

2022→2026

島牧村

公共交通計画

【案】



令和4年3月

【島牧村地域公共交通計画 目次】

第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 島牧村の位置及び特性	2
1-3 計画の区域	4
1-4 計画の期間	4
第2章 上位・関連計画	5
2-1 上位計画の整理	5
2-2 関連計画	7
2-3 地域公共交通計画の位置付け	9
第3章 地域及び公共交通の現状と課題	10
3-1 地域の現状	10
3-2 公共交通の現状	17
3-3 島牧村の公共交通に係る各種調査結果の整理	23
第4章 島牧村地域公共交通計画の基本方針	34
4-1 基本方針	34
4-2 施策を展開していく上での目標	35
第5章 目標に基づく施策内容の整理	36
5-1 施策内容の整理	36
第6章 施策の持続的な実施に向けた目標設定	40
6-1 評価指標及び数値目標	40
第7章 計画の推進体制	41
7-1 計画推進状況の評価推進体制	41
7-2 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築	41
7-3 今後の会議開催スケジュール	41

第1章 はじめに

本章では、島牧村地域公共交通計画策定の背景及び目的を計画区域、計画期間を記載します。

1-1 計画策定の背景と目的

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

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

また、国の動向では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年6月3日に公布、同年11月27日に施行され、全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

このような背景のもと、島牧村における今後の少子・高齢化の進展を見据え、かつ、より良い公共交通施策の展開に向けて、地域間幹線系統である島牧線や島牧村代替バス、ハイヤーなど既存交通手段に加え、新たな交通手段の可能性を含めた総合的な交通体系の構築や村民をはじめとする人々の移動の利便性を向上させ、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「島牧村地域公共交通計画」を策定します。

1-2 島牧村の位置及び特性

1-2-1 島牧村の位置

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、面積は437.18 km²、村の大部分を森林が占めており、集落は約51 kmに及ぶ長い海岸線に沿って帯状に並んでいます。

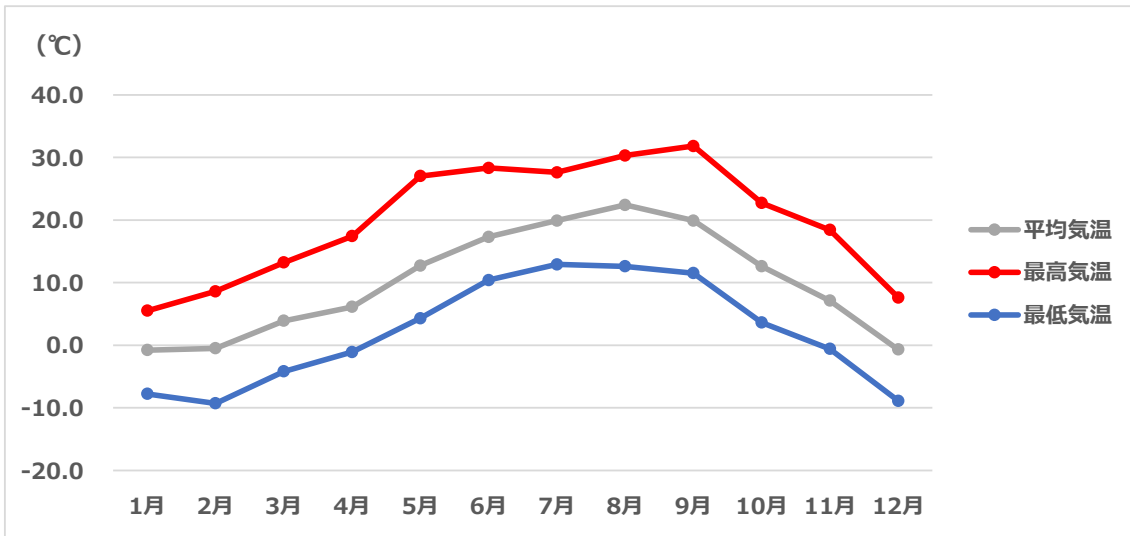
近隣市町村と繋ぐ道路網として、寿都町、せたな町とを繋ぐ国道229号が整備されており、島牧村の広域交流軸であるとともに、村民の生活に不可欠な幹線道路でもあります。



図 1-1 島牧村の位置

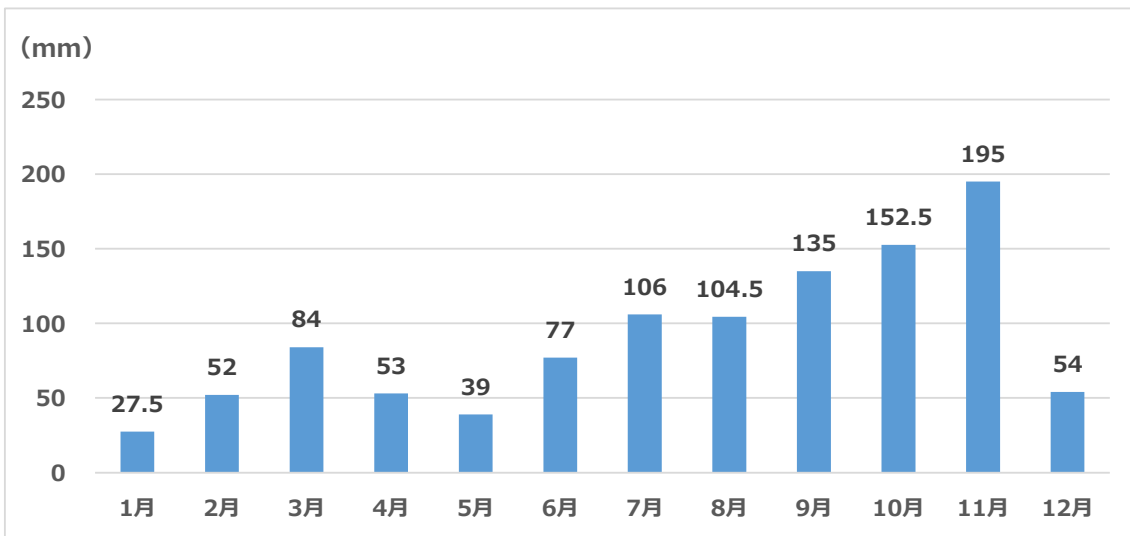
1-2-2 気象

島牧村は秋頃に降水量が多くなっており、気温は9月頃に気温が高い傾向にあります。降水量は11月多く、195 mmを観測しています。



出典：気象庁（令和2年）

図 1-2 島牧村の月別気温



出典：気象庁（令和2年）

図 1-3 島牧村の月別降水量

1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、計画策定自治体の島牧村全域を対象とするため、以下を計画の区域とします。

計画の区域：島牧村全域

1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和4年度から令和8年度の5か年とします。

計画の期間：令和4年度から令和8年度（5か年）

第2章 上位・関連計画

本章では島牧村地域公共交通計画の上位・関連計画として、第五次島牧村総合計画を上位計画として整理するとともに、第2期島牧村まち・ひと・しごと創生総合戦略等の関連計画を整理します。

2-1 上位計画の整理

計 画 名	第五次 島牧村総合計画	
計画期間	平成 31 年度（2019 年度）～令和 10 年度（2028 年度）	
村づくりの理念	島牧が島牧であるために 資源を守り、活かし、育む村づくりを進める	
10 年後にめざす村の姿	自然の恵みをおあるがままに活かし、 豊かな産業を育むむら	
村づくりの柱	<ol style="list-style-type: none"> 1 活力あふれる産業のむら 2 美しい自然を継ぐむら 3 健康で人にやさしいむら 4 快適で安心して暮らせるむら 5 いきいきと学びあうむら 6 ともに支えあうむら 	
地域公共交通に関する施策	第 1 章 活力あふれる産業のむら 第 3 節 商工業 《集客交流施設と連携した商工業の展開》 ● <u>道の駅を情報発信の拠点</u> とし、特産品の開発や販売強化を図る 【主要事業（抜粋）】	
	事業名	事業概要
	道の駅管理運営	道の駅を情報発信の拠点として、特産品の開発や販売強化を図る
	主管課	企画課
第 3 章 健康で人にやさしいむら 第 2 節 地域医療 《地域医療の充実》 ● <u>患者輸送バスを継続運行</u> し、通院患者の利便性を確保 第 3 章 健康で人にやさしいむら 第 3 節 子ども・子育て 《子育て支援サービスの充実》 ● <u>園児通園バスを継続運行</u> し、保護者の利便性を確保 【主要事業（抜粋）】		
事業名	事業概要	主管課
保育所園児通園バスの運行	園児通園バスを継続運行し、園児の安全と保護者の通園負担軽減を図る	福祉課

第4章 快適で安心して暮らせるむら 第3節 道路・交通

《幹線道路の整備促進》

- 国道 229 号の改良促進を引き続き関係機関に要請
- 北海道横断自動車道 倶知安町～黒松内間の事業採択に向けた関係機関への要望活動

《村道等の適正な維持管理》

- 生活道路となる村道と構造物の維持管理
- 冬期間の除排雪体制の充実と除雪車両の適正な維持管理及び更新
- 道路景観・人・環境にやさしい道づくり

《公共交通機関の確保》

- 村内や近隣市町村へのアクセス手段であるバス路線の維持・確保

【主要事業】

事業名	事業概要	主管課
島牧村管内橋梁長寿命化	橋梁補修、点検、架替、撤去	施設課
村道等除排雪	除排雪、除雪車両の維持管理、更新	施設課

第4章 快適で安心して暮らせるむら 第6節 防犯・交通安全

《交通安全対策の推進》

- 道路の急カーブや段差等の交通危険箇所の把握と改善・解消

2-2 関連計画

関連計画-01

計画名	第2期 島牧村まち・ひと・しごと創生総合戦略																
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度）																
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 村で暮らしていくための雇用を創出する 2 観光振興を軸とした、都市との交流人口の拡大を図る 3 村で子どもを生み育てたいという希望をかなえる 4 人口減少社会の進行を見据えた、20年後も持続可能な村づくりの推進 																
地域公共交通に関する施策	<p>基本目標 2</p> <p>【主な取り組み内容（抜粋）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>道の駅を情報発信の拠点</u>とし、特産品の開発や販売強化を図る <p>基本目標 3</p> <p>【主な取り組み内容（抜粋）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>園児通園バスの継続実施</u>により保護者の通園負担軽減を図る <p>基本目標 4</p> <p>【重要業績評価指標（KPI）】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">成果指標</th> <th style="text-align: center;">現状値</th> <th style="text-align: center;">目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>特定健康診査受診率</td> <td style="text-align: center;">14.7%・H30</td> <td style="text-align: center;">60.0%・R5</td> </tr> <tr> <td>社会福祉協議会移送サービス利用者数</td> <td style="text-align: center;">601人・R1</td> <td style="text-align: center;">1,000人・R6</td> </tr> <tr> <td>橋梁の耐震化率</td> <td style="text-align: center;">84.6%・R1</td> <td style="text-align: center;">88.4%・R6</td> </tr> <tr> <td>二セコバス利用者数（往復）</td> <td style="text-align: center;">46人・H30</td> <td style="text-align: center;">60人・R6</td> </tr> </tbody> </table> <p>【主な取り組み内容（抜粋）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>患者輸送バスの継続運行</u>による通院の利便性確保 ● 生活バス路線の維持・存続 		成果指標	現状値	目標値	特定健康診査受診率	14.7%・H30	60.0%・R5	社会福祉協議会移送サービス利用者数	601人・R1	1,000人・R6	橋梁の耐震化率	84.6%・R1	88.4%・R6	二セコバス利用者数（往復）	46人・H30	60人・R6
成果指標	現状値	目標値															
特定健康診査受診率	14.7%・H30	60.0%・R5															
社会福祉協議会移送サービス利用者数	601人・R1	1,000人・R6															
橋梁の耐震化率	84.6%・R1	88.4%・R6															
二セコバス利用者数（往復）	46人・H30	60人・R6															

関連計画-02

計画名	第1期 島牧村強靱化計画
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度）
強靱化の目標	1 大規模自然災害から村民の生命・財産と島牧村の社会経済システムを守る 2 島牧村の持続的成長を促進する
地域公共交通に関する施策	<p>4 ライフラインの確保 4-4 村外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止（交通ネットワークの整備）重点</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な交通アクセスの向上に向け、未改良区間等の早期整備を関係機関に積極的に要請 ● 村道の整備を計画的・効率的に進める ● 地域住民の移動手段を確保するため、二セコバスの維持対策を継続

関連計画-03

計画名	第5期 島牧村地域保健福祉計画									
計画期間	令和3年度（2021年度）～令和5年度（2023年度）									
基本理念／基本目標	支え合いでつくる 元気でやさしいむら ／ともに支えあう温かい村を創ろう									
各計画	本計画に含まれる3計画									
	計画名	基本目標								
	高齢者保健福祉計画	元気に生きがいをもって暮らそう								
	障がい福祉計画 ・障がい児福祉計画	障がいのある人もいきいきと暮らせる地域社会を創ろう								
	保健計画	「守る健康」から「創る健康」へ意識を変えよう								
地域公共交通に関する施策	<p>高齢者保健福祉計画 5 推進する施策（1）地域包括ケアシステムの推進 【生活支援サービス（抜粋）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>サービス名</th> <th>サービス内容</th> <th>対象者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">移送サービス</td> <td>村内診療所や役場・銀行・郵便局への送迎</td> <td>おおむね65歳以上</td> </tr> <tr> <td>寿都町・黒松内町の医療機関への送迎</td> <td>要支援・要介護認定者のみ</td> </tr> </tbody> </table>		サービス名	サービス内容	対象者	移送サービス	村内診療所や役場・銀行・郵便局への送迎	おおむね65歳以上	寿都町・黒松内町の医療機関への送迎	要支援・要介護認定者のみ
サービス名	サービス内容	対象者								
移送サービス	村内診療所や役場・銀行・郵便局への送迎	おおむね65歳以上								
	寿都町・黒松内町の医療機関への送迎	要支援・要介護認定者のみ								

2-3 地域公共交通計画の位置付け

2-1 上位計画及び2-2 関連計画で整理した内容を踏まえ、島牧村地域公共交通計画の位置付けを整理します。島牧村地域公共交通計画は、上位計画である「第五次 島牧村総合計画」のほか、「第2期 島牧村まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「第1期 島牧村強靱化計画」及び「第5期 島牧村地域保健福祉計画」などと整合を図りつつ、策定が進められます。

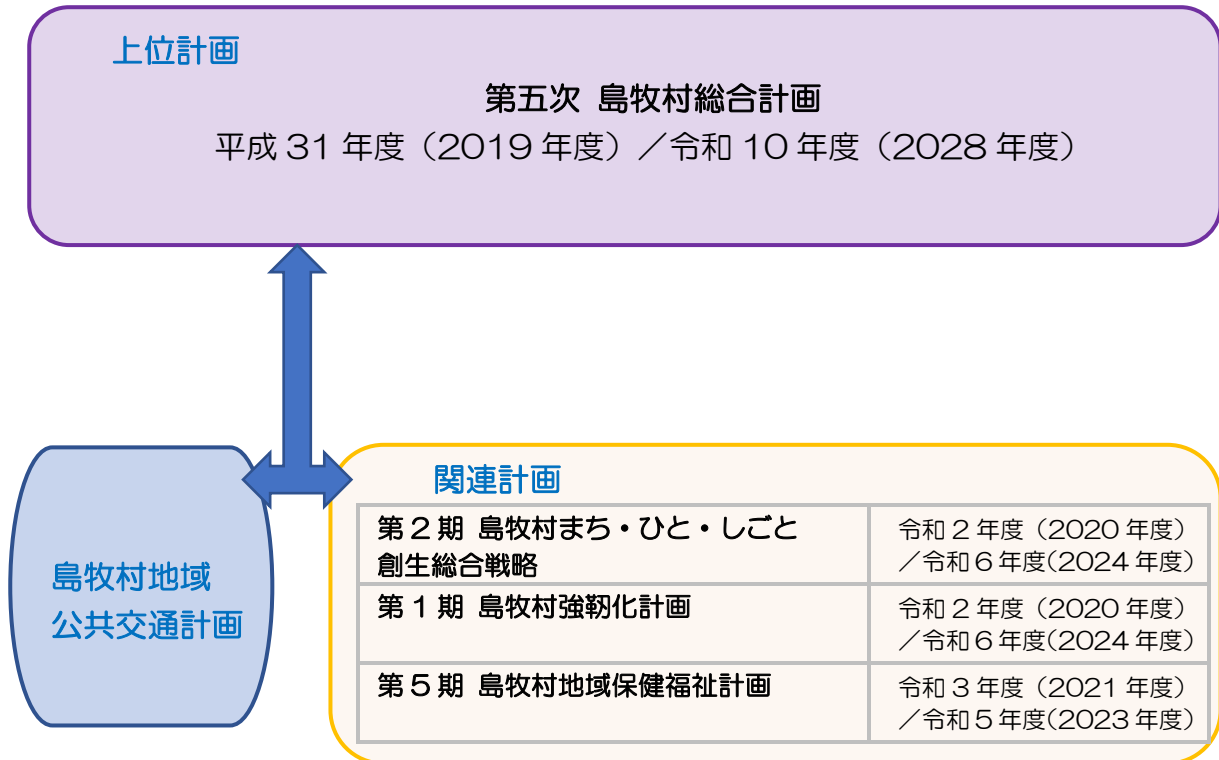


図 2-1 島牧村地域公共交通計画の位置付け

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

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

3-1 地域の現状

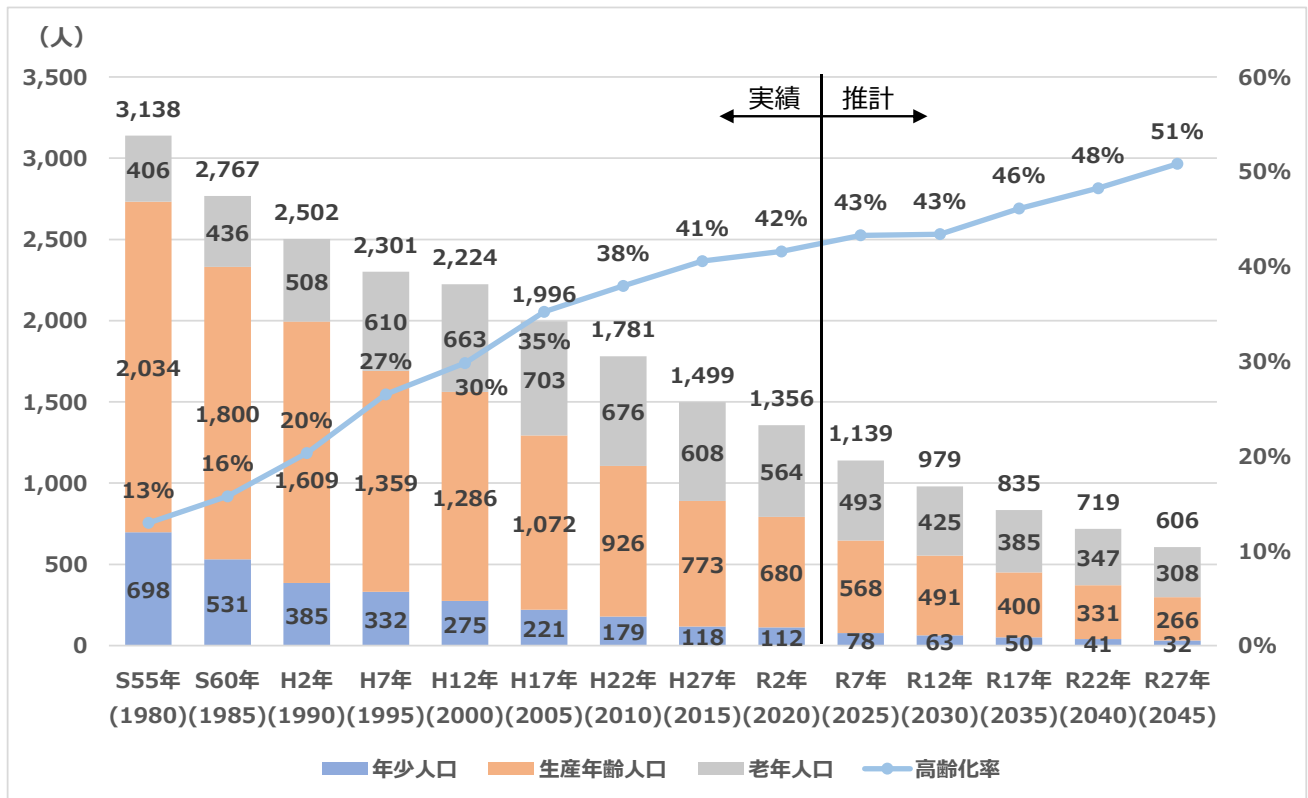
3-1-1 人口

(1) 島牧村の人口の推移

人口は、昭和55年(1980年)の3,138人をピークに減少が続いています。平成27年(2015年)の国勢調査では1,499人となっており、ピーク時の半数以下の人口となっています。

また、全人口に占める老年人口(65歳以上)の割合を示した高齢化率は、平成27年(2015年)では約4割となっており、以降も増加傾向の見込みとなっています。

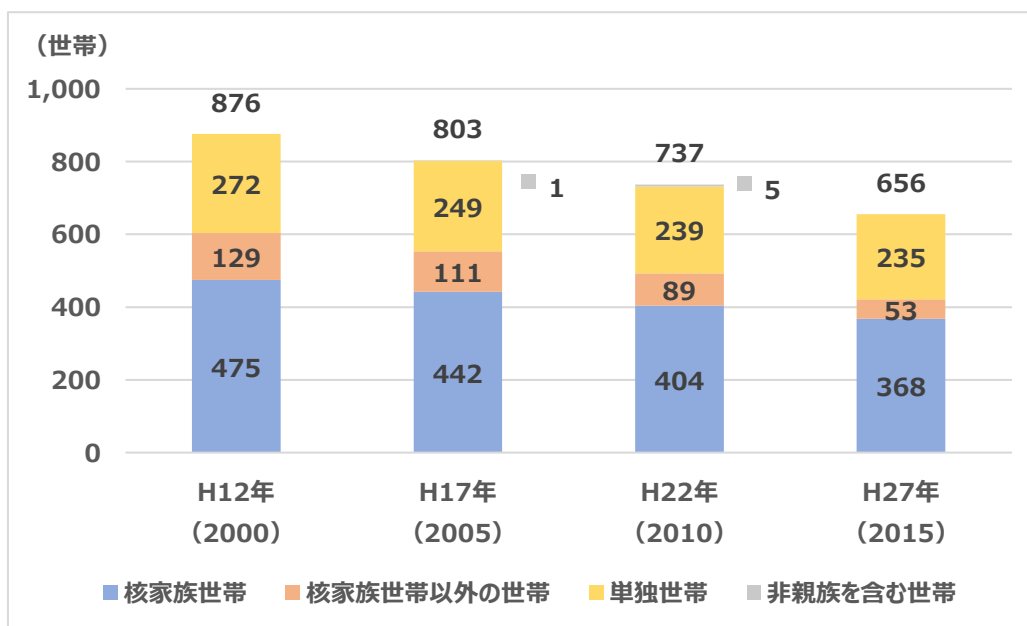
これまでの人口動態が継続した場合、島牧村の人口は、令和2年(2020年)の1,356人から更に半数以下の606人にまで減少し、高齢化率は51%に達する見込みとなっており、令和27年(2045年)には人口の約半数が65歳以上の高齢者となる見込みとなっています。



出典：2020年までは国勢調査

2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所

図 3-1 総人口及び年齢3区分人口の推移と将来推計



出典：国勢調査

図 3-2 世帯の家族類型の推移

現況

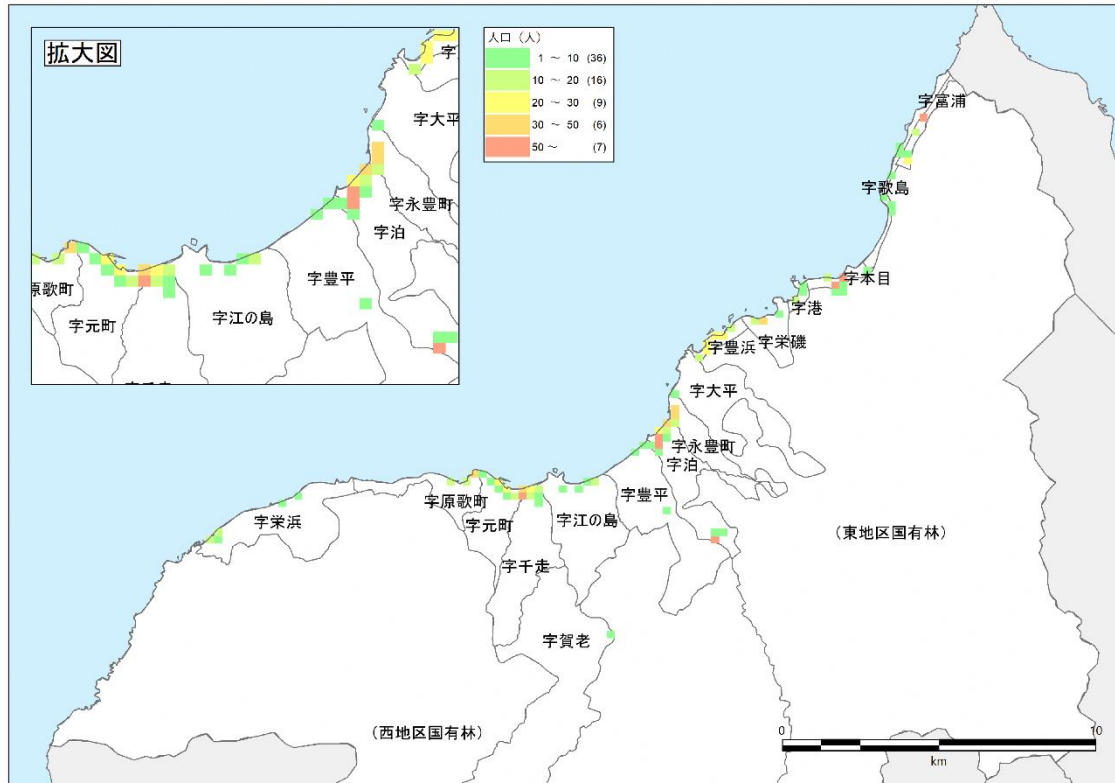
- ・ 村では経年的に人口が減少しており、平成 27 年には 1,499 人で高齢化率が 41%である。今後も少子高齢化が進行する。

問題点

- ・ 人口減少等に伴う公共交通利用者数も減少

(2) 島牧村の人口密度

人口密度を見ると、島牧村役場のある字泊周辺に人口が集中しているほか、他地域にも人口が分散していることがうかがえます。地域をゾーンで捉えると字泊が村内人口の2割を占めているほか、字本目、字元町の人口も多くなっています。



出典：国勢調査

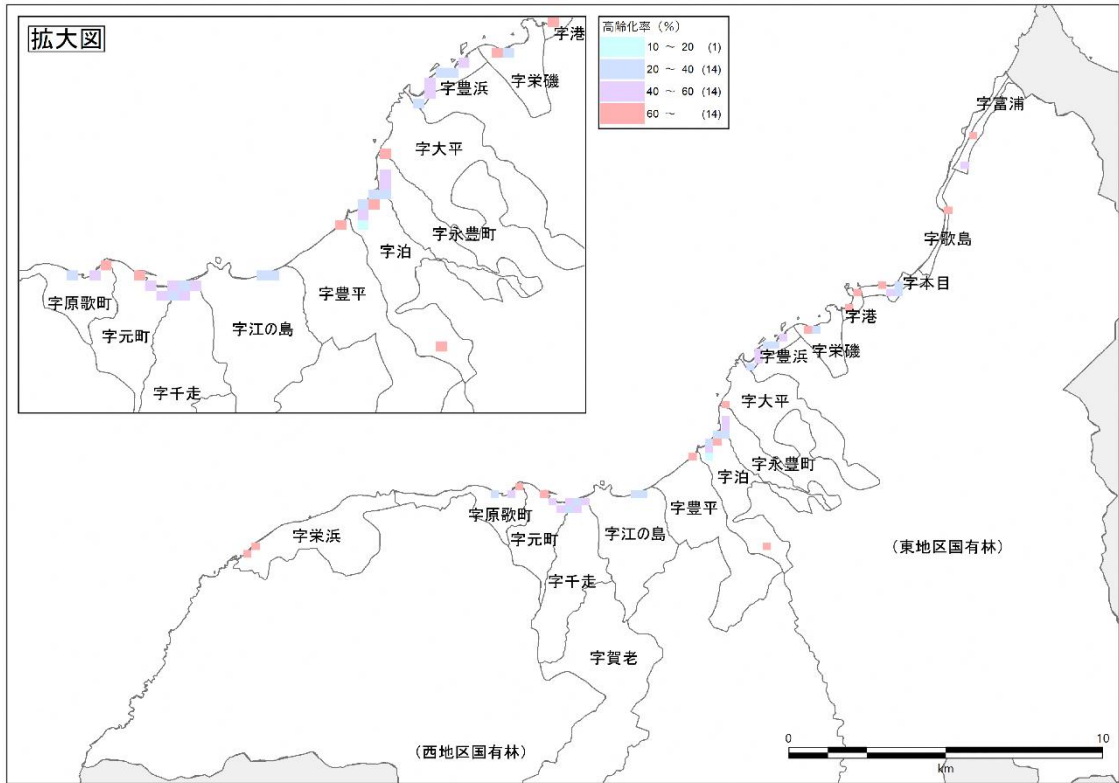
図 3-3 島牧村の地区別人口密度

表 3-1 各地区の人口割合

地域	地域別人口（人）	地域別人口割合	地域	地域別人口（人）	地域別人口割合
字富浦	96	6.4%	字豊平	16	1.1%
字歌島	37	2.5%	字江の島	36	2.4%
字本目	220	14.7%	字賀老	2	0.1%
字港	30	2.0%	字千走	86	5.7%
字栄磯	91	6.1%	字元町	218	14.5%
字豊浜	124	8.3%	字原歌町	100	6.7%
字永豊町	89	5.9%	字栄浜	38	2.5%
字泊	309	20.6%	字大平	7	0.5%

(3) 島牧村の高齢者の分布

高齢者の分布状況についても、字泊が多い状況ですが、全体として沿岸部を中心に広域的に分散している状況です。



資料：国勢調査

図 3-4 島牧村における高齢者分布の状況と各地区別高齢化率

現況

- ・ 一部で人口の集中が見られるものの、全体として広域的に分散
- ・ 高齢者も同様の傾向であり、広域分散配置である

問題点

- ・ 高齢者などの交通弱者の生活利便施設までのアクセスに配慮

3-1-2 都市機能

公共施設は郵便局等が各地に分散して立地しているほか、商業施設・医療施設・保育所等が島牧村役場の近くに立地しています。

また、小中学校が役場周辺から離れていることが特徴です。

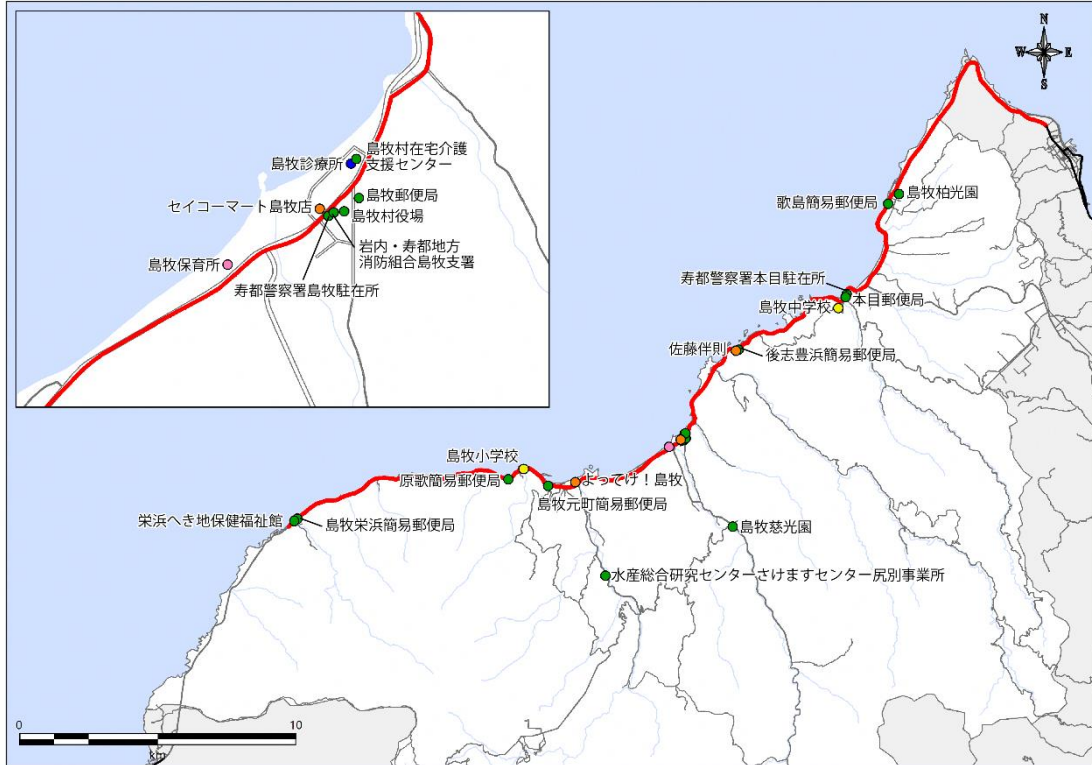
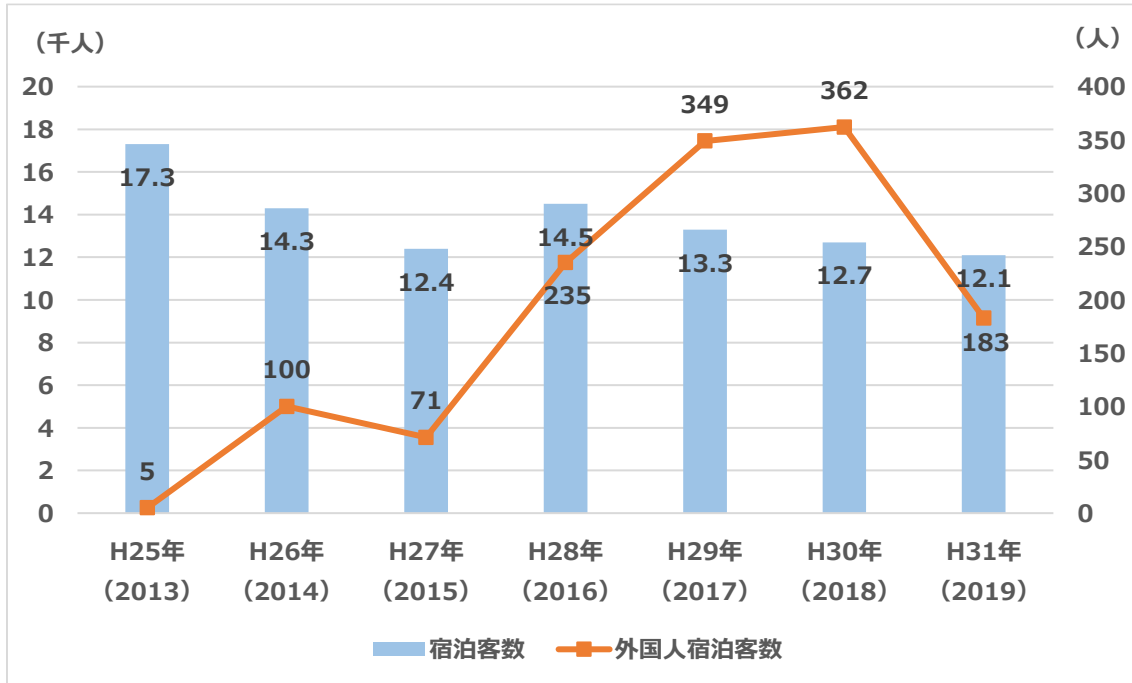


図 3-5 島牧村における都市機能分布状況

3-1-1 観光動向

外国人宿泊客数は平成28年（2016年）以降増加傾向にありましたが、平成31年（2019年）は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少に転じています。アフターコロナにおける、外国人観光客の増加を見据えた受入環境の整備が必要です。



出典：北海道観光入込客数調査

図 3-6 島牧村における観光入込客数の推移

現況

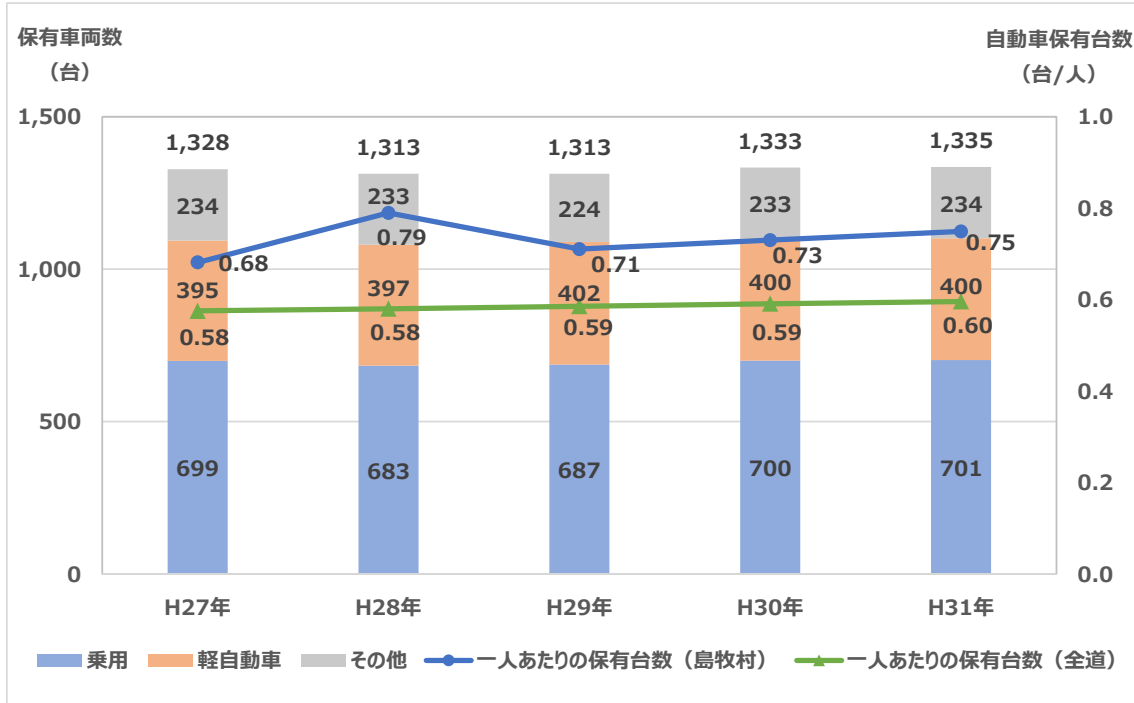
- ・ 都市機能は役場周辺に比較的集中しているものの、小中学校は広域分散
- ・ 観光入込客数は新型コロナウイルス感染症前は増加傾向となっていた

問題点

- ・ 郊外部から市街地までの生活移動を支えるバスサービスの維持
- ・ 島牧村へ来訪するための観光客の移動の足の確保

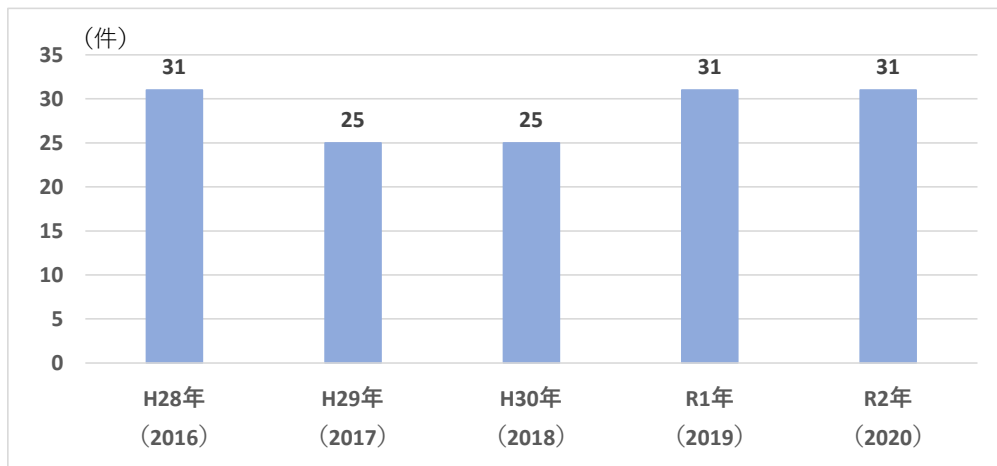
3-1-2 自動車保有等の状況

自動車保有車両数は横ばい状況となっています。村民一人あたりの保有台数（乗用+軽自動車÷人口）は増加傾向にあり、全道の数値と比較すると0.15ポイント高い傾向にあります。また、交通事故件数は毎年30件前後で推移しています。



出典：北海道運輸局（R2年より統計方法が変わったため未掲載）

図 3-7 自動車保有台数の推移



出典：寿都警察署

図 3-8 交通事故件数の推移

現況

- ・ 自動車の保有状況は全道平均と比較すると高く、移動は自動車頼りになっている

問題点

- ・ 自動車に依存しない公共交通網の構築
- ・ 高齢社会における安全な移動支援

3-2 公共交通の現状

3-2-1 島牧村の路線バス

(1) 路線バスの概要

路線バスは、島牧村－寿都町間を結ぶ路線として、平日・土曜日に島牧線 6 便が運行しており、日曜日・祝日は島牧線を補完する島牧村代替バス 8 便が運行しています。なお、島牧線は北海道の生活交通路線として維持しており、村民の生活を支える重要な路線として輸送サービスの維持が必要です。

表 3-2 村内を運行する路線バスの概要

路線名	便数 (便/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



図 3-9 島牧村を運行する路線バス

(2) 路線バスの利用者数

路線バスの利用者数のうち、島牧線は令和2年こそ新型コロナウイルス感染症の影響により減少しているものの、概ね13,000人前後で推移しています。また、平成29年から開始している代替バスは利用者数が年々増加しており、令和2年には1,500人を上回っています。

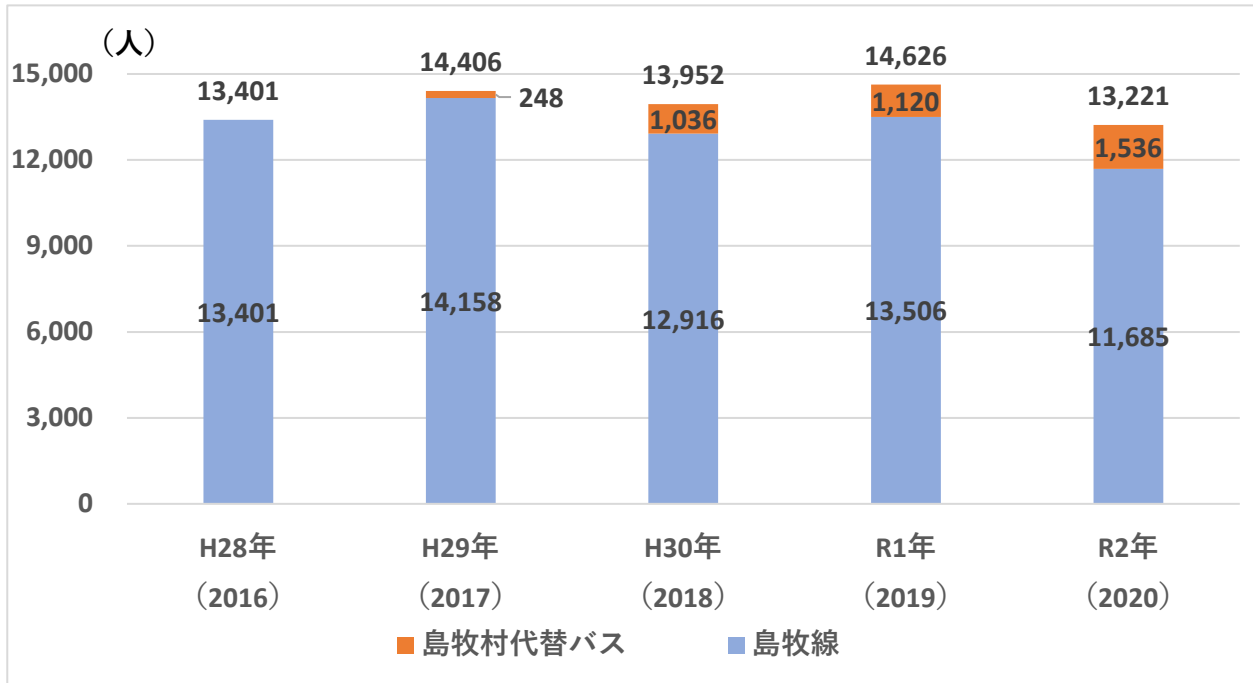


図 3-10 島牧線・島牧村代替バスの年間利用者数

3-2-2 島牧村における交通空白地域の分析

路線バス勢力圏の人口は1,003人となっており、路線バスは全人口の66.9%をカバーしています。

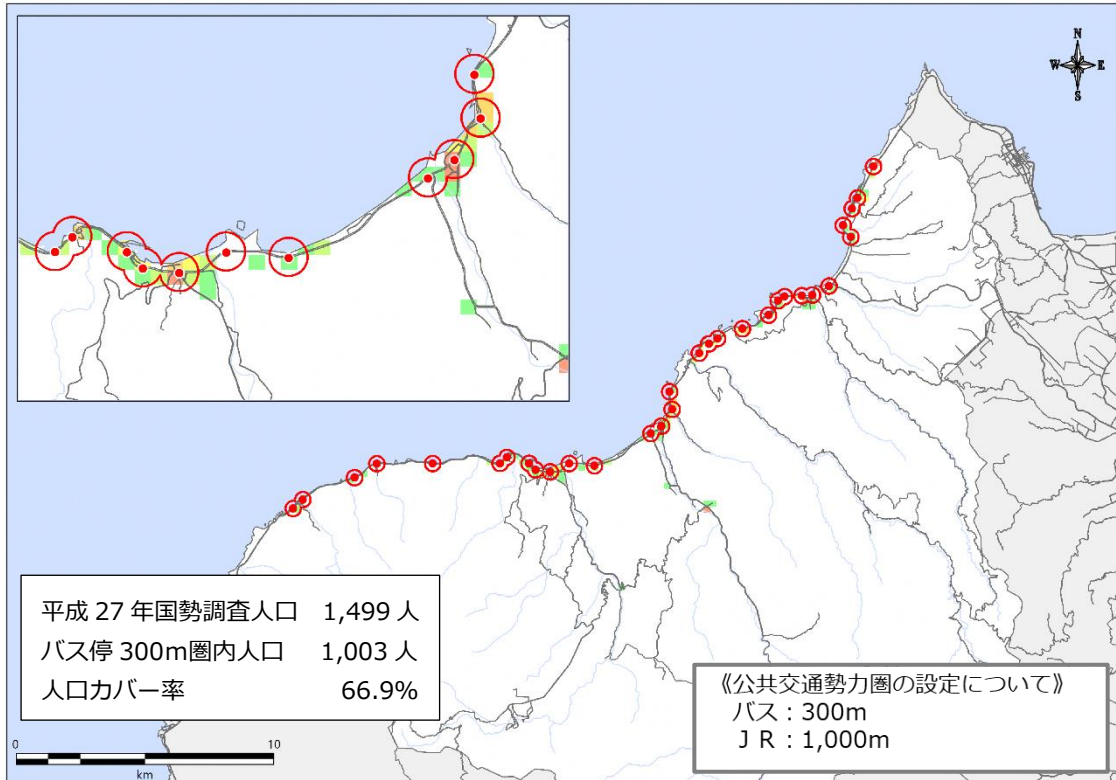


図 3-11 島牧村の交通空白地域の現状

現況

- ・ 代替バスの利用者は年々増加している
- ・ 公共交通を利用できる環境下にある村民は約7割
- ・ 内陸部に公共交通空白地域が存在

問題点

- ・ 代替バスは無償で運行しており、外出促進では有効性が高いものの、島牧線利用者の代替バスへのシフトが懸念される
- ・ 内陸部に路線バスを迂回した場合、所要時間がのび非効率

3-2-3 その他町内交通の現状

(1) タクシー

村内では、(有)島牧ハイヤー1社が営業しており、車両数は全体では中型1台、乗用車2台となっており、運転手は3名です。近年は特に利用者が少なく、全く利用のない日もあります。

表 3-3 タクシーの概要

事業者名	概要
(有) 島牧ハイヤー	<p>【車両数】</p> <p>普通車 : 2台</p> <p>中型車 : 1台</p> <p>※中型車は代替バス及びマイクロバス貸出制度で活用</p> <p>【運転手】</p> <p>3名</p>

(2) スクールバス

スクールバスは3台で小中学校の送迎や放課後児童クラブや少年団の送迎も担っており、現状の輸送量以上を賄うことは人手不足や児童の安全な輸送の面から厳しい状況です。

表 3-4 スクールバスの概要

路線	運行概要
スクールバス	<p>事業者：島牧村教育委員会（運行は民間委託）</p> <p>便数：○平常運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平常授業日における児童生徒の登下校 ⇒登校時：小学校・中学校 3台 ⇒下校時：小学校 14：20、15：30 <li style="padding-left: 150px;">放課後児童クラブの送迎 17：30 <li style="padding-left: 150px;">中学校 15：40、17：30 <p>○臨時運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校が行う写生会などの行事で村内外の運行 ・少年団の送迎はスクールバスが担っており、元町からスポーツセンターの輸送も実施 <p>車両：3台</p>

(3) 移送サービス（交通空白地有償運送）

社会福祉協議会が移送サービスを担っており、登録制のデマンドバスであり、前日までの予約を基本として、平日毎日運行しています。利用出来る施設は、村内は公共施設・金融機関・医療施設であり、村外は通院に限定されています。一人暮らしの高齢者が中心に利用されており、固定客が多いでしょう。特に水・木の利用者が多く、村内は約20名/月、村外は寿都が多く23名/月が概ねの平均であり、年間では平成29年から令和元年では700人前後で推移しています。

表 3-5 移送サービス（交通空白地有償運送）の概要1

事業者名	対象者	車両数	実施日等
社会福祉協議会 (福祉団体に委託)	○運送する旅客の範囲 ・要介護認定者 ・要支援認定者 ・65歳以上の高齢者 など	○車両数 ・島牧村所有：3台	・実施日：平日 (祝日を除く) ・利用時間： 9時～17時

表 3-6 移送サービス（交通空白地有償運送）の概要2

運賃体系	用途	運転手数
・村内移動：500円 ・村外移動：対キロ制（1kmにつき60円） ※往復平均は寿都750円、黒松内は5,000円程度	村内は行政施設・金融機関及び医療機関等 村外の移動は通院限定	・登録：5名 ・未登録：2名※ ※講習を受けることで対応可能な方

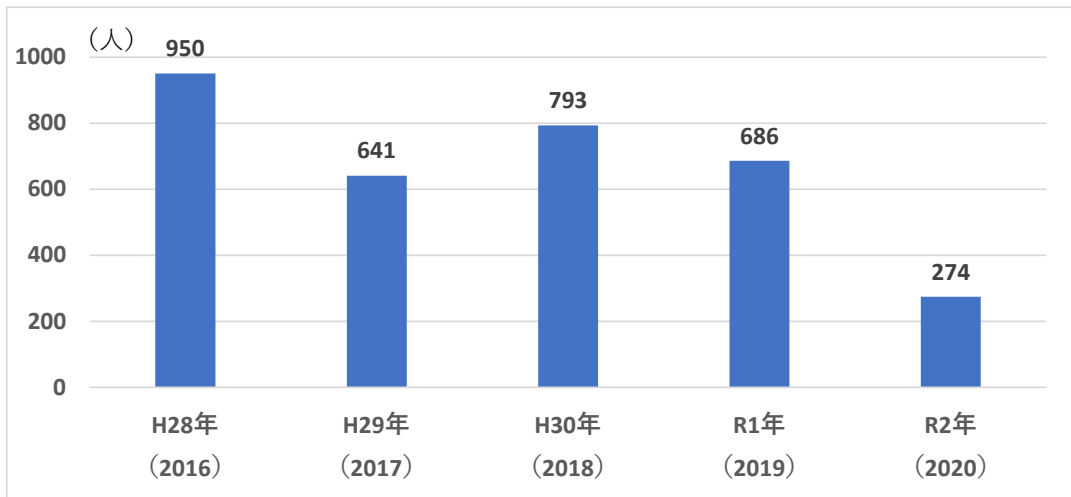


図 3-12 移送サービスの年間利用者数の推移

(4) 患者輸送バス（無償）

通院を中心として、定時で運行する無償バスであり、午前中は西方面⇒診療所⇒東方面⇒診療所、夕方は診療所⇒西方面⇒診療所⇒東方面と経路を固定して運行している。利用者数は23~1名/日であり、月・水・年金の日が利用は多く、主に車の持たない単身の高齢者が利用しています。

有償化した場合には診療控えなどの危険があり、健康増進のためにも無償での運行を継続している路線となっています。

表 3-7 患者輸送バスの概要

事業者名	用途	特記事項
島牧村福祉課 (運送会社等の民間に委託)	通院が中心であるが、買い物、行政サービス、金融機関など村内で移動する場合に利用可能	○車両数：1台 ○運転手：1名稼働(5~7名が待機)

表 3-8 患者輸送バスの運行時間帯

方面	時間帯（診療所方面）	時間帯（帰り便）
東方面	【午前便】 ・富浦 10：00 発 ・島牧診療所 10：37 発着 ・島牧村役場 10：40 着 【午後便（火・金のみ運行）】 ・富浦 12：50 発 ・島牧診療所 13：30 着	【午前便】 ・島牧診療所 12：00 発 【午後便】 ・島牧診療所 15：00 発
西方面	【午前便】 ・富浦 9：00 発 ・島牧診療所 9：28 発着 ・島牧村役場 9：30 着 【午後便（月・水のみ運行）】 ・栄浜 13：00 発 ・島牧診療所 13：30 着	【午前便】 ・島牧診療所 11：00 発 【午後便】 ・島牧診療所 15：00 発

出典：令和3年の時刻表を基に作成

現況

- ・タクシー利用客が減少している
- ・スクールバスは本来の利用形態以外の用途では活用が難しい
- ・移送サービスと患者輸送バスは単身高齢者が利用しており、属性が重なっている

課題

- ・無償運送の持続可能性から見た妥当性の検証と通院支援
- ・輸送手段の総動員による効果的で効率的な交通体系の確保

3-2-4 輸送に係る公的資金投入額

平成28年から平成30年にかけて島牧村の公的資金投入額は年々増加しており、特に島牧線や代替バスに対する補助額が多くなっています。また、平成30年以降令和2年にかけては減少していますが、新型コロナウイルス感染症による島牧線の減便に対して利用者数が大きくは減少しなかったため、輸送密度が向上したことが主な要因となっている。

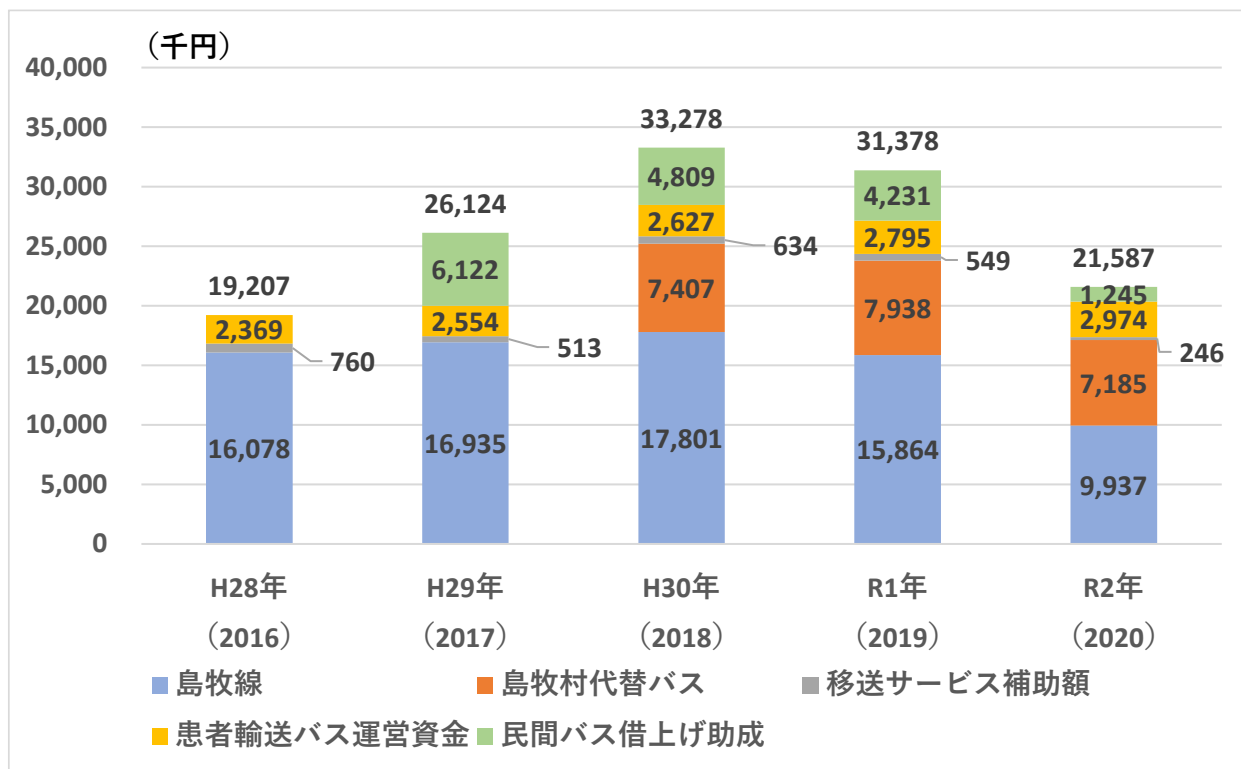


図 3-13 島牧村の公的資金投入額

3-3 島牧村の公共交通に係る各種調査結果の整理

3-3-1 島牧村の公共交通をより良くするためのアンケート調査結果

(1) 調査の目的

島牧民の移動実態（生活圏や移動頻度、移動時間帯など）や今後の運転移行や公共交通に対するニーズから移動困難者の把握を目的に調査を実施しました。

(2) 調査実施日

令和3年10月5日～10月15日

(3) 調査対象者

島牧村の全世帯に町内会回覧を通じて配布

(4) 調査方法

郵送による配布・回収

(5) 回収状況

439票（回収率：62.7%）

(6) 調査内容

以下の設問項目を設定しました。

表 3-9 アンケート調査内容

調査大項目	調査小項目
1. 個人属性	性別、年齢、職業、住所、自動車及び免許の保有状況等
2. 普段の外出行動	買い物、通院、その他私用における移動状況
3. 公共交通に関する意見	島牧線の満足度、代替バスへの意向、ハイヤーの利用意向など

(7) 調査結果

ア. 運転履歴や将来

- ・ 75歳以上では約6割が「免許を持ったことがない」と回答しています。
- ・ 現在運転している方は「出来る限りずっと運転したい」が過半数となっています。

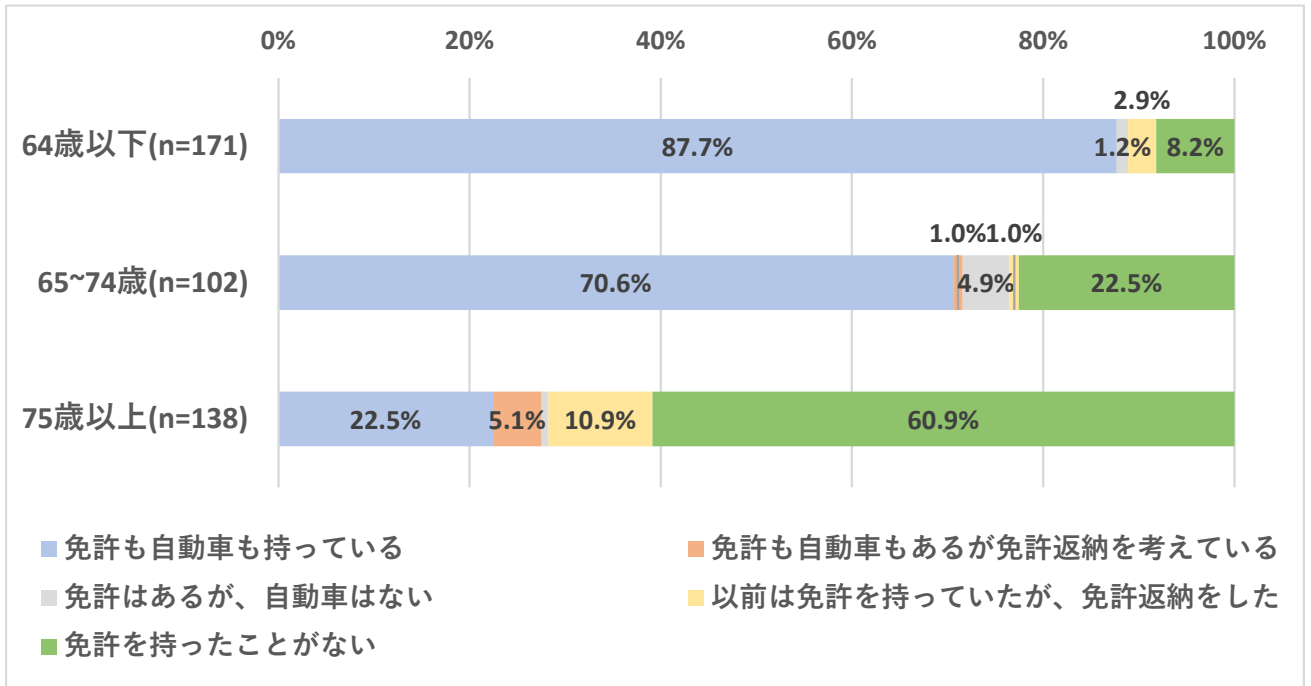


図 3-14 年代別の運転履歴

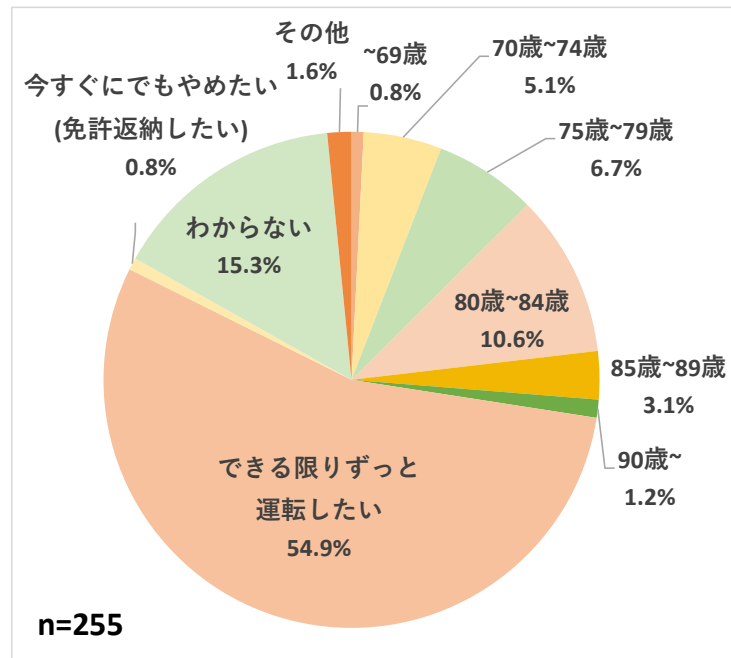


図 3-15 運転の意向

村民意見

- ・ 高齢者が自家用車に依存せず、かつ安心して移動できるような交通体系が必要

イ. 外出の際に困っている事

- ・ 年齢が高くなるに従い「困ると感じたことがない」と回答している割合が減少しています。
- ・ 特に75歳以上では、「家族や知人に頼るしかない」が約5割となっており、公共交通による支援が家族等の負担軽減につながると考えます。

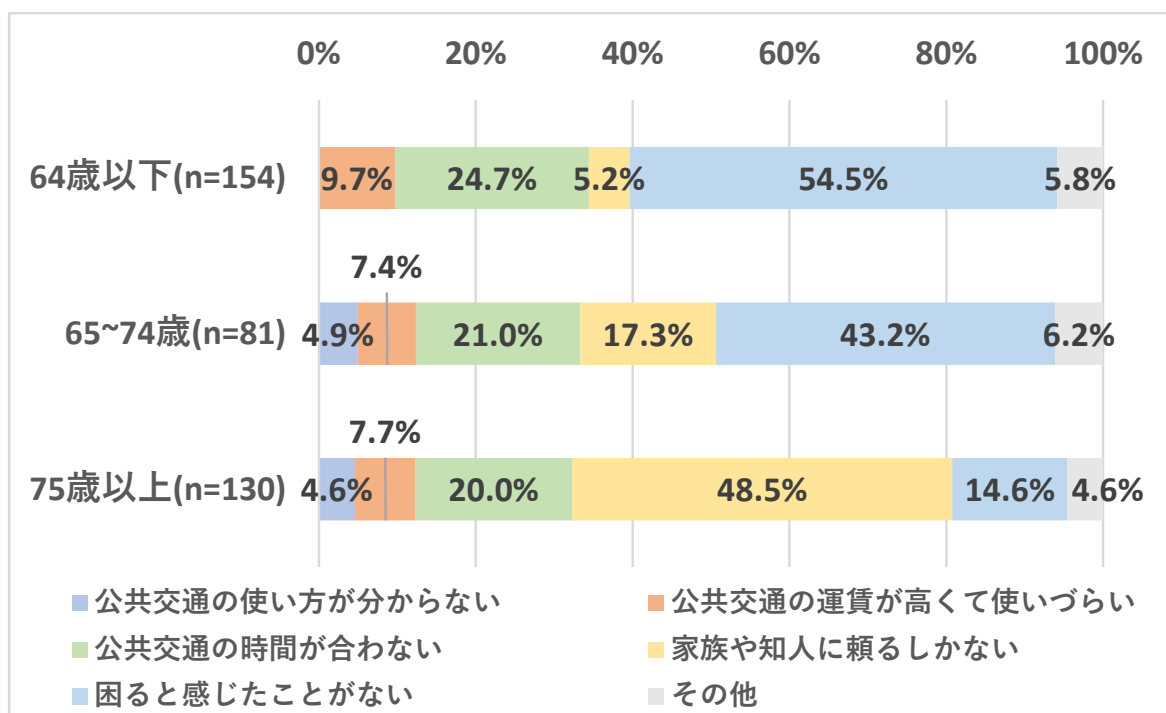


図 3-16 外出時に移動で困っている事

村民意見

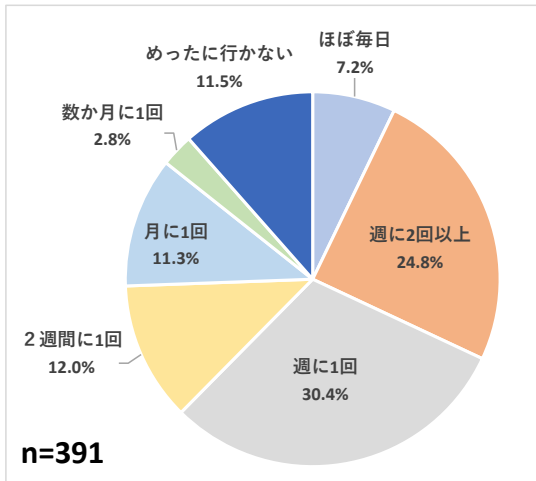
- ・ 高齢になるほど外出に困っており、外出促進の仕組みが必要

ウ. 日常の外出行動

- ・ 買い物に行く頻度は週1回以上で6割となっており、行く場所は村内が3割強、寿都町が2割弱となっています。また、買い物する時間帯は10時台・11時台の午前中が多いです。
- ・ 通院は月に1回以下となっており、行先は村内が4割、寿都町が3割強となっています。また、通院の時間帯は9時台・10時台がピークで、買い物よりも若干早い移動です。

① 買い物の状況

■ 買い物に行く頻度



■ よく行く買い物先の町村名

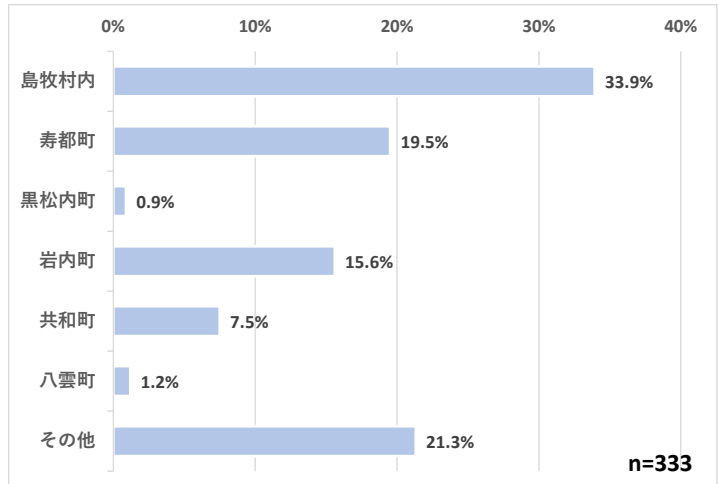
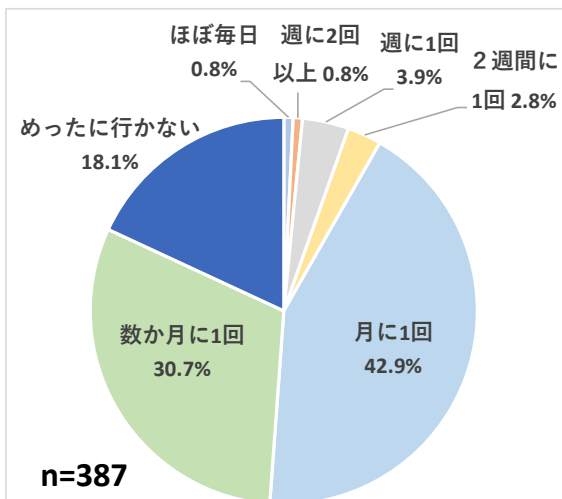


図 3-17 買い物に行く頻度・よく行く買い物先の町村

② 通院の状況

■ 病院・クリニックに行く頻度



■ よく行く通院先の町村名

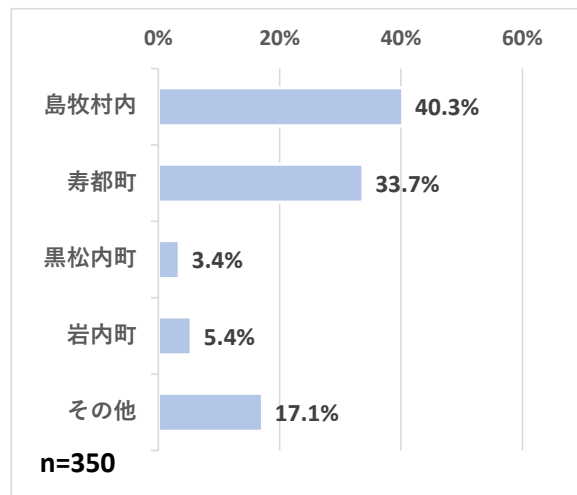


図 3-18 病院・クリニックに行く頻度・よく行く通院先の町村

村民意見

- ・ 買い物に対する利便性の高い公共交通の充実（午前中を手厚くするなど）
- ・ 月1回以下の通院に対する着実な輸送資源の確保

工. 島牧線の満足度

- ・ 総合満足度を含めて、全体として満足と感じている村民は少ない状況です。
- ・ 特に運行時間帯や寿都町での乗継利便性については不満が高くなっています。

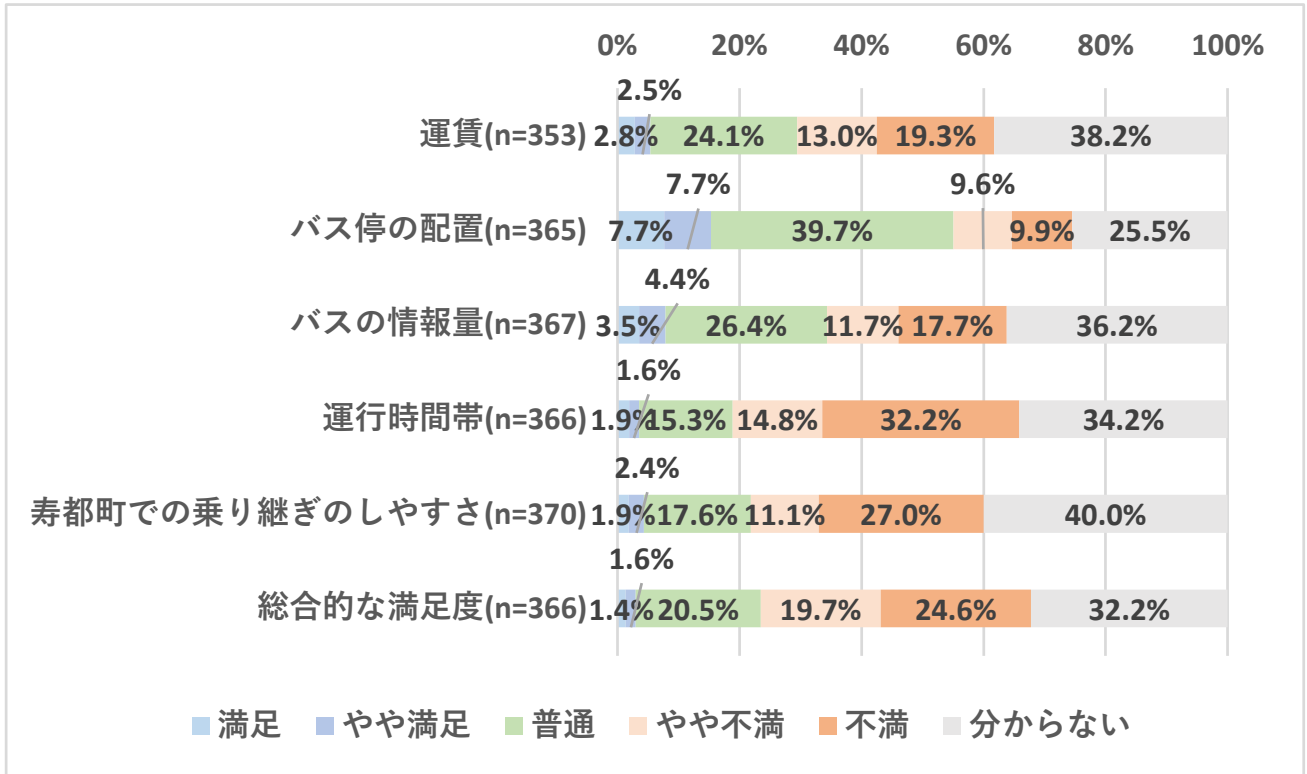


図 3-19 島牧線の満足度

村民意見

- ・ 島牧線の満足度は低く、分からないとする回答の割合が3割程度
- ・ 利用してもらうこと、輸送支援の総動員による運行時間の確保が必要

オ. 島牧村代替バスのあり方

- 島牧村代替バスを有償化した場合の利用意向については、4割弱が「利用しない」と回答しているものの、2割弱が「無料・有料に関係なく利用する」及び「有料の代わりに便数が増えるなら利用する」と回答しています。
- 予約制にした場合の利用意向は「将来的に利用してみたい」とする回答が最も多く5割弱となっています。

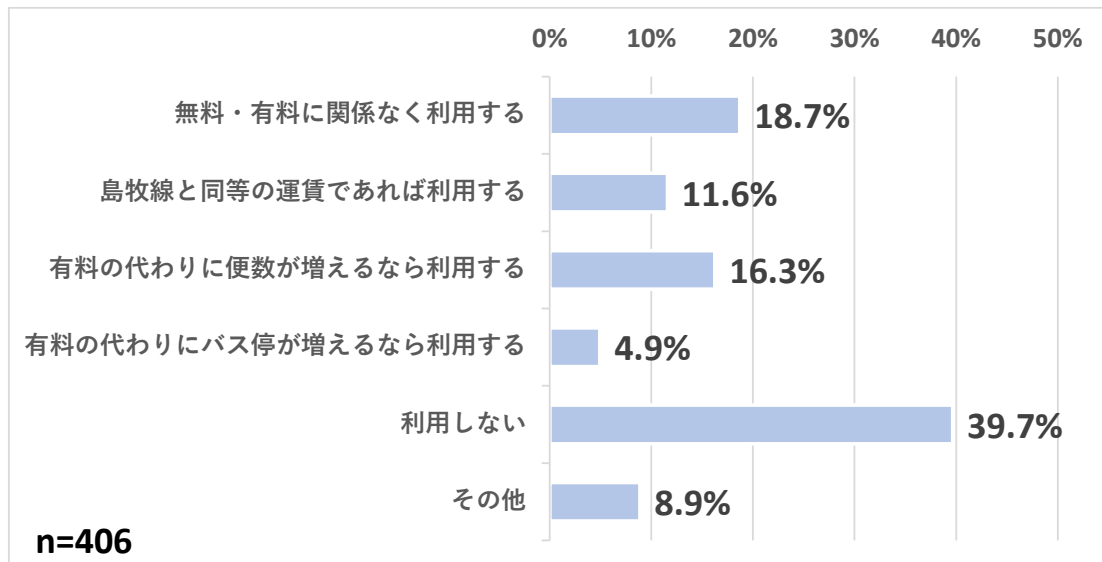


図 3-20 有償化について

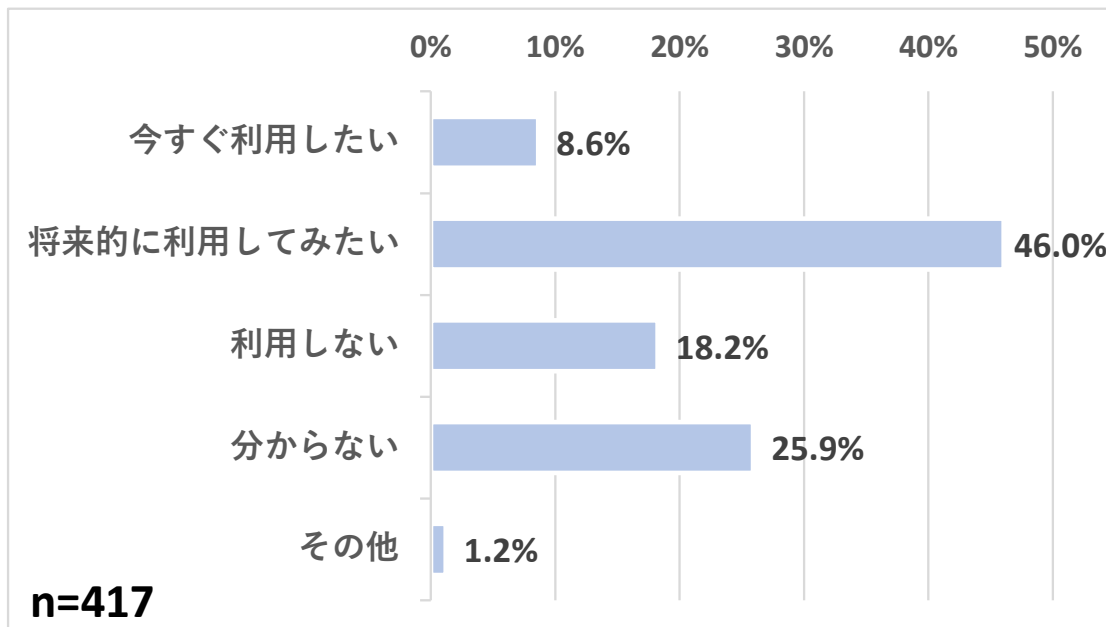


図 3-21 代替バスを予約運行にした場合の利用意向

村民意見

- 代替バスの有償化については、検討の余地がある
- 予約運行については、将来的な意向や興味があり、既存のデマンド交通である移送サービスとの連携による検証が有効と考えられる

3-3-2 島牧村公共交通乗降調査結果

(1) 調査の目的

地域公共交通計画の策定にあたり、村内公共交通の利用状況を把握

(2) 調査実施日

令和3年9月26日(日)～10月2日(土)

(3) 調査対象

- ・ニセコバス：島牧線
- ・島牧村：代替バス

(4) 調査方法

調査員が利用者に対して聞き取り形式のアンケート調査を実施

(5) 調査内容

以下の設問項目を設定しました。

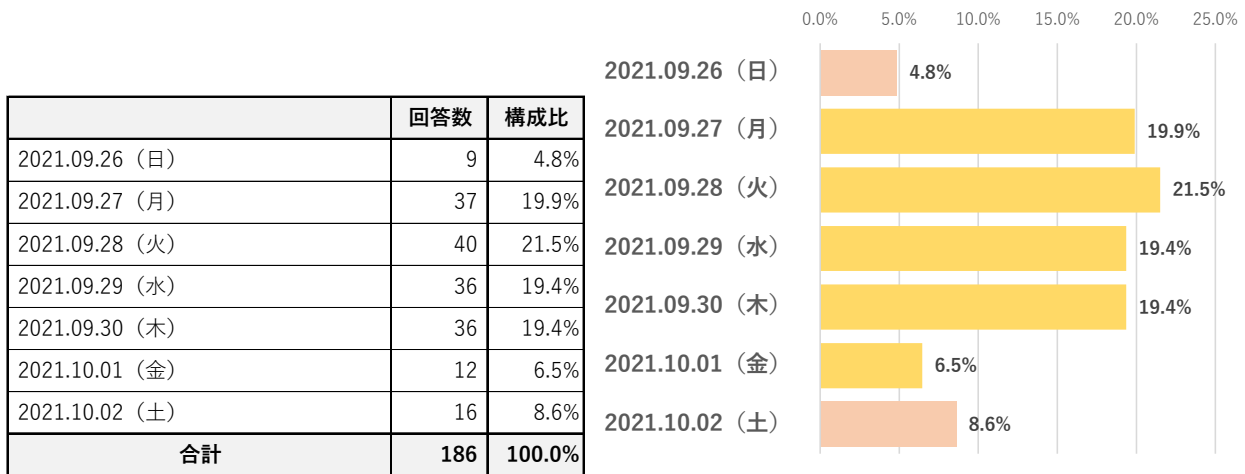
表 3-10 アンケート調査内容

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

(1) 調査結果

- ・ 利用者が最も多いのは火曜日。
- ・ 平日のなかで利用者が最も少ないのは金曜日。
- ・ 代替バスは月別の平均利用者数を見ると1日当たり20人前後の利用がある。
- ・ 島牧線は7時台・15時台・18時台に集中的に利用されていますが、代替バスは10時台・11時台に利用されている状況です。
- ・ 利用目的は通学であり、学生が中心に使われています。
- ・ バスの乗車前後の移動手段としては9割以上が徒歩と回答しています。
- ・ 乗車・降車のバス停は寿都ターミナルを中心に利用されており、村内は役場が1割と若干他のバス停よりも高い状況です。

利用者数の変動



【参考】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）

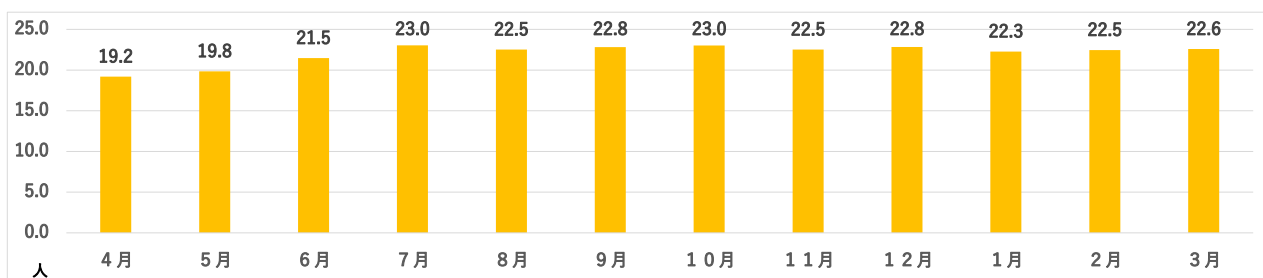


図 3-22 乗降調査結果における曜日別利用変動と代替バスの月別利用変動

表 3-11 島牧線の利用割合（左）と代替バスの時間帯別利用割合（右）

	回答数	構成比		回答数	構成比
7:00発（栄浜⇒寿都TA）	82	44.1%	7:00発（栄浜⇒寿都TA）	237	15.4%
9:00発（寿都TA⇒栄浜）	1	0.5%	9:00発（寿都TA⇒栄浜）	79	5.1%
10:10発（栄浜⇒寿都TA）	13	7.0%	10:10発（栄浜⇒寿都TA）	503	32.7%
11:30発（寿都TA⇒栄浜）	3	1.6%	11:30発（寿都TA⇒栄浜）	426	27.7%
14:40発（栄浜⇒寿都TA）	0	0.0%	14:40発（栄浜⇒寿都TA）	58	3.8%
15:50発（寿都TA⇒原歌）	30	16.1%	15:50発（寿都TA⇒原歌）	88	5.7%
16:40発（原歌⇒寿都TA）	3	1.6%	16:40発（原歌⇒寿都TA）	18	1.2%
18:30発（寿都TA⇒原歌）	54	29.0%	18:30発（寿都TA⇒原歌）	127	8.3%
合計	186	100.0%	合計	1,536	100.0%

※11:30発（寿都TA⇒栄浜）及び14:40発（栄浜⇒寿都TA）は日曜日のみ運行

※右の表は代替バスの令和2年度の年間の便別利用者数

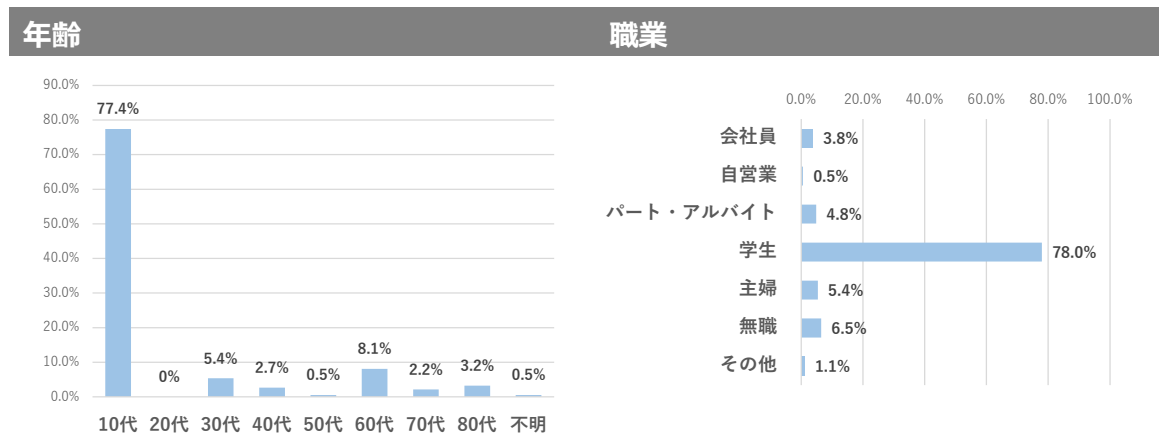


図 3-23 年齢（左）と職業（右）

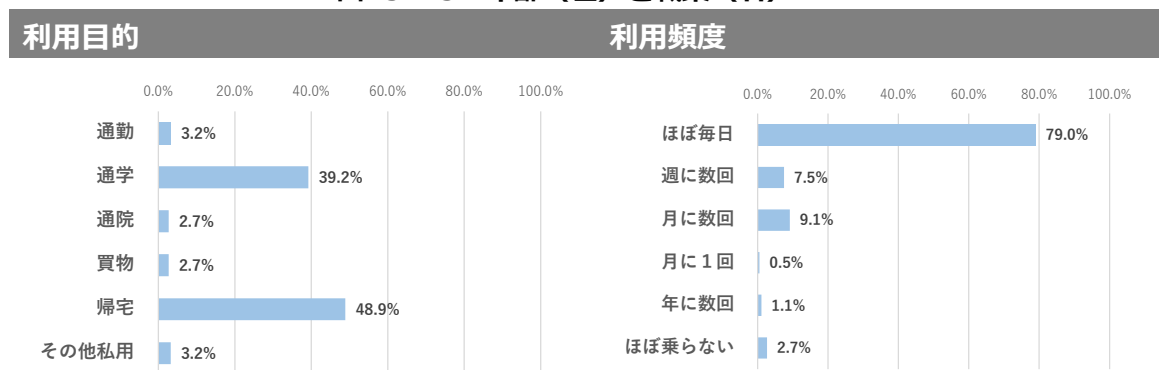


図 3-24 利用目的（左）と利用頻度（右）

3-3-3 各種調査結果から整理した現状と問題点・課題

	現状・問題点	課題の整理
人口	<p>人口減少・少子高齢化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>路線バス（島牧線・代替バス）の維持・確保</p> <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 <p>国等の補助の投入等による継続できる手段の確保</p> <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 <p>寿都ターミナルにおける乗継しやすい時間調整</p> <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る、交通結節点として時間帯の連携が必要 <p>買い物等の需要に対応した患者輸送バスの強化</p> <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） <p>対象者拡大・事業者連携による移送サービスの強化</p> <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 <p>村内で運行している輸送手段の広報活動の強化</p> <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 <p>村民が利用し、守り育てる意識の向上</p> <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
通学	<p>学校の分散配置</p> <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 	
路線バス・ハイヤー	<p>事業者の運転手不足・経営難</p> <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 	
	<p>路線バス利用者の低迷</p> <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 	
	<p>ハイヤー利用の減少</p> <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 	
その他交通手段	<p>患者輸送バスの輸送経費の負担が大きい</p> <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 	
	<p>移送サービスの利用ニーズが拡大</p> <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 	
	<p>運転免許非保有者が3割強</p> <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	<p>外出の際に移動面で6割が困っている</p> <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 	
	<p>移動時間帯は午前中に集中</p> <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 	
	<p>島牧線の運行時間の改善が必要</p> <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 	
乗降調査	<p>島牧線は寿都高校への通学利用が中心</p> <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 	
	<p>島牧村代替バスは10時～11時台に利用が集中</p> <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。 	

第4章 島牧村地域公共交通計画の基本方針

本章では、島牧村地域公共交通計画の基本方針及び事業の方向性を示します。

4-1 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

《基本方針の考え方》

島牧村では、島牧線が村と寿都町を結ぶ路線として、ニセコバスによって維持してきましたが、利用者の低迷や運転手不足等により、維持が難しく、段階的に日曜祝日については、村が代替バスを運行しています。

一方で、村内ではハイヤーを始めて、移送サービスや患者輸送バスなど様々な地域の移動を支える交通が運行しており、これらを有効に活用しながら、効率的で移動しやすい環境を実現するための方針として掲げております。

4-2 施策を展開していく上での目標

第3章で整理した島牧村における公共交通に係わる課題の解決に向けた事業の方向性を、以下の通り設定します。

目標1 路線バスの輸送サービスの維持・確保

【考え方】

島牧線は北海道の生活交通補助路線として、位置付けられており、村にとって特に通学者の輸送手段として重要な路線です。そのため、これらの維持を基本として考えながら、交通事業者とも連携の下で将来における輸送サービスのあり方について継続的に検討を進めます。

また、代替バスについては、現状では経過措置として無料で運行していますが、持続可能性の観点から有償での輸送可能性についても検討を進めます。

施策①：ニーズの高い時間帯における定時定路線の維持

施策②：日曜・祝日の移動ニーズに即した路線の維持と有償化の検討

施策③：交通結節点としての寿都ターミナルにおけるシームレスな公共交通の実現

目標2 輸送手段の役割の明確化と経営の改善

【考え方】

村内では路線バス以外にも患者輸送バスと移送サービスが運行しており、無償のコミュニティバスと有償のデマンドバスが混在している状況です。そのため、利用用途を明確化し、分かりやすくも効率的な公共交通体系として再構築を図ります。

施策④：患者輸送バスの運行経路や立ち寄り地の明確化

施策⑤：自由度の高い公共交通（ハイヤー・移送サービス）の拡充

目標3 利用促進による持続可能な移動支援

【考え方】

前述の通り、島牧村は路線バス・代替バスに加えて、移送サービスや患者輸送バス、ハイヤーなど様々な移送支援が行われております。これらの情報を効果的に発信することにより、高齢者の外出支援など円滑な移動を支える情報提供が出来ると考えられます。

また、村民との意見交換や乗り方講座、高齢者危険運転講座など、対話型の取組が、村民の意識啓発になり、今後の持続可能な公共交通の実現のためには必要と考えられます。

施策⑥：バスマップや乗り方を掲載した広報紙の作成

施策⑦：住民意見交換会等の対話型の継続的な意識啓発と課題抽出

第5章 目標に基づく施策内容の整理

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

5-1 施策内容の整理

5-1-1 路線バスの輸送サービスの維持・確保

施策①：ニーズの高い時間帯における定時定路線の維持					
施策概要	<p>島牧線の維持を基本として、交通事業者との連携を図りながら、利用促進、利用者数の維持に努めます。</p> <p>一方で、利用者数は減少している実態もあることから、地域旅客運送サービス継続事業や地域内フィーダーとしての位置づけも視野に入れながら、代替輸送手段の担い手や輸送コスト・補助金について検討を進め、効率的で効果的な公共交通体系を構築します。</p>				
実施エリア	島牧村・寿都町				
実施主体	交通事業者、島牧村				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△	△○	○	●	●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

施策②：日曜・祝日の移動ニーズに即した路線の維持と有償化の検討					
施策概要	<p>島牧線の日曜・祝日の廃止に伴い、平成29年から島牧村が代替バスを島牧ハイヤーに委託し、無償で運行を行っている。廃止に伴う経過措置として無償で実施してきた経緯があり、持続可能性の観点から有償する必要があると考えます。</p> <p>一方で、無償の代替バスが村民に認知され利用者数が増加傾向となっており、生活の足としても定着してきているため、有償化に向けては慎重な判断が必要です。そのため、有償化した場合にも当面は村民に対しては目的別の無料乗車券や企画乗車券、乗継割引などの運針施策を講じながら、利用者確保などの取組の検討を行います。</p> <p>また、当該路線は観光需要も見込まれることから、観光客からの収入を見込むことも考え、利用促進などを推進します。</p>				
実施エリア	島牧村・寿都町				
実施主体	交通事業者、島牧村				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△	△●	●	●	●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

第5章 目標に基づく施策内容の整理

施策③：交通結節点としての寿都ターミナルにおけるシームレスな公共交通の実現					
施策概要	<p>島牧線は島牧村から寿都町までの路線であり、寿都町以降の公共交通での移動には必ず乗り継ぎが発生します。アンケート調査の結果から岩内への買物・通院の流動が明らかとなっており、寿都ターミナルでのバスとバスの接続について検討しながら、シームレスな乗り継ぎ拠点としての質の向上を図ります。</p> <p>併せて、乗り継ぎの情報提供を行うことにより、充実した環境の構築も検討します。</p>				
実施エリア	寿都町・島牧村				
実施主体	交通事業者、島牧村				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△○	△○	△●	△●	△●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

5-1-2 目標2 輸送手段の役割の明確化と経営の改善

施策④：患者輸送バスの運行経路や立ち寄り地の明確化					
施策概要	<p>患者輸送バスは、村内の移動として、各地区から島牧診療所をつなぐ無償のコミュニティバスですが、診療所だけではなく買い物や公共施設への立ち寄りとしても結果的に活用されています。現在は診療所への輸送を中心として位置づけられている交通ですが、多様な目的で活用できるコミュニティバスとして、検討し、有償とした場合にも通院者は無料で利用できる環境を構築するなど、持続可能で効率的な公共交通としての再編を検討します。</p>				
実施エリア	島牧村				
実施主体	島牧村				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△	○	○	○	○

△：検討、○：適宜実施、●：実施

施策⑤：自由度の高い公共交通（ハイヤー・移送サービス）の拡充					
施策概要	<p>移送サービスは予約運行型のバスであり、65歳以上の高齢者を対象に村内は500円、村外の通院は対キロ制で運賃が設定されていますが、いずれも安い金額で運行しており、ハイヤーとの競合によって非効率な運行になっています。そのため、村外の移動については、利便性を高めるため、当面は移送サービスと同等の対象者に対して、ハイヤーチケットの配布など、移送サービスとハイヤーを選べる環境を構築します。</p> <p>また、将来的には買い物等の多様な目的や対象となる年齢の拡充により誰もが安心して移動できる環境の構築を検討します。そのためには、現状の輸送資源だけでは賄いきれない可能性があり、事業者間の連携の下で実施することを検討します。これにより地域内フィーダー系統としての位置づけの可能性についても調査・検討を行います。</p> <p>更に、必要に応じて島牧線との統合による輸送手段のスリム化と効率的な運行についても継続的に検討を行います。</p>				
実施エリア	島牧村・寿都町				
実施主体	島牧村・交通事業者				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△	△○	○	○	○

△：検討、○：適宜実施、●：実施

5-1-3 目標3 利用促進による持続可能な移動支援

施策⑥：バスマップや乗り方を掲載した広報紙の作成					
施策概要	バスマップやバスの乗り方、寿都ターミナルにおける乗継時間などを掲載した時刻表、患者輸送バスや移送サービスの詳細な内容を記載した広報紙を作成します。これにより、輸送手段全体の見える化と村民の認知度向上を図り、利用者の確保に努めます。				
実施エリア	島牧村				
実施主体	島牧村				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△	●	●	●	●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

施策⑦：住民意見交換会等の対話型の継続的な意識啓発と課題抽出					
施策概要	<p>本計画の策定以降、島牧線の維持や代替交通の有償化、患者輸送バスのコミュニティバス化、移送サービスの拡充などの検討がスタートしますが、利用者である村民の意見を踏まえた検討が有効と考えます。</p> <p>そのため、公共交通を知ってもらえる機会としてのバスの乗り方説明会や危険運転の講習を実施するとともに、住民に考えていただけるような意見交換会を開催します。</p>				
実施エリア	島牧村				
実施主体	島牧村・交通事業者・警察署				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	●	●	●	●	●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

第6章 施策の持続的な実施に向けた目標設定

本章では、施策の持続的な実施に向けた評価指数及び目標値を整理するとともに、目標値の測定方法や評価のスケジュールを整理します。

6-1 評価指標及び数値目標

本計画及び施策の推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。**※数値目標の詳細は現在調整中**

表 6-1 評価指標及び数値目標

評価指標	現況値	目標値				
		令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
島牧線の利用者数(人/年)	13,495 (※1)	13,500 (※2)	13,500	14,000	14,000	14,000
島牧線の運賃収入 (万円/年) 又は収支率	625 (※1)	625 (※2)	625	650	650	650
移送サービスの利用者数 (人/年)	767.5 (※1)	770 (※2)	800	800	800	1,000
生活移動のための行政支援 事業費用(千円/年度)	33,278 (※3)	35,000 (※4)	34,000	32,000	30,000	25,000
患者輸送バスの収支率 (%/年度)	0% ※無償	増加	増加	増加	増加	増加
意識醸成の場や機会の 創出回数(回/年度)	0	2	2	2	2	2
町民への周知回数 (回/年度)	0	1	1	1	1	1

※1：H28～R1の平均利用者数・平均収入

※2：人口減少・少子高齢化が進行する中で、サービス向上により維持及び微増を目指す

※3：H30年における村負担額がピークであるため、現況値として設定

※4：国庫補助(地域内フィーダー系統等)や運賃収入の確保等による村負担の減額を目指す
が、無償運行の有料化に向けた設備投資やハイヤー助成などを予定していることから計
画策定当初は増加区となる見込み

第7章 計画の推進体制

本章では、本計画を運用していくにあたっての計画推進状況の評価体制や、PDCA サイクルによる評価・検証方法、今後計画期間内における公共交通会議の実施スケジュールを整理します。

7-1 計画推進状況の評価推進体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、6-1で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これらの目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた「島牧村地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、7-2に示すPDCA サイクルにより評価・検証を行います。また、継続的に評価・検証を行うため、7-3に示す今後の交通会議開催スケジュールに基づき、実施します。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、島牧村や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施することで、島牧村における持続可能な公共交通網の構築を行います。

7-2 評価・検証に向けたPDCA サイクルの構築

計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さなPDCA サイクル」では、目標値を基に自作の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCA サイクル」では、毎年の評価・検証を基に、基本的には計画最終年次の令和8年度に見直しを行うことを想定しています。

一方で、本計画の特質上、社会情勢等の変化などを柔軟に捉え、反映していく必要があることから、計画期間でも必要に応じて計画内容の見直しを行います。

7-3 今後の会議開催スケジュール

適切な事業実施及び計画推進に向けた継続的なPDCA サイクルを行うため、「島牧村地域公共交通活性化協議会」を毎年開催します。

なお、毎年の事業の評価・検証結果により、事業の改善や見直しが必要になった場合は、別途会議を開催し、協議を行うなど、柔軟な対応を行います。