

豊富町地域公共交通計画



令和8年3月

豊富町

白紙ページ

目次

1. 計画策定の目的と全体構成・位置づけ	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の構成	2
1-3 計画の区域	2
1-4 計画の期間	2
1-5 計画の位置づけ	3
(1) 本計画の位置づけ	3
(2) 国の法律・計画	4
(3) 北海道の計画	7
(4) 町の上位計画	9
(5) 町の関連計画	9
1-6 公共交通の位置づけ	11
2. 既往資料による地域の概要	12
2-1 地域特性	12
(1) 地勢	12
(2) 人口・世帯数の推移	13
(3) 移動の実態	16
(4) 産業	17
(5) 観光の状況	17
(6) 公共・公益施設等	18
(7) 自家用車の所有状況	19
2-2 地域を走る公共交通等の概要	20
(1) 豊富町の公共交通網	20
(2) 公共交通の運行状況	23
(3) その他送迎交通の運行状況	30
(4) 公共交通等の維持費用	39
3. 地域公共交通に関するニーズ調査	40
3-1 調査の概要	40
(1) 目的	40
(2) アンケートの概要	40
(3) 調査の実施方法	40
(4) 調査のスケジュール	41
(5) 配付・回収結果	41
3-2 ニーズ調査の結果概要	42
(1) 住民アンケート調査	42
(2) 豊富高校アンケート調査	43
(3) 豊富温泉来訪者アンケート調査	43

4. 公共交通を取り巻く課題の整理	44
4-1 地域交通の課題	44
(1) 広域移動(広域生活圏)の現状と課題.....	44
(2) 町内移動の現状と課題(通勤・通学、買物、通院、温泉等)	44
(3) 運行事業者の現状と課題(現在の町内移動を担っている事業者).....	44
4-2 新たな交通手段の検討	45
(1) 想定する比較検討案.....	45
(2) 比較検討	48
5. 地域公共交通計画の策定	49
5-1 基本理念と基本方針	49
(1) 豊富町地域公共交通計画の基本理念.....	49
(2) 豊富町地域公共交通計画の基本方針	50
(3) 公共交通の機能分担と役割、確保・維持策.....	51
5-2 定量的な目標の設定	53
(1) 評価指標設定の考え方	53
(2) 定量的な評価指標・目標値.....	53
5-3 目標を達成するために行う事業及び実施主体	54
(1) 基本方針1 モビリティデータを活用した生活・交流を支える広域移動の確保・維持.....	55
(2) 基本方針2 町民の生活実態に即した町内移動を支える移動資源の確保・維持.....	56
(3) 基本方針3 持続可能な地域交通の確保に向けた体制の充実.....	59
5-4 計画の推進	61
(1) 計画の進行管理.....	61
(2) 達成状況の評価.....	63

別添資料 アンケート調査結果報告書

1. 計画策定の目的と全体構成・位置づけ

1-1 計画策定の目的

本町は北海道宗谷総合振興局管内の中西部に位置し、稚内市、幌延町、猿払村と隣接しており、人口 3,465 人(令和 7 年 3 月末現在)、総面積 520.7 km²となっています。また道路網は、国道 40 号、幌富バイパス、豊富バイパス及び道道 13 路線により主要な道路網が形成され、また国道 40 号と主要道道豊富浜頓別線の交差部及び JR 豊富駅を中心に市街地が形成されています。

公共交通は、鉄道として JR 北海道の宗谷本線が通っており、豊富駅と兜沼駅が設置され、稚内方面、旭川方面へのアクセスが可能です。路線バスは沿岸バス(株)の運営により地域間幹線系統の幌延留萌線と接続する豊富幌延線及び豊富羽幌線、並びに高速バスとして特急はぼろ号(札幌方面)の 3 路線が運行しています。

また町内の有償運送は、一般財団法人豊富町観光協会が運営する豊富温泉号が予約制により豊富温泉と JR 豊富駅の間を 1 日 2.5 往復が運行しています。また、豊富町運営市町村有償旅客運送が旧沿岸バスサロベツ線の代替路線として、予約制により稚内地区と JR 豊富駅の間を 1 日 4 往復が運行するとともに、社会福祉法人豊富町社会福祉協議会により町内、稚内市及び名寄市間において福祉有償運送が運行しています。

その他、無料の送迎交通としては、高齢者買物支援バスが 1 路線、診療所受診バスが 4 路線、スクールバスの一般混乗が 9 路線運行しています。これら公共交通等が確保されているものの、複数の交通手段が重複するとともに、高齢者など交通弱者の生活交通に対応する、効率的で利便性の高い地域公共交通を確保していくことが課題となっています。

以上を踏まえ、本町の地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を行い、総合計画等とのまちづくり計画や令和 5 年度に策定された宗谷地域公共交通計画と連携が図られた、持続可能な公共交通ネットワークを一体的に形づくる「豊富町地域公共交通計画」を策定します。

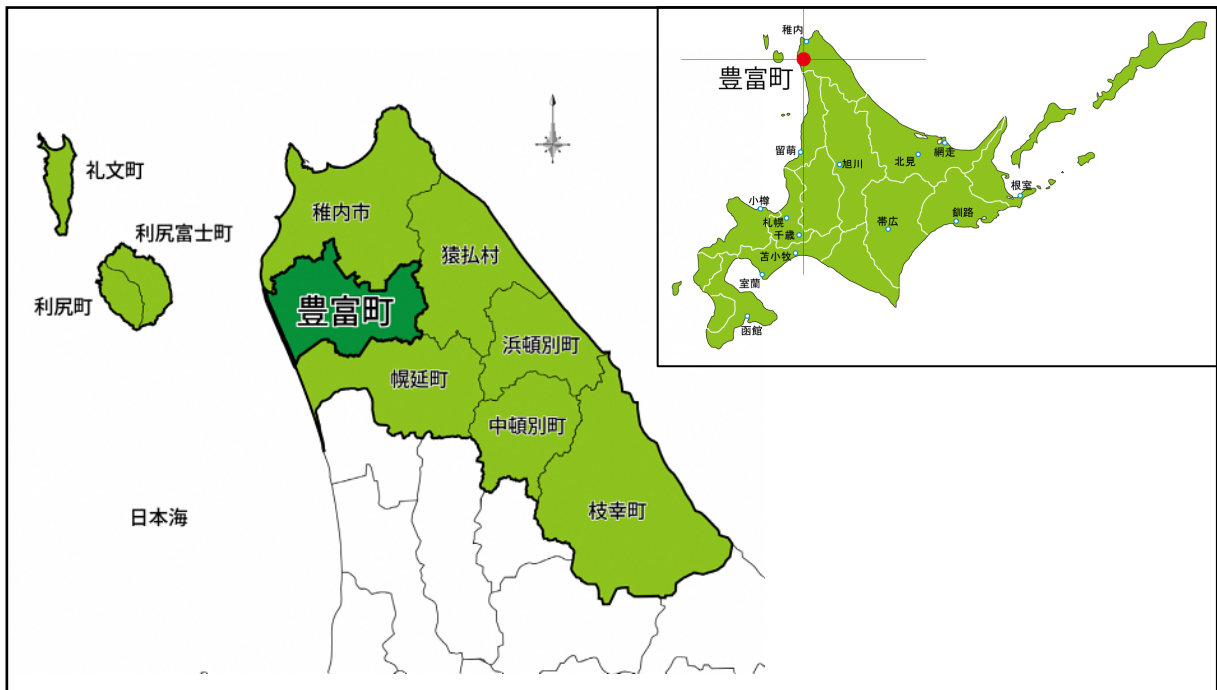


図 1-1 位置図



1-2 計画の構成

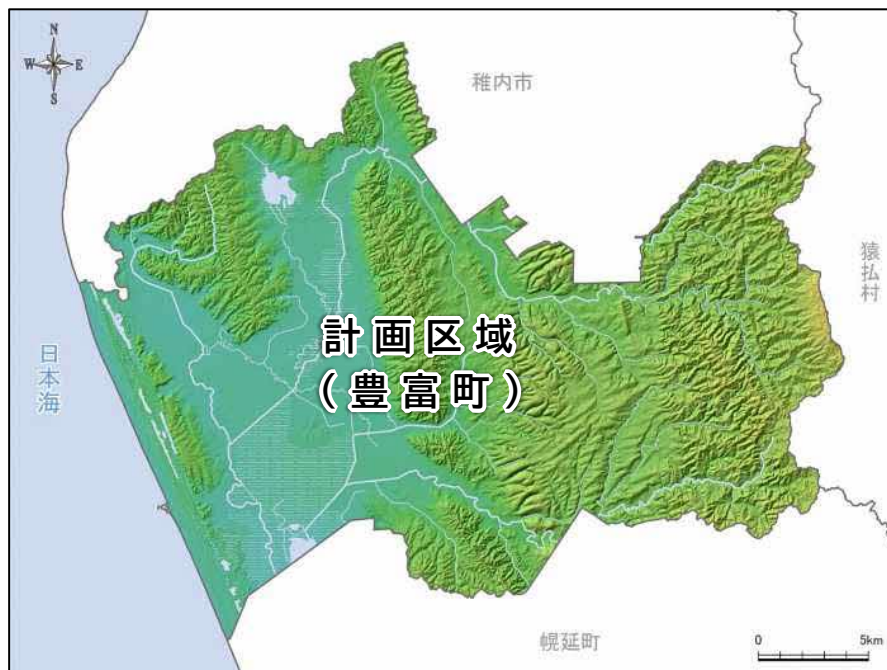
計画の構成は、以下のとおりです。

表 1-1 計画の構成

1.計画策定の目的と全体構成・位置づけ		
1-1.計画策定の目的	1-2.計画の構成	1-3.計画の区域
1-4.計画の期間	1-5.計画の位置づけ	1-6.公共交通の位置づけ
2.既往資料による地域の概要		
2-1.地域特性	2-2.地域を走る公共交通等の概要	
3.地域公共交通に関するニーズ調査(アンケート調査結果)		
3-1.調査の概要	3-2.ニーズ調査の結果概要	
4.公共交通を取り巻く課題の整理		
4-1.地域交通の課題	4-2.新たな交通手段の検討	
5.地域公共交通計画の策定		
5-1.基本理念と基本方針	5-2.定量的な目標の設定	
5-3.目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定		
5-4.計画の推進		

1-3 計画の区域

本計画の対象地域は、豊富町全域とします。



資料:電子地形図(国土地理院)を加工して作成

図 1-2 豊富町全町図

1-4 計画の期間

本計画の期間は、2026(令和8)年度から 2030(令和 12)年度までの 5 年間とします。



1-5 計画の位置づけ

(1) 本計画の位置づけ

本計画は国の法制度・関連計画や北海道の上位計画を踏まえ、まちづくり計画をはじめとした本町の各計画と整合を図りながら、本町の公共交通に関するマスタープランとなる豊富町地域公共交通計画を策定します。

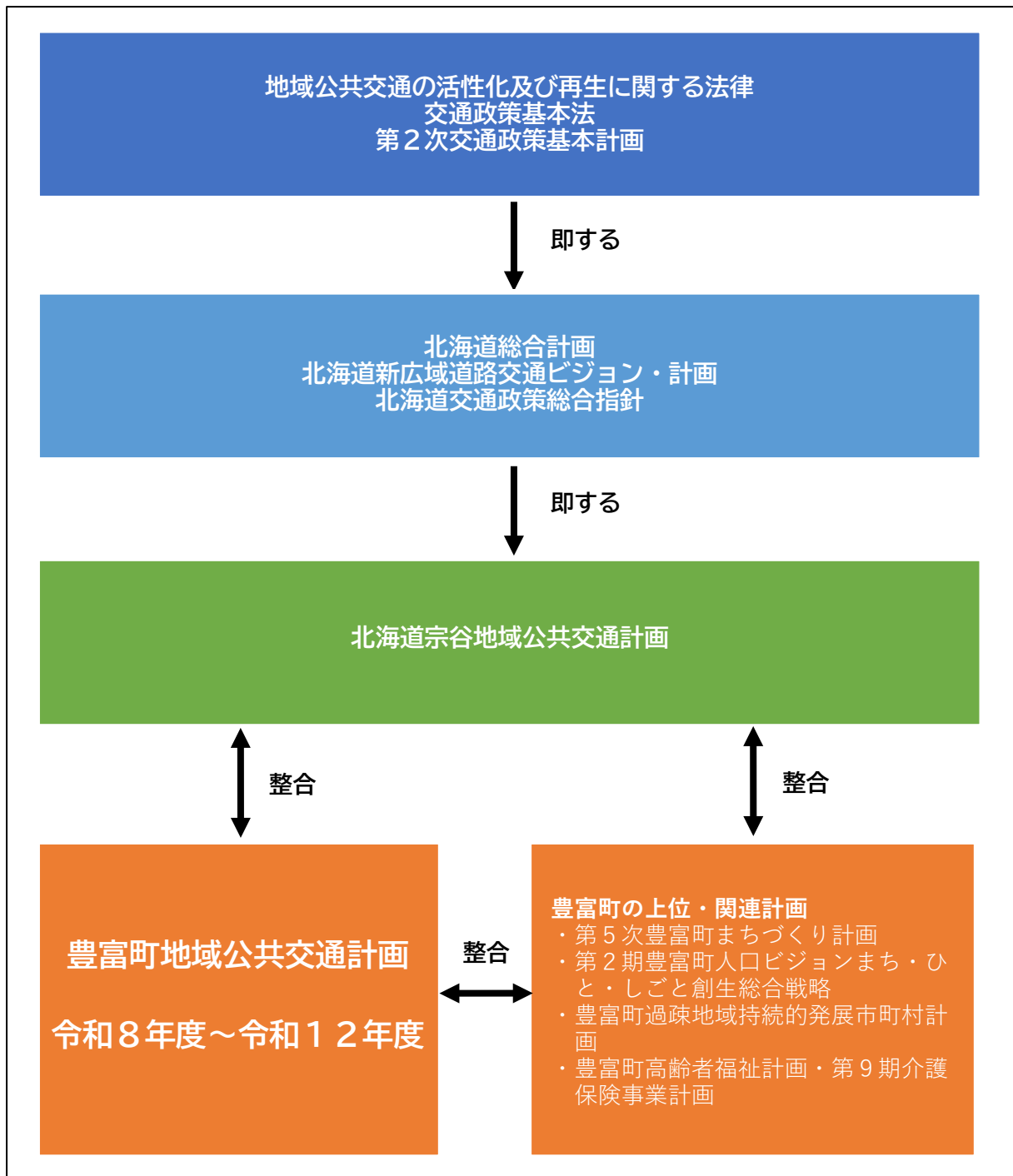


図 1-3 計画の位置づけ



(2) 国の法律・計画

ア. 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 5 年 6 月 23 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"> ●「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成 <ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通計画(マスタープラン)の作成の努力義務化 ○従来の公共交通サービスに加え、多様な輸送資源も位置づけ ○定量的な目標(利用者数・収支等)の設定、毎年度の評価等 ●地域における協議の促進 <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"> ●輸送資源の総動員による移動手手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続 ○過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化 ○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 ●既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> ○利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進
改正の概要	<p><改正の背景> 今般の法改正により創設・拡充された枠組みを含め、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」(再構築)を加速化</p> <p><主な内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域の関係者の連携と協働の促進 <ul style="list-style-type: none"> ○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 ○地域の多様な関係者の「共創」による地域公共交通の「リ・デザイン」の取組等を支援(共創モデル実証プロジェクト) ●「エリア一括協定運行事業」の創設 <ul style="list-style-type: none"> ○地方公共団体が交通事業者と協定を締結し、安定的な交通サービスの確保を図る「エリア一括協定運行事業」を創設 ●ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 <ul style="list-style-type: none"> ○ローカル鉄道のあり方を協議する「再構築協議会」の組織要請 ●交通分野におけるDX・GXを推進する「道路運送高度化事業」の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ○キャッシュレス決済、EVバス等の導入等の内容を含む道路運送高度化実施計画の認定 ●鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 ●社会資本整備総合交付金の拡充、新たな基幹事業の追加 <ul style="list-style-type: none"> ○まちづくりと一体となっていく鉄道・バスの施設整備等について、新たに社会資本整備総合交付金による支援



イ. 交通政策基本法

法律番号	平成 25 年 11 月 27 日法律第 92 号
目的	交通に関する施策について、基本理念やその実現を図るための基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ること
概要	<p>○交通施策の推進に当たっての基本的認識</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通」が以下を実現する機能を将来にわたって発揮できるように、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である。 <ul style="list-style-type: none"> ①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保 ②活発な地域間交流及び国際交流 ③物資の円滑な流通 <p>○交通の機能の確保及び向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年の急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「交通」が、「豊かな国民生活の実現」や「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与するとともに、大規模災害にも的確に対応できるようにする。 <p>○地方公共団体等の責務および関係者の連携・協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「地方公共団体」は、交通に関して、国との適切な役割分担を踏まえて、自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する。また、情報提供等により、住民等の基本理念に関する理解を深めて、協力を得るよう努める。 ・「交通関連事業者及び交通施設管理者」は、その業務を適切に行うよう努め、国や地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するように努める。また、業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める。 ・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。 <p>○交通政策基本計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通施策の基本的な方針や目標、施策等を示した「交通政策基本計画」を定めなければならない。



ウ. 第2次交通政策基本計画

策定	令和3年5月
計画期間	令和3年度～令和7年度
目的	我が国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることができる交通体系を構築していくため、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ること
概要	<p>○今後の交通政策の基本的な方針と目標・施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通が直面する「危機」を乗り越えるための基本方針として、下記の3つを掲げている。 <ul style="list-style-type: none"> 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 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・サービスへの強化 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 ・上記の基本的方針における目標と実現のための施策を示しており、地域公共交通に関しては、特に「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」に対して、下記の目標・施策が示されている。 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 施策：地域公共交通の維持確保の取組、新型コロナウイルスの影響を踏まえた支援、MaaSの全国での実装、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 <ul style="list-style-type: none"> 施策：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④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 <ul style="list-style-type: none"> 施策：地域での快適な移動環境整備、移動そのものの観光資源化等



(3) 北海道の計画

ア. 北海道総合計画

期間	令和 6 年度～概ね 10 年間
主体	北海道
めざす姿	北海道の力が日本として世界を変えていく 一人ひとりが豊かで安心して住み続けられる地域を創る
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複数市町村を結ぶ地域間幹線系統などの生活交通路線をはじめ地域交通を安定的に確保するため、国や市町村と協調したバスの運行経費に対する支援や、交通事業者など多様な主体とより一層連携した運転手確保に向けた取組や全道14地域で策定した地域公共交通計画の下、利便性向上や利用の促進、さらに通勤・通学などの利用実態や移動ニーズを踏まえた路線の最適化などの取組を推進する。 ・ 足として重要なインフラである地域交通の維持を図るとともに、利便性が高くストレスのない公共交通を実現するため、地域の関係者間の連携体制を構築し、MaaSの展開や交通結節機能の充実などによる交通事業者間の連携拡大など、隣接地域間の連携拡大に取り組み、施設の共同化など事業者の生産性向上を促進しながら、公共交通機関相互が緩やかな連携を図る「※北海道型運輸連合」に向けた検討を進める。

※交通事業者間の連携の下、利便性向上を通じた公共交通利用者の増加に向けた取組。

北海道では、道内の交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に協力し、地域交通の維持・確保に向けた緩やかな連携を図っていくこととしている。

イ. 北海道新広域道路交通ビジョン・計画

期間	令和 3 年度から概ね 20～30 年
主体	北海道
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌都心部や圏域中心都市、地方部の市街地における交通結節機能を強化する。 ・ 道の駅等を活用した輸送拠点を構築する。 ・ 広域的な復旧・復興活動の拠点として、道の駅の防災機能を強化する。

ウ. 北海道交通政策総合指針

期間	平成 30 年度～令和 12 年度
主体	北海道
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心都市と周辺地域は密接な結びつきがあり、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。 ・ 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。 ・ 幹線輸送において路線バスやタクシーとの貨客混載など、異業種間の連携による輸送の効率化を進める。

中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク

【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】

▼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、その基礎の充実を進める。

取組の方向性	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
--------	--------------------------------------------------------

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

【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】

▼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受容する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。

取組の方向性	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
--------	----------------------------------------------------------------

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

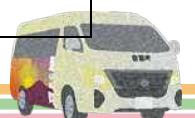
【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】※都市部では鉄道含む

▼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。

取組の方向性	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提供
--------	---------------------------------------------------------------------

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

北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ



工. 北海道宗谷地域公共交通計画

計画期間	令和 6 年度～令和 10 年度
将来像	多様な交通手段が地域をつなぎ、安全・安心な暮らしを支える 持続可能な公共交通ネットワークの構築
基本方針	1. 地域住民等の移動を支える広域交通の維持・確保 2. 公共交通の持続性確保・利便性向上・利用促進
公共交通に関する施策	<p>第4章 本計画の将来像・基本方針・目標及び広域交通の維持・確保の方針 4-2 目標に基づく施策・事業</p> <p>【施策①】持続可能な移動手段の確保に向けた検討・協議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民の公共交通の利用実態や移動ニーズ、現状の公共交通の運行実態等を踏まえて、地域中心都市と周辺町村などを結ぶ広域交通の役割及び維持・確保の方針を継続的に協議し、地域の実態に合わせた最適化など運行形態の見直し等を行い、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る。 <p>【施策②】幹線交通、広域交通、生活圏交通における接続等の利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道・市町村や事業者でダイヤ等の情報を共有しながら、幹線交通・広域交通・生活圏交通のアクセス性の向上を図り、利用者の利便性の向上を図る。 ・幹線交通・広域交通・生活圏交通の乗換拠点において、利用者の利便性・快適性の向上を図る。 <p>【施策③】運転手確保に向けた広報・啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化や定年退職等により、将来的に運転手の担い手が不足する懸念があることから、人材確保に向けて、公共交通機関の担い手の業務内容や魅力の発信を行う。 <p>【施策④】公共交通利用の促進活動の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室の開催などの広報活動により公共交通の利用促進や運行体制の確保を図る。 <p>【施策⑤】交流人口拡大による公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の観光施策と連携し、観光誘客と公共交通の利用促進に取り組む。 ・観光客などの来訪者であっても幹線交通・広域交通・生活圏交通の利用や乗換をスムーズに行うことができる環境の構築に取り組む。



(4) 町の上位計画

ア. 第5次豊富町まちづくり計画

計画期間	平成31年度～令和10年度
将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・まちの価値創造 ・暮らしの充実 ・まちを支える人づくり
基本目標	基本目標1 既存産業の継続発展と新たな創造的な産業の創出 基本目標2 地域特性を活かした人を呼び込むまちの価値の創造・向上 基本目標3 暮らしを支える快適な生活環境づくり 基本目標4 安心安全に暮らし続けることができる仕組みの構築 基本目標5 まちへの誇りを育む地域と人づくり 基本目標6 効率的・計画的な行財政の運営
公共交通に係る施策	基本目標3 暮らしを支える快適な生活環境づくり 11. 道路・交通・情報通信 (3) 町民の生活を支える交通機関の確保と充実 JR宗谷線を維持、存続するため、関係機関との協議を進める バスについては、関係機関と協議をしながら利用状況なども含め総合的な検討を行い、交通機関の確保に努める

(5) 町の関連計画

ア. 第2期豊富町人口ビジョンまち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	令和3年度～令和7年度
基本的方向	<ul style="list-style-type: none"> ①人口減少に適応した“まち”づくりを進める ②まちの未来を担う“ひと”づくりを進める ③地域経済を支える活力ある“しごと”づくりを進める ④新しい時代の流れを力にする ⑤結婚・出産・子育てに希望が持てる社会を実現する ⑥新しい人の流れをつくり、若い世代の定住を促進する ⑦協働・共生のまちづくりを進める
基本目標	基本目標1 地域資源を活かした産業振興を図り、安定した雇用を創出する 基本目標2 豊富町の魅力を発信し、新しい人の流れをつくる 基本目標3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる 基本目標4 時代にあった地域づくりを進め、安全安心な暮らしを守る
公共交通に係る施策	第3章 基本目標 基本目標4 時代にあった地域づくりを進め、安全安心な暮らしを守る 具体的な施策 地域内交通の維持と確保 <ul style="list-style-type: none"> ・地方バス路線運行維持対策事業 ・地域公共交通(デマンドバス、ハイヤー助成)のあり方の整理 ・地域巡回バスや町外医療機関などへの移動手段の確保、買い物弱者支援、湯治客の交通確保 ・兜沼駅維持に向けた取組



イ. 豊富町過疎地域持続的発展市町村計画

計画期間	令和3年度～令和8年度
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「既存産業の継続発展と新たな創造的な産業の創出」 2. 「地域特性を活かした人を呼び込むまちの価値の創造・向上」 3. 「暮らしを支える快適な生活環境づくり」 4. 「安心安全に暮らし続けることができる仕組みの構築」 5. 「まちへの誇りを育む地域と人づくり」 6. 「効率的・計画的な行財政の運営」
基本目標	<p>ア 人口に関する目標</p> <p>イ 財政力に関する目標</p> <p>ウ その他、地域の実情に応じ、地域の持続的発展のための基本となる目標</p>
公共交通に係る施策	<p>5. 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p>(2) その対策</p> <p>イ 交通</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地域住民の移動手段の確保を図るため、民営バスや地区巡回バスの運行維持に努める。 2 国道、道道、町道の交通安全施設の整備を促進・推進する。 3 JR路線の維持・継続運行と特急高速化の要請に努める。

ウ. 豊富町高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画

計画期間	令和6年度～令和8年度
基本理念	地域で支え合い、いきいきと、安心して暮らせる とよとみ
基本目標	<p>基本目標1 高齢者がいきいきと活動する とよとみ</p> <p>基本目標2 地域で見守り支え合う とよとみ</p> <p>基本目標3 病気や要介護状態になっても安心 とよとみ</p>
公共交通に係る施策	<p>第7章 高齢者福祉施策の推進</p> <p>基本目標2 地域で見守り支え合う とよとみ</p> <p>⑥ 交通手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通については、JR、高速バス、路線バス、ハイヤーのほか、介護保険法による通院等乗降介助、障害者自立支援法による同行援護・行動援護・移動支援、外出支援サービス(町内にない診療科を受診する際の福祉有償運送)、医療機関受診用巡回バス、その他通所事業での送迎やイベント開催時の福祉バス等による送迎などがある ・また、高齢者への通院時のハイヤー運賃助成や高齢者ふれあいセンター利用時のバス運賃助成も行っている ・さらに、市街地から離れた地区に住む高齢者や交通弱者を対象として買い物巡回バスを運行し、地域の交通対策に取り組んでる ・今後さらに地域の主体性に基づき、地域の特性に応じた施策に重点的に取り組み、推進、さらなる拡大をしていくとともに、通院・買い物弱者対策等、関係機関と充分協議し、対応していく



1-6 公共交通の位置づけ

上位計画である「北海道交通政策総合指針」の「北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ」から、本町における各種交通の位置づけを設定します。

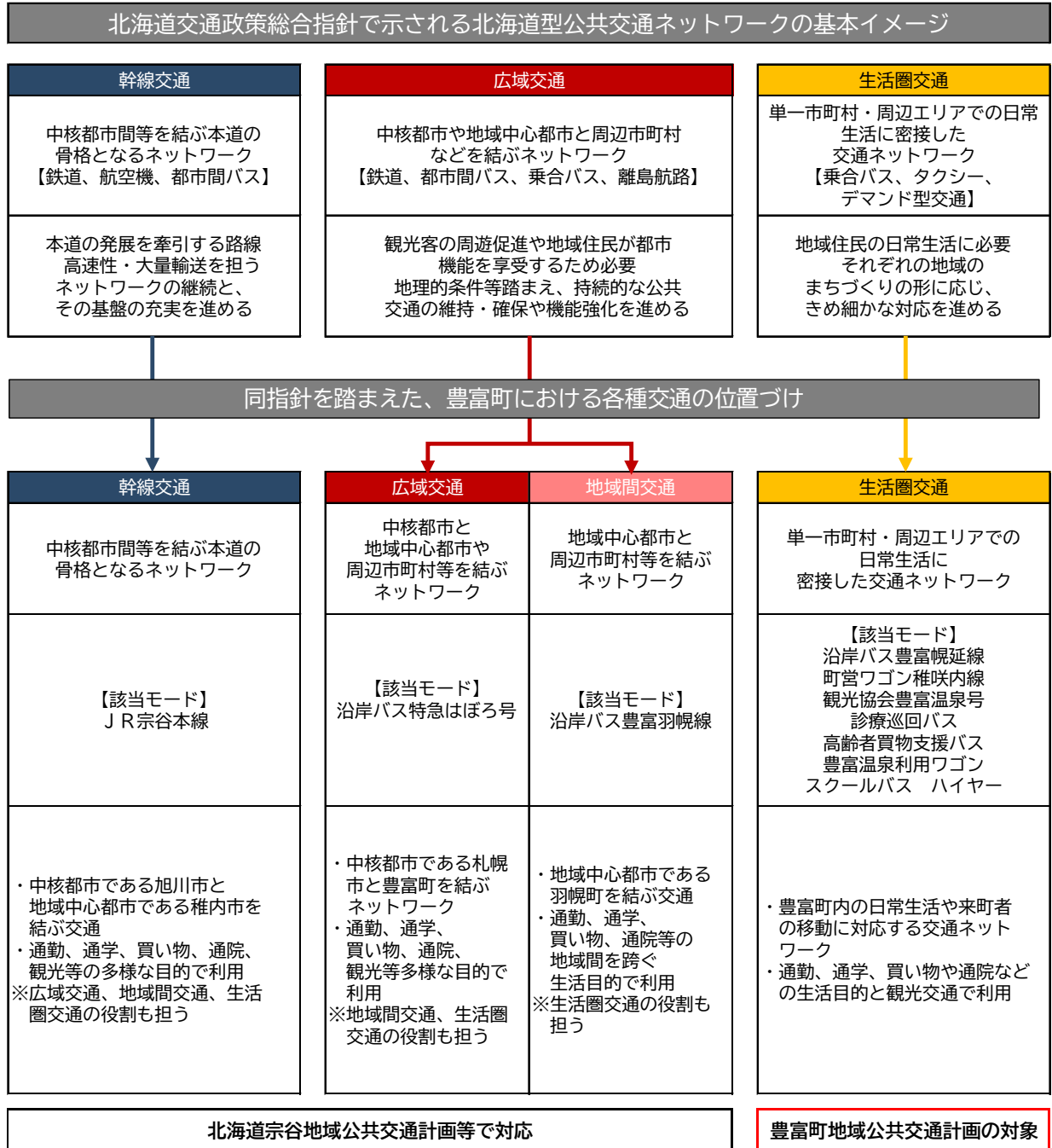


図 1-4 公共交通の位置づけ



2. 既往資料による地域の概要

2-1 地域特性

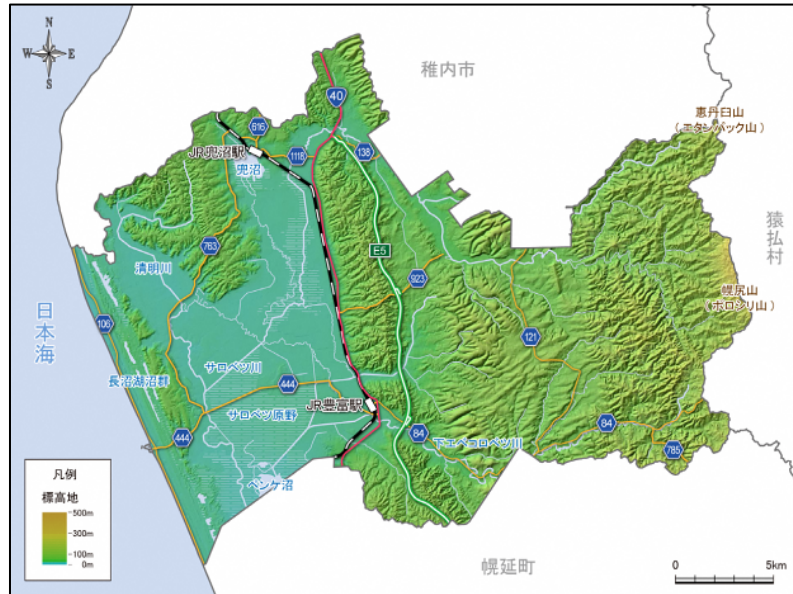
(1) 地勢

ア. 地形・河川・道路

地形は、各市町村との境界が起伏続きの山脈をもって連なっており、山系は比較的低く、東方に幌尻山 426m、恵丹白山 313m があり、その他の山々はいずれも 260m 以下です。

町の中央を流れるサロベツ川は、北見山脈に源を発するメナシベツ川、下エベコロベツ川と合流し、延々蛇行し海岸地帯を迂回して天塩川に注いでいます。

また、町の中央部を国道 40 号、豊富バイパス、幌富バイパスが縦断しています。

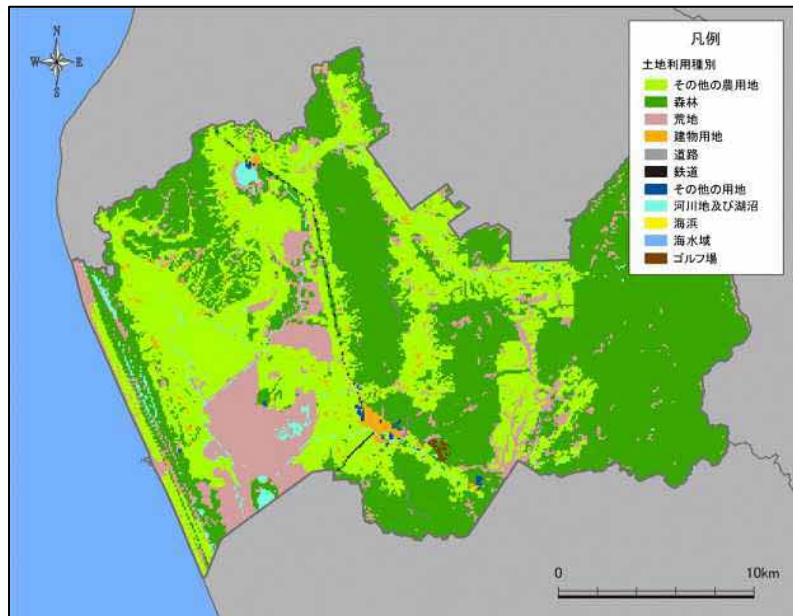


資料：電子地形図(国土地理院)を加工して作成

図 2-1 地形・河川・道路

イ. 土地利用

中部、東部は森林が占め、西部は農用地の他、湿地等の荒地が多くなっています。まとまった建物用地は JR 豊富駅と一部 JR 兜沼駅の周辺にあり、市街地を形成しています。



資料：国土地理院「数値地図(国土基本情報)電子国土基本図(地図情報)、電子地形図(タイル)」衛星画像(SPOT,RapidEye)をもとに作成

図 2-2 土地利用の状況

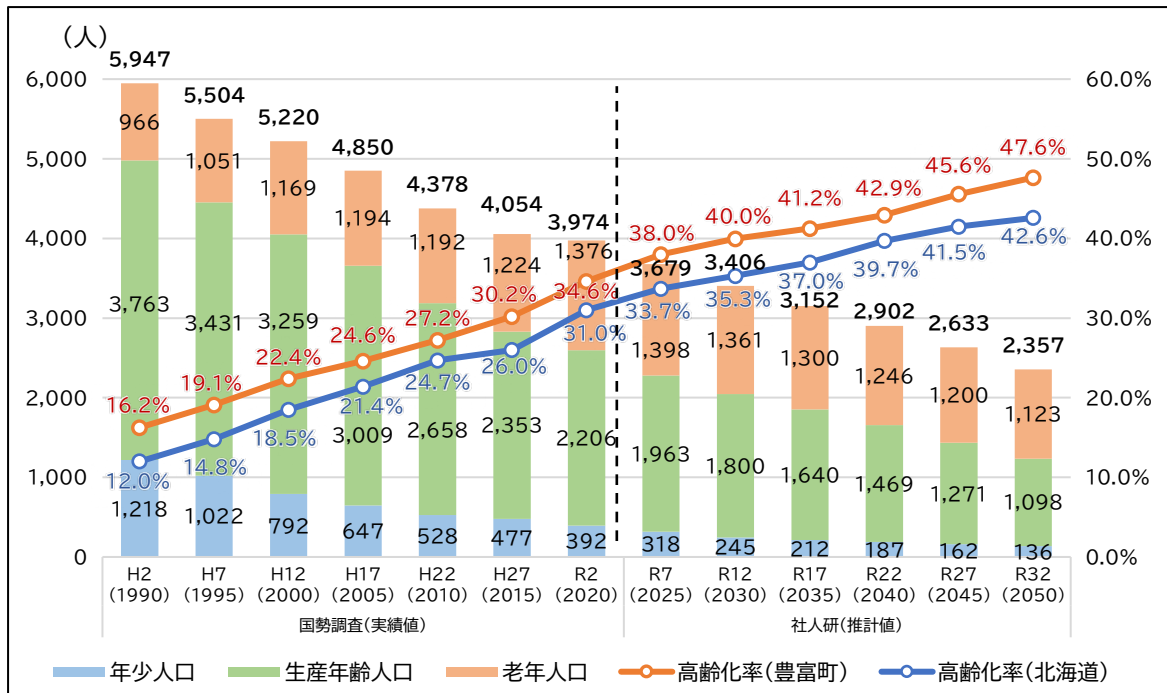


(2) 人口・世帯数の推移

ア. 人口と高齢化の推移

人口は令和 2 年時点で 3,974 人となっており、平成 2 年の 5,947 人から 30 年間で約 2 千人減少し、今後も減少傾向が続くと予測されています。また、高齢化率は令和 2 年時点で 34.6%となっており、令和 27 年には 45%を上回ると予測されています。

なお、北海道全体の高齢化率との比較では、令和 2 年時点で 3.6 ポイント本町が上回っていますが、令和 32 年には 5.0 ポイント本町が上回ることとなり、その差は広がる予測となっています。



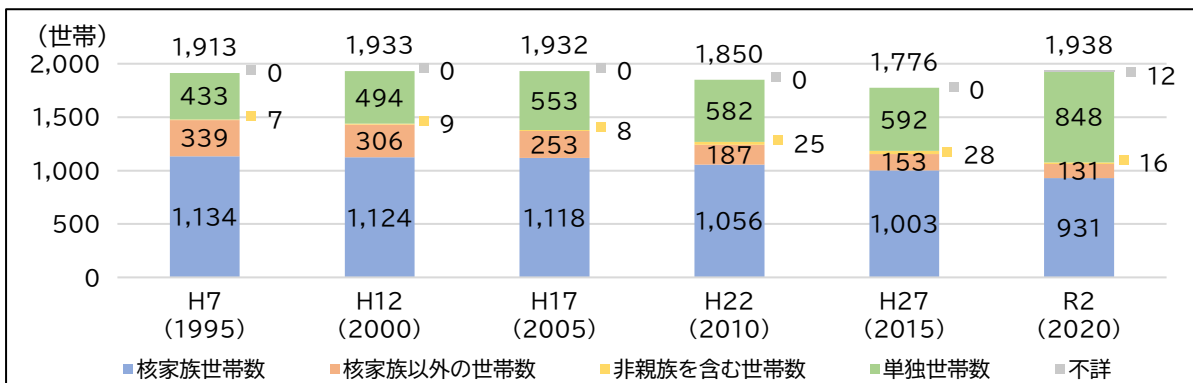
資料:国勢調査(1990~2020)、国立社会保障・人口問題研究所(2025~2050)

図 2-3 総人口及び年齢 3 区分人口の推移と将来推計

イ. 家族構成の推移

世帯数は、平成 22 年から平成 27 年にかけて減少しましたが、令和 2 年には 1,938 世帯まで増加しています。

その中の家族類型としては、核家族世帯数が平成 22 年から令和 2 年にかけて 1,056 世帯から 931 世帯に減少し、単独世帯数は 582 世帯から 848 世帯に増加しています。



資料:国勢調査

図 2-4 世帯数の推移

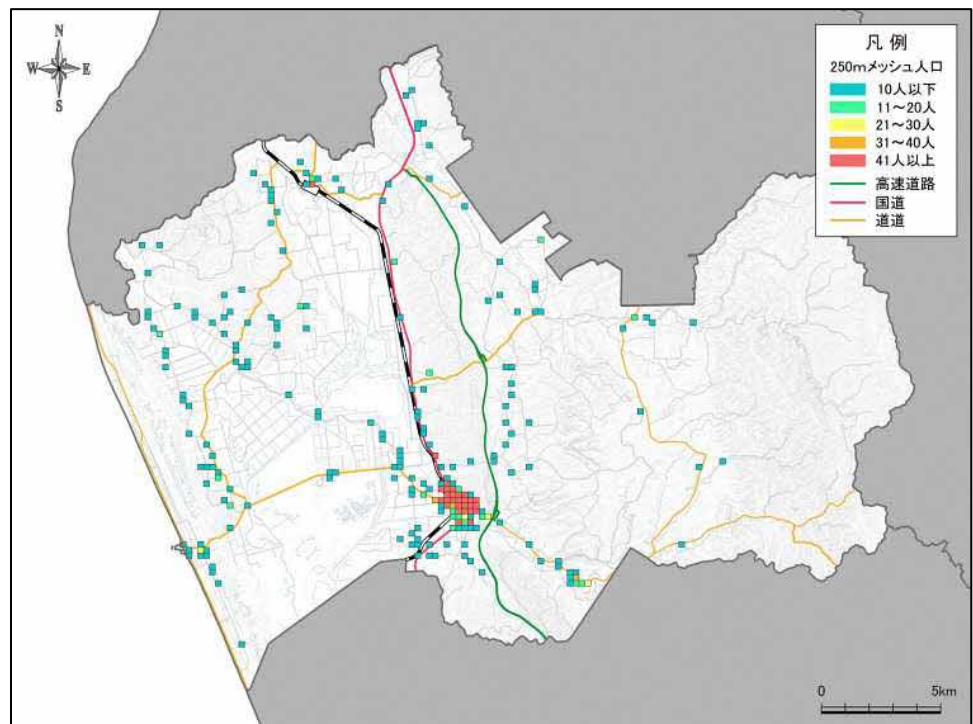


表 2-1 豊富町の高齢化率と年少者率 (R2)

小地域名	高齢化率	年少者率	小地域名	高齢化率	年少者率	小地域名	高齢化率	年少者率
駅前通	41.4%	7.5%	西三条五丁目	37.0%	15.2%	東六条二丁目	51.4%	8.1%
字温泉	41.6%	9.7%	西三条六丁目	44.1%	9.4%	字豊幌	27.8%	5.6%
字福永	29.5%	13.1%	西三条十丁目	9.5%	22.6%	字東豊富	31.4%	-
字兜沼	34.6%	4.9%	西四条五丁目	7.8%	27.5%	字本流	-	-
字瑞穂	40.6%	9.4%	西四条六丁目	52.8%	2.8%	字有明	21.4%	17.9%
字新生	39.7%	11.1%	西五条	33.3%	6.7%	字修徳	32.0%	4.0%
大通り一丁目	26.4%	15.0%	東一条一丁目	-	-	字徳満	15.3%	9.0%
大通り二丁目	32.8%	9.0%	東一条二丁目	29.0%	16.0%	字幌加	-	-
大通り三丁目	49.1%	15.1%	東一条三丁目	32.7%	11.2%	字目梨別	40.0%	5.0%
大通り四丁目	58.6%	1.1%	東一条四丁目	35.3%	14.7%	字芦川	18.8%	-
大通り五丁目	46.7%	8.9%	東一条六丁目	-	10.0%	字開源	31.6%	-
大通り六丁目	26.8%	5.4%	東一条八丁目	35.9%	10.3%	字兜沼西	-	-
大通り七丁目	33.3%	-	東一条九丁目	34.6%	5.8%	字兜沼東	26.7%	20.0%
大通り八丁目	50.9%	3.6%	東二条二丁目	34.0%	17.0%	字沼向	40.9%	-
大通り十一丁目	37.8%	2.7%	東二条三丁目	27.2%	7.4%	字落合	48.0%	-
大通り十二丁目	23.6%	0.7%	東二条五丁目	36.9%	11.9%	字清明	33.3%	11.1%
西一条二丁目	13.0%	4.3%	東三条四丁目	41.7%	10.0%	字豊里	25.9%	7.4%
西一条三丁目	44.4%	11.1%	東三条五丁目	-	-	字豊栄	27.3%	6.1%
西一条四丁目	-	-	東三条六丁目	40.7%	3.4%	字豊田	-	-
西一条五丁目	46.3%	9.8%	東三条七丁目	51.0%	8.2%	字西豊富	65.0%	2.0%
西一条十丁目	17.9%	15.7%	東四条三丁目	23.8%	13.8%	字豊徳	18.4%	15.8%
西二条	4.0%	28.0%	東四条四丁目	33.0%	7.0%	字稚咲内	49.2%	8.2%
西三条四丁目	23.4%	17.0%	東六条一丁目	7.7%	-	-	-	-

工. 人口密度

人口密度は市街地で特に高くなっており、41人/250mメッシュを超える地域が集中しています。また、全町的には国道・道道沿いに比較的人口が集中しています。



資料: 令和2年国勢調査

図 2-7 令和2年人口密度 (250mメッシュ)

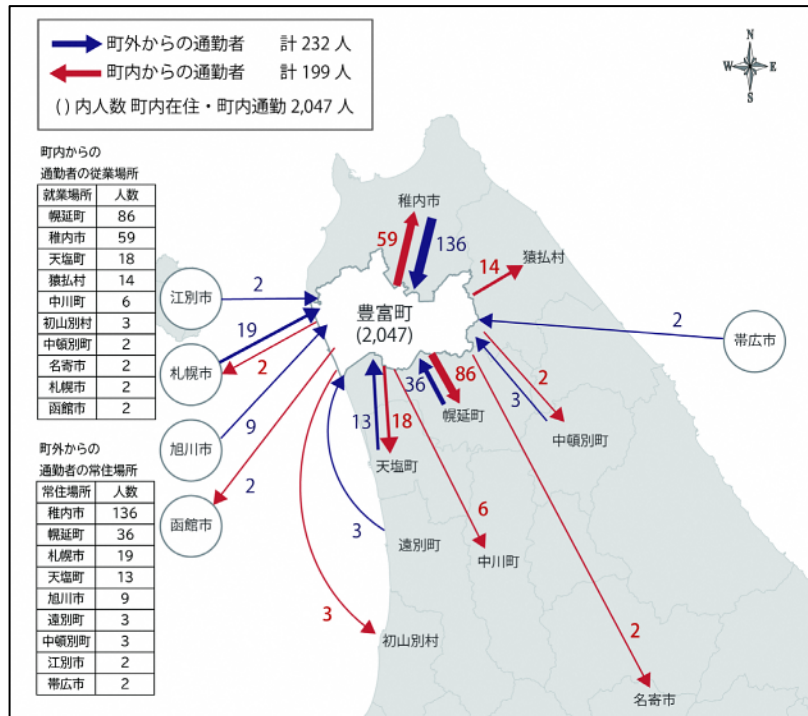


(3) 移動の実態

ア. 通勤の状況

本町在住の就業者数のうち、2,047人は町内、199人は町外へ通勤しています。また、本町で働く従業者数2,279人のうち、232人は町外からの通勤となっています。

町外への通勤は幌延町、町外からの通勤は稚内市が最も多く、本町及び幌延町と稚内市により生活圏が形成されています。



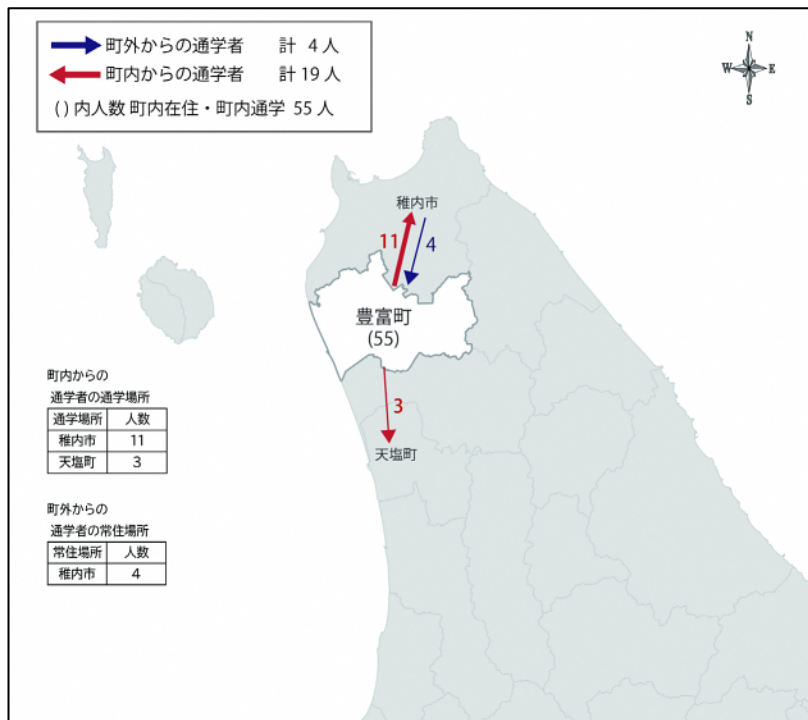
※町外から本町への通勤、町内から他市町村への通勤の両方が1人以下のものは非表示
資料:令和2年国勢調査

図 2-8 近隣市町村間の通勤の状況

イ. 通学の状況

本町の15歳以上の通学者74人のうち、55人が町内の学校、19人が町外の学校に通学しています。

なお、町外への通学は稚内市が最も多くなっています。



※通学者は15歳以上を集計
※町外から本町への通学、町内から他市町村への通学の両方が1人以下のものは非表示
資料:令和2年国勢調査

図 2-9 近隣市町村間の通学の状況



(4) 産業

北海道全体と比較すると第1次産業(農林水産業)の就業者の割合が比較的高く、第1次産業の中でも農業就業者の割合が9割と、北海道全体と比較して16.1ポイント高くなっています。

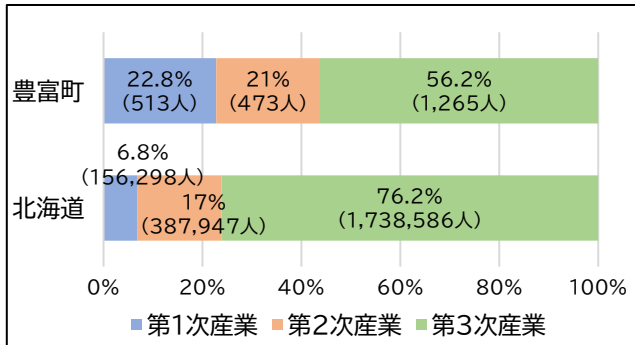
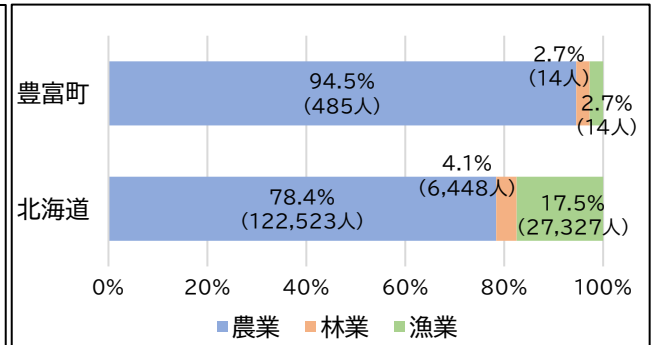


図 2-10 産業別就業者数



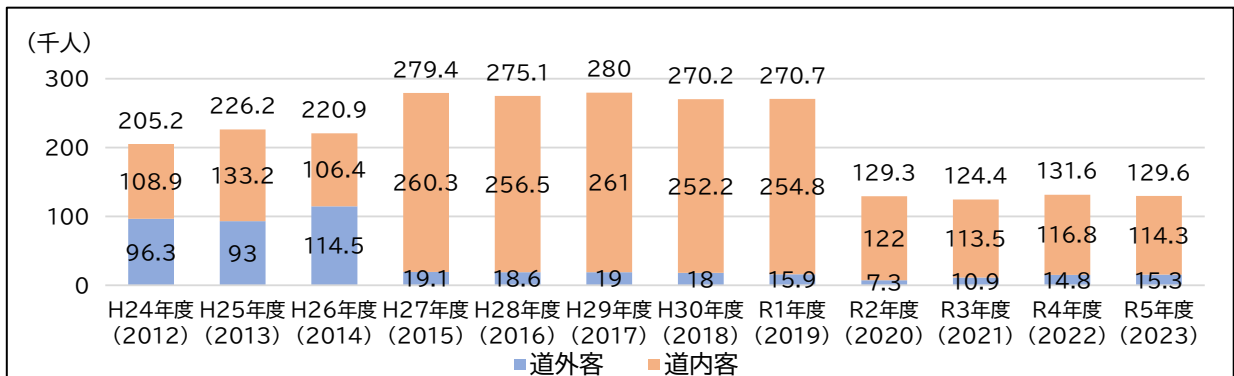
2-11 1次産業の就業者数

資料:令和2年国勢調査

(5) 観光の状況

ア. 観光入込客数

観光入込客数は、新型コロナウイルス等の影響で令和元年度から令和2年度にかけて減少し、その後回復していない状況です。令和5年度で129.6千人となっており、道内客が多くを占めています。

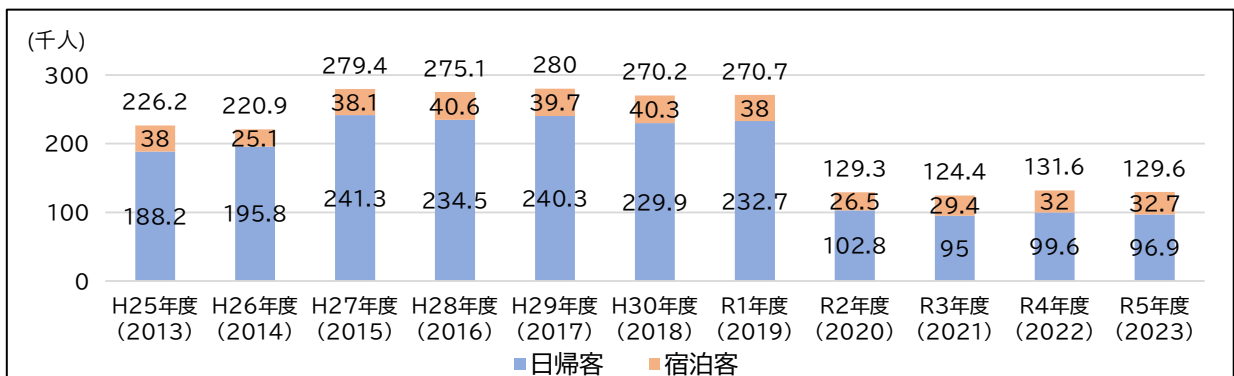


資料:北海道観光入込客数調査報告書

図 2-12 観光入込総数の推移 (道外客・道内客の内訳)

イ. 宿泊客数

令和5年度の日帰客は74.8%にあたる96.9千人、宿泊客は25.2%にあたる32.7千人となっています。



資料:北海道観光入込客数調査報告書

図 2-13 観光入込総数の推移 (宿泊客・日帰客の内訳)



(6) 公共・公益施設等

公共・公益施設の分布は役場、医院・診療所、商店などが市街地に集中しているほか、豊富温泉地区では宿泊施設が多くなっています。

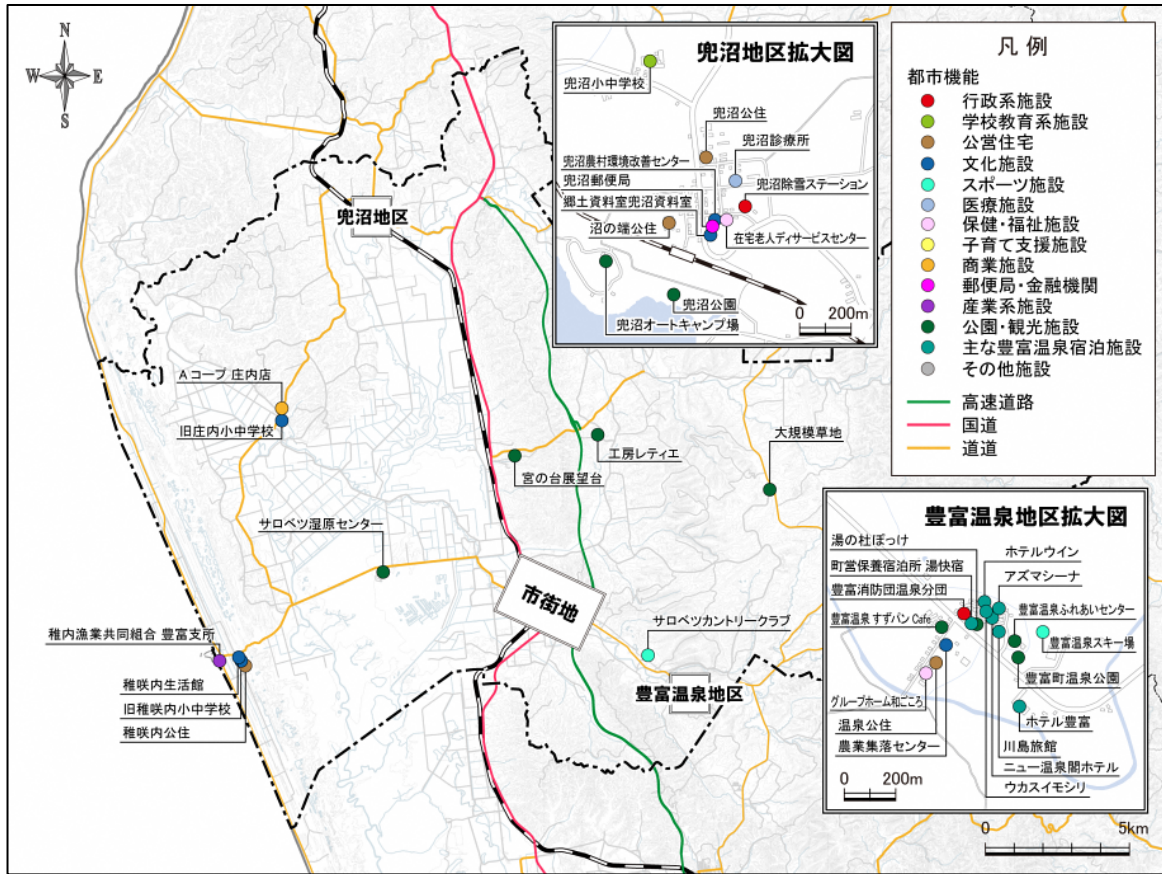


図 2-14 公共・公益施設等（全町域）

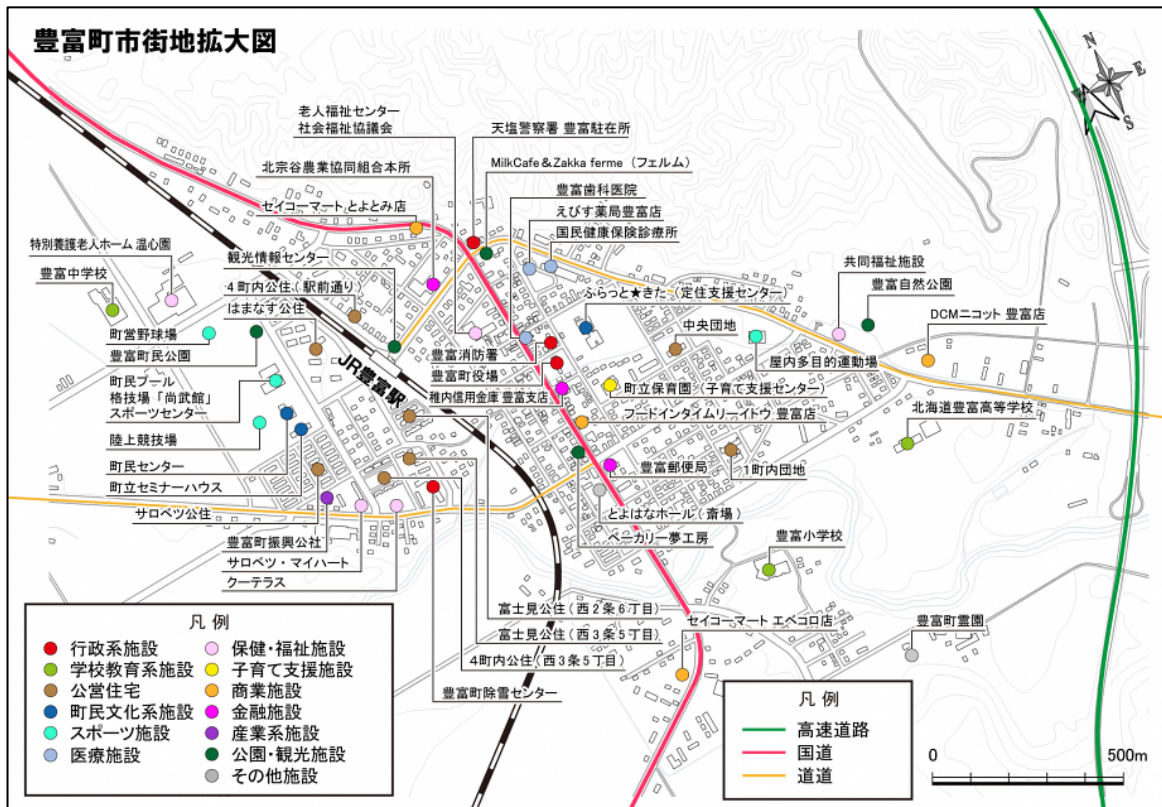


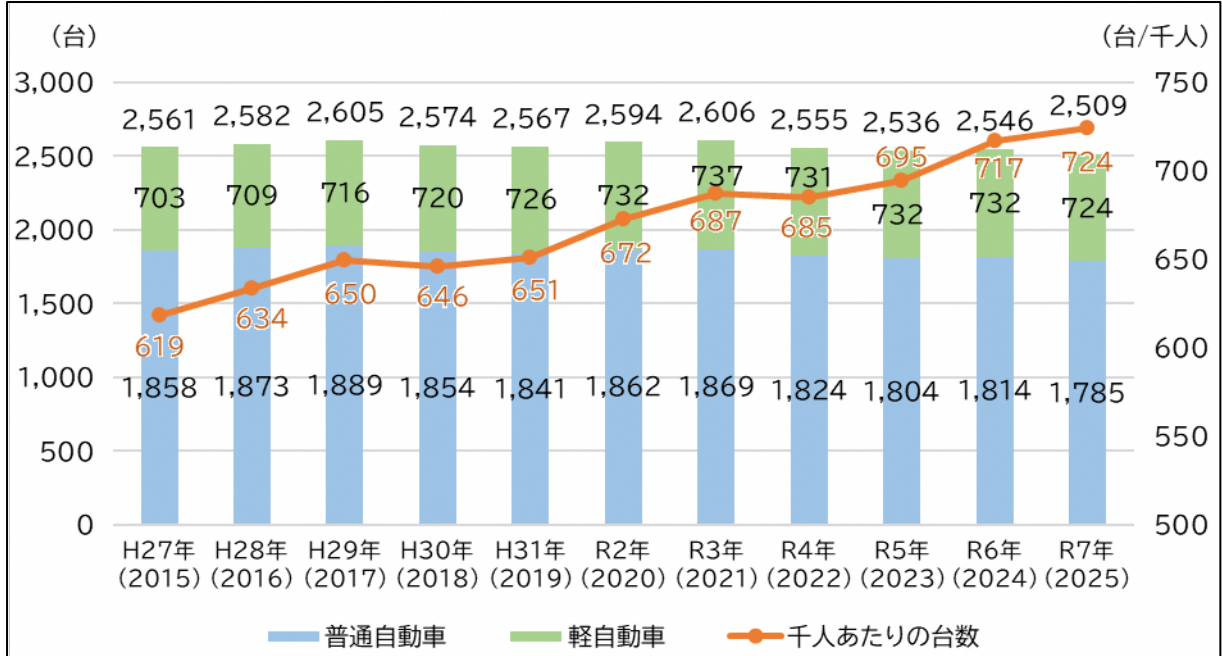
図 2-15 生活関連施設・観光施設の分布（市街地拡大図）



(7) 自家用車の所有状況

ア. 乗用車保有台数の状況

乗用車の保有台数は概ね 2,500 台で横ばいに推移しています。人口千人当たりの乗用車保有率は経年的に増加傾向であり、令和 7 年で 724 台/千人となっています。



資料:北海道運輸局・自動車に関する資料・統計

図 2-16 乗用車保有台数の推移

イ. 運転免許保有・返納状況

自動車運転免許は令和 6 年時点で 2,367 人が保有しており、そのうち、30～59 歳が最も多く 48.0%となっており、65 歳以上は 33.0%となっています。

運転免許返納者数は、令和 3 年度から減少していましたが、令和 5 年度から増加傾向にあり、令和 6 年度で 13 人が返納しています。

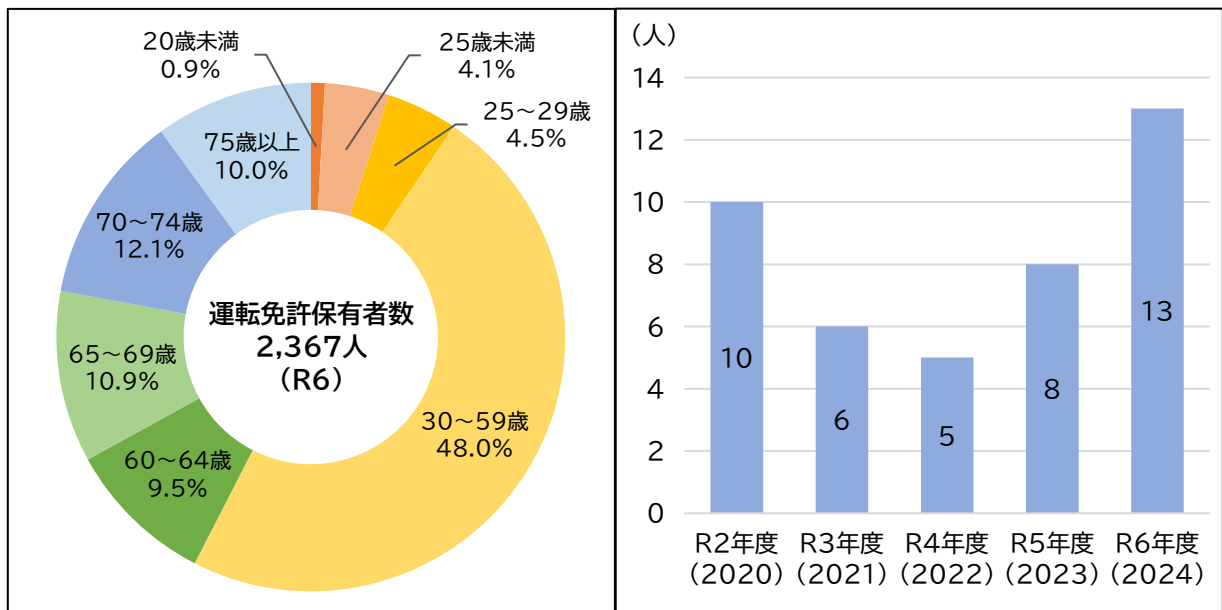


図 2-17 年齢別運転免許保有者数 (R6)

図 2-18 運転免許返納者数の推移



2-2 地域を走る公共交通等の概要

(1) 豊富町の公共交通網

ア. 公共交通網

鉄道は、JR 宗谷本線が運行し、町内には豊富駅、兜沼駅の 2 駅が設置されています。

バスは沿岸バス(株)の 1 社が運行し、都市間を結ぶ高速バスは、豊富町と札幌市を結ぶ特急はぼろ号が運行し、路線バスは豊富羽幌線、豊富幌延線の 2 路線があります。

町内の有償運送は、豊富駅と豊富温泉間を運行する豊富町観光協会豊富温泉号、豊富市街地・稚咲内地区間を運行する予約型乗合交通の町営ワゴン豊富稚咲内線、町内・稚内市・名寄市間を運行する福祉有償運送があります。

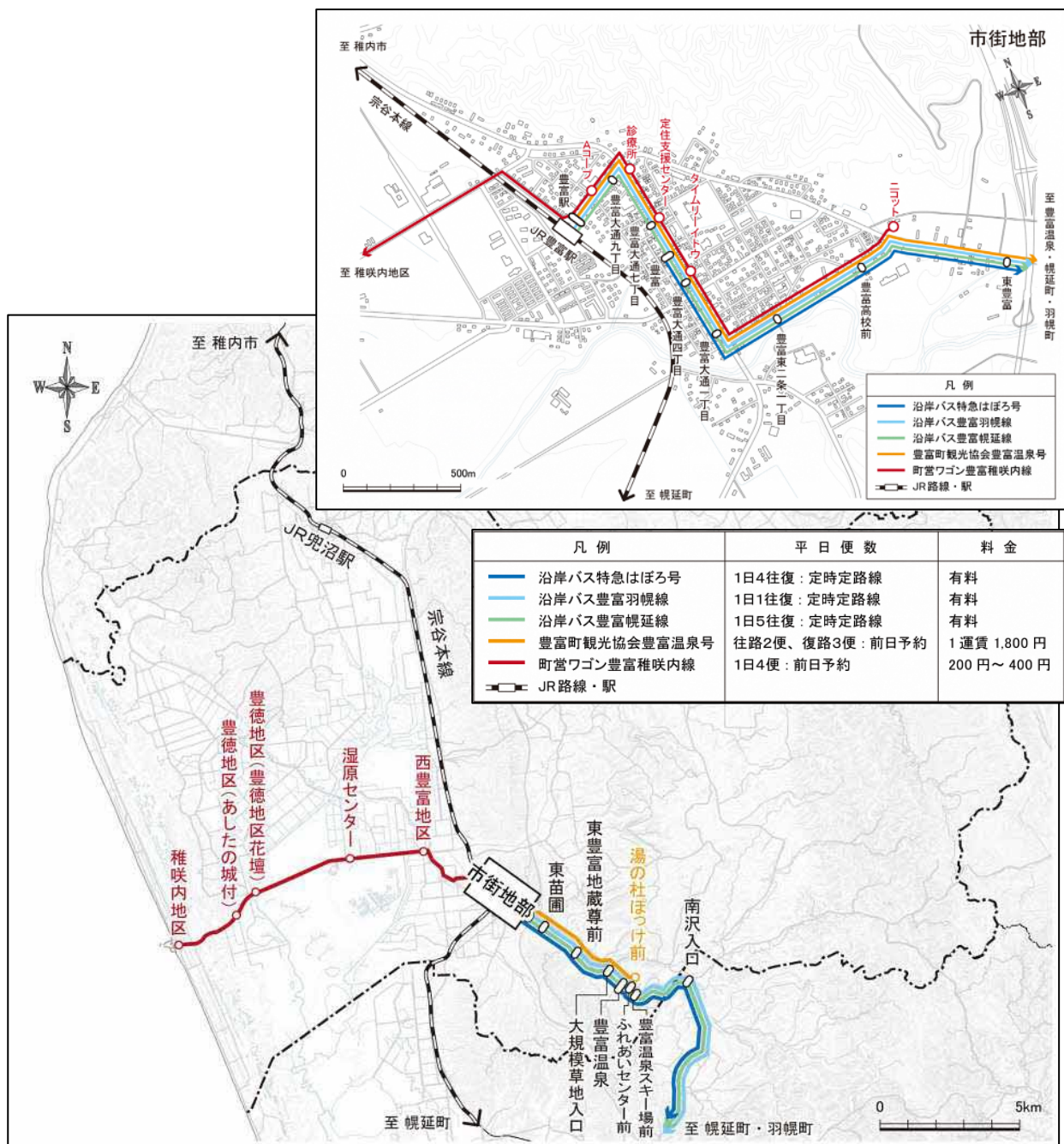


図 2-19 豊富町の公共交通網（全町域）



イ. 公共交通勢力圏

全人口に対する公共交通勢力圏(バス停から半径 300m 圏内、鉄道駅から半径 800m 圏内)人口比率(カバー率)は、人口類似都市の平均値よりも 7.9 ポイント下回る 64.6%となっています。市街地以外の居住地からはバス停が離れており、広いエリアで公共交通空白地域となっています。

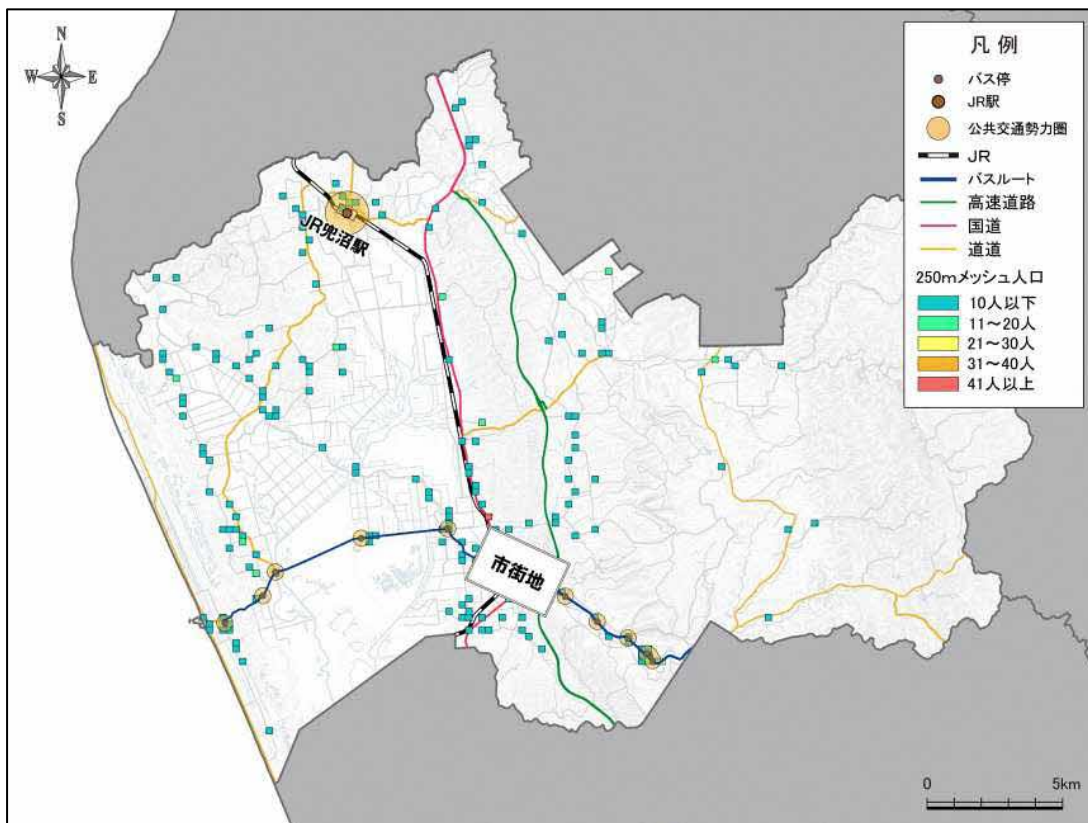


図 2-20 豊富町公共交通勢力圏 (全町域)

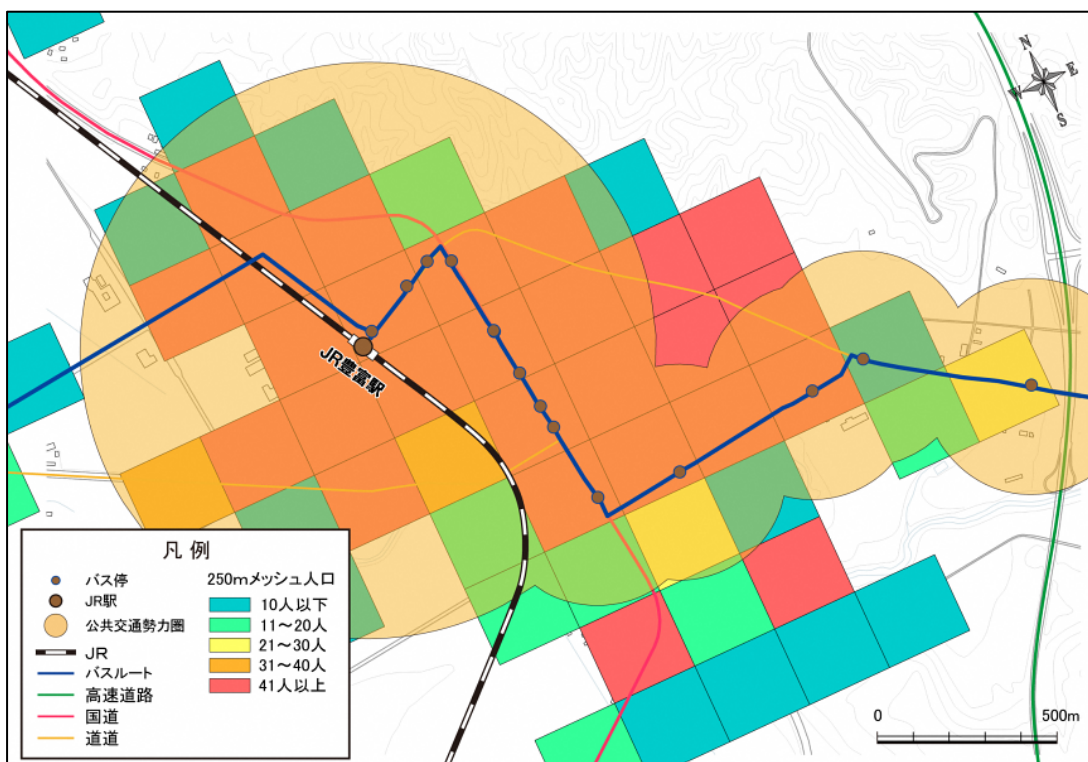


図 2-21 豊富町公共交通勢力圏 (市街地拡大図)



表 2-2 豊富町公共交通勢力圏人口

地区名	令和2年 人口(人)	勢力圏内 人口(人)	カバー 率(%)	地区名	令和2年 人口(人)	勢力圏内 人口(人)	カバー 率(%)
駅前通	174	174	100.0%	東一条八丁目	39	39	100.0%
字温泉	113	19	16.8%	東一条九丁目	52	52	100.0%
字福永	61	0	0.0%	東二条二丁目	94	94	100.0%
字兜沼	81	81	100.0%	東二条三丁目	81	71	87.7%
字瑞穂	64	0	0.0%	東二条五丁目	84	84	100.0%
字新生	63	0	0.0%	東三条四丁目	60	21	35.0%
大通り一丁目	220	63	28.6%	東三条五丁目	0	0	0.0%
大通り二丁目	67	67	100.0%	東三条六丁目	59	56	94.9%
大通り三丁目	53	53	100.0%	東三条七丁目	49	31	63.3%
大通り四丁目	87	87	100.0%	東四条三丁目	80	79	98.8%
大通り五丁目	45	45	100.0%	東四条四丁目	115	19	16.5%
大通り六丁目	56	56	100.0%	東六条一丁目	13	6	46.2%
大通り七丁目	21	21	100.0%	東六条二丁目	37	37	100.0%
大通り八丁目	55	55	100.0%	字豊幌	18	0	0.0%
大通り十一丁目	37	37	100.0%	字東豊富	51	14	27.5%
大通り十二丁目	140	123	87.9%	字本流	0	0	0.0%
西一条二丁目	23	23	100.0%	字有明	28	0	0.0%
西一条三丁目	18	18	100.0%	字修徳	25	0	0.0%
西一条四丁目	0	0	0.0%	字徳満	111	0	0.0%
西一条五丁目	41	41	100.0%	字幌加	0	0	0.0%
西一条十丁目	134	134	100.0%	字目梨別	20	0	0.0%
西二条	25	25	100.0%	字芦川	16	0	0.0%
西三条四丁目	47	47	100.0%	字開源	19	0	0.0%
西三条五丁目	46	46	100.0%	字兜沼西	0	0	0.0%
西三条六丁目	127	127	100.0%	字兜沼東	15	1	6.7%
西三条十丁目	168	168	100.0%	字沼向	22	1	4.5%
西四条五丁目	51	51	100.0%	字落合	25	0	0.0%
西四条六丁目	72	72	100.0%	字清明	18	0	0.0%
西五条	45	45	100.0%	字豊里	27	0	0.0%
東一条一丁目	0	0	0.0%	字豊栄	66	0	0.0%
東一条二丁目	100	100	100.0%	字豊田	0	0	0.0%
東一条三丁目	98	98	100.0%	字西豊富	203	6	3.0%
東一条四丁目	68	68	100.0%	字豊徳	76	2	2.6%
東一条六丁目	10	10	100.0%	字稚咲内	61	1	1.6%
				合 計	3,974	2,568	64.6%

表 2-3 人口類似都市の公共交通勢力圏人口

町村名	国勢調査人口	勢力圏内人口	カバー率
上 士 幌 町	4,778人 (R2)	4,494人	94.1%
鹿 部 町	3,760人 (R2)	3,147人	83.7%
乙 部 町	3,403人 (H27)	2,791人	82.0%
豊 富 町	3,974人 (R2)	2,568人	64.6%
月 形 町	3,691人 (R2)	2,309人	62.8%
更 別 村	3,185人 (H27)	1,931人	61.2%
知 内 町	4,167人 (R2)	1,987人	47.7%
平 均 値 ※	3,831人	2,777人	72.5%

類似都市は人口3千人・4千人台の都市、※:豊富町を除く 資料:各町村の地域公共交通計画「勢力圏内人口」と「カバー率」は各町村の地域公共交通計画による数値のため、国勢調査人口と勢力圏内人口から算定されたカバー率と一致しない場合がある



(2) 公共交通の運行状況

ア. 路線バス

○ 運行状況

路線バスは、沿岸バス(株)により豊富幌延線が豊富駅から幌延深地層研究センター前の間を平日1日あたり10便、豊富羽幌線が豊富駅から羽幌ターミナルの間を平日1日あたり2便運行しています。

表 2-4 路線バスの運行状況

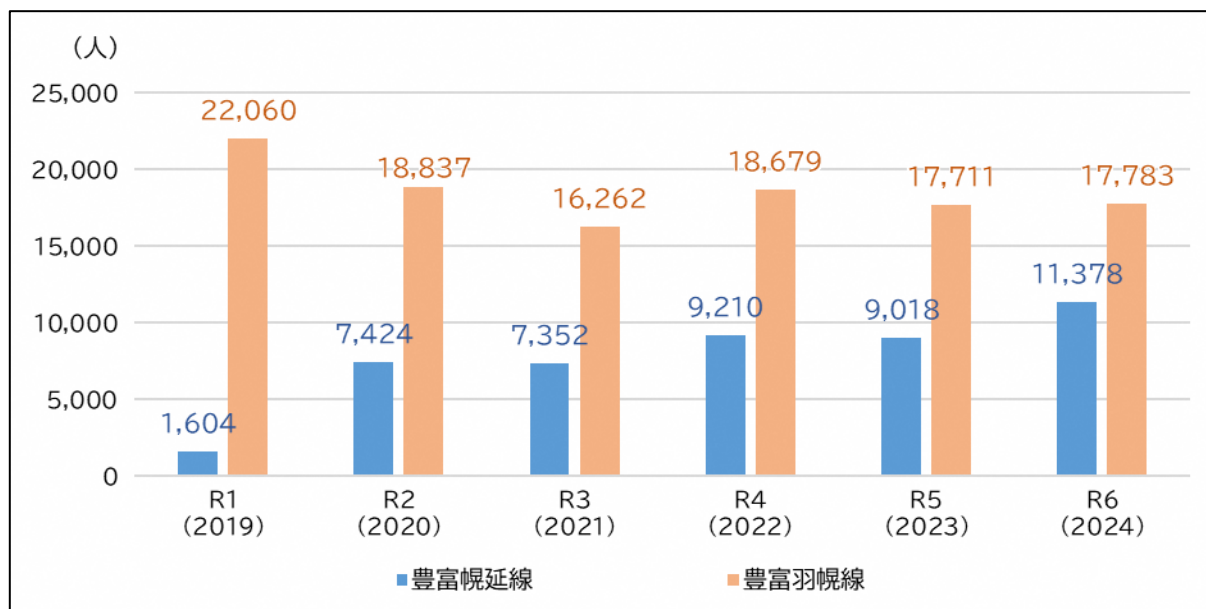
運行事業者	路線名	始発	終点	平日	土日祝	所要時間
				便数	便数	
沿岸バス(株)	豊富幌延線	豊富駅	幌延深地層研究センター前	5	3	約19分
		幌延深地層研究センター前	豊富駅	5	3	
	豊富羽幌線	豊富駅	羽幌ターミナル	1	1	約2時間31分
		羽幌ターミナル	豊富駅	1	1	

資料:沿岸バス(株)(令和7年4月1日ダイヤ改正)、サロベツ交通(株)

○ 輸送人数

輸送人数は、豊富幌延線は令和6年時点で11,378人となっており、令和2年から増加傾向にあります。

豊富羽幌線は新型コロナウイルス感染症の影響等もあり、令和3年まで減少していましたがその後は増減を繰り返し、令和6年には17,783人となっています。



資料:沿岸バス(株)

図 2-22 路線バスの輸送人数の推移



○ 停留所乗降人数及び区間人数

平均停留所乗降人数は、「ふれあいセンター」の往路が 5.4 人/日と最も多くなっています。
 区間別人数は、「豊富高校前」と「豊富温泉」の間の往路が 12.9 人/日と最も多くなっています。



図 2-23 路線バスの停留所別乗降人数・区間人数（令和 6 年度） 資料：沿岸バス(株)

○ 収支

【豊富幌延線】

運行費用は令和 4 年から増加傾向にありましたが、令和 6 年時点で 11,941 千円となっており、前年度より 242 千円減少しています。運行収入は前年度より増加し、3,557 千円となっています。それにより、豊富町を含めた市町村補助金が経年的に減少しています。

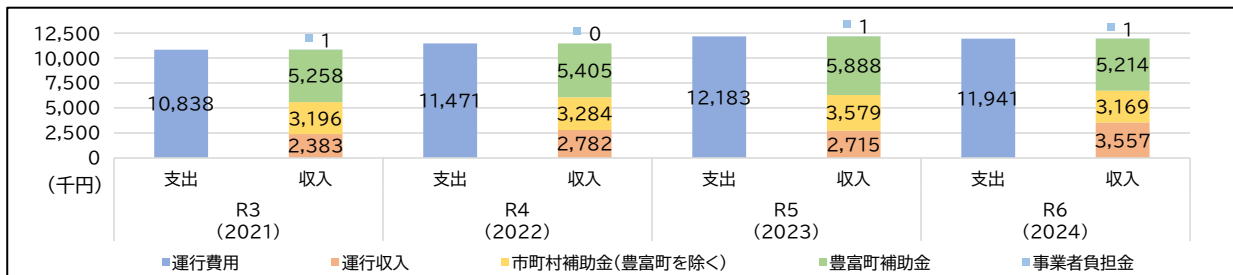


図 2-24 豊富幌延線の収支の推移

資料：沿岸バス(株)

【豊富羽幌線】

運行費用は令和 4 年から増加傾向にありましたが、令和 6 年時点で 20,688 千円となっており、前年度より 374 千円減少しています。運行収入は前年度より増加し、5,889 千円となっています。豊富町を含めた市町村補助金は前年度より減少しています。

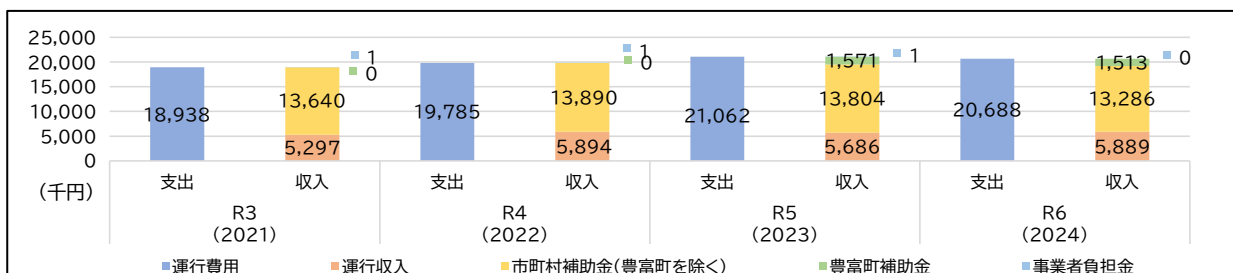


図 2-25 豊富羽幌線の収支の推移

資料：沿岸バス(株)



イ. 高速バス

○ 運行状況

高速バスは、豊富町と札幌市を結ぶ特急はぼろ号が1日8便運行しています。

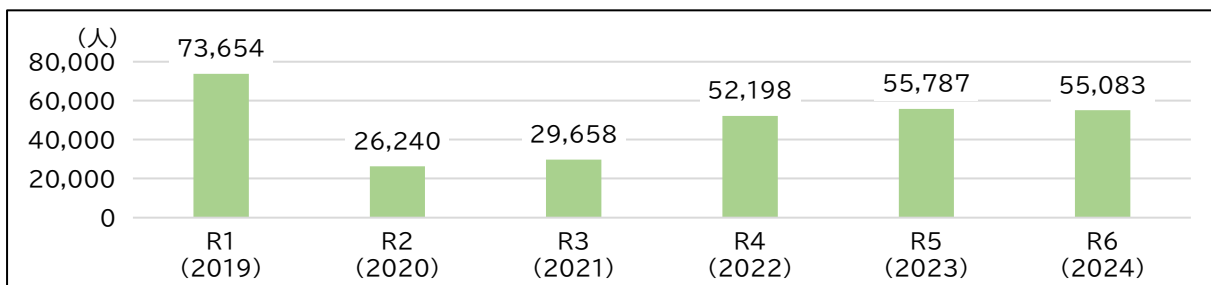
表 2-5 高速バスの運行状況

運行事業者	路線名	始発	終点	全日	所要時間
				便数	
沿岸バス(株)	特急はぼろ号	豊富	札幌駅前 32 のりば	4	約 5 時間 10 分
		札幌駅前 32 のりば	豊富	4	

資料:沿岸バス(令和7年4月1日ダイヤ改正)

○ 輸送人数

輸送人数は、令和4年から増加・回復傾向にありますが、令和6年時点では55,083人となっており、前年度より704人減少しています。



資料:沿岸バス(株)

図 2-26 特急はぼろ号の輸送人数の推移

ウ. 鉄道

○ 運行の状況

本町には、豊富駅と兜沼駅の2つの駅があります。豊富駅は上下合わせて13便、兜沼駅は上下合わせて7便が運行しています。

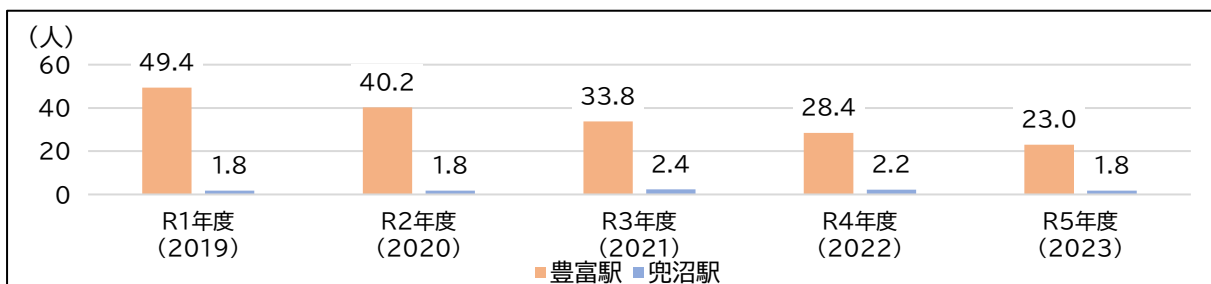
表 2-6 鉄道の概要

運行事業者	路線名	駅名	終点	全日		
				便数	始発時刻	終発時刻
JR 北海道	宗谷本線	豊富駅	稚内	6	7:18	23:07
			旭川・名寄	7	6:08	21:03
		兜沼駅	稚内	3	7:33	19:14
			旭川・名寄	4	5:55	20:49

資料:JR 北海道

○ 乗車人員

豊富駅の1日平均乗車人員は、令和元年度から減少傾向にあり、令和5年度時点で23人となっています。兜沼駅は普通列車のみの停車駅のため、利用者は少ない状況となっています。



資料:JR 北海道

図 2-27 特定調査日に基づく駅別乗車人員 (1日平均) の推移



工. 自家用有償運送・福祉有償運送

○ 運行状況・概要

自家用有償運送として、豊富駅と豊富温泉間を結ぶ豊富町観光協会豊富温泉号が平日 1 日あたり 4 便、予約型乗合交通の町営ワゴン豊富稚咲内線が平日 1 日あたり 8 便運行しています。

また、高齢者や障がい者が対象の福祉有償運送は自宅－町内・稚内市・名寄市の病院間を運行しています。

表 2-7 自家用有償運送の運行状況

運行事業者	路線名	始発	終点	平日	土日祝	所要時間
				便数	便数	
豊富町	町営ワゴン 豊富稚咲内線	豊富駅	稚咲内地区	4	4(日曜 運休)	約 48 分
		稚咲内地区	豊富駅	1	1(日曜 運休)	約 50 分
		稚咲内地区	ニコット	3	3(日曜 運休)	約 50 分
豊富町観光 協会	豊富町観光協 会豊富温泉号	豊富温泉	豊富駅	2	3	約 30 分
		豊富駅	豊富温泉	2	2	約 30 分

運転手(サロバス交通)	全7人(内 2 種免許 60 代:1 人、70 代:2 人・有償運送講習 70 代:4 人)
-------------	------------------------------------------------

資料:豊富町 HP、豊富町観光協会 HP

表 2-8 福祉有償運送の運行概要

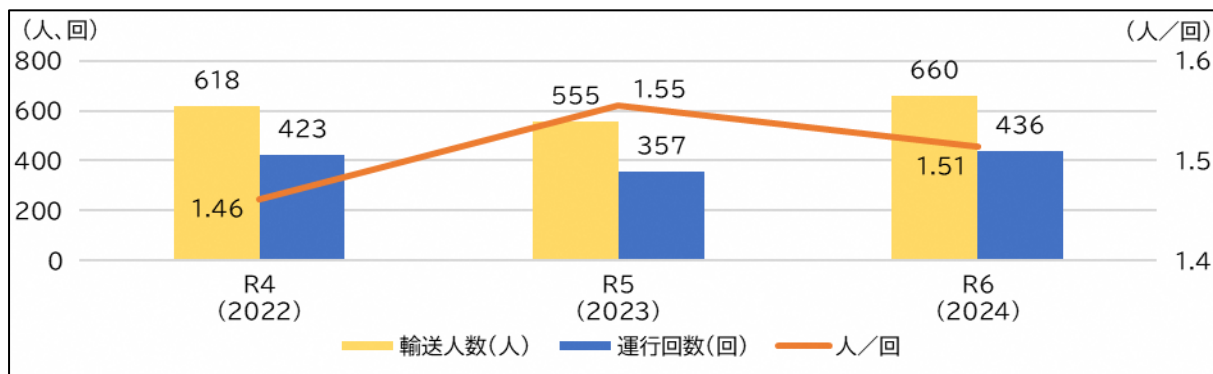
項目	内容	運転手
主体	社会福祉法人 豊富町社会福祉協議会	全5人 (40 代:2 人、50 代:2 人、60 代:1 人) ※診療所巡回バス、高齢者買物支援バス を含め運転
対象	公共交通機関を単独で利用することが困難な 高齢者や障がい者	
移動区間	自宅－病院間 (主に町内、稚内市、名寄市の医療機関までの 送迎)	



○ 輸送人数

【町営ワゴン豊富稚咲内線】

令和 6 年の輸送人数は、前年度より 18.9%増の 660 人となっています。令和 6 年の運行 1 回あたり平均輸送人数は 1.51 人となっています。

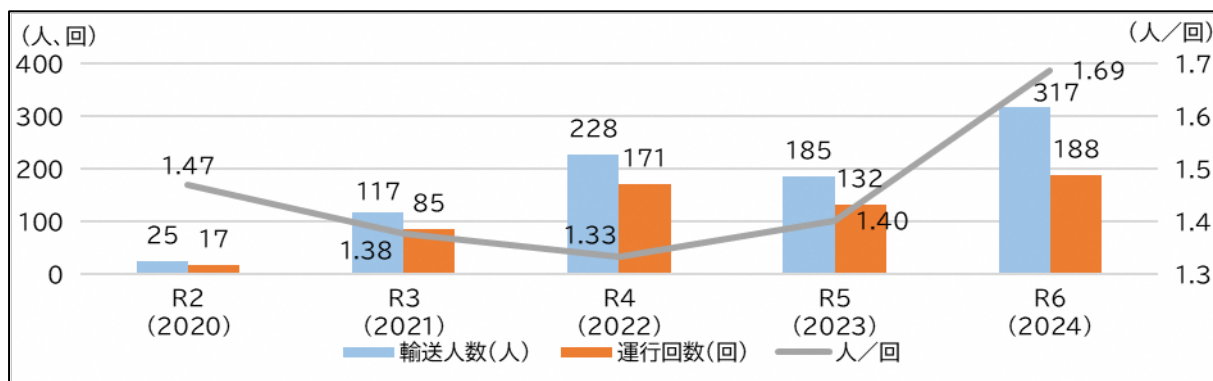


資料:豊富町

図 2-28 町営ワゴン豊富稚咲内線の輸送人数の推移

【豊富町観光協会豊富温泉号】

輸送人数は令和 5 年に一時的に減少しましたが、令和 6 年が 317 人と増加傾向を示しています。令和 6 年の運行 1 回あたり平均輸送人数は 1.69 人となっています。

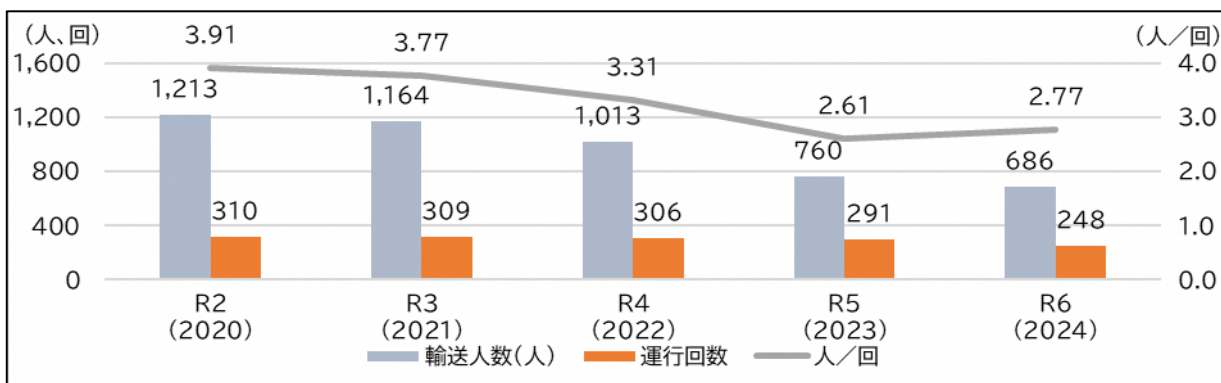


資料:豊富町

図 2-29 豊富町観光協会豊富温泉号の輸送人数の推移

【福祉有償運送】

輸送人数は減少傾向にあり、令和 6 年で 686 人となっています。令和 6 年の運行 1 回あたり平均輸送人数は 2.77 人となっています。



資料:社会福祉法人 豊富町社会福祉協議会

図 2-30 福祉有償運送の輸送人数の推移



○ 収支

【町営ワゴン豊富稚咲内線】

運行費用は令和 6 年で 5,731 千円となっています。運行収入は令和 5 年より増加し、令和 6 年は 245 千円です。

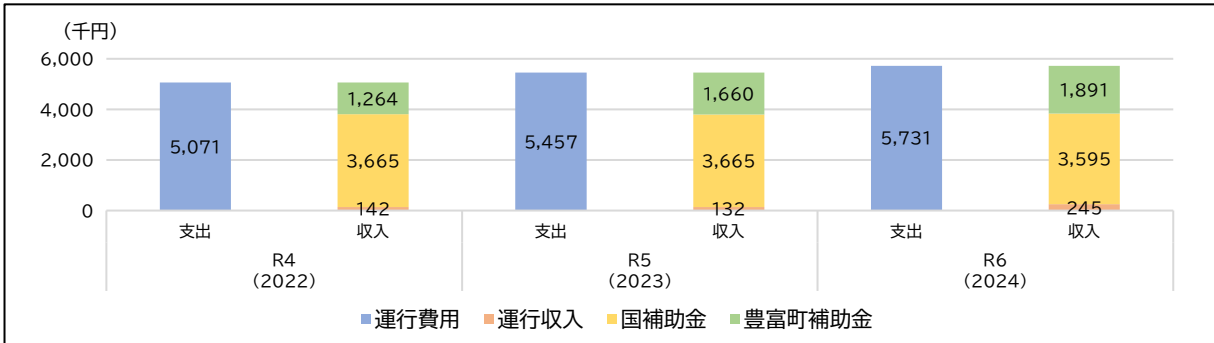


図 2-31 町営ワゴン豊富稚咲内線の収支の推移

資料:豊富町

【豊富町観光協会豊富温泉号】

運行費用は増加傾向にあり、令和 6 年は 394 千円と大幅に増加しています。令和 6 年の運行収入は令和 5 年より増加して 338 千円であるとともに、事業者負担金に大きな変動はありません。

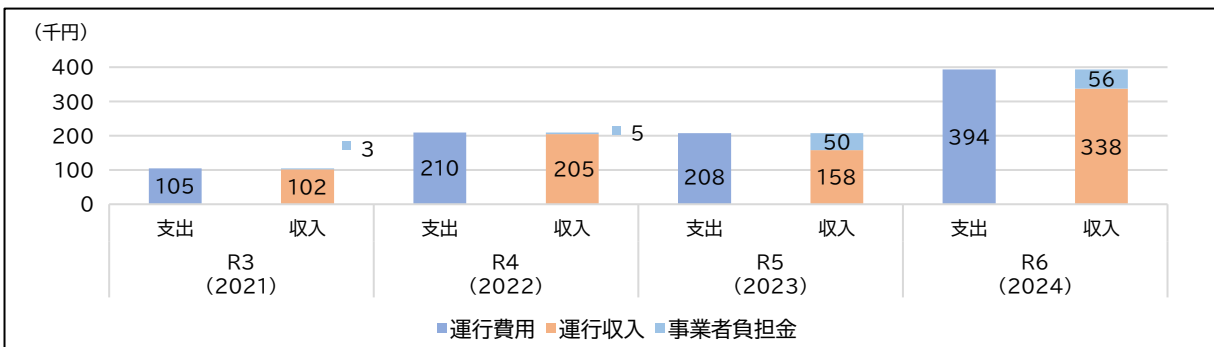
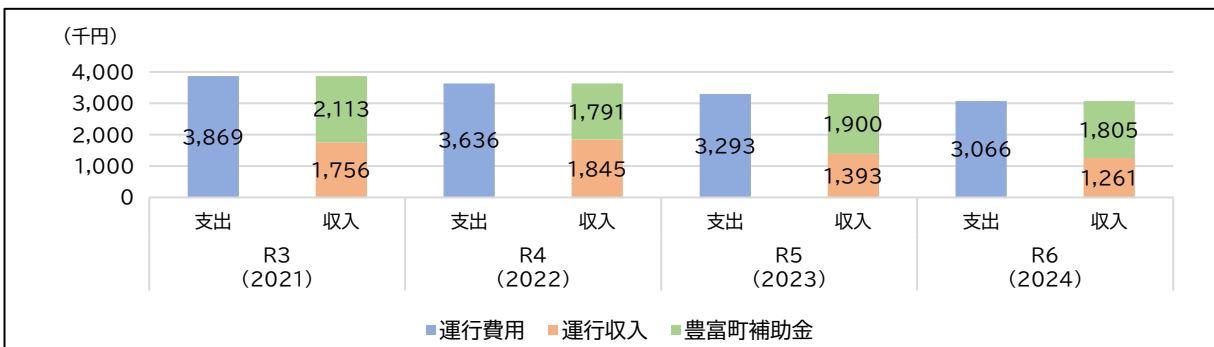


図 2-32 豊富町観光協会豊富温泉号の収支の推移

資料:豊富町

【福祉有償運送】

運行費用、運行収入及び豊富町補助金は輸送人数の減少に伴い減少傾向にあり、令和 6 年で運行費用が 3,066、運行収入は 1,261 千円及び豊富町補助金は 1,805 千円となっています。



資料:社会福祉法人 豊富町社会福祉協議会
 ※福祉有償運送、診療所巡回バス及び高齢者買物支援バスの支出収入の合計額を輸送人数で案分して作成

図 2-33 福祉有償運送の収支の推移



○ 運行車両

運行車両は、町営ワゴンを運行する豊富町が1台、豊富温泉号を運行する豊富町観光協会が2台、福祉有償運送を運行する豊富町社会福祉協議会が10台の合計13台により、福祉・一般自家用有償運送が運行されています。

表 2-9 運行車両の状況

運行事業者	車種	年式	定員	座席数	備考
豊富町	日産キャラバン	2022年	10人	10人	豊富温泉利用ワゴン と同一車両
豊富町観光 協会	日産セレナ	2009年	8人	8人	同協会所有
	トヨタヴォクシー	2017年	8人	8人	ニュー温泉閣ホテル 所有
豊富町社会 福祉協議会	トヨタエスティマ	2000年	7人	7人	
	ダイハツムーブ	2000年	4人	4人	
	日産キャラバン	2004年	10人	10人	
	トヨタラクティス	2006年	4人	4人	
	日産ウイングロード	2010年	5人	5人	
	三菱イーケーワゴン	2013年	4人	4人	
	三菱イーケーワゴン	2013年	4人	4人	
	トヨタエスティマハイブリッド	2015年	7人	7人	
	日産クリッパーリオ	2022年	4人	4人	
	スズキエブリイワゴン	2023年	4人	4人	



(3) その他送迎交通の運行状況

ア. 無料送迎

○ 運行の概要

町内の無料送迎として、診療所巡回バス、高齢者買物支援バス、豊富温泉利用ワゴン、一般混乗可能なスクールバスが運行しています。

表 2-10 無料送迎の運行状況・概要

運行主体	名称	路線名・区間	便数	内容
豊富町	診療所巡回バス	A路線(稚咲内・豊徳・豊里)	2	各地区 4 路線、1 路線を 2 週間に 1 回程度の頻度で豊富町立診療所まで送迎
		B路線(豊田・清明・豊栄・阿沙流・瑞穂・落合・西豊富)	2	
		C路線(兜沼・開源・修徳)	2	
		D路線(有明・豊幌・温泉・徳満)	2	
	高齢者買物支援バス	旧山内商店前→DCM ニコット店 駐車場	1 (火・木)	町が規定する買物弱者・交通弱者に該当する方を対象に、毎週火曜日・木曜日に買い物利用などを目的とした移送を行う
		DCM ニコット店 駐車場→旧山内商店前	1 (火・木)	
豊富町	豊富温泉利用ワゴン	豊富温泉～JR 豊富駅	1	豊富温泉号の 21 時発の便(ふれあいセンターの営業日)
豊富町教育委員会	スクールバス(一般混乗)	120 号車(本流・温泉・新生)	3	全 9 路線、申請予約制、一路線 2 名までの先着順、診療所利用を目的とした乗車は不可
		125 号車(清明・豊里・豊徳・西豊富)	3	
		130 号車(兜沼・芦川・徳満)	3	
		116 号車(有明・福永・新生)	3	
		150 号車(福永)	3	
		157 号車(稚咲内・豊徳)	3	
		162 号車(清明・豊栄・瑞穂・西豊富)	3	
		126 号車(豊徳・豊里)	3	
		137 号車(豊富町内・兜沼)	3	
運転手(沿岸バス)	40 代:1 人、60 代:8 人、70 代:3*人の計 12 人 ※豊富高校幌延線運転手を含む			

資料:豊富町



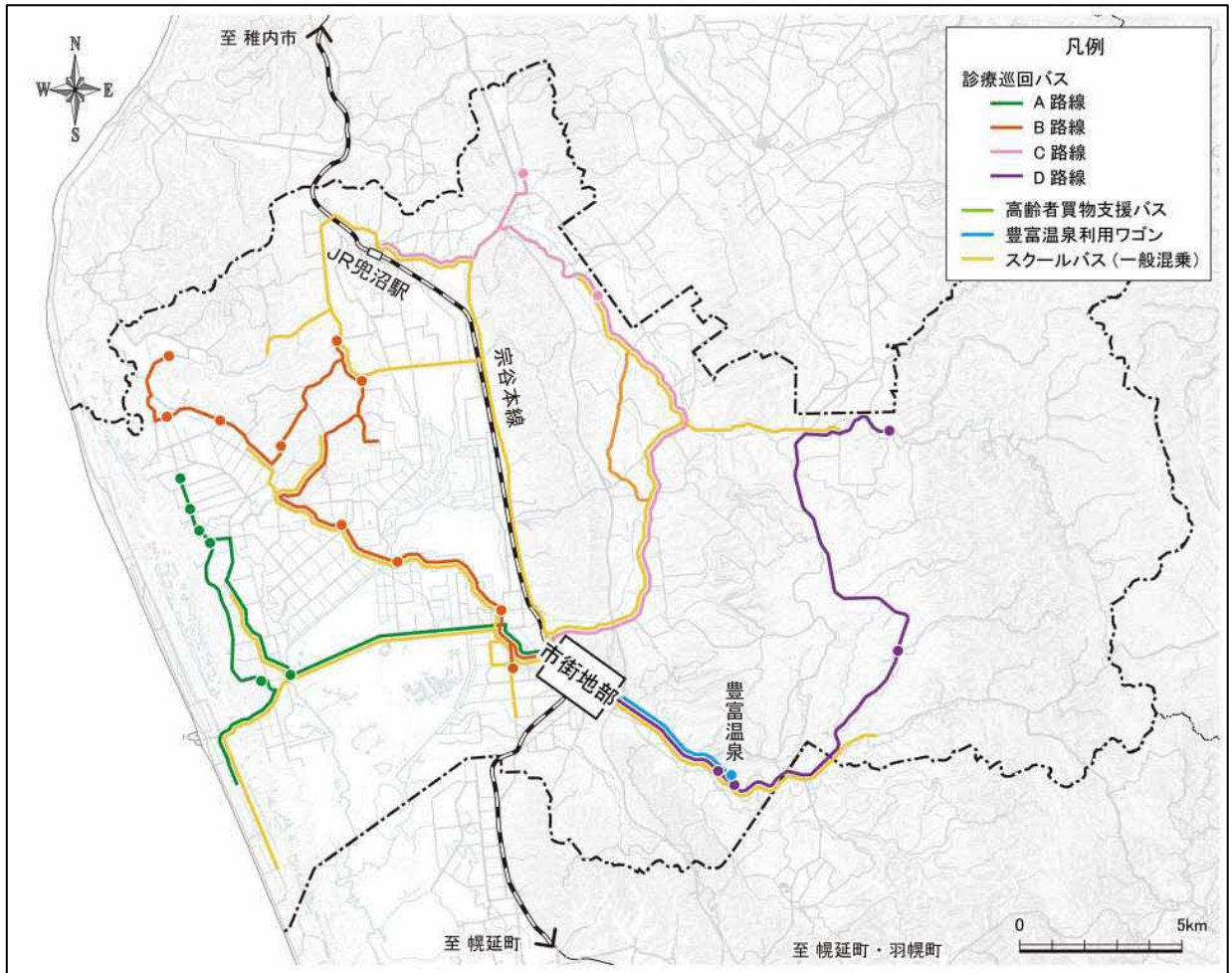


図 2-34 無料送迎路線図 (全町域)

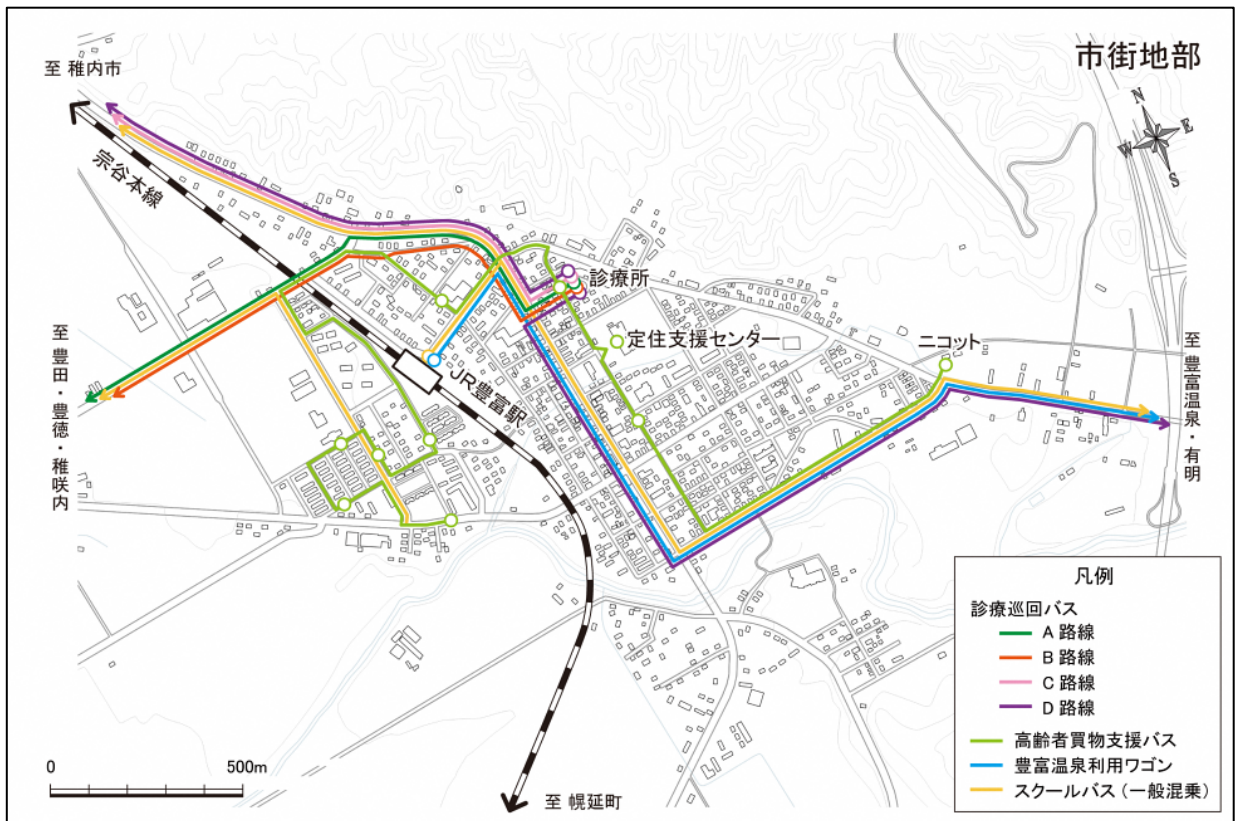


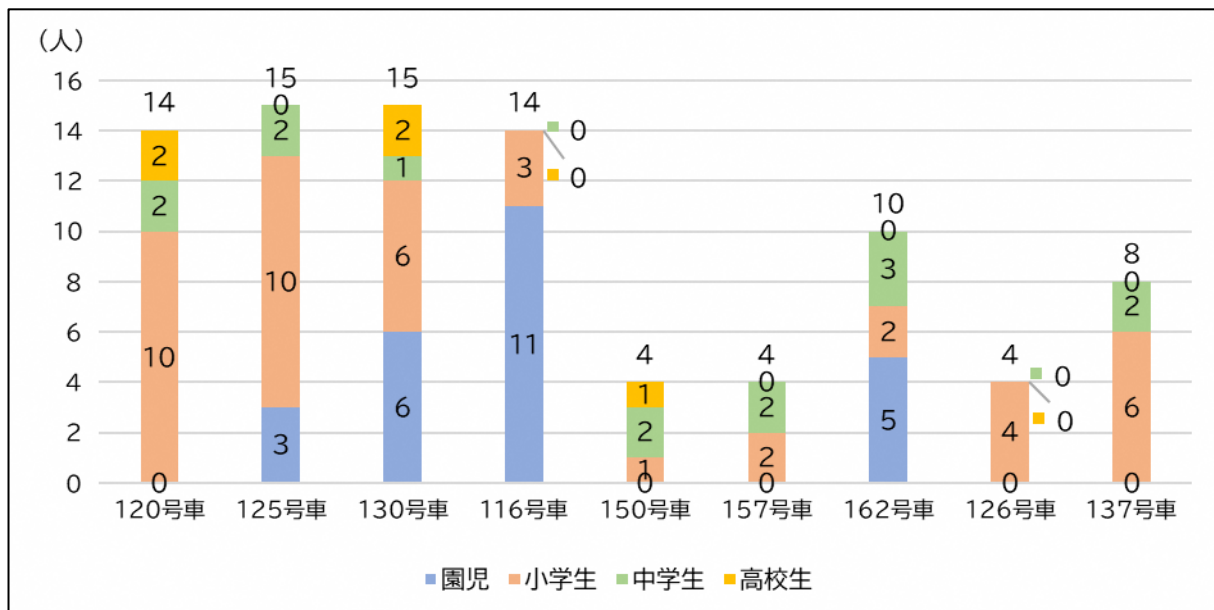
図 2-35 無料送迎路線図 (市街地)



○ 登録者数

【スクールバス】

スクールバスの児童・生徒登録者数は、125号車、130号車が多く、15人となっています。



資料:豊富町教育委員会

図 2-36 スクールバス登録者数 (R7)

スクールバスの運行時刻は下表のとおりとなっています。

表 2-11 スクールバス運行時刻

号車	路線名	登校便		下校1便		下校2便	
		豊富小	豊富中	豊富小	豊富中	豊富小	豊富中
120号車	本流・温泉・新生	8:03	8:13	14:55	15:00	16:10	16:20
125号車	清明・豊里・豊徳・西豊富	8:08	8:03	14:55	15:00	16:10	16:20
130号車	兜沼・芦川・徳満	8:08	8:03	14:55	15:00	16:10	16:20
116号車	有明・福永・新生	8:00	—	14:55	—	16:10	—
150号車	福永	8:07	8:02	14:55	15:00	16:10	16:20
157号車	稚咲内・豊徳	8:05	8:00	14:55	15:00	16:10	16:20
162号車	清明・豊栄・瑞穂・西豊富	8:07	8:02	14:55	15:00	16:10	16:20
号車	路線名	兜沼		兜沼		兜沼	
126号車	豊徳・豊里	8:05		14:30		15:30	
137号車	豊富町内・兜沼	8:05		14:30		15:30	



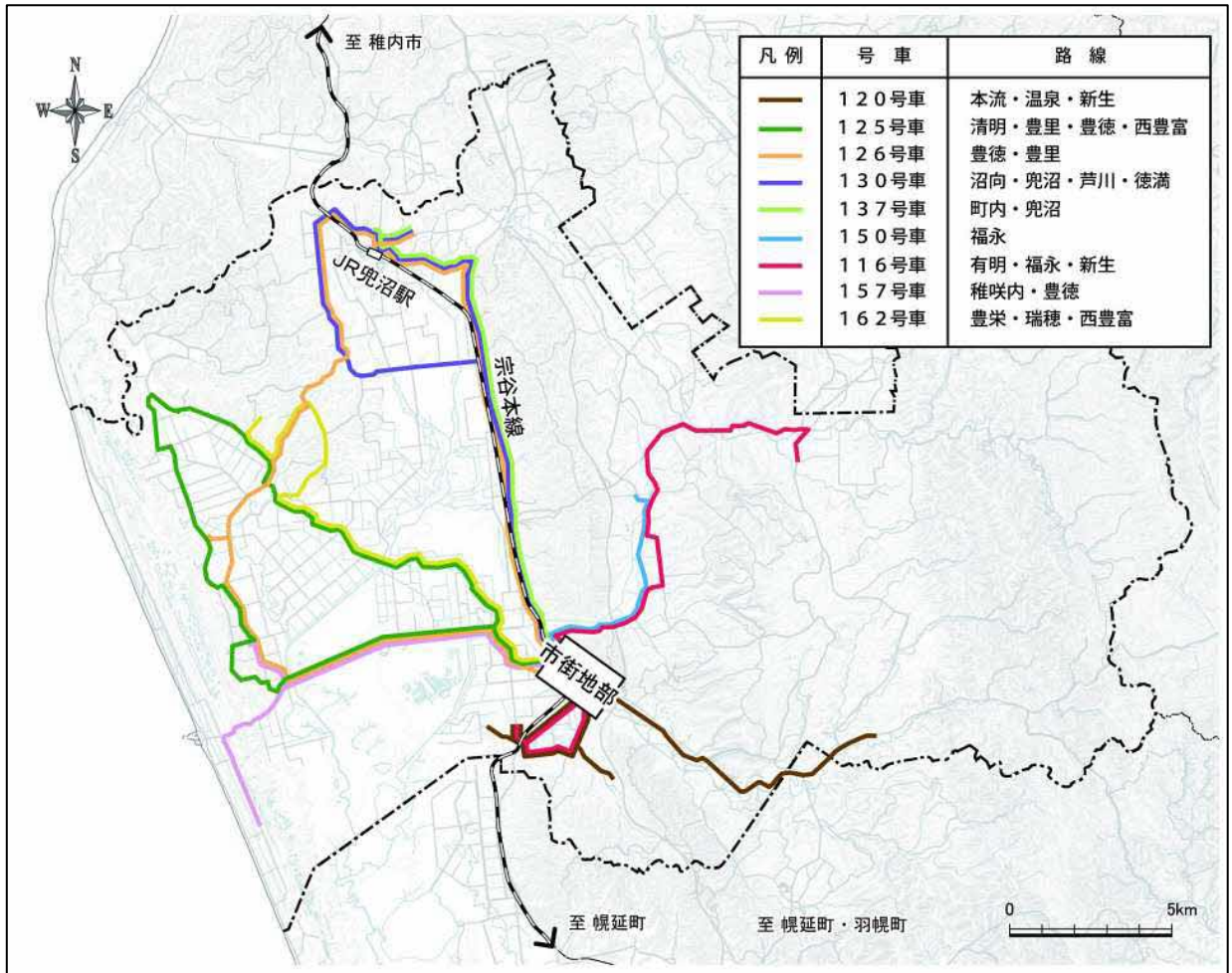


図 2-37 スクールバス路線図 (R7)

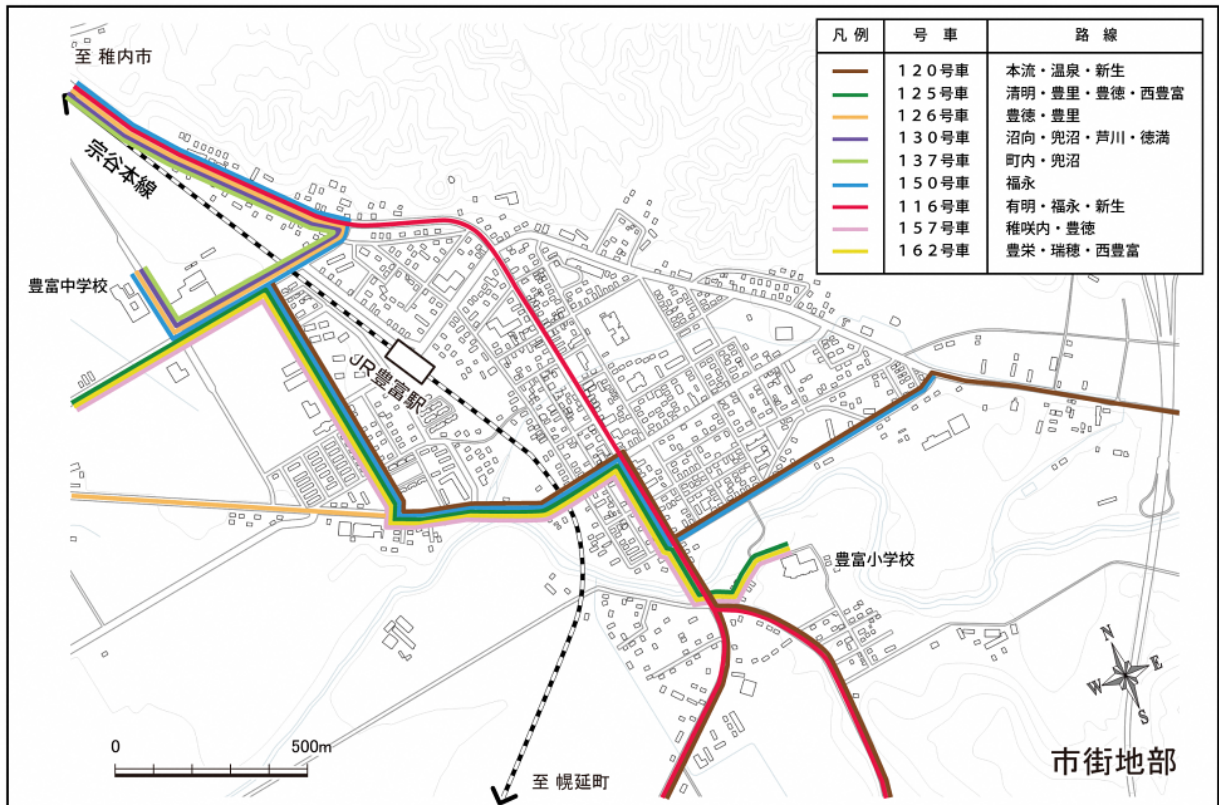


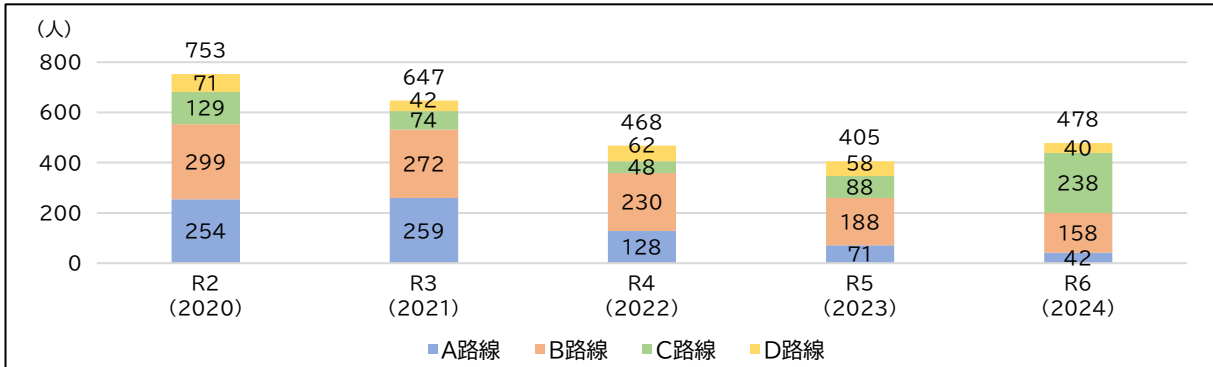
図 2-38 スクールバス路線図 (市街地部) (R7)



○ 利用者数

【診療所巡回バス】

利用者数は令和 5 年まで減少傾向にありましたが、令和 6 年では 478 人と増加しています。

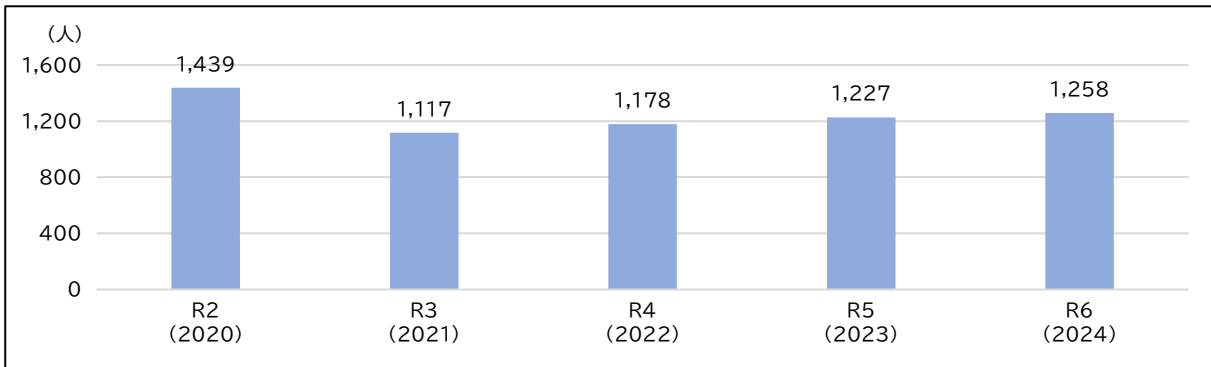


資料:社会福祉法人 豊富町社会福祉協議会

図 2-39 診療巡回バスの利用者数の推移

【高齢者買物支援バス】

利用者数は令和 3 年以降微増しており、令和 6 年で 1,258 人となっています。



資料:社会福祉法人 豊富町社会福祉協議会

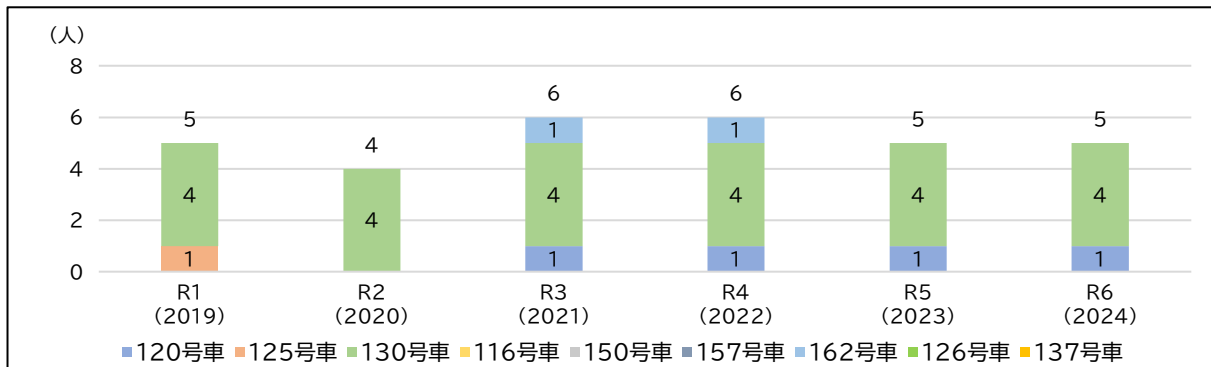
図 2-40 高齢者買物支援バスの利用者数の推移

【豊富温泉利用ワゴン】

本送迎は令和 6 年から運行を開始しており、当該年の利用者数は 472 人となっています。

【スクールバス(一般混乗)】

令和元年から令和 6 年の利用者数は年間で 4 人から 6 人となっています。



資料:豊富町教育委員会

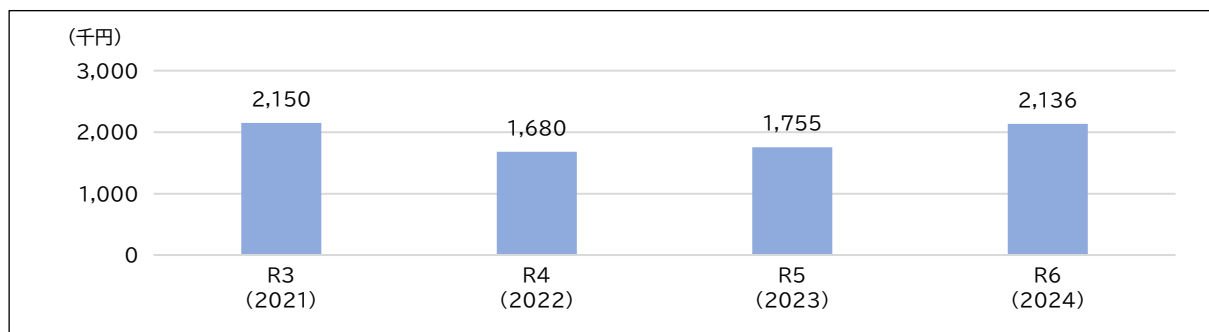
図 2-41 スクールバス (一般混乗) の利用者数の推移



○ 運行費用

【診療所巡回バス】

運行費用は令和4年、5年と減少しましたが、令和6年は2,136千円となっています。

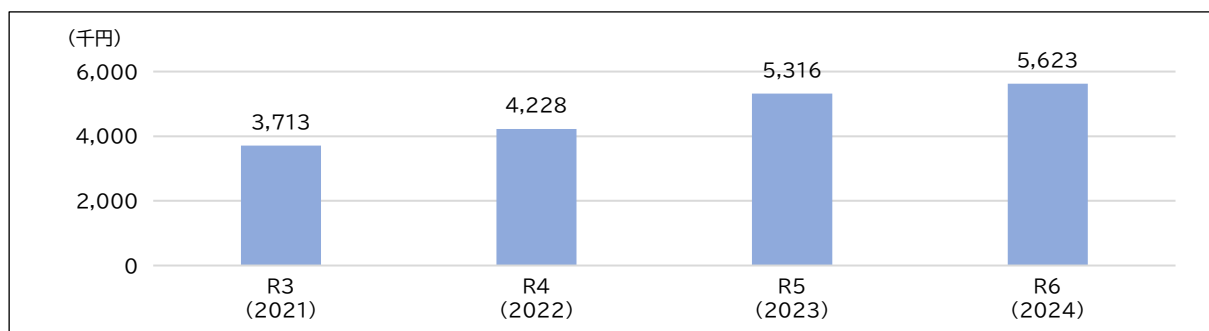


※福祉有償運送、診療所巡回バス及び高齢者買物支援バスの支出収入の合計額を輸送人数で案分して作成

図 2-42 診療所巡回バス運行費用の推移

【高齢者買物支援バス】

運行費用は令和3年の3,713千円から増加し、令和6年は51.4%増の5,623千円となっています。



※福祉有償運送、診療所巡回バス及び高齢者買物支援バスの支出収入の合計額を輸送人数で案分して作成

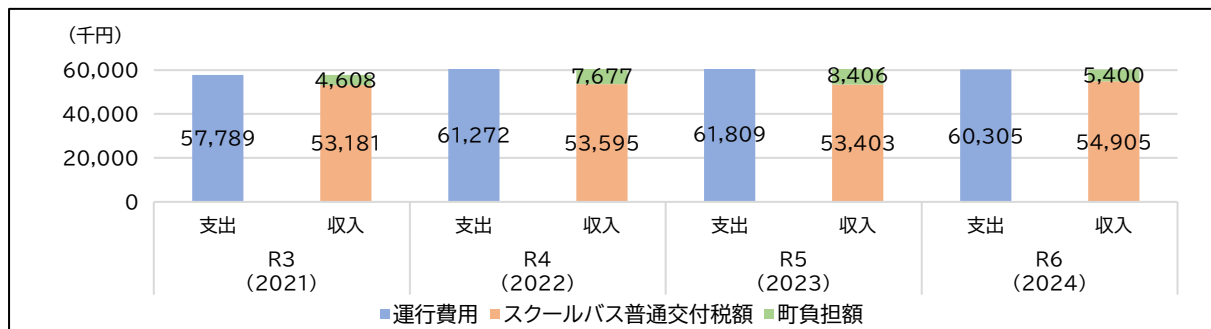
図 2-43 高齢者買物支援バス運行費用の推移

【豊富温泉利用ワゴン】

令和6年の運行費用は2,225千円となっています。

【スクールバス】

運行費用は60,000千円前後で推移しているものの、普通交付税により財源措置されているため、令和6年の町負担額は5,400千円となっています。



資料：豊富町教育委員会

図 2-44 スクールバスの収支の推移



○ 運行車両

運行車両は、診療所巡回バス、高齢者買物支援バス及び豊富温泉利用ワゴンが2台、スクールバスが予備車2台を含め11台の計13台により運行しています。

各車両の座席数と登録者数を比較すると、162号車は4人の空席ですが、他の車両は10～22人の空席がある状況です。

表 2-12 運行車両の状況

運行事業者	車種	年式	定員	座席数	R7 登録者	備考
豊富町	トヨタコースター	2014年	24人	24人	—	診療所巡回バス 高齢者買物支援バス
	日産キャラバン	2022年	10人	10人	—	豊富温泉利用ワゴン 町営ワゴン稚咲内線
豊富町 (教育委員会)	トヨタコースター	2009年	26人	26人	14人	120号車 本流・温泉・新生
	トヨタコースター	2010年	26人	26人	15人	125号車 清明・豊里・豊徳・西豊富
	トヨタコースター	2011年	26人	26人	15人	130号車 兜沼・芦川・徳満
	トヨタコースター	2005年	26人	26人	14人	116号車 有明・福永・新生
	日産キャラバン	2018年	14人	14人	4人	150号車 福永
	日産キャラバン	2022年	14人	14人	4人	157号車 稚咲内・豊徳
	日産キャラバン	2023年	14人	14人	10人	162号車 清明・豊栄・瑞徳・西豊富
	トヨタコースター	2010年	26人	26人	4人	126号車 豊徳・豊里
	トヨタコースター	2013年	26人	26人	8人	137号車 豊富町内・兜沼
	トヨタコースター	2003年	26人	26人	—	予備車
トヨタコースター	2015年	26人	26人	—		

資料：豊富町

イ. ハイヤー

町内のハイヤー事業者はサロベツ交通(株)1社のみで、ハイヤー1台と自家用有償運送の業務を6人の運転手により運行しています。

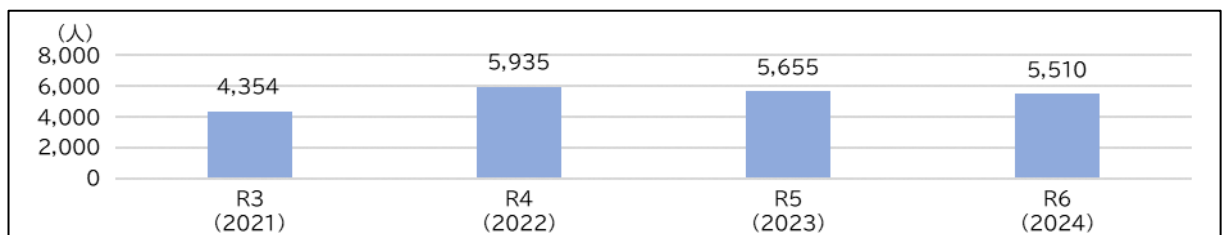
表 2-13 ハイヤーの概要 (R6)

事業者	車両台数	運転手数
サロベツ交通(株)	普通車:1台	2種:60代:2人、70代:2人、計4人 自家用有償:70代:2人(再掲) 合計:6人

資料：サロベツ交通(株)

○ 輸送人数

ハイヤーの輸送人数は令和4年以降減少傾向にあり、令和6年時点では5,510人となっています。



資料：サロベツ交通(株)

図 2-45 ハイヤーの輸送人数の推移



○ 町外のハイヤーの乗り入れ

稚内市内のハイヤー事業者は、稚内空港及び稚内駅と豊富温泉との間で定額タクシーを運行しています。稚内空港と豊富温泉間の定額タクシー料金は以下のとおりです。

表 2-14 稚内空港と豊富温泉間の定額タクシー料金 (R7)

車両	定員	～11/25	11/26～
小型車	4人	15,000円	18,000円
ジャンボタクシー	9人	25,500円	30,600円

資料:稚内日の丸交通(株)

○ ハイヤー1台当たり人口

豊富町のハイヤー1台当たり人口は、周辺及び留萌管内の町と比較すると2.8倍の人口に対応しなければならない状況で、円滑なハイヤー利用が難しいものと推測されます。

表 2-15 ハイヤー1台当たり人口 (周辺及び留萌管内の町)

項目	豊富町	幌延町	天塩町	遠別町	羽幌町	苫前町	小平町	合計
ハイヤー台数	1	3	2	2	6	2	1	17
R2人口(人)	3,974	2,371	2,950	2,520	6,548	2,936	2,994	24,293
人/台	3,974	790	1,475	1,260	1,091	1,468	2,994	1,429

ハイヤー台数は留萌管内は「北海道留萌管内地域公共交通計画(R4年値)」、幌延町は「幌延町地域公共交通計画(R5年値)」

ウ. 町独自の移動支援に係る施策

○ 施策の概要

町では独自の移動支援策として、高齢者生活支援交通費助成、重度肢体不自由者等交通費助成、温泉利用無料バス券、兜沼 JR 利用助成を行っています。

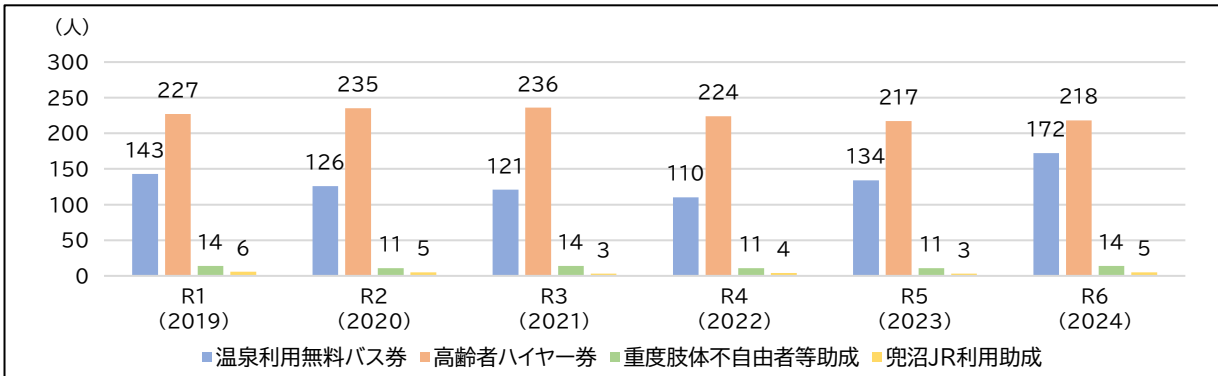
表 2-16 移動支援策の概要

事業名	対象者	内容
温泉利用無料バス券	豊富町に住所を有するすべての方。	沿岸バスを無料で利用できるバス乗車券を交付。 対象区間:豊富駅～温泉スキー場前間
高齢者ハイヤー券	豊富町に住所を有し、基準日4月1日において「65歳以上」の方。本人や配偶者が自家用車を所有していない方。	1枚につき基本料金相当額のハイヤー券を年間一人24枚交付。
重度肢体不自由者等交通費助成	町内に居住する身体障害者手帳の交付を受けている方で、手帳に記載されている障害の程度が1級または2級である下肢及び体幹機能障害者、視覚障害者、心臓又は呼吸器機能障害を持っている方。ただし、障害者自ら運転する自家用車等を所有している方、又は施設等に入所している方は対象外。	1枚につき基本料金相当額のハイヤー乗車券を年間36枚交付。助成額を超えた乗車料金については、自己負担となる。
兜沼 JR 利用助成	豊富町に住所を有し、基準日4月1日において「65歳以上」の方。	兜沼駅～豊富駅間の回数券を年間一人2セット(1セット11枚)交付。



○登録者数

温泉利用無料バス券は令和4年以降増加傾向にあり、高齢者ハイヤー券は220人前後で推移し、重度肢体不自由者等助成と兜沼JR利用助成は十数名と数名で推移しています。

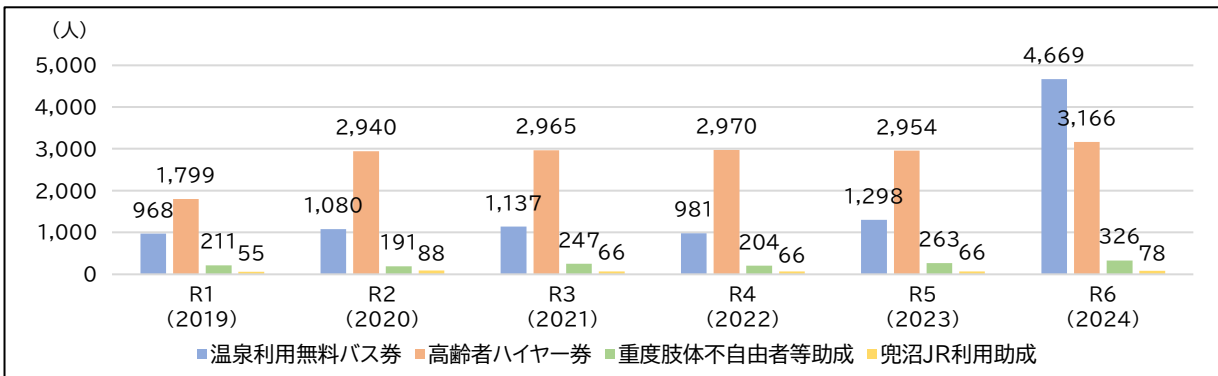


資料:豊富町

図 2-46 移動支援策登録者数の推移

○利用者数

温泉利用無料バス券は令和6年が4,669人と前年度より大幅に増加し、また高齢者ハイヤー券は2,900人前後で推移しています。その他令和6年の重度肢体不自由者等助成は326人、兜沼JR利用助成は78人となっています。

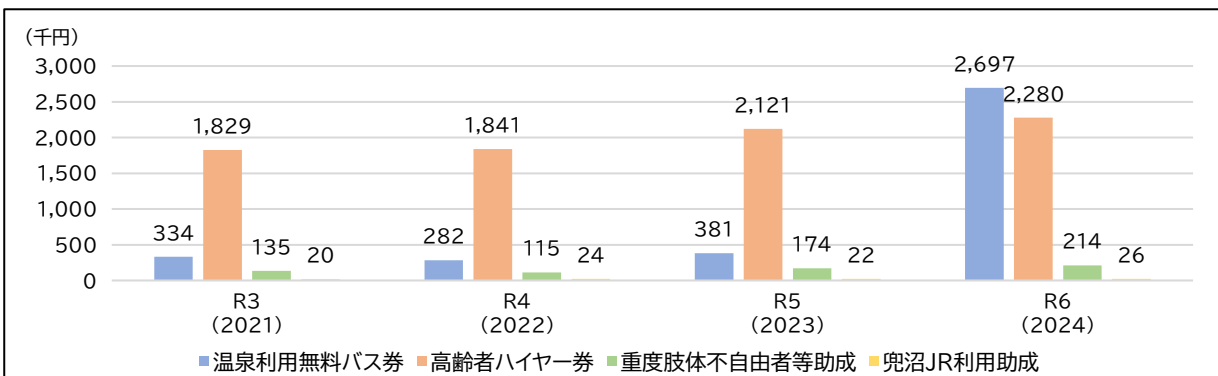


資料:豊富町

図 2-47 移動支援策利用者数の推移

○費用

温泉利用無料バス券は令和6年が2,697千円と前年度より大幅に増加し、また高齢者ハイヤー券は令和6年が2,280千円と増加傾向にあります。その他令和6年の重度肢体不自由者等助成は214千円、兜沼JR利用助成は26千円となっています。



資料:豊富町

図 2-48 移動支援策運行費用の推移



(4) 公共交通等の維持費用

路線バス等公共施設の運行等を維持するために必要な費用を総括すると、下表のとおりとなります。
 豊富町負担額は、令和3年度以降増え続け、令和6年度は約31,000千円となっています。

表 2-17 公共交通等の維持費用（令和6年度）

【有償運送事業】 上段:単位 千円、下段:構成比

種別	バス路線名	バス会社等	運行費用		運行収入				
			経常費用	経常収益	国・道補助金	豊富町	その他市町村	事業者負担額	計
			A	B1	B2	B3	B4	B5	B1~B5
市町村単独補助路線	豊富羽幌線	沿岸バス	11,941	3,557	0	5,214	3,169	1	11,941
			1.00	0.30	0.00	0.44	0.27	0.00	1.00
	豊富幌延線		20,688	5,889	0	1,513	13,286	0	20,688
			1.00	0.28	0.00	0.07	0.64	0.00	1.00
	小計			32,629	9,446	0	6,727	16,455	1
			1.00	0.29	0.00	0.21	0.50	0.00	1.00
自家用有償運送	町営ワゴン豊富稚咲内線	豊富町	5,731	245	3,595	1,891	0	0	5,731
			1.00	0.04	0.63	0.33	0.00	0.00	1.00
	豊富温泉号	豊富町観光協会	394	338	0	0	0	56	394
			1.00	0.86	0.00	0.00	0.00	0.14	1.00
	福祉有償運送※	豊富町社会福祉協議会	3,066	1,261	0	1,805	0	0	3,066
			1.00	0.41	0.00	0.59	0.00	0.00	1.00
	小計			9,191	1,844	3,595	3,696	0	56
			1.00	0.20	0.39	0.40	0.00	0.01	1.00
合計			41,820	11,290	3,595	10,423	16,455	57	41,820
			1.00	0.27	0.09	0.25	0.39	0.00	1.00

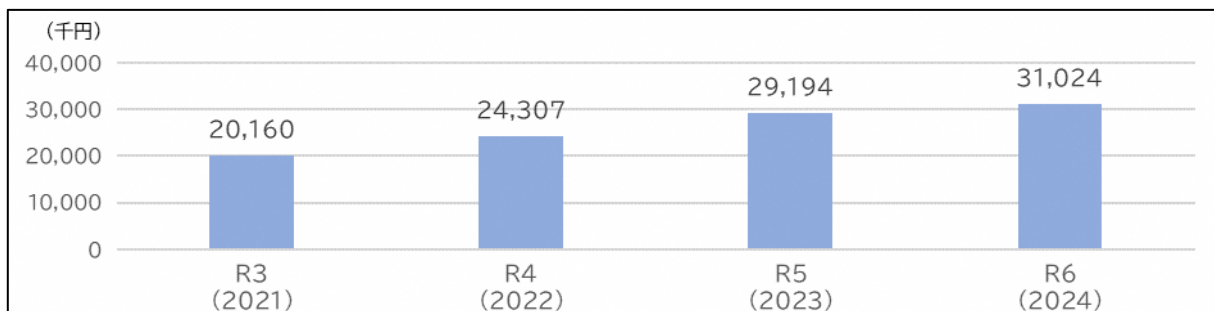
【無料送迎事業・交通支援事業】 上段:単位 千円、下段:構成比

種別	バス路線名	バス会社等	運行費用		運行収入				
			経常費用	経常収益	国・道補助金	豊富町	その他市町村	事業者負担額	計
			A	B1	B2	B3	B4	B5	B1~B5
無料送迎事業	豊富温泉利用ワゴン	豊富町	2,225	0	0	2,225	0	0	2,225
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	診療所巡回バス※	豊富町社会福祉協議会	2,136	0	0	2,136	0	0	2,136
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	高齢者買物支援バス※	豊富町社会福祉協議会	5,623	0	0	5,623	0	0	5,623
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	スクールバス	豊富町教育委員会	60,305	0	54,905	5,400	0	0	60,305
1.00			0.00	0.91	0.09	0.00	0.00	1.00	
小計			70,289	0	54,905	15,384	0	0	70,289
			1.00	0.00	0.78	0.22	0.00	0.00	1.00
交通補助事業	温泉利用無料バス券	豊富町	2,697	0	0	2,697	0	0	2,697
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	高齢者ハイヤー券		2,280	0	0	2,280	0	0	2,280
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	重度肢体不自由者等助成		214	0	0	214	0	0	214
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
	兜沼JR利用助成		26	0	0	26	0	0	26
1.00			0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00	
小計			5,217	0	0	5,217	0	0	5,217
			1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	1.00
合計			75,506	0	54,905	20,601	0	0	75,506
			1.00	0.00	0.73	0.27	0.00	0.00	1.00

【有償運送事業+無料送迎事業・交通支援事業】 上段:単位 千円、下段:構成比

種別	バス路線名	バス会社等	運行費用		運行収入				
			経常費用	経常収益	国・道補助金	豊富町	その他市町村	事業者負担額	計
			A	B1	B2	B3	B4	B5	B1~B5
路線バス+町内送迎交通(含むハイヤー助成制度)			117,326	11,290	58,500	31,024	16,455	57	117,326
			1.00	0.10	0.50	0.26	0.14	0.00	1.00

※福祉有償運送、診療所巡回バス及び高齢者買物支援バスの支出収入の合計額を輸送人数で案分して作成



資料:豊富町

図 2-49 豊富町負担額の推移



3. 地域公共交通に関するニーズ調査

3-1 調査の概要

(1) 目的

公共交通アンケート調査の目的は、公共交通を含めた生活交通の実態及び公共交通の利用者ニーズを把握することにより、地域公共交通計画立案の基礎データを収集することを目的とします。

(2) アンケートの概要

アンケート調査は、住民アンケート調査、豊富高校アンケート調査及び豊富温泉来訪者アンケート調査を行います。

アンケート調査の概要は下表のとおりです。

図表 3-1 アンケート調査の概要

調査の種類	各アンケート調査の概要
住民アンケート調査	【個人属性】 ・居住地域、年齢、性別、職業、運転免許証 【交通実態及び要望】 ・車の保有状況、運転への不安、便利な公共交通の利用、外出日数、公共交通の利用状況、公共施設等のアクセス状況 【その他公共交通についての意見】
豊富高校アンケート調査	【個人属性】 ・居住地域、学年、性別、部活・サークルの所属、活動曜日、帰宅時間帯 【交通実態】 ・登下校の交通手段、保護者等の送迎理由、公共交通の利用状況、公共施設等のアクセス状況 【その他公共交通についての意見】
豊富温泉来訪者アンケート調査	・利用した宿泊施設、来訪目的、滞在期間(全行程・豊富町)、地域への交通手段(一次交通)、豊富温泉への交通手段(二次交通)

(3) 調査の実施方法

調査の実施方法は下表のとおりです。

図表 3-2 アンケート調査の実施方法

調査の種類	実施方法
住民アンケート調査	【配付】 広報折込にて配付 【回収】 普通郵便にて送付、あるいは Web にて送信
豊富高校アンケート調査	【配付】 北海道立豊富高等学校の協力を得て配付 【回収】 Web にて送信
豊富温泉来訪者アンケート調査	【配付】 豊富温泉各宿泊施設の協力により配付 【回収】 Web にて送信



(4) 調査のスケジュール

調査のスケジュールは下表のとおりです。

図表 3-3 アンケート調査のスケジュール

調査の種類	配付日	回収期日
住民アンケート調査	令和7年8月7日(木)	令和7年8月31日(日)
豊富高校アンケート調査	令和7年7月22日(火)	
豊富温泉来訪者アンケート調査	令和7年8月6日(水)	

(5) 配付・回収結果

アンケートの配付・回収結果は下表のとおりです。

図表 3-4 アンケート調査の配付・回収結果

調査の種類	配布数	回収数
住民アンケート調査	1,850 件	365 件(回収率 19.7%) うち Web 回答数 111 件 個人回答数 542 人(1.48 人/件)
豊富高校アンケート調査	56 件	52 件(回収率 92.9%)
豊富温泉来訪者アンケート調査	200 件	57 件(回収率 28.5%)



3-2 ニーズ調査の結果概要

(1) 住民アンケート調査

住民アンケート調査結果の概要は以下のとおりです。

質問項目	結果概要
Q1. 居住地域	・「東()条」と「西()条」の順が多い
Q2. 年齢	・「65～74 歳」、「75～84 歳」の順が多い
Q3. 性別	・男女概ね同率
Q4. 職業	・「働いていない」が 4 割弱と最も多い
Q5. 免許・車の保有	・「免許証と車とも持っている」が 7 割強
Q6-1. 運転への不安	・「冬や長距離運転が不安」が 5 割
Q6-2. 便利な公共交通の利用	・「今はまだ利用しない」が 6 割強としつつ、「公共交通を利用する」は 1 割
Q7. 一週間の外出日数	・「7 日(毎日外出)」が 3 割弱と最も多い
Q8. ここの月の公共交通の利用	・広域交通は「JR 宗谷本線」で 4 割強が利用 ・町内交通は「ハイヤー」で 4 割弱が利用
Q9. 公共施設等へのアクセス	・「ホームック ニコット豊富店」、「セイコーマート とよとみ店」、「フードインタイムリーイトウ 豊富店」の順が多い
Q10. その他の意見	83 件の意見があり、代表的な意見は以下のとおり 【町内公共交通の必要性】 ・今は利用しないが年をとって運転できなくなれば利用する ・運転しているうちは利用しない ・地域公共交通の利便性向上が必要 【求められている町内交通の内容】 ・ハイヤーの台数を増やして利用したい時に利用でき、営業時間も延長 ・様々なサークル活動でも利用でき、主要な公共施設等にアクセスできる運行 ・予約なしで乗車できる巡回バスの運行 ・自宅前で乗り降りできる公共交通の運行 ・市街地と温泉を結ぶ乗合交通の運行 ・通院以外に買い物利用など様々な利用目的を網羅した運行 ・利用したい時に利用できる移動手段の運行 【広域公共交通の必要性】 ・JR 宗谷本線の存続 ・JR 宗谷本線は安定した利用ができない 【求められている広域交通の内容】 ・豊富町と稚内市を結ぶ JR 以外の交通手段の運行 ・沿岸バス豊富幌延線・豊富羽幌線の運行時間帯のニーズ把握 ・特急はぼろ号の運行時間帯のニーズ把握 ・豊富駅の利便性向上 ・利用したい時に利用できる移動手段の運行



(2) 豊富高校アンケート調査

豊富高校アンケート調査結果の概要は以下のとおりです。

質問項目	結果概要
Q1. 居住地	・「東()条」と「西()条」の順が多い
Q2. 学年	・「1年生」が5割と最も多い
Q3. 性別	・男女概ね同率
Q4-1. 登校の交通手段	・「自転車」が7割弱、「徒歩」が6割弱の順
Q4-2. 下校の交通手段	・「自転車」が7割弱、「徒歩」が6割強の順
Q4-3. 保護者等の送迎理由	・「登校時間に合わない」が3割強、「公共交通なし」が3割弱の順
Q5-1. 部活等への所属	・「所属している」が5割強
Q5-2. 部活との活動曜日	・「金曜」で所属者全員が活動、日曜を除き8割前後が活動
Q5-3. 帰宅時刻	・「18:00」に5割が帰宅
Q6. ここの月の公共交通の利用	・広域交通は「JR 宗谷本線」で3割弱が利用 ・町内交通は「スクールバス」で2名が利用
Q7. 公共施設等へのアクセス	・「豊富高等学校」、「セイコーマート とよとみ店」、「ふらっと★きた(定住支援センター)」の順が多い
Q8. その他の意見	・意見なし

(3) 豊富温泉来訪者アンケート調査

豊富温泉来訪者アンケート調査結果の概要は以下のとおりです。

質問項目	結果概要
Q1. 宿泊施設	・「ニュー温泉閣ホテル」と「ウカスイモシリ」が3割弱
Q2. 来訪目的	・「湯治・治療」が5割弱、「観光・レクリエーション」が4割強の順が多い
Q3. 滞在期間	・全工程で「1~2週間」が3割強と最も多い ・豊富町宿泊日数は「1日」が3割強と最も多い
Q4-1. 一次交通	・「鉄道」、「飛行機」、「都市間バス」の順が多い
Q4-2. 二次交通	・「鉄道」、「自家用車」、「路線バス」の順が多い
Q4-2. 豊富温泉への便利な交通手段	43件の意見あり、代表的な意見は以下のとおり ・バス、無料送迎、ハイヤーによる移動手手段の確保 ・稚内空港と豊富温泉を直接結ぶ連絡交通の運行 ・既存の公共交通の増便 ・公共交通どうしの乗継時間の短縮化 ・空港レンタカーの充実 ・JR 宗谷本線及び沿岸バスの代替交通の確保 ・宗谷バス空港連絡バスの周知 ・地域全体の移動手手段の情報発信 ・乗合タクシーの運行
Q5-1. 性別	・「男性」が「女性」よりも多い
Q5-2. 年齢	・「50代」、「40代」の順が多い
Q5-3. 居住地	・「北海道」、「東京都」、「神奈川県」の順が多い



4. 公共交通を取り巻く課題の整理

4-1 地域交通の課題

(1) 広域移動(広域生活圏)の現状と課題

ア. 町民の広域的な通勤・通学交通

・豊富町の広域交通は、稚内市、幌延町及び天塩町との通勤、通学交通が見られ、JR 宗谷本線や沿岸バスが運行しており、広域交通の維持が必要です。

イ. ハイヤーの適切な運行体制の確保が必要

・ハイヤーの台数が1台で、かつ町民からも適切なハイヤー車両台数の確保と営業時間の拡大が求められているため、適切な運行体制の確保が必要です。

ウ. 稚内空港と豊富温泉との直接アクセス

・稚内空港の二次交通はハイヤー利用が 2 割弱にとどまり、かつ来訪者からも豊富温泉に直接アクセスする交通手段を求められていることから、既存の定額タクシーの周知や利用しやすい運賃体系の検討が必要です。

エ. 自然災害時を考慮した補完交通の検討

・近年の自然災害の増加により広域的な公共交通等は一定期間の運休を余儀なくされており、JR 宗谷本線の安定的な運行が望まれるなか、広域交通を補完する交通手段の検討が必要です。

(2) 町内移動の現状と課題(通勤・通学、買物、通院、温泉等)

ア. 町内を運行する自家用有償運送や無料送迎の見直し

・町営ワゴン稚咲内線は乗合率と収益率が低く、豊富町観光協会豊富温泉号は路線バスと同程度のサービス水準に対して運賃が高い状況です。

・診療所巡回バスは買物等の日常交通に対応していくためには運行回数が少なく、町営ワゴン稚咲内線、豊富町観光協会豊富温泉号及びスクールバス一般混乗と運行ルートが重複しています。

・高齢者買物支援バスは買物バスとして自家用有償運送の 1.2 倍の輸送実績がある一方で、診療所巡回バスを含め年間 800 万円程度の町費が必要となっています。

・旅客輸送の安全性を確保するための対価としての有償化の検討が必要です。

イ. 豊富町の地理的な条件に配慮した自宅前まで行く利便性の高い交通手段の検討

・アンケート結果からは、自宅前や公共施設など目的施設まで行く利便性の高い交通手段について、高齢者の利用ニーズが高い状況です。

(3) 運行事業者の現状と課題(現在の町内移動を担っている事業者)

ア. 交通事業者の経営環境の悪化

・人口減少に伴う公共交通利用減や人件費等の高騰によって交通事業者の経営環境が悪化するため、対応が必要です。

イ. 運転免許返納者の増加に対応する地域公共交通の利便性の向上

・運転免許返納者数は増加傾向にあり、多くの住民が運転に何らかの不安を持つ状況のなか、公共交通の利便性向上を求める声があることから、地域公共交通の利便性向上が必要です。

ウ. ドライバーの高齢化

・自家用有償運送、無料送迎の運行を受託する交通事業者の運転手年齢は、60 代以上が 8 割程度を占めることから、将来における運転手の確保が必要です。



4-2 新たな交通手段の検討

ここでは新たな交通手段について、「路線運行」と「区域運行」のいずれかを選定するために検討を行うものとします。

(1) 想定する比較検討案

ア. 路線運行の場合

町営ワゴン稚咲内線、豊富町観光協会豊富温泉号、診療所巡回バス及び高齢者買物支援バスを統合する予約型の定時定路線による運行を想定します。具体的な内容は下記と「図 4-1」と「図 4-2」をご覧ください。

路線・系統	配慮すべき運行時間帯	運行日	便数
A. 稚咲内・市街地・温泉・豊幌線			
系統1 稚咲内・市街地線	・町営ワゴン稚咲内線	平日・土曜	往路・復路とも 4 便
系統2 市街地・温泉線	・豊富温泉号及び豊富温泉利用ワゴン	平日・土日祝日	往路 2 便、復路 2 便
系統3 市街地・温泉・豊幌線	・診療所巡回バスに買物を考慮した時間帯を追加	週2日	往路 2 便、復路 2 便
系統4 稚咲内・豊栄・市街地線			
B. 豊栄・瑞穂等線			
C. 兜沼・福永等線			

※上表等は比較検討のための想定で、実際の運行の前提となるものではない。

イ. 区域運行の場合

自宅前や主要な公共・公益施設等の前で乗り降りできる予約型のデマンド運行を想定します。具体的な内容は下記と「図 4-3」をご覧ください。

運行方面	配慮すべき運行時間帯	運行日	便数
A. 稚咲内・豊徳・市街地方面	・町営ワゴン稚咲内線及び高齢者買物支援バス	平日・土曜	往路・復路とも 4 便
B. 東豊富・温泉方面	・豊富温泉号及び豊富温泉利用ワゴン	平日・土日祝日	往路 2 便、復路 2 便
C. 豊栄・瑞穂等方面	・診療所巡回バスに買物を考慮した時間帯を追加	週2日	往路 2 便、復路 2 便
D. 兜沼・徳満・福永等方面			
E. 豊幌・本流・有明・新生方面			

※上表等は比較検討のための想定で、実際の運行の前提となるものではない。



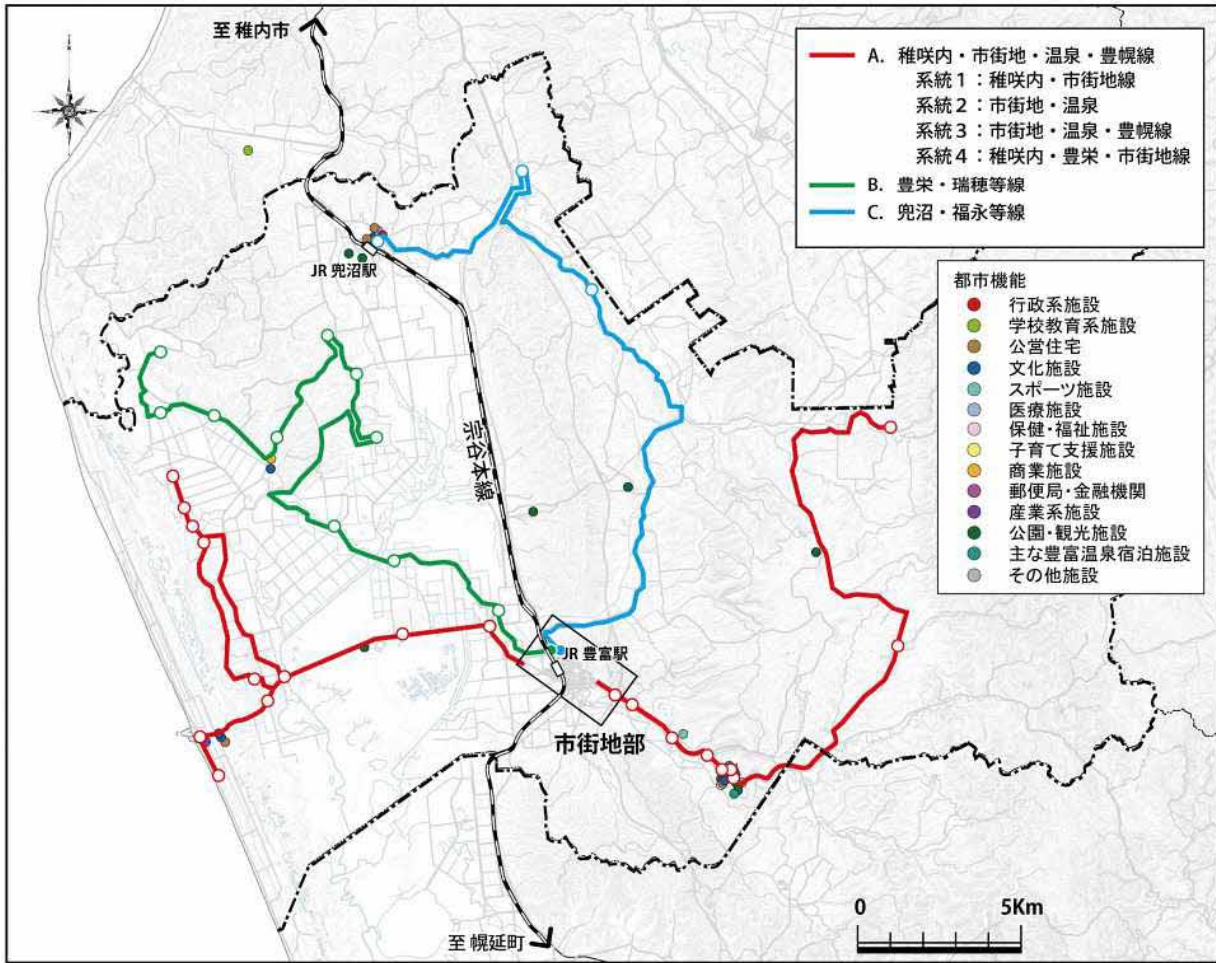


図 4-1 新たな交通手段(路線運行)(全町域)

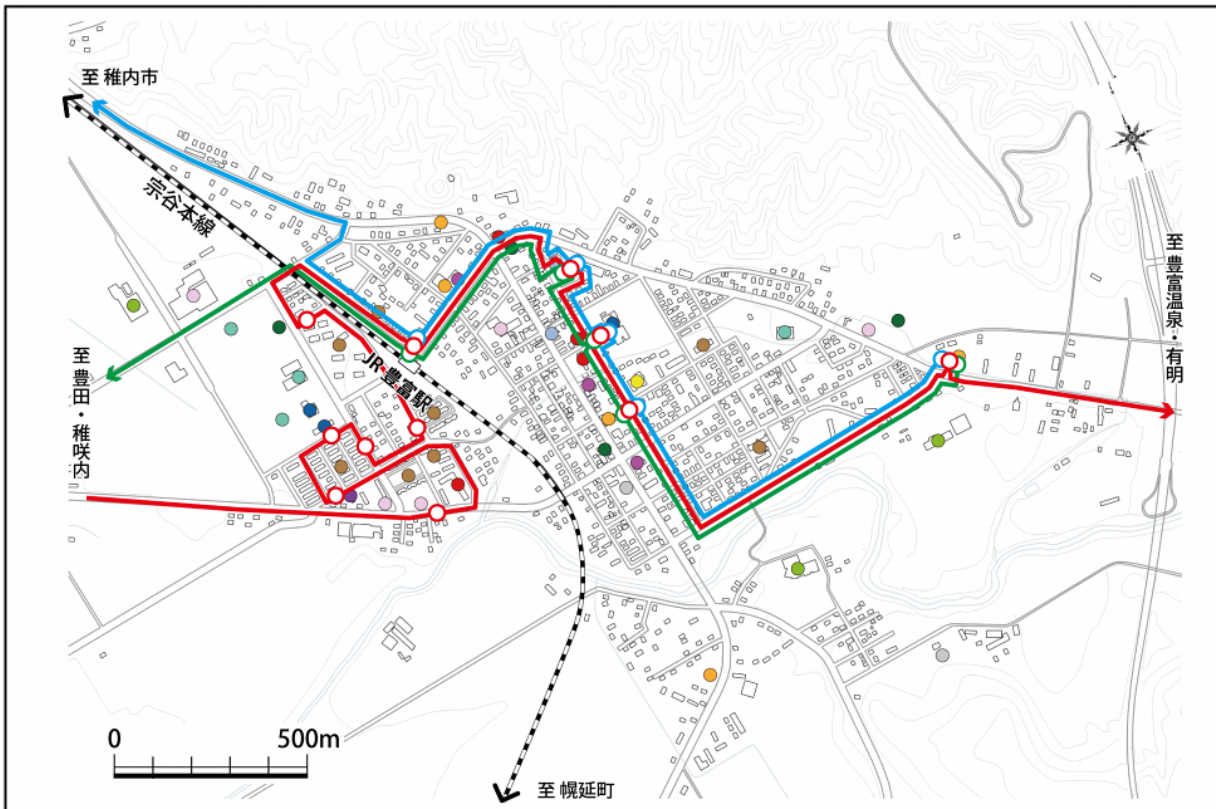


図 4-2 新たな交通手段(路線運行)(市街地)



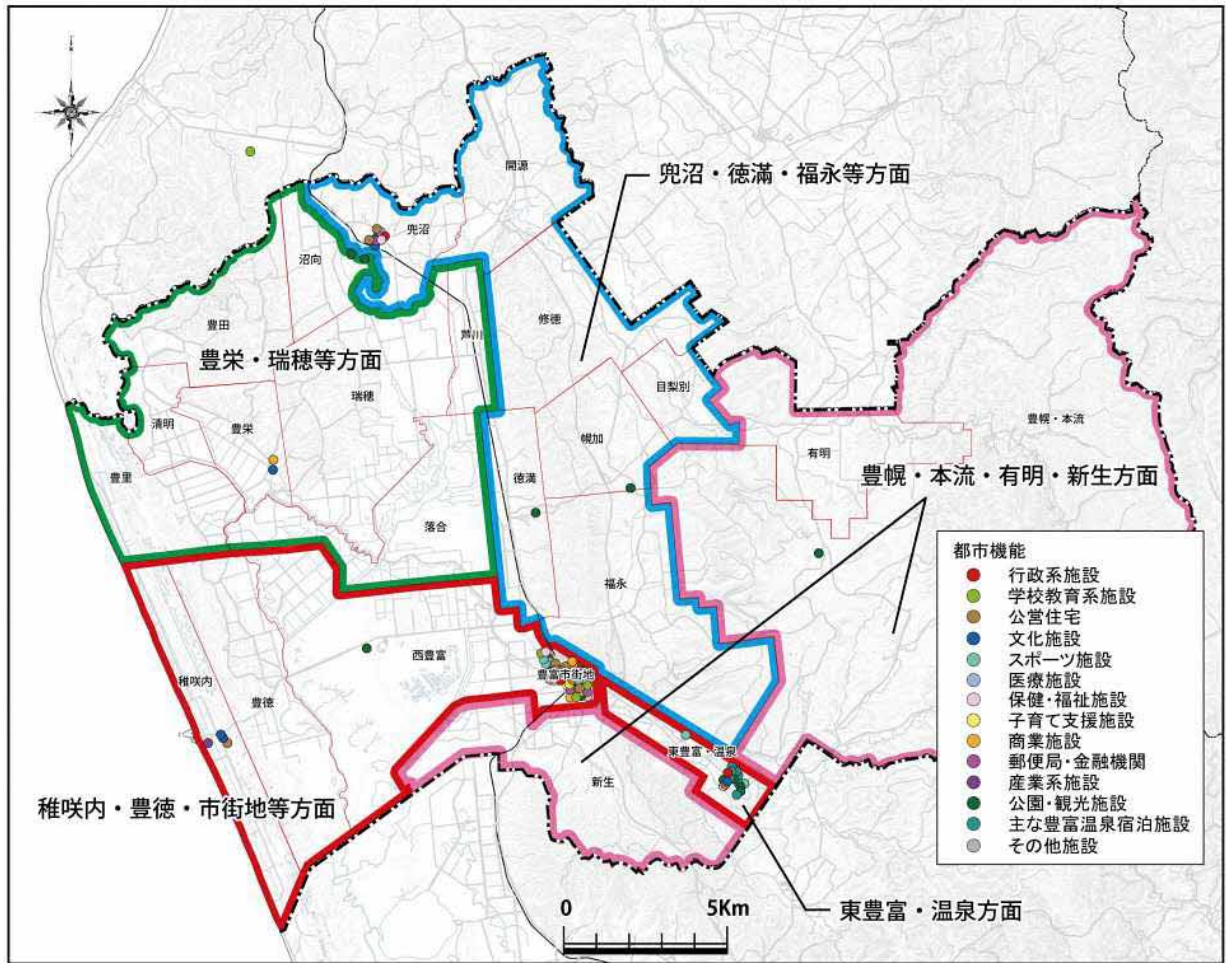


図 4-3 新たな交通手段(区域運行)



(2) 比較検討

	路線運行	区域運行
長所	<p>【親しみやすい運行時刻表による運行】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行時刻表に基づく運行は、路線バスが創設された当初からの運行方法なので、利用者にとって親しみやすい <p>【乗車しやすいバス路線設定が可能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部ではあらかじめ全ての利用者の自宅を把握することで、停留所への徒歩アクセスを最小限にするバス路線を設定することができる 	<p>【乗車までの歩行距離が短い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅前や施設前で乗降できるので、歩行距離が短く利用者にとって利便性が高い <p>【自宅や施設内で車両を待てる】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に冬季間においては自宅で車両の到着を待てばいいので、寒空の中で待つ必要がなくなる <p>【無駄な運行を回避できる】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降の無い路線を遠回りして運行する無駄な走行がない
短所	<p>【停留所までの徒歩アクセス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・停留所までの徒歩アクセスが必要で、停留所から遠い方の新たな利用は、困難となる場合がある <p>【屋外で車両の到着を待つ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に冬季間においては寒空の中で車両の到着を待つ必要がある <p>【乗客がいない区間の運行が無駄】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定められた路線を運行するので、乗客がいない場合、無駄な走行をすることとなる <p>【停留所までの長短による不平等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口が多い市街地部では利用対象者も多くなるので、停留所に近い人と遠い人とで不平等となる可能性がある 	<p>【利用登録が必要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅位置を把握するために事前の利用登録が必要 <p>【自宅等で待ち時間が生じる】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予約状況により自宅や施設に到着する時刻が変わるので、自宅等で待機する必要がある <p>【運行計画の立案が必要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・便によって乗降ポイントが変わるため、事前に<u>運行計画の立案</u>^{※1}が必要 <p>【地域に根づくまで時間を要する】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経験のない新しい運行が地域に根づくまで一定の期間が必要となる
補助 ※2	<ul style="list-style-type: none"> ・既存のバス路線(有償)を除く新規バス路線の延長が20%を超える、または3kmを超える場合、地域内フィーダー系統として取り扱われる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者増につながる有効性を合理的な根拠をもって説明可能な場合、地域内フィーダー系統として取り扱われる可能性がある
共通	<ul style="list-style-type: none"> ・前日や運行数時間前までの事前予約が必要で、予約がない場合は運休となる 	

※1:「運行計画の立案」は予約者が多くなる場合、エクセル等の汎用ソフトで自動的に処理を行うことが一般的である。

※2:地域内フィーダー系統国庫補助金



5. 地域公共交通計画の策定

5-1 基本理念と基本方針

(1) 豊富町地域公共交通計画の基本理念

豊富町地域公共交通計画の基本理念は、第5次豊富町まちづくり計画の3つのまちづくり将来像のうち、「まちの価値創造」と「暮らしの充実」の2つに寄与し、3つ目の「まちを支える人づくり」に繋げていくものとします。

ア. 第5次豊富町まちづくり計画の3つの将来像

○ まちの価値創造

産業の振興に加え、まちのポテンシャルを活かして酪農や豊富温泉、サロベツ湿原などの価値をさらに高めるとともに、まち独自の資源を活用し新たな価値を創造するまちを目指します。

○ 暮らしの充実

保健・医療・福祉などの充実や地域の支えあいにより、「子どもから高齢者までのだれもが健康で安心安全に暮らし続けることができるまち」を目指します。

○ まちを支える人づくり

子どもたちがまちに誇りを持ち、地域ぐるみで健やかに育つ環境づくりを進めるとともに、町民一人ひとりがいつでも学び、生涯にわたって心豊かに活動できるまちを目指します。

イ. 基本理念

豊富町の将来像の実現に寄与していくために、豊富町地域公共交通計画の基本理念を以下とします。

『生活・交流を支え、
豊かな暮らしの創出を目指す、豊富の交通』



(2) 豊富町地域公共交通計画の基本方針

基本理念を具体化するために、次の3つを基本方針として設定し、基本方針ごとに目標を定めます。

基本方針1:モビリティデータを活用した生活・交流を支える広域移動の確保・維持
基本方針2:町民の生活実態に即した町内移動を支える移動資源の確保・維持
基本方針3:持続可能な地域交通の確保・維持に向けた体制の充実

ア. 基本方針1:モビリティデータを活用した生活・交流を支える広域移動の確保・維持

住民及び来訪者の広域交通は北海道宗谷地域公共交通活性化協議会と連携を図り、必要に応じて運行形態等の見直しを検討・協議することで、持続可能な移動手段を確保します。

特に地域中心都市である稚内市と本町を結ぶ広域交通は、本町の実態に合わせた最適化など運行形態を検討し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。

目標

計画目標1 町民の広域生活圏移動を支える交通の確保・維持
計画目標2 豊富温泉、サロベツ湿原等、交流を支える交通の充実

イ. 基本方針2:町民の生活実態に即した町内移動を支える移動資源の確保・維持

運転免許返納者の増加などの利用ニーズに対応した新たな公共交通を創出することで、公共交通への移行を促進します。

目標

計画目標3 町民ニーズに即した町内移動を支える生活交通の確保・維持
計画目標4 生活交通を支える体制の効率化、整理統合の検討

ウ. 基本方針3:持続可能な地域交通の確保・維持に向けた体制の充実

町民・交通事業者・行政が支え合うことの必要性を伝えながら、公共交通を利用する機運を醸成し、町民の公共交通の利用を促進します。

町内交通事業者の運転手の高齢化に対し、新たな運転手の確保など運行体制の充実を図ります。

目標

計画目標5 分かりやすい交通情報を発信する方法の検討・充実
計画目標6 町民一体となった連携・協力・評価体制の推進



(3) 公共交通の機能分担と役割、確保・維持策

基本方針に基づき、本町の公共交通ネットワークを構成する各輸送資源について、地域住民の日常生活を支える移動手段としての機能分担と役割を明確にします。また、公共交通を持続可能に運営するための具体的な確保・維持策についても、財源確保等の観点から整理します。

なお、幹線交通、広域交通・地域間交通及び生活圏交通による機能分類は、「北海道交通政策総合指針」の「北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ」から設定します。

以上により本計画で検討の対象とする公共交通は、下表のとおりとします。

表 5-1 各公共交通の機能分担と役割、確保・維持策

機能分担	路線・系統名	役割	確保・維持策
○幹線交通	JR 宗谷本線	・中核都市である旭川市と地域中心都市である稚内市を結ぶ北海道の骨格となる交通ネットワーク	・交通事業者や沿線自治体と協議を通じて、必要に応じて支援を講じ、稚内・旭川面への地域交通を確保
○広域交通・地域間交通 【新たな広域生活圏交通】	沿岸バス 特急はぼろ号	・中核都市である札幌市と豊富町を結ぶ広域交通で、かつ豊富市街地と豊富温泉を結ぶ生活圏交通のネットワーク	・交通事業者による確保・維持が基本
	沿岸バス 豊富羽幌線	・地域中心都市である羽幌町と豊富町を結ぶ地域間交通	・交通事業者や沿線自治体と協議を通じ必要に応じて支援を講じて地域交通を確保
	沿岸バス 豊富幌延線	・JR 豊富駅と豊富温泉を経由して地域間幹線系統である幌延留萌線とを結ぶ地域間交通のネットワーク	・交通事業者や沿線自治体と協議を通じ必要に応じて支援を講じて地域交通を確保
	広域バス 稚内線(仮称)	・本町と地域中心都市である稚内市を結ぶ地域間交通	・交通事業者や沿線自治体等と協議を通じて、町の一般財源を軸に持続可能な移動手段を確保
○生活圏交通	町営定期運行型 稚咲内線	・本町の中心部と交通結節点等を結ぶ基幹的な役割を担う。	・町の一般財源等のほか、国のアイヌ交付金を活用し、持続可能な移動手段を確保
	町営定期・区域運行型 豊富温泉線	・本町の中心部と交通結節点等を結ぶ基幹的な役割を担う。また路線バスが運行していない時間帯の移動を補完するとともに、温泉地区内は町民や来訪者の移動を補完する	・町の一般財源等のほか、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、持続可能な移動手段を確保
	町営予約運行型 公共ライドシェア	・定期運行型が利用しにくい町民や交通空白地の解消のため、公共ライドシェアとして、運行に町民も参加して移動を補完する	・町の一般財源等のほか、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、持続可能な移動手段を確保
	高齢者買物支援バス 診療所巡回バス	・移動目的に特化して、町民の移動を補完する	・運行主体である社会福祉協議会等、関係機関との協議を通じて、町の一般財源も軸に、持続可能な移動手段を確保



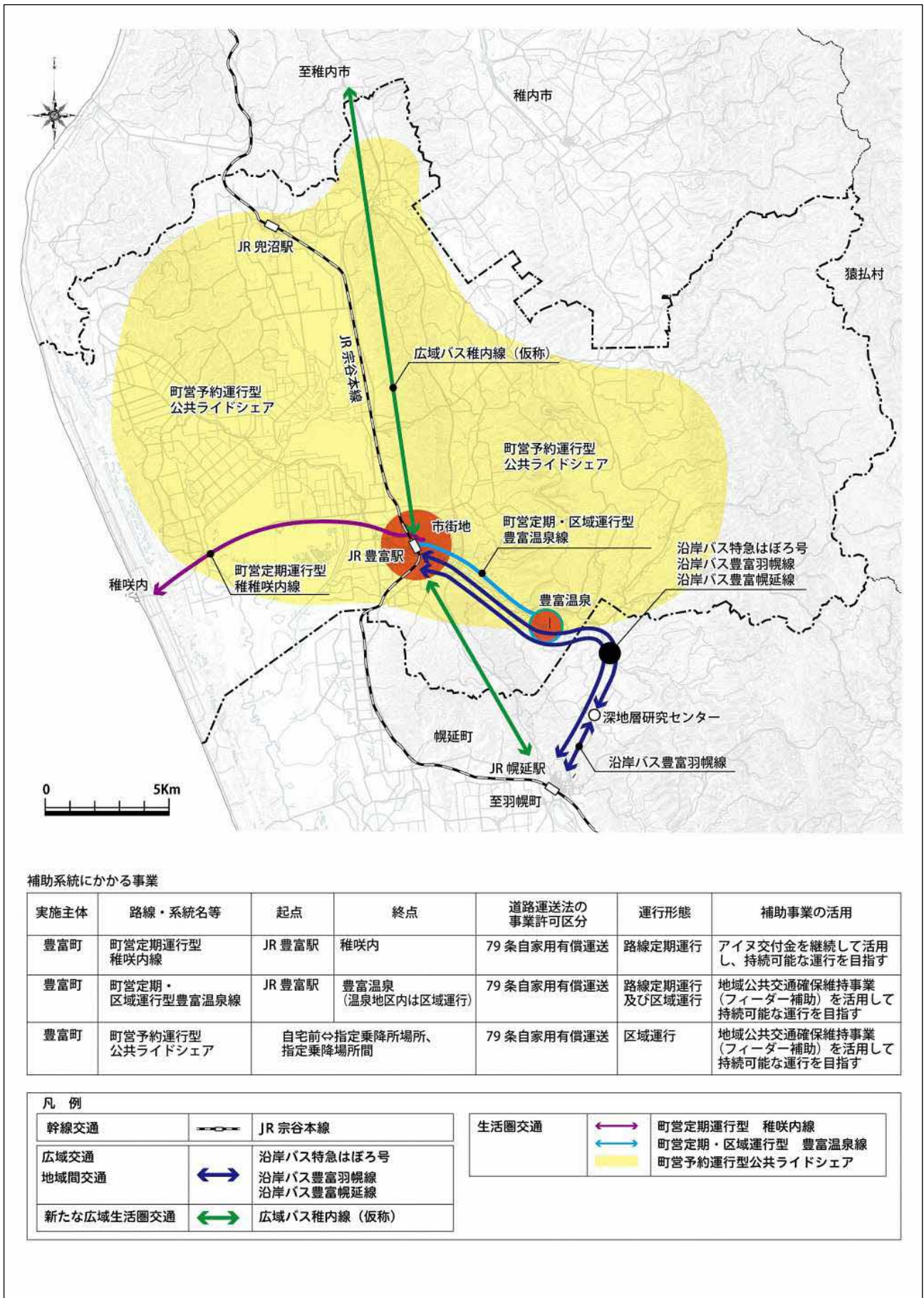


図 5-1 豊富町の公共交通体系



5-2 定量的な目標の設定

(1) 評価指標設定の考え方

基本方針を実現するために、目標ごとの評価指標を以下のとおり定めます。

表 5-2 目標ごとの評価指標の設定

基本方針	目標	評価指標
基本方針1 :モビリティデータを活用した生活・交流を支える広域移動の確保・維持	目標1 :町民の広域生活圏移動を支える交通の確保・維持	・町内公共の利用者数 ・町内公共の収支率 ・町内公共の行政負担額
	目標2 :豊富温泉、サロベツ湿原等、交流を支える交通の充実	
基本方針2 :町民の生活実態に即した町内移動を支える移動資源の確保・維持	目標3 :町民ニーズに即した町内移動を支える生活交通の確保・維持 目標4 :生活交通を支える体制の効率化、整理統合の検討	
基本方針3 :持続可能な地域交通の確保・維持に向けた体制の充実	目標5 :分かりやすい交通情報を発信する方法の検討・充実 目標6 :町民一体となった連携・協力・評価体制の推進	・公共交通利用ガイドブックの配付 ・住民説明会(まちづくり懇談会)開催

(2) 定量的な評価指標・目標値

令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正により、地域公共交通計画においては、利用者数及び収支率その他の定量的な目標値を定めることとされています。

この点を踏まえ、目標が達成された場合の地域公共交通全体の評価指標・目標値は次のとおりです。

表 5-3 評価指標・目標値

基本方針	評価指標	令和6年度 (基準年次)	令和12年度 (目標年次)	備考
基本方針1 :モビリティデータを活用した生活・交流を支える広域移動の確保・維持	町内公共交通の利用者数	3,185人	5,000人以上	※1
	町内公共交通の収支率	3.6%	5.0%以上	※2
基本方針2 :町民の生活実態に即した町内移動を支える移動資源の確保・維持	町内公共交通の行政負担額	15,526千円	20,000千円以下	※3
基本方針3 :持続可能な地域交通の確保・維持に向けた体制の充実	公共交通利用ガイドブックの配付	0回	1回/年以上	※4
	住民説明会(まちづくり懇談会)	0回	1回/年以上	

※1: 基準年の利用者数に住民アンケートで自宅前まで行く便利な公共交通を「利用する方」等の平均外出回数と、他都市事例から「運行すればすぐにも利用する方」の比率に人口減少を加味した算定結果を参考とした設定値

※2: 町営ワゴン豊富稚内線の一人当たり料金と目標とする輸送人数により運行収益を算定し、基準年からの増加率により目標とする収益率の算定結果を参考とした設定値

※3: 基準年の行政負担額に目標年次の運行収益と地域内フィーダー系統国庫補助金を加え設定

※4: 計画に基づき取組を実施



5-3 目標を達成するために行う事業及び実施主体

豊富町の現状(人口、事業者、財政等)を踏まえ、目標を達成するために計画期間の 5 年間で早急に取り組む必要がある公共交通施策に絞って実施します。なお、今後状況の変化が起こった場合(事業者の撤退等)には、随時計画の修正・変更・追加・改訂を実施することになります。

表 5-4 目標ごとの公共交通施策(総括)

基本方針	目標	公共交通施策
基本方針1 :モビリティデータを 活用した生活・交 流を支える広域移 動の確保・維持	目標1 :町民の広域生活圏移動を 支える交通の確保・維持	施策1:広域生活動線の確保
	目標2 :豊富温泉、サロベツ湿原 等、交流を支える交通の充 実	施策1:乗継円滑化
基本方針2 :町民の生活実態に 即した町内移動を 支える移動資源の 確保・維持	目標3 :町民ニーズに即した町内 移動を支える生活交通の 確保・維持	施策1:町営定期運行型稚咲内線(町営ワゴン稚 咲内線)の運行維持 施策2:豊富温泉自家用有償運行事業 施策3:公共ライドシェアの導入
	目標4 :生活交通を支える体制の 効率化、整理統合の検討	施策1:運行体制の一元化の検討
基本方針3 :持続可能な地域交 通の確保・維持に 向けた体制の充実	目標5 :分かりやすい交通情報を発 信する方法の検討・充実	施策1:公共交通乗り方ガイドの作成 施策2:公共交通乗り方教室の開催
	目標6 :町民一体となった連携・協 力・評価体制の推進	施策1:住民ドライバーの募集・支援 施策2:住民説明会による意見徴収等 施策3:法定協議会による評価・改善



(1) 基本方針1 モビリティデータを活用した生活・交流を支える広域移動の確保・維持

ア. 計画目標1 町民の広域生活圏を支える交通の確保・維持

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な公共交通は JR 宗谷本線、沿岸バス特急はぼろ号、豊富羽幌線が運行していますが、自然災害の増加により JR 宗谷本線については安定的な運行が望まれています。 ・このため稚内市や幌延町などの広域生活圏を支える JR 宗谷本線以外に、広域的なバス路線の確保を検討します。 				
事業実施イメージ	【広域生活動線の確保】施策1 ・稚内市から幌延町にいたる広域バスについて、北海道との連携により広域生活動線としての確保を検討します。				
実施エリア	豊富町、稚内市、幌延町				
実施主体	北海道、豊富町、幌延町、交通事業者				
実施スケジュール (目標年次)	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施策1	○	○	○	○	○

○:調査・検討、●:実施

イ. 計画目標2 豊富温泉、サロバツ湿原等、交流を支える交通の充実

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通として豊富温泉やサロバツ湿原とアクセスする場合、JR 宗谷本線と町内交通等とを乗継ぐ必要があります。 ・豊富温泉とは JR 宗谷本線と沿岸バス豊富羽幌線、豊富幌延線及び豊富町観光協会豊富温泉号を乗継いでアクセスする必要がありますが、他市町村の高校登下校等の時刻に配慮しなければならないため、JRとの乗継ぎに配慮した運行時間とはなっていない状況です。 ・サロバツ湿原とは JR 宗谷本線と町営ワゴン豊富稚咲内線を乗り継いでアクセスする必要がありますが、豊富温泉と同様に乗継ぎできない運行時間となっています。 ・このため、豊富温泉やサロバツ湿原等とうの交流を支えるために、JR 宗谷本線と町内交通とが円滑に乗継げるよう交通の充実を図ります。 				
事業実施イメージ	【乗継円滑化】施策1 ・観光客等への利便性を向上して利用客を増やしていくために、JR 宗谷本線と町内公共交通間の接続を強化する乗継円滑化を行います。				
実施エリア	豊富町・稚内市				
実施主体	交通事業者、豊富町、豊富町観光協会				
実施スケジュール (目標年次)	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施策1	●	●	●	●	●

○:調査・検討、●:実施



(2) 基本方針2 町民の生活実態に即した町内移動を支える移動資源の確保・維持

ア. 計画目標3 町民ニーズに即した町内移動を支える生活交通の確保・維持

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・町営ワゴン稚咲内線は乗合率と収益率が低く、豊富町観光協会豊富温泉号は路線バスと同程度のサービス水準に対して運賃が高い状況となっています。 ・診療所巡回バスは買物等の日常交通に対応していくためには運行回数が少なく、他の町内交通と運行が重複する状況となっています。 ・高齢者買物支援バスは買物バスとして自家用有償運送以上の輸送実績がある一方で、運行維持費が高額で持続的な維持が難しい状況となっています。 ・住民アンケート調査では、特に高齢者において自宅や公共公益施設等に直接アクセスすることができる利便性の高い公共交通のニーズが多い状況となっています。 ・このため運行における財源的な裏づけを勘案しながら、効率的で利便性が高い公共交通へ改善することにより、町民ニーズに即した町内移動を支える生活交通を確保・維持します。 				
事業実施イメージ	<p>【町営定期運行型稚咲内線(町営ワゴン稚咲内線)の運行維持】施策1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状の町営ワゴン稚咲内線について、JR 宗谷本線との接続に配慮した運行時間に改定のうえ、アイヌ政策推進交付金により運行を維持します。 <p>【豊富温泉自家用有償運行事業】施策2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状の豊富温泉号について、JR 宗谷本線との接続に配慮した運行時間に改定のうえ、豊富温泉街においては宿泊施設前での直接アクセスが可能な区域運行とし、他の区間は従来路線と同様としつつ、JR 豊富駅を起終点とする町営定期・区域運行型豊富温泉線を運行します。 <p>【公共ライドシェアの導入】施策3</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状の診療所巡回バスと高齢者買物支援バスを改善し、ハイヤーの補完となるよう自宅と公共・公益施設等の間を乗合ながら直接運行することにより、高齢者等の利便性向上に配慮した公共ライドシェアの導入について検討します。 ・「豊富温泉自家用有償運行事業」と「公共ライドシェア」は、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、財源の安定的な確保・維持に努めます。 				
実施エリア	豊富町				
実施主体	豊富町、豊富町観光協会、町内交通事業者				
実施スケジュール (目標年次)	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施策1	●	●	●	●	●
施策2	●	●	●	●	●
施策3	○	●	●	●	●

○:調査・検討、●:実施



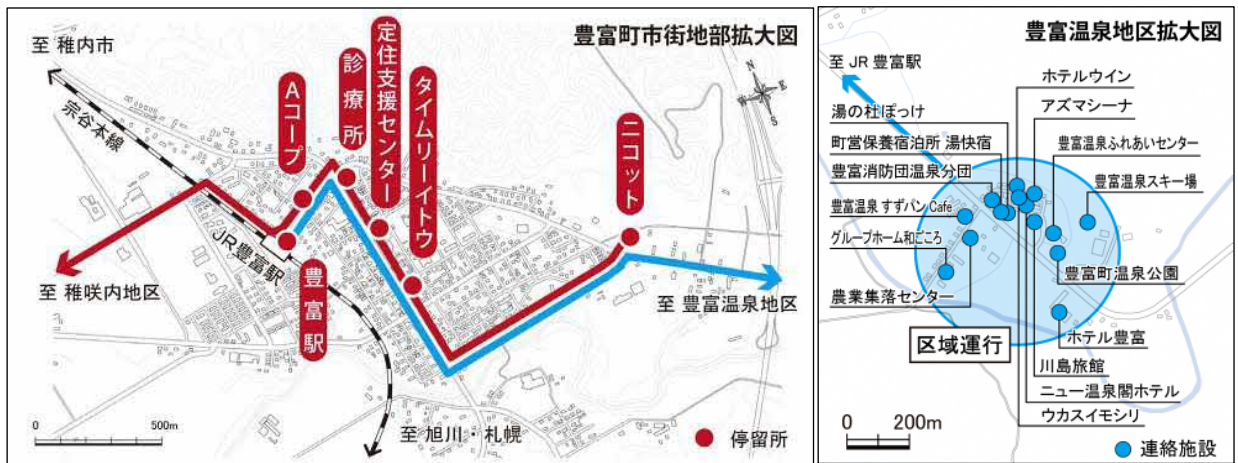
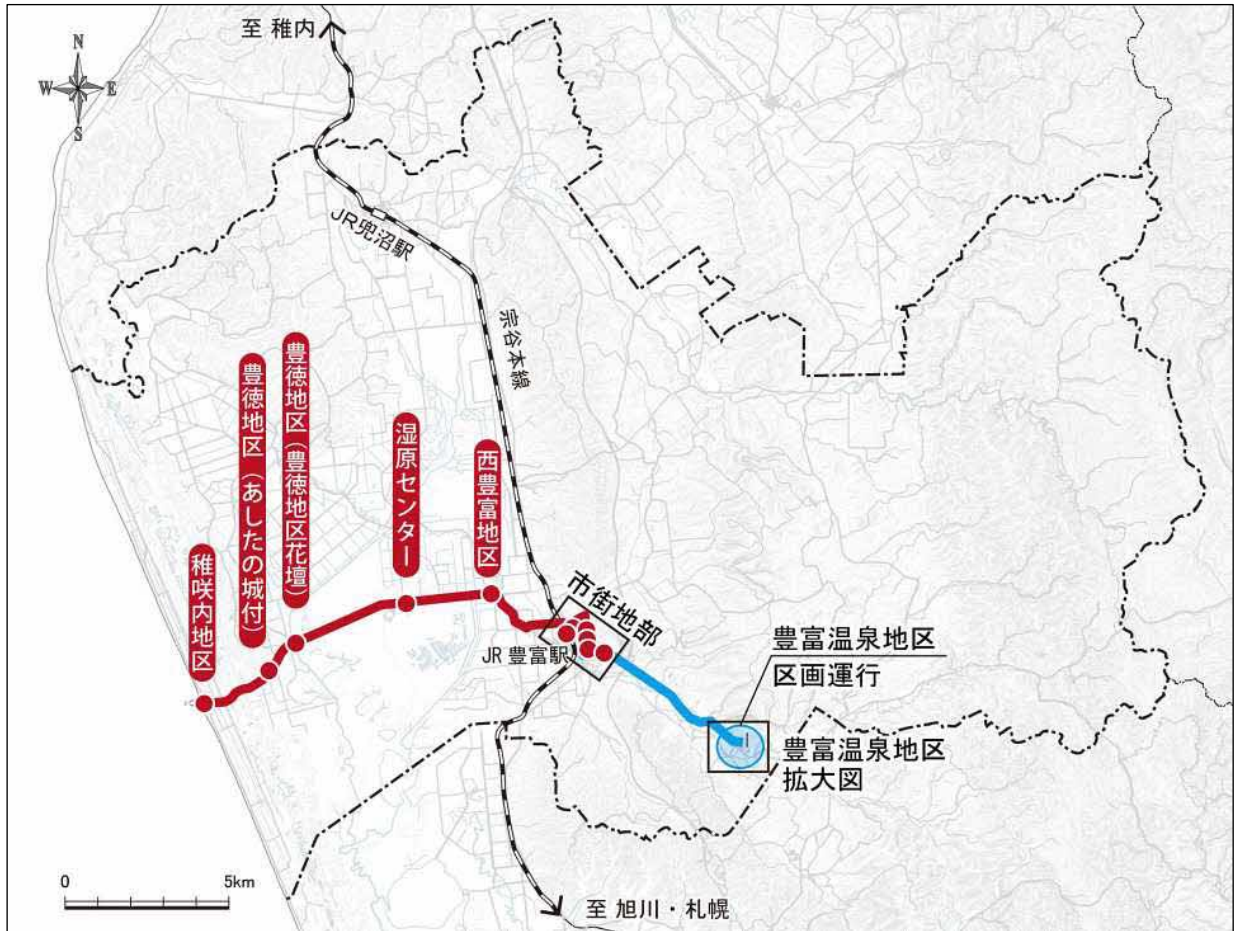


図 5-2 町営定期運行型稚咲内線(町営ワゴン稚咲内線)と豊富温泉自家有用償運行事業の運行イメージ



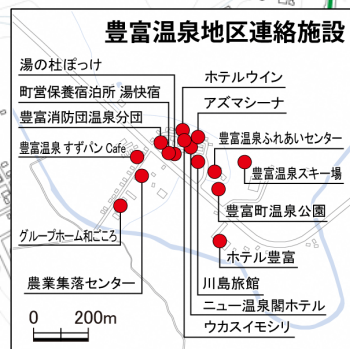
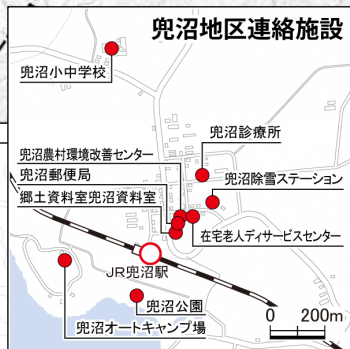
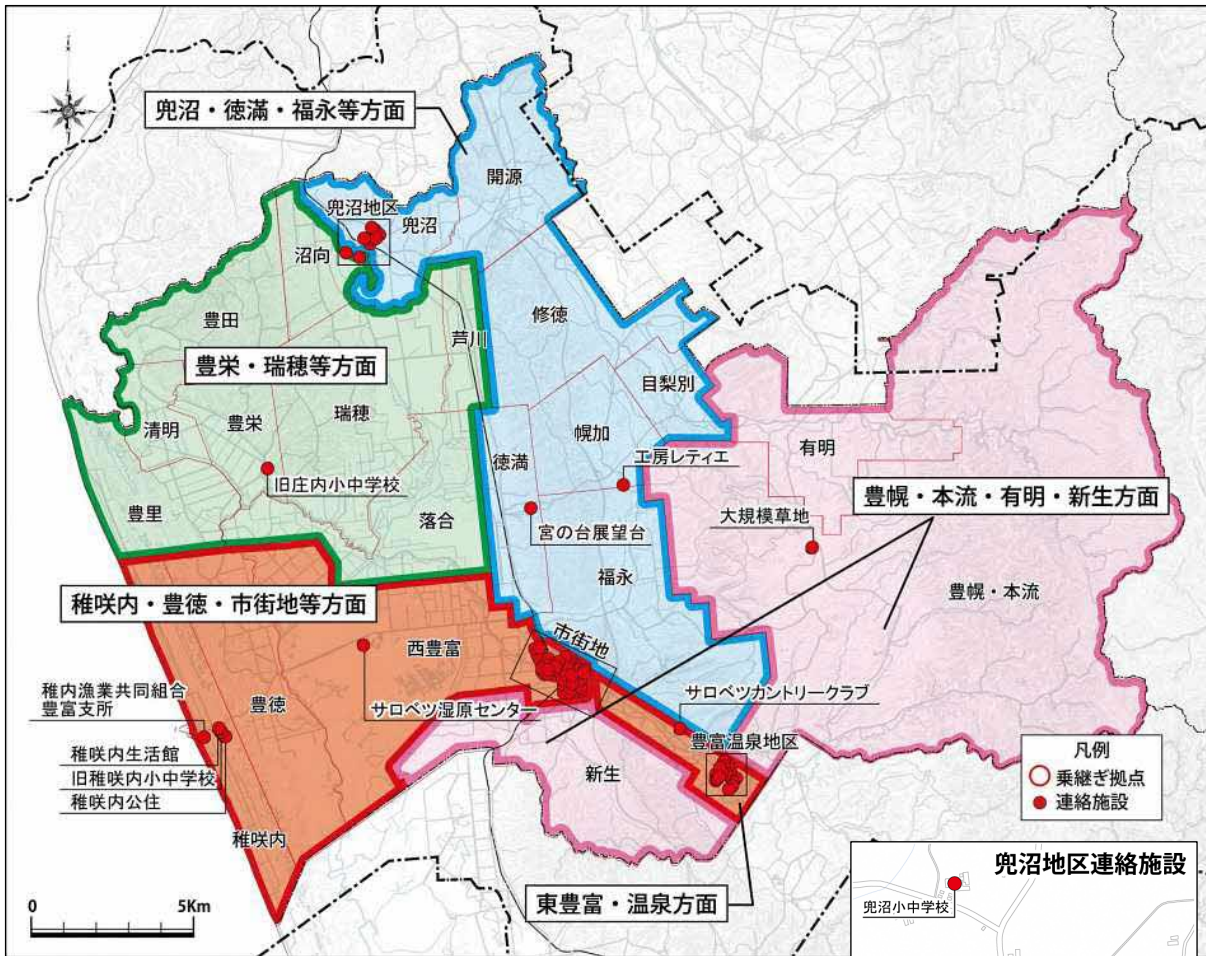


図 5-3 公共ライドシェアの運行イメージ



イ. 計画目標4 生活交通を支える体制の効率化、整理統合の検討

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・町内交通の自家用有償運送と無料送迎は、運行受託者を含めると以下に示すとおり多岐にわたります。 ▶沿岸バス(路線バス、スクールバス) ▶サロベツ交通(ハイヤー事業、町営ワゴンと豊富稚咲内線、豊富観光協会豊富温泉線、豊富温泉利用ワゴン) ▶豊富町社会福祉協議会(福祉有償運送、診療所巡回バス、高齢者買物支援バス) <p>・このため運行体制の一元化により、運行の効率化や整理統合を検討します。</p>				
事業実施イメージ	<p>【運行体制の一元化の検討】施策1</p> <p>・町営ワゴン稚咲内線、豊富温泉自家用有償運送事業及び公共ライドシェアについて、運行体制の一元化を検討します。</p>				
実施エリア	豊富町				
実施主体	豊富町、豊富町観光協会、町内交通事業者				
実施スケジュール(目標年次)	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施策1	○	○	●	●	●

○:調査・検討、●:実施

(3) 基本方針3 持続可能な地域交通の確保に向けた体制の充実

ア. 基本目標5 分かりやすい交通情報を発信する方法の検討・充実

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・稚内市、幌延町及び天塩町を含めた広域交通や、町内の公共交通やスクールバス一般混乗等の町内交通について、公共交通の乗り方ガイドのホームページでの情報発信を行います。 ・また、高齢者や子どもたちを対象とした公共交通乗り方教室の開催等により、分かりやすい交通情報を発信する方法の検討・充実を行います。 				
事業実施イメージ	<p>【公共交通乗り方ガイドの作成】施策1</p> <p>・新たな公共交通が短い期間で地域に根づいていくよう、総合的な公共交通マップ、町内交通やスクールバス一般混乗の利用方法、JR 宗谷本線や沿岸バス路線の乗継ぎ情報及び移動支援策などが記載された公共交通乗り方ガイドを作成します。</p> <p>【公共交通乗り方教室の開催】施策2</p> <p>・新たな公共交通の運行時に、高齢者や小中学生を対象とした公共交通乗り方教室の開催や、一定の無料期間を設けて試験的に体験乗車会を実施するなど、公共交通に慣れ親しむ機会を提供します。</p>				
実施エリア	豊富町				
実施主体	豊富町、交通事業者				
実施スケジュール(目標年次)	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施策1	●	●	●	●	●
施策2	○	●	●	●	●

○:調査・検討、●:実施



イ. 基本目標6 町民一体となった連携・協力・評価体制の推進

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・働き方改革や人口減少、運転手の高齢化などにより、今後、運転手不足が懸念されるなか、地域との連携や協力により人材を確保していくことが重要です。 ・新たな公共交通の運行にあたっては、利用ニーズに対応したものと改善するために、地域との連携による評価体制づくりを行います。 				
事業実施イメージ	<p>【住民ドライバーの募集・支援】施策1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の運転手の高齢化に合わせ住民ドライバーの募集を行い、空白地講習や第二種運転免許取得への助成を検討することにより、町内の公共交通の運行を担う人材へと育成します。 ・ドライバーの確保にあたっては、移住定住施策等のまちづくり施策とも連携し、地域まちづくりとして一体的に取組を促進します。 <p>【住民説明会による意見徴収等】施策2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな公共交通の運行にあたっては、住民説明会による意見収集を行います。 <p>【法定協議会による評価・改善】施策3</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行結果については豊富町地域公共交通活性化協議会を通じて、評価を行うとともに、改善方策について検討します。 				
実施エリア	豊富町				
実施主体	豊富町、法定協議会				
実施スケジュール (目標年次)	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施策1	○	●	●	●	●
施策2	●	●	●	●	●
施策3	●	●	●	●	●

○:調査・検討、●:実施



5-4 計画の推進

(1) 計画の進行管理

公共交通施策の推進にあたっては、行政や交通事業者のみならず、住民の理解・参加・協力が不可欠です。地域一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要であり、施策の推進をとおして地域が一体となって地域公共交通に向き合うことが重要です。

本計画の策定後は PDCA サイクルに従い、豊富町地域公共交通活性化協議会において計画の進捗状況の確認と、検証・評価を継続的に行うものとします。

具体的には、1 年ごとに施策の実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組内容の見直しを行います。また、5 年後に本計画で掲げた評価指標である目標値の評価を実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証していきます。

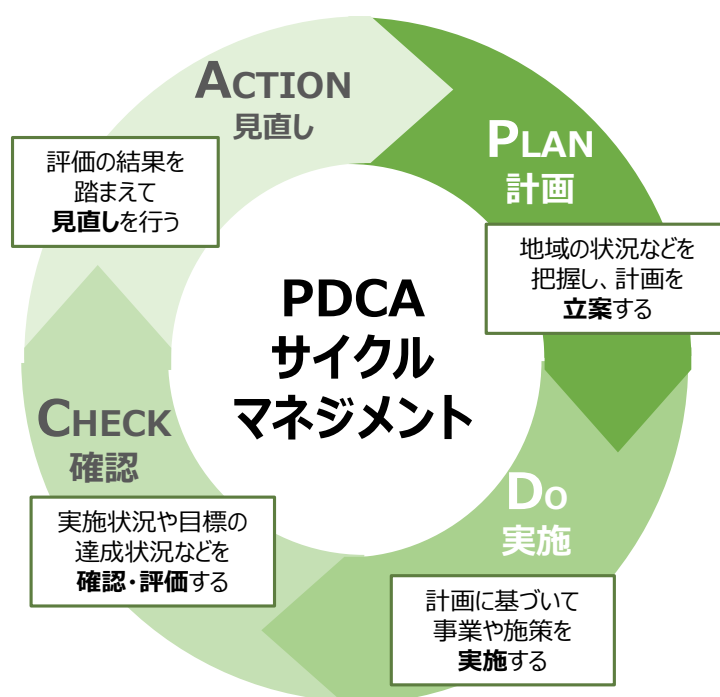


図 5-4 PDCA サイクル



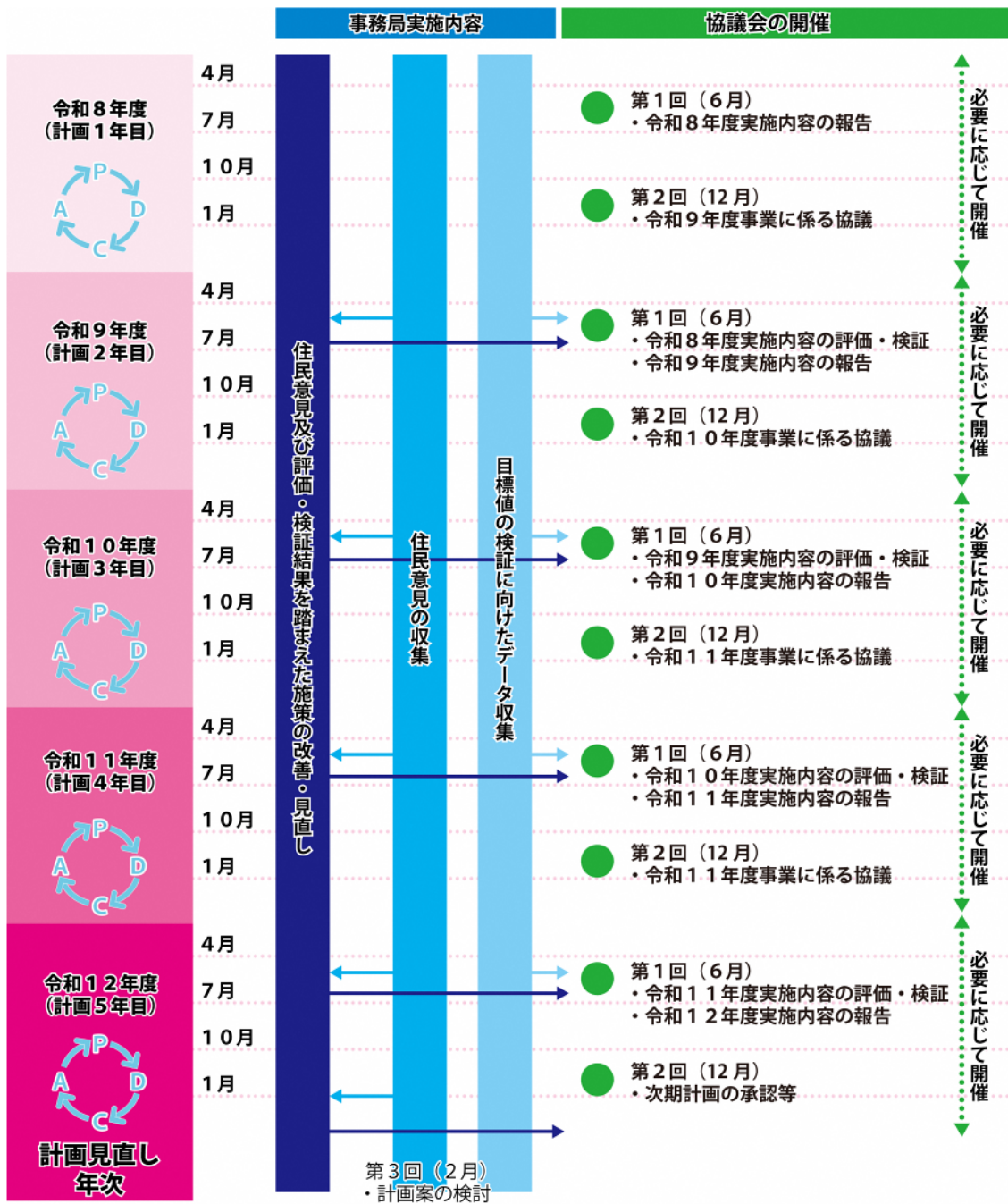


図 5-5 協議会のスケジュール (案)



(2) 達成状況の評価

1年ごとの施策の達成状況は、スケジュールに示した実施状況を確認、検証するだけでなく、町内公共交通の動向について、定量的な目標に対して評価する必要があります。1年ごとに評価するための目標値を以下のとおり設定します。

表 5-5 1年ごとの定量的な目標の設定

項目	令和6年度 (基準年次)	令和8 年度	令和9 年度	令和10 年度	令和11 年度	令和12 年度
町内交通の 輸送人数	3,185人	3,500人 以上	3,500人 以上	4,000人 以上	4,500人 以上	5,000人 以上
【目標値の測定方法】 ・毎年度の実績を運行システムの乗降データより把握し、達成状況を協議会で審議						
町内交通の 収支率	3.6%	4.0% 以上	4.0% 以上	4.5% 以上	4.5% 以上	5.0% 以上
【目標値の測定方法】 ・毎年実績を町及び交通事業者保有の決算報告等より把握し、達成状況を協議会で審議						
町内交通の 行政負担額	15,526 千円	17,000 千円以下	18,000 千円以下	18,500 千円以下	19,000 千円以下	20,000 千円以下
【目標値の測定方法】 ・毎年、町保有の歳出実績データ等に基づきとりまとめ、達成状況を協議会で審議						
公共交通利 用ガイドブ ックの配付	0回	0回	1回 以上	1回 以上	1回 以上	1回 以上
【目標値の測定方法】 ・豊富町で実施状況を把握						
住民説明会 (まちづく り懇談会)	0回	1回 以上	1回 以上	1回 以上	1回 以上	1回 以上
【目標値の測定方法】 ・豊富町で開催状況を把握						



