

## 計画の目的

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、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。

登別市では、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、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。

## 計画の区域、計画の期間

計画の区域：登別市全域

計画の期間：令和4年度～令和8年度の5年間

## 登別市の現状

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。

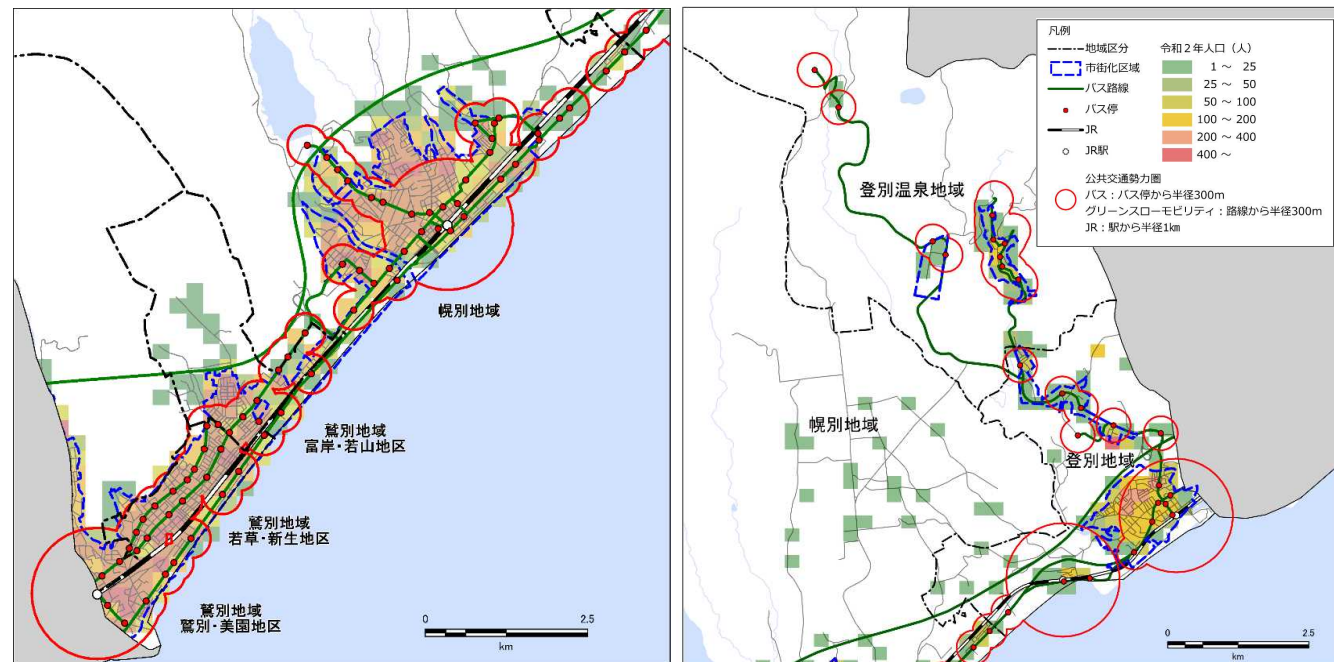
特に、運転免許証の自主返納者が年々増加しており、高齢者等の交通弱者の「生活の足」を確保することが、これまで以上に重要となってきます。

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。

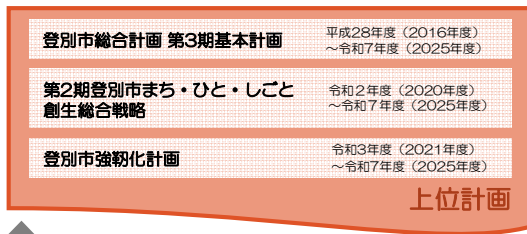
令和2年に実施したアンケートでは、運転免許を保有し、かつ自動車を持っていると答えた割合は7割を超えており、自動車に依存している状況です。

市内のJRと路線バスは、公共交通勢力圏カバー率82.3%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。

### 【登別市の市街化区域における公共交通勢力圏の状況】



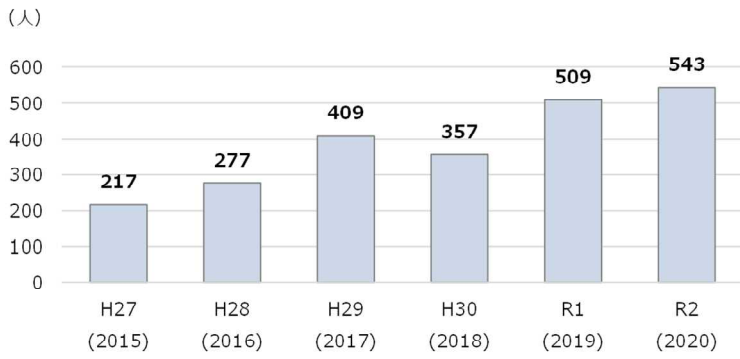
## 計画の位置づけ



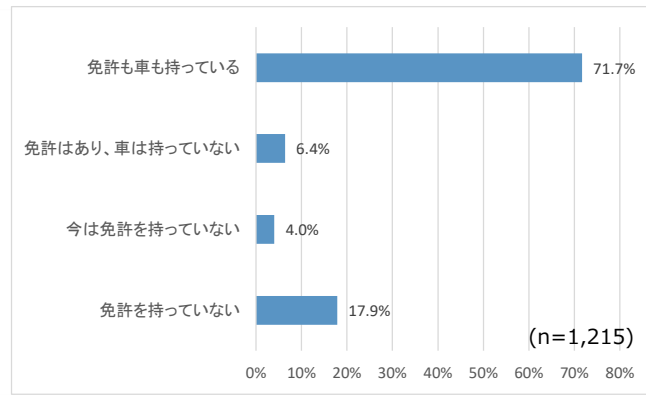
### 関連計画

登別市都市計画マスタープラン	令和4年度(2022年度)～令和23年度(2041年度)
登別市立地適正化計画	令和4年度(2022年度)～令和23年度(2041年度)
登別市アイヌ施策推進地域計画	令和元年度(2019年度)～令和5年度(2023年度)
室蘭都市圏都市交通マスタープラン	平成31年(2019年)策定
室蘭都市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)
第3期登別市環境基本計画	令和4年度(2022年度)～令和13年度(2031年度)
登別市教育振興基本計画	令和元年度(2019年度)～令和10年度(2028年度)
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	令和3年度(2021年度)～令和5年度(2023年度)
登別東地区都市再生整備計画	令和3年度(2021年度)～令和5年度(2023年度)
(仮称)登別市情報発信拠点施設のあり方	令和元年(2019年)策定
第11次登別市交通安全計画	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)

【室蘭警察署管内における運転免許証の自主返納状況】



【運転免許・自動車の保有状況】



## 公共交通の課題整理

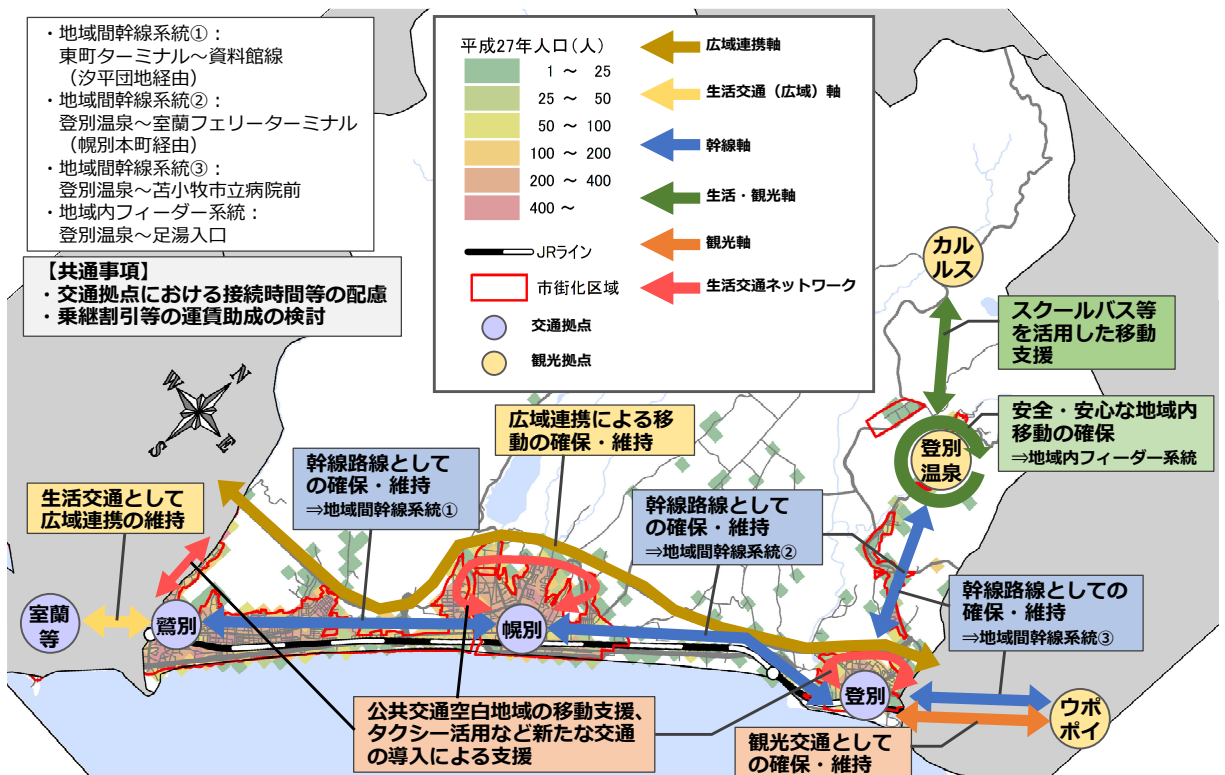
- (1) 人口減少・高齢化における効率的で効果的な公共交通の支援
- (2) 公共交通利用者の確保
- (3) 多様な輸送手段を活用した移動支援
- (4) 広域連携による生活交通の確保・維持と観光需要への対応
- (5) 公共交通空白地域への対応

## 基本理念・理念を実現する公共交通体系のイメージ

### 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

【基本理念を実現する公共交通体系のイメージ】



基本方針

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・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

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

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	乗務員不足に応じた輸送手段の確保
	目標 4	既存移動手段を活用した支援体制の構築

- ・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。
- ・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。
- ・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	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

- ・（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。
- ・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。

推進体制

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取り組むことが重要です。

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。

数値目標

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

達成度を評価する 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便あたり)	21.4人/日	22人/日	22人/日	23人/日	24人/日	25人/日
グリーンスロー モビリティ利用者数	平日4.4人/便 休日7.4人/便	—	4.2人/便 7.4人/便	4.6人/便 8.1人/便	5.0人/便 8.9人/便	5.5人/便 9.6人/便
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
グリーンスローモビリティ 利用者数	—	—	135万円	118万円	99万円	81万円
補助対象路線の 経常収支率	49.3%	50%	50%	55%	58%	60%
グリーンスローモビリティの 経常収支率	—	—	60%	66%	72%	78%
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 3 乗務員不足に応じた輸送手段の確保

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				
		R4	R5	R6	R7	R8
公共交通サービスの 満足度	51.6%	55%	55%	60%	60%	65%
乗務員の確保	452人	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

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

達成度を評価する 数値目標	現状値	目標値				
		R4	R5	R6	R7	R8
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	82.63%	83%	84%	85%	88%	90%

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。