

令和7年度
第3回 苫前町地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和7年11月26日（水）15時30分～
場所：苫前地区コミュニティセンター1階大会議室

1 開 会

2 挨 拶

3 議 事

議案第1号 住民アンケート調査結果の報告及び地域公共交通計画原案（第1章～第4章）について（(株)シン技術コンサル）

4 その他

5 閉 会

苫前町地域公共交通計画

アンケート調査結果報告書

令和 7 年 11 月

苫前町

目 次

1. 調査概要	1
1－1. 目的.....	1
1－2. アンケートの概要.....	1
1－3. 調査の実施方法	2
1－4. 調査のスケジュール	2
1－5. 配付・回収結果	2
1－6. アンケート結果概要	3
2. アンケート集計分析結果	5
2－1. 個人属性等（問１）	5
(1) 居住地域(Q1)	5
(2) 中学生以下の子どもの有無・人数(Q2)	5
(3) 年齢(Q3).....	6
(4) 性別(Q4).....	6
(5) 職業(Q5).....	7
(6) 運転免許証と車の保有状況(Q6)	7
(7) 車を運転する方への質問(Q7)	10
(8) 通信環境等(Q8).....	16
2－2. 交通実態（問２）	18
(1) 公共交通等の利用状況等(Q9)	18
(2) 一週間の外出状況(Q10).....	19
2－3. 今後の公共交通への要望（問３）	29
(1) 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(Q11)	29
(2) 望まれる公共交通の内容(Q12－1).....	32
(3) 望まれる公共交通の利用時期(Q12－2).....	42
(4) 望まれる公共交通の利用頻度(Q12－3).....	44
(5) 中学生以下の子どもの利用(Q12－4)	46
3. アンケート調査票	52

1. 調査概要

1-1. 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。

1-2. 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した。

アンケート調査票の概要は下表のとおりですが、調査票は巻末をご覧ください。

図表 1-1 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

1－3．調査の実施方法

調査の実施方法は、下表のとおりです。

図表 1-2 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

1－4．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。

図表 1-3 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 9 月 26 日(金)	令和 7 年 10 月 10 日(金)

1－5．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。

図表 1-4 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)

1-6. 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 居住地域	・「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ときは利用する」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「僻地患者輸送バス」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
○にこにこタクシー(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) ○無料送迎(2 件) ○移動手段の確保 ○早朝の交通手段	○デマンドバス(2 件) ○住民ドライバー(2 件) ○コミュニティバス

2. アンケート集計分析結果

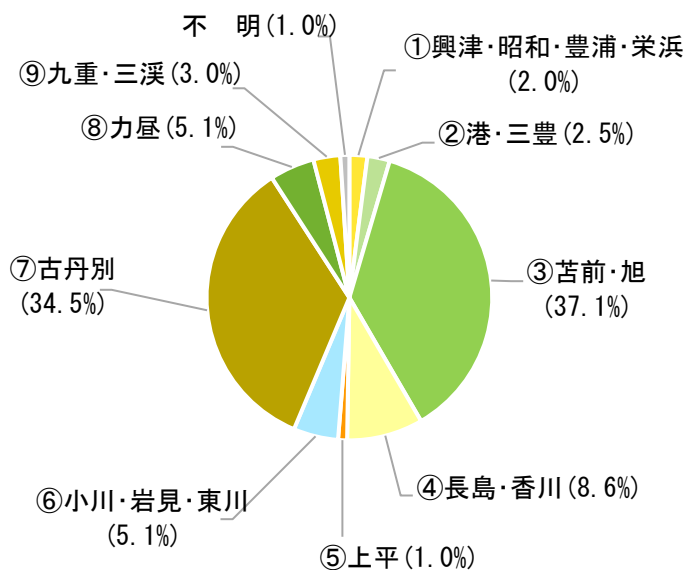
2-1. 個人属性等（問1）

（1）居住地域（Q1）

回答世帯の居住地域は「③苫前・旭」が37.1%と最も多く、次いで「⑦古丹別」が34.5%、「④長島・香川」が8.6%の順となっています。

図表 2-1 居住地域

項 目	件 数
①興津・昭和・豊浦・栄浜	4
②港・三豊	5
③苫前・旭	73
④長島・香川	17
⑤上平	2
⑥小川・岩見・東川	10
⑦古丹別	68
⑧力昼	10
⑨九重・三溪	6
不 明	2
合 計	197



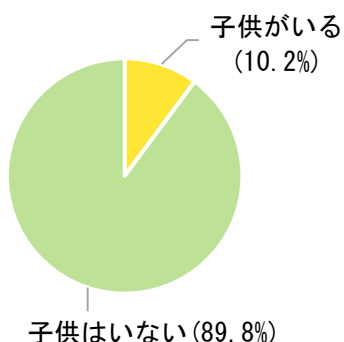
（2）中学生以下の子どもの有無・人数（Q2）

中学生以下の子どもは回答世帯の10.2%が「子どもがいる」としています。

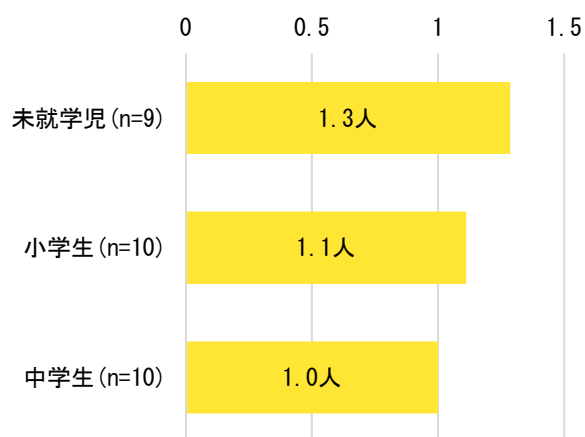
また子どもがいる世帯の子どもの人数は、未就学児が1.3人／世帯、小学生は1.1人／世帯及び中学生は1.0人／世帯となっています。

図表 2-2 中学生以下の子どもの有無

項 目	件 数
子供がいる	20
子供はいない	177
合 計	197



図表 2-3 中学生以下の子どもの人数

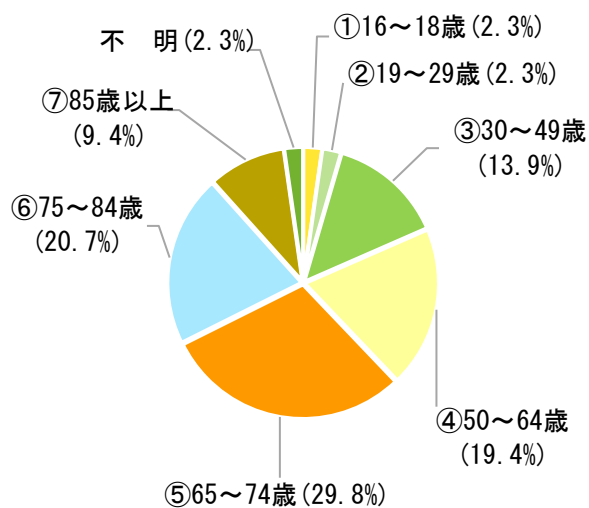


(3) 年齢 (Q 3)

回答者の年齢は「⑤65～74歳」が29.8%と最も多く、次いで「⑥75～84歳」が20.7%、「50～64歳」が19.4%の順となっています。65歳以上の割合は59.9%となっています。

図表 2-4 年齢

項 目	件 数
①16～18歳	7
②19～29歳	7
③30～49歳	43
④50～64歳	60
⑤65～74歳	92
⑥75～84歳	64
⑦85歳以上	29
不 明	7
合 計	309

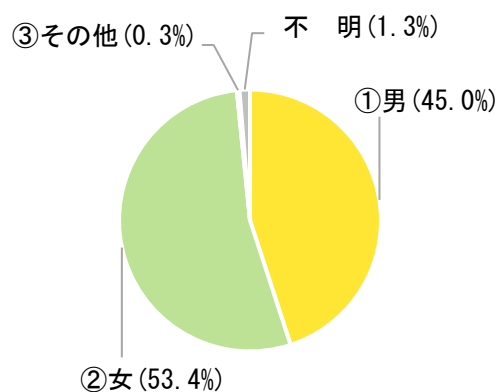


(4) 性別 (Q 4)

回答者の性別は「②女性」が53.4%と、「①男性」の45.0%を上回っています。

図表 2-5 回答者の職業

項 目	件 数
①男	139
②女	165
③その他	1
不 明	4
合 計	309

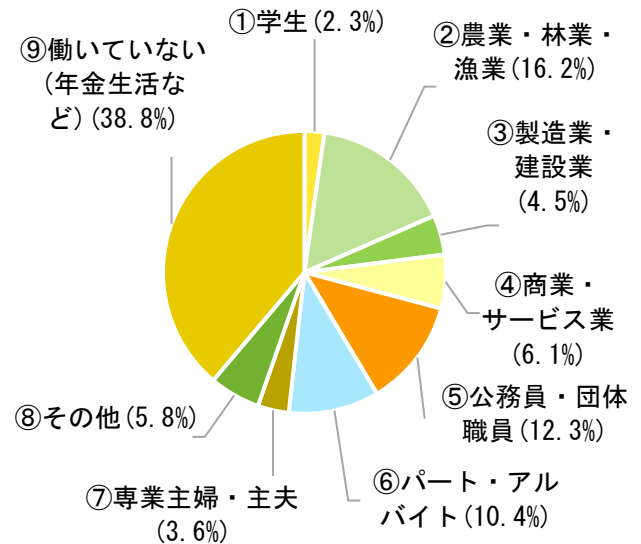


(5) 職業 (Q 5)

回答者の職業は「⑨働いていない」が38.8%と最も多く、次いで「②農業・林業・漁業」が16.2%、「⑤公務員・団体職員」が12.3%の順となっています。

図表 2-6 職業

項 目	件 数
①学生	7
②農業・林業・漁業	50
③製造業・建設業	14
④商業・サービス業	19
⑤公務員・団体職員	38
⑥パート・アルバイト	32
⑦専業主婦・主夫	11
⑧その他	18
⑨働いていない(年金生活など)	120
合 計	309

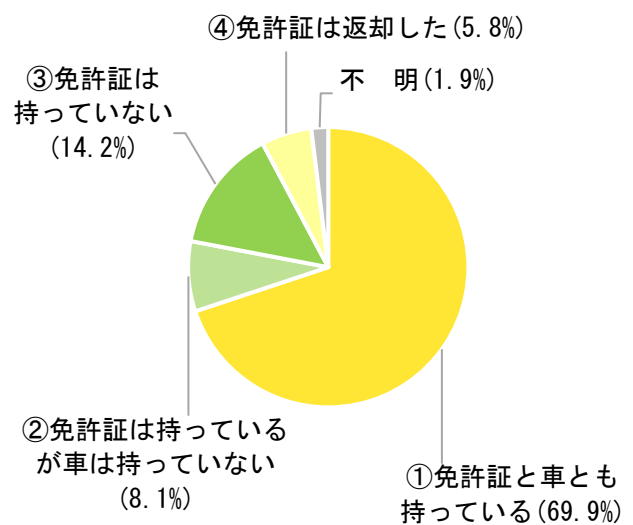


(6) 運転免許証と車の保有状況 (Q 6)

回答者の運転免許証と車の保有状況は「①免許証と車を持っている」が 69.9%と最も多く、次いで「③免許証は持っていない」が 14.2%、「②免許証のみ持っている」が 8.1%の順となっています。

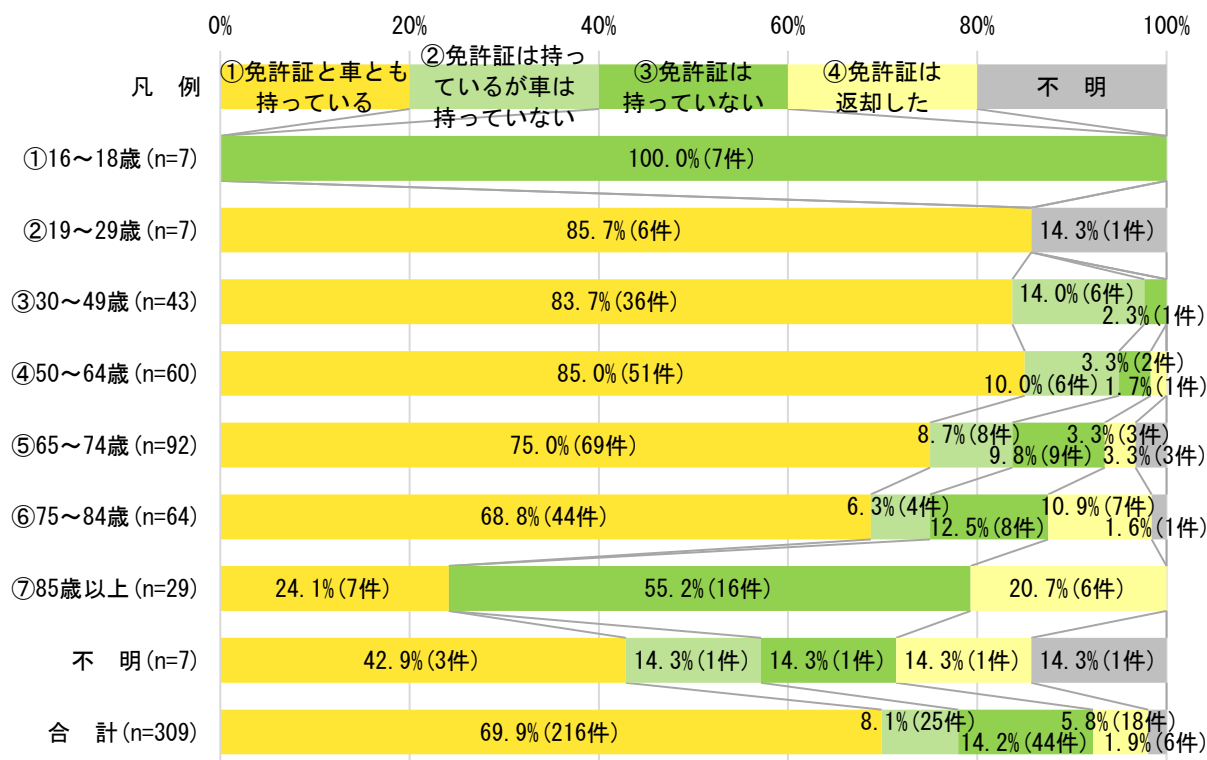
図表 2-7 運転免許証と車の保有状況

項 目	件 数
①免許証と車とも持っている	216
②免許証は持っているが車は持っていない	25
③免許証は持っていない	44
④免許証は返却した	18
不 明	6
合 計	309



【年齢別】

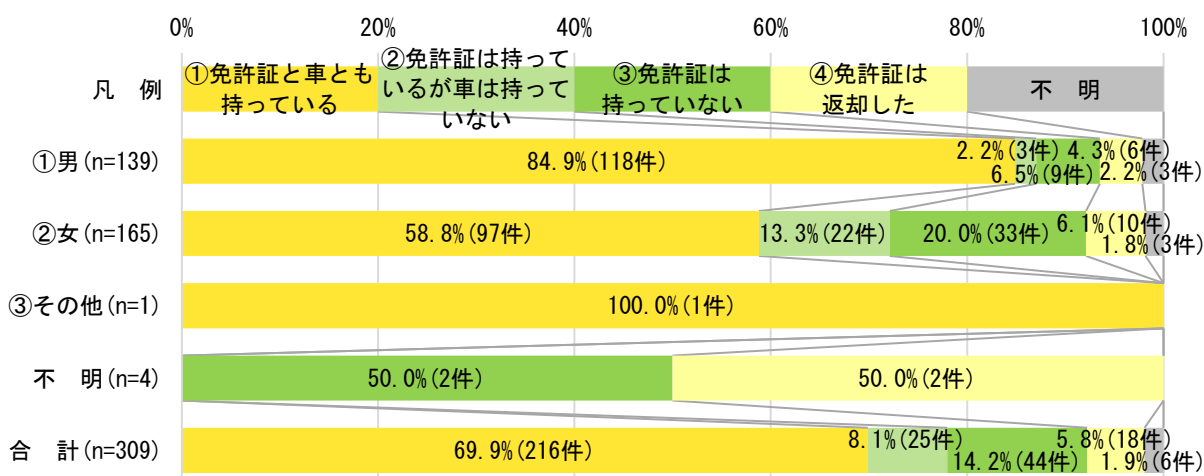
免許証及び車の保有状況を年齢別に見ると、「⑦85 歳以上」は「③免許証は持っていない」と「④免許証は返納した」の合計は 8 割弱と他の年齢層よりも大きく増加しています。



図表 2-8 運転免許証と車の保有状況（年齢別）

【性別】

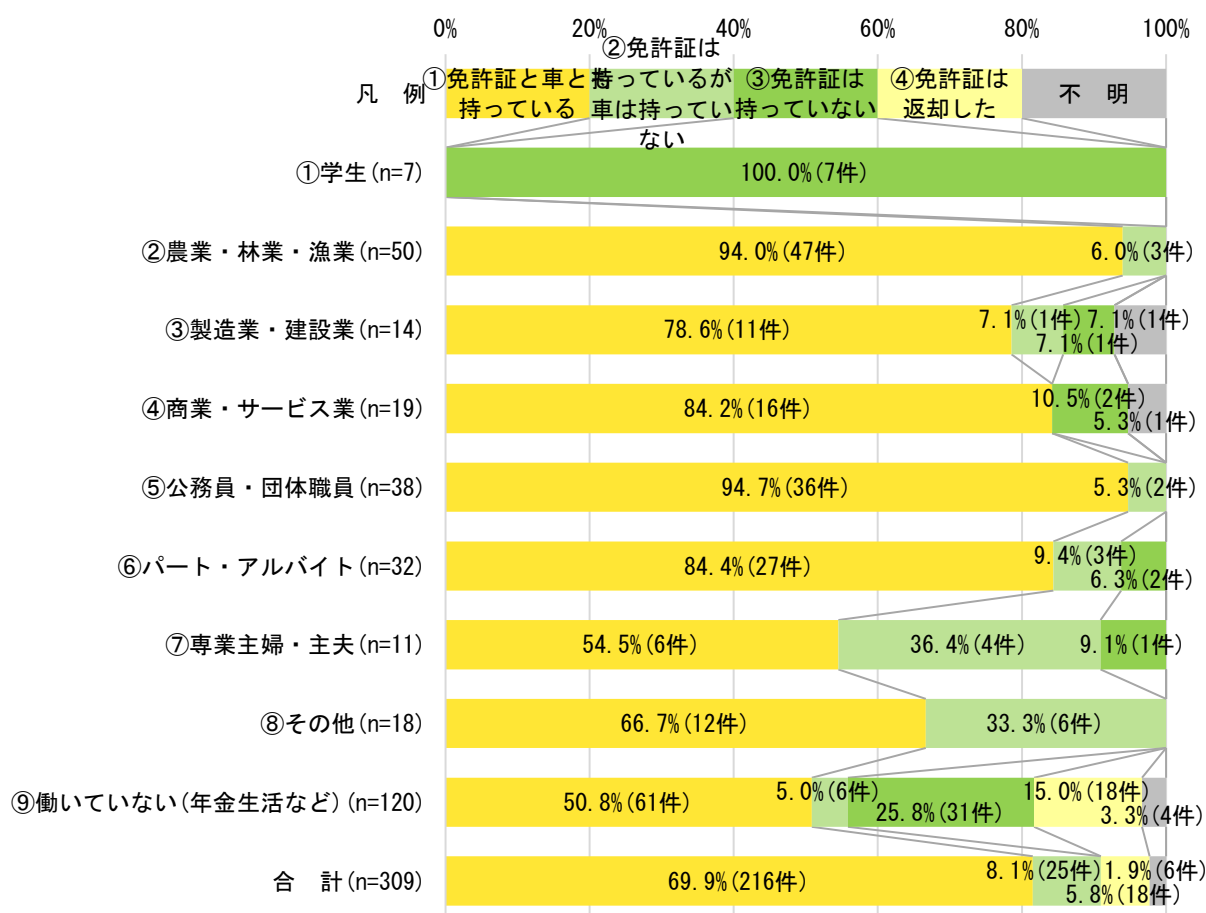
免許証及び車の保有状況を性別に見ると、「②女性」は「①男性」よりも「②免許証は持っているが車は持っていない」と「③免許証は持っていない」が多くなっています。



図表 2-9 運転免許証と車の保有状況（性別）

【職業別】

免許証及び車の保有状況を職業別に見ると、「⑦専業主婦・主夫」と「⑧その他」で「②免許証は持っているが車は持っていない」が多く、「⑨働いていない」で「③免許証は持っていない」が多くなっています。



図表 2-10 運転免許証と車の保有状況（職業別）

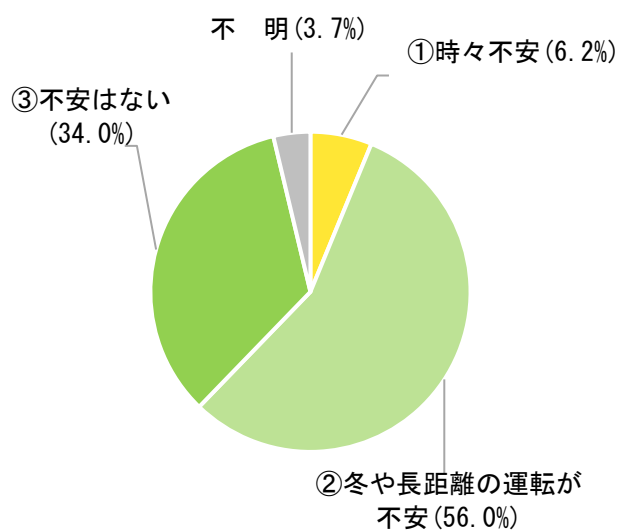
(7) 車を運転する方への質問 (Q7)

①運転への不安 (Q7-1)

車を運転する回答者の運転への不安は「②冬や長距離運転が不安」が56.0%と最も多く、次いで「③不安はない」が34.0%、「①時々不安」が6.2%の順となっています。

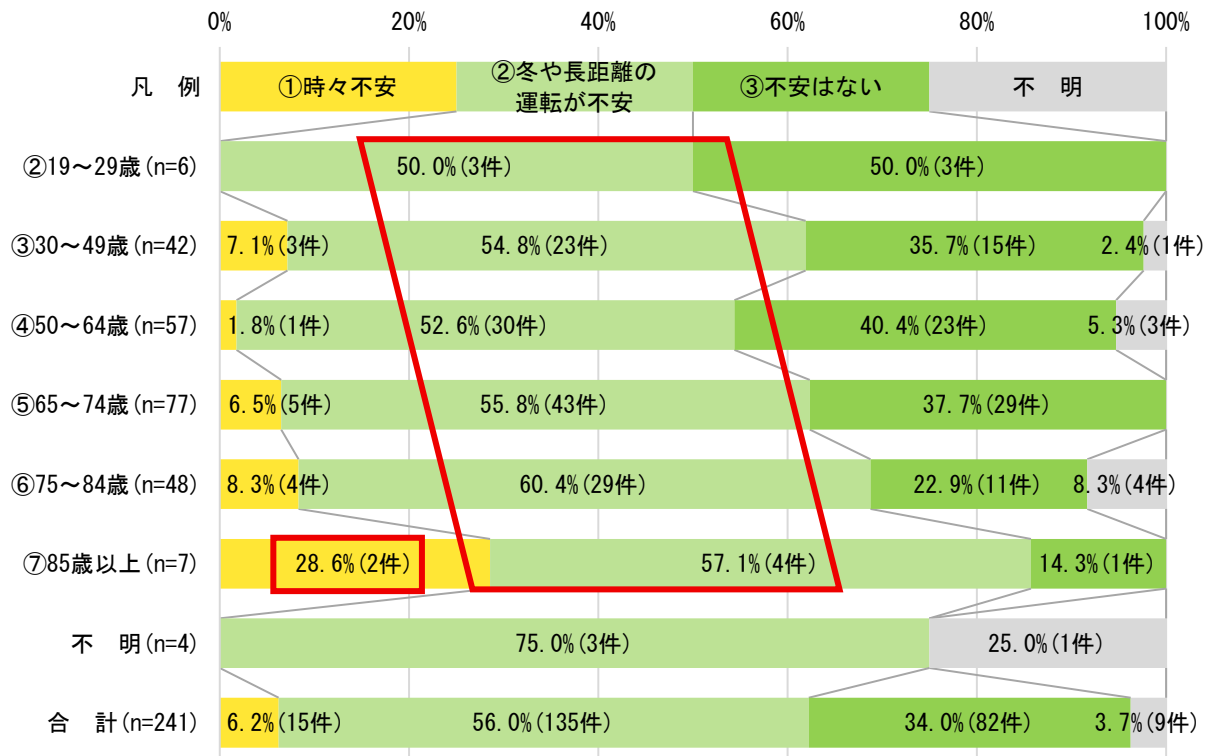
図表 2-11 運転への不安

項 目	件 数
①時々不安	15
②冬や長距離の運転が不安	135
③不安はない	82
不 明	9
合 計	241



【年齢別】

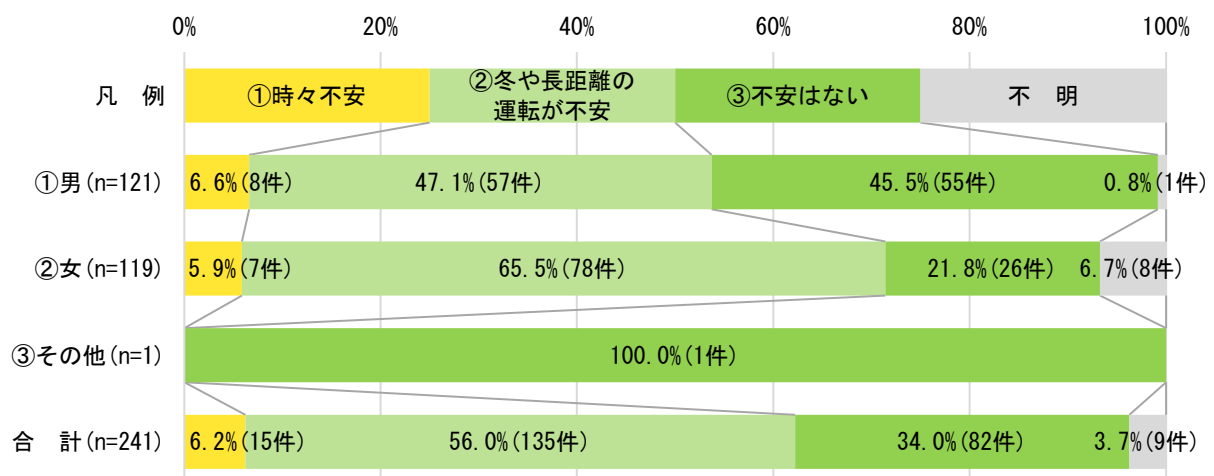
運転への不安を年齢別に見ると、全ての年齢で「②冬や長距離の運転が不安」が最も多くなっているほか、「⑦85歳以上」は「①時々不安」が他の年齢よりも多くなっています。



図表 2-12 運転への不安（年齢別）

【性別】

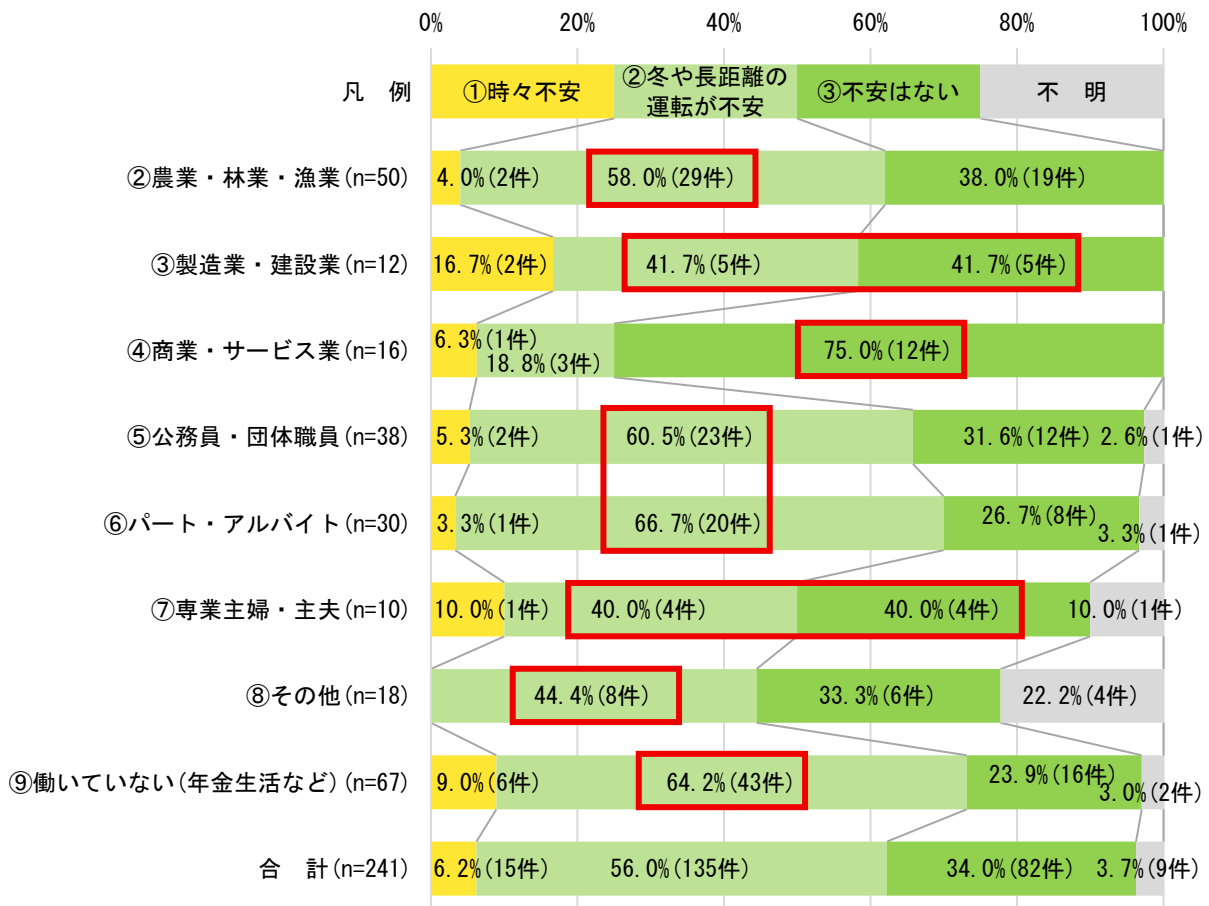
運転への不安を性別に見ると、「②冬や長距離の運転が不安」が男女とも最も多くなっています。



図表 2-13 運転への不安（性別）

【職業別】

運転への不安を職業別に見ると、「②農業・林業・漁業」、「⑤公務員・団体職員」、「⑥パート・アルバイト」、「⑧その他」及び「⑨働いていない」は「②冬や長距離の運転が不安」が最も多くなっています。また「③製造業・建設業」と「⑦専業主婦・主夫」は「②冬や長距離の運転が不安」と「③不安はない」が同数となっています。その他「④商業・サービス業」は「③不安はない」が最も多くなっています。



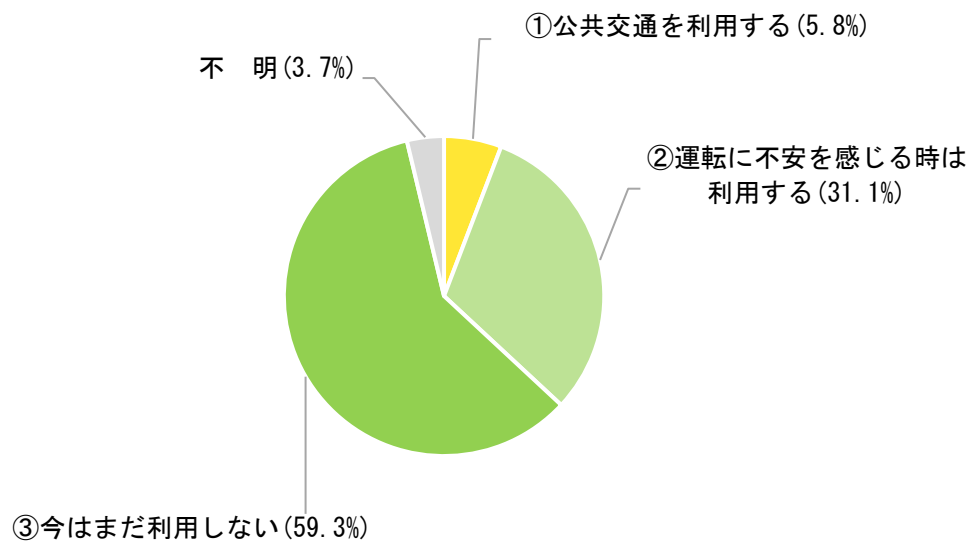
図表 2-14 運転への不安（職業別）

②自宅前まで行く便利な公共交通の利用（Q 7－2）

車を運転する回答者の便利な公共交通の利用は「③今はまだ利用しない」が59.3%と最も多く、次いで「②運転に不安を感じる時は公共交通を利用する」が 31.1%、「①公共交通を利用する」が 5.8%の順となっています。

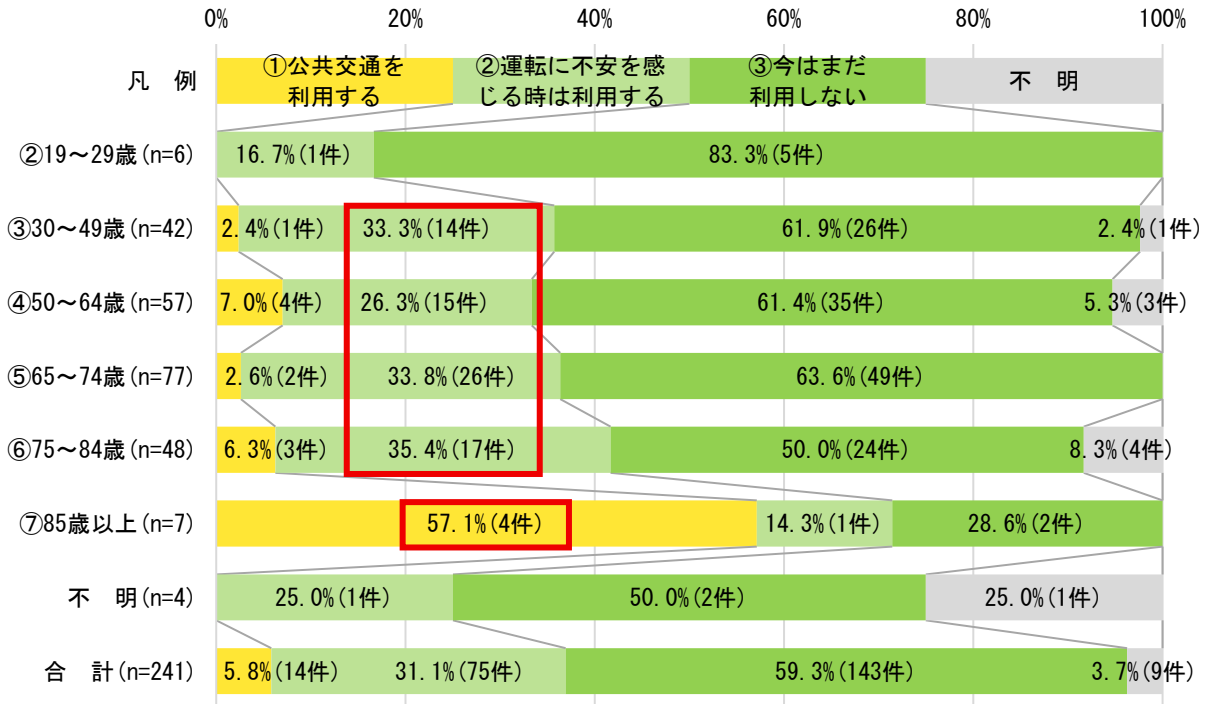
図表 2-15 車を運転する回答者の便利な公共交通の利用

項 目	件 数
①公共交通を利用する	14
②運転に不安を感じる時は公共交通を利用する	75
③今はまだ利用しない	143
不 明	9
合 計	241



【年齢別】

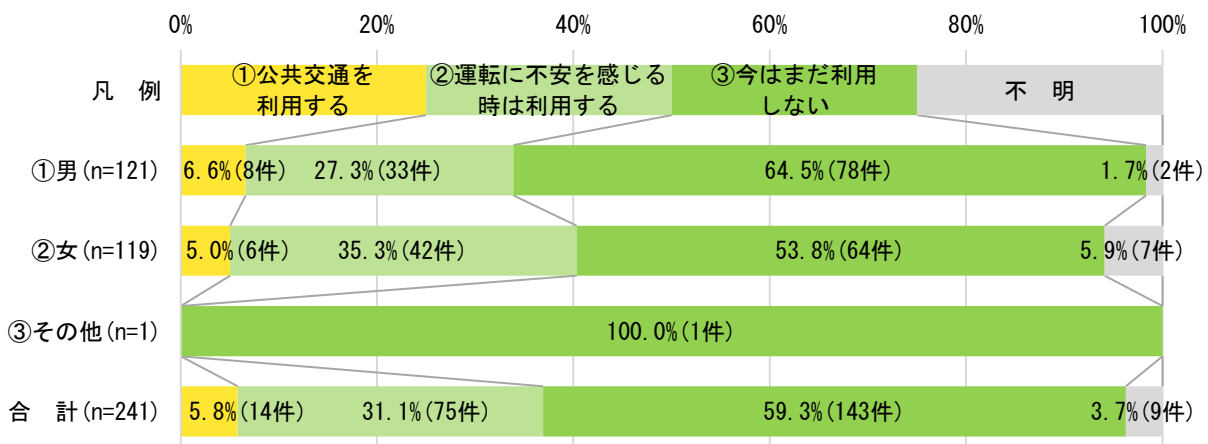
車を運転する回答者の便利な公共交通の利用を年齢別に見ると、「⑦85 歳以上」では「①公共交通を利用する」が最も多く、「③30～49 歳」から「⑥75～84 歳」においては「②運転に不安を感じる時は利用する」が3割前後で回答しています。



図表 2-16 車を運転する回答者の便利な公共交通の利用（年齢別）

【性別】

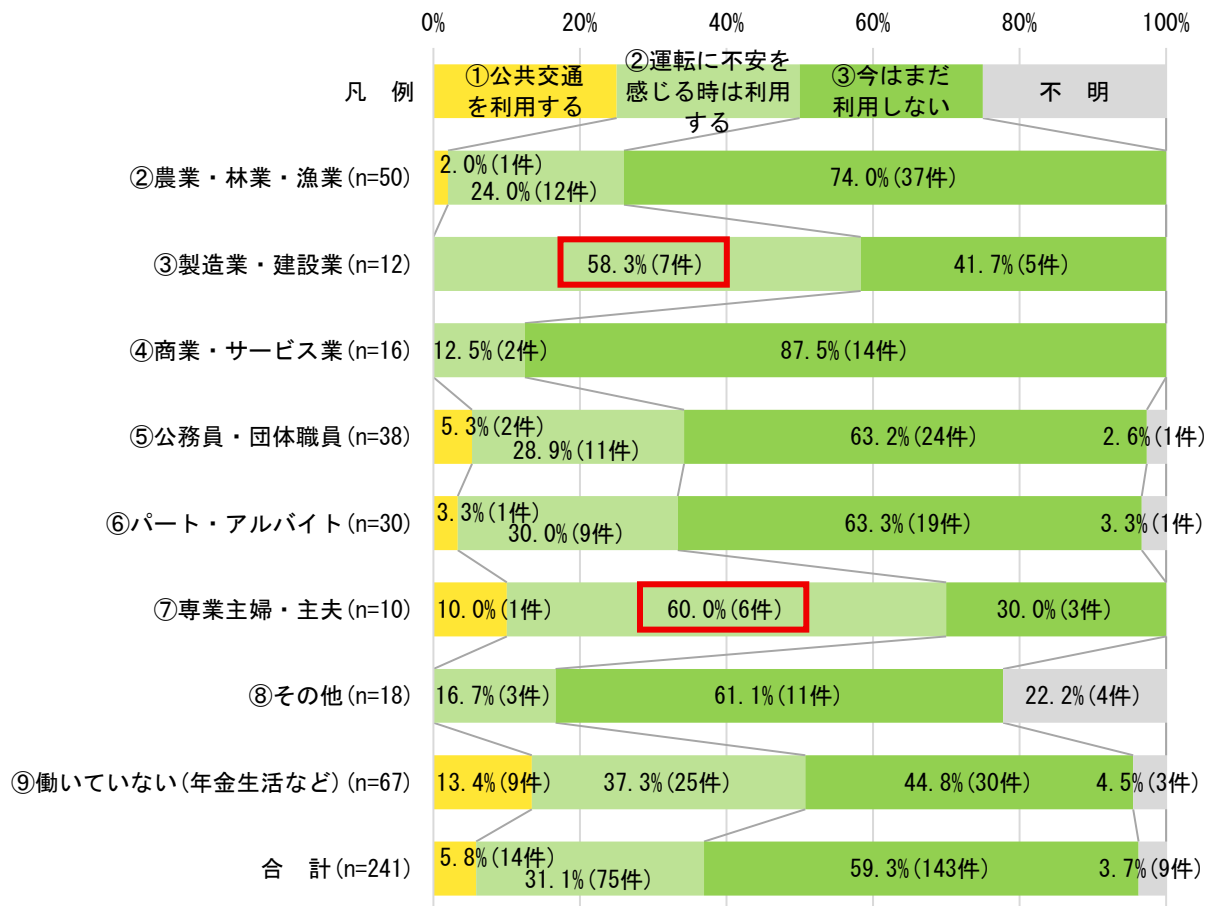
車を運転する回答者の便利な公共交通の利用を性別に見ると、男女とも全体と概ね同様の傾向となっています。



図表 2-17 車を運転する回答者の便利な公共交通の利用（性別）

【職業別】

車を運転する回答者の便利な公共交通の利用を職業別に見ると、「②運転に不安を感じる時は利用する」と「⑦専業主婦・主夫」が最も多くなっています。他の職業は「③今はまだ利用しない」が最も多くなっています。



図表 2-18 車を運転する回答者の便利な公共交通の利用（職業別）

(8) 通信環境等（Q8）

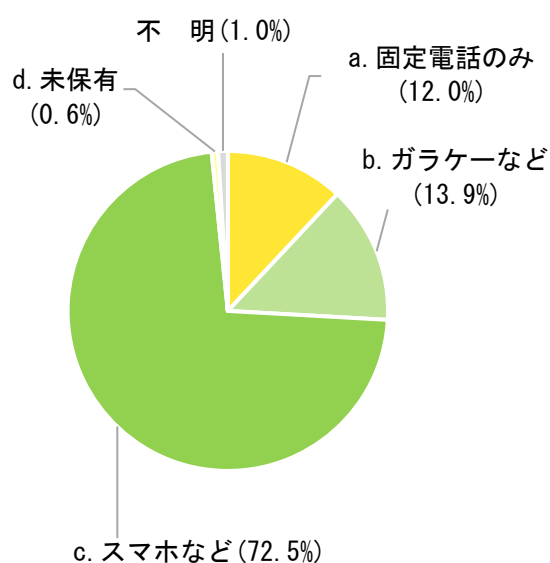
①固定電話、携帯電話及びスマートフォンの保有状況

回答者の固定電話、携帯電話及びスマートフォンの保有状況は「c.スマホなど」が72.5%と最も多く、次いで「b.ガラケーなど」が13.9%、「a.固定電話のみ」が12.0%の順となっています。

仮に予約型の公共交通等を新たに運行する場合、外出先からの予約に対し「a.固定電話のみ」の方への対応を検討する必要があります。

図表 2-19 固定電話、携帯電話及びスマートフォンの保有状況

項 目	件 数
a.固定電話のみ	37
b.ガラケーなど	43
c.スマホなど	224
d.未保有	2
不 明	3
合 計	309

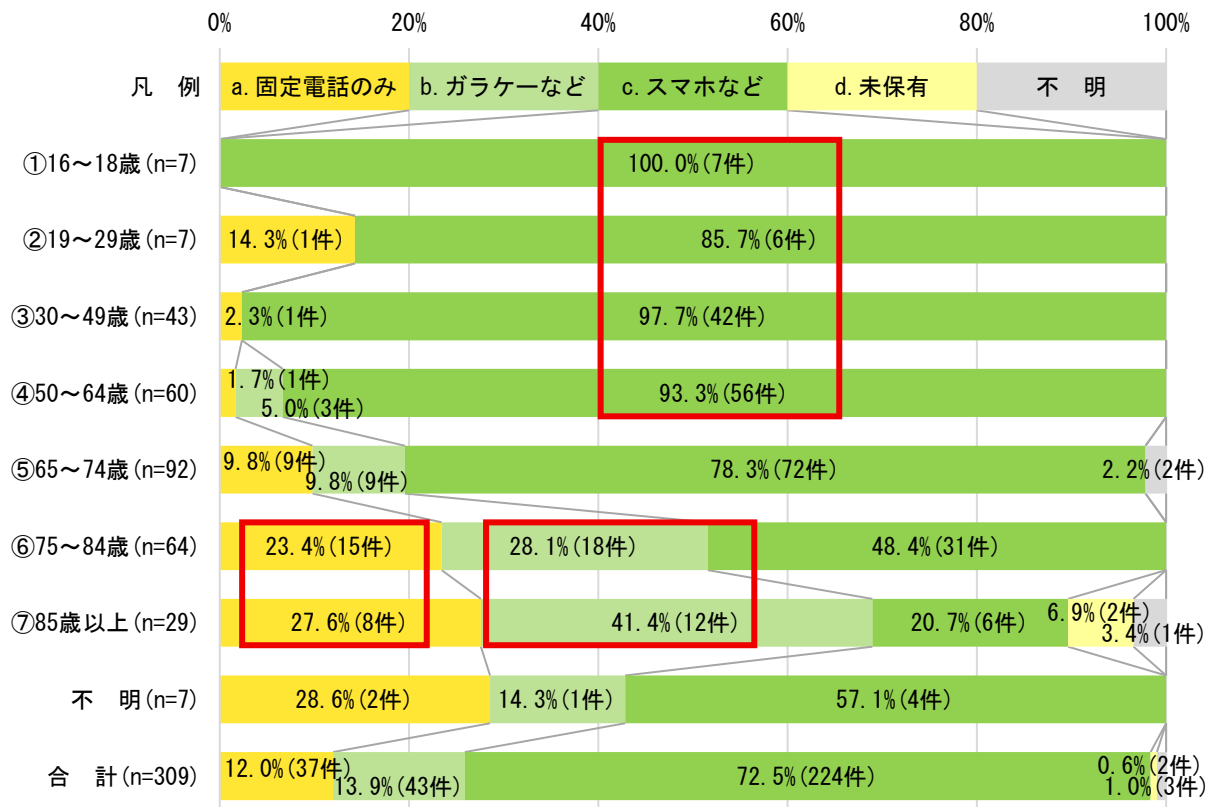


【再集計の方法】

再集計の選択肢	アンケートの回答
a.固定電話のみ	・「①世帯で固定電話を保有」のみ回答
b.ガラケーなど	・「①世帯で固定電話を保有」と「②ガラケーを保有」の両方を回答 ・「②ガラケーを保有」のみ回答
c.スマホなど	・「①世帯で固定電話を保有」、「②ガラケーを保有」及び「③スマホを保有」を全て回答 ・「①世帯で固定電話を保有」と「③スマホを保有」の両方を回答 ・「②ガラケーを保有」と「③スマホを保有有」の両方を回答 ・「③スマホを保有」のみ回答

【年齢別】

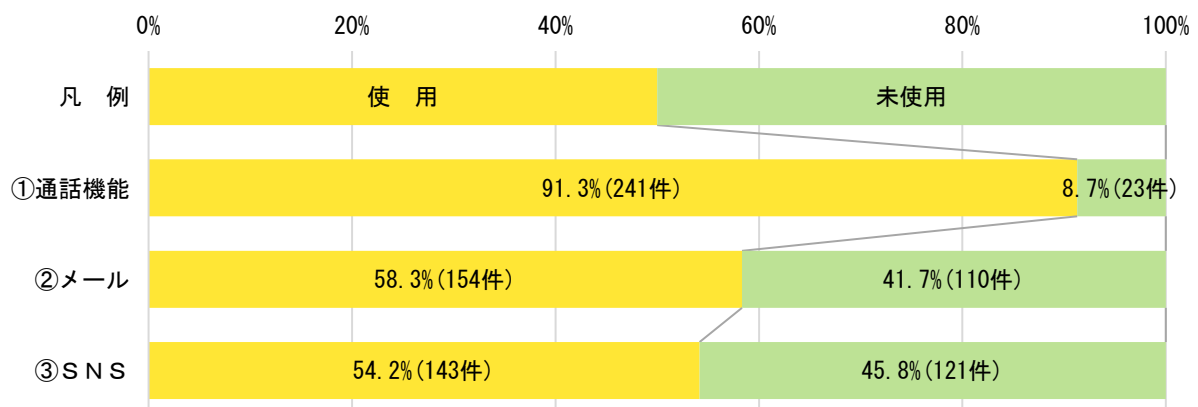
回答者の固定電話、携帯電話及びスマートフォンの保有状況を年齢別に見ると、「①16～18歳」から「④50～64歳」のほとんどは「c.スマホなど」を保有しているものの、「⑥75～84歳」と「85歳以上」は「a.固定電話のみ」と「b.ガラケーなど」が他の年齢よりも多くなっています。



図表 2-20 固定電話、携帯電話及びスマートフォンの保有状況（年齢別）

②携帯電話やスマートフォンの使用状況

携帯電話やスマートフォンを保有している方の使用状況は「①通話機能」の使用が 91.3%と最も多く、次いで「②メール」が 58.3%、「③SNS」が 54.2%の順となっています。



図表 2-21 携帯電話やスマートフォンの使用状況

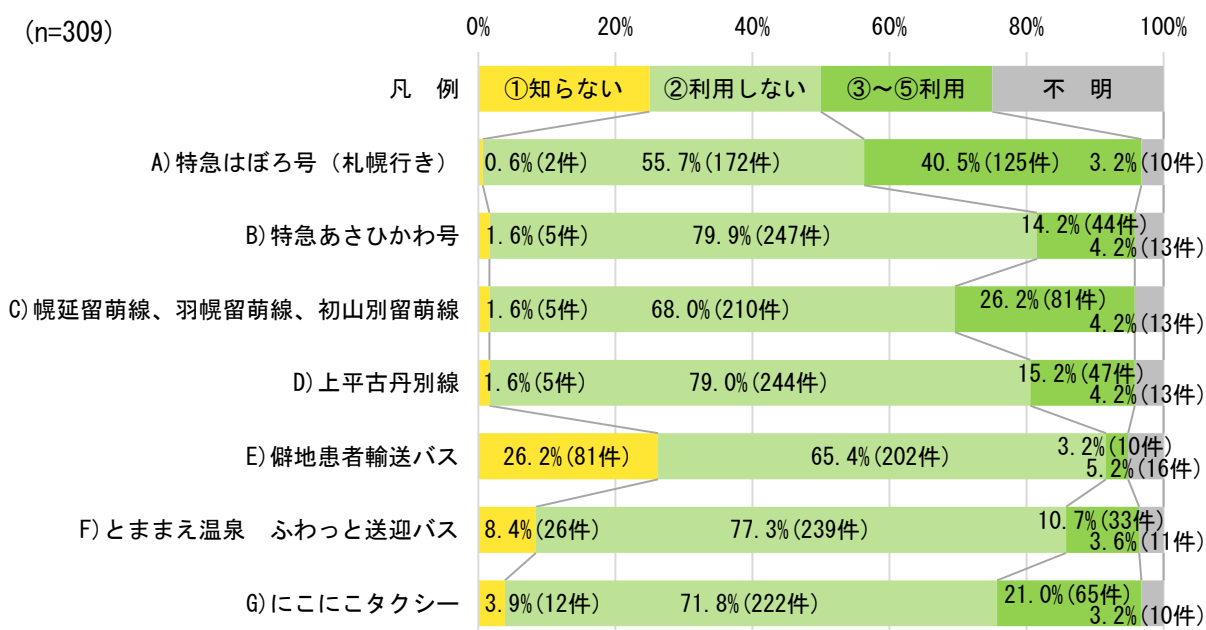
2-2. 交通実態（問2）

（1）公共交通等の利用状況等（Q9）

各公共交通等の周知状況と利用状況は、全ての交通手段において「②利用しない」が最も多く、このうち「E）僻地患者輸送バス」は26.2%が「①知らない」としています。

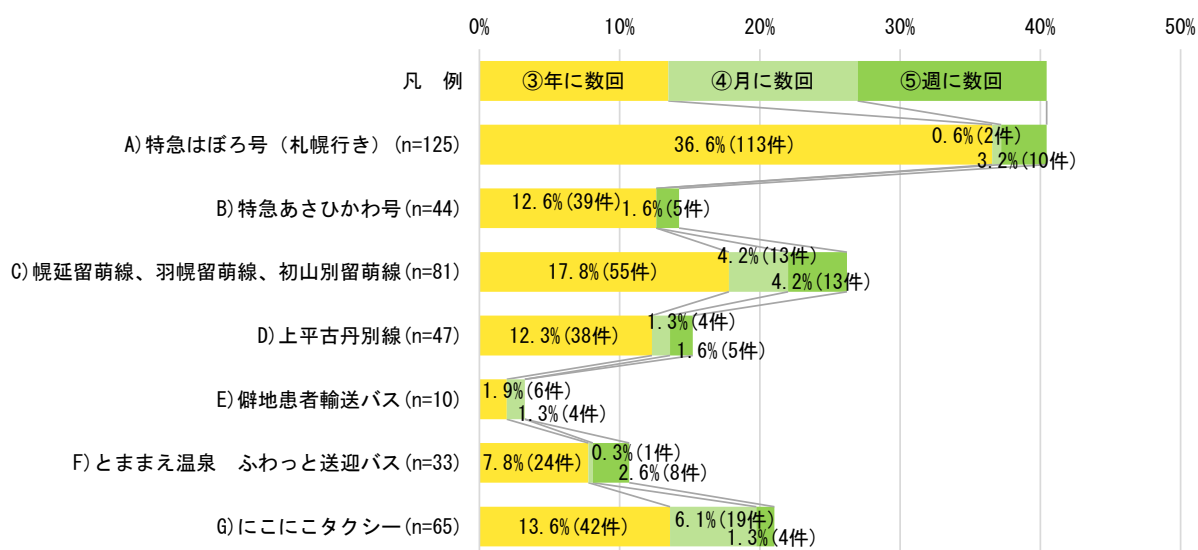
「③～⑤利用」は「A）特急はぼろ号」が40.5%と最も多く、次いで「C）幌延留萌線、羽幌留萌線、初山別留萌線」が26.2%、「G）にこにこタクシー」が21.0%の順となっています。

各公共交通等の利用頻度は「③年に数回」がほとんどで、「④月に数回」と「⑤週に数回」は数パーセントに止まります。



※「利用」は「③年に数回」、「④月に数回」及び「⑤週に数回」の合計

図表 2-22 公共交通等の利用等の状況



図表 2-23 公共交通等の利用頻度

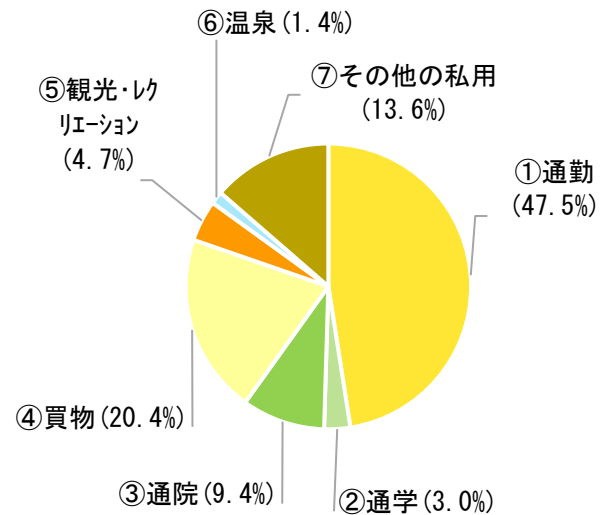
(2) 一週間の外出状況 (Q 1 0)

①外出目的 (Q 1 0 - 1)

一週間の外出目的は「①通勤」が 47.5%と最も多く、次いで「④買物」が 20.4%、「⑦その他の私用」が 13.6%の順となっています。

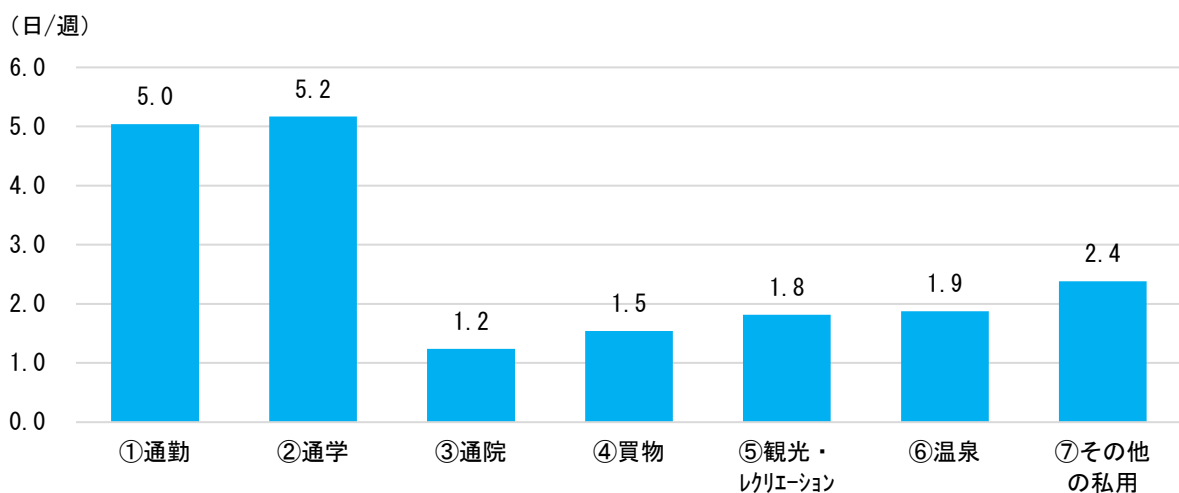
図表 2-24 外出目的

項 目	件 数
①通勤	499
②通学	31
③通院	99
④買物	214
⑤観光・レクリエーション (スポーツ・散歩等)	49
⑥温泉	15
⑦その他の私用(趣味、友人宅等)	143
合 計	1,050



【一週間当たりの外出日数(目的別)】

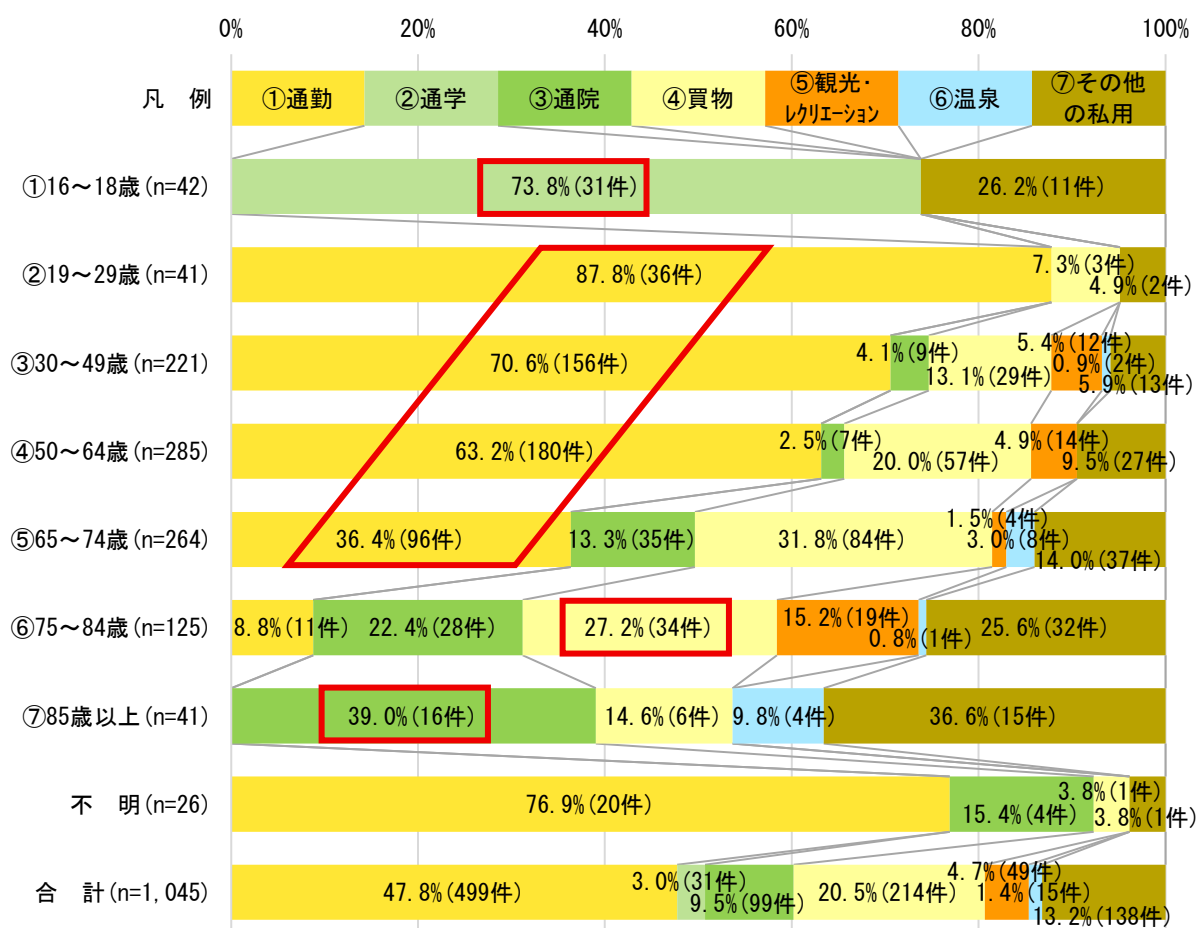
一週間当たりの外出日数を目的別に見ると、「②通学」が 5.2 日/週と最も多く、次いで「①通勤」が 5.0 日/週、「⑦その他の私用」が 2.4 日/週となっています。なお「③通院」と「④買物」はそれぞれ 1.2 日/週、1.5 日/週に止まります。



図表 2-25 一週間当たりの外出日数 (目的別)

【年齢別】

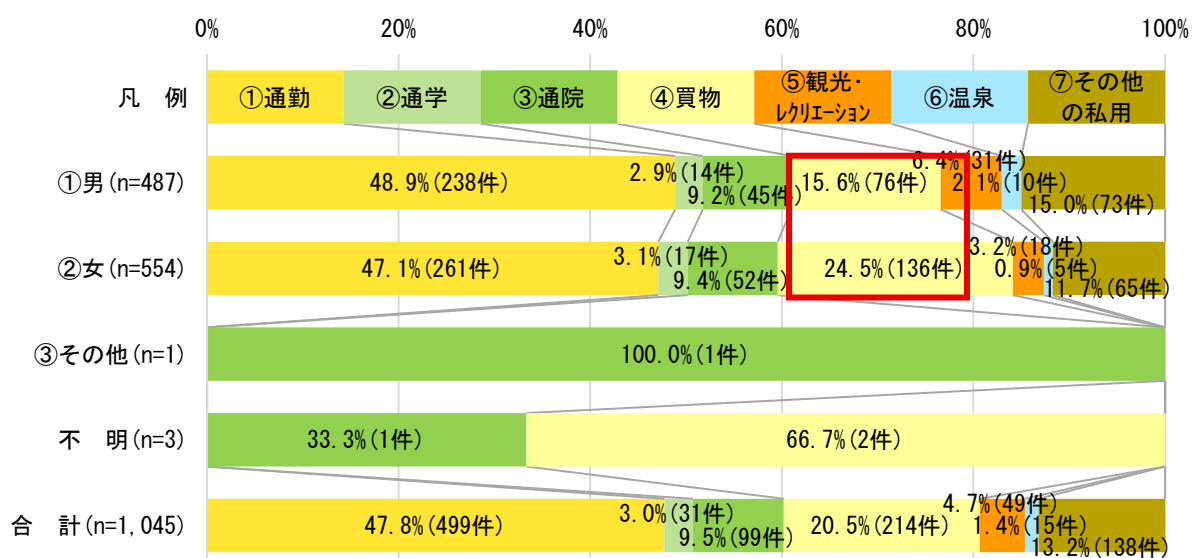
一週間の外出目的を年齢別に見ると、「①16～18 歳」は「②通学」、「②19～29 歳」から「⑤65～74 歳」は「①通勤」が最も多くなっています。また「⑥75～84 歳」は「④買物」、「⑦85 歳以上」は「③通院」が最も多くなっています。



図表 2-26 外出目的（年齢別）

【性別】

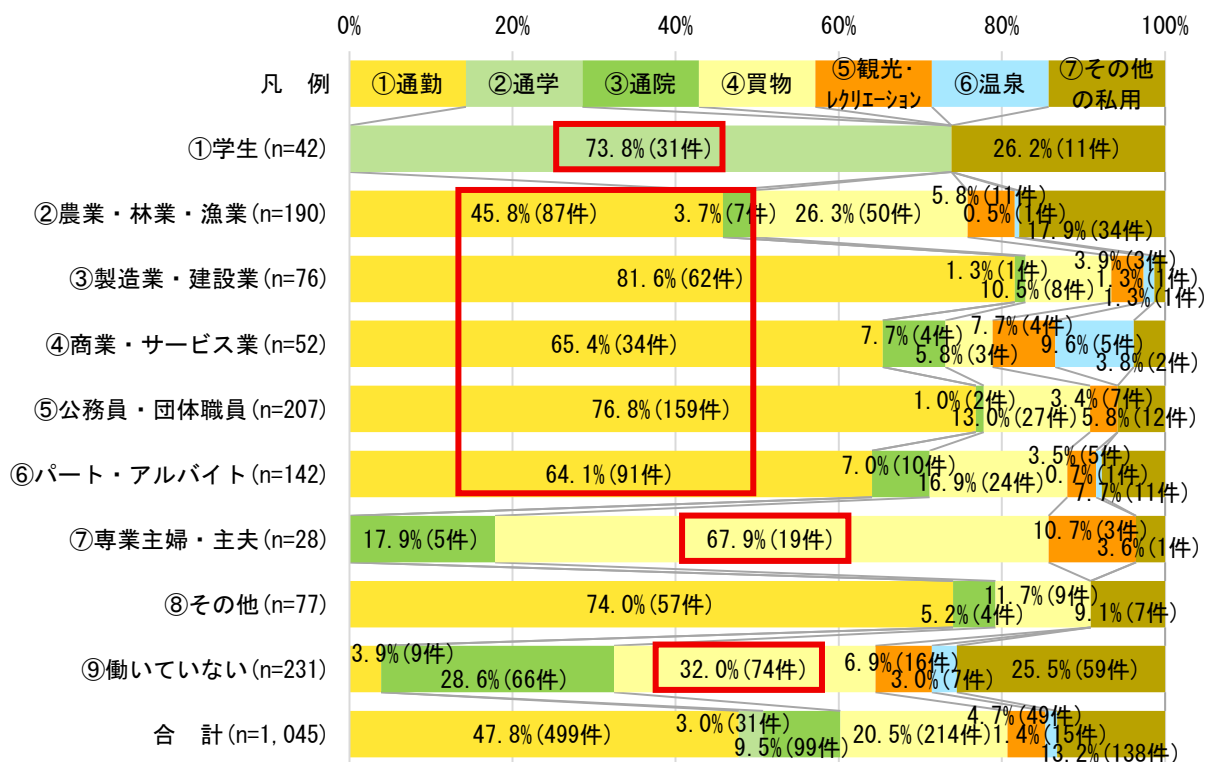
一週間の外出目的を性別に見ると、「②女性」は「①男性」と比較して「④買物」が多くなっています。



図表 2-27 性別

【職業別】

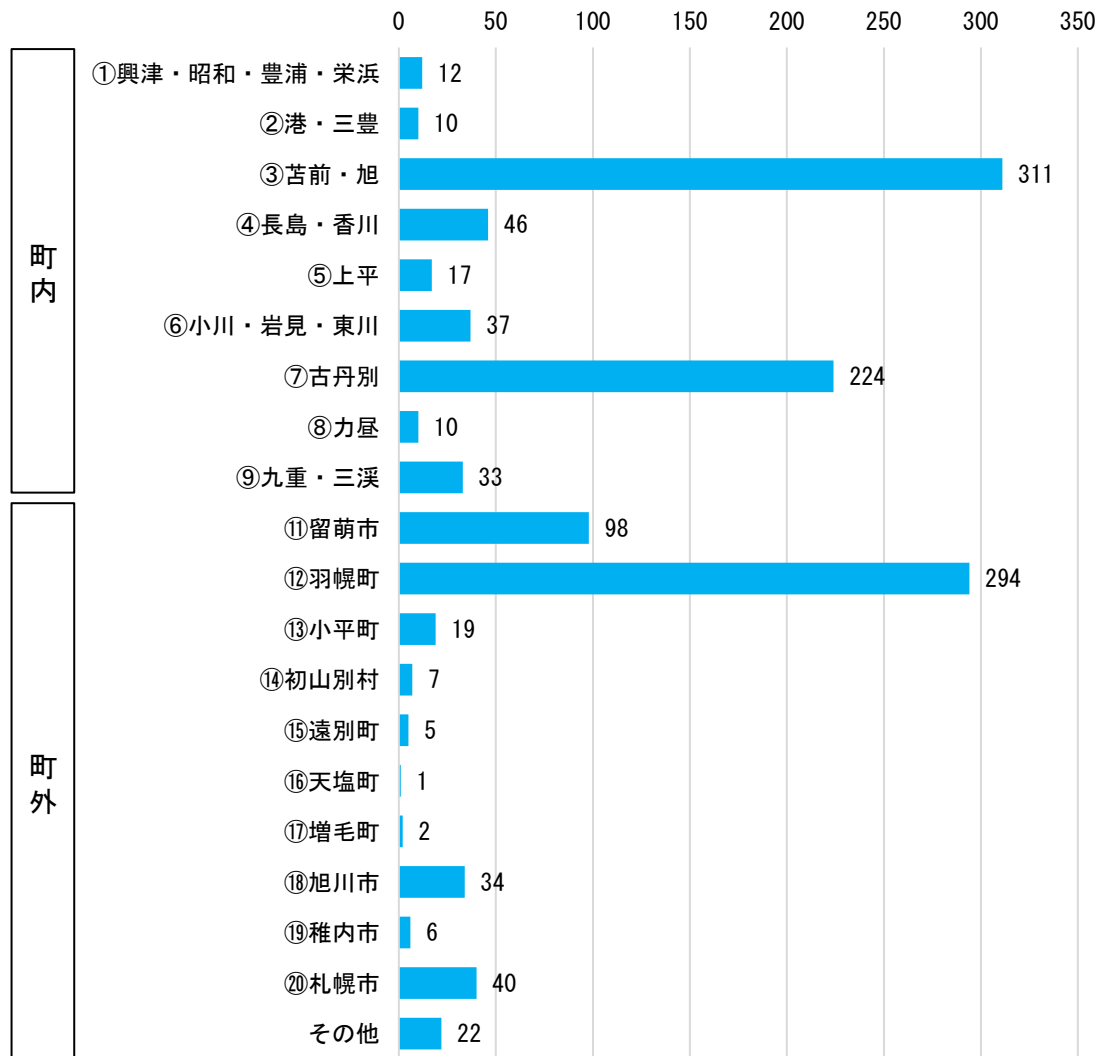
一週間の外出目的を職業別に見ると、「①学生」は「②通学」、「②農業・林業・漁業」から「⑥パート・アルバイト」の選択肢と「⑧その他」は「①通勤」が最も多くなっています。また「⑦専業主婦・主夫」と「⑨働いていない」は「④買物」が最も多くなっています。



図表 2-28 外出目的（職業別）

②行き先（Q 1 0－2）

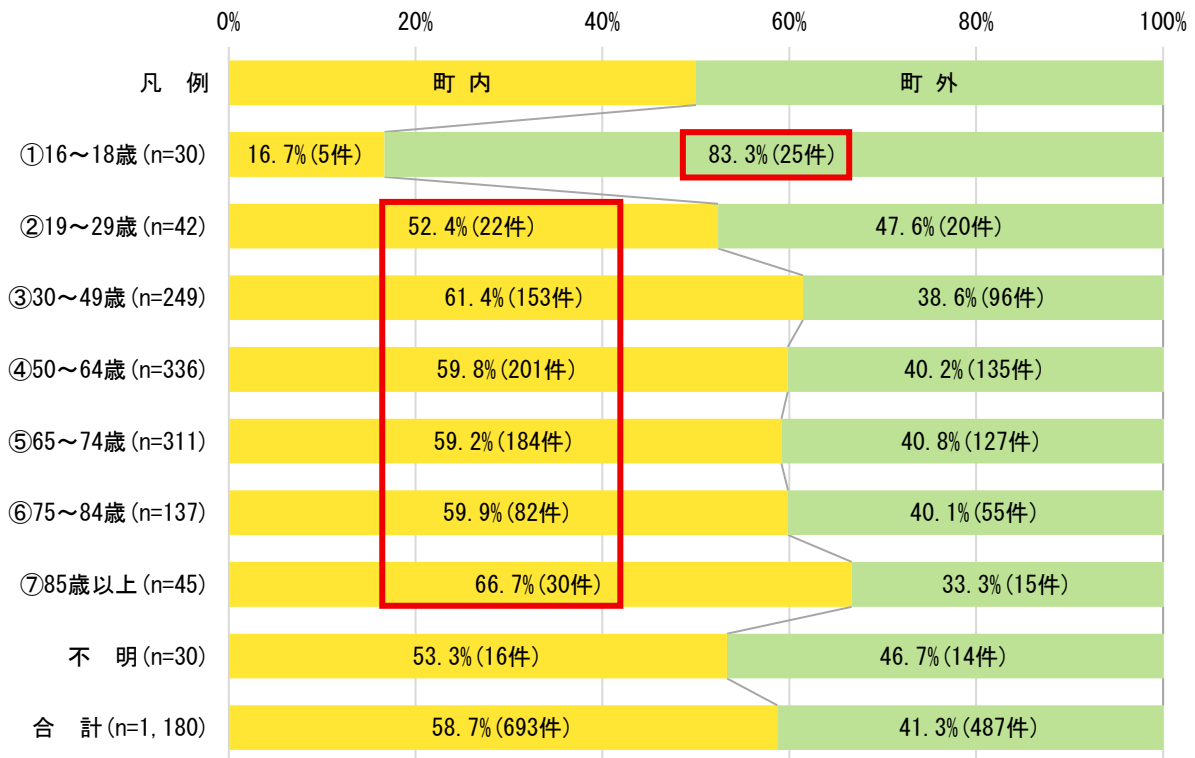
一週間の行き先は「③苫前・旭」が 311 件と最も多く、次いで「⑫羽幌町」が 294 件、「⑦古丹別」が 224 件の順となっています。



図表 2-29 行先

【年齢別】

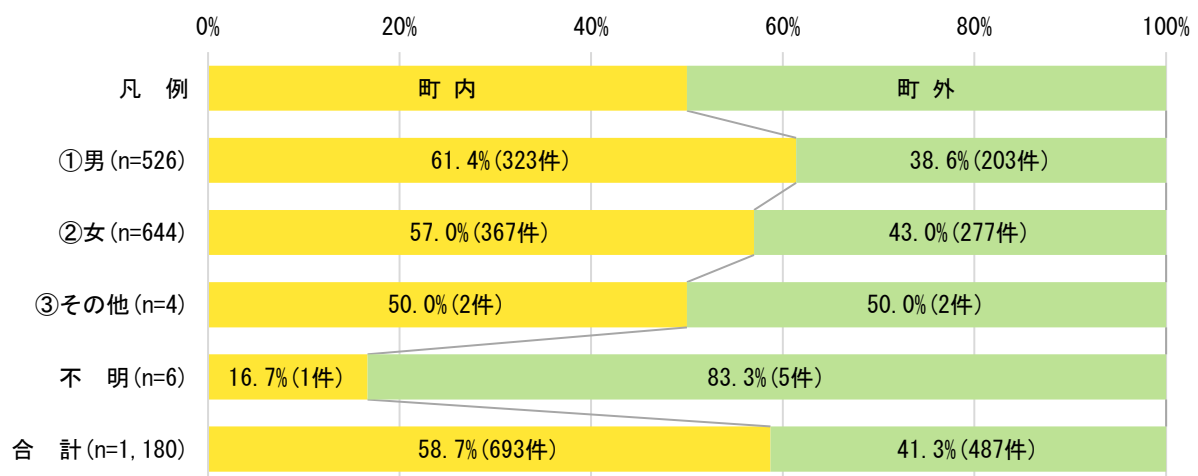
一週間の行先を町内・町外別で年齢別に見ると、「①16～18 歳」は「町外」が 83.3%で、他の年齢は「町内」が 50%台から 60%台となっています。



図表 2-30 町内・町外別の行先（年齢別）

【性別】

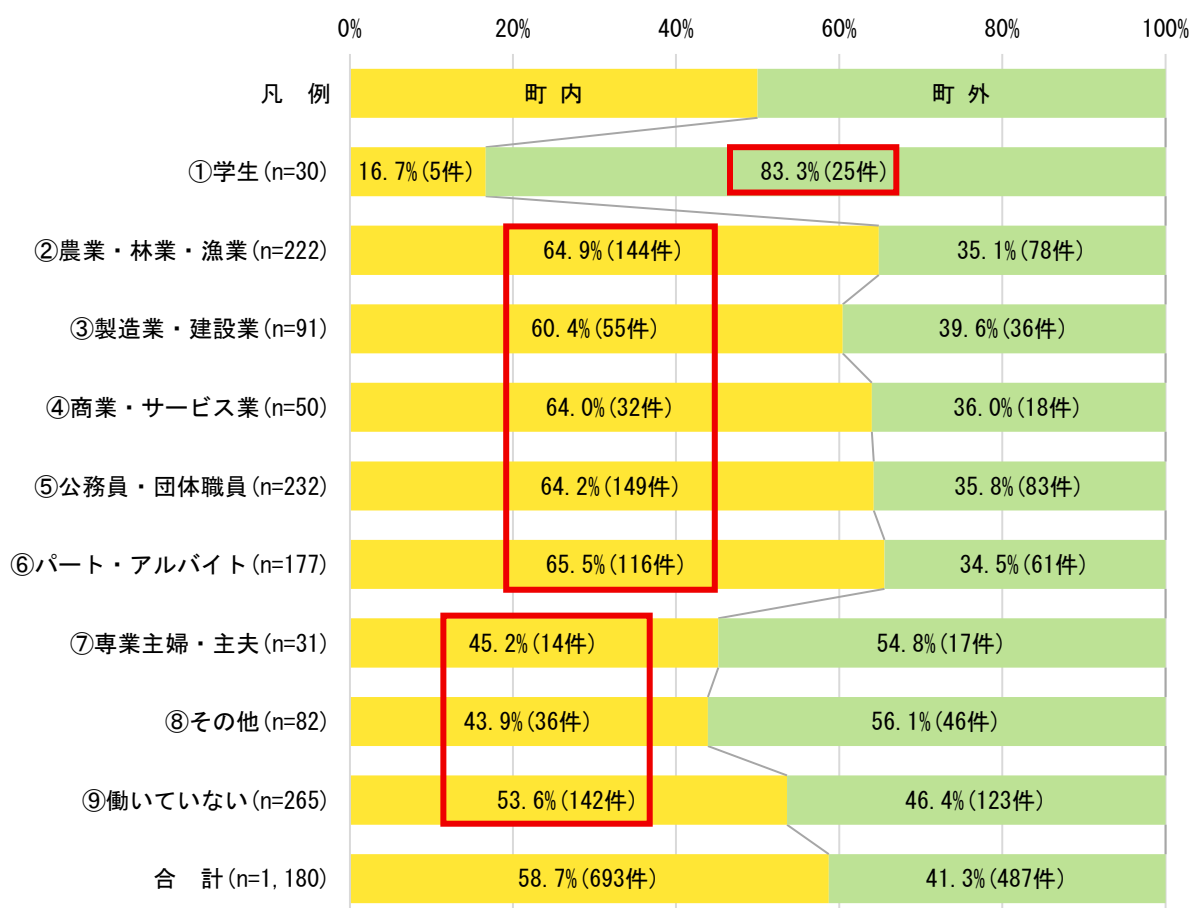
一週間の行先を町内・町外別で性別に見ると、「②女性」は「①男性」よりも「町外」に外出する比率が多くなっています。



図表 2-31 町内・町外別の行先（性別）

【職業別】

一週間の行先を町内・町外別で職業別に見ると、「①学生」は「町外」が 83.3%で、「②農業・林業・漁業」から「⑥パート・アルバイト」までの職業は「町内」が 60%台となっています。その他「⑦専業主婦・主夫」、「⑧その他」及び「⑨働いていない」は「町内」と「町外」の割合が 50%程度となっています。



図表 2-32 町内・町外別の行先（職業別）

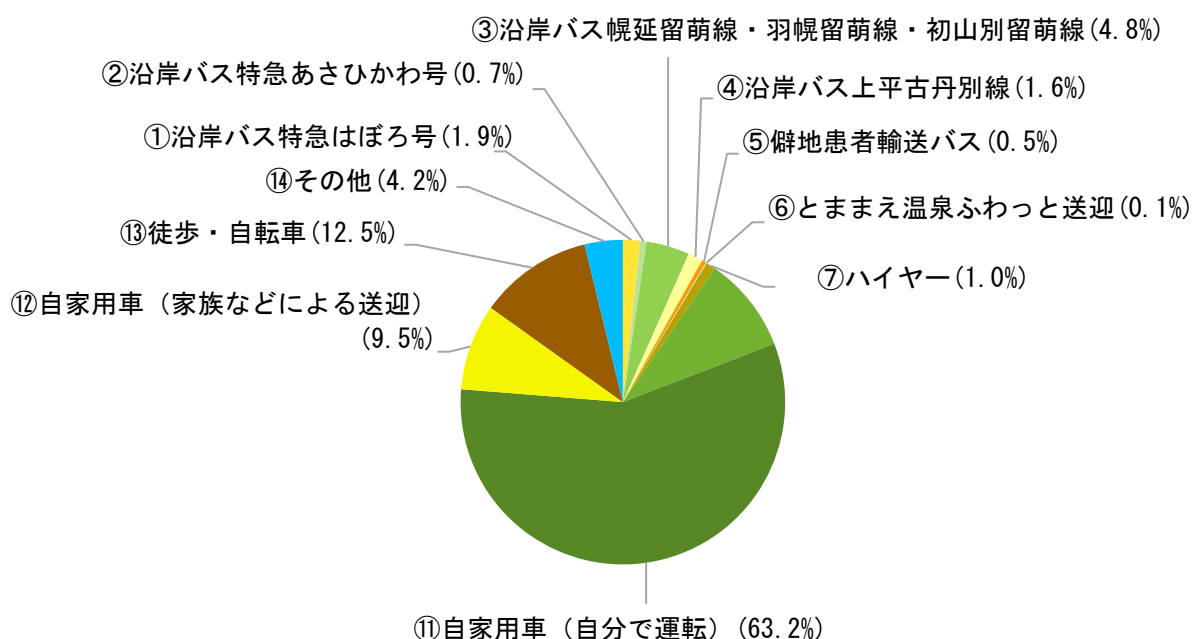
③交通手段（Ｑ１０－３）

一週間の交通手段は「⑪自家用車(自分で運転)」が 63.2%と最も多く、次いで「⑬徒歩・自転車」が 12.5%、「⑫自家用車(家族などによる送迎)」が 9.5%の順となっています。

公共交通等は「③沿岸バス幌延留萌線・羽幌留萌線・初山別留萌線」が 4.8%と最も多く、次いで「①沿岸バス特急はぼろ号」が 1.9%、「④沿岸バス上平古丹別線」が 1.6%の順となっています。

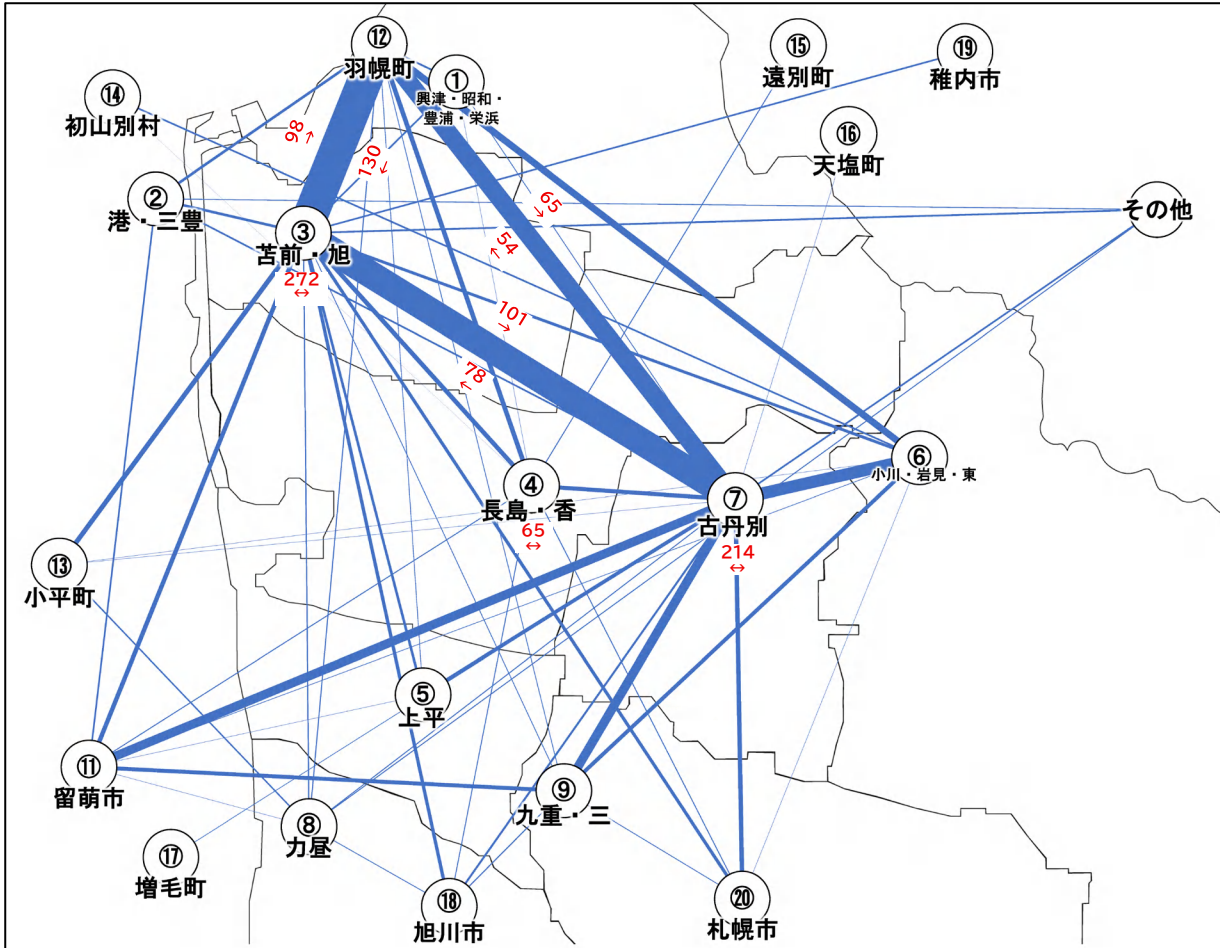
図表 2-33 交通手段

項 目		件 数
公共交通・無料送迎	①沿岸バス特急はぼろ号	39
	②沿岸バス特急あさひかわ号	14
	③沿岸バス幌延留萌線・羽幌留萌線・初山別留萌線	98
	④沿岸バス上平古丹別線	33
	⑤僻地患者輸送バス	10
	⑥とままえ温泉ふわっと送迎	2
	⑦ハイヤー	21
小 計		217
公共交通以外	⑪自家用車(自分で運転)	657
	⑫自家用車(家族などによる送迎)	96
	⑬徒歩・自転車	138
	⑭その他	45
小 計		1,833
合 計		2,050



【地域間の移動状況(全交通手段)】一週間当たり移動人数

全交通手段の地域間移動は「③苫前・旭」内が 272 人と最も多く、次いで「⑦古丹別」内が 214 人、「③苫前・旭」から「⑦古丹別」が 101 人、「③苫前・旭」から「⑫羽幌町」が 98 人の順となっています。

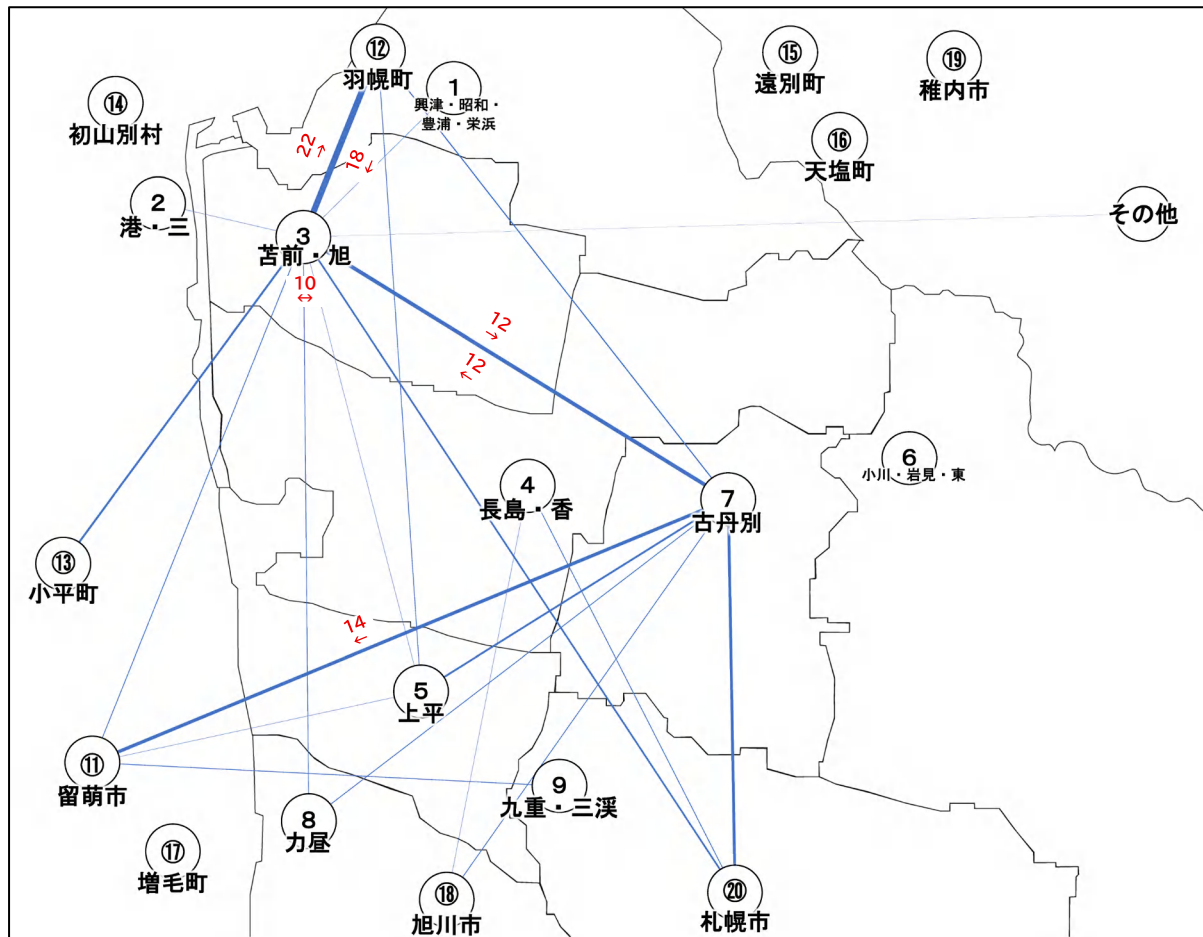


D ○	① 興津・昭和・ 豊浦・栄浜	② 港・三豊	③ 苫前・旭	④ 長島・香川	⑤ 上平	⑥ 小川・岩見・ 東川	⑦ 古丹別	⑧ 力屋	⑨ 九重・三溪	町内小計	⑪ 留萌市	⑫ 羽幌町	⑬ 小平町	⑭ 初山別村	⑮ 遠別町	⑯ 天塩町	⑰ 増毛町	⑱ 旭川市	⑲ 稚内市	⑳ 札幌市	その他	町外小計	集中量	発生集中量
①興津・昭和・豊浦・栄浜	0	0	7	1	0	0	0	0	0	8	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10	27
②港・三豊	0	2	8	0	0	0	3	0	0	13	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	3	15	28	61
③苫前・旭	3	8	272	16	8	8	101	3	2	421	19	98	15	0	0	0	0	10	5	7	1	155	576	1,170
④長島・香川	1	0	12	65	0	0	9	0	0	87	4	9	0	0	0	0	0	3	0	2	0	18	105	236
⑤上平	0	0	8	0	0	0	7	0	0	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	17	45
⑥小川・岩見・東川	0	0	10	0	0	30	41	0	12	93	2	22	1	5	0	0	0	0	0	1	0	31	124	241
⑦古丹別	4	7	78	17	16	38	214	3	31	408	34	54	0	0	0	1	1	6	0	5	5	106	514	1,045
⑧力屋	0	0	4	0	0	0	2	19	0	25	1	3	4	0	0	0	0	2	0	0	2	12	37	75
⑨九重・三溪	0	0	2	0	0	12	27	0	0	41	20	2	0	0	0	0	0	2	0	2	0	26	67	125
町内小計	8	17	401	99	24	88	404	25	45	1,111	88	196	20	5	0	1	1	23	5	17	11	367	1,478	3,025
⑪留萌市	0	4	9	1	0	1	23	1	5	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	132	
⑫羽幌町	9	10	130	20	4	21	65	3	2	264	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	264	460	
⑬小平町	0	0	15	0	0	1	2	4	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	42	
⑭初山別村	0	0	0	1	0	5	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	11	
⑮遠別町	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	
⑯天塩町	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	
⑰増毛町	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	
⑱旭川市	0	0	11	2	0	0	6	2	4	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	48	
⑲稚内市	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	10	
⑳札幌市	0	0	13	3	0	1	23	0	2	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	59	
その他	0	2	10	0	0	0	5	3	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	31	
町外小計	9	16	193	32	4	29	127	13	13	436	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	436	803	
発生量	17	33	594	131	28	117	531	38	58	1,547	88	196	20	5	0	1	1	23	5	17	11	367	1,914	3,828

図表 2-34 地域間の移動状況（全交通手段）

【地域間の移動状況(公共交通+送迎交通)】

公共交通・送迎交通の地域間移動は「③苫前・旭」から「⑫羽幌町」が 22 人と最も多く、次いで「⑫羽幌町」から「③苫前・旭」が 18 人、「⑦古丹別」から「⑪留萌市」が 14 人の順となっています。

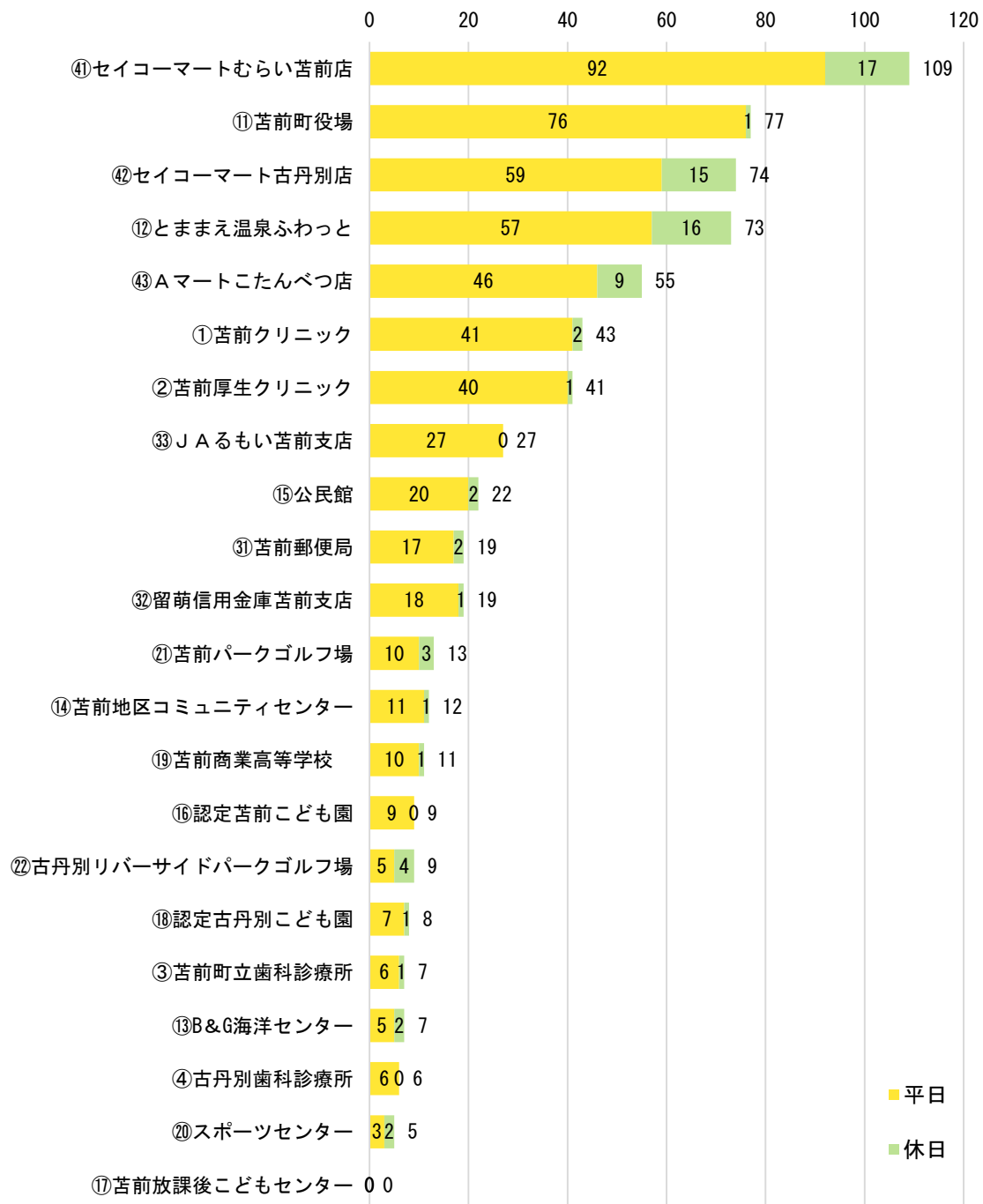


○ D	① 興津・昭和・ 豊浦・栄浜	② 港・三豊	③ 苫前・旭	④ 長島・香川	⑤ 上平	⑥ 東川・岩見・ 小川	⑦ 古丹別	⑧ 力屋	⑨ 九重・三溪	町内小計	⑪ 留萌市	⑫ 羽幌町	⑬ 小平町	⑭ 初山別村	⑮ 遠別町	⑯ 天塩町	⑰ 増毛町	⑱ 旭川市	⑲ 稚内市	⑳ 札幌市	その他	町外小計	集中量	発生集中量
①興津・昭和・豊浦・栄浜	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	
②港・三豊	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
③苫前・旭	1	1	10	0	0	0	12	2	0	26	2	22	6	0	0	0	0	0	0	5	0	35	61	121
④長島・香川	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	3	6
⑤上平	0	0	2	0	0	0	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	19
⑥小川・岩見・東川	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑦古丹別	0	0	12	0	10	0	4	2	0	28	14	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	20	48	96
⑧力屋	0	0	2	0	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	8
⑨九重・三溪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4
町内小計	1	1	28	0	10	0	19	4	0	63	22	26	6	0	0	0	0	4	0	6	0	64	127	258
⑪留萌市	0	0	2	0	0	0	7	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	31	
⑫羽幌町	0	0	18	0	4	0	2	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	50	
⑬小平町	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	12	
⑭初山別村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
⑮遠別町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
⑯天塩町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
⑰増毛町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
⑱旭川市	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	
⑲稚内市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
⑳札幌市	0	0	5	3	0	0	18	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	32	
その他	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
町外小計	0	0	32	3	4	0	29	0	0	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	132	
発生量	1	1	60	3	14	0	48	4	0	131	22	26	6	0	0	0	0	4	0	6	0	64	195	390

図表 2-35 地域間の移動状況（公共交通+送迎交通）

④ 主要な公共・公益施設等へのアクセス（Ｑ１０－４）

一週間でアクセスした主要な公共・公益施設は「④セイコーマートむらい苫前店」が 109 件と最も多く、次いで「⑪苫前町役場」が 77 件、「④②セイコーマート古丹別店」が 74 件及び「⑫とままえ温泉ふわっと」が 73 件の順となっています。



図表 2-36 主要な公共・公益施設等への一週間のアクセス状況

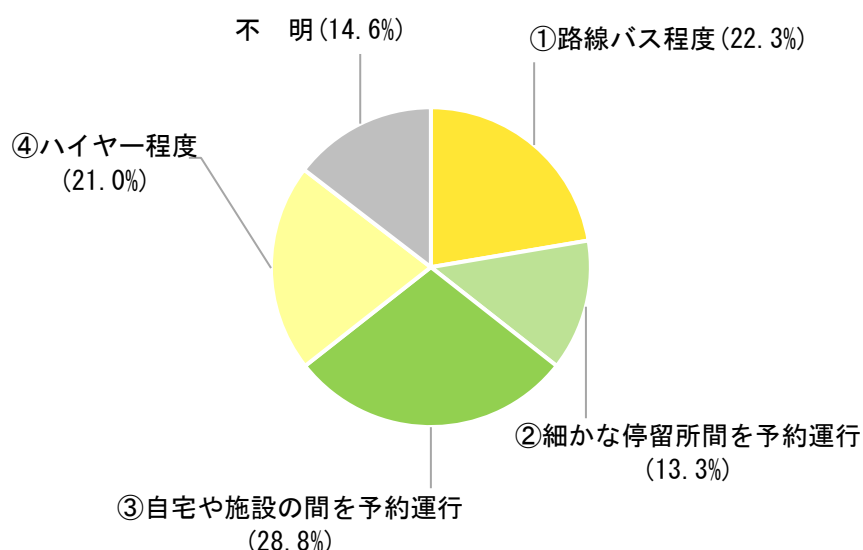
2-3. 今後の公共交通への要望（問3）

（1）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（Q11）

公共交通サービス水準は「③自宅や施設間を予約運行」が28.8%と最も多く、次いで「①路線バス程度」が22.3%、「④ハイヤー程度」が21.0%の順となっています。

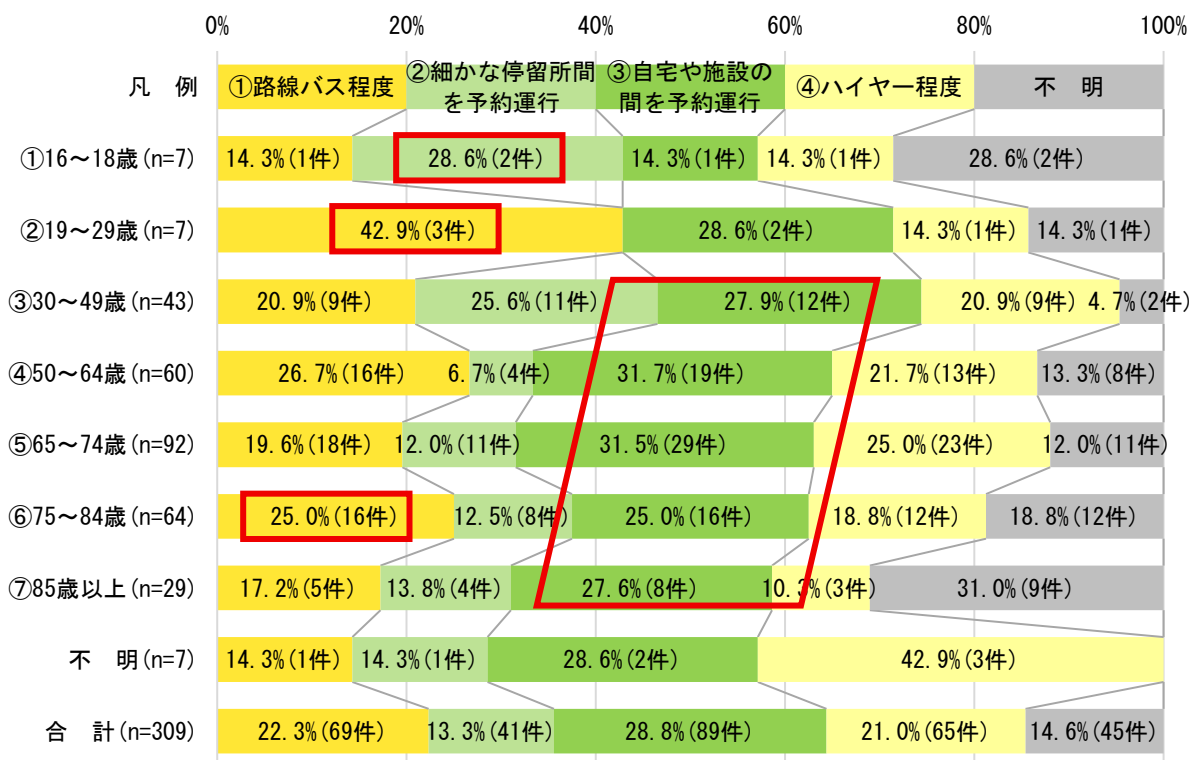
図表 2-37 自家用車に頼らない生活を送る場合の公共交通サービス水準

項 目	件 数
① 現在の路線バスと同様に時刻表により停留所間を運行する公共交通 (運賃は路線バス程度:例えば 200 円)	69
② 利用は日中の時間帯に限られるが、路線バスよりは細かく配置された停留所間 を乗車予約のたびに運行する公共交通 (運賃は路線バスとタクシーの中間より安い :例えば 300 円)	41
③ 利用は日中の時間帯に限られるが、自宅前と主要な商業施設、医療施設及び 公共施設の間を乗車予約のたびに直接運行する公共交通 (運賃は路線バスとタクシーの中間:例えば 500 円)	89
④ 車を呼ぶと自分の好きな時間帯に自由に行きたいところに行ける公共交通 (運賃はタクシー程度)	65
不 明	45
小 計	309



【年齢別】

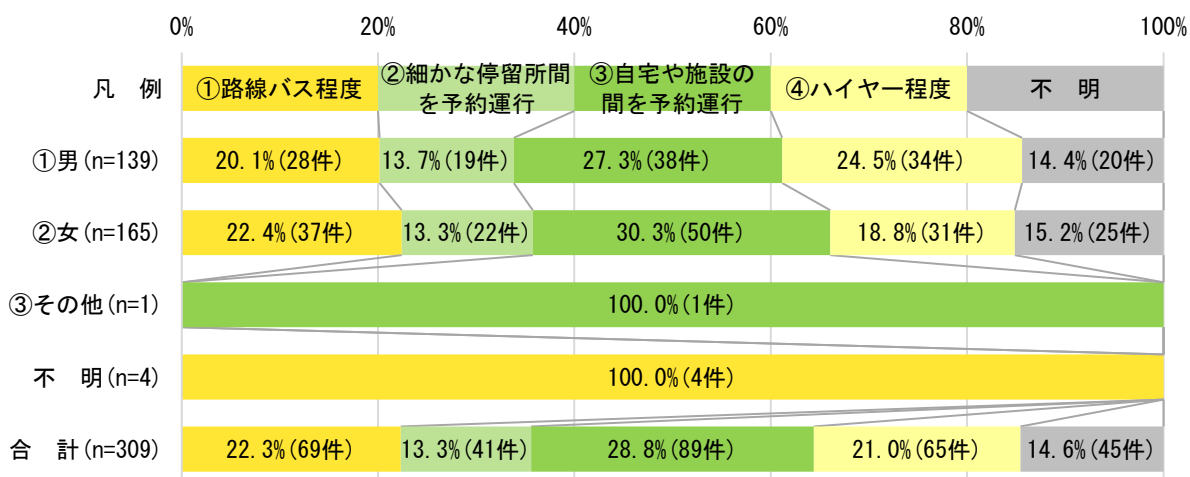
公共交通サービス水準を年齢別に見ると、「③自宅や施設の間を予約運行」が「③30～49 歳」から「⑦85 歳以上」の年齢の間で最も多くなっています。また「①路線バス程度」は「②19～29 歳」と「⑥75～84 歳」、「②細かな停留所間を予約運行」は「①16～18 歳」が最も多くなっています。



図表 2-38 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（年齢別）

【性別】

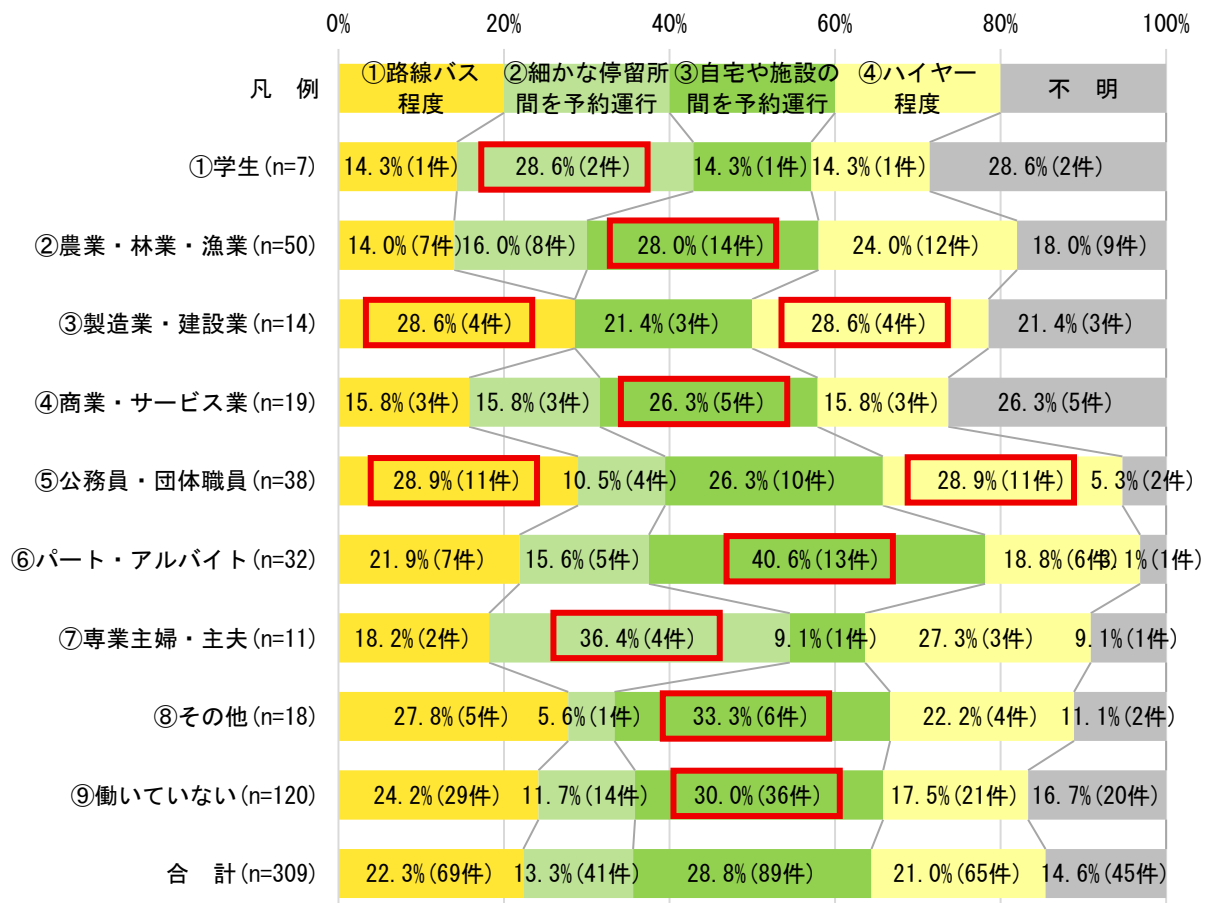
公共交通サービス水準を性別に見ると、男女とも概ね全体と同様の傾向となっています。



図表 2-39 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（性別）

【職業別】

公共交通サービス水準を職業別に見ると、「③自宅や施設の間を予約運行」が「②農業・林業・漁業」、「④商業・サービス業」、「⑥パート・アルバイト」、「⑧その他」及び「⑨働いていない」が最も多くなっています。また「①路線バス程度」と「④ハイヤー程度」は「③製造業・建設業」と「⑤公務員・団体職員」、「②細かな停留所間を予約運行」は「①学生」が最も多くなっています。



図表 2-40 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（職業別）

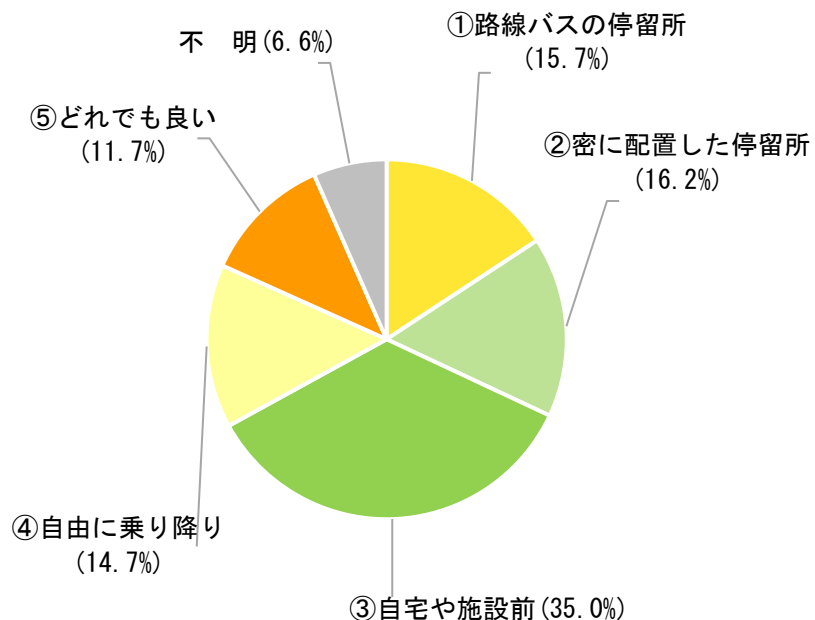
(2) 望まれる公共交通の内容 (Q 1 2 - 1)

① 乗り降りする場所

望まれる公共交通の乗り降りする場所は「③自宅や施設前」が 35.0%と最も多く、次いで「②密に配置した停留所」が 16.2%、「①路線バスの停留所」が 15.7%の順となっています。

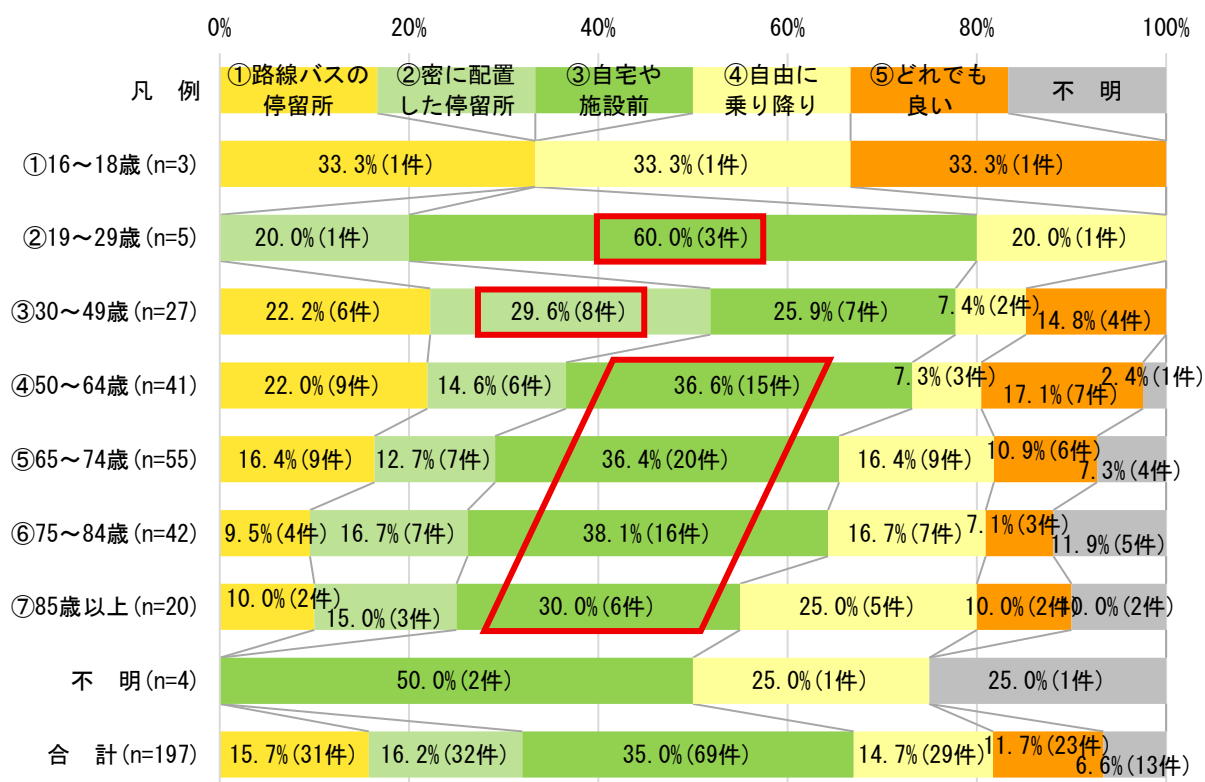
図表 2-41 望まれる公共交通の乗り降りする場所

項 目	運賃イメージ	件 数
①路線バスの停留所(300m以内)	200 円前後	31
②密に配置した停留所(150m以内)	300 円前後	32
③自宅と病院・スーパーなどの公共・公益施設の前	500 円前後	69
④乗りたい所から降りたい所まで	ハイヤー運賃	29
⑤どれでもかまわない	—	23
不 明	—	13
小 計		197



【年齢別】

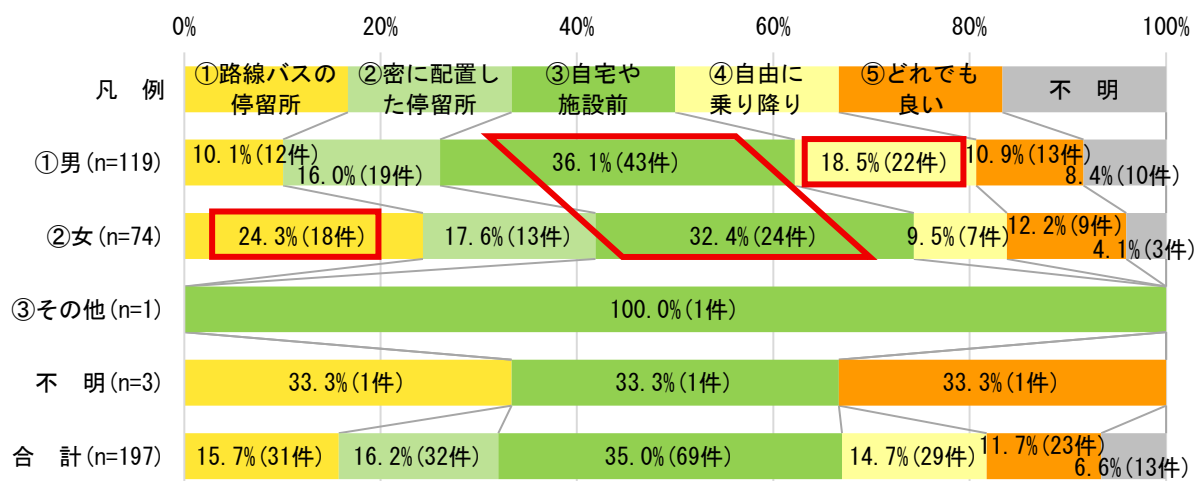
望まれる公共交通の乗り降りする場所を年齢別に見ると、「③自宅や施設前」が「②19～29歳」と「④50～64歳」から「⑦85歳以上」の年齢で最も多くなっています。また「②密に配置した停留所」は「③30～49歳」が最も多くなっています。



図表 2-42 望まれる公共交通の乗り降りする場所（年齢別）

【性別】

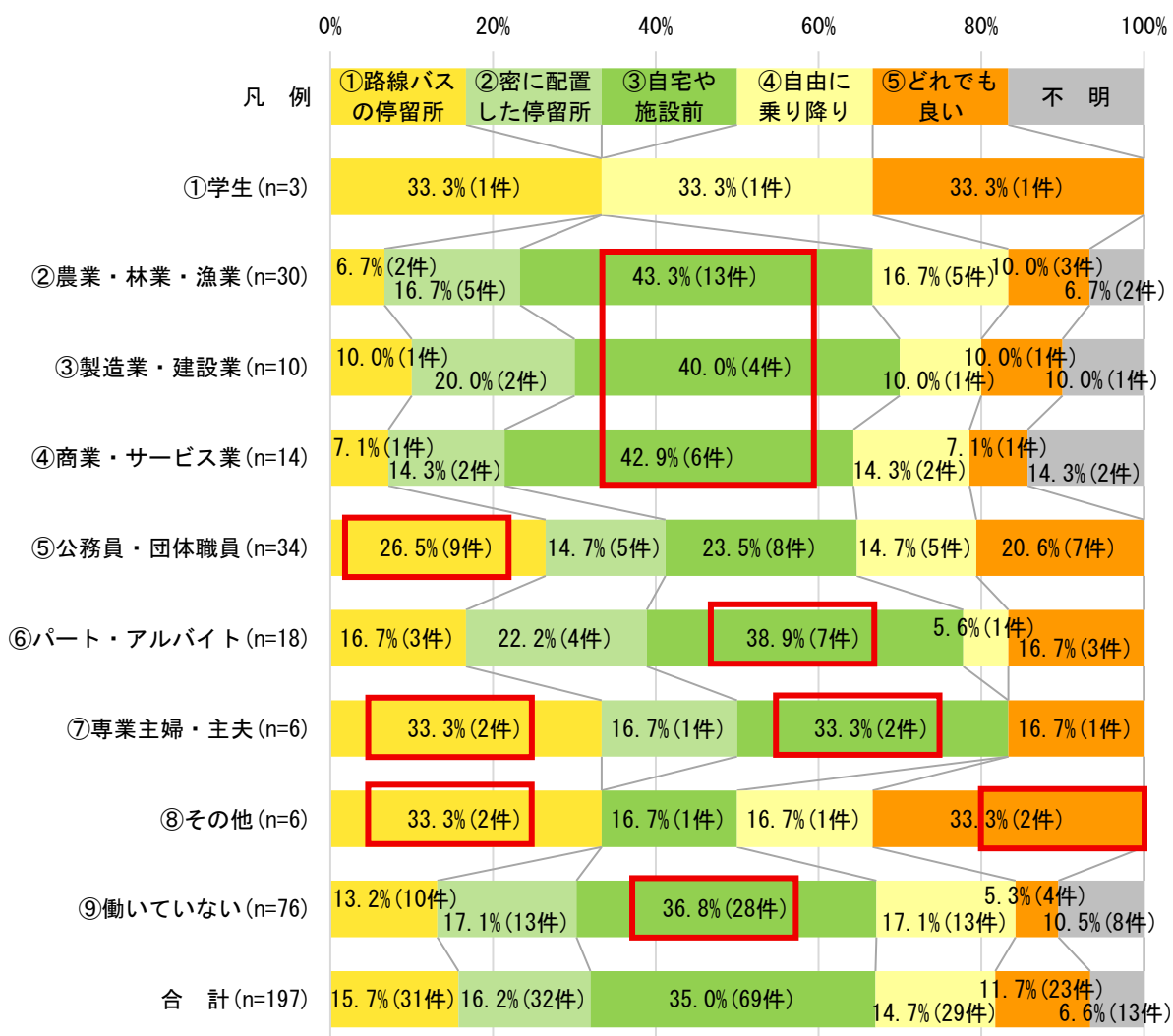
望まれる公共交通の乗り降りする場所を性別に見ると、男女とも「③自宅や施設前」が最も多くなっていますが、「①男性」は「④自由に乗り降り」、「②女性」は「①路線バスの停留所」が多くなっています。



図表 2-43 望まれる公共交通の乗り降りする場所（性別）

【職業別】

望まれる公共交通の乗り降りする場所を職業別に見ると、「③自宅や施設前」は「②農業・林業・漁業」、「③製造業・建設業」、「④商業・サービス業」、「⑥パート・アルバイト」、「⑦専業主婦・主夫」及び「⑨働いていない」が最も多くなっています。また「①路線バス程度の停留所」は「⑤公務員・団体職員」、「⑦専業主婦・主夫」及び「⑧その他」、「⑤どれでも良い」は「⑧その他」が最も多くなっています。



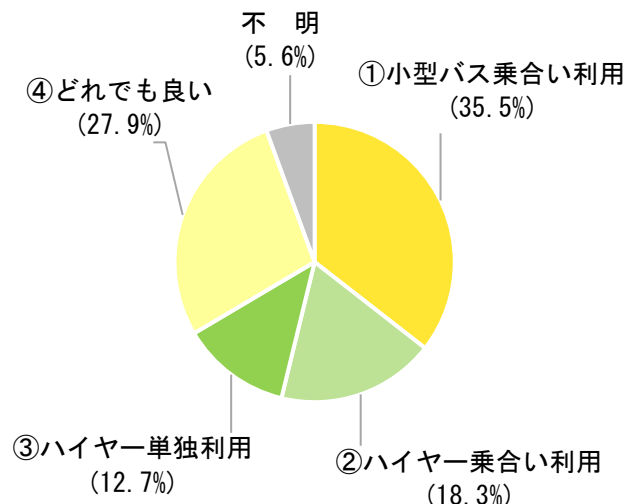
図表 2-44 望まれる公共交通の乗り降りする場所（職業別）

②車両の大きさと他人との乗車

望まれる公共交通の車両の大きさと他人との乗車は「①小型バス乗合い利用」が 35.5%と最も多く、次いで「④どれでも良い」が 27.9%、「②ハイヤー乗合い利用」が 18.3%の順となっています。

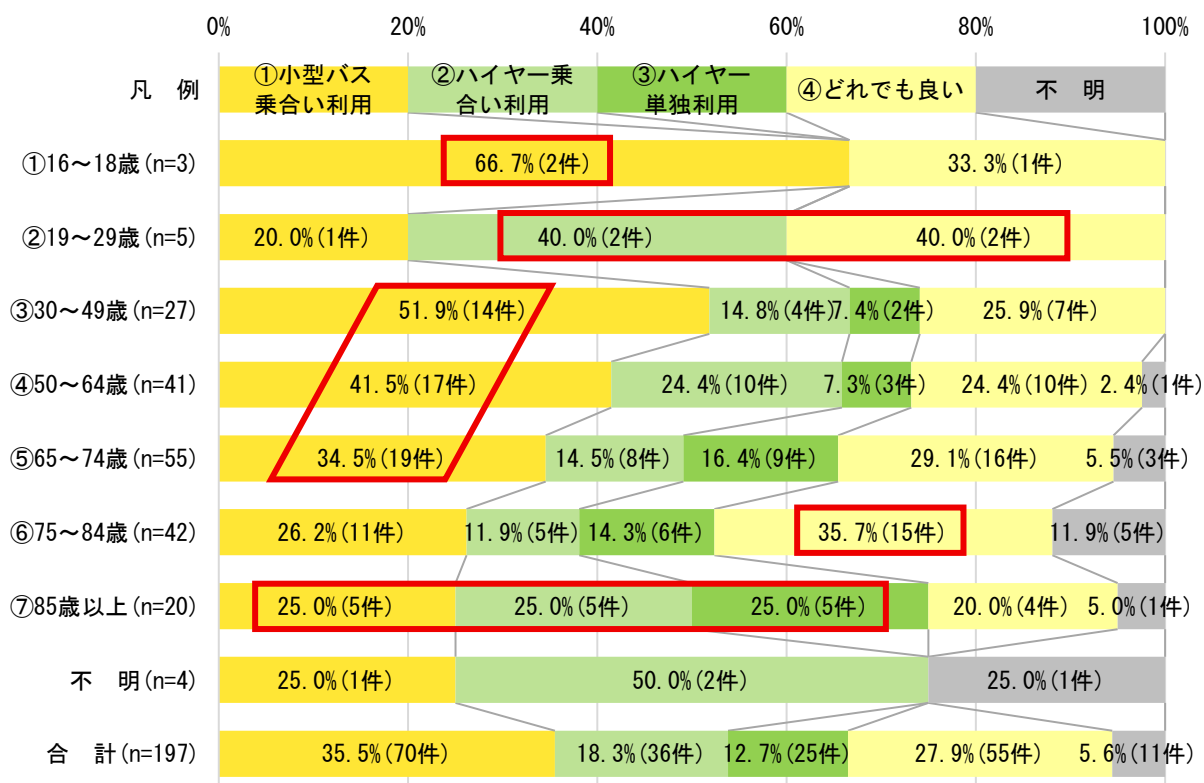
図表 2-45 望まれる公共交通の車両の大きさと他人との乗車

項 目	運賃 イメージ	件数
①小型のバス等(15人 以下で乗り合い)	500 円	70
②ハイヤーを他人と乗 り合う(5人以下)	前後	36
③ハイヤー(1人や家族 で乗車)	ハイヤー 運賃	25
④どれでもかまわない	—	55
不 明	—	11
小 計		197



【年齢別】

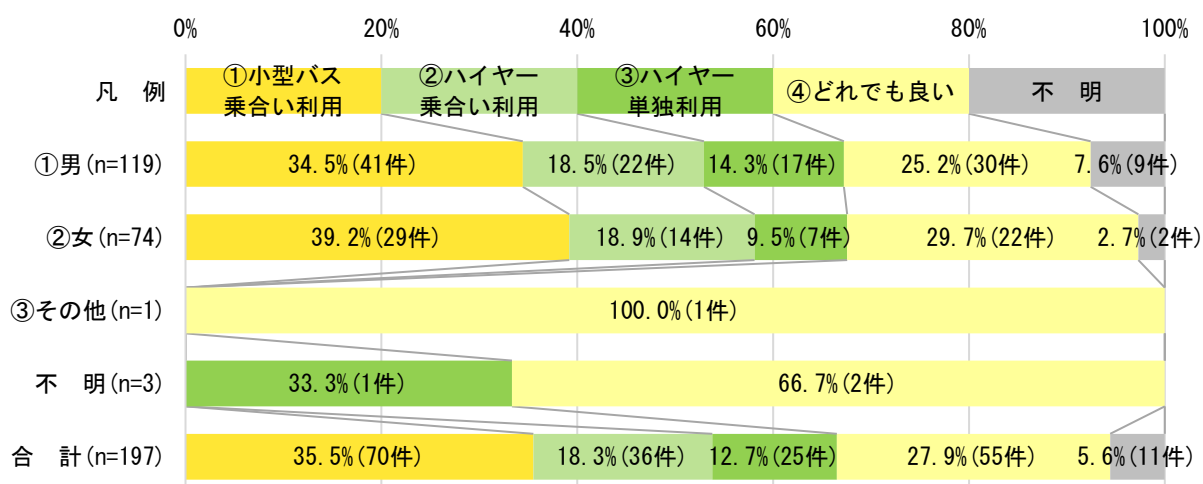
望まれる公共交通の車両の大きさと他人との乗車を年齢別に見ると、「①小型バス乗合い利用」は「①16～18 歳」及び「③30～49 歳」から「⑤65～74 歳」の年齢で最も多くなっています。また「②19～29 歳」は「②ハイヤー乗合い利用」と「④どれでも良い」、「⑦85 歳以上」は「①小型バス乗合い利用」から「④どれでも良い」の全選択肢で回答が同率となっています。



図表 2-46 望まれる公共交通の車両の大きさと他人との乗車 (年齢別)

【性別】

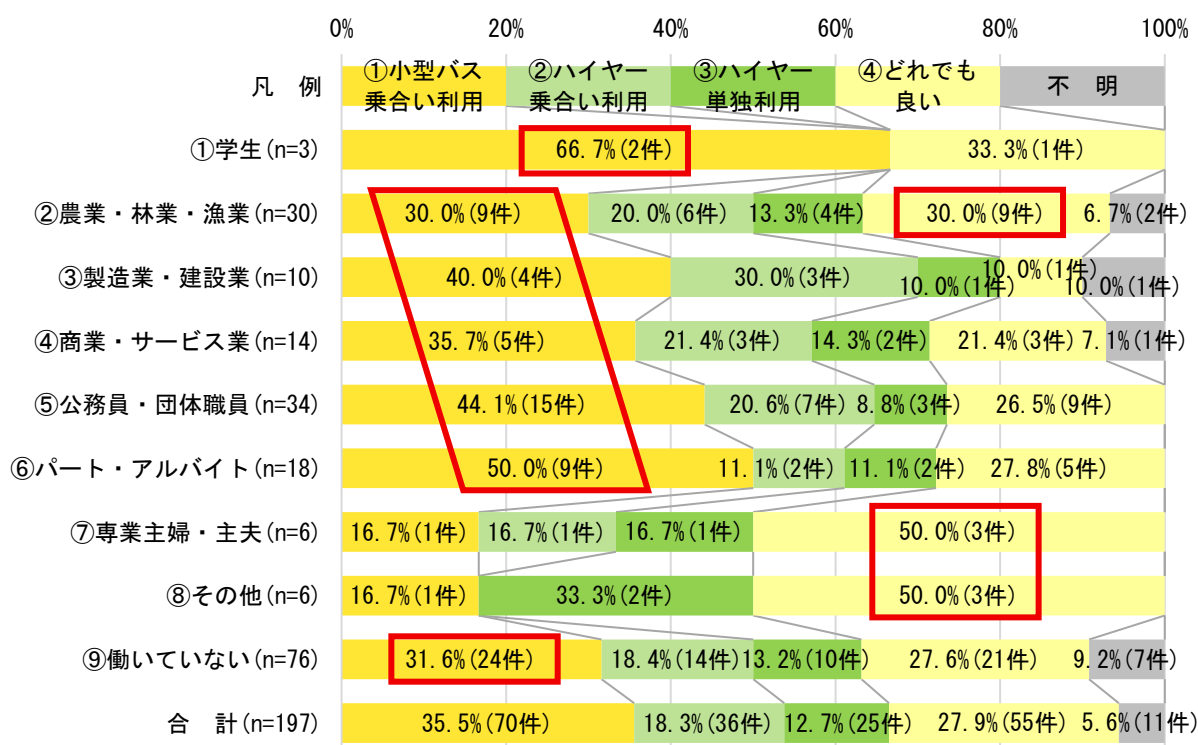
望まれる公共交通の車両の大きさと他人との乗車を性別に見ると、男女とも概ね全体と同様の傾向となっています。



図表 2-47 望まれる公共交通の車両の大きさと他人との乗車（性別）

【職業別】

望まれる公共交通の車両の大きさと他人との乗車を職業別に見ると、「①小型バスの乗合い利用」は「①学生」から「⑥パート・アルバイト」の職業と「⑨働いていない」が最も多くなっています。また「④どれでも良い」は「②農業・林業・漁業」と「⑦専業主婦・主夫」及び「⑧その他」で最も多くなっています。



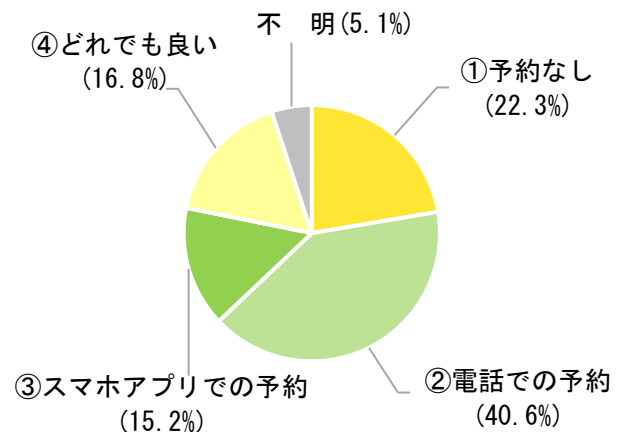
図表 2-48 望まれる公共交通の車両の大きさと他人との乗車（職業別）

③乗車（利用）方法

望まれる公共交通の乗車（利用）方法は「②電話での予約」が 40.6%と最も多く、次いで「①予約なし」が 22.3%、「④どれでも良い」が 16.8%の順となっています。

図表 2-49 望まれる公共交通の乗車（利用）方法

項 目	乗車 (利用方法)	件数
①予約なし(停留所で乗車・降車)	停留所で乗車・降車	44
②電話での予約	自宅前	80
③スマホアプリでの予約	や目的地の前	30
④どれでもかまわない		33
不 明		10
小 計		197



【年齢別】

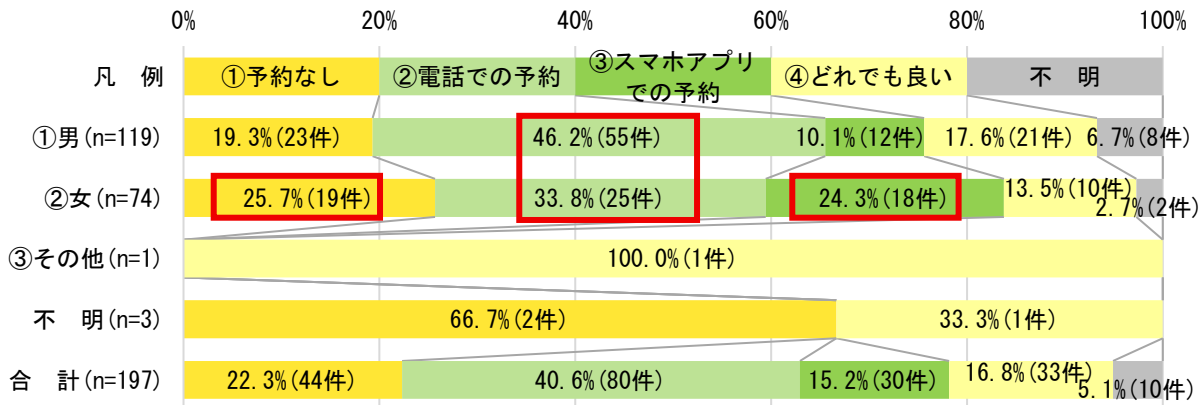
望まれる公共交通の乗車（利用）方法を年齢別に見ると、「②電話での予約」は「④50～64 歳」から「⑦85 歳以上」の年齢、「③スマホアプリでの予約」は「②19～29 歳」と「③30～49 歳」が最も多くなっています。



図表 2-50 望まれる公共交通の乗車（利用）方法（年齢別）

【性別】

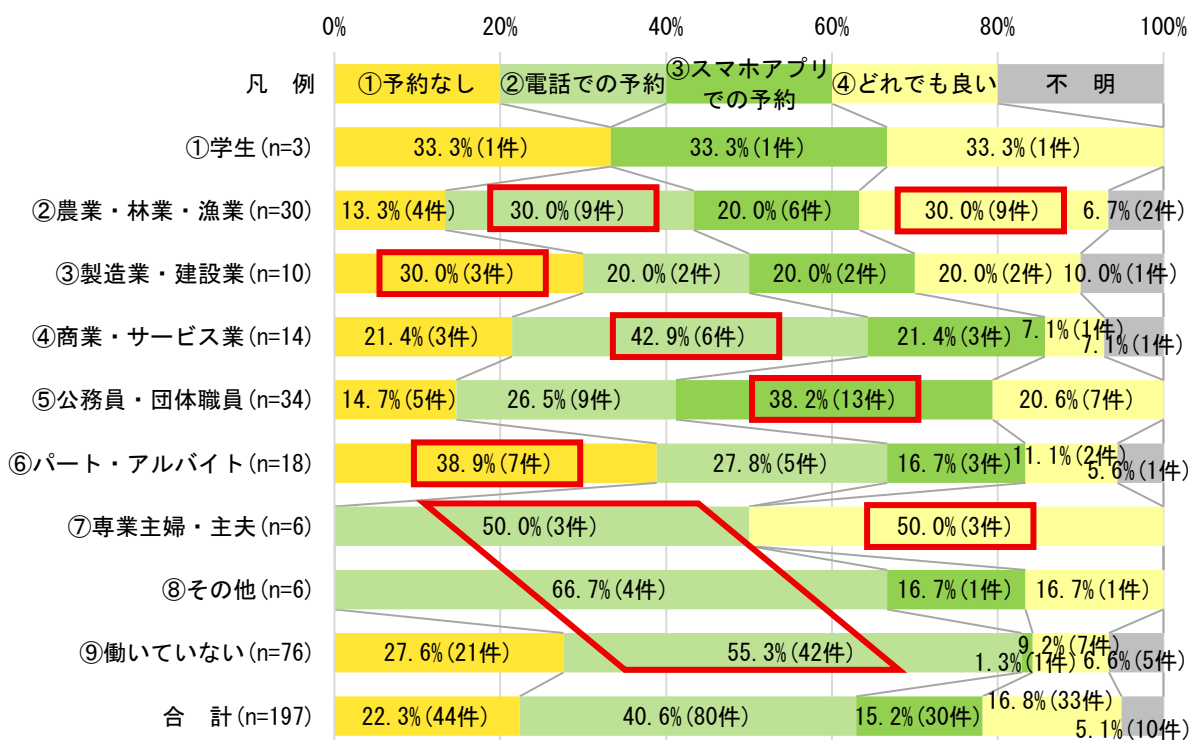
望まれる公共交通の乗車(利用)方法を性別に見ると、男女とも「②電話での予約」が多いものの、「②女性」は「①予約なし」と「③スマホアプリでの予約」が「①男性」よりも多くなっています。



図表 2-51 望まれる公共交通の乗車(利用)方法(性別)

【職業別】

望まれる公共交通の乗車(利用)方法を職業別に見ると、「②電話での予約」は「②農業・林業・漁業」と「④商業・サービス業」及び「⑦専業主婦・主夫」から「⑨働いていない」の職業が最も多くなっています。また「①予約なし」は「③製造業・建設業」と「⑥パート・アルバイト」、「③スマホアプリでの予約」は「⑤公務員・団体職員」、「④どれでも良い」は「②農業・林業・漁業」と「⑦専業主婦・主夫」が最も多くなっています。



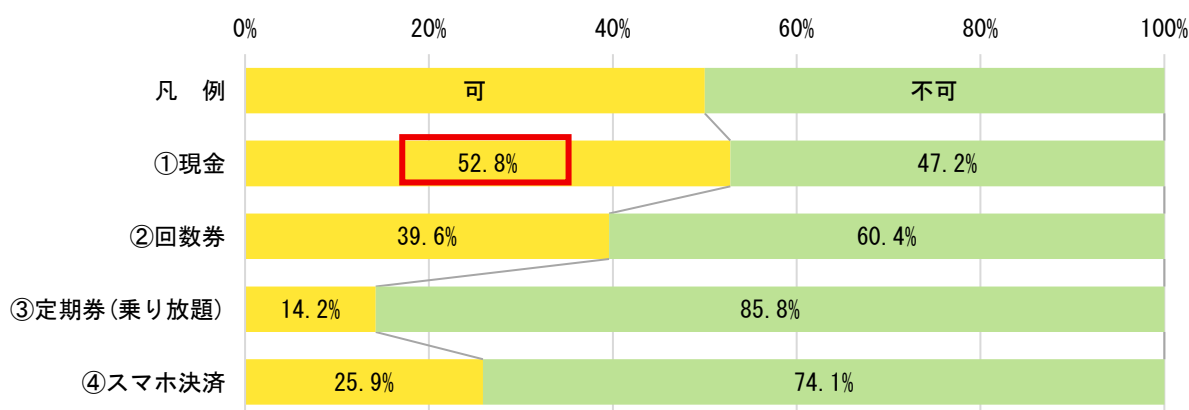
図表 2-52 望まれる公共交通の乗車(利用)方法(職業別)

④ 決済方法

望まれる公共交通の決済方法は「①現金」のみ「可」が 52.8%と半数を超えています。

図表 2-53 望まれる公共交通の決済方法

項 目	可	不可	合計
①現金	104	93	197
②回数券	78	119	197
③定期券(乗り放題)	28	169	197
④スマホ決済	51	146	197



【現金決済での年齢別の可否】

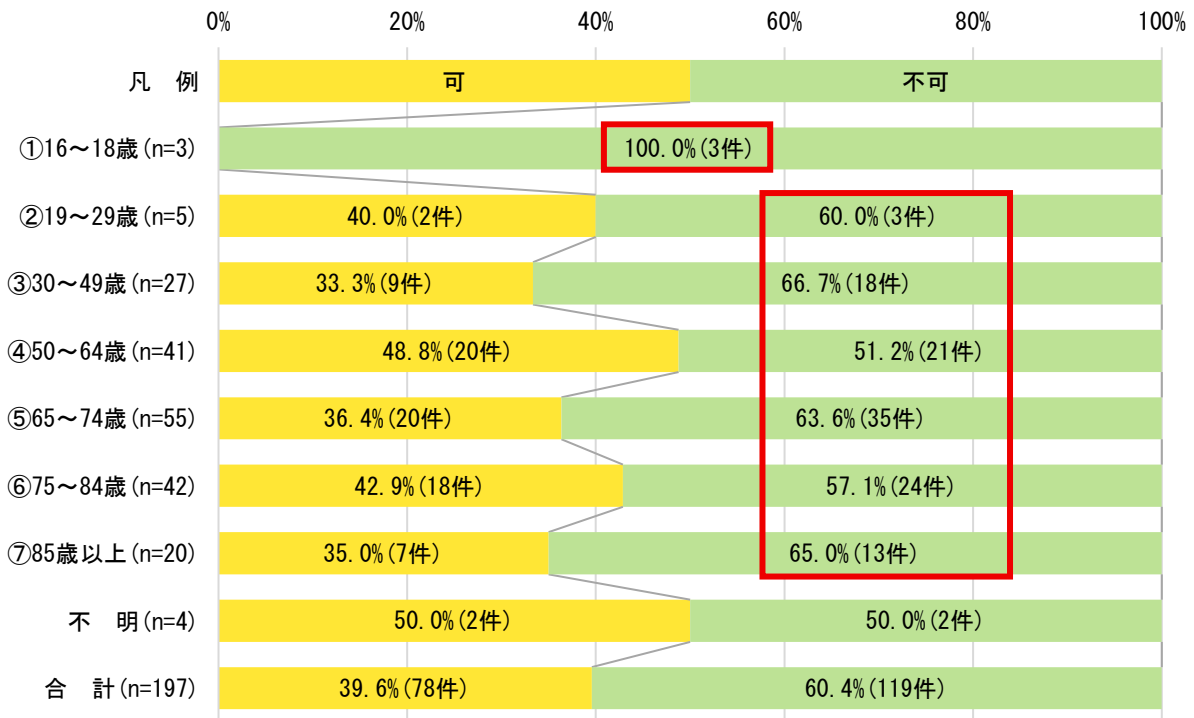
現金決済での年齢別の可否は、「②19～29 歳」と「③30～49 歳」、「⑤65～74 歳」から「⑦85 歳以上」の年齢で「可」が多くなっています。



図表 2-54 現金決済での年齢別の可否

【回数券決済での年齢別の可否】

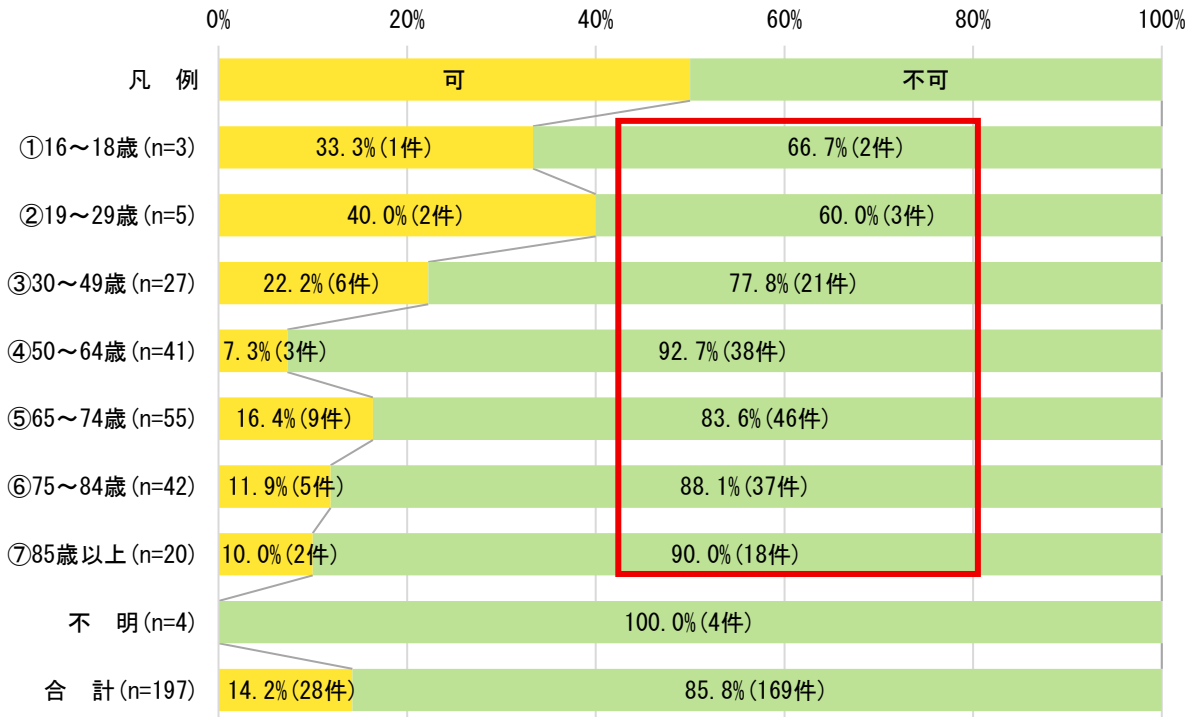
回数券決済での年齢別の可否は、全ての年齢で「不可」が多くなっています。



図表 2-55 回数券決済での年齢別の可否

【定期券決済での年齢別の可否】

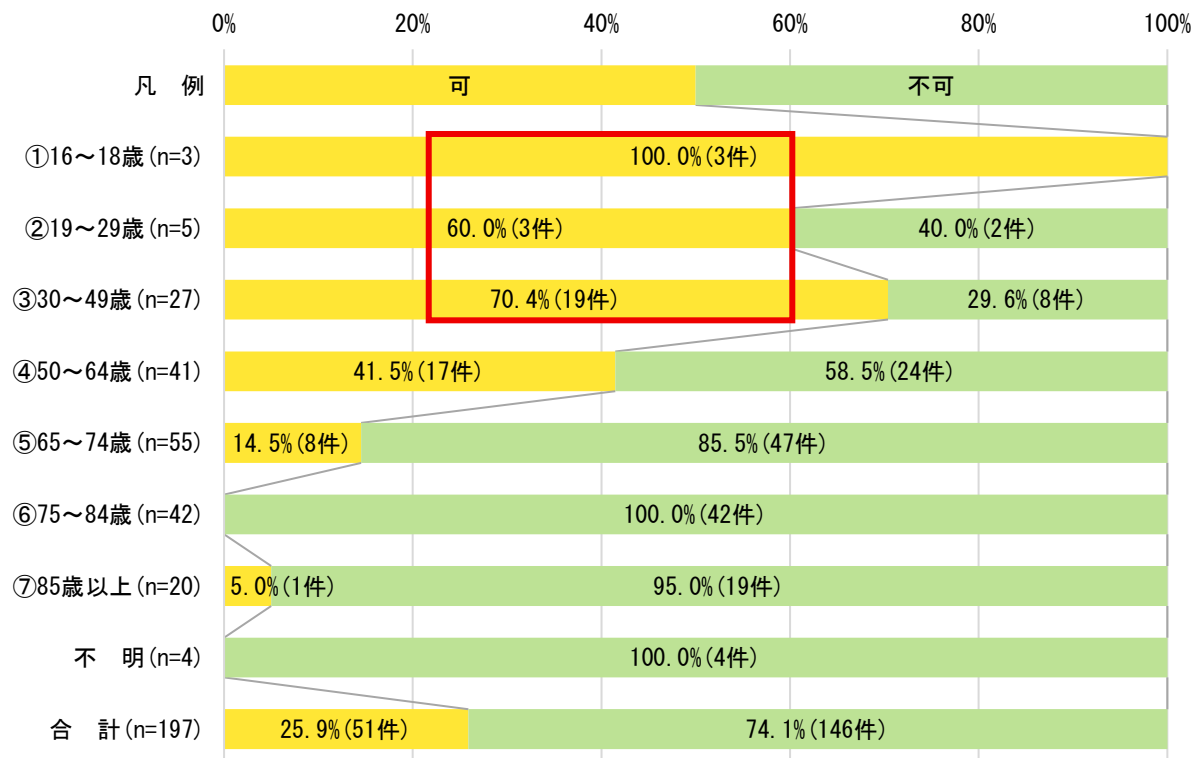
定期券決済での年齢別の可否は、全ての年齢で「不可」が多くなっています。



図表 2-56 定期券決済での年齢別の可否

【スマホ決済での年齢別の可否】

スマホ決済での年齢別の可否は、「①16～18 歳」から「③30～49 歳」の年齢で「可」が多くなっています。



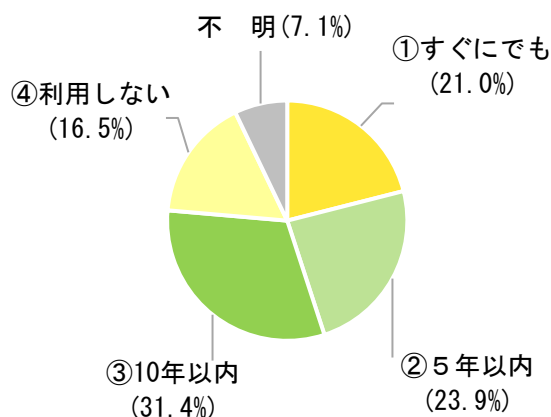
図表 2-57 スマホ決済での年齢別の可否

(3) 望まれる公共交通の利用時期（Q 1 2 - 2）

望まれる公共交通の利用時期は「③10年以内」が31.4%と最も多く、次いで「②5年以内」が23.9%、「①すぐにでも」が21.0%の順となっています。

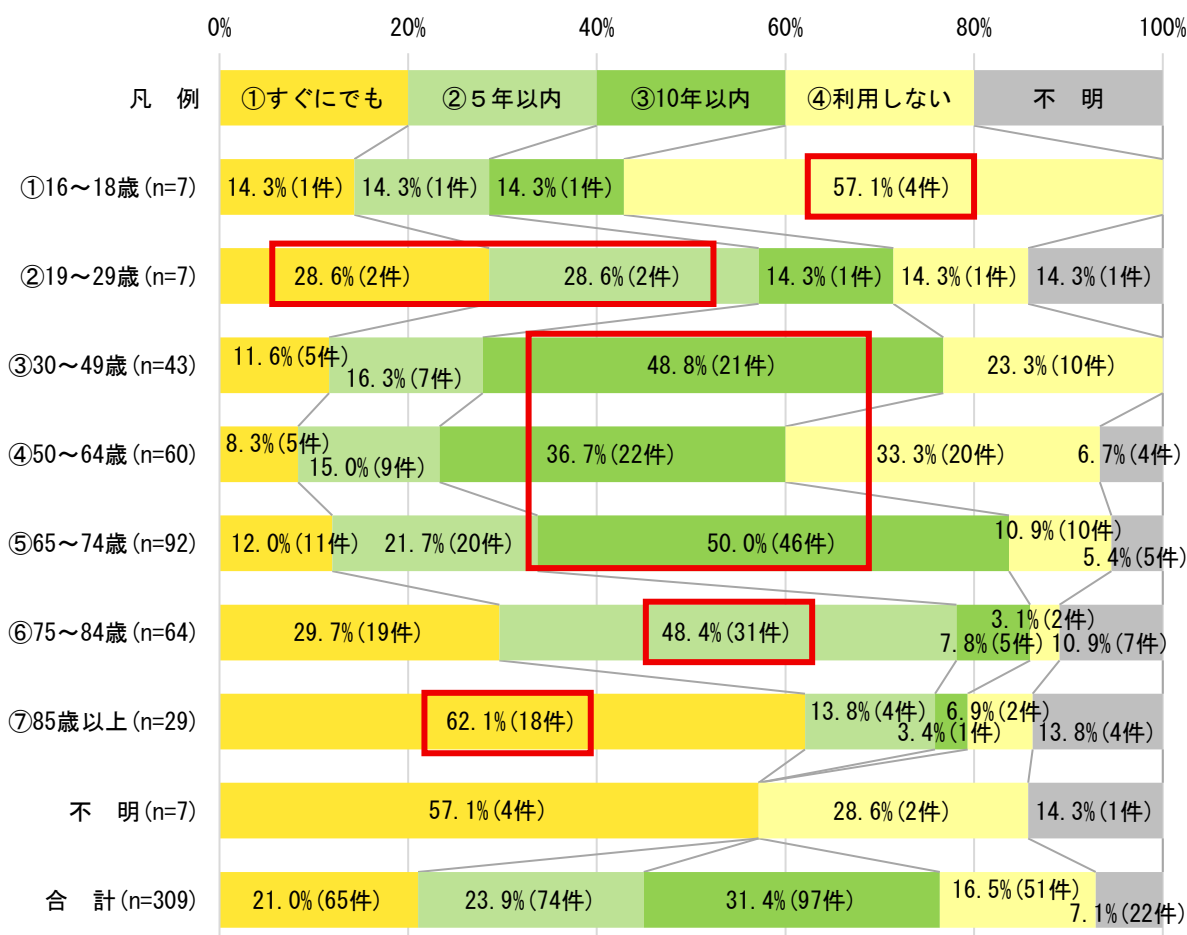
図表 2-58 望まれる公共交通の利用時期

項 目	件 数
①すぐにでも利用したい	65
②5年以内には利用する	74
③10年以内には利用する	97
④利用しない	51
不 明	22
小 計	309



【年齢別】

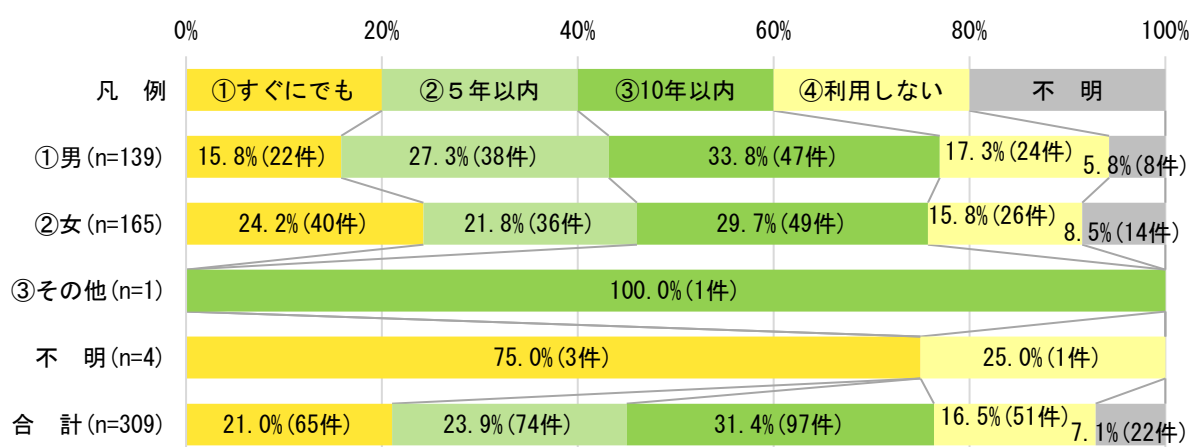
望まれる公共交通の利用時期を年齢別に見ると、「①すぐにでも」は「②19～29 歳」と「⑦85歳以上」、「②5年以内」は「②19～29 歳」と「⑥75～84 歳」、「③10年以内」は「③30～49 歳」から「⑤65～74 歳」の年齢及び「④利用しない」は「①16～18 歳」が最も多くなっています。



図表 2-59 望まれる公共交通の利用時期（年齢別）

【性別】

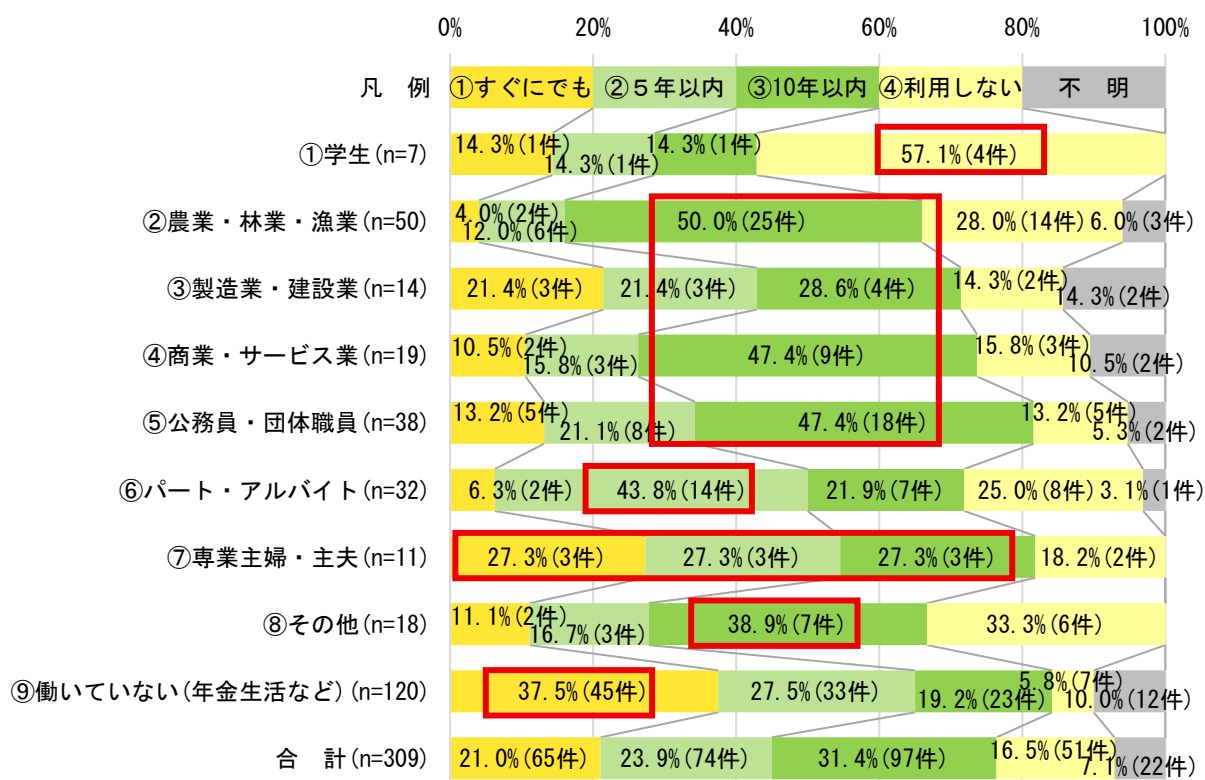
望まれる公共交通の利用時期を性別に見ると、男女とも概ね全体と同様の傾向となっています。



図表 2-60 望まれる公共交通の利用時期（性別）

【職業別】

望まれる公共交通の利用時期を職業別に見ると、「①すぐにでも」は「⑦専業主婦・主夫」と「⑨働いていない」、「②5年以内」は「⑥パート・アルバイト」と「⑦専業主婦・主夫」、「③10年以内」は「②農業・林業・漁業」から「⑤公務員・団体職員」の職業及び「⑦専業主婦・主夫」と「⑧その他」で最も多くなっています。



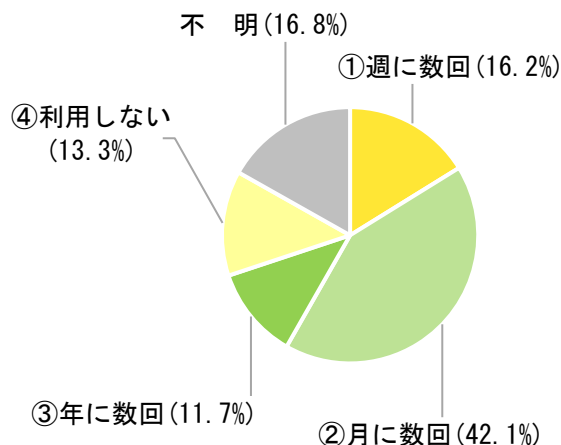
図表 2-61 望まれる公共交通の利用時期（職業別）

(4) 望まれる公共交通の利用頻度 (Q 1 2 - 3)

望まれる公共交通の利用頻度は「②月に数回」が42.1%と最も多く、次いで「①週に数回」が16.2%、「③年に数回」が11.7%の順となっています。

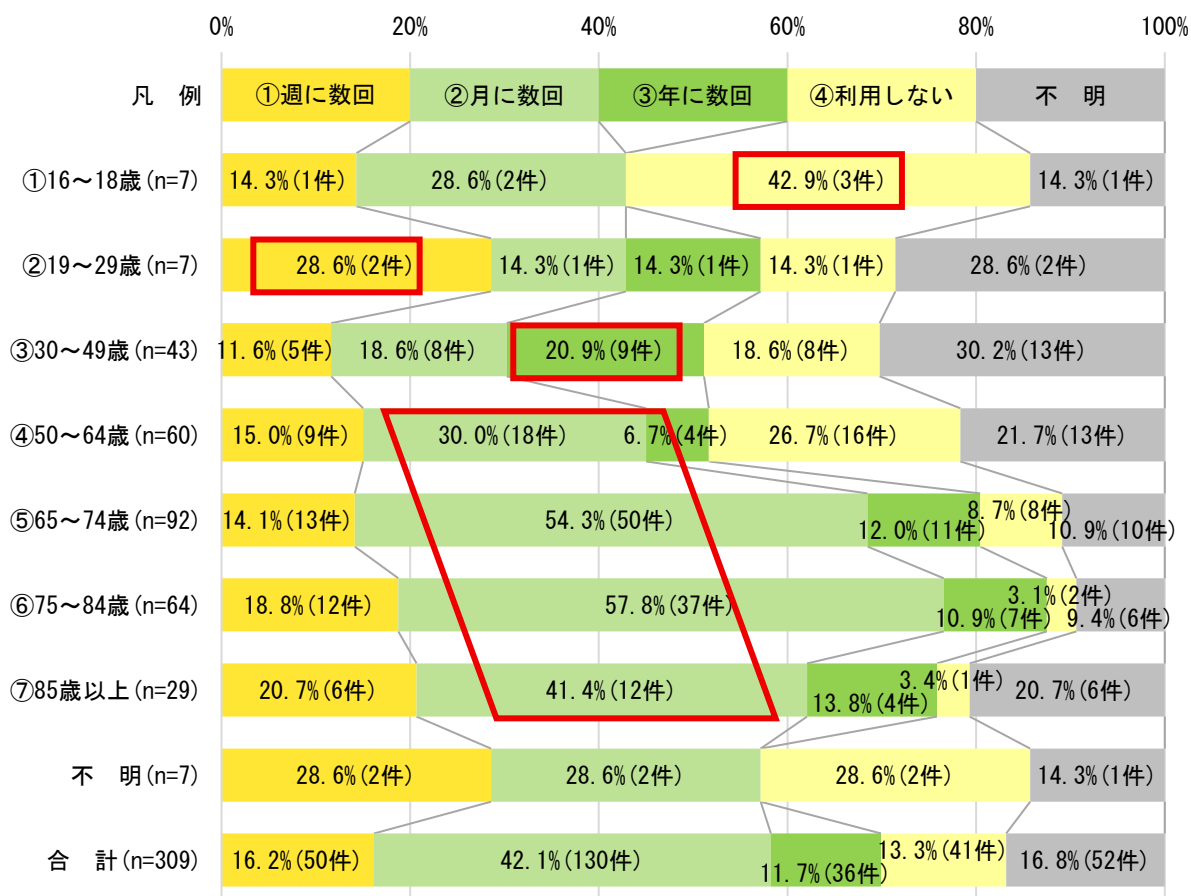
図表 2-62 望まれる公共交通の利用頻度

項 目	件 数
①週に数回	50
②月に数回	130
③年に数回	36
④利用しない	41
不 明	52
小 計	309



【年齢別】

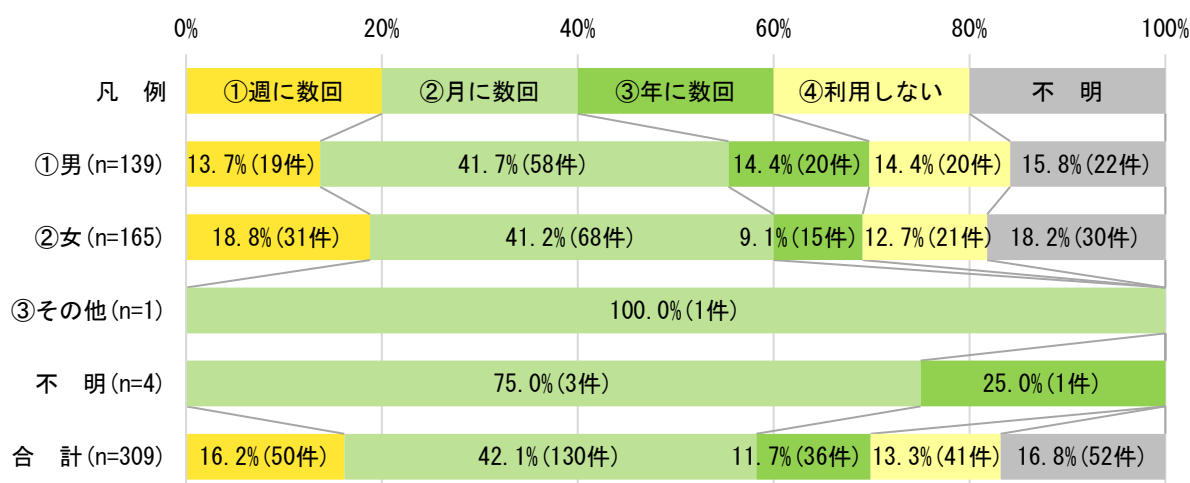
望まれる公共交通の利用頻度を年齢別に見ると、「①週に数回」は「②19～29 歳」、「②月に数回」は「④50～64 歳」から「⑦85 歳以上」の年齢、「③年に数回」は「③30～49 歳」及び「④利用しない」は「①16～18 歳」で最も多くなっています。



図表 2-63 望まれる公共交通の利用頻度 (年齢別)

【性別】

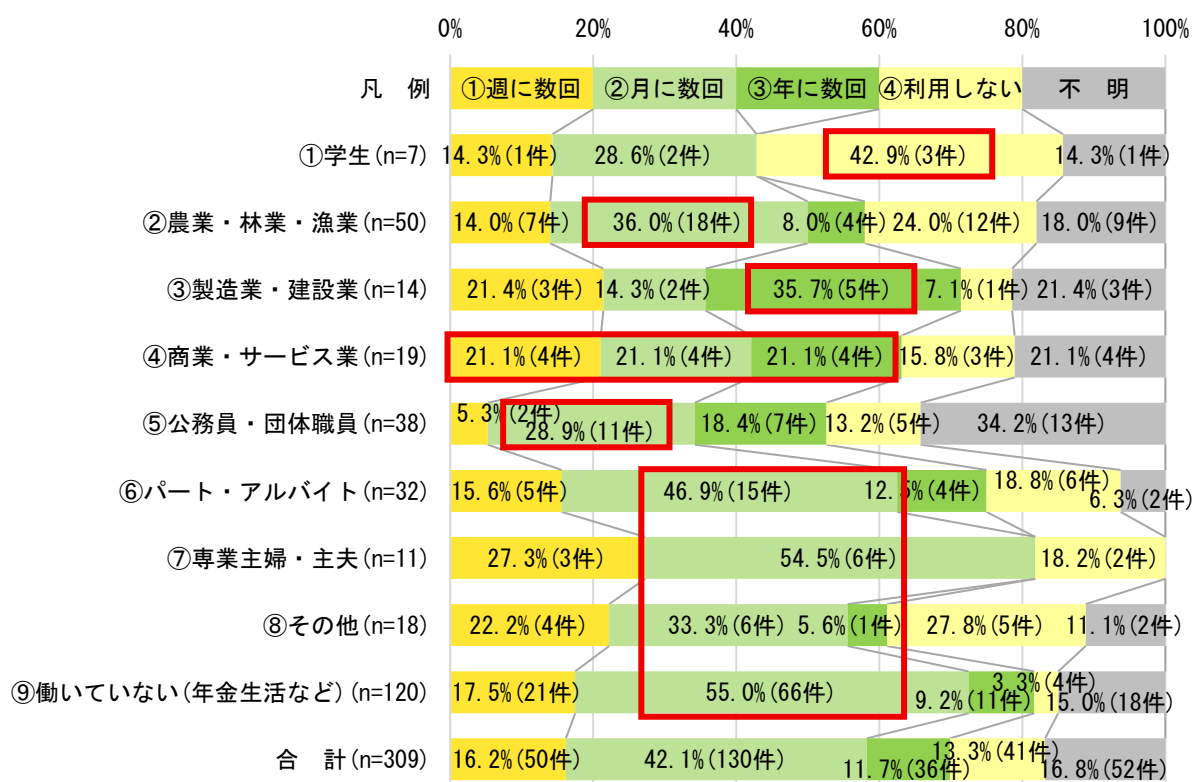
望まれる公共交通の利用頻度を性別に見ると、男女とも全体と同様の傾向となっています。



図表 2-64 望まれる公共交通の利用頻度（性別）

【職業別】

望まれる公共交通の利用頻度を職業別に見ると、「①週に数回」は「④商業・サービス業」、「②月に数回」は「②農業・林業・漁業」と「④商業・サービス業」から「⑨働いていない」の職業が最も多くなっています。また「③年に数回」は「③製造業・建設業」と「④商業・サービス業」、「④利用しない」は「①学生」が最も多くなっています。



図表 2-65 望まれる公共交通の利用頻度（職業別）

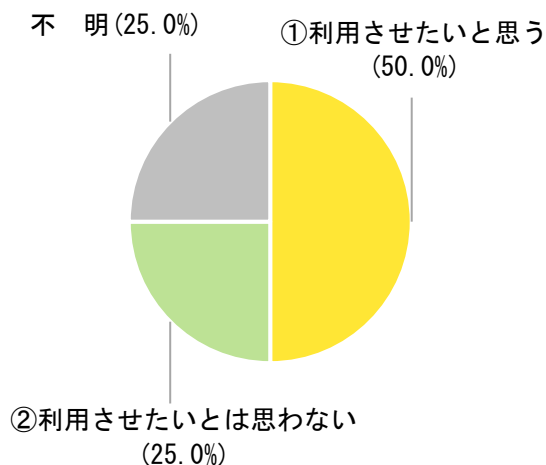
(5) 中学生以下の子どもの利用（Q 1 2 - 4）

①中学生以下の子どもの利用可否（Q 1 2 - 4 - 1）

望まれる公共交通について中学生以下の子どもの利用可否は、「①利用させたいと思う」が50.0%と「②利用させたいとは思わない」の25.0%を上回っています。

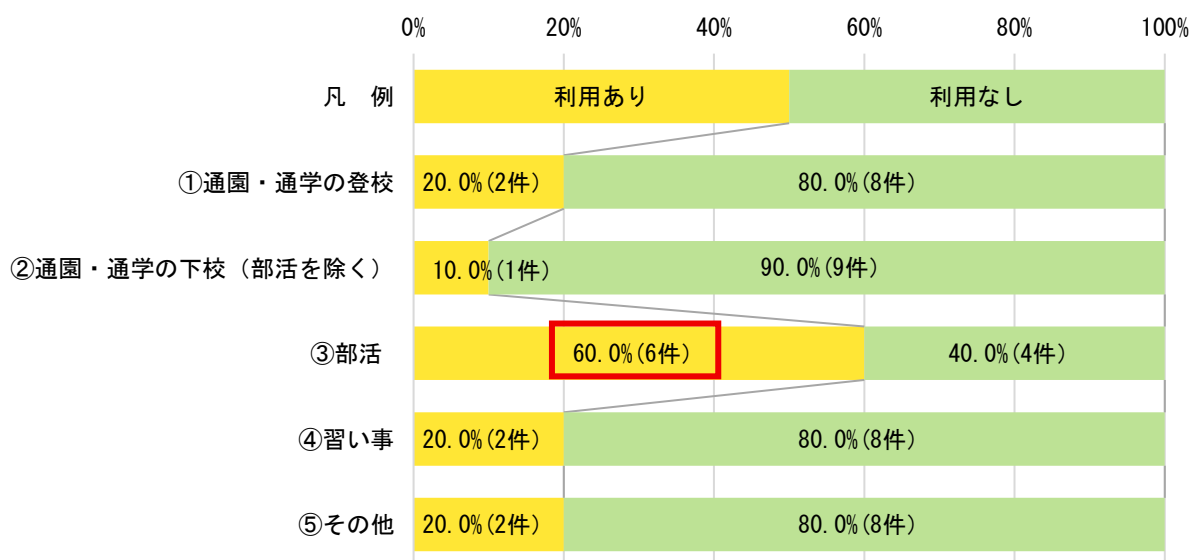
図表 2-66 望まれる公共交通について中学生以下の子どもの利用可否

項 目	件 数
①利用させたいと思う	10
②利用させたいとは思わない	5
不 明	5
小 計	20



②中学生以下の子どもの利用目的（Q 1 2 - 4 - 2）

望まれる公共交通について中学生以下の子どもの利用目的は「③部活」が60.0%と最も多く、他の目的は10.0%か20.0%の利用に止まります。



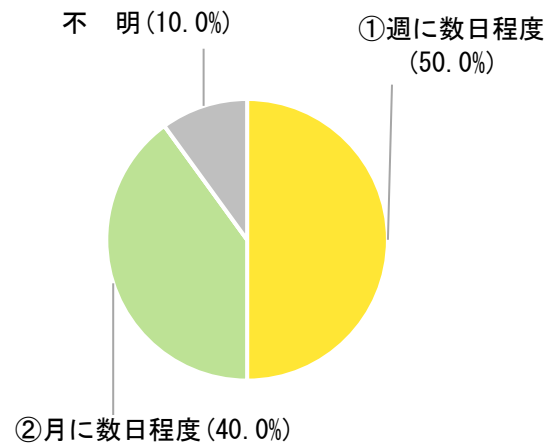
図表 2-67 望まれる公共交通について中学生以下の子どもの利用可否

③中学生以下の子どもの利用頻度（Q 1 2－4－3）

望まれる公共交通について中学生以下の子どもの利用頻度は、「①週に数日程度」が50.0%と「②月に数日程度」の40.0%を上回っています。

図表 2-68 望まれる公共交通について中学生以下の子どもの利用頻度

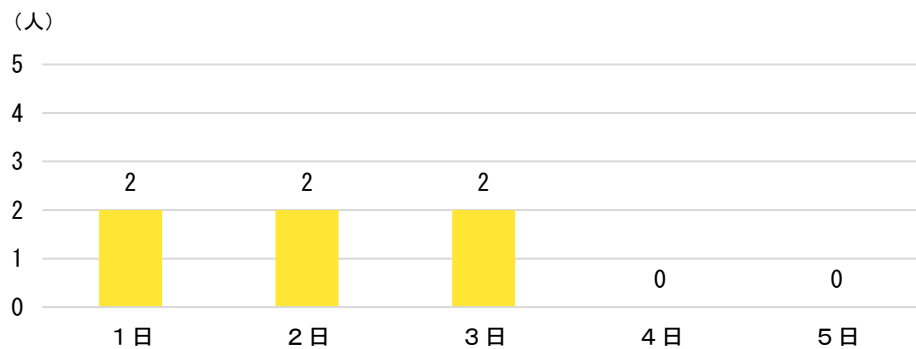
項 目	件 数
①週に数日程度	5
②月に数日程度	4
③年に数日程度	0
不 明	1
小 計	10



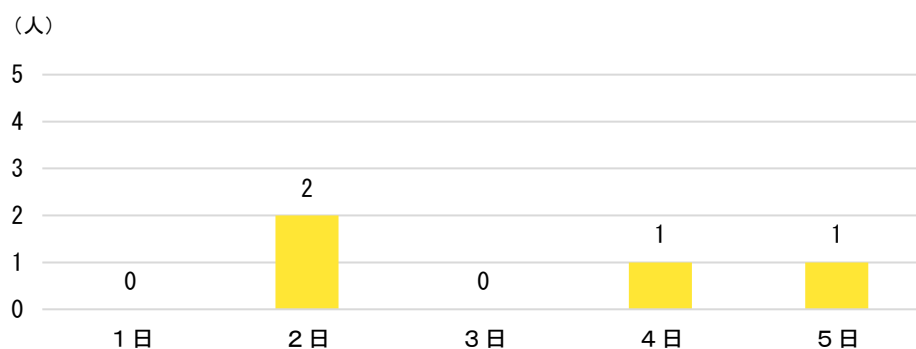
【週と月の利用日数】

「週に数日程度」の利用に数は「1日」から「3日」が2件ずつとなっています。

「月に数日程度」の利用に数は「2日」が2件、「4日」と「5日」が1件となっています。



図表 2-69 週の利用日数



図表 2-70 月の利用日数

(6) 町民自らが支える公共交通

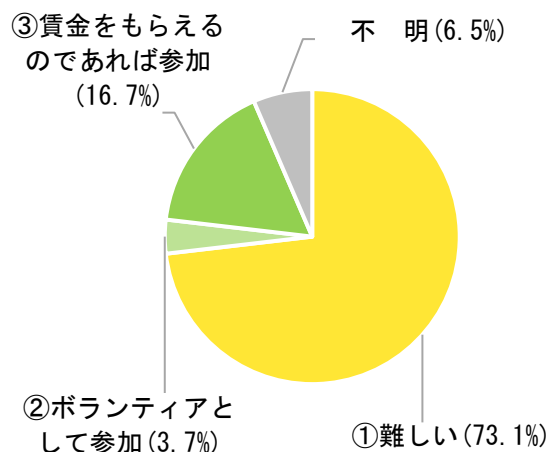
町民自らが支える公共交通への住民ドライバーとしての参加は「①難しい」が73.1%と最も多く、次いで「③賃金をもらえるのであれば参加」が16.7%、「②ボランティアとして参加」は3.7%の順となっています。

「③賃金をもらえるのであれば参加」と「②ボランティアとして参加」の回答者数は44人となっています。

図表 2-71 町民自らが支える公共交通への住民ドライバーとしての参加

項 目	件 数
①参加・協力は難しい	158
②ボランティアとして参加可能	8
③賃金をもらえるのであれば参加可能	36
不 明	14
小 計	216

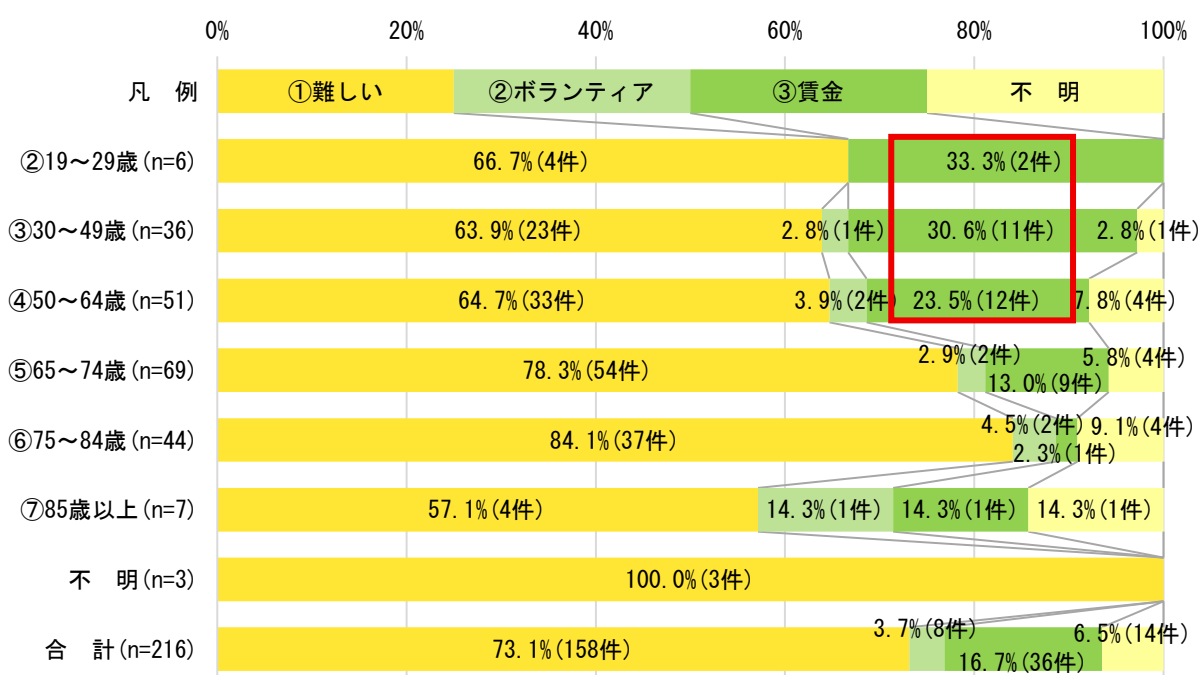
※③:例えば1,000円/時、8,000円/日(8時間就業)など



【年齢別】

住民ドライバーとしての参加を年齢別に見ると、全年齢とも「①難しい」が最も多いものの、「②19～29歳」から「④50～64歳」は「③賃金をもらえるのであれば参加」が3割前後回答しています。

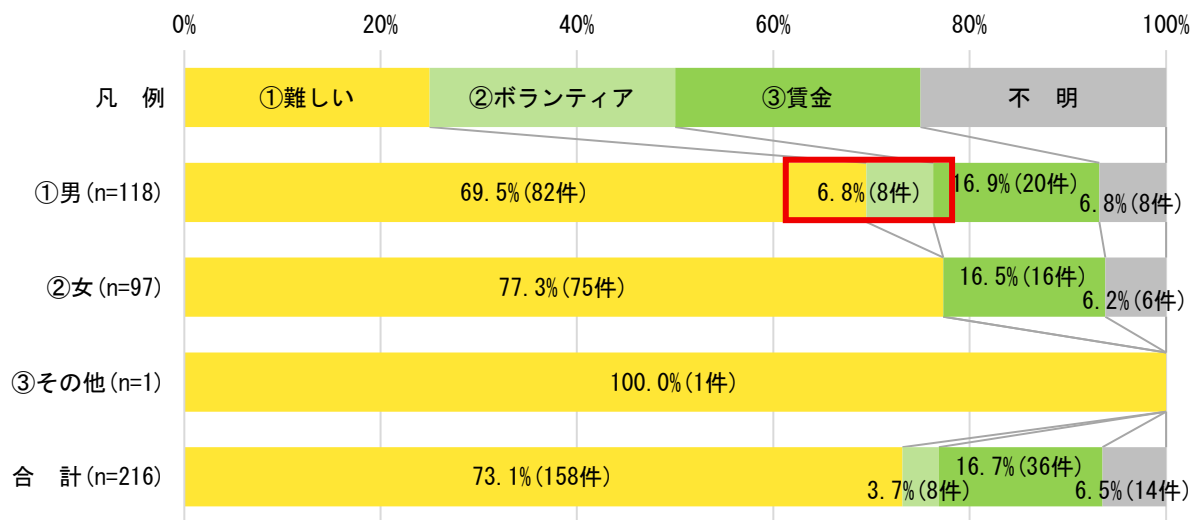
「②19～29歳」から「⑤65～74歳」の「②ボランティア」と「③賃金」の回答者数は39人となっています。



図表 2-72 町民自らが支える公共交通への住民ドライバーとしての参加 (年齢別)

【性別】

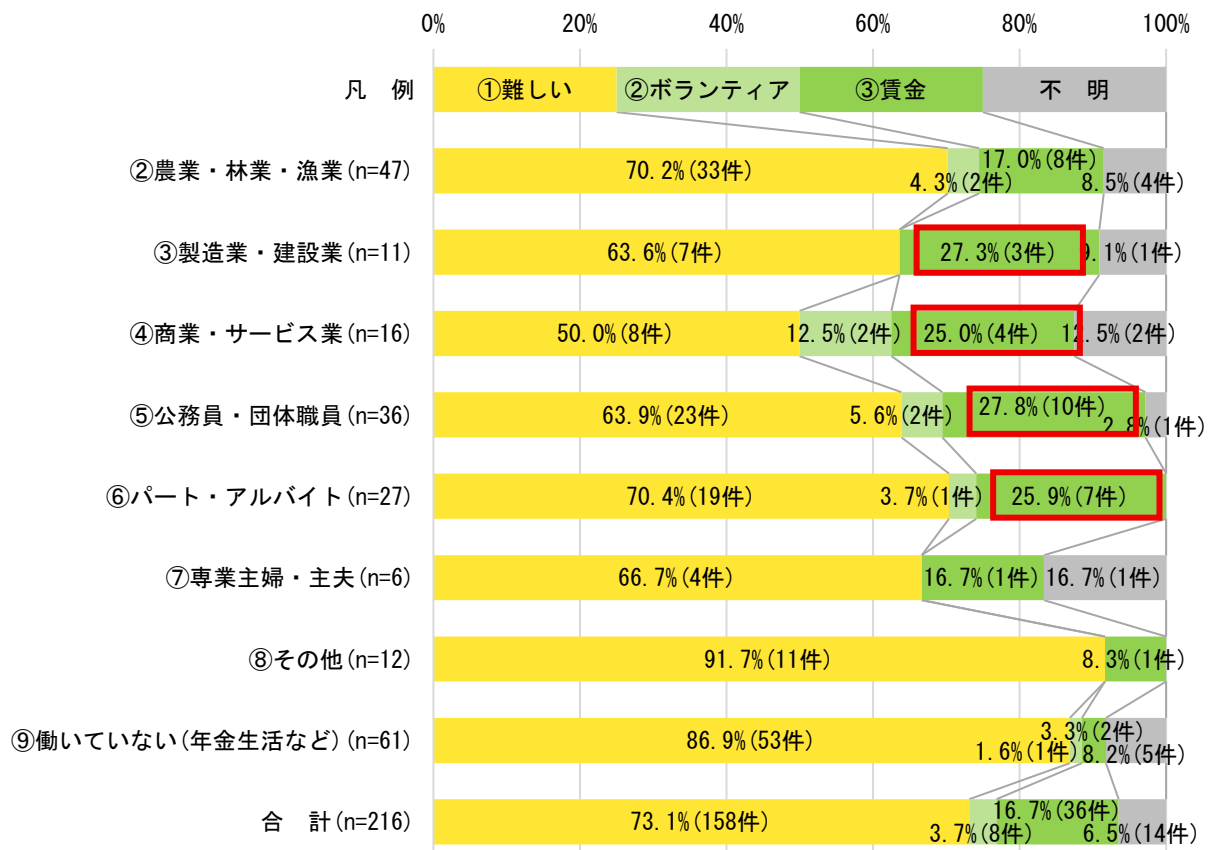
住民ドライバーとしての参加を年齢別に見ると、「①男性」で「②ボランティア」を数名回答しているほかは、男女とも概ね同様の傾向となっています。



図表 2-73 町民自らが支える公共交通への住民ドライバーとしての参加（性別）

【職業別】

住民ドライバーとしての参加を職業別に見ると、「③製造業・建設業」から「⑥パート・アルバイト」の職業で 30%弱が「③賃金」と回答しています。



図表 2-74 町民自らが支える公共交通への住民ドライバーとしての参加（職業別）

(7) 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)

- ・上平古丹別線と特急はぼろ号や特急あさひかわ号の接続が合うように運行時間を調整してほしい。(2件)
- ・月に2、3回ですが、上平古丹別線と特急はぼろ号をセットで利用する住民がいることをぜひわかっていただきたいと思います。
- ・上平古丹別線と特急はぼろ号や特急あさひかわ号の接続が合うようになると苫前商業高校の生徒が増えると思う。
- ・特急はぼろ号や特急あさひかわ号と接続できるように上平古丹別線を増便してほしい。
- ・特急はぼろ号の最終便と上平古丹別線の接続時間の間が開きすぎる。札幌発最終便発車時刻が18:00~18:30を希望します。

【その他】(4件)

- ・バスの便数を増便してほしい。(3件)
- ・沿岸バスの減便で通院が不便になっていくので、住民の足の確保に取り組んでほしい。
- ・特急あさひかわ号は1日1往復なので大変不便である。

○公共交通全般(9件)

【苫前と古丹別の直接アクセス】(3件)

- ・スポーツセンター、プール、とままえ温泉ふわっと、公民館、診療所、A マートなどが2地区に分散しているので、苫前と古丹別間の往来をしやすくすることで地域内消費につながればいいと思う。
- ・子どもを上平で待たせるのは不安なので、予約運行でいいので苫前と古丹別を結ぶ公共交通を運行してほしい。
- ・古丹別中学校が苫前中学校に統合したのに移動手段がなく不便。

【交通空白の解消】

- ・バス停まで2キロぐらい歩かなければならないので、高齢者は利用することができないと思う。

【その他】(5件)

- ・僻地患者輸送バスやにこにこタクシーと公共交通をうまく組み合わせて地域交通の充実を図ってほしい。
- ・年齢による交通事故を心配して免許を返納しましたが、現状の公共交通に満足している。
- ・車の運転ができなくなったら公共交通の利用を考えなければならない。
- ・全体的に公共交通の利便性が悪いので、事情が許されるなら転居したいと思うくらいで、公共交通の利便性が悪い地域は人口減少がさらに進むと思います。
- ・交通手段を確保するためには車両費や人件費がかかると思うが、町に住み続けられるように頑張ってください。

○にこにこタクシー(7件)

【運賃負担の軽減】(2件)

- ・にこにこタクシーの実費を400円から200円に値下げしてほしい。
- ・にこにこタクシーで道立羽幌病院に通院すると往復1,600円かかるので、年金生活者には痛い出費です。

<p>【制度に対する感謝】(2 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・にこにこタクシーには大変助けられているので今後も続けてください。 ・通院ににこにこタクシーを利用できてとても助かっています。 <p>【帰りの道立病院以外の乗車場所の増設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道立羽幌病院の帰りでにこにこタクシーに乗車する場所について、ツルハやホクレンショップを増やしてほしい <p>【営業台数の増加】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・にこにこタクシーを呼んでもなかなか来ないとよく耳にする。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイヤーの運転手の接客力を向上してほしい。
<p>○買物のための公共交通(3 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週に2日ほど買物のために公共交通を利用したい ・高齢者にとって買物は大変で、特に日用品はかさばるので乗合バス等を月に2日程度でいいので運行してほしい。 ・不便で買物ができない。
<p>○デマンドバス(2 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当日や前日に利用予約して自宅から近いところで乗車できる小型車両を運行してほしい。 ・家の近くで乗降できるようになれば利用する可能性は高くなるが、元気で運転できているうちは利用は少ないと思う。
<p>○無料送迎(2 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週2回の僻地患者輸送バスには助けられているので今後も続けてください。 ・できれば僻地患者輸送バスは週2回から3回に増やしてほしい。
<p>○住民ドライバー(2 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民ドライバーは都合と雇用条件が合えば参加可能です。 ・70 歳以上となると町民が安心して利用することができないので大変難しい問題です。
<p>○移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許証返納者に対して、電動自転車やバイク等の購入に補助金を出し、近間は個人で移動してもらうので良いと思う。
<p>○コミュニティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・100 円の巡回バスがあると便利と思う。
<p>○早朝の交通手段</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特急あさひかわ号で日赤病院に通院したいが、早朝のためバス停までの交通手段がないので交通手段を確保してほしい。

3. アンケート調査票

苫前町の地域公共交通等に関する利用動向調査

■利用動向調査へのご協力をお願い

皆様には、日頃から町政の推進にご理解とご協力をいただき、厚くお礼を申し上げます。

苫前町では、住民皆様へ地域の公共交通等に関するご意見をお聞きし、今後の計画を検討・策定するため、利用動向調査を行うことといたしました。

皆様におかれましては、本調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力をお願い申し上げます。

アンケートへの回答は、**調査用紙に記入後、同封の封筒に入れ郵便ポストへ投函**するか、右のQRコードからオンラインでご回答ください。

なお、**回答期限：9月26日（金）まで**となっております。



◆お問合せ先◆ 苫前町役場 総合政策室総合政策係 Tel 0164-64-2040

■調査票への記入にあたって

■ご回答いただきたい人数

- ・この調査は16歳(高校生)以上の方を対象に、最大3名までの回答をお願いします。
- ・もし、16歳以上のご家族が4名以上いる場合は、路線バス、町内の無料送迎バスをご利用している方、またはご利用を検討されている方、運転免許に不安がある時がある考えの方等から3名の回答者をお決めください。

■設問の回答者の人数

- ・調査票は、「世帯で1つ回答する」質問と、「ご家族一人ひとり3人まで回答する」質問があります。

■オンライン回答する場合

- ・回答は1人ずつ行ってください。(16歳(高校生)以上が対象です)

■調査用紙を使って回答する場合

- ・この調査用紙で回答される場合、鉛筆またはボールペンで該当番号を○で囲む、もしくは回答欄に数字を記入してください。
- ・ご回答にあたって「指定数を超えて選択」されると、貴重なご回答が「無効」となりますのでご注意ください。

問 1 ご自身、ご家族のことについてお答えください。

Q 1. 居住地域をお答えください。 (一つに○)

- ①興津・昭和・豊浦・栄浜 ②港・三豊 ③苫前・旭 ④長島・香川 ⑤上平
⑥小川・岩見・東川 ⑦古丹別 ⑧力昼 ⑨九重・三溪

Q2. 中学生以下のお子様の「人数」をお答えください。 (人数を記入)

未就学児※()人 小学生()人 中学生()人

※小学生未満のお子様

以下の質問からお一人ずつお答えください。

Q3. 「年齢」をお答えください。 (一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①16～18 歳※ ②19～29 歳 ③30～49 歳 ④50～64 歳 ⑤65～74 歳 ⑥75～84 歳 ⑦85 歳以上	①16～18 歳※ ②19～29 歳 ③30～49 歳 ④50～64 歳 ⑤65～74 歳 ⑥75～84 歳 ⑦85 歳以上	①16～18 歳※ ②19～29 歳 ③30～49 歳 ④50～64 歳 ⑤65～74 歳 ⑥75～84 歳 ⑦85 歳以上

「中学生以下の方」は本アンケートの対象外です。

※高校生の方は「①16～18 歳」をお答えください。

Q 4. 「性別」をお答えください。 (一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①男 ②女 ③その他	①男 ②女 ③その他	①男 ②女 ③その他

Q 5. 職業をお答えください。 (一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①学生 ②農業・林業・漁業 ③製造業・建設業 ④商業・サービス業 ⑤公務員・団体職員 ⑥パート・アルバイト ⑦専業主婦・主夫 ⑧その他 ⑨働いていない(年金生活など)	①学生 ②農業・林業・漁業 ③製造業・建設業 ④商業・サービス業 ⑤公務員・団体職員 ⑥パート・アルバイト ⑦専業主婦・主夫 ⑧その他 ⑨働いていない(年金生活など)	①学生 ②農業・林業・漁業 ③製造業・建設業 ④商業・サービス業 ⑤公務員・団体職員 ⑥パート・アルバイト ⑦専業主婦・主夫 ⑧その他 ⑨働いていない(年金生活など)

Q 6. 自動車運転免許証と普段運転できる車の保有状況をお答えください。 (一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①免許証と車とも持っている	①免許証と車とも持っている	①免許証と車とも持っている
②免許証は持っているが車は持っていない	②免許証は持っているが車は持っていない	②免許証は持っているが車は持っていない
③免許証は持っていない	③免許証は持っていない	③免許証は持っていない
④免許証は返却した	④免許証は返却した	④免許証は返却した

Q 7. 車を運転される方への質問です(運転されない方はQ 8. にお進みください)。

Q 7-1. 運転が不安な時がありますか。 (一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①時々不安	①時々不安	①時々不安
②冬や長距離の運転が不安	②冬や長距離の運転が不安	②冬や長距離の運転が不安
③不安はない	③不安はない	③不安はない

Q 7-2. 自宅前まで行く便利な公共交通が運行する場合、利用しますか。 (一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①公共交通を利用する	①公共交通を利用する	①公共交通を利用する
②運転に不安を感じる時は公共交通を利用する	②運転に不安を感じる時は公共交通を利用する	②運転に不安を感じる時は公共交通を利用する
③今はまだ利用しない	③今はまだ利用しない	③今はまだ利用しない

Q 8. 通信環境等について、以下の質問にお答えください。

Q 8-1. 固定電話、携帯電話(ガラケー)、スマートフォン(スマホ)をお持ちですか。(複数回答可)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①世帯で固定電話を保有	①世帯で固定電話を保有	①世帯で固定電話を保有
②ガラケーを保有	②ガラケーを保有	②ガラケーを保有
③スマホを保有	③スマホを保有	③スマホを保有
④いずれも保有していない	④いずれも保有していない	④いずれも保有していない

Q 8-2. 「Q8-1」で②、③を回答した方にお聞きます。

携帯電話(ガラケー)、スマートフォン等はどのくらい使用しますか。 (複数回答可)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①通話機能を使用	①通話機能を使用	①通話機能を使用
②メールを使用	②メールを使用	②メールを使用
③SNS(Twitter・LINE 等)を使用	③SNS(Twitter・LINE 等)を使用	③SNS(Twitter・LINE 等)を使用

問2. 公共交通などによる日常的な外出についてお答えください。

Q 9. 以下の公共交通手段の利用状況等をお答えください。

(一つに○)

公共交通手段	一人目の方	二人目の方	三人目の方
A)沿岸バス 特急はぼろ号 (札幌行き)	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回
B)沿岸バス 特急 あさひかわ号	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回
C)沿岸バス 幌延留萌線 羽幌留萌線 初山別留留萌線	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回
D)沿岸バス 上平古丹別線	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回
E)無料送迎 僻地患者輸送 バス	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回
F)無料送迎 とままえ温泉 ふわっと送迎 バス	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回
G)大衆ハイヤー にこにこ タクシー	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回	①知らない ②知っているが利用なし ③年に数回 ④月に数回 ⑤週に数回

Q10. 「先週1週間」、あるいは「これから1週間」の外出状況について、お答えください。

※外出していない日は、何も書かないでください

Q10-1. 「外出目的」について該当する外出目的の番号を選んで回答欄に記入してください。

(複数回答可。複数回答する場合は、主な目的を先に記入してください。)

「③通院」の帰りに「④買物」した

		月	火	水	木	金	土	日
回答例		③④	④			④⑦		⑥
回答欄	一人目の方							
	二人目の方							
	三人目の方							

●選択肢(選択肢から番号を選んで回答欄に記入してください。)

①通勤 ②通学 ③通院 ④買物
 ⑤観光・レクリエーション(スポーツ・散歩等) ⑥温泉
 ⑦その他の私用(趣味、友人宅等)

Q10-2. 「行き先」について該当する外出先の番号を選んで回答欄に記入してください。

(複数回答可。複数回答する場合は、行った順に記入してください。)

「⑫羽幌町」の次に「③苫前・旭」に寄った

		月	火	水	木	金	土	日
回答例		⑫③	③			③		⑪
回答欄	一人目の方							
	二人目の方							
	三人目の方							

【町内】
 ①興津・昭和・豊浦・栄浜 ②港・三豊 ③苫前・旭 ④長島・香川 ⑤上平
 ⑥小川・岩見・東川 ⑦古丹別 ⑧力昼 ⑨九重・三溪

【町外】
 ⑪留萌市 ⑫羽幌町 ⑬小平町 ⑭初山別村 ⑮遠別町 ⑯天塩町 ⑰増毛町
 ⑱旭川市 ⑲稚内市 ⑳札幌市

その他(上記選択肢に該当しない場合は、回答欄に直接市町村名をお書きください)

Q10-3. 「交通手段」について次の質問にお答えください。

Q10-3-1. 「行き」(最初に行った行先へ)は、どの交通手段を利用しましたか。

利用した順に交通手段の番号を回答欄に記入してください。

「⑦ハイヤー」と「①はぼろ号」を使って目的地に行った。

		月	火	水	木	金	土	日
回答例		⑦①	⑫			⑫		⑫
回 答 欄	一人目の方							
	二人目の方							
	三人目の方							

●選択肢(選択肢から番号を選んで回答欄に記入してください。)

【公共交通・無料送迎】

- ①沿岸バス特急はぼろ号 ②沿岸バス特急あさひかわ号
③沿岸バス幌延留萌線・羽幌留萌線・初山別留萌線 ④沿岸バス上平古丹別線
⑤僻地患者輸送バス ⑥とままえ温泉ふわっと送迎 ⑦ハイヤー

【公共交通以外】

- ⑪自家用車(自分で運転) ⑫自家用車(家族などによる送迎)
⑬徒歩・自転車 ⑭その他

Q10-3-2. 「帰り」(最後に行った行先からご自宅へ)は、どの交通手段を利用

しましたか。利用した順に交通手段の番号を回答欄に記入してください。

「①はぼろ号」と「④上平古丹別線」を使って自宅に帰った。

		月	火	水	木	金	土	日
回答例		①④	⑫			⑫		⑫
回 答 欄	一人目の方							
	二人目の方							
	三人目の方							

●選択肢(選択肢から番号を選んで回答欄に記入してください。)

【公共交通・無料送迎】

- ①沿岸バス特急はぼろ号 ②沿岸バス特急あさひかわ号
③沿岸バス幌延留萌線・羽幌留萌線・初山別留萌線 ④沿岸バス上平古丹別線
⑤僻地患者輸送バス ⑥とままえ温泉ふわっと送迎 ⑦ハイヤー

【公共交通以外】

- ⑪自家用車(自分で運転) ⑫自家用車(家族などによる送迎)
⑬徒歩・自転車 ⑭その他

Q10-4. 町内の公共施設や医療機関、商業施設等に行かれた方は、該当する番号を回答欄に記入してください。 選択肢に施設名称が無い場合は、何も書かないでください。

「②苫前厚生クリニック」の後、「④Aマート」に行った

	月	火	水	木	金	土	日
記入例	②②	④			①③		②
回答欄							
一人目の方							
二人目の方							
三人目の方							

●選択肢(選択肢から番号を選んで回答欄に記入してください。)

【医療施設】 ①苫前クリニック ②苫前厚生クリニック ③苫前町立歯科診療所 ④古丹別歯科診療所

【公共施設】 ①苫前町役場 ②とままえ温泉ふわっと ③B&G海洋センター
④苫前地区コミュニティセンター ⑤公民館 ⑥認定苫前こども園
⑦苫前放課後こどもセンター ⑧認定古丹別こども園 ⑨苫前商業高等学校
⑩スポーツセンター ⑪苫前パークゴルフ場 ⑫古丹別リバーサイドパークゴルフ場

【郵便局・金融機関】 ⑬苫前郵便局 ⑭留萌信用金庫苫前支店 ⑮JAるもい苫前支店

【商業施設】 ⑯セイコーマートむらい苫前店 ⑰セイコーマート古丹別店 ⑱Aマートこたんべつ店

問3. 今後の公共交通への要望等についてお答えください。

Q11. 自家用車に頼らない生活を送る時、公共交通はどうあって欲しいですか。選択肢から番号を選んで回答欄にお書きください。 (一つ選んで番号を記入)

	一人目の方	二人目の方	三人目の方
回答欄			

●選択肢(選択肢から番号を選んで回答欄に記入してください。)

- ① 現在の路線バスと同様に時刻表により停留所間を運行する公共交通
(運賃は路線バス程度:例えば 200 円)
- ② 利用は日中の時間帯に限られるが、路線バスよりは細かく配置された停留所間を乗車予約のたびに運行する公共交通
(運賃は路線バスとタクシーの中間より安い:例えば 300 円)
- ③ 利用は日中の時間帯に限られるが、自宅前と主要な商業施設、医療施設及び公共施設の間を乗車予約のたびに直接運行する公共交通
(運賃は路線バスとタクシーの中間:例えば 500 円)
- ④ 車を呼ぶと自分の好きな時間帯に自由に行きたいところに行ける公共交通
(運賃はタクシー程度)

注) 運賃はイメージであり、この金額に決定しているわけではありません。

Q 1 2 . 町内で新たな公共交通を運行する場合の質問です。

Q 1 2 - 1 . 新たな公共交通を運行する場合、各項目に対して希望する(計4つ)サービスをお答えください。(ご家族等で相談してお答えください)

【項目1:乗り降りする場所】

要望されるサービスをお答えください。

(一つに○)

サービス	①	②	③	④	⑤
乗り降りする場所	路線バスの停留所 (300m以内)	密に配置した停留所 (150m以内)	自宅と病院・スーパーなどの公共・公益施設の前	乗りたい所から降りたい所まで	どれでもかまわない
運賃イメージ	200 円前後	300 円前後	500 円前後	ハイヤー運賃	—

注) 運賃はイメージであり、この金額に決定しているわけではありません。

【項目2:車両の大きさ・他の人との乗車】

要望されるサービスをお答えください。

(一つに○)

サービス	①	②	③	④
車両の大きさ・他の人との乗車	小型のバス等 (15 人以下で乗り合い)	ハイヤーを他人と乗り合う(5 人以下)	ハイヤー (1 人や家族で乗車)	どれでもかまわない
運賃イメージ	500 円前後	500 円前後	ハイヤー運賃	—

注) 運賃はイメージであり、この金額に決定しているわけではありません。

【項目3:乗車(利用)方法】

要望されるサービスをお答えください。

(一つに○)

サービス	①	②	③	④
乗車 (利用方法)	予約なし (停留所で乗車・降車)	電話での予約 自宅や目的地の前で乗車・降車	スマホアプリでの予約	どれでもかまわない

【項目4:支払方法】

要望されるサービスをお答えください。

(複数回答可)

サービス	①	②	③	④
支払方法	現金	回数券	定期券(乗り放題)	スマホ決済

Q 1 2 - 2 . Q12-1.で選択したサービスが実現した場合の利用時期をお答えください。

(一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
①すぐにでも利用したい ②5年以内には利用する ③10 年以内には利用する ④利用しない	①すぐにでも利用したい ②5年以内には利用する ③10 年以内には利用する ④利用しない	①すぐにでも利用したい ②5年以内には利用する ③10 年以内には利用する ④利用しない

Q 1 2 - 3. Q12-1.で答えした公共交通が運行した場合の利用頻度をお答えください。
(一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
① 週に数回 ②月に数回 ③ 年に数回 ④利用しない	① 週に数回 ②月に数回 ③ 年に数回 ④利用しない	① 週に数回 ② 月に数回 ③ 年に数回 ④ 利用しない

Q 1 2 - 4. 中学生以下のお子様がいいらっしゃる世帯の方へ、Q12-1.で答えした公共交通が運行した場合の質問です。(中学生以下のお子様がない方はQ13へ)

Q 1 2 - 4 - 1. 中学生以下のお子様を利用させたいと思いますか。 (一つに○)

- ①利用させたいと思う ②利用させたいとは思わない(Q13へお進みください)

Q 1 2 - 4 - 2. 「Q12-4-1」で「①利用させたいと思う」を回答された方への質問です。
中学生以下のお子様を利用する場合の「目的」をお答えください。(複数回答可)

- ①通園・通学の登校 ②通園・通学の下校(部活を除く) ③部活 ④習い事
⑤その他()

Q 1 2 - 4 - 3. 「Q12-4-1」で「①利用させたいと思う」を回答された方への質問です。
想定される利用頻度をお答えください。 (一つに○、日数を記入)

- ①週に()日程度 ②月に()日程度 ③年に()日程度

Q 1 3. 町民自らが支える公共交通についてお答えください。
自家用車をお持ちの方で、普段運転されている方に質問です。(該当しない方はQ14へ)
仮に地域の方を送迎する運転業務がある場合、あなたはドライバーとして参加・協力したいと思いますか。該当するものをお答えください。 (一つに○)

一人目の方	二人目の方	三人目の方
① 参加・協力は難しい ② ボランティアとして参加可能 ③ 賃金 [*] をもらえるのであれば参加可能	① 参加・協力は難しい ② ボランティアとして参加可能 ③ 賃金 [*] をもらえるのであれば参加可能	① 参加・協力は難しい ② ボランティアとして参加可能 ③ 賃金 [*] をもらえるのであれば参加可能

※例えば1,000円/時、8,000円/日(8時間就業)など

Q 1 4. その他、公共交通についてご意見等がありましたら、お書きください。

苫前町地域公共交通計画

(「第4章 地域公共交通の課題整理」まで)

令和 7 年 11 月

苫前町

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 計画の位置づけ	4
(1) 本計画の位置づけ	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 公共交通の位置づけ	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	48
3. 地域交通実態調査	49
3-1 調査概要	49
(1) 目的	49
(2) アンケートの概要	49
(3) 調査の実施方法	50
(4) 調査のスケジュール	50
(5) 配付・回収結果	50
3-2 アンケート結果概要	51

4. 地域公共交通の課題の整理	53
4-1 課題の整理.....	53
(1) 地域公共交通の利便性の向上.....	53
(2) より多くの町民が利用できる交通手段の検討.....	54
(3) 苫前町の地理的条件に有効な新たな交通手段の検討.....	55
4-2 公共交通体系と新たな交通手段のイメージ.....	57
(1) 苫前町の公共交通体系のイメージ.....	57
(2) 新たな公共交通のイメージ.....	58
(3) 運行イメージ.....	59
5. 地域公共交通計画の策定	61
5-1 基本理念と基本方針.....	61
5-2 定量的な目標の設定.....	61
5-3 目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定.....	61
5-4 計画の推進.....	61

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。

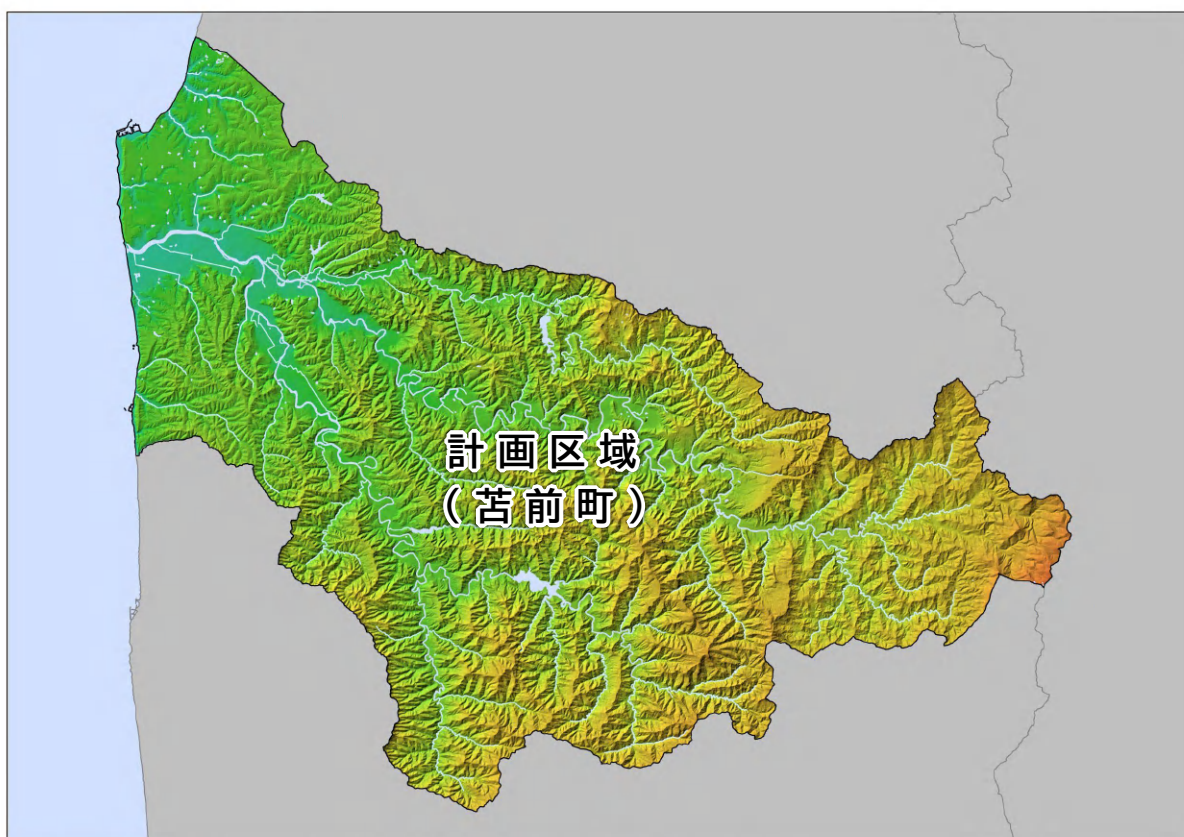


図 1-1 計画の対象区域図

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 計画の位置づけ

(1) 本計画の位置づけ

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。

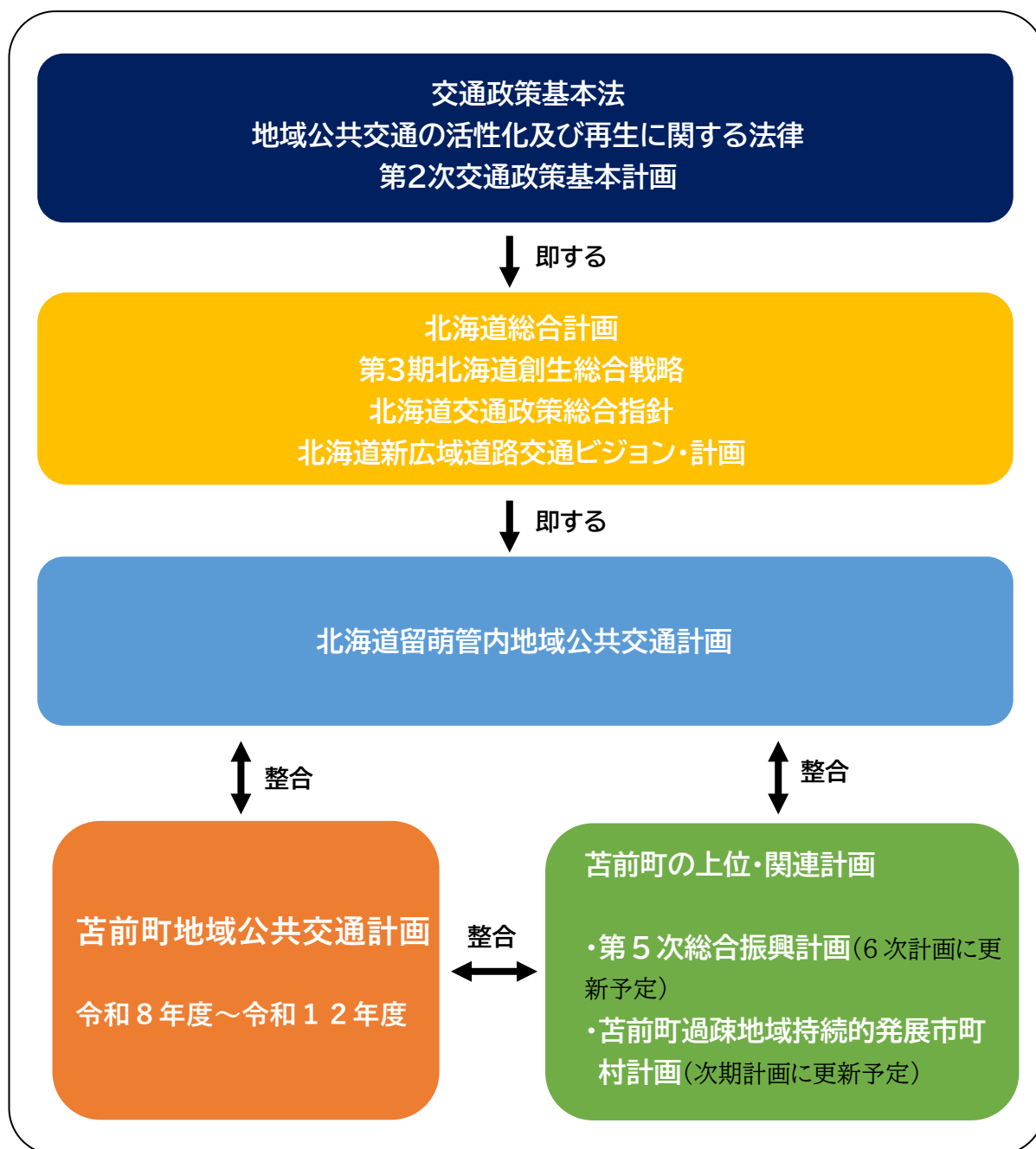


図 1-2 計画の位置づけ

(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 <p>地域における協議の促進</p> <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り組み、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 black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">幹線交通</div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #e6f2ff; margin: -5px -5px 5px -5px;">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> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; background-color: #e6f2ff;">取組の方向性</td> <td>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</td> </tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; background-color: #d9534f; color: white; padding: 5px;">広域交通</div> <div style="border: 1px solid #d9534f; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #fff2cc; margin: -5px -5px 5px -5px;">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> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; background-color: #fff2cc;">取組の方向性</td> <td>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</td> </tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; background-color: #f1c40f; color: white; padding: 5px;">生活圏交通</div> <div style="border: 1px solid #f1c40f; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #fff2cc; margin: -5px -5px 5px -5px;">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> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; background-color: #fff2cc;">取組の方向性</td> <td>地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保</td> </tr> </table> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div> <div style="background-color: #e6f2ff; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;"> 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 </div> </div>	取組の方向性	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	取組の方向性	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	取組の方向性	地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保
取組の方向性	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						
取組の方向性	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						
取組の方向性	地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保						

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～	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	5 利便性の高い快適空間のまちづくり ④公共交通の充実 ○バス交通の充実と環境整備 【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。 【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。

(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	<p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p>																						
基本目標	<p>ア.人口に関する目標 将来目標人口を2,800人と設定</p> <p>イ. 地域の持続的発展のための基本となる目標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>子育て世帯の転入数</td><td>5世帯</td><td>25世帯(累計)</td></tr> <tr> <td>1次産業の新規就業者数</td><td>農業0人・漁業2人</td><td>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>17件</td><td>20件</td></tr> <tr> <td>観光施設入り込み数</td><td>193,812人</td><td>200,000人</td></tr> <tr> <td>光ファイバー通信可能地区</td><td>6地区</td><td>17地区</td></tr> <tr> <td>年間出生数</td><td>17人</td><td>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	<p>5. 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>(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。</p> <p>(2)その対策 イ.交通 ①公共交通機関の充実と環境整備</p> <p>(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</p>																						

1-6 公共交通の位置づけ

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づけを設定します。

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。

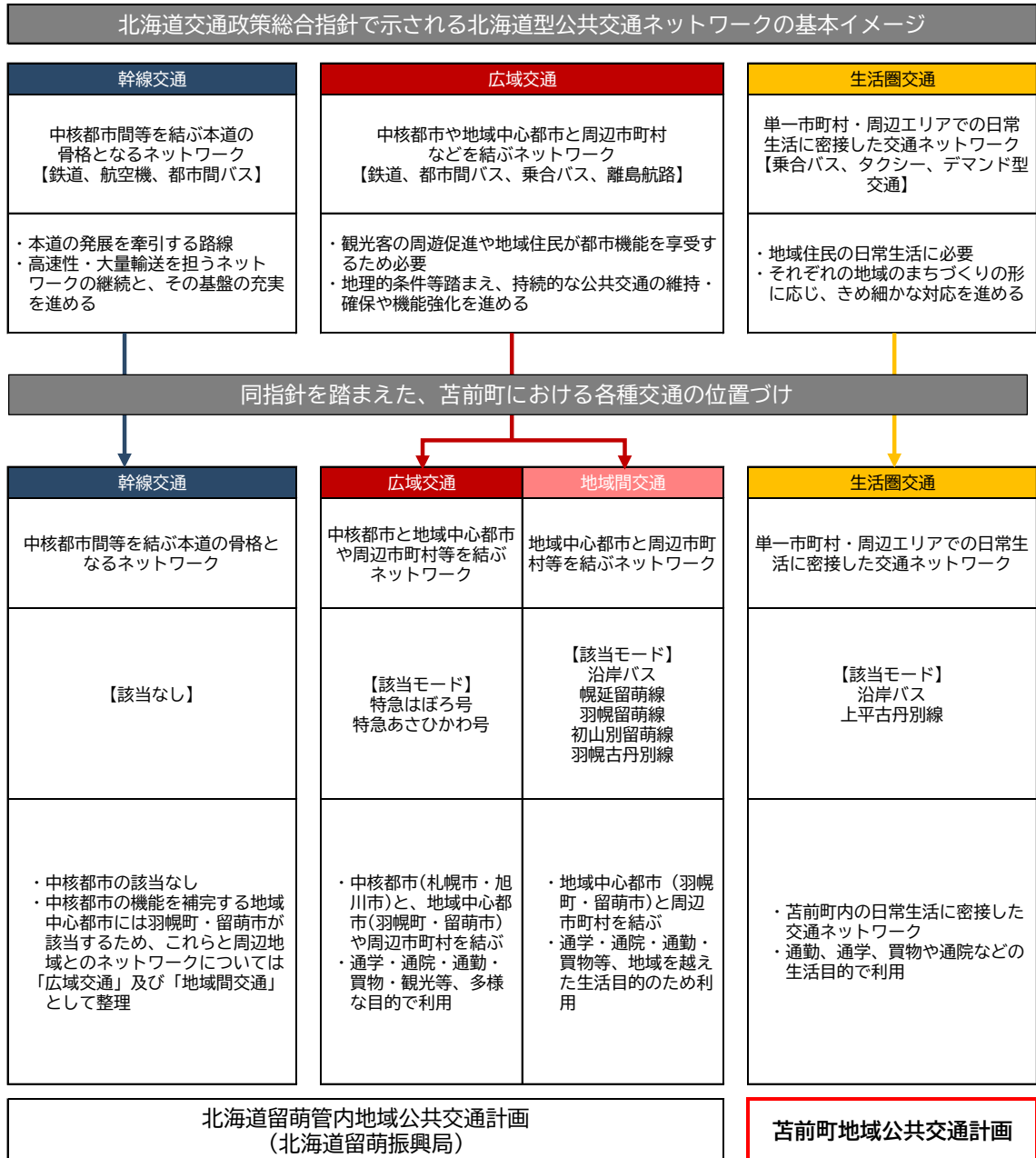


図 1-4 公共交通の位置づけ

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。

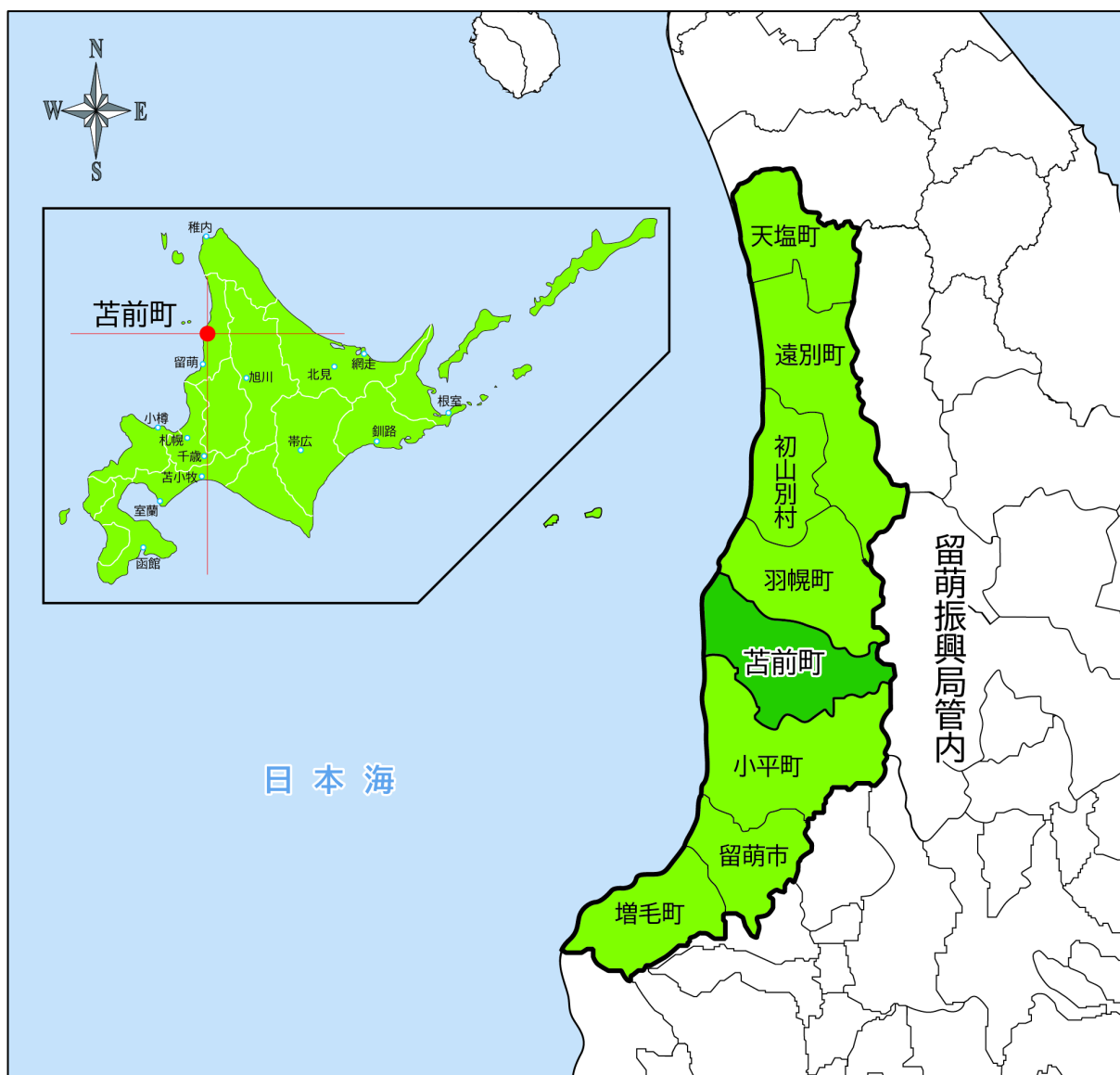


図 2-1 位置図

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。

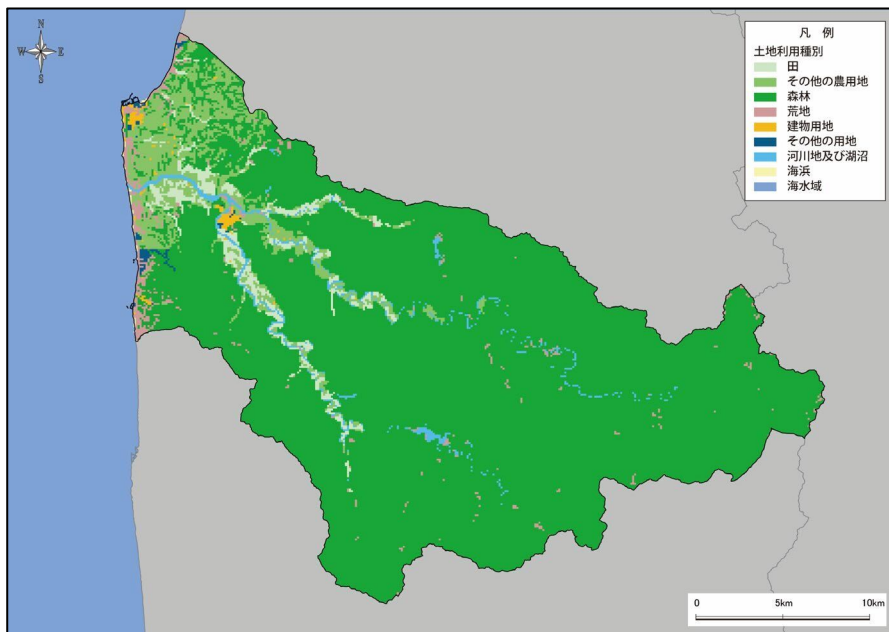


資料:電子地形図(国土地理院)を加工して作成

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)

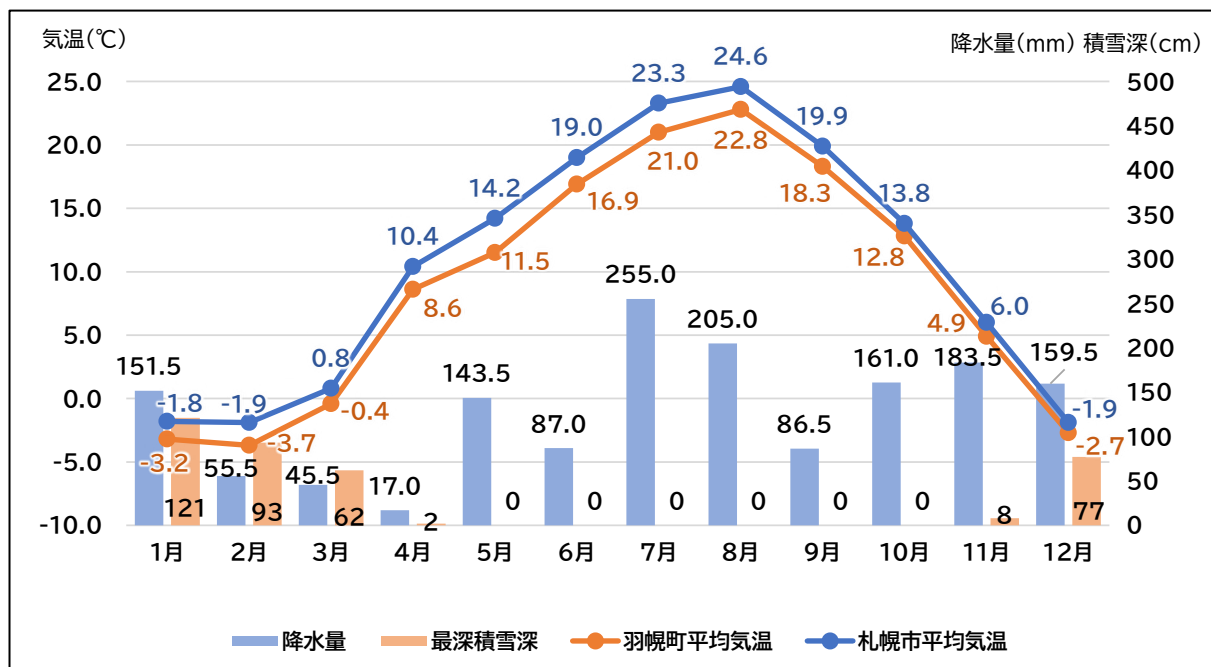
(2) 気象

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)

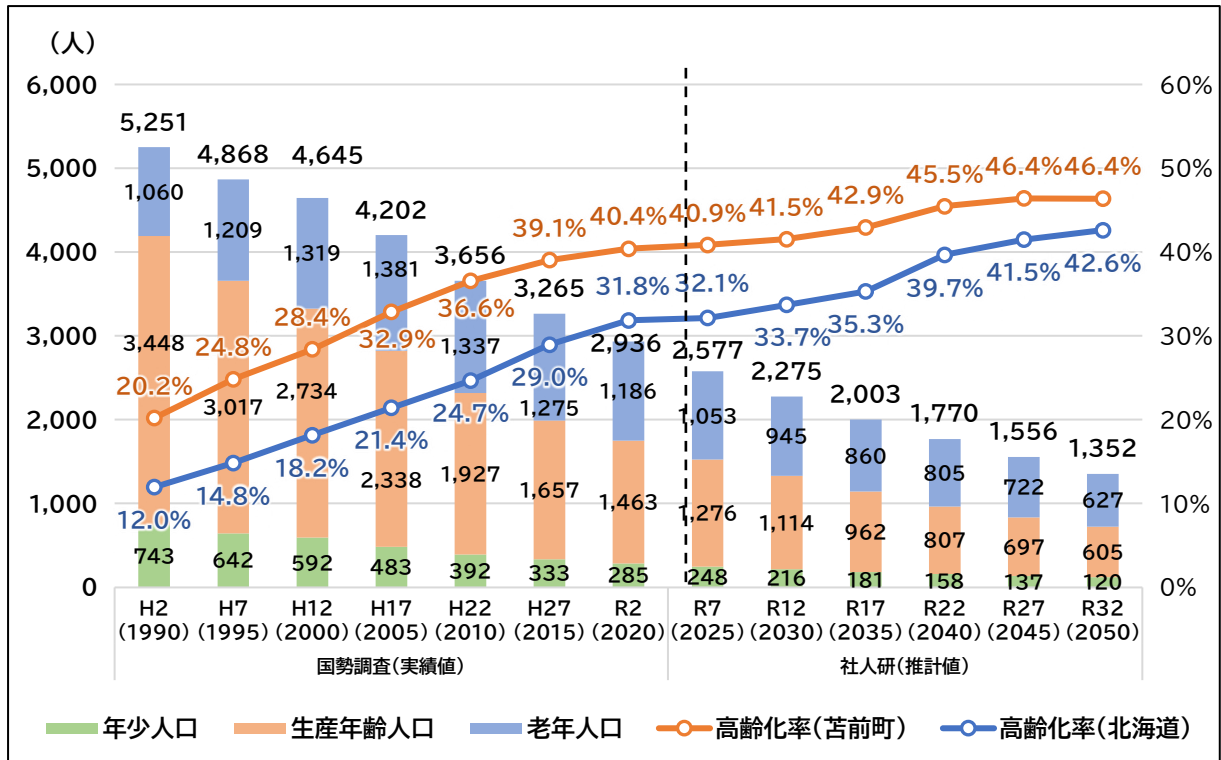
図 2-4 気温・降水量・最深積雪深の平年値状況

(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。



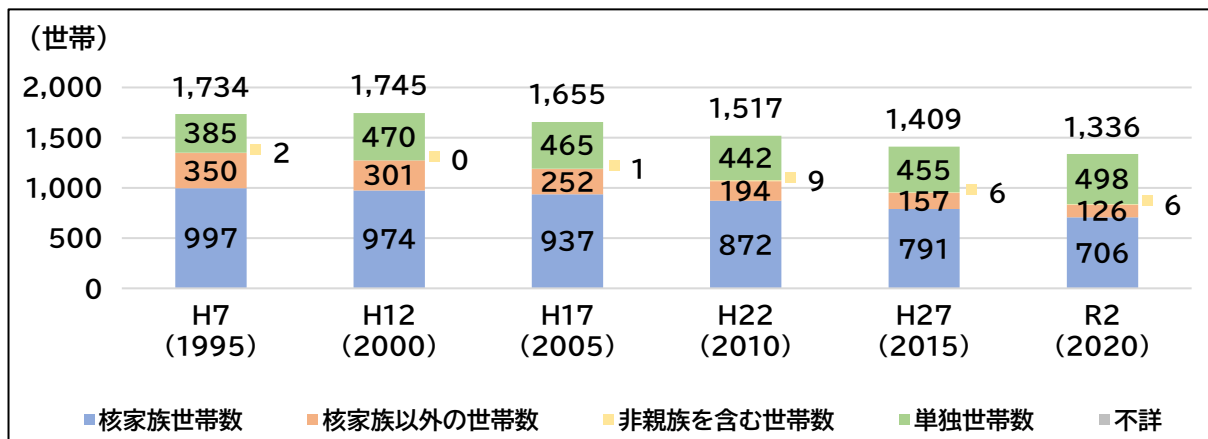
資料:国勢調査(1990～2020)、総人口は年齢不詳を含む人口
国立社会保障・人口問題研究所(2025～2050)

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。

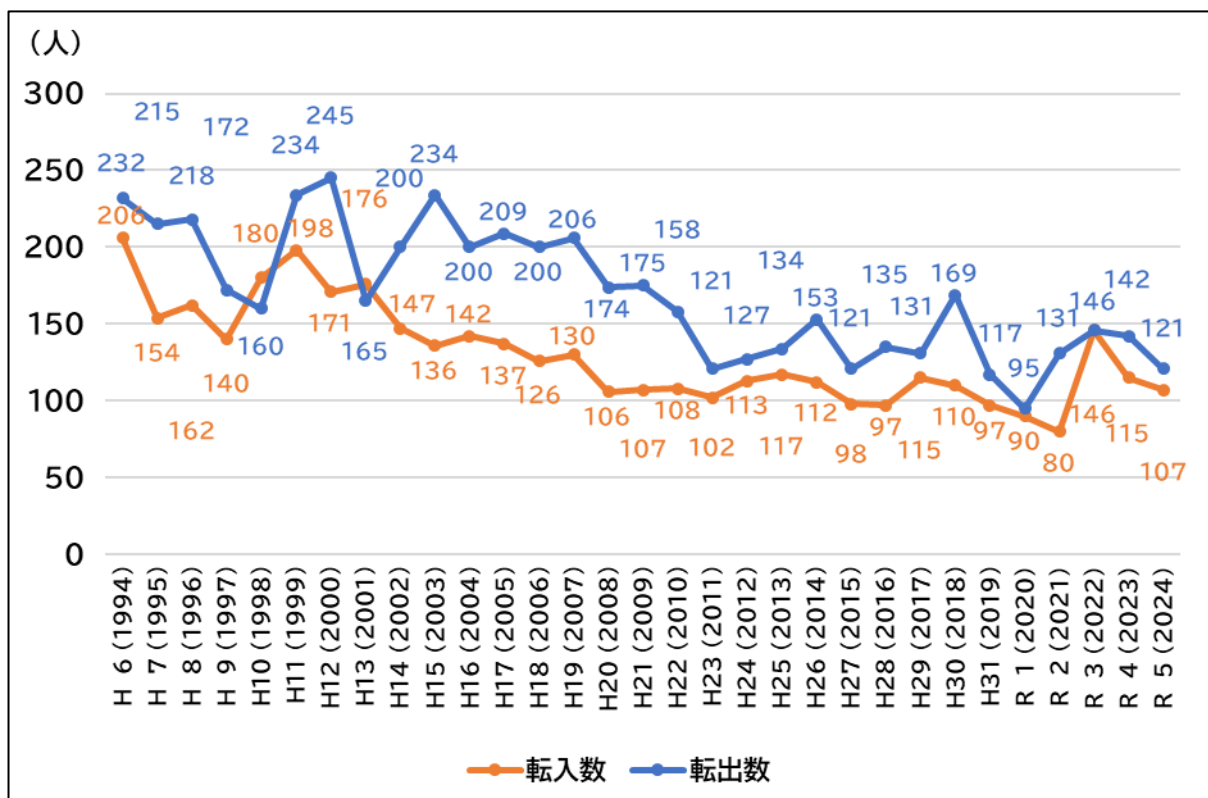


資料：各年国勢調査

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。



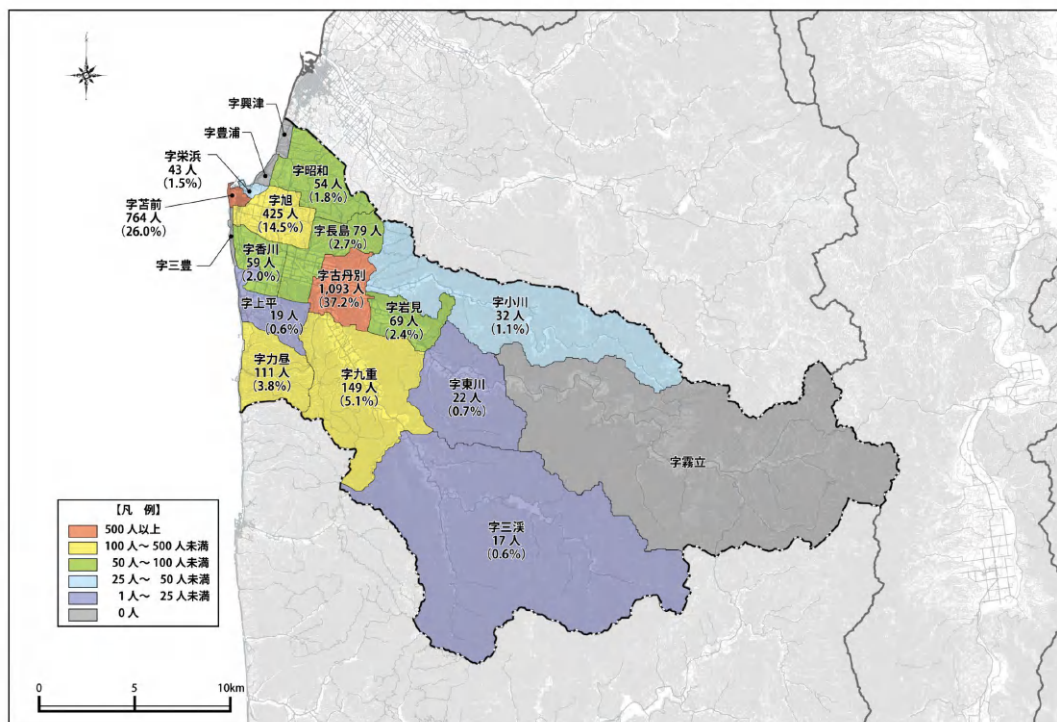
資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

図 2-7 転入出数の推移

エ. 地域別人口

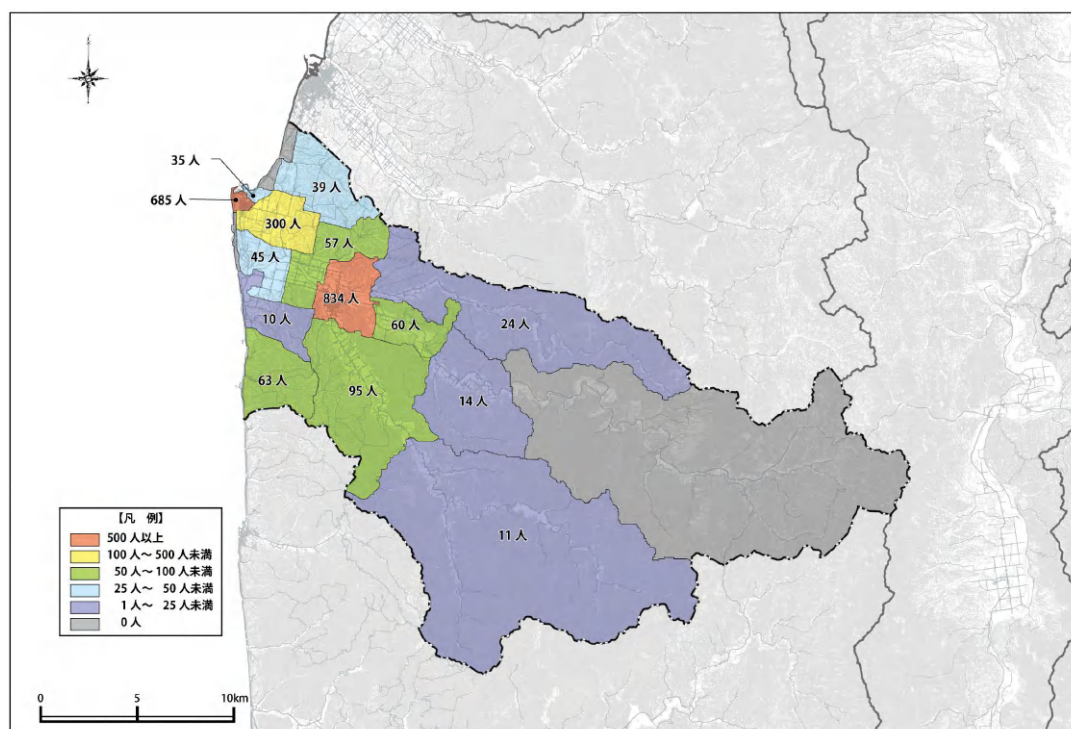
○ 全人口

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)

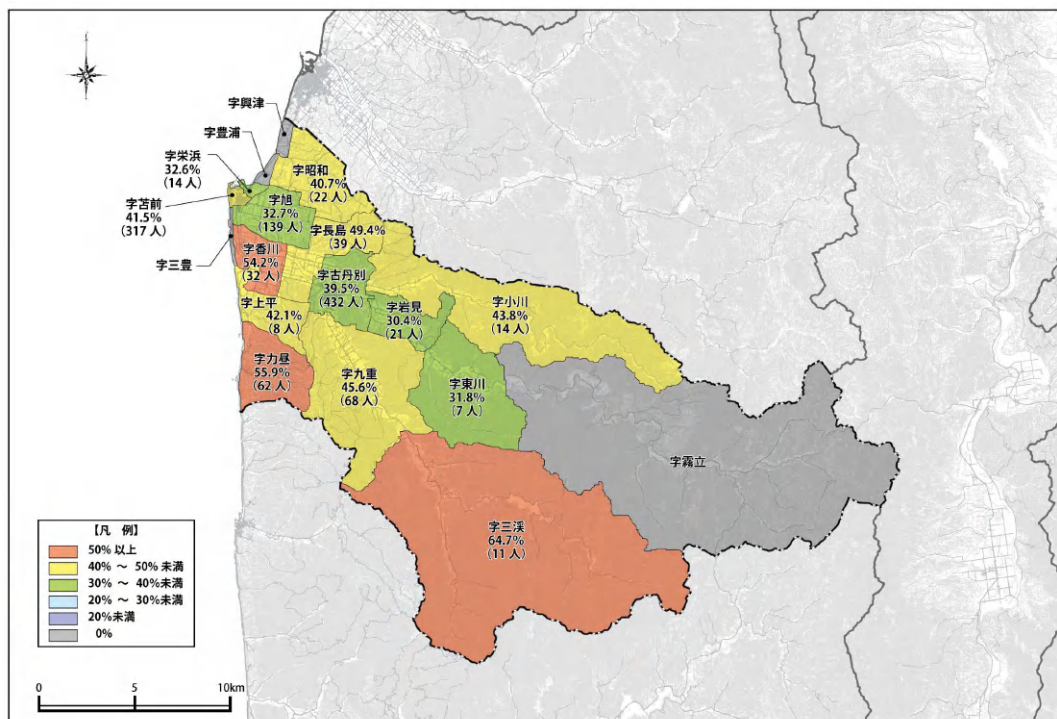


資料:G 空間情報センター 将来人口・世帯予測ツール V3

図 2-9 人口分布予測(令和12年)

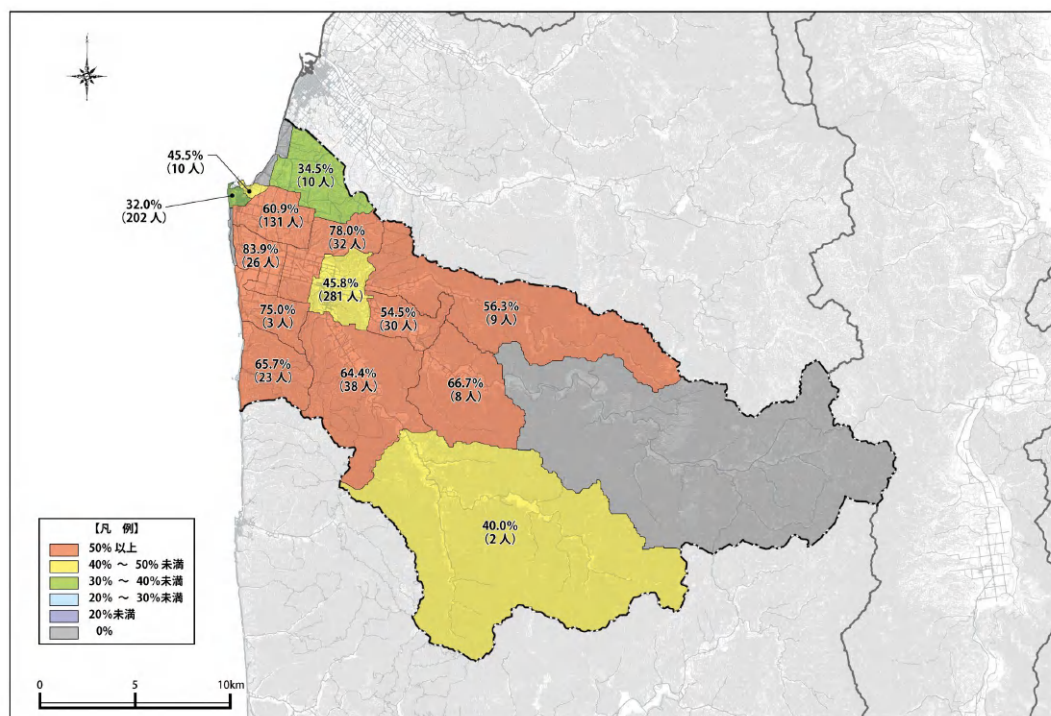
○ 高齢化率(65 歳以上)

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)

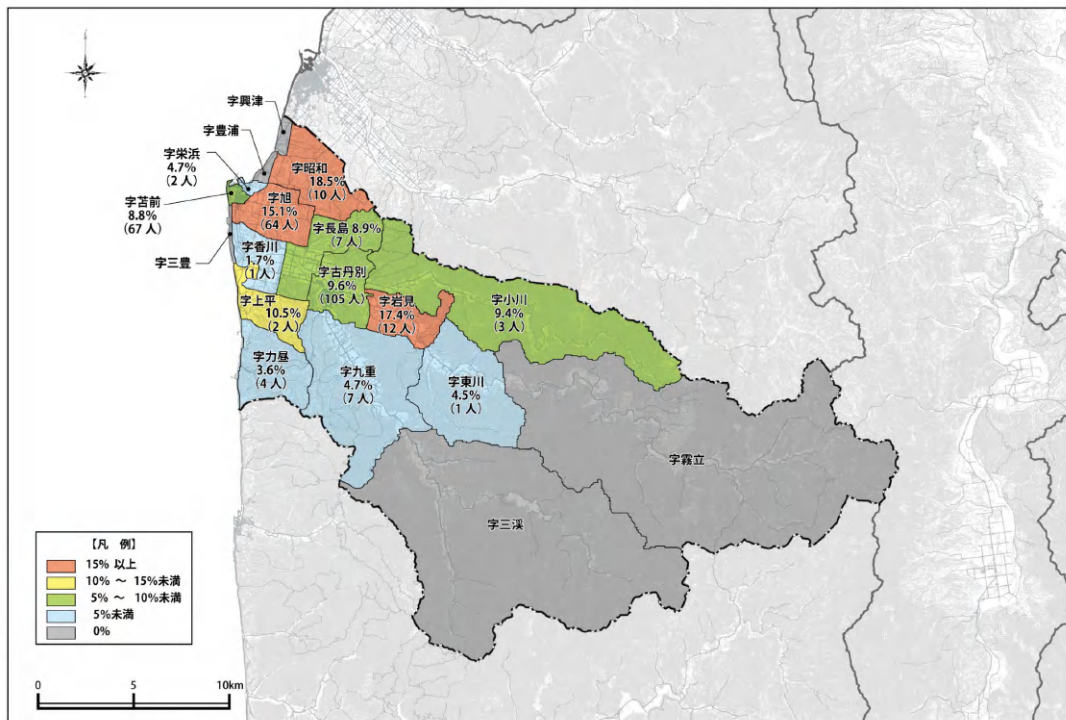


資料: G 空間情報センター 将来人口・世帯予測ツール V3

図 2-11 高齢化率予測(令和 12 年)

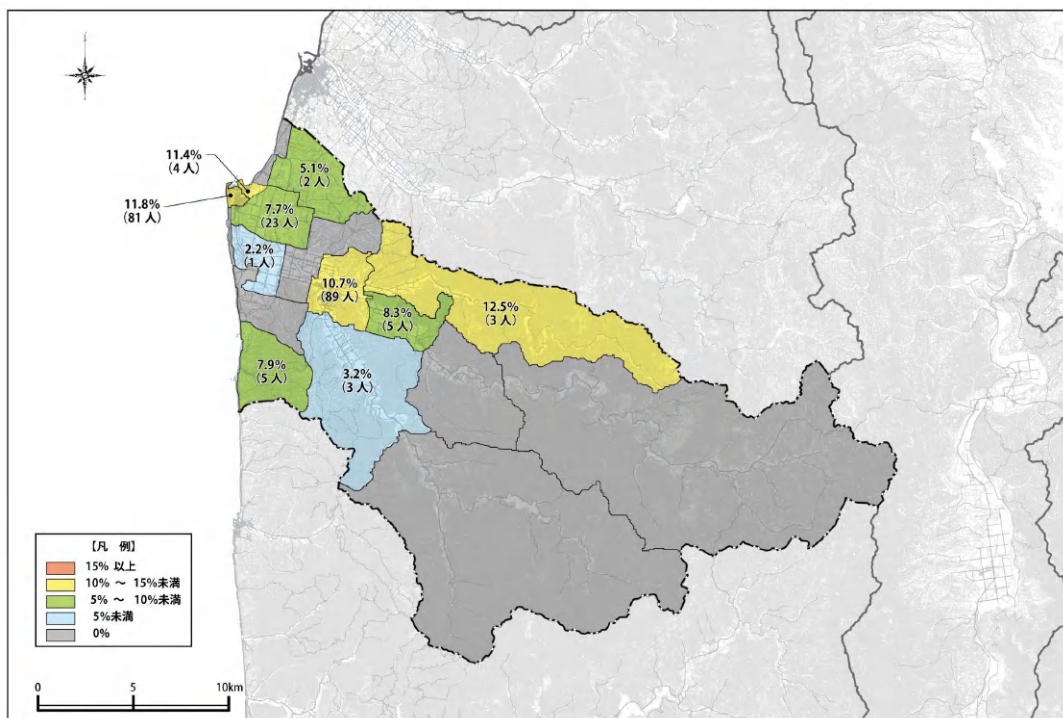
○ 年少人口比率(15 歳未満)

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)

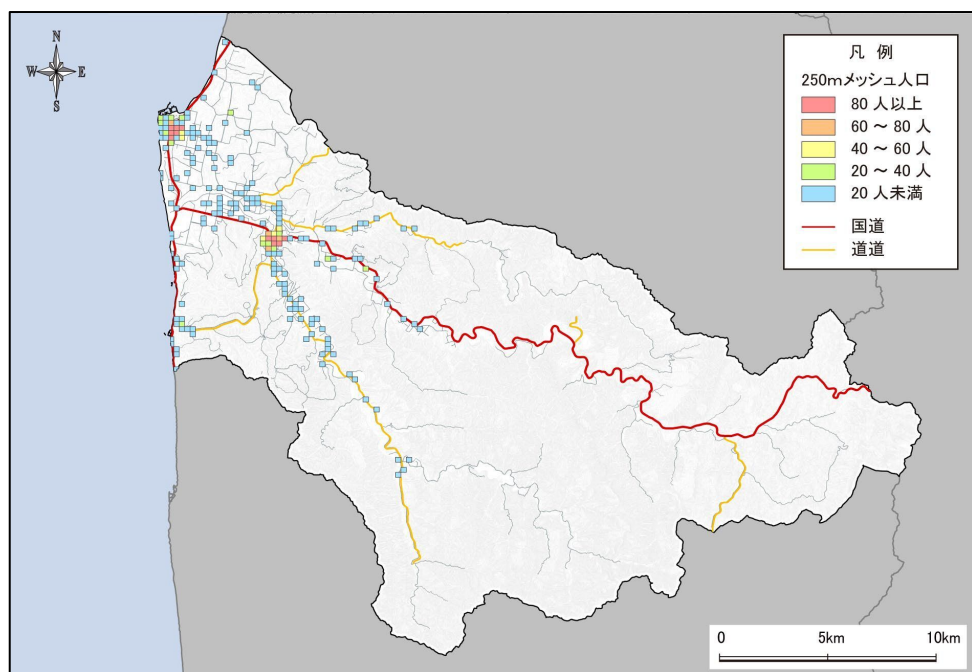
表 2-2 苫前町の高齢化率と年少者率(令和 2 年)

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)

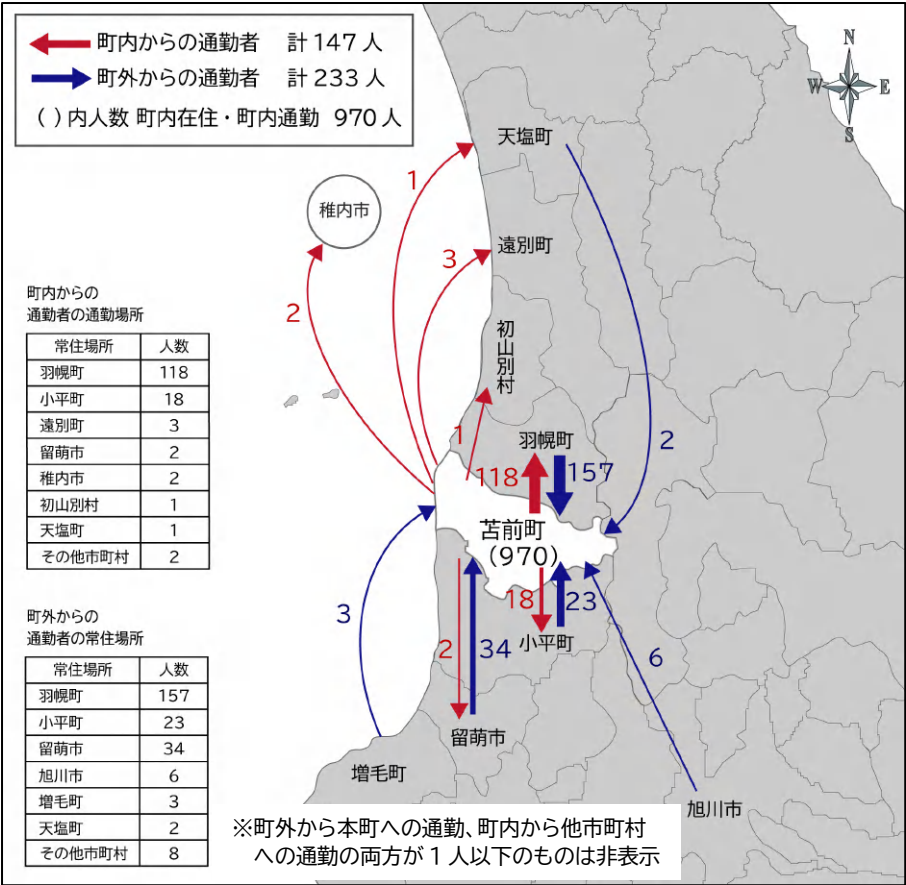
(4) 移動の実態

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

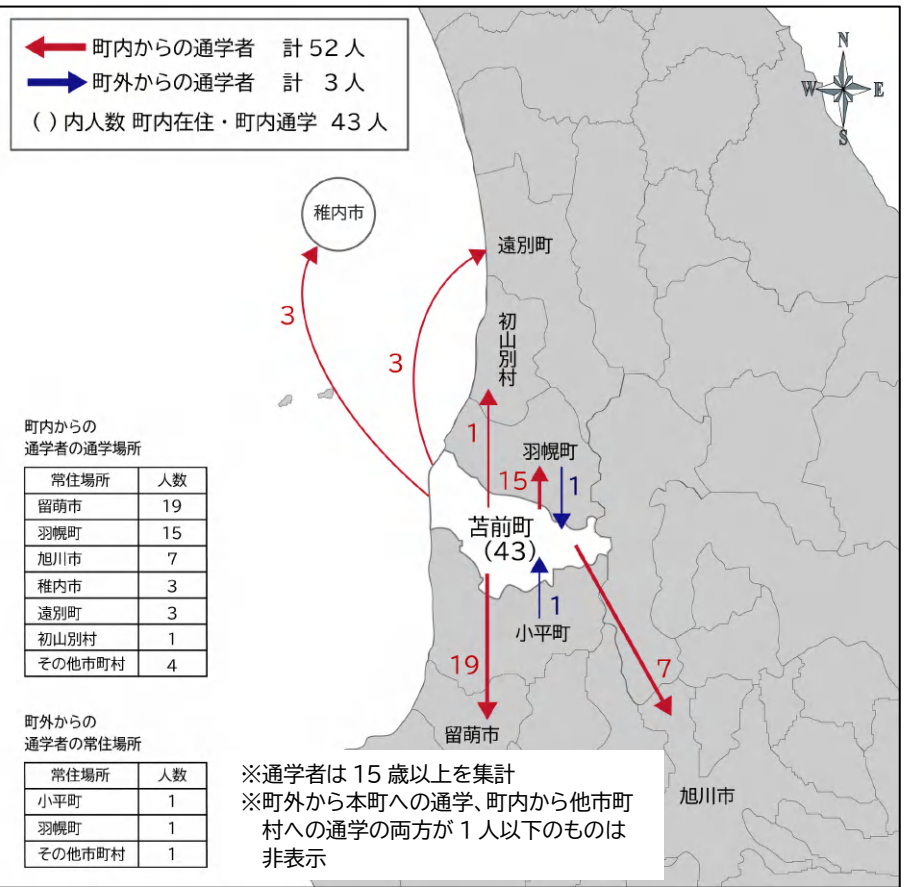


イ. 通学の状況

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。

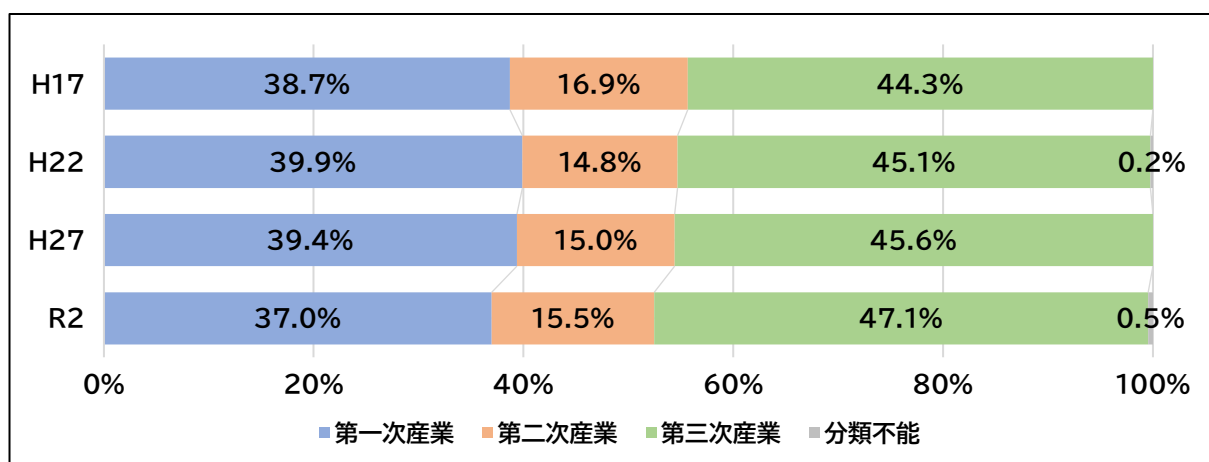
資料:令和 2 年国勢調査

図 2-16 近隣市町村間の通学の状況



(5) 産業

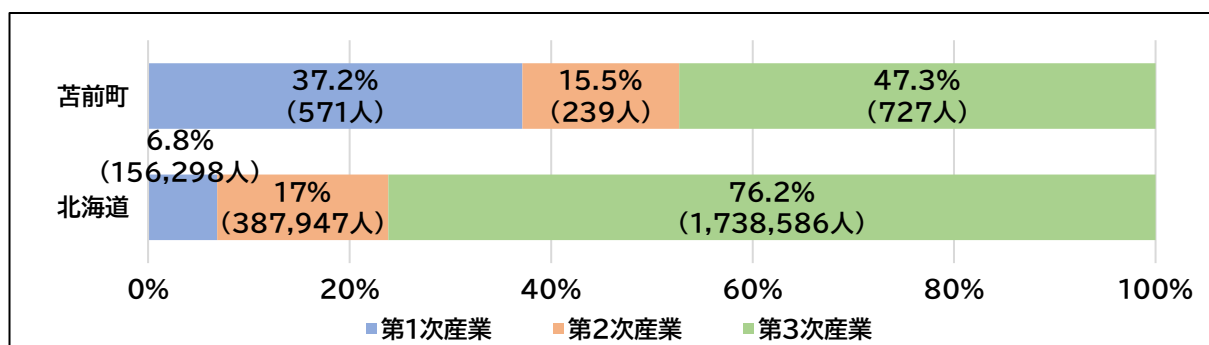
本町の基幹産業は農業、漁業となっており、第一次産業の就業人口の割合は4割弱で推移しており、農業・漁業の就業者が多いです。その他、第二次産業は概ね横ばいで、第三次産業は拡大しています。



資料：各年国勢調査

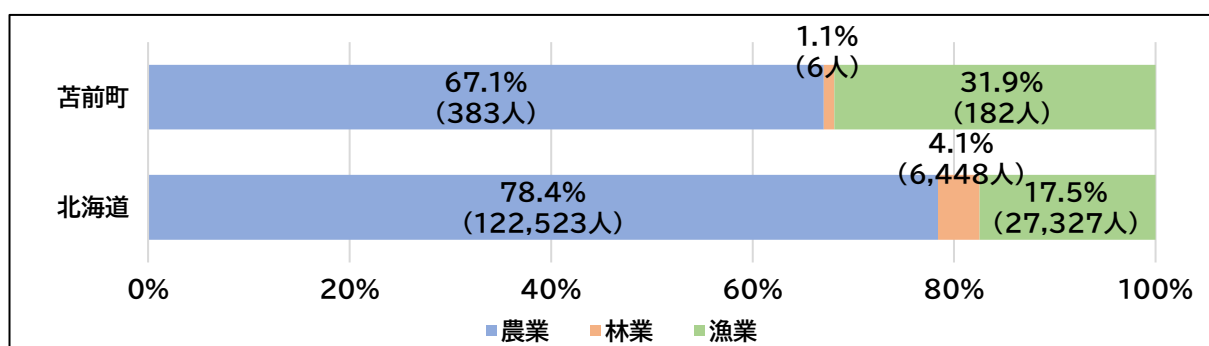
図 2-17 産業別人口の推移

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。

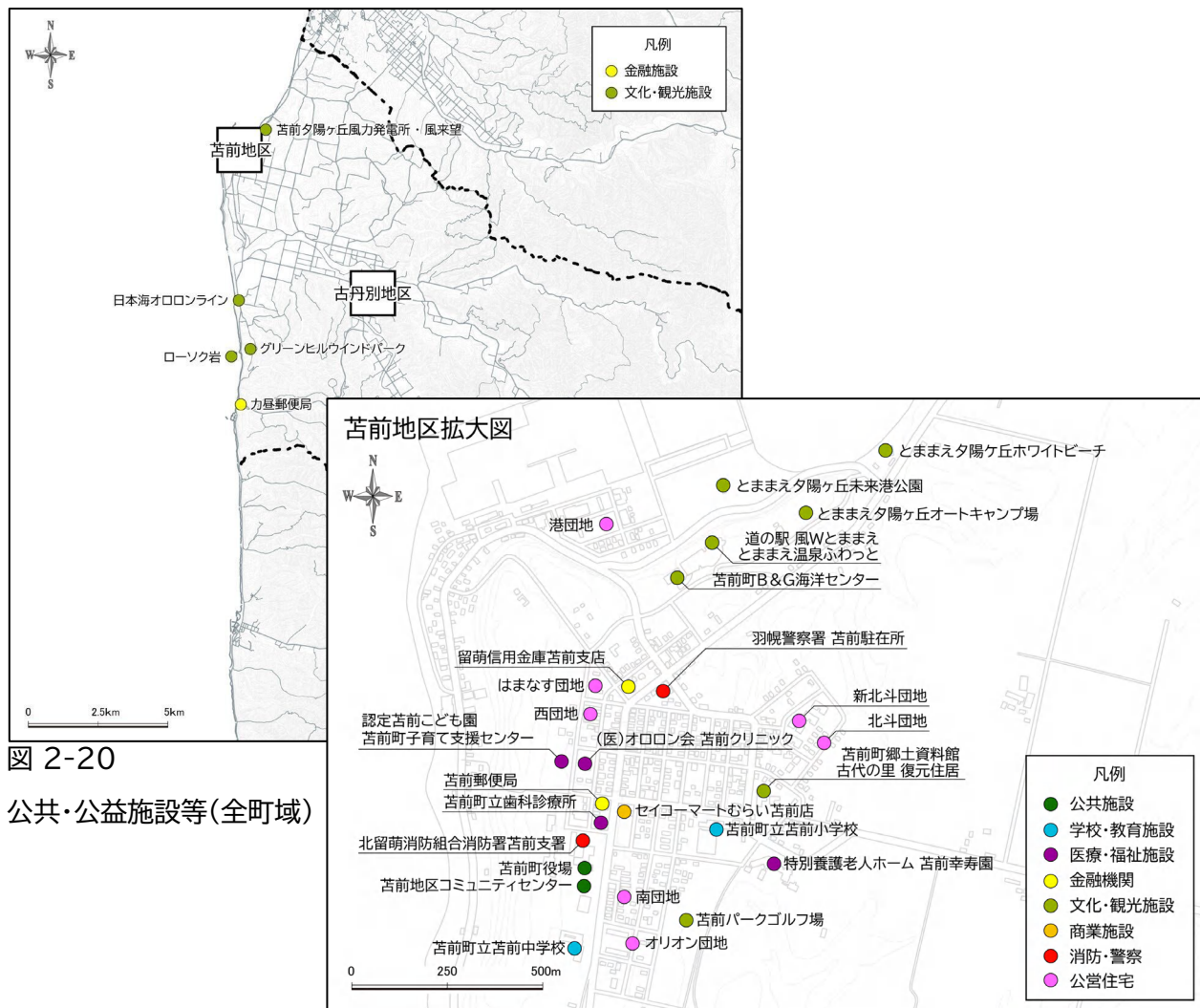


図 2-21 生活関連施設・観光施設の分布(苫前地区拡大図)

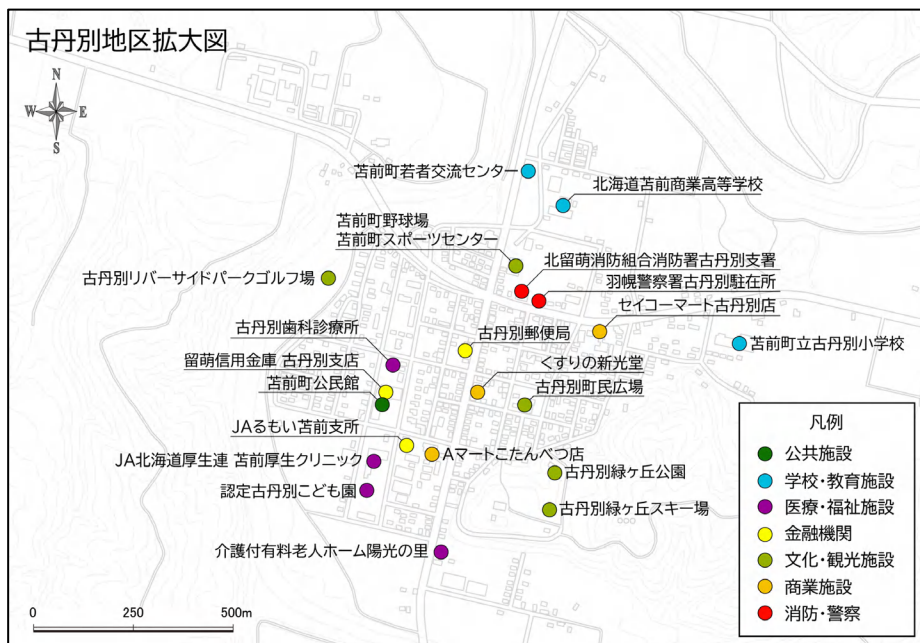
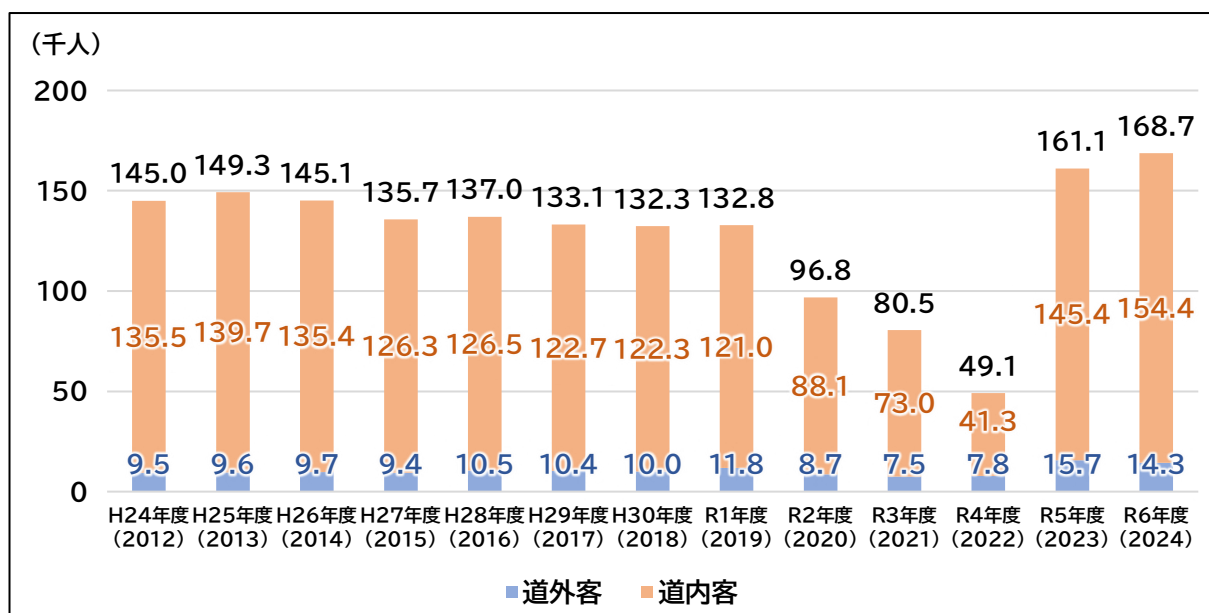


図 2-22 生活関連施設・観光施設の分布(古丹別地区拡大図)

(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。

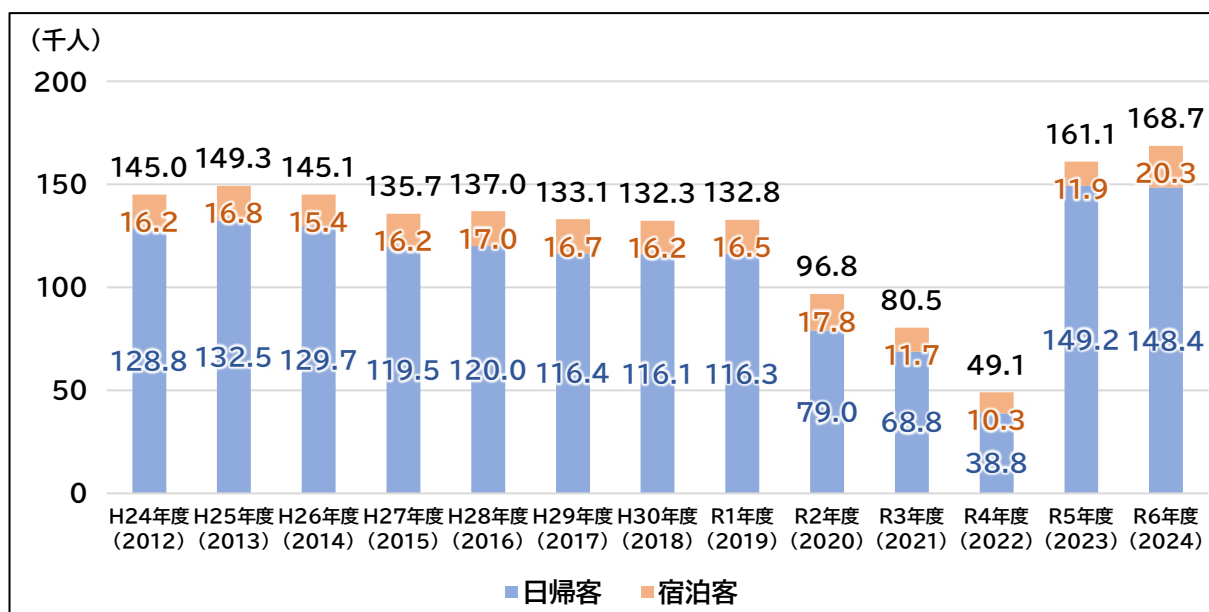


資料：北海道観光入込客数調査報告書

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。



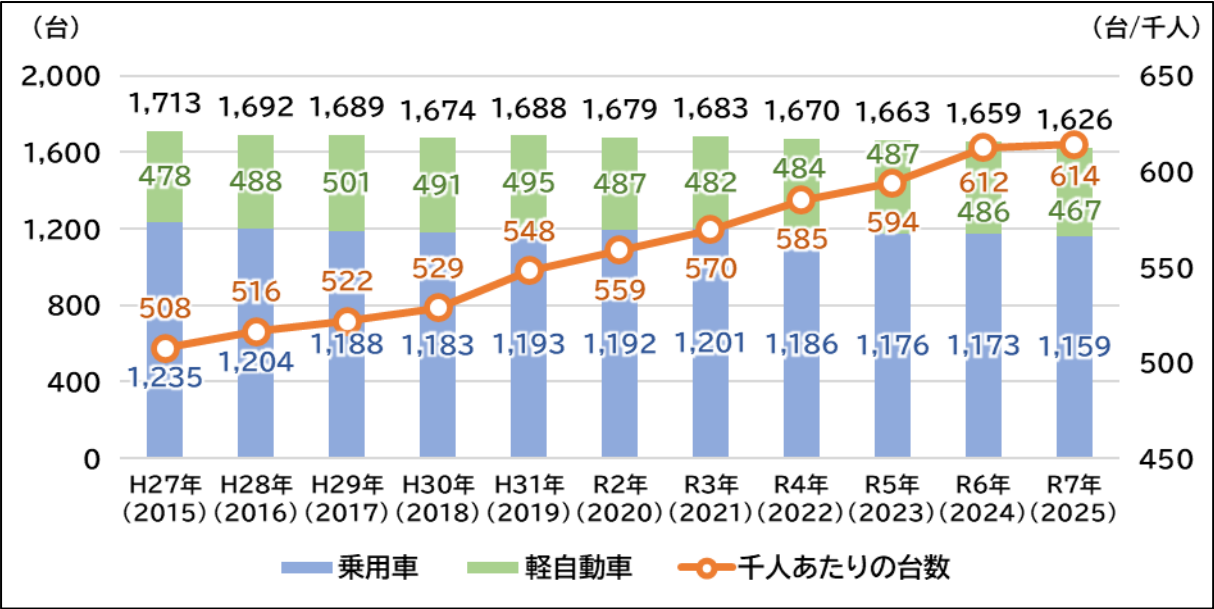
資料：北海道観光入込客数調査報告書

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。

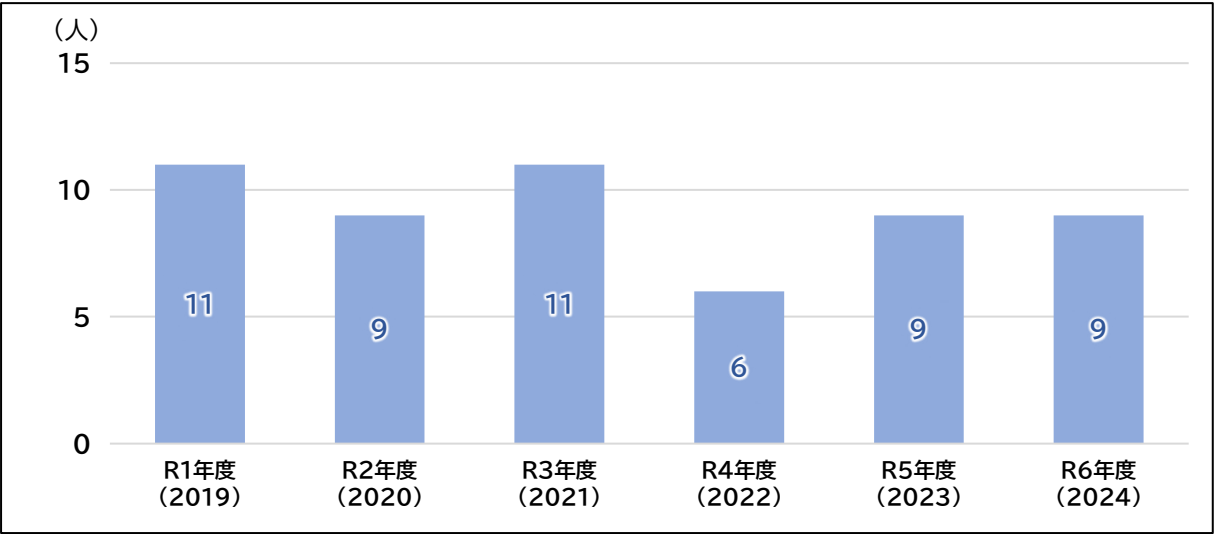


図 2-26 運転免許返納者数の推移

2-2 苫前町の公共交通

(1) 苫前町の公共交通網

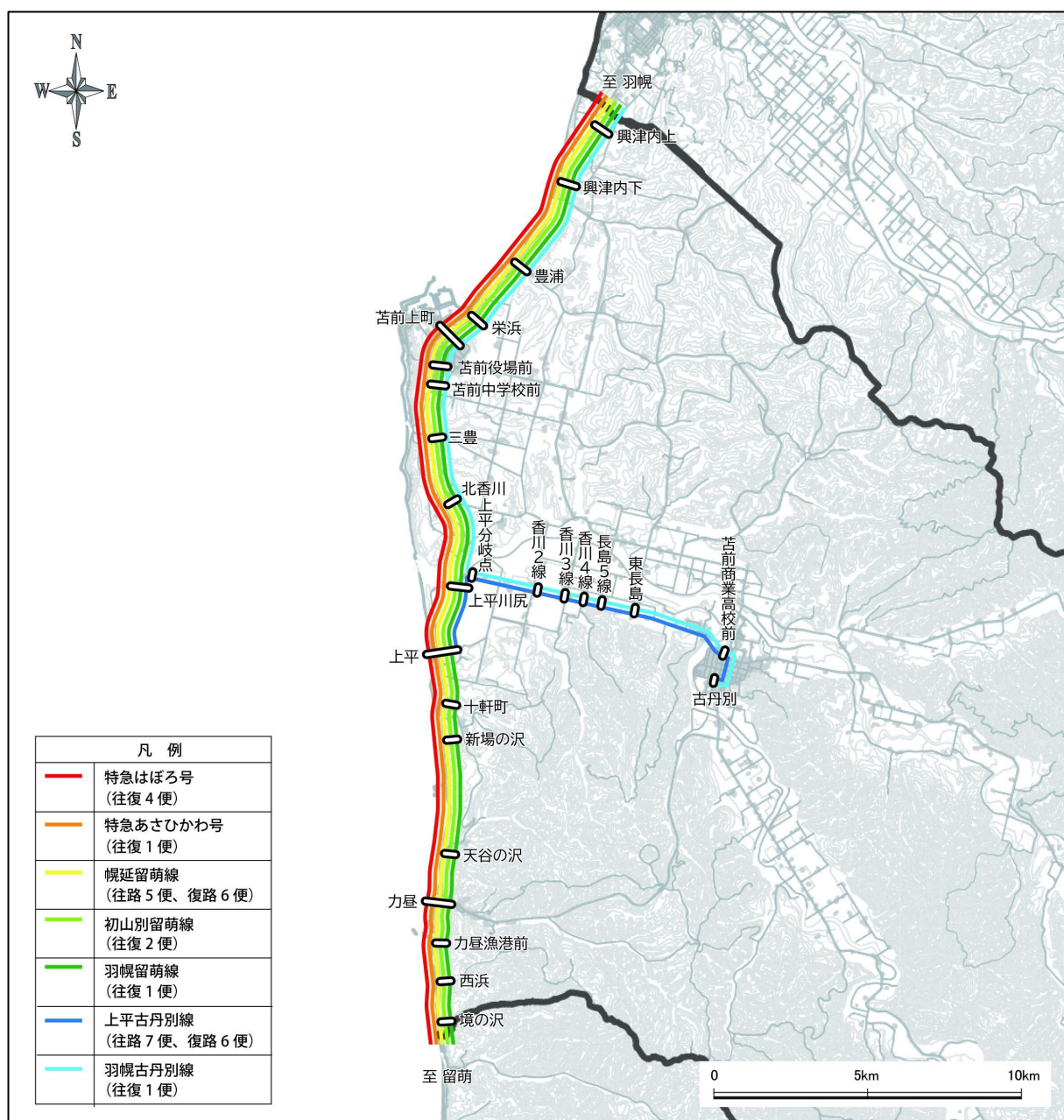
ア. 公共交通網

本町を運行する路線バスは全て沿岸バス(株)により運行しています。

都市間を結ぶ高速バスは、豊富町と札幌市を結ぶ特急はぼろ号と、羽幌町と旭川市を結ぶ特急あさひかわ号(令和5年4月から令和7年度まで3年間の実証運行)が運行しています。

通常の路線バスは、幌延留萌線、初山別留萌線、羽幌留萌線、上平古丹別線による4路線が運行しており、令和6年3月末に廃止された羽幌古丹別線の区間に、令和7年10月から急行便羽幌古丹別線が新設されています。

その他苫前町による福祉有償運送は、自宅～医療機関までの間を送迎運行しています。

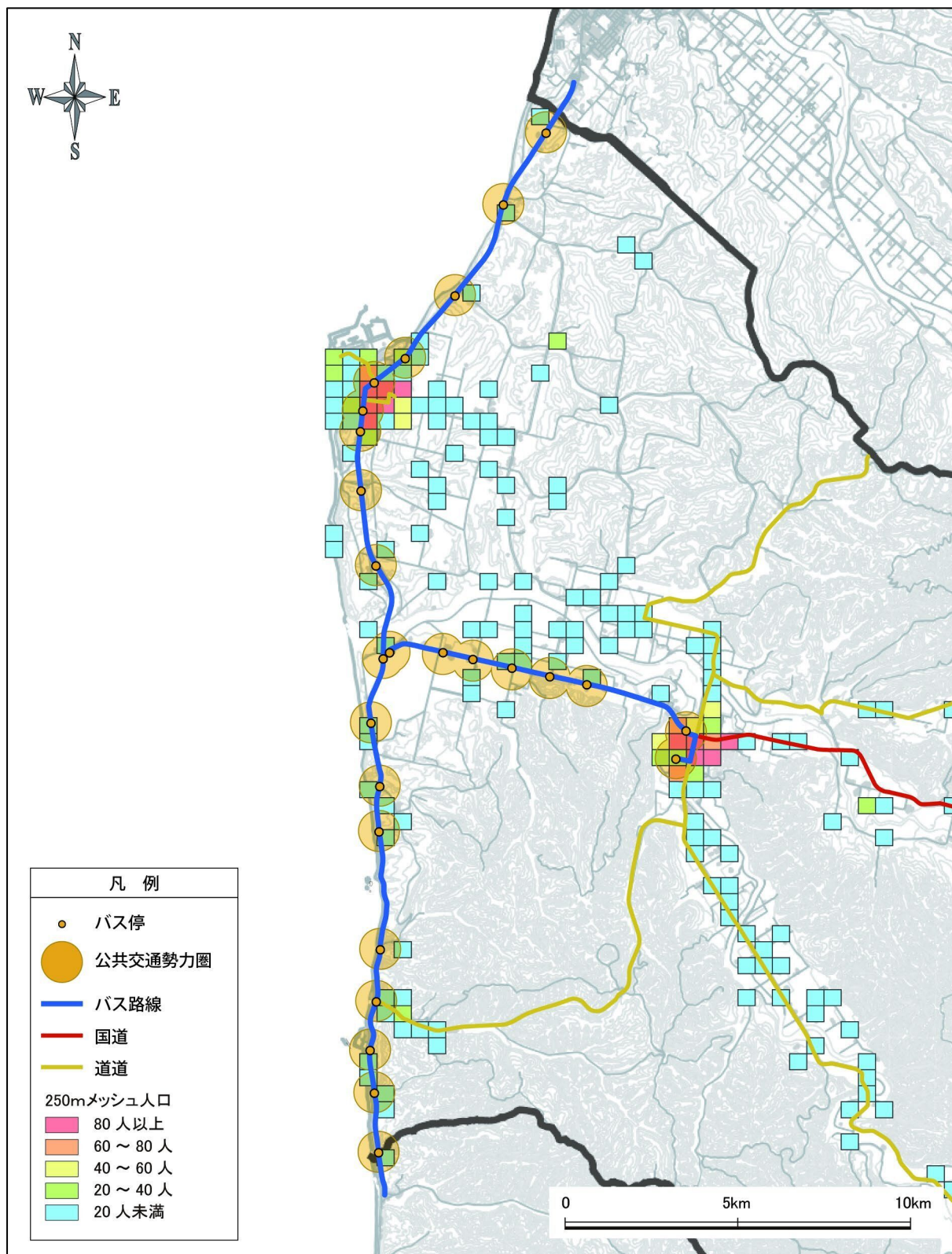


資料:沿岸バス(株)

図 2-27 苫前町の公共交通網(全町域)

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が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が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が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

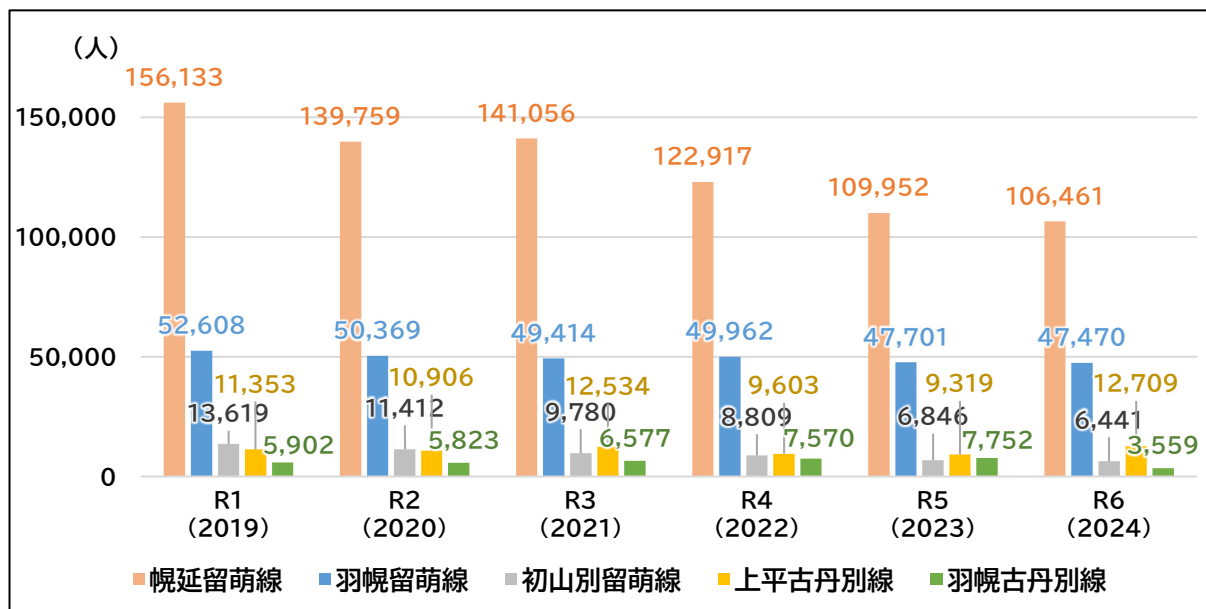
運行事業者	路線名	始発	終点	平日 便数	土日祝 便数	所要時間
沿岸バス(株)	幌延留萌線	幌延深地層研究センター前	留萌市立病院	5	3	約 3 時間 48 分
		留萌市立病院	幌延深地層研究センター前	6	3	
	羽幌留萌線	羽幌ターミナル	留萌市立病院	1	1	約 1 時間 40 分
		留萌市立病院	羽幌ターミナル	1	0	
	初山別留萌線	初山別	留萌市立病院	1	0	約 2 時間 07 分
		初山別北原野	留萌市立病院	1	1	約 2 時間 17 分
		留萌市立病院	初山別北原野	2	1	
	上平古丹別線	上平	古丹別	7	3	約 10 分
		古丹別	上平	6	3	
	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



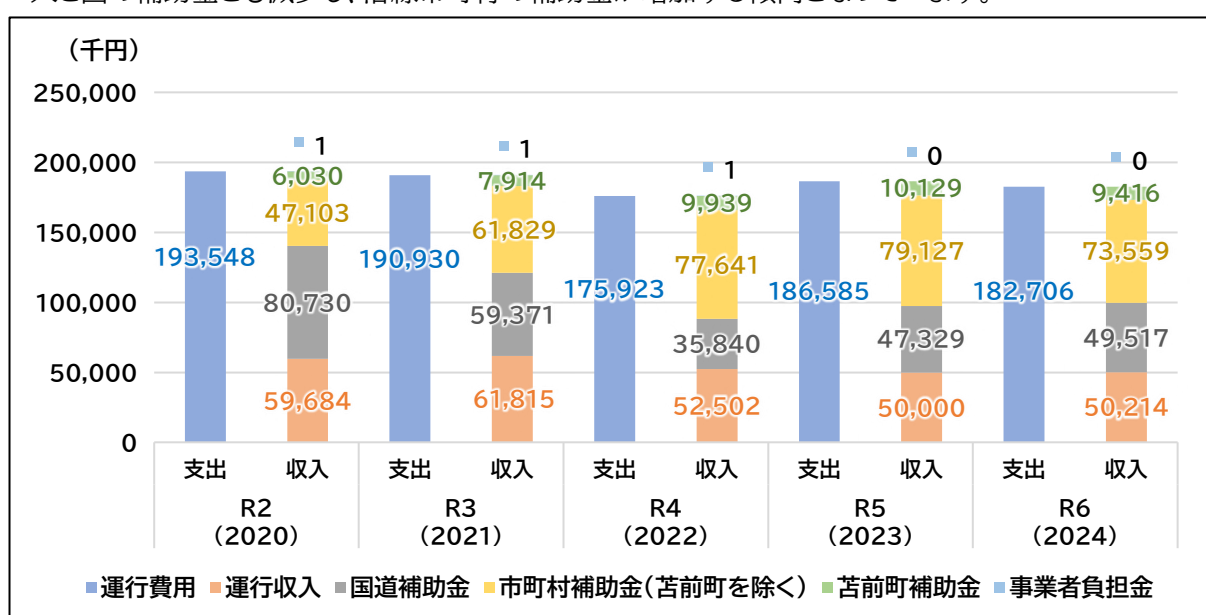
資料:沿岸バス(株)

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。

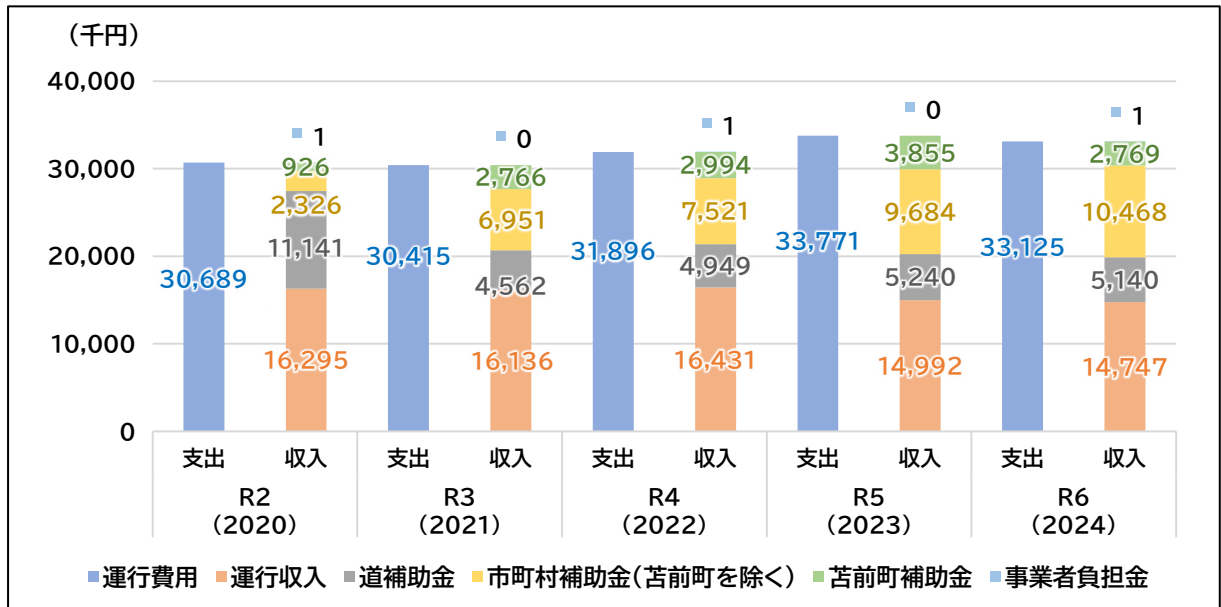


図 2-31 羽幌留萌線の収支の推移

【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。

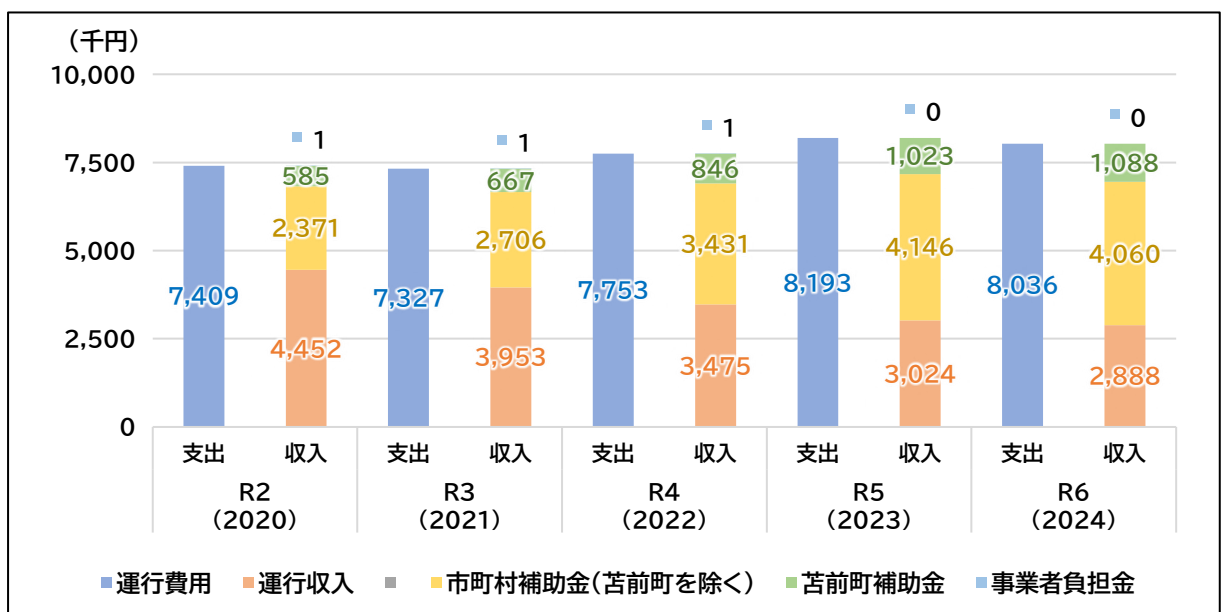
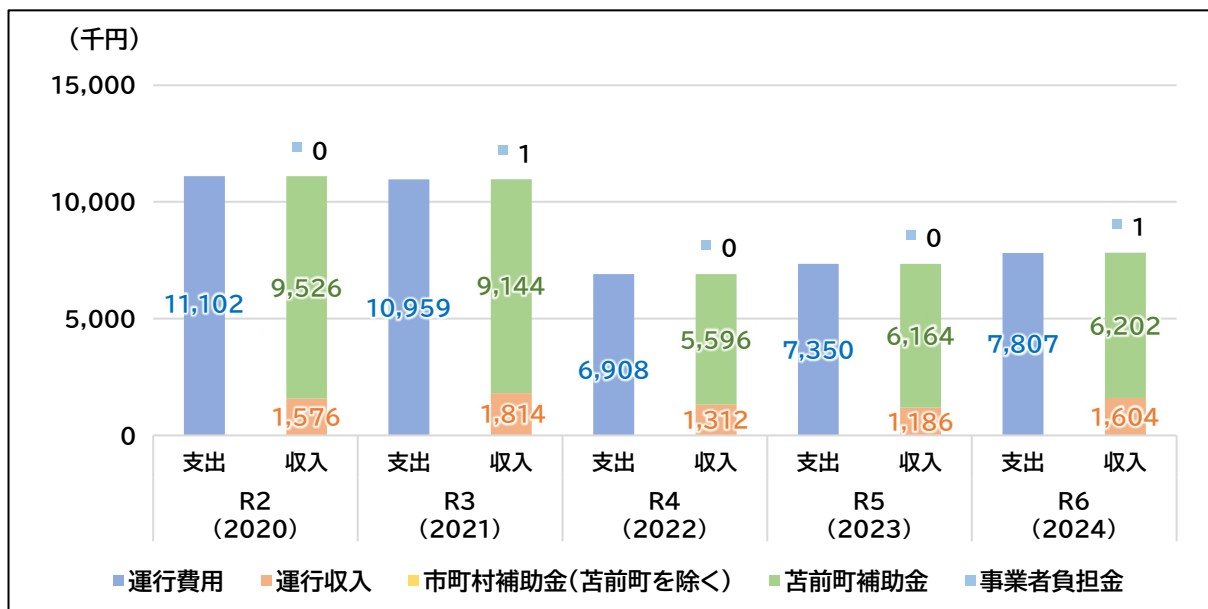


図 2-32 初山別留萌線の収支の推移

【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。

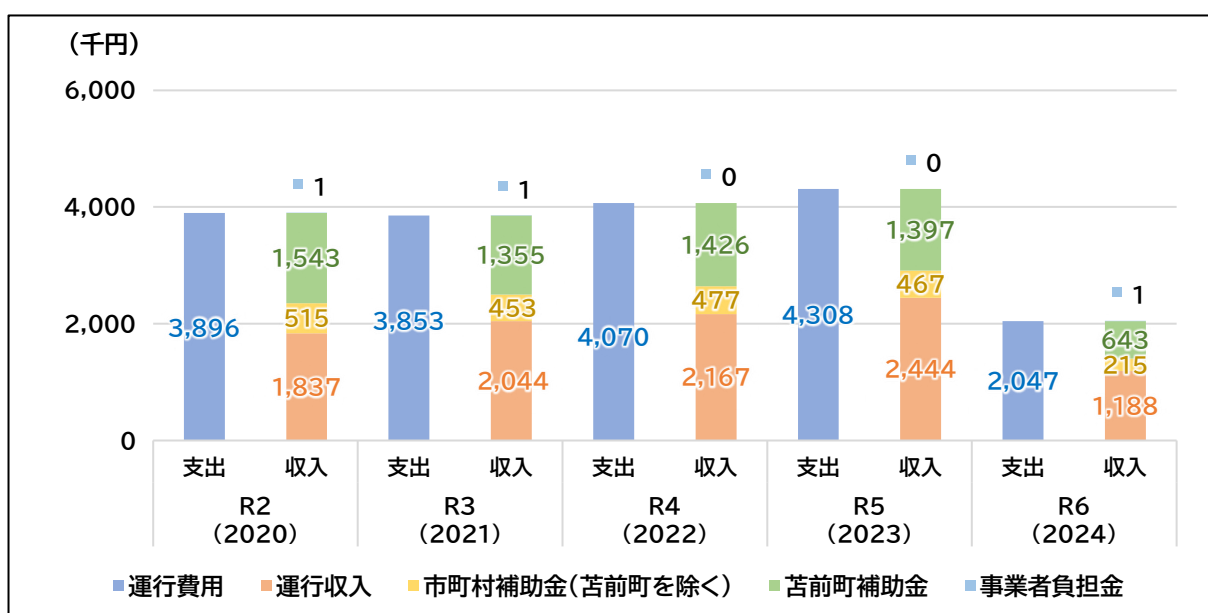


資料：沿岸バス(株)

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

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

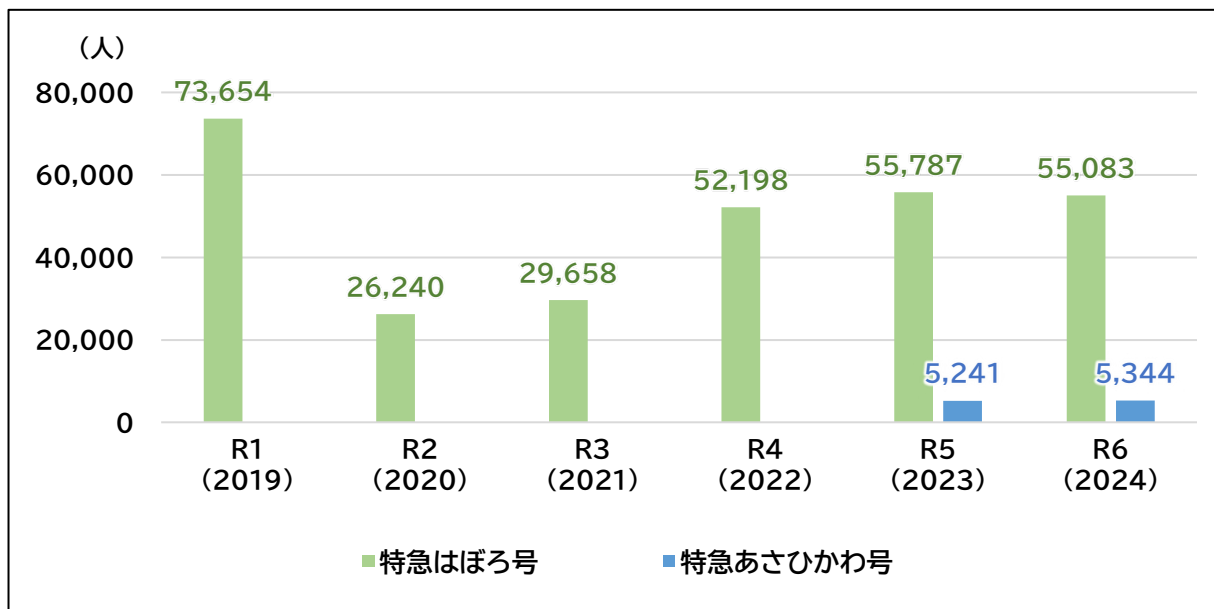
運行事業者	路線名	始発	終点	全日便数	所要時間
沿岸バス(株)	特急はぼろ号	豊富	札幌駅前 32 のりば	4	約 5 時間 10 分
		札幌駅前 32 のりば	豊富	4	
	特急あさひかわ号	羽幌ターミナル	旭川駅前(バスタッチ)	1	約 2 時間 35 分
		旭川駅前 8 のりば	羽幌ターミナル	1	

※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

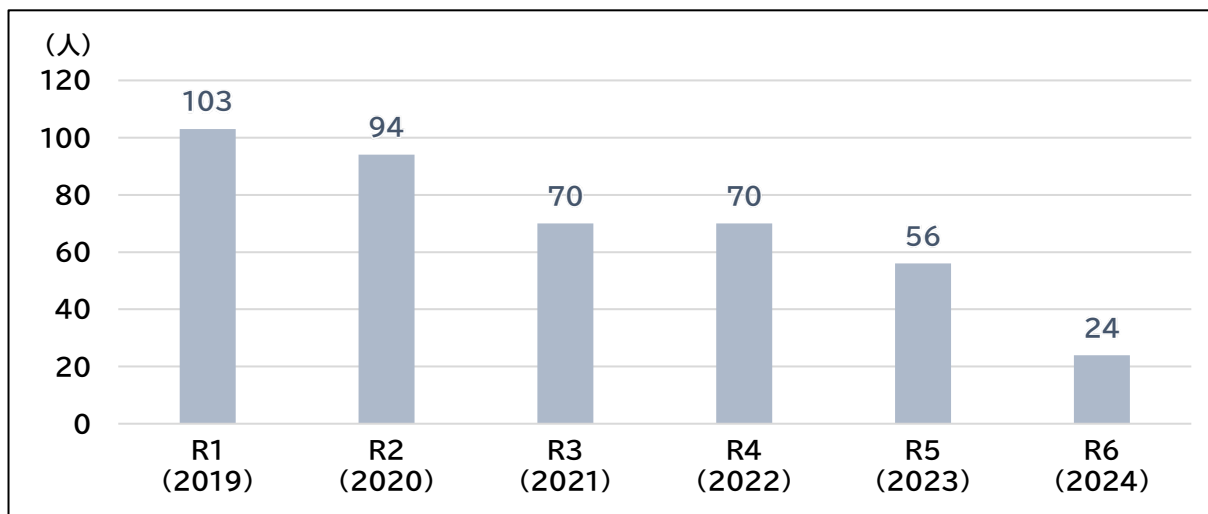
表 2-9 運転手年齢別人数

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 人と運行主体のヘルパー事業の廃止に伴う利用制限により、令和 5 年から半減しています。

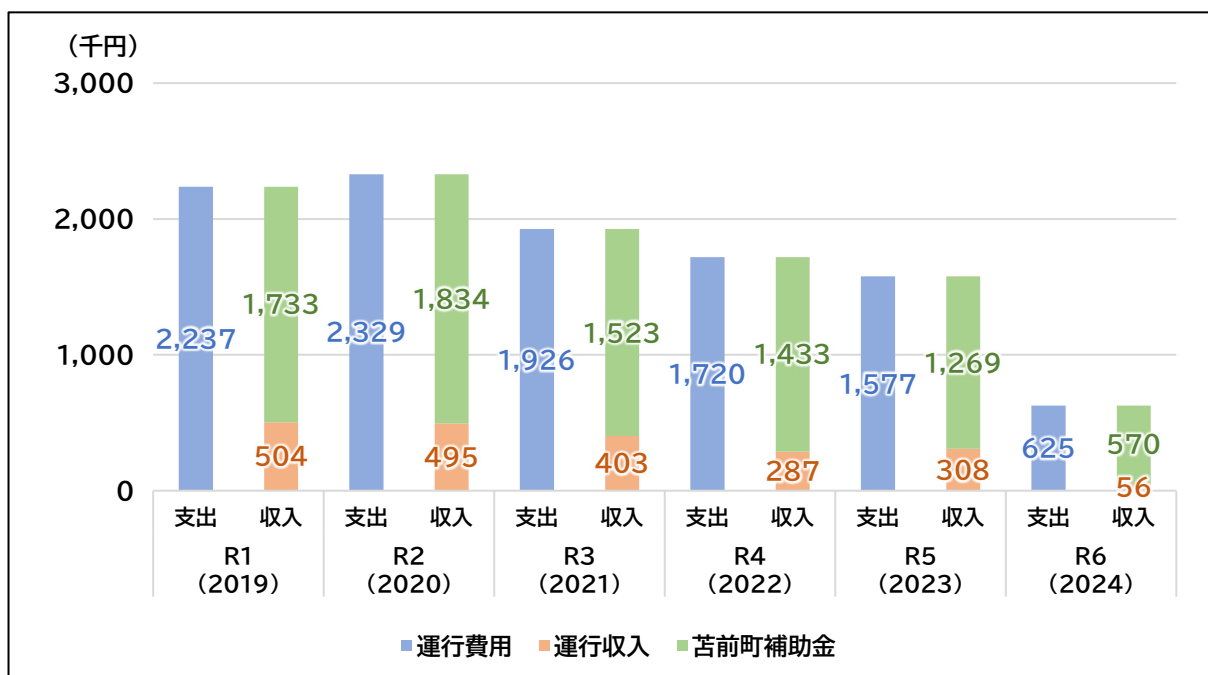


資料: 苫前町社会福祉協議会

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. 無料送迎

○ 運行の概要

町内の無料送迎として、僻地患者輸送バス、無料送迎車両「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 無料送迎の運行状況・概要

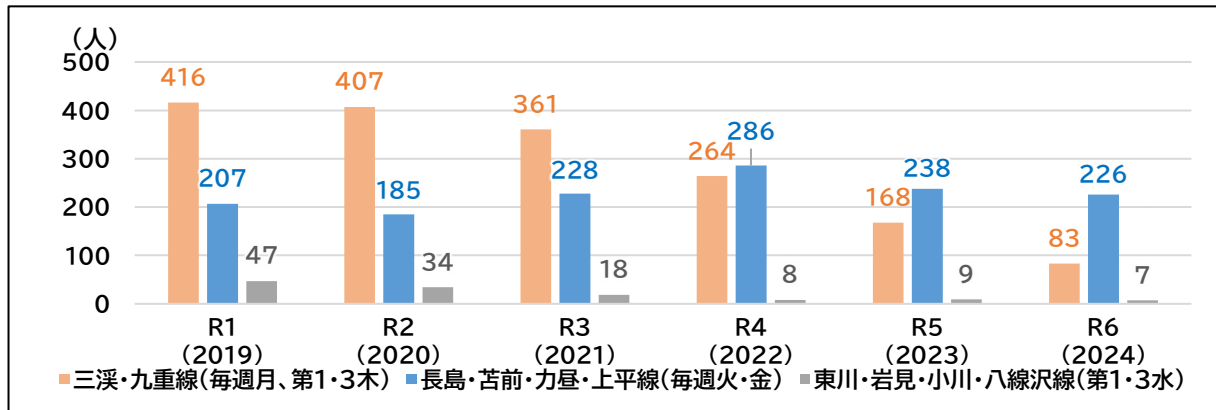
運行主体	名称	路線名・区間	内容
苫前町 保健福祉課	僻地患者輸送バス	三溪・九重線 (毎週月、第1・3木)	(有)藤観光バスに業務委託 令和6年まで平日毎日、令和7 年から水と木を一部減便 往路は定時定路線運行で、復路 は予約及び往路の利用あった場 合のみ運行
		長島・苫前・力昼・上平線 (毎週火・金)	
		東川・岩見・小川・八線沢線 (第1・3水)	
苫前町 商工労働観光課 (指定管理者)	無料送迎車両 「ふわっと号」	片道 200Km 圏内	利用人数により「とままえ温泉ふ わっと」まで無料送迎バスを運行
苫前町 子ども教育課	スクールバス	昭和・旭・力昼線	民間委託によるスクールバ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

○ 僻地患者輸送バス

【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 僻地患者輸送バス 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。

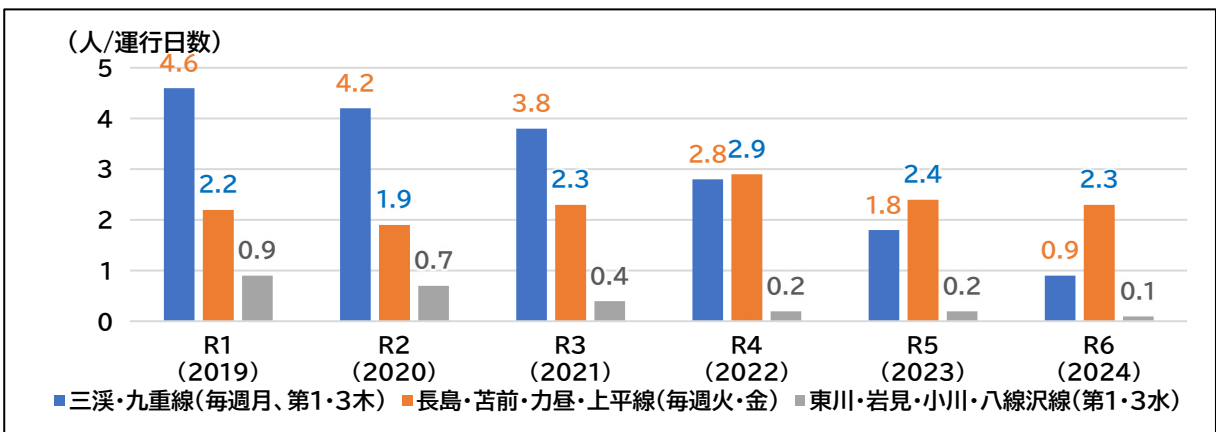


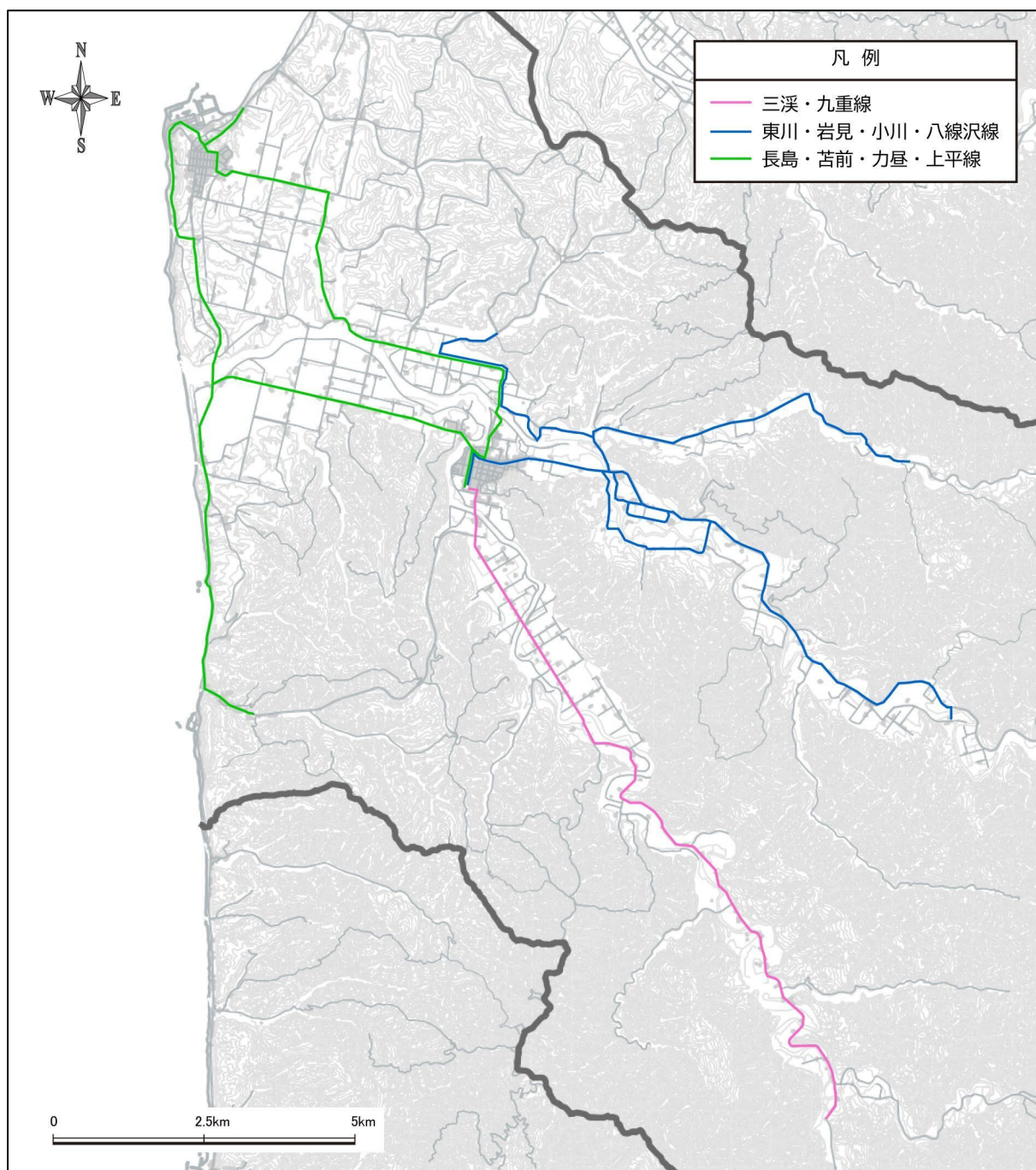
図 2-40 僻地患者輸送バス 運行日数当り利用者数

表 2-11 僻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

【僻地患者輸送バス】



資料：苫前町

図 2-41 僻地患者輸送バス路線図

表 2-12 僻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】

無料送迎車両「ふわっと号」の令和 6 年の利用者数は、車両 3 台により 3,213 人を送迎し、送迎 1 回当たりの乗車人数は 9.6 人で、車両ごとの平均で定員の 4 割から 7 割の利用があります。

表 2-13 無料送迎車両「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

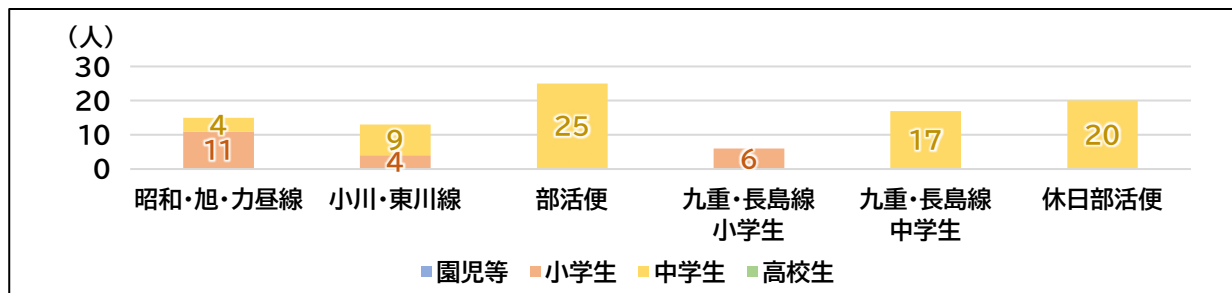
車種	年式	定員	座席数	備考
赤バス(長距離用):日野バス	H12	31	31	高床式ボデー
青バス(近距離用):日野バス	H12	42	42	標準ボデー
エスティマ	H26	8	8	

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。前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

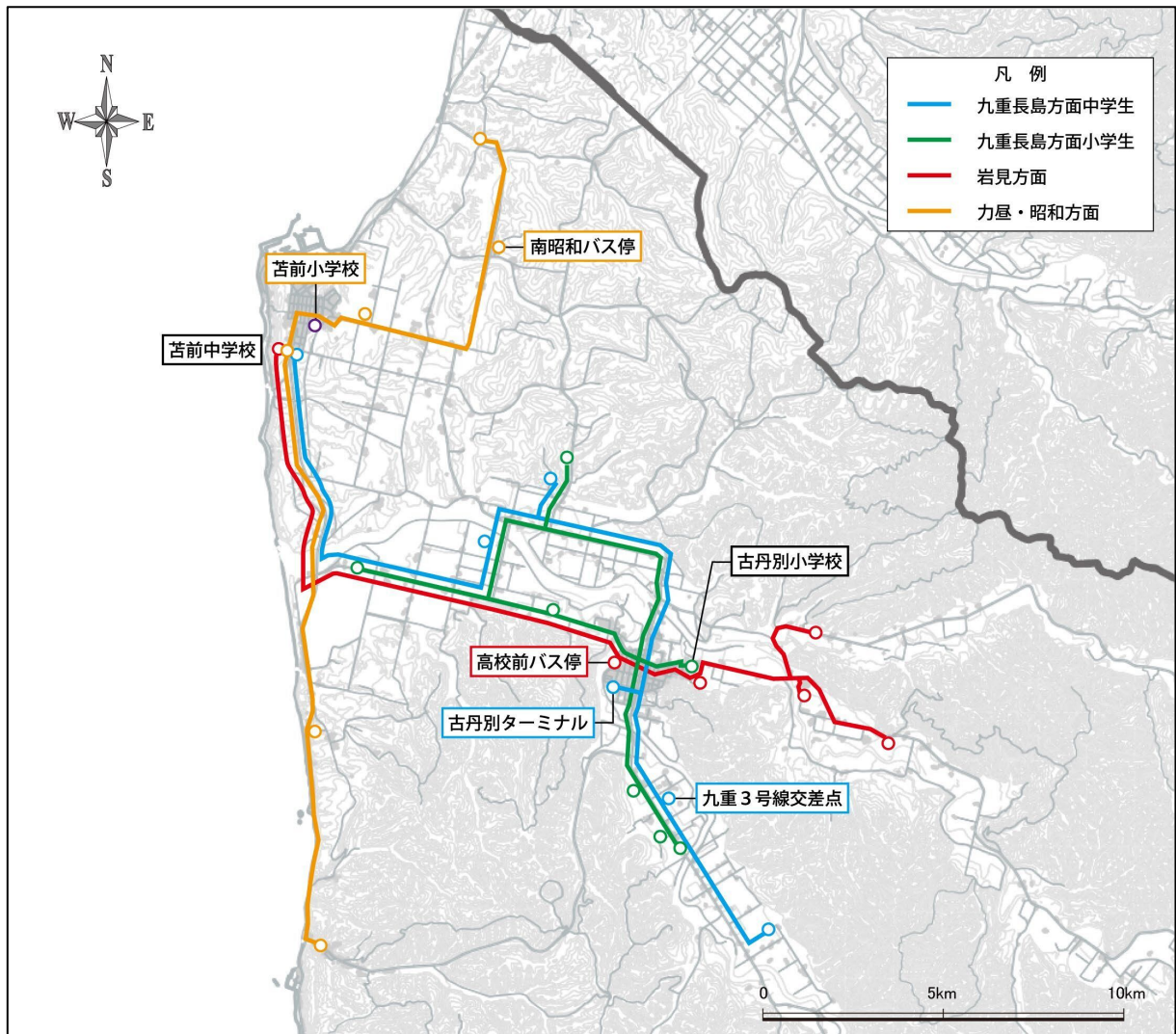


表 2-16 苫前町スクールバスの運行車両と登録数の状況

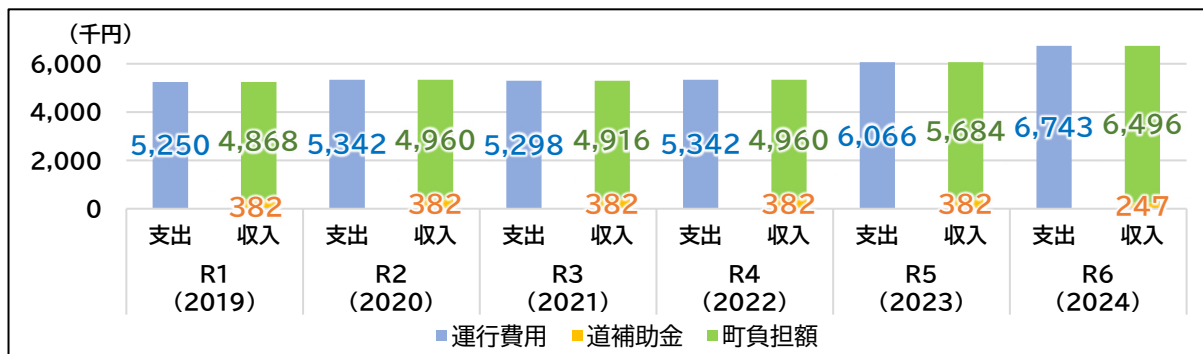
路線名	車種	年式	定員 人	座席数 人	登録数 人	備考
昭和・旭・力昼線	トヨタ・コースター	H12	29	28	15	町有バス
小川・東川線	三菱・エアロミディ	H14	29	28	13	
部活便	三菱・エアロミディ	H9 H14	25 29	24 28	25	2 台運行
九重・長島線小学生	トヨタ・コースター	H16	28	27	6	
九重・長島線中学生	三菱・エアロミディ	H9	25	24	17	
休日部活便	三菱・エアロミディ	H9	25	24	20	
予備車両	トヨタ・コースター	H30	28	27	—	

資料：苫前町

○ 支出

【僻地患者輸送バス】

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。

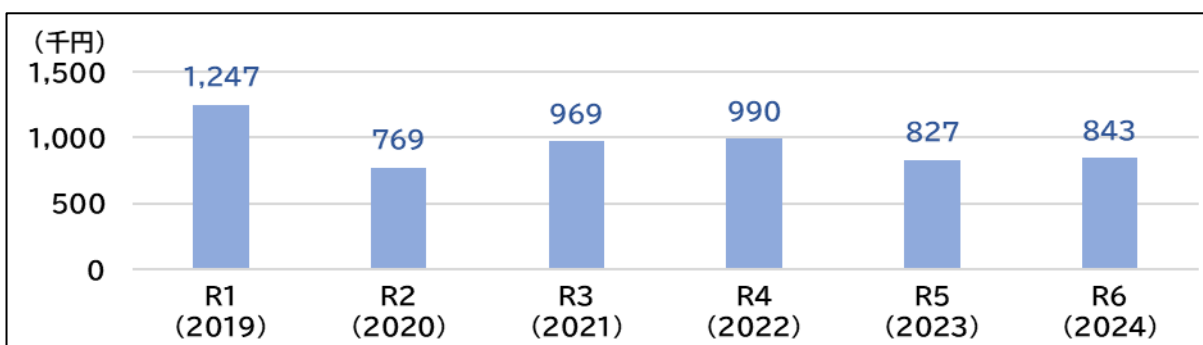


資料: 苫前町

図 2-44 僻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。

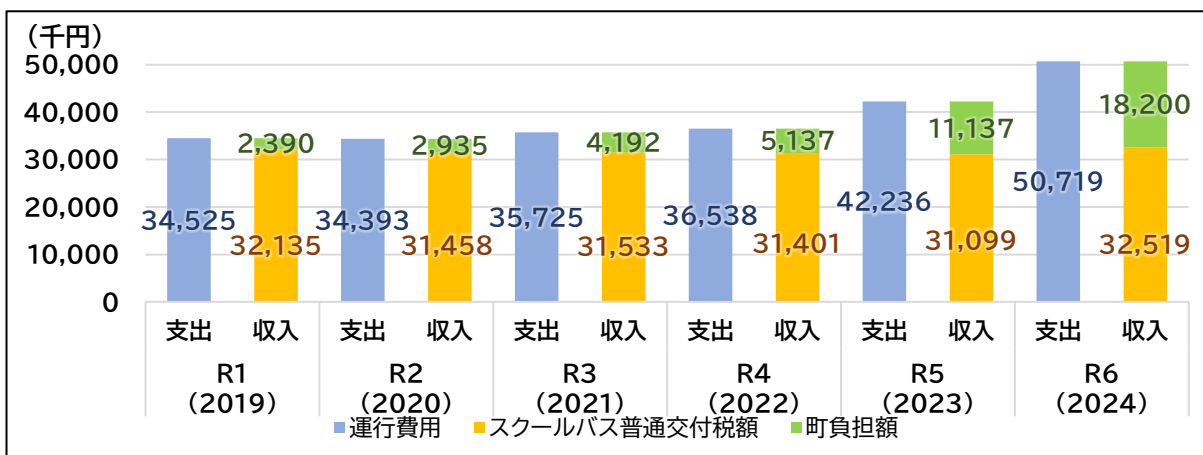


資料: 苫前町

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。運行収入は普通交付税により財源措置されているものの、令和 6 年の町負担額は 18,200 千円まで拡大しています。



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

町内のハイヤー事業者は(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 ハイヤーの概要(R6)

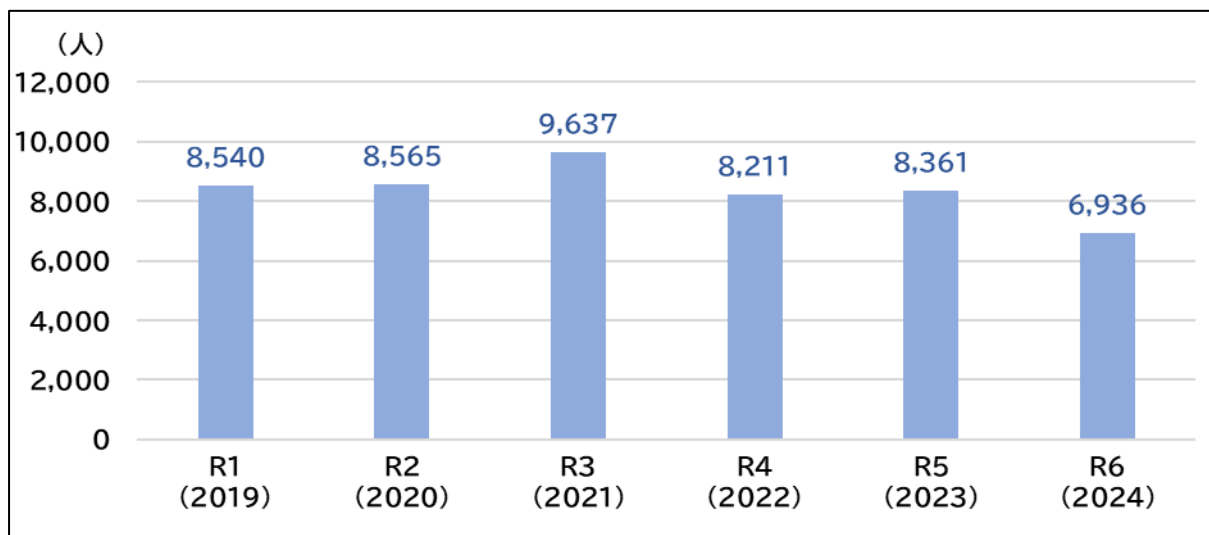
事業者	車両台数	運転手数
(有)大衆ハイヤー	小型タクシー:2台	50代:1人 60代:1人 70代:2人
(有)藤観光バス	21~30人乗り:4台 31人乗り以上:1台	40代:4人 50代:1人 70代:2人

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

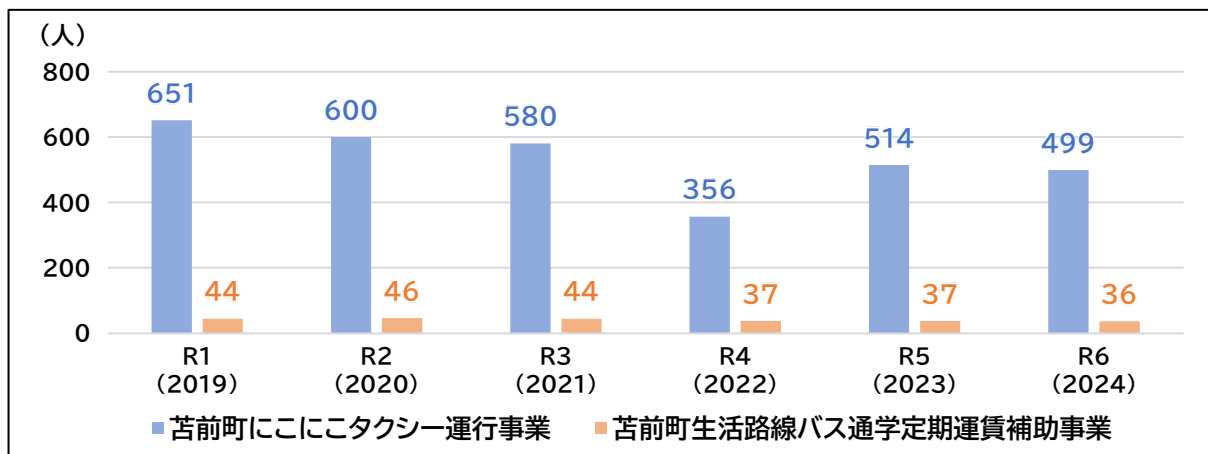
事業名	対象者	内容
苫前町にここタクシー運行事業	<ul style="list-style-type: none"> ・苫前町に住所を有し、満70歳以上の方 ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方 ・要介護 2 以上の要介護認定を受けた方 	利用助成回数は、利用者 1 名あたり年間の上限は 96 回。
苫前町生活路線バス通学定期運賃補助事業	<ul style="list-style-type: none"> ・苫前町に住民登録があり、当該住所を生活の本拠とする方 ・生活路線バスを利用して通学している方 	通学定期購入費の 20%を補助。補助対象校は苫前商業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

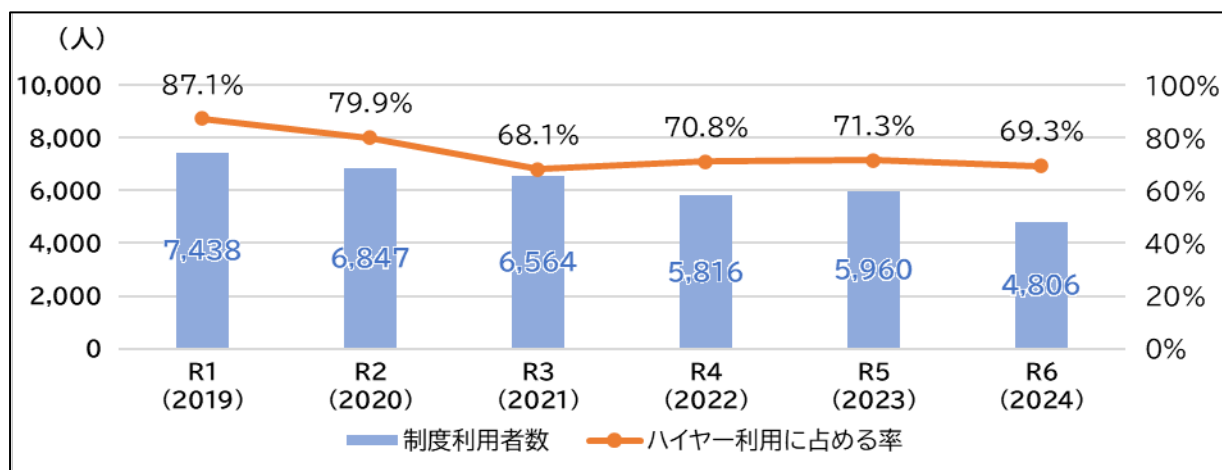
図 2-48 移動支援策登録者数の推移

○ 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%程度が苫前町にここタクシー運行事業による利用となっています。

【にここタクシー】



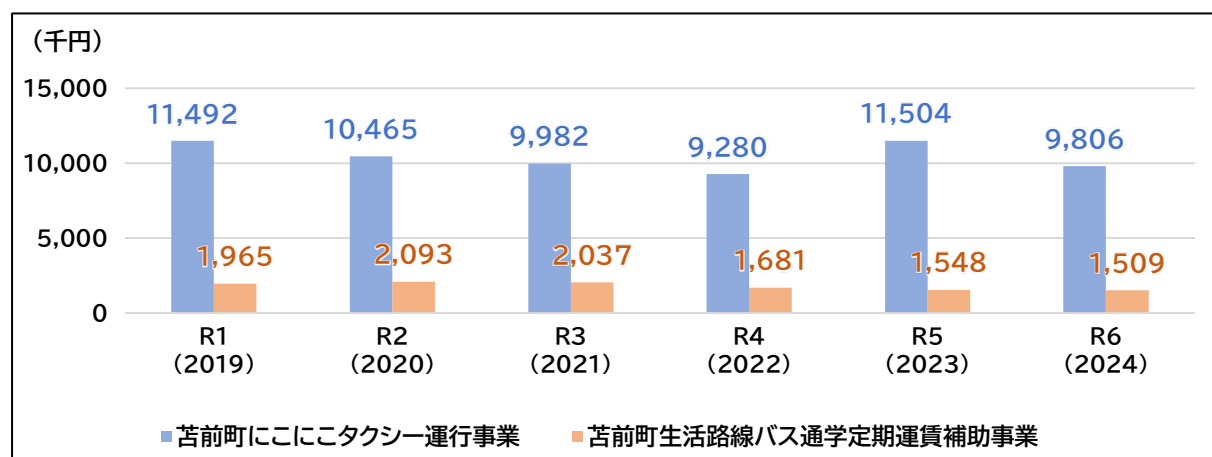
資料: 苫前町

図 2-49 にここタクシー利用者数の推移

○ 費用

苫前町にこ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

(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。

苫前町負担額の推移は令和４年度以降で増加し、令和６年は58,542千円となっています。

表 2-19 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	

【無料送迎事業・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 A	経常収益 B1	国・道補助金 B2	苫前町 B3	その他 市町村 B4	事業者 負担額 B5	計 B1～B5
無料送迎 事業	僻地患者輸送バス	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	32,519	18,200	0	0	50,719
			1.00	0.00	0.64	0.36	0.00	0.00	1.00
	小計		58,305	0	32,766	25,539	0	0	58,305
			1.00	0.00	0.56	0.44	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	11,315
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
合計			69,620	0	32,766	36,854	0	0	69,620
			1.00	0.00	0.47	0.53	0.00	0.00	1.00

【有償運送事業】+【無料送迎事業・交通支援事業】

合計	303,966	70,697	87,423	58,542	87,302	3	303,967
	1.00	0.23	0.29	0.19	0.29	0.00	1.00

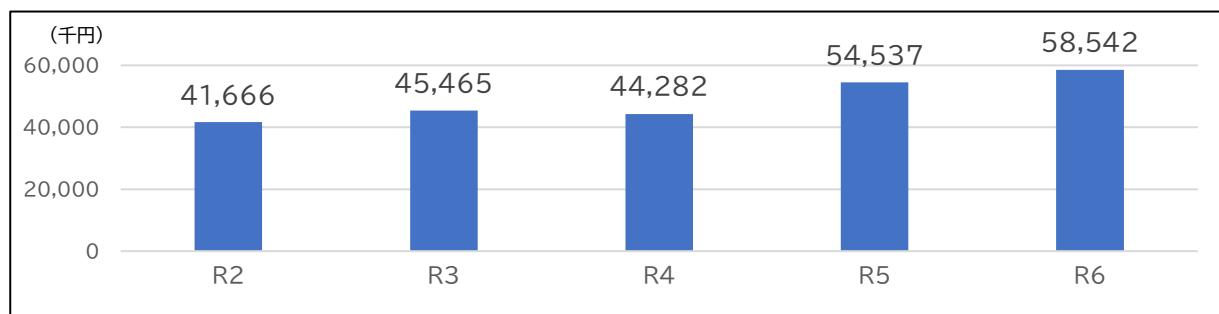


図 2-51 公共交通の維持にかかる苫前町費用負担額の推移

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が、調査票は巻末をご覧ください。

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 9 月 26 日(金)	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 居住地域		・「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ときは利用する」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「僻地患者輸送バス」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車両の大きさや他人との乗車	・「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ば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
○にこにこタクシー(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) ○無料送迎(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 2,934 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料送迎等を改善・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. 福祉有償運送の見直し

- ・福祉有償運送利用者の減少は、運行主体のヘルパー事業の廃止に伴う利用制限で、今後の事業の継続にあたっては福祉有償運送の必要性を含めた検討が必要である。

エ. 僻地患者輸送バスの見直し

- ・僻地患者輸送バスは年間 6,743 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、「苫前町にこに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、運行の合理化などの検討が必要である。

オ. 苫前町にこにこタクシー運行事業の見直し

- ・運行事業を維持するために苫前町は年間 9,806 千円を負担していることから、国の補助制度等を活用できる持続可能な交通手段への更新が必要である。

カ. 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 36%にあたる 18,200 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スクールバス一般混乗について、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」を結ぶ交通量が多いため、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. 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の検討

- ・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。
- ・このため、「にこにこタクシー」のような利便性を有する新たな交通手段を検討することが必要である。
- ・アンケート結果からは、新たな交通手段について利用ニーズが多い交通手段は「自宅や施設の間を予約運行」で、望まれる公共交通の内容は、「電話予約により自宅や主要な施設の前で小型バス等に他者と乗合ながら乗り降りする交通手段」となっている。
- ・アンケート結果からは、中学生以下の子どもの利用については、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。
- ・その他新たな交通手段については、苫前地区及び古丹別地区に集積する数多くの公共・公益施設等のアクセスを可能とする必要がある。

工. 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、無料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。

オ. 住民ドライバーの活用

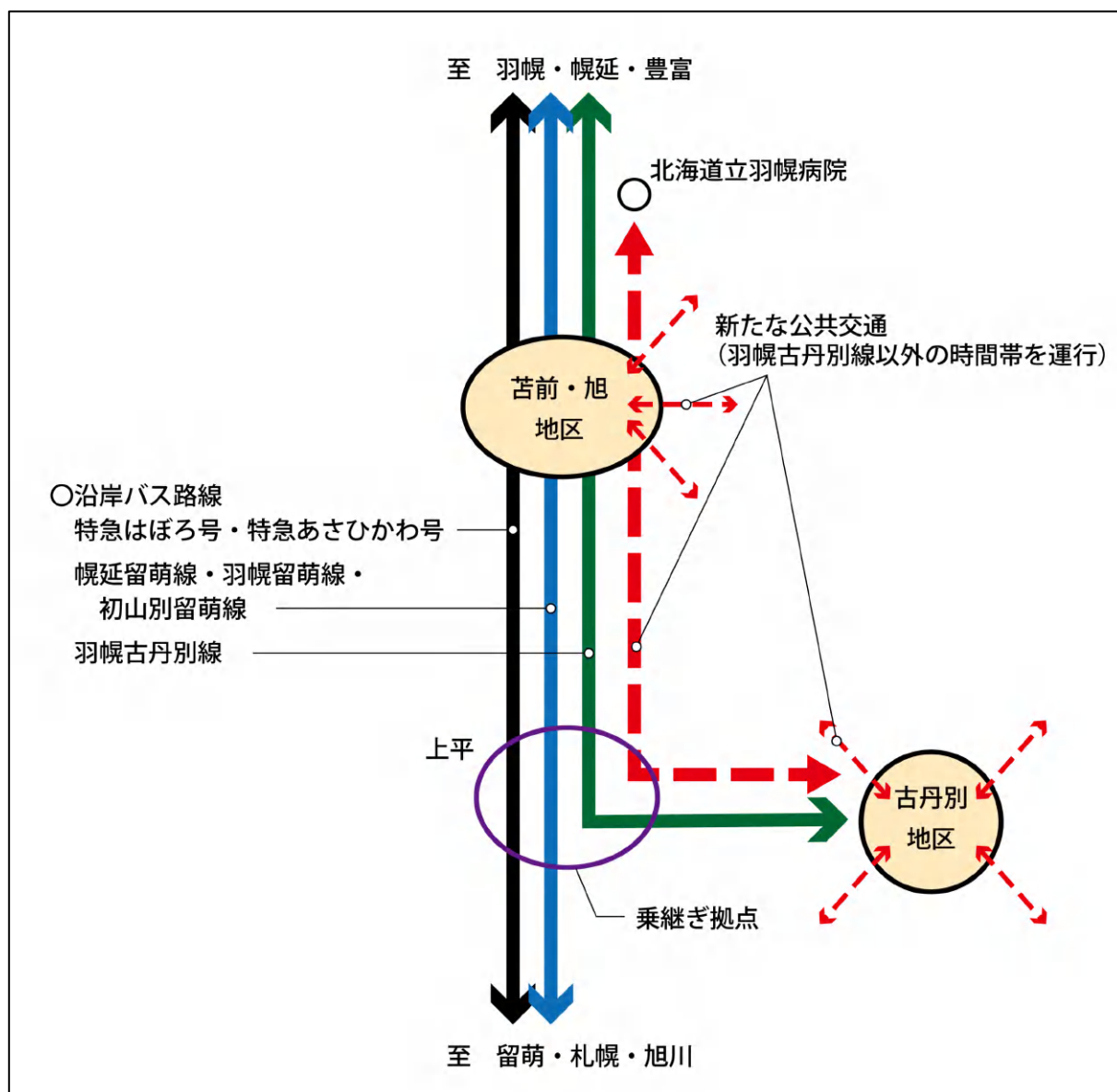
- ・アンケート結果からは、町民自らが支える公共交通の運転は、「65 歳未満」で 28 人、「75 歳未満」で 39 人の方が参加可能としており、運転手が不足する場合は募集・活用していくことが有効である。

4-2 公共交通体系と新たな交通手段のイメージ

地域公共交通活性化協議会にて協議するために、地域公共交通の課題解決を見据えた苫前町公共交通体系と新たな交通手段のイメージを以下のとおり示します。

(1) 苫前町の公共交通体系のイメージ

苫前町の公共交通体系は、下図に示す有償旅客運送に無償のスクールバス一般混乗を加えたものとして示します。

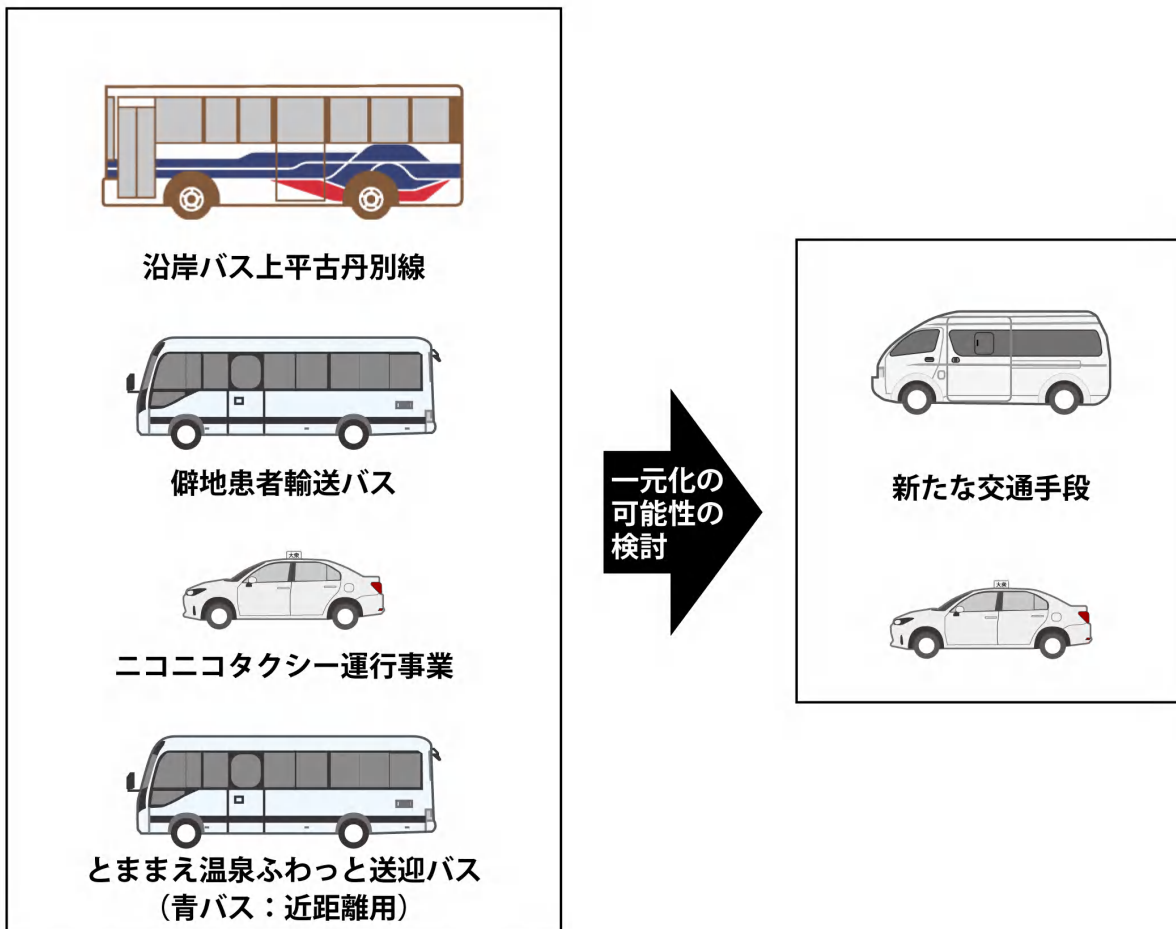


新たな公共交通(デマンド交通)

- ・古丹別地区の利用者が上平で沿岸バスと乗継できる時刻を順守して運行
- ・苫前地区と古丹別地区の主要な公共・公益施設等を結びながら利用者宅にアクセス
- ・この2点を一体的に運行する町内を運行区域とするデマンド交通

※羽幌古丹別線運行時間帯以外を運行

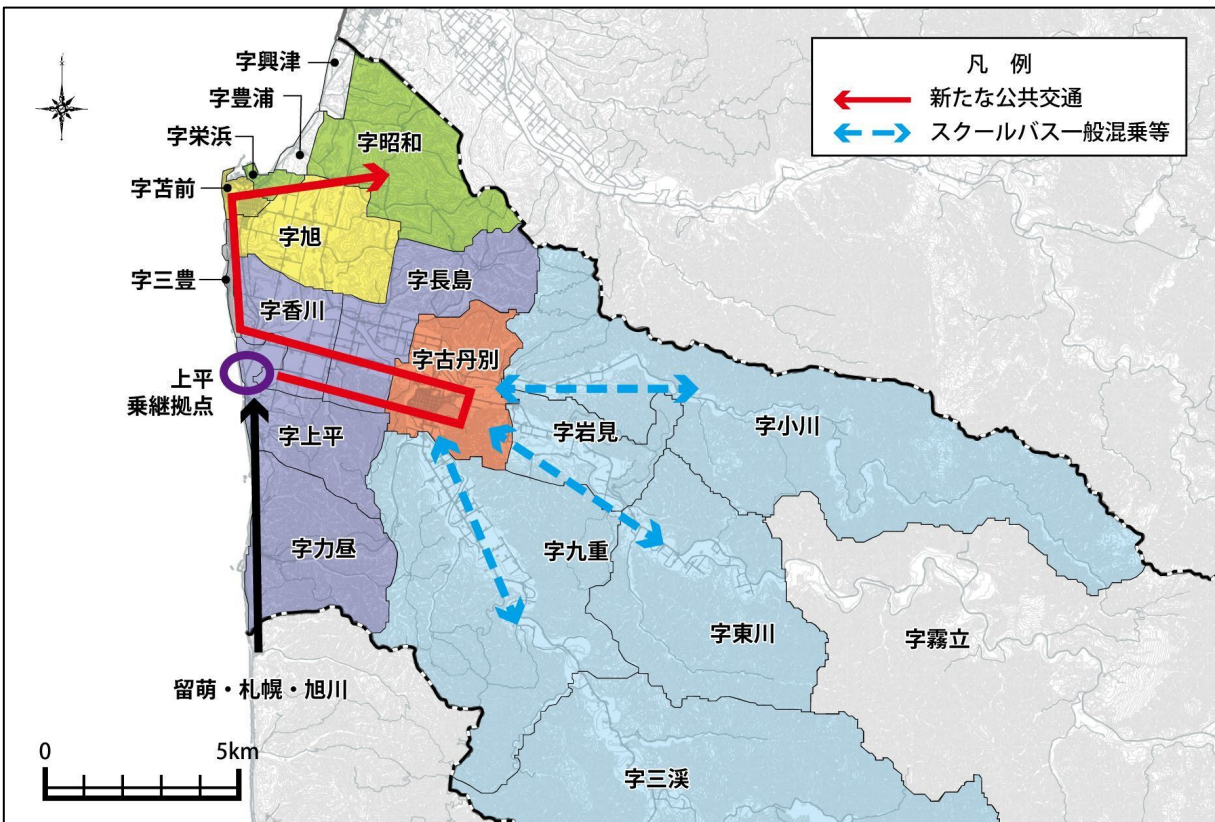
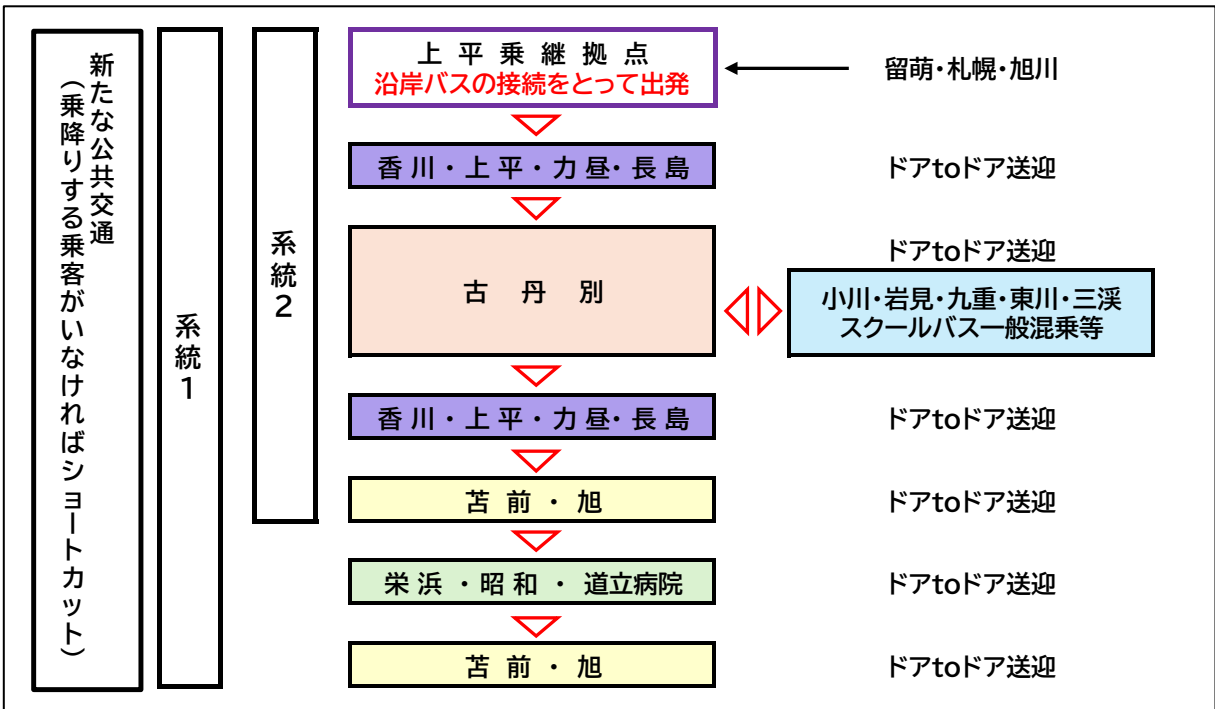
(2) 新たな公共交通のイメージ



※新たな公共交通は、地域内フィーダー系統国庫補助による運行を目指す。

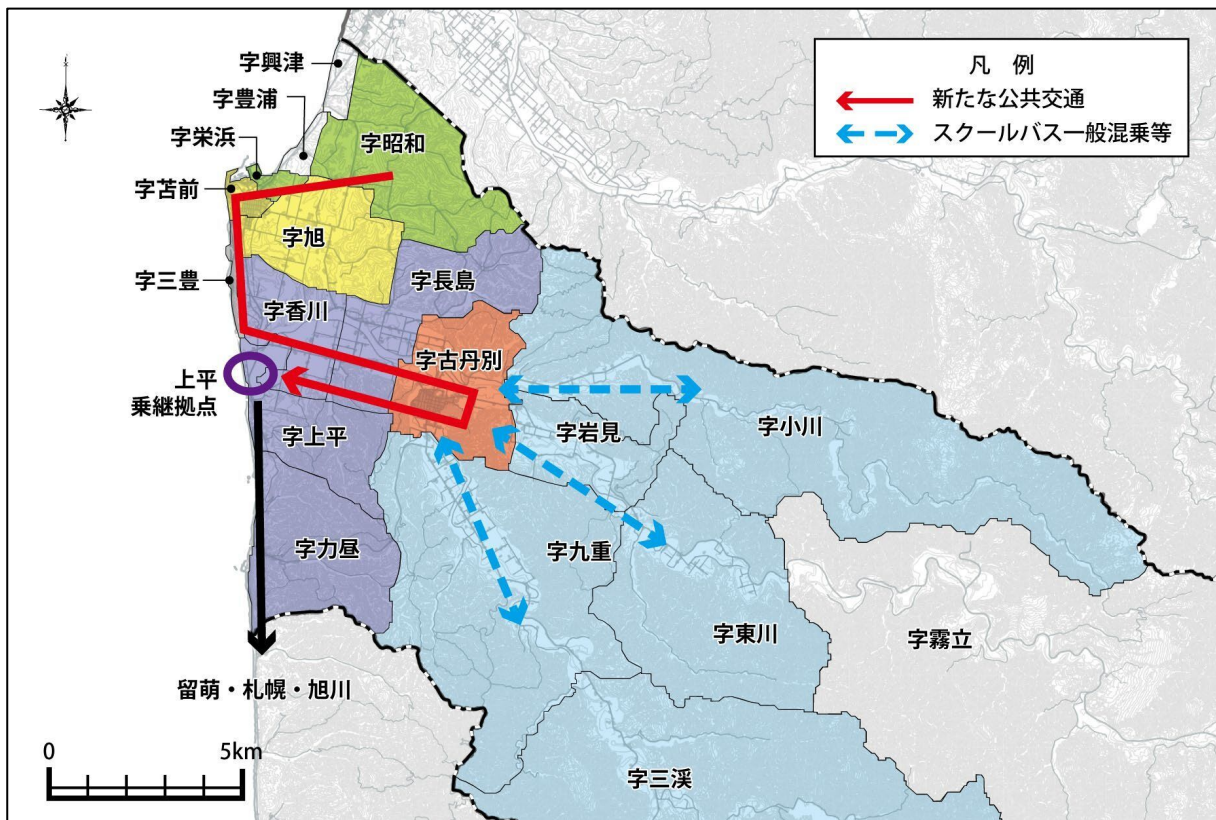
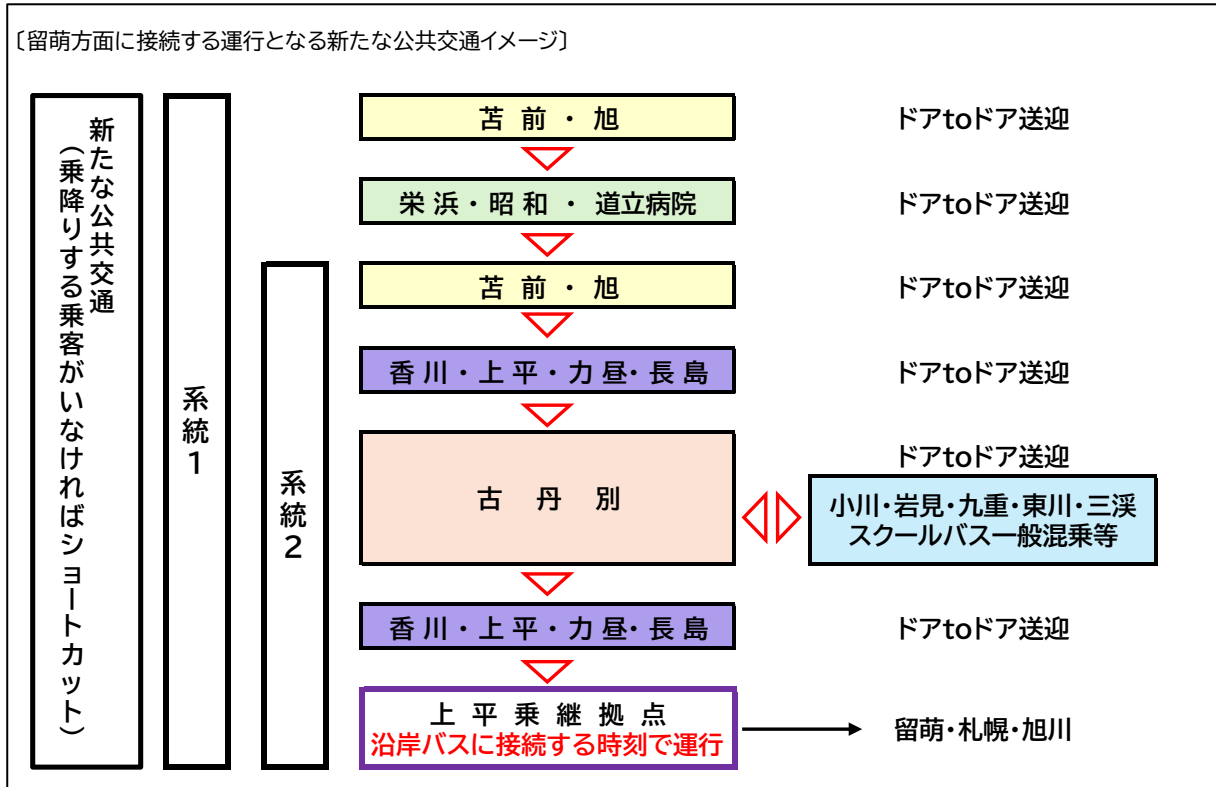
(3) 運行イメージ

ア. 留萌方面からの沿岸バスと接続をとって出発する運行イメージ



イ. 留萌方面への沿岸バスに接続するように到着する運行イメージ

〔留萌方面に接続する運行となる新たな公共交通イメージ〕



5. 地域公共交通計画の策定

5-1 基本理念と基本方針

5-2 定量的な目標の設定

5-3 目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定

5-4 計画の推進