

1 はじめに

1.1 計画策定の趣旨

日高地域の人口は1960(昭和35)年をピークに漸減しており、2021(令和3)年1月1日時点は63,259人となっていますが、推計(2040(令和22)年人口/2015(平成27)年人口)では全国(87.3%)、全道(79.5%)を上回る人口減少率(56.7%)となっており、2040(令和22)年には約39,000人まで減少する見込みであるなど、地域で暮らし続けるための生活機能の維持・確保が課題になっています。

当地域における唯一の鉄道路線であったJR日高線(鷓川～様似間)は、2015(平成27)年1月の高波被害を受けて不通(代替バス運行)が続いていましたが、地域の苦渋の決断により、2021(令和3)年4月に廃止となりました。これは、1995(平成7)年9月に廃止となった深名線(深川～名寄間)以降では最長となる長大区間(116km)の廃止であり、また、災害を原因とし、全線復旧せずに廃止となったのは初めての事例となりました。その結果、当地域の広域公共交通は、長大な海岸線を単線的に結ぶ国道235号(富川～浦河間)、国道336号(浦河～えりも間)や、海岸線と日高町・平取町を結ぶ国道237号(富川～日高間)、日高山脈を抜ける国道236号(浦河)などの主要幹線道路を中心に運行する乗合バスのみとなっており、地域の生活交通はバスなしには成り立たない状況になっています。

2021(令和3)年2月に、管内7町で構成する「日高地域広域公共交通確保対策協議会」が設立されたところであり、JR北海道からの拠出金の管理や、持続的な広域公共交通の維持・確保に向けた検討が進められ、鉄道の廃止とともに、地域のニーズを踏まえた日高地域広域公共バスの運行が開始されました。

新しい地域公共交通としてスタートしてから日が浅く、路線同士の乗継ぎや休日における通学利用など、ダイヤに係る利用者からの要望も出ており、地域で関係者を含めた協議を継続しているところです。

地域住民の暮らし、特に、高齢者の通院や学生の通学、生活用品の買物などにおいては、新ひだか町や浦河町などの地域中心都市のほか、札幌市、苫小牧市などへの広域の移動が必要とされており、そうした需要に対応していく必要がある一方、人口減少や新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等に伴う利用者の減少などにより、バス事業者の減収減益に歯止めがかからない状況が続き、主要幹線道路を運行しているバス路線の維持・確保が懸念されており、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

こうした状況を踏まえ、2022(令和4)年4月に、地域公共交通活性化再生法に基づき、日高振興局や管内7町をはじめ、国や交通事業者などで構成する「北海道日高地域公共交通活性化協議会」を設立し、地域住民の生活を支え、持続可能な将来の交通体系を構築するため、日高地域公共交通のマスタープランとなる「日高地域公共交通計画」を策定します。



1.4 上位・関連計画と本計画の位置づけ

地域公共交通に関する国の法制度や関連計画、施策、北海道や計画対象区域の町が策定している上位・関連計画を示し、本計画の位置づけを整理します。

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

法律番号	2007（平成19）年5月25日法律第59号
最新の改正	2020（令和2）年11月27日
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及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること
概要	<p>1. 地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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）の作成の努力義務化 ○ 従来 of 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、福祉輸送、スクールバス等）も位置づけ ○ 定量的な目標（利用者数・収支等）の設定、毎年度の評価等 ● 地域における協議の促進 ○ 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知 ○ 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 輸送資源の総動員による移動手段の確保 ○ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、新たな事業者を選定し、旅客運送サービスの継続を実現 ○ 自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理・車両整備管理で協力する制度を創設し、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化 ○ 自家用有償旅客運送について、地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象として明確化し、インバウンドを含む観光ニーズへも対応 ○ 鉄道や乗合バス等において貨客混載を行い、旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進 ● 既存の公共交通サービスの改善の徹底 ○ 等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継ぎ割引運賃等のサービス改善を促進 ○ MaaS に参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設し、交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化 ○ MaaS のための協議会制度を創設し、参加する幅広い関係者の協議・連携を促進



(2) 交通政策基本法

法律番号	2013（平成25）年11月27日法律第92号
目的	交通に関する施策について、基本理念やその実現を図るための基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ること
概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通施策の推進に当たっての基本的認識 <ul style="list-style-type: none"> ・「交通」が以下を実現する機能を将来にわたって発揮できるように、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である。 ① 国民の自立した日常生活及び社会生活の確保 ② 活発な地域間交流及び国際交流 ③ 物資の円滑な流通 ● 交通の機能の確保及び向上 <ul style="list-style-type: none"> ・近年の急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「交通」が、「豊かな国民生活の実現」や「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与するとともに、大規模災害にも的確に対応できるようにする。 ● 地方公共団体等の責務及び関係者の連携・協力 <ul style="list-style-type: none"> ・「地方公共団体」は、交通に関して、国との適切な役割分担を踏まえて、自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する。また、情報提供等により、住民等の基本理念に関する理解を深めて、協力を得よう努める。 ・「交通関連事業者及び交通施設管理者」は、その業務を適切に行うよう努め、国や地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するように努める。また、業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める。 ・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。 ● 交通政策基本計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ・政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通施策の基本的な方針や目標、施策等を示した「交通政策基本計画」を定めなければならない。



(3) 第2次交通政策基本計画

策定	2021（令和3）年5月
計画期間	2021（令和3）年度～2025（令和7）年度
目的	我が国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることができる交通体系を構築していくため、交通政策基本法の規定に従い、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めること
概要	<p>○今後の交通政策の基本的な方針と目標・施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通が直面する「危機」を乗り越えるための基本方針として、下記の3つを掲げている。 <ul style="list-style-type: none"> 基本的方針 A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保 基本的方針 B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化 基本的方針 C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現 ・上記の基本的方針における目標と実現のための施策を示しており、地域公共交通に関しては、特に「基本的方針 A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」に対して、下記の目標・施策が示されている。 <ul style="list-style-type: none"> 目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現 ⇒施策：地域公共交通の維持確保の取組、新型コロナウイルスの影響を踏まえた支援、MaaSの全国での実装、多様なニーズに応えるタクシー運賃等 目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進 ⇒施策：まちづくりと公共交通の連携強化、徒歩・自転車も含めた交通のベストミックス実現等 目標③ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 ⇒施策：地域での快適な移動環境整備、移動そのものの観光資源化等

