

士別市地域公共交通計画 【案】

令和 8(2026)年 3 月



目 次

第1章	はじめに.....	1
1-1	計画策定の目的.....	1
1-2	計画の区域.....	1
1-3	計画期間.....	1
1-4	計画の位置づけ.....	2
1-5	計画推進体制.....	2
第2章	地域公共交通の現況.....	3
2-1	地域特性.....	3
2-2	地域公共交通の現況.....	5
2-3	地域公共交通に関する市の施策.....	8
第3章	地域公共交通に対する市民意識と課題.....	9
3-1	市民に対する公共交通に関する調査結果.....	9
3-2	地域公共交通の課題.....	15
第4章	計画の基本方針・目標と取組.....	16
4-1	計画の基本方針.....	16
4-2	計画の目標.....	17
4-3	目標達成に向けた取組.....	18
4-4	取組推進のスケジュール.....	21
第5章	計画の達成状況の評価.....	22

第1章 はじめに

1-1 計画策定の目的

本市では、人口減少と少子高齢化が進行し、市民の移動は自家用車への依存度が高い状況です。一方で、自家用車を運転できない高齢者や学生、あるいは自家用車を所有していない市民にとって、路線バスや鉄道、タクシーといった公共交通は、通院、買い物、通学など、日々の暮らしを支える上で不可欠な社会基盤です。

しかし、公共交通を取り巻く環境は、利用者の減少や、深刻な運転者不足、燃料費の高騰などにより厳しさを増しており、路線の減便や廃止が現実的な課題となっています。

こうした背景を踏まえ、本市における持続可能な地域公共交通を将来にわたって構築し、市民生活に不可欠な移動手段を確保するため、今後の公共交通施策の指針として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「士別市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

士別市全域とします。

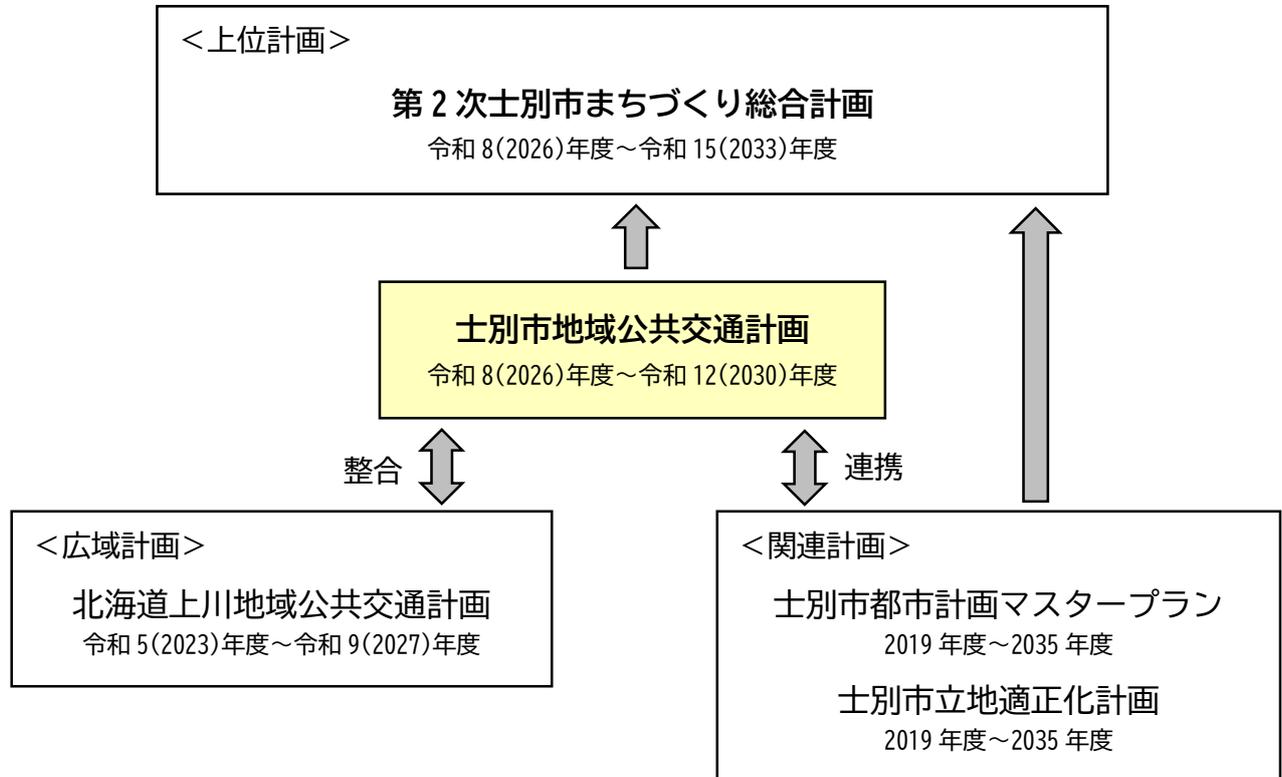
1-3 計画期間

令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5年間とします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、「第2次士別市まちづくり総合計画」を上位計画とし、「士別市都市計画マスタープラン」及び「士別市立地適正化計画」と連携を図りながら推進します。

また、広域計画である「北海道上川地域公共交通計画」と整合を図ります。

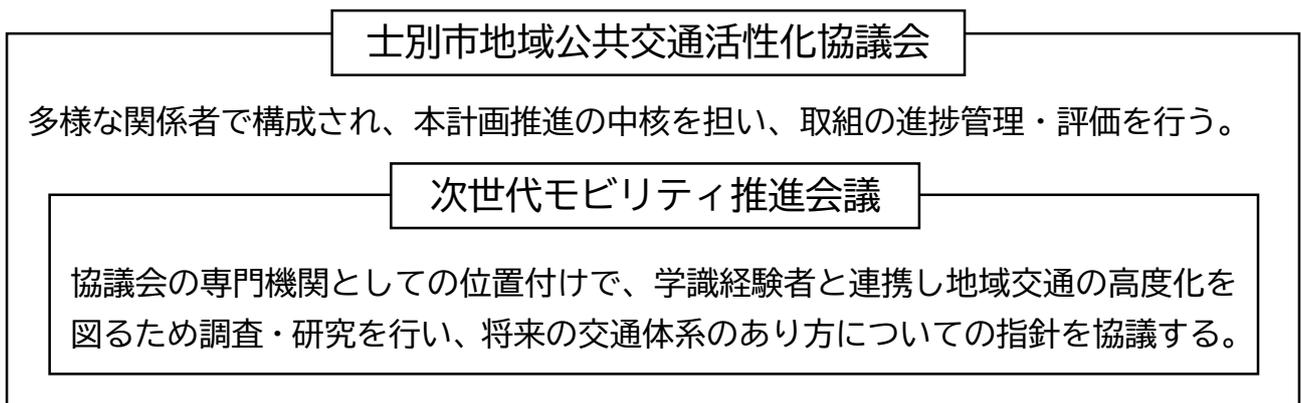


1-5 計画推進体制

本計画の実効性を確保するため、交通事業者、行政、市民、地域団体など、多様な関係者で構成する「士別市地域公共交通活性化協議会」を計画推進の中核組織と位置づけます。

同協議会においてPlan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（改善）により事業を継続的に改善するための管理を行う「PDCAサイクル」に基づき、取組の進捗管理と評価・見直しを定期的に行い、計画を着実に推進します。

【士別市地域公共交通活性化協議会 組織図】



第2章 地域公共交通の現況

2-1 地域特性

(1) 市の位置・地理的特性

本市は上川地方の北部に位置し、都市間の移動は主に鉄道（JR 宗谷本線）や都市間バス、自家用車が利用されています。広大で山間地域を含む地理的特性を有しており、効率的な地域公共交通網の維持・確保に向けた検討が必要な地理的条件となっています。

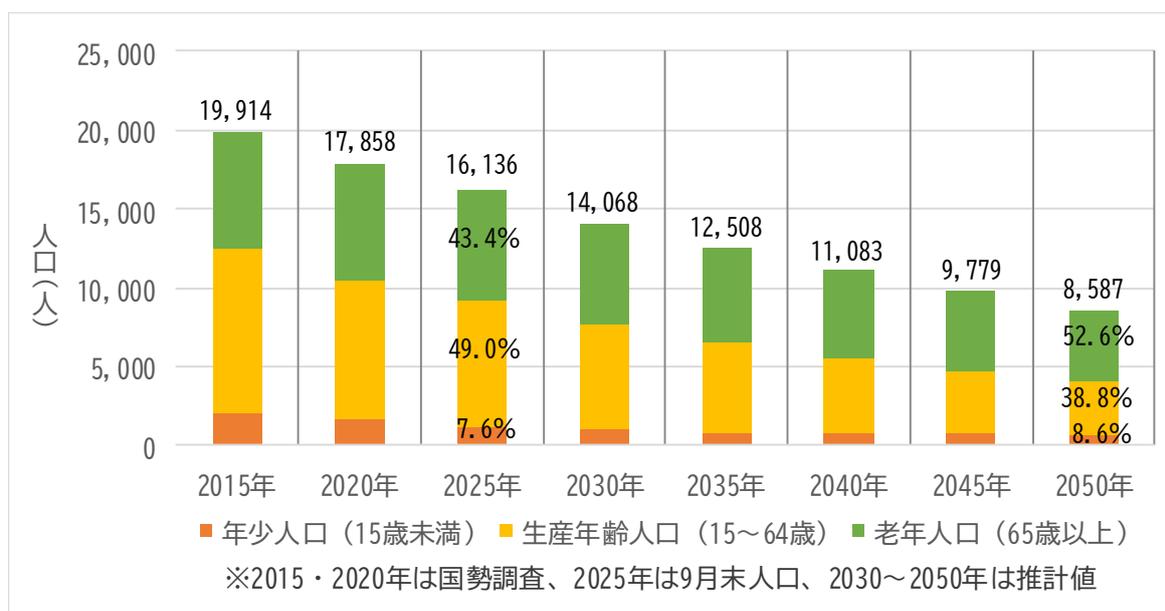
(2) 都市機能の分布状況

市街地中心部に行政、医療、商業などの都市機能が集積しており、「士別市立地適正化計画」においても、これらの機能の維持・誘導が図られています。地域公共交通は、これら拠点へのアクセスを確保する基本的な手段として位置づけられています。

(3) 人口の推移

本市の人口は令和 7(2025)年時点で 16,136 人であり、平成 27(2015)年の 19,914 人と比較し 3,778 人減少しています。また、「第 2 次士別市まちづくり総合計画」の推計では、2050 年には 8,587 人まで減少する見通しが示されています。

老年人口（65 歳以上）の割合は、令和 7(2025)年で 43.4%、2050 年には 52.6%と、人口の半数以上が高齢者となる見込みであり、人口減少と高齢化が並行して進行する推移となっています。



(4) 運転免許証保有者数の推移

本市における運転免許証保有者数は、令和6(2024)年時点で11,321人であり、対人口比では直近5年間、一貫して約7割という高い水準で推移しています。このことから、自家用車が日常生活における主要な移動手段となっている状況がうかがえます。

免許保有者に占める65歳以上の高齢者の割合は年々上昇し、令和6(2024)年には37.1%に達しています。全免許保有者の3分の1以上が高齢者となっている現状に加え、身体機能の変化等により将来的に運転の継続が困難となる層が増加していく傾向が見られます。

項目	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
人口総数	18,134人	17,676人	17,283人	16,869人	16,440人
運転免許証保有者数	12,123人	11,889人	11,683人	11,515人	11,321人
(うち65歳未満)	8,023人	7,780人	7,586人	7,369人	7,121人
(うち65歳以上)	4,100人	4,109人	4,097人	4,146人	4,200人
65歳未満割合	66.2%	65.4%	64.9%	64.0%	62.9%
65歳以上割合	33.8%	34.6%	35.1%	36.0%	37.1%
人口に対する運転免許証保有者割合	66.9%	67.3%	67.6%	68.3%	68.9%

※人口総数及び運転免許証保有者数は、各年12月末日現在

【出典】旭川方面士別警察署

2-2 地域公共交通の現況

(1) 路線バスの状況

市内のバス路線は、士別軌道が運行するスクールバスとの「混乗（同乗）」を含む路線と、道北バスが運行する地域間を結ぶ路線で構成されています。

利用状況については、市街地を巡回する「市内外回り循環線」の平均乗車人数が9.0人と一定の利用がある一方で、平均乗車人数が1.0人を下回る路線も存在しており、路線や区間によって利用実績に大きな差異が生じている状況にあります。

市内路線バス一覧【令和8(2026)年3月現在】

①普通路線

運行主体	路線名	運行地区	起点	終点	運行距離(km)	便数(便)	1便当たり平均乗車数(人)	備考
士別軌道	市内外回り循環線	中央地区	士別駅前	士別駅前	8.8	19	9.0	
	わくわく買い物線	中央地区	士別駅前	士別駅前	15.0	3	5.0	12~3月のみ運行
	士別翔雲高校線	中央地区	士別駅前	士別翔雲高校	3.0	1	6.0	
	武徳線	中央地区	士別駅前	武徳東12号	11.6	3	0.0	デマンド(予約制)
	川西・南沢線	中央地区	士別駅前	南沢11線	19.7	4	1.8	デマンド(予約制)
	川南・大和線	上士別地区	士別駅前	パンケ越	26.3	3	0.5	
	中多寄線	多寄地区	士別駅前	日向~風連町	27.1	2	1.9	
	温根別北線	温根別地区	温根別	温根別北16線	12.3	3	0.9	
	温根別南線	温根別地区	士別駅前	温根別南12線	17.4	3	0.7	
	温根別南・仲線	温根別地区	士別駅前	温根別南12線	27.6	3	0.5	
	トヨタ線	温根別地区	美し乃湯温泉	トヨタ試験場	21.6	3	5.5	1~2月のみ運行
朝日線	朝日地区	士別駅前	朝日	20.0	6	5.4		
道北バス	名寄線	旭川市~名寄市	旭川駅前	名寄駅前	88.4	6	全体：4.4 士別市内：2.8	

②一般乗客も利用できるスクールバスとの混乗路線

運行主体	路線名	運行地区	起点	終点	運行距離(km)	便数(便)	一般乗車数(人)	児童・生徒乗車数(人)
士別軌道	西回りスクール線	中央地区	士別駅前	士別駅前	7.6	6	15	6,816
	武徳スクール線	中央地区	士別駅前	武徳東12号	11.6	3	122	1,105
	上士別スクール線	上士別地区	士別駅前	パンケ越	29.9	4	319	2,861
	中多寄スクール線	多寄地区	士別駅前	中多寄30線	18.4	3	610	2,261
	温根別スクール線	温根別地区	士別駅前	温根別南12線	21.7	4	1,542	1,481

※1 便当たりの平均乗車人数及び乗車数は、令和6年10月から令和7年9月までの乗車人数から算出しています。

※路線図については、今後インターネットによる公開に向けて準備を進めています。

(2) 朝日地区コミュニティバスの状況

朝日地区内を運行していた路線バス廃止に伴い、地域住民の交通確保のためコミュニティバスを運行しています。

運行の概要【令和8(2026)年3月現在】

- ・ 路線：登和里路線・北線路線、茂志利路線の2路線
- ・ 便数：1日3便（朝/昼/夕）
- ・ 運休日：土曜日、日曜日、元日
- ・ 運賃：無料

(3) スクールバス・タクシーの状況

学校統合に伴い学校が変更となった児童生徒の通学のため、スクールバス・タクシーを運行しています。

一部のスクールバス・タクシーについては、一般乗客と「混乗（同乗）」できるとなっており、公共交通手段の一つとしても活用されています。

スクールバス・タクシー一覧【令和8(2026)年3月現在】

路線名	運行主体	対象学校	便数	備考
西回りスクール線	士別軌道	士別小・士別南小	6便	一般乗客と混乗
武徳スクール線	士別軌道	士別小・士別中	3便	一般乗客と混乗
北町・西士別タクシー	士別ハイヤー	士別小		児童生徒のみ乗車
中士別スクールバス	士別ハイヤー	士別小・士別中	3便	児童生徒のみ乗車
下士別スクールバス	士別軌道	士別小・士別中	3便	児童生徒のみ乗車
南士別タクシー	士別ハイヤー	士別南小		児童生徒のみ乗車
上士別スクール線	士別軌道	上士別小・上士別中	4便	一般乗客と混乗
中多寄スクール線	士別軌道	士別中	3便	一般乗客と混乗
中多寄タクシー	士別ハイヤー	多寄小		児童生徒のみ乗車
温根別スクール線	士別軌道	温根別小・士別中	4便	一般乗客と混乗

(4) 鉄道（JR 宗谷本線）の状況

本市の鉄道は、JR 宗谷本線が南北を貫いており、旭川市や名寄市、さらには札幌圏を結ぶ広域交通ネットワークの基幹的な役割を担っています。

中心となる士別駅は、特急列車などが停車する主要駅であり、1日あたりの乗車人員は466人（令和6年度実績）となっています。利用者の内訳は、高校への通学や通勤・通院が中心となっており、市民の日常生活における広域移動手段として機能しています。

市内 JR 運行状況一覧【令和8(2026)年3月現在】

運行主体	路線名	駅名	種別	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日) ※令和6年度
JR北海道	JR宗谷本線	士別駅	有人駅	30	466
		多寄駅	無人駅	17	-
		瑞穂駅	無人駅	8	-

※多寄駅・瑞穂駅の利用者数データはなし

【出典】国土数値情報 駅別乗降客数データ

(5) タクシーの状況

市内のタクシーは、バスや鉄道といった拠点間を結ぶ交通手段を補完し、自宅から目的地までを直接結ぶ「ドア・ツー・ドア」の移動手段としての役割を担っています。

現在は市内を拠点とする士別ハイヤーが運行しており、公共交通の空白時間帯や、バス停への移動が困難な高齢者の通院、買い物といった日常生活を支える交通手段となっています。一方で、近年は利用者数の減少に加え、乗務員の高齢化や不足が進行しており、提供体制の維持を取り巻く環境は厳しさを増しています。

2-3 地域公共交通に関する市の施策

本市における令和7(2025)年度の地域公共交通に関する実施事業については、以下のとおりです。

また、令和2(2020)年度から令和6(2024)年度までの5年間の事業費についても記載しています。特に路線バス委託料・補助金は乗客数の減少や物価高騰などの影響により赤字が大きくなることによって、増加しています。

事業名	事業内容	事業費(単位:千円)				
		R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
路線バス委託料・補助金 (担当部署:企画課)	市内路線バスの運行に対し、市から委託料・補助金を支出している。 ・市町村生活バス路線運行委託 中多寄線、温根別線(北線・南線・南仲線) ・予約制乗合バス路線運行委託 川西・南沢線、武徳線 ・地域生活バス路線運行事業補助金 市内外回り循環線、わくわく買い物線、川南・大和線、大和線 ・地域間幹線運行事業補助金 道北バス名寄線	35,094	36,145	47,893	58,467	51,911
コミュニティバス運行事業 (担当部署:地域生活課)	朝日地区における路線バスの廃止に伴い、コミュニティバスを運行している。 ・路線:登和里路線・北線路線、茂志路路線 ・便数:1日3便(朝/昼/夕) ・運休日:土曜日、日曜日、元日 ・運賃:無料	8,556	8,584	8,632	8,436	8,583
敬老バス事業 (担当部署:高齢者福祉課)	高齢者の外出支援のため、満70歳以上の申請者に敬老バス乗車証を交付し、バス運賃を助成している。	7,892	7,232	7,045	6,645	5,982
日向保養センター行き特別バス運行 (担当部署:畜産林務課)	路線バス「中多寄線」を利用して日向温泉で乗降する場合、運賃を無料としている。	4,502	3,762	4,565	894	818
遠距離等通学助成事業 (担当部署:学校教育課)	遠距離通学や通学の安全を確保する必要がある児童生徒に通学費の助成を行い、父母負担の軽減を図っている。 ・2km以上4km未満の児童は降雪助成 ・4km以上の児童は通年助成 ・3km以上4km未満の生徒は降雪助成 ・4km以上6km未満の生徒は冬期助成 ・6km以上の生徒は通年助成 ・学校統合に伴い学校が変更となった児童生徒については、スクールバス・タクシーを運行 ※冬期間:11~4月、降雪:11~3月	41,958	44,352	41,704	47,825	47,433
高等学校バス通学補助事業 (担当部署:学校教育課)	保護者の負担軽減を図るため、通学バス定期代を補助している。 【対象者】 ・土別東高等学校にバス通学する生徒で、通学距離が片道4キロメートル以上 ・土別市内住所を有し、土別翔雲高等学校にバス通学する生徒	1,393	1,233	762	186	211
要介護者等移動支援助成事業 (担当部署:高齢者福祉課)	公共交通機関を利用することが困難な在宅の要介護者等が、訪問介護員等が同行してハイヤーで通院する際の交通費を助成している。	597	833	832	1,495	2,144
ひとり親家庭等交通費支援事業 (担当部署:こども・子育て応援課)	ひとり親家庭等の児童が、土別市立病院小児科の診療時間外に名寄市立総合病院小児科を受診する際、交通の手段としてハイヤーを利用した場合の交通費を助成している。	41	29	13	27	32
心身障がい者ハイヤー料金等助成事業 (担当部署:地域福祉課)	障がい者等の社会参加の促進と福祉の増進を図るため、ハイヤー運賃または、自家用車の燃料費を助成している。	1,500	1,509	1,524	2,324	2,520
事業費合計		101,533	103,679	112,970	126,299	119,634

3-1 市民に対する公共交通に関する調査結果

市民に対する公共交通に関する調査結果の概要について下記のとおり記載しますが、詳細な結果については「資料編」として計画本体とは別にまとめています。

(1) 公共交通に関するアンケート調査結果

①調査目的

市民全体の公共交通に対する実態や意識を把握するため、無作為抽出によるアンケート調査を実施しました。

②調査実施月

令和7(2025)年8月

③調査対象者

令和7(2025)年6月1日現在における18歳(高校生除く)から89歳までの市民1,500人

④調査回収数

486件(回収率:32.4%)

⑤調査結果

【市民の現状と意識】

- ・市民の77.6%が免許も自動車も保有しており、士別市が車社会であることが明確です。バスを「利用したことがない」「ほぼ利用しない」と回答した市民は合計で85.6%と多くの割合を占めています。
- ・車に依存している一方で、公共交通を「維持しなくてもよい」と考える市民はわずか2.3%です。多くの市民が、自分は利用しなくても高齢者や学生にとって不可欠なサービスだと認識しています。

【公共交通の将来像】

- ・「利用が少ない路線を減便・廃止するなど、効率化や経費節減に取り組むべき」(20.8%)という意見がある一方、「利用実態に応じて路線や運行時間を見直すなど、利便性を向上すべき」(52.5%)という意見が半数を超えています。
- ・最も支持された改革案は、「乗合タクシーやライドシェアなどの新たな交通形態を検討すべき」(50.8%)であり、現在の路線バスからの転換を求める声があります。

【アンケートで出された自由意見（傾向）】

- ・バスは通院・買い物・通学などのための欠かせない移動手段であり、特に免許返納を控えた高齢者や、部活動等で利用する学生を抱える世帯からは、持続可能な形での維持を求める意見がありました。
- ・将来的な免許返納を見据え、路線や便数の存続を求める意見が多くある一方で、現行の運行時間や路線を見直してほしいという意見がありました。
- ・路線バスに対して、乗客が少ない状態での運行がある中、一定の市の予算を投じている現状に対し、より効率的かつ効果的な運用を求める意見がありました。
- ・利用者の予約に応じて運行する「デマンドバス」や「乗合タクシー」などの「デマンド交通」や、一般のドライバーが自家用車を使用し、目的地まで有料で人を運ぶ輸送サービスである「ライドシェア」の導入を求める声がありました。
- ・利用実態に合わせて車両を小型化し、コストを抑制するとともに、機動性を高めるべきという提案がありました。
- ・免許を返納した高齢者への「無料パス」や「タクシー利用券」の交付など、利用者の経済的負担を軽減する支援策の提案がありました。

【調査分析まとめ】

- ・市民の多くは自家用車を所有していますが、学生や高齢者など交通弱者にとっての公共交通の必要性は強く認識されています。現在の画一的な路線バスは非効率との意見もあり、市民は利用者のニーズに合わせた柔軟なデマンド交通や車両の小型化などを求めています。

(2) 高校生の通学に関するアンケート調査結果

①調査目的

公共交通機関を主に利用する高校生の通学実態を把握するため、アンケート調査を実施しました。

②調査実施月

令和7(2025)年9月

③調査対象者

士別翔雲高校、士別東高校の全校生徒 311 人

④調査回収数

228 件 (回収率：73.3%)

⑤調査結果

【通学手段の実態】

- ・夏期(4～10月)は「徒歩・自転車」(85.5%)が主ですが、「保護者等の送迎」(56.1%)も半数を超えています。
- ・冬期(11～3月)は「保護者等の送迎」が登校時69.7%、下校時73.2%と最も多くなり、バス利用(約41%)も倍増します。
- ・バスを利用しない最大の理由は「徒歩・自転車や送迎などで通学できるため」(87.8%)ですが、利用者からは「下校時のバスの時間帯が合わない」(8.6%)という不満が挙げられています。

【自由意見から見る具体的な課題】

- ・最も多い意見は、部活動終了後の下校時間に対応できるバスがないという点です。「19時台や20時台のJRに接続するバスが欲しい」「夜7時、8時まで使えるようにしてほしい」という具体的な要望が多数寄せられています。
- ・「値段が高い」「運賃が高い」という意見があり、学生にとって運賃が大きな負担になっていることがわかります。回数券購入への助成を求める声もありました。
- ・「冬のバスを増やしてほしい」という要望に加え、「バス停付近が除雪されておらず、道路の近くで待つのが危険」といった安全面での指摘もあります。

【調査分析まとめ】

- ・高校生にとって公共交通機関であるバスは特に冬期に重要な交通手段ですが、運行時間が部活動の時間に対応しきれていない課題もあります。

(3) 放課後の子どもの外出行動に関する調査結果

①調査目的

小中学生の放課後における外出行動の実態を把握し、子どもの公共交通利用に関する施策や、保護者の送迎負担軽減策を検討するため、北海道大学大学院工学研究院と連携し、保護者を対象としたアンケート調査を実施しました。

②調査実施月

令和7(2025)年10月

③調査対象者

士別市内の小中学校10校に通う児童・生徒の保護者（対象：706世帯）

④調査回収数

196件（回収率：27.8%）

⑤調査結果

【習い事等の実施状況と外出頻度】

- ・子どもの79.0%が習い事をしており、放課後に週4～5日（ほぼ毎日）外出する子どもが35%、週2～3日が41%に達します。多くの子どもが放課後に活発な外出行動をとっている実態が浮き彫りとなりました。
- ・目的地は「中央地区」に集中しており、特に火曜日（173トリップ）や木曜日（159トリップ）に移動が活発化する傾向があります。

【交通手段の実態と課題】

- ・外出手段は「車での送迎」が圧倒的です。夏期（209人）に対し、冬期（234人）はさらに増加し、特に自転車利用が困難になる冬期は、自転車から「送迎」への依存または「徒歩（36人から83人へ増加）」への転換が見られます。
- ・送迎の主体は「母親」が約8割（夏期119人、冬期129人）を占めており、共働き世帯が78%にのぼる中で、保護者の送迎負担が非常に大きいことがわかります。
- ・路線バスの利用については、68%の保護者が「抵抗がない」と回答しているものの、実際の利用は夏冬ともにわずか2人（0.7%）にとどまっています。これは他の調査結果と同様、運行時間や経路が習い事等のニーズに合致していないためと考えられます。

【外出時の不安要素】

- ・親が感じる不安として、「交通事故（197人）」が最も多く、次いで「悪天候（162人）」「不審者（158人）」、さらに士別市の地域特性として「動物（クマ・シカなど）に襲われないか（135人）」という項目が高い割合を占めています。

【習い事応援タクシー（実証事業）の評価】

- ・現在実施中の「習い事応援タクシー」の利用者からは、「保護者の都合で習い事を休むことがなくなった（43人）」との回答が最も多く、次いで「通えなかった習い事に通えるようになった（17人）」と、教育機会の確保に直結する成果が見られます。
- ・利用していない理由の9割以上は「現在的手段（自家用車等）で足りている」ことですが、アンケート調査から消費者が「安すぎて不安」「高い」「適正」と感じる価格帯を分析する手法であるロジット型価格感度測定法（KLP）の結果、妥当な基準価格は「524円」と算出されており、今後の事業化に向けた運賃設定の指標が得られました。

【調査分析まとめ】

- ・小中学生の放課後活動は非常に活発ですが、その移動のほとんどを保護者の送迎に依存しており、特に冬期の負担が顕著です。バス利用への心理的抵抗は低いものの、実態として利用が進んでいない現状から、既存の路線バスでは補えない、自宅から目的地までを直接結ぶ「ドア・ツー・ドア」かつ「安全性の高い」移動手段へのニーズが確認されました。「習い事応援タクシー」のようなデマンド型交通は、保護者の送迎負担軽減と子どもの安全確保、さらには教育機会の確保に有効であると考えられます。

(4) バス乗降調査結果

①調査目的

市内の主要路線である土別軌道「市内外回り循環線」の利用実態を把握するため、乗客を対象としたアンケート調査および停留所ごとの乗降客数調査を実施しました。

②調査実施日

令和7(2025)年10月3日(金)及び5日(日)の2日間

③アンケート対象者

土別軌道が運行する「市内外回り循環線」の利用者(学生の登下校を除く)

④アンケート回収数

118件

⑤調査結果

【利用者層と利用目的】

- ・利用者の年齢層は高齢者に著しく偏っており、「70代以上」が64.4%、「60代」が22.0%を占めています。合わせると約86%となり、バスが高齢者の重要な足であることが明確です。
- ・利用目的は「買い物」が61.9%、「通院」が54.2%となっており、日常生活に不可欠な目的で利用されています。
- ・利用頻度は「週に1~2回」が38.1%、「週に3回以上」が27.1%と、定期的な利用者が多いことがわかります。

【自由意見と乗降実績から見る課題】

- ・「昼の時間帯がなくなった」「休日朝の便を復活してほしい」といった意見があり、減便による運行の縮小が利用者の不便に直結していることがうかがえます。
- ・乗降客数は金曜日(合計334人)が日曜日(合計134人)の約2.5倍となっており、平日の生活利用が中心です。
- ・主要な停留所としては「西條前」(商業施設)と「市立病院」の利用が特に多く、買い物と通院という利用目的を裏付けています。
- ・朝夕の便で乗客が少なく、時間帯による乗客数のばらつきが顕著です。

【調査分析まとめ】

- ・現行の「市内外回り循環線」は、主に高齢者が買い物や通院といった生活に不可欠な目的で利用するライフラインとなっていますが、直近に実施された減便による利便性の低下や、時間帯による運行の非効率さといった課題があります。

3-2 地域公共交通の課題

(1) 公共交通利用の低迷とサービス水準維持の限界

市民の移動は自家用車への依存度が高く、公共交通の利用は低迷しています。これに人口減少が拍車をかけ、運賃収入の減少は避けられない状況です。さらに、燃料費をはじめとする物価高騰が運行経費を圧迫しており、運行事業者は現行のサービス水準を維持することが困難な状況です。

(2) 公共交通を支える運転者の不足

バス、タクシー等の公共交通機関では、全国的に運転者の高齢化と若年入職者の減少による担い手不足が深刻化しています。いわゆる「2024年問題」に代表される働き方改革関連法への対応などから、人材確保は一層困難となっており、路線の減便や廃止の直接的な要因となっています。

(3) 公的負担の増加と財政的な限界

市は、通学・買い物・通院といった市民生活に不可欠な移動手段を確保するため、路線バスに対して委託や補助金の支出を行っています。しかし、運行事業者の乗合路線の収支悪化に伴い事業費は増加傾向にあり、限られた財源の中で公的負担を増額し続けることには限界があるため、持続可能な制度の構築が喫緊の課題となっています。

(4) 子育て・教育環境を支える通学・移動手段の確保

高校生の通学利便性の向上に加え、小中学生等の「放課後の活動（習い事、部活動等）」における移動手段の確保が課題となっています。保護者の送迎負担を軽減し、活動環境の向上に向けて、既存の資源を活用しながら新たな移動手段の検討が必要です。

第4章 計画の基本方針・目標と取組

4-1 計画の基本方針

本市における上位・関連計画や地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

『持続可能な地域公共交通』 ～市民の移動手段の確保を目指して～

【基本方針の考え方】

公共交通の利用低迷、深刻な運転者不足、増え続ける公的負担といった複合的な課題に直面し、本市の地域公共交通は、既存のサービスを維持するだけでは存続が困難な危機的状況にあります。

特に、「現在は利用していないが、将来のために残してほしい」と考える市民等の需要に対し、実際の利用が伴わなければ路線の維持が不可能となり、実際に減便や廃止等へつながっていくという厳しい現実を共有し、市民全体の意識づくりと行動の変容を促す必要があります。

このため本計画では、単に現状を維持するのではなく、特に自家用車での移動が困難な高齢者や、通学でバスを必要とする高校生、小中学生の移動手段などの公共交通サービスを将来にわたり維持することを最優先とします。そして、利用者のニーズを的確に捉え、限られた資源を最大限に活用することで、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

4-2 計画の目標

基本方針の実現に向け、本計画では以下の5つの目標を掲げます。

【目標1】 利用実態に応じた効率的なバス路線の再編

利用者の少ない路線や時間帯を見直し、より多くの利用が見込まれるルートや時間帯へ運行を重点化するなど、効率的なバス路線（運行ルート・便数・時間）へ再編します。

【目標2】 ニーズや地域特性に応じた新たな交通モードの導入

市民ニーズや地域特性を踏まえ、従来の画一的な路線バスだけでなく、デマンド交通や乗合タクシーといった、より柔軟で多様な交通手段を導入を目指します。

【目標3】 地域全体で支え合う官民共創の推進

行政による委託や補助金の支出、交通事業者の経営努力だけではなく、地域公共交通の重要性について、積極的な情報発信により市民の理解と協力を促し、市民や地域団体等も一体となって支え合う、官民共創による持続可能な地域公共交通を構築します。

【目標4】 分かりやすく利便性の高い情報発信の強化

誰もが必要な時に公共交通の情報を簡単に入手できるよう、デジタル技術の活用も視野に入れ、路線図や時刻表、運行状況などの情報発信を強化し、利用者の利便性向上と利用促進を図ります。

【目標5】 将来を見据えた交通体系の調査・研究

5年間の計画期間の先を見据え、「自動運転技術」や、バス・鉄道・タクシーなど複数の移動手段をITを活用して一つの移動サービスとして統合し、検索・予約・決済を一括で行えるようにする仕組みである「MaaS (Mobility as a Service)」といった新たな技術の動向を注視し、バスやタクシー、徒歩、自転車など、あらゆる交通手段の連携による「シームレスな交通体系」（継ぎ目のないスムーズな移動）の構築を検討し、将来の人口構造やライフスタイルの変化に対応できる、持続可能で先進的な交通体系に向けた調査・研究を進めます。

4-3 目標達成に向けた取組

5つの計画の目標から、目標達成に向けた取組を推進します。

なお、特に重点的に取り組むものを、頭に「◎」をつけて表記します。

【目標1】利用実態に応じた効率的なバス路線の再編

【取組1-1】都市間を結ぶ公共交通との連携強化（実施主体：バス事業者）

- ・異なる交通手段や路線同士が繋がる（乗り換えができる）「交通結節点」である JR 土別駅及び道の駅（羊のまち 侍・しべつ）等の主要拠点を活用し、JR 宗谷本線や都市間バス、自家用車等との接続機能（結節機能）を強化します。
- ・地域間幹線交通を担う道北バス名寄線との連携を図ります。

◎【取組1-2】利用ニーズに応じた運行体系の見直し（実施主体：バス事業者）

- ・市民の利用が「買い物」や「通院」に集中している実態を踏まえ、利用の多い時間帯への運行の集約化を図ります。
- ・高校生の通学や、子どもの放課後活動（部活動・習い事等）の移動ニーズに対応するため、時間帯やルートの適正化を検討し、利便性の向上を図ります。
- ・利用者が極端に少ない便については、減便やデマンド交通などへの移行を検討します。
- ・乗降調査結果に基づき、商業施設や病院など市民の主要な目的地をより効率的に結ぶ市内循環線のルートを再検討します。

【目標2】ニーズや地域特性に応じた新たな交通モードの導入

◎【取組2-1】デマンド型交通の導入検討（実施主体：タクシー事業者）

- ・市民アンケートの意見を踏まえ、路線バスの減便・廃止が見込まれる地域や、利用が非効率な時間帯の代替交通として、乗合タクシー等のデマンド型交通の導入を検討します。
- ・高校生の通学や、子どもの放課後活動（部活動・習い事等）のきめ細かなニーズに対応し、公共交通の新たな利用者拡大のため、「習い事応援タクシー」を基本としたデマンド型交通の導入について検討します。

【取組2-2】既存交通サービスの有効活用（実施主体：土別市）

- ・路線バスの運行が困難な地域において、タクシー利用料金の助成制度の導入を検討します。

【取組2-3】地域内の輸送資源の活用（実施主体：土別市）

- ・スクールバスなど、特定の利用者を対象とした輸送資源について、一般住民の同乗（混乗）の可能性を検討します。

【取組2-4】物流と人流の連携（貨客混載）の検討（実施主体：土別市）

- ・市民の移動手段の確保を図るため、旅客輸送車両による荷物輸送または貨物車両による旅客輸送を行う「貨客混載」の導入可能性について、関係機関と協議・検討を進めます。

【目標3】地域全体で支え合う官民共創の推進

【取組3-1】公共交通の担い手確保（実施主体：土別市）

- ・交通事業者と連携し、運転者確保に向けた採用活動等を支援します。

【取組3-2】公共交通の利用促進（実施主体：土別市地域公共交通活性化協議会）

- ・公共交通への実際の乗車を体験し、市民の公共交通に対する理解と利用促進を図るため、「ノーカーデーによる公共交通の利用促進」や「公共交通機関への乗車機会の提供」などの取組を実施します。

【取組3-3】市民理解の促進（実施主体：土別市）

- ・公共交通が直面する存続の危機や、地域社会における役割について、広報紙やホームページ等を活用して継続的に情報発信します。また、将来にわたり交通を残すためには「市民一人ひとりの利用と負担」が必要であり、移動を「自分ごと」として捉える意識改革や行動変容を促します。

【目標4】 分かりやすく利便性の高い情報発信の強化

【取組4-1】 運行情報のデジタル化とリアルタイム提供（実施主体：交通事業者）

- ・GPS等を利用してバスの現在位置を把握し、スマートフォンやモニターに「あと何分で到着するか」をリアルタイムで表示する「バスロケーションシステム」を活用し、運行情報を提供することで、利用者の待ち時間短縮や利便性向上を図ります。
- ・ウェブサイトやスマートフォンアプリ等で、最適なルート・時刻・運賃を容易に検索できる機能の提供を検討します。

【取組4-2】 利便性向上のための環境整備（実施主体：交通事業者）

- ・スムーズな乗降を促すため、現金を使わずクレジットカード、電子マネー、QRコード等で支払う「キャッシュレス決済システム」の導入を検討します。

【目標5】 将来を見据えた交通体系の調査・研究

【取組5-1】 新技術の活用に向けた調査・研究（実施主体：土別市）

- ・市民からの「抜本的な改革」を求める声も踏まえ、利用者の利便性向上に資する「MaaS（Mobility as a Service）」の導入可能性について、調査・研究を行います。
- ・「自動運転技術」について、他自治体の先進事例等から動向を把握し、調査・研究を進めます。

【取組5-2】 次世代モビリティ推進会議における調査・研究（実施主体：次世代モビリティ推進会議）

- ・交通事業者や関係機関、専門家で構成する「次世代モビリティ推進会議」において、新技術や「シームレスな交通体系」の導入に関する先進的な調査・研究を進めます。

◎【取組5-3】 バスとタクシーの連携（実施主体：交通事業者・土別市）

- ・バスとタクシーそれぞれの強みを生かした連携により地域公共交通を構築するため、バス事業所、タクシー事業所、土別市の3者による実務者協議により検討を進めます。

4-4 取組推進のスケジュール

取組推進に関するスケジュールは、以下のとおりです。

取組	目標年度				
	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
【取組1-1】都市間を結ぶ公共交通との連携強化	●	●	●	●	●
◎【取組1-2】利用ニーズに応じた運行体系の見直し	●	●	●	●	●
◎【取組2-1】デマンド型交通の導入検討	○	●	●	●	●
【取組2-2】既存交通サービスの有効活用	○	●	●	●	●
【取組2-3】地域内の輸送資源の活用	●	●	●	●	●
【取組2-4】物流と人流の連携（貨客混載）の検討	○	○	●	●	●
【取組3-1】公共交通の担い手確保	○	●	●	●	●
【取組3-2】公共交通の利用促進	●	●	●	●	●
【取組3-3】市民理解の促進	●	●	●	●	●
【取組4-1】運行情報のデジタル化とリアルタイム提供	○	●	●	●	●
【取組4-2】利便性向上のための環境整備	○	○	●	●	●
【取組5-1】新技術の活用に向けた調査・研究	○	○	○	○	●
【取組5-2】次世代モビリティ推進会議における調査・研究	○	○	○	○	●
◎【取組5-3】バスとタクシーの連携	○	●	●	●	●

○：検討、●：実施

第5章 計画の達成状況の評価

各目標の達成状況を測るため、以下の指標を用いて毎年度評価を行います。

【目標1】 利用実態に応じた効率的なバス路線の再編

【評価1】 市内外回り循環線の1便当たりの平均乗車人数

市内の主要路線である「市内外回り循環線」について、効率化を図りながら1便当たりの乗車人数の向上を目指します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
9.0人	10.0人

【目標2】 ニーズや地域特性に応じた新たな交通モードの導入

【評価2】 乗合タクシーなどの新たな交通サービスの導入状況

路線バスの利用状況や地域の実情から、最適な新たな交通サービスの導入を目指します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
路線バスのみ	乗合タクシーや助成制度、貨客混載の導入

【目標3】 地域全体で支え合う官民共創の推進

【評価3】 公共交通の利用に関する市民意識

公共交通は、実際の利用がなければ維持していくことが困難です。そのため、本計画の策定にあたって実施した市民アンケートの項目「市民が積極的に公共交通を使うべき」の回答の割合向上を目指します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
18.7%	30.0%

【目標4】 分かりやすく利便性の高い情報発信の強化

【評価4】 ウェブサイトなどの新たな情報提供手段の導入状況

利用者がウェブサイト等でルート・時刻・運賃を容易に検索できる環境を整えるため、世界共通の標準フォーマットである「GTFS」形式によるオープンデータ化（誰もが自由に利用できる形式での公開）を推進し、情報提供手段の拡大を目指します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
PDF 時刻表の公開	GTFS データ公開および Google マップ等への経路検索反映

【目標5】 将来を見据えた交通体系の調査・研究

【評価5】 自動運転や MaaS 等、新技術の導入可能性に関する調査・研究の実施状況

新技術の導入に関し、次世代モビリティ推進会議での議論により検証を実施します。

現況（2025年度）	目標（2030年度）
—	導入に関する検証結果の作成