

登別市地域公共交通計画

(案)

令和4年 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 計画の位置付け.....	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.....	27
2-3 公共交通の概要.....	28
2-4 各種調査結果の概要.....	43
2-5 公共交通の課題整理.....	47
3 登別市の地域公共交通計画の基本理念と基本方針	50
3-1 基本理念の設定.....	50
3-2 基本方針及び目標の設定.....	52
4 目標を達成するための施策	55
4-1 目標ごとの施策内容.....	55
4-2 基本方針に係る数値目標.....	61
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継続的な利用者の減少、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影響による利用者の大幅な減少など、極めて厳しい状況となっています。

このような中、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。

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。

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・民間事業者が所有しているバスなど、多様な交通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、かつ、より良い公共交通施策の展開に向けて、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「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 計画の位置付け

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。

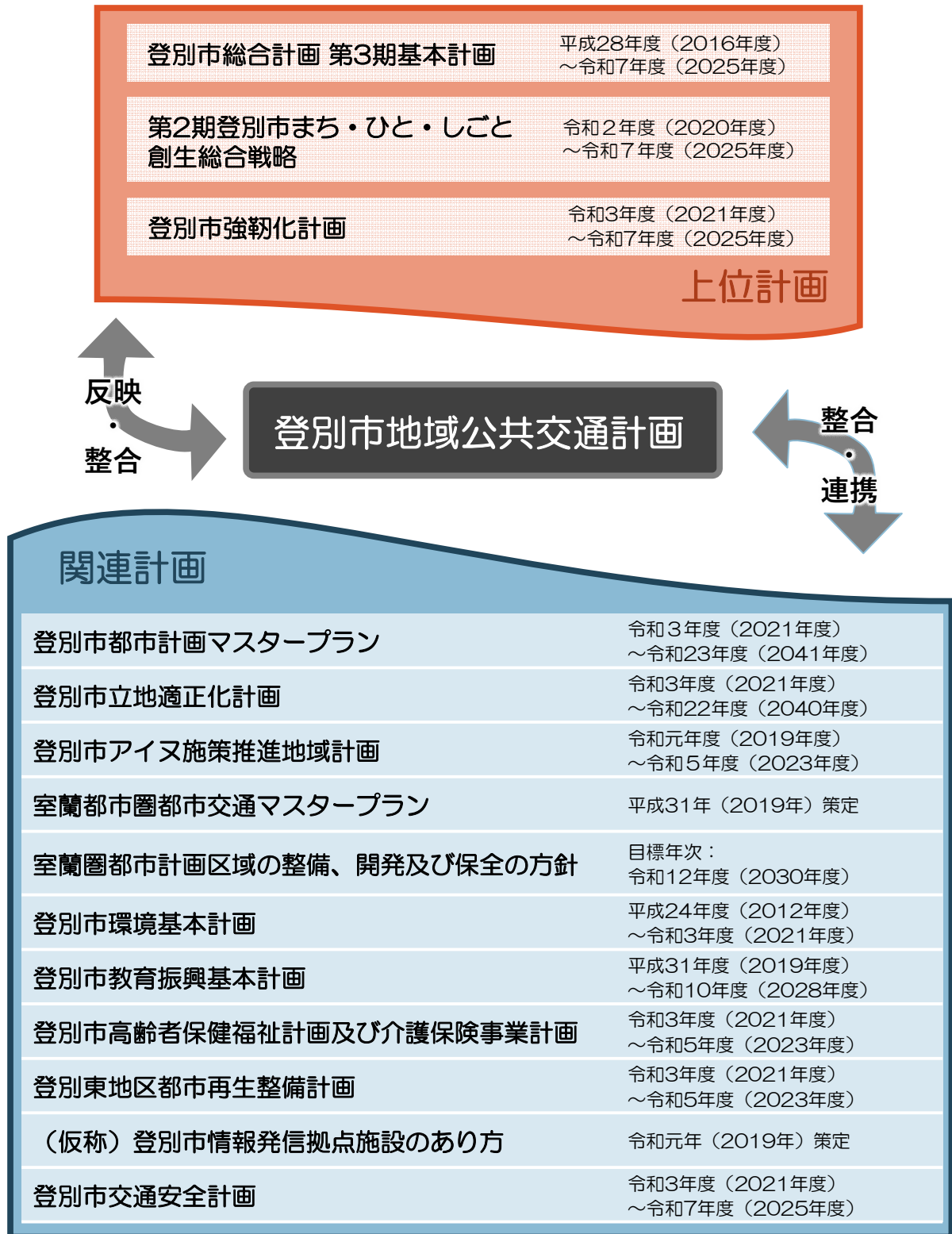


図 1-1 上位・関連計画の整理

1-5 上位計画・関連計画の整理

本計画の上位・関連計画に位置付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。 施策の基本的な方向： 【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 <ul style="list-style-type: none">・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	住みつけたい、住んでみたいと思える魅力あるまちへ
基本目標	<p>【住んでみたいと思えるまちへ】</p> <p>基本目標1 子どもを生き育てやすいまちへ</p> <p>基本目標2 安心して老いを迎えることができるまちへ</p> <p>基本目標3 各産業が元気に展開されるまちへ</p> <p>【行ってみたいと思えるまちへ】</p> <p>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</p> <p>【複合的に施策に取り組むことで】</p> <p>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）</p>
公共交通に関する施策	<p>(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</p> <p>④ 主な事業・取組</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>

(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	<p>1 大規模自然災害から市民の生命、財産及び生活を守る</p> <p>2 登別市の持続的成長を促進する</p> <p>3 迅速な復旧・復興</p>
公共交通に関する施策	<p>4 ライフラインの確保</p> <p>4-4-a 交通ネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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の整備推進 ●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 <p>4-4-b 道路施設の防災対策等【重点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●道路構造物・道路付属施設に対する点検や維持管理・補修の優先度を評価した事業推進 ●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 <p>4-4-c 災害時における新たな交通手段の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ●平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の検討 ●電気自動車の導入、自転車の活用等、化石燃料を使用しない移動手段の活用検討 <p>7 迅速な復旧・復興等の大幅な遅れ</p> <p>7-3-b 外国人を含む観光客等への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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3年度（2021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	<ul style="list-style-type: none"> ① 豊かな自然と共生するまち ② 安心して暮らすために地域の拠点が形成されているまち 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	<p>(2). 交通体系の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 地域に即した道路ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 幹線道路と生活道路など道路の機能に応じた道路整備を進めます。 ・ 国道36号の機能向上を促進します。 ・ 鷺別地域におけるJR横断立体交差について検討します。 ・ 長期未整備路線の必要性を検証し、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 誰もが使いやすい道路整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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を進めます。 ・ 案内サインなどの充実を図り、来訪者にわかりやすい道づくりを進めます。 ③ 地域に即した公共交通ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 将来的にMaaSを提供するなど情報通信技術の活用により、公共交通機関の利便性を高めます。 ④ 乗り換え・乗り継ぎ施設の機能の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場・バスターミナルといった交通結節点において、JRやバス、タクシー等への乗り継ぎ利便性を図ります。 ⑤ 歩きたくなるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者や自転車及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道路空間のバリアフリー化を推進します。 ・ 通学路の整備・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が市民のレクリエーションの場となるように、散策路の整備を進めます。

(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3年度(2021年度)～令和22年度(2040年度)
意義と役割	<ul style="list-style-type: none"> ●都市全体を見渡したマスタープランとして機能 ●市町村の主体性(協調・連携)、北海道の広域的な調整 ●時間軸をもったアクションプランとして運用 ●都市計画と公共交通の一体化(コンパクトシティ・プラス・ネットワーク) ●都市計画と民間施設誘導の融合 ●市街地空洞化防止のための選択肢 ●都市計画と公的不動産の連携
公共交通に関する基本方針	<p>3. 基本方針と将来都市構造</p> <p>3.2 主要課題の設定</p> <p>現況：高い自動車依存率、基幹的公共交通カバー範囲が狭い、高齢化による運転困難者の増加、市内移動では目的(特定施設利用)に応じた地域間の行き来が多い</p> <p>課題：都市機能施設への徒歩・公共交通でのアクセス利便性の向上が必要</p> <p>3.3 基本方針 「公共交通」に関する方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ●拠点間及び日常生活に必要な都市機能と居住地を繋ぐ公共交通ネットワークの利便性向上
公共交通に関する施策	<p>7. 誘導施策</p> <p>7.3 公共交通に関する施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の整備方針と連携した公共交通ネットワークの強化【市・バス事業者・JR等】 ●都市・地域交通戦略推進事業※の活用 <p>※徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的のもと、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援し、モータリゼーションの進展に併せて、市街地が全面的に広がる拡散型都市構造を見直し、環境負荷低減型のコンパクトシティへの展開を図る事業</p>

(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性化させ、魅力ある地域社会の形成を目標とします。
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. 地域内及び地域間の交流並びに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 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	令和元年（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	<p>【生活】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【観光】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【産業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
公共交通に関する施策	<p>【生活交通】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
- ・ 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
- ・ バスチケットなど室蘭都市圏共通の移動円滑化

(5) 室蘭圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

計画名	室蘭圏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）
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 基本方針	<p>① 基本方針</p> <p>a 交通体系の整備の方針</p> <p>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付け、今後の北海道新幹線の整備を見据えた維持・活用を図る。</p>

(6) 登別市環境基本計画

計画名	登別市環境基本計画
計画期間	平成 24 年度（2012 年度）～令和 3 年度（2021 年度）
長期的な目標	<ol style="list-style-type: none"> 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	<p>第 2 期基本計画の体系</p> <p>3. 快適な環境づくりの推進</p> <p>(3) さわやかで静かな環境の確保（騒音・振動・悪臭防止対策の推進）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●近隣市町との連携を図り、交通騒音・振動低減のための総合的な対策を検討 <p>5. 省エネルギー及びエネルギーの有効利用の推進</p> <p>(1) 省資源・省エネルギー対策の推進【施策の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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の推進 ●公共施設等における省エネルギー化への取組み <p>6. 地球環境保全対策の推進</p> <p>(2) その他の環境問題に対する取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ●酸性雨の原因物質の排出抑制のため、低公害車や低燃費車の普及の推進を図る ●公共交通機関の利用、適切なアイドリングストップ等の自動車排出ガス削減の啓発を図る

(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 推進の重点	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 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) 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	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	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：住民と社会福祉法人が連携した各種支援事業 生きがいづくりと社会参加の促進 2 地域・社会活動の推進 ●施設（老人福祉センター）では入浴日にあわせて送迎車「ふれあい号」を運行 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

(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 整 備：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、情報発信拠点施設前モニュメント） 歩行支援施設（カバードウォーク） 高次都市施設：地域交流センター（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
計画期間	令和元年(2019年)策定
整備に向けた考え方	<ul style="list-style-type: none"> ●観光客のニーズに応じ、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 ●北海道ドラマチックロードほか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・賑わいを創出できる機能を整備 ●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	<p>公共施設の集約化 [登別地区のまちの機能]</p> <ul style="list-style-type: none"> ●登別駅周辺や国道36号、道道2号洞爺湖登別線を中心とした地域住民の生活圏を面として捉えながら、地域における商業施設等に加え、新たに開院するJCHO登別病院等の有用性により充実する地域住民の生活環境を背景に、<u>市内や近隣市町とのアクセスが容易である交通環境を生かした施設整備を行うこと</u>で、これまで以上に人が行き来する環境を創出するなど、活力あるまちの形成を図る

(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3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)
計画の理念	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<p>(11) 交通需要マネジメントの推進 ア 公共交通利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン(地域公共交通計画)を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、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する。

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

2-1-1 位置・地勢

登別市は、北海道の南西部に位置し、形状はほぼひし形をなしています。

南は太平洋に面し、その海岸線はほぼ一直線であり、東は登別漁港、倶多楽湖付近で白老町と接し、北はオロフレ峠、来馬岳付近で壮瞥町に接し、西は鷺別岬から鷺別岳にかけて室蘭市、伊達市と接しており、面積は212.21 km²となっています。

鷺別地域・幌別地域・登別地域は人口の増加などに伴い、それぞれの市街地を拡大しながら発展し、登別温泉地域は観光地として限られた土地のなかで高度化が進み、発展を遂げてきています。

いくつかに分かれている市街地は、JR、国道、道道などによってつながっています。



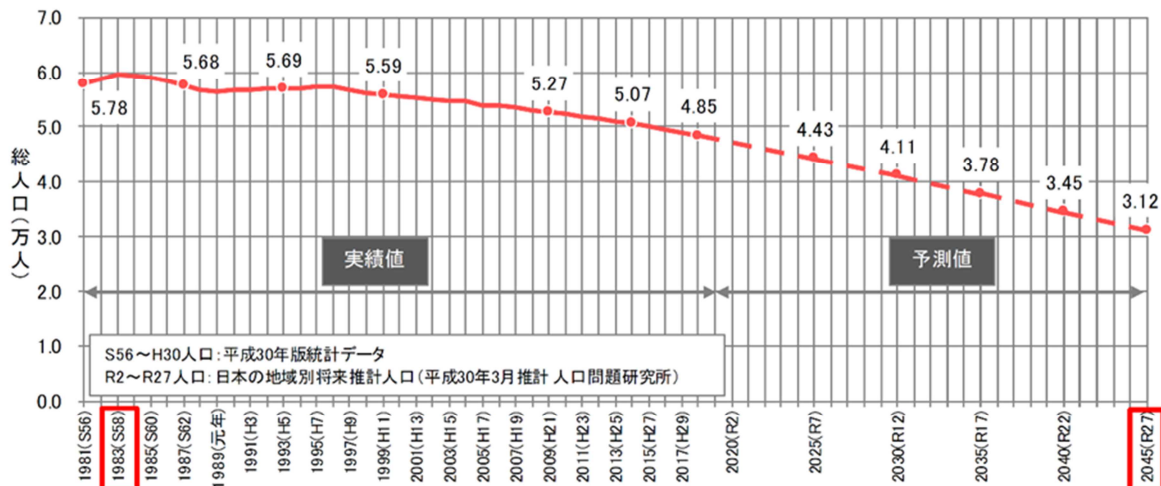
図 2-1 位置

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、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。



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

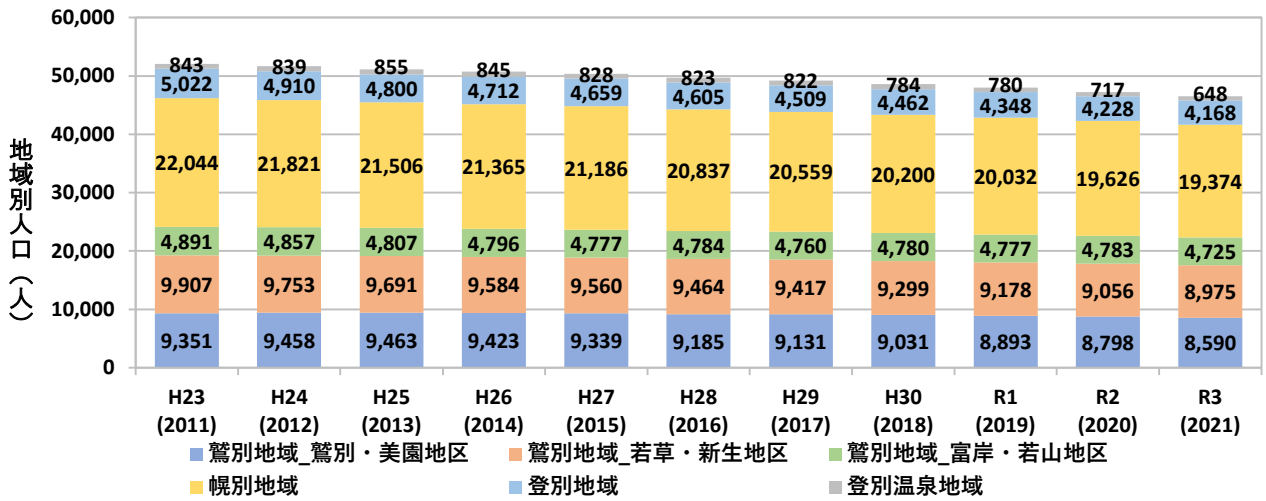
図 2-2 人口の推移と将来予測

地域別の分析にあたっては、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と図りながら、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

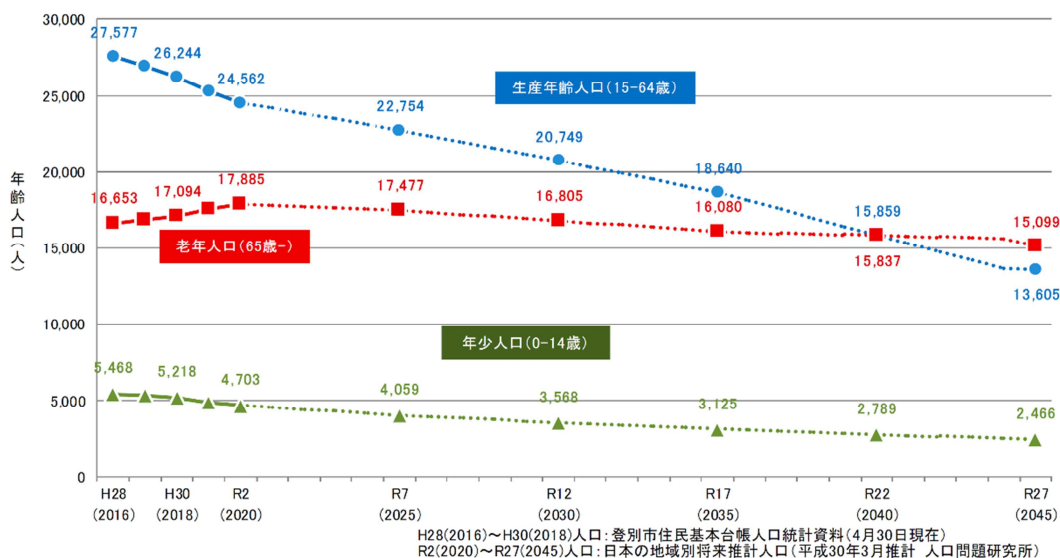


資料：登別市住民基本台帳人口統計表（令和3年4月30日現在）

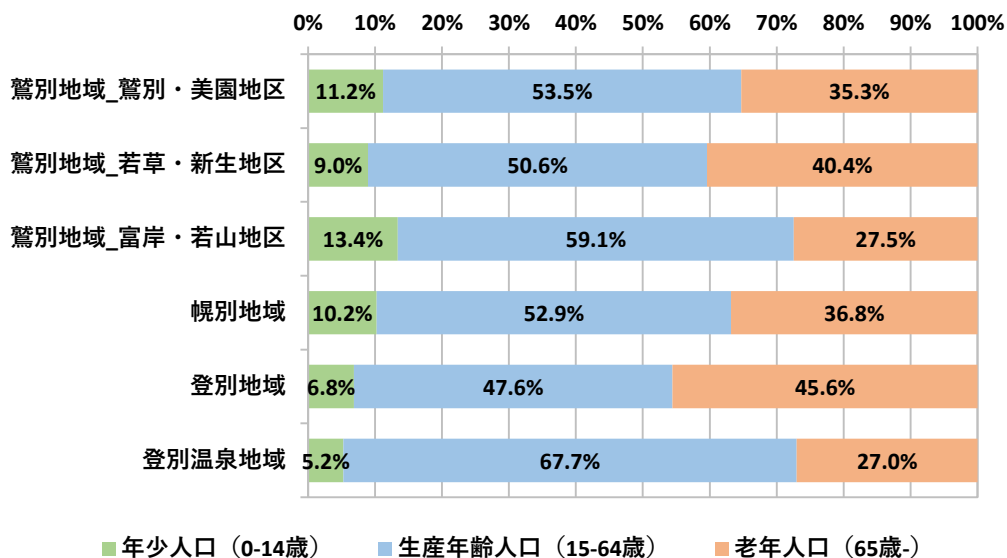
図 2-3 総人口及び地域別人口

(2) 年齢3区分人口

年齢3区分（年少人口・生産年齢人口・老年人口）の人口をみると、老年人口（65歳以上）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）以降には、老年人口が生産年齢人口を上回る予測となっています。



令和3年(2021年)地域別・年齢別の人口構成比(%)



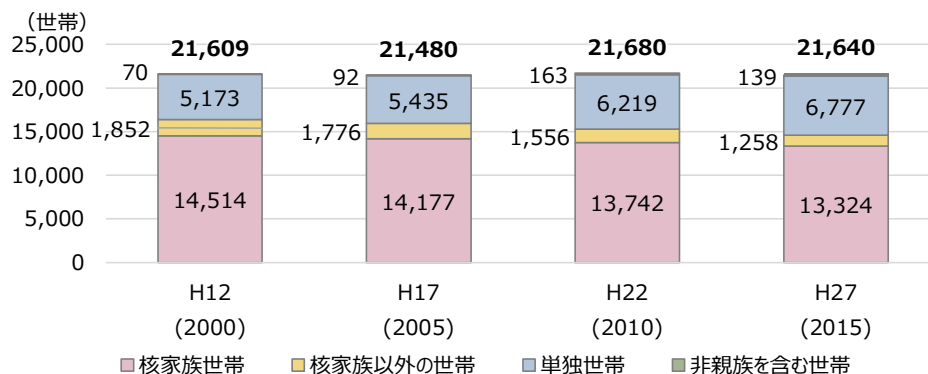
資料：登別市住民基本台帳人口統計表（令和3年4月30日現在）

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

世帯数について、合計値ではほぼ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。

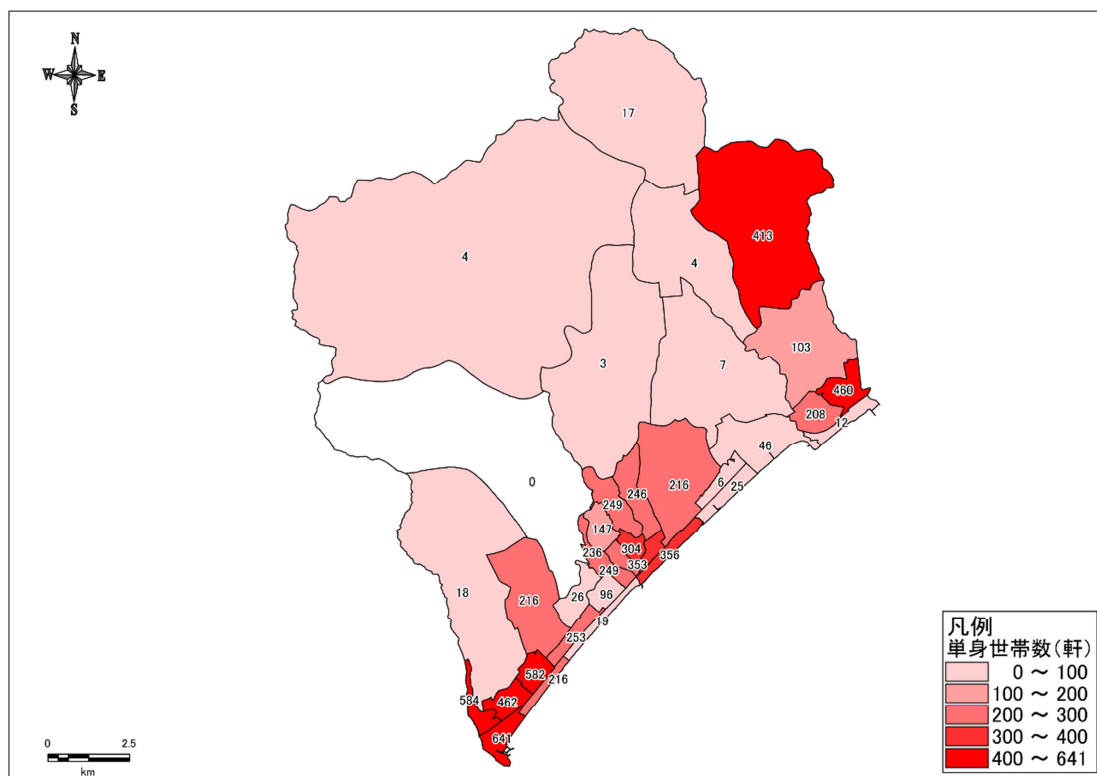
単独世帯は平成 12 年 (2000 年) では 5,173 世帯であったのに対し、平成 27 年 (2015 年) には 6,777 世帯となっており、1,500 世帯以上増加しています。



資料：国勢調査

図 2-5 登別市の世帯の家族類型の推移

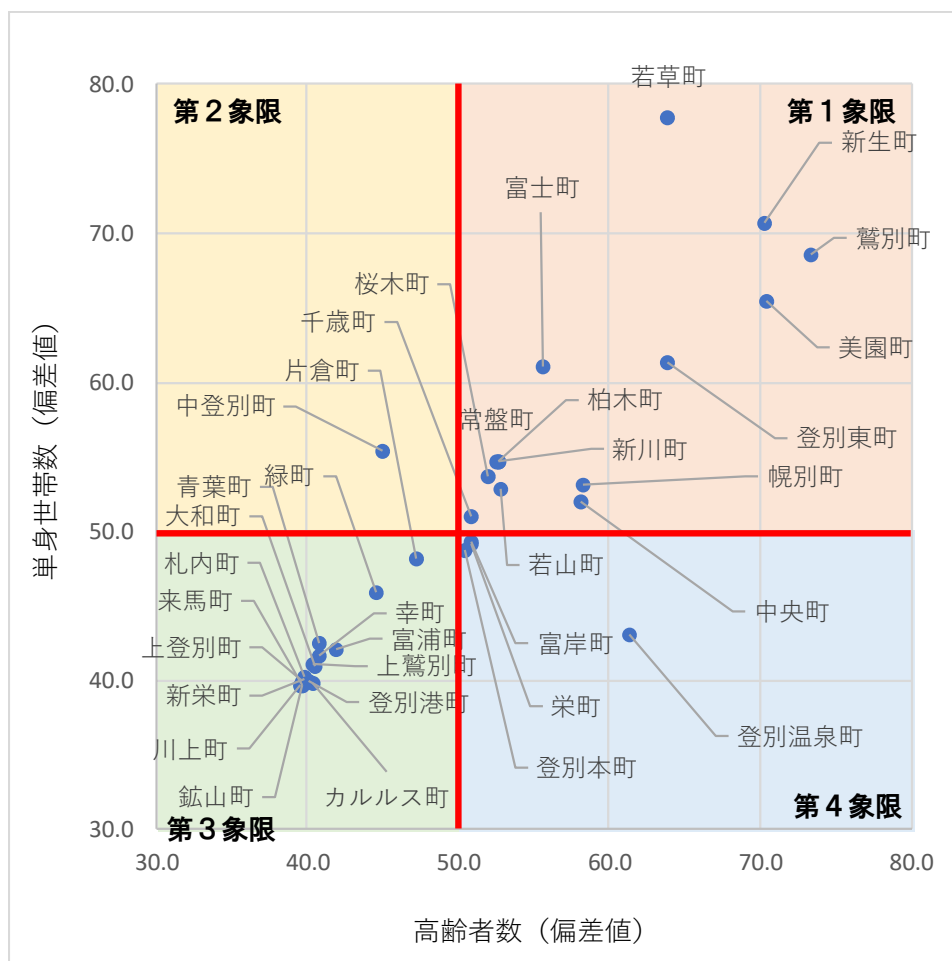
地域別の単身世帯の状況では、登別温泉地域や JR 登別駅周辺、鷲別地域の世帯数が多くなっています。自動車の運転ができない単身世帯が多い場合には、公共交通の支援体制を検討する必要があります。



資料：国勢調査 (平成 27 年)

図 2-6 地域別単身世帯の状況

単身世帯と高齢者数の関係について、高齢者数が多いと単身世帯も多い傾向が出ており、第1象限に該当する地区については、高齢で単身の世帯が多く、特に公共交通の支援体制を検討する地域であると考えられます。



資料：国勢調査（平成 27 年）を基に作成

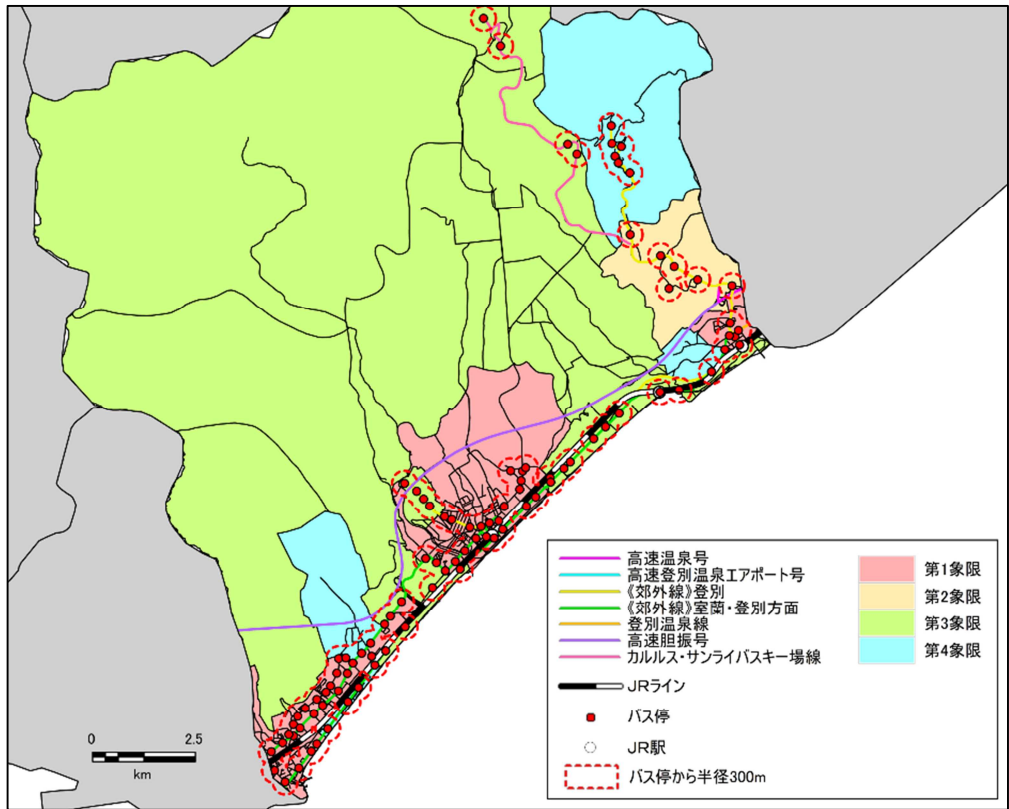
図 2-7 市内町別単身世帯と高齢者数の分布

分布（散布図）の読み方：

図の右にあるほど高齢者が多く、左にあるほど高齢者が少ない。

図の上にあるほど単身の世帯が多く、下にあるほど単身の世帯が少ない。

- ・ 第1象限：高齢者が多く単身世帯も多いため、高齢単身世帯が多いと考えられます。
- ・ 第2象限：高齢者が少なく単身世帯が多いため、生産年齢以下の単身世帯が多いと考えられます。
- ・ 第3象限：高齢者が少なく単身者も少ないため、生産年齢を含む複数人世帯が多いと考えられます。
- ・ 第4象限：高齢者が多く単身者が少ないため、高齢者を含む複数人世帯が多いと考えられます。

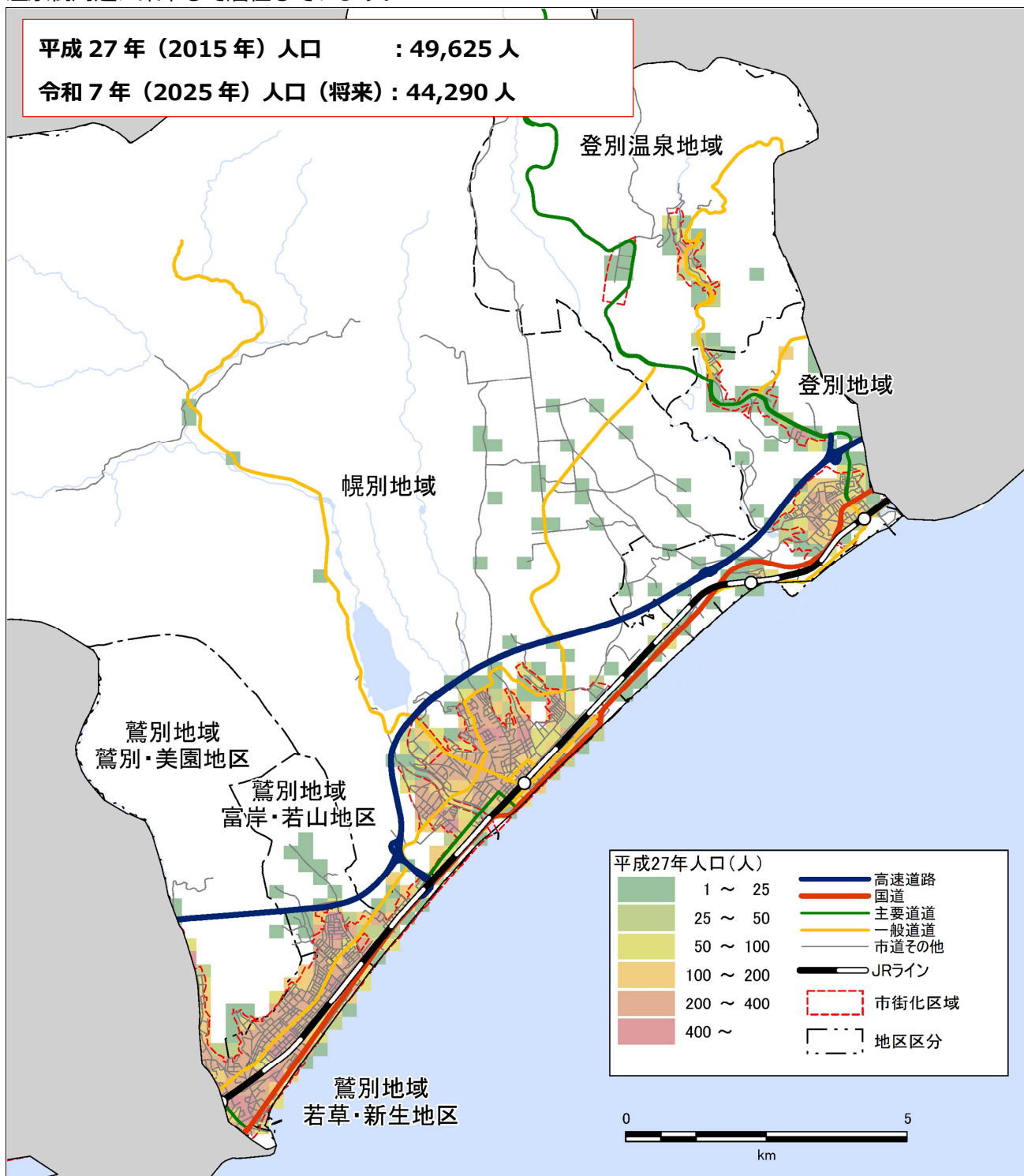


資料：国勢調査（平成 27 年）を基に作成

図 2-8 市内町別単身世帯と高齢者数の状況

(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周辺に集中して居住しています。



資料：国勢調査（平成 27 年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和 7 年）

図 2-9 登別市における人口分布状況

(5) 登別市における高齢者の分布状況

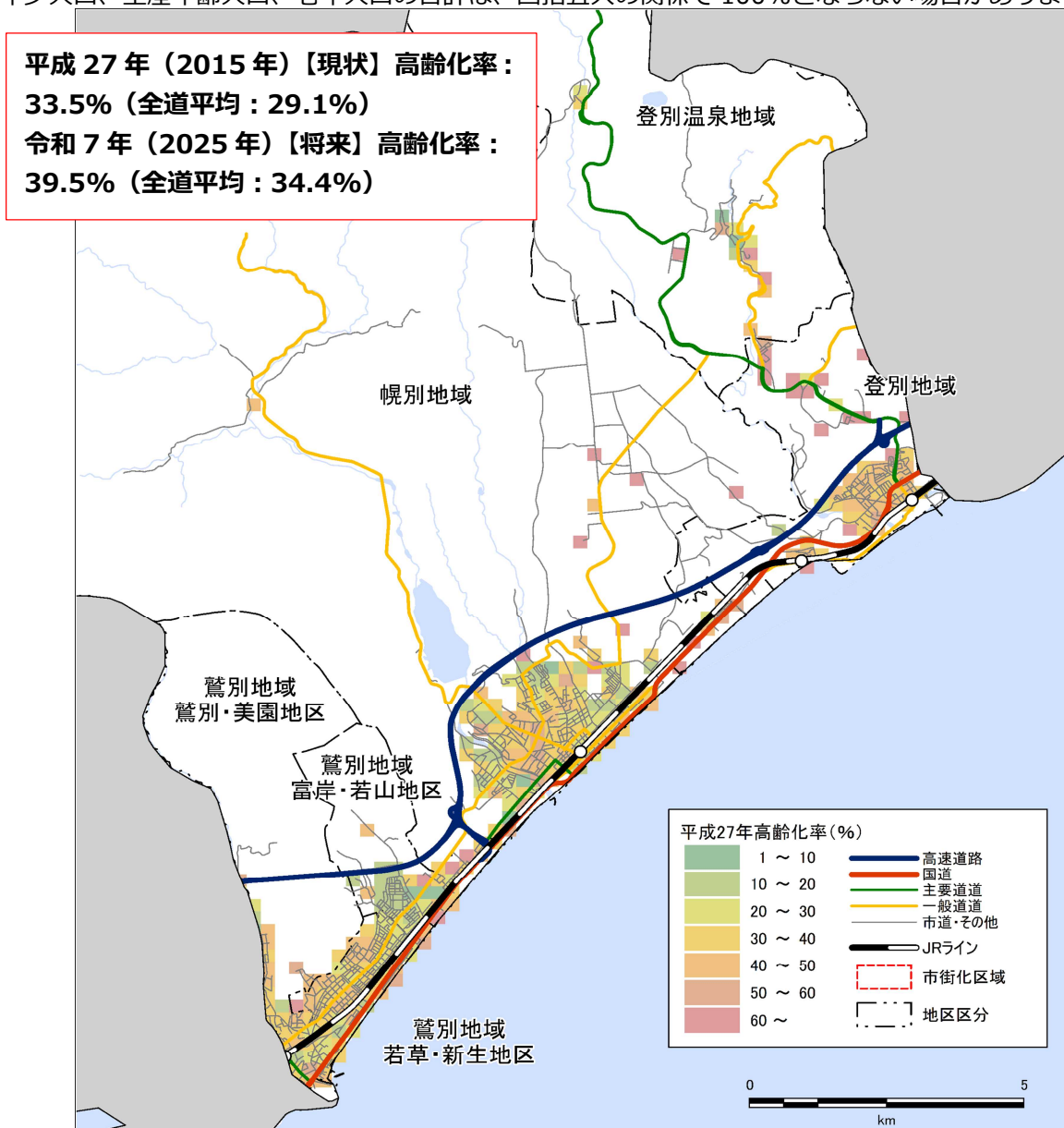
登別市の高齢化率は全道平均よりも高い状況です。

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%

※老年人口=65歳以上の高齢化率を示しています。

※年少人口、生産年齢人口、老年人口の合計は、四捨五入の関係で 100%とならない場合があります。



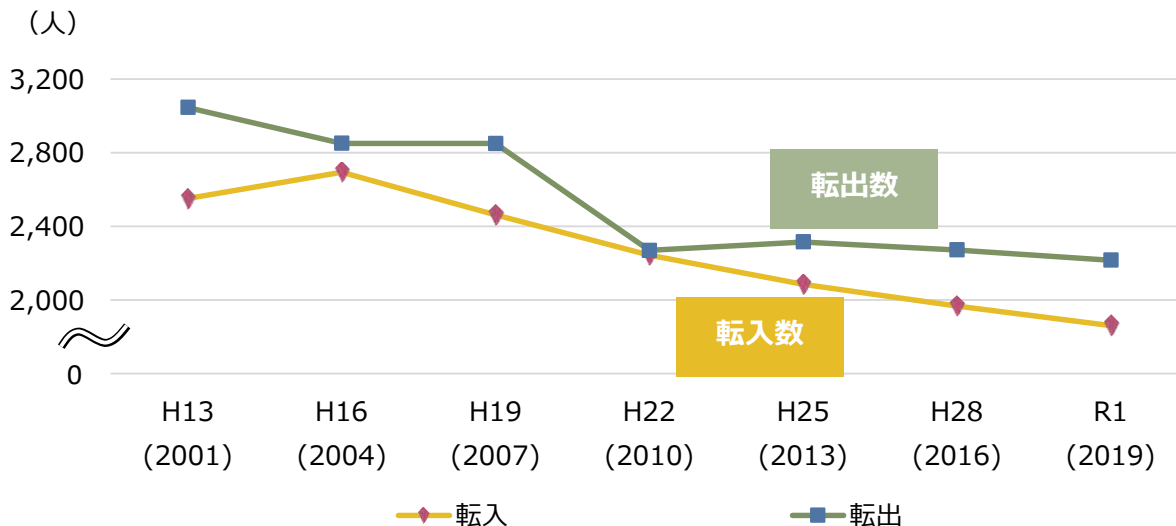
資料：国勢調査（平成 27 年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和 7 年）

図 2-10 登別市における高齢者の分布状況

(6) 転入者・転出者数及び出生・死亡数の推移

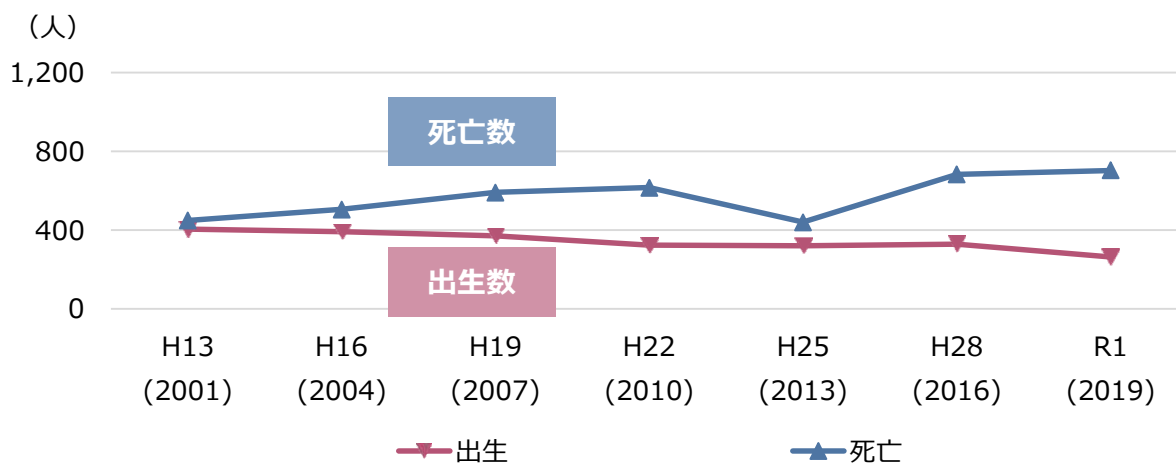
転入者・転出者数の推移は、転入数より転出数が多い社会減の状態にあります。

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 2-11 転入・転出数の推移



資料：登別市統計書

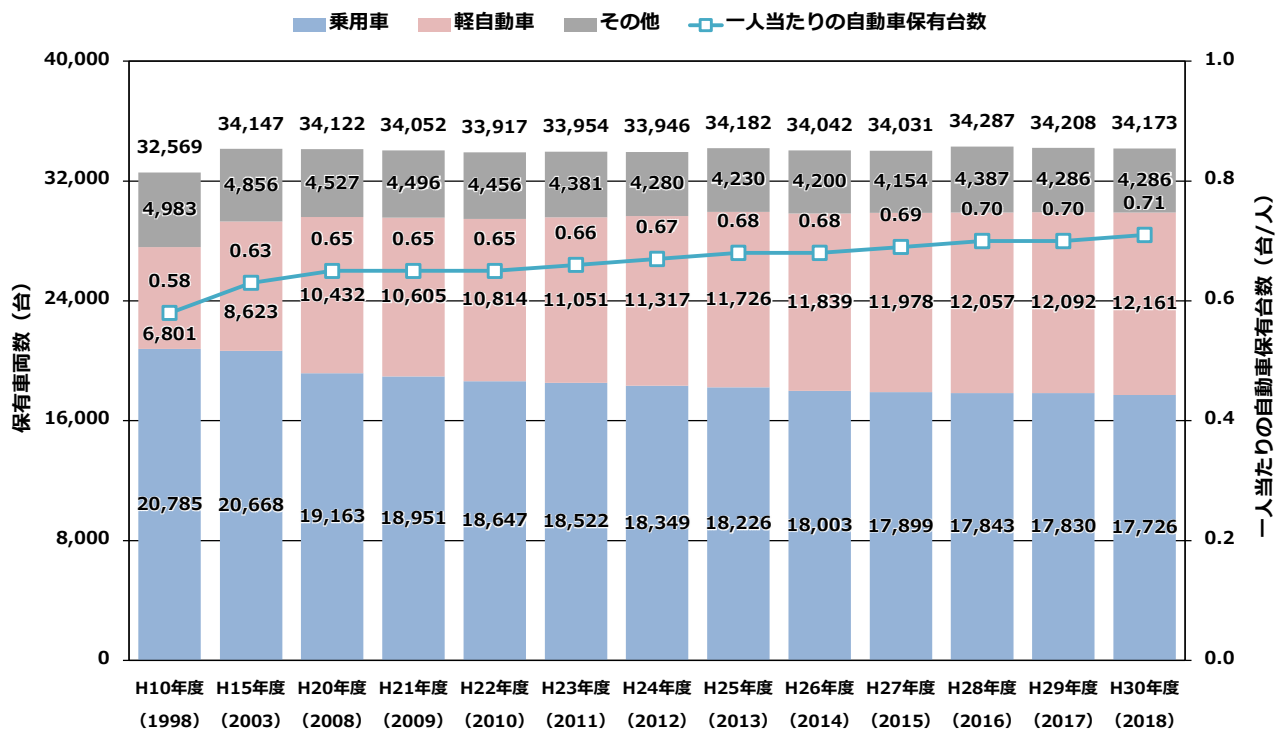
図 2-12 出生・死亡数の推移

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。

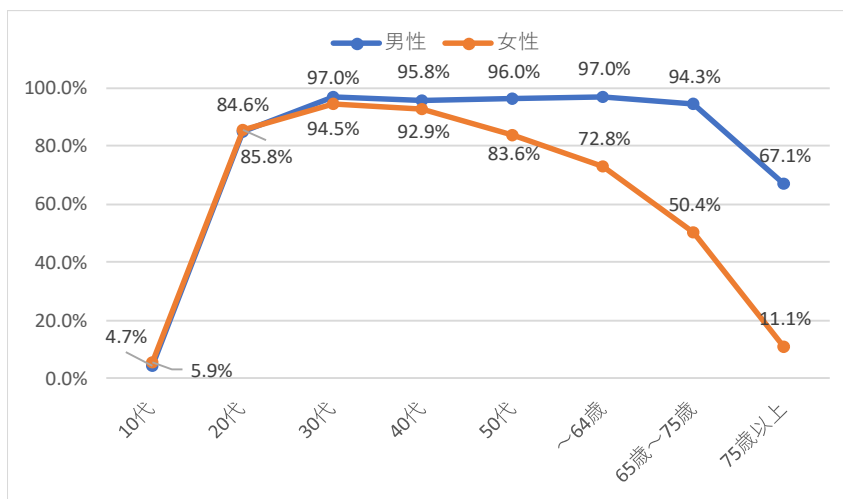
図 2-13 登別市の自動車保有台数

(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。

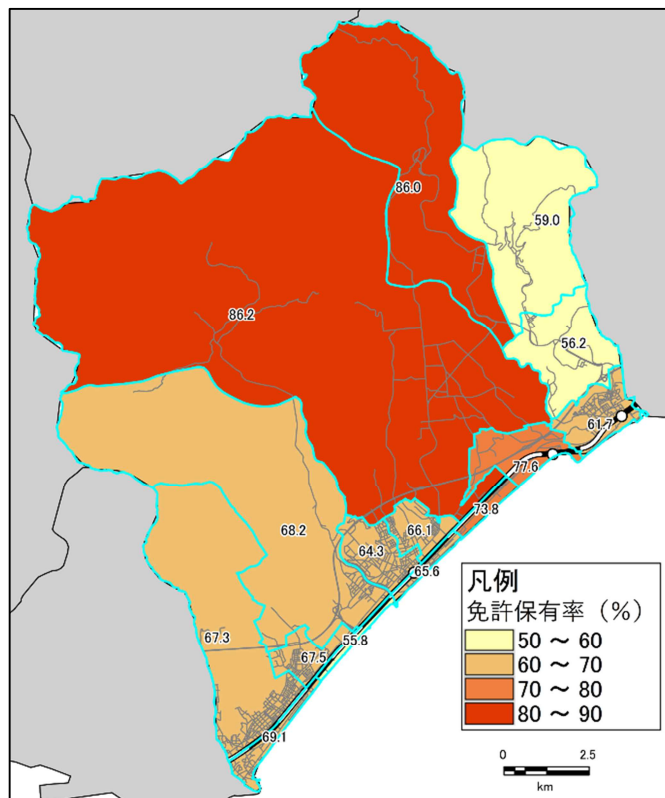
性別・年齢別の運転免許保有率を見ると、男性は 30 代～75 歳は 9 割以上が運転免許を保有している一方、女性は 50 歳以上になると運転免許保有率が減少し、65 歳以上の保有率は約半数となっており、移動に制約がある状況がうかがえます。

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 2-14 性別・年齢別運転免許保有率



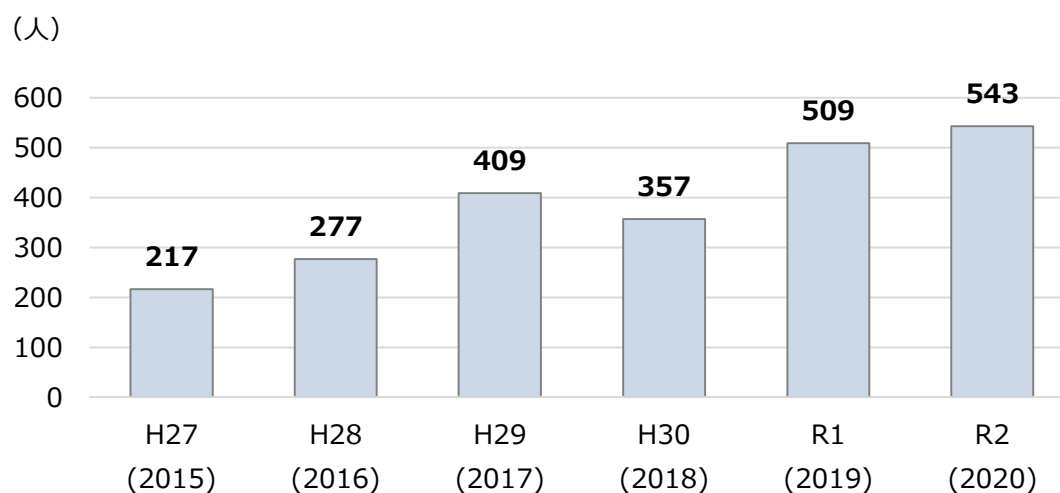
資料：室蘭都市圏パーソントリップ調査（平成 28 年度）

図 2-15 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を確保することが必要です。



資料提供：室蘭警察署

図 2-16 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施設（医療・商業・公共施設）の立地状況

都市機能施設は幌別地域、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施設への移動手段の確保が必要です。

※都市機能施設…医療施設、商業施設、公共施設で不特定多数の市民等が利用する施設

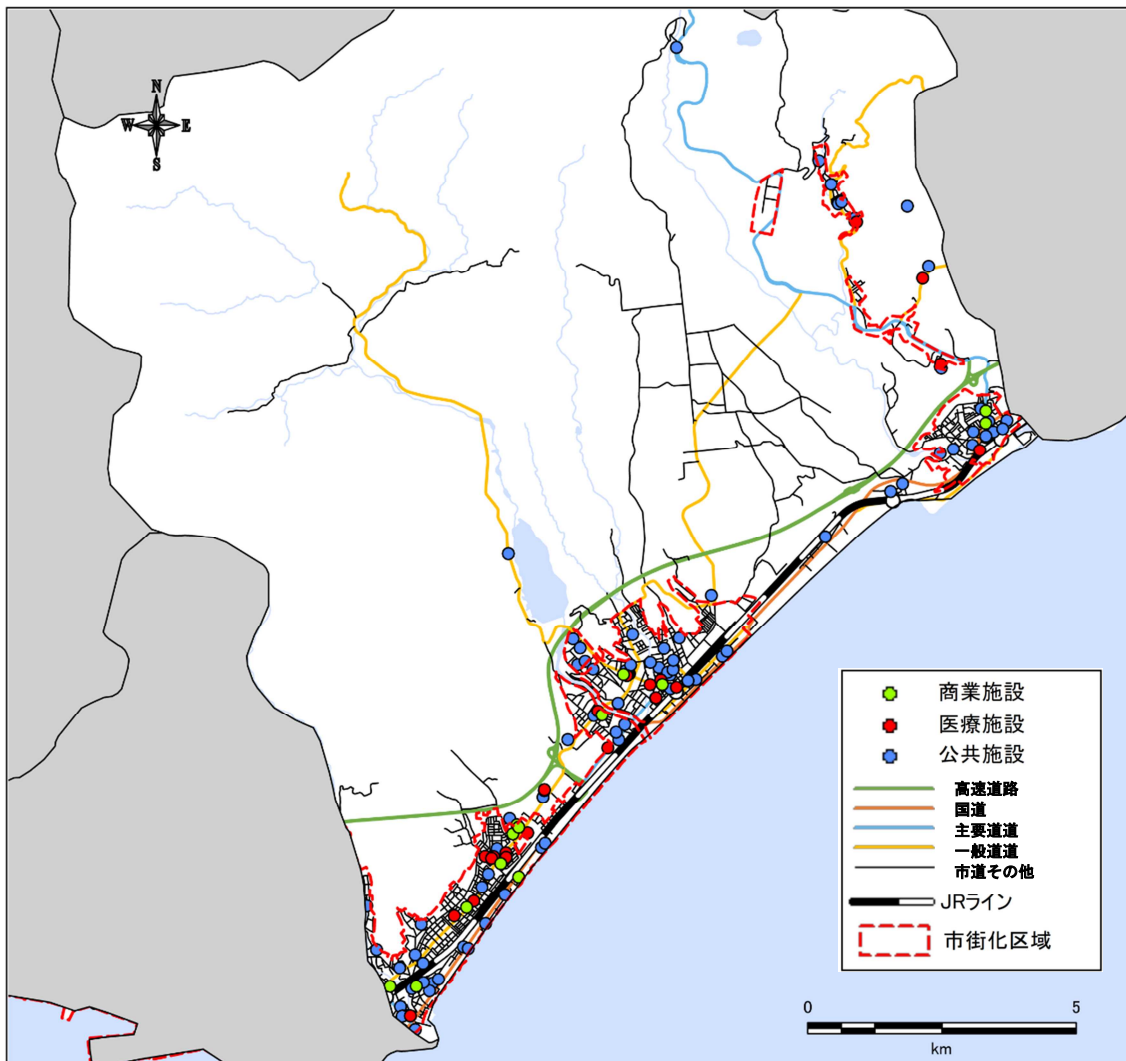


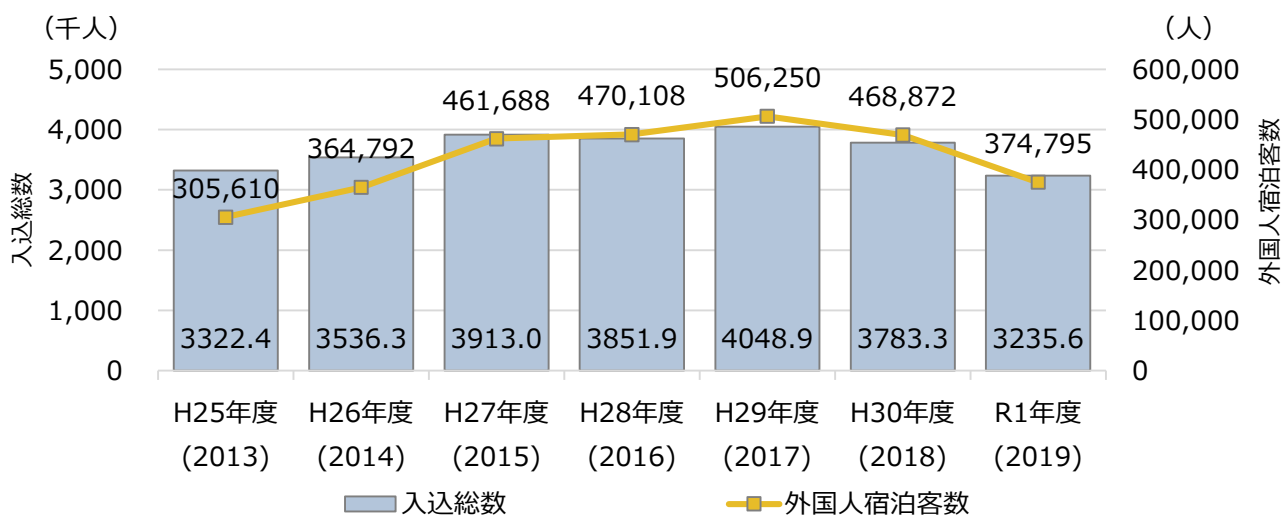
図 2-17 登別市内における都市機能施設の立地状況

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）には新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

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整備が必要です。

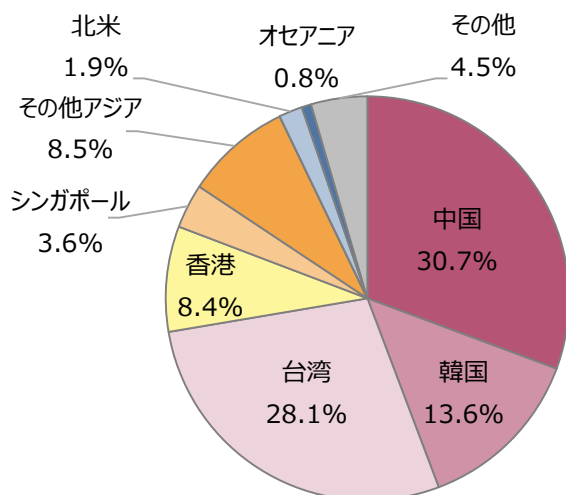


資料：北海道観光客入込数調査

図 2-18 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、韓国、台湾が多くなっています。



資料：北海道観光客入込数調査（令和元年度）

図 2-19 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、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、2030年を年限とする17の国際目標で、その下に、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べき課題であること、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。

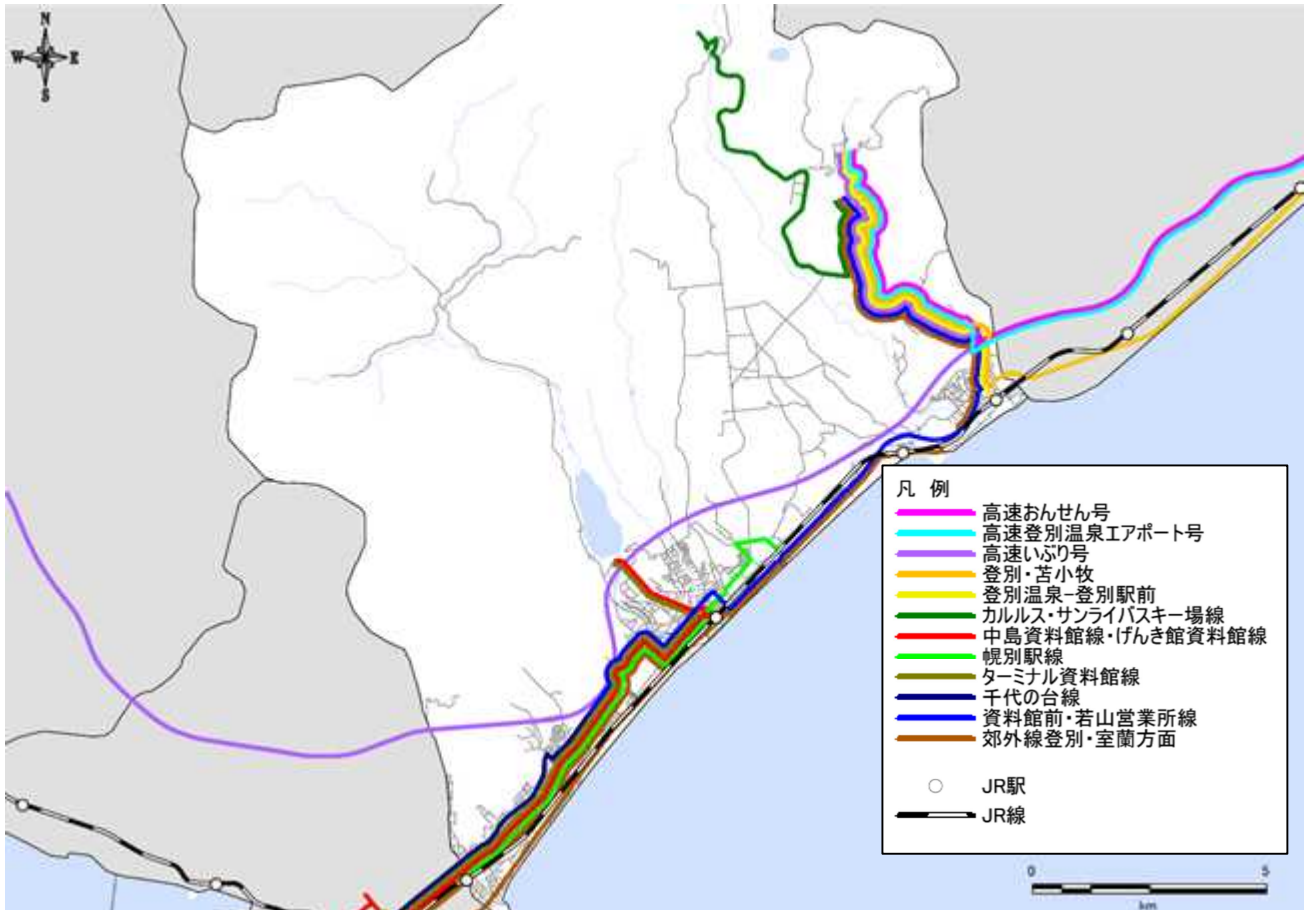
<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>すべての人に健康と福祉を</p>
<p>目標 3</p>	<p>3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>住み続けられるまちづくりを</p>
<p>目標 11</p>	<p>11.a 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。</p>
<p>12 つくる責任 つかう責任</p>	<p>つくる責任 つかう責任</p>
<p>目標 12</p>	<p>12.7 国内の政策や優先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

2-3 公共交通の概要

2-3-1 市内を運行する公共交通

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。



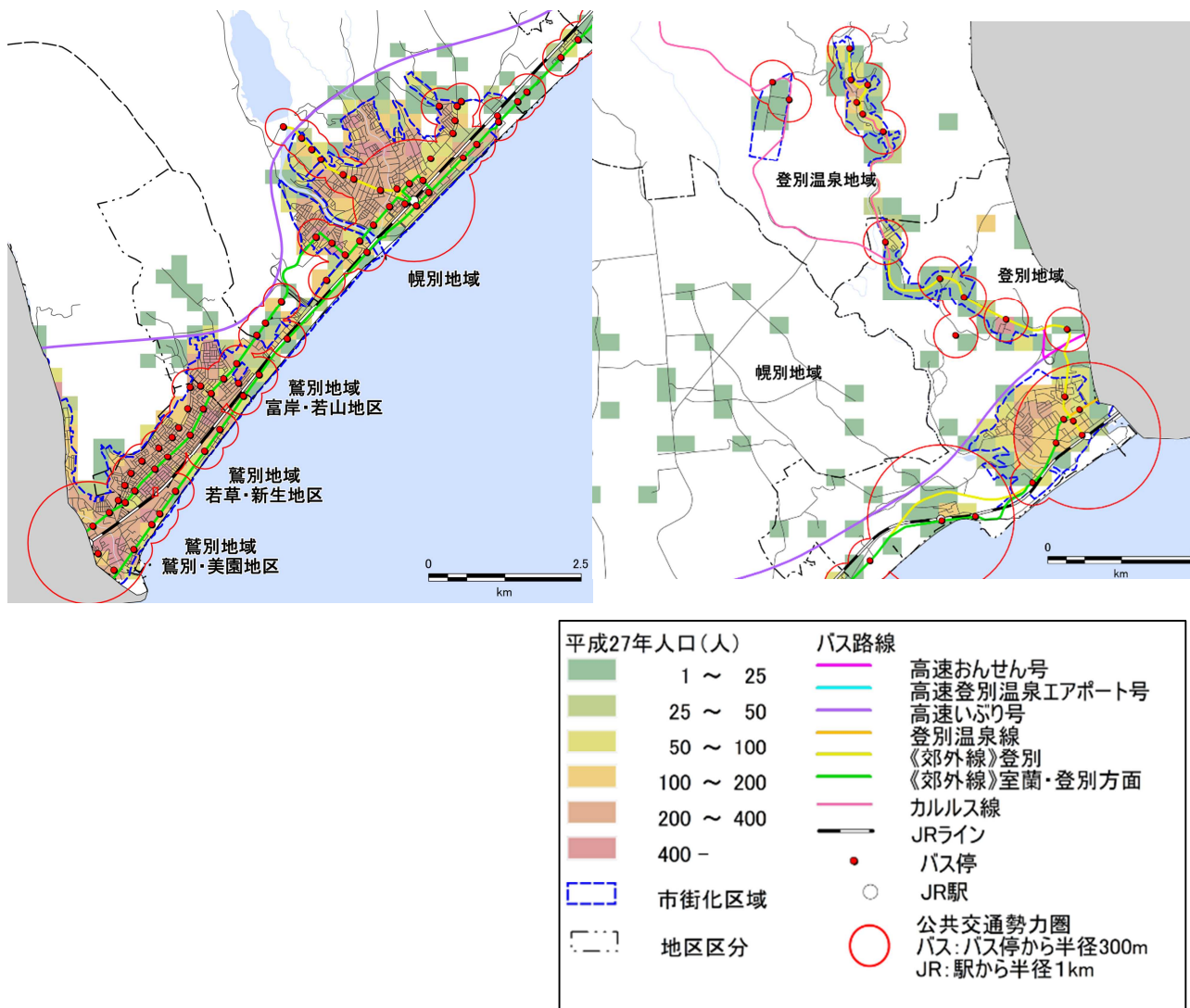
注：バス路線は令和 3 年時点（高速いぶり号は令和 3 年 3 月末で廃止）

図 2-20 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 82.7%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



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
驚別地域	89.8%	20,992	18,859
幌別地域	73.1%	17,841	13,034
登別地域	85.6%	4,018	3,441
登別温泉地域	97.8%	557	545
全体	82.7%	43,408	35,879

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）

資料：平成27年国勢調査、国土数値情報

図 2-21 公共交通勢力圏の状況

2-3-3 登別市における公共交通空白地域

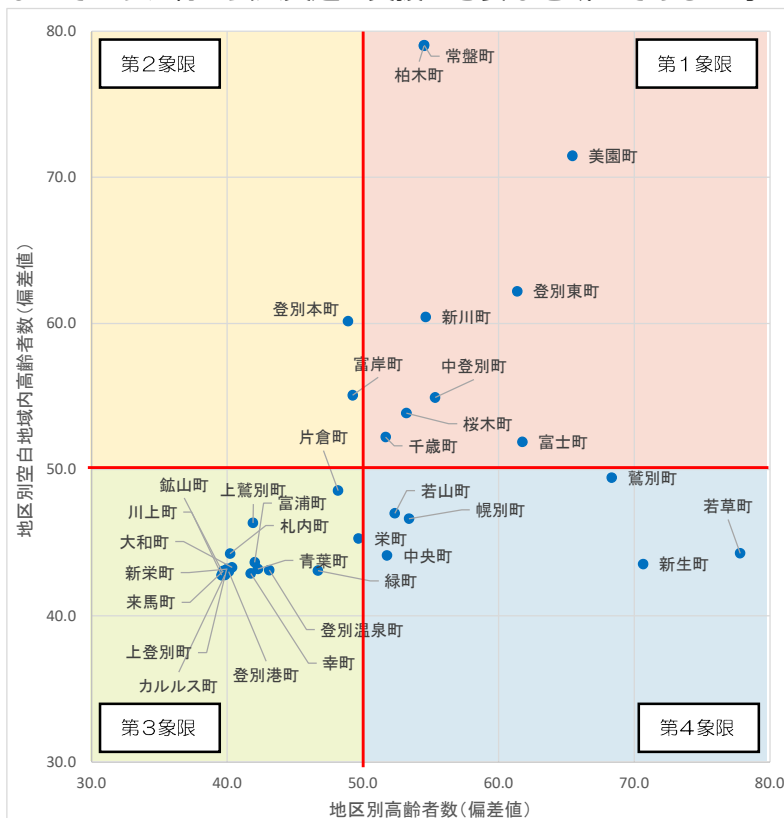
登別市における公共交通空白地域について、以下の①～③のいずれにも該当しない地域を公共交通空白地域として定義します。

- 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

【市内町別高齢者数と公共交通空白地域内の高齢者の比較】

市内町別の高齢者数及び地区別公共交通空白地域内高齢者に着目し、50.0を平均とする偏差値（50.0の場合はすべての地域の平均的な地域であることを示す）で象限別に整理しました。

その結果、高齢者数が多く・かつ公共交通空白地域の高齢者数が多い「第1象限」が柏木町・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と地域とで考えられます。



資料：国勢調査（平成 27 年）

図 2-22 市内町別高齢者数の分布状況

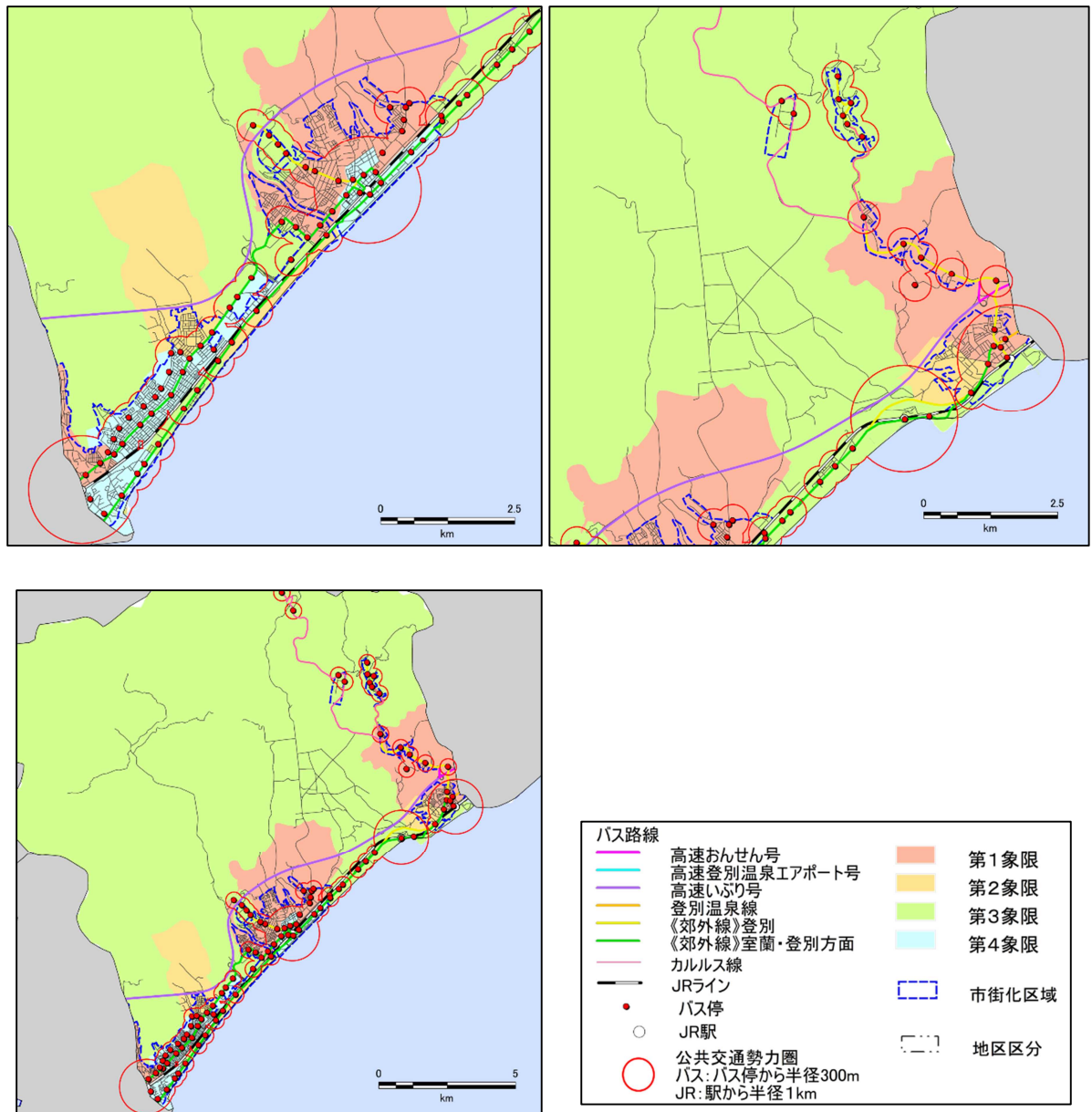
分布（散布図）の読み方：

図の右にあるほど高齢者が多い地域、左にあるほど高齢者が少ない。

図の上にあるほど公共交通空白地域内の高齢者が多い地域、下にあるほど公共交通空白地域内の高齢者が少ない。

- ・第1象限：高齢者が多く、公共交通空白地域内の高齢者も多いため、高齢者に対する移動支援が特に必要と考えられる。
- ・第2象限：高齢者が少なく、公共交通空白地域内の高齢者が多いため、空白地域における高齢者支援が必要と考えられる。
- ・第3象限：高齢者が少なく、公共交通空白地域内の高齢者も少ないため、高齢者以外の世帯に対する移動支援を中心に検討が必要と考えられる。
- ・第4象限：高齢者が多く、公共交通空白地域内の高齢者が少ないため、既存公共交通を活用した高齢者の移動支援が考えられる。

第1象限から第4象限を地図で示すと高齢者数が多くかつ公共交通空白地域内の高齢者が多い「第1象限」として位置付けられる地域はまとまっており、一体的な検討が必要であると考えられます。



資料：国勢調査（平成 27 年）

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 2-23 象限別地域区分図

(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－函館駅間を繋ぐ「北斗」が1日23便、札幌駅－室蘭駅及び東室蘭駅を繋ぐ「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。

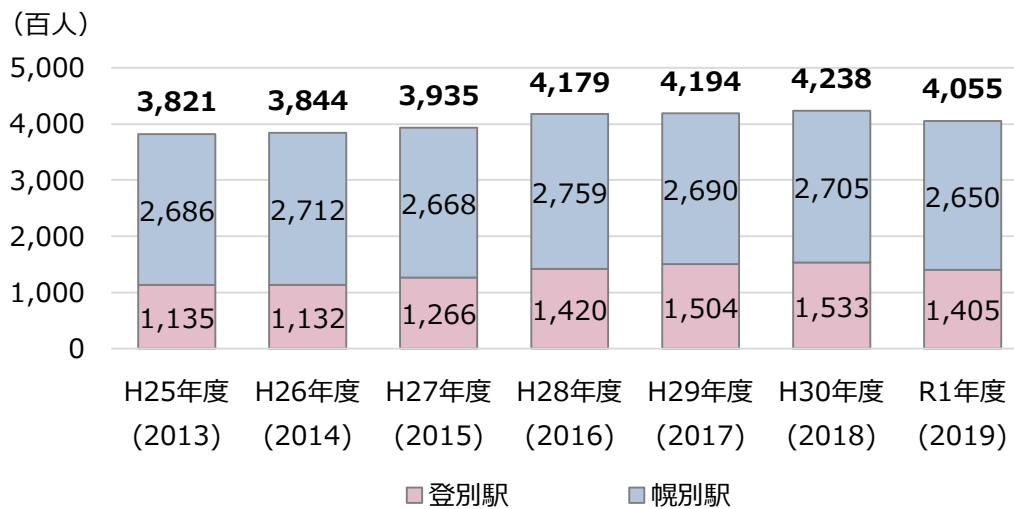
表 2-2 JRの運行状況

運行主体	路線名	登別市内停車駅	区間	行先：運行便数 (便/日)	所要時間
JR北海道 (株)		登別駅	札幌駅－函館駅 (特急北斗)	函館方面：11便	218分
				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	88分
				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	89分
				札幌方面：5便	
			札幌駅－東室蘭駅	室蘭方面：1便	169分
				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	21分
				登別方面：1便	
			登別駅－室蘭駅	室蘭方面：3便	35分
				登別方面：2便	
		登別駅－富浦駅－ 幌別駅－鷺別駅	苫小牧駅－東室蘭駅	室蘭方面：7便	75分
				苫小牧方面：6便	
	苫小牧駅－室蘭駅	室蘭方面：6便	96分		
		苫小牧方面：5便			
	豊浦駅－登別駅	登別方面：1便	83分		
	長万部駅－苫小牧駅	苫小牧方面：1便	168分		
	萩野駅－東室蘭駅	萩野方面：1便	45分		

※ 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 2-24 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

市内では、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。

バス路線は都市間高速バスが6路線、市内路線が3路線、登別市と苫小牧市方面を繋ぐ路線が1路線、市内と室蘭市方面を繋ぐ路線が6路線となっています。

※新型コロナウイルス感染症の影響で運休している路線は0便と表記

表 2-3 市内を運行する路線バスの概要

運行主体	路線名	区間	行先：運行便数 (便/日)	所要時間
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 (当面運休)	温泉方面：0便 札幌方面：0便	110分
	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 (当面運休)	温泉方面：0便 空港方面：0便	75分
	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	160分
	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	117分
	登別温泉-登別駅前	足湯入口 - 登別駅前	登別駅前方面：4便	27分
			温泉方面：4便	
	登別温泉-登別駅前	登別温泉 - 登別駅前	登別駅前方面：0便	22分
			温泉方面：0便	
	カルルス・サンライバスキー場線	登別温泉 - サンライバスキー場/カルルス	温泉方面：4便 スキー場方面：4便	約25分
	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	48分
			温泉方面：3便	
	登別苫小牧線	登別温泉 - 苫小牧市立病院	温泉方面：5便	90～
			苫小牧方面：5便	105分
	中島町資料館線	中島入口 - 資料館前	登別方面：5便	55分
			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	85～
			室蘭方面：4便	90分
	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 (寿町1丁目経由) 東町ターミナル - 幌別駅西口	登別方面：12便 室蘭方面：10便	45～ 53分
			登別方面：1便	40分
	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	50分
登別方面：1便 室蘭方面：2便			約30分	
千代の台線	(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	約60分	
		登別方面：9便 室蘭方面：10便	約90分	
郊外線 室蘭・登別方面	(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 (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		約115分
		登別方面：9便 室蘭方面：9便	160分	
中央バス(株) 道南バス(株)	高速白鳥号・高速室蘭号	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：9便 室蘭方面：9便

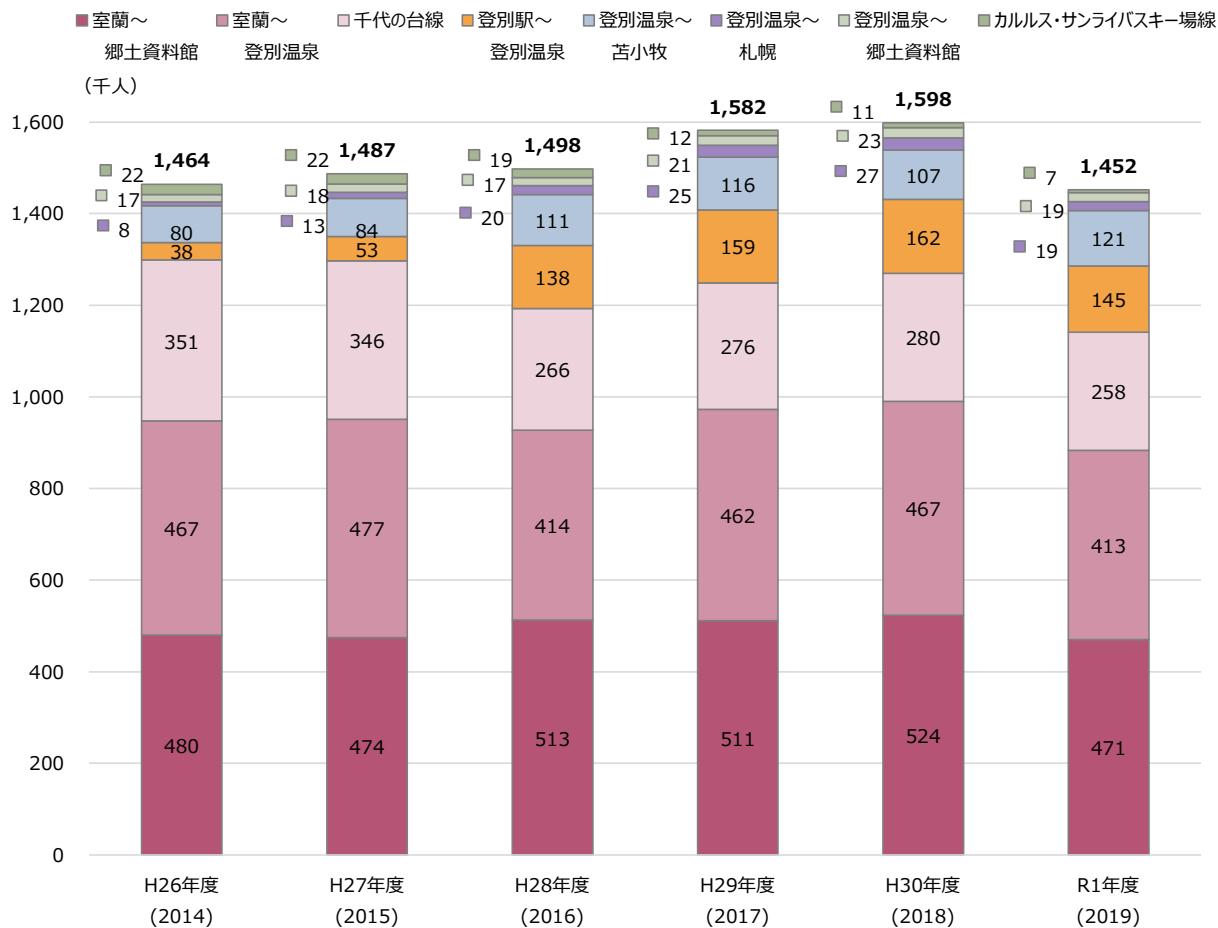
注：バス路線は令和3年9月時点（所要時間は始発から終点までの時間）

※ カ部資料：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 割が市内と室蘭方面を繋ぐ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～登別温泉の路線利用者が増加傾向であり、外国人をはじめとする観光客の増加が寄与しているものと考えられます。



資料：登別市統計書

図 2-25 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。

近年は補助対象路線、補助額ともに減少傾向となっていました。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。

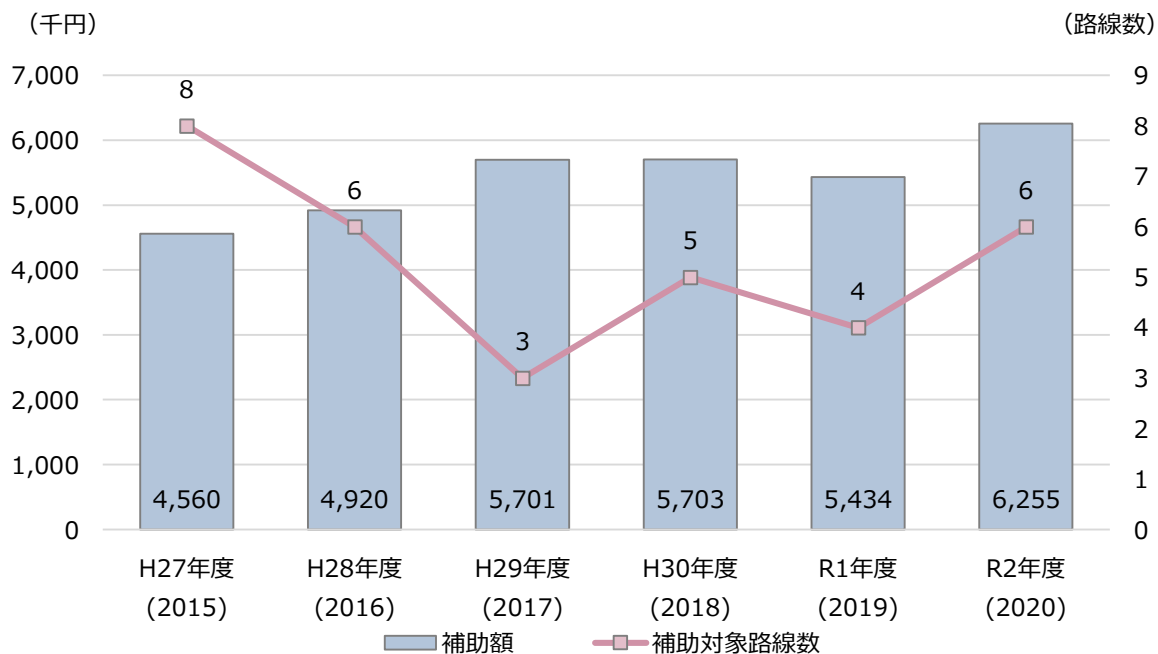


図 2-26 補助対象路線数と補助額の推移

2-3-6 その他の交通機関

(1) スクールバス

市内では、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 2-4 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）】

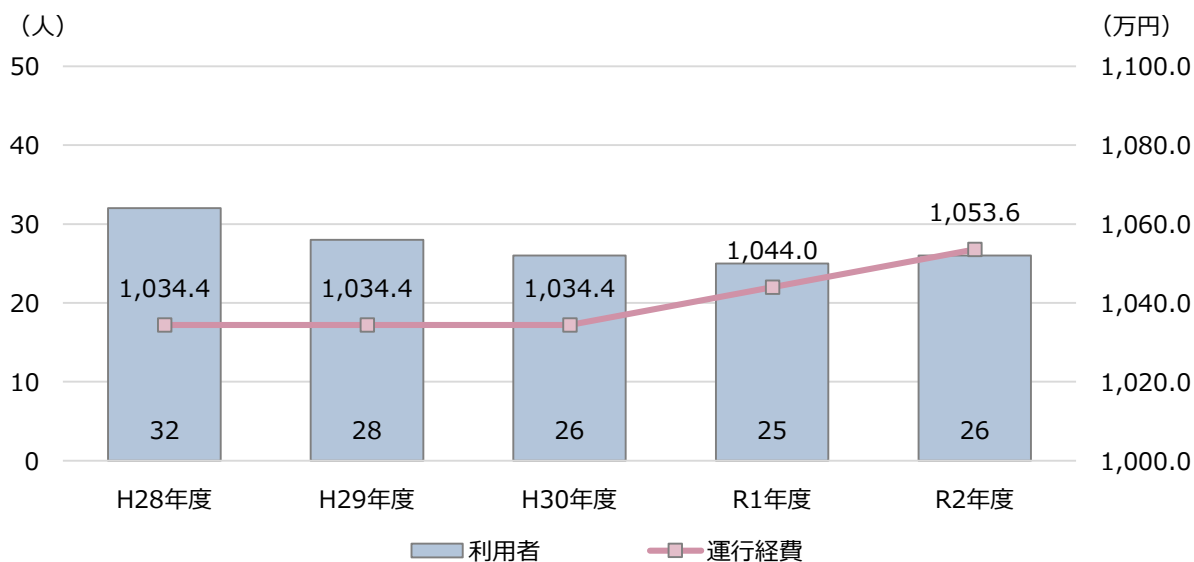


図 2-27 スクールバスの利用者数・運行経費の推移

(2) スクールタクシー

札内・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・生徒及び美園の一部地区（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に通学専用としてスクールタクシーを運行しています。

表 2-5 スクールタクシーの概要

対象校・	幌別小学校・幌別中学校	札内・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	

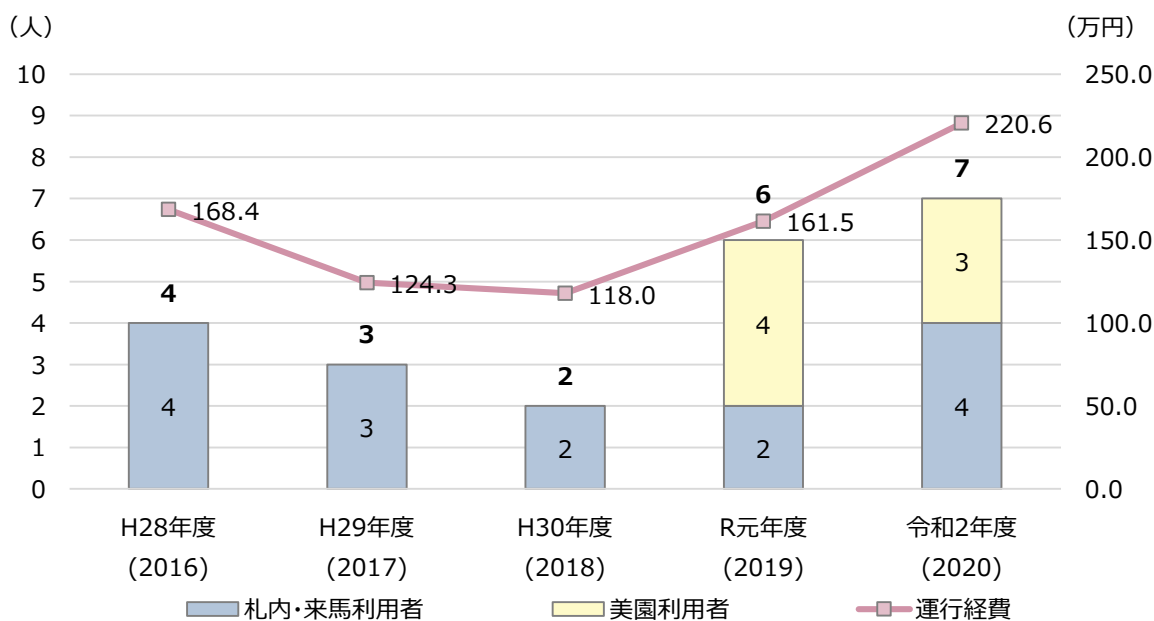


図 2-28 スクールタクシーの利用者数・運行経費の推移

(3) 民間事業者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に民間事業者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の課題を解消できる可能性があることから、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2社あり、登別ハイヤー（株）は18台、室蘭ハイヤー（株）登別温泉営業所は8台 合計26台が市内で営業しています（室蘭ハイヤーは必要に応じて本社から車両を追加）。

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 2-6 タクシーの概要

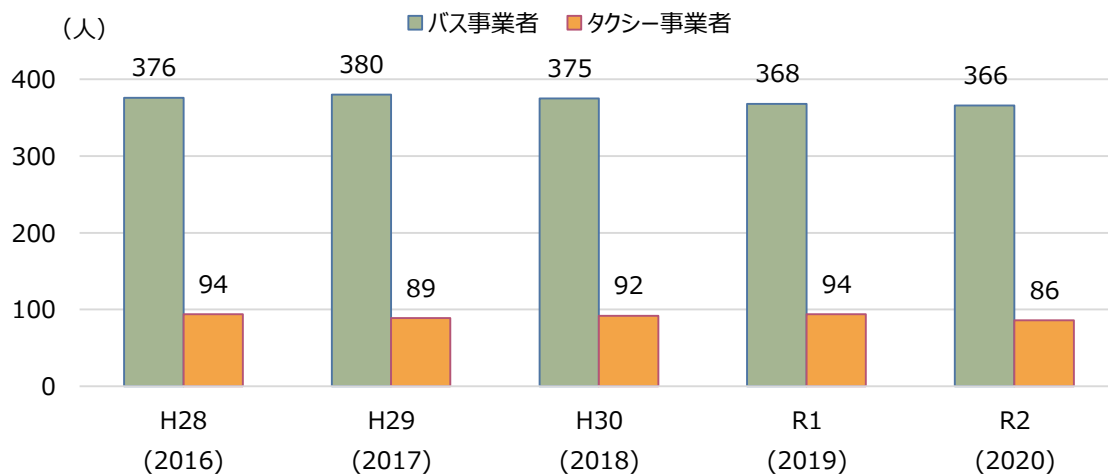
事業者名	車両台数
登別ハイヤー（株）	18台
室蘭ハイヤー（株）登別温泉営業所	8台

2-3-8 乗務員の状況

バスの乗務員は平成 29 年（2018 年）以降減少の傾向にあり、タクシーの乗務員は横ばいの状況にあります。

また、乗務員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います。

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（空蘭ハイヤー・登別ハイヤー）

図 2-29 交通事業者の乗務員数の推移

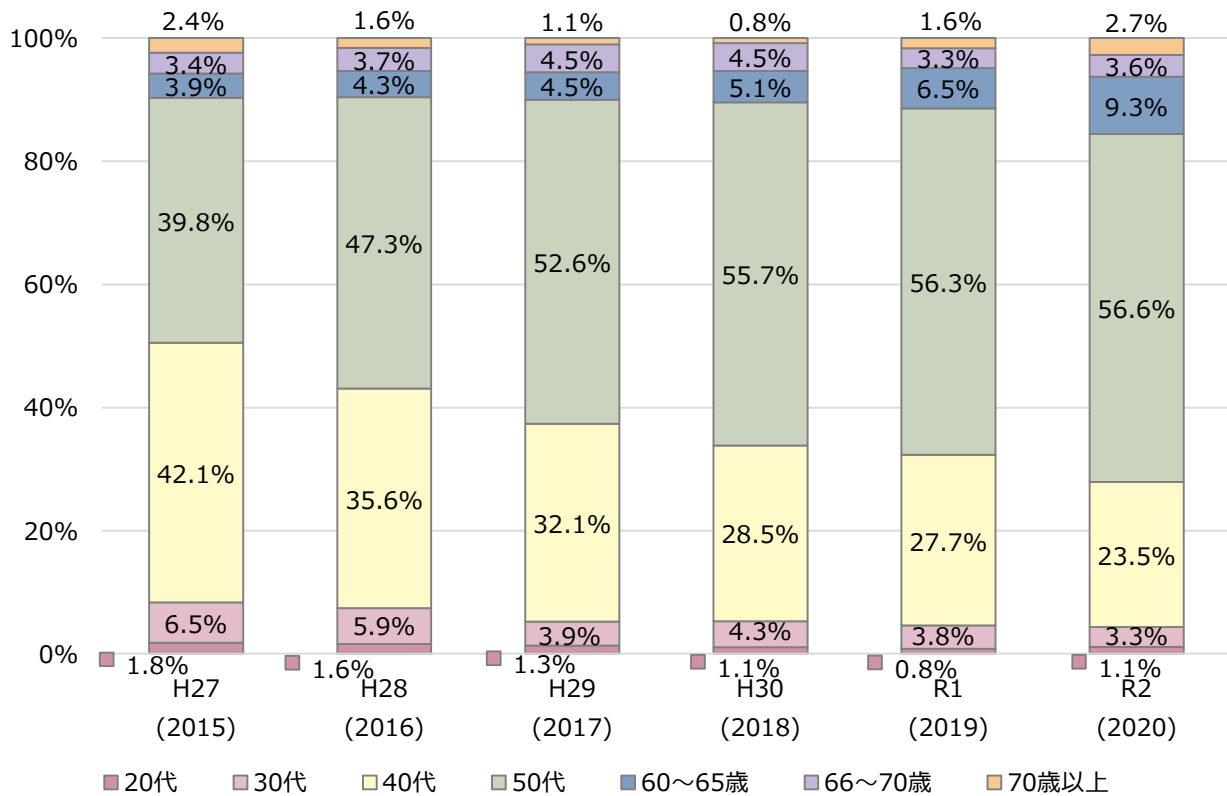


図 2-30 道南バス（株） 乗務員の年齢構成の推移

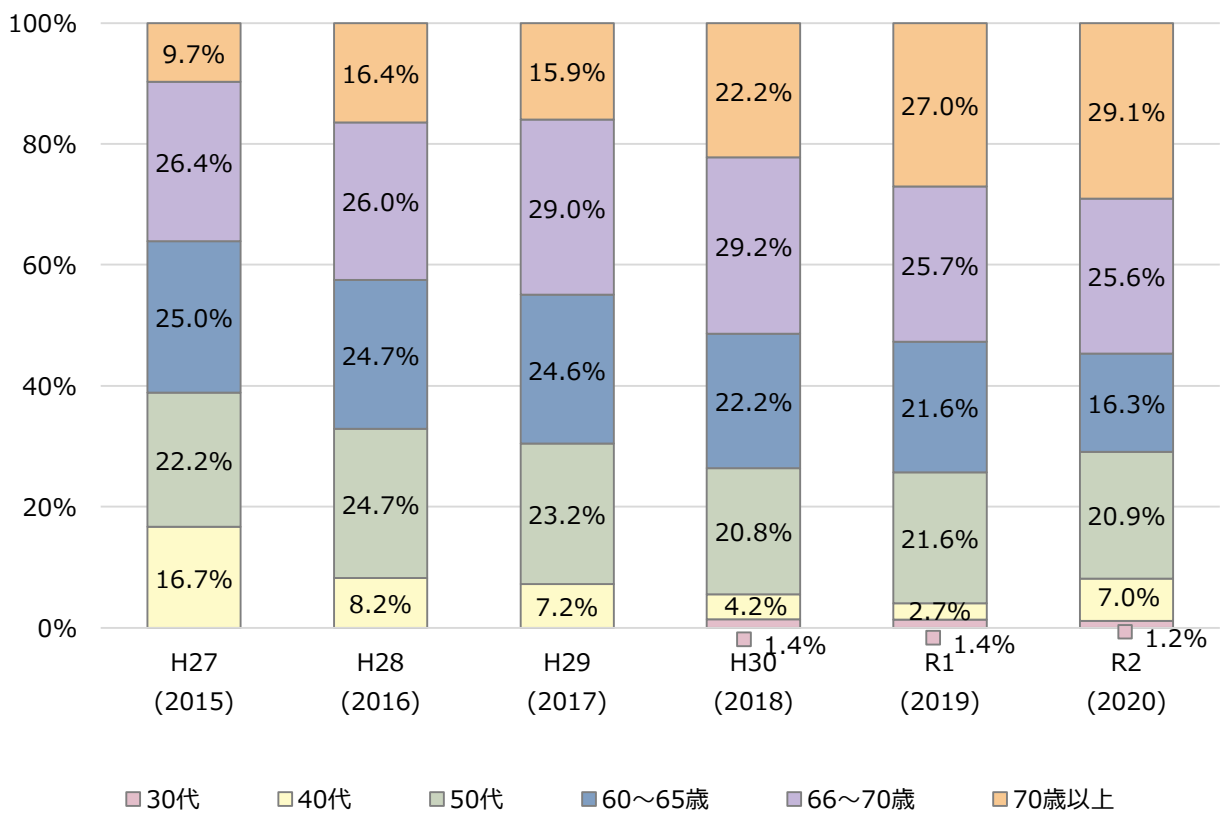


図 2-31 タクシー事業者 乗務員の年齢構成の推移

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、年齢が高くなるにつれ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。
- ・ 高齢男性の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、高齢女性は運転免許保有率が低く、きめ細かな公共交通の支援の検討が必要です。
- ・ 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世帯あたり調査票を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」としてはいますが、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なっており、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、利用促進を進めることの有効性がうかがえます。

- 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 歳以上の高齢者は公共交通の認知度が高い状況です。
- 満足度としては、全体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あると考えられます。
- 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ついて、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、回答者のうち 75 歳以上の高齢者は「すぐに利用したい」が 39.9%と他の年代と比較すると高い割合になっています。
- 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 のイメージ）を導入した場合の公共交通の利用については、「変わらない」、「分からない」とする回答が高い割合となっています。

【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の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の、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や MaaS 等の ICT 技術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では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－登別駅を運行する路線は観光色が強い状況であり、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を望んでいます。
- ・ 乗降データから、室蘭や苫小牧への長大な地域間を結ぶ路線は自地域内での移動に利用されています。
- ・ カルルス線・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、運行効率の面から路線の見直しや拠点での乗り継ぎを行うなど、JR 登別駅周辺における情報発信拠点施設や JR 駅を拠点とする施策の検討が必要です。
- ・ カルルス線・サンライバスキー場線については、利用者が少なく、行政負担が大きくなっています。
当該地域は現時点ではスクールバスが運行していることから、スクールバスや民間事業者が所有するバスの活用、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した支援のあり方を見直す必要があります。

(4) 将来的な移動困難者の動向分析結果

- 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移動困難者が多量状況です。

移動困難者をカバーする公共交通を考えることにより、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で人口密度が低下することから、タクシー、スクールバス、民間事業者等の輸送手段を活用しながら、移動困難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あると考えられます。

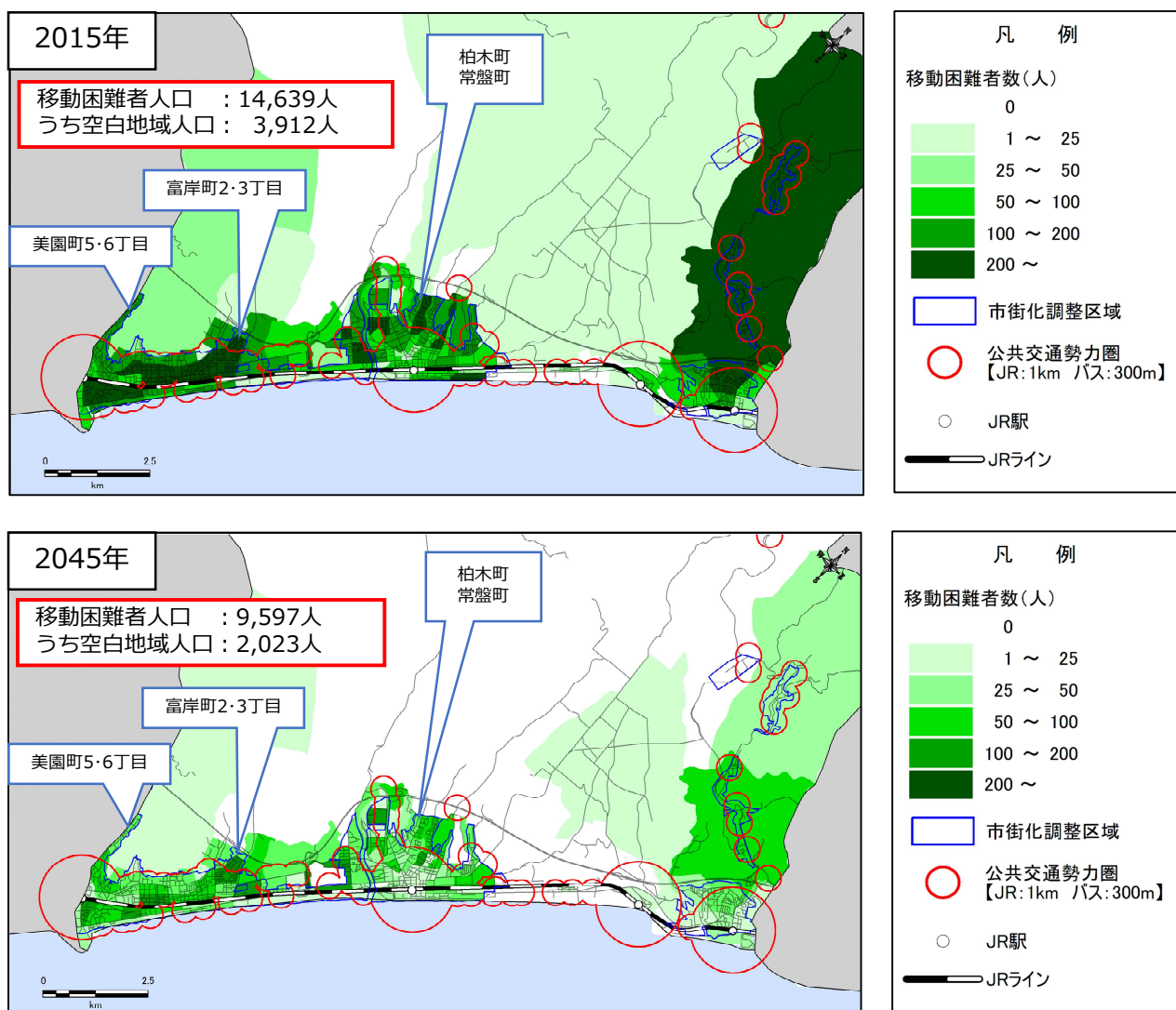


図 2-32 現状の移動困難者人口と将来的な移動困難者人口の変化

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

- 2020年（令和2年）の人口46,919人に対し、2040年（令和22年）は36,411人まで減少することが予想されています。

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2020年（令和2年）の36.6%に対して、2040年（令和22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、高齢者をはじめとした交通弱者の「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、そのほかの地域は地域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駅を拠点として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が強く、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、限られた乗務員でも輸送体制を確保するための検討が必要となっています。

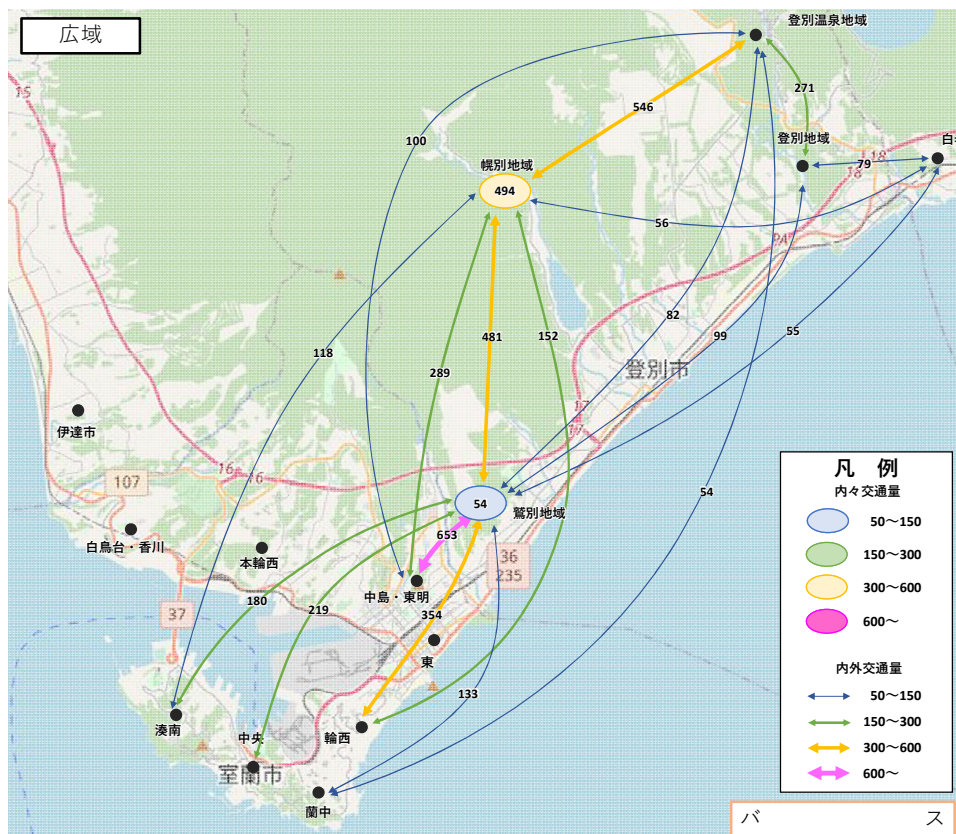


図 2-33 登別市内のバス路線の移動実態

(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は、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、依然として移動を自動車依存している状況となっています。
- ・ 利用者の減少と行政負担額がさらに増加した場合、公共交通の維持が困難となることが予想されるため、乗継割引や運転免許証自主返納者などへの運賃の補助制度、バスマップの作成、バスの乗り方教室など、利用促進策の実施による利用者の確保が求められています。

(3) 多様な輸送手段と活用した移動支援

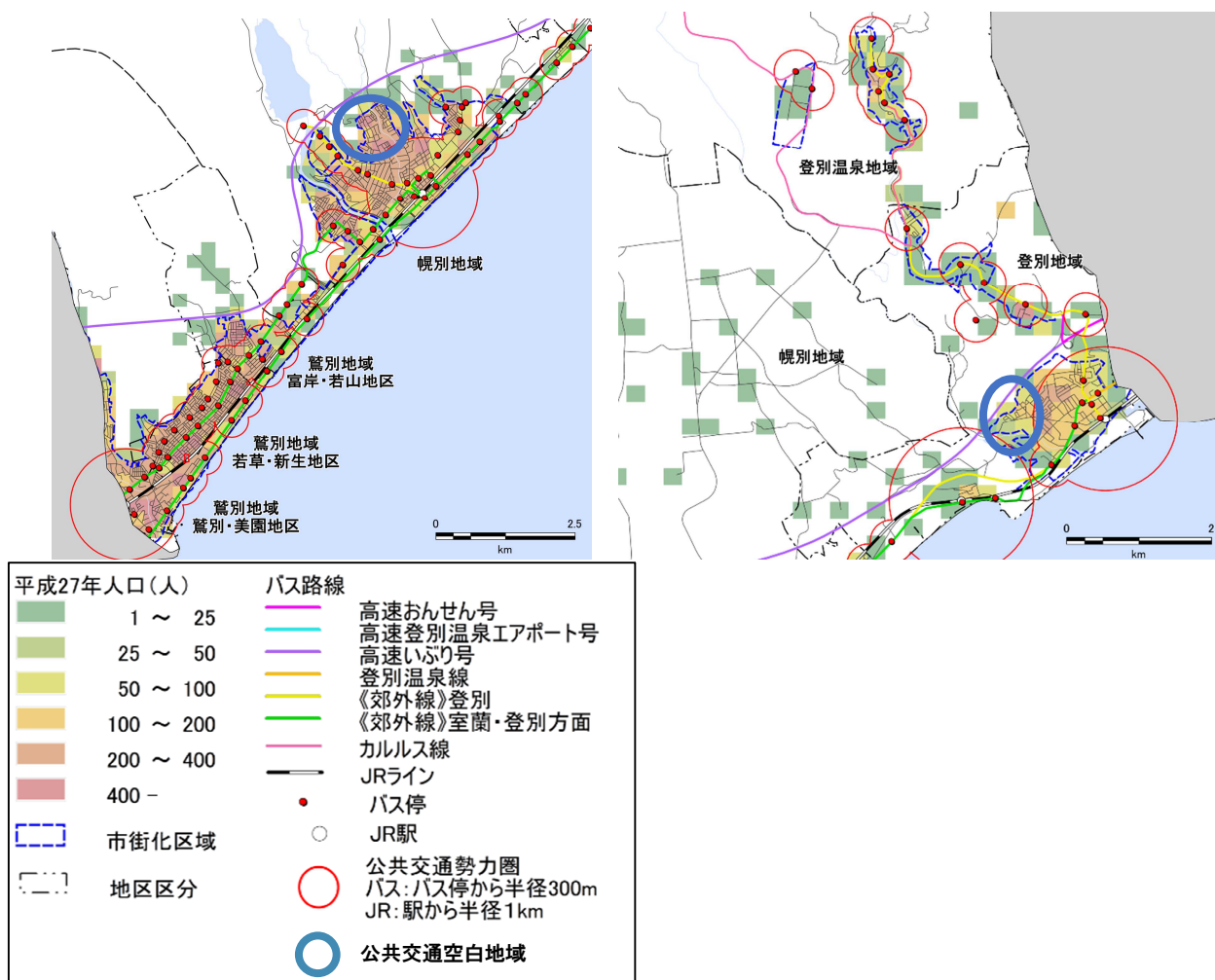
- ・ 交通事業者（路線バス、タクシー等）の乗務員が減少・高齢化しているほか、車両の老朽化が進んでおり、収支バランスの是正だけでは、運行を維持することが困難になることが想定されます。
- ・ 市内では医療施設等において送迎バスを運行していますが、従業員不足や車両の老朽化が進み、維持することが困難な状況となる可能性が高まっています。
- ・ 持続可能な移動支援を維持するためには、交通事業者との連携のもとで、不足している乗務員の確保と送迎バスやスクールバス等を活用した多様な輸送手段の積極的な活用・協働による地域が一体となった公共交通ネットワークの構築が必要となっています。

(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・倶知安駅からのアクセスも今後は重要な視点と考えられることから、胆振管内全体の課題として継続的に関係機関が連携し、検討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り、安全かつ環境に配慮した公共交通の確保が必要となっています。
- ・ 2020年（令和2年）には白老町で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感染拡大に伴い、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。
- ・ 登別温泉地域や民族共生象徴空間ウポポイへの送客、観光や生活に係る情報発信については、現在、建設を進めている（仮称）情報発信拠点施設において、インフォメーション機能を検討する必要があります。

(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 82.7%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。



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 2-34 公共交通勢力圏と人口

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】

登別市の公共交通は、JR 室蘭本線や登別駅－登別温泉地域間などの路線バス、タクシー事業者等によって維持されており、市民等の『生活の足』としての非常に重要な役割を担っています。

特に、室蘭市との繋がりの中でバス路線が主要な移動手段として通勤・通学・買い物・通院の目的を中心として輸送しています。

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、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網の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 との接続・タクシーの利便性向上策や民間事業者が所有しているバス等の輸送資源を活用し、輸送手段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 2020 年（令和 2 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、安全で円滑な輸送支援を検討する必要があります。

しかし、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、生活交通としての公共交通の利用は従前の利用者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。

登別市では立地適正化計画を策定し、現状の居住地のコンパクト化を図り人口密度を維持する居住誘導区域と、国道沿線や JR 駅を中心として都市機能を誘導・維持していく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、市民等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。

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

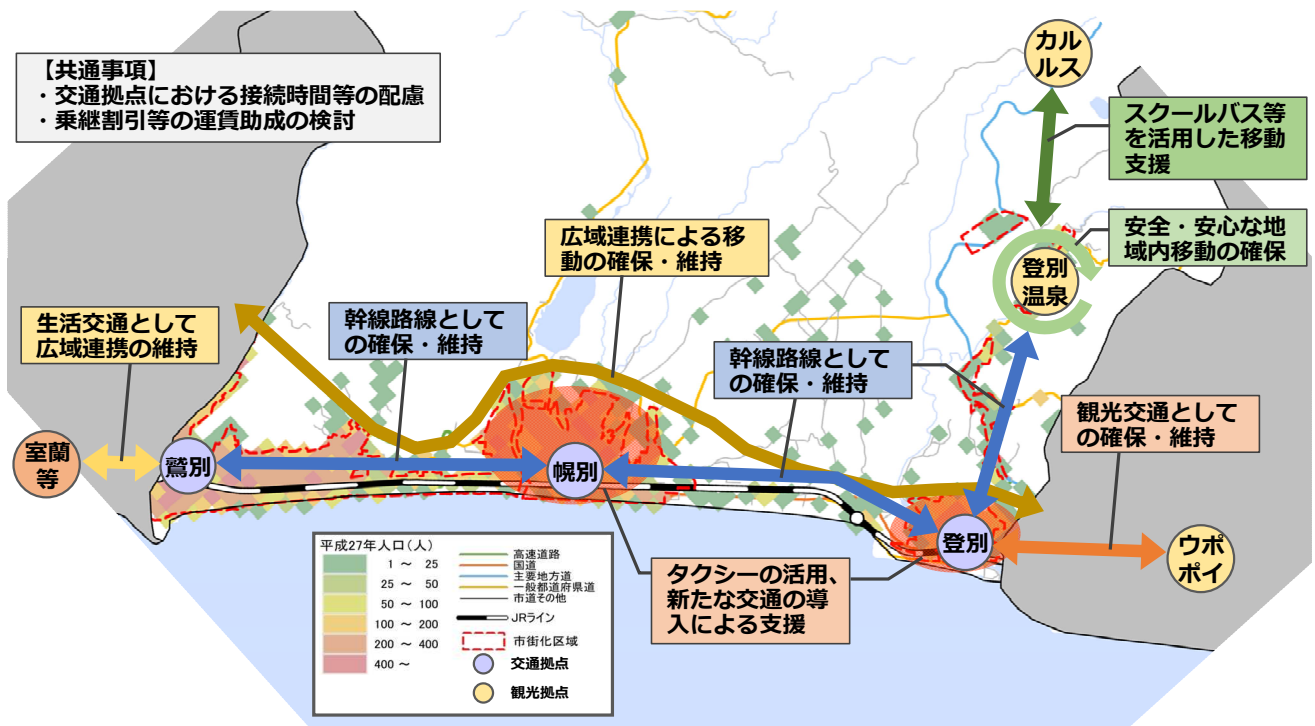


図 3-1 基本理念を実現する公共交通体系のイメージ

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網の確保

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82.7%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、現状の公共交通網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網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、路線バスを中心に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・行政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、交通事業者等との連携のもとで内容について検討します。

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

登別市は JR・路線バス・タクシーの公共交通の他、民間事業者等が運行している送迎バス等の車両や市が所有しているバスなど、多様な輸送手段が運行されていますが、利用者の減少や乗務員不足、車両の老朽化などにより、将来的に維持が困難となる可能性があります。

そのため、これらの輸送手段を客観的にとらえて、民間事業者等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、輸送手段の総動員により移動を支援する公共交通の充実を図ります。

また、多様な交通手段が連携して輸送を支援するため、包括的な情報発信・情報提供についても同時に実施するよう検討します。

◆目標③ 乗務員不足に対応した輸送手段の確保

⇒ 民間施設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を検討するとともに、乗務員を確保するための採用イベントについても交通事業者と連携のもとで検討します。

◆目標④ 既存移動手段を活用した支援体制の構築

⇒ 多様な輸送手段を連携して移動を支援することは、効率的な輸送を実現する一方で、利用者の混乱や乗り継ぎが発生する場合には、抵抗感を感じる可能性があります。

これらを解消するため、ICT 技術を活用した利便性の向上や乗継割引の導入、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 登別駅周辺には公共交通空白地域もあり、公共交通の充実によって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

⇒ 観光客に対する移動を支援するため、ウェブサイトによって路線バスや JR 等の運行情報の掲載、登別市で建設を進めている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への送客についても白老町をはじめ関係機関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いて、移動支援方策として、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の構築のための路線の見直し						
施策概要	<p>現状の JR・路線バスを基本としながら、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て、減便や経路変更、路線の見直しと地域内の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。</p> <p>公共交通体系の再構築に向けては立地適正化計画における居住誘導区域やネットワークの考え方と連携を図りながら、登別市における移動支援のあり方を検討する必要があります。</p> <p>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。</p>						
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 登別駅、JR 幌別駅、JR 鷲別駅を交通拠点として、JR の駅間を結ぶ幹線路線を JR と路線バスにより確保・維持します。 ・ 登別温泉と JR 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ることから、JR の時間的接続に配慮しながらサービスを維持します。 ・ 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公共交通サービスの改善方策を検討します。 ・ 市役所庁舎の建設に合わせ、市民が各地域から新庁舎へアクセスしやすいよう、公共交通のルート等を検討します。 ・ 登別温泉とカルルス温泉、サンライバスキー場への接続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。 ・ 室蘭市や白老町等の近隣市町との広域連携について、生活交通として位置付け、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。 ・ 新たな交通手段の導入等については、交通事業者及び協議会が一体となり利用促進を図って営業収支の向上に努めますが、経常収支の黒字化は困難なことが予想されることから、登別市による負担のほか、国等の補助金（地域内フィーダー系統、タクシー料金の低廉化補助）の活用を検討します。 						
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						
施策概要	<p>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、利用者数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。</p> <p>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や公共交通利用への意識醸成を行いながら、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。</p> <p>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、各世代において、公共交通の維持・確保に向けた取組を実施します。</p>						
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 市民への公共交通の意識醸成を図るため、JR・路線バスを合わせた総合時刻表や公共交通マップ、乗り方や運賃などの横断的な情報を包括的に情報発信する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担い手となる小中学生を対象とした出前講座を開催し、公共交通の乗り方教室、公共交通維持の重要性、運転免許証の自主返納への取組などについて情報提供の場を交通事業者等との連携のもとで創出します。 ・ 企業や行政等の協力のもとで、ノーマイカーデーの導入を促進し、特に意識が高い企業に対しては表彰するなど、イベントとセットの取組を検討します。 ・ 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 交通事業者		R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	長期
企業	検討						
学校	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						
施策概要	<p>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。</p> <p>一方で、登別市内及び周辺自治体の民間事業者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。</p> <p>そのため、交通事業者と民間事業者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。</p> <p>また、不足している乗務員を確保することも同時に実施する必要があり、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。</p>						
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者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。 ・ 民間事業者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の連携のもとで、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 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) 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	<p>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。</p> <p>そのため、公共交通ネットワークの再編に合わせて、ICT 技術等を活用した情報提供や移動支援として利便性向上策について検討・導入します。</p> <p>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。</p>						
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 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 鷺別駅を交通拠点として、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。 JR 登別駅周辺で建設を進めている情報発信拠点施設に都市間バスの乗り入れを検討し、JR・都市間バス・路線バスの移動円滑化に配慮した取組を実現します。 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)	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						
施策概要	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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ためにも移動手段を検討する必要があります。</p> <p>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のもとで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。</p> <p>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。</p>						
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 登別駅周辺の情報発信拠点施設における電子掲示板を活用したインフォメーション機能によって公共交通情報の積極的な発信を行います。 ・ 登別温泉街において、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、交通事業者や白老町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	<p>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。</p> <p>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は実現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。</p> <p>また、きめ細かな公共交通サービスの確保に向けては、立地適正化計画における居住誘導方針と連携を図りながら、支援のあり方を検討します。</p>						
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 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は近年 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、先進事例を調査・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)	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 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 する数値目標	現状値	目標値				
		R4	R5	R6	R7	R8
1)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
2)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
3)補助対象路線の経常収支率	49.3%※3	50%	50%	55%	58%	60%
4)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						
5)公共交通サービスの満足度	63.8%※4	65%	65%	70%	70%	75%
6)運転手の確保	452人※1	460人	460人	465人	465人	470人
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
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
8)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、民間事業者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。

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MaaS、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。

【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ために、乗継拠点に設置する電子掲示板のこと。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、運行方法の改良や、情報バリアの排除等ソフトのサービスまで幅広い取組が含まれる。

◆生成原単位

ある地域に居住する人が行う1人1日あたりの平均トリップ数。

【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（都市間バスなど）に対し、支線として基幹的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）。

◆デマンドバス

利用者の役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

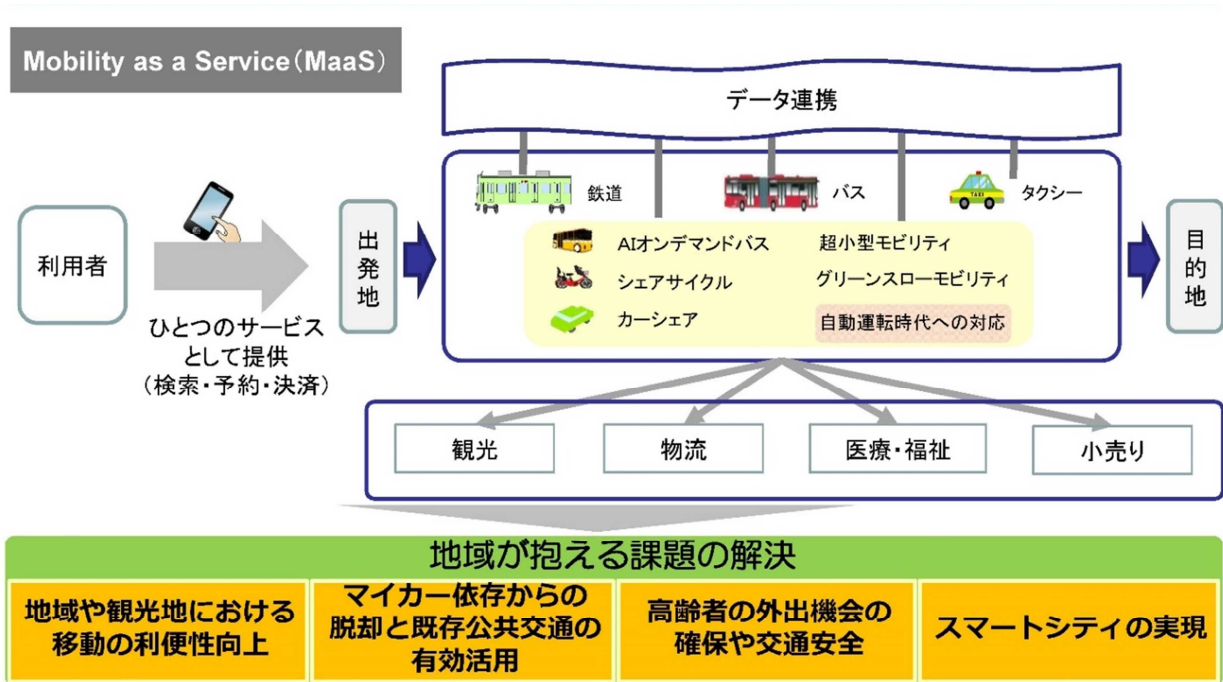
空港利用者の荷物を、最寄りの駅やバス停からチェックインカウンターまで代わりに運搬するサービスのこと。

【ま行】

◆MaaS (Mobility-as-a-Service) : マース

スマートフォンのアプリケーションなどにより、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、検索・予約・決済等を一括で行うサービス

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

◆交通モード

「徒歩」、「JR」など、移動や輸送の手段のこと。

【ら行】

◆ラストワンマイル輸送

物流において、JR 駅など公共交通の最終拠点から受取先まで荷物を輸送する最後の区間のことであり、近年は人流においても用いられており、最寄りの駅やバス停から自宅までの輸送を示す。