

幌延町地域公共交通計画 計画（案）概要

幌延町地域公共交通活性化協議会資料

令和5年12月20日

(1) 作成する計画部分の構成

- ▶ (1) 作成する計画部分の構成 . . . 1
- ▶ (2) 基本理念と基本方針 . . . 2
- ▶ (3) 定量的な目標の設定 . . . 7
- ▶ (4) 目標を達成するために行う公共交通施策 . . . 12
- ▶ (5) 実施主体の設定 . . . 21
- ▶ (6) 計画の進行管理 . . . 22

(2) 基本理念と基本方針

① 基本理念

第6次幌延町総合計画のまちづくり基本目標のうち、公共交通と関係性が強い「健やかな暮らしを共に支える（保健・福祉・医療）」、「豊かな自然と安全を守る（環境保全・生活環境）」と、

問寒別地区の地域づくりビジョンの問寒別地区の将来像である「田舎だからこそ、有るものを活かそう！工夫と協働のといかん」から、以下を幌延町地域公共交通の基本理念とする。

● 基本理念

**「健やかに暮らせる生活環境を確保するために
今ある交通資源を効果的に活用しながら
持続可能な地域公共交通を構築する」**

②基本方針

【方針1. 幹線交通・広域交通・地域間交通の利用促進】

- ・ J R 宗谷本線の秘境駅等鉄道系資産の観光資源化による需要喚起と、意識醸成による利用促進
- ・ 交通事業者による特急はぼろ号の維持・確保
- ・ 地域間幹線系統である幌延留萌線と市町村単独補助路線である豊富羽幌線は、高校通学、通勤及び通院といった住民の生活動線を確保するバス路線として維持・確保

【方針2. 町内公共交通体系の構築】

- ・ 豊富幌延線は沿線町との調整による利用状況に応じた運行支援による維持・確保
- ・ 幌延地区における公共交通空白地域を解消する、利用回数に制限のないデマンド交通の検討と、ハイヤー運賃助成制度の維持
- ・ 問寒別地区において地域住民によるオンデマンド型の自家用有償運送の検討
- ・ J R 宗谷本線を補完する幌延・問寒別・中川連絡バス等（患者輸送車両等）の運行維持
- ・ 幌延地区及び問寒別地区におけるスクールバスの一般混乗の維持

【方針3. 公共交通利用活性化策の推進】

- ・ 運転手の地域からの積極的な募集と、自動車運転2種免許取得支援など運転手の確保
- ・ モビリティマネジメントの推進として、
 - ▶ 小中学生への路線バスの乗り方教室の実施や交通事業者への企業訪問・職場体験会の検討
 - ▶ 高齢者への運転免許自主返納特典制度の創設検討
 - ▶ 運転テクニックを過信している状態への警鐘と公共交通利用促進

③計画区域と計画期間

- ・ 計画区域：幌延町全域
- ・ 計画期間：令和6年度～令和10年度の5カ年間

④公共交通の機能分担と性格・役割

- ・ 基本理念、基本方針から、幌延町地域公共交通として位置づける各公共交通の機能分類、性格・役割を以下のとおり整理

※幹線交通・広域交通・地域間交通は、北海道留萌地域公共交通計画や令和5年度に進められている宗谷地域公共交通計画との 整合を図る

機能分類	性格・役割
○幹線交通 ・ J R 宗谷本線	・ 中核都市である旭川市と、地域中心都市である稚内市、名寄市を結ぶ北海道の骨格となるネットワーク ・ 通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応
○広域交通・地域間交通 ・ 沿岸バス特急はぼろ号 ・ 沿岸バス幌延留萌線 ・ 沿岸バス豊富羽幌線	・ 地域中心都市である留萌市や羽幌町を結ぶ広域的なネットワーク ・ 通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応
○生活圏交通 ・ 沿岸バス豊富幌延線 ・ 幌延地区デマンド交通 ・ 幌延地区ハイヤー（運賃助成制度） ・ 問寒別地区自家用有償運送 ・ 幌延・問寒別・中川連絡バス等（患者輸送車両等） ・ スクールバスの一般混乗（補完交通）	・ 幌延市街地、問寒別市街地、天塩町、豊富町及び中川町等を結ぶ生活圏ネットワーク ・ 幌延地区内、問寒別地区内の生活圏ネットワーク ・ 主に通学、通院、買い物などの生活交通に対応と、観光交通に対応
○乗り継ぎ拠点 ・ J R 幌延駅 ・ J R 問寒別駅	・ 広域交通・地域間交通・生活圏交通どうし、あるいは J R 宗谷本線との乗り継ぎ拠点



図 幌延町の公共交通体系

(3) 定量的な目標の設定

① 目標及び目標値設定の考え方

基本方針	目標	評価指標
方針1. ・ 幹線交通・広域交通・地域間交通の利用促進	幹線交通・広域交通・地域間交通のネットワーク形成	北海道留萌地域公共交通計画や北海道宗谷地域公共交通計画と整合を図る
方針2. ・ 町内公共交通体系の構築	町内公共交通のネットワーク形成	町内公共交通 [※] の輸送人数 町内公共交通 [※] の収支率 町内公共交通 [※] の行政負担額
方針3. ・ 公共交通利用活性化策の推進	公共交通の利用増進	運転手の新規雇用 運転免許自主返納者数

※沿岸バス豊富幌延線を除く

②定量的な目標値

●人口の推計値

将来人口・伸び率

項目	令和元年 (人)	令和2年 (人)	令和4年 基準年 (人)	令和6年 (人)	令和10年 目標年次 (人)	令和11年 (人)
国勢調査		2,371				
政策反映による目標人口※1	2,300	－	－	2,167	－	2,124
計算値※2	－	2,273	2,220	－	2,133	－
率※3	1.04	1.02	1.00	0.98	0.96	0.96

※1：「政策反映による目標人口」は、「幌延町の将来人口推計（令和2年2月）」による人口

※2：「政策反映による目標人口」による計算値

※3：令和4年度基準年（1.00）とした率

基準年値（令和4年）

町内公共交通等	①輸送人数 (人)	②運行費用 (千円)	③運行収益 (千円)	収支率 (③÷②)	行政負担額 (②－③) (千円)	備考
ハイヤー運賃助成 制度利用者数	2,435	1,365	0	0.0%	1,365	
デマンド車両	217	823	0	0.0%	823	
患者輸送車両	806	6,044	0	0.0%	6,044	
スクールバス一般利用	56	－	－	－	－	
合計	3,514	8,232	0	0.0%	8,232	

●目標とする輸送人数

輸送人数（令和10年の輸送人数以上）

町内公共交通等	令和4年 (人)	令和10年 (人)	備考
ハイヤー運賃助成 制度利用者数	2,435	4,563	
デマンド車両	217	184	
患者輸送車両	806	685	
スクールバス一般利用	56	48	
合計	3,514	5,480	1.56

ハイヤー運賃助成制度あるいはデマンド交通利用者人数

○利用者増

- ・登録者数：265人、年間利用者数：2,435人：9.2回/年・人
- ・アンケート結果から「現在利用している」は48人に対し、「5年後に利用」は56人：5年後までに計104人が利用（104人÷48人で5年間で2.2倍に増加）
- ・5年後の登録者数：265人 × 2.2 × 0.85（生残率） = 496人
- ・5年後の利用者数：496人 × 9.2回/年・人 = 4,563回（人）/年

デマンド車両、患者輸送車両及びスクールバス一般利用は、基準年輸送人数に生残率を乗じて算定

生残率

項目	男性生残率	男性人口		女性生残率	女性人口		男女人口		
	2025年→2030年	2025年	2030年	2025年→2030年	2025年	2030年	2025年	2030年	
65～69歳→70～74歳	0.92315	95	88	0.92315	81	78	176	166	
70～74歳→75～79歳	0.87516	111	97	0.87516	102	97	213	194	
75～79歳→80～84歳	0.78765	73	58	0.78765	87	79	160	137	
80～84歳→85～89歳	0.69490	32	22	0.69490	64	53	95	75	
85歳以上→90歳以上	0.45760	26	12	0.45760	47	24	73	36	
合計	-	337	277	-	380	331	717	608	0.85

①

②

②÷①

●収益率

収益率（令和10年の収支率以上）

町内公共交通等	令和4年（千円）			令和10年（千円）			備考
	運行費用	運行収益	収支率	運行費用	運行収益	収支率	
ハイヤー運賃助成制度利用者数	1,365	0	0.0%	2,503	446	17.8%	
デマンド車両	823	0	0.0%	823	0	0.0%	
患者輸送車両	6,044	0	0.0%	6,044	0	0.0%	
合計	8,232	0	0.0%	9,370	446	4.8%	

ハイヤー運賃助成制度あるいはデマンド交通の収支

○利用者増

- ・運行費用：1,365千円／年 × 2.2 ÷ 1.2人／回（乗合率：設定値） = 2,503千円／年
- ・運行1回当たり費用：1,365千円 ÷ 2,435回 = 561円／回
- ・運行収益：2,503千円 ÷ 561円／回 × 100円（運賃：設定値※） = 446千円／年

※運賃はハイヤー運賃助成制度と同額の100～500円程度を想定

デマンド車両と患者輸送車両は、乗車人数が減少しても1回当たり運行費はかわらないため、基準年と同額として設定

●行政負担額

行政負担額（令和10年の金額以下）

町内公共交通等	令和4年（千円）			令和10年（千円）			備考
	運行費用	運行収益	行政負担額	運行費用	運行収益	行政負担額	
ハイヤー運賃助成 制度利用者数	1,365	0	1,365	2,503	446	2,057	
デマンド車両	823	0	823	823	0	823	
患者輸送車両	6,044	0	6,044	6,044	0	6,044	
合計	8,232	0	8,232	9,370	446	8,924	+ 692

●運転手の新規雇用

- ・幌延地区1人以上、問寒別地区1人以上

●運転免許自主返納者数

- ・5年で15人（3人/年）以上

(4) 目標を達成するために行う 公共交通施策

方針1. 広域交通・地域間交通の利用促進

【JR宗谷本線】

- ・ JR幌延駅とJR問寒別駅は、広域交通や生活圏交通との乗り継ぎ拠点として維持・確保するとともに、JR下沼駅、JR南幌延駅、JR雄信内駅及びJR糠南駅は秘境駅等鉄道系資産の観光資源化による需要喚起と意識醸成により利用を促進

【留萌幌延線】

- ・ 幌延町と留萌市中心部を発着地として、天塩町、羽幌町など留萌管内各市町村を連絡
- ・ 留萌市と幌延町を結ぶ唯一の公共交通手段で、公共施設、病院、高校等の登下校利用など住民にとって欠かすことのできない生活路線であるため、地域間幹線系統補助を活用し、持続可能な移動手段を確保

【豊富羽幌線】

- ・羽幌本社ターミナルと豊富町中心部を発着地として、天塩町など留萌管内各市町村を連絡
- ・羽幌本社ターミナルにて幌延留萌線及び羽幌留萌線に接続
- ・当該路線は市町村単独補助路線であるが、複数の町村を運行し羽幌町にて地域間幹線系統等に接続する路線であるため、沿線市町村との整合を図りながら維持・確保

方針 2. 町内公共交通体系の構築

【幌延地区におけるデマンド交通の運行検討】

- ・ハイヤー運賃助成制度について、今後、利用が増加するとともに、現在、提供しているチケット枚数が不足することが予想される
- ・1台の車両に乗り合って利用することができる、利用回数に制限のないデマンド交通について、実証運行等を交え運行の有効性検証を計画し、本格運行を検討
- ・デマンド交通は、幌延市街地にある診療所、スーパー、行政施設等の公共・公益施設へのアクセスや、来訪者等を含め郊外部にある観光施設等へのアクセスが可能
- ・デマンド交通は、乗合タクシーの場合はタクシー車両活用、自家用有償の場合は新たに自家用自動車確保
- ・本デマンド交通は、幌延駅前にてJR宗谷本線や地域幹線系統である幌延留萌線等に接続するため、地域内フィーダー系統国庫補助金の活用を検討

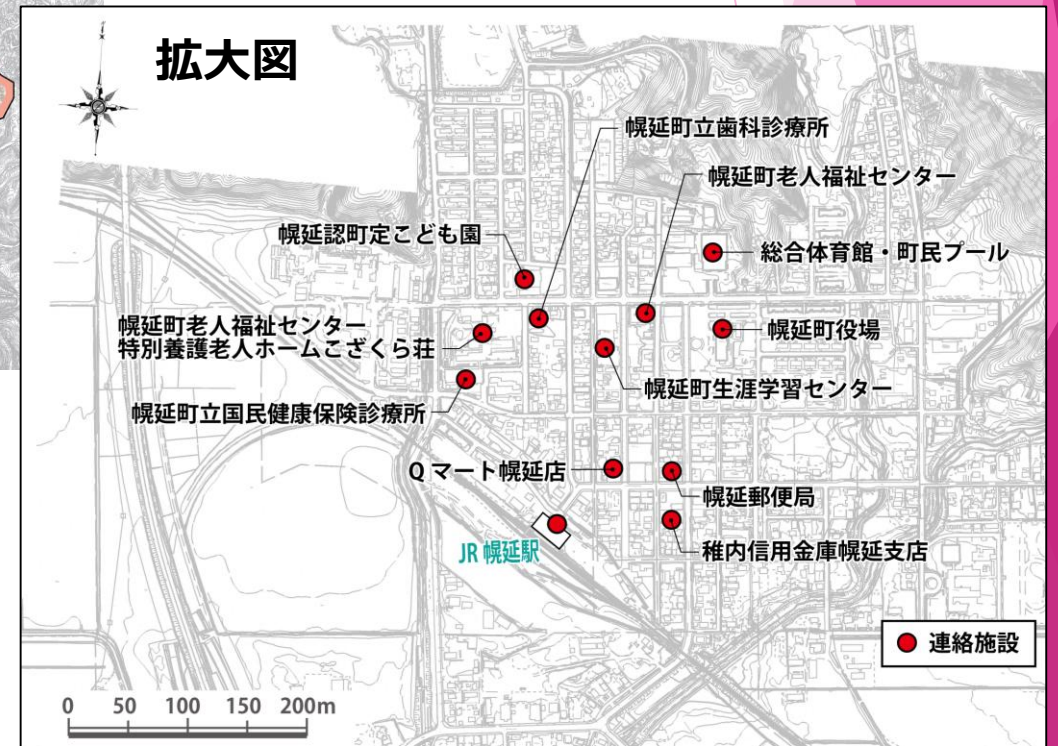
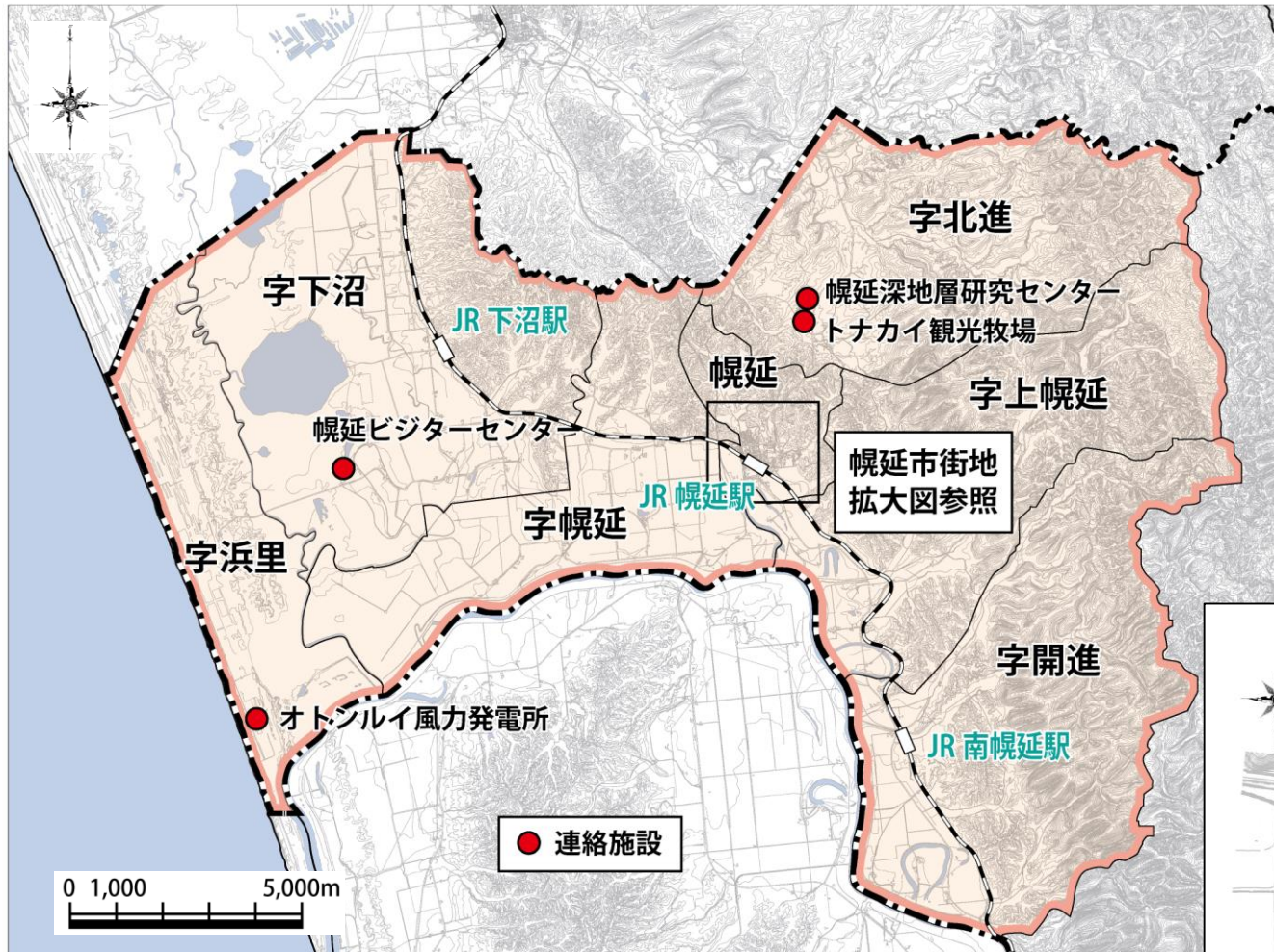


図 幌延地区デマンド交通運行区域

【豊富幌延線】

- ・豊富町中心部と幌延深地層研究センター前発着地として、地域幹線系統である幌延留萌線に接続
- ・利用が少ない便も見受けられるため、沿線町との調整による利用状況に応じた運行支援により維持・確保

【問寒別地区における自家用有償運送の検討】

- ・問寒別地区に居住している方等による地域住民のためのオンデマンド型の自家用有償運送を検討
- ・問寒別地区のまちづくりを担うNPO法人等（地域運営組織）の設立を目指すとともに、このNPO法人等により自家用有償運送の検討など輸送業務を含めた運営を検討
- ・運行時間帯を定め、利用者宅と問寒別地区内の公共・公共施設間を乗合ながら輸送
- ・本自家用有償運送は、問寒別駅前にてJR宗谷本線に接続するため、地域内フィーダー系統国庫補助金の活用を検討

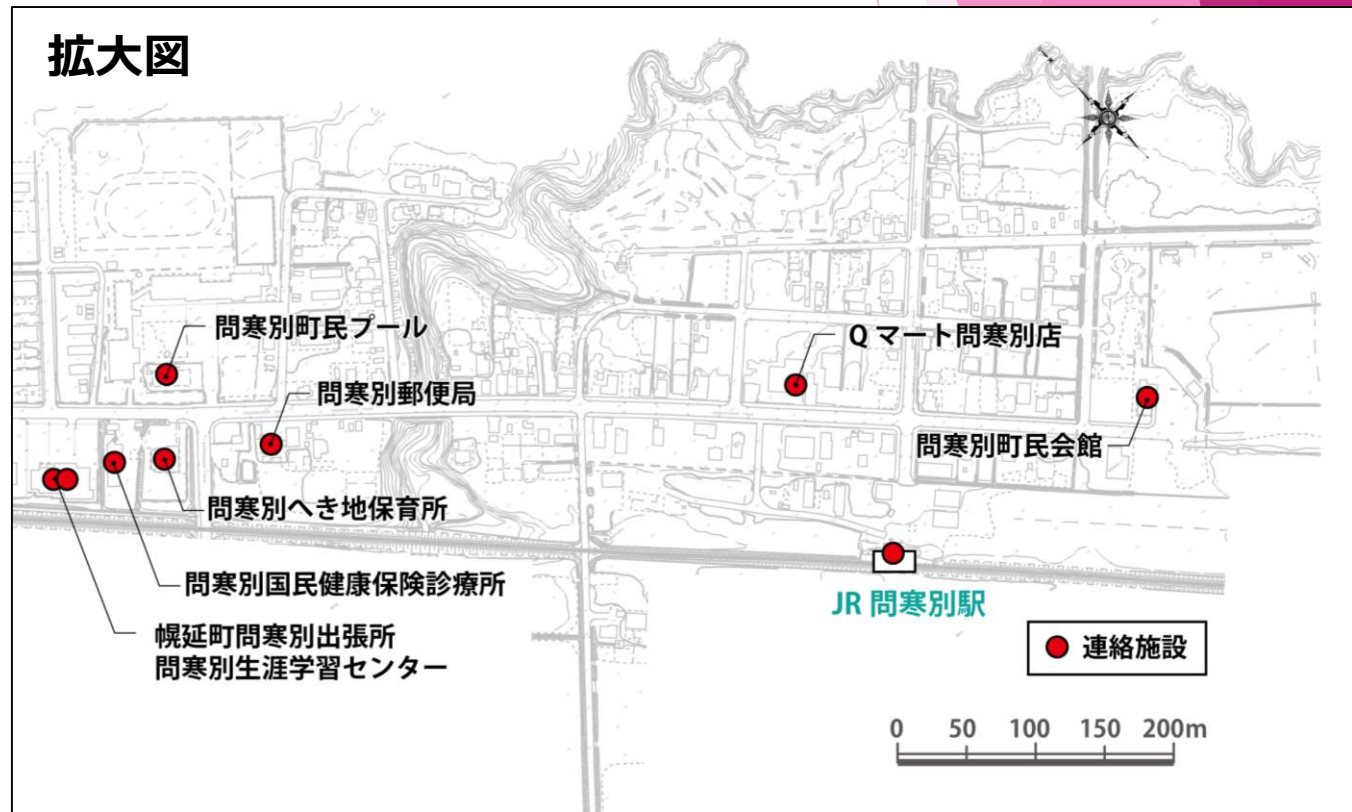


図 問寒別地区自家用有償運送運行区域

【ハイヤー運賃助成制度の維持】

- ・ 現行のハイヤー運賃助成制度を維持するものの、デマンド交通の運行状況により、チケット配布枚数を検討
- ・ デマンド交通とは、時間帯及びアクセス施設により区分

【幌延・問寒別・中川連絡バス等（患者輸送車両等）の運行維持】

- ・ J R 宗谷本線を補完する幌延・問寒別・中川連絡バス等（患者輸送車両等）の運行維持
- ・ 利用ニーズを踏まえた増便の検討と、実運行に合わせた運行業務の賃金体系の設定
- ・ 増便等コスト増に応じた有償化の検討
- ・ 前述のN P O法人等による運行を検討

【スクールバスの一般混乗】

- ・ 幌延地区及び問寒別地区におけるスクールバスについて、空席を活用した一般住民の混乗
- ・ 乗合タクシーや自家用有償運送の補完的な交通手段として、現在と同様の無償による送迎を維持
- ・ あくまでも児童・生徒の通学の要に供することが主目的であることを利用者に周知

基本方針 3. 公共交通利用活性化策の推進

【地域からの運転手の積極的な募集等】

- ・ アンケート調査結果において、19～64歳で町民自らが支える公共交通について「ボランティアとして参加可能」と「賃金をもらえるのであれば参加可能」を回答した方は、幌延市街地及び周辺に居住する方が38人、問寒別地区に居住する方は9人
- ・ このような方を対象に、運転手として積極的に募集するとともに、大型免許や自動車運転2種免許の取得、あるいは空白地輸送の講習について支援

○住民アンケートで住民ドライバーとしての参加可能と回答した方

地区	19～64歳の方
幌延地区	38人
問寒別地区	9人

【モビリティマネジメントの推進】

- ・小中学生への路線バスの乗り方教室や、秘境駅を含め町内に6つの駅がある特徴を活かしたスタンプラリーなどJR乗車体験会の開催など、公共交通に慣れ親しむ活動を推進
- ・小中学校の総合的な学習授業を利用した、交通事業者への企業訪問・職場体験会の検討
- ・運転免許自主返納と合わせた町内の公共交通利用券や、タクシーチケットの追加配布など本町独自の高齢者への運転免許自主返納特典制度の創設を検討
- ・高齢で運転テクニックに過信している方への注意を喚起し、公共交通の利用を促進する方策として、本アンケートの年齢別に見た「事故を回避する自信」と全国の「年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数」の情報発信を定期的実施

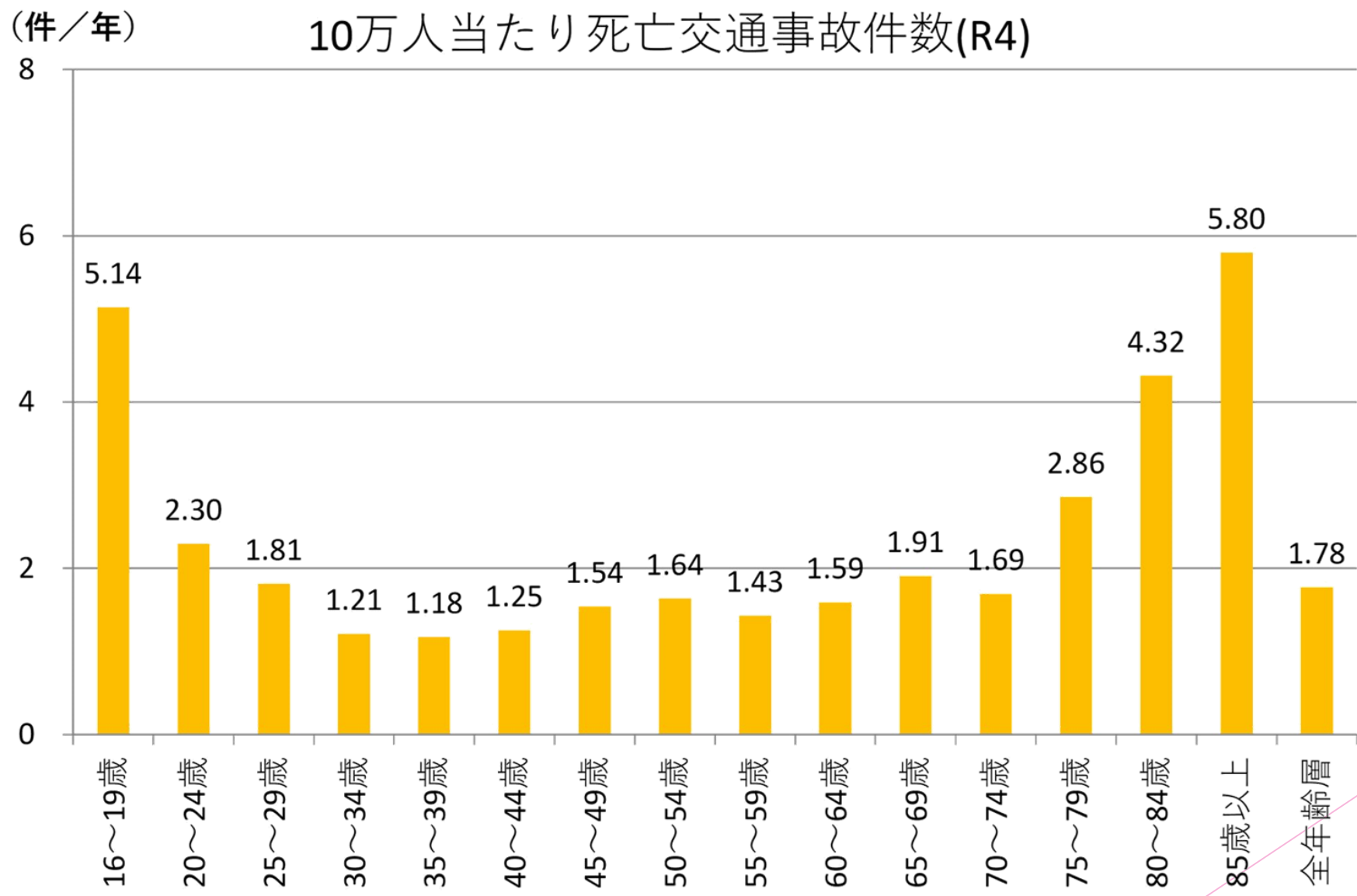


図 10万人当たり死亡交通事故件数

(5) 実施主体の設定

公共交通施策		実施主体
方針1. 幹線交通・広域交通・地域間交通の利用促進		
J R 宗谷本線		J R 北海道、国、道、沿線市町村
幌延留萌線		沿岸バス、国、道、沿線市町村
豊富羽幌線		沿岸バス、沿線市町村
方針2. 町内公共交通体系の構築		
幌延地区におけるデマンド交通の運行検討		天塩ハイヤー、幌延町等
豊富羽幌線幌延線		沿岸バス、沿線市町村
問寒別地区における自家用有償運送の検討		幌延町、問寒別地区NPO法人等
ハイヤー運賃助成制度の維持		幌延町
幌延・問寒別・中川連絡バス等（患者輸送車両等）の運行維持		幌延町、問寒別地区NPO法人等
スクールバスの一般混乗		幌延町
方針3. 公共交通利用活性化策の推進		
地域からの運転手の積極的な募集		幌延町、天塩ハイヤー、問寒別地区NPO法人等
自動車運転免許取得等の支援		幌延町
モビリティマネジメント		幌延町

(6) 計画の進行管理

公共交通施策	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
方針1. 幹線交通・広域交通・地域間交通の利用促進					
J R 宗谷本線	●	●	●	●	●
幌延留萌線	●	●	●	●	●
豊富羽幌線	●	●	●	●	●
方針2. 町内公共交通体系の構築					
幌延地区におけるデマンド交通の運行検討					
・乗合タクシーの場合	○実証	●	●	●	●
・自家用有償運送の場合	○ ドライバー 募集	○実証	●	●	●
豊富羽幌線幌延線	●	●	●	●	●
問寒別地区における自家用有償運送の検討	○	○実証	●	●	●
ハイヤー運賃助成制度の維持	●	●	●	●	●
幌延・問寒別・中川連絡バス等の運行維持	○	○	○	●	●
スクールバスの一般混乗	●	●	●	●	●
方針3. 公共交通利用活性化策の推進					
地域からの運転手の積極的な募集	●	●	●	●	●
自動車運転免許取得等の支援	○	●	●	●	●
モビリティマネジメント	○	○	●	●	●

●：実施 ○：検討