

雄武町地域公共交通計画 素案

令和 6 年 11 月

雄武町地域公共交通活性化協議会

目次

1	はじめに	1
1.1	計画策定の背景と目的.....	1
2	本計画の位置付け	2
3	関係法令、上位計画及び関連計画	3
3.1	関係法令.....	3
3.2	上位・関連計画.....	5
4	地域の移動ニーズ等の整理	9
4.1	関係者等との意見交換.....	9
4.2	アンケート調査結果からみたニーズの整理.....	13
5	地域公共交通の現状診断	14
5.1	公共交通サービス.....	14
5.2	地域公共交通の役割と課題.....	14
5.3	重点課題の整理.....	16
5.4	目指す姿.....	17
6	基本方針	18
6.1	基本理念の考え方.....	18
6.2	基本理念に基づく基本方針.....	19
6.3	計画の目標.....	21
6.4	目標数値の測定方法.....	21
7	目標達成のための施策・事業	22
8	計画の達成状況の評価	31
8.1	具体的な PDCA スケジュール.....	31
9	計画推進体制	32
9.1	機動的・横断的な実行体制.....	32

1 はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

(作成中…)

2 本計画の位置付け

本計画と関係法令及び上記・関連計画との関連性について、以下に整理しています。

本計画は、関係法令に基づく計画であるとともに、まちづくりの一環として公共交通のマスタープランとして位置付ける計画であることから第6期雄武町総合計画を最上位計画とし、総合戦略、過疎地域持続的発展市町村計画などや、北海道等における関連計画との整合性を図りながら推進します。

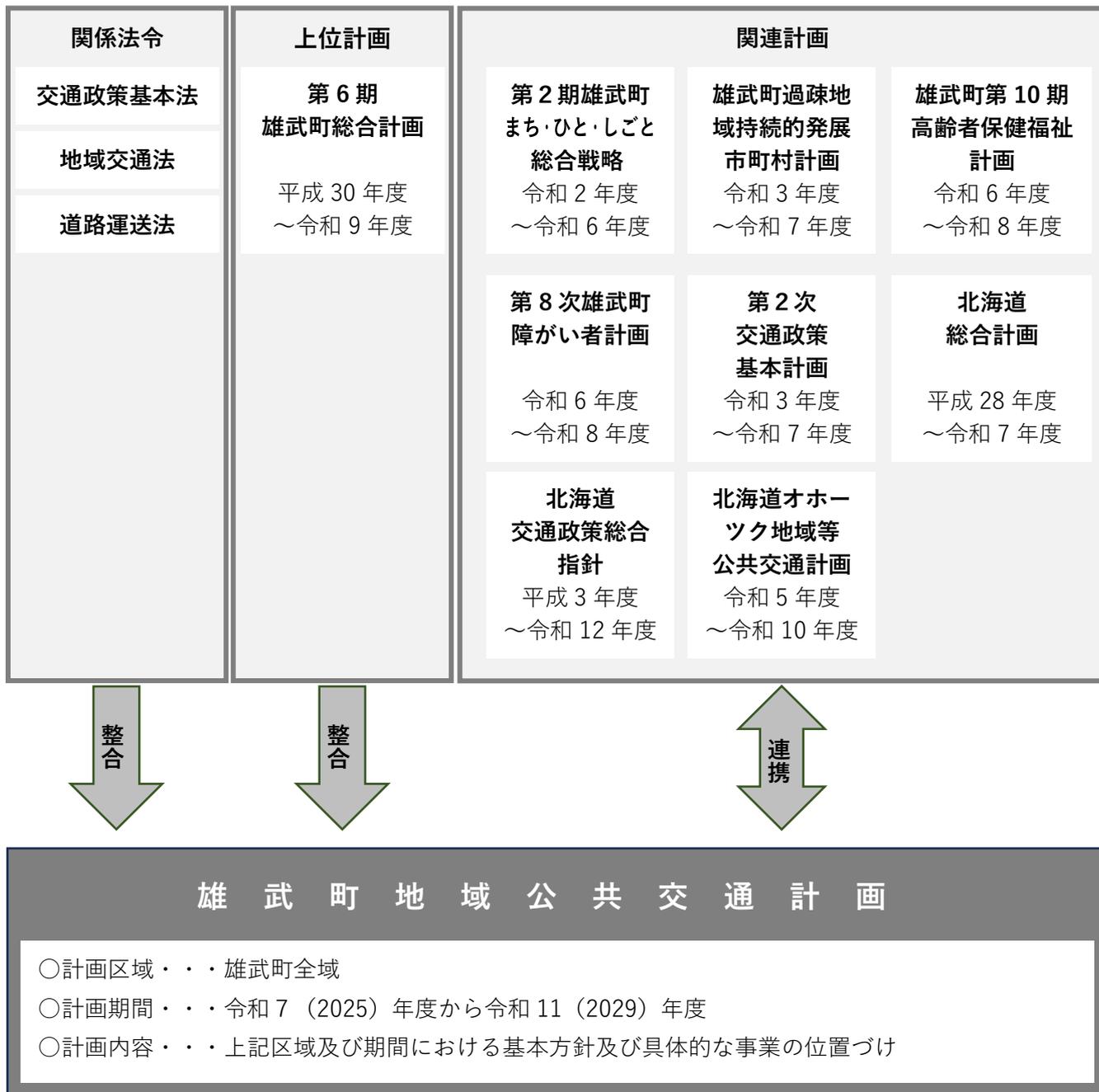


図 2-1 本計画の位置づけ

3 関係法令、上位計画及び関連計画

3.1 関係法令

(1) 交通政策基本法（平成 25 年 12 月施行）

同法では、交通が担うべき役割などが示されており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

表 3-1 交通政策基本法の概要

基本的認識	○交通の果たす機能 ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流・国際交流 ・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
交通の役割	○交通機能の確保・向上 ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、地域の活力の向上などに寄与 ○環境負荷の低減 ・交通による環境への負荷の低減 ○様々な交通手段の適切な役割分担と連携 ・交通手段の特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携 ○交通の安全の確保 ・交通安全対策基本法等に基づく交通安全施策と十分に連携
地方公共団体の責務	○自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携
交通関連事業者の責務	○国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力 ○運行業務に係る正確かつ適切な情報の提供
住民の役割	○国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力 ○取り組むことができる活動に主体的に取り組む

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月施行）

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な地域公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による地域公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

表 3-2 改正の概要

<p>改正の概要 (令和 2 年 11 月)</p>	<p>○地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 -バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、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、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） -定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づく P D C A を強化 ・地域における協議の促進 <p>○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> -様々な補助メニューや制度を創設 ・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（地域旅客運送サービス継続事業） -自家用有償旅客運送の実施の円滑化 -貨客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（地域公共交通利便増進事業） -M a a S の円滑な普及促進に向けた措置 ※M a a s（Mobility as a service）～情報通信技術（ICT）の発達を背景に生まれた次世代の移動サービス
<p>改正の概要 (令和 5 年 10 月)</p>	<p>○地域公共交通の「リ・デザイン」</p> <ul style="list-style-type: none"> -地域の関係者の連携と協働の促進 ・目的規定に、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」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 -ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 -バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 ・A I オンデマンド、キャッシュレス決済、E V バスの導入等の交通 D X ・ G X を推進する事業を創設 -鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 ・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

3.2 上位・関連計画

(1) 国が策定するもの

交通政策基本計画は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までを計画期間としており、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ています。

表 3-3 国が策定する関連計画の概要

計画名・年次	計画内容
<p>○第2次交通政策基本計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度</p>	<p>■基本的方針 A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保 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 ・地域公共交通の維持確保の取組 ・新型コロナの影響を踏まえた支援 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等 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 ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 等 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 ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、車両等） 等 目標④：観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 ・地域での快適な移動環境整備 等</p> <p>■基本的方針 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 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 ・コロナ禍での航空ネットワークの維持 等 目標②：交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 ・交通関連情報のデータ化・標準化 等 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 ・物流ネットワークの構築 等</p> <p>■基本的方針 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 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 ・インフラ・車両・設備の老朽化対策 等 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 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成 等 目標③：運輸部門における脱炭素化等の加速 ・公共交通の利用促進（MaaS普及等） 等</p>

(2) 北海道が策定するもの

本計画における北海道等の関連計画としては、「北海道総合計画」、「北海道交通政策総合指針」及び「北海道オホーツク地域等公共交通計画」の3計画が挙げられ、各関連計画では、「地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築」や「地域における最適な交通モードの検討」、「担い手確保」、「関係機関の連携のもと、維持確保の取組推進」などの地域公共交通に関する方針を整理しています。

表 3-4 北海道が策定する関連計画の概要

計画名・年次	計画内容
○北海道総合計画 -平成 28 (2016) 年度から 令和 7 (2025) 年度	○地域で互いに支え合うまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ・日常生活に必要不可欠な生活交通の確保 ・街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組との連携 ○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・交通・物流を担う人材の確保・育成 ・国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築 ・交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動
○北海道交通政策総合指針 -平成 3 (1991) 年度から 令和 12 (2030) 年度	○シームレス交通戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上 ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 ○地域を支える人・モノ輸送戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・地域における最適な交通モードの検討 ○ウィズコロナ戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で失われた交通需要の回復 ・非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 ・社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保
○北海道オホーツク地域等公共交通計画 -令和 5 (2023) 年度から 令和 9 (2027) 年度	○人・地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・社会情勢に適合する最適な交通の維持・確保 ・鉄道については、関係機関と連携して利用促進などに取り組む ・路線バスは、利用者が減少し、経営が厳しくなる一方、地域中心都市と周辺市町村を結んでいて不可欠な交通手段であるため、関係機関の連携のもと、維持確保の取組推進 ○事業者等の連携による移動の円滑化と公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市間の距離が長く、また移動需要の減少に伴い経営環境の悪化や運転手確保が困難になるなど、事業者間の連携など「共創」による公共交通の更なる利用促進

(1) 雄武町が策定するもの

1) 上位計画

当町の上位計画である「第6期雄武町総合計画」における公共交通分野に係る記載では、「快適感を満たす環境のまち」を掲げており、「公共交通の維持・確保」を取り組むべき政策の方向性として挙げています。

表 3-5 雄武町が策定する関連計画の概要

項目	内容
将来像	～郷土愛で築く～次世代へ躍進するまち・雄武
計画期間	平成30(2018)年度から令和9(2027)年度
分野ごとの政策目標	<p>(1) 躍動感 あふれる産業のまち・雄武 ～地域産業の振興と雇用の創出～</p> <p>(2) 安心感 の持てる福祉のまち・雄武 ～保健・医療・福祉の充実～</p> <p>(3) 達成感 から学ぶ教育のまち・雄武 ～教育文化の振興と拠点づくり～</p> <p>(4) 快適感 を満たす環境のまち・雄武 ～生活環境・生活基盤の充実～</p> <p>(5) 連帯感 を高める協働のまち・雄武 ～協働によるまちづくりの推進～</p>
政策目標の方向性	<p>(4) 快適感 を満たす環境のまち・雄武 ～生活環境・生活基盤の充実～</p> <p>4-14 交通体系の整備</p> <p>4-14-2 公共交通の維持・確保</p> <p>○町内や近隣市町村へのアクセス手段として、既存のバス路線の維持・確保を図るとともに、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画を策定し、コミュニティバスやデマンド交通など、多様な地域公共交通の研究を進めます。</p> <p>○宗谷本線活性化推進協議会及びオホーツク圏活性化期成会石北本線部会の構成自治体として、JR宗谷本線及び石北本線の維持・存続活動を推進します。</p> <p>○雄武町オホーツク紋別空港利用促進助成事業を引き続き推進し、羽田直行便維持確保の促進を図ります。</p>

2) 関連計画

本計画における関連計画としては、「第2期雄武町まち・ひと・しごと総合戦略」、「過疎地域持続的発展市町村計画」などの4計画が挙げられ、各関係計画における公共交通に係る記載内容を踏まえ、留意事項を整理しています。

表 3-6 関連計画の概要

計画名・年次	概要	本計画での留意事項
第2期雄武町まち・ひと・しごと総合戦略 -令和2(2020)年度から 令和6(2024)年度	基本目標4 雄武町に住み続けたいと思える 生活環境を整える (5) 交通ネットワークの確保	○必要不可欠なバス路線・航空路などの維持確保を図るため、国や北海道との役割分担のもと、必要な支援の措置 ○集落の維持・活性化に資するコミュニティバス、デマンドバスなど、地域の実情に応じた生活交通路線の維持・確保のための取り組みの検討
雄武町過疎地域持続的発展市町村計画 -令和3(2021)年度から 令和7(2025)年度	5 交通施設の整備、交通手段の確保 ・生活交通路線維持確保事業 バス事業者への運行経費補助 7 子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進 ・高齢者支援事業(居宅老人交通費助成) 交通費助成券の交付	○唯一の公共的な町民の足であるバス路線確保のため、運営費に対する所要の助成措置を行う ○乗継時間の短縮などバス路線の充実及び利便性向上を関係期間へ働きかけ ○高齢者の社会参加の促進、高齢者にやさしいまちづくり、健康づくりの推進
雄武町第10期高齢者保健福祉計画 -令和6(2024)年度から 令和8(2026)年度	基本目標3 いきいきと活動し、 みんなで支えあうまち・雄武 第2節 安全で快適な生活の確保 1 人にやさしいまちづくりの推進 (5) 交通手段の確保	○将来にわたり地域の交通手段を維持・確保していくためには、公共交通を含めた一体的な検討を図りながら、新たな交通システムについて検討
第8次雄武町障がい者計画 -令和6(2024)年度から 令和8(2026)年度	基本目標6 安全で人にやさしいふるさとづくり 第3節 外出手段の確保	○地域生活支援事業の「移動支援事業」を実施していくとともに、外出に関する経済的支援制度の利用促進

4 地域の移動ニーズ等の整理

4.1 関係者等との意見交換

(1) 庁内関係者

表 4-1 庁内関係者の主な意見

意見交換先	主な意見
福祉給付課	<ul style="list-style-type: none"> ●ハイヤー助成券は、令和5年度から沢木地区、幌内地区は枚数を増加した。 ●福祉バスは、月2回（1便あたり10人程度利用）、温泉へ送迎している。 ●福祉バスは、老人クラブ活動等、高齢者移動支援を対応している。 ●患者送迎バスは、第一ハイヤーに委託して国保病院までの送迎サービスを実施している（民間クリニックも経由）。 ●雄武町は、買物を目的とした移動交通支援がない状況である。
教育振興課	<ul style="list-style-type: none"> ●4キロ圏内徒歩というルールがあるが、道路状況や冬季通学のため4キロ圏内でもスクールバス利用者がいるのが現状である。 ●徒歩圏内でも親の送迎が多い（特に登校時）。 ●多くの児童生徒は海岸沿線に在住しており、一部内部在住の農家の児童生徒もいる。 ●内部在住の児童生徒は、自宅付近までスクールバスで送迎をしている。 ●スクールバスは、現状4台で運行している（ワゴン、中型バス計4台）。 ●帰宅時は1校につき、2便運行している。 ●朝の通学便と下校便の間も運転手は他事業の対応をしており、空いている時間がない状況である。 ●雄武町は浜町のため、塩害による車両維持が課題である。
産業振興課	<ul style="list-style-type: none"> ●雄武町の観光入込客数は10万人程度である。 ●道の駅は今後の改善策を模索中である。 ●観光客の主な移動手段は自家用車である。 ●雄武町の外国人滞在者は人口の7%程度となっている。 ●技能実習生の移動は事業主が主体となっている。

(2) 交通事業者

表 4-2 交通事業者の主な意見

意見交換先	主な意見
北紋バス	<ul style="list-style-type: none"> ●運転手不足が重要課題。ここ数年で退職者が増加傾向にある。 ●運転手不足により、減便を決断した。若干雇用条件も改正したが、応募がなく運転手確保に苦労している。 ●今後は利用者ニーズと北紋バスの体制を踏まえて、どのような運行がよいか検討を進める。 ●運転手不足は地域公共交通を支えるため、バス事業者だけの問題ではなくなっている。 ●北紋バスの地域幹線系統は、雄武線、滝上線、紋別遠軽、紋別興部を運行している。 ●雄武線は、利用者が朝晩に集中している（主に紋別高校の通学利用）。 ●生活路線だが、観光客の日の出岬方面への利用も見られる。 ●外国人技能実習生の土日利用も見られる。

宗谷バス 枝幸営業所	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手不足が課題である。枝幸営業所は路線バスを 8 名で運行している。 ● 枝幸営業所の路線バスは、雄武町線、浜頓別線の 2 路線を運行している。 ● 雄武線の利用者は、枝幸から音標までと、幌内から雄武までの利用にわかれている。 ● 幌内からの利用者は、土日に外国人技能実習生の利用が目立っている。 ● 枝幸南中学校の生徒数が現状少ないため、雄武高校に通う人数がいるかどうか不明である。
第一ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両 3 台（マニュアル車両）、運転手 4 名の体制である。 ● 運転手が少ないため、利用者の要望に応えきれていない。 ● 緑ナンバーはアルバイトを使うことができないため、運転手確保は難しい課題である。 ● 営業時間は朝 8 時くらいから夜 24 時までとなっているが、2024 年法改正のため、運転手の勤務時間を制限する必要があり、営業時間を短くする必要を感じている。 ● よく利用されているのは町内であり、町内から沢木地区・幌内地区への移動は、売上に貢献している。 ● 高齢者のハイヤー券（初乗運賃の助成）は利用されているが、利用者が減ってきている印象がある。
北翔交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手は 4 名所属しており、年代は 60 歳代前半である。 ● 病院送迎事業は、名寄市民病院、紋別広域病院、町内の病院（国保病院とクリニック）への送迎である。 ● 名寄方面は月に 1 回か 2 回程度の利用、紋別方面は月に 2 回か 3 回程度の利用がある。 ● 観光貸切事業も対応しており、新千歳空港、女満別空港、釧路空港で観光客を受け入れしている。 ● 新しい事業を展開する場合は、運転手募集をする必要がある。
雄武ノースクリエート事業協同組合	<ul style="list-style-type: none"> ● 協同組合は現在 10 社で組織している。 ● スクールバスは雄武小、沢木小、雄武中、雄武高校の通学路線を対象として、4 路線運行している。 ● 運転手は 4 名で対応しており、切迫した状況である。 ● 運転手の中に車両長がおり、運行前に体調等の確認をしてから出発している（運行管理業務）。 ● 帰宅便は小学校 14 時、中学校 1 便 2 便、一般混乗はなく、高校生の利用を認めている。 ● 児童生徒が学校を休む場合は、親から運転手の携帯電話へ連絡がある。

(3) その他関係者

表 4-3 その他関係者の主な意見

意見交換先	主な意見
社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ●福祉有償運送を令和 6 年度から開始。 ●デイサービスの移動支援車両は、町の保有する 2 台で運営している。 ●車両サイズは中型バス 1 台、ワゴン 1 台、運転手 2 名は社協で手配している。
国保病院	<ul style="list-style-type: none"> ●患者送迎バスは第一ハイヤーへ運行委託しており、月・火・木・金曜は沢木・幌内方面、水曜は上中雄武方面の運行となっている。 ●患者送迎と保育所児童送迎は同じ委託先で、保育所の送迎時間の間に患者送迎を対応している。 ●令和 5 年 2 月から他医療機関（民間クリニック）も経由して運行している。 ●エコープ雄夢に買物希望客がいると 30 分程度立寄っている。 ●リハビリ目的の利用者が多く、金曜日はリハビリの先生がいないため、利用者が少ない傾向にある。
保育所	<ul style="list-style-type: none"> ●現在は 1 カ所（認定こども園若草保育所）、児童は 87 名（0 歳児から保育）である。 ●児童送迎バスを出すきっかけは、保育所が統合される際に遠隔地から保育所まで送迎することを条件としたことによる。 ●児童送迎バスは第一ハイヤーへ運行委託しており、2 台運行している。 ●令和 5 年度は沢木地区で最大 6 名、幌内地区で最大 3 名利用している。 ●沢木地区、幌内地区以外の地域は親の送迎で対応している。 ●児童送迎バスは、車両サイズに対して乗車人数が少ないのが課題と感じる。
商工会	<ul style="list-style-type: none"> ●商工会が移動販売車を運営している。 ●移動販売先では見守り活動として、長時間滞在し高齢者の話を聞いている。 ●移動販売は運転手 1 名、販売員 1 名の計 2 名で運営している。 ●町民は、買い物目的で紋別や名寄に通っており、若年層は北見、旭川まで通っている状況である。
観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ●雄武町の遠隔地の観光ポイントをお伝えしても移動手段がない。 ●ホテルー市街地間は路線バスが運行しているが、観光客が希望する時間に合わない。 ●町で一番大きいお祭り（産業観光まつり）では、キャンピングカーが駐車場を占拠し、他の観光客、イベント関係者の駐車場所確保に影響があった。

(4) 住民代表等

表 4-4 住民代表等の主な意見

意見交換先	主な意見
自治会連合会	<ul style="list-style-type: none"> ●自治会役員を始めとして、地域の役職の担い手がいなくなっている。 ●自治会で独居高齢者の見守り活動がこれから多くなっていく。 ●住民は個人での移動やドアトゥードアの移動を希望する傾向が高い。 ●現在は個人の要望が多岐にわたり、一人ひとりの要望に応えるのは難しい。 ●週に1回程度の買い物バスなどを走らせることで、利用者ニーズが生じるかもしれない。
雄武高校	<ul style="list-style-type: none"> ●1学年1クラス20名前後の生徒数である。 ●路線バスを利用している生徒はいない。 ●1年生で1人枝幸町から通学していて、宗谷バスを利用していたが学校の始業時間間際になってしまうため、親類の送迎に切り替えている。 ●現在、興部町から通学の生徒はいない。 ●雄武町は遠距離通学生徒支援事業を実施している。 ●遊びや買物などのため、路線バスを利用して紋別までいっている生徒もいる。
雄武中学校	<ul style="list-style-type: none"> ●スクールバスは、自宅前付近にバス停留所を設定し乗降している。 ●生徒の帰宅時間が変更した場合、生徒から教頭へ10:30までに報告し、教頭が各系統の運転手に電話で連絡するようにしている。

(5) 周辺自治体

表 4-5 周辺自治体の主な意見

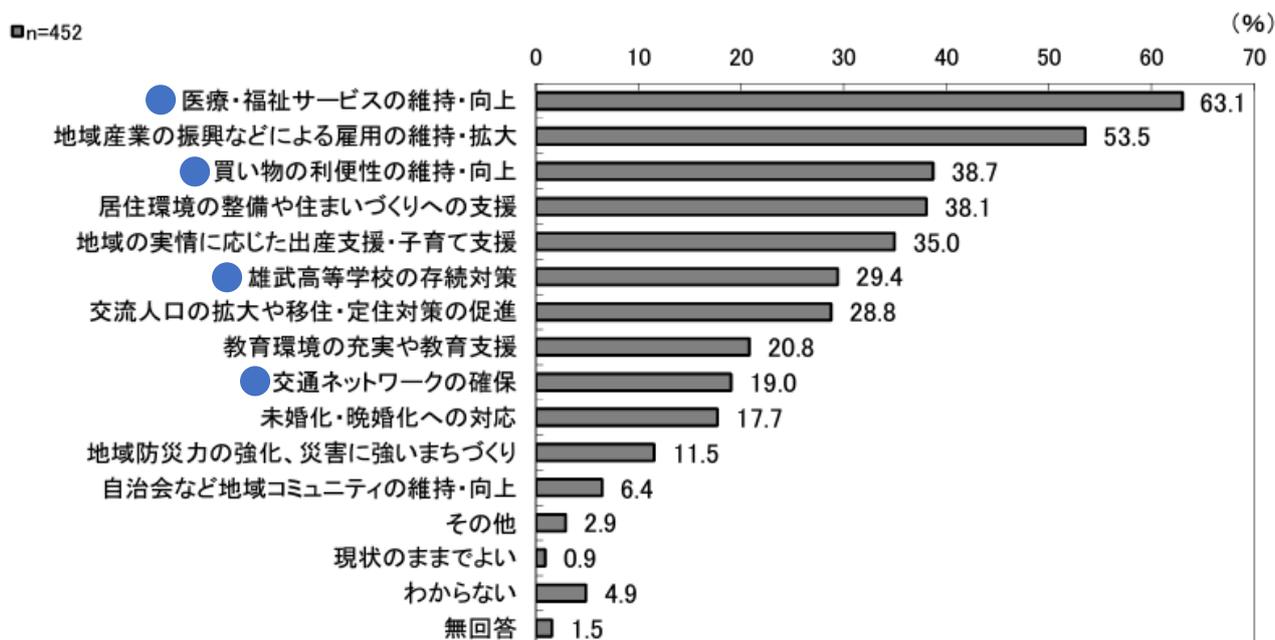
意見交換先	主な意見
紋別市 産業部商工労働課	<ul style="list-style-type: none"> ●雄武町から紋別高校へ通っている生徒は、雄武町方面行の最終バスの利便性が低く、部活を早めに切り上げるか、興部まで親が送迎している状況もある。 ●紋別市から雄武高校へ通っている生徒は現状いない。
興部町 総務課	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスは、特に高校生の通学利用として重要であり、大きなウエイトを占めている。 ●技能実習生の路線バス利用もあり、雄武・沙留間の利用もある。 ●興部町内で循環バスを運行（平日）しているが、利用者が限られているのが現状である。また、高齢者等（75歳以上）を対象としてハイヤー利用に対する助成も実施しているため、循環バスの運行を継続するかどうか今後の課題である。
枝幸町 企画課	<ul style="list-style-type: none"> ●日常生活の支援及び路線バスの利用促進を図るため、定期路線バス無料乗車助成事業を実施しており、町民に限り運賃を無料化している。 ●町がコミュニティバスを無料で運行している。

4.2 アンケート調査結果からみたニーズの整理

「第6期雄武町総合計画後期基本計画」の策定にあたって実施したアンケート調査では、人口減少対策として最も重要な施策（複数回答）として「交通ネットワークの確保」が挙げられました。これは、地域公共交通の維持が、町民生活にとって欠かせないものであることを示しています。

また、「医療・福祉サービスの維持・向上」、「買い物の利便性の維持・向上」、「雄武高等学校の存続対策」といった回答も多数寄せられました。これらの声は、単にサービスの維持を求めるだけでなく、通院や買い物、通学といった日常生活において、移動の不便さを感じている方が多いことを示唆しています。

このような町民の声を踏まえ、本計画では、通院、買い物、通学といった日常生活における移動の課題を具体的に洗い出し、解決に向けた具体的な施策・事業を推進します。



出所 雄武町「まちづくりアンケート調査結果報告書」

図 4-1 人口減少対策として最も重要な施策

5 地域公共交通の現状診断

5.1 公共交通サービス

本町の主な公共交通サービスは以下のとおりです。

表 5-1 雄武町の主な公共交通サービス

路線バス事業	●北紋バス雄武線 上下各 5 便 ●宗谷バス雄武線 上下各 2 便
ハイヤー事業	●第一ハイヤー ●北翔交通
雄武町運行バス事業（運行事業者）	●スクールバス（ノースクリエート） ●生涯学習バス（ノースクリエート） ●児童送迎車両（第一ハイヤー） ●福祉バス（ノースクリエート） ●患者送迎バス（第一ハイヤー）
交通費助成事業（運行事業者）	●高齢者等ハイヤー券 （第一ハイヤー・北翔交通）

5.2 地域公共交通の役割と課題

(1) 路線バスの役割と課題

雄武町内を運行する路線バスは、北紋バス雄武線と宗谷バス雄武線です。これらの路線は町民の生活を支える重要な役割を担っています。両社は、それぞれが持つ路線網と運行体制によって、雄武町内の交通の円滑化に貢献しています。

「**交通弱者の移動手段の確保**」免許を持たない高齢者や児童・学生など自家用車を運転できない町民にとって、路線バスは重要な移動手段となっています。

「**広域交通との接続**」北紋バスと宗谷バスは、他の地域を走るバス路線と接続し、雄武町と周辺地域との間の広域的な移動を可能にしています。また、紋別方面の交通手段を確保することで、札幌・東京方面の広域交通の接続としても重要な役割を担っています。

一方で、路線バスは以下の課題を抱えています。

「**利用者数の減少**」雄武町における路線バスの利用者数の減少は、日本全体と同様に少子高齢化が進み、人口が減少していることが要因のひとつです。また、町民の多くが自家用車を利用しており、バスの本数が少ないことや待ち時間が長いといった不便さから、公共交通機関に対する利用意欲が低下していると考えられます。宗谷バス雄武線は、枝幸から音標、幌内から雄武までの利用に分かれており、路線の効率化が課題となっています。

「**運転手不足**」運転手不足は深刻で、ここ数年、退職者が増加傾向にあります。雇用条件の改善も試みましたが、応募者は少なく、運転手の確保が困難な状況です。今後、利用者の二

ーズと運行体制を精査し、最適な運行ルートや本数を検討していく必要があります。運転手不足は、バス事業者だけでなく、地域全体の公共交通維持に関わる喫緊の課題です。

「**バス停圏域外の移動手段確保**」雄武町のバス路線は、主に海岸沿いに集中しているため、内陸部に居住する町民にとってはバス停までの距離が遠くなり、利便性が低いという課題があります。特に、農村地区など、内陸部の町民からは、バス停までの距離が遠いため、公共交通機関の利用が困難な状況となっています。

(2) ハイヤーの役割と課題

ハイヤー会社は、路線バスだけではカバーしきれない地域や、時間帯の移動ニーズに対応し、地域の交通網を補完する重要な役割を担っています。

「**柔軟な移動サービスの提供**」路線バスのように固定のルートや時刻表に縛られず、利用者の要望に応じた移動サービスを提供しています。自宅から病院、福祉施設への送迎など、移動に困難を抱える人々の貴重な足となります。また、夜間や早朝など路線バスが運行していない時間帯の移動に対応し、地域の交通空白時間帯を補います。

「**町営移動サービスの運行事業者**」雄武町が実施する高齢者や子育て世代に向けた移動サービス（高齢者交通費助成事業、患者送迎バス事業、児童送迎バス事業等）の運行を担っており、雄武町の福祉サービスの下支えとなっています。

一方で、ハイヤーは以下の課題を抱えています。

「**運転手不足**」運転手不足により顧客対応の難しい時間帯が発生しています。新しい事業展開意欲はあるものの、運転手不足が大きな障壁となり、新たな人材の確保が急務となっています。

「**2024 年問題への対応強化**」運転手の労働時間規制に伴う営業時間の短縮が課題となっています。運転手の労働時間の上限が設けられることで、1日の運行時間が短縮されることによって移動サービスの縮小が考えられ、利便性の低下につながります。

(3) 雄武町運行バスの役割

雄武町が運行する各バスは、それぞれが異なる目的を持ち、地域住民の生活の質向上に貢献し、地域の住民生活を支える重要な役割を担っています。

「**児童生徒の安全確保**」スクールバスは、遠方から学校に通う児童生徒の安全な通学を確保し、事故防止に貢献します。また保護者の送迎負担軽減につながっています。

「**地域コミュニティの活性化**」生涯学習バスや福祉バスの利用を通じて、地域住民同士の交流を促進し、地域コミュニティの活性化に貢献しています。

「**子育て世代の負担軽減**」児童送迎バスにより保護者の送迎負担を軽減し、子育てしやすい環境づくりに貢献しています。

「**高齢者の通院支援**」患者送迎バスにより高齢者の通院を支援し、健康維持に貢献しています。

(4) 移動目的別の課題

町民の外出時における目的別に主な課題を整理します。

「**通院**」患者送迎バスの利用者数が少なく、曜日や地区によって偏りが見られ、町民のニーズに応えられていない状況です。また、紋別や名寄方面の規模が大きい医療機関が所在する中枢都市へ通院するニーズは高いものの、公共交通機関の便が悪く、移動手段の確保が大きな課題となっています。

「**買い物**」高齢化が進み、自家用車の運転が困難な高齢者や、車を持たない世帯にとって、買い物目的の移動支援サービスが不足している点が挙げられます。また、紋別や名寄方面の大型店舗で買い物をするニーズは高いものの、公共交通機関の利便性が低く、自家用車に頼る町民が多い状況です。このため、買い物に不便を感じている町民が多く、生活に不便が生じています。

「**通学**」町が負担するスクールバスの運行経費が大きいことが挙げられます。また、運転手不足により、スクールバスの運行を担う事業者の人員体制が切迫しているため、安定的な運行に支障をきたすおそれがあります。さらに、スクールバスの利用予定がなくなった場合、家庭、学校、運行事業者の間で欠席連絡の手続きが必要となり、手間がかかっているという課題も抱えています。

5.3 重点課題の整理

現状整理から見える地域公共交通の役割と課題を踏まえ、雄武町における地域公共交通の重点課題を以下の通り整理します。

- **自家用車を利用できない人の町内移動の利便性が低い**
- **北紋バスの利用者は高校生が中心で、それ以外の利用が少ない**
- **宗谷バスは便数および利用者が少ない（1便平均乗車人員0.5人※）**
※R6年1月15日-21日の7日間（宗谷バス調べ）
- **通院・通学の移動支援サービスは提供されているものの、サービスを提供する交通事業者の運行体制が切迫している**

6 基本方針

6.1 基本理念の考え方

第6期雄武町総合計画では、「～郷土愛で築く～次世代へ躍進するまち・雄武」という将来像を掲げ、その中で快適な生活環境の整備として、公共交通の確保を重要視しています。

政策目標のひとつである「快適感を満たす環境のまち・雄武」において、「地域公共交通計画を策定し、多様な地域公共交通の研究を進めます」と明記されており、町内外の移動が円滑に行えるような将来像を描いています。

この目標を踏まえ、雄武町地域公共交通計画では、町の特性を活かした交通施策を通じて、誰もが安心して、自由に移動できるまちを目指します。高齢者や障がいのある方など、交通弱者の移動手段確保や利便性の向上に努めるとともに、自家用車に頼らずとも、誰でも気軽に外出できるよう、新たな交通手段の導入を推進します。さらに、町民の皆様とともに、持続可能な公共交通サービスを創出し、地域全体で交通の活性化を図ります。

基本理念	<p style="text-align: center;">誰もが安心して、自由に、便利に</p> <p style="text-align: center;">移動できる、次世代へ躍進する</p> <p style="text-align: center;">地域公共交通の実現</p>
-------------	--

誰もが安心して➡ こども、児童、学生、大人、高齢者、障がい者、外国人が

自由に➡ 町内全域や町外への移動支援が手当されていて

便利に移動できる➡ 公共交通の利用が面倒と感じない（自家用車から乗り換えやすい）

次世代へ躍進する➡ 新しい交通ネットワークや新しい取組を推し進め

地域公共交通の実現➡ 「実現」するために地域全体で公共交通の利用を活性化させます

6.2 基本理念に基づく基本方針

(1) 基本方針1 誰もが便利に快適に移動できる町内交通の実現

少子高齢化や人口減少といった社会課題を抱え、公共交通の利用者が減少しています。この状況は、町民の移動の自由を制限し、地域経済の活性化にも影響を与えています。

このような課題を解決するため、当町では、誰もが便利で快適に移動できる町内交通の実現を目指し、新たな取り組みや既存移動サービスの改善を実施します。

施策① 新しい交通「雄武町コミュニティバス」の導入

町内を運行する路線バスの空白時間帯を補完して走る「雄武町コミュニティバス」を運行開始し、公共交通の利便性を大幅に向上させます。これにより、買い物や通院など、日常生活に必要な移動手段を確保し、地域住民の生活の質向上に貢献します。

施策② 公共交通空白地帯を補完する移動支援の充実

町内のバスが行き届かない地域（公共交通空白地）への移動支援を拡充し、高齢者や障がいのある方など、移動に困難を抱える方の外出を支援します。これにより、孤立を防ぎ、地域コミュニティの活性化を図ります。

施策③ 児童生徒に向けた既存交通サービスの維持改善

児童生徒の通学を安全かつ快適にするため、既存のスクールバス路線の維持・改善を行います。これにより、子どもの安全な移動を確保し、町内どこに住んでいても安心して学校に通える環境や運行体制を整えます。

施策④ 高齢者等に向けた既存交通サービスの維持改善

高齢者の外出を支援するため、福祉バス、交通費助成事業などのサービスを継続し、必要に応じて見直します。また、患者送迎バスは、コミュニティバスに転換を図ります。これにより、高齢者の社会参加を促進し、健康寿命の延伸に貢献します。

施策⑤ 夜間の経済活動の活性化を支える新たな交通への挑戦

夜間の経済活動を活性化するため、ハイヤーの運行体制の強化を図るほか、状況に応じて新しい交通手段の導入に挑戦し、飲食店へのアクセス向上を図ります。これにより、地域住民の生活の幅を広げ、町全体の活力を高めます。

これらの施策を通じて、町内の公共交通ネットワークを強化し、誰もが便利に暮らせる持続可能なまちづくりを目指します。地域住民の生活の質向上、地域経済の活性化、そして持続可能な社会の実現に貢献していきます。

(2) 基本方針2 公共交通を活用して移動できる広域交通の維持確保

広域的な移動手段が限られているため、町民はより高度な医療機関への通院、大規模施設への買い物、町外への通勤など、日常生活に必要な移動に不便を感じることがあります。自家用車を持たない高齢者や若者、免許を返納した方にとっては、移動の選択肢が極端に狭まり、生活の質の低下につながる可能性があります。

当町では、継続して町外への移動が積極的に行えるような施策に取り組みます。

施策⑥ 路線バス利用促進につなげるインセンティブ施策の創設

路線バス利用者を増やすため、運賃助成のインセンティブを導入し、公共交通の利用をより身近にします。これにより、自家用車に頼らずとも、買い物や通院など、日常生活に必要な移動手段を確保し、地域住民の生活の質向上に貢献します。

施策⑦ バス路線維持のための運行経費補助

バス事業者に対しては運行経費を補助することで、安定的な運行体制を確保します。これにより、地域住民が安心して公共交通を利用できる環境を整え、紋別エリアや最北宗谷エリアとのつながりを維持します。

施策⑧ 紋別空港の通年運航の維持確保のための運賃助成

紋別空港の通年運航を維持するため、利用者へ運賃を助成します。これにより、観光客の誘致や、町民の首都圏へのアクセス向上に貢献し、地域経済の活性化を図ります。

これらの施策を通じて、公共交通の利用を促進し、地域住民の利便性向上と地域経済の活性化を目指します。また、高齢者の移動支援や、若年層の地域への定着にもつながり、持続可能な地域社会の実現に貢献していきます。

(3) 基本方針 3 持続可能な次世代へつなげる公共交通の確保

当町は、将来世代にも利用できる持続可能な公共交通の実現を目指します。

施策⑨ 交通事業者の運転手確保のための担い手対策

地域の交通事業者が安定的に運行を続けられるよう、運転手の確保に向けた取り組みを強化します。具体的には、地域住民への働きかけや、多様な人材の活用を検討します。さらに第二種運転免許取得費助成により当町の公共交通の担い手育成を促進します。

施策⑩ 町民に向けた利用促進施策

町民の公共交通利用を促進するため、ホームページでの情報発信や、新しい交通として導入するコミュニティバスの乗り方教室を開催します。特に、高齢者や子どもたちを対象とした分かりやすい情報発信に力を入れます。

施策⑪ 技能実習生等外国人に向けた利用促進施策

町内に住む技能実習生等外国人住民にも公共交通を気軽に利用してもらうため、多言語での情報発信を行います。具体的には、簡単な日本語による時刻表の作成や、母国語を用いた乗り方教室の実施を検討します。

これらの施策を通じて、町民の公共交通を積極的に利用する雰囲気を醸成し、公共交通の利用を促進することで、次世代へつなげられる公共交通を確実に維持し続けます。

6.3 計画の目標

本計画及び施策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。

表 6-1 評価指標及び数値目標

評価指標	単位	現況値 R5年度	目標値 R7年度	目標値 R8年度	目標値 R9年度	目標値 R10年度	目標値 R11年度
コミバス利用者数	人/年	—	1,880	1,880	1,880	1,880	1,880
コミバスの収支率	%	—	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
民間バスの路線数	路線	2	2	2	2	2	2
公共交通の満足度	%	9.5	10.0	12.5	15.0	17.5	20.0

6.4 目標数値の測定方法

目標の評価に必要なデータの測定方法は、以下の通りです。

表 6-2 評価指標及び数値目標

評価指標	データ測定方法	調査手法等
コミバス利用者数	運行実績から把握	運行事業者データにて把握
コミバスの収支率	収入・支出から収支率を算出	雄武町担当課で把握
民間バスの路線数	運行実績から把握	運行事業者からの報告で把握
公共交通の満足度	アンケート調査	雄武町担当課で把握

7 目標達成のための施策・事業

それぞれの基本方針に関する公共交通施策・事業の実施内容及び実施主体、実施エリア、実施年度を以下に整理します。

基本方針 1 誰もが便利に快適に移動できる町内交通の実現

【役割と課題】

- 雄武町内を運行する路線バスは、交通弱者の移動手段の確保、広域交通との接続といった町民の生活を支える重要な役割を担っています。課題として利用者数の減少、運転手不足、バス停留圏域外の移動手段確保などが挙げられます。
- 町内交通のひとつであるハイヤーは、柔軟な移動サービスの提供、町営移動サービスの運行事業者といった地域の交通網を補完する重要な役割を担っています。課題として運転手不足、2024年問題への対応強化などが挙げられます。

施策①

新しい交通「雄武町コミュニティバス」の導入

施策実施項目	1. 雄武町コミュニティバスの導入 ○路線バスの空白時間帯に雄武町コミュニティバスを運行することにより、雄武町内における交通手段を確保し、町民の福祉増進及び地域の活性化に寄与することを目的に導入します。 ○運行日は平日毎日運行（土日祝、年末年始は運休） ○運行区間は雄武国保病院と幌内間、雄武国保病院と沢木間を巡回運行します。 ○運行車両は 29 人乗りマイクロバス ○運賃は 1 人 1 乗車につき 100 円（小学生以下は無料）、障がい者等の手帳保持者は運賃を免除します。 ○原則として、乗降場所は既存路線バスの停留所・待合所と同じ箇所とします。 ※図・表・イメージ図・写真など掲載予定					
実施主体	雄武町 ハイヤー事業者					
実施エリア	雄武町					
実施年度	実施項目	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
	1	●	●	●	●	●

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

施策②

公共交通空白地帯を補完する移動支援の充実

施策実施 項目	<p>1. 交通空白地の高齢者交通費助成の充実</p> <p>○路線バスが行き届かない地域（公共交通空白地）に住んでいる高齢者の通院等に要する交通費の助成（ハイヤー券）を拡充し、外出を支援します。</p> <p>○制度の内容は既存の高齢者交通助成事業と同一です。</p> <p>○行政区毎に助成券の交付枚数が異なります。拡充対象地区にはこれまでの助成券の枚数に上乗せした枚数を交付します。</p> <p>※図・表・イメージ図・写真など掲載予定</p>					
	実施主体	雄武町 ハイヤー事業者				
実施エリア	雄武町（交通空白地）					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	●	●

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

施策③

児童生徒に向けた既存交通サービスの維持改善

施策実施 項目	<p>1. スクールバスの維持改善</p> <p>○現行のスクールバスを維持し、遠隔地に居住する児童生徒の安全な通学の足を確保します。本事業を維持するために安定的な運行体制も維持します。</p> <p>○クールバスの利用にあたって、家庭からスクールバス運転手への連絡や、学校からスクールバス運転手への連絡が必要な場合があります。これらの連絡をスムーズに行い、家庭と学校、そして運転手の双方にとって負担を軽減できるようなツール導入を検討し、利便性の向上を目指します。</p>					
	<p>2. 保育所児童送迎バスの維持改善</p> <p>○現行の保育所児童送迎バスを維持し、遠隔地に居住する児童の安全な通所の足を確保し、子育て支援を継続します。</p> <p>○児童送迎バス車両のサイズの見直しを検討します。車両サイズを普通自動車運転免許で運転できる大きさに更新することで、運転手の確保がしやすくなり、安定的な運行体制の維持に寄与します。</p>					

	※図・表・イメージ図・写真など掲載予定					
実施主体	雄武町 交通事業者					
実施エリア	雄武町					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	●	●
	2	●	●	●	●	●

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

施策④	高齢者等に向けた既存交通サービスの維持改善
------------	------------------------------

施策実施項目	<p>1. 福祉バスの維持</p> <p>○既存の福祉バスを維持することで、高齢者等の外出機会を確保し、地域コミュニティの活性化につなげます。</p> <p>2. 患者送迎バスへの転換</p> <p>○患者送迎バスは、新しい交通「雄武町コミュニティバス」(施策①)に転換を図ります。これまでの通院目的での利用だけでなく、買い物目的で乗車することも可能です。気軽に町内の移動を確保できるようになり、町民の福祉増進及び地域の活性化に寄与します。</p> <p>※図・表・イメージ図・写真など掲載予定</p>					
--------	---	--	--	--	--	--

実施主体	雄武町 交通事業者 ハイヤー事業者					
実施エリア	雄武町					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	●	●
	2	●	●	●	●	●

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

施策実施 項目	<p>1. ハイヤー運転手確保による対策強化</p> <p>○交通事業者の運転手確保のための担い手対策（施策⑨）により、ハイヤー運転手確保の強化を図り、夜間のハイヤー営業時間を維持します。</p> <p>2. 夜間における新たな移動送迎サービス導入への挑戦</p> <p>○状況に応じて、夜間における送迎移動サービスを検討し、その導入に挑戦します。雄武町市街地において夜間の公共交通機関の利用が困難な時間帯に、地域住民の移動手段を確保することで、飲食店への来客増加や地域のイベントへの参加促進を図り、地域の経済活性化に貢献することを目指します。</p> <p>※図・表・イメージ図・写真など掲載予定</p>					
	実施主体	雄武町 ハイヤー事業者				
実施エリア	雄武町					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	●	●
	2	△	△	△	△	△

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

基本方針 2 公共交通を活用して移動できる広域交通の維持確保

【役割と課題】

- 雄武町における広域交通は東京方面の交通手段となる航空路（紋別空港）、札幌方面の交通手段となる都市間バス（紋別バスターミナル）です。広域交通の維持は、外部からの観光客誘致や町外からの人の移動が発生し交流人口の増加、地域経済の活性化につながります。
- 紋別方面や宗谷方面への広域移動を支える路線バスの維持確保は、地域全体の交通網の維持にもつながります。路線バスが抱える課題を解決することは、広域交通の安定的な運行に不可欠です。

施策⑥

路線バス利用促進につなげるインセンティブ施策の創設

施策実施項目	1. 定期路線バス無料乗車助成事業の創設					
	<p>○日常の交通手段として定期路線バスを利用する町民に対し、運賃を助成することにより、日常生活の支援及び路線バスの利用促進を図ることを目的とします。</p> <p>○当町に居住しマイナンバーカードを所持している方を対象にします。</p> <p>○運賃助成の対象区間は、路線バス会社が運行する当町行政区域内となります。具体的には、宗谷バス雄武線は雄武国保病院～郡界、北紋バス雄武線は雄武高校入口から町界の区間となります。</p> <p>○利用方法は、路線バス会社の乗務員にマイナンバーカードを提示します。</p> <p>※図・表・イメージ図・写真など掲載予定</p>					
実施主体	雄武町 交通事業者					
実施エリア	雄武町					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	●	●

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

施策⑦

バス路線維持のため運行経費補助

施策実施項目	<p>1. 生活交通路線維持確保事業の継続</p> <p>○町民の生活交通（通院・買い物・通学等）の確保、広域交通との接続といった町民の生活を支える重要な役割を担っている路線バスを維持するための事業を継続します。</p> <p>○特に移動手段を持たない町民や公共交通を利用して当町を訪れる観光客などの移動手段となっているバス路線について、地域の公共交通を維持するため、バス事業へ運行補助を行います。具体的には北紋バス雄武線（雄武紋別間）、宗谷バス雄武線（雄武枝幸間）への運行補助を行います。</p> <p>※図・表・イメージ図・写真など掲載予定</p>					
	実施主体	雄武町 交通事業者				
実施エリア	雄武町					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	●	●

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

施策⑧

紋別空港の通年運航の維持確保のため運賃助成

施策実施項目	<p>1. 雄武町オホーツク紋別空港利用促進助成事業の継続</p> <p>○オホーツク紋別空港の利用促進、観光振興などを目的として創設しました。</p> <p>○本事業の対象期間は令和10（2028）年3月31日搭乗分までとなり、以降の事業継続は適宜検討いたします。</p> <p>※対象者、助成額、チラシなど掲載予定</p>					
	実施主体	雄武町				
実施エリア	紋別空港					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	△	△

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

基本方針 3 持続可能な次世代へつなげる公共交通の確保

【現状と課題】

- 雄武町の地域公共交通を支える移動サービスの交通事業者は、運転手確保が喫緊の課題となっています。持続可能な公共交通を実現するために安定的な運行体制の構築が必要です。
- 町民の多くが自家用車を利用している現状において、公共交通への転換を促すためには、より魅力的な公共交通サービスを提供することが重要です。そのため、積極的な情報発信を行い、高齢者や外国人の方など、誰もが利用しやすいバリアフリーな環境を整えていきます。

施策⑨

交通事業者の運転手確保のための担い手対策

施策実施 項目	1. 第二種運転免許取得費助成事業の創設					
	<p>○大型自動車、中型自動車及び普通自動車の第二種免許を取得した方に対し、助成金を交付することにより、当町の公共交通の担い手の育成を促進し、持続可能な公共交通の構築及び地域の活性化に寄与することを目的として創設します。</p> <p>○助成対象者は、65歳未満で当町に居住し、第二種免許の資格を取得した方で、雄武町内を営業区域とする旅客運送事業者（バス事業者やハイヤー事業者など）に就労又は就労予定の方。</p> <p>○助成金の額は、助成対象経費（資格取得に係る教習料金及び受験料）の10分の10以内（限度額400千円）。</p>					
実施主体	2. 交通事業者と町が連携した運転手募集活動の実施					
	<p>○人口減少や働き方改革などにより、運転手不足が深刻化する中、地域全体の力で人材確保を目指すことが重要であり、事業者と町が連携しながら、地域おこし協力隊制度などを活用した人材の確保を検討します。</p> <p>○事業者と町が共同で、運転手の仕事内容や魅力、地域の魅力などを紹介する合同説明会や就職イベント等への参加を検討します。</p> <p>※図・表・イメージ図・写真など掲載予定</p>					
実施主体	雄武町 交通事業者 ハイヤー事業者					
実施エリア	雄武町 他地域					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	●	●

	2	△	○	○	○	○
--	---	---	---	---	---	---

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

施策⑩	町民に向けた利用促進施策
------------	---------------------

施策実施 項目	<p>1. 雄武町ホームページでの積極的な情報発信</p> <p>○わかりやすい地図や時刻表を掲載することで、誰もが安心して公共交通機関を利用できるようになり、公共交通利用のきっかけを作ります。</p> <p>○新しい交通「雄武町コミュニティバス」においては、地域イベントとの連携による特典などお得な情報やキャンペーンなどの企画を検討します。</p> <p>○地域公共交通が地域社会にとっていかに重要であるか、その役割やメリットについて発信することで、住民の理解を深めることができます。</p> <p>○公共交通の利用者数を増やすことは、サービスの維持だけでなく、地域全体の活性化にも不可欠です。地道な情報発信を通じて、持続可能な地域づくりへの意識を深め、快適な生活環境を創出します。</p> <p>2. 雄武町コミュニティバスの乗り方教室開催</p> <p>○新しく導入する「雄武町コミュニティバス」の乗り方教室を開催することで、町民への周知徹底を図り、利用促進につなげます。</p> <p>○特に高齢者に対して乗り方の習得、不安解消を進め安心して利用を開始してもらえようになります。</p> <p>○乗り方教室を通じて利用者を確保し、地域への愛着が深まり地域住民同士の交流が生まれ、コミュニティ形成に貢献します。</p> <p>※図・表・イメージ図・写真など掲載予定</p>					
実施主体	雄武町 交通事業者					
実施エリア	雄武町					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	●	●	●	●	●
	2	○	○	○	○	○

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

施策実施 項目	<p>1. 平易な日本語を用いた時刻表作成</p> <p>○ひらがなやカタカナを多用し、難しい漢字は避け、バス停の場所や乗り降りの仕方を図やイラストでわかりやすく説明することも検討します。</p> <p>○バスを利用することで、実習先だけでなく、周辺の商業施設や居住エリアへのアクセスが容易になり、生活の幅が広がり、地域住民との交流の機会が増え、地域社会への溶け込みがスムーズに進みます。</p> <p>○車を持たない技能実習生が定期的に公共交通を利用することで、利用者数確保につながり、サービスの維持に貢献します。</p> <p>2. 母国語を用いた地域公共交通の乗り方教室開催</p> <p>○母国語で説明を受けることにより、交通機関の利用に関する情報が正確に理解でき、不安感が軽減されます。</p> <p>○車を持たない技能実習生等外国人が定期的に公共交通を利用することで、地域社会の一員としての意識が高まり、また、利用者数確保につながり、サービスの維持に貢献します。</p> <p>※図・表・イメージ図・写真など掲載予定</p>					
	実施主体	雄武町 雄武町観光協会				
実施エリア	雄武町					
実施年度	実施項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	1	△	●	●	●	●
	2	△	○	○	○	○

△ 検討 ○ 適宜実施 ● 実施

8 計画の達成状況の評価

8.1 具体的な PDCA スケジュール

本計画は、計画策定 (Plan)、施策・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 PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

長期・短期の PDCA サイクルについては、「雄武町地域公共交通活性化協議会（以下、法定協議会、という）」で行います。短期的には、毎年6月頃（本年度検討・実施する施策・事業の確認等）と1月頃（本年度事業の最終評価、次年度実施施策・事業の実施方針の協議、次年度予算組みの協議等）の計2回の開催を基本とし、追加で協議が必要な場合は、開催回数を追加します。

なお、法定協議会の開催方法については、協議事項等の案件により、対面・書面開催を使い分け、適切な開催を行うこととします。

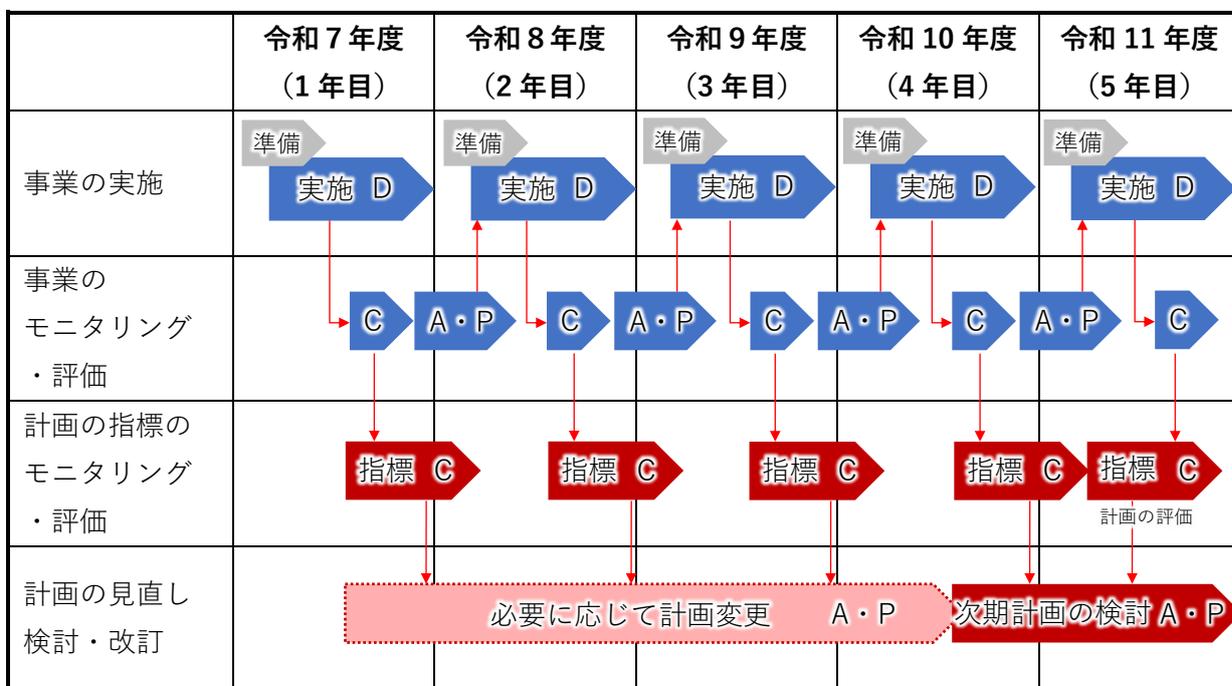


図 8-1 長期・短期の PDCA スケジュール

9 計画推進体制

9.1 機動的・横断的な実行体制

本計画で設定した施策・事業を推進し、基本方針を実現していくために、本計画策定にあたり設置された法定協議会を、計画に基づく施策・事業の推進及び評価、進捗管理、施策・事業間の調整等を行う組織として位置付けます。

法定協議会は、行政（町、道、国）、交通事業者、運転手が組織する団体、町民・地域、道路管理者、その他関係者を構成員とし、各主体の具体的な役割を下表のように定め、基本方針及び方向性の実現に向けて取り組んでいきます。

表 9-1 法定協議会の構成員と主な役割

構成員	主な役割
行政	目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、公共交通の維持・改善の取組を実施します。また、特に町においては、協議会運営にあたってのコーディネート役を担うとともに、本計画に示す施策・事業実施について、必要となる助言者の招聘も行います。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、施策・事業について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
運転手が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、施策・事業に対し助言を行います。
町民・地域	地域公共交通サービスを享受するだけでなく、町内の地域公共交通を維持していくために、主体的に公共交通の需要確保等に取り組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	施策・事業について、道路・交通行政の観点から公共交通運営の正当性、妥当性、道路・交通に対する安全性等について評価を行います。
その他	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。

