資料４

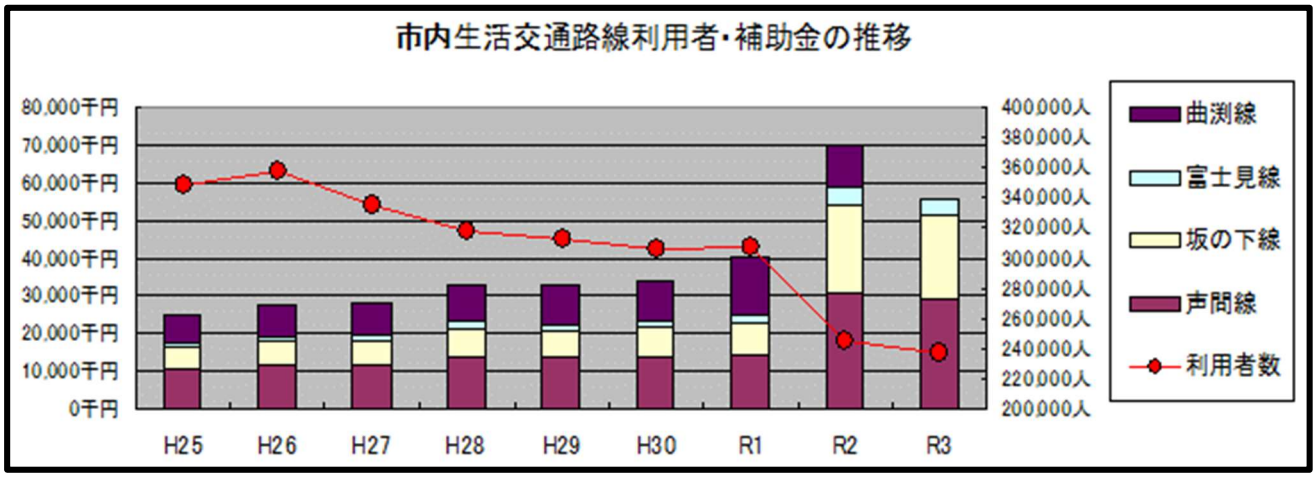
地域に即した持続可能な交通網の形成に向けた検討状況

１．市内バス路線（補助路線含む）

稚内市内を運行しているバス路線は大きく分けて８路線（市内線、富岡線、富岡循環線、緑町線、富士見線、坂の下線、声問線、天北宗谷岬線）あり、そのうち４路線（富士見線、坂の下線、声問線、天北宗谷岬線）は行政（道・市）が補助を行い維持しています。

◆補助路線に係る利用者数及び稚内市補助額の推移

※曲渕線は令和２年３月で廃止し、乗合タクシーへ統合。天北宗谷岬線は別途詳細記載。
※各年度の期間は、補助金を支出する年度の９月を末とする１年間。



令和２年度以降の極端な利用者数の減少とそれに伴う補助金の増加は、コロナ禍の行動制限による影響があるものの、令和元年度の実績においても曲渕線を除く３路線に対して24,701 千円の補助を行っています。今後、人口の減少や市内中心市街地への人口集中などにより、さらに利用者が減少する可能性があるとともに、車両の更新等による費用の高騰が懸念されます。

◆補助路線運行区域に係る住民ニーズ

いずれの路線も一部区間において市内線などの別路線と同経路を走行していることから、ダイヤ・経路の変更や運行形態の変更といった再編を行う際には、郊外-市内間の移動ニーズに沿うだけでなく、連動して他の路線の調整が必要となります。

◆再編に向けた検討と方向性

再編にあたって、より利便性を高くすることも必要であると同時に、一定の採算性も確保しなければ、将来に亘っての持続が困難となります。

よって、市内バス路線の見直しにあたっては、便数の削減や経路の見直しといった“一路線毎単体での見直し”だけでなく“市内路線全体の抜本的な見直し”も視野に入れ、来年度以降、各路線について順次検討に着手することとします。

２．天北宗谷岬線バス

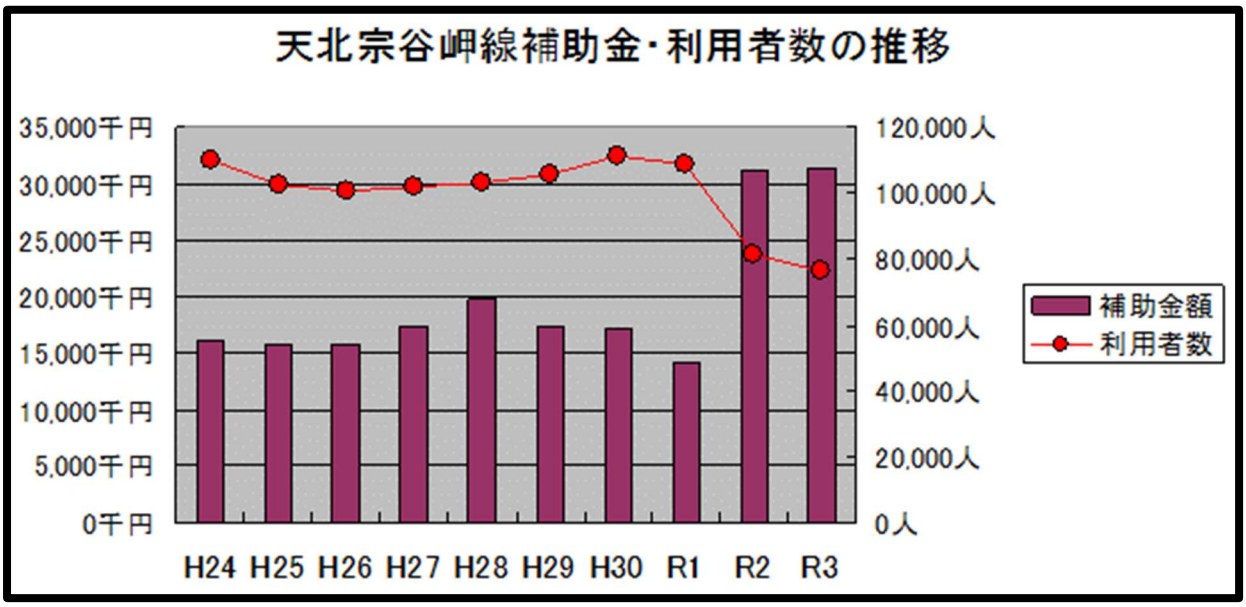
天北宗谷岬線は、ＪＲ天北線の廃止に伴い代替交通として構築された天北線バスの利用者が減少を続けていたことなどを理由に当該路線を宗谷岬経由に再編（大岬線バスと統合）したものです。再編により、従来天北線バスを利用者していた方は曲渕線バス+乗り合いタクシーへ、大岬線バスを利用していた方は天北宗谷岬線バスへ移行された形となりました。

その後、取り扱いの変更により国庫補助金の対象外となったことに伴って、より効率的な運行が求められたことから、令和元年 10 月から便数を 7 往復から 4 往復まで減らし、現在に至っています。

◆補助路線に係る利用者数及び稚内市補助額の推移

※補助額は稚内市の金額のみ記載。利用者数は総利用者数を記載。

※各年度の期間は、補助金を支出する年度の９月を末とする１年間。



利用者数は増加傾向にあったものの、コロナ禍で観光客の利用が大きく減少しました。さらに同時期から国庫補助金の対象外となったことも相まって、補助額は以前に比べて大きく増加しています。現在精査中の令和４年度の実績では、行動制限が無くなったことから利用者数に回復傾向が見られるものの、今後もおおよそ 20,000 千円以上の補助が必要と見込まれます。また、この路線において現在使用しているバス車両（７台）が、走行距離がおよそ 100 万㌔に達し、導入してから 10 年が経過したことなどから、近い将来に新たな車両の購入が必要となります。

これらの状況から、現体系を維持した場合、これまで財源としてきた本市における基金は 10 年以内に無くなることが見込まれます。

◆天北宗谷岬線に対するニーズ

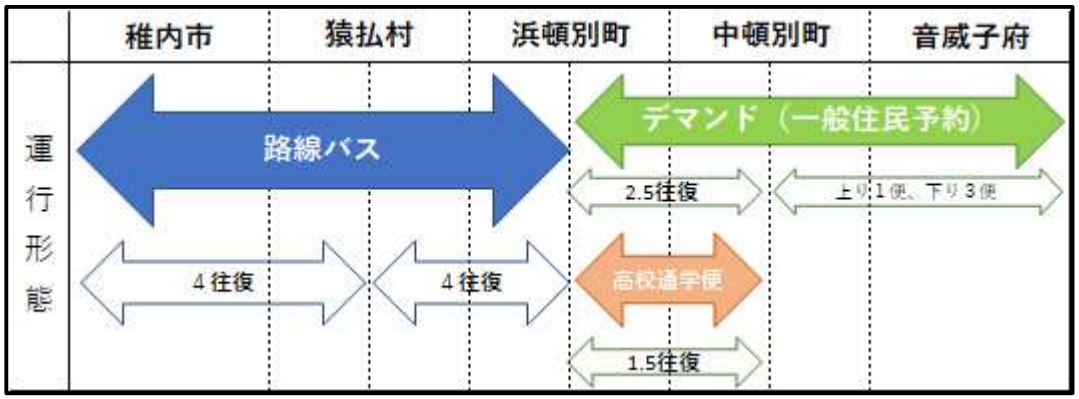
稚内市民の利用者は、主に富磯から東浦までの宗谷地域に居住する住民が通学・通院・買い物などに利用しています。稚内市民以外の利用者は、観光客が稚内市街地と宗谷岬を行き来するためや、猿払村の高校生が猿払村から稚内市内の高校へ通学するために利用しています。また、利用者の中には少数ながら稚内から猿払の病院へ通院している方や、猿払以南から稚内の病院へ通院している方もいます。

◆令和５年 10 月から始まる新たな運行形態

国庫補助金の対象外となったことによる沿線自治体の負担増加や、使用している車両の入れ替えにあたって多額の費用が必要となることなどから、現在の長大なバス路線をそのまま維持することは困難であると判断し、天北地域の生活交通として将来に亘って持続可能な交通形態への再編に向け、天北地域生活交通確保対策協議会において協議・検討を進めてきました。

【現行の運行形態】

【R5.10 以降の新たな運行形態】



このように、現在走行している路線バスは浜頓別を終点とし、以南はデマンド交通等により対象区間の住民ニーズに合わせて効率的に運行ができる新たな交通形態へ再編予定です。

併せて、路線バスを継続する区間においても、必要とする車両を現行（大型バス７台）よりも減らすため、効率的な車両回しが可能なダイヤへの再編を検討しているところです。

◆再編に向けた検討と方向性

令和５年 10 月から開始する新たな運行形態については詳細について協議・検討中でありますが、本年度内にダイヤ等を全て確定させ、４月以降に沿線住民への周知を行う予定です。また、本市としては、宗谷地域に居住する市民の方々の利便性の向上と、宗谷岬への観光需要に幅広に応えるため、上記再編後も引き続き持続可能な交通形態の検討を継続します。

３．天北地区、恵北・増幌地区乗合タクシー

天北線バスを宗谷岬経由に変更した際に曲渕線バスとともに構築した代替交通であり、令和２年度からは曲渕線バスも廃止し、乗り合いタクシーに統合しました。現在は 4.5 往復運行しており、稚内駅前ターミナル行の朝一の便のみ高校生の通学利用に合わせて２台体制、その他の便は１台体制（2 台で分担）で運行しています。

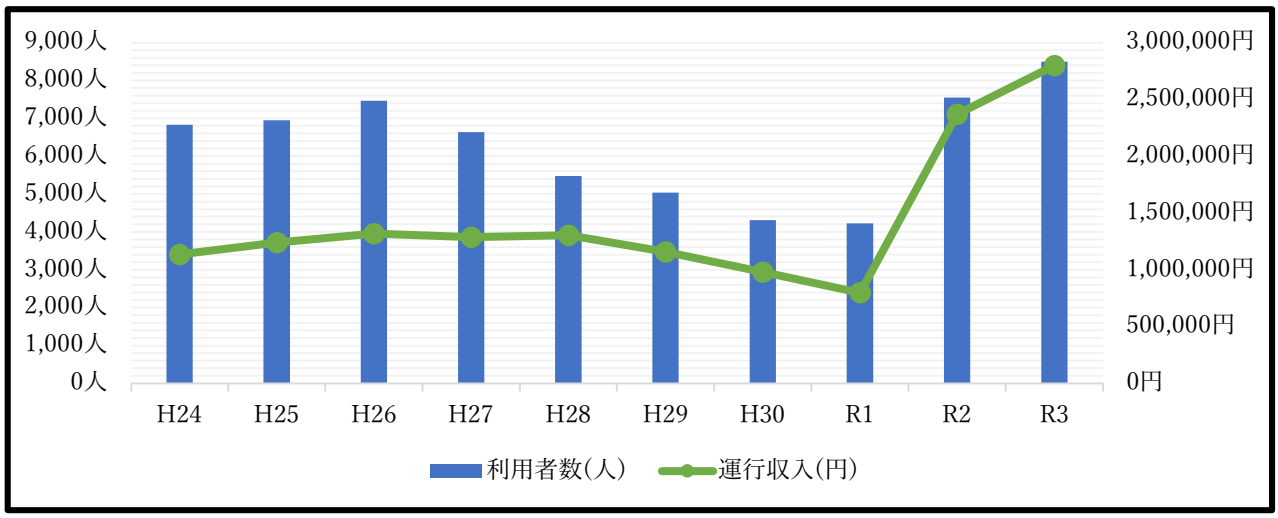
また、この乗り合いタクシーは、地域公共交通確保維持改善事業という国庫補助事業のうち「地域内フィーダー系統」に該当し、現在も国から補助金が交付されています。

◆天北地区、恵北・増幌地区乗合タクシーに係る利用者数及び運賃収入の推移

※補助額は稚内市の金額のみ記載。利用者数は総利用者数を記載。

※各年度の期間は、４月～翌年３月の１年間（委託年度）。

※補助年度は補助金を支出する年度の９月を末とする１年間のため事業評価の表と異なる。



利用者数は平成 27 年以降減少傾向にありましたが、同時に導入した曲渕線バスを廃止・統合した令和２年度以降は増加しています。

通常であれば運行経費から利用者収入を差し引いた経費は全額稚内市の負担となりますが、そのうち３分の１程度（※上限額が年毎に異なる）を国からの補助金で補っている状況です。

◆運行区域に係る住民ニーズ

最も多い利用は、対象地域に居住する高校生の高校への通学利用です。

その他、対象地域の方々が通勤・通院・買い物に利用しており、地域の生活交通として重要な役割を担っているものと認識しています。

なお、観光客を含む市外の住民が利用することはほとんどありません。

◆今後の課題と方向性

【課題①高校生の下校便について】

高校生の下校時間は、６時間授業の日と７時間授業の日で異なるだけでなく、掃除当番・小テスト・部活やその他の課外活動も考慮すると、日毎・生徒毎に異なり均一でありません。複数いる生徒全ての下校時間に合わせることは難しいことから、その中でも最も利用頻度が多くなる時間帯に運行できるよう、引き続き検討・協議を進めます。

【課題②高齢者の社会参加等について】

交通安全の観点から運転免許証の自主返納を考えている方にとって、通院や買い物だけでなく、市街地で開催されるイベント・会合を含めた社会活動に参加するために利用しやすい運行方法・運行時間の検討を進めます。

【方向性について】

高校生を中心に日常的に利用している方が一定数いることから継続・維持していくことを前提としながら、対象区域における自家用車を運転できない児童生徒・高校生・高齢者等の人数推移を注視し、別の運行形態への移行も視野に利便性の向上を検討します。

４．スクールバス

稚内市教育委員会では、児童・生徒の通学のため、スクールバスを配置しています。

【配置校】

１．小中学校・・・増幌小中学校、天北小中学校
２．小学校・・・大岬小学校
３．中学校・・・宗谷中学校、稚内南中学校、潮見が丘中学校
※稚内南中学校の配置バスは稚内南小学校の児童も対象。
※潮見が丘中学校の配置バスは潮見が丘小学校の児童も対象。

一部地域においては、一般住民も一緒に乗ることができる“住民混乗”を認めています。

【住民混乗の対象】

１．稚内南中学校・・・抜海地区に居住する 65 歳以上の方
※ただし、ＪＲの運休時などは上勇知・下勇知・クトネベツの住民も利用可能とし、対象者についても高校生をはじめとする 65 歳以下も利用可能とする。
２．潮見が丘中学校・・・更喜苫内地区に居住する方
※乗り合いタクシー廃止に伴う代替交通。

◆スクールバスの運行手法

市教育委員会職員（会計年度任用職員）が運行する場合や、市教育委員会が地域企業に委託して運行する場合があります。

使用する車両は、市教育委員会において文部科学省の「へき地児童生徒援助費等補助金」を活用しながら調達しています。

◆住民混乗の条件と制限

車両の調達に国庫補助金を活用することや、運行の主体が教育委員会であり、運行の目的が児童生徒の登下校であるため、利用する児童生徒の登下校に支障がないことが最も重要です。運行経路も児童生徒の分布によって変動することから、一度は利用が可能となった場合も、将来に亘って持続できるとは限りません。よって、スクールバスへの住民混乗を検討する場合は、この条件を満たすか否かで判断することとなります。

◆住民混乗の検討と方向性

上記に記載のとおり、利用する児童生徒の分布により経路や運行時間が毎年度見直されることから、一度は地域住民の生活交通として住民混乗を認めた場合であっても、数年後にはそれが成り立たなくなるリスクがあります。検討を行う時点での運行時間・経路だけでなく、児童生徒の推移を見越した上で、慎重な判断が必要となります。

よって、既に行っている住民混乗や、これから検討される住民混乗については、あくまで解決策や完成形ではなく、数年間の“一時措置”として位置づけ、常にその状況を注視し、必要に応じて別の交通形態への移行を検討することとします。

５．勇知・抜海地区の交通手段

令和４年２月に行った乗合タクシーの実証運行では、抜海・下勇知・上勇知・クトネベツを一周する経路であったために、一部の地域では目的地まで遠回りとなってしまうことから、そのような形態では利用できないという意見がありました。

このことから、これらの地域を一括した交通形態を検討する以前に、それぞれの地域におけるニーズを把握し、まずは別々に検討を進める必要があると判断しました。

◆各地区におけるニーズの調査

１．抜海地区（町内会へ聞き取り）

・自家用車での移動がほとんどであり、高校生の通学や免許を持たない高齢者の通院にあたっても家族が送迎して対応している。
・高校生の通学にあたってスクールバスを利用させてほしい。
・仮にＪＲ抜海駅が廃止となった場合の観光客に対する代替交通が必要。

２．クトネベツ地区（町内会へ聞き取り）

・自家用車での移動がほとんどであり、高校生の通学や免許を持たない高齢者の通院にあたっても家族が送迎して対応している。
・高校生の通学にあたってスクールバスを利用させてほしい。

３．勇知地区（Ｒ４．２実証運行アンケート）

・朝のＪＲで市街地に来ても、用事を済ませると夕方まで帰れないので、昼の時間に帰ることが可能となる交通手段が欲しい。
・月に数回買い物などのニーズを集約（3人以上など）した交通手段等を検討して欲しい。

実証運行を利用していない方の要望・意見の掘り起こしを行うため、今後、町内会等を通した聞き取りの実施を予定しています。

４．ＪＲの利用状況

地域唯一の公共交通機関であるＪＲの利用状況から、どのような人がどのような目的で利用し、どのように感じているのかを調査することにより、地域住民が必要とする公共交通の検討材料とします。既に昨年10月に抜海駅において利用者数の調査を行っていますが、人数等の結果については現在分析中であることから、次回協議会において報告する予定です。

◆スクールバスへの高校生混乗実証運行

抜海・クトネベツから要望のあった高校生の通学手段について、当該地域には南中学校のスクールバスが運行しており、現在利用者は居ないものの既に抜海地区において65歳以上の住民混乗を認めていることから、昨年９月から試験的に両地区の高校生もスクールバスへの混乗を認め、実際に通学に利用しています。今後は、別の形態での実証運行も実施しながら、検討・検証を進めます。

６．公共交通を持続させるための条件

交通ニーズは、通学・通勤・通院に利用する“生活交通”、観光客が主に利用する“二次交通”など多種多様であり、本市ではそれらの交通ニーズをバス・タクシー・ＪＲ・飛行機・フェリーといった多様な交通機関でカバーしています。

少子高齢化や人口減少によって利用者が減り、一方で運行に必要となる車体・機体・施設に係る費用はむしろ高騰し運営が厳しくなりながらも、各交通事業者・運行主体はこれらの交通機関を維持するため、利用者の増加と効率的な運行を目指して、様々な取り組み・見直しを実施してきました。

これらの交通機関の維持、そしてこれから協議・検討を進める新たな交通形態の構築にあたっては、行政・交通事業者・地域住民が協働して取り組んでいかなければなりません。

それぞれが公共交通に対する理解を深め、より良い公共交通網を形成するため、公共交通を持続させるために共通する条件を整理します。

１．反復的・日常的な利用者の確保

同じニーズを持つ複数の利用者が持続的に利用することにより、安定した運賃収入を確保することで、将来に亘って計画的に運営することができます。

また、ニーズが異なることだけを理由に別々の公共交通を構築するのではなく、複数のニーズを調整した上で、極力一つの公共交通機関に利用者を集約することが重要です。

２．適切な行政負担のバランス

路線バスに対する補助金や、乗り合いタクシーへの移行のように、運行経費に対して運賃収入が不足する場合は、必要に応じて行政が赤字を補填することにより維持しています。

この、行政が赤字を補填する“行政負担”に頼ると、他の公共事業との兼ね合いにより運行の継続が困難となる恐れがあることから、経費の削減又は運賃の値上げ等で調整し、一定の負担に留める必要があります。

３．将来のための取り組み

既に交通機関を利用している方々だけでは、交通機関を維持することはできません。

自分が車を運転できなくなったときや、次世代の子供達が気兼ねなく通学・通勤できる環境を整えておくために、この公共交通機関を維持するために自分ができることは何か、それぞれの立場で考え、協力して取り組むことが必要です。