

苦前町地域公共交通計画(案)

令和8年3月

苦前町

白紙ページ

目次

1. 計画策定の目的と構成等	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の構成	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
1-5 計画の位置付け	4
(1) 本計画の位置付け	4
(2) 国の法律・計画	5
(3) 北海道の計画	8
(4) 町の上位計画	11
(5) 町の関連計画	12
1-6 公共交通の位置付け	13
2. 既往資料による地域の概要	14
2-1 地域特性	14
(1) 位置・地勢	14
(2) 気象	16
(3) 人口・世帯数の推移	17
(4) 移動の実態	23
(5) 産業	24
(6) 公共・公益施設等	25
(7) 観光の状況	26
(8) 自家用車の所有状況	27
2-2 苫前町の公共交通	28
(1) 苫前町の公共交通網	28
(2) 公共交通の運行状況	31
(3) その他送迎交通の運行状況	39
(4) 公共交通等の維持費用	49
3. 地域交通実態調査	50
3-1 調査概要	50
(1) 目的	50
(2) アンケートの概要	50
(3) 調査の実施方法	51
(4) 調査のスケジュール	51
(5) 配付・回収結果	51
3-2 アンケート結果概要	52

4. 地域公共交通の課題の整理	54
4-1 課題の整理.....	54
(1) 地域公共交通の利便性の向上.....	54
(2) より多くの町民が利用できる交通手段の検討.....	55
(3) 苫前町の地理的条件に有効な新たな交通手段の検討.....	56
5. 地域公共交通計画の策定	57
5-1 基本理念と基本方針.....	57
(1) 基本理念.....	57
(2) 基本方針.....	58
(3) 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割.....	59
5-2 定量的な目標の設定.....	62
(1) 目標及び目標値設定の考え方.....	62
(2) 定量的な目標.....	62
5-3 目標を達成するために行う事業及び実施主体.....	63
(1) 目標1:広域交通等の維持・確保により利便性を向上する.....	64
(2) 目標2:町内移動を支える新たな交通手段を導入する.....	65
(3) 目標3:既存の無償送迎・移動支援制度を再編・見直しする.....	67
(4) 目標4:公共交通の利用促進を図る.....	68
5-4 計画の推進.....	70
(1) 計画の進行管理.....	70
(2) 達成状況の評価.....	72

別添資料:アンケート結果報告書

1. 計画策定の目的と構成等

1-1 計画策定の目的

本町は北海道の北西部、日本海沿岸の留萌地域の中部に位置し、人口は 2,641 人(令和7年5月現在)で、総面積は 454.60km²です。西部の海岸地帯(海岸 17.3km)は平地であり、東部一帯は天塩山地に連なる山岳地帯で、町の総面積の約 85%を占める豊かな森林地帯が形成されています。

また、海岸地帯では、道内屈指の強風地帯と長い海岸線を活かし、風力発電による「風のまち・苫前」としてまちづくりを進めています。

本町を南北に縦断する国道 232 号(日本海オロロンライン)沿いに苫前地区があるほか、国道から 5km 程度山側に位置する古丹別地区に人口が分散しています。

本町の高齢化率(65 歳以上人口の割合)は 40.4%(令和2年国勢調査)となっており、全国平均(28.8%)や北海道平均(32.2%)を大幅に上回る水準で高齢化が進んでいます。

本町の主な公共交通機関は路線バスであり、沿岸バス株式会社が北海道宗谷総合振興局管内の豊富町、幌延町から北海道留萌振興局の南端に位置する増毛町までの約 150km にわたる長大路線を 1 社で運行を担っています。

このうち本町を運行するバス路線は、高速バスの特急はぼろ号、特急あさひかわ号、地域間幹線系統路線の幌延留萌線、広域生活交通路線の羽幌留萌線、市町村単独補助路線の初山別留萌線とこれらバス路線に接続し、古丹別地区を結ぶ上平古丹別線の合計 5 系統が運行しています。

その他の交通手段として、タクシー、スクールバス、患者輸送バス及び福祉有償運送事業があり、特にタクシー運行においては、「苫前町にこここタクシー運行事業」として高齢者等に対する利用助成制度を実施し、通院や買い物等の日常生活を支えています。

しかしながら、人口減少やコロナ禍からの利用者数回復もまだ道半ばであり、加えて、物価の高騰や運転手不足の影響が深刻化しつつあり、本町と隣接する羽幌町を結ぶバス路線(羽幌古丹別線)の一部が、令和6年3月末で廃止される事態となりましたが、羽幌町との通学の利便性に配慮し、令和 7 年 10 月から復活しています。

さらに、地域の公共交通を支える重要な財源であった「国鉄羽幌線代替輸送確保基金」についても、令和9年度には枯渇する見込みです。

これらの背景を踏まえ、関係者で構成する法定協議会を設置し、交通事業者間の調整を行い、持続可能な公共交通ネットワークを一体的に形成する指針となる「苫前町地域公共交通計画」を作成します。

1-2 計画の構成

計画の構成は、以下のとおりです。

表 1-1 計画の構成



1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、苫前町全域とします。

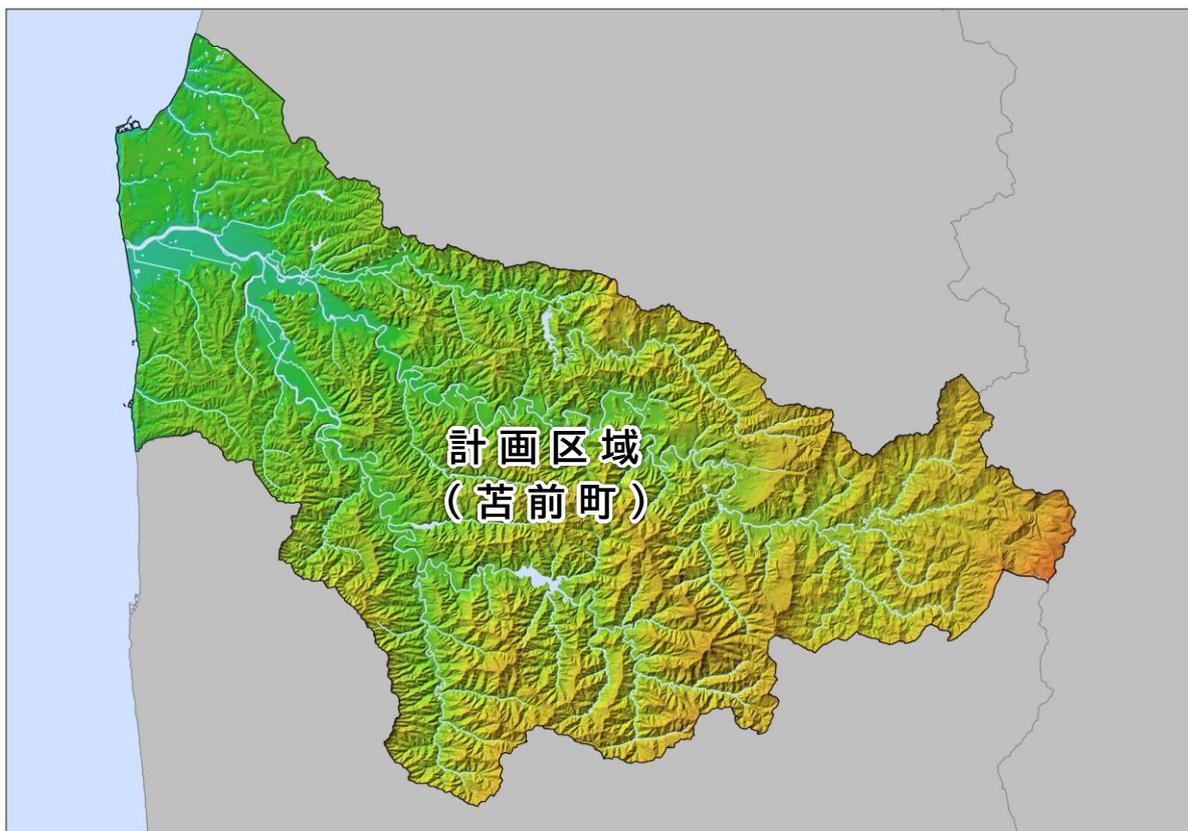


図 1-1 計画の対象区域図

資料：電子地形図(国土地理院)を加工して作成

1-4 計画の期間

本計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。

1-5 計画の位置付け

(1) 本計画の位置付け

本計画は国の法制度・関連計画や北海道の上位計画を踏まえ、総合振興計画をはじめとした本町の各計画と整合を図りながら、本町の公共交通に関するマスタープランとなる苫前町地域公共交通計画を策定します。

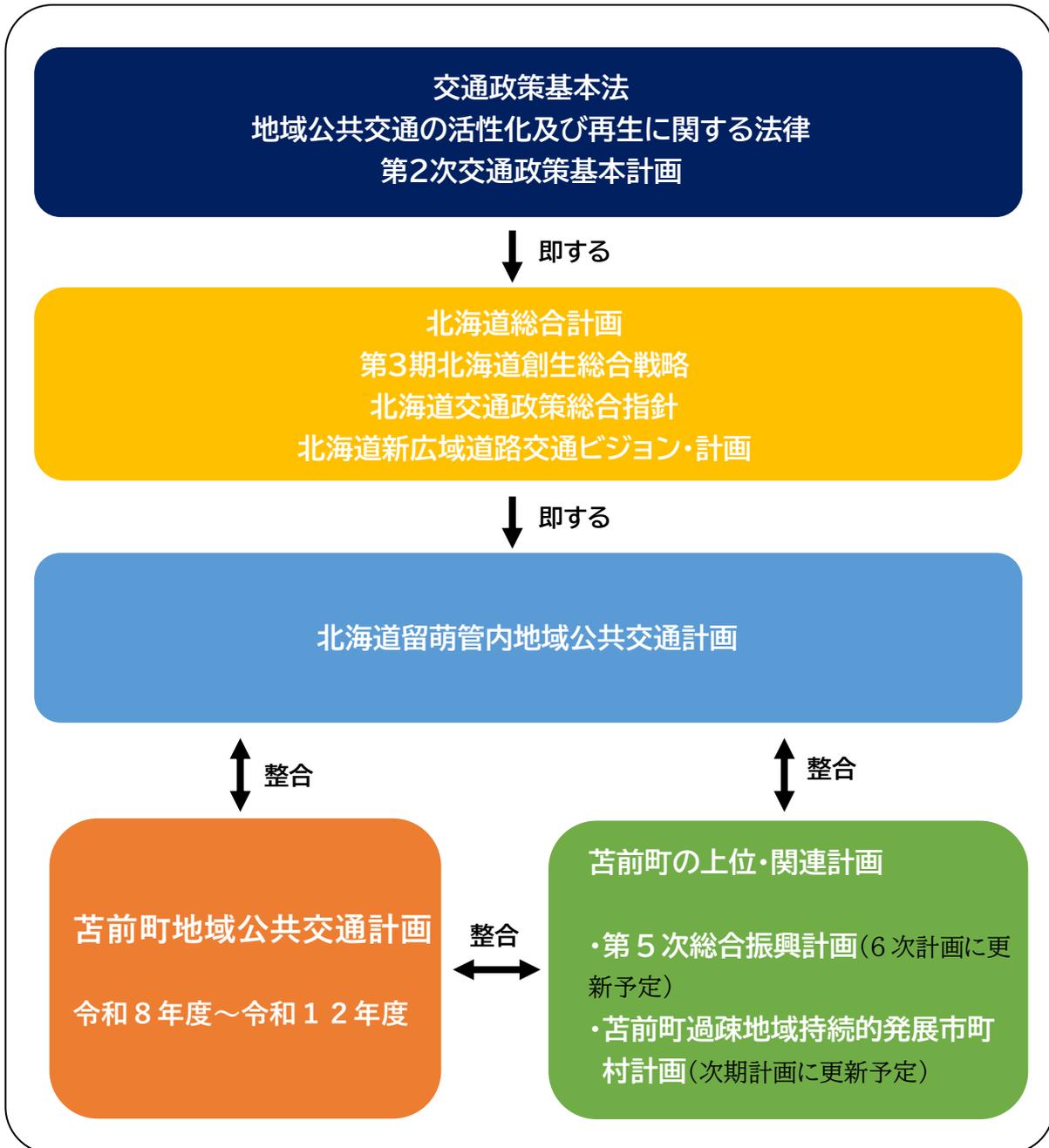


図 1-2 計画の位置付け

(2) 国の法律・計画

ア. 交通政策基本法

法律番号	平成 25 年 12 月 4 日法律第 92 号
最新の改訂	令和 2 年 12 月 9 日
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。
概要	<p>【基本的認識】</p> <ul style="list-style-type: none">●交通の果たす機能<ul style="list-style-type: none">①国民の自立した生活の確保②活発な地域間交流・国際交流③物資の円滑な流通●国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要 <p>【交通機能の確保・向上】</p> <ul style="list-style-type: none">・少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与・大規模災害にも的確に対応 <p>【地方公共団体等の責務および関係者の連携・協力】</p> <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・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、協力を得るよう努める・「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・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 <p>【交通政策基本計画の策定】</p> <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

イ. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

法律番号	平成19年5月25日法律第59号
最新の改正	令和7年6月1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>【地域が自らデザインする地域の交通】</p> <p>「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画(マスタープラン)の作成の努力義務化 ・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、毎年度の評価を行う地域における協議の促進 <p>【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> <p>輸送資源の総動員による移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、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する事業を創設 ・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 ・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 ・鉄道や乗合バス等において貨客混載を行う事業を創設 <p>既存の公共交通サービスの改善の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継割引運賃等のサービス改善を促進
改正の概要	<p><改正の背景></p> <p>今般の法改正により創設・拡充された枠組みを含め、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」(再構築)を加速化</p> <p><主な内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域の関係者の連携と協働の促進 <ul style="list-style-type: none"> ○自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加 ○地域の多様な関係者の「共創」による地域公共交通の「リ・デザイン」の取組等を支援(共創モデル実証プロジェクト) ●「エリア一括協定運行事業」の創設 <ul style="list-style-type: none"> ○地方公共団体が交通事業者と協定を締結し、安定的な交通サービスの確保を図る「エリア一括協定運行事業」を創設 ●ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 <ul style="list-style-type: none"> ○ローカル鉄道のあり方を協議する「再構築協議会」の組織要請 ●交通分野におけるDX・GXを推進する「道路運送高度化事業」の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ○キャッシュレス決済、EVバス等の導入等の内容を含む道路運送高度化実施計画の認定 ●鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 ●社会資本整備総合交付金の拡充、新たな基幹事業の追加 <ul style="list-style-type: none"> ○まちづくりと一体となって行う鉄道・バスの施設整備等について、新たに社会資本整備総合交付金による支援

ウ. 第2次交通政策基本計画

策定	令和3年5月
計画期間	令和3年度～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。
概要	<p>【基本的な方針】</p> <p>A) 「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保」</p> <p>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・システムへの強化」</p> <p>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」</p> <p>【目標と講ずるべき施策】</p> <p>基本方針 A</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>目標③交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</p> <p>目標④観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <p>基本方針 B</p> <p>目標①人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化</p> <p>目標②交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化</p> <p>目標③サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保</p> <p>基本方針 C</p> <p>目標①災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築</p> <p>目標②輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保</p> <p>目標③運輸部門における脱炭素化等の加速</p>

(3) 北海道の計画

ア. 北海道総合計画

期間	令和 6 年度～概ね 10 年間
主体	北海道
めざす姿	北海道の力が日本として世界を変えていく 一人ひとりが豊かで安心して住み続けられる地域を創る
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・複数市町村を結ぶ地域間幹線系統などの生活交通路線をはじめ地域交通を安定的に確保するため、国や市町村と協調したバスの運行経費に対する支援や、交通事業者など多様な主体とより一層連携した運転手確保に向けた取組や全道 14 地域で策定した地域公共交通計画の下、利便性向上や利用の促進、さらに通勤・通学などの利用実態や移動ニーズを踏まえた路線の最適化などの取組を推進する。 ・足として重要なインフラである地域交通の維持を図るとともに、利便性が高くストレスのない公共交通を実現するため、地域の関係者間の連携体制を構築し、MaaSの展開や交通結節機能の充実などによる交通事業者間の連携拡大など、隣接地域間の連携拡大に取組み、施設の共同化など事業者の生産性向上を促進しながら、公共交通機関相互が緩やかな連携を図る「※北海道型運輸連合」に向けた検討を進める。

イ. 第3期北海道創生総合戦略

期間	令和 7 年度～令和 11 年度
主体	北海道
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりを支える交通ネットワークの維持・確保に向けた地域公共交通計画の推進など各種計画の方向性を踏まえた施策展開が出来るよう、必要な助言を行うなど、市町村の課題解決に向けて協力 ・市町村や交通事業者などと連携しながら、最適化の実現や、利用促進、利便性向上、運転手確保などの取組を進める

ウ. 北海道新広域道路交通ビジョン・計画

期間	令和 3 年度から概ね 20～30 年
主体	北海道
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌都心部や圏域中心都市、地方部の市街地における交通結節機能を強化する。 ・道の駅等を活用した輸送拠点を構築する。 ・広域的な復旧・復興活動の拠点として、道の駅の防災機能を強化する。

工. 北海道交通政策総合指針

期間	平成 30 年度～令和 12 年度												
主体	北海道												
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・中心都市と周辺地域は密接な結びつきがあり、生活を支える地域交通が維持できるように最適な交通ネットワークの構築に向けた取組を進める。 ・地域間幹線系統バスの確保を図るとともにコミュニティバスやデマンド型交通との連携を図るなど、生活交通の確保を図る。 ・幹線輸送において路線バスやタクシーとの貨客混載など、異業種間の連携による輸送の効率化を進める。 <div style="border: 1px solid #008000; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #000080; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">幹線交通</td> <td style="text-align: center;"> <p>中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク</p> <p>【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】</p> <p>▼本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靱化等に資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実を進める。</p> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #000080; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">取組の方向性</td> <td style="border: 1px solid #000080; padding: 5px;"> <p>鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靱なネットワークを形成</p> </td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="background-color: #800000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">広域交通</td> <td style="text-align: center;"> <p>中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク</p> <p>【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】</p> <p>▼観光客の周遊促進や、通学、通院、買物など地域住民が分散する都市機能を楽しむために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。</p> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #800000; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">取組の方向性</td> <td style="border: 1px solid #800000; padding: 5px;"> <p>地域の利用実態や今後の見込みなどを見据えて、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成</p> </td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="background-color: #FFD700; text-align: center; vertical-align: middle;">生活圏交通</td> <td style="text-align: center;"> <p>単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク</p> <p>【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】 ※都市部では鉄道含む</p> <p>▼地域住民の日常生活に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。</p> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #FFD700; text-align: center; vertical-align: middle;">取組の方向性</td> <td style="border: 1px solid #FFD700; padding: 5px;"> <p>地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保</p> </td> </tr> </table> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層を基本に、一定の地理的範囲として「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏を設定</p> </div> </div>	幹線交通	<p>中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク</p> <p>【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】</p> <p>▼本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靱化等に資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実を進める。</p>	取組の方向性	<p>鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靱なネットワークを形成</p>	広域交通	<p>中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク</p> <p>【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】</p> <p>▼観光客の周遊促進や、通学、通院、買物など地域住民が分散する都市機能を楽しむために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。</p>	取組の方向性	<p>地域の利用実態や今後の見込みなどを見据えて、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成</p>	生活圏交通	<p>単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク</p> <p>【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】 ※都市部では鉄道含む</p> <p>▼地域住民の日常生活に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。</p>	取組の方向性	<p>地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保</p>
幹線交通	<p>中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク</p> <p>【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】</p> <p>▼本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靱化等に資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実を進める。</p>												
取組の方向性	<p>鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靱なネットワークを形成</p>												
広域交通	<p>中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク</p> <p>【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】</p> <p>▼観光客の周遊促進や、通学、通院、買物など地域住民が分散する都市機能を楽しむために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。</p>												
取組の方向性	<p>地域の利用実態や今後の見込みなどを見据えて、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成</p>												
生活圏交通	<p>単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク</p> <p>【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】 ※都市部では鉄道含む</p> <p>▼地域住民の日常生活に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。</p>												
取組の方向性	<p>地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保</p>												

図 1-3 北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

オ. 北海道留萌管内地域公共交通計画

計画期間	令和5年度～令和9年度
将来像	地域に相応しい最適かつ持続可能な公共交通ネットワークの構築
基本的な方針	<p>基本方針 A:地域住民や来訪者の広域的な移動を実現する広域交通ネットワークの維持・確保</p> <p>基本方針 B:広域交通、地域間交通及び生活圏交通相互の接続等の利便性の向上</p> <p>基本方針 C:利用促進や担い手確保による公共交通の持続性の確保</p>
公共交通に関する施策	<p>7 目標を達成するための施策・事業</p> <p>(2)事業計画</p> <p>①地域住民や来訪者の広域的な移動を実現する広域交通ネットワークの維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統補助、北海道生活交通路線維持対策事業の活用及び市町村の支援などを含めたバス路線の維持・確保の方針を設定し、継続的に見直しを行うことにより、広域交通ネットワークの維持・確保を図る。 <p>②広域交通、地域間交通及び生活圏交通相互の利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各市町村においてまちづくりと連携を図りながら、広域交通及び地域間交通と生活圏交通との接続を確保する。 ・各公共交通について、必要に応じて接続状況の見直しを行う。 ・調査により、乗り換え環境に係る意見・要望を把握する。 ・調査結果を踏まえ利便性向上の方策を検討し、優先度や効果の高いものについて、必要に応じ実施。 <p>③利用促進や担い手確保による公共交通の持続性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車利用者で公共交通の利用に関心を持つ方を主な対象に、パーク&バスライド※など自家用車と公共交通を連携させた利用についてPRする。 ・高齢者等へのモビリティマネジメント※を推進する。 ・北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度を推する。 ・スマートフォン等で路線バスの運行情報を把握することができる、バスロケーションシステムの導入について検討する。 ・観光資源との連携を図ることや来訪者が交通機関に求めるニーズを把握し、それに対応した措置を講じる。 ・小中高と連携した企業訪問や就業体験などを通して、交通事業者の就業環境について積極的に情報発信を行う。 ・ドライバーの安定的な確保を図るため、業務内容の紹介や採用に係る広報・PRなど情報発信を行う。

※パーク&バスライド

…駅・バスターミナルなどの駐車場に自家用車を止めてから公共交通機関に乗り換えて移動すること。

※モビリティマネジメント

…過度な自動車利用から公共交通を適切に利用すること。

(4) 町の上位計画

ア. 第5次苫前町総合振興計画(後期計画)

(6次計画に更新予定)

計画期間	令和3年度～令和7年度
町の将来像	いつまでも暮らしていける苫前に！
まちづくりの目標 ～主要施策～	<ul style="list-style-type: none"> 1 未来を担う子どもたちが健やかに育つまちづくり 2 健康で生きがいをもって暮らせるまちづくり 3 町民主体の地域コミュニティ豊かなまちづくり 4 活気あふれるにぎわいのまちづくり 5 利便性の高い快適空間のまちづくり 6 安全で安心な暮らしのできるまちづくり 7 効率的で質の高い町政運営を進めるまちづくり
公共交通に係る施策	<p>5 利便性の高い快適空間のまちづくり</p> <p>④公共交通の充実 ○バス交通の充実と環境整備</p> <p>【基本方針】 町民の日常生活を支えるバス交通と苫前町にこにこタクシー運行事業を使いやすく安定したものとして維持・確保を図るとともに、町民の暮らしを支える公共交通をめざすものであります。</p> <p>【基本計画】 (1)公共交通機関の充実と環境整備 ①バス交通の充実と環境整備 利用者ニーズを踏まえたより効率的・効果的なバス交通の充実をめざすとともに、誰もが快適に利用できるバス交通の環境の充実を図ります。 ②苫前町にこにこタクシー運行事業の有効活用 にこにこタクシーの利用促進に向けて有効活用を図ります。</p>

(5) 町の関連計画

ア. 苫前町過疎地域持続的発展市町村計画

(次期計画に更新予定)

計画期間	令和3年度～令和7年度																						
基本方針	ア. 誰もが健康で生きがいをもって暮らせるまちをつくる(生活環境基盤、健康・福祉) イ. 町民が主体となったにぎわいのまちをつくる(教育・文化、コミュニティ) ウ. 安全・安心で快適な生活環境のまちをつくる(産業・生活環境・防災)																						
基本目標	ア. 人口に関する目標 将来目標人口を2,800人と設定 イ. 地域の持続的発展のための基本となる目標																						
基本目標	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #c6e0b4;"> <th style="text-align: center;">評価指標</th> <th style="text-align: center;">基準値</th> <th style="text-align: center;">目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>子育て世帯の転入数</td> <td style="text-align: center;">5世帯</td> <td style="text-align: center;">25世帯(累計)</td> </tr> <tr> <td>1次産業の新規就業者数</td> <td style="text-align: center;">農業0人・漁業2人</td> <td style="text-align: center;">農業1人・漁業2人</td> </tr> <tr> <td>起業・創業・事業継承支援者数</td> <td style="text-align: center;">17件</td> <td style="text-align: center;">20件</td> </tr> <tr> <td>観光施設入り込み数</td> <td style="text-align: center;">193,812人</td> <td style="text-align: center;">200,000人</td> </tr> <tr> <td>光ファイバー通信可能地区</td> <td style="text-align: center;">6地区</td> <td style="text-align: center;">17地区</td> </tr> <tr> <td>年間出生数</td> <td style="text-align: center;">17人</td> <td style="text-align: center;">85人(累計)</td> </tr> </tbody> </table>		評価指標	基準値	目標値	子育て世帯の転入数	5世帯	25世帯(累計)	1次産業の新規就業者数	農業0人・漁業2人	農業1人・漁業2人	起業・創業・事業継承支援者数	17件	20件	観光施設入り込み数	193,812人	200,000人	光ファイバー通信可能地区	6地区	17地区	年間出生数	17人	85人(累計)
評価指標	基準値	目標値																					
子育て世帯の転入数	5世帯	25世帯(累計)																					
1次産業の新規就業者数	農業0人・漁業2人	農業1人・漁業2人																					
起業・創業・事業継承支援者数	17件	20件																					
観光施設入り込み数	193,812人	200,000人																					
光ファイバー通信可能地区	6地区	17地区																					
年間出生数	17人	85人(累計)																					
公共交通に係る施策	5. 交通施設の整備、交通手段の確保 (1) 現況と問題点 公共交通機関は高齢者などの交通弱者にとって日常生活に欠かせない交通手段となっているが、高齢化の進展や社会構造の変化など将来需要に対応した利便性の高いものが望まれていることから、住民のニーズに沿うような身近な交通手段の確保が求められている。 (2) その対策 イ. 交通 ① 公共交通機関の充実と環境整備 (3) 計画 (9) 過疎地域持続的発展特別事業 生活路線バス等維持費補助 ・路線バス維持のためバス事業者へ補助 バス待合所管理業務 ・バス待合所(9ヶ所)の清掃除雪等維持管理 通学定期運賃補助 ・高校生の通学定期運賃の一部を助成																						

1-6 公共交通の位置付け

上位計画である「北海道交通政策総合指針」の「北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ」から、本町における各種交通の位置付けを設定します。

本計画は「幹線交通」、「広域交通」及び「生活圏交通」のうち、「生活圏交通」についての施策及び「幹線交通」と「広域交通」の利用促進につなげていく施策について検討します。

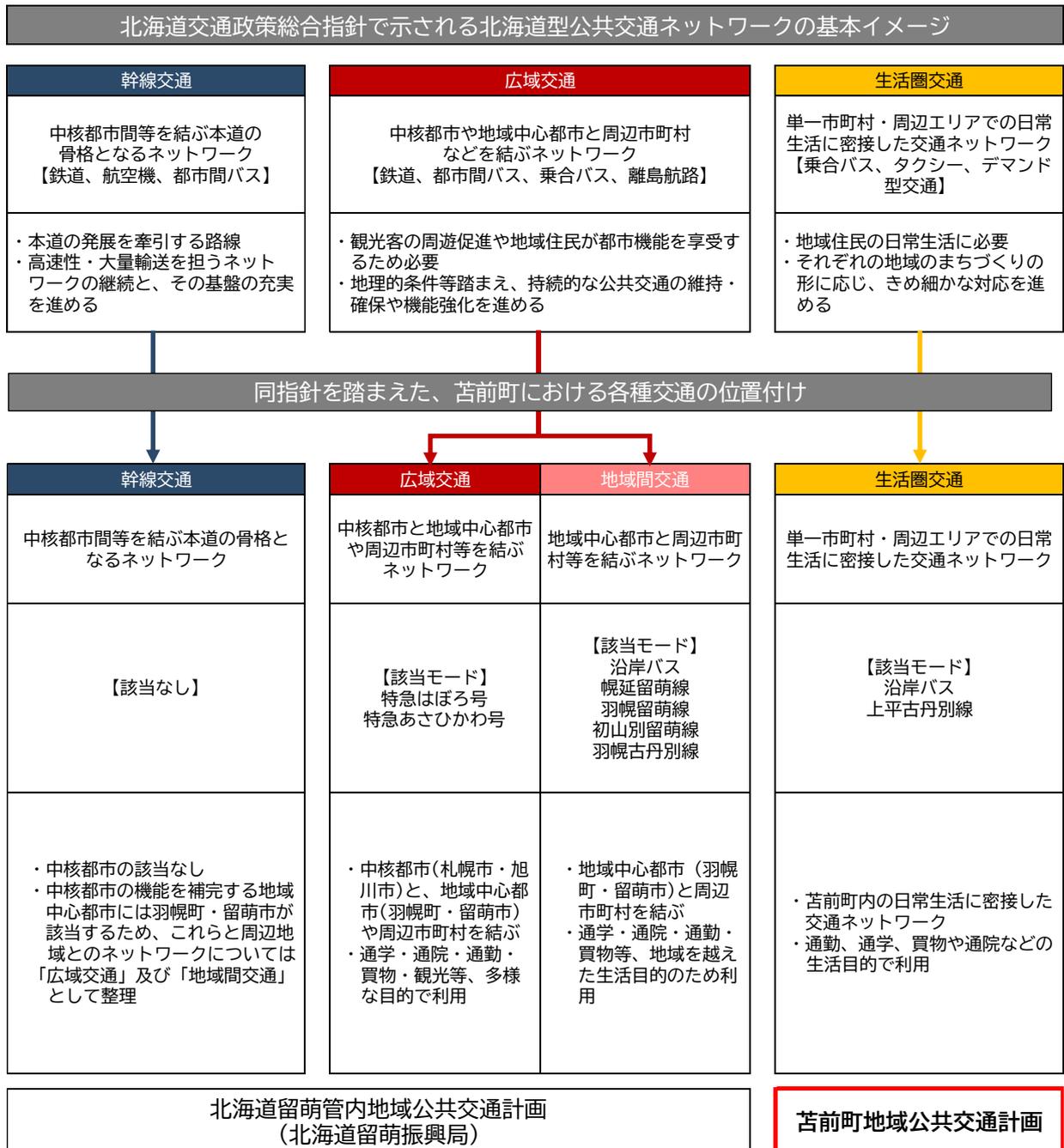


図 1-4 公共交通の位置付け

2. 既往資料による地域の概要

2-1 地域特性

(1) 位置・地勢

ア. 位置

本町は北海道の北西部、日本海沿岸の留萌地域の中部に位置し、人口 2,641 人(令和7年5月現在)、総面積は 454.60 km²です。北は羽幌町、南は小平町に隣接し、西は日本海に面しています。

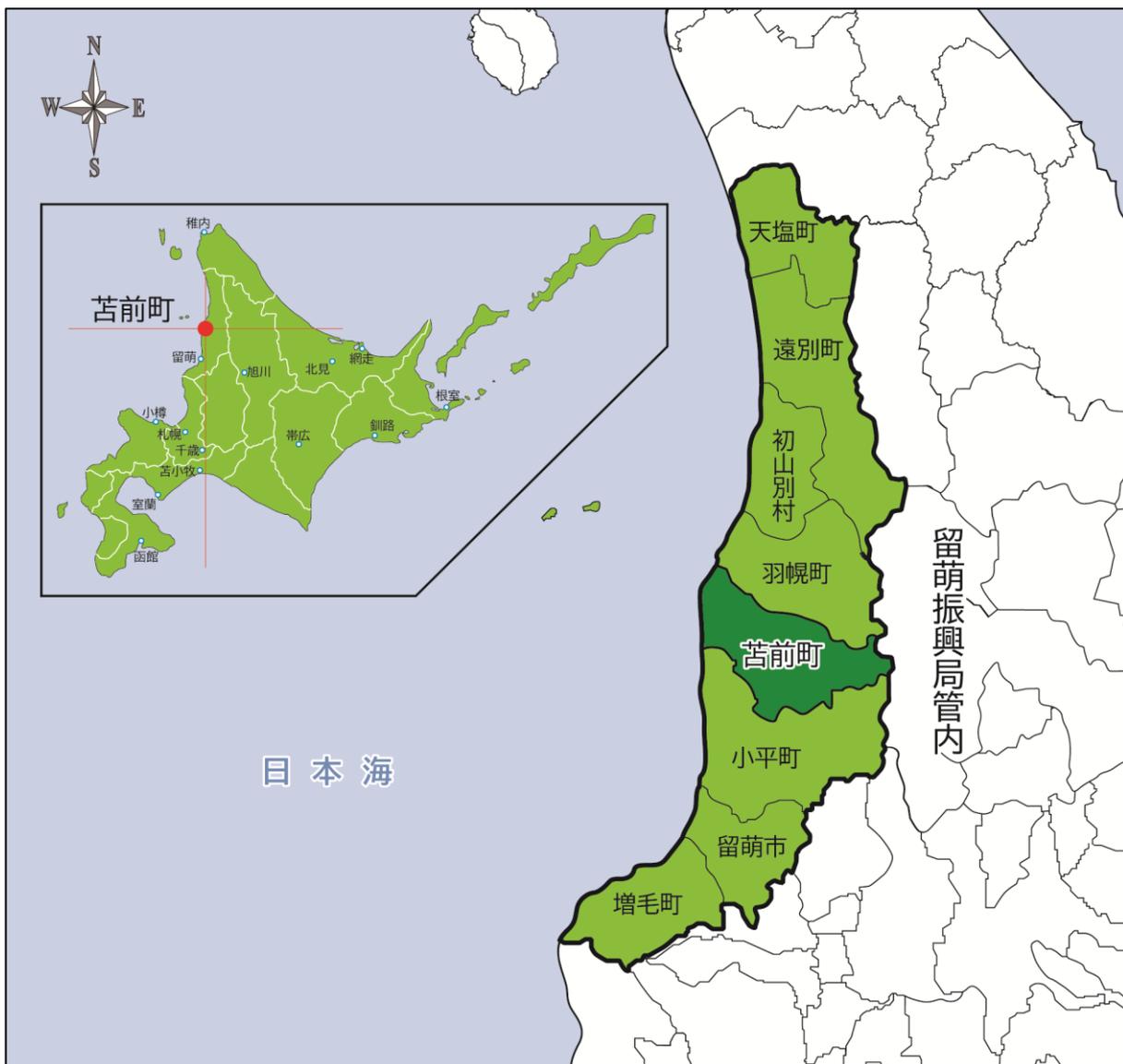
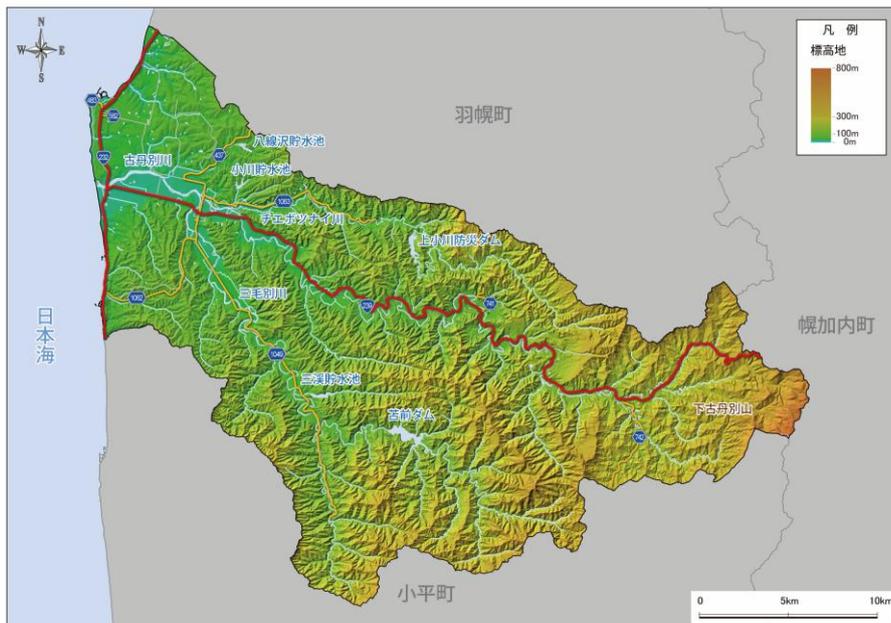


図 2-1 位置図

イ. 地形・河川・道路

地形は、西部の海岸地帯(海岸 17.3km)は平地であり、東部一帯は天塩山地に連なる山岳地帯で、町の総面積の約 85%を占める豊かな森林地帯が形成されています。また、河川については天塩山系を水源とした古丹別川とその支流の三毛別川、チエボツナイ川が日本海に注いでいます。

道路は町の東側を国道 232 号が縦断、町の中央部を国道 239 号が横断しています。

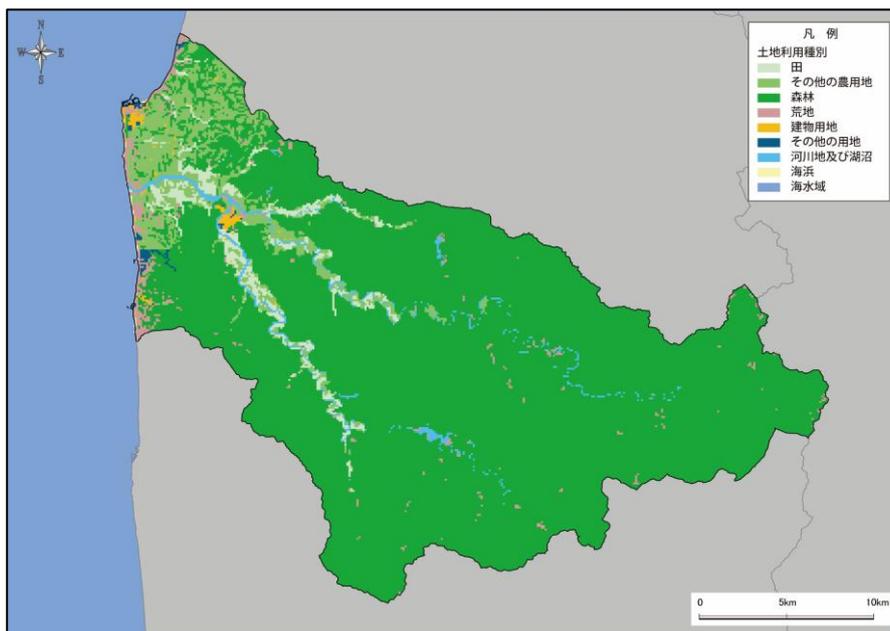


資料:電子地形図(国土地理院)を加工して作成

図 2-2 地形・河川・道路

ウ. 土地利用

町の約8割を森林が占め、西部には農用地が多くなっているほか、河川沿いに田畑が広がっています。まとまった建物用地は苫前町役場、農協周辺にあり、市街地を形成しています。



資料:国土地理院「数値地図(国土基本情報)電子国土基本図(地図情報)、電子地形図(タイル)」衛星画像(SPOT,RapidEye)をもとに作成

図 2-3 土地利用の状況(R3)

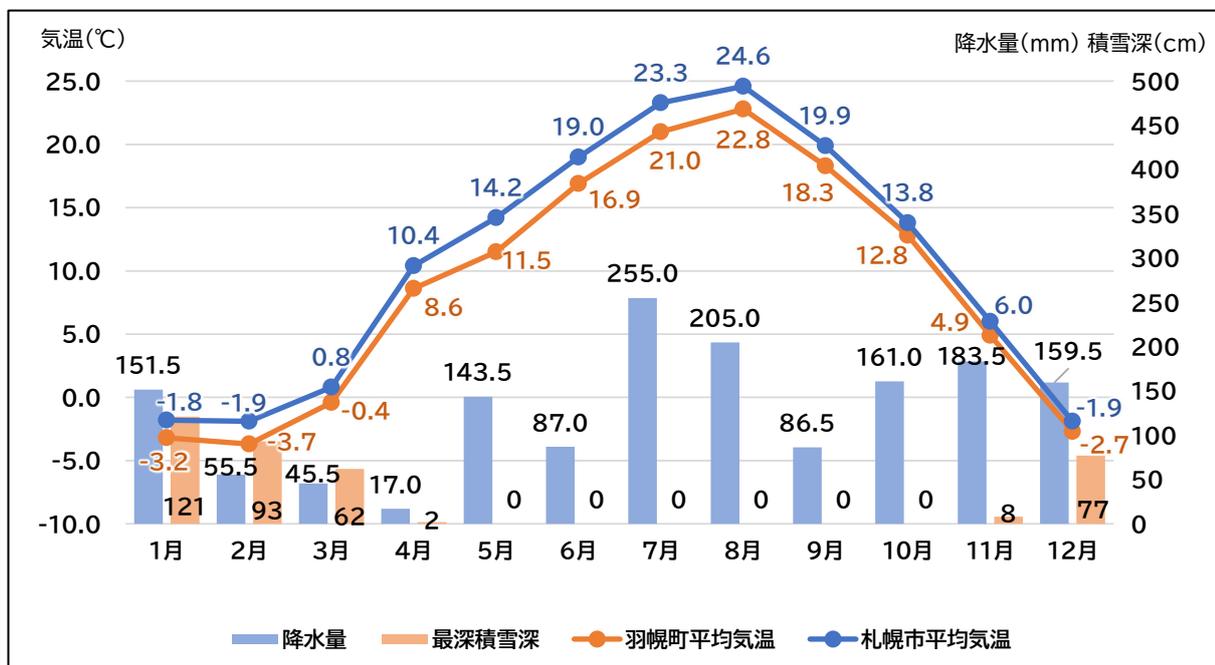
(2) 気象

気候は、年間を通じて風の強い日が多く、夏季は温暖で春から初夏にかけて乾燥し、晩夏から冬にかけては多雨、そして冬季は湿潤寒冷で積雪が多くなりますが、対馬暖流の影響で内陸部よりは比較的温暖になっています。また、秋から春にかけては風が強く、道内屈指の強風地帯となっています。

表 2-1 平均気温・降水量・最深積雪深・平均風速

項目 月	羽幌町 平均気温	札幌市 平均気温	降水量 (mm)	最深積雪深 (cm)	平均風速 (m/秒)
1月	-3.2	-1.8	151.5	121	4.7
2月	-3.7	-1.9	55.5	93	4.6
3月	-0.4	0.8	45.5	62	4.3
4月	8.6	10.4	17.0	2	4.0
5月	11.5	14.2	143.5	—	1.1
6月	16.9	19.0	87.0	—	3.3
7月	21.0	23.3	255.0	—	3.3
8月	22.8	24.6	205.0	—	2.9
9月	18.3	19.9	86.5	—	4.0
10月	12.8	13.8	161.0	—	4.2
11月	4.9	6.0	183.5	8	4.7
12月	-2.7	-1.9	159.5	77	5.9

資料:気象庁(令和6年、観測地点:羽幌町)



資料:気象庁(令和6年、観測地点:羽幌町)

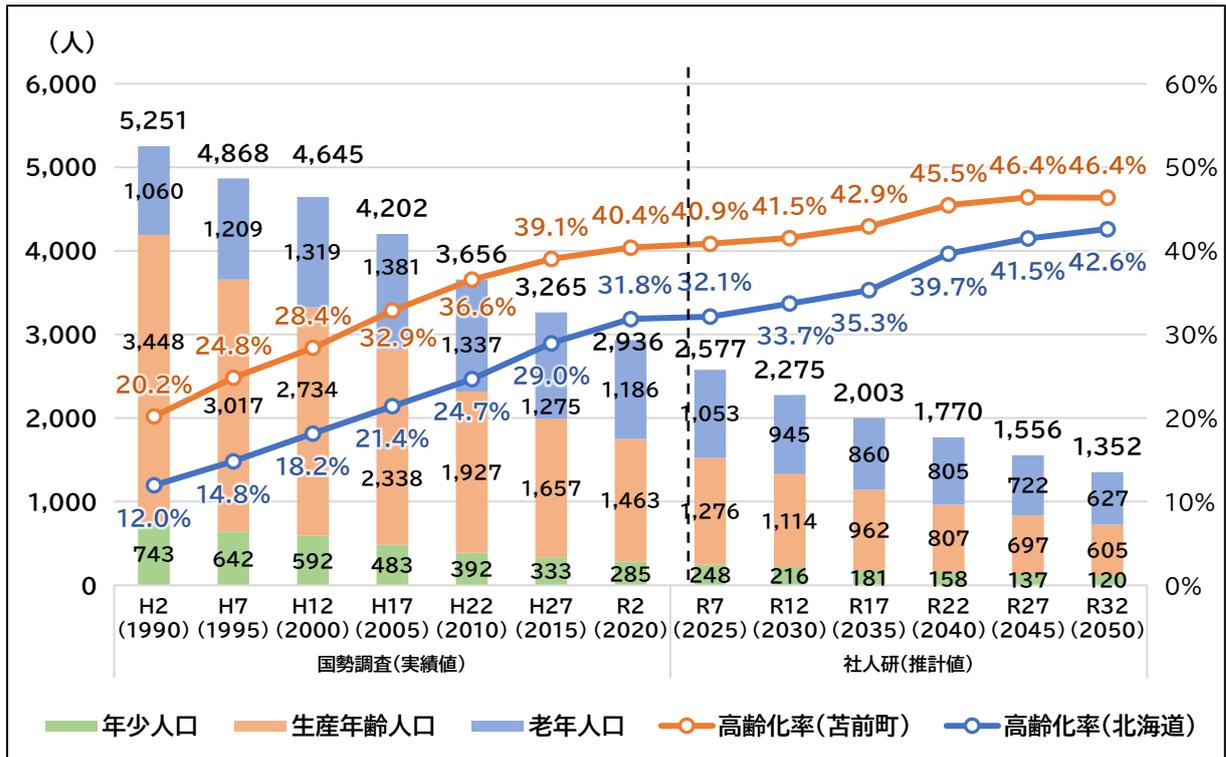
図 2-4 気温・降水量・最深積雪深の平年値状況

(3) 人口・世帯数の推移

ア. 人口の推移・推計

人口は年々減少しており、令和2年には 2,936 人と 3 千人を下回っています。人口減少傾向は今後も続くものと予測されています。

高齢化率は、令和2年時点で 40.4%となっており、北海道平均の高齢化率と比較した場合、8.6 ポイント高くなっています。高齢化率は今後も上昇するものと予測されています。



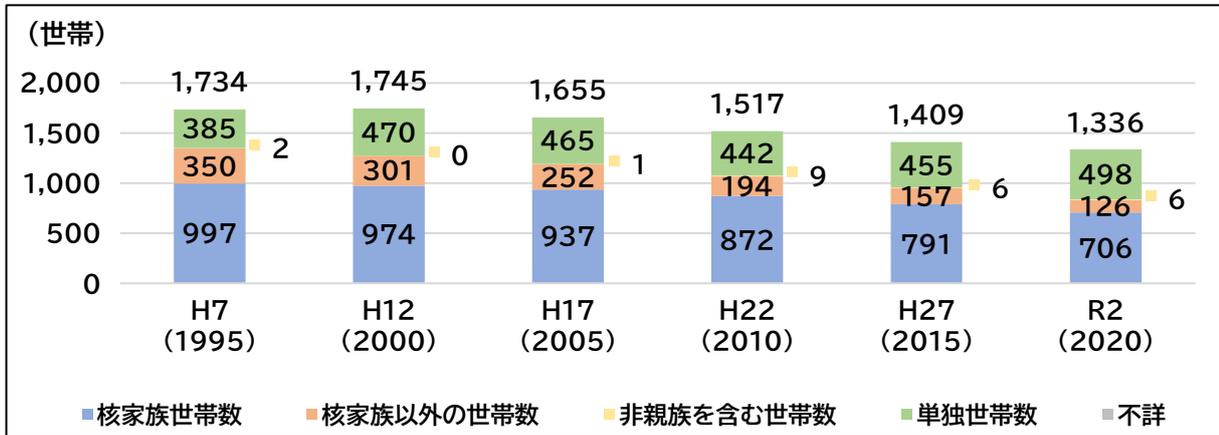
資料:国勢調査(1990~2020)、総人口は年齢不詳を含む人口
 国立社会保障・人口問題研究所(2025~2050)

図 2-5 総人口及び年齢 3 区分人口の推移と将来推計

イ. 家族構成の推移

世帯数は、平成12年に1,745世帯まで増加していましたが、令和2年には1,336世帯まで減少しています。

その中の家族類型としては、核家族世帯数が平成7年の997世帯から706世帯に減少し、単独世帯数は385世帯から498世帯に増加しています。

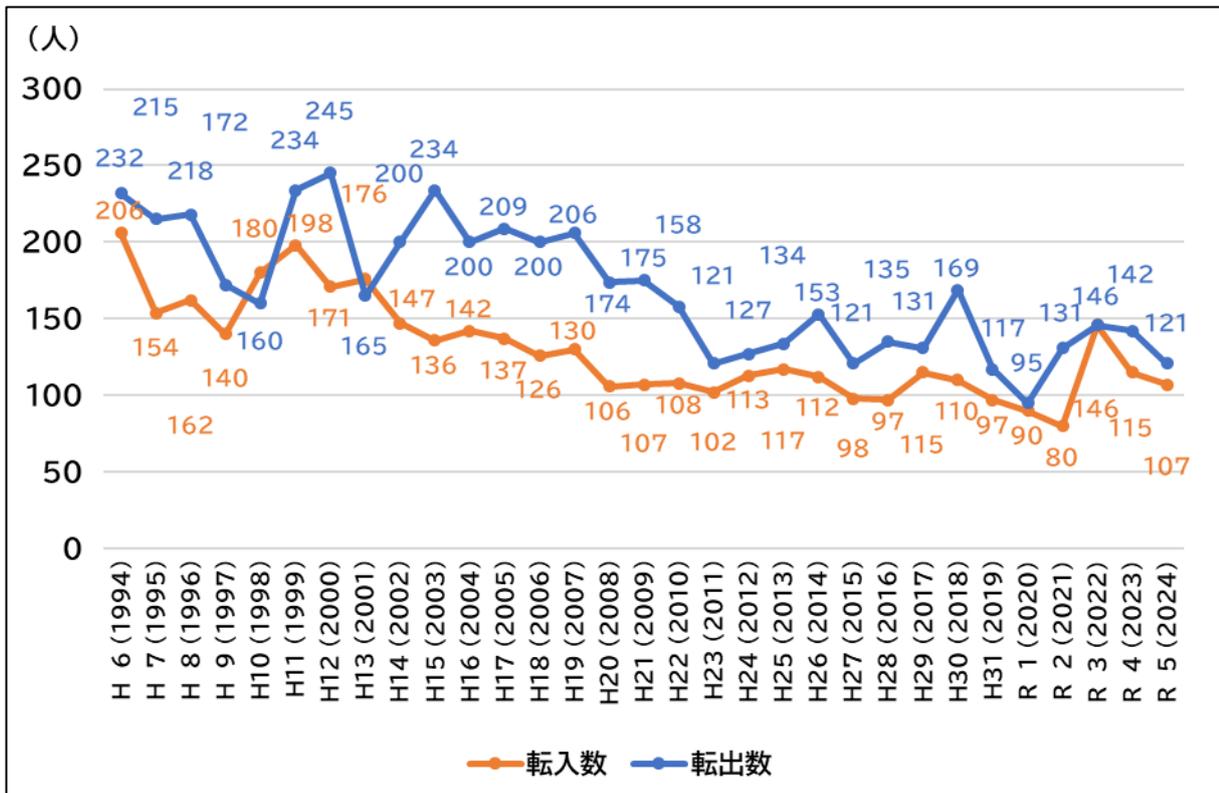


資料：各年国勢調査

図 2-6 世帯数の推移

ウ. 転入出の推移

苫前町への転入出数は、平成10年、平成13年に転入数が転出数を若干上回っていましたが、平成6年から令和5年にかけて転出数が転入数を上回る社会減の状態が続いています。



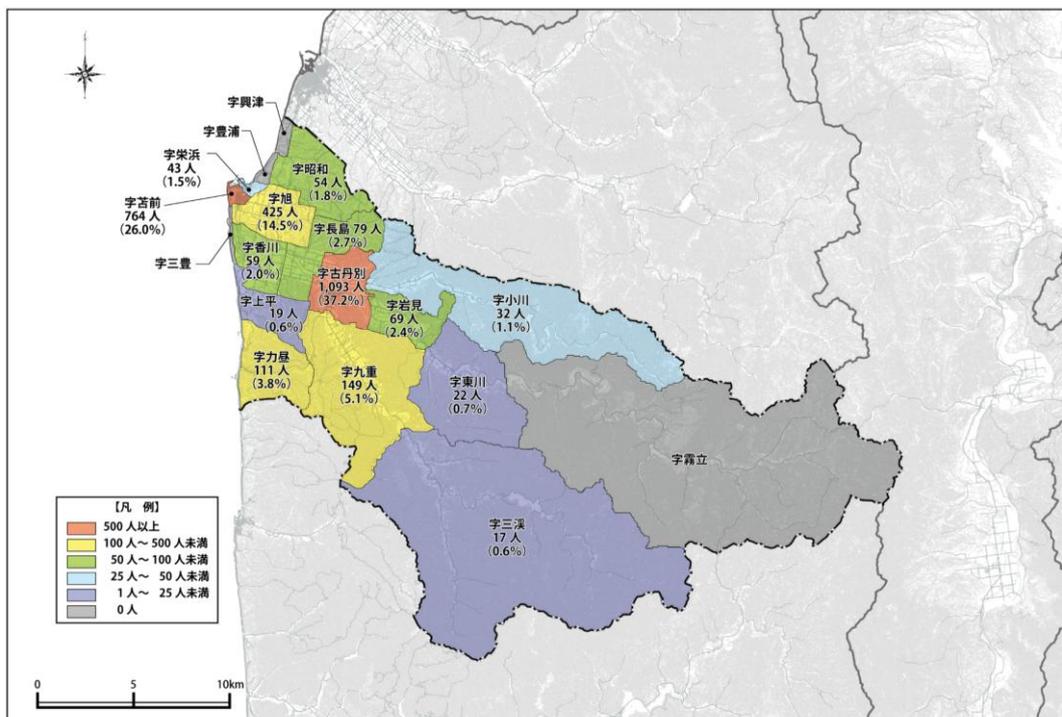
資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

図 2-7 転入出数の推移

工. 地域別人口

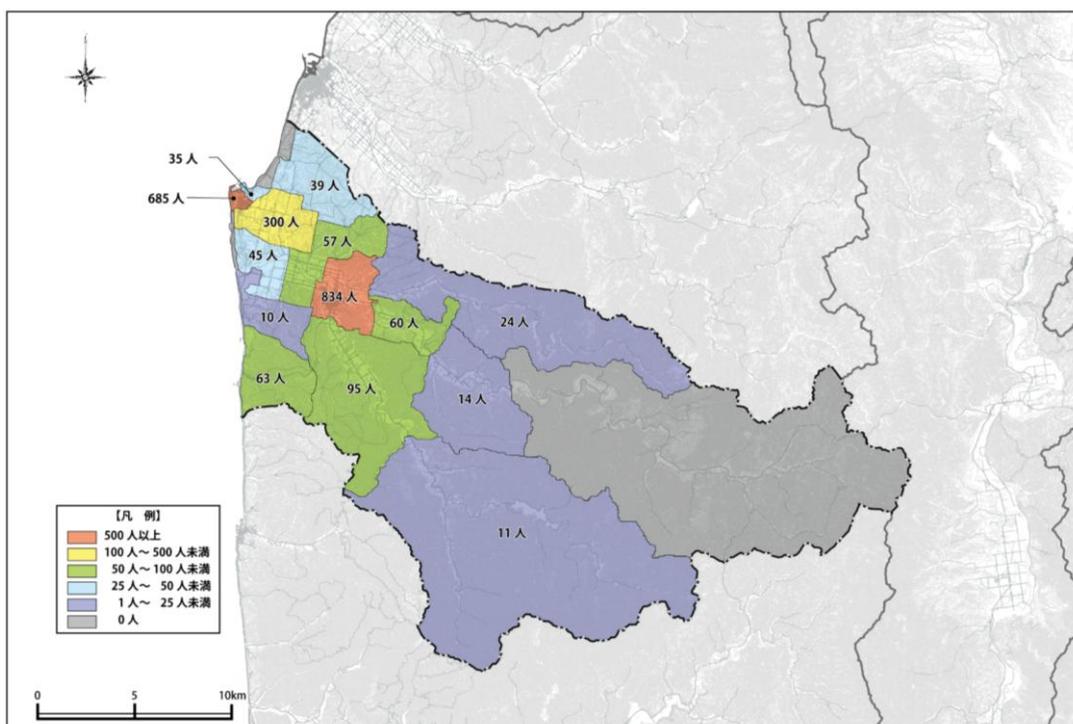
○ 全人口

行政区別人口で最も多い地区は「字古丹別」で37.2%(1,093人)、次いで「字旭」が14.5%(425人)です。人口は国道232号沿いの苫前地区と、内陸部の古丹別地区に集中しています。今後は全町的な人口減少が予測されていますが、特に山間部の人口減少が目立ちます。



資料:令和2年国勢調査

図 2-8 行政区別人口分布 (令和2年)

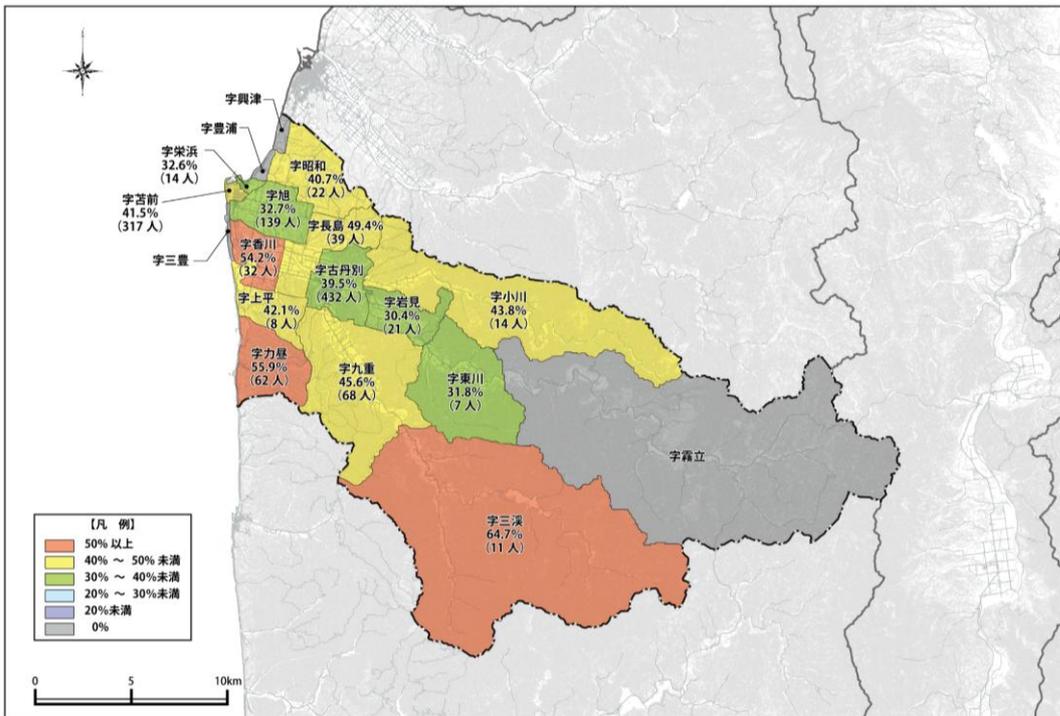


資料:G 空間情報センター 将来人口・世帯予測ツール V3

図 2-9 人口分布予測 (令和12年)

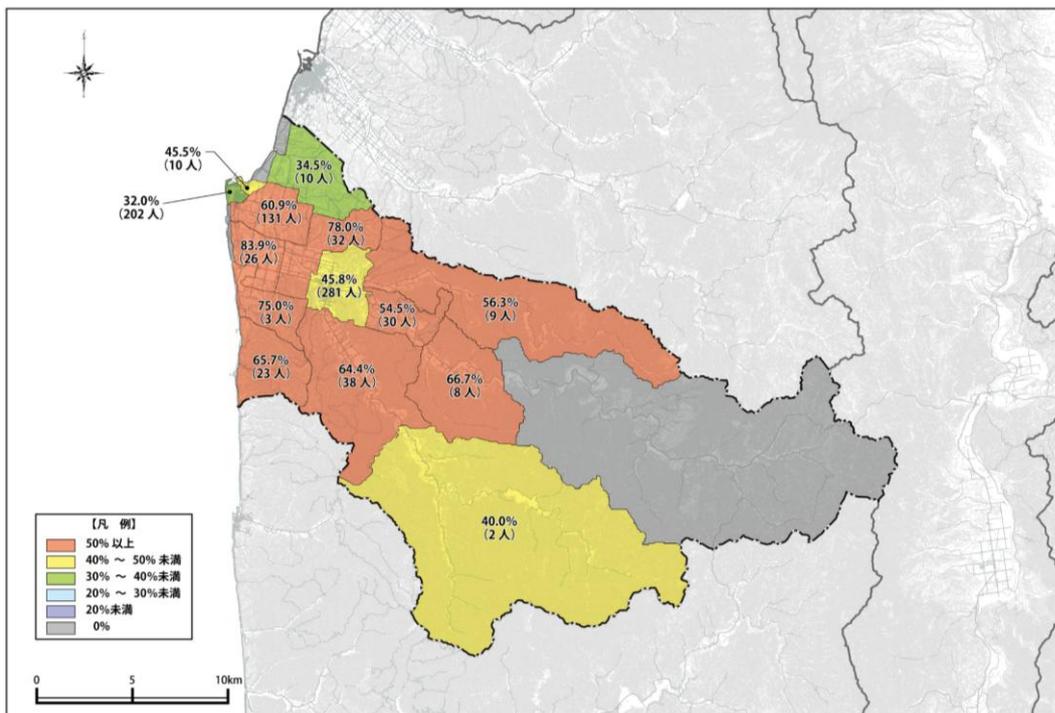
○ 高齢化率(65 歳以上)

高齢化率が 50%を超える地区は「字三溪」、「字力昼」、「字香川」です。高齢化率が 20%台の地区はなく、全町的に高齢化率が高い傾向にあります。行政区別人口分布と同様に、山間部での高齢化率の上昇が予測されています。



資料: 令和 2 年国勢調査

図 2-10 各地区の高齢化率 (令和 2 年)

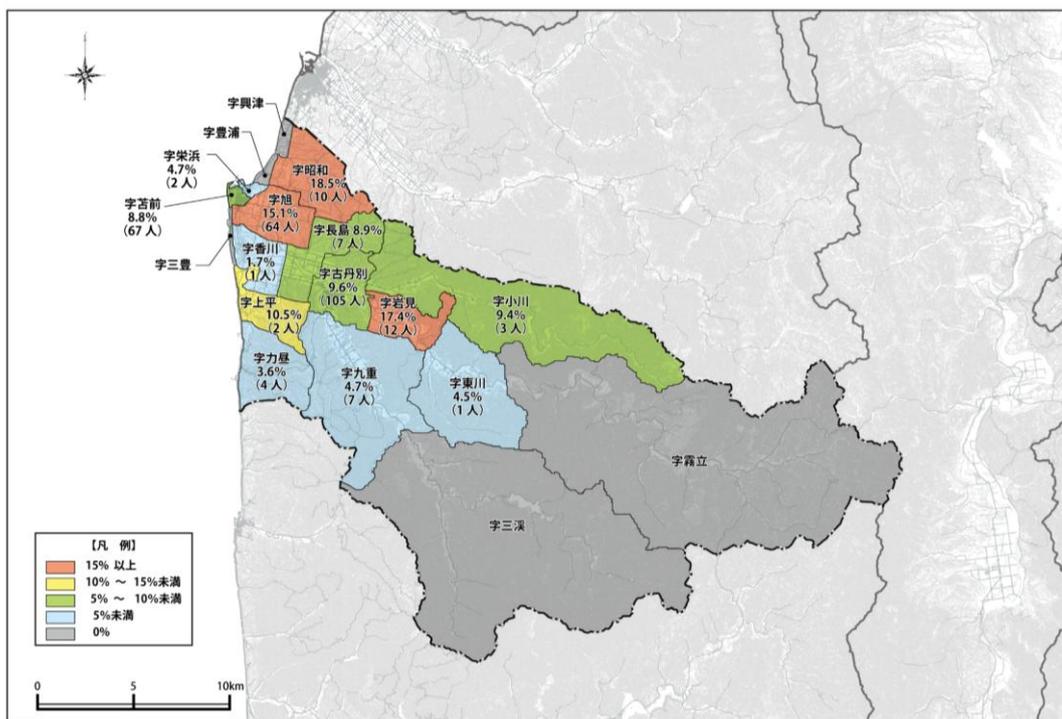


資料: G 空間情報センター 将来人口・世帯予測ツール V3

図 2-11 高齢化率予測 (令和 12 年)

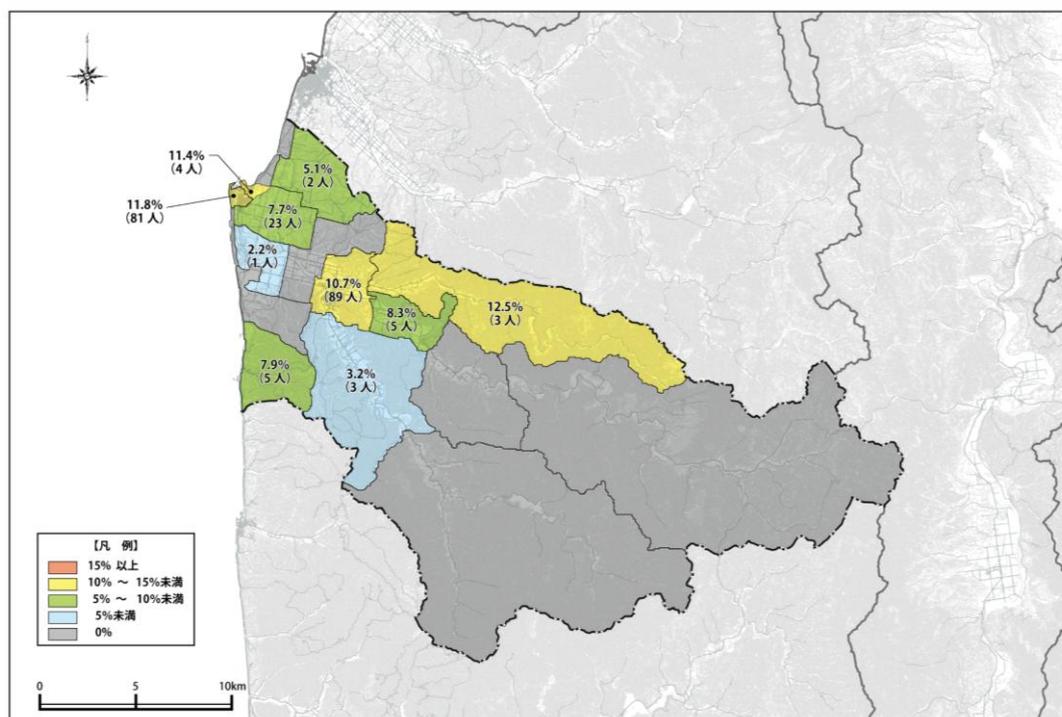
○ 年少人口比率(15 歳未満)

年少人口比率が 15%以上の地区は、「字昭和」、「字岩見」、「字旭」です。将来的には、主に山間部において年少人口が更に減少又は不在となることが予測されています。



資料:令和2年国勢調査

図 2-12 各地区の年少人口比率 (令和 2 年)



資料:G 空間情報センター 将来人口・世帯予測ツール V3

図 2-13 年少人口比率予測 (令和 12 年)

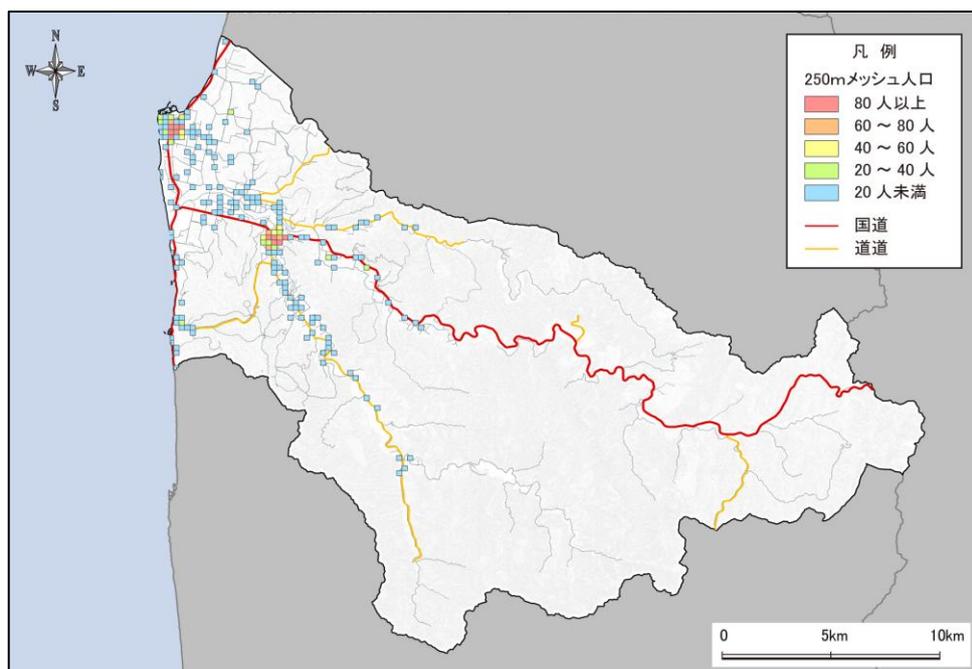
表 2-2 苫前町の高齢化率と年少者率（令和 2 年）

項目	総数	高齢化比率		年少人口比率	
		高齢者	比率	年少人口	比率
字興津	秘匿地域	—	—	—	—
字昭和	54	22	40.7%	10	18.5%
字豊浦	秘匿地域	—	—	—	—
字栄浜	43	14	32.6%	2	4.7%
字苫前	764	317	41.5%	67	8.8%
字三豊	秘匿地域	—	—	—	—
字旭	425	139	32.7%	64	15.1%
字長島	79	39	49.4%	7	8.9%
字香川	59	32	54.2%	1	1.7%
字上平	19	8	42.1%	2	10.5%
字小川	32	14	43.8%	3	9.4%
字岩見	69	21	30.4%	12	17.4%
字古丹別	1,093	432	39.5%	105	9.6%
字力昼	111	62	55.9%	4	3.6%
字九重	149	68	45.6%	7	4.7%
字東川	22	7	31.8%	1	4.5%
字霧立	0	—	—	—	—
字三溪	17	11	64.7%	0	0.0%
計	2,936	1,186	—	285	—

資料：令和 2 年国勢調査

オ. 人口密度

人口密度は苫前地区、古丹別地区で特に高くなっており、80 人/250m メッシュを超える地域が集中しています。また、全町的には国道・道道沿いに比較的人口が集中しています。



資料：令和 2 年国勢調査

図 2-14 250m メッシュ人口密度（令和 2 年）

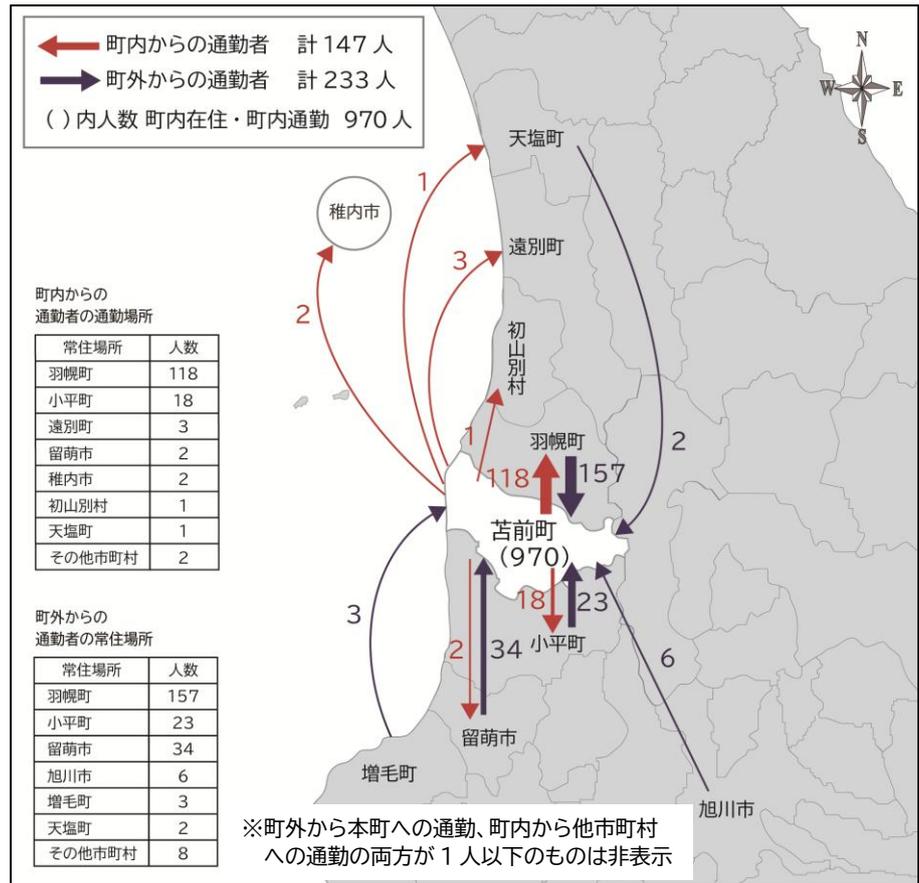
(4) 移動の実態

ア. 通勤の状況

従業地で最も多いのは「羽幌町」で 118 人、次いで「小平町」の 18 人で、この 2 町が大半を占めています。本町を就業地とする方は「羽幌町」が 157 人と最も多く、次いで「留萌市」が 34 人、「小平町」が 23 人です。

資料:令和 2 年国勢調査

図 2-15 近隣市町村間の通勤の状況

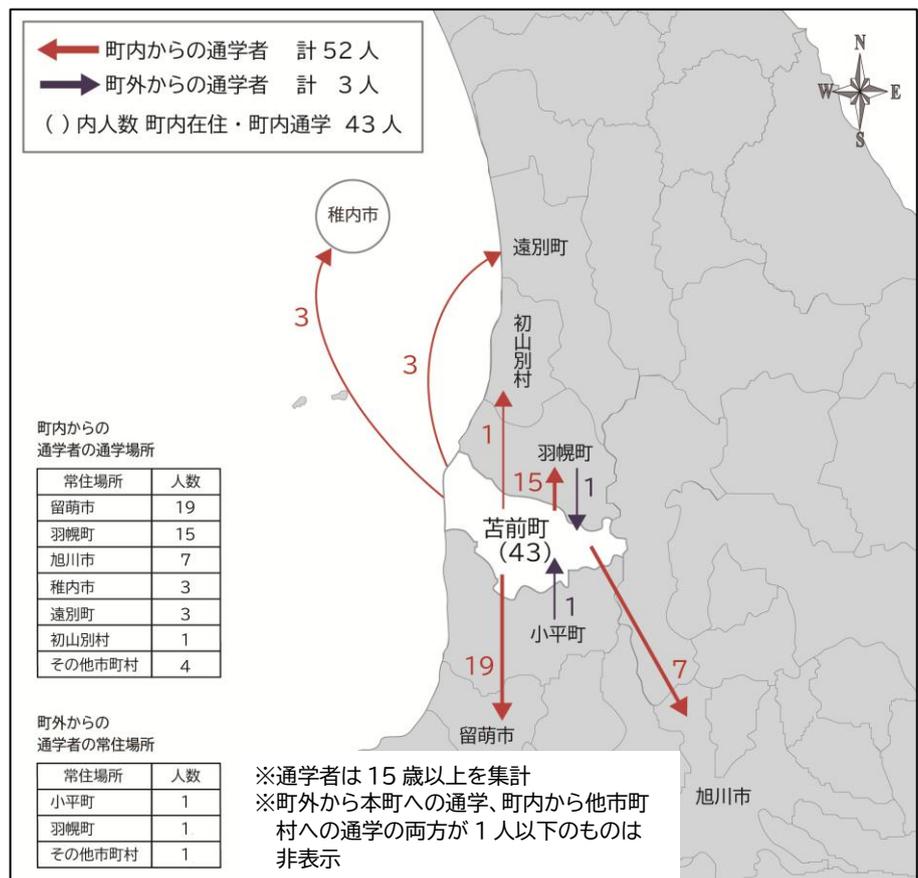


イ. 通学の状況

15 歳以上の通学先は「留萌市」が 19 人と最も多く、次いで「羽幌町」が 15 人です。

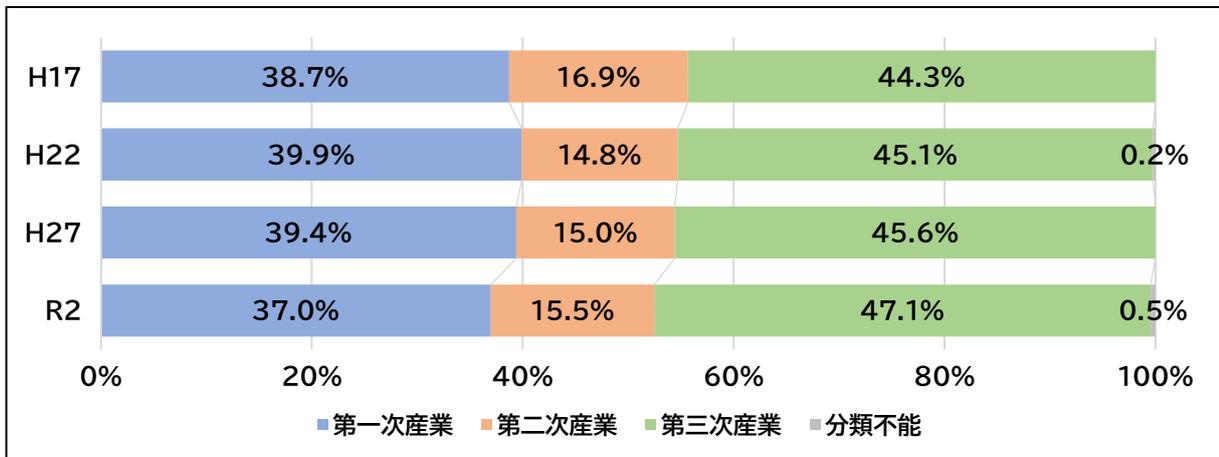
資料:令和 2 年国勢調査

図 2-16 近隣市町村間の通学の状況



(5) 産業

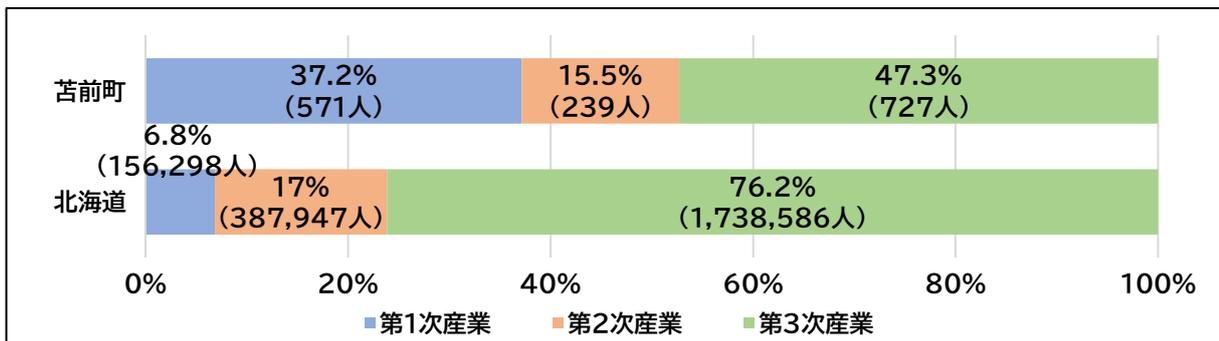
本町の基幹産業は農業、漁業となっており、第一次産業の就業人口の割合は4割弱で推移しており、農業・漁業の就業者が多いです。その他、第二次産業は概ね横ばいで、第三次産業は拡大しています。



資料:各年国勢調査

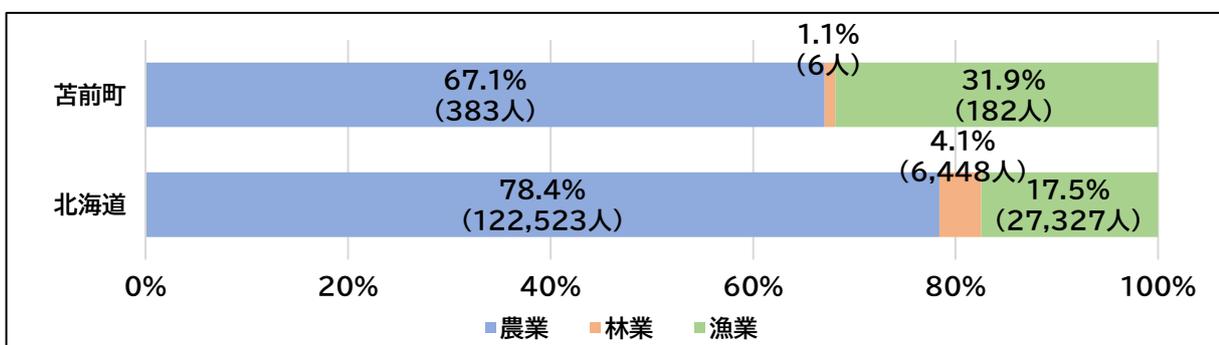
図 2-17 産業別人口の推移

北海道全体と比較して第一次産業(農林水産業)の就業者の割合が 30 ポイント以上高く、なかでも漁業就業者の割合が高い状況です。



資料:令和2年国勢調査

図 2-18 産業別就業者数



資料:令和2年国勢調査

図 2-19 一次産業の就業者数

(6) 公共・公益施設等

公共・公益施設の分布は役場、医院・診療所が苫前地区と古丹別地区に集中しています。

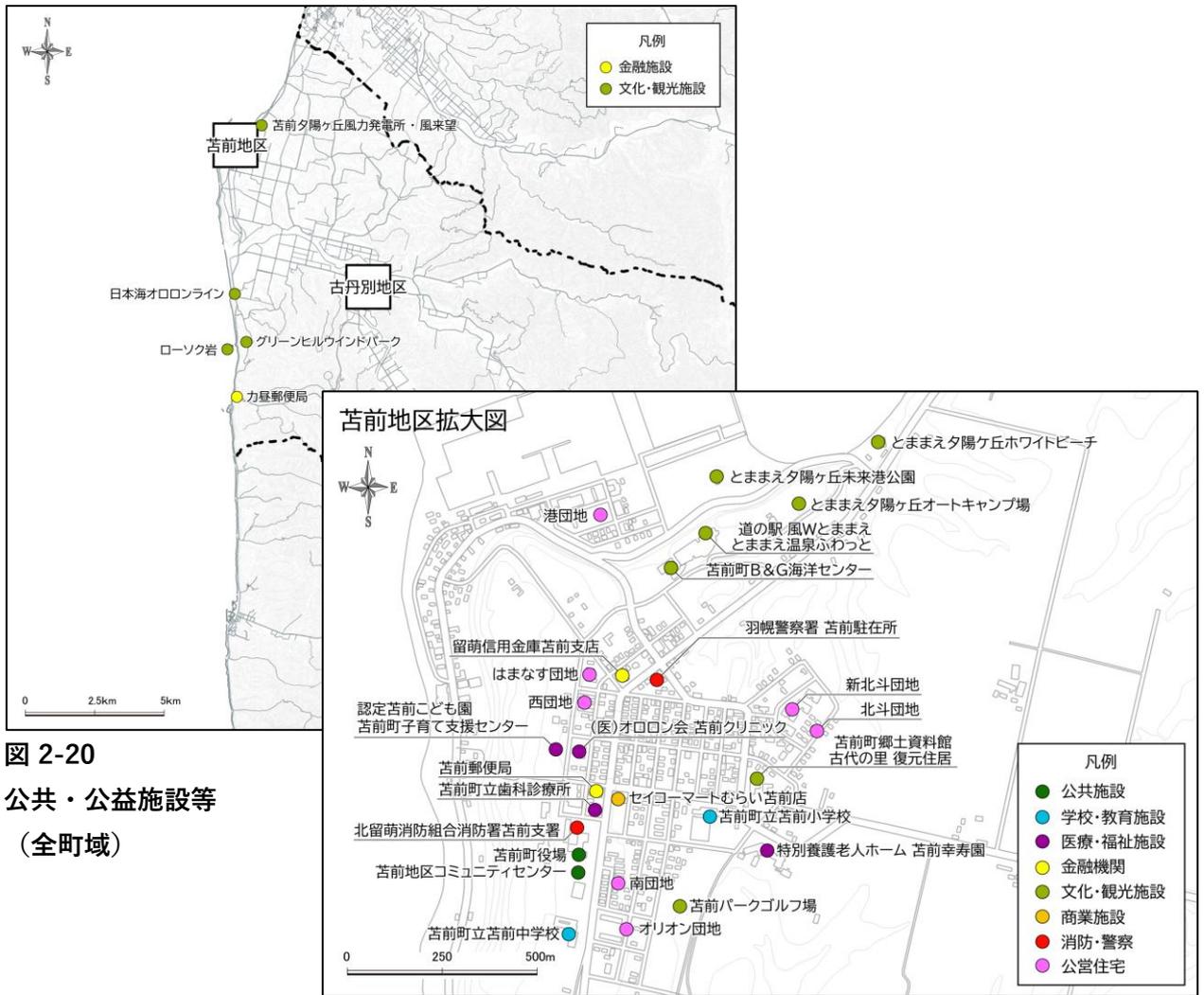


図 2-21 生活関連施設・観光施設の分布 (苫前地区拡大図)

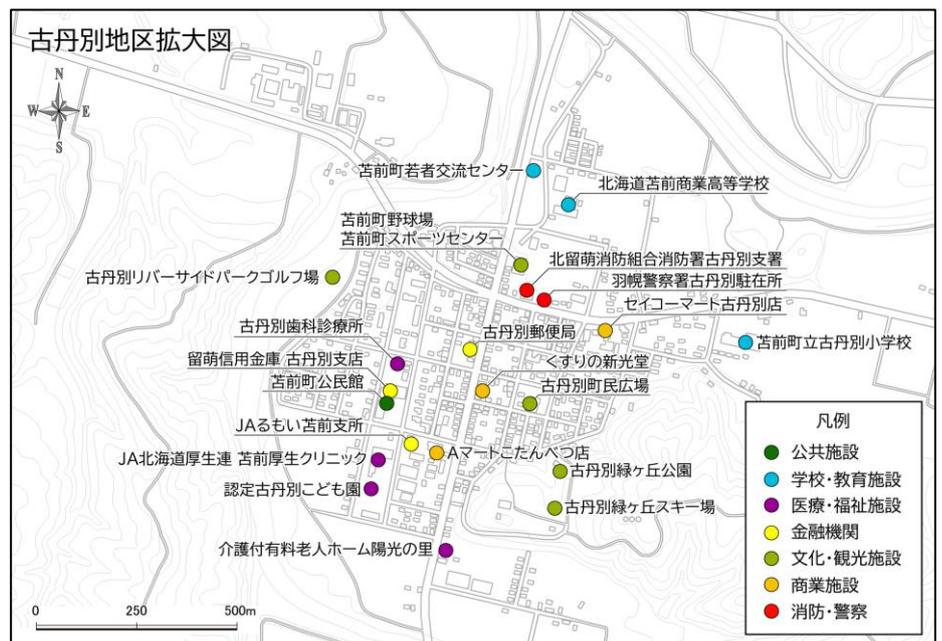
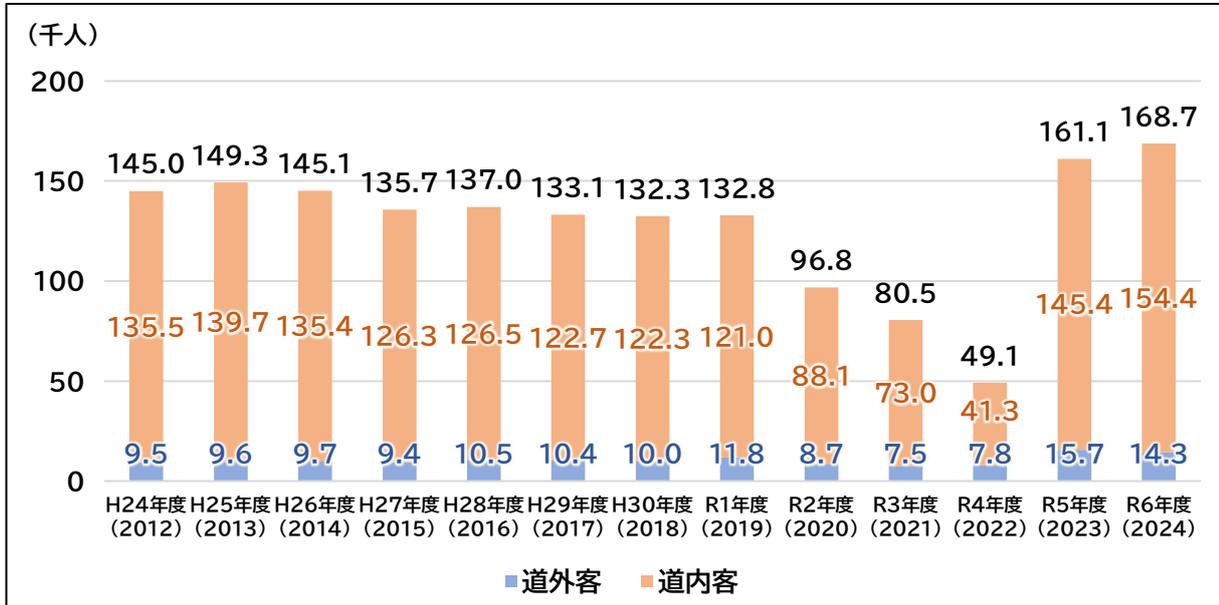


図 2-22 生活関連施設・観光施設の分布 (古丹別地区拡大図)

(7) 観光の状況

ア. 観光入込客数

観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症等の影響で令和2年から令和4年まで減少していましたが、令和6年は令和元年よりも27%増の約17万人に増加しています。

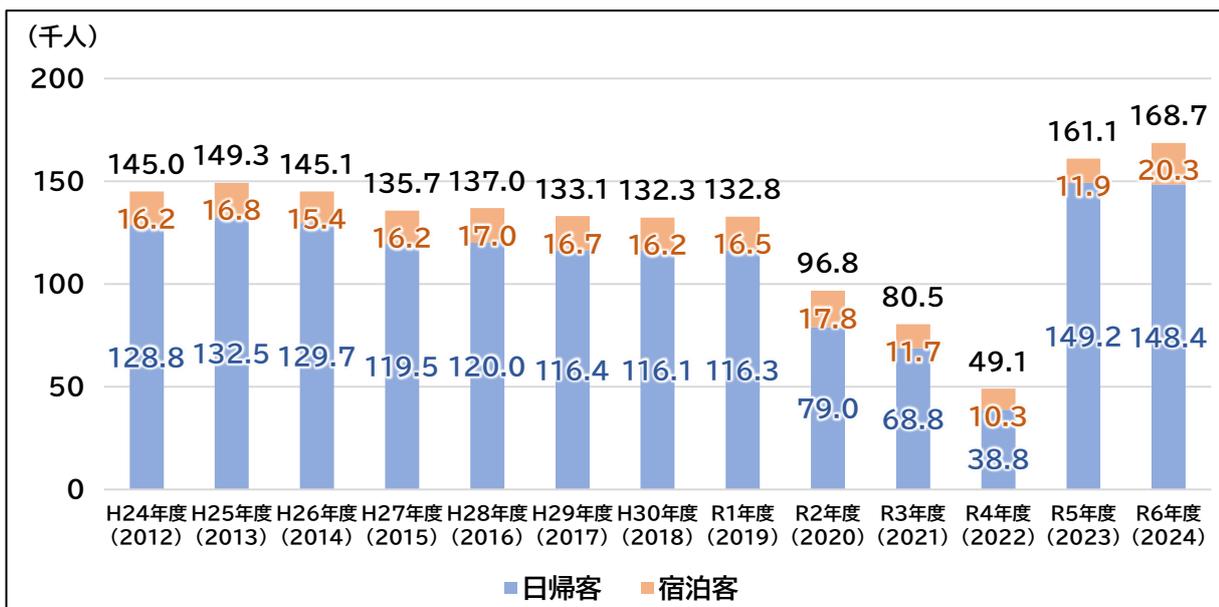


資料：北海道観光入込客数調査報告書

図 2-23 観光入込総数の推移（道外客・道内客の内訳）

イ. 宿泊客数

令和6年度の宿泊客数は約2万人となっており、観光入込客数全体の12.0%を占めます。



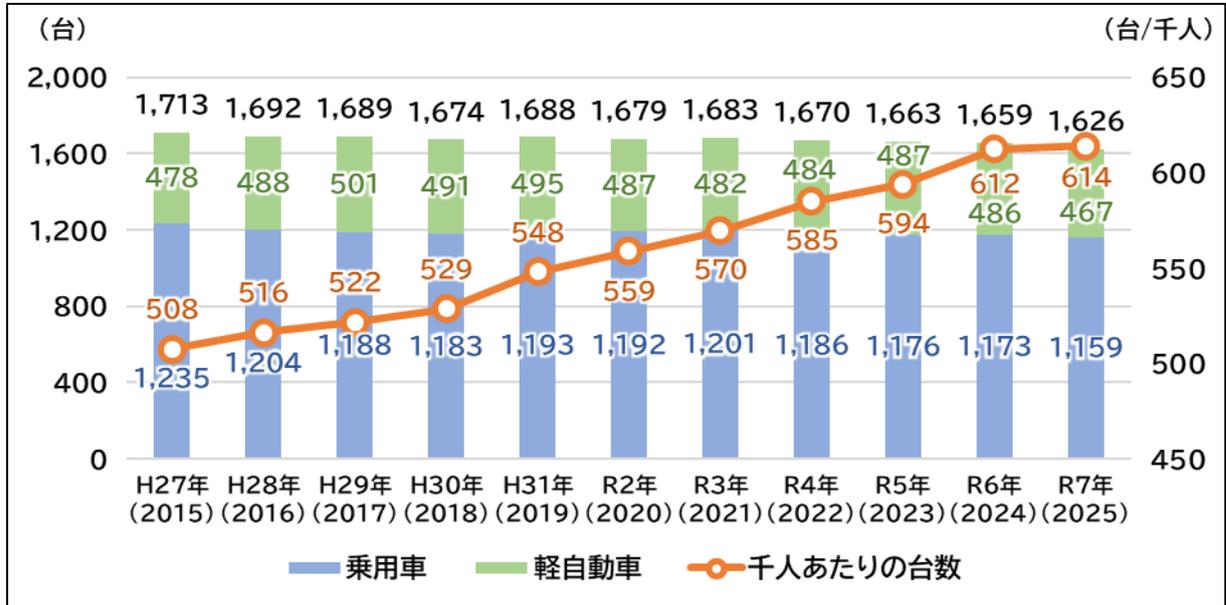
資料：北海道観光入込客数調査報告書

図 2-24 観光入込総数の推移（宿泊客・日帰客の内訳）

(8) 自家用車の所有状況

ア. 乗用車保有台数の状況

平成28年以降の乗用車保有台数は1,600台で横ばいに推移していますが、人口千人当たりの乗用車保有率は経年的に増加傾向であり、令和7年で614台/千人となっています。



資料：北海道運輸局・自動車に関する資料・統計

図 2-25 乗用車保有台数の推移

イ. 運転免許保有・返納状況

運転免許返納者数は、令和4年度に減少しましたが、経年的に毎年10人前後が免許返納しています。

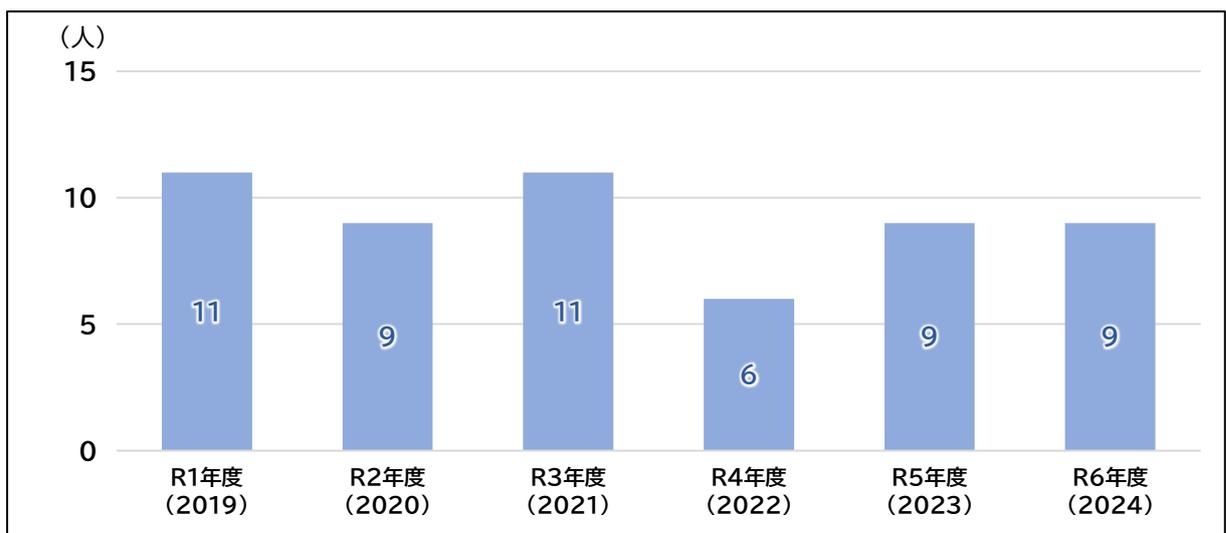
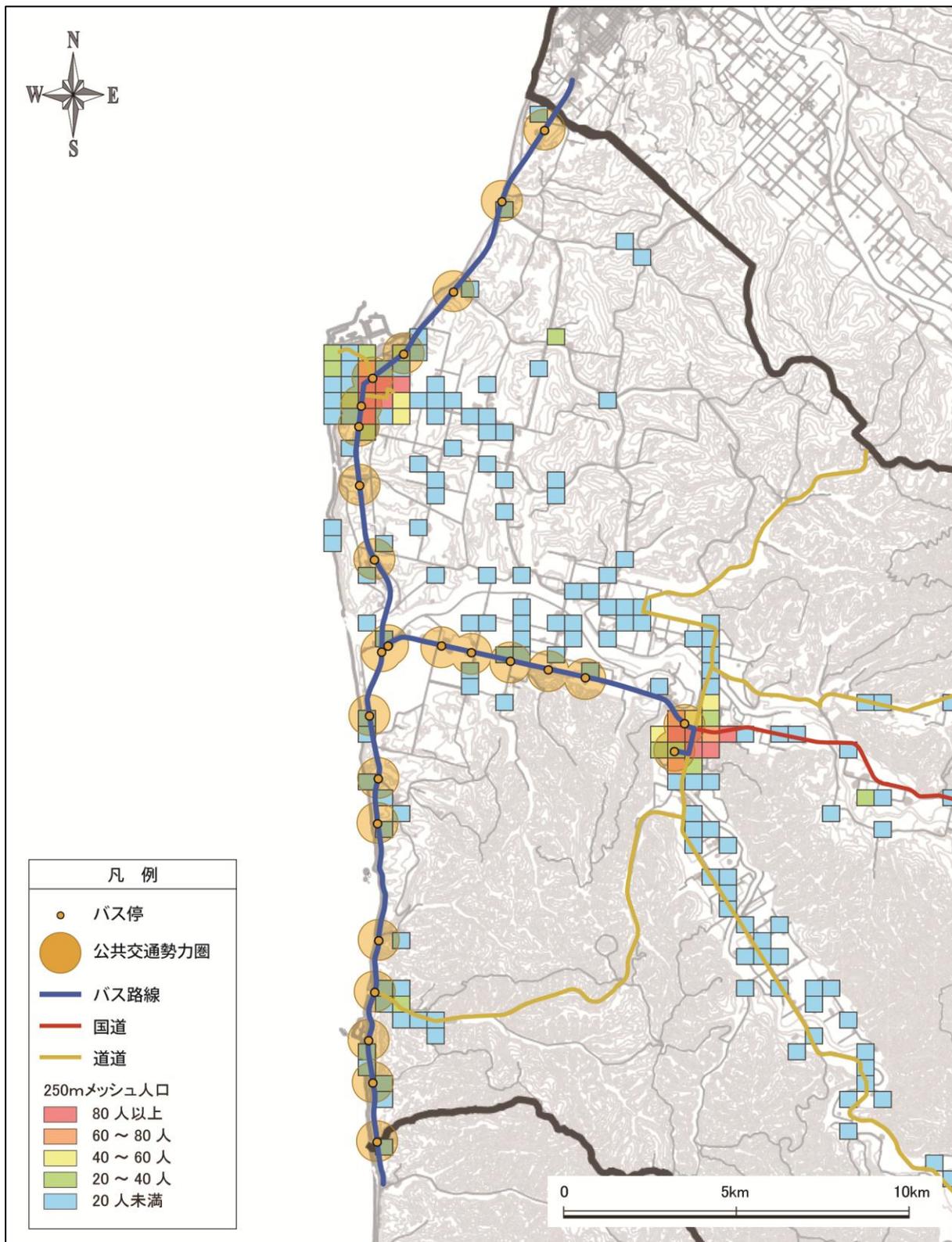


図 2-26 運転免許返納者数の推移

イ. 公共交通勢力圏

全人口に対する公共交通勢力圏(バス停から半径 300m 圏内、鉄道駅から半径 800m 圏内)人口比率(カバー率)は、人口類似都市の平均値よりも 23.3 ポイント下回る 48.6%となっています。市街地以外の居住地からはバス停が離れており、広いエリアで公共交通空白地域となっています。



資料:令和2年国勢調査

図 2-28 苫前町公共交通勢力圏 (全町域)

表 2-3 苫前町公共交通勢力圏人口

行政区	令和2年人口 (人)	勢力圏内人口 (人)	カバー率 (%)
字興津	秘匿地域	6	—
字昭和	54	0	0.0%
字豊浦	秘匿地域	1	—
字栄浜	43	36	83.7%
字苫前	764	467	61.1%
字三豊	秘匿地域	0	—
字旭	425	226	53.2%
字長島	79	13	16.5%
字香川	59	19	32.2%
字上平	19	9	47.4%
字小川	32	0	0.0%
字岩見	69	0	0.0%
字古丹別	1,093	606	55.4%
字力昼	111	44	39.6%
字九重	149	0	0.0%
字東川	22	0	0.0%
字霧立	0	0	—
字三溪	17	0	0.0%
計	2,934	1,427	48.6%

表 2-4 人口類似都市の公共交通勢力圏人口

町村名	国勢調査人口	勢力圏内人口	カバー率
鹿部町	3,760人 (R2)	3,147人	83.7%
乙部町	3,403人 (H27)	2,791人	82.0%
小平町	2,994人 (R2)	2,410人	80.5%
壮瞥町	2,743人 (R2)	2,016人	73.5%
月形町	3,691人 (R2)	2,309人	62.8%
更別村	3,185人 (H27)	1,931人	61.2%
妹背牛町	2,693人 (R2)	1,639人	60.9%
遠別町	2,310人 (R2)	1,579人	68.4%
苫前町	2,934人 (R2)	1,427人	48.6%
平均値	3,097人	2,228人	71.9%
島牧村(参考)	1,499人 (H27)	1,003人	66.9%

類似都市は人口2千人・3千人台の都市で、平均値は苫前町を除く「勢力圏内人口」と「カバー率」は各町村の地域公共交通計画による数値のため、国勢調査人口と勢力圏内人口から算定されたカバー率と一致しない場合がある

(2) 公共交通の運行状況

ア. 路線バス

○ 運行状況

幌延留萌線は国庫補助路線の地域間幹線系統で、留萌市立病院から幌延深地層研究センター前
の間を平日が11便、土日祝日が6便を運行しています。

羽幌留萌線は北海道補助路線の広域生活交通路線で、留萌市立病院から羽幌ターミナルの間を平
日2便、土日祝日が1便を運行しています。

初山別留萌線、上平古丹別線及び羽幌古丹別線は、沿線自治体のみで支援する市町村単独補助
路線となっています。

初山別留萌線は留萌市立病院から初山別の間を平日4便、土日祝日が2便を運行しています。

上平古丹別線は古丹別から上平の間を平日13便、土日祝日が6便を運行しています。

羽幌古丹別線は令和7年10月1日に急行便として復活したバス路線で、古丹別から羽幌ターミナ
ルの間を平日のみ2便を運行しています。

表 2-5 路線バスの運行状況

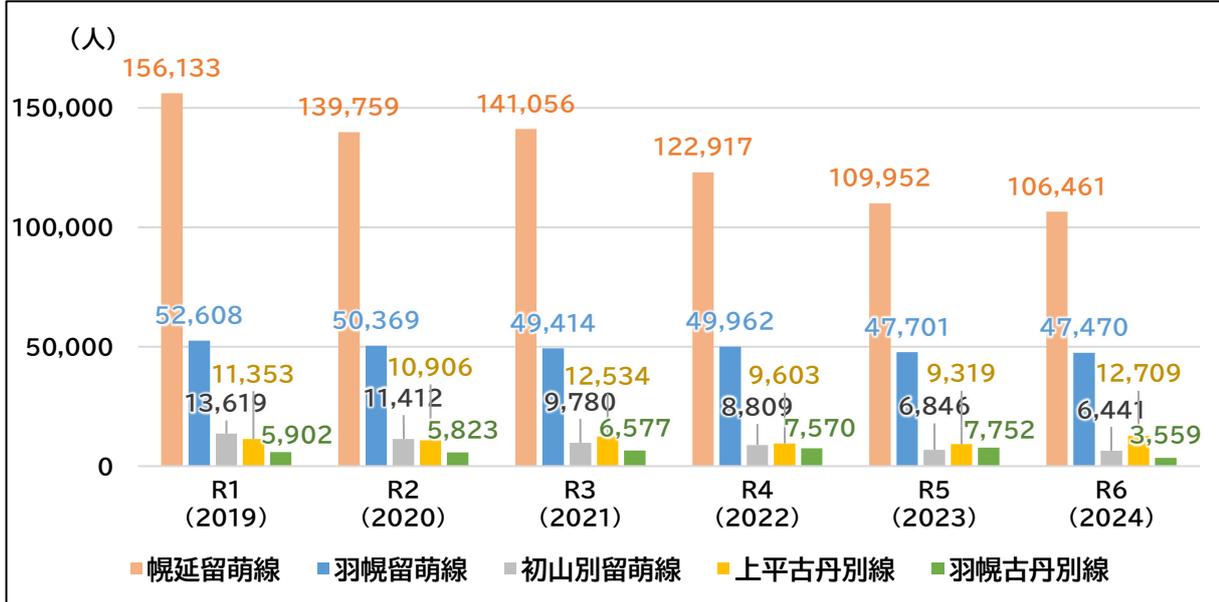
運行事業者	路線名	始発	終点	平日 便数	土日祝 便数	所要時間
沿岸バス(株)	幌延留萌線	幌延深地層研究 センター前	留萌市立病院	5	3	約3時間48分
		留萌市立病院	幌延深地層研究 センター前	6	3	
	羽幌留萌線	羽幌ターミナル	留萌市立病院	1	1	約1時間40分
		留萌市立病院	羽幌ターミナル	1	0	
	初山別留萌線	初山別	留萌市立病院	1	0	約2時間07分
		初山別北原野	留萌市立病院	1	1	約2時間17分
		留萌市立病院	初山別北原野	2	1	
	上平古丹別線	上平	古丹別	7	3	約10分
		古丹別	上平	6	3	
	羽幌古丹別線	羽幌ターミナル	古丹別	1 (羽幌高校の授 業時間に伴う)	0	約31分
古丹別		羽幌ターミナル	1	0		

※羽幌古丹別線令和6年3月31日廃止、急行便羽幌古丹別線令和7年10月1日新設
資料:沿岸バス(株)(令和7年10月1日ダイヤ改正)

○ 輸送人数

輸送人数は、幌延留萌線は令和 6 年時点で 106,461 人、羽幌留萌線は 47,470 人、初山別留萌線は 6,441 人となっており、いずれも令和元年から減少傾向にあります。

上平古丹別線は令和 5 年まで減少していましたが、令和 5 年度に廃止した羽幌古丹別線等の影響により、令和 6 年度は前年度よりも約 3,000 人増加しています。



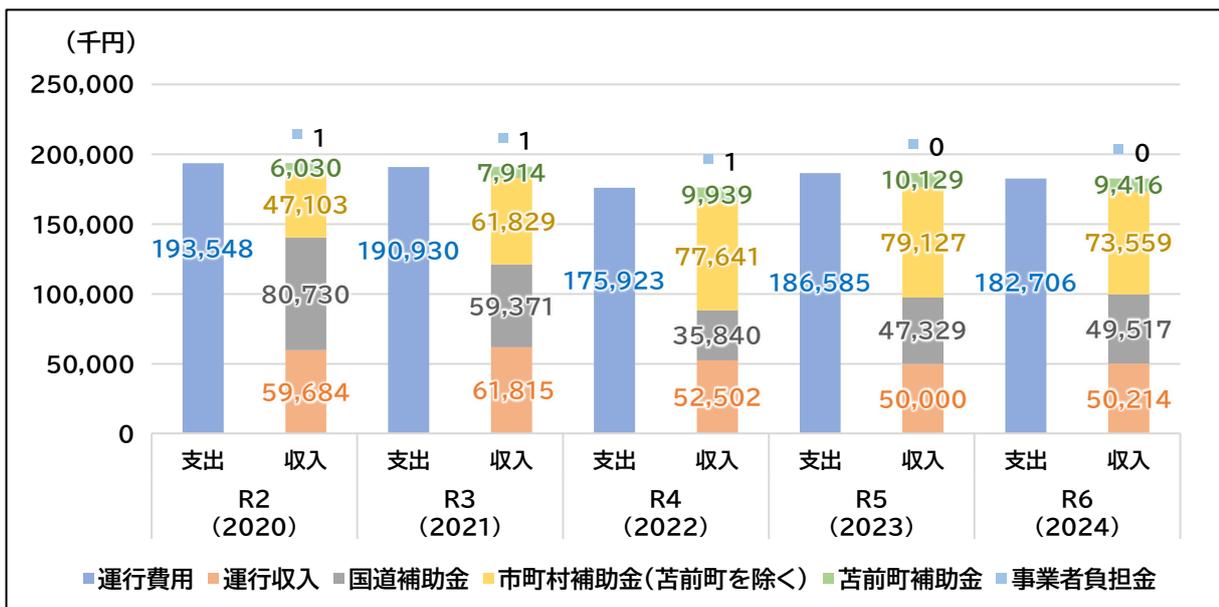
資料:沿岸バス(株)

図 2-29 路線バスの輸送人数の推移

○ 収支

【幌延留萌線】:地域間幹線系統

運行費用は令和 6 年が 182,706 千円と、令和 5 年の 186,586 千円よりも 3,879 千円減少しています。令和 5 年以降は収入と国の補助金がやや増加しましたが、令和 2 年度以降は全体として収入と国の補助金とも減少し、沿線市町村の補助金が増加する傾向となっています。

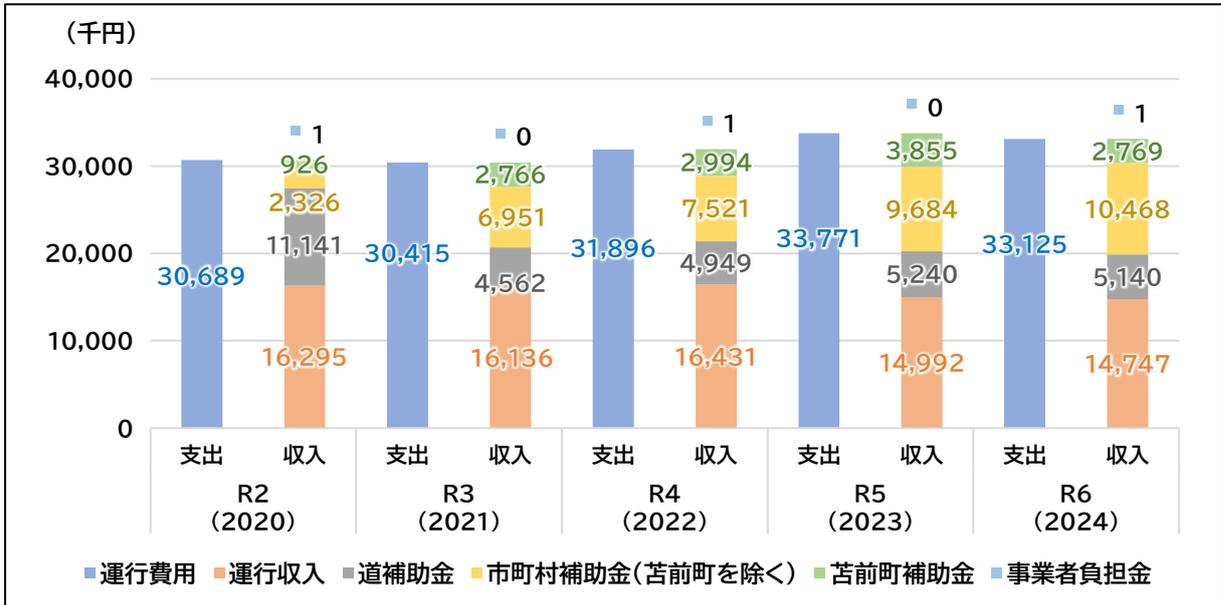


資料:沿岸バス(株)

図 2-30 幌延留萌線の収支の推移

【羽幌留萌線】：広域生活交通路線

運行費用は令和5年まで増加傾向にありましたが、令和6年では33,125千円と前年より646千円減少しています。運行収入は令和4年以降で減少傾向にあり、沿線市町村の補助金が経年的に増加しています。

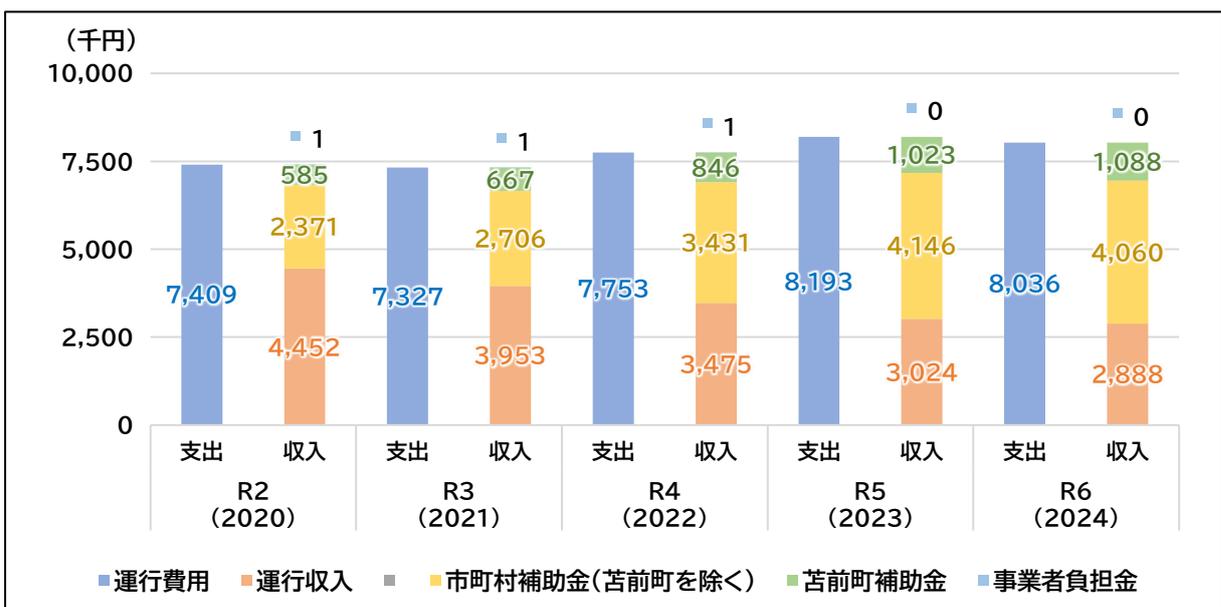


資料：沿岸バス(株)

図 2-31 羽幌留萌線の収支の推移

【初山別留萌線】：市町村単独補助路線

運行費用は令和4年から増加傾向にありましたが、令和6年は8,036千円となっており、前年より157千円減少しています。運行収入は減少傾向にあり、苫前町をはじめ沿線市町村の補助金が経年的に増加しています。

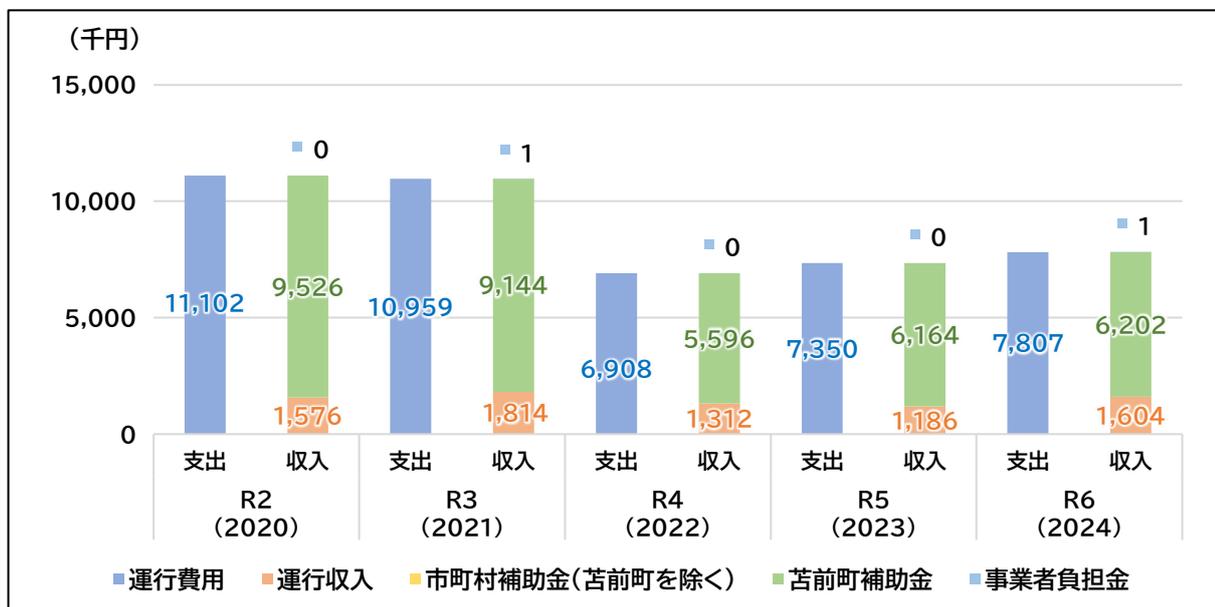


資料：沿岸バス(株)

図 2-32 初山別留萌線の収支の推移

【上平古丹別線】:市町村単独補助路線

運行費用は令和4年から増加傾向にあり、令和6年は7,807千円と前年より457千円増加しています。運行収入は令和6年3月に羽幌古丹別線が廃止されたことに伴い、前年より418千円増加しています。

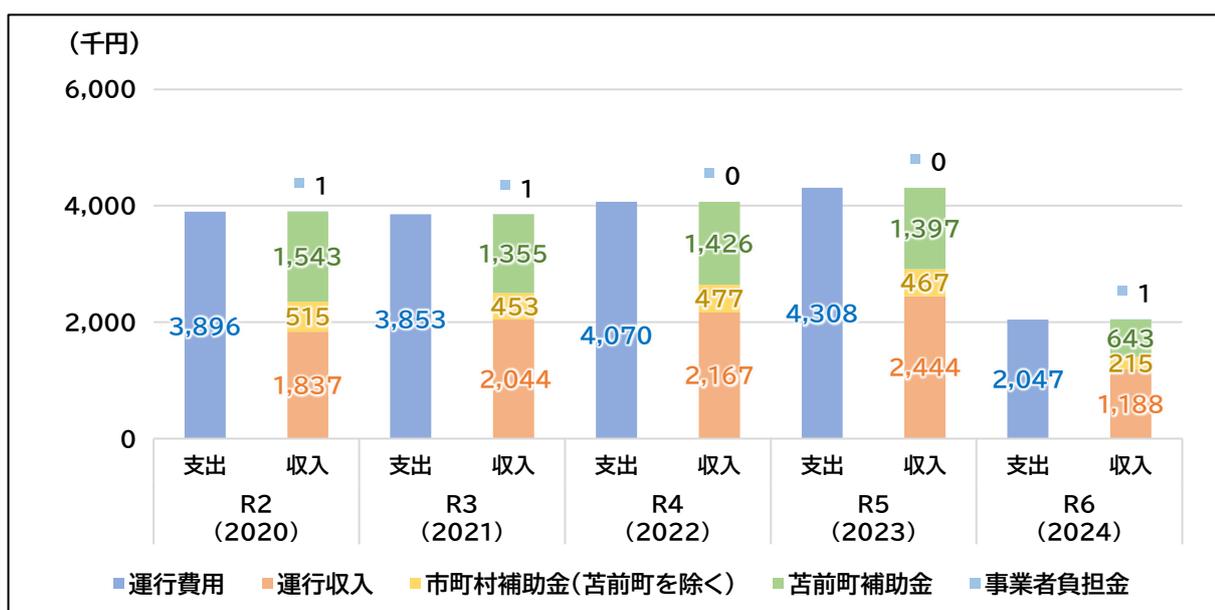


資料:沿岸バス(株)

図 2-33 上平古丹別線の収支の推移

【羽幌古丹別線】:市町村単独補助路線

運行費用と運行収入は令和5年まで増加傾向にありましたが、令和6年3月の廃止により令和6年は支出と収入は大きく減少しました。令和7年10月からは急行便として羽幌古丹別線が新設され、羽幌高校の登下校時間帯に運行しています。



※羽幌古丹別線令和6年3月31日廃止、羽幌古丹別線令和7年10月1日新設

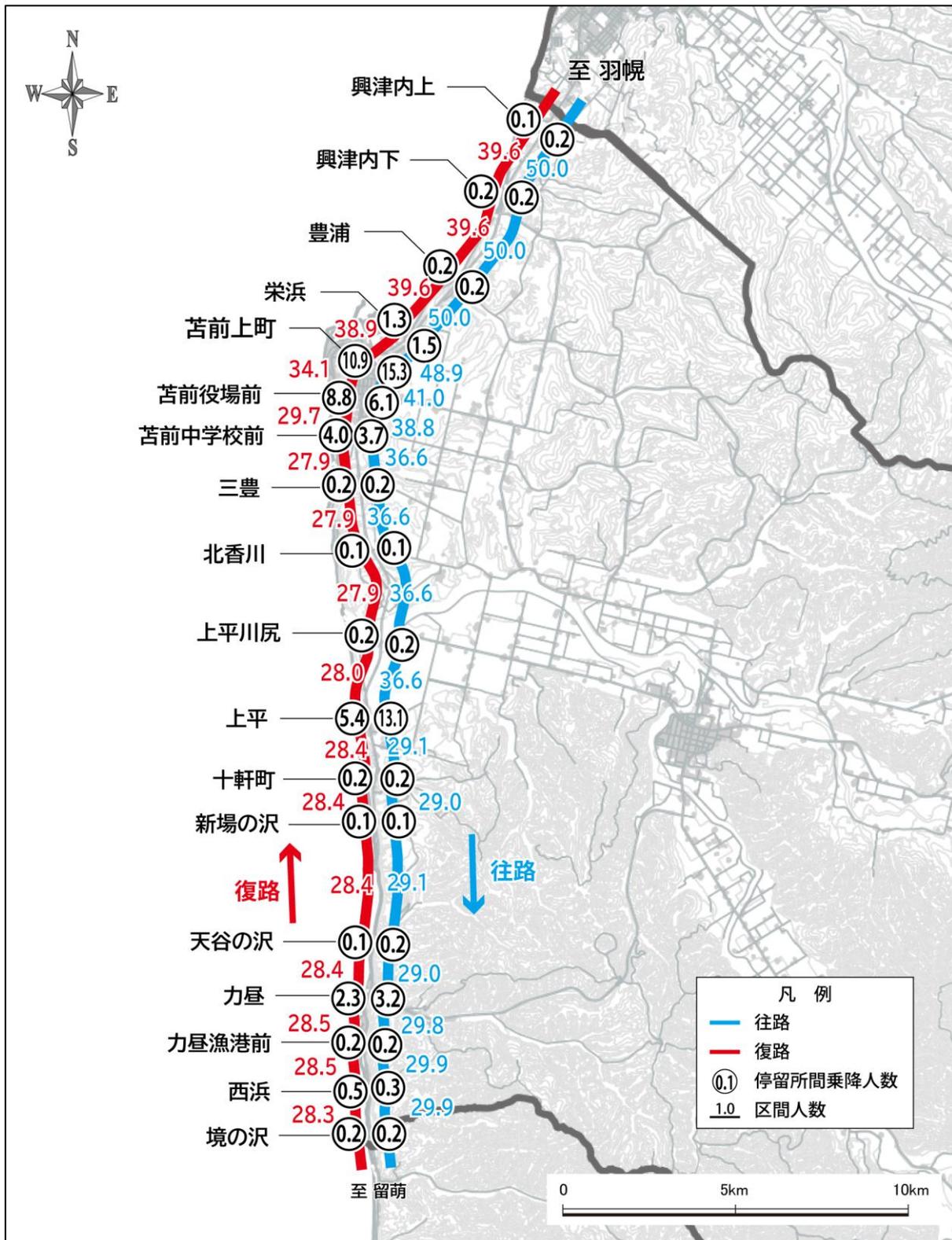
資料:沿岸バス(株)

図 2-34 羽幌古丹別線の収支の推移

○ 停留所乗降人数及び区間人数

停留所別の乗降人数は、往路、復路とも苦前上町、上平、苦前役場前が多く、5.4 人から 15.3 人となっています。

区停留所間乗降人数は、往路が栄浜以北で 50 人となっており、南進するにつれて町境では約 30 人まで減少します。復路は苦前役場までが 30 人未満で、北進するにつれて町境では約 40 人まで増加します。



資料:沿岸バス(株)

図 2-35 路線バスの停留所別乗降人数・区間人数 (令和 6 年度)

イ. 高速バス

○ 運行状況

高速バスは、豊富町と札幌市を結ぶ特急はぼろ号が1日8便、羽幌ターミナルと旭川駅前を結ぶ特急あさひかわ号が1日2便運行しています。

表 2-6 高速バスの運行状況

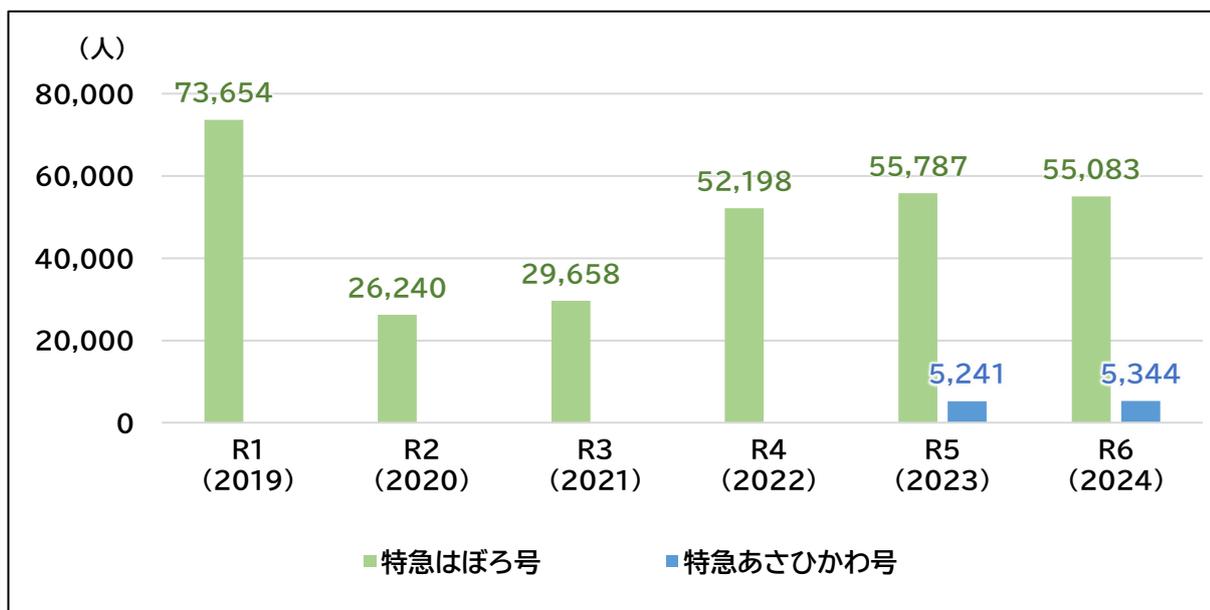
運行事業者	路線名	始発	終点	全日便数	所要時間
沿岸バス(株)	特急はぼろ号	豊富	札幌駅前 32 のりば	4	約 5 時間 10 分
		札幌駅前 32 のりば	豊富	4	
	特急あさひかわ号	羽幌ターミナル	旭川駅前(バスタッチ)	1	約 2 時間 35 分
		旭川駅前 8 のりば	羽幌ターミナル	1	

※特急あさひかわ号:令和5~7年度で実証運行
資料:沿岸バス(株)

○ 輸送人数

特急はぼろ号の輸送人数は、新型コロナウイルス等の影響で令和2年から令和3年まで減少していましたが、令和4年から増加・回復傾向にあり、令和6年時点では55,083人となっています。

特急あさひかわ号は令和6年が5,344人となっており、令和5年と比較して103人増加しています。



資料:沿岸バス(株)

図 2-36 高速バスの輸送人数の推移

ウ. 福祉有償運送

○ 運行状況・概要

有償運送として、要介護者及び身体障がい者が対象の福祉有償運送が自宅－病院間を運行しています。

表 2-7 福祉有償運送の運行概要

運行主体	名称	区間	内容
社会福祉法人 苫前町 社会福祉協議会	福祉有償 運送事業	自宅－病院間 (主に町内、近隣市 町村の医療機関ま での送迎)	・要介護者及び身体障がい者など医療機関利 用が困難な人に対し、移送手段を提供 ・1kmあたり280円、1km 加算毎に 120 円 ・利用時は、介助者の同乗が必要

資料：苫前町社会福祉協議会

表 2-8 運行車両の状況

車種	年式	定員	座席数	備考
ダイハツ ハイゼット	H24 年	4	4	
スズキ MR ワゴン	H21 年	4	4	
ホンダ ステップワゴン	H24 年	8	8	
日産 セレナ	H24 年	7	7	

資料：苫前町社会福祉協議会

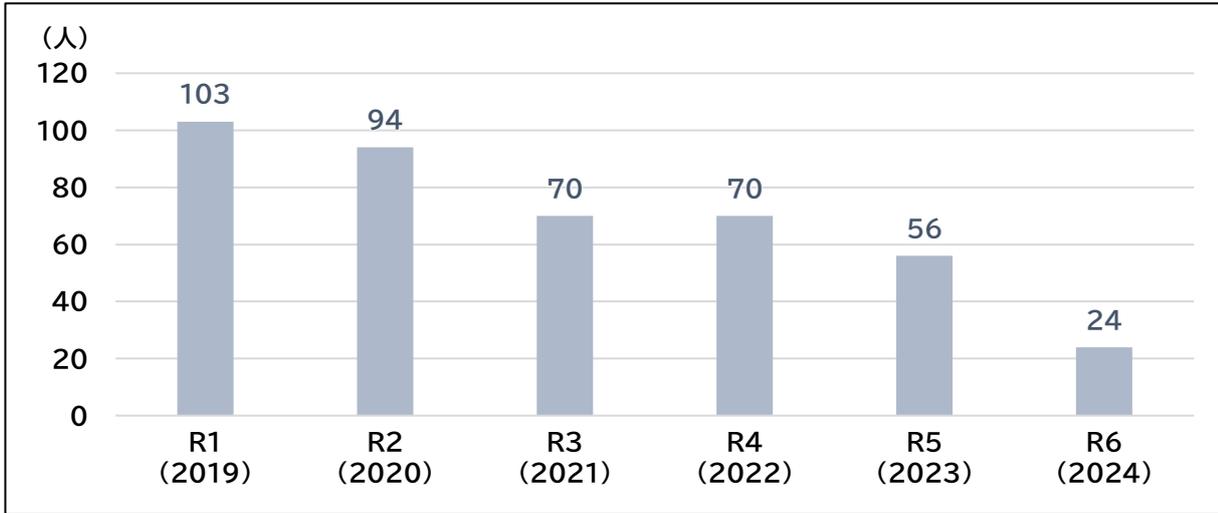
表 2-9 運転手年齢別人数

20代	30代	40代	50代	60代
－	－	1名	1名	－

資料：苫前町社会福祉協議会

○ 輸送人数

福祉有償運送の輸送人員は減少傾向にあり、令和6年で24人と運行主体によるヘルパー事業の廃止に伴う利用制限により、令和5年度から半減していますが、従前の利用者の多くは民間事業者による移送サービスへ移行しており、移動手手段の確保という点で大きな支障は生じていない状況です。

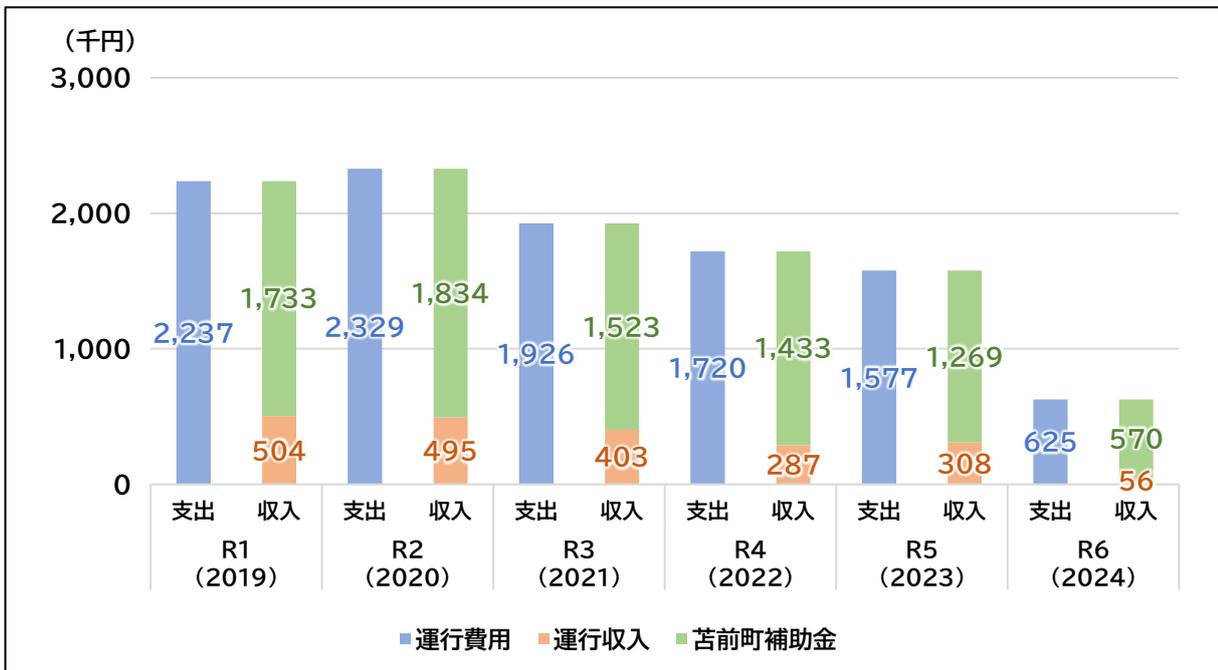


資料: 苫前町社会福祉協議会

図 2-37 福祉有償運送の輸送人数の推移

○ 収支

運行費用は減少傾向にあり、令和6年で運行収入は56千円、苫前町補助金は570千円となっています。



資料: 苫前町社会福祉協議会

図 2-38 福祉有償運送の収支の推移

(3) その他送迎交通の運行状況

ア. 無償送迎

○ 運行の概要

町内の無償送迎として、へき地患者輸送バス、無償送迎車両「ふわっと号」及びスクールバスが運行しています。

スクールバスは小中学校の通学を目的に運行しており、一般住民の混乗は制度上可能であるが、現時点では行っていない状況です。

表 2-10 無償送迎の運行状況・概要

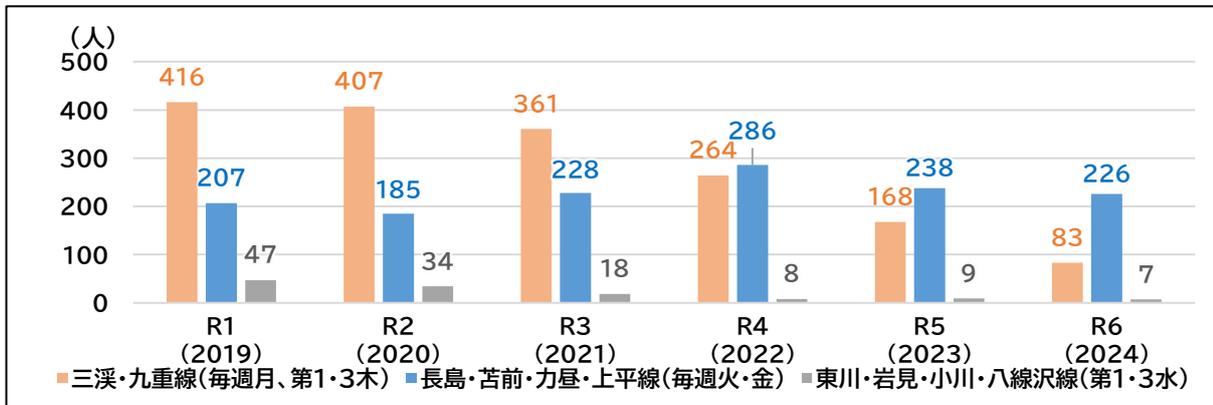
運行主体	名称	路線名・区間	内容
苫前町 保健福祉課	へき地患者輸送 バス	三溪・九重線 (毎週月、第1・3木)	(有)藤観光バスに業務委託 令和6年まで平日毎日、令和7 年から水と木を一部減便 往路は定時定路線運行で、復路 は予約及び往路の利用あった場 合のみ運行
		長島・苫前・力昼・上平線 (毎週火・金)	
		東川・岩見・小川・八線沢線 (第1・3水)	
苫前町 商工労働観光課 (指定管理者)	無償送迎車両 「ふわっと号」	片道 200Km 圏内	利用人数により「とままえ温泉ふ わっと」まで無償送迎バスを運行
苫前町 子ども教育課	スクールバス	昭和・旭・力昼線	民間委託によるスクールバス (町所有車両)の運行
		小川・東川線	民間委託によるスクールバス(委 託先保有車両)の運行
		部活便	
		九重・長島線小学生	
		九重・長島線中学生	
休日部活便			

資料：苫前町

○へき地患者輸送バス

【利用者数】

令和6年の利用者数は、「三溪・九重線」が83人、「長島・苫前・力昼・上平線」が226人、「東川・岩見・小川・八線沢線」が7人となっており、「三溪・九重線」と「東川・岩見・小川・八線沢線」は令和元年以降で減少し、「長島・苫前・力昼・上平線」は令和4年以降で減少しています。



資料: 苫前町

図 2-39 へき地患者輸送バス 利用者数

【運行日数当り利用者数】

令和6年の運行日数当りの方面別利用者数は、「三溪・九重線」が0.9人/日、「長島・苫前・力昼・上平線」が2.3人/日、「東川・岩見・小川・八線沢線」が0.1人/日となっており、3方面とも小型車両でも輸送可能な人数で、かつ「三溪・九重線」と「東川・岩見・小川・八線沢線」は乗車がない日もある状況です。

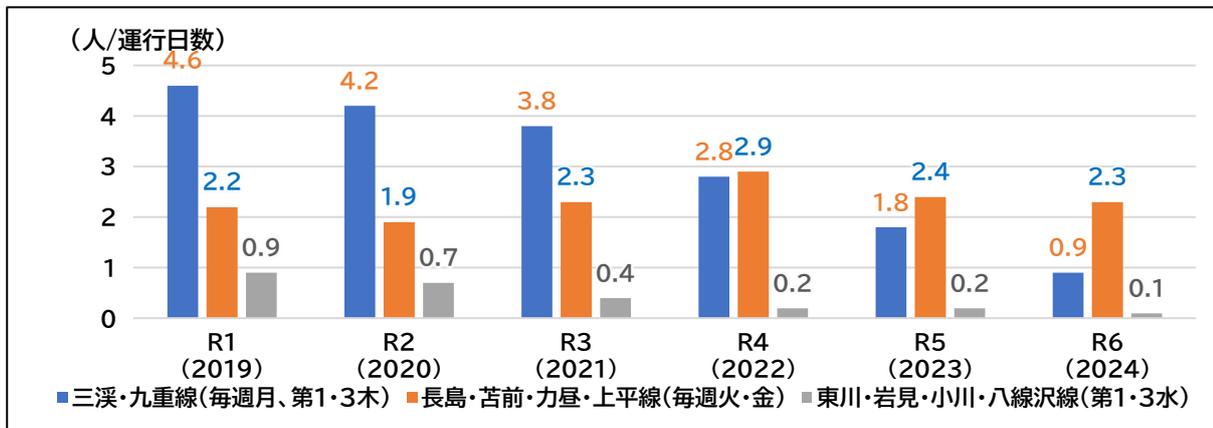


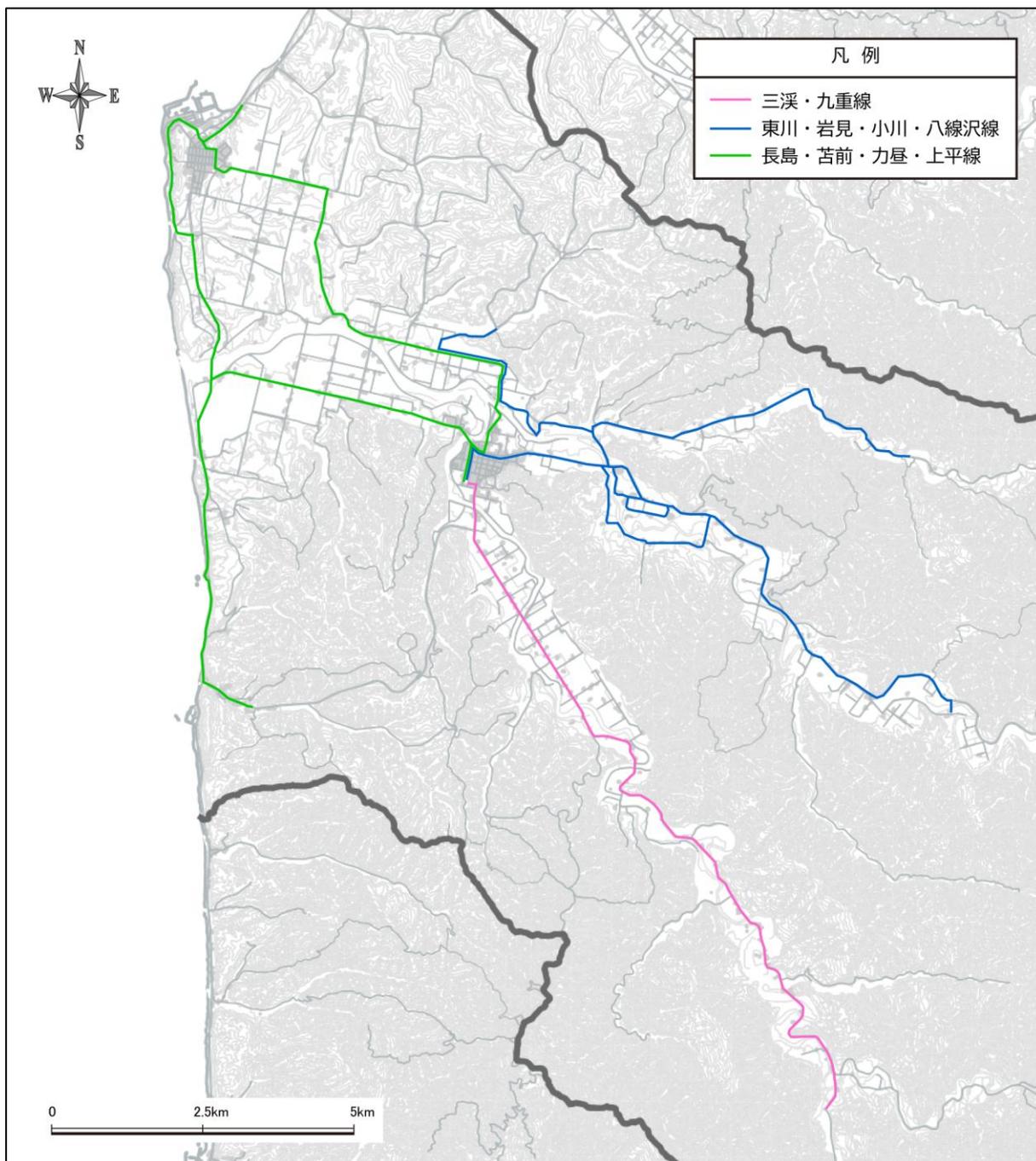
図 2-40 へき地患者輸送バス 運行日数当り利用者数

表 2-11 へき地患者輸送バス運行時間帯

曜日	運行地区	行き	帰り
月曜	三溪・九重線(古丹別)	9:00~9:35 厚生クリニック	厚生クリニック 12:00 発
火曜	長島・苫前・力昼・上平線	8:40~9:42 厚生クリニック	
水曜 (第1・第3のみ)	東川・岩見・小川・八線沢泉	9:00~9:45 厚生クリニック	
木曜 (第1・第3のみ)	三溪・九重線(古丹別)	月曜と同様	
金曜	長島・苫前・力昼・上平線	火曜と同様	

資料: 苫前町

【へき地患者輸送バス】



資料：苫前町

図 2-41 へき地患者輸送バス路線図

表 2-12 へき地患者輸送バスの運行車両の状況

車種	年式	定員	座席数	備考
トヨタ・コースター	H16	28	27	

資料：苫前町

○ とままえ温泉ふわっと送迎バス

【利用者数】

とままえ温泉ふわっと送迎バスの令和6年度の利用者数は、車両3台により 3,213 人を送迎し、平均すると送迎1回あたりの乗車人数は、9.6 人で、車両ごとでは定員の4割～7割の利用があります。

表 2-13 無償送迎車両「ふわっと号」利用者数

令和6年度	赤バス(長距離用)	青バス(近距離用)	エスティマ	合計
利用者数	611人	1,712人	890人	3,213人
運行回数	53回	114回	167回	334回
人/回	11.5人/回	15.0人/回	5.3人/回	9.6人/回

資料: 苫前町

表 2-14 とままえ温泉ふわっと送迎バスの運行車両の状況

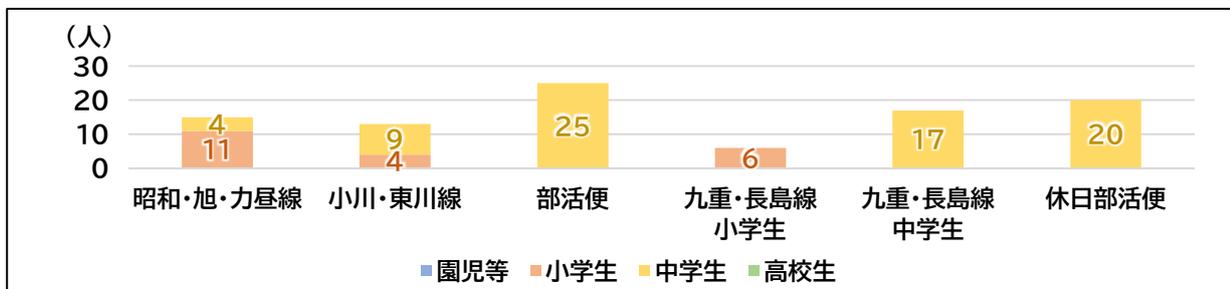
車種	年式	定員	座席数	備考
赤バス(長距離用):日野バス	H12	31	31	高床式ボデー
青バス(近距離用):日野バス	H12	42	42	標準ボデー
エスティマ	H26	8	8	

資料: 苫前町

○ スクールバス

【登録者数】

スクールバスの児童・生徒登録者数は、部活便が 25 人、休日部活便が 20 人と多くなっています。次頁の車両座席数と比較すると、空席のある車両が多く見受けられます。



資料: 苫前町

図 2-42 スクールバス登録者数 (令和7年4月時点)

表 2-15 スクールバス 登校便・下校便時間帯 運行時間帯

路線名	登校 (小中学校到着時刻)	下校 (小中学校出発時刻)
昭和・旭・力昼線	小学校 8:07 中学校 8:10	低学年 14:35、高学年 15:25、中学校 16:00
小川・東川線	小学校 7:58 中学校 8:10	低学年 14:30、高学年 15:30、中学校 16:00
部活便		夏期 18:30、冬期 17:30
九重・長島線小学生	8:10	低学年 14:30、高学年 15:30
九重・長島線中学生	8:10	16:00
休日部活便	8:45	12:00

資料: 苫前町

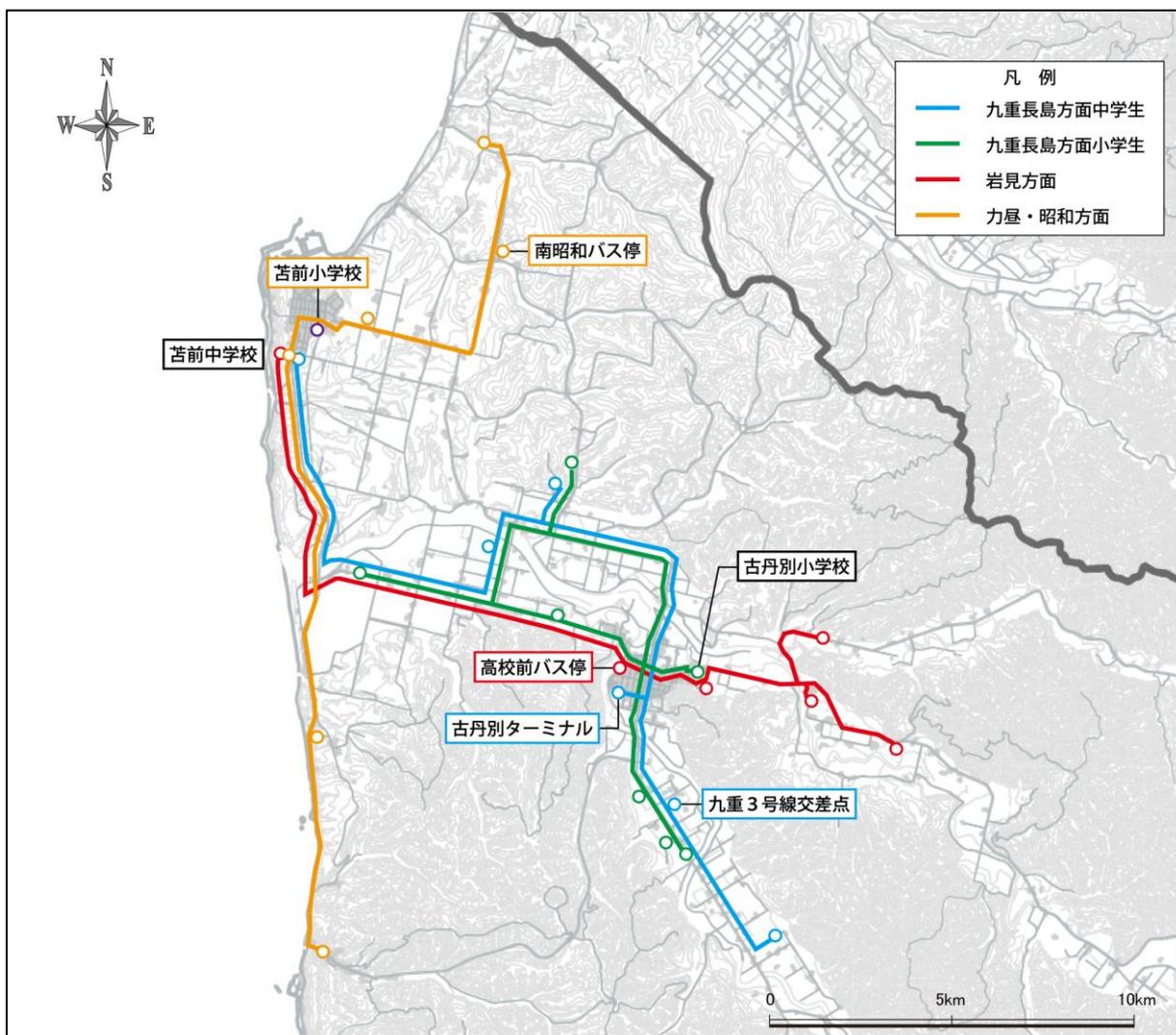


図 2-43 スクールバス路線図（令和 7 年 4 月時点）

表 2-16 苦前町スクールバスの運行車両と登録数の状況

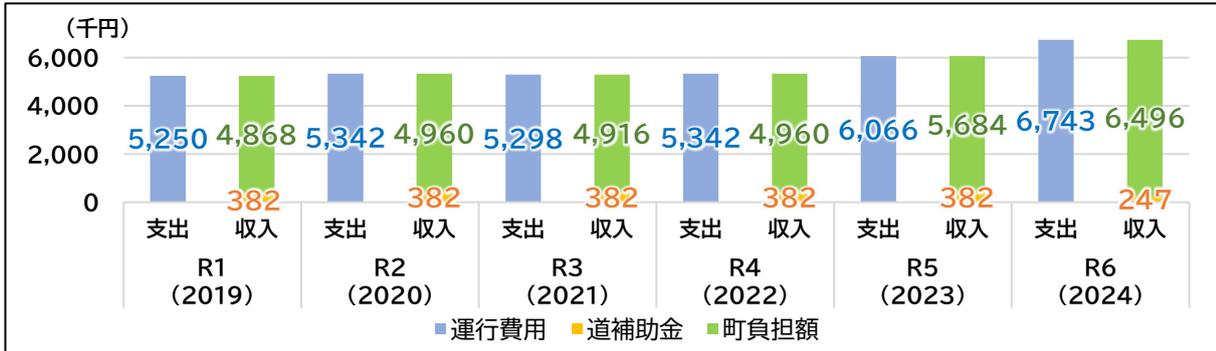
路線名	車種	年式	定員 人	座席数 人	登録数 人	備考
昭和・旭・力昼線	トヨタ・コースター	H12	29	28	15	町有バス
小川・東川線	三菱・エアロミディ	H14	29	28	13	
部活便	三菱・エアロミディ	H9 H14	25 29	24 28	25	2 台運行
九重・長島線小学生	トヨタ・コースター	H16	28	27	6	
九重・長島線中学生	三菱・エアロミディ	H9	25	24	17	
休日部活便	三菱・エアロミディ	H9	25	24	20	
予備車両	トヨタ・コースター	H30	28	27	—	

資料：苦前町

○ 支出

【へき地患者輸送バス】

運行費用は令和3年以降で増加し、令和6年は6,496千円となっています。

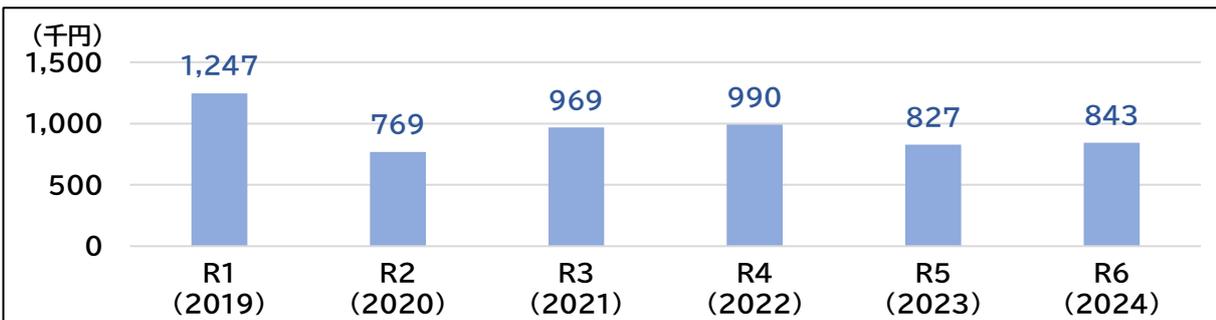


資料: 苫前町

図 2-44 へき地患者輸送バスの支出の推移

【とままえ温泉ふわっと送迎バス】

運行費用は令和2年以降で700千円台から900千円台で推移しています。

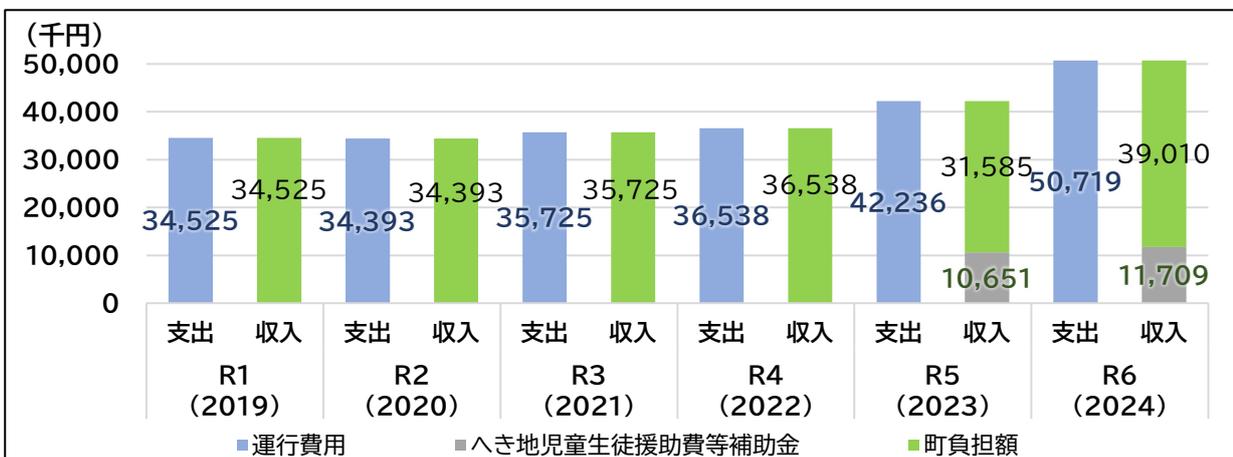


資料: 苫前町

図 2-45 とままえ温泉ふわっと送迎バスの支出の推移

【スクールバス】

運行費用は令和2年度以降で増加し、令和6年は50,719千円となっています。運行収入には、へき地児童生徒援助費等補助金による国庫補助金があるため、町負担は39,010千円となっていますが、当該補助金は令和9年度で終了となります。



資料: 苫前町

図 2-46 スクールバスの支出の推移

イ. 交通事業者

町内の交通事業者は(有)大衆ハイヤー、(有)藤観光バスの2社となっています。

表 2-17 交通事業者の概要 (R6)

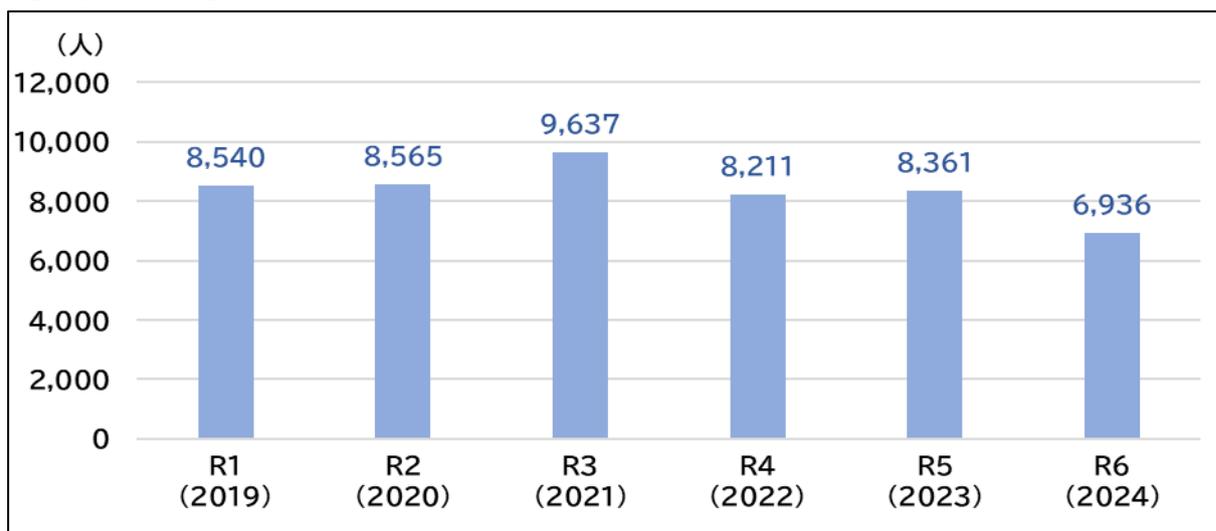
事業者	車両台数	運転手数
(有)大衆ハイヤー	小型タクシー:2台	50代:1人 60代:1人 70代:2人
(有)藤観光バス	21~30人乗り:4台 31人乗り以上:1台	40代:4人 50代:1人 70代:2人

資料: 苫前町

○ 輸送人数

ハイヤーの輸送人数は令和3年以降で減少傾向にあり、令和6年は6,936人となっています。

【大衆ハイヤー】



資料: (有)大衆ハイヤー

図 2-47 大衆ハイヤーの輸送人数の推移

ウ. 町独自の移動支援に係る施策

○ 施策の概要

町では独自の移動支援策として、苫前町にここタクシー運行事業、苫前町生活路線バス通学定期運賃補助事業を行っています。

表 2-18 移動支援策の概要

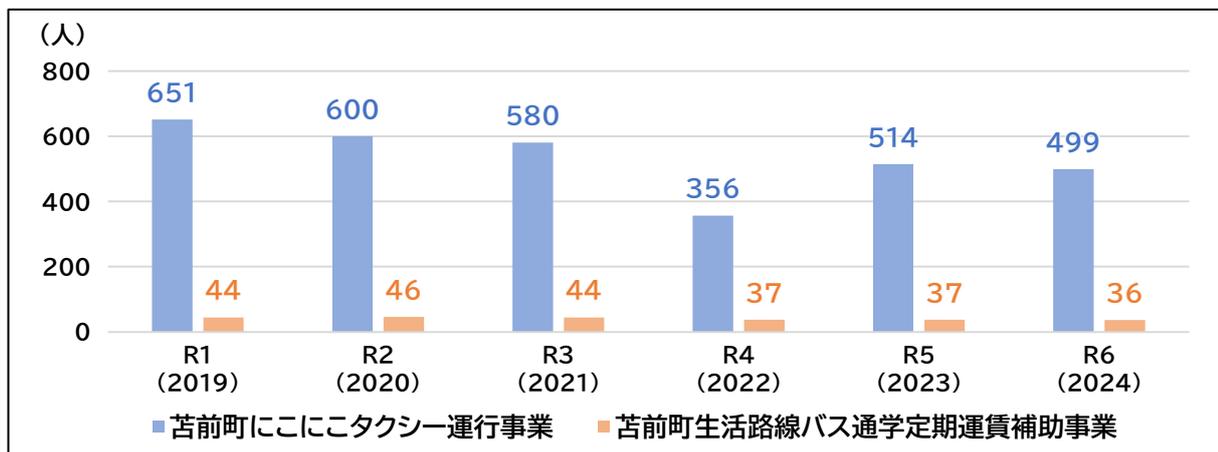
事業名	対象者	内容
苫前町にここタクシー運行事業	<ul style="list-style-type: none"> ・苫前町に住所を有し、満70歳以上の方 ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方 ・要介護 2 以上の要介護認定を受けた方 	利用助成回数は、利用者 1 名あたり年間の上限は 96 回。
苫前町生活路線バス通学定期運賃補助事業	<ul style="list-style-type: none"> ・苫前町に住居登録があり、当該住所を生活の本拠とする方 ・生活路線バスを利用して通学している方 	通学定期購入費の 20% を補助。補助対象校は苫前商業高等学校、羽幌高等学校、留萌高等学校、遠別農業高等学校。

資料: 苫前町

○ 登録者数

苫前町にここタクシー運行事業は令和元年から令和 4 年にかけて減少しましたが、令和 6 年は 499 人が登録しています。

苫前町生活路線バス通学定期運賃補助事業は 40 人前後のほぼ横ばいで推移しています。



資料: 苫前町

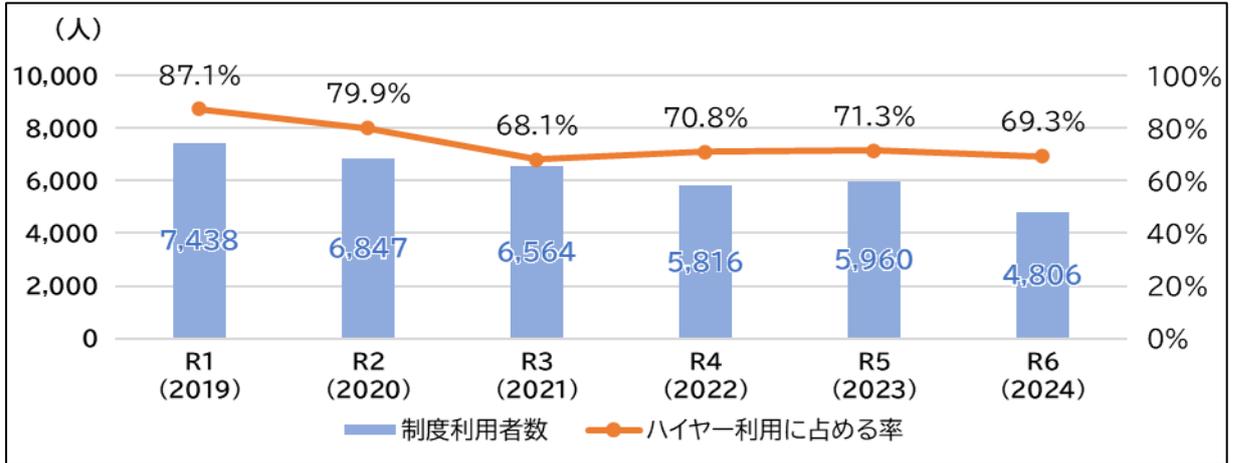
図 2-48 移動支援策登録者数の推移

○ 利用者数

にこにこタクシーの利用者は減少傾向にあり、令和 6 年の利用者は 4,806 人となっています。

前述のハイヤーの輸送人数と比較すると、令和 3 年以降はハイヤー輸送人数の 70%程度が苫前町にこにこタクシー運行事業による利用となっています。

【にこにこタクシー】



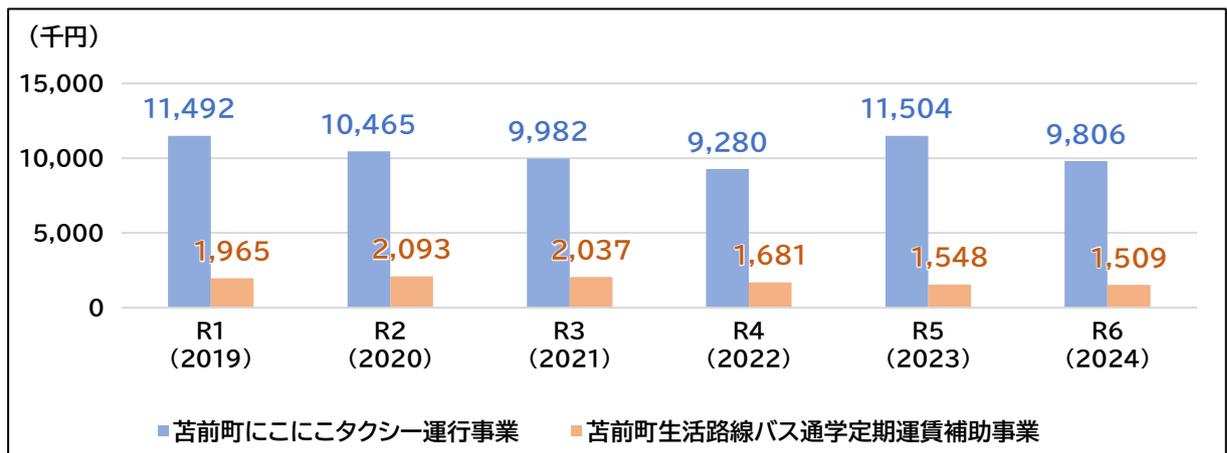
資料: 苫前町

図 2-49 にこにこタクシー利用者数の推移

○ 費用

苫前町にこにこタクシー運行事業費は令和 3 年以降で令和 5 年を除き 9,000 千円台で推移しています。

苫前町生活路線バス通学定期運賃補助事業はほぼ横ばいで推移しています。



資料: 苫前町

図 2-50 移動支援策運行費用の推移

○ にこにこタクシー地域間移動状況

令和6年度の苫前町にこにこタクシー運行事業の年間の地域間移動状況は、「苫前・旭」内が1,356人と最も多く、次いで「苫前・旭」から「古丹別」の間が303人、「古丹別」から「苫前・旭」の間が298人、「古丹別」内が289人、「苫前・旭」から「力屋」の間が260人、「力屋」から「苫前・旭」の間が254人の順となっています。

なお、羽幌町(道立病院)との間は、「苫前・旭」と「古丹別」で往復とも110人前後の利用があります。

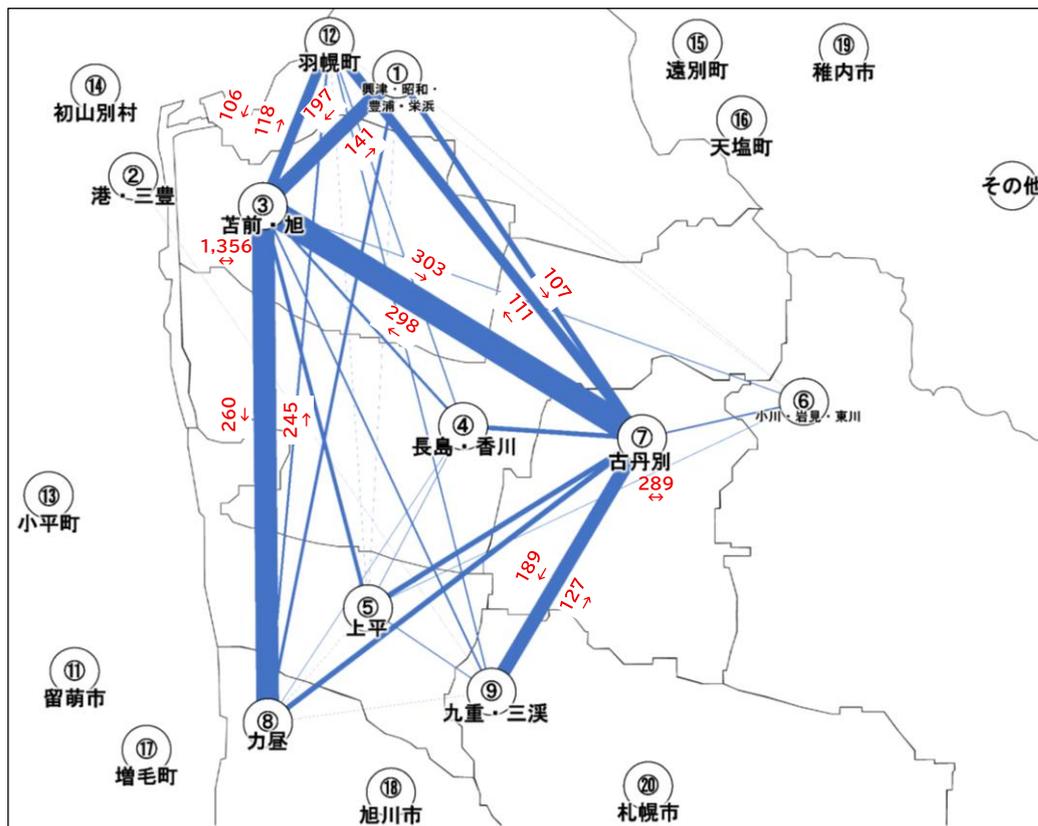


図 2-51 にこにこタクシー運行事業の年間の地域間移動状況 (R6)

表 2-19 にこにこタクシー運行事業の年間の地域間移動状況 (R6)

D O	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	町内小計	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱	⑳	その他	町外小計	発生量	発生量
	豊浦・興津・昭和・栄浜	港・三豊	苫前・旭	長島・香川	上平	東小川・岩見	古丹別	力屋	九重・三溪		留萌市	羽幌町	小平町	初山別村	遠別町	天塩町	増毛町	旭川市	稚内市	札幌市			
①興津・昭和・豊浦・栄浜	4	0	197	0	1	0	46	47	0	295											0	295	545
②港・三豊	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1											0	1	1
③苫前・旭	141	0	1,356	30	44	13	303	260	20	2,167		118									118	2,285	4,585
④長島・香川	0	0	24	4	8	0	51	8	0	95		13									13	108	214
⑤上平	1	0	40	4	0	3	56	2	7	113		0									0	113	251
⑥小川・岩見・東川	1	0	5	0	6	1	15	0	0	28		1									1	29	67
⑦古丹別	83	0	298	54	61	21	289	62	189	1,057		111									111	1,168	2,219
⑧力屋	20	0	254	0	2	0	57	6	1	340		21									21	361	773
⑨九重・三溪	0	0	20	0	15	0	127	0	0	162		15									15	177	409
町内小計	250	0	2,194	92	137	38	944	385	218	4,258	0	279	0	0	0	0	0	0	0	0	279	4,537	9,054
⑪留萌市										0											0	0	0
⑫羽幌町			106	14	1	0	107	27	14	269		0									0	269	548
⑬小平町										0											0	0	0
⑭初山別村										0											0	0	0
⑮遠別町										0											0	0	0
⑯天塩町										0											0	0	0
⑰増毛町										0											0	0	0
⑱旭川市										0											0	0	0
⑲稚内市										0											0	0	0
⑳札幌市										0											0	0	0
その他										0											0	0	0
町外小計	0	0	106	14	1	0	107	27	14	269	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	269	548	
発生量	250	0	2,300	106	138	38	1,051	412	232	4,527	0	279	0	0	0	0	0	0	0	0	279	4,806	9,612

(4) 公共交通等の維持費用

路線バス等公共交通の運行等を維持するために必要な費用を総括すると、下表のとおりです。

苫前町負担額は令和2年度以降70,000千円台で推移しています。

表 2-20 公共交通等の維持費用（令和6年度）

【有償運送事業】 上段:単位 千円、下段:構成比

種別	名称	運行主体	運行費用		運行収入				
			経常費用	経常収益	国・道補助金	苫前町	その他市町村	事業者負担額	計
			A	B1	B2	B3	B4	B5	B1~B5
生活路線バス	幌延留萌線	沿岸バス	182,706	50,214	49,517	9,416	73,559	0	182,706
			1.00	0.27	0.27	0.05	0.40	0.00	1.00
	羽幌留萌線		33,125	14,747	5,140	3,769	9,468	1	33,125
			1.00	0.45	0.16	0.11	0.29	0.00	1.00
	初山別留萌線		8,036	2,888	0	1,088	4,060	0	8,036
			1.00	0.36	0.00	0.14	0.51	0.00	1.00
	上平古丹別線		7,807	1,604	0	6,202	0	1	7,807
			1.00	0.21	0.00	0.79	0.00	0.00	1.00
	羽幌古丹別線		2,047	1,188	0	643	215	1	2,047
			1.00	0.58	0.00	0.31	0.11	0.00	1.00
小計			233,721	70,641	54,657	21,118	87,302	3	233,721
			1.00	0.30	0.23	0.09	0.37	0.00	1.00
自家用有償運送	福祉有償運送	苫前町社会福祉協議会	625	56	0	570	0	0	626
			1.00	0.09	0.00	0.91	0.00	0.00	1.00
合計			234,346	70,697	54,657	21,688	87,302	3	234,347
			1.00	0.30	0.23	0.09	0.37	0.00	1.00

【無償送迎事業・交通支援事業】 上段:単位 千円、下段:構成比

種別	名称	運行主体	運行費用		運行収入				
			経常費用	経常収益	国・道補助金	苫前町	その他市町村	事業者負担額	計
			A	B1	B2	B3	B4	B5	B1~B5
無償送迎事業	へき地患者輸送バス	苫前町	6,743	0	247	6,496	0	0	6,743
			1.00	0.00	0.04	0.96	0.00	0.00	1.00
	とままえ温泉ふわっと送迎バス		843	0	0	843	0	0	843
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	スクールバス		50,719	0	11,709	39,010	0	0	50,719
1.00	0.00	0.23	0.77	0.00	0.00	1.00			
小計			58,305	0	11,956	46,349	0	0	58,305
			1.00	0.00	0.21	0.79	0.00	0.00	1.00
交通補助事業	苫前町にここタクシー運行事業	苫前町	9,806	0	0	9,806	0	0	9,806
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	苫前町生活路線バス通学定期運賃補助事業		1,509	0	0	1,509	0	0	1,509
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	小計			11,315	0	0	11,315	0	0
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
合計			69,620	0	11,956	57,664	0	0	69,620
			1.00	0.00	0.17	0.83	0.00	0.00	1.00

【有償運送事業】+【無償送迎事業・交通支援事業】

合計	303,966	70,697	66,613	79,352	87,302	3	303,967
	1.00	0.23	0.22	0.26	0.29	0.00	1.00

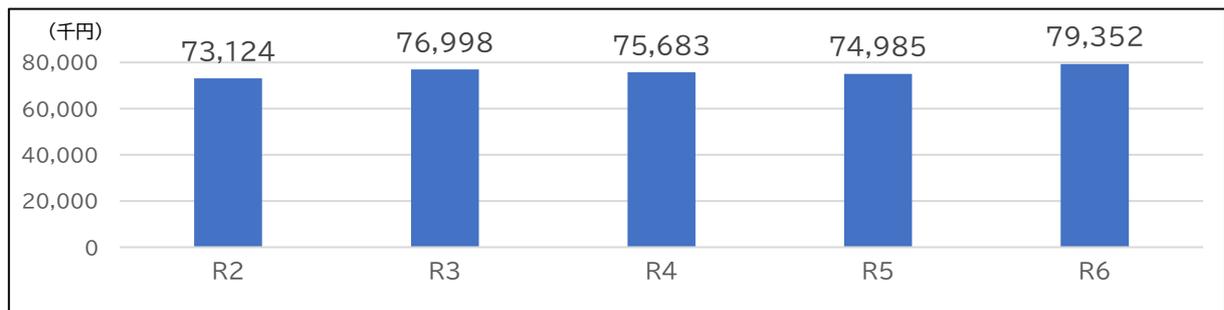


図 2-52 公共交通の維持にかかる苫前町費用負担額の推移

3. 地域交通実態調査

3-1 調査概要

(1) 目的

公共交通アンケート調査の目的は、公共交通を含めた生活交通の実態及び公共交通の利用者ニーズを把握することにより、地域公共交通計画立案の基礎データを収集することを目的とします。

(2) アンケートの概要

アンケート調査は、苫前町の住民を対象とした調査を行います。

アンケート調査票の概要は下表のとおりです。

表 3-1 アンケート調査の概要

調査の種類	各アンケート調査の概要
住民アンケート調査	<p>【個人属性】</p> <ul style="list-style-type: none">・居住地域、子どもの人数、年齢、性別、職業・運転免許証と車の保有、運転への不安、便利な公共交通の利用・通信環境と使用状況 <p>【交通実態】</p> <ul style="list-style-type: none">・長い期間の公共交通等使用頻度・一週間の外出状況(目的、外出先、行き帰りの交通手段、アクセス施設) <p>【今後の公共交通への要望】</p> <ul style="list-style-type: none">・自家用車に頼らない生活を送る場合の公共交通サービス水準・望まれる公共交通の内容(乗り降りする場所、車両の大きさその他の人との乗車、乗車方法、支払方法、サービスが実現した場合の利用時期、利用頻度)・子どもの利用要望、目的、頻度・町民自らが支える公共交通・その他自由意見

(3) 調査の実施方法

調査の実施方法は下表のとおりです。

表 3-2 アンケート調査の実施方法

調査の種類	実施方法
住民アンケート調査	【配付】 広報 10 月号への折込にて配付 【回収】 普通郵便、あるいは Web 回答

(4) 調査のスケジュール

調査のスケジュールは下表のとおりです。

表 3-3 アンケート調査のスケジュール

調査の種類	配付日	回収期日
住民アンケート調査	令和 7 年 8 月 26 日(火)	令和 7 年 10 月 10 日(金)

(5) 配付・回収結果

アンケートの配付・回収結果は下表のとおりです。

表 3-4 アンケート調査の配付・回収結果

調査の種類	配布数	回収数
住民アンケート調査	1,252 件	197 件(回収率 15.7%) うち Web 回答数 50 件 個人回答数 309 人(1.57 人/件)

3-2 アンケート結果概要

住民アンケート調査結果の概要は以下のとおりです。

質問項目	結果概要
問1 個人属性等	
Q1 居住地	・「苫前・旭」が4割弱と最も多く、次いで「古丹別」が3割強
Q2 中学生以下の子どもの有無・人数	・「子どもがいる」世帯は1割
Q3 年齢	・「65～74歳」が3割と最も多く、次いで「75～84歳」と「50～64歳」が2割で、65歳以上の割合は6割
Q4 性別	・「女性」が「男性」を上回る
Q5 職業	・「働いていない」が4割弱と最も多く、次いで「農業・林業・漁業」が2割弱
Q6 運転免許証と車の保有状況	・「免許証と車を持っている」が7割と最も多く、次いで「免許証は持っていない」が1割強
Q7 車を運転する方への質問	
Q7-1 運転への不安	・「冬や長距離運転が不安」が6割弱と最も多く、次いで「不安はない」が3割強
Q7-2 自宅前まで行く便利な公共交通の利用	・「今はまだ利用しない」が6割と最も多く、次いで「運転に不安を感じる時は利用する」が3割強
Q8 通信環境等	
①固定電話、携帯電話及びスマートフォンの保有状況	・「スマホなど」が7割強と最も多く、次いで「ガラケーなど」が1割強
②携帯電話やスマートフォンの使用状況	・「通話機能」の使用が9割強と最も多く、次いで「②メール」が6割弱、「③SNS」が5割強
問2 交通実態	
Q9 公共交通等の利用状況等	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての交通手段において「利用しない」が最も多く、このうち「へき地患者輸送バス」は3割弱が「知らない」 ・「利用する」は「特急はぼろ号」が4割と最も多く、次いで「幌延留萌線、羽幌留萌線、初山別留萌線」が3割弱、「にこにこタクシー」が2割強 ・「利用する」の内訳は「年に数回」がほとんど
Q10 一週間の外出状況	
Q10-1 ①外出目的	・「通勤」が5割弱と最も多く、次いで「買物」が2割、「その他の私用」が1割強
Q10-2 ②行き先	・「苫前・旭」が最も多く、次いで「羽幌町」、「古丹別」の順
Q10-3 ③交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・「自家用車(自分で運転)」が6割強と最も多く、次いで「徒歩・自転車」が1割強、「自家用車(家族などによる送迎)」が1割 ・公共交通等は「沿岸バス幌延留萌線・羽幌留萌線・初山別留萌線」が最も多く、次いで「沿岸バス特急はぼろ号」、「沿岸バス上平古丹別線」の順
Q10-4 ④主要な公共・公益施設等へのアクセス	・「セイコーマートむらい苫前店」が最も多く、次いで「苫前町役場」、「セイコーマート古丹別店」の順

質問項目	結果概要
問3 今後の公共交通への要望	
Q11 自家用車に頼らない生活を送る場合の公共交通サービス水準	・「自宅や施設間を予約運行」が3割弱と最も多く、次いで「路線バス程度」が2割強
Q12-1 望まれる公共交通の内容	
①乗り降りする場所	・「自宅や施設前」が4割弱と最も多く、次いで「密に配置した停留所」が2割弱
②車両の大きさと他人との乗車	・「小型バス乗合利用」が4割弱と最も多く、次いで「どれでも良い」が3割弱
③乗車(利用)方法	・「電話での予約」が4割と最も多く、次いで「予約なし」が2割強
④決済方法	・「①現金」のみ「可」が5割強
Q12-2 望まれる公共交通の利用時期	・「10年以内」が3割強と最も多く、次いで「5年以内」と「すぐにでも」が2割強
Q12-3 望まれる公共交通の利用頻度	・「月に数回」が4割強と最も多く、次いで「週に数回」が16.2%
Q12-4 中学生以下の子どもの利用	
Q12-4-1 ①中学生以下の子どもの利用可否	・「利用させたいと思う」が5割
Q12-4-2 ②中学生以下の子どもの利用目的	・「部活」が6割
Q12-4-3 ③中学生以下の子どもの利用頻度	・「週に数日程度」が5割
町民自らが支える公共交通	・「難しい」が7割強と最も多く、次いで「賃金を貰えるのであれば参加」が2割弱 ・「賃金を貰えるのであれば参加」と「ボランティアとして参加」の回答者数は44人
その他の公共交通についての意見	
○沿岸バス(10件)	・上平古丹別線と特急はぼろ号等の円滑な乗継(6件)
○公共交通全般(9件)	・苫前と古丹別の直接アクセス(3件) ・交通空白の解消
○にここタクシー(7件)	・運賃負担の軽減(2件) ・制度に対する感謝(2件) ・帰りの道立病院以外の乗車場所の増設 ・営業台数の増加
○買物のための公共交通(3件) ○デマンドバス(2件) ○無償送迎(2件) ○住民ドライバー(2件) ○移動手段の確保 ○コミュニティバス ○早朝の交通手段	

4. 地域公共交通の課題の整理

4-1 課題の整理

「1. 計画策定の目的と構成等」、「2. 現況調査」及び「3. 地域交通実態調査」から、苫前町の地域公共交通の課題を整理すると以下のとおりとなります。

(1) 地域公共交通の利便性の向上

以下の事項から、安心して運転免許証の返納が可能となるよう地域公共交通の利便性の向上が必要です。

ア. 交通事業者の経営環境の悪化と生活交通の確保が難しくなる世帯等が増加

- ・令和 2 年国勢調査人口は 2,936 人に対し、令和 12 年人口は 22.5%減の 2,275 人と予測されているため、人口減少に伴う公共交通利用減によって交通事業者の経営環境の悪化が予想される。
- ・公共交通利用減や人件費等の高騰により交通事業者の経営環境が一層厳しくなる一方、高齢化率が上昇して公共交通を必要とする人口割合が増加する。
- ・平成 22 年以降で単独世帯数が増加しているため、運転が困難になれば自家用車が利用できなくなる高齢の単独世帯の増加が懸念される。

イ. 運転免許返納を促す地域公共交通の利便性の向上

- ・乗用車保有率は増加し、運転免許を返納した方や運転に何らかの不安を持つ住民が多いなか、運転免許証返納者数は一定のため、運転免許返納を促す交通手段の検討が必要である。

(2) より多くの町民が利用できる交通手段の検討

以下の事項から、既存の公共交通や無償送迎等を改善・見直しすることにより、公共交通勢力圏人口を拡大して町民が利用できる交通手段の検討が必要です。

ア. 公共交通勢力圏人口の拡大

- ・住民から交通空白地の解消を求める意見があるとともに、公共交通勢力圏人口は類似都市と比較すると平均値を 23.3 ポイント下回ることから、公共交通勢力圏人口の拡大が必要である。

イ. 古丹別地区と留萌方面の移動における上平での円滑な乗継ぎ

- ・沿岸バス路線を使った古丹別地区と留萌方面の移動は、上平での乗継ぎを余儀なくされるため、住民からは接続時刻への配慮など円滑な乗継ぎを求める意見が多い状況にある。

ウ. ヘキ地患者輸送バスの見直し

- ・ヘキ地患者輸送バスは年間 6,496 千円の苫前町の負担により運行しているが、小型車により輸送可能な平均乗車人数でかつ利用のない便が見受けられ、また運行を知らない住民が多いことや、通院だけではなく買物利用に対応する運行頻度を有する。このため、「苫前町にここタクシー運行事業」や「スクールバス」と運行が重複するため、運行の合理化によるデマンド化などの検討が必要である。

エ. スクールバスの活用検討

- ・スクールバスは部活便を除き 7 人から 15 人の空席があり、また運行費用の 77%にあたる 39,010 千円は町負担となっているため、空席を一般住民が利用できるデマンド型の一般混乗等について、実施に向けた課題整理が必要である。

(3) 苫前町の地理的条件に有効な新たな交通手段の検討

以下の事項から、町内及び町外交通の確保、自宅や主要な施設と直接アクセスする新たな交通手段、この交通手段を組み込んだ交通体系の構築等により、苫前町の地理的条件に有効な新たな交通手段の検討が必要です。

ア. 「苫前・旭」と「古丹別」を直接結ぶ町内交通の確保

- ・人口分布は「苫前・旭」と「古丹別」に 1,000 人以上が集中する状況で、「苫前と古丹別の直接アクセス」を要望する意見がある。
- ・公共・公益施設等はほとんどが苫前地区と古丹別地区に集積しているため、苫前地区及び古丹別地区と、後背の郊外地域とのアクセスに配慮した町内交通の検討が必要である。
- ・地域間交通分布についても「苫前・旭」と「古丹別」を結ぶ交通量(179 人)が「苫前・旭」と「羽幌」間(228 人)の次に多いため、町内交通はこの 2 地区を直接結ぶ新たな交通手段の検討が必要である。

イ. 「羽幌町」と「留萌方面」を結ぶ町外交通の維持

- ・国勢調査における町外の通勤・通学や地域間交通分布は「羽幌町」及び「留萌方面」の移動が多く、町外交通はこの 2 方面を結ぶ路線バスの維持が必要である。
- ・「古丹別地区」と「羽幌町」のアクセスは羽幌古丹別線が復活したことで行きづらさが緩和されてきているが、「古丹別地区」と「留萌方面」の移動は「上平」での乗継ぎを余儀なくされるため、円滑に乗継ぐことができる新たな交通手段の検討が必要である。

ウ. にこにこタクシー運行事業の維持と子ども・学生の利用への配慮

- ・平成 26 年から運行する「にこにこタクシー」は、ハイヤー輸送人数の 7 割程度にあたる利用があり、すでに地域に根づいた交通手段として認識され、町民からも本制度に感謝する意見がある。
- ・アンケート結果からは、中学生以下の子ども利用については、部活等で利用させたいとする声があるため、子どもの利用を考えていく必要がある。

エ. 新たな交通手段を組み込んだ効率的な公共交通体系の構築

- ・地域の公共交通を支える重要な財源であった「国鉄羽幌線代替輸送確保基金」は令和 9 年度には枯渇する見込みのため、路線バスを維持するための苫前町負担金の縮減が課題である。
- ・公共交通を維持するために必要な町負担は、無償送迎等の重複運行の解消、有償化の検討、利便性の向上による利用者を増やす取組、並びに国の支援等による持続可能な交通体系の構築により、縮減を図っていく必要がある。

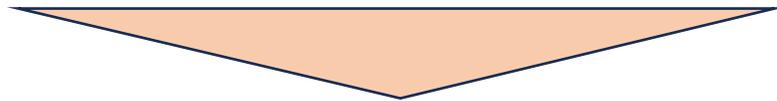
5. 地域公共交通計画の策定

5-1 基本理念と基本方針

(1) 基本理念

地域公共交通の課題を解消し、第6次苦前町総合振興計画のまちづくりの目標を実現するために、地域公共交通計画の基本理念を以下のとおり定めます。

<地域公共交通の課題>	<まちづくりの目標>
<ul style="list-style-type: none">・地域公共交通の利便性の向上・より多くの町民が利用できる交通手段の検討・苦前町の地理的条件に有効な新たな交通手段の検討	<ul style="list-style-type: none">・子ども・若者が健やかに育ち、学びを深められるまち・産業の活力を高め、働く場とにぎわいを創出するまち・地域で支え合い、誰もが安心して暮らし続けられるまち・地域コミュニティの力を育み、文化と交流が息づくまち



<地域公共交通の基本理念>
<p style="text-align: center;">子どもから高齢者まで安心して快適な暮らしを支える 利便性の高い持続可能な公共交通体系の構築</p>

(2) 基本方針

ア. 基本方針1 広域交通等と町内交通とのネットワーク形成

本町を運行する広域交通・地域間交通として、沿岸バス特急はぼろ号、特急あさひかわ号、幌延留萌線、羽幌留萌線、初山別留萌線及び羽幌古丹別線を維持・確保するとともに、これら広域交通等と接続する町内交通を運行することにより、シームレスな公共交通ネットワークを構築します。

広域交通等と町内交通との接続にあたっては、古丹別地区と留萌方面の移動が上平の乗継ぎ空間を維持し、接続に配慮した運行時刻を設定することで円滑化を図ります。また、他の地区と羽幌方面の移動は「苫前上町」を乗継ぎ拠点として位置付けることにより、地域公共交通のネットワーク形成を図ります。

イ. 基本方針2 利用ニーズに配慮した利便性の高い新たな町内交通の創出

本町を運行する町内交通等として、沿岸バス上平古丹別線、へき地患者輸送バス及び自家用車を利用する高齢者等及び部活等で登下校する小中学生等にとって利便性の高い新たな町内交通を創出することで、公共交通の潜在需要を掘り起こします。

特に上平での乗継ぎを余儀なくされていた町内で最も移動が多い「古丹別」と「苫前・旭」間を直接移動できる町内交通を確保するとともに、高い利便性の確保にあたっては、デマンド交通など自宅前や様々な公共・公益施設等と直接アクセスする新たな交通手段を含め実現性を検証します。

ウ. 基本方針3 既存の無償送迎・移動支援制度の再編・見直し

本町を運行するへき地患者輸送バスの他交通との重複運行の解消による運行の合理化や、スクールバス一般混乗による空席の有効利用及びにこにこタクシー運行事業の持続可能性の確保などを行っていくことにより、町内交通の負担軽減を図ります。

エ. 基本方針4 公共交通利用促進策の推進

住民アンケート調査から運転に何らかの不安を持つ住民が多いなか、高齢者等の交通事故を回避していくためにも運転免許の返納を促進するとともに、広域交通等や町内交通の運行内容について、高齢者等にとってもわかりやすい情報発信ツールを作成していきます。

(3) 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

地域住民の日常生活を支える移動手段として、交通ネットワークを構成する各交通サービスの役割や、基本方針に基づき財源の確保方針である維持・確保方針を明確にすることで、各交通サービスを持続的に運営することとします。

本計画の対象とする交通サービスの役割、維持・確保の方針は以下のとおりです。

ア. 広域交通・地域間交通

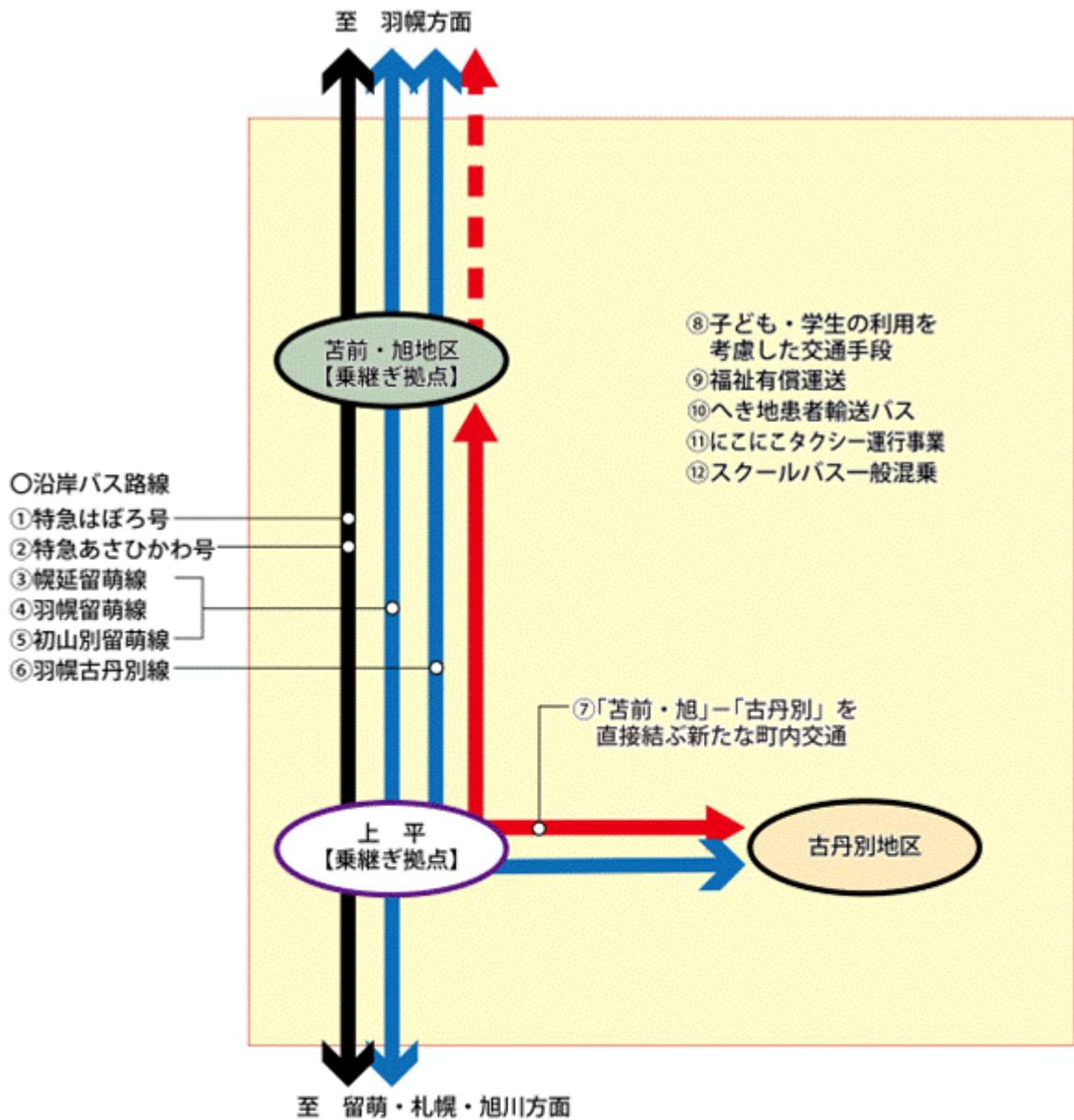
位置付け	路線・系統名	役割	維持・確保の方針
広域交通	沿岸バス 特急はぼろ号	・中核都市(札幌市)と地域中心都市(留萌市・羽幌町)や周辺市町村等(苫前町等)を結ぶネットワーク	・交通事業者による維持・確保が基本
広域交通	沿岸バス 特急あさひかわ号	・中核都市(旭川市)と地域中心都市(留萌市・羽幌町)や周辺市町村等(苫前町等)を結ぶネットワーク	・沿線市町村の一般財源等を活用し、持続可能な移動手段を確保
地域間交通	沿岸バス 幌延留萌線	・地域中心都市(留萌市・羽幌町)と周辺市町村等(苫前町等)を結ぶネットワーク	・沿線市町村の一般財源等のほか、地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助金)を活用し、持続可能な移動手段を確保
地域間交通	沿岸バス 羽幌留萌線	・同上	・沿線市町村の一般財源等のほか、地域公共交通確保維持改善事業(広域生活交通路線補助金)を活用し、持続可能な移動手段を確保
地域間交通	沿岸バス 初山別留萌線	・同上	・沿線市町村の一般財源等を活用し、持続可能な移動手段を確保
地域間交通	沿岸バス 羽幌古丹別線	・地域中心都市(羽幌町)と周辺市町村等(苫前町)を結ぶネットワーク	・同上

イ. 生活圏交通

位置付け	路線・系統名	役割	確保・維持の方針
生活圏交通	新たな交通手段 ・「苫前・旭」— 「古丹別」を直 接結ぶ新たな 町内交通	・町の主要 2 地区を結び公共 交通空白地域の解消と交通 弱者等の日常交通を担うネッ トワーク	・本町の一般財源のほか、利用 者の拡大等を中心に検討する ことにより地域公共交通確保 維持改善事業(地域内フィー ダー系統確保維持費国庫補 助金)の活用を目指し、持続 可能な移動手段を確保
生活圏交通	新たな交通手段 ・子ども・学生の 利用を考慮し た交通手段	・小中学校での登下校及び部 活からの下校、習い事の送迎 など、子育て支援に寄与する ネットワーク	・同上

ウ. その他の交通・制度

位置付け	路線・系統名	役割	確保・維持の方針
その他の交 通・制度	福祉有償運送	・高齢者・要支援者の移動手段 となるネットワーク	・本町の一般財源等を活用し、 持続可能な移動手段を確保
その 他 の 交 通・制度	へき地患者輸送 バス	・新たな交通手段等が網羅する ことができない区域において、 町内診療所等の通院に対応 するネットワーク	・本町の一般財源のほか、へき 地医療対策事業費補助金を 活用し、持続可能な移動手 段を確保
その 他 の 交 通・制度	にこにこタクシー 運行事業	・高齢者等の日常交通の移動 支援策としてハイヤー事業に よるネットワーク	・過疎対策事業債を活用し、持 続可能な移動手段を確保
その 他 の 交 通・制度	スクールバス— 一般混乗	・児童生徒の登下校に支障の ない範囲で一般利用が可能と なるネットワーク	・本町の一般財源のほか、へき 地児童生徒援助等補助金等 を活用し、持続可能な移動手 段を確保



位置づけ	凡例	位置づけ	維持・確保の方針
広域交通	■	①沿岸バス特急はぼろ号	事業者による維持・確保が基本
		②沿岸バス特急あさひかわ号	沿線市町の一般財源等の活用
地域間交通	■	③沿岸バス幌延留萌線	沿線市町村の一般財源等及び地域間幹線系統国庫補助金の活用
		④沿岸バス羽幌留萌線	沿線市町村の一般財源等及び広域生活交通路線補助金の活用
		⑤沿岸バス初山別留萌線	沿線市町村の一般財源等の活用
		⑥沿岸バス羽幌古丹別線	
生活圏交通	■	⑦「苫前・旭」-「古丹別」を直接結ぶ新たな町内交通	本町の一般財源等及び地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金の活用
		⑧子ども・学生の利用を考慮した交通手段	
その他の交通・制度	○	⑨福祉有償運送	本町の一般財源等を活用
		⑩へき地患者輸送バス	本町の一般財源等及びへき地医療対策事業費補助金の活用
		⑪にこにこタクシー運行事業	過疎対策事業債を活用し、持続可能な移動手段を確保
		⑫スクールバス一般混乗	本町の一般財源等及びへき地児童生徒等援助費等補助金の活用

図 5-1 苫前町地域公共交通体系

5-2 定量的な目標の設定

(1) 目標及び目標値設定の考え方

基本方針を実現するために、目標及び評価指標を以下のとおり定めます。

表 5-1 各基本方針の目標及び評価指標

基本方針	目標	評価指標
基本方針1 広域交通等と町内交通とのネットワーク形成	目標1 :広域交通等の維持・確保により利便性を向上する	・町内交通の輸送人数 ・町内交通の収支率 ・町内交通の行政負担額
基本方針2 利用ニーズに配慮した利便性の高い新たな町内交通の創出	目標2 :町内移動を支える新たな交通手段を導入する	
基本方針3 既存の無償送迎・移動支援制度の再編・見直し	目標3 :既存の無償送迎・移動支援制度を再編・見直しする	
基本方針4 公共交通利用促進策の推進	目標4 :公共交通の利用促進を図る	・運転免許返納者数

(2) 定量的な目標

各評価指標について、基準年値と目標値を整理・設定すると、以下のとおりとなります。

表 5-2 各評価指標の基準年値と目標値

目標	評価指標	基準年値 (令和 6 年度)	目標値 (令和 12 年度)
目標1 :広域交通等の維持・確保により利便性を向上する	町内交通の輸送人数	14,303 人	16,211 人以上
目標2 :町内移動を支える新たな交通手段を導入する	町内交通の収支率	14.8%	16.8% 以上
目標3 :既存の無償送迎・移動支援制度を再編・見直しする	町内交通の行政負担額	21,285 千円	21,285 千円 以下
目標4 :公共交通の利用促進を図る	運転免許返納者数	9 人	9 人以上

- ・町内交通は、沿岸バス上平古丹別線、福祉有償運送、へき地患者輸送バス、にこにこタクシー運行事業を合計した数値としている
- ・上平古丹別線は羽幌古丹別線の廃止に伴い輸送人数が増加しているため、増加分を差し引いた人数を R6 年値としている
- ・輸送人数の目標値は、住民アンケート「Q12-3. 望まれる公共交通の利用頻度」から算定した
- ・にこにこタクシー運行事業の運行収益を見込んでおり、苫前町内と苫前羽幌間の利用実態から算定した
- ・町内交通の収支率の目標値は輸送人数の増加率により算定した

5-3 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本理念に基づき、公共交通の位置付け・役割を担いながら、目標と達成するために行う事業を整理すると下表のとおりとなります。

表 5-3 目標を達成するために行う事業（総括）

目標	事業
目標1 :広域交通等の維持・確保により利便性を向上する	ア. 広域交通等の維持・確保 イ. バス利用環境の改善
目標2 :町内移動を支える新たな交通手段を導入する	ア. 「苫前・旭」―「古丹別」を直接結ぶ新たな町内交通の確保 イ. 子ども・学生の利用を考慮した交通手段の検討
目標3 :既存の無償送迎・移動支援制度を再編・見直しする	ア. へき地患者輸送バスの運行見直し イ. にこにこタクシー運行事業の持続可能性の確保 ウ. スクールバスの一般混乗に向けた検討
目標4 :公共交通の利用促進を図る	ア. 運転免許の自主返納制度の検討 イ. 公共交通乗り方ガイドの作成・検討

(1) 目標1: 広域交通等の維持・確保により利便性を向上する

ア. 広域交通等の維持・確保

【現状】					
<p>・広域交通等は、沿岸バスの特急はぼろ号(事業者による路線)、特急あさひかわ号(市町村単独補助路線)、幌延留萌線(地域間幹線系統)、羽幌留萌線(広域生活交通路線)、初山別留萌線(市町村単独補助路線)、羽幌古丹別線(市町村単独補助路線)が運行する。</p> <p>・いずれのバス路線も少子化と人口減少等により概ね輸送人数は減少傾向で、市町村補助金も増加する状況となっているため、維持・確保するための方策の検討が必要となっている。</p>					
【事業概要】					
<p>・特急はぼろ号は交通事業者による維持・確保とするが、特急あさひかわ号は令和 5 年度からの運行で、バス路線が地域に根づいていないことが考えられるため、地域住民への周知など沿線市町の支援を行う。</p> <p>・苫前町の地域公共交通としては、広域交通等の中でも羽幌町・留萌方面を結ぶ路線バスの維持・確保が必要で、利用者のニーズを踏まえた効率的・効果的なバス交通の充実を支援していくことにより、誰もが快適に利用できるバス交通環境の充実を目指していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶沿岸バス特急はぼろ号、特急あさひかわ号 ▶沿岸バス幌延留萌線、羽幌留萌線、初山別留萌線、羽幌古丹別線 ▶利用ニーズを踏まえた運行時間帯及び運行便数の見直し <p>・住民アンケートでは、古丹別地区と留萌・札幌方面の移動利便性を向上してほしいとの意見が多いため、沿岸バス上平古丹別線と広域交通等とのバス停留所「上平」での乗継ぎの円滑化により、利便性の向上を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶特に留萌・札幌方面との乗継ぎ待ち時間の調整による接続改善 					
【実施主体】					
国、北海道、沿線市町村、沿岸バス					
スケジュール	令和 8 年度 実施	令和 9 年度 実施	令和 10 年度 実施	令和 11 年度 実施	令和 12 年度 実施

イ. バス利用環境の改善

【現状】					
<p>・国道 232 号には沿岸バス停留所が 18 箇所設置(往復で 36 箇所)されており、主な待合所は設置から約 40 年程度経過してベンチなどが老朽化しているため、利用ニーズに即して更新する必要がある。</p> <p><バス停留所の老朽化状況></p>					
					
【事業概要】					
<p>・老朽化している待合環境(上屋・ベンチ等)を改修するとともに、利用状況等の変化を踏まえ、バス停留所の再配置等を検討する。</p>					
【実施主体】					
沿線市町村、沿岸バス					
スケジュール	令和 8 年度 実施	令和 9 年度 実施	令和 10 年度 実施	令和 11 年度 実施	令和 12 年度 実施

(2) 目標2:町内移動を支える新たな交通手段を導入する

ア.「苫前・旭」―「古丹別」を直接結ぶ新たな町内交通の確保

【現状】					
<ul style="list-style-type: none"> ・人口分布は「苫前・旭」と「古丹別」に 1,000 人以上が集中する状況で、「苫前と古丹別の直接アクセス」を要望する意見がある。 ・「苫前・旭」と「古丹別」間のここにタクシー輸送実績は往復 601 人(R6 実績)と最も多く、またアンケート調査における同地域間分布交通(全交通手段)は 179 人と 2 番目に多い。 					
【事業概要】					
<ul style="list-style-type: none"> ・町内における幹線的な交通手段として、主要な公共・公益施設のアクセスに配慮しながら、主要2地区を結節する新たな町内交通について、定時定路線に限定せず、利用状況に応じたデマンド型又は準デマンド型の運行方式も含めて検討する。 ・既存の広域交通等と新たな町内交通の役割分担を整理する。 <ul style="list-style-type: none"> ▶例えば、羽幌古丹別線の運行時間帯との調整等により、需要に応じた運行形態とすることで既存バス路線との競合を避けるための検討、並びに上平古丹別線の統合など ・制度適用上求められる新規性の検証を行いながら、公共交通空白地域の解消と交通弱者等の日常交通を担う生活圏交通として、「地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)」を活用し、財源の安定的な維持・確保に努める。 ・試験的に運行を行うなど、利用ニーズを検証しながら実現性を検討する。 					
【実施主体】					
苫前町、沿岸バス、大衆ハイヤー、藤観光バス					
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	検討・実証	検討・実証	検討・実証	検討・実証	本格

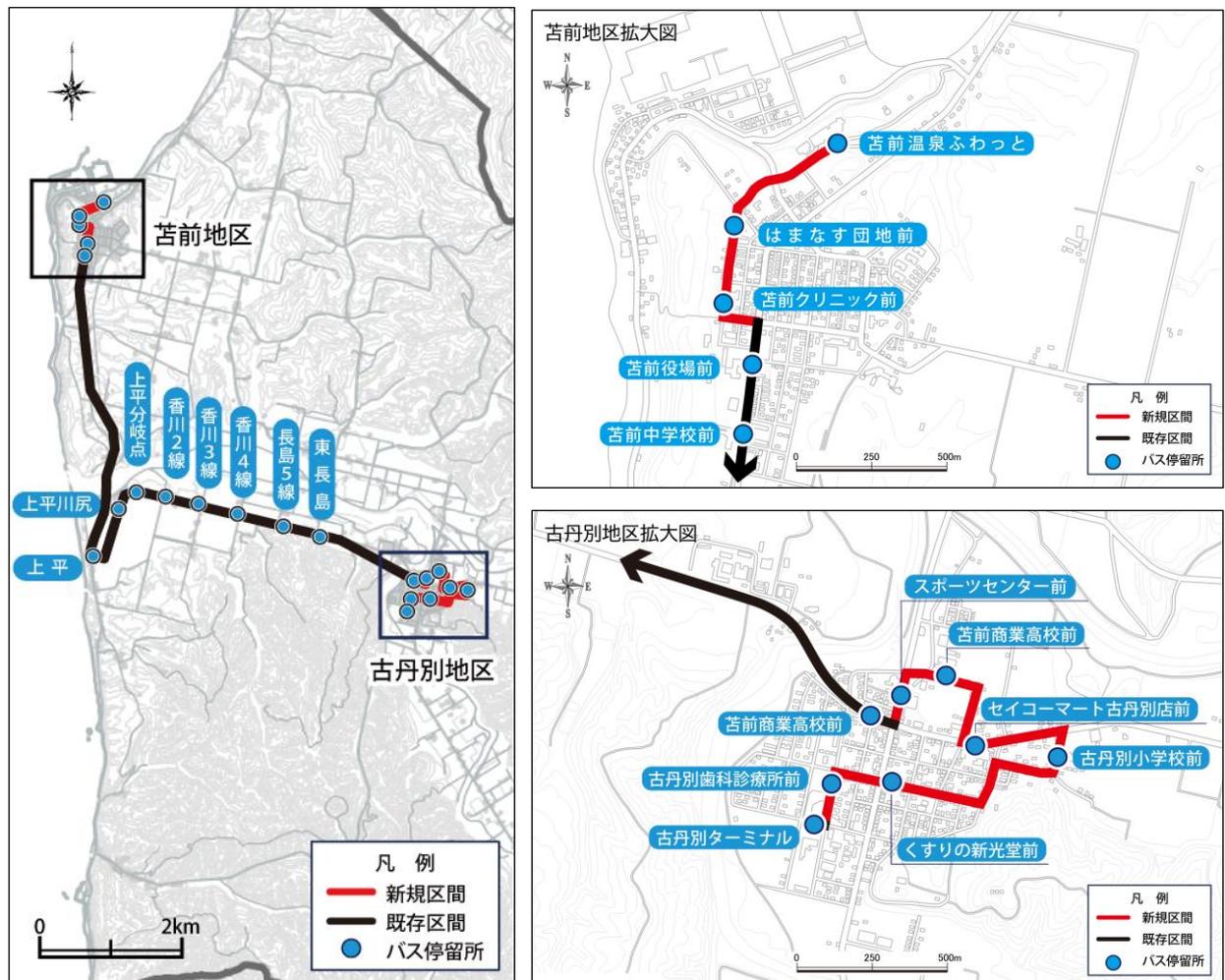


図 5-2 「苫前・旭」―「古丹別」を直接結ぶ新たな町内交通イメージ (定時定路線)

※新規性:路線延長 13.7km、新規区間 3.0km で 21.9%かつ 3km 以上

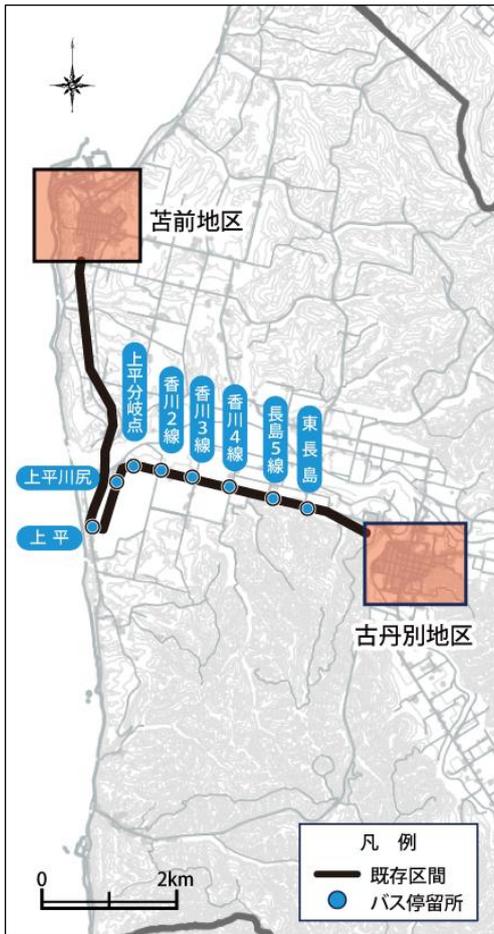


図 5-3 「苫前・旭」－「古丹別」を直接結ぶ新たな町内交通イメージ（デマンド型等）

イ. 子ども・学生の利用を考慮した交通手段の検討

【現状】					
<ul style="list-style-type: none"> ・小中学生の通常の登下校はスクールバスにより対応しているが、部活動後や習い事、休業日の余暇活動等については、保護者送迎に依存している状況がある。 ・アンケート結果からは、デマンド交通等について中学生以下の子どもたちを部活用で利用させたいとする意見がある。 					
【事業概要】					
<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校での登下校及び部活からの下校、習い事の送迎など、子育て支援に寄与する交通手段を検討する。 ・自宅前と小中学校等の目的施設で乗降可能な予約運行型交通とすることで、子どもたちの安全性を確保する。 ・前述の「苫前・旭」―「古丹別」を直接結ぶ新たな町内交通と合わせた運行を含め検討する。 					
【実施主体】					
苫前町、大衆ハイヤー、藤観光バス					
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	検討・実証	検討・実証	検討・実証	検討・実証	本格

(3) 目標3:既存の無償送迎・移動支援制度を再編・見直しする

ア. へき地患者輸送バスの運行見直し

【現状】					
<ul style="list-style-type: none"> ・令和 6 年の 1 日当りの方面別平均利用者数は、「三溪・九重線」が 0.9 人/日、「長島・苫前・力昼・上平線」が 2.3 人/日、「東川・岩見・小川・八線沢線」が 0.1 人/日となっている。 ・3 方面とも小型車両でも輸送可能な人数で、かつ「三溪・九重線」と「東川・岩見・小川・八線沢線」は乗車がない日もある状況である。 					
【事業概要】					
<ul style="list-style-type: none"> ・他の交通手段との重複運行を避けながら、自宅前や診療所、商業施設で乗降可能な予約運行型交通を検討する。 ・利用ニーズに応じて車両規模と便数の見直しする。 					
【実施主体】					
苫前町					
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	検討	検討	検討	検討	見直し

イ. にこにこタクシー運行事業の持続可能性の確保

【現状】					
<ul style="list-style-type: none"> ・利用対象者は、本町在住の満70歳以上の方や、身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方、または要介護 2 以上の要介護認定を受けた方となっている。 ・利用助成回数は利用者 1 名あたり年間の上限は 96 回で、町内の利用は 400 円、羽幌道立病院間の利用は 800 円となっている。 ・令和 6 年度の利用者数は 4,806 人で、ハイヤー輸送人数の 70% を占める状況となっている。 					
【事業概要】					
<ul style="list-style-type: none"> ・本制度の利用対象者について、自家用車の運転が困難な特定疾患のある方を含めるなど、利用対象者の拡大を検討する。 ・利用状況を踏まえ、必要な支援を検討することで、現行の運行体制を維持しつつ、制度の持続性の確保を図る。 					
【実施主体】					
苫前町					
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	対象者等検討	対象者等検討	運用	運用	運用

ウ. スクールバスの一般混乗に向けた検討

【現状】					
<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスは令和 7 年 4 月時点で部活便を除き 7 人から 15 人の空席があり、また運行費用の 77%にあたる 39,010 千円は町負担となっている。 ・本町のスクールバスについては、条例上、高校生の利用も可能とされているものの、実際には、一般混乗としての活用には至っていない。 					
【事業概要】					
<ul style="list-style-type: none"> ・空席を活用した一般住民(高校生を含む)の利用実施に向け、運行管理、安全面及び制度面での課題を整理することで、スクールバスの一般混乗の検討を進める。 ・一般混乗にあたっては、児童生徒の通学に支障のない範囲での利用を可能とし、一般利用により児童生徒の乗車時間が長くなる等はできる限り避けるものとする。 					
【実施主体】					
苫前町					
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	課題整理	課題整理	課題整理	課題整理	運行

(4) 目標4:公共交通の利用促進を図る

ア. 運転免許の自主返納制度の検討

【現状】					
<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許返納者数は、令和 4 年度が減少したが、令和 5 年度以降は 9 人となっている。 ・住民アンケート調査では年齢にかかわらず 5 割以上の方が運転に何らかの不安を有しており、特に 65 歳以上は、年齢が高くなるにつれてその状況が強くなる傾向にある。 					
【事業概要】					
<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許を自主返納した方について、例えばここにタクシー助成回数増や沿岸バス利用券を配付するなど、自家用車の運転から公共交通の利用への転換を促す施策を検討する。 					
【実施主体】					
苫前町					
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	制度検討	制度検討	制度検討	制度検討	実施

イ. 公共交通乗り方ガイドの作成・検討

【現状】

・本町の高齢化率は4割を超えており、既存の公共交通、新たな公共交通、無償送迎及び移動支援策等について、高齢者等へも分かりやすく伝えていく必要がある。

【事業概要】

・既存の路線バスや新たな交通手段、無償送迎の交通手段及びにこここタクシー運行事業などの移動支援制度について、高齢者にも分かりやすい時刻表・案内表現など、町内を運行する公共交通等を総合的に案内する公共交通乗り方ガイドの作成を検討する。

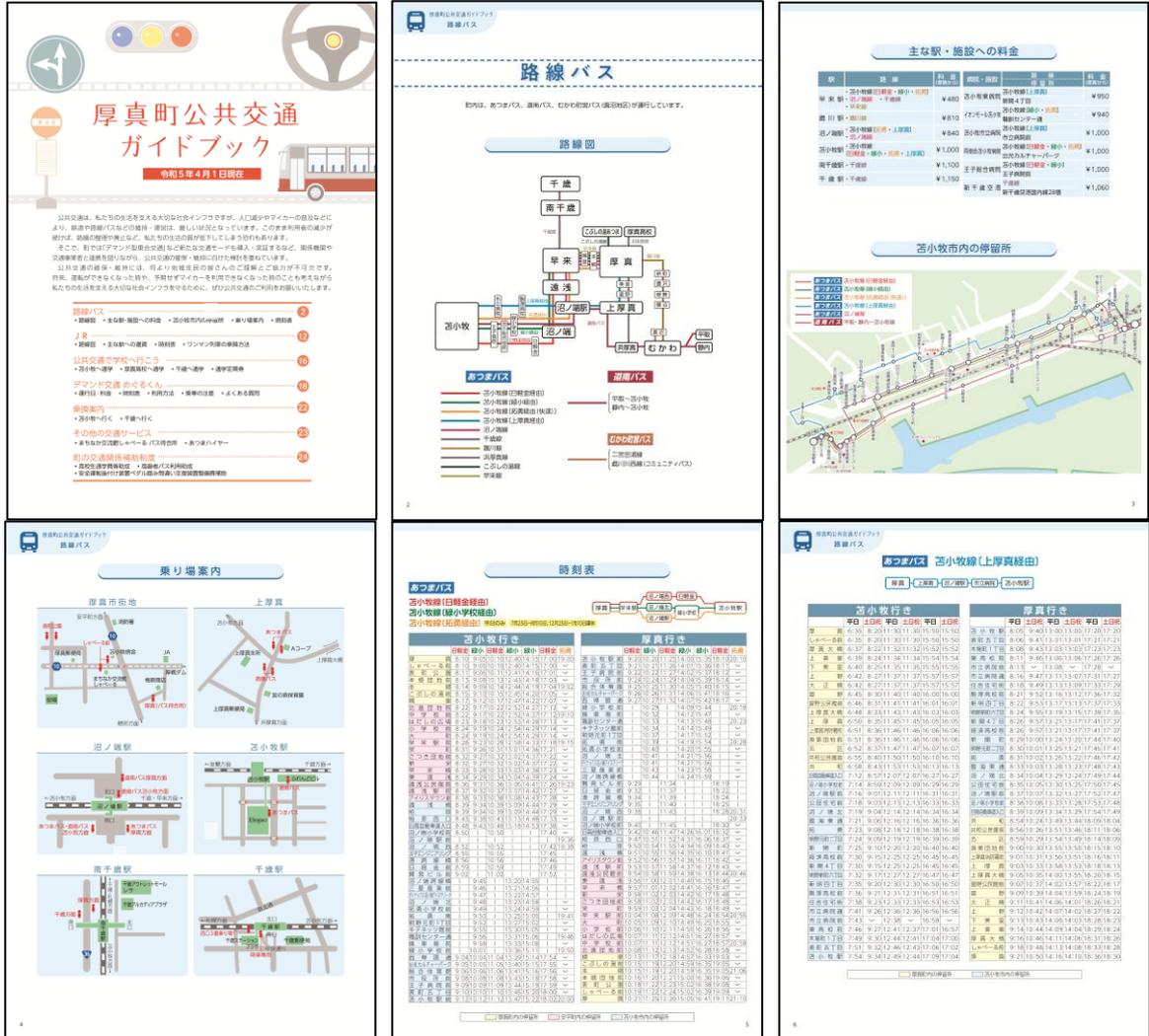


図 5-4 公共交通ガイドブックの事例

出典：厚真町 HP

【実施主体】

苦前町	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
スケジュール	作成	作成	作成	作成	配布

5-4 計画の推進

(1) 計画の進行管理

目標を達成するために行う事業の推進にあたっては、行政や交通事業者のみならず、住民の理解・参加・協力が不可欠です。地域の一人ひとりが主体的に考え、取組むことで、事業の推進を通じて地域が一体となり、地域公共交通に向き合っていくことが重要です。

本計画の策定後は、PDCAサイクルに従い、苫前町地域公共交通活性化協議会において、計画の進捗状況の把握及び検証・評価を継続的に行うものとします。

具体的には、年1回、各事業の実施状況について評価を行い、必要に応じて内容の見直しを行います。また、5年後には、本計画で掲げた評価指標に基づき目標値の達成状況を評価し、計画全体の妥当性や見直しの必要性について検証します。

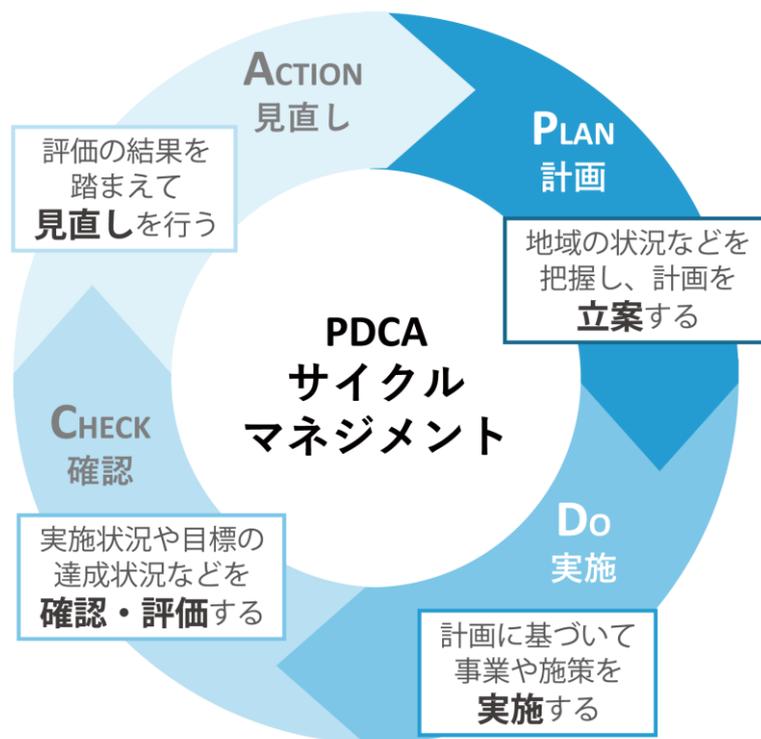
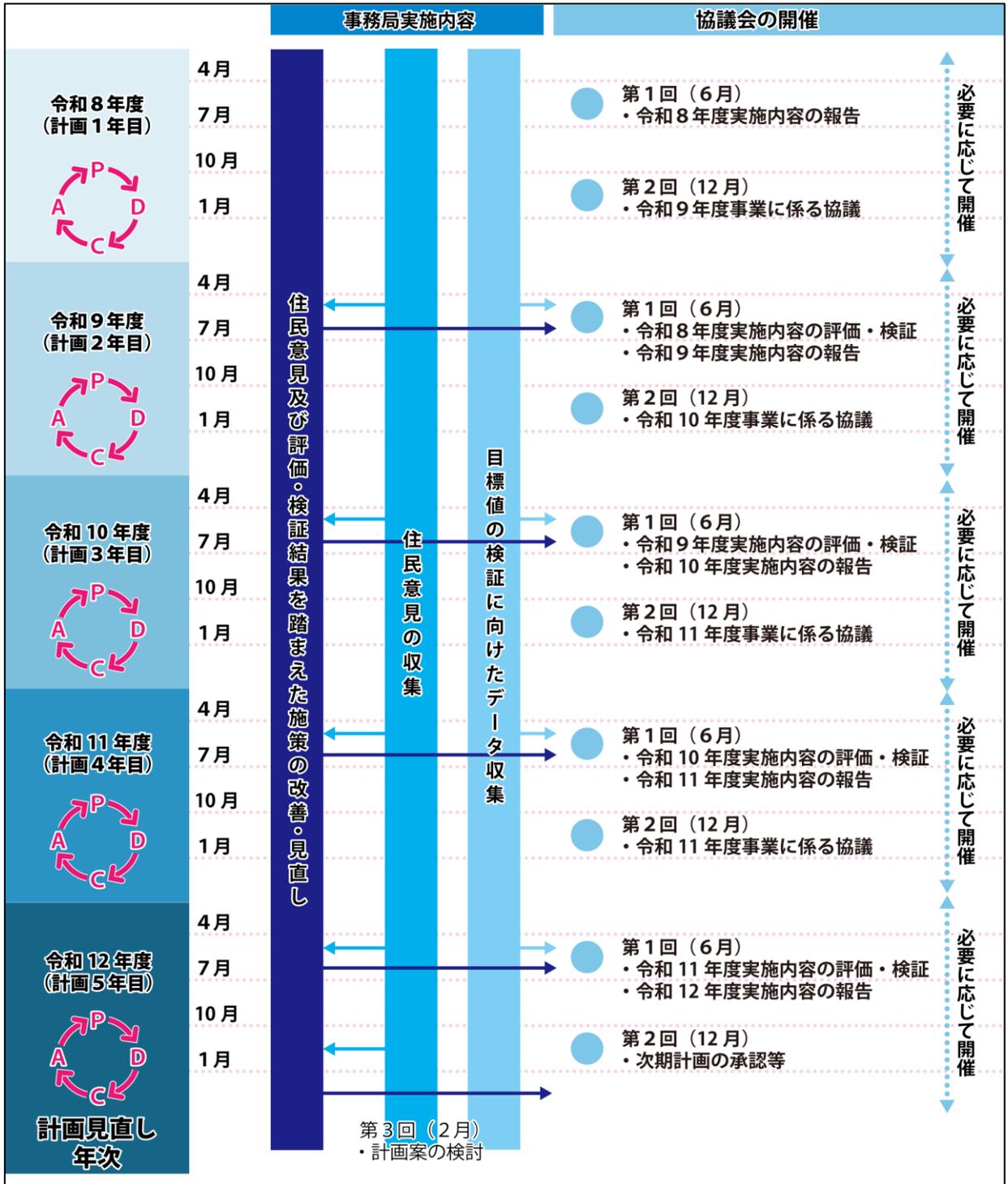


図 5-5 PDCA サイクル

表 5-4 協議会開催のスケジュール



(2) 達成状況の評価

1年ごとの事業の達成状況は、スケジュールに示した実施状況を確認、検証するだけでなく、評価指標に関わる事業は、定量的な目標に対して評価する必要があります。

各評価指標の達成状況を評価するために、1年ごとの目標値を以下のとおり設定します。

表 5-5 1年ごとの定量的な目標の設定

項目	令和6年度 (基準年次)	令和8 年度	令和9 年度	令和10 年度	令和11 年度	令和12 年度
町内交通の 輸送人数	14,303人	14,939人 以上	15,257人 以上	15,575人 以上	15,893人 以上	16,211人 以上
【目標値の測定方法】 ・毎年度の実績を運行システムの乗降データより把握し、達成状況を協議会で審議						
町内交通の 収支率	14.8%	15.5% 以上	15.8% 以上	16.1% 以上	16.5% 以上	16.8% 以上
【目標値の測定方法】 ・毎年実績を町及び交通事業者保有の決算報告等より把握し、達成状況を協議会で審議						
町内交通の 行政負担額	21,285 千円	21,285 千円以下	21,285 千円以下	21,285 千円以下	21,285 千円以下	21,285 千円以下
【目標値の測定方法】 ・毎年、町保有の歳出実績データ等に基づきとりまとめ、達成状況を協議会で審議						
運転免許 返納者数	9人	9人 以上	9人 以上	9人 以上	9人 以上	9人 以上
【目標値の測定方法】 ・毎年、北海道旭川方面羽幌警察署から情報提供を受け、達成状況を協議会で審議						

注) 令和8年から令和11年の目標値は、新たな交通手段が運行する場合の値