

中頓別町・浜頓別町地域公共交通計画
(案)

令和5年 月

中頓別町・浜頓別町

目次

1	はじめに	1
1-1	計画策定の目的.....	1
1-2	計画の区域.....	1
1-3	計画の期間.....	1
1-4	計画の位置づけ.....	1
1-5	上位計画・関連計画の整理.....	1
2	中頓別町及び浜頓別町の地域公共交通を取り巻く現状と課題	4
2-1	地域特性.....	4
2-2	公共交通の概要.....	5
2-3	各種調査結果	11
2-4	公共交通の課題整理.....	19
3	計画の基本方針と基本目標	20
3-1	基本方針・基本目標の設定.....	20
3-2	基本方針に係る施策.....	20
3-3	目標を達成するための事業及び実施主体等.....	20
4	計画の指標と目標値	22
4-1	計画の指標.....	22
4-2	計画の進行管理と推進体制.....	22

1 はじめに

1-1 計画策定の目的

中頓別町及び浜頓別町における公共交通は、人口減少に伴い利用者が年々減少している一方、買い物や通学、通院の足として、この地域で生活していくためにはなくてはならないものです。しかしながら、利用者の減少等により交通事業者単独で維持していくことは難しく、自治体からの補助金の額は年々増加しております。

その一方で、技術革新による自動運転の実用化やライドシェア等新たな交通の普及が進んでおり、交通事業者をとりまく環境や政策は大きく変化しつつあります。

以上のことを踏まえ、住民の生活に直結する公共交通に関する課題解決に向けて、既存の公共交通の現状の洗い出しを行うとともに、新たな技術や政策、制度の導入等の社会的な動向を見極めた上で、住民のニーズに沿った公共交通体系を構築していくことを目的に「中頓別町・浜頓別町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

本計画は、中頓別町及び浜頓別町を計画区域として定めます。また、アクセス性を維持する目的地としては、音威子府村を含めます。

1-3 計画の期間

令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）の5年間

1-4 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第8期中頓別町総合計画」及び「第6次浜頓別町まちづくり総合計画」のほか、「第2期中頓別町総合戦略」、「第2期浜頓別町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「中頓別町過疎地域持続的発展市町村計画」、「浜頓別町過疎地域持続的発展市町村計画」などと整合を図りつつ、中頓別町及び浜頓別町における公共交通施策の取組の方針を明らかにしたものです。

1-5 上位計画・関連計画の整理

1-5-1 上位計画

(1) 第8期中頓別町総合計画

計画名	第8期中頓別町総合計画
計画期間	令和4年度（2022年度）～令和13年度（2031年度）
将来像	小さな中頓別のしあわせをデザインする
基本目標	1.将来を生きる力を育むまち 2.資源を承継し新しい産業や働き方を生み出すまち 3.誰もが健康で安心して暮らせるまち 4.美しい自然を守り共生するまち 5.持続可能なまちづくり
公共交通に関する施策	誰もが健康で安心して暮らせるまちの基本方針 2.いくつになっても健康でいつまでも元気でいられるまちづくり (5) 地域交通確保の推進 J Rや都市間バスへの接続による都市への移動や高校通学バスなど、地域の実情に応じた移動ニーズを踏まえ、地域交通資源を最大限活用しながら地域の“足”を確保します。 ・新たな生活交道路線検討事業 ・地方バス路線維持対策事業 ・天北線バス関連施設維持事業 ・ライドシェア推進業務

(2) 第6次浜頓別町まちづくり総合計画

計画名	第6次浜頓別町まちづくり総合計画
計画期間	平成31年度（2019年度）～令和10年度（2028年度）
将来像	住み続けたいまち かえりたいまち 輝くふるさと はまとんべつ
基本目標	1.自然環境と調和した快適で住み良いまちづくり 2.こころが通いあい安心して暮らせるまちづくり 3.いきいきとした産業で潤いのあるまちづくり 4.個性豊かな人づくりと文化を育むまちづくり 5.みんなで創る元気で明るいまちづくり
公共交通に関する施策	自然環境と調和した快適で住み良いまちづくりの施策項目 7 公共交通機関 公共交通機関の継続的な確保と、町内の多様な移動ニーズに対応できる環境づくりに努めます。 ・住民や関係自治体と協力し、町外とを結ぶバス路線の維持 ・町内の新たな交通システムの検討

1-5-2 関連計画

(1) 第2期中頓別町総合戦略

計画名	第2期中頓別町総合戦略
計画期間	令和2年度（2021年度）～令和6年度（2025年度）
基本目標	1.多様な働き方ができる魅力あるまちをつくる 2.魅力ある 教育環境を整え、結婚・出産・子育てを支援できるまちをつくる 3.都市部とのつながりをつくり、移住者の支援ができるまちをつくる 4.ひとが集う、安心して暮らし続けられるまちをつくる
公共交通に関する施策	ひとが集う、安心して暮らし続けられるまちをつくる ・地域交通の確保 地域内の交通手段としてデマンドバスやコミュニティバスの在り方を検討し、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整備する。 また、近隣市町村と中頓別町を結ぶ地方バス路線の対策について最も有効な手段を検討する。

(2) 第2期浜頓別町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画名	第2期浜頓別町まち・ひと・しごと創生総合戦略
計画期間	令和2年度（2021年度）～令和6年度（2025年度）
基本的視点	1.安心して子供を産み育てられる子育て環境の整備【産み育てられる】 2.人口流出の抑制と新たな人口流入促進【働き暮らせる】 3.観光産業を核とした交流人口の増加【また来たくなる】
公共交通に関する施策	浜頓別くらしプロジェクト～安心なくらしを守る～ 暮らしのサービスの充（住宅、買い物、交通、娯楽） ・生活交通路線維持対策事業 ・地域内外の交通体系の改革

(3) 中頓別町過疎地域持続的発展市町村計画

計画名	中頓別町過疎地域持続的発展市町村計画
計画期間	令和3年度（2022年度）～令和7年度（2026年度）
基本方針	地域資源等を活用した地域活力の更なる向上を目指し、（中略）交通施設の整備と交通手段の確保、（中略）その他の諸施策を実施し、地域の持続的発展を図っていかねばならない。
公共交通に関する施策	・地域交通維持に係る車両の購入 ・天北宗谷岬線の運行体制の抜本的改革

(4) 浜頓別町過疎地域持続的発展市町村計画

計画名	浜頓別町過疎地域持続的発展市町村計画
計画期間	令和3年度（2022年度）～令和7年度（2026年度）
基本方針	「住み続けたいまち かえりたいまち 輝くふるさと はまどんべつ」を将来像と掲げ、5つのまちづくりの基本目標を推進することにより地域の持続的発展を図るものである。
公共交通に関する施策	・バス路線の維持及び新たな輸送手段の導入と利用の促進

2 中頓別町及び浜頓別町の地域公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 地域特性

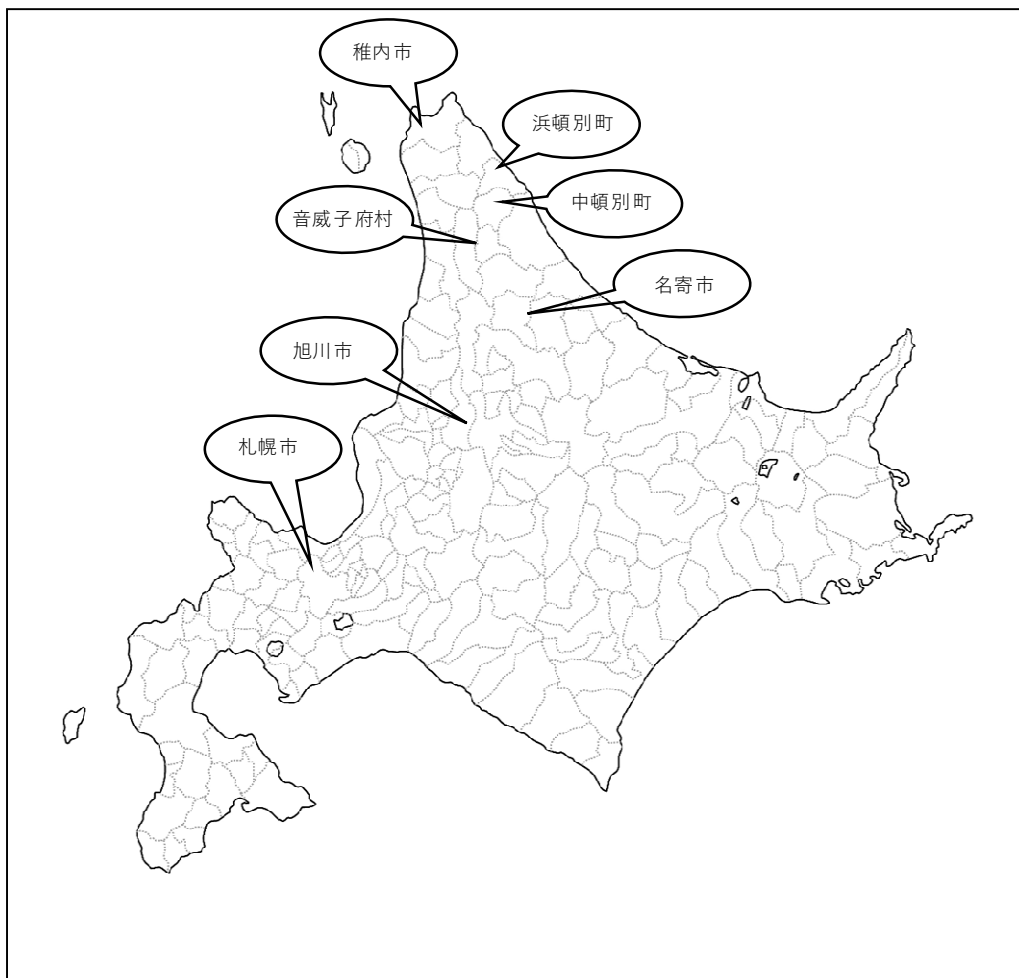
2-1-1 位置・地勢

中頓別町は北海道の北部、宗谷地方に位置し、音威子府村、中川町、幌延町、浜頓別町及び枝幸町の5町村に囲まれ、秀峰ピンネシリ岳（703m）を中心とした海に面していない内陸のまちで、主な産業は酪農業及び林業です。面積 398.51 km²のうち 80%以上が森林の山岳地で、夏は低湿で晴天が多く、冬は極寒で降雪量も多いため、夏の平均気温は 23℃前後、冬は-14℃ほどになります。

浜頓別町は中頓別町と同様に、北海道の北部、宗谷地方に位置し、枝幸町、中頓別町、幌延町及び猿払村の4町村に接しており、まちの北東部はオホーツク海に面していて、主な産業は酪農業及び沿岸漁業です。面積 401.64 km²のうち 70%以上が山林・原野となっており、ラムサール条約に指定された周囲約 27 kmのクッチャロ湖や湿原を抱え、年間を通じて風が強いため夏は涼しく、冬には流氷が接岸します。

両町の間は約 20 kmあり、最も近い鉄道路線駅のある音威子府村までは中頓別町から約 38 kmの距離があります。また、拠点病院のある稚内市及び名寄市までは、それぞれ浜頓別町から約 81 km、中頓別町から約 88 kmの距離があります。

図1 関係都市図



2-1-2 人口

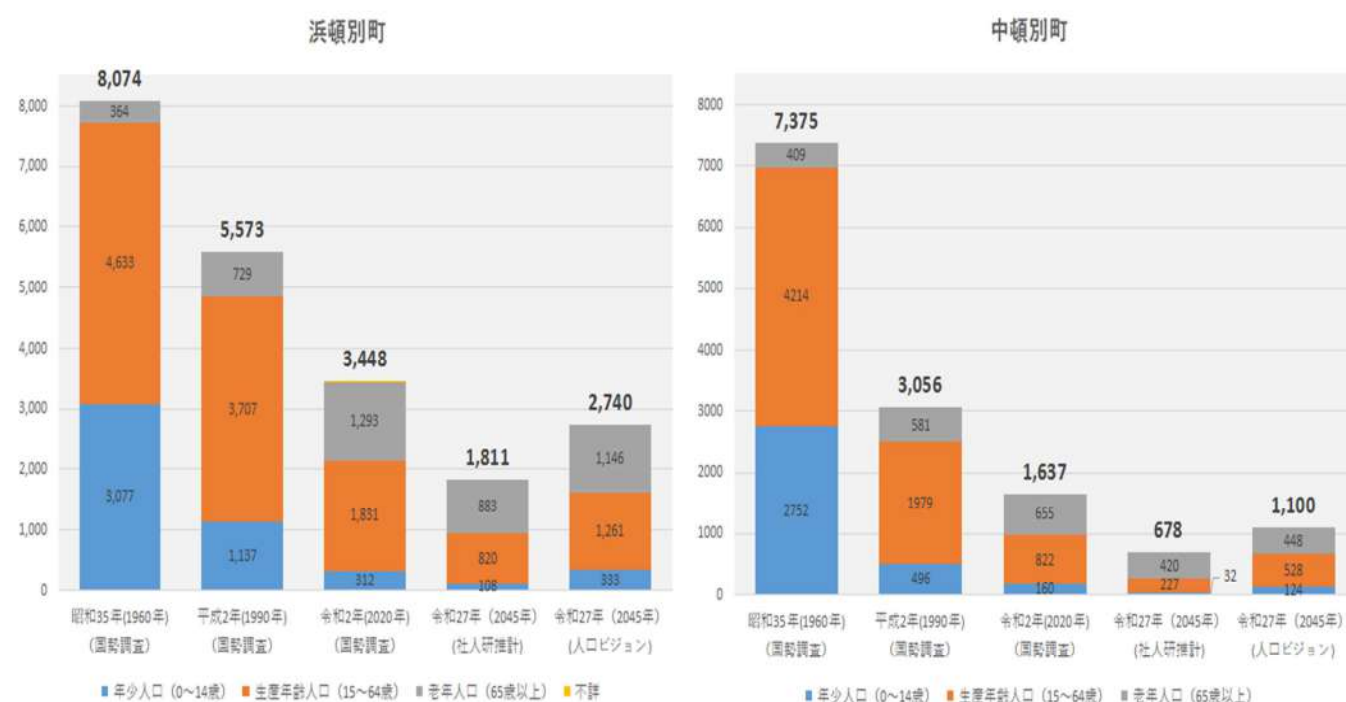
国勢調査によると、中頓別町の人口は、昭和35年（1960年）では7,375人、平成2年（1990年）では3,056人、令和2年（2020年）では1,637人となっています。

浜頓別町の人口は、昭和35年（1960年）では8,074人、平成2年（1990年）では5,573人、令和2年（2020年）では3,448人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、令和27年（2045年）には中頓別町の人口は678人、浜頓別町の人口は1,811人となる見込みです。

一方、人口の現状と将来推計を分析し、人口問題に関する基本認識の共有を図り、目指すべき将来の方向を示す「人口ビジョン」では、中頓別町の令和27年の人口は1,100人、浜頓別町の令和27年の人口は2,740人として目標設定されています。

表1 人口の推移



2-2 公共交通の概要

2-2-1 区域内を運行する公共交通

中頓別町内及び浜頓別町内を運行する公共交通は宗谷バス株式会社による路線バス及び都市間バス、中頓別ハイヤーと雄飛ハイヤーによるタクシーが運行されています。

2-2-2 鉄道

平成元年に町内を運行する鉄道が廃線となり、中頓別町から約38kmの距離にある音威子府村にJR北海道・宗谷本線が乗り入れています。音威子府村-旭川市間を繋ぐ特急サロベツが1日2便の往復、音威子府村-札幌市間を繋ぐ特急宗谷が1日1便の往復、音威子府村-名寄市間を繋ぐ普通列車が1日上り5便、下り4便となっています。

表2 JRの運行状況

運行主体	路線名	区間	運行便数（便/日）
JR北海道	宗谷本線・特急サロベツ	音威子府駅-旭川駅	上：2便
			下：2便
	宗谷本線・特急宗谷	音威子府駅-札幌駅	上：1便
			下：1便
	普通列車	音威子府駅-名寄駅	上：5便
			下：4便

2-2-3 路線バス

(1) 路線バスの概要

宗谷バス株式会社による路線バス「天北宗谷岬線」と「浜頓別線」が運行されています。

「天北宗谷岬線」は、中頓別町-音威子府村間を1日2便の往復、猿払村-浜頓別町-中頓別町間を1日上り4便、下り3便運行しています。

「浜頓別線」は、浜頓別町-枝幸町間を1日上り5便、下り4便運行しています。

表3 路線バスの運行状況

運行主体	路線名	区間	運行便数（便/日）
宗谷バス株式会社	天北宗谷岬線	中頓別町-音威子府村	上：2便
			下：2便
		猿払村-浜頓別町-中頓別町	上：4便
			下：3便
	浜頓別線	浜頓別町-枝幸町	上：5便
			下：4便

※天北宗谷岬線は稚内市-猿払村間の区間も運行しています。

(2) 路線バス（天北宗谷岬線）の利用状況

宗谷バス株式会社による路線バス「天北宗谷岬線」の乗車人員は平成6年には351千人でしたが、令和3年には76千人となっており、78.3%減少しています。

また、乗車人員の減少に伴い、運賃収入についても大幅に減少しており、平成6年には136百万円でしたが、令和3年には39百万円となっています。

なお、「天北宗谷岬線」には稚内市-猿払村間も含まれているため、乗車人員及び運賃収入は当該区間に係る分も含めた数値となっています。

表4-1 乗車人員の推移

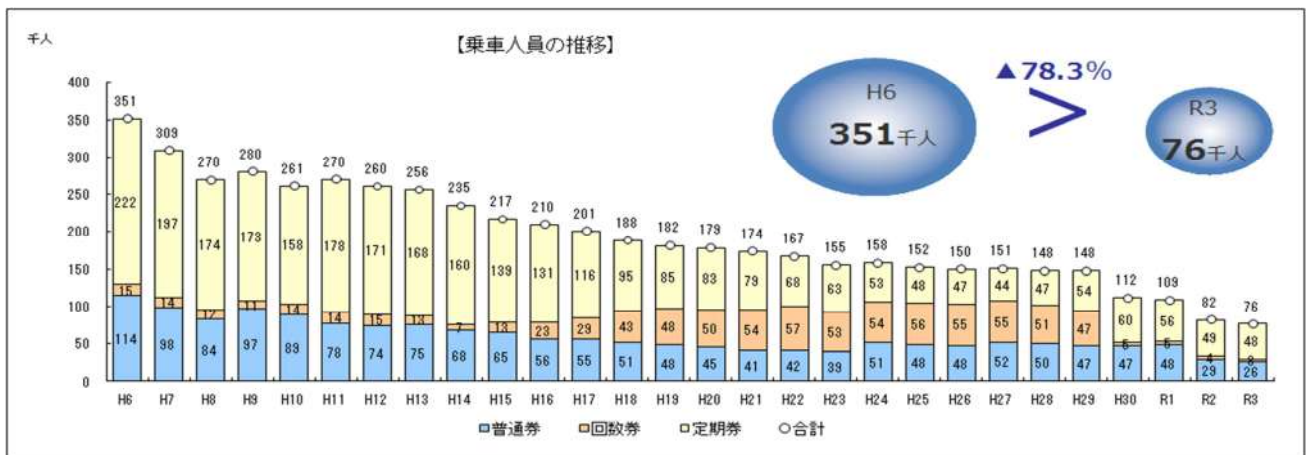
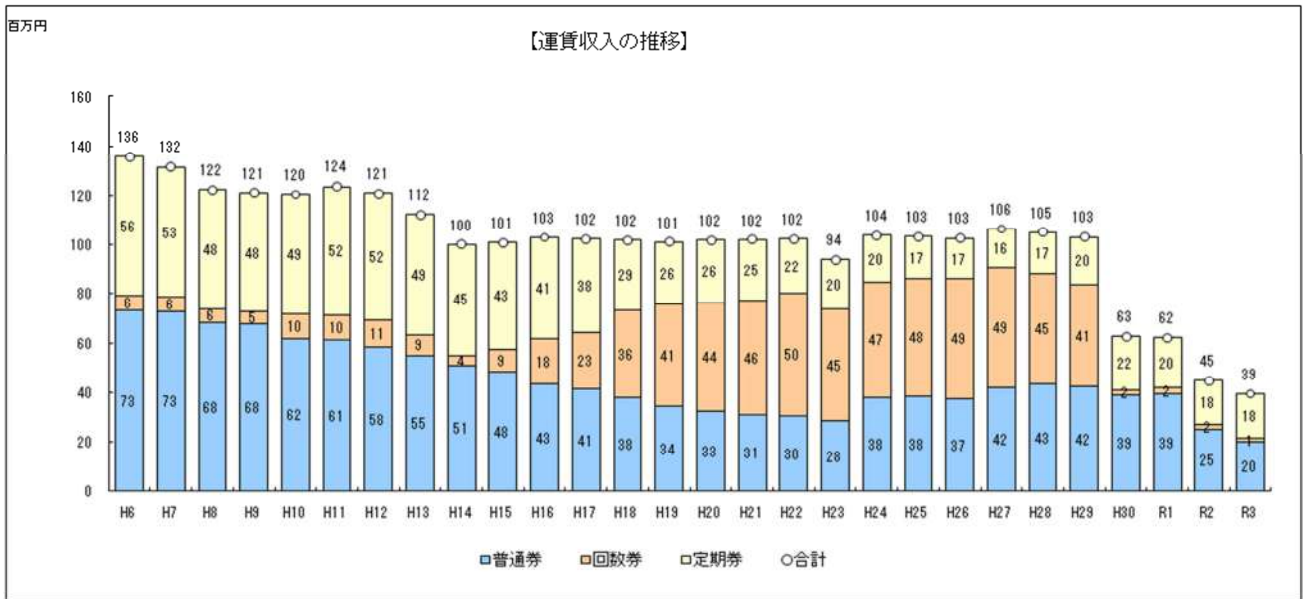


表 4-2 運賃収入の推移

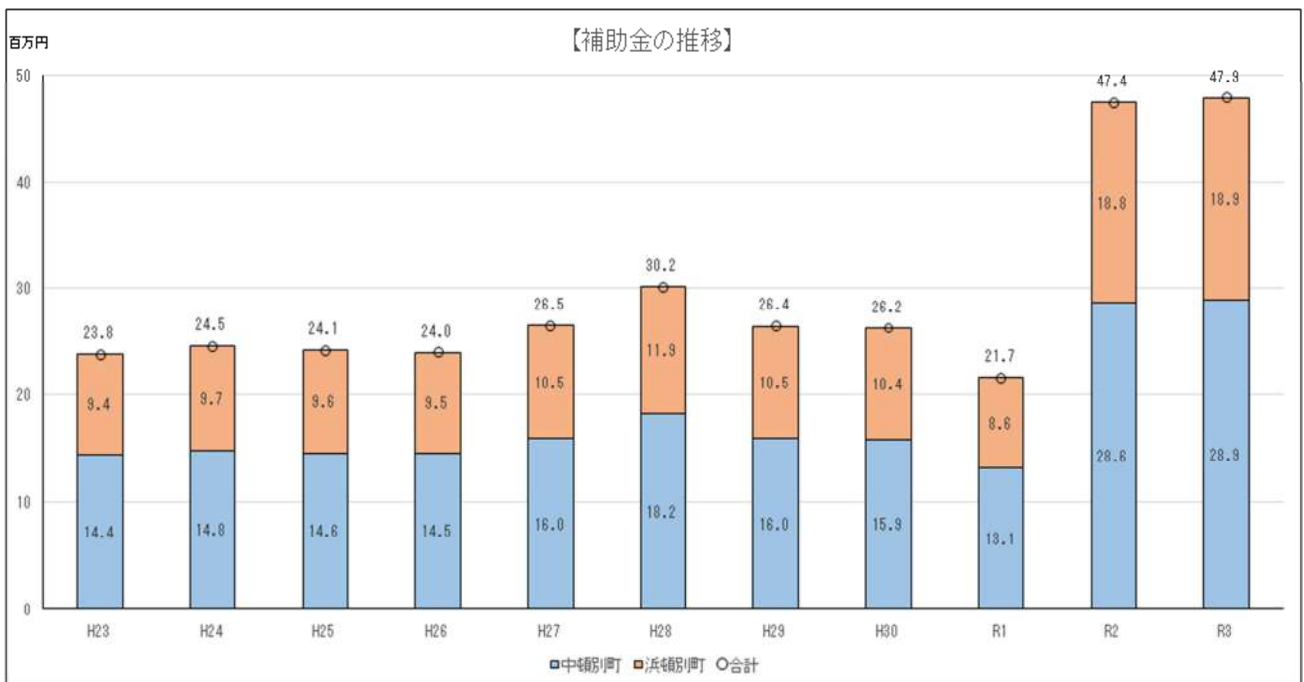


(3) 路線バスの課題

中頓別町及び浜頓別町から宗谷バス株式会社への補助金額は、2町あわせて平成23年は23.8百万円でしたが、令和元年10月から国庫補助対象外路線となったことも影響し、令和3年には47.9百万円となっています。なお、当該補助金額には、買い支えに係る金額は含まれていません。

また、都市部との広域交通を担う鉄道や都市間バスとの接続について、現状では乗り継ぎができない便や待ち時間が長い便があることから増便やダイヤの変更を望む声があるものの、経費の増が課題となっている中で、対応することは難しくなっています。

表 5 補助金の推移



2-2-4 都市間バス

宗谷バス株式会社による都市間バス「天北号」及び「えさし号」が区域内を運行しています。

「天北号」は、浜頓別町及び中頓別町を経由し猿払村-旭川市間を1日1便往復しています。

「えさし号」は、中頓別町の小頓別地区を経由し枝幸町-旭川市間を1日2便の往復、枝幸町-札幌市間を1日1便往復しています。

なお、「天北号」及び「えさし号」は相互に乗り換え可能です。

表6 都市間バスの運行状況

運行主体	路線名	区間	運行便数（便/日）
宗谷バス 株式会社	天北号	猿払村-旭川市	上：1便
			下：1便
	えさし号	枝幸町-旭川市	上：2便
			下：2便
		枝幸町-札幌市	上：1便
			下：1便

2-2-5 スクールバス

中頓別町では、小学生及び中学生の通学用に町から細谷建設株式会社に委託しスクールバスを運行しており、町立認定こども園の通園用に町から個人に委託し通園バスを運行しています。

浜頓別町では、小学生、中学生及び高校生の通学用に町がスクールバスを運行しており、一般混乗が可能となっています。

2-2-6 タクシー

中頓別町では、主に町内を運行区域として、中頓別ハイヤーが営業日及び営業時間の制限なく運行しています。

浜頓別町では、主に町内を運行区域として、雄飛ハイヤーが月曜日から土曜日の8時から15時まで運行しています。

どちらも車両台数1台で運行しています。

2-2-7 福祉有償運送

中頓別町では、主に町内を運行区域として、介護・福祉タクシーどんぐりが運行しています。

浜頓別町では、町から福祉会へ委託し、福祉有償運送を行っています。

2-2-8 その他

中頓別町では、登録したボランティアドライバーが依頼に応じて自家用車で輸送を行う中頓別ライドシェアを行っています。

浜頓別町では、曜日により経路・ダイヤが決められたちょっと乗りバスを町が運行しており、対象者を限って利用することができる移送サービスの運行も町が行っています。

2-2-9 乗り継ぎ（接続）

(1) 路線バス（天北宗谷岬線）-鉄道（JR 北海道・宗谷本線）

天北宗谷岬線の上り 2 便目が音威子府駅で JR 特急サロベツの上り 2 便目に接続しています。

天北宗谷岬線の下り 2 便目が音威子府駅で JR 特急宗谷の下り 2 便目に接続しており、天北宗谷岬線の下り 3 便目が音威子府駅で JR 特急サロベツの下り 1 便目及び普通列車の下り 2 便目に接続しています。

(2) 路線バス（天北宗谷岬線）-都市間バス（えさし号）

天北宗谷岬線の下り 3 便目が音威子府駅及び小頓別駅でえさし号の下り 2 便目に接続しています。

(3) 路線バス（天北宗谷岬線）-路線バス（浜頓別線）

浜頓別線の下り 1 便目及び 3 便目を除き浜頓別バスターミナルで天北宗谷岬線に接続しています。

(4) 路線バス（浜頓別線）-都市間バス（えさし号）

えさし号の下り 1 便目が枝幸バスターミナルで浜頓別線の上り 3 便目と接続しており、えさし号の下り 2 便目が枝幸バスターミナルで浜頓別線の上り 4 便目と接続しています。

えさし号の上り 2 便目が枝幸バスターミナルで浜頓別線の下り 1 便目と接続しています。

(5) 都市間バス（天北号）-都市間バス（えさし号）

えさし号の上り 1 便目及び下り 3 便目が音威子府駅で天北号と接続しています。なお、下り 3 便目は小頓別でも接続しています。

(6) 都市間バス（天北号）-鉄道（JR 北海道・宗谷本線）

天北号の上り便が音威子府駅で JR 特急サロベツの上り 1 便目に接続しています。

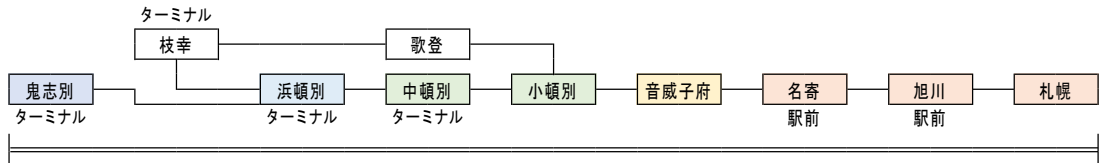
天北号の下り便が音威子府駅で JR 普通列車の下り 3 便目に接続しています。

(7) 都市間バス（えさし号）-鉄道（JR 北海道・宗谷本線）

えさし号の上り 1 便目が音威子府駅で JR 特急サロベツの上り 1 便目に接続しており、えさし号の上り 3 便目が音威子府駅で JR 普通列車の上り 4 便目に接続しています。

えさし号の下り 2 便目が音威子府駅で JR 特急サロベツの下り 1 便目及び JR 普通列車の下り 2 便目に接続しており、えさし号の下り 3 便目が音威子府駅で JR 普通列車の下り 3 便目に接続しています。

図2 各ダイヤと接続便



路線バス

天北宗谷岬線 (上り)	7:15 11:45 15:04 17:49	→	8:14 12:54 16:13 18:58	→	8:41 13:30 16:38 19:24	→	9:16 14:04	→	9:37 14:25	→	グレー網掛け：接続 特急サロベツ (15:03)
天北宗谷岬線 (下り)	9:25 13:56 18:27	←	8:18 12:49 17:27	←	7:50 12:23 17:01	←	11:40 16:25	←	11:20 16:05	←	特急宗谷 (10:41) 特急サロベツ (15:24)、普通列車、えさし号 (16:05)
浜頓別線 (上り)	えさし号 (15:05) えさし号 (17:00)	→	7:30 9:55 16:10 18:10	→	8:15 10:40 16:55 18:55	→	天北宗谷岬線 (下り8:18) 天北宗谷岬線 (下り12:49、上り12:54) 天北宗谷岬線 (下り17:27) 天北宗谷岬線 (上り18:58)				
浜頓別線 (下り)	えさし号 (8:15)	←	7:55 9:15 12:50 18:13 20:00	←	7:10 8:30 12:05 17:28 19:15	←	天北宗谷岬線 (上り8:14、下り8:18) 天北宗谷岬線 (上り16:13、下り17:27) 天北宗谷岬線 (上り18:58)				

JR

特急 (上り)			天北号、えさし号 (8:05) 天北宗谷岬線 (14:25)	→	8:38 15:03 19:45	→	9:25 15:50 20:32	→	※1 10:30 17:00 21:30	→	11:55 18:25 22:57
特急 (下り)			天北宗谷岬線 (11:20) 天北宗谷岬線、えさし号 (16:05)	←	10:41 15:24 21:48	←	9:56 14:31 21:03	←	9:00 13:35 20:06	←	7:30 12:00 18:30
普通列車 (上り)		※1 上り最後、下り最初のみ乗換なし		→	6:39 7:45 13:12 17:54 20:50	→	7:45 8:46 14:17 19:00 21:49				
普通列車 (下り)			天北宗谷岬線、えさし号 (16:05) 天北号、えさし号 (18:40)	←	9:05 16:05 17:44 20:49	←	7:53 14:59 16:39 19:30				

都市間バス

天北号(上り)	6:05	→	6:48	→	7:10	→	7:34	→	※2 ※3 8:05	→	9:05	→	11:10
えさし号 (上り)	浜頓別線 (7:55)	→	7:00 8:15 16:30	→	→	→	7:37 8:52 17:10	→	9:10 17:25	→	10:15 18:20	→	11:50 20:05
えさし号 (下り)	浜頓別線 (16:10) 浜頓別線 (18:10)	←	15:05 17:00 19:35	←	←	←	14:26 16:21 18:56	←	14:10 16:05	←	13:10 17:40	←	11:30 16:00
天北号(下り)	20:28着	←	19:47	←	19:25	←	18:56	←	18:40	←	17:30	←	15:30

※2 えさし号と天北号は相互に乗換可能

※3 JR特急 (8:38) に接続

※4 JR普通列車 (17:54) に接続

※5 天北宗谷岬線 (16:05) に接続

2-3 各種調査結果

2-3-1 天北地域生活交通ネットワーク維持計画策定調査業務（天北宗谷岬線）

平成26年度に行った当該事業において、8月17日から23日と9月7日から13日の2回にわたり、当該路線の全便の乗客を対象としたアンケート調査を実施しました。実施方法は聞き取りによるもので、回答総数は157となっています。

(1) 回答者属性

女性が6割以上、60代以上が5割以上を占めました。

浜頓別町及び中頓別町の居住者が多く、沿線外からの利用者も3割近くいました。

表7-1

性別	回答数	構成比
男性	60	38.2%
女性	97	61.8%
合計	157	100.0%

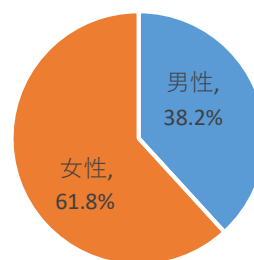


表7-2

年齢	回答数	構成比
10代	3	1.9%
20代	16	10.2%
30代	10	6.4%
40代	17	10.8%
50代	27	17.2%
60代以上	82	52.2%
無回答	2	1.3%
合計	157	100.0%

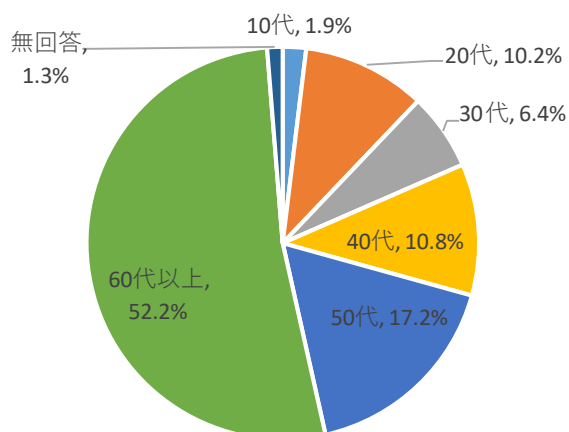
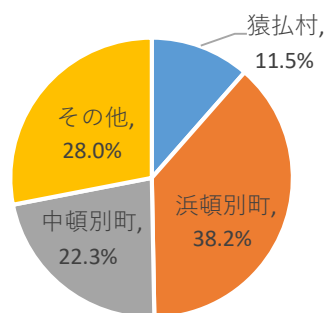


表7-3

居住地	回答数	構成比
猿払村	18	11.5%
浜頓別町	60	38.2%
中頓別町	35	22.3%
その他	44	28.0%
合計	157	100.0%



(2) 利用状況

利用目的は「通院・通所」が最も多く、上り便の利用者は半数以上が乗り継ぎをして都市部を最終目的地としてることが分かります。

上り便の乗り継ぎ手段としては、ほとんどがJRの利用となっています。

なお、当該事業期間は、名寄市までの実証運行を行っていたため上り便利用者の降車場所のうち、3割ほどが名寄市でしたが、現在は名寄市までの運行は行っていません。

表7-4

乗車方向	回答数	構成比
上り	56	35.7%
下り	101	64.3%
合計	157	100.0%

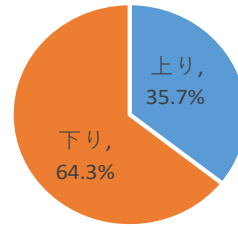


表7-5

利用目的	回答数	構成比
買い物	4	2.5%
仕事	26	16.6%
通院・通所	57	36.3%
旅行・行楽	19	12.1%
帰郷・離郷	32	20.4%
その他	19	12.1%
合計	157	100.0%

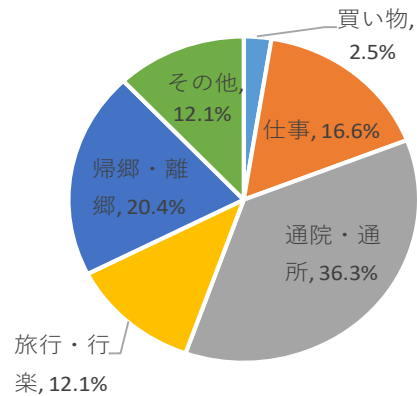


表7-6

下り利用者降車場所	回答数	構成比
猿払村	16	15.8%
浜頓別町	52	51.5%
中頓別町	33	32.7%
合計	101	100.0%

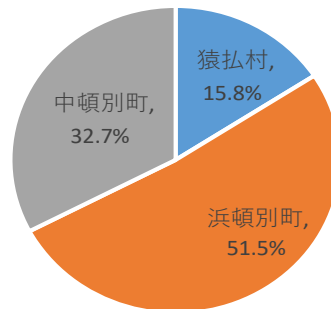


表7-7

上り利用者降車場所	回答数	構成比
浜頓別町	4	7.1%
中頓別町	5	8.9%
音威子府村	30	53.6%
名寄市	17	30.4%
合計	56	100.0%

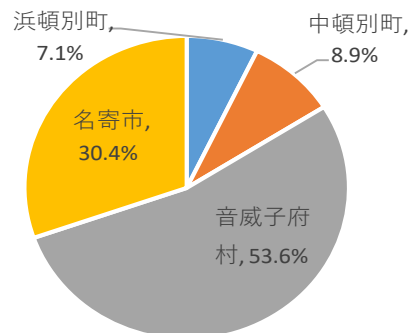


表7-8

上り利用者 最終目的地	回答数	構成比
札幌市	14	25.0%
旭川市	6	10.7%
名寄市	13	23.2%
浜頓別町	3	5.4%
中頓別町	4	7.1%
他 道内	5	8.9%
道外	5	8.9%
不明	6	10.7%
合計	56	100.0%

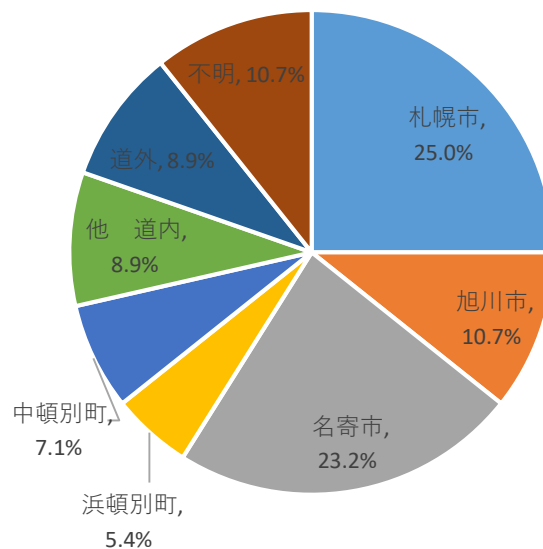


表7-9

上り便降車後 の乗り継ぎ	回答数	構成比
有り	32	57.1%
無し	24	42.9%
合計	56	100.0%

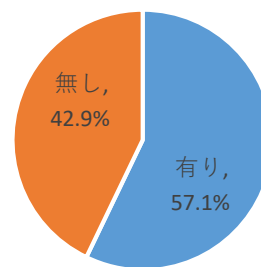


表7-10

乗り継ぎ手段	回答数	構成比
JR	30	93.8%
バス	2	6.3%
合計	32	100.0%

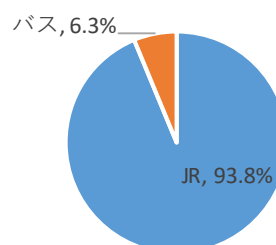
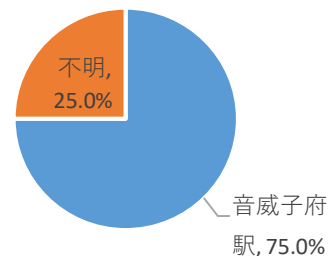


表7-11

乗り継ぎ場所	回答数	構成比
音威子府駅	24	75.0%
不明	8	25.0%
合計	32	100.0%



(3) 意見・要望

JRとの接続について、「待ち時間が長い」といった意見や「接続に係る待ち時間を短くしてほしい」といった要望がありました。

また、「乗り継ぎが良ければバス移動を選択することが多い」という声も寄せられました。

2-3-2 天北地域生活交通ネットワーク維持計画策定調査業務（天北号）

平成26年度に行った当該事業において、8月及び9月の28日間で、当該都市間バスの乗客を対象としてアンケート調査を実施しました。各ターミナルにおける乗車券購入時にアンケート票を配布後、職員が回収する方法により実施し、回答総数は141となっています。

(1) 回答者属性

女性が7割以上、60代以上が6割を占めました。

浜頓別町の居住者が多く、次いで中頓別町、猿払村、その他（沿線外）の順となっています。

表8-1

性別	回答数	構成比
男性	39	27.7%
女性	102	72.3%
合計	141	100.0%

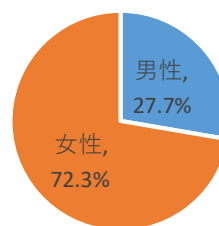


表8-2

年齢	回答数	構成比
10代	5	3.5%
20代	7	5.0%
30代	5	3.5%
40代	16	11.3%
50代	23	16.3%
60代以上	85	60.3%
合計	141	100.0%

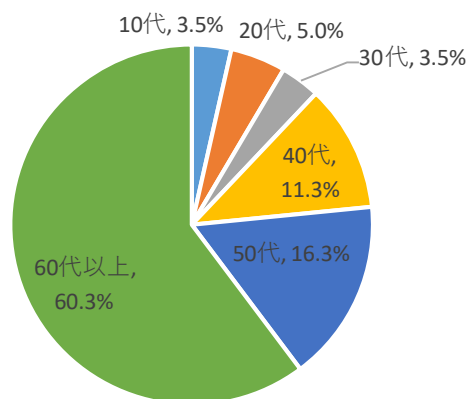
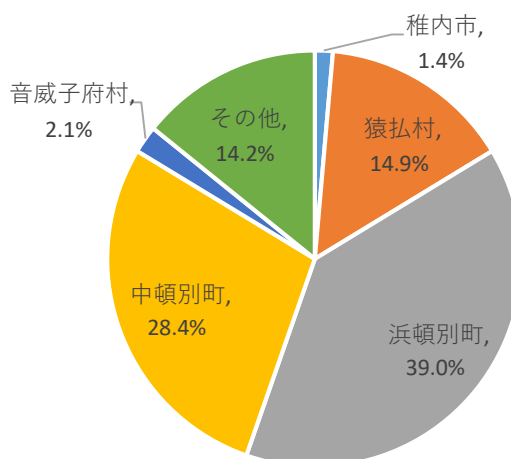


表8-3

居住地	回答数	構成比
稚内市	2	1.4%
猿払村	21	14.9%
浜頓別町	55	39.0%
中頓別町	40	28.4%
音威子府村	3	2.1%
その他	20	14.2%
合計	141	100.0%



(2) 利用状況

利用目的は「通院・通所」が最も多く、約半数を占めました。上り便の利用者の降車場所は旭川市が約7割と最も多く、次いで札幌市、名寄市の順となっており、最終目的地も同様に旭川市が最も多く、次いで札幌市、名寄市の順であることが分かりました。

表8-4

乗車方向	回答数	構成比
上り	128	90.8%
下り	13	9.2%
合計	141	100.0%

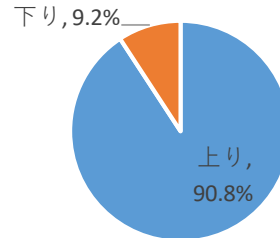


表8-5

利用目的	回答数	構成比
買い物	5	3.4%
仕事	3	2.1%
通院・通所	72	49.3%
旅行・行楽	26	17.8%
帰郷・離郷	27	18.5%
その他	13	8.9%
合計	146	100.0%

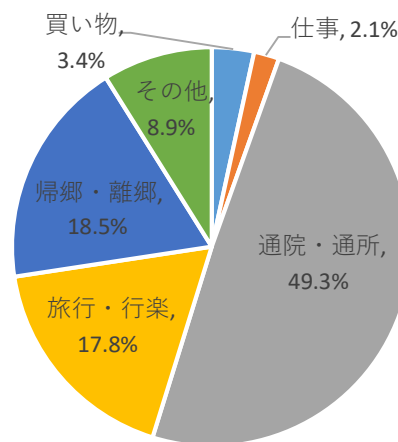


表8-6

下り便利用者 降車場所	回答数	構成比
中頓別町	1	7.7%
浜頓別町	8	61.5%
猿払村	4	30.8%
合計	13	100.0%

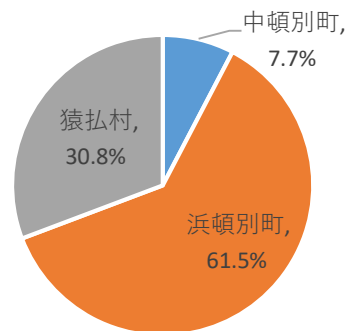


表8-7

上り利用者 降車場所	回答数	構成比
札幌市	19	14.8%
旭川市	89	69.5%
名寄市	17	13.3%
音威子府村	2	1.6%
不明	1	0.8%
合計	128	100.0%

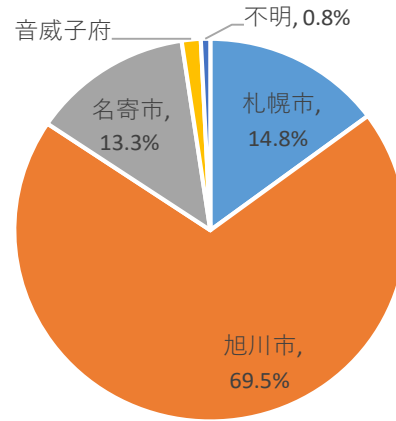
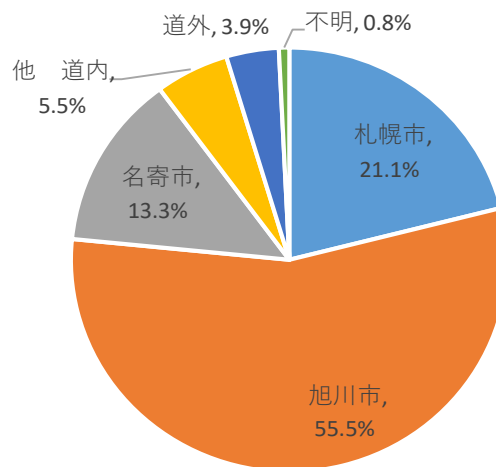


表8-8

上り利用者 最終目的地	回答数	構成比
札幌市	27	21.1%
旭川市	71	55.5%
名寄市	17	13.3%
他 道内	7	5.5%
道外	5	3.9%
不明	1	0.8%
合計	128	100.0%



(3) 意見・要望

本数について、「増便してほしい」という要望が多かったほか、「通院で旭川に行くために必要なので存続してほしい」という意見も多くありました。

また、「JRより運賃が安いので助かる」、「運休が少なく助かっている」という声も寄せられました。

2-3-3 天北宗谷岬線利用実態調査

令和3年7月26日、28日及び30日の3日間で天北宗谷岬線のJRとの接続便の乗客を対象としたアンケート調査を実施しました。実施方法は聞き取りによるもので、回答総数は63となっています。

(1) 回答者属性

女性と男性の割合はほぼ半数ずつで、10代が4割、次いで60代以上が2割以上を占めました。浜頓別町、中頓別町及び猿払村の居住者が多く、9割を占めました。

表9-1

性別	回答数	構成比
男性	31	49.2%
女性	32	50.8%
合計	63	100.0%

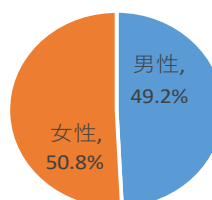


表9-2

年齢	回答数	構成比
10代	26	41.3%
20代	5	7.9%
30代	4	6.3%
40代	10	15.9%
50代	3	4.8%
60代以上	15	23.8%
合計	63	100.0%

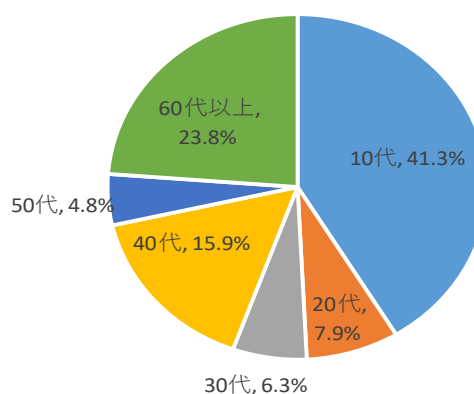
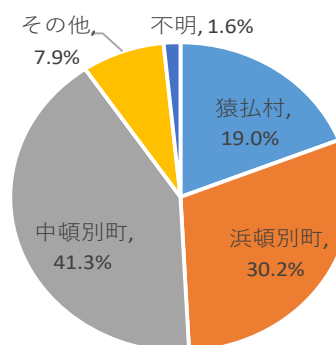


表9-3

居住地	回答数	構成比
猿払村	12	19.0%
浜頓別町	19	30.2%
中頓別町	26	41.3%
その他	5	7.9%
不明	1	1.6%
合計	63	100.0%



(2) 利用状況

利用目的は「仕事」及び「通学」が最も多く、次いで「通院・通所」、「買い物」の順となっています。

JRとの接続については「利用しない」が8割を占めているものの2割弱の方が「利用する」と回答しています。

また、休日の利用については、「利用する」と「利用しない」がほぼ半数ずつとなっており、利用目的は「通学」が5割を超えて最も多く、次いで「私用」、「仕事」の順となっています。

表9-4

利用目的	回答数	構成比
買い物	8	12.3%
仕事	19	29.2%
通院・通所	9	13.8%
観光	3	4.6%
通学	19	29.2%
その他	7	10.8%
合計	65	100.0%

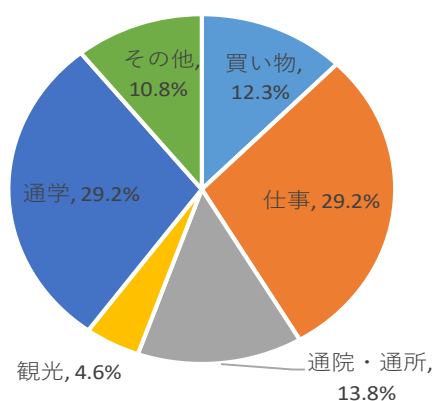


表9-5

JRとの 乗り継ぎ	回答数	構成比
利用する	11	17.5%
利用しない	52	82.5%
合計	63	100.0%

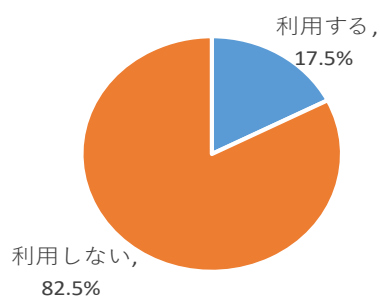


表9-6

休日の利用	回答数	構成比
利用する	30	47.6%
利用しない	28	44.4%
不明	5	7.9%
合計	63	100.0%

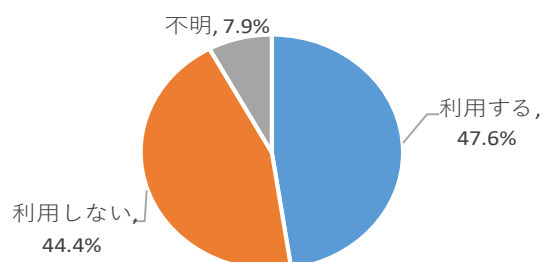
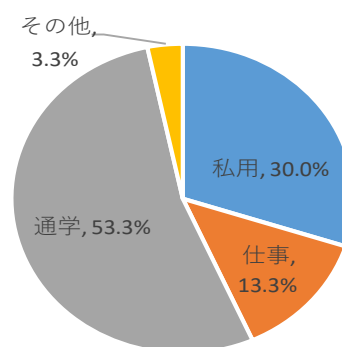


表9-7

休日の 利用目的	回答数	構成比
私用	9	30.0%
仕事	4	13.3%
通学	16	53.3%
その他	1	3.3%
合計	30	100.0%



(3) 意見・要望

「便数を増やしてほしい」という要望や「下頓別と下頓別4町内の間にバス停がほしい」という要望がありました。

2-4 公共交通の課題整理

2-4-1 求められる将来像

中頓別町及び浜頓別町では、公共交通の利用者の減少やそれに伴う交通事業者に対する補助金額の増加が課題となっていることから、経費を抑えながらも現状より利便性を下げず利用者を確保し、将来にわたって維持していくことのできる新たな交通体系の検討が求められています。

人口減少・少子高齢化が進行している中でも、「人口ビジョン」における年少人口は現在と同程度を目標値としていることから、本地域における学生、特に唯一の高等学校である浜頓別高等学校の生徒の両町にまたがる通学手段の確保が今後とも必要です。

また、高齢者の割合が大きくなることが予測されている中で、総合病院への距離が80 km以上ある本地域では、自家用車の利用が難しくなる高齢者に対する地域旅客運送サービスの提供がより一層必要となるほか、拠点病院などのある主要都市への人口の流出を抑えることや移住定住を促進する上でも都市部への交通手段の確保等、住民のニーズに応じた公共交通の提供が重要となります。

2-4-2 本計画により運行を確保・維持していく運行系統

路線バス「天北宗谷岬線」が運行している運行系統については、本地域と都市部などの地域間を繋ぐ重要な路線であるとともに、通学、通勤及び通院などの地域内での日常的な交通手段としての役割も担っており、地域にとって欠かすことのできない路線です。

また、都市間バスについても本地域と都市部を直接繋ぐことのできる重要な路線であり、タクシー、福祉有償運送、ライドシェアやスクールバスなどについても地域内の人々の個別の移動ニーズに応えるための欠かすことのできない地域旅客運送サービスです。

2-4-3 公共交通の課題

路線バス「天北宗谷岬線」については、中頓別町及び浜頓別町が今後も増加していくであろう当該路線に対する経費を継続的に負担していくことは難しく、また、運行事業者である宗谷バス株式会社も経費を今以上に抑えながら今後求められる地域旅客運送サービスを提供していくことは難しいとのことから、令和5年9月末をもって、「天北宗谷岬線」の浜頓別町-中頓別町-音威子府村間の運行を廃止し、中頓別町及び浜頓別町を運行主体とした新たな運行体系により当該運行系統を維持していくこととなりました。

当該運行系統については、上述したとおり本地域にとって欠かすことのできない路線であるため、経費を抑えながらも現状より利便性を下げることなく、将来にわたり持続可能な運行体系を構築していくことが必要となります。

3 計画の基本方針と基本目標

3-1 基本方針・基本目標の設定

本計画における基本方針・基本目標を次のとおり定めます。

【基本方針】

誰もが安心して健康で暮らせる快適で住みよいまちづくりを実現するための公共交通を構築する

【基本目標】

基本目標 1 交通関係者との連携による利用者の利便性向上

基本目標 2 利用者ニーズの把握による公共交通の再構築

基本目標 3 交通体系の検討や見直しによる将来にわたる公共交通の維持

3-2 基本方針に係る施策

施策 1 中頓別町・浜頓別町地域公共交通活性化協議会の開催による交通関係者との連携及び公共交通の新たな体系等に関する協議

施策 2 利用者ニーズを把握するためのアンケート等による情報収集

施策 3 利用者の増加や交通サービスの認知度向上に向けた広報活動

施策 4 公共交通の交通体系の見直し等による経費の削減

3-3 目標を達成するための事業及び実施主体等

【事業の名称】

中頓別町浜頓別町デマンドバス事業（仮称）

【事業の概要】

令和 5 年 9 月末をもって運行を廃止することが決定している宗谷バス株式会社による「天北宗谷岬線（浜頓別町-中頓別町-音威子府村間）」の区間において、令和 5 年 10 月から中頓別町及び浜頓別町が実施主体である新たな運行体系を構築することにより、当該路線を維持し、地域における公共交通を確保していきます。なお、一部の便は中頓別町が実施主体となるスクールバスとして運行していきます。

【実施主体】

中頓別町及び浜頓別町（運行は区域内事業者へ委託）

【実施時期】

令和 5 年 10 月～

【地域公共交通における位置付け・役割】

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道路線 黄色系統	各拠点と都市部を結ぶ広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	都市間バス 青色系統 都市間バス 紫色系統		
支線	タクシー ピンク区域	区域内各地域を運行し、軸となる幹線への接続も担う。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
	デマンドバス 赤色系統		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

【主なエリア】

中頓別町及び浜頓別町を主なエリアとし、中頓別町及び浜頓別町を通る国道 275 号線を主な運行ルートとします。ただし、アクセス性を維持する目的地として、音威子府村の当該路線を含めます。

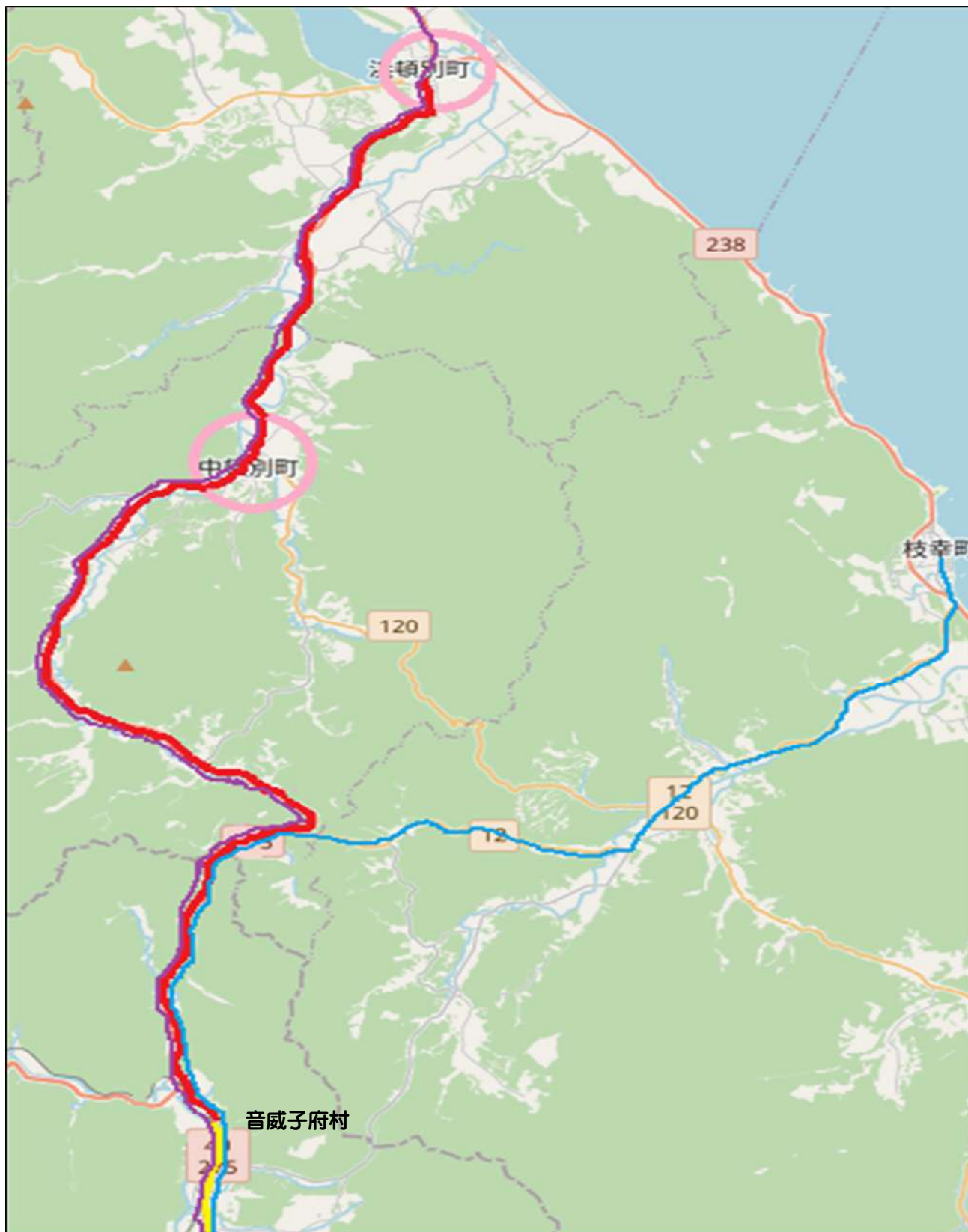
【旅客の範囲】

地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者

【補助事業の活用】

地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用します。

図3 系統図



4 計画の指標と目標値

4-1 計画の指標

本計画の基本方針に基づき、基本目標に対する指標及び目標値を次のとおり設定します。

基本目標	施策	達成指標	データ取得方法	現況値（令和4年度）	目標値（令和9年度）
1、2、3	1、2、3	新たな運行体系による公共交通（浜頓別町-音威子府村間）の利用者数	運行委託先保有の乗降データにより毎年計測	0人/年	1,400人/年
3	4	公共交通への公的資金投入額	普通会計決算より毎年整理	47.9百万円/年	15.0百万円/年

4-2 計画の進行管理と推進体制

本計画は、計画の策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進行管理・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。進行管理・評価（Check）にあたっては、本計画の事業スケジュールや目標値を活用し、住民・交通事業者・行政等で構成される「中頓別町・浜頓別町地域公共交通活性化協議会」を通じて、施策の進捗状況、調査・分析による効果や妥当性の確認を毎年度行うものとします。