

登別市地域公共交通計画

令和4年3月

登別市

目次

1 はじめに	1
1-1 計画策定の目的	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	2
1-5 上位計画・関連計画の整理	3
2 登別市の地域公共交通を取り巻く現状と課題	12
2-1 地域特性	12
2-2 SDGs の取組	26
2-3 公共交通の概要	27
2-4 各種調査結果の概要	42
2-5 公共交通の課題整理	46
3 登別市の地域公共交通計画の基本理念と基本方針	49
3-1 基本理念の設定	49
3-2 基本方針及び目標の設定	51
4 目標を達成するための施策	54
4-1 目標ごとの施策内容	54
4-2 基本方針に係る数値目標	60
5 計画の推進	62
5-1 推進体制	62
5-2 計画の進行管理	62
5-3 用語解説	63

1 はじめに

1-1 計画策定の目的

地域公共交通を取り巻く情勢は、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、慢性的な乗務員不足及び乗務員の高齢化、さらには、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者の大幅な減少など、極めて厳しい状況となっており、地域公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者の経営努力のみならず行政、市民、各種団体、企業等、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組が欠かせません。

このような状況の中、「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。

計画には、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を図るため、既存バス路線やスクールバス・企業等が所有しているバスなどの多様な輸送資源の総動員のあり方を検討する必要性が高まっています。

このような背景のもと、登別市における今後の少子高齢化の進展を見据え、より良い公共交通施策の展開に向けて、JR、路線バス、タクシ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を構築するとともに、市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すことを目的として、「登別市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

登別市全域

1-3 計画の期間

令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）の5年間

1-4 計画の位置づけ

本計画は、登別市の上位計画「登別市総合計画第3期基本計画」、「第2期登別市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「登別市強靱化計画」と、関連計画の「登別市都市計画マスタープラン」、「登別市立地適正化計画」、「室蘭都市圏都市交通マスタープラン」などと整合・連携を図りつつ、登別市の公共交通マスタープランとして策定することとします。

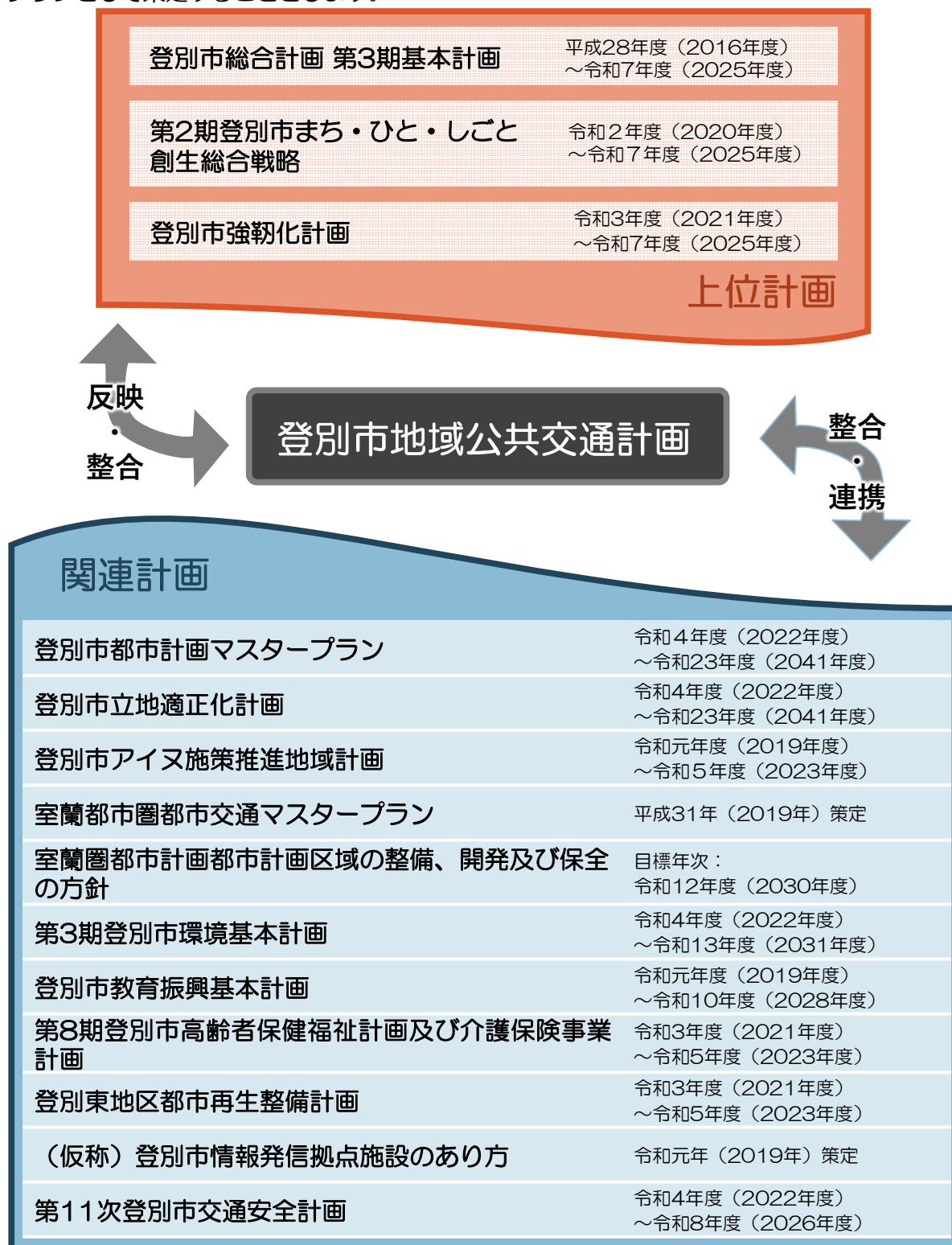


図 1-1 上位・関連計画の整理

1-5 上位計画・関連計画の整理

本計画の上位・関連計画に位置づけられる各計画の概要を次に整理します。

1-5-1 上位計画

(1) 登別市総合計画第3期基本計画

計画名	登別市総合計画第3期基本計画
計画期間	平成28年度(2016年度)～令和7年度(2025年度)
市の将来像	人が輝き まちがときめく ふれあい交流都市 のぼりべつ
基本目標	1. やさしさと共生するまち 2. 自然とともに暮らすまち 3. 大地に根ざしたたくましい産業が躍動するまち 4. 調和の中でふるさとを演出するまち 5. 豊かな個性と人間性を育むまち 6. 担いあうまちづくり
公共交通に関する施策	施策の基本的な方向： 【コンパクトな都市空間づくり】 人口や産業など、社会状況の推移を踏まえ、都市活動の機能性や安全性、利便性、快適性などを増進するため、適正な土地利用に努めるとともに、生活に密着した都市施設を適正に配置するなど、コンパクトで集約的な地域づくりを進めます。 また、市街地を結ぶ公共交通の充実や幹線道路の整備を図るとともに、未利用地や空き店舗などの利用促進を図るなど、都市機能の充実に努めます。 【交通手段の確保】 市民生活に必要なバス路線の確保に努めるとともに、交通弱者のための移動手段の確保や公共交通のバリアフリー化など、人にやさしい交通手段の確保に努めます。 ①人にやさしい交通手段の確保 ・市民生活に必要なバス路線の確保を図るため、関係機関との協議を進めます。 ・高齢者や障がい者のための福祉タクシーなどの交通手段、確保に向け、関係機関と協議を進めます。

(2) 第2期登別市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画名	第2期登別市まち・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7年度（2025年度）
目指すべきまちの姿	住みつづけたい、住んでみたいと思える魅力あるまちへ
基本目標	【住んでみたいと思えるまちへ】 基本目標1 子どもを生み育てやすいまちへ 基本目標2 安心して老いを迎えることができるまちへ 基本目標3 各産業が元気に展開されるまちへ 【行ってみたいと思えるまちへ】 基本目標4 観光地としての魅力を高め選択されるまちへ 【複合的に施策に取り組むことで】 基本目標5 移住・定住・応援したいまちへ（二地域居住、ショートステイを含む）
公共交通に関する施策	（4）基本目標4 観光地としての魅力を高め選択されるまちへ ④ 主な事業・取組 Ⅱ. JR 登別駅構内へのエレベーター等設置に向けた検討・調整 Ⅵ. 白老町の民族共生象徴空間ウポポイと登別温泉地区を結ぶ都市間バスの運行支援 Ⅶ. 増加する観光客の利便性向上等のため、登別温泉地区のバス停へバスシェルターを設置

(3) 登別市強靱化計画

計画名	登別市強靱化計画
計画期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）
基本目標	1 大規模自然災害から市民の生命、財産及び生活を守る 2 登別市の持続的成長を促進する 3 迅速な復旧・復興
公共交通に関する施策	4 ライフラインの確保 4-4-a 交通ネットワークの整備 ●国、北海道、室蘭都市圏の各市町と連携した道路交通ネットワーク整備を計画的に推進 ●緊急輸送道路の機能確保のため国道、道道の無電柱化の促進に向けた連携 4-4-b 道路施設の防災対策等【重点】 ●道路構造物・道路付属施設に対する点検や維持管理・補修の優先度の評価と計画的な事業推進 ●維持・補修、長寿命化の必要性の明確化、予算の有効活用、交付金等の積極的な活用 4-4-c 災害時における新たな交通手段の活用 ●平常時からの利用者ニーズを把握した適切な公共交通体系の構築について検討 ●化石燃料を使用しない移動手段の活用検討 7 迅速な復旧・復興等の大幅な遅れ 7-3-b 外国人を含む観光客等への対応 ●移動手段のない観光客等の避難のための輸送手段、輸送想定人員、輸送可能人員等に関する検討

1-5-2 関連計画

(1) 登別市都市計画マスタープラン

計画名	登別市都市計画マスタープラン
計画期間	令和 4 年度（2022 年度）～令和 23 年度（2041 年度）
基本理念	『語らいからはじまる新しいまちづくり』 ～人と自然、人とまち、人と人の新しい関係づくり～
基本目標	① 豊かな自然と共生するまち ② 地域の拠点が形成され、安心して暮らし続けられるまち ③ 地域内外を結ぶネットワークが形成されているまち ④ 次世代に向けた産業を育み、交流が活発で魅力あるまち ⑤ 登別市ならではの個性があふれるまち ⑥ 協働でまちづくりを推進するまち
公共交通に関する方針	(2) 交通体系の方針 ① 地域に即した道路ネットワークの構築 ・ 地域間をつなぐ幹線道路の流れがスムーズになるように道路整備を進めます。 ・ 国道 36 号の機能向上を図るよう、関係機関に要請します。 ・ 鷺別地域における鉄道横断立体交差について検討します。 ・ 長期未着手道路の必要性を検証し、社会情勢や住民ニーズを考慮して道路網の見直しを図ります。 ② 誰もが使いやすく景観に配慮した道路整備 ・ 国際観光都市にふさわしい美しい景観に配慮した道づくりに努めます。 ・ 案内サインなどの充実を図り、ユニバーサルデザインに配慮した道づくりに努めます。 ③ 地域に即した公共交通ネットワークの構築 ・ 利便性の高い多核連携都市を実現するために、地域間をつなぐ公共交通の維持・確保を図ります。 ・ 高齢化社会にも配慮した交通のあり方を検討します。 ・ バスロケーションシステムの導入をはじめとした情報通信技術の活用により、公共交通の利便性を高めます。 ・ 既存の交通インフラを十分に生かしながら、公共交通の効率化を図り、経済活動の持続的な発展を推進します。 ④ 乗り換え・乗り継ぎ施設の機能の充実 ・ 登別駅前広場などの交通結節点において、鉄道やバス、タクシー等への乗り継ぎ利便性の向上を図ります。 ・ 市役所庁舎の建設にあわせ、市民が各地域から新庁舎へアクセスしやすいよう、公共交通の運行ルート等を検討します。 ⑤ 安全・安心な歩行空間の整備 ・ 歩行者や自転車安全に通行できる道づくりを進めます。 ・ 高齢者や障がい者などが安心してスムーズに移動できるよう、道路空間のバリアフリー化を推進します。

公共交通に関する方針	・ 通学路の整備や安全確保に努めます。 ・ 冬期においても安全に通行できる歩行空間の確保に努めます。 ・ 市街地に接する身近な自然を感じながら散策できるよう、地域二ーズを踏まえた環境整備に努めます。
------------	---

(2) 登別市立地適正化計画

名 称	登別市立地適正化計画
計画期間	令和4年度（2022年度）～令和23年度（2041年度）
意義と役割	多世代が安心して暮らせるコンパクトな多核連携都市
公共交通に関するまちづくりの方針 (ターゲット)	誰もが利用しやすく持続可能な公共交通体系の実現
公共交通に関する課題解決のために必要な施策・誘導方針 (ストーリー)	①交通需要の変化に対応した持続可能な公共交通体系の構築 現状の鉄道や路線バス、タクシーを基本としながら、人口減少・少子高齢化などによる交通需要の変化や交通事業者の運転手不足等に対応して、バス路線の見直し（減便・経路変更等）や地域内の輸送手段を検討し、効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。 また、利用者数減少下における公共交通の維持のため、自家用車から公共交通を活用した移動へと高齢者のライフスタイルの変化を促進するなど、各世代に対応した利用促進の取組を実施します。 ②輸送資源の有効活用による移動支援と情報通信技術を活用した利便性の高い公共交通サービスの提供 関係機関との連携により、交通事業者や民間施設などが運行する送迎バス等の輸送資源を効率的・効果的に活用するなど、持続可能な移動支援を検討します。 公共交通ネットワークの再編にあたっては、利用者の混乱が生じないように、情報通信技術を活用した移動支援について導入を検討します。また、乗り継ぎ割引や時間的・空間的な接続についても検討し、シームレスな公共交通体系の構築に努めます。 ③安全で円滑な道路ネットワークの形成と交通結節点の機能強化 安全で円滑な道路ネットワークの形成に向けて、地域間をつなぐ幹線道路の流れがスムーズになるように道路整備を進めます。 また、長期未着手道路の必要性を検証し、社会情勢や住民二ーズを考慮して道路網の見直しを図ります。 複数の交通手段の乗り換え・乗り継ぎを行う登別駅前広場などについては、交通結節点としての機能の強化を図ります。

（３）登別市アイヌ施策推進地域計画

計画名	登別市アイヌ施策推進地域計画
計画期間	令和元年９月（２０１９年度）～令和５年度（２０２３年度）
目標	アイヌ文化等の次世代への承継を確実なものとするとともに、地域に存在するアイヌ文化等を発信し、内外におけるアイヌ関連の交流活動を活発化させ、魅力ある地域社会の形成を目標とする。
アイヌ施策の推進に必要な事業	１．アイヌの伝統等に関する理解の促進に資する事業 ２．観光の振興その他の産業の振興に資する事業 ３．地域内若しくは地域間の交流又は国際交流の促進に資する事業
公共交通に関する事項	４－３ 観光の振興その他の産業の振興に資する事業 ② アイヌ文化関連の観光プロモーション事業 ・ ウポポイ経由の都市間バス（ラッピングバス）の運行による観光プロモーション ・ 市内のアイヌ文化施設や生活館等（地域住民交流の場）を拠点にアイヌの人々の利便性を向上させる公共交通手段についての関連事業を行う。 ③ （仮称）登別市情報発信拠点施設整備事業 ・ 国内外の観光客が集積する JR 登別駅周辺にアイヌ文化の情報発信拠点を整備し、北海道全体のアイヌ文化やその魅力を発信する。同時に象徴空間のみならず北海道内のアイヌ文化施設への送客拠点機能を担う。

（４）室蘭都市圏都市交通マスタープラン

計画名	室蘭都市圏都市交通マスタープラン
目標期間	平成 31 年（2019 年）策定 ⇒ 目標年次：おおむね 20 年
計画理念	魅力ある地域・観光資源と既存ストックを活用した広域都市基盤の形成により、地域内外を移動する多様な属性の人たちにとって安全・安心で快適な空間を創出できる都市交通の実現
公共交通に関する基本方針	【生活】 ・ 人口減少、少子高齢化社会、既存ストックの活用に配慮したコンパクトなまちづくりに対応した交通体系の構築 ・ 将来想定される交通需要に対応する交通円滑化 ・ だれもが安全・安心・快適に過ごせる、冬にも強い道路ネットワークの形成 ・ 広大な室蘭都市圏内の快適な移動確保のための交通結節点等の整備及び機能強化 【観光】 ・ 外国人観光客など域外居住者に対する快適な交通環境の創出 ・ インバウンドに配慮し、既存の交通資源を活かした周遊観光の支援 【産業】 ・ 室蘭都市圏の産業・物流拠点である室蘭港のさらなる活用のための交通体系の構築 ・ 地域・観光振興を支える交通基盤整備の構築
公共交通施策	【生活交通】 施策１：選択と集中による地域間を結ぶ広域公共交通の効率的・効果的な体系の促進 ・ 鉄路を活かした生活交通支援 ・ 地域内フィーダー系統との連携

公共交通施策	・ 運行本数や時間帯の精査 ・ 幹線と支線の時間的接続性の向上 ・ 交通弱者に対応した生活の足の確保
	施策 2：乗継拠点と円滑な交通支援体制の構築による戦略的なシームレス化 ・ 交通インフォメーション機能の強化(バスロケーションシステム+ サイネージ、ワンストップ機能) ・ 乗継拠点の充実(交流空間・待合空間の整備、バリアフリー化、Wi-Fi の設置) ・ 乗継割引の適用 ・ 将来的な MaaS : Mobility-as-a-Service の展開
	施策 3：広域連携の始点で利用促進 ・ 室蘭都市圏バスマップの作成(時刻表や乗り方、主要施設の情報などを含む) ・ 交通事業者間の連携による情報発信や販売促進活動
	【観光交通】
	施策 4：乗継拠点と円滑な交通支援体制の構築による戦略的なシームレス化の充実 ・ 二次交通の充実など輸送機能向上 ・ JR 駅周辺のバリアフリー化 ・ 空間的な乗継環境の整備 ・ 交通インフォメーション機能の強化(バスロケーションシステム+ サイネージ、ワンストップ機能) ・ パーソナルモビリティの支援(タクシーの利活用等) ・ 将来需要に対応したアクセス交通の確保 ・ 将来的な MaaS : Mobility-as-a-Service の展開
	施策 5：ストレスフリーな観光誘導(インバウンド戦略の推進) ・ 観光誘導看板・バスマップ等の多言語表示 ・ ポーターサービスや一時荷物預かり等のおもてなしの充実
	施策 6：周遊観光円滑化の支援 ・ IC カードなどを導入したキャッシュレスな移動の実現 ・ パスチケットなど室蘭都市圏共通の移動円滑化

(5) 室蘭圏都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

計画名	室蘭圏都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
目標年次	令和 12 年度(2030 年度)
都市づくりの基本的理念	登別市は、市民一人ひとりが安全・安心に暮らすことができる生活都市、すべての人にやさしさと憩いを提供できる世界に開かれたふれあい交流都市を目指し、「人が輝き、まちがときめく、ふれあい交流都市」をキャッチフレーズに、それぞれの地域が持つ文化や景観等の特性を生かしながら、地域ごとにコンパクトで集約的なまちづくりを進めるとともに、分散している地域の連携を強化する等、暮らしやすい快適なまちづくりを進める。
交通施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	① 基本方針 a 交通体系の整備の方針 ・ 本区域を縦断している JR 室蘭本線を広域幹線軸として位置づけ、今後の北海道新幹線の整備を見据えた維持・活用を図る。 ・ 外国人観光客等に対する快適な交通環境の創出を図る。

（６）登別市環境基本計画（第３期）

計画名	登別市環境基本計画（第３期）
計画期間	令和４年度（２０２２年度）～令和１３年度（２０３１年度）
長期的な目標	１ 人と自然とが共生する豊かな環境の実現 ２ 心の豊かさが感じられる生活空間の実現 ３ 環境への負荷の少ない循環型社会の実現 ４ 公害のない健康で安全な社会の実現
公共交通に関する施策	第３期基本計画の体系 １．地球環境にやさしいまちづくりの推進【地球温暖化分野】 １.２ 省資源・省エネルギー対策の推進 ・ 身近な生活における節電の普及など、省資源・省エネルギーと環境にやさしい生活様式の意識啓発を推進します。 ４．安全・安心・快適なまちづくりの推進【生活環境分野】 ４.２ さわやかで静かな環境の確保（騒音・振動・悪臭・大気汚染・土壌汚染） ・ 低公害車の導入やアイドリングストップ等の自動車排気ガス抑制対策の推進を図ります。

（７）登別市教育振興基本計画

計画名	登別市教育振興基本計画
計画期間	令和元年度（２０１９年度）～令和１０年度（２０２８年度）
学校教育目標	目標：希望と高い志を持ち、未来に向かって、心豊かにたくましく生きる人間の育成
推進の重点	学校・家庭・地域が連携し、心豊かな人間性を育む
公共交通に関する施策	重点Ⅱ地域に根差した魅力ある学校づくり 施策３教育環境の充実 ②児童生徒の安全確保 【推進項目３：通学路の安全確保】 ●登別市通学路安全推進協議会において、「登別市通学路交通安全プログラム」に基づき、関係機関と連携し、危険箇所の合同点検や道路管理者による改善を図るなど、通学路の安全確保に努める

（８）第８期登別市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画

計画名	第８期登別市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画
計画期間	令和３年度（２０２１年度）～令和５年度（２０２３年度）
基本理念	「輝いて、生涯現役」のびやかな人生が息づくまちをつくる
公共交通に関する施策	基本方針３ 暮らしを支える施策の推進 ２自立した在宅生活の支援 ●交通の不便を抱える地域では住民と社会福祉法人が連携した買い物支援、買い物に不便を抱える地域では住民同士の支えあいによる訪問型生活支援の各種事業を進めます。 基本方針６ 安全・安心な暮らしの確保 １交通安全対策の推進 ●高齢者が加害者や被害者にならないよう、実践的な技能を習得する交通安全教室を警察署等と連携して実施し、交通事故を発生させない対策に取り組めます。

(9) 登別東地区都市再生整備計画

計画名	登別東地区都市再生整備計画
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和5年度(2023年度)
計画の目標	●情報発信拠点施設を中核とした賑わいのあるまちづくり ●登別駅周辺の一体的整備と地域創造によるまちの活性化
公共交通に関する施策	目標を達成するために必要な交付対象事業等に関する事項(都市再生整備計画事業) 道 路：石山通り L=170m 地域生活基盤施設：情報板(案内サイン) 高質空間形成施設：緑化施設等(登別駅前鬼花壇) 高次都市施設：(仮称)登別市情報発信拠点施設

(10) (仮称) 登別市情報発信拠点施設のあり方

名 称	(仮称) 登別市情報発信拠点施設のあり方
策 定	令和元年(2019年)9月策定
整備に向けた考え方	●観光客のニーズに応じて登別の魅力をはじめ、飲食店やホテル・旅館、体験メニュー、景勝地など、あらゆる情報の発信を行う。 ●登別・白老地域の周遊拠点としての役割を果たす。 ●全道各地の観光情報の案内を担う。 ●観光客と地域住民がふれあえる空間のほか、賑わいを創出できる機能を整備する。 ●避難所としても活用するなど、施設利用者の安全安心の確保を図る。
公共交通に関する施策	●白老町との連携により、民族共生象徴空間の案内機能を充実させ、拠点施設への誘客や拠点施設からの送客を図り、登別・白老地域の周遊拠点としての役割を果たすとともに、全道各地の観光情報の案内を担うなど、北海道観光を牽引する施設を目指す。 ●当該施設の駐車場は、地域イベントの場とするほか、交通結節点として活用することを検討する。

(11) 第11次登別市交通安全計画

名 称	第11次登別市交通安全計画
計画期間	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)
計画の理念	●交通事故のない社会を目指して ●人優先の交通安全思想 ●高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
公共交通に関する施策	1 道路交通環境の整備 (2) 高齢者等の移動手段の確保・充実 ●安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会を形成すべく、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープランとなる「登別市地域公共交通計画」を策定したうえで公共交通サービスの向上を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

公共交通に関する施策	(3) 交通需要マネジメントの推進 ●鉄道、バスをはじめとした公共交通の利用を促進し、自動車から公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を推進します。 また、公共交通の運行頻度・運行時間の見直しや乗り継ぎ環境の改善を検討するほか、集約型公共交通ターミナル等の整備や利用を促進し、交通結節点機能の強化を進めます。
--------------------------	---

(2) 地域区分

地域別の分析にあたっては、登別市総合計画の地域区分を踏まえながら、都市計画マスタープランや立地適正計画の考え方と整合を図りました。

また、鷺別地域に関しては、人口構成や交通特性が異なることから細分化して分析を行いました。
地域別人口においても全地域共通で減少傾向となっています。

表 2-1 地域区分

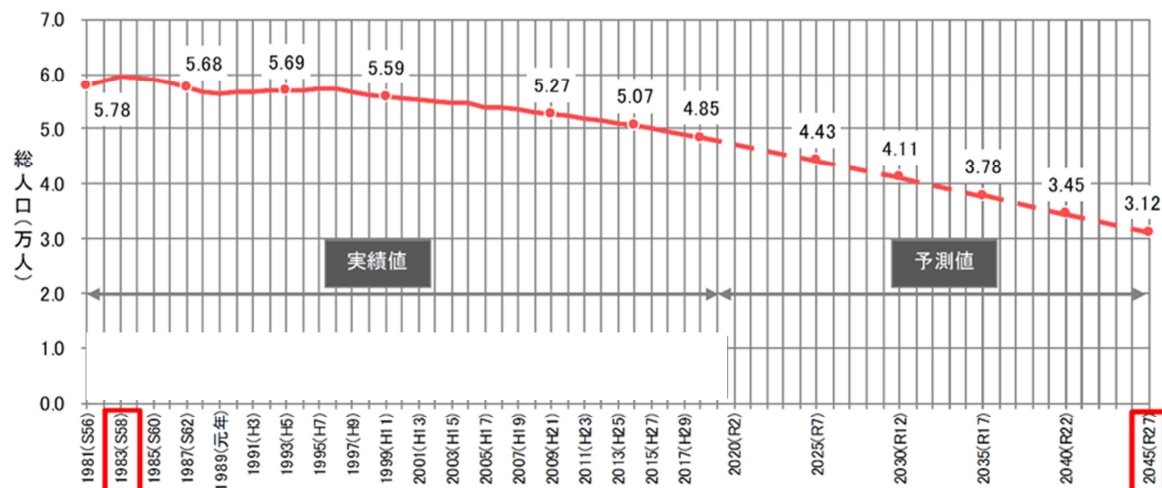
	地域区分	町名
1	鷺別地域 鷺別・美園地区	鷺別町、美園町、上鷺別町、栄町
2	鷺別地域 若草・新生地区	新生町、若草町
3	鷺別地域 富岸・若山地区	若山町、富岸町
4	幌別地域	札内町、新栄町、幸町、千歳町、幌別町、来馬町、常盤町、中央町、柏木町、富士町、片倉町、新川町、鉾山町、桜木町、川上町、青葉町、緑町、大和町
5	登別地域	中登別町、登別東町、登別本町、登別港町、富浦町
6	登別温泉地域	カルルス町、上登別町、登別温泉町

2-1-2 人口

(1) 総人口及び地域別人口

登別市の人口は、工業都市室蘭市の人口増加とともに増加し続けてきましたが、昭和 58 年（1983 年）の 59,481 人をピークに年々減少しております。

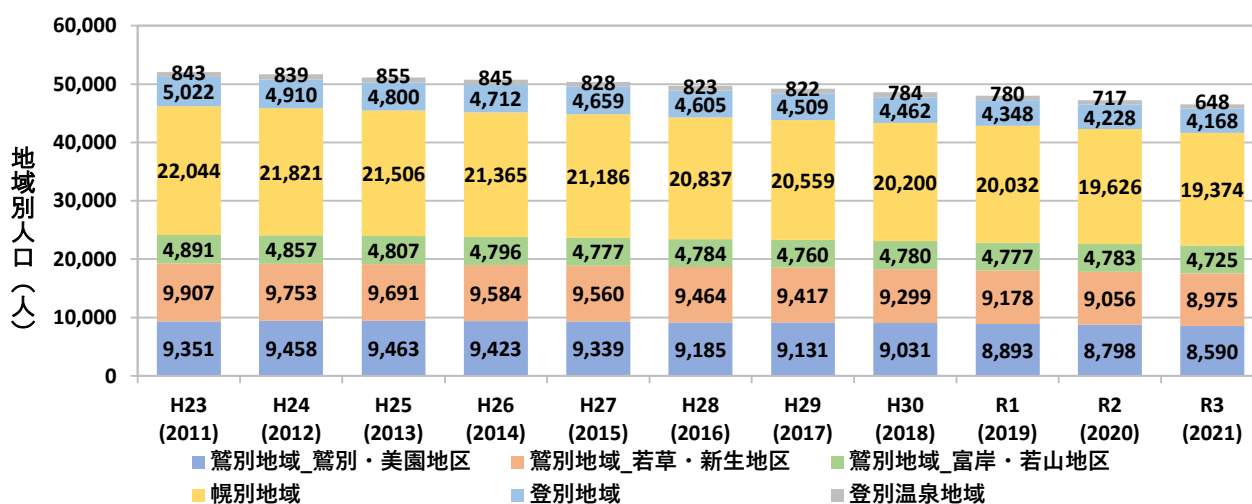
今後も人口は減少し続けると予測されており、令和 27 年（2045 年）にはピーク時の半数程度である 31,170 人にまで減少するとされています。



資料：平成 30 年（2018 年）までは登別市統計データ

令和 2 年（2020 年）以降は国立社会保障・人口問題研究所

図 2-2 人口の推移と将来予測



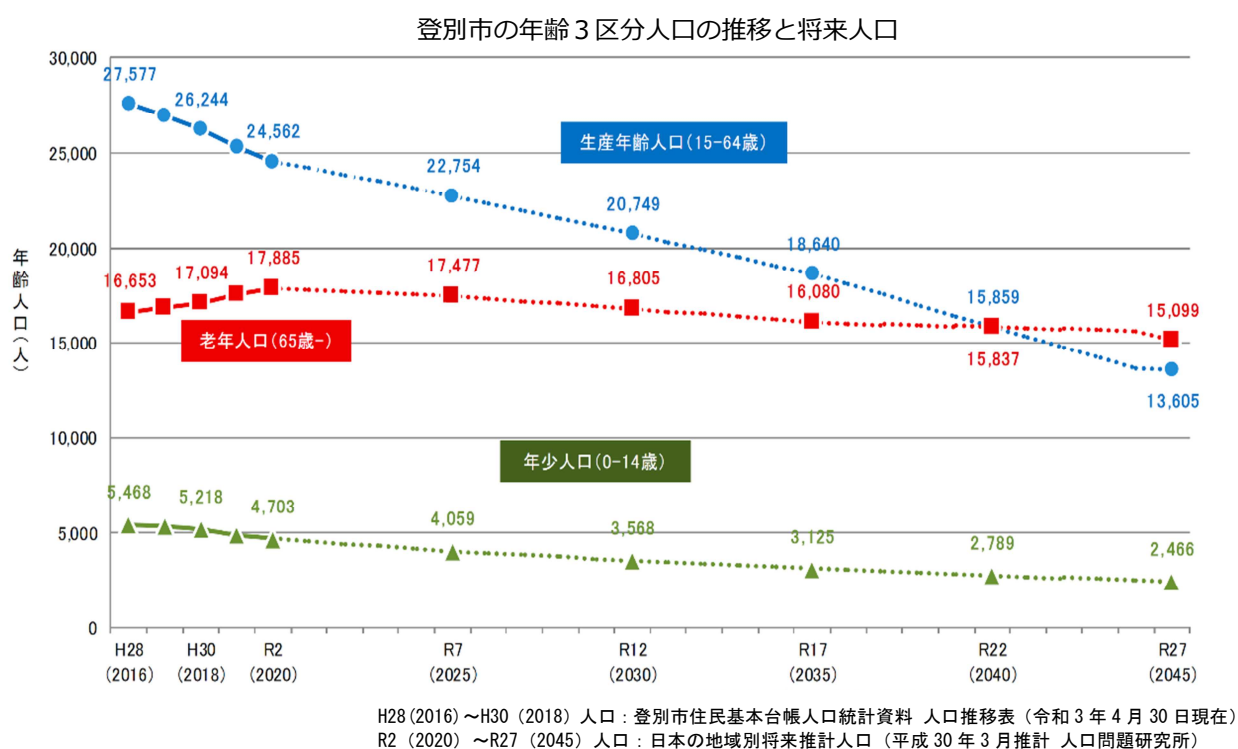
資料：登別市住民基本台帳人口統計資料 人口推移表（令和 3 年 4 月 30 日現在）

図 2-3 総人口及び地域別人口

(2) 年齢3区分人口

年齢3区分（年少人口：15歳未満、生産年齢人口：15歳～64歳、老年人口：65歳以上）の人口をみると、老年人口が令和2年（2020年）までは増加傾向にあるものの、令和3年（2021年）以降は年少人口（15歳未満）及び生産年齢人口（15歳～64歳）と同様に減少が続き、令和22年（2040年）以降は、老年人口が生産年齢人口を上回る予測となっています。

地域別人口については、登別地域で老年人口の割合が4割以上となっています。



令和3年(2021年)地域別・年齢別の人口構成比(%)

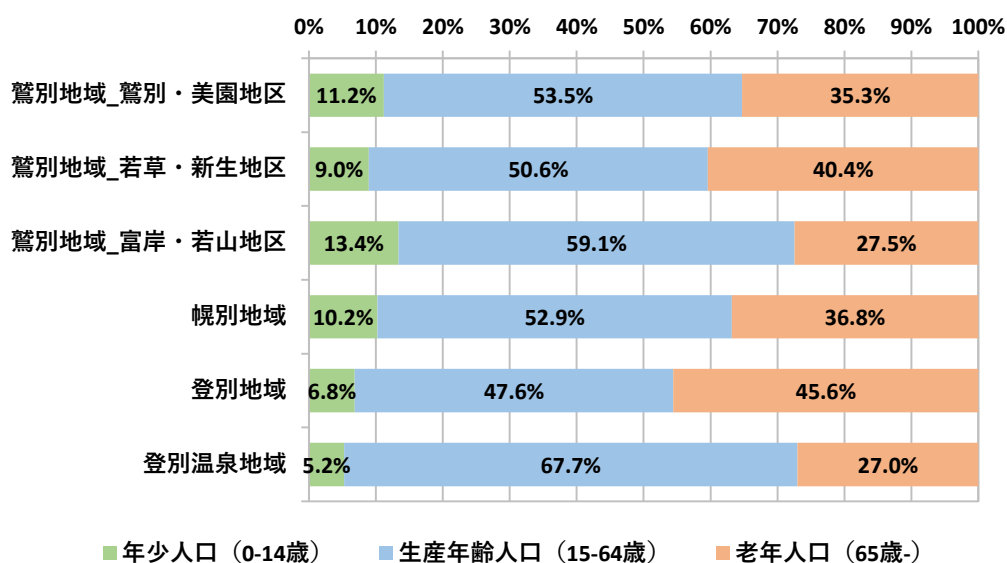
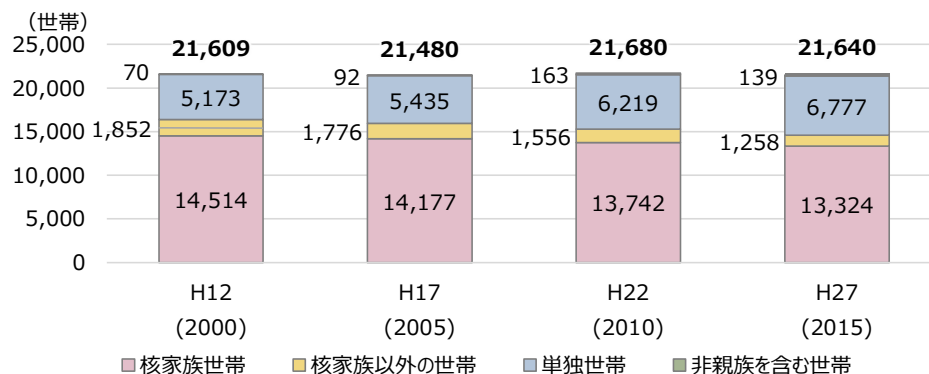


図 2-4 年齢3区分人口の推移及び地域別3区分人口

(3) 家族構成の推移

世帯数は、合計値では横ばいの状況にありますが、内訳を見ると、核家族世帯・核家族以外の世帯は減少し、単独世帯が増加する傾向にあります。

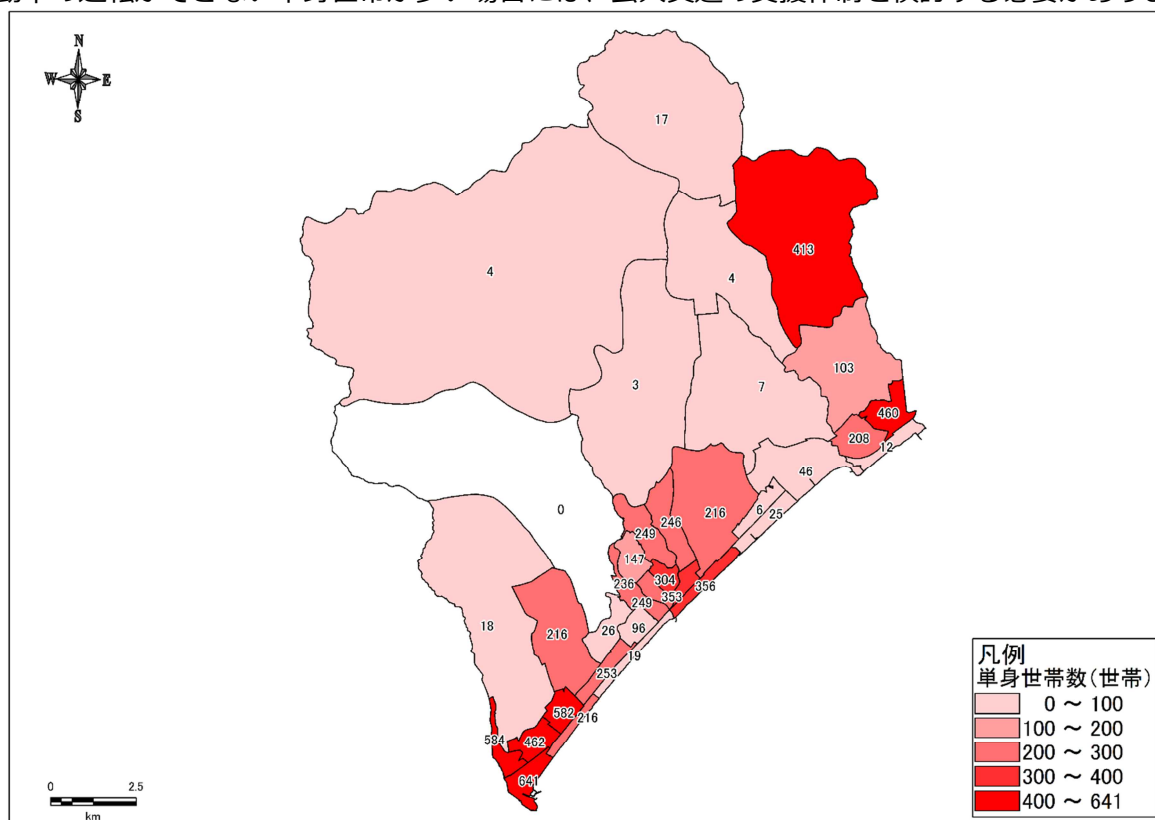
単独世帯は平成 12 年（2000 年）では 5,173 世帯であったのに対して、平成 27 年（2015 年）では 6,777 世帯となっており、1,500 世帯以上増加しています。



資料：国勢調査

図 2-5 登別市の世帯の家族類型の推移

地域別の単身世帯の状況は、登別温泉地域や JR 登別駅周辺、鷺別地域の世帯数が多くなっています。自動車の運転ができない単身世帯が多い場合には、公共交通の支援体制を検討する必要があります。



資料：国勢調査（平成 27 年）

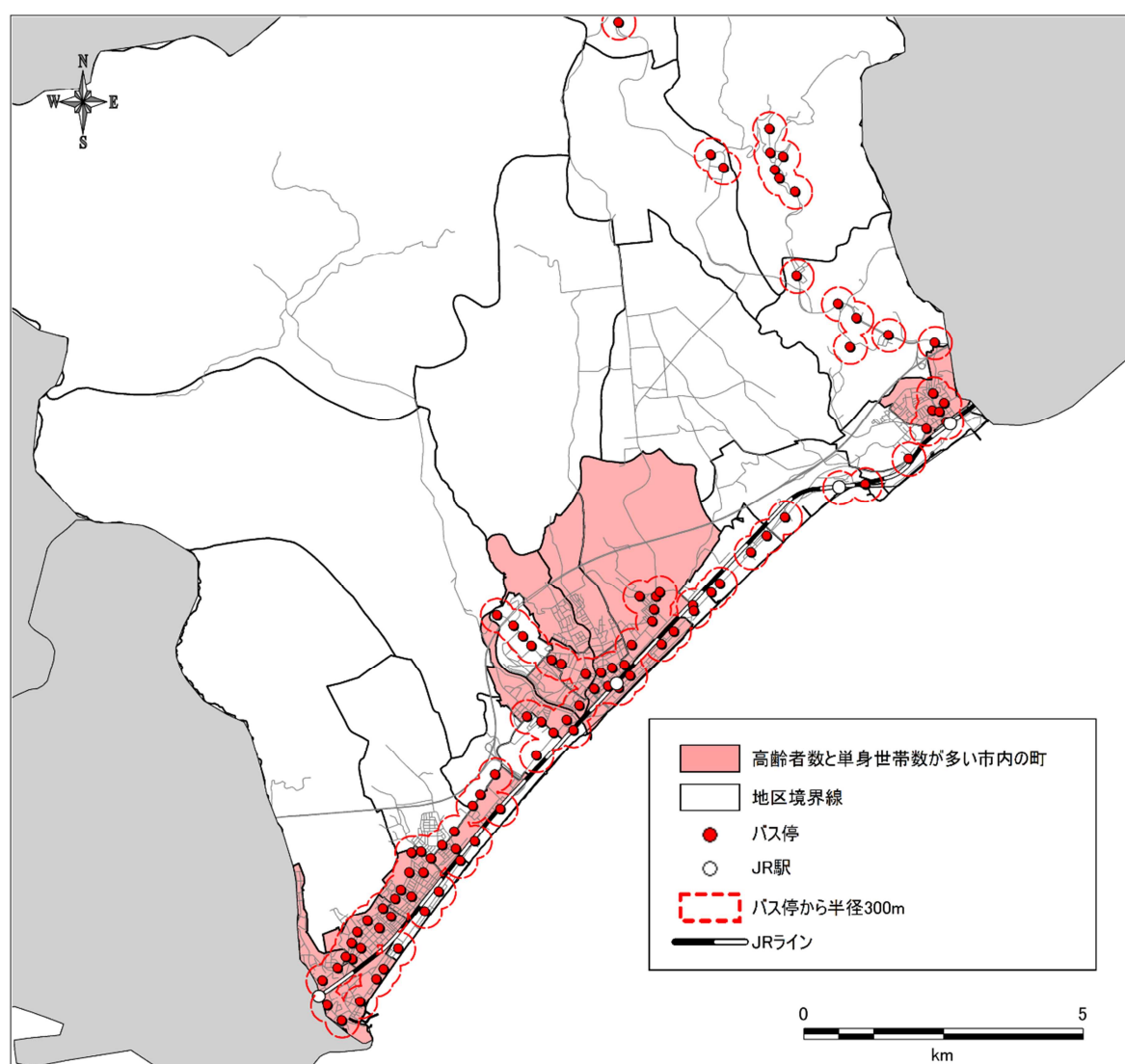
図 2-6 地域別単身世帯の状況

市内町別に単身世帯と高齢者数の関係について、国勢調査（平成 27 年）を基に分析したところ、高齢者数が多いと単身世帯も多い傾向が出ています。

高齢で単身世帯が多い市内の町に対しては、公共交通の支援体制を検討する必要があると考えられます。

高齢者数と単身世帯数が多い市内の町

鷺別町、美園町、新生町、若草町、若山町、千歳町、幌別町、常盤町、中央町、
柏木町、富士町、新川町、桜木町、登別東町

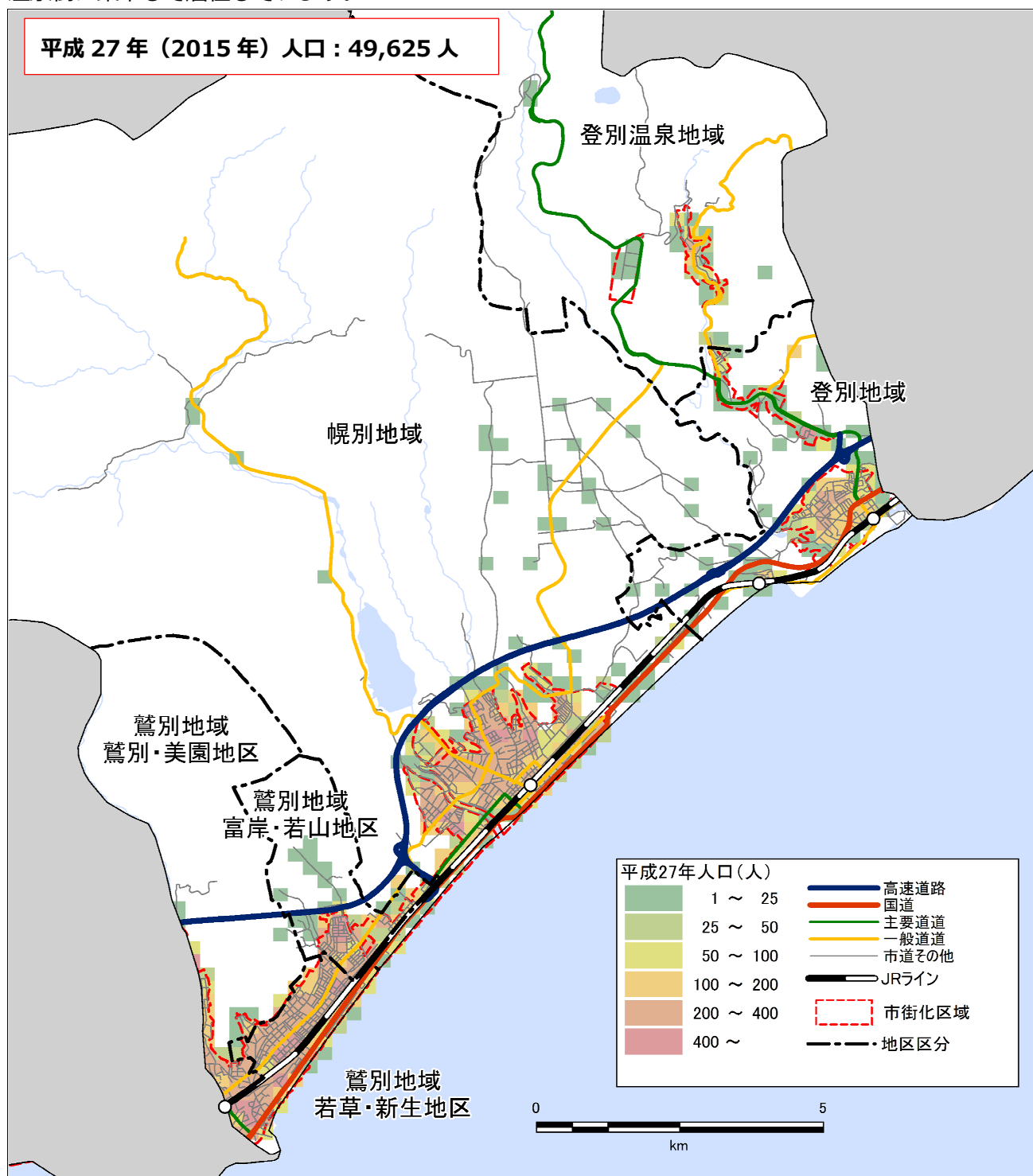


国勢調査（平成 27 年）を基に作成

図 2-7 市内町別高齢者数と単身世帯数の状況

（４）登別市における人口分布状況

幌別地域、鷺別地域、登別地域の３地域は市街化区域内に分散して居住していますが、登別温泉地域は温泉街に集中して居住しています。



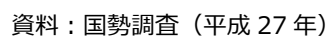
資料：国勢調査（平成 27 年）

図 2-8 登別市における人口分布状況

市全体の高齢化率は全道平均よりも高い状況です。
特に、登別地域の高齢化率は約 46.8%と市内の他地域よりも高くなっています。

	1 鷺別地域 鷺別・美園地区	2 鷺別地域 若草・新生地区	3 鷺別地域 富岸・若山地区	4 幌別地域	5 登別地域	6 登別温泉地域
年少人口（0-14歳）	11.4%	9.7%	15.4%	11.5%	5.8%	7.3%
生産年齢人口（15-64歳）	54.3%	54.5%	61.4%	55.6%	47.5%	71.0%
老年人口（65歳-）	34.3%	35.8%	23.2%	32.9%	46.8%	21.7%

※年少人口、生産年齢人口、老年人口の割合の合計は表示桁数の関係から 100%にならない場合がある

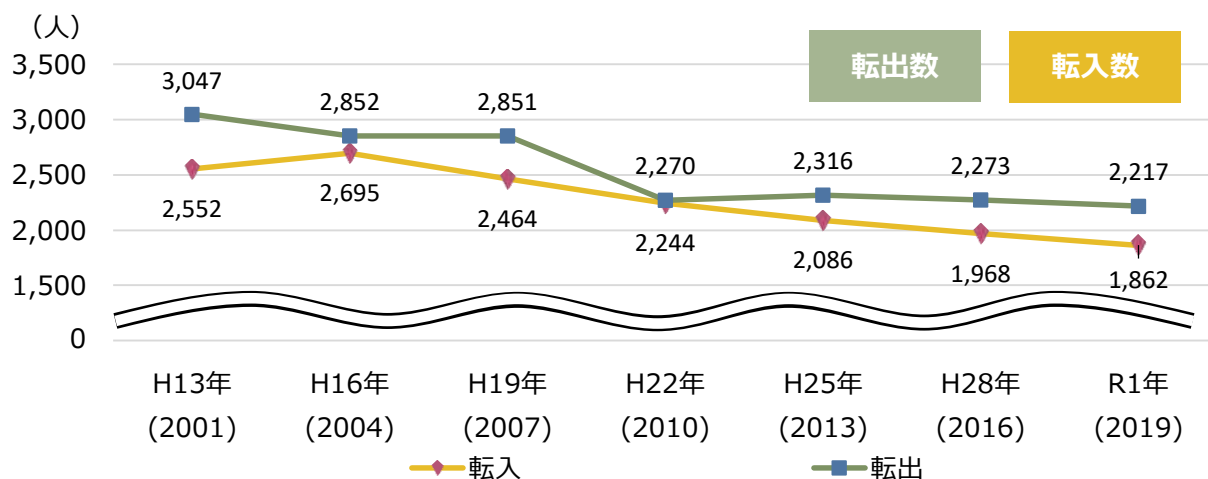


- 19 -

（６）転入者・転出者数及び出生・死亡数の推移

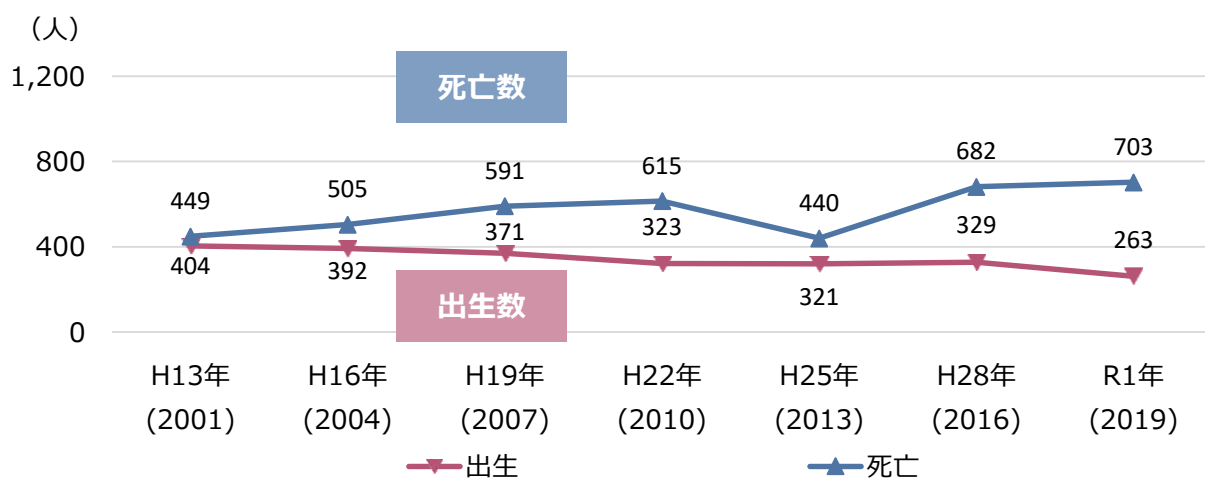
転入者・転出者数の推移は、転入数より転出数が多い社会減の状態にあります。

出生・死亡数の推移についても、死亡数が出生数を上回っており、出生数より死亡数が多い自然減の状態にあります。



資料：登別市統計書

図 2-10 転入・転出数の推移



資料：登別市統計書

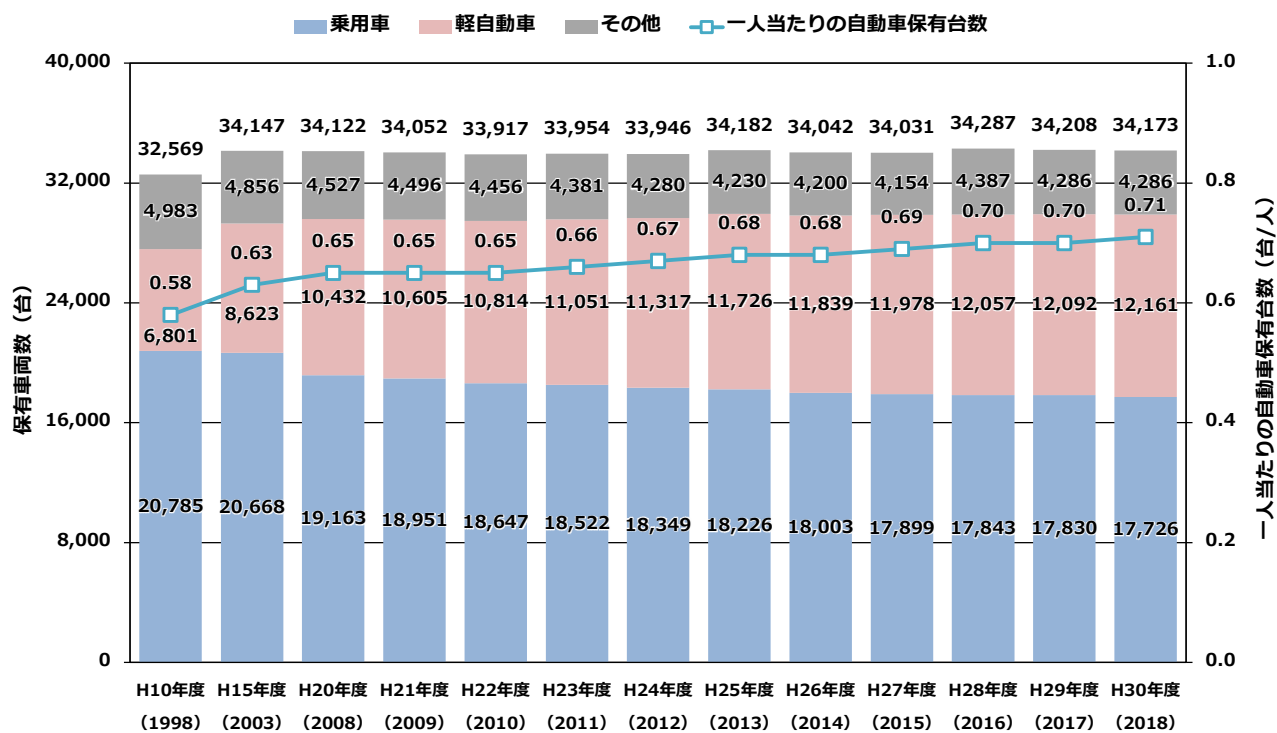
図 2-11 出生・死亡数の推移

2-1-3 自動車・運転免許保有状況

(1) 自動車保有台数の状況

登別市における自動車保有台数は 34,000 台前後で推移しています。

また、平成 30 年度（2018 年度）の一人あたりの自動車保有台数は 0.71 台/人と増加傾向にあります。



資料：北海道自動車統計

※自動車保有台数はその他車種を除いて計算。

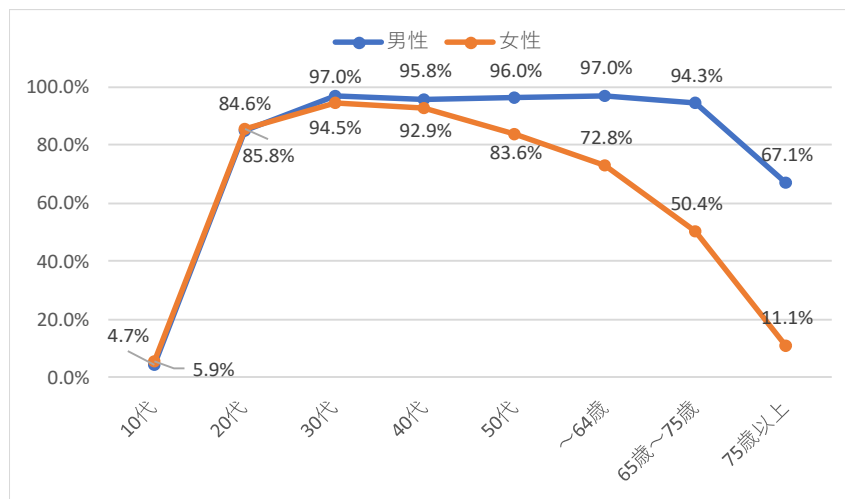
図 2-12 登別市の自動車保有台数

（２）運転免許保有状況

登別市の運転免許の保有率は 68.6%となっています。

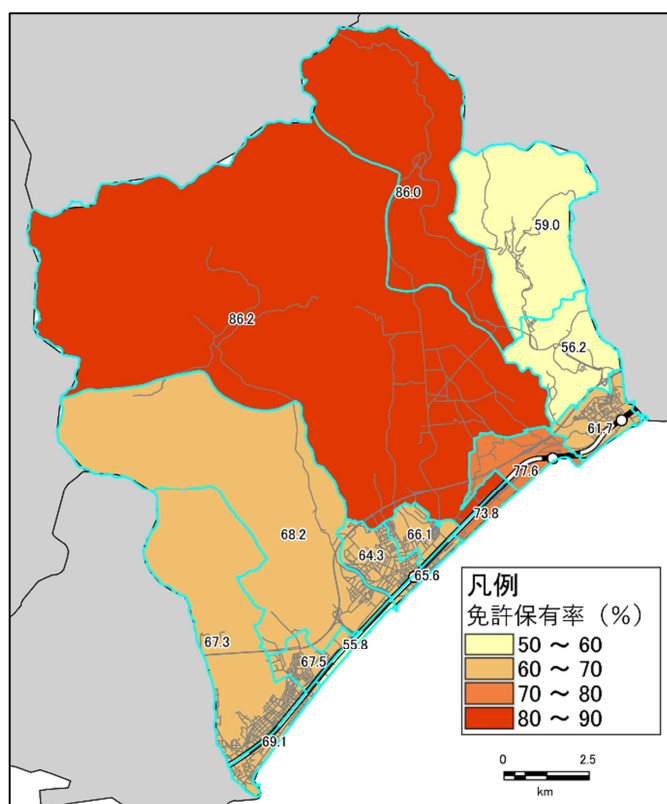
性別・年齢別の運転免許保有率を見ると、男性は 30 代～75 歳は 9 割以上が運転免許を保有している一方、女性は 65 歳以上の保有率は約半数となっており、移動に制約がある状況がうかがえます。

また、地域別の運転免許保有状況を分析した結果、登別温泉地域周辺の運転免許保有率が 6 割弱と低くなっています。



資料：室蘭都市圏パーソントリップ調査（平成 28 年度）

図 2-13 性別・年齢別運転免許保有率



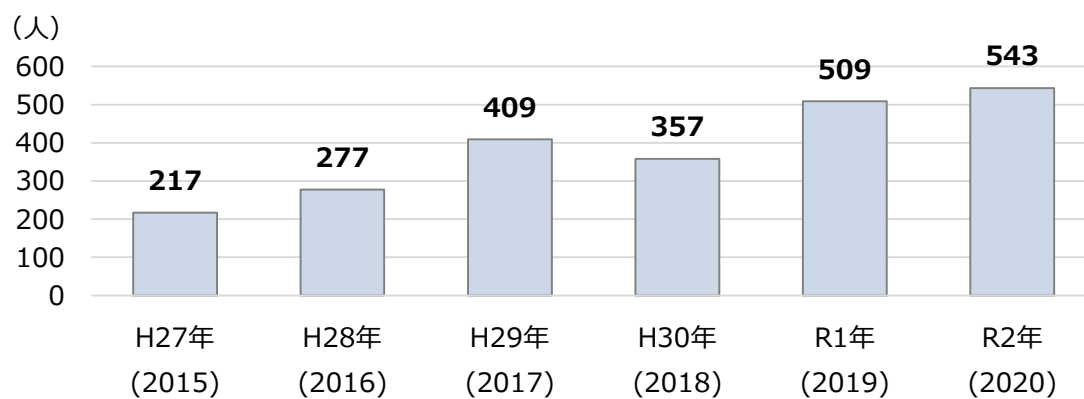
資料：室蘭都市圏パーソントリップ調査（平成 28 年度）

図 2-14 地域別運転免許保有率

（３）運転免許証の自主返納状況

室蘭警察署管内（室蘭市・登別市）の運転免許証の自主返納数は増加傾向にあり、令和２年（2020年）には543件となっています。

今後の高齢化の進展を見据えるとさらに増加が見込まれることから、運転免許証を自主返納しても外出しやすい移動手段の確保が必要です。



資料：室蘭警察署

図 2-15 室蘭警察署管内の運転免許証の自主返納状況

2-1-4 登別市における都市機能（医療・商業・公共施設）の立地状況

都市機能は幌別地域、鷺別地域、登別地域の JR 駅や国道・道道等の幹線道路沿線に集積しており、居住地から都市機能への移動手段の確保が必要です。

※都市機能…市民等が日常生活を営む上で必要なサービスを提供する施設

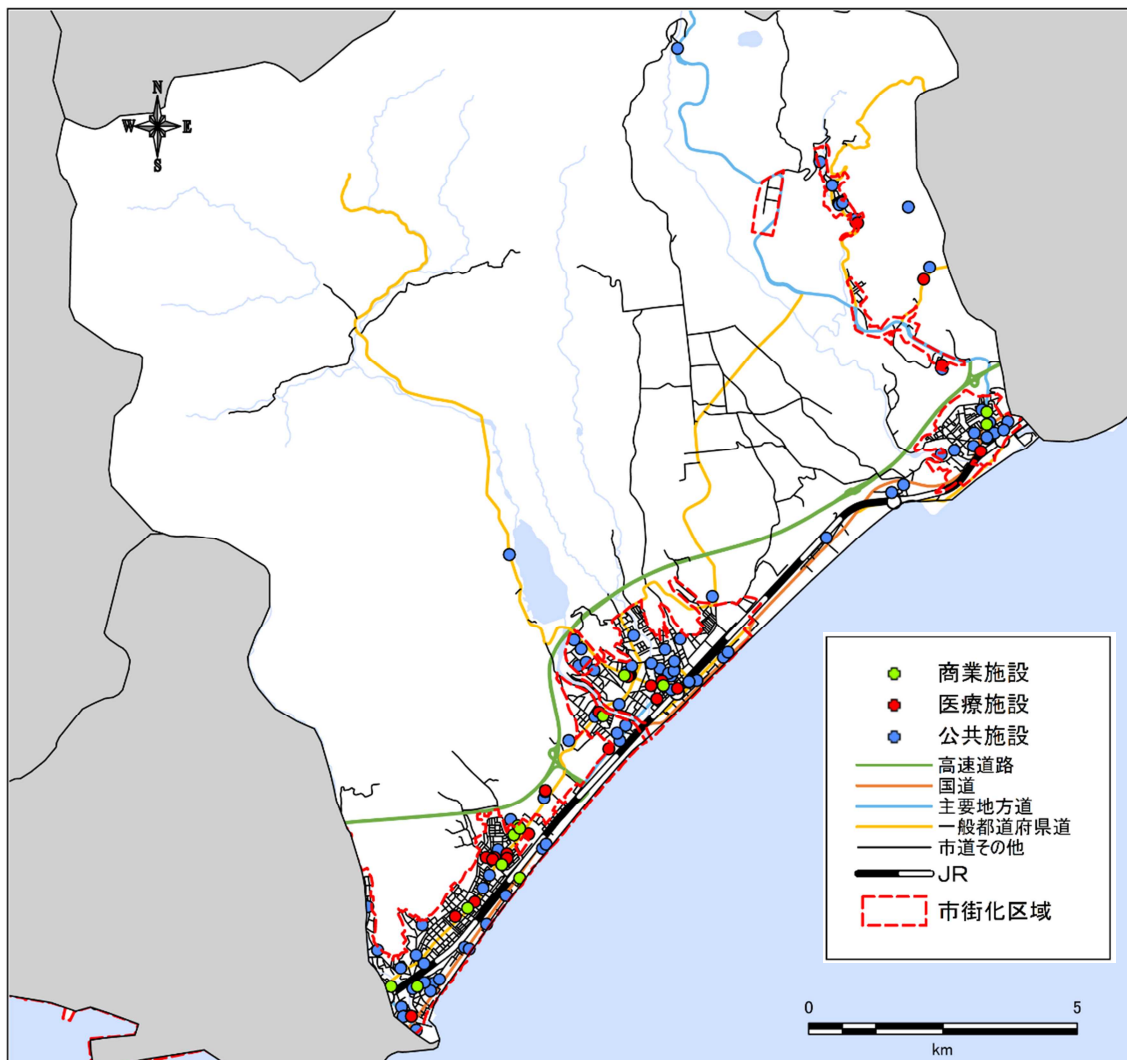


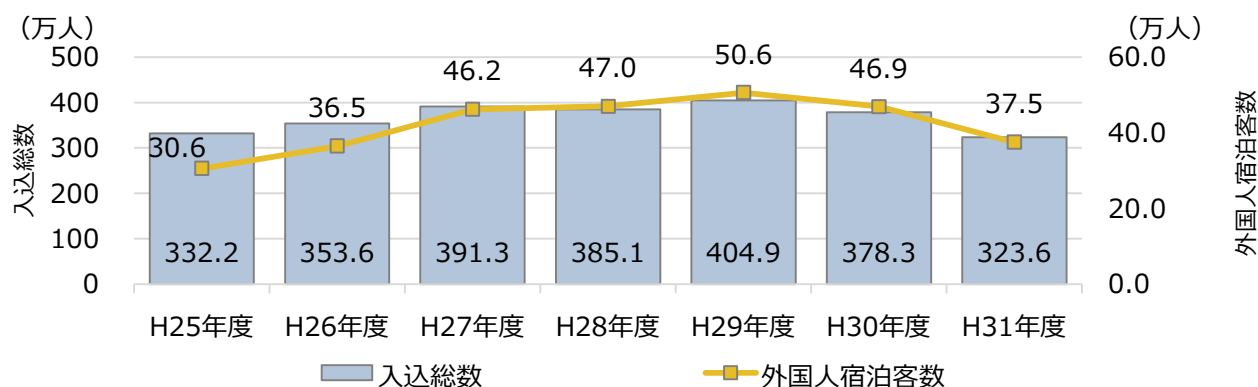
図 2-16 登別市内における都市機能の立地状況

2-1-5 観光

(1) 観光入込客数と外国人宿泊客数の状況

登別市の観光入込客数は平成 29 年度（2017 年度）まで増加傾向にありましたが、令和元年度（2019 年度）は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅に減少しています。

今後、新型コロナウイルス感染症が収束した場合は観光入込客が回復することが想定されるので、将来を見据えた公共交通の確保が必要です。

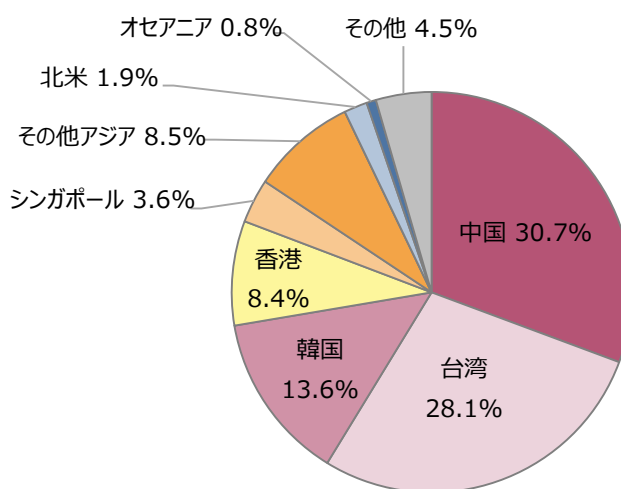


資料：北海道観光客入込数調査

図 2-17 観光入込客数・外国人宿泊客数の推移

(2) 令和元年度（2019 年度）の外国人宿泊客数の内訳

外国人宿泊客の国・地域別内訳は、アジア圏が 93%を占めており、その中でも中国、台湾、韓国で 72%と多くなっています。



資料：北海道観光客入込数調査（令和元年度）

図 2-18 外国人宿泊客数の内訳

2-2 SDGs の取組

(1) SDGs の概要

持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）とは、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットにおいて、全会一致で採用された令和 12 年（2030 年）までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。

「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、令和 12 年（2030 年）を年限とする 17 の国際目標で、169 のターゲット、232 の指標が定められています。

発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであること、また、自治体を含めた様々なステークホルダーが取り組むべき目標とされています。



(2) 登別市地域公共交通計画における SDGs の目標

17 の国際目標のうち、3, 11, 12 が地域公共交通との結びつきが強い目標として考えられ、これらを実現するために施策を推進していきます。

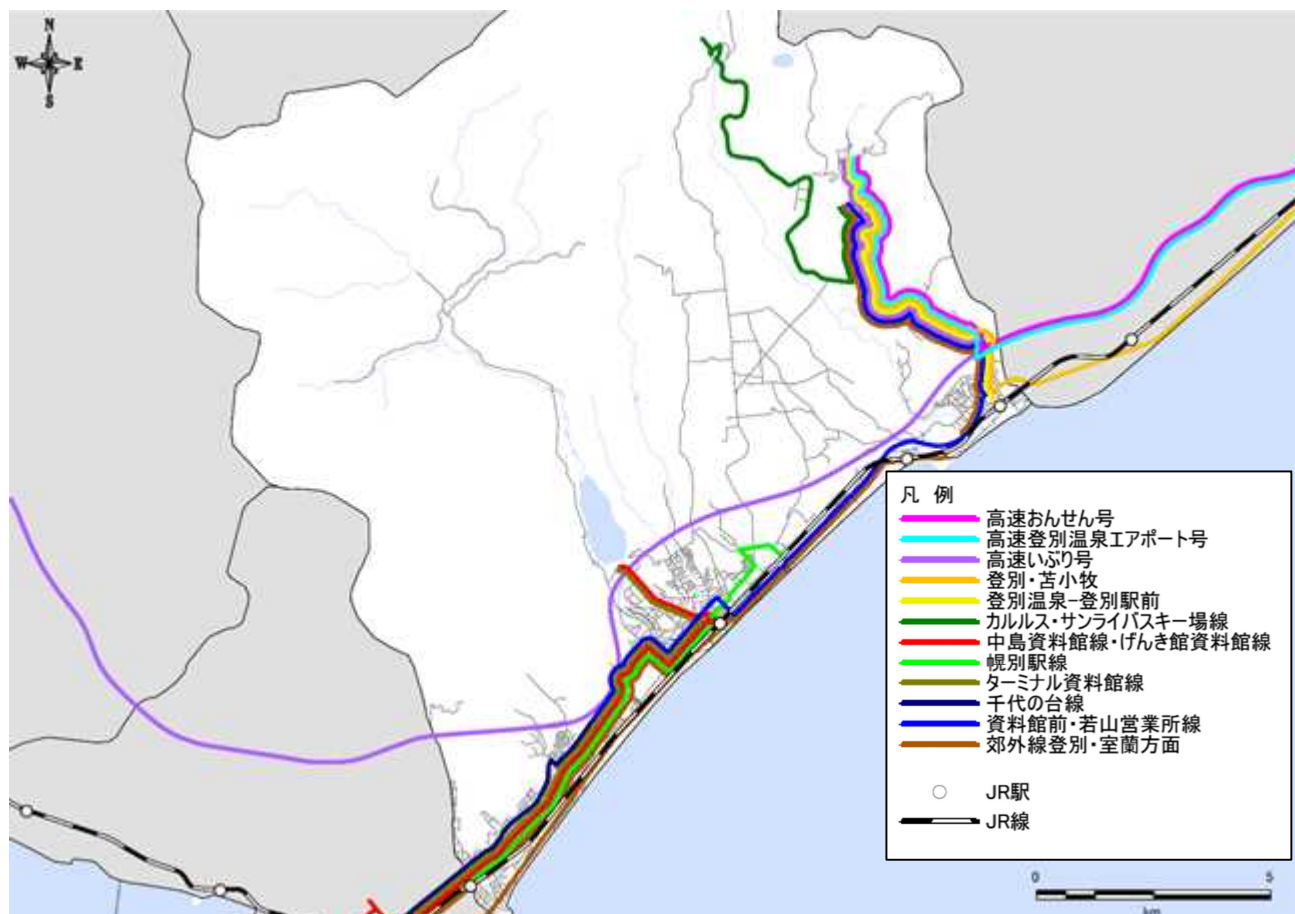
	目標 3 すべての人に健康と福祉を
	ターゲット 3.6 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
	目標 11 住み続けられるまちづくりを
	ターゲット 11.a 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
	目標 12 つくる責任 つかう責任
	ターゲット 12.7 国内の政策や優先事項に従って持続可能な公共調達の慣行を促進する。

2-3 公共交通の概要

2-3-1 市内を運行する公共交通

北海道旅客鉄道（株）のほか、道南バス（株）、北海道中央バス（株）が運行しています。

路線バスは、室蘭市とJR幌別駅間、登別温泉とJR登別駅間を結ぶ路線が多く運行しています。



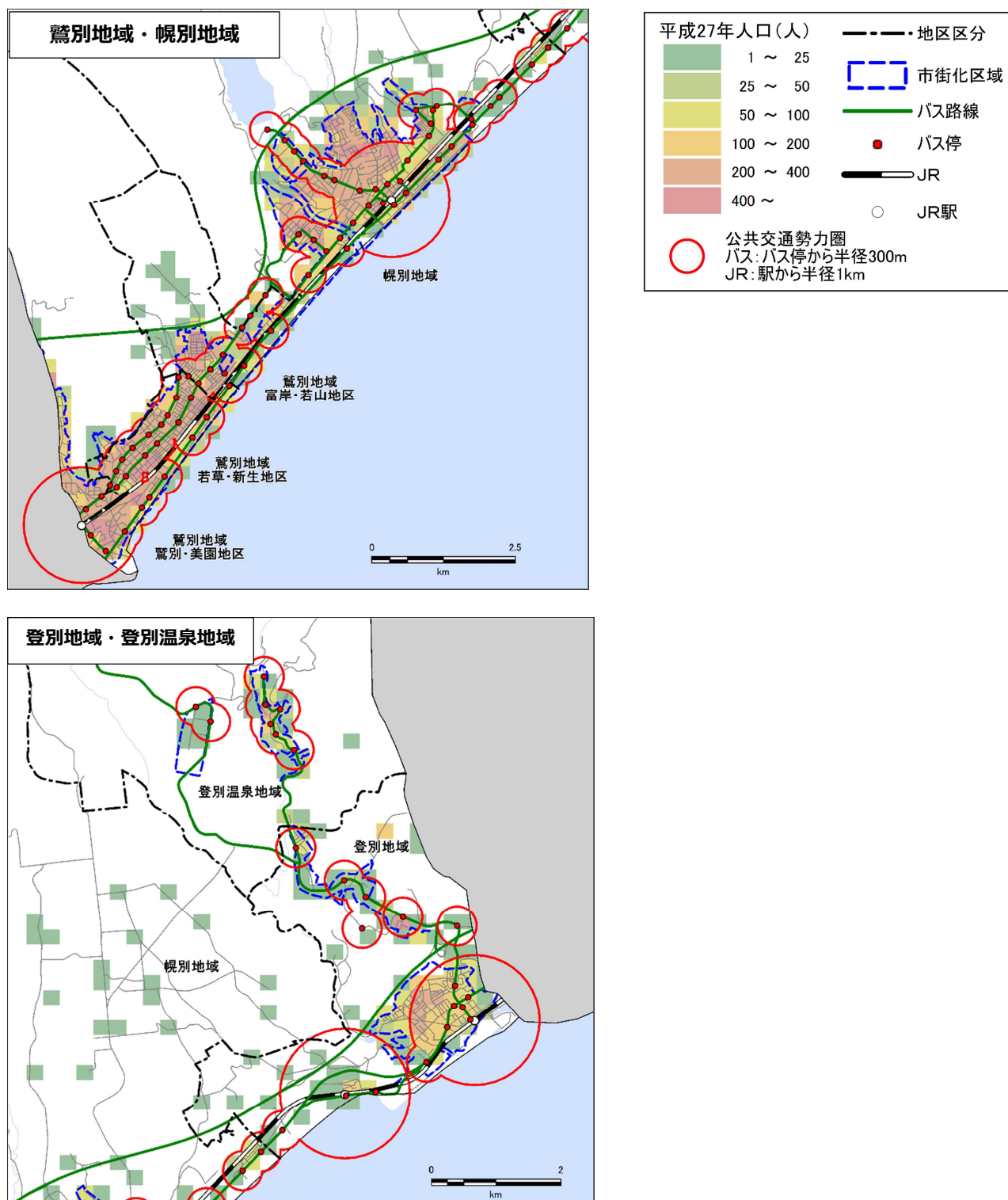
注：バス路線は令和3年時点（高速いぶり号は令和3年3月末で廃止）

図 2-19 市内の公共交通運行路線図

2-3-2 公共交通勢力圏の状況

登別市の市街化区域においては、広範囲で JR 駅、バス停にカバーされており、公共交通勢力圏カバー率は 82.63%となっています。

※公共交通勢力圏カバー率…公共交通の勢力圏内の人口を市街化区域の人口で割った比率



資料：平成 27 年国勢調査、国土数値情報

図 2-20 公共交通勢力圏の状況

表 2-3 市内各地域の公共交通勢力圏人口カバー率

地区名	市街化区域内の公共交通勢力圏 人口カバー率	市街化区域人口	勢力圏人口
鷺別地域	89.79%	23,009 人	20,662 人
幌別地域	73.09%	19,947 人	14,581 人
登別地域	85.59%	4,534 人	3,881 人
登別温泉地域	97.83%	787 人	770 人
全体	82.63%	48,277 人	39,894 人

資料：平成 27 年国勢調査、国土数値情報

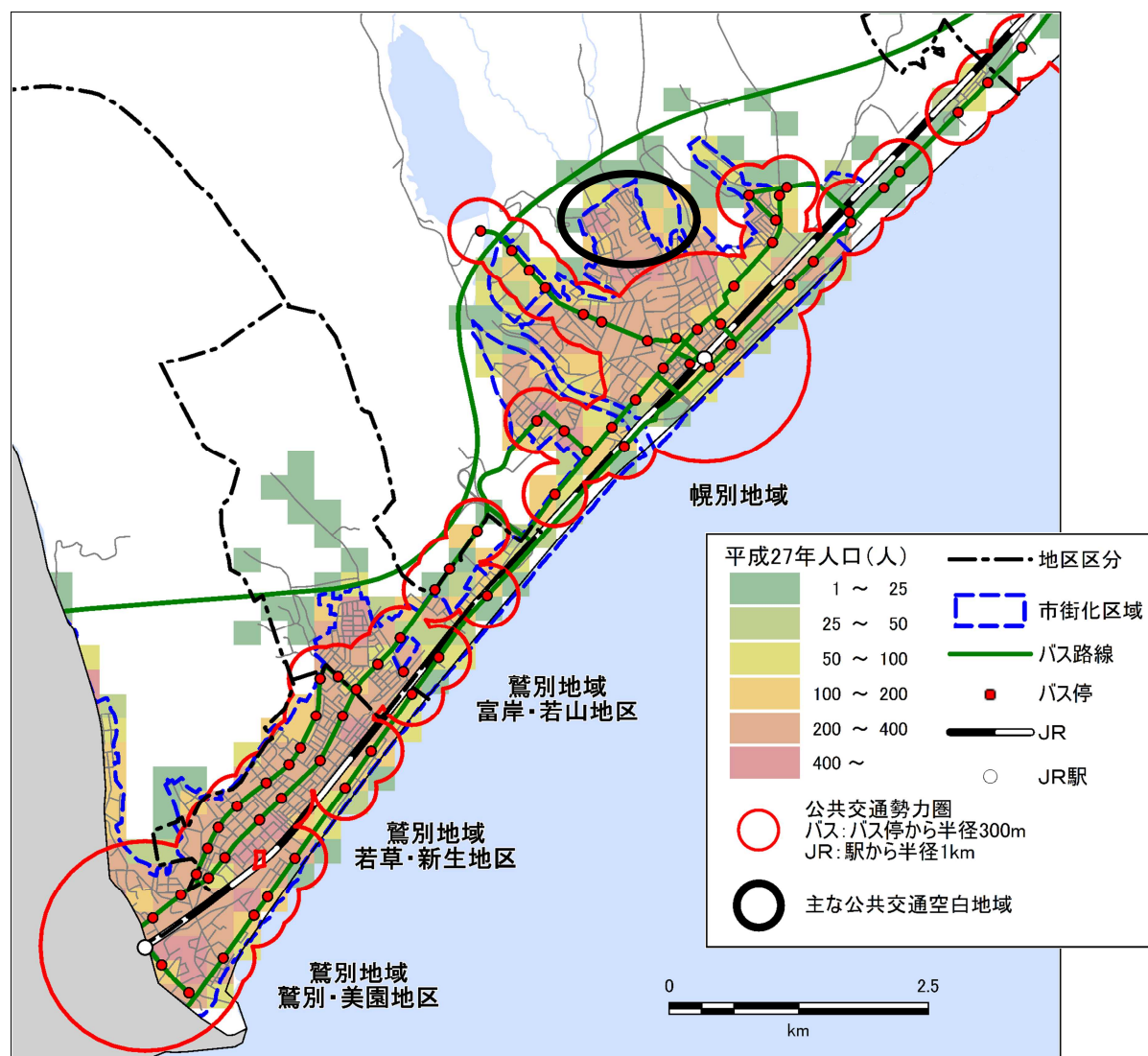
2-3-3 登別市における公共交通空白地域

登別市における公共交通空白地域について、以下の①～③のすべてに該当する地域を公共交通空白地域として定義します。

市街化区域内の公共交通空白地域については、公共交通に関する何らかの支援が必要な地域であることが想定されます。

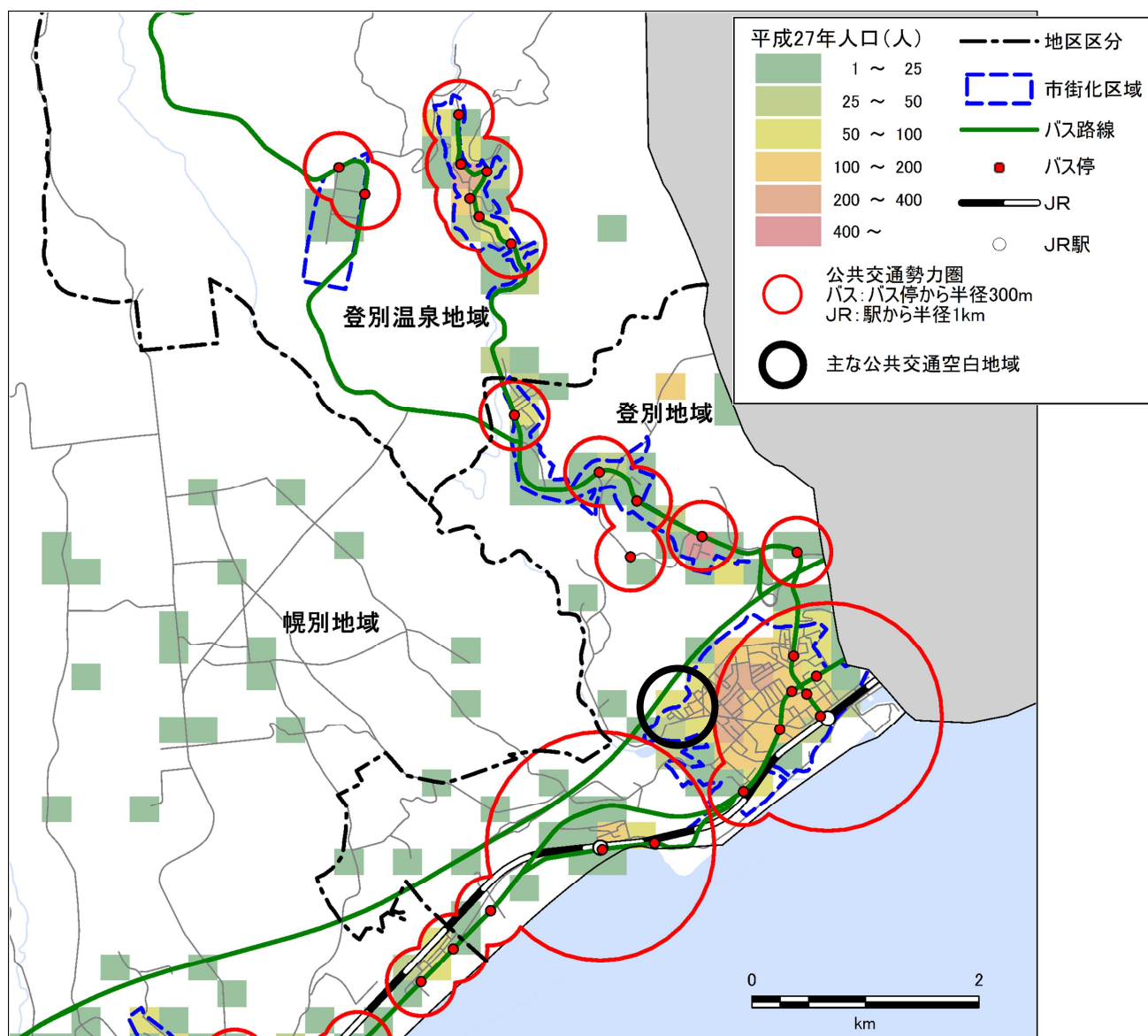
公共交通空白地域の定義

- ① 市街化区域内で公共交通を活用することなく必要最低限の都市的サービスを受けられる地域以外であること
- ② 最寄りのバス停が周囲 300m以内でないこと
- ③ JR 駅が周囲 1 km以内でないこと



資料：平成 27 年国勢調査、国土数値情報

(再掲) 図 2-20 公共交通勢力圏の状況(鷺別地域・幌別地域)



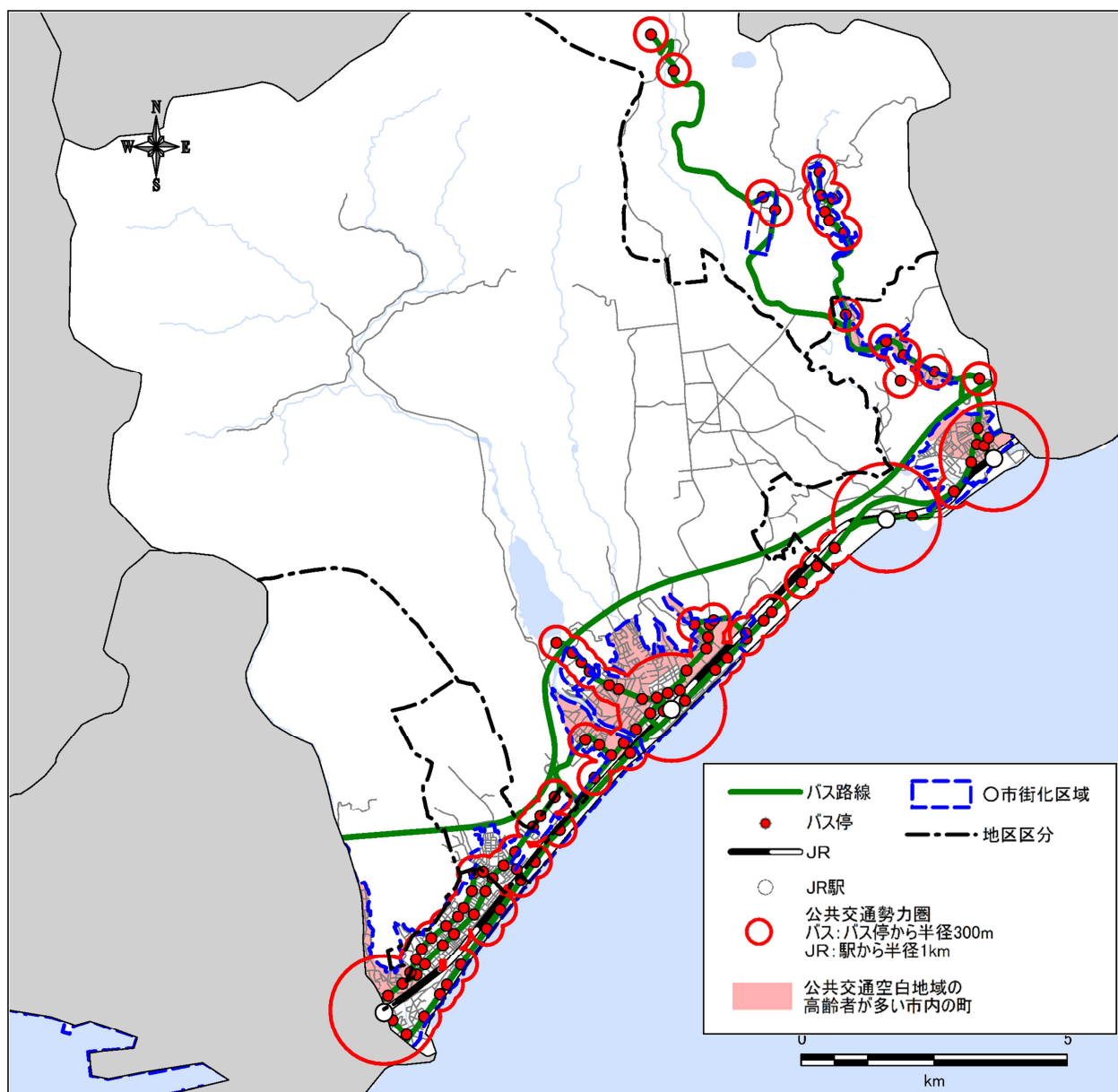
資料：平成 27 年国勢調査、国土数値情報

(再掲) 図 2-20 公共交通勢力圏の状況(登別地域・登別温泉地域)

市内町別に市内町別高齢者数と公共交通空白地域内の高齢者数の比較を国勢調査(平成 27 年)を基に実施したところ、高齢者数が多く、公共交通空白地域の高齢者数が多いのは柏木町、常盤町、美園町など、9 町となっており、特に公共交通の支援が必要な地域として支援を検討する必要があると考えられます。

公共交通空白地域において高齢者数が多い市内の町

美園町、千歳町、常盤町、柏木町、富士町、新川町、桜木町、中登別町、
登別東町



資料：国勢調査（平成 27 年）

図 2-21 市内町別の高齢者数と公共交通空白地域の区分図

2-3-4 JR

(1) JRの概要

市内には室蘭本線として、登別駅、富浦駅、幌別駅、鷺別駅の4つの駅があり、富浦駅と鷺別駅は無人駅となっています。

特別急行列車は、札幌駅－函館駅間を結ぶ「北斗」が1日23便、札幌駅－室蘭駅及び東室蘭駅を結ぶ「すずらん」が1日12便、その他普通列車が1日36便となっています。

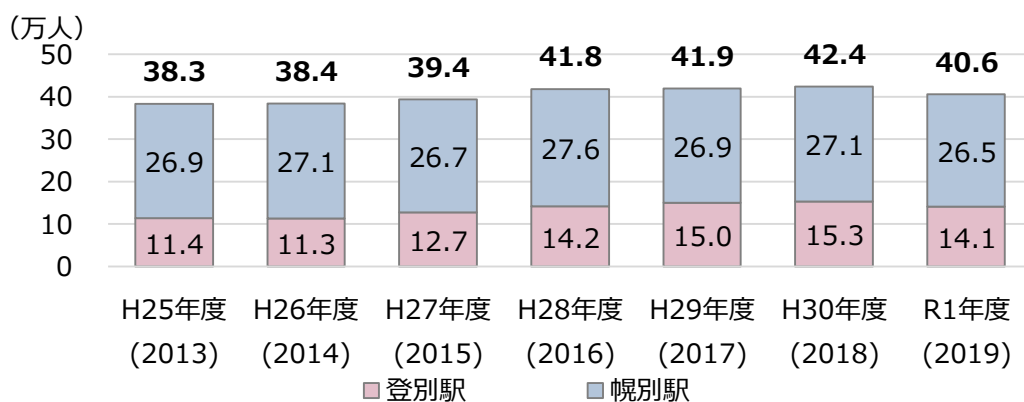
表 2-4 JRの運行状況

運行主体	路線名	登別市内停車駅	区間	行先：運行便数 (便/日)
北海道旅客鉄道(株)	室蘭本線	登別駅	札幌駅－函館駅 (特急北斗)	函館方面：11便
				札幌方面：12便
		登別駅－幌別駅－鷺別駅	札幌駅－東室蘭駅 (特急すずらん)	室蘭方面：1便
				札幌方面：1便
		登別駅－幌別駅－鷺別駅	札幌駅－室蘭駅 (特急すずらん)	室蘭方面：5便
				札幌方面：5便
		登別駅－富浦駅－幌別駅－鷺別駅	札幌駅－東室蘭駅	室蘭方面：1便
			札幌駅－室蘭駅	札幌方面：1便
			登別駅－東室蘭駅	室蘭方面：1便
				登別方面：1便
			登別駅－室蘭駅	室蘭方面：3便
				登別方面：2便
			苫小牧駅－東室蘭駅	室蘭方面：7便
				苫小牧方面：6便
			苫小牧駅－室蘭駅	室蘭方面：6便
				苫小牧方面：5便
			豊浦駅－登別駅	登別方面：1便
			長万部駅－苫小牧駅	苫小牧方面：1便
			萩野駅－東室蘭駅	萩野方面：1便

※ 所要時間は始発から終点までの時間
資料提供：JR 北海道

（２）登別駅・幌別駅の年間旅客乗車人数

登別駅と幌別駅の年間旅客乗車人数は平成 30 年度（2018 年度）まで増加傾向にありましたが、令和元年度（2019 年度）は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により減少しています。



※富浦駅・鷺別駅は無人駅のため、数値公表なし

資料：登別市統計書

図 2-22 駅別年間旅客乗車人数の推移

2-3-5 路線バス

(1) 路線バスの概要

道南バス（株）と北海道中央バス（株）（都市間高速バスのみ）が運行しています。都市間高速バスが6路線、市内路線が3路線、登別市と苫小牧市方面を結ぶ路線が1路線、市内と室蘭市方面を結ぶ路線が7路線となっています。このうち、国庫補助路線は特に維持の必要性が高い路線です。

表 2-5 市内を運行する路線バスの概要

運行主体	国庫補助路線※	路線名	区間	行先： 運行便数（便/日）
道南バス（株）		高速おんせん号 （登別温泉～札幌）	足湯入口 - 札幌駅前	登別温泉方面：2便 札幌方面：2便
		高速登別温泉エアポート号 （登別温泉～新千歳空港）	足湯入口 - 新千歳空港	登別温泉方面：2便 空港方面：2便
		登別足湯入口～登別温泉～ウポポイ前	足湯入口 - ウポポイ前	登別温泉方面：1便 ウポポイ方面：2便
		高速室蘭サッカー号	大谷高校前 - 札幌駅前（土日祝日のみ）	札幌方面：1便 室蘭方面：1便
		高速はやぶさ号	室蘭 - 新千歳空港	空港方面：4便 室蘭方面：4便
		足湯入口～登別温泉～登別駅前	足湯入口 - 登別駅前	登別駅前方面：4便 登別温泉方面：4便
		カルルス・サンライバスキー場線	登別温泉 - カルルス/サンライバスキー場	登別温泉方面：4便 カルルス方面：4便
		資料館前・若山営業所線	登別温泉 - 若山営業所前/資料館前	若山方面：4便 登別温泉方面：3便
	◎	登別温泉～苫小牧市立病院前	登別温泉 - 苫小牧市立病院	登別温泉方面：5便 苫小牧方面：5便
		中島町資料館線	中島入口 - 資料館前	登別方面：1便 室蘭方面：2便
		げんき館資料館線	石川町げんき館前 - 資料館前	登別方面：4便 室蘭方面：4便
		幌別駅線	（東室蘭駅西口経由）東町ターミナル - 幌別駅西口/市民プール前	登別方面：12便 室蘭方面：10便
			（寿町1丁目経由）東町ターミナル - 幌別駅西口	登別方面：1便
		フェリー資料館線	（幌別本町経由）室蘭フェリーターミナル - 資料館前	室蘭方面：2便
	◎	ターミナル資料館線	（若草小学校前経由）東町ターミナル - 資料館前	登別方面：9便 室蘭方面：9便
		千代の台線	（東室蘭駅西口経由）東町ターミナル - 若山営業所前	登別方面：1便 室蘭方面：2便
			（寿町1丁目経由）室蘭フェリーターミナル - 若山営業所前	登別方面：0便 室蘭方面：3便
	◎		（幌別本町経由）室蘭フェリーターミナル/東町ターミナル - 登別温泉	登別方面：9便 室蘭方面：10便
		郊外線 室蘭・登別方面	（若草小経由）室蘭フェリーターミナル - 登別温泉	登別方面：4便 室蘭方面：3便
北海道中央バス（株） 道南バス（株）		高速白鳥号・高速むろらん号	室蘭フェリーターミナル/室蘭観光協会前 - 札幌駅	登別方面：14便 室蘭方面：14便

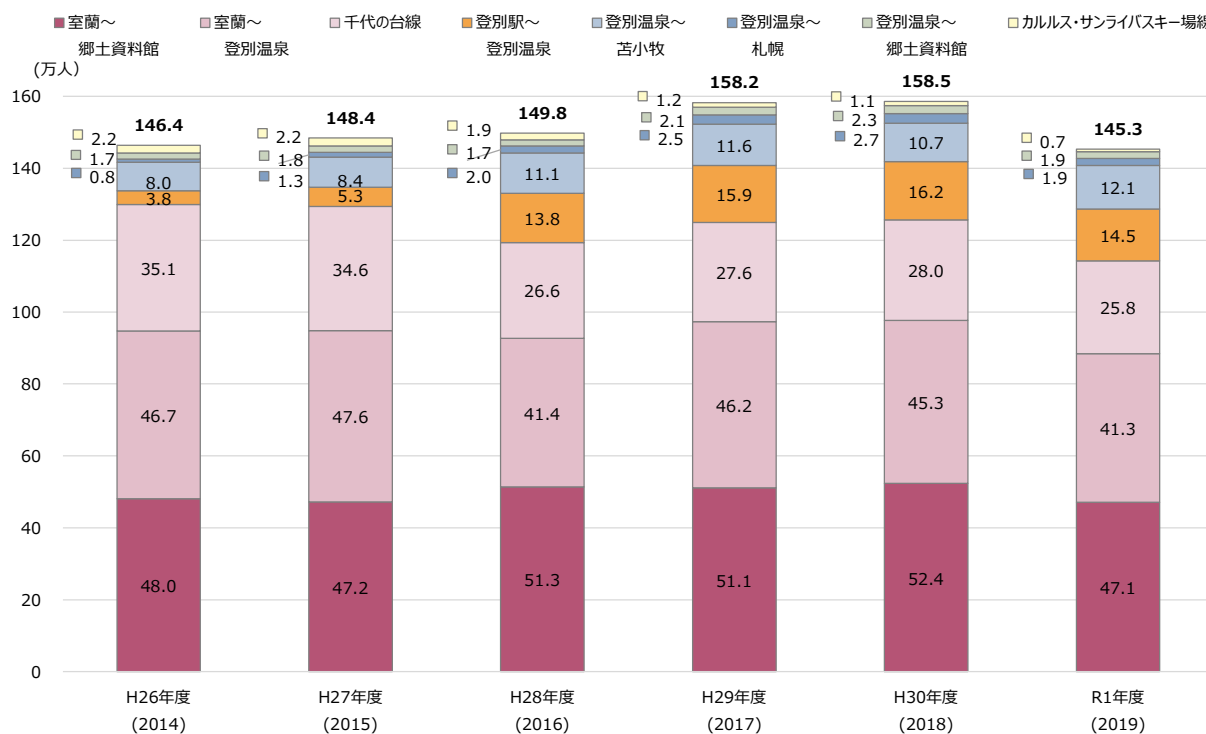
注：バス路線は令和3年9月時点

※ 資料：道南バス HP 時刻表（R3年度）

(2) 路線バスの利用状況

市内を運行している路線バスの年間利用者数の内訳は、約 8 割が市内と室蘭市方面を結ぶ路線の利用者となっています。

平成 28 年度（2016 年度）以降、登別駅前から登別温泉の路線利用者が増加傾向であり、個人旅行で日本を訪れる外国人旅行者をはじめとする観光客の増加が主な要因となっております。



資料：登別市統計書

図 2-23 路線バス年間旅客数の推移

(3) 補助対象路線と補助額の推移

登別市では、生活交通路線としてバス路線を維持するために、バス事業者に補助金を交付しています。

平成 27 年度と比較して、補助対象路線は減少傾向、補助額は 400 万円から 500 万円台でそれぞれ推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度（2020 年度）は補助対象路線、補助額ともに前年度より増加しました。

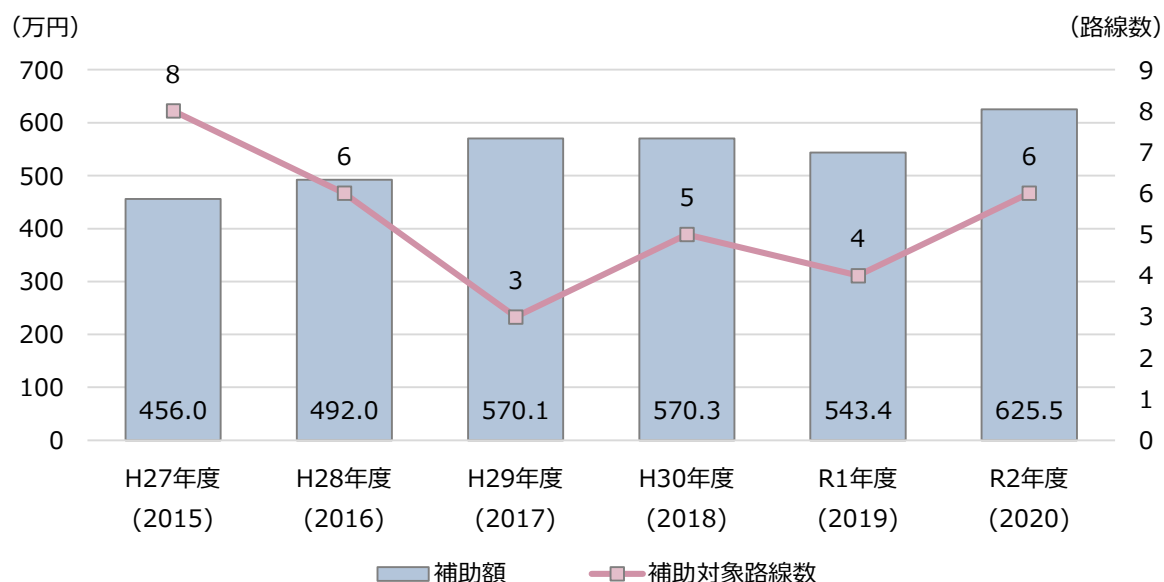


図 2-24 補助対象路線数と補助額の推移

2-3-6 その他の交通機関

(1) スクールバス

登別温泉町及び上登別町、カルルス町、中登別町に居住し、登別小学校に通学する児童を送迎するため、スクールバスを運行しています。

表 2-6 スクールバスの概要

運行地域	登別温泉町及び上登別町、カルルス町、中登別町から登別小学校
乗降場所	カルルス - 新登別前ポロシリ - JCHO前 - 旧道紅葉橋 - 温泉ターミナル前 - パークホテル前 - 第一滝本前 - 温泉中央 - 温泉ターミナル前 - 紅葉谷入口 - 中登別 - ユートピア牧場 - 三愛病院前 - 東インター入口 - 登別小学校
対象校	登別小学校
運行回数	①登校時 1 便 下校時 1 便 【下校時：登別小学校→カルルス】 ②登校時 1 便 下校時 2 便 【下校時：登別小学校→パークホテル前（1 便）、登別小学校→カルルス（1 便）】 ③登校時 1 便 下校時 3 便 【下校時：登別小学校→パークホテル前（2 便）、登別小学校→カルルス（1 便）】

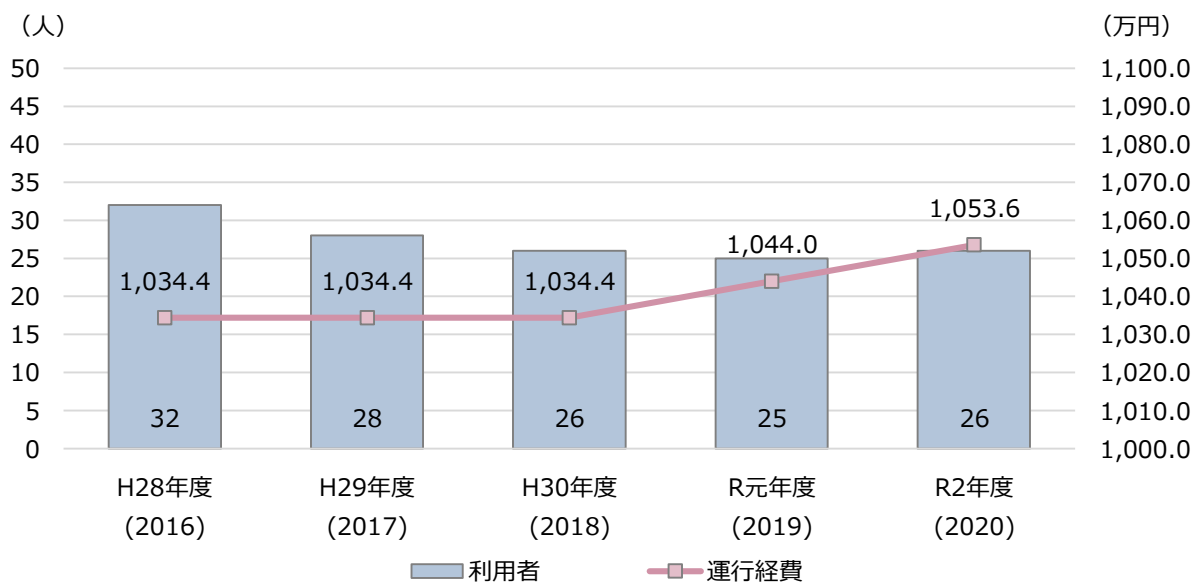


図 2-25 スクールバスの利用者数・運行経費の推移

(2) スクールタクシー

札幌市・来馬地区に居住し、幌別小学校及び幌別中学校へ通学する児童・生徒、美園の一部地区（美園町6丁目12番地以北）に居住し、若草小学校へ通学する児童を送迎するため、通学専用としてスクールタクシーを運行しています。

表 2-7 スクールタクシーの概要

対象校・	幌別小学校・幌別中学校	札幌市・来馬地区
運行地域	若草小学校	美園の一部地区（美園町6丁目12番地以北）
乗降場所	乗車児童生徒宅付近から学校まで	

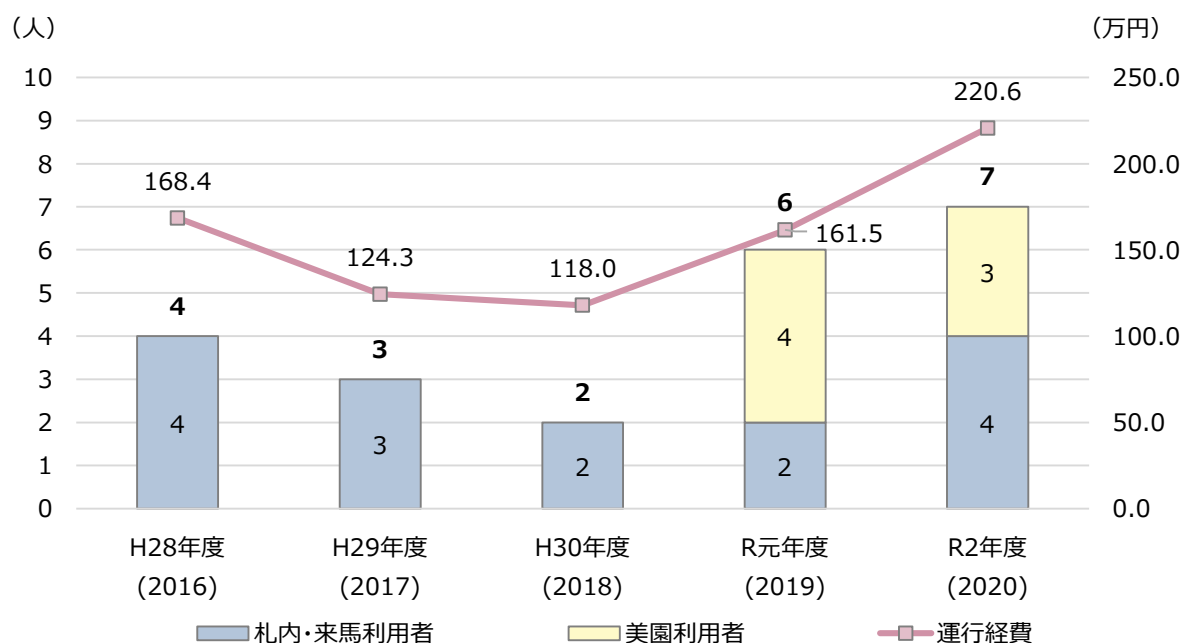


図 2-26 スクールタクシーの利用者数・運行経費の推移

(3) 企業等が所有しているバスなど

市内には従業員や施設の利用者を送迎するため、企業が所有しているバスや、市が所有しているバスなどがあります。

これらのバスや乗務員を運行していない時間帯に有効活用することにより、乗務員不足や公共交通空白地域での運行などの課題が解消される可能性があるため、運行状況等を把握する必要があります。

2-3-7 タクシー

市内にタクシー事業者は、登別ハイヤー（株）と室蘭ハイヤー（株）の2社があります。

事業者へのヒアリング結果からは、登別温泉地域ではJR 登別駅や洞爺・ニセコ方面への観光客の利用が多く、その他の地域では商業施設や市内各駅での生活交通としての利用が多い状況となっていますが、新型コロナウイルス感染症の影響により観光客の利用が大きく落ち込んでいる状況です。

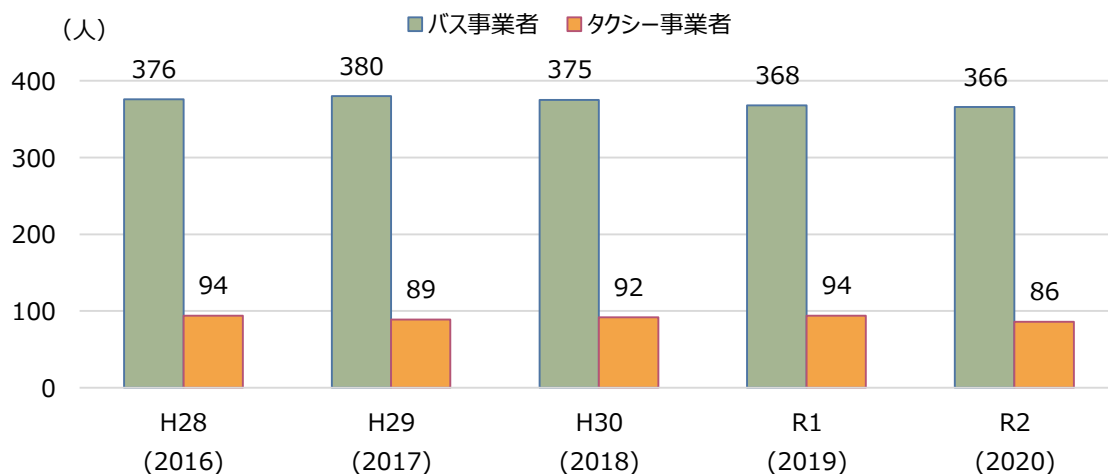
表 2-8 タクシーの概要

事業者名	車両台数
登別ハイヤー	12 台
室蘭ハイヤー（登別温泉営業所）	10 台

2-3-8 乗務員の状況

バスの乗務員は平成 29 年（2017 年）以降減少の傾向にあり、タクシーの乗務員はほぼ横ばいの状況です。

また、交通事業者の年齢構成は年々高くなっており、タクシー事業者においては、令和 2 年（2020 年）では 66 歳以上の乗務員が約半数を占めており、今後においても乗務員の高齢化は進むと考えられます。



資料提供：バス事業者（道南バス）

タクシー事業者（室蘭ハイヤー・登別ハイヤー）

図 2-27 交通事業者の乗務員の推移

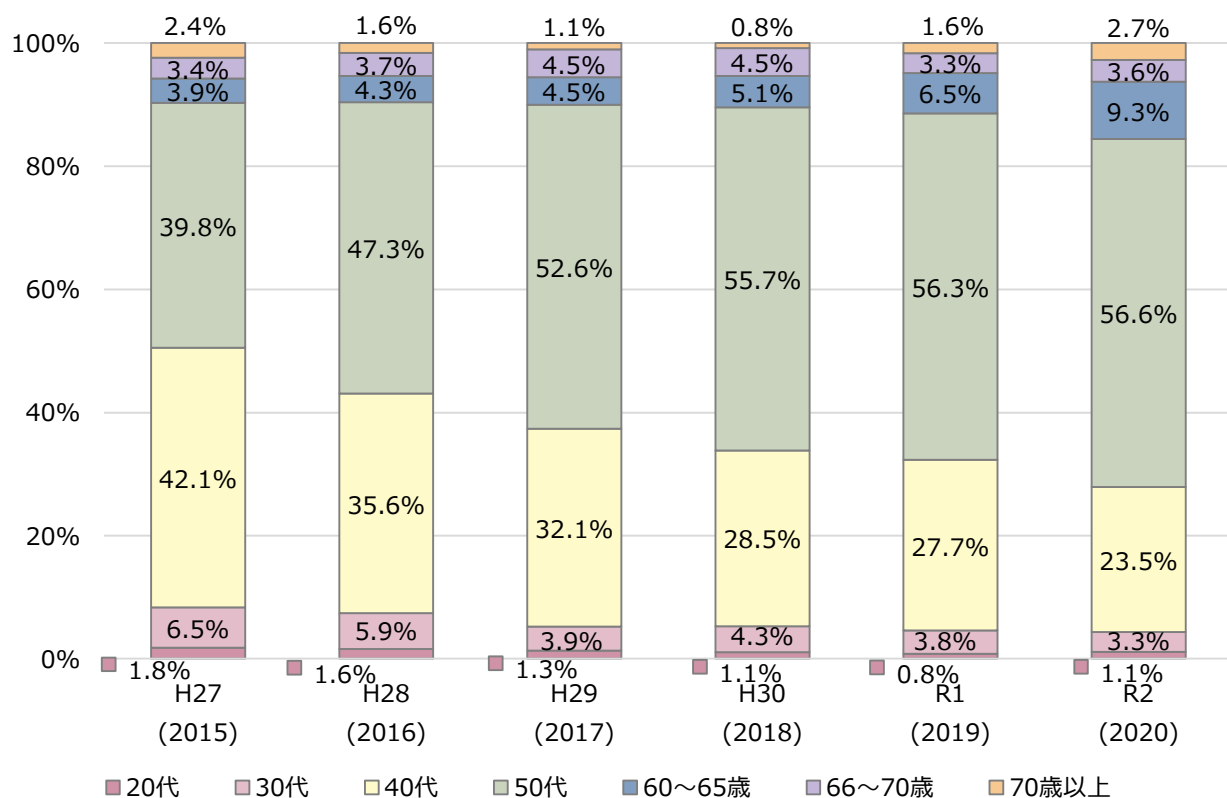


図 2-28 道南バス（株）・乗務員年齢構成の推移

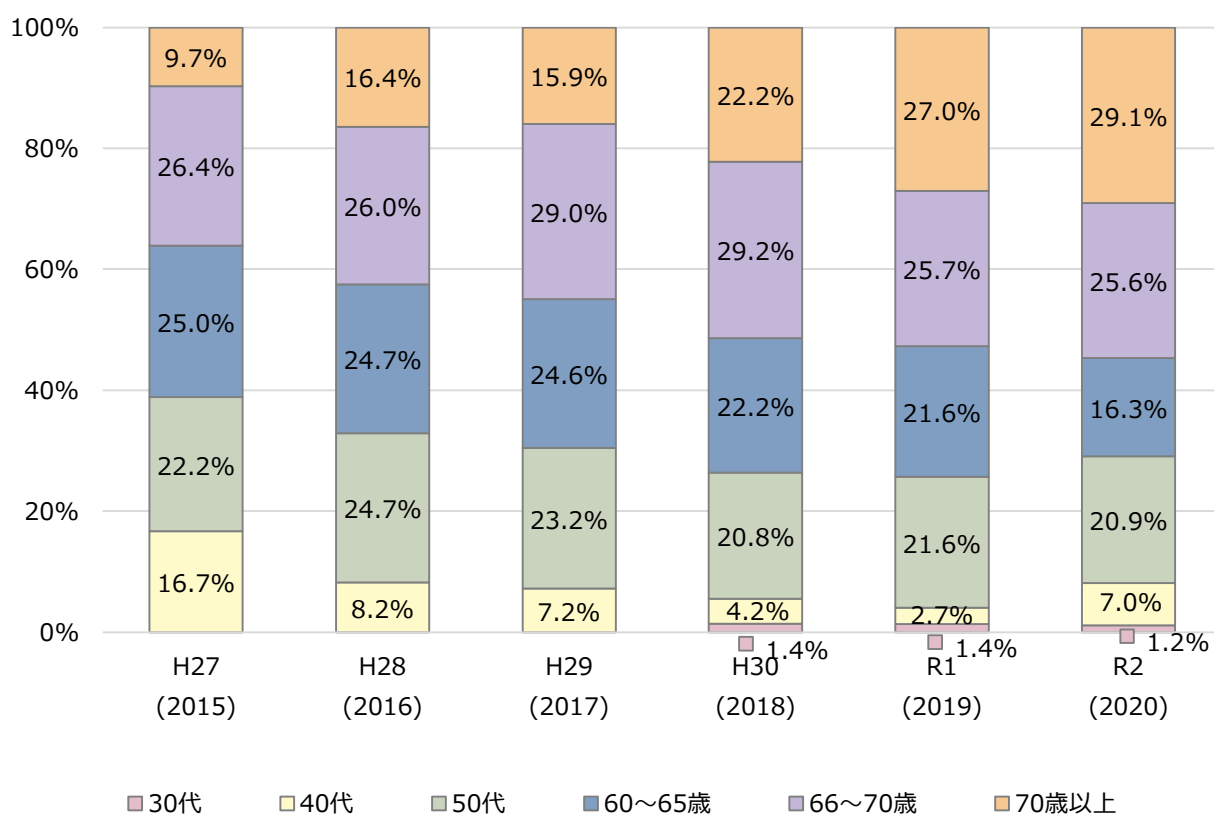


図 2-29 タクシー事業者・乗務員年齢構成の推移

2-4 各種調査結果の概要

(1) 登別市内の移動状況（室蘭都市圏パーソントリップ調査に基づく登別市の分析結果）

- ・ 登別市の年齢階層別の移動に着目すると、年齢が高くなるにしたがって外出する機会が低くなっており、特に75歳以上の高齢者の外出機会が減少しています。
- ・ 運転免許保有者は外出率が79.6%となっているのに対し、運転免許非保有者は58.5%で20%以上も低くなっています。
高齢者においても運転免許保有者の外出率が高く、運転免許証の自主返納後の公共交通による支援が必要です。
- ・ 高齢男性は運転免許保有率が高く、危険運転を発生させないためにも運転免許証の自主返納を見据えた施策の検討が必要です。
一方、高齢の女性は運転免許保有率が比較的低く、きめ細かな公共交通の支援が必要です。
- ・ 地域別の移動状況では、バスでの移動に着目して調査結果を分析した結果、幌別地域と鷺別地域・登別温泉地域との結びつきが強い状況です。
また、幌別地域と登別温泉地域は地域内での移動が多くなっているほか、鷺別地域は、室蘭市の中島・東明地区や輪西地区との移動も多い状況です。
- ・ 全ての移動手段を合わせると、幌別地域や鷺別地域、登別地域では地域内移動が多く行われており、公共交通による支援を考える場合、特に幌別地域（柏木町・常盤町等）・登別地域（登別本町）はまとまった公共交通空白地域があることから、タクシー料金等の助成や乗合タクシーなどの具体的な施策の検討が必要です。

(2) 住民アンケート結果

【調査概要】

- 調査目的：登別市民の日ごろの交通行動や公共交通に対する要望・課題を把握
- 調査対象：登別市にお住まいの2,000世帯を無作為抽出（1世帯当たり2票配布）
- 調査実施日：令和2年（2020年）1月31日（金）
- 回収状況：800世帯（1,244票） 回収率40.0%

【調査結果】

- ・ 回答者の71.7%が運転免許を保有かつ自分で運転できる自動車を保有しており、運転免許証の自主返納に対しては、回答者の46.9%が「検討している」としていますが、運転は80歳までするという回答の割合が最も高くなっています。
- ・ 運転が困難になった場合は、バスやタクシーを利用する意向が高く、特に高齢者ではタクシーの利用意向がうかがえるため、タクシーを活用した施策が有効であると考えられます。
- ・ 75歳以上は公共交通の利用頻度が高く、高齢者の生活の足の確保として公共交通支援が重要です。
- ・ 地域特性として、通院は室蘭市内の病院へ行っているケースが多く、バスの利用割合が買い物よりも高いことから、通院時の移動手段としても公共交通の維持が必要です。
- ・ 通勤・通学について、回答者の73.8%が自ら自動車を運転して移動しているものの、回答者のうち14.7%が公共交通へ転換する可能性があります。

- ・ バス路線の経路や運行時間帯など、路線バスの認知度は回答者のうち 44.7%が「よく知らないし、利用もしていない」と回答していますが、75 歳以上の高齢者は認知度が高い状況です。
- ・ バスに対する満足度としては、回答者のうち 63.8%が不満を感じていない一方、個別には運行間隔や頻度、待合環境に対する不満度が高くなっています。
- ・ 今後のバス路線の減便に対しては、回答者のうち 47.3%が許容している一方、廃止に対しては回答者のうち 55.7%が反対しているため、運行の効率化（減便や運行形態・経路の変更等）によるバス路線の維持が必要です。
- ・ 予約運行に対しては、回答者のうち 46.3%が許容している一方で、高齢者は懸念を示しています。また、コミュニティバス等のきめ細かい運行には特に高齢者が「すぐに利用したい」と回答しており、予約運行ではなく、従来の定期的な運行が望まれている状況です。
- ・ 運賃助成に対しては、75 歳以上の高齢者は「すぐに利用したい」が 39.9%と、他の年代よりも高い割合となっています。
- ・ バスロケーションシステムの導入に対しては、過半数が導入に対して前向きな回答です。
- ・ 公共交通のアプリ（MaaS）を導入した場合の公共交通の利用に対しては、「公共交通を利用する」が 21.6%となっており、導入する場合は、活用方法の周知も実施する必要があります。

【アンケート結果から見えてきた今後の取組】

- ・ 高齢者の危険運転を防止するため、運転免許証の自主返納促進に向けた取組の実施
- ・ 高齢者の移動を支援するタクシー料金等の助成、路線バスの運賃割引の導入を検討
- ・ 通勤・通学者への公共交通の利用促進やノーマイカーデー等のイベントの開催
- ・ 運行頻度や待合環境を改善するため、路線の見直しによる運行頻度の向上や乗継拠点の形成
- ・ バスロケーションシステム等の ICT を活用した取組や情報の発信

（３）バス利用実態調査結果

【調査概要】

- 調査目的 : 既存の公共交通網の利用実態や利用者意識を調査・分析することにより、登別市地域公共交通計画の策定に係る基礎データとして収集・整理
- 調査対象 : JR 登別駅を発着・経由する全便及び登別温泉-カルルス・サンライバスキー場間
- 調査実施日 : 【利用実態】 令和元年（2019 年）10 月 16 日（水）、令和 2 年（2020 年）10 月 16 日（金）
【意識調査】 令和 2 年（2020 年）11 月 17 日（火）・18 日（水）
- 調査方法 : 【利用実態】 道南バス（株）からの貸与データ
【意識調査】 調査員が乗車し、利用者に聞き取り

【調査結果】

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響を整理した結果、利用者は減少しているものの、1 便あたりの利用者数に大きな変化はない状況であり、事業者が効率的な運行をしているものと考えられます。
- ・ 路線の特性により求められているニーズが異なります。
特に登別温泉から登別駅前を運行する路線は観光客の利用が多い路線であり、キャッシュレス決済や JR との乗り継ぎなど、公共交通機能の強化が望まれています。
また、登別駅前～登別温泉～足湯入口の路線は、利用目的として通勤や私用としても利用されており、観光客だけではなく住民の生活交通としても活用されています。
- ・ 乗降データからは室蘭や苫小牧への長大な地域間を結ぶ路線について、自地域内での移動に利用されています。
- ・ カルルス・サンライバスキー場線については、登別温泉とサンライバスキー場を結ぶ利用が中心であり、観光・レジャー色の強い路線です。

【アンケート結果から見えてきた今後の取組】

- ・ 地域間移動の需要が高い時間帯を除き、運行効率の面や行政負担軽減の観点から路線の見直しや拠点での乗り継ぎなどの検討が必要です。
- ・ スクールバスが運行している区間については、スクールバスの活用や季節に応じた運行便数の見直しなど、輸送資源を有効活用するとともに、支援のあり方を見直す必要があります。

(4) 将来的な運転免許非保有者の動向分析結果

- ・ 柏木町、常盤町、富岸町2丁目・3丁目、美園町5丁目・6丁目については、公共交通空白地域の中でも運転免許非保有者が多くなっています。
- ・ 運転免許非保有者をカバーする公共交通を確保することにより高齢者の生活の足の確保にもつながると考えられます。
- ・ 将来的には登別市全体の人口密度低下が予測されていることから、タクシー、スクールバス、企業等の輸送手段を活用しながら、運転免許非保有者へきめ細かな公共交通サービスを提供することが必要です。

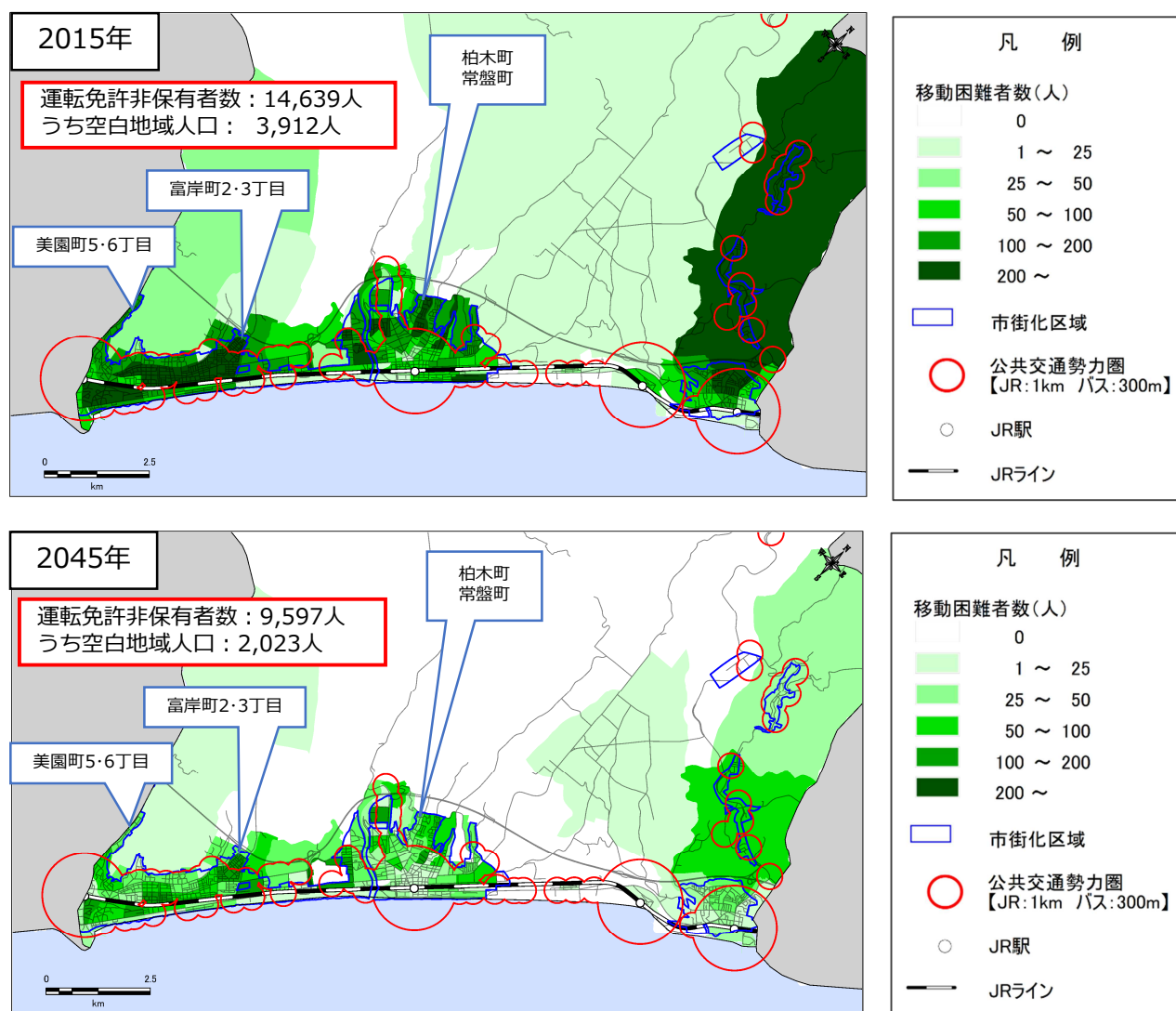


図 2-30 現状の移動困難者と将来的な移動困難者人口の変化

2-5 公共交通の課題整理

(1) 人口減少・高齢化における効率的で効果的な公共交通の支援

- ・ 令和 22 年（2040 年）は 34,485 人と平成 27 年（2015 年）の 7 割程度まで減少することが予想されており、特に 15～64 歳の生産年齢人口の減少割合が大きい状況です。
- ・ 高齢化率は令和 2 年（2020 年）の 36.6%に対して、令和 22 年（2040 年）は 46.0%となることが予想されており、高齢化はさらに進展します。
- ・ これまで公共交通利用の中心であった通勤・通学での利用者が減少しており、高齢者を含めた誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを構築することが必要となっています。
- ・ 特に、運転免許証の自主返納者が年々増加しており、高齢者等の交通弱者の「生活の足」を確保することが、これまで以上に重要となってきます。
- ・ バス交通の移動状況を整理した結果、幌別地域では地域内移動が比較的多く行われているものの、その他の地域の地域間は地区間を結ぶ移動としてバス路線が活用されている状況です。

登別駅、幌別駅、鷺別駅の各 JR 駅周辺を拠点とした交通結節点機能を強化し、そこから商業施設・医療施設・公共施設等の各方面をつなぐ公共交通の支援が必要となっています。

- ・ 鷺別地域は室蘭市との結びつきも強く、路線バスの維持や確保のあり方を検討する必要がある一方で、利用者の減少や乗務員不足により、行政による補助だけでは維持できない状況となっています。

長大路線の見直しと拠点での乗り継ぎなど、運行効率の向上を図りながら、限られた乗務員で輸送体制を確保するための検討が必要となっています。

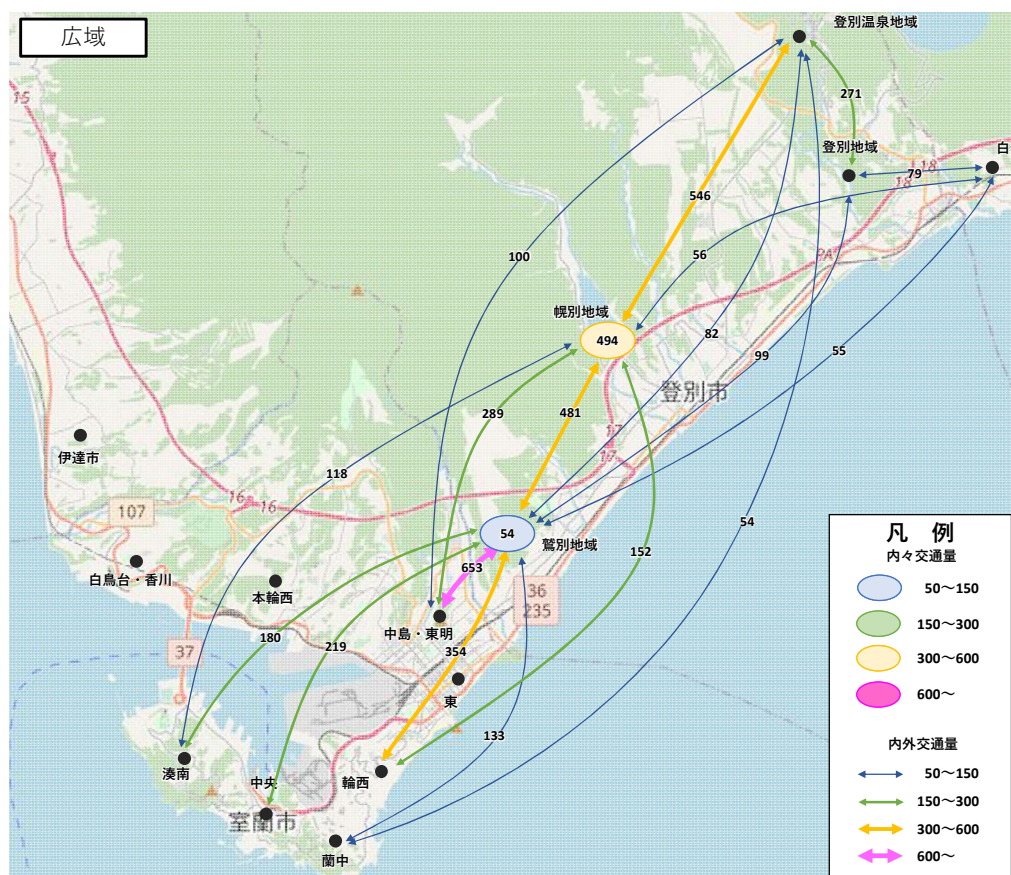


図 2-31 登別市内のバス路線の移動実態

（２）公共交通利用者の確保

- ・ 公共交通に係るアンケート調査結果から、運転免許を保有し、かつ自動車を持っている割合は７割を超えており、依然として自動車に依存している状況となっています。
- ・ 利用者の減少傾向が続いた場合、公共交通の維持が困難になることが予想されるため、乗継割引や交通弱者への運賃補助などの補助制度、バスマップの作成、バスの乗り方教室など、公共交通の利用促進策を検討する必要があります。

（３）多様な輸送手段を活用した移動支援

- ・ 交通事業者（路線バス、タクシー等）の乗務員が減少・高齢化しているほか、車両の老朽化が進んでおり、収支バランスの是正だけでは、運行を維持することが困難になることが想定されます。
- ・ 市内では医療施設等において送迎バスを運行していますが、従業員不足や車両の老朽化が進み、維持することが困難な状況となる可能性が高まっています。
- ・ 持続可能な移動支援を維持するためには、交通事業者との連携のもとで、不足している乗務員の確保と送迎バスやスクールバス等を活用した多様な輸送手段の積極的な活用のほか、地域が一体となった公共交通ネットワークの構築が必要となっています。

（４）広域連携による生活交通の確保・維持と観光需要への対応

- ・ 登別市の生活圏として室蘭市への移動実態が明らかになっており、室蘭市と一体的な生活交通の支援体制の構築が必要となっています。
- ・ さらに、北海道新幹線の札幌延伸を見据えた室蘭本線の方向性や北海道新幹線の停車駅であり、登別市を訪れる観光客等が降車することが予想される長万部駅や倶知安駅からのアクセスも今後は重要であると考えられることから、胆振管内全体の課題として、関係自治体や関係機関が継続的に連携する必要があります。
- ・ 登別市には道内有数の観光地である登別温泉があり、年間約 400 万人の観光客が来訪している一方、登別温泉地域では温泉街における自動車と歩行者の錯そうや交通渋滞などの交通課題があることから、低速で運行し、環境にも優しいグリーンスローモビリティなど、新たな公共交通の確保が必要となっています。

また、登別温泉街へアクセスするバス路線は地域住民の移動手段としても活用されており、安全で安心な生活交通の位置づけとしても、グリーンスローモビリティの導入が期待されます。

- ・ 令和 2 年（2020 年）には民族共生象徴空間ウポポイが開業し、今後さらなる観光客等による周遊観光の増加が見込まれることから、白老町をはじめ、近隣市町とも連携を図りながら、安全・安心で分かりやすい公共交通サービスの提供とウポポイへの送客を検討する必要があります。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により観光需要が低下している現状においては、地域公共交通を継続的に維持するためにも、生活行動への支援も合わせた広域的で持続可能な公共交通ネットワークのあり方を検討する必要があります。
- ・ バスロケーションシステムの利用促進や MaaS の導入検討などの ICT 技術の活用や胆振管内全体の企画乗車券（1 日乗車券等）の発行など、地域が一丸となった公共交通の推進・提供が必要です。

（５）公共交通空白地域への対応

- ・ 市内の JR と路線バスは、公共交通勢力圏カバー率 82.63%の公共交通ネットワークとして維持していますが、市街化区域の一部ではバス路線が近くに運行していない地域もあります。
- ・ 既存交通の活用や新たな公共交通の運行によって、『生活の足』を確保する必要がある一方で、人口減少が進む中でも地域の需要に合わせた小規模輸送の導入など、路線バスの見直しと合わせて、きめ細かなサービスのあり方を検討する必要があります。

3 登別市の地域公共交通計画の基本理念と基本方針

3-1 基本理念の設定

前節の課題整理を踏まえ、本計画の基本理念及び基本方針・目標を次のとおり設定します。

【基本理念】

地域住民をはじめ誰もが利用しやすく、持続可能な公共交通の実現

登別市の地域公共交通は、JR、路線バス、タクシー等によって維持されており、地域住民の『生活の足』としての役割を担っています。

特に室蘭市との繋がりの中で、通勤・通学・買い物・通院を目的とし、バス路線が主要な移動手段となっています。

一方で、人口減少・少子高齢化の進展により、交通需要が減少して赤字路線の拡大や交通事業者の乗務員不足によって、公共交通の現状のサービスを維持することが困難となってきました。

そのため、路線バスの再編による効率的で効果的な公共交通構築と利用促進による利用者数の確保の両面に取り組みながら、JR と路線バスの接続、タクシーの利便性向上策、企業が所有しているバス等の輸送資源を活用するなど、輸送資源の総動員による持続可能な公共交通体系を構築する必要があります。

観光面では登別温泉を中心として、交通事業者が路線バスやタクシーにより周遊観光の輸送を担ってきました。

また、民族共生象徴空間ウポポイが令和2年（2020年）に開業したことにより、今後さらなる交通需要が期待されるのですが、新型コロナウイルス感染症の影響により、観光需要が激減しているとともに、生活スタイルの変化により公共交通需要が減少しており、新型コロナウイルス感染症が収束した場合においても、公共交通の利用者数が従前の利用者数まで回復するのには不透明な状況です。

そのため、需要の増減に注視しながらも、必要なJR、路線バス、タクシーを維持し、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築やICT技術（バスロケーションシステム、MaaSなど）の活用により、生活交通と観光交通の継続的な輸送支援のあり方を検討する必要があります。

登別市では登別市立地適正化計画を策定し、一定のエリアにおいて人口密度を維持することで生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導する居住誘導区域と、都市機能を拠点周辺に誘導・集約することで各種サービスの効率的な提供を図る都市機能誘導区域を設定しました。

これらに加えて、現状の公共交通ネットワークを維持することにより、地域住民の生活利便性の維持・向上が求められます。

また、北海道新幹線の札幌延伸を見据えた胆振管内としての公共交通による誘客のあり方については、関係自治体や交通事業者との連携のもとで継続的な検討を行います。

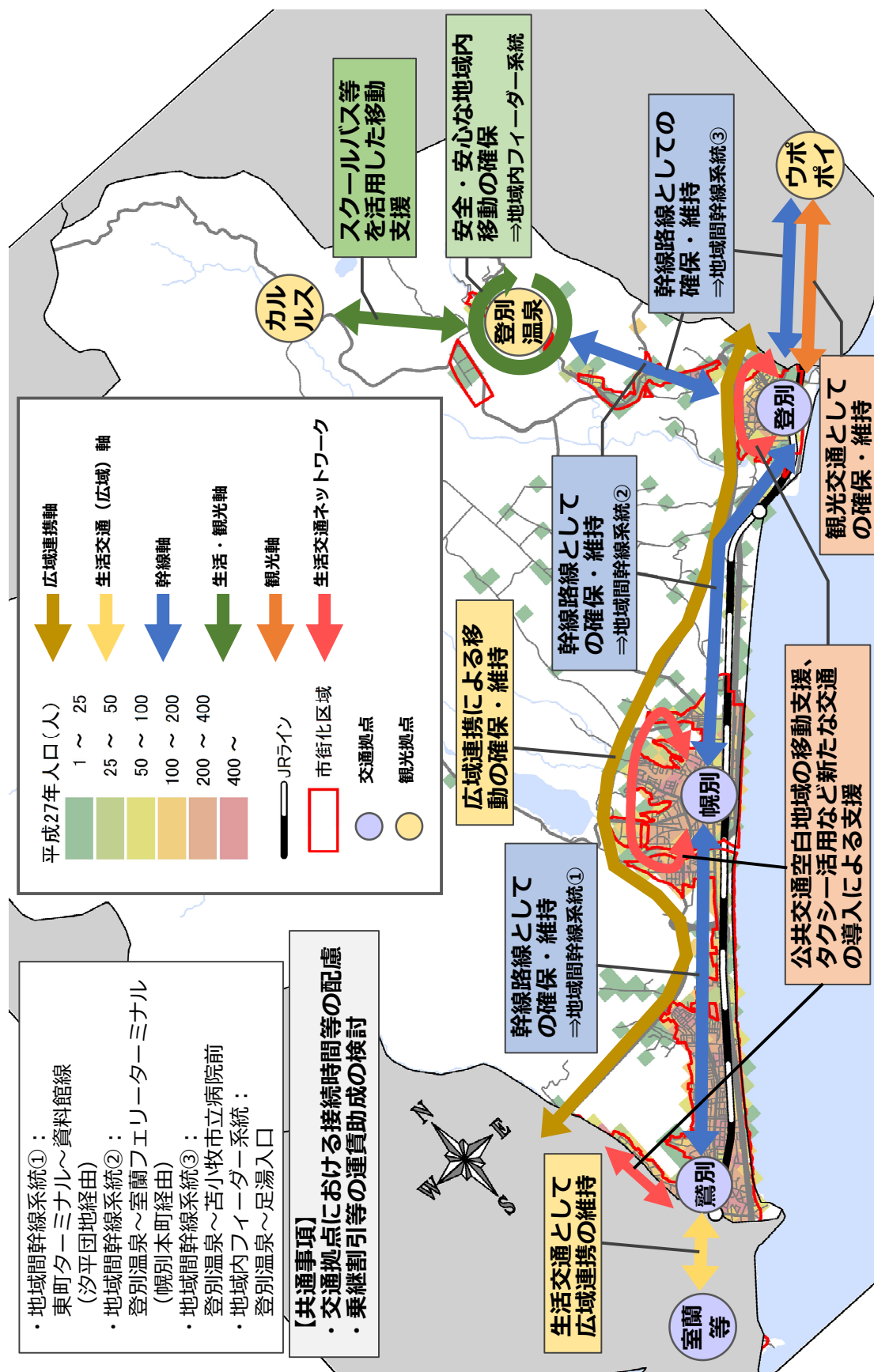


図 3-1 基本理念を実現する公共交通体系のイメージ

3-2 基本方針及び目標の設定

【基本方針】

基本理念を踏まえ、まちづくりと連携した登別市における地域公共交通の3つの方針を設定します。
また、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組を示します。

基本方針1 既存公共交通を基本とした持続可能な

公共交通ネットワークの確保

登別市の公共交通は、JR、路線バスを中心に公共交通ネットワークを維持しており、公共交通勢力圏カバー率は82.63%となっています。

しかし、人口減少や少子高齢化の進展といった社会情勢の変化、乗務員不足や高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少など、公共交通事業を取り巻く環境は非常に厳しく、現状の公共交通ネットワークを維持すること自体が困難となってきています。

そのため、現状の公共交通ネットワークを基本としながら、利用者の需要・供給体制・行政負担の軽減など、近隣市町や広域連携を含めた関係者との協議のもとで、減便・廃止なども含めて選択と集中による公共交通ネットワークの見直しと利用促進を積極的に実施します。

◆目標① 公共交通の維持を目的とした便数・経路の見直し

⇒ 登別市は室蘭市や白老町等の近隣市町との結びつきが強く、広域的な連携による公共交通体系の維持が重要です。

既存路線の廃止も含めて、関係機関との協議を行い、路線バスを中心として需要に合わせた減便・経路変更など、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

◆目標② ライフスタイルに合わせた公共交通サービスの導入

⇒ 高齢化社会において、公共交通を維持するためには、高齢者による公共交通の利用が重要となります。

一方で、依然として高齢者の多くは自家用車で移動しており、事故リスクの高まりや外出控えによる健康への影響が懸念されるため、高齢者に向けた割引制度や利用促進策について検討します。

⇒ 公共交通の維持を図るためには通勤時の公共交通利用を促進することが重要となります。

そのため、企業等に対してノーマイカーデーの推進や定期券の活用による土日の割引サービスなど、通勤者に対する利用促進施策を検討します。

⇒ 公共交通に対する興味・関心を高めることを目的とし、高齢者や小中学生に対して、公共交通出前講座を開催します。

実施にあたっては、乗り方教室や運転免許証の自主返納など、交通事業者等と連携のもとで内容について検討します。

基本方針２ 輸送資源の総動員と連携による公共交通の充実

多様な輸送手段を客観的にとらえて、企業が所有するバスやスクールバスの混乗、路線バスを活用した従業員の送迎など、移動目的に応じて関係機関が連携し、輸送資源の総動員による移動を支援する公共交通の充実に図るとともに、包括的な情報発信・情報提供の実施を検討します。

◆目標③ 乗務員不足に対応した輸送手段の確保

⇒ 乗務員を確保するための採用イベントの開催を交通事業者等との連携のもとで検討します。

また、乗務員不足に対応すべく、企業等が運行している送迎バスやスクールバスの活用や路線バスとの連携による補完など、既存の輸送手段を最大限活用した移動支援についても検討します。

◆目標④ 既存移動手段を活用した支援体制の構築

⇒ 既存の移動手段の利便性向上を図りつつ、新たな移動手段を導入した際に利用者の混乱を招かないようにするため、ICT 技術の活用、乗継割引の導入など、交通モード間の時間的・空間的な接続の向上を検討します。

基本方針3 地域住民・観光客に対する安全・安心な移動支援

JR 登別駅周辺や登別温泉地域は観光客の来訪が多く、初めて公共交通を利用する方が多い状況です。

また、JR 登別駅周辺等では公共交通空白地域もあり、誰もが安全で安心して利用できる交通サービスを提供することが重要となります。

そのため、ICT 技術を活用した情報発信や周遊観光を促進する交通支援、公共交通空白地域に対する支援を検討します。

◆目標⑤ 観光客に対応した移動支援

- ⇒ （仮称）登別市情報発信拠点施設において、電子掲示板等によるインフォメーション機能の充実を図るなど、質の高い情報発信・情報提供を実施します。
- ⇒ 登別温泉地域における安全・安心な移動手段を検討するとともに、民族共生象徴空間ウポポイとの相互送客についても白老町との連携のもとで推進します。

◆目標⑥ 公共交通空白地域における移動支援

- ⇒ 登別地域をはじめとする公共交通空白地域における移動支援策として、予約運行型等の新たな公共交通について検討するとともに、ICT 技術による効率的な運行についても検討します。

4 目標を達成するための施策

4-1 目標ごとの施策内容

(1) 目標① 公共交通の維持を目的とした便数・経路の見直しに係る施策

施策名	持続可能な公共交通体系構築のための路線の見直し						
施策概要	現状の JR、路線バスを基本に人口減少・少子高齢化の進展などによる交通需要の変化や交通事業者の乗務員不足等に対応し、減便や経路変更などの見直しと地域内輸送手段の検討により、効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。 公共交通体系の再構築に向けて登別市立地適正化計画における誘導区域やネットワークの考え方と連携しながら、移動支援を検討する必要があります。 また、室蘭市や白老町等の近隣市町との生活交通としての広域移動を支える交通体系についても関係自治体と連携のもとで確保・維持のあり方を検討します。						
取組内容	・ JR 登別駅、JR 幌別駅、JR 鷺別駅周辺を交通拠点として、駅間を結ぶ幹線路線を JR と地域間幹線系統路線をはじめとした路線バスにより確保・維持します。 ・ 登別温泉と登別駅とを結ぶ路線は生活交通・観光交通として重要な路線であり、JR の時間的接続に配慮した運行体制を確保します。 ・ 登別温泉から足湯入口までの区間は観光のみならず、通勤や私用として住民の移動手段としても活用しており、地域内の安全で安心な生活交通として、グリーンスローモビリティの導入を含めた検討を行います。 ・ JR 登別駅、JR 幌別駅を乗継拠点として、公共交通空白地域等へのタクシー料金等の助成やデマンドバス等の新たな交通手段の導入による改善方策を検討します。また、JR 登別駅周辺は観光客等をはじめとする多様な属性が集まることから、誰もが安心して移動できるバリアフリー化に向けた整備を検討します。 ・ 移転後の市役所本庁舎への交通アクセスについて検討します。 ・ 登別温泉とカルルス・サンライバスキー場については、季節運行やスクールバスの混乗、予約運行等により、需要に合わせた効率的な運行形態を検討します。 ・ 室蘭市や白老町等、近隣市町をはじめ、関係自治体との連携のもとで公共交通の確保や維持のあり方を検討します。 ・ 新たな交通手段の導入等は、交通事業者及び登別市地域公共交通活性化協議会が一体となり、JR 駅や地域間幹線系統へ結ぶ地域内フィーダー系統の運行をはじめ、可能な限り登別市や国の負担が発生しない方法での導入を検討します。						
実施主体	事業スケジュール						
行政 事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
	検討						
	実施						

（２）目標② ライフスタイルに合わせた公共交通サービスの導入に係る施策

施策名	高齢者をはじめ各世代に対応した利用促進の実施					
施策概要	公共交通体系の再構築により、効率的で効果的な公共交通ネットワークの実現を目指しますが、利用者が減少している状況下においては、公共交通を維持することが困難となることも予想されます。 また、高齢運転者にはペダルの踏み間違いなどによる危険運転の懸念があり、運転免許証の自主返納の推進するほか、自家用車から公共交通をメインとした移動へとライフスタイルの変化を促すことが重要です。 さらに、通勤・通学者やその他の目的における移動手段として、公共交通の利用促進を行いながら、各世代に対し公共交通の維持・確保に向けた取組を実施します。					
取組内容	・ 運転免許証の自主返納者をはじめとした自動車を運転しない高齢者等の公共交通による『生活の足』の確保を目的として、路線バス、タクシー等の公共交通助成券の発行を検討します。 ・ 公共交通の利用促進に向け、JR、路線バスを合わせた総合時刻表、公共交通マップ、乗り方や運賃等の横断的な情報を総合的にまとめたパンフレットを作成・配布を検討します。 ・ これまで公共交通を利用していない高齢者や将来の公共交通の担い手となる小中学生を対象とし、交通事業者と連携のもと、運転免許証の自主返納への取組や公共交通の乗り方、公共交通の重要性などについての出前講座を開催します。 ・ 企業や関係機関等の協力のもとで、ノーマイカーデーの導入を促進するとともに、特に意識が高い企業等に対しては表彰するなど、企業等が取り組みやすい環境づくりを整備します。 ・ 定期券利用者が同行した場合の家族割引を適用するなど、通勤・通学者から新たな公共交通利用者へとつなげる取組を検討します。					
実施主体	事業スケジュール					
行政 事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)
企業	検討					
学校	実施					
						長期

(3) 目標③ 乗務員不足に対応した輸送手段の確保に係る施策

施策名	輸送資源の総動員による移動支援						
施策概要	交通事業者は乗務員の不足や高齢化により、財政的な支援を行っても将来的に公共交通を維持することが困難となる可能性があります。 一方で、登別市内及び周辺自治体の企業等が運行している送迎バスやスクールバスが特定の利用者を輸送する手段として活用されています。 そのため、交通事業者と企業等が所有している輸送手段を効率的・効果的に活用しながら持続可能な移動支援を検討することが有効と考えられます。 また、不足している乗務員を確保する必要があり、行政支援のもとで、採用イベント等の実施を検討する必要があります。						
取組内容	・ 企業等が運行する送迎バスやスクールバス等の車両・空き時間を活用した移動支援策の検討を行います。 ・ 企業等が運行する送迎バスは車両の老朽化により維持が困難となっている場合もあり、既存公共交通の活用による送迎バスの代用とそれに合わせた施設利用割引の導入など、双方の課題を改善する取組を検討します。 ・ 乗務員の確保対策として、近隣自治体や関係機関と連携し、交通事業者の企業説明会や試乗体験会などのイベントの開催を検討します。						
実施主体	事業スケジュール						
行政 交通事業者 企等		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
	検討						
	実施						

(4) 目標④ 既存移動手段を活用した支援体制の構築に係る施策

施策名	ICT 技術等を活用した利便性の高い公共交通サービスの提供					
施策概要	公共交通ネットワークの再構築を行いながら、効率的で持続可能な公共交通体系の取組を実施する一方で、新たな公共交通サービスは利用者にとって混乱を招く要因となることも予想されます。 そのため、公共交通ネットワークの再編に合わせ、ICT 技術等を活用した情報提供や移動支援としての利便性向上策について検討・導入します。 また、乗継割引や時間的・空間的な接続についても検討し、シームレスな交通体系の構築に努めます。					
取組内容	- 公共交通ネットワークの再編に合わせて、Web サイトによる総合的な情報提供、運行情報やバスの位置情報をリアルタイムに示すバスロケーションシステムを活用し、効果的で効率的な情報提供を実施します。 - 出発地と目的地から料金や所要時間の検索、利用交通手段の情報提供や事前決済サービス、施設情報の提供など、移動を総合的に支援する MaaS の導入についても近隣自治体との連携や他事例を収集しながら、関係者との協議・連携のもとで段階的な導入を検討します。 - JR 登別駅周辺や JR 幌別駅・JR 鷲別駅周辺を交通拠点として、路線バスや JR との円滑な乗継空間を提供するとともに、交通モード間の接続時間に配慮した運行時刻の見直し、乗り継ぎに対する抵抗を和らげるための乗継割引の導入など、シームレスで利便性の高い公共交通サービスを検討します。 (仮称) 登別市情報発信拠点施設への都市間バスの乗り入れの実施に向け、関係事業者との協議を進めます。 - 交通拠点における公共交通の運行状況をリアルタイムに誰もが情報収集できるデジタルサイネージの導入を進めます。					
実施主体	事業スケジュール					
行政 事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)
	検討					
	実施					
						長期

(5) 目標⑤ 観光客に対応した移動支援に係る施策

施策名	観光客に対する公共交通支援						
施策概要	登別市には道内でも有数の観光地である登別温泉があり、年間を通じて多くの観光客が来訪しています。 一方で観光客は地域の公共交通を知る機会が少なく、目標④に記載の ICT 技術等を活用した情報提供により、利便性を高め、観光客による公共交通利用を促すことが有効です。 また、登別温泉地域内では、温泉街を周遊する移動手段が未整備であるほか、歩行者と自動車による交通事故が発生するおそれがあり、これらの課題を改善する移動手段を検討する必要があります。 JR 登別駅周辺には観光施設が点在しており、観光の空き時間を活用したレンタサイクルについても関係機関と連携し、導入を検討することが周遊観光を促進するうえで必要です。 さらに、民族共生象徴空間ウポポイが立地する白老町との連携により、周遊観光としての円滑な公共交通の利用を促すことも重要となります。						
取組内容	・バスロケーションシステム、デジタルサイネージ、MaaS 等の ICT 技術を活用した観光客に対する利便性の高い情報発信の実施を検討します。 ・特に JR 登別駅周辺の（仮称）登別市情報発信拠点施設における電子掲示板を活用し、公共交通情報の積極的な発信を検討します。 ・登別温泉地区において、低速で安全にかつ環境に配慮したグリーンスローモビリティの導入により持続可能で安全・安心な観光地の実現を検討します。 ・JR 登別駅周辺において、観光行動の空き時間を活用したさらなる周遊観光の促進を目的としたレンタサイクルの実施について、関係機関と連携のもとで検討します。 ・民族共生象徴空間ウポポイへの送客として、既存公共交通によって施設を利用した場合の公共交通料金と施設利用料金をセットにした割引企画乗車券の発行について、白老町等との連携のもとで検討します。						
実施主体	事業スケジュール						
行政 事業者 商店街		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
	検討						
	実施						

(6) 目標⑥ 公共交通空白地域における移動支援に係る施策

施策名	公共交通空白地域等における移動支援					
施策概要	登別地域や幌別地域の一部に公共交通空白地域があり、移動が不便な状況となっています。 今後の人口減少下においては人口密度の低下に伴い路線バスによる公共交通サービスの提供が難しい状況となっており、小規模需要に合わせたきめ細かな『生活の足』の確保が必要となっています。 また、きめ細かな公共交通サービスの確保に向けては、登別市立地適正化計画における居住誘導区域と連携を図りながら、支援のあり方を検討します。					
取組内容	- 公共交通空白地域をはじめ、運行便数が少ないバス路線の沿線など、公共交通が不便な地域に対して、タクシー料金の助成等を検討します。 - 小規模ながら一定の乗合需要が見込まれる地域に対しては、予約運行型の新たな公共交通の導入について検討します。 - 予約運行型の乗合交通について、ICT 技術を活用した AI による配車システムが導入されている事例も多いことから、先進事例を研究しながら活用の可能性について検討します。					
実施主体	事業スケジュール					
行政 事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)
	検 討					
	実 施					

4-2 基本方針に係る数値目標

それぞれの基本方針及び目標に応じた、達成度を評価する数値目標を以下のとおり設定します。

表 4-1 目標及び数値目標

基本方針 1 既存公共交通を基本とした持続可能な公共交通ネットワークの確保						
目標① 公共交通の維持を目的とした便数・路線の見直し						
目標② ライフスタイルに合わせた公共交通サービスの導入						
達成度を評価 する数値目標	現状値	目標値				
		R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
1)平日の公共交通利用者 (1 便当たり)	21.4 人/日	22 人/日	22 人/日	23 人/日	24 人/日	25 人/日
【目標値の設定方法や考え方】 ・市内を運行している路線バスのうち市域の中心的なネットワークを担っている登別駅を通行する路線を抽出し、令和 2 年の乗降データから 1 便当たりの利用者数を現況値として算出 ・利用者数の確保と効率的な運行を行うことにより、1 便当たりの利用者数の増加を目指す ・毎年、交通事業者からデータを提供いただき検証を行う						
2)人口当たりの公共交通 市費負担額	114 円	110 円	110 円	105 円	102 円	100 円
【目標値の設定方法や考え方】 ・令和元年度における登別市の路線バスに対する負担額を人口一人当たり（住民基本台帳）で算出した額を現況値として採用 ・人口減少下においても利用者の利便性を高めながら効率的な運行を行うとともに、国からの地域内フィーダー補助などを検討し、路線バスの健全化を図る ・毎年、市の負担額から検証を行う						
3)補助対象路線 の経常収支率	49.3%	50%	50%	55%	58%	60%
【目標値の設定方法や考え方】 ・令和元年度における登別市の補助対象路線から経常収支率を現況値として採用 ・路線バスの最適化を図りながら、効率的な運行による経費削減と国からの補助、利用者数の確保により、公共交通ネットワーク全体の経常収支率の改善に努める ・毎年、交通事業者提供資料から検証を行う						
4)公共交通説明会 等の実施回数	－	3 回	3 回	3 回	3 回	3 回
【目標値の設定方法や考え方】 ・公共交通の説明会としてバスの乗り方や危険運転に係る講座などを開催し、公共交通の認知度向上と利用者数の確保に努める ・毎年、協議会において報告し、検証を行う						

基本方針② 輸送資源の総動員と連携による公共交通の充実

目標③ 乗務員不足に対応した輸送手段の確保

目標④ 既存移動手段を活用した支援体制の構築

達成度を評価 する数値目標	現状値	目標値				
		R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
5)公共交通サービスの満足度	51.6%	55%	55%	60%	60%	65%
【目標値の設定方法や考え方】 - 令和元年度に実施したまちづくり調査 2019 の満足度を踏襲し、現況値として設定 - 公共交通の施策を通じて、市民が利用しやすく満足度の高い公共交通ネットワークとなるよう取り組みを推進 - 毎年、まちづくり意識調査又は他の調査を活用して検証を行う (※調査の実施が困難な場合は隔年で検証を実施)						
6)乗務員の確保	452 人	460 人	460 人	465 人	465 人	470 人
【目標値の設定方法や考え方】 - バスとタクシーの乗務員数を現況値として設定 - 企業説明会や試乗体験などのイベントを積極的に実施し、公共交通のイメージアップと同時に不足している乗務員の確保に努める - 毎年、交通事業者から情報提供をいただき検証を行う						
7)新たな公共交通サービスの提供(累計)	－	1 件	1 件	2 件	2 件	3 件
【目標値の設定方法や考え方】 - バスマップの作成、バスロケーションシステム、デマンド交通の導入、割引サービスなど、新たなサービスのあり方を検討し、概ね 2 年おきに新たなサービスを提供するよう努める - 毎年、協議会において検証を行う						

基本方針③ 地域住民・観光客に対する安全・安心な移動支援

目標⑤ 観光客に対応した移動支援

目標⑥ 公共交通空白地域における移動支援

7)観光客向けの公共交通支援(累計)	－	1 件	1 件	2 件	2 件	3 件
【目標値の設定方法や考え方】 - 観光客向けのバスマップの作成、MaaS や割引サービスなど、新たなサービスのあり方を検討し、概ね 2 年おきに新たなサービスを提供するよう努める - 毎年、協議会において検証を行う						
8)公共交通の人口カバー率	82.63%	83%	84%	85%	88%	90%
【目標値の設定方法や考え方】 - バス停及び JR 駅からの公共交通勢力圏と H27 国勢調査の市街化区域内の人口から現況値を算出 - デマンドバスの適用や路線バスの運行経路の再編などにより、公共交通空白地域への支援を実施し、人口カバー率の向上を図る - 毎年、協議会において検証を行う						

5 計画の推進

5-1 推進体制

本計画の目標を実現するにあたっては、まちづくりと一体となって、行政や交通事業者のみならず、企業や各種団体などを含めた市民の理解・参加・連携のもとで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。

本計画の公共交通に係る各施策については、行政・市民・交通事業者等で構成される「登別市地域公共交通活性化協議会」を通じて、施策の進捗状況、効果や妥当性の確認を行いつつ、PDCA（Plan：計画⇒Do：実行⇒Check：検証・評価⇒Action：改善・見直し）サイクルのもとで実行します。

また、本計画の推進や北海道新幹線の札幌延伸を見据え、関係機関で連携を図りながら一体的な取組を実施します。

5-2 計画の進行管理

各基本方針に基づき設定した施策の達成状況及び数値目標の評価は、1年毎に実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組の内容を見直します。

また、本計画で掲げた評価指標である目標値の評価を5年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証します。

さらに、関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に実施し、各施策の進捗状況を相互に確認し、登別市における持続可能な公共交通ネットワークの再構築を行うこととします。

5-3 用語解説

【あ行】

◆ICT（アイ・シー・ティー）技術

情報通信技術のこと。公共交通においては、運行状況などの情報取得（バスロケーションシステム等）やM a a S、ICカードによる決済など、様々な部分で活用されている。

◆インバウンド

訪日外国人観光客のこと。公共交通においては、表示の多言語化など外国人の利便性向上のための対策を、インバウンド対策と呼ぶ。

◆AI（エーアイ）

AIとは人工知能のこと。予約運行に適用した場合は、予約状況に応じて最適な運行経路を自動的に算出し、到着時間や所要時間を情報提供するシステムであり、利用者の利便性と事業者の効率的な管理を実現する。

【か行】

◆キャッシュレス決済

JRやバスなどの利用時に、現金で切符を購入せずに、ICカードやスマートフォンのアプリケーションなどで決済を行うこと。

◆グリーンスローモビリティ

低速で運行する環境負荷が少ない車両のこと。狭い路地も通行が可能であることから、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に活用できる新しい移動手段として注目されている。

◆交通モード

「徒歩」、「JR」など、移動や輸送の手段のこと。

【さ行】

◆サイネージ

公共交通の案内や時刻表などの情報を利用者に提示する電子掲示板のこと。

乗継拠点等に設置され、バスロケーションシステムでは情報発信のために使用される。

◆シームレス

複数の交通手段の接続性を改良すること。交通のシームレス化の取組としては、交通結節点整備などのハード整備から、運行方法の改良等のソフト面のサービスまで幅広い取組が含まれる。

【た行】

◆地域内フィーダー系統

複数の市町村をまたがって走る基幹的な公共交通（地域間バスなど）に対し、支線として基幹的な公共交通に接続して1つの地域内を運行するバス路線（コミュニティバスなど）のこと。

◆デマンドバス

利用者の事前予約に応じて運行する公共交通の形態。

【な行】

◆二次交通

旅行などにおいて、拠点となる空港や JR 駅から目的地までの移動に利用する交通機関のこと。

【は行】

◆バスロケーションシステム（バスロケ）

GPS などを利用してバスの位置情報を収集し、利用者に対してバスの現在位置や到着予想時刻などの有益な情報を提供するシステム。

◆パーソナルモビリティ

徒歩と自動車の中間的な移動手段として開発された、1～2 乗りの次世代自動車の概念。主に自動で動くものを呼び、自転車等は含まれない。代表的な例としてセグウェイがあげられる。

◆ポーターサービス

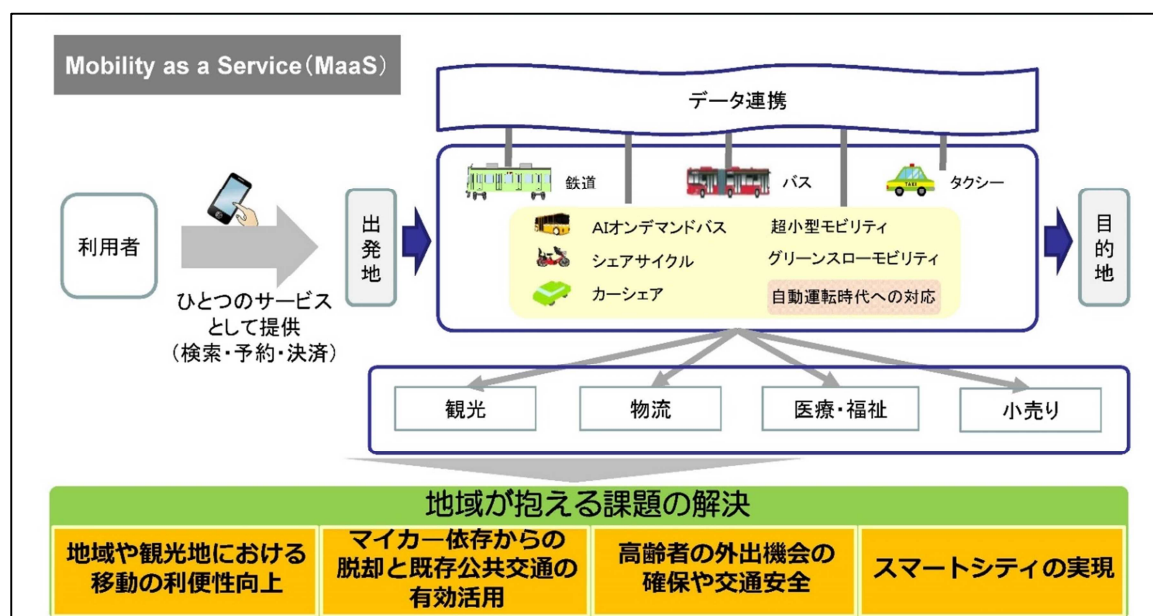
利用者の荷物を、最寄りの駅やバス停からチェックインカウンターまで代わりに運搬するサービスのこと。

【ま行】

◆MaaS（Mobility-as-a-Service）：マース

スマホアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと。

新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせられる。



資料：国土交通省 HP より

登別市地域公共交通計画

令和4年3月

編集・発行

登別市市民生活部市民サービスグループ