

厚田区における公共交通空白地有償運送の必要性について

1 人口

厚田区は、平成17年10月1日の石狩市・旧厚田村・旧浜益村の市村合併により、旧厚田村区域に設置された地域自治区であり、令和2年4月1日現在の人口は下表のとおりとなっており、当該区域の人口は、昭和25年の6,722人をピークに減り続け、今後も人口減少と高齢化が進むことが予想されている。

表 厚田区の人口

		R 2.4.1 現在	【参考】 H29.4.1 現在	【参考】 H26.10.1 現在	【参考】 H21.10.1 現在
厚田区	全人口	1,766人	1,949人	2,104人	2,458人
	65歳以上人口	820人	860人	823人	821人
	高齢化率（65歳以上）	46.43%	44.13%	39.12%	33.40%
石狩 全体	人口	58,221人	58,831人	59,449人	61,195人
	65歳以上人口	19,511人	18,423人	16,638人	13,407人
	高齢化率（65歳以上）	33.51%	31.32%	27.99%	21.91%

2 公共交通機関の現状

厚田区の公共交通機関は、国道231号で運行する路線バスを中心に、その他の交通機関は、市が運行するスクールバスの有償混乗と区内のタクシー1事業者である。

路線バスについては、特急も含め一定の便数はあるが、国道から離れた地域の集落では、居宅から最寄りのバス停までかなりの距離がある。

また、区内のタクシー事業者が保有するタクシー台数が1台のため、重複した需要には対応が困難な状況となっている。

(1) 路線バスの現状

北海道中央バス株式会社運行

路線名	始発・最終停留所	区内のバス停留所	運行本数(平日)
札厚線	札幌ターミナル～厚田支所	24箇所	札幌発6便 厚田発5便

沿岸バス株式会社運行

路線名	始発・最終停留所	区内のバス停留所	運行本数
札幌線特急 はぼろ号	札幌駅前ターミナル～羽幌本社 ターミナル	1箇所(厚田支所)	1往復

市運行(スクールバス一般混乗)

路線名	始発・最終停留所	運行本数
発足線	厚田中学校～発足(循環バス)(土日祝運休)	6往復

(2) タクシー事業者の現状

会社名	車両所有台数
株式会社 新厚商事	1台

3 NPO法人あつたライフサポートの会の輸送実績

年度	利用者数 (延べ人数)	うちバス停留 所送迎者数	うち集会施設・高齢 者福祉施設への送迎 者数	事故発生 件数	苦情件数
平成 22 年度 (H22.4.1～H23.3.31)	903 名	37 名	866 名	0 件	0 件
平成 23 年度 (H23.4.1～H24.3.31)	607 名	35 名	572 名	0 件	0 件
平成 24 年度 (H24.4.1～H25.3.31)	598 名	70 名	528 名	0 件	0 件
平成 25 年度 (H25.4.1～H26.3.31)	587 名	26 名	561 名	0 件	0 件
平成 26 年度 (H26.4.1～H27.3.31)	558 名	86 名	354 名	0 件	0 件
平成 27 年度 (H27.4.1～H28.3.31)	518 名	58 名	460 名	0 件	0 件
平成 28 年度 (H28.4.1～H29.3.31)	675 名	91 名	584 名	0 件	0 件
平成 29 年度 (H29.4.1～H30.3.31)	628 名	126 名	502 名	0 件	0 件
平成 30 年度 (H30.4.1～H31.3.31)	501 名	99 名	402 名	0 件	0 件
平成 31 年度(令和元年度) (H31.4.1～R2.3.31)	550 名	100 名	450 名	0 件	0 件
令和 2 年度 (R2.4.1～R3.1.31)	209 名	99 名	110 名	0 件	0 件

4 公共交通空白地有償運送の必要性

運転が困難な高齢者等を対象に、居宅から最寄りのバス停・集会施設・高齢者福祉施設までの輸送サービスを行うため、平成22年度からN P O法人あつたライフサポートの会が開始した公共交通空白地有償運送の利用者は、平成22年度は903名、平成23年度以降は600名前後の利用者で推移し、バス・タクシー等の公共交通機関の補完的役割を担うとともに当該地域の貴重な足として利用されている。

一方、今年度はコロナ禍により、高齢者クラブの開催が軒並み中止となり、高齢者福祉施設への輸送が激減、1月末現在までの利用者数は209名であり、最終的には例年比「約6割減」の利用者数になると想定しております。

しかし、この先 新型コロナウイルス感染症が徐々に終息の方向に転じる事により、これまで同様の利用者数が見込まれること、さらに 厚田区住民の高齢化率が年々右肩上がりで推移していることなどからも、運転が困難な高齢者等にとっては、公共交通空白地有償運送は引き続き必要であると考えられる。