

和寒町地域公共交通計画

令和6年3月

和寒町

も く じ

| | |
|---------------------|----|
| 第1章 はじめに | 1 |
| 1 計画策定の背景と目的 | 1 |
| 2 計画の区域 | 1 |
| 3 計画の期間 | 1 |
| 第2章 上位・関連計画の整理 | 2 |
| 1 関係法令 | 2 |
| 2 上位計画及び関連計画 | 5 |
| 3 計画の位置付け | 8 |
| 第3章 地域及び公共交通の現状と課題 | 9 |
| 1 地域の現状 | 9 |
| 2 公共交通の現状 | 13 |
| 3 公共交通に関する調査等 | 19 |
| 4 現状と課題の整理 | 27 |
| 第4章 計画の基本的な方針 | 28 |
| 1 基本理念 | 28 |
| 2 基本方針 | 28 |
| 第5章 基本方針に基づく施策内容 | 29 |
| 1 施策内容の整理 | 29 |
| 第6章 計画の推進 | 32 |
| 1 計画推進に向けた評価指標と数値目標 | 32 |
| 2 達成状況の評価 | 35 |

第1章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

近年、高齢者人口の増加に伴い、自動車運転免許証の返納が増加しており、免許返納後の移動手段の受け皿の確保が重要となってきましたが、地方部では、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が極めて困難な状況にあります。

このような状況の中、従来の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が、令和2年11月に改正され、地域における移動手段を確保していくために、全ての地方公共団体において『地域公共交通計画』の策定が努力義務化されました。

本町では、自家用車を利用される方が多くを占めていますが、高齢者を中心とした運転免許証を持たない方の通院・買い物、小中学生の通学など、地域公共交通は住民生活に欠かせないものであります。

これらのことから、町民の移動手段となる公共交通の利便性・効率性の向上を目指し、地域特性に応じた交通サービスを展開することにより、持続可能な交通体系の構築を行うことを目的に「和寒町地域公共交通計画」を策定することとします。

2 計画の区域

本計画の対象区域は、和寒町全域とします。

3 計画の期間

本計画の計画期間は令和6年（2024年）度から令和10年（2028）度までの5年間とします。

ただし、計画期間内であっても、地域公共交通の安全性の確保や利便性の確保・維持等のため、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

第2章 上位・関連計画の整理

1 関係法令

(1) 交通政策基本法（平成25年12月施行）

| | |
|------|---|
| 目的 | 交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、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及び国民経済の健全な発展を図ること。 |
| 基本理念 | 《基本的認識》 ○交通の果たす役割 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 ○国民等交通に関する基本的需要の充足が重要 《交通機能の確保・向上》 ○少子高齢化の進展等に対応しつつ以下の内容に寄与 ①豊かな国民生活の実現 ②国際競争力の強化 ③地域の活力の向上 ○大規模災害に的確に対応 《環境負荷の低減》 《様々な交通手段の適切な役割分担と連携》 《交通の安全の確保》 |

(2) 道路運送法（昭和 26 年 6 月施行、令和 4 年 6 月改正）

| | |
|------|--|
| 目的 | <ul style="list-style-type: none">・道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること。・道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること。 |
| 運行種別 | <ul style="list-style-type: none">○事業用旅客自動車運送事業（第 4 条）<ul style="list-style-type: none">・一般乗合旅客自動車運送事業・一般貸切旅客自動車運送事業・一般乗用旅客自動車運送事業・特定旅客自動車運送事業○一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（第 21 条）○自家用旅客自動車運送（第 78 条）<ul style="list-style-type: none">・交通空白地有償運送・福祉有償運送 |

(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行、令和4年6月改正）

| | |
|-----------|---|
| <p>目的</p> | <p>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</p> |
| <p>概要</p> | <p> ≪地域が自らデザインする地域の交通≫ ○地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成 ・地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化 ・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 ≪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≫ ○輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・地域に最適な旅客運送サービスの継続 ・自家用有償旅客運送の実施の円滑化 ・貨物混載に係る手続の円滑化 ○既存の公共交通サービスの改善の徹底 ・利用者目線による路線の改善、運賃の設定 </p> |

2 上位計画及び関連計画

(1) 第6次和寒町総合計画

| | |
|--------------|--|
| 計画名 | 第6次和寒町総合計画 |
| 計画期間 | 令和3年度～令和10年度 |
| 基本構想 | 住んでいて良かった、住み続けたいと思えるまちづくりをめざし、以下の7区分での施策を展開 【生活環境】【産業振興】【社会福祉】【保健医療】【基盤整備】 【教育文化】【行財政】 |
| 地域公共交通に関する施策 | 【基盤整備】 第1節 基盤整備計画 4 公共交通 《現状と課題》 町営バスは高齢者の通院や買い物、小中学生の通学など住民生活に欠かせないものであることから、計4路線にて町内全域の運行をしています。 利用者の利便性と効率性のため、平成26年(2014年)から実証実験を経てデマンド運行を実施していますが、今後も、利用者や地域、事業者の方々とバス運行のあり方について検討し、地域の実情に応じた公共交通として確保していく必要があります。 また、交通機関の経営努力等によりJR宗谷本線の鉄道運行や、名寄～旭川間のバス運行など町民の生活が支えられており、今後も利用促進に努め交通機関を維持していく必要があります。 《主要な施策及び内容》 (1) 町営バスの適正運行 地域の実情に応じた地域交通のあり方として、住民の利便性の向上をめざした町営バスの運行体系の検討を進めます。 (2) 各種交通機関の利便性の確保 地域公共交通の確保として、町外への通院や通学などに必要な地域間運行バスや鉄道路線、都市間を結ぶ高速バスやJR特急、北海道縦貫自動車道と寒インターチェンジなど、交通路線の維持、利便性確保の要請を行います。 また、ハイヤーなどにおいても交通弱者の足として重要であることから、利便性の確保に努めます。 |

(2) 第2期和寒町まち・ひと・しごと・創生総合戦略

| | |
|--------------|--|
| 計画名 | 第2期和寒町まち・ひと・しごと・創生総合戦略 |
| 計画期間 | 令和2年度～令和6年度 |
| 基本目標 | 【基本目標4】安全で安心して住みつけられるまちをつくる |
| 地域公共交通に関する施策 | <p>(3) 安全安心で快適な暮らしへの支援 健康で安心して本町に住みつけられるよう医療、福祉、介護、買い物、交通等の支援と生活基盤の整備を進めます。</p> <p>○地域公共交通の維持と買い物等の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町営バスのデマンド運行 ・道北バス利用者運賃の助成 ・高齢者お出かけハイヤーの実施 |

(3) 和寒町過疎地域持続的発展市町村計画

| | |
|--------------|---|
| 計画名 | 和寒町過疎地域持続的発展市町村計画 |
| 計画期間 | 令和3年度～令和7年度 |
| 基本目標 | 安全で安心して住み続けられる町を創る |
| 地域公共交通に関する施策 | <p>5 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>イ 交通</p> <p>(1) 現況と問題点</p> <p>民間のJRやバスが運行されており、高校生や高齢者など、交通弱者にとって生活の足として鉄道・バスの必要性は非常に高く、沿線自治体による生活交通路線維持補助金なども行い運行を確保してきた。</p> <p>また、町内の交通機関は民間バスが不採算により撤退した後、自治体バスを運行し、その後もスクールバスの併用やデマンド方式の導入など効率的な運行に努めてきた。</p> <p>(2) 対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の実情に応じた路線バスの運行 ・公共交通機関の運行体制の維持 ・路線バス車両の整備充実 |

(4) 第8期和寒町高齢者保健福祉計画・和寒町介護保険事業計画

| | |
|--------------|--|
| 計画名 | 第8期和寒町高齢者保健福祉計画・和寒町介護保険事業計画 |
| 計画期間 | 令和3年度～令和5年度 |
| 基本理念 | 生きがいと安心・ふれあいのまち わっさむ |
| 基本目標 | <ol style="list-style-type: none"> 1 介護予防と健康づくりの推進 2 生活支援サービスの充実 3 総合的な認知症 4 医療と介護の連携 5 生きがいづくりと社会参加の促進 6 住み続けるための社会資源の整備 7 介護保険制度の円滑な実施 |
| 地域公共交通に関する施策 | <p>生活支援サービスの充実</p> <p>(1) 在宅福祉サービスの充実</p> <p>イ 移動、外出の支援</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 高齢者バス乗車証交付 2. 福祉ハイヤー料金助成 3. 高齢者おでかけハイヤー支援事業 4. デマンドバス 5. 楽・楽タクシー運行事業（商工会） |

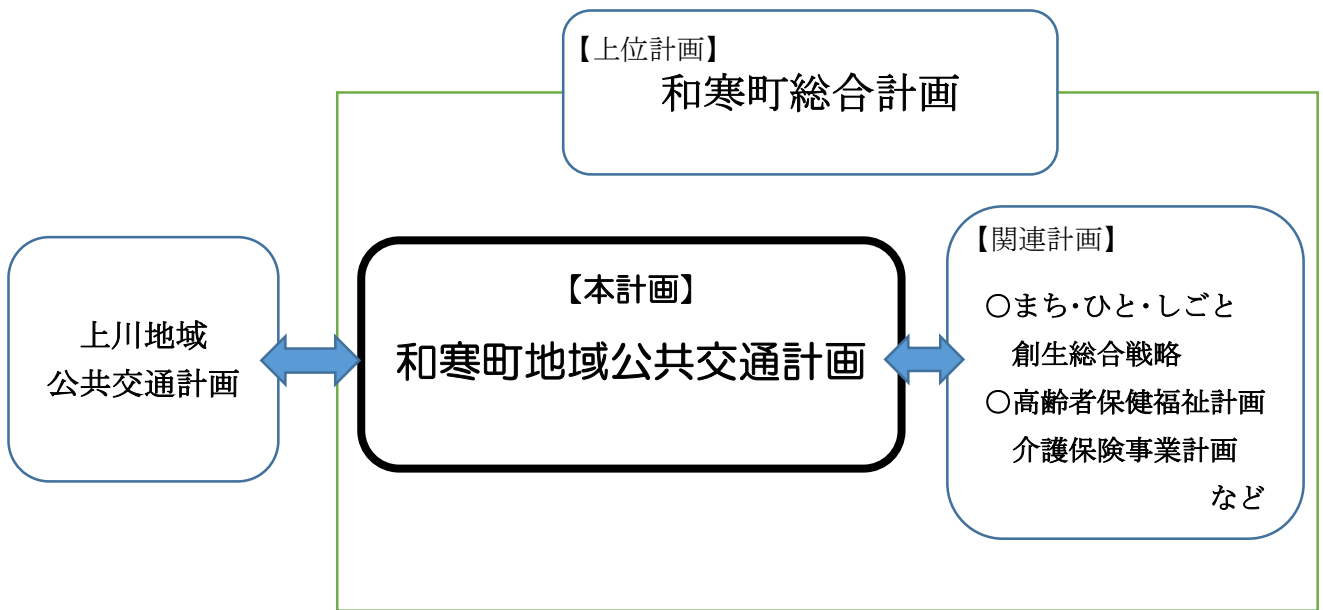
3 計画の位置付け

「和寒町地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて策定する法定計画です。

本計画は、「和寒町総合計画」を上位計画として、よりよい地域公共交通の実現を目指していくための計画です。

また、関連計画及び上川地域公共交通計画との連携・調整を図ります。

《上位・関連計画との整合イメージ》



第3章 地域及び公共交通の現状と課題

1 地域の現状

(1) 地理的概況

和寒町は上川北部に位置しており、天塩川支流マタルクシュケネブチ川の源流沿いで塩狩峠の麓に広がり、東経 142 度 14 分～東経 142 度 30 分及び北緯 43 度 56 分～北緯 44 度 07 分に位置し、東西に 23.6km、南北に 17.7km、面積 225.11 平方 km を有しています。

東、南、西の三方を比較的低い山岳に囲まれ、東は士別市と、南は比布町、鷹栖町、旭川市とそれぞれ稜線を界して接し、西は幌加内町と接しています。また、北は剣淵川が天塩川に合流するために平坦に開かれていて、ペンケペオッペ川、六線川を界して剣淵町と接しています。

本町のほぼ中央を国道 40 号と J R 北海道宗谷本線が南北に縦貫し、和寒駅を起点とした道道和寒幌加内線、道道和寒鷹栖線、道道上士別和寒線が横断しています。

また、北海道縦貫自動車道があるなど、周辺都市とのネットワークは良好な条件にあり、北海道の中心都市である札幌市までは約 2 時間でアクセスできます。

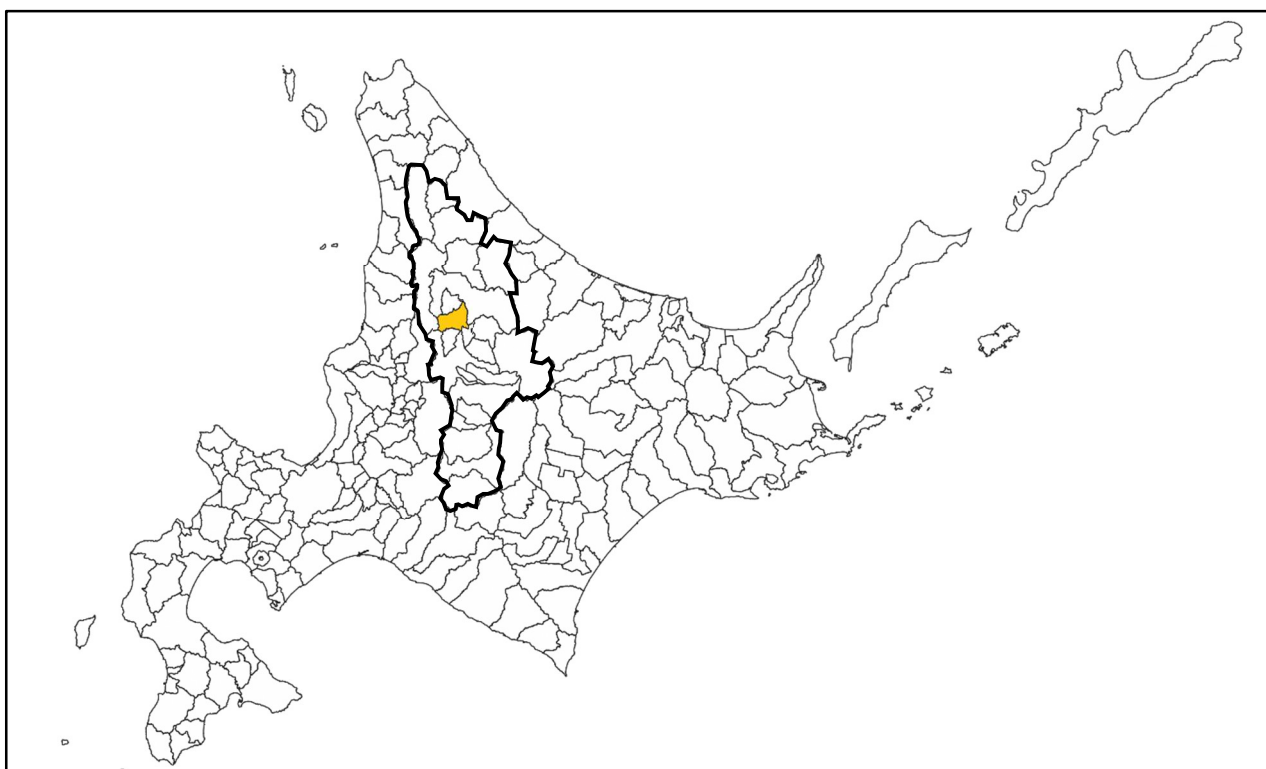


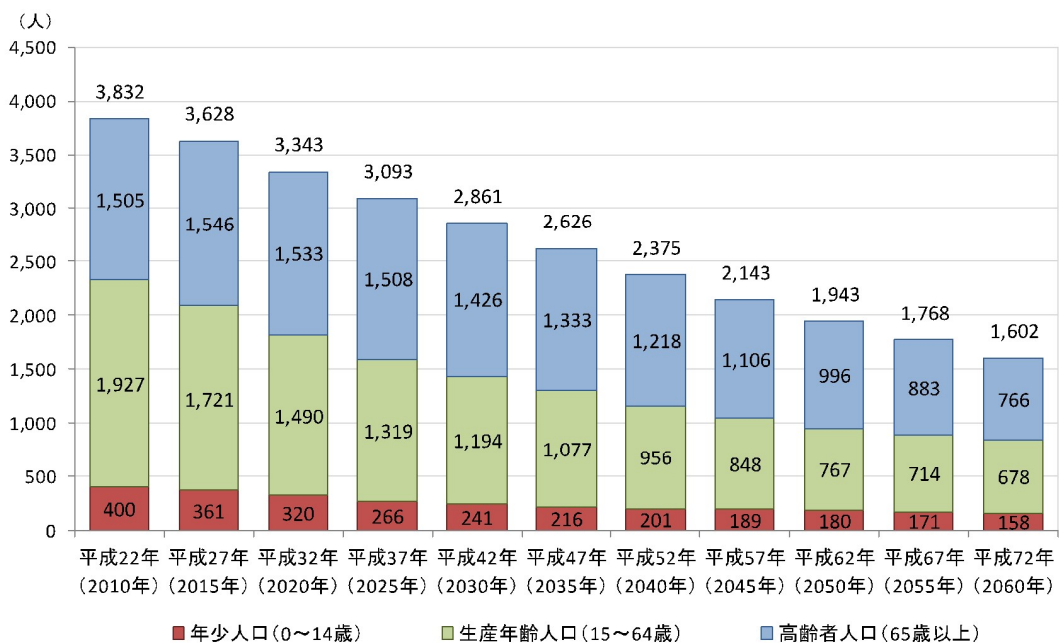
図 3-1 位置図

(2) 人口推移と将来推計人口

和寒町の国勢調査による令和2年(2020年)の人口は3,192人となっています。

和寒町人口ビジョン(平成28年)では、将来目標推計として令和2年(2020年)の人口が3,343人としていますが、目標推計より早いペースで減少しています。

また、同推計によると、5年毎に200~250人ずつ減少していく傾向となっており、2035年には高齢者人口が5割を超える見込みとなっています。



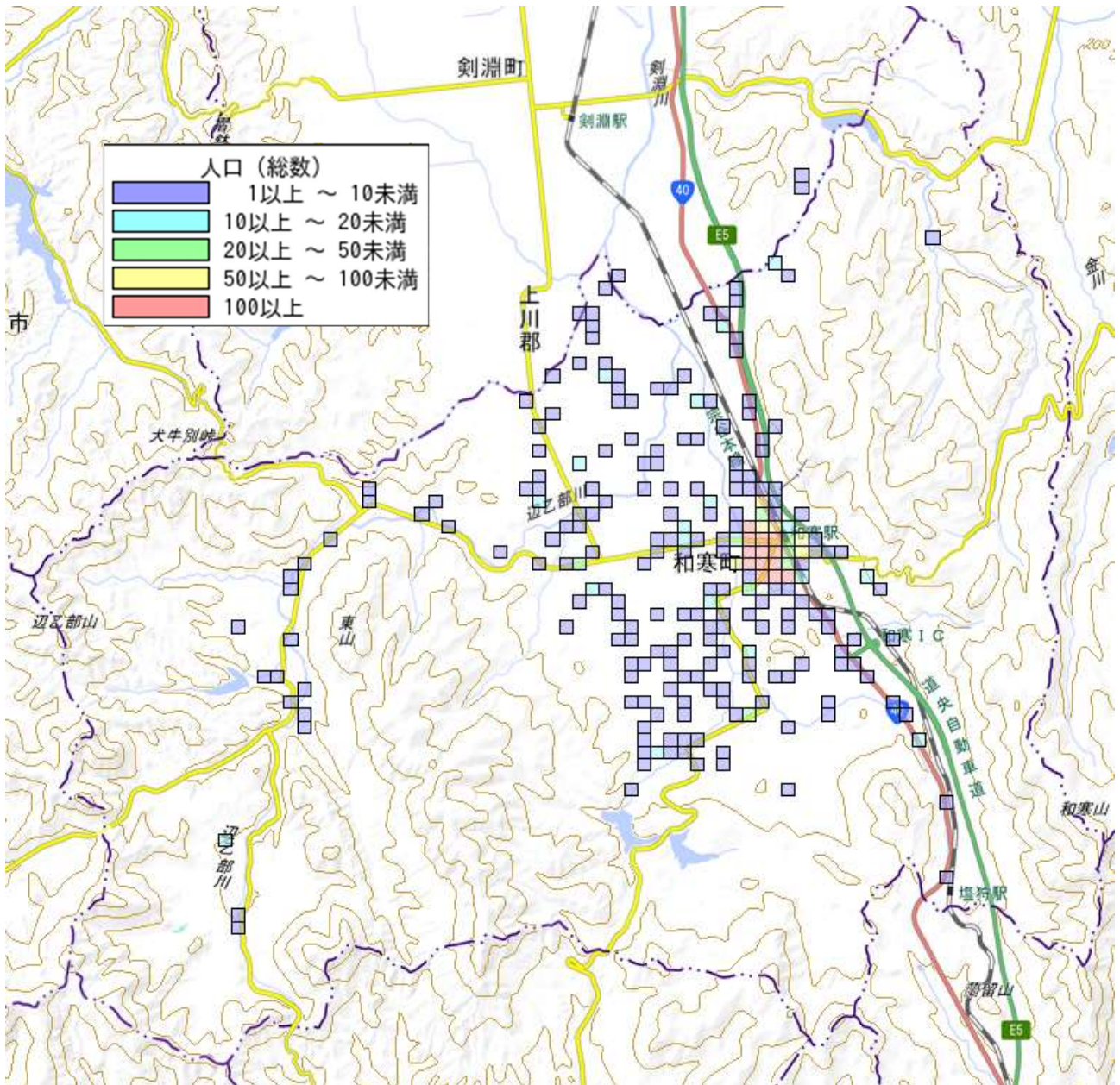
【資料：和寒町人口ビジョン】

図 3-2 将来人口の推移

(3) 人口密度

本町における 250 平方メートルの地域メッシュ統計地図の人口をみると、ほぼ中央の位置にある市街地に 50 人以上のメッシュエリアが集中しています。

和寒町全体をみると 10 人未満のメッシュエリアが広範囲に分散した状態となっています。



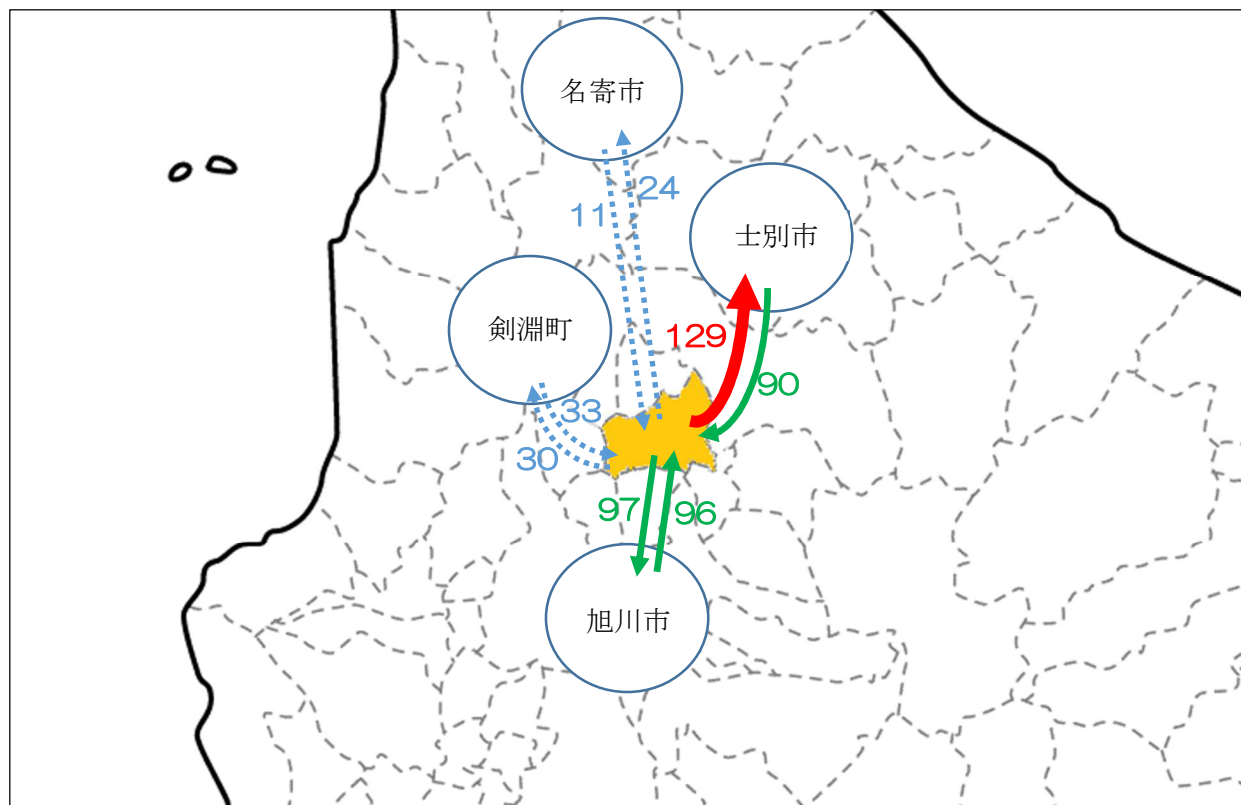
【資料：R2 国勢調査】

図 3-3 人口密度

(4) 近隣市町村間の移動状況(通勤・通学)

国勢調査の通勤者・通学者数によると、和寒町内での移動が1,078名で最も多い状況となっています。

近隣市町村間の移動状況として、隣町の剣淵町のほか近隣の旭川市、士別市、名寄市への通勤・通学による往復が多く見られています。



【出典：R2 国勢調査】

図 3-4 近隣市町村間の移動状況(通勤・通学)

2 公共交通の現状

(1) 全体概要

和寒町の公共交通は、近隣市町村間の移動をJR線及び民間バス1路線が運行され、町内では市街地と周辺の集落間の公共交通を町営バスで確保しています。

町営バスは昭和49年に民間バス会社の撤退廃止に伴い、自家用有償運送として運行を開始しています。往復路線2路線、巡回路線2路線の4路線を運行することにより、車を運転できない高齢者の通院や買い物、小中学生の通学など住民生活にかかせないものとなっていました。過疎化による人口減少により利用者が減少し、バス停留所から離れている住民も多く、交通空白地帯の解消や利便性の向上や効率性の確保が求められていました。

こうした問題解消のため、平成25年度から1路線をモデル路線として実証運行を開始し、平成26年4月からは4路線のデマンド方式による最終実証運行を実施、平成26年10月から本格運行を開始しました。

町内全域をカバーするデマンド方式の運行とすることで、JR宗谷線及び地域間幹線系統である道北バス名寄線と接続するフィーダー系統とし、都市間移動を含めた交通ネットワークの形成を図ることとしています。

また、町内には民間のハイヤー営業所が構えられており、町民の移動手段として利用可能な状況となっています。


(2) 地域の交通資源

① 町営バス

現在、町営バスは1日あたり最大5便の運行体制としています。

平成26年度のデマンド方式の本格運行以降、これまでは朝の第1便は定時定路線を継続していましたが、利用実態を踏まえて第1便についても予約に応じたデマンド方式により、空車便対策を図り効率的な運行としています。

| 区分 | 中和線 | 福原線 | 北原線 | 東和線 | |
|-----|------------------------------------|-------------|--------|--------|------|
| 第1便 | 中和線7:15 北原線7:20 福原線7:00 発 | 定時運行 | 定時運行 | 定時運行 | 定時運行 |
| 第2便 | 10時発 | デマンド運行(全地域) | | | |
| 第3便 | 12時発 | デマンド運行(全地域) | | | |
| 下校便 | 15時発 | スクールバス | スクールバス | スクールバス | — |
| 第4便 | 17時発 | デマンド運行(全地域) | | | |



| 区分 | 中和線 | 福原線 | 北原線 | — | |
|-----|------------------------------------|-------------|--------|--------|-----------------|
| 第1便 | 中和線7:15 北原線7:25 福原線7:05 発 | スクールバス | スクールバス | スクールバス | デマンド運行 (全地域) |
| 第2便 | 10時発 | デマンド運行(全地域) | | | |
| 第3便 | 12時発 | デマンド運行(全地域) | | | |
| 第4便 | 15時発 | スクールバス | スクールバス | スクールバス | — |
| 第5便 | 17時発 | デマンド運行(全地域) | | | |

図3-5 町営バス第1便見直しのイメージ図

② スクールバス

スクールバスは小中学生の登下校にあわせて3路線を運行しています。

これまで登校に関しては定時定路線で運行する町営バスをスクールバスとして位置付けておりましたが、令和5年度から町営バスの運行形態の見直しとともに、スクールバスに変更してきています。

児童生徒の登下校に支障のない範囲で混乗利用を可能としており、一般の方にとっても貴重な交通資源となっています。

《町営バス及びスクールバスの過去5年の利用実績》

児童の利用については入学や卒業により年度毎での増減があります。その一方で、一般の利用実績は年々減少してきています。

令和4年度実績では、一般利用者数 2,570 名となっており、5年間の推移で半数近い減となりました。

収支状況としては、運行経費が増加傾向となっています。

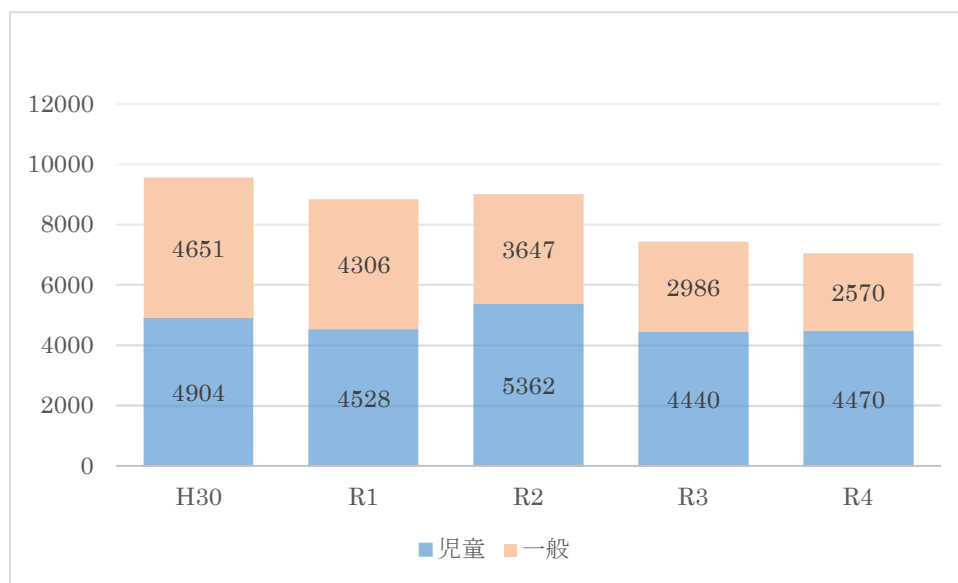


図 3-6 年間輸送人員の推移

| | | 1便 | | 2便 | | 3便 | | 下校便 | | 4便 | | 合計 |
|-----|----|------|----|-----|----|------|----|------|----|-----|----|------|
| | | 児童 | 一般 | 児童 | 一般 | 児童 | 一般 | 児童 | 一般 | 児童 | 一般 | |
| H30 | 合計 | 4291 | | 527 | | 920 | | 3378 | | 439 | | 9555 |
| | 児童 | 2167 | | 0 | | 46 | | 2691 | | 0 | | 4904 |
| | 一般 | 2124 | | 527 | | 874 | | 687 | | 439 | | 4651 |
| R1 | 合計 | 3886 | | 750 | | 1034 | | 2797 | | 367 | | 8834 |
| | 児童 | 2201 | | 56 | | 45 | | 2226 | | 0 | | 4528 |
| | 一般 | 1685 | | 694 | | 989 | | 571 | | 367 | | 4306 |
| R2 | 合計 | 3803 | | 737 | | 1057 | | 3075 | | 337 | | 9009 |
| | 児童 | 2421 | | 15 | | 180 | | 2746 | | 0 | | 5362 |
| | 一般 | 1382 | | 722 | | 877 | | 329 | | 337 | | 3647 |
| R3 | 合計 | 3103 | | 730 | | 837 | | 2497 | | 259 | | 7426 |
| | 児童 | 2200 | | 0 | | 45 | | 2195 | | 0 | | 4440 |
| | 一般 | 903 | | 730 | | 792 | | 302 | | 259 | | 2986 |
| R4 | 合計 | 3109 | | 610 | | 730 | | 2355 | | 236 | | 7040 |
| | 児童 | 2354 | | 0 | | 57 | | 2059 | | 0 | | 4470 |
| | 一般 | 755 | | 610 | | 673 | | 296 | | 236 | | 2570 |

図 3-7 町営バス及びスクールバス利用実績

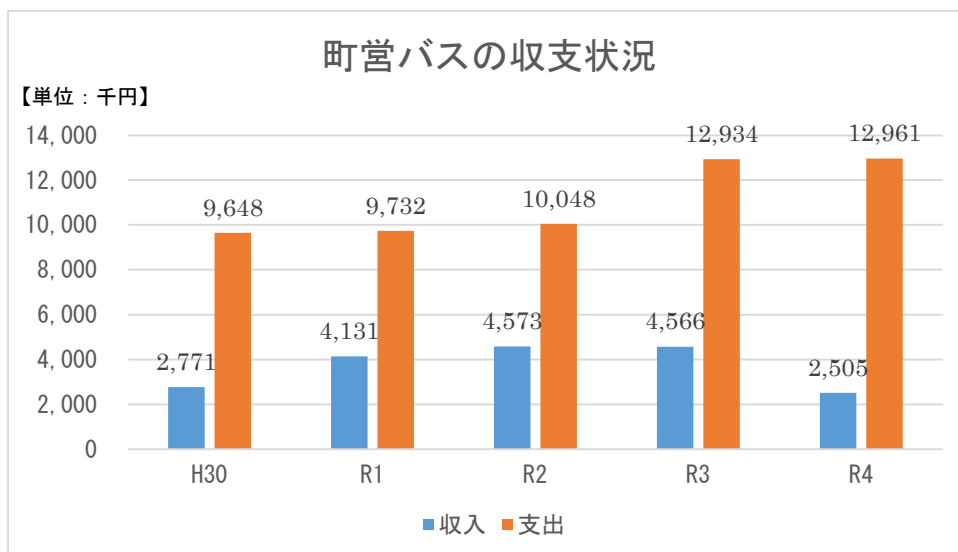


図 3-8 町営バスの収支状況

(単位：千円)

| 年度 | 支出 | 収入 | | | |
|-----|--------|-----|-------|--------|--------|
| | 運行委託料 | 使用料 | 国庫補助 | 差額(町) | 収入計 |
| H30 | 9,648 | 341 | 2,431 | 6,876 | 9,648 |
| R1 | 9,732 | 350 | 3,782 | 5,600 | 9,732 |
| R2 | 10,048 | 278 | 4,296 | 5,474 | 10,048 |
| R3 | 12,934 | 241 | 4,325 | 8,368 | 12,934 |
| R4 | 12,961 | 219 | 2,287 | 10,455 | 12,961 |

図 3-9 運行経費に対する財源

③ 移動支援サービス（おでかけハイヤー）

75歳以上を対象にハイヤーの初乗り運賃助成により、外出・通院等の日常生活充実のための支援が行われています。

利用券1枚（初乗り運賃額）を200円で購入することができ、6枚綴りを1組1,200円として8組まで購入可能となっています。

《利用実績》

町内におけるハイヤー利用者のうち半数以上が当該事業による利用実績となっています。

交付枚数に対する利用率はいずれも9割を超えており、市街地内での往来が多い傾向となっているようです。

| | 年間乗車数 | 交付枚数 | 利用枚数 | 利用率 |
|-----|-------|-------|-------|-------|
| H30 | 6,393 | 4,165 | 3,932 | 94.4% |
| R1 | 5,655 | 3,670 | 3,358 | 91.4% |
| R2 | 5,038 | 3,349 | 3,079 | 91.9% |
| R3 | 6,253 | 3,467 | 3,239 | 93.4% |
| R4 | 5,917 | 3,376 | 3,118 | 92.4% |

図 3-10 おでかけハイヤーパンフレット

④ 近隣市町村間を結ぶ公共交通

市町村間を結ぶ公共交通にかかるダイヤ状況は以下のとおりです。

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 旭川方面 (上り) | J R | 町営 | J R | J R | 道北 | J R | 町営 | J R | 道北 | J R | 町営 |
| | 0635 | 0715 | 0728 | 0832 | 0851 | 0953 | 1000 | 1043 | 1101 | 1144 | 1200 |
| | 道北 | 道北 | J R | 道北 | J R | 町営 | J R | 道北 | 町営 | J R | J R |
| | 1211 | 1321 | 1419 | 1451 | 1521 | 1530 | 1620 | 1641 | 1700 | 1710 | 1807 |

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 名寄方面 (下り) | J R | 町営 | 道北 | J R | 道北 | J R | 町営 | 道北 | 町営 | J R | J R |
| | 0653 | 0715 | 0753 | 0853 | 0907 | 0929 | 1000 | 1127 | 1200 | 1204 | 1316 |
| | 道北 | J R | 道北 | J R | 町営 | J R | 道北 | 町営 | J R | J R | 道北 |
| | 1322 | 1404 | 1437 | 1448 | 1530 | 1549 | 1607 | 1700 | 1727 | 1838 | 1842 |

図 3-11 公共交通にかかる共通時刻表

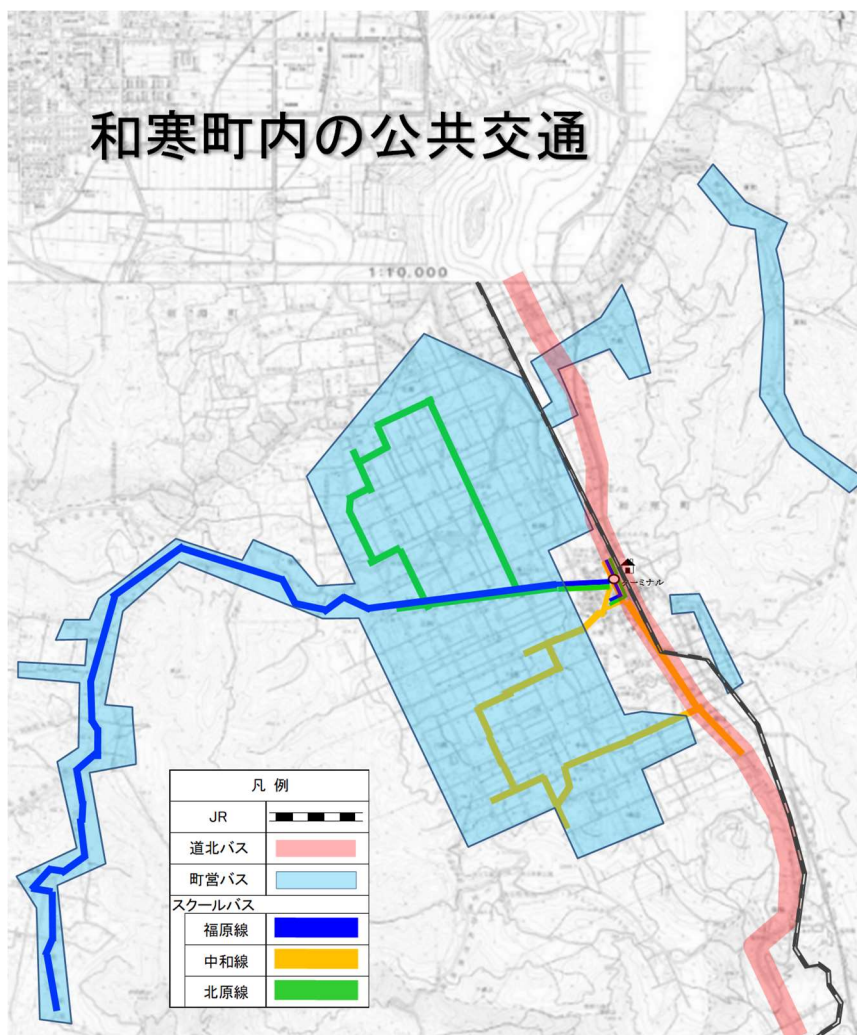


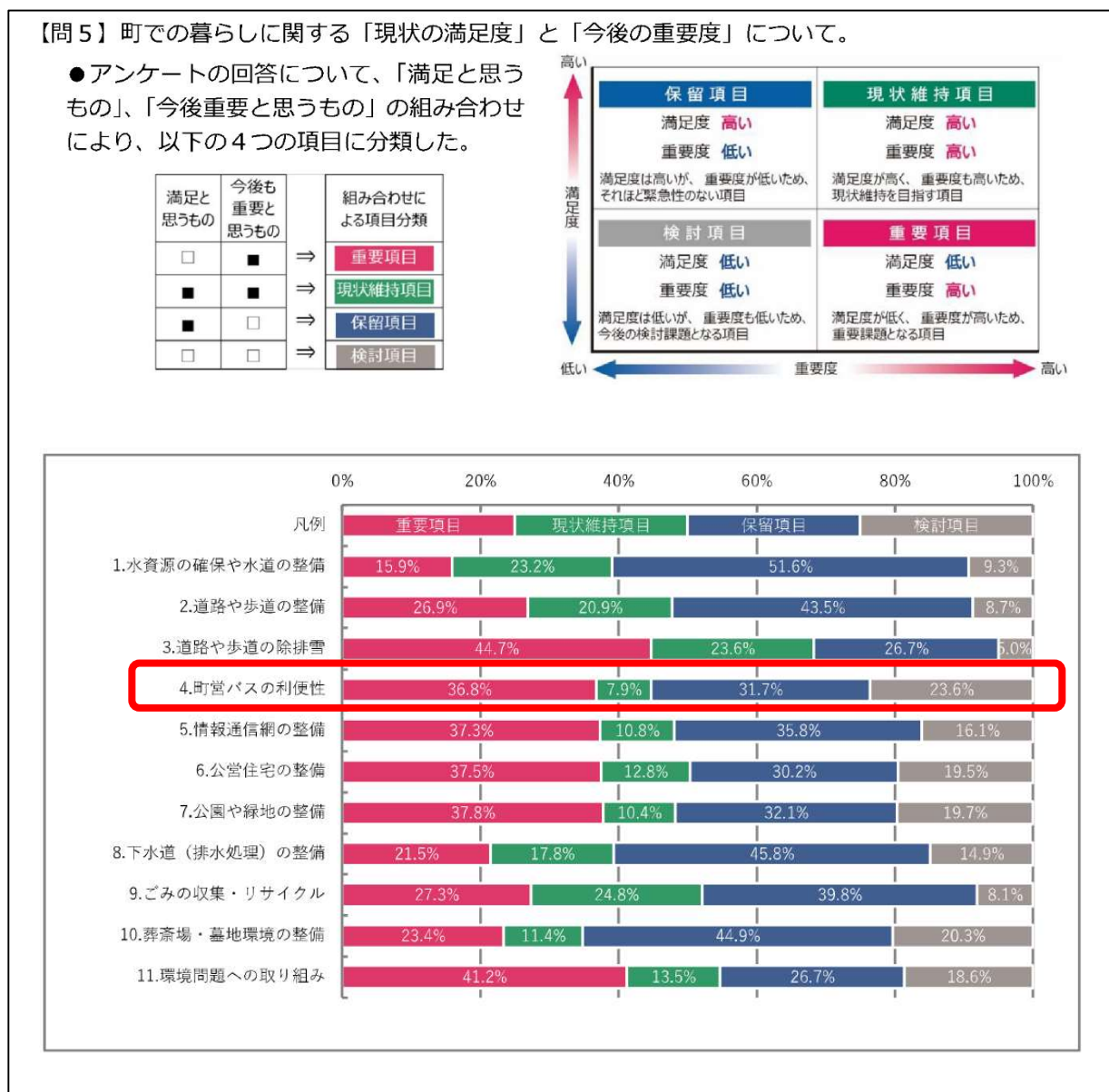
図 3-12 和寒町内の公共交通網図

3 公共交通に関する調査等

(1) 和寒町総合計画_町民意向調査の結果

第6次和寒町総合計画の策定のためのアンケート調査結果をみると、転出などを考えている理由として「移動（交通）が不便」であることがあげられています。

また、町民の移動手段である「町営バスの利便性」は今後の重要項目として高い割合となっています。



【出典：第6次和寒町総合計画】

図 3-13 和寒町総合計画策定アンケート結果（抜粋）

(2) 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

和寒町第9期高齢者福祉計画及び介護保険事業計画の基礎資料のためのニーズ調査をみると、外出時の移動手段としては、自動車（自分で運転・乗せてもらう）の割合が高いことがうかがえます。

○調査内容

高齢者の暮らしや健康の状況等をお聞きし、地域の現状や課題等を把握するとともに、令和6年度から始まる「和寒町第9期高齢者福祉計画及び介護保険事業計画」の基礎資料とすることを目的として、下記のとおり調査を実施しました。

| | |
|-----------|---|
| 1 調査地域 | 和寒町全域 |
| 2 調査対象 | ・要支援認定者（要支援1・2） ・一般高齢者（認定は受けていない） |
| 3 調査対象者数 | 1,158人（令和5年2月1日現在） |
| 4 調査方法 | 配布：郵送 回収：郵送・持参 |
| 5 調査時期 | 令和5年3月20日～4月21日 |
| 6 調査内容 | 厚生労働省が示した「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査」の設問を基本に、和寒町独自の設問（問9）を追加。 |
| 7 配布・回収状況 | 有効回収者 842人（令和5年5月末日） 回答率：72.7% |

| 問2（6） 週に何回程度の外出 をしているか 全体（n=842） | <p>「週2～4回」が41.0%と最も高く、次いで、「週5回以上（22.0%）」「週1回（16.7%）」の順となっています。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>外出頻度</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ほとんど外出していない</td> <td>9.0%</td> </tr> <tr> <td>週1回</td> <td>16.7%</td> </tr> <tr> <td>週2～4回</td> <td>41.0%</td> </tr> <tr> <td>週5回以上</td> <td>22.0%</td> </tr> <tr> <td>未回答</td> <td>6.7%</td> </tr> </tbody> </table> | 外出頻度 | 割合 | ほとんど外出していない | 9.0% | 週1回 | 16.7% | 週2～4回 | 41.0% | 週5回以上 | 22.0% | 未回答 | 6.7% |
|--|---|------|----|-------------|-------|-------|-------|--------------|-------|--------|-------|-----|------|
| 外出頻度 | 割合 | | | | | | | | | | | | |
| ほとんど外出していない | 9.0% | | | | | | | | | | | | |
| 週1回 | 16.7% | | | | | | | | | | | | |
| 週2～4回 | 41.0% | | | | | | | | | | | | |
| 週5回以上 | 22.0% | | | | | | | | | | | | |
| 未回答 | 6.7% | | | | | | | | | | | | |
| 問2（7） 昨年と比べて外出の 回数は減っているか 全体（n=842） | <p>「あまり減っていない」が33.6%と最も高く、次いで、「減っている（31.4%）」、「減っていない（24.6%）」の順となっています。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>変化</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>とても減っている</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>減っている</td> <td>31.4%</td> </tr> <tr> <td>あまり減っていない...</td> <td>33.6%</td> </tr> <tr> <td>減っていない</td> <td>24.6%</td> </tr> <tr> <td>未回答</td> <td>5.9%</td> </tr> </tbody> </table> | 変化 | 割合 | とても減っている | 4.5% | 減っている | 31.4% | あまり減っていない... | 33.6% | 減っていない | 24.6% | 未回答 | 5.9% |
| 変化 | 割合 | | | | | | | | | | | | |
| とても減っている | 4.5% | | | | | | | | | | | | |
| 減っている | 31.4% | | | | | | | | | | | | |
| あまり減っていない... | 33.6% | | | | | | | | | | | | |
| 減っていない | 24.6% | | | | | | | | | | | | |
| 未回答 | 5.9% | | | | | | | | | | | | |
| 問2（8）外出は控 えているか 全体（n=842） | <p>「はい」が47.3%、「いいえ」が45.4%となっています。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>はい</td> <td>47.3%</td> </tr> <tr> <td>いいえ</td> <td>45.4%</td> </tr> <tr> <td>未回答</td> <td>7.4%</td> </tr> </tbody> </table> | 回答 | 割合 | はい | 47.3% | いいえ | 45.4% | 未回答 | 7.4% | | | | |
| 回答 | 割合 | | | | | | | | | | | | |
| はい | 47.3% | | | | | | | | | | | | |
| いいえ | 45.4% | | | | | | | | | | | | |
| 未回答 | 7.4% | | | | | | | | | | | | |

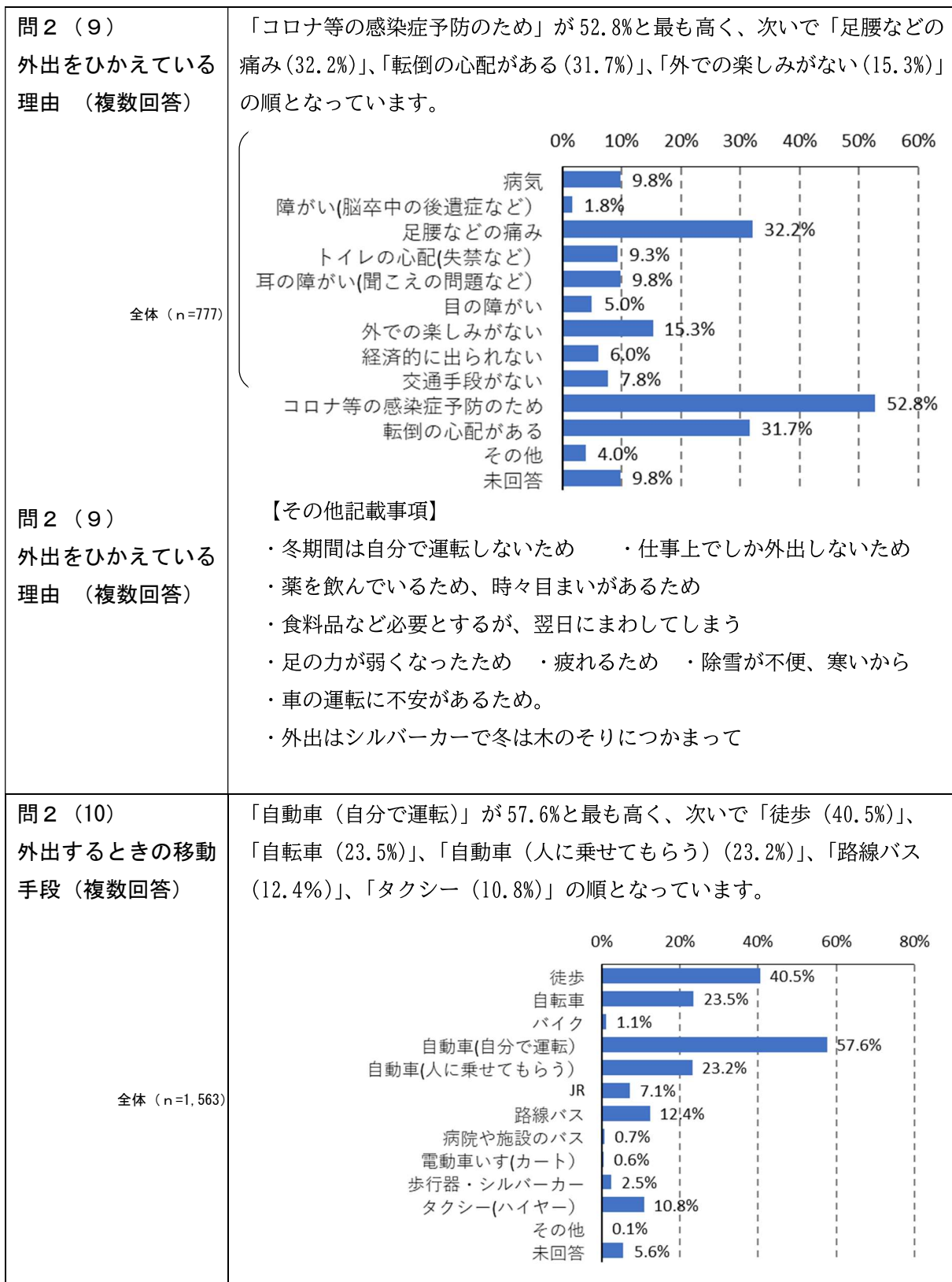


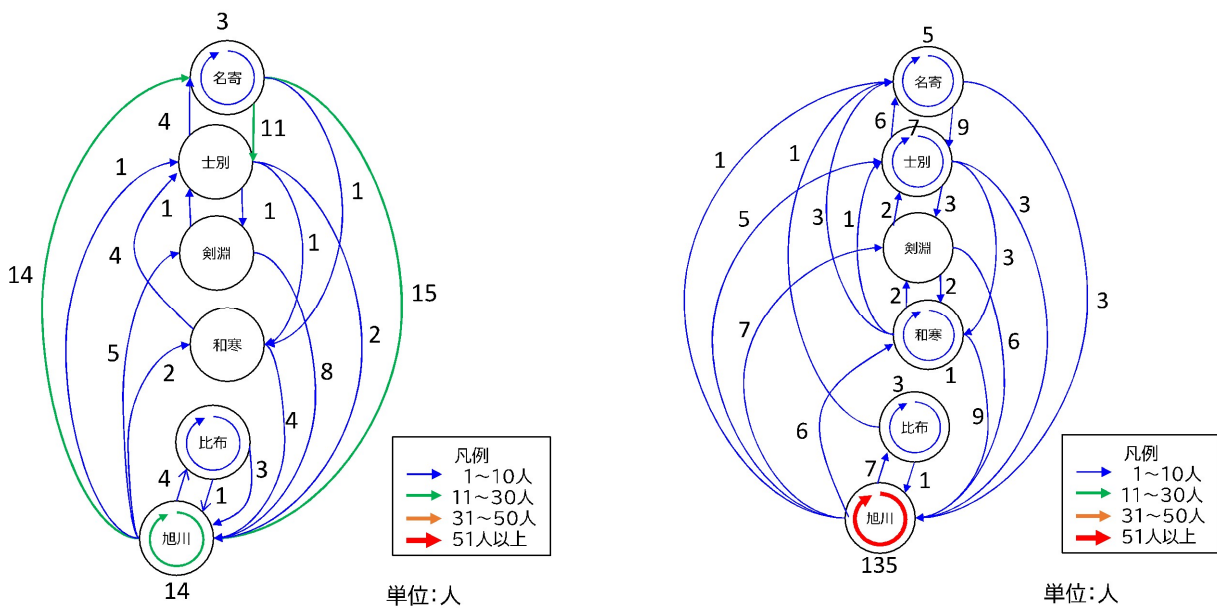
図 3-14 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査 (抜粋)

(3) 北海道上川地域公共交通計画

北海道上川地域公共交通計画策定にあたり実態調査を実施しており、都市間移動に関する公共交通の利用状況を集計しています。

JR 利用実態調査において、和寒駅における乗降客数は、学生の利用が顕著であり、早朝または17時以降の乗降が多い結果となっており、学生以外の利用は少ない状況が見られました。

路線バス利用実態調査においては、名寄線(急行・普通)をみると、通勤・通学の多い朝の便の利用が多い傾向となっており、旭川市への往復が最も多い状況です。



【資料：上川地域公共交通計画策定にかかる調査結果】

図 3-15 名寄線利用者OD (左：急行、右：普通)

(4) 町営バス利用者アンケート調査

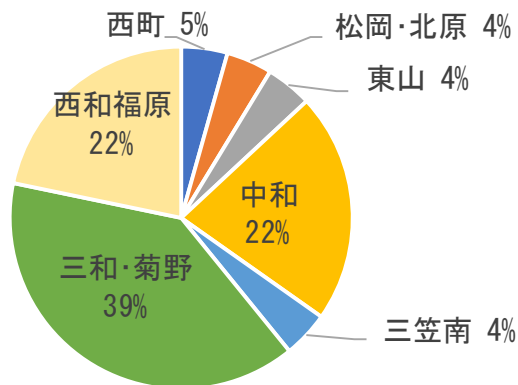
町営バスの利用者ニーズを把握し、持続可能な交通体系を確保する地域公共交通計画立案の基礎データとするためアンケート調査を実施しました。

回答は任意とし、実施期間中に重複しての回答は求めないこととして実施しています。乗車時にアンケートを配布し、運転手が回収。後日提出や聞き取りによる代筆などにより9月13日から9月30日までの概ね2週間で、回答総数は23人となっています。

① 回答者属性

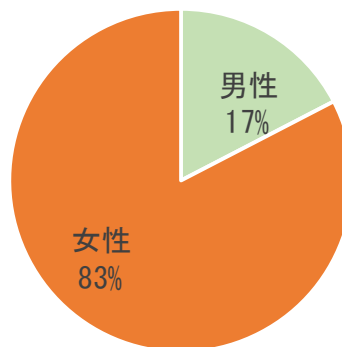
問1 住まい(自治会)

| 回答項目 | 回答数 |
|-------|-----|
| 西町 | 1 |
| 松岡・北原 | 1 |
| 東山 | 1 |
| 中和 | 5 |
| 三笠南 | 1 |
| 三和・菊野 | 9 |
| 西和福原 | 5 |
| 合計 | 23 |



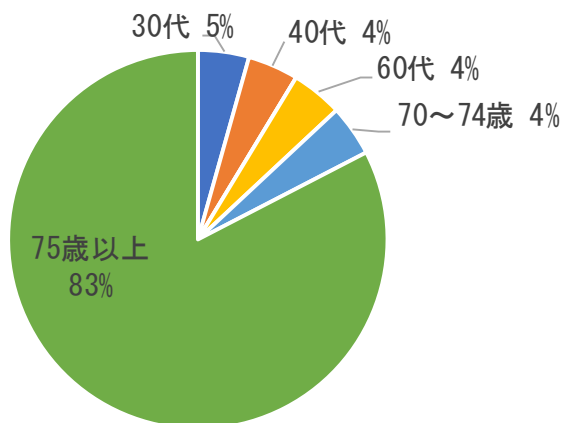
問2 性別

| 回答項目 | 回答数 |
|------|-----|
| 男性 | 4 |
| 女性 | 19 |
| 合計 | 23 |



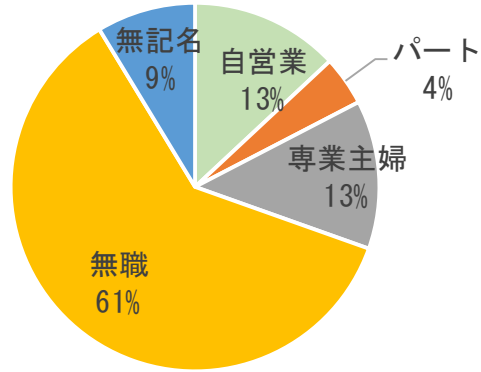
問3 年齢

| 回答項目 | 回答数 |
|--------|-----|
| 30代 | 1 |
| 40代 | 1 |
| 50代 | 0 |
| 60代 | 1 |
| 70~74歳 | 1 |
| 75歳以上 | 19 |
| 合計 | 23 |



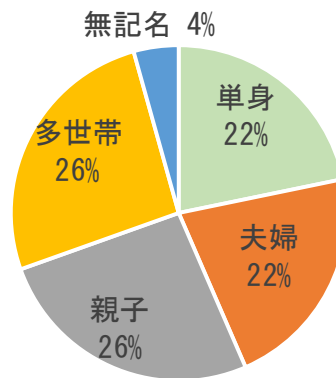
問4 職業

| 回答項目 | 回答数 |
|------|-----|
| 自営業 | 3 |
| パート | 1 |
| 専業主婦 | 3 |
| 無職 | 14 |
| 無記名 | 2 |
| 合計 | 23 |



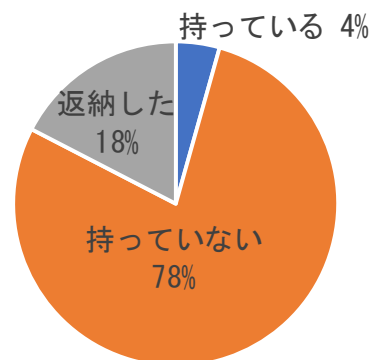
問5 家族構成

| 回答項目 | 回答数 |
|------|-----|
| 単身 | 5 |
| 夫婦 | 5 |
| 親子 | 6 |
| 多世帯 | 6 |
| 無記名 | 1 |
| 合計 | 23 |



問6 運転免許

| 回答項目 | 回答数 |
|--------|-----|
| 持っている | 1 |
| 持っていない | 18 |
| 返納した | 4 |
| 合計 | 23 |

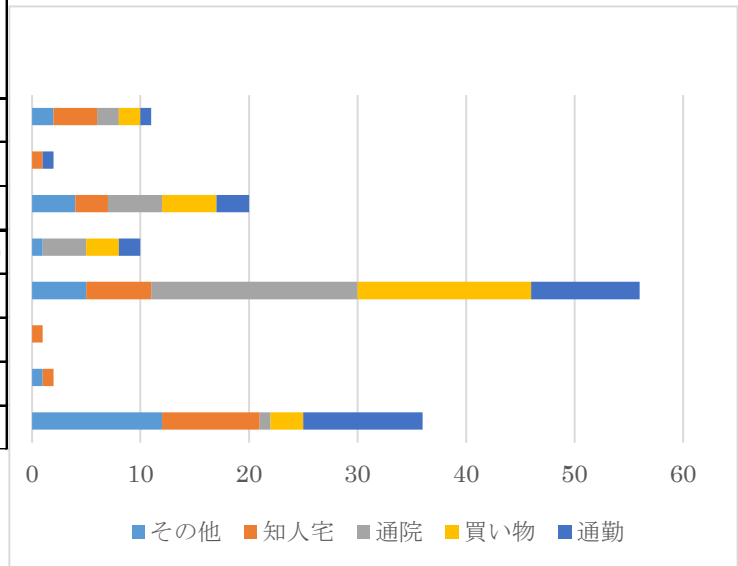


※返納年齢
(80、80、86、無記名)

② 外出の手段等

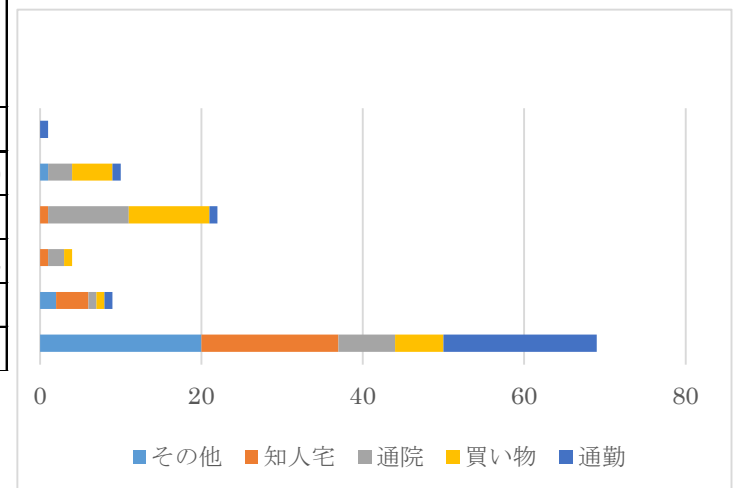
問7 外出時の移動手段 N=138

| | その他 | 知人宅 | 通院 | 買い物 | 通勤 | 合計 |
|---------|-----|-----|----|-----|----|----|
| 徒歩 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 11 |
| 自動車(運転) | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 自動車(同乗) | 4 | 3 | 5 | 5 | 3 | 20 |
| ハイヤー | 1 | 0 | 4 | 3 | 2 | 10 |
| バス | 5 | 6 | 19 | 16 | 10 | 56 |
| JR | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| その他 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 無回答 | 12 | 9 | 1 | 3 | 11 | 36 |



問8 外出する頻度 N=115

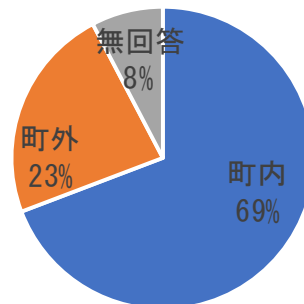
| | その他 | 知人宅 | 通院 | 買い物 | 通勤 | 合計 |
|------|-----|-----|----|-----|----|----|
| ほぼ毎日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 週に数回 | 1 | 0 | 3 | 5 | 1 | 10 |
| 月に数回 | 0 | 1 | 10 | 10 | 1 | 22 |
| 年に数回 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 4 |
| 不明 | 2 | 4 | 1 | 1 | 1 | 9 |
| 無回答 | 20 | 17 | 7 | 6 | 19 | 69 |



③ 町営バスの利用について

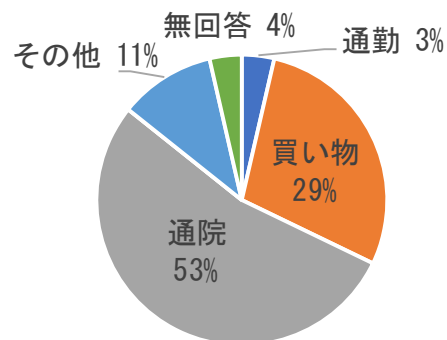
問9 行先 N=26

| 職業 | 回答数 |
|-----|-----|
| 町内 | 18 |
| 町外 | 6 |
| 無回答 | 2 |
| 合計 | 26 |



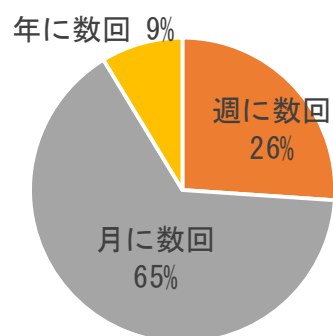
問10 目的 N=29

| 職業 | 回答数 |
|-----|-----|
| 通勤 | 1 |
| 買い物 | 8 |
| 通院 | 15 |
| 知人宅 | 0 |
| その他 | 3 |
| 無回答 | 1 |
| 合計 | 28 |



問11 利用頻度 N=23

| 職業 | 回答数 |
|------|-----|
| ほぼ毎日 | 0 |
| 週に数回 | 6 |
| 月に数回 | 15 |
| 年に数回 | 2 |
| 無回答 | 0 |
| 合計 | 23 |



4 現状と課題の整理

(1) 地域状況からみる課題整理

和寒町人口ビジョンをみても、高齢化率は今後も高くなっていく見込であることから、高齢者の移動手段の確保は必要不可欠です。

自家用車の利用が難しくなってくる高齢者が増加することも予測される中で、郊外地に住む方々が日常生活を営むうえでの移動手段確保のためにも、市街地と郊外地を結ぶ公共交通サービスは重要なものとなっています。

(2) 町内公共交通サービスにおける課題整理

町内の公共交通は、町営バス・スクールバス・ハイヤーで構成されていますが、継続的にサービスを提供するための体制確保は重要な課題です。

スクールバスは地域住民の混乗を可能とし、本町の限られた交通資源の有効活用を図っていますが、児童生徒にとっては混乗する乗客数に比例して乗車時間が増大してしまう面もあります。

また、人口減少とともに町営バスの利用実績も減少してきていますが、物価高騰により運行経費は増加傾向となっています。今後も運行を維持するためには、必要な経費は捻出しつつも、効率性や利便性を考慮した運行とするなど、持続可能な交通体系を構築していくことが必要となってきます。

(3) 公共交通に関する調査等からみる課題整理

介護予防・日常生活圏域ニーズ調査等からみても、町内における移動は自動車（自分で運転・人に乗せてもらう）が多い状況となっています。公共交通の利用割合は高くありませんが、上述のとおり本町においては、市街地と郊外地を結ぶ交通手段として必要不可欠なものとなっています。身体的な不安や交通手段がないことなどを理由とした外出控えの実態もあることから、交通サービスを身近な移動手段として確立させていくことも必要です。

町営バスの利用者動向から、買い物や通院などを中心に町内の移動が多い傾向となっていますが、町外への交通アクセス手段であることも含め、需要に即した運行を検討することも重要です。

第4章 計画の基本的な方針

1 基本理念

公共交通は、自家用車持たない町民の買い物や通院、子どもたちの通学などのためにも必要不可欠な交通手段です。

町民にとって便利で持続可能な交通体系を構築することにより、将来にわたって誰もが安心して住み続けられるまちづくりを目指します。

2 基本方針

基本理念を具現化するために以下の項目を基本方針とします。

基本方針1 交通関係者との連携による交通体系の維持・改善

和寒町における公共交通は、自家用車を持たない高齢者をはじめとした交通弱者にとって、日常生活を営むうえでの移動手段として必要不可欠なものです。

本町に安心して住み続けるための社会基盤としての公共交通の重要性を踏まえ、将来にわたって公共交通の維持・確保に向けて、交通関係者との連携や町営バスの利用実態に即した公共交通体系の構築を目指します。

基本方針2 交通サービスの日常的な利用の促進

公共交通の維持・確保にあたっては、行政や関係者等による交通サービスの提供だけではなく、町民自らが公共交通を利用していくことが重要です。

日常的に利用している方をはじめ、町民一人ひとりが公共交通を維持していくという意識醸成についても求められます。

町営バスやおでかけハイヤー支援事業など、交通サービスの認知度向上や利用促進に向けた広報活動の実施をしていきます。

第5章 基本方針に基づく施策内容

1 施策内容の整理

【基本方針1 交通関係者との連携による交通体系の維持・改善】

(1) 町営バス（デマンドバス）の運行

| <p>事業概要</p> | <p>高齢者、免許返納者や児童生徒の通学など、自家用車の運転ができない住民のために、市街地と郊外地を結ぶ公共交通機関として町営バスを運行することで町民の移動手段を確保します。</p> <p>町営バスは予約制のデマンド方式による運行とし、1日あたり最大5便運行します。</p> <table border="1" data-bbox="454 734 911 1032"> <thead> <tr> <th></th> <th>発車時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>7:15</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>10:00</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>12:00</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>15:30</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>17:00</td> </tr> </tbody> </table> <p>小中学校において短縮授業などで時間割が変則的な場合は、児童生徒も町営バス（デマンドバス）を活用して下校するなど、本町の有する交通資源の利活用により効率的な運行としています。</p> <p>今後においても利用状況に応じて町営バスの運行形態見直しも検討していきます。</p> <p>町営バスの運行に当たっては、生活に不可欠な路線として国庫補助「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用しながら、今後も地域住民の交通手段の存続を図ります。</p> | | | | | | 発車時刻 | 第1便 | 7:15 | 第2便 | 10:00 | 第3便 | 12:00 | 第4便 | 15:30 | 第5便 | 17:00 |
|-------------|---|---|---|---|--|--|------|-----|------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | 発車時刻 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第1便 | 7:15 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第2便 | 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第3便 | 12:00 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第4便 | 15:30 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第5便 | 17:00 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>実施主体</p> | <p>和寒町、運行事業者</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>計画年次</p> | <p>令和6年度</p> <p style="text-align: center;">●</p> | <p>令和7年度</p> <p style="text-align: center;">●</p> | <p>令和8年度</p> <p style="text-align: center;">●</p> | <p>令和9年度</p> <p style="text-align: center;">●</p> | <p>令和10年度</p> <p style="text-align: center;">●</p> | | | | | | | | | | | | |

(2) スクールバスの運行

| 事業概要 | <p>遠距離通学をしている児童生徒の利便性を図るためスクールバスを運行することで通学環境の整備充実を図ります。</p> <p>児童生徒の安全確保のため、原則として道路横断をすることがないようなルート選定をし、自宅前乗降となることを基本とした運行としています。</p> <p>小中学生の登下校のためのスクールバスは計3路線運行しており、いずれも混乗を認めています。</p> <p>限られた交通資源の中で貴重な移動手段として確立されていますが、混乗による乗車が増えることで迂回運行が発生する場合があります。</p> <p>最優先されるべき児童生徒の乗車時間が長くなる分、負担につながることの懸念がされていることから、混乗の継続や分離の必要性などについて検討しながら運行を行うものとしています。</p> <table border="1" data-bbox="453 880 1329 1025"> <thead> <tr> <th></th> <th>福原線</th> <th>中和線</th> <th>北原線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>登校便</td> <td>7 : 05</td> <td>7 : 10</td> <td>7 : 25</td> </tr> <tr> <td>下校便</td> <td colspan="3">15 : 30 ※時間割により変動あり</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | 福原線 | 中和線 | 北原線 | 登校便 | 7 : 05 | 7 : 10 | 7 : 25 | 下校便 | 15 : 30 ※時間割により変動あり | | |
|------|---|------------|------------|------------|-------------|--|-----|-----|-----|-----|--------|--------|--------|-----|---------------------|--|--|
| | 福原線 | 中和線 | 北原線 | | | | | | | | | | | | | | |
| 登校便 | 7 : 05 | 7 : 10 | 7 : 25 | | | | | | | | | | | | | | |
| 下校便 | 15 : 30 ※時間割により変動あり | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施主体 | 和寒町、運行事業者 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画年次 | 令和6年度 ● | 令和7年度 ● | 令和8年度 ● | 令和9年度 ● | 令和10年度 ● | | | | | | | | | | | | |

【基本方針2 交通サービスの日常的な利用の促進】

(3) 交通サービスの利用促進広報周知

| | | | | | |
|------|---|-------|-------|-------|--------|
| 事業概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・町民の公共交通サービスの利用意識の啓発や、潜在需要の掘り起こしのため情報発進を強化します。 ・町広報誌にて公共交通の周知のほか、現行パンフレットの更新や福祉担当部署との連携など、町内における公共交通の認知度を高めるとともに、利用促進に向けた周知活動を実施します。 | | | | |
| 実施主体 | 和寒町 | | | | |
| 計画年次 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | ● | ● | ● | ● | ● |

(4) ニーズ調査

| | | | | | |
|------|---|-------|-------|-------|--------|
| 事業概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・今後の目指すべき公共交通体系を構築するため利用者の意向や利用傾向などの把握に努めます。 ・計画期間中に利用者アンケート調査を実施することにより、町営バスの運行内容見直しや公共交通体系を確立していくための基礎資料として活用していきます。 | | | | |
| 実施主体 | 和寒町 | | | | |
| 計画年次 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 随時 | | | | |

第6章 計画の推進

1 計画推進に向けた評価指標と目標値

(1) 評価指標の設定

本町における持続可能な交通体系の構築と、本計画に位置付けた施策の進捗確認に向け、以下の評価指標を設定します。

評価指標及び集計方法

| | 評価指標 | 集計方法 |
|---|---------------|----------|
| 1 | 町営バス年間利用者数 | 町による集計 |
| 2 | 地域人口の町営バス利用回数 | 町による集計 |
| 3 | 町営バスの町負担額 | 町決算資料の活用 |
| 4 | 広報での周知回数 | 関係記事の回数 |
| 5 | ニーズ状況の把握 | 実施状況の確認 |

施策と指標に関する対応表

| | 評価指標 | 施策1 | 施策2 | 施策3 | 施策4 |
|---|---------------|-----|-----|-----|-----|
| 1 | 町営バス年間利用者数 | ● | ● | ● | |
| 2 | 地域人口の町営バス利用回数 | ● | ● | | |
| 3 | 町営バスの町負担額 | ● | | | |
| 4 | 広報での周知回数 | | | ● | |
| 5 | ニーズ状況の把握 | | | | ● |

(2) 定量的な目標

本計画の取り組みの推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。

| 評価指標 | 単位 | 現況 | 目標 | | | | |
|---------------|-----|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | | 令和 4 (2022) | 令和 6 (2024) | 令和 7 (2025) | 令和 8 (2026) | 令和 9 (2027) | 令和 10 (2028) |
| 町営バス年間利用者数 | 人/年 | 2,570 | 2,429 | 2,364 | 2,300 | 2,238 | 2,178 |
| 地域人口の町営バス利用回数 | 回/年 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 3.2 |
| 町営バスの町負担額 | 千円 | 10,455 | 7,000 | 7,000 | 7,500 | 7,500 | 7,500 |
| 広報での周知回数 | 回/年 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| ニーズ状況の把握 | - | - | 期間中 1 回以上 | | | | |

(3) 評価指標の算出方法

評価指標1 町営バス年間利用者数

町営バスの利用者は減少の一途をたどっており、今後も人口減少による利用者数の縮小は避けられないことが予想されます。

そのため、現況値から近年の人口減少を踏まえた利用者総数を算出し、目標値として設定します。

評価指標2 地域人口の町営バス利用回数

町営バスは市街地と郊外地を結ぶ公共交通のため、主となる対象者である郊外地で生活している人口（地域人口）に対する利用回数を算出し把握することとします。

評価指標1と同様に、人口減少を踏まえて算出することとし、現況値を下限として目標値に設定します。

評価指標3 町営バスの収支

今後も持続可能な運行を目指していくために、収支状況の把握をしていきます。

目標値は、運行収入及び運行経費により算出します。今後も物価上昇の懸念がありますが、令和5年度中に運行形態の見直しを図っていることから、決算見込額を考慮した町負担額を設定することとします。

評価指標4 広報誌での周知回数

町民の交通サービスの利用意識の啓発として、町広報誌への掲載やパンフレットの発行などの情報発進を行います。

目標値は、毎年度の情報発進を行うこととします。

評価指標5 ニーズ状況の把握

町民の利用しやすい公共交通体系の構築のため町営バス利用者アンケートなどの調査を行い、ニーズ状況を把握します。

計画期間中に少なくとも1回以上実施することとします。

2 達成状況の評価

本計画の策定後は、計画策定(Plan)、事業の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すP D C Aサイクルによる考え方で推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期のP D C Aサイクルと、計画期間を通しての長期のP D C Aサイクルにより、計画の推進及び進捗管理をお子に榊。

和寒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確認と、検証・評価を継続的に行うものとします。

