



平取町地域公共交通計画

令和6年5月

平取町

平取町地域公共交通活性化協議会

目 次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画の区域	1
1.3 計画の期間	1
1.4 計画の構成	2
1.5 上位・関連計画と本計画の位置付け	3
2. 平取町の現状	15
2.1 地勢	15
2.2 人口	17
2.3 主要施設の立地状況	22
2.4 通勤・通学・通院実態	26
2.5 観光動向	29
3. 地域公共交通の現状	32
3.1 路線バス	32
3.2 平取町デマンドバス	42
3.3 タクシー・ハイヤー等	46
3.4 町営の他の移動資源	47
3.5 町による公共交通に対する助成	51
3.6 町外の公共交通（広域交通）との接続	54
4. 移動特性・ニーズ調査	58
4.1 平取町地域公共交通に関するアンケート	58
4.2 平取町デマンドバスに関するアンケート	80
5. 地域公共交通の課題	88
5.1 地区別の整理	88
5.2 地域公共交通に関わる現状・問題点	90
5.3 上位・関連計画における地域公共交通の方向性	94
5.4 平取町の地域公共交通に関する課題	95
6. 基本的な方針・目標	97
6.1 計画の基本的な理念・方針	97
6.2 基本方針の実現に向けた目標	98
6.3 公共交通体系のイメージ	100
7. 目標達成のための施策・事業	102
7.1 目標達成のための施策・事業の位置付け	102
7.2 各施策・事業の実施方針	103

8. 計画の評価指標・推進体制等	112
8.1 計画の評価指標と目標値	112
8.2 推進体制	113
8.3 評価の方法	113
付属資料	114
① 平取町地域公共交通活性化協議会 設置要綱	114
② 平取町地域公共交通活性化協議会 委員名簿	117
③ 平取町地域公共交通活性化協議会 開催経緯	118
④ 平取町地域公共交通に関するアンケート 調査票	119
⑤ 平取町地域公共交通に関するアンケート 調査結果（詳細）	127
⑥ 平取町デマンドバスに関するアンケート 調査票	174
⑦ 平取町デマンドバスに関するアンケート 調査結果（詳細）	178
⑧ 地区別の整理結果（詳細）	193

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

人口減少が続き、少子・高齢化が進行している本町では、広大な町域に広く分布する町民の生活において、公共交通が果たす役割の重要性がますます高まっています。

一方で、本町を含む日高地域における唯一の鉄道路線であった日高線（鷹川～様似間）は、2015（平成 27）年 1 月の高波被害を受けて不通（代替バス運行）が続いていましたが、2021（令和 3）年 4 月に廃止となっています。このため、日高地域の公共交通は、バスなしには成り立たない状況になっていますが、ここ数年、新型コロナウィルス感染症の拡大が影響し、民間事業者が運営する路線バスの運営状況は厳しさを増しており、加えて、運転手のなり手不足という大きな課題も顕在化してきています。

そうした中、2020（令和 2）年 11 月に、地域公共交通に関する法制度が改正され、「まちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成」に加え、地域における「輸送資源の総動員」の考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされました。

このような状況において、交通弱者といわれる高齢者、子どもをはじめ、平取町に住むすべての町民や来訪者が安全かつ快適に移動・生活ができるよう、生活利便施設が集中する本町や隣接町の中心市街地と町内の各地区の交通アクセスなど、町内及び周辺地域における交通ネットワークの構築に向けて、町内の地域公共交通のあり方（全体図）を描いていくことが重要です。

以上の背景を踏まえて、町民の生活や地域の観光等を支える持続可能な交通体系を構築するため、公共交通政策のマスタープランとなる「平取町地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の区域

本計画の計画区域は、平取町の全域とします。

なお、実施する事業の範囲については、平取町周辺の交通状況や施設立地状況及び平取町民の移動実態等を踏まえて、その区域を設定します。

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、2024（令和 6）年度～2028（令和 10）年度の 5 年間とします。

1.4 計画の構成

本計画の構成は、以下に示すとおりとします。

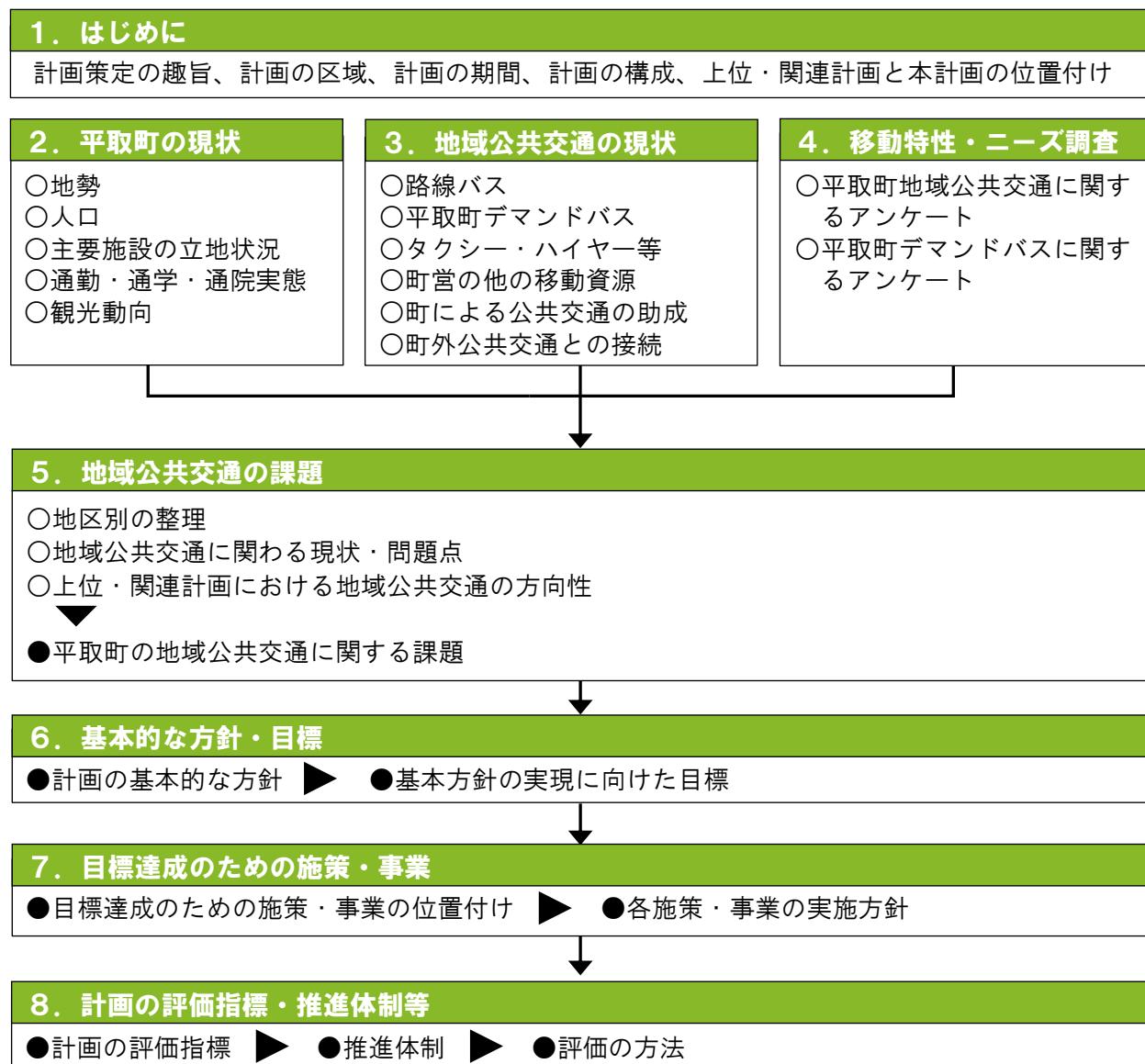


図 1.1 本計画の構成

1.5 上位・関連計画と本計画の位置付け

本計画は次に示す国・北海道、本町などの上位・関連計画等との整合性や連携を図った内容とします。

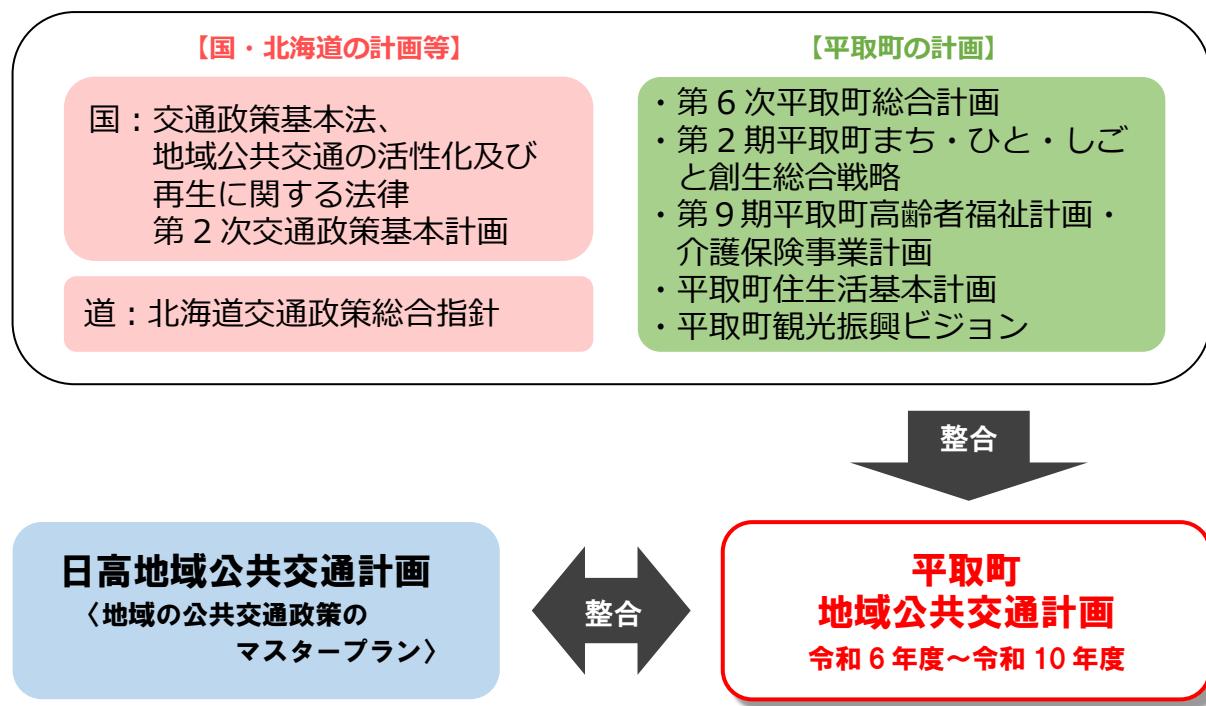


図 1.2 上位・関連計画と本計画の位置付け

1.5.1 国、北海道、地域の計画等

(1) 交通政策基本法【法令】

公布日	2013（平成 25）年 11 月 27 日公布・施行 一部改正：2020（令和 2）年 12 月 9 日
目的	交通に関する施策について、基本理念やその実現を図るための基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ることを目的としている。
概要	<p>○交通施策の推進に当たっての基本的認識</p> <ul style="list-style-type: none"> 「交通」が以下を実現する機能を将来にわたって發揮できるように、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である。 <ul style="list-style-type: none"> ①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保 ②活発な地域間交流及び国際交流 ③物資の円滑な流通 <p>○交通の機能の確保及び向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年の急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「交通」が、「豊かな国民生活の実現」や「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与するとともに、大規模災害にも的確に対応できるようとする。 <p>○地方公共団体等の責務及び関係者の連携・協力</p> <ul style="list-style-type: none"> 「地方公共団体」は、交通に関して、国との適切な役割分担を踏まえて、自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する。また、情報提供等により、住民等の基本理念に関する理解を深めて、協力を得るよう努める。 「交通関連事業者及び交通施設管理者」は、その業務を適切に行うよう努め、国や地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。また、業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める。 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。 <p>○交通政策基本計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通施策の基本的な方針や目標、施策等を示した「交通政策基本計画」を定めなければならない。 <p>○地方公共団体の施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた交通施策を、まちづくり等の観点を踏まえながら、施策相互間の連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施する。

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律【法令】

公布日	2007（平成19）年5月25日公布 最終改正：2023（令和5）年4月28日
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を目的とする。
概要	<p>○地域が自らデザインする地域の交通（2020（令和2年）一部改正）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化 <ul style="list-style-type: none"> - 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）の設定、毎年度の評価等を行うことでデータに基づくPDCAサイクルを強化 <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（2020（令和2年）一部改正）</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"> - 路線バス等の維持が困難と見込まれる際に、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、従前の路線バス等に代わる地域に最適な旅客運送サービスの継続を実現 - 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設し、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化するとともに、地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化し、インバウンドを含む観光ニーズへも対応 ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> - 「地域公共交通利便増進事業」を創設し、路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃」等のサービス改善を促進 - 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、交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化 <p>○地域の関係者の連携と協働の促進（2023（令和5年）一部改正）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 <p>○バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充（2023（令和5年）一部改正）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「地域公共交通利便増進事業」の拡充 <ul style="list-style-type: none"> - 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス

	<p>水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「道路運送高度化事業」の拡充 <ul style="list-style-type: none"> - AI オンデマンド、キャッシュレス決済（非接触型クレジットカード、QR コード等）、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設 - 国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(独)鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置
--	--

(3) 第2次交通政策基本計画【策定主体：国】

計画期間	2021(令和 3) 年度～2025(令和 7) 年度
今後の 交通政策 の基本的 方針	<p>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>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>C. 災害や疫病、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>
目標・ 施策	<p>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"> ・地域公共交通の維持確保の取組 ・MaaS の全国での実装 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等 <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"> ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・スマートシティの創出 等 <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"> ・地域での快適な移動環境整備 等

(4) 北海道交通政策総合指針【策定主体：北海道】

計画期間	2018（平成30）年度～2030（令和12）年度
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	<p>①世界をつなぐ：グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化</p> <p>②競争と共生：事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進</p> <p>③地域を支える：人・地域を支える持続的なネットワークの構築</p> <p>④リスクに備える：災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現</p>
具体的な施策の展開	<p>2020年度までの集中的な施策（重点戦略）</p> <p>①インバウンド加速化戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策9：積極的な交通情報の提供 ・方策12：新たな観光ルートの創出・活用 <p>③シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策4：公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革 <p>④地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策11：人材の確保・育成や働き方改革の推進 <p>2030年度までの長期的な施策</p> <p>②競争と共生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・④交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 ・⑤新技術の活用と環境負荷の低減 <p>③地域を支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ・①まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 ・②安定した地域交通の確保

(5) 日高地域公共交通計画【策定主体：北海道日高地域公共交通活性化協議会】

計画期間	2023（令和5）年度～2027（令和9）年度
将来像	最適な広域公共交通と地域のきめ細かな輸送サービスとのネットワークにより、持続可能な公共交通体系を構築する。
基本方針・目標	<p>基本方針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 目標A-① 中核都市と地域中心都市等を結ぶ広域交通、並びに地域中心都市等と各町を結ぶ地域間交通ネットワークの形成</p> <p>基本方針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 目標B-② 広域交通、地域間交通及び生活圏交通相互の接続等の利便性の向上による利用者増加 目標B-③ 地域住民の公共交通の利用機会の拡大・利用促進</p> <p>基本方針C 地域全体で公共交通を支える環境や人材の育成・確保 目標C-④ 日高地域外からの来訪者の公共交通の利用機会の拡大・利用促進 目標C-⑤ バス路線の維持に必要となる公共交通の担い手の確保</p>

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

系統種別

- 地域間幹線系統
- 市町村単独補助路線・委託路線

0 10 20 50km

地域間幹線系統	
系統	維持・確保の方針
① ③	・地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、利用促進を図りながら持続可能な移動手段の維持・確保を図る
④	・地域間幹線系統補助を活用し、利用促進に取組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図りながら持続可能な移動手段を確保
⑤	・地域間幹線系統補助を活用し、利用促進を図りながら持続可能な移動手段を確保

市町村単独補助路線・委託路線	
系統	維持・確保の方針
② ⑥ ⑦ ⑧	・当該路線は市町村単独補助路線であるが、複数の市町を運行し、また、地域間幹線系統に接続する路線であるため、交通事業者と各町が密接に連携しながら、維持・確保に向けた利用促進等の取組を実施
⑨	・当該路線は、様似～広尾間のうち、えりも町庶野から広尾町までは委託路線であるが、複数の町を運行し、また、地域間幹線系統に接続する路線であるため、高校通学とアポイ岳ユネスコ世界ジオパークや襟裳岬など観光振興のための路線として、交通事業者と各町が密接に連携しながら、維持・確保に向けた利用促進等の取組を実施

図 1.3 広域交通ネットワークの維持・確保の方針

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

1.5.2 平取町の計画

(1) 第6次平取町総合計画

計画期間	2016（平成28）年度～2025（令和7）年度
計画の位置付け	<p>人口減少や少子化、高齢化の進行、経済の低迷、情報化の進展、東日本大震災の経験、地球温暖化による異常気象や災害の多発、経済の一層のグローバル化など、国内外の社会情勢は大きく変化をしている中で、次代に向かって長期的視点からめざすべき将来像、基本目標を町民・議会・行政で共有しともに取り組み、総合的かつ計画的な町政運営を図るために本計画を策定</p>
計画における地域公共交通の位置付け	<p>II 基本構想</p> <p>2 まちづくりの現状と課題</p> <p>課題 (1) 町民アンケートの結果（一般町民） ⇒「生活環境の向上」に関して、「バスなどの交通の利便性」の満足度が低い。 ⇒重要度が高く、満足度が低い項目が「今後改善が必要な項目」と読み取れ、項目としては「バスなどの交通の利便性」「日常の買い物や通院などの利便性」「企業誘致と就業機会・雇用の確保」「医療機関の整備や医療体制の充実」が該当する。</p> <p>課題 (2) 中学生・高校生のアンケート結果 ⇒町が力を入れるべき取り組みについて、「バスなどの交通機関を充実」がほぼ5割と高くなっている。</p> <p>課題 (3) まちづくりの課題 ⇒「生活環境」において、「町民の足と言える公共交通については、広大な面積に点在している集落において、小中学生の運行の確保、高齢者・高校生のニーズに対応した公共交通の充実が求められています。」とされている。</p> <p>6 まちづくりのテーマと基本目標、分野別施策の大綱 ⇒「第4編 テーマ「快適に暮らせるまちづくり」（生活環境）」において、道路交通網などの生活基盤の整備が挙げられている。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>第4編 テーマ「快適に暮らせるまちづくり」（生活環境）</p> <p>基本目標 めぐまれた自然環境と雪が少なく温暖で暮らしやすい地域の特徴を生かしながら、環境にやさしい、人にやさしい生活環境の確保を図るため、情報通信基盤の充実、道路交通網の整備など社会基盤の充実を図りながら愛着を持って住み続けたい、住んでいてよかったですと思える、「快適に暮らせるまち」をめざします。</p> <p>(1) 土地利用の推進 (2) 生活基盤の整備 (3) 町民生活 (4) 防災 (5) 消防・救急 (6) 住宅 (7) 環境対策 (8) 景観・公園・緑地</p> </div> <p>IV 基本計画 第2編 保健・医療・介護・福祉 ⇒政策5：高齢者支援 ⇒基本施策4：在宅医療・介護連携の推進 《目標》住み慣れた地域において、在宅療養を望む高齢者を支えるため、入院、退院、在宅生活を通じて継続的・一体的に医療・介護サ</p>

サービスが受けられる体制づくりを推進します。

[単位施策]

No2：通院時の交通手段の確保

要援護高齢者等の通院のための交通手段の確保を、既存の交通手段の整理と関係機関での協議により、全町的な体制整備を図ります。

⇒基本施策 7：高齢者福祉サービスの充実

《目標》提供基盤の整備、適正化と質の向上、介護保険の安定的な運営により、高齢者福祉サービスの安定供給を図ります。

[単位施策]

No4：高齢者の交通移動の推進

高齢者の健康と生きがいづくりのため、外出・移動を支援し、積極的な社会参加の促進を図ります。

⇒政策 6：障がい者支援

⇒基本施策 3：障がい者の社会参加と相互理解の促進

《目標》障がい者の社会参加を促進するため、社会参加活動や就労に関する情報提供、活動機会の充実を図ります。また、障がい者に対する正しい理解と認識を深めるための啓発や事業の充実を図ります。

[単位施策]

No1：障がい者の交通移動の確保

障がい者が日常生活及び社会生活を送るうえで生じる「社会的障壁」をなくすため、地域の住民に対して、障がい者に対する理解を深めるための研修会等の開催や啓発活動を推進します。

第4編 生活環境

⇒政策 2：生活基盤の整備

⇒基本施策 3：交通ネットワークの推進

《目標》地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に向けて、①小中学生・高校生の通学手段の確保、②高齢者の外出機会の増加に資する移動手段の確保、③地域活性化としての交通の確保、④バス運行の効率性の向上について検討を進め、町民ニーズに対応した公共交通の確立を図ります。

[単位施策]

No1：小中学生・高校生の通学手段確保

運行体系の見直しを行い、効率的かつ安全・安心な通学手段の確保を図ります。

No2：高齢者の移動手段の確保

路線バスの運行路線・運行ダイヤ、予約制バス運行方法の見直しを行い、高齢者の外出機会に資する移動手段の確保を図ります。

No3：地域活性化に向けた交通手段確保

都市部へのアクセス向上、観光施設へのアクセス確保など公共交通を活用した交流機会の創出を図ります。

No4：バス運行の効率化の向上

重複ダイヤの解消、需要に適した運行方式の導入、運行実態に即した契約の見直しを図り、持続可能な運行体制の構築を目指します。

(2) 第2期平取町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	2020（令和2）年度～2024（令和6）年度
計画の位置付け	2014（平成26）年11月に制定された「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、国により策定された「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」および「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の趣旨を踏まえ、地方創生に向けた取り組みを推進するため、平取町の総合計画に基づく「平取町まち・ひと・しごと創生総合戦略」を平成28（2016）年2月に策定、本戦略が2020（令和2）年3月をもって、計画期間が終了したことから、2019（令和元）年12月に国が策定した「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」等の趣旨を踏まえ、新たに「第2期平取町まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定
計画における地域公共交通の位置付け	<p>第2編 総合戦略</p> <p>第2章 基本目標と重点プロジェクト</p> <p>【基本目標1】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</p> <p>⇒産業活性化プロジェクト 具体的な施策と重要業績評価指標</p> <p>①地域産業の経営の安定と強化</p> <p>◇観光基盤の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アイヌ文化拠点交流促進バス運行事業 <p>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、地域の振興を図る。</p> <p>[重要業績評価指標（※KPI）]</p> <p>宿泊施設を活用した体験観光利用者数 8,100人(H30)→9,000人</p> <p>【基本目標4】誰もが健康で生き生きと暮らせる環境をつくる</p> <p>⇒安心生活プロジェクト 具体的な施策と重要業績評価指標</p> <p>④地域公共交通の維持・確保</p> <p>◇安心・安全な生活環境づくり</p> <p>・地域公共交通活性化事業</p> <p>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する。</p> <p>[重要業績評価指標（※KPI）]</p> <p>デマンドバス利用者数 本町地区 3.5人/日 振内地区 2.0人/日</p>

(3) 第9期平取町高齢者福祉計画・介護保険事業計画

計画期間	2024（令和6）年度～2026（令和8）年度
計画の位置付け	団塊の世代が75歳以上となる2025年はもちろんのこと、さらにその先の2040年を見据え、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことができるよう、地域の実情に応じた柔軟かつ効果的な介護サービスや福祉サービスの提供について、第8期平取町高齢者福祉計画・介護保険事業計画の流れを継承しつつ、第9期平取町高齢者福祉計画・介護保険事業計画を策定
計画における地域公共交通の位置付け	<p>第3章 アンケート調査結果から見る需要と課題</p> <p>第1節 日常生活圏域高齢者ニーズ調査</p> <p>2 調査結果の分析</p> <p>(10) 日常生活の自立度</p> <p>⇒「バスや電車を使って1人での外出」に対する問には、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つとなっている。</p> <p>第6章 施策の展開</p> <p>第1節 安心して暮らすことができる基盤整備</p> <p>6 在宅生活の継続支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 一人暮らし高齢者や認知症高齢者の増加が見込まれる中、地域の様々な協力や連携を基盤としたネットワークの構築、当町の実情に応じた見守り体制の構築を推進します。また、家族介護者が地域の中で孤立することなく、介護をしながら働き続けることができる環境を目指し、介護者の身体的・精神的な負担が軽減できるよう、地域包括支援センターの役割を周知し、気軽に相談できる体制づくりを推進します。 <p>◆主な取組</p> <p>(6) 町独自サービス</p> <p>ウ 社会福祉バス運行事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者等の地域における自立生活及び社会参加の促進を図るため、温泉への送迎や買い物ができるように支援します。 <p>エ コミュニティ活動運営支援事業（サロンバス）</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の外出機会の確保及び社会参加の促進のため、交流サロン等の送迎を実施します。

(4) 平取町住生活基本計画

計画期間	2024（令和6）年度～2033（令和15）年度
計画の位置付け	全国計画・道計画や、これまでの平取町の住宅施策の取り組み状況を踏まえながら、住生活に関する目標を定め、各種住宅施策を推進することで、町民の住生活の安定の確保及び向上の促進を図るために策定
計画における地域公共交通の位置付け	<p>3章 住宅・住環境に関する町民意識等の把握</p> <p>1 町民アンケート調査</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>b. 現在の住まいについて</p> <p>③ 住宅環境に関する満足度</p> <p>⇒住宅環境に関する12項目の満足度を比較すると、満足傾向（「満足」及び「やや満足」）の構成比の多い項目は、多い順に、「周辺の騒音の少なさ」49.0%、「治安等のよさ」44.6%、「公園の近さや機能」38.4%となっています。</p> <p>また、不満傾向（「やや不満」及び「不満」）の構成比の多い項目は、多い順に、「買い物の利便性」45.8%、「病院・福祉サービスの利便性」45.1%、「通勤・通学の利便性」30.3%となっています。</p> <p>7章 重点施策の推進方針</p> <p>重点施策2：子育て世帯向けの住環境整備</p> <p>(2) 新たな買い物、運送システムの検討</p> <p>・デマンドバスの利便性の向上</p>

(5) 平取町観光振興ビジョン

計画期間	2019（令和元）年度～2023（令和5）年度
計画の位置付け	<p>地元産業を活用した地域間交流促進の取り組みは、地域の自立、継続的な成長を支える上でこれからの「まちづくり」に不可欠な視点であり、既に平取町には世界的に評価が高いアイヌ文化資源やブランド產品等、一級品の地域資源あり</p> <p>こうした情勢を踏まえ、平取町では観光をきっかけとする交流型のまちづくりを進めることで、産業を活性化し、雇用の機会をつくり、定住人口の増加につなげていくことを目標に、今後の観光施策の指針となる観光振興ビジョンを策定</p>
計画における地域公共交通の位置付け	<p>第2章 平取町の観光の現状と課題</p> <p>1 平取町の現状</p> <p>(1) 地域の概要 2) 交通アクセス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年3月に日高自動車道が日高富川ICまで開通し、札幌からの所要時間は約1時間半、新千歳空港からは約1時間になりました。 ・公共交通は昭和61年に富内線が廃線となって以降、都市間バスまたは、JR富川駅からの路線バスのみとなり※、運行本数も少ないため、公共交通を利用した観光が難しい状況になっています。 <p>※「都市間バスまたは、JR富川駅からの路線バスのみ」は計画策定時の状況であり、JR富川駅を含むJR日高線（鵡川～様似間）が廃止された現在、札幌市等と結ぶ公共交通は、日高町富川で乗り継ぎが必要な都市間バスのみとなっています。</p> <p>2 平取町観光の課題</p> <p>②交通アクセスに関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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になってきます。 <p>第4章 施策体系と基本施策</p> <p>2 計画推進のための基本施策</p> <p>1 地域と地域をつなぐ～交流人口を増やす～</p> <p>(3) 誘客の推進</p> <p>⑤都市間及び町内の移動交通と併せた誘客事業の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通等の活用により、訪れやすく周遊しやすい平取観光を推進します。 <p>【具体的な取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・札幌往復シャトルバスの運行 ・都市間観光バス等の運行 ・幌尻岳登山バスの運行 ・町内移動手段の多様化検討、推進（レンタルサイクル等）

2. 平取町の現状

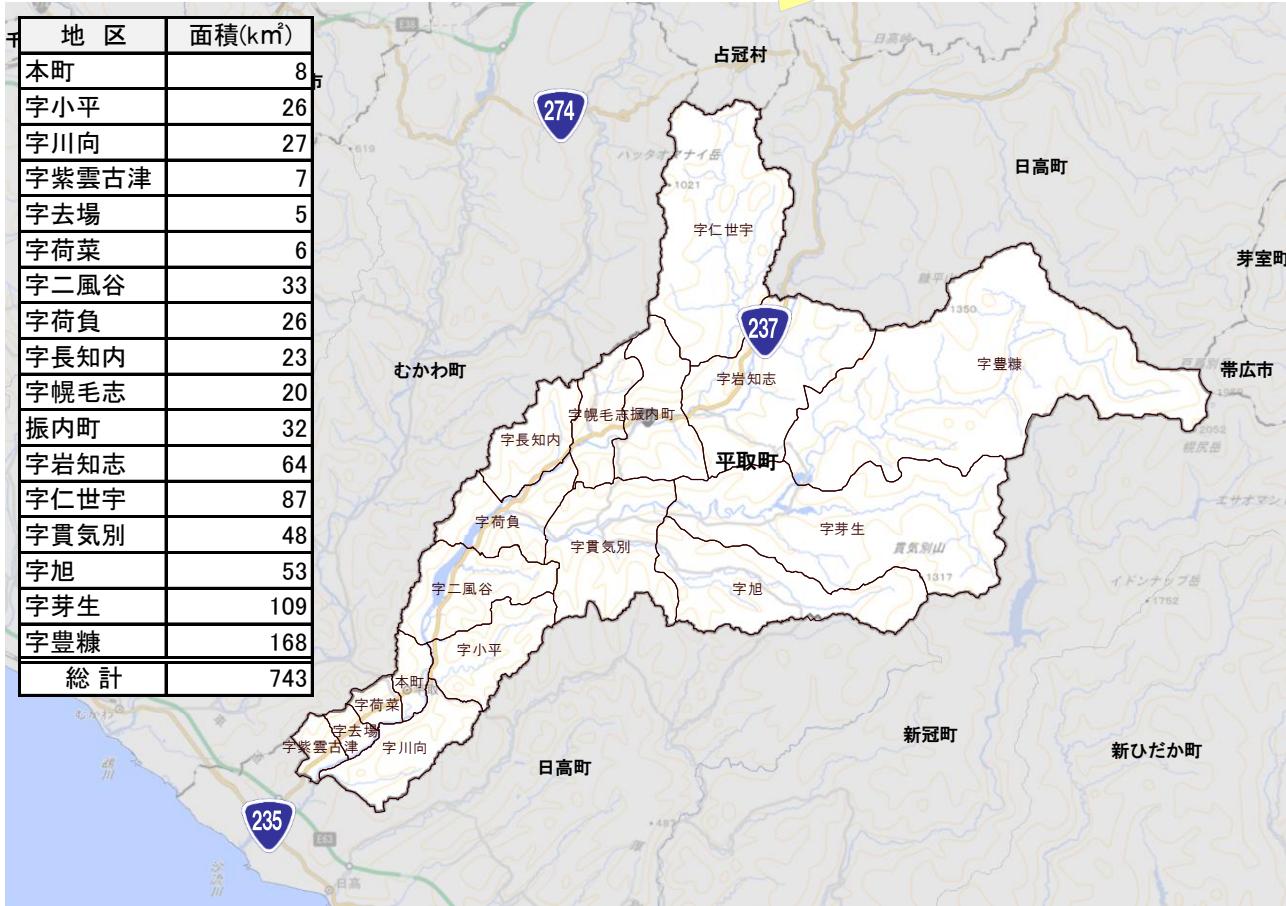
2.1 地勢

(1) 位置・面積

- 平取町は、北海道日高地方の西端に位置し、総面積 743.09km²（東西 52.8km 南北 41.1km）、形はやや北海道に似た三角形状の町です。
- 町内各地区の面積を見ると、町東部の豊穣や芽生や北部の仁世宇が広く、町南部の本町、紫雲古津、去場、荷菜が狭くなっています。



地区	面積(km ²)
本町	8
字小平	26
字川向	27
字紫雲古津	7
字去場	5
字荷菜	6
字二風谷	33
字荷負	26
字長知内	23
字幌毛志	20
振内町	32
字岩知志	64
字仁世宇	87
字貫気別	48
字旭	53
字芽生	109
字豊穣	168
総計	743



資料：全国都道府県市区町村別面積調（国土地理院、令和 5 年 5 月 1 日時点）
令和 2 年 国勢調査 町丁・字等境界データ（総務省統計局）

図 2.1 平取町の位置・面積

(2) 標高・土地利用状況

- 町内の標高は、国道 237 号沿いが低くなっています（100m 未満）、町南部の本町、川向、紫雲古津、去場、荷菜は、100m 未満の低地が広がっています。一方、町東部の芽生、北部の豊穣や仁世宇など、東および北に行くほど、標高が高くなっています。
- 土地利用は、町内の大部分を森林が占め、国道 237 号・道道（主要地方道、一般道道）沿い以外は、ほぼ森林になっています。市街部（建物用地）は本町と振内町にあり、田や他農用地は、低地部である町南部の川向、紫雲古津、去場、荷菜に広がっているほか、貫気別や旭等の主要地方道、道道沿いにもあります。

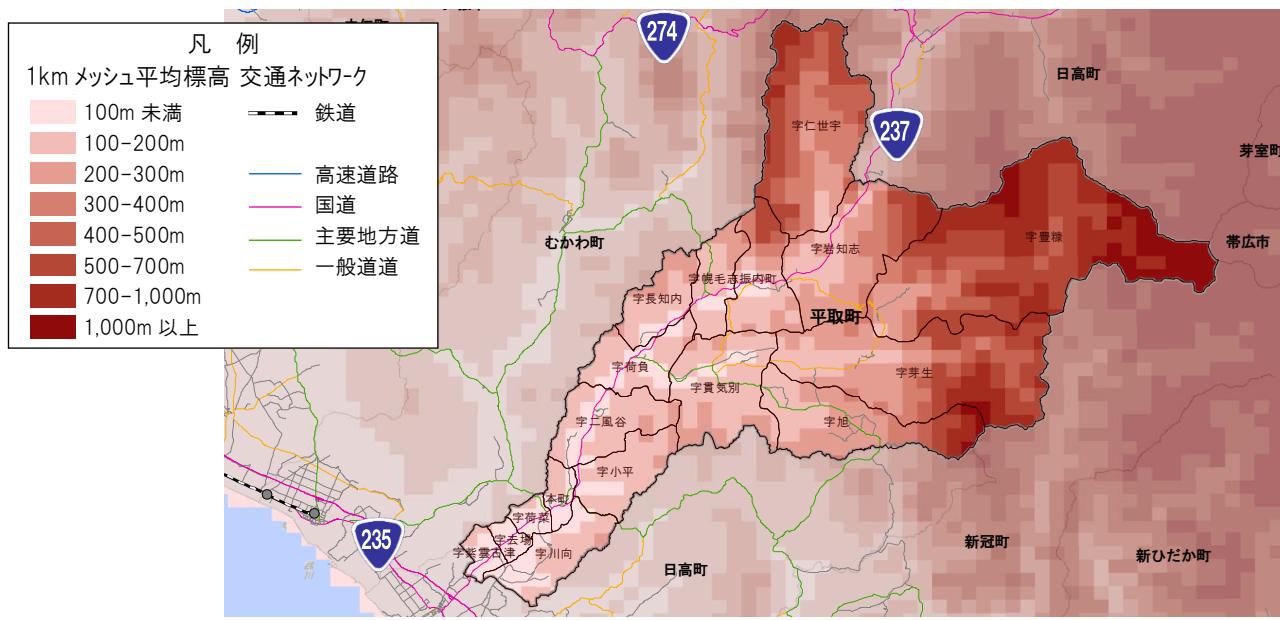


図 2.2 平取町の標高

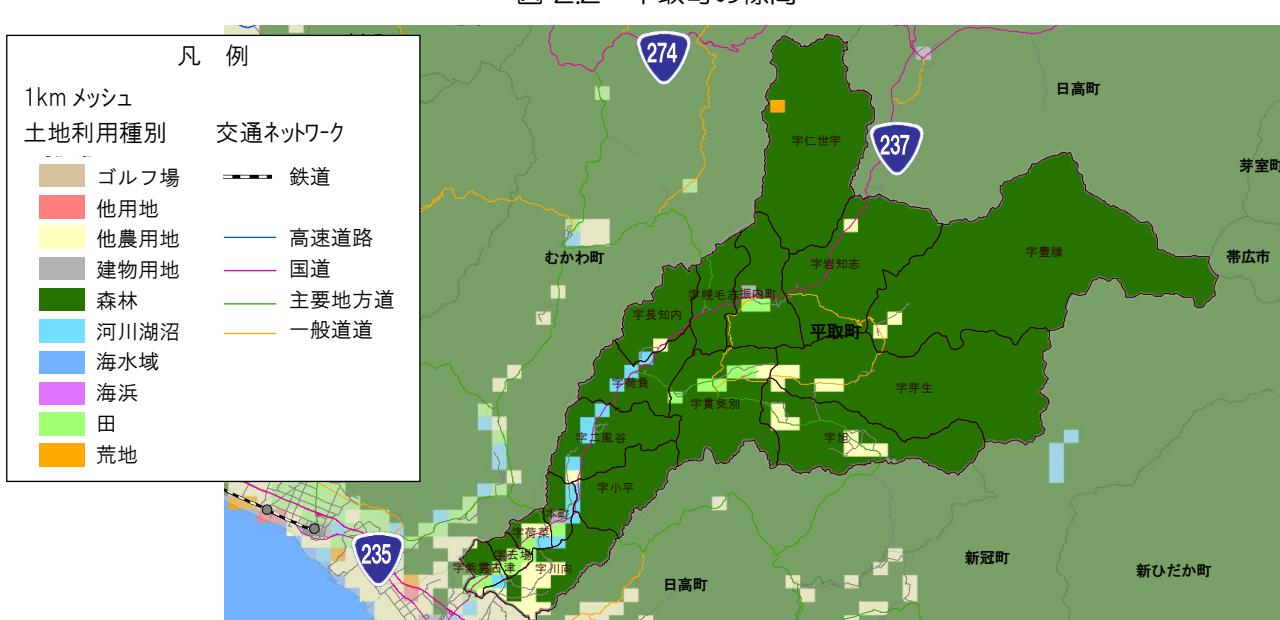


図 2.3 平取町の土地利用状況

2.2 人口

(1) 年齢層別人口・高齢化率の推移

- 平取町の全人口は5,000人弱（2020年時点）で、20年前（2000年）と比較すると、3割以上減少しています。今後も人口減少が予想されており、10年後（2030年）には2割弱、25年後（2045年）には約4割減少することが想定されています。
- 年少人口・生産年齢人口・高齢者人口の3つの年齢層別に見ると、年少人口と生産年齢人口の減少が顕著で、20年前（2000年）と比較して4割前後減少しています。
- 2015年までは増加してきた高齢者人口は、2020年から減少に転じ、今後も減少が予想されていますが、全人口の減少が著しいため、現状で35%に達している高齢化率は、今後も上昇することが予想され、30年後（2050年）には50%に達すると予想されています。

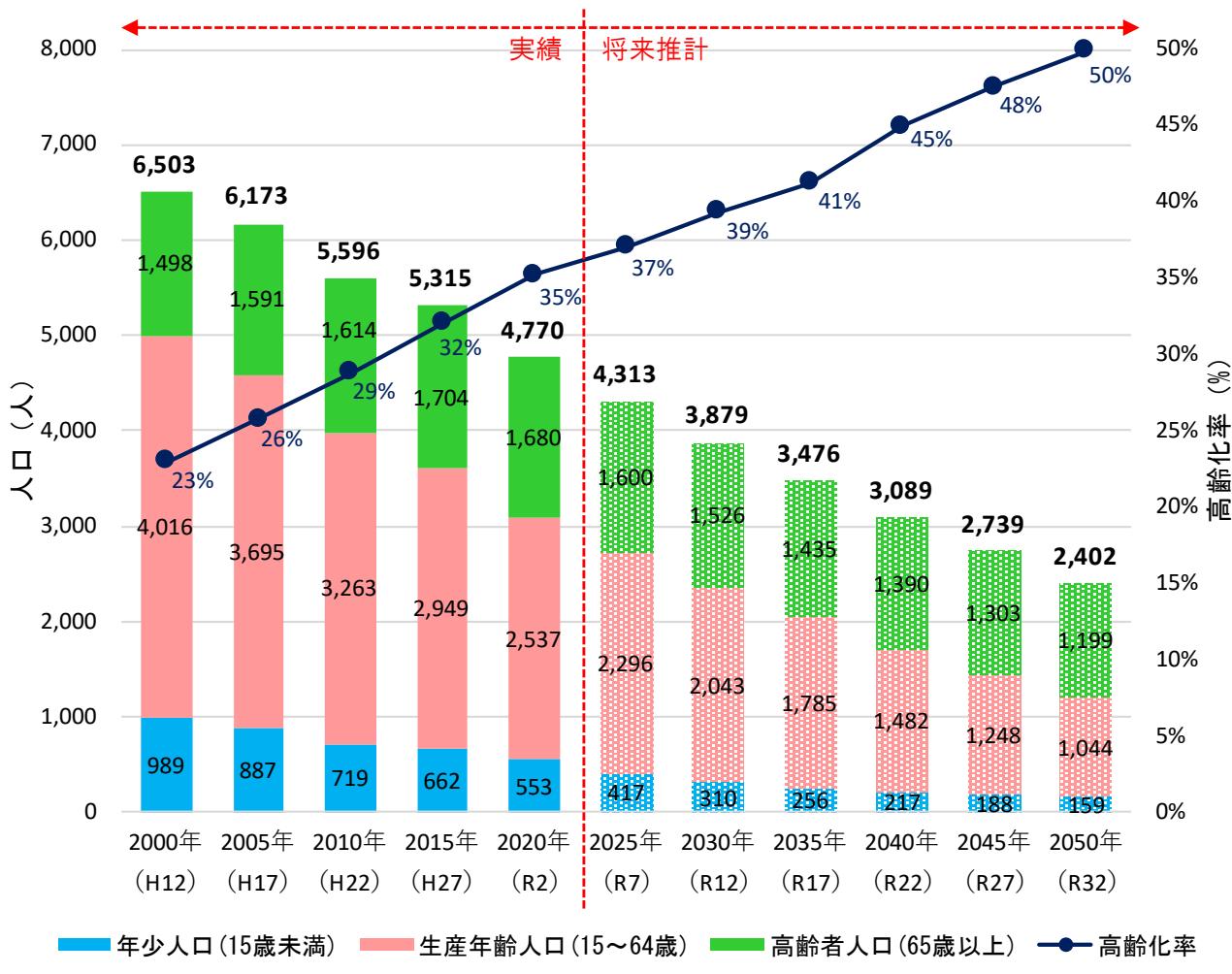


図 2.4 年齢層別人口及び高齢化率の推移

(2) 人口分布

- 役場等が立地する市街部である本町の人口が最も多く、唯一 1,000 人以上になっています。次いで、本町に隣接する荷菜と町内北部の中心地の振内町が多く、500 人以上になっています。
- 比較的施設が多い貫気別や二風谷、本町と日高町富川を結ぶ国道沿線の去場、紫雲古津は 200~400 人程度の人口となっている一方で、東部の芽生や北部の豊穣、仁世宇の人口は 50 人未満になっています。
- 町民の在住エリア（人口 1 人以上のメッシュ）は、国道 237 号沿いが大部分を占め、貫気別や芽生、旭等では、一部、道道（主要地方道、一般道道）沿いにも分布しています。

表 2.1 地区別人口【2020 年】

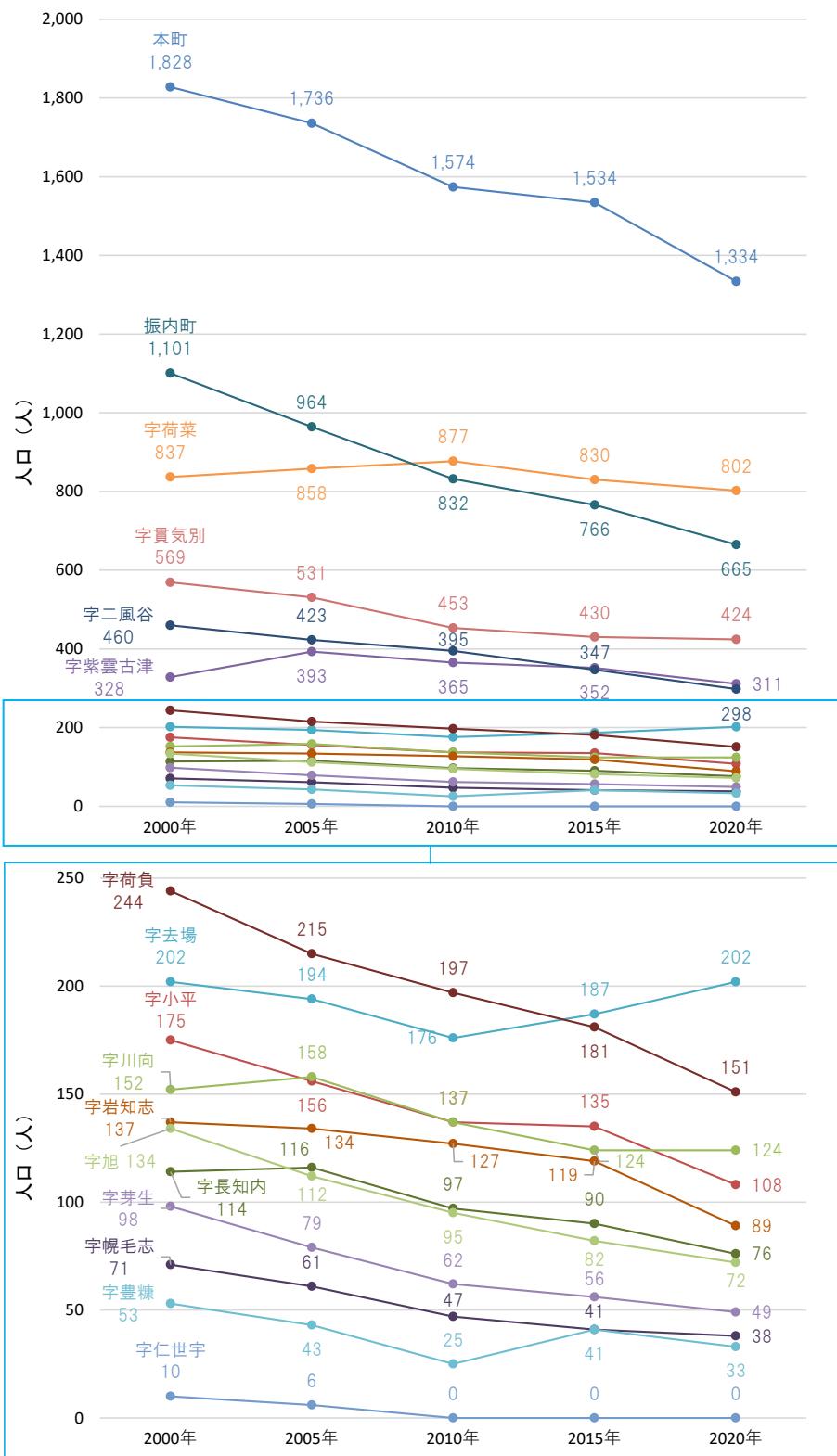
地区	2020年 人口（人）	割合	地区	2020年 人口（人）	割合	地区	2020年 人口（人）	割合
本町	1,334	28%	字二風谷	298	6%	字仁世宇	0	0%
字小平	108	2%	字荷負	151	3%	字貫気別	424	9%
字川向	124	3%	字長知内	76	2%	字旭	72	2%
字紫雲古津	311	7%	字幌毛志	38	1%	字芽生	49	1%
字去場	202	4%	振内町	665	14%	字豊穣	33	1%
字荷菜	802	17%	字岩知志	89	2%	合計	4,776	100%



資料：国勢調査（2020 年）

図 2.5 人口分布（250m メッシュ人口）【2020 年】

- 2000~2020年の地区別人口の推移を見ると、大部分の地区において、減少し続けていますが、本町と日高町富川を結ぶ国道沿線の荷菜、去場、紫雲古津は、一時的に増加している時期もあり、2020年の人口は、2000年と同程度あるいは微減になっています。

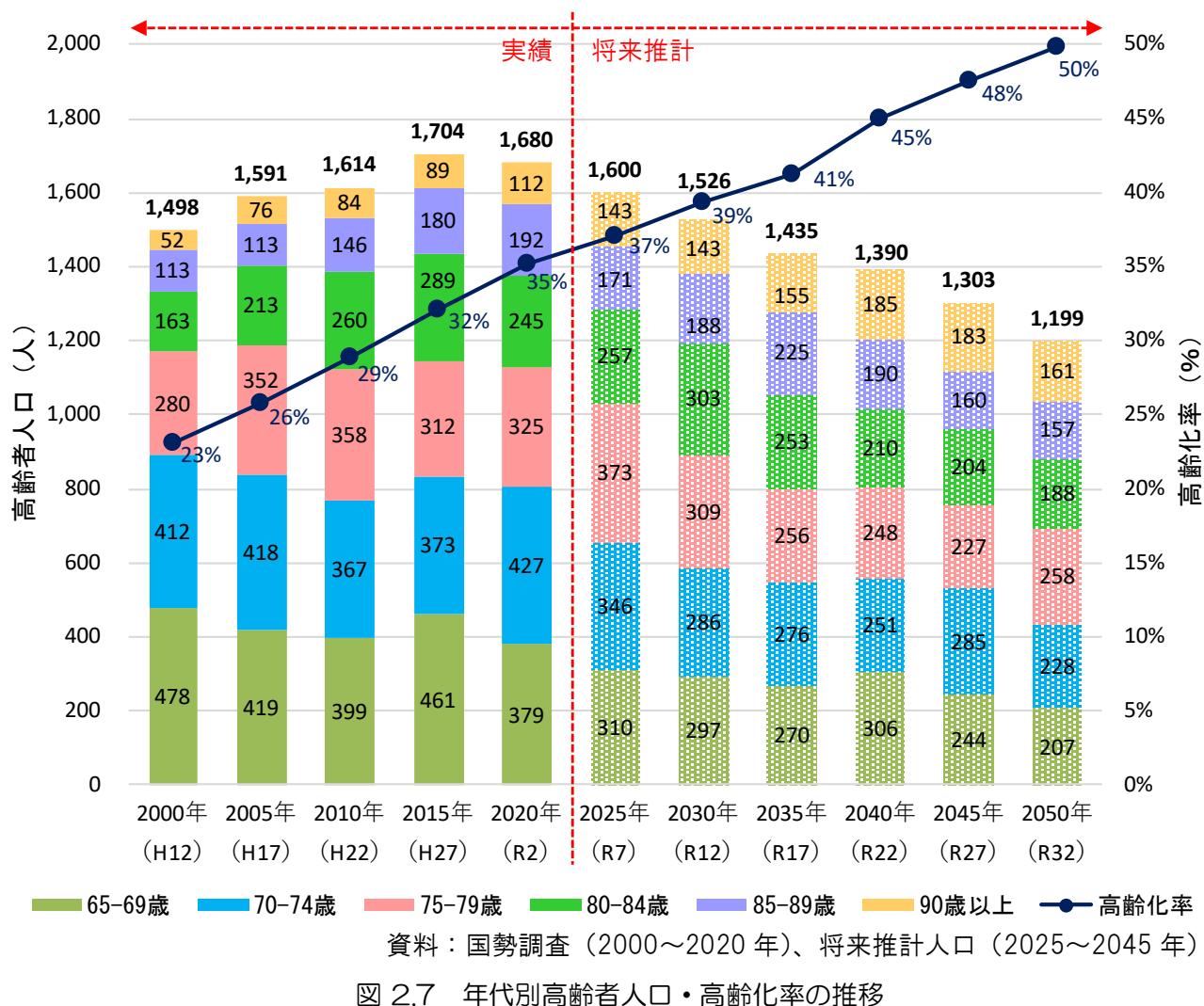


資料：国勢調査（2000~2020年）

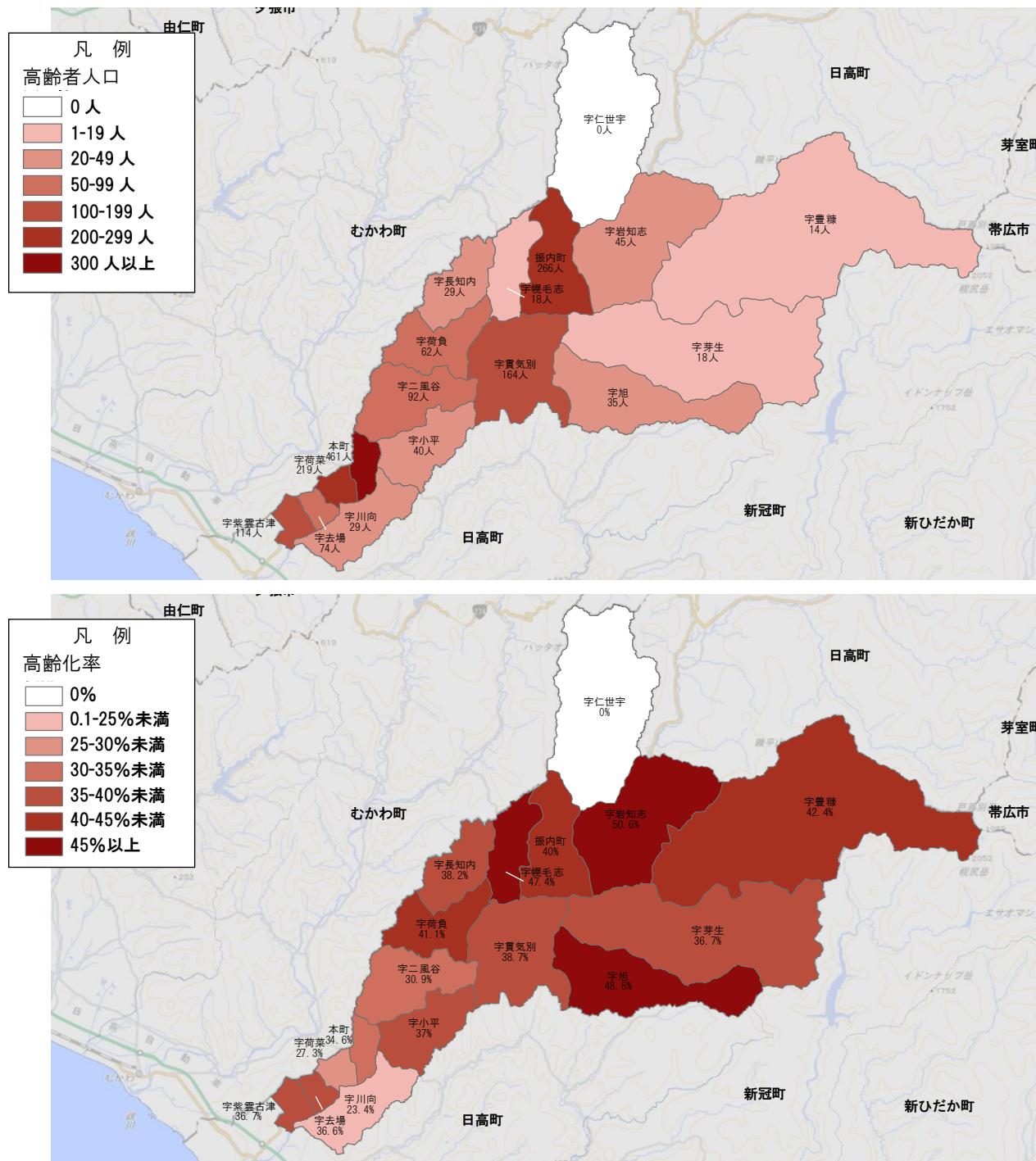
図 2.6 地区別人口の推移【2000~2020年】

(3) 高齢者人口・高齢化率

- 2015年までは増加してきた高齢者人口（65歳以上人口）は、2020年から減少に転じ、今後も減少が予想されていますが、全人口の減少が著しいため、現状で35%に達している高齢化率は、今後も上昇することが予想され、25年後（2045年）には44%に達すると予想されています。
- 年代別（5歳階層別）に見ると、2015年までは65-69歳が最も多くなっていますが、2020年には70-74歳が65-69歳を上回り、2025年には75-79歳が最も多くなっていることから、今後は、高齢者の中でも、より高齢な方の割合が増加していくことが予想されています。



- ・高齢者（65歳以上）の人口を地区別に見ると、中心地の本町が特に多くなっており（461人）、次に多い町内北部の中心地の振内町（266人）の1.7倍以上になっています。
- ・高齢化率を見ると、高齢者人口は50人未満である岩知志や旭、幌毛志が特に高く（45%以上）、全体的には、町の北部・東部の高齢化率が高い傾向にあります。



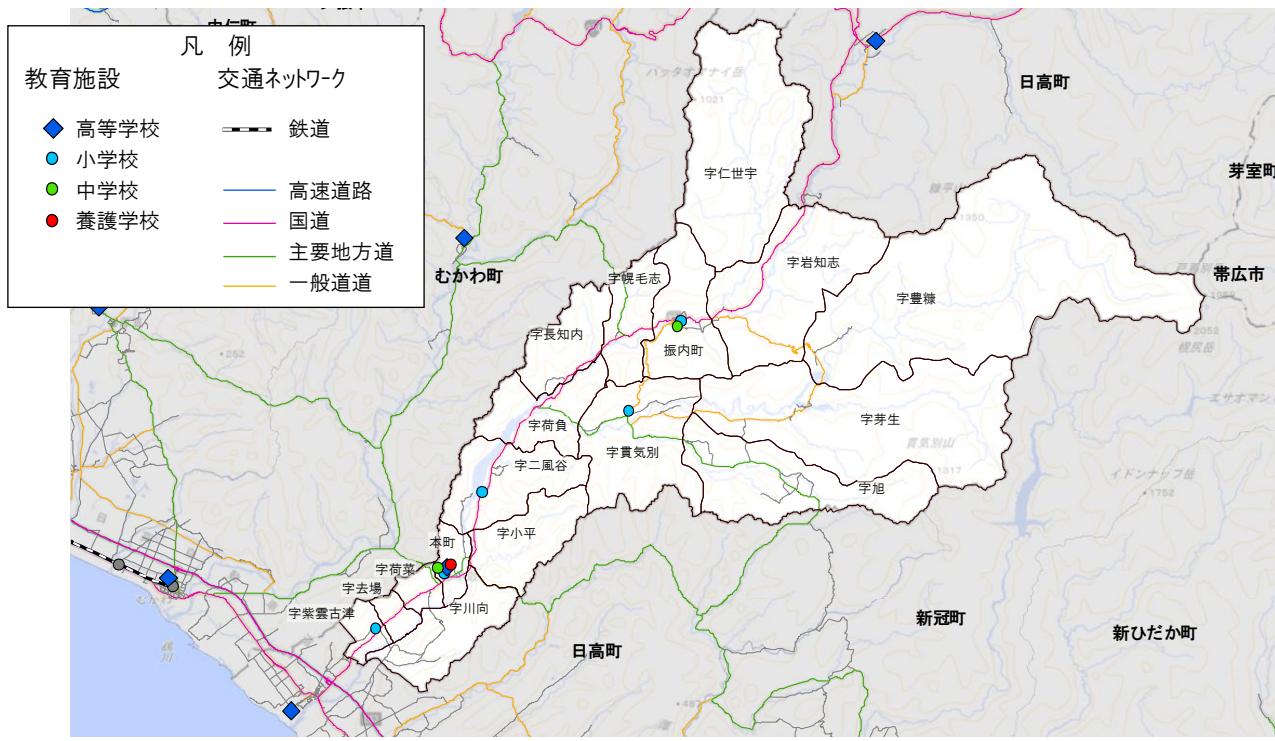
資料：国勢調査（2020年）

図 2.8 地区別の高齢者人口（上）・高齢化率（下）【2020年】

2.3 主要施設の立地状況

(1) 教育施設

- 町内の教育施設は、小学校が5校（本町、紫雲古津、二風谷、貫気別、振内町）、中学校が2校（本町、振内町）、高等学校が1校（本町：平取高等学校）、養護学校が1校（本町）立地しています。
- 周辺市町の高等学校以上の教育施設は、近接する日高町に2校（富川高等学校、日高高等学校）あるほか、苫小牧市には、北洋大学や苫小牧高専を含めて、多く立地しています。



資料：国土数値情報（学校）

図 2.9 教育施設の立地状況

表 2.2 平取町（左）及び周辺市町（右）の教育施設

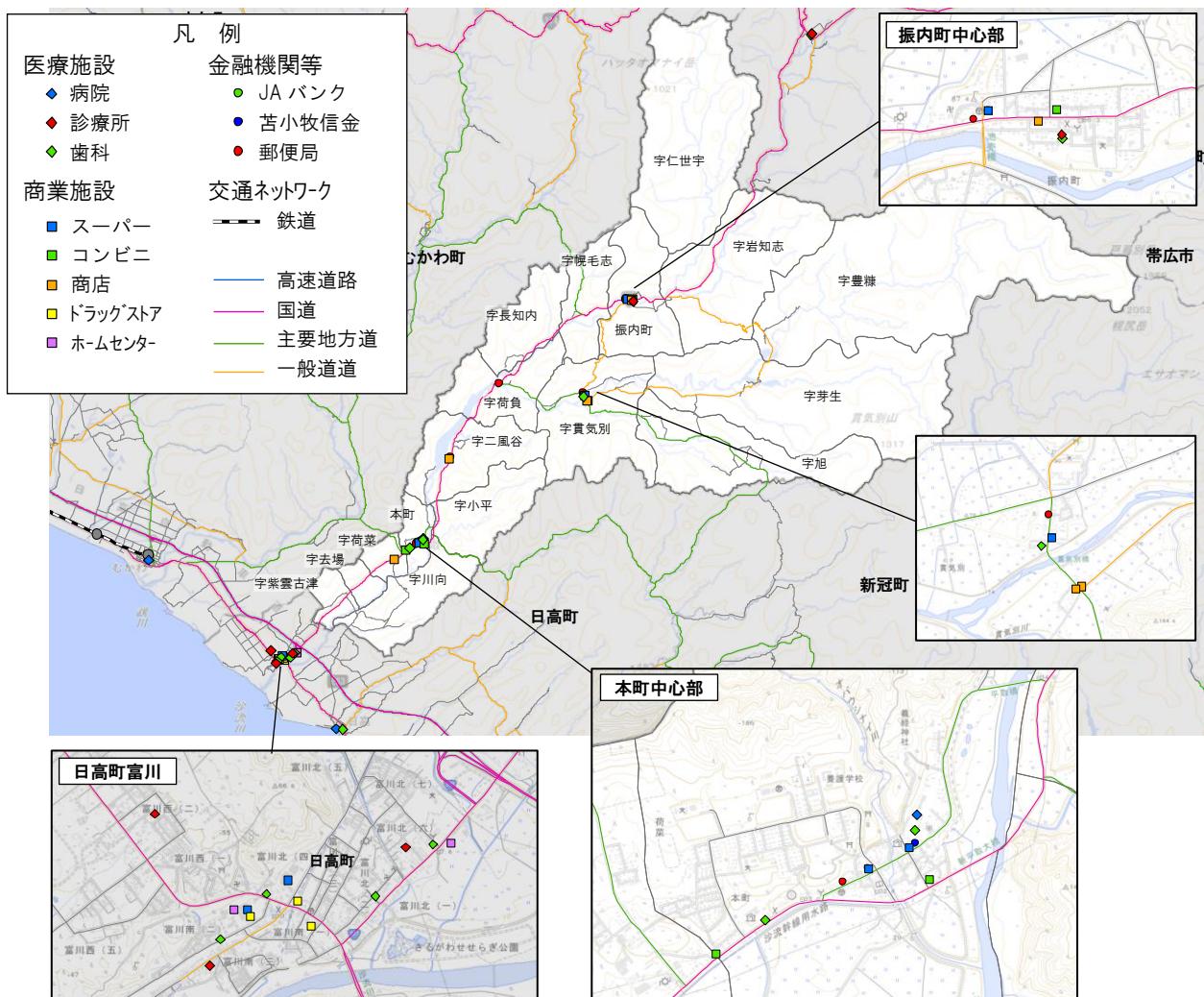
分類	学校名		住所
小学校	(町立)	平取小学校	本町105-3
小学校	(町立)	紫雲古津小学校	紫雲古津38-5
小学校	(町立)	振内小学校	振内30-2
小学校	(町立)	貫気別小学校	貫気別91-6
小学校	(町立)	二風谷小学校	二風谷28-1
中学校	(町立)	平取中学校	本町116-3
中学校	(町立)	振内中学校	振内町101-1
高等学校	(道立)	平取高等学校	本町109-2
養護学校	(道立)	北海道平取養護学校	本町112-7

市町村	分類	学校名	
苫小牧市	高等学校	(道立)	苫小牧東高等学校
	高等学校	(道立)	苫小牧西高等学校
	高等学校	(道立)	苫小牧南高等学校
	高等学校	(道立)	苫小牧工業高等学校
	高等学校	(道立)	苫小牧総合経済高等学校
	高等学校	(私立)	苫小牧中央高等学校
	高等学校	(私立)	駒澤大学附属苫小牧高等学校
	高等専門学校	(国立)	苫小牧工業高等専門学校
むかわ町	大学	(私立)	北洋大学
	高等学校	(道立)	穂別高等学校
日高町	高等学校	(道立)	鶴川高等学校
	高等学校	(町立)	日高高等学校
新ひだか町	高等学校	(道立)	静内高等学校
	高等学校	(道立)	静内農業高等学校
	養護学校	(道立)	平取養護学校静内ペテカリの園分校

資料：国土数値情報（学校）、
令和4年度版 日高の教育
(北海道教育庁日高教育局)

(2) 生活利便施設

- 町内の医療施設は、病院と診療所はそれぞれ 1 施設（本町：国民健康保険病院、振内町：振内診療所）のみ、歯科は 4 施設（本町 2 施設、貫気別、振内町）が立地しています。周辺市町の病院は、近接する日高町も病院は 1 施設（日高町立門別国民健康保険病院）のみで、苫小牧市や新ひだか町に多く立地しています。
- 町内の商業施設は、A コープ等のスーパーが 4 店舗（本町 2、貫気別、振内町）、コンビニが 3 店舗（本町 2、振内町）、商店が 5 店舗（貫気別 2、二風谷、振内町、荷菜）立地しています。周辺市町は、隣接する日高町富川地区にスーパー 2 店舗、ドラッグストア 3 店舗、ホームセンター 2 店舗が立地しているほか、苫小牧市や新ひだか町静内には、イオンや MEGA ドン・キホーテ等の大型ショッピングセンターが立地しています。
- 町内の郵便局を含めた金融機関は、本町に 3箇所（苫小牧信金、JA バンク、郵便局）、振内町・貫気別にそれぞれ 2 箇所（JA バンク、郵便局）あり、荷負・二風谷にも郵便局が立地しています。



資料：国土数値情報（医療機関）、i タウンページ（Web サイト）、（一社）日本ショッピングセンター協会 HP（都道府県・市区町村別 SC 一覧）、国土数値情報（郵便局）、各金融機関・郵便局 HP

図 2.10 生活利便施設（医療施設・商業施設・金融機関等）の立地状況

2. 平取町の現状

表 2.3 平取町及び周辺市町の生活利便施設（医療施設・商業施設・金融機関等）

分類	施設名	住所等	分類	施設名	住所等		
平取町内					平取町内		
病院	平取町国民健康保険病院	本町67番地1	スーパー	エフエルマートごうや	本町 50-1		
診療所	平取町振内診療所	振内町28番地8		びらとり農協 A コーブびらとり店	本町 40-1		
歯科	医療法人社団桜和会 みんなの歯科クリニック	本町18番地3		びらとり農協 A コーブふれいな店	振内町 21-2		
	平取町貴氣別歯科診療所	貴氣別129番地5		びらとり農協 A コーブぬきべつ店	貴氣別 131-4		
	平取町振内歯科診療所	振内町28番地7	コンビニ	セイコーマート振内店	振内町 23		
	平取歯科診療所	本町67番地1		ローソン平取本町店	本町 157-8		
周辺市町					セイコーマートたんの		
医療施設	医療法人社団養生館青葉病院	苫小牧市		海丹野商店	貴氣別 232-3		
	社会医療法人平成醫塾苫小牧東病院			細川商店	貴氣別 228-3		
	医療法人大島記念会苫小牧緑ヶ丘病院			松崎商店	二風谷 54-5		
	医療法人社団嵩仁会苫都病院			大橋商店	振内町 26-22		
	社会医療法人こぶし植苗病院			フーズショップたき	荷葉87-21		
	医療法人社団養生館苫小牧日翔病院		周辺市町				
	医療法人社団真和會苫小牧病院		大型ショッピングセンター	MEGA ドン・キホーテ苫小牧店	苫小牧市		
	医療法人同樹会苫小牧病院			コーブさっぽろステイ店			
	社会医療法人延山会苫小牧澄川病院			イオンモール苫小牧			
	医療法人社団玄洋会道央佐藤病院		スーパー	マックスバリュ富川店	日高町		
	王子総合病院			A コーブ富川ルシナ店			
	勤医協苫小牧病院		ドラッグストア	ツルハドラッグ日高富川店			
	苫小牧市立病院			サツドラ富川店			
病院	むかわ町鶴川厚生病院	むかわ町		サンドラッグ富川店			
病院	日高町立門別国民健康保険病院		ホームセンター	イエローグローブ日高富川店			
診療所	日高町立富川国民健康保険診療所	日高町		ホーマックニコット富川店			
	医療法人社団小川医院		大型ショッピングセンター	イオン静内店	新ひだか町		
	富川グロリアクリニック			カリンパショッピングモール			
	勤医協厚賀診療所		平取町内				
歯科	日高町立日高国民健康保険診療所		苫小牧信用金庫	平取支店	本町66-1		
	メイブル歯科トミカワ		JAバンク	J A びらとり	本町40-1		
	鎌田歯科医院			J A びらとり貴氣別	貴氣別131-4		
	森歯科クリニック			J A びらとり振内	振内町21-2		
	門別歯科診療所		郵便局	荷負郵便局	荷負86-3		
	土井歯科医院			貴氣別郵便局	貴氣別125-1		
	医療法人社団ぬまた歯科			平取二風谷簡易郵便局	二風谷74-6		
病院	日高町立日高歯科診療所	新ひだか町		平取郵便局	本町32-12		
	医療法人社団静和会石井病院			振内郵便局	振内町20-2		
	医療法人徳洲会日高徳洲会病院						
	新ひだか町立三石国民健康保険病院						
	新ひだか町立静内病院						

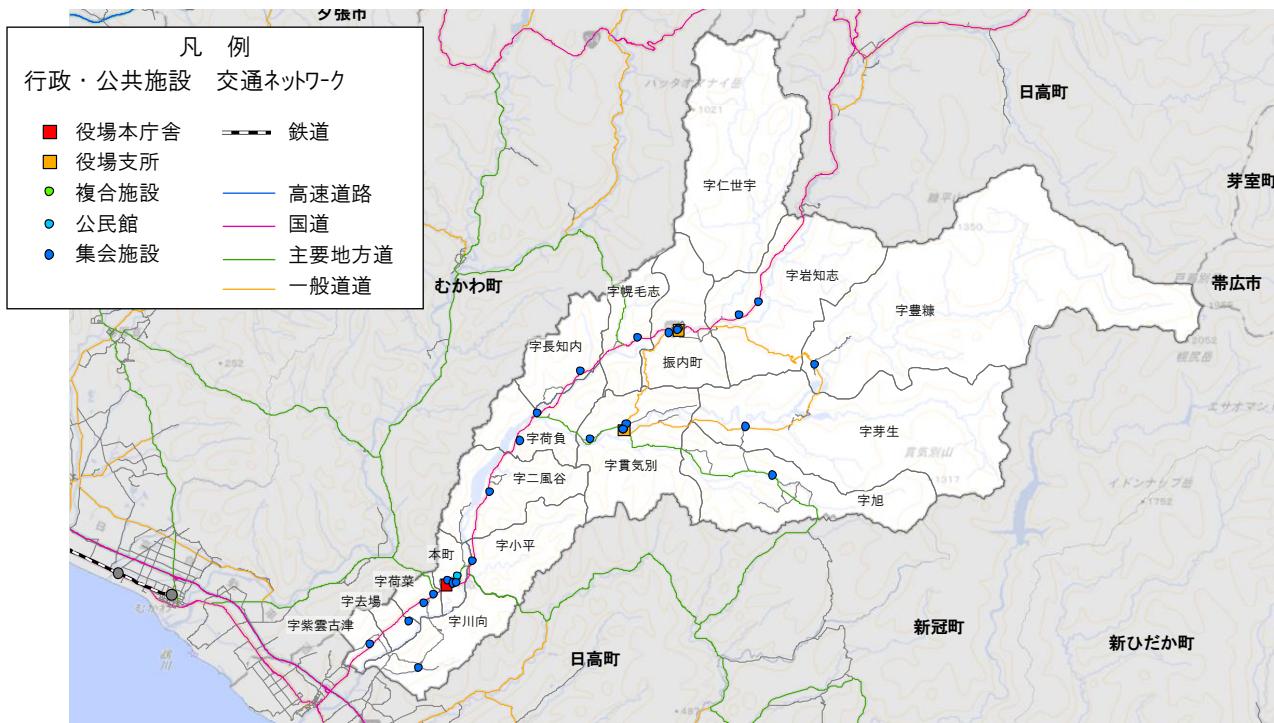
資料：国土数値情報（医療機関）、北海道医療機能情報システム i タウンページ（Web サイト）、

（一社）日本ショッピングセンター協会 HP（都道府県・市区町村別 SC 一覧）、

国土数値情報（郵便局）、各金融機関・郵便局 HP

(3) 行政・公共施設

- 町内の行政・公共施設は、本町・振内町・貫気別に役場庁舎（本庁舎・支所）や公民館があり、本町には、複合施設であるふれあいセンターびらとりも立地しています。
- 生活館や住民センター等の集会施設は、ほぼ全ての地区に1箇所以上あります。



資料：平取町資料

図 2.11 行政・公共施設の立地状況

表 2.4 行政・公共施設

分類	名称	住所	分類	名称	住所
本庁	平取町役場	本町28番地		ペナコリ生活館	荷負33番地1
支所	振内支所	振内町28番地11		荷負生活館	荷負54番地2
	貫気別支所	貫気別129番地6		本村生活館	貫気別20番地2
複合施設	ふれあいセンターびらとり	本町35番地1		貫気別福祉センター	貫気別135番地9
	平取町中央公民館	本町88番地1		貫気別生活館	貫気別129番地2
公民館	平取町振内地区公民館	振内町28番地1		貫気別町民センター	貫気別129番地6
	平取町貫気別地区公民館	貫気別129番地		旭生活館	旭67番地3
	川向生活館	川向61番地3		芽生ふれあいセンター、 芽生生活改善センター	芽生39番地1
	紫雲古津生活館	紫雲古津34番地1		長知内ふれあいセンター	長知内38番地5
	去場生活館	去場66番地4		幌毛志生活改善センター	幌毛志49番地1
	荷菜多目的研修集会施設	荷菜73番地9		池壳生活センター	振内町90番地8
	平取生活館	本町19番地		平取町振内町民センター、 平取町振内青少年会館	振内町28番地11
	みどりが丘住民センター	本町114番地5		岩知志ふれあい館	岩知志55番9
	ふれあいセンターびらとり	本町35番地1		上岩知志住民センター	岩知志95番地1
	本町生活館	本町44番地4		豊糠生活改善センター	豊糠24番地3
	小平生活館	小平3番地6			
	二風谷生活館	二風谷78番地12			

2.4 通勤・通学・通院実態

(1) 通勤・通学

- 通勤は、町内移動が圧倒的に多くなっています。町外への移動は、隣接する日高町との往来が最も多く、むかわ町や苫小牧市との往来も多くなっています。
- 通学も、町内移動が圧倒的に多くなっています。町外への移動は、苫小牧市や隣接する日高町との往来が多くなっています。

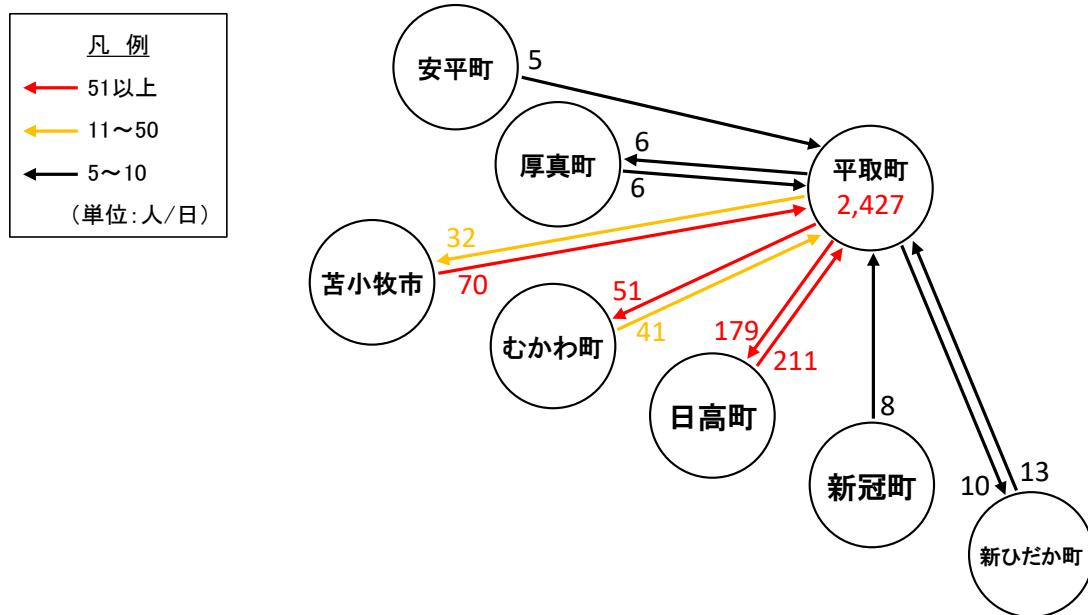


図 2.12 通勤目的の流動

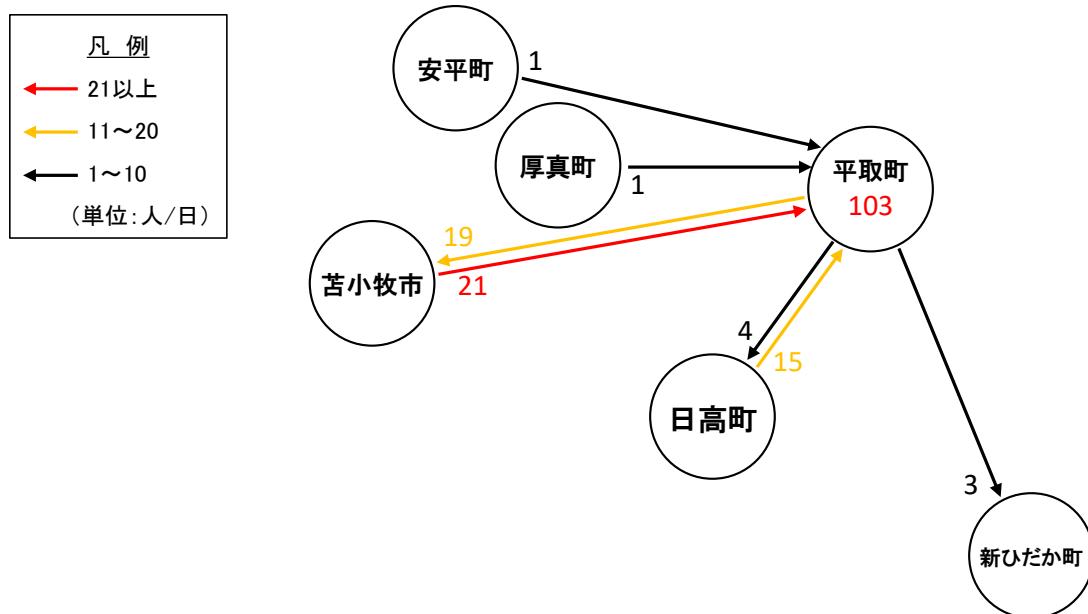
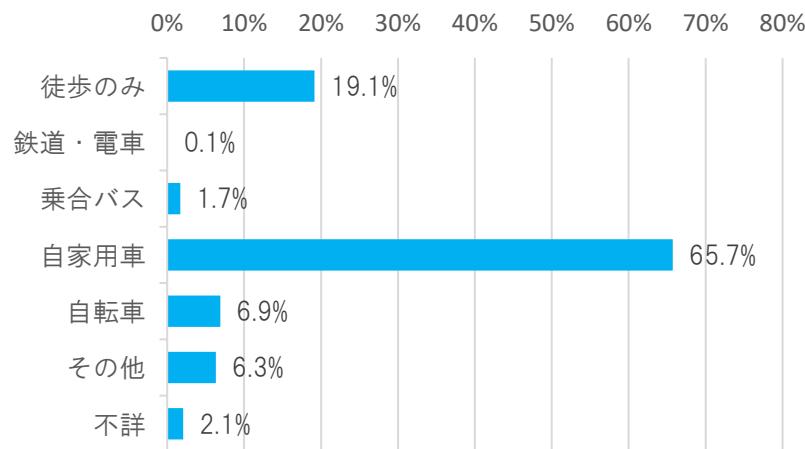


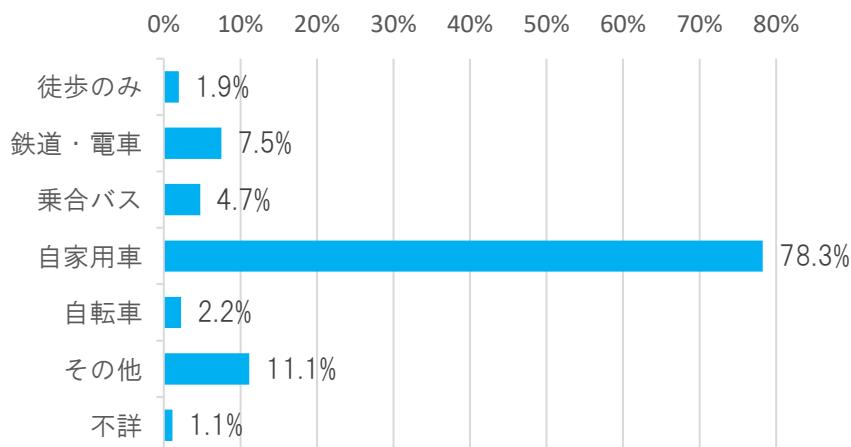
図 2.13 通学目的の流動

- なお、通勤・通学目的の移動における交通手段は、町内移動と町外への移動のいずれも、自家用車が非常に多くなっています。
- 公共交通（鉄道・電車、乗合バス）の利用は、町内移動ではほとんどありませんが、町外への移動では、鉄道・電車が約8%、乗合バスが約5%となっています。



資料：国勢調査（2020年）

図 2.14 町内の通勤・通学の移動手段

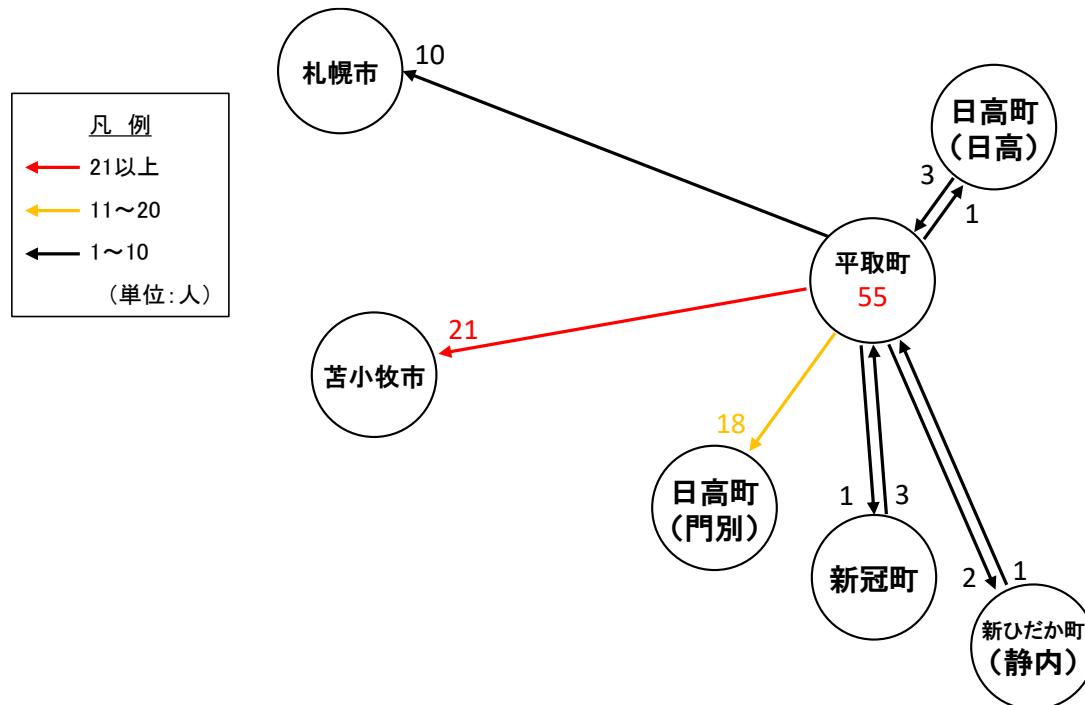


資料：国勢調査（2020年）

図 2.15 町外への通勤・通学の移動手段

(2) 通院・治療

- 通院・治療目的の移動も、町内移動が多くなっています。町外への移動は、苫小牧市や隣接する日高町への移動が多く、札幌市への移動も一定数見られます。



※数値は、通院・治療目的の移動をした回答者数（人）

資料：日高地域公共交通計画（2022年9月住民アンケート結果、回答数1,366（うち平取町民126））

図 2.16 通院・治療目的の流動

2.5 観光動向

(1) 観光入込客数

- 町の観光入込の総数は、2014年度以降、増加傾向でした。2020～2021年度は、新型コロナウィルス感染症の感染拡大により、2013年度以前と同程度まで減少しましたが、2022年度は回復してきています。
- 町の観光入込客に占める道外客の割合は10%前後であり、大部分が道内客です。ただし、新型コロナウィルス感染症の感染拡大後の2020年度、2021年度の方が2019年度よりも道外客の割合がやや高くなっています。
- 町の観光入込客に占める宿泊客の割合は10%以下と低くなっていますが、新型コロナウィルス感染症の感染拡大後の2020年度以降は、より低くなっています。

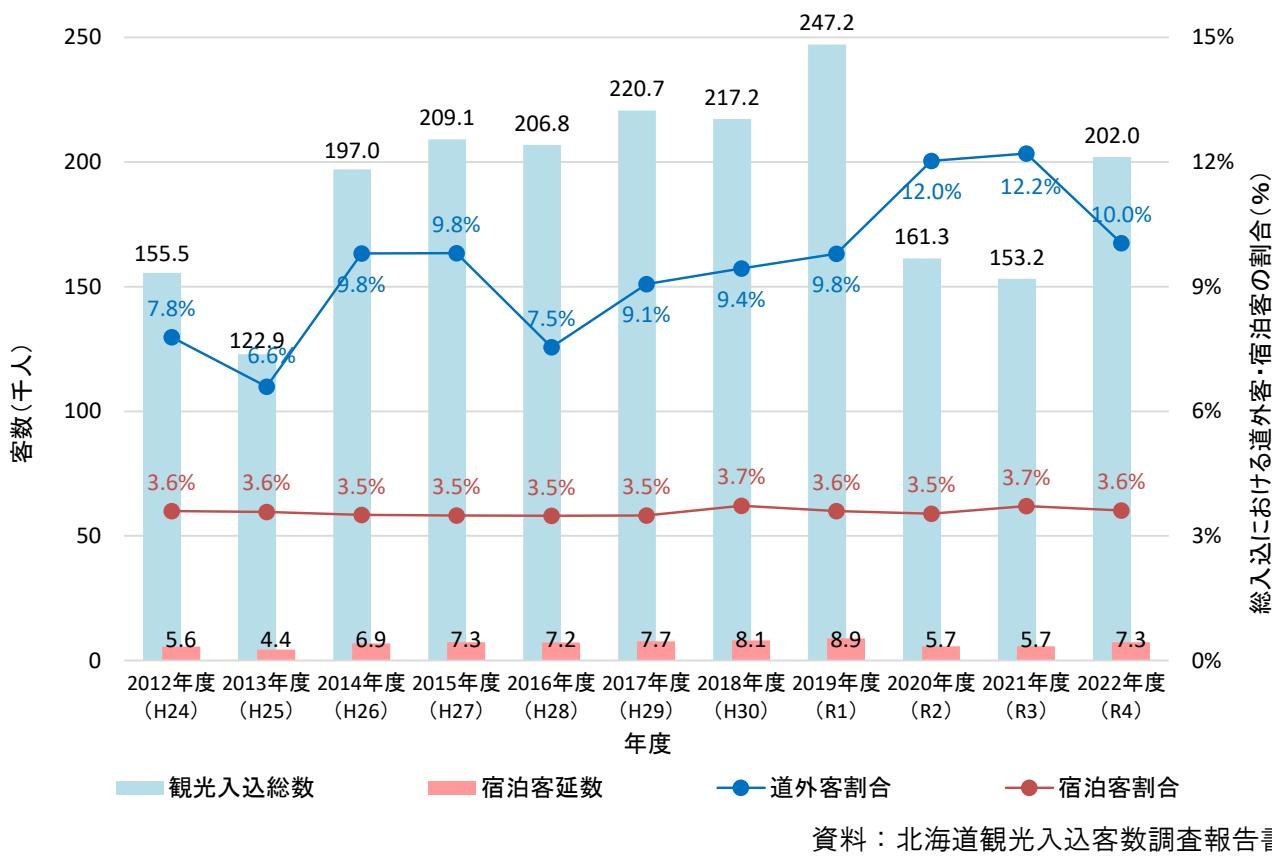
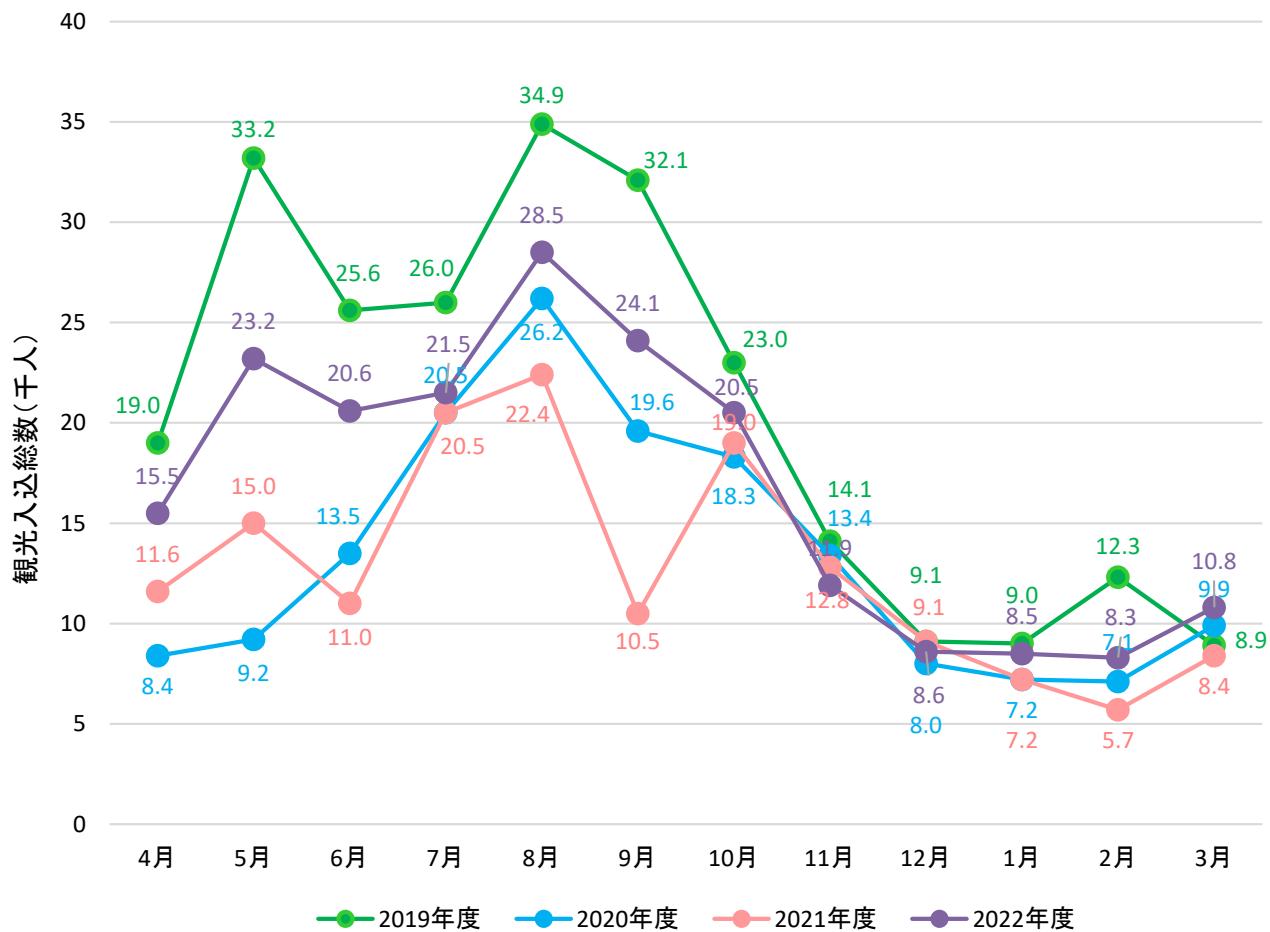


図 2.17 観光入込客数の推移【2012～2022年度の入込総数・宿泊客数など】

2. 平取町の現状

- 町の月別の観光入込数は、GW を含む 5 月から夏頃まで多くなっており、新型コロナウイルス感染症の拡大前の 2019 年度は、特に、5 月、8 月、9 月が多くなっています。
- 新型コロナウイルス感染症が拡大した 2020 年度や 2021 年度は、特に 5~9 月の観光入込数が大幅に減少していますが、2022 年度は回復傾向を示しています。

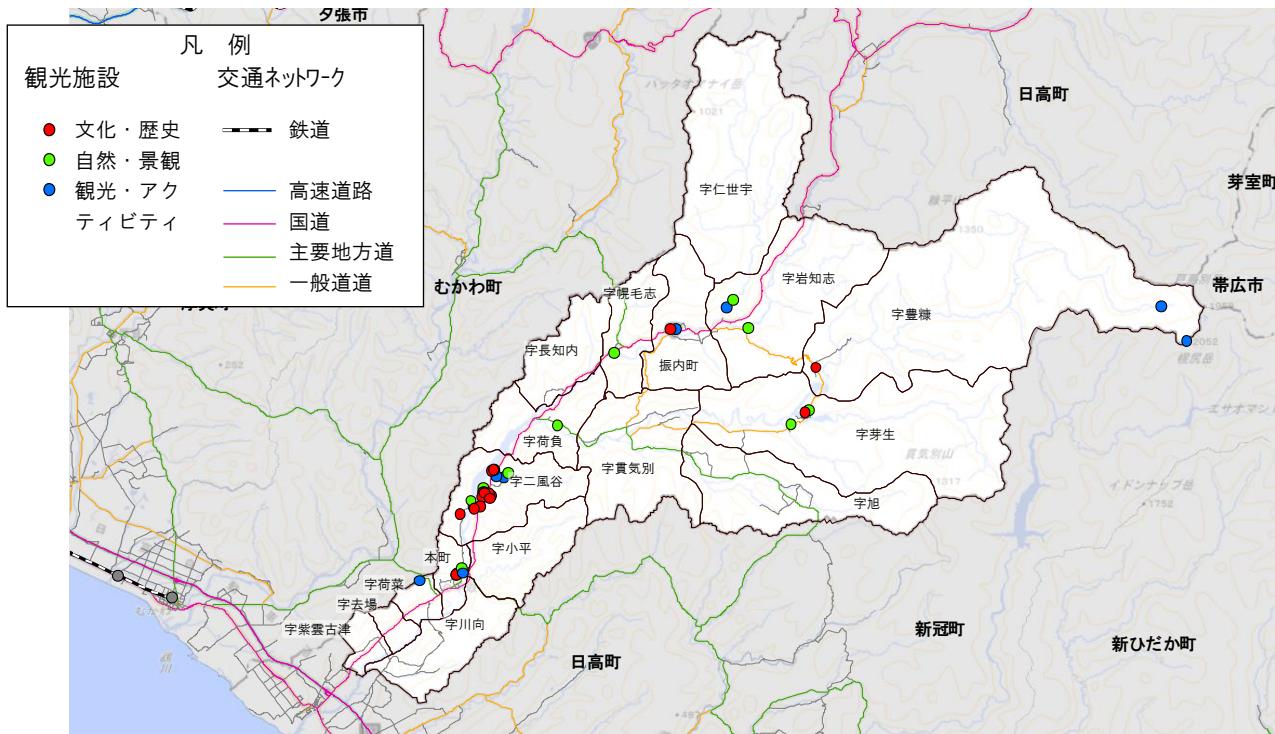


資料：北海道観光入込客数調査報告書

図 2.18 月別観光入込客数【2019~2022 年度】

(2) 観光施設設立地

- 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、本町の義経神社等、芽生のすずらん群生地、振内地区の鉄道記念館、ニセウ・エコランド等が立地しています。



資料：平取町 HP【観光スポット】、平取町みどころマップ、びらとりマップ、びらとり探訪マップ等

図 2.19 観光施設等の立地状況

表 2.5 平取町の観光施設等

分類	名称	住所	分類	名称	住所
文化・歴史	町立 二風谷アイヌ文化博物館	二風谷55	自然・景観	芽生すずらん群生地	芽生
	萱野茂 二風谷アイヌ資料館	二風谷79-4		牧野の和牛放牧（町営牧場）	茅生83-1
	沙流川歴史館	二風谷227-2		にぶたに湖（二風谷湖公園）	二風谷
	平取町アイヌ文化情報センター（二風谷工芸館）	二風谷61-6		二風谷ダム	二風谷2
	平取町アイヌ工芸伝承館（ウレシバ）	二風谷77-14		ニセウ・フットパスコース	岩知志68-4
	義経資料館	本町119		オブシヌブリ（視点場）	二風谷 国道237号線
	義経神社	本町119-1		ウカエロシキ	二風谷
	義経公園	本町		カンカンガロー	二風谷
	旧マンロー邸	二風谷		ハヨピラ	本町
	振内鉄道記念館	振内町		ロクンテウエトウ	幌毛志
	とよぬか山莊	豊穣24-3		フンベセトゥル	岩知志
	オキクルミカムイの像	本町		オキクルミノチャシ及びムイノカ（視点場）	荷負
	チセ群	二風谷55-55		幌尻岳	豊穣
	ノカピライウォロ・ビジターセンター	芽生 84-7		幌尻山莊	豊穣
	平取町イオル文化交流センター	二風谷228		二風谷ファミリーランド	二風谷94-8
	沙流頭首工跡	二風谷		びらとり温泉 ゆから	二風谷92-6
	ユオイチャシ跡	二風谷		山の駅ほろしり館	振内町23-1
	カンカン2遺跡	二風谷		ニセウ・エコランド	岩知志67-6
	ポンカンカンチャシ像	二風谷		平取カントリー俱楽部	荷菜48-1
				イオル水辺空間	本町

3. 地域公共交通の現状

3.1 路線バス

(1) 運行状況（2023（令和5）年9月時点）

- 道南バス（株）が運行している平取町内の路線バスは、日高ターミナルから振内案内所、平取を経由して富川高校前に至る便が往復計5便、平取と静内を結ぶ便が往復計4便、平取と苦小牧を結ぶ便が往復計2便（鵡川駅前までの便も1便）、平取から富川高校前や門別警察署前に至る便が往復計4便運行されているほか、それらの運行ルート上で、起終点が異なる便（振内案内所～平取、富川高校～振内案内所など）が計5便運行されています。
- なお、貴気別⇒平取の便は、2021（令和3）年度までは貴気別発の便が5便、貴気別着の便が4便運行していましたが、2022（令和4）年度に、貴気別⇒平取の1便（貴気別⇒富川高校前）のみに減便され、2023（令和5）年度には残されていた1便も廃止されたため、現在は、貴気別や芽生、旭等の国道237号沿線以外の地区は、路線バスが運行されていません。



図 3.1 町内バス路線の運行ルート

■ 日高地区⇒平取町⇒門別地区⇒苦小牧市・静内町方向【上り方向】

日高ターミナル	.....	.....	.....	6:20	.....	7:20	.....	.....	新日東	.....	15:00	.....
三 岡 橋	.....	.....	.....	6:26	.....	7:26	.....	.....	12:22	.....	15:06	.....
上 岩 知 志	.....	.....	.....	6:39	.....	7:39	.....	.....	12:23	.....	15:19	.....
仁 世 宇	.....	.....	.....	6:48	.....	7:48	.....	.....	12:32	.....	15:28	.....
振 内 案 内 所	.....	.....	.....	6:56	.....	7:56	10:30	.....	12:39	.....	15:35	.....
幌 毛 志 中 央	.....	.....	.....	7:02	.....	8:02	10:36	.....	12:46	.....	15:42	.....
長 知 内	.....	.....	.....	7:08	.....	8:08	10:42	.....	12:51	.....	15:48	.....
荷 負	.....	.....	.....	7:13	.....	8:13	10:47	.....	12:57	.....	15:53	.....
平 取 温 泉	.....	.....	.....	↓	.....	↓	10:56	.....	13:06	.....	16:02	.....
資 料 館	.....	.....	.....	7:21	.....	8:21	11:00	.....	13:10	.....	16:06	.....
平 取	◆6:10	6:45	7:10	7:29	◇7:53	8:29	11:10	12:35	13:18	15:10	16:14	◇17:40
荷 去	菜 場	6:14	6:49	7:14	7:33	7:57	8:33	.....	12:39	13:22	15:14	16:18 17:44
紫 雲 古 津	6:18	6:53	7:18	7:37	8:01	8:37	.....	12:43	13:26	15:18	16:22	17:48
富 川 市 街	6:22	6:57	7:22	7:41	8:05	8:41	.....	12:47	13:30	15:22	16:26	17:52
富 川 川	6:30	7:05	7:30	7:49	8:13	8:49	.....	↓	13:38	15:30	16:34	18:00
富 川 高 校	↓	↓	7:33	7:52	8:16	8:52	.....	↓	13:42	15:34	16:38	18:04
富 川 高 校 前	↓	↓	7:36	7:56	8:20	8:56	.....	↓	13:45	15:37	16:41	18:07
富 川 大 町	6:31	7:06	静 内	.....	.....	.....	.....	静 内	.....	.....	.....	.....
門 別 競 馬 場	6:35	7:10	8:49	.....	.....	.....	.....	14:06	.....	.....	.....	.....
イ モ ッ ペ 地 蔵 堂	6:43	7:18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
鵡 川 駅 前	6:52	7:24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
苦 小 牧 駅 前	.....	8:37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

■ 苦小牧市・静内町⇒門別地区⇒平取町⇒日高地区方向【下り方向】

苦 小 牧 駅 前	.....	.....	.....	11:25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
鵡 川 駅 前	.....	.....	.....	12:29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
イ モ ッ ペ 地 蔵 堂 前	.....	.....	.....	12:35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
門 別 競 馬 場 前	.....	.....	日曜祝日運休	静 内	.....	.....	.....	静 内	.....	.....	.....	.....
富 川 大 町	.....	.....	9:25	12:44	.....	.....	.....	14:20	.....	.....	.....	.....
富 川 高 校 前	.....	9:20	↓	.....	.....	.....	.....	15:31	15:55	18:20	.....	.....
富 川 高 校 前	門別署	9:23	↓	.....	.....	.....	.....	15:34	15:58	18:23	.....	.....
富 川 市 街	△7:25	9:26	↓	12:49	.....	.....	.....	15:37	16:01	18:26	.....	.....
紫 雲 古 津	7:36	9:33	10:42	12:56	.....	.....	.....	15:44	16:08	18:33	.....	.....
去 荷 菜	7:40	9:37	10:46	13:00	.....	.....	.....	15:48	16:12	18:37	.....	.....
平 取	7:44	9:41	10:50	13:04	.....	.....	.....	15:52	16:16	18:41	.....	.....
平 取	7:50	9:45	10:56	11:10	13:15	13:30	15:59	16:20	18:45	.....	.....	.....
資 料 館 前	.....	9:54	.....	11:19	.....	13:39	.....	16:29	18:54	.....	.....	.....
平 取 温 泉	.....	↓	.....	11:24	.....	13:43	.....	16:33	↓	.....	.....	.....
荷 知 内	.....	10:02	.....	.....	.....	13:52	.....	16:42	19:02	.....	.....	.....
幌 毛 志 中 央	.....	10:07	.....	.....	.....	13:57	.....	16:47	19:07	.....	.....	.....
振 内 案 内 所	.....	10:13	.....	.....	.....	14:03	.....	16:53	19:13	.....	.....	.....
仁 世 宇	.....	.....	.....	.....	.....	14:10	.....	17:00	19:20	.....	.....	.....
上 岩 知 志	.....	.....	.....	.....	.....	14:16	.....	17:06	19:26	.....	.....	.....
三 岡 橋	.....	.....	.....	.....	.....	14:25	.....	17:15	19:35	.....	.....	.....
日 高 タ ー ミ ナ ル	.....	.....	.....	.....	.....	14:38	.....	17:28	19:48	.....	.....	.....
				14:46	.....	14:46	.....	17:36	19:56	.....	.....	.....

※太枠区間 日曜祝日は運休

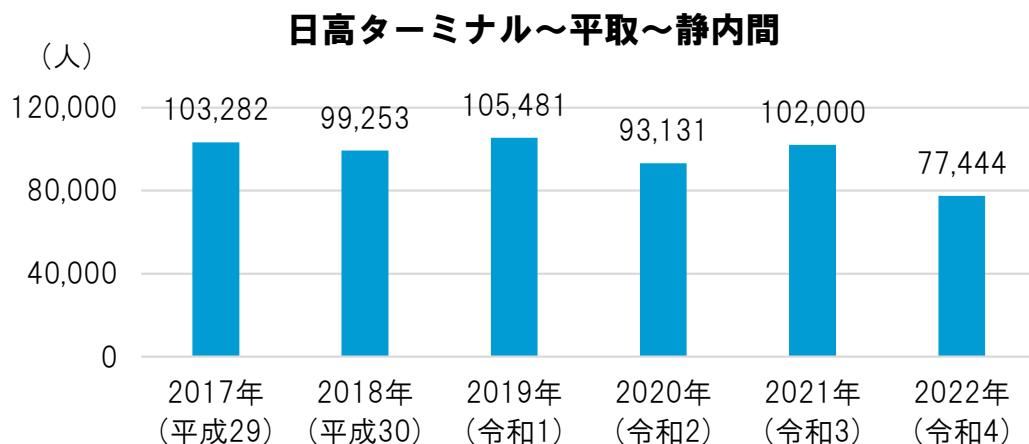
■ 日高地区～平取～富川高校【上り3便・下り2便】	■ 平取～静内【上り2便・下り2便】
■ 平取～鵡川・苦小牧【上り2便・下り1便】	
■ 平取～富川高校・門別署【上り3便・下り1便】	
■ その他【上り：振内案内所～平取1便、新日東～富川高校1便、下り：富川高校～振内案内所1便、平取～平取温泉1便、平取～日高ターミナル1便】	

資料：道南バス主要停留所時刻表【静内・平取・日高版】2023年4月1日改正
(道南バス(株)HP)

図 3.2 平取町内を運行する路線バス 時刻表(2023年4月1日改正)

(2) 利用状況

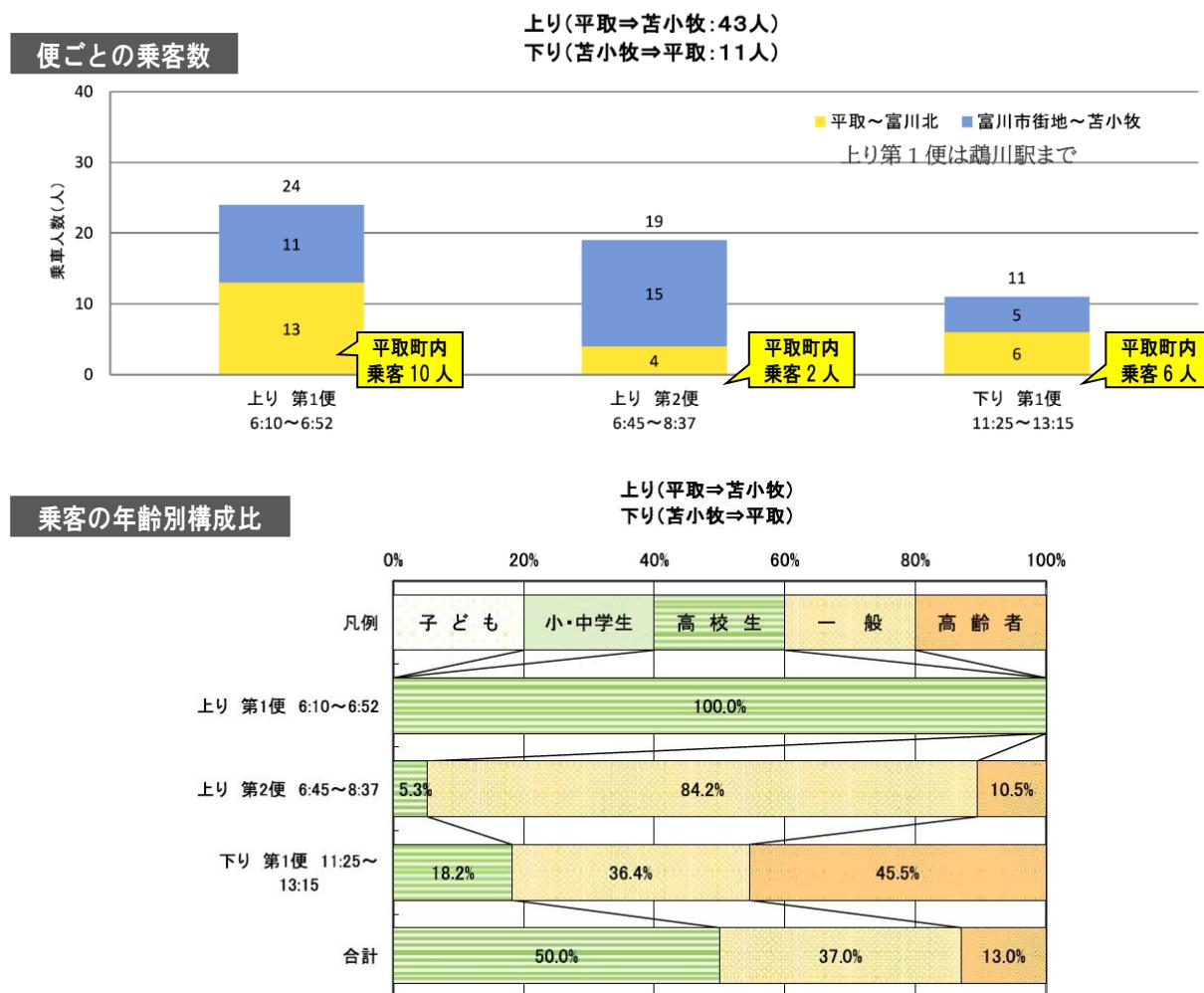
- 路線バスの年間利用者数は、2017（平成29）年～2021（令和3）年は概ね同程度で推移していましたが（2018（平成30）年は北海道胆振東部地震等の影響によりやや少ない）、新型コロナウィルス感染症の感染が拡大した2020（令和2）年には、前年から大きく減少しています。
- 2021（令和3）年は2020（令和2）年と比較して増加傾向にあります。2022（令和4）年は、平取～苫小牧間は、2017（平成29）年～2019（令和元）年に近い水準まで回復していますが、日高ターミナル～平取～静内間は、2022（令和4）年4月に貴重別発着便が大幅に減便したこともあり、新型コロナウィルス感染症の感染拡大の影響を受けた2020（令和2）年よりも減少しています。



資料：道南バス提供資料

図 3.3 平取～苫小牧間 及び 日高ターミナル～平取～静内間の利用者数の推移
【2017（平成29）年～2022（令和4）年】

- ・日高地域公共交通計画（2023（令和5）年6月）の策定に向けて2022（令和4）年9月及び11月に実施されたバス乗降調査では、各路線の各バス停における乗降者のカウント調査、バス乗客へのヒアリング調査が実施されています。
- ・苫小牧～平取間の路線バスの乗降者数のカウント調査は、下記の結果となっています。
 - 苫小牧～平取間の3便は、平取⇒鵡川駅前の第1便の乗客数が最も多く、10人が平取町内で乗車して日高町（富川）等で降車しています。苫小牧⇒平取の第1便は、6人が苫小牧等で乗車して平取町内で降車しています。
 - 乗客の属性は、平取⇒苫小牧方向については、第1便（鵡川駅前行き）は全て「高校生」ですが、第2便（苫小牧駅前行き）は「一般」が約85%を占めます。苫小牧⇒平取方向の第1便は「高齢者」が最も多く（約45%）、次いで「一般」が多くなっています（約35%）。



資料：日高地域公共交通計画 各種アンケート等ニーズ調査編
(2023（令和5）年6月、北海道日高地域公共交通活性化協議会)

図 3.4 路線バス「苫小牧～平取間」のカウント調査結果

3. 地域公共交通の現状

- ・日高ターミナル～平取～静内間の路線バスの乗降者数のカウント調査は、下記の結果となっています。
- 本路線は下図の右側に示す①～⑩の10系統があり、日高⇒静内方面で利用が多い便は、7時台発の第1便（①平取⇒静内）が26人、6時台発の第2便（②日高ターミナル⇒富川高校）が14人、15時台発の第9便（⑨平取温泉⇒平取）が10人となっています。ただし、第1便（①平取⇒静内）は、95%以上が平取町外の利用です。また、その他の便は、第7便（⑤新日東⇒富川高校）は9人、第3便（③貫気別⇒富川高校）は6人の利用がありますが、それ以外の5便の利用者数は5人未満となっています。
- 静内⇒日高方面の便は、9時台発の第3便と第6便以降（14時以降の便）の利用者が多くなっています。ただし、第3便及び第6便（①静内⇒平取）は、いずれも平取町外の利用が多くなっています。
- 乗客の属性は、全便を見ると、両方向ともに「高齢者」が40～50%と最も多くなっています。小・中学生は、静内⇒日高方面の7時台発の第1便（⑦門別署⇒平取）、日高⇒静内方面の17時台発の第10便（⑥平取⇒富川高校）で100%を占め、日高⇒静内方面の15時台発の第9便（②日高ターミナル⇒富川高校）も70%を占めます（紫雲古津、去場等から本町の平取中学校への通学など）。高校生は、日高⇒静内方面の7時台発の第4便（②日高ターミナル⇒富川高校、100%）や第3便（③貫気別⇒富川高校、約50%）、日高⇒静内方面の19時台着の第8便（②富川高校⇒日高ターミナル、70%）を主に利用しています（平取町内から富川高校への通学）。

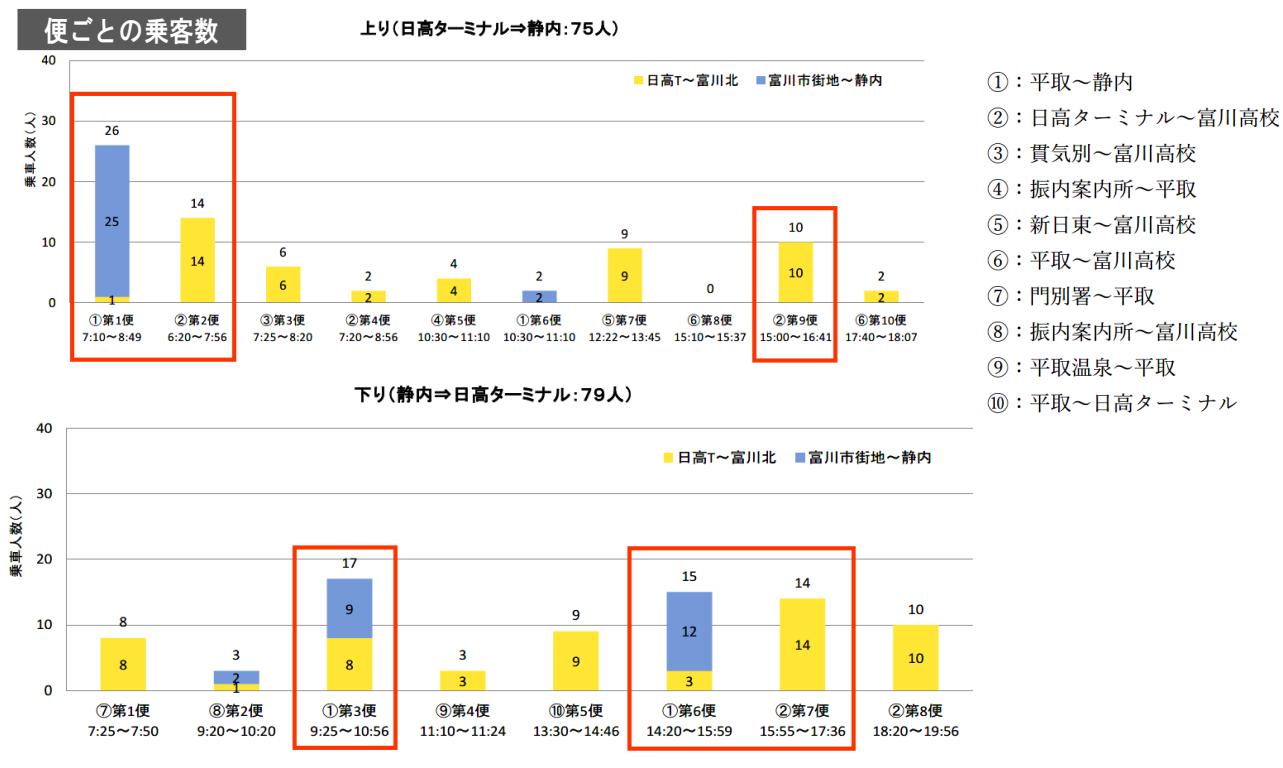


図 3.5 路線バス「日高ターミナル～平取～静内間」のカウント調査結果【便毎の乗客数】

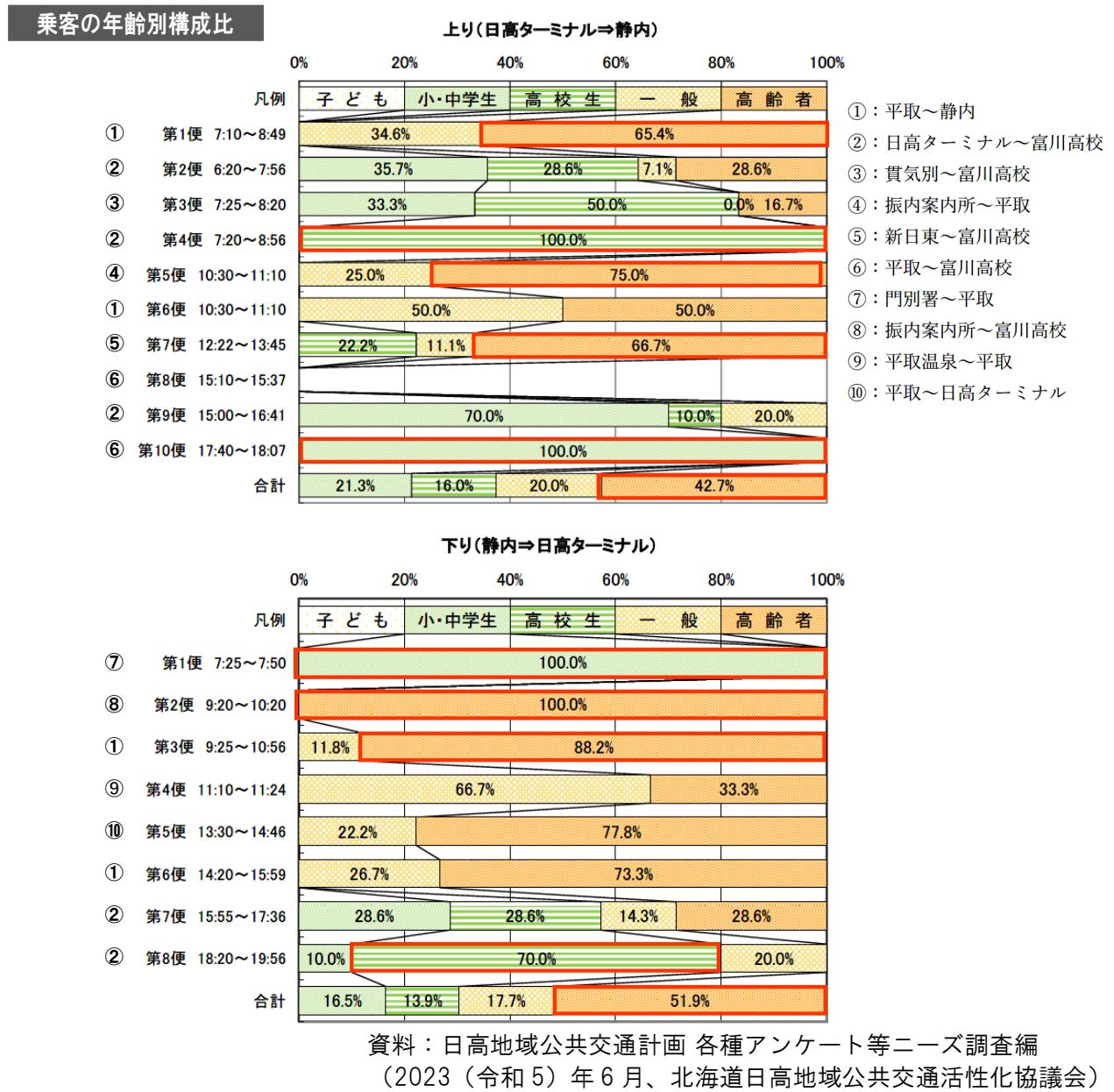


図 3.6 路線バス「日高ターミナル～平取～静内間」のカウント調査結果【乗客の年齢別構成比】

3. 地域公共交通の現状

- ・苫小牧～平取間及び日高ターミナル～平取～静内間のバス乗客へのヒアリング調査は、下記の結果となっています。
- 利用者の最終目的地は、「苫小牧～平取間」は「苫小牧市」が最も多く（約45%）、次いで「日高町門別」が約20%となっています。「日高ターミナル～平取～静内間」は「平取町」が最も多く（約45%）、次いで「日高町門別」が約20%です。
- 年齢層は、「苫小牧～平取間」は「20代」が最も多く（約35%）、次いで高校生や中学生を含む「10代」が約30%です。「日高ターミナル～平取～静内間」は高校生や中学生を含む「10代」が最も多く（約35%）、次いで高齢者である「70代」が約25%です。
- 外出の目的は、「苫小牧～平取間」は「通勤」が最も多く（約40%）、次いで「通学」が約25%です。通勤は主に、苫小牧市居住者の苫小牧市内の利用と推察されます。「日高ターミナル～平取～静内間」は「通学」と「買物・飲食」が最も多く（約25%）、次いで「通院・治療」が約15%です。高校生・中学生といった「10代」の「通学利用」、「70代」や「80歳以上」等の高齢者の「買物・飲食」や「通院・治療」等の生活利用が多いと推察されます。

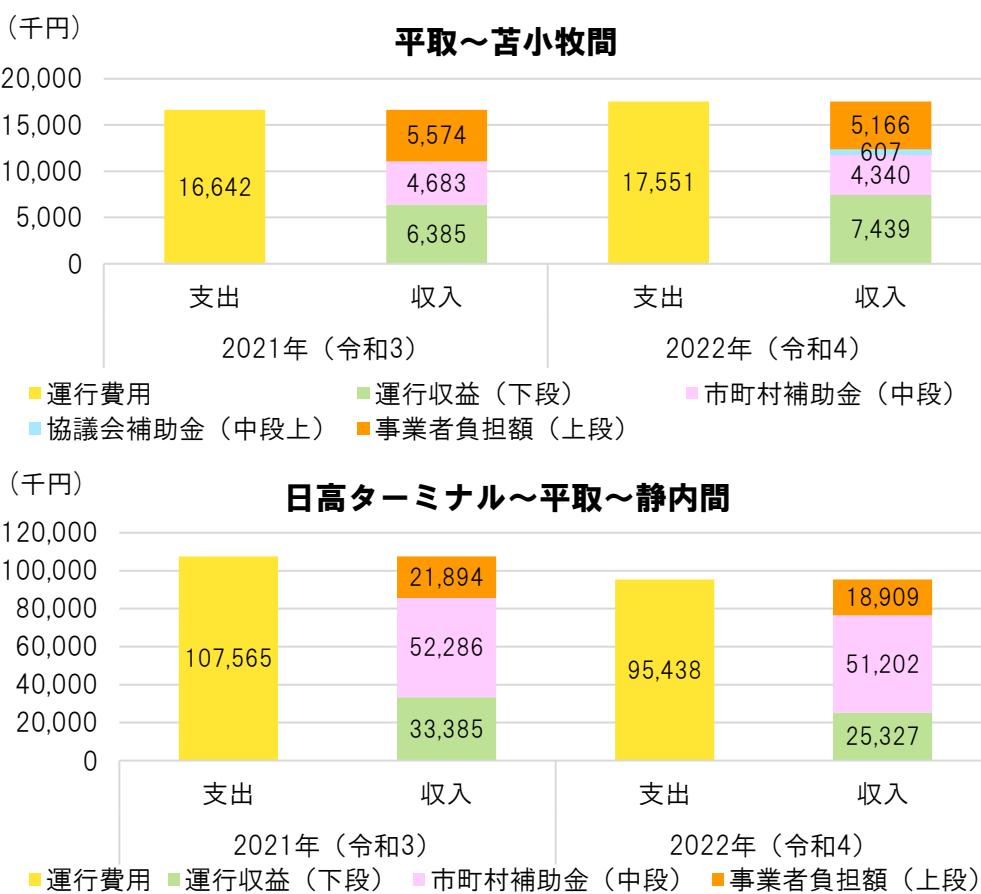


資料：日高地域公共交通計画 各種アンケート等ニーズ調査編
(2023(令和5)年6月、北海道日高地域公共交通活性化協議会)

図 3.7 路線バス「苫小牧～平取間」「日高ターミナル～平取～静内間」ヒアリング調査結果

(3) 収支状況 及び 町の支出補助額

- 「平取～苫小牧間」と「日高ターミナル～平取～静内間」のいずれも、支出（運行費用）が運行収益を大きく上回っており、欠損額（支出一運行収益）を運行事業者の負担と平取町を含めた沿線市町村による補助等でまかなって、運行を維持している状況にあります。
- 運行収益が支出の40%程度の「平取～苫小牧間」は、欠損額の50%以上を運行事業者が負担しています。一方、「日高ターミナル～平取～静内間」は、運行収益が支出の30%程度とさらに収支率が低く、欠損の約70%を市町村の補助金でまかなっています。また、2022（令和4）年4月に貴気別発着便が大幅に減便したこともあります。運行費用は約10%減少しましたが、運行収益は約25%も減少したため、収支率がさらに低下し、市町村の補助金の割合がより高くなっています。

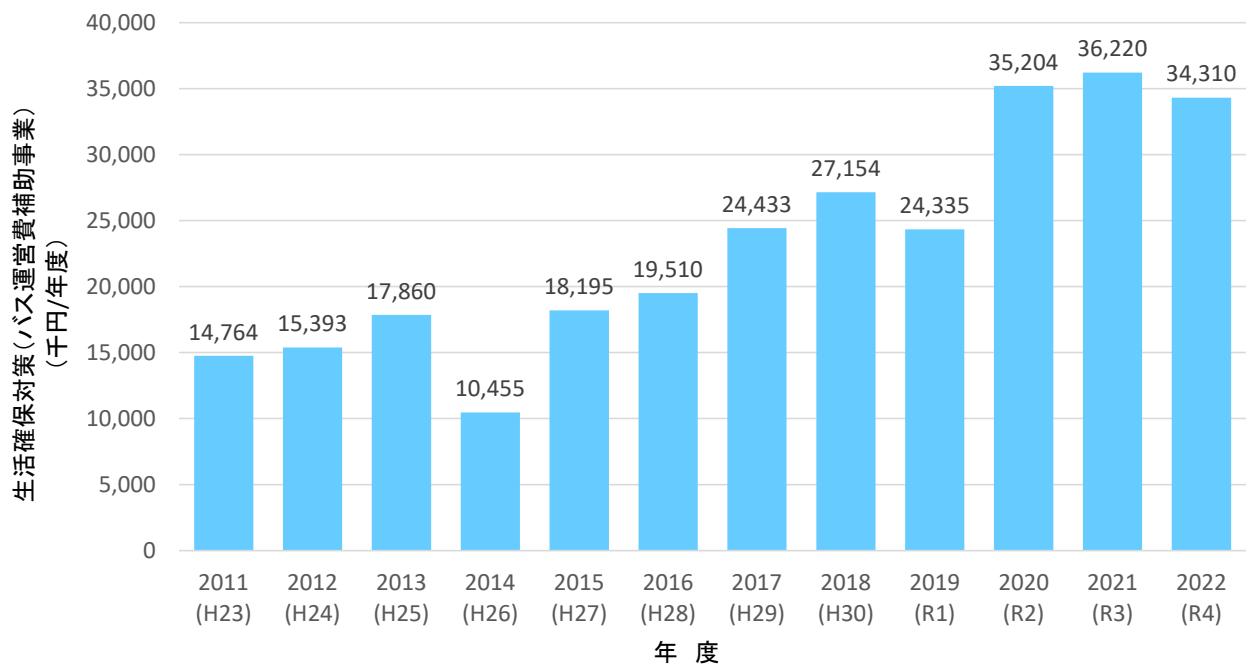


資料：道南バス提供資料

図3.8 平取～苫小牧間及び日高ターミナル～平取～静内間の収支状況
【2021（令和3）年・2022（令和4）】

3. 地域公共交通の現状

- ・路線バスの収支率が低い中で、欠損額を運行事業者と平取町を含む沿線市町村による補助でまかなっており、平取町が支出している路線バス運行に関する補助（生活確保対策（バス運営費補助事業））は年々増加しています。
- ・特に、2020（令和2）年以降は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響のほか、2019（令和1）年に平取～貫気別間の路線バスについて、利用者数の減少により道補助の基準を満たすことができなくなったため、道南バスとの協議により欠損額の2分の1を町が負担することとなつたことが大きく影響し、負担額が増加しています。



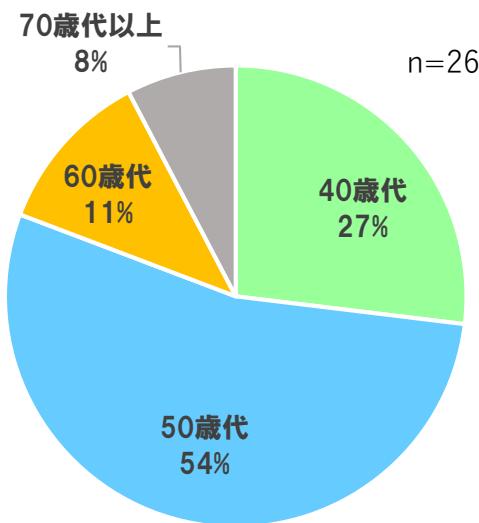
資料：平取町資料

図 3.9 路線バス運行に係る補助金（生活確保対策（バス運営費補助事業））の推移

(4) バス運転手の実情

- 路線バス運行事業者の日高地域の営業所に在籍するバス運転手は、令和6年1月時点で26名であり、全国における傾向と同様に、運転手が不足しています。
- さらに、バス運転手の年齢構成を見ると、50歳代以上が約75%を占めており、40歳代未満がいない状況にあります。バス運転手の高齢化に加えて、バス運転手の求人に対する応募者がいない現状も考慮すると、今後のバス路線の運行維持に支障をきたす可能性があります。

バス運転手の年代・営業所別人数			
年代	平取 営業所	静内 営業所	合計
40歳代	4	3	7
50歳代	5	9	14
60歳代	1	2	3
70歳代以上	2	0	2
合計	12	14	26



資料：道南バス提供資料

図 3.10 日高地域のバス運転手の人数・年齢構成

3.2 平取町デマンドバス

(1) 運行状況

- ・平取町デマンドバスは、2023（令和5）年度現在で、下記の3地区で運行しています。
 - 本町地区（本町・荷菜・去場・紫雲古津・川向⇒日高町富川）
 - 振内地区（振内・岩知志⇒本町）
 - 貫気別地区（貫気別・荷負⇒本町）
- ・いずれの地区でも「予約制・定時定路線」で運行しており、財源として、アイヌ政策推進交付金（内閣府）を活用しています。月～金曜日（祝日を含む）に運行しており、利用日の前日18時までに予約をする必要があります。
- ・本町地区と振内地区のデマンドバスは、試験運行等を経て、2012（平成24）年10月から乗車運賃100円で本格運行を開始していましたが、2020（令和2）年1月5日から運行エリア・ルート変更に伴い試験運行に移行し、現在まで試験運行を継続しています（試験運行期間は乗車運賃無料）。
- ・貫気別地区のデマンドバスは、2022（令和4）年4月の路線バス（道南バス運行）の貫気別発着便の大幅減便に伴い、減便のタイミングに合わせて、その代替交通として試験運行を開始しています（乗車運賃無料）。

【現在の運行概況】

- ・運行主体：平取町
- ・運行方法：予約制、定時定路線運行
- ・運賃：無料（試験運行期間中）
- ・財源：アイヌ政策推進交付金（内閣府）
- ・利用方法：利用日前日（午後6時）までに予約（運行事業者への電話により予約）
- ・利用対象：どなたでも利用可（ただし、通学目的の利用不可）
- ・運行日：月～金曜日（土日及び12/30～1/4運休、土日以外の祝日は運行）
- ・運行事業者：**本町地区・貫気別地区**（有）平取ハイヤー、**振内地区**（有）振内交通
- ・運行車両：**本町地区** 13人乗車可能、**振内地区・貫気別地区** 9人乗車可能
- ・運行範囲：**本町地区** 本町・荷菜・去場・紫雲古津・川向及び日高町富川、
振内地区 振内・岩知志及び貫気別・本町
貫気別地区 贫氣別及び荷負・二風谷・小平・本町
- ・運行便数：**本町地区** 富川⇒平取（本町）方面3便・平取（本町）⇒富川方面4便
振内地区 岩知志⇒振内間2便・振内⇒貫気別⇒本町方面1便
貫気別地区 本町⇒貫気別方面3便・貫気別⇒本町方面1便

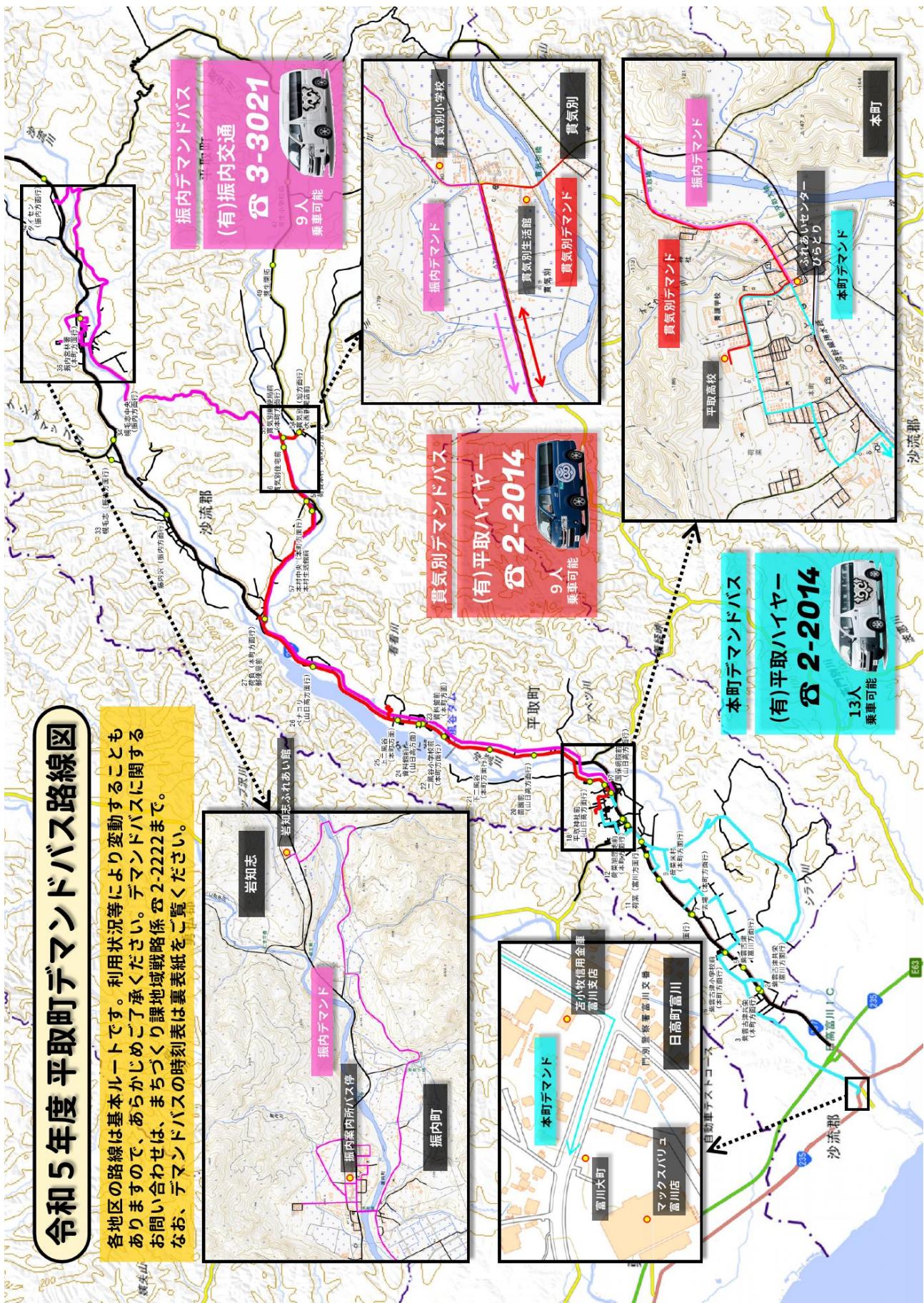
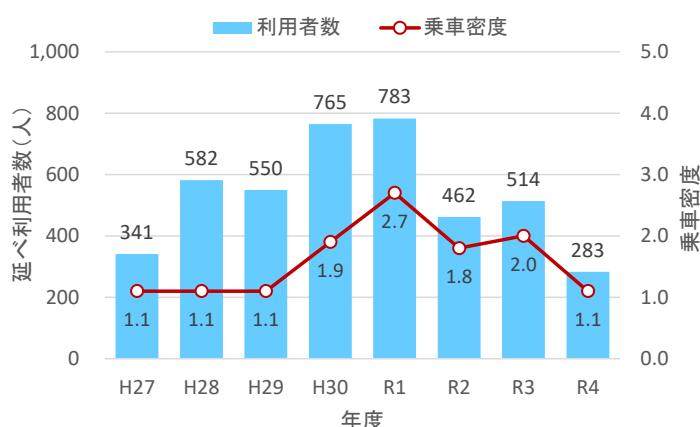
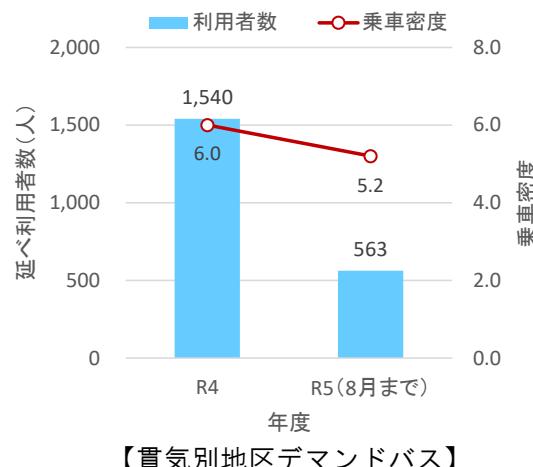
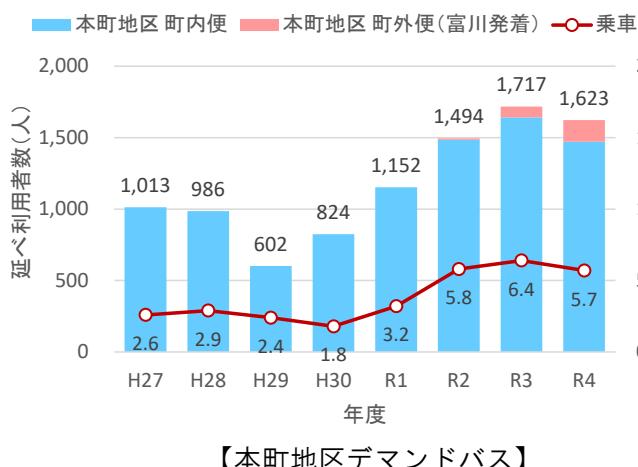


図 3.11 2023（令和5）年度 平取町デマンドバス路線図

3. 地域公共交通の現状

(2) 利用状況

- 本町地区デマンドバスの年間延べ利用者数は、乗車運賃100円のH27～H30は600～1,000人程度でしたが、2020（令和2）年1月の無料化（試験運行として運行）以降に増加し、2021（令和3）、2022（令和4）年度は1,600～1,700人になっています。また、乗車密度も2～3人程度から6人前後に倍増しています。2020（令和2）年1月の試験運行から日高町富川大町への運行が開始されましたが、その利用者は徐々に増加し、2022（令和4）年度には約150人（平取地区デマンドバス利用者の約1割）に達しています。
- 振内地区デマンドバスの年間延べ利用者数は、2020（令和2）年1月4日までは乗車運賃100円で、以降に無料化（試験運行として運行）されました。利用者数は無料化前の2018（平成30）、2019（令和元）年度の方が多く（750人以上）、無料化後の方が減少しています。乗車密度も無料化前の2019（令和元）年度が最大であり、他地区と比較すると少なくなっています。
- 貫気別地区デマンドバスは、運行初年度の2022（令和4）年度は、延べ利用者数が1,500人を超えて、本町地区デマンドバスと近い利用者数になっており、乗車密度6.0人も本町地区デマンドバスよりも多くなっています。

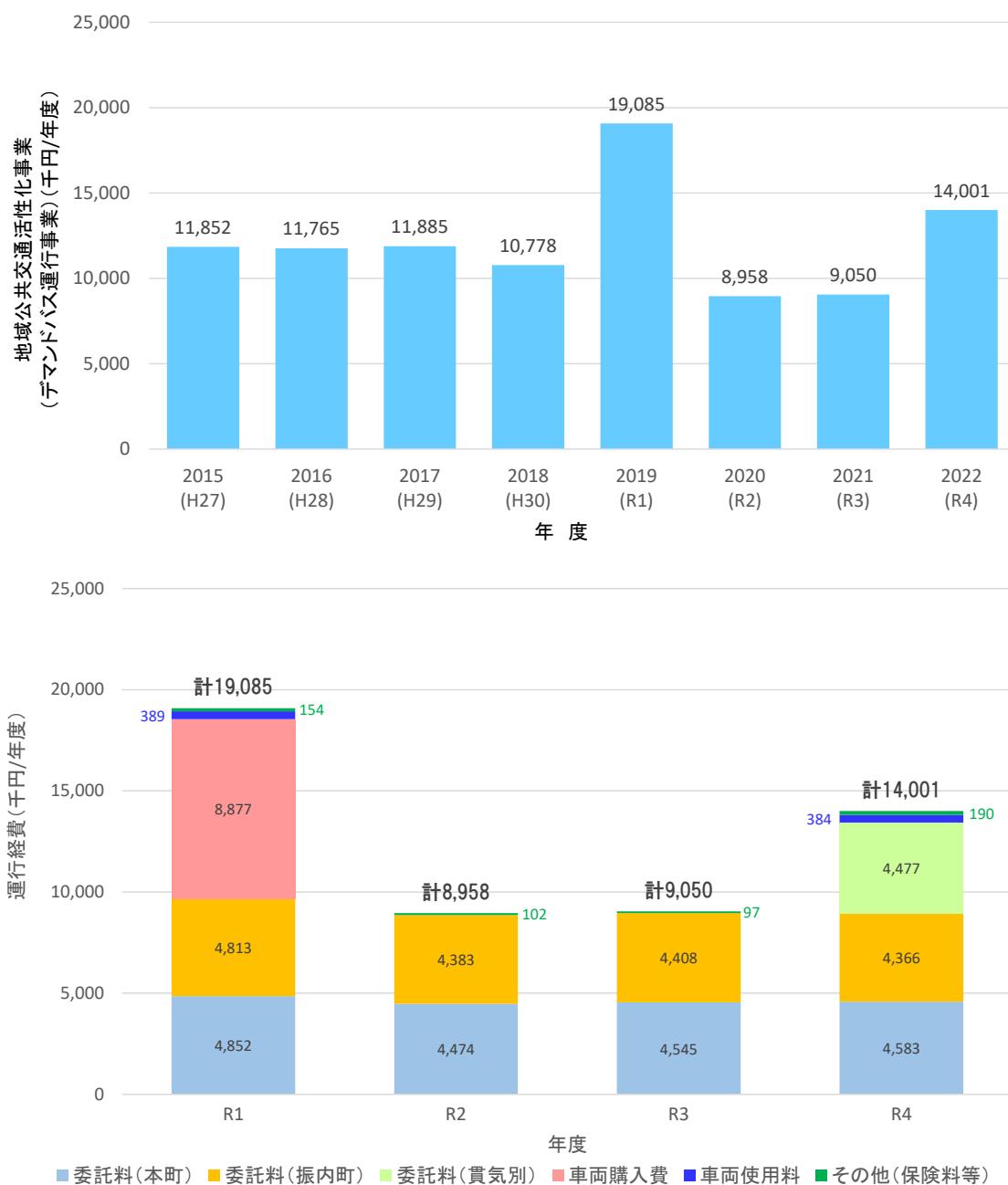


資料：平取町資料

図 3.12 デマンドバスの利用者数

(3) 運行経費

- 平取町デマンドバスの運行経費（運行委託料、燃料費含む）は、2013（平成27）～2018（平成30）は1,200万円弱、それ以降は、2019（令和元）年度の車両購入費を除くと、各地区450万円程度の運行経費となっており、本町地区と振内地区の2地区で運行された2021（令和3）年度までは計900万円程度、貫気別地区を含めて3地区で運行された2022（令和4）年度は1,400万円程度となっています。



資料：平取町資料

図 3.13 デマンドバス運行経費の推移
(上：2015～2022 年度の運行経費、下：直近 4 年度の運行経費の詳細)

3. 地域公共交通の現状

3.3 タクシー・ハイヤー等

- 町内には、ハイヤー・タクシー会社が3社（介護・福祉タクシー会社1社を含む）あり、本町1社、振内町2社が営業しています。
- 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ることから、ハイヤー事業の継続に課題があります。

表 3.1 町内のタクシー・ハイヤー事業者の車両数・ドライバー数等

No	事業者名	所在地	車両数	ドライバー数	備考
1	(有) 平取ハイヤー	本町 32-4	2台（普通2）	1人（60歳代）	
2	(有) 振内交通	振内町 27-22	2台（普通1・大型1）	2人（50歳代1・60歳代1）	
3	介護・福祉タクシー ひかり	振内町 27-18	1台（車椅子・ ストレチャー対応大型車）	2人（60歳代1・ 70歳代1）	介護・福祉タクシー

資料：各ハイヤー・タクシー会社への調査結果（2023（令和5）年12月時点）

表 3.2 町内のタクシー・ハイヤー事業者の実情

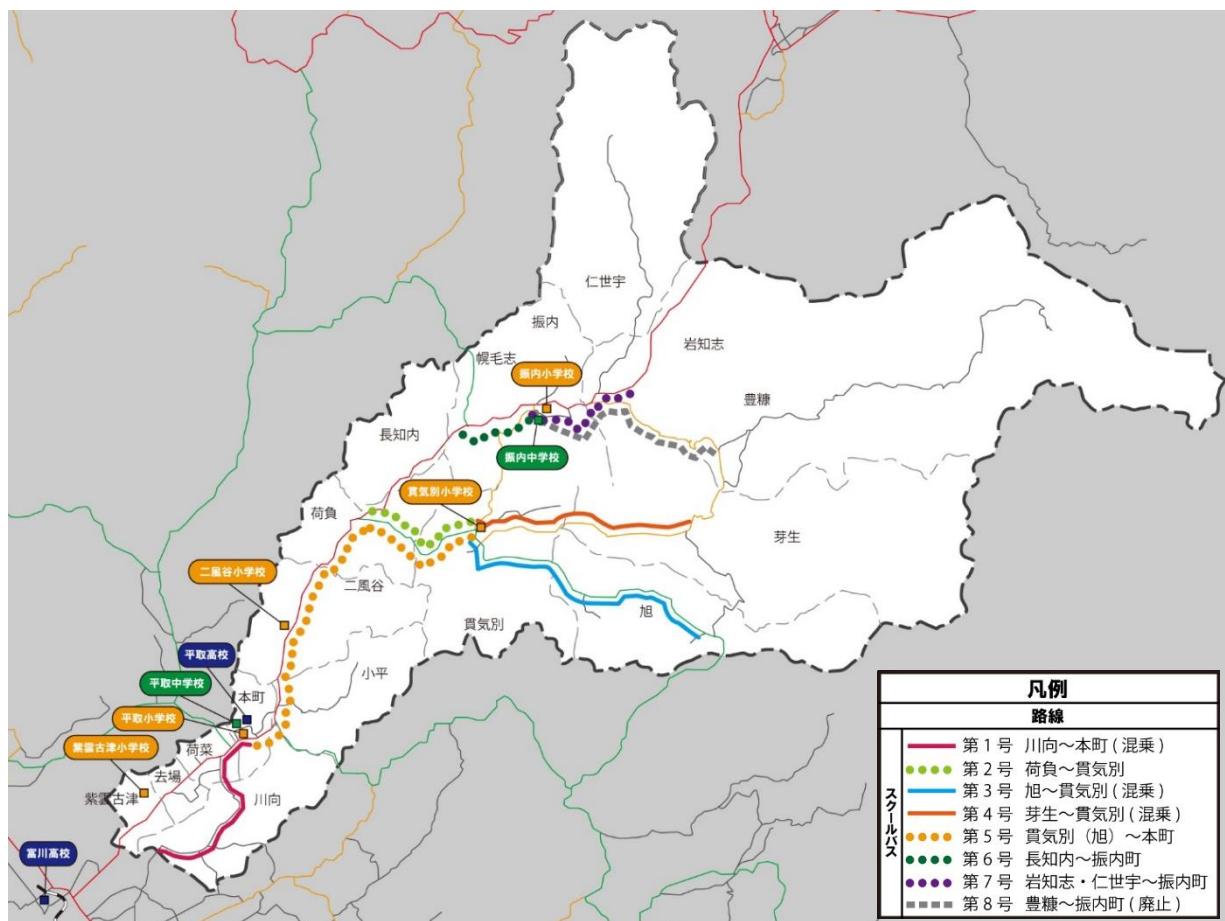
No	事業者名	実情
1	(有) 平取ハイヤー	<ul style="list-style-type: none">高齢者等による本町内や本町～日高町富川大町の利用や、観光客によるゆから～鶴川駅の利用など、毎日数件はハイヤー利用がありますが、利用者数としては減少傾向です。ドライバーが1人しかおらず、今後の事業継承に課題があります。
2	(有) 振内交通	<ul style="list-style-type: none">以前にハイヤーをよく利用していた高齢者が地区からいなくなったりもあり、ここ数年でハイヤーの利用が大幅に減少しています。一週間以上、ハイヤー利用が無い場合もあり、ハイヤー事業の継続が難しい状況です。
3	介護・福祉タクシー ひかり	<ul style="list-style-type: none">時期的には冬期間（11～3月）の利用が多くなっています。行き先は門別国民健康保険病院が多いですが、新ひだか町や苫小牧市、札幌市など、町外の各地まで利用されています。高齢者一人世帯、生活保護世帯が増加しており、人口透析の通院にも対応していますが、ドライバーの年齢的に、いつまで事業を継続できるか、課題があります。

資料：各ハイヤー・タクシー会社への調査結果（2023（令和5）年12月）

3.4 町営の他の移動資源

(1) スクールバス

- ・第1～7号の7路線のスクールバスを運行しており（8号は利用生徒がいなくなつたため2018（平成30年）5月に廃止）、うち、第1号川向～本町、第3号旭～貫気別、第4号芽生～貫気別は、一般混乗を実施しています。
- ・2022（令和4）年度のスクールバスによる通学者は56人であり、第1号川向～本町以外、減少傾向にあります。また、一般混乗を行っていない系統のうち、第2号荷負～貫気別、第6号長知内～振内町、第7号岩知志・仁世宇～振内町の通学者は、バス車両の定員15人の1/3程度となっています。
- ・2022（令和4）年度のスクールバス全路線の運行費用（車両購入費を除く）は約4,000万円となっています。



資料：平取町資料

図 3.14 スクールバスの運行状況

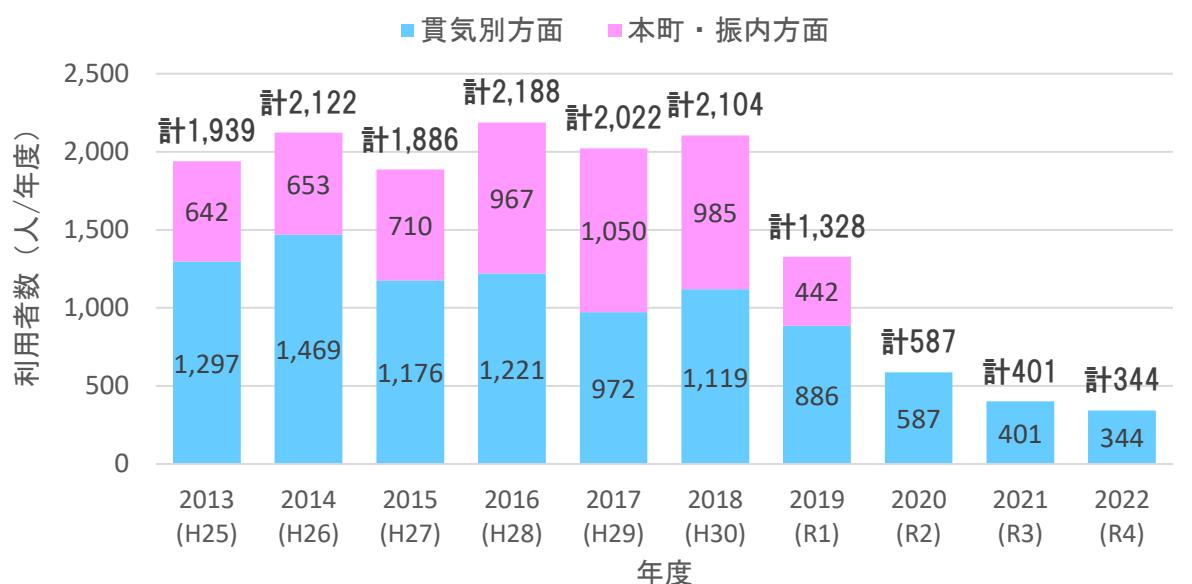
3. 地域公共交通の現状

(2) 町立病院送迎バス

- ・町立病院の患者送迎車（振内方面は、振内診療所への送迎）として、2003（平成15）年7月から予約制による運行を開始しています。貫気別方面は2009（平成21）年4月より民間委託し、本町・振内地区方面は、2019（令和元）年度よりデマンドバス（試験運行）に統合しています。
- ・利用者数は、本町・振内方面七年間を通して運行されていた2018（平成30）年度までは年間2,000人程度で、そのうち、1,000～1,500人程度が貫気別方面、650～1,000人程度が本町・振内方面でしたが、2019（令和元）年度以降、運行が続いている貫気別方面の利用者数も減少してきており、2022（令和4）年度は350人まで減少しています。
- ・貫気別方面の町立病院送迎バスの運行経費（委託料）は、年間350万円程度になっています。

【現在の運行概況】

- ・運行事業者：（有）晃照バス
- ・運行方法：予約制
- ・運賃：無料
- ・運行車両：10人乗り
- ・運行範囲・運行日・運行便数：
 - 貫気別・芽生：毎月～水、第2,4,5木、第1,2,4,5金
 - 旭：第1,3木、第3金、毎水（帰りのみ）、第2,4火（帰りのみ）
 - 豊穣：第1金



資料：平取町資料

図 3.15 町立病院送迎バスの利用者数

(3) 社会福祉バス（びらっくる）

- ・びらとり温泉および農協（A コープ）へのアクセス手段として、2017（平成29）年5月8日より運行を開始しています。各地区を週2回運行（予約制）し、利用者は保健福祉課で事前に登録申請を行う必要があります。
- ・利用者数は、運行を開始した初年度は1,150人程度でしたが、以降は2,000人前後で推移しています。なお、2020（令和2）年度はコロナ禍により利用者数等が少なくなっています（2020年3～5月はコロナ禍により運休）。2022（令和4）年度の地区別の利用者数は、本町が特に多く（約750人）、続いて、貫気別（約375人）、紫雲古津（約300人）、振内町（約220人）、岩知志（約170人）が多くなっており、それ以外の地区は、年100人以下の利用になっています。
- ・2019（令和元）～2022（令和4）年度の運行経費は、270～350万円/年度となっています。

【現在の運行概況】

- ・運行事業者：社会福祉協議会
- ・運行方法：予約制
- ・運賃：無料
- ・対象者：65歳以上の高齢者・障害者手帳などを有する者
上記の対象者に付き添いが必要な場合の同行者（事前承認が必要）
- ・運行車両：10人乗り
- ・ルート：曜日に応じて各地区とびらとり温泉（および農協間）を往復（各地区週2回）
- ・ダイヤ：午前中にびらとり温泉着、昼過ぎにびらとり温泉発



図 3.16 社会福祉バス（びらっくる）の利用者数（H29～R4）及び運行回数（R1～R4）

3. 地域公共交通の現状

(4) サロン送迎バス

- ・サロン送迎バスは、交流サロンへの送迎を目的に、2019（令和元）年5月より試験運行が開始されています。交流サロンの開催に合わせて平日の午前と午後にそれぞれ1往復運行しており、各サロンの代表者が利用者を事前にとりまとめて運行事業者に連絡しています。
- ・利用者数は、運行を開始した初年度は約1,100人であり、2020（令和2）～2021（令和3）年度はコロナ禍の影響もあって利用者数が減少していますが、全道各地で開催されている「地域まるごと元気アッププログラム」（介護予防のスペシャリストが指導する高齢者のための運動教室）が2021（令和3）年に平取町でも試行され、2022（令和4）年4月以降に毎週正式開催されるようになったことから、その参加者の利用により、利用者数が約1,500人に増加しています。
- ・運行経費は、初年度は約250万円でしたが、2022（令和4）年度は約320万円に増加しています。

【現在の運行概況】

- ・運行事業者：社会福祉協議会
- ・運行方法：各サロンの代表者が事前にとりまとめて連絡
- ・運賃：無料
- ・運行車両：10人乗り
- ・ルート：利用者宅とサロン会場を往復
- ・ダイヤ：午前と午後にそれぞれ1往復

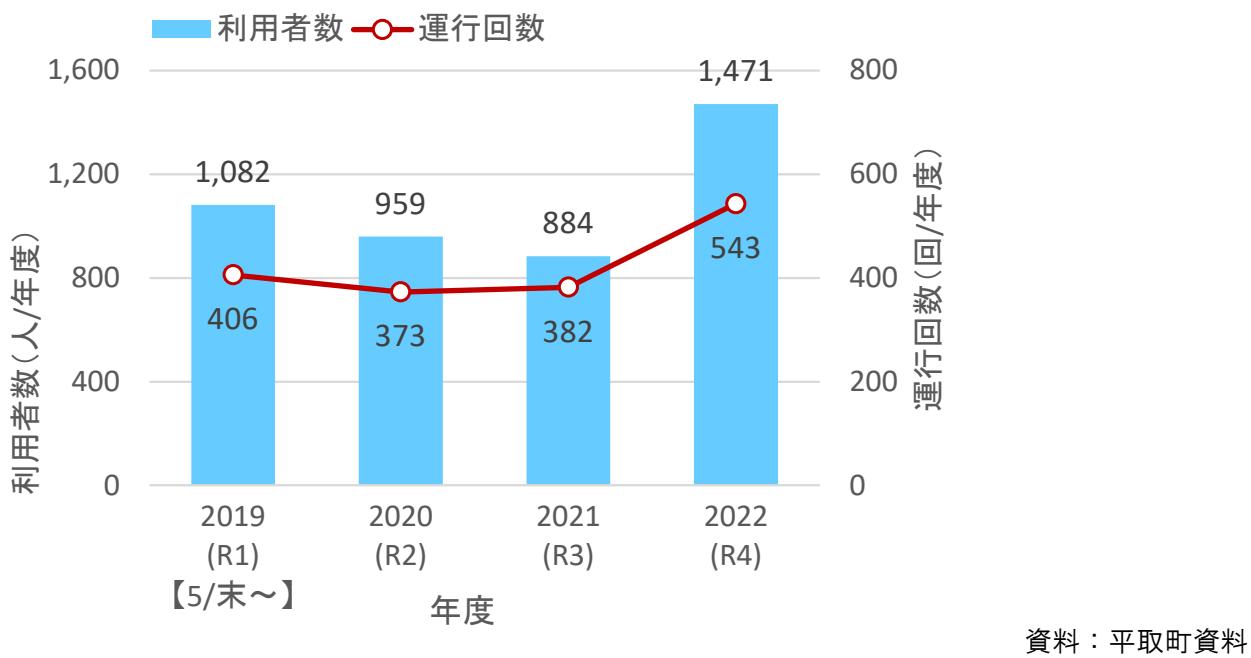
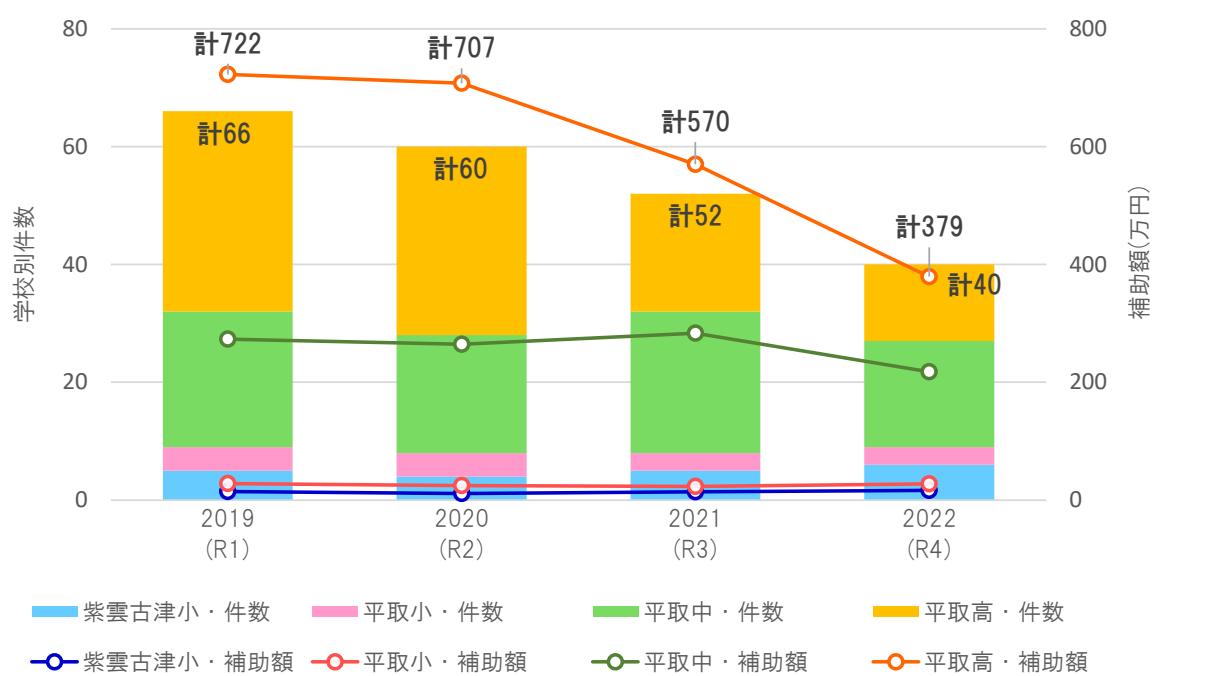


図 3.17 サロンバス（コミュニティバス）の利用者数（R1～R4）及び運行回数（R1～R4）

3.5 町による公共交通に対する助成

(1) 通学補助

- 遠方から路線バスで小中学校や高校に通学する児童・生徒を対象に、その通学費（バス運賃）を、個人負担額が小・中学生は無料、高校生は1ヶ月10,000円となるように町が負担しています。
- 少子化が進んでいることから、通学補助の件数や金額は、近年、減少傾向にあります。2022（令和4）年度の補助額は計379万円（件数：計40件）であり、町が相応の財政負担を行っています。
- 以前は、平取高校への通学に対する補助が最も多かったですが、2022（令和4）年度は、平取中への通学に対する補助件数・金額が最大になっています。



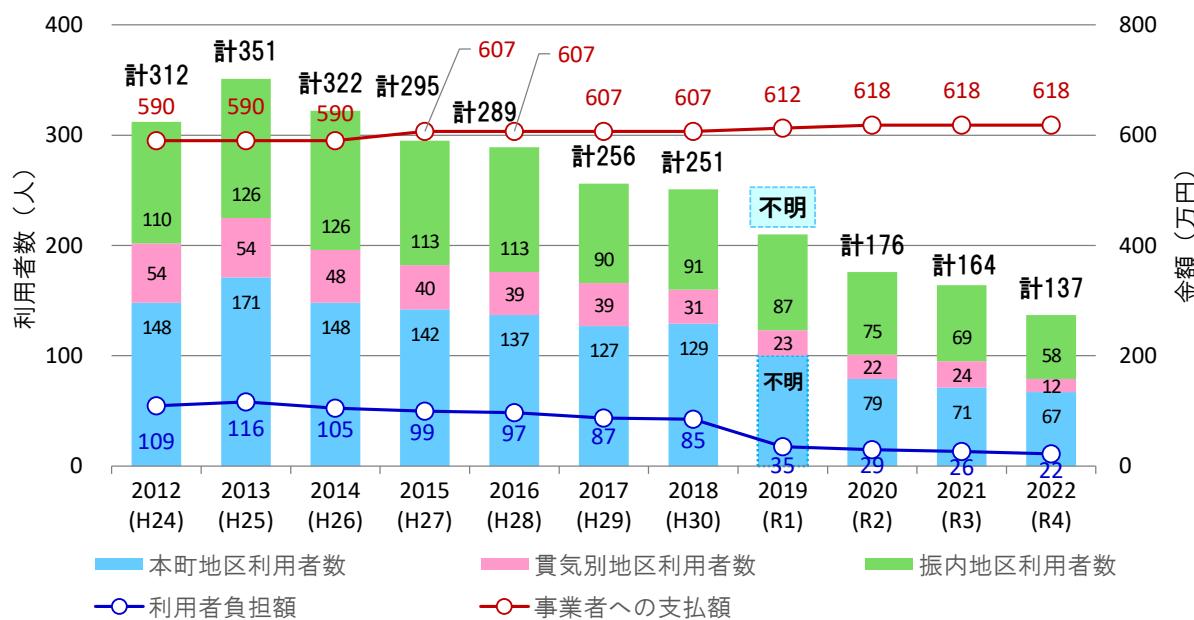
資料：平取町資料

図 3.18 通学補助の件数・金額【R1～R4】

3. 地域公共交通の現状

(2) 老人福祉バス券

- ・高齢者の福祉向上を目的として、下記の対象者に対して、町内の路線バスの利用が可能となる「老人福祉バス券」を年間 3,600 円（バス路線がない豊穣居住者は年額 1,800 円）で販売しています。
 - 対象者：満 65 歳以上の老人又は満 60 歳以上で身体障害者手帳を所持する者、もしくは 2 級以上の身体障害者手帳を所持する者
- ・老人福祉バス券に関する路線バス運行事業者への支払額は約 600 万円/年ですが、利用者数及び利用者負担額は、年々減少していることから、運行事業者への支払額から利用者負担額を除いた町の負担額は増加しています。



※2020（令和元）年の本町地区利用者数は不明

資料：平取町資料

図 3.19 利用者数、利用者負担額および運行事業者への支払額【H24~R4】

(3) 平取町重度障害者等ハイヤー料金給付事業

- 町内の重度障害者に対して、ハイヤー料金の一部を給付しています（利用者が支払うハイヤー料金の3/4）。
- 対象は、身体障害者手帳の交付を受けた下肢障害者、体幹機能障害者または視覚障害者の1級・2級重度障害者、人工透析の治療を受けるための通院であり、人工透析の治療を受けるための通院は、帰りの便に限り、1回の利用者負担の上限を1,000円になっています。
- 人工透析のための通院に対する給付は、年間800～1,000回程度で、町の負担額は200～300万円程度です。

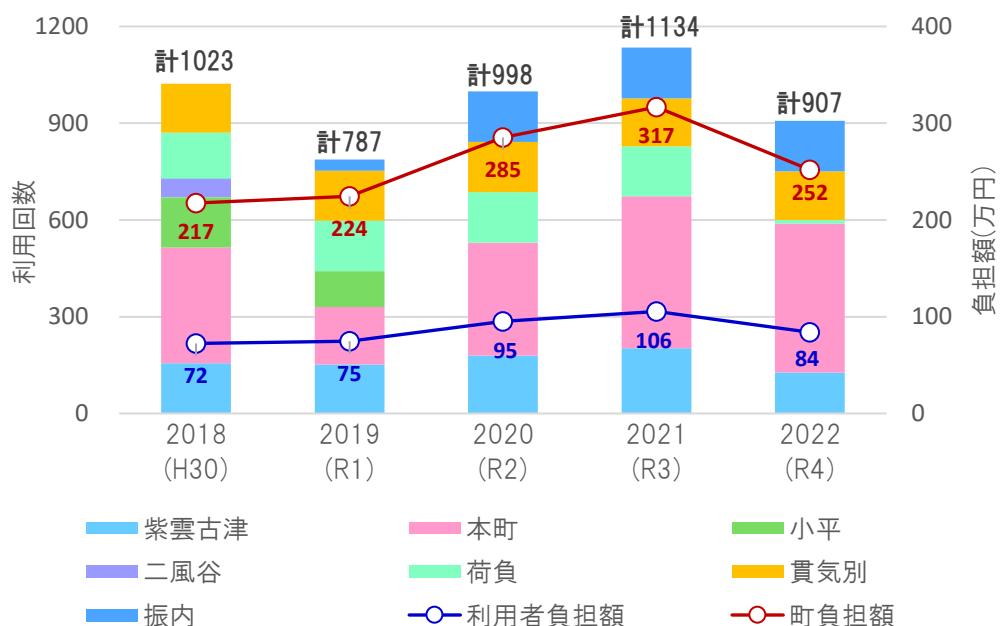


図 3.20 人工透析のための通院に対する給付の利用回数、町負担額【H30～R4】

3.6 町外の公共交通（広域交通）との接続

- 平取町本町と平取町外の主要な目的地（苫小牧市、札幌市、新ひだか町静内）の間の公共交通の移動について、公共交通により移動可能なルート（乗換を含めた利用する公共交通、各公共交通の発時刻・発地、着時刻・着地）を乗換は2回まで（静内は1回まで）として整理しました。

● 苫小牧市（発着地：苫小牧駅）

往路は8ルートありますが、復路は4ルートと少なくなっています。

往路の通勤・通学時間帯に到着するルートは、路線バス⇒JR（鵡川駅乗換、ルート1）と路線バス直通（ルート2）の2ルートで、所要時間が他の時間帯に比べて短くなっています（1:30～1:50程度）。

復路4ルートの平取町への到着時間は13:15～18:45であり、午前中に平取に到着するルートがありません。また、1回乗換で平取町に戻れる最も遅い時間のルートの出発時刻は16:45（2回乗換でも17:02）であり、夕方の遅い時間になると、苫小牧から平取に公共交通で帰ってくることができません。

● 札幌市（発着地：札幌駅）

往路は6ルート（多客期は8ルート）ありますが、復路は4ルート（多客期は8ルート）と少なくなっています。

往路の1回乗換のルートは、日高町富川で高速ペガサス号に乗り換える3ルート（高速ペガサス号の全便に接続）と苫小牧行きの路線バスから沼ノ端駅で乗り換えるルートの計4ルートがありますが、乗換の待ち時間によって、所要時間は2:20～3:20程度と幅があります。

復路の1回乗換のルートは、日高町富川で高速ペガサス号から乗り換える2ルートがありますが、高速ペガサス号の最終便（札幌駅17:00発・日高町富川18:50着）には接続されていません（多客期運行の札幌駅8:00発・日高町富川9:50着の便にも非接続）。

● 新ひだか町静内（発着地：静内バス停）

往路は9ルート、復路は6ルートあります。

往路は、静内行の路線バスによる直通が2ルートあり、日高町富川での1回乗換のルートがアルートありますが、所要時間は、乗換の待ち時間によって、1:30～3:00程度まで差が大きくなっています。

復路は、平取行の路線バスによる直通が2ルートあり、日高町富川での1回乗換のルートが5ルートありますが、所要時間は、往路と同様に、乗換の待ち時間によって、1:30～2:30程度まで差が大きくなっています。

表 3.3 平取町本町～苫小牧市の公共交通による移動ルート（上：往路・下：復路）

ルートNo	ルート1	ルート2	ルート3	ルート4	ルート5	ルート6	ルート7	ルート8
乗換状況	1回乗換	直通	1回乗換	1回乗換	1回乗換	2回乗換	1回乗換	2回乗換
所要時間	1:31	1:52	2:11	2:21	2:53	2:20	2:11	2:55
平取 (本町)	路線バス 鶴川駅前 行	路線バス 苫小牧駅前 行	路線バス 富川高校 行	路線バス 富川高校 行	本町デマンド ⑤便	本町デマンド ⑦便	路線バス 富川高校 行	路線バス 富川高校 行
	6:10 平取 発	6:45 平取 発	7:29 平取 発	8:29 平取 発	10:35 ふれあいセンター 発	13:25 ふれあいセンター 発	16:14 平取 発	17:40 平取 発
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
			7:50 富川南 着	8:50 富川南 着	11:10 富川大町 着	14:00 富川大町 着	16:35 富川南 着	18:01 富川南 着
日高 (富川)		↓		乗換	乗換	乗換	乗換	乗換
			路線バス 苫小牧駅前 行	路線バス 苫小牧駅前 行	路線バス 苫小牧駅前 行	路線バス 鶴川駅前 行	路線バス 苫小牧駅前 行	路線バス 鶴川駅前 行
			7:56 富川南 発	9:17 富川大町 発	12:00 富川大町 発	14:17 富川大町 発	17:13 富川大町 発	19:27 富川大町 発
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
鶴川	6:52 鶴川駅前 着					14:37 鶴川駅前 着		19:47 鶴川駅前 着
	乗換	↓	↓	↓	↓	乗換	↓	乗換
	JR 日高本線					JR 日高本線		JR 日高本線
	7:11 鶴川駅 発					15:16 鶴川駅 発		20:06 鶴川駅 発
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
苫小牧	7:41 苫小牧駅 着	8:37 苫小牧駅前 着	9:40 苫小牧駅前 着	10:50 苫小牧駅前 着	13:28 苫小牧駅前 着	15:45 苫小牧駅 着	18:25 苫小牧駅前 着	20:35 苫小牧駅 着

ルートNo	ルート1	ルート2	ルート3	ルート4	ルート4'
乗換状況	直通	1回乗換	1回乗換	1回乗換	2回乗換
所要時間	1:50	2:02	2:05	2:00	1:43
苫小牧	路線バス 平取行	路線バス 静内 行	路線バス 静内 行	路線バス 静内 行	JR 日高本線
	11:25 苫小牧駅前 発	13:05 苫小牧駅前 発	14:15 苫小牧駅前 発	16:45 苫小牧駅前 発	17:02 苫小牧駅 発
	↓	↓	↓	↓	↓
					17:31 鶴川駅 着
鶴川		↓	↓	↓	乗換
					路線バス 静内 行
					17:49 鶴川駅前 発
	↓	↓	↓	↓	↓
日高 (富川)		14:28 富川大町 着	15:47 富川南 着	18:17 富川南 着	18:17 富川南 着
	乗換	乗換	乗換	乗換	乗換
	本町デマンド ③便	路線バス 日高ターミナル 行	路線バス 日高ターミナル 行	路線バス 日高ターミナル 行	路線バス 日高ターミナル 行
	14:32 富川大町 発	15:58 富川南 発	18:25 富川南 発	18:25 富川南 発	富川南 発
↓	↓	↓	↓	↓	↓
平取 (本町)	13:15 平取 着	15:07 ふれあいセンター 着	16:20 平取 着	18:45 平取 着	18:45 平取 着

3. 地域公共交通の現状

表 3.4 平取町本町～札幌市の公共交通による移動ルート（上：往路・下：復路）

ルートNo	ルート1	ルート2	ルート3	ルート4	ルート5	ルート6	多客期のみ	
乗換状況	1回乗換	1回乗換	2回乗換	2回乗換	1回乗換	1回乗換	1回乗換	1回乗換
所要時間	2:49	2:21	2:55	4:03	3:18	2:40	3:41	2:30
平取 (本町)	路線バス 苫小牧駅前 行	路線バス 富川高校 行	路線バス 富川高校 行	本町デマンド ⑤便	本町デマンド ⑥便	路線バス 富川高校 行	路線バス 富川高校 行	路線バス 富川高校 行
	6:45	7:29	8:29	10:35	11:32	17:40	8:29	15:10
	平取 発	平取 発	平取 発	ふれあいセンター 発	ふれあいセンター 発	平取 発	平取 発	平取 発
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
日高 (富川)		7:50 富川南 着	8:50 富川南 着	11:10 富川大町 着	12:17 富川大町 着	18:01 富川南 着	8:50 富川南 着	15:31 富川南 着
	↓	乗換 高速 ペガサス号	乗換 路線バス 苫小牧駅前 行	乗換 路線バス 苫小牧駅前 行	乗換 高速 ペガサス号	乗換 高速 ペガサス号	乗換 高速へガサス号 多客期運行	乗換 高速へガサス号 多客期運行
		8:00 富川大町 発	9:17 富川大町 発	12:00 富川大町 発	13:00 富川大町 発	18:30 富川大町 発	10:20 富川大町 発	15:50 富川大町 発
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
沼ノ端		8:01 沼ノ端駅北口 着		10:12 沼ノ端駅北口 着	12:56 アイスアリーナ 着			
	↓	乗換 JR 千歳線		乗換 JR 千歳線	乗換 高速 とまこまい号	↓	↓	↓
		8:16 沼ノ端駅 発		10:14 沼ノ端駅 発	13:22 アイスアリーナ 発			
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
札幌	9:34 札幌駅 着	9:50 札幌駅前 着	11:24 札幌駅 着	14:38 札幌駅前 着	14:50 平取 着	20:20 札幌駅前 着	12:10 札幌駅前 着	17:40 札幌駅前 着

ルートNo	ルート1	ルート2	ルート3	ルート4	多客期のみ	
乗換状況	1回乗換	1回乗換	2回乗換	2回乗換	1回乗換	
所要時間	2:55	2:27	2:24	2:42	3:55	
札幌	高速バス ペガサス号	高速バス ペガサス号	JR 室蘭本線	JR 室蘭本線	高速へガサス号 多客期運行	
	10:20	12:40	13:56	16:03	14:50	
	札幌駅前 発	札幌駅前 発	札幌駅 発	札幌駅 発	札幌駅前 発	
	↓	↓	↓	↓	↓	
沼ノ端			14:39 沼ノ端駅 着	16:49 沼ノ端駅 着		
	↓	↓	乗換 路線バス 静内 行	乗換 路線バス 静内 行	↓	
			14:41 沼ノ端駅北口 発	17:11 沼ノ端駅北口 発		
	↓	↓	↓	↓	↓	
日高 (富川)	12:10 富川大町 着	14:30 富川大町 着	15:47 富川南 着	18:17 富川南 着	16:40 富川大町 着	
	乗換 乗換	乗換 乗換	乗換 路線バス 日高ターミナル 行	乗換 路線バス 日高ターミナル 行	乗換 路線バス 日高ターミナル 行	
	12:48 富川大町 発	14:32 富川大町 発	15:58 富川南 発	18:25 富川南 発	18:25 富川南 発	
平取 (本町)	↓	↓	↓	↓	↓	
	13:15 平取 着	15:07 ふれあいセンター 着	16:20 平取 着	18:45 平取 着	18:45 平取 着	
高速ペガサス号運行ダイヤ						
往路 (札幌着便)	富川大町	8:00	10:20	13:00	15:50	18:30
	札幌駅前	9:50	12:10	14:50	17:40	20:20
復路 (札幌発便)	札幌駅前	7:50	10:20	12:40	14:50	17:10
	富川大町	9:43	12:13	14:33	16:43	19:03
多客期運行						

表 3.5 平取町本町～静内の公共交通による移動ルート（上：往路・下：復路）

ルートNo	ルート1	ルート2	ルート3	ルート4	ルート5	ルート6	ルート7	ルート8	ルート9
乗換状況	1回乗換	直通	1回乗換	1回乗換	1回乗換	直通	1回乗換	1回乗換	1回乗換
所要時間	1:32	1:39	1:47	3:01	2:45	1:31	2:15	1:50	1:50
平取 (本町)	路線バス 鶴川駅前 行	路線バス 静内 行	路線バス 富川高校行	路線バス 富川高校行	本町デマンド ⑤便	路線バス 静内 行	本町デマンド ⑦便	路線バス 富川高校行	路線バス 富川高校行
	6:10	7:10	7:53	8:29	10:35	12:35	13:25	15:10	17:40
	平取 発	平取 発	平取 発	平取 発	ふれあいセンター 発	平取 発	ふれあいセンター 発	平取 発	平取 発
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
日高 (富川)	6:31 富川大町 着	↓	8:14 富川南 着	8:49 富川市街 前	11:10 富川大町 着	↓	14:00 富川大町 着	15:31 富川南 着	18:01 富川南 着
	乗換		乗換	乗換	乗換		乗換	乗換	乗換
	路線バス 静内高校前 行		路線バス 静内 行	路線バス 静内 行	路線バス 静内 行		路線バス 静内 行	路線バス 静内 行	路線バス 静内 行
	6:34		8:29	10:19	12:08		14:28	15:47	18:17
	富川南 発		富川南 発	富川市街 前	富川大町 発		富川大町 発	富川南 発	富川南 発
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
静内	7:42	8:49	9:40	11:30	13:20	14:06	15:40	17:00	19:30
	静内 着	静内 着	静内 着	静内 着	苦小牧駅前 着	静内 着	静内 着	静内 着	静内 着

ルートNo	ルート1	ルート2	ルート3	ルート4	ルート5	ルート6
乗換状況	1回乗換	直通	1回乗換	1回乗換	直通	1回乗換
所要時間	1:35	1:31	2:25	1:57	1:39	2:35
静内	路線バス 苦小牧駅前 行	路線バス 平取 行	路線バス 苦小牧駅前 行	路線バス 鶴川駅前 行	路線バス 平取 行	路線バス 苦小牧駅前 行
	8:10	9:25	10:50	13:10	14:20	16:10
	静内 発	静内 発	静内 発	静内 発	静内 発	静内 発
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
日高 (富川)	9:15 富川市街 着	↓	12:00 富川大町 着	14:17 富川大町 着	↓	17:11 富川市街 着
	乗換		乗換	乗換		乗換
	路線バス 平取 行		路線バス 本町デマンド ③便			路線バス 日高ターミナル 行
	9:26		12:48	14:32		18:26
	富川市街 発		富川大町 着	富川大町 発		富川市街 発
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
平取 (本町)	9:45 平取 着	10:56 平取 着	13:15 平取 着	15:07 ふれあいセンター 着	15:59 平取 着	18:45 平取 着

4. 移動特性・ニーズ調査

地域住民の移動実態やニーズを把握するため、町民を対象とした「平取町地域公共交通に関するアンケート」及びデマンドバス利用者を対象とした「平取町デマンドバスに関するアンケート」を実施しました。

4.1 平取町地域公共交通に関するアンケート

4.1.1 調査概要

(1) 調査目的

平取町民の移動実態や路線バス等の利用状況を把握するとともに、平取町の今後の公共交通に対する率直な意見を収集し、平取町に相応しい交通サービスの在り方に関する検討の基礎資料とするため、本アンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象

「平取町に住民登録をされている 16 歳以上の方」を対象として、平取町の全世帯にアンケート調査票を配布しました。

本アンケートは、公共交通を利用していない方も対象としていますが、世帯の中で公共交通をよく利用される方がいる場合は、その方に優先して回答いただけるようお願いしました。

(3) 調査方法

8 月下旬に町広報紙「広報びらとり」の配布と合わせて、調査票（依頼文を含む）・返信用封筒のセットを各世帯に配布し、調査票を返信用封筒に入れて郵便ポストに投函してもらう、または、Web 回答フォームに回答してもらうことで、9/20までの期間で回答を回収しました。

(4) 調査項目

- ・回答者属性
- ・路線バスの利用状況・問題点
- ・移動実態
- ・今後の公共交通に関する考え方等

(5) 回収数

221 票の回答を得ました。

4.1.2 調査結果の概要

(1) 移動属性

■車（原付・バイク含む）の運転

- 回答者の80%以上が、日常的に車（原付・バイク含む）を「運転している」と回答しており、現状、自家用車が町民の主の移動手段となっています。
- 年齢別では、74歳までは概ね90%程度、75～84歳は80%程度が、日常的に運転していますが、85歳以上は75%が、日常的に運転していません。

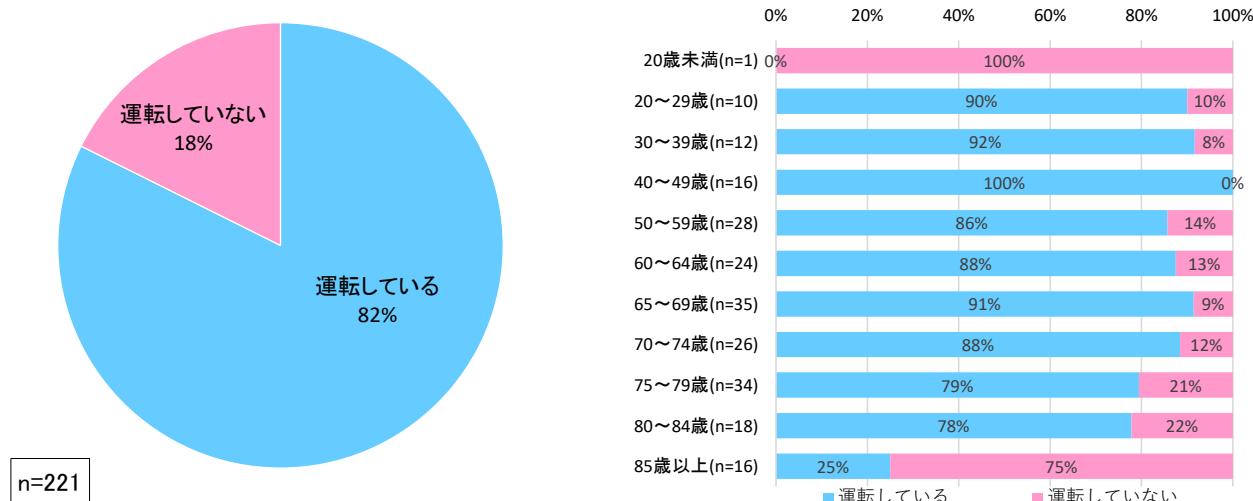


図 4.1 車（原付・バイク含む）の運転状況（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

■自分以外が運転する車での移動

- 日常的に運転していない人の車での移動について、約25%は「家族等に比較的自由に送迎してもらえる」状況にありますが、約55%は「家族等に送迎してもらえる時もある」、約20%は「車で移動する方法はない」という状況にあり、それらの方にとっては、日常的な移動手段として、公共交通が必要になります。

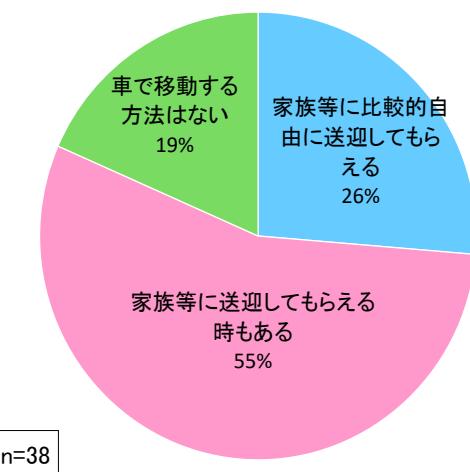
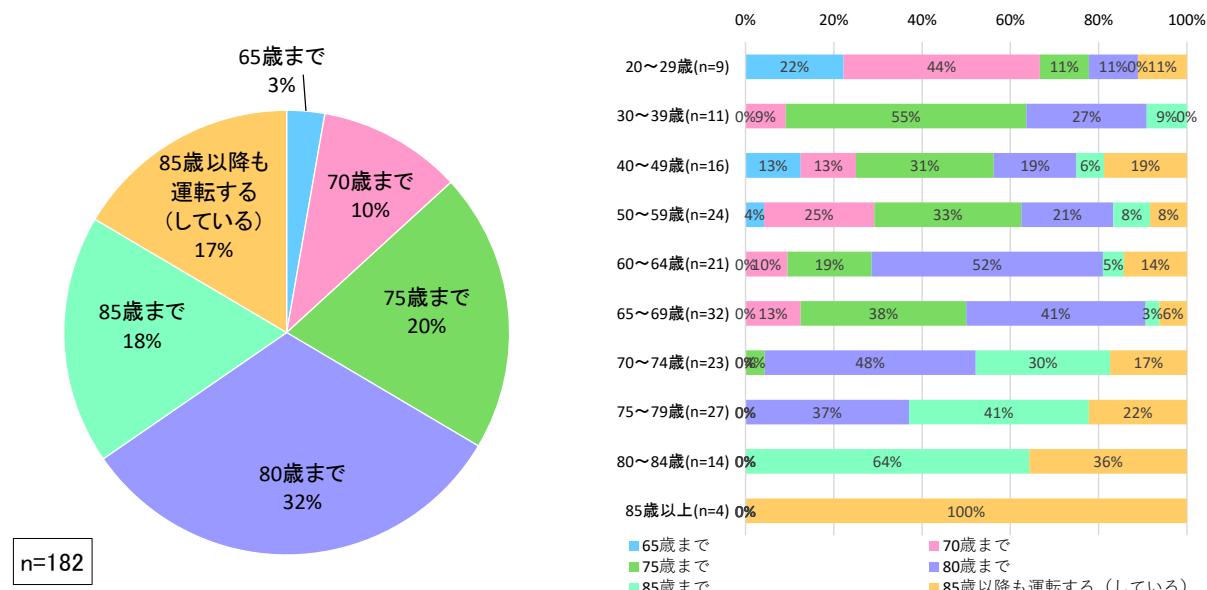


図 4.2 自分以外が運転する車での移動状況

■将来の運転に関する考え方

- 日常的に運転している人の約90%が「70歳を過ぎても運転したい」と考えており、「80歳を過ぎても運転したい」と考えている人が約35%います。
- 年齢別では、75~79歳で「85歳まで」と「85歳以降も運転」が60%以上を占めるなど、年齢が上がるほど、長く運転したいと考えている傾向があります。
- 運転が困難になった後は、「バスなどの公共交通に頼る」が約55%と最も多く、「町外の都市部に引っ越す」も約20%を占めています。
- 居住地別では、「町外の都市部に引っ越す」や「町内の市街地に引っ越す」は、本町よりも北側の公共交通の利便性がより低い地区（小平、旭、長知内等）の方が割合が高い傾向があります。

【何歳まで自分で運転したいか】(左:全回答、右:年齢別クロス集計)



【自分で運転が困難になった場合の対応】(左:全回答、右:居住地別クロス集計)

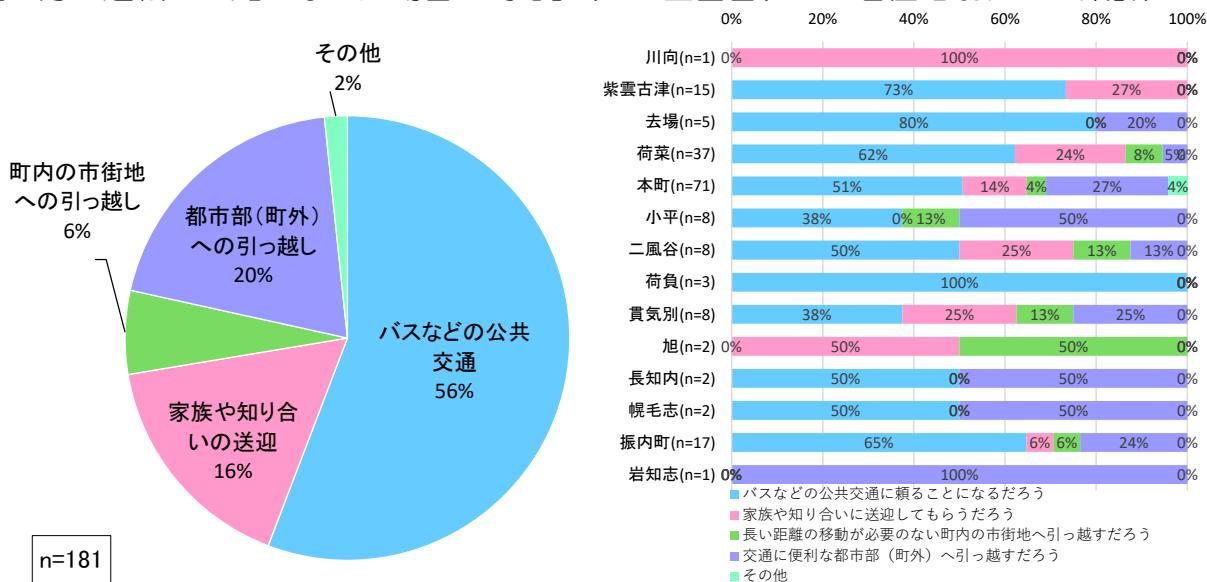


図 4.3 日常的に車を運転している方の将来の運転に関する考え方

■道南バス（路線バス等）の利用状況

- 回答者の約75%が、道南バスを利用していないと回答しており、現状、路線バスの利用者は、回答者の4人に1人になっていますが、車の運転状況別に見ると、日常的に車を運転している人は約80%が道南バスを利用していないのに対して、運転していない人は約60%が道南バスを利用しています。
- 年齢別では、30～64歳の現役世代は、道南バスを利用している割合が低く、若い世代（29歳以下）と高齢者世代（65歳以上）は、現役世代よりも、道南バスを利用している割合が高くなっています。

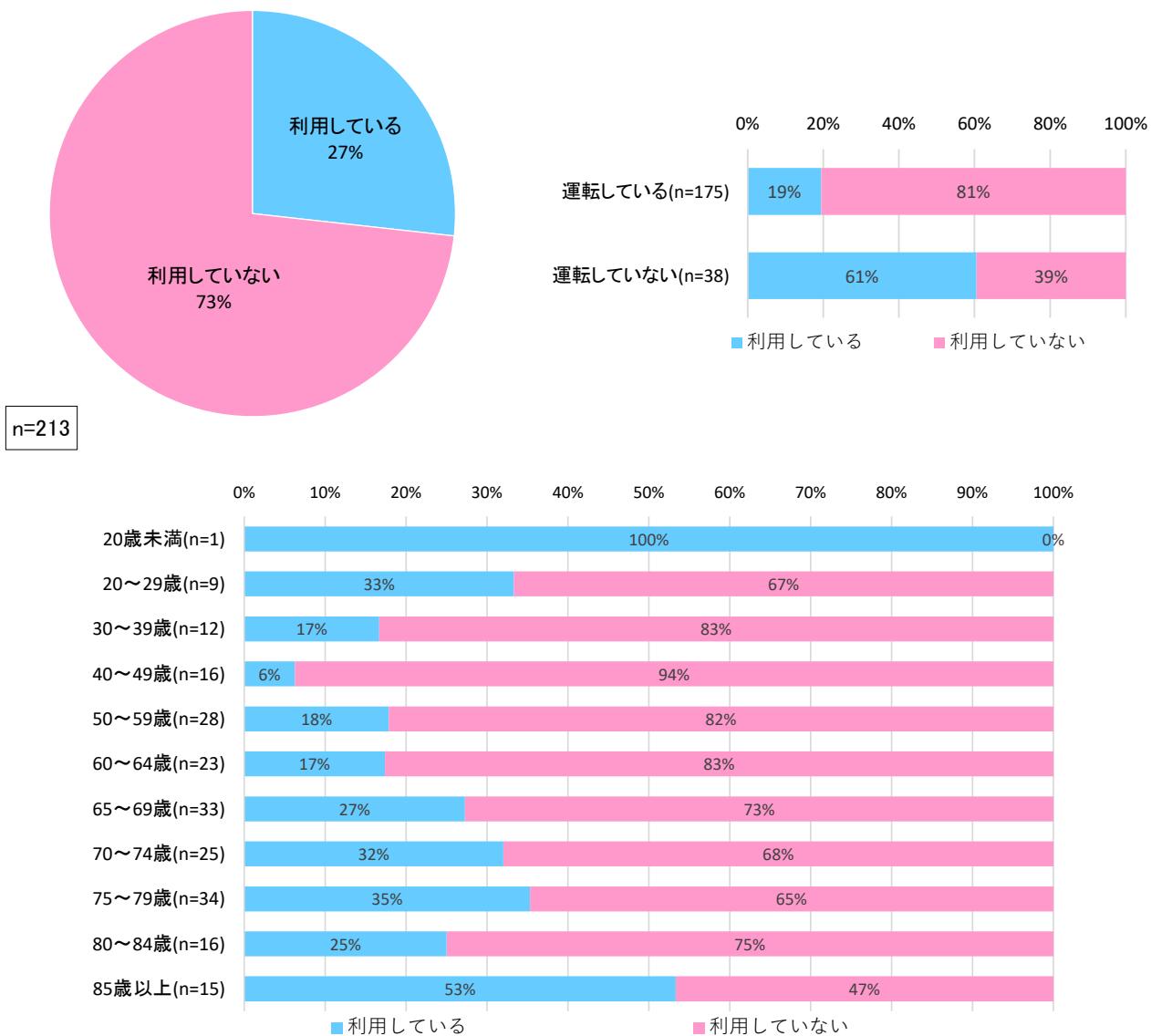
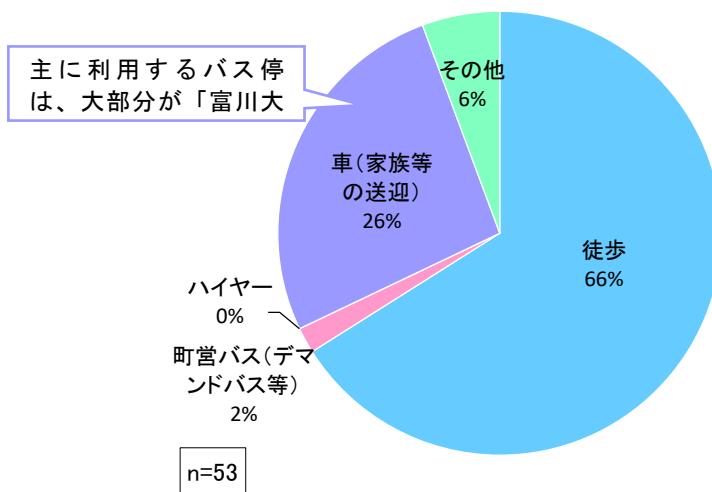


図 4.4 道南バスの利用状況
(上左：全回答、上右：運転状況別クロス集計、下：年齢別クロス集計)

■道南バス（路線バス等）のバス停へのアクセス状況

- 道南バスを利用している人のバス停へのアクセス手段は、約65%が「徒歩」、「車（家族等の送迎）」が約25%になっています。なお、「車（家族等の送迎）」と回答した人が主に利用するバス停は、大部分が「富川大町」であり、本町等から富川大町に送迎してもらい、高速ペガサス号や苫小牧方面・静内方面の路線バスに乗車していると推測されます。
- バス停まで徒歩でアクセスする人の自宅からの移動時間は、5分以内が約30%、10分以内が約65%であり、15分以内が80%以上を占めています。
- 居住地別では、5分以内は、人口が多い本町、荷菜、振内町と紫雲古津に集中しており、それらの地区の方が道南バスを利用しやすくなっています。

【バス停へのアクセス手段（交通手段）】



【自宅からバス停への移動時間】（左：バス停に徒歩でアクセスする人のみ、右：バス停に徒歩でアクセスする人の居住地別クロス集計）

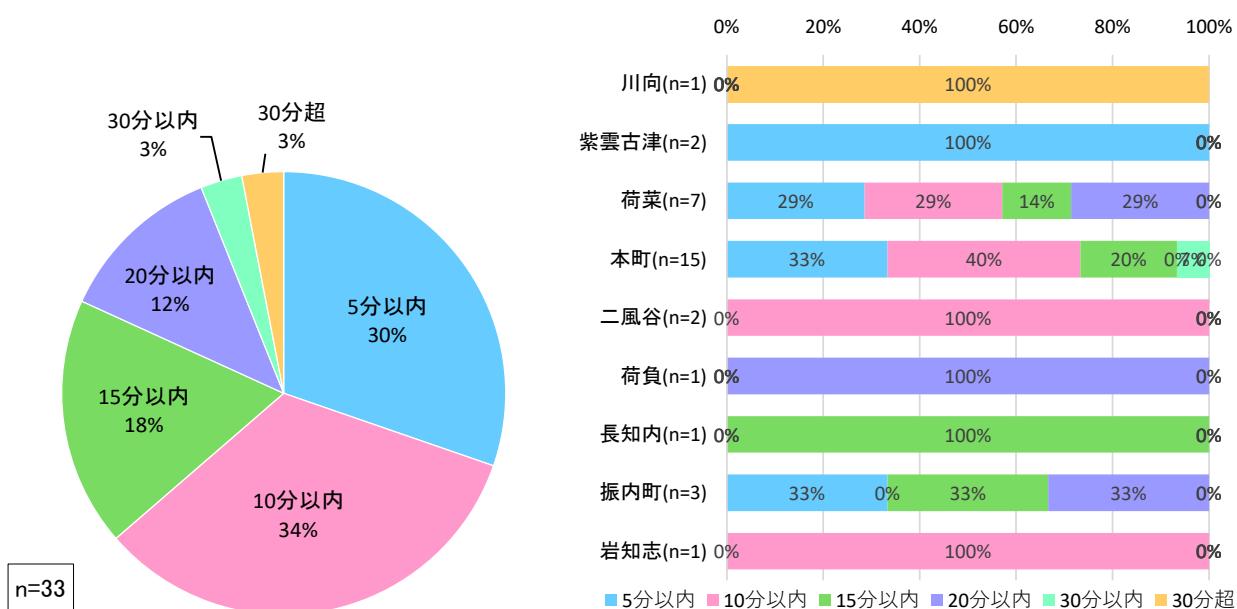


図 4.5 道南バスのバス停へのアクセス状況

■道南バス（路線バス）の利用頻度

- 道南バスの利用頻度は、夏期・冬期ともに「年に数回程度」が最も多く、続いて「月に1~3回」、「ここ1年間は利用していない」、「週1~2回」の順に多くなっていますが、夏期よりも冬期の方が「月に1~3回」と「ここ1年間は利用していない」が多く、「年に数回程度」が少ないとことから、冬期には、夏期よりも道南バスを「利用するようになる人」と「利用しなくなる人」の両方が存在していると推測されます。
- 車の運転状況別では、夏期・冬期ともに、運転していない方が道南バスの利用頻度が高く、「月に1~3回」以上利用する割合は70~75%程度になっています（運転している人は、10~15%程度）。

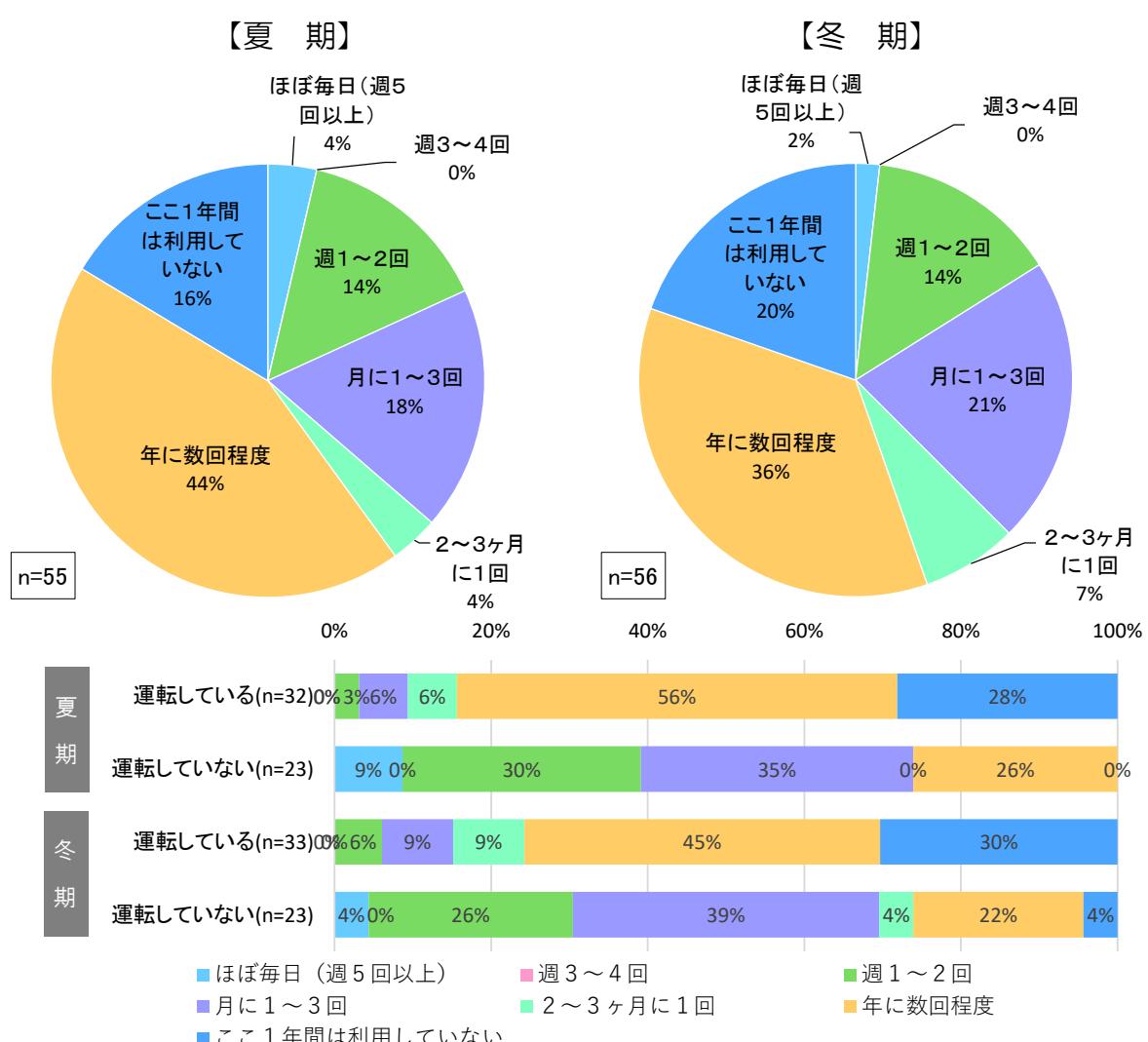


図 4.6 道南バスの利用頻度（上：全回答、下：運転状況別クロス集計）

■道南バス（路線バス）について困っていること

- 回答者の70%以上が「運行便数が増えてほしい」と感じています。続いて、「高速ペガサス号の便数の少なさ」や「高速ペガサス号の札幌からの最終便に接続する公共交通が無いこと」を不便と感じている回答者が多く（約45%）、次いで「他のバスとの乗継時間」や「他のバスとの乗継場所」に不満を持つ回答者が多くなっています（約35%）。
- 車の運転状況別では、運転していない人は、圧倒的に「運行便数が増えてほしい」と感じている方が多く（約80%）、運転している人と比較して、「運行時間帯が合わない」ことを不便に感じている人が多くなっています（約40%）。運転している人は、運転していない人よりも高速ペガサス号関連の項目を不便と感じている回答者の割合が高くなっています（約50%）。

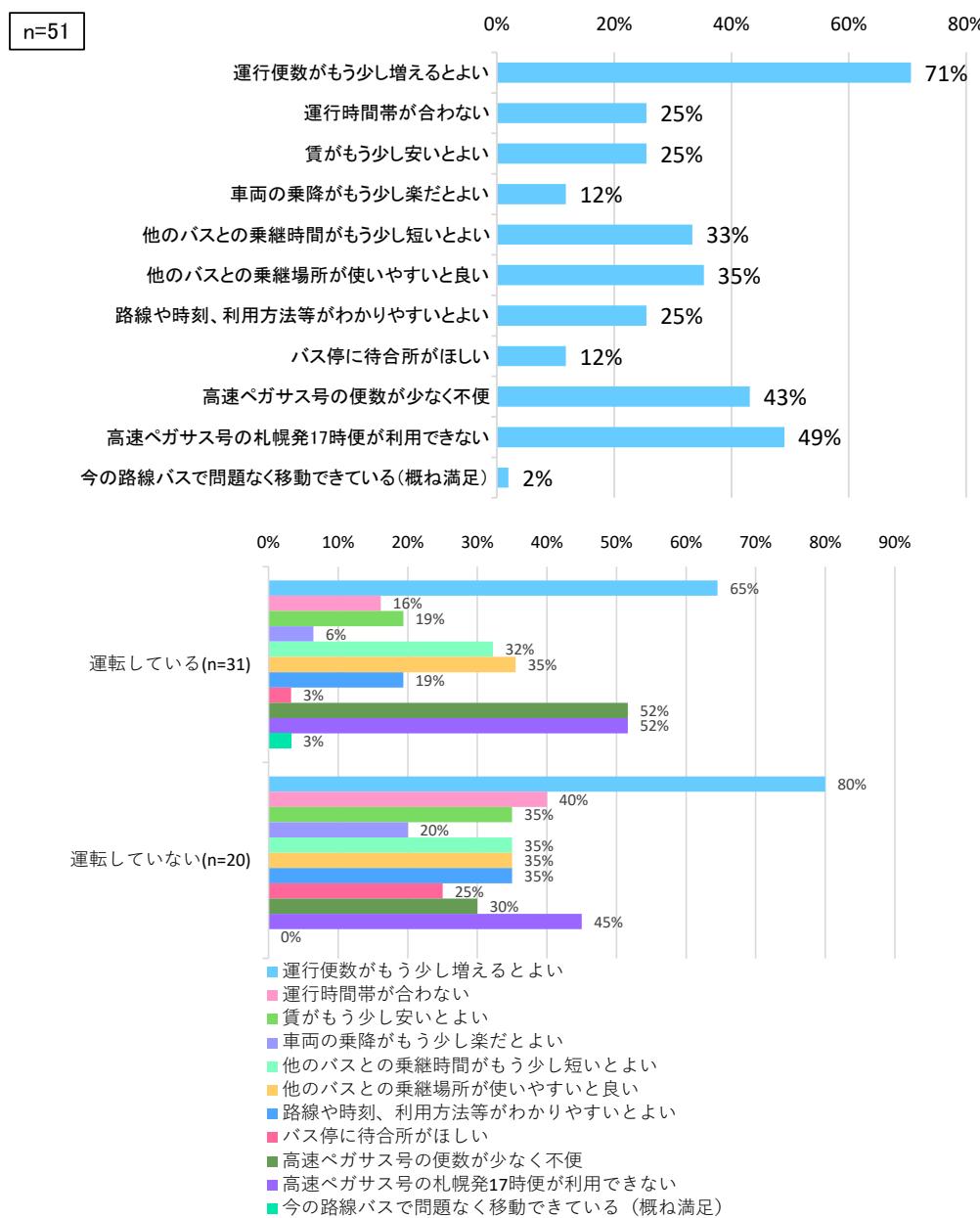


図 4.7 道南バスの利用頻度（上：全回答、下：運転状況別クロス集計）

■道南バス（路線バス）を利用しない理由

- 全回答では、回答者の約90%が「自分で自動車を運転できる」ために、道南バス（路線バス）を利用しないと回答していますが、車の運転状況別では、日常的に運転している人が、圧倒的に「自分で自動車を運転できる」ことを理由にしている方が多く（約95%）、「自動車に比べると不便」も約30%を占めるのに対して、運転していない人は、「周りの人が自動車に乗せてくれる」と「外出する用事があまりない」が約30%と多くなっており、「他の交通手段との乗り継ぎが良くない」と「身体的に困難」も約25%になっています。

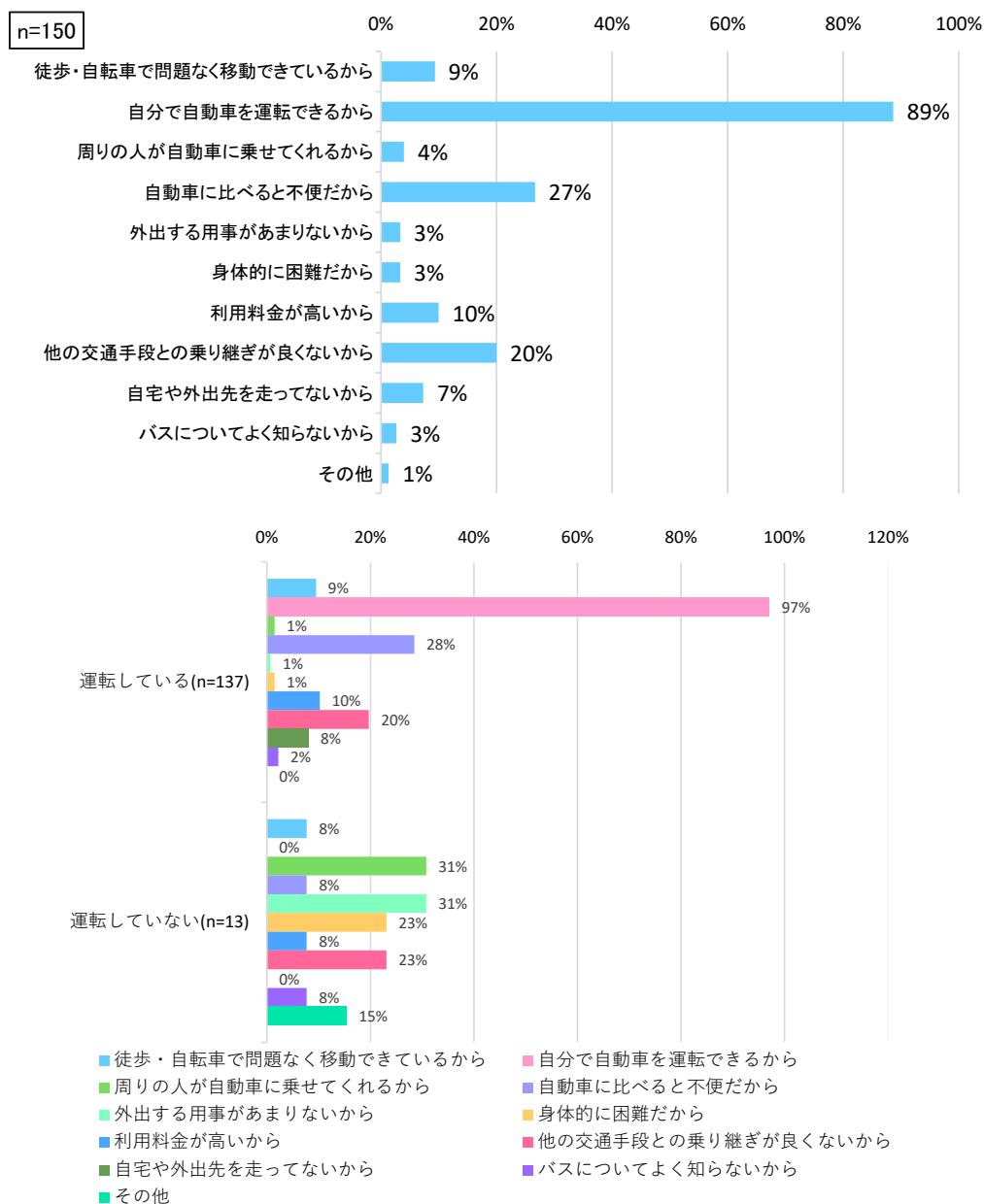


図 4.8 道南バスを利用しない理由（上：全回答、下：運転状況別クロス集計）

(2) 平取町内及び日高町への外出実態

■ 外出目的

- 平取町内及び日高町（富川地区等）への外出の目的は、「買い物」が最も多く（約45%）、続いて「通院」（約25%）、「官公庁・銀行・郵便局等」（約15%）が多くなっています。
- 年齢別では、全体的に「買い物」の割合が高くなっています。「通院」は60歳以降、年齢が上がるに従って高くなり、80歳以上で最高になっています。一方、「通勤」は20～64歳が高くなっています。

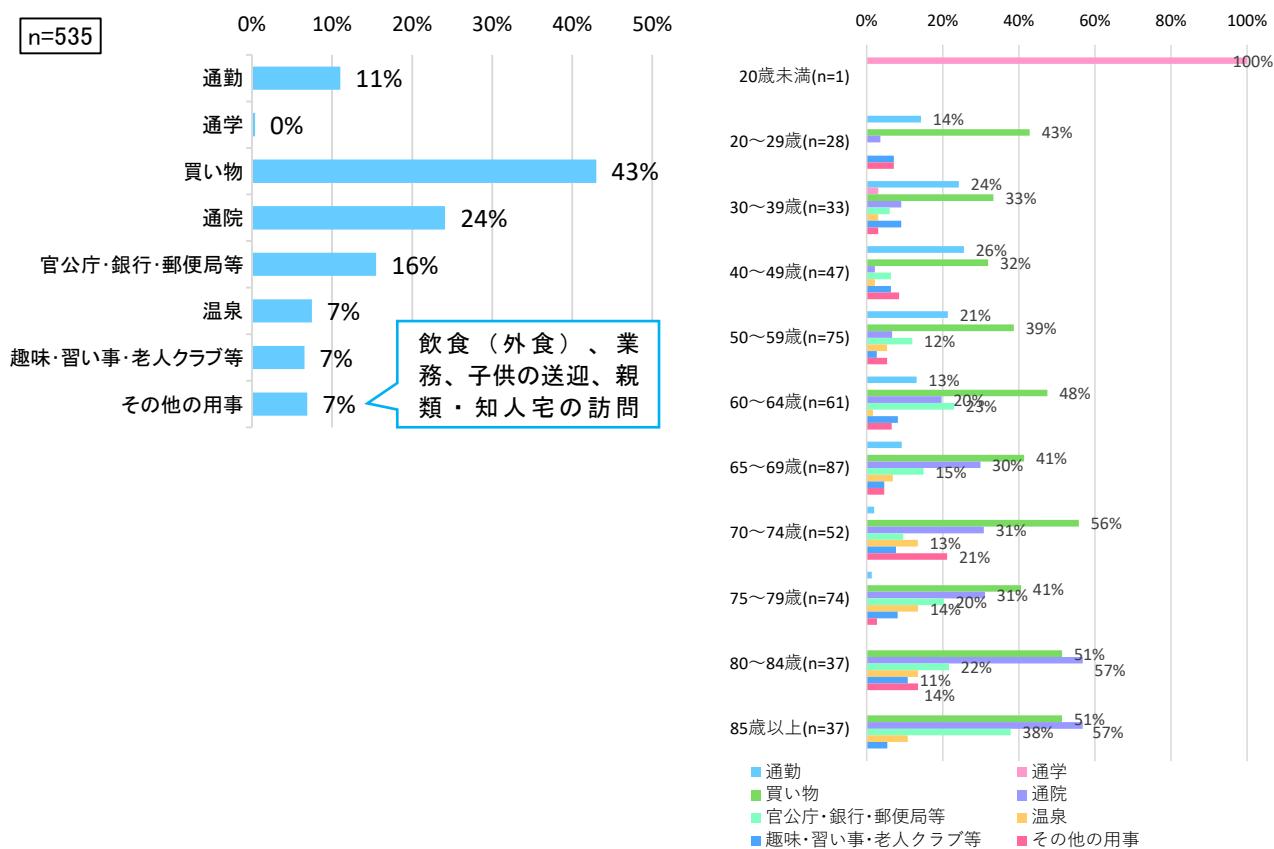


図 4.9 平取町内及び日高町への外出の目的（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

■目的地

- 平取町内及び日高町（富川地区等）への外出の目的地は、日高町富川地区と本町地区が、それぞれ約40%と多くなっています。
- 外出目的別では、本町地区が「通勤」の約70%、「官公庁・銀行等」の約60%を占めています。本町地区と日高町富川地区に着目すると、「通院」は本町地区（約40%）が日高町富川地区（約35%）よりやや多く、「趣味・習い事等」は同程度（35%）ですが、「買い物」は日高町富川地区（約60%）が本町地区（約30%）よりも多くなっています。

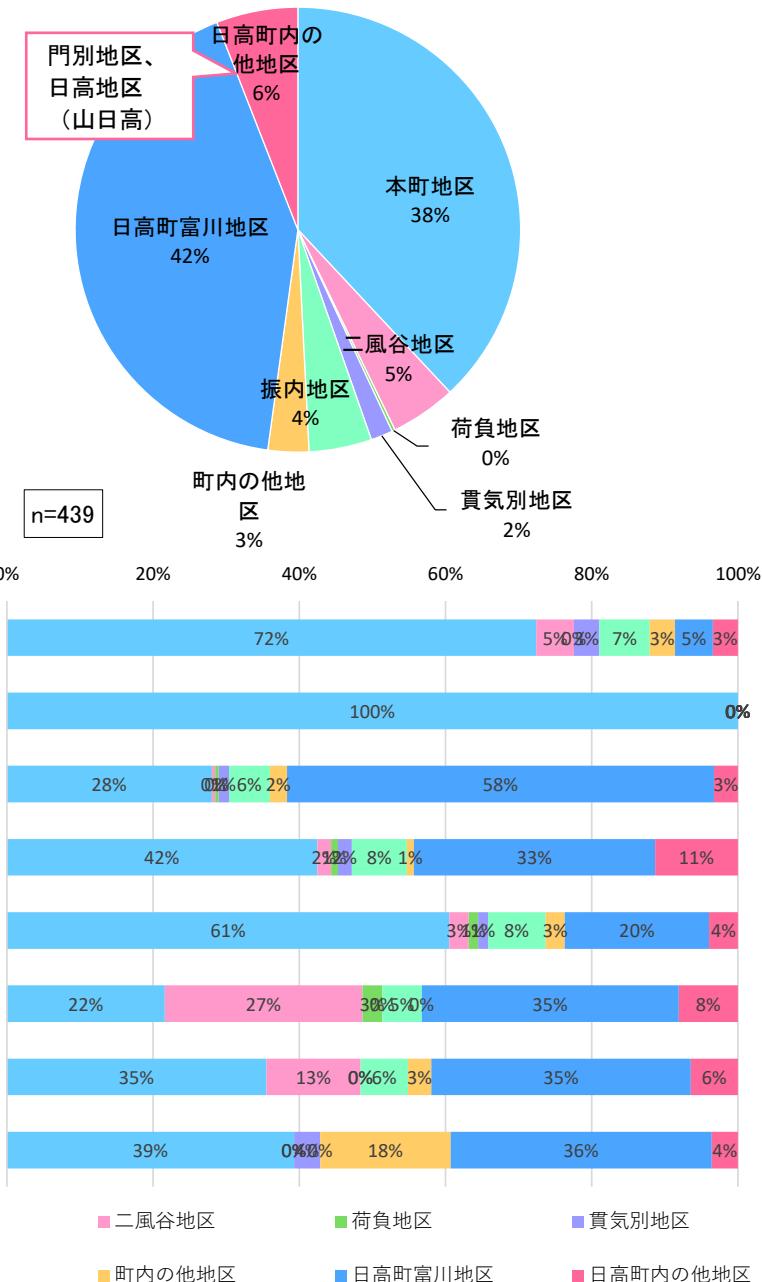


図 4.10 平取町内及び日高町への外出の目的地（上：全回答、下：外出目的別クロス集計）

■外出頻度

- 平取町内及び日高町（富川地区等）への外出の頻度は、「週に1～2回」と「月に1～3回」が30%以上と多くなっており、「週3～4回以上」も約25%を占めています。
- 外出の目的別では、日高町富川地区は「週1～2回」と「月に1～3回」が80%以上を占めますが、本町地区や二風谷地区、振内地区等の平取町内の主要地区は、「ほぼ毎日」、「週3～4回」、「週1～2回」、「月に1～3回」の頻度が満遍なく回答されています。

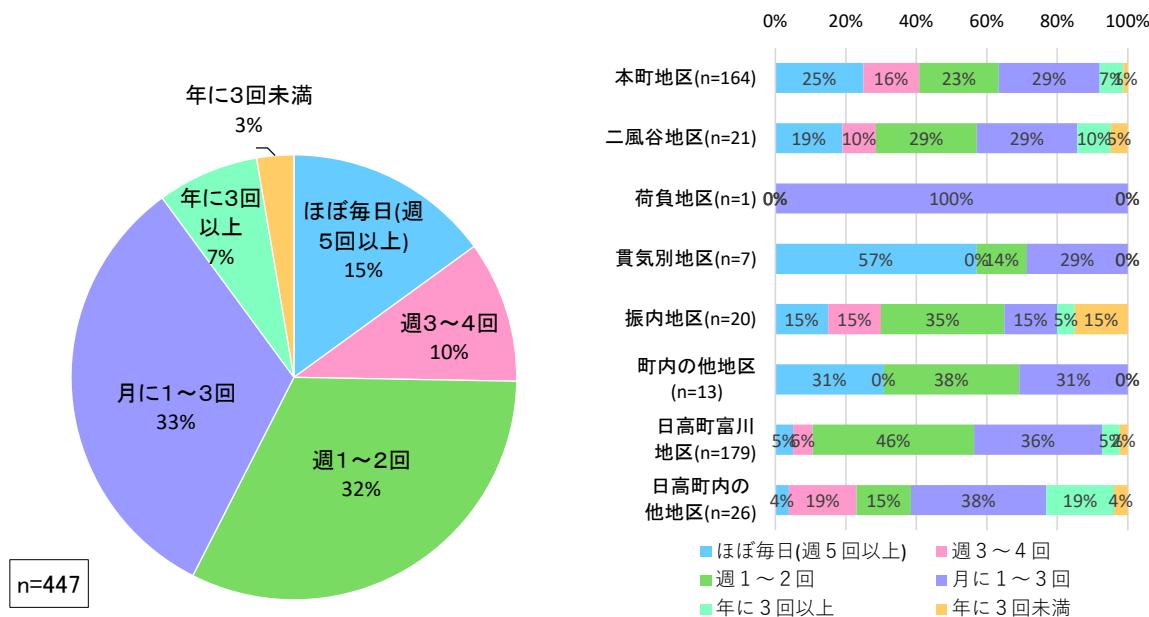


図 4.11 平取町内及び日高町への外出の頻度（左：全回答、右：目的地別クロス集計）

■交通手段

- 平取町内及び日高町（富川地区等）への外出の交通手段は、夏期と冬期ともに、「自家用車（自分で運転）」が80%以上と最も多くなっています。続いて「自家用車(家族等の送迎)」が約10%、「路線バス(道南バス)」、「デマンドバス」、「徒歩・自転車」が約5%になっており、「自家用車(家族等の送迎)」と「路線バス(道南バス)」は、冬期の方が夏期より割合がやや高くなっています。
- 「自家用車（自分で運転）」以外の交通手段を外出の目的地別に見ると、夏期と冬期は概ね同様の傾向になっています。本町地区への移動は、「徒歩・自転車」、「自家用車(家族等の送迎)」に続いて、「デマンドバス」、「路線バス(道南バス)」が多く、夏期と冬期ともに「びらっくる」と「病院送迎バス」、冬期は「スクールバス」も回答されています。日高町富川地区は、「自家用車(家族等の送迎)」に続いて、「デマンドバス」と「路線バス(道南バス)」、振内地区は、「路線バス(道南バス)」に続いて、「ハイヤー・タクシー」と「デマンドバス」、「自家用車(家族等の送迎)」が多くなっています。

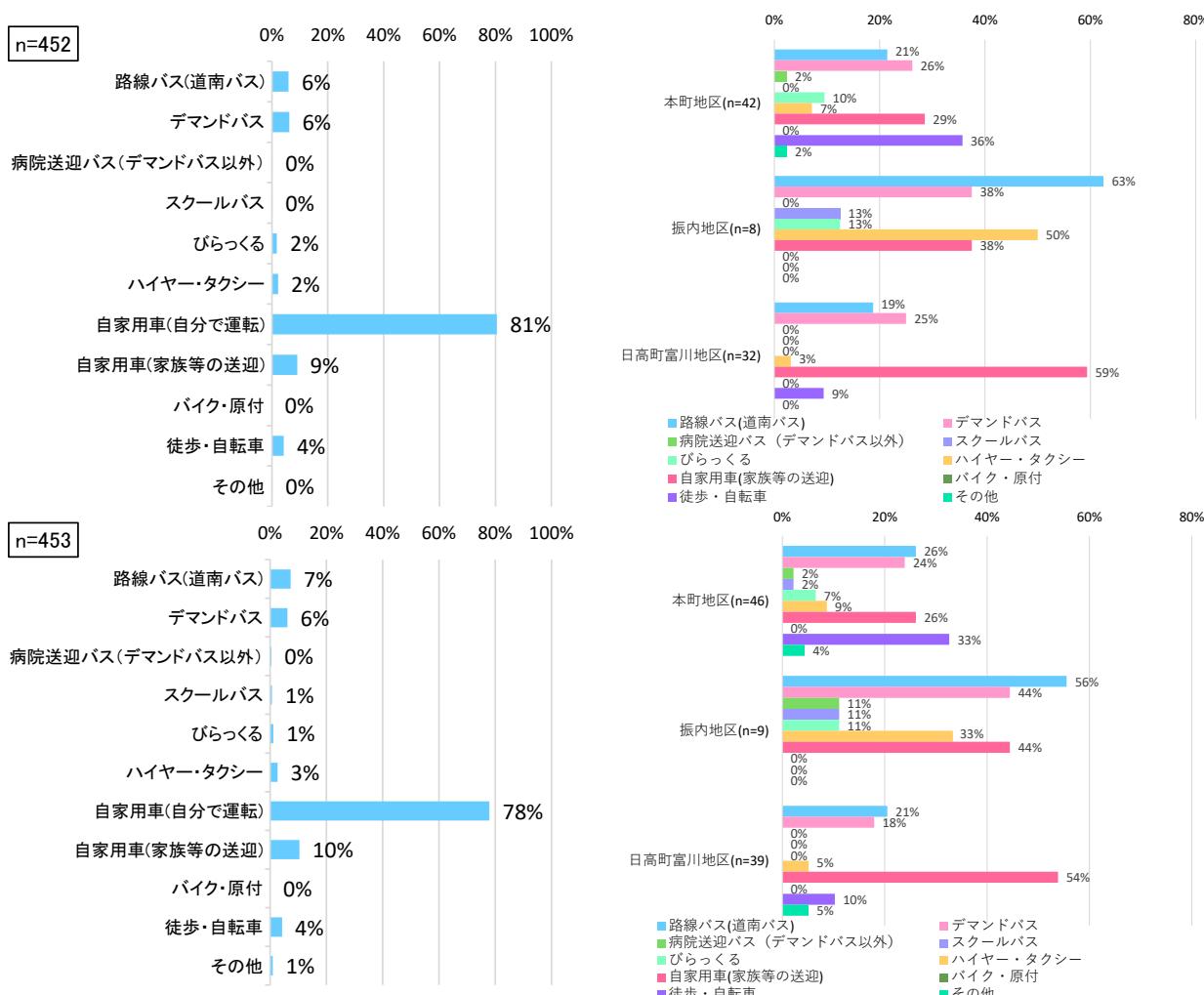


図 4.12 平取町内及び日高町への外出の交通手段

(上左：夏期の全回答、上右：夏期の「自家用車（自分で運転）」以外の主要目的地別クロス集計、下左：冬期の全回答、下右：冬期の「自家用車（自分で運転）」以外の主要目的地別クロス集計)

(3) 平取町外（日高町以外）への外出実態

■ 外出目的

- 平取町外（日高町以外）への外出の目的は、「買い物」が最も多く（50%）、続いている「通院」（約35%）が多くなっています。
- 年齢別では、全体的に「買い物」の割合が高くなっています。「通院」は60歳以降、年齢が上がるに従って高くなり、70～74歳や80歳以上で最高になっています。

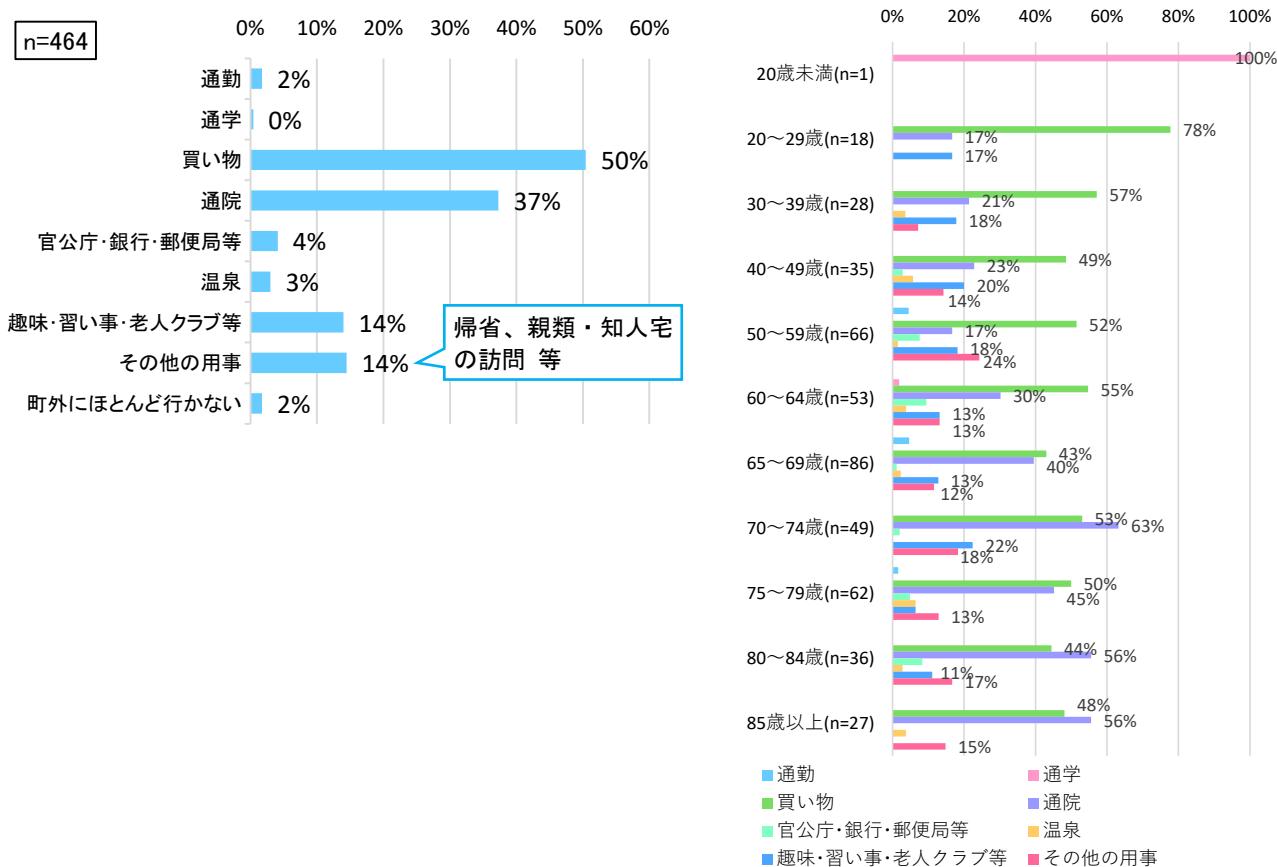


図 4.13 平取町外（日高町以外）への外出の目的（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

■目的地

- 平取町外（日高町以外）への外出の目的地は、苫小牧市が最も多く（約65%）、次いで「札幌市」が多くなっています（約25%）。
- 外出目的別では、大部分の外出目的で苫小牧市が最も多く、「買い物」や「通院」は70%以上を占めますが、「趣味・習い事等」は苫小牧市が約45%に対して札幌市が約40%、「温泉」は苫小牧市が50%に対してその他（登別、全道各地等）が約45%と、苫小牧市以外も多くなっています。また、「その他の用事」（帰省、親類・知人宅の訪問 等）は、札幌市が最も多くなっています。

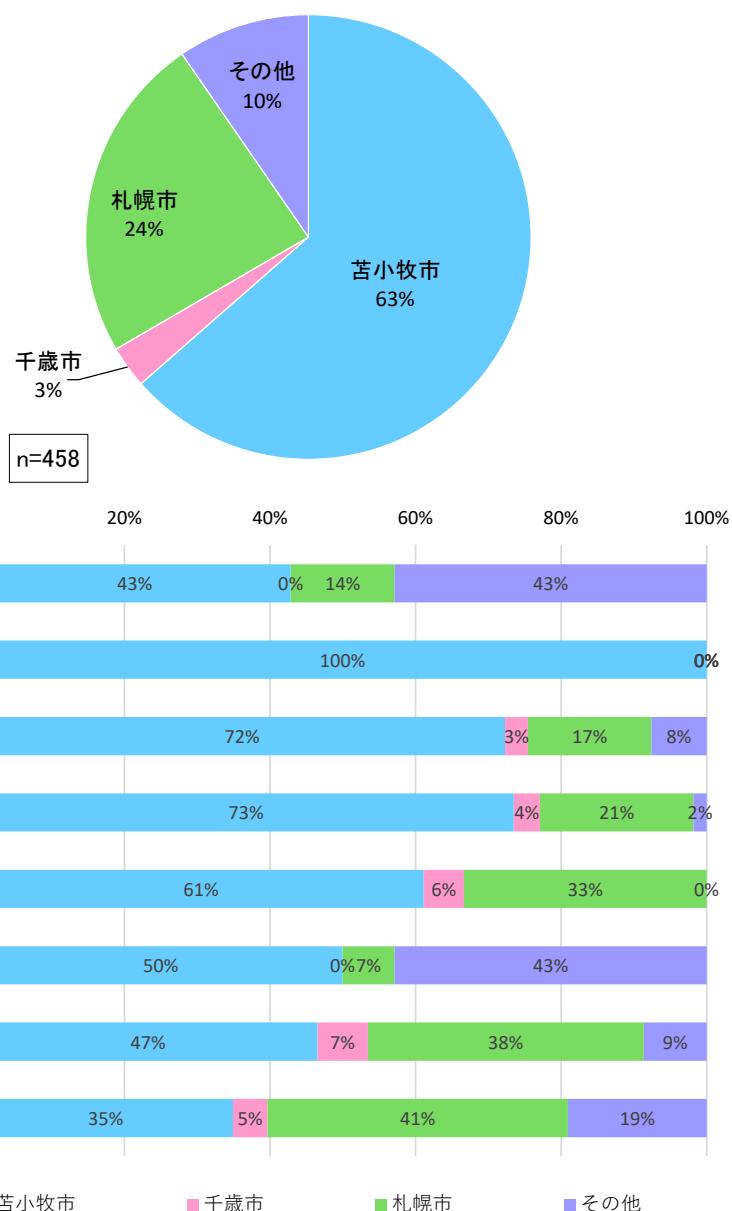


図 4.14 平取町外（日高町以外）への外出の目的地（上：全回答、下：外出目的別クロス集計）

■外出頻度

- 平取町外（日高町以外）への外出の頻度は、「月に1～3回」が最も多く（約40%）、次に「2～3ヶ月に1回」が多くなっています（約35%）。「週1回」以上は約10%と少なく、平取・日高町内への外出と比較すると、頻度が少なくなっています。
- 外出の目的別では、苫小牧市と札幌市のいずれも「月に1～3回」、「2～3ヶ月に1回」の順に多くなっていますが、その次は、苫小牧市は「週1回程度」であるのに対して、札幌市は「半年に1回程度」となっており、平取町により近い苫小牧市への外出頻度の方が高くなっています。

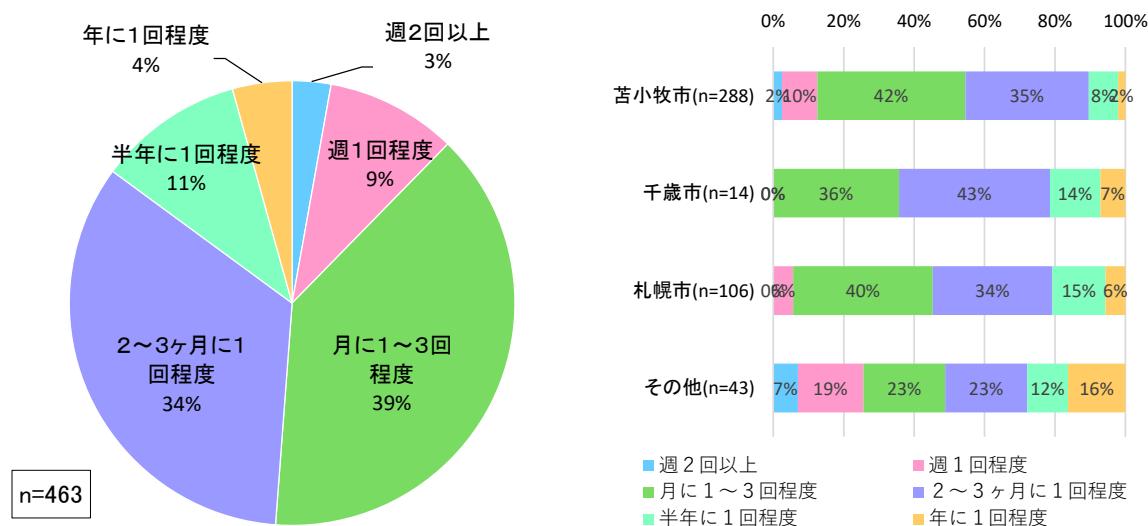


図 4.15 平取町外（日高町以外）への外出の頻度（左：全回答、右：目的地別クロス集計）

■交通手段

- 平取町外（日高町以外）への外出の交通手段は、夏期と冬期ともに、「自家用車（自分で運転）」が最も多くなっていますが、夏期よりも冬期の割合の方がやや低くなっています。続いて「自家用車(家族等の送迎)」、「路線バス(道南バス)」、「高速バス(ペガサス号)」が多いですが、夏期よりも冬期の割合の方がやや高くなっています。
- 「自家用車（自分で運転）」以外の交通手段を外出の目的地別に見ると、夏期と冬期は概ね同様の傾向になっています。苫小牧市への移動は、「自家用車(家族等の送迎)」に続いて、「路線バス(道南バス)」が多くなっており、乗継等に使われたと思われる「デマンドバス」や「びらっくる」も回答されています。札幌市は、「高速バス(ペガサス号)」が約50%を占めています。それ以外は、「自家用車(家族等の送迎)」、「路線バス(道南バス)」が30~40%程度であり、「デマンドバス」も約10%となっています。

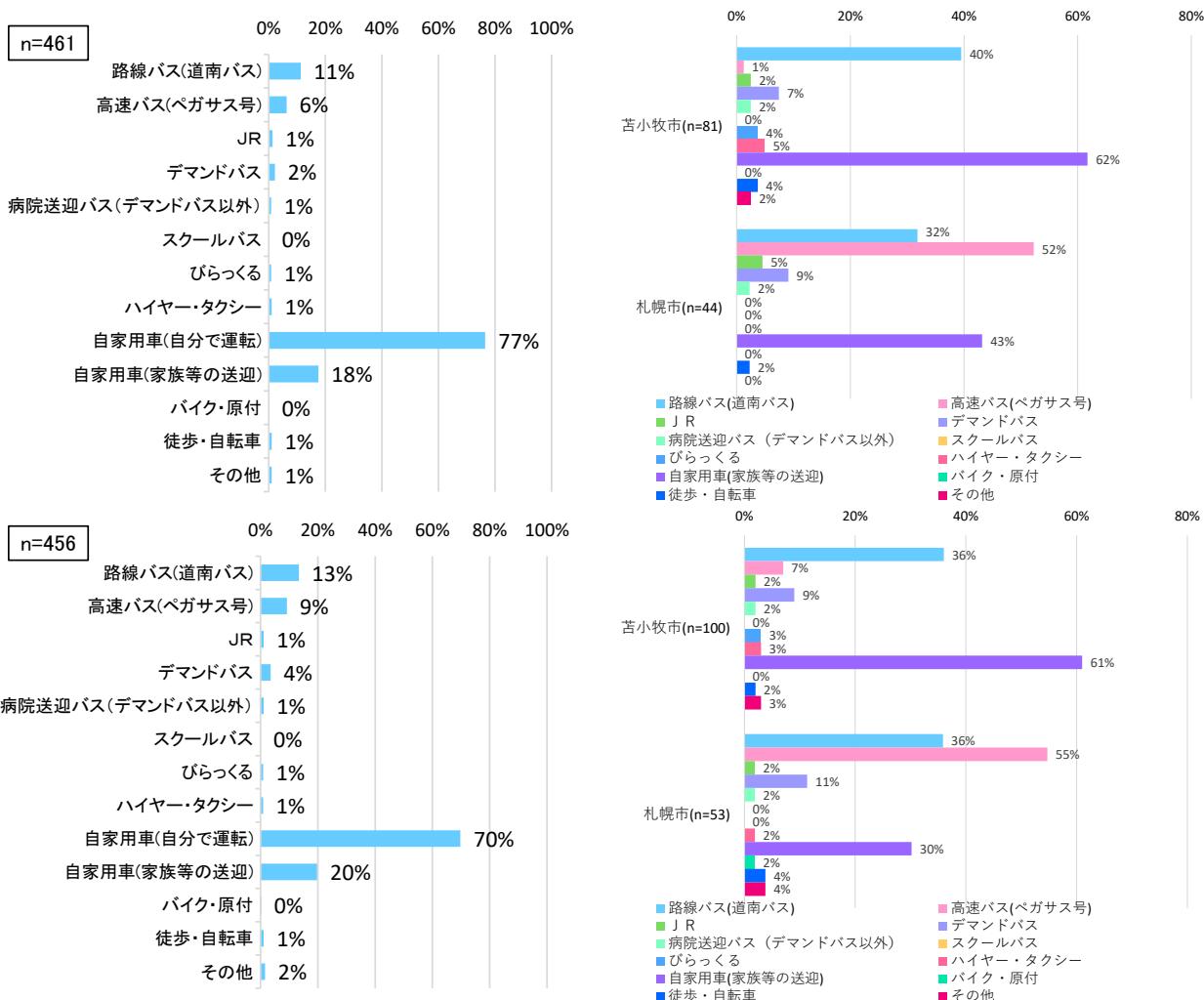


図 4.16 平取町外（日高町以外）への外出の交通手段

(上左：夏期の全回答、上右：夏期の「自家用車（自分で運転）」以外の主要目的地別クロス集計、下左：冬期の全回答、下右：冬期の「自家用車（自分で運転）」以外の主要目的地別クロス集計)

(4) 今後の公共交通について

■公共交通の利便性と町の財政負担のあり方について

- 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方について、「現在の財政負担、公共交通の利便性を維持」が最も多くなっています（約45%）。「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。
- 道南バスの利用状況別では、道南バスを利用している人は、最多のは「現在の財政負担、公共交通の利便性を維持」ですが、「財政負担増、公共交通の利便性向上」の割合が利用していない人よりも高くなっています。

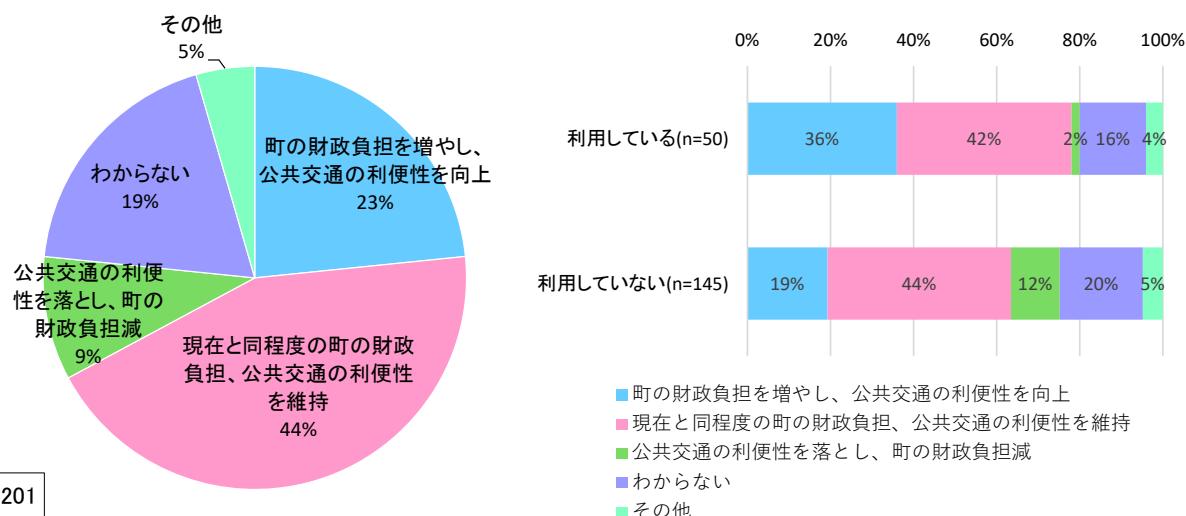


図 4.17 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方
(左：全回答、右：道南バスの利用状況別クロス集計)

■公共交通が便利になった際の行動の変化について

- 公共交通が便利になった際の行動の変化は、「変わらない」が最も多くなっています（50%）、行動が変化する場合は、「町外の移動範囲が広がる」（約30%）、「町外の移動範囲が増える」（約20%）が多く、町外への移動に対する影響が大きくなっています。
- 道南バスの利用状況別では、道南バスを利用している人は、「変わらない」が低く（約20%）、「町外の移動範囲が広がる（50%）」と「町外の移動範囲が増える（約40%）」が多くなっています。

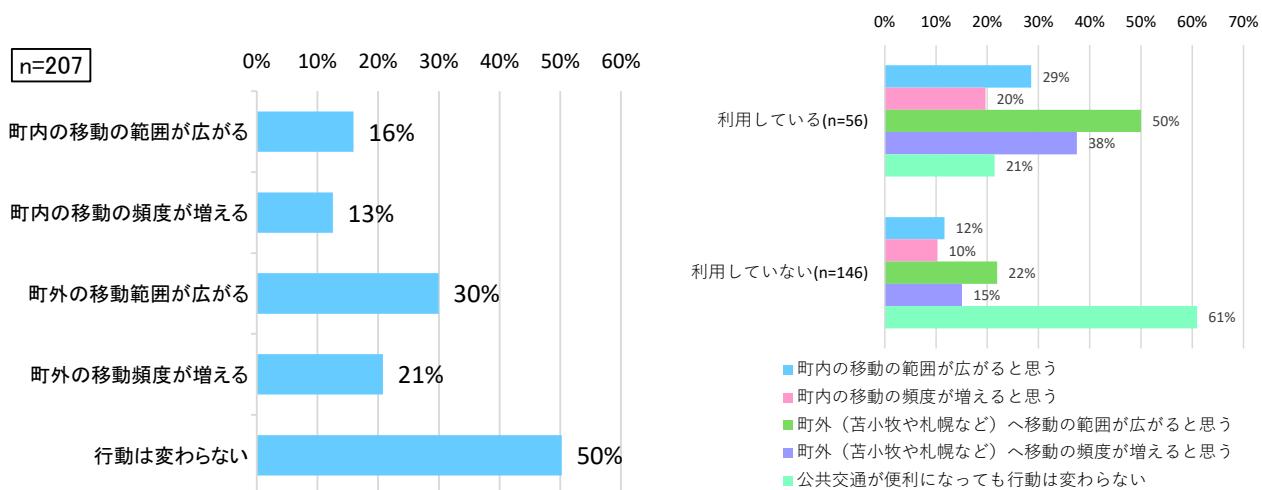


図 4.18 公共交通が便利になった際の行動の変化
(左: 全回答、右: 道南バスの利用状況別クロス集計)

■ デマンドバスの運賃負担について

- 現在は運賃無料で運行している平取町デマンドバスを、今後、再び有料にする場合の運賃負担について、本町地区～富川地区、貫気別地区・振内地区～本町地区といった「①エリア間」は300円が最も多く、「利用しないため、わからない・その他」を除くと「500円：約30%、300円：約45%、200円以下：約20%、利用しない：約5%」で、平均額は約330円になっています。本町地区内や振内地区内といった「②エリア内」は、「利用しないため、わからない」が最も多く、次いで300円が多くなっています。「利用しないため、わからない・その他」を除くと「500円：約20%、300円：約40%、200円以下：約30%、利用しない：約5%」で、平均額は約285円になっています。
- 年齢別では、「①エリア間」と「②エリア内」のいずれも、「利用しないため、わからない・その他」を除くと、いずれの年齢も300円が最も多くなっていますが、デマンドバスの主な利用者である70歳代と80歳以上は、平均額が60歳代や60歳未満よりも高くなっています。

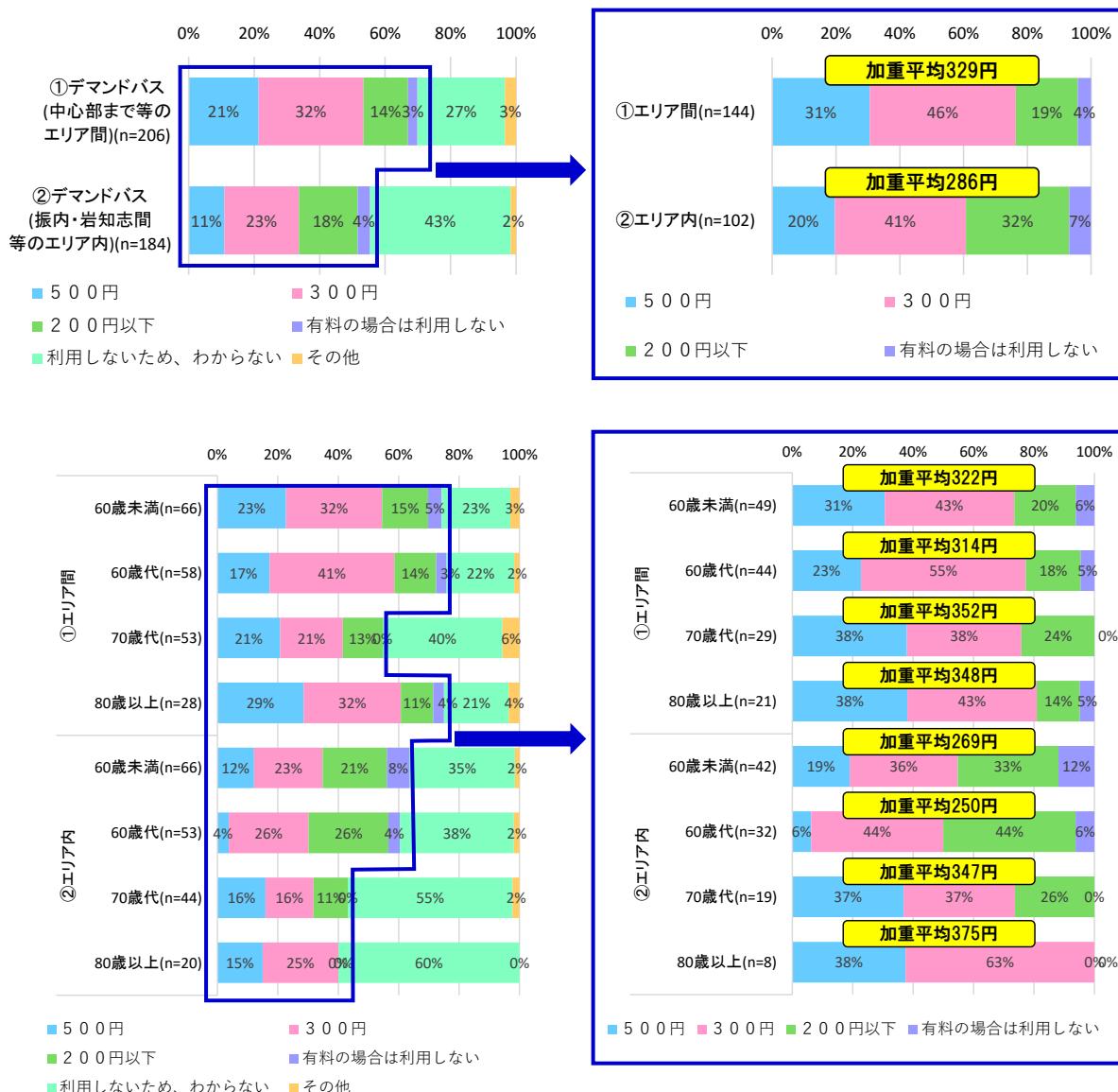


図 4.19 デマンドバスの運賃負担（上：全回答、下：年齢別クロス集計）

■交通に関する新たなサービスの導入について

- 平取町の公共交通の利便性向上を図る新たな交通サービスについて、導入された場合に「利用したい・利用しても良い」と思うサービスとして、「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」及び「相乗りサービス」が約30%の方に挙げられています。
- 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」も多い傾向にあります。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。

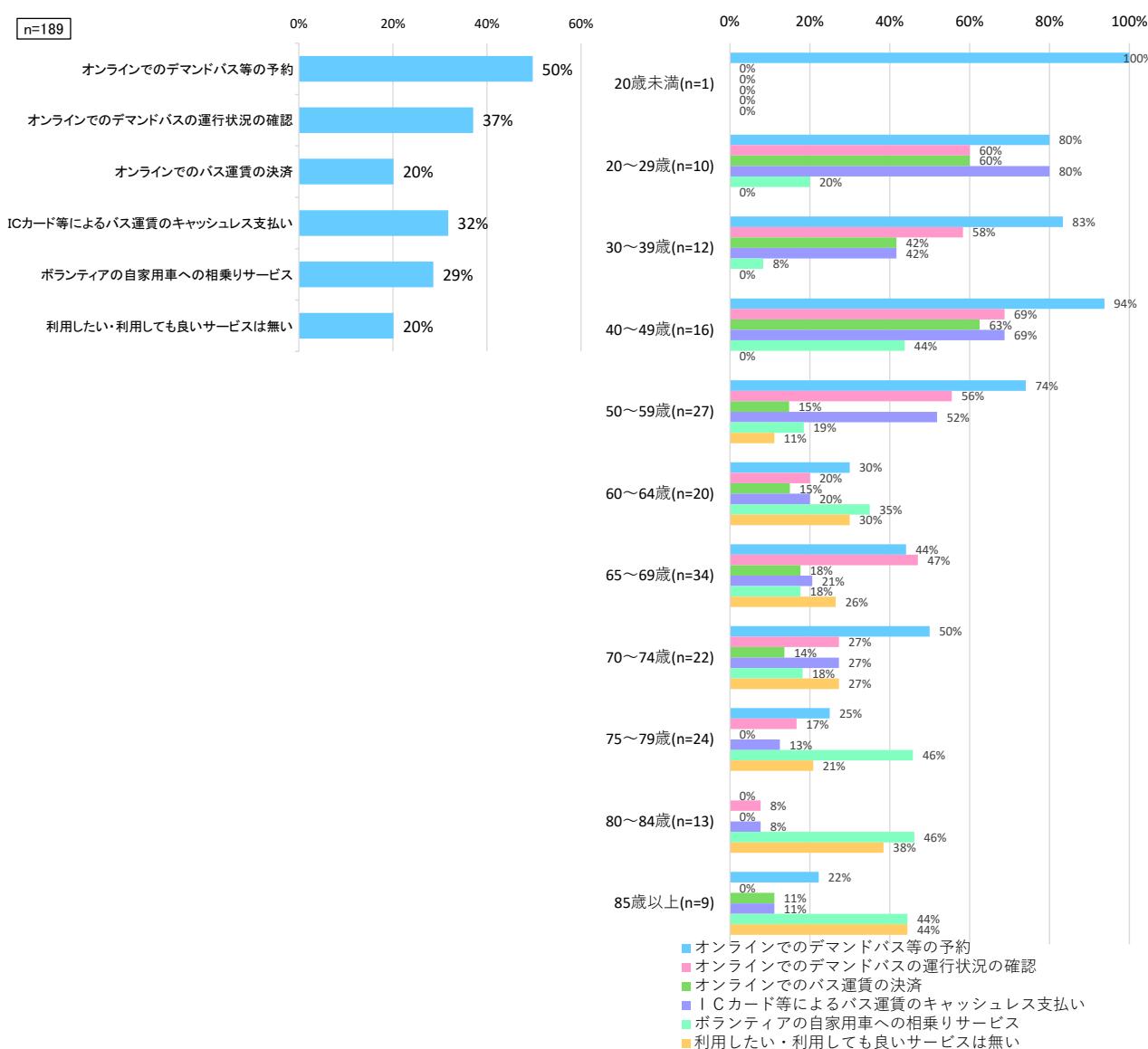


図 4.20 交通に関する新たなサービスの導入（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

■インターネットの利用状況について

- 前ページで新たな交通サービスとして挙げた「オンラインでのデマンドバス等の予約」、「オンラインでのデマンドバスの運行状況の確認」等のオンラインサービスに必要となる「インターネット機器」の所有状況について、利用できるかわからない人（約30%）を含めれば、約75%がスマートフォンを所有しており、PCやタブレット、携帯電話でインターネットを利用できる人を含めると、約85%がインターネットを利用できる機器を所有しています。
- 年齢別に見ると、59歳以下はほぼ全員がスマートフォンを問題なく利用できます。60~74歳は、85~90%がスマートフォンを所有しており、インターネットを利用できる機器を所有していない人は10%前後と少ないですが、スマートフォンを利用できるかわからない人が50%前後と多くなっているため、サービス導入時には配慮が必要です。75歳以上は、インターネット機器を所有していない人（特に80歳以上）、利用方法がわからない人が多くを占めています。

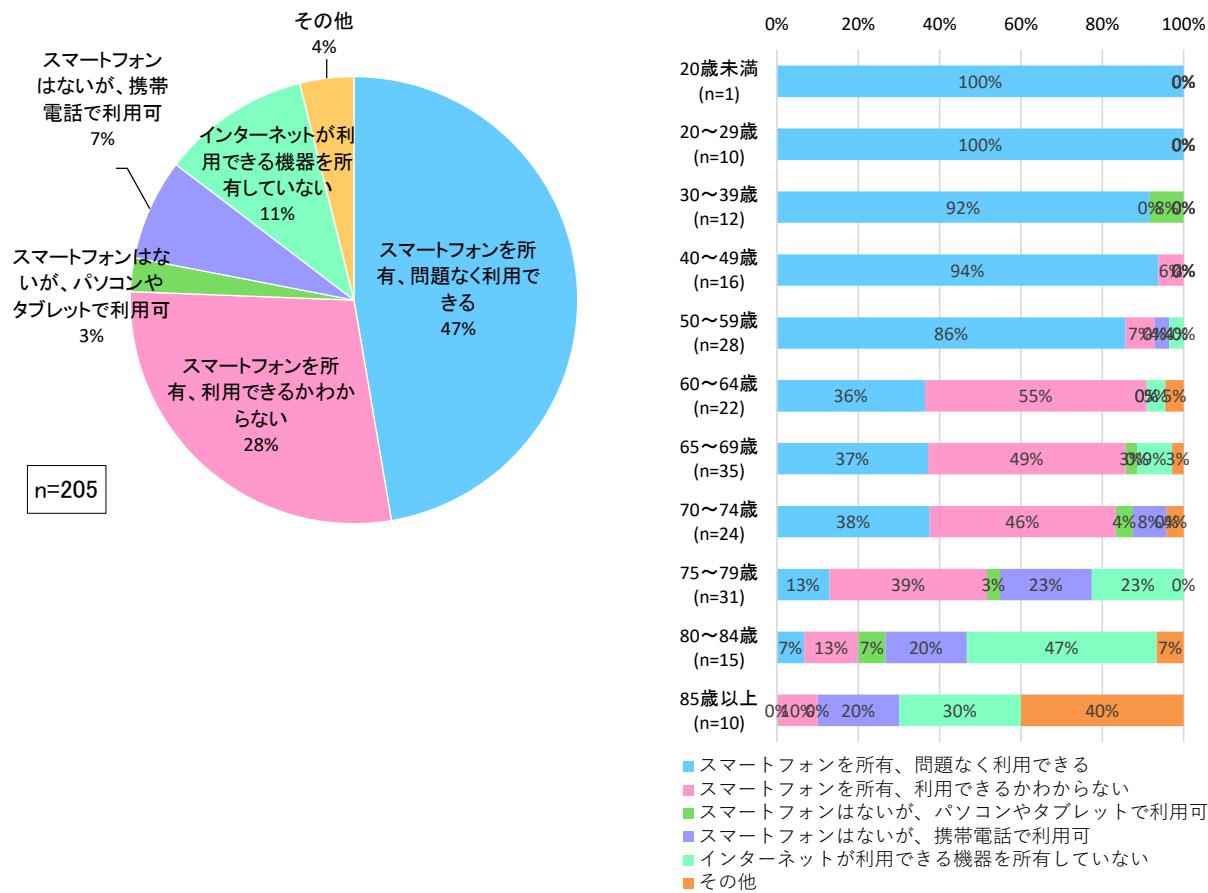
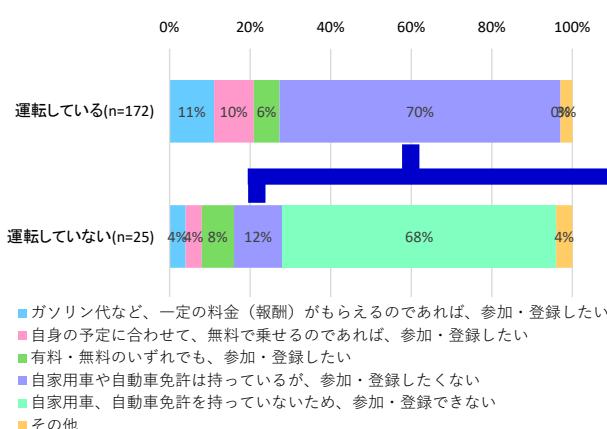


図 4.21 インターネットの利用状況（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

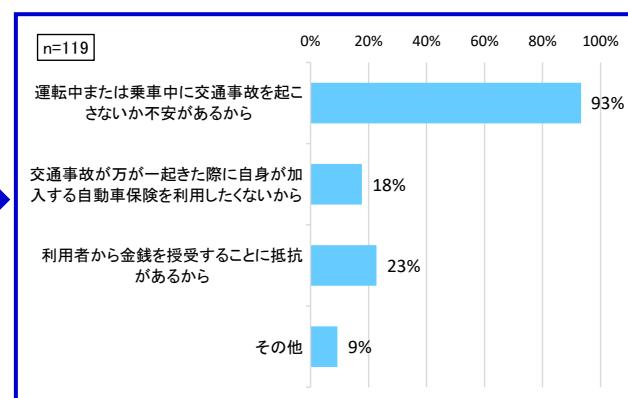
■ボランティアの自家用車への相乗りサービスについて

- 前々ページで新たな交通サービスとして挙げた「ボランティアの自家用車への相乗りサービス」について、ボランティアドライバーとしての参加・登録意向を運転状況別に見ると、運転している人の約70%は「参加・登録したくない」と回答していますが、約25%は「参加・登録したい」と回答しており、日常的には運転していない人の約15%も「参加・登録したい」と回答しています。なお、「参加・登録したくない」と回答した人のその理由は、「運転中・乗車中の交通事故への不安」が非常に多くなっています（90%以上）。
- 本サービスに対する不安等の意見は、本サービスの利用意向別に見ると、利用したいと思っていない人は、利用したいと思っている人よりも、「運転中・乗車中の交通事故への不安」と「直前予約でドライバーが見つからないのでは」がより多く、利用したいと思っている人は、利用したいと思っていない人と比較して、「運営主体加入の自動車保険の適用」や「無料で乗せてもらうことへの申し訳なさ」が多くなっています。

【ボランティアドライバーへの
参加・登録意向】
(運転状況別クロス集計)



【ボランティアドライバーとして
参加、登録したくない理由】



【「ボランティアの自家用車への相乗りサービス」への不安等】
(本サービスの利用意向別クロス集計)

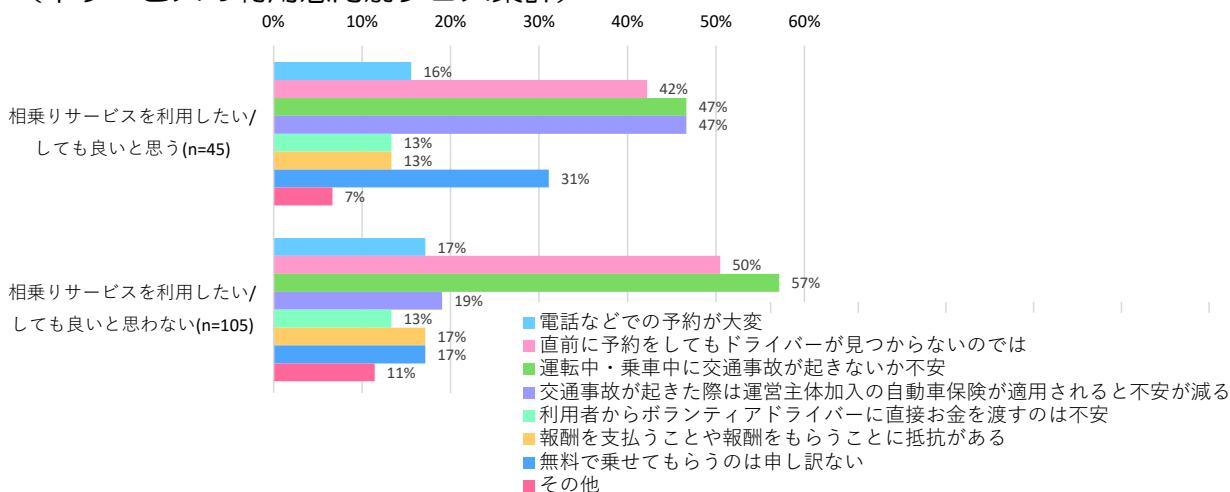


図 4.22 ボランティアの自家用車への相乗りサービスについて

4.2 平取町デマンドバスに関するアンケート

4.2.1 調査概要

(1) 調査目的

平取町デマンドバスについて、利用実態・ニーズを把握し、今後のデマンドバスの在り方やデマンドバスを含めた平取町に相応しい交通サービスの在り方の検討の基礎資料とするため、デマンドバス利用者を対象とした本アンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象

「平取町デマンドバスを利用したことがある方」を対象としてアンケート調査票を配布しました。「平取町デマンドバスを利用したことがある方」は、町役場が所有するデマンドバスの過去の予約情報を基に、97名を調査対象として整理しました。

(3) 調査方法

町役場が所有するデマンドバスの過去の予約情報を基に整理したデマンドバス利用者に、調査票（依頼文を含む）・返信用封筒のセットを、「平取町地域公共交通アンケート」の配布（町広報紙「広報びらとり」と合わせて配布）に合わせて8月下旬に郵送し、調査票を返信用封筒に入れて郵便ポストに投函してもらう、または、Web回答フォームに回答してもらうことで、9/20までの期間で回答を回収しました。

(4) 調査項目

- ・回答者属性
- ・デマンドバスの利用状況・問題点

(5) 回収数

59票の回答を得ました。

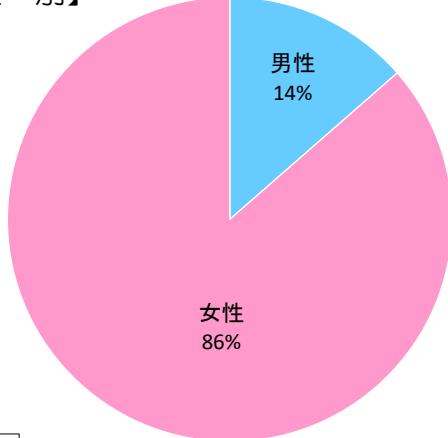
4.2.2 調査結果の概要

(1) 回答者属性

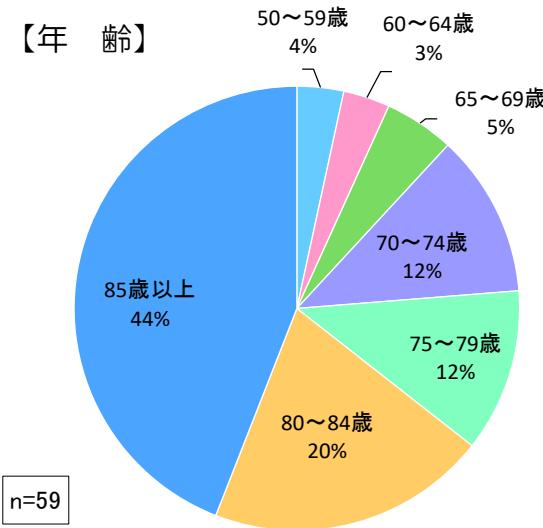
■性別・年齢・居住地

- 回答者は、約 85%を女性が占めています。女性の方が運転をしない人が多く、デマンドバス利用者が多いことから、女性的回答が多くなったと推測されます。
- 回答者の年齢は、85 歳以上が約 45%と最も多く、年齢が高いほど、割合が高くなっています。75 歳以上の後期高齢者が約 75%を占め、前期高齢者を含めた高齢者（65 歳以上）が 90%以上となっていることから、デマンドバス利用者の大部分が高齢者であることがうかがえます。
- 回答者の居住地は、本町が最も多く（約 30%）、川向、紫雲古津、去場、荷菜を含めると、本町地区デマンドバスを主に利用する地区が約 65%を占めています。本町に次いで、振内町が多く（約 20%）、岩知志を含めると振内地区デマンドバスを主に利用する地区が約 25%であり、残りが貫気別等の貫気別デマンドを主に利用する地区となっています。

【性 別】



【年 齡】



【居住地】

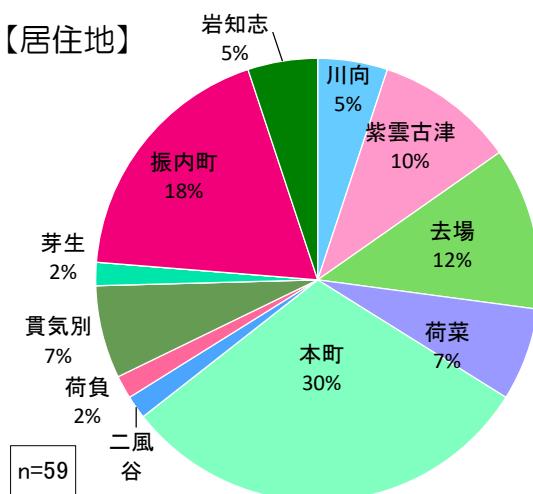


図 4.23 回答者の性別・年齢・居住地

■車（原付・バイク含む）の運転

- ・デマンドバス利用者であることから、回答者の95%以上が日常的に運転していません。

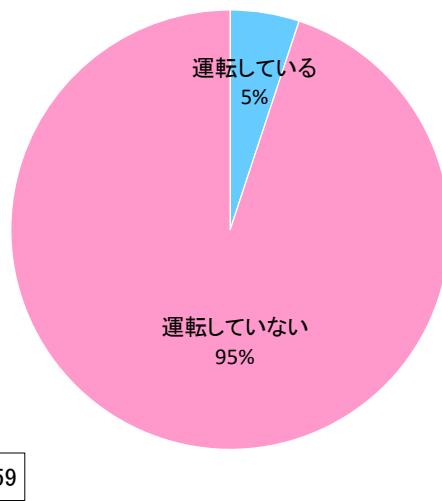


図 4.24 デマンドバス利用者の車（原付・バイク含む）の運転状況

■自分以外が運転する車での移動

- ・日常的に運転していない人の車での移動について、約55%が「家族等に送迎してもらえる時もある」と回答しており、送迎をしてもらえない時にデマンドバスを利用していると推測されます。
- ・日常的に運転していない人の約25%が「車で移動する方法はない」状況であり、デマンドバスが主要な移動手段になっていると想定される一方で、約20%は「家族等に比較的自由に送迎してもらえる」ため、そのような人は、デマンドバスの利用頻度が少ない可能性があります。

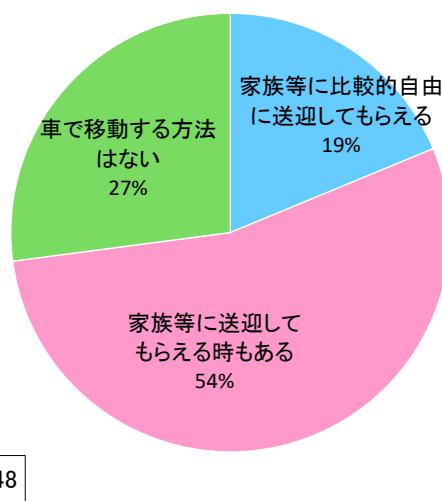


図 4.25 デマンドバス利用者の自分以外が運転する車での移動状況

(2) デマンドバスの利用実態

■主に利用するデマンドバス（運行エリア）

- 回答者が主に利用するデマンドバスは、約60%が本町地区、約25%が振内地区、約15%が貫気別地区になっています。

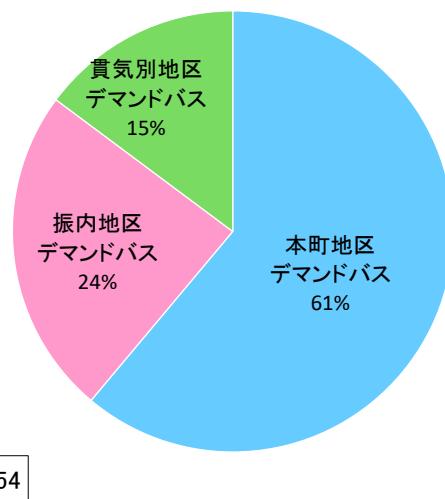


図 4.26 主に利用するデマンドバス（運行エリア）

■デマンドバスによる外出の目的

- デマンドバスによる外出の目的を、主に利用するデマンドバス別に見ると、本町地区デマンドバスと振内地地区デマンドバスは「通院」が非常に多く（約80%）、次いで、「買い物」、「官公庁・銀行・郵便局等」が多くなっています。貫気別地区デマンドバスは、「買い物」、「官公庁・銀行・郵便局等」が最も多く、「通院」は、別途、町立病院送迎バスが運行されていることもあります。他の運行エリアよりも割合が低くなっています。

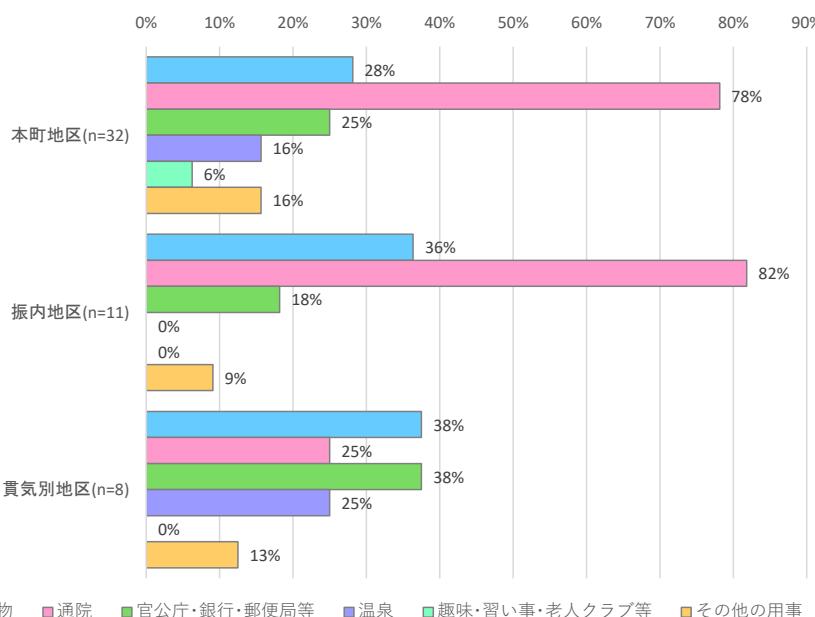


図 4.27 デマンドバスによる外出の目的（主に利用するデマンドバス別クロス集計）

■ デマンドバスによる外出の目的地

- ・デマンドバスによる外出の目的地を、主に利用するデマンドバス別に見ると、本町地区デマンドバスは、本町地区が最も多く（約60%）、次いで、町内の他地区が多くなっています。また、日高町富川地区や当該地区で高速バスや路線バスに乗り換えて行くことができる札幌市・苫小牧市も回答されており、富川大町への移動にも一定程度利用されています。
- ・貫気別地区デマンドバスも本町地区が最も多く（約70%）、本町地区以外は、温泉等がある二風谷地区や町内の他地区になっています。
- ・振内地区デマンドバスは、振内地区が約75%を占めています。

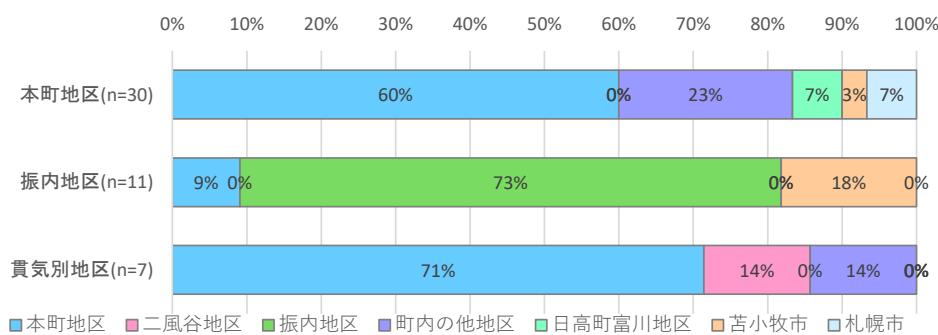


図 4.28 デマンドバスによる外出の目的地（主に利用するデマンドバス別クロス集計）

■ デマンドバスの利用頻度

- ・デマンドバスの利用頻度を、主に利用するデマンドバス別に見ると、道南バスの運行が廃止された貫気別地区では、夏期・冬期ともに「ほぼ毎日」が約15%、「週3~4回」が25%と、他地区的デマンドバスよりも割合が高くなっています。一方、振内地区デマンドバスは、「週1~2回」以上の利用者がおらず、他地区よりも利用頻度が低くなっています。

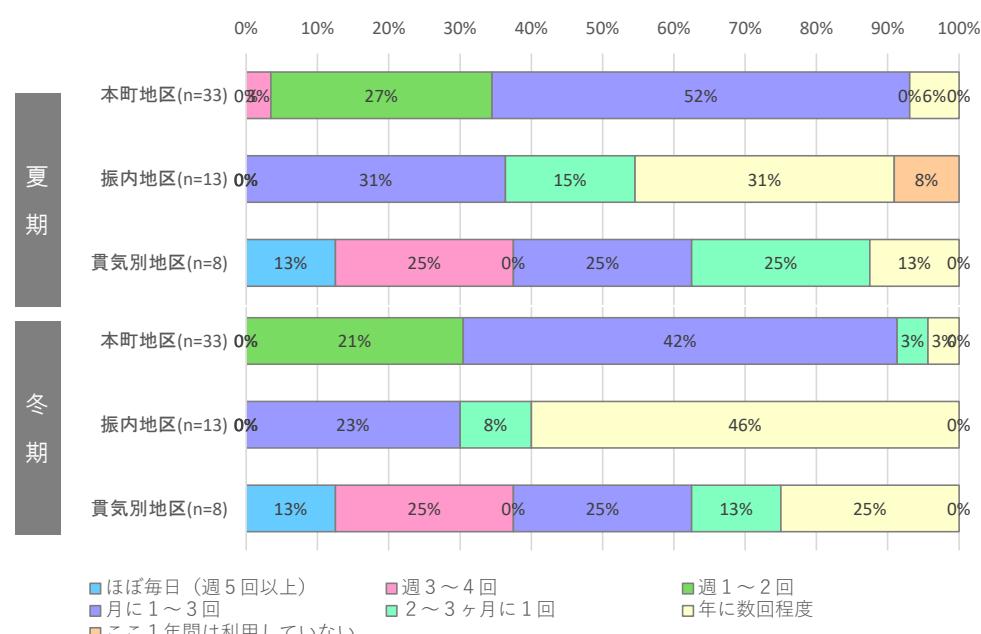


図 4.29 デマンドバスによる外出の目的地（主に利用するデマンドバス別クロス集計）

(3) デマンドバスに対する満足度・ニーズ

■デマンドバスの利用満足度（始発・終発時刻）

- ・デマンドバスの「始発時刻・終発時刻」に対する満足度は、満足が約 60%と多くなっており、やや満足を含めると約 75%が概ね満足しています。
- ・全回答では「不満」や「やや不満」は約 20%ですが、主に利用するデマンドバス別に見ると、振内地区デマンドバス（運行エリア：振内町・岩知志）を主に利用する人は、「不満」や「やや不満」が約 40%を占めており、運行時間を制限しない形態での運行に対する意見が挙げられています。
- ・本町地区デマンドバス運行エリアの本町・川向の居住者からは、富川地区への往来便の増便が望まれています。

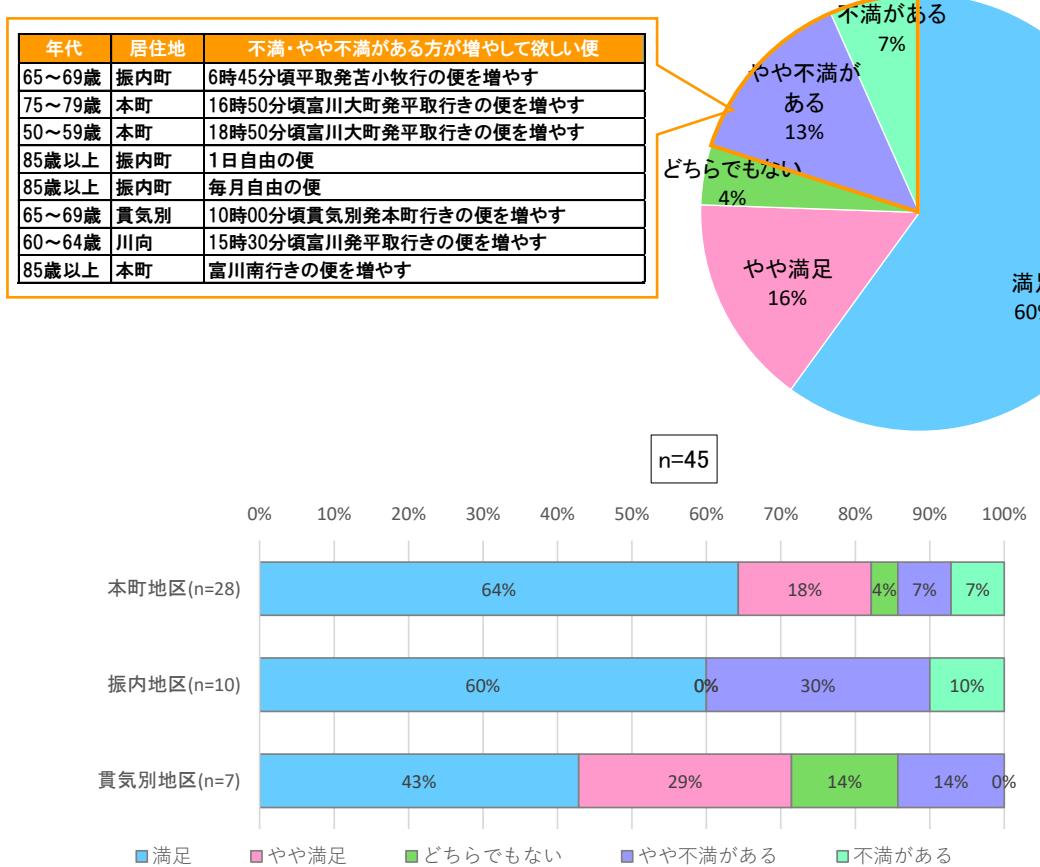


図 4.30 デマンドバスの始発・終発時刻に対する満足度
(上：全回答、下：主に利用するデマンドバス別クロス集計)

■ デマンドバスの利用満足度（電話での予約方法）

- ・デマンドバスの「電話での予約方法」に対する満足度は、満足が約50%、やや満足を含めると約65%が概ね満足しています。
- ・全回答では「不満」や「やや不満」は約30%ですが、居住地別に見ると、貴気別居住者（貴気別地区デマンドバスの運行エリア）や本町居住者（本町地区デマンドバスの運行エリア）は、「不満」や「やや不満」が50～60%とやや高くなっています。特に「予約なしでの利用」が望まれています。

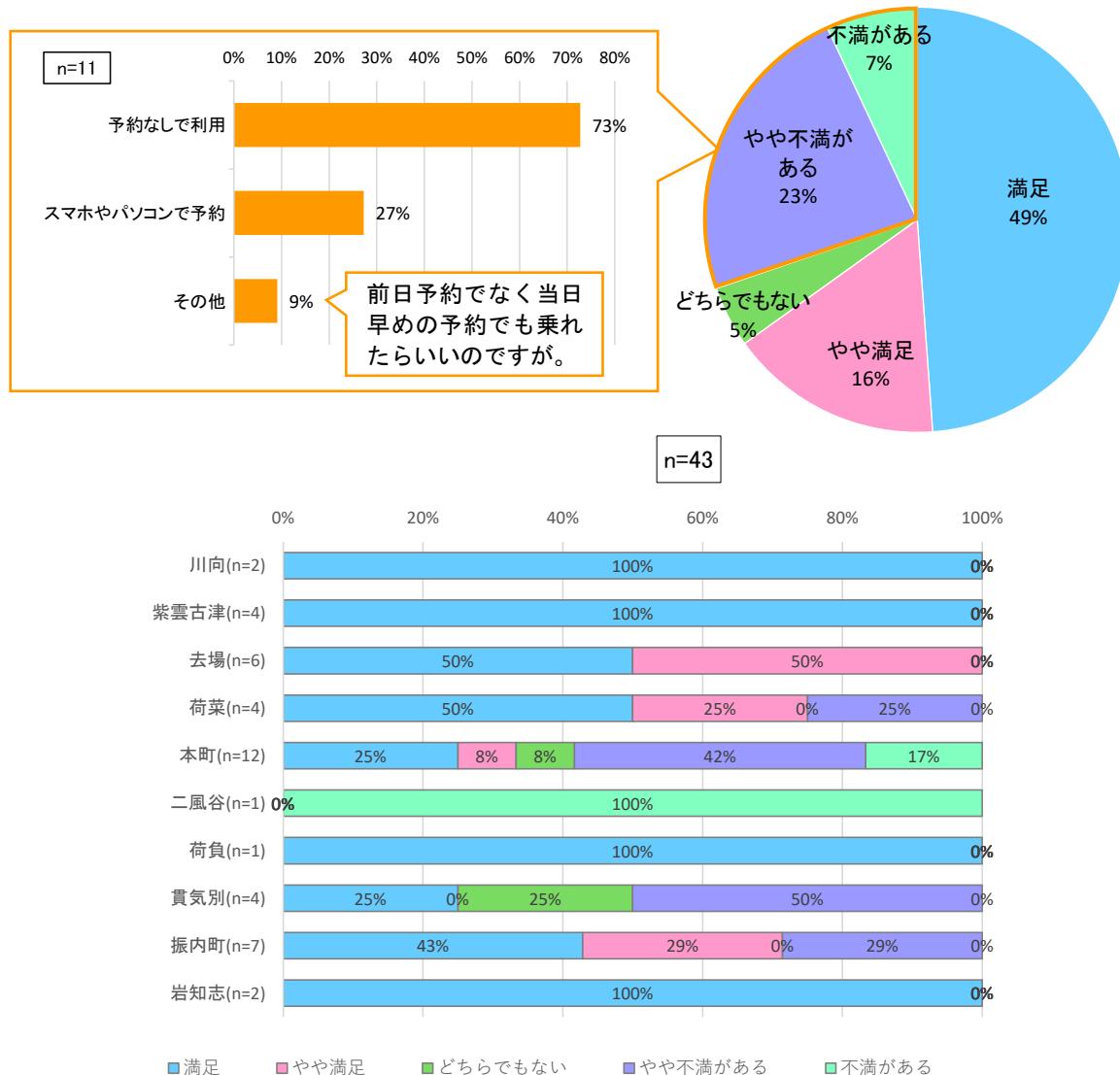


図 4.31 デマンドバスの予約方法に対する満足度（上：全回答、下：居住地別クロス集計）

■デマンドバスについて困っていること

- ・デマンドバスについて困っていることを、主に利用するデマンドバス別に見ると、本町地区デマンドバスは、「今のデマンドバスで概ね満足している」を回答している人が約50%を占めていますが、一方で、「当日予約」を望む人が約70%を占めています（「概ね満足」しつつも、「当日予約」を希望する人を含む）。
- ・振内地区デマンドバスは、「今のデマンドバスで概ね満足している」を回答している人が約35%と本町地区デマンドバスよりも低く、「当日予約」（約80%）のほか、「増便」（約55%）、「運行エリアの拡大」（約35%）を望む人が見られます。
- ・貫気別地区デマンドバスは、「今のデマンドバスで概ね満足している」を回答している人が約25%と振内地区デマンドバスよりも低く、「当日予約」を望む人が約65%になっています。

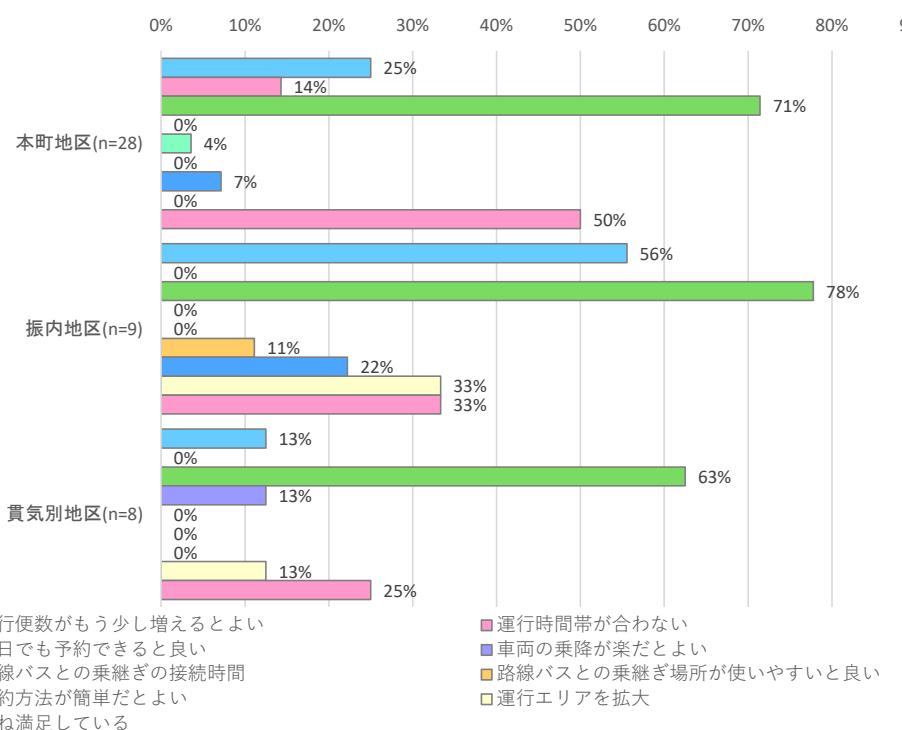


図 4.32 デマンドバスについて困っていること（主に利用するデマンドバス別クロス集計）

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、地域公共交通に関する現状・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	宇川向	27	46	124	23.4%	30.3%	紫雲古津小	川向以外	▲	●	▲	×	●
	宇紫雲古津	7		311	36.7%								
	宇去場	5		202	36.6%								
	宇荷菜	6		802	27.3%								
②	本町	8	85	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	●	●	×	×	●	●
	字小平	26		108	37.0%								
③	字二風谷	33	85	298	30.9%	34.8%	二風谷小商店	●	●	▲	×	●	●
	字荷負	26		151	41.1%								
	字長知内	23		76	38.2%								
④	字幌毛志	20	394	38	47.4%	41.3%	振内小・振内中 振内診療所 Aコープ・コンビニ・商店	▲	▲	●	●	●	●
	振内町	32		665	40.0%								
	字岩知志	64		89	50.6%								
	字仁世宇	87		0	-								
	字豊穂	168		33	42.4%								
⑤	字貴氣別	48	210	424	38.7%	39.8%	貴氣別小 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 各地区的概況（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・豊穂地区	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	・各地区的生活館等のほか、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 地域公共交通に関する現状・問題点

(1) 地域概況に関する現状・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のみに立地し、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、芽生にはすずらん群生地、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) 地域公共交通に関する現状・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）から日高町富川を経由して鵡川・苦小牧を結ぶ便、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～苦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ますから、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（荷菜・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、豊糠から貫気別を経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経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ます。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ます。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が限られる一方、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す。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穣～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、豊穣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、所要時間には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・ニーズに関する現状・問題点

現状・問題点⑩：現状の主の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の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を考えている年齢は、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カ月に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ない、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います。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』に対する問い合わせには、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

祉バス運行事業」（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plan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ることが想定されます。

- デマンドバスは、令和4年度から新たに貴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・貴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、不満を持つ方があり、「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います。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されます。

6. 基本的な方針・目標

6.1 計画の基本的な理念・方針

町の地域公共交通に関する課題を踏まえて、平取町における地域公共交通の基本理念と基本方針を設定しました。

基本理念：町内外の生活移動や広域移動を支える 持続的な地域公共交通の構築

基本方針Ⅰ：町民が安心して生活できる生活圏交通の維持・確保 【課題①③に対応】

- ・高齢者から子供たちまで、平取町民が将来にわたり安心してゆたかに生活できるように、町内や隣接する日高町への買い物や通院、通学などの日常的な生活移動を支える利便性の高い生活圏交通の維持・確保を目指します。

基本方針Ⅱ：町外との広域移動を支える公共交通体系の形成 【課題④⑤に対応】

- ・札幌市や苫小牧市など、北海道や地域の中心都市と平取町の間の町民や来訪者の移動手段を確保するため、広域交通の維持・確保や広域交通と生活圏交通の接続の円滑化に努めます。

基本方針Ⅲ：持続的な地域公共交通の実現 【課題②⑤に対応】

- ・バスやタクシーのドライバー不足や公共交通の利用低迷等の課題がある中、将来にわたって地域の公共交通を維持できるように、担い手確保の取組や町民や来訪者の公共交通の利用促進等により、公共交通の持続性確保に努めます。

6.2 基本方針の実現に向けた目標

それぞれの基本方針に対して、具体的な目標を設定し、目標の実現に向けた取り組みを進めます。

基本方針Ⅰ：町民が安心して生活できる生活圏交通の維持・確保 【課題①③に対応】

【目標 1】町民生活や地区特性に適合した生活圏交通の維持・確保

- 平取町民の買い物や通院、通学、通勤等の日常生活における町中心地（本町・振内町）や日高町富川地区などへの生活移動を支えるため、ニーズを踏まえた運行改善や適切な支援による既存公共交通の運行の維持、町内各地区の特性に応じた新規公共交通や代替公共交通の導入検討等を行うことで、デマンドバスや路線バス等の生活圏交通を維持・確保します。

【目標 2】DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進による生活圏交通の利便性向上

- 近年、発展が著しいIoTやICT等のテクノロジーを活用し、公共交通におけるDXを推進することで、生活圏交通のサービスを高度化し、利便性の向上を図ります。

基本方針Ⅱ：町外との広域移動を支える公共交通体系の形成 【課題④⑤に対応】

【目標 3】地域中心都市等にアクセスする広域交通の維持・確保

- 札幌市や苫小牧市など、北海道や地域の中心都市への町民や来訪者の移動手段を確保するため、地域の関係機関や交通事業者と連携しながら、広域交通を維持・確保します。

【目標 4】広域交通と生活圏交通の接続の円滑化

- 町民や来訪者の広域移動の移動手段を確保し、利便性向上を図るため、運行情報の提供や公共交通の接続拠点強化等により、広域交通と生活圏交通の乗継ぎの円滑化を図ります。

基本方針Ⅲ：持続的な地域公共交通の実現

【課題②⑤に対応】

【目標 5】地域公共交通の担い手の確保

- ・バスやタクシーのドライバーが不足する中で、地域の公共交通を維持していくため、ドライバー新規採用に向けた取組やボランティアドライバーの活用など、地域公共交通の担い手の確保に向けた取組を行っていきます。

【目標 6】公共交通の積極的な利用を促す環境の構築

- ・公共交通利用者を拡大し、公共交通サービスの持続性を確保するため、情報発信や広報活動等により、町民等の公共交通利用への意識醸成を図るとともに、来訪者等の公共交通利用を促す取組を行っていきます。

6.3 公共交通体系のイメージ

基本理念・方針及び目標を踏まえた平取町の公共交通体系のイメージは、下図に示すとおりであり、公共交通体系における各交通の位置付け・役割や、確保・維持等の方針は、次ページの表のとおりです。

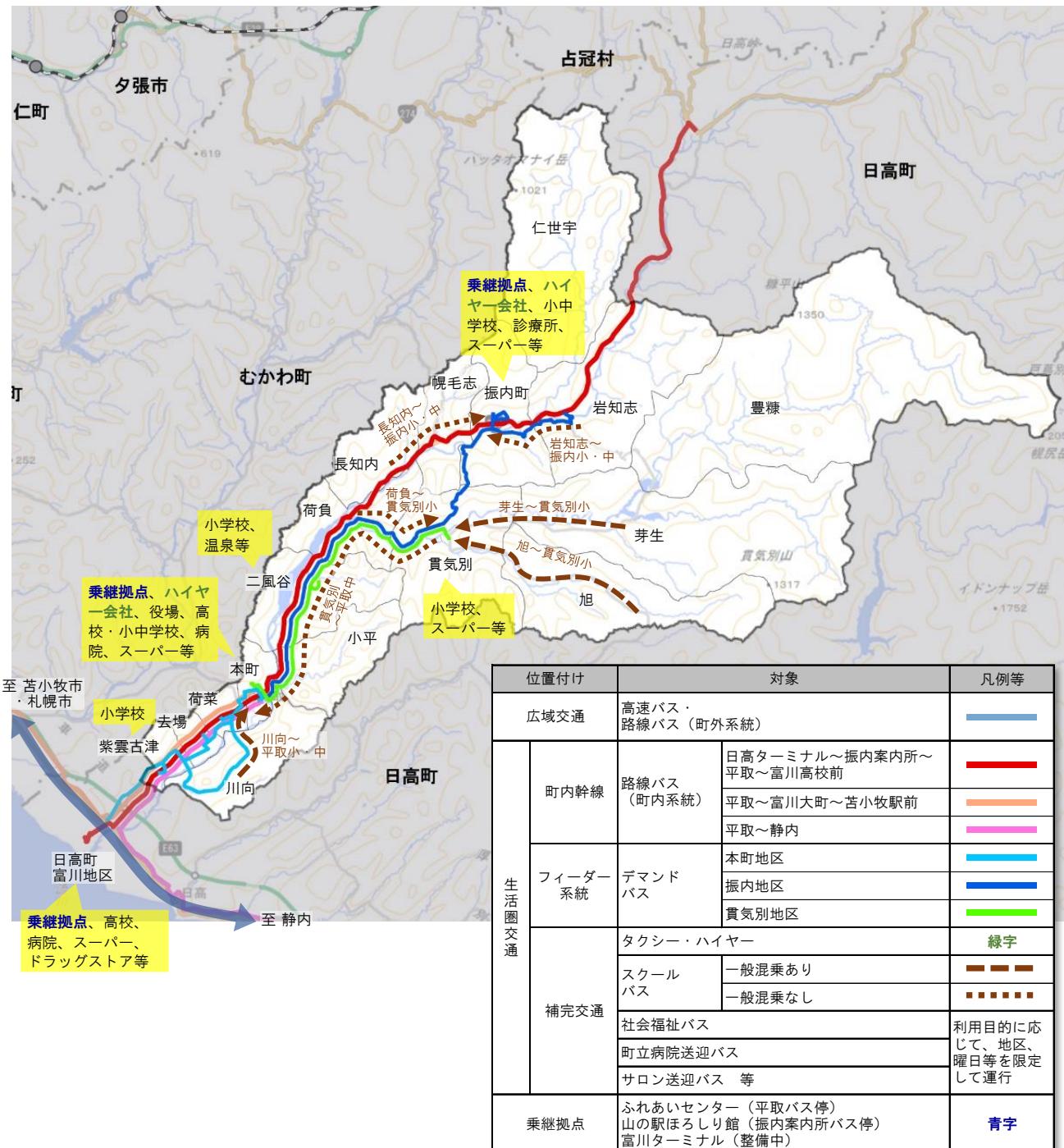


図 6.1 基本理念・方針及び目標を踏まえた平取町の公共交通体系のイメージ

表 6.1 公共交通体系の位置付け・役割及び確保・維持等の方針

位置付け	対象	役割	確保・維持等の方針	
広域交通	高速バス 路線バス (町外系統)	札幌市や苫小牧市等、北海道や地域の中心都市への町民や来訪者の広域移動を担います。	移動実態やニーズを踏まえたネットワークの最適化を地域で検討しながら、必要に応じて、国や北海道の補助を活用して、運行を維持・確保します。【目標3】	
生活圏交通	町内幹線	路線バス (町内系統)	町内の中心部(本町・振内町)や隣接する日高町(富川地区等)を接続し、町民の生活移動を担います。	関係市町や運行事業者と連携し、利用促進等を図りながら、町財政による補助を行い、運行を維持・確保します。【目標1,5,6】
	フィーダー系統	平取町 デマンドバス (本町地区・振内地区・貴気別地区3系統)	町内幹線がカバーしていないエリア等から町内幹線や広域交通に接続し、町民の生活移動を担います。	高度化や利便性向上等を検討しながら、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して、持続可能な運行を目指します。【目標1,2,6】
	補完交通	タクシー・ハイヤースクールバス 社会福祉バス 町立病院送迎バス サロン送迎バス等	タクシー・ハイヤーが個人の事情に合わせた移動を補完するほか、各移動手段は、通学や通院、買い物、温泉などの利用目的に応じた町民の生活移動を補完しています。	地区の実情や町民ニーズ等を踏まえて、適宜運行形態の見直しや新たな補完交通の導入等を検討しながら、これら補完交通を継続的に確保します。【目標1,5】
乗継拠点	ふれあいセンター (平取バス停) 山の駅ほろしり館 (振内案内所バス停) 富川ターミナル (整備中)	フィーダー系統と町内幹線、町内幹線と広域交通等の乗継における拠点としての役割を担います。	機能強化等を図り、乗継の円滑化や利便性向上を図ります。【目標4】	

7. 目標達成のための施策・事業

7.1 目標達成のための施策・事業の位置付け

本計画の基本理念・方針の実現に向けた目標を達成し、イメージする公共交通体系を構築していくための施策・事業は、下図に示すとあります。

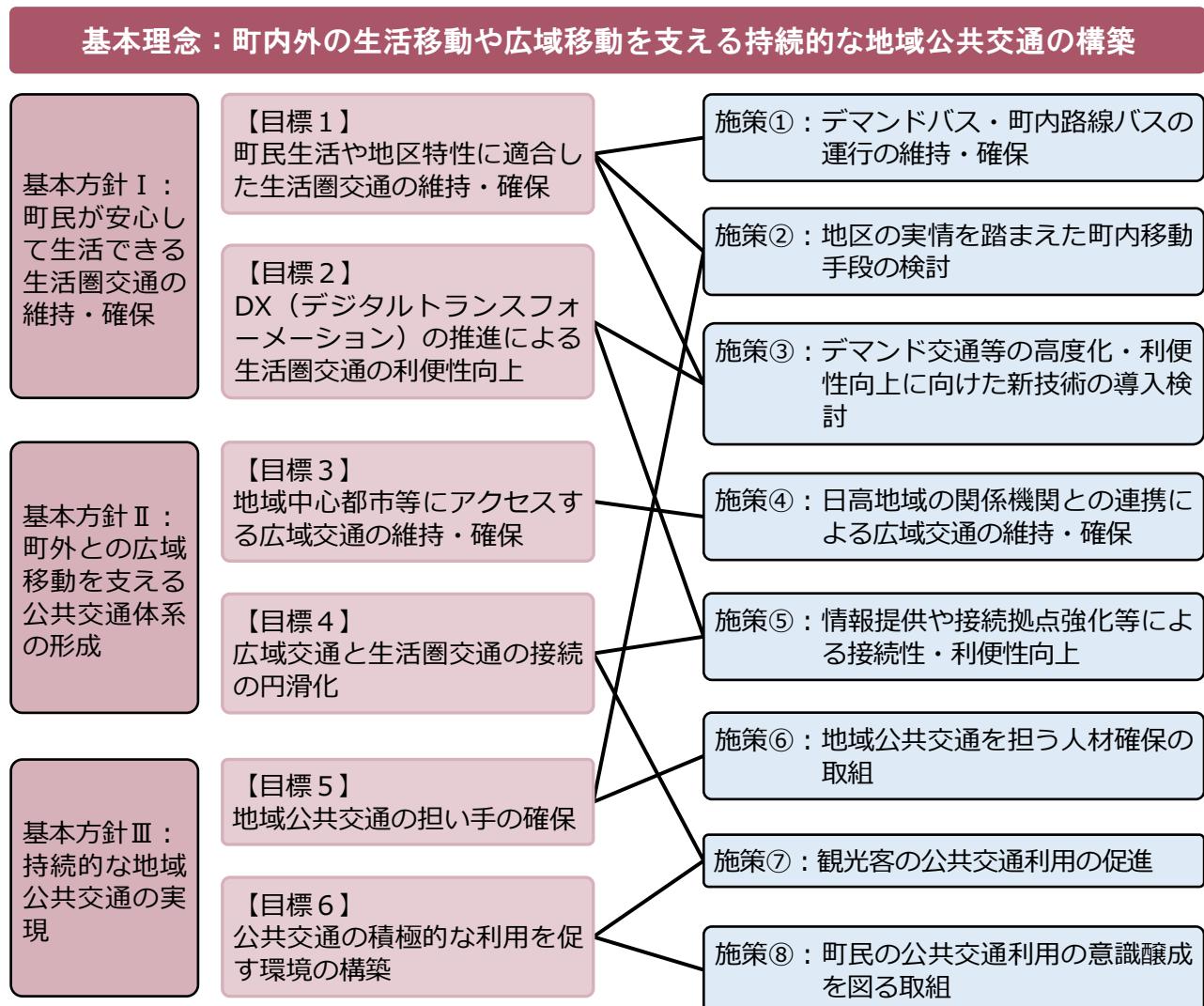
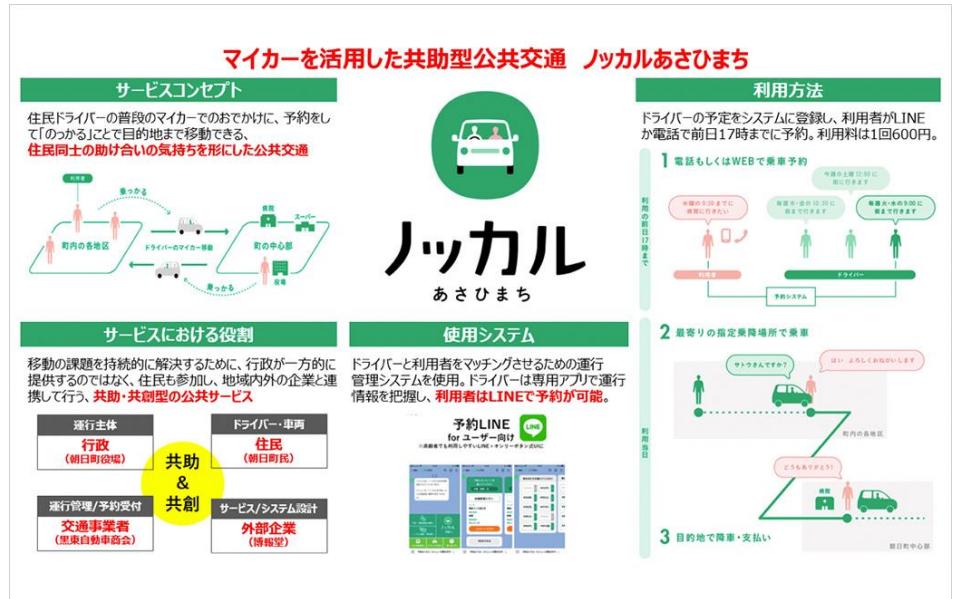


図 7.1 基本理念・方針及び目標と目標達成のための施策・事業

7.2 各施策・事業の実施方針

施策①	デマンドバス・町内路線バスの運行の維持・確保				
	<p>● 本町地区・振内地区・貴気別地区で運行している平取町デマンドバスは、主に高齢者の通院・買い物等の日常生活の足として、町内各地区から町中心部（本町・振内町）等への移動を支えています。このため、利用実態・ニーズを踏まえて、運行形態の改善（乗車運賃の有償化、ダイヤ見直し、予約方法の改善等）を検討しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等の補助金も活用し、平取町デマンドバスの運行を維持・確保します。</p>				
«補助対象系統の役割・必要性»					
路線名 (運行区間)	運行態様	実施主体	役割・必要性	補助事業 の活用	
本町地区 デマンドバス (国保病院～ふれあいセンター～富川大町)	デマンド型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は交通事業者に委託)	本町地区的高齢者の通院・買い物利用、苫小牧市や札幌市への結節点（日高町富川）への接続に重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー補助 (※)	
振内地区 デマンドバス (振内案内所バス停～ふれあいセンター)	デマンド型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は交通事業者に委託)	本町発で苫小牧方面に向かう路線バス（直通便）に接続する便として設定。振内地区及び貴気別地区住民の通院・買い物利用を目的としている。路線バスを補完する便として重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー補助 (※)	
貴気別地区 デマンドバス (貴気別～ふれあいセンター)	デマンド型交通 (事前予約制)	平取町 (運行は交通事業者に委託)	振内地区を巡回するバス。主に買い物や診療所の通院に利用されている他、乗継拠点となる振内案内所バス停を経由し、路線バスとの接続に重要な役割を果たしており、運行の確保・維持が必要である。	フィーダー補助 (※)	
<p>※現在は、アイヌ政策推進交付金を財源にデマンドバスを運行していますが、デマンドバス事業が交付金対象外となった場合は、国の地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用します。</p>					

	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者が減少している振内地区は、引き続き、広報誌等を通じた利用の促進に努めますが、デマンドバスの乗車運賃の有償化の導入時期に合わせて、ハイヤー助成等のその地区に合った交通サービスの導入について検討していきます。 ● 平取町内を運行する路線バスは、町内及び隣接する日高町への生活移動を支える町内外の幹線交通を担っていることから、関係市町や運行事業者と密接に連携しながら、利用促進等の取組を行うとともに、町財政による運行事業者への補助（運行収支の欠損補填）を行い、運行を維持・確保します。 <p>『町内を運行する路線バス』（ ）内は平取町外</p> <ul style="list-style-type: none"> • （日高ターミナル〈日高町〉）～振内案内所〈振内町〉～平取〈本町〉～（富川高校前〈日高町〉） • 平取〈本町〉～（富川大町〈日高町〉～苦小牧駅前〈苦小牧市〉） • 平取〈本町〉～（静内〈新ひだか町〉） 										
実施主体	平取町、関係市町、交通事業者										
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	<p>令和6年度：デマンドバスの有償化 令和6～10年度：デマンドバス・路線バスの運行 ※ダイヤ見直し、予約方法の改善等は、適宜検討を実施</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th><th>令和10年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td><td>◎</td></tr> </tbody> </table>	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	◎	◎	◎	◎	◎
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							
◎	◎	◎	◎	◎							

施策②	地区の実情を踏まえた町内移動手段の検討
事業内容	<p>● 定期運行されているデマンドバスや路線バス、個人の事情に合わせて手配するタクシー・ハイヤーのほか、スクールバスや社会福祉バスなど、利用目的や対象者、運行地区、運行日が限定された移動手段が運行されているため、地区の実情や町民ニーズ等を踏まえて適宜運行形態を調整しながら、これら移動手段の運行を継続します。</p> <p>《利用目的や運行地区等が限定されている移動手段》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス：遠方の小中学生の通学のため、7路線運行（平取小学校1路線（一般混乗可）・振内小学校2路線・貫気別小学校3路線（うち2路線は一般混乗可、平取中学校1路線） ・社会福祉バス（びらっくる）：高齢者や障害者等の温泉・農協利用のため、各地区週2回運行（予約制） ・町立病院送迎バス：町立国民保険病院への通院のため、貫気別・芽生・旭・豊穣の地区毎に曜日を設定して運行（予約制） ・サロン送迎バス：交流サロンの開催に合わせて、平日の午前と午後にそれぞれ1往復運行（各サロンの代表者が手配） <p>● 広域な町域においては、地区によっては自家用車以外の移動手段が不十分ですが、バスやタクシーのドライバー不足の問題もあります。このため、貫気別地区等の地域公共交通の利便性が低い地区を対象として、地区住民によるボランティア運送サービス（ボランティアドライバーが運転する自家用車への相乗りサービス）の導入に向けた取組（運行方法・形態の検討、地区住民への説明会開催など）を進めます。</p>  <p>資料：内閣官房 デジタル田園都市国家構想 Web ページ：デジ田メニュー ブック (https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digitaldenen/menubook/0019.html)</p> <p>《共助型公共交通「ノッカルあさひまち」（富山県朝日町）の事例》</p>

7. 目標達成のための施策・事業

実施主体	平取町、交通事業者、町民				
スケジュール	令和6～10年度：スクールバス、社会福祉バス等の運行 令和6年度：ボランティア運送サービスの検討 令和7年度以降：ボランティア運送サービスの試験運行・本格導入				
△：検討 ○：適宜実施 ◎：実施					
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	
◎・△	◎・○	◎・○	◎・○	◎・○	◎・○

施策③	デマンド交通等の高度化・利便性向上に向けた新技術の導入検討
事業内容	<p>● 平取町デマンドバスの「当日予約・オンライン予約」、「オンラインによる運行状況確認」、バス運賃の「キャッシュレス支払い」等のニーズを踏まえて、デマンド交通等への予約・運行システムやバスロケーションシステム、オンデマンドモビリティシステムの導入やキャッシュレス・タッチレスの電子決済の導入、施策②に示した「地区住民によるボランティア運送サービス」へのシステム導入など、地域公共交通を高度化し、利便性の向上を図るICT導入に向けた検討を進めます。</p> <p>《オンデマンドモビリティシステムのイメージ》</p> <p>● 深刻化するバスやタクシーのドライバー不足への備えとして、公共交通における自動運転技術の活用に向けた検討を進めます。</p>
実施主体	平取町、交通事業者
スケジュール	令和6～8年度：デマンド交通等への新技術の導入検討 令和9年度以降：デマンド交通等への新技術の導入
△：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	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 △ △ △ ○ ○

施策④	日高地域の関係機関との連携による広域交通の維持・確保														
事業内容	<p>● 平取町と札幌市や苫小牧市、新ひだか町などの中心都市の広域的な移動は、日高町富川地区において乗換を行う、地域間幹線系統等の路線バスや高速バスが担っています。これらの広域交通の維持・確保のため、北海道日高地域公共交通活性化協議会において、北海道日高振興局や近隣市町、バス運行事業者等の関係機関と連携し、協議会における広域交通ネットワークの最適化検討等に参画します。</p> <p>『『日高地域公共交通計画（北海道日高地域公共交通活性化協議会）の事業計画「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』（抜粋）』</p> <table border="1"> <tr> <td>目的等</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・通学、通院、買物など生活に不可欠な移動手段である中核都市と地域中心都市等を結ぶ広域交通や、地域中心都市と周辺町を結ぶ「地域間交通」について維持・確保を図る。 ・広域交通及び地域間交通の維持・確保を持続的に行うため、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線の最適化を図る。 ・平行するバス路線の運行調整を継続して、運行内容の最適化を図る。 </td></tr> <tr> <td>主な取組概要</td><td> <p>【広域交通ネットワークの維持・確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通ネットワークの維持・確保の方針により地域間幹線系統補助の活用と各町の支援によるバス路線の維持・確保を図る。 <p>【中長期的な広域交通ネットワークの維持・確保に向けた統合・再編等の最適化案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の維持・確保を図りながら、中長期的な広域交通ネットワークについて、統合・再編等の最適化に向けた検討を行う。 </td></tr> <tr> <td>主な取組内容</td><td> <table border="1"> <tr> <td>国</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として北海道との協調的補助を実施。 ・地域間幹線系統の適用等について必要な助言を行う。 </td></tr> <tr> <td>北海道</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として国との協調的補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> <tr> <td>各町、確保協議会</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通の必要性の確認・検証を続けながら、地域間幹線系統、市町村単独補助路線において運行を維持するために必要となる欠損補填及び単独補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> <tr> <td>交通事業者</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線を維持するための運行体制の継続。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> </table> </td></tr> </table>	目的等	<ul style="list-style-type: none"> ・通学、通院、買物など生活に不可欠な移動手段である中核都市と地域中心都市等を結ぶ広域交通や、地域中心都市と周辺町を結ぶ「地域間交通」について維持・確保を図る。 ・広域交通及び地域間交通の維持・確保を持続的に行うため、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線の最適化を図る。 ・平行するバス路線の運行調整を継続して、運行内容の最適化を図る。 	主な取組概要	<p>【広域交通ネットワークの維持・確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通ネットワークの維持・確保の方針により地域間幹線系統補助の活用と各町の支援によるバス路線の維持・確保を図る。 <p>【中長期的な広域交通ネットワークの維持・確保に向けた統合・再編等の最適化案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の維持・確保を図りながら、中長期的な広域交通ネットワークについて、統合・再編等の最適化に向けた検討を行う。 	主な取組内容	<table border="1"> <tr> <td>国</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として北海道との協調的補助を実施。 ・地域間幹線系統の適用等について必要な助言を行う。 </td></tr> <tr> <td>北海道</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として国との協調的補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> <tr> <td>各町、確保協議会</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通の必要性の確認・検証を続けながら、地域間幹線系統、市町村単独補助路線において運行を維持するために必要となる欠損補填及び単独補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> <tr> <td>交通事業者</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線を維持するための運行体制の継続。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> </table>	国	<ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として北海道との協調的補助を実施。 ・地域間幹線系統の適用等について必要な助言を行う。 	北海道	<ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として国との協調的補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 	各町、確保協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通の必要性の確認・検証を続けながら、地域間幹線系統、市町村単独補助路線において運行を維持するために必要となる欠損補填及び単独補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線を維持するための運行体制の継続。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。
目的等	<ul style="list-style-type: none"> ・通学、通院、買物など生活に不可欠な移動手段である中核都市と地域中心都市等を結ぶ広域交通や、地域中心都市と周辺町を結ぶ「地域間交通」について維持・確保を図る。 ・広域交通及び地域間交通の維持・確保を持続的に行うため、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線の最適化を図る。 ・平行するバス路線の運行調整を継続して、運行内容の最適化を図る。 														
主な取組概要	<p>【広域交通ネットワークの維持・確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通ネットワークの維持・確保の方針により地域間幹線系統補助の活用と各町の支援によるバス路線の維持・確保を図る。 <p>【中長期的な広域交通ネットワークの維持・確保に向けた統合・再編等の最適化案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の維持・確保を図りながら、中長期的な広域交通ネットワークについて、統合・再編等の最適化に向けた検討を行う。 														
主な取組内容	<table border="1"> <tr> <td>国</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として北海道との協調的補助を実施。 ・地域間幹線系統の適用等について必要な助言を行う。 </td></tr> <tr> <td>北海道</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として国との協調的補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> <tr> <td>各町、確保協議会</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通の必要性の確認・検証を続けながら、地域間幹線系統、市町村単独補助路線において運行を維持するために必要となる欠損補填及び単独補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> <tr> <td>交通事業者</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線を維持するための運行体制の継続。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 </td></tr> </table>	国	<ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として北海道との協調的補助を実施。 ・地域間幹線系統の適用等について必要な助言を行う。 	北海道	<ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として国との協調的補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 	各町、確保協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通の必要性の確認・検証を続けながら、地域間幹線系統、市町村単独補助路線において運行を維持するために必要となる欠損補填及び単独補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線を維持するための運行体制の継続。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 						
国	<ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として北海道との協調的補助を実施。 ・地域間幹線系統の適用等について必要な助言を行う。 														
北海道	<ul style="list-style-type: none"> ・国の施策や他都府県での先進事例に係る情報提供を行うとともに、地域間幹線系統として国との協調的補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 														
各町、確保協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通の必要性の確認・検証を続けながら、地域間幹線系統、市町村単独補助路線において運行を維持するために必要となる欠損補填及び単独補助を実施。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 														
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線を維持するための運行体制の継続。 ・道、各町、確保協議会、交通事業者が連携して、バス路線及び運行内容の最適化を検討・実施する。 														
実施主体	北海道、平取町、関係市町、交通事業者、国														
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和6～10年度：広域交通の維持・確保、最適化等の検討														
	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														
	◎・△ ◎・△ ◎・△ ◎・△ ◎・△														

7. 目標達成のための施策・事業

施策⑤	情報提供や接続拠点強化等による接続性・利便性向上
事業内容	<p>● 平取町デマンドバスや町内の路線バス、広域交通を担う町外路線バス・高速バスについて、日高町富川地区等での乗継を考慮した広報資料を作成し、町民に情報提供することで、広域移動における乗継方法を周知します。</p> <p>◆ 公共交通の乗継利用に関する令和5年度版広報資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平取町デマンドバスと町内外の幹線交通である路線バスの町内接続拠点である「ふれあいセンター（平取バス停）」や「山の駅ほろしり館（振内案内所バス停）」等における、バスの運行情報の提供（路線バス運行情報「バスキタ！道南バス」を確認できる情報端末設置、等）について検討し、乗継利便性の向上を図ります。 ● 札幌市や苫小牧市等への広域交通との乗継地点である日高町富川地区における乗継環境の向上を図るため、日高町富川市街複合施設内に整備される富川ターミナル（令和7年4月開業予定）について、平取町からの路線バスやデマンドバス等と広域交通の接続性向上に向けて、整備主体である日高町等と協議をしていきます。 <p>資料：日高町HP (https://www.town.hidaka.hokkaido.jp/soshiki/sigaiti/seibi.html) ◆ 日高町富川市街複合施設の整備イメージ◆</p>

	<ul style="list-style-type: none"> 「施策④：日高地域の関係機関との連携による広域交通の維持・確保」における広域交通ネットワークの最適化検討により、町内外の路線バスのネットワークが改編された際には、「ふれあいセンター（平取バス停）」や「山の駅ほろしり館（振内案内所バス停）」、日高町富川地区で路線バスに接続する平取町デマンドバスのダイヤ調整を行い、生活圏交通と広域交通の接続性を確保します。 										
実施主体	平取町、日高町、交通事業者										
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	<p>令和6～10年度：乗換方法の広報資料の作成・周知 令和6～10年度：乗換拠点における運行情報提供の検討・導入 令和6年度：富川ターミナル整備に関する協議 ※デマンドバスのダイヤ調整は、広域交通ネットワークの最適化検討の動向を踏まえて、適宜検討</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th><th>令和10年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>◎・△</td><td>◎・△</td><td>◎・△</td><td>◎・△</td><td>◎・△</td></tr> </tbody> </table>	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	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△
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							
◎・△	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△							

施策⑥	地域公共交通を担う人材確保の取組										
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 深刻化するバスやタクシーのドライバー不足への対応として、交通事業者や国・北海道等の関係機関と連携し、ドライバー確保のための取組（二種免許の取得支援、ドライバー就職説明会等）を実施します。 職業ドライバー以外の町民にも地域公共交通の一端を担ってもらうべく、地区住民によるボランティア運送サービス（ボランティアドライバーが運転する自家用車への相乗りサービス）の導入に向けた取組（運行方法・形態の検討、地区住民への説明会開催など）を進めます。 										
実施主体	平取町、交通事業者、国、北海道、町民										
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	<p>令和6年度：ボランティア運送サービスの検討 令和7年度以降：ボランティア運送サービスの試験運行・本格導入 令和6～10年度：ドライバー確保のための取組（適宜実施）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th><th>令和10年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○・△</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr> </tbody> </table>	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	○・△	○	○	○	○
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							
○・△	○	○	○	○							

施策⑦	観光客の公共交通利用の促進										
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光客の公共交通利用を促進するため、町の観光情報と合わせて、公共交通の情報を広く発信します。 ● 観光客等の来訪者の町内における二次交通として利用できる平取町デマンドバスについて、インターネット等の経路検索サービス等への展開を図り、来訪者が路線バスや高速バスからスムーズに乗換利用できる環境を構築するため、デマンドバスの運行情報を「標準的なバス情報フォーマット」であり、汎用性の高いGTFS-JPデータとして整理します。 ● 観光 MaaS (Mobility as a Service) 等の観光客の公共交通利用の利便性や快適性を向上させるサービスについて、情報の収集整理を行いながら、将来の導入の可能性について検討を行います。 <p>«観光 MaaS»</p> <ul style="list-style-type: none"> • 旅行者の移動ニーズに対応し、複数の公共交通（鉄道、バス、タクシー等）やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、経路検索・予約・決済・観光情報の提供等を一括で行うサービス 										
実施主体	平取町、交通事業者、関連事業者										
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和6年度：GTFS-JPデータの作成 令和6～10年度：公共交通情報の発信、観光MaaSの導入可能性検討										
	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th><th>令和10年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>◎・△</td><td>◎・△</td><td>◎・△</td><td>◎・△</td><td>◎・△</td></tr> </tbody> </table>	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	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△
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							
◎・△	◎・△	◎・△	◎・△	◎・△							

施策⑧	町民の公共交通利用の意識醸成を図る取組										
事業内容	<p>● 町民の日常的な移動における公共交通利用の意識付けを図るため、平取町デマンドバスや路線バス等の地域公共交通について、時刻表や利用方法、広域交通との乗継方法等の広報パンフレット等を、町のホームページや広報誌等を通じて、広く町民に周知する情報発信・広報活動を行います。</p> <p>● 近年の世間一般における高齢者事故のリスクも鑑み、高齢者の自動車運転免許証の自主返納を促す取組（運転免許証自主返納者への町内お買い物券の付与、老人福祉バス券の販売継続等）を実施し、公共交通利用への転換を図ります。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p>● 運転免許証を自主返納した高齢者に対し、運転経歴証明書の交付手数料を補助するとともに「平取町商工会・お買い物券」を交付</p> </div>										
実施主体	平取町										
<p>スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施</p>	<p>令和6～10年度：町の公共交通に関する情報発信、運転免許証自主返納を促進する取組</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">令和6年度</th> <th style="text-align: center;">令和7年度</th> <th style="text-align: center;">令和8年度</th> <th style="text-align: center;">令和9年度</th> <th style="text-align: center;">令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">◎</td> </tr> </tbody> </table>	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	◎	◎	◎	◎	◎
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							
◎	◎	◎	◎	◎							

8. 計画の評価指標・推進体制等

8.1 計画の評価指標と目標値

本計画の基本方針の実現に向けた目標について、達成状況を確認するための評価指標とその目標値を以下のとおり定めます。

評価指標の測定は、毎年度実施し、計画期間における目標の達成状況を継続的にモニタリングします。

なお、これらの指標は今後の社会情勢や公共交通の利用状況等を考慮して見直すことがあります。

表 8.1 目標の達成度を評価するための指標と目標値

No	評価指標	現状値	目標値	対応する目標	備考
指標①	平取町デマンドバスの利用者数	3,446人/年 (令和4年度)	3,300人/年 ^{※1} (令和10年度)	目標1,2,6	本町・振内・貴氣別地区の3系統
指標②	平取町デマンドバスの収支率	0% ^{※2} (令和4年度)	6.4% ^{※2} (令和10年度)	目標1,2,6	本町・振内・貴氣別地区の3系統
指標③	平取町デマンドバスの公的負担額 (利用者1人当たり)	4,063円 ^{※3} (令和4年度)	4,361円 ^{※3} (令和10年度)	目標1,2,6	本町・振内・貴氣別地区の3系統
指標④	ボランティア運送サービスの導入地区数	O地区 (令和5年度)	1地区 (令和10年度)	目標1,5	
指標⑤	平取町～中心都市を乗継1回以下で結ぶ公共交通ネットワーク数	3本 (令和5年度)	3本 (令和10年度)	目標3,4	中心都市：札幌市、苫小牧市、新ひだか町静内
指標⑥	機能強化を図った平取町デマンドバス、路線・高速バスの乗継拠点数	O箇所 (令和5年度)	3箇所 (令和10年度)	目標4	ふれあいセンター（平取バス停）、山の駅ほろしり館（振内案内所バス停）、富川ターミナル

※1：指標①平取町デマンドバスの利用者数について、令和4年度から令和10年度までの約5年間で、平取町の人口が約10%減少する中で、利便性向上や利用促進を行うことで、利用者数の減少を5%未満に留めます。

※2：指標②平取町デマンドバスの収支率について、現状は運賃無料のため0%ですが、今後の有償化により、収支率6.4%（運賃収入÷車両購入費を除いた運行経費の町負担額）を目指します。なお、運賃収入は運賃300円、利用者数3,300人（目標値）と仮定し、運行経費の町負担額は、令和6年度は委託料の見直し等により令和4年度実績より約5.6%増、以降は年度毎に1%上昇と仮定しています。

※3：指標③平取町デマンドバスの公的負担額（利用者1人当たり）は、運行経費（車両購入費を除く）から運賃収入（現状は運賃無料のため0円）を引いた町負担額を利用者数で割った数値です。運賃収入と運行経費の町負担額は、指標②と同様に仮定します。

8.2 推進体制

本計画に定める各事業については、本計画の策定で協議を行ってきた「平取町地域公共交通活性化協議会」において、連絡調整を行いつつ実施するものとします。

また、本計画を継続的に展開していくため、8.1 で示した評価指標及び目標値に基づき、定期的なモニタリングを通じて、事業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。このため、「平取町地域公共交通活性化協議会」（設置要領・委員名簿は付属資料参照）が中心となり、8.3 に示す PDCA サイクルにより評価・検証を行うものとします。

8.3 評価の方法

本計画に基づく事業の実施状況や目標の達成状況は、「平取町地域公共交通活性化協議会」が中心となり定期的に確認・評価し、改善を図る「PDCA サイクル」を毎年度繰り返すことで、計画の目標を着実に実現していきます。

なお、PDCA サイクルについては、5カ年の計画期間全体を対象とした「計画全体の PDCA サイクル」と各事業の進捗状況に合わせた「事業単位の 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。

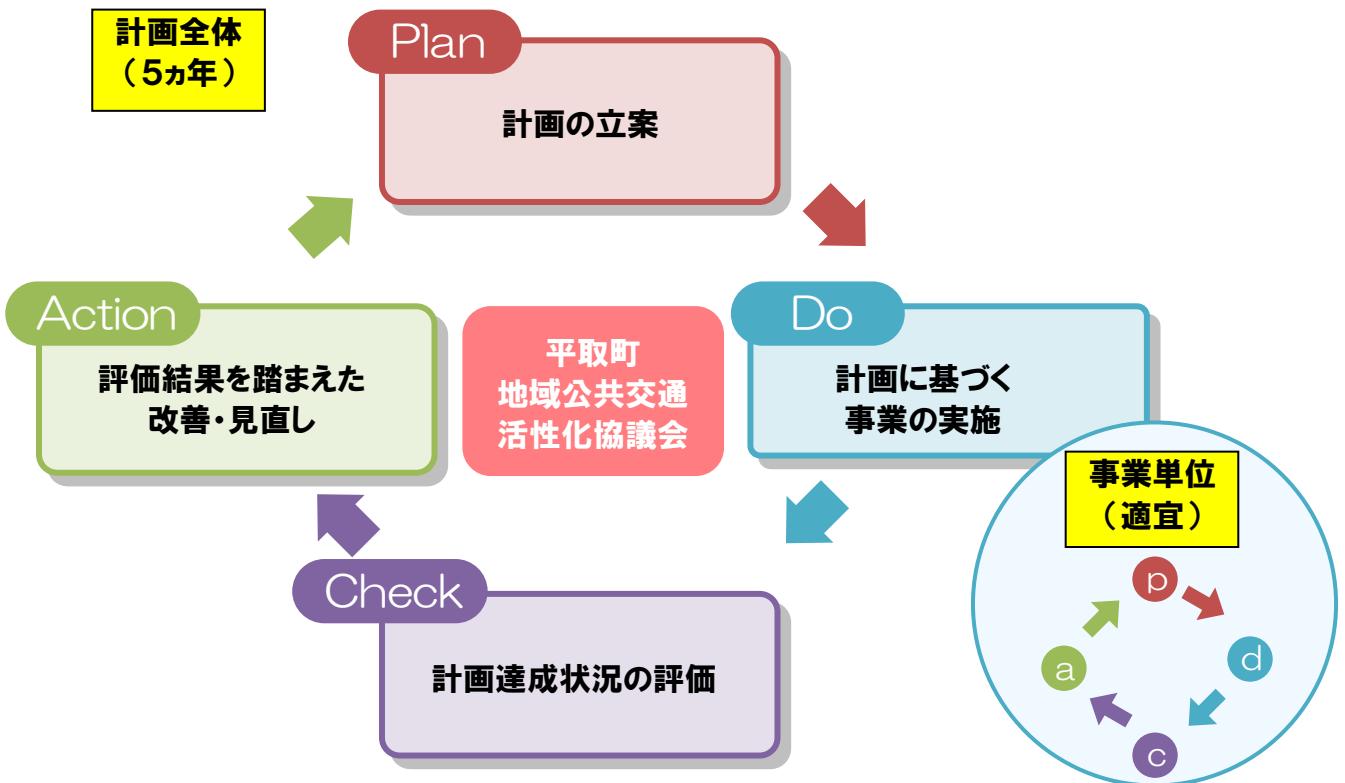


図 8.1 PDCA サイクルの構築イメージ