

壮瞥町地域公共交通計画

令和6年3月



【壮瞥町地域公共交通計画 目次】

第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 壮瞥町の位置及び特性	2
1-3 計画の区域	4
1-4 計画の期間	4
第2章 上位関連計画・法令と計画の位置づけ	5
2-1 関係法令の整理.....	5
2-2 上位計画.....	7
2-3 関連計画.....	11
2-4 地域公共交通計画の位置付け.....	15
第3章 地域及び公共交通の現状と課題.....	16
3-1 地域の現状.....	16
3-2 公共交通の現状.....	25
3-3 地域及び公共交通の現状と課題のまとめ.....	36
第4章 壮瞥町の公共交通に係る各種調査結果の整理.....	38
4-1 壮瞥町公共交通乗降調査結果.....	38
4-2 コミュニティタクシーの利用実態の分析.....	44
4-3 壮瞥町の公共交通をより良くするためのアンケート調査結果.....	48
4-4 壮瞥町公共交通に関する聞き取り調査等.....	51
4-5 町民意見交換会.....	54
4-6 各種調査結果から整理した現状と問題点・課題.....	58
第5章 壮瞥町地域公共交通計画の基本方針.....	59
5-1 基本方針.....	59
5-2 基本方針に基づく将来像.....	60
5-3 施策を展開していく上での目標.....	62
第6章 目標に基づく施策内容の整理.....	63
6-1 施策内容の整理.....	63
第7章 施策の持続的な実施に向けた目標設定.....	71
第8章 計画の推進体制.....	74
8-1 計画推進状況の評価推進体制.....	74
8-2 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築.....	75
8-3 今後の会議開催スケジュール.....	76
第9章 資料編.....	77
9-1 計画策定の経過.....	77
9-2 壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会.....	78

第1章 はじめに

本章では、壮瞥町地域公共交通計画策定の背景及び目的と計画区域、計画期間を記載します。

1-1 計画策定の背景と目的

近年の地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少、少子高齢化の進展、自家用車の普及など社会情勢の変化に伴う利用者の減少や、慢性的な人手不足による運転手の高齢化など、極めて厳しい状況となっています。

こうした中、地域公共交通を維持・存続していくためには、交通事業者の経営努力のみならず行政、町民、団体、企業など、地域全体が課題をあらためて認識するとともに、地域一体となった利用促進の取り組みが欠かせません。

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。

壮瞥町では、道南バス株式会社による路線バスが運行しており、伊達市や洞爺湖町、更には室蘭市や札幌市と本町を結ぶ都市間バスとして重要な役割を担っています。また、地域内のきめ細かな輸送サービスとしてはハイヤーの運行と合わせて、コミュニティタクシーによる乗合の予約運行を行っています。

一方で本町においても人手不足や利用者数の減少に伴う継続運行が困難な側面も出てきており、利用者のニーズに即した適切な管理・運営や路線再編による効率的で効果的な公共交通体系の構築が求められています。

そのため、地域交通の今後の将来を見据えたマスタープランとして、壮瞥町地域公共交通計画を策定します。



1-2 壮瞥町の位置及び特性

1-2-1 壮瞥町の位置及び特性

当町は、北海道南西部の胆振総合振興局管内に位置し、札幌市の中心部から約 110km（車で約 2 時間）、新千歳空港から約 90km（約 1 時間 30 分）の距離にあります。東は伊達市大滝区、白老町と接し、南は登別市、伊達市、西は洞爺湖町に接しています。

当町は、肥沃な農耕地となっている長流川流域の平坦地とその周辺の丘陵地に大別され、面積の 15%は洞爺湖が占めています。東はオロフレ山、西は有珠山や昭和新山といった火山のほど近くに位置しており、壮瞥温泉、洞爺湖温泉、弁景温泉、蟠溪温泉などの豊かな温泉資源を有しています。

当町は、町役場等の主要な生活施設が位置する滝之町地区を中心に、久保内地区、蟠溪地区、仲洞爺地区、昭和新山地区に区分されています。

町内に鉄道駅は無く、最寄り駅は伊達市の JR 伊達紋別駅となっていることから、主な交通手段は自家用車のほか、路線バスやタクシーとなっています。



図 1-1 壮瞥町の位置



1-2-2 気象

当町の気温は年平均で7～8℃程度と、夏は涼しく、冬は温暖となっています。積雪は平地で30cm程度と、他の道内地域と比べて少ないことが特徴です。

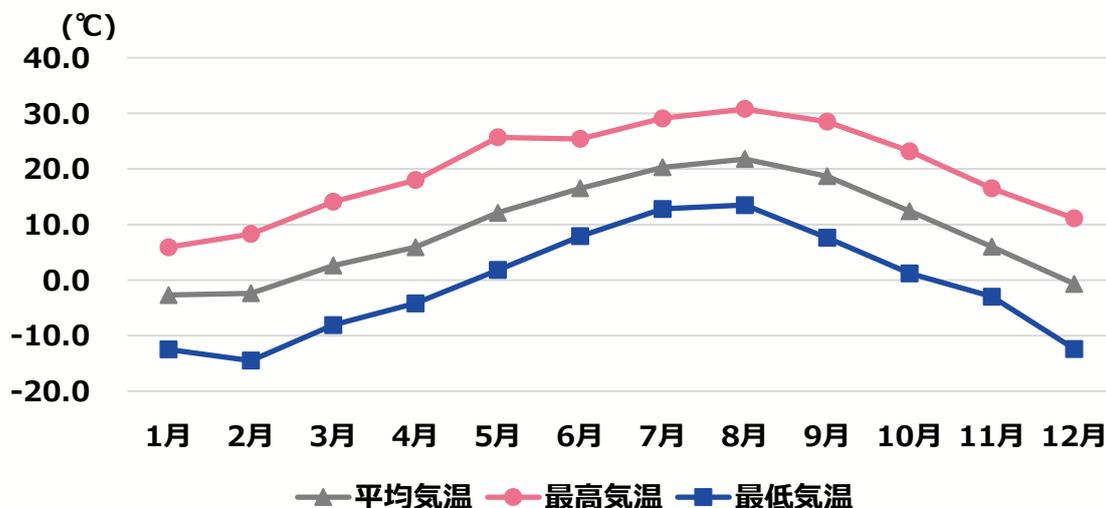


図 1-2 月別気温

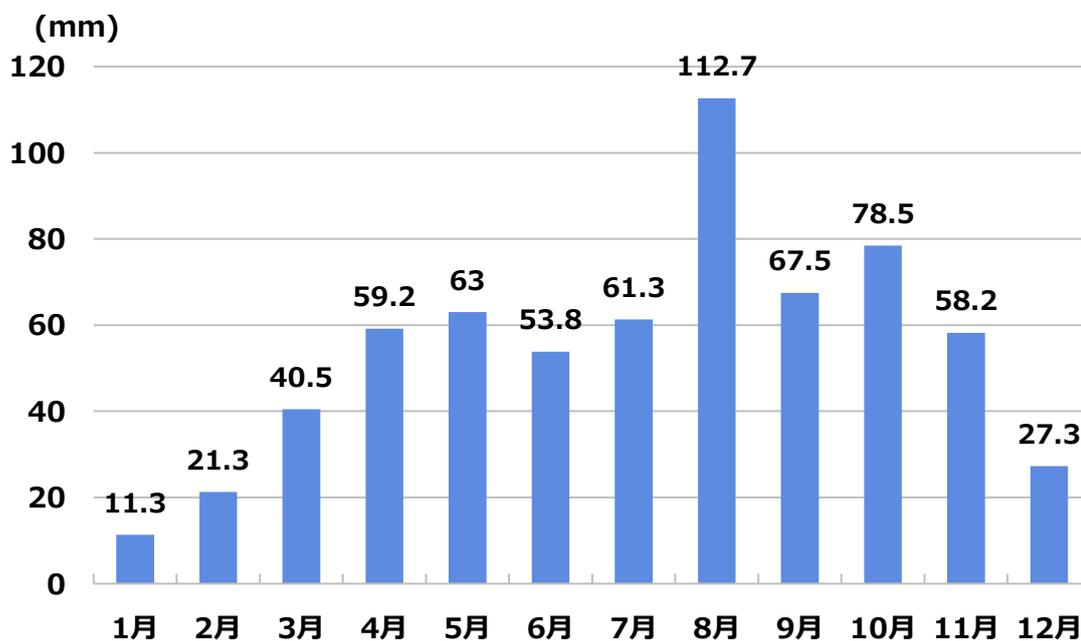


図 1-3 月別降水量

※1 過去3年（2020～2022）の平均値

※2 壮瞥町にはアメダスが設置されていないため、伊達市の値を使用

出典：気象庁



1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、壮瞥町の全域とします。

計画の区域：壮瞥町全域

1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度の5か年とします。

計画の期間：令和6年度から令和10年度（5か年）



第2章 上位関連計画・法令と計画の位置づけ

2-1 関係法令の整理

(1) 交通政策基本法

施行年次	平成 25 (2013) 年 12 月公布・施行、令和 2 (2020) 年 12 月改正	
目的	<ul style="list-style-type: none"> 交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすること 交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定・経済の発展を図ること 	
基本的認識	<p>交通は、</p> <ul style="list-style-type: none"> 国民の自立した日常生活及び社会生活の確保 活発な地域間交流及び国際交流 物資の円滑な流通 <p>を実現する機能を有し、国民生活の安定・経済の発展のために欠くことができない ⇒将来にわたって国民の交通に対する基本的需要が充足されることが重要</p>	
基本理念等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通機能の確保及び向上 交通施策は、少子高齢化の進展、人口減少等に対応しつつ、 <ul style="list-style-type: none"> 豊かな国民生活の実現 産業、観光等の国際競争力強化ならびに地域経済の活性化 地域社会の維持発展、地域活力の向上 に寄与することを旨に行われなければならない ■ 環境負荷の低減 ■ さまざまな交通手段の適切な役割分担と連携 ■ 施策や関係者の連携による施策の推進 ■ 交通の安全の確保 	
基本的施策 (壮瞥町に 関連する内容)	国	<p>《豊かな国民生活の実現》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 日常生活の交通手段確保 …地域の諸条件に配慮 ■ 高齢者、障害者、妊産婦、ベビーカー等の円滑な移動 ■ 旅客施設（鉄道駅等）の安全及び衛生の確保 ■ 交通の利便性向上、円滑化、効率化 …定時性確保、速達性向上、快適性確保、乗継ぎ円滑化 <p>《地域の活力の向上》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 国内交通ネットワークと輸送拠点の形成 ■ 交通に関する事業の基盤強化、人材確保の支援、人材育成 <p>《大規模災害への対応》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 大規模災害時の交通機能低下を抑制、迅速な回復 …耐震性向上、代替交通手段の確保、関係者の連携、多人数の円滑な避難 <p>《適切な役割分担と連携》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 総合的な交通体系の整備 ■ まちづくり・観光等との連携 ■ 関係者間の連携、協議の促進
	地方公共 団体	<p>地方公共団体は、区域の諸条件に応じた交通施策を、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり等の観点を踏まえ、 ・施策間の連携を図り、 <p>総合的かつ計画的に実施するものとする</p>



(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

施行年次	平成 19（2007）年 10 月施行、令和 5（2023）年 10 月一部改正
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、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること
概要 (壮警町に 関連する内容)	<p>《地域が自らデザインする地域の交通》</p> <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"> ・地域公共交通計画（マスタープラン）の作成が努力義務化 ・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、福祉輸送、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）、毎年度の評価等により、データによるPDCAを強化 ■ 地域における協議の促進 <p>《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》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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【旅客運送サービス継続事業】 <ul style="list-style-type: none"> …路線バスの維持が困難と見込まれた段階で、地方公共団体が関係者と協働してサービス継続の方針を策定 ➢ 自家用有償旅客運送の実施の円滑化 <ul style="list-style-type: none"> …過疎地で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者がノウハウを活用し、運行管理・車両整備管理に協力 ➢ 貨客混載に係る手続きの円滑化【貨客運送効率化事業】 <ul style="list-style-type: none"> …乗合バス等における貨客混載を行う ■ 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】 <ul style="list-style-type: none"> …路線の効率化のほか、「等間隔運行」、「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進 ➢ MaaS の円滑な普及促進に向けた措置【新モビリティサービス事業】 <ul style="list-style-type: none"> …MaaS に参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設し、運賃設定に係る手続きをワンストップ化 …MaaS のための協議会制度を創設し、参加する幅広い関係者の協議・連携を促進



2-2 上位計画

2-2-1 国・北海道等の計画

(1) 第2次交通政策基本計画

策定年次	令和3（2021）年5月
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
基本的方針	A)誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保 B)我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高いネットワーク・システム編の強化 C)災害や疾病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
目標・施策 (壮瞥町に 関連する内容)	<p>基本的方針 A)誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の持続可能性の確保 ・MaaSの全国での実装 <p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと連携した公共交通ネットワークの実現 ・「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の創出 ・スマートシティの創出 <p>目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</p> <p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関における訪日外国人受入環境整備 ・周回、周遊を促す仕組み <p>基本的方針 B)我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化</p> <p>目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運輸行政手続きのオンライン化 ・交通関連情報のデータ化、標準化 <p>基本的方針 C)災害や疾病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p> <p>目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BCP策定、防災訓練の実施（道の駅） ・インフラ、車両、設備の老朽化対策 <p>目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナの衛生対策等の支援 ・運輸安全マネジメントの充実 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保、育成等 <p>目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車の普及促進（EVバス等） ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）



(2) 北海道交通政策総合指針

策定年次	平成 30 (2018) 年 3 月						
計画期間	平成 30 (2018) 年度～令和 12 (2030) 年度						
指針の全体像	<ul style="list-style-type: none"> ■ めざす姿：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つの施策展開：①世界をつなぐ ②競争と共生 ③地域を支える ④リスクに備える ■ 北海道型交通ネットワーク：幹線、広域、生活圏の3つの階層を基本 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; padding: 2px;">幹線交通</td> <td style="padding: 2px;">中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">広域交通</td> <td style="padding: 2px;">中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">生活圏交通</td> <td style="padding: 2px;">単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接したネットワーク</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ■ 重点戦略 (2021-2025) (1) シームレス交通戦略 (MaaS、運輸連合) (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 (段階的・多角的な誘客戦略) (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 	幹線交通	中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク	広域交通	中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク	生活圏交通	単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接したネットワーク
幹線交通	中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク						
広域交通	中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク						
生活圏交通	単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接したネットワーク						
ポストコロナを見据えた重点戦略 (2021-2025) (壮瞥町に関連する内容)	<p>(1) シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 交通モード間の強固な連携による利便性が高くストレスのない公共交通の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・ MaaS 等シームレス交通の全道展開 ・ 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 ・ 階層的な公共交通機能の強化 ・ 公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 <p>(2) 地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 「人」「モノ」「サービス」の一体的・効率的な仕組みの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域における最適な交通モードの検討 <p>(3) インバウンド加速化戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ リスク分散と新たな需要の獲得、サービス転換による持続性の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全・安心の確保と情報発信の強化 ・ 交通情報提供機能と案内表示等の充実 ・ バリアフリー環境の充実 <p>(6) ウィズコロナ戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 感染症対策と公共交通利用の確立 <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全・安心に関する情報発信の強化 ・ 接触機会の減少による感染リスクの低減と安心感の創出 ・ 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 						



(3) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針【虻田都市計画（洞爺湖町・壮瞥町）】

決定	令和2（2020）年
目標年次	令和12（2030）年
基本理念 （壮瞥町）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昭和新山等の名勝地を背景として観光の町として発展 ・ 平成12年の有珠山噴火で大きな被害を受け、より災害に強いまちづくりが求められる ➢ そうべつの資産を最大限にいかした、魅力あふれる地域を創出する 柱：「豊かな暮らしのまちづくり」「健やかな暮らしのまちづくり」 「快適な暮らしのまちづくり」「地域を支える人づくり」 ➢ 区域の都市づくり…安全、安心で暮らしやすく、都市の防災性の向上が図られ、資源循環が進んだ効率的な都市構造を有する、誰もが安心して心豊かに住み続けられるコンパクトなまちづくり
公共交通に関する指針 （壮瞥町に関連する内容）	<p>2. 都市施設の整備方針</p> <p>(1) 交通施設</p> <p>① 基本方針</p> <p>a 交通体系の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な交流、連携を支える高速交通ネットワークの形成 ・ 沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や交通結節点の整備 ・ 防災機能の強化を観点に加えた交通施設の配置検討 ・ 既存の観光資源や交通体系を活用した周遊観光の推進 <p>② 主要な施設の配置の方針</p> <p>a 道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3・4・8号中央通（主要道道洞爺湖登別線）及びその他の都市計画道路を配置し都市内道路網を形成 ・ 高規格幹線道路である北海道縦貫自動車道へのアクセス機能強化

(4) 有珠山周辺地域強靱化計画

策定年次	令和2（2020）年3月						
策定主体	有珠山周辺地域1市3町（伊達市、壮瞥町、豊浦町、洞爺湖町）						
計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度						
強靱化目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大規模自然災害から住民の生命・財産と有珠山周辺地域の社会経済システムを守る 2. 有珠山周辺地域の強みを活かし、国・北海道全体の強靱化に貢献する 3. 有珠山周辺地域の持続的成長を促進する 						
公共交通に関する施策	<p>4 ライフラインの確保</p> <p>4-4 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</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">事業</th> <th style="width: 50%;">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通ネットワーク整備</td> <td>・ 重要物流道路や代替路の指定、緊急輸送道路、避難道路等のネットワーク化</td> </tr> <tr> <td>道路施設の防災対策等</td> <td>・ 町道の安全な道路環境整備</td> </tr> </tbody> </table>	事業	内容	交通ネットワーク整備	・ 重要物流道路や代替路の指定、緊急輸送道路、避難道路等のネットワーク化	道路施設の防災対策等	・ 町道の安全な道路環境整備
事業	内容						
交通ネットワーク整備	・ 重要物流道路や代替路の指定、緊急輸送道路、避難道路等のネットワーク化						
道路施設の防災対策等	・ 町道の安全な道路環境整備						



2-2-2 町の計画

(1) 第5次壮瞥町まちづくり総合計画

策定年次	令和2（2020）年3月																								
計画期間	令和2（2020）年度～令和11（2029）年度																								
将来像	夢・希望へチャレンジ 笑顔あふれる元気なまち そうべつ ～ふるさとは子どもたちへの贈り物～																								
基本方針	1 夢・希望の実現に向け果敢にチャレンジするまち 2 笑顔あふれる人と地域が輝く元気なまち 3 子や孫世代（未来）へつなぐ持続可能なまち																								
公共交通に関する施策	<p>I 元気な産業のまち</p> <p>1. 未来へつなぐ産業</p> <p>(2) 商工観光業の振興</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>景観形成</td> <td>・シーニックバイウェイの推進</td> </tr> </tbody> </table> <p>(4) 道の駅・既存施設の機能強化</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道の駅の機能強化</td> <td>・駐車場の拡充 ・防災機能強化</td> </tr> </tbody> </table> <p>II 笑顔あふれる暮らしのまち</p> <p>1. 生涯学習のまち</p> <p>(2) 子育て支援の推進</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>子育て支援の拡充</td> <td>・通学定期補助（継続）</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 健康と生きがいのあるまち</p> <p>(3) 移動手段の確保と交通基盤整備</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通の路線維持</td> <td>・路線維持の方向性とあり方を検討</td> </tr> <tr> <td>コミュニティタクシーの充実</td> <td>・運行体制の検討及び利用の促進</td> </tr> </tbody> </table> <p>III 希望に満ちた安全なまち</p> <p>2. 地域を活かす基盤整備</p> <p>【各地区の基盤整備】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>主な施策</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>滝之町地区 (滝之町・立香)</td> <td>・公共交通機関利用の利便性の確保</td> </tr> <tr> <td>久保内地区 (久保内・上久保内・ 南久保内・弁景・幸内)</td> <td>・買い物ができる環境づくりの検討</td> </tr> </tbody> </table>	主な施策	内容	景観形成	・シーニックバイウェイの推進	主な施策	内容	道の駅の機能強化	・駐車場の拡充 ・防災機能強化	主な施策	内容	子育て支援の拡充	・通学定期補助（継続）	主な施策	内容	公共交通の路線維持	・路線維持の方向性とあり方を検討	コミュニティタクシーの充実	・運行体制の検討及び利用の促進	主な施策	内容	滝之町地区 (滝之町・立香)	・公共交通機関利用の利便性の確保	久保内地区 (久保内・上久保内・ 南久保内・弁景・幸内)	・買い物ができる環境づくりの検討
主な施策	内容																								
景観形成	・シーニックバイウェイの推進																								
主な施策	内容																								
道の駅の機能強化	・駐車場の拡充 ・防災機能強化																								
主な施策	内容																								
子育て支援の拡充	・通学定期補助（継続）																								
主な施策	内容																								
公共交通の路線維持	・路線維持の方向性とあり方を検討																								
コミュニティタクシーの充実	・運行体制の検討及び利用の促進																								
主な施策	内容																								
滝之町地区 (滝之町・立香)	・公共交通機関利用の利便性の確保																								
久保内地区 (久保内・上久保内・ 南久保内・弁景・幸内)	・買い物ができる環境づくりの検討																								



2-3 関連計画

(1) まち・ひと・しごと創生第2期壮瞥町総合戦略

策定年次	令和2（2020）年3月、令和3（2021）年3月改訂					
計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度					
将来の方向性	選ばれるまち そうべつ					
基本目標	(1)産業力強化で雇用を創出する (2)人材育成と子育て支援を強化する (3)情報発信強化で人を呼び込む (4)誰もが活躍でき、元気に暮らせるまちづくり (5)持続可能な行財政運営の推進					
公共交通に関する施策	基本目標3 ①多様な情報発信強化とイメージアップ戦略 <table border="1" data-bbox="459 801 1455 902"> <thead> <tr> <th>事業</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広報戦略に基づく多彩な情報発信</td> <td>道の駅の見せる・伝える機能の向上</td> </tr> </tbody> </table>		事業	内容	広報戦略に基づく多彩な情報発信	道の駅の見せる・伝える機能の向上
事業	内容					
広報戦略に基づく多彩な情報発信	道の駅の見せる・伝える機能の向上					



(2) 壮瞥町過疎地域持続的発展計画

策定年次	令和3(2021)年9月																		
計画期間	令和3(2021)年度～令和7(2026)年度																		
基本方針	地域が保有する様々な資源を最大限活用し、地域活力を向上させ、住民が誇りと愛着を持ち、笑顔にあふれた持続可能な地域社会の形成を目指し取組を進めていくこと																		
目標	<p>①人口に関する目標 累計による社会増減の均衡を目指す</p> <p>②財政力に関する目標 財政力指標が0.230以上になることを目指す</p> <p>③その他、地域の実情に応じた地域の持続的発展のための基本となる目標 (ア) 移住相談件数毎年度20件 (イ) 新規参入事業所数(法人)累計5件を超える (ウ) 年少人口の維持</p>																		
公共交通に関する施策	<p>5 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>(9) 過疎地域持続的発展特別事業(公共交通)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>生活バス運行事業</td> <td>民間事業者の湖畔線バス運行費への助成</td> </tr> <tr> <td>コミュニティタクシー運行事業</td> <td>民間事業者のコミュニティタクシー運行費への助成</td> </tr> <tr> <td>国鉄胆振線代替バス運行事業</td> <td>民間事業者の国鉄胆振線代替バス運行費への助成</td> </tr> </tbody> </table> <p>7 子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進</p> <p>(8) 過疎地域持続的発展特別事業(高齢者・障害者福祉)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高齢者路線バス無料化事業</td> <td>70歳以上の町民の町内停留所間バス料金の無料化</td> </tr> </tbody> </table> <p>9 教育の振興</p> <p>(4) 過疎地域持続的発展特別事業(高等学校)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>壮瞥高校生徒通学定期補助事業</td> <td>壮瞥高校生徒の通学定期代への助成</td> </tr> <tr> <td>高校生等通学定期補助事業</td> <td>高校生等の通学定期代への助成</td> </tr> </tbody> </table> <p>10 集落の整備 (ア) 居住環境の整備とともに、交通ネットワークの形成を図る</p>	事業	内容	生活バス運行事業	民間事業者の湖畔線バス運行費への助成	コミュニティタクシー運行事業	民間事業者のコミュニティタクシー運行費への助成	国鉄胆振線代替バス運行事業	民間事業者の国鉄胆振線代替バス運行費への助成	事業	内容	高齢者路線バス無料化事業	70歳以上の町民の町内停留所間バス料金の無料化	事業	内容	壮瞥高校生徒通学定期補助事業	壮瞥高校生徒の通学定期代への助成	高校生等通学定期補助事業	高校生等の通学定期代への助成
事業	内容																		
生活バス運行事業	民間事業者の湖畔線バス運行費への助成																		
コミュニティタクシー運行事業	民間事業者のコミュニティタクシー運行費への助成																		
国鉄胆振線代替バス運行事業	民間事業者の国鉄胆振線代替バス運行費への助成																		
事業	内容																		
高齢者路線バス無料化事業	70歳以上の町民の町内停留所間バス料金の無料化																		
事業	内容																		
壮瞥高校生徒通学定期補助事業	壮瞥高校生徒の通学定期代への助成																		
高校生等通学定期補助事業	高校生等の通学定期代への助成																		



(3) 第4期壮瞥町地域福祉計画

策定年次	令和4（2022）年3月
計画期間	令和4（2022）年度～令和8（2026）年度
基本理念	安心して暮らせる・支えあいにつくるまちづくり
基本目標	1 安心して暮らせるまちづくり 2 ふれあいと支えあいのまちづくり
公共交通に関する施策	1 安心して暮らせるまちづくり 3 安心・安全な地域づくり (4)移動・交通機関の充実 ①総合的な移動・移送体系の充実 コミュニティタクシーの運行については、利用者の意見を踏まえながら、利用しやすい運行体制を継続します。また高齢者を対象とした町内区間の路線バス無料化事業を継続し、通院や買い物、入浴に活用できるよう地域公共交通体制の維持に取り組みます。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>《主な事業・取り組み》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシー運行事業【企画財政課】 ・高齢者在宅生活支援事業（移送サービス）【社会福祉協議会】 ・路線バス無料化事業【住民福祉課】 </div>

(4) 第8期壮瞥町高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

策定年次	令和3（2021）年3月						
計画期間	令和3（2021）年度～令和5（2023）年度						
基本方針	1. 笑顔で元気に生活できる（健康づくりと介護予防の推進） 2. 安全で安心して生活できる（在宅生活支援の推進と居住環境の向上） 3. 地域で支え合いながら生活できる（地域包括ケアシステムの推進）						
公共交通に関する施策	<p>基本方針2</p> <p>(2) 移動・外出の支援</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">事業</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス無料化事業</td> <td>70歳以上の高齢者は、敬老福祉証（道南バス乗車証）を提示することで町内区間のバス運賃が無料</td> </tr> <tr> <td>コミュニティタクシー事業</td> <td>全町民を対象に、伊達市・洞爺湖町への通院（目的限定）、町内移動（目的自由）が可能なコミュニティタクシーを運行</td> </tr> </tbody> </table>	事業	内容	路線バス無料化事業	70歳以上の高齢者は、敬老福祉証（道南バス乗車証）を提示することで町内区間のバス運賃が無料	コミュニティタクシー事業	全町民を対象に、伊達市・洞爺湖町への通院（目的限定）、町内移動（目的自由）が可能なコミュニティタクシーを運行
事業	内容						
路線バス無料化事業	70歳以上の高齢者は、敬老福祉証（道南バス乗車証）を提示することで町内区間のバス運賃が無料						
コミュニティタクシー事業	全町民を対象に、伊達市・洞爺湖町への通院（目的限定）、町内移動（目的自由）が可能なコミュニティタクシーを運行						



(5) 壮瞥町住生活基本計画

策定年次	平成 27 (2015) 年 3 月
計画期間	平成 27 (2015) 年度～令和 6 (2024) 年度
基本目標	1. 少子高齢化や多様なライフスタイルに対応した安心と安全の住まい・住環境づくり 2. 壮瞥町の自然環境や町内各地域の特性・優位性を活かした安心と安全の住まい・住環境づくり 3. 住宅セーフティネットの中核を担う安心と安全の公営住宅ストックの形成
公共交通に関する施策	基本目標 1 (1) 高齢者や障がい者が安心して暮らせる住まい・住環境づくり ③福祉施策とも連携した安心の居住環境づくり ・路線バス無料化、福祉移送サービス (2) 安心して子どもを育てられる住まい・住環境づくり ③就学期児童を持つ子育て世代が暮らしやすい住環境づくり ・通学定期補助



2-4 地域公共交通計画の位置付け

2-1 上位計画及び2-2 関連計画で整理した内容を踏まえ、壮瞥町地域公共交通計画の位置付けを整理します。壮瞥町地域公共交通計画は、上位計画である「第5次壮瞥町まちづくり総合計画」のほか、「まち・ひと・しごと創生第2期壮瞥町総合戦略」、「壮瞥町過疎地域持続的発展計画」、「生活の質向上計画（第3期壮瞥町地域福祉計画）」などと整合を図りつつ、策定が進められます。

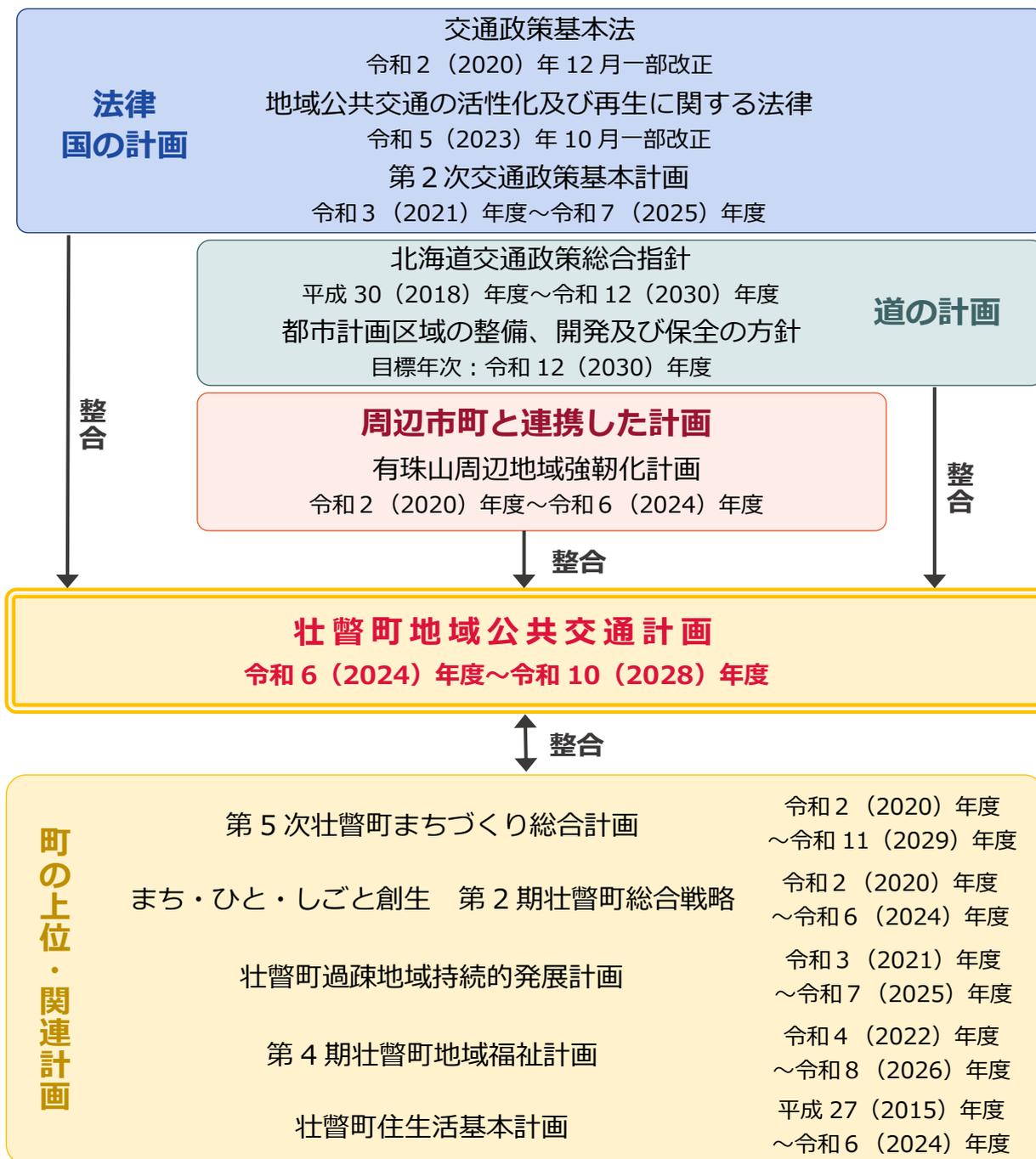


図 2-1 壮瞥町地域公共交通計画の位置付け



第3章 地域及び公共交通の現状と課題

本章では、町の地域特性や公共交通の現状を整理するとともに、本計画を策定するまでに実施している各種調査結果を整理します。

3-1 地域の現状

3-1-1 人口

(1) 人口と高齢化率の推移

当町の人口は、昭和 60（1985）年をピークに 5 年ごとに約 2～300 人のペースで減少し続けており、令和 27（2045）年の推計人口は 1,619 人と、ピーク時から約 6 割減少すると見込まれています。

人口のうち 65 歳以上の高齢者が占める割合は年々上昇し続けており、令和 2（2020）年には約 45%、令和 27（2045）年には約 55%と、高齢化が顕著になると予測されています。また、高齢者の人口は令和 2（2020）年まで増加傾向にありましたが、令和 7（2025）年以降は減少に転じるとみられ、本格的な人口減少社会に突入すると考えられます。

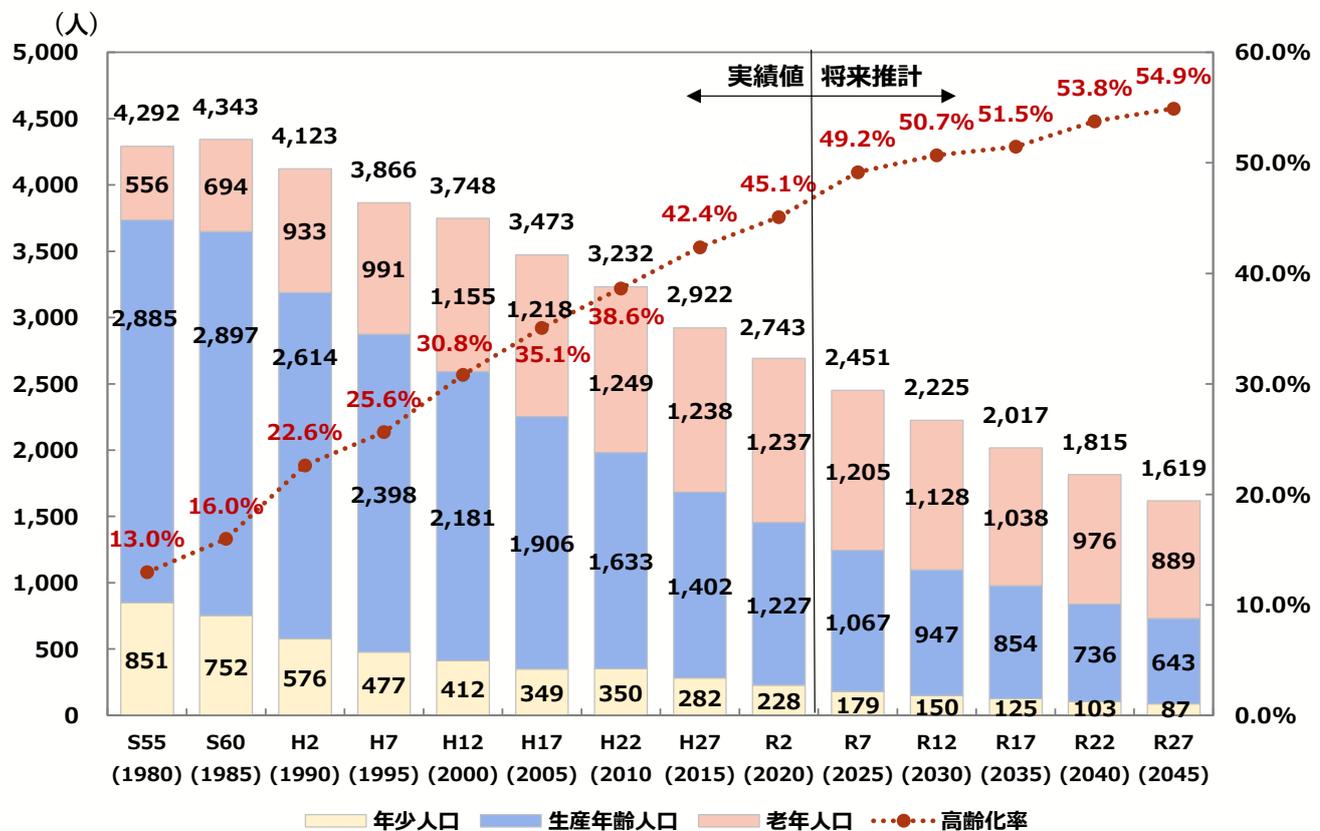


図 3-1 総人口及び年齢 3 区分人口の推移と将来推計

出典：令和 2 年までは国勢調査、令和 7 年以降は国立社会保障・人口問題研究所推計



(2) 地域別の人口密度

町内の人口密度は、南久保内で最も高くなっており、ほか観光拠点である洞爺湖温泉、壮瞥温泉や、町役場の位置する滝之町に人口が集中しています。

地域別の人口割合では、人口の約5割が滝之町に居住しています。

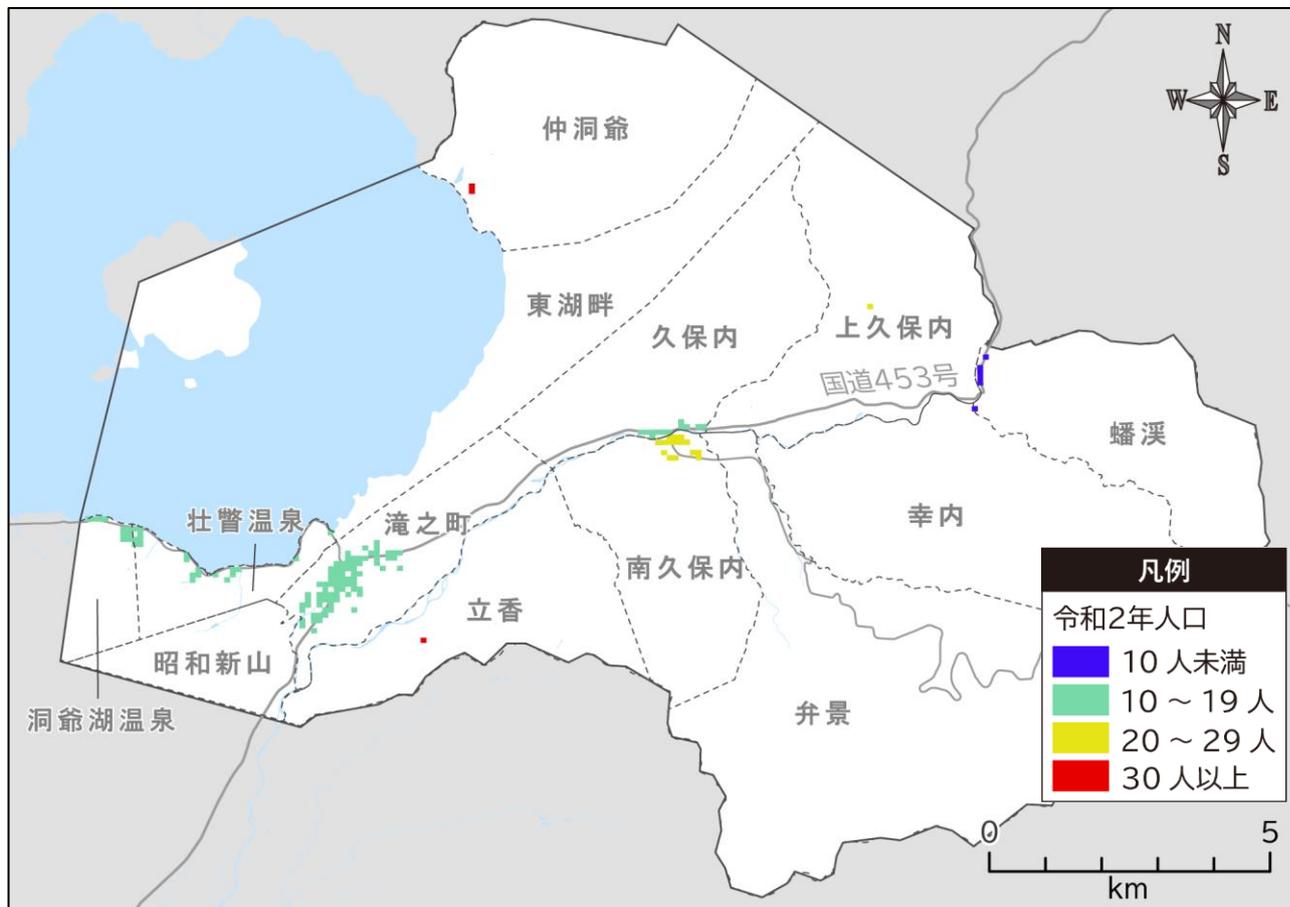


図 3-2 地域別の人口密度

表 3-1 地域別の人口割合

地域	人口(人)	人口割合	地域	人口(人)	人口割合
仲洞爺	204	7.4%	南久保内	409	14.9%
東湖畔	38	1.4%	弁景	32	1.2%
壮瞥温泉	226	8.2%	幸内	45	1.6%
滝之町	1,340	48.9%	蟠溪	17	0.6%
立香	91	3.3%	昭和新山	2	0.1%
久保内	165	6.0%	洞爺湖温泉	147	5.4%
上久保内	29	1.1%	町全体	2,743	100.0%

出典：令和2年国勢調査



(3) 高齢化率

令和2年の町全体の高齢化率は45.1%となっています。

町内5地域（仲洞爺、上久保内、南久保内、幸内、蟠溪）で高齢化率が50%を超え、うち上久保内、南久保内、蟠溪では70%を超えています。

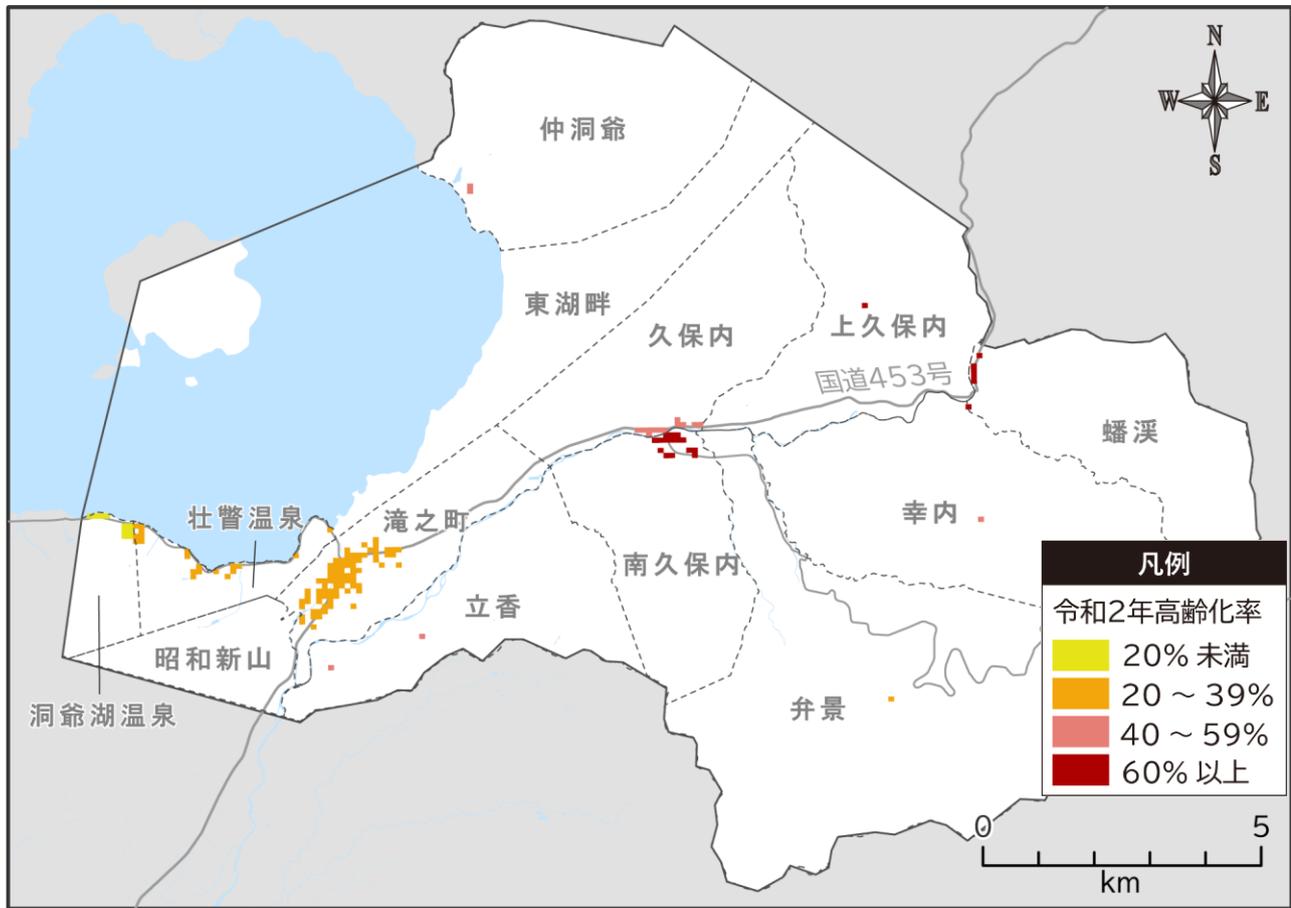


図 3-3 高齢化率の状況

表 3-2 各地区の高齢者人口と高齢化率

地域	地域別人口 (人)	高齢者人口 (人)	高齢者 人口割合	地域	地域別人口 (人)	高齢者人口 (人)	高齢者 人口割合
仲洞爺	204	119	58.3%	南久保内	409	309	75.6%
東湖畔	38	16	42.1%	弁景	32	11	34.4%
壮瞥温泉	226	66	29.2%	幸内	45	26	57.8%
滝之町	1,340	532	39.7%	蟠溪	17	13	76.5%
立香	91	37	40.7%	昭和新山	2	※	※
久保内	165	71	43.0%	洞爺湖温泉	147	16	10.9%
上久保内	29	21	72.4%	町全体	2,743	1,237	45.1%

※昭和新山は人口が極めて少ないため、高齢者人口は非掲載となっている。

出典：令和2年国勢調査



(4) 世帯数・世帯構成の推移

世帯数は、平成 12（2000）年以降減少傾向にありましたが、令和 2（2020）年には横ばいとなっています。

世帯構成は、核家族世帯が平成 17（2005）年以降減少傾向にあるのに対し、単独世帯は平成 22（2010）年以降増加しています。さらに、65 歳以上の高齢者の単独世帯の割合は年々上昇傾向にあります。

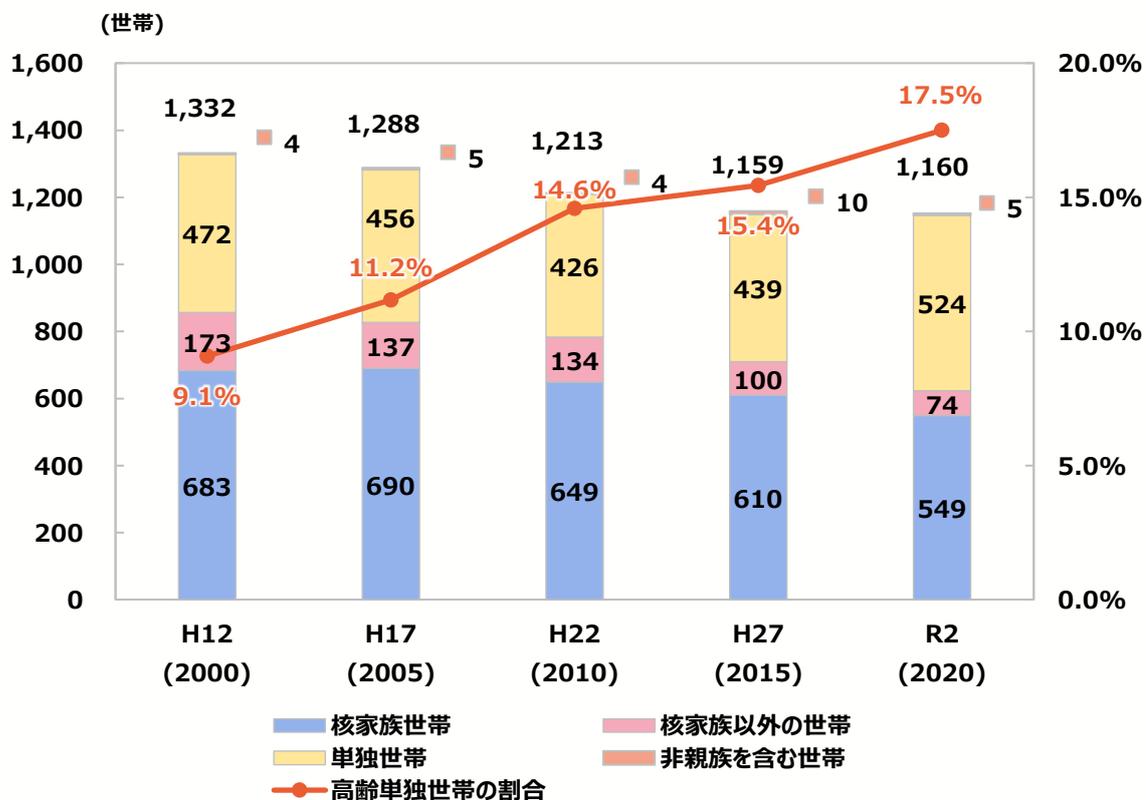


図 3-4 世帯数・世帯構成の推移

出典：各年国勢調査

課題

- ・ 人口減少による公共交通の利用者減少
- ・ 町内の縁辺部にある集落と中心部をつなぐ移動手段が必要
- ・ 移動を頼る家族がいない高齢単独世帯の増加による外出機会の減少



3-1-2 就業者・通学者の移動実態

町内に常住する従業者・通学者は 1,524 人であり、うち 395 人が町外の他の市町へ通勤・通学しています。通勤・通学先では伊達市が 226 人で最も多く、約 6 割を占めています。

町内の職場・学校での従業者・通学者は 1,886 人であり、うち、753 人が町外から通勤・通学しています。そのうちの約 7 割（502 人）が伊達市からであり、近隣の地域では特に伊達市との結びつきが特に強くなっています。

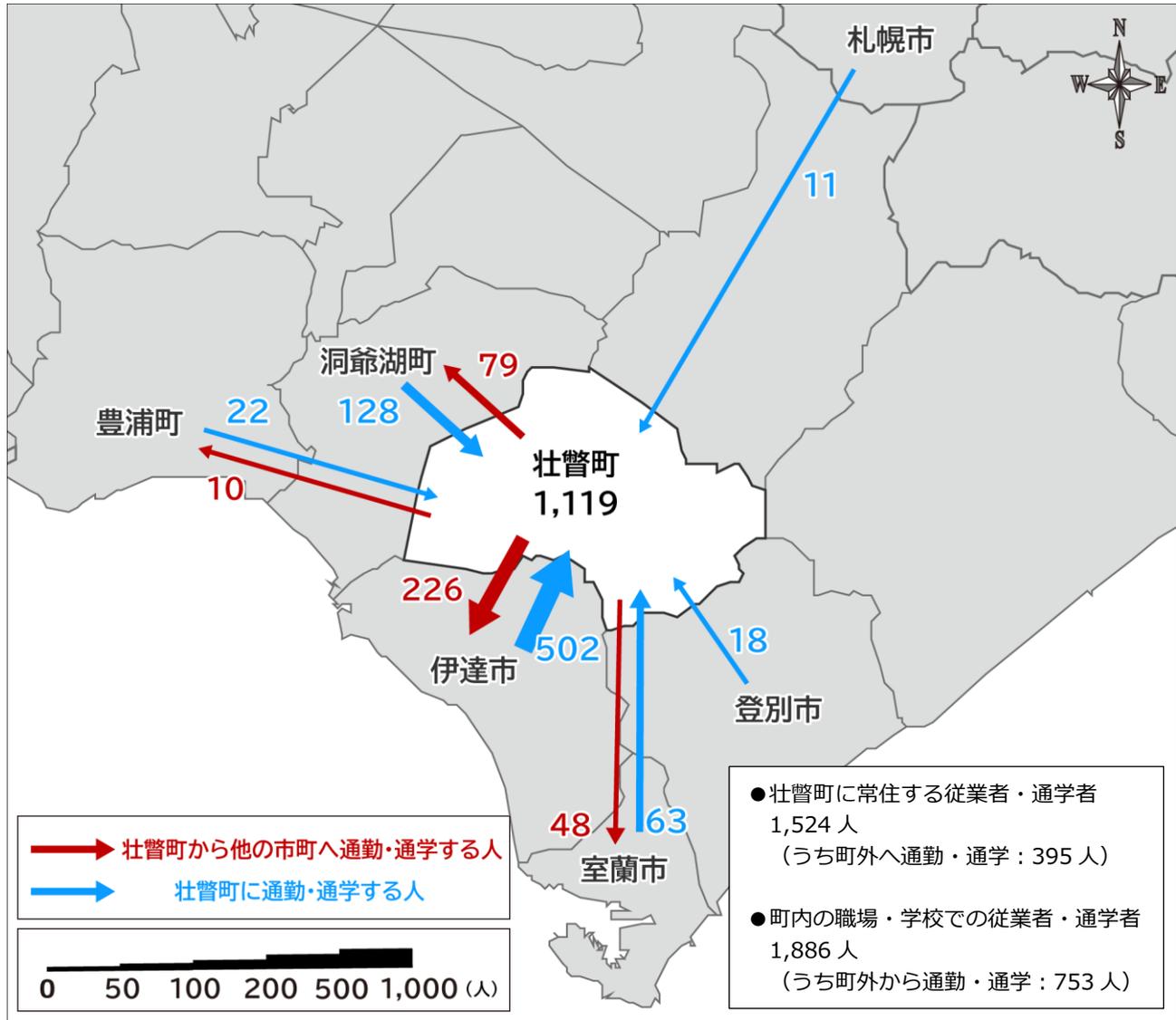


図 3-5 従業・通学の状況

出典：令和 2 年国勢調査

課題

・伊達市、洞爺湖町とのつながりの維持



3-1-3 施設の立地状況

公共施設（町役場等）、教育施設（小中学校）などの生活に必要な施設は、主に滝之町地区と久保内地区に集中しており、町内の主要な幹線道路である国道453号沿いに立地しています。

観光地である昭和金山周辺や壮瞥温泉には、コンビニエンスストアや観光施設が立地しています。

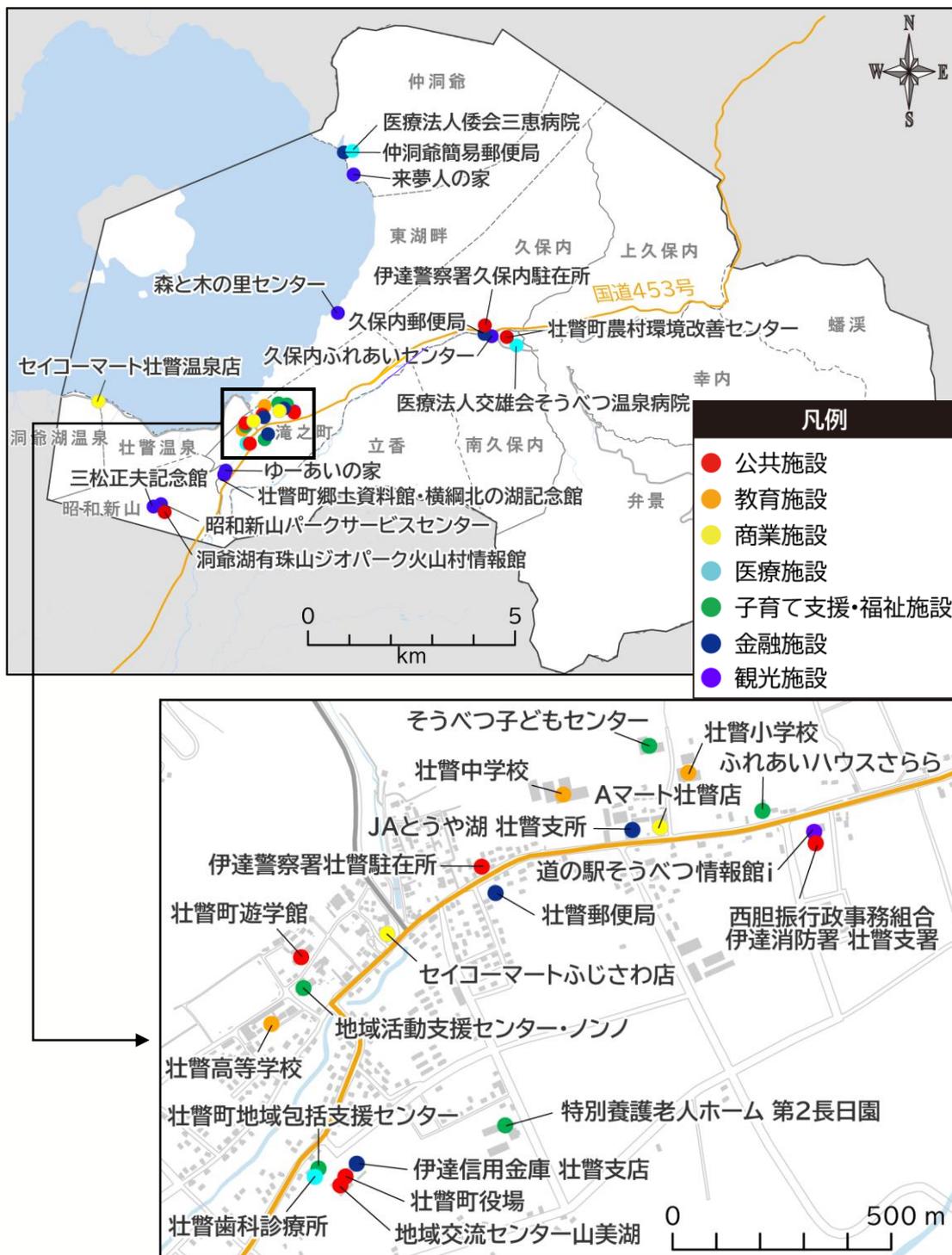


図 3-6 主な都市機能の分布状況

課題

・滝之町・久保内に施設が集中しており、居住地と施設をつなぐ移動サービスが必要



3-1-4 観光動向

当町の観光入込客数及び外国人観光客（統計上宿泊客数として集計）は、平成 27 年をピークに減少傾向にあります。令和 2 年は新型コロナウイルス感染症流行に伴う外出制限の影響で、大幅に減少しました。

令和 4 年には回復傾向となっており、今後の動向に注視する必要がありますが、外国人観光客は低迷した状況です。

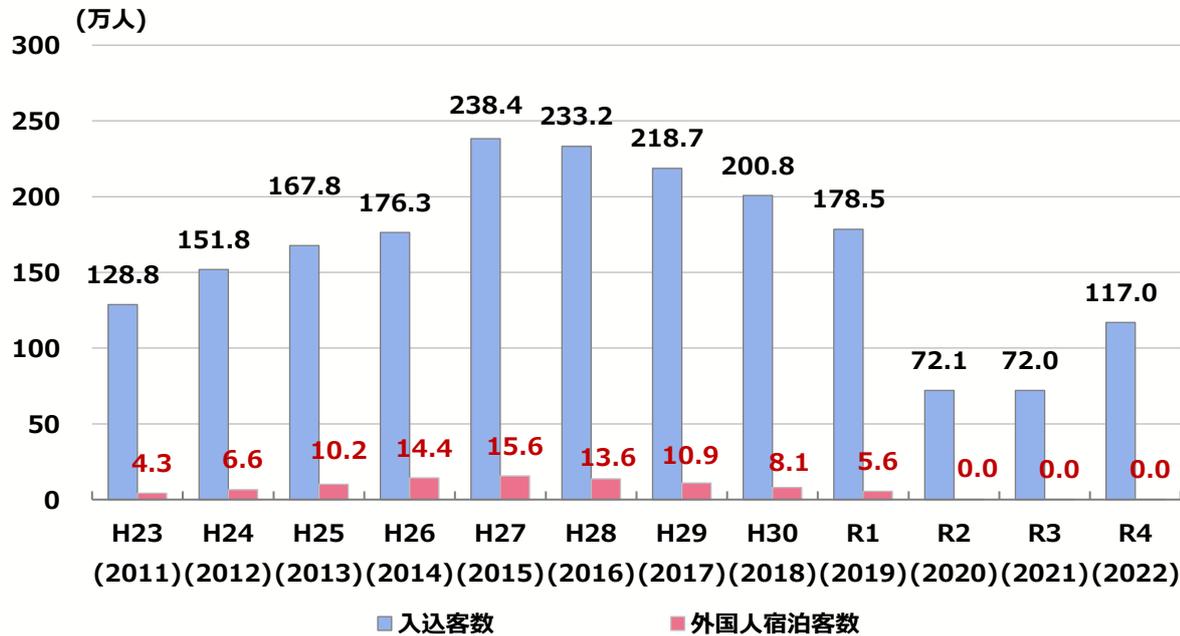


図 3-7 観光入込客数の推移

出典：北海道観光入込客数調査

課題

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により低迷していた観光客が今後回復の可能性があるため、公共交通の再編等に向けた検討が必要



3-1-5 自動車保有等の状況

町内の自動車保有状況は令和元年以降減少傾向となっていますが、一人当たりの保有台数は横ばいに推移しており、全道の一人当たりの保有台数と比較しても高い値となっています。

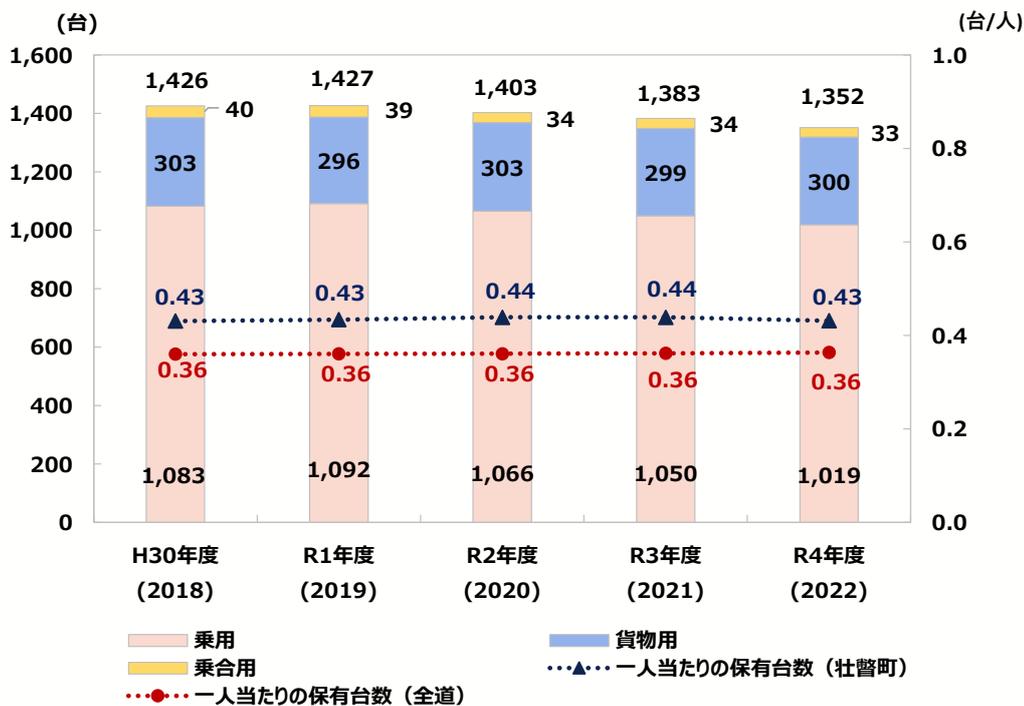


図 3-8 自動車保有台数の推移

出典：北海道運輸局（自動車保有台数）、北海道庁（住民基本台帳人口）

3-1-6 運転免許自主返納件数

当町の運転免許の自主返納件数は、令和4年度は4件となっています。

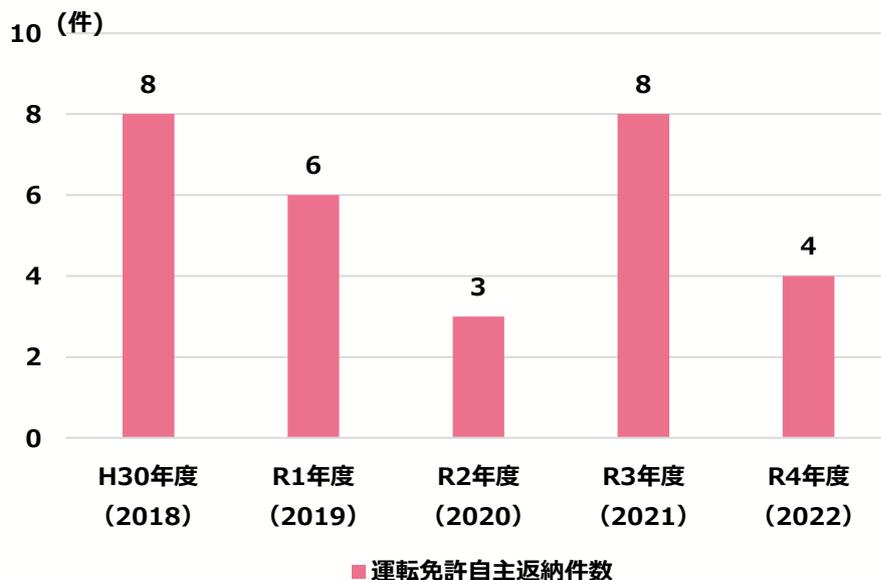


図 3-9 運転免許自主返納件数の推移

出典：伊達警察署



3-1-7 交通事故件数

当町の過去6年間の交通事故（人身事故）件数は、10件以下で推移しています。

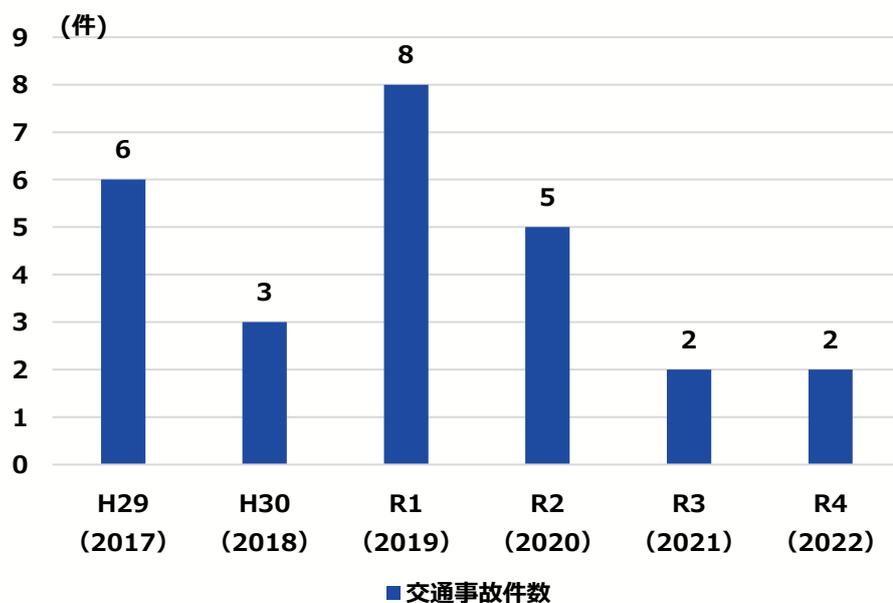


図 3-10 交通事故件数の推移（各年1~12月の合計）

出典：伊達警察署

課題

- ・自家用車への依存度が高く、公共交通の利用が少ない
- ・高齢者の運転による安全への不安解消が必要



3-2 公共交通の現状

3-2-1 公共交通体系の全体像

当町の公共交通は、道南バス株式会社が運行する路線バス（都市間および一般）と、町が主体となり、町内のハイヤー会社2社によってコミュニティタクシーが運行しています。

路線バス及びコミュニティタクシーは、国の地域公共交通確保保持事業及び町の事業により運行の確保・維持に努めています。

さらに、町内では毛利ハイヤー有限会社及び道南ハイヤー株式会社によりタクシーが運行されています。

表 3-3 町内を運行する公共交通の一覧表

種別	運行主体	路線	便数 (便/日)	運行区間		運行態様 (事業許可区分)	補助事業の活用	
							主体	内容
路線バス	道南バス(株)	札幌洞爺湖線	上：3	自	札幌駅前	路線定期運行 (4条乗合)		—
			下：3	至	東町/ 豊浦しおさい前			
		東町線	上：9	自	東町	路線定期運行 (4条乗合)	国	地域間幹線系統 補助
			下：9	至	洞爺駅前/ 総合福祉会館前			
		洞爺壮瞥役場線	上：1	自	洞爺湖温泉	路線定期運行 (4条乗合)		—
			下：1	至	壮瞥役場前			
		伊達洞爺線	上：1	自	伊達駅前	路線定期運行 (4条乗合)	自治 体	市町村生活バス 路線補助
			下：0	至	洞爺湖温泉			
		洞爺上稀府線	上：1	自	上稀府	路線定期運行 (4条乗合)		—
			下：0	至	洞爺湖温泉			
		室蘭洞爺湖温泉線	上：6	自	洞爺湖温泉	路線定期運行 (4条乗合)	国	地域間幹線系統 補助
			下：4	至	室蘭駅前広場/ 広域センタービル			
		伊達緑丘高校(上稀府) 洞爺水の駅線	上：1	自	伊達緑丘高校前 (上稀府)	路線定期運行 (4条乗合)	自治 体	市町村生活バス 路線補助
下：1	至		洞爺水の駅					
洞爺水の駅線	上：1	自	洞爺湖温泉	路線定期運行 (4条乗合)		—		
	下：1	至	洞爺水の駅					
伊達大滝線	上：5	自	伊達駅前	路線定期運行 (4条乗合)	国 町	国鉄胆振線代替 バス運行維持費 補助		
	下：6	至	大滝本町東団地					
タクシー コミュニティ	壮瞥町 (運行は毛利ハイヤー(有)に委託)	町内便	行き：4	町内全域	区域運行 (78条)	国	地域内フィーダー 系統補助	
			帰り：5					
コミュニティ	壮瞥町 (運行は道南ハイヤー(株)に委託)	通院便	行き：1	町内全域から伊達市・ 洞爺湖町内の医療機関	区域運行 (78条)		—	
			帰り：1					

出典：道南バス(株)HP（バス路線の概要）、町資料

運行様態（事業許可区分）の欄中；4条乗合、78条は道路運送法の規定条を記載している。



3-2-2 各交通の状況

(1) 路線バス

町内の路線バスは、道南バス株式会社により5路線9系統が運行されており、当町から札幌や室蘭といった都市や、洞爺湖町・伊達市といった生活圏の市街地を結んでいます。

また、町内の3つのバス停（東町、滝の町、壮瞥役場前）は乗継が可能な結節点であり、特に東町は町内を運行する5路線のうち4路線が停車するバス停となっています。



凡例	
○	バス停
— (Blue)	札幌洞爺湖線
— (Brown)	東町線
— (Yellow)	洞爺壮瞥役場線
— (Purple)	伊達洞爺線
— (Pink)	洞爺上稀府線
— (Light Blue)	室蘭洞爺湖温泉線
— (Green)	伊達緑丘高校洞爺水の駅線（上稀府洞爺水の駅線）
— (Orange)	洞爺水の駅線
— (Red)	伊達大滝線

図 3-11 壮瞥町を運行する路線バス

出典：GTFS-JP



平成30年度から令和4年度にかけて利用者数は総じて減少しており、令和4年度では全体の路線を合わせて37万人となっています。

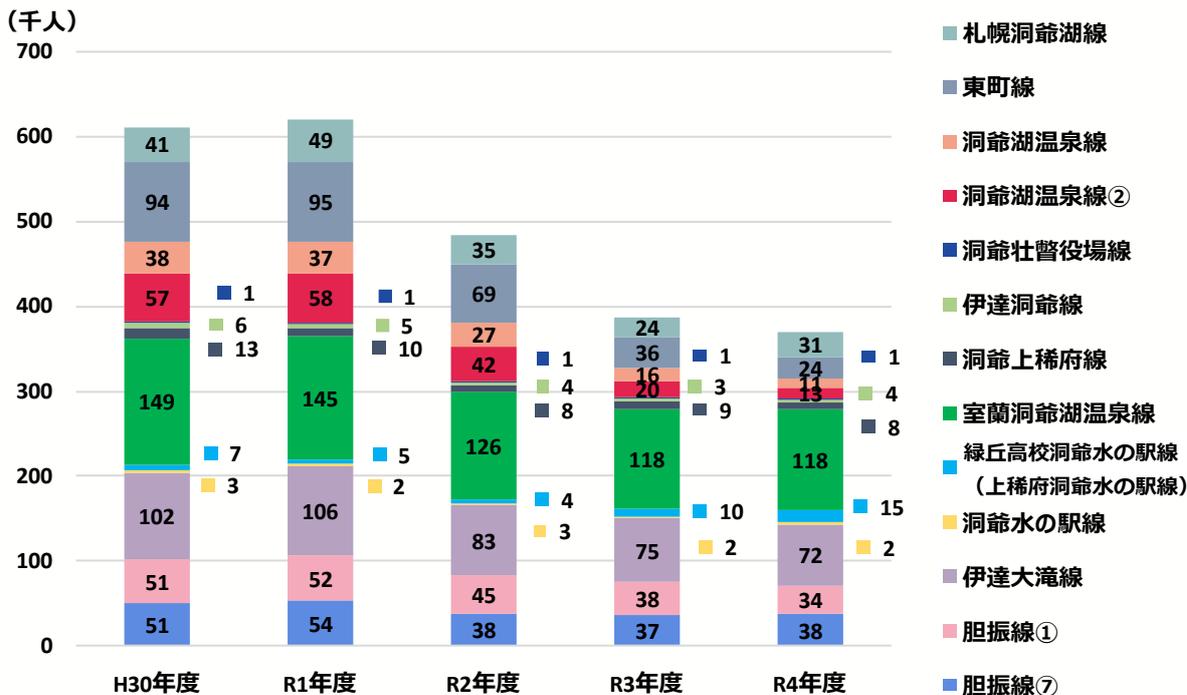


図 3-1 2 町内を運行する路線バスの利用者数推移

出典：道南バス(株)提供資料

路線名	経由地等
札幌洞爺湖線	東町に停車する系統
東町線	東町～洞爺湖温泉～洞爺駅前・総合福祉会館前
洞爺湖温泉線	東町～洞爺湖温泉～総合福祉会館前
洞爺湖温泉線②	東町～虻田高校～洞爺駅
洞爺壮瞥役場線	洞爺湖温泉～壮瞥
伊達洞爺線	伊達駅前～壮瞥～洞爺湖温泉
洞爺上稀府線	上稀府～壮瞥～洞爺湖温泉
室蘭洞爺湖温泉線	室蘭駅前広場・広域センタービル～壮瞥～洞爺湖温泉
緑丘高校洞爺水の駅線 (現：上稀府洞爺水の駅線)	伊達緑丘高校前～壮瞥～洞爺水の駅 (上稀府～壮瞥～洞爺水の駅)
洞爺水の駅線	洞爺湖温泉～壮瞥～洞爺水の駅
伊達大滝線	伊達駅前～壮瞥～大滝本町東団地
胆振線①	倶知安～喜茂別～伊達駅前
胆振線⑦	伊達駅前～久保内～大滝本町東団地

課題

- ・伊達市街地と洞爺湖温泉を結ぶ路線において、便が少なく経由地や行き先が異なる路線が複数運行しており、利用者が分散している可能性がある
- ・路線バスの利用者減少によって路線の維持が困難になる可能性がある
- ・伊達駅や洞爺温泉ターミナルでの路線バスと鉄道の乗継利便性について検討が必要



(2) コミュニティタクシー

当町では、町民全員を対象に、事前予約制のコミュニティタクシーが運行しています。町内であればどこからでも利用可能な町内便と、町内の各所から伊達市または洞爺湖町内の医療機関を結ぶ通院便の2種類が運行しており、町内便は国の地域公共交通確保維持事業のフィーダー系統補助を受け、路線の維持を行っています。

延べ利用人数は、通院便と比較して町内便が3～5割程度多くなっており、両便ともに経年的に減少傾向にあります。

表 3-4 コミュニティタクシーの概要

利用対象	町民全員（年齢制限はなし）	
種別	町内便	町内全域を運行。利用目的は問わない
	通院便	伊達市内・洞爺湖町内の医療機関の通院のみ
利用料金	町内便	100 円/人
	通院便	500 円/人 （通院目的の利用限定。上限額 3,000 円/月） ※小学生未満は保護者同伴を原則として無料
運行曜日	平日のみ	
運行事業者	町内便	毛利ハイヤー(有)
	通院便	道南ハイヤー(株)

コミュニティタクシー利用法と時刻表

※この用紙は壁などに貼ってご利用ください。 <令和4年10月改定版>

予約先は **毛利ハイヤー**

☎ 66-2366

前日 17:00
までに予約
ください。

町民の方なら誰でも利用でき、ご自宅から目的地までお送りします。

通院利用の場合のみ月内3,000円を超えると、同月内の利用は無料です。

複数の方が同乗する「乗合(のりあい)タクシー」です。

通院便 運行時刻表

片道 500円

運行時間 運行方向	滝之町	運行時間 運行方向	伊達市 洞爺湖町 (医療機関)
行き 1 便	7:30	7:30	7:30
	7:45	7:45	7:45
	8:00	8:00	8:00
	8:15	8:15	8:15
	8:30	8:30	8:30
	8:45	8:45	8:45
	9:00	9:00	9:00
	10:00	10:00	10:00
	10:15	10:15	10:15
	10:30	10:30	10:30
	10:45	10:45	10:45
	11:00	11:00	11:00
	11:15	11:15	11:15
	11:30	11:30	11:30
	11:45	11:45	11:45
	12:00	12:00	12:00
	12:15	12:15	12:15
	12:30	12:30	12:30
	12:45	12:45	12:45
	13:00	13:00	13:00
	13:15	13:15	13:15

☆予約に応じて
午後も運行します。
運行時間は予約状況
によって変わります。

8:30～8:50の間に
各病院に順次到着
します。

10:45～11:00の間に
各病院に順次お迎え
に行きます。

町内便 運行時刻表

片道 100円

運行時間 運行方向	滝之町	道南バスの接続 (役場前バス停)
行き 1 便	7:30	7:30
	7:45	7:45
	8:00	8:05発 空箱駅前広場行き 8:22発 洞爺湖湯
	8:15	8:15
	8:30	8:30 帰り 1 便 ← 8:23発 大滝東団地行き
	8:45	8:45
	9:00	9:00
	9:15	9:15
行き 2 便	9:30	9:30
	9:45	9:45
	10:00	10:00
	10:15	10:15 10:15発 空箱駅前広場行き
	10:30	10:30 帰り 2 便 ← 11:23発 大滝東団地行き
	10:45	10:45
	11:00	11:00
	11:15	11:15
	11:30	11:30
	11:45	11:45
	12:00	12:00
	12:15	12:15
	12:30	12:30
行き 3 便	12:45	12:45
	13:00	13:00
	13:15	13:15
	13:30	13:30
	13:45	13:45
行き 4 便	14:00	14:00
	14:15	14:15
	14:30	14:30 帰り 4 便 ← 14:28発 大滝東団地行き
	14:45	14:45 14:50発 空箱駅前広場行き
	15:00	15:00
	15:15	15:15
	15:30	15:30 帰り 5 便 ← 14:44発 洞爺湖温泉行き
	15:45	15:45
	16:00	16:00
	16:15	16:15

※この運行ダイヤに当てはまらない運行は、一般のタクシー料金となりますので、ご了承ください。
※運行時間は複数の方が乗る想定で設定されていますので、利用者が少ない場合は到着時間が早くなる可能性があります。
※利用者が混み合った場合は、通院に利用される方を優先しますのでご理解ください。

お問い合わせ 役場企画財政課 ☎ 66-2121 FAX 66-7001

図 3-13 コミュニティタクシー利用法と時刻表



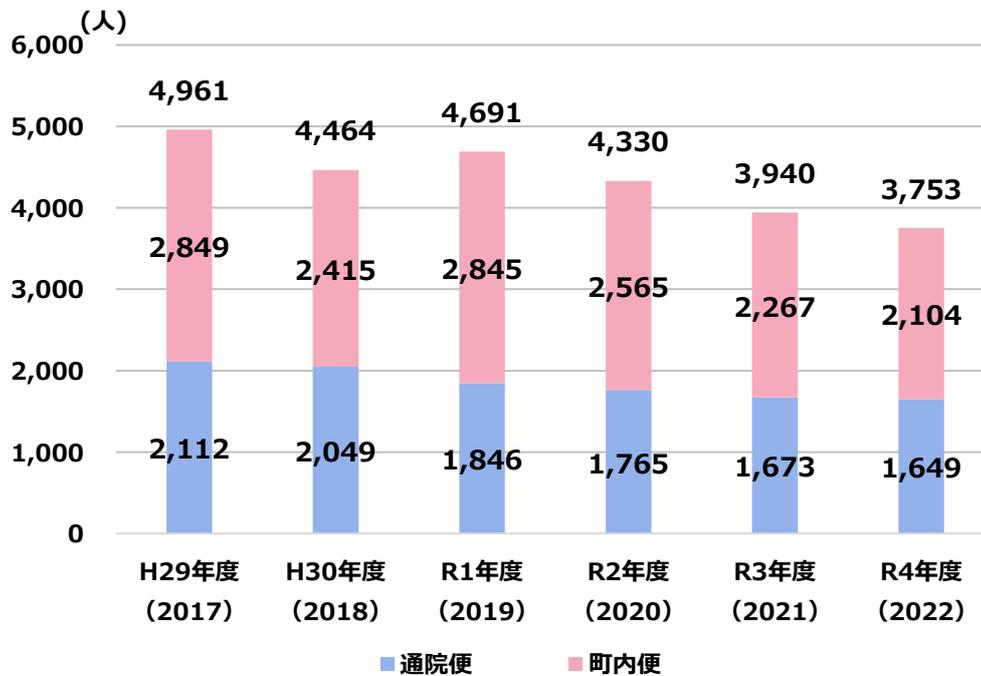


図 3-14 コミュニティタクシーの延べ利用者数の推移

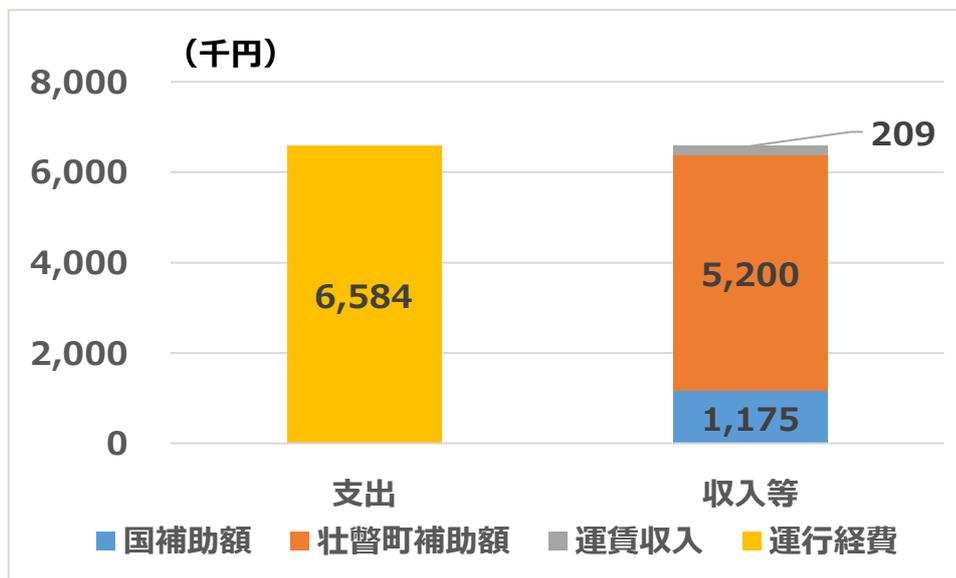


図 3-15 町内便の収支の状況 (令和4年度)



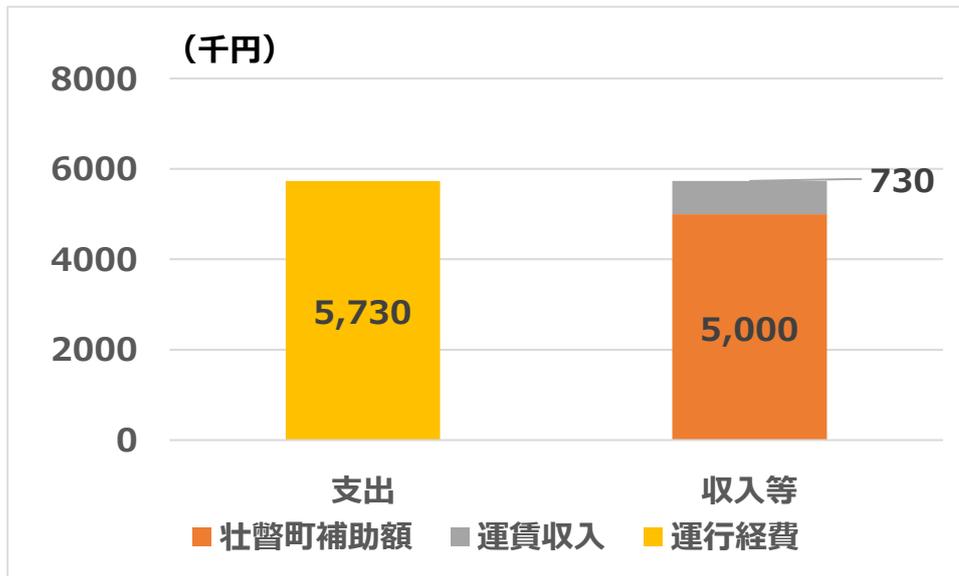


図 3-16 通院便の収支の状況 (令和4年度)

課題

- ・利用者の減少による町の運営負担が今以上に増加する可能性
(現状で約 1,000 万円を町が負担)



(3) タクシー

町内のタクシーは、毛利ハイヤー有限会社と道南ハイヤー株式会社の2社が運行しています。2社を合わせた利用者数は令和元年までは3,000人前後で推移しており、令和2、3年は新型コロナウイルス感染症の影響により減少していましたが、令和4年は12月以降二セコにスキーに行く外国人などのタクシー利用が増加したことにより、大幅に利用者数が伸びています。

表 3-5 タクシー運行会社の概要 (令和4年時点)

運行事業者	概要	
毛利ハイヤー有限会社	運転者数	3人
	車両数	・普通車5人乗り：2台 ・普通車10人乗り：1台
道南ハイヤー株式会社	運転者数	8人
	車両数	・普通車5人乗り：5台 ・普通車6人乗り：2台 ・普通車10人乗り：1台

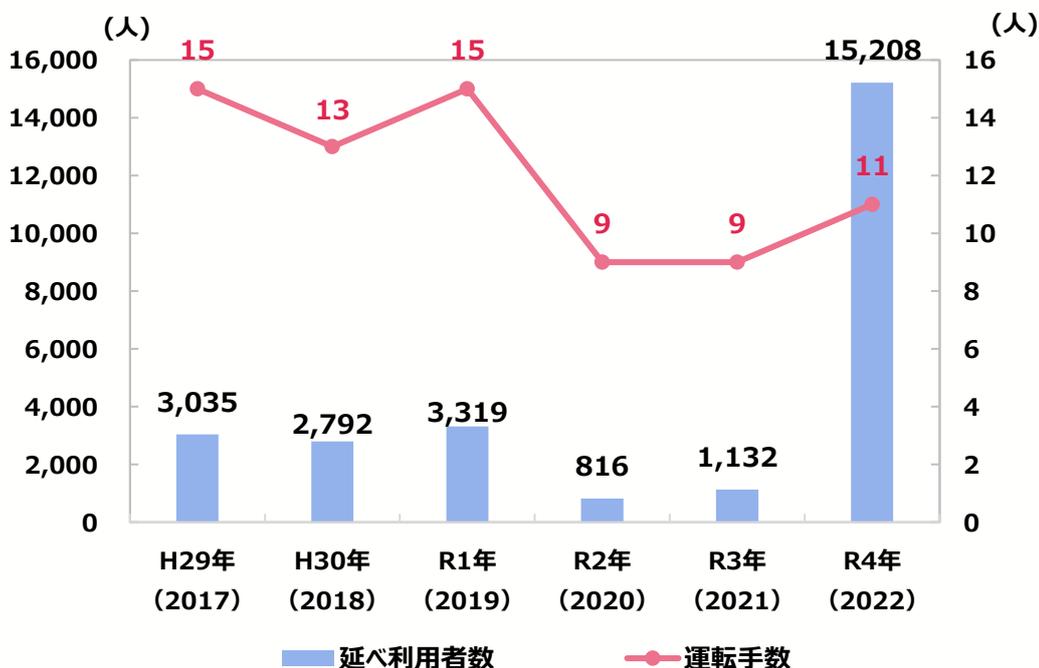


図 3-17 タクシーの運転手数及び延べ利用者数の推移

出典：各社提供資料

課題

・需要に対して運転手不足により対応しきれない可能性がある



(4) スクールバス

スクールバスは、仲洞爺・東湖畔方面、壮瞥温泉・洞爺湖温泉方面、久保内・立香方面の3台で運行されています。登校便と下校便があり、運行時刻は毎月、壮瞥小学校・壮瞥中学校の予定に合わせて設定されています。

延べ利用者数の合計は、経年的に減少しています。方面別では、仲洞爺・東湖畔方面は減少傾向から令和2年度に回復していましたが、令和3・4年度に大幅に減少しています。壮瞥温泉・洞爺湖温泉方面は令和2年度まで減少傾向にありましたが、令和3・4年度には回復しています。久保内・立香方面は経年的に減少傾向にあります。

町の運行費用に対する負担額は、近年は1,400万円弱で横ばいに推移しています。

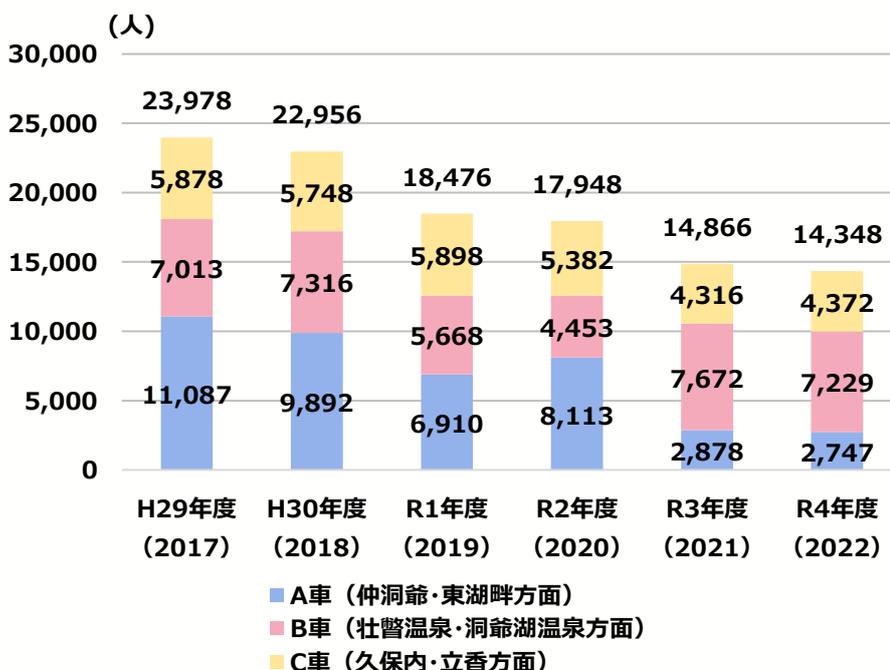


図 3-18 スクールバスの延べ利用者数の推移

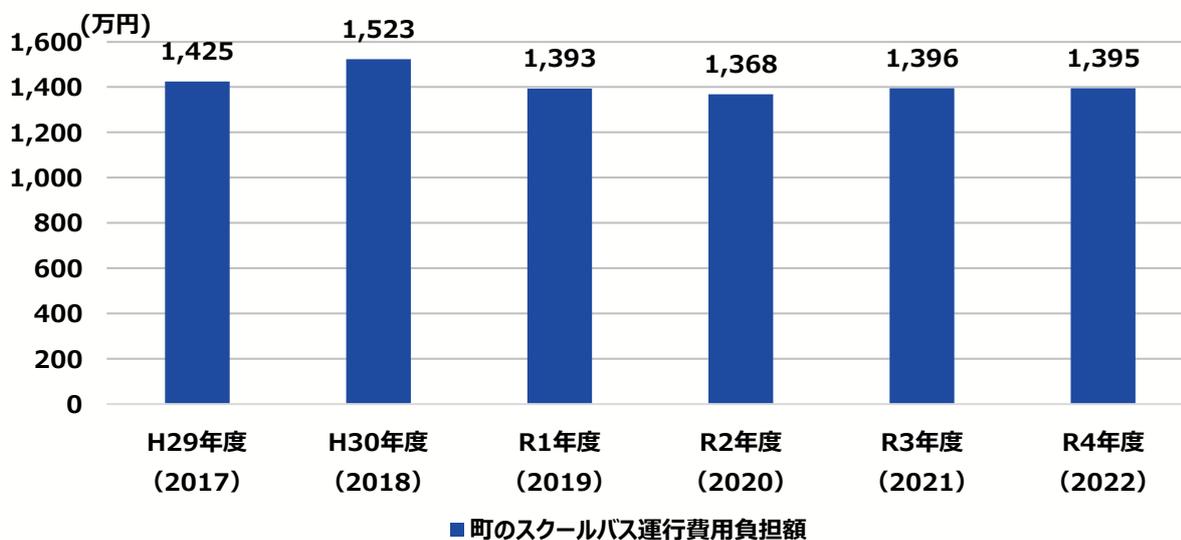


図 3-19 町のスクールバス運行費用負担額の推移



(5) 福祉有償運送

福祉有償運送は、町社会福祉協議会によって「高齢者車いす移送サービス事業」として実施され、伊達市内の事業者によって委託運行されています。

延べ利用者数は年間 50 人程度でしたが、令和 2 年度以降は大幅に減少しています。

表 3-6 福祉有償運送の概要

事業名	高齢者車いす移送サービス事業
実施者	壮瞥町社会福祉協議会
運行事業者	伊達市内の事業者（1社）
利用対象者	概ね65歳以上の車いす利用者で、支援者等が無くかつ自力で公共交通機関を利用できない方
利用料金	地域によって異なる。以下は片道料金の目安。距離によって料金変動する。 滝之町：2,700円 久保内：3,900円 壮瞥温泉：3,100円 仲洞爺：4,700円 ※料金の2/3は本人負担、1/3は社会福祉協議会が負担する。

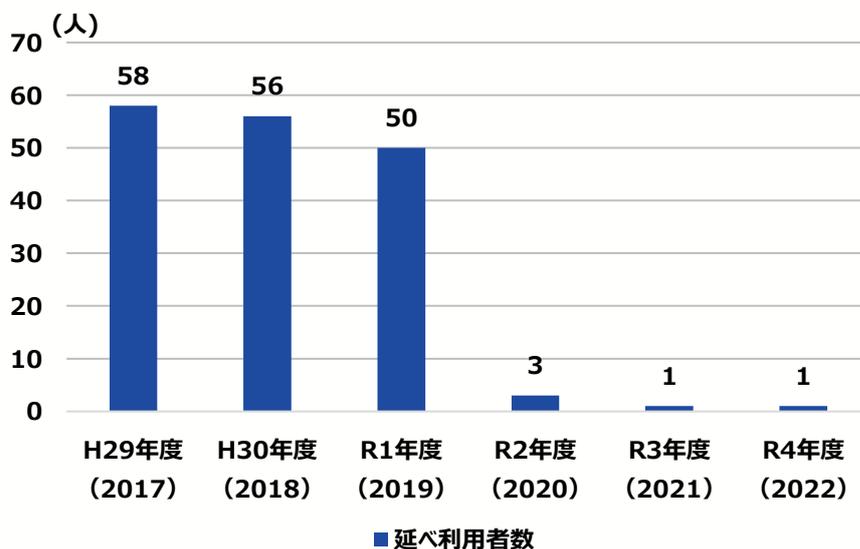


図 3-20 福祉有償運送の延べ利用者数の推移

課題

- ・ スクールバス利用者数は減少している一方で、経費は変化がないことから効率化を検討 (P.32 (4) スクールバス 関連)
- ・ 車いす利用者限定でのサービスとなっており、汎用的に利用できる制度の検討が必要 (P.33 (5) 福祉有償運送 関連)



3-2-3 公共交通の利用圏

路線バスの利用圏をバス停の一般的な徒歩圏である300mとした場合、利用圏内人口は2,016人となっており、令和2年の人口の2,743人のうち73.5%をカバーしています。

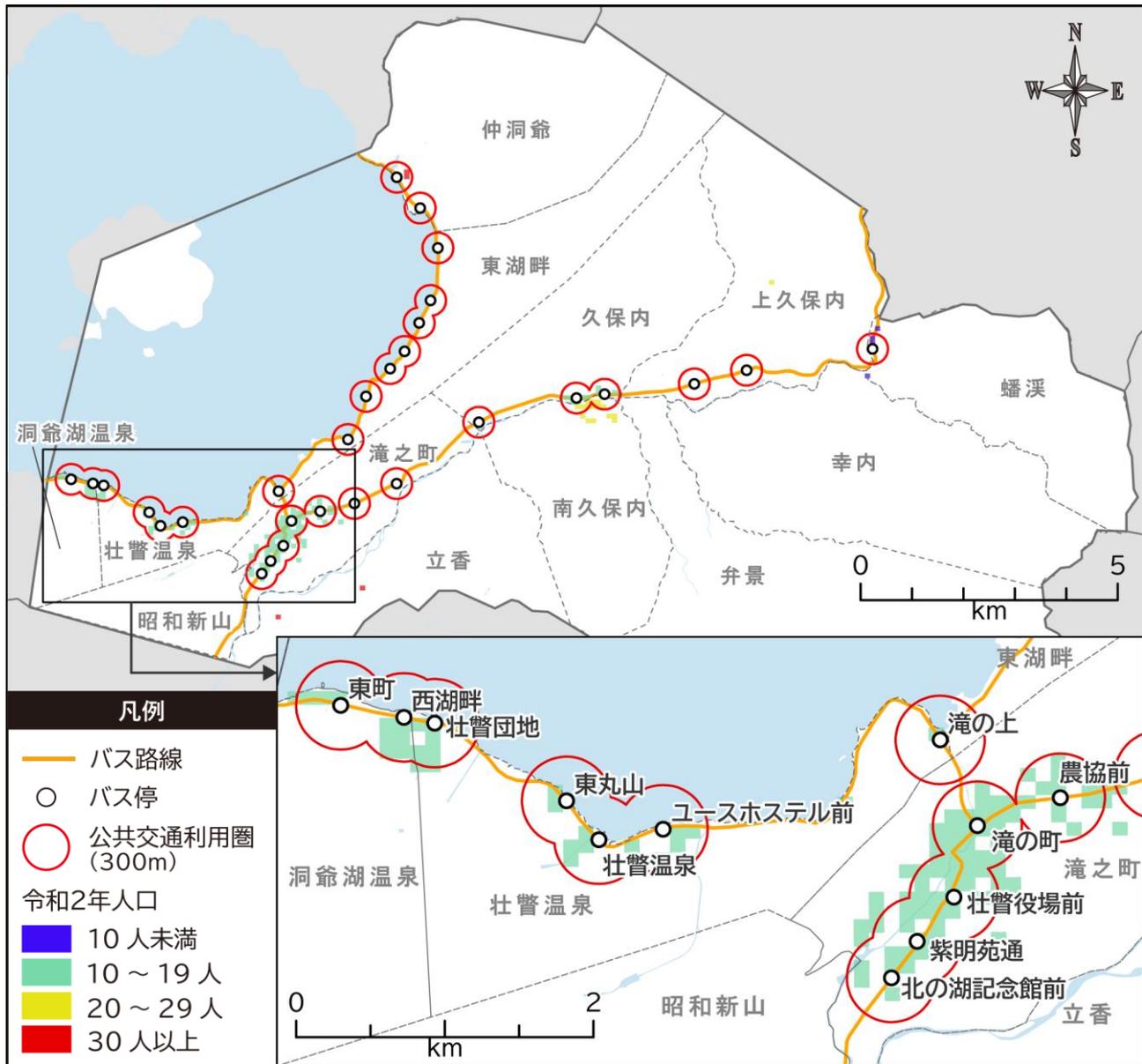


図 3-21 路線バス利用圏の状況

※「路線バス利用圏」は、国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」より、バス停の一般的な徒歩圏である300mを設定

出典：令和2年国勢調査、GTFS-JP

課題

- ・南久保内など一部では集落単位で路線バスから通りエリアが存在
- ・コミュニティタクシーとの連携による公共交通の充実度のPRが必要



3-2-4 移動支援に係る公的資金投入額

町の移動支援に係る公的資金投入額の全体は、令和4年で約4,700万円と近年は概ね横ばいで推移しています。そのうち路線バスとコミュニティタクシー運行費用補助の公共交通の運行に係る負担額が合わせて過半数を占めています。

表 3-7 町で実施している交通支援策の一覧

事業名	内容
生活バス運行事業	道南バス(株)に対し、湖畔線（洞爺湖温泉～洞爺水の駅、緑丘高校～洞爺水の駅）、伊達線（洞爺湖温泉～伊達駅）の運行に係る赤字額のうち1/2を沿線自治体の運行キロ数と必要度に応じて補助
国鉄胆振線代替バス運行事業	道南バス(株)に対し、国鉄胆振線代替バス（JR伊達駅前～大滝本町東団地）運行に係る赤字額のうち、約2割を補助
高齢者路線バス無料化事業	70歳以上の町民の町内停留所間バス料金の無料化
壮瞥高校生徒通学定期補助事業	壮瞥高校生徒の通学定期代への助成
高校生等通学定期補助事業	高校生等の通学定期代への助成
コミュニティタクシー運行費用補助	毛利ハイヤー(有)、道南ハイヤー(株)に対し、コミュニティタクシー運行に係る経費を助成
スクールバス運行	運行に係る経費を全額負担
高齢者車いす移送サービス事業費用負担	町が委託し、社会福祉協議会が実施。概ね65歳以上の車いす利用者の通院に係る福祉有償運送利用料の1/3を補助

出典：壮瞥町過疎地域持続的発展計画

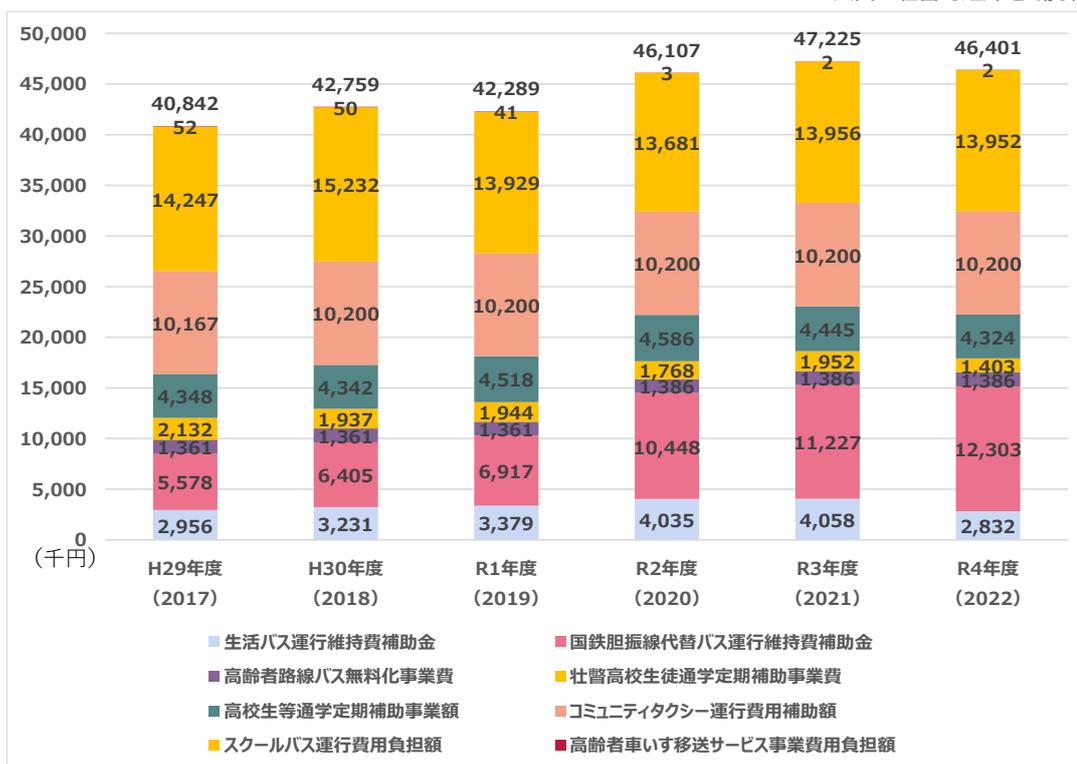


図 3-2 2 公的資金投入額



3-3 地域及び公共交通の現状と課題のまとめ

表 3-8 地域の現状と課題のまとめ

現状整理の項目		○課題 ◆方向性
地域の現状	<p>【人口の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 2 年は 2,743 人、令和 27 年には 1,619 人まで減少すると推計 <p>【高齢化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 2 年は約 45%、令和 27 年には約 55% まで上昇すると推計 <p>【人口密度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滝之町地区、久保内地区に人口が集中し、ほか洞爺湖畔や壮瞥温泉地区に分散的に居住 <p>【世帯構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65 歳以上の高齢者の単独世帯が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少による公共交通の利用者減少 ○町内の縁辺部にある集落と中心部をつなぐ移動手段が必要 ○移動をたよる家族がいない高齢単身世帯の増加による外出機会の減少 ◆広域交通と地域内交通を組み合わせた安心・安全な移動支援の検討
	<p>【移動の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学ともに伊達市、洞爺湖町とのつながりが強く、室蘭市への移動もみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ○伊達市、洞爺湖町とのつながりの維持 ◆通勤・通学における広域移動手段の維持 ◆日常生活の行動に合わせた運行経路、時間帯での公共交通の維持
	<p>【都市機能の立地状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設や医療施設等の生活施設は滝之町地区、久保内地区に集中して立地 ・昭和新山付近に観光施設が立地 	<ul style="list-style-type: none"> ◆コミュニティタクシーや路線バスを活用した効率的な運行体系の確保
	<p>【自動車および免許保有状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全道と比較し、一人あたりの自動車保有数が多い ・免許返納数は令和 4 年度に 4 件で、都市によりばらつきが大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ○自家用車への依存度が高く、公共交通の利用が少ない ○高齢者の運転による安全への不安 ◆公共交通利用、免許返納のきっかけづくり
	<p>【観光客数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 27 年の約 240 万人をピークに減少傾向であったが、令和 4 年には回復傾向であり、今後の動向が期待される 	<ul style="list-style-type: none"> ◆観光客も利用しやすい公共交通の確保



表 3-9 公共交通の現状と課題のまとめ

現況整理の項目		○課題 ◆方向性
公共交通の現状	【路線バス】 ・伊達市街地と洞爺湖温泉を結ぶ路線において、便が少なく経由地や行先が異なる路線が複数運行している ・経年的に利用者数が減少	○複数の路線が平行路線になり、利用者が分散している可能性 ○バスの利用者減少によって路線の維持が困難になる可能性 ◆需要に応じて路線やシステムの再編を検討
	【スクールバス】 ・延べ利用人数は減少傾向、町の運行負担額は年間 1,400 万円程度	○今後の年少人口減少で利用者が減少し、維持が困難になる可能性 ◆車両の小型化、経路の再編を検討
	【タクシー】 ・令和 4 年度からニセコへ向かう外国人スキー客などの影響により大幅に増加	○急激に増加した需要に応じた運転手の確保 ◆効果的な輸送体系の確保
	【コミュニティタクシー】 ・町内便、通院便の延べ利用者数は減少傾向	○利用者の減少による運営負担の増加 ◆利用者の確保や他の移動手段と連携
	【公共交通の利用圏】 ・公共交通の利用圏は令和 2 年人口の 73.5% をカバー (2,016 人/2,743 人)	◆コミュニティタクシーの有効利用と路線バスの再編検討
	【交通支援策】 ・公共交通の支援策への公的資金投入額は年間 4,700 万円前後で推移 ・路線バスへの支援のほか、コミュニティタクシーの運行やスクールバスの運行費用を負担 ・高校生の定期補助や高齢者への利用促進策を実施	○今後の人口減少で税収が減少し、交通支援策の負担が増加する可能性 ◆利用者数の確保のための PR ◆移動手段間の連携 ◆利便性の高い拠点形成



第4章 壮瞥町の公共交通に係る各種調査結果の整理

4-1 壮瞥町公共交通乗降調査結果

4-1-1 調査の概要

(1) 調査の目的

地域公共交通計画の策定にあたり、町内公共交通の利用状況を把握することを目的に実施しました。

(2) 調査実施日

令和4年10月12日(水)、10月13日(木)

(3) 調査対象

壮瞥町を運行する路線バス全便

(4) 調査方法

【アンケート調査】

調査対象となるバス1台につき、1名の調査員が乗車し、バス利用者に対して調査票を用いたアンケート調査を実施

【乗降データ】

道南バス(株)の提供データを分析

(5) 調査内容

以下の設問項目を設定しました。

表 4-1 アンケート調査内容

大項目	小項目
1. 個人属性	性別、年代、職業
2. 利用状況	乗車・降車バス停、利用目的、乗車前・降車後移動手段、利用頻度、最終目的地



4-1-2 時間帯別利用者数

当町を運行している路線バス全体の時間帯別利用者数は下図に示すとおりであり、便数と利用者数の状況に一部かい離が生じていることから、時間帯によっては便数多寡の状況が予想されますが、実際の運行状況を加味した慎重な判断が必要と考えられます。



図 4-1 路線バスの時間帯別利用者数



4-1-3 路線別の乗降人数データ一覧

全体の乗降人数は788人（うち壮瞥町内221人）となっています。以下で路線別の乗降人数を示します。

表 4-2 路線別の乗降人数（1/2）

※（）内は壮瞥町内で乗降した人数

路線名	発地	着地	発時刻	着時刻	乗車人数	小計(人)	合計(人)
札幌洞爺湖線	札幌駅前	東町	10:10	12:55	18	38(2)	63(2)
			14:10	16:55	13(1)		
			16:10	19:05	7		
	東町	札幌駅前	12:05	14:50	7	12	
			17:05	19:50	5		
豊浦しおさい前	札幌駅前	8:50	12:10	13	13		
東町線	ふる里総合福祉会館前	東町	8:00	8:34	2	15(2)	49(11)
			10:40	11:14	1		
			12:05	12:39	9		
			16:53	17:25	3(2)		
	洞爺駅前	東町	9:40	10:05	2	13(2)	
			12:55	13:20	4		
			14:20	14:47	3(2)		
			15:35	16:00	4		
	東町	ふる里総合福祉会館前	7:20	7:55	0	11(4)	
			10:00	10:35	4(2)		
			11:15	11:50	4(2)		
			16:00	16:33	3		
	東町	洞爺駅前	8:52	9:18	1	10(3)	
			12:00	12:28	6(2)		
			13:30	13:56	0		
			14:45	15:11	3(1)		
			17:55	18:21	0		
洞爺壮瞥役場線	洞爺湖温泉	壮瞥役場前	7:07	7:22	1(1)	1(1)	1(1)
	壮瞥役場前	洞爺湖温泉	7:25	7:40	0	0	
伊達洞爺線	伊達駅前	洞爺湖温泉	15:25	16:10	7(4)	7(4)	7(4)
洞爺上稀府線	上稀府	洞爺湖温泉	7:40	8:40	27(24)	27(24)	27(24)
室蘭洞爺湖温泉線	洞爺湖温泉	室蘭駅前広場	7:50	10:12	49(9)	240(38)	433(55)
			10:00	12:22	57(3)		
			12:15	14:37	25		
			14:35	16:57	38(5)		
			16:25	18:47	40(11)		
			17:45	20:07	31(10)		
	広域センタービル	洞爺湖温泉	10:30	12:55	59(5)	193(17)	
			12:40	15:05	37		
			14:40	17:05	65(8)		
			16:20	18:45	32(4)		



表 4-2 路線別の乗降人数 (2/2)

※ () 内は壮瞥町内で乗降した人数

路線名	発地	着地	発時刻	着時刻	乗車人数	小計(人)	合計(人)
緑丘高校洞爺水の駅線 (上稀府)	洞爺水の駅	伊達緑丘高校前 (上稀府)	6:55	8:12	32(15)	32(15)	54(23)
	伊達緑丘高校前 (上稀府)	洞爺水の駅	16:10	17:25	22(8)	22(8)	
洞爺水の駅線	洞爺湖温泉	洞爺水の駅	19:50	20:37	1	1	3(2)
	洞爺水の駅	洞爺湖温泉	17:30	18:17	2(2)	2(2)	
伊達大滝線	伊達駅前	大滝本町東団地	8:00	9:01	14(14)	73(41)	151(99)
			11:00	12:01	14(6)		
			14:05	15:06	11(2)		
			16:55	17:56	11(4)		
	大滝本町東団地	伊達駅前	19:40	20:41	23(15)	78(58)	
			6:11	7:12	11(10)		
			6:44	7:45	22(12)		
			9:16	10:17	23(16)		
			12:11	13:12	5(3)		
			15:14	15:16	14(14)		
		18:01	19:02	3(3)			



4-1-4 利用者へのアンケート調査結果の概要

① 利用状況の総括

1 便当たりの利用者数は時間帯別に分散している状況です。

また、洞爺湖町と結ぶ路線バスは東町線など利用者数が非常に少ない路線があり、特に壮瞥町内では利用されていない状況ですが、一方で伊達市とを結ぶバス路線は壮瞥町内での利用者も多くなっています。

② 札幌方面（札幌洞爺湖線）

利用目的は約 5 割が「観光」であり、利用頻度は約 4 割が「ほとんど乗らない」と回答していることから、観光路線としての利用が多いと想定されます。一方で、通勤・通学・通院・買い物での利用が約 3 割みられ、利用頻度についても約 3 割が月 1 回以上利用していることから、日常的な移動にも一定数利用されていると想定されます。

改善してほしい点では、約 6 割が「便数」と回答しています。

③ 洞爺駅方面（東町～洞爺湖温泉～洞爺駅前～総合福祉会館（洞爺湖町））

利用目的は約 6 割が「観光」であり、利用頻度は約 6 割が「ほとんど乗らない」と回答していることから、観光路線としての利用が多数を占めると想定されます。時間ごとの利用者数は、7 時台の朝の便や 18 時以降の夜の便で 0 人となっています。

バスの乗降前後の移動手段では路線バスや JR の割合が高く、乗降データにおいても JR 洞爺駅前の乗降数が多いことから、JR 洞爺駅までの乗り継ぎ路線として利用されていると想定されます。

改善してほしい点では、約 8 割が「便数」と回答しています。

④ 伊達市街地・室蘭方面（室蘭洞爺湖温泉線など）

洞爺湖温泉と壮瞥や伊達市街地を結ぶ路線のうち、洞爺壮瞥役場線・洞爺上稀府線は朝に運行しており、通学利用が多数を占めています。一方、伊達洞爺線は夕方に 1 便運行しています。室蘭方面と結ぶ路線は 1 日 10 便運行されており、年代は幅広く、様々な目的に利用されています。乗降場所は、高校や病院、駅の最寄りが多くなっています。

改善してほしい点では、約 7 割が「便数」と回答しています。

室蘭市から洞爺湖町を結ぶ路線は長大路線となっていますが、利用特性が洞爺—伊達間と伊達—室蘭間に 2 分しており、効率的な運行について検討の余地があります。

⑤ 洞爺湖畔方面（伊達緑丘高校前～壮瞥～洞爺水の駅など）

朝と夕方以降を中心に運行しており、9 割以上が高校生の通学利用となっています。利用頻度は 9 割以上が「ほぼ毎日」、支払方法は約 8 割が「定期券」を利用しています。

乗降場所は洞爺水の駅、壮瞥町の市街地、伊達市の市街地、伊達緑丘高校前が多く、洞爺湖の東湖畔方面ではほとんど乗降されていない状況です。

伊達緑丘高校前と洞爺水の駅を結ぶ路線での改善してほしい点では、約 7 割が「便数」と回答しており、次点で約 3 割が「車両の大きさ等」と回答しています。



⑥ 大滝方面（伊達大滝線）

利用目的は「通学」が約5割であり、「買い物」が約2割、「通勤」と「通院」が約1割と、日常的な利用が多数を占めていると想定されます。また、利用頻度は週1回以上が約8割、支払い方法では「定期券」や「バスカード」の割合が高くなっています。

乗降場所は伊達市や壮警町の市街地が多く、伊達市と壮警町をつなぐ生活路線として利用されると想定されます。

改善してほしい点では、約9割が「便数」と回答しています。

結果の整理と課題

- ・札幌方面、洞爺湖温泉方面は観光目的での移動が多い。
- ・伊達市街地・室蘭方面は通勤・通学の生活移動が多い。
- ・室蘭市から洞爺湖町を結ぶ長大路線は室蘭-伊達と伊達-洞爺で利用範囲が2分し、限定的となっている。
- ・すべての路線で便数への不満が多い一方で、利用者数が0人の便が存在している。

路線バスは、利用者の目的が明確になっているため、それぞれの需要に応じた時間帯・便数・経路での運行が必要。



4-2 コミュニティタクシーの利用実態の分析

4-2-1 分析の概要

(1) 分析の目的

地域公共交通計画の策定にあたり、コミュニティタクシーの利用実態を分析し、現状における課題を抽出。

(2) 分析対象期間及び方法

令和5年3月の乗降データを基に利用者の特性を分析

(3) 分析内容

- ・延べ利用者数、実利用者数の分析
- ・便別の利用状況
- ・曜日別の利用状況
- ・行先の分析

4-2-2 分析結果の概要

① 利用者数

1月の利用者数を整理した結果、延べ人数では町内便が161人、通院便が140人となっている一方で、実人数では通院便の方が利用者数は多くなっています。平均回数は、町内便が1月で6.2人、通院便が3.9人であり、町内便の方がリピート率は高い状況です。

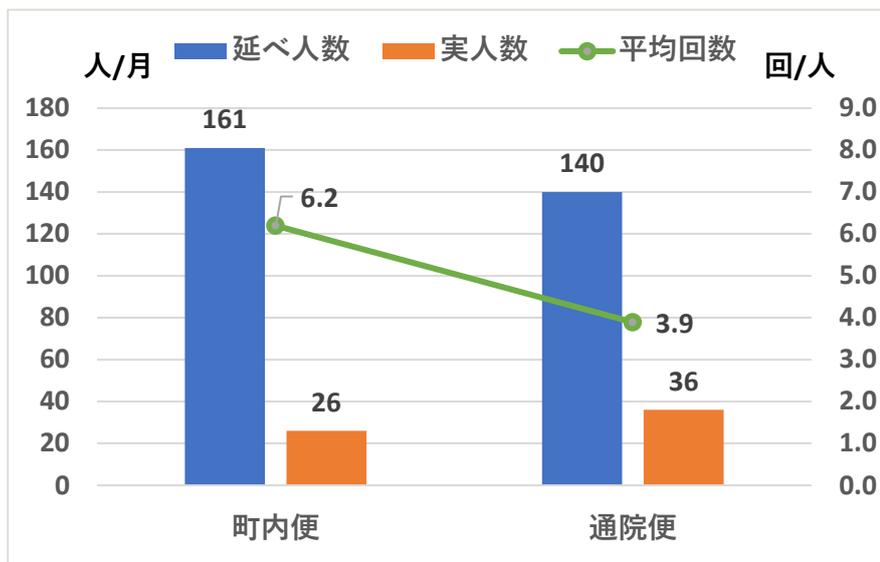


図 4-2 路線バスの時間帯別利用者数



② 町内便の利用状況

町内便の利用状況は、曜日別には金曜日が最も多い状況となっています。また、便別には行きでは2, 3便が多く、帰りでは2~4便が比較的多い状況であり、行き・帰り何れも始発便と終発便は利用者が少ない状況となっています。

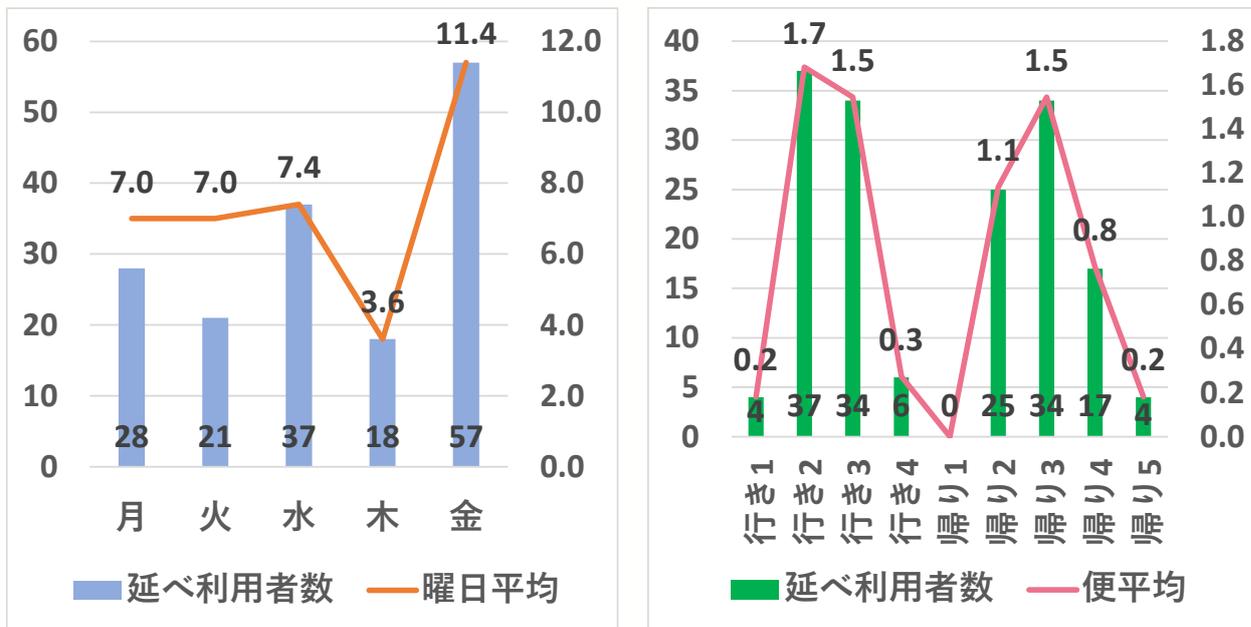


図 4-3 町内便の利用状況（左：曜日別、右：便別）

③ 通院便の利用状況

通院便の利用状況は、曜日別には月曜日が最も多い状況ですが、平均では火曜日が多く、水曜日と金曜日が比較的小さい状況です。また、便別には行き・帰り共に午前中の便が多くなっていますが、午後便は広報活動の実施を積極的には行っていないことが要因としてあります。

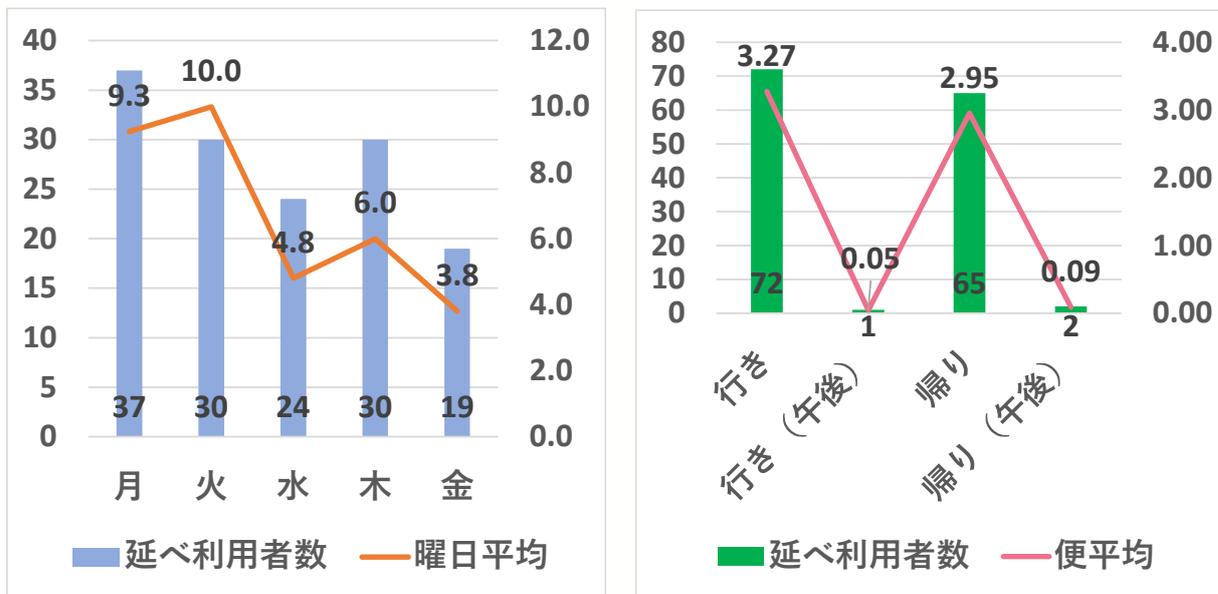


図 4-4 通院便の利用状況（左：曜日別、右：便別）



④ 行先施設の利用頻度

町内便では町内のどの施設にも行けますが、比較的利用の多い施設としては、商業施設であるとうや湖農協 A マート壮瞥店、入浴施設がある久保内ふれあいセンター・ゆーあいの家、交通結節点である壮瞥役場前バス停が多い状況です。

また、通院便としては、伊達市と洞爺湖町の医療施設に行けますが、伊達の赤十字病院・なかむら整形外科クリニックを中心に伊達市街地への移動が多く、洞爺湖町への通院実績は非常に少ないです。

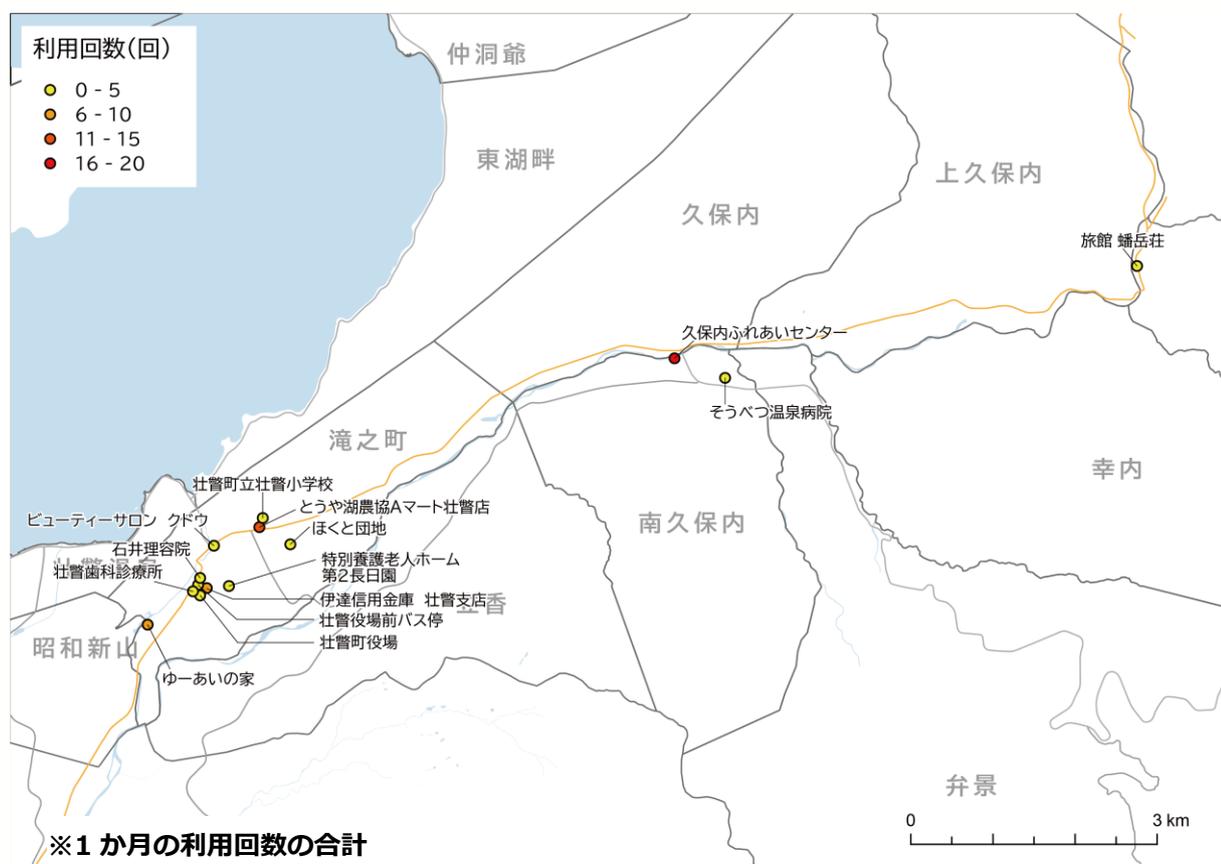


図 4-5 町内便の利用施設

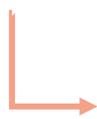




図 4-6 通院便の利用施設

結果の整理と課題

- ・ 町内便では、金曜日の利用が多く、利用の曜日に偏りが見受けられる。一方で通院便は金曜日の利用が比較的少ない。
- ・ 便別には町内便では始発と終発の便は利用者が少ない状況となっている。通院便は午前中の便に集中しており、午後便はほとんど利用されていない。
- ・ 通院便の行先として洞爺湖町はほとんど利用されていない。



便別の利用者数は町内便、通院便ともに偏りがみうけられており、通院便の午後便の運行や路線バスとの接続について広報活動の強化が必要となっている。

4-3 壮瞥町の公共交通をより良くするためのアンケート調査結果

4-3-1 調査の概要

(1) 調査の目的

壮瞥町民の移動実態（生活圏や移動頻度、移動時間帯など）や今後の運転意向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。

(2) 調査実施日

令和4年11月10日～11月28日

(3) 調査対象者

壮瞥町内の650世帯

(4) 調査方法

対象世帯に対して2部ずつ郵送配布、郵送回収

(5) 回収状況

292世帯票（回収率：44.9%）

回収票数422票（1世帯につき、最大2票回答可。15歳以上が1名なら1票）

(6) 調査内容

以下の設問項目を設定しました。

表 4-3 アンケート調査内容

調査大項目	調査小項目
1. 個人属性	性別、年齢、職業、居住地、自動車及び免許の保有状況等
2. 普段の外出行動	買い物、通院、その他私用における移動状況
3. 路線バスの利用状況	普段のバスの利用頻度、バスロケーションシステムの認知度
4. コミュニティタクシーの利用状況	コミュニティタクシーについて、利用登録の有無、利用頻度、満足度、利用しない理由



4-3-2 調査結果の概要

① 回答者の属性

回答者の年齢は65歳以上が60.3%であり、居住地は滝之町が60.4%を占めています。

免許と自動車の保有状況では、75.2%が「免許も自動車も持っている」と回答しており、そのうち58.6%が80歳を超えても運転したいと回答しています。

免許返納をした際に困ることとして、8割以上が「買い物・病院に行けない」と回答しており、運転が困難になった際の移動手段では、29.5%がバスを利用すると回答しています。

② 普段の外出行動について

外出頻度について、46.3%が「ほぼ毎日」と回答しており、週1回以上外出している回答者は約9割にのぼりますが、年齢が高くなるにつれて外出頻度が週1回未満の割合が増加しています。

外出時の移動で困っていることについて、64.7%が「困っていることはない」と回答している一方、「家族や知人の送迎に頼るしかない」、「バスは不便で利用しづらい」、「タクシーは高くて利用できない」という回答がそれぞれ1割強となっています。

③ 買い物時の交通について

買い物に行く頻度は、約8割が週1回以上と回答しており、曜日は「特に決まっていない」が多数を占めるものの、土日がそれぞれ約2割となっています。

行き先は85.3%が伊達市と回答しており、移動手段は78.2%が自動車を自分で運転していると回答しています。送迎や同乗を含めると、自動車で行くと回答した割合は9割以上となっています。路線バスを利用すると回答した割合は6.6%と低くなっています。

④ 通院時の交通について

通院の頻度は、約半数が月1回以上と回答しており、年齢があがるにつれて月1回以上通院する割合が高くなっています。曜日は「特に決まっていない」が多数であり、月曜日、火曜日、水曜日、金曜日がそれぞれ1割強となっています。

行き先は76.2%が伊達市と回答しており、移動手段は69.6%が自動車を自分で運転していると回答しています。路線バスを利用する割合は8.3%であり、買い物時の移動と比較し数%高くなっていますが、ほとんど利用されていない状況です。

⑤ 私用時の交通について

私用の外出頻度は、約半数が週1回以上と回答しており、行き先は約半数が伊達市内、3割強が壮瞥町内と回答しています。壮瞥町内では、23.6%が滝之町と回答しています。

移動手段は、76.8%が自動車を自分で運転していると回答しています。



⑥ 路線バスの利用状況について

路線バスの利用頻度は、86.2%が「めったに使わない・利用したことがない」と回答しており、月1回以上利用する割合は約1割となっています。

バスロケーションシステムについても86.9%が「知らない」と回答しており、「知っているが利用していない」と合わせるとほとんど利用されていないと考えられますが、年齢が高くなるにつれてシステムを「知っている」と回答する割合が高くなっています。

⑦ コミュニティタクシーの利用状況について

利用登録の有無では、全体では1割弱が、75歳以上では2割弱が「登録している」と回答しています。登録している回答者のうち、通院便は4割強が利用しており、月1回以上利用している割合は2割強にとどまっています。町内便は3割強が利用しており、月1回以上利用している割合は2割弱となっています。通院便・町内便ともに、利用登録のみで実際には利用していない回答者が多数を占めています。

満足度については、利用料金や行き先の自由度、利用方法への不満が高くなっています。一方、運行の時間帯や路線バスとの接続については満足度が比較的高くなっています。

結果の整理と課題

- ・移動目的（買い物、通院、私用）を問わず、自家用車での移動に依存。ただし、免許返納後の移動手段として路線バスが必要とされている。
- ・高齢になるほど外出機会が減少している。
- ・路線バスの利用は極めて少なく、バスロケーションシステムの認知度も低い。
- ・コミュニティタクシーは、75歳以上でも2割が利用登録済み、その中で実際に利用しているのは3~4割であり、さらに利用頻度は月1回程度と、有効に活用できていない。

「公共交通は不便」であり、車を運転できないと外出できない状況。より自由に移動できる交通であるコミュニティタクシーも浸透していない。



4-4 壮警町公共交通に関する聞き取り調査等

4-4-1 調査の概要

(1) 調査目的

地域公共交通計画の策定に際し、コミュニティタクシーの利用実態や要望・意見と公共交通や移動に関する課題を把握するため、地域の実情をよく知る自治会長、社会福祉協議会、町福祉部局職員、行政評価委員会を対象にアンケート調査・聞き取り調査を実施しました。

(2) 調査期間

令和5年3月1日～3月17日

(3) 調査方法

- ・自治会長 : アンケート調査
- ・行政評価委員会 : 聞き取り調査
- ・社会福祉協議会 : 聞き取り調査
- ・壮警町福祉部局職員 : 聞き取り調査

(4) 調査内容

以下の設問項目を設定しました。

調査項目	内容
1. コミュニティタクシーについて	住民から寄せられたコミュニティタクシーに関する要望や意見
2. 高齢者等の移動や公共交通について	高齢者や車を持っていない人から寄せられた、公共交通や移動に関する要望や意見
3. その他	普段、公共交通や移動について感じていること



4-4-2 調査結果

(1) コミュニティタクシーの要望や意見

【全体】

- ・乗り合わせのため乗車時間が長くなる
- ・現在は送迎があるので利用していないが、以前は利用していて、便利だった
- ・本数が少なく利用しにくいいため、時間指定ではなく、任意の予約時間での運行をしてほしい
- ・土日も運行してほしい
- ・利用したことはないが、年齢が上がったら必ず利用することになると思うので存続してほしい

【通院便】

- ・土曜日も診察している個人病院があるので、土曜日は運行してくれたら便利だと思う
- ・通院便は高い、バスだと片道 390 円で行ける
- ・通院便で買い物もできるようにしてほしい
- ・帰りの便数が少ない（受診後の待ち時間が長い）
- ・出発時間が早い。病院の予約時間に応じて、出発時間を調整できないか
- ・午後予約すれば利用できることを、知らないことが多い
- ・手をつないでくれるだけでもいいが、乗降時の介助が一切ないので、介助が必要な人は乗れない

(2) 公共交通や移動についての要望や意見

①バスの減便への不安

- ・バスの便が減少すると子供の高校通学に不便になり、家族で伊達方面への転出を考えている家庭がある
- ・民間バスの運行便数が減少傾向にあり、高校生の移動など将来に不安がある
- ・利用者が少ないため減便することは理解できるが、続くと人口減少に歯止めがかからなくなり、町が消滅することになると思う
- ・変更後の時刻表は買い物などの際にも時間が限られるので、これ以上の（本数の）削減はしないでほしい

②高齢者への公共交通利用促進

- ・見ている限りでは、自ら利用しづらい。町内でも広い自治会なので孤立した高齢者世帯が多い
- ・少しでも早く高齢者は運転免許を返納してコミュニティタクシーを利用してほしいので、町は利用しやすいように考えてほしい
- ・コミュニティタクシーについて使い方がよく分からないため、説明してほしい（運行時間の見方が難しい）

③路線バスとの接続

- ・滝之町にはバスが 2 路線あるが、ほくと団地方面には 1 路線しかなく、こまめな接続便で対応してほしい



④JR との接続

- ・ 室蘭方面に通う高校生で朝に部活がある場合には JR を使いたい但バスが無いため、駅まで保護者が送っている実態がある。コミュニティタクシーで送迎が出来ると非常に助かるのではないか
- ・ JR とバスの接続をもっとよくしてほしい

(3) その他

- ・ バス停が近くにあり便利になっているのか、特に不便との意見はない
- ・ 家族に送迎してもらっているので、移動について不満を持っていないと思う
- ・ 今は車で移動しているため、不便を感じることはない
- ・ 伊達や室蘭に通院する場合、タクシー代を半額助成してほしい

結果の整理と課題

- ・ コミュニティタクシーは、運行時間や曜日、便数のほか、行先が限定されていることに不便を感じている利用者がいると同時に、将来高齢になってからの利用や通学での乗継利用に可能性を感じている
- ・ コミュニティタクシーの利用方法や存在が浸透していない
- ・ バスは通学利用に一定の需要がある

→ コミュニティタクシーは、周知の促進と免許返納を望む高齢者の需要に応える仕組みを整えることが必要。
バスは通学利用の需要が大きく、維持の必要性が高い。



4-5 町民意見交換会

(1) 実施概要

- コミュニティタクシーの概要、路線バスの概要の説明のあと、各々の利用実態や意見を伺った。
 ○第3回は広報誌による全町への参集呼びかけ、第1、2、4回は社会福祉協議会が主催する「あつぷる広場」の開催に合わせ、意見交換会の場を提供いただいた。

	第1回	第2回	第3回	第4回
日時	令和5年 9月29日(金) 13:30~14:30	10月6日(金) 13:30~14:30	10月13日(金) 15:00~16:00	10月23日(月) 13:30~14:30
会場	ゆーあいの家 (字滝之町 290-44)	仲洞爺公民館 (字仲洞爺 22-5)	壮瞥町地域交流センター山美湖	蟠溪ふれあいセンター(字蟠溪 26-1)
議題	1 コミュニティタクシーの概要 2 コミュニティタクシーの利用状況 3 路線バスの概要 4 意見交換 5 閉会			
参加者	7名(町民5名、社会福祉協議会職員2名)	12名(町民10名、社会福祉協議会職員2名)	町民6名	15名(町民13名、社会福祉協議会職員2名)

《開催のようす》



第1回



第2回



第3回



第4回



(2) 主な意見と今後の検討課題

項目	主な意見	今後の検討課題
テーマ1 登録状況と 利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> 登録者2名/5名、うち毎日利用者が1名（第1回・滝之町） 登録者3名/12名、いずれの方も日常的に利用（第2回・仲洞爺） 登録者2名/6名、うち1名は数か月に1回（町内便・通院便両方利用）、もう1名は1回のみ利用（町内便）（第3回） 登録者2名/13名、うち1名は月に5回ほど利用（第4回） 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティタクシーの特徴をもっと理解していただき、登録・利用を促すことが必要
テーマ2 利用しない 理由	<ul style="list-style-type: none"> 通院便は、伊達一壮瞥町役場間の路線バス（390円）、民間が運行する無料通院バスがあるため割高に感じる。（第1、3回） バス停間でなく、自宅から直接病院にいけるので500円は安いと思う。（第3回） 運行時間が決まっており、通常のタクシーや自家用車と使い勝手が違う。また、“タクシー”と呼ぶのは誤解・混乱を招かないか（第1、2、4回） バス停が近く路線バスを利用している（第3回） 車を利用しているので、まだコミュニティタクシーやバスを利用しない。（第3、4回） 車利用をやめたら利用したい（第4回） 冬季の車の運転が不安な時、利用したい。（第2回） 通院便利用で診察が早く終わった場合、買い物できる時間があいても買い物しづらい（第4回） 時刻表の行き便、帰り便の見方が分かりにくい。（第1回） 時刻表の時刻の表記の仕方がまぎらわしい。（第2回） 	<ul style="list-style-type: none"> ドア to ドアで利用できるメリットをもっと周知することが必要 通常のタクシーと違うことを理解した上で「コミュニティタクシー」と明言しての予約・利用を周知することが必要 車利用者でも、今から乗り慣れていただくよう、登録・利用を促すことが必要 時刻表の見直しを検討したい
テーマ3 利用実態に 合わせた効 率化につい て	<ul style="list-style-type: none"> 町内便の、当日予約ができるようにならないか 	<ul style="list-style-type: none"> 送迎のプランを前日に組むため、原則前日までで予約をお願いする。



項目	主な意見	今後の検討課題
テーマ4 分からないこと	<ul style="list-style-type: none"> ・通院便に介助者が同行する場合、登録は必要か。また予約時はどのように伝えるべきか。(第2回) ・子ども、学生が利用して問題ないか。(第1回) ・コミュニティタクシーは、予約状況等で断られることはあるのか。(第4回) 	<ul style="list-style-type: none"> ・登録不要、予約時は介助者がいる旨伝える必要がある →周知が必要 ・町民で登録していれば利用可 →周知が必要(小学生未満は保護者同伴を原則) ・1台の運行体制の中で、融通を利かせ、断らないようにしている →適切な予約方法について周知
テーマ5 改善の希望 (乗ってみたい公共交通、時間や行先など)	<p>《コミュニティタクシー》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院便において、乗降の際の支援(踏み台の出し入れ等)のルールが明確化されると良い(第2、4回) ・時刻表は住む地区によってみる場所が違ったり、予約状況によって発着時刻に変動があるなど、利用しないと分かりにくいところが多いため、時刻表の改善が必要(第1、2、3、4回) ・また、コミュニティタクシーの特徴や乗り方について、詳しく説明した手引き・ガイドラインや、レクチャーの場が必要(第2、3、4回) ・(通院便)午後便は頼めば運行してもらえる情報が広まっていない。(第2回) ・役場職員も利用して体験した方が良い(第2回) ・コミュニティタクシーの午後の便を、通院のほか、通学対応で増便してほしい(第3回) ・壮瞥町役場から都市間バス(昭和新山、鶴雅リゾート)と接続できるコミュニティタクシーの便ができないか ・通院便を買い物にも利用できるようにしてほしい(第2回) ・上記のほか、コミュニティタクシーについて具体的な増便や運行時間変更の提案意見あり(第3回) 	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表等広報資料の改善とともに、予約方法の手引き・ガイドラインの作成検討が必要 ・コミュニティタクシーについてもっと知っていただくため周知する場を増やすことを検討(役場職員の利用含む) ・町内の商業を支えるため、買い物への利用拡大は難しいことをご理解いただく ・当面は現状維持を基本とする。(長期的には検討可能性あり)



項目	主な意見	今後の検討課題
	<p>《路線バス》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 洞爺水の駅線、伊達緑丘高校洞爺水の駅線のルートを、新設された東湖畔トンネル経由にすれば、道の駅、小学校、中学校、ほくと団地を通り、利用が増えるのではないか。(第1回) ・ 路線バスの減便で日中の便がなくなったり、最終便が早まったりしている(第4回) ・ 役場から久保内、大滝に向かうバス路線が大幅に減少したため、増やしてほしい(第3回) ・ 路線バスの札幌→洞爺湖温泉ターミナル→水の駅の接続が円滑になるよう時間を変更してほしい(第3回) ・ 上記のほか、路線バスについて具体的な増便や運行時間変更の提案意見あり(第3回) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者に提案 ・ 運転手不足が背景にあり、増便はなかなか難しい。コミュニティタクシーとの乗継で組み合わせでの利用促進ができないか ・ バス事業者への提案・要望 ・ 増便は難しいと認識。時間変更は路線全体の影響を考慮した上で提案・検討の可能性ありと認識
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティタクシーの利用促進のために、若い人や役場職員の利用を促しては。(第2回) ・ 路線バスは、冬に遅れることがあるのでバスの位置情報を見れるようになるとありがたい(第3回) ・ 道南バスのプリペイドカードは、プレミアが高くつき、ペイペイも使える(第3回) ・ コミュニティタクシーの時間が合わないときは役場に無許可で駐車してそこから路線バスに乗ることがある。許可をいただく制度にならないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 役場職員をはじめ、コミュニティタクシーの利用促進策を検討する。 ・ 役場前などにバスの位置情報をスマートフォンで確認できるQRコードの設置を検討 ・ 車利用と組み合わせた公共交通の利用形態として今後駐車場の登録制などを検討



4-6 各種調査結果から整理した現状と問題点・課題

都市・交通等の統計データやアンケート等の各種調査結果から見てきた課題は以下の通りです。

	現状・問題点	課題の整理
人口	<p>人口減少・少子高齢化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R2年には人口2,743人に対してR27年には1,619人の予測 ・R2年には高齢化率45%に対してR27年には55%の予測 	<p>コミュニティタクシーの維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内の自由度の高い交通として、更に広域的な通院支援としてコミュニティタクシーを維持するための改善と利用者の確保
都市構造	<p>人口分布</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滝之町に集中しているが、温泉地等にも広域に人口が分散 <p>通勤通学実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊達市とのつながりが強く、そのほか洞爺湖町も含めて流入機会が多くなっている 	<p>地域間幹線系統の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民の生活圏を踏まえた地域間幹線系統の見直し
路線バス	<p>路線バス利用者(洞爺方面)の低迷</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洞爺湖畔とを結ぶ路線は利用者が低迷している ・通学利用が割合は高いが全体の利用者が少ない ・東町線は観光路線としての位置づけが強く、新型コロナウイルス感染症による影響が大きい <p>路線バス利用者(伊達方面)の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊達方面とのつながりが強く、特に通学目的の利用者中心となっているため、維持が必要 	<p>自動車からの転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車に依存しない安心・安全な移動を支援する公共交通体系の構築や支援策の検討
コミュニティタクシー	<p>重要な位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーは地域内を自由に移動できる公共交通であり伊達市への通院としても活用されており重要性が高い <p>利用者の低迷</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が減少しており、更にドライバーが不足しているため、行政の補助だけでは維持することが困難である 	<p>利便性の高い公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の移動を支えるコミュニティタクシーの利便性に係る広報活動 ・広域移動と地域内移動の接続性(多様な可能性)のPR
アンケート	<p>車移動からの転換が困難</p> <ul style="list-style-type: none"> ・80歳以上でも運転したいと回答しており、自動車からバスへの転換は困難な状況 <p>コミュニティタクシーは買い物需要がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーへの不満として行きたい場所に行けないとの回答があり、需要に応じきれっていない 	<p>乗継利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内交通と広域交通の乗継利便性や待合環境の整備・改善によるシームレスな環境の形成が必要
乗降調査	<p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通である路線バスは便数に対する不満が高くなっているものの利用者数が少なく増便は困難である ・札幌洞爺湖線は待合空間に対する不満が比較的高くなっている <p>時間帯別利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間当たりの利用者数が1便平均ではバラツキがあり、需要に応じた供給になっていない可能性がある 	<p>利用者目線で利用し易い公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物移動など利用者のための移動支援としての公共交通体系の構築による利用者数の確保と収入の確保
意見交換	<p>コミュニティタクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土日も運行して欲しい、予約の幅を広げて欲しい ・年齢が上がったら必ず利用できるようになるので存続して欲しい <p>公共交通の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスやJRの接続、便数の維持など、公共交通の維持 ・説明会など利用促進をして欲しい 	<p>わかりやすい情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、コミュニティタクシーなどの多様な交通手段について、高齢者でも利用しやすい環境づくりが必要



第5章 壮瞥町地域公共交通計画の基本方針

本章では、第4章までに整理した当町の現状と課題を踏まえて、今後達成すべき公共交通のあり方を壮瞥町地域公共交通計画の基本方針として示します。また、基本方針に基づく将来像と、基本方針をより具体化した目標を示します。

5-1 基本方針

未来へつなぐ持続可能な公共交通体系の実現

【考え方】

- ・ 町民が利用しやすく、主体的に考えて利用する地域公共交通の環境づくりを目指します。
- ・ 未来へつなげる輸送手段として、広域交通と地域内交通の接続性や路線の在り方を見直し、再構築を図りながら、費用負担の適正化と利用促進による持続可能な公共交通体系を実現します。



表 5-1 本計画に基づき確保・維持を行う公共交通とその役割

位置付け	交通機関	壮瞥町における役割	運行区域	
			町内	町外
広域交通	路線バス ・札幌洞爺湖線	壮瞥町と札幌市を結び、広域的な観光・生活移動を支える役割を担う	●	●
地域間交通	路線バス ・東町線 ・室蘭洞爺湖温泉線	壮瞥町と洞爺湖町、伊達市、室蘭市を結び、近隣市町村からの観光・生活移動を支える役割を担う	●	●
	路線バス ・その他路線	壮瞥町と洞爺湖町、伊達市を結び、近隣市町村からの生活移動を支える役割を担う	●	●
	コミュニティタクシー ・通院便	壮瞥町内全域と洞爺湖町・伊達市の医療機関を結び、町民の通院移動を支える役割を担う	●	● ※伊達市・洞爺湖町
地域内交通	コミュニティタクシー ・町内便	壮瞥町内全域をドア to ドアで運行し、町中心部での買い物・通院や他市町村の市街地へ向かう路線バスとの接続を支える役割を担う	●	—
	ハイヤー	路線・時間帯の制約が無く、他の公共交通では担いきれない細やかな移動の需要に応えることができる	●	●
その他交通手段	スクールバス	町内の小・中学校から離れた地域に住む児童・生徒を輸送する役割を担う。学校の時間割や行事に合わせて運行。	●	—
	福祉有償運送	町内の車いす利用者を介助者の支援のもと輸送する役割を担う	●	●

表 5-2 補助系統に位置付けされる路線の確保・維持の考え方

位置付け	路線	確保・維持の考え方
地域間交通	路線バス ・東町線 ・室蘭洞爺湖温泉線	壮瞥町と洞爺湖町、伊達市、室蘭市を結び、近隣市町村からの観光・生活移動を支える役割を担う路線ですが、町単独の補助や事業者の努力のみでは維持が困難となっています。今後も国・道からの地域間幹線系統補助を受けながら、持続可能な運行を目指します。
地域内交通	コミュニティタクシー ・町内便	壮瞥町内全域をドア to ドアで運行し、町中心部での買い物・通院や他市町村の市街地へ向かう路線バスとの接続を支える役割を担う路線ですが、町単独の補助のみでは維持が困難となっています。今後は路線の効率化を図りながら、国の地域内フィーダー系統補助を受け、持続可能な運行を目指します。



5-3 施策を展開していく上での目標

基本目標①

町内移動を支える公共交通の維持・改善

- ・コミュニティタクシーの利便性向上策の検討
- ・免許返納者への支援制度など、自動車からの転換機会の向上
- ・ハイヤーによる町内移動の支援方策の検討

基本目標②

町内交通と広域交通とのシームレスな移動の確保

- ・町内交通と広域交通とのシームレスな移動の確保・維持
- ・乗継ポイントにおける待合空間の改善（空間の活用や乗継時間の明確化）

基本目標③

利用実態・生活実態を踏まえた広域移動の維持・改善

- ・選択と集中による持続可能な広域交通の維持・改善（片道1便の路線などの見直し）
- ・アフターコロナを見据えた観光客に配慮した移動支援策の検討

基本目標④

町内公共交通の持続的な運行に向けた利用促進策の実施

- ・住民との意見交換会の実施
- ・町民向けのバスマップ、時刻表の作成
- ・ICT技術を活用した利便性向上策の検討



第6章 目標に基づく施策内容の整理

本章では、壮瞥町地域公共交通計画の基本方針を実現するための、目標に基づく事業の具体的な内容等を整理します。

6-1 施策内容の整理

6-1-1 目標1 町内移動を支える公共交通の維持・改善

施策① コミュニティタクシーの利便性向上策の検討

目的	現状のコミュニティタクシーの町内便は、町内であればどこからでも希望の場所へ移動することが可能であるが、まだ利用したことがない町民には、利用方法のイメージがしづらく、利用に結びついていない傾向にある。 このため、利用方法、運行情報の提供などを分かりやすくし、利用増を図る。				
実施内容	<p>1 到着時間や運行方法、運行便数の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住地別の目安となる到着時間や利用方法などの周知の検討・実施 ・運行便数の明確化により、目的に応じて利用しやすい情報を提供 <p>2 利用特性に応じて便数別の運行時間を検証</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの実績から利用者の目的に合わせた運行の検討 ・行き便、帰り便のネーミングなど、分かりやすさに配慮した運用を工夫 <p>3 利用者も管理者も効率的な運用を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先行や日時のクロスチェックなど、管理体制の構築を検討 ・将来的には ICT の活用による効率的な運用の検討 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>AI の活用：予約制乗合タクシー「コサクル」(秋田県能代市)</p> </div> <p>能代市では、市内7地区で運行時刻固定・一部停留所固定の予約制乗合タクシーを運行し、1地区で AI オンデマンド交通システムを導入している。利用者は、電話予約と専用アプリからの予約が可能となっている。</p>				
実施主体	壮瞥町、ハイヤー事業者 など				
実施エリア	壮瞥町全域				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	▲	▲○	▲○	▲○	▲○

実施：○ 検討：▲



施策② 免許返納者への支援制度など、自動車からの転換機会の向上

<p>目的</p>	<p>町民の多くが自家用車で移動に依存しているなか、今後高齢化の進行で、路線バスなどの公共交通の必要性が高まっていくことへの対応と人口減少による利用者減に伴う公共交通網への影響（減便等）の緩和を図る。</p>				
<p>実施内容</p>	<p>1 免許返納時の移動円滑化の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納者への公共交通割引チケットなどの導入の検討 ・道庁の「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」との連携 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>運転免許自主返納者バス等利用支援事業（北広島市）</p> </div> <p>北広島市では、65歳以上の運転免許自主返納者を対象に、20,000円分の路線バス・タクシー助成券を交付している。①20,000円分の路線バス助成券、②10,000円分の路線バス助成券と10,000円分のタクシー助成券、③20,000円分のタクシー助成券の3種類から選択することができる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度（北海道）</p> </div> <p>道内在住で、65歳以上の運転免許自主返納者を対象に、本制度に協賛する店舗で運転免許経歴書を提示すると特典を受けることができる。内容は、バスやタクシーの運賃の割引、商品券の贈呈、飲食・買い物の割引、自動車の買い取り特典等。</p> <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">  <p>出典：北海道 HP</p> </div> <p>2 バス・コミュニティタクシー等の広報活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表や乗り方を記載した広報紙の配布 ・乗り方講座などの使い方に関する講習会の実施 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>バスの乗り方教室（道南バス株式会社）</p> </div> <p>道南バス株式会社では、自治体や町内会の協力のもと、バス利用時のハードルを下げ、利用の促進につなげることを目的に乗り方教室を開催している。</p> <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">  <p>出典：道南バス株式会社公式 YouTube チャンネル</p> </div>				
<p>実施主体</p>	<p>壮瞥町、バス事業者、ハイヤー事業者 など</p>				
<p>実施エリア</p>	<p>壮瞥町全域</p>				
<p>スケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
	<p style="text-align: center;">▲</p>	<p style="text-align: center;">▲○</p>	<p style="text-align: center;">▲○</p>	<p style="text-align: center;">▲○</p>	<p style="text-align: center;">▲○</p>

実施：○ 検討：▲



施策③ ハイヤーによる町内移動の支援方策の検討

<p>目的</p>	<p>ハイヤーはもともと自由度の高い公共交通機関であるが、利用者数の低迷や運転手不足により維持することが困難となることが見込まれる。 このため、ハイヤー業の維持のため、利用者の確保に努める。</p>				
<p>実施内容</p>	<p>1 ハイヤー助成券の発行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイヤー事業の事業継続性を確保 ・高齢者の外出支援と健康増進につなげる ・免許返納のきっかけとなる自由度の高い交通支援 <p>以上を目的とした対象者限定のハイヤー助成券の発行の検討</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>ハイヤー利用助成券「きよポンカード」(清里町)</p> </div> <p>清里町では、町内の70歳以上の高齢者等を対象に、居住する地域に応じた金額のハイヤー利用助成券を交付。令和4年度より、1枚500円の紙の助成券から、相当金額がチャージされた「きよポンカード」(清里町内の地域共通ポイントカード)に変更し、利便性の向上を図っている。町内各地と、町外の指定の医療機関の利用の際に使用可能。</p> <div style="text-align: right;">  <p>出典：広報きよさと (R5.7)</p> </div>				
<p>実施主体</p>	<p>壮瞥町、ハイヤー事業者 など</p>				
<p>実施エリア</p>	<p>壮瞥町内</p>				
<p>スケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
	<p style="text-align: center;">▲</p>	<p style="text-align: center;">▲</p>	<p style="text-align: center;">▲○</p>	<p style="text-align: center;">▲○</p>	<p style="text-align: center;">▲○</p>

実施：○ 検討：▲



6-1-2 目標2 町内交通と広域交通とのシームレスな移動の確保

施策④ 町内交通と広域交通とのシームレスな移動の確保・維持

<p>目的</p>	<p>町内のコミュニティタクシーと路線バスとの接続を検討し、広域的な移動を支える公共交通網の構築を図る。</p>				
<p>実施内容</p>	<p>1 町内のコミュニティタクシーと路線バスとの接続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既に加味した時刻設定となっており、これらの情報の提供 ・目的地の滞在時間を加味した運行時間の変更の検討 <p>2 広域移動へのアクセス方法として乗り継ぎ拠点の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間バスの停留所への接続を図るためのダイヤの検討 ・パークアンドライドなど広域交通と地域内移動の連携の検討 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">置くとバス駐車場（山口県山口市）</p> <p>山口市では、地域外への移動に公共交通の利用を促すため、市内の公共施設等の駐車場に「置くとバス駐車場（パークアンドライド駐車場）」を設定している。</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>置くとバス駐車場 ～軽トラ置いてバスでらくらくおでかけ!～</p> <p>■ 始発から終便(6:00～20:00頃)まで利用できます。 (それ以外の時間は、出入りが制限されます。)</p> <p>■ 駐車場でのトラブルについては、一切責任を負いません。</p> <p>■ 駐車可能区画は、左記位置図のミドリ色の部分です。</p> <p style="text-align: center; background-color: #00a08a; color: white; padding: 2px;">お問い合わせ先</p> <p>山口県公共交通株式会社 TEL 083-934-2729 龍島交通株式会社 龍島支店 TEL 083-934-2959 TEL 0835-52-1212</p> </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 5px;">出典：山口市 HP</p> </div> <p>3 情報提供によるシームレス交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・何時に乗ると何時のバスに乗り継いで何時に帰宅できるかなどの目安時間の情報提供の検討 				
<p>実施主体</p>	<p>壮瞥町、バス事業者、ハイヤー事業者など</p>				
<p>実施エリア</p>	<p>壮瞥町全域</p>				
<p>スケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
	▲	▲	▲○	▲○	▲○

実施：○ 検討：▲



施策⑤ 乗継ポイントにおける待合空間の改善

目的	役場前などの公共交通の拠点となる停留所における乗継利便性の確保に努める。				
実施内容	<p>1 空間の活用や乗継時間の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> 待合スペースとしての利便性を高めるため、バスの位置情報が分かる情報を QR コードにより情報提供 時刻表など公共交通に係る情報提供を待合拠点に掲示 健康増進、環境負荷の低減など、バスを活用することのお得情報を提供 <p>2 既存情報の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 道南バスのバスロケーションの利用方法に係る講座の開催 				
実施主体	壮瞥町、バス事業者など				
実施エリア	壮瞥町全域				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	▲	▲○	▲○	▲○	▲○

実施：○ 検討：▲

6-1-3 目標3 利用実態・生活実態を踏まえた広域移動の維持・改善

施策⑥ 選択と集中による持続可能な広域交通の維持・改善

目的	路線バスの効率的な運用による持続可能な公共交通の確保を図る。				
実施内容	<p>1 重複している路線の再整理</p> <ul style="list-style-type: none"> 同一経路上を運行している路線については目的地を明確化し、他の路線バスや伊達紋別駅での接続など、目的と乗継利便性の向上 利用状況に応じて、長大路線の運用方法の見直しと、運行経路の短縮による乗継割引の適用や他の路線との時間帯の検討などにより、総合的な効率性の向上 上記の再整理と併せて、道路網の状況や施設の立地・利用者の分布状況を加味したバス路線の経路等の再編を検討 <p>2 乗継ポイントの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用目的や特性に応じた乗継時間や場所を検討 				
実施主体	壮瞥町、バス事業者				
実施エリア	壮瞥町全域				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	▲	▲	▲○	▲○	▲○

実施：○ 検討：▲



施策⑦ アフターコロナにおける観光客に配慮した移動支援策の検討

目的	観光客の移動支援の維持を図る				
実施内容	<p>1 バス路線とハイヤーの移動支援など総合的な移動の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 洞爺湖温泉バスターミナル、洞爺駅、東町バス停など、観光客の利用の多いバス停があり、それらを拠点としてハイヤーとバス路線による観光客の移動支援を継続的に実施 <p>2 コロナ禍において減便・廃止した路線の再整備に向けた検討、効率化のための生活路線との融合の可能性の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> アフターコロナにおける観光客の動向に着目した路線の再整備について、事業者と協議の下で継続的に推進 				
実施主体	壮瞥町、そうべつ観光協会、バス事業者、ハイヤー事業者など				
実施エリア	壮瞥町全域				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	▲	▲	▲○	▲○	▲○

実施：○ 検討：▲

6-1-4 目標4 町内公共交通の持続的な運行に向けた利用促進策の実施

施策⑧ 住民との意見交換会等の実施

目的	意見交換会等によって適宜効果的で効率的な運用の改善を図る				
実施内容	<p>1 意見交換会等の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用に関して、定期的な住民意見交換会を開催 必要に応じて町や他団体の行事・会合の場を借りるなど、開催方法の検討 コミュニティタクシーの予約や路線バス等の乗継について、円滑に利用できる方法等の周知を実施 				
実施主体	壮瞥町、壮瞥町民、バス事業者、ハイヤー事業者など				
実施エリア	壮瞥町全域				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	○	○	○	○	○

実施：○ 検討：▲



施策⑨ 町民向けのバスマップ、時刻表等の作成

<p>目的</p>	<p>主にコミュニティタクシーについて、既存の時刻表などの見直しを行い、より広い町民層への利用を促す</p>				
<p>実施内容</p>	<p>1 町民向けのバスマップの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の乗継などに役立つバスマップの作成を行う 作成したバスマップは、施策⑧の意見交換会等で周知を図る <p>2 時刻表のリニューアル</p> <ul style="list-style-type: none"> コミュニティタクシーの現行の時刻表について、より分かりやすくなるよう、見直しを図る 作成した時刻表は、施策⑧の意見交換会等で周知を図る <p>3 コミュニティタクシーの予約ガイドの作成・周知</p> <ul style="list-style-type: none"> コミュニティタクシーの円滑な利用を促すため、予約時のルールや留意点をまとめた予約ガイドの作成 作成した予約ガイドは、施策⑧の意見交換会等で周知を図る <div data-bbox="403 1014 1473 1064" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;"> <p>公共交通ガイドブック（厚真町）</p> </div> <p>厚真町では、町内を運行する路線バス・JR・デマンド交通について、路線図や時刻表、料金等の乗り方案内をまとめた公共交通のガイドブックを作成している。乗車の際に登録や予約が必要となるデマンド交通については、予約の方法や注意点を、イラストを交えながら情報提供している。また、町内や町外に通学する学生に向け、登下校の時間帯の運行経路や乗り換えの情報を掲載。</p> <div data-bbox="1142 1070 1458 1509" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p>出典：厚真町 HP</p> </div>				
<p>実施主体</p>	<p>壮瞥町、バス事業者など</p>				
<p>実施エリア</p>	<p>壮瞥町全域</p>				
<p>スケジュール</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
	▲	▲○	▲○	▲○	▲○

実施：○ 検討：▲



施策⑩ ICT 技術を活用した利便性向上策の検討

目的	ICT 技術を活用し、路線バスやコミュニティタクシーの利便性向上を図る				
実施内容	<p>1 ICT の活用による運行効率化策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーについては、ICT 技術の活用により予約受付や経路探索の効率化を図ることが可能なため、導入検討について継続的に検討 ・バス事業者で導入済みのバスロケーションシステムの活用やコミュニティタクシーへのシステム導入などについても継続的に検討し、段階的に導入を行いながら効率的な運行と移動支援の DX の推進を図る <p>2 MaaS の調査検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活交通や観光交通に対する MaaS の導入が全国的に実施されており、それらの動向の事例収集を継続的に実施 ・特に観光 MaaS は移動利便性向上策として壮瞥町では有効と考えられ、近隣自治体との連携の下で導入を検討 				
実施主体	壮瞥町、バス事業者など				
実施エリア	壮瞥町全域				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	▲	▲	▲○	▲○	▲○

実施：○ 検討：▲



第7章 施策の持続的な実施に向けた目標設定

7-1-1 評価指標と数値目標

◆ 標準指標

評価指標①	現況値	目標値				
	令和4年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
町内を走る 路線バスの 利用者数(人)	370,000	389,000	408,000	429,000	450,000	472,000
目標設定の 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 壮警町を運行する全路線バスの利用者数は令和4年時点では、37万人となっていますが、コロナ前の令和元年には62万人となっていました。 ・ 事業者協議の下で今後のアフターコロナにおける観光客の動向や利用者のニーズに即した運行を行います。 ・ 一方で、人口減少や外出控え等の影響により完全にはコロナ前の水準に戻ることは困難と考えられるため、毎年5%ずつ増加を目指します。 					

評価指標②	現況値	目標値				
	令和4年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
公共交通への 公的資金投入額	4,700万円	4,700万円	4,700万円	4,700万円	4,700万円	4,700万円
目標設定の 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 壮警町における移動支援に係る投入額としては、年々増加傾向となっており、令和4年には約4,700万円となっています。 ・ 国鉄胆振線の代替バスの短絡化による負担額の減少や少子化に伴う通学費の減少、人口減少に伴う移動の減少なども想定されることから、利用者の助成金が減少することが予想されます。 ・ 一方、利用者の減少によって路線の維持に係る補助金が拡大することが想定されるため、それを補完するための利用促進事業や新たな助成事業を検討します。 ・ 結果的に移動に対する導入額は変動なく、移動支援を継続することが妥当と考えられます。 ・ なお、コミュニティタクシーの投入額は毎年1,020万円(現状維持)と仮定しています。 					



評価指標③	現況値	目標値				
	令和 4 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
町内を走る 路線バスの 収支率	34.2%	35%	36%	37.5%	39%	40%
目標設定の 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの収支率（交通事業者独自路線の札幌洞爺湖線を除く）は令和 4 年で 34.2%となっております。 ・人口減少や観光客の動向に着目しながら減便を含めた再編を行うことにより、毎年の収支率を改善することを目標として、最終年である令和 10 年には令和 2 年度の収支率 40%となることを目指します。 					

評価指標④	現況値	目標値				
	令和 4 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
コミュニティ タクシーの 延べ利用者数	3,753 人	3,634 人	3,616 人	3,568 人	3,522 人	3,476 人
目標設定の 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーの令和 4 年における延べ利用者数は 3,753 人となっております。 ・高齢者当たりには換算すると高齢者 1 人当たり年間で通院便は 1.3 回、町内便では 1.4 回利用している状況です。 ・人口減少する中で広報活動や利用しやすいサービスを検討・実施することにより、将来的にも高齢者の利用回数を維持することとします。 <p>※高齢者の人口は令和 2 年国勢調査と国立社会保障・人口問題研究所推計を基に各年を推計</p>					

評価指標⑤	現況値	目標値				
	令和 4 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
コミュニティ タクシーの 収支率	7.6%	7.2%	7.1%	7.0%	6.9%	6.8%
目標設定の 考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーの令和 4 年における収支率は 7.6%となっております。 ・便数を変えずに運行を行うとした場合に経費は変動なく、利用者数が人口減少により減ることとなるため、令和 6 年における収支率は 7.2%と推計されます。その後も利用者数が減少するため収支率は毎年 0.1%ずつ減少することを想定します。 ・人口減少が進む中で、利用者数を維持しながら、収支率を出来る限り横ばいに推移させるため、積極的な情報提供や利用促進による認知度向上や利用者の確保に努めます。 					



評価指標⑥	現況値	目標値				
		令和4年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
ハイヤー事業者の営業状況	2社	2社	2社	2社	2社	2社
目標設定の考え方	・自由度の高い公共交通として、既存のハイヤー会社2社を継続的に営業していただくため、協議と可能な限りの支援を行います。					

評価指標⑦	現況値	目標値				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
意見交換会等への参加者数(一般住民)	34名	30名	30名	30名	30名	30名
目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年意見交換やセミナーなどを開催しながら、利用促進や周知活動を実施していきます。 ・令和5年度は計画策定のための意見交換会を開催しましたが、令和6年度以降はコミュニティタクシーをはじめとする公共交通の実態に係る情報提供や更なる改善のための意見交換会を継続的に実施します。 					

7-1-2 数値指標のもとになるデータの取得方法

	評価指標	取得方法
1	町内を走る路線バスの利用者数	交通事業者より年1回取得
2	公共交通への公的資金投入額	壮瞥町決算資料より年1回取得
3	町内を走る路線バスの収支率	交通事業者の路線ごとの運賃収入/運行費用から算出
4	コミュニティタクシーの利用者数	運行事業者より年1回取得
5	コミュニティタクシーの収支率	壮瞥町決算資料より運賃収入/運行費用から算出
6	ハイヤー事業者の確保	営業実態より把握
7	意見交換会等への参加者数	開催実績にもとづき報告



第8章 計画の推進体制

8-1 計画推進状況の評価推進体制

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評価・検証し、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「壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会」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、行政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することで、壮瞥町における持続可能な公共交通体系の構築を図ります。

表 8-1 壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会の区分と所属

区 分	所 属
町長が指名する職員	副町長
関係する道路管理者が指名する者	国土交通省北海道開発局室蘭開発建設部道路計画課長、北海道胆振総合振興局室蘭建設管理部事業室地域調整課長、壮瞥町建設課長
北海道札幌方面伊達警察署長が指名する者	北海道札幌方面伊達警察署交通課長
公共交通事業者等の代表者が指名する者	道南バス株式会社営業部営業推進室長、道南バス株式会社洞爺営業所長、毛利ハイヤー有限会社代表取締役社長、道南ハイヤー株式会社専務
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体を代表する者	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会室蘭地区交通運輸産業労働組合議長
地域住民団体等の代表者又は地域公共交通の利用者	壮瞥町連合自治会長
国土交通省北海道運輸局室蘭運輸支局長が指名する者	国土交通省北海道運輸局室蘭運輸支局首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）
北海道胆振総合振興局長が指名する者	北海道胆振総合振興局地域創生部地域政策課主幹
その他町長が必要と認める者	壮瞥町商工会事務局長、壮瞥町社会福祉協議会事務局長、室蘭工業大学もの創造系領域教授



8-2 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築

本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、毎年のモニタリングを中心とした「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、目標値を基に実施内容の改善・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、基本的には計画最終年次の令和10年度に見直しを行うことを想定しています。

一方で、本計画の性質上、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。

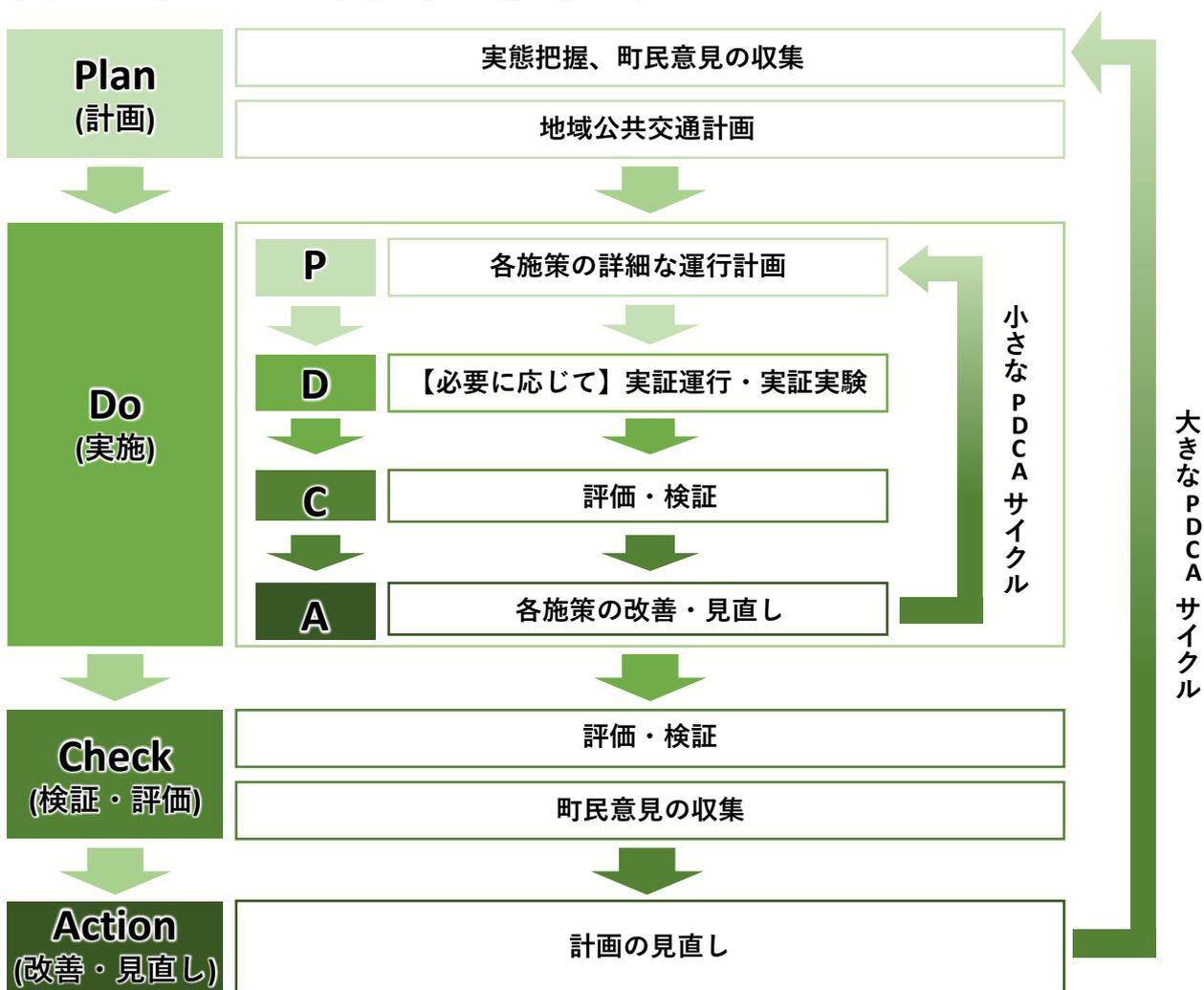


図 8-1 計画に基づく PDCA サイクルのイメージ



8-3 今後の会議開催スケジュール

短期・長期の PDCA サイクルによる評価・検証については、壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会での評価・検証を行います。評価・検証の時期は、毎年 6 月頃と 1 月頃の計 2 回の協議会での評価・検証を基本として、必要に応じて追加で開催します。

なお、壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会での評価・検証の方法は、協議事項等の内容により、対面・書面を使い分けて適切に開催します。

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

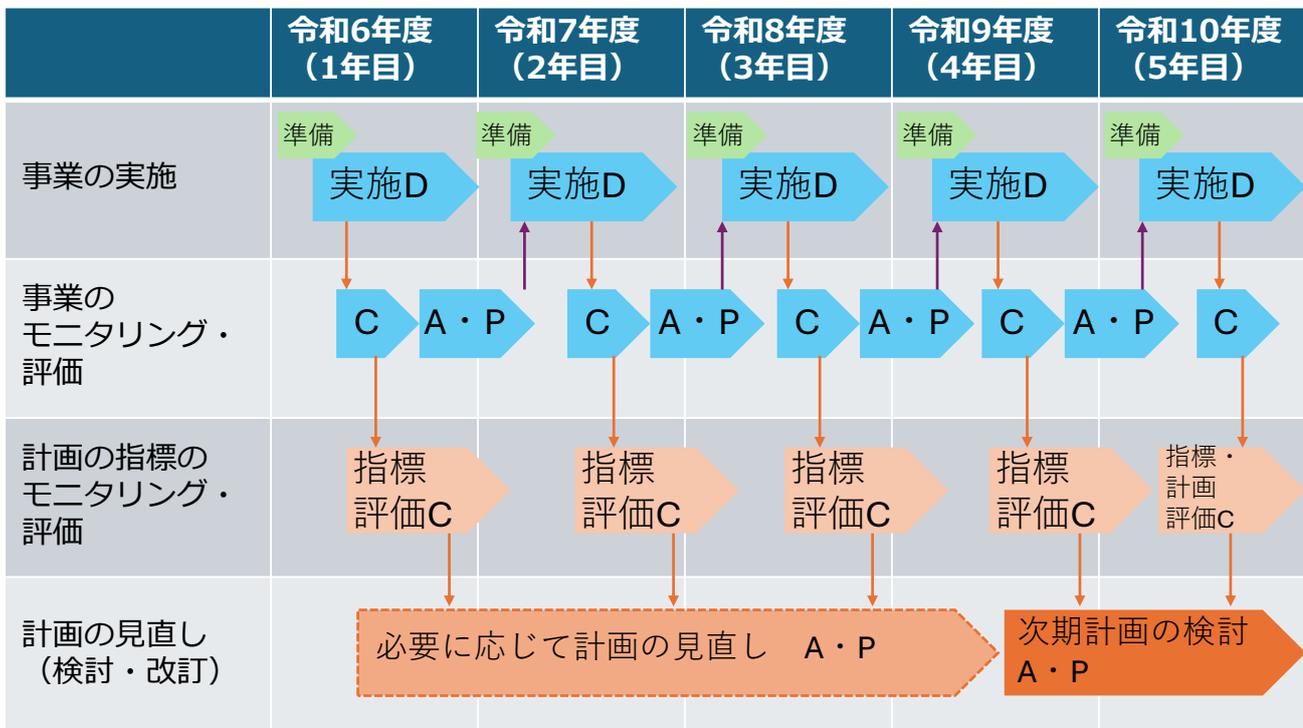
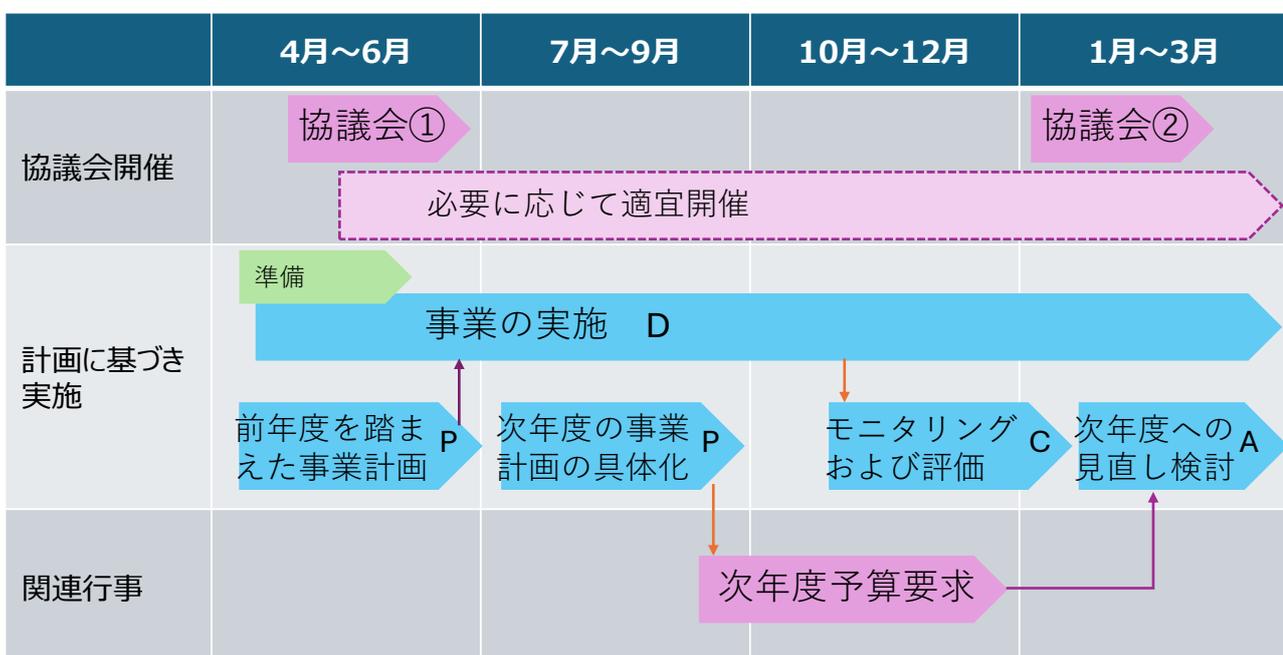


表 8-3 年間スケジュール (案)



第9章 資料編

9-1 計画策定の経過

表 9-1 計画策定の経過

令和4年度	<p>■ 壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会</p> <p>令和5年3月23日：第36回協議会</p> <ul style="list-style-type: none">・生活バス路線等の利用実態調査結果について・壮瞥町の地域公共交通に関するアンケート・壮瞥町地域公共交通計画（骨子） <p>■ 乗降調査</p> <p>令和4年10月12日（水）、13日（木）</p> <p>壮瞥町内を運行する路線バス全便に乗車した788人（うち壮瞥町内利用者は221人）を対象に調査を実施</p> <p>■ 町民アンケート調査</p> <p>令和4年11月10日～28日</p> <p>壮瞥町民650世帯を対象（世帯ごとに2票配布）にアンケート調査を実施</p> <p>回収世帯数：292世帯（回収率：44.9%）</p> <p>回収票数：422票（1世帯当たり2票回収分を含む）</p> <p>■ 公共交通利用者関係団体への聞き取り調査（一部アンケート調査）</p> <p>令和5年3月1日～3月17日</p> <p>対象者：自治会長（アンケート調査）、行政評価委員会、社会福祉協議会、壮瞥町福祉部局職員</p>
	令和5年度



9-2 壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会

表 9-2 委員名簿

区分	所属	役職	氏名
壮瞥町	壮瞥町	副町長	厂原 收
道路管理者	国土交通省北海道開発局 室蘭開発建設部	道路計画課長	山口 譲司
	北海道胆振総合振興局 室蘭建設管理部事業室	地域調整課長	辻 亘
	壮瞥町建設課	課長	澤井 智明
公安委員会	北海道札幌方面伊達警察署	交通課長	小野 克展
交通事業者	道南バス株式会社	営業部 営業推進室長	伊藤 晴美
	道南バス株式会社	洞爺営業所長	小林 義仁
	毛利ハイヤー有限公司	代表取締役社長	毛利 英文
	道南ハイヤー株式会社	専務	毛利 由香
関係機関	北海道地方交通運輸産業労働 組合協議会室蘭地区交通運輸 産業労働組合	議長	工藤 幹彦
	壮瞥町商工会	事務局長	松下 一郎
	壮瞥町社会福祉協議会	事務局長	富田 茂樹
利用者団体	壮瞥町連合自治会	会長	松浦 久
国	国土交通省北海道運輸局 室蘭運輸支局	首席運輸企画専門 官（輸送・監査担 当）	門間 俊也
北海道	北海道胆振総合振興局	地域創生部 地域政策課主幹	石川 博志
学識経験者	室蘭工業大学もの創造系領域	教授	有村 幹治



壮瞥町地域公共交通計画

令和6年（2024年）3月

編集 壮瞥町

（壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会）

〒052-0101

北海道有珠郡壮瞥町滝之町287-7