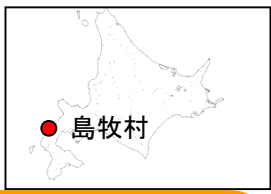


島牧村地域公共交通活性化協議会

令和3年3月31日設置

● 島牧村



概要

島牧村は、北海道の南西部、後志総合振興局管内の南端に位置し、山岳丘陵地形で平地が極めて少なく、宅地は0.61km²となっており、集落は約51kmに及ぶ長い海岸線に沿って帯状に並び、沿岸地域を除けば河川沿いのわずかな平地に民家が点在している。人口は令和2年11月末時点で1,411人(住民基本台帳)となっており、65歳以上の人口割合は40.6%(平成27年国勢調査)で、国の平均26.6%、北海道の平均29.1%と比較しても高齢化が著しく進行している。公共交通機関については、唯一の地域間バス路線であるニセコバス島牧線(1路線)が平日及び土曜日に運行されている。日曜日・祝日については、平成29年12月から運休となったため、村により代替バスを運行し、生活圏の一つである寿都町への移動を支援している。その他の交通資源、交通手段は、タクシーが1事業者(島牧ハイヤー)、村によりスクールバス、保育園バス、患者輸送バスの運行に加え、外出支援サービス事業を実施している。

○地域公共交通の現況

- ・ニセコバス島牧線(平日・土曜、各6便)
- ・島牧村営島牧線代替バス(日曜祝日、各8便)
- ・島牧ハイヤー
- ・スクールバス
- ・保育所バス
- ・患者輸送バス
- ・移送サービス

○地域公共交通の課題

- ・唯一の幹線交通である島牧線のあり方
- ・バスへの赤字補填及び移動支援に係る経費や交通事業での人手不足

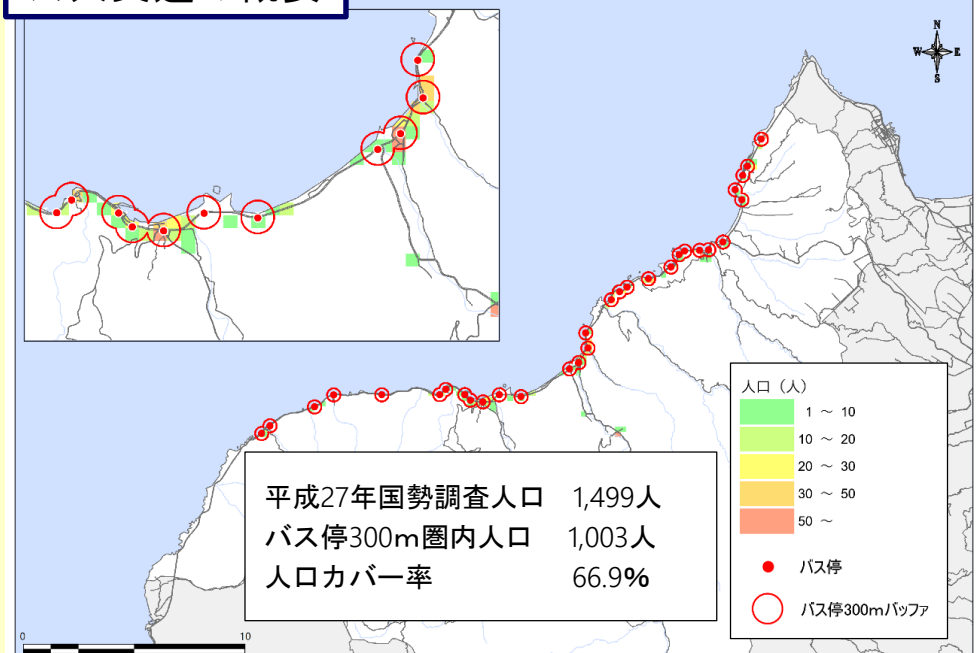
○調査の主な内容

- ・現況交通実態調査(人口や公共交通運行状況など)
- ・アンケート調査(生活行動の状況や公共交通ニーズなど)
- ・バス利用実態調査(利用目的、利用時間帯など)

○地域公共交通活性化協議会開催状況

令和3年8月12日 第1回協議会を開催
・島牧村の現況整理、各種調査計画について
令和4年1月25日 第2回協議会を開催予定
・アンケート調査及びJR・バス利用実態調査結果、計画の方向性(案)について

公共交通の概要



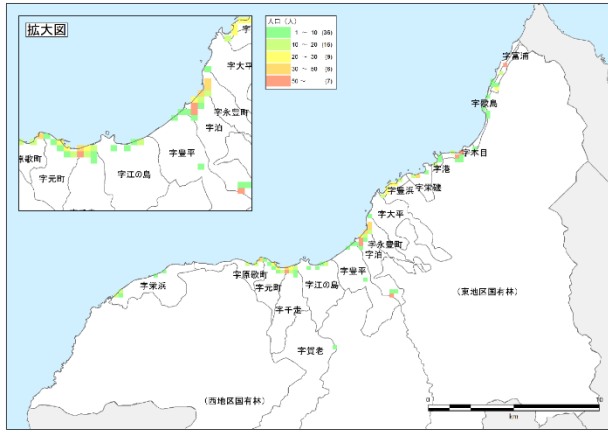
路線名	便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	始発時刻	終発時刻	運行事業者
島牧線	6		栄浜方面 9:00 寿都方面 7:00	栄浜方面 18:30 寿都方面 16:40	ニセコバス(株)
島牧村代替バス	8		栄浜方面 9:00 寿都方面 7:00	栄浜方面 18:30 寿都方面 16:40	島牧村

島牧村地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

(1) 現況交通実態調査

- ・基礎データ(地勢、気候、道路網、人口、高齢化、交通データ、医療・買い物・公共施設データ等)の整理
- ・上位・関連計画等の整理



- ・人口は沿岸部を中心に広域的に分散して居住
- ・生活関連施設(買い物・医療・行政等の施設)についても、沿岸部に立地

路線名	方面	便数 (便/日)	始発時刻	終発時刻	運行主体	備考
島牧線	寿都ターミナル方面	3便	7:00	16:40	ニセコバス株式会社	平日・土曜
	原歌・栄浜方面	3便	9:00	18:30		
島牧村代替バス	寿都ターミナル方面	4便	7:00	16:40	島牧村	日曜・祝日
	原歌・栄浜方面	4便	9:00	18:30		

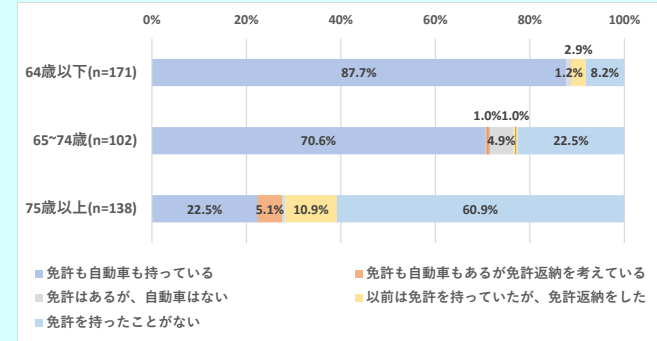
【路線バス以外の輸送手段】

- ・子供の輸送手段：小中学生を輸送するスクールバス、保育所バス
- ・通院者の移動手段：患者輸送バス
- ・交通不便者の村内移動：移送サービス
- ・自由度の高い公共交通：島牧ハイヤー

- ・沿岸部を運行する島牧線及び島牧村代替バスは、寿都町までの重要なバス路線となっている。
- ・また、村内には唯一のハイヤー会社である島牧ハイヤーが営業。
- ・村内交通資源では、スクールバス、保育所バスのほか、患者輸送バスや移動サービスなど、利用目的・対象者が限定されている。

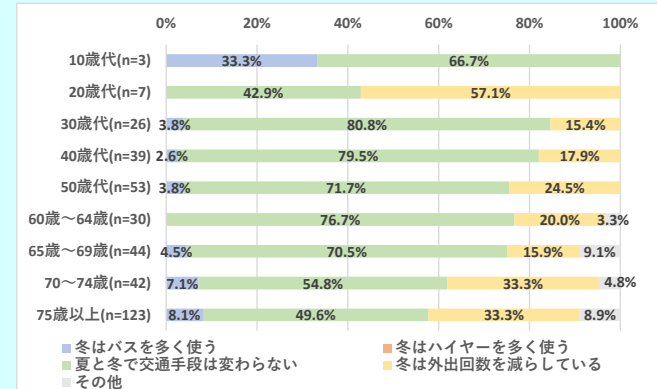
(2) アンケート調査

- ・個人属性(性別、年齢、職業、住所、自動車及び免許の保有状況など)
- ・日常的な外出行動(買い物、通院、私用における移動状況など)
- ・公共交通に関する意見(代替バスについて、ハイヤー利用意向など)



図：年齢別免許・自動車の保有状況

- ・75歳以上では、免許返納及び自動車を持っていない村民が約7割となっており、公共交通のメインターゲットであることが想定される。



図：年齢別冬季の移動手段の変化

- ・一方で、70歳以上となると他年齢層と比較して、冬の外出回数が減少
- ・利用目的や対象者を限定しない形式での、村内交通資源の利用要件の拡大や生活の足が確保できない村民に対し、適切な交通資源のマッチングなどによる移動手段の充実化が必要。

島牧村地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

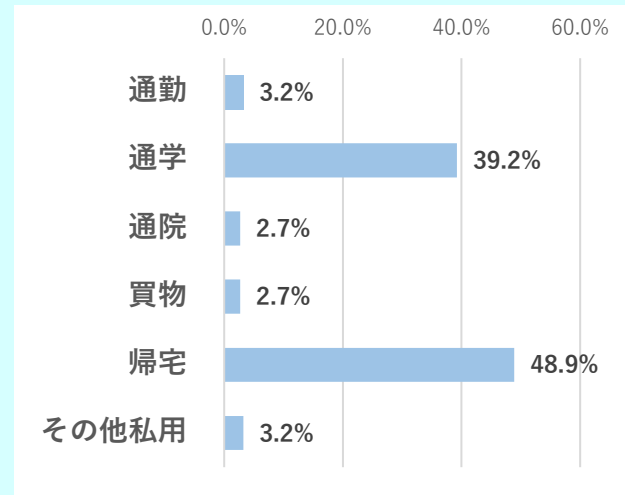
●事業の結果概要

(3)バス利用実態調査

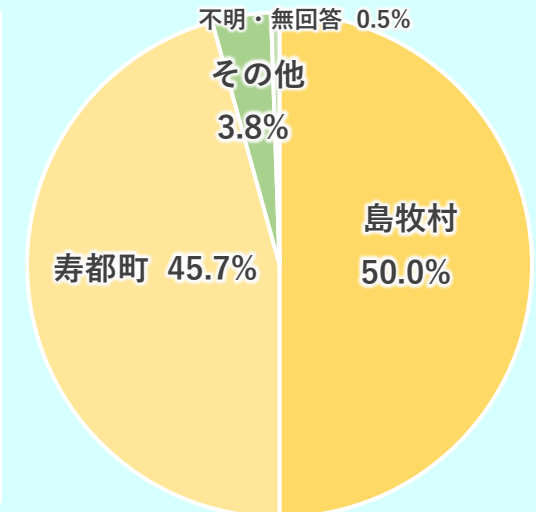
- ・ニセコバス(株)が運行する島牧線、村営の島牧線代替バスを対象に、令和2年9月26日(日)～10月2日(土)の計7日間で調査を実施
- ・平日では火曜日の利用が最も多く、金曜日の利用が少ない。また、土日では平日の平均利用者数の約半数の利用者数となっている。
- ・利用目的の多くは、通学及び帰宅での利用となっており、島牧村から寿都町方面への通学の足として重要な路線となっている。

	回答数	構成比
2021.09.26 (日)	9	4.8%
2021.09.27 (月)	37	19.9%
2021.09.28 (火)	40	21.5%
2021.09.29 (水)	36	19.4%
2021.09.30 (木)	36	19.4%
2021.10.01 (金)	12	6.5%
2021.10.02 (土)	16	8.6%
合計	186	100.0%

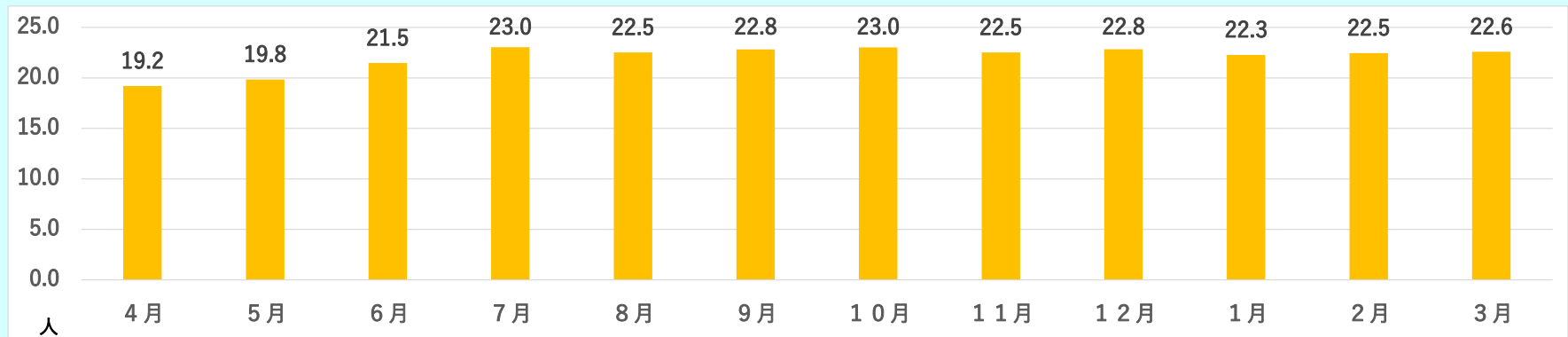
図：利用実態調査期間の利用状況



図：バスの利用目的



図：目的地



島牧村代替バスの月別1日当たりの平均利用者数(令和2年度実績)

島牧村地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

島牧村地域公共交通計画の方向性（案）

	現状・問題点	課題の整理	基本方針	基本目標と施策イメージ（案）
人口	人口減少・少子高齢化 <ul style="list-style-type: none"> 平成27年は1,499人の人口に対して、高齢化率は41% 今後も人口減少が進み、約20年後の令和22年の推計人口は719人 	路線バス（島牧線・代替バス）の維持・確保 <ul style="list-style-type: none"> 通学面では欠かすことのできない輸送手段の維持 代替バスの有償化に向けた検討が必要 代替バスの村民の利用に対する助成制度の検討 	既存資源を最大限活用した村内外の移動しやすい環境の実現	路線バスの輸送サービスの維持・確保 <ul style="list-style-type: none"> 定時定路線に必要な通学交通の維持 日・祝の村民の移動ニーズに即したサービスの維持と有償化の検討 →買い物や部活動における運賃助成 観光利用による収入の確保 交通結節点として寿都ターミナルにおける接続時間を考慮した運行を検討
	学校の分散配置 <ul style="list-style-type: none"> 島牧小学校が原歌地区、中学校が本目地区に立地しており、広域的な分散配置により、スクールバスが運行 	国等の補助の投入等による継続できる手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> 国の補助金や代替バスの有償化による収入の確保を検討し、運行の健全化を図る 		
通学	事業者の運転手不足・経営難 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の運転手は経年的に減少傾向 年齢構成は年々高くなっている 	寿都ターミナルにおける乗継しやすい時間調整 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通による村外へのアクセスは寿都ターミナルを経由する必要があり、交通結節点として時間帯の連携が必要 	輸送手段の役割の明確化と経営の改善 <ul style="list-style-type: none"> 患者輸送バスの運行経路や立ち寄り地の明確化と村民の移動ニーズに合わせた循環バスとしての運行の検討 移送サービスの対象者（移動不便者）の拡大による村民に対するきめ細かな輸送支援についての検討 →村内移動の維持 →村外移動の多様な利用への検討 →フィーダー補助による経営の健全化 →村内事業者と連携した移動手段の確保 	
路線バス・ハイヤー	路線バス利用者の低迷 <ul style="list-style-type: none"> 村内を運行している地域間幹線系統である島牧線が利用者の減少に伴い、運行の維持が難しくなっている 代替バスは経過措置として日・祝に無償運行しているが、営業路線として有償化に向けた検討が必要 	買い物等の需要に対応した患者輸送バスの強化 <ul style="list-style-type: none"> 診療所を中心とする運行形態を維持しながら、買い物や公共施設、入浴サービスへの循環バスとしての位置づけの明確化（運行時間や経路の明確化） 		利用促進による持続可能な移動支援 <ul style="list-style-type: none"> バスマップや時刻表、乗り方などを掲載した広報紙の作成 住民意見交換会による意見抽出 公共交通の乗り方講座や高齢者危険運転等の講習会の開催 交通結節点機能のPR →乗継時間の明確化による乗継利便性の強化
その他交通手段	ハイヤー利用の減少 <ul style="list-style-type: none"> 営業実績は少なく、観光や村外からのアクセスを中心に利用 ハイヤー事業の維持のためにも利用者の確保が必要 	対象者拡大・事業者連携による移送サービスの強化 <ul style="list-style-type: none"> 対象者を限定しない、誰もが活用できるデマンドバスとして家から目的地までのきめ細かな公共交通として、輸送サービスの提供 人手不足に対応した村内事業者の連携による運行 		
	患者輸送バスの輸送経費の負担が大きい <ul style="list-style-type: none"> 無料で村内の通院を中心として、買い物・役場等への輸送手段として活用 有償化に伴う外出抑制が懸念され、運行経費の改善が困難 	村内で運行している輸送手段の広報活動の強化 <ul style="list-style-type: none"> 路線バス、代替バス、ハイヤーのほか、患者輸送バスや移送サービスなど多様な輸送手段があり、これらの情報提供による利用しやすい環境づくりが必要 		
乗降調査	移送サービスの利用ニーズが拡大 <ul style="list-style-type: none"> 現状では、介護認定者又は65歳以上の通院者を中心に輸送しているが、村外へのデマンド輸送のニーズが高まっている 	村民が利用し、守り育てる意識の向上 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用への積極性の不足 公共交通利用への誘導策の設定 		
	運転免許非保有者が3割強 <ul style="list-style-type: none"> 運転免許を持ったことがない、又は返納した割合が約35%となっており、移動不便者が多い 特に75歳以上が免許保有状況が減少 			
アンケート結果	外出の際に移動面で6割が困っている <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の時間が合わない、家族や知人に頼るしかないがそれぞれ2割強となっており、公共交通の改善が必要 			
	移動時間帯は午前中に集中 <ul style="list-style-type: none"> 買い物・通院・その他の私用について、いずれも午前中の移動が多く、移動時間に合わせた交通支援が必要 			
乗降調査	島牧線の運行時間の改善が必要 <ul style="list-style-type: none"> 運行している時間帯や寿都町での乗継に配慮した運行に対して不満が高く、ダイヤの改善が必要 			
	島牧線は寿都高校への通学利用が中心 <ul style="list-style-type: none"> 村内の各地区から寿都ターミナルへの利用が多く、目的は通学・帰宅で約9割を占める 			
乗降調査	島牧村代替バスは10時～11時台に利用が集中 <ul style="list-style-type: none"> 10:10栄浜発⇒11:30寿都ターミナル発の利用が中心。 			
乗降調査				

島牧村地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

【基本方針】「既存資源を最大限活用した村内外の移動しやすい環境の実現」

・現状、利用目的や対象者が限定されているため、運行要件の拡大などによる村内及び村外移動手段が充実した環境づくりを目指す。

【基本目標と施策イメージ(案)】

①路線バスの輸送サービスの維持・確保

・定時定路線で必要な通学交通の維持

・現状、無料運行となっている村民バスにおける、村民の移動ニーズに即したサービスの維持と有償化の検討 ⇒買い物や部活動等での運賃助成

・交通結節点として寿都ターミナルにおける接続時間を考慮した運行を検討 ⇒住民利用に加え、観光利用も見据えた広域的な移動も検討

②輸送手段の役割の明確化と経営の改善

・患者輸送バスの運行経路や立ち寄り地の明確化と村民の移動ニーズに合わせた循環バスとしての運行の検討

・移送サービスの対象者(移動不便者)の拡大による村民に対するきめ細かな輸送支援についての検討

⇒フィーダー補助による経営の健全化

⇒村内事業者と連携した移動手段の確保 など

③利用促進による持続可能な移動支援

・利用目的や行き先別に公共交通の選択肢を示したバスマップや時刻表、乗り方などを掲載した広報紙の作成

・継続した公共交通の見直しに向けた住民意見交換会による意見抽出

・公共交通の乗り方講座や高齢者危険運転等の講習会の開催

・交通結節点機能のPR ⇒乗継時間の明確化による乗継利便性の強化

●事業実施の適切性

計画通り、事業は適切に実施された

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果(案)

運輸局記載欄