資料３

【協議事項】（２）

雄武町地域公共交通計画
基礎調査報告書（案）

令和６年２月２６日

雄武町地域公共交通活性化協議会

1　関係法令、上位計画及び関連計画と地域公共交通計画の位置付け

1.1　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 1-1　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 1-2　改正の概要

改正の概要 **(令和 2 年 11 月)**	**〇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 -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ＰＤＣＡを強化 ・地域における協議の促進 **〇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** -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） - MaaS の円滑な普及促進に向けた措置 ※MaaS（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
改正の概要 **(令和 5 年 10 月)**	**〇地域公共交通の「リ・デザイン」** -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 ・ＡＩオンデマンド、キャッシュレス決済、ＥＶバスの導入等の交通ＤＸ・ＧＸ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

1.2　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 1-3　国が策定する関連計画の概要

計画名・年次	計画内容
○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	■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 ■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 ■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

（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 1-4　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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・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

（3）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 1-5　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	（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～ （2）安心感 の持てる福祉のまち・雄武 ～保健・医療・福祉の充実～ （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～ （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～ （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～
政策目標の方向性	（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～ 4 -14 交通体系の整備 4-14-2 公共交通の維持・確保 ◯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。 ◯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。 ◯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。

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 1-6　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９期 高齢者保健福祉計画 -令和３（2021）年度から 令和５（2023）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	○低廉で即時性のある町内移動システムや、医療機関受診などのために広域的にスムーズに移動できる交通システムについて、既存の交通手段の維持・確保とあわせ、新システムの研究の推進
第７次雄武町障がい者計画 -令和３（2021）年度から 令和５（2023）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

1.3　地域公共交通計画の位置付け

地域公共交通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。

地域公共交通計画は、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。

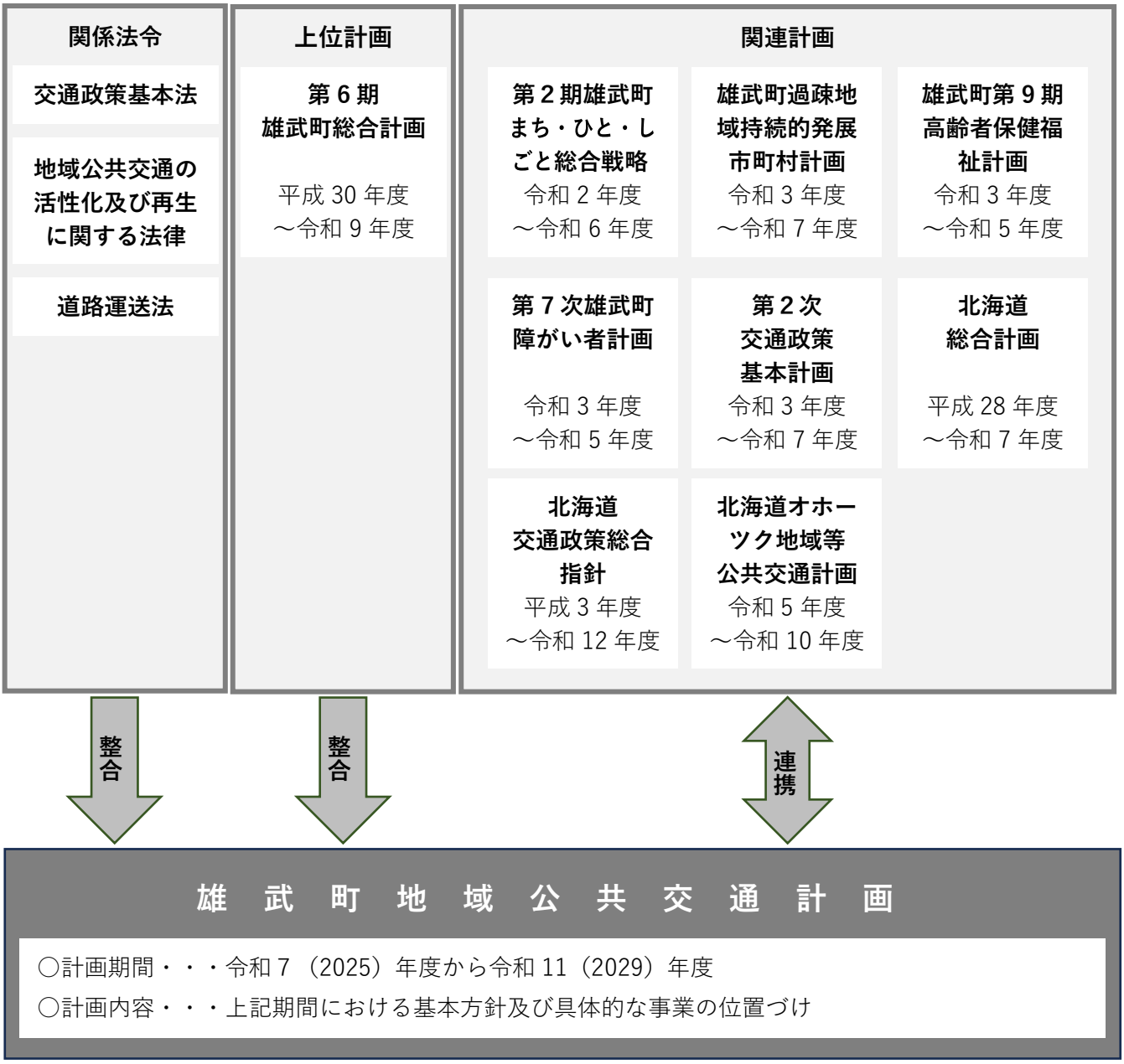


図 1-1　地域公共交通計画の位置づけ

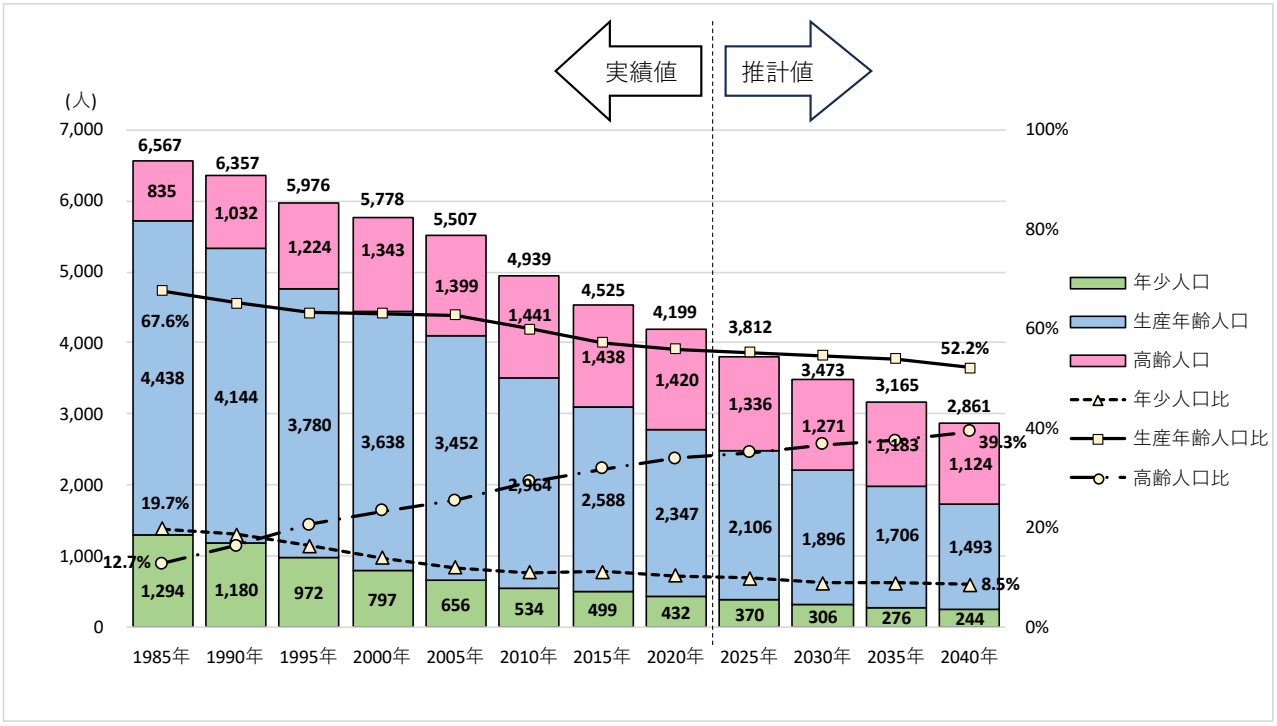
2　地域概況

2.1　人口

(1) 人口動態

当町の総人口は減少傾向にあり、少子高齢化が進行しています。また、総人口の 3 割以上が 65 歳以上の高齢者となっています。

今後、令和 22（2040）年には、総人口は 3,000 人を下回り、高齢化率は約 4 割になると推計されています。



出所　国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図 2-1　将来人口推計

（2）人口分布

当町の人口分布は市街地に集中しています。その他地域は、海沿いに一定数の分布がみられるほか、内陸部にも点在している状況となっています。

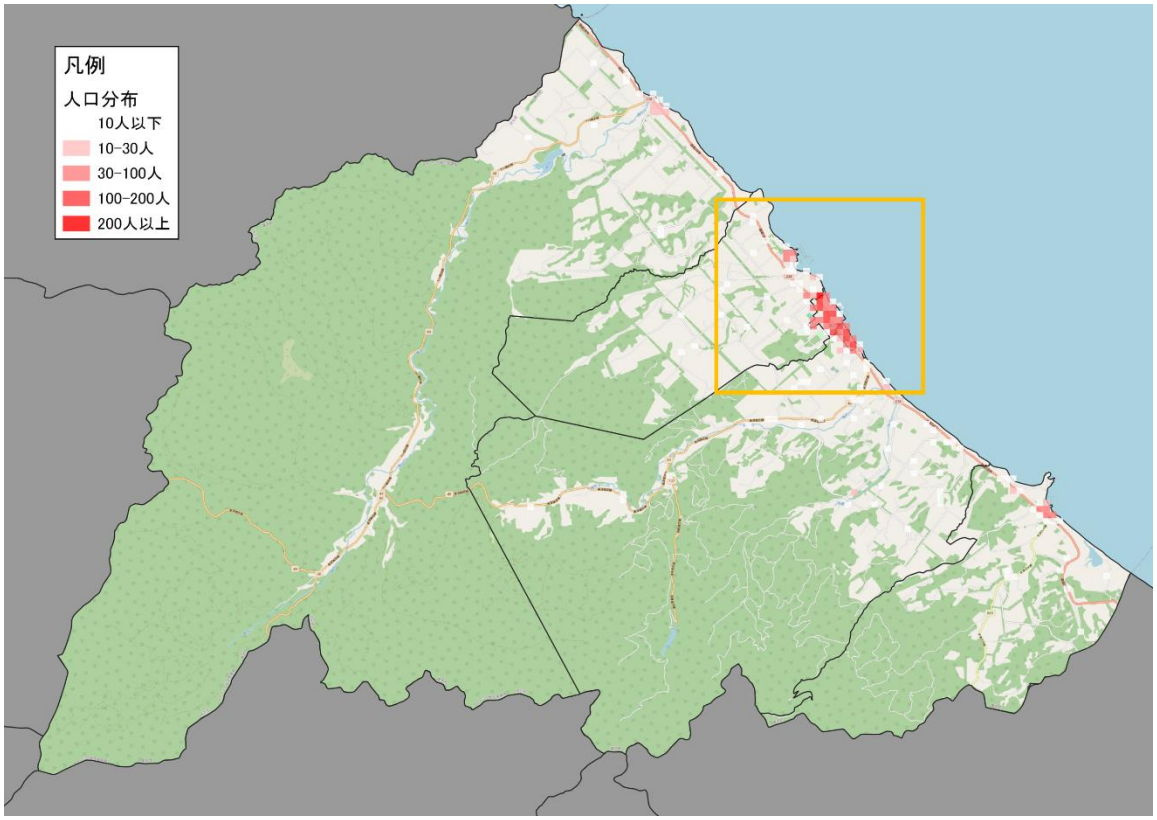


図 2-2　雄武町の人口分布

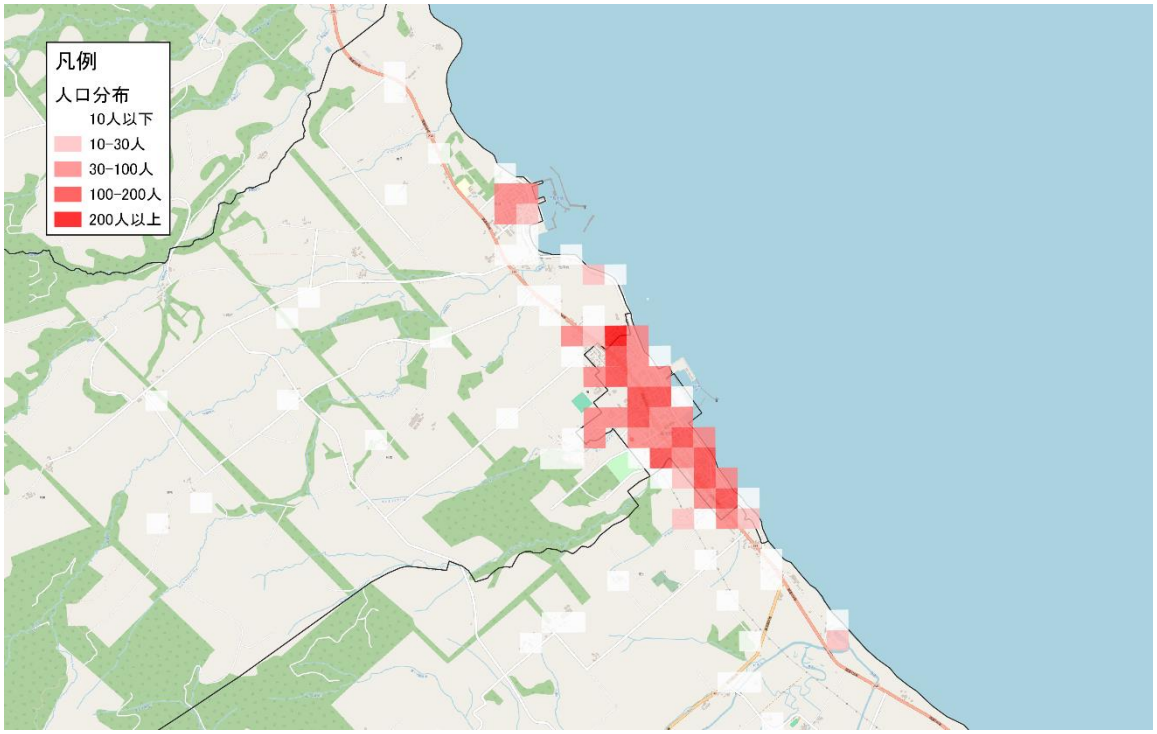


図 2-3　雄武町の人口分布（市街地エリア拡大）

（3）高齢者人口分布

当町の高齢者人口分布は市街地に集中しています。その他地域は、海沿いに一定数の分布がみられるほか、内陸部にも点在している状況となっています。

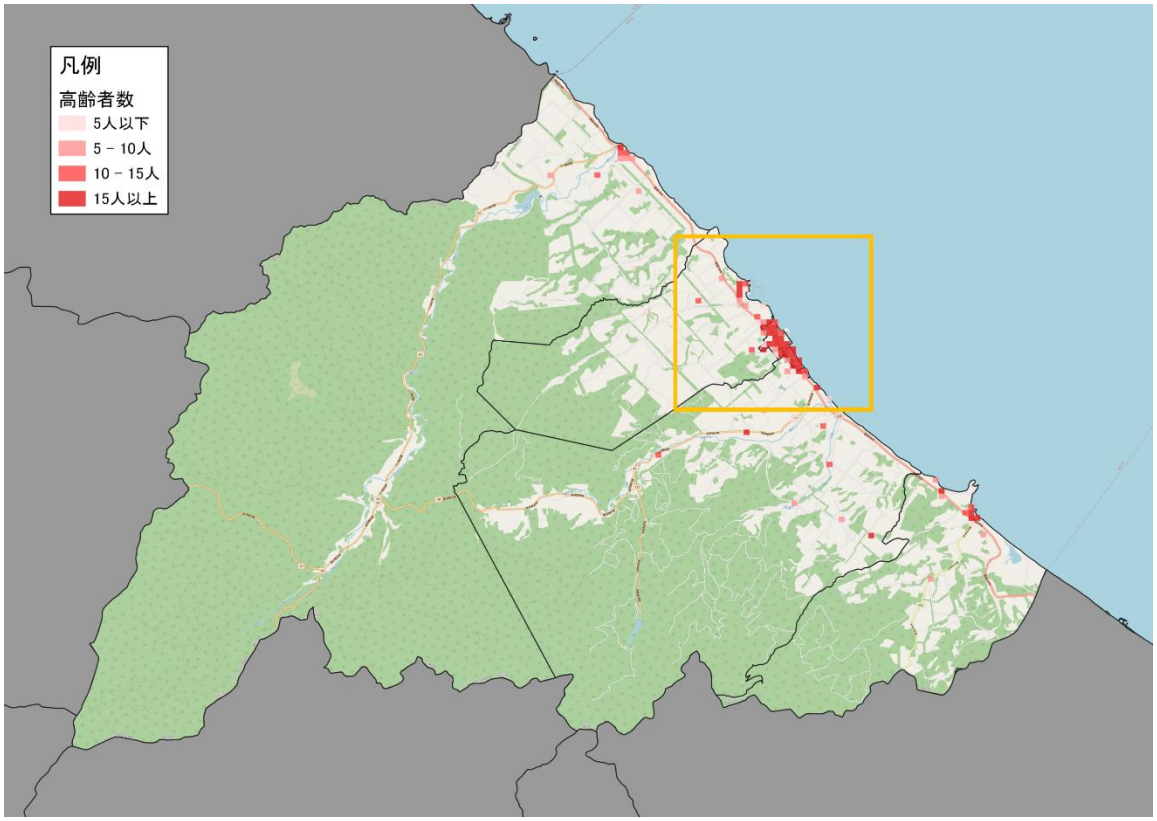


図 2-4　雄武町の高齢者人口分布

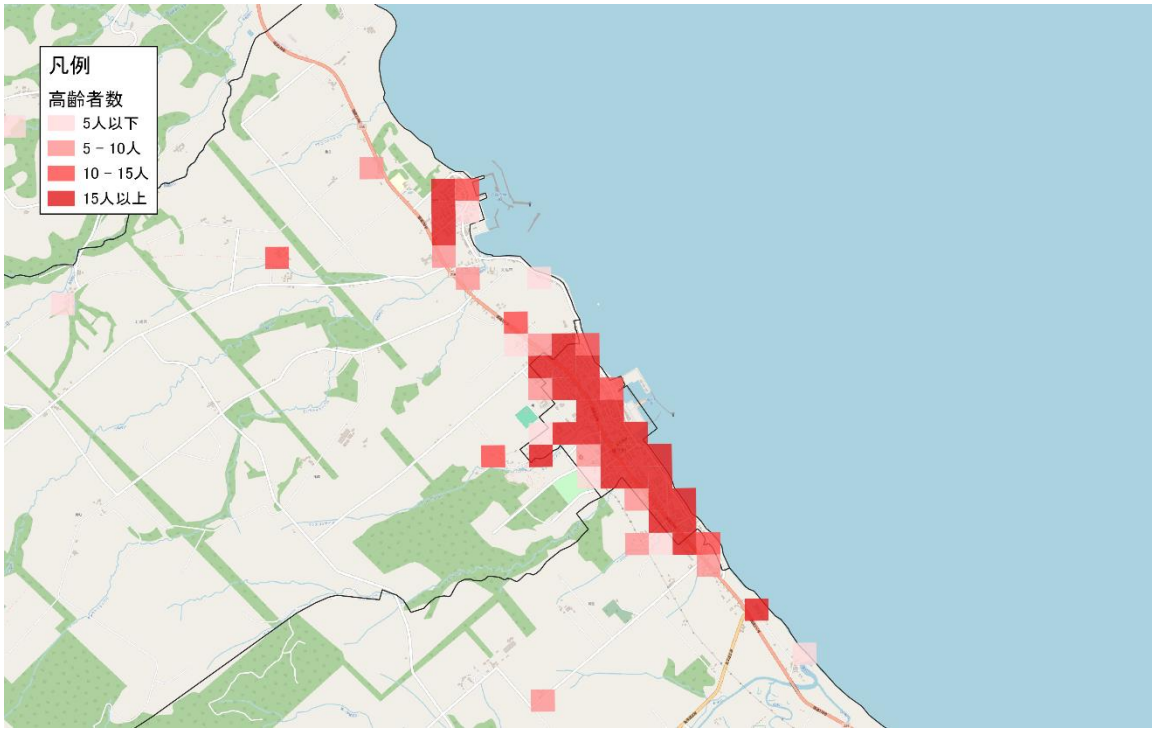


図 2-5　雄武町の高齢者人口分布（市街地エリア拡大）

2.2　公共交通概況の整理

(1) 道路網

国道 238 号及び道道 49 号美深雄武線の整備促進がなされているほか、町道においても各路線の整備が進められています。

図 2-6　雄武町の道路網の状況

(2) 公共交通網

本地域の路線バスは北紋バス、宗谷バスにより地域を跨ぐ広域的な路線バスが運行しています。これらは、紋別方面、枝幸方面と本地域を結ぶ交通ネットワークの役割があります。

図 2-7　雄武町の公共交通体系の状況

図 2-8　宗谷バス路線図

図 2-9　北紋バス路線図

（3）バス停までのアクセスのしやすさ

バス停から半径 300ｍの圏域を公共交通が利用しやすいエリア（以下、公共交通勢力圏）とし、公共交通勢力圏に含まれている人口分布の状況は以下の通りです。

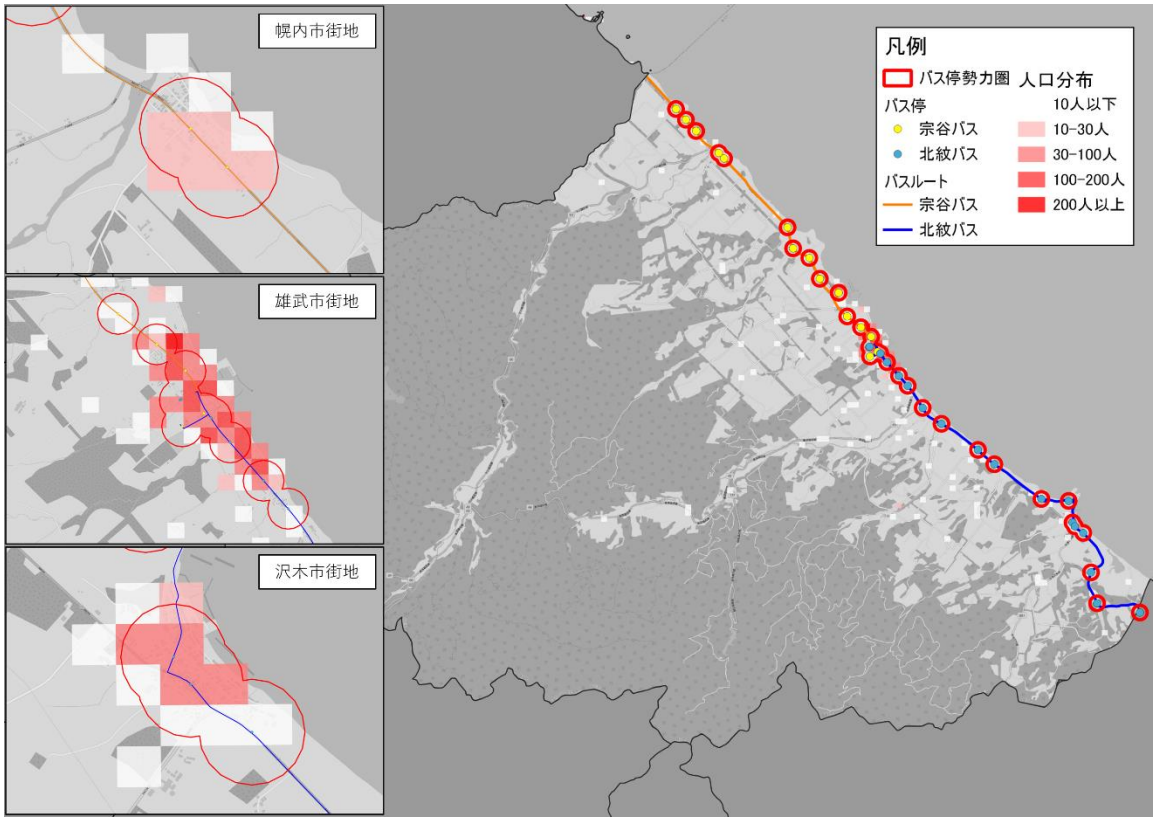


図 2-１０　雄武町の公共交通のカバー圏の状況

（4）地域交通資源

路線バスを含めた当町の地域交通資源等は、以下の通りです。

路線バス	● 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	● 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	● 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	● 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

3 地域の移動ニーズ等の整理

3.1 関係者等との意見交換

（1）庁内関係者

表 3-1 庁内関係者の主な意見

意見交換先	結果概要
福祉給付課	●タクシー助成券は、令和５年度から沢木地区、幌内地区の枚数を増加している。 ●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、高齢者移動支援に対応している。 ●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）。
教育振興課	●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１台、中型バス３台）。 ●下校便は、中学校のみ２便運行している（冬季期間は１便）。 ●登校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	●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６％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 3-2 交通事業者の主な意見

意見交換先	結果概要
北紋バス	●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、今年減便を決断した。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	●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	●車両 3 台（マニュアル車両)、運転手 4 名の体制である。 ●運転手は 60 代 1 名、50 代 3 名である。60 代の運転手は退職予定である。 ●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	●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	●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、共栄小（今年度閉校）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 3-3　その他関係者の主な意見

意見交換先	結果概要
社会福祉協議会	●福祉有償運送を令和 6 年度から開始することを検討している。 ●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	●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。 ●エー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、リハビリの先生が不在のときは、利用者が少ない傾向にある。
保育所	●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。 ●今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	●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・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	●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－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 3-4　住民代表等の主な意見

意見交換先	結果概要
自治会連合会	●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きている。 ●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くる。 ●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	●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	●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。 ●生徒が帰宅時間を変更した場合、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 3-5　周辺自治体の主な意見

意見交換先	結果概要
紋別市 産業部商工労働課	●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	●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が今後の課題である。
枝幸町 企画課	●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。

3.2　町内を運行する移動手段と課題認識

地域概況及び意見交換等の内容から、町内を運行する移動手段と利用者属性を整理し、移動手段及び利用者属性ごとの課題を整理しています。また、今後はこれらの課題から地域公共交通計画内で解決を目指す重点課題を抽出します。

表 3-6　町内の移動手段と利用者の課題

	保育所児童	小学生中学生	高校生	一般	高齢者	要介護要支援障がい者	課題
路線バス（町内移動）	△	○	○	○	○	△	・運転手確保 ・幌内－雄武往復 2 便、沢木－雄武往復 5 便であり、特に幌内方面の利便性が低い。
路線バス（町外移動）	△	○	○	○	○	△	・運転手確保 ・紋別方面は通勤・通学目的以外の日中の便の利用状況改善 ・最北宗谷エリアへのアクセス路線堅持
ハイヤー	△	△	△	○	○	○	・運転手確保 ・ハイヤー券の利用促進
スクールバス	－	○	○	－	－	－	・運行体制が切迫 ・出欠確認の連絡体制
入所児童通所バス	○	－	－	－	－	－	・車両サイズの適正化
福祉バス	△	△	△	△	○	△	・運行体制が切迫
生涯学習バス	△	○	○	○	○	△	・運行体制が切迫
患者送迎バス	－	－	－	○	○	○	・曜日により利用者数の偏りがある ・地区により利用者数の偏りがある（上中雄武地区の利用者数が少ない）
課題	・遠隔地からの送迎サービスの維持	・スクールバスの運営維持 ・出欠連絡の利便性向上	・通学ニーズに即した移送手段の確保・維持	・自家用車の移動が主となっており、公共交通利用に繋がらない	・非運転者及びバス路線から離れた高齢者の足の確保	・要介護・要支援・障がい者の移動支援充実のため、福祉分野とのさらなる連携が重要	