

室蘭市地域公共交通計画

令和6年3月

室 蘭 市

室蘭市地域公共交通活性化協議会



目次

1. はじめに.....	1
1.1 計画策定の趣旨.....	1
1.2 計画に定める事項.....	1
1.3 計画の位置付け.....	2
1.4 計画の区域.....	2
1.5 計画の期間.....	2
2. 地域の現状.....	3
2.1 地形・地理.....	3
2.2 人口.....	6
2.3 各種施設の状況.....	10
2.4 市民の移動実態.....	11
2.5 観光需要の動向.....	14
3. 地域公共交通の現状.....	15
3.1 鉄道.....	15
3.2 路線バス.....	16
3.3 タクシー・ハイヤー.....	22
3.4 その他.....	25
4. 市民アンケート調査.....	26
5. 関連計画等の整理.....	32
5.1 室蘭市における上位・関連計画.....	32
5.2 北海道・胆振地域の上位・関連計画.....	35
6. 地域公共交通の課題.....	39
7. 計画の基本的な方針・目標.....	40
7.1 計画の基本的な方針.....	40
7.2 基本方針の実現に向けた目標.....	42
8. 目標達成のための施策・事業.....	43
8.1 目標達成のための施策・事業の位置付け.....	43
8.2 事業項目の概要.....	44
9. 計画の達成状況の評価.....	58
9.1 計画の評価指標.....	58
9.2 評価結果を踏まえた計画の見直し（PDCA サイクル）.....	62
付属資料.....	63

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

室蘭市では、令和元（2019）年度から令和 10（2028）年度までを計画期間とする「室蘭市地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通網の構築に取り組んできました。

そうした中、令和 2（2020）年 11 月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成」に加え、地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保する考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされました。

また、令和 5（2023）年度は、「室蘭市地域公共交通網形成計画」の計画期間の中間年にあたることから、これまでの公共交通に関わる取組みについて中間評価を実施し、評価指標の達成状況や施策・事業の進捗状況から、計画の見直しすべき点などを整理しました。

人口減少や少子高齢化が加速度的に進行している中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通事業を取り巻く環境はより一層厳しさを増し、将来にわたって公共交通の需要低迷が深刻化しています。さらに、平成 27（2015）年の国連サミットにおいて採択された SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）では、誰一人取り残さない持続可能な社会の実現を目指すことが世界的な目標となっています。SDGs の 17 の目標のうち、特に目標 9「産業と技術革新の基盤をつくろう」や、目標 11「住み続けられるまちづくりを」などは本計画と関連が深く、持続可能な公共交通体系の構築に向けた取組みを進めていくことが求められています。

以上の背景を踏まえて、地域住民の生活などを支える持続可能な交通体系を構築するため、「室蘭市地域公共交通網形成計画」を改定し、地域の公共交通政策のマスタープランとなる「室蘭市地域公共交通計画」を策定します。



1.2 計画に定める事項

地域公共交通計画には、「①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保」「②地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」「③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ」「④住民の協力を含む関係者の連携と協働」の 4 点に留意して、以下の事項について定めることとされています。

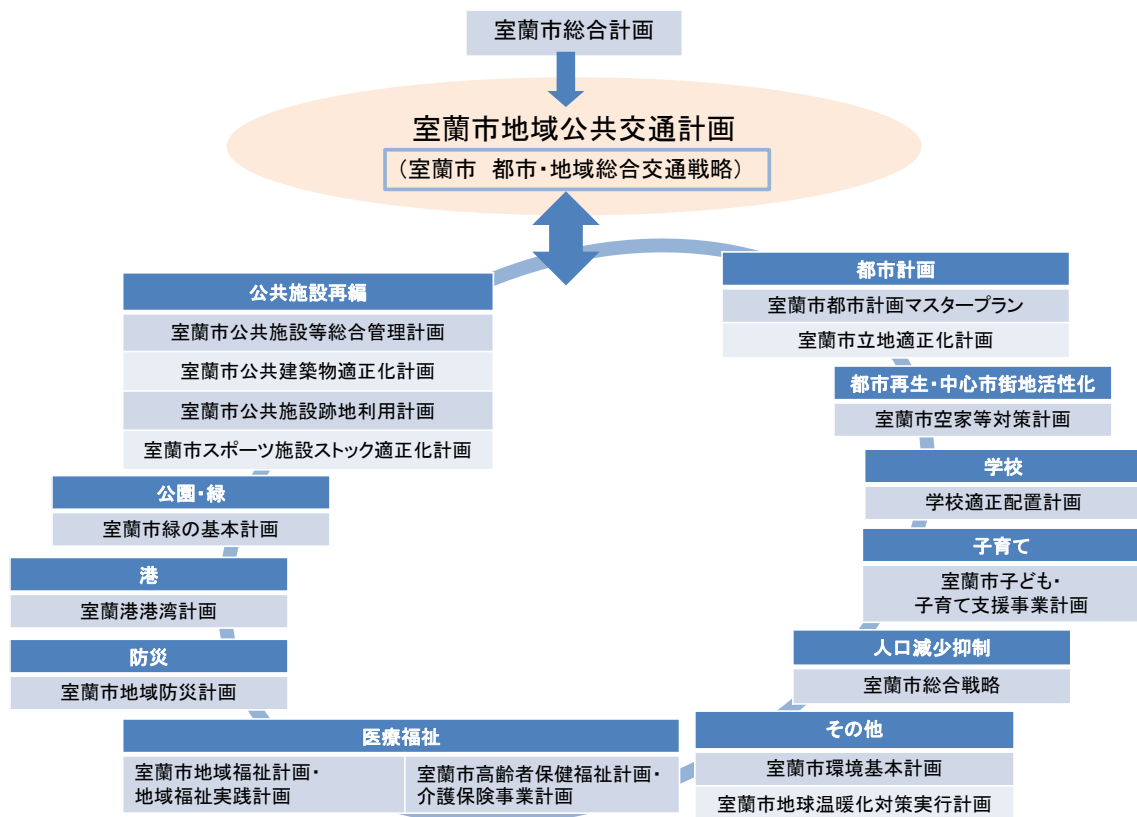
- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

1.3 計画の位置付け

本計画は、「室蘭市都市計画マスタープラン」や「室蘭市立地適正化計画」をはじめとした、まちづくりに関する計画と連携しながら、鉄道、路線バス、タクシーの機能を維持し、効果的に交通機関相互の連携を図りながら、将来にわたって持続可能な公共交通網の構築を目指します。

また、交通政策基本法に基づき国が定める「交通政策基本計画」や北海道の発展を支える交通ネットワークの実現を目指す「北海道交通政策総合指針」、室蘭圏域における都市交通の将来像を示す「室蘭都市圏都市交通マスタープラン」とも整合性を確保することとします。

なお、本計画は目指すべき都市像の実現に向けて、都市全体を見渡した交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するための「都市・地域総合交通戦略」としての位置付けも兼用します。



1.4 計画の区域

通勤や通学、買い物、通院などの日常生活に関して形成される交通圏を基本とし、室蘭市全域を計画区域とします。

1.5 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6（2024）年度～令和10（2028）年度の5年間とします。

2. 地域の現状

2.1 地形・地理

(1) 地形・地理

室蘭市は北海道南西部の内浦湾（別名 噴火湾）に面し、西に向かって突出した馬蹄形の半島の懷に天然の良港を抱く工業都市です。北東部は鷲別川を境に登別市と接し、北西部はチマイベツ川を境に伊達市と隣接しています。南側は、太平洋に突き出た絵鞆半島から白鳥大橋を經由し陣屋側につながり、サークル形状の都市を形成しています。

また、丘陵地や沢沿いに住宅地が形成されてきた歴史的な背景から、坂が多い地区や高台の地区もあります。

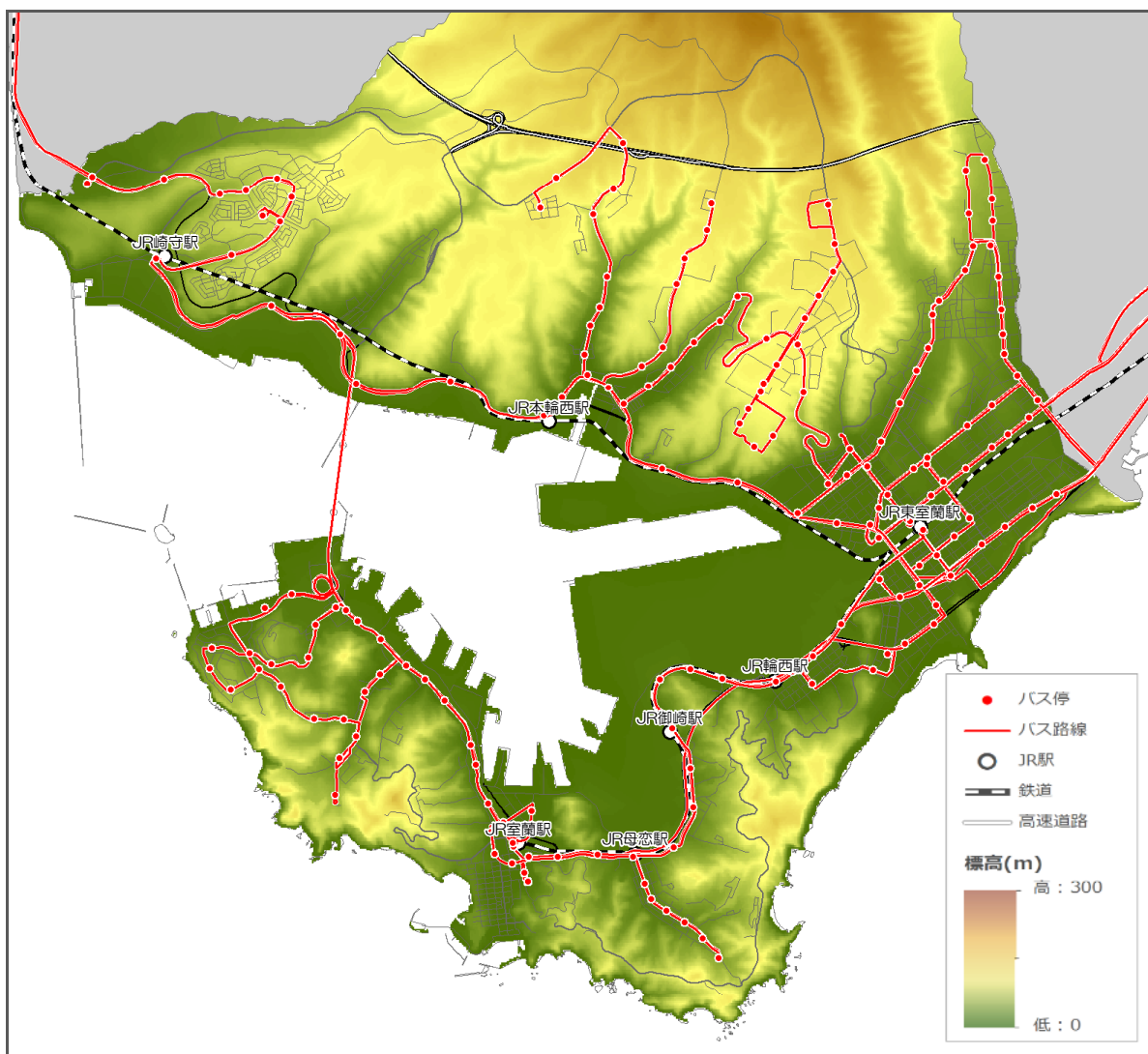


図 2-1 地形・地理

資料：室蘭市

(2) 土地利用状況

土地の利用状況を見ると、鉄道沿いや道路沿いは建物用地が占めています。また、市の北側は森林や農用地が広がっています。

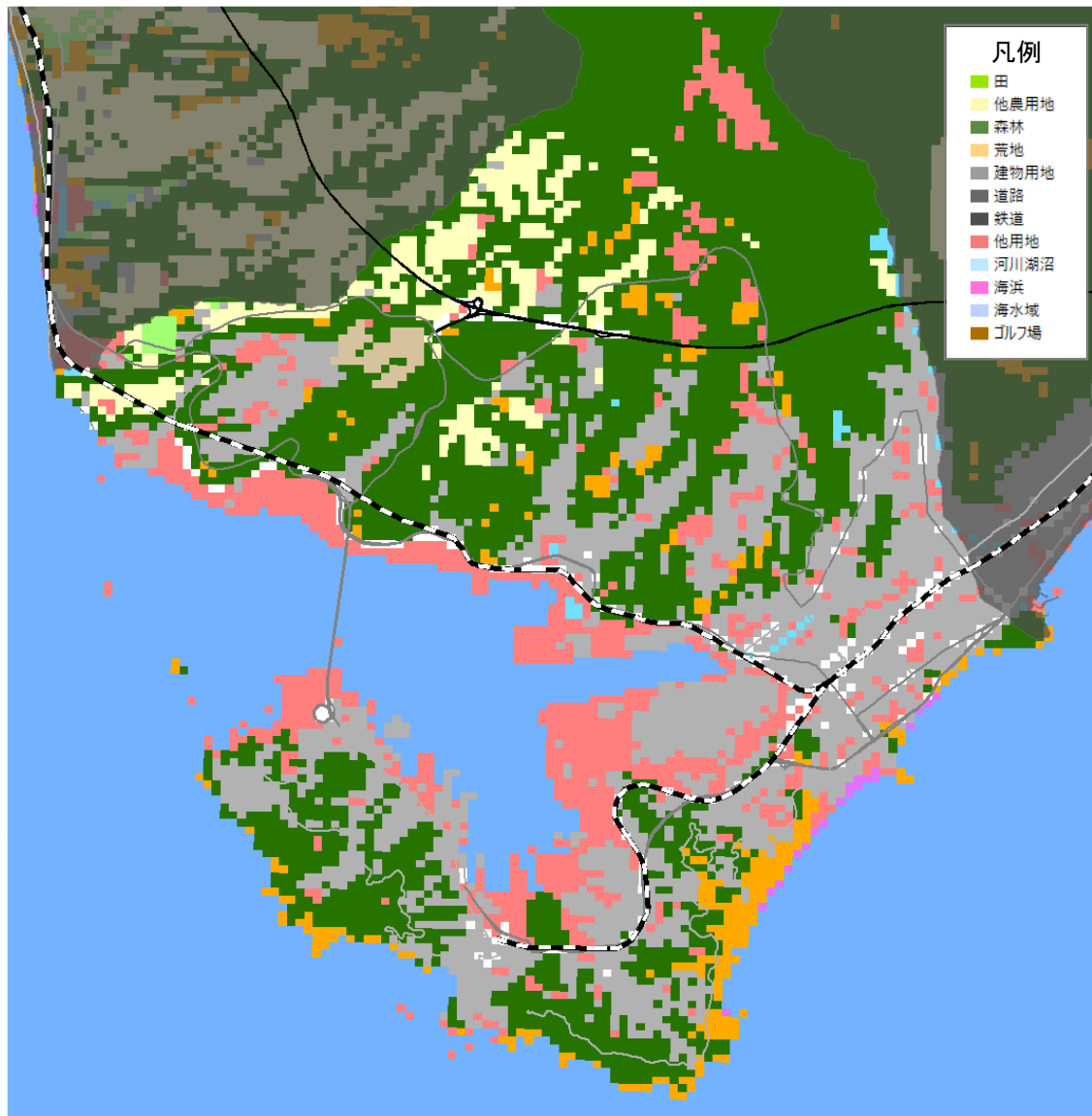


図 2-2 土地利用状況

資料：国土数値情報（土地利用細分メッシュ）

(3) 誘導区域

室蘭市立地適正化計画において、都市機能誘導区域、居住誘導区域が設定され、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、効率的な公共サービスの維持のため、各種まちづくり施策が推進されています。

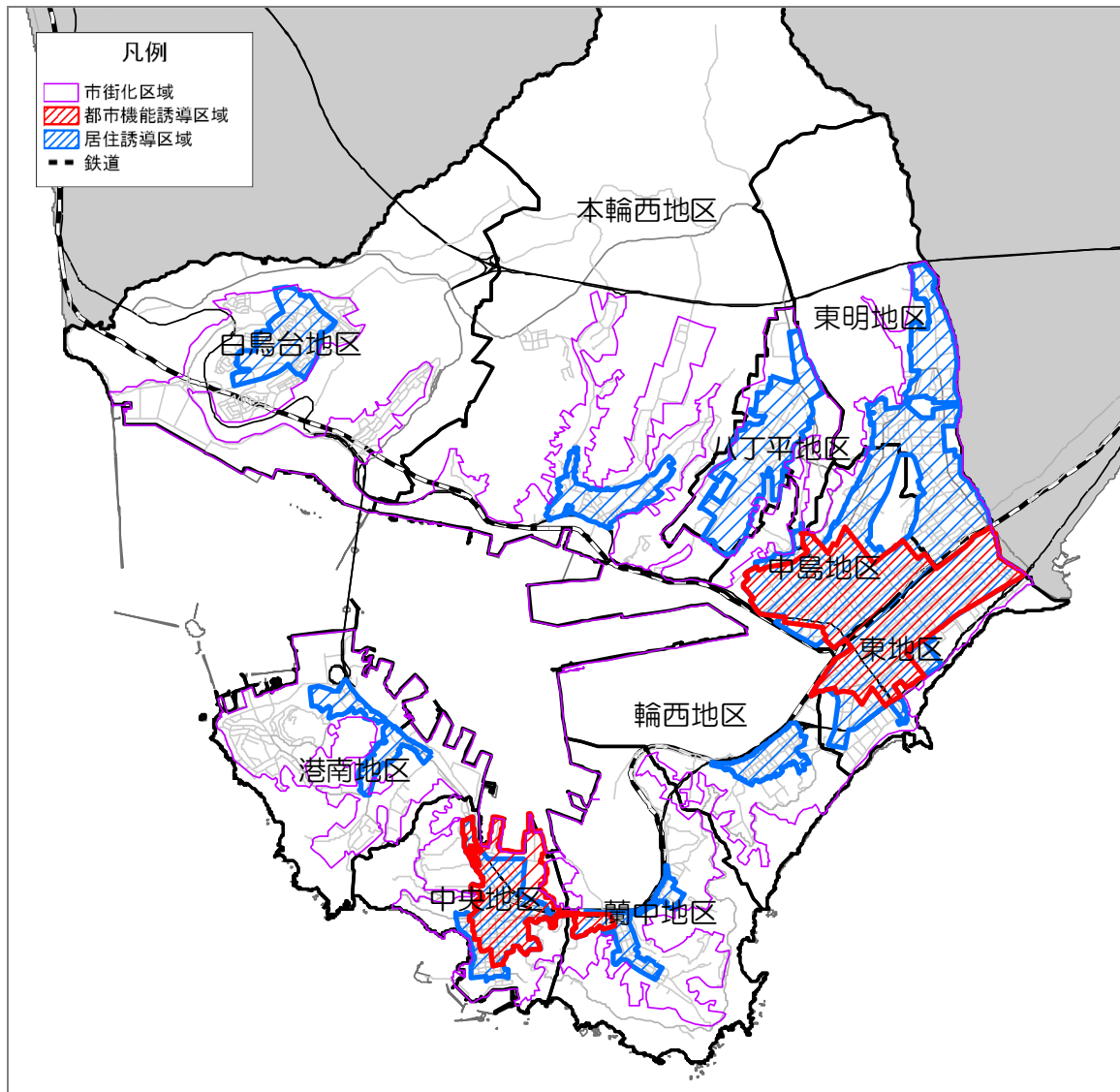


図 2-3 都市機能誘導区域および居住誘導区域

資料：室蘭市立地適正化計画

2.2 人口

(1) 人口推移

室蘭市の人口は、1990(平成 2)年の 11 万 8 千人から、2020(令和 2)年には約 30%の人口が減少し 8 万 2 千人となっています。少子高齢化も進んでおり、1990(平成 2)年には 13%であった高齢化率が、2020(令和 2)年には 37%まで増加しています。

今後も当該傾向が進むと予測されており、2040(令和 22)年には人口が約 5 万 5 千人で高齢化率は約 39%と推計されています。

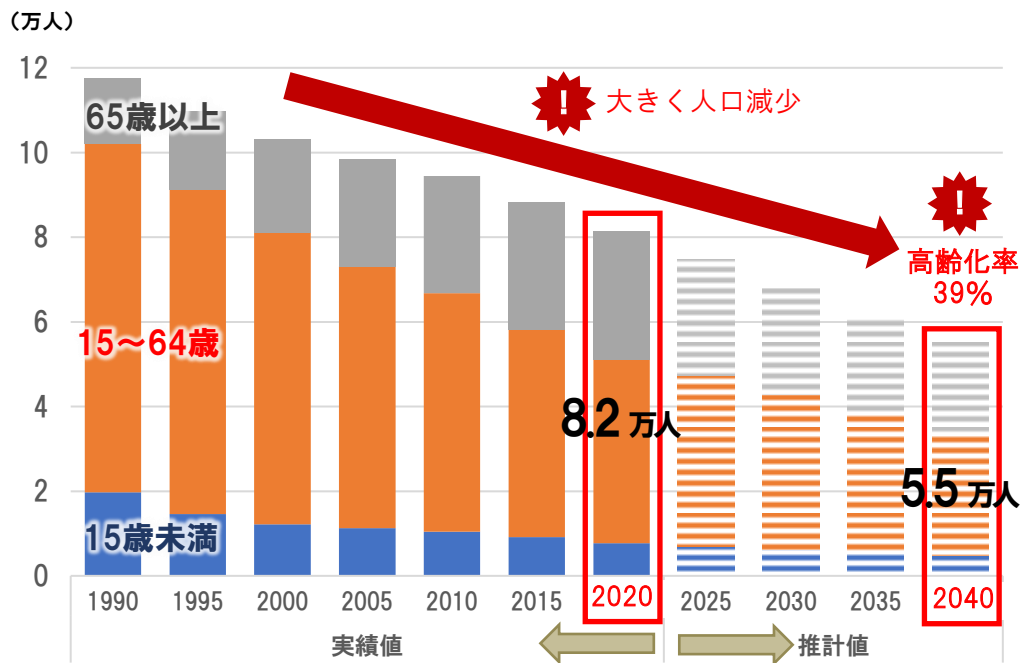


図 2-4 室蘭市全体の総人口・年齢別人口の推移

資料：実績値 国勢調査、推計値 国立社会保障・人口問題研究所（2018（平成 30）年推計）

5 歳階級別年齢区分の将来人口予測結果と自動車保有割合から、将来、自動車以外の交通手段に頼らざるを得ない高齢者の増加が予想されます(図 2-5, 図 2-6 参照)。

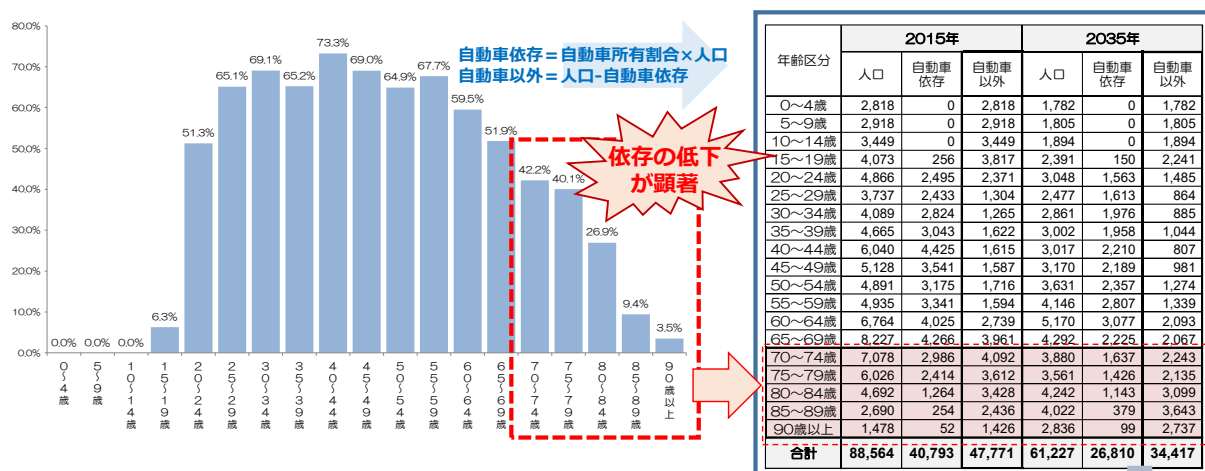


図 2-5 自動車所有割合 (※自分専用の自動車【2016 (平成 28) 年】)

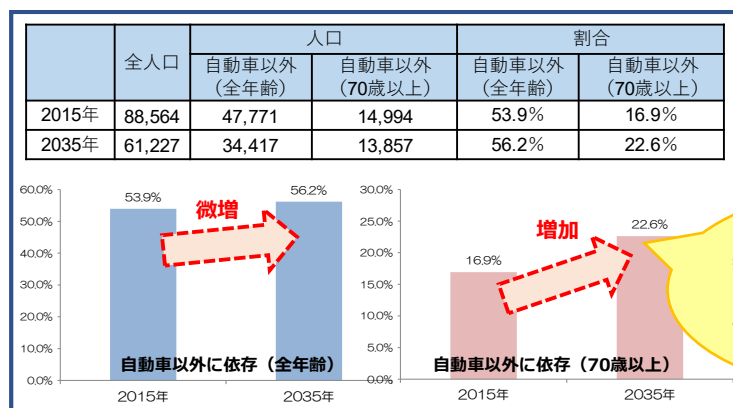


図 2-6 自動車以外の依存割合：現況 (2015 (平成 27) 年) と将来 (2035 (令和 17) 年)

資料：室蘭都市圏 総合都市交通体系調査・パーソントリップ調査(平成 28 年度)

また、運転免許返納者数の推移を見ると、コロナ禍直前（2019）まで右肩上がりで増加しており、近年はピーク時よりも単年の免許返納者数は減少傾向にあるものの、室蘭市内だけでも年 300～400 人前後の方が返納しており、これらの方が移動するために、公共交通の必要性が益々高まっていることがわかります(図 2-7 参照)。

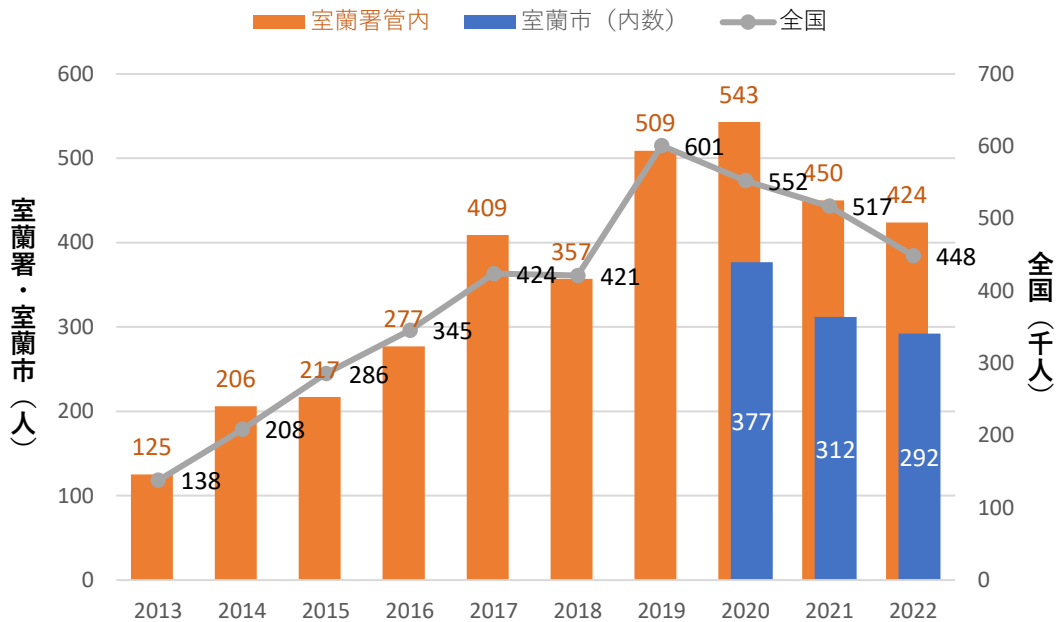


図 2-7 運転免許返納者の推移

資料：室蘭市

少子高齢化、人口減少からの課題

- ◆ 人口減少により公共交通利用者のベースの減少が懸念されます。
- ◆ 高齢化により、自動車の運転が困難な高齢者が増えることが懸念されます。
- 公共交通利用の全体数の減少と高齢化への対応が必要

(2) 地区別の人口密度の変化

市内の将来人口密度は、中島地区、八丁平地区を除きほぼ全域で低下が予想されています。高齢者人口密度は、港南地区、中央地区、中島地区の一部で増加が予想されています。

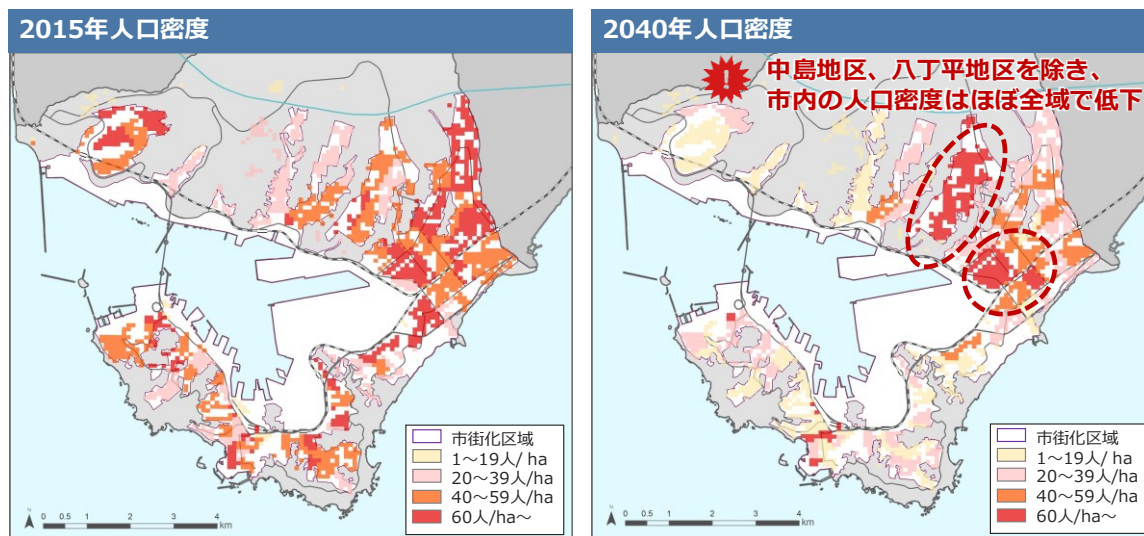


図 2-8 人口密度の実績値と推計値

資料：国立社会保障・人口問題研究所、国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

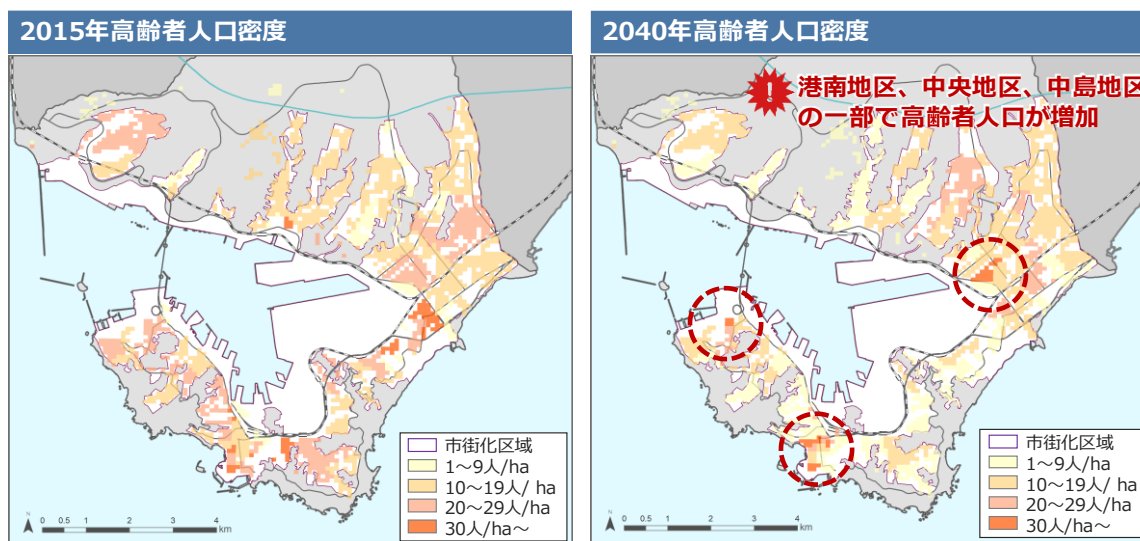


図 2-9 高齢者人口密度の実績値と推計値

資料：国立社会保障・人口問題研究所、国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

地区別の人口密度の変化からの課題

◆ 人口が集積する地域と人口密度が薄く広がる地域の違いを踏まえた公共交通手段やサービス水準のメリハリが必要です。

▣ 人口集積や人口構造の濃淡にあわせた公共交通網の形成が必要

2.3 各種施設の状況

基幹的な都市施設※は、JR 東室蘭駅や JR 室蘭駅周辺に集積しています。

輪西地区、港南地区、東明地区など、住宅が立地している地区に基幹的な都市施設の立地は少なく、近年、宅地化が進んでいる八丁平地区や本輪西地区においては、基幹的な都市施設の立地がない状況にあります。

※ 基幹的な都市施設は、下記施設を示す

- ・ 西いぶり圏域の中心都市として、市外をもサービス圏域とし、交流によるにぎわいをもたらす施設
- ・ 市全体の生活環境・事業環境の向上に資する高次の都市機能を提供する施設

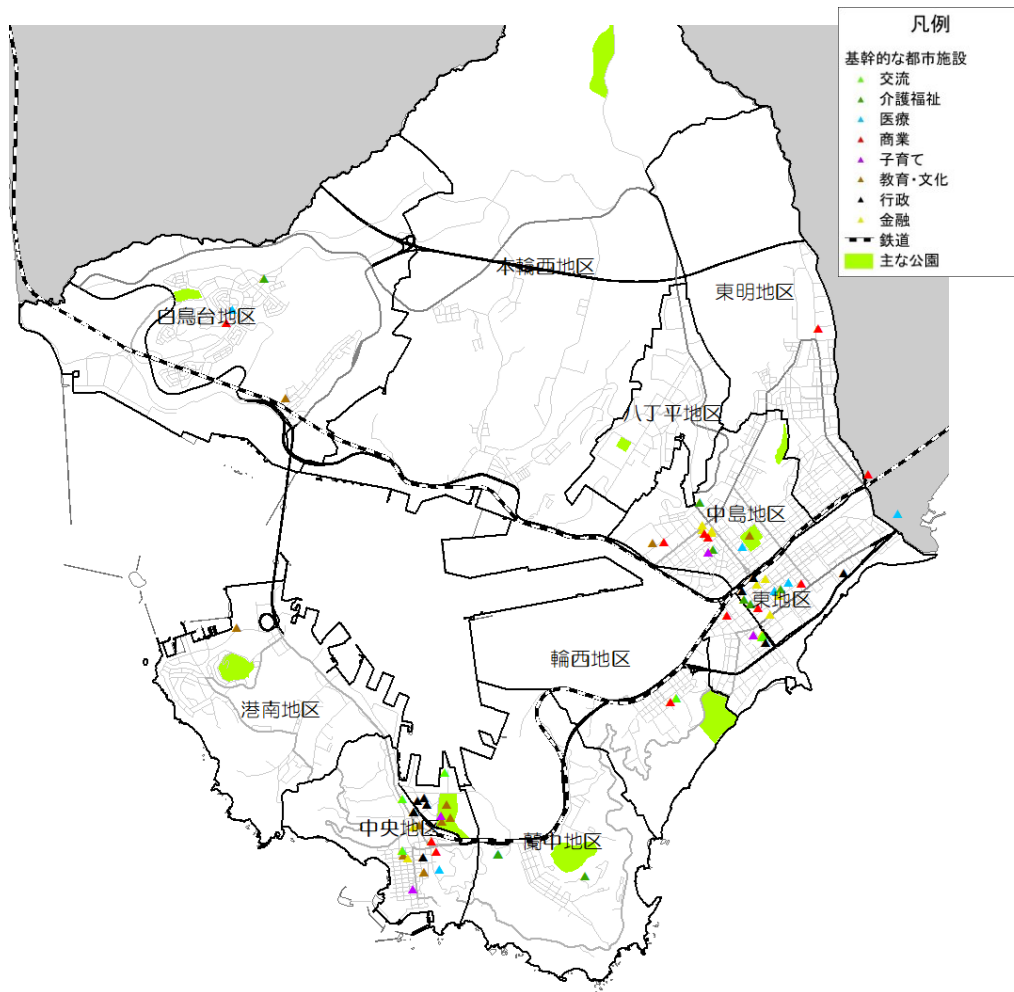


図 2-10 基幹的な都市施設の分布状況

資料：室蘭市

各種施設分布の状況からの課題

◆ 基幹的な都市施設は、室蘭市立地適正化計画に基づき、今後も都市機能誘導区域への集積を目指す方針です。

■ 施設立地にあわせ目的地への利用利便性を高める公共交通網の形成が必要

2.4 市民の移動実態

(1) 市民の移動実態

室蘭市では、約72%が自動車を利用した移動で、公共交通であるバスや鉄道を利用した移動は約9%と極めて低い状況にあります。

通勤、通学、通院、買い物の多くは室蘭市内の移動で、これらの移動目的は登別市からもみられ、通学については伊達市、豊浦町からの移動もみられます。

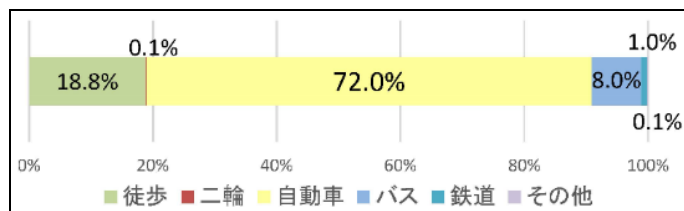


図 2-11 室蘭市内の機関分担率

資料：室蘭都市圏 総合都市交通体系調査・パーソントリップ調査(平成 28 年度)

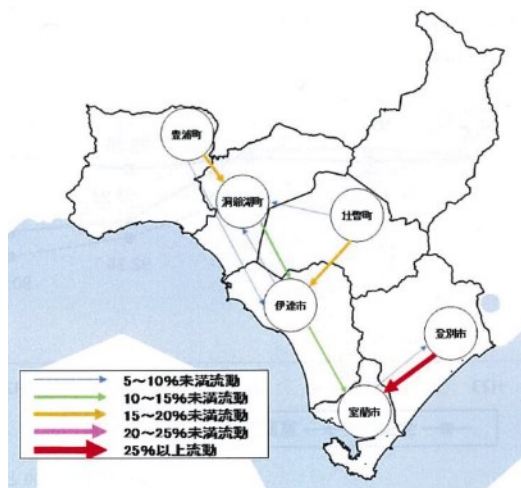
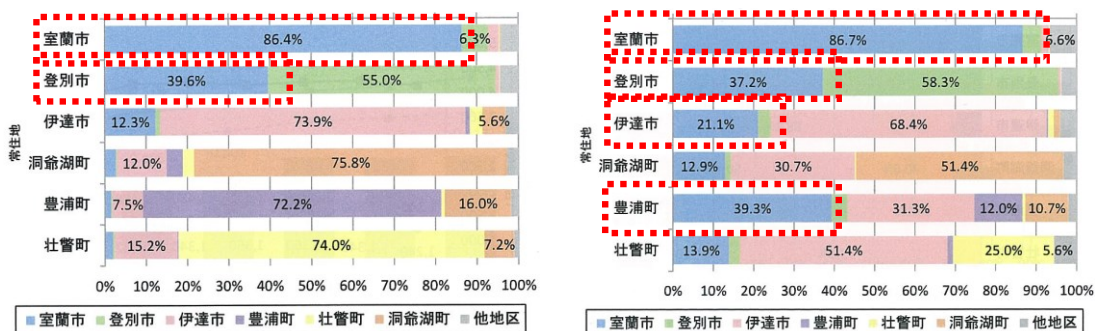


図 2-12 通勤流動



図 2-13 通学流動

資料：室蘭都市圏 総合都市交通体系調査・パーソントリップ調査(平成 28 年度)

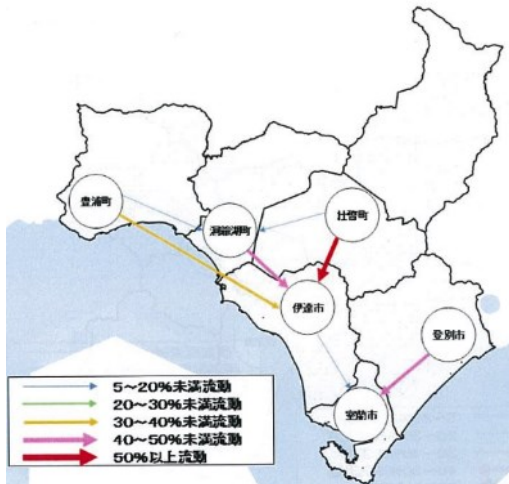
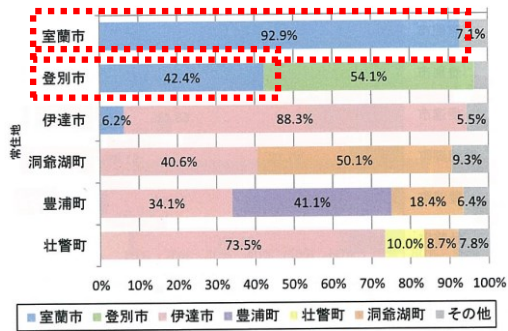


図 2-14 通院流動

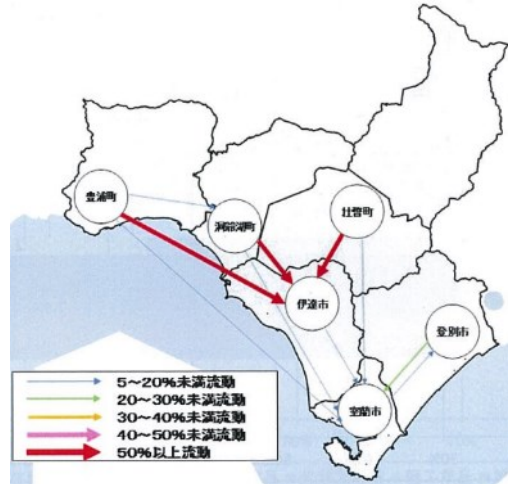
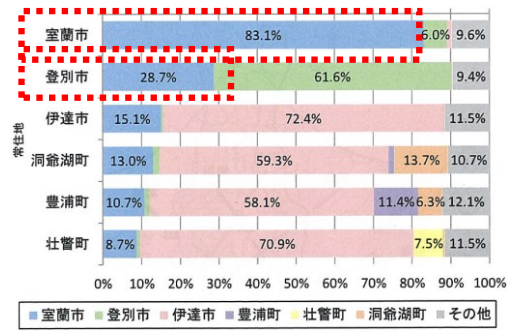


図 2-15 買い物流動

資料：室蘭都市圏 総合都市交通体系調査・パーソントリップ調査(平成 28 年度)

市民の移動実態からの課題

◆ 室蘭市は通勤・通学・通院・買い物は、いずれも市内での移動が多くみられますが、これらの移動は一部で周辺市町からもみられることから、市内の各地域内の移動の他、市外の広域移動の確保も求められます。

▣ 市内移動及び広域移動を確保する公共交通網の維持・改善が必要

(2) 地区別の移動特性

中島地区、輪西地区、蘭中地区、中央地区は交通手段としてタクシー利用が比較的多くみられます。目的別では輪西地区、蘭中地区は私用が多く、中島地区、中央地区は帰宅が多くみられます。

白鳥台地区、本輪西地区、港南地区は、他地区に比べてバスの利用が比較的多くみられ、目的別では通勤・通学が多くみられます。

東明地区、東地区は、他地区に比べ鉄道が比較的多く、目的別では帰宅が多くみられます。

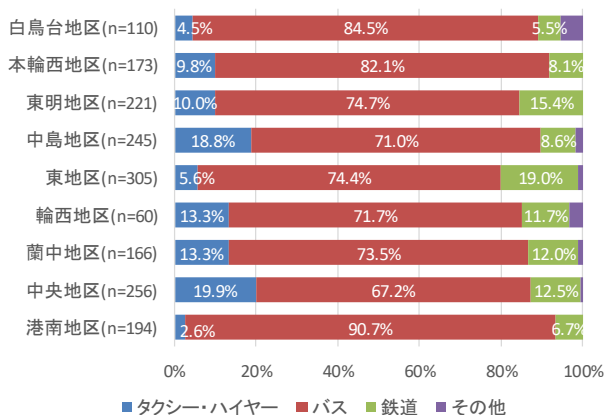


図 2-16 地区別公共交通機関分担率

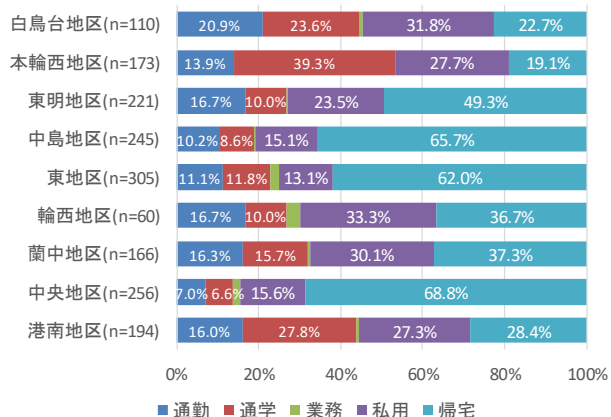


図 2-17 地区別公共交通利用目的割合

資料：室蘭都市圏 総合都市交通体系調査・パーソントリップ調査(平成 28 年度)から集計

地区別の利用特性からみた課題

- ◆ 輪西地区、蘭中地区は通院等でのタクシー利用、白鳥台地区、本輪西地区、港南地区は、バスを利用した通勤・通学、東明地区、中島地区は JR 東室蘭駅を利用した帰宅などが想定されることから、各地区の利用特性に応じた公共交通サービスを提供することが必要です。

■ 各地区の利用特性に応じた公共交通サービスの提供が必要

2.5 観光需要の動向

室蘭市内の観光入込客数は、2012（平成24）年～2019（令和元）年にかけては増加傾向にありましたが、コロナ禍（2020（令和2）年～2021（令和3）年）においては、約80万人（2019年の約60%）まで減少しました。2022（令和4）年は回復傾向にありますが、道外客はコロナ禍と同程度と回復しきれていません。

また、外国人観光客数は2014（平成26）年から急激な増加傾向にありましたが、こちらもコロナ禍において減少し、2022（令和4）年時点では、コロナ禍以前よりも少ない状況にあります。

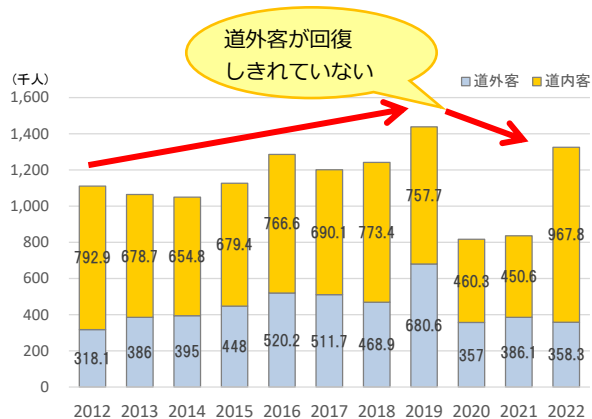


図 2-18 室蘭市の観光入込客数
(道内・道外別)の推移

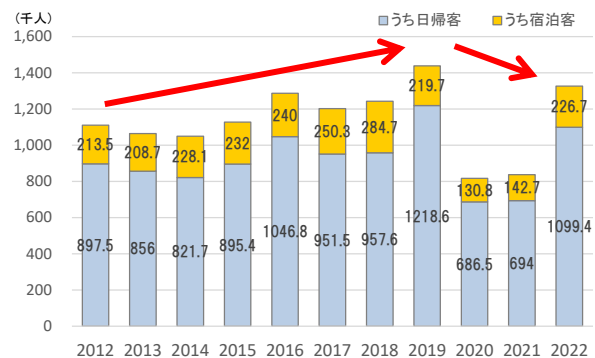


図 2-19 室蘭市の観光入込客数
(日帰り・宿泊別)の推移

資料：北海道観光入込客数調査報告書

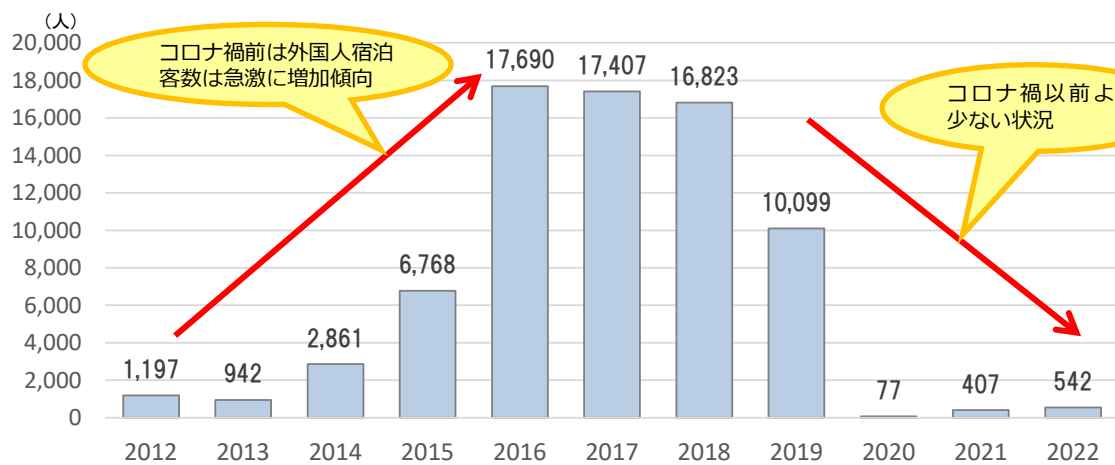


図 2-20 室蘭市における外国人宿泊者数の推移

資料：北海道観光入込客数調査報告書

観光需要の動向からの課題

- ◆ コロナ禍に減少した国内外の観光入込客数の回復に向けて、公共交通サービスの利便性向上が求められます。
- ◆ コロナ禍を経た2023（令和5）年においては、室蘭港へのクルーズ船の寄港が再開し外国人の乗客や乗員も訪れていること、また10月には青森～室蘭間のフェリー航路が開設したことから、観光需要への対応が必要です。

■ 来街者もわかりやすい公共交通サービスの提供や、観光拠点へのアクセス確保が必要

3. 地域公共交通の現状

室蘭市の公共交通は、鉄道(JR 室蘭本線)、路線バス(道南バス)、タクシー、フェリーで構成されています。

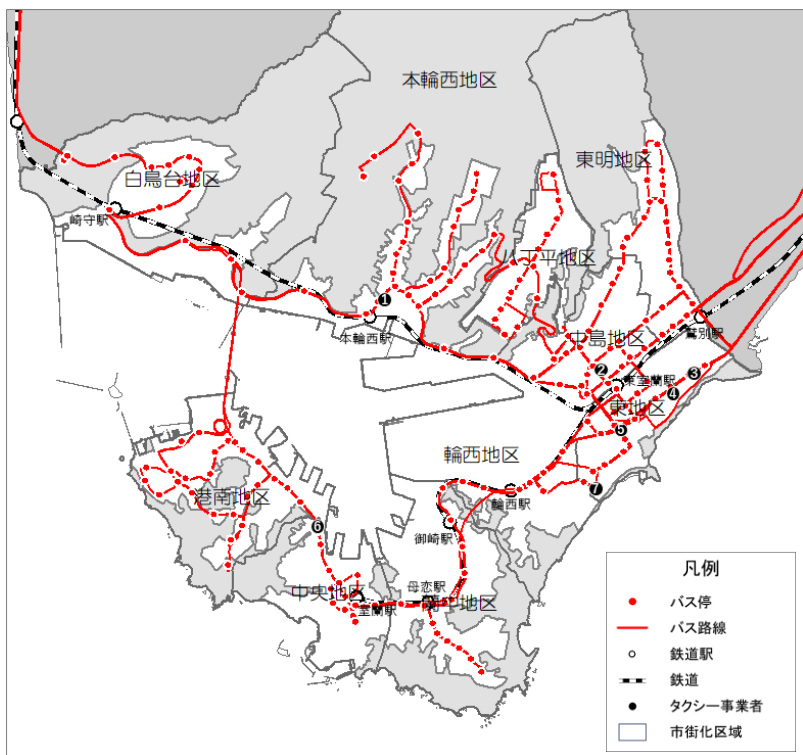


図 3-1 公共交通の現状

表 3-1 室蘭市内の主なタクシー事業者

No.	会社名	所有台数
①	札幌交通(株)	24台
②	金星室蘭ハイヤー(株)	28台
③	北海交通(株)	15台
④	室蘭日交タクシー(株)*	11台
⑤	室蘭つばめ交通(株)	26台
⑥	室蘭北交ハイヤー(株)	49台
⑦	室蘭ハイヤー(株)	70台

2023 (令和 5) 年 8 月時点 (※休業中)

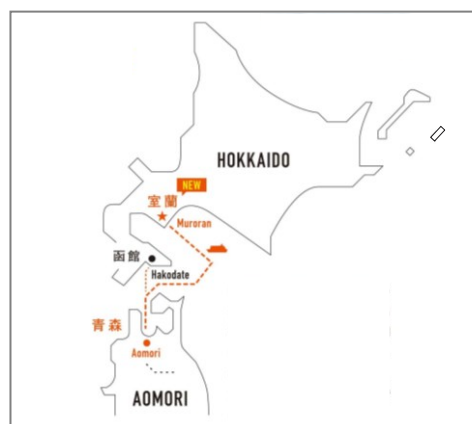


図 3-2 津軽海峡フェリー(室蘭⇄青森)

※2023 (令和 5) 年 10 月 2 日から
室蘭⇄青森フェリー航路が就航
(「室蘭⇄八戸」は休止中)

資料：室蘭市

3.1 鉄道

(1) 利用実態

鉄道(JR 室蘭本線)の乗降客数は、コロナ禍前まで微増傾向にありましたが、コロナ禍では減少しました。但し、室蘭駅におけるコロナ禍の影響は、東室蘭駅に比べて小さくなっています。

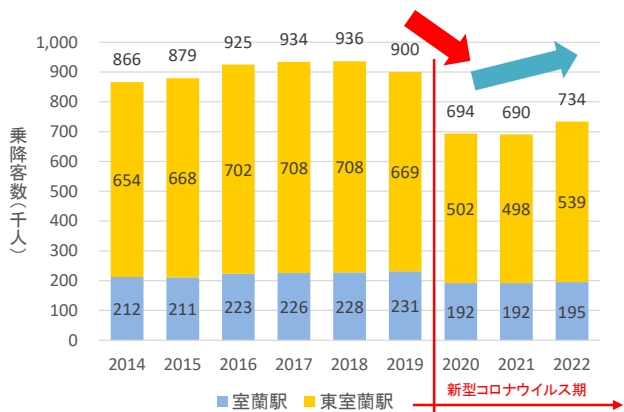


図 3-3 JR 乗降客数推移

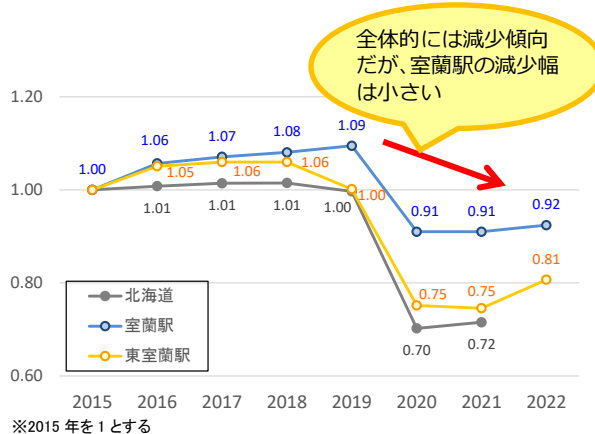



図 3-4 JR 乗客数伸び率の比較

資料：室蘭市、北海道の運輸の動き年報 (令和 3 年度)

鉄道 会社の声		<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道施設は駅を含め老朽化が進んでおり、維持管理に苦慮している状況です。 ・ 交通結節機能の強化の取り組みについては、出来る限り協力していきたいと考えております。
--------------------	---	---

3.2 路線バス

(1) 利用実態

元々減少傾向にあった路線バス利用者（輸送人員）がコロナ禍において大幅に減少しており、道内においても同様の傾向です。

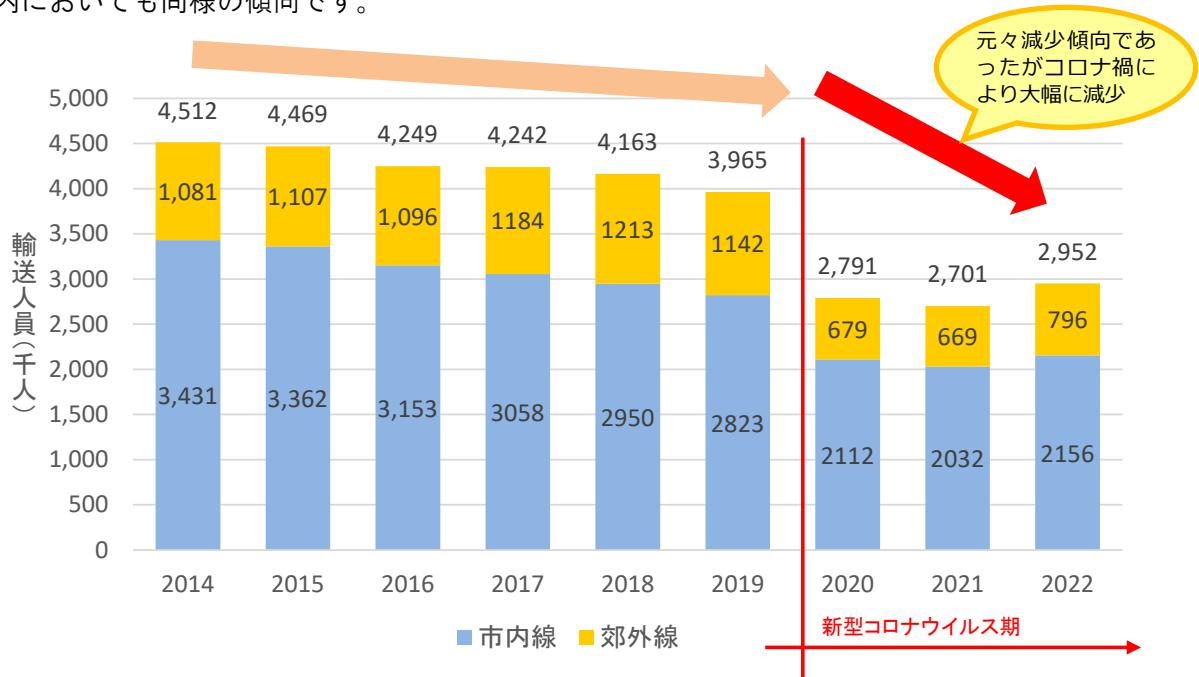


図 3-5 路線バスの輸送人員推移

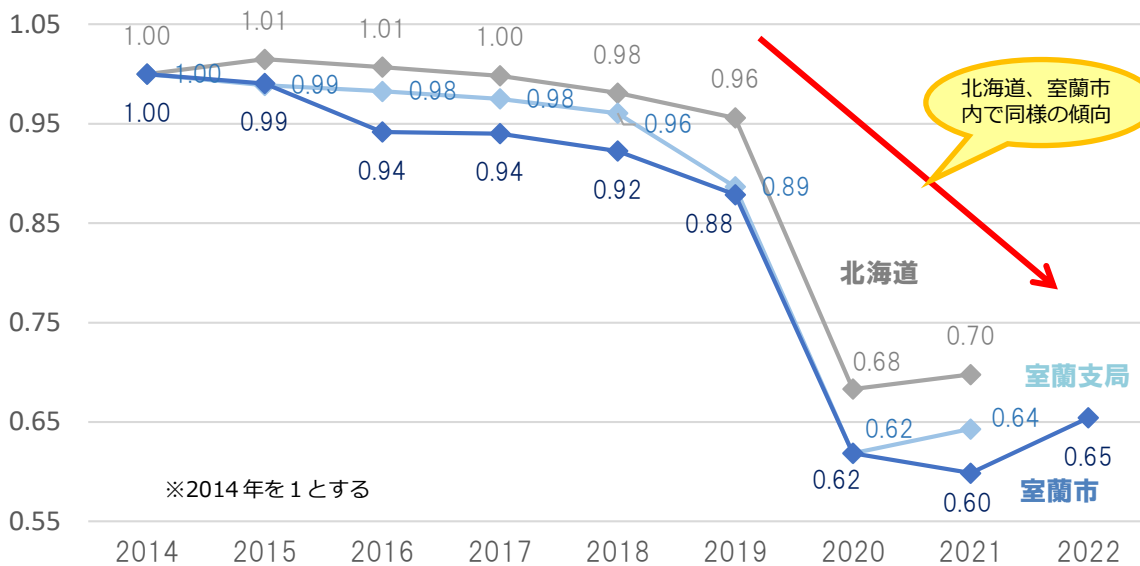


図 3-6 輸送人員伸び率の比較 (路線バス)

資料：室蘭市、室蘭市統計書，北海道運輸局 北海道の運輸の動き年報（令和3年度）

公共交通利用者数の状況からの課題

◆ コロナ禍における大幅な利用者減少の後、まだまだ回復途中である中、地域の足を維持していくために、必要な路線の確保、維持・改善の検討や利用促進の取り組みが必要です。

■ コロナ禍で加速した公共交通利用減少に対する利用促進、維持確保策の検討が必要

(2) 人口カバー状況

本市は、ほぼ全域がバス路線で網羅されており、バス停の 300m 圏域の人口に着目すると、8割程度がカバーしているような状況です。

一方で、1日あたり 30 便以上運行がある基幹的な路線のバス停(以下、「基幹的バス停」という。)の半径 300m 圏域の人口に着目すると、2020 (令和 2) 年で市内人口の約半数であるため、おおむね市内半数の方々は、運行頻度が少ない地域に居住していることになります。

さらに、将来的な公共交通圏域のカバー人口^{※1}は、人口減少に伴い減少していくことが懸念されます。

※1 公共交通圏域のカバー人口は、基幹的バス停を中心に、300m 圏域内に含まれる人口により算出した人口 (人口メッシュは 2020 (令和 2) 年国勢調査時点、バスネットワークは 2023 年 10 月時点)

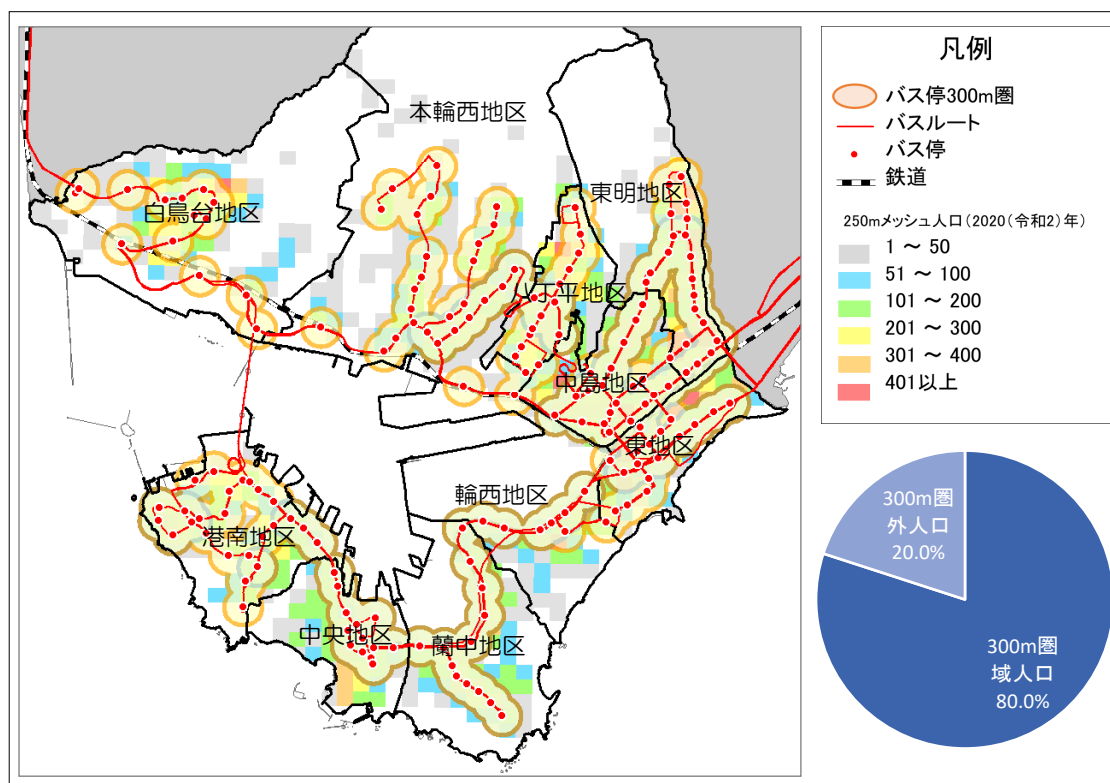


図 3-7 2020 (令和 2) 年 市内バス停の 300m 圏域と人口のカバー率

資料：室蘭市

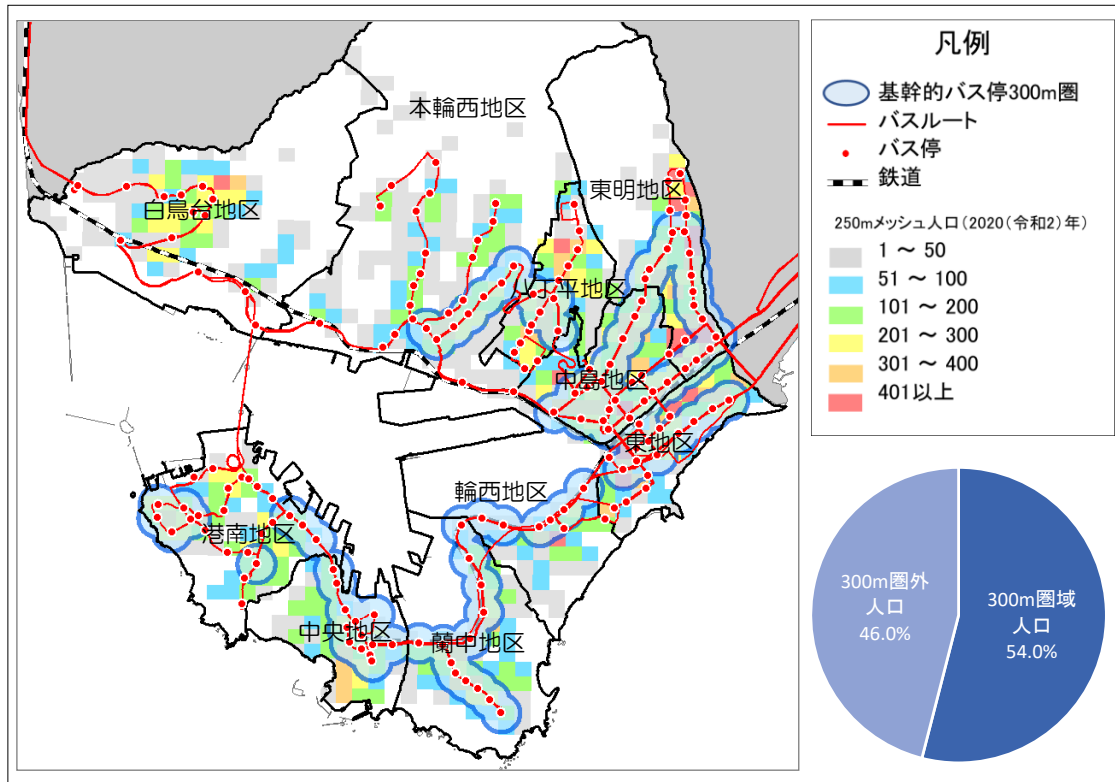


図 3-8 2020（令和2）年 基幹的バス停^{※2}の300m 圏域と人口のカバー率

※2 基幹的バス停は2023年10月時点

資料：室蘭市

表 3-2 2020（令和2）年及び2040（令和22）年の各種人口

項目	2020（令和2）年	2040（令和22）年
① 室蘭市人口	82,383 人	55,052 人
② 市内の全バス停の300m 圏域人口	65,901 人	45,436 人 ^{※3}
③ 基幹的バス停の300m 圏域人口	44,487 人	31,169 人 ^{※3}

※3 ②、③の2040(令和22)年の人口は、現在のバス停がそのまま存続すると仮定した場合の300m 圏域人口

路線バスによる人口のカバー状況からの課題

- ◆ 基幹的バス停の300m 圏域にカバーされていない地域への対応が必要です。
- ◆ 人口減少に伴うカバー人口の減少は、利用者の減少につながる懸念があり、現状と同程度のサービス水準を維持するのが困難になります。
- ▣ 公共交通の不便地域での移動手段の確保が必要
- ▣ 効率的な公共交通網の構築と利用促進が必要

(3) 運行実態

白鳥台地区、本輪西地区、八丁平地区、東明地区、蘭中地区、港南地区の一部で利用者が少ないエリアが散見されます(図 3-9 参照)。

また、一部路線では、市からの赤字路線に対する補助金を計上しています(図 3-10 参照)。

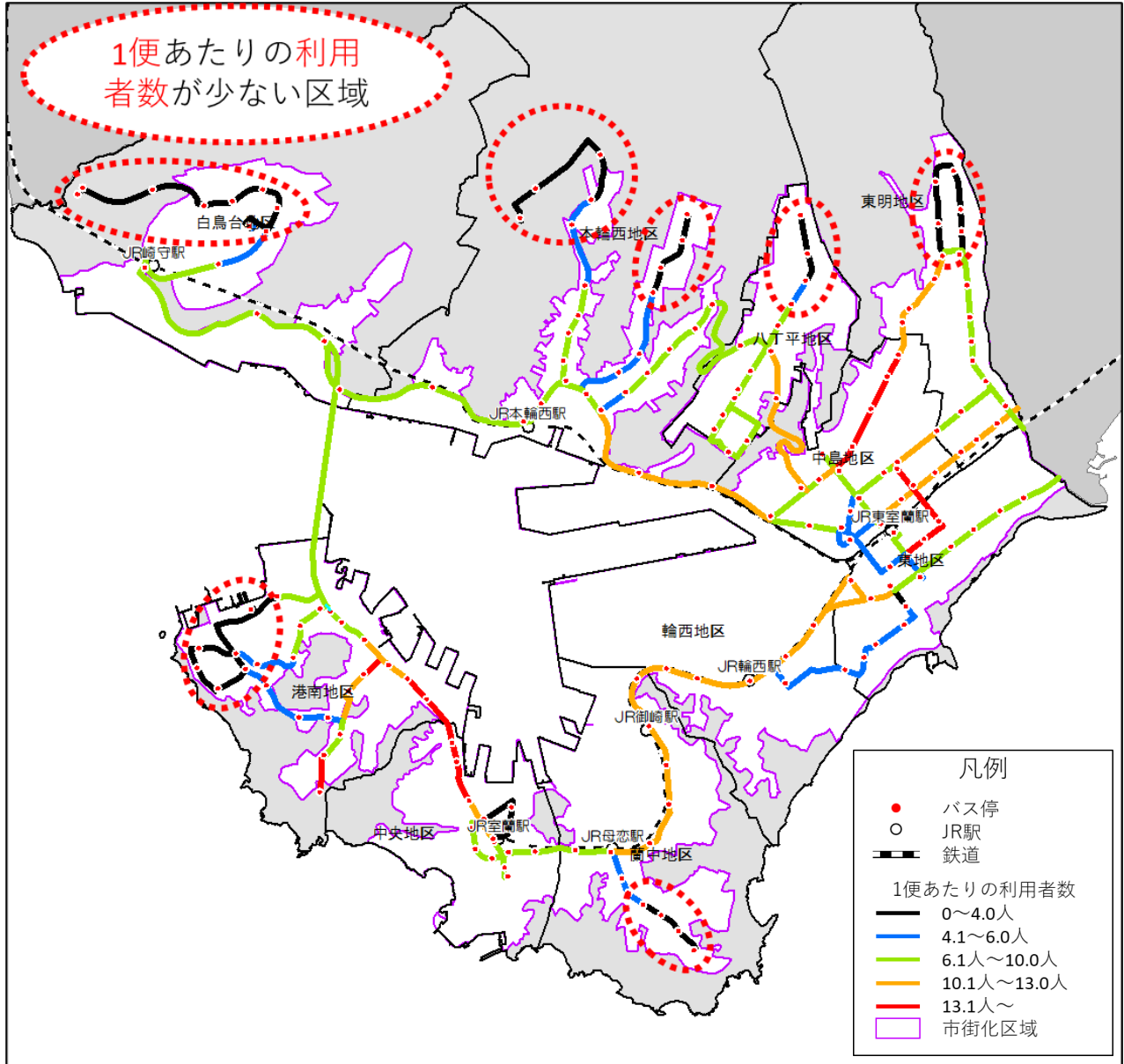


図 3-9 市内バス路線の利用状況 (1 便あたりの利用者数)

資料：室蘭市

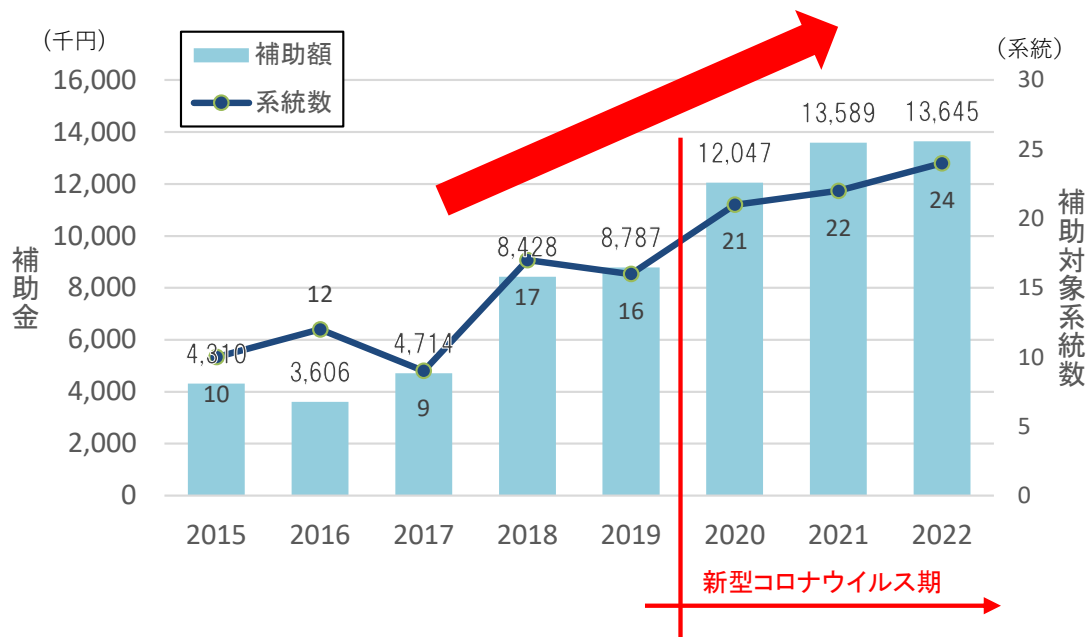


図 3-10 室蘭市生活交通路線維持確保バス補助金・補助対象系統数の推移

資料：室蘭市

表 3-3 室蘭市生活交通路線維持確保バス補助金計上の対象系統（2022（令和4）年）

系統番号	系統名(R5系統名で表示)
6	ろう学校線
7	絵鞆・工大線
12	みたら・東室蘭駅東口線(増市通経由)
13	みたら・地球岬団地線(祝津町経由)
14	みたら・地球岬団地線(増市通経由)
15	げんき館地球岬団地線
16	東室蘭駅東口地球岬団地線
18	室蘭市民会館線
21	養護学校線
22	港北柏木線
23	白鳥台線
24	すすかけ線
33	室蘭駅・資料館線
37	千代の台線
循1・循2	中央町工大循環線

資料：室蘭市

路線バスの運行実態からの課題

- ◆ 利用者が少ないエリアにおいては、路線バス事業者の運営に対する負担軽減が課題です。
 - ◆ バス内滞留者が多い区間については、地域間を結節する軸としての維持が必要です。
- 利用実態を踏まえた効率的な公共交通網の形成、維持が必要

(4) 事業者・ドライバーの状況

バス車両の年式は 15 年以上のものが多い状況となっているほか、バリアフリーに対応した車両の導入状況は、ヒアリングなどから高いとは言えない状況です。

また、人材が不足しており、特に高齢化が顕著となっているため、人材確保は今後も厳しい状況が見込まれます。

■バス事業者の状況

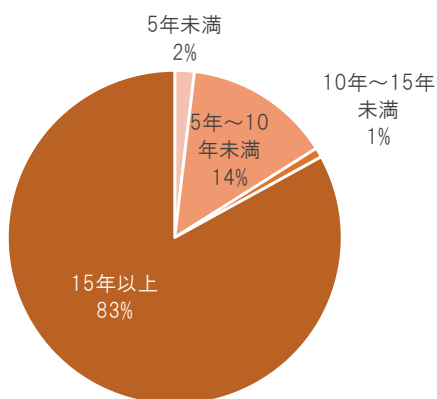


図 3-11 車両の年式の内訳

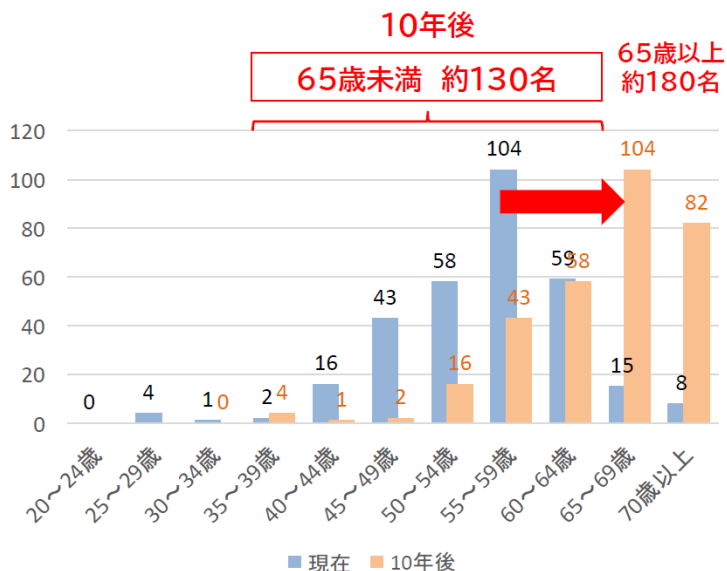


図 3-12 運転手の年齢構成

(2023 (令和 5) 年 7 月現在)

資料：室蘭市

室蘭市内
バス
会社の声



- 運転手不足はコロナ禍前から問題となっており、様々な取組みを行っているが成果は挙がっておらず、最近では事務員に免許を取ってもらうなどして対応しています。2024 年問題もあり、人員不足に拍車がかかることを危惧している状況です。路線バスの再編により、一部路線をデマンドバスへ切り替えることで、定年退職した運転手を充てることも考えられます。
- 車両については、新車の高騰や、コロナ禍における利用者減による苦しい経営状況もあり、中古車両を購入せざるを得ない状況です。それでも、ノンステップバス・ワンステップバスは 2001 (平成 13) 年頃から徐々に導入が進んでおり、所有する車両の約半分がバリアフリー対応の車両となっています。
- 燃料価格高騰の期間が予想を超えて長く続いており、運行経費が膨らんでいる状況です。

3.3 タクシー・ハイヤー

(1) 利用実態

タクシーは利用者数（乗車人員）の減少とともに、タクシーの登録台数自体が減少しています。またドライバー不足も課題となっています。

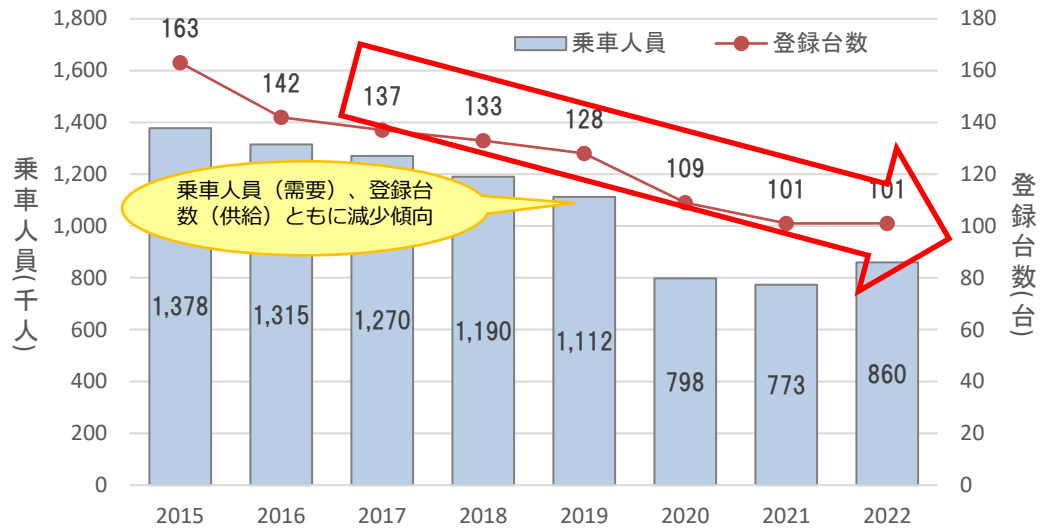


図 3-13 タクシー乗車人員・登録台数推移

※ 上記データは組合に加盟している会員分で、個人タクシーの乗車人員は含まれていない

資料：室蘭市

(2) 事業者・ドライバーの状況

タクシー車両の年式は 10 年以上のものが多い状況となっているほか、バリアフリーに対応した車両の導入も困難な状況となっています。

また、タクシー事業者における人材不足は危機的状況にあり、特に高齢化が顕著となっているため、人材確保は今後も厳しい状況が見込まれます。

■タクシー事業者の状況

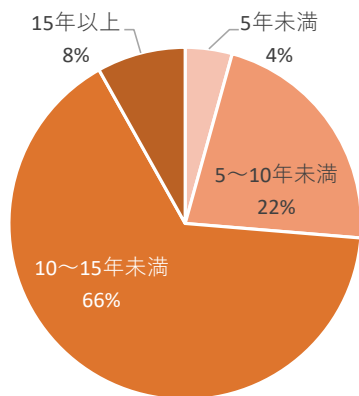


図 3-14 車両の年式の内訳

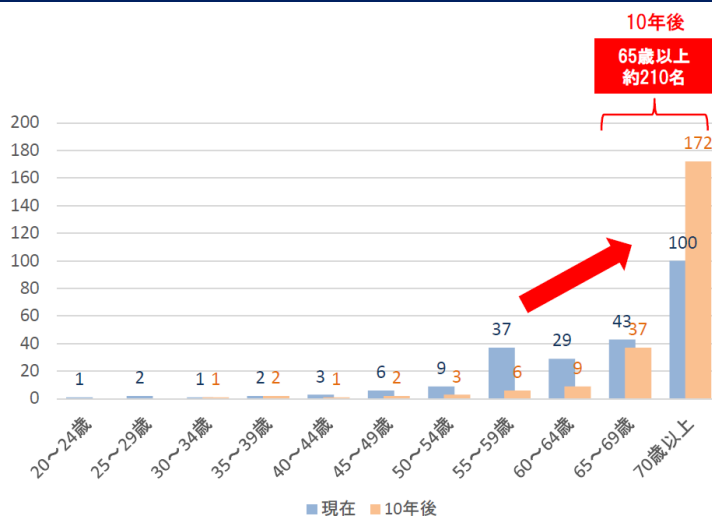


図 3-15 運転手の年齢構成

(2023 (令和 5) 年 7 月現在)

資料：室蘭市

室蘭市内 タクシー 会社の声



- 運転手不足が経営に大きく響いており、今後も高齢運転手の退職が続くと考えられます。新型コロナウイルスが5類に移行した後は、配車の依頼が来ても、断らざるを得ない状況も発生しています。
- タクシー運転手はお客様に感謝をいただける職業であり、サービスをきちんと提供することで、売上げがいい運転手もいますが、その辺りのやりがいや伝わっていない部分も感じています。
- 車両についても、現在使用している型の車両は廃版となっており、廃車にした車両の使える部分を再利用しながら運行している状況です。
- 燃料高騰や物価高騰（タイヤ購入など）で運行経費が増加している状況が続いています。

<参考：ユニバーサルデザインタクシー>

西胆振では 2018 年に入り、室蘭つばめ交通が 3 台、登別ハイヤーが 2 台を導入している。

(2018. 10. 05 室蘭民報)

室蘭つばめ交通が導入したユニバーサルデザインタクシー※のジャパntaxi

ユニバーサルデザインタクシーは、健常者、高齢者、障がい者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」であり、まちなかで呼び止めても、予約も可能なタクシー



交通事業者の環境の変化からの課題

- ◆ 運転手不足はコロナ化を経て『顕在化』しており、運転手確保が喫緊の課題であるため、早期の解決に向けた施策の推進を交通事業者・行政ほか人材確保に関わる関係団体などと連携して進める必要があります。
- ◆ バス車両の年式は15年以上のものが多く、タクシー車両は10年以上のものが多く、安全運行の確保に向けては、将来的な車両の維持・更新が必要であり、事業者の負担増が懸念されます。
- ◆ 燃料高騰や車両維持費（タイヤ購入費他）の負担増など、すぐに運賃に転化が難しい運行経費の負担の増加が続く懸念があります。

■公共交通の担い手不足の解消に向けた緊急的な対応や、車両の維持・確保が必要

3.4 その他


(1) スクールバス

平成 15 年度から開始をしているスクールバス事業は、令和 5 年度において市内小学校と中学校を対象として 13 経路を運行しています。白蘭小・本室蘭中の経路においてのみ実施していた石川町住民の混乗利用は令和 5 年度より再開しています（令和 2 年度～令和 4 年度：休止）。

石川町のみなさまへ

令和5年度


スクールバス混乗を再開します



買い物・通院など白鳥台の往復に、**どなたでも無料で**、ご利用できます
(令和6年3月の終業式まで、白蘭小学校、本室蘭中学校の開校日を基本として運行)

ご利用方法 — 乗車の際は必ず**手を上げて**運転手にお知らせ下さい

- ① **利用証明書**が必要です！
利用するには利用証明書が必要です。石川町会窓口ご連絡してください。
利用証明書をご持参のうえ乗車し、降車のとき、運転手に提示してください。
- ② 運行日の予定を必ず確認してください
町会から配布される毎月の運行予定表で、運行する便をご確認のうえ、ご利用ください。
- ③ 石川町⇒白鳥台行きの利用方法
バスが来たら「**手を上げて**」、石川町内の最寄りの停留所から乗車してください。
「白蘭小学校」「本室蘭中学校」または「白鳥台5丁目」停留所で降車してください。
- ④ 白鳥台⇒石川町行きの利用方法
バスが来たら「**手を上げて**」、「白蘭小学校」「本室蘭中学校」または「白鳥台5丁目」の停留所から乗車してください。石川町内の最寄りの停留所で降車してください。



※ **決められた停留所でのみ乗車・降車出来ます。**

注意事項

① **休校日は運行しません**
学校の休校日は運行しません。また、全便が毎日運行するわけではありませんので、毎月の運行予定表で運行する便を確認してください。

② **時間は前後することがあります**
時刻表は**目安**で、交通事情やお子さまの利用状況により、時間が**前後**することがあります。時間に余裕をもって、ご利用ください。

③ **急な運休・時間変更をする場合があります**
当日でも臨時休校などにより、急な運休や時間変更をする場合があります。ご迷惑をおかけしますが、ご理解のうえ、ご利用ください。

④ **乗車中の事故について**
乗車中の事故は、運行事業者の保険での対応になりますが、自らの不注意による事故、または乗車前・降車後の事故は、自己の責任であることをご理解のうえ、ご利用ください。

図 3-16 石川町地区スクールバス混乗再開のチラシ

資料：室蘭市

(2) 福祉有償運送

令和 5 年度において、市内では 2 団体が運送を実施しています。

4. 市民アンケート調査

市民へのアンケート結果より、市民の移動に関する特性やニーズを以下に整理しています。

(1) 調査概要

○調査対象：室蘭市在住の18歳以上を対象に3,145人を無作為に抽出

○調査方法：郵便による発送・返信用封筒による回収

○回収期間：2023（令和5）年5月17日から2023（令和5）年5月31日

○回収数：全体 976票(回収率：31%)

○回答者属性：性別 男性42%、女性56%、無回答2%

○年齢構成：全体、バス利用あり、バス利用なし別の年齢構成は下図のとおりバス利用ありの回答者年齢は60代・70代以上が全体の約半数を占める

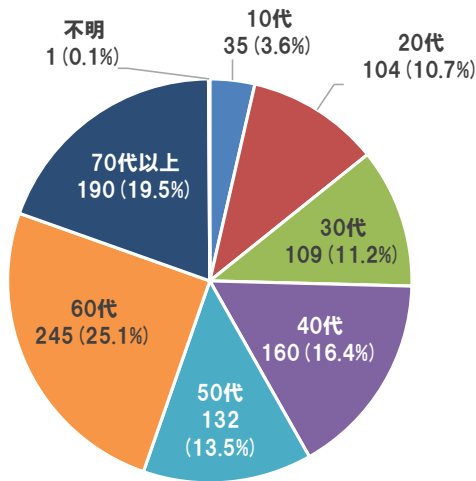


図 4-1 年齢構成(全体)

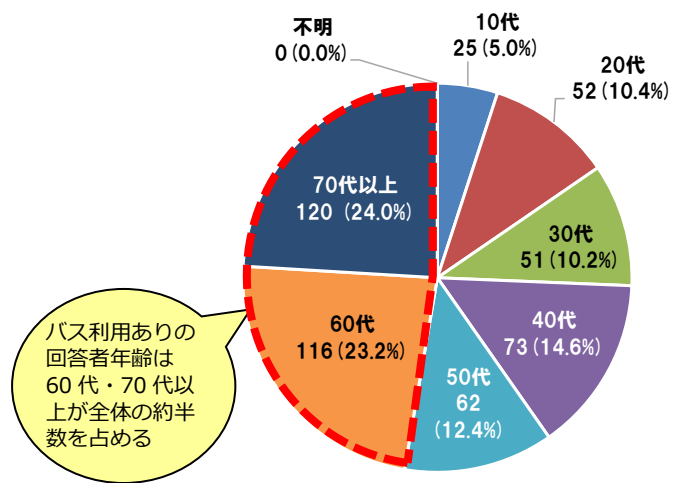


図 4-2 年齢構成(バス利用あり)

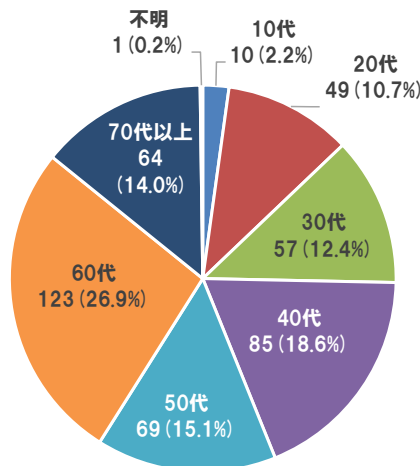


図 4-3 年齢構成(バス利用なし)

(2) 路線バスの満足度

バスの路線に対する満足度は高いが、ダイヤや使用性に関する項目は比較的低い評価となっています。路線バスに対する印象評価から、総合評価では、港南地区、輪西地区に在住の市民の満足度が低い状況です。

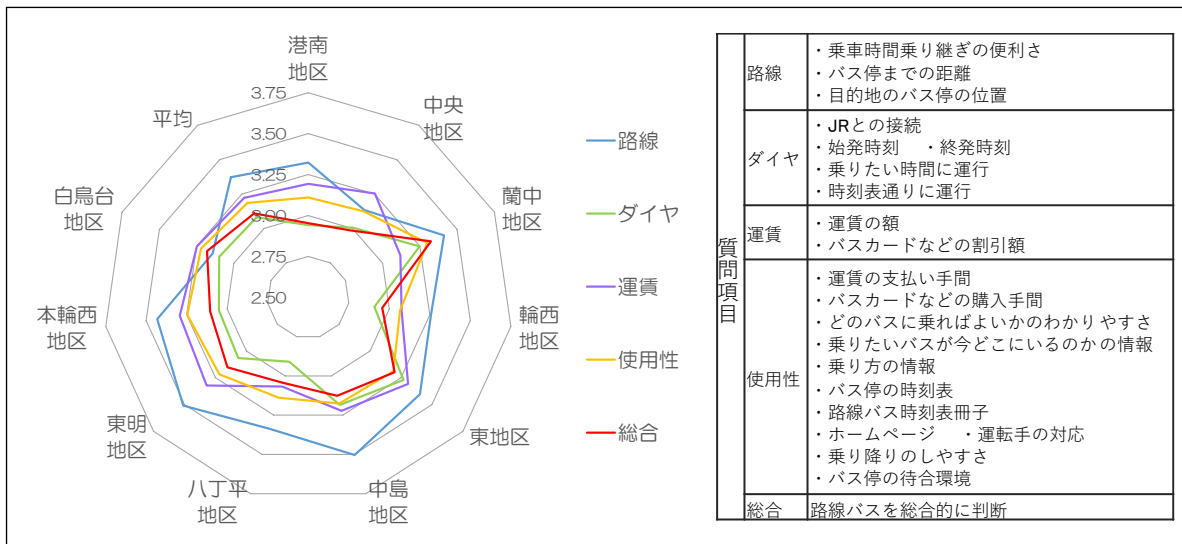


図 4-4 地区別・項目別の得点

※ 上記レーダーチャートは、室蘭市内の「路線バス」についての印象を5段階で回答を得た結果の平均値を地区別・カテゴリー別に集計したもの
 評価点：満足5点、やや満足4点、どちらとも言えない3点、やや不満2点、不満1点
 カテゴリー：路線、ダイヤ、運賃、使用性、総合に分類

同様の調査を行った、前回（2018年3月）と比較すると、全体的に路線に対する評価が下がっている。地区別の総合評価を見ると、輪西地区や本輪西地区の評価が低下している代わりに、白鳥台地区の評価が上昇しています。

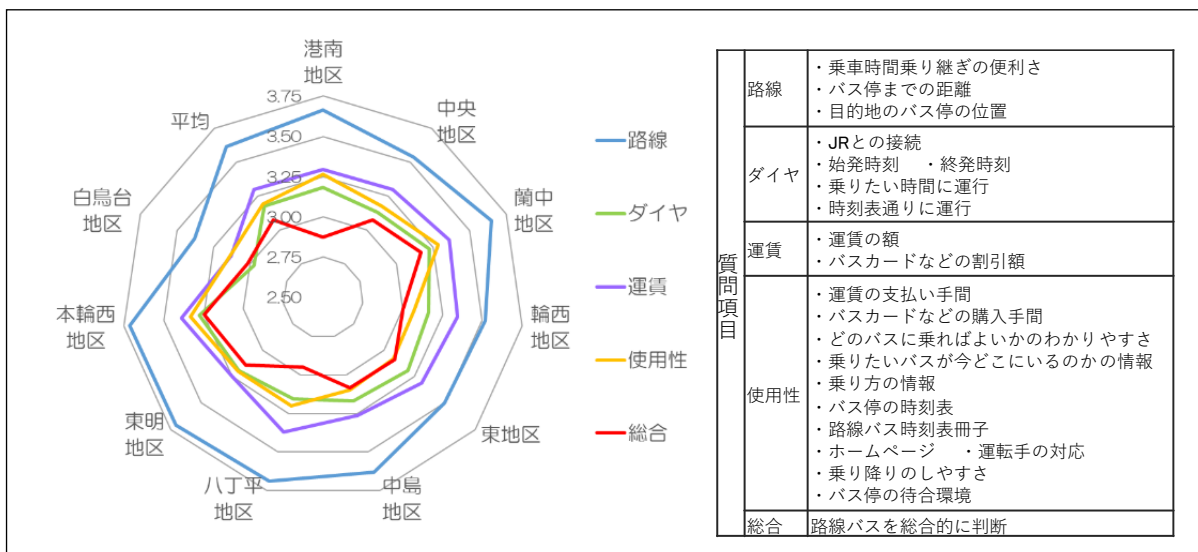


図 4-5 2018年3月調査時点の地区別・項目別の得点

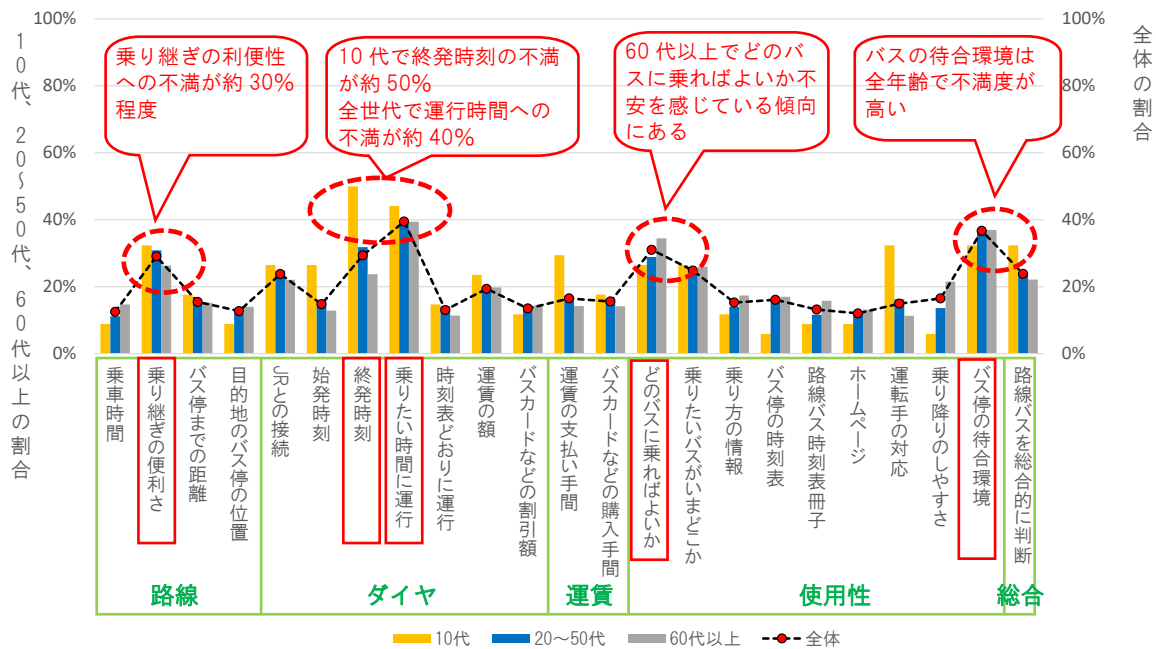
路線バスの満足度からの課題

- ◆ バス事業者の状況を踏まえながら利便性の維持・向上に向け、ダイヤや使用性等の改善方策が必要です。
 - ◆ 高齢者による利用が多く、一部地区で満足度が低い傾向にあることから、公共交通の利便性向上や、公共交通空白地域に居住する高齢者への公共交通の支援が重要となります。
- 公共交通の利便性向上に向けた乗り継ぎの改善や待合環境の整備が必要

(3) 年齢区別の満足度

世代別に見ると、10代で終発時刻に対する不満が約半数を占め、60代以上でどのバスに乗ればよいか不安に感じている傾向にあります。

全世代を通して不満度が高い傾向にある項目として、運行時間や待合環境、乗り継ぎの利便性などが挙げられます。



※ 不満度：満足度評価における回答者の内「やや不満、不満」を回答した割合で算出

図 4-6 年齢区別の満足度(不満度)

前回調査（2018年3月）と比べると大きな傾向の変化はないが、乗りたいバスの位置情報に関する不満は低下しており、バスロケーションシステムの導入が寄与しているものと考えられます。

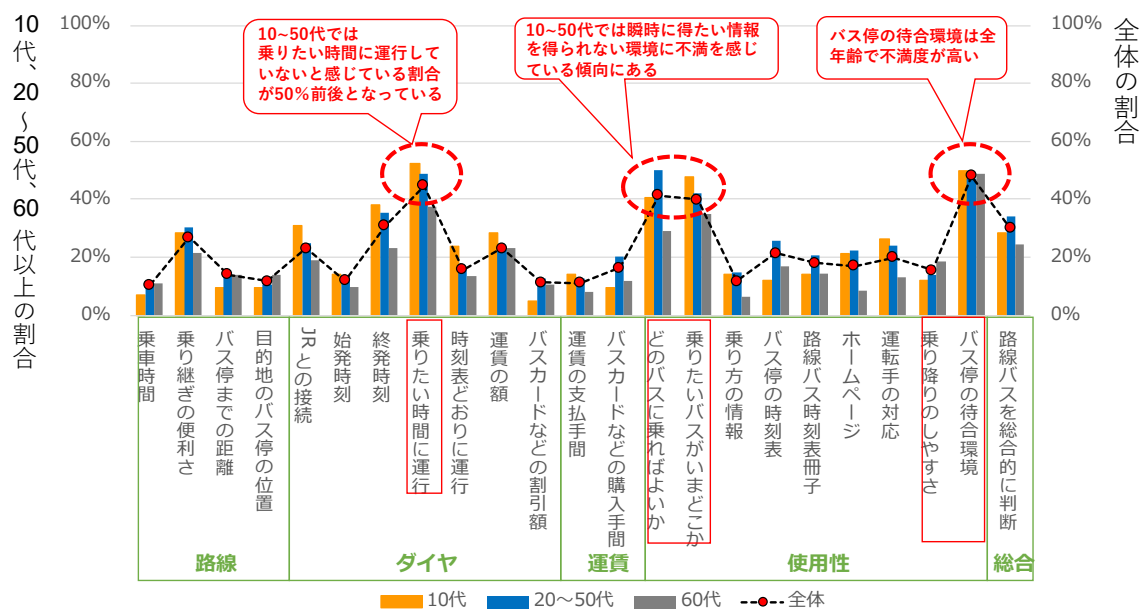


図 4-7 2018年3月調査時点の年齢区別の満足度(不満度)

年齢区分別の満足度からの課題

- ◆ 若い世代からは、終発時刻や運行頻度等、ダイヤに関する改善が求められています。
 - ◆ 高齢者からは、どのバスに乗ればよいか等、バスを利用する際の分かりやすさが求められています。
 - ◆ 全般に良好な待合環境の提供が必要です。
- 各世代のニーズに対応した公共交通サービスの提供が必要

(4) 公共交通運転手（運転士）への就職に関する改善すべきイメージ

バス、鉄道、タクシーの運転手（運転士）不足に対する方策を検討するための参考とするため、各公共交通運転手（運転士）への就職に関する改善すべきイメージを確認した結果を整理しました。

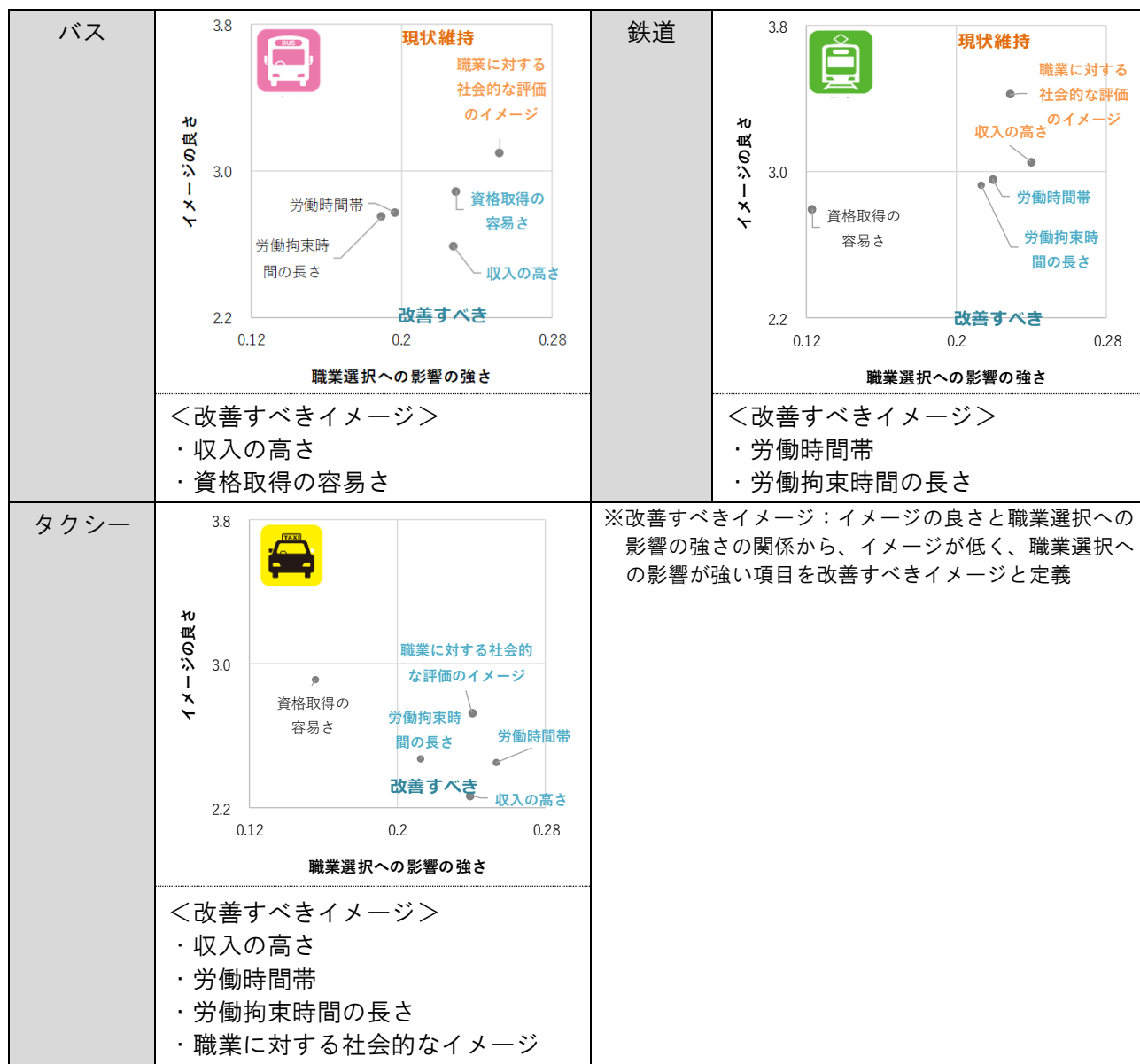


図 4-8 公共交通運転手（運転士）への就職に関する改善すべきイメージ

公共交通運転手（運転士）への就職に関する改善すべきイメージからの課題

- ・ 就職に関する改善すべきイメージでは、「収入の高さ」「労働時間帯」「労働拘束時間の長さ」などが挙げられていますが、「地域公共交通の担い手であること」や「仕事のやりがい」など、良い面を適切に伝えていくことにより市民意識の醸成を図られるとともに、人材確保につながると考えられます。

■人材確保に向けたイメージアップに関する取組みが必要

5. 関連計画等の整理

本章では、市が策定している上位計画や関連計画を示すほか、地域公共交通に関する北海道・胆振地域の上位・関連計画を示し、地域公共交通計画の位置付けを整理します。

5.1 室蘭市における上位・関連計画

室蘭市が策定している地域公共交通に関わる上位・関連計画を以下に整理します。

室蘭市の上位・関連計画（総合計画（R2～R12）、都市計画マスタープラン（R2～R22）、立地適正化計画（R元～R22）等）について、まちづくりが目指す全体像と、その中での地域公共交通の位置付け（求められている役割）に着目して整理しました。

表 5-1 室蘭市の上位・関連計画における地域公共交通の位置付け

No	計画名	策定年月	計画期間	地域公共交通の位置付け（主要なもの）
1	第6次 室蘭市 総合計画	令和2 (2020) 年3月	令和2 (2020) 年度 ～ 令和12 (2030) 年度	<p>3. 将来像の実現に向けたまちづくりの方向性</p> <p>5 コンパクトで住みやすいまちづくり</p> <p>都市機能の集約や、空き地、空家の活用による住み替えの促進等、魅力あるコンパクトで持続可能なまちづくりを進めます。</p> <p>コンパクトなまちづくりに合わせ、地域特性を踏まえた公共交通網を形成し、利用促進を図り、持続可能な公共交通網の維持や確保に取り組みます。</p> <p>目標⑬：利便性が高く持続可能な公共交通網の形成により誰もが移動しやすいまち</p> <p>目標に向けた取組：『地域公共交通網形成計画』の推進</p> <p>地域ニーズや利用状況のほか、公共施設の拠点集約や職場と住居の距離が近いことなどの視点を踏まえ、効率的かつ利便性の高い公共交通網の形成に取り組みます。</p> <p>また、高齢化や地形特性などを踏まえ、誰もが利用しやすい公共交通の利用環境整備に取り組むほか、地域住民・交通事業者・行政などで連携して利用促進を図り、公共交通を守り育む取り組みを進めます。</p>
2	室蘭市 都市計画 マスタープラン	令和2 (2020) 年3月	令和2 (2020) 年度 ～ 令和22 (2040) 年度	<p>2.3. まちづくりの基本目標</p> <p>目標2：利用しやすい交通のネットワークを作ろう</p> <p>市外とつながる広域幹線軸や室蘭駅周辺と東室蘭駅周辺をつなぐ拠点間幹線軸の維持・強化、公共交通の利用促進などにより、利用しやすい交通のネットワークをつくります。</p> <p>2.4. 分野別方針</p> <p>2.4.2. 交通体系（道路や公共交通のネットワークに関する方針）</p> <p>・施策に関する方針</p> <p>③ コンパクト・プラス・ネットワークを基本に、まちづくりと一体となって生活を豊かにする利便性の高い公共交通網の形成に取り組みます。</p> <p>④ 公共交通の維持・確保を目的として、また、低炭素都市づくりへの取り組みとして、公共交通の利便性の向上と市民意識の醸成により、公共交通の利用促進を図り、自動車利用から公共交通への利用転換を促します。</p> <p>⑤ 誰もが安心できるまちづくりに向けて、車両・歩行者の双方が安全に通行できる道路空間の形成、公共交通の利用環境の向上を目指し、地域の実情に合わせて、道路の改良や歩行者空間、公共交通関連施設のバリアフリー化に取り組みます。</p> <p>(2) 公共交通</p> <p>○「室蘭市地域公共交通網形成計画」に基づき、地域特性や現状を踏まえ、市全体で生活利便性の高い公共交通網の形成に取り組みます。</p>

No	計画名	策定年月	計画期間	地域公共交通の位置付け（主要なもの）
				<p>○持続可能な公共交通サービスの提供に向け、交通事業者や市民などの関係者と一体となって、公共交通の利用促進や利便性向上に取り組みます。</p> <p>○公共交通の利用環境の向上のため、JR 室蘭駅や JR 東室蘭駅などの主要な交通結節点の機能向上や各鉄道駅・各バス停留所の待合環境の改善に向けて、交通事業者と連携して取り組みます。</p>
3	室蘭市立地適正化計画	平成 31 (2019) 年 3 月	令和元 (2019) 年度 ~ 令和 22 (2040) 年度	<p><まちづくりの方針> 質の高い公共サービスと都市機能集積、充実した居住環境創出により、にぎわいあふれるまちなかを再生 ・課題解決のために必要な施策・誘導方針</p> <p><コンパクト> ストーリー1：公共施設の拠点集約と再編による市民サービス充実 ストーリー2：既存ストック活用等による移住・定住対策の推進 ストーリー3：広域中心拠点にふさわしいまちの顔づくり +（プラス）</p> <p><ネットワーク>：室蘭市地域公共交通計画との連携 室蘭市地域公共交通計画に基づき、拠点等へのアクセス維持を考慮した公共交通網の構築や、地域特性を踏まえた多様な地域公共交通の確保、公共交通の利用促進、公共交通サービスの持続的な提供等、行政・交通事業者・利用者等の関係機関が協働した取組の展開 ⇒都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定するとともに、都市機能として誘導する施設や誘導施策を定める</p>
4	第 9 期室蘭市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	令和 6 (2024) 年 3 月	令和 6 (2024) 年度 ~ 令和 8 (2026) 年度	<p>第 4 章 施策の展開 基本目標 3.みんなで共に支え合う、交流のある暮らし めざす姿 みんなで参加 認め合う暮らし 計画目標 支え合いの地域づくり</p> <p>■移動に関する施策（継続事業） (1) 移動手段の確保や支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者外出支援事業 高齢者の社会参加の促進や閉じこもりの防止などを図ることを目的に、バス事業者が発売する「ふれあいバス」や「ワンコインバス」の購入費用や利用運賃の一部を助成する。また、高齢ドライバーの悲惨な交通事故防止を目的に、運転免許自主返納者に対して上記バスの初回の購入費用を全額助成する。 ・ 生活交通路線維持確保バス補助金 生活交通路線として必要なバス路線を維持確保するため、必要に応じてバス事業者に対し助成する。 ・ 地域ニーズに応じた移動サービス（MaaS 事業） 傾斜地や高台などバス路線がなく、公共交通の利用に不便を感じる地域において、地域・行政・事業者等の共同事業としての考え方を基本とした「地域コミュニティ交通事業」に取り組むほか、ICT を活用した誰もが移動しやすいサービスについて、地域ニーズを踏まえながら検討する。 ・ あったか移送サービス 要介護 4 以上の寝たきり高齢者の通院、入退院等の移送をストレッチャーで行う。

No	計画名	策定年月	計画期間	地域公共交通の位置付け（主要なもの）
5	室蘭市 環境基本計画	令和 3 (2021) 年 3 月	令和 3 (2021) 年度 ～ 令和 12 (2030) 年度	<p>長期的目標「未来につながる環境と産業を育てるまち むろらん」</p> <p>3. 施策の方向</p> <p>基本目標 B 地球にやさしい暮らしと産業のまち</p> <p>基本施策 B-1. 地球温暖化対策・適応策</p> <p>省エネルギーや省資源などのエコライフの推進や、再生可能エネルギー、未利用エネルギーの活用を進め、温室効果ガスの削減に努めるとともに、気候変動に伴う異常気象等に対応できる取組を進めます。</p> <p><市の施策></p> <p>○エコドライブや公共交通機関の利用を推進します。</p> <p><市民・事業者の取組></p> <p>○エコドライブや公共交通機関の利用に努めます。</p>
6	室蘭市 地球温暖化 対策実行計画	令和 5 (2023) 年 3 月	令和 5 (2023) 年度 ～ 令和 12 (2030) 年度	<p>第 5 章 地球温暖化対策の推進</p> <p>5-1. 地球温暖化対策の基本方針</p> <p>③モビリティのゼロエミッション化</p> <p>自動車社会である本市にとって自動車による排出量の削減は避けては通れない課題です。電動車の普及促進、公共交通機関への転換、シェアリングエコノミー等、多面的なアプローチで当該課題に対応していきます。</p> <p>5-2. 部門別対策</p> <p>(4) 運輸部門</p> <p>・公共交通の利用促進</p> <p>本市の交通機関分担率は自動車が 78.0%と大部分を占めているのに対し、公共交通機関は 5.7%と極めて低い状況にあります。公共交通機関は自動車と比較して低炭素な移動手段であることから、利便性を向上することで、自動車からの利用転換を図ります。</p>

5.2 北海道・胆振地域の上位・関連計画

北海道・胆振地域が策定している地域公共交通に関わる上位・関連計画は以下のとおりです。

表 5-2 北海道の上位・関連計画（1/3）

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
<p>北海道総合計画</p> <p>■計画期間 平成28(2016)年度～ 令和7(2025)年度</p>	<p>【基本姿勢】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・強い意志と行動力を基本に、直面する難局を切り拓く ・潜在力のある地域資源を活かし、世界に飛躍する ・道民との協働で、人と地域の未来を創る <p>【将来像】</p> <p>①地域全体で支える「子育て環境・最適地」、②北国で心豊かに暮らせる安全・安心社会、 ③豊かな自然と共生する「環境先進モデル・北海道」、 ④世界に広がる“憧れのくに”北海道ブランド、⑤北海道の潜在力を活かす地域経済の循環、 ⑥北の大地を力強く切り拓く豊富な人材、⑦北海道ならではの個性あふれる地域</p> <p>【政策展開の基本方向】</p> <p>「分野3：人・地域 地域を支える人と基盤を創る」 「政策の柱（7）持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備」</p> <p>■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や高齢化の一層の進行など、本道の交通を取り巻く状況が大きく変化化する中、住み慣れた地域で安全・安心・豊かに生活することができるよう、道路網や都市内交通環境の充実を図るとともに、住民の暮らしに欠かせない地域交通の安定的な確保に向けては、国の支援制度を最大限活用しながら、国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。 ・交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動のほか、交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整えながら「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現に向けて取り組みます。
<p>第2期北海道創生総合戦略（改訂版）</p> <p>■計画期間 令和2(2020)年度～ 令和6(2024)年度</p>	<p>【基本戦略】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 一人ひとりの希望がかない、誰もが活躍できる社会 2 人口減少下においても、幸せに暮らし続けることのできる社会 3 北海道の優位性・独自性を活かして経済・産業が活性化し、いきいきと働ける社会 4 北海道に住みたくなる、戻りたくなる魅力にあふれた社会 5 地域創生を支える多様な連携 <p>【主な政策】</p> <p>2 人口減少下においても、幸せに暮らし続けることのできる社会</p> <p>③地域を支える持続的な交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道交通政策総合指針に基づき、地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaSの展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者をはじめ、交通・物流事業者等と一体となった取組を進める。 ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる。 ・集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する。

表 5-3 北海道の上位・関連計画 (2/3)

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
北海道交通政策総合指針 ■計画期間 平成 30 (2018) 年度～ 令和 12 (2030) 年度	【交通ネットワーク形成の基本的な考え方】 ①世界をつなぐ：グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化 ②競争と共生：事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進 ③地域を支える：人・地域を支える持続的なネットワークの構築 ④リスクに備える：災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現 【具体的な施策の展開】 <u>2020 年度までの集中的な施策 (重点戦略)：①インバウンド加速化戦略</u> ・方策 9：積極的な交通情報の提供 ・方策 12：新たな観光ルートの創出・活用 <u>2020 年度までの集中的な施策 (重点戦略)：③シームレス交通戦略</u> ・方策 4：公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革 <u>2020 年度までの集中的な施策 (重点戦略)：④地域を支える人・モノ輸送戦略</u> ・方策 11：人材の確保・育成や働き方改革の推進 <u>2030 年度までの長期的な施策：②競争と共生</u> ・④交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 ・⑤新技術の活用と環境負荷の低減 <u>2030 年度までの長期的な施策：③地域を支える</u> ・①まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 ・②安定した地域交通の確保
北海道交通政策総合指針 重点戦略 【2021-2025】 ■計画期間 令和 3 (2021) 年度～ 令和 7 (2025) 年度	【重点戦略の構成】 ①シームレス交通戦略, ②地域を支える人・モノ輸送戦略, ③インバウンド加速化戦略, ④国際物流拡大戦略, ⑤災害に強い交通戦略, ⑥ウィズコロナ戦略 【めざす姿】 ・将来における地域交通の確保や利便性の向上のため、交通事業者間の連携を一層強化 ・MaaS 等デジタル技術の活用により、多様な事業者で提供するサービスをシームレス化 ・人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築により、移動や輸送の質を高める ・道民の安全・安心な暮らしや経済活動を支え、本道に活力をもたらす公共交通を実現する 【具体的な取組】 <u>①シームレス交通戦略</u> ・連携の促進・強化：関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築に向けた連携体制 ・利便性の向上：使いやすさとわかりやすさ、交通結節機能の強化 ・利用の促進：地域全体で自らが「乗って守る」という意識の喚起 <u>②地域を支える人・モノ輸送戦略</u> ・人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築：移動・輸送効率の最大化と地域全体で考える地 域交通の将来像 ・サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成：交通・物流を担う人材の確保・育成、労働環境の改善 <u>③インバウンド加速化戦略</u> ・観光客の周遊：交通アクセスの向上や受入体制の充実、新たな観光資源を活かした全道周遊の促進 <u>⑥ウィズコロナ戦略</u> ・新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用：デジタル化の活用によるサービスの向上

表 5-4 北海道の上位・関連計画 (3/3)

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針 ■計画期間 平成 29 (2017) 年度～ 令和 9 (2027) 年度	【重視すべき視点】 【生活・安心】 いつまでも元気で心豊かに安心して暮らす地域づくり 【経済・産業】 本道の強みを活かし持続的な経済成長を実現する地域づくり 【人・地域】 人と地域を支える基盤づくり 【政策の柱】 ④地域の特色を活かした産業の活性化 ・本道観光の成長を支える外国人観光客を更に増加させるため、道内空港への国際航空路線の誘致及び空港機能の強化を図ります。 ⑤グローバル化に対応した活力ある社会の構築 ・市町村が様々な行政サービスを持続的に提供できるよう、地域の実情や特性に応じた広域連携に取り組むとともに、大都市機能の活用、国内外との連携・交流の促進や、広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成を進めます。 ⑥持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備 ・新幹線や海外との航路・航空路の拡充により期待される国内外との人流・物流の拡大を一層促進するため、北海道新幹線の札幌延伸に向けた整備促進や新千歳空港の国際拠点空港化の促進をはじめ、鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図るとともに、冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保するなど、戦略的な交通ネットワークの構築を図ります。
第11次北海道交通安全計画 ■計画期間 令和 3 (2021) 年度～ 令和 7 (2025) 年度	「第1章 交通安全計画について」の「2 計画の基本理念」の「(6) 公共交通機関等における一層の安全の確保」 ・公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する 【施策の柱と重点課題】 重点課題1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策 ・高齢者の方々が住みなれた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスを地域の実情に応じて整備していくため、市町村などと連携し、デマンド交通の導入などを進めるなど、総合的な交通政策を推進する
第5期北海道観光のくりにづくり行動計画 ■計画期間 令和 3 (2021) 年度～ 令和 7 (2025) 年度	【特に注力していく施策展開の方向性】 観光インフラの強靱化 ・MaaS等シームレス交通の全道展開 ・鉄道の輸送機能等の充実 ・交通ネットワークの利便性向上に取り組む ・道内観光地間を快適に移動できる二次交通の形成

表 5-5 胆振地域の関連計画

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
北海道胆振地域 公共交通計画 ■計画期間 令和6(2024)年度～ 令和10(2028)年度	【将来像】 『胆振地域の公共交通に係る全ての関係者が主体性を持ち維持確保する持続可能な公共交通ネットワークの構築』 【基本方針・目標】 基本方針1：持続可能な公共交通の維持確保 基本方針2：幹線・広域・生活圏交通が一体となった接続性の向上 基本方針3：公共交通の利用促進による持続性の確保 目標1：公共交通の担い手確保 目標2：公共交通利用に対する意識醸成 目標3：官民連携による取組の推進 目標4：公共交通の利便性の向上・利用の促進 【施策・事業】 施策1：公共交通を担う人材の確保に向けた魅力発信や自治体施策との連携 施策2：地域内外に向けた情報提供の継続的な実施 施策3：広域交通等の維持・最適化に向けた連携体制の構築による取組の推進 施策4：広域交通等の利用実態を踏まえた路線最適化の実施 施策5：幹線交通と広域交通、生活圏交通のシームレス化のさらなる推進

関連計画からみた公共交通に関する課題

- コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、室蘭市にとって望ましい持続可能な公共交通網の姿を明らかにする必要があります。
- 室蘭市立地適正化計画で設定されている誘導方針の実現に向けた利便性の高い公共交通網の構築が必要
- 白鳥新道を活かしたサークル都市の骨格構造を形成する交通軸の維持・改善が必要

6. 地域公共交通の課題

網形成計画策定時の整理をベースとし、最新データの更新や社会情勢の変化、網形成計画の中間評価結果等から、室蘭市が置かれている地域および公共交通の現状、また市民アンケートや関連計画などから、以下の課題を抽出しました。

1. 地域の現状からみた課題

- | | |
|-----------------|---|
| (1) 少子高齢化、人口減少 | ▶ ①公共交通利用の全体数の減少と高齢化への対応が必要 |
| (2) 地区別の人口密度の変化 | ▶ ②人口集積や人口構造の濃淡にあわせた公共交通網の形成が必要 |
| (3) 各種施設分布の状況 | ▶ ③施設立地にあわせ目的地への利用利便性を高める公共交通網の形成が必要 |
| (4) 市民の移動実態 | ▶ ④市内移動及び広域移動を確保する公共交通網の維持・改善が必要 |
| (5) 地区別の利用特性 | ▶ ⑤各地区の利用特性に応じた公共交通サービスの提供が必要 |
| (6) 観光需要の動向 | ▶ ⑥来街者もわかりやすい公共交通サービスの提供や、観光拠点へのアクセス確保が必要 |

2. 公共交通の現状からみた課題

- | | |
|---------------------|---|
| (1) 公共交通利用者数の状況 | ▶ ①コロナ禍で加速した公共交通利用減少に対する利用促進、維持確保策の検討が必要 |
| (2) 路線バスによる人口のカバー状況 | ▶ ②公共交通の不便地域での移動手段の確保が必要
③効率的な公共交通網の構築と利用促進が必要 |
| (3) 路線バスの運行実態 | ▶ ④利用実態を踏まえた効率的な公共交通網の形成、維持が必要 |
| (4) 交通事業者の環境の変化 | ▶ ⑤公共交通の担い手不足の解消に向けた緊急的な対応や、車両の維持・確保が必要 |

3. 市民アンケート調査からみた課題

- | | |
|---------------------|-------------------------------------|
| (1) 路線バスの満足度 | ▶ ①公共交通の利便性向上に向けた乗り継ぎの改善や待合環境の整備が必要 |
| (2) 年齢区分別の満足度 | ▶ ②各世代のニーズに対応した公共交通サービスの提供が必要 |
| (3) 就職に関する改善すべきイメージ | ▶ ③人材確保に向けたイメージアップに関する取組みが必要 |

4. 関連計画等の整理からみた課題

- | | |
|------------------|---|
| (1) 関連計画からみた公共交通 | ▶ ①室蘭市立地適正化計画で設定されている誘導方針の実現に向けた利便性の高い公共交通網の構築が必要
②白鳥新道を活かしたサークル都市の骨格構造を形成する交通軸の維持・改善が必要 |
|------------------|---|

図 6-1 地域公共交通の課題

7. 計画の基本的な方針・目標

7.1 計画の基本的な方針

「6. 地域公共交通の課題」や上位・関連計画等を踏まえて、室蘭市が目指すべき将来の公共交通の姿および基本的な方針を下記のとおり定めました。

【目指すべき将来の公共交通の姿】

まちづくりと一体となって生活を豊かにする利便性の高い公共交通網の実現

目指す姿と基本方針

まちづくりと一体となって生活を豊かにする利便性の高い公共交通網の実現

基本方針1

コンパクト・プラス・ネットワークの実現

- 室蘭市立地適正化計画と連携し、市全体で生活利便性の高いコンパクトなまちづくりと公共交通網形成の実現を目指します。

基本方針2

地区特性を踏まえた多様な公共交通の確保

- 高齢化が進んでおり、坂が多く沢ごとに形成された市街地などの地区特性を踏まえ、だれもが利用しやすい公共交通の確保を目指します。

基本方針3

公共交通の利便性向上や市民意識の醸成による利用促進

- 利便性を高める公共交通環境の創出や、行政・事業者・市民が一体となった取り組みにより公共交通のさらなる利用促進を目指します。

基本方針4

公共交通サービスの持続的な提供に向けた取り組み強化

- 路線バスやタクシーの運転手の高齢化は深刻化しており、車両の老朽化も進んでいるなかで、利用者・行政・事業者全体で公共交通を守る取り組みにより、持続可能な公共交通サービスの提供を目指します。

図 7-1 室蘭市地域公共交通計画の基本方針

【室蘭市の「目指すべき将来の公共交通ネットワーク」イメージ】

「室蘭市立地適正化計画」、「室蘭市都市計画マスタープラン」と連携し、長期的（2040年）に、目指す室蘭市における公共交通網のイメージを以下に示します。

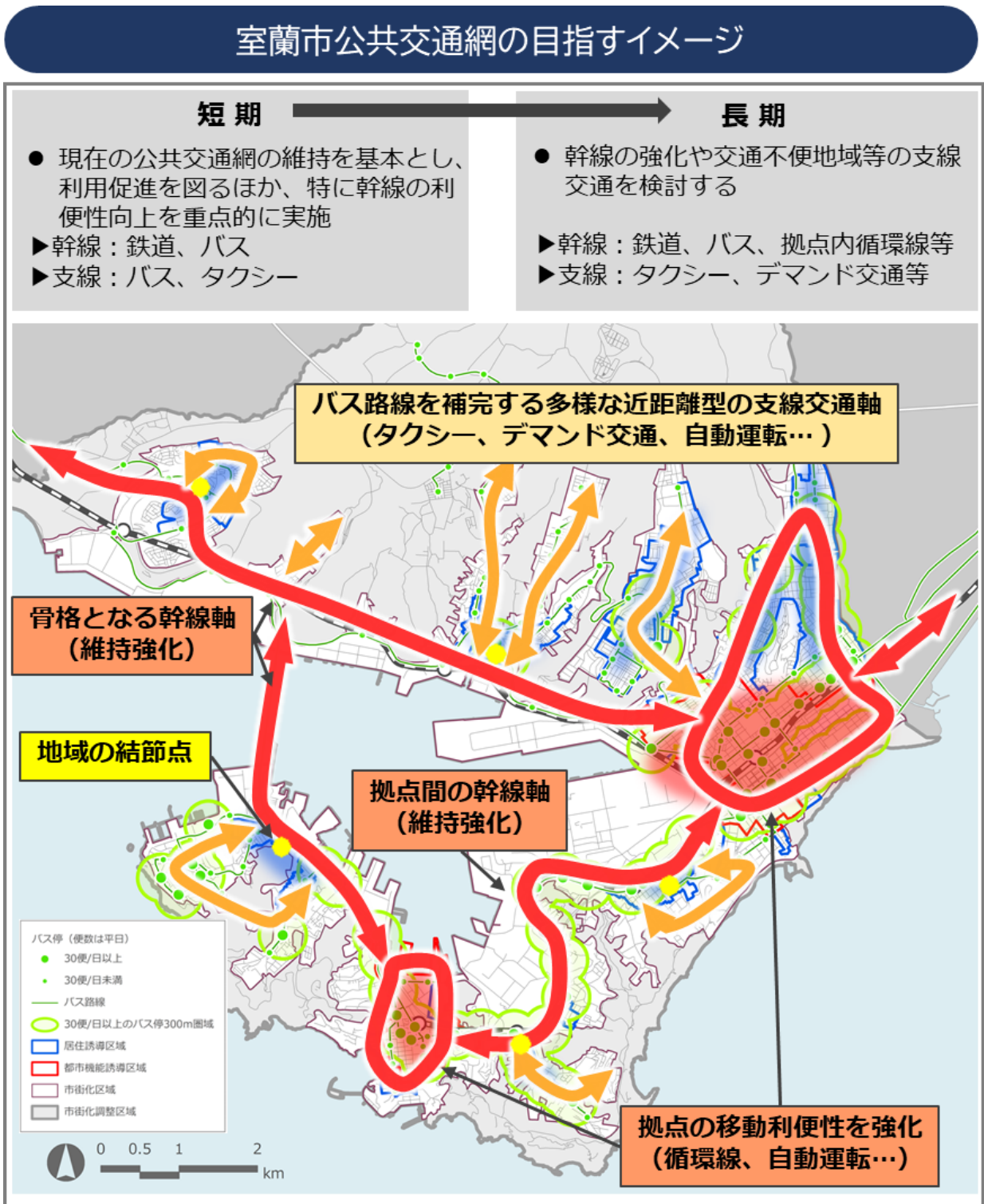


図 7-2 室蘭市地域公共交通網の目指すイメージ

7.2 基本方針の実現に向けた目標

本計画の基本方針を実現していくため、次のとおり計画目標を定めます。

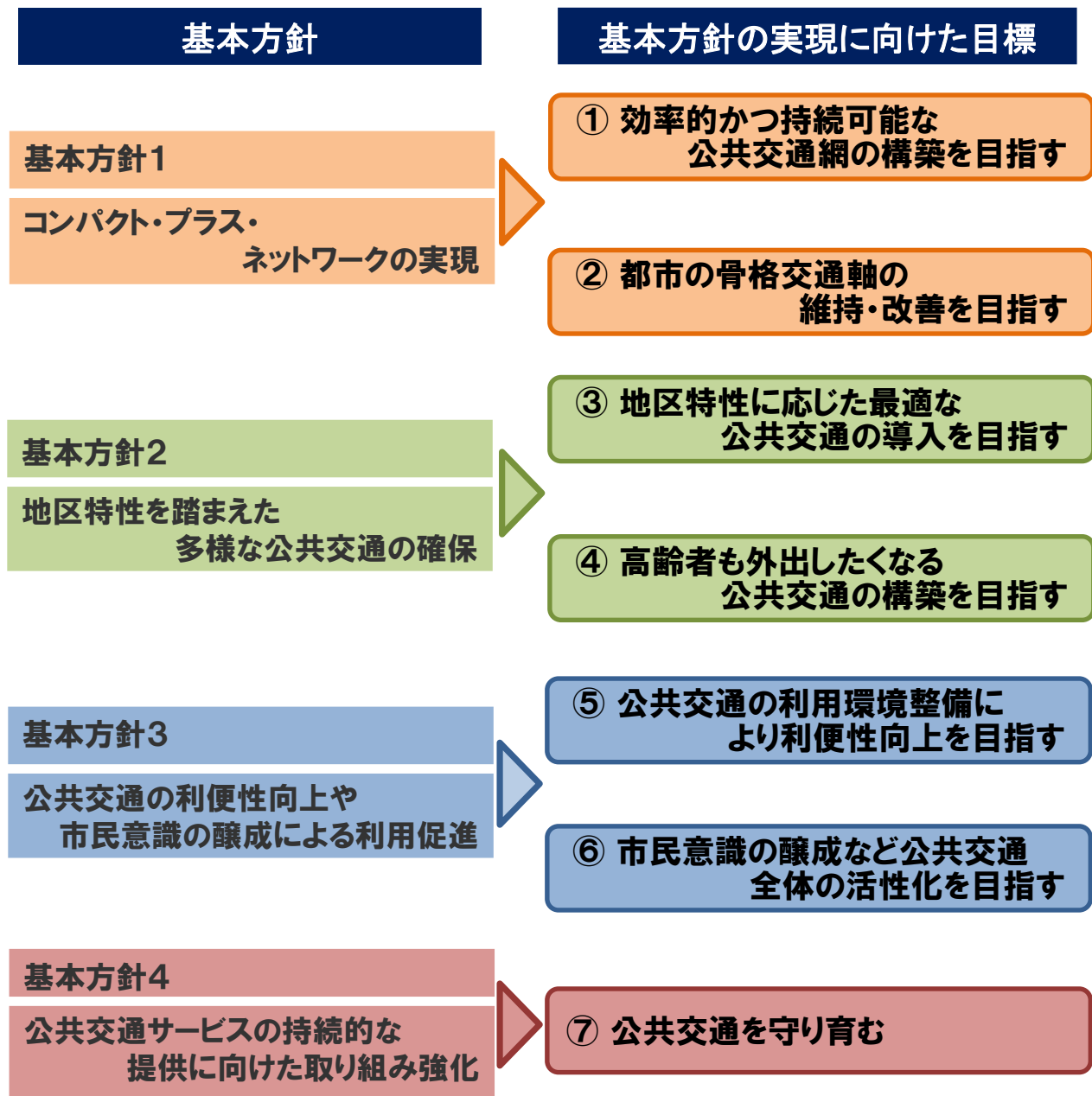


図 7-3 基本方針の実現に向けた目標

8. 目標達成のための施策・事業

8.1 目標達成のための施策・事業の位置付け

本計画の基本方針の実現に向けた計画目標を達成するための施策・事業は、以下のとおりです。

表 8-1 基本方針・計画目標達成のための施策・事業

基本方針	基本方針の実現に向けた目標	事業項目
基本方針1 コンパクト・プラス・ ネットワークの実現	① 効率的かつ持続可能な公共交通網の構築を目指す	1 持続可能なバス路線網の構築
		2 生活交通路線の維持確保
		3 関係機関による協議の場の設置
	② 都市の骨格交通軸の維持・改善を目指す	4 地域間幹線系統バス路線の維持・改善
		5 広域的な公共交通の維持・改善
		6 主要アクセス道路の維持・改善
基本方針2 地区特性を踏まえた多様な公共交通の確保	③ 地区特性に応じた最適な公共交通の導入を目指す	7 地域コミュニティ交通事業
		8 最先端の交通技術活用に向けた調査研究
	④ 高齢者も外出したくなる公共交通の構築を目指す	9 高齢者の移動手段の確保
		10 ユニバーサルデザイン車両の導入促進
基本方針3 公共交通の利便性向上や 市民意識の醸成による利用促進	⑤ 公共交通の利用環境整備により利便性向上を目指す	11 ICTを活用した公共交通サービスの向上
		12 交通結節点の機能強化
		13 待合環境の改善
	⑥ 市民意識の醸成など公共交通全体の活性化を目指す	14 モビリティ・マネジメントの推進
		15 公共交通に関する情報発信強化
基本方針4 公共交通サービスの持続的な提供に向けた取り組み強化	⑦ 公共交通を守り育む	16 人材確保のための取り組み強化
		17 公共交通事業者のイメージアップ
		18 スクールバス運行の適正化

8.2 事業項目の概要

(1) 効率的かつ持続可能な公共交通網の構築を目指す事業

人口が減少する中、公共交通の利用に対して不利な条件となる地形的に非効率な地区の存在や、新型コロナウイルスの影響や、運行経費の増加など、公共交通における不利な条件が重なっている状況にあります。

また、まちづくりとしての誘導方針の実現が求められており、最新の ICT 技術を踏まえた地区特性に合った新たな公共交通の導入などにより、効率的かつ持続可能な公共交通網の構築を目指します。

事業項目 1	持続可能なバス路線網の構築	※ 地域公共交通利便増進事業の対象
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 路線別の利用状況や室蘭市立地適正化計画で設定した誘導区域や施設、幹線・支線の役割などを踏まえ、将来にわたり持続可能なバス路線網の再構築に向け検討を進めます。 <div data-bbox="603 842 1230 1435" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">▲ 拠点間と利用状況の分析例</p>	

<p>事業項目 2</p>	<p>生活交通路線の維持確保 ※ 地域公共交通利便増進事業の対象</p>																											
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 赤字路線の要因・改善策を整理し、持続可能な生活交通路線の維持確保に資する補助制度のあり方を検討します。 <div data-bbox="491 421 1252 862" data-label="Figure"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>補助額 (千円)</th> <th>補助対象系統数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>4,310</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>3,606</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>4,714</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>8,428</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>8,787</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>12,047</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>13,589</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>13,645</td> <td>24</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">▲生活交通路線維持確保バス補助金の推移</p> </div>	年	補助額 (千円)	補助対象系統数	2015	4,310	10	2016	3,606	12	2017	4,714	9	2018	8,428	17	2019	8,787	16	2020	12,047	21	2021	13,589	22	2022	13,645	24
年	補助額 (千円)	補助対象系統数																										
2015	4,310	10																										
2016	3,606	12																										
2017	4,714	9																										
2018	8,428	17																										
2019	8,787	16																										
2020	12,047	21																										
2021	13,589	22																										
2022	13,645	24																										
<p>主体</p>	<p>市、交通事業者、国</p>																											

<p>事業項目 3</p>	<p>関係機関による協議の場の設置</p>
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する地域の声を反映する仕組みとして、室蘭市地域公共交通活性化協議会を活用し、需要・供給双方の視点から協議を行います。 <div data-bbox="592 1272 1273 1684" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲第17回室蘭市地域公共交通活性化協議会の様子</p>
<p>主体</p>	<p>協議会</p>

(2) 都市の骨格交通軸の維持・改善を目指す事業

近隣市町や札幌圏など都市間を結ぶ JR やバスなどの安定的な運行の確保に向け、白鳥新道などのサークル上に形成された市内の道路ネットワークや、市中心部と市外を結ぶ交通網を活かしつつ、現状市内の人口の約 8 割を網羅しているバス路線網を維持・改善していくことにより、市内外を結ぶ都市の骨格交通軸を維持・改善していくことを目指します。


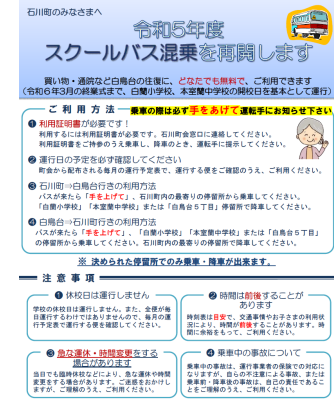
事業項目 4 地域間幹線系統バス路線の維持・改善 ※ 地域公共交通利便増進事業の対象	
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 室蘭市と近隣市町を結ぶ地域間幹線系統バス路線について、北海道胆振総合振興局や近隣市町等で組織する「胆振地域生活交通確保対策協議会」と連携を図りながら、維持・改善に取り組みます。 令和 5 年 3 月に発足した「北海道胆振地域公共交通活性化協議会」において、胆振地域における広域公共交通計画を策定予定であることから、その中で室蘭市としての地域間幹線の位置付けを明確にし、あるべき姿について、北海道や近隣市町と連携しながら検討していきます。 <div style="text-align: center;">  <p>▲ 北海道胆振地域の広域交通ネットワーク</p> <p>資料：北海道胆振地域公共交通計画（素案）</p> </div>
<p>主体</p>	<p>市、近隣市町、北海道、交通事業者、国</p>

事業項目 5	広域的な公共交通の維持・改善
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 北海道新幹線の札幌延伸などを見据えた広域的な公共交通について、室蘭圏都市交通マスタープランや観光分野の施策等と整合性を図りながら、国・北海道・近隣市町・交通事業者等と連携し維持・改善に取り組みます。 北海道胆振地域公共交通計画にて位置付けられた広域交通等の維持・最適化に向けた施策（施策3）を踏まえ、胆振地域公共交通活性化協議会や幹事会、分科会（西部・中部）への参加により、連携体制の強化や最新情報の収集に取り組みます。
主体	市、近隣市町、北海道、交通事業者、国

事業項目 6	主要アクセス道路の維持・改善
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 白鳥新道や道道中央東線など主要なアクセス道路について、関係機関と連携し維持・改善に取り組みます。 <div data-bbox="472 976 1305 1335" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="810 1344 951 1375">▲白鳥大橋</p>
主体	市、近隣市町、北海道、国

(3) 地区特性に応じた最適な公共交通の導入を目指す事業

AI オンデマンドや MaaS 等の公共交通分野の ICT の技術開発や実証実験、導入が進展している中、室蘭市でも AI オンデマンド交通（ちよい乗り白鳥台）や相乗りタクシー、スクールバス混乗等の地区や利用者のニーズに合わせた新たな運行形態の導入を積極的に実施しており、今後より一層地区特性に応じた最適な公共交通の構築に取り組みます。

事業項目 7	地域コミュニティ交通事業 ※ 地域公共交通利便増進事業の対象
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の不便な地域において、地域住民・行政・交通事業者の適切な役割分担のもと、これまで実施してきた実証実験等の取り組み結果を踏まえ、今後も地域ニーズを把握しながら、持続可能な地域コミュニティ交通事業を地域ニーズ等に見合った持続可能で多様な交通手段を検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>ちよい乗り白鳥台 令和 4 年度有償実証</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>石川町スクールバス混乗 令和 5 年度再開</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">▲過年度の「地域コミュニティ交通」の実施概要</p>
<p>主体</p>	<p>市、交通事業者、国</p>

事業項目 8 最先端の交通技術活用に向けた調査研究

実施概要

• これまで取り組んできた室蘭 MaaS^{※1} プロジェクトの知見の活用や、自動運転技術による高齢者移動支援や観光利用などの活用、EV 車両^{※2} 導入による交通事業者の経営効率化の可能性について最先端の交通技術活用に向けた調査研究を進めます。



年度ごとの主な取り組み	
令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物相乗り ● 病院送迎 ● 室工大学生相乗り
令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市間バス・相乗りタクシー ● 買い物相乗り ● ちょい乗り白鳥台
令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> ● ちょい乗り白鳥台(有料)



▲室蘭 MaaS プロジェクトのこれまでの取り組み

令和 5 年度
「買い物・飲食連携型タクシー」(PITS) ▲



▲令和 5 年度「自動運転バス実証事業」(苫小牧市)



▲EV バス(北海道北電ネットワーク(株))

※1 MaaS(マース) : Mobility as a Service の略

地域住民等の出発地から目的地までの移動ニーズに対し、複数の公共交通機関や、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

※2 EV 車両 : "EV"はElectric Vehicle の略


電気バス、電気タクシー、優良ハイブリッド自動車などの電気自動車を指す

主体

市、関連事業者

(4) 高齢者も外出したくなる公共交通の構築を目指す事業

高齢化の進展及び高齢者の運転免許返納の増加等により、公共交通を必要とする市民の割合が上昇している中、室蘭市では利用者のニーズに合わせた新たな運行形態の導入や、バスロケーションシステムの導入による利便性を図るなどの環境が整ってきていることから、高齢者も外出したくなる公共交通の構築を目指します。

事業項目 9	高齢者の移動手段の確保
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の移動の利便性を高めるため、公共交通を利用した移動手段の確保に取り組み、公共交通の利用促進と生活交通路線維持確保を図ります。 併せて、高齢者が健康で快適に暮らせるよう、公共交通を利用した外出支援に取り組みます。 <div data-bbox="639 779 1134 1435" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">70歳以上の高齢者の外出を応援する</p> <p style="text-align: center; font-size: 24px;">ワンコインパス</p>  <p>対象の方 満70歳以上の室蘭市民なら、どなたでも!</p> <p>発売箇所 道南バス窓口 ●東町ターミナル ●コープさっぽろしか駅前店 ●MEGADON・キホーテ室蘭中島店 ※制度の詳細は裏面をご覧ください。</p> <p>ワンコインパスは?</p> <p>バスを購入することで、市内間の路線バスの乗車運賃が1乗車100円（現金のみ）になります。 令和5年7月1日以降も購入できます。 1年間（R5.6.30まで購入）又は半年間（R5.7.1から購入）3,000円 実証結果により継続するためには、バス購入代金の相応の負担が必要です。 急激な負担を緩和するため、毎年度、バスの利用期間が短くなる見込みです。 見直しにご理解ください。</p> <p>ふれあいバスは?</p> <p>バスを購入することで、室蘭市・登別市・伊達市（大港区除く）の路線バスが1ヶ月乗り放題で4,080円 （市から500円助成後のバス購入代金）</p> <p>運転免許の自主返納を支援します!</p> <p>運転免許自主返納された方（返納から3ヶ月以内） → ・ワンコインパス ・ふれあいバス ※どちらか初回分を0円</p> <p style="text-align: center;">▲ワンコインパス、ふれあいバス</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> また、高齢者が日常的に公共交通を利用できるよう「事業項目 14 モビリティ・マネジメントの推進」において、乗り方教室などを実施し、公共交通に対する意識改善を進めます。
<p>主体</p>	<p>市、交通事業者</p>


事業項目 10	ユニバーサルデザイン車両の導入促進 ※ 地域公共交通利便増進事業の対象
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> • 誰もが安心して公共交通を利用できるよう、ユニバーサルデザイン車両の導入促進を図ります。 • 新規導入にあたっては、国庫補助金等の活用も検討します。 • 地域コミュニティ交通における多様な交通手段の導入時に、デマンド交通等を検討する際には、小型車両など地域の実情に合った車両導入も検討します。 <div data-bbox="520 656 1254 1061" style="text-align: center;">  <p>補助金（60万円）を活用し導入されたUDタクシー</p> </div> <p style="text-align: center;">▲導入したユニバーサルデザインタクシー※</p> <p>※ユニバーサルデザインタクシー： 健康な方、高齢者、車いす使用者、妊娠中の方など誰もが利用しやすい"みんなに優しい新しいタクシー車両"であり誰もが利用できる一般のタクシーのこと</p>
主体	市、交通事業者、国

(5) 公共交通の利用環境整備により利便性向上を目指す事業

公共交通の利用者が減少する一方、高齢者の増加やアフターコロナで観光入込が回復傾向にあることを背景とし、市民が不満に感じている乗り継ぎや待合環境に対して、公共交通分野で進展するICT※技術を生かしながら、だれもが利用しやすい公共交通の利用環境の整備、利便性の向上を目指します。

※ Information and Communication Technology の略で、情報技術に通信コミュニケーションの重要性を加味した言葉で、本取り組み例では、バス路線図や時刻表などをスマートフォン等のアプリにより情報提供すること




事業項目 11	ICT を活用した公共交通サービスの向上
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年に導入したバスロケーションシステムなどの利便性向上策に続いて、グーグルマップなどの公共交通に係るICT情報サービスの充実検討のほか、交通系IC・電子マネー・QRコード決済など乗り継ぎの利便性向上にも資する決済サービスの導入に向け、だれもが利用しやすい公共交通サービスの向上に向け検討を進めます。 <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">▲導入済のバスロケーションシステム（道南バス）</p>
<p>主体</p>	<p>市、交通事業者</p>

事業項目 12	交通結節点の機能強化 ※ 地域公共交通利便増進事業の対象
<p>実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の主要な交通結節点において、二次交通への円滑な接続のほか、市内の公共施設や商業施設、観光名所等への適切な案内表示整備などの各種情報発信の充実にに向けた検討を進めます。 	 <p>▲東室蘭駅東口のデジタルサイネージ</p>
<p>主体</p>	<p>市、北海道、交通事業者、国</p>

事業項目 13	待合環境の改善 ※ 地域公共交通利便増進事業の対象
<p>実施概要</p> <ul style="list-style-type: none"> JR 室蘭駅や JR 東室蘭駅など、室蘭市立地適正化計画で設定する区域や施設、乗降客数や便数が多く各地区において地域拠点となるべき箇所などを整理し計画的な整備を検討します。 整備にあたっては、国庫補助金等の活用のほか、待合所近隣の店舗等の協力や広告等を活用した多様な手法を検討します。 	
<p>主体</p>	<p>市、北海道、交通事業者、国</p>

(6) 市民意識の醸成など公共交通全体の活性化を目指す事業

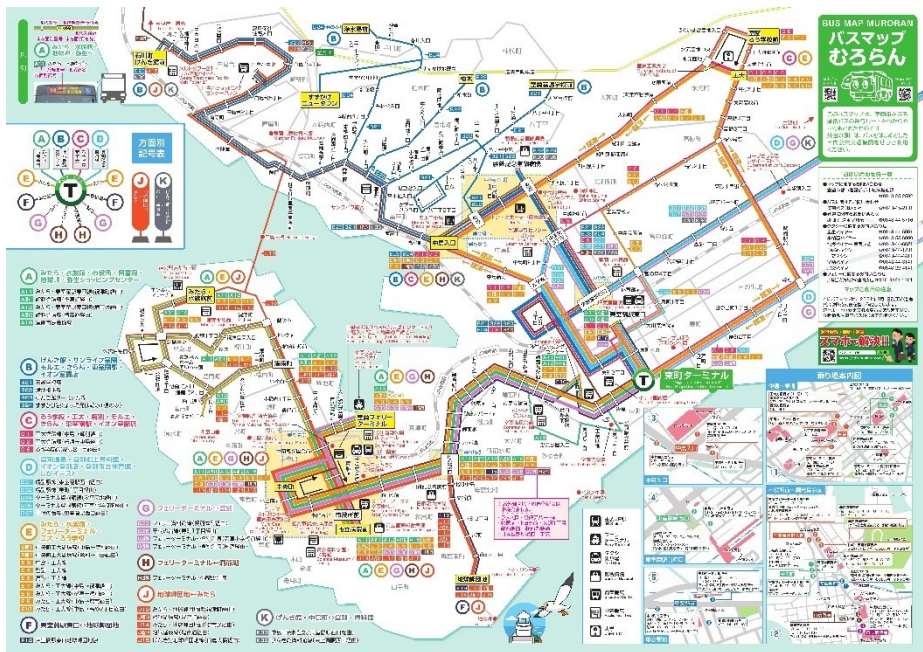
人口減少、新型コロナウイルスの影響、運行経費の増加など、公共交通の利用に対して不利な社会背景が重なった結果、利用者が大幅に減少しているのに対し、ソフト面からのアプローチとして、各世代に応じたモビリティ・マネジメントの推進など、市民の公共交通に対する意識の醸成を行うことによる利用促進を図り、公共交通全体の活性化を目指します。

事業項目 14	モビリティ・マネジメントの推進 ※地域公共交通利便増進事業の対象
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 過度に自動車に依存せず公共交通をもっと使おうという方向に意識転換を図る取り組みのほか、わかりやすいマップ作成や乗り方教室など、各世代に対応した総合的な利用促進に取り組みます。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="395 707 871 784" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">バスの乗り方教室 令和3年11月実施/令和4年8月実施</p> </div> <div data-bbox="906 707 1406 784" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">プレミアム交通チケット 令和3年1月実施/令和3年7月実施</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="395 797 871 1377" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;">  <p style="text-align: center;">バスの乗り方教室 開催のお知らせ</p> <p style="text-align: center;">こんなお悩み解決します！</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの乗り方・降り方・料金の支払い方法など 白鳥台で走っている路線バスの時間や行先 室蘭市内ワンコインバスなどのお得な乗車券のご案内 スマホで路線バスの遅れがわかる「バスキタ道南」 <p>ぜひ、この機会にバスの乗り方を知ってお出かけし通院や買い物を楽にしましょう。</p> <p>開催日時：11月3日 開催場所：白鳥台 当日は、ちよい乗車券 ちよい乗車券</p> <p>主催：道南バス協同組合 協力：室蘭市・白鳥台</p>  </div> <div data-bbox="951 797 1361 1377" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;">  <p style="text-align: center;">室蘭市内限定 室蘭プレミアム交通チケット</p> <p style="text-align: center;">販売期間 / 令和3年1月25日～3月12日まで</p> <p style="text-align: center;">室蘭市内タクシー・道南バス 共通割引クーポン券発売のお知らせ</p> <p style="text-align: center;">50% お得!</p> <p style="text-align: center;">室蘭市内タクシー・道南バスご利用の皆様へ 6,000円分(250円券×4枚分/6枚)の クーポン券を3,000円で販売いたします。</p> <p>! チケット購入の際には室蘭市に在住している確認が必要となりますので、免許証、保険証等の提示のご協力をお願いいたします。</p> <p>●使用期限 令和3年9月30日まで ●発行枚数 15,000枚 ●販売場所 室蘭ハイヤー協同組合(15席) 室蘭ハイヤー(伊藤) 44-2701、道南タクシー(伊藤) 44-1231 道南バス(伊藤) 44-4411、室蘭ハイヤー(伊藤) 44-4621 道南ハイヤー(伊藤) 44-4411、室蘭ハイヤー(伊藤) 44-4621 道南バス(伊藤) 44-4411、室蘭ハイヤー(伊藤) 44-4621 道南バス(伊藤) 44-4411、室蘭ハイヤー(伊藤) 44-4621 道南バス(伊藤) 44-4411、室蘭ハイヤー(伊藤) 44-4621</p> <p>●購入方法 個人で1000円まで ●利用制限 乗降が室蘭市内であること</p> <p>発行先 室蘭ハイヤー協同組合 TEL 0143-44-7031</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">▲利用促進に向けたこれまでの取り組み</p>
<p>主体</p>	<p>市、北海道、交通事業者、国</p>

事業項目 15 公共交通に関する情報発信強化 ※地域公共交通利便増進事業の対象

実施概要

- 市内の公共交通情報について、公共交通事業者とも連携を図りながら、広報紙やホームページ、SNS なども活用した情報発信を強化します。



▲バスマップむろらん

主体

市、交通事業者

(7) 公共交通を守り育む事業

バスドライバー、タクシードライバーなど、公共交通の担い手不足が既に顕在化している上に、いわゆる「2024年問題」によりドライバーの長時間労働が制限され、ますます人手が不足することが予想されていることから、室蘭市の公共交通を守り、育むため、ドライバーをはじめとする公共交通の担い手確保に向けた取組みを強化していきます。

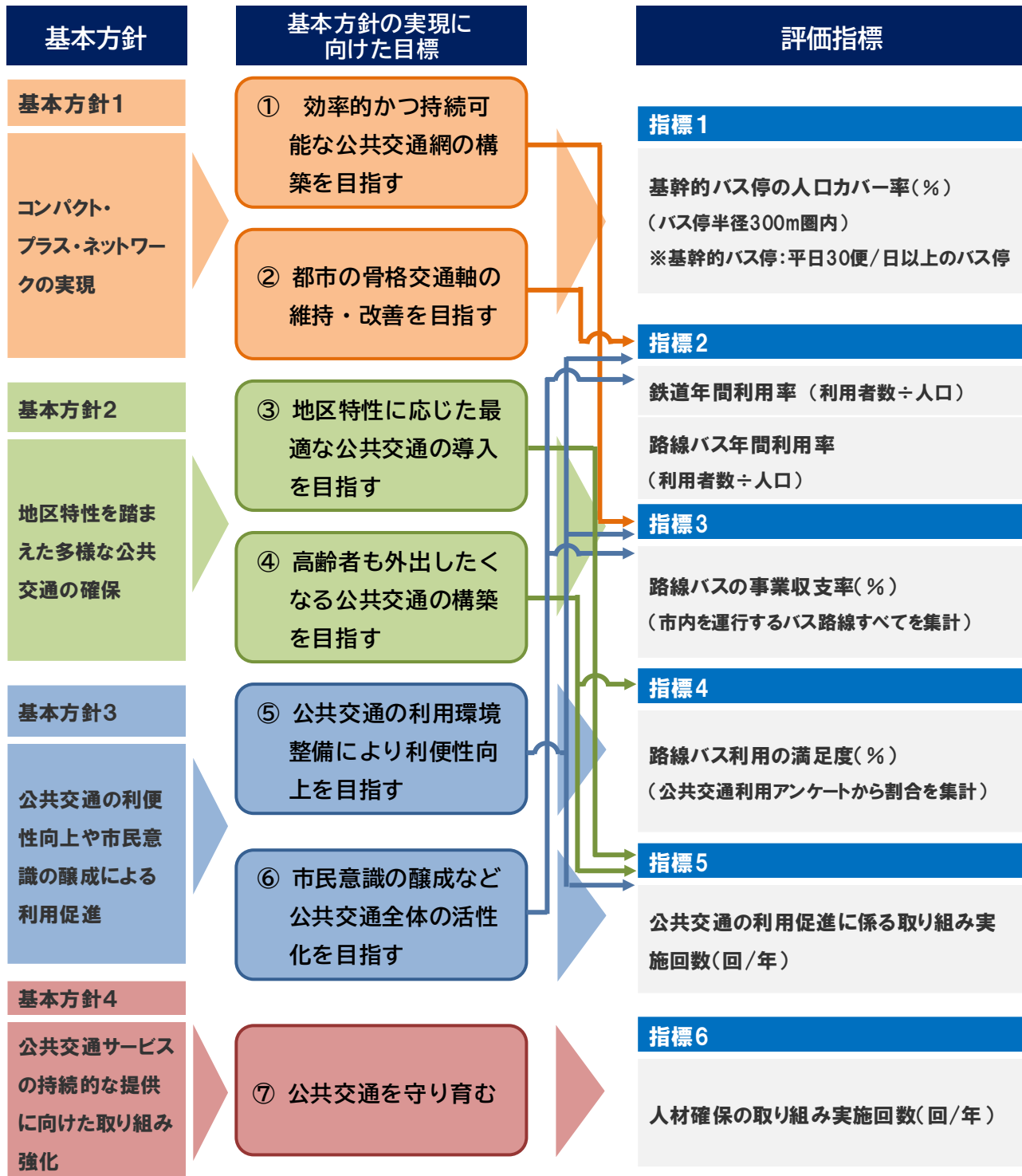
事業項目 16	人材確保のための取組み強化
<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーの人材確保に向けて、国・北海道・交通事業者などと連携した説明会等の開催検討や、道内外の就職イベントや定住促進イベント等とタイアップして、ドライバー募集に向けたPRを行います。 <p><参考事例></p> <p>◆運転士確保支援事業説明会（愛知県豊橋市）</p> <p>就職氷河期世代の方や定住外国人の方が路線バス・タクシーの運転士になることを支援。キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習など実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシードライバーになるための一つの障害となっている、室蘭市内で普通第二種免許を取得するための教習が受けられないという課題に対し、市内の自動車教習所と連携し、教習が可能となる『指定』を受ける取組みを推進します。 北海道運輸局（室蘭支局）主催の自衛隊退職者向け再就職支援説明会に地域公共交通事業者の関連団体が参加しています。 <div data-bbox="1098 497 1407 810" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">▲説明会イメージ</p> <div data-bbox="1007 1187 1422 1467" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">▲自衛隊退職者向け再就職説明会の様子</p>
<p>主体</p>	<p>市、北海道、交通事業者、国、関連事業者</p>

事業項目 17	公共交通事業者のイメージアップ
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> • 広報紙やホームページ等を活用し、公共交通の仕事のやりがいや必要性などを広く知ってもらうため、リーフレットの配布やポスター掲示など、情報発信や役割などを発信し、イメージアップに取り組めます。 <div data-bbox="496 472 1225 837" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="592 853 1134 882">▲現場女子魅力発信事業（市産業振興課所管）</p>
主体	市、北海道、交通事業者、国
事業項目 18	スクールバス運行の適正化
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> • スクールバス運行時間帯は、主に路線バスの朝夕のピーク時と重なっていることから、運転手の人材確保など交通事業者の負担軽減に向けて、スクールバスの運行台数等の適正化を継続的に検討します。
主体	市、交通事業者

9. 計画の達成状況の評価

9.1 計画の評価指標

基本方針・目標について、それらの達成状況の評価するための指標を下記の通り設定し、モニタリングしていくこととします。



や → → → は、目標の達成状況を測る上で関連する評価指標を示す。

図 9-1 目標・評価指標設定の体系図

【指標①】 基幹的バス停の人口カバー率

【関連目標】

目標① 効率的かつ持続可能な公共交通網の構築を目指す

目標② 都市の骨格交通軸の維持・改善を目指す

指標①	基準値 (2023 年度)	目標値 (2028 年度)
基幹的バス停の人口カバー率	年少人口 : 55.3% 生産年齢人口 : 55.8% 高齢人口 : 51.0% ※ 人口は 2020 年の数値	年少人口 : } 生産年齢人口 : } 基準値を 高齢人口 : } 維持
算出方法	基幹的バス停の半径 300m 圏域人口 ÷ 国勢調査人口	

【指標②】 路線バス、鉄道の市民一人当たりの年間利用率

【関連目標】

目標② 都市の骨格交通軸の維持・改善を目指す

目標③ 地区特性に応じた最適な公共交通の導入を目指す

目標④ 高齢者も外出したくなる公共交通の構築を目指す

目標⑤ 公共交通の利用環境整備により利便性向上を目指す

目標⑥ 市民意識の醸成など公共交通全体の活性化を目指す

指標②		基準値 (2023 年度)	目標値 (2028 年度)
路線バス、鉄道の市民一人当たりの年間利用率	鉄道年間利用率 (利用者数)	年間利用率 9.8 ※ 2018~2022 年度実績 (791,000 人/年)	年間利用率 11.2 (791,000 人/年)
	路線バス年間利用率 (利用者数)	年間利用率 41.1 ※ 2018~2022 年度の平均値 (3,314,000 人/年)	年間利用率 46.9 (3,314,000 人/年)
算出方法	鉄道・路線バス年間利用者数 ÷ 目標年の人口		

【指標③】路線バスの事業収支率

【関連目標】

目標① 効率的かつ持続可能な公共交通網の構築を目指す

目標③ 地区特性に応じた最適な公共交通の導入を目指す

目標④ 高齢者も外出したくなる公共交通の構築を目指す

目標⑤ 公共交通の利用環境整備により利便性向上を目指す

目標⑥ 市民意識の醸成など公共交通全体の活性化を目指す

指標③	基準値 (2023 年度)	目標値 (2028 年度)
路線バスの事業収支率	89% ※ 2022 年度	89%以上
算出方法	市内を運行する全ての路線バス（市内線）を対象とした事業収支率（収入/経費）を集計	

【指標④】路線バス利用の満足度

【関連目標】

目標④ 高齢者も外出したくなる公共交通の構築を目指す

目標⑤ 公共交通の利用環境整備により利便性向上を目指す

指標④	基準値 (2023 年度)	目標値 (2028 年度)
路線バス利用の満足度	満足度 34% ※ 2023 年度調査	満足度 50%以上
算出方法	公共交通利用アンケートから、「やや満足、満足」を合計した満足度の割合を集計	

【指標⑤】公共交通の利用促進に係る取り組み実施回数

【関連目標】

目標③ 地区特性に応じた最適な公共交通の導入を目指す

目標④ 高齢者も外出したくなる公共交通の構築を目指す

目標⑤ 公共交通の利用環境整備により利便性向上を目指す

目標⑥ 市民意識の醸成など公共交通全体の活性化を目指す

指標⑤		基準値 (2023 年度)	目標値 (2028 年度)
公共交通の利用促進に係る 取り組み実施回数		8 回／年	12 回／年
算出方法	各世代に対応したモビリティ・マネジメントの取り組みや総合的な公共交通 Map 作成、ノーマイカーデー、広報等による利用促進に係る取り組み回数を集計		

【指標⑥】人材確保の取り組み実施回数

【関連目標】

目標⑦ 公共交通を守り育む

指標⑥		基準値 (2023 年度)	目標値 (2028 年度)
人材確保の取り組み実施回数		2 回／年	2 回／年
算出方法	広報紙やホームページでのイメージアップ等に資する情報発信、関係機関の取り組みなどの実施回数を集計		

9.2 評価結果を踏まえた計画の見直し（PDCA サイクル）

本計画（Plan）の推進にあたり、計画期間である 5 年間に於いて、毎年度、施策・事業の実施状況（Do）を確認した上で、目標の達成状況（数値指標）を評価（Check）し、必要に応じて、施策・事業の見直し（Action）を検討します。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を改定するとともに、施策・事業に反映し（Plan）、着実に施策・事業を実施（Do）していきます。

本計画は、上記の PDCA サイクルを回しながら進捗を管理して運用します。なお、PDCA サイクルによる運用にあたっては、毎年度、室蘭市地域公共交通活性化協議会を開催し、構成機関の認識の共通化を図りながら進めます。

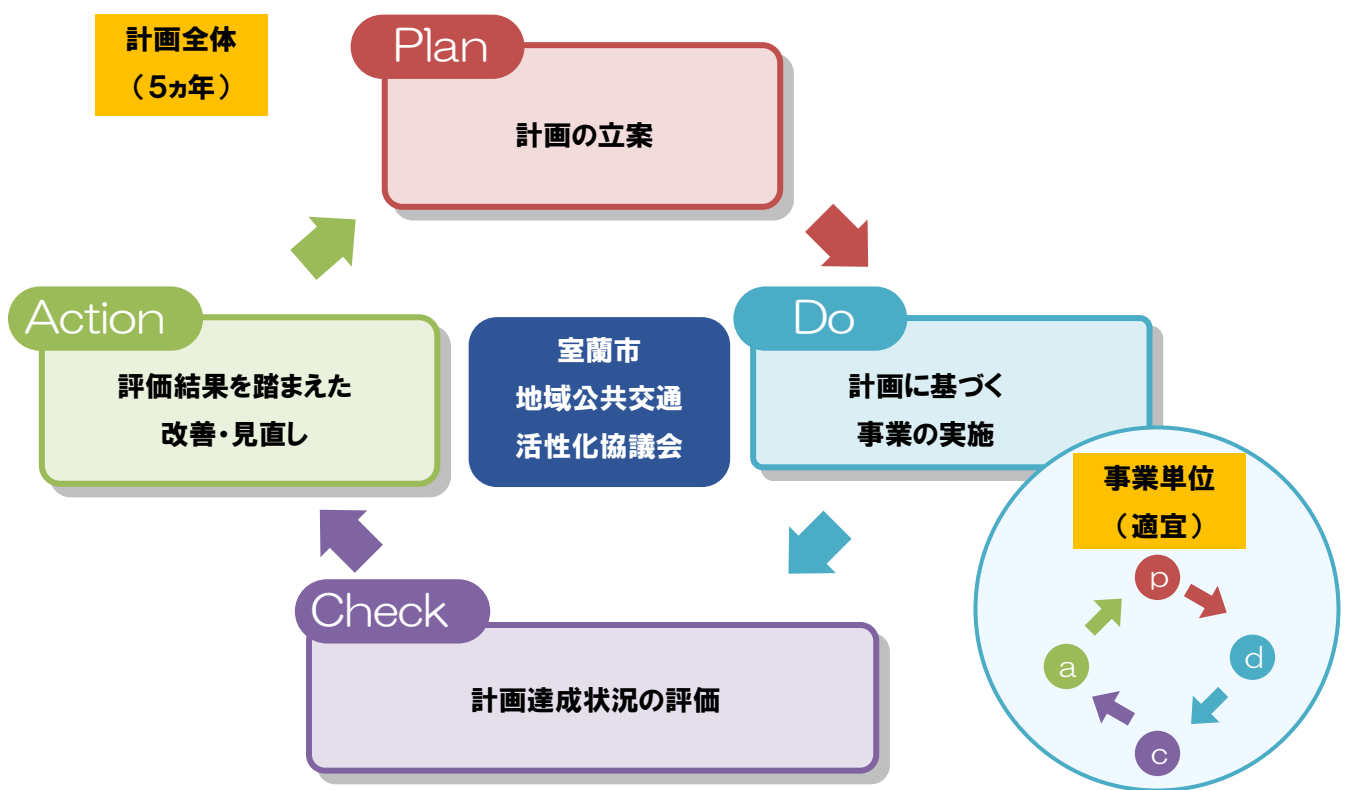


図 9-2 PDCA サイクルの構築イメージ

付属資料

(1) 本計画策定に関わる室蘭市地域公共交通活性化協議会の開催経緯

回数	開催日	議事内容
第 15 回 協議会	令和 5 年 3 月 22 日(水)	1. 令和4年度及び令和5年度交通関係の予算や取組みについて 2. ちよい乗り白鳥台の結果について 3. その他
第 16 回 協議会	令和 5 年 7 月 21 日(金)	1. 令和5年度の主な取り組みの実施状況について 2. 室蘭市地域公共交通網形成計画の改定について 3. その他
第 17 回 協議会	令和 5 年 8 月 22 日(火)	1. 室蘭市地域公共交通網形成計画の改定について 2. 室蘭 MaaS プロジェクトについて 3. その他
第 18 回 協議会	令和 5 年 10 月 13 日(金)	1. 室蘭市地域公共交通網形成計画の改定について 2. 買い物・飲食連携タクシー実施に係わる協議について 3. その他
第 19 回 協議会	令和 5 年 11 月 20 日(月)	改定素案報告
第 20 回 協議会	令和 6 年 2 月 21 日(水)	パブコメ結果及び計画案報告

室蘭市地域公共交通計画

令和6年3月

室蘭市

室蘭市地域公共交通活性化協議会

〒051-8511 室蘭市幸町1番2号

室蘭市都市建設部都市政策推進課

電話 0143-25-2592

FAX 0143-24-2091

<http://www.city.muroran.lg.jp>