

登別市地域公共交通計画（案）

【概要版】

令和4年 月

登別市

1 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景

地域公共交通を取り巻く環境は極めて厳しい状況であり、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、団体、企業など、地域全体が一体となった利用促進の取組が必要となっています。

(2) 計画策定の目的

既存の交通手段である JR、路線バス、タクシーに加え、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することを目的とします。

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）までの 5 年間

1-4 計画の位置付け

「登別市総合計画第 3 期基本計画」、「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」などの関連する計画と整合・連携を図り、登別市の公共交通マスタープランとして策定します。

2 登別市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 地域特性

(1) 登別市の人口

登別市の人口は、昭和 58 年（1983 年）の 59,481 人をピークに年々減少しており、令和 2 年（2020 年）には 46,919 人となっています。

今後、人口はさらに減少し、令和 27 年（2045 年）にはピーク時の半数程度である 31,170 人にまで減少することが予測されています。

(2) 登別市地域公共交通計画における地域区分

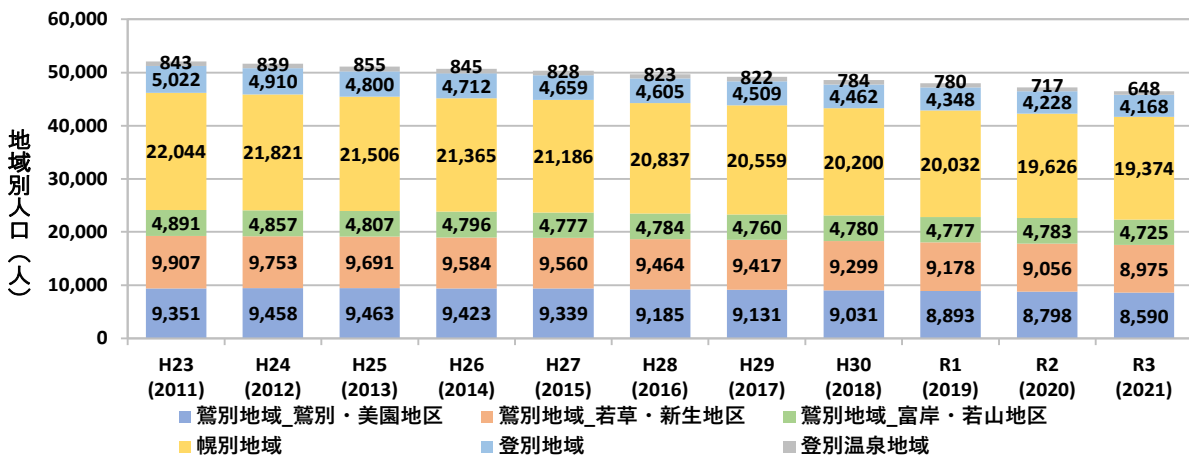
市内を 4 つの地域（鷺別地域、幌別地域、登別地域、登別温泉地域）に区分しています。

また、鷺別地域については、さらに 3 つの地区（鷺別・美園地区、若草・新生地区、富岸・若山地区）に区分して検討を行います。

表 登別市地域公共交通計画における地域区分

	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、鉦山町、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

図 登別市の人口及び地域別の人口推移



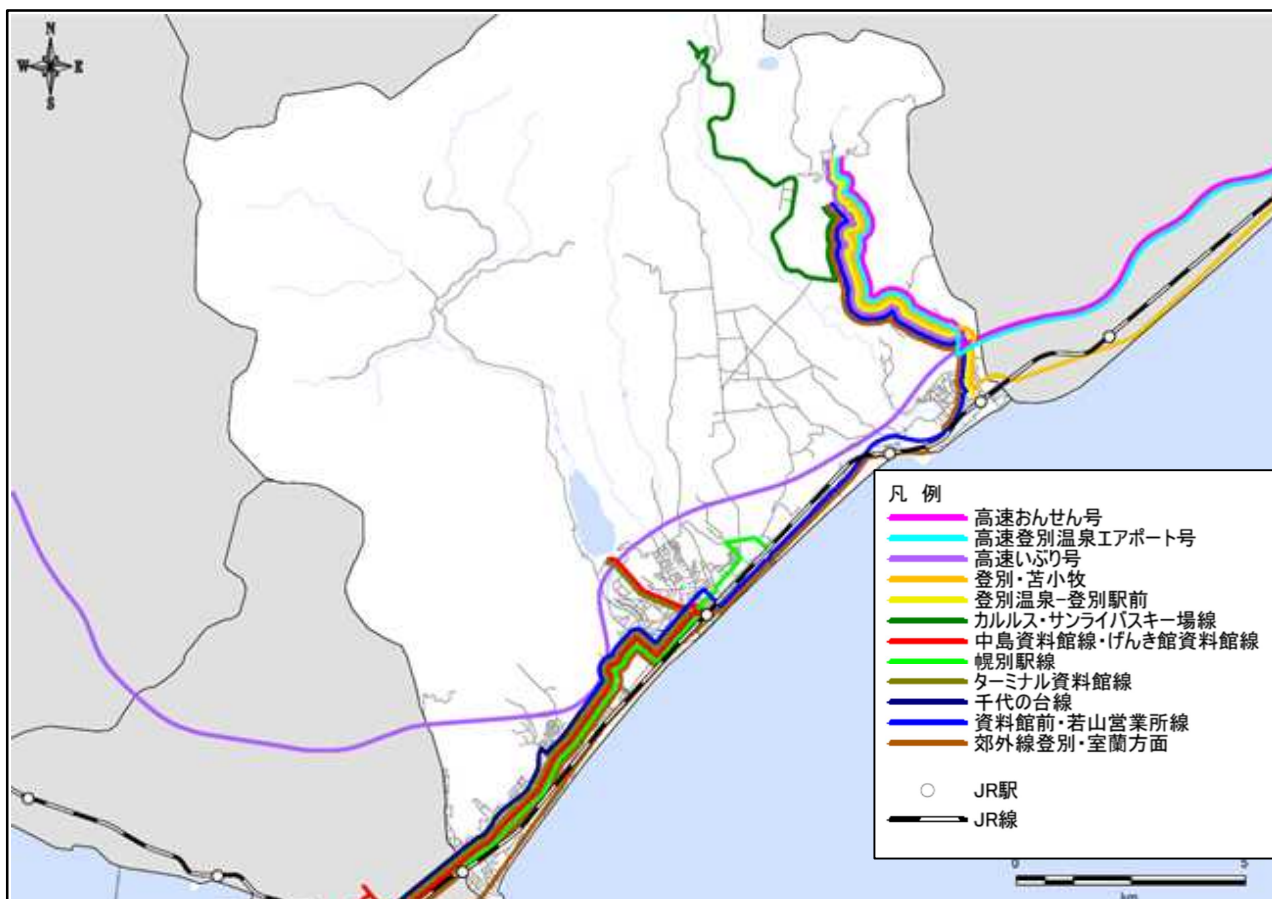
資料：登別市住民基本台帳人口統計表（令和 3 年 4 月 30 日現在）

2-2 公共交通の概要

2-2-1 市内を運行する公共交通

登別市内は、JR北海道（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。

図 市内の公共交通運行路線図



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）

2-2-2 登別市における公共交通空白地域

以下の①～③のいずれにも該当しない地域を登別市における公共交通空白地域として定義します。

- 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であること
- ② 最寄りのバス停が周囲 300m以内にあること
- ③ JR 駅が周囲 1 km以内にあること

図 市内における公共交通空白地域の状況（鷺別地域・幌別地域）

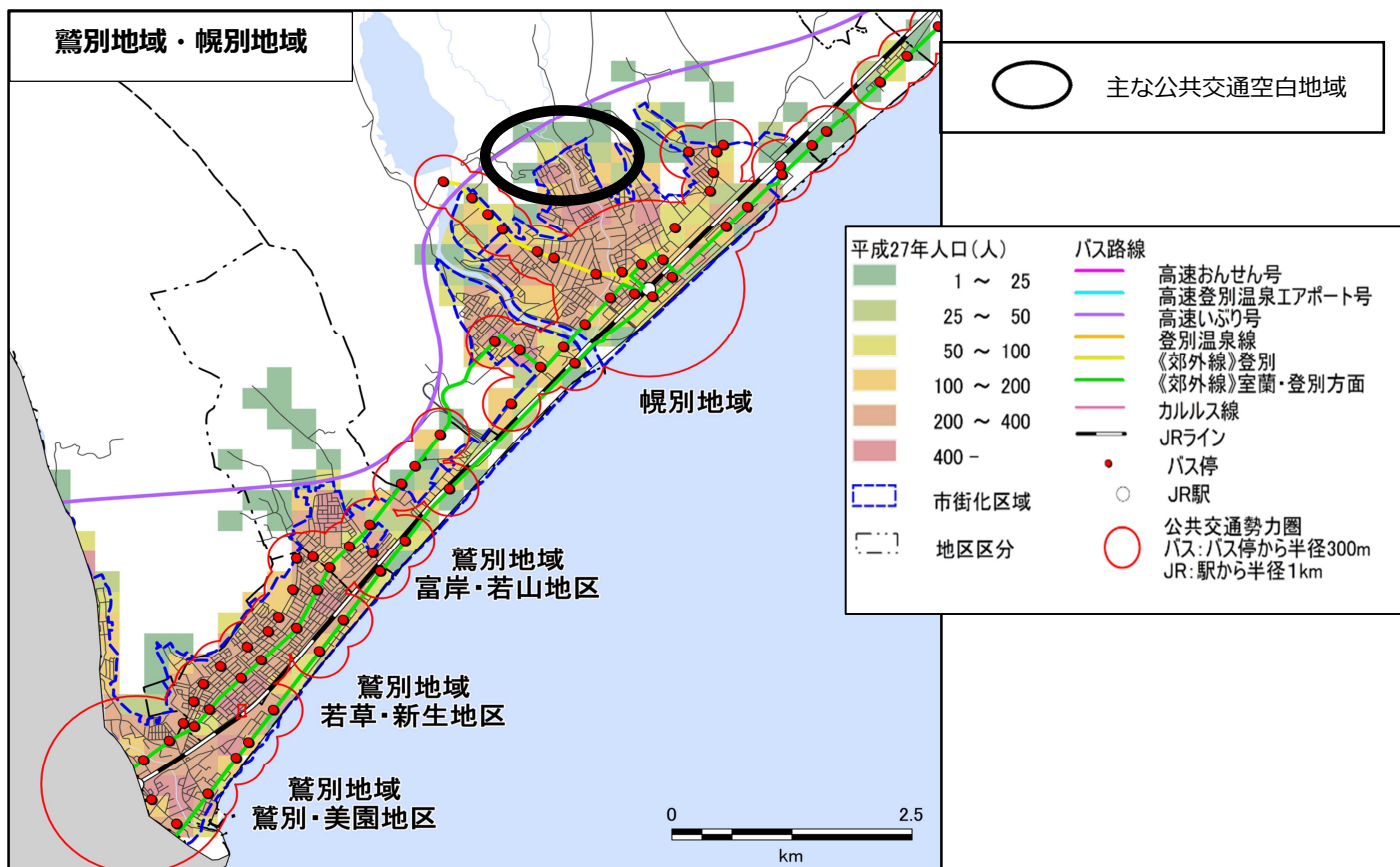
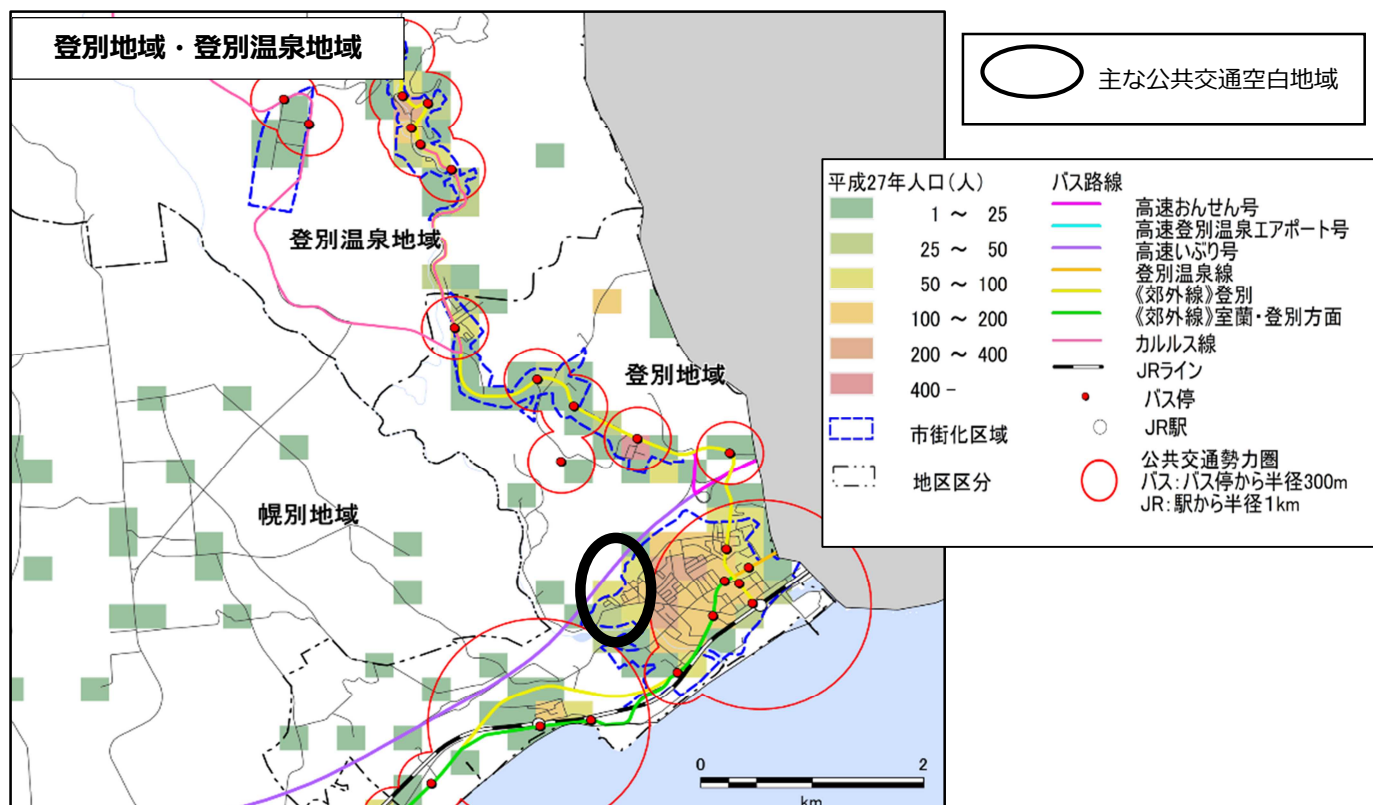


図 市内における公共交通空白地域の状況（登別地域・登別温泉地域）



2-3 公共交通の課題整理

登別市の公共交通を取り巻く現状や課題を踏まえ、公共交通の課題を次のとおり整理しました。

登別市の公共交通における課題

- (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
- (2) 公共交通利用者の確保
- (3) 多様な輸送手段を活用した移動支援
- (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
- (5) 公共交通空白地域への対応

3 登別市の地域公共交通計画の基本理念と基本方針

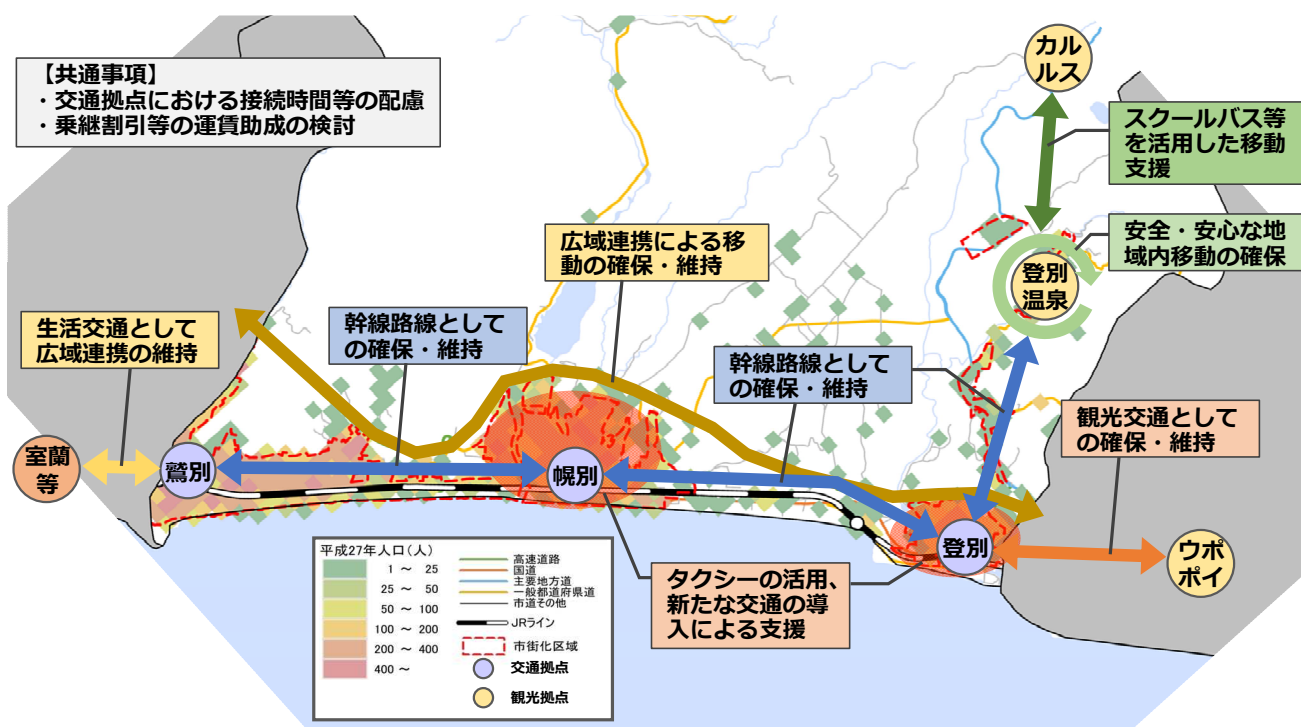
3-1 基本理念の設定

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

図 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網の確保

- ◆目標① 公共交通の維持を目的とした便数・経路の見直し
- ◆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

基本方針2 輸送手段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

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

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の構築のための路線の見直し						
実施主体	事業スケジュール						
		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
行政 交通事業者	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策の実施						
実施主体	事業スケジュール						
		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
行政 交通事業者 企業 学校	検討	■					
	実施	■					■

(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						
実施主体	事業スケジュール						
		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
行政 事業者	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					
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		■				

(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					
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					
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		■				

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 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網の確保						
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						
達成度を評価する主な数値目標	現状値	目標値				
		R4	R5	R6	R7	R8
平日の公共交通利用者※1 (1便あたり)	21.4人/日	22人/日	22人/日	23人/日	24人/日	25人/日
人口あたりの公共交通市費負担額	114円※2	110円	110円	105円	102円	100円
補助対象路線の経常収支率	49.3%※3	50%	50%	55%	58%	60%
公共交通説明会等の実施回数	-	5回	5回	5回	5回	5回
基本方針② 輸送手段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						
運転手の確保	452人※1	460人	460人	465人	465人	470人
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
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						
観光客向けの公共交通支援(累計)	-	1件	1件	2件	2件	3件
公共交通の人口カバー率	82.7%※5	83%	84%	85%	88%	90%

※1：交通事業者提供資料（現状値：R2の利用者数、乗務員数）

※2：登別市生活交通路線維持費補助金のR1の補助額÷住民基本台帳（R1）の人口

※3：登別市生活交通路線維持費補助金のR1の補助対象路線の経常収支率

（ただし、中央町～工大の路線はH30.3で廃止のため除いている）

※4：R1公共交通に係る住民アンケートの満足度（総合評価）の「満足・やや満足・普通」の合計

※5：公共交通勢力圏÷市街化区域の国勢調査の人口（H27）

5 計画の推進

5-1 推進体制

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て、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のあり方について継続的に協議を実施することとします。