



むかわ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 計画の位置づけ	1
2. 社会状況の変化	2
2-1 生産人口の減少	2
2-2 価値観の転換	2
(1) 価値観の変化	2
(2) 新たな働き方	3
(3) コミュニティの重要性の再認識	3
(4) 高齢者の社会的な位置づけ	3
2-3 技術革新(イノベーション)	3
3. むかわ町の現状	4
3-1 人口動態	4
(1) 人口減少状況	4
(2) 少子高齢化	5
(3) 通勤・通学状況	7
3-2 産業構造	9
(1) 農業・林業	9
(2) 観光	10
3-3 市街地構造	10
(1) むかわ町の市街地構造	10
(2) 道路網	13
4. むかわ町の地域公共交通の現状	14
4-1 むかわ町の公共交通ネットワーク	14
(1) 公共交通の位置付けと必要性	14
(2) 広域幹線	15
(3) 地域内幹線	16
(4) 支線（町営バス）	17
4-2 むかわ町の公共交通の運行実績	19
(1) 広域幹線	19
(2) 地域内幹線	20
(3) 支線（町営バス）	21
4-3 町内公共交通の接続状況	25
(1) J Rとバスの接続状況	25
(2) バス同士の接続状況	26
4-4 むかわ町の公共交通の経営状況	27

4-5 住民意識・意向	28
(1) 日常的な外出行動について	28
(2) バスの利用について	30
(3) 自動車免許の返納について	31
(4) 今後の公共交通について	31
4-6 高校生の通学実態	33
(1) 町内に居住する鷗川高校生のバス利用実態	33
(2) JR で町外に通学する高校生の通学実態	34
5. サポート交通の実施可能性の把握	35
5-1 実証実験の結果の概要	36
(1) 実験参加者について	36
(2) 運行状況について	36
5-2 利用者の評価	39
5-3 サポート交通の本格実施に向けて	40
6. むかわ町の地域公共交通の現状と課題	41
6-1 現状と課題の概要	41
6-2 現状と課題の整理	42
(1) むかわ町の市街地構造などに起因する現状と課題	42
(2) 高齢化に起因する現状と課題	43
(3) 車社会化に起因する現状と課題	43
(4) 公共交通の経営環境の変化に起因する現状と課題	44
(5) むかわ町ならではの強みに起因する現状と課題	44
7. 計画の基本理念と目標	45
7-1 基本理念	45
7-2 課題と基本目標の構成	45
7-3 基本目標と実施事業の概要	46
(1) 基本目標1と主な実施事業	46
(2) 基本目標2と主な実施事業	47
(3) 基本目標3と主な実施事業	47
(4) 基本目標4と主な実施事業	48
(5) 基本目標5と主な実施事業	48
(6) 基本目標6と主な実施事業	49
(7) 基本目標7と主な実施事業	49
7-4 地域公共交通の将来像	50
8. 計画の推進方策	51
8-1 PDCA サイクルによる管理	51
(1) 「育てる」計画	51
(2) 社会実験などの積極的導入	51
(3) データによる徹底的な「見える化」	51

(4) スピーディでの確な改善	51
8-2 評価指標と目標	52
(1) 公共交通の利用者数.....	52
(2) 公共交通に関する歳入・歳出比率(収支率)と公的資金投入額	53
(3) 穂別地区のサポート交通の本格実施	53
9. 附属資料	54
9-1 計画策定までの状況.....	54
9-2 むかわ町地域公共交通施策に関する提言書（穂別地域協議会）	55

1. はじめに

1-1 計画策定の趣旨

本町においては、平成 30 年 9 月に発生した北海道胆振東部地震の影響により、人口減少や少子高齢化の加速化が進み、鉄道やバスなどの公共交通の利用も著しく減少している状況にあります。このため、震災後に策定した第 2 次むかわ町まちづくり計画やむかわ町都市計画マスタープラン等に基づき、地域の移動ニーズに対応した持続可能な公共交通体系の構築を目指し、様々な取り組みを進めています。

しかし、近年では、バス・タクシーの運転手の高齢化や担い手不足が深刻化していることに加え、運転手の時間外労働が規制される「2024 年問題」の対応等により、バス路線の廃止や減便が相次ぐなど、地域公共交通の持続性の確保が大きな課題となっております。

また、令和 2 年（2020 年）11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 4 条においては、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない」と明示されています。

このような状況を踏まえ、交通事業者や町民をはじめとした多様な関係者の協働により、地域公共交通ネットワークの形成と持続可能な地域公共交通の確保を図るため、本計画を策定するものです。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、むかわ町全域とします。

1-3 計画の期間

令和 6 年度（2024 年度）～令和 10 年度（2028 年度）までの 5 年間とします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、本町のまちづくりの最上位計画である「第 2 次むかわ町まちづくり計画」に基づき策定される地域公共交通のマスタープランと位置付けられ、関連計画と整合・連携を図りながら、公共交通に関する取り組み方針を定めるものです（図 1-1）。

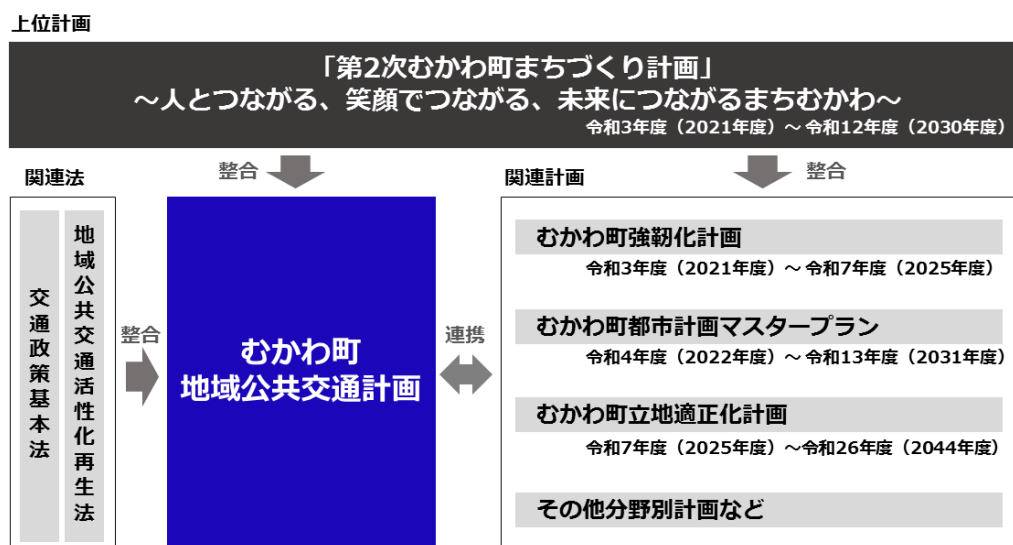


図 1-1 むかわ町地域公共交通計画の位置づけ

2. 社会状況の変化

2-1 生産人口の減少

- ・全国の15～64歳の生産人口は、1995年の8,716万人をピークに減少を続け、2020年には7,509万人となっています(図2-1、2)。
- ・生産人口の減少と物流・運送業界の運転手の働き方改革(2024年問題)により、公共交通の運転手不足が顕著になることが見込まれます。

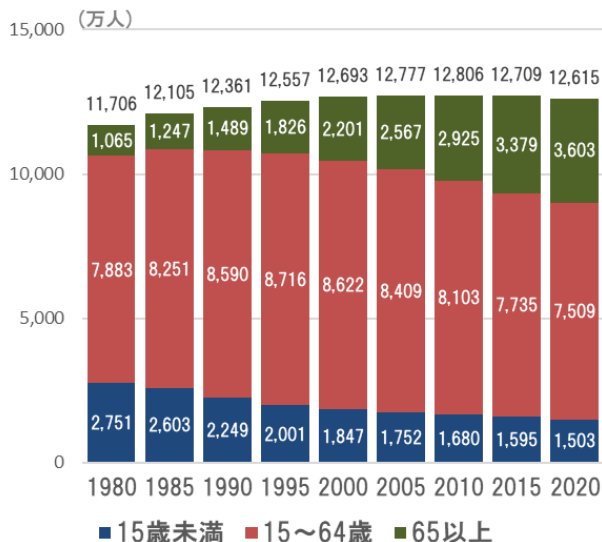


図 2-1 年齢別人口(3区分)の推移(国勢調査)

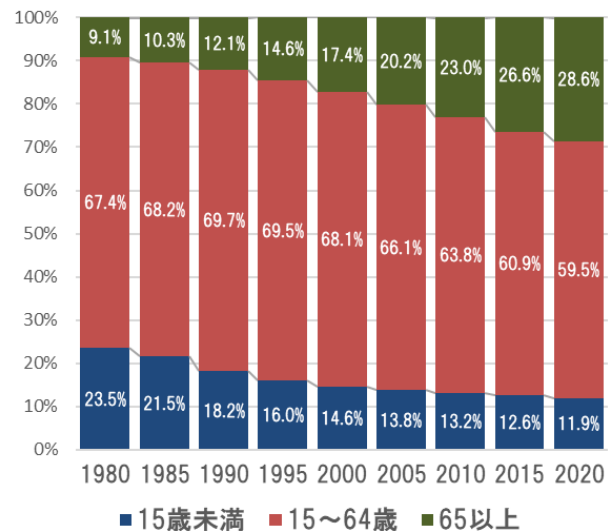


図 2-2 年齢別人口(3区分) 割合の推移(万人)

2-2 価値観の転換

(1) 価値観の変化

- ・長い経済低成長期を経て、価値観は多様化し、お金よりも心の豊かさを大事にする風潮になりつつあります。
- ・日本の誇りとして「美しい自然」や「治安の良さ」が認識され、地方の価値が見直されています(図2-3)。

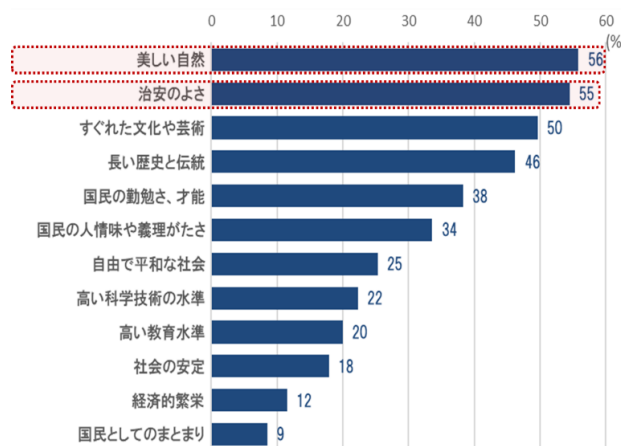


図 2-3 日本の誇り(内閣府世論調査「社会意識に関する世論調査(H30)」)

(2) 新たな働き方

- ・通信技術の進歩と、価値観の変化、多様性の尊重などにより、リモートワークなど新たな働き方が注目されています。地価の高い都会に暮らさなくとも仕事ができるようになり、自然が豊かで安全安心な地方に移住する動きが顕在化しています。
- ・季節や時間帯で複数の仕事を兼業することにより、十分な収入を得る働き方が、雇用が少ないと言われる地方で注目されています。

(3) コミュニティの重要性の再認識

- ・度重なる津波や地震、洪水などの大規模災害を経験し、地域コミュニティによる相互扶助機能が、災害時の避難や復旧時に大きな力を発揮することが再認識されています。

(4) 高齢者の社会的な位置づけ

- ・年齢と幸福度の関係を米国と日本を比べると、米国では約 40 歳で下降はピークアウトし、その後、年齢とともに上昇しています。日本では約 70 歳で下降はピークアウトし、その後もわずかに上昇する傾向です（図 2-4）。
- ・高齢者の幸福度を高めるためには、健康や経済力だけではなく、他人や地域のためのやりがいのある活動による貢献感が重要な要素と言われています。

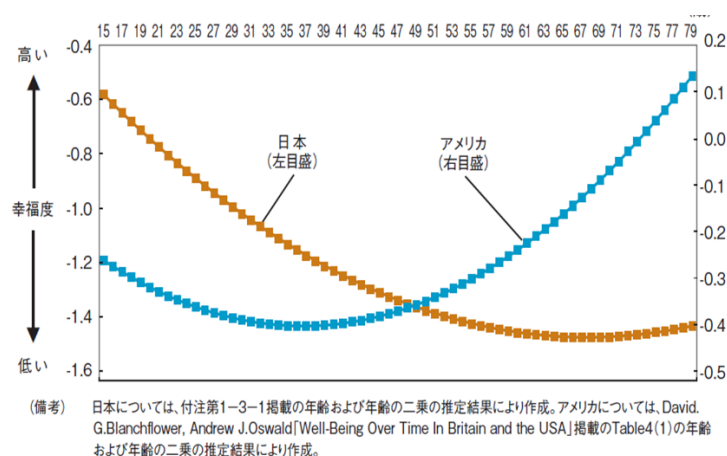


図 2-4 年齢による幸福度の推移(平成 20 年版国民生活白書)

2-3 技術革新(イノベーション)

- ・技術革新を活用した公共交通の未来は、自動運転車の導入や AI による効率的な配車などが期待されています。これにより、需要に合わせた柔軟な移動が可能となり、利便性向上や効率的な公共交通網の維持が期待されています。また、新技術の導入により、地域交通体系の最適化や長期的な交通サービスの安定化が実現されることが期待されています。さらに、自動運転移動サービスの実証や混雑情報提供システム、キャッシュレス決済手段の導入支援が行われることで、公共交通の利便性や安全性が向上し、地域社会全体の発展に寄与することが期待されています。

3. むかわ町の現状

3-1 人口動態

(1) 人口減少状況

1) むかわ町の人口・世帯数の推移

- ・人口は1960年の19,859人以降減少し続け、2020年には7,651人となっています。
- ・世帯数は1985年の4,643世帯以降減少傾向で、2020年には3,647世帯となっています(図3-1)。

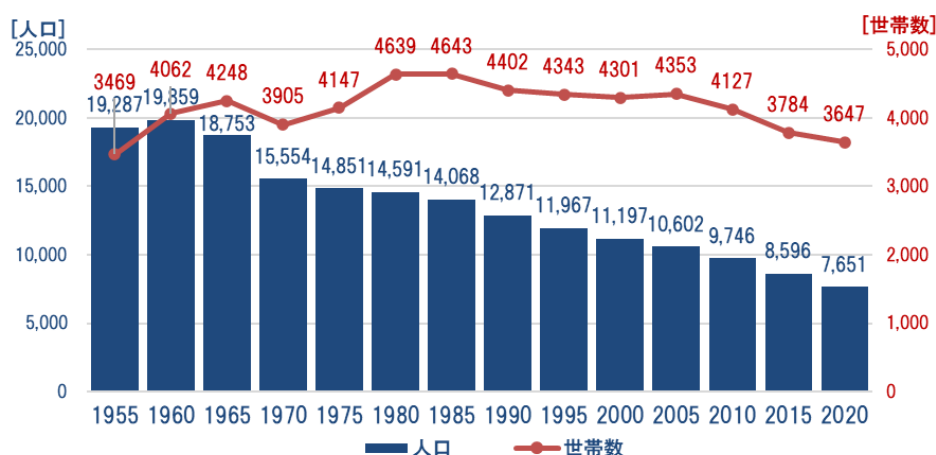


図 3-1 むかわ町の人口・世帯数の推移
(2006年の合併以前は鵜川町と穂別町の合算値 国勢調査)

2) むかわ町の地区別人口の推移

- ・2020年の人口では、鵜川地区が5,253人、穂別地区が2,398人となっています(図3-2)。
- ・2010年～2020年の10年間の人口増減率では、鵜川地区が-17.6%、穂別地区が-28.9%と著しく人口が減少しています(表3-1)。

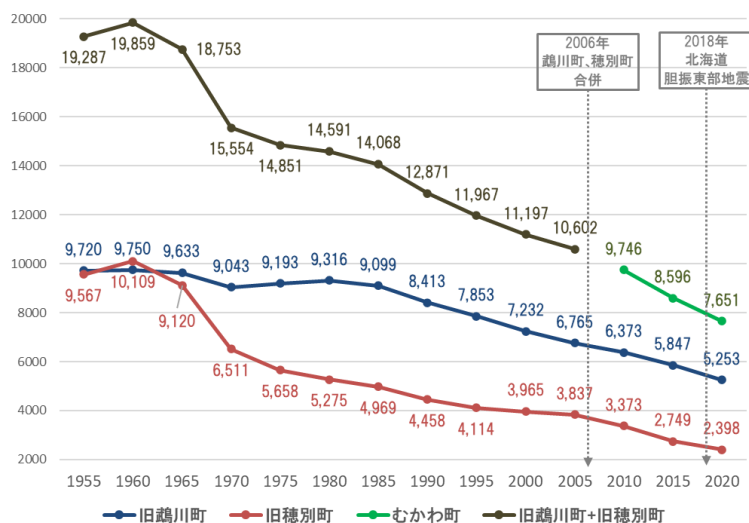


図 3-2 人口の推移 (国勢調査)

表 3-1 人口増減率
[2010～2020年](国勢調査)

	人口増減率 2010～2020年
むかわ町	-21.5%
鵜川地区	-17.6%
穂別地区	-28.9%

(2) 少子高齢化

- ・本町の人口(2006 年の合併以前は鷗川町と穂別町の合計)は、1960 年以降減少し続けていることに加え、14 歳以下の年少人口割合は 1960 年の 39%から 2020 年の 9%と大きく減少し、反対に 65 歳以上の高齢人口割合は 1960 年の 4%から 2020 年の 41%と大きく増加しています(図 3-3、3-4)。
- ・本町の 5 歳階級別の男女別人口の構成比(人口ピラミッド)では、60~70 代が最も多く、20 代以下が少なくなっています(図 3-5)。
- ・地区別では、穂別地区が鷗川地区に比べて上記の傾向が顕著になっています(図 3-6、3-7)。
- ・1960 年以降高齢化率は上昇を続け、国立社会保障人口問題研究所(以下、社人研)の調査では、2045 年に本町の高齢化率は 53%になると推計されています。また、高齢者数は 2015 年の 3,141 人をピークに減少を続け、2045 年には 1,848 人まで減少することが推計されています(図 3-8)。
- ・交通弱者の多くを占める高齢者や中高生の数は今後も減少し、それに伴い公共交通の利用者も減少することが見込まれます。

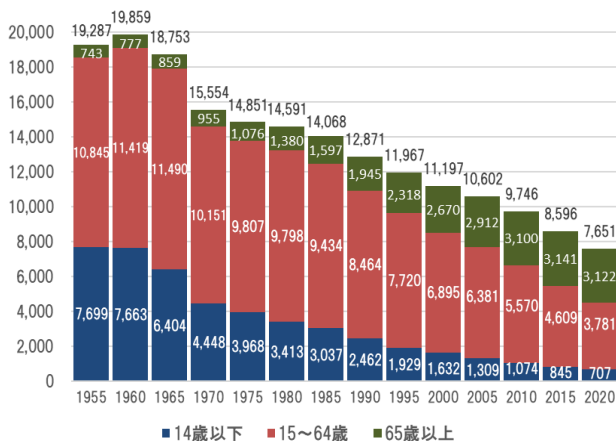


図 3-3 むかわ町の年齢別人口(3 階級)の推移
(国勢調査 2005 年以前は鷗川町と穂別町の合計値)

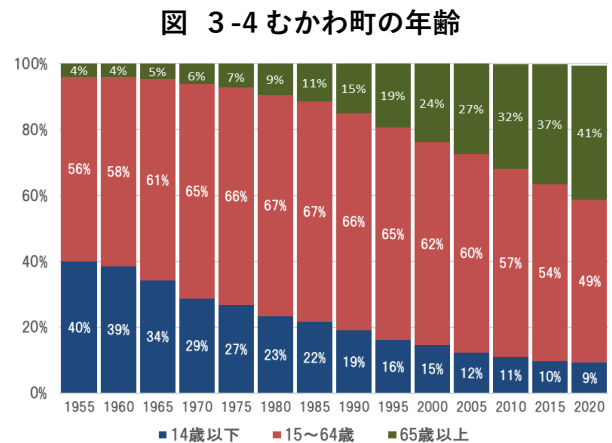


図 3-4 むかわ町の年齢

別人口割合(3 階級)の推移(国勢調査 2005 年以前は鷗川町と穂別町の合計値割合)

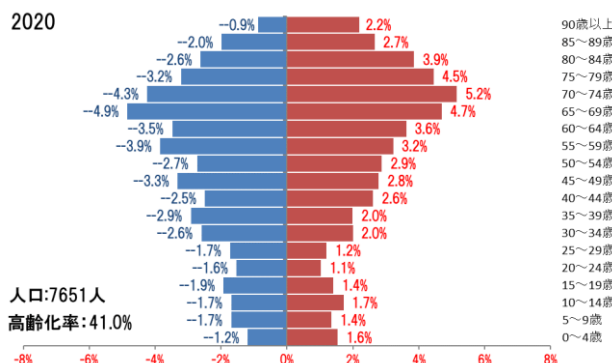


図 3-5 むかわ町の人口ピラミッド(国勢調査 2020 年)

2020

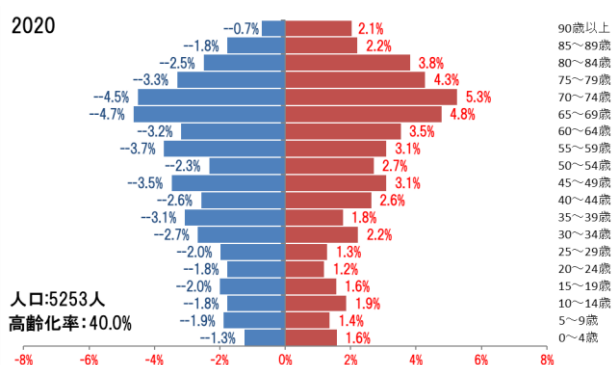


図 3-6 鵜川地区の人口ピラミッド
(国勢調査 2020 年)

2020

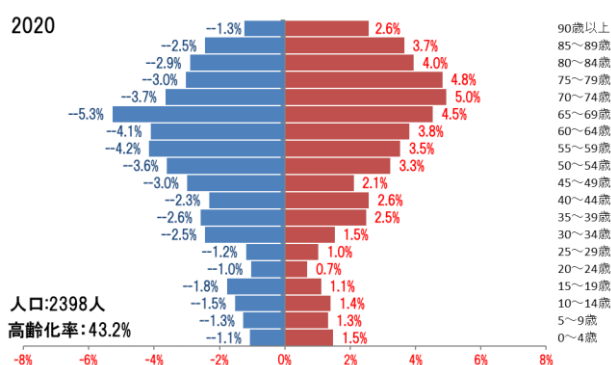


図 3-7 穂別地区の人口ピラミッド
(国勢調査 2020 年)

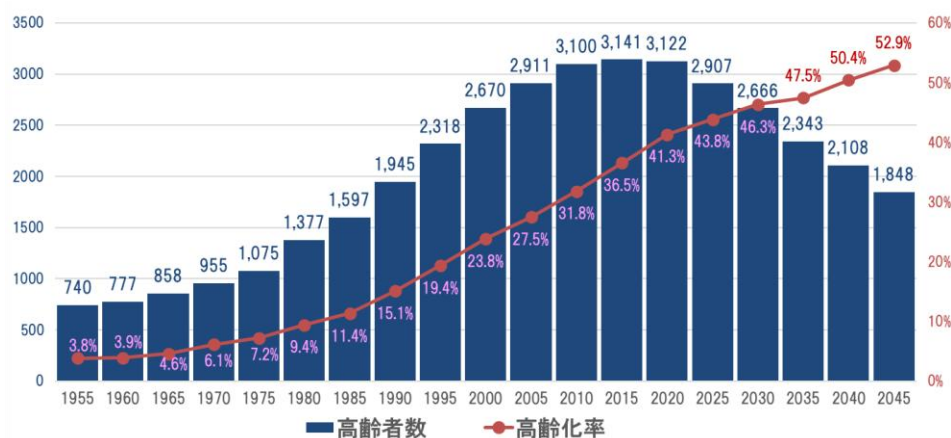


図 3-8 むかわ町の高齢者数と高齢化率の推移(国勢調査、2025 年以降は社人研の推計値)

(3) 通勤・通学状況

1) 通勤状況

- ・町外から本町に通勤されている方は 879 人。一方、本町から町外に通勤されている方は 632 人。合わせて 1,511 人となっています（図 3-9、10、11）。
- ・町外から本町に通勤する方の常住地は、苫小牧市が 421 人と最も多く、次いで日高町が 156 人、厚真町が 57 人となっています（表 3-2）。
- ・一方、本町から町外に通勤する方の従業地は、苫小牧市が 251 人と最も多く、次いで日高町が 125 人、厚真町が 124 人となっています（表 3-3）。

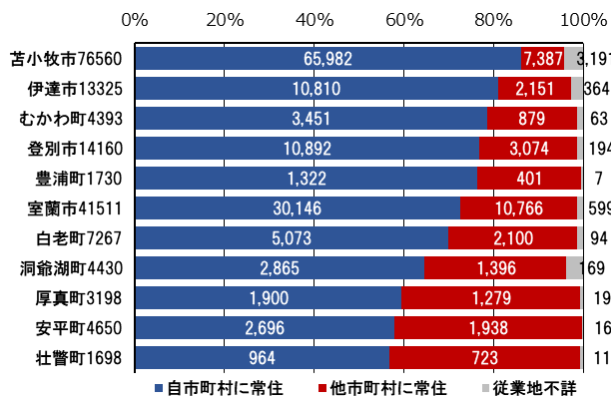


図 3-9 地元で働く従業員の常住場所別人数
(国勢調査 2020 年)

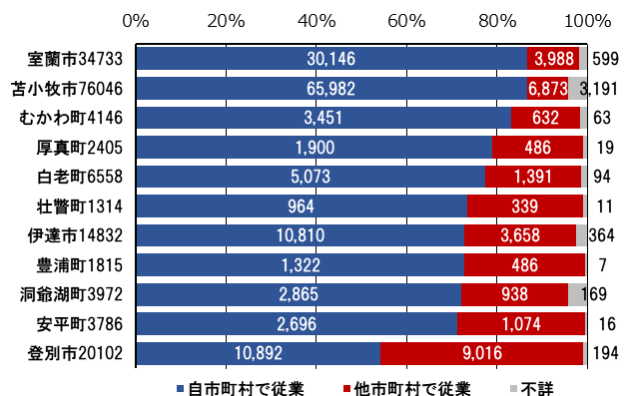


図 3-10 地元で常住する人の従業場所別人数
(国勢調査 2020 年)

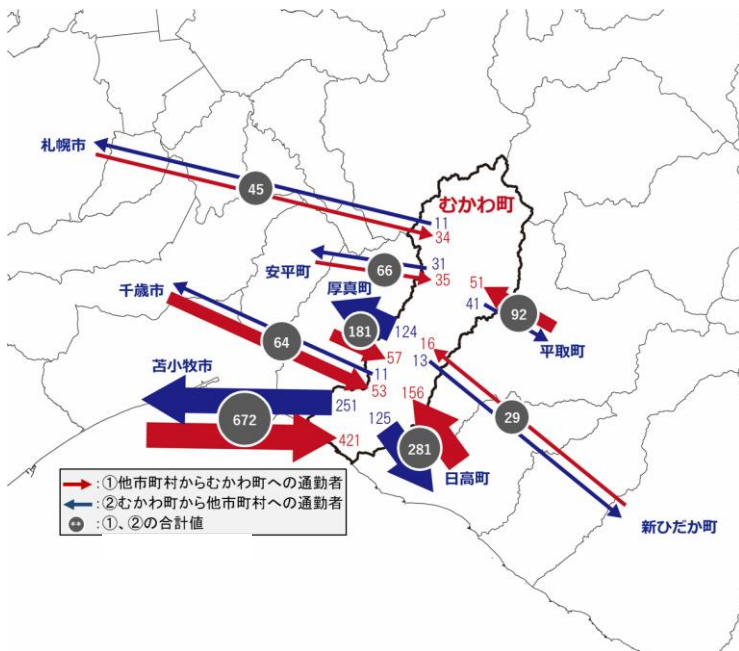


図 3-11 むかわ町の通勤状況

表 3-2 むかわ町への通勤者の主な常住場所

常住場所	人数
苫小牧市	421
日高町	156
厚真町	57
千歳市	53
平取町	51
安平町	35
札幌市	34
新ひだか町	16
恵庭市	13
北広島市	7
新冠町	7

表 3-3 むかわ町からの通勤者の主な従業場所

従業場所	人数
苫小牧市	251
日高町	125
厚真町	124
平取町	41
安平町	31
新ひだか町	13
札幌市	11
千歳市	11
帯広市	5
由仁町	3

2) 通学状況

- ・町外から本町の学校に通う方は 47 人。一方、本町から町外に通学する方は 76 人。合わせて 123 人となっています（図 3-12、13、14）。
- ・町外から本町に通学する方の常住地は、苫小牧市が 31 人と最も多く、次いで札幌市から 5 人、岩見沢市から 3 人となっています（表 3-4）。
- ・一方、本町から町外に通学する方の学校所在地は、苫小牧市が 53 人と最も多く、次いで札幌市が 14 人、恵庭市が 3 人となっています（表 3-5）。

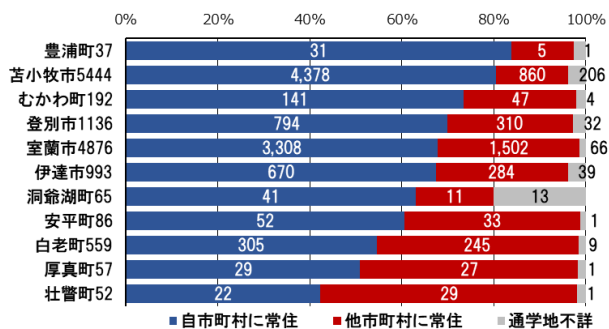


図 3-12 地元の学校への通学者の常住場所別人数
(国勢調査 2020 年)

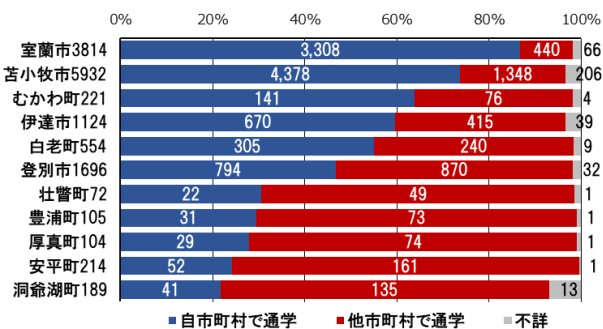


図 3-13 地元で常住する人の通学場所別人数
(国勢調査 2020 年)

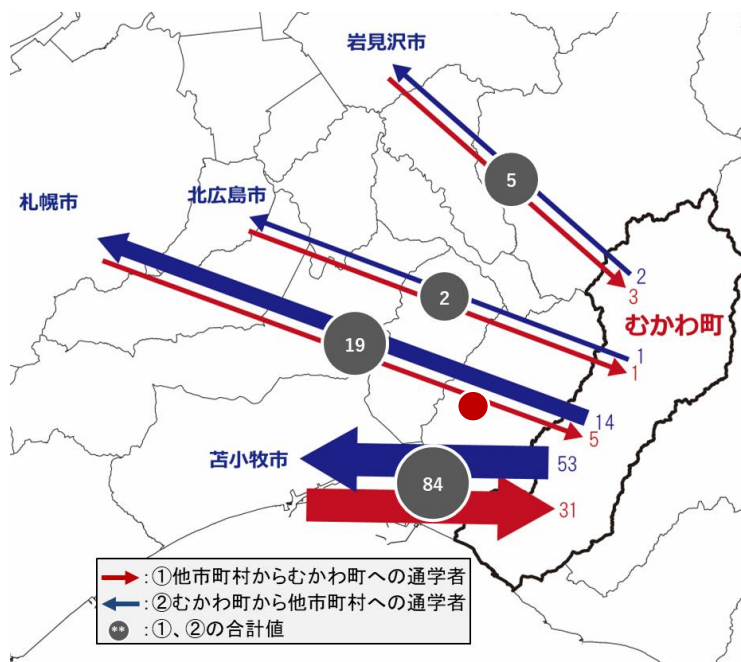


図 3-14 むかわ町の通学状況

表 3-4 むかわ町への通学者の主な常住場所

常住場所	人数
苫小牧市	31
札幌市	5
岩見沢市	3
千歳市	2
旭川市	1
三笠市	1
北広島市	1
石狩市	1
倶知安町	1
津別町	1

表 3-5 むかわ町からの通学者の主な学校の場所

通学場所	人数
苫小牧市	53
札幌市	14
恵庭市	3
岩見沢市	2
むかわ町	2
江別市	1
伊達市	1
北広島市	1
白老町	1

3-2 産業構造

(1) 農業・林業

- ・本町の産業別就業者数割合(大分類)では、農業が27%、林業が3%であり、農業・林業で全体の約3割を占めています(図3-15)。
- ・産業別の売上高割合では、農業・林業が22.4%と建設業の24.3%、卸売業、小売業の22.9%に次いで大きくなっています(図3-16)。

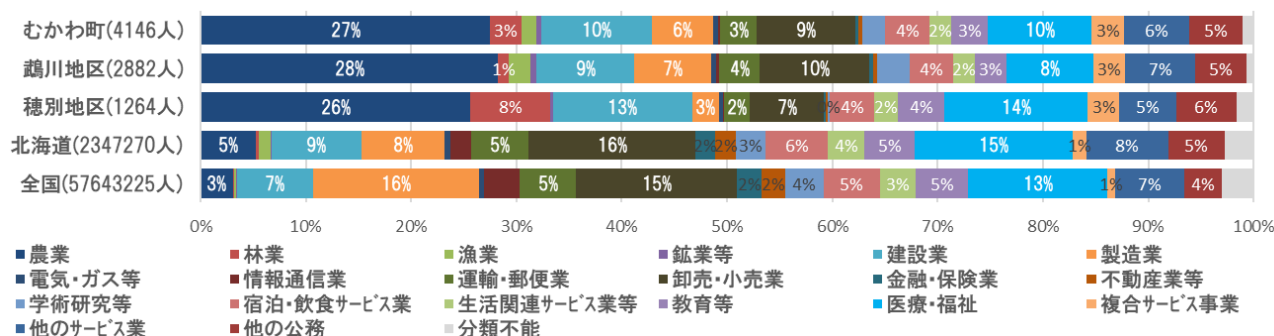


図 3-15 産業（大分類）別就業者数（15歳以上）（国勢調査 2020）

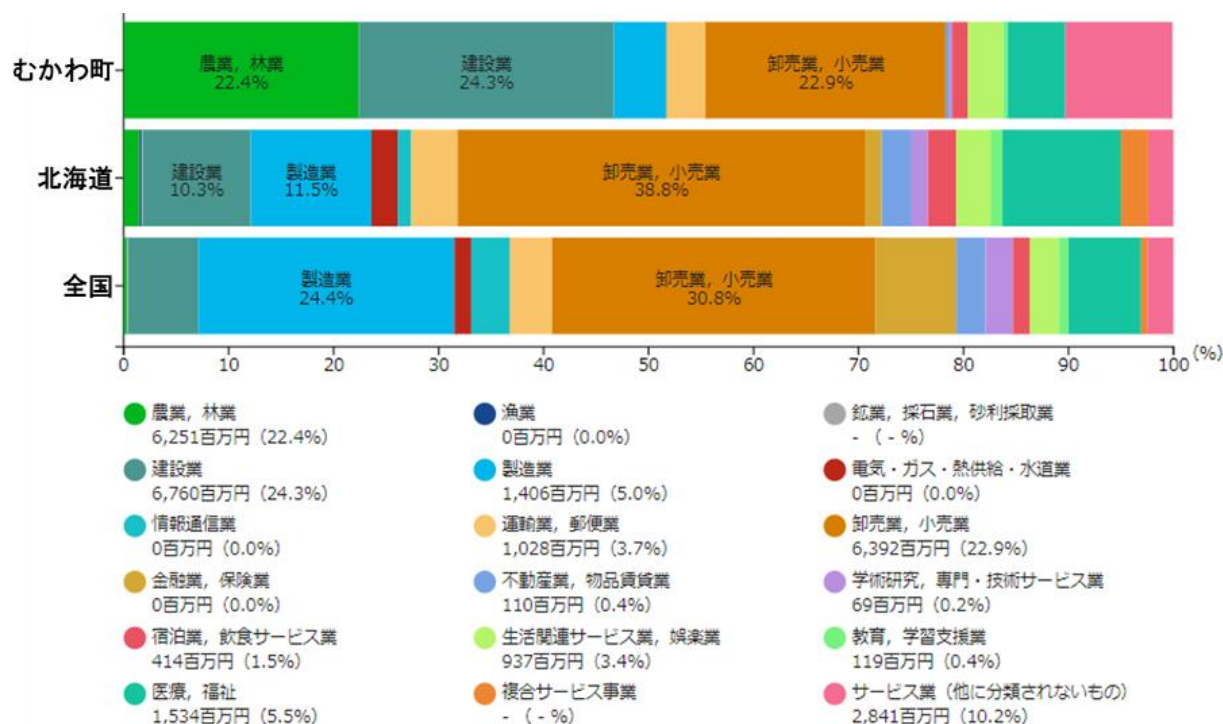


図 3-16 産業別の売上高(企業単位)2016年(RESAS)

(2) 観光

- ・本町の観光客の入込数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が本格化する以前の 2013 年～2018 年では 14～19 万人/年で推移しています(図 3-17)。
- ・2013 年～2018 年の月別の入込総数では、12～3 月の 4 ヶ月間が 4,750～6,417 人/月で、それ以外が 9,100～24,183 人/月と、冬季間の入込総数が少なくなっています(図 3-18)。

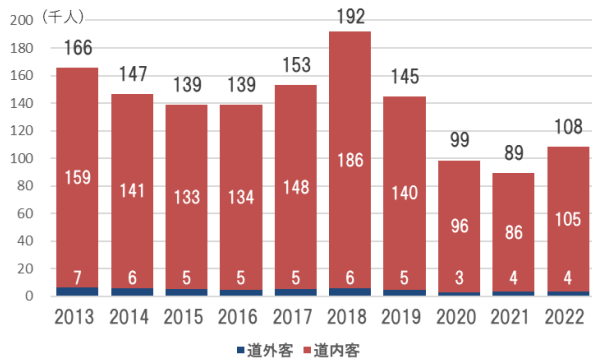


図 3-エラー! ブックマークが定義されていません。道内外客別の入込総数の推移(千人)
(北海道観光入込客数調査報告書)

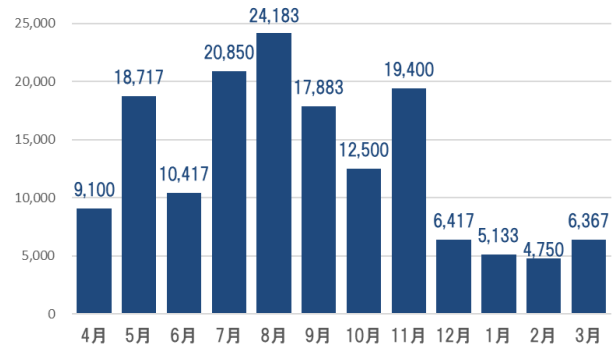


図 3-17 月別の入込総数(2013～2018 年の平均)
(北海道観光入込客数調査報告書)

3-3 市街地構造

(1) むかわ町の市街地構造

1) 2つの拠点(市街地)構造

- ・本町は 2006 年に旧鵜川町と旧穂別町の合併により、鵜川市街地と穂別市街地の 2 つの拠点市街地が存在します(図 3-19)。
- ・鵜川市街地には、役場、大型スーパーマーケット(2 店舗)、総合病院、歯科医院(5 軒)、郵便局、金融機関(3 軒)が立地しています。
- ・穂別市街地には、総合支所、小型スーパーマーケット(2 店舗)、診療所、歯科医院、郵便局、金融機関(2 軒)が立地しています。

2) 点在する農村集落

- ・本町は 2 つの拠点市街地の他に、農村集落が点在しています。特に穂別地区では広範囲に農村集落や農家住宅が点在しています(図 3-20)。
- ・点在する農村集落が本町の基幹産業である農業や林業を支えています。

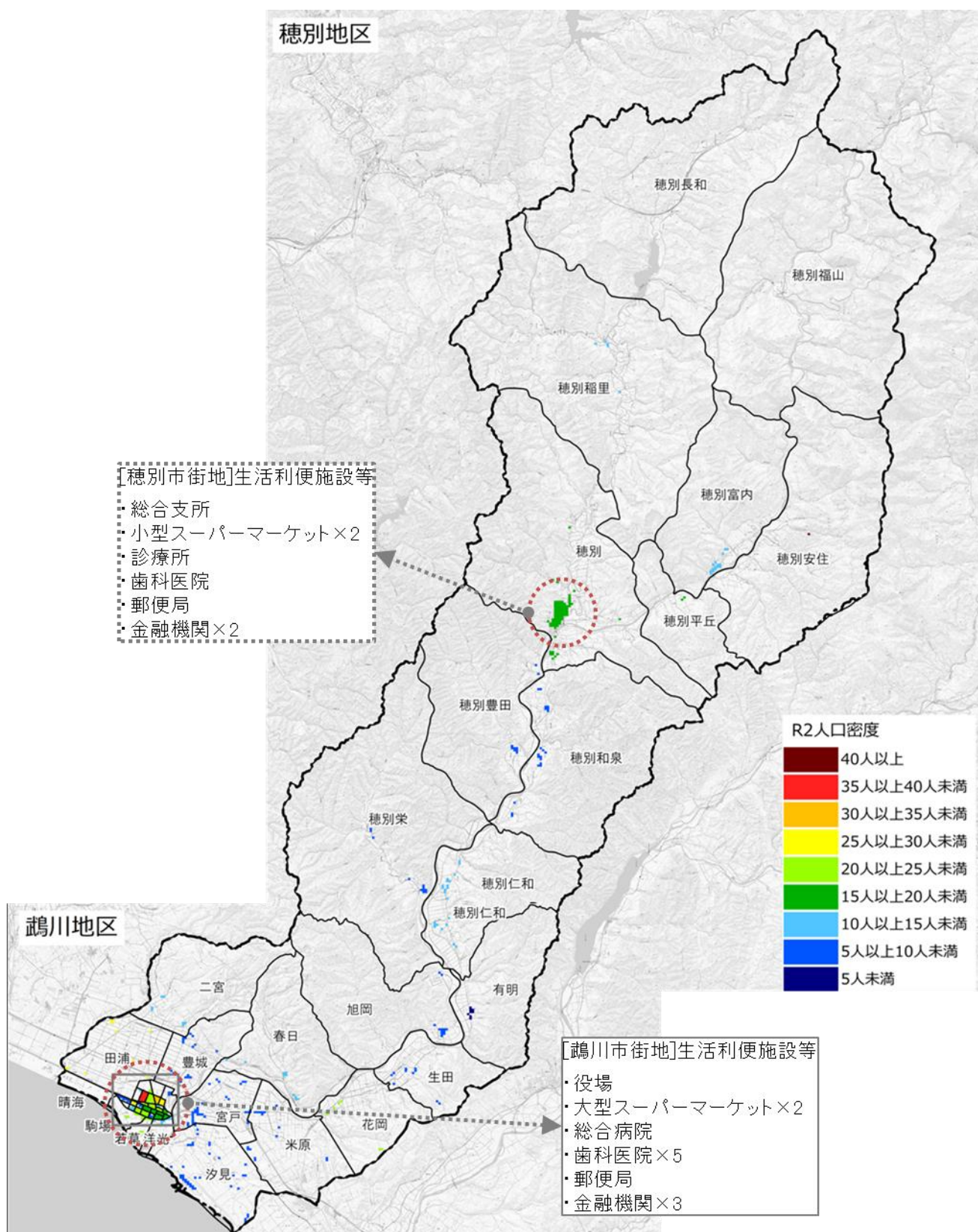


図 3-18 むかわ町における 100mメッシュ(1ha)の人口(国勢調査 2020)

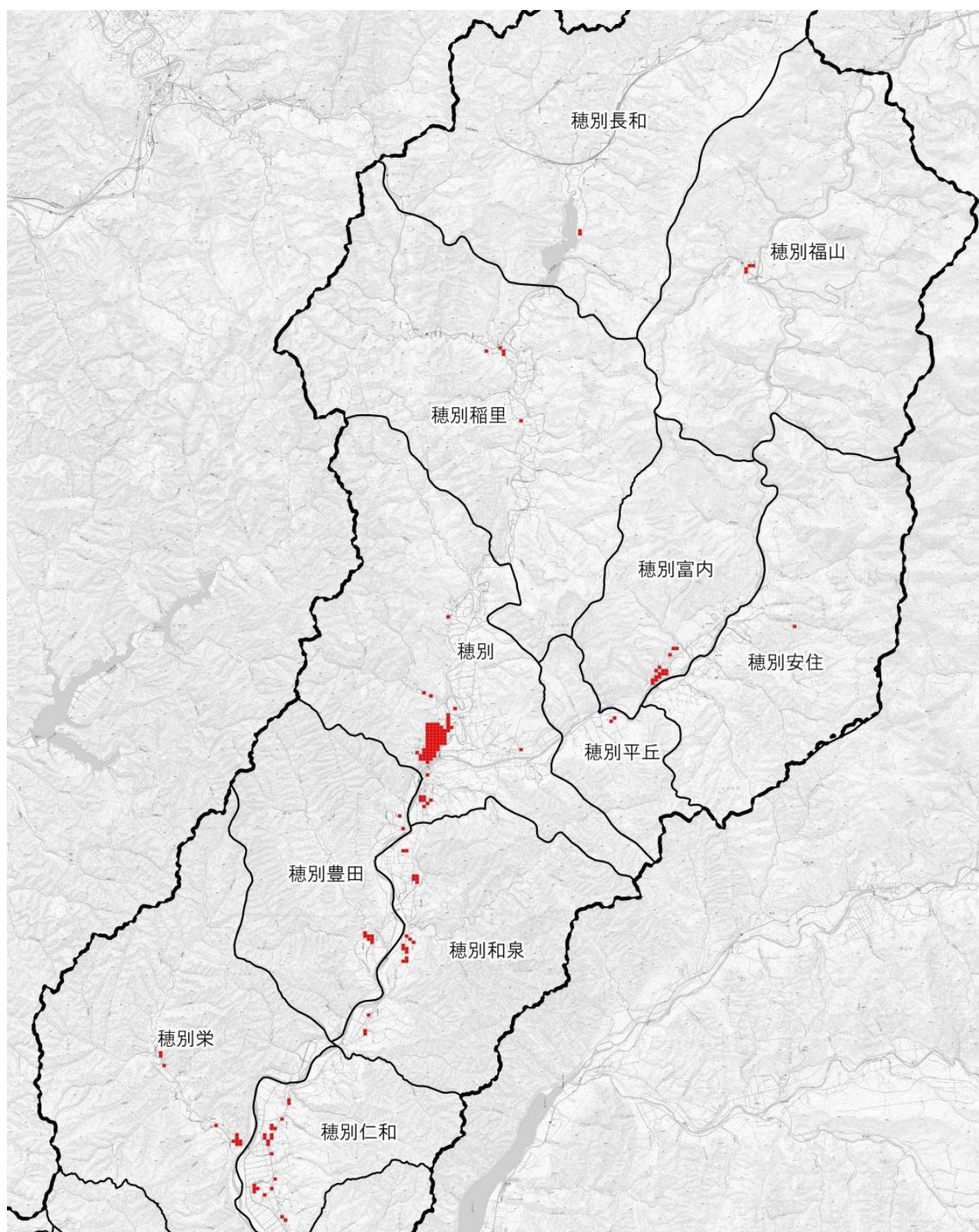


図 3-19 穂別地区における 100mメッシュ内に世帯が存在するメッシュ

(2) 道路網

- ・本町には、高速道路（2路線）、国道（2路線）、道道（主要道道：3路線、一般道道5路線、計8路線）、町道が通っています(図3-21、表3-6)。
- ・高速道路では日高自動車道（E63）と道東自動車道（E38）が本町に接続しており、それぞれ鷗川インターチェンジ(鷗川市街地から約2km)、むかわ穂別インターチェンジ（穂別市街地から約22km）があります。
- ・国道では、室蘭市から浦河町間の国道235号と、札幌市北区から標茶町間の国道274号が通っています。
- ・道道では、道道10号(千歳鷗川線)、道道59号(平取厚真線)、道道74号(穂別鷗川線)、道道131号(平取穂別線)、道道610号(占冠穂別線)、道道933号(北進平取線)、道道983号(米原田浦線)、道道1165号(むかわ穂別インター線)が通っています。

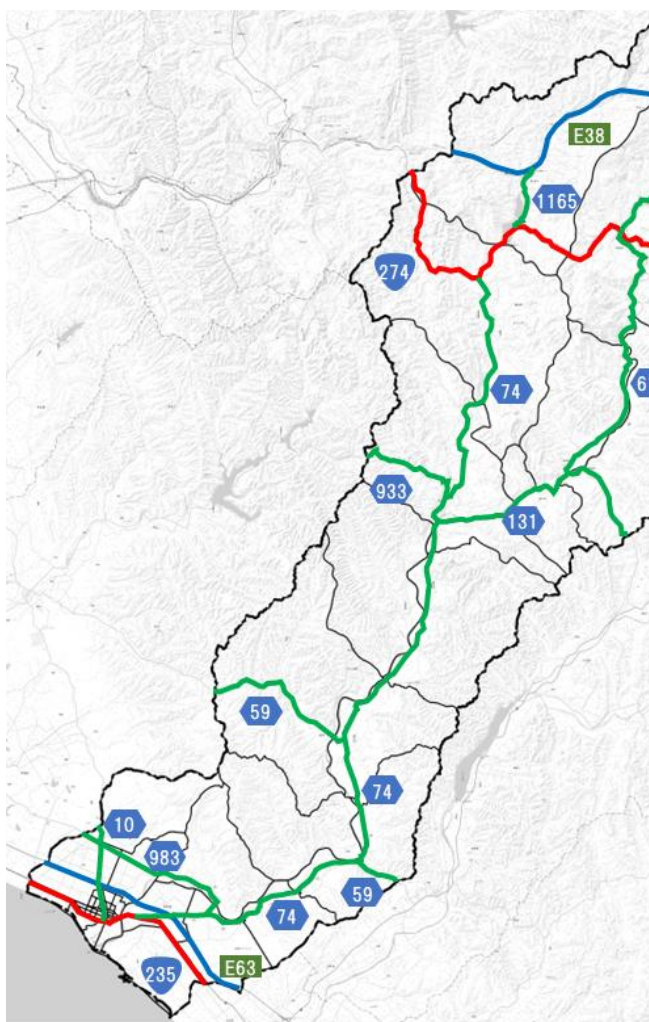


図 3-20 むかわ町内の道路網図

表 3-6 むかわ町内の主要道路路線名

高速道路	
E38	北海道横断自動車道根室線 (千歳恵庭～釧路東) [道東自動車道 等]
E63	日高自動車道

国道	
国道235号	室蘭市～浦河町
国道274号	札幌市北区～標茶町

道道	
道道10号	千歳鷗川線
道道59号	平取厚真線
道道74号	穂別鷗川線
道道131号	平取穂別線
道道610号	占冠穂別線
道道933号	北進平取線
道道983号	米原田浦線
道道1165号	むかわ穂別インター線

4. むかわ町の地域公共交通の現状

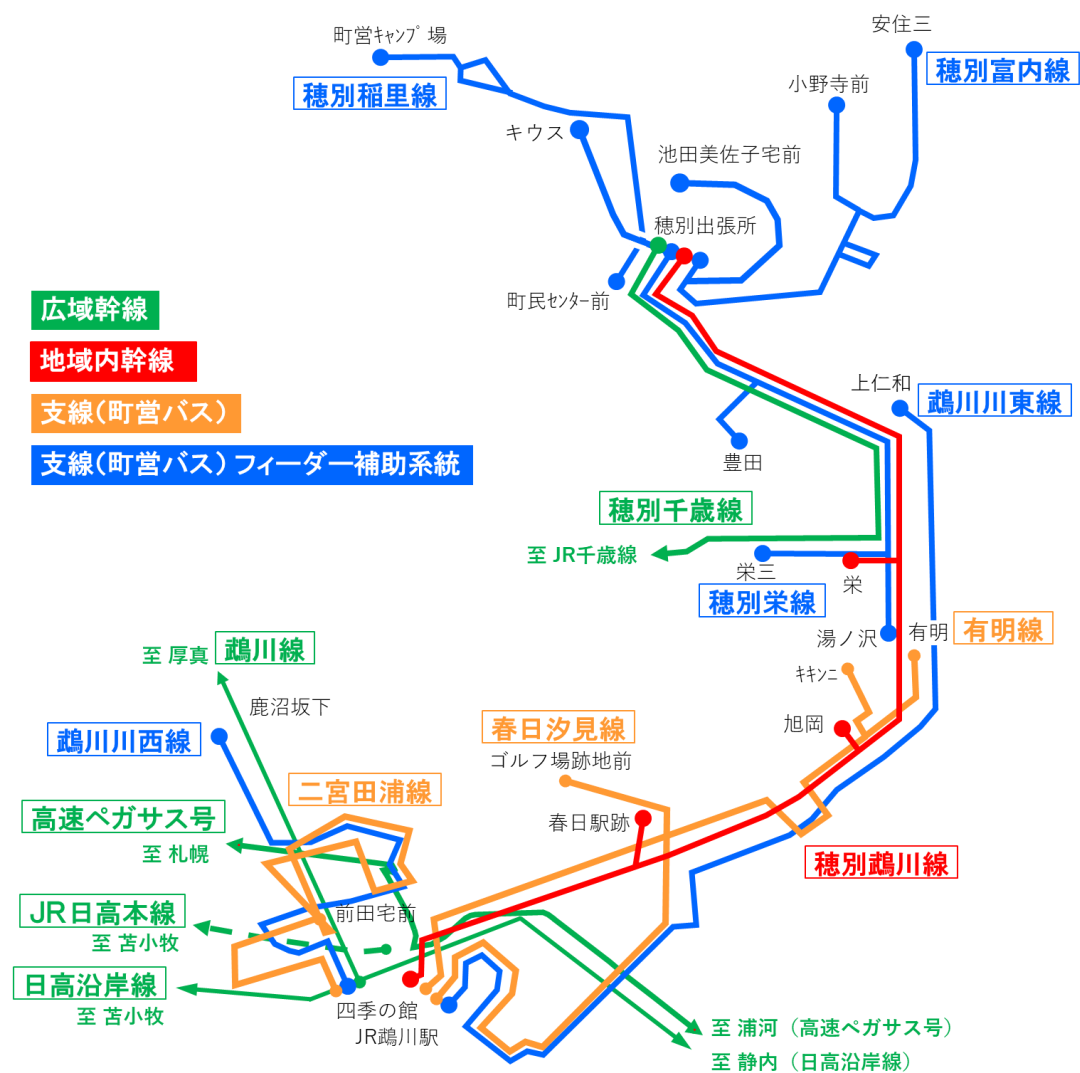
4-1 むかわ町の公共交通ネットワーク

(1) 公共交通の位置付けと必要性

- ・本町全体の公共交通ネットワークの位置付けや役割を示します（図 4-1、表 4-1）。
- ・**緑系統**は町外の広域の自治体間を結び、通勤や通学、買い物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担っています。
- ・**赤系統**は穂別と鷗川の両市街地を結び、通勤や通学、買い物、通院等の日常生活行動を支えており、本町において特に重要な役割を担っています。
- ・**橙系統**は町内各地域を運行し、穂別と鷗川の両市街地と点在する農村集落等を結んでおり、また、穂別鷗川線への接続により広域移動も可能とするなど、赤系統を補完する欠かせない路線です。
- ・**青系統**は橙系統と同様に、赤系統を補完する欠かせない路線です。一方で、本町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し運行を確保・維持する必要があります。

表 4-1 むかわ町の公共交通の役割等

位置付け	種別	路線	役割	確保・維持策
広域幹線 緑系統	鉄道	J R 北海道 日高本線	町外の自治体間を結び、通勤や通学、買い物などの生活を支えるだけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	本町に居住する住民の重要な交通として、関係する市町等と北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）の協力の基、鉄道の利便性向上及び利用促進に取り組む。
	都市間バス	道南バス 高速ベガス号		関係する市町等と道南バス株式会社の協力の基、利用促進に取組み、持続可能な移動手段の維持に努める。
	路線バス	道南バス 日高沿岸線		厚真町とあつまバス株式会社の協力の基、利用促進に取組み、持続可能な移動手段の維持に努める。
		あつまバス 鷗川線		運休となっていた新千歳空港直行便を穂別地区～JR南千歳駅およびJR千歳駅を結ぶ路線に変更し運行再開。 本町とまちまかない株式会社スクラムの協力の基、持続可能な移動手段の維持に努める。
		穂別千歳線		
地域内幹線 赤系統	路線バス	穂別鷗川線	穂別と鷗川の両市街地を結び通勤や通学、買い物などの生活を支える移動を担う。	本町と道南バス株式会社の協力の基、利用促進に取組み、持続可能な移動手段の維持に努める。
支線 (町営バス)	路線バス 橙系統	二宮田浦線	町内各地域を運行し、軸となる穂別鷗川線への接続や、地域拠点への移動を担う。	本町と有限会社むかわハイヤーの協力の基、利用促進に取組み、持続可能な移動手段の維持に努める。
		有明線		
		春日汐見線		
	路線バス 青系統	鷗川川西線		本町と有限会社むかわハイヤー、有限会社穂別ハイヤーの協力の基、利用促進に取り組むと共に 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助） を活用し、持続可能な運行を目指す。
		鷗川川東線		
		穂別稲里線		
		穂別富内線		
		穂別栄線		



（２）広域幹線

① JR日高本線

2) 都市間バス

3) 路線バス

①日高沿岸線

- ・道南バスが運行し、苫小牧駅前～静内駅前（新ひだか町）を定時定路線で運行しています。所要時間は約 2 時間 40 分です。本町では汐見、宮戸、鷗川市街地、田浦に停車します。
- ・便数は、上り(静内方面)が 6 便、下り(苫小牧方面)は 7 便となっています。

②鷗川線

- ・あつまバス株式会社（以下、あつまバス）が運行し、厚真町中心部～鷗川駅前を定時定路線で運行しています。所要時間は約 30 分です。本町では二宮、田浦、鷗川市街地に停車します。
- ・便数は上り下り共に 2 便となっており、土日祝日は運休となります。

③穂別千歳線（令和 8 年（2026 年）5 月開始）

- ・運転手不足の影響により運休となっていた新千歳空港直行便に代わり、穂別地区～JR 南千歳駅および JR 千歳駅間の運行を開始しました。所要時間は約 1 時間 30 分です。
- ・便数は上り下り共に 2 便の予約運行となっています。

表 4-2 むかわ町の広域幹線の概要

位置付け	路線	区間	事業許可区分	運行態様	実施主体	本町における補助事業の活用
広域幹線 緑系統	J R 日高本線	苫小牧駅～鷗川駅			J R 北海道	なし
	高速ベガサス号	札幌駅前7番(30番)～浦河ターミナル	第4条許可	路線不定期	道南バス	
	日高沿岸線	苫小牧駅前～静内駅前		路線定期	道南バス	
	鷗川線	厚真～鷗川駅前		路線定期	あつまバス	
	穂別千歳線	JR千歳駅～穂別出張所	第79条登録	路線不定期	むかわ町 運行はまちまかない（株）スクラムに委託	

（3）地域内幹線

1) 路線バス

①穂別鷗川線

- ・本町が道南バスに運行を委託しており、穂別市街地～鷗川市街地間を定時定路線で走っています。所要時間は約 1 時間 10 分です。本町の広域幹線や支線に接続する重要な路線となります。
- ・便数は、上り下り共に 4 便となっています。

表 4-3 むかわ町の地域内幹線の概要

位置付け	路線	区間	事業許可区分	運行態様	実施主体	本町における補助事業の活用
地域内幹線 赤系統	穂別鷗川線	穂別出張所～厚生病院	第4条許可	路線定期	むかわ町 運行は道南バスに委託	なし

(4) 支線（町営バス）

1) 路線バス

①二宮田浦線

- ・有限会社むかわハイヤー（以下、むかわハイヤー）に運行を委託しており、四季の館～豊城間を予約制で運行しています。所要時間は約 50 分です。
- ・便数は上り(鵜川市街地・四季の館方面)が 1 便、下り(田浦・二宮・豊城方面)が 2 便となっています。
- ・令和 7 年（2025 年）3 月末に廃止となった春日花岡線の路線の一部を統合しました。

②有明線

- ・むかわハイヤーに運行を委託しており、四季の館～有明間を予約制で運行しています。所要時間は約 1 時間です。
- ・便数は上り(鵜川市街地・四季の館方面)が 1 便、下り(宮戸・米原・花岡・生田・旭岡・キキンニ・有明方面)が 2 便となっています。

③春日汐見線

- ・むかわハイヤーに運行を委託しており、四季の館～春日間を予約制で運行しています。所要時間は約 50 分です。
- ・便数は上り(鵜川市街地・四季の館方面)が 1 便、下り(宮戸・汐見・米原・春日方面)が 2 便となっています。
- ・令和 7 年（2025 年）3 月末に廃止となった春日花岡線の路線の一部を統合しました。

④鵜川川西線

- ・むかわハイヤーに運行を委託しており、予約制で春日～鹿沼（厚真町）～四季の館間を運行しています。所要時間は約 45 分です。
- ・便数は、平日が上り(鵜川市街地・四季の館方面)2 便、下り(田浦・二宮・豊城・春日・鹿沼方面)1 便。土日祝日は増便し、予約が無い場合は運休となります。
- ・今後フィーダー補助を活用し車両を購入（更新）する予定となっています。

⑤鵜川川東線

- ・むかわハイヤーに運行を委託しており、予約制で四季の館～上仁和間を運行しています。所要時間は約 1 時間です。
- ・便数は、平日が上り（鵜川市街地・四季の館方面）、下り(宮戸・汐見・米原・春日・花岡・生田・旭岡・キキンニ・有明・仁和方面)共に 2 便。土日祝日は増便し、予約が無い場合は運休となります。
- ・今後フィーダー補助を活用し車両を購入（更新）する予定となっています。

⑥穂別稲里線

- ・有限会社穂別ハイヤー（以下、穂別ハイヤー）に運行を委託しており、穂別市街地～町営キャンプ場間を予約制で運行しています。所要時間は約 30 分です。
- ・便数は、平日が上り(穂別市街地方面)が 7 便、下り(稲里・キウス・茂別方面)が 6 便。土日祝日は減便し、予約が無い場合は運休となります。

- ・フィーダー補助を活用し、令和 7 年度（2025 年度）の車両の購入（更新）を検討しています。

⑦穂別富内線

- ・穂別ハイヤーに運行を委託しており、穂別市街地～富内間を予約制で運行しています。所要時間は約 50 分です。
- ・便数は、上り(穂別市街地・中島・隆農方面)が 8 便、下り(富内・安住・平丘・ニサナイ方面)が 5 便。土日祝日は減便し、予約が無い場合は運休となります。
- ・フィーダー補助を活用し、令和 8 年度（2026 年度）の車両の購入（更新）を検討しています。
- ・令和 7 年（2025 年）3 月末に廃止となったキウス隆農線の路線の一部を統合しました。

⑧穂別栄線

- ・穂別ハイヤーに運行を委託しており、穂別市街地～栄間を予約制で運行しています。所要時間は約 1 時間です。
- ・便数は、上り(穂別市街地・キウス方面)が 7 便、下り(栄・仁和・和泉・豊田方面)が 6 便。土日祝日は減便し、予約が無い場合は運休しています。
- ・フィーダー補助を活用し、令和 9 年度（2027 年度）の車両の購入(更新)を検討しています。
- ・令和 7 年（2025 年）3 月末に廃止となったキウス隆農線の路線の一部を統合しました。

表 4-4 むかわ町の支線（町営バス）の概要

位置付け	路線	区間	事業許可区分	運行態様	実施主体	本町における補助事業の活用
支線 橙系統	二宮田浦線	四季の館～豊城／前田宅前	第79条登録	路線不定期	むかわ町 運行はむかわハイヤーに委託	なし
	有明線	四季の館～有明				
	春日汐見線	四季の館～ゴルフ場跡地前				
支線 青系統	鵜川川西線	四季の館～川西頭首工			むかわ町 運行は穂別ハイヤーに委託	フィーダー補助 ※運行経費に対する補助の他 車両の購入についても補助 の活用を計画・検討しています
	鵜川川東線	四季の館～上仁和				
	穂別稲里線	町民センター前～町営キャンプ場				
	穂別富内線	穂別出張所～小野寺前				
	穂別栄線	穂別出張所～栄三				

4-2 むかわ町の公共交通の運行実績

(1) 広域幹線

道南バスが運行する高速ペガサス号、日高沿岸線については、それぞれの路程に対して本町に係る割合が小さいため、本項目での集計は行いません。

① JR 日高本線

- ・ JR 北海道の公表資料より、苫小牧駅から鵡川駅間の 2013～2022 年度の直近 10 年間の輸送密度（≡1 日当たりの乗車数）を見ると、減少傾向が続いており、2021～2022 年度には 300 人台となっています（図 4-2）。

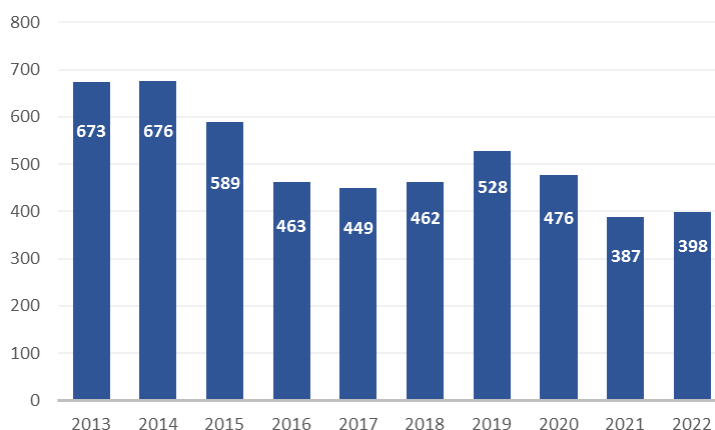


図 4-2 JR 日高本線（苫小牧駅～鵡川駅間）の輸送密度[人/km/日]

② 新千歳空港直行便（令和 6 年（2024 年）10 月から運休）

- ・ 2021 年 4 月から、新型コロナウイルス感染症の影響が小さくなってきた 2023 年 6 月までの期間で、道南バス委託路線及び町営バスの月別乗客数を集計しました。
- ・ 新千歳空港直行便の月別乗客数は 44～108 人（図 4-3）。月平均は 80 人で、予約なしの運休便を含めると、1 便当たりの乗客数は 0.7 人となります。

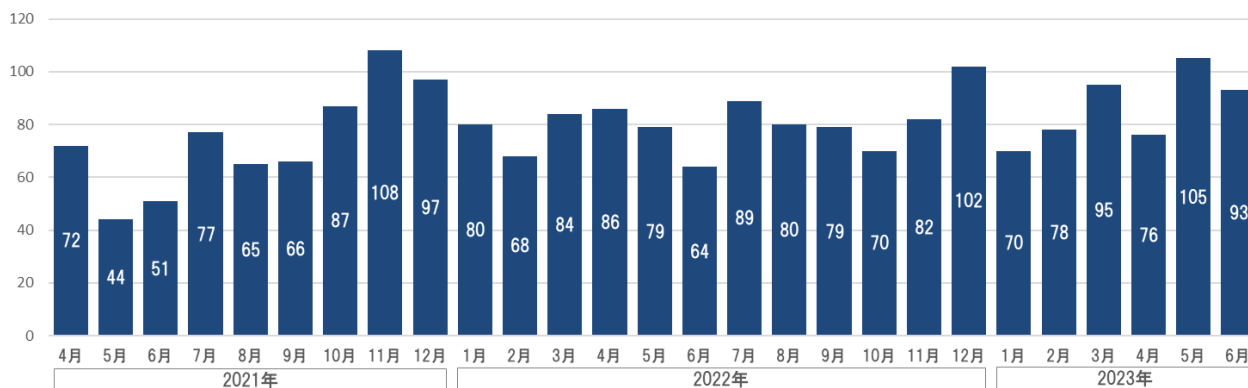


図 4-3 新千歳空港直行便の月別乗客数

(2) 地域内幹線

① 穂別鵠川線

- ・穂別発の月別乗客数は428～645人。月平均は540人となっています(図4-4)。
- ・鵠川発の月別乗客数は392～677人。月平均は527人となっています(図4-5)。
- ・乗客の属性では高齢者が最も多く、次いで一般、小中高生の順になっています。
- ・1便当たりの乗客数は、穂別発が4.3人、鵠川発が3.3人となっています。

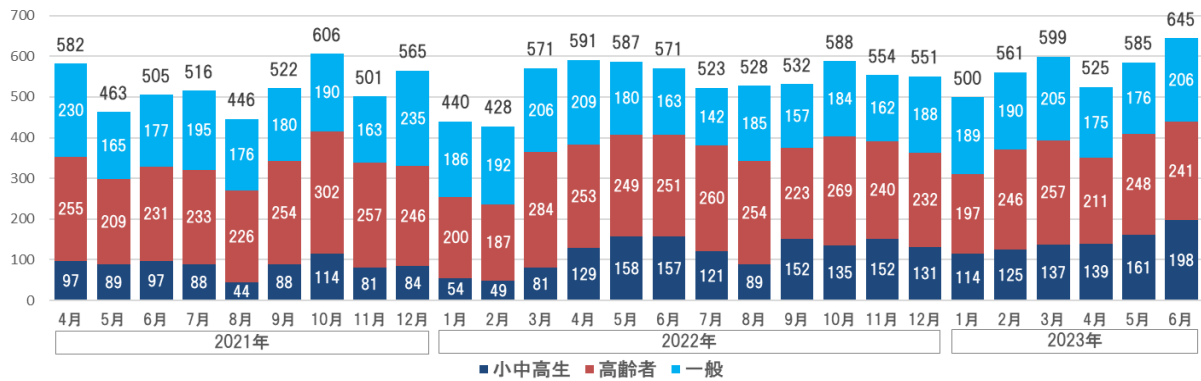


図 4-4 穂別鵠川線[穂別発]の月別乗客数

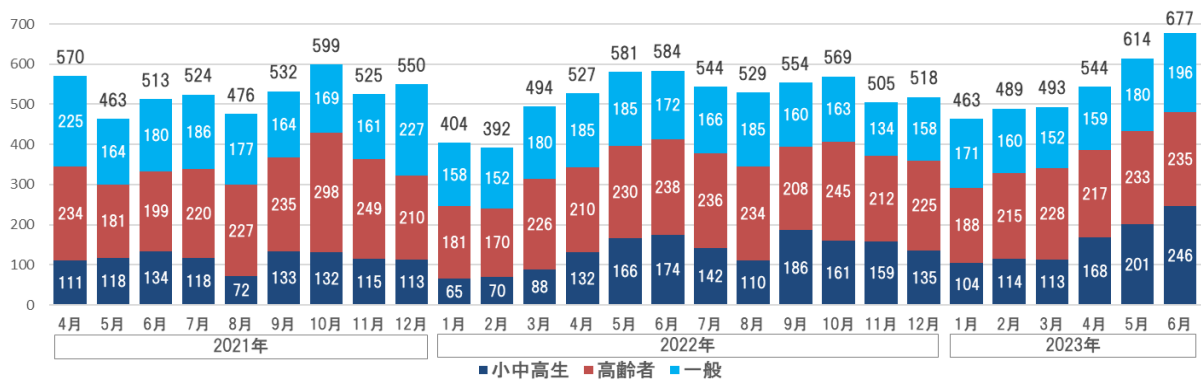


図 4-5 穂別鵠川線[鵠川発]の月別乗客数

(3) 支線（町営バス）

①二宮田浦線（令和 7 年（2025 年）4 月から春日花岡線の一部を統合）

- ・月別乗客数は 184～584 人（図 4-6）。月平均は 395 人で、1 便当たりの乗客数は 7.6 人になります。
- ・乗客の属性では小中学生が 9 割以上を占めており、ほとんどがスクールバスとして利用されていることが分かります。

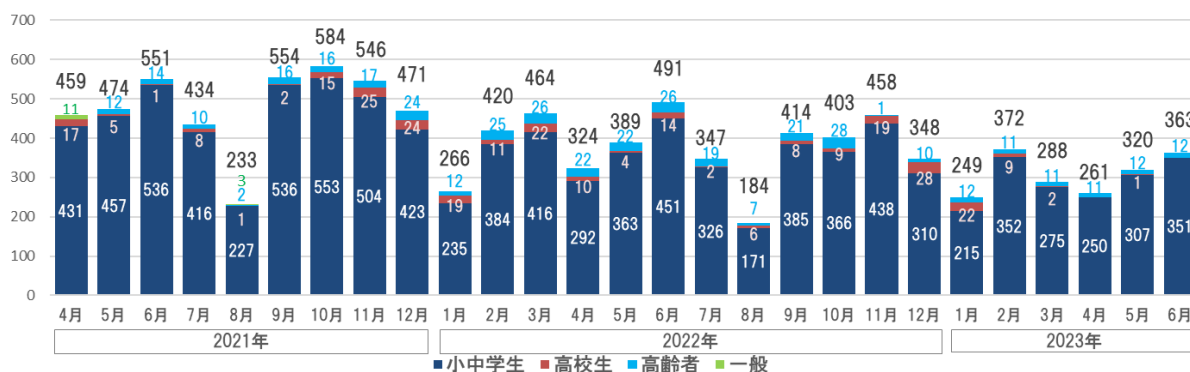


図 4-6 二宮田浦線の月別乗客数

②春日花岡線（令和 7 年（2025 年）3 月末に廃止。一部路線を二宮田浦線と春日汐見線に統合）

- ・月別乗客数は 187～670 人（図 4-7）。月平均は 391 人で、1 便当たりの乗客数は 7.5 人となります。
- ・乗客の属性では小中学生が 9 割以上を占めており、ほとんどがスクールバスとして利用されていることが分かります。

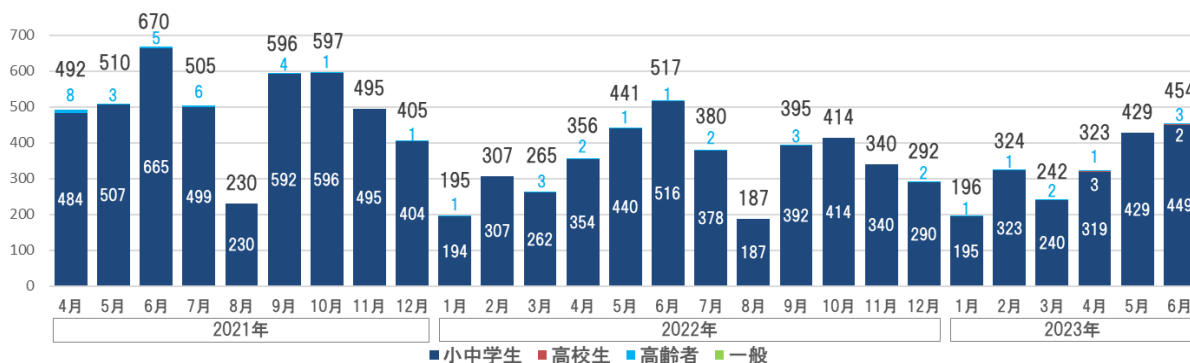


図 4-7 春日花岡線の月別乗客数

③有明線

- ・月別乗客数は 266～1,149 人（図 4-8）。月平均は 631 人で、1 便当たりの乗客数は 12.1 人となります。
- ・乗客の属性では小中学生が 9 割以上を占めており、ほとんどがスクールバスとして利用されていることが分かります。

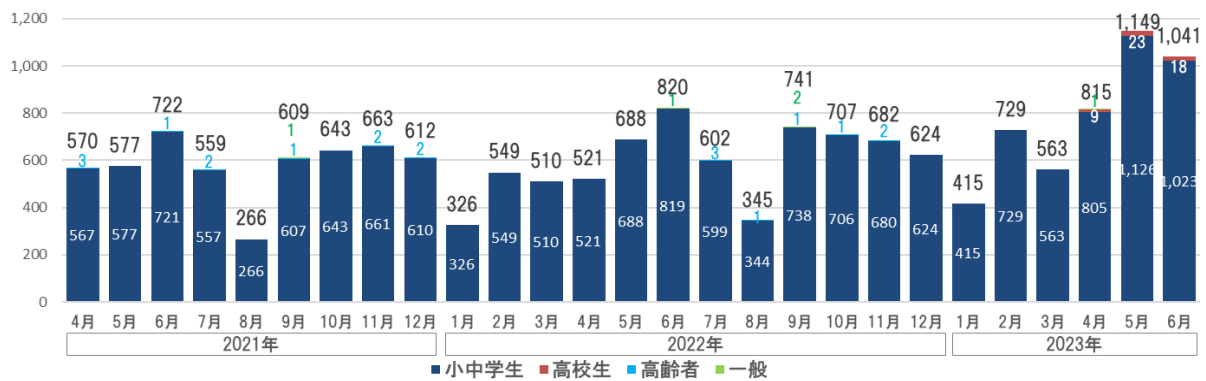


図 4-8 有明線の月別乗客数

④ 汐見線（令和 7 年（2025 年）4 月から春日花岡線の一部を統合し「春日汐見線」に変更）

- ・月別乗客数は 227～640 人（図 4-9）。月平均は 456 人で、1 便当たりの乗客数は 8.7 人となります。
- ・乗客の属性では小中学生が 9 割以上を占めており、ほとんどがスクールバスとして利用されていることが分かります。

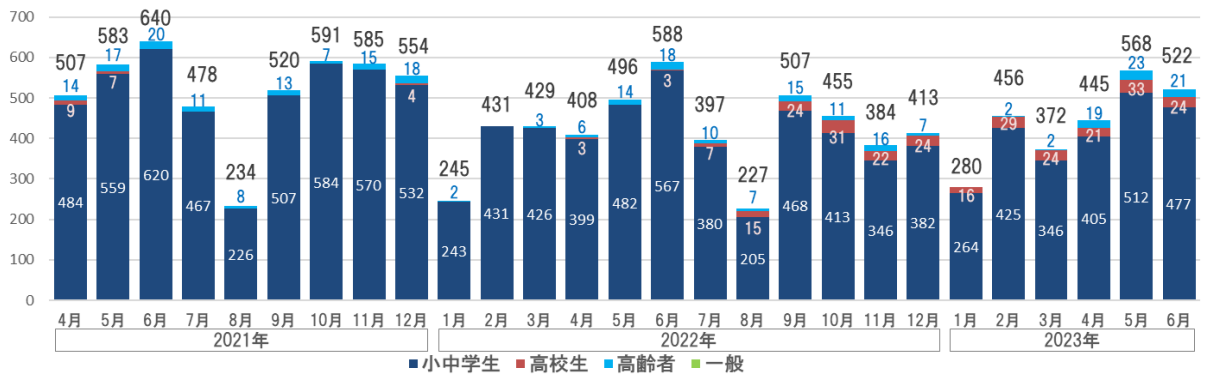


図 4-9 汐見線の月別乗客数

⑤ 鶴川川西線

- ・月別乗客数は 70～169 人（図 4-10）。月平均は 126 人で、予約なしの運休便を含めると、1 便当たりの乗客数は 1.0 人となります。
- ・乗客の属性では高齢者が最も多く、次いで小中学生、一般の順になっています。

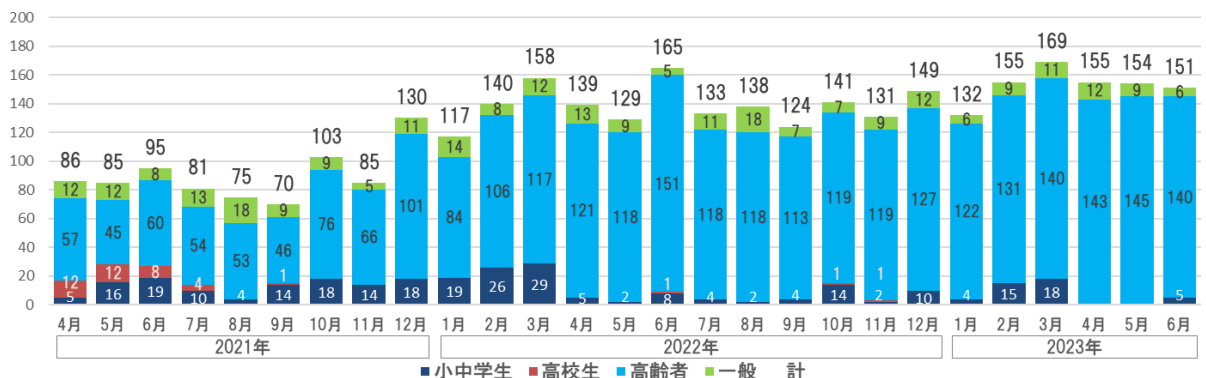


図 4-10 鶴川川西線の月別乗客数

⑥ 鶴川川東線

- ・月別乗客数は143～298人（図4-11）。月平均は219人で、予約なしの運休便を含めると、1便当たりの乗客数は1.4人となります。
- ・乗客の属性では高校生が最も多く、次いで高齢者、小中学生の順となっています。

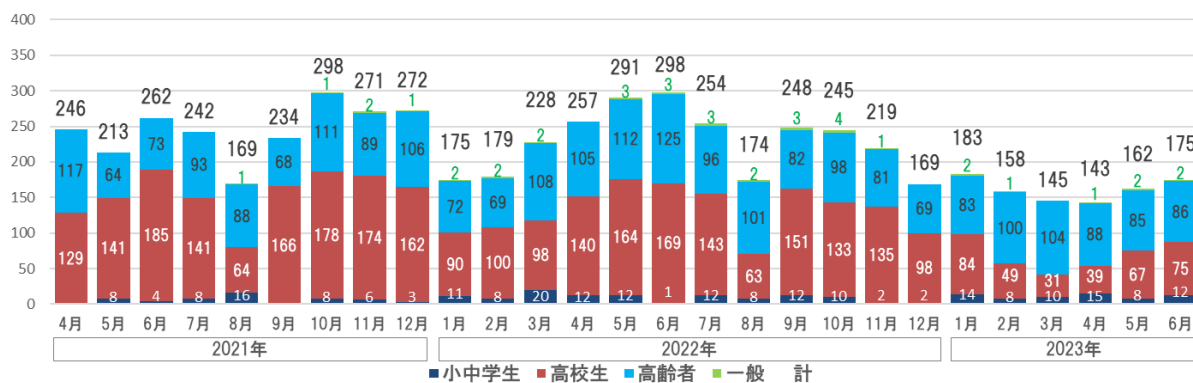


図 4-11 鶴川川東線の月別乗客数

⑦ 穂別稲里線

- ・月別乗客数は219～522人（図4-12）。月平均は427人で、予約なしの運休便を含めると、1便当たりの乗客数は1.3人となります。
- ・乗客の属性では小中学生が約9割、高校生が約1割となっています。

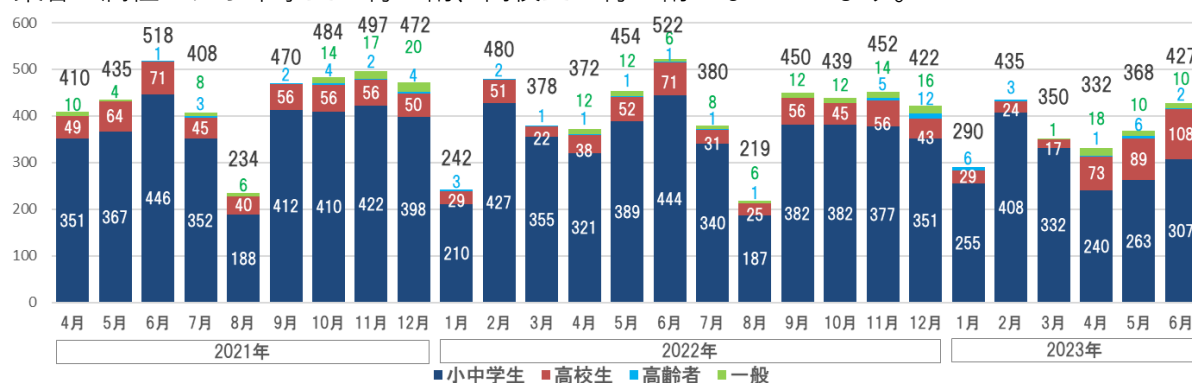


図 4-12 穂別稲里線の月別乗客数

⑧ キウス隆農線（令和7年（2025年）3月末に廃止。一部路線を穂別富内線と穂別栄線に統合）

- ・月別乗客数は36～168人（図4-13）。月平均は89人で、予約なしの運休便を含めると、1便当たりの乗客数は0.5人となります。
- ・乗客の属性では小中学生が9割以上を占めており、ほとんどがスクールバスとして利用されていることが分かります。

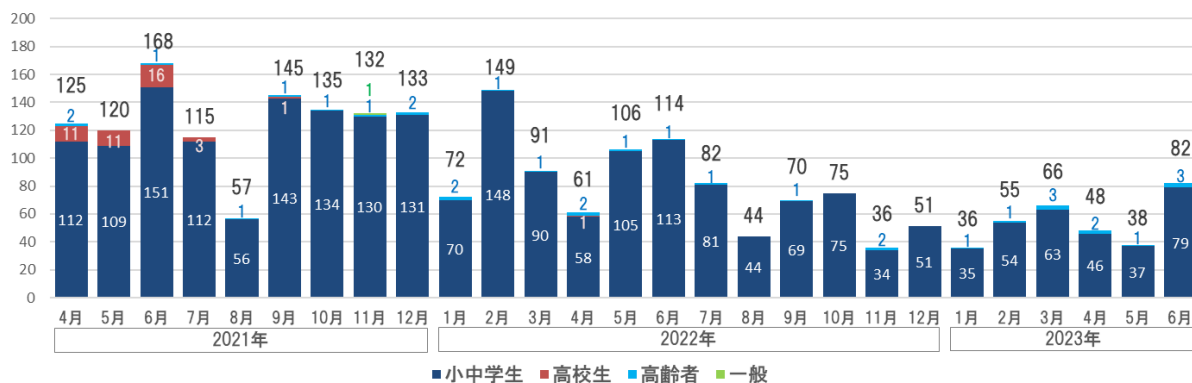


図 4-13 キウス隆農線の月別乗客数

⑨穂別富内線（令和 7 年（2025 年）4 月からキウス隆農線の一部を統合）

- ・月別乗客数は 142～324 人（図 4-14）。月平均は 245 人で、予約なしの運休便を含めると、1 便当たりの乗客数は 0.7 人となります。
- ・乗客の属性では小中学生が最も多く、次いで高齢者、高校生の順になっています。

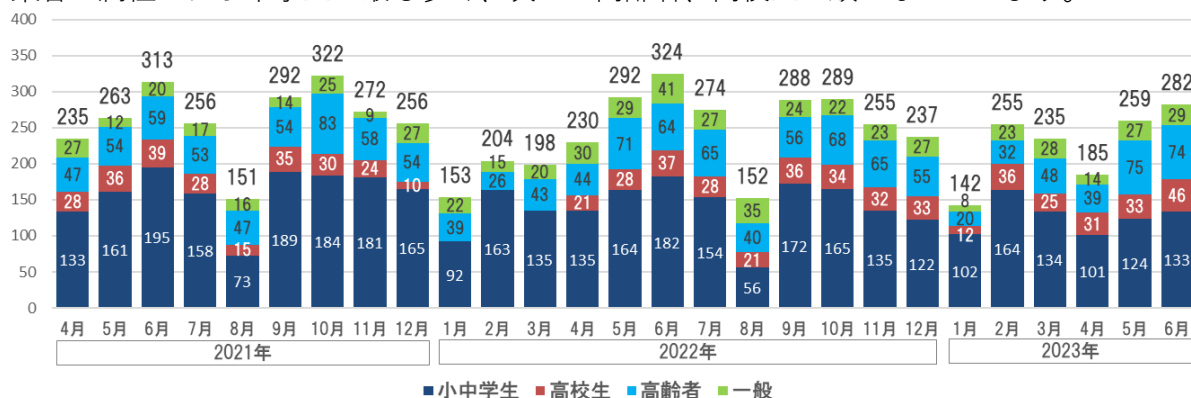


図 4-14 穂別富内線の月別乗客数

⑩穂別栄線（令和 7 年（2025 年）4 月からキウス隆農線の一部を統合）

- ・月別乗客数は 132～733 人（図 4-15）。月平均は 427 人で、予約なしの運休便を含めると、1 便当たりの乗客数は 1.6 人となります。
- ・乗客の属性では小中学生が最も多く、次いで高齢者及び高校生の順になっています。

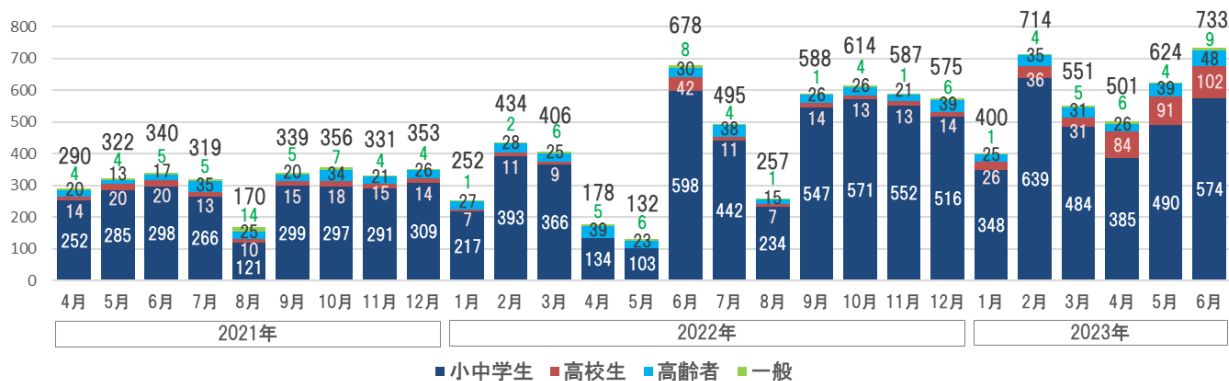


図 4-15 穂別稲里線の月別乗客数

4-3 町内公共交通の接続状況

(1) JRとバスの接続状況

① JR 鷗川駅の到着列車とバスの接続

鷗川駅着列車（8 便）に対し、1 時間以内の待ち時間でバスに乗り継げるのはその内 3 便。また、④13:59 着、⑦19:52 着、⑧22:00 着の便は乗り継げるバスがありません(表 4-5)。

表 4-5 JR 鷗川駅での苫小牧からの JR 列車の到着時刻と鷗川駅からのバスの発車時刻
(赤字は接続できないバスの便、オレンジ字は待ち時間が 1 時間以上のバスの便)

No.	JR 苫小牧	→JR 鷗川	穂別鷗川線	鷗川川東線	鷗川川西線	二宮田浦線	有明線	春日汐見線
	発	着	→穂別方面	→上仁和方面	→鹿沼方面	→田浦方面	→有明方面	→春日方面
①	5:41	6:11	7:31					
②	7:51	8:20	9:35	8:40				
③	10:21	10:51		12:35	12:35			
④	13:29	13:59						
⑤	15:20	15:50	16:15			15:45	15:47	15:47
⑥	17:36	18:06	18:15			17:57	17:59	18:01
⑦	19:22	19:52						
⑧	21:30	22:00						

② 町内各地区からのバスと JR 鷗川駅の発車列車の接続

鷗川駅発列車（9 便）に対し、1 時間以内の待ち時間でバスから乗り継げるのはその内 4 便。また、①6:24 発、⑥16:19 発、⑦18:30 発、⑧20:02 発、⑨22:11 発の便は乗り継げるバスがありません(表 4-6)。

表 4-6 JR 鷗川駅での町内各地区からのバスの到着時刻と苫小牧への JR 列車の発車時刻
(赤字は接続できないバスの便、オレンジ字は待ち時間が 1 時間以上のバスの便)

春日汐見線	有明線	二宮田浦線	鷗川川西線	鷗川川東線	穂別鷗川線	JR 鷗川→	JR 苫小牧	No.
春日方面→	有明方面→	田浦方面→	鹿沼方面→	上仁和方面→	穂別方面→	発	着	
						6:24	6:54	①
				7:05		7:10	7:41	②
7:55	7:58	7:57			8:13	8:30	9:00	③
			9:55	9:55	10:36	11:10	11:40	④
			14:10	14:20		14:11	14:41	⑤
					16:45	16:19	16:49	⑥
					18:43	18:30	19:00	⑦
						20:02	20:32	⑧
						22:11	22:41	⑨

(2) バス同士の接続状況

① 穂別鷗川線から穂別各地区バスへの接続

穂別鷗川線の穂別着便（4 便）に対し、①8:27 着、④19:23 着便にはどの路線も接続できず、③17:23 着の便は穂別富内線のみ 1 時間以内に乗り継ぐことができます(表 4-7)。

表 4-7 穂別市街地での穂別鷗川線の到着時刻と穂別各地区へのバスの発車時刻
(赤字は接続できないバスの便、オレンジ字は待ち時間が 1 時間以上のバスの便)

No.	穂別鷗川線		穂別栄線	穂別稲里線	穂別富内線
	鷗川駅前→	穂別中央	→栄方面	→稲里方面	→富内方面
①	7:31	8:27		6:58	
②	9:37	10:45	11:33	11:25	11:33
③	16:15	17:23	18:52	18:45	17:55
④	18:15	19:23			

② 穂別各地区バスから穂別鷗川線への接続

穂別鷗川線の穂別発便（4 便）に対し、①7:19 発便にはどの路線も接続できず、1 時間以上の待ち時間がある接続が多くなっています(表 4-8)。

表 4-8 穂別市街地での穂別各地区からのバスの到着時刻と穂別鷗川線の発車時刻
(赤字は接続できないバスの便、オレンジ字は待ち時間が 1 時間以上のバスの便)

穂別富内線	穂別稲里線	穂別栄線	穂別鷗川線		No.
富内方面→	稲里方面→	栄方面→	穂別中央→	鷗川駅前	
7:21	7:57	7:51	7:19	8:13	①
9:11	9:24	8:01	9:31	10:36	②
12:34	15:38	12:42	15:40	16:45	③
16:03	16:43	16:01	17:49	18:43	④

4-4 むかわ町の公共交通の経営状況

本町の公共交通に係る歳出は、大きく分けて町営バス運行経費、鷗川高校の通学バス運行経費、スクールバス運行経費の 3 項目、歳入はバスの運賃収入、地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助）の 2 項目になります（表 4-9）。

①町営バス運行経費（歳出）

町営バス 8 路線と道南バス委託路線（穂別鷗川線）運行に係る経費であり、多目的バスや予約制バスの予約受付に係る費用も含まれます。

②鷗川高校通学バス運行経費

北海道立鷗川高校から苫小牧市内を結ぶ通学バス運行に係る事業者への委託料になります。

③スクールバス運行経費

町営バスのうち、二宮田浦線、有明線、春日汐見線、穂別稲里線、穂別栄線、穂別富内線の 6 路線については、朝と夕方のそれぞれ 2 便を小中学生通学用にスクールバス（一般混乗可）として運行しているため、事業者への委託料が発生しています。

④運賃収入

町営バス全路線の運賃収入の合計になります。

⑤地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助）

鷗川川東線、鷗川川西線、穂別稲里線、穂別富内線、穂別栄線の 5 路線については、本町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域内フィーダー系統として国の補助を受けて運行しており、今後も路線を維持するために補助を受ける必要があります。

表 4-9 むかわ町の公共交通に係る歳出・歳入・収支率（単位：千円）

項目		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
歳出	町営バス運行経費	78,505	85,484	74,779	82,038	85,040
	鷗川高校通学バス運行経費	18,923	10,363	10,020	6,369	6,167
	スクールバス運行経費	52,800	51,993	51,819	52,203	50,555
	歳出合計	150,227	147,841	136,618	140,610	141,762
歳入	運賃収入	646	573	421	403	491
	地域公共交通確保維持改善事業補助金	3,031	5,631	6,059	6,059	2,688
	歳入合計	3,677	6,204	6,480	6,462	3,179
収支率（歳入÷歳出）		2.4%	4.2%	4.7%	4.6%	2.2%

4-5 住民意識・意向

- ・本町住民の公共交通に対する意識や意向を把握するためにアンケートを実施し、住民の外出行動や移動実態などを調査しました（表 4-10）。

表 4-10 町民アンケート調査の概要

調査期間	令和 5 年(2023 年)1 月 1 日～26 日
対象	むかわ町に居住する 4,040 世帯
回収数、回収率	1359 世帯、33.6%
配布回収方法	郵送

(1) 日常的な外出行動について

1) 自家用車の有無別移動方法の割合

- ・自家用車を所有する場合は、自家用車(本人運転)が 76.5%、自家用車(家族等運転)19.8%、合わせて 96.3%で、バス 6.2%、JR4.2%となっています(複数回答も含む)。
- ・自家用車を所有しない場合は、バスが 37.5%と最も多く、次いで徒歩 30.1%、自家用車(家族等運転)28.7%となっています(複数回答も含む) (図 4-16)。

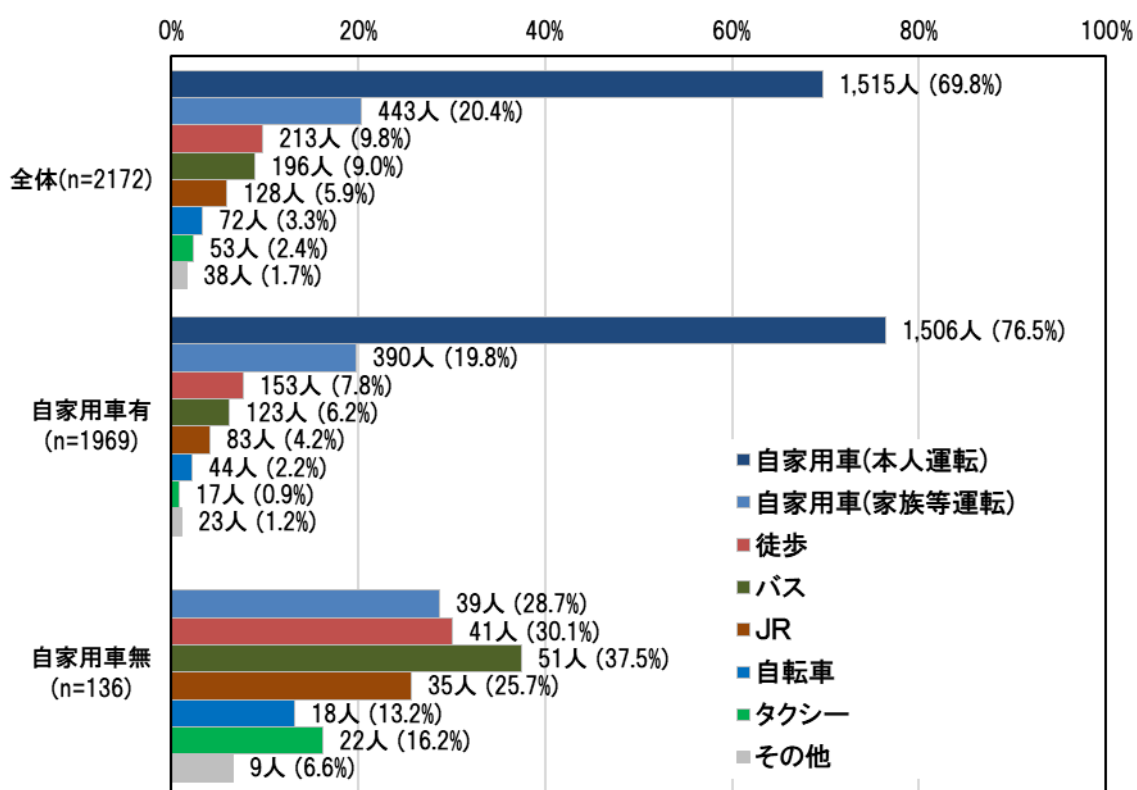


図 4-16 日常的な外出時の移動方法[自家用車の所有の有無別]

2) 地区別(鷓川地区・穂別地区)移動方法の割合

- ・自家用車(本人運転)では、鷓川地区 69.6%、穂別地区 70.2%と同程度ですが、バスでは鷓川地区 6.9%に対し穂別地区 14.0%と高齢化が著しく、点在する農村集落が広範に存在する穂別地区で多くなっています(図 4-17)。

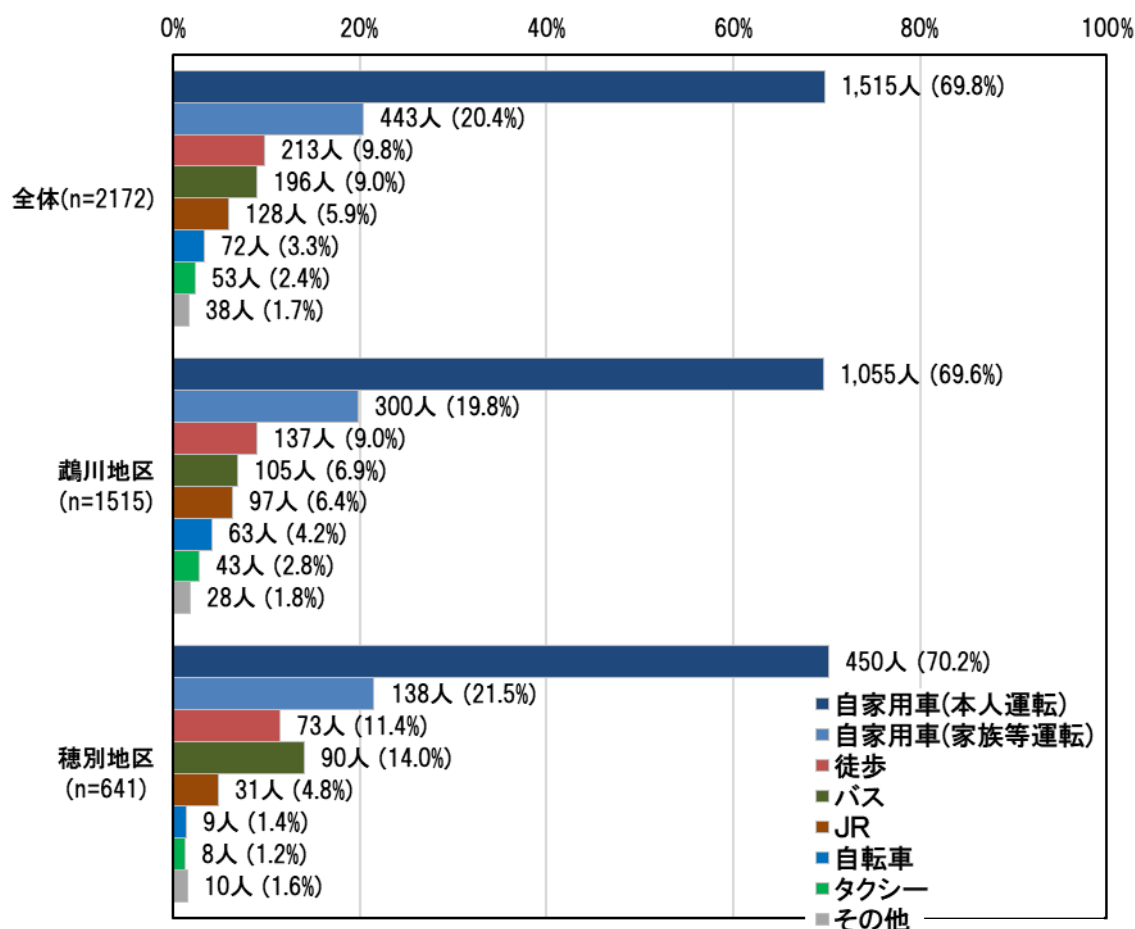


図 4-17 日常的な外出時の移動方法[鷓川地区・穂別地区別]

(2) バスの利用について

1) バスの利用割合及び利用頻度

- ・バスを「日常的に利用している」は2.5%、「たまに利用している」は12.7%となっています。
- ・利用している方の利用頻度は、「1週間に1回以上」が9.4%、「1ヶ月に1回以上1週間に1回未満」が76.0%、「1ヶ月に1回未満」が14.6%となっています。
- ・バスを利用する方は全体の15.2%と少数で、利用頻度も少ない状況です（図4-18）。

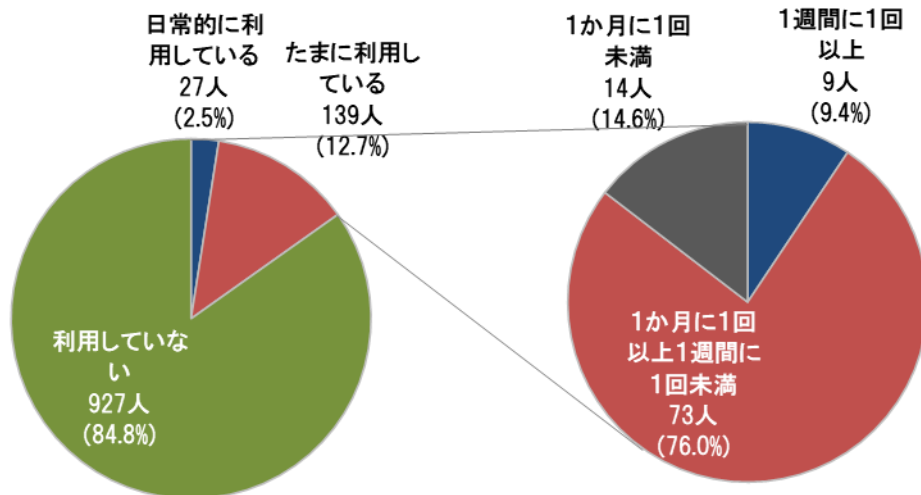


図 4-18 バスの利用頻度

2) バスの維持についての意向

- ・バスの維持についての意向では、「利用しやすい工夫をして維持」が58.2%と最も多く、次いで、「現状の料金や便数・路線を維持する」が31.1%、「人口が少ない地区では、路線の廃止もやむを得ない」が11.4%となっています（図4-19）。
- ・「利用しやすい工夫をして維持」と回答した方の内、工夫をする際に経費の負担が増加する場合の考えでは、「町の予算を増やして対応する」が46.4%で最も多く、次いで、「料金を値上げして対応する」が39.3%となっています（図4-20）。

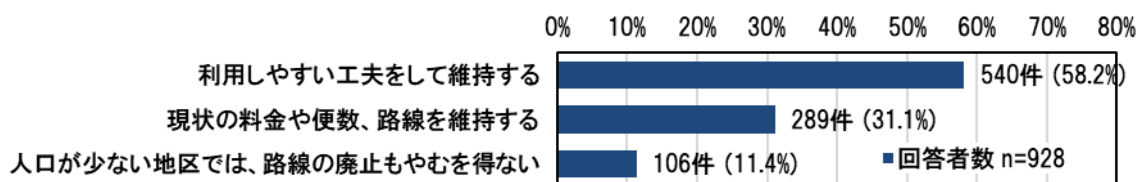


図 4-19 バスの維持についての意向

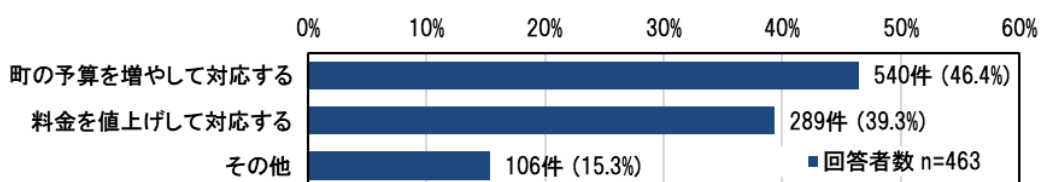


図 4-20 利用しやすい工夫をして維持する場合に経費の負担が増加する場合の考え方

(3) 自動車免許の返納について

1) 免許の返納意向

- ・免許の返納意向としては、「近く返納したいと思う」が3.8%に対し、「今のところ返納する気はない」が61.9%、「返納する気は全くない」20.8%、「返納したいが現在の生活環境では難しい」が13.6%となっています(図4-21)。

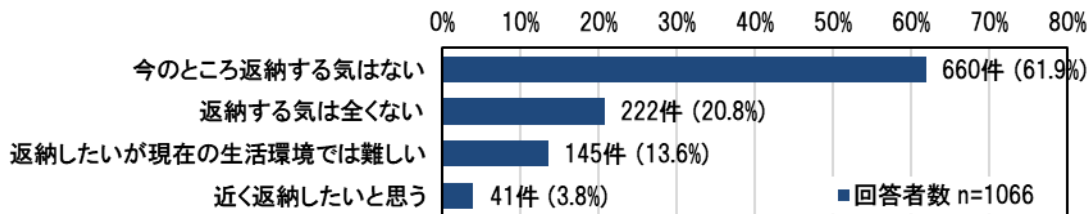


図 4-21 免許の返納意向

2) 免許を返納した場合の居住先の意向

- ・免許を返納した場合、「バスなどを利用して住み続ける」が41.6%に対し、「苫小牧市や札幌市など町外への住み替えを検討する」が21.1%となっています(図4-22)。

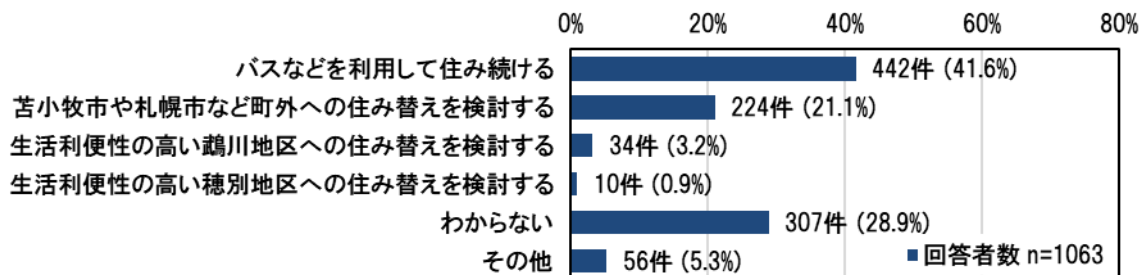


図 4-22 免許を返納した場合の居住先の意向

(4) 今後の公共交通について

1) 公共交通の必要性

- ・「自家用車を利用しているが、将来のために必要である」が55.4%と最も多く、次いで、「徒歩生活者が住み続けるために、地域にとって必要である」が37.2%、「自家用車を利用するので、公共交通は無くてもよい」が6.5%となっており、全体の92.6%の方が公共交通は必要と考えています(図4-23)。

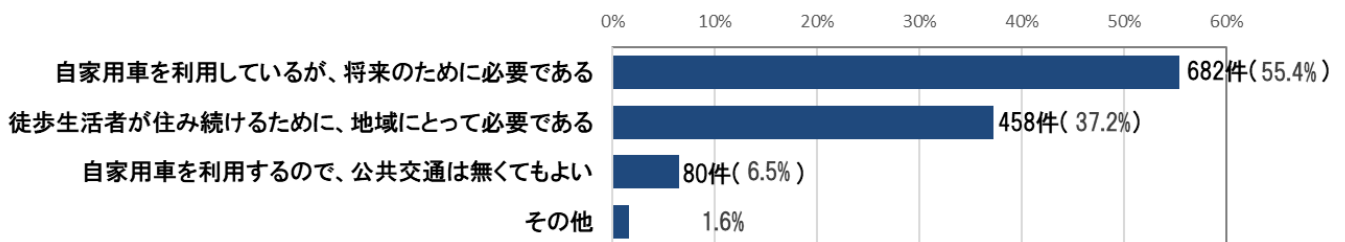


図 4-23 今後の公共交通の必要性

2) サポート交通について

①サポート交通の導入と利用の意向

- ・サポート交通を「自家用車を利用出来ない方を住民同士が有償で送迎すること」と定義づけて、その導入についての調査では、「サポート交通の導入に賛成である」が 70.2%、「住民が協力するサポート交通には反対である」が 23.7%となりました(図 4-24)。
- ・サポート交通が導入された場合の利用意向としては、「利用したくない」が 11.5%に対し、「すぐにでも利用を検討したい」が 11.4%、「自家用車をやめたら利用を検討したい」が 72.5%となっています(図 4-25)。

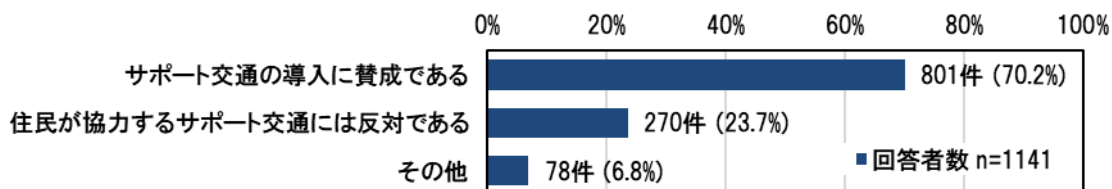


図 4-24 サポート交通の導入意向

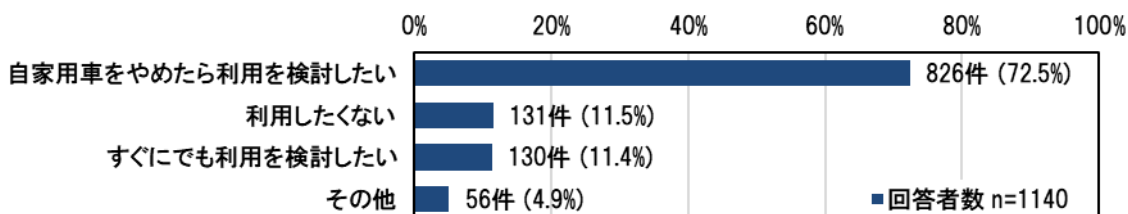


図 4-25 サポート交通の利用意向

②サポート交通への関わり

- ・サポート交通の運転手に関する調査では、「運転手にはなりたくない」が 59.5%に対し、「運転手になることを検討したい」が 10.0%となっています(図 4-26)。
- ・サポート交通の料金に関する調査では、「500 円/月程度なら負担してもよい」が 40.1%、「1000 円/月程度なら負担してもよい」が 29.5%となっており、全体の 69.6%が有償での運行に理解を示されました(図 4-27)。

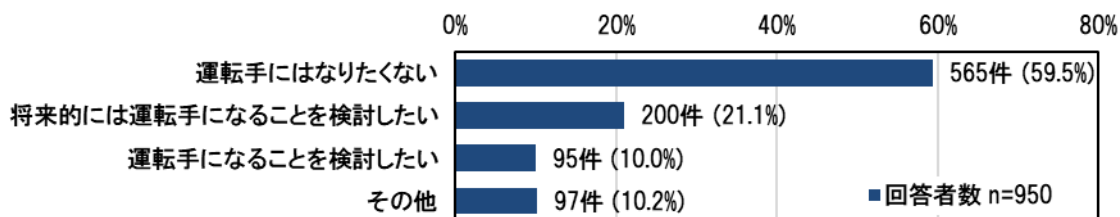


図 4-26 運転手としての関りについての意向

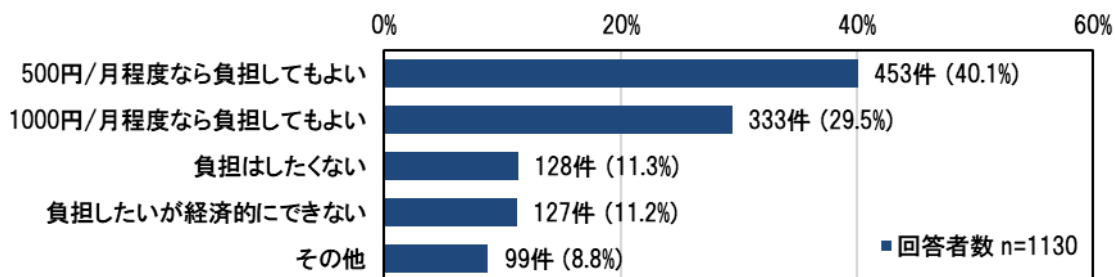


図 4-27 サポート交通の料金意向

4-6 高校生の通学実態

- ・本町に居住する高校生のうち、北海道立鷗川高校（以下、鷗川高校）に通学する学生と、JR を利用して町外の高校に通う学生に対して公共交通に関するアンケートを実施し、高校生の通学実態などを調査しました（表 4-11、12）。

表 4-11 鷗川高校生対象の調査

調査期間	2023 年 2 月 3 日
対象	本町に居住して鷗川高校に通学する学生
回収数、回収率	32 人、100%
配布回収方法	昼休みに対象生徒に集まってもらい、その場で Google Form によるアンケート調査を本人のスマートフォンまたは学校のタブレットを用いて各自入力。

表 4-12 JR で町外に通学する生徒対象の調査

調査期間	2023 年 2 月 3 日～2 月 6 日
対象	JR 鷗川駅から町外の高校に通学する高校生
回収数、回収率	68 人、33.6%
配布回収方法	鷗川発苫小牧行の 6:24 発、7:11 発を利用する高校生に手渡しで配布、Google Form 及び郵送で回収。

（１）町内に居住する鷗川高校生のバス利用実態

1) 通学手段

バスを利用して通学するのは 32 人中 8 人(25.0%)となっています。

2) 居住地区と利用路線

バス通学者の内、鷗川地区に居住しているのは 3 人で、利用路線は汐見線が 2 人、不明が 1 人となっています。穂別地区に居住しているのは 5 人で、全員が穂別鷗川線を利用しています。

3) バス停までの距離

5 分以内が 5 人。15 分程度が 1 人。不明が 2 人となっています。

4) 通学時間

移動手段を問わず、鷗川地区居住者の最長は 35 分。穂別地区の最長は 1 時間 11 分でした。

5) 公共交通の運行についての意見

- ・通学時間が長いので、路線バスではなく、穂別から鷗川高校に直行する通学専用車を運行して欲しい。
- ・穂別鷗川線のバスダイヤを増やして欲しい。

(2) JR で町外に通学する高校生の通学実態

1) 居住地について

- ・本町居住者が 20 人で最も多く、次いで平取町 4 人、日高町(富川)3 人となっています(表 4-13)。
- ・本町居住者の内、地区別では鵜川地区が 18 人(90.0%)、穂別地区が 2 人(10.0%)となっています。

表 4-13 JR 鵜川駅を利用する高校生の居住地

居住市町村	人数	構成比
むかわ町	20	71.4%
(鵜川地区)	(18)	(90.0%)
(穂別地区)	(2)	(10.0%)
平取町	4	14.3%
日高町富川	3	10.7%
日高町	1	3.6%
合計	28	100.0%

2) 登校時の通学実態

①利用する JR 便

鵜川駅 6:24 発が 1 人、7:11 発が 27 人となっています。

②鵜川駅までの移動手段

自家用車による送迎が 9 人で最も多く、次いで、徒歩または自転車が 5 人、バスが 4 人となっています(表 4-14)。

表 4-14 登校時の JR 鵜川駅までの移動手段

	むかわ町			町外	全体
	鵜川地区	穂別地区	小計		
徒歩または自転車	5	0	5	0	5
自家用車	9	0	9	5	14
バス	2	2	4	3	7
その他	2	0	2	0	2
合計	18	2	20	8	28

3) 総通学時間

移動手段を問わず、鵜川地区居住者の最長は 1 時間 41 分。穂別地区の最長は 2 時間 01 分でした。

4) 公共交通の運行についての意見

- ・ J R の運行本数を増やして欲しい。
- ・ J R 鵜川駅発のバスの運行本数を増やして欲しい。
- ・ J R とバスの接続時間を短くして欲しい。

5. サポート交通の実施可能性の把握

- ・住民アンケートにおいて、サポート交通の実施を求める声が多かったことから、穂別地区を対象に実証実験を行い、実施の可能性について調査を行いました（表 5-1）。
- ・穂別地区におけるサポート交通とは、「交通空白地有償運送」を活用し、NPO 法人などの住民組織が主体となり、住民が自家用車を用いて、穂別地区内を有償で送迎することを想定しています。

表 5-1 実証実験の概要

1. 運行概要
1)運行期間
・2023 年 5 月 15 日～7 月 14 日の 2 ヶ月間
2)運行時間
・9:00～17:00
3)予約受付時間
・9:00～17:00(当日受付も可能)
4)運行範囲
・穂別地区全域
5)利用料金
・無料(実証実験のため)
6)対象者
・穂別地区に居住する小中高生以外の方
7)運行協力者
・地域住民(ボランティア)
8)周知方法
・パンフレットの配布、町内会役員会や防災端末、診療所での声掛けなどを行った。
2. 運営方法
1)運転担当者
・2 人＋バックアップ 2 人
2)使用車両
・まちまかない株式会社「進化」の所有車輛(乗用車タイプ)
3)安全確保
・使用車両の任意保険加入状況の確認
・運転前のアルコールチェック
4)実証実験の参加申請方法
・参加申請書の提出
・万一の事故の際の対応については、「乗車した車両に係る自賠責保険並びに任意保険の適用範囲内においての補償とする」旨の承諾書を提出
5)予約方法
・専用携帯電話による受付
・当日受付可(重複する場合など運行できないことがある旨周知)
6)記録
・運転担当者名、利用者名、運行区間、運航時刻、運行距離、利用者の感想など

5-1 実証実験の結果の概要

(1) 実験参加者について

1) 参加者数

- ・参加申請者が 24 人で、その内 22 人が実際に利用しました。

2) 年齢

- ・後期高齢者が 20 人（全体の 83%）で、参加者の平均年齢は 81.4 歳でした(表 5-2)。

表 5-2 参加申請者の年齢

年齢	人数	割合
60～64	2	8%
65～69	2	8%
70～74	0	0%
75～79	4	17%
80～84	3	13%
85～89	9	38%
90～94	4	17%
計	24	100%

(2) 運行状況について

1) 予約日

- ・予約受付日については、当日受付が 67%に対し事前受付は 33%となり、本格実施の際も当日受付のニーズが大きくなると想定されます（表 5-3）。

表 5-3 予約日

	回数	割合
事前	39	33%
当日	78	67%
	117	100%

2) 運行実績

- ・予約総数は 117 回。運行回数は往復が 97 回、片道が 23 回で、片道を 1 回とカウントすると計 218 回となりました（図 5-1）。
- ・1 日当たり平均運行回数は 3.5 回で、最高は 14 回となっています。

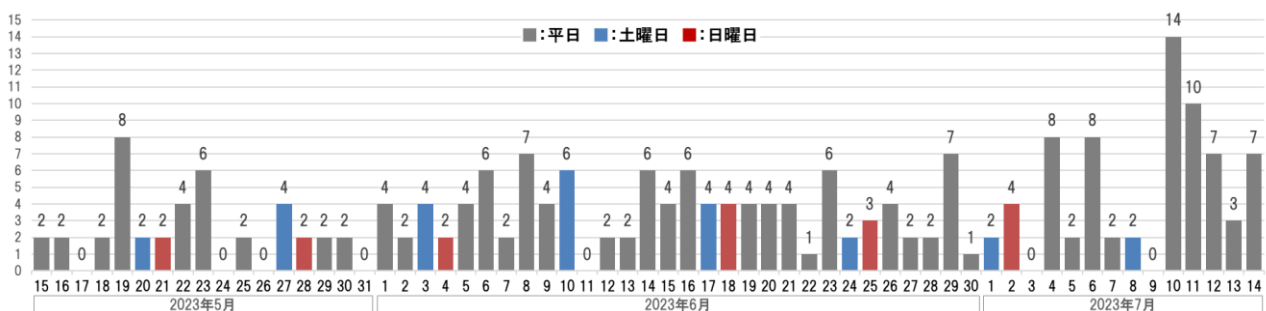


図 5-1 実証実験期間中の運行回数

3) 行先

- ・行先別では、温浴施設が 51 回と最も多く、次いで、買物 30 回、通院(歯科も含む)26 回、公共施設 19 回となっています(図 5-2)。

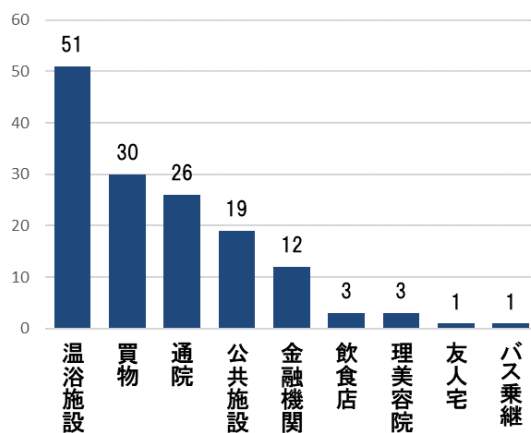


図 5-2 行先別運行回数

4) 運行時間帯

- ・往路・復路の運行開始時間帯では、15 時台が 54 件と最も多く、次いで 16 時台 46 件、10 時台 23 件、11,12 時台それぞれ 21 件、9 時台 20 件で、少ない時間帯では 13,14 時台がそれぞれ 8 件、11 件となっています(図 5-3)。

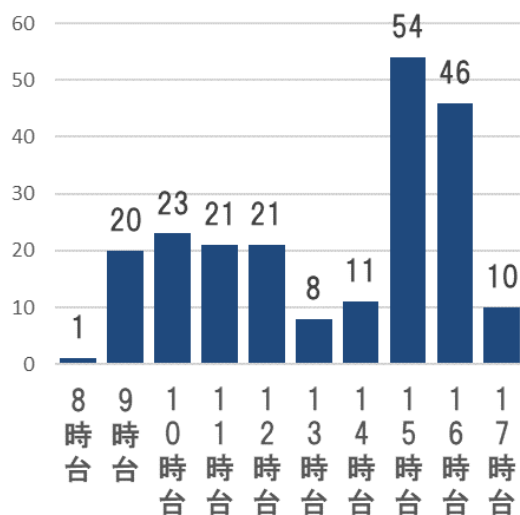


図 5-3 運行時間帯(時間帯不明 3 件)

5) 目的地別の運行回数・走行距離

- ・本実証実験全体では、走行距離 1,179km、1 回当たりの走行距離 5.4km/回、走行時間 39 時間 20 分、1 回当たりの走行時間は 11 分となりました（表 5-4）。
- ・居住地区と目的地のルート別回数では、「穂別～穂別市街」が 110 回と最も多く、次いで「和泉～穂別市街」53 回、「富内～穂別市街」22 回、「穂別～樹海温泉」14 回となっています。
- ・ルート別の 1 回当たりの走行距離では、「穂別～栄」が 18.0km と最も大きく、次いで「穂別～樹海温泉」15.1km、「仁和～穂別市街」14.4km、「富内～穂別市街」10.3km となっています。
- ・ルート別の走行距離合計では、「和泉～穂別市街」が 397km と最も大きく、次いで「富内～穂別市街」227km、「穂別～樹海温泉」212km、「仁和～穂別市街」173km、「穂別～穂別市街」111km となっています。

表 5-4 目的地別の運行回数、走行距離

居住地区	目的地	回数	走行距離 (km)	距離/回数 (km/回)	走行時間 (h)	時間/回 (min/回)
穂別	穂別市街	110	111	1.0	3.7	2
穂別	樹海温泉	14	212	15.1	7.1	30
穂別	栄	1	18	18.0	0.6	36
富内	穂別市街	22	227	10.3	7.6	21
和泉	穂別市街	53	397	7.5	13.2	15
豊田	穂別市街	6	41	6.8	1.4	14
仁和	穂別市街	12	173	14.4	5.8	29
全体		218	1,179	5.4	39.3	11

※走行時間:30km/hで算出

6) 経費の算出

- ・全体では、ガソリン代 13,361 円、運転時間のみの人件費 36,153 円となりました（表 5-5）。
- ・1 回当たりでは、ガソリン代 61 円/回、運転時間のみの人件費 166 円/回となっています。
- ・ルート別の 1 回当たりのガソリン代は「穂別～栄」が 204 円/回と最も高く、「穂別～穂別市街」が 11 円と最も安くなっています。
- ・ルート別の 1 回当たりの人件費は「穂別～栄」が 552 円/回と最も高く、「穂別～穂別市街」が 31 円と最も安くなっています。
- ・本格実施の際は、車両の維持費、走行時間以外の人件費等の経費を考慮する必要があります。

表 5-5 運行に関わる経費

居住地区	目的地	回数	走行距離 (km)	ガソリン代 (円)	ガソリン代/回数 (円/回)	人件費 (円)	人件費/回数 (円/回)
穂別	穂別市街	110	111	1,257	11	3,401	31
穂別	樹海温泉	14	212	2,403	172	6,501	464
穂別	栄	1	18	204	204	552	552
富内	穂別市街	22	227	2,573	117	6,961	316
和泉	穂別市街	53	397	4,499	85	12,175	230
豊田	穂別市街	6	41	465	77	1,257	210
仁和	穂別市街	12	173	1,961	163	5,305	442
全体		218	1,179	13,361	61	36,153	166

※ガソリン代:燃費15km/ℓ、170円/ℓで算出

※人件費:走行時間×920円/h

7) 運行体制

- ・今回の実証実験では、運転担当として主担当 2 人+バックアップ 2 人の体制をとりましたが、結果としては主担当の 2 人で全ての運行を実行できました。

5-2 利用者の評価

①サポート交通を利用した感想

利用した感想として、ほぼ全ての項目で高い評価が得られました（図 5-4）。

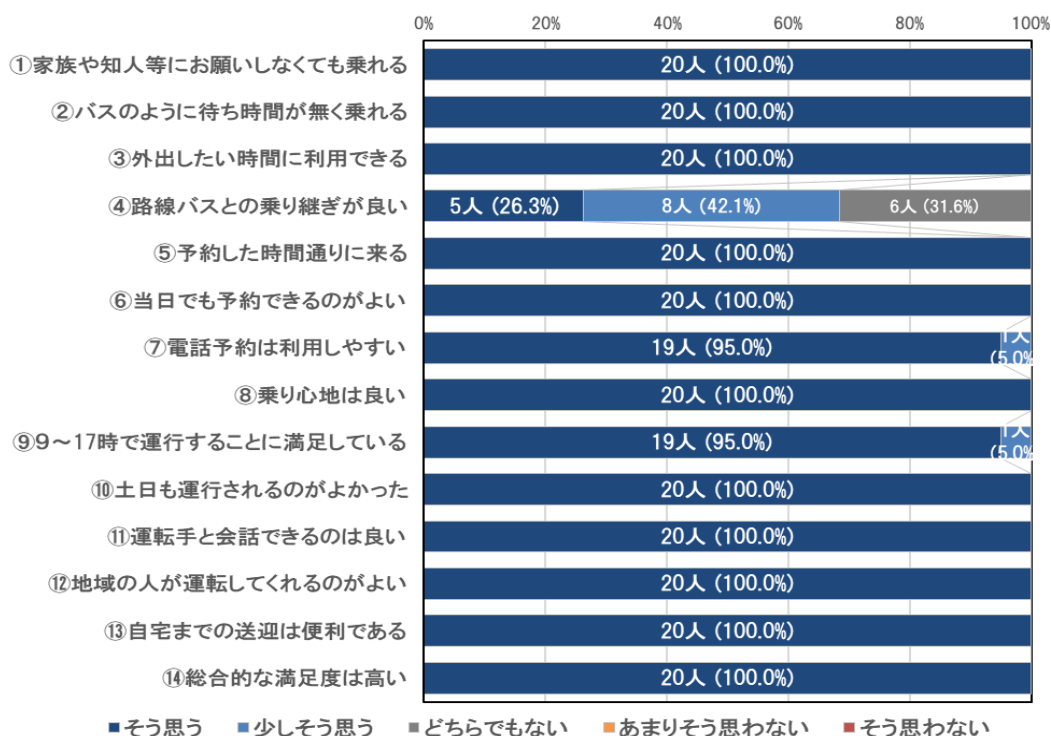


図 5-4 サポート交通を利用した感想

②外出機会の変化

サポート交通により外出機会が少し増えたという方は、利用者の半数程度でした（図 5-5）。

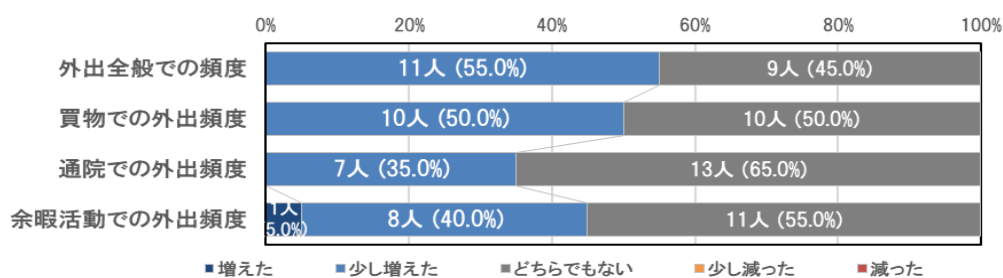


図 5-5 サポート交通による外出機会の変化

③サポート交通が本格導入された場合の居住先

ほべつサポート交通が本格実施した場合、穂別地区で住み続けることができるかとの質問に「そう思う」、「少しそう思う」合わせて 100%となりました（図 5-6）。

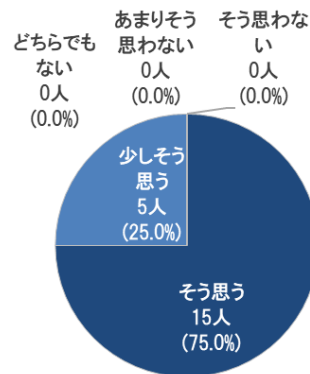


図 5-6 本格実施後に穂別地区に住み続けられるかについて

④ 本格実施の際の料金について

本格導入される場合の料金については、「持続させるため、基本的には有料でよい」が 65.0%、「無料にすべき」が 35.0%となりました（図 5-7）。

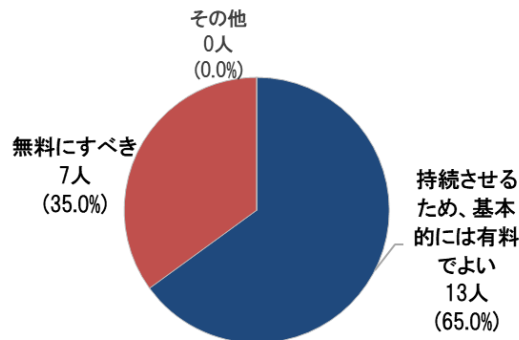


図 5-7 本格実施の際の料金について

⑤ 利用者の声

- ・農家の場合、農繁期は同居家族に頼ることはできず、友人・知人にいつも頼むのは遠慮する気持ちが生じています。
- ・バスは本数が少なく待ち時間が長いこと(診療所に行くのにほぼ 1 日仕事になる)、バス停が遠く歩くのがつらい、前日までに予約が必要などで不便を感じています。
- ・ドア・ツー・ドアで移動でき、買物の荷物を持って歩かなくてよいのが楽で助かります。
- ・当日も予約ができるので便利です。

5-3 サポート交通の本格実施に向けて

- ・本実証実験では利用者の評価は非常に高く、全ての利用者が本格実施を求めています。
- ・運行組織の組成や料金設定などが本格実施に向けての課題となります。

6. むかわ町の地域公共交通の現状と課題

6-1 現状と課題の概要

本町の現状及び、それに対する地域公共交通の課題を示します（表 6-1）。

表 6-1 むかわ町の地域公共交通の現状・課題の全体構成

現状・問題点	課 題
○2つの拠点市街地＋点在する農村集落による市街地構造 ・インフラや公共交通のコストが高い ・鵜川駅と穂別市街地を起点としたバス路線が多い ○バスの利用者が極端に少ない路線が数多く存在している ○重複するバス路線が多く非効率な運行状態 ○生活や通学において公共交通が不可欠 ○バスと鉄道・バス間の接続利便性が低い ○通学に係る負担が大きい ○復興拠点施設等整備事業の実施による新たな観光客等のニーズへの対応	[課題1] 将来のまちづくりを踏まえた交通網が必要
○少子高齢化の進行 ○高齢者の町外への転出が多い ○安心安全に移動できる公共交通サービスへの期待の高まり ○徒歩生活者の外出行動の減少 ○スマートフォンの普及 ○バス・鉄道の運行経路や運行時刻・接続が分かりにくい	[課題2] 高齢者等が移動しやすい環境が不十分
○世帯の自家用車の保有率は9割以上 ○バス・鉄道を利用する割合が1割未満	[課題3] 公共交通サービス等の認知度・関心の低下
○人口減少・働き方改革・労働基準法改正(2024年問題) ・公共交通の利用者減少と経営悪化 ・運転手不足	[課題4] 公共交通関連経費が増加傾向
○点在する農村集落がむかわ町の基幹産業である農業を支えている ○地域コミュニティによる相互扶助機能(助け合い)がある	[課題5] 人口減少・少子高齢化社会における交通不便地域の解消

6-2 現状と課題の整理

(1) むかわ町の市街地構造などに起因する現状と課題

課題 1	将来のまちづくりを踏まえた交通網が必要
-------------	----------------------------

住民の生活の足を確保・維持するために、利便性と持続性を兼ね備えた路線の見直し等、公共交通ネットワークの再編が必要です。また、通学に係る負担の軽減や、博物館や交流施設などの整備により増加が見込まれる観光客の移動について、公共交通を快適に利用していただけるようニーズに対応することも課題となります。

1) 2つの拠点市街地＋点在する農村集落による市街地構造

低人口密度が広範に広がることから、道路や上下水道などのインフラ、公共交通は維持管理に係るコストが高くなっています。

2) バスの利用が極端に少ない路線が数多く存在している

人口の少ない地域を運行する路線が多いため、バス利用者は少なくなっています。

3) 重複するバス路線が多く非効率な運行状態

鷗川～穂別間の移動には道道 74 号（穂別鷗川線）を通る必要があるため、本町のバス路線には運行経路が重複している区間が多くあります。

4) 生活や通学において公共交通が不可欠

生活の拠点である市街地まで距離がある地域が多く、買い物や通院、通学等に公共交通が不可欠となっています。

5) バスと鉄道・バス間の接続利便性が低い

広域幹線である JR とバスの接続や、地域内幹線である穂別鷗川線と支線の町営バスとの接続が悪いため、待ち時間が長く、乗換えが困難な便が多くあります。

6) 通学に係る負担が大きい

鷗川高校の下校バスを除き、本町には通学専用の公共交通が無いため、公共交通を利用した通学に長い時間を要します。また、帰宅時間に合った電車やバスが無いことにより部活動への参加が難しくなるなど、小中学生や高校生にかかる負担が大きくなっています。

7) 復興拠点施設等整備事業の実施による新たな観光客等のニーズへの対応

現在、穂別地区で進行している復興拠点施設等整備事業Ⅰでは、博物館や温浴施設、交流拠点の整備により、観光客などの入込客数の増加が想定される中、公共交通の快適で安心な移動が求められています。

(2) 高齢化に起因する現状と課題

課題2 高齢者等が移動しやすい環境が不十分

自家用車を所有しない高齢者等を交通弱者としないため、生活に必要な移動を支援するとともに、地域活動や趣味のための移動を容易にすることにより、外出機会を増進させ、高齢者の生活の利便性や、幸福度の向上を図ることが重要です。また、町内の高齢者や町外からの観光客のための公共交通ネットワークの構築に加え、乗車方法、料金の支払い、運行ダイヤ、接続などの情報をターゲットに応じて分かりやすく発信することも課題となります。

1) 少子高齢化の進行

本町においては少子高齢化が進行し、高齢者の割合が大きくなってきています。

2) 高齢者の町外への転出が多い

高齢で自家用車の運転が難しくなった方々が、移動の足が確保できず生活利便性が低下することによって、都市部へ転出することが多くなっています。

3) 安心安全に移動できる公共交通サービスへの期待の高まり

高齢者が加害者となる交通事故が社会問題化し、運転免許の自主返納が求められる中、安心安全に移動できる公共交通への期待が高まっています。

4) 徒歩生活者の外出行動の減少

生活の拠点である市街地やバス停まで距離がある地域が多いため、徒歩生活者は高齢になるにつれ、外出が減る傾向にあります。

5) スマートフォンの普及

社会的にスマートフォンの普及が進んでいることから、今後はＩＣＴを活用した公共交通サービスが求められます。一方で、高齢者などスマートフォンの利用を苦手とする方への対応も必要となります。

6) バス・鉄道の運行経路や運行時刻・接続が分かりにくい

本町では、ＪＲと複数のバス路線が走り、複雑な公共交通網となっていることから、町外からの来町者はもとより、町民にとっても各路線の運行情報や、接続が分かりにくくなっています。

(3) 車社会化に起因する現状と課題

課題3 公共交通サービス等の認知度・関心の低下

公共交通の利便性の向上に加え、住民意識を高め利用促進を図ることが課題となります。そのため町では、公共交通の利用促進に向けて、バス時刻表やバス路線図等の周知に努めていますが、依然としてサービス内容の認知度・関心が低い状況にあります。

1) 世帯の自家用車の保有率は9割以上

本町住民の世帯のほとんどは自家用車を保有し、複数台を所有する世帯も多く、日常生活の移動は自家用車に頼っている状況です。

2) バス・鉄道を利用する割合が1割未満

バスやＪＲを利用する人が極端に少なく、日常生活の中で公共交通を意識する機会がほとんどない状況となっています。

(4) 公共交通の経営環境の変化に起因する現状と課題

課題4 公共交通関連経費が増加傾向

人口減少による乗客数の減少や物価高騰等により、公共交通に係る経費が増加傾向にあります。また、働き方改革などによる運転手不足等、今後の社会状況に対応し、利便性が高く、健全な経営が可能な地域公共交通の維持が課題となります。

1) 人口減少・働き方改革・労働基準法改正(2024年問題)

- ・今後も人口減少が進行すると推計されており、それに伴い、公共交通の利用者が減少し、公共交通に携わる事業者の経営状況の悪化が想定されます
- ・ゆとりある働き方と安全な運行を目的に働き方改革が進められることになり、運転手一人当たりの運行距離や時間が短くなり、運転手不足の深刻化が懸念されています。

(5) むかわ町ならではの強みに起因する現状と課題

課題5 人口減少・少子高齢化社会における交通不便地域の解消

地域公共交通の維持が難しくなる社会状況の中で、本町の強みである地域コミュニティを活かした新たな取り組みによる農村集落などの交通不便地域の解消と高コスト構造からの脱却が課題となります。

1) 点在する農村集落がむかわ町の基幹産業である農業を支えている

点在する農村集落が本町の基幹産業である農業を支えています、低密度居住地域であるため公共交通の利便性が低くなっています。

2) 地域コミュニティによる相互扶助機能(助け合い)がある

本町では相互扶助機能を有する地域コミュニティが存在し、サポート交通を支えるための負担金の支出などについて高い意向を有しています。

7. 計画の基本理念と目標

7-1 基本理念

地域公共交通は、単に住民の移動の足の確保だけではなく、生活利便性を維持することに加え、移住定住の促進、高齢者の健康増進、地域経営、交流・関係人口の増進など、まちづくりを支える重要な基盤であり、住民、事業者、行政がそれぞれの役割を担い協力していかなければなりません。

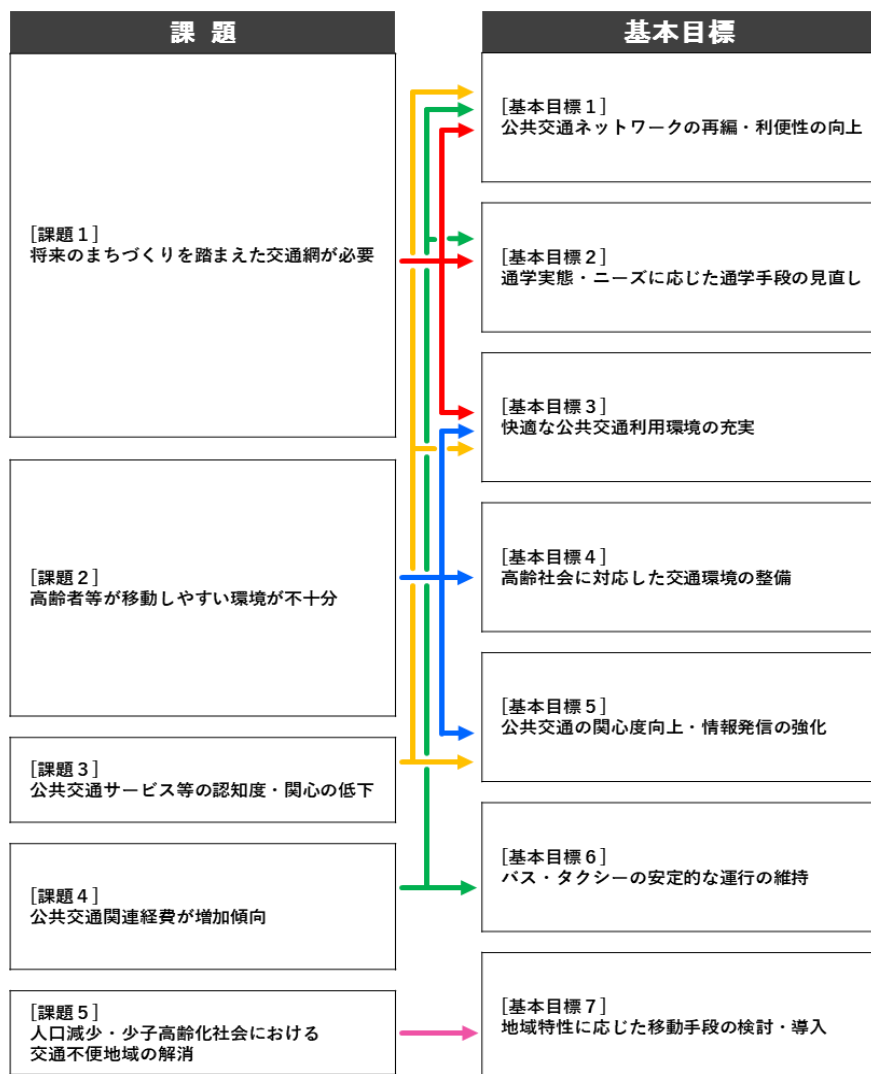
また、本町は胆振管内で最も広い行政面積を有するほか、生活利便施設、行政施設、医療施設、教育施設などが立地する2つの拠点市街地と、その周辺に農村集落が点在する市街地構造特性を有することから、それらを背景にした本町ならではの取り組みが求められます。

以上を踏まえ、本計画の基本理念（むかわ町における公共交通の目指すべき姿）を下記のとおり定めます。

「人と地域の心をつなぐ地域公共交通」
～むかわならではの持続可能な移動の実現～

7-2 課題と基本目標の構成

表 7-1 むかわ町の地域公共交通の課題と基本方針の全体構成



7-3 基本目標と実施事業の概要

(1) 基本目標1と主な実施事業

基本目標 1		公共交通ネットワークの再構築・利便性の向上				
周辺自治体との結びつきが強いため、広域アクセスに配慮しつつ、鉄道（JR 日高本線）、都市間バス、路線バス（生活路線バス・バス事業者路線）、タクシーなど様々な公共交通システムの機能を発揮できるよう、地域ニーズと効率性が両立した公共交通ネットワークの再構築及び利便性の向上を目指します。						
事業 1	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・交通事業者				
	○既存バス路線の再編、ルート変更の検討・実施 ・駅を中心とした効率的なバス路線の維持 ・利用者の少ないバス路線の見直し ・公共施設等へのアクセス改善や連携の検討					
事業 2	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・交通事業者				
	○利用者ニーズに応じた運行ダイヤ等の見直し ・利用者ニーズに応じた鉄道・バスダイヤ等の見直し ・利用者ニーズに応じた多様な運行形態の検討					
事業 3	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・交通事業者				
	○デマンド交通の需要等に応じた公共交通の運行見直し ・既存の路線バスのデマンド化の検討 ・既存のデマンド交通の運行形態やサービスの改善					
事業 4	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		実施	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・周辺自治体・交通事業者				
	○周辺自治体との広域連携の実施 ・生活圏自治体への交通利便性の向上 ・町内交通と広域交通の接続強化 ・北海道胆振地域公共交通計画の推進					

(2) 基本目標2と主な実施事業

基本目標 2

通学実態・ニーズに応じた通学手段の見直し

子育て世代が暮らしやすいまちとして、学生が家族の送迎等がなくても通学できるよう、鉄道や路線バス、スクールバス等を総動員し、通学時間や実態に合った運行を目指します。

事業 5	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		実施	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・交通事業者・高校				
	○公共交通を活用した通学手段確保対策の検討（高校生対象）					
	・高校生の登下校の実態に応じた鉄道・バスの運行ルートやダイヤの見直し ・高校生に対する通学支援の実施					

事業6	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・交通事業者・小中学校				
	○スクールバス運用の見直し（小中学生対象） ・既存の路線バスの運行見直し（スクールバスとの混乗見直し等） ・小中学生の居住地に合わせたスクールバス路線のルート見直しや路線統合					

(3) 基本目標3と主な実施事業

基本目標 3

快適な公共交通利用環境の充実

バスや鉄道駅等の交通結節点において乗換・待合環境の整備等を進め、公共交通利用の快適性向上を目指します。

事業 7	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	調査・検討	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・交通事業者				
	○ J R 鵠川駅の機能強化					
	・ J R 鵠川駅周辺の環境整備					
・ J R 日高本線と路線バスとの接続強化						

事業 8	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	調査・検討	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町、地域住民、交通事業者				
	○交通結節点の待合環境等の充実 ・ J R 鵜川駅の待合環境の充実 ・ まちなか再生と連携した交通拠点の創出					

(4) 基本目標4と主な実施事業

基本目標 4

高齢社会に対応した交通環境の整備

誰もが利用しやすい公共交通を目指して車両のバリアフリー化を進めるとともに、現状の本町の公共交通では移動が困難な、高齢者や障がいを持つ方が移動しやすい交通環境の整備に努めます。

事業 9	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		実施	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町				
○公共交通のバリアフリー化（高齢者等が乗降しやすい車両導入） ・高齢者や障がいを持つ方等が乗降しやすい車両の導入						

事業 10	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町				
	○高齢者等のバス・タクシー利用助成の推進 ・高齢者や障がい者などへのバス・タクシー利用助成の検討・実施 ・福祉関係機関との連携による交通施策の検討					

(5) 基本目標5と主な実施事業

基本目標 5

公共交通の関心度向上・情報発信の強化

町民が公共交通を積極的に利用し「自らの足を守る」という意識の醸成を目指します。また、公共交通に係る情報発信の強化や、商工会や観光協会・産業団体等と連携することにより、公共交通の利便性や認知度を向上させ、利用促進を図ります。

事業 11	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		実施	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町				
	○総合的な地域公共交通マップの作成・活用 ・住民や観光客に分かりやすい地域公共交通マップの作成					

事業 12	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		実施	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町				
	○運行情報提供の充実 ・町広報誌に加え、町公式ウェブサイトや SNS、アプリ等での運行情報の充実					

事業 13	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		実施	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・交通事業者・各種団体・地域住民				
	○公共施設や道の駅、各種団体等と連携した公共交通の利用促進 ・各種イベント等と連携した公共交通の利用促進 ・公共交通の利用に付加価値を付けたサービスの提供 ・ノーカーデーのPR等による公共交通の利用促進					

事業 14	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		実施	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・地域住民				
	○公共交通を守り育てる意識の醸成 ・町内公共交通利用実績等の情報発信 ・地域公共交通利用促進に関する効果的な広報の実施					

(6) 基本目標 6 と主な実施事業

基本目標 6	バス・タクシーの安定的な運行の維持
--------	-------------------

運転手確保に向けた取り組みや経費の削減を実施し、安定的な運行の維持を目指します。

事業 15	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	実施	実施	実施	実施
	実施主体	国・北海道・むかわ町・交通事業者				
	○バス・タクシー運転手確保に向けた取組の実施 ・国や道と連携した運転手確保対策の促進 ・町内交通事業者に対する運転手確保対策支援の検討					

事業 16	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		実施	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町・交通事業者				
	○車両の小型化による維持費の削減 ・運行車両の更新時のダウンサイジング					

(7) 基本目標 7 と主な実施事業

基本目標 7	地域特性に応じた移動手段の検討・導入
--------	--------------------

地域の輸送資源や新たな公共交通システム等と連携した地域公共交通を目指します。

事業 17	実施年度	R6	R7	R8	R9	R10
		調査・検討	実施	実施	実施	実施
	実施主体	むかわ町				
	○新たなモビリティの検討・実証・導入 ・ほべつサポート交通の導入支援や市街地における低速電動車を活用した移動サービス（グリーン・スロー・モビリティ）等の検討・実証					

7-4 地域公共交通の将来像

基本理念をもとに、むかわ町の地域公共交通の将来像を示します（図 7-1）。

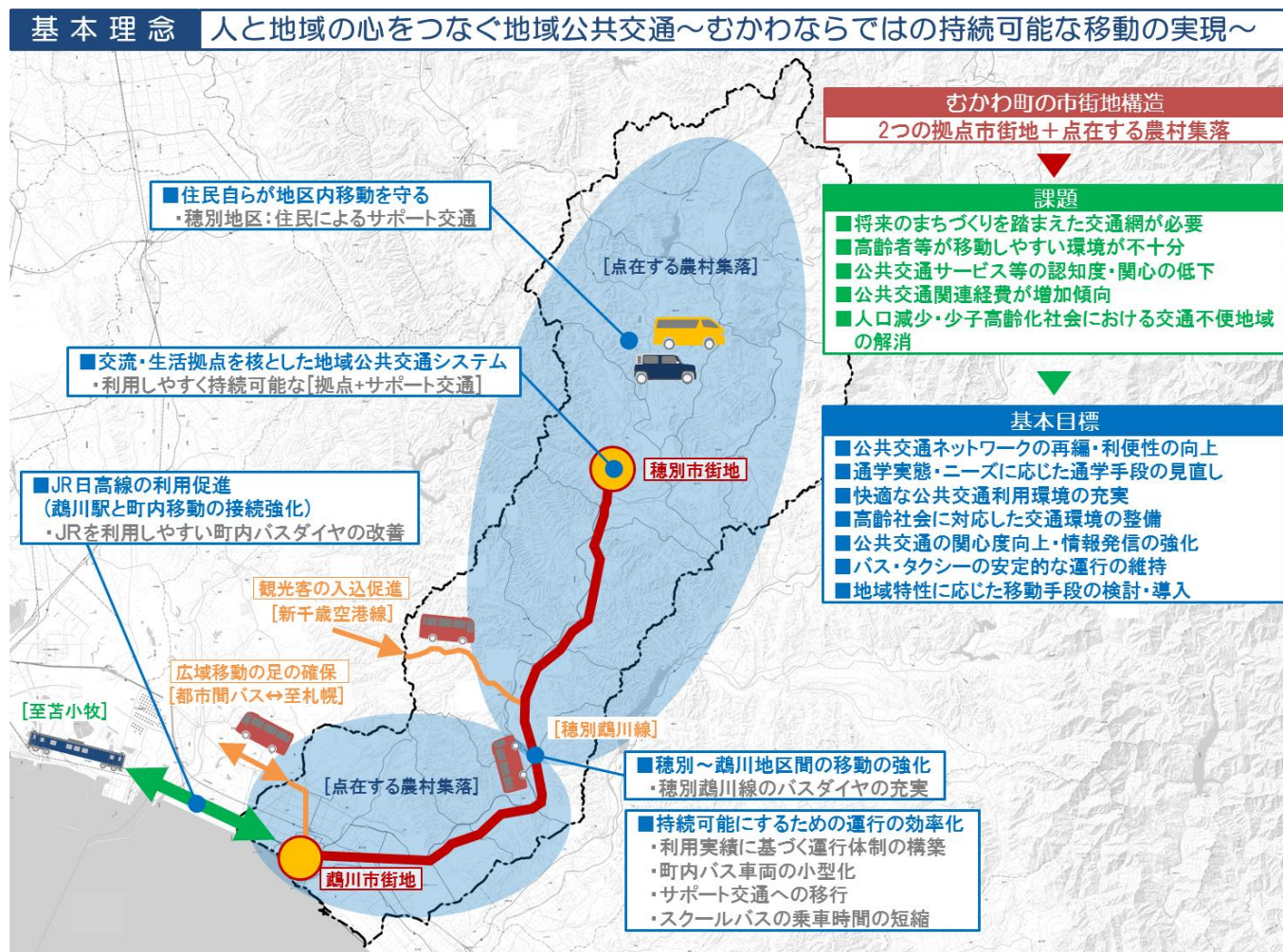


図 7-1 むかわ町の地域公共交通の将来像

8. 計画の推進方策

8-1 PDCA サイクルによる管理

本計画は以下の通り PDCA サイクルによる進行管理を行っていきます。

(1) 「育てる」計画

「P(計画)」においては、社会状況などの変化に対応して、柔軟により良い計画に見直し、育てていきます。

(2) 社会実験などの積極的導入

「D(実行)」においては、シミュレーションや積極的な社会実験の導入等を行ったうえで、本格的に実行していきます。

(3) データによる徹底的な「見える化」

「C(評価)」においては、運行実績や経費などのデータを分析し、問題点等を明確にした上で検討を行います。

(4) スピーディで的確な改善

「A(改善)」においては、問題点の把握や住民、事業者、行政間の調整などをスピーディに行い、的確に実施していきます。

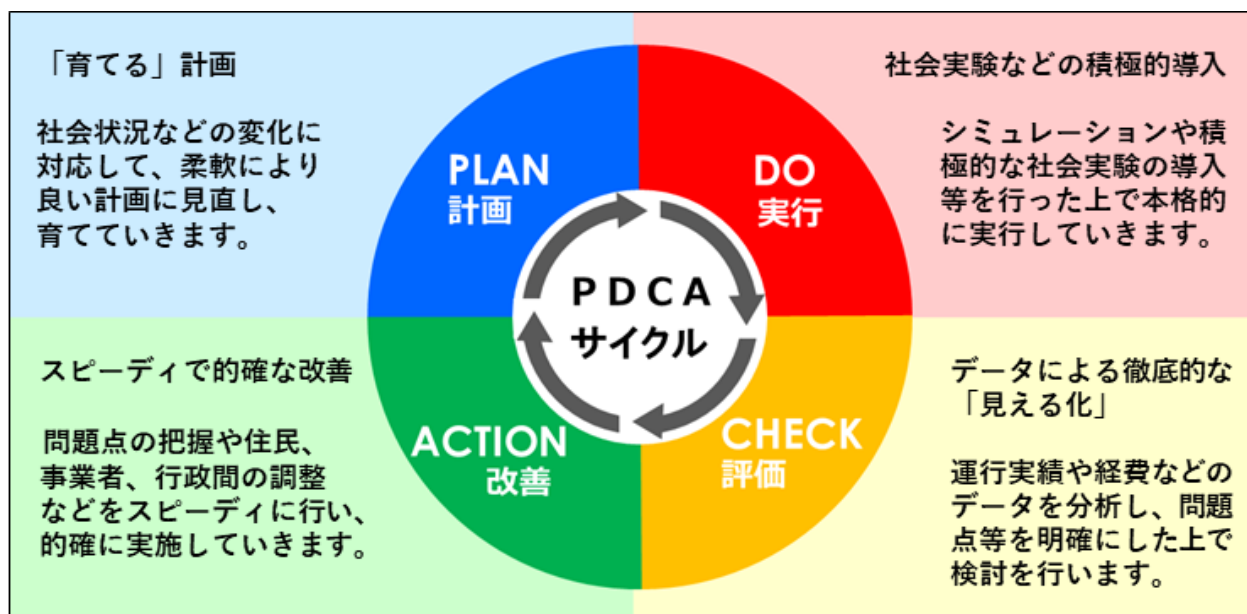


図 8-1 PDCA サイクル概要

8-2 評価指標と目標

(1) 公共交通の利用者数

1) 評価指標

① 広域幹線

- ・ J R 日高本線の輸送密度（線区輸送人・km／営業 km／日）※苫小牧駅～鷗川駅間
- ・ 新千歳空港直行便の利用者(人/年)

② 地域内幹線

- ・ 穂別鷗川線の利用者数（人/年）

③ 支線（町営バス）

- ・ 町営バス全路線の利用者数の合算値(人/年)
- ※目標値については目標設定時の 10 路線の値から変更なし

2) 数値目標

- ・ 計画期間最終年における目標値設定の考え方として、人口減少に伴い公共交通の利用者数は減少するものとし、令和 4 年度（2022 年度）を基準として利用者数減少の抑制を目指します。
- ・ 人口減少率を加味した令和 10 年度（2028 年度）の値を参考値とし、様々な施策の実施により「参考値から利用者数が 5%増加した値」を目標値とします（表 8-1）。
- ・ 人口減少の推計値の算出方法は、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計に基づき算出します。具体的には、令和 5 年度（2023 年度）～令和 7 年度（2025 年度）は、増減率(-0.02501)を基準値に乗じて算出し、令和 8 年度（2026 年度）～令和 10 年度（2028 年度）については、増減率(-0.02644)を用いて算出します。

表 8-2 公共交通利用者数の数値目標

位置付け	路線名	路線別利用者	基準値	参考値	目標値
		令和4年度 (2022年度)	令和4年度 (2022年度)	令和10年度 (2028年度)	令和10年度 (2028年度)
広域幹線	J R 日高本線	398 人/日	398 人/日	339 人/日	356 人/日
	新千歳空港直行便	963 人/年	963 人/年	820 人/年	861 人/年
地域内幹線	穂別鷗川線	12,665 人/年	12,665 人/年	10,798 人/年	11,338 人/年
支線 (町営バス)	二宮田浦線	4,508 人/年	38,944 人/年	33,306 人/年	34,972 人/年
	春日花岡線	4,089 人/年			
	有明線	7,115 人/年			
	汐見線	4,980 人/年			
	鷗川川西線	1,664 人/年			
	鷗川川東線	2,737 人/年			
	穂別稲里線	4,810 人/年			
	キウス隆農線	949 人/年			
	穂別富内線	2,896 人/年			
	穂別栄線	5,196 人/年			

参考値から
5%増加

(2) 公共交通に関する歳入・歳出比率(収支率)と公的資金投入額

1) 評価指標

- ・歳入・歳出比率(収支率)
- ・公的資金投入額

2) 数値目標

①歳入・歳出比率(収支率)

利用者の減少や物価高騰等に伴い収支率も減少していくことが見込まれますが、路線の再編や車両のダウンサイジングなどの施策により収支率を改善し、基準値を維持することを目標とします(表 8-2)。

表 8-2 むかわ町地域公共交通計画の数値目標(公共交通に係る収支率)

評価指標	基準値	目標値
	令和4年度 (2022年度)	令和10年度 (2028年度)
歳入・歳出比率(収支率)	2.2%	2.2%

②公的資金投入額(バス運行経費)

公的資金投入額が増加傾向にあることから、バス運行の最適化による公的資金投入額の抑制を図り、基準値を維持することを目標とします(表 8-3)。

表 8-3 むかわ町地域公共交通計画の数値目標(公的資金投入額)[単位：千円]

評価指標	基準値	目標値
	令和4年度 (2022年度)	令和10年度 (2028年度)
公的資金投入額(バス運行経費)	141,762	141,762

(3) 穂別地区のサポート交通の本格実施

1) 評価指標

- ・穂別地区における交通空白地有償運送によるサポート交通の実施

2) 目標

穂別地区のNPO法人によるサポート交通(交通空白地有償運送)の実施を令和7年度(2025年度)に実現することを目指します。

9. 附属資料

9-1 計画策定までの状況

日付	内容
令和4年（2022年）5月31日	■令和4年度第2回むかわ町地域公共交通活性化協議会 ・計画策定に係る事前調査業務の実施について協議
令和5年（2023年）1月1日 ～令和5年（2023年）1月26日	■公共交通に関する住民アンケート調査実施
令和5年（2023年）1月17日	■令和4年度第5回むかわ町地域公共交通活性化協議会 ・穂別地区のサポート交通実証実験について協議
令和5年（2023年）2月3日 ～令和5年（2023年）2月6日	■通学実態に関するアンケート調査実施
令和5年（2023年）3月29日	■令和4年度第6回むかわ町地域公共交通活性化協議会 ・計画策定に係る事前調査業務の報告 ・サポート交通実証実験について協議
令和5年（2023年）5月18日 ～令和5年（2023年）6月18日	■ほべつサポート交通実証実験実施
令和5年（2023年）6月28日	■令和5年度第1回むかわ町地域公共交通活性化協議会 ・計画の基本方針について協議
令和5年（2023年）8月30日	■令和5年度第2回むかわ町地域公共交通活性化協議会 ・ほべつサポート交通実証実験の報告 ・計画の基本理念について協議
令和5年（2023年）10月17日	■令和5年度第3回むかわ町地域公共交通活性化協議会 ・計画の全体構成について協議
令和5年（2023年）11月29日	■令和5年度第4回むかわ町地域公共交通活性化協議会 ・計画（素案）について協議 ・パブリックコメント手続きについて協議
令和5年（2023年）12月15日 ～令和5年（2023年）12月29日	■パブリックコメント（意見募集）手続き実施
令和6年（2024年）1月17日	■令和5年度第5回むかわ町地域公共交通活性化協議会 ・計画（案）について協議
令和6年（2024年）3月19日	■むかわ町地域公共交通計画策定

9-2 むかわ町地域公共交通施策に関する提言書（穂別地域協議会）

むかわ町地域公共交通施策に関する提言書

<はじめに>

穂別地域協議会では、むかわ町地域公共交通計画の策定にあたり、穂別地区における現状や課題を整理し持続可能な地域公共交通施策について調査・検討を行ってきました。

<地域公共交通に関する調査・検討の経過>

令和4年 8月30日	提言する地域課題の整理	(第18回協議会)
令和4年 9月28日	交通についてのアンケート結果について	(第19回協議会)
令和4年10月24日	町営バスの現状と課題について	(第20回協議会)
令和4年11月30日	サポート交通の取り組みについて	(第21回協議会)
令和4年12月21日	提言内容の検討	(第22回協議会)
令和5年 1月17日	提言書の内容確認	(第23回協議会)

上記のとおり、調査・検討を重ねた結果、当協議会では、持続可能な地域公共交通のあり方について、下記のとおり取りまとめたので、町にあっては当該提言事項を検討され計画に反映されるよう提言します。

<穂別地区の現状>

穂別地区では高齢化の進行に伴い、自家用車を利用できなくなる住民が増えている一方で、自家用車が利用できなくなっても、住み慣れた穂別地区に住み続けたいと思う高齢者が多く見られます。また、現状では自動車免許を返納したくてもできない高齢ドライバーも増加しつつあります。

小中学生や高校生については、町営バス等を利用して通学していますが、部活や町外の高校等に通うには利便性が十分ではない状況です。特に、穂別高校が閉校になった際には、現行の公共交通体系では、稲里・富内地区など鶴川高校や町外の高校等へ通学することが困難な地域もあり、子どもの教育環境が整った地域を求めて、穂別地区を離れざる得なくなる事態も懸念されています。

穂別地区における公共交通は、町営バス5路線と道南バス2路線を基本として成り立っていますが、自ら交通手段を持たない交通弱者にとって、路線バス等の公共交通は日常生活に必要な交通手段となっています。そのため、地区内交通を自らのこととして考え、地域が一丸となって具体的な行動を起こしていくための機運を高める取組が必要になっています。

＜穂別地区での移動に関する課題＞

1. 公共交通の利便性の向上

- ・小中高校の通学生から高齢者までの誰もが、住み慣れた穂別地区に住み続けられるように、公共交通の利便性の向上が必要です。
- ・穂別高校が閉校になった際には、穂別地区に住みながら鷺川高校や町外の高校等に通学できる公共交通が必要です。
- ・高齢者の外出機会を増やし、健康と幸福度を増進するために、公共交通の利便性の向上が必要です。

2. 行政と住民の協働による地域公共交通づくり

- ・現在の町営バスに大きな経費がかけられており、利便性向上のために、現在以上の経費がかかることは避けねばならず、住民ができることは住民自ら行うことや、現在のバス路線やダイヤの積極的な見直しを同時に検討することが必要です。

3. 交通拠点の整備

- ・気軽に集まり滞在できる空間があると、待ち時間も苦にならず、コミュニティの醸成にも寄与できます。そこで、このような空間を有する交通拠点の整備も必要です。

＜提言事項＞

1. 既存の地域公共交通の見直しについて

「交通の利便性の向上」と「現状以上の経費をかけない」という2つの視点で、町営バスと道南バスの運営のあり方などの検討をすること。具体的には、高齢者の買い物、通院に配慮したダイヤ編成や穂別縁辺部から高校等への通学を可能とするなど、住民の利便性向上を目指すこと。

2. 住民が主体となる新たな地域公共交通の検討について

現状では公共交通利用者は少ないことから、穂別地区の身の丈に合った地域公共交通システムを検討すること。具体的には、住民が主体的に担い手になるサポート交通等の実証試験を行い実現可能性や課題などを明確にすること。

3. まちなか再生における交通拠点の整備について

現在進めている「むかわ町復興拠点施設等整備事業」において、気軽に集まり滞在できる待合機能や地域住民の交流機能等、多機能的な空間づくりに配慮すること。

4. その他全般について

本格的な人口減少社会における地域活力の維持向上のため、穂別地区全体を見据えた地域づくりの一環として、持続可能で総合的な公共交通ネットワークを形成すること。

令和5年1月31日

むかわ町長 竹中 喜之 様

第5期穂別地域協議会 会長 大久保 文夫

むかわ町地域公共交通計画

令和 6 年（2024年）3 月 1 9 日 初版発行

令和 7 年（2025年）4 月 1 日 改訂

令和 8 年（2026年）7 月 1 3 日 改訂

〈発行〉北海道むかわ町

〈問い合わせ先〉総合政策課（☎0145-42-2469）