

# 積丹町地域公共交通計画

令和5年3月



## 【積丹町地域公共交通計画 目次】

第1章 計画策定の目的等	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の対象期間	1
第2章 地域概況	2
2-1 積丹町の位置及び特性	2
第3章 上位・関連計画	4
3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	4
3-2 上位計画の整理	5
3-3 関連計画	9
3-4 積丹町地域公共交通計画の位置付け	10
第4章 地域及び公共交通の現状と課題	11
4-1 地域の現状	12
4-2 公共交通の現状	19
4-3 積丹町の公共交通に係る各種調査結果の整理	32
第5章 積丹町地域公共交通計画の基本方針と将来像	49
5-1 基本方針	49
5-2 基本方針に基づく将来像	50
第6章 基本目標及び施策	52
6-1 施策を展開していく上での基本目標	52
6-2 目標に基づく施策内容	53
第7章 持続的な実施に向けた評価指標及び数値目標	60
第8章 計画の推進体制	64
8-1 計画の進行管理体制	64
8-2 計画の進行管理	65

### 第1章 計画策定の目的等

#### 1-1 計画策定の目的

地域公共交通を取り巻く情勢は、人口減少、少子高齢化の進展、自家用車の普及など社会情勢の変化に伴う利用者の減少や、慢性的な乗務員不足及び乗務員の高齢化など、極めて厳しい状況となっており、地域公共交通を維持・確保していくためには、交通事業者の経営努力のみならず行政、地域住民、各種団体、企業等、地域全体が課題をあらためて認識するとともに、地域一体となった利用促進の取組が欠かせません。

このような状況の中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和2年(2020年)6月3日に公布、同年11月27日に施行され、全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

計画の策定にあたって、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を図るため、既存バス路線やスクールバスなどの多様な輸送資源の総動員のあり方を検討する必要性が高まっています。

また、令和2年9月に交通事業者から「交通政策基本法」の趣旨に基づき、積丹線の今後の収支改善による赤字額の減少を図る対策案として、特に利用の少ない美国―余別間の廃止についての提案を受け、交通事業者と沿線4市町(小樽市、余市町、古平町、積丹町)で協議を重ねた結果、令和5年(2023年)9月末をもって廃止することが決定しました。

これにより、町内の移動手段を失うことから、町民の移動手段の確保が積丹町における喫緊の解決すべき問題となっています。

このような背景のもと、地域住民へのアンケート調査や意見交換会、路線バスの乗降調査など、各種調査を実施しながら、路線バス、診療所・温泉送迎バス、ハイヤーなどの既存の移動手段の維持に加え、公共交通の不便な地域に対する新たな交通手段の導入を含めた総合的な公共交通体系のあり方を検討してきました。

検討結果を踏まえて、国等からの支援制度を活用しながらも持続可能で地域住民や観光客等から利用され続ける公共交通体系の構築を目的に「積丹町地域公共交通計画」を策定します。

#### 1-2 計画の区域

積丹町全域

#### 1-3 計画の対象期間

令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)の5年間

## 第2章 地域概況

### 2-1 積丹町の位置及び特性

#### 2-1-1 積丹町の位置

積丹町は、後志管内、北海道の中央部から日本海に突き出た積丹半島の先端に位置し、南は神恵内村、東は古平町、北及び西は日本海に面しており、総面積は、238.13 km<sup>2</sup>、東西 24.1 km、南北 18.2 km で、総面積の約 80% を林野面積が占め、地形は平野部が少なく、高さ 100m 余の急峻で複雑な海岸線が連続しています。

半島の中央に位置する余別岳、積丹岳を源とする、美国川、積丹川、余別川などの流域に集落が点在し、漁業集落と農業集落を形成しています。

役場所在地である美国町から小樽市までは約 43 km、札幌市までは約 82 km の距離にあり、国道 229 号防災対策や高速道路である後志自動車道余市～小樽間が平成 30 年（2018 年）に開通するなど、交通インフラの整備により道央都市との至近性が一層高まっています。

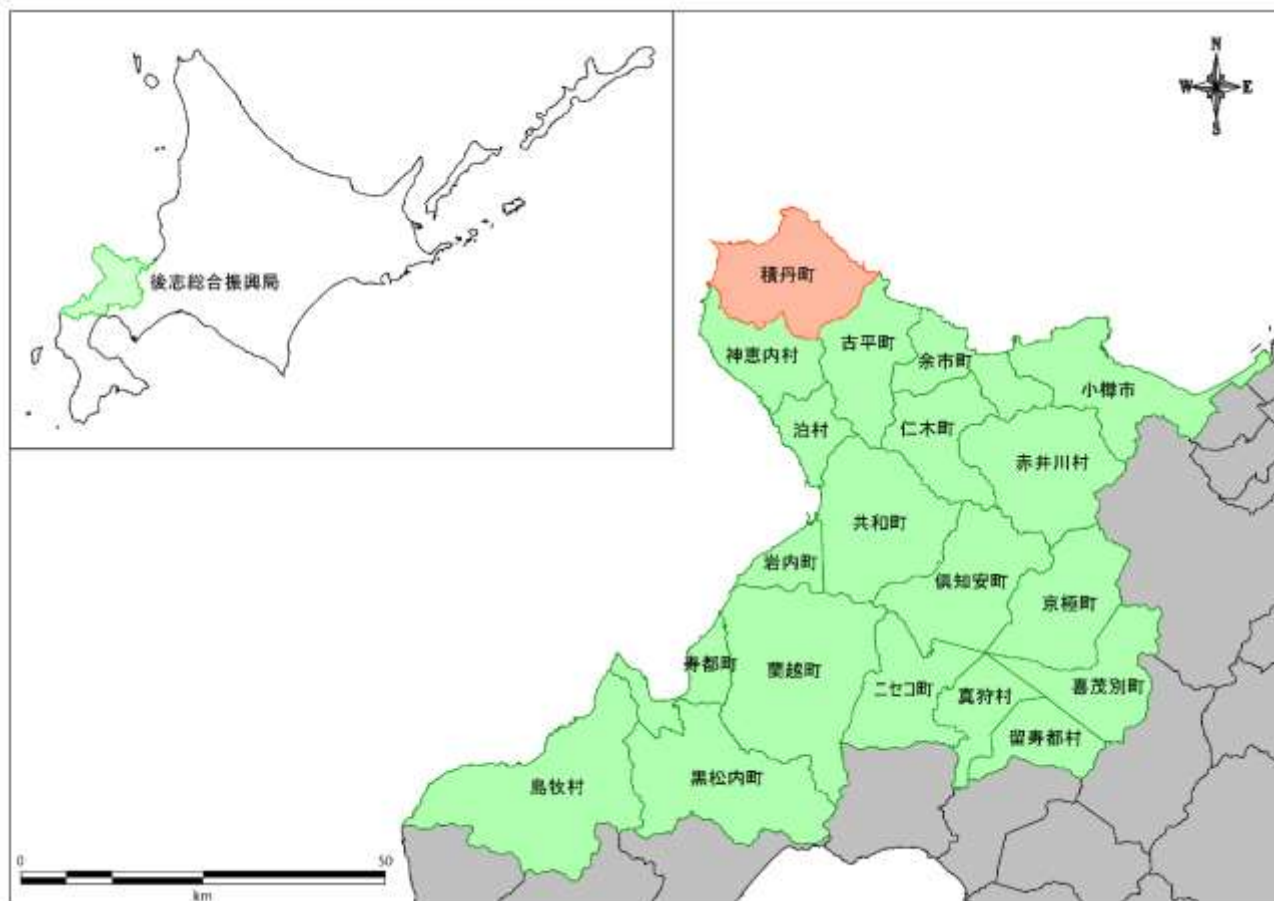
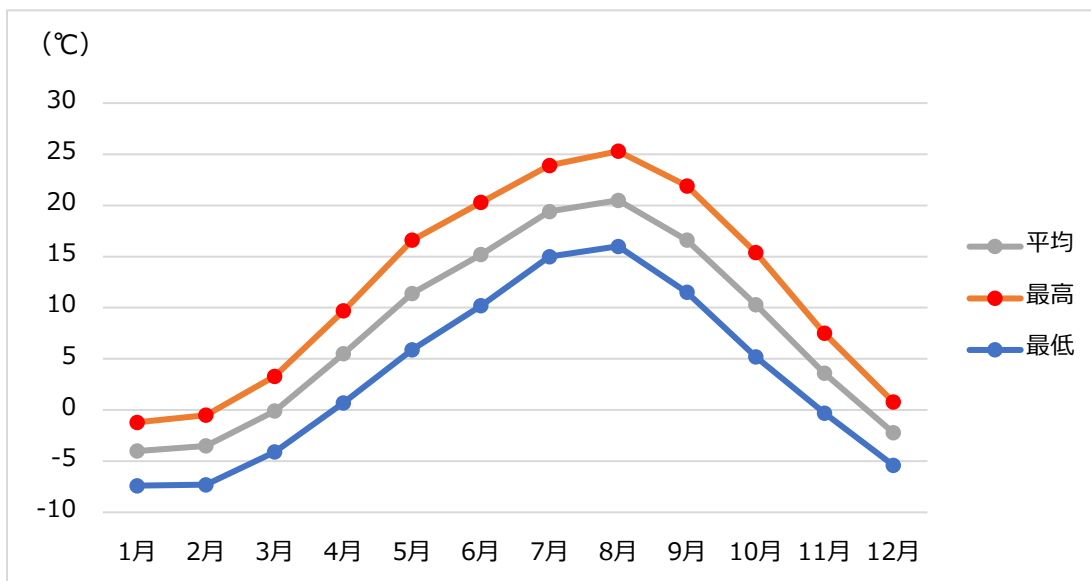


図 2-1 積丹町の位置

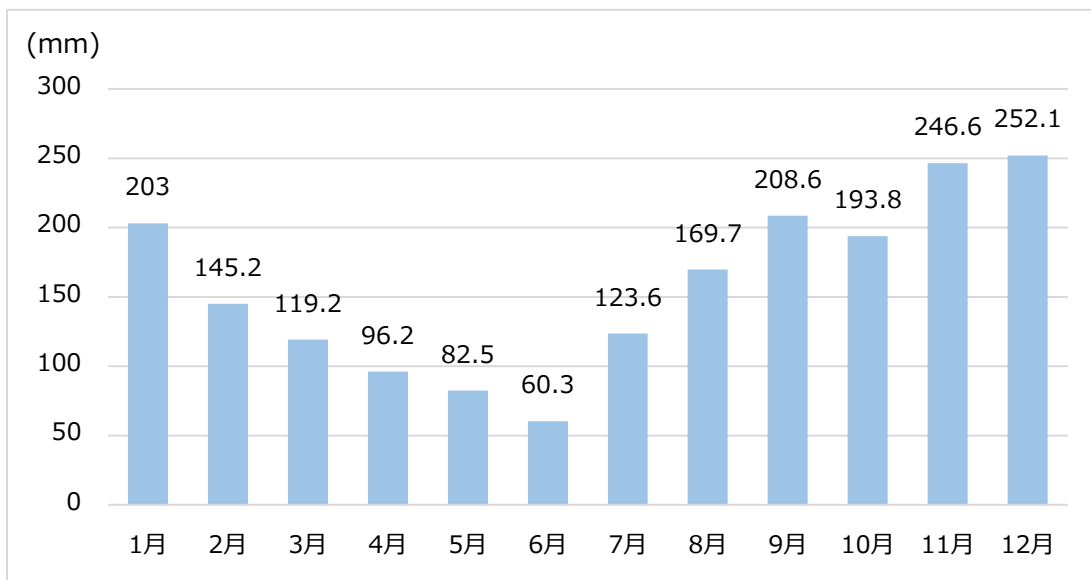
2-1-2 気象

積丹町の平成3年(1991年)から令和2年(2020年)までの平均気温は7.7℃、最高気温は25.3℃、最低気温は-7.3℃となっています。降水量は12月に多くっており、252.1mmとなっています。



出典：気象庁

図 2-2 積丹町の月別気温（平成3年から令和2年までの平均）



出典：気象庁

図 2-3 積丹町の月別降水量（平成3年から令和2年までの平均）

## 第3章 上位・関連計画

本章では積丹町地域公共交通計画の上位・関連計画として、道の計画及び第5次積丹町総合計画を上位計画として整理するとともに、第2期積丹町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略等の関連計画を整理します。

## 3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

法律番号	平成19年5月25日法律第59号
最新の改正	令和2年11月27日
目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること
概要	<p>1. 地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成の努力義務化</li> <li>● 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）も位置付け</li> <li>● 定量的な目標（利用者数・収支等）の設定、毎年度の評価等</li> </ul> </li> <li>○地域における協議の促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知</li> <li>● 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出</li> </ul> </li> </ul> <p>2. 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"> <li>○輸送資源の総動員による移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、新たな事業者を選定し、旅客運送サービスの継続を実現</li> <li>● 自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理・車両整備管理で協力する制度を創設し、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化</li> <li>● 自家用有償旅客運送について、地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象として明確化し、インバウンドを含む観光ニーズへも対応</li> <li>● 鉄道や乗り合いバス等において貨客混載を行い、旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進</li> </ul> </li> <li>○既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継ぎ割引運賃等のサービス改善を促進</li> <li>● MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設し、交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化</li> <li>● MaaSのための協議会制度を創設し、参加する幅広い関係者の協議・連携を促進</li> </ul> </li> </ul>

3-2 上位計画の整理

上位計画-01

計画名	北海道交通政策総合指針						
計画期間	平成30年度(2018年度)～令和12年度(2030年度)						
北海道交通の目指すすがた	世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現						
4つの基本方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 交流人口の拡大</li> <li>② ストレスのない移動</li> <li>③ 安全・安心な地域社会</li> <li>④ 防災機能の強化</li> </ul>						
地域公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活を支える地域交通が維持できるよう最適な交通ネットワークの構築に向けた取組を進める。</li> <li>・地域間幹線系統バスの確保を図るとともにコミュニティバスやデマンド型交通との連携を図るなど、生活交通の確保を図る。</li> </ul> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; text-align: center; vertical-align: middle;">幹線交通</td> <td style="text-align: center;"> <p><b>中核都市間等をつなぐ本道の骨格となるネットワーク</b></p> <p>【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】</p> <p>▼本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靱化等に資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実に進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靱なネットワークを形成</p> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; text-align: center; vertical-align: middle;">広域交通</td> <td style="text-align: center;"> <p><b>中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク</b></p> <p>【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】</p> <p>▼観光客の周遊促進や、通学、通院、買物など地域住民が分散する都市機能を楽しむために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 地域の利用実態や今後の見込みなどを見据えて、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成</p> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; text-align: center; vertical-align: middle;">生活圏交通</td> <td style="text-align: center;"> <p><b>単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密着した交通ネットワーク</b></p> <p>【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】※都市部では鉄道含む</p> <p>▼地域住民の日常生活に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層を基本に、一定の地理的範囲として「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏を設定</p> </div>	幹線交通	<p><b>中核都市間等をつなぐ本道の骨格となるネットワーク</b></p> <p>【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】</p> <p>▼本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靱化等に資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実に進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靱なネットワークを形成</p>	広域交通	<p><b>中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク</b></p> <p>【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】</p> <p>▼観光客の周遊促進や、通学、通院、買物など地域住民が分散する都市機能を楽しむために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 地域の利用実態や今後の見込みなどを見据えて、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成</p>	生活圏交通	<p><b>単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密着した交通ネットワーク</b></p> <p>【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】※都市部では鉄道含む</p> <p>▼地域住民の日常生活に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保</p>
幹線交通	<p><b>中核都市間等をつなぐ本道の骨格となるネットワーク</b></p> <p>【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】</p> <p>▼本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靱化等に資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実に進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靱なネットワークを形成</p>						
広域交通	<p><b>中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク</b></p> <p>【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】</p> <p>▼観光客の周遊促進や、通学、通院、買物など地域住民が分散する都市機能を楽しむために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 地域の利用実態や今後の見込みなどを見据えて、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成</p>						
生活圏交通	<p><b>単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密着した交通ネットワーク</b></p> <p>【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】※都市部では鉄道含む</p> <p>▼地域住民の日常生活に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。</p> <p><b>取組の方向性</b> 地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保</p>						



上位計画-02

計画名	北海道後志地域公共交通計画	
計画期間	令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）	
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保</li> <li>2. 市町村内の生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化</li> <li>3. 公共交通の利用促進・持続性の確保</li> </ol>	
基本方針の実現に向けた目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 地域の中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保</li> <li>② 中心都市と周辺市町村をつなぐ広域交通ネットワークの確保</li> <li>③ 公共交通の担い手の確保による路線の維持</li> <li>④ 幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化</li> <li>⑤ 公共交通の利便性向上と理解醸成による利用促進</li> <li>⑥ 観光資源や大規模イベント等を活かした利用促進</li> </ol>	
地域公共交通に関する施策	<b>積丹線に関する施策・事業の実施方針</b>	
	施策・方針	対応する目標
	内容	
	広域交通の確保方針	<p style="text-align: center;">①②</p> <p>国庫補助を活用するとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく</p>
	広域交通の確保に向けた運行形態の見直し等の検討	<p style="text-align: center;">①②④</p> <p>上記の確保方針に従って、広域交通の確保に向けて、エリア・路線毎など、きめ細かい議論を行える検討体制を確保し、運行形態の見直しなどの検討を行う。</p>

## 上位計画-03

計画名	第3次北しりべし定住自立圏共生ビジョン
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度）
圏域の将来像	魅力あふれる自然環境と歴史・文化が調和し、人、もの、情報が交流する圏域
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 圏域の住民が安心して暮らせる地域づくり</li> <li>2. 圏域の歴史や地域資源を活用した広域観光の推進と圏域内連携による産業の活性化</li> <li>3. 圏域内の交通の整備</li> <li>4. 施設の有効活用による圏域内外の住民の交流と生きがいづくりの推進</li> <li>5. 交流人口の拡大と移住の促進</li> <li>6. 地域を支える人材を育成し、自立した活力ある圏域の形成</li> </ol>
地域公共交通に関する施策	<p><b>2. 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</b></p> <p><b>① 地域公共交通</b></p> <p><b>13. 生活路線バスの確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○生活路線バスの確保 関係町村の住民が町村内の病院・診療所や中心市である小樽市の都市機能を利用するため、日常生活に必要な路線バスの維持・確保に努めます。</li> <li>○圏域における地域に見合った地域公共交通の在り方の検討 高齢化が進展する中、生活機能の維持を図るために、運行時間や乗降箇所などの実態把握を通じ、圏域内の公共交通の在り方等について検討します。</li> </ul> <p><b>14. 多様な交通手段の維持及び検討事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○通院バス等の維持 現在、公共交通機関の経路又はダイヤで賄いきれない地域での診療所などへの交通手段の確保に努めます。</li> <li>○多様な交通手段の確保の検討 圏域住民及び観光客などの利便性向上のため、多様な交通手段の確保について検討を行います。</li> </ul> <p><b>① 道路等の交通インフラの整備</b></p> <p><b>16. 地域交通基盤整備推進事業</b></p> <p>圏域内の道路ネットワークの利便性の向上を図るため、圏域構成市町村が共同で、市町村間を結ぶ国道・道道の整備等について、関係機関と調整を図っていくとともに、高速道路や北海道新幹線と連結する交通ネットワークについて検討します。</p>

## 上位計画-04

計画名	第5次積丹町総合計画
計画期間	平成24年度（2012年度）～令和7年度（2025年度）
まちの将来像	自然・人・産業の和で築くまち 積丹
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 豊かな郷土で自ら学び、地域文化を育むまちづくり〔生涯学習〕</li> <li>2. 地域ぐるみでつくる健康、支えあう福祉のまちづくり〔町民福祉〕</li> <li>3. 自然と共生し、安全で快適な暮らしを実現するまちづくり〔防災・生活基盤・環境〕</li> <li>4. 産業が連携し、豊かな地域資源をまもり活かすまちづくり〔産業振興〕</li> <li>5. みんなが主役、未来へつなぐ協働のまちづくり〔コミュニティ・行財政〕</li> </ol>
地域公共交通に関する施策	<p>3. 自然と共生し、安全で快適な暮らしを実現するまちづくり〔防災・生活基盤・環境〕</p> <p><b>3-5 公共交通</b></p> <p>■ 現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関は民間バス事業者が運行する路線バスのみ</li> <li>・自家用乗用車の利用が増える一方、バス利用者が減少し、バス事業者の運営が厳しい状況にある</li> <li>・高齢者や通学生には欠かせない交通手段であり、運行の確保が必要</li> </ul> <p>■ 施策の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの運行本数の維持確保をバス事業者に要望</li> <li>・近隣市町村との連携を深め、バス路線維持に向けた要望活動</li> <li>・公共交通バス路線の空白地帯となっている丸山地区、神岬地区の交通確保を図るための総合的な施策の検討</li> <li>・持続可能な地域公共交通の確立に向けた検討</li> </ul>

## 3-3 関連計画

## 関連計画-01

計画名	第2期積丹町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度）
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 基幹産業の魅力を高め、地域産業を活性化させる</li> <li>2. 地域資源を活かし、新しい人の流れをつくる</li> <li>3. 子どもを育てやすい環境を整える</li> <li>4. いつまでも住み続けられる暮らしの場をつくる</li> </ol>
地域公共交通に関する施策	<p><b>4. いつまでも住み続けられる暮らしの場をつくる</b></p> <p><b>施策4-1 安心な暮らしの確保</b></p> <p>① 交通・健康・医療などへの不安を緩和します</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交通等利用に対する支援</li> <li>・生活交通路線の維持</li> </ul>

## 関連計画-02

計画名	第9次積丹町高齢者保健福祉計画
計画期間	令和3年度（2021年度）～令和5年度（2023年度）
基本理念	高齢者が住み慣れた家庭や地域で安心して元気に暮らし続けられるまちをめざして
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生きがいづくりと社会参加の促進</li> <li>2. 健康づくりと介護予防の推進</li> <li>3. 高齢者の尊厳を支える地域ケア体制の推進</li> <li>4. 安心できる在宅生活の支援</li> </ol>
地域公共交通に関する施策	<p><b>4. 安心できる在宅生活の支援</b></p> <p><b>施策1 福祉サービスの充実</b></p> <p>(8) 外出支援サービス おおむね65歳以上の高齢者世帯等で、心身の障がいや疾病等の理由により外出が困難な高齢者に対し、移送用車両（リフト付き車両及びストレッチャー装着ワゴン車等）で利用者宅と医療機関、施設等までの間の送迎を行う外出を支援します。</p> <p>(13) 地域福祉交通支援対策事業 高齢者世帯、障がい者世帯、ひとり親世帯及び多子世帯に対し、地域の交通機関として運行している路線バス及び町内のハイヤー利用に要する費用の一部を助成し、世帯の経済的な負担の軽減を図る。</p>

3-4 積丹町地域公共交通計画の位置付け

本計画は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画であり、3-2 で整理した上位計画（北海道の計画及び第5次積丹町総合計画等）との整合を図り、3-3 で整理した第2期積丹町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略等の関連計画と整合・連携しながら、既存計画との方向性を加味して生活交通や福祉的な役割を担う交通を維持するものです。

そのため、広域交通と地域内交通の連携により地域の移動を支援する積丹町の地域公共交通に係るマスタープランとして、取り組みを体系的に整理する計画として位置づけます。

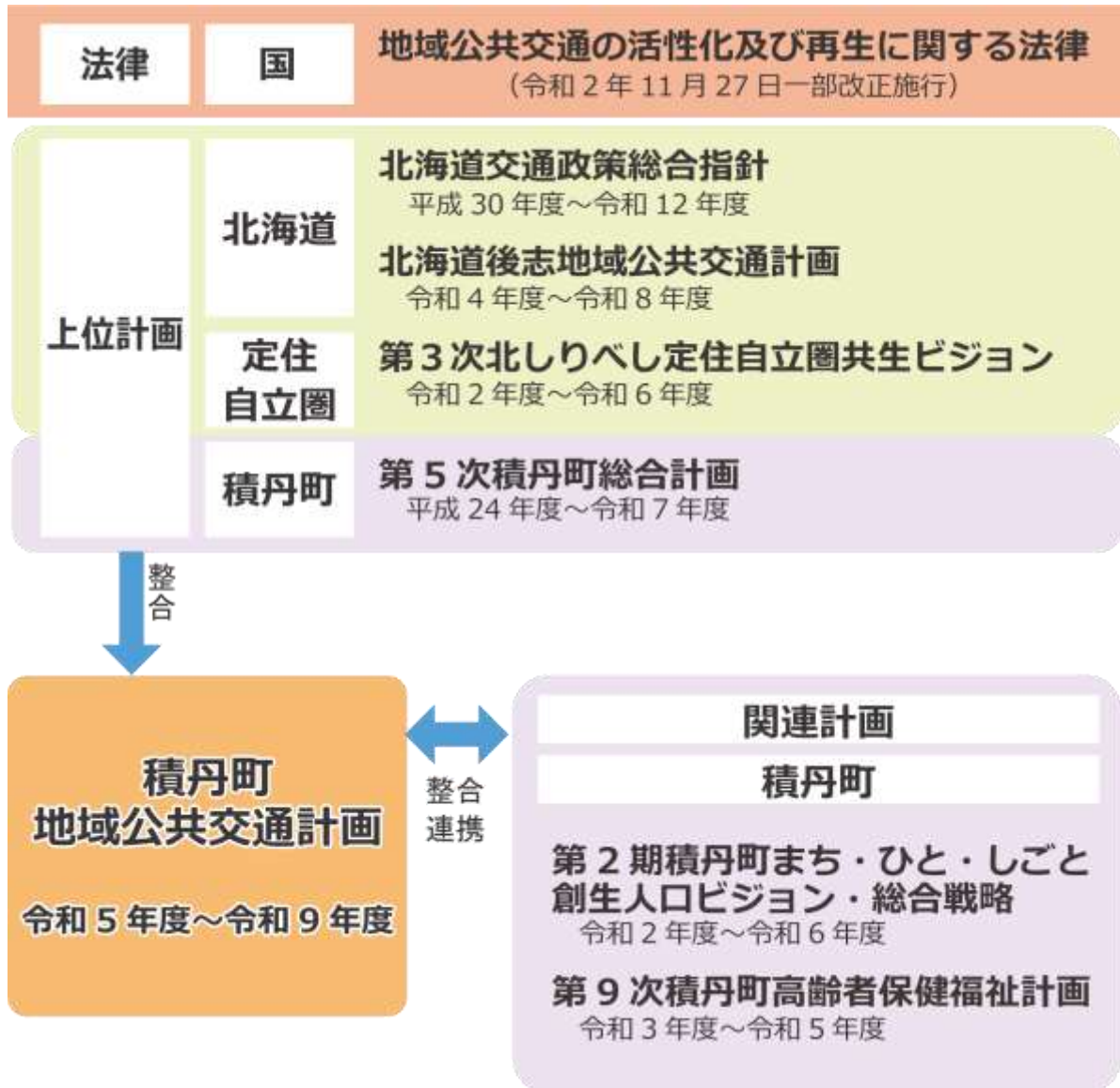


図 3-1 積丹町地域公共交通計画の位置付け

## 第4章 地域及び公共交通の現状と課題

本章では、積丹町の人口変動や居住状況、施設の立地状況等を整理し、地域がおかれている環境や地域課題について明確にします。また、公共交通の現状を把握することにより、現在における使われ方や課題を整理します。更に、本計画を策定するに当たって実施した各種調査結果を整理し、今後の地域公共交通のあり方を検討します。

表 4-1 地域及び公共交通の整理内容

種別	データ内容	整理の視点
地域データ	人口（経年変化、分布状況）	人口の動向から地域課題の把握
	高齢化率（経年変化、分布状況）	
	施設の立地状況	公共交通の目的地の把握
	観光動向	観光支援の課題抽出
	自動車保有台数・交通事故件数	自動車依存度・危険度の把握
公共交通データ	路線バスの状況	運行している路線バスの状況や位置づけを把握
	その他交通 ・ハイヤー ・スクールバス ・診療所・温泉送迎バス ・福祉有償運送	町内の輸送手段を把握することにより、活用の可能性を模索
	助成事業や公的資金投入額	公共交通や移動支援に係る行政負担の状況から効率化の必要性を検討

4-1 地域の現状

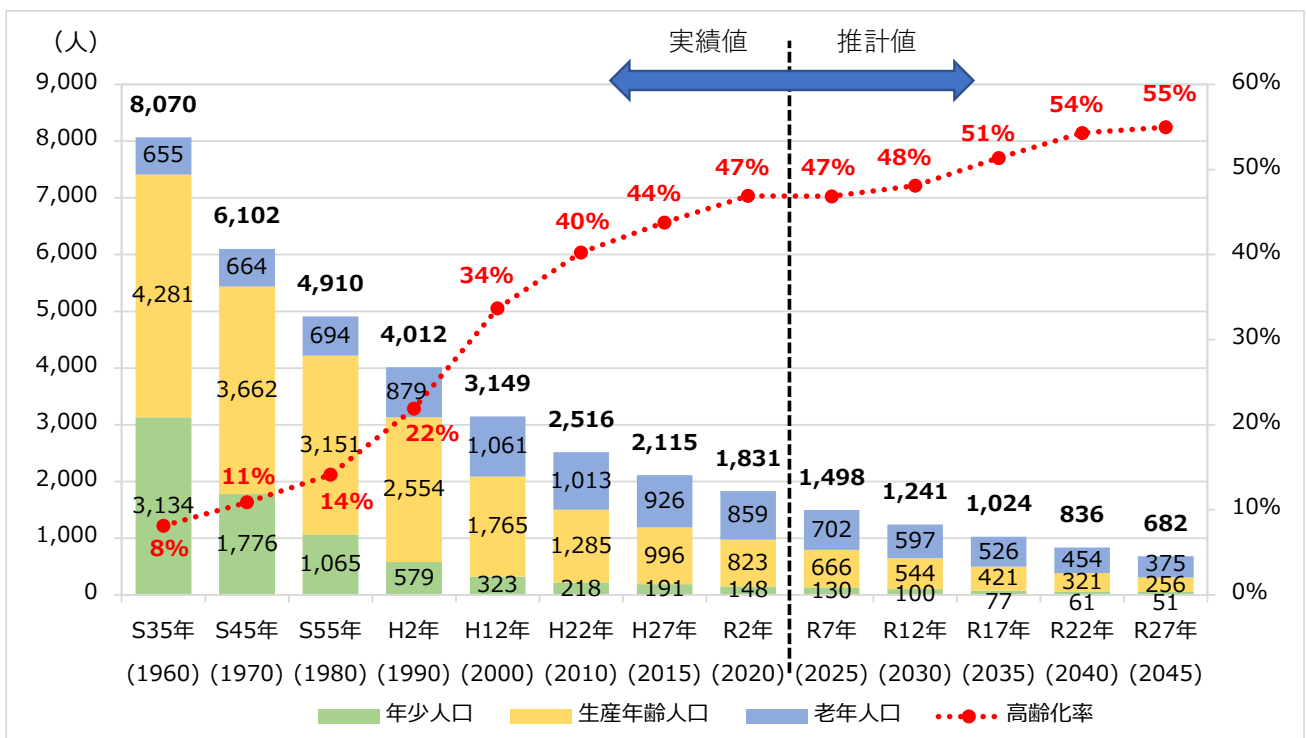
4-1-1 人口

(1) 積丹町の人口の推移

積丹町の人口は昭和35年(1960年)の8,070人をピークに減少が続き、令和2年(2020年)には1,831人となっており、ピーク時の4分の1以下の人口となっています。

また、高齢化率は、昭和35年の8%から令和2年の47%まで上昇しており、今後も増加傾向の見込みとなっています。

これまでの人口動態が継続した場合、令和27年(2045年)には682人にまで人口が減少し、高齢化率は55%に達する見込みとなっており、人口の半数以上が65歳以上の高齢者になると予測されます。



出典：2020年までは国勢調査

2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所

図 4-1 総人口及び年齢3区分人口の推移と将来推計

【課題】

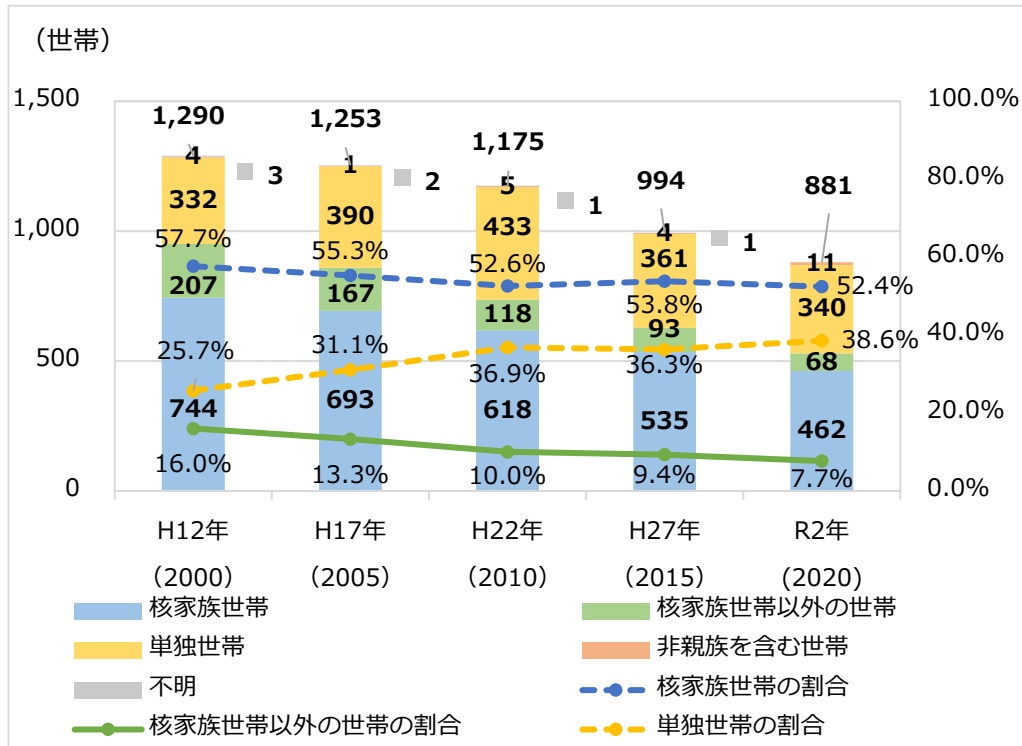
- ・人口減少に伴う通勤・通学による公共交通需要の低下における輸送手段の検討
- ・高齢社会における住民の移動ニーズの変化への対応



(2) 家族構成の推移

積丹町の世帯数は、平成12年(2000年)の1,290世帯から令和2年(2020年)の881世帯に減少しています。

その内、単独世帯の割合が年々増加しており、令和2年には38.6%を占めており、高齢化の状況と加味して、高齢単身者の増加が今後も続くことが考えられます。



出典：国勢調査

図 4-2 世帯の家族類型の推移

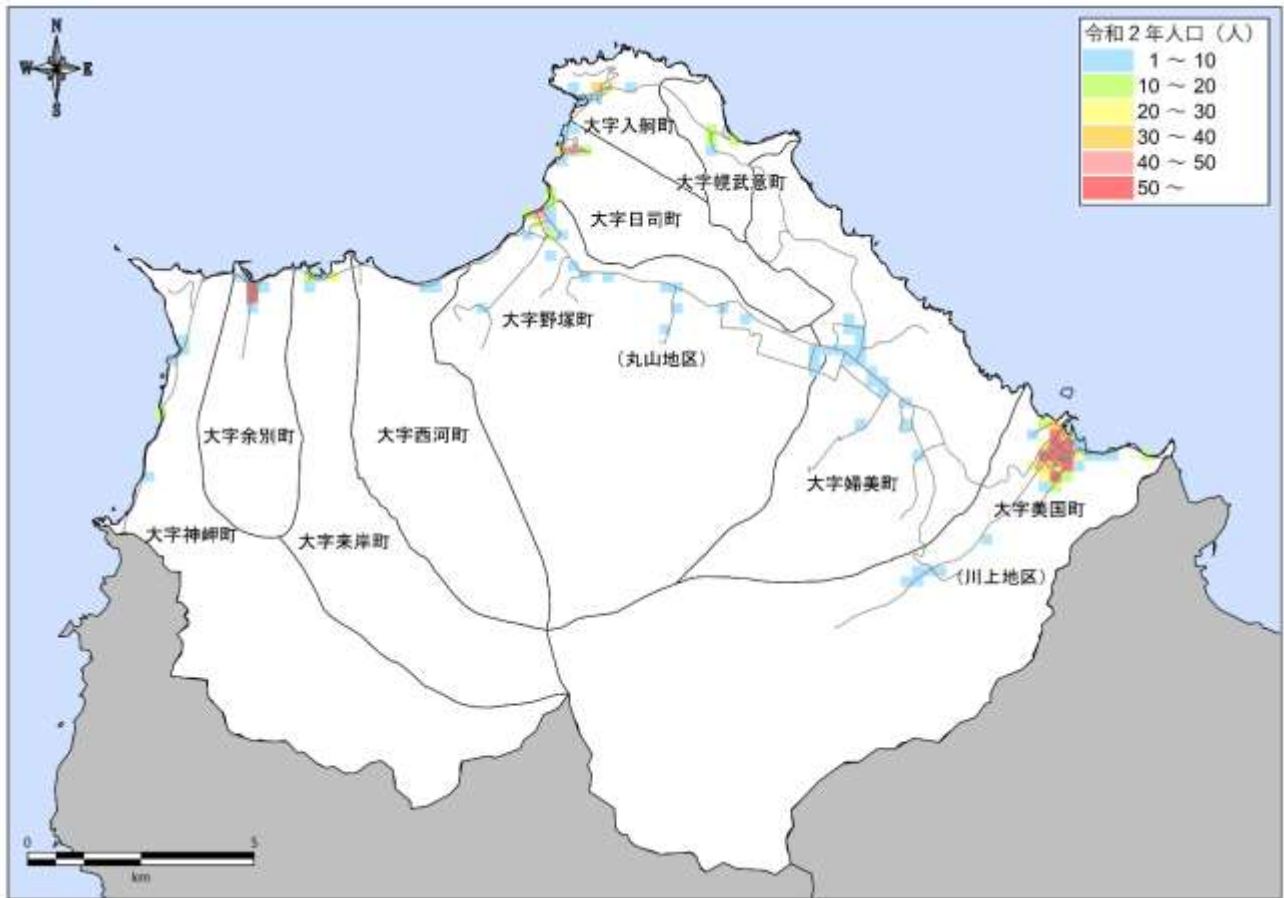
【課題】

- ・単独世帯の増加に伴う、車を持たない世帯への移動支援



(3) 積丹町の人口密度

人口密度を見ると、積丹町役場のある美国町に人口が集中しているほか、郵便局のある地区（美国町、余別町、入舸町、野塚町）に人口が広域的に分散しています。



出典：令和2年 国勢調査

図 4-3 積丹町の人口の分布

表 4-2 各地区の人口割合

地域	地域別人口（人）	地域別人口割合	地域	地域別人口（人）	地域別人口割合
大字美国町	1144	62.5%	大字野塚町	171	9.3%
（うち 川上地区）	（21）	（1.0%）	（うち 丸山地区）	（18）	（0.9%）
大字婦美町	68	3.7%	大字西河町	3	0.2%
大字幌武意町	49	2.7%	大字来岸町	47	2.6%
大字入舸町	77	4.2%	大字余別町	129	7.0%
大字日司町	117	6.4%	大字神岬町	26	1.4%

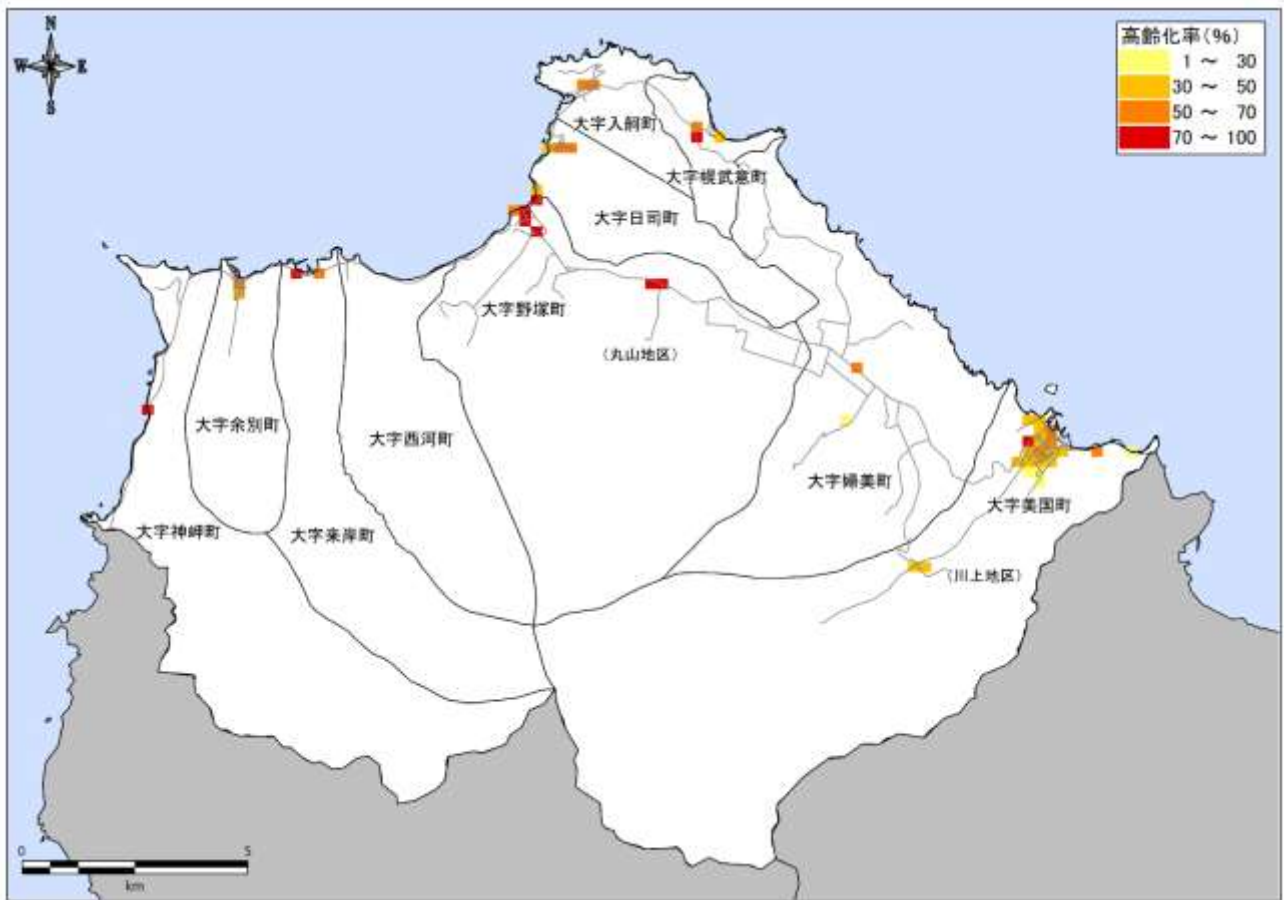
出典：令和2年 国勢調査

【課題】

- ・ 広域分散的な居住形態に対するニーズに合わせた移動支援

(4) 積丹町の高齢者の分布

高齢者の分布状況は美国町や野塚町が多い状況ですが、全体として各地区に分散している状況です。特に高齢化率が高い地域としては、野塚町・美国町川上地区となっています。



資料：令和2年 国勢調査

図 4-4 積丹町における高齢者の分布

表 4-3 各地区の高齢化率

地域	地域別高齢者人口(人)	地域別高齢化率	地域	地域別高齢者人口(人)	地域別高齢化率
大字美国町	503	44.0%	大字野塚町	104	60.8%
(うち 川上地区)	(7)	(33.3%)	(うち 丸山地区)	(15)	(83.3%)
大字婦美町	25	36.8%	大字西河町	0	0.0%
大字幌武意町	26	53.1%	大字来岸町	25	53.2%
大字入舸町	42	54.5%	大字余別町	59	45.7%
大字日司町	60	51.3%	大字神岬町	15	57.7%

出典：令和2年 国勢調査

【課題】

- ・ 分布状況に応じた高齢者が利用しやすい輸送手段の確保

4-1-2 まちの施設の立地

公共施設及び商業施設、医療・福祉施設や子育て支援施設などの生活関連施設は、積丹町役場が所在する美国町に集中しているほか、入舸町や野塚町、余別町にも施設が多く立地しています。

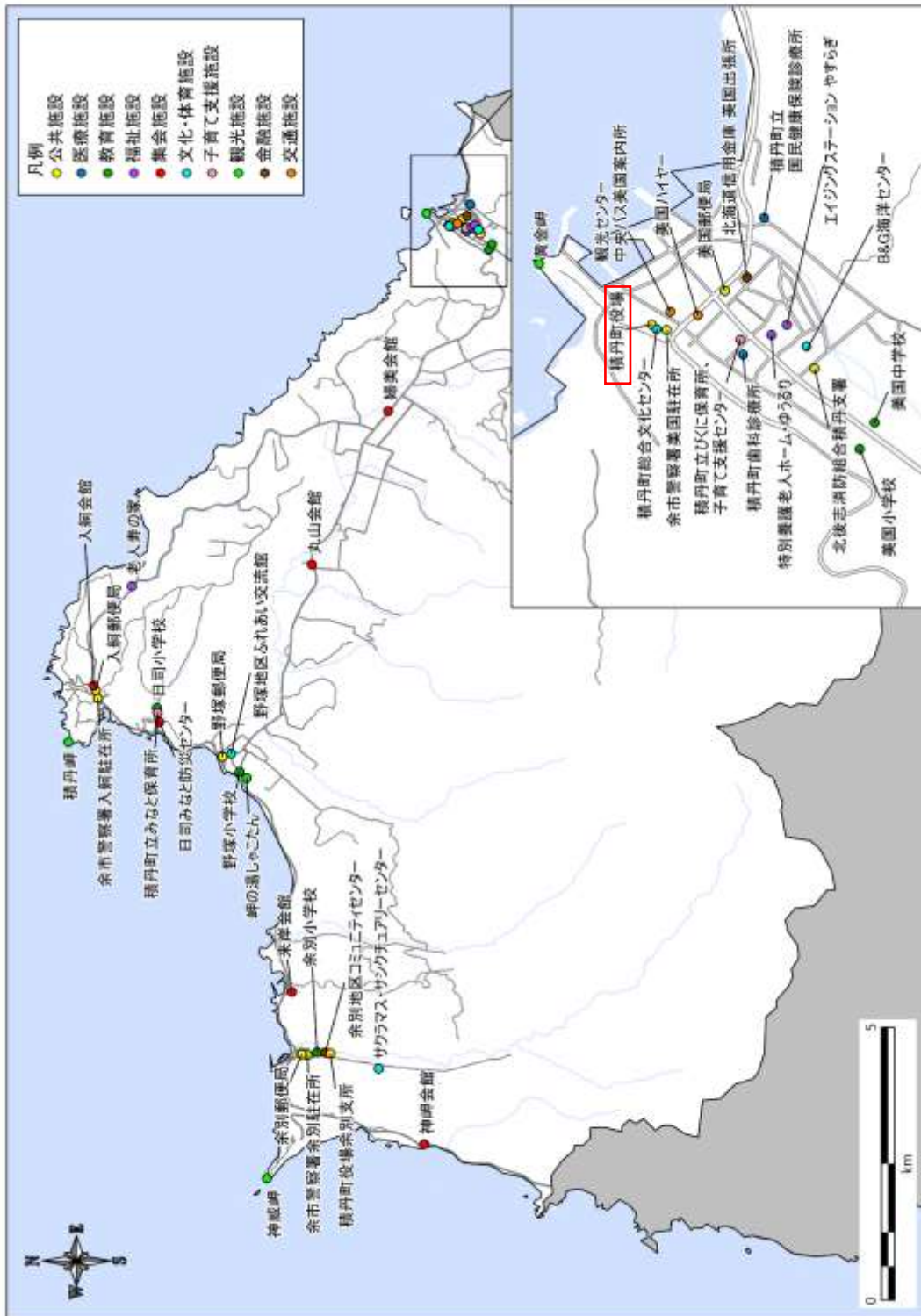


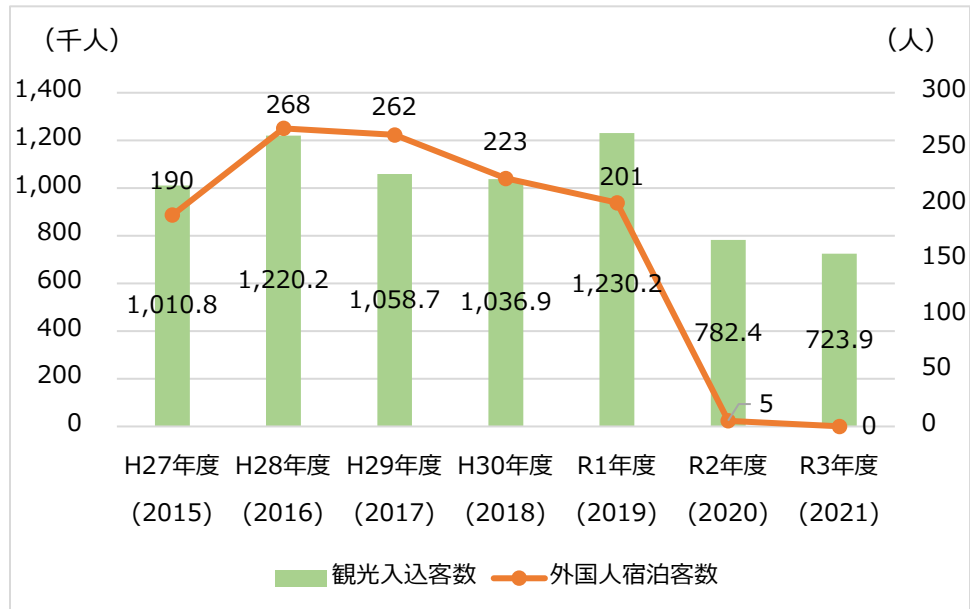
図 4-5 まちの施設の分布状況

【課題】

- ・ 美国町内の生活利便施設へのアクセス交通の確保

4-1-1 観光動向

観光入込客数は1,000千人から1,200千人程度で推移しています。また、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年度（2020年度）には国内・外国の宿泊客共に大幅に減少しており、令和3年度の観光入込客数は723.9千人、外国人宿泊客数は0人となっています。



出典：積丹町（観光入込客数）、北海道観光入込客数調査（外国人宿泊客数）

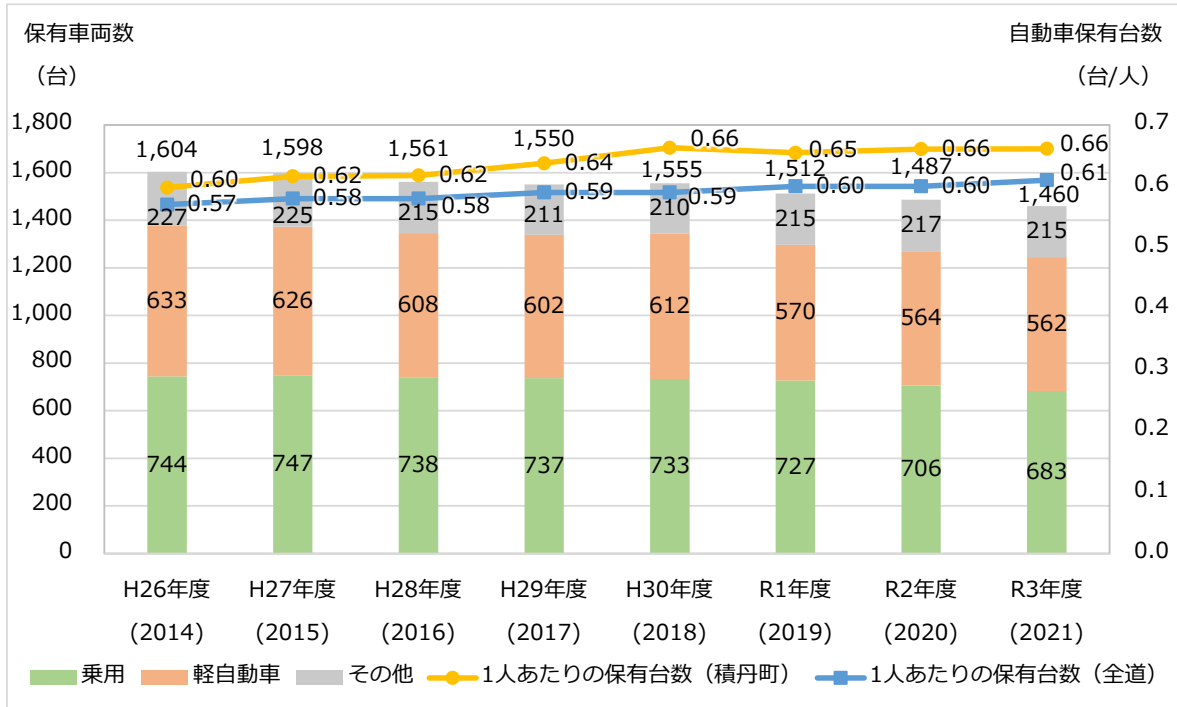
図 4-6 積丹町における宿泊客数の推移

【課題】

- ・アフターコロナを見据えた観光客の移動支援と受入環境整備としてのサービスの検討

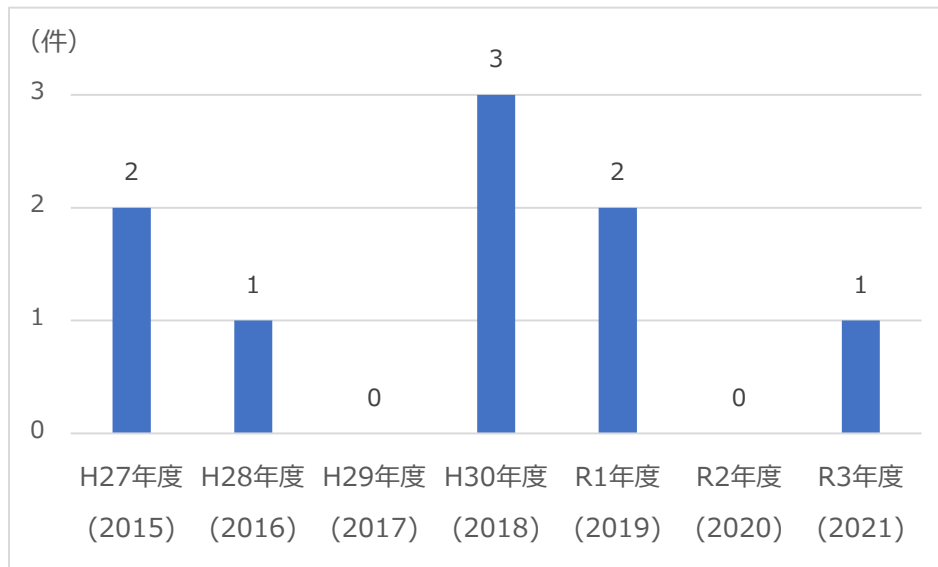
4-1-2 自動車保有等の状況

自動車保有台数は横ばい状況となっていますが、町民一人当たりの保有台数(乗用+軽自動車÷人口)は増加傾向にあり、全道の一人当たりの保有台数と比較すると0.05ポイント高い状況となっています。また、年間の事故発生件数は0～3件で推移しています。



出典：北海道運輸局、全国軽自動車協会連合会（軽自動車のみ）

図 4-7 自動車保有台数の推移



出典：余市警察署

図 4-8 交通事故件数の推移

【課題】

・高齢社会における安全・安心な移動手段の確保としての公共交通のあり方検討

4-2 公共交通の現状

4-2-1 積丹町の路線バス

(1) 路線バスの概要

町内を運行するバス路線は、積丹町－小樽市間を結ぶ積丹線、積丹町－札幌市間を結ぶ都市間高速バスである高速しゃこたん号の計2路線があり、いずれも北海道中央バス（株）が運行しています。

このほか、神恵内村－岩内町間を結ぶ神恵内線の神恵内村川白が始終点となっている便が、4月～10月の間のみ神威岬を始終点として運行しています。

なお、積丹線の美国－余別間は令和5年（2023年）9月に区間廃止が決定しています。余別方面から美国町までを結ぶ役割と共に余市・小樽方面へ接続する地域にとって欠かすことのできない生活交通として、代替交通の運行による町内の輸送手段の確保が必要になっています。また、積丹線は美国町で乗継が発生するため、乗継しやすい時刻設定を検討する必要があります。

積丹町では必要な運行経費を負担しながら代替交通を運行するとともに、運営努力だけでは維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業により運行の確保・維持が必要です。

表 4-4 町内を運行する路線バスの概要

事業者名	路線名	便数 (便/日)	運行態様 (事業許可区分)	補助事業の活用
北海道 中央バス(株)	積丹線 (美国－小樽駅前)	12 便	路線定期運行 (4 条乗合)	幹線補助
	積丹線 (余別－小樽駅前)	7 便	路線定期運行 (4 条乗合)	幹線補助
	上記のうち 4月～10月の間のみ 一部神威岬まで運行	4 便	路線定期運行 (4 条乗合)	幹線補助
	高速しゃこたん号 (神威岬－札幌駅前)	4 便	路線定期運行 (4 条乗合)	なし
	神恵内線 (神恵内－岩内ターミナル)	14 便	路線定期運行 (4 条乗合)	広域生活交通路線 補助（北海道）
	上記のうち 4月～10月の間のみ 一部神威岬まで運行	4 便	路線定期運行 (4 条乗合)	広域生活交通路線 補助（北海道）

※便数は令和4年度（2022年度）夏ダイヤ

※積丹線（余別－小樽駅前）のうち、余別－美国間は令和5年9月に区間廃止が決定





図 4-9 積丹町を運行する路線バス

【課題】

- ・ 積丹線（美国—余別間）廃止に伴う代替交通の検討
- ・ 積丹線と代替交通の乗継しやすい運行時刻の設定

(2) 路線バスの利用者数

積丹線の利用者数は令和元年度（2019年度）まで280千人程度で横ばいに推移しており、令和2年度（2020年度）からは新型コロナウイルス感染症の影響により減少しています。

また、高速しゃこたん号も同様の傾向であり、令和元年度まで500千人程度で概ね横ばいに推移しておりましたが、令和2年度からは減少しています。

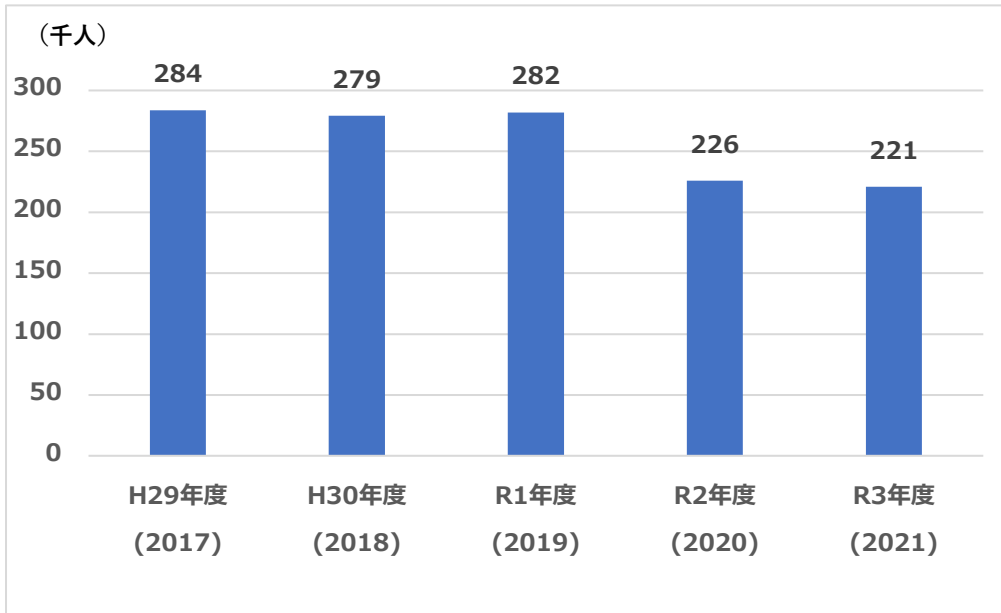


図 4-10 積丹線の年間利用者数

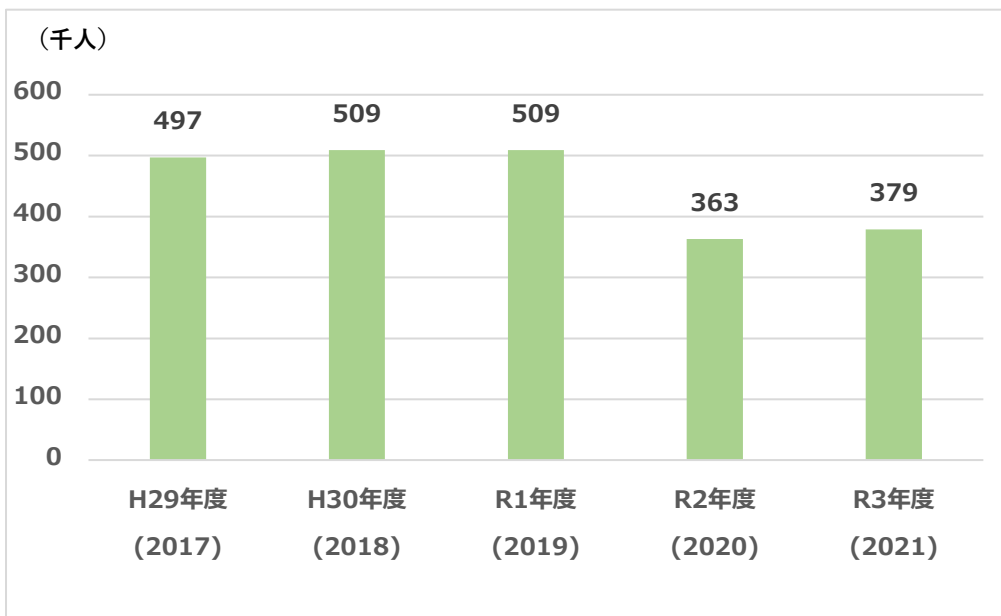


図 4-11 高速しゃこたん号の年間利用者数

【課題】

- ・ 地域住民及び観光客への利用促進による利用者の確保
- ・ 利用者ニーズに即した運行形態や頻度等の検討



4-2-2 積丹町における交通空白地域の分析

バス停から 300m圏内を徒歩圏（※参考：バスサービスハンドブック）とした場合の路線バスのカバー圏の人口は 1,142 人となっており、積丹町の全人口の 62.4%をカバーしています。一方、神岬町や野塚町丸山地区、美国町川上地区などにおいて交通空白地域が存在している状況です。

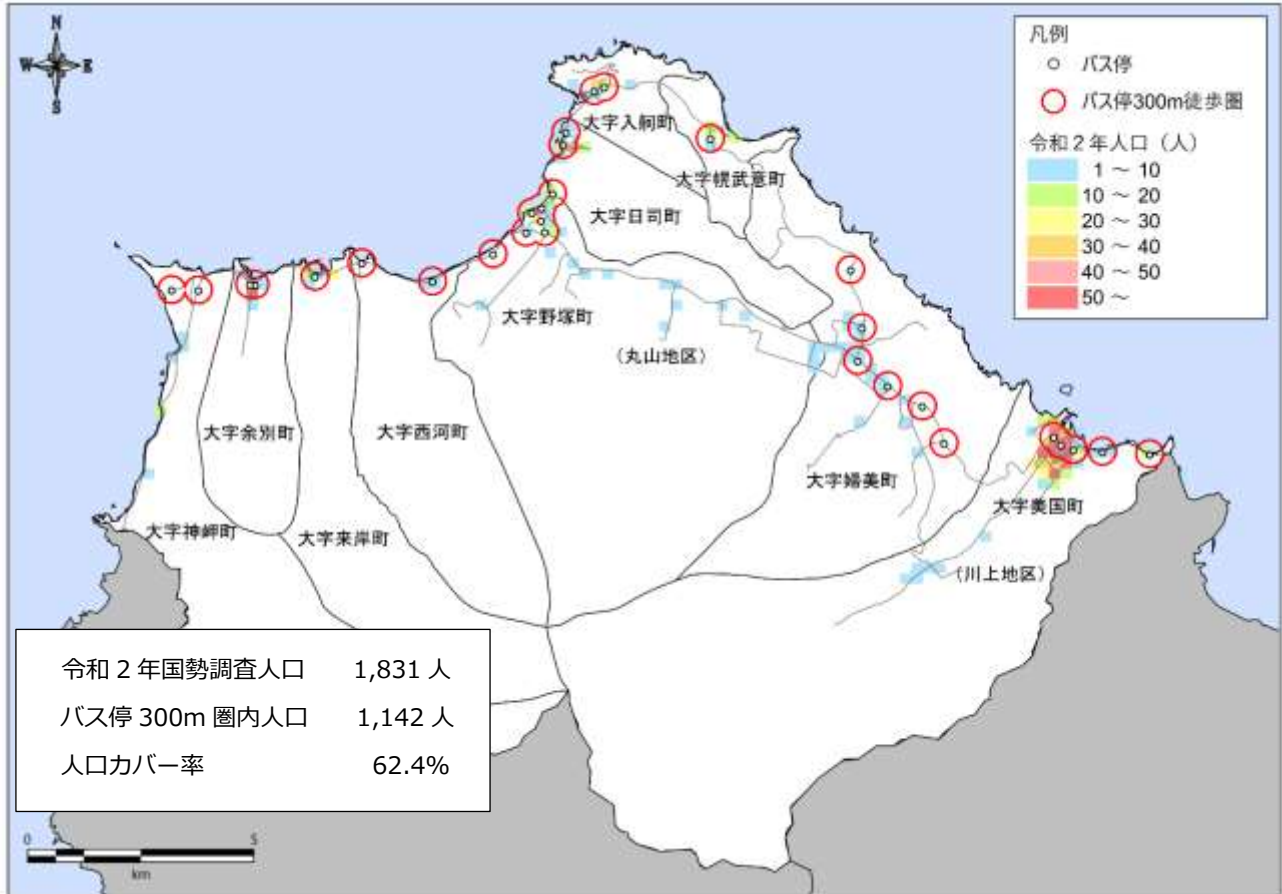


図 4-12 積丹町の交通空白地域の現状

【課題】

- ・公共交通空白地域に対する余剰車両の活用による効率的で効果的な輸送の検討

4-2-3 その他町内交通の現状（移動支援施策含む）

(1) ハイヤー

町内では美国ハイヤー1社が営業しており、車両数は1台、運転手数は1名です。

表 4-5 ハイヤーの概要

事業者名	概要 (R5.3.1 現在)
美国ハイヤー	【車両数】 小型車：1台 【運転手数】 1名

(2) スクールバス

積丹町内では美国小学校、余別小学校及び美国中学校へ通う児童生徒の登下校時、各学校の校外学習時等、みなと保育所園児の帰宅時にスクールバスを運行しており、車両数は4台となっています。

また、スクールバスの運行については、令和2年度（2020年度）より役場庁舎清掃等の業務と併せた包括業務として外部委託により運行しています。

表 4-6 スクールバスの概要

事業者	概要 (R5.3.1 現在)
積丹町 （運行委託： シダックス大新東ヒ ューマンサービス(株) （令和2～4年度））	【目的】 小・中学校の登下校及び校外学習、中学校の部活動、みなと保育所の送迎 【登下校対象校等】 美国小学校、余別小学校、美国中学校、みなと保育所 【車両数】 29人乗：1台、15人乗：1台、10人乗：2台 【令和4年度の登下校利用者数】 ①美国小学校：6人 美国中学校：10人 ②余別小学校：1人 ③みなと保育所：4人 【登校便】 ①美国小学校・中学校 ・余別発：7:20（経由地：野塚、日司、入舸、幌武意、婦美）→学校着：8:10 ・川上発：7:55（経由地：なし）→学校着：8:00 ②余別小学校 ・来岸発：7:35→学校着：7:40 【下校便】 ①②下校時間に応じ運行（①は複数便運行） ③保育所発 15:35

【課題】

- ・ハイヤーの活用によるきめ細かい移動サービスの検討
- ・スクールバスの確保・維持による安心な通学支援や一般利用の継続的検討

(3) 診療所・温泉送迎バス

積丹町では町及び各種団体等の行事や活動時に利用できる多目的バスを運行しており、積丹町内においては、診療所及び温泉施設への移動支援を目的とした無料送迎を実施しています。

令和2年度（2020年度）から令和3年度（2021年度）にかけて運行回数は、新型コロナウイルス感染症の影響による活動自粛の影響により一時的な減少傾向が見られており、診療所への無料送迎の利用者数も人口減少の影響等により減少しております。また、令和4年（2022年）2月、3月は岬の湯の民間譲渡に向けた移行準備のため休館したため、令和3年度の岬の湯への乗車人員が減少しています。

なお、運行業務については、令和2年度より役場庁舎清掃等の業務と併せた包括業務として外部委託により運行しています。

表 4-7 診療所・温泉送迎バスの概要

事業者名	概要（R5.3.1 現在）																																
<p>積丹町 （運行委託： シダックス大新東ヒューマンサービス株 （令和2～4年度））</p>	<p>【目的】 町・各種団体の行事等の参加者、町立国民健康保険診療所、歯科診療所、温泉施設の利用者の送迎を目的として運行</p> <p>【運行状況】 各種団体等の利用：1回あたり2日間を限度として申請により利用 診療所及び岬の湯への無料送迎：毎週火・金曜（祝日を除く）運行</p> <table border="1" data-bbox="525 1041 847 1301"> <tr><td colspan="2">神岬発—診療所行</td></tr> <tr><td>神岬</td><td>7:35発</td></tr> <tr><td colspan="2">入舸地区経由</td></tr> <tr><td>国保診療所</td><td>8:35着</td></tr> <tr><td>歯科診療所</td><td>8:45着</td></tr> </table> <table border="1" data-bbox="940 1041 1350 1601"> <tr><td colspan="2">診療所発—岬の湯、神岬行</td></tr> <tr><td>歯科診療所</td><td>10:55発</td></tr> <tr><td>国保診療所</td><td>11:00発</td></tr> <tr><td colspan="2">入舸地区経由</td></tr> <tr><td>岬の湯</td><td>11:37着</td></tr> <tr><td>神岬方面</td><td>順次</td></tr> <tr><td colspan="2">岬の湯発美国行：14:00 発</td></tr> <tr><td colspan="2">余別発—岬の湯行</td></tr> <tr><td>余別</td><td>12:30発</td></tr> <tr><td colspan="2">来岸、西河経由</td></tr> <tr><td>岬の湯</td><td>12:45着</td></tr> </table> <p>岬の湯発余別行：15:10 発（余別発便に乗車がなかった場合運行無）</p> <p>【運賃】 無料（団体利用の場合は、駐車料金等の実費負担あり）</p> <p>【車両数】 大型バス（41人乗）：1台</p>	神岬発—診療所行		神岬	7:35発	入舸地区経由		国保診療所	8:35着	歯科診療所	8:45着	診療所発—岬の湯、神岬行		歯科診療所	10:55発	国保診療所	11:00発	入舸地区経由		岬の湯	11:37着	神岬方面	順次	岬の湯発美国行：14:00 発		余別発—岬の湯行		余別	12:30発	来岸、西河経由		岬の湯	12:45着
神岬発—診療所行																																	
神岬	7:35発																																
入舸地区経由																																	
国保診療所	8:35着																																
歯科診療所	8:45着																																
診療所発—岬の湯、神岬行																																	
歯科診療所	10:55発																																
国保診療所	11:00発																																
入舸地区経由																																	
岬の湯	11:37着																																
神岬方面	順次																																
岬の湯発美国行：14:00 発																																	
余別発—岬の湯行																																	
余別	12:30発																																
来岸、西河経由																																	
岬の湯	12:45着																																

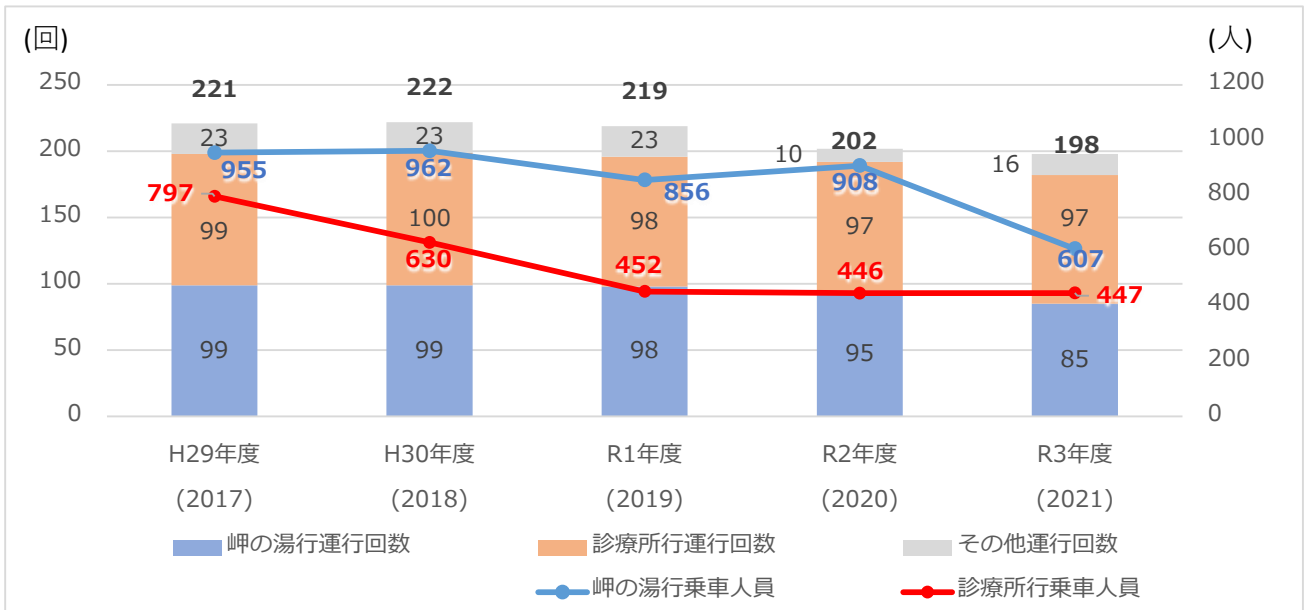


図 4-13 診療所・温泉送迎バスの運行回数・乗車人員

【課題】

- ・ 通院・入浴に係る輸送の継続的な確保・維持
- ・ 診療所・温泉送迎バスの有償化と代替交通の統合による効率的で持続可能な公共交通体系の確保

(4) 福祉有償運送

積丹町内では要介護者の通院や買い物等の移動支援を目的とし、積丹町社会福祉協議会が福祉有償運送を行っています。令和3年度（2021年度）は596回運行しており、人口減少などの影響により平成30年度（2018年度）から運行回数、輸送人員数ともに年々減少しています。

表 4-8 福祉有償運送の概要

事業者名	概要 (R5.3.1 現在)
積丹町 社会福祉協議会	<p>【車両数】 福祉車両：1台 ライトバン：1台</p> <p>【運転手数】 3名</p> <p>【利用時間】 9時～17時</p> <p>【利用料金】 10分300円（積丹町社会福祉協議会から自宅の迎車、自宅から病院まで、美国町、古平町以外の病院・施設以外を利用している場合、待機時間を含む）</p> <p>【運用方法】 町内移動及び古平町・余市町までの通院・介護施設の利用時に、ケアマネージャーが作成した行動計画に基づき運行。</p>

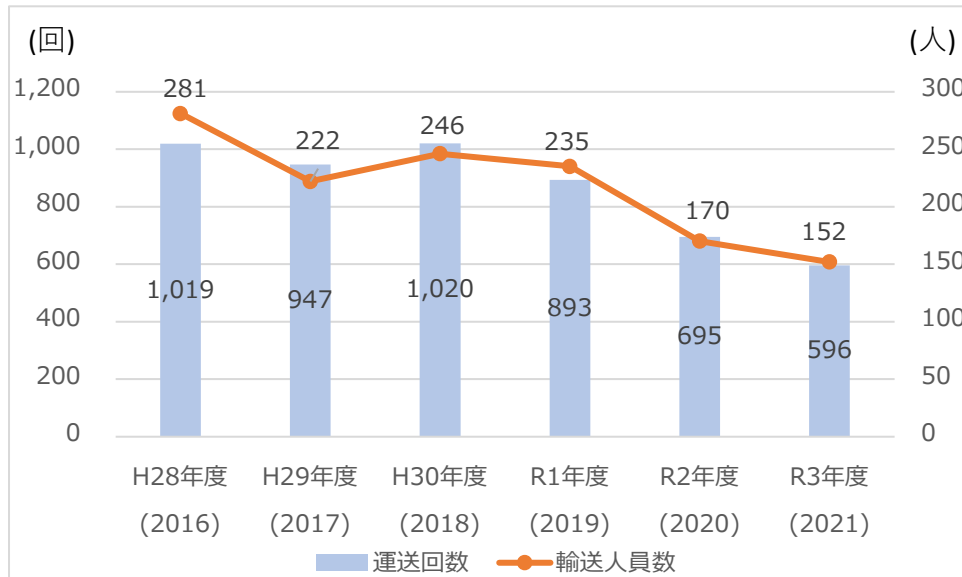


図 4-14 福祉有償運送の運行回数・輸送人員数

【課題】

- ・福祉有償運送の継続による移動制約者に対する交通サービスの確保・維持
- ・対象者を限定しない輸送支援方策の継続的な検討

**(5) 積丹町地域福祉交通支援対策事業**

積丹町では、地域公共交通の維持に向けたバス交通事業者等の支援と、町民の経済的負担軽減を目的としてバス乗車券及びハイヤー助成券を交付しています。なお、令和4年度（2022年度）から子育て支援施策充実の観点から支給要件を拡充しています。

**表 4-9 積丹町地域福祉交通支援対策事業の概要**

項目	内容 (R4.8.1 現在)
所管	積丹町住民福祉課
対象	70歳以上の高齢者世帯、身体障害者1級、2級の者が世帯構成員となっている非課税世帯
内容	対象世帯にバス乗車券又はハイヤー助成券を支給

**(6) 高等学校生徒通学費等補助事業**

積丹町では、高等学校に通う子供を持つ家庭の経済的負担を軽減するため、通学及び下宿に要する経費の一部を助成しています。なお、令和4年度から子育て支援施策充実の観点から支給要件を拡充しています。

**表 4-10 高等学校生徒通学費等補助事業の概要**

項目	内容 (R4.4.1 現在)
所管	積丹町企画課
対象	高等学校に就学している者
内容	通学費：定期乗車券の月額から1万円を控除した額を補助 下宿費：部屋代の月額から1万円を控除した額（上限25,000円）を補助

**【課題】**

- ・ 支援事業の継続による交通弱者に対する移動支援と安心な環境の提供

4-2-4 輸送に係る公的資金投入額

積丹町では公共交通の中でも、北海道中央バス(株)が運行する路線バス「積丹線」の国庫補助事業の収支不足額に対し、平成25年(2013年)に沿線4市町と北海道中央バス(株)との間で交わした基本的枠組み合意に基づく按分により費用を負担しています。

このほか、スクールバス、診療所・温泉送迎バスの運行の一部を委託業務として、地域福祉交通支援対策事業、高等学校生徒通学費等補助事業を町独自施策として実施しており、令和3年度(2021年度)には積丹線の負担額と合計で約7,953千円を投入しています。

積丹線については、国庫補助路線として運行していますが、少子高齢化等により利用者数が減少傾向にあり、減便等の合理化を実施しているものの、収支不足額の解消が困難な状況にあります。令和2年度(2020年度)には、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数のさらなる減少等から、積丹町の負担額が過去最高の約3,728千円となり、今後も積丹線への負担額の発生が見込まれます。

また、診療所・温泉送迎バス、スクールバスについては、平成28年度(2016年度)から令和3年度まで、年間2,844千円～6,023千円の運行経費(人件費を含まず)となっていました。令和2年度より運行を包括業務委託へ移行したことや、新型コロナウイルス感染症による活動自粛や臨時休校などに伴う運行回数の減少の影響により、経費が縮小しています。

地域福祉交通支援対策事業、高等学校生徒通学費等補助事業については、平成28年度にはそれぞれ1,950千円、4,057千円を支出していましたが、支給対象者の減少や支給額の見直しなどによって、令和3年度にはそれぞれ575千円、2,297千円と大きく減少しています。なお、令和4年度(2022年度)には子育て支援施策の観点から各事業を拡充したことから、支給額の増加が見込まれています。

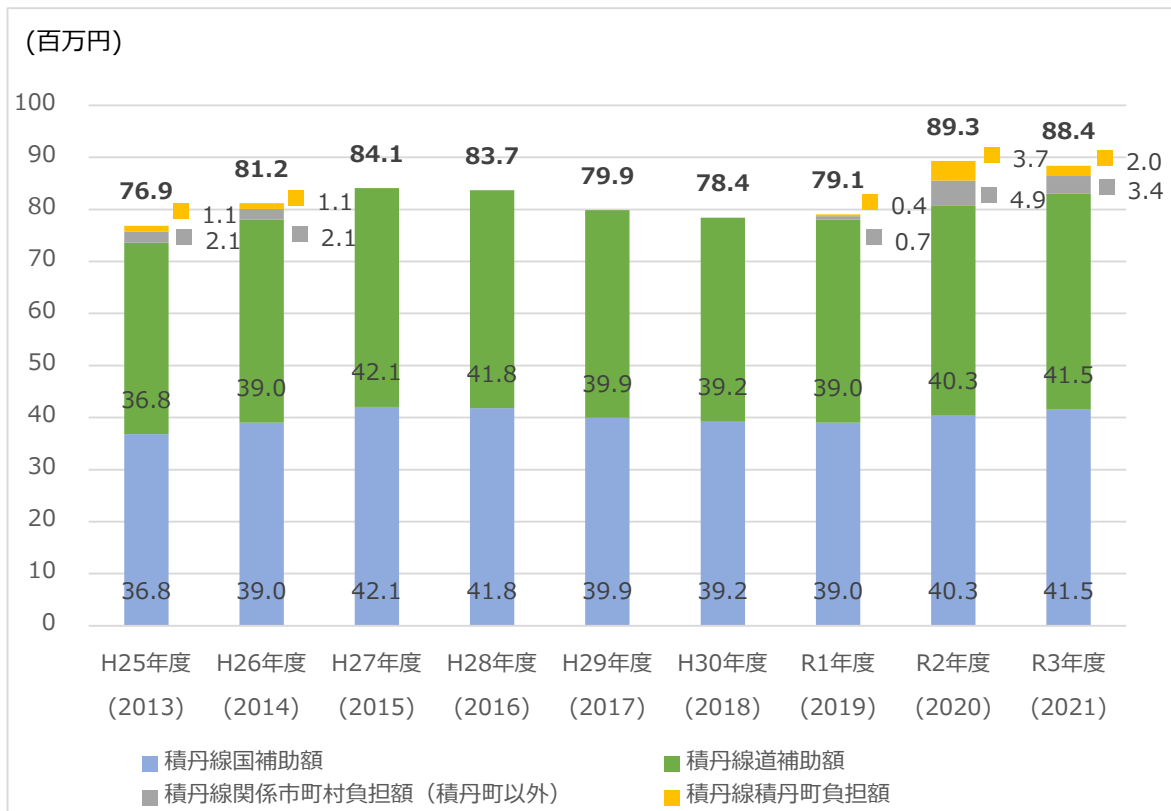


図 4-15 路線バス(積丹線)の公的資金投入額

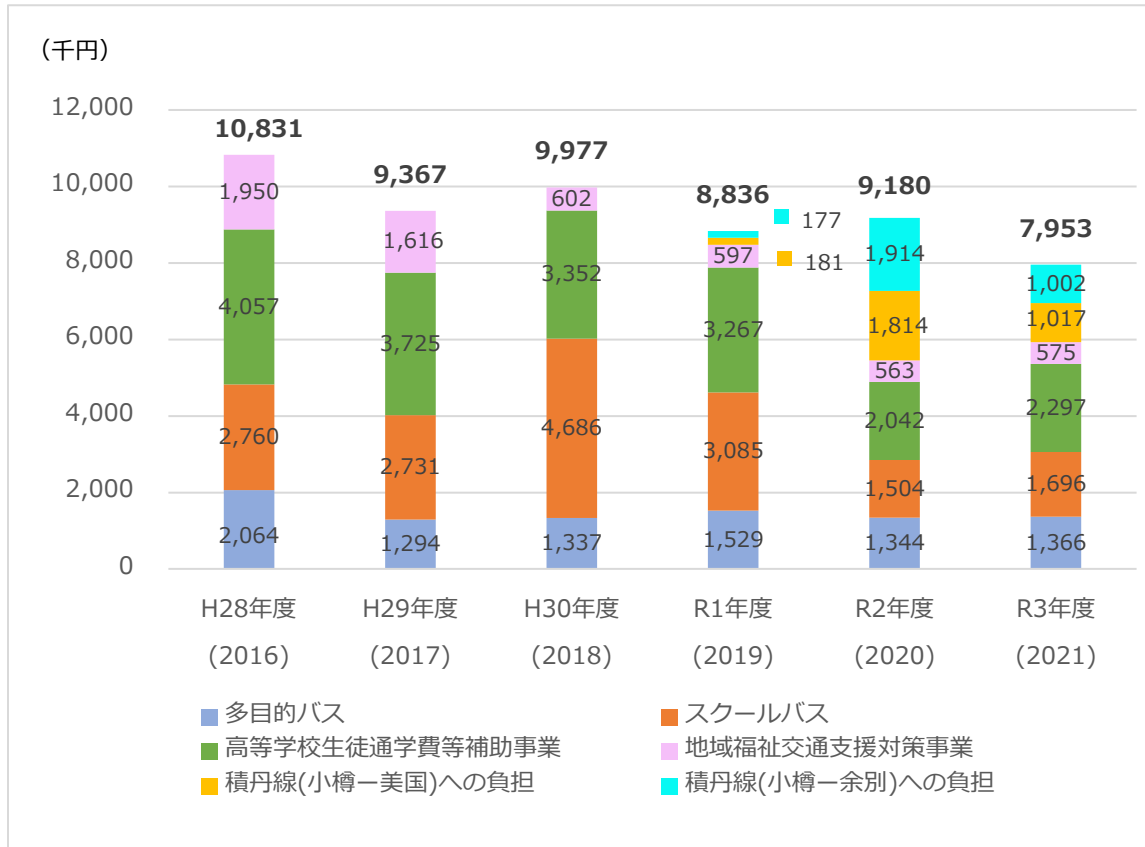


図 4-16 積丹町の交通に対する公的資金投入額

【課題】

・積丹町における負担額は増加が見込まれており、公共交通の利用者の確保や国や道等からの支援を受けながら持続可能な輸送手段の確保・維持が必要



4-2-5 地域の現状と問題点・課題

①人口動態

- ・積丹町の人口は年々減少しており、令和2年（2020年）には2千人を下回っている
- ・高齢化率は47%であり、地域経済を支える生産年齢人口を上回る高齢者数
- ・かつて公共交通利用の中心であった通勤・通学者の減少
- ・世帯構成では、単独世帯の全体に占める割合が増加傾向

■今後の必要な視点

- ・増加し続ける高齢者のニーズに合わせた移動手段の確保が必要

②まちの構造

- ・人口分布として、美国町が最も多く全体の約6割を占めている
- ・余別方面にも集落が点在しており、構成比5%~10%の人口を有する地区も多い
- ・施設の分布状況では余別町・野塚町等において会館や郵便局、小学校など一定の生活を営む小さな拠点は整備
- ・利便性の高いサービスを受けるには美国町までの移動が必要

■今後の必要な視点

- ・継続的に余別方面と美国町を結ぶ公共交通の維持が必要と考えられる

③観光動向

- ・平成29年（2017年）から令和元年（2019年）にかけて増加傾向となっていた宿泊客数は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い減少

■今後の必要な視点

- ・アフターコロナを見据えた移動手段の確保や乗り継ぎの利便性向上など、生活交通との一体的な受け入れ環境整備が必要

④バス交通の動向

- ・積丹町内では路線バス（積丹線）と高速しゃこたん号が運行
- ・積丹線は地域間幹線系統として国・道の補助金により維持しながら運行
- ・積丹線や高速しゃこたん号は、通学・通勤・通院の利用が中心
- ・利用者の低迷とバスドライバーの不足から積丹線の美国-余別間の廃止が決定
- ・積丹線の一部廃止に伴い美国町での乗継が発生

■今後の必要な視点

- ・代替交通の検討、多様な移動手段との連携の下で、住民ニーズに即した効率的な運行の実現が必要
- ・時間的・物理的な移動の円滑化について検討が必要
- ・既存の空白地域（神岬町、野塚町丸山地区等）についても輸送の検討が必要

⑤その他の輸送手段

- ・診療所・温泉送迎バスや福祉有償運送については、町民を輸送する重要な位置づけとして維持が必要
- ・路線バスやハイヤーの乗車券等を交付する支援事業を実施し、きめ細かい支援が行われている
- ・輸送に係る町の負担額としては毎年9,000千円前後の負担

■今後の必要な視点

- ・持続可能な公共交通として運行し続けるためには、国・道のさらなる補助金等の助成などにより、安定的な財源確保を図りながら継続的な支援について検討が必要
- ・積丹線の廃止区間（美国—余別間）の地域内フィーダー系統としての新たな運行
- ・診療所・温泉送迎バスの機能拡充と有償化
- ・スクールバスによる一般混乗化を視野に入れた将来的な活用方策の検討

### 4-3 積丹町の公共交通に係る各種調査結果の整理

#### 4-3-1 アンケート調査結果

##### (1) 調査の目的

積丹町民の移動実態（生活圏や移動頻度、移動時間帯など）、今後の運転意向や公共交通に対するニーズから、移動困難者の把握を目的に調査を実施する。

調査結果を地区別や個人属性別で集計を行うことで、地区ごとに異なるニーズの明確化、真に公共交通を必要としているターゲット層を把握する。

##### (2) 調査実施日

調査期間 令和 4 年（2022 年）1 月 31 日～2 月 15 日

##### (3) 調査対象者

積丹町の全世帯

##### (4) 調査方法

対象世帯に対して 2 部ずつ回覧配付・郵送回収することにより、調査を実施

##### (5) 回収状況

配付数：859 世帯

回収数：494 世帯（797 票）

回収率：57.5%

##### (6) 調査内容

以下の設問項目を設定しました。

表 4-11 アンケート調査内容

調査大項目	調査小項目
ア 個人属性	性別・年齢、職業、居住地、免許・自動車の保有状況、自動車の運転意向、自動車運転困難となった場合の移動手段、免許返納により困ること
イ 日頃の交通行動 (買い物・通院・私用)	バスの利用頻度、ハイヤーの利用頻度、外出時に困っていること・解消された場合の頻度の変化、通院の状況、買い物の状況、私用・習い事などのお出かけ状況、積雪期の移動手段の変化
ウ 積丹町の公共交通について	路線バスの満足度、積丹線が廃線した場合の考え、自由記述

4-3-2 アンケート結果から見えてきた現状と問題点・課題

(1) 運転免許返納後にも移動できる手段の確保

- ・ 運転免許、自動車共に保有している者のうち、42.6%が「できる限りずっと運転したい」
- ・ 75歳以上でも運転継続意向があり、高齢者ドライバーによる事故リスクが高まる可能性がある
- ・ 将来運転が困難になった場合に、54.8%が「路線バス（積丹線）を利用する」と回答
- ・ 町内公共交通を維持・確保していくことは、高齢者ドライバーのリスク低減、住民の町外への流出の防止に有効
- ・ 免許返納した時に困る理由として、ほぼ全回答者が「買い物に行けなくなる」、「病院に行けなくなる」など、今後も積丹町で生活していく上で、重要な行動に制限がかかることを懸念
- ・ 外出時に困っている理由として、「移動したい時刻と運行時刻が合わない」が約4割
- ・ 75歳以上では「家族や知人に頼るしかない」と答えた割合が約3割

■ 今後の必要な視点

- ・ 将来的に高齢者が運転免許を返納した場合にも、最低限買い物や通院などの移動が可能な輸送手段の確保が必要

(2) 公共交通維持の方向性

- ・ 公共交通の利用頻度は回答者の6割が路線バスを、9割がハイヤーを「めったに利用しない」と回答
- ・ 「週に1回以上」公共交通を利用している町民が1割に満たない

■ 今後の必要な視点

- ・ 免許返納時の移動手段の確保や、既存の交通手段の情報提供等による住民に対して安心感を与えることにより、定住を促進することが有効

(3) 町内移動と広域交通の確保・維持

- ・ 通院時・私用時の移動手段として、「自分の運転」が最も多い
- ・ 現状でも約3割が路線バスを利用していると回答
- ・ 余市町へのアクセスが多く、また目的によっては積丹町内や小樽市へのアクセスも多い

■ 今後の必要な視点

- ・ 近隣自治体へのアクセスの維持・確保が重要
- ・ 今後は町内の輸送手段の維持と町外へのアクセス性の確保が必要
- ・ 美国地区を拠点とする町内公共交通の効率化
- ・ 町外へアクセスする広域交通と町内交通の時間的接続を考慮したシームレスな拠点整備が必要

(4) 積丹線（美国－余別間）の代替交通について

- ・積丹線が廃止になると「困る」、「将来的に困る」と答えた割合をあわせて6割
- ・困る移動目的としては「病院に行けなくなる」が約4割
- ・積丹線の代替交通手段として、積丹線と同じ路線バス便数の維持、予約があったときだけ自宅等にまで迎えに来る乗合バスが望まれている

■今後の必要な視点

- ・デマンドバス等、必要なタイミングで自宅から目的地まで行ける公共交通の検討が必要
- ・代替交通として住民にとって利便性が高く、財政効率の高い最適な公共交通体系の構築が必要
- ・積丹線の代替交通手段の運行に向けて、町民との意見交換会などを実施しながら、町民ニーズを継続的に聴取することで、町民の公共交通利用上の改善・検討が必要

## 4-3-3 乗降調査結果

## (1) 調査の目的

既存の公共交通網である積丹線、高速しゃこたん号の利用実態や利用者意識を調査・分析することにより、積丹町地域公共交通計画の策定に係る基礎データとして収集・整理し、今後地域公共交通の必要性や整備課題を抽出することを目的とする。

## (2) 調査の概要

調査の概要は以下の通りです。

表 4-12 乗降調査の概要

調査日	平日調査：令和4年（2022年）7月13日(水) 休日調査：令和4年（2022年）7月16日(土)
調査の方法	乗降バス停のカウント調査 アンケート調査
対象路線	積丹線(20系統：小樽－美国)全12便 積丹線(21系統：小樽－余別)全7便 高速しゃこたん号 全4便
対象者数	1,235人

(3) カウント調査の結果

① 便別の利用者数

便別の利用者数は全体 1,235 人、路線別に見ると積丹線 20 系統で 468 人、21 系統で 359 人、高速しゃこたん号で 408 人となっています。また、平日は 663 人、休日は 572 人となっています。

表 4-13 便別の利用者数

路線名	発地	着地	平日合計				休日合計				総計 (人)	
			発時刻	乗車 人数 (人)	小計 (人)	合計 (人)	発時刻	乗車 人数 (人)	小計 (人)	合計 (人)		
積丹線 (20系統)	小樽駅前	美国	7:50	26	153	288	7:50	28	113	180	468	
			10:00	21			10:00	15				
			14:00	21			-	-				
			15:50	22			15:50	13				
			18:00	18			16:50	14				
			19:00	25			18:00	17				
			20:00	20			20:00	26				
	美国	小樽駅前	6:03	47	135		6:03	12	67			
			6:28	41			6:28	16				
			10:19	19			10:19	26				
			14:19	12			14:19	13				
			17:29	16			-	-				
積丹線 (21系統)	小樽駅前	神威岬	9:00	15	34	172	9:00	44	71	187		
			12:00	19			12:00	27				
		積丹余別	15:10	34	61		15:10	32				
			16:50	27			-	-				
	積丹余別	小樽駅前	神威岬	6:30	41		41	6:30	29		29	
				12:21	21			12:21	24			
			美国	15:31	15			36	15:31			31
				9:35	43				97			9:35
高速 しゃこたん号	札幌駅前	美国	16:05	54	106	203	16:05	54		98	205	
			8:47	57			8:47	55				
	神威岬	札幌駅前	14:02	49			14:02	52	107			
			平日合計	663			休日合計	572		1,235		

② 町内のバス停で乗車もしくは降車した利用者数

町内のバス停で乗降した利用者数は以下の通りです。積丹線（21系統）の特徴としては、美国より余別方面の利用者数は少なく、積丹線の平日では最大5人の利用となっています。一方で休日の神威岬への接続する路線は10人以上の利用者がいる状況となっています。

表 4-14 積丹町内のバス停の利用者数

路線名	発地	着地	平日合計			休日合計				総計 (人)	
			発時刻	乗車 人数 (人)	小計 (人)	合計 (人)	発時刻	乗車 人数 (人)	小計 (人)		合計 (人)
積丹線 (20系統)	小樽駅前	美国	7:50	0	23	48	7:50	8	13	23	71
			10:00	6			10:00	1			
			14:00	4			-	-			
			15:50	5			15:50	2			
			18:00	1			16:50	1			
			19:00	2			18:00	1			
	20:00	5	20:00	0							
	美国	小樽駅前	6:03	14	25		6:03	2	10		
			6:28	7			6:28	1			
			10:19	3			10:19	6			
14:19			1	14:19		1					
17:29			0	-		-					
積丹線 (21系統)	小樽駅前	神威岬	9:00	1(1)	6(4)	41(19)	9:00	15(12)	21(16)		
			12:00	5(3)			12:00	6(4)			
		積丹余別	15:10	7(2)			15:10	3(0)			
			16:50	5(0)			-	-			
	積丹余別	小樽駅前	6:30	13(5)	13(5)		6:30	4(0)	4(0)		
			12:21	5(3)	10(8)		12:21	5(2)	18(14)		
		神威岬	15:31	5(5)	10(8)		15:31	13(12)	18(14)		
			9:35	10(8)	12(8)		9:35	11(9)	11(9)		
高速 しゃこたん号	札幌駅前	美国	16:05	2	8(3)	20(11)	16:05	0	18(11)	29(20)	49(31)
			8:47	3			8:47	7			
	札幌駅前	神威岬	14:02	5(3)			14:02	11(11)			
			平日合計	109(30)			休日合計	98(50)			

※ ( ) は内数として美国より余別方面のバス停の利用者数



③ 積丹町内の目的別利用者数

平日では朝と夕方に通学・通勤目的として利用されています。また、観光目的としても利用されており、休日では最大で11人が観光目的として利用されています。

表 4-15 積丹町内の目的別利用者数（平日）

			平日									
路線名	発地	着地	発時刻	通学	通勤	通院	買い物	観光	業務、 打合せ等	その他、 私用	帰宅	無回答
積丹線 (20系統)	小樽駅前	美国	7:50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			10:00	0	0	0	0	5	0	0	1	0
			14:00	0	0	1	1	0	0	1	2	0
			15:50	2	0	0	0	0	0	0	3	0
			18:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0
			19:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	美国	小樽駅前	6:03	12	0	2	0	0	0	0	0	0
			6:28	6	1	0	0	0	0	0	0	0
			10:19	0	0	1	1	0	0	1	1	0
			14:19	0	1	0	0	0	0	0	0	0
			17:29	0	0	0	0	0	0	0	0	
積丹線 (21系統)	小樽駅前	神威岬	9:00	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	1(1)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
			12:00	0(0)	1(0)	1(0)	0(0)	3(3)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
	積丹余別	積丹余別	15:10	1(0)	2(1)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	4(1)	0(0)
			16:50	2(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	3(0)	0(0)
	神威岬	小樽駅前	6:30	6(1)	3(2)	3(1)	1(0)	1(0)	0(0)	2(1)	0(0)	0(0)
			12:21	0(0)	0(0)	0(0)	1(0)	2(2)	1(1)	0(0)	1(0)	0(0)
			15:31	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	5(5)	0(0)	0(0)	0(0)	
高速 しゃこたん号	札幌駅前	神威岬	9:35	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	9(7)	0(0)	0(0)	1(1)	0(0)
			16:05	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	美国	札幌駅前	8:47	0	1	2	0	0	0	0	0	0
			14:02	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	5(3)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
合計				35(1)	9(3)	10(1)	5(0)	31(21)	1(1)	4(1)	19(2)	0(0)

※ ( ) は内数として美国より余別方面のバス停の利用者数

表 4-16 積丹町内の目的別利用者数（休日）

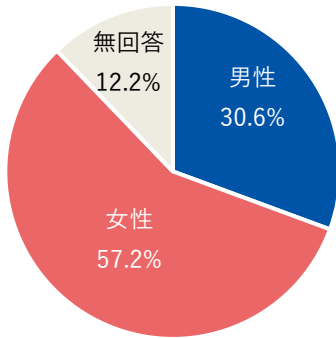
			休日												
路線名	発地	着地	発時刻	通学	通勤	通院	買い物	観光	業務、 打合せ等	その他、 私用	帰宅	無回答			
積丹線 (20系統)	小樽駅前	美国	7:50	0	1	0	0	5	0	0	1	0			
			10:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0			
			14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1		
			15:50	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0		
			18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		
			19:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0		
	美国	小樽駅前	6:03	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
			6:28	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
			10:19	0	1	0	1	2	0	2	0	0	0		
			14:19	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		
			17:29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
			積丹線 (21系統)	小樽駅前	神威岬	9:00	0(0)	1(0)	0(0)	3(3)	11(9)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
						12:00	0(0)	1(0)	1(0)	1(0)	2(2)	2(2)	0(0)	0(0)	0(0)
					積丹余別	15:10	1(0)	1(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	1(0)
16:50	0(0)	0(0)				0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
神威岬	積丹余別	6:30		0(0)	0(0)	2(0)	0(0)	0(0)	0(0)	2(0)	0(0)	2(0)			
		12:21		0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	5(2)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)			
	小樽駅前	15:31		2(1)	0(0)	0(0)	0(0)	11(11)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)			
		9:35		0(0)	0(0)	0(0)	1(0)	9(9)	0(0)	1(0)	0(0)	0(0)			
高速 しゃこたん号	札幌駅前	美国	16:05	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
			8:47	0	2	0	2	2	0	1	0	0			
	神威岬	14:02	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	6(6)	0(0)	3(3)	2(2)	0(0)				
		合計		6(1)	7(0)	3(0)	9(3)	54(39)	2(2)	10(3)	8(2)	5(0)			

※ ( ) は内数として美国より余別方面のバス停の利用者数

(4) アンケート調査の結果

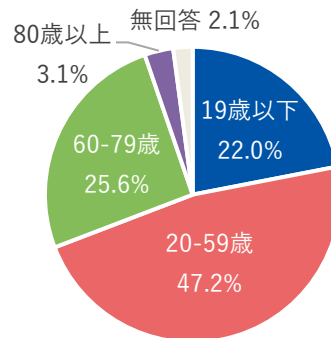
① 基本属性

利用者の約6割が女性となっており、年齢別には20～59歳が約5割となっています。



N=1,084

図 4-17 性別

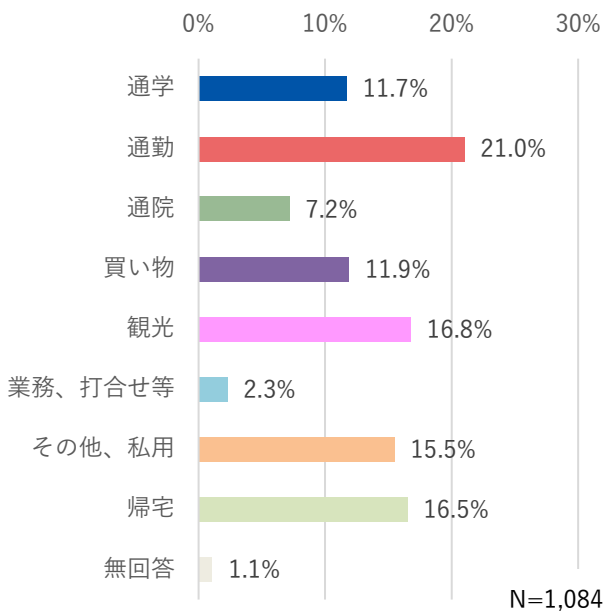


N=1,084

図 4-18 年齢

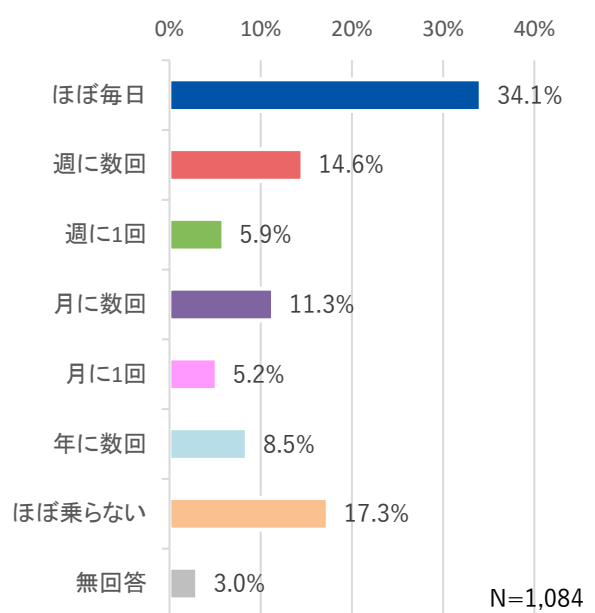
② 利用特性

路線バスの利用目的は通勤が約2割、通学が約1割となっており、その結果、利用頻度がほぼ毎日と高くなっています。また、観光目的も約2割となっている状況です。



N=1,084

図 4-19 利用目的（複数回答可）



N=1,084

図 4-20 利用頻度

③ 目的地・支払い方法

目的地は、余市町・小樽市がいずれも約3割と2つの地域が中心的に利用されています。また、支払い方法ではSAPICAをはじめとするICカードが定着しています。

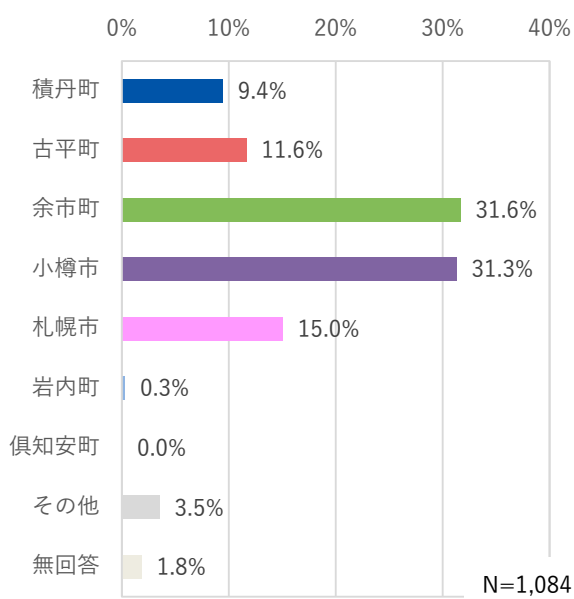


図 4-21 目的地（複数回答可）

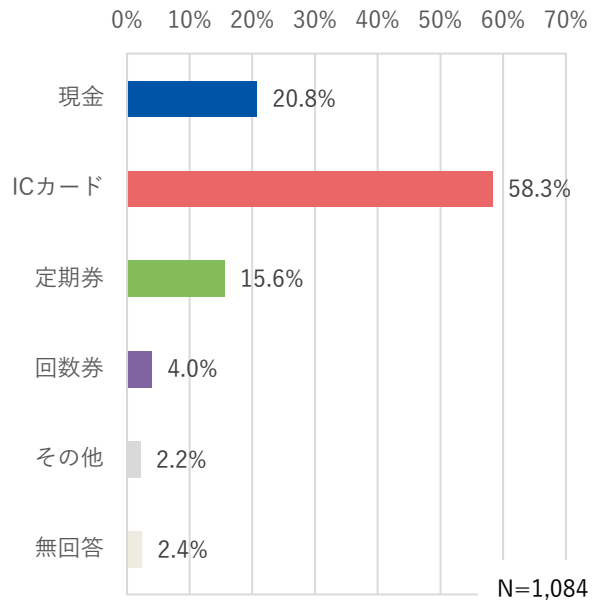


図 4-22 支払い方法

④ 路線別の年齢

60歳以上の高齢層の割合が約2割となっており、積丹線の小樽駅前⇒神威岬では60歳以上が約4割となっています。

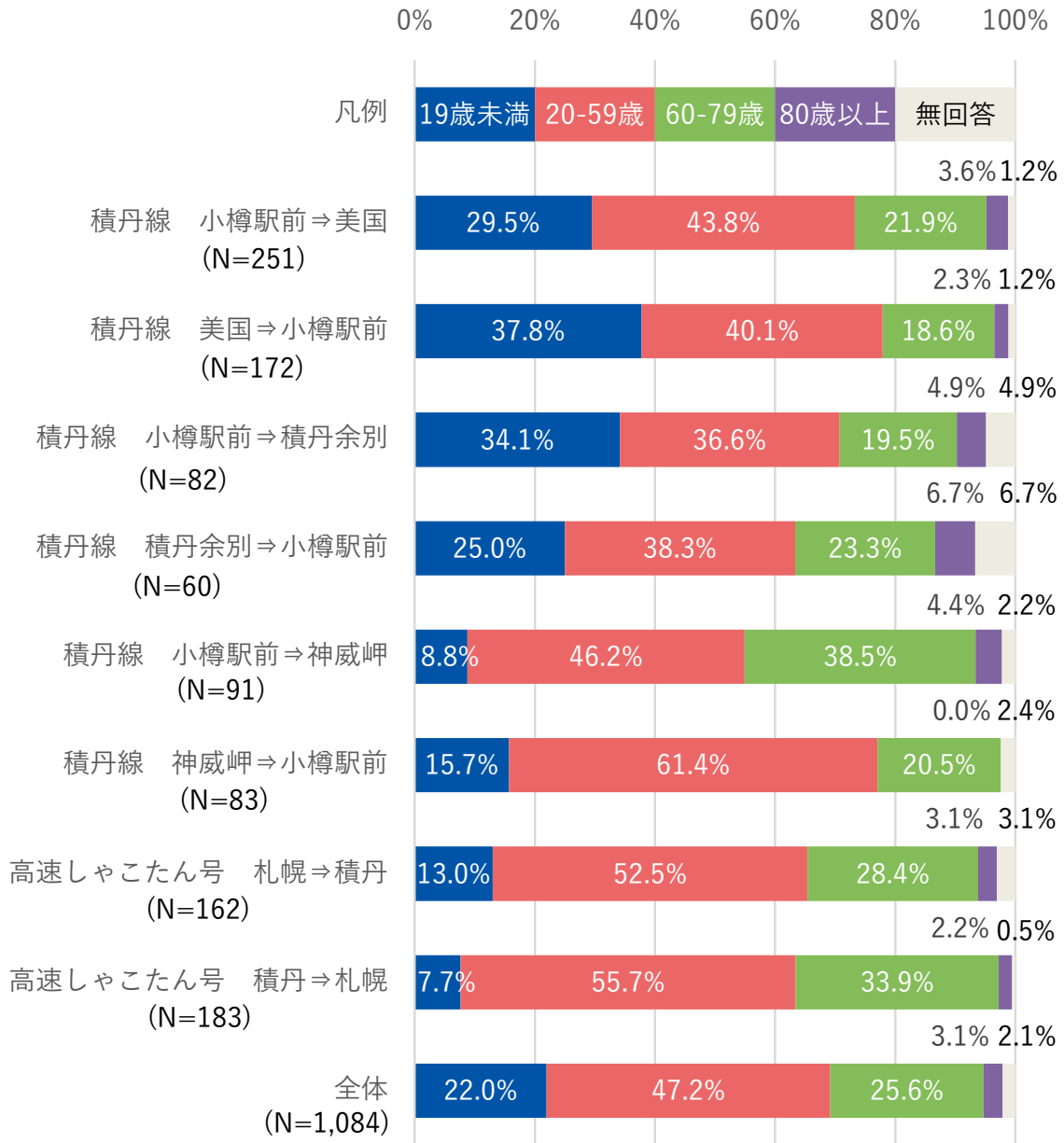


図 4-23 路線別の回答者の年代

⑤ 路線別の目的

神威岬まで接続する路線については、観光目的が積丹線では約3割、高速しゃこたん号では約2割となっており、観光需要が比較的多い路線です。

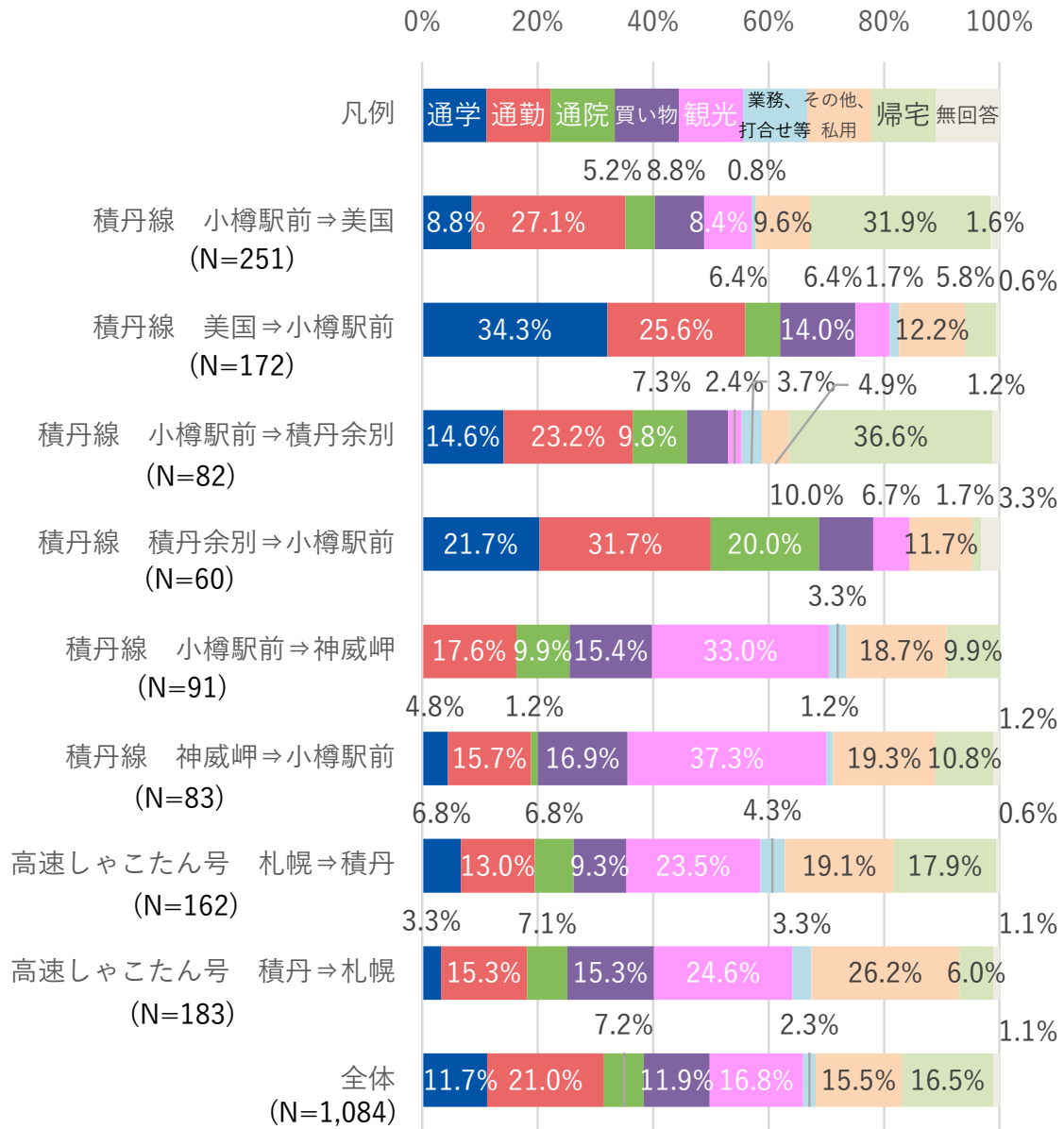


図 4-24 路線別の回答者の利用目的

4-3-4 乗降調査結果から見てきた現状と問題点・課題

(1) 美国より余別方面のバス停の利用者数の減少

- ・乗降調査から、小樽から美国までの区間は、一定の利用がみられる
- ・美国より余別方面のバス停で、一番利用が多い便で平日5人であり、利用者数が著しく少ない
- ・休日は観光目的を含め10名以上が利用

- 今後の必要な視点
- ・時刻や季節に応じた運行の検討が必要

(2) 高齢者の公共交通の利用

- ・利用者の年代を分析した結果、積丹線の利用者の約2割が60歳以上

- 今後の必要な視点
- ・町内では今後さらに高齢化率の上昇が見込まれ、高齢者に優しい公共交通のあり方の検討が必要

(3) 通学・通勤交通としての積丹線

- ・目的別の分析結果から積丹線の余別発の始発便、小樽駅前発の終発便は、通学・通勤者の利用が多い

- 今後の必要な視点
- ・今後も少人数ながらも毎日の需要が見込まれる

(4) 観光交通としての高速しゃこたん号、積丹線

- ・神威岬まで運行する高速しゃこたん号、積丹線について、上り線・下り線ともに観光利用が多い

- 今後の必要な視点
- ・アフターコロナを見据えた観光客の移動支援と受入環境整備としてのサービスの検討が必要

4-3-5 意見交換会の結果

(1) 実施目的

地域住民の公共交通の利用状況や地域公共交通の現状について知ってもらう機会の提供、公共交通の利用に際しての課題を把握し、解決方策を検討するための情報収集を目的とする。

(2) 実施概要

調査の概要は以下の通りです。

表 4-17 調査の概要

実施日	令和4年(2022年)11月2日、8日、9日、11日、18日
参加者	町内各地区の住民(全9会場)、観光業関係者 計69名
実施方法	グループインタビュー形式による聞き取り
議題	1. 普段の外出状況、現状の公共交通の利用状況、要望 2. 美国一余別間が廃止された場合の代替交通について 3. 今後の公共交通に係る取組について

(3) 開催結果

各地区で得られた意見の中から、多く挙げられた意見を以下に示します。

表 4-18 普段の外出状況、現状について

普段の外出状況について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 買い物・通院共に余市や小樽など、町外に行くことが多い</li> <li>・ 自家用車があるため、公共交通は利用しない</li> <li>・ 家族に送迎をお願いしているが、気が引ける</li> <li>・ 漁師は風・時化の状況によって送迎できない場合がある</li> </ul>
路線バスの利用状況、要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 余別発の始発便はよく利用するので、維持してもらいたい</li> <li>・ 余別発 12 時台の便は必要ない、もしくは早めてもらいたい</li> <li>・ 美国一余別間が廃止されても仕方ないと思う</li> <li>・ 17 時美国発便を増便してほしい</li> </ul>
診療所・温泉送迎バスの現状利用状況、要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 診療所への送迎バスは利用している</li> <li>・ 診療所・温泉送迎バスの車両が大きすぎる</li> <li>・ 買い物などの目的でも利用できるようにしてほしい</li> </ul>
福祉有償運送の利用状況、要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状便利なので、対象が増えると良い</li> <li>・ 利用料金をもう少し安くしてほしい</li> <li>・ 複数の目的で利用できるようなるとよい</li> </ul>
ハイヤーの利用状況、要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 美国からハイヤーを利用しなければならない時があるが、高額である</li> <li>・ 20:30 までしかやっていないため、延長してほしい</li> <li>・ ドライバーが 1 名のため、廃業が不安</li> </ul>
スクールバスの現状利用状況、要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スクールバスを一般混乗できるようにしてもらいたい</li> <li>・ スクールバスは児童の安全を考慮し、一般混乗させないでほしい</li> <li>・ スクールバスの空白時間を有効活用してほしい</li> </ul>



表 4-19 美国—余別間が廃止された場合の代替交通などについて

運行時間について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の運行便は出来る限り維持して欲しい</li> <li>・土曜診療に行くこともあるので、土曜も運行してほしい</li> </ul>
予約制について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・余別の始発と、小樽の終発に接続する便はそのまま維持してほしい</li> <li>・予約制は電話でも高齢者には難しい</li> <li>・予約制だと不便なので、定時運行にしてほしい</li> <li>・予約制で、コストを削減してほしい</li> <li>・電話予約にするなら、予約専用回線にほしい</li> <li>・IP 告知端末で予約できるようにしてほしい</li> <li>・一度予約制で実証運行をしてほしい</li> <li>・一度定時定路線で実証運行をしてほしい</li> </ul>
運行区間について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・丸山地区も運行してほしい</li> <li>・今の積丹線と同様に定時定路線にほしい</li> <li>・自宅から目的地まで運行してほしい</li> <li>・町内を循環してほしい</li> </ul>
運行日について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客が多い夏期は増便等を行ってほしい</li> <li>・診療所・温泉送迎バスは、現状の火曜、金曜で慣れているので維持してほしい</li> <li>・病院の担当医によって曜日が決まっているので曜日限定の運行は困る</li> <li>・一度曜日限定運行で実証運行をしてほしい</li> </ul>
乗り継ぎについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央バス路線にスムーズに乗り継げるようにしてほしい</li> </ul>
有償化について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状無料の通院・温泉送迎バスが有償になることに抵抗感はない</li> <li>・町民割引があると良い</li> </ul>
利用促進策について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スタンプカードを発行してほしい</li> <li>・回数券を発行してほしい</li> <li>・映像やカラオケなど、利用していて楽しい乗り物がよい</li> <li>・予約制などの使い方について、分かりやすい情報提供が必要</li> </ul>
観光利用について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・夏期には観光客が多く来るので、車両が定員オーバーにならないようにしてほしい</li> <li>・観光客に対する乗り放題チケットなど観光の取組をしてほしい</li> <li>・予約制になっても観光客にわかりやすい交通にほしい</li> <li>・広告収入による運営の改善も必要ではないか</li> <li>・チェックアウトの時間を考慮したダイヤを設定してほしい</li> </ul>

4-3-6 意見交換会から得られた現状と課題・問題点

(1) 自家用車への依存

- ・意見交換会の参加者のうち、公共交通を日頃から利用している者は多くない
- ・参加者の多くは、自家用車を利用している

(2) 通勤・通学便の維持

- ・乗降調査結果と同様に、余別発の始発便、小樽駅前発の終発便について、維持を求める意見が多い
- ・通学・通勤の移動手段として定時定路線運行の維持が必要

(3) 通院利用

- ・意見交換会では美国をはじめ、余市や小樽の病院へバス利用による通院が多い
- ・通院のための移動手段の確保が必要

(4) 代替交通の運行形態

- ・積丹線の美国－余別間が廃止となった場合の代替交通について、予約の有無、予約方法、曜日運行について統一的でなく、多様な意見がみられた
- ・実証運行してから判断してほしいという意見もあり、多様な運行方法の検討が必要
- ・火曜日・金曜日限定で無料運行している診療所・温泉送迎バスを、代替交通の運行に併せ、他の目的でも使えるよう有償化し、サービス拡充することに抵抗はない

(5) 観光利用

- ・観光客が多くなる夏期の増便
- ・観光客をはじめとした町外の利用者にもわかりやすく利用しやすい運行体系・情報発信

4-3-7 統計資料や各種調査等による課題の整理



第5章 積丹町地域公共交通計画の基本方針と将来像

5-1 基本方針

**基本方針**

**持続可能な公共交通体系の構築による  
地域住民・観光客の効率的な移動支援**

積丹町では、路線バスである積丹線のほか、ハイヤー、診療所・温泉送迎バス、スクールバス、福祉有償運送など、様々な輸送手段があります。一方で、人口減少や新型コロナウイルス感染症における利用者数の低迷、バス事業者の運転手不足などが起因して、積丹線の美幌―余別間の廃止が決定しており、廃止区間の代替交通として新たな輸送手段を検討する必要があります。

そのため、既存輸送資源を最大限活用することによる輸送の効率化、新たな公共交通の導入や広域交通との連携により、国等からの支援制度を活用して、持続可能な地域の輸送手段を確保します。

また、生活交通の中に観光需要に応じた路線を位置づけることにより、地域経済への波及が生まれ、地域の活性化に寄与すると考えられます。特に積丹町では観光需要が高く、現状においても公共交通によって来訪される方が多いことから、積丹線が短絡化した場合にも観光客の受け入れ態勢の質の低下を防ぎ、さらなる機能強化を図る必要があります。

そのため、住民の移動手段の確保のみならず、積丹町の資源を活かして観光客の需要にも対応した公共交通体系の構築により、地域活性化にも寄与する効率的な移動支援を実現します。

5-2 基本方針に基づく将来像

地域住民や観光客の移動手段を確保する公共交通について、新たな輸送形態の導入検討や今ある輸送資源を最大限有効活用、広域交通との連携による効率的で効果的な公共交通体系を構築します。

具体的には①積丹線の美国—余別間廃止後の町内輸送手段（代替交通）の維持・確保方策の検討、②既存の輸送手段の役割の明確化と経営改善、③観光需要に応じた移動サービスの提供、④利用促進による利用者の確保を図りながら、持続可能な公共交通体系を実現します。

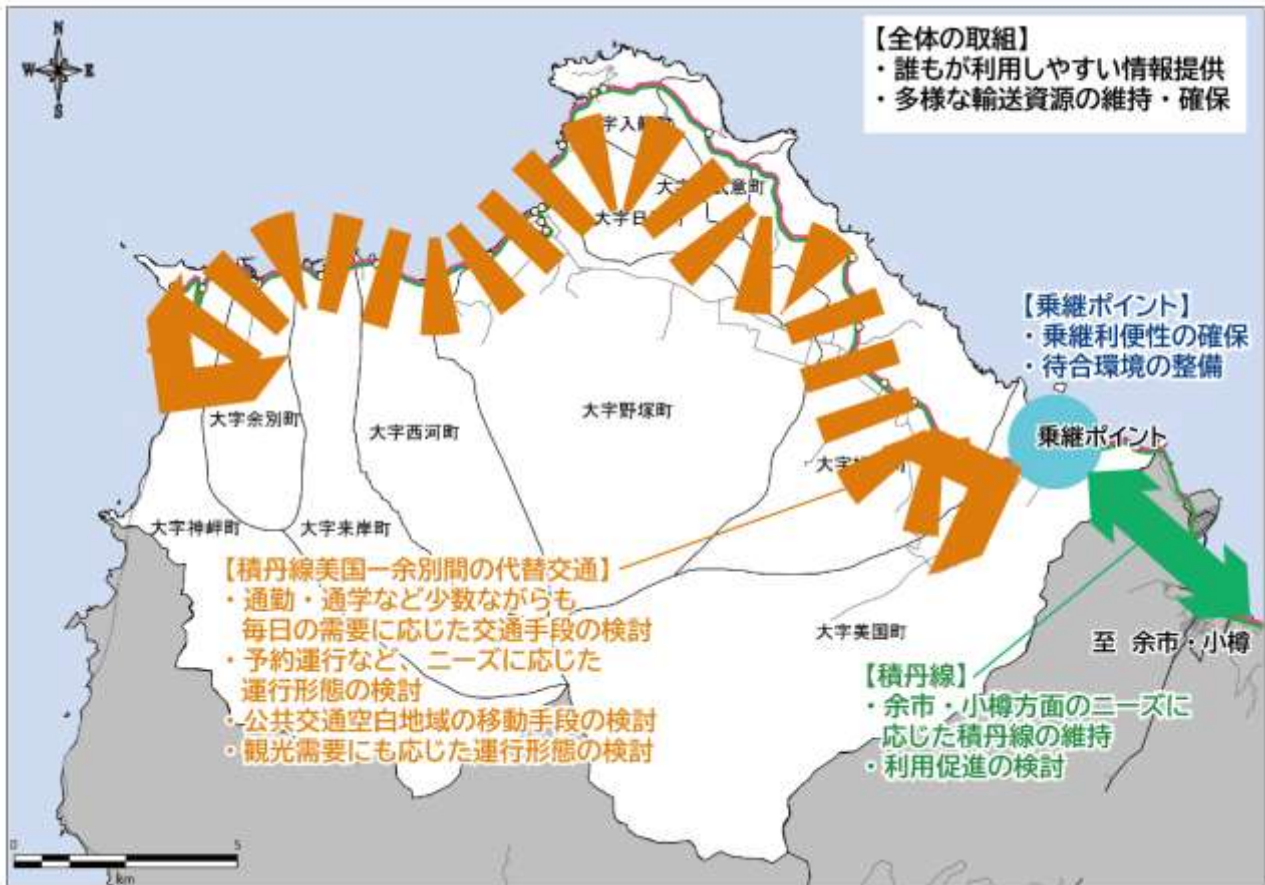


図 5-1 基本方針に基づく将来像

表 5-1 本計画に基づき維持・確保を行う公共交通の役割

交通機関	積丹町における役割等	主な運行区域
バス路線 (積丹線、高速しゃこたん号)	積丹町と小樽・札幌方面とを結ぶ広域的な移動手段として、町民の生活交通・町外からの来訪者の移動を支える役割を担う	町内外
積丹線の美国—余別間の廃止に伴う代替交通	積丹町内を輸送する交通手段であり、積丹線に代わる移動手段と診療所・温泉送迎バスの役割を兼ねた、町民の生活交通・町外からの来訪者の移動を支える役割を担う	町内
福祉有償運送	町内外の輸送手段として、介助者による支援の下、要介護者の生活移動を支える役割を担う	町内外
スクールバス	小・中学校から離れた児童の輸送手段や学校行事の輸送として役割を担う	町内外
ハイヤー	上記公共交通では担いきれない需要等を支える役割を担う	町内外

## 第6章 基本目標及び施策

### 6-1 施策を展開していく上での基本目標

#### 基本目標1 町内輸送手段の維持・確保

- 施策① 毎日の少ない需要に応じた小規模輸送による定時運行の確保
- 施策② 利用頻度の少ない時間帯における予約運行などの適用による既存資源を活用した持続可能な交通体系の検討
- 施策③ 新たな公共交通と積丹線相互の乗継しやすい時刻の設定
- 施策④ 地域間幹線系統の維持

#### 基本目標2 輸送手段の役割の明確化と経営の改善

- 施策⑤ 福祉有償運送の継続による要介護者のための優しい交通の維持・確保
- 施策⑥ スクールバスの継続による小・中学生の輸送手段の維持・確保
- 施策⑦ 診療所・温泉送迎バスの有償化と目的地の拡充による持続可能な移動手段の確保
- 施策⑧ ハイヤーによる公共交通空白地域・空白時間帯の輸送に係る検討

#### 基本目標3 観光需要に応じた移動サービスの提供

- 施策⑨ 神威岬等の観光地や宿泊・飲食施設などをつなぐ観光交通需要に応じた輸送手段の確保
- 施策⑩ 乗り放題チケット、サポーター制度など観光目線でのマーケティングを検討

#### 基本目標4 利用促進による持続可能な移動支援

- 施策⑪ バスマップや時刻表、乗り方などを掲載した情報発信ツールの作成
- 施策⑫ 住民意見交換会等による意見抽出



6-2 目標に基づく施策内容

基本目標1 町内輸送手段の維持・確保

施策① 毎日の少ない需要に応じた小規模輸送による定時運行の確保

施策② 利用頻度の少ない時間帯における予約運行などの適用による既存資源を活用した持続可能な交通体系の検討

目的	<p>積丹町の路線バスとしては積丹線及び高速しゃこたん号が運行していますが、このうち積丹線の美国－余別間については、利用者数の減少や運転手の不足を理由として廃止が決定しました。</p> <p>廃止に伴い、美国－余別間は路線バスの無い地域となるため、代替する輸送手段を検討し、町内生活の移動手段の確保及び新たな需要の拡大を目指します。</p> <p>また、公共交通の維持に必要な支援を行うとともに、地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統）補助金等を活用し、町民や観光客等の移動を確保します。</p>				
実施概要イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝・夕のピーク時間帯は、少数ながらも毎日の需要が見込まれるため、これまでと同様の定時定路線の運行により、美国町までの輸送を維持</li> <li>・日中の時間帯は、通院や買い物が主な利用目的となっており、週1回程度の利用が想定されるため、予約運行型としての輸送を維持</li> <li>・現状では火曜・金曜に診療所・温泉送迎バスが運行しており、予約運行の時間帯は町立国民健康保険診療所及び歯科診療所に接続する路線として維持</li> </ul> <p>⇒上記3つの輸送目的については、積丹町が運行主体として自家用旅客有償運送で実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状で積丹線が運行していない神岬地区や野塚町丸山地区等への運行についても検討し、公共交通空白地域の移動手段を実現</li> <li>・小樽－美国間の接続時間に配慮した運行時間や住民・観光客等のニーズの変化に応じて見直しながら利用者の確保に努める</li> </ul>				
実施エリア	積丹町内				
実施主体	積丹町				
実施スケジュール	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	●	●	●	●	●



【代替交通導入の対象範囲】

●：実施、○：適宜実施、△：検討



施策③ 新たな公共交通と積丹線相互の乗継しやすい時刻の設定

目的	<p>積丹町が主体となり代替交通を運行し、施策①・施策②を実施することにより、利用者ニーズに即した町内の新たな輸送手段の導入が予想されます。</p> <p>一方で、余市・小樽等の都市間を跨ぐ移動については、町内の新たな公共交通と積丹線の乗継が必要となっています。</p> <p>そのため、新たな公共交通の運行に当たっては、積丹線との接続性を意識した時間設定を行うことにより、安全で快適な運行を実現します。</p>				
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積丹線の運行時刻・乗継を意識した新たな公共交通の導入</li> <li>・予約運行における美国町での発着時間の設定</li> <li>・積丹線の遅延対応として、新たな公共交通の柔軟な対応</li> </ul>				
実施エリア	積丹町美国町内				
実施主体	積丹町・交通事業者				
実施 スケジュール	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	●	●	●	●	●

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策④ 地域間幹線系統の維持

目的	<p>積丹線は国・道・沿線自治体の負担によって維持しており、地域の広域交通を支える重要な路線です。</p> <p>美国—余別間の廃止後においても、地域の重要資源として積丹線の確保・維持に努めます。</p>				
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止区間における代替交通の運行により、これまでの利用者数の確保・維持</li> <li>・さらなる利用者数確保のための代替交通の利便性向上策や空白地域における運行の拡充などを検討</li> <li>・観光需要を含めた効率的で効果的な代替交通の運行によって、地域内フィーダー系統から地域間幹線系統に送客する役割を担い、連携による相乗効果を図る</li> <li>・高速しゃこたん号についても観光・生活行動を支える重要な広域交通であるため、積丹線や代替交通と併せ利用促進による利用者の確保に努める</li> </ul>				
実施エリア	積丹町内				
実施主体	積丹町、交通事業者				
実施 スケジュール	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	●	●	●	●	●

●：実施、○：適宜実施、△：検討

基本目標2 輸送手段の役割の明確化と経営の改善

施策⑤ 福祉有償運送の継続による要介護者のための優しい交通の維持・確保

施策⑥ スクールバスの継続による小・中学生の輸送手段の維持・確保

目的	<p>積丹町では、積丹町社会福祉協議会が要介護者の移動支援として、福祉有償運送を運行しています。</p> <p>また、教育委員会が小中学生の輸送として、スクールバスを運行しています。必要最低限の輸送資源として、これらの移動手段を確保・維持することにより、安全で安心な移動を支援します。</p>				
実施概要イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉有償運送による要介護者が移動できる環境の継続的な維持</li> <li>スクールバスの輸送によって小中学生が安心して移動できる環境を継続</li> </ul> <p>⇒上記2つの輸送手段については町の財政負担の下で維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>将来的な高齢社会の進行に合わせて、福祉有償運送の管理の効率化や交通空白地有償運送として誰でも活用できる移動手段としての検討、スクールバスの一般利用者の混乗による活用の検討など、社会情勢の変化に適応した輸送のあり方を継続的に検討</li> </ul>				
実施エリア	積丹町				
実施主体	積丹町・関係機関				
実施スケジュール	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	●	●△	●△	●△	●△

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑦ 診療所・温泉送迎バスの有償化と目的地の拡充による持続可能な移動手段の確保

目的	<p>現状では火曜日・金曜日において、町立国民健康保険診療所及び歯科診療所と町内温泉施設まで無料で送迎するバスを積丹町が運行しています。</p> <p>町民の通院や余暇活動などの移動を支える重要な役割を担っていますが、無料で送迎していることにより、財政負担が経年的に発生しています。</p> <p>そのため、積丹線（美国—余別間）の代替交通と統合し、有償運送による持続可能な移動手段として確保・維持します。</p>				
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積丹線（美国—余別間）の代替交通の運行に併せて、診療所・温泉送迎バスを統合し、有償による運行へと変更</li> <li>・施設利用者に対するセット料金や割引制度など、利便性の高い輸送手段として取組内容を継続的に検討</li> </ul>				
実施エリア	積丹町				
実施主体	積丹町・施設管理者				
実施 スケジュール	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	●△	●△	●△	●	●

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑧ ハイヤーによる公共交通空白地域・空白時間帯の輸送に係る検討

目的	<p>町内のハイヤーは1社が営業しており、利用者数の減少により、継続的な維持のための取組の検討が必要です。</p> <p>一方、町内では路線バスが運行していない時間帯において、公設塾の送迎や観光客の移動などが不便な状況であり、自由度の高いハイヤーによる輸送が、地域の安心なまちづくりを進めるためにも重要です。</p>				
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイヤー事業継続のためのハイヤー助成制度などの利用促進の取組の検討</li> <li>・輸送手段がない空白時間帯における少需要輸送の担い手としての役割分担の検討</li> <li>・公共交通空白地域における輸送手段としての活用</li> </ul>				
実施エリア	積丹町				
実施主体	積丹町・交通事業者				
実施 スケジュール	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	○△	○△	○△	○△	○△

●：実施、○：適宜実施、△：検討

**基本目標3 観光需要に応じた移動サービスの提供**

施策⑨ 神威岬等の観光地や宿泊・飲食施設などをつなぐ観光交通需要に応じた輸送手段の確保

目的	<p>積丹町は神威岬や島武意海岸などの雄大な自然観光資源を有しているほか、宿泊施設や海産物等の味覚を提供する飲食店があり、観光地としての魅力が高い地域です。</p> <p>観光客の移動手段として代替交通が担うことにより、より多くの観光客の移動が可能となり、地域経済の振興に寄与することが期待されます。</p>				
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宿泊客等の移動ニーズに合わせた代替交通の予約運行の活用検討</li> <li>・観光ツアーとの時間的な連携による移動支援と観光振興の一体的な取り組みの検討</li> </ul>				
実施エリア	積丹町				
実施主体	積丹町・観光関連事業者・交通事業者				
実施 スケジュール	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	△	○△	○△	○△	○△

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑩ 乗り放題チケット、サポーター制度など観光目線でのマーケティングを検討

目的	<p>既存の公共交通（ハイヤー含む）を活用して気軽に周遊できる輸送手段を確保・維持することにより、地域公共交通及び地域経済の活性化に寄与します。</p> <p>また、近年の全国的な動向を踏まえた先進的な取り組みによって、移動そのものが観光資源となることも考えられます。</p> <p>市場調査（マーケティング）を行いながら、観光客にとって利便性の高い受入環境の検討が必要です。</p>				
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内を周遊できる企画乗車券など、割引制度の検討</li> <li>・代替交通車両の活用による広告収入を目的とした、サポーター制度等の検討（企業のPRと地域貢献、社会的責任を果たす役割を担う）</li> </ul>				
実施エリア	積丹町				
実施主体	積丹町・観光関連事業者・交通事業者				
実施 スケジュール	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)	令和8年 (2026)	令和9年 (2027)
	△	○△	○△	○△	○△

●：実施、○：適宜実施、△：検討

**基本目標 4 利用促進による持続可能な移動支援**

施策⑩ バスマップや時刻表、乗り方などを掲載した情報発信ツールの作成

目的	<p>バスマップやバスの乗り方、北海道中央バス（株）美国案内所における乗継時間などを掲載した時刻表、代替交通の詳細な内容を記載した情報発信を行います。</p> <p>これにより、輸送手段全体の見える化と町民や観光客の認知度向上を図り、利用者の確保に努めます。</p>				
実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積丹線や代替交通、ハイヤーの総合的な情報の発信ツールとして、広報紙及び Web サイト・SNS 等を活用した情報提供</li> <li>・情報発信ツールには目的地となる医療・商業・観光施設など、拠点となる情報を盛り込み、誰もが活用できるよう留意して作成</li> </ul>				
実施エリア	積丹町				
実施主体	積丹町				
実施 スケジュール	令和 5 年 (2023)	令和 6 年 (2024)	令和 7 年 (2025)	令和 8 年 (2026)	令和 9 年 (2027)
	●△	●△	●	●	●

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑫ 住民意見交換会等による意見抽出

<p>目的</p>	<p>積丹線の代替交通における利便性向上策や積丹線の利用促進については、積丹町が中心となり、情報発信や割引などにより実施するとともに、国や道の支援の下で持続可能な公共交通体系を検討します。</p> <p>一方で、利用者のニーズに即した運行が重要であり、継続的な情報提供とニーズの把握を行う必要があります。これにより、利便性が高く利用される公共交通として改善を図ります。</p>				
<p>実施概要 イメージ</p>	<p>・継続的な地域住民や観光関連事業者との意見交換会等によって、使い方や利用促進を図るとともに、課題の洗い出しを行いながら利便性向上策について継続的に検討を行う</p> <div data-bbox="646 689 1115 1039" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">【本計画策定に当たって実施した意見交換会の様子】</p>				
<p>実施エリア</p>	<p>積丹町</p>				
<p>実施主体</p>	<p>積丹町・交通事業者・地域住民・観光関連事業者</p>				
<p>実施 スケジュール</p>	<p>令和5年 (2023)</p>	<p>令和6年 (2024)</p>	<p>令和7年 (2025)</p>	<p>令和8年 (2026)</p>	<p>令和9年 (2027)</p>
	●	●	●	●	●

●：実施、○：適宜実施、△：検討

第7章 持続的な実施に向けた評価指標及び数値目標

本計画及び施策の推進状況を確認するため、以下の目標を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。

表 7-1 評価指標と数値目標(その1)

評価指標 ①	現況	目標				
	令和3年度 (2021年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
積丹線の町 内利用者数 (人/年度)	43,309	43,300	43,300	43,300	43,300	43,300
【設定の考え方及び算出・活用方法】						
・積丹線の令和3年度(2021年度)の平日・休日のバス利用者数を活用						
区分	令和3年度 (2021年度) 利用者数 (A)	平日の便数 (便/週) (B)	休日の便数 (便/週) (C)	平日の比率 (D) (B/ (B+C))	休日の比率 (E) (C/ (B+C))	
積丹線 20 系統 小樽—美国間	117,467	60	20	75.0%	25.0%	
積丹線 21 系統 小樽—余別間	103,501	35	12	74.5%	25.5%	
計	220,968	95	32	—	—	
・年間利用者数を平日と休日の便数で案分し、平日・休日の利用者数を推計						
(人/年度)	平日の利用者数 (運行便数で按分) (F) (A×D)	休日の利用者数 (運行便数で按分) (G) (A×E)				
積丹線 20 系統 小樽—美国間	88,100	29,367				
積丹線 21 系統 小樽—余別間	77,075	26,426				
計	165,175	55,793				
※表示は小数点第一位で四捨五入しているため、合計値が一致しない場合がある						

## 第 7 章 持続的な実施に向けた評価指標及び数値目標

・乗降調査結果から全体の利用者数に対する積丹町内のバス停の利用者数を現況値として活用

	平日の 町内バス停 利用者の割合 (H) (乗降調査)	想定される 平日の町内の バス利用者数 (I) (F×H) (人/年度)	休日の 町内バス停 利用者の割合 (J) (乗降調査)	想定される 休日の町内の バス利用者数 (K) (G×J) (人/年度)	想定される 町内の バス利用者数 (L) (I+K) (人/年度)
積丹線 20 系統 小樽—美国間	16.7%	14,683	12.8%	3,752	<b>18,435</b>
積丹線 21 系統 小樽—余別間	23.8%	18,372	24.6%	6,500	<b>24,773</b>
計	-	33,056	-	10,253	<b>43,309</b>

※乗降調査の割合 (H) 及び (J) の算出根拠は P.36 及び P.37 参照

※表示は小数点第一位で四捨五入しているため、合計値が一致しない場合がある

- ・人口減少による利用者数の減少が想定される中、代替交通の運行、乗継利便性の向上により利用者数維持を目標
- ・毎年度、交通事業者保有の乗降データより把握し、本協議会において審議する



表 7-2 評価指標と数値目標(その2)

評価指標 ②	現況	目標				
		令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
代替交通の 利用者数	—	14,100	14,200	14,300	14,300	14,300

【設定の考え方及び算出・活用方法】

- 令和3年度(2022年度)の積丹線21系統利用者数のうち、美国より余別方面のバス停の利用者の割合を乗降調査から算出(これにより積丹線美国—余別間(廃止区間)の利用者数を推計)

区分	令和3年度 (2021年度) 利用者数 (A)	想定される 美国より余別方面 の利用者の割合 (B) (乗降調査)	令和3年度 (2021年度) 廃止提案区間 利用者数 (C) (A×B)
積丹線21系統 美国—余別間 平日の利用者数	77,075 (指標①のF)	11.0%	8,514
積丹線21系統 美国—余別間 休日の利用者数	26,426 (指標①のG)	16.0%	4,239
計	165,175	—	12,754

※乗降調査の割合(B)の算出根拠はP.36~37参照

区分	令和3年度 (2021年度) (D)
診療所・温泉送迎バ スの利用者数	1,354

区分	令和5年度 における 想定の利用者数 (E) (C+D)
代替交通の 利用者数	14,108人/年度

- 令和6年度(2024年度)、令和7年度(2025年度)に利用促進や運行形態の見直しにより利用者数の増加を目標とする
- 令和8年度(2026年度)以降は利用者数の維持を目標とする
- 毎年度、町保有の乗降データより把握し、本協議会で審議する

表 7-3 評価指標と数値目標(その3)

評価指標 ③	現況 令和3年度 (2021年度)	目標				
		令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
スクールバスの運行維持	運行中	維持	維持	維持	維持	維持
<p>【設定の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスとして維持することを目標とする</li> <li>・毎年、一般混乗の可能性やスクールバスの維持が困難となった場合の代替交通を検討するなど、社会情勢の変化に伴う運行の見直しについて本協議会において情報共有する</li> </ul>						

表 7-4 評価指標と数値目標(その4)

評価指標 ④	現況 令和3年度 (2021年度)	目標				
		令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
福祉有償運送の運行維持	運行中	維持	維持	維持	維持	維持
<p>【設定の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉有償運送として維持することを目標とする</li> <li>・毎年、利用対象者拡充の可能性や福祉有償運送の維持が困難となった場合の代替交通を検討するなど、社会情勢の変化に伴う運行の見直しについて本協議会において情報共有する</li> </ul>						

※評価指標及び数値目標として、代替交通の収支率・公的資金投入額を設定する予定であるが、代替交通について現在関係機関と協議中のため、詳細が決定次第、これに係る評価指標及び数値目標を追加し、計画を変更します。

## 第8章 計画の推進体制

## 8-1 計画の進行管理体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を評価・検証し、適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これらの目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた「積丹町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、PDCA サイクルにより評価・検証を行います。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、行政や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施することで、積丹町における持続可能な公共交通体系の構築を図ります。

表 8-1 計画推進状況の評価体制（積丹町地域公共交通活性化協議会の構成）

区 分	所 属
町長が指名する職員	副町長、教育長、住民福祉課長、建設課長
関係する道路管理者が指名する者	北海道開発局小樽開発建設部小樽道路事務所、 北海道後志総合振興局小樽建設管理部余市出張所
北海道公安委員会が指名する者	北海道札幌方面余市警察署
公共交通事業者等の代表者が指名する者	北海道中央バス株式会社、美国ハイヤー、 一般社団法人北海道ハイヤー協会
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体を代表する者	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会
地域住民団体等の代表者又は地域公共交通の利用者	積丹町自治会等連合会、積丹町老人クラブ連合会、 積丹町女性団体連絡協議会、積丹町民生委員協議会、 美国中学校 PTA、地域公共交通の利用者
国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局長が指名する者	国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局
北海道後志総合振興局長が指名する者	北海道後志総合振興局
その他町長が必要と認める者	一般社団法人積丹観光協会、積丹町商工会、 社会福祉法人積丹町社会福祉協議会、 実のなる杜推進協議会、札幌大谷大学

8-2 計画の進行管理

本計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さなPDCAサイクル」では、目標値を基に実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCAサイクル」では、毎年の評価・検証を基に、基本的には計画最終年次の令和9年度に見直しを行うことを想定しています。

一方で、本計画の性質上、社会情勢等の変化などを柔軟に捉え、反映していく必要があることから、計画期間でも必要に応じて計画内容の見直しを行います。

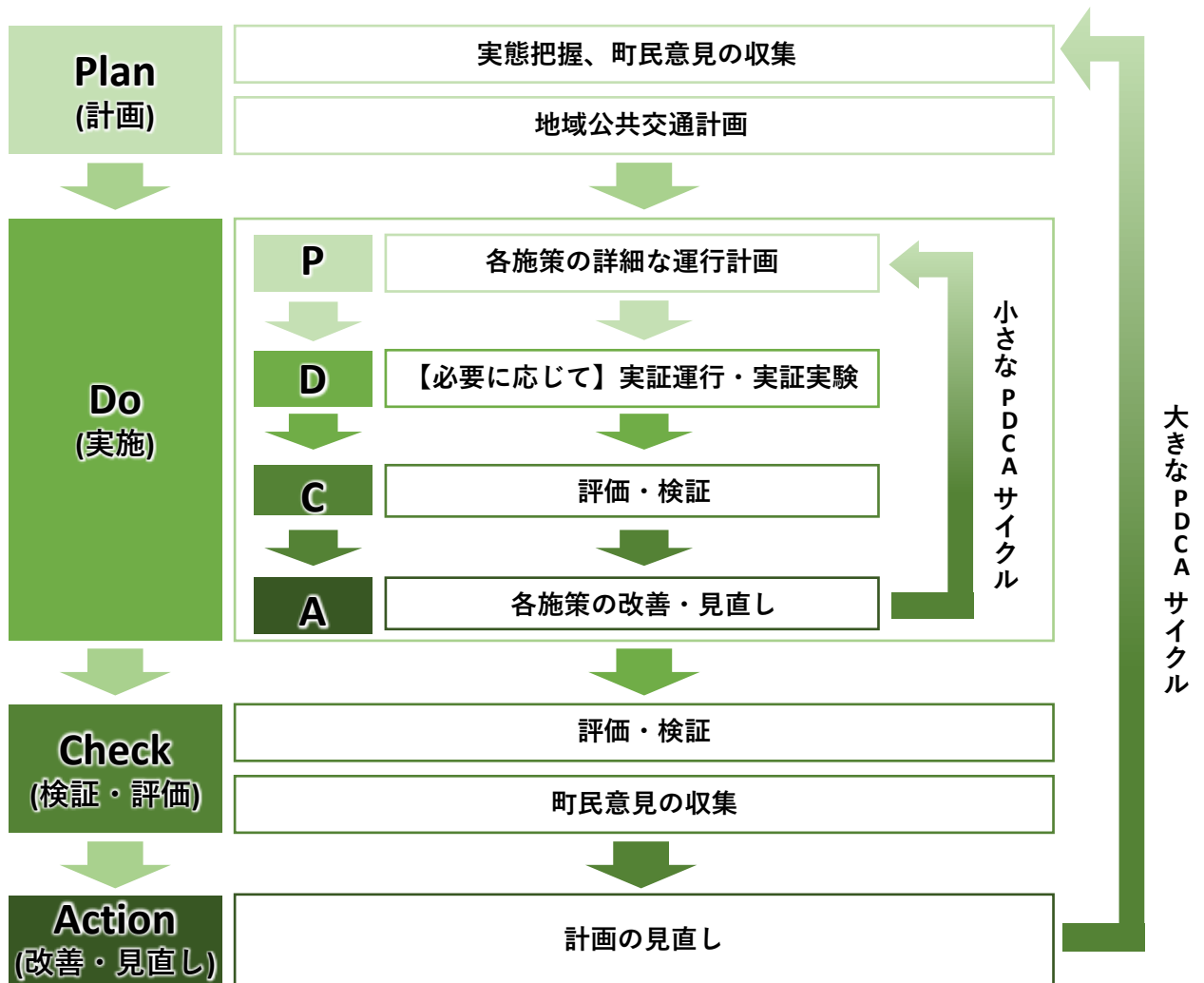


図 8-1 PDCA サイクル

**積丹町地域公共交通計画**

**令和5年3月**

**積丹町**

〒046-0292

北海道積丹郡積丹町大字美国町字船澗 48 番地 5

TEL : 0135-44-2114

FAX : 0135-44-2125

E-mail: [kikaku@town.shakotan.lg.jp](mailto:kikaku@town.shakotan.lg.jp)