

新冠町 地域公共交通計画

Niikappu Town

Regional Public Transportation Plan

メロディーのように
人と地域をつなぐ
地域公共交通



2024.4 - 2029.3
2026.6 Revision

目 次

1 はじめに	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の区域	2
1-3 計画期間	2
1-4 計画の位置づけ	2
1-5 新冠町地域公共交通総合連携計画のふり返り	9
2 新冠町の地域公共交通を取り巻く現状と課題	14
2-1 地域特性	14
2-2 SDGs の取り組み	23
2-3 公共交通の概要	24
3 各種調査結果	40
3-1 住民アンケート調査	40
3-2 AI オンデマンドバス登録者アンケート調査	46
4 地域公共交通の問題点及び課題	55
4-1 地域公共交通の現状及び問題点	55
4-2 地域公共交通の課題	57
5 新冠町の地域公共交通計画の基本理念と基本方針	59
5-1 基本理念の設定	59
5-2 基本方針の設定	60
6 公共交通の現状と今後の公共交通ネットワークの概要	61
6-1 新冠町の地域公共交通体系の役割と現状	61
6-2 公共交通ネットワークの維持・確保の方針	64
7 基本目標と施策項目	68
7-1 基本目標の設定	68
7-2 基本目標ごとの施策内容	71
7-3 基本目標の実現における達成度評価指標と数値目標	81
8 計画の推進	84
8-1 計画の進行管理	84

1 はじめに

当町は、平成22年(2010年)3月に新冠町地域公共交通総合連携計画を策定し、それに基づきながら協議を進め、平成23年度(2011年度)に、町内6地区(日高町5地区)を対象とした、西新冠地区予約運行方式「厚賀駅前発着便(デマンド運行)」の本格運行を開始し、さらに平成27年度(2015年度)には、町内全域の交通空白地帯を解消するべく、定時定路線にて運行する新冠町コミュニティバス『メロディー号』の運行を開始しました。特に、新冠町コミュニティバス『メロディー号』においては、乗車料金の「各種助成券」の導入、路線図を掲載した「時刻表」を毎年発行するなど、地域公共交通の改善と利用促進を図ってきました。

しかし、①地域幹線系統への効率的な接続体制の確立や、②自家用車を運転することが困難な高齢者の医療機関や買い物への送迎支援、③新型コロナウイルス感染症による生活スタイルの大きな変化など、今後は、それらの課題ニーズに向けて、限られた財源の中で持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向け、検討が必要となっています。

また、国の動向では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(通称：地域公共交通活性化再生法)等の一部を改正する法律が、令和2年6月3日に公布、同年11月27日に施行され、全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化となりました。

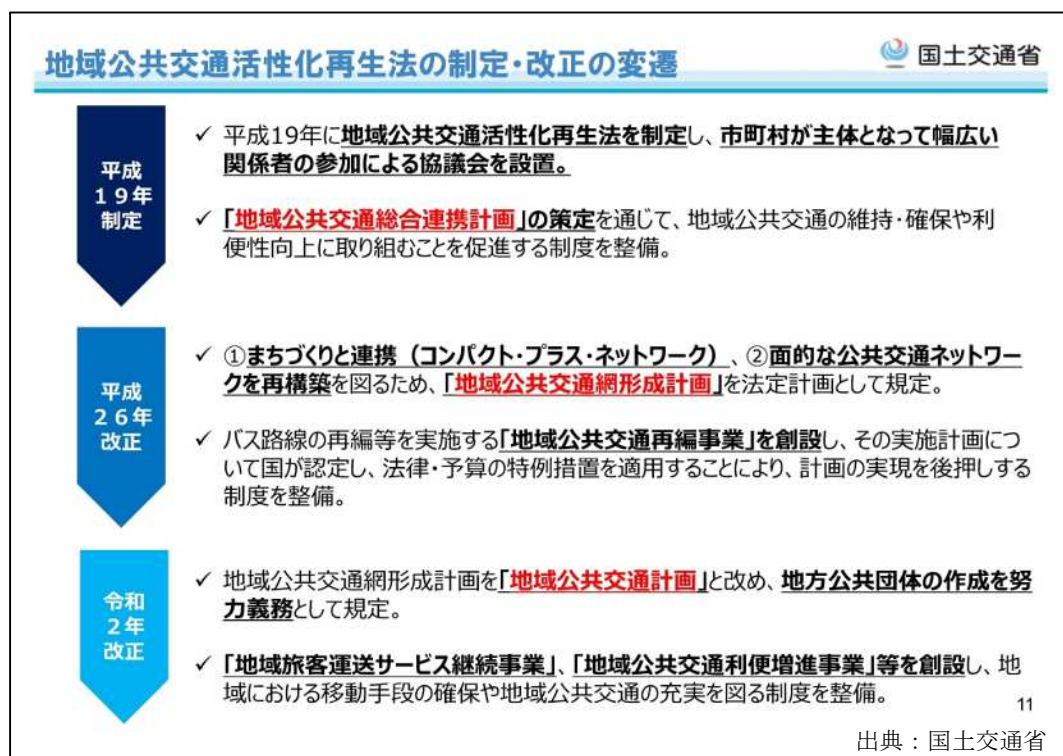


図 1-1 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

こうした背景を踏まえ、地域住民にとってより使いやすく持続可能な地域公共交通となるよう、第2期計画にあたる「新冠町地域公共交通計画（本書）」を策定しました。

本計画では、既存の移動手段（各路線バスや新冠町コミュニティバス『メロディー号』西新冠地区予約運行方式（デマンド運行））が、これまで以上に有効に機能し、地域住民の足を支える輸送資源として継続的かつ発展的な運行形態を目指します。

また、まちづくりとも連携を図りながら、持続可能な地域社会を支える総合的な交通体系を構築することにより、住みよい環境づくりを目指します。

1-2 計画の区域

新冠町全域とします。

令和6年（2024年）3月～令和11年（2029年）3月の5年間とします。

本計画は、「第6次新冠町総合計画」を上位計画に位置付け、関連計画である「第2期新冠町まち・ひと・しごと創生総合戦略」などとの整合・連携を図りつつ、公共交通マスタープランとして新冠町地域公共交通計画を策定しています。



図 1-2 上位・関連計画の整理

本計画の上位・関連計画に位置付けられる各計画の概要を次に整理します。

1-4-1 法令及び上位計画

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

法令名称	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（一部抜粋） （令和2年11月27日一部改正施行）
法の目的	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よう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組み及び創意工夫を推進し、個性豊かな活力に満ちた地域社会の実現に寄与することが目的です。
法の概要 ※本町に係る 記述のみ掲載	(1) 地域が自らデザインする地域の交通 ①地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成 ●「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化。 ●従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉有償運送、スクールバス等）も計画に位置付け。 ●定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価。 ②地域における協議の促進 (2) 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 ①輸送資源の総動員による移動手段の確保 ●維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続。 ●過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施及び円滑化。 ②既存の公共交通サービスの改善の徹底 ●利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進。

(2) 第6次新冠町総合計画

計画名	第6次新冠町総合計画
計画期間	【基本構想】 令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029年度） 【基本計画】 令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029年度）
将来像	思いやりと笑顔あふれるレ・コードなまち
基本施策 (地域公共交通に関する事項についてのみ記載)	1 公共交通の確保（基本計画第3章3－2利便性の向上） (1) 基本方向 ①町において有効となる公共交通を維持継続し、将来に向けて持続する地域公共交通体系の確立を目指す。 ②交通事業者と連携を図り、効率かつ効果的な交通体系の確立により、財政負担の軽減と持続可能で安定した交通サービスの提供を目指す。 (2) 具体施策 ①地域公共交通の継続的な運行の確立 ②交通事業関連組織との連携の推進
現状と課題	●本町の民間交通事業者による公共交通の運行は、海岸線に沿ったJR日高線代行バスと道南バスが運行されているが、JR日高線の方角性を見据えた新たな公共交通モードの確立が求められる。 ●地域の足を確保するため、町が運行主体となりコミュニティバスやデマンド方式バスを運行しているが、通学や医療機関への通院など学生や高齢者にとって欠くことができない重要な公共交通になっていることから、今後も維持継続が求められる。 ●人口減少を見据え、効率かつ効果的な運行に努め、持続可能地域公共交通の確立が求められる。

具体施策の 主な取組み	(1) 地域公共交通の継続的な運行の確立 ①自家用有償旅客運送者として現在運行しているコミュニティバス及びデマンドバスの利用状況等より利便性の向上や利用者の増加等に向け分析・検討を実施するとともに、計画内容の見直しを実施。 ②地域幹線系統バスとの接続を考慮したダイヤ作成及び各交通機関の総合的な時刻表の作成。 ③デマンド方式や車両の小型化等の検討。 (2) 交通事業関連組織との連携の推進 ①民間交通事業者へ運行業務の委託を実施。また、地域幹線系統バス路線の維持存続を優先として対応。 ②特定地区において近隣町である日高町と共同にてデマンド方式バスを運行。 ③本町が主体として運行している公共交通に対し運賃の助成を実施。
------------------------	--

1-4-2 関連計画

(1) 第2期新冠町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画名	第2期新冠町まち・ひと・しごと創生総合戦略										
計画期間	令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)										
基本目標 (地域公共交通に関する事項について太字下線部にて記載)	1 産業振興の活性化によるまちづくり 2 新冠町へのひとの流れをつくるまちづくり 3 結婚・出産・子育ての希望をかねるまちづくり <u>4 思いやりと笑顔あふれるまちづくり</u>										
公共交通に関する施策 (公共交通に関する事項について太字下線部にて記載)	社会基盤の向上 関連基本目標： <u>4 思いやりと笑顔あふれるまちづくり</u> (1) 危険空き家等除去補助事業 (2) 情報通信基盤整備事業 <u>(3) 生活路線維持費補助事業等</u> ①路線バス・デマンドバス方式バス・地域幹線系統バス・ハイヤーの利用促進を含めた全体の最適化。 ②地域公共交通全体の利便性・効率性の向上 ③本町における交通空白区域の解消 【具体的な施策例】 ●新冠町コミュニティバス運営事業 ●西新冠地区予約運行方式運営事業 ●生活路線維持費補助事業										
重要業績評価指標 (KPI)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標項目</th><th>現状値 (基準年：令和2年度)</th><th>重要業績評価指数 (目標年：令和7年度)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバス輸送人員</td><td>14,841 人</td><td>15,000 人</td></tr> <tr> <td>デマンド運行バス輸送人員</td><td>863 人</td><td>900 人</td></tr> </tbody> </table>		指標項目	現状値 (基準年：令和2年度)	重要業績評価指数 (目標年：令和7年度)	コミュニティバス輸送人員	14,841 人	15,000 人	デマンド運行バス輸送人員	863 人	900 人
指標項目	現状値 (基準年：令和2年度)	重要業績評価指数 (目標年：令和7年度)									
コミュニティバス輸送人員	14,841 人	15,000 人									
デマンド運行バス輸送人員	863 人	900 人									

(2) 新冠町過疎地域持続的発展市町村計画

計画名	新冠町過疎地域持続的発展市町村計画
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)
公共交通に関する対策	交通施設の整備、交通手段の確保 ○定期的に利用者の要望を調査し、現状に合った路線へ更新することで財政負担の軽減と継続した公共交通の確保・維持を目指します。 ○利用者の安全を最優先とした運行車両の整備確認及び更新を実施します。
事業計画	【過疎地域持続的発展特別事業】 ○公共交通 ・地域公共交通運行事業 ・生活路線維持事業

(3) 第8期新冠町高齢者保健福祉計画

計画名	第8期新冠高齢者保健福祉計画										
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和5年度(2023年度)										
基本目標 (地域公共交通に関する事項について太字下線部にて記載)	<u>1 高齢者が安心して生活を継続するための基盤整備</u> 2 認知症との共生による備えと安心の確保 3 高齢者の健康寿命の延伸に向けた支援の充実 4 高齢者の社会参加と地域の支え合いの促進										
公共交通に関する施策 (地域公共交通に関する事項について太字下線部にて記載)	生活を支えるサービスの展開 関連基本目標: 1 高齢者が安心して生活を継続するための基盤整備 (1) 地域包括支援センターの機能充実 <u>(2) 生活を支えるサービスの展開</u> (3) 家族介護者教室の開催 (4) 他期間との連携強化 (5) 安心できる住まいの提供 【具体的な施策例】 ● 寿バス事業 ● 移送サービス事業										
重要業績評価指標 (KPI)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標項目</th><th>現状値 (基準年: 令和3年度)</th><th>重要業績評価指数 (目標年: 令和5年度)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>寿バス券利用者 延べ人数</td><td>7, 572人</td><td>8, 160人</td></tr> <tr> <td>移送サービス 利用者延べ人数</td><td>4, 636人</td><td>4, 880人</td></tr> </tbody> </table>		指標項目	現状値 (基準年: 令和3年度)	重要業績評価指数 (目標年: 令和5年度)	寿バス券利用者 延べ人数	7, 572人	8, 160人	移送サービス 利用者延べ人数	4, 636人	4, 880人
指標項目	現状値 (基準年: 令和3年度)	重要業績評価指数 (目標年: 令和5年度)									
寿バス券利用者 延べ人数	7, 572人	8, 160人									
移送サービス 利用者延べ人数	4, 636人	4, 880人									

（１）計画の概要及び実施状況

平成２２年（２０１０年）３月に作成した「新冠町地域公共交通総合連携計画」（以下、「総合連携計画」と言う。）は、次の基本方針や計画の目標を掲げ、これに基づき、具体的な取組みを実施してきました。

【基本方針】

- ①高齢者等の安全で安心な移動を可能とする“地域の足”の確保
- ②地域活性化に貢献する公共交通の整備
- ③効率的で持続可能な地域交通体系の確立

【計画の目標】

- 目標１：高齢者等に配慮した利用しやすい移動手段の確保
- 目標２：公共交通空白地域の解消と身近な地域公共交通の確立
- 目標３：高齢者福祉事業や生涯学習、文化活動との連携による地域の活性化
- 目標４：効率的かつ効果的で円滑な地域交通体系の確立

計画の目標に関連して設定した施策メニューの実施状況は以下のとおりです。

表 1-1 施策の実施状況 ※計画の目標欄【●】は達成を示す。

計画の目標				総合連携計画に登載している施策項目 (H22～R5)	進捗状況	主な実施状況 (H、Rは年度)
1	2	3	4		達成状況	
●	●	●	●	1. 予約運行方式の導入	実施継続中	H23～ 西新冠地区予約運行方式 (デマンド運行)本格運行開始
					施策達成	H28～ 新冠町コミュニティバス 『メロディー号』の一部路線にて導入

計画の目標				総合連携計画に登載 している施策項目 (H 2 2 ~ R 5)	進捗状況	主な実施状況 (H、Rは年度)
1	2	3	4		達成状況	
	●		●	2. 車両の購入	都度実施	H 2 7 ~ コミュニティバス運行車両 購入 (29人乗りマイクロ バス) ➤日野リエッセ II
					施策達成	H 2 9 ~ コミュニティバス運行車両 購入 (29人乗りマイクロ バス) ➤三菱ふそうローザ R 4 ~ コミュニティバス運行車両 購入 (29人乗りマイクロ バス) ➤三菱ふそうローザ
●	●	●	●	3. スクールバスの 活用	継続協議中	H 2 3 ~ スクールバスへの一般混乗 について関係課との定期的 な協議
			●	4. 健康推進バスの 活用	実施継続中	H 2 4 ~ 健康推進バスの本格運行 (保健福祉課)
					施策達成	H 2 7 ~ 新冠町コミュニティバス 『メロディー号』の中で車 両を使用し、路線及び機能 を「一般コミュニティ便」 と改め運行開始

計画の目標				総合連携計画に搭載 している施策項目 (H 2 2 ~ R 5)	進捗状況	主な実施状況 (H、Rは年度)
1	2	3	4		達成状況	
●		●		5. 乗り継ぎ機能の 強化	実施継続中	H 2 3 ~ 西新冠地区予約運行方式 (デマンド運行) 開始によ る厚賀地区における道南バ スとの乗り継ぎ強化
					施策達成	H 2 7 ~ 新冠町コミュニティバス 『メロディー号』開始によ る新冠地区における道南バ ス及びJ R 日高線(代行バ ス含む)との乗り継ぎ強化
		●		6. 老人憩いの家など の活用	実施継続中	H 2 7 ~ 老人憩いの家などの公共施 設における、福祉及び生涯 学習等の事業実施時間との 接続を意識することで、各 事業の参加向上を図る
					施策達成	

（２）各方針及び目標の総括

総合連携計画で掲げた４つの基本方針について、以下の通り評価し総括します。

表 1-2 基本方針の総括

基本方針	（１）高齢者等の安全で安心な移動を可能とする“地域の足”の確保	
実現評価	A	方針に沿った運営が実現できた。
総括	『交通弱者』と言われる自家用車を運転できない高齢者や学生に配慮した運行を実施し、“地域の足”の確保を行いました。	

基本方針	（２）地域活性化に貢献する公共交通の整備	
実現評価	A	方針に沿った運営が実現できた。
総括	公共施設における、福祉及び生涯学習等の事業実施時間との接続を意識することで、各事業の参加向上や温泉施設の利用促進など地域の活性化を図るべく運行を実施しました。	

基本方針	（３）効率的で持続可能な地域交通体系の確立	
実現評価	B	概ね方針に沿った運行形態が確立できた。
総括	利用者である町民の意見や要望に対し、運行路線へ適時反映させるとともに、道南バス株式会社が運行する路線バス運行時刻を考慮し、待ち時間を最小限にすることで利用しやすい交通体系を確立した。一方で、スクールバスの活用については、関係機関との協議を進めてまいりましたが、生徒保護者等からの不安の声が拭えない等安心して利用出来る仕組みの構築が困難であり、交通体系への構築が出来なかったため、実現評価はBと判断しました。	

A評価…方針に沿った運行形態が確立できた。

B評価…概ね方針に沿った運行形態が確立できた。

C評価…方針に沿った運行形態が出来なかった。

（３）各目標の達成状況

総合連携計画で掲げた目標に関連して掲げた施策の６項目のうち、５項目が実施に至り、現在も継続しています。

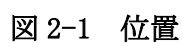
まず、道南バス厚賀太陽線の代替とした、西新冠地区予約運行方式(デマンド運行)の導入により、既存路線沿線の住民に対し、効率的な運行や便数の増加による利便性の向上が図られ、さらには観光客に対する足の確保も実現できていると評価します。

また、道南バス泉線を廃止し、その沿線だけでなく、町内全域を網羅した定時定路線として運行する新冠町コミュニティバス『メロディー号』では、通学や通勤、さらには健康推進や生涯学習、買物に対する様々なニーズに対し、可能な範囲での路線の変更や、各種助成券の発行等、町運営だからこそ可能なサービスを提供しながら、地域住民の「生活の足」として、一定の成果を上げたと評価しています。

一方、「３．スクールバスの活用」においては、一般混乗の実現に向けて、関係機関との協議を進めてきましたが、保護者等からの不安の声が拭えない等、子どもの安全と安心を確保した仕組みづくりや理解が難しく目標達成に至っておりません。しかしながら、現在も、７つのスクールバス路線が生まれ、町内全域を網羅できているほか、特に通院における町内医療機関及び幹線系統バスとの接続が最適な時間帯で運行されており、一般利用の用途拡充による利便性の向上は大きな効果が見込まれることから、一般混乗化の協議・検討を進めます。

2-1-1 位置

新冠町は、北海道の南部、日高振興局内のほぼ中央に位置し、東側は新ひだか町と丘陵性大地によって接し、西側は厚別川を境界に日高町と接しています。北側は「日高山脈襟裳国定公園」の主峰、幌尻岳（2,052m）を擁する日高山脈を境界として十勝総合振興局内に連なり、南側は太平洋に面し、全体として北東から南西にのびる帯状の行政区画となっており、面積は585.81km²でその約71%を山林が占めています。

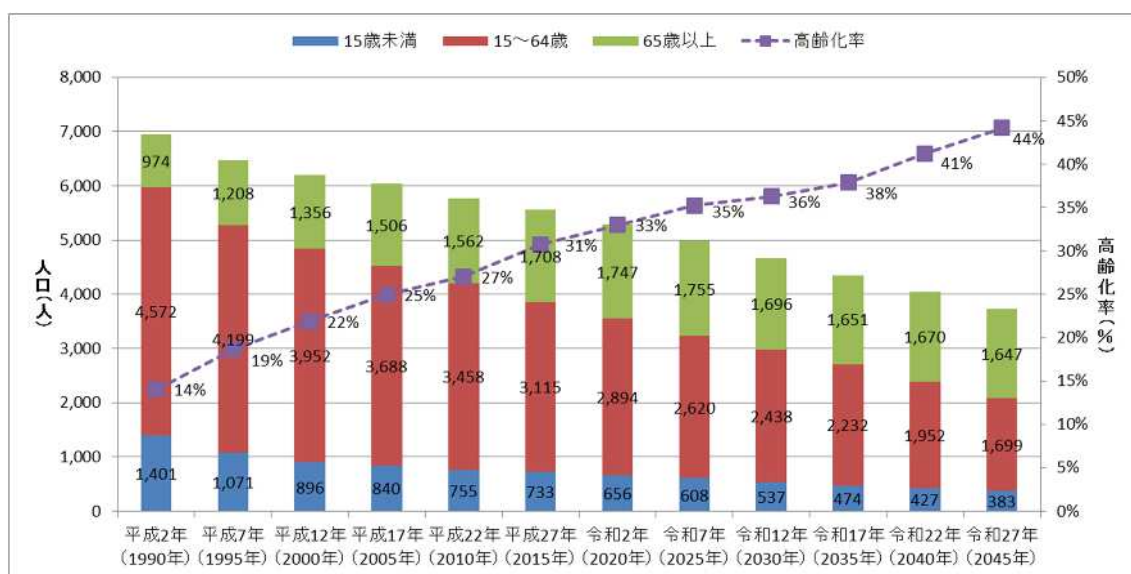


2-1-2 人口

(1) 年齢3区分人口・高齢化率

年齢3区分（年少人口：15歳未満、生産年齢人口：15～64歳、老年人口：65歳以上）の人口をみると、3区分全て年々減少している状況となっています。令和7年（2025年）以降も人口は減少すると予測されており、令和27年（2045年）には人口は4千人以下となっています。

高齢化率は増加傾向にあり、令和27年（2045年）には総人口の約半数が高齢者になると予測されます。



令和2年（2020年）までは国勢調査

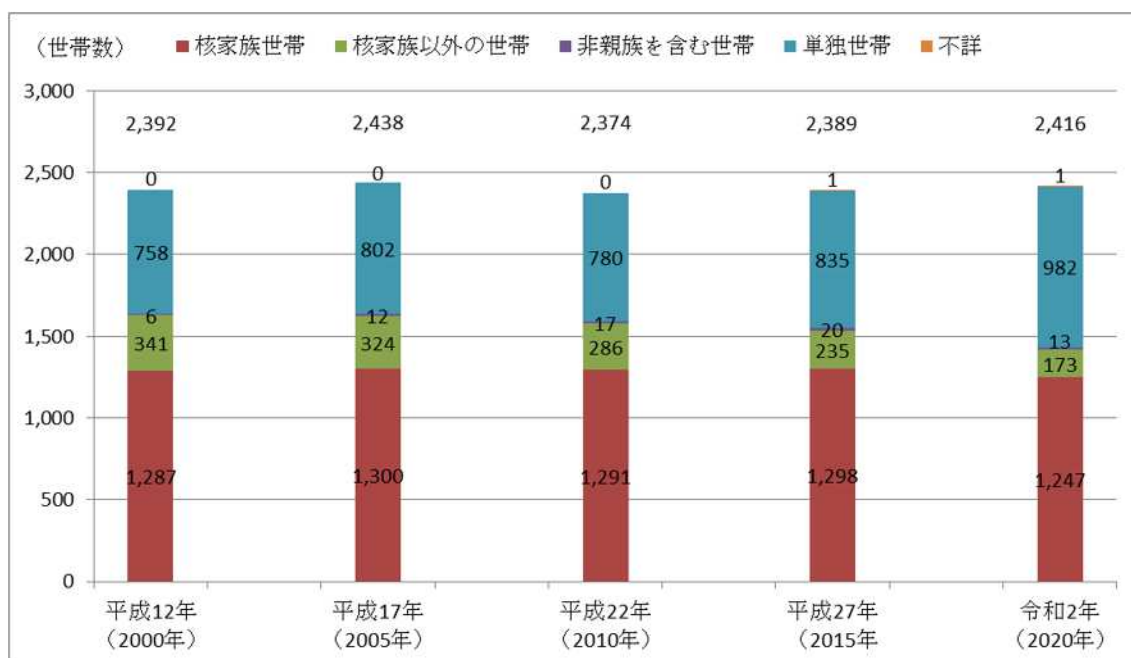
令和7年（2025年）以降は国立社会保障・人口問題研究所

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図 2-2 新冠町の年齢区分人口の推移と将来人口

(2) 家族構成の推移

世帯数は、合計値では現状維持としておりますが、内訳を見ると、核家族世帯・核家族以外の世帯は減少し、単独世帯が増加する傾向にあります。



出典：国勢調査（令和2年）

図 2-3 新冠町の世帯の家族類型の推移

（３）近隣市町村間の移動状況（就業・通学）

新冠町居住者（１５歳以上６５歳未満）２，８９４人のうち、８０７人が就業・通学で町外へ移動しており、約４人に１人が町外へ移動している状況です。

また、町内で就業・通学（１５歳以上６５歳未満）をしている２，９１６人のうち６４９人が町外からの移動者となっており、とりわけ新ひだか町からの移動が多い状況です。

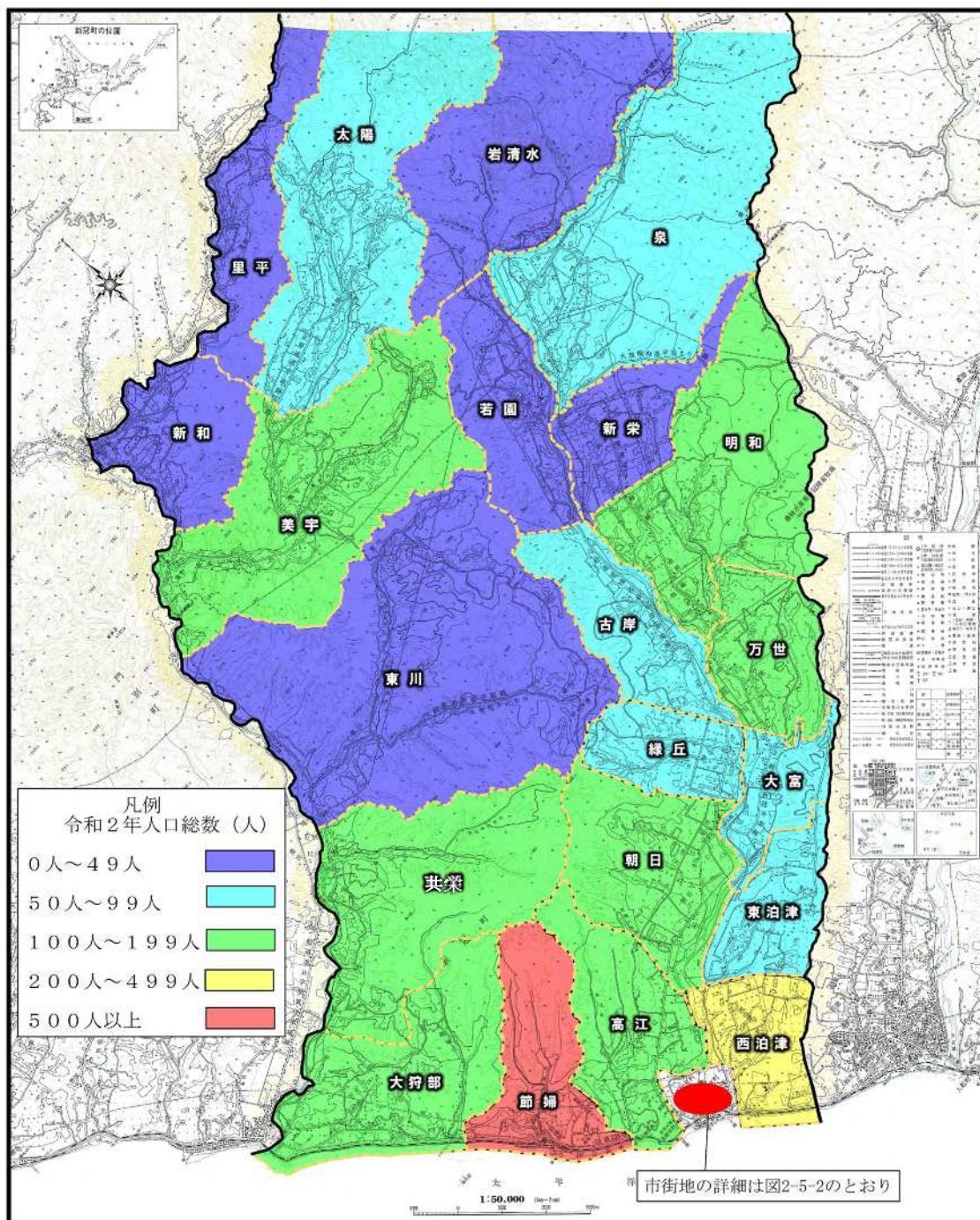


出典：国勢調査（令和2年）

図 2-4 近隣市町村間の移動状況（就業・通学）

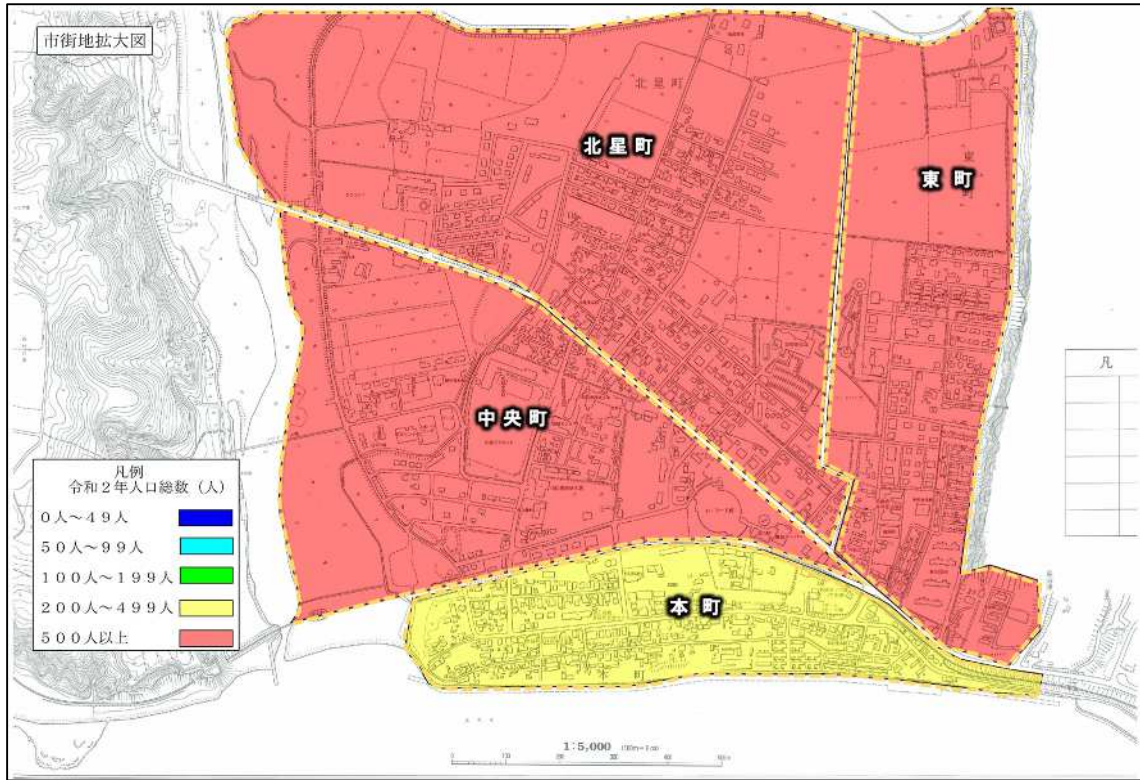
(4) 新冠町における人口分布

新冠町の人口は、国道沿いに集中しており、特に、北星町、中央町、東町、節婦町に集中しています。



出典：国勢調査（令和2年）

図 2-5-1 新冠町における人口分布状況



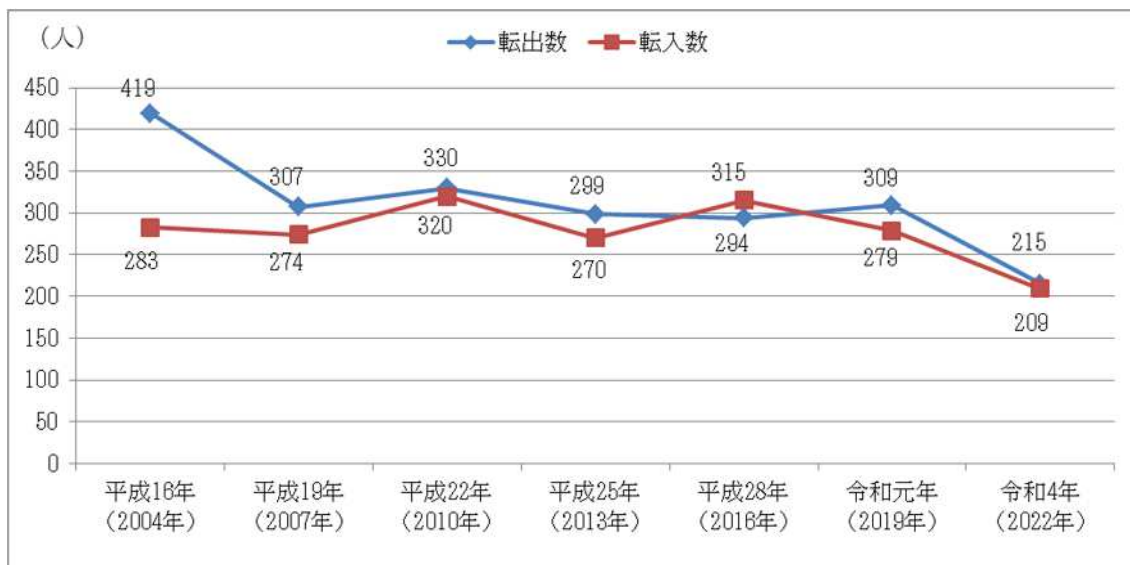
出典：国勢調査（令和2年）

図 2-5-2 市街地における人口分布状況

(5) 転入者・転出者及び出生・死亡数の推移

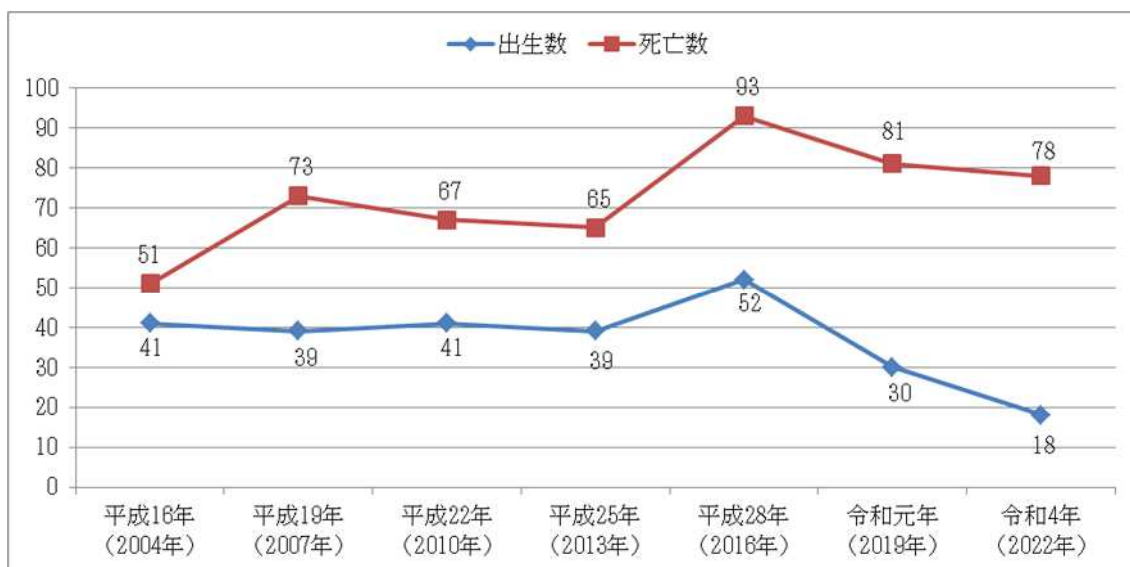
転入者・転出者数の推移は、転入数より転出数が多い社会減の状態にあります。

出生・死亡数の推移についても、死亡数が出生数を上回っており、出生数より死亡数が多い自然減の状態にあります。



出典：新冠町住民基本台帳

図 2-6 転入・転出数の推移



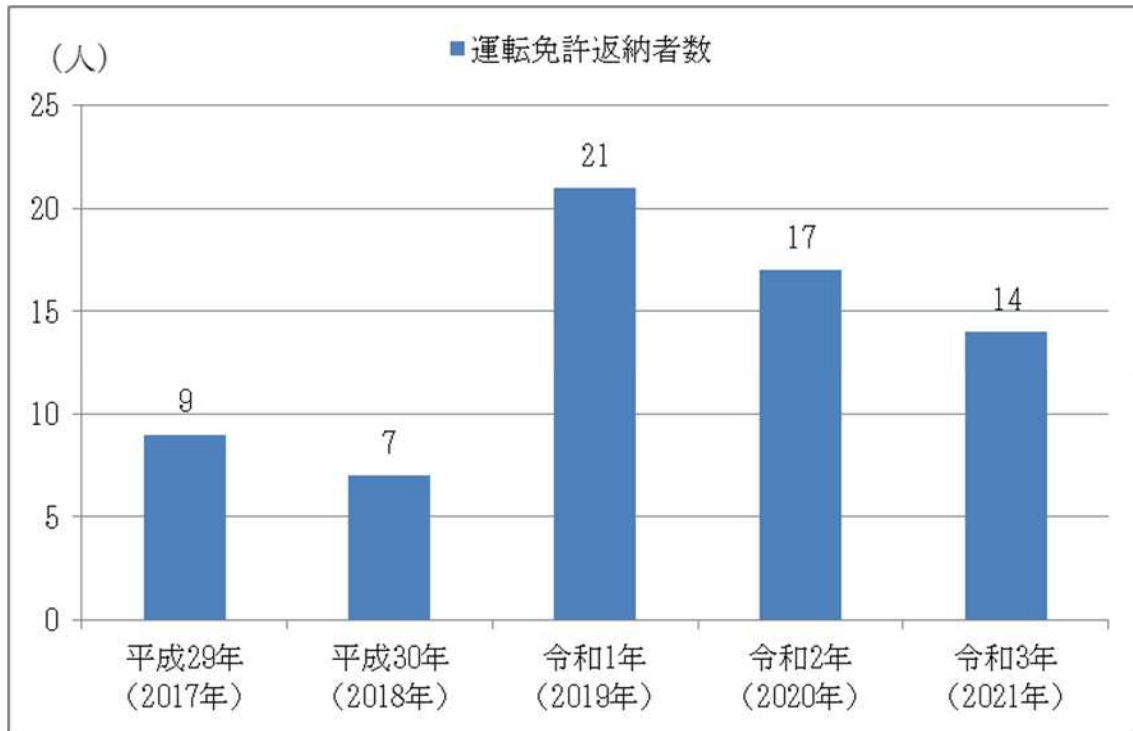
出典：新冠町住民基本台帳

図 2-7 出生・死亡者数の推移

2-1-3 運転免許保有状況

(1) 運転免許証の自主返納状況

新冠町における運転免許証の自主返納者数は、令和元年度に大幅に増加し、令和2年度以降は減少傾向となっています。



出典：静内警察署

図 2-8 運転免許証の自主返納状況

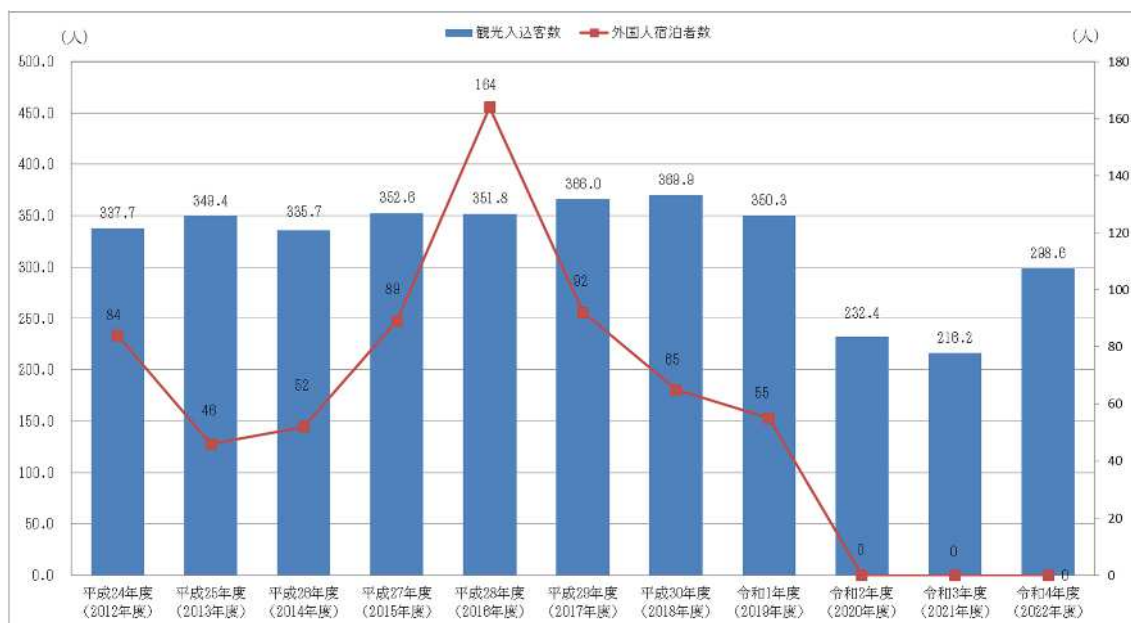
2-1-4 観光

(1) 観光入込客数と外国人宿泊者数の状況

新冠町の観光入込客数は、令和元年度までほぼ横ばい状態でありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度、令和3年度と大きく減少しました。

令和4年度からは、新型コロナウイルスワクチン接種が進んだことや、感染防止対策が充実したことから、観光入込客数は回復しています。

外国人宿泊者数は、平成28年度をピークとして減少傾向となっております。なお、新型コロナウイルス感染症が流行して以降は、0人となっています。



出典：北海道観光入込客数調査報告書

図 2-9 観光客入込客数・外国人宿泊客数の推移

(1) SDG s の概要

持続可能な開発目標（SDG s : Sustainable Development Goals）とは、平成 2 7 年（2 0 1 5 年）9 月の国連サミットにおいて、全会一致で採用された、令和 1 2 年（2 0 3 0 年）までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。

「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、令和 1 2 年（2 0 3 0 年）を年限とする 1 7 の国際目標で、1 6 9 のターゲット、2 3 2 の指標が定められています。

発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであること、また、自治体を含めた様々なステークホルダーが取り組むべき目標とされています。



(2) 新冠町地域公共交通計画における SDG s の目標

上記 1 7 の国際目標のうち、地域公共交通との結びつきが強い、3、1 1 の実現を目指し、施策を推進していきます。

	目標 3 すべての人に健康と福祉を ターゲット 3. 6 2 0 2 0 年までに、交通事故による死亡やケガを半分にまで減らす。
	目標 1 1 住み続けられるまちづくりを ターゲット 1 1. 2 2 0 3 0 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障がい者及び高齢者のニーズを特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

2-3-1 町内を運行する公共交通

新冠町内を運行する公共交通機関は、道南バス株式会社及びＪＲ北海道バス株式会社が路線バスとして主に町外を跨ぐ国道（幹線（沿岸線））を運行し、新冠町はそのフィーダー路線という位置づけを意識し、新冠町コミュニティバス『メロディー号』、西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の運行を行い、概ね町内全域をカバーしています。

その他、社会福祉協議会による移送サービスや、新冠町教育委員会がスクールバスと通園バス、民間ではハイヤー事業者が運行しています。

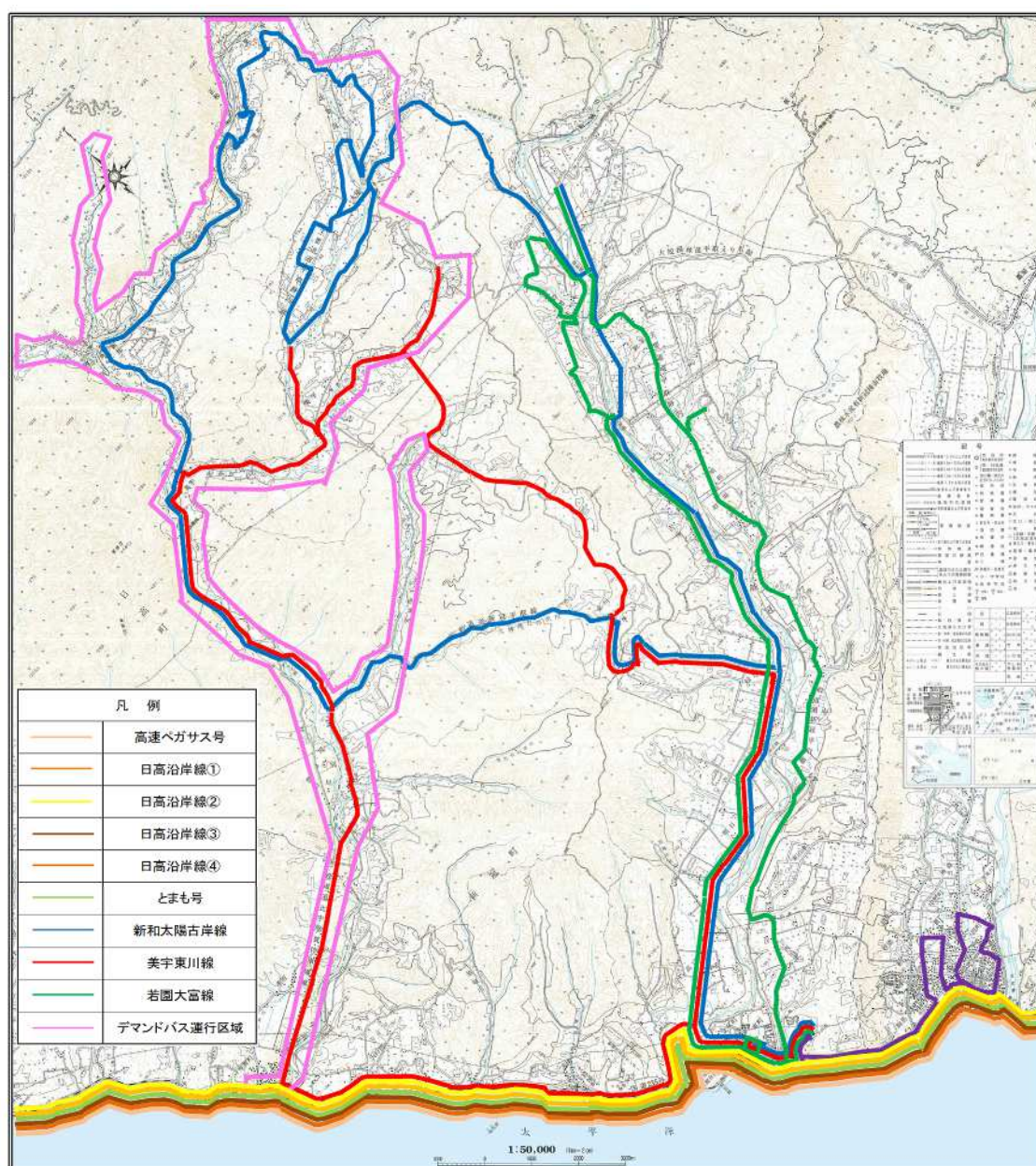


図 2-10 町内の公共交通運行路線図

表 2-1 新冠町の公共交通の概要

範囲・役割	運営及び事業者等	路線名（運行区間）
町内外の移動	道南バス株式会社	高速ペガサス号（札幌～浦河）
		日高沿岸線①（苫小牧～静内）
		日高沿岸線②（鹉川・富川～静内）
		日高沿岸線③（平取～静内）
		日高沿岸線④（平取～静内）
	J R 北海道バス株式会社	【特急】とまも号（苫小牧～えりも）
	新冠町企画課 （コミュニティバス）	メロディー号 新ひだか町医療機関送迎便 （新冠～静内）
地域間移動	新冠町企画課 （コミュニティバス）	メロディー号（町内各地区を循環） （１）通勤通学便 ①通勤通学A路線 ②通勤通学B路線 ③泉線 （２）一般コミュニティ便 ①新和太陽古岸線 ②美宇東川線 ③若園大富線
小地域の移動	新冠町企画課 （デマンド運行）	西新冠地区予約運行方式 （旧 J R 厚賀駅前発着）
自由度の高い移動	有限会社新冠ハイヤー	町内外等（目的地）⇔町内（目的地）
その他特定の移動	新冠町教育委員会 管理課	小中学校スクールバス ①新和美宇太陽線 ②芽呂古岸線 ③明和線 ④東川緑丘線 ⑤節婦大狩部線 ⑥万世朝日線 ⑦泊津線
	新冠町教育委員会 管理課	認定こども園通園バス
	新冠町保健福祉課 新冠町社会福祉協議会	移送サービス

2-3-2 路線バス

(1) 路線バスの概要

路線バスは、道南バス株式会社及びＪＲ北海道バス株式会社が運行しています。

苫小牧市～新ひだか町間を結ぶ日高沿岸線①が５便／日、鶴川・富川～静内間を結ぶ日高沿岸線②が２便／日、平取町～新ひだか町間を結ぶ日高沿岸線③④が２便／日、札幌～浦河町間を結ぶ高速ペガサス号は５便／日運行していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、現在は３便／日へと減便しています。

また、ＪＲ北海道バス株式会社は、ＪＲ日高線の廃線に伴い、新たに運行した特急ともも号（苫小牧～えりも間）は、令和３年度より１日１便運行しています。

路線バスは、国の地域間幹線系統補助又は各自治体独自の補助等により維持しておりますが、新型コロナウイルス感染症等により、利用者は年々減少している状況となっております。

しかし、今後も重要な路線として関係自治体との連携を図りながら、利用者の確保に向けた検討を進める必要があります。

表 2-2 路線バス運行会社の概要

事業者名	道南バス株式会社	ＪＲ北海道バス株式会社
車両台数	358 輛（乗合 312 輛、貸切 46 輛）	402 輛（乗合 388 輛、貸切 14 輛）
従業員数	493 名	948 名

出典：道南バス株式会社

ＪＲ北海道バス株式会社

表 2-3 路線バスの運行状況

運行 主体	路線名	区間		便数 平日		便数 土日祝		所要時間
道南バス (株)	高速ペガサス号	循環	札幌駅前	往復	3 便	往復	3 便	約 2 2 5 分
			浦河ターミナル					
	日高沿岸線①	循環	苫小牧駅	上	6 便	上	5 便	約 1 6 0 分
			静内	下	5 便	下	4 便	
	日高沿岸線②	循環	鷗川・富川	上	2 便	上	2 便	約 7 5 分
			静内	下	4 便	下	3 便	
	日高沿岸線③	循環	平取	上	1 便	上	1 便	約 1 0 0 分
			静内	下	1 便	下	1 便	
	日高沿岸線④	循環	平取	上	1 便	上	1 便	約 9 0 分
			静内	下	1 便	下	1 便	
J R 北 海 道 バ ス (株)	特急とまも号	循環	苫小牧駅前	往復	1 便	往復	1 便	約 2 3 0 分
			えりも					

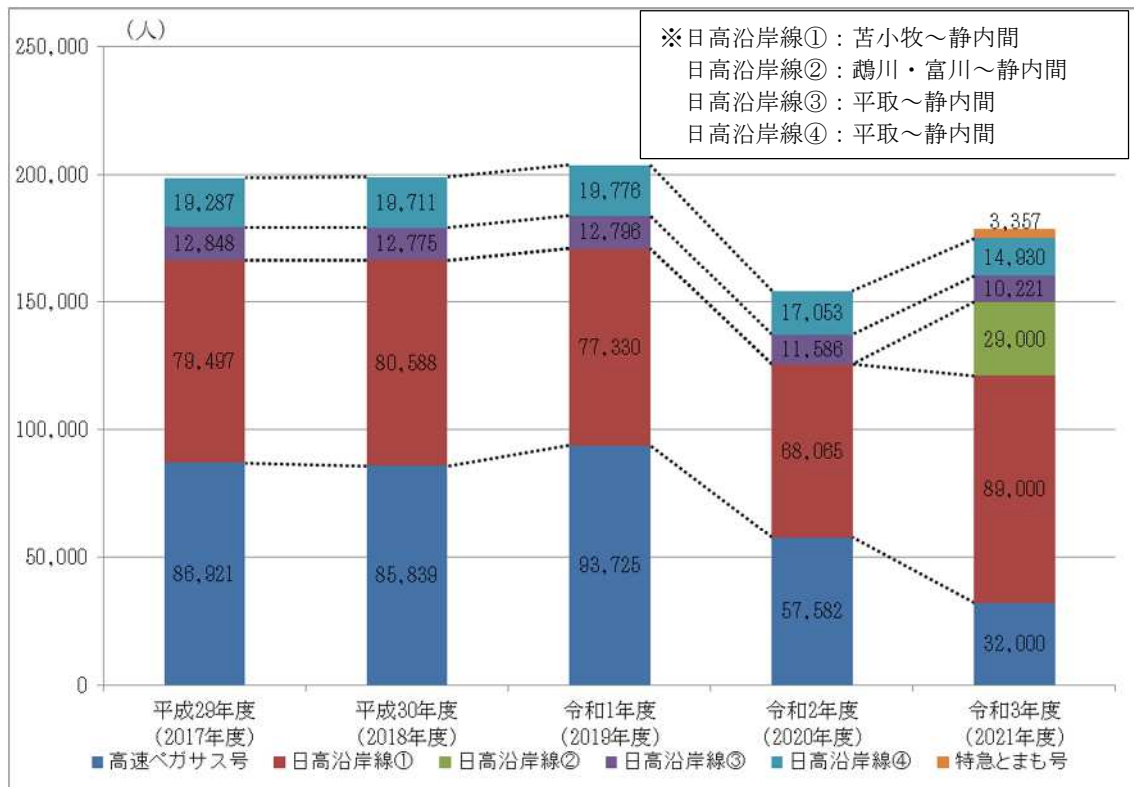
注：バス路線は令和 5 年 4 月時点

出典：日高地域広域公共バス時刻表（令和 5 年度）

(2) 路線バスの利用状況

町内を運行している路線バスの年間利用者数は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、令和2年度に大きく減少しています。

一方、令和3年度にＪＲ日高線が廃線となったことに伴い、新たに増便した日高沿岸線②やＪＲ日高線を利用していた方が日高沿岸線①に移行したことにより、全体的に利用者数は回復しているように見えますが、その他の路線についても減少傾向となっています。



出典：道南バス株式会社

J R北海道バス株式会社

図 2-11 路線バス利用者の推移

表 2-4 道南バスの収支状況

(単位：千円)

路線	収支	平成29年度	平成30年度	令和1年度	令和2年度	令和3年度
高速 ペガサス号	経常収益	183,197	168,681	168,257	107,994	62,617
	経常費用	255,965	249,443	237,791	223,083	164,795
	経常収支	-72,768	-80,762	-69,534	-115,089	-102,178
	収支率	72%	68%	71%	48%	38%
日高沿岸線①	経常収益	32,128	33,599	33,716	29,191	36,042
	経常費用	53,758	55,855	57,258	63,273	91,565
	経常収支	-21,630	-22,256	-23,542	-34,082	-55,523
	収支率	60%	60%	59%	46%	39%
日高沿岸線②	経常収益					8,155
	経常費用					10,492
	経常収支					-2,337
	収支率					78%
日高沿岸線③	経常収益	3,094	3,265	3,030	2,666	2,131
	経常費用	11,085	11,376	12,523	13,090	12,970
	経常収支	-7,991	-8,111	-9,493	-10,424	-10,839
	収支率	28%	29%	24%	20%	16%
日高沿岸線④	経常収益	4,793	4,760	4,206	3,811	3,624
	経常費用	11,717	11,992	13,201	13,799	13,671
	経常収支	-6,924	-7,232	-8,995	-9,988	-10,047
	収支率	41%	40%	32%	28%	27%

出典：日高地域公共交通計画より抜粋

表 2-5 ジェイ・アール北海道バス収支状況

(単位：千円)

路線	収支	平成29年度	平成30年度	令和1年度	令和2年度	令和3年度
特急とまも号	経常収益	0	0	0	0	5,397
	経常費用	0	0	0	0	19,525
	経常収支	0	0	0	0	-14,128
	収支率					28%

出典：日高地域公共交通計画より抜粋

2-3-3 新冠町コミュニティバス『メロディー号』

当町が運行する新冠町コミュニティバス『メロディー号』は、平成27年度より運行を開始しました。

平成28年度に延べ、29,785人の方に利用されて以降、利用者数は年々減少し、令和4年度時点での利用者数は約11,753人まで減少しています。新型コロナウイルス感染症の影響のみならず、少子高齢化による利用者の低迷が顕著となっています。

新冠町コミュニティバス『メロディー号』は地域内フィーダー系統として、町内一円を循環しながら交通空白地帯を解消し、かつ、幹線系統へ接続することが出来る唯一の公共交通であり重要な路線と位置付けています。

ただし、一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持は難しく、地域公共交通確保維持事業（国庫補助）により、運行を確保・維持する必要があります。

表 2-6 新冠町コミュニティバス『メロディー号』の概要

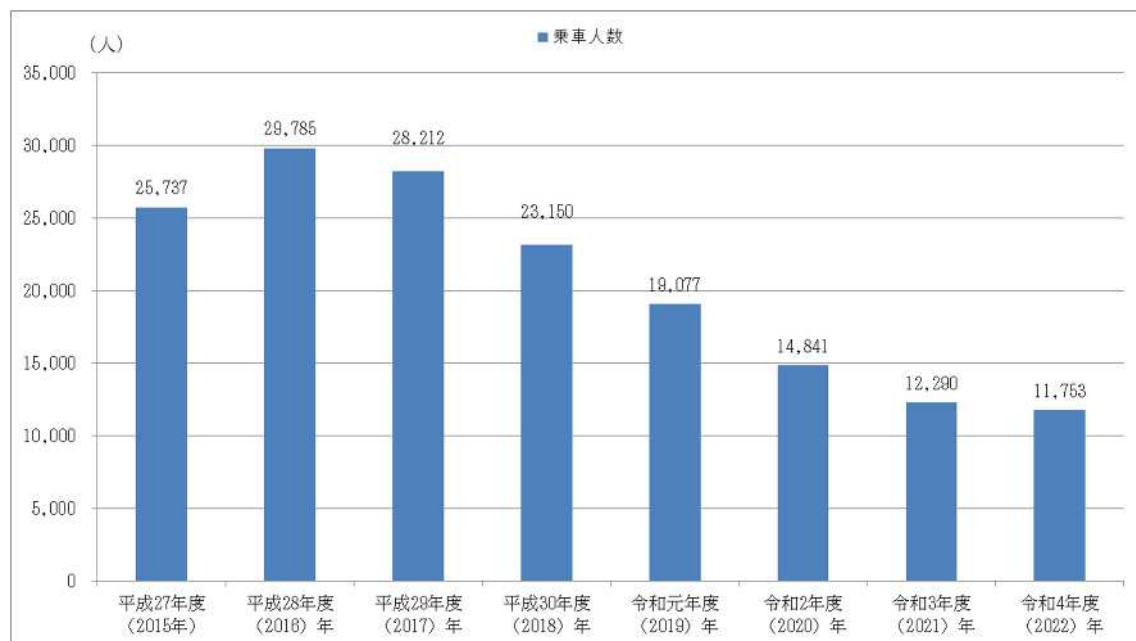
運行主体	新冠町
運行事業者	民間委託業者
運行地域	新冠町全域
車両台数	2台（令和5年4月1日現在）
運転手数	4名（60代3名、70代1名）
利用対象者	【通学通勤便】、【一般コミュニティ便】、【医療機関送迎便】 新冠町に居住する町民。その他、利用を希望される方。
発着箇所	通学通勤便：農協スタンド横及び新冠農協前 一般コミュニティ便：農協スタンド横及び新冠温泉前 医療機関送迎便：ファミリー歯科及び駒木クリニック
便数	通学通勤便：3便 一般コミュニティ便：2便 医療機関送迎便：2便

表 2-7 新冠町コミュニティバス『メロディー号』の運行状況

運行 主体	路線名	区間		便数（便/日）
新冠町	A路線（上り）	自	東川生活センター	月～土運行 3 便
		至	新冠農協前	
		主な経由地（古岸）		
	A路線（下り）	自	農協スタンド横	月～土運行 3 便
		至	東川生活センター	
		主な経由地（古岸）		
	B路線（上り）	自	泉第2 停留所	月～土運行 3 便
		至	新冠農協前	
		主な経由地（万世）		
	B路線（下り）	自	新冠農協前	月～土運行 3 便
		至	泉第2 停留所	
		主な経由地（万世）		
	泉線（上り）	自	泉第2 停留所	日曜運行 2 便
		至	セブンイレブン前	
		主な経由地（緑丘）		
	泉線（下り）	自	農協スタンド横	日曜運行 2 便
		至	泉第2 停留所	
		主な経由地（緑丘）		
	新和太陽古岸線午前便	自	農協スタンド横	月 火 木 土運行 1 便
		至	新冠温泉前	
		主な経由地（新和土井宅前）		
	新和太陽古岸線午後便	自	新冠温泉前	月 火 木 土運行 1 便
		至	セブンイレブン前	
		主な経由地（新和土井宅前）		
美宇東川線午前便	自	農協スタンド横	火 水 木 金運行 1 便	
	至	新冠温泉前		
	主な経由地（美宇早川宅前）			
美宇東川線午後便	自	新冠温泉前	火 水 木 金運行 1 便	
	至	セブンイレブン前		
	主な経由地（美宇早川宅前）			

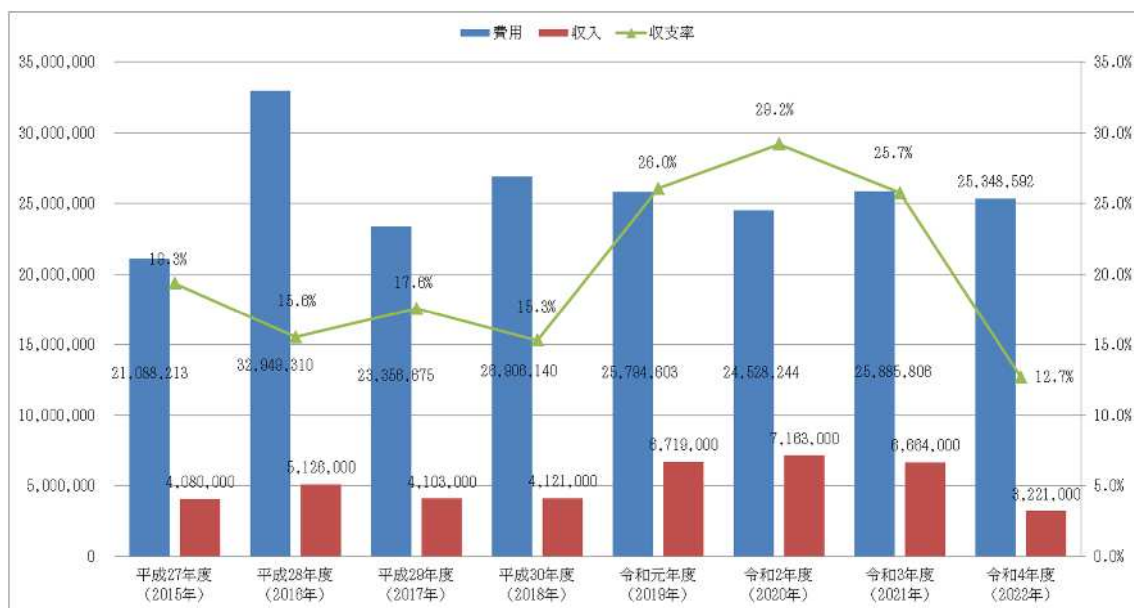
運行 主体	路線名	区間		便数（便/日）
新冠町	若園大富線午前便	自	農協スタンド横	月 水 金 土運行 1 便
		至	新冠温泉前	
		主な経由地（若園滑若橋前）		
	若園大富線午後便	自	新冠温泉前	月 水 金 土運行 1 便
		至	セブンイレブン前	
		主な経由地（若園滑若橋前）		
	医療送迎便午前便	自	ファミリー歯科前	月～土運行 1 便
		至	駒木クリニック	
		主な経由地（日高德洲会病院）		
	医療送迎便午後便	自	石井病院	月～土運行 1 便
		至	ファミリー歯科前	
		主な経由地（日高德洲会病院）		

資料：新冠町



資料：新冠町

図 2-12 コミュニティバスの利用者数の推移



資料：新冠町

図 2-13 コミュニティバスの収支状況

表 2-8 費用負担状況 (令和 4 年度)

経常費用	25,348,592 円
地域内フィーダー系統 (国庫補助) (令和 3 年 10 月 1 日～令和 4 年 9 月 30 日)	3,186,000 円
経常収入	35,000 円
新冠町負担額	22,127,592 円

資料：新冠町

2-3-4 西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）

西新冠沢地域に居住する町民及び観光客を対象に、自宅と旧ＪＲ厚賀駅停留所まで往復利用できる予約制の西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）を日高町と共同にて運行しています。

西新冠地区予約運行方式(デマンド運行)は、平成２３年度より２便/日として本格運行を開始しており、現在は４便/日体制にて運行をしています。

利用者は平成２５年度の延べ１，９７１人をピークとして年々減少し、令和４年度の利用者数は１０２人まで減少しています。

しかし、西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）は新冠町及び日高町の交通空白地帯を解消する役割を担っており、特に、山間地域に居住する町民にとっては、買い物や医療機関を受診するための重要な役割を担っていると共に、幹線系統への接続の役割も担っていることから、今後、運行維持のための見直しが急務となっています。

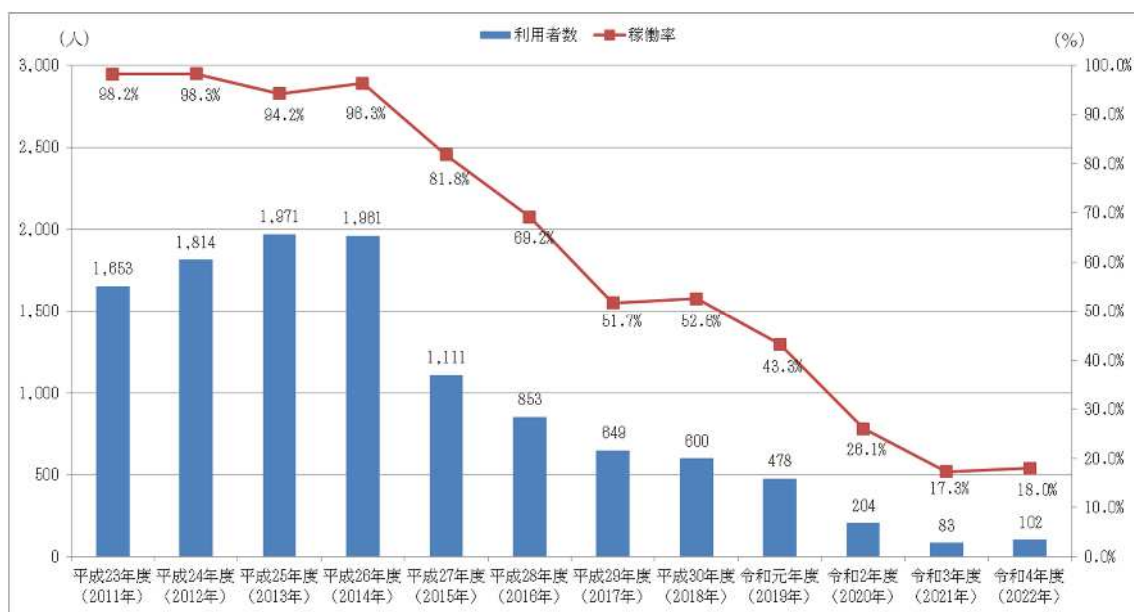
また、西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の運営に関しては、自治体の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業によって運行を確保・維持する必要があります。

表 2-9 デマンドバスの概要

運行主体	新冠町
運行事業者	民間委託業者
運行地域	【西新冠地区】
	【新冠地区】共栄、東川、太陽、新和、美宇、里平
	【日高町地区】厚賀、美原、豊田、正和、三和
車両台数	１台（令和５年４月１日現在）
運転手数	４名（５０代１名、６０代２名、７０代１名）
利用対象者	【厚賀駅前発着便】
	主に地区（共栄、東川、太陽、新和、美宇、里平、日高町厚賀、美原、豊田、正和、三和）在住の方。
	その他、利用を希望される方
発着箇所	旧ＪＲ厚賀駅及び利用者自宅前
便数	４便

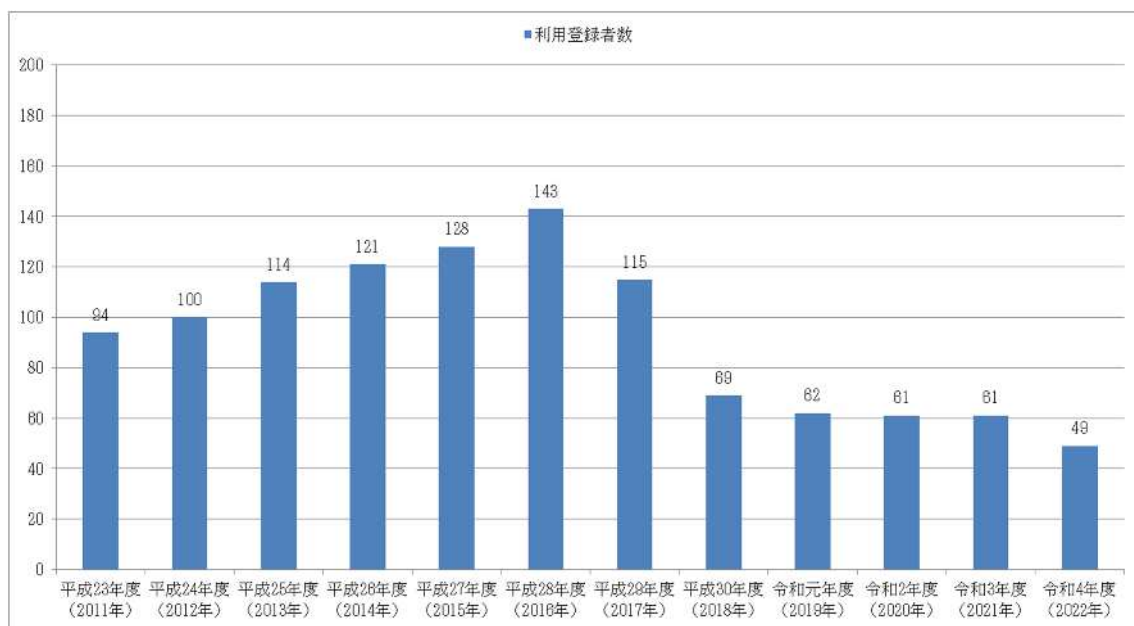
表 2-10 西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）運行状況

運行 主体	路線名	区間		便数（便/日）
新冠町	西新冠地区予約 運行方式 第1便	自	西新冠地区及び 日高町一部地区	月～土運行 1便
		至	旧JR厚賀駅前	
	西新冠地区予約 運行方式 第2便	自	旧JR厚賀駅前	月～土運行 1便
		至	西新冠地区及び 日高町一部地区	
	西新冠地区予約 運行方式 第3便	自	旧JR厚賀駅前	月～土運行 1便
		至	西新冠地区及び 日高町一部地区	
	西新冠地区予約 運行方式 第4便	自	旧JR厚賀駅前	月～土運行 1便
		至	西新冠地区及び 日高町一部地区	
	新冠町コミュニティバス 接続便 登校便	自	太陽佐々木宅前	月～土、祝日運行 1便
		至	東川生活センター	
	新冠町コミュニティバス 接続便 下校便	自	東川生活センター	月～土、祝日運行 1便
		至	太陽佐々木宅前	



資料：新冠町

図 2-14 デマンド運行利用者及び稼働率の推移



資料：新冠町

図 2-15 デマンド運行利用登録者数の推移



図 2-16 デマンド運行の収支状況の推移

表 2-11 費用負担の状況 (令和 4 年度)

経常費用	5,702,893 円
新冠町負担額	4,225,893 円
日高町負担金	1,470,000 円
経常収入	7,000 円

2-3-5 新冠町A I オンデマンドバス『メロディー号』

これまで山間地域における交通弱者の足を確保するため、西新冠地区予約運行方式、新冠町コミュニティバス『メロディー号』を運行してきた経過のなかで、少子高齢者の人口減少の流れにより利用者数の減少は顕著に表れ、費用対効果の見直しに向け非効率運行の改善、長年の利用ニーズにも対応した利便性向上のため、国庫補助金を活用しながら双方の運行を一体化した、AI オンデマンドバスの導入に向けた実証運行を令和7年度に実施し、その実績と利用者アンケートから、さらなる改善を加え、令和8年度から本格運行へと移行しています。

実証運行期間（令和7年10月15日～令和8年2月15日）における利用実績は3,434名、年間換算にして10,302名は、令和6年度の実績（10,418名）と大きな差は見受けられませんが、買い物、通院における効率的なドア to ドアの実現と、スマートフォンでの配車予約環境は、社会生活の支援とICT時代に沿った運用であり、今後は町民の運用理解の浸透に向けた仕掛けが必要となっている。

新冠町A I オンデマンドバス『メロディー号』は、町の新たな地域内フィーダー系統として、町全域の交通空白地帯を解消し、かつ、幹線系統へ接続することが出来る唯一の地域公共交通であり、今後も重要な路線と位置付けています。

一方で、自治体として持続可能な運行に向けて、利用者負担や企業等からの協賛金の依頼といった財源確保の運営努力を進める予定ですが、それだけでは路線の維持は難しく、地域公共交通確保維持事業（国庫補助）により、運行を確保・維持していく必要性があります。

表 2-12 新冠町A I オンデマンドバス『メロディー号』の概要

運行主体	新冠町
運行事業者	民間委託業者
運行地域	新冠町全域（日高町の一部(西新冠地区)及び新ひだか町の一部(無償)）
車両台数	3台（令和8年4月1日現在）
運転手数	4名（60代3名、70代1名）
利用対象者	【通学通勤便】【通勤通院便】【通院買物支援便】【通学通勤帰宅便】 新冠町に居住する町民。その他、利用を希望される方。
発着箇所	通学通勤便：新冠農協前（補完便：厚賀ハイヤー前） 通勤通院便：新冠農協前 通院買物支援便：新冠農協前～新ひだか町内 通学通勤帰宅便：新冠農協前
便数	通学通勤便（補完便含む）：1便 ／ 通勤通院便：1便 通院買物支援便：2便 通学通勤帰宅便：2便

表 2-13 新冠町 A I オンデマンドバス『メロディー号』運行状況

運行 主体	路線名	区間及び区域		便数（便/日）
新冠町	通学通勤便 A路線（上り）	自	東川生活センター	月～土運行 1 便
		至	新冠農協前	
		主な経由地 緑丘・朝日等		
	通学通勤便 A路線（下り）	自	新冠農協前	月～土運行 1 便
		至	東川生活センター	
		主な経由地 高江・共栄等		
	通学通勤便 B路線（上り）	自	泉生活館	月～土運行 1 便
		至	新冠農協前	
		主な経由地 新栄・朝日等		
	通学通勤便 B路線（下り）	自	新冠農協前	月～土運行 1 便
		至	泉生活館	
		主な経由地 明和・朝日等		
	通学通勤便 補完便 登校便	自	美宇立桶宅前	月～土運行 1 便
		至	東川生活センター	
	A I オンデマンド 第 1 便 通勤通院便	自	新冠町内全域（日高町及 び新ひだか町の一部）	月～土運行 1 便
		至		
	A I オンデマンド 第 2 便 通院買物支援便	自	新冠町内全域（日高町及 び新ひだか町の一部）	月～土運行 1 便
		至		
	A I オンデマンド 第 3 便 通院買物支援便	自	新冠町内全域（日高町及 び新ひだか町の一部）	月～土運行 1 便
		至		
	A I オンデマンド 第 4 便 通学通勤帰宅便	自	新冠農協前	月～土運行 1 便
		至	新冠町内全域	
	A I オンデマンド 第 5 便 通学通勤帰宅便	自	新冠農協前	月～土運行 1 便
		至	新冠町内全域	

表 2-14 費用負担の状況（令和 8 年度（当初予算額））

経常費用	40,829,000 円
新冠町負担額	39,022,000 円
日高町負担金	1,500,000 円
経常収入	307,000 円

3 各種調査結果

(1) 調査概要

【調査目的】

新冠町民の移動実態（生活圏や移動頻度など）や今後の運転移行や公共交通に対するニーズの把握を図ることを目的に調査を実施しました。調査結果を地区別や個人属性別で集計を行うことで、地区ごとに異なるニーズの明確化や真に公共交通を必要としているターゲット層を把握します。

【調査対象】

新冠町居住者

【調査方法】

- ①調査依頼文書を全戸配布し、協力の意向があった方に調査票を送付。
- ②新冠町コミュニティバス利用登録者については、訪問調査を実施。
 - ・新冠町コミュニティバス利用登録者等：206 世帯 238 名
 - ・調査協力者数：2 名
 - ・訪問日：令和 5 年 2 月 9 日～2 月 14 日
 - ・訪問数：206 世帯
 - ・回収数：92 世帯 109 票（新冠町コミュニティバス利用者等 107 票、調査協力者 2 票）
 - ・回答率：45.2%（回答世帯率 39.8%）

【調査項目】

問 1) 個人属性

- 年齢、性別、職業、居住地、自動車の保有及び利用状況、自動車の運転が困難となった場合の移動手段、運転免許返納後に見込まれる困難なことなど

問 2) 外出の際に困っていること

- 外出の際の移動について困っていることや、それらが解消された場合の外出頻度向上についてなど

問 3) 日頃の交通行動（買い物、通院、私用）

- 日常における外出頻度、目的地、交通手段など

問 4) 新冠町の公共交通について

- 各公共交通の利用頻度及び各公共交通の認知度

問 5) 新冠町の各公共交通の満足度

- 新冠町における各公共交通の現状満足度

(2) 調査結果

①個人属性について

【年齢・性別】

○回答者の年齢は、75 歳以上 (54.4%) が最も高くなっており、65 歳～74 歳 (21.1%) 10 代 (13.3%) と続いています。

○回答者の性別は、男性 (26.2%)、女性 (73.8%) となっています。

【職業】

○回答者の職業は、無職 (58.9%) が最も多く、学生 (12.6%)、自営業 (12.6%) と続いています。

【居住地】

○回答者の居住地は、多い順に節婦町 (19.8%)、北星町 (11.0%)、と続いています。

【自動車免許と自動車の保有状況】

○免許と自動車の保有状況は、免許を持ったことがない (51.0%) が最も多く、以前は持っていたが、今は持っていない (27.6%) が続いています。

【将来、自動車の運転が困難になった場合の移動手段 (現在、運転している方のみ)】

○運転が困難になった場合はバスを利用するという回答 (76.5%) が多く、次に、家族知人の送迎 (11.8%) が続いています。

【運転免許を返納した場合に困ること (現在、運転している方のみ)】

○免許を返納した際に困ることとして、病院に行けない (56.5%) が最も多く、趣味活動が出来ない (17.4%) といった意見が続いています。

②外出実態について

【外出の移動の際に困っていること】

○困っていないと回答された割合が最も多い (61.9%) 結果となりましたが、一方で、家族や知人に頼るしかない (19.0%)、時間 (公共交通との運行時間) が合わない (16.2%) との回答も挙がっています。

【困っていることが改善された場合の外出頻度の変化】

○困っていることが解決すると外出は変わらないと答えた割合がもっとも多くなりました。(80.0%)

③日頃の交通手段

～買い物 (食料品・日用品等) について

【買い物に行く頻度】

○買い物に行く頻度は週 1～2 回 (45.5%) が最も多く、めったに行かない (19.8%) 月数回 (17.8%) と続いています。

【買い物に行く主な曜日】

○買い物に行く曜日は、特に決まっていない(70.0%)が最も多く、日曜日(10.0%)と続いています。

【買い物でよく利用する場所】

○買い物の目的地として、新ひだか町(93.0%)が多数を占めている状況です。その他では、新冠町(5.6%)、苫小牧市(1.4%)となっています。

【買い物時の主な交通手段】

○買い物時の交通手段については、家族・知人の送迎(32.9%)が最も多く、新冠町コミュニティバス『メロディー号』(医療機関送迎使用用途外利用)(27.1%)、自家用車(21.2%)と続いています。

○年齢別の交通手段は、年齢が増すごとに自家用車割合が減っていき、(75歳以上(16.6%))、家族・知人の送迎や新冠町コミュニティバス『メロディー号』の利用が増加する傾向となっています。75歳以上では(16.6%)となっています。また、年齢が増すごとに家族・知人の送迎やコミュニティバスの利用が増加しています。

～通院について

【病院に行く頻度】

○病院に行く回数は月数回(45.2%)が最も多く、次いで、めったに行かない(27.9%)となっています。

【病院に行く主な曜日】

○病院に行く主な曜日については、特に決まっていない(59.8%)が最も多く、次いで、金曜日(18.4%)となっています。

【通院でよく利用する場所】

○通院の目的地については、新ひだか町が最も多く(61.3%)、次に新冠町(33.3%)が続いています。

【通院時の主な交通手段】

○通院の交通手段については、新冠町コミュニティバス『メロディー号』の利用が最も多く(34.2%)、家族知人の送迎(20.3%)、自家用車(15.2%)と続いています。

～私用交通（サークル活動、教室・習い事など）について

【私用（サークル活動、教室・習い事）で外出する頻度】

○私用に行く回数はめったに行かないが最も多く、(73.1%)、次いで週に1～2回(10.6%)となっています。

【私用でよく利用する場所】

○私用でよく利用される場所は新冠町内が最も多く（71.4%）、次いで新ひだか町（28.6%）と続いています。

【私用移動の主な交通手段】

○私用に係る交通手段については、新冠町コミュニティバス『メロディー号』の利用（47.2%）が多く、次に家族・知人の送迎（16.7%）、徒歩・自転車（11.1%）と続いています。

④公共交通の利用状況や認知度について**【公共交通の移動手段別の利用頻度】**

○公共交通の利用頻度については、公共交通全体の利用頻度として、「利用しない」（56.9%）が最も多く、次いで、「週1～2回」（20.2%）となっています。

○利用されている公共交通の割合は、新冠町コミュニティバス『メロディー号』（50.5%）が最も多く、道南バス（34.9%）と続いています。

【公共交通の移動手段の認知度】

○公共交通の認知度として、道南バス（90.8%）が最も高く、新冠町コミュニティバス『メロディー号』（89.9%）、ハイヤー（81.7%）と認知度が高い状況です。

○一方、新冠町での運行が少ない JR 北海道バスは（60.6%）、西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）については（76.1%）の方が知らないと回答しています。

⑤公共交通の課題や今後の取り組みについて**【道南バス（高速ペガサス号、静内苫小牧線）の満足度】**

○道南バスの満足度について、全項目とも「分からない」と答えた方が最も多く（各項目 60.0%）、続いて、全項目とも「普通」と答える方が多い結果となりました。（各項目 35.0%）

【新冠町コミュニティバス『メロディー号』の満足度】

○新冠町コミュニティバスの満足度について、全項目とも「分からない」と答えた方が最も多く（各項目 45.0%）、次に全項目とも「普通」と答える方が続いています（各項目 40.0%）。

【西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の満足度】

○西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）について、回答者の 94.5%以上が各項目について分からないと回答しています。

○西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）は西新冠地区及び日高町の一部のみでの運行としていることから、利用者が限定され、分からないとの回答が多く、認知度が低い結果となっています。

【アンケート結果の総括】

- 本アンケート調査より、回答者の年齢構成は、75歳以上が5割、65～74歳が2割、20歳～64歳が2割、10代が1割という結果となり、運転免許証を所持している方の公共交通の利用率は低いものの、将来、自動車の運転が困難になった場合の移動手段として「バスを利用する」の回答が7割以上を占めていることから、本町における公共交通の維持・確保は必要と判断します。
- 公共交通を利用した外出については、通学、通院における運行時刻が合わないという回答の方が多く、全体の6割を超える結果となっています。
- 買い物や通院に多く利用されている場所は、「新ひだか町」が多数を占めており、買い物は9割、通院では6割を超えています。その中で、通院に関しては、病気や怪我の経過観察として新ひだか町の病院を利用されていますが、大きな病気や怪我の場合は、札幌市や苫小牧市の病院を受診する傾向が見られます。
- 新冠町を運行する公共交通の利用満足度について、道南バスと新冠町コミュニティバス『メロディー号』においては、運行時間や便数に対して「不満」と回答の方が多く、運行時刻の変更や増便を望む声が多く見受けられます。一方、JR北海道バスと西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）については、運行路線が少ないこと、また、特定の区間のみの運行であることから、「分からない」の回答が9割以上となっています。

【アンケート結果の総括及び見えてきた今後必要な取り組み】

- 75歳の方は、自動車運転免許を持っていない割合が高く（免許返納を含む）、地域公共交通による移動手段の確保が必要となっています。一方で、自動車運転免許を所有している回答者のうち、「高齢になっても運転を行う」という回答も多く、今後、自動車運転免許を返納しやすい環境づくりに向け、さらに利便性の高い公共交通の形態や移動手段の改善を進める必要があります。
- 75歳以上の高齢者は外出の際の移動に困っている理由として、家族や知人に頼るしかないという回答が多かったことから、公共交通の役割として、送迎に頼らない自立的な移動手段や支援の構築により、『気兼ねない外出機会の創出』を検討する必要があります。
- 今後の公共交通の取り組みや方策として、運行の時間帯や曜日、オンデマンド運行の地域拡大など、選択と集中によるニーズに対応可能な公共交通サービスの提供が必要です。特に、公共交通の運行時間がマッチしないという意見の中には、病院が混雑した場合は帰宅の便に間に合わないといった意見が多いほか、学生（高校生）からは部活動などの開始及び終了時刻が合わず、家族に送迎してもらう、若しくは早めに切り上げるといった意見もあることから、効率的かつ、効果的な運行形態の見直しも必要です。

○西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）については、利用者数の減少が顕著に表れており、新規登録者もほぼない状況です。　しかしながら、高齢者の移動手段の確保は必要不可欠であり、過疎地域である当町において、オンデマンド式の運行形態は理に叶ったものであると考えることから、費用対効果や必要性を見極めながら、町全体の公共交通（新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の運行路線及び区域）に視野を広げ、新たな形態への見直しが必要です。

(1) 調査概要

【調査目的】

新冠町 A I オンデマンド実証運行の登録者に対し、A I オンデマンド導入に向けた実証運行の運用形態に対し、地区別や個人属性別を把握し、地区ごとのニーズや改善に向けた意見を聴取することで、本格運行に向けて実情に沿った運行形態の確立の参考資料として利用します。

【調査対象】

新冠町 A I オンデマンド実証運行利用登録者

【調査方法】

- ①アンケート文書について登録者へダイレクトメールを行なう（返信封筒同封）。
- ②LINE 登録者へ Google フォーム URL を添付しプッシュ通知を行なう。
 - ・実施期間：令和 5 年 2 月 9 日～2 月 1 4 日
 - ・対象者数：9 5 名
 - ・回答者数：5 2 名（1 0 7 票、調査協力者 2 票）
 - ・回答率：54.7%

【調査項目】

Q1) 居住地

○町内における登録者の居住地（町字に分類）

Q2) 年齢

○中学生以下、高校生、それ以上は 10 歳毎に分類

Q3) 性別

○日常における外出頻度、目的地、交通手段など

Q4) スマートフォンの保有及び操作状況

○スマートフォン利用の浸透度及び定着度等

Q5) 予約方法

○実証運行時における予約の方法（電話若しくはスマホ）

Q6) 利用目的

○通院、買物、通勤、通学等の利用用途に分類

Q7～Q9) 比較評価

○これまでの乗合路線バス（定時定路線）との比較とその理由

Q10) 満足度

○各項目における満足度を 5 段階にて評価

Q11) 利用料金

○今後の料金形態の適正価格

Q12～Q14) 本格運行への移行

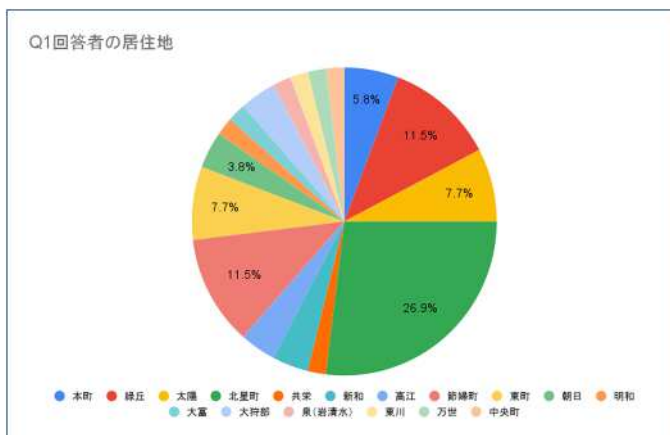
○実証運行形態の評価

Q15) その他（意見）

(2) 調査結果

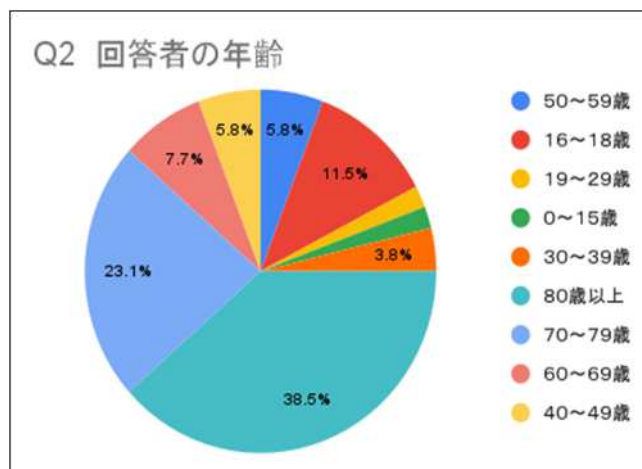
Q1 居住地域を教えてください。

本町	5.8%	1名
中央町	2.0%	1名
北星町	26.9%	14名
東町	7.7%	4名
高江	3.8%	2名
朝日	3.8%	2名
緑丘	11.5%	6名
大富	2.0%	1名
万世	2.0%	1名
明和	2.0%	1名
泉	2.0%	1名
節婦町	11.5%	6名
大狩部	3.8%	2名
共栄	2.0%	1名
東川	2.0%	1名
新和	3.8%	2名
太陽	7.7%	4名



Q2 年齢をお答えください。

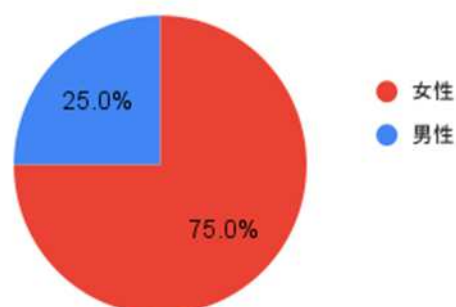
0～15歳	1.9%	1名
16～18歳	11.5%	6名
19～29歳	1.9%	1名
30～39歳	3.8%	2名
40～49歳	5.8%	3名
50～59歳	5.8%	3名
60～69歳	7.7%	4名
70～79歳	23.1%	12名
80歳以上	38.5%	20名



Q3 性別をお答えください。

男性	25.0%	13 名
女性	75.0%	39 名

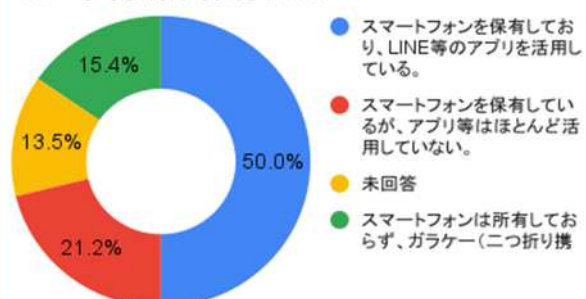
Q3 回答者の性別



Q4 スマートフォンの保有及び操作状況に該当するものをお答えください。

スマホ有、LINE 等のアプリを活用有	50.0%	26 名
スマホ有、アプリ等活用無し	21.2%	11 名
スマホ無、ガラケー利用	13.5%	8 名
未回答	15.4%	7 名

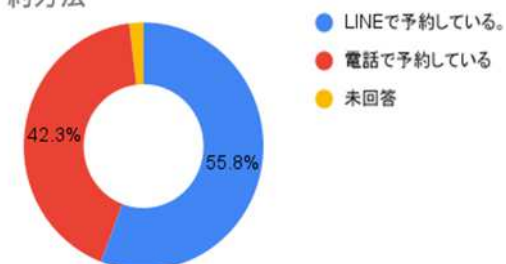
Q4 予約端末保有状況



Q5 予約方法についてお答えください。

LINE で予約	55.8%	29 名
電話で予約	42.3%	22 名
未回答	1.9%	1 名

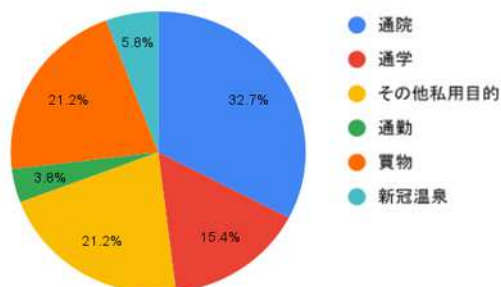
Q5 予約方法



Q6 ご利用した目的をお答えください。

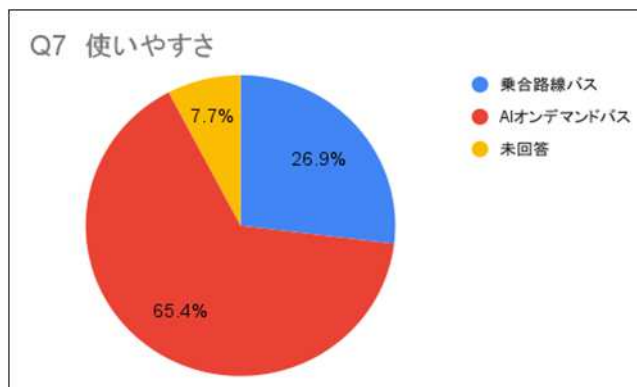
通院	32.7%	17 名
買物	21.2%	11 名
通勤	3.8%	2 名
通学	15.4%	8 名
新冠温泉	5.8%	3 名
その他	21.2%	11 名

Q6 利用目的



Q7 これまでの乗合路線バス（時刻表運行）とA I オンデマンドバスどちらが使いやすいですか。

乗合路線バス	26.9%	14 名
A I オンデマンドバス	65.4%	34 名
未回答	7.7%	4 名



Q8 Q7 で乗合路線バス（時刻表運行）を選択された方にお聞きします。

乗合路線バス（時刻表運行）を選択された理由をお答えください。

①自宅に来る時間が予定とだいぶ違う、静内へ行くときの予約が難しい。
②バス停に来る方が分かりやすいから。
③急に利用したい時当日すぐに乗れるから。
④現時点ではバス停が近くにあるため。
⑤今まで利用していたので都合がいい。
⑥時刻表運行は帰る時間をすぐに変更できるから。
⑦予約をし忘れてしまった時、次のバスまでの時間が結構あるから。
⑧自分の都合で出かける事が出来るので心に余裕がある。予約に縛られる気持ちが無い。
⑨時間が決まっているので予約の心配がない。AI オンデマンドバスは予約を忘れてしまう。
⑩時刻表に合わせて行動できる。変更時連絡しなくてもよい。
⑪予約しなくても乗れる。
⑫通学で利用しているバスに関して、AI オンデマンドバスだと、学校で急な講習や学級での作業が入った場合に、早い便から遅い便への変更が出来ない。

Q9 Q7 でA I オンデマンドを選択された方にお聞きします。

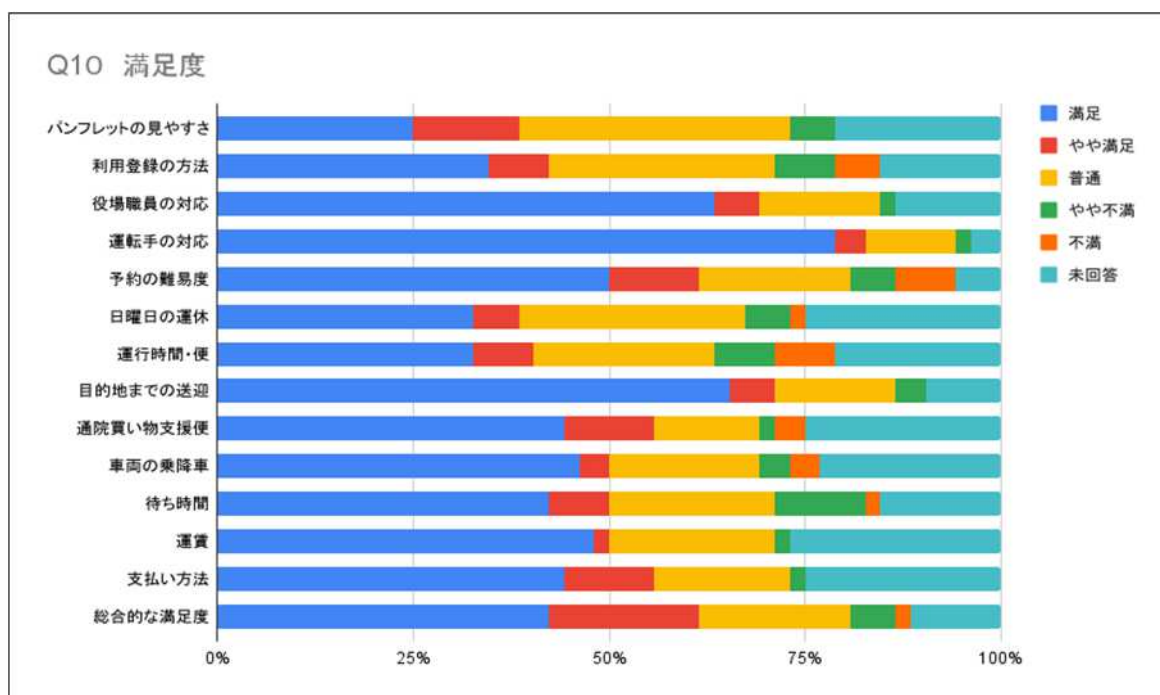
A I オンデマンドバスを選択された理由をお答えください。

①自宅で乗り降りできるため。
②自宅まで来てくれるから。
③希望の日時に予約できる。
④自宅から目的地まで行けるから。
⑤便利だから。

⑥家の前まで来てくれる。時間的にも以前より楽です。
⑦自宅までの送迎のため、天候に左右されることなく外出できる。
⑧自宅までの送迎。
⑨家の前まで来てくれるので。
⑩家の前まで来ていただけるのですごく便利です。
⑪朝通学のバスで、帰りは自宅までで助かっています。
⑫病院に行くため。
⑬時間が守られています。運転手さんも乗る時声掛けしてくれます。
⑭家から目的地に直接いけること大変助かります。
⑮時間に無駄がない。
⑯自宅前まで来てくれる。
⑰家まで来てくれるから。
⑱決まったルートを効率的に走って予約があった時だけ出発するのが良かった。
⑲運行効率が良いように思うから。
⑳予約が手軽だから。
㉑自宅まで送迎してもらえるのが便利だから。
㉒自宅から乗車できるから。
㉓ドア to ドアだから。
㉔買物で冷蔵品や重い物を買っても自宅まで送ってもらえるか。
㉕家まで来てくれて助かります。
㉖買物同行ボランティアの為利用している。
㉗高齢なのでバス停（遠く）まで歩けないため。
㉘自宅まで来てくれるのは大変助かる。
㉙自宅から自宅までの送迎で買い物袋を持ての移動が無いのが便利。
㉚自宅まで来てくれるから。

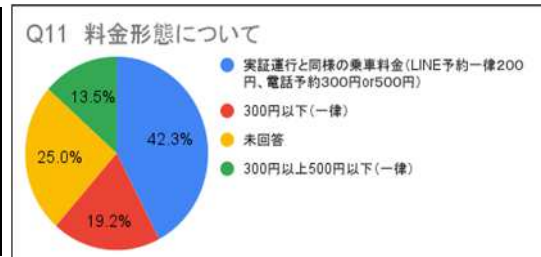
Q10 ①～⑮の項目に該当する満足度に○をしてください。

	満足		やや満足		普通		やや不満		不満		未回答	
パンフレット	25.0%	13名	13.5%	7名	34.6%	18名	5.8%	3名	0.0%	0名	21.1%	11名
利用登録	34.6%	18名	7.7%	4名	28.8%	8名	7.7%	4名	5.8%	3名	15.4%	8名
職員対応	63.4%	33名	5.8%	3名	15.4%	8名	1.9%	1名	0.0%	0名	13.5%	7名
運転手	78.9%	41名	3.8%	2名	11.5%	6名	1.9%	1名	0.0%	0名	3.9%	2名
予約④⑤	50.0%	26名	11.5%	6名	19.2%	10名	5.8%	3名	7.7%	4名	5.8%	3名
日曜運休	32.7%	17名	5.8%	3名	28.8%	15名	5.8%	3名	1.9%	1名	25.0%	13名
運行時間	32.7%	17名	7.7%	4名	23.0%	12名	7.7%	4名	7.7%	4名	21.2%	11名
送迎	65.4%	34名	5.8%	3名	15.4%	8名	3.8%	2名	0.0%	0名	9.6%	5名
通院買物	44.2%	23名	11.6%	6名	13.5%	7名	1.9%	1名	3.8%	2名	25.0%	13名
乗降者	46.2%	24名	3.9%	2名	19.2%	10名	3.8%	2名	3.8%	2名	23.1%	12名
待ち時間	42.3%	22名	7.7%	4名	21.2%	11名	11.5%	6名	1.9%	1名	15.4%	8名
運賃	48.1%	25名	1.9%	1名	21.2%	11名	1.9%	1名	0.0%	0名	26.9%	14名
支払方法	44.2%	23名	11.6%	6名	17.3%	9名	1.9%	1名	0.0%	0名	25.0%	13名
総合的な満足度	42.3%	22名	19.2%	10名	19.2%	10名	5.8%	3名	1.9%	1名	11.6%	6名



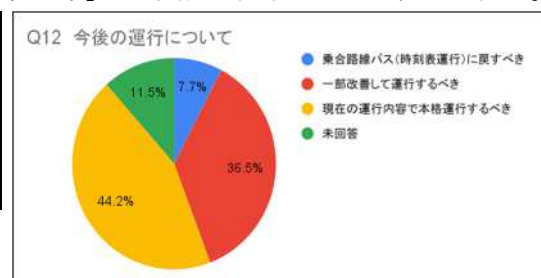
Q11 今後の持続可能な形態を見据えて、他町では無料での運行を廃止し、有料での運行へと切り替わってきています。A I オンデマンドバスが完全有料（寿バス券のバス券を所有していても一定の負担額が生じる想定）となった場合、乗車料金としていくらが望ましいと考えますか。

実証運行と同様	42.3%	22 名
300 円以下	19.2%	10 名
300 円以上 500 円以下	13.5%	7 名
500 円以上 1,000 円以下	0.0%	0 名
未回答	25.0%	13 名



Q12 今回の AI オンデマンドバス「メロディー号」は本格運行すべきと考えますか。

現行の運行内容	44.2%	23 名
一部改善して運行	36.5%	19 名
乗合路線バスに戻す	7.7%	4 名
未回答	11.5%	6 名



Q13 Q12 で「一部改善して運行すべき」を選択された方にお尋ねします。一部改善すべき内容についてのアイデアを記載してください。

①午前で用事が済んだ時のため 12 時のバスがあると便利です。山からきた方がコンビニや道の駅で買い物し、ベンチで 2 時間待ったと言っていました。
②通院の場合と買い物の場合では条件が違うので買い物だけで利用する場合には時間が長すぎて昼食をとらなければならないので、ちょっと改善して欲しいです。
③第 2 便と第 3 便の間 (3 時間 27 分) 買い物だけの利用でしたのでほぼ二時間の時間のあまりに困惑していました。お昼時の時間だったので近くのお店で食事をしましたが、それでも時間つぶしに居座る事になったので、12:30 くらいの時間に帰れる時間のバスを増便してもらいたいです。
④午後からのバスの運行を増やして欲しい。
⑤通学の時間帯は時刻表運転にして欲しい。
⑥主に買い物のために利用しています。帰りの時間バス停までが荷物重く大変苦労している。
⑦帰りの時間がありすぎる。

⑧生協等にも行けるともったいいと思う。
⑨難しいかもしれませんが、便数が増えると便利だと思いました。
⑩運行時間の再検討。
⑪ムリかも知れませんが昼の時間の運行をもう一便増やして欲しい。
⑫便数が増えれば有難い。
⑬新ひだか町から帰る時間帯が午前中（11：00～12：00）にあると便利ですが病院終わりの待ち時間が長い。
⑭通学の際の便の、早い便から遅い便への変更可能時間をもう少し遅めにしても良いと思います。16時締め切りとかだと助かると思います。LINEで予約を入れる際に、現在は一度に入れられる予約が4日分が最大ですが、1週間一気に予約を入れられると、入れ忘れや不便さがなくなると思うので、5日（土曜日に利用する人もいないかもしれないので場合によっては6日？）を予約可能日数の最大値にしてもらえると助かると思います。
⑮帰りの待ち時間が長くとてもつらい。病院終わりが午前中なので、12時台にお願いできるなら助かります。

Q14 Q12で「③乗合路線バス（時刻表運行）」を選択された方にお尋ねします。乗合路線バス（時刻表運行）に戻すべき理由を記入願います。

①慣れているので今までの方がいいです。
②自宅から温泉、温泉から自宅。結局は、行先、帰りの乗り場を運転手に伝えるって、AIにした意味がわかりません。帰りは、病院を指定して、早く終わったら、買い物行きたいと思っても、運転手に迷惑かけるし、いないじゃん!ってなるし。
③自宅まで送ってもらえるのは大変有難いのですが予約に縛られているような気がする。自分の都合に合わせて歩きたい。

Q15 その他（自由記載）

①高齢者がよく利用すると思いますが、LINEなんてしないだろうし、電話予約も、よくわからない。難しい、めんどくさいなど…バス停でよく耳にします。厚賀ハイヤーは、帰りは、手を上げると止まりますと、言ってる方がいるみたいで、乗れないの？何で？と、怒ってる方もいるのもう一度きちんと再確認し合ったほうがいいと思います。
②自宅まで送迎してくれるのは助かるのですが、足不自由なので、ステップを1号車につけてほしいのと、2号車は直してほしいです。

③運行時間帯で病院や買い物に行っても帰りの時間が少し遅いので待ち時間がありすぎて時間をつぶすのに苦労します。また、道南バスと同じ時間なので待合所が混雑します。30 分くらいずらしてはどうでしょうか。
④乗客がいらないのに運転していた時の無駄は無くしたい、オンデマンドは都度予約なのが大変、料金は往復で 600～700 円までにしたい。
⑤パンフレット記載の予約運行と時刻表運行の併用が理解できていない方がいます。(利用回数が多くなれば納得すると思いますが…) 買い物難民のための打開策の一環であるならば是非 1 便増便をお願いしたいです。
⑥国道でバスを止めるのはやめて欲しい、ゲオやローソンで止めて欲しい、後ろの車が気になり荷物を車に乗せる時焦ってしまって困ります。
⑦帰りのバスはなるべく自宅近く下車希望（行きはバス停で構わないです。
⑧危ないので国道で降ろさないでください。せめてバス停で。
⑨バス停について、コープさっぽろと中村脳神経内科でも乗り降りできると助かるとの意見を複数名より聞きました。
⑩LINE 予約について、新ひだか町へ行く場合、目的地設定を温泉にすることがなかなか理解できない高齢者が多かったです。細かな目的地設定は出来ずとも、「新ひだか町内」という項目だけでも増えると選びやすいのではと感じました。
⑪運転免許を返納した者としては、オンデマンドバスが配置され今まで行くことが出来なかった温泉に行くことが出来るようになり大変幸せです。ただ利用するたびに他の利用者があまりに少なく寂しく思います。バスの利用のしかたを理解している人が少ないのではないのでしょうか。

4 地域公共交通の問題点及び課題

(1) 人口減少・高齢化における生活の足の確保

- ①新冠町の令和5年4月末現在の人口は5,195人ですが、令和12年の推計人口は4,671人（国立社会保障・人口問題研究所）まで減少し、その後も人口減少と少子高齢化が進行していくと推計されています。
- ②人口減少及び少子高齢化対策として、定住・移住による人口の確保対策は必要不可欠な事項であり、町の発展のために重要な施策となっています。人口減少に歯止めをかけるための重要な位置づけとなる、「町民生活の足の確保」のために、移り替わるニーズに対応し、さらに利便性が高く効率的な移動手段の整備を図り、公共交通の維持と確保に努める必要があります。

(2) 社会的要請と経済発展

- ①SDGsの目標実現に向けて、公共交通においても持続可能な発展に寄与する必要があります。そのためにも、環境負荷の低減に資する取組みを検討する必要があります。
- ②新冠町では、令和7年度中に、高規格道路日高自動車道の新冠インターが開通予定であり、都市部からの往来を含め、観光客や交流人口の増加が見込まれます。今後は、これに伴う新たなニーズに対し、地域公共交通でも対応可能な移動環境の再構築も必要になると想定します。

(3) 輸送手段

【路線バス】

- ①札幌市と新冠町結ぶ高速バス（ペガサス号）は新型コロナウイルスの感染拡大の影響等による乗り控えや減便対策によって、令和元年度から令和3年度の推移はマイナス65.9%となっています。
- ②新冠町を運行する市町村単独補助路線である日高沿岸線（③、④）の利用者数は、新型コロナウイルス感染症流行以前の平成28年度から令和元年度まで年平均マイナス0.8%、同流行後の令和元年度から令和2年度においてさらに大きく減少したものの、令和3年度ではプラス3.9%となっています。また、JR日高線の廃線に伴い利用者の移行が要因となり、現在では利用者は増加しています。
- ③しかし相対的な人口減少等に比例して、利用者数も減少する中で、路線の維持、確保に対する本町や運行事業者の負担額は増加の一途をたどっています。
- ④苫小牧一えりも間を結ぶ特急とまも号は、JR日高線の廃線に伴い、令和3年度より運行を開始しました。今後の利用状況や利用者ニーズを把握する必要があります。

【新冠町コミュニティバス『メロディー号』】

- ⑤特に、通学や通院を目的とした学生や高齢者にとって欠くことが出来ない重要な公共交通機関と浸透しています。当該バスは公共交通空白地帯を解消すると共に、今後も「町民の足」としての役割を担うために、維持確保は必要不可欠です。
- ⑥一方、人口減少や少子高齢化に伴い、利用者数は年々減少しており、本格運行を開始した平成27年度の年間利用者数と比較すると、およそ60.6%も減少しており、利用ニーズに沿った運行形態の見直しが必要です。
- ⑦その他、利用方法に係る周知について、町HPへ掲載をしていますが、町民の用途別に特化した記載内容であり、新規利用者に対して分かりにくいことから、いつ、誰がみても分かりやすい記載内容、情報発信方法についても改善が必要です。
- ⑧本格運行当初は、全便定時定路線と設定するも、利用実態を見ながら一部路線をデマンド化に変更するなど、運行経費削減に向けた柔軟な対応を図ってきましたが、現在の社会情勢における燃料費や物価高騰に対する費用対効果も検証し、今後も少ない経費で最大の効果と利便性を生み出す手法の検討が必要です。

【西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）】

- ⑨これまで、観光客の利用も見据え、都市間バス（道南バス高速ペガサス号）との接続を意識した増便等、利便性の高い運行を目指してきましたが、人口減少や少子高齢化の影響により、新規登録者や利用者の増加はしておらず、ピークから9割以上減少しています。
- ⑩予約がない場合は運行しないというオンデマンド方式の優位性がありますが、運行業者への運休補償や車両の管理費は維持経費として必要となることから、より有効的な財源の活用に向け、今後は新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）双方を含め、町全体の地域公共交通という位置づけのもと、運行形態の見直しが必要です。

（４）時機に応じた運行路線の見直し

- ①人口減少の影響は、特に郡部や山間地域において大きな問題となっており、通院・通学で公共交通を利用していた住民がある時期を境に不在となるケースも見られます。そのため、地域の公共交通ニーズを適時適切に把握し、ニーズに沿った路線の見直しを行うことで、路線系統の最適化を図る必要があります。

(1) 路線バスの維持と利用促進の方策検討

- ① J R 日高線の鉄路廃線に伴い、道南バス及び J R 北海道バスが運行する路線バスは札幌市や苫小牧市、近隣町へアクセスする唯一の地域間幹線系統として重要な位置づけの路線です。
- ② しかし、利用者数は年々減少し、道南バスでは運行路線の減便といった措置もとられており、今後、路線を維持・確保するためには、利用促進の強化が必要です。
- ③ 住民意見として便数の復活を求める声が多くあり、今後も引き続き、官民が連携し、利用促進に繋がる積極的な取組みを行う必要があります。

(2) 新冠町コミュニティバス『メロディー号』の運行形態の改革と利用者の確保

- ① 現在利用している町民の多くは学生と高齢者で、自家用車での移動が困難な「交通弱者」となっておりますが、郡部における居住人口の減少の影響から、利用者数は年々減少しています。
- ② 新冠町コミュニティバス『メロディー号』は路線バスとの接続を意識したルート設定をしていますが、乗り継ぎに係る待ち時間が長く、利用者の効率的な利用に対して大きな課題が残っています。
- ③ 利用者のニーズに合せた時間帯による運行、曜日別運行、定時定路線、デマンド運行など、町全体の地域公共交通について、利用者の選択と集中に沿った効果的な運行形態への見直しと改革によって利用ニーズに応え、利用者の囲い込みが必要です。

(3) 西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の運用改善と見直し

- ① 利用のピーク時から 9 割以上の利用者減、認知度も約 1 割という実態を受け、必要性を含む運用改善、運行形態の見直しが必要です。
- ② 運行区域については、新冠町コミュニティバス『メロディー号』『美宇東川線』、「新和太陽古岸線」と重複していますが、本町は過疎地域として人口密度が低く、オンデマンド運行に適している地域であるため、町全体の地域公共交通と位置づけ、運行形態の見直しなどを検討する必要があります。
- ③ 日高町との共同運行としていることから、実態とアンケート結果を共有しながら、今後の改善方法について検討する必要があります。

(4) ICT 技術の活用による利便性の向上

- ① 本町の西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）のシステムは、電話のみの受付であり、送迎においても、運行事業所の経験に基づくルート選択やマニュアルによる送迎時間の算出等、一体的なアナログ対応となっています。 今後、町内全域の運

行形態を改革する場合、オンデマンド運行の有益性を活かし、各世代や観光も含めた多種多様なニーズに応えるためにも、ICT 技術の導入を検討しながら、全ての方に分かりやすく、利用しやすい公共交通への見直しと、利用促進を強化する取り組みが必要です。

(5) 環境への配慮、観光及び交流人口増加のツール

- ①これまでも地域公共交通は、輸送手段だけに留まらず、地球環境に優しく物流にも活用可能なモビリティツールとして着目されているほか、環境配慮型の車両導入も全国的に進められているため、ゼロカーボン施策及び CO2 削減も意識しながら、これらに係る様々な動向に注視した検討も必要です。
- ②令和 7 年度に高規格道路日高自動車道の新冠インターの開通を控え、増加が期待される観光客に対し、利便性が高く、わかりやすい公共交通を整備することは、新たな収入源や利用者の確保に繋がるほか、地域経済の活性化にも寄与することが考えられるため、持続可能な運行形態へ繋げる必要があります。

(6) ニーズに対応した環境づくり

- ①高齢者の危険運転の抑制や安全で安心な地域社会の実現、高齢者の外出機会の促進及び健康を推進させるため、通院や買い物、サークル活動等の社会参加に向けた時間等を考慮した「町民の足」となる公共交通の環境を整備し、併せて運転免許証の自主返納の促進も必要です。
- ②運転免許を持ってない学生のアルバイトや部活動など、充実した学生生活を送ることが出来るよう、学生の活動時間に配慮した公共交通の運行が必要です。
- ③本町は自動車運転免許証の保有率が高く、自家用車での移動が多く占めている要因として、基幹産業が第一次産業であり、就業地が山間部に広く分布していることが挙げられます。
- ④公共交通の乗り方教室などの試乗体験ツアーを企画しながら、参加者に対し乗継ぎに対する不安の払拭や路線の把握、用途毎の乗降場所などの理解を深めるなど、利用促進に繋がる取り組みの推進が必要です。
- ⑤隣接町の大規模商業施設が、町民の買い物の主たる施設であることから、隣町と当町を結ぶ路線バスの重要性は、今後、さらに高まるものと想定され、引き続き路線バスとの連携を図りながら、路線の維持・確保に向けた取組を推進することが必要です。

5 新冠町の地域公共交通計画の基本理念と基本方針

【基本理念を構成する要素】

- 買い物や通院、通学等に係る町外へのアクセスとして欠かすことのできない路線バス
- 「町民の足」として確保・維持してきた既存輸送資源(新冠町コミュニティバス『メロディー号』・西新冠地区予約運行方式(デマンド運行))を一本化した、新冠町AIオンデマンドバスの本格運行
- 必要最低限の経費でニーズに沿った持続可能な運用形態の確立
- ゼロカーボン施策や ICT 技術を考慮し、将来的にもサービスの提供が可能な地域公共交通の確立と維持

新冠町の公共交通の将来像として、地域住民にとって必要不可欠な地域間幹線系統などの広域公共交通に対し、現在、町内で展開若しくは今後検討するべききめ細やかな輸送サービスとの最適な接続を図り、定期的な効果検証とその結果に伴う見直しを行いながら、地域にとって効果的で持続可能な公共交通体系の構築のため、基本理念を以下のように示します。

【基本理念】

町外移動に必要不可欠な路線バスの維持と接続を基本として、既存輸送資源を最適に活用し、民間の広域公共交通と行政のきめ細やかな輸送サービスの連動により、分かりやすく使いやすい、持続可能な公共交通体系を目指します。

基本理念を踏まえ、上位計画である「第6次新冠町総合計画」及び関連計画のほか、「4-2 公共交通の課題」を基に、目指すべき将来像と、その実現に向けた基本方針を以下のとおり設定します。

【基本方針】

基本方針1	広域交通及び地域間幹線交通への接続強化による路線の維持・確保
生活に必要不可欠な交通路線である「広域公共交通※1」と「地域間交通※2」の利用促進を図るため、これまで本町が運行していた「地域公共交通（新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）」を一本化した新冠町A I オンデマンドバス『メロディー号』への変換は、多様できめ細やかな運行が可能となるため、民間運営バス路線との密な接続と更なる利便性向上を図り、利用者の増加維持と確保を目指します。 ※1 都市部（札幌市や苫小牧市）と日高管内中心都市（新ひだか町、浦河町、日高町）を結ぶ民間運営バス路線のこと ※2 本町市街地と日高管内中心都市を結ぶ民間運営バス路線のこと	

基本方針2	地域公共交通を維持継続し、将来に向けて持続する交通体系を確立
本町で運行している「地域公共交通」は新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）を一本化し、新冠町A I オンデマンドバス『メロディー号』へと変換しているが、通院で利用する高齢者や通学で利用する学生など交通弱者と言われる方にとっては引き続き必要不可欠な移動手段であり、更なる高齢化が進む本町の生活においては、利便性の向上と依存性はさらに高まっていくことを想定し、地域内フィーダー系統確保維持補助金等を活用し、維持・確保を図ります。 また、これまでの利用実態に応じて、A I オンデマンド運行への移行、車両の小型化を図ってきましたが、今後の実情に沿った継続的な見直しの検討ほか、運転手の担い手確保対策を行うことで持続可能な交通体系の構築を目指します。	

基本方針3	地域全体で公共交通を維持する環境づくりと交通事業関連組織との連携
日高管内7町、北海道日高振興局、民間バス事業所等で構成される「日高広域交通協議会」との連携、協議の下、利用者ニーズに沿った利用しやすい運行時刻や運行本数、運行ルートを目指します。 また、公共交通の認知度の向上と利用促進として、交通事業関連組織と連携した乗り方教室や小中学生における授業での活用など、横断的な連携を図り、地域全体で公共交通を維持していく気風を整えます。	

6 地域公共交通の現状と今後の地域公共交通ネットワークの概要

ここでは、本計画の策定当初の新冠町の公共交通の現状を「幹…『幹線としての役割』」「枝…『きめ細かい路線』としての役割（地域内フィーダー路線）」「葉…『自由路線』自由度の高い公共交通としての役割」に分類し、現状を評価します。（図 6-1 参照）

○幹

- 路線バスである地域間幹線バス（道南バス・JR 北海道バス）が都市間を結んでいますが、利用者の減少と、運行経費の増加によって維持が困難となってきました。

○枝

- 新冠町コミュニティバス『メロディー号』が山間地域の交通空白地帯を解消するべく、地域間幹線バスとの接続に考慮した運行を行っています。

○葉

- 西新冠地区（日高町厚賀地区）を西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）が運行しています。
- 新冠ハイヤーが町内全域をカバーする自由度の高い交通として運営しています。

なお、令和 7 年 10 月 15 日以降は、次のとおり分類します。（図 6-2 参照）

○幹

- 路線バスである地域間幹線バス（道南バス・JR 北海道バス）が都市間を結んでいますが、利用者の減少と、運行経費の増加によって維持が困難となってきました。

○枝・葉

- 新冠町 A I オンデマンドバス『メロディー号』が山間地域の交通空白地帯を解消するべく、地域間幹線バスとの接続に考慮し、町内全域をカバーしながら、自宅から乗降スポットを乗合いで繋ぎ、効率的な運行を行なっています。

○葉

- 新冠ハイヤーが町内全域をカバーする自由度の高い交通として運営しています。

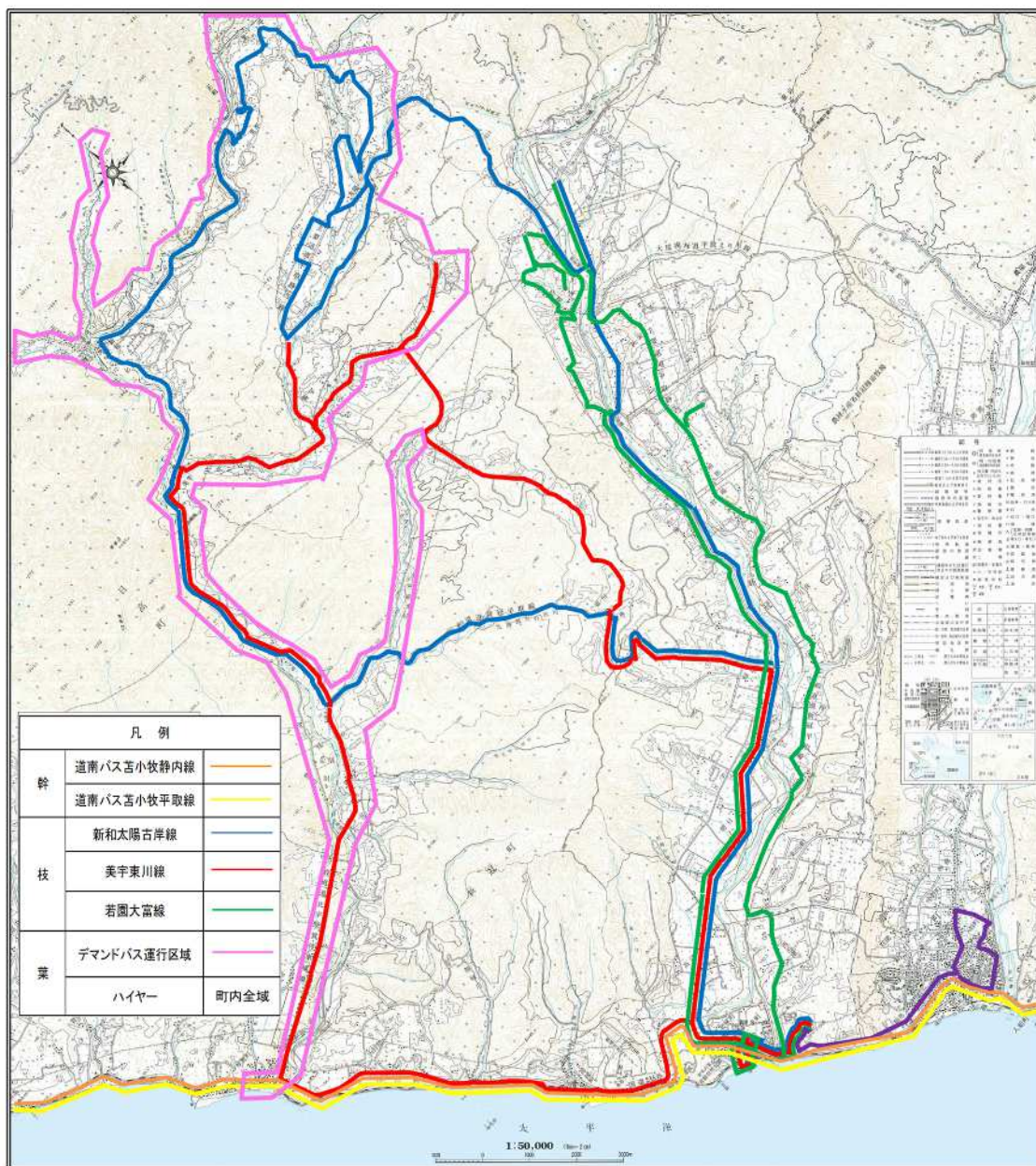


図 6-1 現状の交通体系

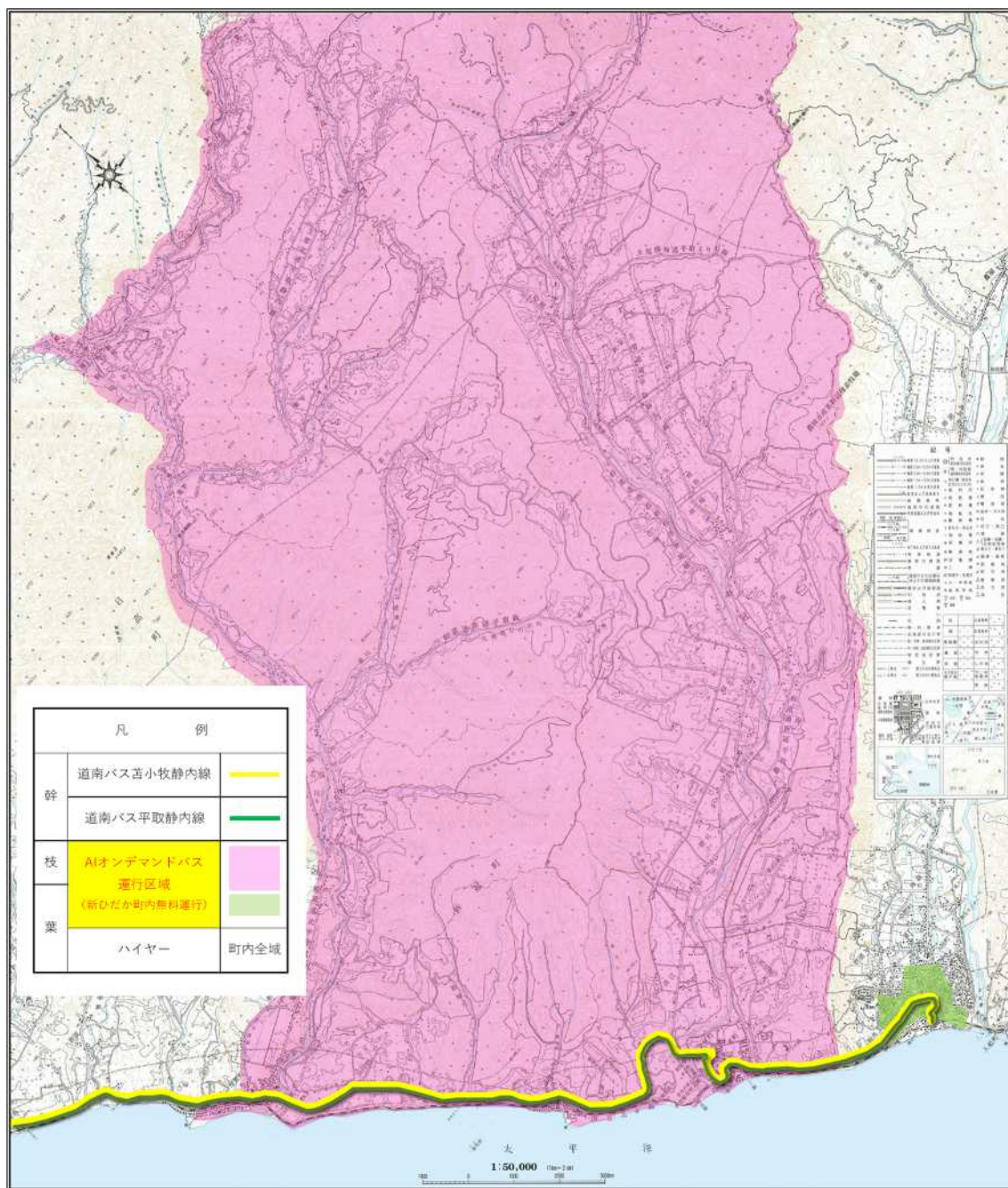


図 6-2 現状の交通体系（令和 7 年 10 月 15 日実証運行以降）

新冠町における公共交通は、各種補助制度（地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助等））の活用と、町単独での支援を継続しながら、利用者ニーズに寄り添った「わかりやすく使いやすい『町民の足』」への改革を行い、生活に必要不可欠となる公共交通ネットワークを確立し、次のように維持・確保していきます。

表 6-1 今後の各種補助制度対象公共交通ネットワークの概要（図 6-1 参照）

系統	路線名	今後の位置づけ	確保・維持
地域間系統	乗合バス 橙色 日高沿岸線① (苫小牧～静内間)	・新ひだか町静内と苫小牧市を発着地として、町内並びに隣接町の拠点を連絡します。 ・通学、通院、買物等住民にとって欠かすことのできない生活路線です。	・道南バス株式会社が主体となり、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を確保します。 ・地域内系統と、より密接な接続を構築し、利用者の増加を目指します。
	乗合バス 黄色 日高沿岸線③、④ (平取～静内間)	平取と新ひだか町静内を発着地として、町内並びに近隣町を連絡する路線です。	・当該路線は町の単独補助路線であるが、複数の行政区域を跨り運行する路線であり、交通事業者と各町が密接に連携しながら、維持・確保に向けた取り組みを実施します。
地域内系統	乗合バス 青系統 乗合バス 赤系統 乗合バス 緑系統	・町内各地を運行し、地域間交通へ接続し隣接町への連絡をします。 ・本路線は、通学、通院、買物など住民にとって欠かすことのできない生活路線であり、公共交通の空白地帯を解消する唯一の路線です。	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。 ・定時定路線（一部予約運行方式）によって、利用ニーズに対し路線変更等を積極的に行うほか、3路線の実態等をみながらオンデマンド運行による効率化も検討する。

表 6-2 補助系統に係る事業及び実施主体の概要（図 6-1 参照）

系統名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施 主体	補助事業の 活用
橙色 系統	苫小牧駅	日高町 富川	静内	4 条乗合	路線定期 運行	道南 バス(株)	幹線補助
黄色 系統	平取	富川 高校前	静内	4 条乗合	路線定期 運行	道南 バス(株)	町単独補助
	平取	新冠 温泉前	静内	4 条乗合	路線定期 運行	道南 バス(株)	町単独補助
青 系統	農協 スタンド横	新和土井 宅前	新冠 温泉前	交通空白 有償運送	路線定期 運行	新冠町	フィーダー補助 車両購入費補助
赤 系統	農協 スタンド横	美宇早川 宅前	新冠 温泉前	交通空白 有償運送	路線定期 運行	新冠町	フィーダー補助 車両購入費補助
緑 系統	農協 スタンド横	若園 滑若橋前	新冠 温泉前	交通空白 有償運送	路線定期 運行	新冠町	フィーダー補助 車両購入費補助

表 6-3 令和 7 年 10 月 15 日以降の各種補助制度対象公共交通ネットワークの概要
(図 6-2 参照)

系統	路線名	今後の位置づけ	確保・維持
地域間系統	乗合バス 橙色 日高沿岸線① (苫小牧～静内間)	・新ひだか町静内と苫小牧市を発着地として、町内並びに隣接町の拠点を連絡します。 ・通学、通院、買物等住民にとって欠かすことのできない生活路線です。	・道南バス株式会社が主体となり、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を確保します。 ・地域内系統と、より密接な接続を構築し、利用者の増加を目指します。
	乗合バス 黄色 日高沿岸線③、④ (平取～静内間)	・平取と新ひだか静内を発着地として、町内並びに近隣町を連絡する路線です。	・当該路線は町の単独補助路線であるが、複数の行政区域を跨り運行する路線であり、交通事業者と各町が密接に連携しながら、維持・確保に向けた取り組みを実施します。
地域内系統	A I オンデマンドバス	・町内全域を対象として運行し、地域間交通へと接続し隣接町への連絡をします。 ・本路線は、これまで運行していた、定時定路線型乗合バスが担っていた通学、通院、買物など、住民にとって欠かすことのできない生活路線に更なる利便性と効率性を備えた運行形態であり、地域の空白地帯を解消する唯一の路線です。	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指します。 ・これまでの定時定路線（一部予約運行方式）の利用実態に沿った利用ニーズに対し、当初より検討を進めていた A I オンデマンド運行の実装に向け、実証運行の実施から本格運行に繋げ、引き続き持続可能な運行体系の構築へ継続的な聞き取りと協議を実施します。

表 6-4 令和 7 年 10 月 15 日以降の補助系統に係る事業及び実施主体の概要
(図 6-2 参照)

系統名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施 主体	補助事業の 活用
橙色 系統	苫小牧駅	日高町 富川	静内	4 条乗合	路線定期 運行	道南 バス(株)	幹線補助
黄色 系統	平取	富川 高校前	静内	4 条乗合	路線定期 運行	道南 バス(株)	町単独補助
	平取	新冠 温泉前	静内	4 条乗合	路線定期 運行	道南 バス(株)	町単独補助
桃色 区域	新冠農協前	なし	○新冠 温泉前 ほか	交通空白 有償運送	オン デマンド 運行	新冠町	フィーダー補助 車両購入費補助

7 基本目標と施策項目

ここからは、新冠町の目指す将来の地域公共交通を実現するための基本目標として、既存の輸送手段を基に以下のとおり設定します。

表 7-1 基本目標と現在の公共交通との関係性

基本目標		既存の輸送手段
幹：幹線の利用促進と維持		・道南バス (高速ペガサス号、日高沿岸線) ・JR 北海道バス (特急とまも号)
枝：きめ細やかな運行形態への 改革と強化	喫緊に一体 化に向けた 事業を実施	・新冠町コミュニティバス『メロ ディー号』 ・西新冠地区予約運行方式（デマン ド運行）
葉：ニーズや自由度の高い 町内交通の振興		➤新冠町A I オンデマンドバス 『メロディー号』 ・ハイヤー等
共通：横断的な利用促進と見直しによる公共交通の維持・活性化		

～考え方

「町民の足」として、地域間を移動する唯一の交通手段となる路線バスを維持継続するため、これまで町営の新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）、さらにそれらを一本化した新冠町 A I オンデマンドバス『メロディー号』にいたっても、接続を意識した形態としています。人口減少の影響から利用者は減少傾向ではありますが、町内全域の A I 配車システムの導入によって利便性の向上を図り、路線バス利用者の維持・増加を目指します。

また、日高広域交通協議会との連携、協議の下、利用しやすい適切な運行時刻や本数、路線のルートを検討し、今以上に利用促進を図ります。

なお、道南バスの地域間幹線系統は、国庫補助及び町補助路線であり、地域間の移動を支える重要な路線として位置づけ、存続に向けて最善を尽くします。

このことによって、地域住民に対し安心した暮らしの実現に向けた移動環境の確保を実現します。

施策① スムーズな接続による運行形態の最適化と利用者の確保

施策② 利用者増加に向けた関係機関及び官民連携による取組みの活性化
(関係機関との議論の活性化や友好な関係性の構築)

【基本目標2】 枝:きめ細やかな運行形態への改革と強化

～考え方

これまでの運行形態（定時定路線）に対する住民意見として、乗車時間の長時間化による身体的負担や、自宅付近への乗入れ、通学、通院時に沿った運行時刻の設定等の改善要望が挙がっていた中、それらを可能な限り改善した新冠町A I オンデマンドバス『メロディー号』は、交通空白地帯を解消するための地域内フィーダー系統として、重要な地域公共交通という位置づけのもと、国庫補助対象路線として、今後も維持継続していきます。

また、今後も利用状況の把握と町民ニーズを適時適切に把握し、必要最低限の経費で最大の効果を見出す運行体制の構築を実現します。

施策③ 町民ニーズに沿った費用対効果の高い運行形態への変更

施策④ 利用者にとって負担の無い幹線系統への接続に向けた運行の見直し

施策⑤ 適正な運行車両への更新

～考え方

本町の西新冠地区で実施していた西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）は、認知度及び利用者が極端に少なく、運行の必要性について検討した一方、町内全域を網羅する新冠町コミュニティバス『メロディー号』（定時定路線運行）の抱える様々な課題と利用者ニーズの対応を含め、それらを一本化したA I オンデマンドシステムの実証運行を実施しました。

実証運行には国庫補助を有効に活用し、これまでの実態に応じた適正な車両（小型化）による機動力の向上や、運行効率化による環境配慮も視野に、ICTとAI技術を駆使した予約配車システムを導入し、各世代さらには観光客にも配慮したオンデマンドシステムを実装しています。

ただし、この利便性の向上が民間ハイヤー事業者の経営圧迫を招くことのないよう、運行の切り分け等、十分に配慮し、公共サービスと民間事業の棲み分けの明確化にも努めます。

引き続き、高齢者や学生のニーズに対応可能な環境を整え、自由度の高い町内交通体系の構築を実現します。

施策⑥ ハイヤー事業所とオンデマンド運行のすみ分け

施策⑦ ICT技術の導入検討

～考え方

幹線系統の道南バス、J R北海道バス、支線であり自由度の高い町内交通という位置づけとなる新冠町A I オンデマンドバス『メロディー号』、さらには民間ハイヤーの事業所が整備されている環境下で、現状では人口減少・少子高齢化の影響から利用者が減少しており、このままでは将来的に維持・確保することが困難になる可能性があります。

そのため、公共交通体系の適時適切な見直しが必要であるほか、町内全域を網羅する形で運行されているスクールバスの運行についても、第1期計画から引き続き、地域公共交通の一つとして位置づけ検討します。

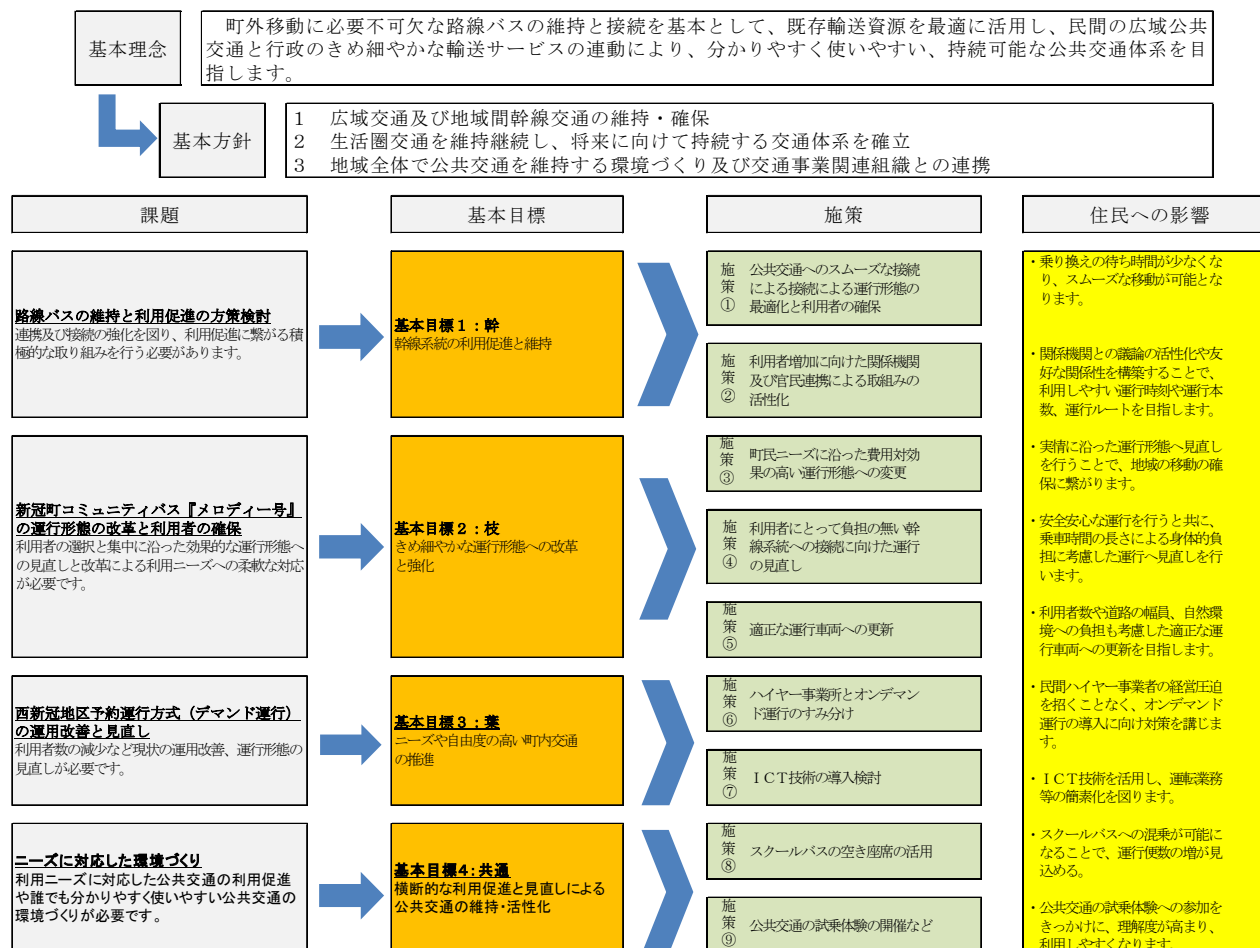
令和6年度に朝日小学校が閉校となる背景もあり、山間地域の児童生徒の減少が顕著であることから、利用に係る安全性の構築と保護者理解を前提に、混乗化についての協議を継続的に進めます。

また、町民に根差したバスに向けた認知度の向上と利用促進として、小中学校における授業での活用や、高齢者の利用不安の払しょくを目的とした乗り方教室の実施など、関係部署と連携した各事業の定期的な開催に努めます。

施策⑧ スクールバスの空き座席の活用

施策⑨ 公共交通の試乗体験の開催など

(1) 公共交通計画の体系



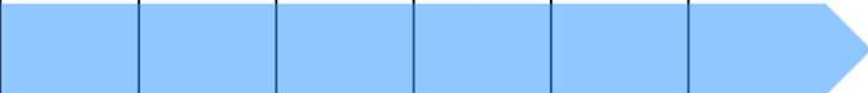
※施策メニュー例は、実施段階で更なる検討を行いますので確約するものではありません。

(2) 基本目標 1 幹：幹線の系統利用促進と維持

施策① スムーズな接続による運行形態の最適化と利用者の確保

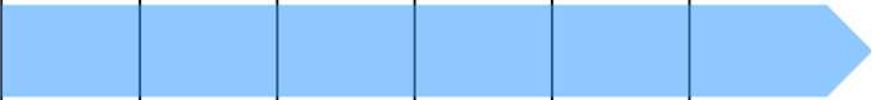
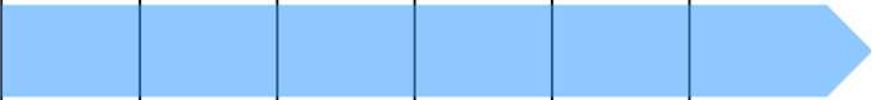
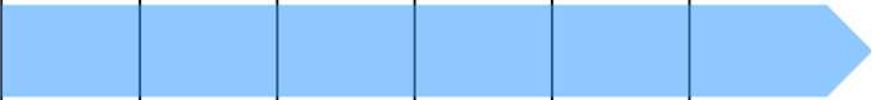
目 的	幹線系統との接続について、待ち時間の少ないスムーズな運行形態となるよう環境を整えます。																																	
取組概要	・新冠町コミュニティバス『メロディー号』（地域内フィーダー系統）及び西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）と地域間を移動する唯一の交通手段となる路線バスとの接続時間へ配慮した運行時刻を設定します。 ・学生や高齢者の移動弱者に対する対応策として、通学、通院等に配慮した運行便を設定すると共に、利用しやすい公共交通体系の確保に努めます。																																	
取組内容	新冠町	・毎年度3月中旬頃を目途に各路線バスの運行時刻が見直しされるため、それに対応するべく、新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約（デマンド運行）の運行時刻について見直しを行います。																																
	新冠町地域公共交通活性化協議会	・新冠町より諮問のあった運行時刻及び運行路線等の見直しについて、内容の協議・審査を行い、答申します。																																
	スケジュール																																	
<table border="1"> <tr> <td>計画年度</td><td>令和5年度</td><td>令和6年度</td><td>令和7年度</td><td>令和8年度</td><td>令和9年度</td><td>長 期</td></tr> <tr> <td>実施内容</td><td colspan="6"> 運行時刻等の見直し </td></tr> </table>		計画年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	長 期	実施内容	運行時刻等の見直し						<table border="1"> <tr> <td>計画年度</td><td>令和5年度</td><td>令和6年度</td><td>令和7年度</td><td>令和8年度</td><td>令和9年度</td><td>長 期</td></tr> <tr> <td>実施内容</td><td colspan="6"> 運行時刻等の見直し </td></tr> </table>					計画年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	長 期	実施内容	運行時刻等の見直し					
計画年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	長 期																												
実施内容	運行時刻等の見直し																																	
計画年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	長 期																												
実施内容	運行時刻等の見直し																																	
本計画策定後の取組状況	令和7年10月15日～令和8年3月31日迄（以降本格運行） ○新冠町A I オンデマンドバス実証試験運行を実施。 通学通勤時間帯においては、幹線系統との接続を意識した発着時間を設定しているほか、配車予約システムの導入により効率的な乗合運行と自宅前の送迎を可能としている。令和8年度から本格運行へ移行。																																	

施策② 利用者増加に向けた関係機関及び官民連携による取り組みの活性化
(関係機関との議論の活性化や友好な関係性の構築)

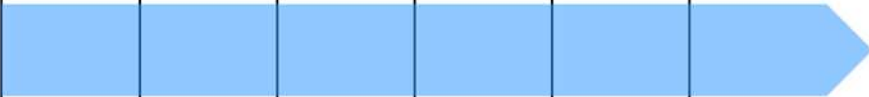
目的		日高広域交通協議会との連携、協議の下、利用しやすい運行時刻や運行本数、運行ルートを目指し、利用促進を図ります。					
取組概要		・日高管内7町、北海道日高振興局、道南バス(株)、JR 北海道バス(株)にて構成される日高広域交通協議会において、道南バス(株)及び JR 北海道バス(株)が運行する各種路線について、運行時刻や運行本数、運行ルートについて連携、協議を行い、今以上に利用促進を図ります。					
取組内容	新冠町	・各路線の利用実態や要望を把握し、運行時刻や運行本数等の見直しについて日高広域交通協議会へ提案します。					
	日高広域交通協議会	・日高管内7町より要望のあった改善案や見直し案を協議し、利用促進に繋ぐ議論を行います。					
	スケジュール						
計画年度 実施内容		令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	長 期
幹線系統の 運行形態に 係る協議							

(3) 基本目標 2 枝：きめ細やかな運行形態への改革と強化

施策③ 町民ニーズに沿った費用対効果の高い運行形態への変更

目的	町民のニーズに沿った費用対効果の高い運行形態へ変更することにより、運行経費の削減を図りつつ、利用促進を目指します。																			
取組概要	・町民の意見として、自宅付近の乗り入れ要望や運行時刻が合わないといった意見など、利用状況を把握し、ニーズに沿った運行を行うため、運行ルートや運行時刻、運行形態の見直しについて適時適切な協議・検討を行い、必要最低限の経費でより効果の大きな運行体制の構築を実現します。																			
取組内容	新冠町	・利用状況や町民ニーズを把握し、運行ルートの変更や運行時刻の見直しや、現在新冠町コミュニティバス『メロディー号』通学通勤便第4便及び5便で取入れている一部予約運行方式などの新たな運行形態の導入についても協議・検討を行います。 ・協議・検討した内容等については、新冠町地域公共交通活性化協議会へ諮問を行い、同意を得たうえで見直しを行います。																		
	新冠町地域公共交通活性化協議会	・新冠町より諮問のあった運行時刻及び運行路線等の見直しについて、内容の協議・審査を行い、答申します。																		
スケジュール																				
<table><tr><td>計画年度 実施内容</td><td>令和5年度</td><td>令和6年度</td><td>令和7年度</td><td>令和8年度</td><td>令和9年度</td><td>長期</td></tr><tr><td>運行形態の見直し</td><td colspan="5"></td><td></td></tr></table>							計画年度 実施内容	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	長期	運行形態の見直し						
計画年度 実施内容	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	長期														
運行形態の見直し																				
本計画策定後の取組状況	令和7年10月15日～令和8年3月31日迄（以降本格運行） ○新冠町A I オンデマンドバス実証試験運行 これまでの町民ニーズやアンケート結果に基づき、合理的で効率的な運用となるA I 配車システムを導入し、これまでの経費の削減と利便性の向上について検証。利用者数は横ばいであるが、本格運行においてはシステム導入に係る経費の増額が課題となっている。																			

施策④ 利用者にとって負担のない幹線系統への接続に向けた運行の見直し

目的		乗車時間の長さや待ち時間の長さによる身体的負担などを解消します。						
取組概要		・ 定時定路線にて運行する新冠町コミュニティバス『メロディー号』は、乗車時間が長く、利用者の身体的負担が多い状況であることから、利用者にとって負担のない幹線系統への接続に向け、運行体系の見直しを行います。						
取組内容	新冠町	・ 幹線系統の運行時刻を意識し、新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の運行時刻の見直しを行います。 ・ 新冠町コミュニティバス『メロディー号』は定時定路線にて運行しているため、自宅付近への乗り入れ等の要望に応えられない状況であるため、町民ニーズに沿った運行形態への検討・見直しを行います。 ・ 協議・検討した内容等については、新冠町地域公共交通活性化協議会へ諮問を行い、同意を得たうえで、見直しを行います。						
	新冠町地域公共交通活性化協議会	・ 新冠町より諮問のあった運行時刻及び運行路線等の見直しについて、内容の協議・審査を行い、答申します。						
	スケジュール							
		計画年度 実施内容	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	長 期
		幹線系統との接続を考慮したフィーダー系統路線の見直し						
本計画策定後の取組状況		令和7年10月15日～令和8年3月31日迄（以降本格運行） ○新冠町A I オンデマンドバス実証試験運行 A I 配車システムの導入により、完全予約制の運用転換が図られ、送迎時刻の把握と、自宅から目的地まで最短での乗合移動が可能となったため、利用者負担の大幅な改善が実現している。						

施策⑤ 適正な運行車両への更新

目的		新冠町コミュニティバス『メロディー号』運行車両であるマイクロバスは空き座席が多い状況です。また、道路幅員が狭い箇所や転回箇所がないため、運行が困難な地域が存在しています。 運行車両の更新時期に併せて、車両の小型化や自然環境を考慮した車両を導入することで、経費の削減やきめ細やかな運行を行います。																										
取組概要		・新冠町コミュニティバス『メロディー号』運行車両は、29人乗りマイクロバスを使用していますが、空き座席が多く、道路幅員が狭い箇所や転回箇所がない場所の運行が困難という課題から、運行車両の小型化を実施することで課題を解決し、よりきめ細やかな運行を実施します。 ・ゼロカーボン施策や ICT 技術を考慮した運行車両の導入を検討します。																										
取組内容	新冠町	・実情に沿った運行状況を把握し、車両の小型化を図ると共に、ゼロカーボン施策や ICT 技術など環境に配慮した車両更新を行います。																										
スケジュール																												
		<table><tr><td>計画年度 実施内容</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>長 期</td></tr><tr><td>実施検討 及び 事業見直し</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>事業実施</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>						計画年度 実施内容	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	長 期	実施検討 及び 事業見直し							事業実施						
計画年度 実施内容	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	長 期																						
実施検討 及び 事業見直し																												
事業実施																												
本計画策定後の取組状況		令和 7 年 10 月 15 日～令和 8 年 3 月 31 日迄（以降本格運行） ○新冠町 A I オンデマンドバス実証試験運行 国庫補助を活用し、14人乗り車両が実装され、現状の乗車人数に適した車両配置が進んだほか、小型化に伴い自宅前への乗入れが可能となったことで、きめ細やかな運行が実現し、さらにはオンデマンドによる走行距離の効率化から CO2 排出抑制にもつながっている。																										

(4) 基本目標 3 葉：ニーズや自由度の高い町内交通の推進

施策⑥ ハイヤー事業所とデマンド運行のすみ分け

目的		民間ハイヤー事業者の経営圧迫を招くことのない町内全域へのデマンド運行の導入を目指します。																									
取組概要		西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）は、認知度及び利用者が極端に少ないことから、運行の必要性について検討する一方、町内全域を網羅する新冠町コミュニティバス『メロディー号』（定時定路線）では利便性、乗車時間や待ち時間の身体的負担などの大きな課題と利用者ニーズを抱えるため、町内全域でのデマンド運行の導入に向け検討を講じます。 ただし、民間ハイヤー事業者の経営圧迫を招くことのないよう十分配慮し、公共サービスと民間事業のすみ分けを明確にします。																									
取組内容	新冠町	- 西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の必要性を検討し、町内全域を網羅する新冠町コミュニティバス『メロディー号』（定時定路線）の抱える大きな課題の解決と利用者ニーズを叶えるため、町内全域へのデマンド運行の導入に向けた対応策を関係機関と検討協議します。 - 民間ハイヤー業者とデマンド運行に関する便数及び運行時刻について密に協議を行い、経営の圧迫を招くことのないよう、運行の切り分けに十分に配慮した運行形態とします。																									
	スケジュール	<table><tr><th>計画年度 実施内容</th><th>令和 5年度</th><th>令和 6年度</th><th>令和 7年度</th><th>令和 8年度</th><th>令和 9年度</th><th>長 期</th></tr><tr><td>デマンド 運行導入に 向けた協議</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>デマンド 運行への 移行 【実証含】</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>						計画年度 実施内容	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	長 期	デマンド 運行導入に 向けた協議							デマンド 運行への 移行 【実証含】					
計画年度 実施内容	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	長 期																					
デマンド 運行導入に 向けた協議																											
デマンド 運行への 移行 【実証含】																											
本計画策定後の取組状況		令和7年10月15日～令和8年3月31日迄（以降本格運行） ○新冠町A I オンデマンドバス実証試験運行 法定協議会による関係事業者との定期的な協議により、情報の共有と了承が得られている。																									

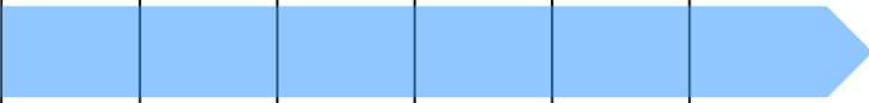
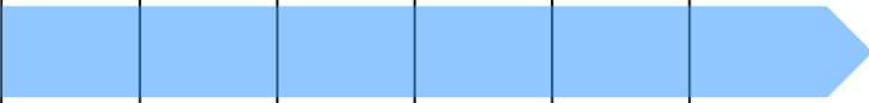
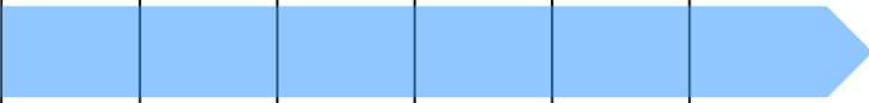
施策 ⑦ ICT技術の導入

目的		ICT 技術を導入し、予約の受付やデマンド方式に必要な作業である運行ルートの最適化など、事務作業の簡素化を目指します。						
取組概要		・公共交通の利用者は主に高齢者又は学生が大半であり、特に、高齢者においては ICT 技術を活用したシステムの利用は困難であるため、利用促進に努める。 ・予約状況により、運行毎に変化するルートの設定に対し ICT 技術を導入し、最適かつ効率の良いルート設定を行うことで、事務作業、運行業務の効率化を図ると共に、無駄のない運行を実施することで経費の削減に努める。						
取組内容	新冠町	・各業者が提供している様々なシステムの内容を確認し、導入に向け協議・検討を行う。 ・システム導入に向けた補助制度等の確認・検討を行う。						
	運行業務委託業者	・運行ルートの選定や予約の取りまとめなど、業務上必要な工程をシステム導入することで、業務の簡素化を図ります。						
	スケジュール							
		計画年度 実施内容	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	長 期
		各システム の導入に 関する検討						
		システム 導入に関す る補助制度 の確認						
本計画策定後の取組状況		令和 7 年 10 月 15 日～令和 8 年 3 月 31 日迄（以降本格運行） ○新冠町 A I オンデマンドバス実証試験運行 A I 配車システム及び L I N E からの予約システムを導入し、I C T 技術を駆使した利用環境を整備している。 予約は電話でも可能としているが、住民説明会のほか、高齢者には個別に操作説明を行ないながら、スマホを利用した利用者の増加に向けた取組みを継続的に実施している。						

(5) 基本目標 4 共通：横断的な利用促進と見直しによる公共交通の維持・活性化
 施策⑧ スクールバスの空き座席の活用

目的		町内を網羅するように運行しているスクールバスの空き座席の状況を確認し、一般客の混乗を目指します。																																
取組概要		・利用に係る安全性の構築と保護者理解を前提に、スクールバスの空き座席を活用した混乗について協議を進め、町内を運行する地域公共交通の一つとして検討します。 ・スクールバスの混乗化が実現することにより、町内を運行する公共交通の増便を図ります。																																
取組内容	新冠町	・新冠町教育委員会と各路線の空き座席の状況を確認し、利活用可能か協議・検討を進めます。 ・生徒保護者等への説明及び安心して利用できる仕組みを検討・構築します。																																
	新冠町教育委員会	・新冠町と各路線の空き状況を確認し、利活用可能か協議を実施します。																																
	スケジュール	<table><tr><th>計画年度 実施内容</th><th>令和 5 年度</th><th>令和 6 年度</th><th>令和 7 年度</th><th>令和 8 年度</th><th>令和 9 年度</th><th>長 期</th></tr><tr><td>各路線の 空き状況の 確認</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>関係部署 との協議</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>一般混乗に 向けた 討 討 ・ 実 施</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>						計画年度 実施内容	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	長 期	各路線の 空き状況の 確認							関係部署 との協議							一般混乗に 向けた 討 討 ・ 実 施					
計画年度 実施内容	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	長 期																												
各路線の 空き状況の 確認																																		
関係部署 との協議																																		
一般混乗に 向けた 討 討 ・ 実 施																																		

施策 ⑨ 公共交通の試乗体験の開催など

目的		公共交通の試乗体験を行うことで、乗り方や運行ルート、運行時刻などを理解していただき、利用の促進を図ります。																										
取組概要		・新冠町を運行する公共交通の乗り方教室を開催し、運行ルートや運行時刻など、公共交通の利用促進に繋がります。																										
取組内容	新冠町	・関係機関と連携し、公共交通の乗り方教室を開催に向け協議・検討を行います。																										
スケジュール		<table><tr><th>計画年度 実施内容</th><th>令和 5 年度</th><th>令和 6 年度</th><th>令和 7 年度</th><th>令和 8 年度</th><th>令和 9 年度</th><th>長 期</th></tr><tr><td>公共交通の 乗り方教室 開催に向け た協議検討</td><td colspan="6"></td></tr><tr><td>公共交通の 乗り方教室 の実施</td><td></td><td colspan="5"></td></tr></table>						計画年度 実施内容	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	長 期	公共交通の 乗り方教室 開催に向け た協議検討							公共交通の 乗り方教室 の実施						
計画年度 実施内容	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	長 期																						
公共交通の 乗り方教室 開催に向け た協議検討																												
公共交通の 乗り方教室 の実施																												
本計画策定後の取組状況		令和 7 年 10 月 15 日～令和 8 年 3 月 31 日迄（以降本格運行） ○新冠町 A I オンデマンドバス実証試験運行 当町役場保健福祉課における高齢者事業と連携し、スマホ予約の説明会や、実際に予約から乗車までの体験事業を実施し、理解を深め、これまで以上の利便性について把握できるきっかけを創出している。 さらに、新たな利用者の拡大に向けた定期的な周知活動も実施していく。																										

本計画における施策の推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び施策の進捗状況の確認を行います。

表 7-2 達成度指標と数値目標（その 1）

評価指数	現況値	目標値（人）				
		令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
新冠町地域公共交通 利用者数	13, 101	13, 000	13, 000	13, 000	13, 000	13, 000

【算出方法及び活用方法】

新冠町が運営・管理している

- 新冠町コミュニティバス『メロディー号』
- 西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）

における、令和2年度（2020年度）から令和4年（2022年）の平均利用者数を現況値として採用します。

年 度	コミュニティバス	デマンド運行	合計
令和2年度 (2020年度)	14, 841	204	15, 045
令和3年度 (2021年度)	12, 290	83	12, 373
令和4年度 (2022年度)	11, 753	102	11, 885
3ヶ年平均	12, 961	130	13, 101

【目標値の評価方法】

毎年度新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の利用者数について実績データを把握し、協議会で審議します。

なお、令和7年10月15日以降は、新冠町A I オンデマンドバス実証運行、令和8年4月からは本格運行にシフトしているが、既存の新冠町コミュニティバス『メロディー号』及び西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）を一本化したものであるため、目標値は継続します。

表 7-3 達成度評価指標と数値目標（その2）

評価指数	現況値	目標値				
		令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
新冠町地域公共交通 経常収益率	0.27%	0.30%	0.30%	0.40%	0.40%	0.50%
【算出方法及び活用方法】 新冠町が運営・管理している ○新冠町コミュニティバス『メロディー号』 ○西新冠地区予約運行方式（デマンド運行） の令和4年度の経常収益と経常費用から収支率を算出し、現況値として採用します。 現在の運営方法は、町民に対して助成券の発行を推奨しており、町民利用者のほぼ全てが助成券を使用しているため、経常費用に対し経常収益がかなり低水準で推移している状況です。 今後は、運行形態の見直しや利用者にとって、負担の少ない利用しやすい運行へと見直しを行うほか、増加を見込む観光客（現金利用者）に対する二次交通の役割も付加、周知を行なっていくことにより収益率の向上を目標とします。 【目標値の評価方法】 毎年度、新冠町コミュニティバス『メロディー号』及び西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の経常収益及び経常費用の実績データを把握し、新冠町地域公共交通活性化協議会において審査を行ないます。 なお、令和7年10月15日以降は、新冠町A I オンデマンドバス実証運行、令和8年4月からは本格運行にシフトしましたが、既存の新冠町コミュニティバス『メロディー号』及び西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）を一本化したものであるため目標値は継続します。 システム導入に伴う経費の増額を見込み、令和7年10月15日以降、A I オンデマンドバスの運営においては、これまで19歳から65歳までを助成対象としていた「健康推進バス券」を廃止し、利用収益の増加を図っています。						

表 7-4 達成度評価指標と数値目標（その 3）

評価指数	現況値	目標値				
		令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
新冠町地域公共交通 に対する町負担割合	86.47%	85.00%	84.00%	83.00%	82.00%	81.00%
【算出方法及び活用方法】 新冠町が運営・管理している ○新冠町コミュニティバス『メロディー号』 ○西新冠地区予約運行方式（デマンド運行） の平成 30 年度の経常費用から国の地域内フィーダー系統補助と運行収入を除いた町の負担額を現況値として採用しています。 ※令和元年度以降の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響に対する国からの救済支援として、追加交付を受けているため、現況値からは除外。 本町では、新冠町コミュニティバス『メロディー号』と西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の利用者へ無料助成券の発行を推奨していましたが、新冠町 A I オンデマンドバスシステム導入に伴う経費の増額を見込み、令和 7 年 10 月 15 日以降は、これまで 19 歳から 65 歳までを助成対象としていた「健康推進バス券」を廃止し、利用収益の増加を図っています。また、今後、増加を見込む観光客（現金利用者）に対する二次交通の役割も付加、効果的な周知を実施することでも増収を目指します。 引き続き、「町民の足」として公共交通空白地帯を解消している当町の地域交通は、住民の生活にとって必要不可欠なものであり、維持・確保が必須であるため、運行形態の見直しや経常経費の削減を推奨し、町負担割合を抑えることを目標とします。 【目標値の評価方法】 毎年度、新冠町コミュニティバス『メロディー号』及び西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）の経常収益及び経常費用の実績データを把握し、新冠町地域公共交通活性化協議会において審査を行ないます。 なお、令和 7 年 10 月 15 日以降は、新冠町 A I オンデマンドバス実証運行、令和 8 年 4 月からは本格運行にシフトしましたが、既存の新冠町コミュニティバス『メロディー号』及び西新冠地区予約運行方式（デマンド運行）を一本化したものであるため目標値は継続します。						

8 計画の推進

施策を継続的に展開していくにあたり、評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これらの目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた「新冠町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、PDCAサイクルによる評価・検証を行います。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、本町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人一人が主体的に考えて取組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施及び連携並びに協働することで、当町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

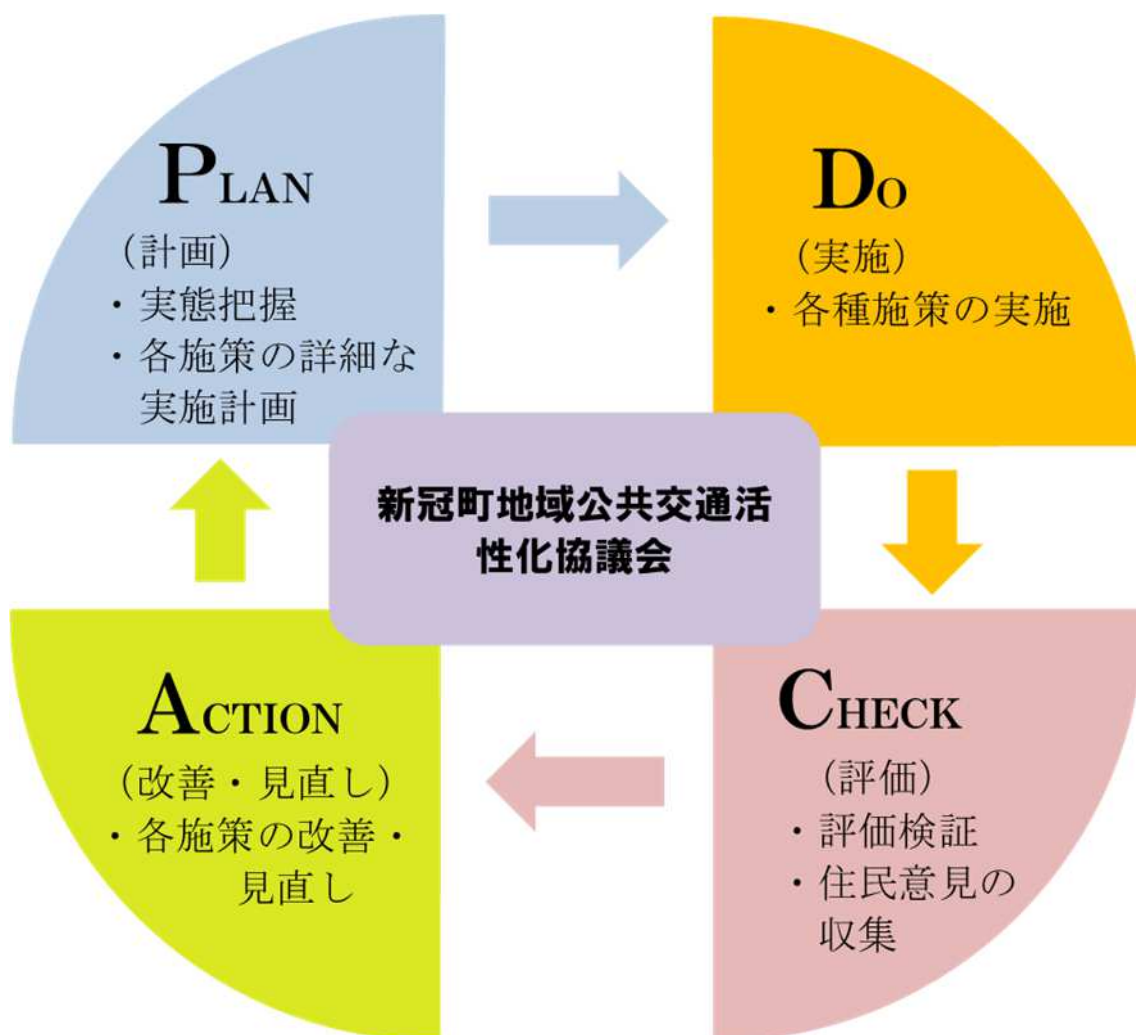


図 8-1 PDCAサイクルによる評価・検証

新冠町地域公共交通計画

令和6年3月

令和8年6月改訂

編集・発行

新冠町企画課