

地域再生計画

1 地域再生計画の名称

地域公共交通確保対策プロジェクト

2 地域再生計画の作成主体の名称

北海道枝幸郡中頓別町

3 地域再生計画の区域

北海道枝幸郡中頓別町の全域

4 地域再生計画の目標

4-1 地域の現状

【地理的及び自然的特性】

本町は、日本最北エリアに位置し、町の中央部は秀峰ピンネシリ岳（704m）を中心とした山岳地で、南西部は標高 500m前後の北見山脈、東部はポロヌプリ山（838m）をはじめとする高山をもつ山岳地が広く分布し、いずれも起伏状急峻で、これから発した頓別川、兵知安川の 2 川が中央部を北流し、多くの支流を合わせつつやがて 1 川となってオホーツク海に注ぎ、この流域が平坦地及び段丘地を形成して農業地帯となっている。総土地面積 39,851ha のうち林野面積が 33,301ha で、80%以上が森林である。また、夏は低湿で梅雨がないものの冬は降雪も多く、極寒で全国一の冷え込みを記録する日も多い。

観光資源としては、北海道天然記念物に指定されている「中頓別鍾乳洞」や兵知安川で取れる砂金が挙げられる。

【人口】

本町の総人口は、1950 年の 7,592 人をピークに減少が続いており、住民基本台帳によると、2022 年 1 月 1 日時点では 1,637 人となっている。2018 年 12 月の国立社会保障・人口問題研究所が推計した 2040 年時点の人口は 818 人と人口減少が進行すると推計されている。

年齢 3 区分別の人口動態をみると、年少人口（14 歳以下）は 1955 年の 2,991

人をピークに減少し、2021年には160人となる一方、老年人口（65歳以上）は1955年の361人から2021年には655人と増加の一途をたどっており、少子高齢化がさらに進むことが想定されている。また、生産年齢人口（15～64歳）も1960年の4,214人をピークに減少傾向にあり、2021年には822人となっている。

本町の自然動態をみると、出生数は1975年の68人をピークに減少し、2021年には5人となっている。その一方で、1975年には34人だった死亡数は2021年には27人と大きな変動はなく、出生者数から死亡者数を差し引いた2021年の自然増減は▲22人（自然減）となっている。

社会動態をみると、1992年には転入者（235人）が転出者（218人）を上回る社会増（17人）であった。しかし、本町の基幹産業である酪農や林業といった主要産業の衰退に伴い、雇用の機会が減少したことで、町外への転出者が増加し、2021年には2人の社会増となっている。

【交通】

本町は山岳地に囲まれており、近隣の稚内市までは約100km、中核市の旭川市までは約170km離れており、通勤・通学・医療・福祉・買い物等地域住民のニーズに対応するためには地域交通は大変重要なものである。地域住民に欠かせない交通手段であった鉄道路線「天北線」は、国鉄民営化後の1989年に廃止され、代替輸送手段として路線バスである「天北宗谷岬線」が一日に4便運行されている。その他、介護・福祉タクシーの運行や、町内有志による自家用車相乗り事業である「なかとんべつライドシェア」を実施している。

「天北宗谷岬線」については、2019年10月以降、国庫補助の対象外となったことに伴い、2023年10月からデマンドバス及びスクールバスを活用した新しい交通体系へ移行することとなっている。

【産業】

本町の産業構造は、2020年国勢調査によると、第1次産業が136人（15.5%）であり、第2次産業が112人（12.7%）、第3次産業が631人（71.8%）となっている。第3次産業のうち約33.3%が経済活動への直接の影響が小さい医療・福祉業従事者であり、当該業種を除き本町において最も従業者数が多い業種は酪農業及び林業となっている。

農林業センサスによると、酪農業における経営体数は、2000年には67経営体

であったが 2020 年には 35 経営体に減少しており、林業における経営体数についても 2005 年の 65 経営体から 2020 年には 20 経営体まで減少し、人口減少及び経済の縮小化の大きな要因となっている。

4－2 地域の課題

本町では、地域の拠点病院や大型の商業施設等がある都市部との距離が離れていることや、最寄りの高校が隣町にあること、自家用車を持っていない高齢者が多いことから、交通手段として路線バスが欠かせない。

また、2020 年に実施した町民アンケートでは、将来の移動手段の確保について「不安である」と回答した割合が 48.3%であり、「非常に不安である」と回答した割合 12.6%と合わせると 60.9%の町民が「不安」と感じている。

しかしながら、「天北宗谷岬線」が国庫補助の対象外となったことにより財政的負担が増加しており、現行の運行体系を継続していくためには、便数の減や運賃料金の値上げ等町民への負担を強いる対策が必要となる。

これらのことを踏まえ、町民への負担を強いることなく今後も地域の交通手段を確保していくために、現行の運行体系の継続ではなく、デマンドバス及びスクールバスを活用した新たな交通体系を構築していく必要がある。

4－3 目標

「“働きたい” “暮らしたい” まちとして選ばれる中頓別」を目指す姿実現に向けた取組を推進し、人口の将来展望として 2045 年時点で 1,100 人を維持するため、地域内の交通手段として「天北宗谷岬線」に代えて、町主体のデマンドバス及びスクールバスを整備し、子育て世代や高齢者を含めて町民が安心して生活できるよう地域交通を確保する。

【数値目標】

K P I	現状値 (計画開始時点)	目標値 (2024年度)	達成に寄与する 地方版総合戦略 の基本目標
デマンドバス利用者数（年間延べ）	0 人	1,400 人	基本目標④
通学生利用者数（年間）	0 人	22人	基本目標④

5 地域再生を図るために行う事業

5－1 全体の概要

5－2 のとおり。

5－2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

- まち・ひと・しごと創生寄附活用事業に関連する寄附を行った法人に対する
特例（内閣府）：【A2007】

① 事業の名称

地域公共交通確保対策プロジェクト

② 事業の内容

子育て世代や高齢者を含めて町民が安心して生活できるよう地域内の交通手段として、デマンドバス及びスクールバスを整備し、運行する事業

【具体的な事業】

地域内デマンドバス並びにスクールバスの整備・運行事業

本事業は、第2期中頓別町総合戦略の基本目標4「ひとが集う、安心して暮らし続けられるまちをつくる」の施策1「地域交通の確保」に位置づけられる事業であり、当該基本目標4のKPIである「地域の公共交通を満足と感じる住民の割合（町民アンケート）」の達成に寄与する事業である。

③ 事業の実施状況に関する客観的な指標（重要業績評価指標（KPI））

4の【数値目標】に同じ。

④ 寄附の金額の目安

127,933 千円（2022年度～2024年度累計）

⑤ 事業の評価の方法（PDCAサイクル）

【検証時期】

毎年度 9 月頃

【検証方法】

中頓別町総合戦略策定に関わっていただいた分野の方で構成する「中頓別町総合戦略推進委員会」で検証を行う。

【外部組織の参画者】

地元農業者、地元商業者、中頓別・浜頓別町森林組合、中頓別町商工会、中頓別町校長会、社会福祉法人南宗谷福祉会、稚内信用金庫中頓別支店、中頓別郵便局、北海道宗谷農業改良普及センター、一般住民（公募含む。）

【検証結果の公表の方法】

検証結果については、速やかに町広報（HP 含む）で公表する。

⑥ 事業実施期間

地域再生計画の認定の日から 2025 年 3 月 31 日まで

6 計画期間

地域再生計画の認定の日から 2025 年 3 月 31 日まで