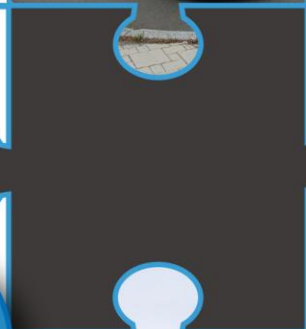


# 第2期 苫小牧市 地域公共 交通計画



利用促進  
×  
運転手確保

利便性向上  
×  
効率化

令和8年 (2026) 4月  
苫小牧市公共交通協議会





# 目 次

<b>1</b>	<b>計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1.1	計画改訂の背景と目的 .....	1
1.2	計画対象区域.....	1
1.3	計画期間.....	1
1.4	計画の位置づけ .....	2
<b>2</b>	<b>公共交通を取り巻く現状</b> .....	<b>6</b>
2.1	現行計画の到達状況 .....	6
2.2	地域の現状 .....	7
2.3	公共交通の現状 .....	20
2.4	市民意向.....	35
2.5	SWOT分析.....	37
<b>3</b>	<b>将来の公共交通の姿</b> .....	<b>38</b>
3.1	公共交通の課題 .....	38
3.2	基本理念.....	41
3.3	目標 .....	42
3.4	公共交通ネットワークの将来像 .....	44
<b>4</b>	<b>施策</b> .....	<b>45</b>
4.1	施策体系図 .....	45
4.2	個別施策.....	46
<b>5</b>	<b>計画の推進</b> .....	<b>62</b>
5.1	評価 .....	62
5.2	推進体制.....	65
5.3	推進方法.....	65
<b>6</b>	<b>計画体系図</b> .....	<b>66</b>



# 1章



## 計画の概要

# 1 計画の概要

## 1.1 計画改訂の背景と目的

東西に長い本市は、東西は基幹軸、南北は支線軸として、公共交通ネットワークを展開していますが、バスやタクシーの運転手等の人材不足に加え、人口減少と少子高齢化による利用者数の減少等により、市民生活に不可欠な公共交通の維持・確保が喫緊の課題となっています。

こうした現状を踏まえ、事業者・行政・市民・利用者が一体となって取り組むための指針として、令和3年度から令和7年度までを計画期間とする「苫小牧市地域公共交通計画」（以下「現行計画」という。）を策定しました。

現行計画の最終年度を迎えるに当たって、現行計画による取組の到達点と課題を明らかにするとともに、地域公共交通の維持・確保に向けた取組を計画的かつ継続的に進めていくため、苫小牧市地域公共交通計画の改訂を行います。（以下「本計画」という。）

本計画の改訂趣旨は、新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行されてから、緩やかではありますが利用者数が回復傾向にあるほか、苫小牧駅前再整備の動向、民間事業者による大規模半導体工場やデータセンター等の立地による人流変化の可能性を見据えつつ、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの実現を図るために行うものです。

※「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）第2条第1号」において、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段」と定義されており、本計画では「鉄道」「バス」「タクシー」「フェリー」「飛行機」を公共交通として位置づけます。

## 1.2 計画対象区域

本計画の対象区域は、苫小牧市全域とします。

## 1.3 計画期間

本計画期間は、令和8（2026）年度から令和11（2029）年度までの4年間とします。



## 1.4 計画の位置づけ

本計画は、持続可能な地域公共交通を確保するため、公共交通のあり方や施策の方向性を示したマスタープランとしての役割を果たすものです。

本計画は、本市の最上位計画である「苫小牧市総合計画」の考え方に基づき、内容と整合を図りながら策定します。

本市では、「苫小牧市人口ビジョン及び総合戦略」に基づく施策の推進や、ゼロカーボンシティの実現に向けた取組の推進など、SDGsの17の目標と関連する施策が展開されています。本計画の内容は、特に目標11の「住み続けられるまちづくりを」や目標13の「気候変動に具体的な対策を」と関連が深く、SDGsの目標達成にも貢献します。

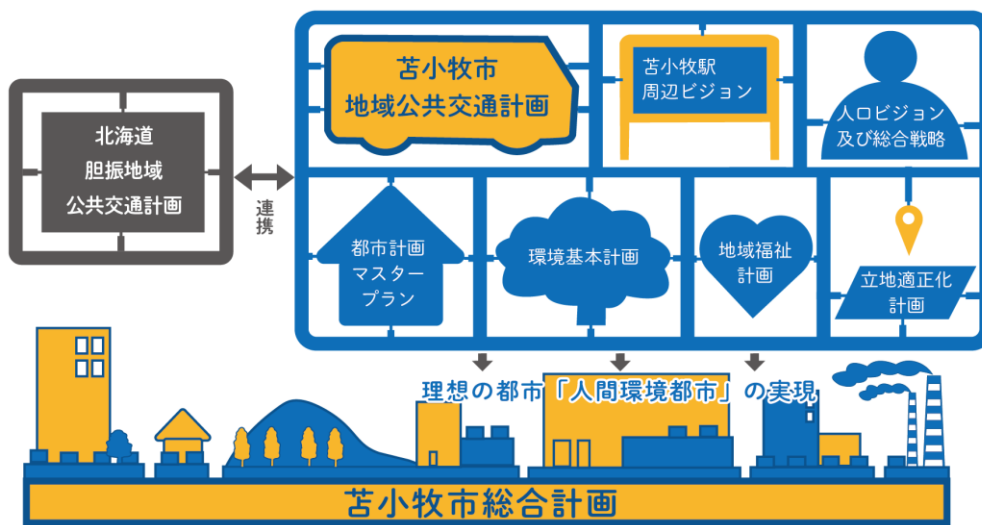


図 1-1 計画の位置づけ



図 1-2 持続可能な開発目標 (SDGs)

(1) 苫小牧市総合計画 第7次基本計画

項目	内容
計画期間	令和5(2023)年度から令和9(2027)年度
計画概要	<p>【基本施策29】まちなかの活性化</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 中心市街地エリアにおける交通サービスの課題を整理し、実証事業の効果や先進事例の成果等も踏まえながら、<b>交通サービス整備の方向性や導入、整備機能を検討</b>します。</li></ul> <p>【基本施策34】公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 公共交通事業者や沿線自治体などと連携し、鉄道、路線バスを始めとする<b>公共交通の利用促進及び利便性の向上</b>を図ります。</li><li>○ 市内の公共施設や商業施設と連携した利用者への情報提供など、利用しやすい環境づくりやバス待ち環境改善のため、バスロケーションシステムの利用拡大を図り、<b>乗継ポイントとなる交通結節点の整備を促進</b>します。</li><li>○ 将来人口の減少や少子高齢化社会に向けてバス路線の再編を行い、利便性と効率性のバランスを取りながら<b>持続性の高い公共交通ネットワークの構築</b>を推進します。</li><li>○ ICTを活用した新たなモビリティサービスの推進に向けて、とまこまい版 MaaS 実証事業を実施し、<b>利便性が高く、質の高い交通サービスを提供</b>します。</li></ul>

(2) 第3期苫小牧市人口ビジョン及び総合戦略

項目	内容
計画期間	令和7(2025)年度から令和11(2029)年度
計画概要	<p>【基本目標4】地元の魅力を高め、住みやすい環境を整備する</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ <b>持続可能な公共交通の形成</b>や公共施設等の整備などにより、生活利便性の向上を図るとともに、ゼロカーボンシティや多文化共生などの実現により、快適な都市環境を確保することで、誰もが住みたいと思えるまちづくりを目指します。</li></ul>

(3) 東胆振定住自立圏共生ビジョン

項目	内容
計画期間	令和7(2025)年度から令和11(2029)年度
計画概要	<p>結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 地域公共交通ー地域公共交通の維持確保と利用促進</li></ul> <p>【取組の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 圏域内住民の移動手段を確保するため、<b>圏域における公共交通の課題について調査・検証</b>するとともに、<b>各種輸送機関との相互連携により、地域公共交通の確保</b>に取り組む。</li></ul>

(4) 第2次苫小牧市都市計画マスタープラン

項目	内容
計画期間	令和元(2019)年度から令和20(2038)年度
計画概要	<p>基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高齢者や子どもなど、自ら自動車を運転することが難しい市民の移動手段を確保するとともに、自家用車による二酸化炭素排出量を抑える低炭素まちづくりを推進するため、公共交通網再編や利便性向上、利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワークを形成します。</li> </ul> <p>交通ネットワークの方針</p> <p>【基本方針】都市拠点の中核となる広域交通結節点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 苫小牧駅周辺は広域交通結節点として都市拠点の中核を担うエリアであるため、多様な交通手段への対応や、円滑な歩行者動線の確保、交流空間の確保を可能とする適正規模の駅前広場の機能再編・強化を行うとともに、駅周辺の一体的な再整備を推進します。</li> <li>○ 交通結節点におけるユニバーサルデザイン化を進め、鉄道やバス、タクシーなどへの乗継利便性の向上を図ります。</li> </ul> <p>【基本方針】バス交通の充実による基幹的交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 都市骨格軸や生活軸におけるバス専用・優先レーンの設置などにより、バスの定時性や輸送力を高め、市内の基幹的交通網の形成を図ります。</li> <li>○ 高齢者や子どもなどの日常生活の移動手段を確保するとともに、東西交通の混雑解消に向けて、通勤・通学や買い物などにおける公共交通への利用転換を促進するため、利用者のニーズを踏まえた路線や便数などの改善・再編を促進します。</li> <li>○ 都市拠点における商業施設や公共公益施設を結ぶ循環バスや、生活拠点と背後の住宅地を結ぶデマンド型バスといった最適な交通手段導入により、各施設へのアクセス性を高め、都市拠点や生活拠点における回遊性や利便性の向上を図ります。</li> </ul> <p>【基本方針】鉄道網の維持存続と都市間輸送の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 道内各都市と結ばれている鉄道網の特性を活かし、ビジネス利用や観光需要に対応した利便性、速達性の向上を図ります。</li> <li>○ 胆振・日高圏と新千歳空港を結ぶ交通利便性を高めるため、広域交通結節点である苫小牧駅からのアクセス性向上を図ります。</li> </ul> <p>【基本方針】デマンド型交通による移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 樽前地域と植苗・美沢地域で運行しているデマンド交通については、誰もが利用できる効率的で利便性が高い持続可能な公共交通システムとなるよう維持・改善を図ります。</li> <li>○ 利用者数の減少などによりバス路線の維持が困難になった地域については、デマンド交通などへの転換により利用者（市民）の足を守ります。</li> </ul> <p>【基本方針】公共交通の利用促進策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ICカード乗車券の導入やバスロケーションシステムなど、利便性向上につながる取組を進め、公共交通へのモーダルシフトを図ります。</li> <li>○ 事業者との協働による割引切符やイベントにあわせた旅行商品の企画など、新たな公共交通利用者の増加に向けた取組を進めます。</li> <li>○ 都市拠点や生活拠点における、公共公益施設・商業施設を活用したバス待合スペースや、休憩・交流機能など一体となったバス待合所を整備し、利便性の向上を図ります。</li> </ul>

(5) 苫小牧市立地適正化計画

項目	内容
計画期間	令和5(2023)年度から令和22(2040)年度
計画概要	<p>【基本方針2】高齢者が住み続けられる快適なまち</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 分節型・集約型都市構造への転換を推進し、拠点を中心に生活利便機能を集積させ、<b>鉄道・バスなど公共交通との連携を図り、高齢者が自動車を利用しなくても快適で、安全・安心に「住み続けられる」居住環境の維持・向上を図ります。</b></li></ul> <p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ <b>公共交通空白地域や買物難民の発生が懸念されるエリアへの公共交通ネットワークの確保</b>（オンデマンド交通サービス、公共交通利用インセンティブ、福祉バス等）を図ります。</li></ul>

(6) 苫小牧市第4次環境基本計画

項目	内容
計画期間	令和5(2023)年度から令和12(2030)年度
計画概要	<p>【2050年の脱炭素社会実現イメージ】民生部門</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ コンパクト・プラス・ネットワークの推進で、<b>公共交通が市民の主な移動手段</b>となっています。</li><li>○ 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進するとともに、<b>多様な利用促進策により需要を拡大</b>しています。</li><li>○ 既存公共交通の活用、情報化の推進、乗り継ぎ改善、パークアンドライドなど、<b>利便性の高い公共交通</b>が実現しています。</li></ul> <p>【2050年の脱炭素社会実現イメージ】運輸部門</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 自動車利用から、CO2排出がより少ない<b>公共交通機関への移行を促進</b>します。</li><li>○ 鉄道やバスの乗り方教室、企業と連携したノーマイカーデーの実施など、CO2の少ない移動手段として、<b>公共交通の利用促進</b>に向けて取り組みます。</li></ul>

(7) 第3期苫小牧市地域福祉計画

項目	内容
計画期間	令和3(2021)年度から令和8(2026)年度
計画概要	<p>【取組方針⑯】交通安全対策、移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 高齢化の進展に伴い、<b>自家用車に依存しない環境整備</b>はますます重要な課題となっています。</li><li>○ 高齢者の移動手段としては、バス、タクシーなどの公共交通機関が基本的に重要な役割を担っており、本市においても、公共交通機関の維持のために一定の支援を行っております。今後も、きめ細かなサービスの充実等に向けた努力が必要となりますが、他方で、歩行距離の制約などの高齢者の生活実態や、公共交通機関の現状を考えますと、公共交通を補完するボランティア団体の活動や地域の助けあいの中で<b>高齢者のための移動手段を確保</b>していくことも、今後重要性が増すものと考えられます。</li><li>○ <b>公共交通を補完する</b>ボランティア団体の活動や地域共助の考え方に基づく輸送等の<b>移動手段の確保</b>にあたり検討を行ってまいります。</li></ul>

## 2章



# 公共交通を取り巻く現状

## 2 公共交通を取り巻く現状

### 2.1 現行計画の到達状況

これまでの取組の評価と今後の計画の方向性を整理するため、現行計画で設定していた目標の到達状況を整理しました。新型コロナウイルス感染症の影響を受け、人々の移動需要や公共交通の利用者が減少する等、厳しい状況にありましたが、徐々に回復傾向にあり、今後も利用促進策を継続していく必要があります。

表 2-1 目標の到達状況と今後の方針

目標	指標	到達状況	今後の方針
利用促進と利便性向上	鉄道輸送密度	目標値 → 実績値 【室蘭線】 439 人/日 → 327 人/日 【日高線】 528 人/日 → 388 人/日	利用者数の増加につなげるため、鉄道利用の意識醸成を図る取組を継続する。
	路線バスへの路線補助額	目標値 → 実績値 56,195 千円 → 106,380 千円	補助額の削減に向けて、利用者増加や運行効率化の取組を継続する。
	路線バスの収支率	目標値 → 実績値 68.5% → 65.7%	市内路線バスの維持は、日常生活の移動の足として不可欠であり、行政としての補助を継続する。
将来都市構造に対応した持続可能な公共交通網の形成	路線バス実車走行 km 当たり利用者数	目標値 → 実績値 1.17 人/km → 1.16 人/km	公共交通の維持に向けて、利用者増加や運行効率化の取組を継続する。
	とこバス・樽前ハッピー号 1 便当たり平均乗車人数	目標値 → 実績値 【とこバス】 2.7 人 → とこバス：2.7 人 【ハッピー号】 5.7 人 → ハッピー号：3.4 人	利用者数の増加につなげるため、バス利用の意識醸成を図る取組を継続するとともに、ハッピー号の利用促進策を進める必要がある。
繋ぎ目のない交通の実現（シームレス化）	各生活拠点におけるバス待合整備箇所数	目標値 → 実績値 4 箇所 → 11 箇所	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。
わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供	公共交通利用講習開催回数・参加者数	目標値 → 実績値 20 人/回/年 → 30 人/2回/年	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。
	市内公共交通の満足度	目標値 → 実績値(R7) 51.4% → 46.2%	コロナ禍以降、利用者数は緩やかではあるが増加してきており、満足度の向上につながる利便性向上策を進める必要がある。
広域移動利便・観光振興への貢献	「他都市への乗り継ぎ」などの市民満足度	目標値 → 実績値(R7) 67.1% → 63.7%	運転手不足によりバスの減便が進む中、通学・通院・買い物等への公共交通サービスの維持を優先しつつ、広域移動、観光につながる利用促進策の展開可能性を見定める。
関係者の協力に基づく計画的な実施	公共交通利用促進イベント回数	目標値 → 実績値 6 回/年 → 6 回/年	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。
	路線バスの利用頻度（月 1 回以上の割合回数）	目標値 → 実績値(R7) 27% → 25%	利用者数の増加につなげるため、市内バス路線利用の意識醸成を図る取組を継続する。

## 2.2 地域の現状

### (1) 人口

#### 人口に関する現状・問題点

- ✓ 人口減少による将来的な公共交通利用者の減少のほか、高齢化により、特に高齢化率の高い市西部では交通弱者の増加が見込まれます。

#### 公共交通の利用環境に関する現状・問題点

- ✓ バス路線と鉄道は東西に走っており、居住エリアの大部分をカバーしています。
- ✓ 中央部と比較して東西部でサービス水準が低くなっています。東部は高齢化率が低く自家用車利用が想定されますが、高齢化率の高い西部は移動困難者の発生が懸念されます。

### ア 人口推移

本市の人口は、令和3年の計画策定以降減少し続けており、令和2年度の約17万人から令和6年度末時点では約16万5千人となっています。地域別では、中央部の人口減少率が特に高い一方、東部東では唯一2.1%の増加となっています。人口分布の変化によって、中央部と東西を結ぶ公共交通の新たな利用ニーズが発生する可能性があります。

また、将来的に人口減少が続くことで、公共交通利用者数の減少が懸念されます。

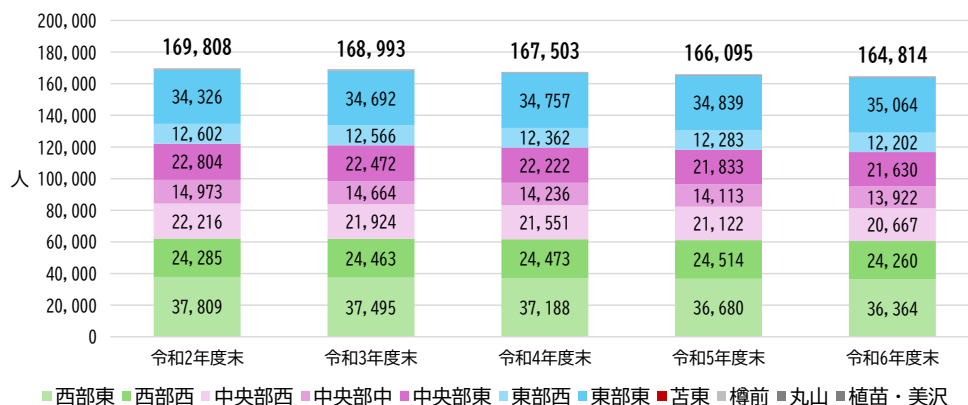


図 2-1 地域別の人口推移

資料：住民基本台帳（※汐見1丁目は中央部中に含む）

表 2-2 地域別町名

地域名	町名等
①西部西地域	字錦岡、錦西町、北星町、もえぎ町、宮前町、明德町、青雲町、のぞみ町、美原町、澄川町、ときわ町
②西部東地域	字糸井、はまなす町、柏木町、川沿町、宮の森町、日新町、しらかば町、桜坂町、永福町、小糸井町、豊川町、桜木町、日吉町、有明町、光洋町、有珠の沢町
③中央部西地域	松風町、見山町、啓北町、花園町、青葉町、大成町、新富町、元町、山手町、北光町、白金町、弥生町、矢代町、浜町
④中央部中地域	清水町、木場町、王子町、幸町、本町、大町、錦町、本幸町、寿町、栄町、高砂町、春日町、緑町、表町、若草町、旭町、末広町、汐見町
⑤中央部東地域	字高丘、泉町、美園町、住吉町、双葉町、音羽町、三光町、日の出町、新中野町、元中野町、港町、船見町、入船町
⑥東部西地域	新明町、あけぼの町、明野新町、新開町、明野元町、柳町、一本松町、晴海町、真砂町
⑦東部東地域	拓勇西町、拓勇東町、北栄町、ウトナイ北、ウトナイ南、沼ノ端中央、東開町、字沼ノ端、字勇払、字植苗
⑧苫東地域	
⑨樽前地域	
⑩丸山地域	
⑪植苗・美沢地域	

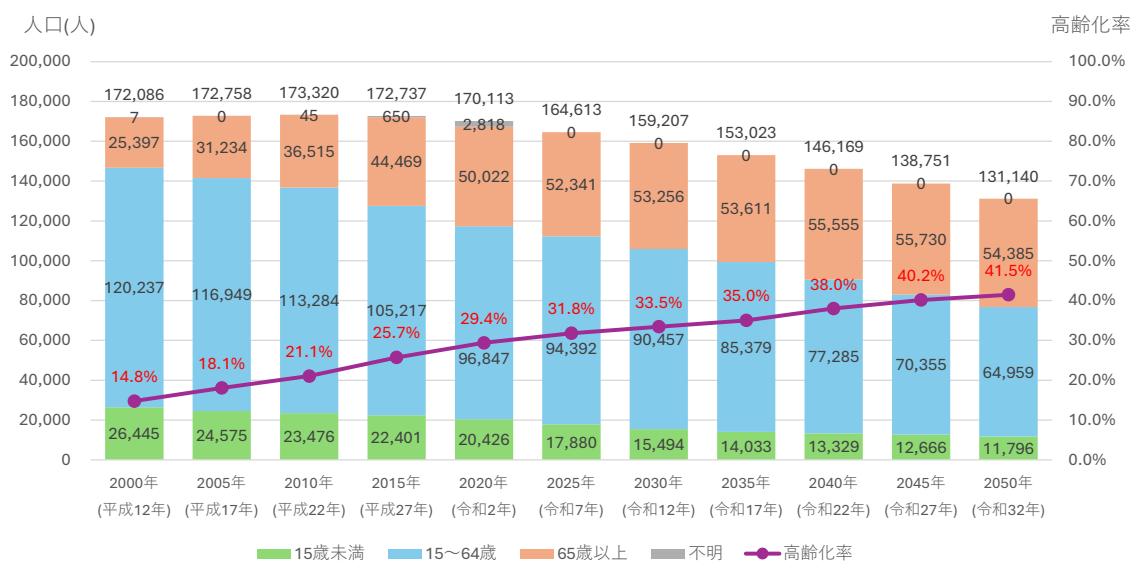


図 2-2 本市の人口推移

資料：国勢調査（2020年以前）、日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（2025年以降）

## イ 高齢者の世帯構成

高齢化の進行に伴い、高齢者（65歳以上）がいる世帯数の割合は増加を続けています。同じく高齢者による単身世帯の数も増え続けており、家族による送迎負担の増加や、高齢者単独での外出機会の減少が懸念されます。

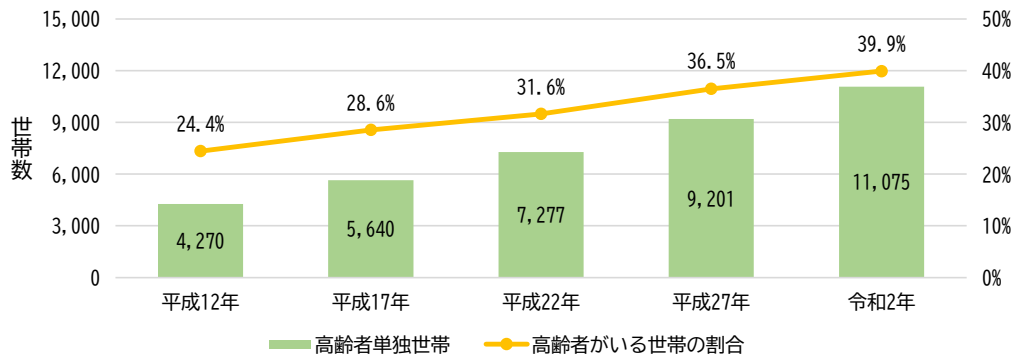


図 2-3 高齢者単身世帯数の推移

資料：国勢調査

## ウ 高齢化率

令和12(2030)年には、市街化区域の西部の一部地域において、高齢化率が50%以上となることが予想されます。一方、沼ノ端駅周辺の鉄道北側等の一部地域では若年層の居住者が多く、自家用車による移動ニーズが高い状況が想定されます。

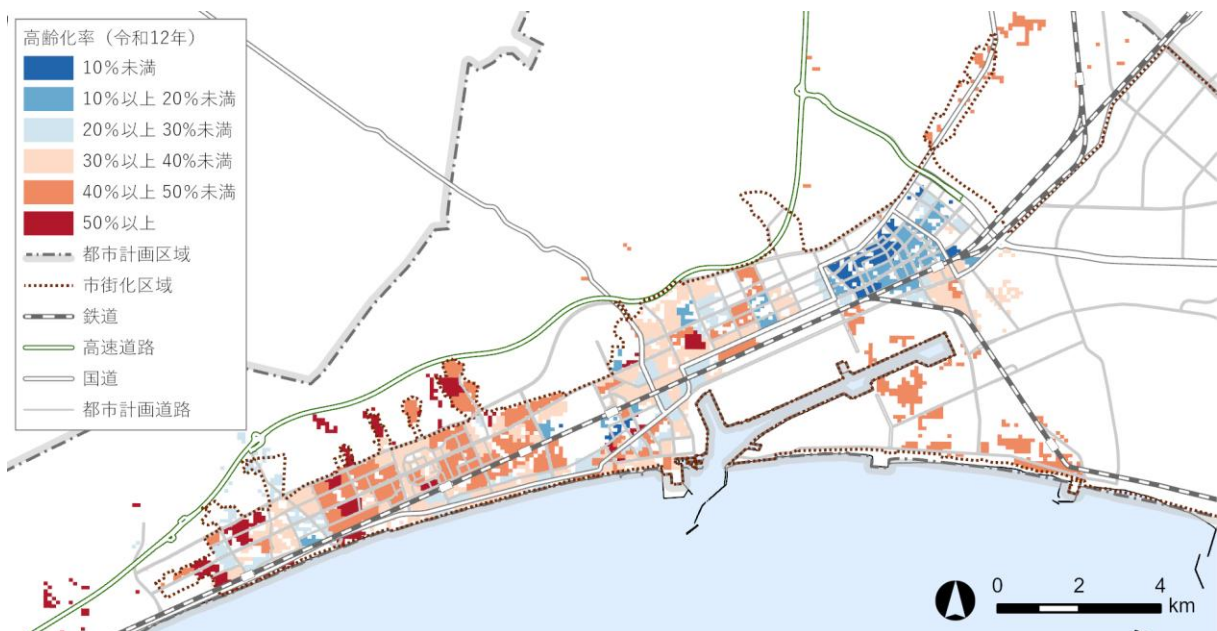


図 2-4 令和12年 高齢化率の予測

資料：将来人口・世帯予測ツール Ver.3（国総研）を使用

## エ 外国人

本市の外国人人口は、令和4年以降に大きく増加しています。それに伴い、今後は公共交通を利用する機会が増加することが予想されます。

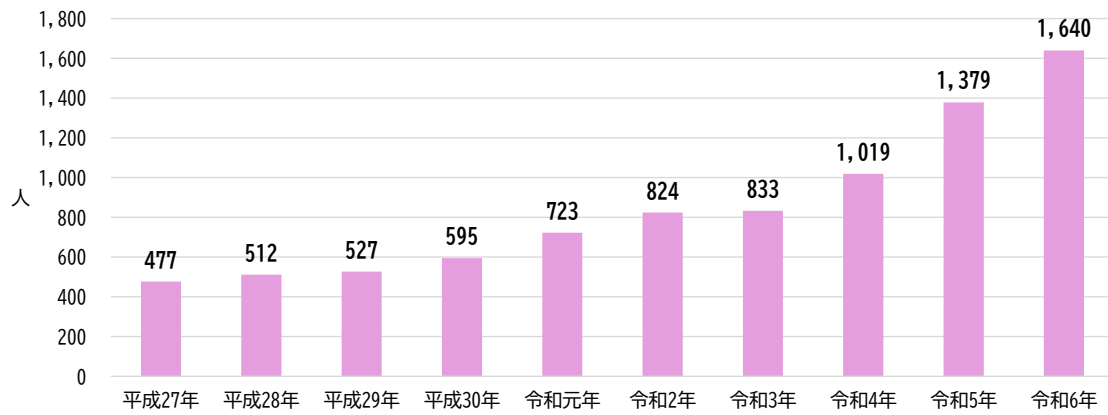


図 2-5 外国人の人口推移

資料：苫小牧市統計書

## オ 公共交通の人口カバー率

令和 12(2030)年時点において、本市内で苫小牧駅周辺や沼ノ端駅北側の地域は高い人口集積が予測されます。バス停・鉄道駅徒歩圏の人口カバー率は約 9 割と、居住地の大部分をカバーしています。

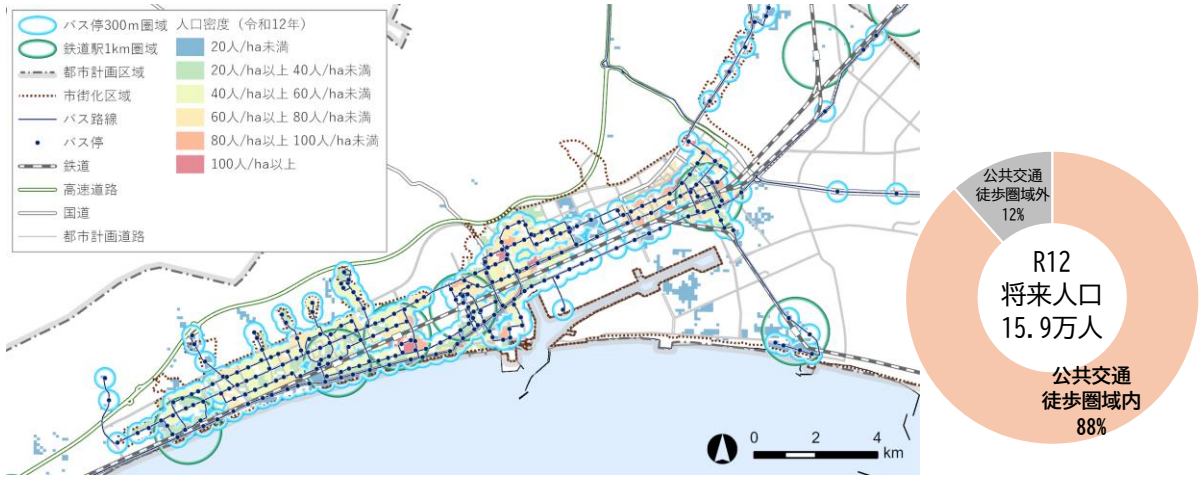


図 2-6 バス停・鉄道駅の将来人口カバーエリアとカバー率

資料：将来人口・世帯予測ツール Ver.3 (国総研) を使用

※カバー圏域：鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 300m、デマンド交通は含まない

通院・通学・買物といった主要な生活目的での利用が多い路線に限定すると、バス停・鉄道駅の徒歩圏人口カバー率は約 4 割にまで減少します。

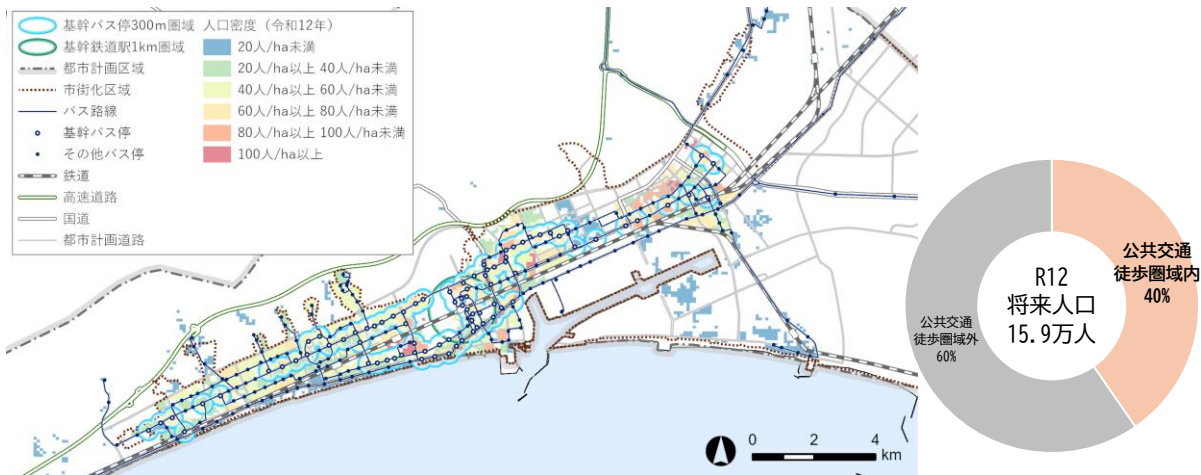


図 2-7 基幹的なバス停・鉄道駅の将来人口カバーエリアとカバー率

資料：将来人口・世帯予測ツール Ver.3 (国総研) を使用

※基幹的公共交通路線：片道 30 本/日 (概ねピーク時片道 3 本以上)

※カバー圏域：鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 300m、デマンド交通は含まない

## (2) 施設立地

### 施設立地に関する現状・問題点

- ✓ 日常生活でよく利用する施設は、バスや鉄道で移動できる場所に多くが立地しています。

#### ア 医療施設

市街化区域内の医療施設はバス路線沿線や鉄道駅周辺に立地しています。

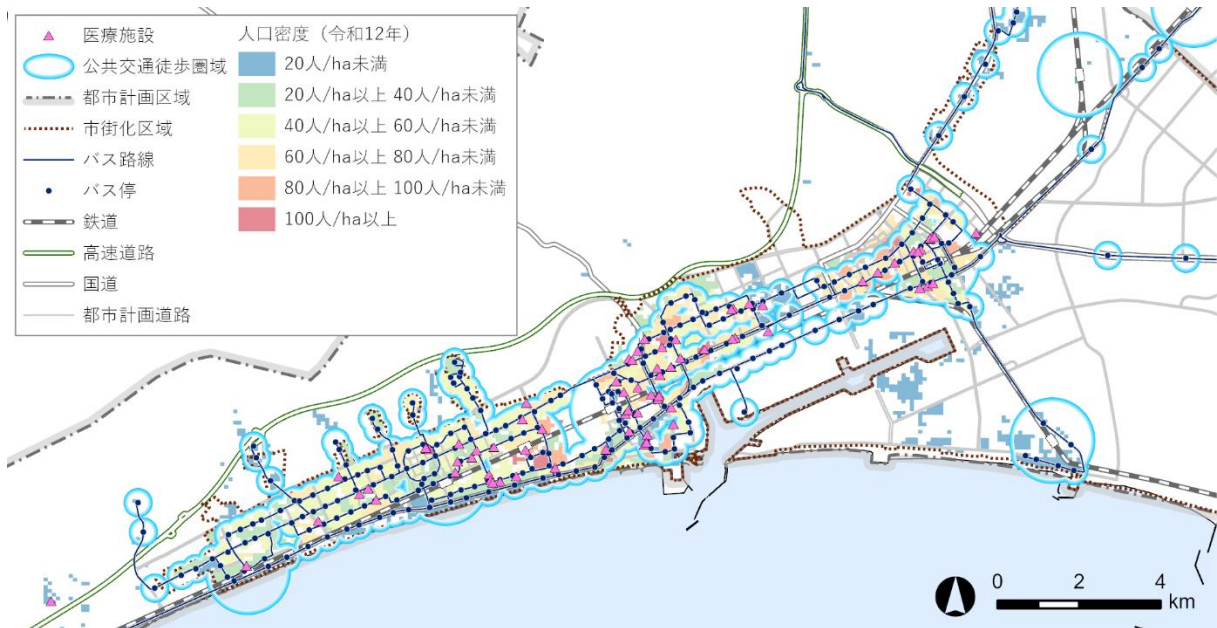


図 2-8 医療施設と公共交通徒歩圏

#### イ 教育施設

市街化区域内の教育施設はバス路線沿線や鉄道駅周辺に立地しています。

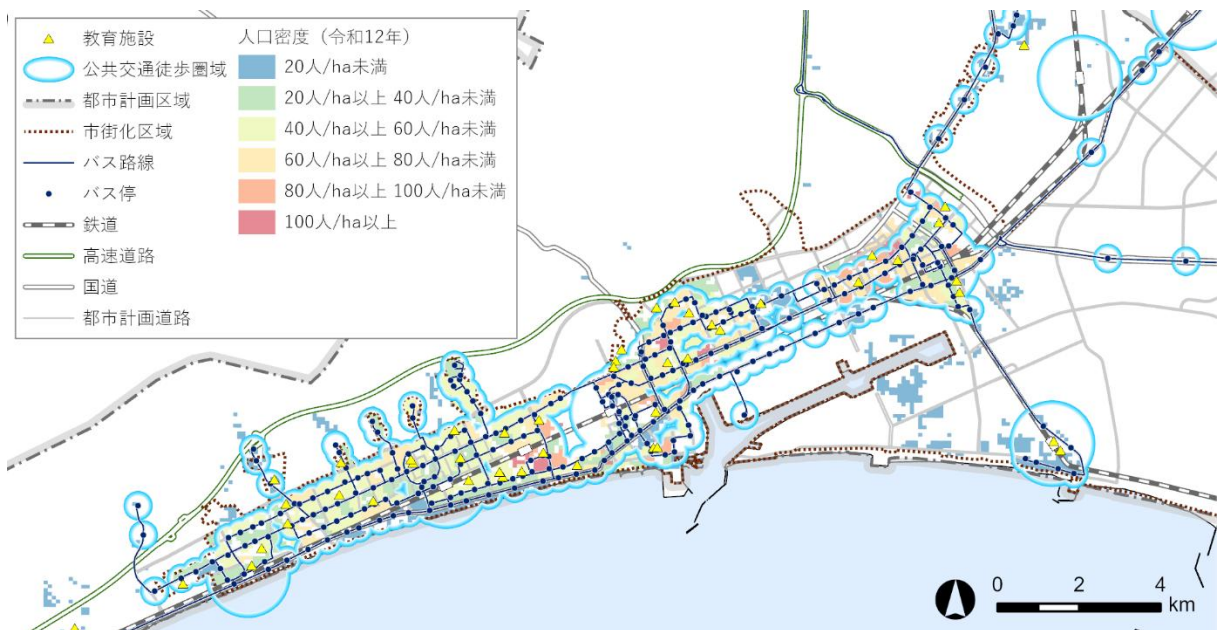


図 2-9 教育施設と公共交通徒歩圏

### ウ 商業施設（コンビニは除く）

市街化区域内の商業施設はバス路線沿線や鉄道駅周辺に立地しています。

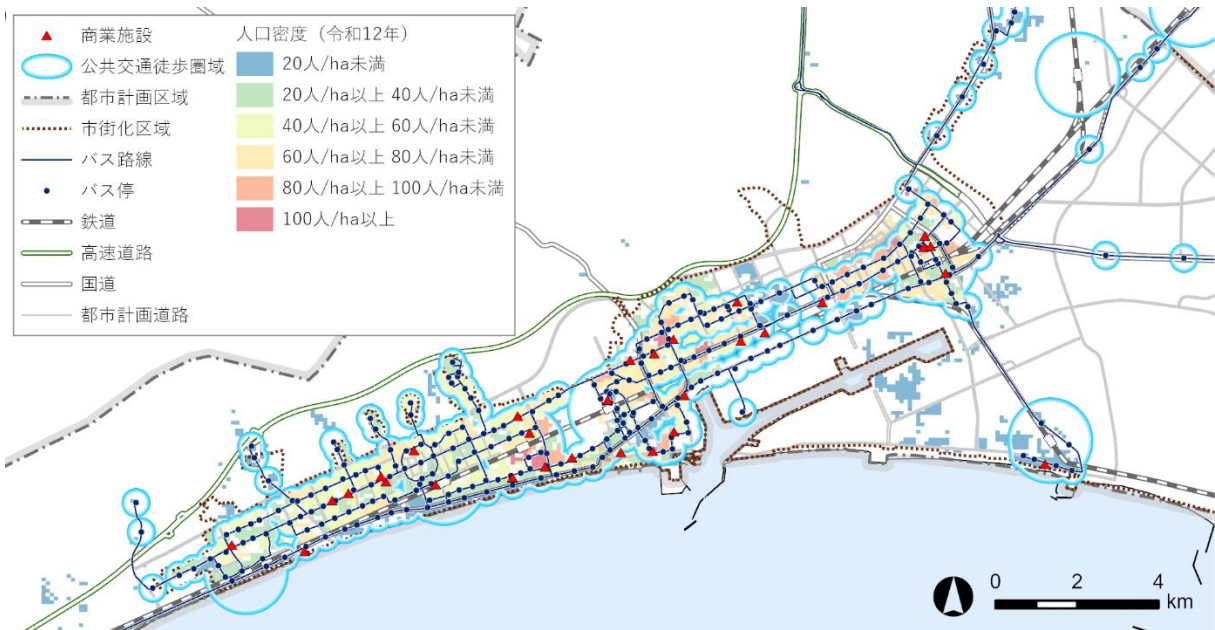


図 2-10 商業施設と公共交通徒歩圏

### (3) 移動実態

#### 移動需要に関する現状・問題点

- ✓ 本市の通勤・通学流動は7～8割が市内移動です。
- ✓ 主要な施設を中心とした移動と東西軸での移動が多く、主要な目的への移動は路線バスが概ねカバーしています。

#### ア 通勤・通学流動

通勤は、市内通勤者が86.0%を占めており、市外への通勤者は千歳市、白老町、安平町等隣接自治体を中心です。

通学は、市内通学者が73.8%を占めており、通勤と比較して広範囲の流動が発生しています。特に学生は公共交通機関に頼る必要性が高いため、広範囲にわたる流動に対応できる朝夕の広域的な交通ネットワークの整備が求められます。

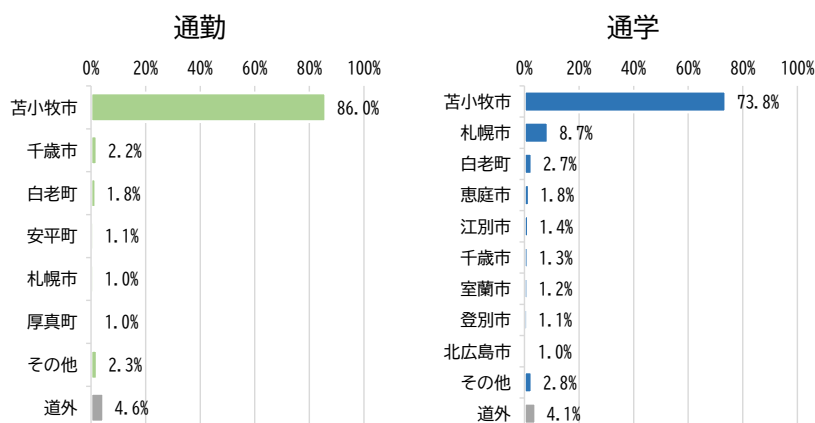


図 2-11 苫小牧市からの通勤・通学先

資料：令和2年国勢調査（※割合 1.0%以上を表示）

#### イ 通勤・通学手段

本市は道内主要都市と比較して自家用車による分担率が高くなっています。公共交通への転換を促すことで、道路の混雑緩和や環境負荷の低減が期待されます。

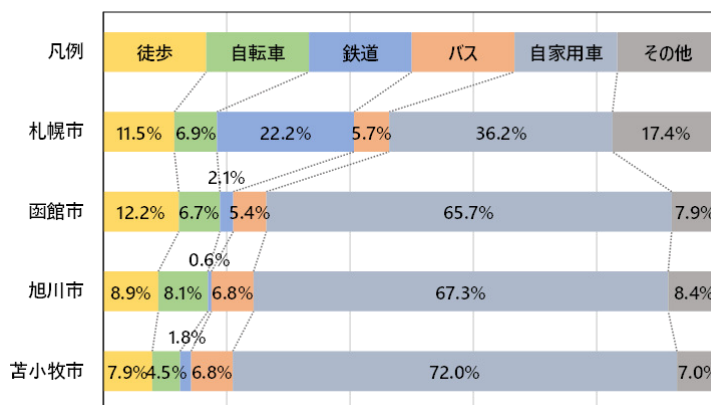


図 2-12 道内主要都市との通勤・通学手段の比較

資料：令和2年国勢調査



発着地別移動数(トリップ数)の上位 50%の流動は、苫小牧駅や市役所、病院等の主要施設を中心とした放射状の流動と東西移動の流動が主な軸となっています。

利用者数の多いこれらの移動軸は、市内路線バスによって、その経路が概ね確保されています。

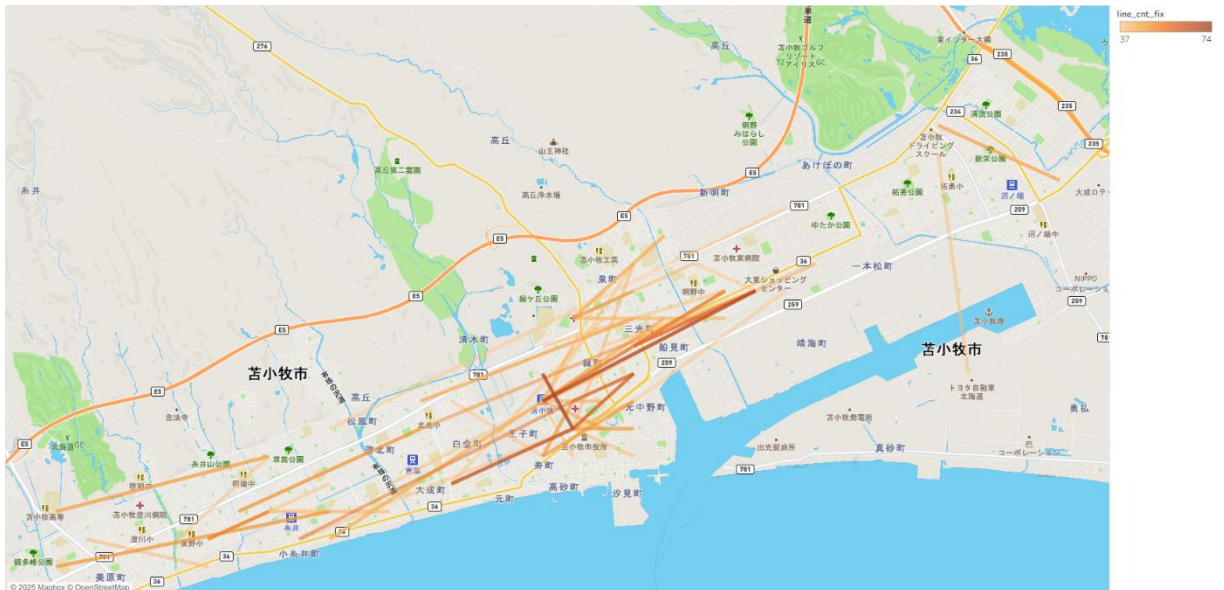


図 2-15 移動の多い発着地ペア

資料：株式会社プログウォッチャー スマホから取得できる利用承諾済みの GPS データを利用（2024 年 10 月）。  
※データの可視化には人流ダッシュボードツール ODWatcher を使用。

## エ 時間帯別の移動需要

本市内における平日の流動は、朝 7 時台にピークを迎え、昼休憩にあたる 12 時台、帰社・帰宅時間の 17 時台にも第 2、第 3 のピークを迎えます。一方、休祝日については、9 時台から 17 時台にかけて、どの時間帯でも平均的に流動が発生しています。

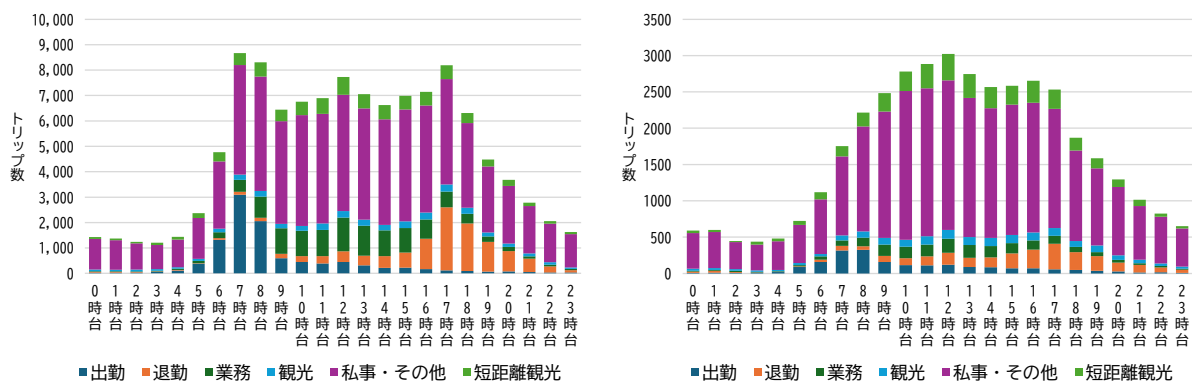


図 2-16 時間帯別のトリップ数（左：平日、右：休祝日）

資料：株式会社プログウォッチャー スマホから取得できる利用承諾済みの GPS データを利用（2024 年 10 月）。

#### (4) 周辺環境の変化

##### 社会情勢の変化に関する現状・問題点

- ✓ 苫小牧駅を中心とした都市再整備により流動の増加や変化が想定されます。
- ✓ 公共交通の担い手不足の解決策として、最新技術を活用した移動手段の確保や効率化が期待されます。
- ✓ 新規発生需要に対応することで、新たな利用者の確保が期待されます。

##### ア 企業・施設立地

本市では、令和8年度の稼働を目指し、通信会社の大規模データセンターの整備が進められています。その他、市内では北海道栄高校の移転や苫小牧駅前再整備の検討が進められています。

また、隣接する千歳市では、大規模な半導体工場が建設され、令和7年4月から稼働を開始しています。これらの関連企業等の進出もあり、人口増加や新たな通勤需要の発生、交流人口の増加が見込まれます。



図 2-17 施設立地場所

資料：地理院地図 Vector を基に作成

## イ 観光客数

新型コロナウイルス感染症が収束した令和4年度から、国内外からの観光客数の回復傾向が見られます。特に外国人観光客は、日本全体のインバウンド増加を受け、本市でも令和2年度の435人泊から、令和5年度は15,411人泊と35倍に増加しています。新たな公共交通利用者として、観光客をターゲットとした利用促進が期待されます。

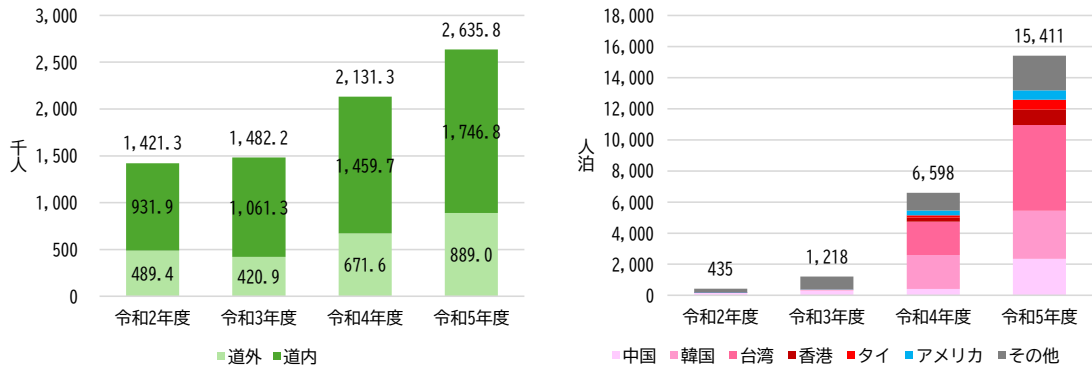


図 2-18 観光入込客数と外国人観光客数

資料：北海道観光入込客数調査

## ウ 新たな交通手段の検討

本市は、令和5年度から苫小牧駅と海の駅ぷらっとみなと市場を結ぶ路線で、自動運転バスの実証運行を行っています。

また、令和7年度には、勇払でAIオンデマンド乗合タクシーの実証運行を行いました。

バスやタクシー運転手の高齢化・人員不足により、これまでのサービス水準の維持が難しくなる中、将来的には新たな移動手段のひとつとして期待されています。



図 2-19 自動運転実証運行の様子

**暮らしをつなぐ、地域の移動サービス。**

勇払で、AIを活用した乗合タクシーがスタート。バスがなくても、運転できなくても、安心して移動ができます。道ノ端との関をつなぐ、地域の新しい足としてご利用ください。

**運転できない方の通院に**  
病院までの移動も安心サポート。足腰が不安な方も、自宅近くからラクラク通院できます。

**お子さまの部活動や習い事の送迎に**  
放課後のお迎えに、家族の安心を。安全な移動手段で、部活や塾の送り迎えにも活躍します。

**日々のお買い物に**  
スーパーまでのちよい乗りに便利。重い荷物の日も、気軽にドラッグストアで移動できます。

天候に左右されずいつでも利用。暑い日も寒い日も雨が多い日のお出かけも便利です。

**ご利用の流れ**

- STEP 01 事前登録**  
電話orスマホ(LINE)で、事前に登録を行います。
- STEP 02 予約**  
電話orスマホ(LINE)で、希望日の3日前から当日の1時間前迄に予約を行います。
- STEP 03 ご乗車**  
乗車予定場所でタクシーにご乗車ください。  
※乗車タクシーにつき乗車中に利用乗降も乗降を各自で行います。
- STEP 04 キャンセルの場合**  
電話orスマホ(LINE)で、必ず当日の30分前迄にご連絡をお願いします。  
※キャンセル料となります。

**運行時期**  
令和7年11月4日～11月28日  
※主日は運休

**運行時間**  
午前 8:30-11:30  
午後 3:00-5:00

**ご利用料金**

大人	500円
子ども	250円 (1歳～高校生)
高齢者	100円 (毎月乗車証をお持ちの方)

障害者運賃 (身体障害者・視覚障害者をお持ちの方)  
大人 250円  
子ども 130円 (3歳～高校生)

お電話でもご予約承ります。  
050-1725-1094 (月～金 9時～18時)

本件に関するお問い合わせ先  
苫小牧市 総合戦略部 まちづくり推進課 (交通政策担当) TEL. 0144-84-4071

図 2-20 AI オンデマンドタクシーの案内チラシ

資料：苫小牧

(5) 財政状況

**本市財政状況に関する現状・問題点**

- ✓ 歳入の減少、民生費の増加に伴い、他の歳出が圧縮される可能性があります。

自主財源として最も多い市税が歳入に占める割合は、約 10 年間で減少傾向が見られます。一方、最も歳出額が多い民生費の割合は増加傾向が見られ、今後も高齢化の進行に伴って増加が見込まれます。生産年齢人口の減少により税収減少が懸念される中、今後も民生費が増加すれば、他の支出が圧縮される可能性があります。

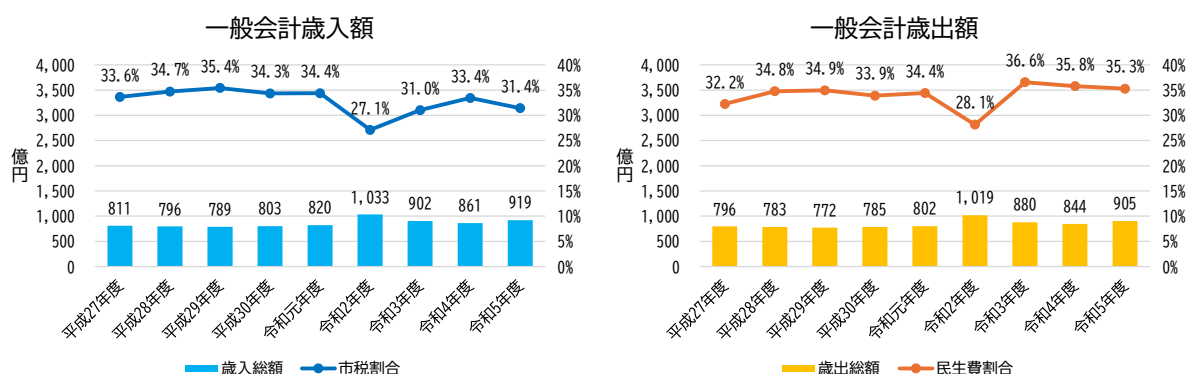


図 2-21 苫小牧市の一般会計歳入出

資料：苫小牧市統計書

## 2.3 公共交通の現状

### (1) 市内路線バス

#### ア 利用者数の推移

#### 利用者数の変化に関する現状・問題点

- ✓ 利用者数の減少がコロナ禍を契機に加速し、現在は増加傾向にあるものの、コロナ禍前の水準までは回復していません。
- ✓ ピーク期とオフピーク期があり、季節によって利用者数にばらつきがあります。

市内路線バスの乗車人員は、新型コロナウイルス感染症による外出減少や他人との接触回避により、令和2年度に2,019千人まで減少しましたが、新型コロナウイルス感染症の収束に伴い緩やかに回復傾向にあります。

月別では、徒歩や自転車で移動しやすい夏期は利用者数が減少し、降雪のある時期には利用者数が増加する傾向が見られます。

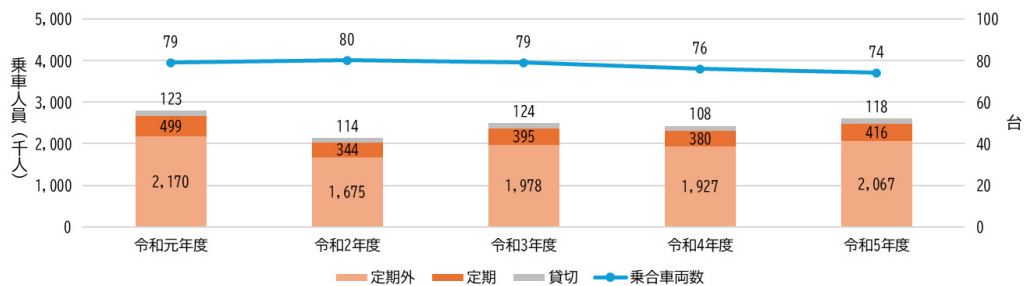


図 2-22 市内路線バスの乗車人員と車両台数の経年推移

資料：苫小牧市統計書

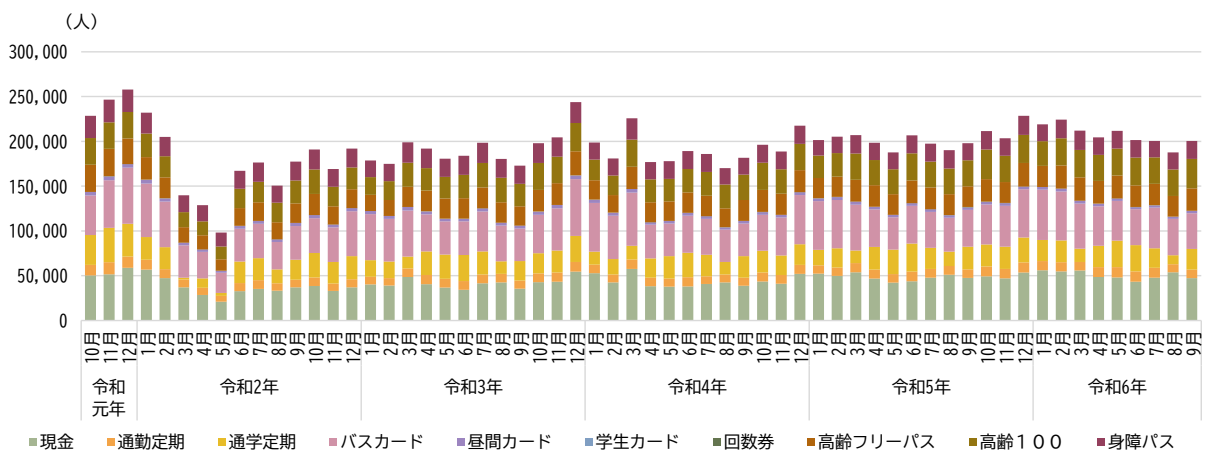


図 2-23 月別支払い手段別の利用者数

資料：苫小牧市



## イ 運転手数の推移

### バス運転手に関する現状・問題点

- ✓ 市内路線バス運転手数は減少傾向、平均年齢は近年わずかに増加傾向です。
- ✓ 将来的な退職者の増加により、現状の採用水準を維持した場合でも運転手の減少が予想されます。

本市内を運行するバスの運転手数は令和2年の96人から令和7年は78人となり、19%減少しました。平均年齢は50代半ばとなっており、今後はベテラン層の定年退職が控えており、急速な担い手不足の進展が懸念されます。

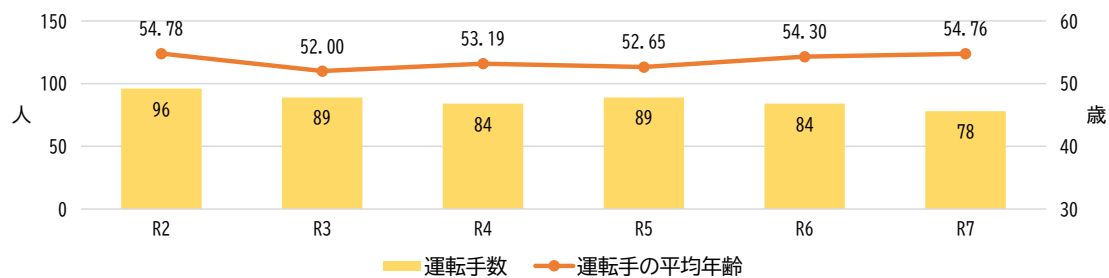


図 2-24 苫小牧市内のバス運転手数及び平均年齢

資料：道南バス株式会社提供

## ウ 市内路線バスの運行本数の推移

### サービス水準に関する現状・問題点

- ✓ 運行本数の減少に伴う利便性の低下から利用者数の更なる減少という負のスパイラルが懸念されます。
- ✓ 朝夕ピーク時には40人以上が乗車している区間があり、立ち乗りが発生しています。

市内路線バスの運行本数は、減便や路線廃止を受け、減少傾向にあります。令和7年の平日運行本数は292本/日で、令和3年の357本/日から約2割減少しています。

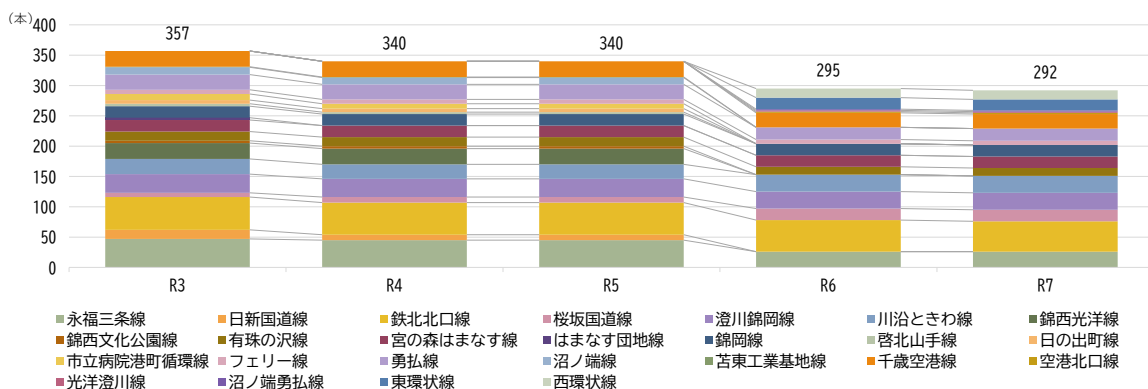


図 2-25 平日の運行本数の推移

資料：道南バス時刻表より集計



## エ ピーク時の利用状況

市内で最も利用者数が多い路線（鉄北北口線）では、通勤・通学、帰宅時間帯を中心に利用が集中し、座席に座れない人が発生しています（乗車率 100%超）。特に冬期は利用者が増加し、更に乗車率が高くなり、車内混雑が発生しています。



図 2-26 乗降人数及び車内人員（例：鉄北線 8:00 発）

資料：道南バス提供資料

※令和 6 年 10 月 21 日（月）のデータ、占有率は席数 40 で算出

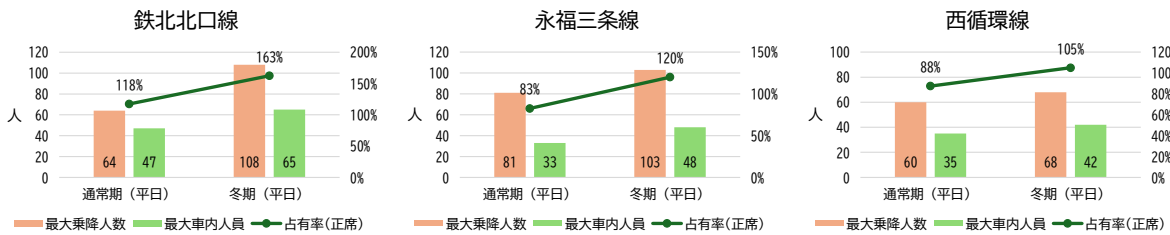


図 2-27 通常期と冬期の利用者数の変化

資料：道南バス提供資料

※令和 6 年 10 月 21 日（月）と令和 7 年 1 月 27 日のデータ、占有率は席数 40 で算出

## オ 収支状況

### 収支に関する現状・問題点

- ✓ 収支は赤字ですが、運行の効率化や利用者数の増加により回復傾向にあります。

新型コロナウイルスが収束後、市内路線バスの利用者数は緩やかに回復傾向にあり、それに伴い、収支も回復傾向にあります。

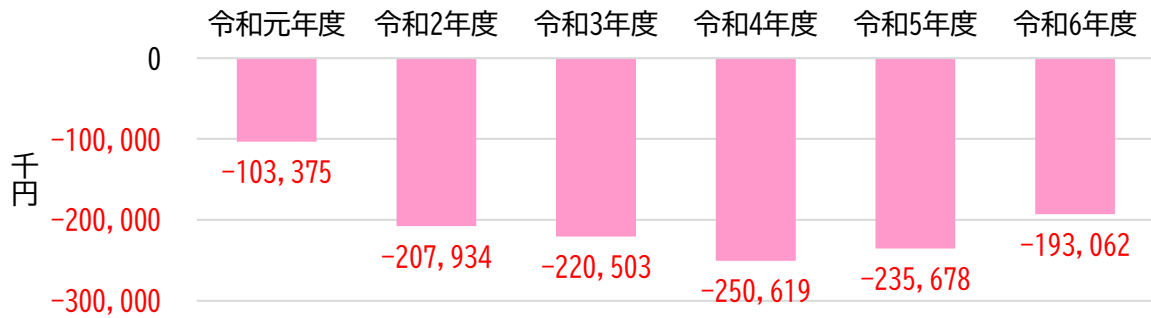


図 2-28 市内路線バス収支の推移

資料：苫小牧市

## カ 補助金の推移

新型コロナウイルスの影響により、市内路線バスの利用者数は減少し、補助金額も増加しましたが、収束後は、利用者数の回復に伴い収入は増加傾向にありますが、燃料費高騰等による費用の増加もあり、結果として横ばいに推移しています。

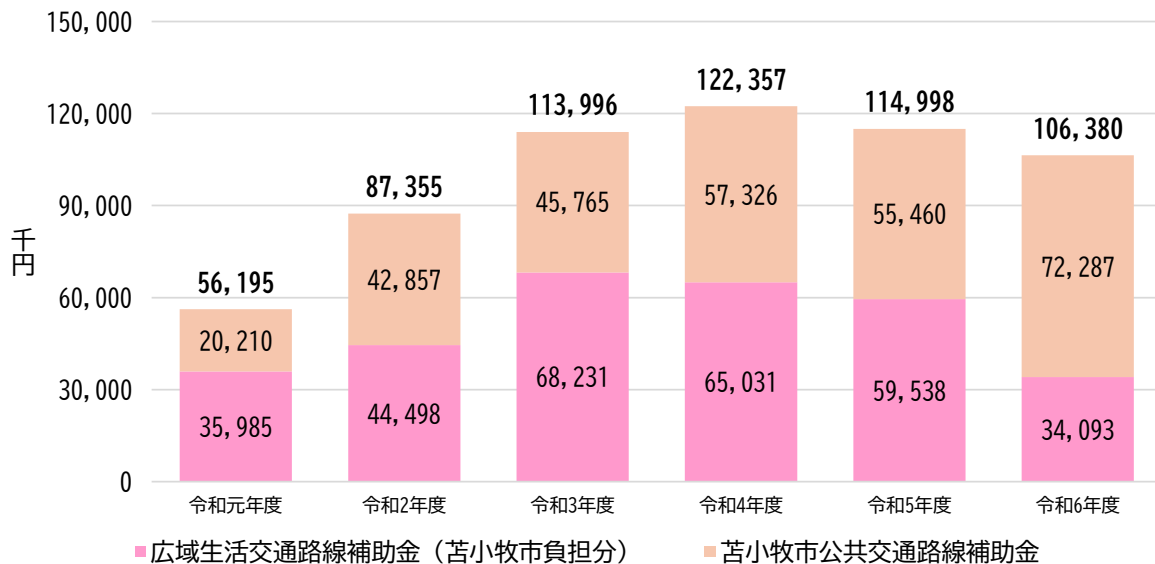


図 2-29 本市補助金額の推移

資料：苫小牧市

(2) ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関する現状・問題点

- ✓ タクシー事業者数及び車両数、運転手数は減少傾向にあり、事業を維持するためには、継続的な運転手の確保が求められます。

ア 事業者の推移

タクシー事業者の数は、法人・個人ともに減少しています。令和4年度は4社減少し、平成25年度の約6割となっています。事業者数の減少に伴いタクシーの車両数も減少しています。

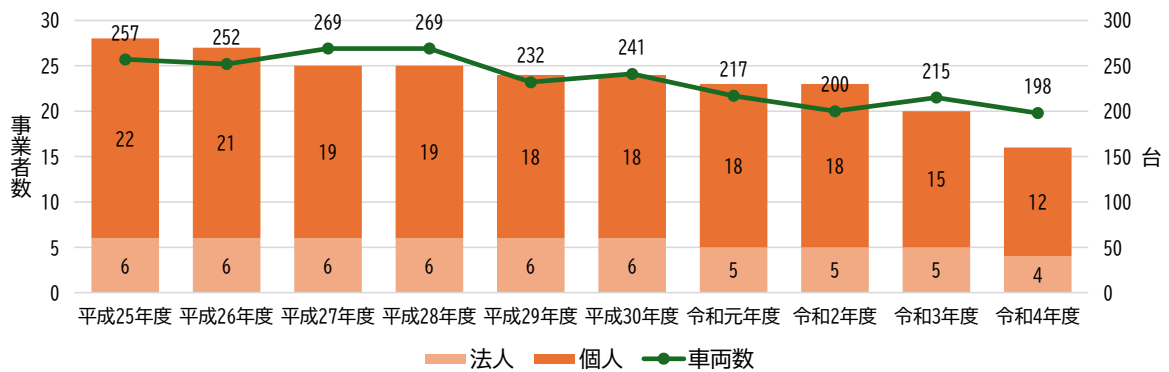


図 2-30 事業者数と車両数の推移

資料：苫小牧市統計書

イ 乗車人員

タクシーの乗車人員も年々減少しています。車両数よりも乗車人員の減少率が大きいため、1台当たりの乗車人員が減少しています。

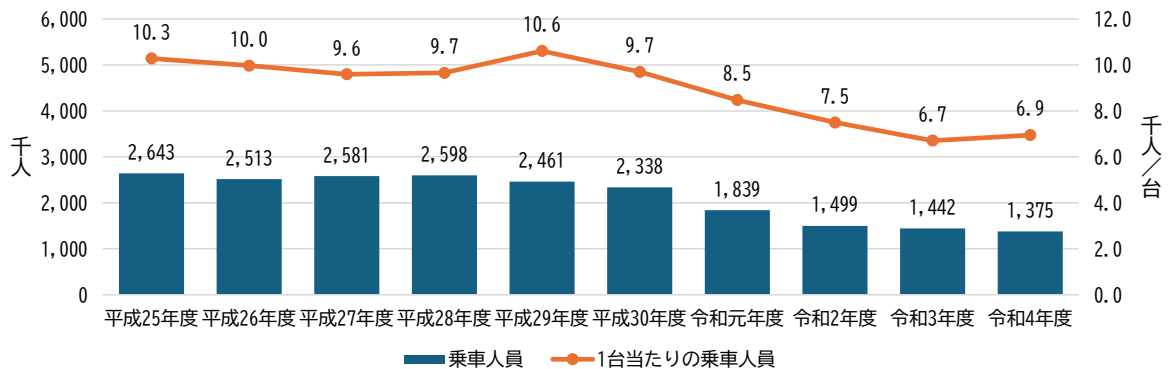


図 2-31 乗車人員と1台当たりの乗車人員の推移

資料：苫小牧市統計書

### ウ ユニバーサルデザイン（UD）タクシー導入台数

UD タクシーの台数は、増加傾向にあります。車両数の6割超が UD タクシーであり、今後さらなる普及が進むことで、高齢者や車いす利用者、ベビーカー利用の方等、誰もがタクシーを快適に利用しやすくなることが期待されます。

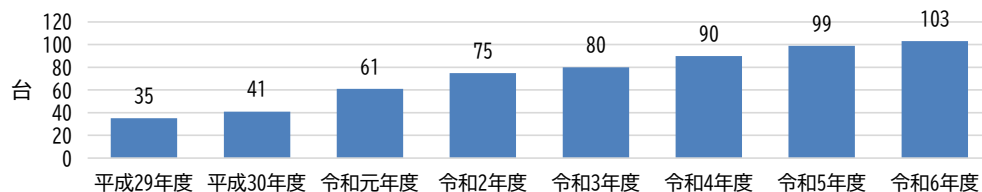


図 2-32 UD タクシー導入台数の推移

資料：苫小牧市

### エ 運転手数の推移

市内のタクシー運転手の人数は減少傾向にあり、5年間で1割減少しています。

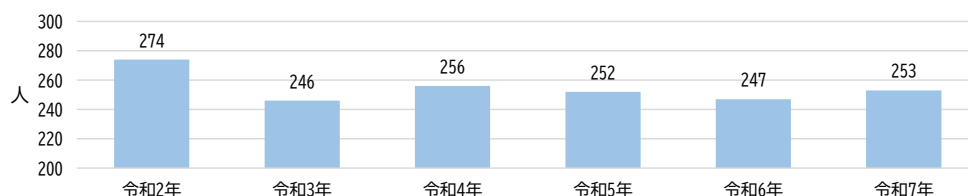


図 2-33 市内タクシー運転手数の推移

資料：市内タクシー会社提供資料

## (3) デマンド交通

### デマンド交通に関する現状・問題点

- ✓ サービス利用者の満足度は高く、地域の足としての役割を果たしています。
- ✓ 将来的な利用ニーズもあり、サービスの継続が期待されますが、現状では自家用車を利用する人が多い状況です。

### ア 樽前ハッピー号

樽前ハッピー号は、定時運行を供用する予約型バスであり、錦岡地区や都市計画区域外の樽前地区における日常生活の足として運用されています。利用には事前登録と電話予約が必要ですが、主な利用層である小学生や高齢者からは約9割という高い満足度を得ています。

一方で、利用者数は令和6年度に前年度比約1.2倍と微増したものの、全体としては依然として少ない水準にとどまっています。年間600万～800万円の委託料に対し、運行効率の向上が課題です。

今後は、自力での運転や家族の送迎が困難な方の増加によりニーズの高まりが見込まれる反面、より効果的で持続可能な移動手段の確保に向けた、運行形態や運行ルートのあり方についても検討の余地があると考えられます。

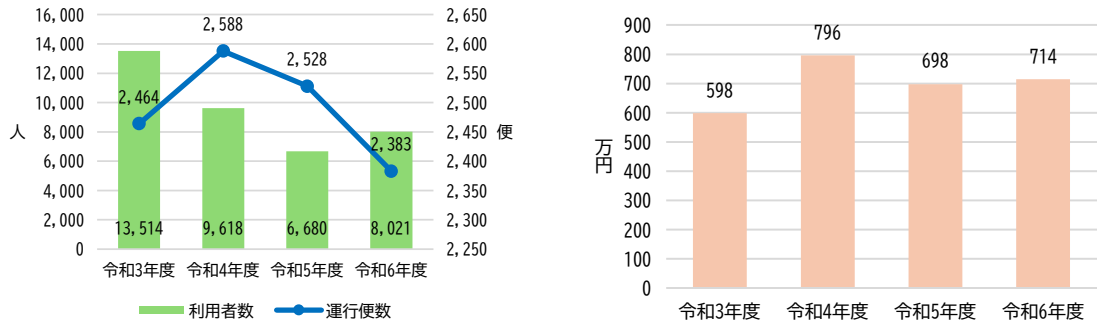


図 2-34 樽前ハッピー号の利用者数（左）と本市委託料（右）

資料：苫小牧市

※委託料は運行経費と収入の差額

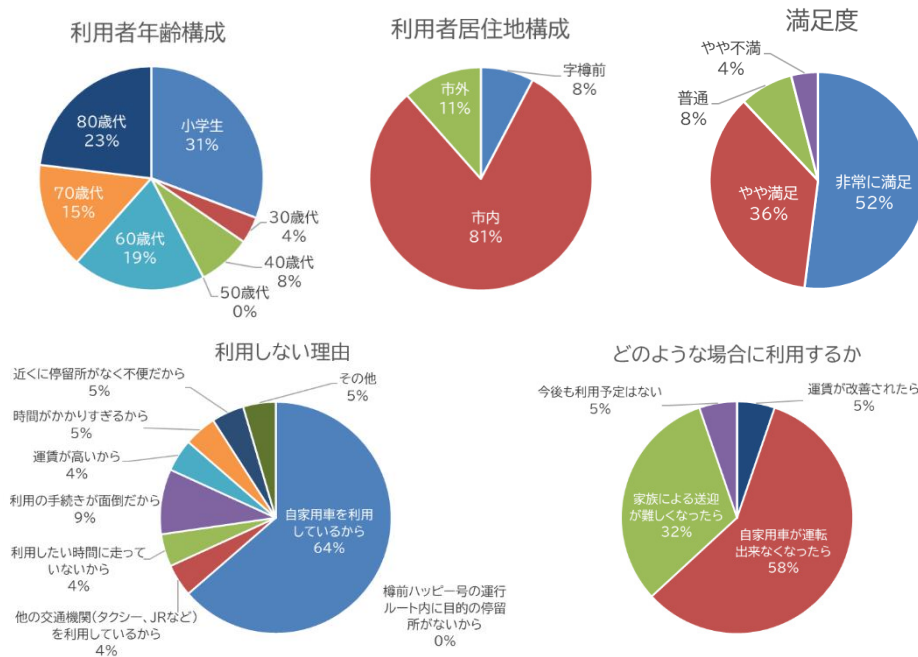


図 2-35 樽前ハッピー号の市民アンケート結果

資料：令和6年度樽前予約運行型バス(樽前ハッピー号)アンケート調査結果報告書

## イ 植苗・美沢地区コミュニティバス（とこバスウトナイ号）

とこバスウトナイ号は、植苗・美沢地区の住民を対象とした事前登録・予約制のデマンドバスです。通院や買い物といった日常生活の移動手段として多く活用されています。

近年利用者数は横ばい傾向にありましたが、令和6年度は約1.4倍に増加しました。利用者は増加したものの、令和5年度中に1便あたりの契約単価を見直したため、運行にかかる本市の委託料も増加しています。利用者へのアンケート結果では、利用経験者は約4割で、運行の満足度は97%と非常に高い数値になっています。

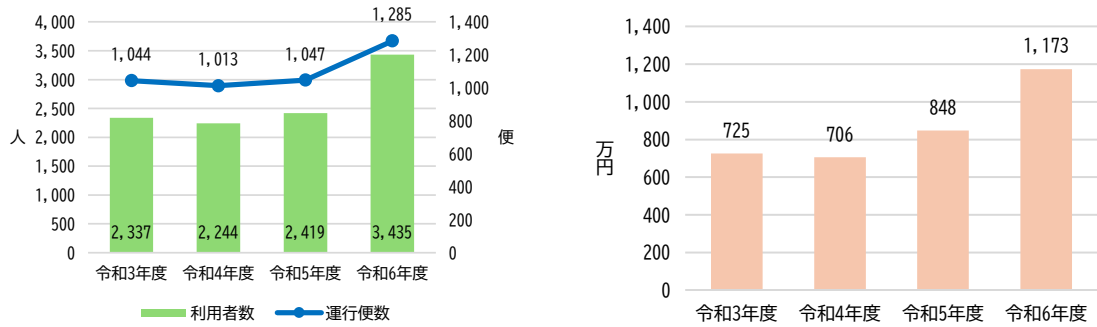


図 2-36 とこバスウトナイ号の利用者数（左）と本市委託料（右）

資料：苫小牧市

※委託料は運行経費と収入の差額

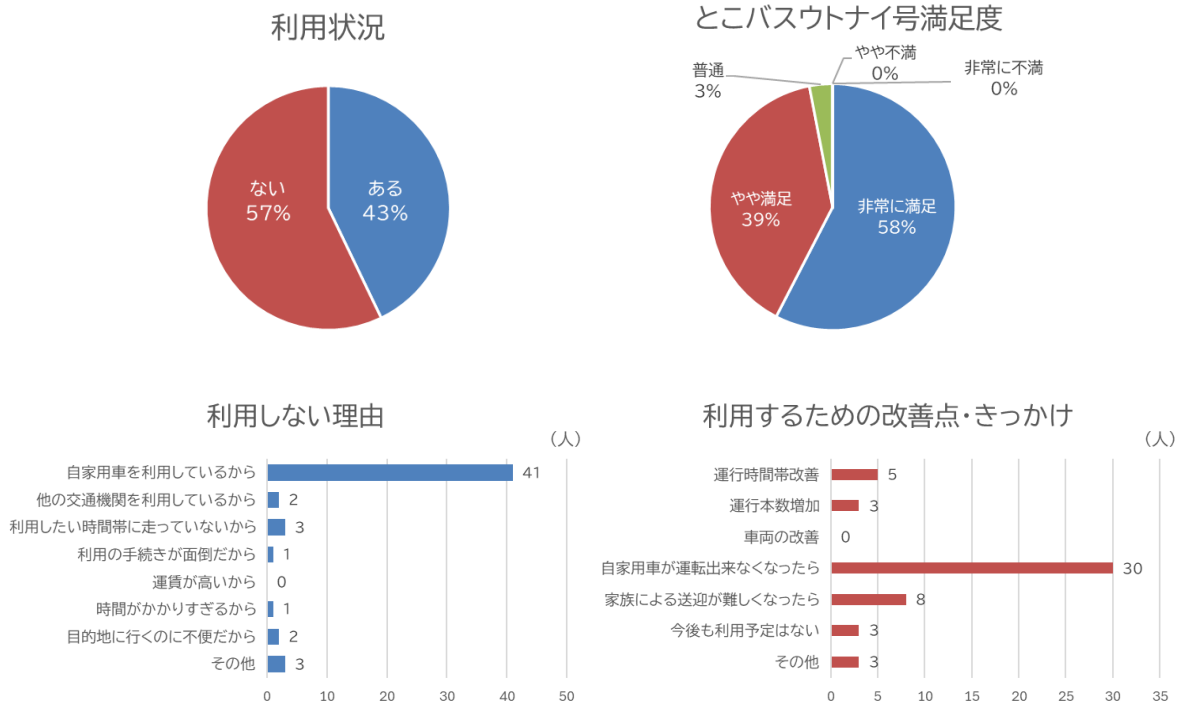


図 2-37 とこバスウトナイ号の市民アンケート結果

資料：令和6年度植苗・美沢地区コミュニティバス(とこバスウトナイ号)アンケート調査結果報告書

## ウ あいとまタクシー

令和7年11月4日（火）から11月28日（金）にかけて、平日限定でAIオンデマンドタクシーの実証実験を勇払地区で行いました。利用者アンケートでは、「予約は簡単」「相乗りへの抵抗はない」「本格運用になった場合はぜひ利用したい」との回答が多く、利用者からは好評でした。乗降スポットの協力事業者からも「事業者側の負担はない」「次年度以降も協力可能」との意見があり、運行を継続しやすい環境が整っています。

一方、乗降スポットの追加希望や車両の大型化、認知度の向上等の要望・改善案があり、本格運用に向けて検討が必要な事項も明らかとなりました。

## (4) 鉄道

### 鉄道の利用状況に関する現状・問題点

- ✓ コロナ禍を契機に苫小牧駅の利用者数は減少し、現在回復傾向にあります。特に苫小牧～札幌間は移動需要が多い区間です。
- ✓ 利用者数の少ない苫小牧～鷗川間は、存続に向けた利用促進とコスト削減が求められます。

## ア 輸送密度

札幌～苫小牧間は利用者が多く、苫小牧以西は輸送密度が4,000人～8,000人未満に減少しています。苫小牧駅と札幌方面を結ぶ路線は輸送密度が高く、重要な幹線軸となっています。



凡例	輸送密度	(営業キロ割合)
---	500人未満	( 30%)
---	500人～ 2,000人未満	( 29%)
---	2,000人～ 4,000人未満	( 25%)
---	4,000人～ 8,000人未満	( 8%)
---	8,000人～20,000人未満	( 1%)
---	20,000人以上	( 7%)
	営業キロ 2,167.1km	(100%)

※営業キロは、根室線の一部・海峽線を除く。

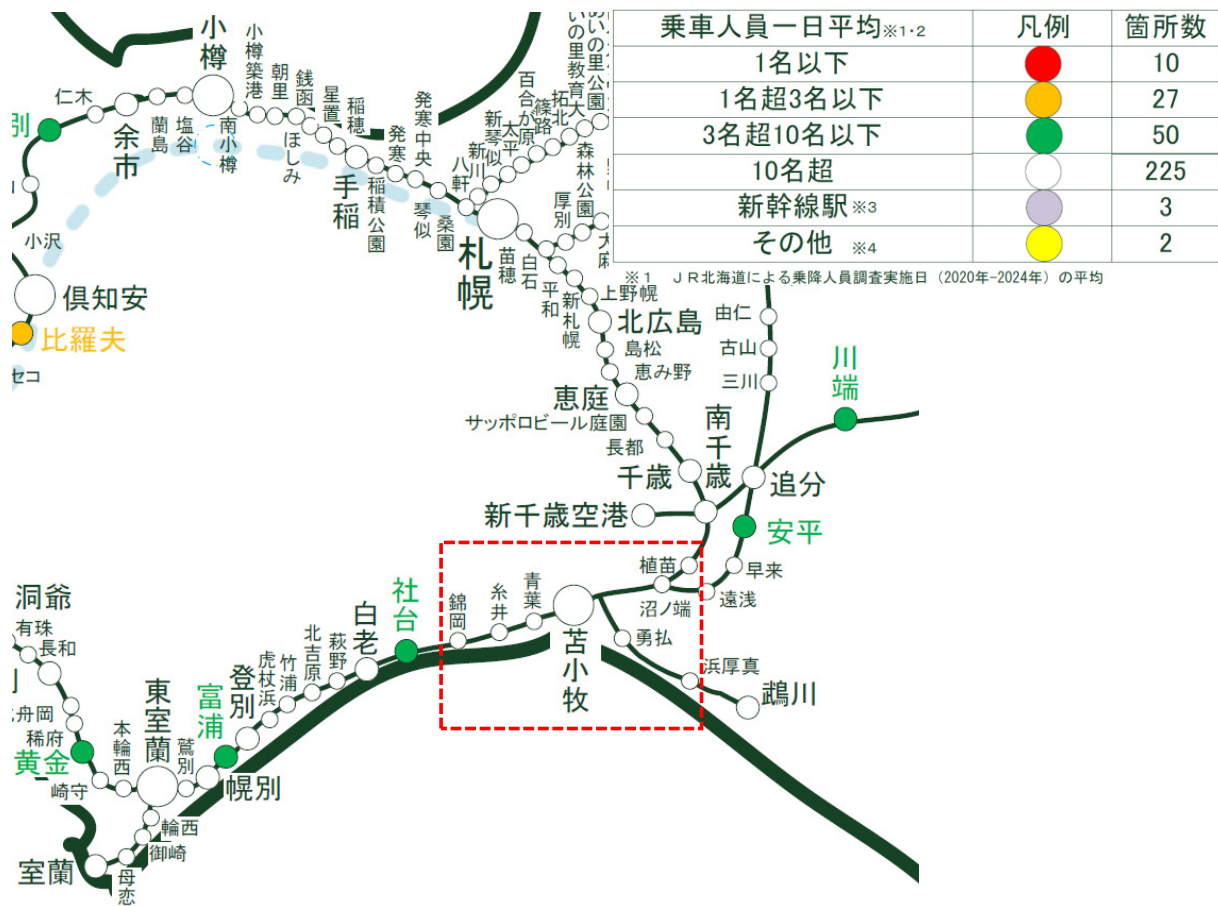


図 2-38 令和5年度 輸送密度

資料：北海道旅客鉄道株式会社公表資料

### イ 苫小牧駅乗車人員

苫小牧駅の1日の利用者は、3,600人前後で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の流行によって令和2年度に大きく減少しました。その後、新型コロナウイルス感染症が収束し、利用者数は回復していますが、以前の水準までは回復していません。

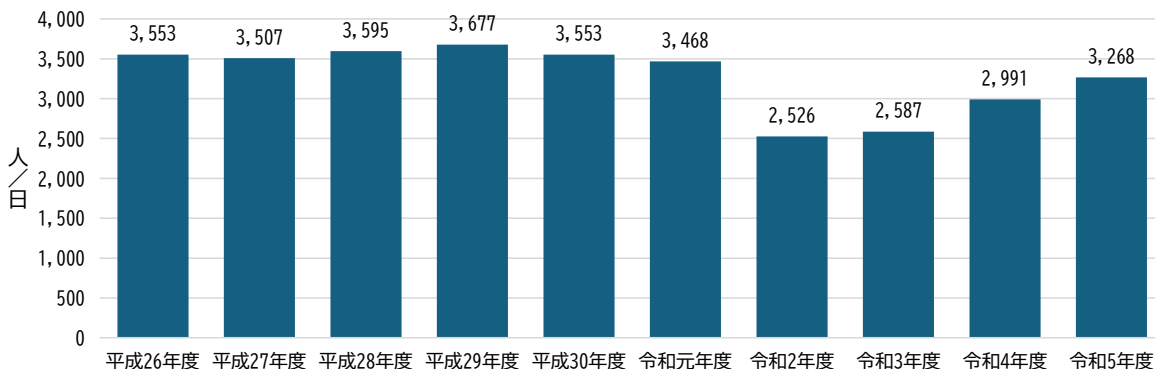


図 2-39 苫小牧駅一日当たりの乗車人員

資料：苫小牧市統計書

## ウ 苫小牧駅以外の乗降者数

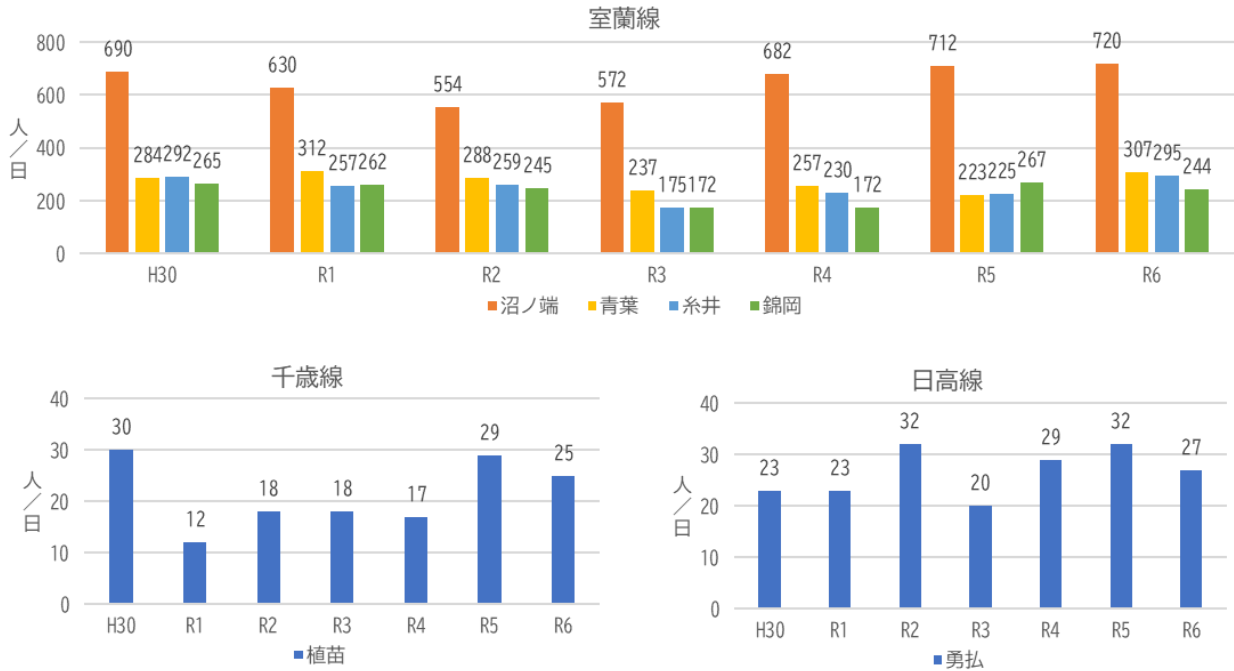


図 2-40 苫小牧駅以外の市内鉄道駅の乗降者数

資料：苫小牧市まちづくり推進課（特定日調査データ）

## エ 日高線利用状況

苫小牧駅と鷗川駅間の輸送密度は、平成 28 年以降は緩やかに減少しており、近年は 400 人程度で推移しています。

勇払駅の 1 日の平均乗車人員は約 30 人であり、苫小牧駅～勇払駅間は 1 日 440 人が利用しています。

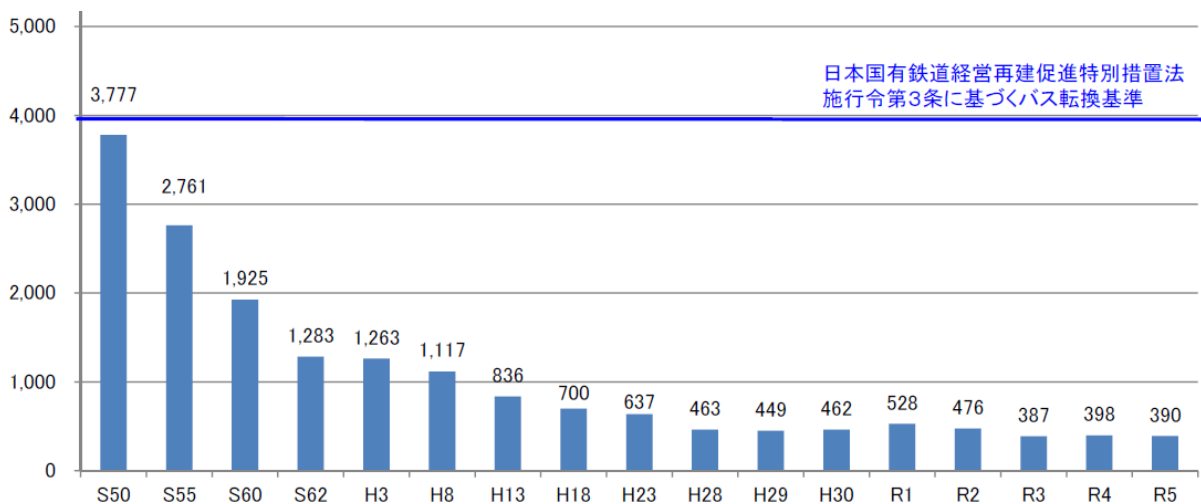
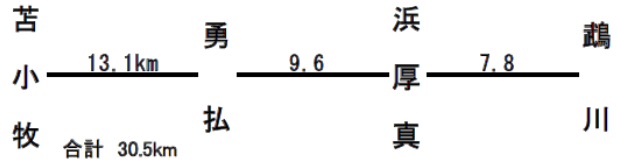


図 2-41 苫小牧～鷗川間の輸送密度

資料：北海道旅客鉄道株式会社公表資料





駅別乗車人員 (R1-R5の5年平均)

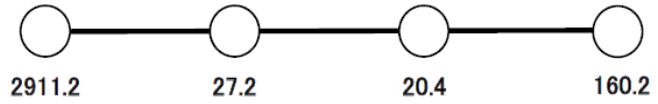
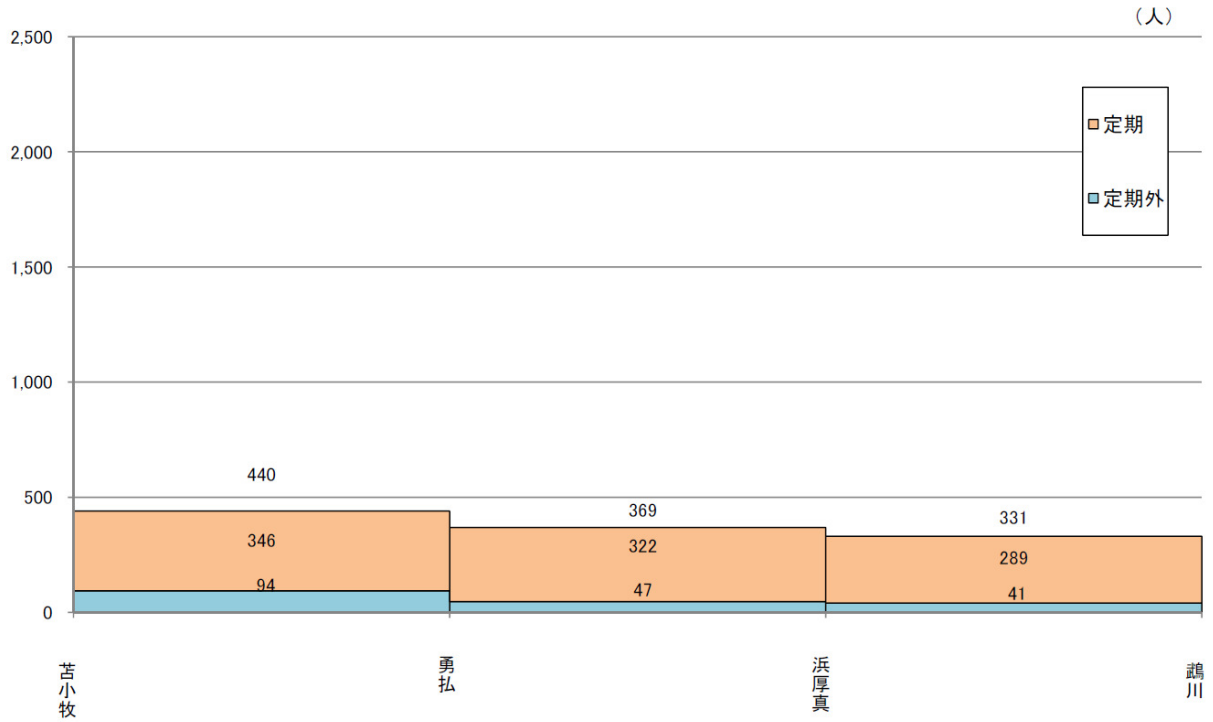


図 2-42 駅別乗車人員 1日平均 (平日特定日調査)

資料：北海道旅客鉄道株式会社公表資料



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

図 2-43 令和5年度 駅間通過人員 1日平均

資料：北海道旅客鉄道株式会社公表資料



## (5) フェリー

### フェリーの利用状況に関する現状・問題点

- ✓ フェリーの利用客数・利用台数はコロナ禍で一時的に減少しましたが、一定の利用者数が比較的安定して確保されています。

#### ア フェリー利用状況

フェリーの旅客数は、800～900千人で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の流行によって利用者数が減少しました。その後利用者数は平成26年度の水準まで回復しています。

自動車等台数は、コロナ禍でやや減少したものの旅客数ほど大きな落ち込みはなく、ほぼ横ばいで推移しています。

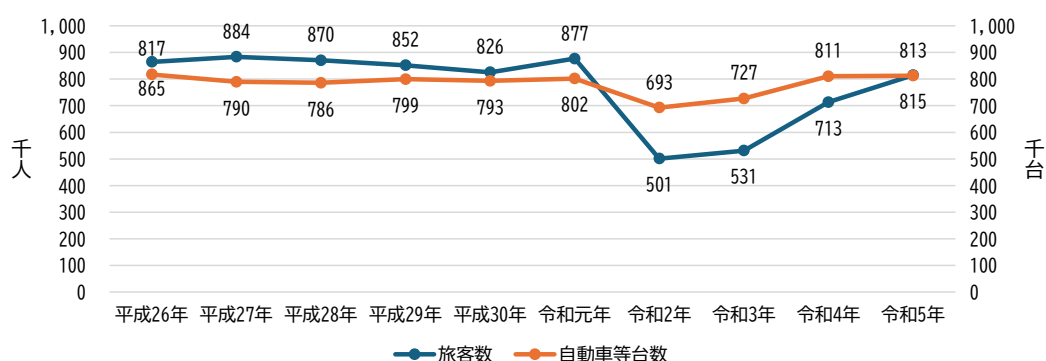


図 2-44 フェリー利用者数及び台数

#### イ クルーズ船寄港数

苫小牧港に寄港するクルーズ船の数は、年によって変動が見られます。令和2年度と令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、全道でクルーズ船の寄港はありませんでした。

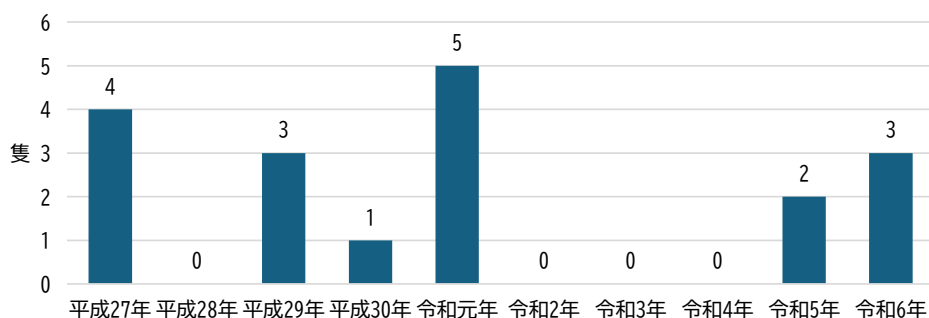


図 2-45 苫小牧港寄港数

資料：北海道クルーズ振興協議会

(6) 飛行機

飛行機の利用状況に関する現状・問題点

- ✓ 新千歳空港の乗降客数はコロナ禍前の水準まで回復しています。インバウンドの増加を受け、今後は更に利用者数の増加が予想されます。

ア 新千歳空港乗降者数

新千歳空港の利用者数は、平成 26 年度以降増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行によって、令和 2 年度に大きく減少しました。特に国際線は多くの便が運休となり、利用者数が激減しました。令和 5 年度は流行前の水準までほぼ回復しており、さらにインバウンドの増加を受け、今後は空港利用者の増加が予想されます。

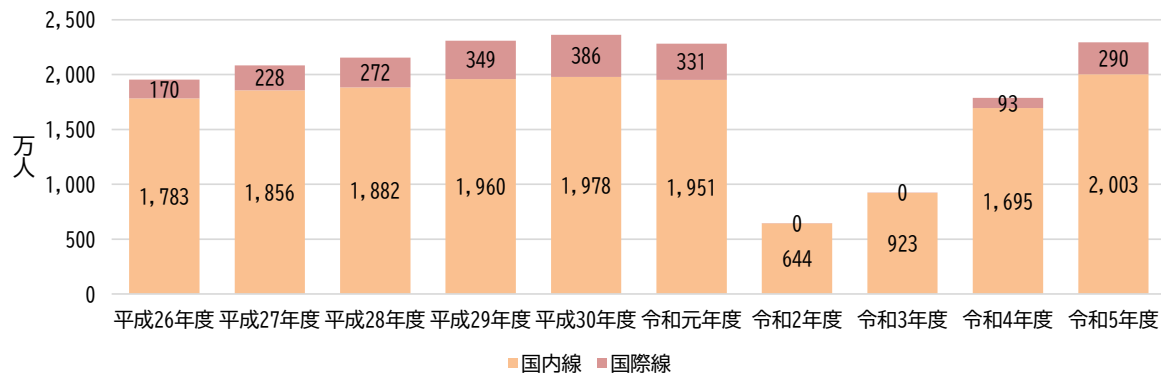


図 2-46 乗降客数

資料：暦年・年度別空港管理状況調査

(7) 地域公共交通確保維持事業及び北海道生活交通路線維持対策事業に係る各系統の位置づけ及び役割

本計画において、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー補助）及び北海道生活交通路線維持対策事業により、運行を確保・維持する運行系統の苫小牧市における位置づけ及び役割を以下に整理します。

位置づけ	系統	役割	確保・維持策	実施主体
幹線 (広域交通)	地域間幹線系統	地域間移動、連絡の骨格となる交通体系。 市民の通学、通院、通勤や市外からの来訪者の生活・観光移動など多様な目的に対応。	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）や北海道生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線）を活用しながら、確保・維持を図る。	道南バス株式会社
幹線 (生活圏交通)	路線バス（市内のみを運行するもの）	市民の通院、通学、買い物などに対応する生活路線。	北海道生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線）を活用しながら、確保・維持を図る。	道南バス株式会社
支線	樽前予約運行型バス（樽前ハッピー号）	地域住民の通院、通学、買物などの日常生活の移動や、地域間幹線系統等との接続。 そのため、引き続き、地域公共交通確保維持改善事業により住民生活の足を将来にわたり存続させていくことが必要不可欠。	地域公共交通確保維持事業を活用しながら、確保・維持を図る。	苫小牧市（運行は道南バス株式会社に委託）

## 2.4 市民意向

### (1) 市民アンケート調査

#### ア 調査概要

本計画の策定にあたり以下のとおり市民アンケートを実施しました。

調査目的	苫小牧市地域公共交通計画の改訂にあたり、市民の移動実態や公共交通利用実態の把握、公共交通に関する市民意向等の把握を目的とした。
調査対象	苫小牧市に在住の16歳以上を対象に住民基本台帳から無作為抽出した1,500人。
調査方法	配布：郵送 回収：郵送又はWeb回答
調査期間	令和7年10月16日(木)発送～令和7年11月3日(月)締切
回収数(率)	497票を回収した。(回収率：33.1%)
調査内容	回答者の個人属性 日常の外出行動 公共交通利用ニーズ

#### イ 調査結果

調査結果の概要を以下に示します。アンケート結果の詳細は、参考資料に掲載します。

- ✓ 市内路線バスの「高齢者優待乗車証」を利用しているのは40%で、知らない人は5%であった。
- ✓ 現状の市内路線バスに「満足又はやや満足」と回答したのは46%。路線バスの利用頻度は、「ほとんど利用しない」が43%、「利用しない」が22%を占める。
- ✓ 新型コロナウイルス感染症の流行後、公共交通の利用頻度が現在も減少している人は17%となっている。
- ✓ 日常の移動目的地は、イオンやマックスバリュといった商業施設や病院、銀行・信用金庫等が多い。移動手段は自家用車が6～7割と最も多く、公共交通は1～2割。
- ✓ 公共交通を利用しない理由は、「自家用車を運転して移動できる」が59%と最も多い。公共交通に関する理由は、「運行本数が少ない」が14%で最も多い。
- ✓ 路線バスを利用したくなる取組としては、「定額乗り放題サービス」が31%と最も多く、次いで「最寄りのバス停から行ける場所や時刻表の情報提供」が16%、「キャッシュレス決済の導入」が11%と多い。
- ✓ タクシーを利用したくなる取組としては、「定額乗り放題サービス」が32%と最も多く、次いで「配車アプリの利用拡大」が24%と多い。
- ✓ 公共交通を維持するための対策は、「運賃値上げや乗換の発生はやむを得ない」が37%と最も多く、次いで「運行便数を維持するため利用者が少ない路線の統合や廃止はやむを得ない」が27%と多い。
- ✓ 公共交通を維持するための補助金については、81%がやむを得ないと回答。
- ✓ 今後の公共交通の方向性としては、市民の通勤・通学や買い物、通院等の日常生活の利便性向上を求める意見が75%を占める。

## (2) 高校生アンケート調査

### ア 調査概要

本計画の策定にあたり以下のとおり高校生アンケートを実施しました。

調査目的	苫小牧市地域公共交通計画の改訂にあたり、未来を担う若者(高校生)の移動実態や公共交通利用実態、通学実態等の把握を目的とした。
調査対象	苫小牧南高校、苫小牧総合経済高校の生徒を対象とした。
調査方法	Web アンケート
調査期間	令和7年9月11日(木)～令和7年9月23日(火)
回収数(率)	275票
調査内容	回答者の個人属性 通学実態 学校・教育活動への支障 通学以外の移動実態 公共利用ニーズ 公共交通に関する意識・関心

### イ 調査結果

調査結果の概要を以下に示します。アンケート結果の詳細は、参考資料に掲載します。

- ✓ 雨の日は自転車から家族による送迎とバスへの転換が見られる。冬は送迎が減少し、バス利用が増加。
- ✓ 「混雑のため乗れない」、「便数を増やしてほしい」という意見が複数ある。
- ✓ 部活動や習い事で移動制約による影響を感じているのは約5割で、「帰宅時間が遅くなること」や「家族による送迎」「公共交通で帰宅するため部活動を早く切り上げなければならない」等がある。
- ✓ 高校生が利用する公共交通は市内路線バスがメイン。「運行本数の少なさ」や「運賃の高さ」を課題として挙げる人が約5割と多い。
- ✓ 高校生が日常的によく訪れる場所は、「イオンモール苫小牧」「ドン・キホーテ」が特に多かった。娯楽施設としては、「カラオケ」という回答も見られた。
- ✓ デジタルサイネージは、市内路線バスを利用したことがない人の認知度が約4割と最も高く、日常的に市内路線バスを利用する人ほどバスキタ！の認知度が高い。
- ✓ 週5日以上市内路線バス利用者は、「キャッシュレス決済導入」による利便性向上を求める意見が多い。利用頻度が少ない人は、「コラボイベント」や「待ち時間を楽しく・快適にすごせる環境整備」を行うことで、利用促進に向けた一定の効果が期待されるが、継続的な利用を促すための対策も必要。
- ✓ 自由回答意見では、「バス通学便の混雑解消や運行本数の増加」「バス通学便のバスキタ！対応」「5000円のバスカード廃止による不便さやキャッシュレス導入要望」「通学時間帯のバス混雑や学生臨時便の増便」「利用の多い高校・大学・専門学生のバス通学定期割引率の向上」「JR運行頻度の向上(30分に1本)」「ファミリーマートでのバス待合に対する感謝の声」などがあつた。

## 2.5 SWOT分析

本市が取り組むべき施策を明確化するため、SWOT分析を行いました。前段までで整理した現状・課題を踏まえ、本市の公共交通に関する本市の「強み(S)」「弱み(W)」(内部環境)と本市外の「機会(O)」「脅威(T)」(外部環境)を整理し、これらをかけ合わせて計画の大きな方向性を設定しました。

本市は、陸海空の交通手段があり、交通の要所となっていることが大きな特徴です。昨今の公共交通を取り巻く環境は、苫小牧駅前再整備の検討、自動運転やAIオンデマンド等新しいモビリティの実証運行、周辺地域を含めた大規模半導体工場やデータセンターの立地、新型コロナウイルス感染症収束後の新千歳空港利用者数の回復等、人流に大きな影響を与える変化の中にあります。

一方で、全国的な課題である人口減少・少子高齢化、運転手の不足・高齢化、公共交通利用者数の減少、物価の高騰は本市においても深刻です。また、東西に長い市街地という特性から、東西交通基幹軸の維持・確保が不可欠ですが、自家用車への依存度が高いということも挙げられます。

- 強み (Strength) : 本市の長所や内部環境のプラス要素
- 弱み (Weakness) : 本市の短所や内部環境のマイナス要素
- 機会 (Opportunity) : 社会や市場の変化による外部環境のプラス要素
- 脅威 (Threat) : 社会や市場の変化による外部環境のマイナス要素

<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ 陸海空の交通手段あり</li> <li>❑ 通勤、通学時間帯は利用者数多</li> <li>❑ 駅前再整備</li> <li>❑ 自動運転・AIオンデマンド等新たなモビリティの取組推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ 市内路線バス・タクシーの運転手の成り手不足と高齢化</li> <li>❑ 公共交通利用者数の減少</li> <li>❑ 自家用車への高い依存</li> <li>❑ 東西に長い都市構造</li> <li>❑ 地域ごとに偏った人口分布・高齢化率</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ 大規模データセンターや半導体製造工場の立地</li> <li>❑ 観光客数及び新千歳空港利用者数の回復</li> <li>❑ DX・GX技術の進歩</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ 全国的な人口減少、少子高齢化</li> <li>❑ 人件費高騰や物価高の継続</li> <li>❑ 高齢者のデジタルデバイド(情報格差)</li> </ul>

図 2-47 SWOT分析



# 3章



## 将来の公共交通の姿

# 3 将来の公共交通の姿

## 3.1 公共交通の課題

現状分析の結果から本市における公共交通を取り巻く課題を整理しました。

### (1) 現行計画の到達状況を踏まえた分析と課題設定の関係

目標	指標	達成状況	今後の方針	課題1	課題2	課題3
				日常生活の足となる 交通ネットワークの維持	公共交通の持続可能性	公共交通利用促進と 新たな需要の獲得
利用促進と利便性 向上	鉄道輸送密度	むかわ町の通学利用対象となる高校生数が減少する等により、室蘭線、日高線ともにコロナ禍以前まで利用者が戻ってきていないものの、利用促進策により横ばいの状況に留めることができる。	利用者数の増加につなげるため、鉄道利用の意識醸成を図る取組を継続する。		●	
	路線バスへの路線補助額	コロナ禍による利用者数減少から持ち直してきており、緩やかな回復の傾向にある。	補助額の削減に向けて、利用者増加や運行効率化の取組を継続する。	●		
	路線バスの収支率	コロナ禍による利用者数減少から持ち直してきているものの、燃料費高騰、人件費増加による費用の増加に対し、収支率の回復は緩やかである。	市内路線バスの維持は、日常生活の移動の足として不可欠であり、行政としての補助を継続する。	●		
将来都市構造に対応した持続可能な公共交通網の形成	路線バス実車走行 km 当たり利用者数	コロナ禍による利用者数減少から持ち直してきており、緩やかな回復の傾向にある。	公共交通の維持に向けて、利用者増加や運行効率化の取組を継続する。		●	
	とこバス・樽前ハッピー号 1 便当たり平均乗車人数	コロナ禍以前の水準には達していないが、徐々に持ち直してきており、緩やかな回復の傾向にある。	利用者数の増加につなげるため、バス利用の意識醸成を図る取組を継続するとともに、ハッピー号の利用促進策を進める必要がある。			●
繋ぎ目のない交通の実現（シームレス化）	各生活拠点におけるバス待合整備箇所数	目標は達成している。	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。			●
わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供	公共交通利用講習 開催回数・参加者数	目標は達成している。	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。		●	
	市内公共交通の満足度	運転手不足等により、市内路線バスの減便、タクシー不足が原因となって満足度の向上につながっていない。	コロナ禍以降、利用者数は緩やかではあるが、利用者数は増加してきており、満足度の向上につながる利便性向上策を進める必要がある。			●
広域移動便利・観光振興への貢献	「他都市への乗り継ぎ」などの市民満足度	運転手不足、コロナ禍の影響により、都市間高速バス等、市内路線バスの減便が原因となって満足度の向上につながっていない。	運転手不足によりバスの減便が進む中、通学・通院・買い物等への公共交通サービスの維持を優先しつつ、広域移動、観光につながる利用促進策の展開可能性を見定める。	●		
関係者の協力を基づく計画的な実施	公共交通利用促進 イベント回数	目標は達成している。	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。		●	
	路線バスの利用頻度（月1回以上の割合回数）	コロナ禍以前の水準には達していないが、徐々に持ち直してきており、緩やかな回復の傾向にある。	利用者数の増加につなげるため、市内バス路線利用の意識醸成を図る取組を継続する。	●		

(2) 公共交通を取り巻く現状分析と課題設定の関係

			課題1	課題2	課題3
			交通ネットワークの維持 日常生活の足となる	公共交通の持続可能性	公共交通利用促進と 新たな需要の獲得
地域の現状	人口	人口減少が続き、利用者数の減少が懸念	●		
		高齢化が進み、外出機会の減少が懸念			●
		外国人人口の増加が予想			●
		西部の高齢化が予想			●
	流動	自家用車による通勤・通学の割合が多い			●
		人流の発着は公共施設、病院、商業施設に集中	●		
		人流のピークは午前7時台、午後0時台、午後5時台	●		
施設立地	医療施設、教育施設、商業施設は市内路線バス沿線、鉄道駅周辺に立地	●			
周辺環境の変化	駅前再整備により人流変化の想定			●	
	外国人観光客の増加			●	
公共交通の現状	市内路線バス	市内路線バスの運転手の成り手不足、高齢化		●	
		市内路線バスの減便	●		
		時間帯によって乗車率が100%を超える場合あり	●		
		市内路線バスは利用者は減少しているものの、収支は回復傾向	●		
	タクシー	市内タクシーの利用者数が減少	●		
		UDタクシーは長期的に増加傾向			●
		市内タクシー運転手の成り手不足、高齢化		●	
鉄道	鉄道利用者数は、コロナ禍以前の水準までは未達成	●			
市民意向	降雨、降雪は市内路線バス利用者数増加	●			
	高校生の移動手段は市内路線バスがメイン	●			
	キャッシュレス決済導入の希望者多	●			
	移動手段の確保や利便性向上を求める回答数多	●			

(3) SWOT 分析と課題設定の関係

			課題1	課題2	課題3
			交通ネットワークの維持 日常生活の足となる	公共交通の持続可能性	公共交通利用促進と 新たな需要の獲得
本市の内部環境	強み (Strength)	①陸海空の交通手段あり			●
		②通勤、通学時間帯は利用者数多	●		
		③駅前再整備	●		
		④自動運転・AI オンデマンド等新たなモビリティの取組推進	●		
	弱み (Weakness)	⑤市内路線バス・タクシーの運転手の成り手不足と高齢化		●	
		⑥公共交通利用者数の減少	●		
		⑦自家用車への高い依存			●
		⑧東西に長い都市構造	●		
		⑨地域ごとに偏った人口分布・高齢化率	●		
本市の外部環境	機会 (Opportunity)	⑩大規模データセンターや半導体製造工場の立地	●		
		⑪観光客数及び新千歳空港利用者数の回復			●
		⑫DX・GX 技術の進歩	●		
	脅威 (Threat)	⑬全国的な人口減少、少子高齢化	●		
		⑭人件費高騰や物価高の継続		●	
		⑮高齢者のデジタルデバインド (情報格差)			●

#### (4) 課題体系図

1つ目の課題は「日常生活の足となる交通ネットワークの維持」です。今後も高齢化が進展する社会においては、日常生活を送るうえで必要となる買い物や通院時の移動を確保することが必要です。また、自家用車を利用できない高校生は、公共交通の重要な利用者のひとつであり、安心して学校生活を送ることができるよう登下校時の移動を確保することが必要です。

2つ目の課題は「公共交通の持続可能性向上」です。人口減少や新型コロナウイルス感染症による利用者の減少、運転手の減少と高齢化によって、このままでは現在のサービス水準を維持することも難しくなります。公共交通の利便性の低下から利用者の減少へとつながる負の連鎖を断ち切り、効率的で利用しやすい持続可能な公共交通の整備が必要です。

3つ目の課題は「公共交通利用促進と新たな需要の獲得」です。公共交通を維持していくためには、人々に利用してもらうことが必要不可欠です。そのためには、誰もが利用しやすい公共交通を整備し、利用促進を図ることが必要です。

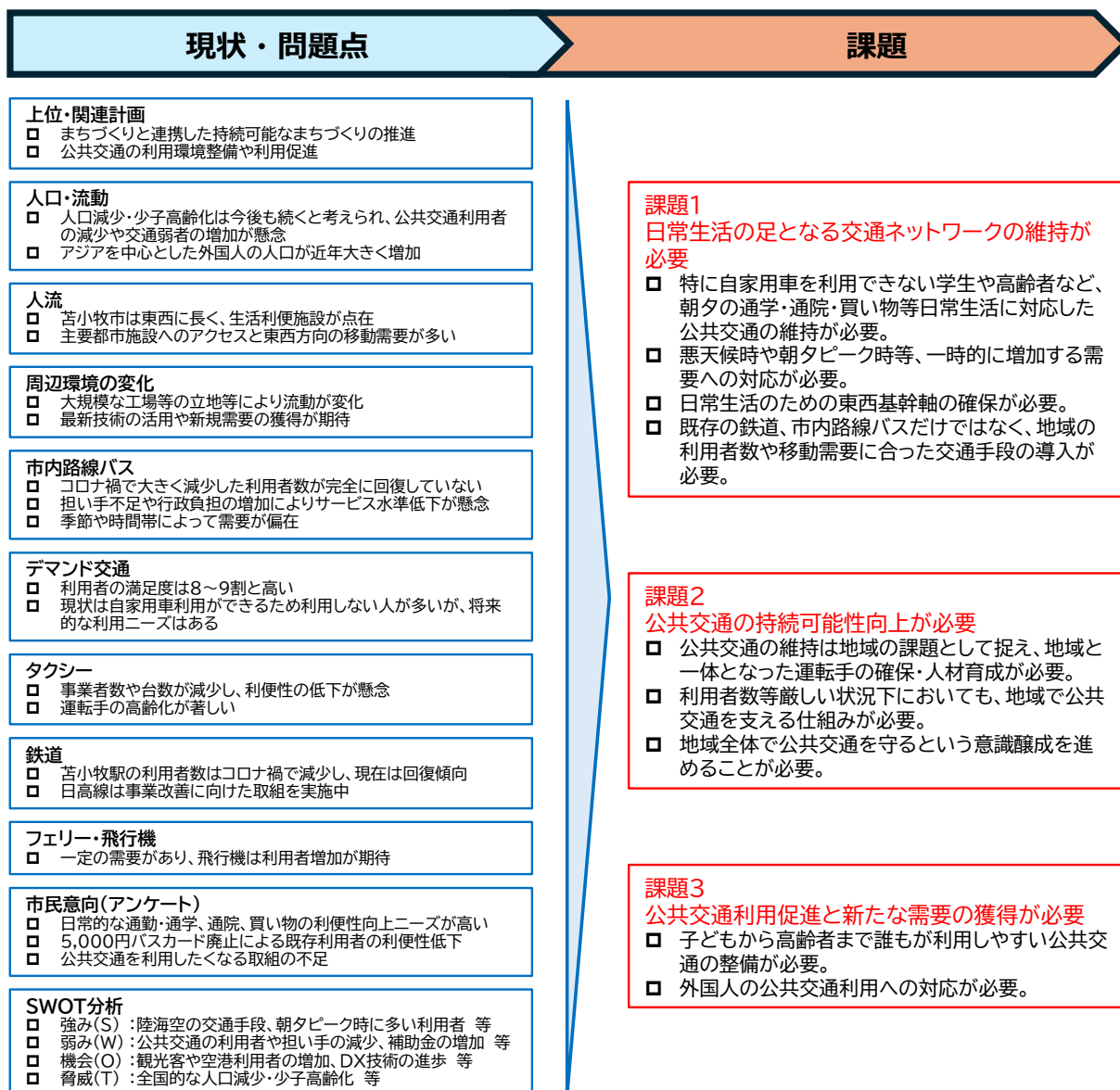


図 3-1 本市における公共交通の課題

## 3.2 基本理念

上位計画・関連計画における公共交通の考え方や、本市の公共交通機関の現状分析や課題把握に基づき、苫小牧市地域公共交通計画の「基本理念」を以下のとおり設定します。

～基本理念～

### 利便性と効率性のバランスを考慮した、みんなで守る公共交通

公共交通の利便性を高めるには、利用者の多い路線の便数を増やすことが考えられます。しかし、車両や運転手の数には限りがあるため、市内交通事業者の効率性という観点からは、これだけを進めることは困難です。公共交通は、市民の日常生活移動を支える基本的な社会インフラです。そのため、単に利便性のみ、効率性のみ的一方を追求するだけでなく、誰もが安全かつ安心して利用できるように維持していくことが重要です。

人口減少・少子高齢化が進む社会において、運転手不足や高齢化、赤字路線の維持といった課題を、本市単独、又は市内交通事業者単独で解決することは非常に困難な状況です。公共交通を持続的に確保していくためには、これを地域の生活や成長を支える「共有財産」として市民全体で認識し、協力して守り、支えていくことが不可欠です。

本市では、利便性と効率性のバランスを考慮しつつ、誰もが公平に使いやすい公共交通網の形成を目指します。その実現のため、地域と一丸となって、公共交通の利用促進と、将来を担う運転手の確保と育成に積極的に取り組んでまいります。



### 3.3 目標

「3.1 公共交通の課題」で抽出した3つの課題を踏まえ、本市の地域公共交通を維持していくための目標を3つ設定しました。

#### (1) 目標体系図



図 3-2 目標体系図

## 目 標 1 安心して住み続けるための公共交通の整備

①から⑤まで、計5つの小項目を設定しました。

- ① 通学・通院・買い物等日常生活のための公共交通サービスの維持
- ② ピーク時の需要に対応した快適な公共交通サービスの提供
- ③ 自動運転や AI オンデマンド交通等の導入
- ④ 自家用有償旅客運送の展開
- ⑤ 数量データに基づいた公共交通利用実態の分析と対応策の検討

## 目 標 2 地域で公共交通を守る体制構築

⑥から⑧まで、計3つの小項目を設定しました。

- ⑥ 公共交通の運転手確保に向けた交通事業者と行政・地域の連携強化
- ⑦ 公共交通の維持につながる施策に充てるための財源の確保
- ⑧ 市民の公共交通利用意識の醸成

## 目 標 3 誰もが利用しやすい公共交通の実現

⑨から⑪まで、計3つの小項目を設定しました。

- ⑨ 年齢等に関わらず誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供
- ⑩ 外国人を対象とした公共交通利用方法の提供
- ⑪ スムーズな決済サービスの提供

### 3.4 公共交通ネットワークの将来像

3つの目標を踏まえ、本市における公共交通ネットワークの将来像を設定しました。鉄道と都市間バスが東西の広域的な幹線軸を担い、市内の細かな移動は市内路線バスやデマンド交通等を活用して維持・確保を図ります。また、交通機関連携のため空港・駅・港を結ぶ公共交通の維持を目指します。

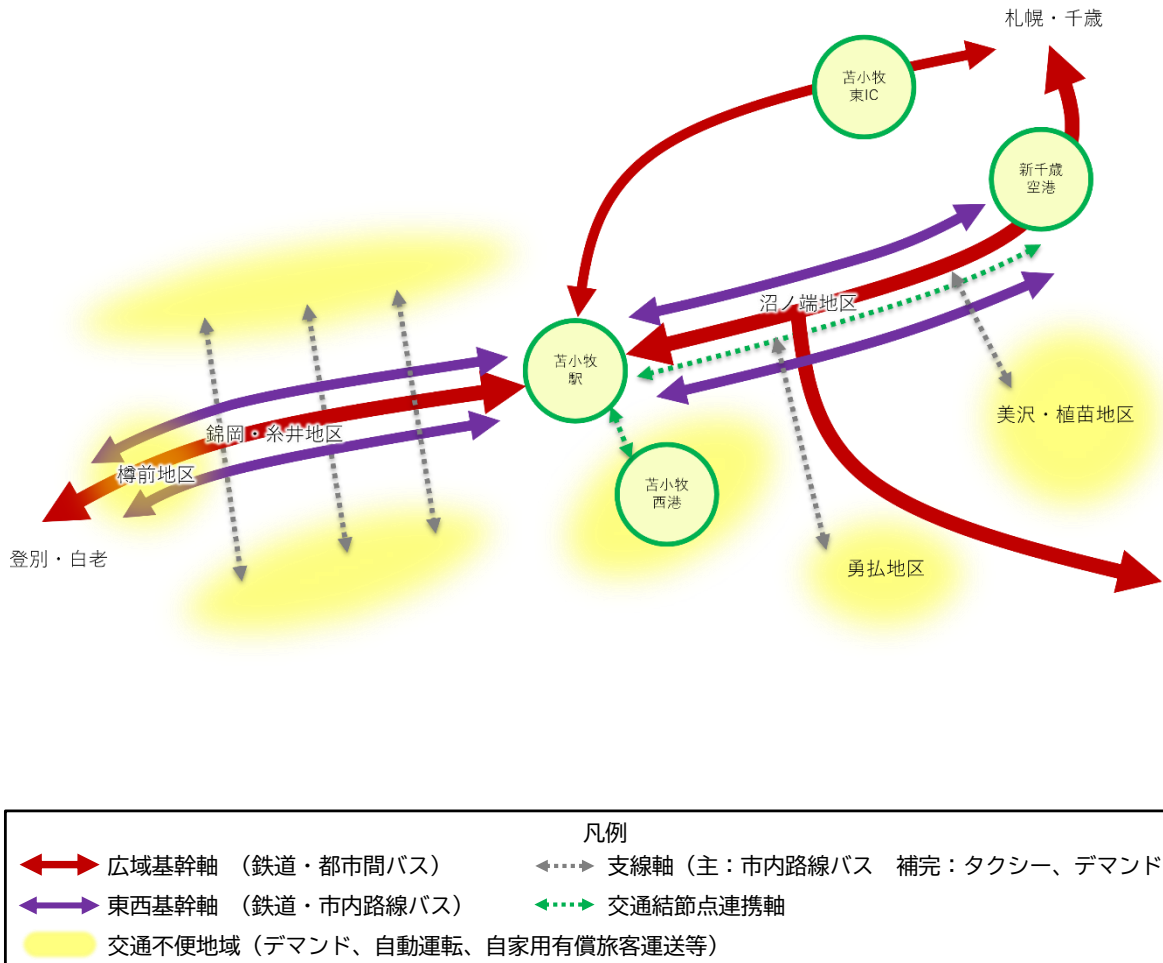


図 3-3 将来ネットワーク図

# 4章



# 施策

# 4 施策

## 4.1 施策体系図

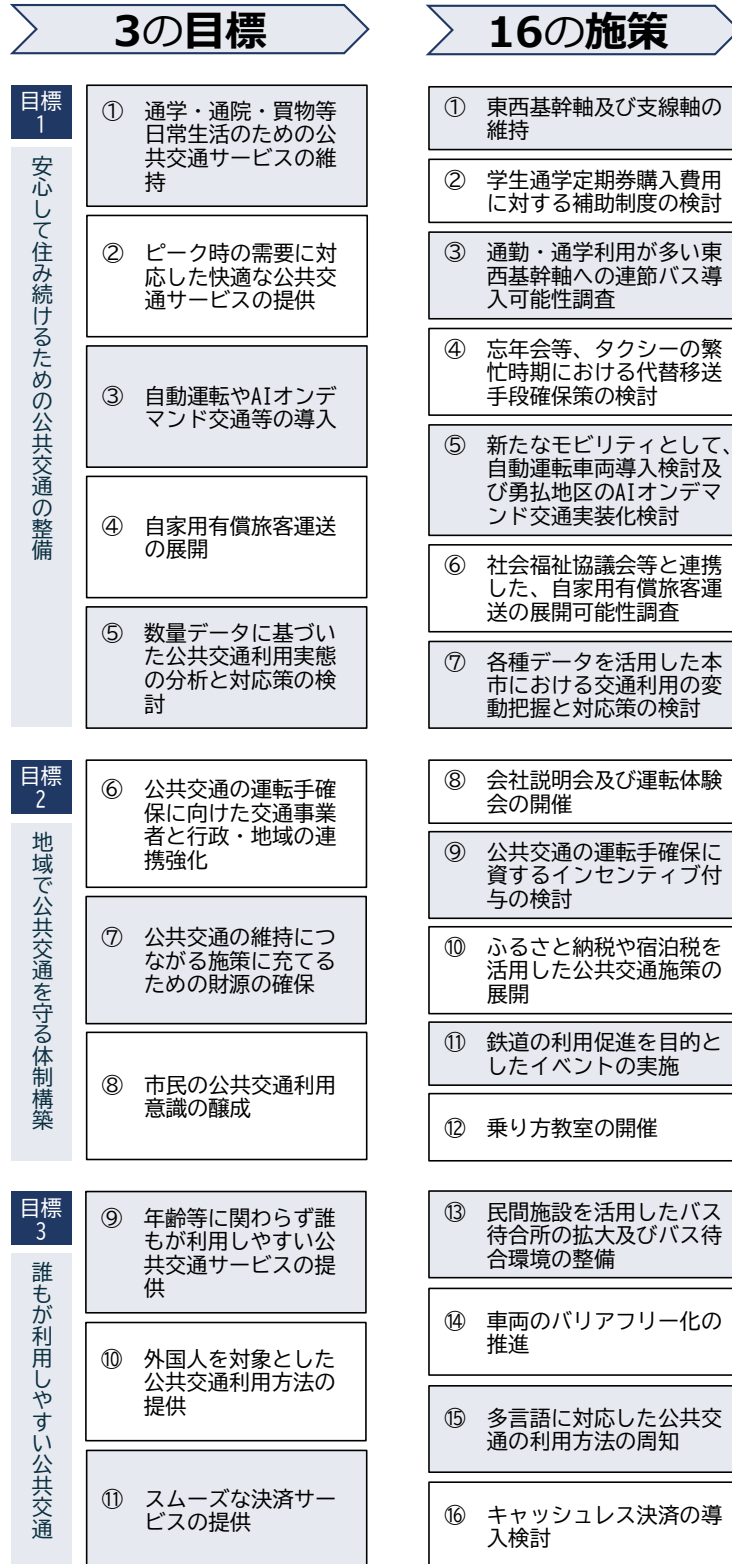




図 4-1 施策体系図


## 4.2 個別施策

本計画の3つの目標の達成及び、基本理念と将来像の実現に向けて、主に取り組む施策として16の個別施策を設定しました。以下では、これら個別施策の内容を示します。

### 目標1「安心して住み続けるための公共交通の整備」に関連した施策

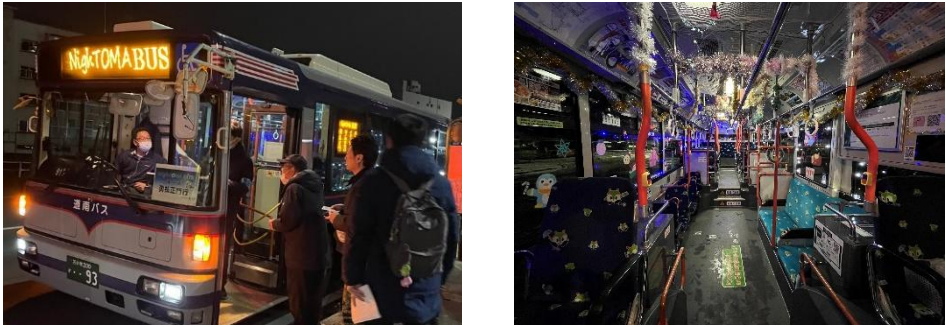

#### ① 通学・通院・買い物等日常生活のための公共交通サービスの維持

施策名	施策①：東西基幹軸及び支線軸の維持
施策概要	<p>東西基幹軸を維持するため、路線再編とダイヤ調整を行い、市内路線バスの効率化を行いました。また、バス乗降者数の実態に合わせて運行本数の調整を行い、限りある人員・車両の有効活用を図りました。</p> <p>東西に長い本市内における日常的な移動手段を確保するため、東西基幹軸は現状水準の維持を目指します。東西基幹軸と接続する支線軸は、鉄道と市内路線バスの乗り継ぎについて、適宜調整に努め、デマンド及びタクシーを組み合わせることで、地域の移動実態に応じて適切な移動手段の確保を図ります。</p>
実施主体	市内路線バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者、本市、社会福祉協議会
関係者	—
参考事例	<p>■本市のデマンド交通運行状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「樽前ハッピー号」と「とこバス ウトナイ号」を運行しています。</li> </ul>  <p style="text-align: center;">とこバス ウトナイ号</p> <p>■交通事業者との協議</p>  <p style="text-align: center;">道南バス株式会社 苫小牧営業所での協議</p>





施 策 名	施策②：学生通学定期券購入費用に対する補助制度の検討
施 策 概 要	<p>本市では、子育て世代の負担軽減を図るため、令和5年12月に行われた市内バス路線運賃改定から令和7年度末の期間において、苫小牧市、白老町、厚真町、安平町及びむかわ町在住者の通学定期券購入代金を一部助成しました。</p> <p>学生の公共交通利用促進を図るため、通学定期券購入費用の一部助成制度を検討します。</p>
実 施 主 体	本市
関 係 者	—
参 考 事 例	<p>■三重県伊賀市（令和7年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用促進と物価高対策として、「通学定期券」「通学用回数券」購入金額の1/2を助成。</li> <li>伊賀鉄道は市外在住者も対象。その他公共交通は市内在住者が対象。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: right;">令和7年度版</p> <p style="text-align: center;">つうがくていきけんとう こうにゆうひ いちぶじょせい  <b>通学定期券等の購入費を一部助成します</b> <small>（要申請）</small></p> <p style="text-align: center;">【申請受付期間】令和7年5月9日(金)から令和8年3月5日(木)まで</p> <p style="text-align: center;"><small>（注）令和8年3月分の通学定期券・通学回数券を購入するために受付期間内に申請することが出来ない場合のみ例外として3月31日(火)まで受け付けます。必ず3月5日（木）までに公共交通課へ申し出てください。</small></p> <p>【今年度の特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆今年度の助成は、「<u>通学専用</u>に発売されている回数券」も対象となります。  <u>通常</u>の回数券を通学目的でご利用いただく場合は助成の対象外となります。  「伊賀鉄道の区間」「伊賀鉄道以外の鉄道・バス等」でそれぞれ、対象となる方が異なりますので、ご注意ください。</li> </ul> <p style="text-align: right;">出典：伊賀市周知チラシ（一部抜粋）</p> </div> <p>■東武鉄道株式会社（令和7年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自治体を実施する通学定期券購入費助成制度と連携して、TOUBU POINT 10,000 ポイント付与のキャンペーンを実施しました。</li> <li>ポイント付与には、申請金額や東武線区間を含む PASMO 通学定期券の所有、アプリ登録、キャンペーンエントリーが必要。</li> </ul> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <p style="text-align: right;">出典：TOBU POINT 付与キャンペーンチラシ（一部抜粋）</p>

② ピーク時の需要に対応した快適な公共交通サービスの提供

施策名	施策③：通勤・通学利用が多い東西基幹軸への連節バス導入可能性調査
施策概要	<p>通勤・通学時間帯及び帰宅時間帯には、市内路線バスの03 鉄北北口線で座席数を超える人数が乗車している現状があります。また、冬期には市内路線バス利用者が増加します。高校生アンケートの結果からも通学時の混雑緩和を希望する意見が多く見られました。</p> <p>移動需要が集中する通勤・通学時間帯や帰宅時間帯、及び利用者が増加する冬期における市内路線バスの車内混雑緩和のため、他のモビリティ導入の事例と費用対効果等を比較しつつ、東西基幹軸となる路線への連節バス導入可能性について検討します。</p>
実施主体	市内路線バス事業者
関係者	本市
参考事例	<p>■連節バス導入事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県千葉市</li> <li>兵庫県三田市</li> <li>福岡県福岡市 等</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">連節バス</p> <p style="text-align: right;">出典：三田市ホームページ</p> <p>■幹線・フィーダー化のイメージ</p> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 20px;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px; margin-right: 10px;">現状▶</div>  </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 20px;"> <div style="background-color: #ccc; padding: 5px; margin-right: 10px;">再編後▶</div>  </div> <p style="text-align: center;">連節バスの活用イメージ</p> </div> <p style="text-align: right;">出典：福岡市都市交通基本計画</p>

施策名	施策④：忘年会等、タクシーの繁忙時期における代替移送手段確保策の検討
施策概要	<p>令和6年度12月及び令和7年度12月の週末夜に、忘年会シーズンのタクシーの代替移送手段として市内路線バスを運行し、「ナイとまバス」の実証運行を行いました。</p> <p>需要が集中する時期においては、「タクシーがつかまらない」という利用者の声があり、市内路線バスによる代替移送手段の確保に努めます。利用促進のため、市内飲食店をはじめとする、まちなか関係者と協力して周知を行います。</p>
実施主体	本市、市内路線バス事業者
関係者	市内飲食店
参考事例	<p>■令和7年度ナイとまバス（左：車両、右：車内）</p>  <div data-bbox="427 1055 1377 1765">  <p>運行日時 12月 毎週金曜日 PM11:00～  ※今年度は金曜日のみ 5日 12日 19日 26日</p> <p>運行ルート  ※今年度は表町5丁目からは乗れません</p> <p>102 光洋澗川線 西方面  乗車 苫信本店前／大町2丁目  TO：大成／日新／明德／錦西営業所</p> <p>103 沼ノ端勇払線 東方面  乗車 苫信本店前／大町2丁目  ／アイビープラザ前  TO：拓勇／ウトナイ／沼ノ端／勇払</p> <p>運賃 どこで降りても ¥1,000 ※前払い</p> <p>タクシー不足？  ははは、忘年会の足は  俺たちが守ってやる。</p> <p>NightTOMA BUS  お酒を愛する皆さまへ  あの、「夜のバス」  が帰ってくる</p> <p>苫小牧市 ナイトまバスで検索!!  Q 苫小牧市 ナイトまバス</p> <p>担当 苫小牧市生活文化課 市民生活推進課  TEL 011-852-1231 FAX 011-852-1237</p> </div> <p>令和7年度ナイとまバス運行の様子と周知用ポスター</p>

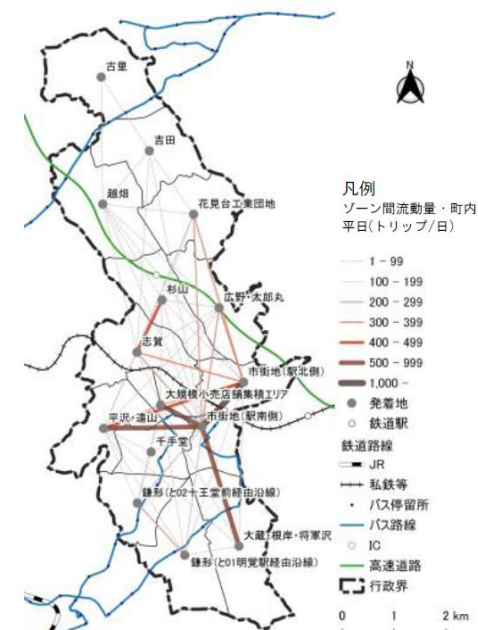
③ 自動運転や AI オンデマンド交通等の導入

<p>施 策 名</p>	<p>施策⑤：新たなモビリティとして、自動運転車両導入検討及び勇払地区の AI オンデマンド交通の実装化検討</p>
<p>施 策 概 要</p>	<p>令和 5 年度及び 6 年度に、苫小牧駅～ぶらっとみなと市場間を結ぶルートを中心に、市内貸切バス事業者の協力のもと、自動運転バスの実証実験を行ってきました。新たなモビリティサービスとして期待が寄せられていますが、冬季の安定した運行や採算性等、社会実装に向け課題も明らかになりました。また、AI オンデマンド交通については、「あいとまタクシー」として、令和 7 年 11 月に実証運行を行いました。利用者アンケートでは、「予約が簡単だった」「是非継続してほしい」との意見が多く、受容性及び市民ニーズの高さが確認されました。</p> <p>公共交通の運転手不足に対応するため、中型車両等を活用した、自動運転車両の導入に向けた情報収集や、採算性の確認を継続実施します。また、令和 7 年度に実証運行を行った「あいとまタクシー」は、実装に向けて交通事業者、地域住民と協議を継続します。</p>
<p>実 施 主 体</p>	<p>本市</p>
<p>関 係 者</p>	<p>市内路線バス事業者、市内貸切バス事業者、タクシー事業者、システム開発企業</p>
<p>参 考 事 例</p>	<p>■本市での自動運転バス実証実験</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事前に設定したルートを、ハンドル操作なく自動で走行</li> <li>・ 市内貸切バス事業者による遠隔監視及び操作オペレーターが乗車</li> <li>・ 時速 20km で走行</li> <li>・ 定員は操作オペレーター含め 11 名</li> <li>・ 実施時期は、令和 5 年 9 月 20 日から 10 月 15 日(計 26 日、130 便、1,359 人が乗車)、令和 6 年 12 月 5 日から令和 7 年 2 月 16 日(計 35 日、105 便、1,117 名が乗車)</li> </ul> <div data-bbox="411 1323 874 1648">  </div> <div data-bbox="890 1323 1358 1648">  </div> <p>令和 6 年度自動運転バス実証運行の周知ポスターと運行の様子</p> <p>■自動運転サービス導入事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北海道上士幌町</li> <li>・ 茨城県境町</li> <li>・ 東京都大田区 (羽田イノベーションシティ)</li> <li>・ 秋田県上小阿仁村</li> <li>・ 福島県永平寺町 等</li> </ul> <div data-bbox="754 1753 1078 1995">  </div> <div data-bbox="1094 1753 1390 1995">  </div> <p>茨城県境町 東京都大田区</p>

#### ④ 自家用有償旅客運送の展開




施 策 名	施策⑥：社会福祉協議会等と連携した、自家用有償旅客運送の展開可能性調査
施 策 概 要	<p>本市では、苫小牧市福祉有償運送運営協議会によって、5法人の福祉有償運送が登録され、運行しています（令和7年度時点）。</p> <p>市内路線バス及びタクシーが利用しづらい地域では、住民の移動手段を確保するため、地域住民、実施団体、交通事業者との協議に基づき、福祉有償運送に加え、交通空白地有償運送も含めて、自家用有償旅客運送の導入を検討します。導入に向けては、地域住民との対話やアンケート調査を実施し、地域の取組意向の確認や移動ニーズの把握を行います。</p>
実 施 主 体	本市、社会福祉協議会
関 係 者	市内路線バス事業者、タクシー事業者
参 考 事 例	<p>■本市の福祉有償運送</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 社会福祉法人陽樹会</li> <li>• 特定非営利活動法人ふれあい</li> <li>• 社会福祉法人ピバランド</li> <li>• 特定非営利活動法人アルソーレ</li> <li>• 医療法人社団養生館</li> </ul> <div data-bbox="644 992 1046 1294" data-label="Image"> </div> <p>社会福祉法人陽樹会 指定訪問介護事業所「陽だまりの樹」による福祉有償運送</p>

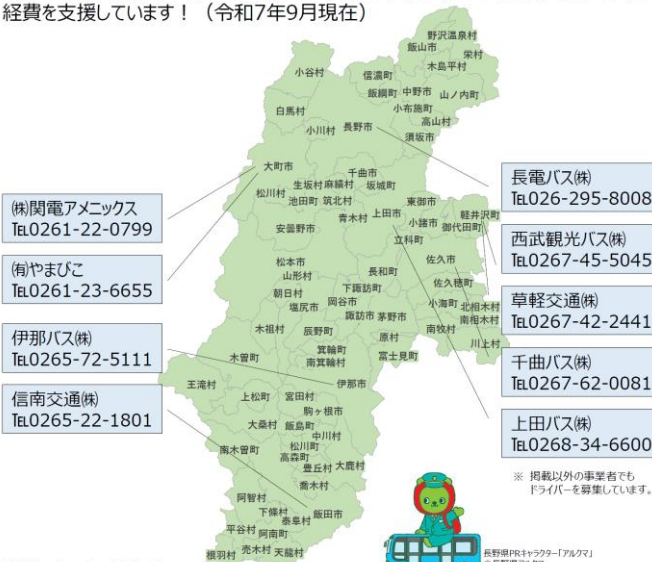
⑤ 数量データに基づいた公共交通利用実態の分析と対応策の検討

<p>施 策 名</p>	<p>施策⑦：各種データを活用した本市における交通利用の変動把握と対応策の検討</p>
<p>施 策 概 要</p>	<p>市内路線バス事業者には、日別路線別の乗降データ（以下「OD データ」という。）があり、季節別や時間帯別の利用実態が把握できます。本計画の作成においては、この OD データに加え、人流ビッグデータを用いて市内の移動実態を把握しました。</p> <p>効率的で利用しやすい公共交通ネットワークを構築するためには、人々の移動実態を正確に把握することが重要です。従来、移動実態の把握には、現地調査やアンケート調査が多く用いられてきましたが、利用者個人に焦点を当てた、詳細な移動経路・利用日時・利用頻度を把握しにくいといった課題がありました。</p> <p>現在では、位置情報を用いたビッグデータを活用することで、長期間かつ詳細な分析が可能となっていることから、交通事業者が有する運行データと併せて活用し、移動実態をより精度高く分析することで、施策検討の基礎資料とします。また、これらのデータは施策を実施した際の効果検証としても活用します。</p>
<p>実 施 主 体</p>	<p>本市</p>
<p>関 係 者</p>	<p>市内路線バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者</p>
<p>参 考 事 例</p>	<p>■位置情報ビッグデータを活用した移動ニーズの把握（茨城県境町）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転バスのルート策定のため移動ニーズや既存交通への影響把握が課題でした。スマートフォンの位置情報を用いて、各スポットへの移動ニーズや道路単位での速度を分析し、ルートや停留所の見直しに活用しています。出典：ビッグデータ・ポータル（総務省）の情報をもとに記載</li> </ul> <p>■データ活用による交通ネットワーク再編事業（埼玉県）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通関連ビッグデータを用いて交通ネットワーク再編に活用するモデル事業を実施。現状分析や課題整理、モデル地域における具体的な交通ネットワークの再編案について、ビッグデータを活用した手法を整理しました。</li> </ul> <p style="text-align: center;">＜町内々のゾーン間流動＞</p>  <p>凡例      ゾーン間流動量・町内々      平日(トリップ/日)      1 - 99      100 - 199      200 - 299      300 - 399      400 - 499      500 - 999      1,000 -      ● 発着地      ○ 鉄道駅      鉄道路線      JR      私鉄等      ● バス停留所      ● バス路線      IC      高速道路      行政界</p> <p>出典：データ活用による交通ネットワーク再編事業報告書【Iガイドライン編】</p>




目標 2 「地域で公共交通を守る体制構築」に関連した施策

⑥ 公共交通の運転手確保に向けた交通事業者と行政・地域の連携強化


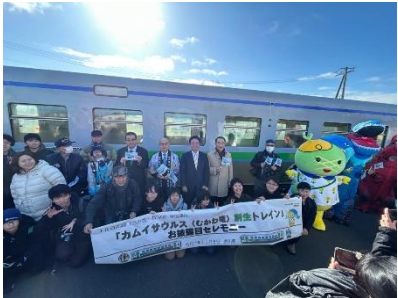

施策名	施策⑧：会社説明会及び運転体験会の開催
施策概要	<p>公共交通の維持にとって、運転手の確保は最重要かつ喫緊の課題です。これまで交通事業者による会社説明会やバス運転体験会が開催されてきましたが、この課題を克服するためには、地域全体が一丸となった取組を進める必要があります。</p> <p>これまでの交通事業者主体のリクルート活動に加え、本市が主体となって会社説明会や運転体験会等を開催し、運転手確保に努めます。</p>
補助事業	地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）等
現状	<p>令和6年度及び令和7年度に、北海道運輸局と自衛隊が共催した自衛官向け運転体験会&amp;合同就職相談会において、市内複数のバス事業者やタクシー事業者のブース出展を支援しました。</p> <p>また、令和7年9月に道南バス株式会社主催、本市後援で会社説明会&amp;バス運転体験会を開催し、体験会には約50人が訪れ、実際に就職につながった事例もありました。</p>
実施主体	市内路線バス事業者、タクシー事業者、本市
関係者	—
参考事例	<p>■ 苫小牧中央公園で開催した会社説明会&amp;運転体験会の様子（令和7年度）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>

施 策 名	施策⑨：公共交通の運転手確保に資するインセンティブ付与の検討		
施 策 概 要	<p>令和6年度に本市から交付した移住支援金の実績は8件でした。例年10月に東京で開催される移住フェアへ出展しており、令和7年度は自治体・その他団体合わせて111ブース（うち自治体77）が参加する中、本市のブースには25組の来場がありました。今後は本施策と連動したPRを実施し、首都圏からの移住検討者に対し、交通事業者への就業支援も含めたアプローチを検討してまいります。</p> <p>本市への移住促進と、深刻な運転手不足の解消を図るため、道外からの人材確保を強化します。具体的には、北海道のマッチングサイトを通じて市内の交通事業者就業した方を対象に、従来の「U・Iターン新規就業支援事業」の移住支援金に加え、新たに支度金の支給を検討します。また、定着を促すため、就業から1年が経過した際にもさらに別途支給できるよう検討を進めます。</p>		
実 施 主 体	本市		
関 係 者	市内路線バス事業者、タクシー事業者		
参 考 事 例	<p>■長野県バスドライバー移住支援事業補助金</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長野県は、県外から長野県に移住し、1年以内に所定のバス事業者に路線バス運転手として就業し、今後も継続して勤務する意思のある人を対象に移住経費を支援しています。</li> <li>長電バス(株)は、本事業を活用した最大100万円の支援や1年間の家賃補助を行っています。</li> </ul> <div data-bbox="715 1064 1380 1713" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>長野県バスドライバー移住支援事業補助金</b></p> <p style="text-align: center;">以下のバス事業者では、長野県外から移住してバスドライバーに就業する方に移住経費を支援しています！（令和7年9月現在）</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>長電バス(株) Tel.026-295-8008</li> <li>西武観光バス(株) Tel.0267-45-5045</li> <li>草軽交通(株) Tel.0267-42-2441</li> <li>千曲バス(株) Tel.0267-62-0081</li> <li>上田バス(株) Tel.0268-34-6600</li> </ul> <p style="font-size: small;">※掲載以外の事業者でもドライバーを募集しています。</p> </div> <p><b>【対象者（要件）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 直近の概ね2年以上連続して長野県外に居住した後、長野県へ移住した方</li> <li>● 転入日から起算して1年以内に上記のバス事業者に路線バス運転手として就業し、今後も継続して勤務する意思のある方</li> </ul> <p><b>【金額、その他の要件等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>最低30万円</b></li> <li>● 金額、その他の要件等はバス事業者により異なりますので、実施しているバス事業者にご相談ください</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; font-size: x-small;"> <tr> <td data-bbox="730 1937 1045 2016"> <p>【バス事業に関する問合せ先】          公益社団法人長野県バス協会          電話 026-226-3288          メール nagabus@blue.ocn.ne.jp</p> </td> <td data-bbox="1050 1937 1372 2016"> <p>【制度に関する問合せ先】          長野県企画振興部交通政策局交通政策課          電話 026-235-7015          メール kotsu@pref.nagano.lg.jp</p> </td> </tr> </table>	<p>【バス事業に関する問合せ先】          公益社団法人長野県バス協会          電話 026-226-3288          メール nagabus@blue.ocn.ne.jp</p>	<p>【制度に関する問合せ先】          長野県企画振興部交通政策局交通政策課          電話 026-235-7015          メール kotsu@pref.nagano.lg.jp</p>
<p>【バス事業に関する問合せ先】          公益社団法人長野県バス協会          電話 026-226-3288          メール nagabus@blue.ocn.ne.jp</p>	<p>【制度に関する問合せ先】          長野県企画振興部交通政策局交通政策課          電話 026-235-7015          メール kotsu@pref.nagano.lg.jp</p>		

⑦ 公共交通の維持につながる施策に充てるための財源の確保

施策名	施策⑩：ふるさと納税や宿泊税を活用した公共交通施策の展開
施策概要	<p>令和2年度から苫小牧版図柄入りナンバープレートを交付しており、この交付により寄付される一定額が、本市の公共交通施策に活用できる財源となっています。これまでに、寄付金を活用して、デジタルサイネージやバス停へのLEDライトの設置や、市内交通事業者の運転手募集ポスターの作成等を実施しました。</p> <p>苫小牧版図柄入りナンバープレートの寄付金に加えて、新たな財源として、ふるさと納税や宿泊税を活用した施策の実施を検討します。なお、宿泊税は令和8年度から北海道が導入を予定しており、本市においても令和8年度から導入予定です。宿泊税は観光振興への活用を目的としており、キャッシュレス決済等、観光客の移動手段の利便性向上に資する施策等が考えられます。</p>
実施主体	本市
関係者	北海道、市内路線バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者
参考事例	<p>■道内の図柄入りナンバープレート</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>苫小牧599 あ 20-46</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>知床599 あ 20-46</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>十勝599 さ 20-46</p> </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：国土交通省公表資料</p>

⑧ 市民の公共交通利用意識の醸成




<p>施策名</p>	<p>施策⑪：鉄道の利用促進を目的としたイベントの実施</p>
<p>施策概要</p>	<p>特別なラッピング車両の運行、モニター事業を通じた利用状況及び利用意向の調査、「鉄道フェスティバル」でのブース出展、利用促進ポスターの作成、広報誌や SNS による情報発信を行い、利用促進を図りました。なお、維持困難線区とされている日高線と室蘭線については、JR 北海道と沿線自治体が一体となって事業計画を策定し、利用促進に向けた取組を推進しています。</p> <p>鉄道を維持するため、鉄道事業者及び沿線自治体が協力し、利用促進につながるイベントの企画・実施や、様々な媒体を活用した情報発信を継続し、利用者増加につなげます。</p>
<p>実施主体</p>	<p>鉄道事業者、鉄道沿線自治体（北海道を含む。）</p>
<p>関係者</p>	<p>国土交通省</p>
<p>参考事例</p>	<p>■公共交通利用促進ポスターの作成</p>  <p>■カムイサウルス創生トレイン</p>  <p>■北海道鉄道フェスティバル出展</p> 

施策名	施策⑫：乗り方教室の開催
施策概要	<p>市内路線バス事業者が中心となってイベントや町内会でバスの乗り方教室を開催しています。外国人に対しては、バスの乗り方を学ぶオンライン講座や講座参加者を対象としたバス乗車体験を実施しました。</p> <p>普段、公共交通を利用する機会が少ない方や子どもを対象に、「バスの乗り方教室」を実施し、実際に市内路線バスの利用方法を知ってもらうことで、公共交通を身近に感じてもらい、利用促進を図ります。</p>
実施主体	市内路線バス事業者
関係者	本市
参考事例	<p>■バスの乗り方教室</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの乗り降り方法、料金支払方法、経路や時刻表の検索、バスロケーションシステムについて説明を行いました。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="437 763 794 1032" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="823 763 1181 1032" data-label="Image"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="512 1037 730 1066" data-label="Caption">日吉総合福祉会館</div> <div data-bbox="855 1037 1134 1066" data-label="Caption">樽前サンフェスティバル</div> </div> <p>■外国人向けのオンライン講座</p> <div data-bbox="437 1151 874 1765" data-label="Complex-Block"> </div>

目標3「誰もが利用しやすい公共交通」に関連した施策

⑨ 年齢等に関わらず誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供



<p>施策名</p>	<p>施策⑬：民間施設を活用したバス待合所の拡大及びバス待合環境の整備</p>
<p>施策概要</p>	<p>本市は株式会社ファミリーマートや株式会社丸新岩寺に協力いただき、店舗を市内路線バスの待合所として活用しています。また、安全・安心に公共交通を利用してもらうため、バス停へのソーラーパネル式照明の設置やベンチの設置を行っています。</p> <p>特に夜間や冬期に安全・安心・快適に市内路線バスを利用してもらうため、待合所として活用可能な民間施設を拡充していきます。SNS等による情報発信を行い、引き続き協力いただける市内事業者を募集します。また、バス待合環境についても、施設の修繕や照明・ベンチの設置、清掃等を行い、利用環境の改善を図ります。</p>
<p>実施主体</p>	<p>本市、市内路線バス事業者</p>
<p>関係者</p>	<p>—</p>
<p>参考事例</p>	<p>■民間施設の待合所としての活用</p> <div data-bbox="405 891 1066 1384"> </div> <div data-bbox="1082 898 1394 1339"> </div> <p>苦小牧温泉ほのか</p> <p>ファミリーマート苦小牧春日町店、住吉町店</p> <p>■バス停留所付近へのベンチ、ソーラーパネル式照明の設置</p> <div data-bbox="400 1496 970 1861"> </div> <p>ソーラーパネル式照明の設置</p> <div data-bbox="979 1496 1390 1861"> </div> <p>バス停留所付近へのベンチ設置</p>

施 策 名	施策⑭：車両のバリアフリー化の推進
施 策 概 要	<p>市内交通事業者においては、ノンステップバス・ワンステップバスの導入、ユニバーサルデザインタクシーの導入が進められています。本市もユニバーサルデザインタクシーを市内事業者が購入する際、国と協調して補助する制度を設けています。バリアフリー法に基づく基本方針の第4次目標では、乗合バス車両におけるノンステップバスの割合を約90%、都道府県のユニバーサルデザインタクシーの割合を総車両数の約25%にすることを目標としています。</p> <p>全ての人が利用しやすい公共交通を目指して、市内交通事業者と連携して車両のバリアフリー化を推進します。</p>
実 施 主 体	本市、市内路線バス事業者、タクシー事業者
関 係 者	—
参 考 事 例	<p>■市内バリアフリー車両</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>ノンステップバス</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>ユニバーサルデザインタクシー</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：苫小牧第一観光ハイヤー株式会社</p>

⑩ 外国人を対象とした公共交通利用方法の提供の検討

<p>施策名</p>	<p>施策⑩：多言語に対応した公共交通の利用方法の周知</p>
<p>施策概要</p>	<p>バスの乗り方動画（乗り方編、乗車マナー編）を英語・中国語・インドネシア語で作成するとともに、バスの乗り方を学ぶオンライン講座や講座参加者を対象としたバス乗車体験を実施しました。</p> <p>近年増加している外国人による公共交通利用促進と利用マナーの向上を目指し、多言語に対応した公共交通の利用方法の周知を図ります。案内チラシやポスターの作成、案内表示の多言語化を推進します。</p>
<p>実施主体</p>	<p>本市、市内路線バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者</p>
<p>関係者</p>	<p>社会福祉協議会</p>
<p>参考事例</p>	<p>■バスの乗り方動画（本市）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>■多言語化した案内チラシ</p>  <p>出典：福井県あわら市</p>

⑪ スムーズな決済サービスの提供

施策名	施策⑩：キャッシュレス決済の導入検討
施策内容	<p>市内路線バスは、令和2年にPayPay、令和4年にau PAYが導入され、QRコード決済が可能となっています。鉄道は、一部の区間を除き、交通系ICカードが利用可能です。タクシーは、交通系ICカードやWAON等の電子マネー、PayPayや楽天ペイ等のQR・バーコード決済、クレジットカード決済を導入しています。なお、市内路線バスでは、長年利用されてきたバスカードのうち、処理機械の老朽化によって後継機が確保できなくなったため、令和6年度末で3,000円と5,000円のバスカードが使えなくなりました。</p> <p>市内路線バスでは、キャッシュレス決済を導入済みですが、QRコード決済のみとなっており、より利便性の向上を求める要望が高まっています。QRコード決済以外のキャッシュレス決済導入に向けて、交通事業者や周辺自治体と協力して導入に向けた検討を進めていきます。</p>
実施主体	市内路線バス事業者
関係者	本市
参考事例	<p>■公共交通におけるキャッシュレス決済の導入事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>札幌市市営地下鉄（R7実証実験）</li> <li>道北バス(株)（都市間バスの他、名寄線、白金線、層雲峡線、空港線等）</li> <li>北海道中央バス(株)、北斗交通(株)（新千歳空港連絡バス）</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="424 1070 817 1438">  <p>札幌市営地下鉄改札口 出典：札幌市プレス発表資料</p> </div> <div data-bbox="849 1070 1378 1438">  <p>クレジットタッチ決済イメージ 出典：北海道中央バスプレス発表資料</p> </div> </div>

# 5章



## 計画の推進

# 5 計画の推進

## 5.1 評価

本計画の進捗管理及び達成状況の評価を目的として、各基本目標に対応した 10 の評価と目標値を以下の通り設定します。目標値設定の考え方や数値の算出方法は資料編（別冊）に記載しています。

### (1) 評価体系図

16の施策	10の評価	現況値	目標値
① 東西基幹軸及び支線軸の維持	① 市内公共交通の市民満足度 (鉄道、バス、デマンド交通)	46%	50%以上
② 学生通学定期券購入費用に対する補助制度の検討			
③ 通勤・通学利用が多い東西基幹軸への連節バス導入可能性調査			
④ 忘年会等、タクシーの繁忙時期における代替移送手段確保策の検討	② 市内路線バスへの路線補助額	122,073千円	107,736千円
⑤ 新たなモビリティとして、自動運転車両導入検討及び勇払地区のAIオンデマンド交通実装化検討			
⑥ 社会福祉協議会等と連携した、自家用有償旅客運送の展開可能性調査	③ 市内路線バス収支率	66%	68%
⑦ 各種データを活用した本市における交通利用の変動把握と対応策の検討			
⑧ 会社説明会及び運転体験会の開催	④ 市内公共交通（バス、タクシー）運転手数	バス78人 タクシー247人	バス82人 タクシー現状程度
⑨ 公共交通の運転手確保に資するインセンティブ付与の検討	⑤ 市以外の財源を活用した交通施策数（※見直し含む）	7件/年	R11まで20件以上 (5件/年以上)
⑩ ふるさと納税や宿泊税を活用した公共交通施策の展開	⑥ 鉄道利用促進を目的としたイベント実施回数	4回/年	R11まで12回以上 (3回/年以上)
⑪ 鉄道の利用促進を目的としたイベントの実施	⑦ 乗り方教室開催数	2回/年	R11まで12回以上 (3回/年以上)
⑫ 乗り方教室の開催			
⑬ 民間施設を活用したバス待合所の拡大及びバス待合環境の整備	⑧ 市内路線バス待合所整備箇所数	6箇所/年	R11まで20箇所以上 (5箇所/年以上)
⑭ 車両のバリアフリー化の推進	⑨ ノンステップバス、UDタクシー導入割合	バス55.1% タクシー64.8%	バス58.4% タクシー69.8%
⑮ 多言語に対応した公共交通の利用方法の周知	⑩ 乗り方動画等公共交通多言語対応数	4言語	8言語
⑯ キャッシュレス決済の導入検討	① 市内公共交通の市民満足度 (鉄道、バス、デマンド交通)※再掲	46%	50%以上

## (2) 目標 1 に対応した評価

目標 1「安心して住み続けるための公共交通の整備」に関しては、公共交通の利便性維持・向上の取組を市民満足度から評価します。また、利便性向上による利用者数増加や運行効率向上の取組を市内路線バスの補助額及び収支率から評価します。

評価①	R7 現状値	目標値	評価方法
市内公共交通（鉄道、バス、デマンド交通）の市民満足度	46%	50%以上	市民アンケートを実施

評価②	R7 現状値	目標値	評価方法
市内路線バスへの路線補助額	122,073 千円	107,736 千円	本市の市内路線バス補助金額を使用

評価③	R7 現状値	目標値	評価方法
市内路線バス収支率	66%	68%	市内路線バス事業者提供資料を使用

## (3) 目標 2 に対応した評価指標

目標 2「地域で公共交通を守る体制の構築」に関しては、公共交通の持続可能性を運転手数や本市以外の財源を活用した交通施策の実施数から評価します。また、地域と一丸となった取組の推進状況を公共交通利用促進イベントの実施数から評価します。

評価④	R7 現状値		目標値	評価方法
市内公共交通（バス、タクシー）運転手数	バス	78 人	82 人	市内路線バス事業者提供資料を使用
	タクシー	247 人	現状程度	苫小牧ハイヤー協会提供資料を使用

評価⑤	R7 現状値	目標値	評価方法
市以外の財源を活用した交通施策数（※見直し含む）	7 件/年	R11 まで 20 件以上 (5 件/年以上)	本市の公共交通担当部署への確認

評価⑥	R7 現状値	目標値	評価方法
鉄道利用促進を目的としたイベント実施回数	4 回/年	R11 まで 12 回以上 (3 回/年以上)	本市の公共交通担当部署への確認

評価⑦	R7 現状値	目標値	評価方法
乗り方教室開催数	2 回/年	R11 まで 12 回/年 (3 回/年以上)	本市の公共交通担当部署への確認

(4) 目標3に対応した評価指標

目標3「誰もが利用しやすい公共交通」に関しては、路線バス待合所の整備数やノンステップバス・UDタクシー導入割合、公共交通の多言語対応数からインクルーシブな公共交通体制の整備状況を評価します。

評価⑧	R7 現状値		目標値	評価方法
市内路線バス待合所整備箇所数	6箇所		R11 まで 20箇所以上 (5箇所/年以上)	市内路線バス事業者提供資料を使用

評価⑨	R7 現状値		目標値	評価方法
ノンステップバス、 UDタクシー導入割合	バス	65.3%	70.7%	市内路線バス事業者提供資料を使用
	タクシー	64.8%	69.8%	苫小牧ハイヤー協会提供資料を使用

評価⑩	R7 現状値		目標値	評価方法
乗り方動画等公共交通多言語対応数	4言語		8言語	市内路線バス事業者及び鉄道事業者への確認

評価⑪	R7 現状値		目標値	評価方法
市内公共交通（鉄道、バス、デマンド交通）の市民満足度 ※再掲	46%		50%以上	市民アンケートを実施

## 5.2 推進体制

施策の推進、計画の目標達成に向けては、交通事業者だけに頼るのではなく、行政や市民、有識者、その他民間事業者が連携し、それぞれの役割にあった取組を行うことが必要です。計画の実行にあたっては、苫小牧市地域公共交通協議会を最大限活用し、多角的な視点から活発なコミュニケーションを図ります。

また、市民にも関心を持ってもらうため、SNS 等を活用し、施策の実施状況や効果を積極的に情報発信していきます。

## 5.3 推進方法

持続可能な公共交通の維持・確保に向けては、人口減少、高齢化、人手不足といった大きい課題がある一方、AI 等、進歩する科学技術の可能性を見極め、慎重に施策の優先順位を付けて取り組んでいくことが重要です。本計画の評価については、計画期間の4年間で、これまで同様に PDCA サイクルの考え方にに基づき計画の評価・改善を行っていきます。併せて、短期的には、各取組施策の準備・実行・評価・見直しを短いスパンで行い、本計画による取組状況を振り返るとともに、本計画の進むべき方向性の道筋の確認を行います。

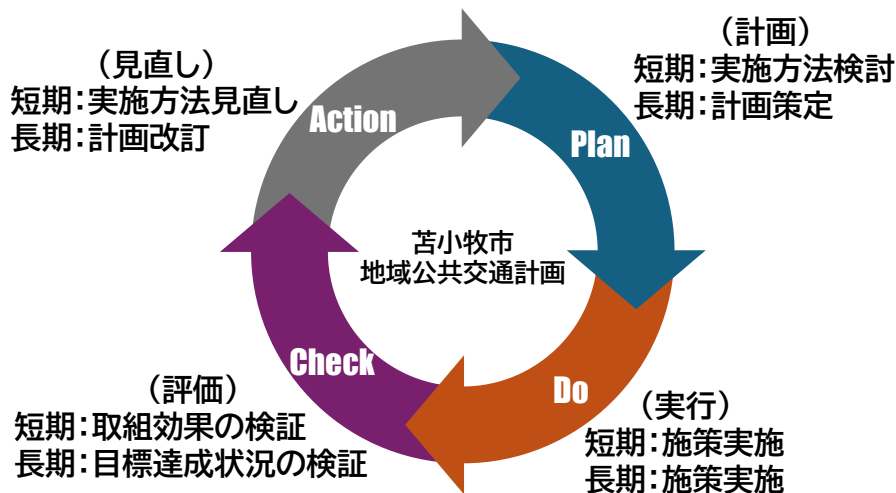


図 5-1 PDCA サイクル

※ 上記図 5-1 における Check において、「短期：取組効果の検証」については鉄道、バス、デマンド交通各満足度の調査により検証し、「長期：目標達成状況の検証」については計画最終年度に本計画による取組全体の評価として、市内公共交通全体の満足度を調査し検証する。





# 6章



## 計画体系図

# 6 計画体系図

## 3の課題

### 課題1

日常生活の足となる交通ネットワークの維持が必要

- ① 特に自家用車を利用できない学生や高齢者など、朝夕の通学・通院・買物等日常生活に対応した公共交通の維持が必要
- ② 悪天候時や朝夕ピーク時等、一時的に増加する需要への対応が必要
- ③ 日常生活のための東西基幹軸の確保が必要
- ④ 既存の鉄道、市内路線バスだけではなく、地域の利用者数や移動需要に合った交通手段の導入が必要

### 課題2

公共交通の持続可能性向上が必要

- ⑤ 公共交通の維持は地域の課題として捉え、地域と一体となった運転手の確保・人材育成が必要
- ⑥ 利用者数等厳しい状況下においても、地域で公共交通を支える仕組みが必要
- ⑦ 地域全体で公共交通を守るという意識醸成を進める必要がある

### 課題3

公共交通利用促進と新たな需要の獲得が必要

- ⑧ 子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通整備が必要
- ⑨ 外国人の公共交通利用への対応が必要

## 3の目標

### 目標1

安心して住み続けるための公共交通の整備

- ① 通学・通院・買物等日常生活のための公共交通サービスの維持
- ② ピーク時の需要に対応した快適な公共交通サービスの提供
- ③ 自動運転やAIオンデマンド交通等の導入
- ④ 自家用有償旅客運送の展開
- ⑤ 数量データに基づいた公共交通利用実態の分析と対応策の検討

### 目標2

地域で公共交通を守る体制構築

- ⑥ 公共交通の運転手確保に向けた交通事業者と行政・地域の連携強化
- ⑦ 公共交通の維持につながる施策に充てるための財源の確保
- ⑧ 市民の公共交通利用意識の醸成

### 目標3

誰もが利用しやすい公共交通

- ⑨ 年齢等に関わらず誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供
- ⑩ 外国人を対象とした公共交通利用方法の提供
- ⑪ スムーズな決済サービスの提供

## 16の施策

## 10の評価

## 現況値

## 目標値

① 東西基幹軸及び支線軸の維持	① 市内公共交通の市民満足度（鉄道、バス、デマンド交通）	46%	50%以上
② 学生通学定期券購入費用に対する補助制度の検討			
③ 通勤・通学利用が多い東西基幹軸への連節バス導入可能性調査			
④ 忘年会等、タクシーの繁忙時期における代替移送手段確保策の検討	② 市内路線バスへの路線補助額	122,073千円	107,736千円
⑤ 新たなモビリティとして、自動運転車両導入検討及び勇払地区のAIオンデマンド交通実装化検討			
⑥ 社会福祉協議会等と連携した、自家用有償旅客運送の展開可能性調査			
⑦ 各種データを活用した本市における交通利用の変動把握と対応策の検討	③ 市内路線バス収支率	66%	68%
⑧ 会社説明会及び運転体験会の開催			
⑨ 公共交通の運転手確保に資するインセンティブ付与の検討			
⑩ ふるさと納税や宿泊税を活用した公共交通施策の展開	④ 市内公共交通（バス、タクシー）運転手数	バス78人 タクシー現状程度	バス82人 タクシー現状程度
⑪ 鉄道の利用促進を目的としたイベントの実施	⑤ 市以外の財源を活用した交通施策数（※見直し含む）	7件/年	R11まで20件以上 (5件/年以上)
⑫ 乗り方教室の開催	⑥ 鉄道利用促進を目的としたイベント実施回数	4回/年	R11まで12回以上 (3回/年以上)
⑬ 民間施設を活用したバス待合所の拡大及びバス待合環境の整備	⑦ 乗り方教室開催数	2回/年	R11まで12回以上 (3回/年以上)
⑭ 車両のバリアフリー化の推進	⑧ 市内路線バス待合所整備箇所数	6箇所/年	R11まで20箇所以上 (5箇所/年以上)
⑮ 多言語に対応した公共交通の利用方法の周知	⑨ ノンステップバス、UDタクシー導入割合	バス55.1% タクシー64.8%	バス58.4% タクシー69.8%
⑯ キャッシュレス決済の導入検討	⑩ 乗り方動画等公共交通多言語対応数	4言語	8言語
	① 市内公共交通の市民満足度（鉄道、バス、デマンド交通）※再掲	46%	50%以上





第2期苫小牧市地域公共交通計画

発行：令和8年4月

編集：苫小牧市公共交通協議会

〒053-8722 苫小牧市旭町4丁目5番6号