

# 苫小牧市地域公共交通計画（素案）について

## *Public Transportation in Tomakomai*



苫小牧市総合政策部

まちづくり推進課 《交通政策担当》



# 1 本計画を改訂する背景・目的／本計画期間

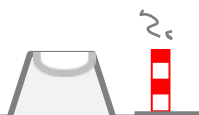


## (1) 改訂する背景・目的

- 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るが、**運転手不足、利用者数の減少等**により、その維持・確保が喫緊の課題となっているもの
- 新型コロナウイルスが5類感染症に移行されてから、緩やかではあるが利用者数が回復してきているほか、駅前再開発、民間事業者による大規模半導体工場やデータセンターの立地による**人流変化の可能性等**を見据えつつ、**持続可能な公共交通ネットワーク**を目指して、改訂を行うもの

## (2) 改訂後の本計画期間

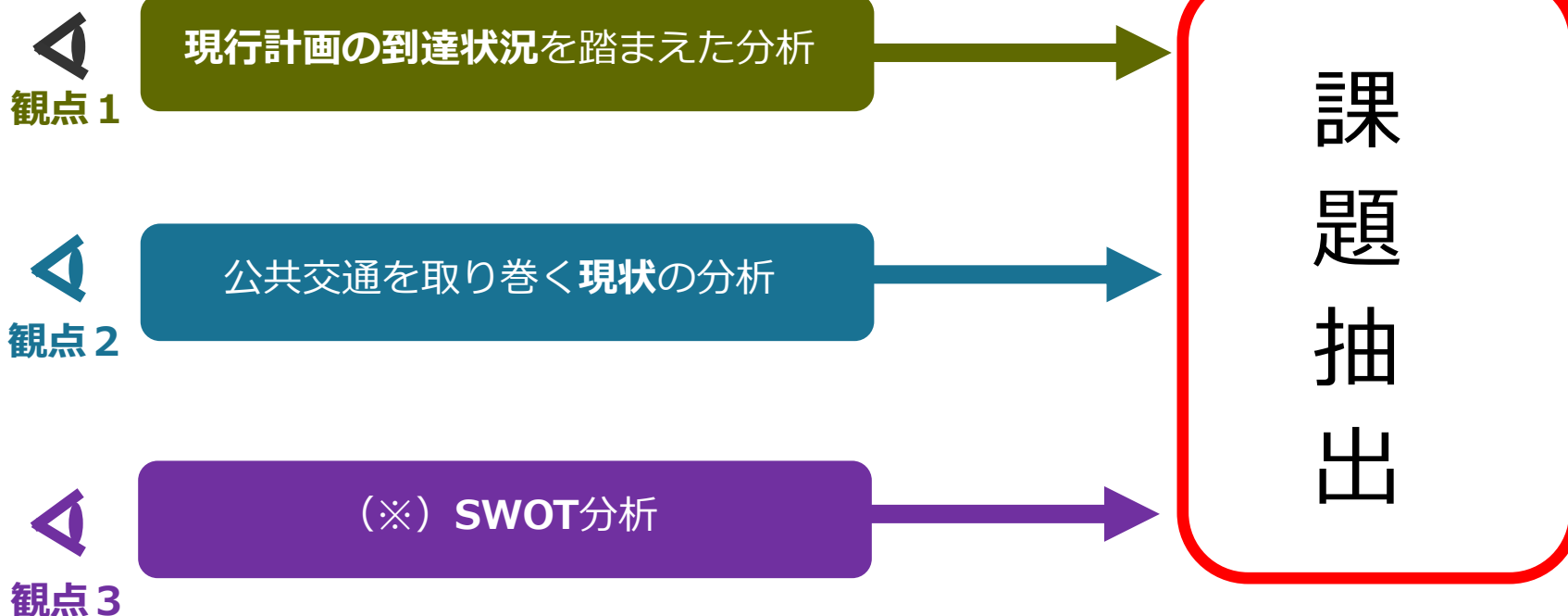
- 2026年度から2029年度までの4年間



## 2 分析と課題①



### (1) 3つの観点による分析での課題抽出



(※) SWOT分析：本市の置かれている環境を、本市内部からと外部から、それぞれ分析する手法

強み(Strength)	本市の長所・内部環境のプラス要素
弱み(Weakness)	本市の短所・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



## 2 分析と課題②



### (2) 設定された課題

#### 改訂計画課題 1

日常生活の足となる交通ネットワークの維持

- |     |   |
|-----|---|
| (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、買い物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あった交通手段の導入が必要     |

#### 改訂計画課題 2

公共交通の持続可能性

- |     |  |
|-----|--|
| (1) | 公共交通の維持は地域の拡大として捉え、地域と一体となった運転手の確保・人材育成が必要 |
| (2) | 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         |
| (3) | 地域全体で公共交通を守るという意識醸成を進めることが必要               |

#### 改訂計画課題 3

公共交通利用促進と新たな需要の獲得

- |     |                               |
|-----|-------------------------------|
| (1) | 子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通の整備が必要 |
| (2) | 外国人の公共交通利用に対する対応が必要           |





### (3) 現行計画の到達状況を踏まえた分析と課題設定の関係

#### 現行計画の評価指標

現行計画目標1 利用促進と利便性向上		
指標① 鉄道輸送密度		
	目標値	令和6年度実績値
	室蘭線：439人／日	⇒ 327人／日
	日高線：528人／日	⇒ 388人／日
達成状況	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ている。	
計画改訂に向けた分析	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。	
指標② 路線バスへの路線補助額		
	目標値	令和6年度実績値
	56,195千円	⇒ 106,380千円
達成状況	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。	
計画改訂に向けた分析	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。	
指標③ 路線バスの収支率		
	目標値	令和6年度実績値
	68.5%	⇒ 65.7%
達成状況	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。	
計画改訂に向けた分析	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。	
現行計画目標2 将来都市構造に対応した持続可能な公共交通網の形成		
指標③ 路線バス実車走行km当たり利用者数		
	目標値	令和6年度実績値
	1.17人/km	⇒ 1.16人/km
達成状況	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。	
計画改訂に向けた分析	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。	

#### 改訂計画

改訂計画課題1 日常生活の足となる交通ネットワークの維持	
(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、買い物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
改訂計画課題2 公共交通の持続可能性	
(1)	公共交通の維持は地域の拡大として捉え、地域と一体となった運転手の確保・人材育成が必要
(2)	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
(3)	地域全体で公共交通を守るという意識醸成を進めることが必要
改訂計画課題3 公共交通利用促進と新たな需要の獲得	
(1)	子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通の整備が必要
(2)	外国人の公共交通利用への対応が必要



## 2 分析と課題③ー2

### 観点1：現行計画の到達状況を踏まえた分析



#### 現行計画の評価指標

現行計画目標2 将来都市構造に対応した持続可能な公共交通網の形成							
指標④	とこバス・樽前ハッピー号1便当たり平均乗車人数						
	<table> <tr> <td>目標値</td><td>令和6年度実績値</td></tr> <tr> <td>とこバス：2.7人</td><td>⇒ とこバス：2.7人</td></tr> <tr> <td>ハッピー号：5.7人</td><td>⇒ ハッピー号：3.4人</td></tr> </table>	目標値	令和6年度実績値	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
目標値	令和6年度実績値						
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						
達成状況	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。						
計画改訂に向けた分析	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。						
現行計画目標3 繋ぎ目のない交通の実現（シームレス化）							
指標⑤	各生活拠点におけるバス待合整備箇所数						
	<table> <tr> <td>目標値</td><td>令和6年度実績値</td></tr> <tr> <td>4箇所</td><td>⇒ 11箇所</td></tr> </table>	目標値	令和6年度実績値	4箇所	⇒ 11箇所		
目標値	令和6年度実績値						
4箇所	⇒ 11箇所						
達成状況	目標は達成している。						
計画改訂に向けた分析	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。						
現行計画目標4 わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供							
指標⑥	公共交通利用講習開催回数・参加者数						
	<table> <tr> <td>目標値</td><td>令和6年度実績値</td></tr> <tr> <td>20人／回／年（100人／回／5年）</td><td>⇒ 30人／2回／年</td></tr> </table>	目標値	令和6年度実績値	20人／回／年（100人／回／5年）	⇒ 30人／2回／年		
目標値	令和6年度実績値						
20人／回／年（100人／回／5年）	⇒ 30人／2回／年						
達成状況	目標は達成している。						
計画改訂に向けた分析	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。						
指標⑦	市内公共交通の満足度						
	<table> <tr> <td>目標値</td><td>令和7年度実績値</td></tr> <tr> <td>51.4%</td><td>⇒ 46.2%</td></tr> </table>	目標値	令和7年度実績値	51.4%	⇒ 46.2%		
目標値	令和7年度実績値						
51.4%	⇒ 46.2%						
達成状況	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げていない。						
計画改訂に向けた分析	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。						

#### 改訂計画

改訂計画課題1 日常生活の足となる交通ネットワークの維持	
(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、買い物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
改訂計画課題2 公共交通の持続可能性	
(1)	公共交通の維持は地域の拡大として捉え、地域と一体となった運転手の確保・人材育成が必要
(2)	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
(3)	地域全体で公共交通を守るという意識醸成を進めることが必要
改訂計画課題3 公共交通利用促進と新たな需要の獲得	
(1)	子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通の整備が必要
(2)	外国人の公共交通利用への対応が必要



## 2 分析と課題③ー3

### 観点1：現行計画の到達状況を踏まえた分析



#### 現行計画の評価指標

現行計画目標5 広域移動利便・観光振興への貢献		
指標⑧「他都市への乗り継ぎ」などの市民満足度	目標値 令和7年度実績値	
	67.1% ⇒ 63.7%	
	達成状況	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げていない。
	計画改訂に向けた分析	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。
現行計画目標6 関係者の協力に基づく計画的な実施		
指標⑨公共交通利用促進イベント回数	目標値 令和6年度実績値	
	6回/年 ⇒ 6回/年	
	達成状況	目標は達成している。
	計画改訂に向けた分析	利用者数の増加につなげるため、取組を継続する。
指標⑩路線バスの利用頻度（月1回以上の割合回数）	目標値 令和7年度実績値	
	27% ⇒ 25%	
	達成状況	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。
	計画改訂に向けた分析	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。

#### 改訂計画

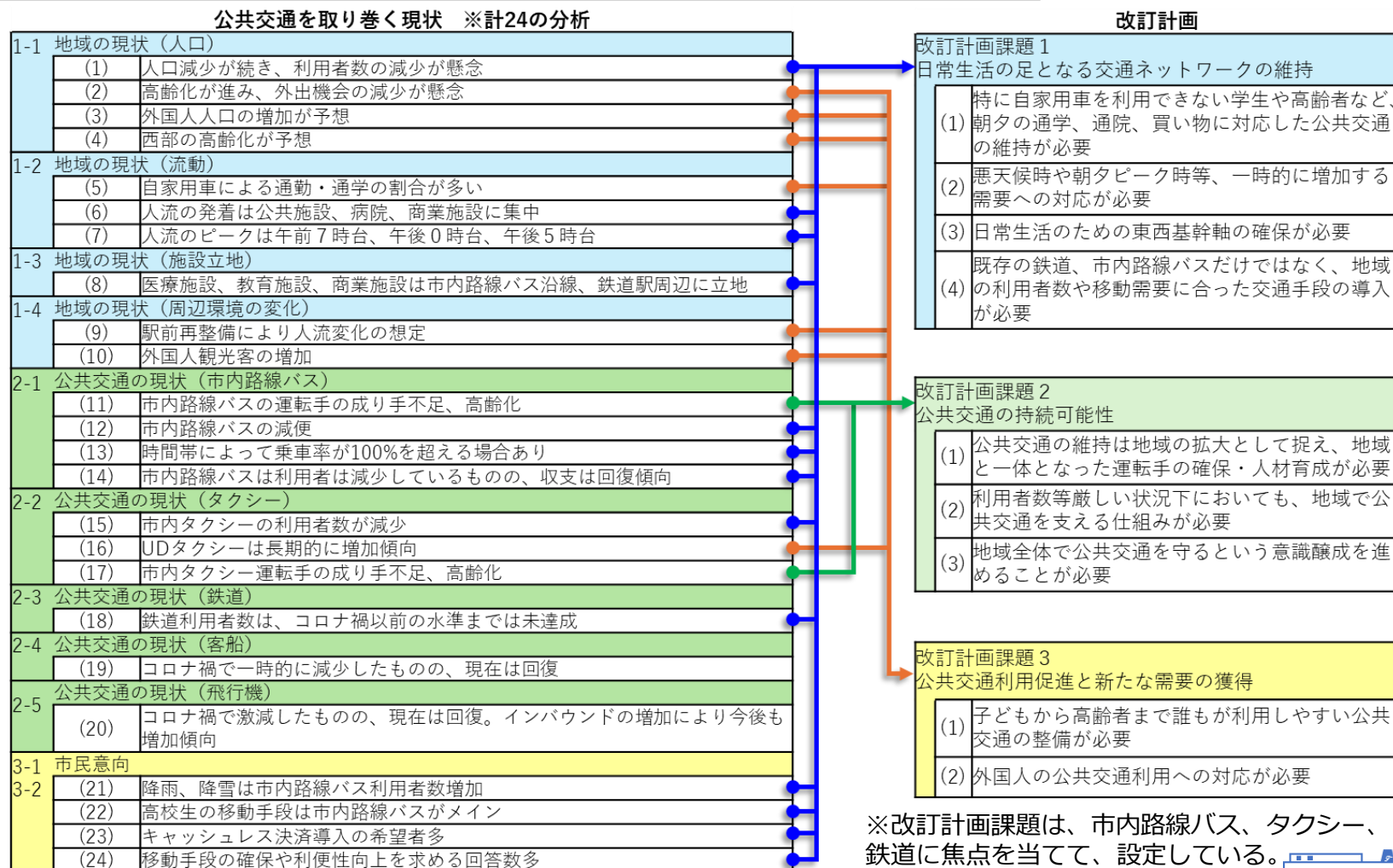
改訂計画課題1 日常生活の足となる交通ネットワークの維持	
(1)	特に自家用車を利用できない学生や高齢者など、朝夕の通学、通院、買い物に対応した公共交通の維持が必要
(2)	悪天候時や朝夕ピーク時等、一時的に増加する需要への対応が必要
(3)	日常生活のための東西基幹軸の確保が必要
(4)	既存の鉄道、市内路線バスだけではなく、地域の利用者数や移動需要に合った交通手段の導入が必要
改訂計画課題2 公共交通の持続可能性	
(1)	公共交通の維持は地域の拡大として捉え、地域と一体となった運転手の確保・人材育成が必要
(2)	利用者数等厳しい状況下においても、地域で公共交通を支える仕組みが必要
(3)	地域全体で公共交通を守るという意識醸成を進めることが必要
改訂計画課題3 公共交通利用促進と新たな需要の獲得	
(1)	子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通の整備が必要
(2)	外国人の公共交通利用への対応が必要



## 2 分析と課題④ 観点2：公共交通を取り巻く現状の分析



### (4) 公共交通を取り巻く現状分析と課題設定の関係





## 2 分析と課題⑤ 観点3：SWOT分析



### (5) SWOT分析と課題設定の関係

#### 本市の公共交通が置かれている環境※SWOT分析

1 本市の内部環境	
(1) 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駅前再開発	●
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	●
(2) 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	●
2 本市の外部環境	
(3) 機会(Opportunity)	
⑨大規模データセンターや半導体製造工場の立地	●
⑩観光客数及び新千歳空港利用者数の回復	●
⑪DX・GX技術の進歩	●
(4) 脅威(Threat)	
⑫全国的な人口減少、少子高齢化	●
⑬人件費高騰や物価高の継続	●
⑭高齢者のデジタルデバイド（情報格差）	●

#### 改訂計画

改訂計画課題1	
日常生活の足となる交通ネットワークの維持	
(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、買い物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

改訂計画課題2	
公共交通の持続可能性	
(1)	公共交通の維持は地域の拡大として捉え、地域と一体となった運転手の確保・人材育成が必要
(2)	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
(3)	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

改訂計画課題3	
公共交通利用促進と新たな需要の獲得	
(1)	子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通の整備が必要
(2)	外国人の公共交通利用への対応が必要



### 3 改訂後計画の課題・目標・施策・評価



#### 3の課題

#### 3の目標

#### 16の施策

#### 10の評価

<b>課題1</b> 日常生活の足となる交通ネットワークの維持が必要 <ul style="list-style-type: none"> <li>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・買い物等日常生活に対応した公共交通の維持が必要</li> <li>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</li> <li>③日常生活のための東西基幹軸の確保が必要</li> <li>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</li> </ul>	<b>目標1</b> 安心して住み続けるための公共交通の整備	<b>目標1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>③自動運転やAIオンデマンド交通等の導入</li> <li>④自家用有償旅客運送の展開</li> <li>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</li> </ul>	<b>目標1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>①東西基幹軸及び支線軸の維持</li> <li>②学生通学定期券購入費用に対する補助制度の検討</li> <li>③通勤・通学利用が多い東西基幹交通軸への連節バス導入可能性調査</li> <li>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</li> <li>⑤新たなモビリティとして、自動運転車両導入の検討及び勇払地区でのAIオンデマンド交通の実装化の検討</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<b>目標1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>①市内公共交通の市民満足度（鉄道、バス、デマンド）</li> <li>②市内路線バスへの路線補助額</li> <li>③市内路線バスの収支率</li> </ul>
<b>課題2</b> 公共交通の持続可能性向上が必要 <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>⑦地域全体で公共交通を守るという意識醸成を進めることが必要</li> </ul>	<b>目標2</b> 地域で公共交通を守る体制構築	<b>目標2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>⑧市民の公共交通利用意識の醸成</li> </ul>	<b>目標2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>⑧会社説明会及び運転体験会の開催</li> <li>⑨公共交通の運転手確保に対するインセンティブ付与の検討</li> <li>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</li> <li>⑪鉄道の利用促進を目的としたイベントの実施</li> <li>⑫乗り方教室の開催</li> </ul>	<b>目標2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>④市内で公共交通（バス、タクシー）に従事する運転手数</li> <li>⑤宿泊税等財源を活用した交通施策数（施策内容の見直しも含む。）</li> <li>⑥鉄道利用促進を目的としたイベント実施回数</li> <li>⑦乗り方教室の開催数</li> </ul>
<b>課題3</b> 公共交通利用促進と新たな需要の獲得が必要 <ul style="list-style-type: none"> <li>⑧子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通の整備が必要</li> <li>⑨外国人の公共交通利用への対応が必要</li> </ul>	<b>目標3</b> 誰もが利用しやすい公共交通	<b>目標3</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>⑩外国人を対象とした公共交通利用方法の提供</li> <li>⑪スムーズな決済サービスの提供</li> </ul>	<b>目標3</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>⑭車両のバリアフリー化の推進</li> <li>⑮多言語に対応した公共交通の利用方法の周知</li> <li>⑯キャッシュレス決済の導入検討</li> </ul>	<b>目標3</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>⑧市内路線バス待合所整備箇所数</li> <li>⑨ノンステップバス、UDタクシー導入割合</li> <li>⑩公共交通多言語対応数</li> <li>⑪市内公共交通の市民満足度（鉄道、バス、デマンド）※再掲</li> </ul>



### (1) 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あり、単に利便性のみ、効率性のみの一方を追求するのではなく、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
- 運転手不足、赤字路線の維持等といった課題を、本市単独又は市内交通事業者単独で解決することは困難であり、地域の生活や成長を支える**共有財産**として、市民全体で守っていくことが不可欠
- 本市は、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、**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に積極的に取り組む



## 4 将来の公共交通の姿②

### (2) 公共交通ネットワークの将来像

