

5. 地域公共交通の課題

「2. 平取町の現状」～「4. 移動特性・ニーズ調査」の調査・整理結果を踏まえて、町内の地区別に、地区概況や地域公共交通、移動の実態・ニーズを整理した上で、「2. 平取町の現状」～「4. 移動特性・ニーズ調査」の調査・整理結果や町内地区別の整理結果を踏まえて、地域公共交通に関わる現状・問題点を整理するとともに、「1.5 上位・関連計画と本計画の位置付け」を踏まえて、平取町の上位・関連計画における地域公共交通の方向性を整理し、平取町の地域公共交通に関する課題をとりまとめました。

5.1 地区別の整理

平取町の全域を下記の図表の5地区に集約して、各地区の概況や地域公共交通、移動の実態・ニーズを整理しました。地区別の整理結果の概要を次ページ、詳細を付属資料に示します。



地区No	小地域名	面積(km ²)		2020年人口(人)		高齢化率		主要施設	地域公共交通				
		小地域毎	地区計	小地域毎	地区計	小地域毎	地区計		路線バス	デマンドバス	スクールバス	病院送迎バス	社会福祉バス
①	字川向	27	46	124	1,439	23.4%	30.3%	紫雲古津小	▲	●	▲	×	●
	字紫雲古津	7		311		36.7%			川向⇒本町(混乗)のみ	●	週2回		
	字去場	5		202		36.6%							
	字荷葉	6		802		27.3%							
②	本町	8	8	1,334	1,334	34.6%	34.6%	平取小・平取中・平取高校等 国保病院 Aコープ・コンビニ2店	●	●	×	×	●
③	字小平	26	85	108	557	37.0%	34.8%	二風谷小 商店	●	●	▲	×	●
	字二風谷	33		298		30.9%			荷葉⇒貴気別のみ	●	週2回		
	字荷負	26		151		41.1%							
④	字長知内	23	394	76	901	38.2%	41.3%	振内小・振内中 振内診療所 Aコープ・コンビニ・商店	▲	▲	▲	▲	●
	字幌毛志	20		38		47.4%			仁世宇・豊糠以外	▲	▲	▲	▲
	振内町	32		665		40.0%			長知内 岩知志 仁世宇 豊糠⇒振内町	▲	▲	▲	▲
	字岩知志	64		89		50.6%							
	字仁世宇	87		0		-							
⑤	字貴気別	48	210	424	545	38.7%	39.8%	貴気別小 Aコープ・商店	×	▲	●	●	●
	字旭	53	72	48.6%									
	字芽生	109	49	36.7%									
総計		743	4,776	35.2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

図 5.1 地区別整理の地区分け

表 5.1 各地区の概況（人口・施設立地・公共交通の運行）及び移動実態・ニーズ等

地区	①川向・紫雲古津・去場・荷菜地区	②本町	③小平・二風谷・荷負地区	④長知内・幌毛志・振内町・岩知志・仁世宇・豊糠地区	⑤貫気別・旭・芽生地区
地勢・人口	・町全体の6%の面積に町人口の約26%が居住、町内他地区と比較すると、高齢化率が低い	・町全体の1%の面積に町人口の約27%が居住する平取町の中心となる地区	・町全体の11%の面積に町人口の約12%が居住	・町全体の53%の面積に町人口の約19%が居住、町内他地区よりも高齢化率が高い	・町全体の28%の面積に町人口の約11%が居住（最少）
主要施設立地	・小学校と商店（荷菜）、各地区の生活館のみであるが、隣接する本町や富川に多く立地	・役場や高校・小中学校、商業施設、病院等、町の主要施設が多く立地	・二風谷に小学校や郵便局、商店の他、アイヌ関連施設や温泉等の観光・集客施設が多く立地	・振内町に役場支所や小中学校、診療所、スーパー・商店等が立地し、町北部の中心地	・各地区の生活館等のほか、貫気別に役場支所や小学校、郵便局、商店が立地
公共交通の運行状況	・本町と富川を結ぶ路線バスやデマンドバスが運行しており、町内では運行本数が多い地区	・富川方面と振内方面に路線バスやデマンドバスが運行しており、富川方面への往路の運行本数が最多	・本町と日高を結ぶ路線バスや貫気別経由のデマンドバスが運行しているが、便数は少なく、運行していない時間帯が多い	・本町と日高を結ぶ路線バス、振内町・岩知志をデマンドバスが運行しているが、便数は少ない	・現在、路線バスの運行無し ・本町への公共交通は往復2.5便のデマンドバスのみ
移動実態	・通勤や通院等は、本町への移動が多いが、買い物や趣味等は富川への移動が多い ・移動手段は自家用車が主だが、デマンドバス等も一部利用あり	・通勤等の大部分の目的で本町内の移動が多いが、買い物や温泉は富川への移動が最多 ・移動手段は自家用車が主だが、路線バスやデマンドバスも一部利用あり	・通勤は本町への移動が多いが、買い物や趣味等は富川への移動が最多 ・移動手段は自家用車が主で、路線バスの利用率は約15%と低く、デマンドバス利用者も少ない	・通勤や郵便局等は、振内が最多、通院や買い物等も他地区より振内が多いが、買い物は富川が最多 ・移動手段は自家用車が主だが、路線バスやデマンドバス等も一部利用	・各目的の移動先は、貫気別のほか、本町・振内・富川と多様であるが、移動手段は自家用車のみ
路線バス・デマンドバスの利用実態・ニーズ	・路線バスは約30%が利用しており、運行便数に対するニーズが高い ・デマンドバスは通院利用者が多く、当日予約やオンライン予約に対するニーズが高いが、全体的に満足度が高い	・路線バスは約30%が利用しており、運行便数や高速ペガサス号の利便性に対するニーズが高い ・デマンドバスは通院・温泉利用者が多く、電話予約に対する満足度が特に低い（当日予約やオンライン予約に対するニーズが高い）	・デマンドバスは、新たな交通サービス導入について、オンライン決済以外は、他地区より利用意向が高い ・ボランティアの自家用車への相乗りサービスの利用意向は、全地区で最大	・路線バスは、約35%が利用し、運行便数へのニーズが高い ・デマンドバスは、通院・買い物利用者が多い ・始発・終発時刻への満足度が他地区より低く、当日予約やオンライン予約、オンラインでの運行状況確認へのニーズも高い	・デマンドバスは、買い物・通院等に利用され、電話予約に対する満足度が特に低い（当日予約に対するニーズが高い）

5.2 地域公共交通に関わる現状・問題点

(1) 地域概況に関わる現状・問題点

現状・問題点①：広域な町域に町民が広く分布

- ◇ **地勢・人口分布**：約 750km² もの面積を有する平取町は、町内の大部分を森林が占めますが、町役場等が立地する町の中心市街地の本町、町北部の中心地である振内町、農用地が広がる町南部（川向、紫雲古津など）のほか、国道 237 号沿線（二風谷、荷負など）や道道平取静内線沿線（貫気別、旭など）にも住居が立地し、広域な範囲に町民が広く分布しています。

現状・問題点②：人口減少や少子・高齢化が進展

- ◇ **人口減少**：平取町の人口は、20 年前と比較すると、3 割以上減少しており、今後も人口減少が予想されており、特に年少人口や生産年齢人口の減少が顕著です。
- ◇ **少子・高齢化**：高齢者人口も減少していくことが見込まれますが、年少・生産年齢人口の減少割合が高いことから、既に 35% に達している高齢化率のさらなる上昇が予想されます。特に町北部・東部の地区（振内町、岩知志、豊糠、旭など）では、現状において、高齢化率が既に 40% に達しています。

現状・問題点③：町内主要施設は町の中心地だけに立地し、生活面でも近隣市町に依存

- ◇ **教育施設の立地**：広域な面積に小学校が 5 校、中学校が 2 校と長距離通学を余儀なくされています。また、将来的には、さらなる少子化の進展により小中学校が統廃合され、通学のさらなる広域化が懸念されます。高校も平取高校のみであり、町内各地区からの長距離通学や近隣市町村の高校（静内高校、苫小牧市内の高校など）への長距離通学が行われています。
- ◇ **医療・商業施設等の立地**：町内の医療施設は、本町の国民健康保険病院、振内診療所の 2 箇所と歯科が 4 箇所（本町 2 箇所、振内町 1 箇所、貫気別 1 箇所）のみであり、A コープ等のスーパーやコンビニエンスストアも本町、振内町、貫気別にしか立地しておらず、通院・買い物といった生活においても地区をまたいで移動しています。
また、南側に隣接する日高町富川の病院やスーパー、ドラッグストア、ホームセンター、約 50km 離れた苫小牧市や新ひだか町静内の病院や大型ショッピングセンターを利用する町民も多く、日常的に市町村をまたぐ広域移動が行われています。

現状・問題点④：アイヌ関連施設等の観光施設が立地し、コロナ禍で減少した観光入込が回復傾向

- ◇ **観光施設の立地**：平取町内の観光施設は、二風谷に温泉施設やキャンプ場、アイヌ関連の博物館・資料館等が多く立地しているほか、本町には義経神社等、芽生にはすすらん群生地、振内地区には鉄道記念館、ニセウ・エコランド等が点在しています。
- ◇ **観光入込**：平取町の観光入込は、2014（H26）年度以降に増加し、2019（R1）年度には年間約 25 万人に達しました。2020（R2）～2021（R3）年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、2013（H25）年度以前と同程度の年間 15 万人程度まで減少しましたが、2022（R4）年度には年間約 20 万人まで回復しています。
- ◇ **公共交通アクセス**：北海道の中心都市である札幌市から平取町への公共交通によるアクセスは、日高町富川で高速バス（高速ペガサス号）から路線バスや平取町デマンドバスに乗り継ぐ必要があり、高速バスの運行本数も多くないなど、他地域の都市から平取町に公共交通でアクセスしにくい状況にあります。

(2) 地域公共交通に関わる現状・問題点

現状・問題点⑤：路線バスは、利用者数が低迷し、利便性が低い地区もあるが、子供たちの通学や高齢者の生活の足を分担

- ◇ **路線バスの運行状況**：道南バス（株）が運行する路線バスは、現状、主に国道 237 号に沿って、日高ターミナル～振内案内所～平取（本町）～日高町富川間を結ぶ便が運行しているほか、平取（本町）から日高町富川を經由して鷗川・苫小牧を結ぶ便、静内を結ぶ便が運行していますが、貫気別から平取や日高町富川を結ぶ便は 2022（R4）年度末をもって全便廃止されており、国道 237 号沿線地区以外は、路線バスが運行されていません。また、平取（本町）から日高町富川方面は往復計 18 便/日が運行していますが、平取（本町）から振内方面は往復計 9 便/日の運行と少なくなっています。
- ◇ **路線バスの利用者数**：路線バスの年間利用者数は、2017（H29）年～2021（R3）年は概ね同程度でしたが、2020（R2）年にコロナ禍により大幅に減少しています。翌年の 2021（R3）年は増加しましたが、コロナ禍前の利用者数までは回復しておらず、乗客が 10 名に満たない便も多いなど、利用が低迷しています。
- ◇ **路線バスの利用実態**：路線バスの利用者数は低迷していますが、日高ターミナル～振内案内所～平取～日高町富川間の朝や夕方の便は、小中学生や高校生の利用が多く、平取～苫小牧の朝の便も高校生の利用が多いなど、朝・夕の路線バスは、町内の小中学生や高校生の通学の足として欠かせません。日中は、主に高齢者が通院や買い物等の生活において、路線バスを利用しています。
- ◇ **路線バスの運転手不足**：貫気別～平取便の廃止など、近年の路線バスの減便・廃止は、全国的な動向と同様、利用低迷による収支悪化だけでなく、バス運転手の不足が大きな要因になっています。バス運転手の高齢化も進んでいることから、今後も、さらなる運転手不足の懸念があります。

現状・問題点⑥：デマンドバスは、高齢者の通院や貫気別から本町への生活移動等を分担

- ◇ **デマンドバスの運行状況**：平取町デマンドバスは、2012（H24）年から本町地区、振内地区、路線バスの大幅減便後の 2022（R4）年から貫気別地区において、月～金曜日に運行しており、現在は無料で利用できますが、「予約制・定時定路線」での運行であり、利用日の前日 18 時までに予約をする必要があります。
- ◇ **デマンドバスの利用者数**：往復計 7 便/日の本町地区デマンドバスは、町南部の地区（荷葉・去場・紫雲古津・川向）と本町を結ぶほか、2020（R2）年 1 月から日高町富川までの運行を開始し、高速ペガサス号などの広域交通に接続しており、利用者数や乗車密度が増加・上昇傾向にあります。
振内地区デマンドバスは、以前は、長知内・幌毛志から振内町、豊糠から貫気別を經由して荷負を接続する便も運行していましたが、現在は、振内町内及び岩知志を運行する 2 便と振内から貫気別を經由して本町まで運行する 1 便のみになっており、利用者数や乗車密度も減少・低下傾向にあります。
貫気別地区は、本町⇒貫気別 3 便、貫気別⇒本町 1 便のみの運行ですが、運行初年度の利用者数や乗車密度は、本町地区と同程度になっています。
- ◇ **デマンドバスの利用実態**：デマンドバスの利用者は、75 歳以上の後期高齢者が多く、特に 85 歳以上の方が多くなっています。高齢の方の利用が多いこともあり、本町地区と振内地区は、通院目的の利用が約 80%を占めますが、貫気別地区は、病院送迎バスが運行されていることもあり、通院目的は約 25%と比較的少なく、買い物や銀行・郵便局等を目的とした利用が多くなっています。

現状・問題点⑦：ハイヤー・タクシーのリソースに限られる一方、スクールバスや病院送迎バスなど、利用目的が限定される様々な移動手段が運行

- ◇ **ハイヤー・タクシー**：平取町内では介護・福祉タクシー1社を含めた3社が営業していますが、各社の車両やドライバーは多くなく、ドライバーの高齢化も進んでいます。
- ◇ **スクールバス**：7路線のスクールバスが運行されており、3路線が一般混乗を実施していません。2022（R4）年度の一般混乗の利用者数は、2019（R1）年度と比較して、川向～本町は大幅に増加し、旭～貫気別と芽生～貫気別は大幅に減少していますが、芽生・旭も経由していた豊糠～貫気別～荷負のデマンドバスが2023（R5）年度に廃止されたことから、今後の利用動向を確認する必要があります。一方、一般混乗を実施していない4路線（荷負～貫気別、貫気別・旭～本町、長知内～振内町、岩知志～振内町）の通学者数は、バス車両の定員の1/3程度と余力がある状況です。
- ◇ **その他の移動手段**：国民健康保険病院への患者送迎バスは、現状、貫気別、芽生、旭、豊糠のみを対象として運行されていますが、近年、利用者が減少しています。社会福祉バス（びらっくる）は、2017（H29）年5月から各地区週2回、予約制・運賃無料で、びらとり温泉とAコープへの送迎サービスとして運行されており、年間延べ2,000人が利用しています。サロン送迎バスは、2019（R1）年5月から交流サロンの開催に合わせて、自宅からサロン会場の送迎サービスとして運行しており、2022（R4）年度は、「地域まるごと元気アッププログラム」の開催により、利用者数が大幅に増加しています。

現状・問題点⑧：日高町富川などでの公共交通を乗り継ぎ、札幌・苫小牧などに広域移動

- ◇ **苫小牧・静内への広域移動**：近隣の中心都市である苫小牧市や新ひだか町静内への路線バスは、平取～苫小牧駅前が往復計1便/日、平取～静内が往復計2便/日と少なくなっています。日高町富川でのバスの乗継などにより、それぞれ往復計10便/日程度の往来が可能ですが、乗継に時間を要する場合は、所要時間が長くなります。また、乗り継ぐ便によっては、日高町富川でバス停間の徒歩移動（富川南⇔富川大町）が必要になります。
- ◇ **札幌への広域移動**：北海道の中心都市である札幌市についても、日高町富川での高速バス（高速ペガサス号）との乗継や沼ノ端駅でのJRとの乗継により、往復計10便/日程度の往来が可能ですが、乗継の待ち時間によって、所要時間にばらつきがあります。また、苫小牧への広域移動と同様、乗り継ぐ便によっては、日高町富川でバス停間の徒歩移動（富川南⇔富川大町）が必要になります。

現状・問題点⑨：地域公共交通に対する町の財政負担が増大

- ◇ **財政負担**：路線バス運行に関する補助金が年々増加しており、コロナ禍後の3年間の補助額は、コロナ禍前の3年間より、約1,000万円/年度も増加し、約3,500万円/年度になっています。また、スクールバス7路線の2022（R4）年度の運行経費（車両購入費除く）は約4,000万円/年度となっています。一方、デマンドバスの運行経費は、各地区450万円/年度であり、2022（R4）年度は3地区で約1,400万円/年度、病院送迎バス、社会福祉バス、サロン送迎バスは、それぞれ300～350万円/年度程度ですが、全てを合計すると、約1億円となっており、年々増加しています。

(3) 町民の移動動向・ニーズに関わる現状・問題点

現状・問題点⑩：現状の主な移動手段である自家用車を利用できなくなる町民が今後増加

- ◇ **移動手段**：現状、町民の約80%が普段から自動車を運転しており、家族等による送迎を含めた自家用車が主な移動手段になっていますが、普段運転している方が自分で運転すると考えている年齢は、75歳までが約35%、80歳までが約65%、85歳までが約85%となっており、また、自分で運転しなくなった後は、バスなどの公共交通に頼ると考えている方が約55%を占めます。このため、路線バスやデマンドバスなどの地域公共交通は、現状でも高齢者や学生を主として一定の利用者がいますが、高齢化の進展や運転免許返納の増加等により、今後、益々重要になってきます。

現状・問題点⑪：町内中心地の本町や振内町のほか、日高町富川や苫小牧市、札幌市への往来が多数

- ◇ **通勤・買い物・通院等の目的地**：通勤移動は、町南部の町民は本町、町北部の町民は振内町が多いですが、買い物移動は、いずれの地区の町民も、本町や振内町よりも日高町富川が多くなっています。また、通院移動は、本町のほか、町北部では振内町も多くなっていますが、1/3程度は日高町富川が目的地になっています。温泉目的や趣味・習い事目的を含めて、日高町富川への移動が多く、週1~2回や月1~3回の頻度で移動する方が多くなっています。なお、温泉目的は、二風谷地区への移動も多くなっています。
- ◇ **広域移動の目的地**：平取町内や日高町への移動以外では、買い物や通院を目的とした苫小牧市や札幌市への移動が多くなっており、月1~3回や2~3ヵ月に1回程度の頻度で往来する方が多くなっています。

現状・問題点⑫：路線バスに対するニーズは、増便のほか、高速ペガサス号や乗継の利便性向上

- ◇ **路線バス利用者のニーズ**：「運行便数が増えてほしい」が約70%と最も多いですが、高速ペガサス号に対するニーズ（便数が少なく不便・札幌からの最終便に接続する公共交通が無い、それぞれ約45%）やバス乗継に対するニーズ（乗継時間・乗継場所、それぞれ約35%）も多くなっています。地区別に見ると、運行便数に対するニーズは振内町等の町北部の町民、高速ペガサス号に対するニーズは本町地区や荷菜等の町南部の町民が特に高くなっています。
- ◇ **路線バスを利用しない理由**：現状路線バスを利用していない方は、自分で運転できるから路線バスを利用していない方が圧倒的に多いですが、普段運転しないのに路線バスを利用していない方は、「周りの人が自動車に乗せてくれる」、「外出する用事があまりない」が約30%と多く、次いで「他の交通手段との乗継が良くない」と「身体的に困難」も約25%となっています。

現状・問題点⑬：デマンドバスに対するニーズは、予約方式の改善や振内地区デマンドバスの増便

- ◇ **デマンドバスの満足度**：デマンドバスの始発・終発時刻について、約75%が満足しており、不満があるのは約20%程度になっていますが、振内地区デマンドバスの利用者に限ると、約40%が不満を感じています。電話での予約については、約65%が満足していますが、約30%は不満を感じており、「予約なしでの利用」や「スマートフォンやPCでの予約」、「当日予約」などが望まれています。
- ◇ **デマンドバス利用者のニーズ**：今のデマンドバスで概ね満足している方が約45%を占める一方で、「当日予約」を望む方が約70%を占め、「増便」を望む方も約30%います。

現状・問題点⑭：現状程度の町の財政負担を維持しつつ、公共交通の利便性の現状の水準以上を維持することが必要

- ◇ **公共交通の利便性と町の財政負担**：「現在の財政負担、公共交通の利便性を維持」が約45%と最も多く、「財政負担増、公共交通の利便性向上」（約25%）と「財政負担減、公共交通の利便性低下」（約10%）では、前者の方が多くなっています。

現状・問題点⑮：ICTを活用したデマンドバス等の利便性向上やボランティアの自家用車への相乗りサービスに対するニーズあり

- ◇ **新たな交通サービスに対するニーズ**：「オンラインでのデマンドバス等の予約」が約50%、「オンラインでのデマンドバスの運行状況の確認」が約35%、「バス運賃のキャッシュレス支払い」や「相乗りサービス」がそれぞれ約30%となっています。年齢別に見ると、「オンラインでのデマンドバス等の予約」は59歳以下で特に多く、「オンラインでのデマンドバスの運行状況の確認」、「バス運賃のキャッシュレス支払い」も多い傾向があります。一方、75歳以上は、それらが少ない代わりに「相乗りサービス」が多くなっています。

5.3 上位・関連計画における地域公共交通の方向性

方向性①：交通弱者（高齢者、学生等）の移動手段確保や観光促進等の地域振興につながる公共交通の確保

- ◇ **第6次平取町総合計画**：2016（H28）年度～2025（R7）年度を計画期間とする本計画において、町民アンケート結果では、「生活環境の向上」に関して「バスなどの交通の利便性」や「日常の買い物や通院などの利便性」の満足度が特に低くなっており、中学生・高校生のアンケート結果では、町が力を入れるべき取り組みとして「バスなどの交通機関を充実」が約50%と高くなっています。このため、「保健・医療・介護・福祉」に関する「政策：高齢者支援」の単位施策として「通院時の交通手段の確保」や「高齢者の交通移動の推進」、「政策：障がい者支援」の単位施策として「障がい者の交通移動の確保」が挙げられており、「生活環境」に関する「政策：生活基盤の整備」の単位施策として「小中学生・高校生の通学手段確保」や「高齢者の移動手段の確保」、「地域活性化に向けた交通手段確保」、「バス運行の効率化の向上」が挙げられています。
- ◇ **第2期平取町まち・ひと・しごと創生総合戦略**：2020（R2）年度～2024（R6）年度を計画期間とする本計画において、「基本目標：地域の豊かな資源を生かし、食・環境で魅力ある地域をつくる」の「産業活性化プロジェクト」の具体的な施策として「アイヌ文化拠点交流促進バス運行事業（新千歳空港・二風谷コタン・ウポポイ（白老町）との交通ネットワークを整備することにより、交流人口の増加と地域間交流を促進し、地域を振興）」が挙げられており、「基本目標：誰もが健康で生き生きと暮らせる環境をつくる」の「安心生活プロジェクト」の具体的な施策として「地域公共交通活性化事業（高齢者などの交通弱者に対する交通利便性を確保することにより、安全・安心な生活環境を整備）」が挙げられています。
- ◇ **第9期平取町高齢者福祉計画・介護保険事業計画**：2024（R6）年度～2026（R8）年度を計画期間とする本計画において、日常生活圏域高齢者ニーズ調査結果から、日常生活の自立度に関して、『バスや電車を使って1人での外出』に対する問いには、できていると回答したのは、全年齢では75.8%となっているものの、80歳～84歳では69.2%、85歳では59.0%となっており、公共交通機関の乏しい平取町では外出を控える要因の1つ」と分析しており、「在宅生活の継続支援」に関する主な取組（町独自サービス）として、「社会福

社バス運行事業」(びらっくる運行)や「コミュニティ活動運営支援事業」(サロン送迎バス運行)を挙げています。

- ◇ **平取町住生活基本計画**：2024 (R6) 年度～2028 (R10) 年度を計画期間とする本計画において、7章 重点施策の推進方針の重点施策2に「子育て世帯受けの住環境整備」を掲げており、(2) 新たな買い物、運送システムの検討に「デマンドバスの利便性の向上」と「買い物代行サービスの可能性の検討」が挙げられています。
- ◇ **平取町観光振興ビジョン**：2021 (R3) 年4月にJR日高線が廃止された現在、他地域の都市から平取町への公共交通によるアクセスは、日高町富川で乗り継ぎが必要な高速バス(高速ペガサス号)等に限定されていますが、2019 (R1) 年度～2023 (R5) 年度を計画期間とする本計画においても、平取町観光の「交通アクセスに関する課題」として「道東自動車道の全線開通や函館新幹線開通による観光客の減少等により、新たな観光モデルルートの開発や、地域内の二次交通網体系の整備が必要」と示されています。

方向性②：日高地域全体の広域交通の維持や広域交通・生活圏交通相互の接続利便性の向上、地域住民や来訪者の公共交通利用促進及びバス運転手等の確保

- ◇ **日高地域公共交通計画**：2023 (R5) 年度～2027 (R9) 年度を計画期間とし、平取町を含む日高地域の公共交通のマスタープランとなる本計画においては、「A：地域住民等の広域的な移動を支える広域交通の維持・確保」、「B：広域交通及び生活圏交通相互の接続による利便性の向上、高齢者などの交通弱者対策」、「C：地域全体で公共交通を支える環境や人材の育成・確保」の3つの基本方針を掲げて、「a-①：広域交通及び地域間交通の維持・確保と最適化の検討・実施」、「b-②：広域交通、地域間交通及び生活圏交通相互の接続や待合空間等利用環境の向上」、「b-③：地域住民の公共交通利用促進策の検討・実施」、「c-④：来訪者の公共交通利用の促進に向けた観光客誘客」、「c-⑤：バス運転手等の確保に向けたPR 魅力発信」の5つの施策を設定しています。

5.4 平取町の地域公共交通に関する課題

課題①：人口減少、少子・高齢化が進展する中、広く分布する町民の生活の足を維持・確保

【現状・問題点①②③⑤⑥⑩⑪・方向性①②】

- 広域な町域に広く町民が分布していますが、今後、高齢化がより一層進む中で、運転免許の返納などにより、自分で運転しなくなる後期高齢者が増加することが予想されます。加えて、送迎を担っている生産年齢人口も大幅に減少する見込みであるため、自家用車での移動手段が無い交通弱者に対して、生活利便施設が集中する町中心部や日高町富川地区への交通手段が必要です。
- また、著しい少子化の影響もあり、小中学生や高校生の通学も広域化しているため、子供たちの通学手段も必要です。
- このような中、高齢者から子供たちまで、町民が安心して生活できる生活圏交通を維持・確保していくことが必要です。

課題②：地域公共交通に対する町の財政負担が増大し、担い手不足が深刻化する中、地域公共交通の持続性を確保【現状・問題点⑤⑥⑦⑨⑭・方向性②】

- コロナ禍の影響等もあり、公共交通の利用が低迷しており、町の財政負担が増大しています。一方、全国的にバス運転手が不足している上に、2024 (令和6) 年4月から時間外労働の上限規制が変更(2024年問題)されることから、路線バスのサービス水準の維持が難しくなっている事例が増えていくことが想定されます。

- デマンドバスは、令和4年度から新たに貫気別地区の運行を開始し、全体の運行経費は増大していますが、本町地区・貫気別地区が堅調に利用されている一方で、振内地区の利用は低迷しています。
- 町が財政負担をしながら、スクールバスや社会福祉バス等、利用目的に応じた様々な移動手段も運行していますが、ハイヤー・タクシーの運転手も不足・高齢化している中で、これら移動手段の運行効率化、利便性向上等による利用促進（収支改善）、担い手の確保を図るなど、持続的に運行可能な地域公共交通を実現していく必要があります。

課題③：ICT等を活用した新たな交通サービス導入による生活圏交通の利便性向上

【現状・問題点④⑤】

- 平取町のデマンドバスは、始発・終発時刻に対する満足度は高くなっていますが、予約方式については、一定程度、不満を持つ方がおり、「当日予約」や「オンラインでの予約」、などが望まれています。また、「オンラインでのデマンドバスの運行状況確認」や「バス運賃のキャッシュレス支払い」に対するニーズもあり、ICTを活用した利便性向上が望まれています。
- また、公共交通の担い手が不足する中で、ボランティアの自家用車への相乗りサービスに対するニーズも一定程度、確認されています。

課題④：苫小牧市、札幌市等への広域移動の利便性を向上

【現状・問題点⑧⑪⑫・方向性②】

- 町民は、買い物や通院を目的として、胆振・日高地域の中心都市である苫小牧市や北海道の中心都市である札幌市に行く方が多くなっています。
- 苫小牧や札幌市等への広域移動は、平取町内からの直通の公共交通が少なく、主に日高町富川等で乗り継ぐ必要がありますが、公共交通の乗継に対する町民のニーズが高くなっており、札幌への高速ペガサス号や苫小牧等への路線バスとの乗継利便性の向上が望まれています。

課題⑤：来訪者が公共交通を利用しやすい環境整備を推進【現状・問題点④⑤・方向性①②】

- アイヌ関連施設等の観光施設が立地する平取町では、コロナ禍で減少した観光入込が回復傾向にありますが、町外からアクセスする公共交通や町内の二次交通の利便性が低く、公共交通を利用した観光が難しい状況にあります。
- 路線バス等の利用が低迷している実態も踏まえて、公共交通の利用促進の観点からも、観光客等の来訪者が利用しやすい公共交通の環境整備が望まれます。