

雄武町地域公共交通計画の策定方針（案）について

1. 国の地域公共交通政策の動向

1.1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の変遷

2007年（平成19年）に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法という。）が制定されました。それにより市町村による協議会・計画の制度が創設されました。

2014年（平成26年）に改正された活性化再生法では、都道府県による協議会・計画も可能になりました。また、計画制度にまちづくりとの連携を位置づけています。

2020年（令和2年）に改正された活性化再生法では、計画の作成を自治体の努力義務とし、交通資源の総動員といった方針が定められました。

1.2. 国の対応の方向性

地域における協議会や計画の実効性強化が必要であり、交通を地域経営の一環として捉える視点が重要であると捉えています。そこで、地域公共交通を「共創」で「リ・デザイン」し、対症療法だけでなく体質改善を進め、高齢化等に伴う地域課題の解決を進めることとしています。

地域課題の解決に寄与するために、以下に示す制度を創設・拡充することで各地域のそれぞれのニーズに見合う交通サービスの確保に向けた取組を支援しています。

(1) 交通政策のさらなる強化	<ul style="list-style-type: none"> ● ローカル鉄道の再構築に関する合意形成・事業 ● バス・タクシー等のエリア一括協定運行の事業 ● 地域の実情に即した運賃設定を可能とする制度
(2) 地域経営における連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくり・地域づくり政策との連携を深める事業 ● 地域の様々な関係者による共創型事業 ● 人材育成支援団体やスタートアップ企業との連携事業
(3) 新技術による高付加価値化	<ul style="list-style-type: none"> ● 採算性向上・成長につながり投資を喚起する技術（DX・GX等） ● 利便性向上等による利用促進につながる技術（MaaS等）

出所 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会中間とりまとめ（令和5年2月）

2. 道の地域公共交通政策の動向

2.1. 北海道の取組

道では、広域分散型の本道の地域構造における通院・通学などをはじめとした市町村を超えた住民の移動ニーズの実情を踏まえ、将来に渡り持続可能な交通体系を確保するため、全道を14地域に区分し、令和3年度から令和5年度までの3年間で、市町村、交通事業者など地域の関係者と連携しながら、広域的な「地域公共交通計画」の策定に向けた取組を進めています。

現在、以下の10地域で広域的な地域公共交通計画を策定しています（令和5年6月末日時点）。

北空知4町地域公共交通計画	北海道後志地域公共交通計画
北海道オホーツク地域等公共交通計画	北海道釧路・根室地域公共交通計画
北海道留萌管内地域公共交通計画	十勝地域公共交通計画
中空知地域公共交通計画	さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画
日高地域公共交通計画	北海道上川地域公共交通計画

2.2. オホーツク総合振興局の取組

オホーツク総合振興局が策定した地域公共交通計画の主な概要は以下の通りです。

● 計画策定の主旨

オホーツク地域においては、管内人口の減少、少子化等の要因により、公共交通機関の輸送量（交通需要）が減少しており、現状のままでは、公共交通機関の維持・確保に懸念が生じています。一方で、高校の統廃合に伴い高校生の広域での通学が常態化し、今後も広域移動が見込まれること、また、団塊の世代が後期高齢者となり、運転免許の自主返納が見込まれ、これまで以上に高齢者の移動手段の確保が必要となることから、地域公共交通の重要性は増しています。

令和2年（2020年）に活性化再生法の一部改正により、地方自治体に対して、地域公共交通計画の策定が努力義務化され、地域において、公共交通が果たす役割と取組の方向性を明確にするよう求められています。

これらのことから、将来においても地域住民の日常生活を支える移動手段を確保するため、「北海道オホーツク地域等公共交通計画」を策定しています。

● 計画の区域

計画の対象区域は、オホーツク総合振興局管内18市町村を対象としています。

なお、上川総合振興局管内の名寄市と下川町、宗谷総合振興局管内の枝幸町、十勝総合振興局管内の陸別町については、本地域と跨がる広域交通や生活圏交通となるバス路線が運行されていることから、当該路線を本計画において位置付けています。

● 現状と課題

オホーツク地域における地域公共交通は、「ア 移動ニーズの変化」、「イ 輸送資源のひっ迫」という2つの現状に直面しています。

ア 移動ニーズの変化

■地域の現状

- ・人口減少、少子高齢化の進行
- ・新型コロナウイルス感染症により観光客数が大きく減少
- ・主な移動手段は自動車であるが、自家用乗用車の登録台数が減少傾向
- ・自動車運転免許について、高齢者は返納が増加傾向、30歳未満は保有が減少傾向
- ・高校数の減少などにより居住する市町村域外への通学

■公共交通への影響

- ・人口減少、少子高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用者の減少
- ・運行本数や運行ダイヤ、交通モード間の接続に対する利用者のニーズと実態との乖離
- ・高校生の通学や高齢者の通院等の移動手段を持たない者の広域の移動需要への対応

イ 輸送資源のひっ迫

■地域の現状

- ・広域分散型で都市間の距離が長い
- ・人口減少、少子高齢化や新型コロナウイルス感染症による公共交通利用者の減少
- ・通学や通院などを目的とした継続的な広域移動の実態がある
- ・二種免許保有者が減少傾向にあり、バス運転手も高齢化

■公共交通への影響

- ・路線バスの運行距離は長い、利用は少なく、利用実態がないバス停や運行時間も存在
- ・移動需要の減少による公共交通事業者の厳しい経営状況
- ・高校生の通学や高齢者の通院等の継続的な広域の移動需要への対応
- ・バス運転手の高齢化や将来的な担い手不足への懸念

出所 北海道オホーツク地域等公共交通計画（令和5年（2023年）3月策定）

地域公共交通をとりまく現状を踏まえ、計画で対応すべき公共交通の課題を以下のとおり3つ捉えています。

課題1 通院、通学等の市町村の範囲を超えた移動ニーズへの対応

周辺町村から病院や高校が立地する中核都市等（北見市、網走市、紋別市、遠軽町）への高齢者の通院や高校生の通学など、市町村の範囲を越えた広域の移動ニーズに対応していく必要があります。

課題2 持続可能な運行体制の確立

事業者は公共交通の利用が低迷することで、厳しい経営環境にあり、また、将来的な運転手不足の懸念から、路線バスの運行を維持することが困難になりつつあることから、バス運転手確保や利便性向上、利用促進などにより、利用者数を維持しながら、持続可能な運行体制を確立していく必要があります。

課題3 事業者間、交通モード間等の連携

利便性向上と利用者拡大に向けて、運行ダイヤや乗り継ぎ環境の改善などのシームレスな交通体系の確立による事業者間、交通モード間等の連携を図る必要があります。

● 基本方針と目標

計画の基本方針と目標を以下の通り定めています。

基本的な方針

広域の移動手段となる地域公共交通を将来にわたり維持・確保するため、利用促進に取り組むとともに交通体系の最適化を図りつつ、輸送資源を総動員する。

目標1 人・地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築

目標2 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

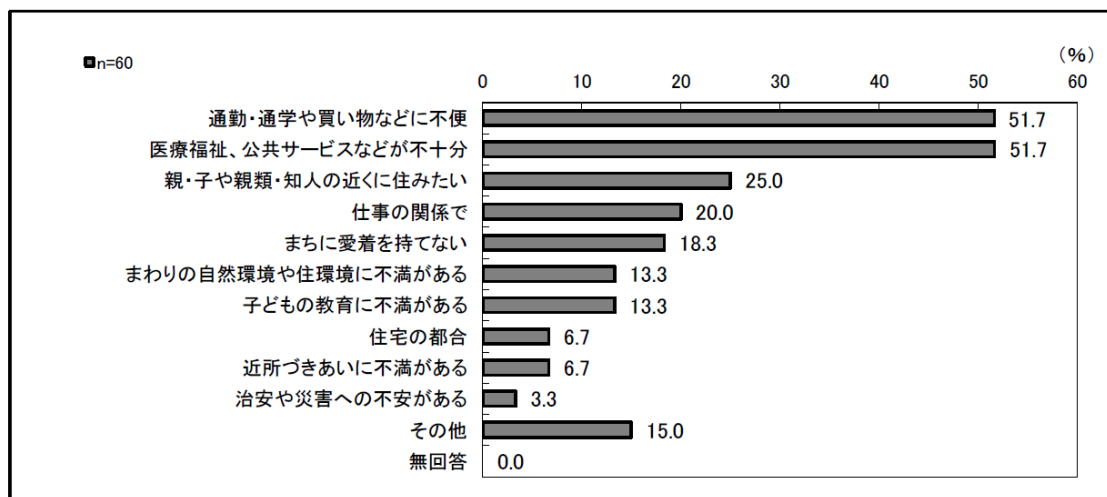
3. 雄武町の地域交通資源の現状と課題

現在の雄武町の地域交通資源等は、以下の通りとなっています。

路線バス	<ul style="list-style-type: none">● 北紋バス 雄武線（雄武町-興部町-紋別市）上下各5便● 宗谷バス 雄武線（雄武町-枝幸町）上下各2便
雄武町運行バス	<ul style="list-style-type: none">● スクールバス（学校）4路線● 生涯学習バス● 入所児童通所バス（保育所）2路線● 福祉バス● 患者送迎バス
雄武町に所在する交通事業者	<ul style="list-style-type: none">● 第一ハイヤー株式会社● 有限会社北翔交通● 雄武ノースクリエイト事業協同組合
雄武町の交通費助成事業	<ul style="list-style-type: none">● ハイヤー券（対象 高齢者・重度身体障害者）● 西紋子ども発達支援センター通級費助成● 精神障害者通院通所交通費助成● 妊産婦検診費用助成● 不妊検査・治療費等助成 など

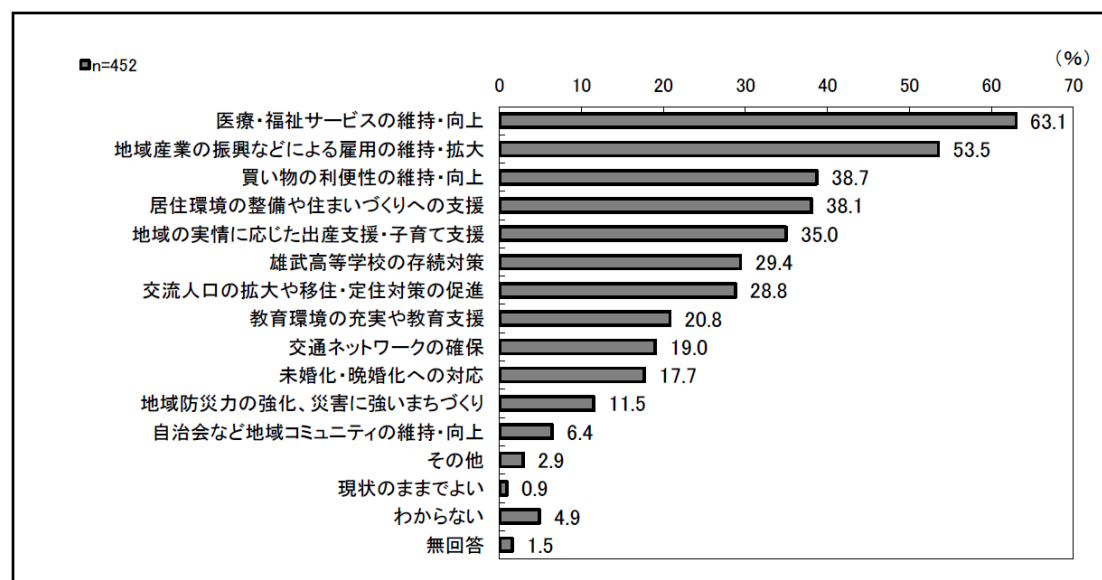
「まちづくりアンケート調査結果報告書（令和3年12月）」を見てみると、以下のような地域公共交通の課題が見えてきます。

雄武町から転出したい理由として、「通勤・通学や買い物などに不便」、「医療福祉、公共サービスなどが不十分」が同率で第1位となっており、交通に関わる事項となっています。



※本設問は、前問「今後の定住意向」にて「転出したい」と回答した60人を対象としている

人口減少対策を推進する重要な施策を尋ねたところ、「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」が上位に位置し、「交通ネットワークの確保」の回答も19.0%となっています。



また、まちの各環境の満足度と重要度の相関からみた優先度の高い項目においても「公共交通」は優先度が高い分類に位置されています。これらのことから地域公共交通はまちづくりと一体的であり、地域公共交通計画の策定においてはまちづくりとの連携を意識して、取り組むことが重要となってきます。

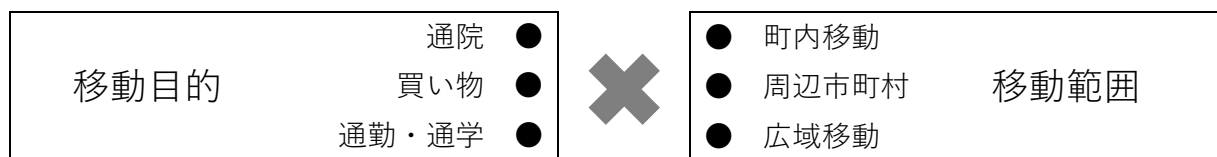
さらに今年度から開始した「雄武町地域公共交通アドバイザー業務」における、これまでに実施したヒアリング調査から、以下のような地域公共交通の現状や課題が見えてきました。

本業務では引き続き、交通実態を把握するためのデータ分析を進めつつ、地域交通に関わる事業者・団体にヒアリング調査を継続して、雄武町における地域公共交通の課題を明らかにします。

- 雄武町民の生活圏は、町内だけでなく名寄方面・紋別方面に分散
- 年齢が比較的若い世帯は、主な移送手段が自家用車
- 路線バス利用者は、主に高校生の通学利用で朝晩に集中、外国人技能実習生の利用有
- 患者送迎バスは今年2月から国保病院の他に民間クリニックも経由して運行
- スクールバスの一般利用者制度はない（児童学生のみ利用）
- 交通事業者における運転手不足は喫緊の課題
- 交通事業者独自の運転手募集では採用者の確保が困難な現状
- 雄武町運行バスの車両サイズが利用者数と合っていない状況（車両大型・利用者少数）
- まちの中心地に所在する道の駅「おうむ」の機能強化を検討中
- 自治会役員をはじめとした地域の役職の担い手減少

4. 雄武町地域公共計画策定の方針

雄武町の地域公共交通計画は主に3つの移動目的、3つの移動範囲を意識し、雄武町のまちづくりや周辺自治体との連携を図り策定を推進します。



雄武町上位計画や関連計画との整合・連携、周辺自治体との連携を図ります。

