

沼田町地域公共交通計画

令和7年3月
沼田町

沼田町地域公共交通計画 目次

第1章	はじめに	1
1-1	本計画の策定趣旨	1
1-2	本計画の位置付け	2
1-3	本計画の区域・計画期間	3
第2章	上位・関連計画の整理	4
2-1	関係法令	4
2-2	上位・関連計画	6
第3章	沼田町の地域概況	11
3-1	地理的概況	11
3-2	社会状況等	13
第4章	沼田町の地域旅客運送サービスの概況	20
4-1	運行状況及び利用状況	20
4-2	地域旅客運送サービス等に要している経費	26
第5章	地域の移動ニーズ等の整理	27
5-1	沼田町の公共交通をよりよくするためのアンケート調査	27
5-2	公共交通利用実態調査	31
5-3	令和3年度公共交通乗降調査	38
5-4	民生委員アンケート調査	42
第6章	本計画の基本的な方針・目標	44
6-1	地域交通の現状、課題及びニーズ	44
6-2	基本的な方針・目標	46
6-3	本計画が目指す交通網	47
第7章	本計画の指標・K P I	49
第8章	目標達成のための施策	50
8-1	目標1の達成に向けた施策	50
8-2	目標2の達成に向けた施策	52
8-3	目標3の達成に向けた施策	54
第9章	本計画の達成状況の評価・実行体制	56
9-1	本計画の実行体制	56
9-2	本計画の達成状況の評価	57

第1章 はじめに

1-1 本計画の策定趣旨

J R留萌本線は、1910（明治 43）年に開業し、「石狩沼田駅」と「深川駅」を結ぶ鉄道路線として、長年にわたり本町の交通基盤を支えてきました。しかし、自家用自動車への依存の高まりや少子高齢化、人口減少の影響により、利用者が減少し、2026（令和 8）年 3 月 31 日をもって廃線となることが決定しています。住民の生活交通を維持するためには、新たな交通ネットワークの構築が必要不可欠です。

こうした交通情勢の変化を受け、本町は過年度に策定した「沼田町地域公共交通連携計画」を基に、地域の交通課題に対応するための取り組みを進めてきました。その一環として、実証実験を経て乗合タクシーの運行を開始し、町内の交通利便性の向上に一定の成果を上げています。しかし、J R留萌線の廃止や町内の公共交通のさらなる縮小が見込まれる中、乗合タクシーをはじめとする地域交通のさらなる充実と、町内外へのアクセス確保が求められています。

また、北空知4町（妹背牛町、秩父別町、北竜町、沼田町）地域を対象として、「北空知4町地域公共交通計画」を、本町が委員として参加している北空知地域公共交通活性化協議会により、2022（令和 4）年度に策定されています。当計画は、「次世代につながる最適な公共交通網の構築」の将来像を軸に、「利便性を確保した合理化等の実施による持続的な公共交通の確保」と「公共交通の利用促進・持続性の確保」の基本方針の実現に向け、当計画と連携した広域的な公共交通ネットワークを確保していくことが求められています。

地域公共交通は、住民の生活の安心と利便性を支える重要な基盤であるとともに、地域間の交流を促進し、観光客や交流人口の増加による地域活性化をもたらす鍵となります。そのため、町は現状の公共交通を総合的に検証し、利用者ニーズに合った効率的かつ持続可能な交通手段の確保を目指すために、「沼田町地域公共交通計画」を策定します。この計画は、関係機関や交通事業者との協力のもと、交通ネットワークを適切に維持・改善し、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの構築を図る本町のマスタープランとなります。

1-2 本計画の位置付け

本計画の位置付けは、関係法令、北海道の関連計画及び関連地域の計画等と連携するとともに、本町の上位・関連計画と連携及び整合を図り、本町のまちづくり指針等に沿った計画内容とします。

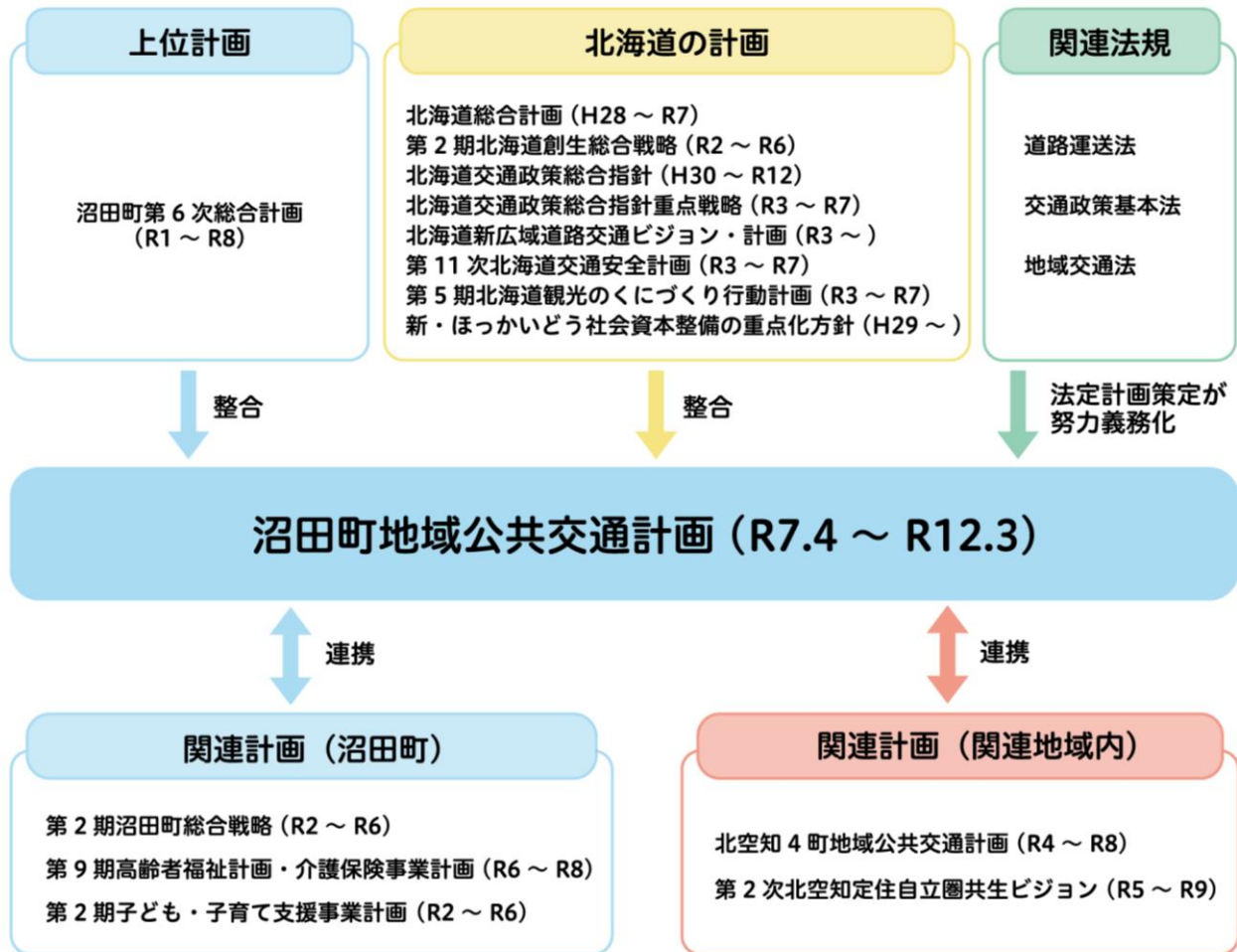


図 1-1 上位・関連計画との関連性を踏まえた本計画の位置付け

1－3 本計画の区域・計画期間

(1) 本計画の対象区域

本計画の区域は、沼田町全域としますが、空知総合振興局や周辺自治体等との連携も図りながら、計画を進めていきます。



図 1－2 本計画の対象区域

出典：国土交通省「国土数値情報」

(2) 計画期間

令和7（2025）年度から令和11（2029）年度までの5年間を計画期間とします。

第2章 上位・関連計画の整理

2-1 関係法令

国は「交通政策基本法」、「地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）」において、交通施策に関する基本理念や基本事項、地方公共団体による計画策定等を定めており、これら関係法令に基づき本計画を策定します。

（1）交通政策基本法

表 2-1 同法の概要

施行日	平成 25（2013）年 12 月 4 日
最新の改正	令和 2（2020）年 12 月 9 日
目的	交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る
概要	■基本的認識 ●交通の果たす機能 ①国民の自立した生活の確保 ②活発な地域間交流・国際交流 ③物資の円滑な流通 ●国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要 ■交通機能の確保・向上 ●少子高齢化の進展等に対応しつつ、「①豊かな国民生活の実現」、「②国際競争力の強化」、「③地域の活力の向上」に寄与 ●大規模災害に的確に対応 ■環境負荷の低減 ●交通による環境への負荷の低減を図る ■様々な交通手段の適切な役割分担と連携 ●交通手段の特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携する ■交通の安全の確保 ●交通安全対策基本法等に基づく交通安全施策と十分に連携する。

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）

表 2-2 同法の概要

施行日	平成 19（2007）年 10 月 1 日
最新の改正	令和 5（2023）年 10 月 1 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に寄与すること
概要	■地域が自らデザインする地域の交通 ●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 ・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 ・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）も計画に位置付け ・定量的な目標（利用者数・収支・公的資金投入額等）の設定、毎年度の評価を行う ●地域における協議の促進 ■移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 ●輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、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する事業を創設 ・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 ・自家用有償旅客運送について、地域住民だけではなく観光客も含む来訪者も対象として明確化 ・鉄道や乗合バス等において貨客混載を行う事業を創設 ●既存の公共交通サービスの改善の徹底 ・等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継割引運賃等のサービス改善を促進 ■地域公共交通の「リ・デザイン」 ●地域の関係者の連携と協働の促進 ・目的規定に、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」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 ●ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 ●バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 ・AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設 ●鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 ・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

2-2 上位・関連計画

(1) 北海道が策定するもの

北海道は「北海道総合計画」、「第2期北海道創生総合戦略」、「北海道交通政策総合指針」等の8計画において、持続可能な交通の推進や地域のアクセス性向上等を方針・施策を定めており、これら北海道関連計画と連携して本計画を策定します。

表 2-3 北海道の各種計画における公共交通に関する施策（1／2）

計画名・年次	公共交通に関する主な施策等
北海道総合計画 -輝き続ける北海道- 平成 28（2016）年度 ～令和 7（2025）年度	■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成 ・地域交通の安定的な確保に向けて、国の支援制度を最大限活用しながら、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組む ・幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整えながら利便性が高くストレスのない公共交通の実現に向けて取り組む
第2期北海道創生総合戦略 令和 2（2020）年度 ～令和 6（2024）年度	■地域の実情に応じた交通ネットワークの維持・確保 ・地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaSの展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者・交通・物流事業者等と一体となった取組を進める ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる ・集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する
北海道交通政策総合指針 平成 30（2018）年度 ～令和 12（2030）年度	■道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク ・持続的な公共交通ネットワークの維持・確保に向け、交通・物流の効率化や省力化を図るとともに、関係者が連携した取組を進める ・鉄道やバス路線の持続的な維持・確保に向けて関係者が連携して取り組むとともに、コミュニティバスやデマンド交通など地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取組を促進する ・過疎地等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
北海道交通政策総合指針・重点戦略【2021-2025】 令和 3（2021）年度 ～令和 7（2025）年度	■シームレス交通戦略 ・MaaS等シームレス交通の全道展開を図る ・持続的な鉄道網の確立に向けた取組を進める ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上を図る ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革を図る ■地域を支える人・モノ輸送戦略 ・地域における最適な交通モードの検討を行う ■インバウンド加速化戦略 ・交通情報提供機能と案内表示等の充実を行う ・バリアフリー環境の充実を行う

表 2-4 北海道の各種計画における公共交通に関する施策（2／2）

計画名・年次	公共交通に関する主な施策等
北海道新広域道路交通 ビジョン・計画 令和3（2021）年度から 概ね20～30年間	■交通・防災拠点の基本方針 ・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
第11次北海道交通安全計画 令和3（2021）年度 ～令和7（2025）年度	■公共交通機関等における一層の安全の確保 ・公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する
第5期北海道観光の くにづくり行動計画 令和3（2021）年度 ～令和7（2025）年度	■観光インフラの強靱化 ・MaaS等シームレス交通の全道展開 ・鉄道の輸送機能等の充実 ・交通ネットワークの利便性向上に取り組む ・道内観光地間を快適に移動できる二次交通の形成
新・ほっかいどう 社会資本整備の重点化方針 平成29（2017）年度から 概ね10年間	■地域の特色を生かした産業の活性化 ・空港を核とした広域観光の振興を促進していくとともに、北海道新幹線の札幌開業を見据え、効果的な利用促進策を展開する ■グローバル化に対応した活力ある社会の構築 ・広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成を進める ■持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備 ・鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図る ・冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保する

(2) 沼田町が策定するもの

本町の最上位計画である「沼田町第6次総合計画」や、関連計画である「沼田町総合戦略」などの上位・関連計画と整合・連携を図って本計画を策定します。

1) 上位計画

表 2-5 第6次沼田町総合計画の内容

項 目	内 容
計 画 期 間	令和元（2019）年度から令和8（2026）年度まで ※令和5（2023）年度から後期基本計画
将 来 像	子どもたちが誇りを持てる ふるさと創造 沼田町
基 本 目 標	基本目標1：いつまでも幸せに暮らせるまちづくり 基本目標2：にぎわいのあるまちづくり 基本目標3：希望を育むまちづくり 基本目標4：安心・安全に暮らせるまちづくり 基本目標5：住民とともにつくるまちづくり
施 策 内 容	●基本目標4：安心・安全に暮らせるまちづくり <施策3 公共交通の充実> 【現状と課題】 ◆予約制バスや市街地巡回バスの実証実験を踏まえ、平成30年度から民間事業者を活用した乗合タクシーを運行しています。 ◆JR留萌線の段階的な廃止により、乗合タクシー及び町営バスなどによる公共交通の確保が必要です。 ◆JR留萌本線の廃止に伴い新たな公共交通体系の検討及び構築が必要です。 ◆路線バスの東部方面での運行状況を把握し、乗合タクシーの拡充やスクールバスの独立運行が可能か検証が必要です。 ◆町外交通機関との接続に配慮した運行ダイヤが望まれています。 【施策の方針】 ◆乗合タクシーの積極的な活用を推進し、町内外における交通機関の確保とその充実に努めます。 ◆現状の公共交通（町営バス及び乗合タクシー）を総合的に検証し、利用者ニーズにあった公共交通の確保と運行を目指します。 ◆関係機関と協議し、町民が安心して暮らせる交通体系の整備を進めていきます。

2) 関連計画

表 2-6 本町の各種計画における公共交通に関する施策

計画名・年次	公共交通に関する主な施策等
第2期沼田町総合戦略 令和2（2020）年度 ～令和6（2024）年度	●高齢者の拠点施設周辺への住み替え促進 ・ 高齢者が安心して生活が続けられるよう、交通弱者の生活を支える交通システムを構築 ＜具体事業＞ ・ 乗り合いタクシー事業 ・ 沼田町留萌本線利用者代替交通支援 ・ 空知中央バス沼田線利用助成事業 ・ 空知中央バス生活交通路線維持補助金 ・ 沼田町地域公共交通計画策定支援交付金 ・ 沼田町地域公共交通従事者就業支援助成金 ・ 高齢者交通安全対策助成事業 ・ 地域全体における交通システムの構築 等 ●高齢者世帯への経済的支援の充実 ・ 高齢者世帯が安心して暮らせるよう経済的支援を行う ＜具体事業＞ ・ 高齢者等入院交通費助成事業
第9期高齢者福祉計画・ 介護保険事業計画 令和6（2024）年度 ～令和8（2026）年度	●旭川バス総合健診 ・ 旭川・札幌がん検診センターにて受けられる健診であり、国保特定健診及び若年健診と同日受診も可能であり、旭川がん検診センターにて受けられる健診では無料送迎バスを用意 ●外出支援サービス事業 ・ 在宅の高齢者で、公共交通機関を利用することが困難な介助を必要とする要介護1以上の方、また、身体障がい者1・2級のうち、下肢・体幹機能・視覚に障がいのある方で介助を必要とする方において、医療機関への通院時のハイヤー又は福祉有償移送サービスの利用助成として月10,000円を限度に助成 ●高齢者等入院交通費助成事業 ・ 高齢者が住み慣れた地域で安心して在宅生活を送ることができるよう、入院された高齢者家族が付添う場合の交通費の一部助成
第2期子ども・子育て 支援事業計画 令和2（2020）年度 ～令和6（2024）年度	●障がい児童・発達に不安のある児童のいる家庭への相談支援体制の確保 ・ 在宅障がい児等施設通所費補助 ・ 難病患者（児）通院費助成

(3) 関連地域が策定するもの

本町に関連する北空知地域では、北空知4町（妹背牛町、秩父別町、北竜町、沼田町）による「北空知4町地域公共交通計画」を策定しているほか、「定住自立圏共生ビジョン」も策定しており、これら計画等との整合・連携を図って本計画を策定します。

表 2-7 関連地域の各種計画等における公共交通に関する施策

計画名・年次	公共交通に関する主な施策等
北空知4町 地域公共交通計画 令和4（2022）年度 ～令和8（2026）年度	●利便性を確保した合理化等の実施による持続的な公共交通の確保 ・ 多様な目的へ対応し、利便性の向上及び目的地までの速達性に配慮した広域交通の確保 ・ 利便性の高い生活移動の実現に向け、最適化を図った持続可能な地域間交通の確保 ・ 地域内での生活を豊かにする生活圏交通の確保 ●公共交通の利用促進・持続性の確保 公共交通を住民及び来訪者に知ってもらう、使ってもらうための利用促進策の展開
第2次北空知 定住自立圏共生ビジョン 令和5（2023）年度 ～令和9（2027）年度	●多様な公共交通の確保 ・ 日常生活における住民の移動手段を確保するため、公共交通の維持・確保と利用促進の取り組みを進める ・ 深川市や関係機関・団体と連携し、多様な交通手段の検討と生活交通路線の維持・確保及び利用促進に取り組む ・ 乗合バス事業者等への支援を通じ、圏域住民の生活に必要なバス路線の維持・確保を図るとともに、多様な交通手段の検討を行う - 圏域住民の生活に必要なＪＲ留萌本線及び函館本線の維持・確保のため、各市町が連携し、検討を行う

(2) 気象状況

気候は内陸型で、月別の平均気温では夏は20℃前後、冬は氷点下10℃以下と気温の変化が大きく、初雪は11月上旬頃で、融雪は4月上旬頃と約5カ月間の積雪環境となります。

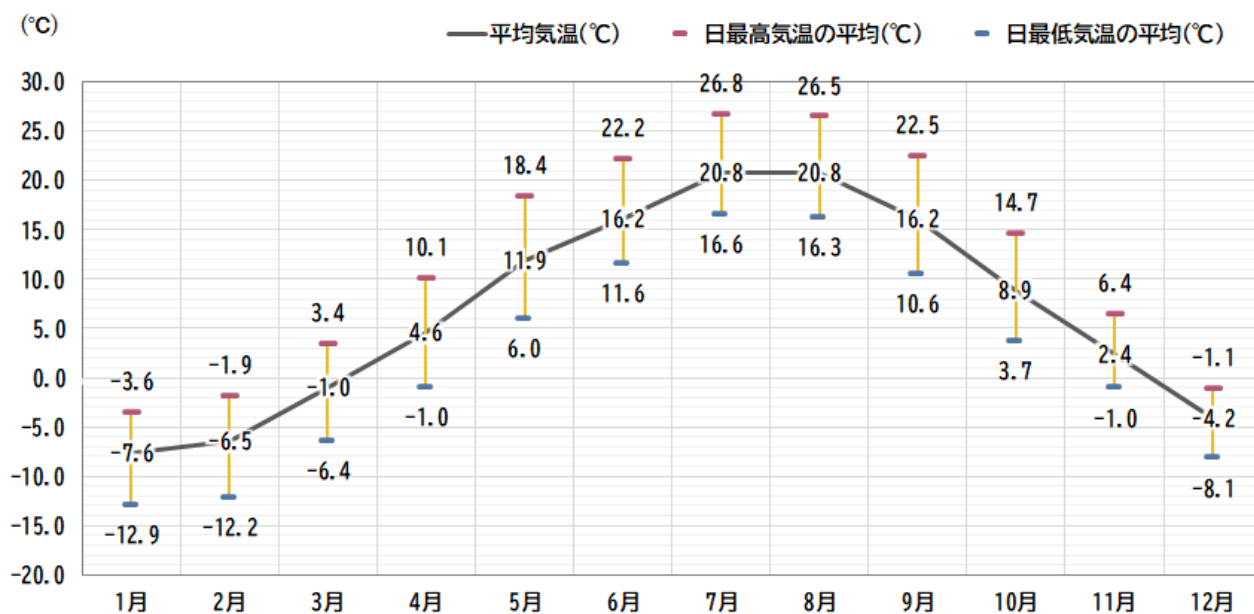


図 3-2 年間気温（平成26（2014）年から令和5（2023）年の平均）

出典：気象庁「気象データ（石狩沼田地点）」

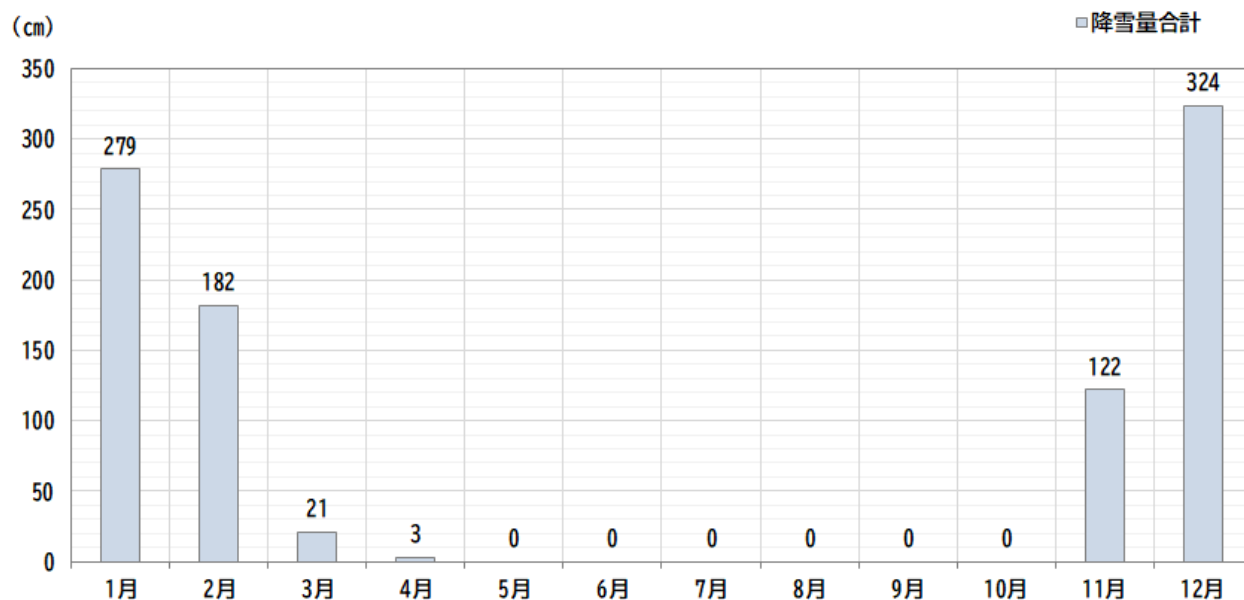


図 3-3 1年の降雪状況（令和5（2023）年の実績値）

出典：気象庁「気象データ（石狩沼田地点）」

3-2 社会状況等

(1) 人口動態

1) 人口推移

現 状 問題点	・少子化により人口は減少し、令和 12（2030）年には、生産年齢人口よりも老年人口が上回ると予想されています。
課 題	・今後、人口はさらに減少することが予想され、これまでの公共交通体系の維持が困難になることが想定されます。

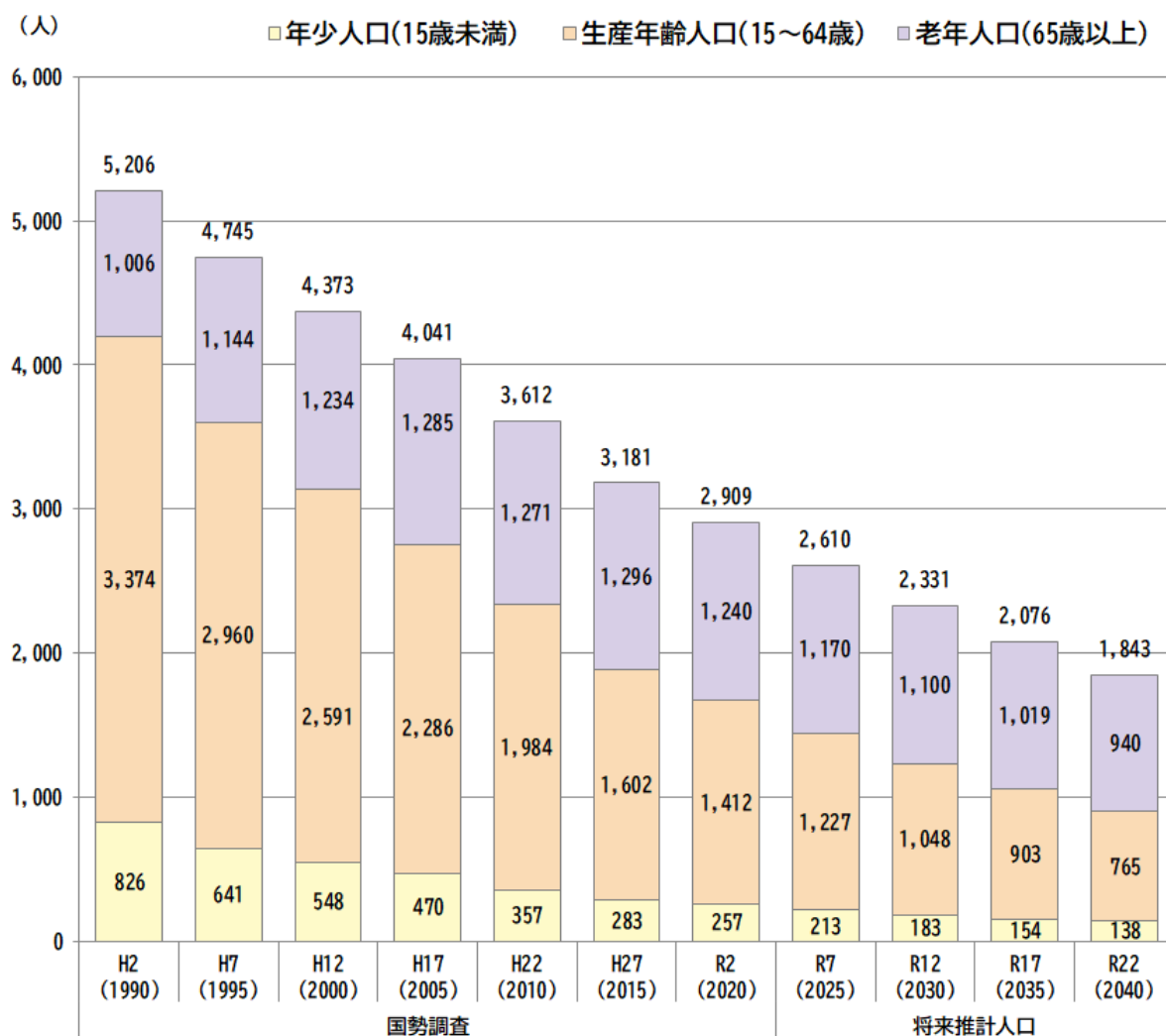


図 3-4 人口推移

出典：総務省統計局「令和 2 年国勢調査」、
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

2) 人口分布

現 状 問題点	・ 中心部（沼田町周辺）に比較的人口が集まっていますが、それ以外の地域では過疎化が進んでおり、人口密度に大きな差が生じています。 ・ 人口が低密度の地域では公共交通の利用者が少なく、公共交通の維持が困難となることが想定されます。
課 題	・ 中心部と周辺地域のアクセス格差を低減することが重要です。

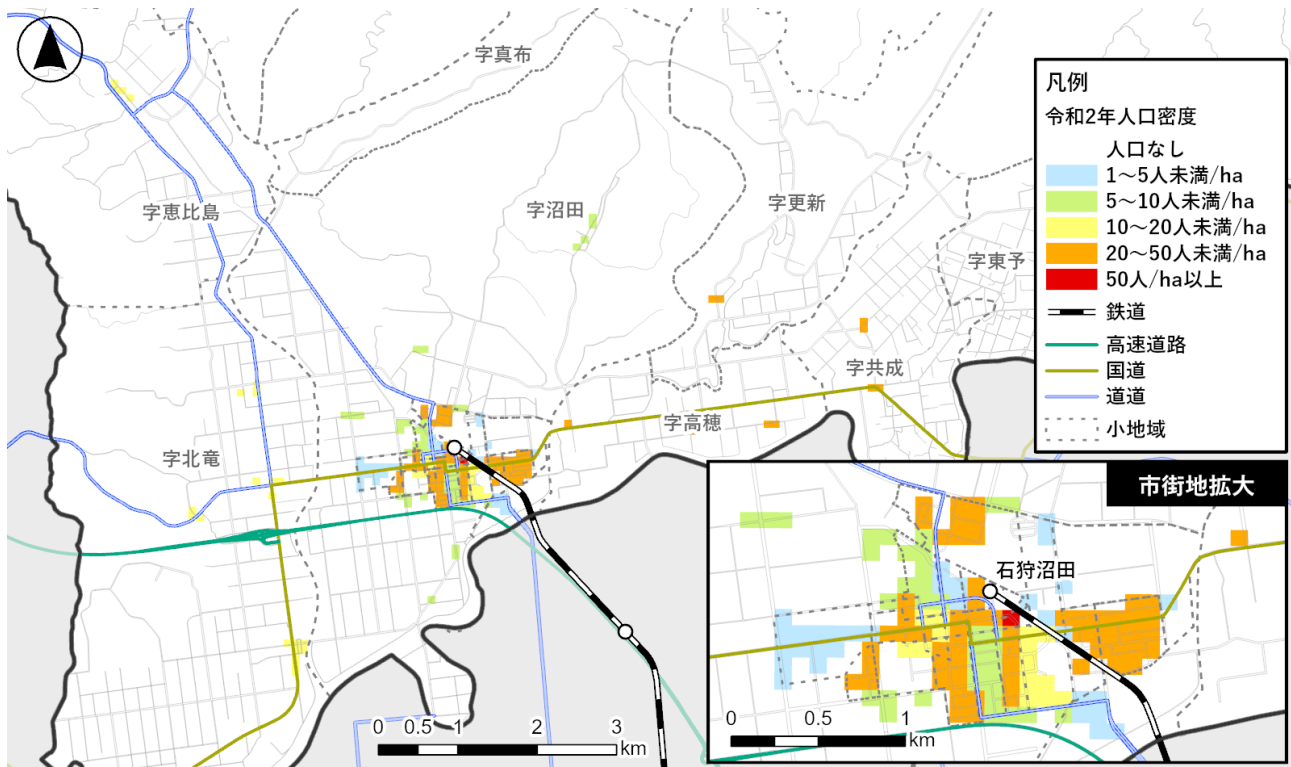


図 3-5 人口分布

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」

3) 高齢人口の分布

現 状 問題点	・ 鉄道や主要道路に近い地域は比較的高齢化率が低いですが、沿線から離れた地域では高齢化が進んでいます。
課 題	・ 公共交通を必要としている方への生活交通の維持・確保が求められています

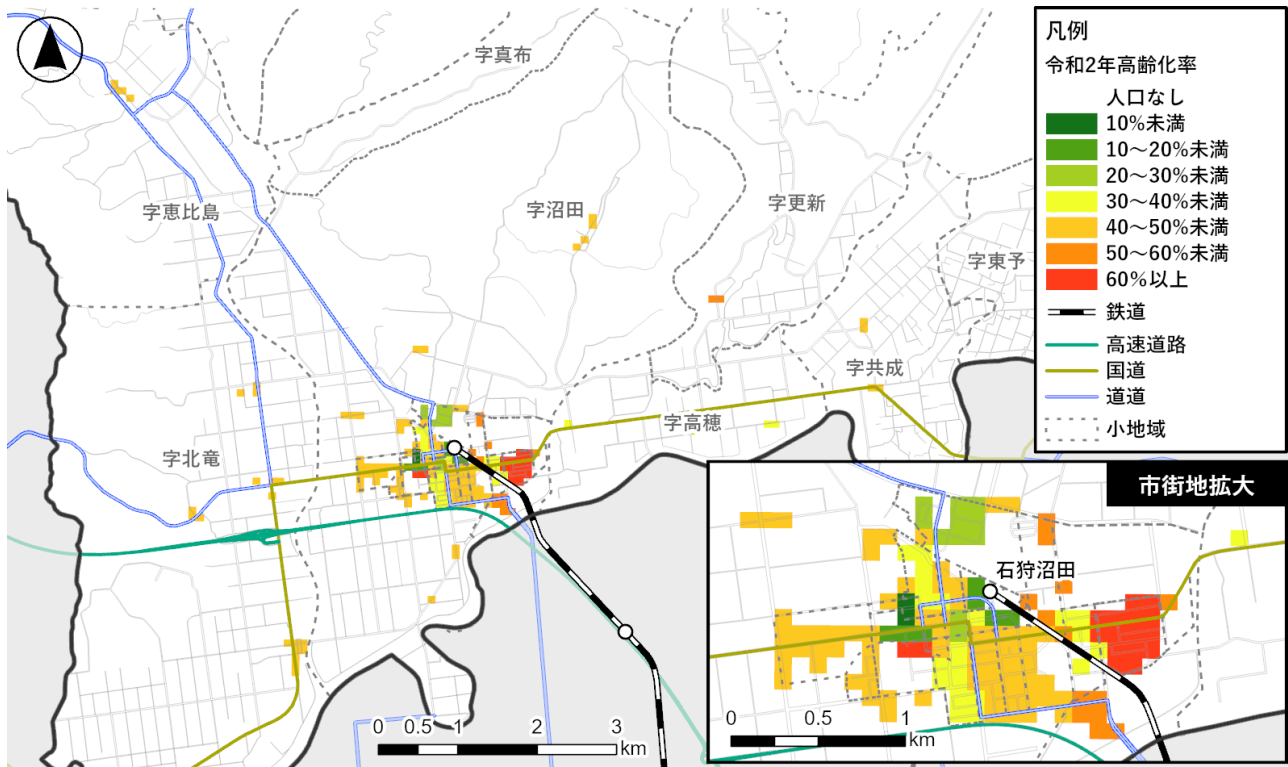


図 3-6 高齢人口分布

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」

(2) 生活関連施設

現 状 問題点	・ 本町の生活関連施設は市街地部に集積しており、郊外部に居住する方は市街地まで自動車や公共交通等によるアクセスが必要な状況です ・ 文化・スポーツ・観光施設は郊外部に点在しています
課 題	・ 郊外部に居住する方の生活関連施設への公共交通によるアクセスの必要性も含めた検討・交通サービスの提供が必要です ・ 観光客が周遊できる、移動サービスの必要性が窺えます

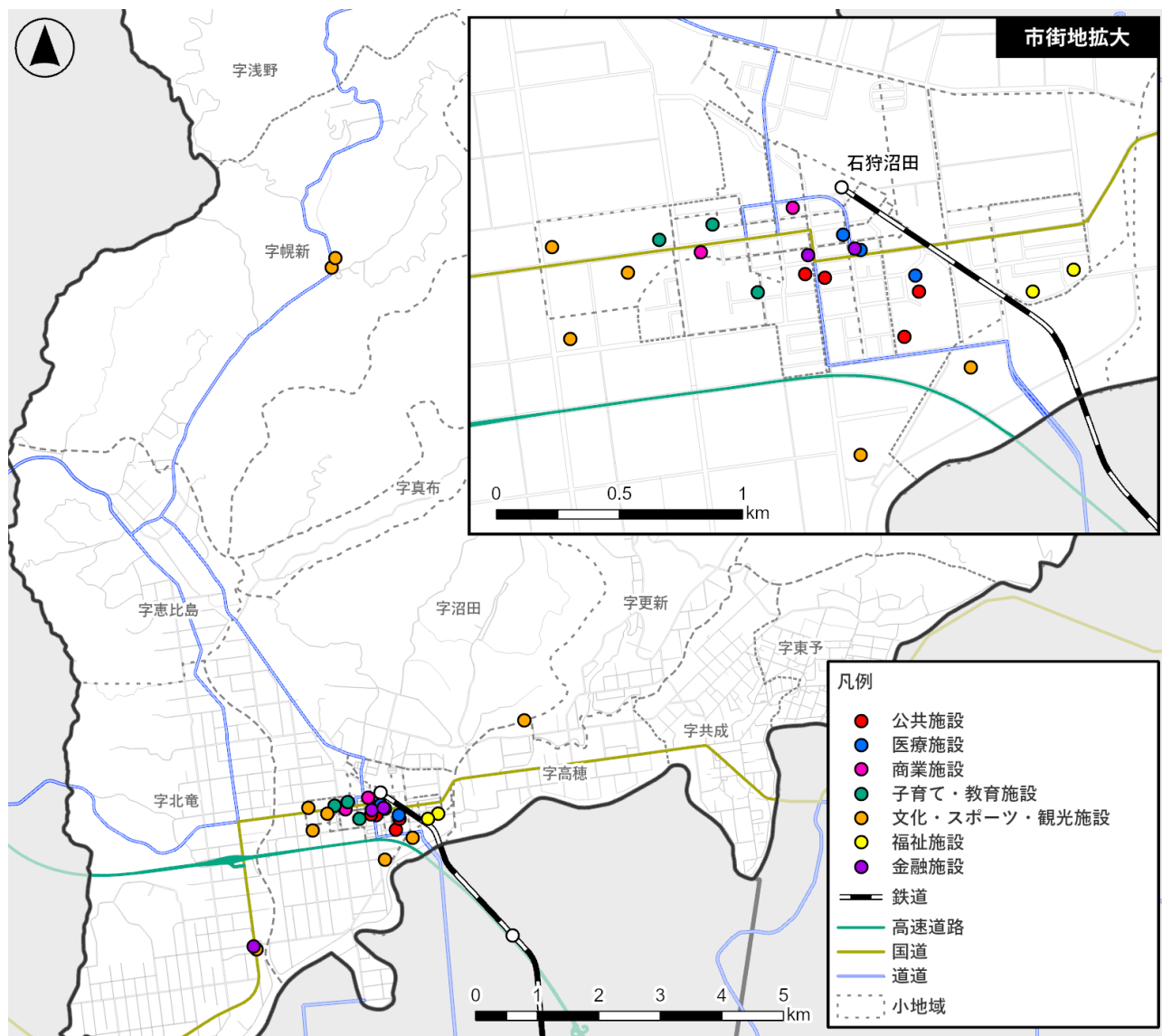


図 3-7 生活関連施設の位置図

出典：国土交通省「国土数値情報」

(3) 生活圏

1) 通勤・通学における生活圏

現 状 問題点	・ 本町の通勤・通学は町内移動が大半を占めますが、深川市や秩父別町間の移動も多いです。
課 題	・ 町内路線の利便性向上も重要ですが、市町間を行き来できる広域路線の維持・確保も重要です。

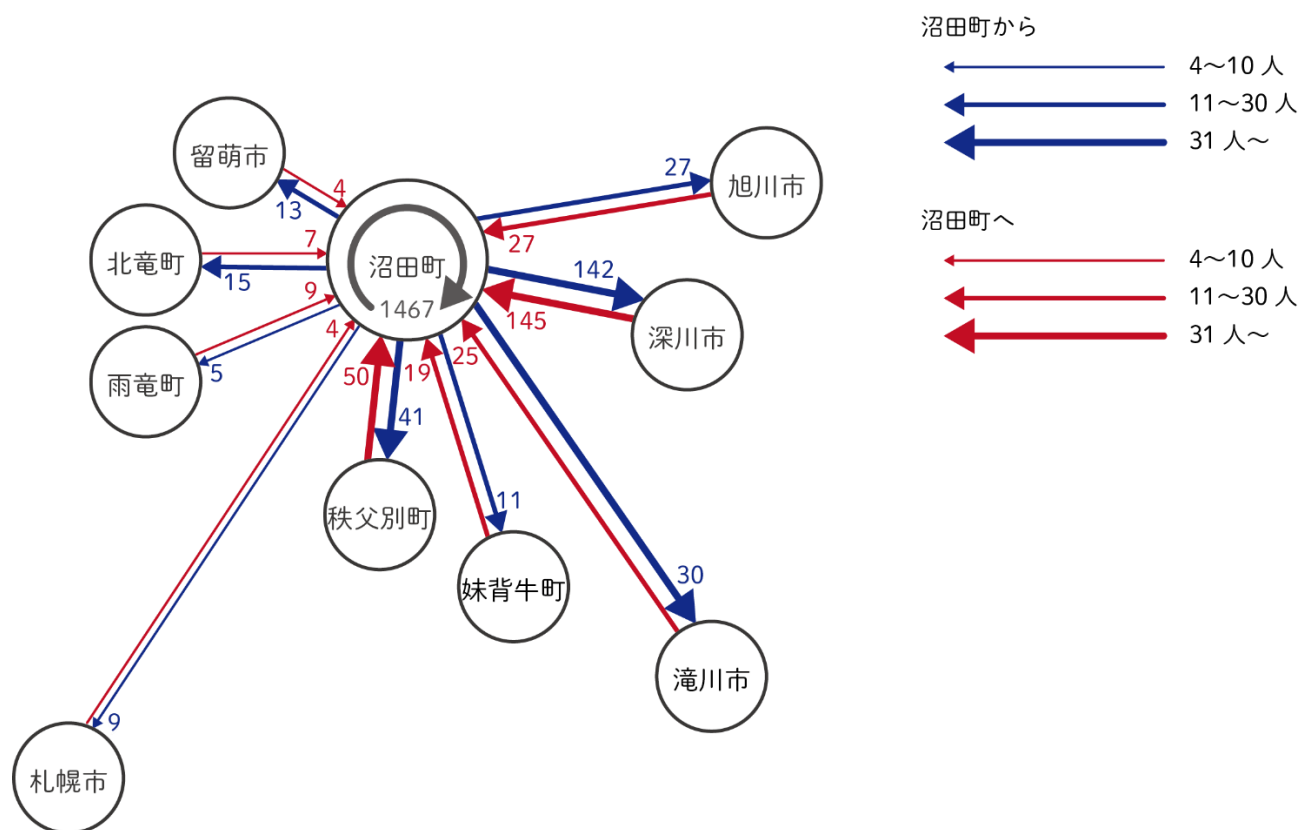


図 3-8 通勤・通学における生活圏

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」

2) 全移動目的における生活圏

現 状 問題点	・本町在住の生活圏は「深川市」、「秩父別町」、「北竜町」が中心となっており、本町を訪れる人数では「深川市」の他、「旭川市」や「札幌市」が多いです。
課 題	・本データでは移動手段の特定が難しいため、移動実態及びニーズ等を補完しながら、必要とされる公共交通を検討・提供することが重要です。

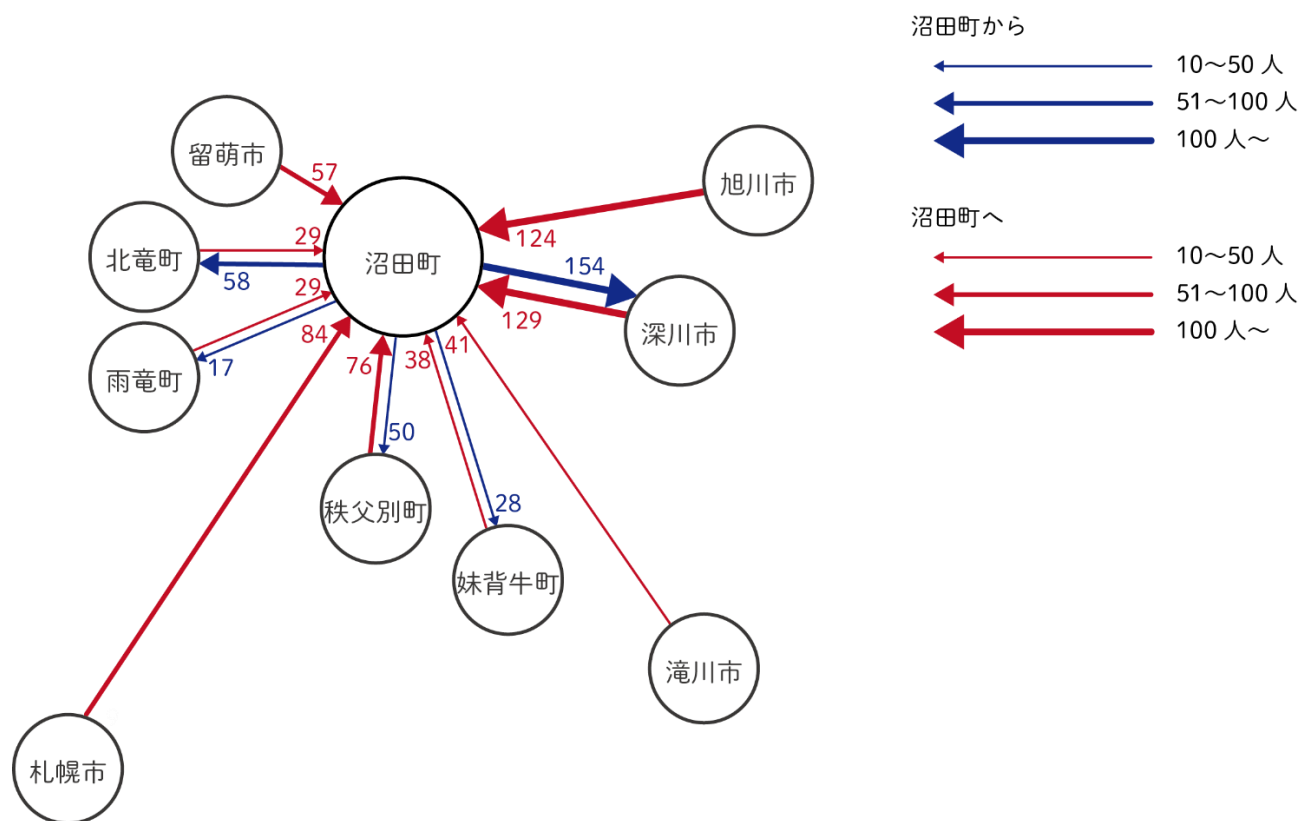


図 3-9 全移動目的の流動

出典：内閣府「RESAS-地域経済分析システム」

(4) 観光動向

現 状 問題点	・本町は、新型コロナウイルス感染症の影響も少なく、コロナ禍後はコロナ禍前よりも観光入込客数が増加しています
課 題	・生活交通の確保を最優先とし、必要に応じて来訪者の移動実態及びニーズ等を把握し、必要とされる公共交通を検討・提供することが重要です。

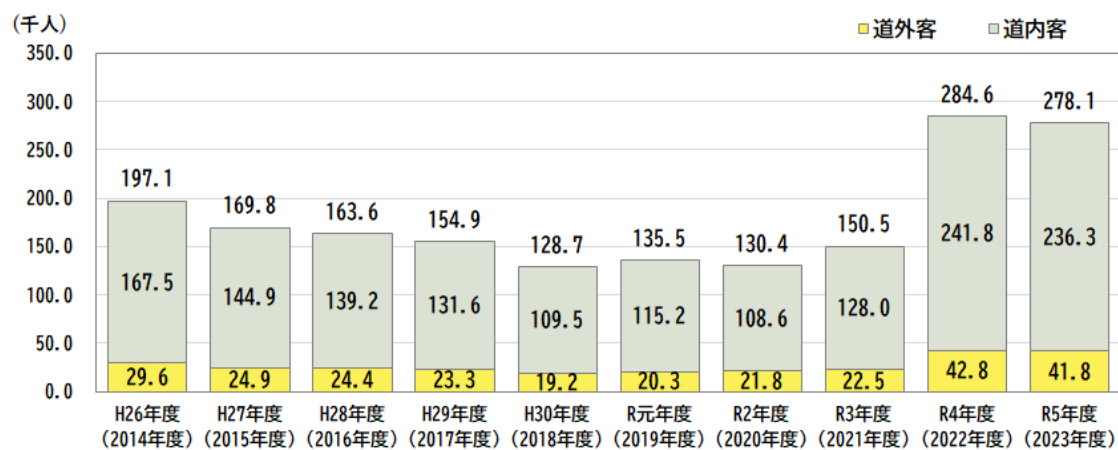


図 3-10 本町の観光入込客数の推移

出典：北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」

第4章 沼田町の地域旅客運送サービスの概況

4-1 運行状況及び利用状況

(1) 鉄道

現 状	・ 留萌本線は 2026（令和 8）年 3 月 31 日をもって廃線となることが決定しています
問題点	・ 深川～石狩沼田間の輸送密度は、R5 年度で 159 人/日となっています
課 題	・ J R 留萌線廃線後の代替交通の検討が必要です

表 4-1 鉄道の運行状況（2024 年 12 月時点）

路線名等	区間	便数	始発	終発	最短所要時間
留萌本線 (J R 北海道)	深川駅 発 石狩沼田駅 着	7 便	5:59	20:30	0:12
	石狩沼田駅 発 深川駅 着	7 便	6:24	21:00	0:15

出典：J R 北海道

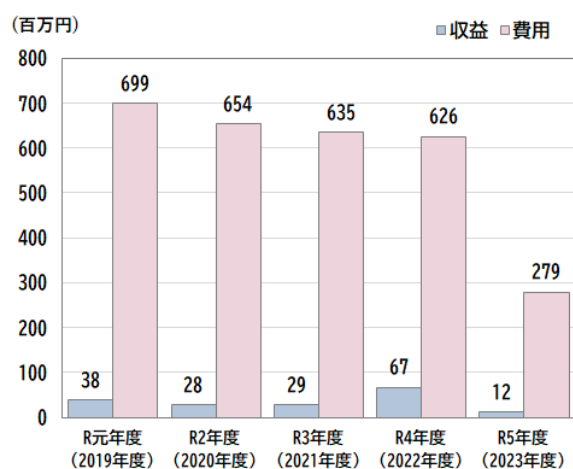


図 4-1 留萌本線（深川-石狩沼田）の収益及び費用

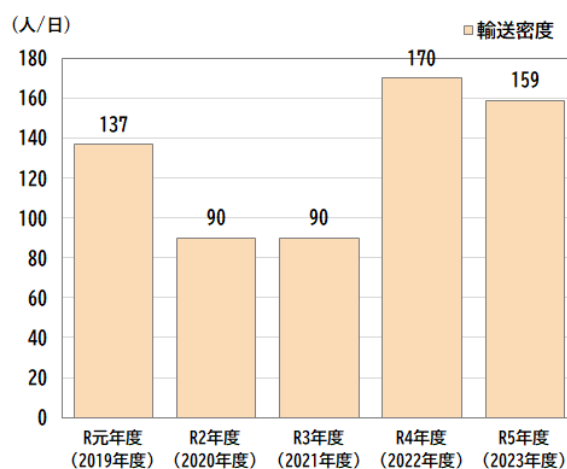


図 4-2 留萌本線（深川-石狩沼田）の輸送密度

出典：J R 北海道「線区別収支とご利用状況」

※R 元年度～R4 年度：深川～留萌間、R5 年度：深川～石狩沼田間で算出

(2) 4条乗合（路線バス）

現 状	・ 沼田線の利用状況は、利用者数・走行キロともに減少傾向にあります
問題点	・ 空知中央バスの運転手は、減少傾向にあり、高齢化も進んでいます
課 題	・ J R 留萌線廃線後の需要拡大、また、人口減少など社会情勢を加味し、路線の維持と運転手の確保を行う必要があります

表 4-2 路線バスの運行状況

路線名等	区間		便数		始発	終発	最短所要時間
沼田線 (空知中央バス)	沼田駅前 発	深川市立病院前 着	平日	5便	8:50	17:55	0:30
			土日祝	3便	8:50	16:05	0:30
	深川市立病院前 発	沼田駅前 着	平日	5便	8:15	17:20	0:30
			土日祝	3便	8:15	15:30	0:30

出典：空知中央バス

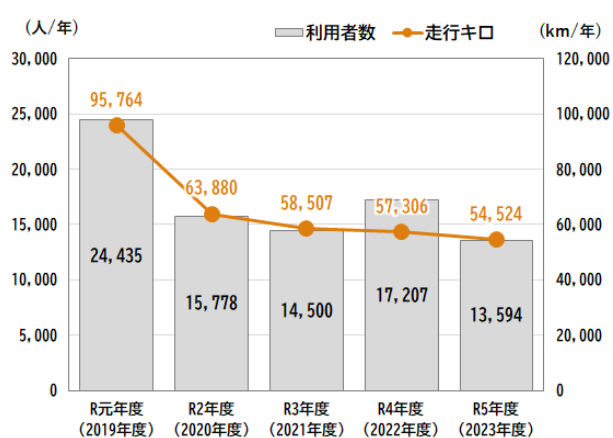


図 4-3 沼田線の年間利用者数と走行キロの推移

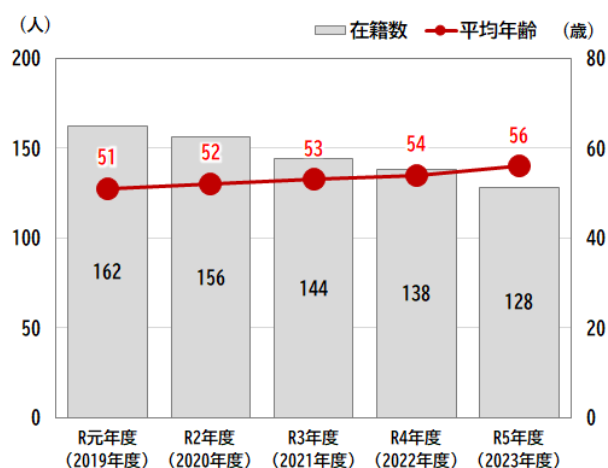


図 4-4 空知中央バスの運転手数と平均年齢の推移

出典：事業者資料

(3) 自家用有償旅客運送

1) 幌新線（交通空白地有償運送）

現 状 問題点	・幌新線は、利便性の向上に向け、留萌線の一部廃線に伴い、朝時間帯の1便と2便、夜時間帯の8便を、令和5（2023）年度に増便しているため、走行キロが増加しています。 ・一方で、利用者数は減少傾向にあり、利用実態を踏まえ朝時間帯の1便を令和6（2024）年12月1日から、当面の間、運休としています。
課 題	・町内の基幹的バス路線として、より一層の効率的な運行、利便性の向上が必要です。

表 4-3 幌新線の運行状況

路線名等	区間		便数		始発	終発	最短所要時間
幌新線 (町営バス)	沼田→幌新温泉	幌新温泉	平日	6便	7:15	18:37	0:17
			土日祝	5便	9:40	18:37	0:23
	幌新温泉→沼田	沼田	平日	7便	7:02	19:06	0:11
			土日祝	5便	10:20	19:06	0:23

出典：沼田町

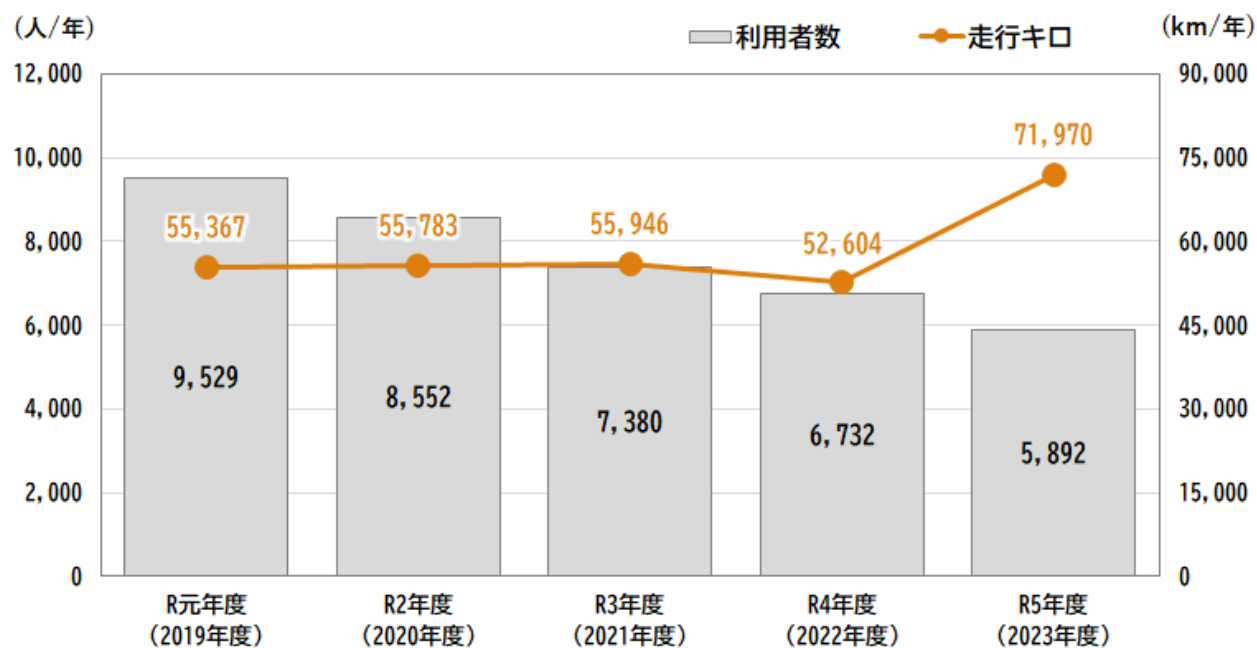


図 4-5 幌新線の年間利用者数と走行キロ

2) 乗合タクシー（交通空白地有償運送）

現 状 問題点	・乗合タクシーはコロナ禍後、利用者は横ばいから増加傾向にあります
課 題	・利用者の拡大、運転手の高齢化など、社会情勢に応じた、持続可能な運行が求められます

表 4-4 乗合タクシーの運行状況

	概要
運行事業者	明日萌観光ハイヤー
利用方法	事前登録と事前予約が必要
利用対象者	1. 沼田町市街地に住む 60 歳以上の方で沼田町に住所を有している方 2. 沼田町市街地に住む 60 歳未満の方で沼田町に住所を有しており自己所有の自動車等交通手段のない方 3. 碧水市街、多度志市街方面からの過去に実施していた予約バス利用者
運行日	4 月 1 日から 3 月 31 日（土日祝日も運行） ※年末年始を除く
運行時間	・全 10 便が運行 ・1～9 便は、午前 8 時から午後 5 時の間で 1 時間おきに運行 ・10 便は、午後 6 時から午後 7 時に、碧水バス停への接続のみの運行
乗車料金	町内登録者 100 円／町外登録者 200 円

表 4-5 乗合タクシーの利用状況

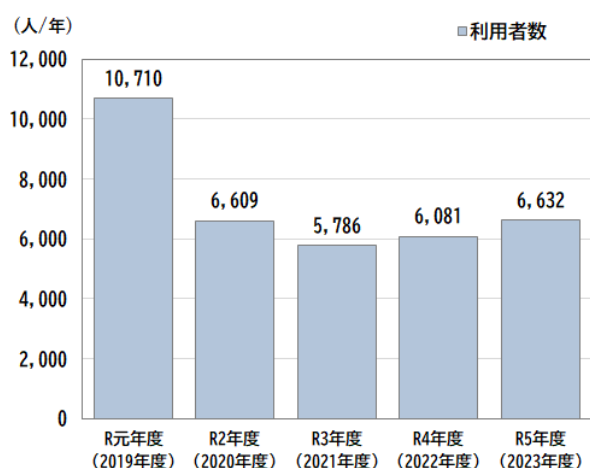


図 4-6 乗合タクシーの利用者数の推移

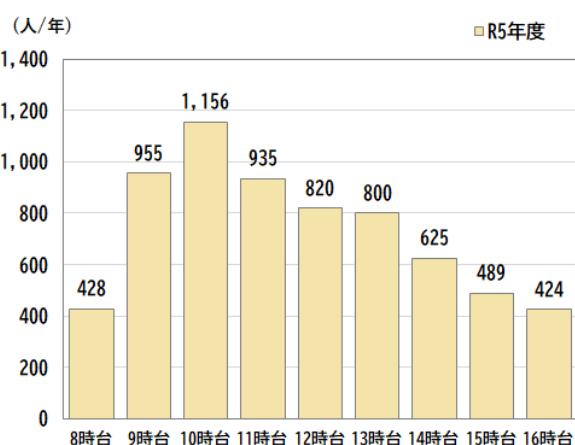


図 4-7 時間帯別利用者数

※10 便の利用なし
出典：事業者資料

(4) 法人タクシー

現 状 問題点	・本町は、明日萌観光ハイヤーが法人タクシーとして営業しています。 ・走行キロの約 1/4 ほどの実車走行キロのため、1 回あたりの回送距離が長いことが想定されます。
課 題	・利用者が柔軟に利用できる公共交通として、今後の維持・確保のあり方について検討する必要があります。

表 4-5 沼田町内に営業所を有する法人タクシー事業者

事業社名	保有車両	営業時間
明日萌観光ハイヤー	中型 2 両	8:00～22:00

出典:北海道ハイヤー協会

表 4-5 法人タクシーの利用状況

区分	
走行キロ	41,383 キロメートル
実車走行キロ	10,776 キロメートル
運送回数	2,445 回
輸送人員	3,624 人
営業収入	5,115 千円

出典:事業者提供資料

(5) その他の交通サービス

現 状 問題点	・スクールバスは3路線あり、幌新線と東予線は、スクールバスの役割をもった町営バスとして、北竜・中央線はスクールバス専用便として運行しています。 ・また、その他の交通サービスとして、様々な対象者の移動ニーズ等に合わせた各種移動事業を実施しています。
課 題	・今後も、郊外部からの登下校の不安をなくし、また、部活動等への参加に制約を与えない運行計画が必要です。 ・庁内所管部署が中心となって、既存の移動支援事業の継続が必要です。

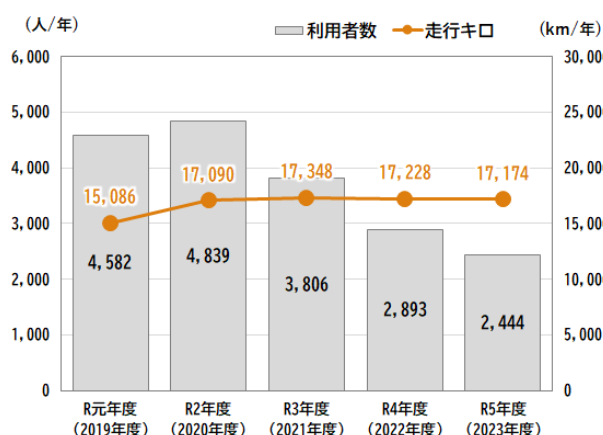


図 4-8 東予線の利用者数の推移

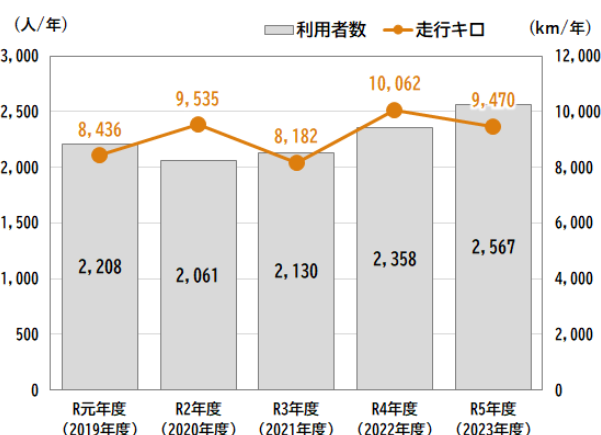


図 4-9 北竜・中央線の利用者数の推移

出典:事業者資料

表 4-6 その他交通サービスの事業概要

施策・事業名等	事業概要
沼田町留萌本線利用者代替交通支援事業	1 回 100 円。但し J R 留萌本線の定期券を持っている場合は負担なし。
沼田町外出支援サービス事業	住民税非課税世帯又は均等割のみ課税世帯の公共交通機関を利用することが困難な高齢者、重度身体障がい者。ハイヤー料金の 9 割。但し月額 10,000 円を上限。 ※障がい者の付添人も支援対象とする。
沼田町高齢者等入院交通費助成事業	住民税非課税世帯又は均等割の課税世帯の高齢者へ対する支援。交通費の助成。本人入退院時 5,000 円×2 回、付添人 500 円～22,500 円
沼田町在宅障がい者等施設通所費助成	町外施設所在地の主要駅までの最も安価な方法による往復の路程に応じた J R 運賃実費相当額 ※15 歳までは保護者分も対象とする。
沼田町難病患者の通院費の助成	町外医療機関の主要駅までの最も安価な方法による往復の路程に応じた J R 運賃実費相当額。年 24 回の通院を限度として、助成金を交付する。
沼田町妊産婦等外出支援事業	母子健康手帳の交付を受けた妊産婦及び 1 歳未満の乳児を持つ保護者の内 1 人を対象。チケット 1 枚あたり初乗り料金相当分。
沼田町産前産後安心事業	沼田町から専門医療機関等へ通院した際に要した交通費。
沼田町子育て世帯町外通勤者支援事業	中学生までの子どもを扶養する子育て世帯のうち、勤務地が町外である世帯。最大 6,000 円を上限としてポイントで支出。
沼田町人工透析患者通院費助成事業	沼田町人工透析患者通院費助成券を 1 枚 1,000 円とし、1 人当たり助成券 70 枚を交付し助成する。
沼田町訪問看護交通費助成事業	訪問看護利用時に事業所に支払った交通費の額。1 回の訪問(往復)につき 200 円～600 円を支払う。 ※非課税世帯を対象
沼田町地域交通安全重点対策事業	(1) 運転経歴証明書交付手数料の相当額は 1,100 円とする。 (2) 商品券の贈呈額は 3,000 円相当とする。 (3) J R 搭乗料金の相当額は 680 円(沼田―深川間往復分)とし、利用回数に応じて最大 6,800 円(利用 10 回分相当)を助成する。
沼田町地域公共交通従事者就業支援助成金交付	就職支度金: 5 万円分のポイントを 1 回限り交付する。 住宅準備支援金: 町外から沼田町内を運行する地域公共交通に係る企業等で就業するために転入した者に 10 万円分の現金を 1 回限り就職支度金に加算して交付する。 就業支援金: 0 万円分の沼田町内で使用できる電子商品券を上期(15 万円分)と下期(15 万円分)の 2 回に分けて交付(5 年間)
空知中央バス生活交通路線維持	空知中央バス沼田線の運行赤字の補填

4-2 地域旅客運送サービス等に要している経費

現 状 問題点	・ 本町が地域旅客運送サービス等に要している経費は、3,300 万円超となっています。
課 題	・ 生活の足を必要としている方への支援を継続するとともに、経費の効率化を図る余地がある部分については検討を進めることが重要です。

表 4-7 地域旅客運送サービス等に係る経費

施策・事業名等	R 6 予算額 (円)
沼田町留萌本線利用者代替交通支援事業	300,000
沼田町外出支援サービス事業	200,000
沼田町高齢者等入院交通費助成事業	400,000
沼田町在宅障がい者等施設通所費助成	387,000
沼田町難病患者の通院費の助成	552,000
沼田町妊産婦等外出支援事業	176,000
沼田町産前産後安心事業	649,000
沼田町子育て世帯町外通勤者支援事業	0
沼田町人工透析患者通院費助成事業	700,000
沼田町訪問看護交通費助成事業	60,000
沼田町地域交通安全重点対策事業	0
沼田町地域公共交通従事者就業支援助成金交付	150,000
臨時バス運行（会計年度任用職員報）	50,000
臨時バス運行業務委託	845,000
町営バス（スクールバス）運行業務委託	9,988,000
乗合タクシー運行業務委託料	16,588,000
空知中央バス生活交通路線維持	2,200,000
合計	33,245,000

第5章 地域の移動ニーズ等の整理

5-1 沼田町の公共交通をよりよくするためのアンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

町内各地区で異なる住民の生活実態（生活圏）や公共交通に対するニーズを把握し、沼田町における地域公共交通のあり方の検討に向けた基礎資料とすることを目的に調査を実施。

2) 調査対象

沼田町に居住する 1,442 世帯のうち、15 歳以上の方を対象に 1,010 世帯を抽出（1 世帯あたり 2 票配布、計 2,020 票配布）

3) 調査期間

令和 6 年 8 月 12 日（月）～ 9 月 6 日（金）到着分

4) 回収状況

郵送による配布・回収（373 世帯分、719 票回収）

⇒回収率 36.9%（373/1,010）

5) 調査項目

①個人属性（性別、年齢、職業、住まい、自動車及び免許の保有状況など）

②交通行動（通学・通勤、買い物、通院の頻度、曜日、目的地、交通手段など）

③今後の町内公共交通（公共交通への要望、JR 留萌本線の廃止についてなど）

(2) 調査結果概要

1) 現在の移動手段及び将来における運転困難時の想定移動手段について

- ・アンケート回答者の8割以上は、普段から自動車（自分の運転）を利用しています
- ・将来的に運転が困難となった場合は、乗合タクシー、路線バス及び町営バスを利用する回答が多いです
- ・現状の買物や通院時の公共交通の利用割合は低いです

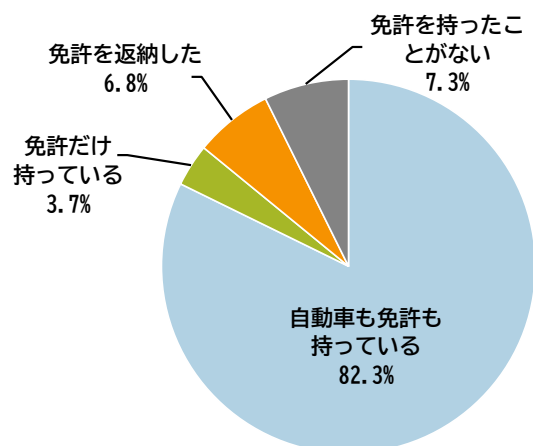


図 5-1 免許・自動車の保有状況 (n=710)

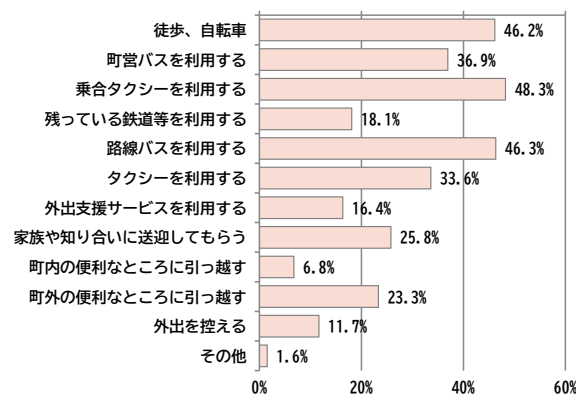


図 5-2 将来、運転が困難になった場合の移動手段(n=574)

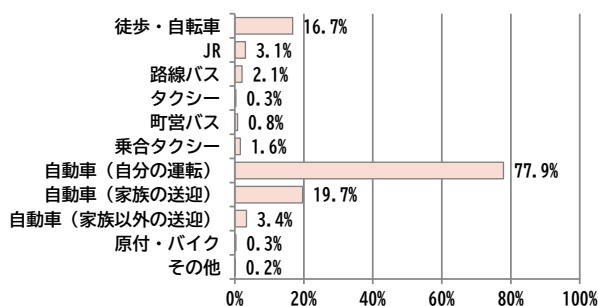


図 5-3 買物に行くときの交通手段 (n=615)

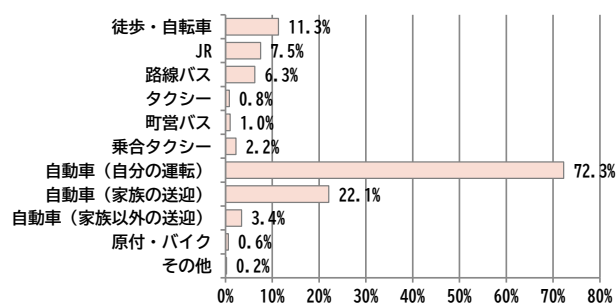


図 5-4 通院時の交通手段 (n=494)

2) 住民の生活圏

- ・住民の生活圏では、町内における移動が多いですが、買物や通院においては町内よりも深川市への移動が多く、また、旭川市への移動も多く回答されています
- ・特定の曜日に買物へ行く方は、土曜日・日曜日の回答が多いです

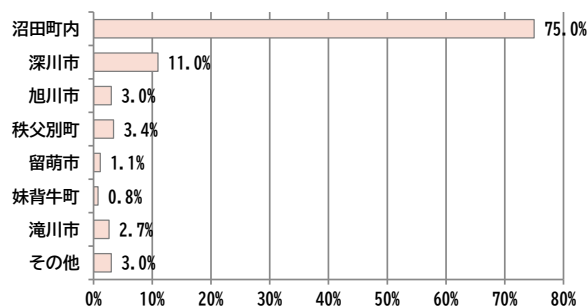


図 5-5 通学先・勤め先(n=264)

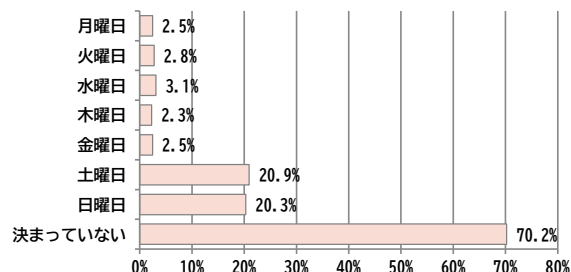


図 5-6 買物に行く曜日(n=611)

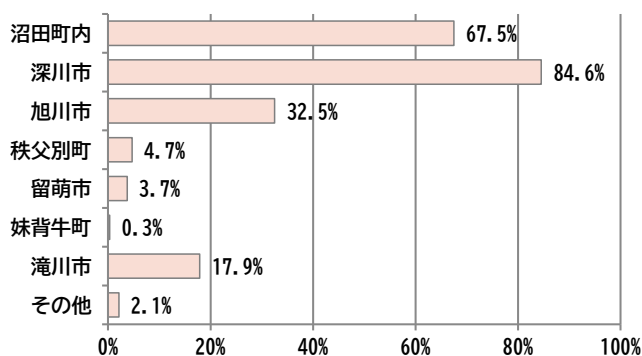


図 5-7 買物先（市町村：n=615 具体的な店名：n=162）

具体的な店舗（n=162） ※上位10位			
自治体名	店舗名	回答者数	割合
深川市	スーパーアークス深川店	96名	59.3%
沼田町	D a*マルシェ沼田店	79名	48.8%
深川市	コープさっぽろ ふかがわ店	47名	29.0%
深川市	マックスバリュ深川店	37名	22.8%
旭川市	イオンモール旭川駅前	24名	14.8%
-	コンビニ（セイコーマート）	17名	10.5%
深川市	DCM	16名	9.9%
-	ドラッグストア（ツルハ）	16名	9.9%
滝川市	イオン滝川店	11名	6.8%
旭川市	ダイイチ	5名	3.1%
-	ドラッグストア（サツドラ）	5名	3.1%

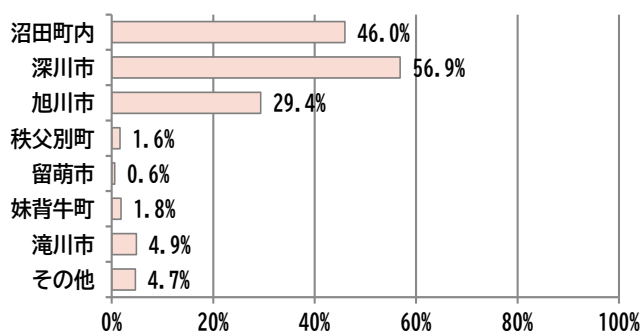


図 5-8 通院先（市町村：n=494 具体的な病院名：n=175）

具体的な通院先（n=175） ※上位10位			
自治体名	店舗名	回答者数	割合
沼田町	町立沼田厚生クリニック	77名	44.0%
深川市	深川市立病院	56名	32.0%
旭川市	旭川医科大学	17名	9.7%
旭川市	旭川厚生病院	16名	9.1%
深川市	吉田医院	13名	7.4%
深川市	みきた整形外科クリニック	8名	4.6%
深川市	たかはし内科消化器内科	7名	4.0%
旭川市	旭川赤十字病院	6名	3.4%
深川市	深川内科クリニック	5名	2.9%
砂川市	砂川市立病院	4名	2.3%
深川市	成田医院	4名	2.3%

3) 本町の将来の公共交通

- ・本町の将来の公共交通について、適正な運賃で利便性の高い交通サービスが求められています
- ・J R留萌線廃線後は、同サービス水準の代替交通、跡地については、施設等を新設するのではなく、自然に戻すことや既存施設の利活用の回答が多いです

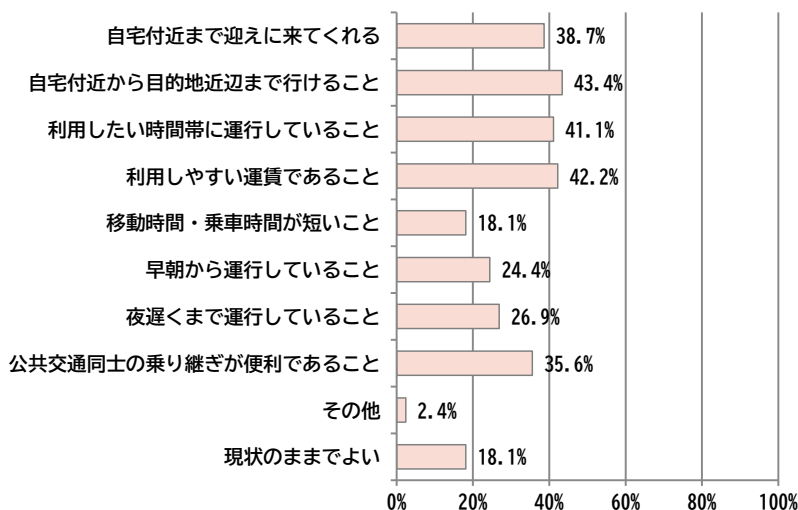


図 5-9 町内の公共交通に求めること(n=618)

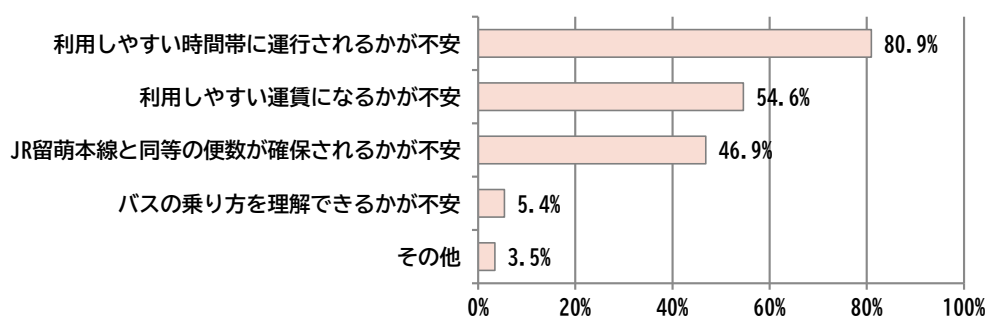


図 5-10 J R留萌線の沿線交通がバス転換となった場合の不安(n=608)

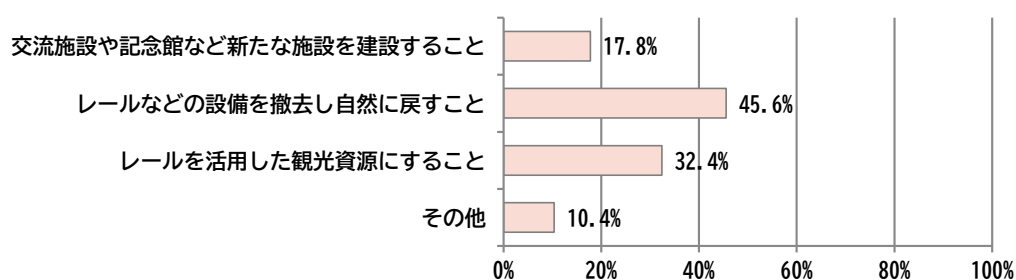


図 5-11 鉄道跡地の利用で望ましい活用方法(n=547)

5-2 公共交通利用実態調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

町内を運行する、沼田線（空知中央バス）、幌新線（町営バス）、東予線（町営バス）の利用実態を把握するため、乗降調査を実施しました。

2) 調査対象路線

沼田線（空知中央バス）：平日 全 10 便

幌新線（町営バス）：平日 全 14 便

東予線（町営バス）：平日 全 3 便

3) 調査日

令和 6（2024）年 8 月 28 日（水）

4) 調査方法・内容

車内の聞き取りや記述などの調査対象者への負担軽減を目的に、車内でも簡便に回答が可能なビンゴ式アンケート票（右図）を用いた調査を実施

○利用目的

○乗車前後の交通手段

○目的地（市町村）

○利用頻度

○運賃の支払い方法

○要望（運行便数、運行時間帯、運賃）

○要望が向上した場合の利用意向

○属性（免許・自動車保有状況、性別、年齢）

公共交通の利用状況の調査にご協力をお願いいたします

【調査実施主体】：沼田町 産業観光課 担当：大原、片石
【調査実施機関】：日本データサービステク 計画調査部 担当：斎藤、中野
各質問について、該当箇所を指で折り込み、降車の際に調査員へお渡しください。

問1 利用目的
①通勤(帰宅) ②通学(帰宅) ③買物(帰宅) ④通院(帰宅) ⑤私用(帰宅) ⑥観光(帰宅) ⑦業務(帰宅) ⑧その他(帰宅)

問2 このバスに乗車する前の交通手段
①徒歩 ②自転車 ③自動車(送迎) ④J R ⑤路線バス ⑥都市間高速バス ⑦タクシー ⑧スクールバス ⑨その他

問3 このバスから降車した後の交通手段
①徒歩 ②自転車 ③自動車(送迎) ④J R ⑤路線バス ⑥都市間高速バス ⑦タクシー ⑧スクールバス ⑨その他

問4 最終目的地の市町村
①沼田町 ②深川市 ③妹背牛町 ④枝父町 ⑤北竜町 ⑥その他市町村

問5 利用頻度
①ほぼ毎日 ②週に2日以上 ③週1日 ④月に1回 ⑤めったに利用しない

問6 運賃の支払い方法
①現金 ②回数券 ③定期券 ④シルバーパス等 ⑤その他

問7 運行便数
①増えると良い ②現状維持 ③減っても問題ない ④早くしてほしい ⑤このままでいい ⑥遅くしてほしい

問8 運行時間帯
①高い ②このままでいい ③より早くてもいい

問9 運賃
①高い ②このままでいい ③より早くてもいい

問10 問7～問9のサービス内容が向上した場合の利用意向
①変わらない ②今よりも利用しない

問11 免許保有状況
①持っている ②持っている ③返納した

問12 自動車保有状況
①持っている ②持っている ③利用しない

問13 性別
①男性 ②女性 ③回答しない

問14 年齢
①中学生以下 ②高校生 ③18～64歳 ④65～74歳 ⑤75歳以上

ご協力ありがとうございました。降車の際に調査員へお渡しください。

【調査員記入欄】

時	分	発	路線・系統名																												
乗車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
降車																															
乗車	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
降車																															
乗車	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	
降車																															

図 5-12 調査票

(2) 調査結果概要

1) 沼田線

- ・調査日の利用者数は、深川⇒沼田方面が10名、沼田⇒深川方面が6名
- ・乗降場所は、町外では深川市立病院及び深川十字街、町内では、沼田駅前及び旭町の利用が多いです

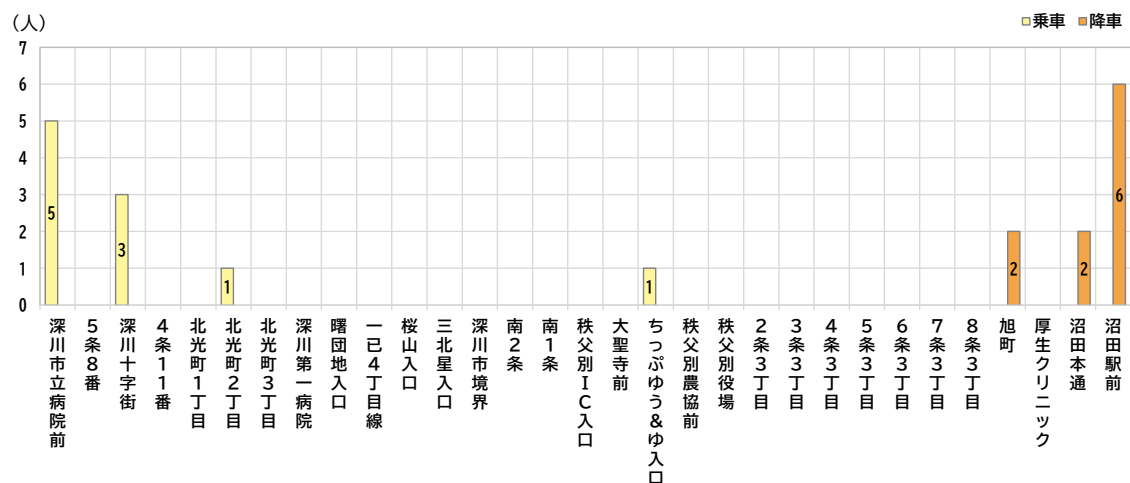


図 5-13 バス停別利用者数 (深川⇒沼田方面)

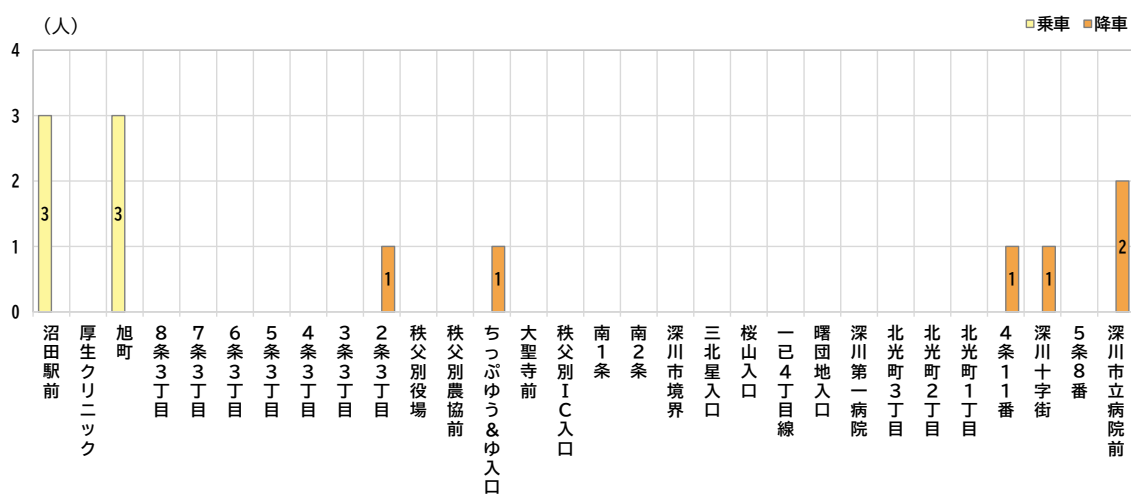


図 5-14 バス停別利用者数 (沼田⇒深川方面)

-

33

2) 幌新線

- ・調査日の利用者数は、沼田⇒幌新温泉方面が8名、幌新温泉⇒沼田方面が5名
- ・乗降場所は、幌新温泉、農協前、沼田駅周辺及び厚生クリニック周辺の利用が多いです

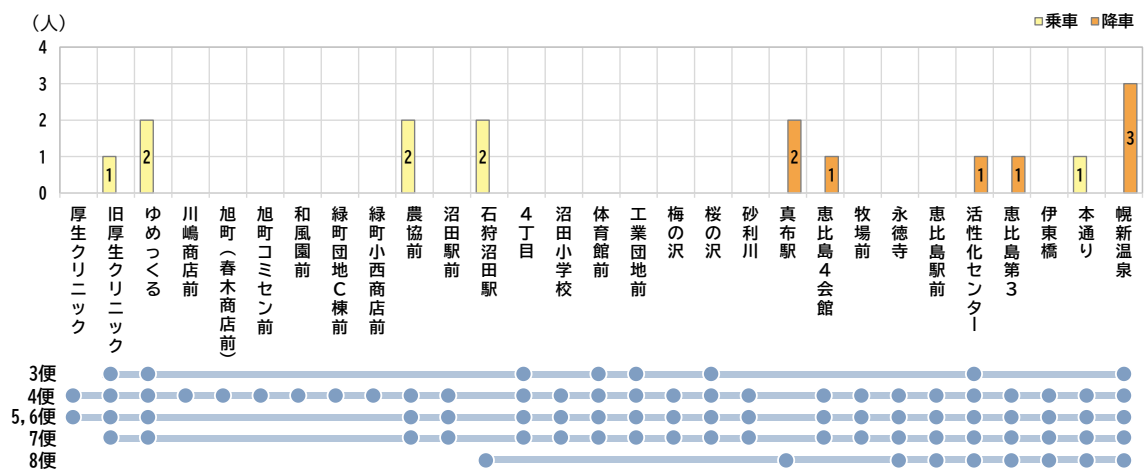


図 5-16 バス停別利用者数 (沼田⇒幌新温泉方面)

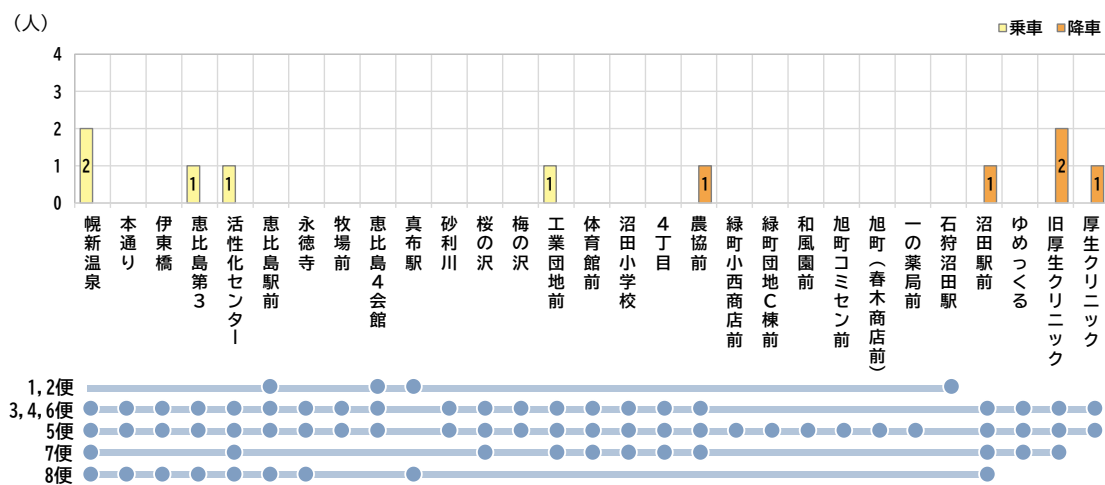


図 5-17 バス停別利用者数 (幌新温泉⇒沼田方面)

- ・沼田駅前周辺の各バス停と幌新温泉間、沼田駅前周辺の各バス停と恵比島周辺の各バス停間の移動が多いです

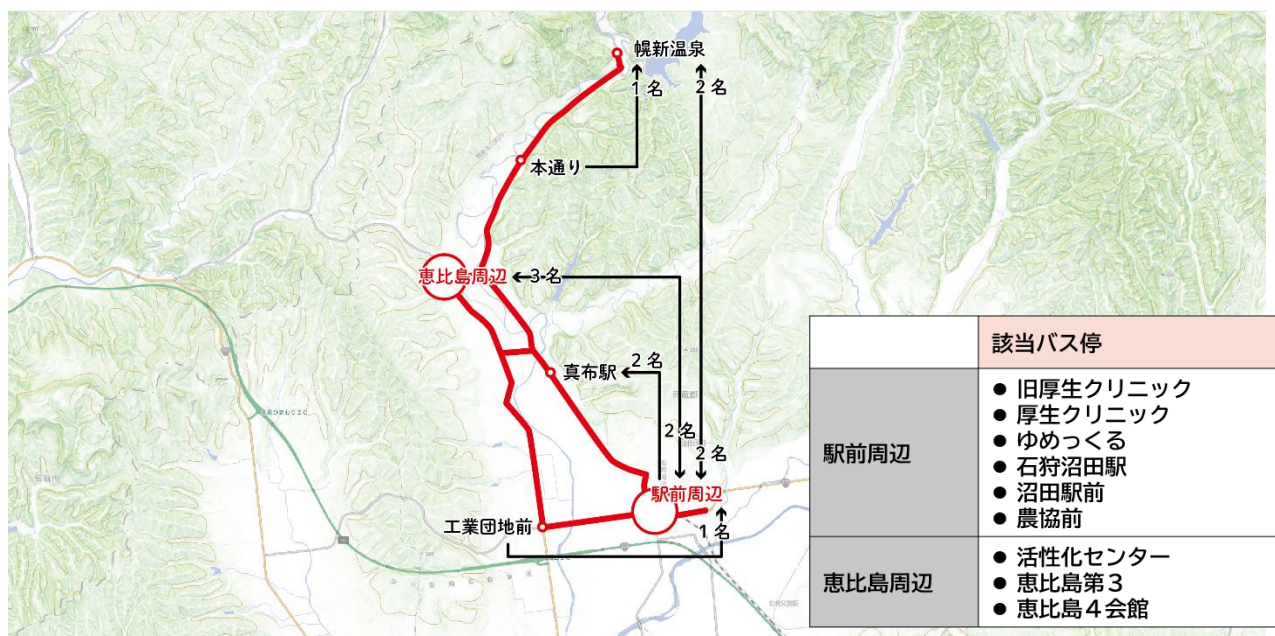


図 5-18 幌新線の移動状況

3) 東予線

- ・調査日の利用者数は、沼田⇨中島⇨東予が9名、沼田⇨更新⇨東予⇨中島が1名
- ・乗降場所は、沼田小学校及び吉田宅前の利用が多いです

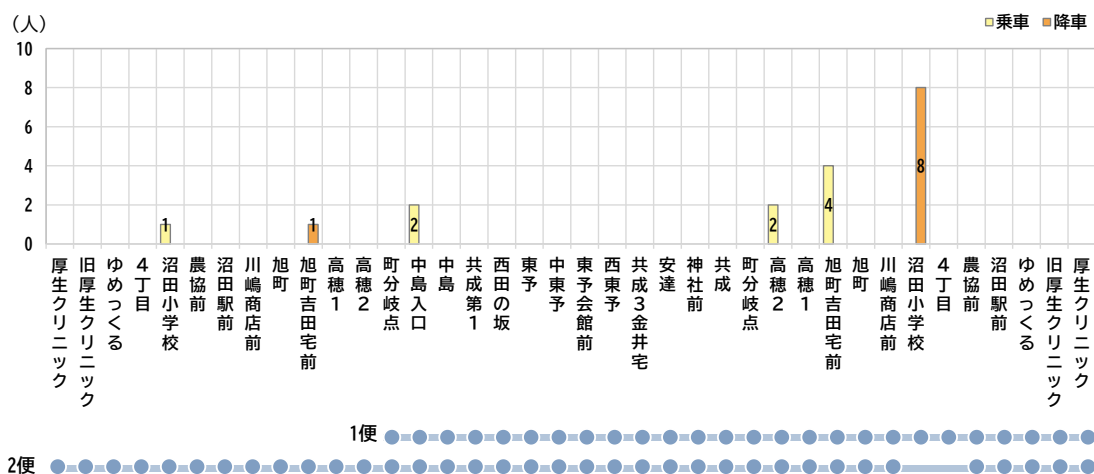


図 5-19 バス停別利用者数 (沼田⇨中島⇨東予)

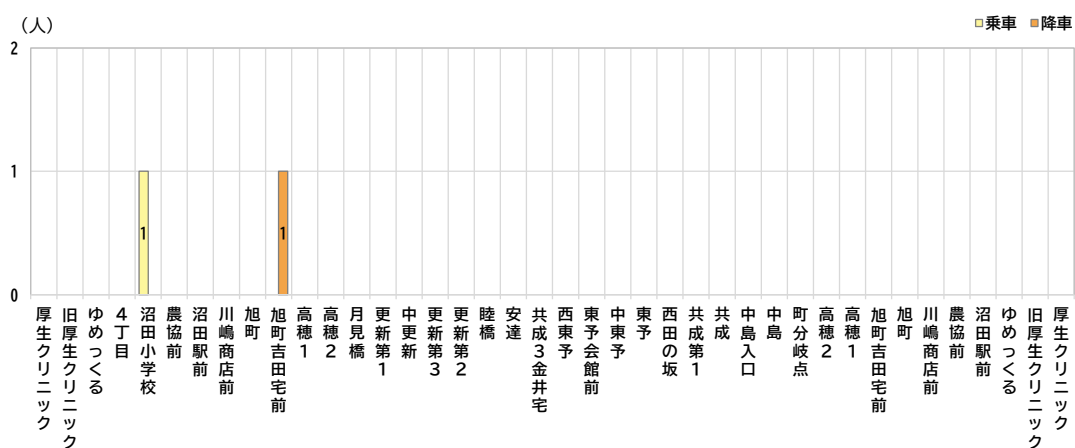


図 5-20 バス停別利用者数 (沼田⇨更新⇨東予⇨中島)

- ・沼田小学校と旭町吉田宅前、高穂2、中島入口間が利用されています。

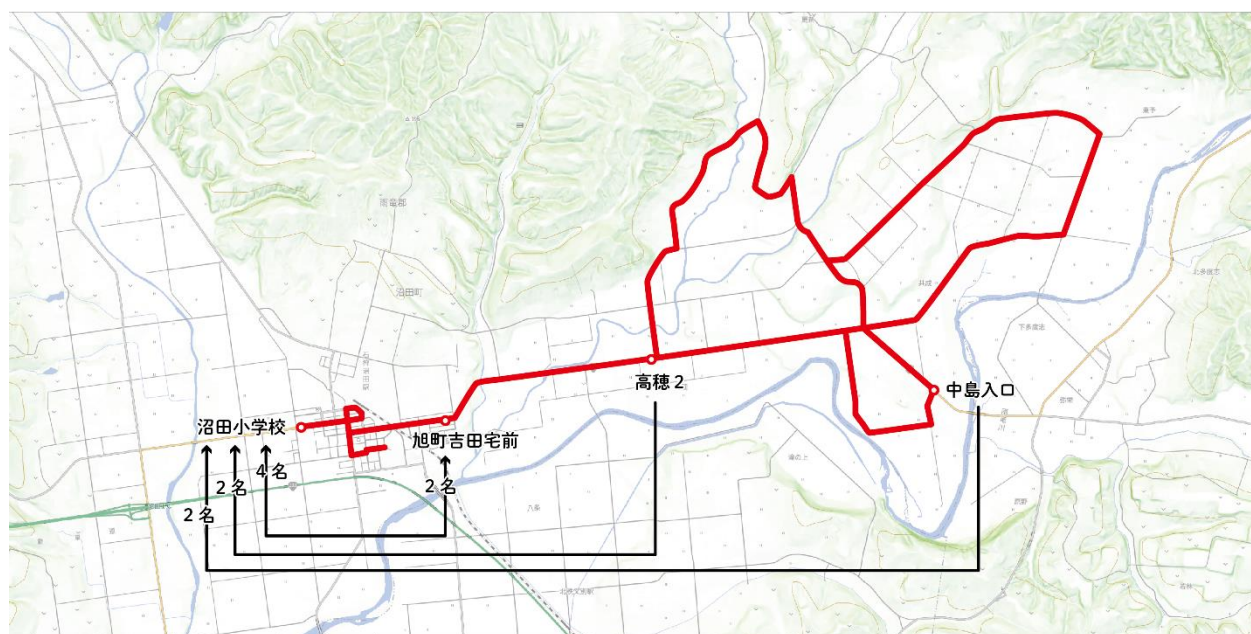


図 5-21 東予線の移動状況

5-3 令和3年度公共交通乗降調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

北空知地域4町を運行している各種公共交通の利用状況の把握に向け、各種公共交通の利用実態調査を実施しました。

2) 調査日

平日：令和3（2021）年7月13日（火）、16日（金）

休日：令和3（2021）年7月17日（土）

3) 調査方法

調査員の全便乗り込み調査

※利用者数はカウント調査、利用実態はビンゴ式アンケート調査にて把握

(2) 調査結果概要

表 5-1 調査日の利用状況の概要

運行事業者	路線名	調査日	便数	利用者数	1便あたり利用者数
J R北海道	留萌本線	07/13(火)	14 便	180 人/日	12.9 人/便
		07/17(土)	14 便	157 人/日	11.2 人/便
	函館本線	07/13(火)	17 便	294 人/日	17.3 人/便
		07/17(土)	17 便	219 人/日	12.9 人/便
空知中央バス	沼田線	07/13(火)	10 便	48 人/日	4.8 人/便
		07/17(土)	8 便	32 人/日	4.0 人/便
	北竜線	07/13(火)	10 便	53 人/日	5.3 人/便
		07/17(土)	9 便	30 人/日	3.3 人/便
	深滝線	07/13(火)	25 便	295 人/日	11.8 人/便
		07/17(土)	22 便	159 人/日	7.2 人/便
北海道中央バス	高速るもい号 (深川経由)	07/16(金)	7 便	71 人/日	10.1 人/便
		07/17(土)	7 便	62 人/日	8.9 人/便
	高速るもい号 (滝川経由)	07/16(金)	7 便	109 人/日	15.6 人/便
		07/17(土)	7 便	75 人/日	10.7 人/便
	滝川北竜線	07/13(火)	3 便	38 人/日	12.7 人/便
		07/17(土)	2 便	9 人/日	4.5 人/便
沿岸バス・ 道北バス	留萌旭川線	07/13(火)	16 便	103 人/日	6.4 人/便
		07/17(土)	16 便	137 人/日	8.6 人/便
J R北海道	函館線接続バス	07/13(火)	1 便	8 人/日	8.0 人/便
	下校バス	07/16(金)	1 便	7 人/日	7.0 人/便

(3) 路線別調査結果（沼田町関係路線のみ掲載）

1) J R 北海道：留萌本線

・本町に係る移動状況は「深川市」との区間で利用が多い状況です。

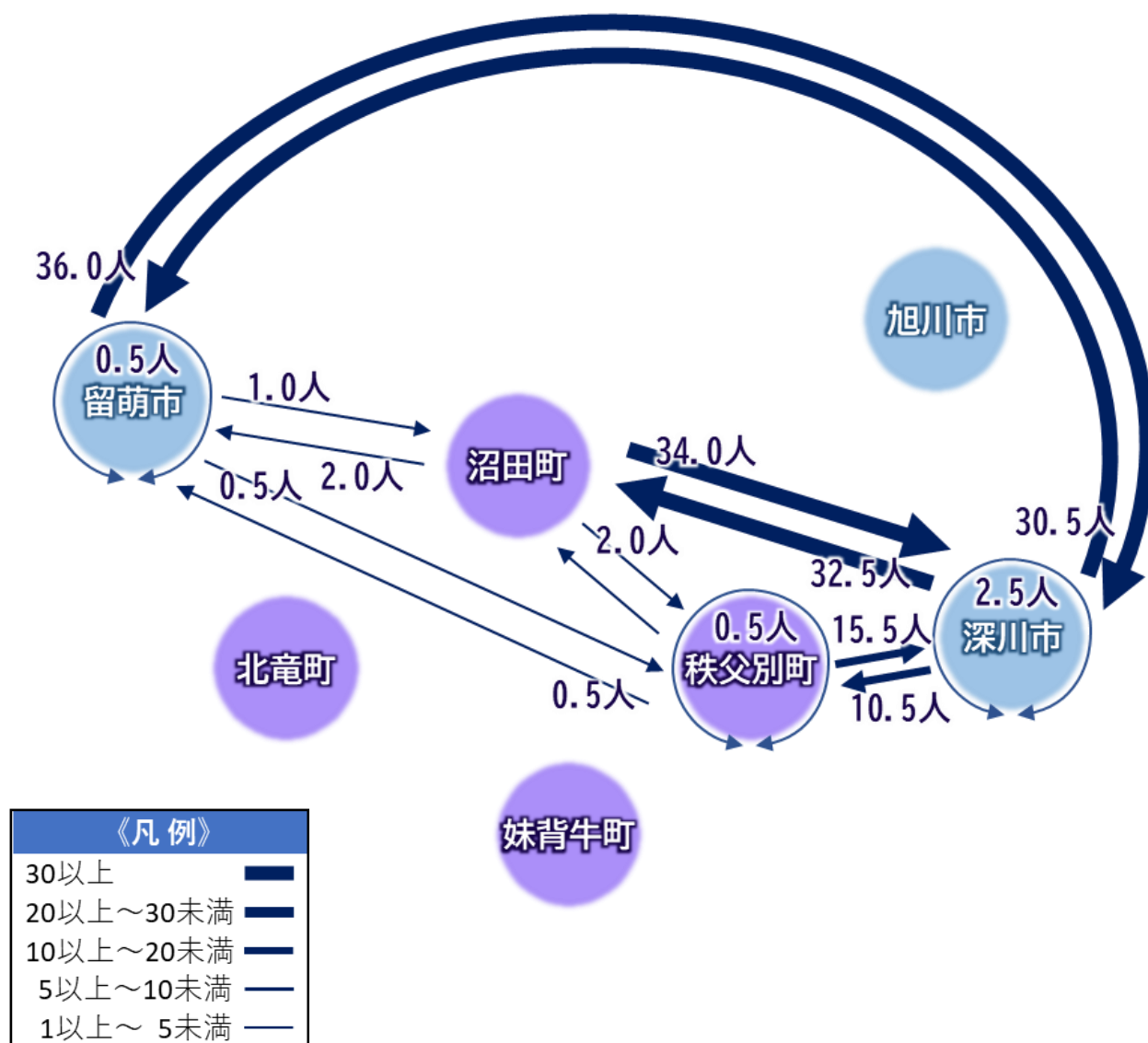


図 5-22 調査日の1日平均利用状況図

2) 空知中央バス：沼田線

- ・本町に係る移動状況は「深川市」との区間で利用が多く、「秩父別町」での乗り降りはありません。

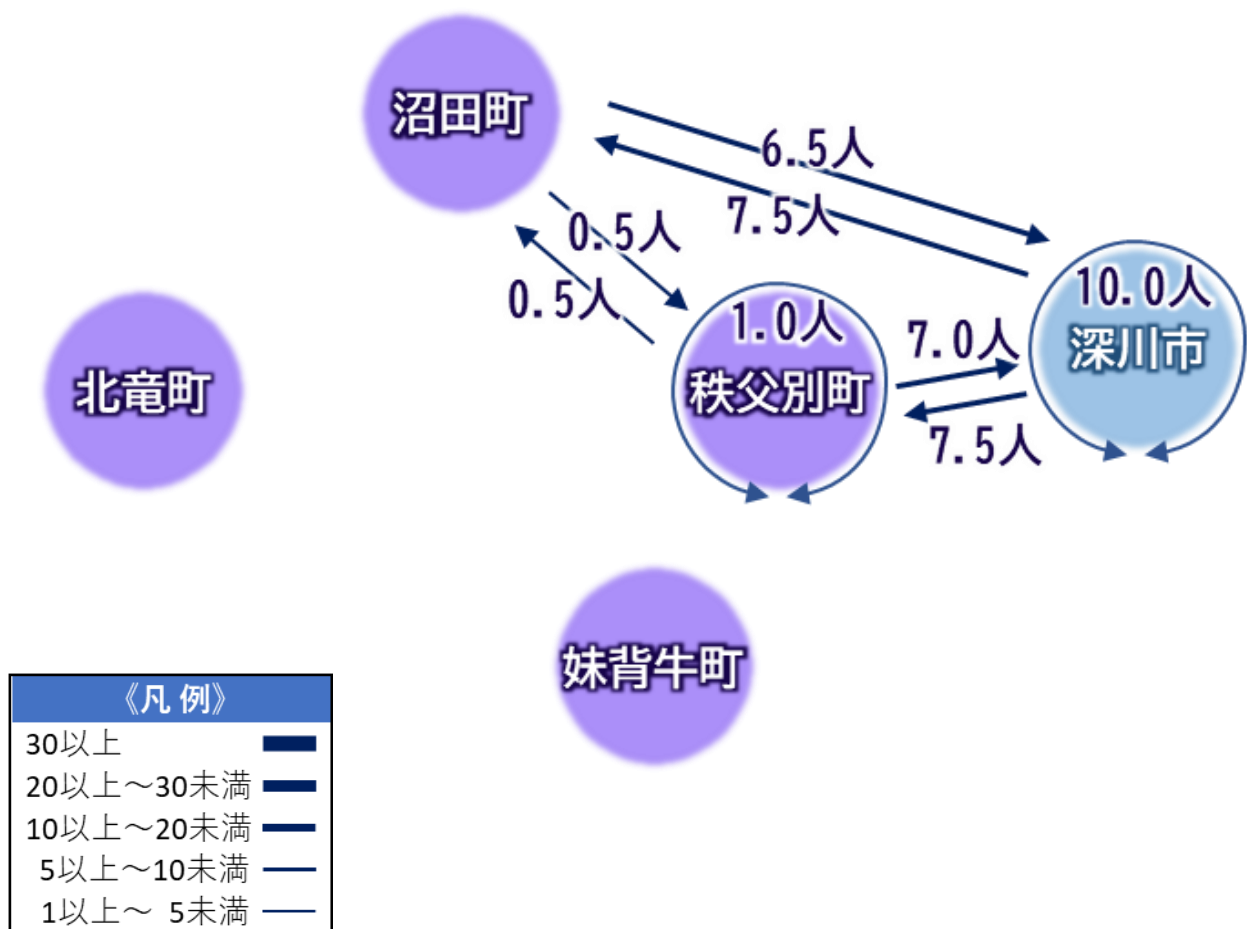


図 5-23 調査日の1日平均利用状況図

3) 沿岸バス・道北バス：留萌旭川線

- ・令和3（2021）年度には、本町と留萌旭川線は繋がっていなかったため、乗降者はいませんが、令和5（2023）年度から、乗合タクシーが留萌旭川線と接続しており、今後は、利用状況等に留意する必要があります。

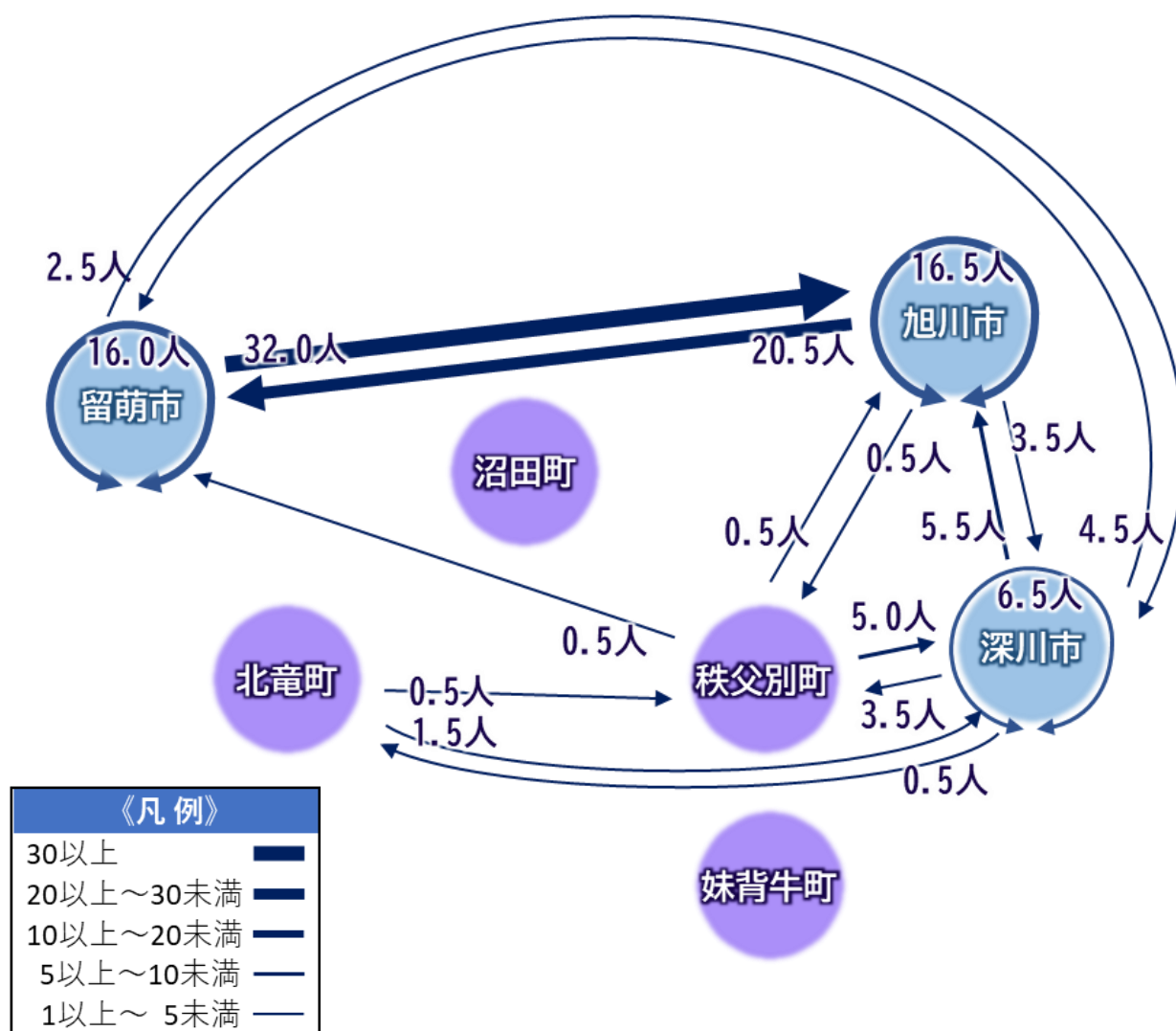


図 5-24 調査日の1日平均利用状況図

5-4 民生委員アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

町内に居住する高齢者等の交通行動や公共交通に対する意見集約を目的として、民生委員を通じたアンケート調査を実施しました。

2) 調査対象

表 5-2 民生委員アンケート調査の回収状況

担当地区名	全ての世帯	うち高齢者のみの世帯	うち一人暮らし高齢者の世帯
旭町東	不明	不明	不明
旭町西	不明	不明	不明
仲町	164	100	15
北竜地区	不明	不明	不明
高穂、更新地区	45	13	6
市内2・3・4・南町	117	41	16
共生・東予	不明	16	2
市内5, 6	98	19	6
中央、恵北島、幌北里	39	13	7
市内1東、北、南	121	31	13
7町内・緑ヶ丘	135	54	34

3) 調査期間

令和6（2024）年7月30日（火）～8月9日（金）

4) 調査方法

民生委員が担当世帯を訪問時に、調査票に基づいた聞き取りを実施
調査票を記入後に、事務局に提出

(2) 調査結果概要

表 5-7 民生委員アンケート調査結果概要 (1/2)

	1人で外出可能	1人で外出困難
移動実態	▪ JRバスの本数が減ったため、深川市内の病院への通院に困っている。 ▪ 今は100円タクシー等を利用して買物、美容院等に行けているが、都合の良い時間帯に合わないなど、制約がある。 ▪ 家族にお願いして自動車に同乗しているが、自分の移動したい時間と合わず、思い通りに移動が出来ず困っている、車の運転ができなくなった時の移動が大変になるのではないかな ▪ 自宅からバス停までが遠く、町外の大きなスーパーや病院に行くことができず、不便を感じている。 ▪ 増便が可能ならしてもらいたい ▪ 町営バスを利用している(2~3人) ▪ 町外への外出は、病院など必然的なものは、バスなどで行くが、遊興的なものは、あまり行かなくなった。 ▪ 沼田から深川間のバス代金が高く、バスの助成金を出してもらえば病院にも通える。 ▪ 乗合タクシーは喜ばれている ▪ バスで移動するが、時間が合わない。 ▪ 深川の病院へ車で往復しています。	▪ 生協の移動販売の利用等しているが、衣料品の購入ができない。 ▪ 月に数回、買い物ツアー等があれば良い ▪ 何か行きたい所がある時は、町外にいる子供にお願いしたりしている。 ▪ 病院受診時のタクシー助成金を考えてほしい。 ▪ 乗合タクシー利用 ▪ 年金生活にはタクシー代は痛い。 ▪ 知人に車に乗せてもらって事故にあった時、困る事になるので、乗せてもらわないようにと子供から言われている。 ▪ 足が悪くバスにも乗れず、深川病院までタクシーを利用している。
医療機関	▪ 深川市立病院 ▪ 沼田厚生クリニック ▪ 三木田整形	
商業施設	▪ マルシェ ▪ セイコーマート	

表 5-7 民生委員アンケート調査結果概要 (2/2)

	1人で外出可能	1人で外出困難
公共交通への要望等	▪ 町外の病院に行くため、JR、バスの朝の便を増やしてほしい。 ▪ 町外への移動は、現状の交通機関の時間帯に合わせて外出しているか、便数も少なく、不便に思う。 ▪ 月に一度、旭川方面に行くバスがあると便利。朝に出発して夕方に帰れると、買い物、食事、病院に利用できる。 ▪ どうしても行かなければならない時は、タクシーや業者の車を利用する時があり、高額になる。 ▪ 日曜日(祝日)10:00~17:00くらいまで利用できるバスなどあれば買物も助かります。 ▪ 深川病院の場合、汽車待ち時間がある場合はスーパーで買物	▪ 葬儀に行きたいが、深川なので行けないから、臨時のバスがあつて、みんなを連れて行ってもらえるような仕組みであるとよい。(冬期間とか) ▪ 町外に買物に行く為の定期的なバスがあると良い ▪ 深川の病院行く時は、明日萌観光ハイヤーが自宅に来てくれますので。 ▪ 予約しても良いので、小型バスを。

第6章 本計画の基本的な方針・目標

地域交通の現状、課題及びニーズは、地域公共交通計画を策定する上で重要な基礎データとなり、実効性の高い施策の立案や目標設定の土台を形成するため、それぞれの関連性が明確となるように本章で整理します。

また、整理された現行の交通サービスが抱える課題等を踏まえ、課題解決に向けた基本的な方針、基本的な方針の達成に向けた目標を本章で示します。

6-1 地域交通の現状、課題及びニーズ

計画策定時に収集・調査各種資料や調査結果を基に把握した、地域交通の現状や課題、住民のニーズを下表に整理します。

表 6-1 本町を取り巻く地域公共交通の状況（1／2）

分類		現状・問題点	課題
地域概況	人口	- 人口減少と少子化 - 中心部への人口集中と周辺地域の過疎化 - 低密度地域での公共交通利用者の不足 - 高齢化の地域差	- 人口減少による公共交通維持の困難化 - 地域間アクセスの格差解消 - 高齢者向けの生活交通の確保
	生活圏	- 通勤・通学は町内移動が大半だが、深川市や秩父別町間の移動も多い - 町内在住者の生活圏は「深川市」、「秩父別町」、「北竜町」が中心 - 本町を訪れる人数は「深川市」のほか、「旭川市」や「札幌市」が多い	- 市町間を結ぶ広域路線の維持・確保 - 町内路線の利便性向上 - 移動実態やニーズを補完しながら、必要な公共交通の検討・提供
地域旅客運送サービス	鉄道	- 留萌本線は 2026（令和 8）年 3 月 31 日をもって廃線が決定 - 深川～石狩沼田間の輸送密度は R5 年度で 159 人/日	J R 留萌線廃線後の代替交通の検討が必要
	路線バス	- 沼田線の利用者数および走行キロが減少傾向にある - 空知中央バスの運転手が減少し、高齢化が進行	- J R 留萌線廃線後の需要拡大を見据えた路線の維持 - 人口減少など社会情勢を考慮した運転手の確保
	自家用有償運送	- 幌新線は、留萌線の一部廃線に伴い、利便性の向上に向け、増便しているため、走行キロが増加しているものの利用者は減少傾向 - 乗合タクシーはコロナ禍後、利用者が横ばいから増加傾向	- 幌新線の基幹的バス路線としての効率的な運行と利便性のさらなる向上 - 乗合タクシーにおける利用者拡大と運転手の高齢化に対応した持続可能な運行体制の構築
	タクシー	- 本町には明日萌観光ハイヤーが法人タクシーとして営業 - 走行キロの約 1/4 が実車走行キロであり、1 回あたりの運行距離が長いと想定される	柔軟に利用できる公共交通として、法人タクシーの維持・確保のあり方を検討する必要がある
	その他	地域旅客運送サービス等にかかる経費は 3,300 万円超	- 生活の足を必要とする方への支援の継続 - 経費の効率化が図れる部分の検討と改善

表 6-2 本町を取り巻く地域公共交通の状況（2/2）

分類	現状・問題点	ニーズ
地域公共交通に関するアンケート調査	8割以上が普段から自家用車を利用し、公共交通の利用割合は低い - 現在の買物や通院時に公共交通がほとんど活用されていない - 町内移動もあるが、買物や通院は深川市、旭川市への移動が多い - 土曜日・日曜日に買物へ行く方が多い	- 運転が困難になった場合に備え、乗合タクシーや町営バスなどの交通手段の充実 - 適正な運賃で利便性の高い公共交通サービスの提供 - J R 留萌線廃線後における、同等水準の代替交通の整備 - 跡地利用については新設よりも自然回復や既存施設の利活用が望まれている
バス乗降調査	- 調査日の利用者数は各方面とも少なく、深川方面でも 10 名以下 - 沼田町内でのみの移動はほとんどなく、主に町外との移動が中心 - 乗降場所は、町外では深川市立病院や深川十字街、町内では沼田駅前や旭町など特定箇所に集中 - 幌新温泉、厚生クリニック、沼田小学校など、特定施設間の利用が多い	- 沼田町と深川市間の利便性向上（特に病院や主要施設へのアクセス） - 幌新温泉、農協前、厚生クリニックなどの地域に対する接続強化 - 小学校や町内主要バス停を結ぶ路線の利用促進や利便性改善 - 特定エリア間の利用実態に即した効率的な運行スケジュールの検討
令和 3 年度公共交通乗降調査（北空知 4 町地域公共交通計画）	- 本町に係る路線では、深川市との区間で利用者数が多い - 調査当時は、留萌旭川線と接続していなかったが、現在は乗合タクシーにより接続	- 沼田町と深川市間の利便性向上（再掲） - 住民の留萌旭川線の利用状況等を把握する必要
民生委員アンケート調査	- 深川市内の病院への通院がバス本数減少により困難 - 町営バスや 100 円タクシーの利用が制約され、都合の良い時間に移動できない - バス停までの距離が遠く、町外のスーパーや病院へのアクセスが不便 - バス料金が高く、年金生活者や低所得層にとって経済的負担が大きい - 町外移動時、バスや J R の便数が少なく時間帯が合わない - 高齢者や足が悪い住民が公共交通を利用できず、タクシーなど高額な手段に依存	- 深川市や旭川方面へのバス増便および時間帯の調整 100 円タクシー、乗合タクシーのさらなる柔軟な運行体制 - 病院受診時のタクシー代の助成金制度の導入 - 葬儀や特別イベント時の臨時バス運行の仕組みづくり - 小型バスや買物ツアーなどの定期便の設定 - 日曜日・祝日に利用可能なバスサービスの提供 - 自宅からの移動を考慮した予約型交通の導入

6-2 基本的な方針・目標

前頁で整理された課題解決やニーズを満たし、沼田町の公共交通をより良くしていくための基本的な方針及び目標を下記の通り、設定します。

基本的な方針	ぬまたサイズの地域交通の創造 ～小さな町に大きな便利を～
本町は、住民の生活ニーズが町の隅々に広がる地理的特性を持ち、少子高齢化や人口減少が進む中、確実に移動できる公共交通の維持が重要です。しかし、都市型の大規模交通網ではなく、本町に適した「ちょうどよい規模」と効率で、無理なく住民に利便性を提供する交通システムが求められています。 そのため、町の人口規模や特性に応じた、無駄を省き柔軟かつ効果的な交通システムを構築し、住民の日常に合った「ちょうどよい便利さ」を追求します。最大限の利便性を提供する交通ネットワークの実現を目指します。 この基本方針の実現により、住民が移動時に感じる不便が解消され、町内外へのスムーズなアクセスが確保されることで、生活の質が向上します。また、経済活動や地域間の交流が活性化し、単なる移動手段にとどまらず、地域全体に新たな活力をもたらすことが期待されます。	
目標 1	地域の隅々までつなぐ暮らしの移動基盤の構築
地域住民一人ひとりが町内での移動に困ることなく、安心して暮らし続けられるためには、すべての地域をつなぐ確実に利便性の高い移動基盤が必要です。 町営バスを中心とした生活交通の確保に加え、福祉・医療・観光などの他分野と連携した総合的な交通網の構築により、住民が日常の移動をストレスなく行える環境を整えることを目指します。	
目標 2	住民の暮らしを支える広域移動ネットワークの維持
住民の暮らしに欠かせない生活圏は、町内だけでなく、医療・教育・買い物・雇用といった日常活動の多くが町外にも広がっています。そのため、広域的な公共交通ネットワークが断絶することなく、安定して維持されることが重要です。 住民が目的地にスムーズに移動できる環境を確保し、住民の日常生活の利便性向上と地域の活性化を目指します。	
目標 3	持続可能な利便性と利用しやすさを高めるサービス基盤の強化
公共交通が長期的に安定して利用されるためには、単に車両を運行するだけでなく、利用者にとって「使いやすい」と感じるサービスを提供し、持続可能な運営体制を構築することが重要です。 適切な情報提供や利用者ニーズの反映、ICT 技術の活用、関係者との連携によって、地域の実情に合った利便性の高いサービス基盤を構築し、長期的な持続可能性を確保することを目指します。	

6-3 本計画が目指す交通網 (1) 交通網のあらまし

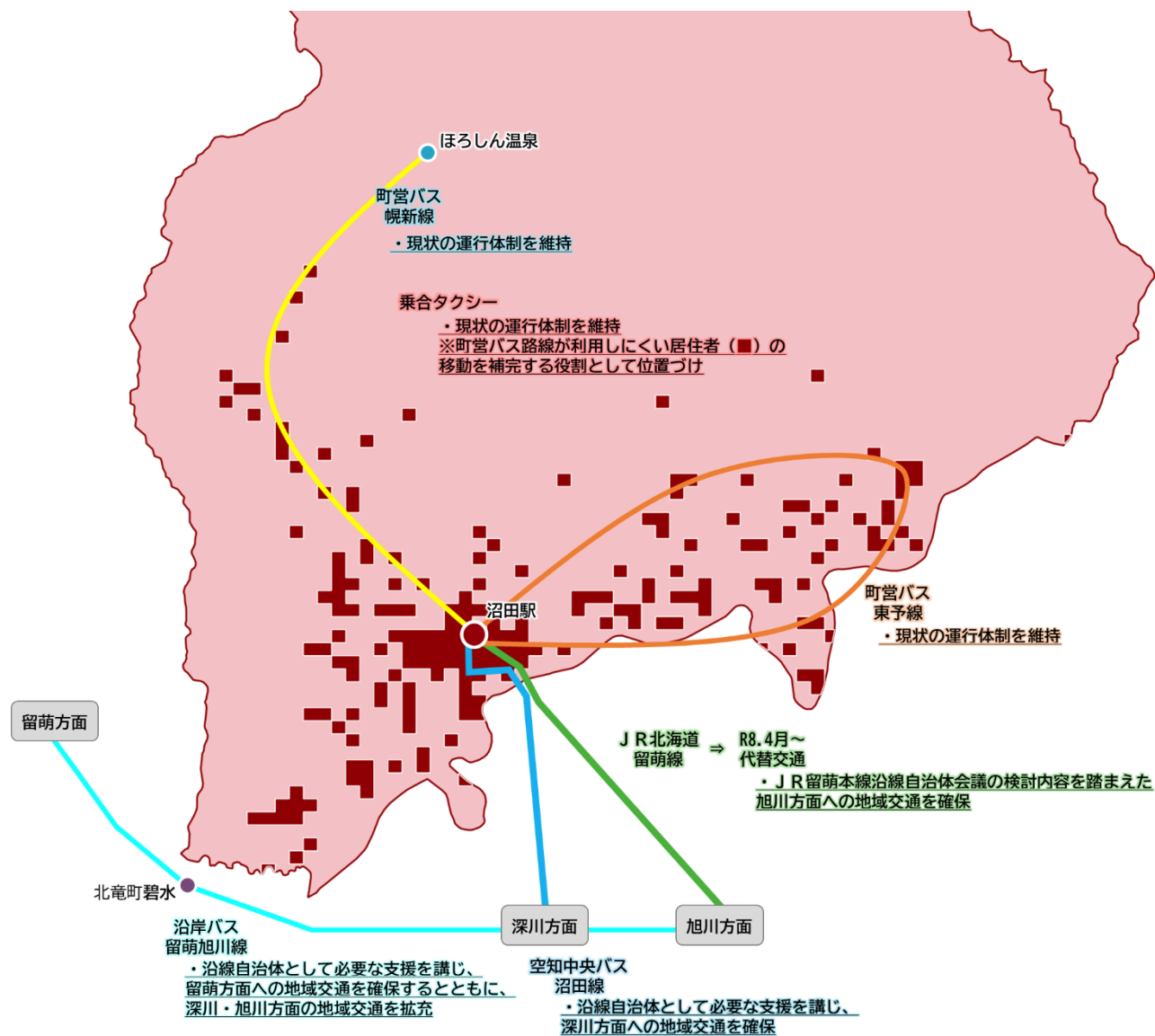


図 6-1 本町の交通ネットワーク

表 6-3 補助系統に係る事業

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
幌新線 (黄系統)	厚生 クリニック等	沼田駅	幌新温泉	78条 交通空白	路線定期 運行	沼田町 (※)	新規性に留意し、 フィーダー補助の 活用を検討 (R8 事業年度～)
東予線 (橙系統)	厚生 クリニック等	沼田駅	厚生 クリニック	-	路線定期 運行	沼田町 (※)	-
乗合タクシー (赤系統)	町内居住地区	指定 停留所	指定 停留所	78条 交通空白	区域運行	沼田町 (※)	新規性に留意し、 フィーダー補助の 活用を検討 (R8 事業年度～)

※運行主体は交通事業者

(2) 本町に係る交通サービスの役割

前頁で整理した、本町の交通ネットワークを構成する各交通サービスにおける、地域住民の日常生活を支える移動手段としての役割を明確にし、各交通サービス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、財源の確保等の観点から整理しています。

また、本計画で検討の対象とする交通サービスは下表の通りとします。

表 6-4 沼田町が提供する交通サービスの確保・維持策

位置付け	路線・系統名	役割	確保・維持策
広域交通	J R北海道 留萌線	・本町と生活圏自治体を結ぶ広域交通としての役割を担う。	・J R留萌本線沿線自治体会議の検討内容を踏まえた旭川方面への地域交通を確保 ※北空知4町地域交通計画と連携した確保・維持の実施
広域交通	空知中央バス 沼田線	・本町と生活圏自治体を結ぶ広域交通としての役割を担う。	・沿線自治体として必要な支援を講じ、深川方面への地域交通を確保 ※北空知4町地域交通計画と連携した確保・維持の実施
広域交通	沿岸バス・ 道北バス 留萌旭川線	・乗合タクシーの接続により、本町と生活圏自治体を結ぶ広域交通としての役割を担う。	・沿線自治体として必要な支援を講じ、留萌方面への地域交通を確保するとともに、深川・旭川方面の地域交通を拡充 ※北空知4町地域交通計画と連携した確保・維持の実施
支線	町営バス 幌新線	・本町中心部と幌新温泉を結ぶ基幹的な役割を担う。	・町での財源確保 ・現状の運行体制を維持 ・次年度以降に地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
支線	町営バス 東予線	・スクールバスとしての役割のほか、本町中心部、東予地区、中島地区を結ぶ役割を担う。	・町での財源確保 ・現状の運行体制を維持
支線	乗合タクシー	・町営バス路線が利用しにくい居住者や運行していない時間帯の移動を補完する役割	・町での財源確保 ・現状の運行体制を維持 ・次年度以降に地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

第7章 本計画の指標・K P I

本計画では、地域公共交通の目標達成に向けた取り組みの進捗や成果を定量的に把握するため、アウトプットとアウトカムの2つの指標を設定しています。アウトプットは、具体的な施策や取り組みの実施状況を測定する指標であり、アウトカムは、施策実施の結果として得られる住民生活や地域全体への影響を示す指標です。

これらの指標を活用することで、計画の目標達成状況を適切に評価し、必要に応じて施策や指標を見直しながら、地域公共交通の持続可能な発展を目指します。本計画のK P I は、具体的で測定可能な目標値を設定し、計画の透明性と効果的な実施を支えます。

なお、公共交通の収支率及び公的資金投入額は、標準指標として整理することが望ましいとされていますが、沼田町では、限られた財源等の中で必要となる交通サービスの確保に向けて、資金投入や国の補助制度を活用し、持続可能性の確保を目指すことから、収支率及び公的資金投入額の増減自体を目標値として捉えず、毎年度、交通サービスへの収支状況等を把握し、必要となる交通サービスと比較することで、事業規模の適切性を検証します。

表 7-1 目標達成に向けたアウトプット・アウトカム

	目標	評価時期	施策実施状況を図る指標 (アウトプット)	計画達成・目標達成を図る指標 (アウトカム)
1	地域の隅々までつなぐ暮らしの移動基盤の構築	R 7年度から毎年度	沼田町が運営する町内公共交通の運行の継続	沼田町が運営する町内公共交通の利用者数 14,968 人/年 以上 (※1)
2	住民の暮らしを支える広域移動ネットワークの維持	R 7年度から毎年度	沼田町と生活圏自治体を結ぶ公共交通の路線数 3 路線 (※2)	—
3	持続可能な利便性と利用しやすさを高めるサービス基盤の強化	R 7年度から毎年度	公共交通に係る情報提供の継続	—
		R 7年度から毎年度	ニーズ調査の実施 1 回/年 以上	—
		R 7年度から毎年度	町内公共交通の収支率 3.0% (※3)	—
		R 7年度から毎年度	町内公共交通への公的資金投入額 36,563 千円 (※3)	—

※1：令和5（2023）年度の町営バス幌新線、東予線、乗合タクシーの利用者数の合計

※2：J R留萌本線、空知中央バス沼田線、沿岸バス留萌旭川線の3路線

※3：数値の増減を目標値として捉えず、毎年度、数値を把握し実施状況の適切性を確かめる

第8章 目標達成のための施策

8-1 目標1の達成に向けた施策

施 策 ①	町営バスによる生活交通の安定確保と柔軟な対応				
施 策 内 容	町営バスの現行運行内容を基本として維持しつつ、住民ニーズや地域の実情に応じた見直しを適宜行い、柔軟に対応することを目指します。町内の移動需要は、高齢化や地域ごとの生活環境の変化により刻々と変動するため、定期的な利用状況の把握を通じて、より最適な運行計画を検討します。 また、安定した運行を実現するためには、運転手や車両といった運行に必要なリソースの確保が重要です。そのため、地域内外の雇用状況や予算に応じたリソースの調整を行い、適切な体制を維持します。これにより、住民が日常的な移動で不便を感じることなく、必要なサービスを安定的に受けられる環境を整えます。 なお、持続可能性の確保にあたっては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、財政効率の向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
運行の継続	◎	◎	◎	◎	◎
運行内容の 見直し	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施

施 策 ②	乗合タクシーによる生活交通の補完				
施 策 内 容	乗合タクシーは、町営バスだけではカバーしきれないエリアや時間帯において、生活交通を補完する重要な役割を担います。この施策では、現状の運行内容を基本として維持しながら、住民の移動ニーズや地域の実態に応じて柔軟に見直しを行い、より効果的な運用を目指します。地域ごとに異なる利用実態を的確に把握し、必要に応じてルートや運行時間、乗車方式などの改善を検討します。 また、運転手や車両の確保といった運行に必要なリソースも、人口構成や利用状況の変化に対応しながら適切に調整します。これにより、乗合タクシーのサービスが途切れることなく、利用者がいつでも安心して利用できる体制を維持します。特に、交通弱者とされる高齢者や車を持たない住民にとって、必要なときに確実にアクセスできることを重視します。 なお、持続可能性の確保にあたっては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、財政効率の向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
運行の継続	◎	◎	◎	◎	◎
運行内容の 見直し	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施

施 策 ③	他分野と協働した総合的な町内交通網の構築				
施 策 内 容	町営バスや乗合タクシーでは対応しきれない多様な移動ニーズに対し、乗用タクシーなどの他の交通手段を組み合わせることで、町内交通のさらなる充実を図るものです。地域住民の生活環境や移動目的は多岐にわたり、一律的な公共交通だけではカバーしきれない場合があります。そのため、既存の交通サービスを補完する形で、タクシーを活用し、町内の移動手段における「階層化」を推進します。 この階層化は、バスや乗合タクシーといった基幹的な交通手段と、柔軟性の高い乗用タクシーを連携させることで、目的地や移動条件に応じた適切な交通手段を住民が選べるようにするものです。例えば、医療機関への緊急時のアクセスや、買い物や通院など小回りの利く移動には乗用タクシーが最適な選択肢となります。このように、異なる分野の交通手段を統合的に連携させることで、利用者にとっての利便性を最大限に高めます。 さらに、地域内のタクシー業者や医療、福祉機関といった関係者との協力体制を確立することで、住民の生活を包括的に支える移動ネットワークが実現します。この協働体制により、各分野の持つリソースを有効に活用し、費用面でも効率的かつ持続可能な運用を目指します。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
公共交通網 の構築	◎	◎	◎	◎	◎

8-2 目標2の達成に向けた施策

施 策 ④	住民ニーズや移動実態に応じた広域的な交通ネットワークの確保				
施 策 内 容	住民が医療、教育、買い物、雇用などの目的で町外へ円滑に移動できる広域的な交通ネットワークの維持に注力します。町外の主要な生活拠点や都市部との接続は、住民の生活の質を支える上で不可欠であり、現行の路線バスなどの運行を基本としつつ、継続的にその妥当性と有効性を見直します。特に、人口構成の変化や高齢化など、地域特有のニーズの変動を適切に把握し、柔軟に対応できる交通計画を推進します。 この過程では、広域的な交通サービスを提供するために必要な関係者との協働が鍵となります。具体的には、周辺自治体や交通事業者、行政機関との連携を強化し、住民ニーズに沿った運行体制を確保するための情報共有や調整を進めます。これにより、複数の路線や交通モードが効率的に接続され、住民がストレスなく町外の施設やサービスへアクセスできるようになります。 また、交通ネットワークの現状維持を基本としながらも、住民ニーズとの整合を定期的に検討し、必要に応じて地域交通の改善を図ります。単なる維持にとどまらず、進化し続ける広域交通ネットワークの構築を目指し、住民の暮らしに寄り添った持続可能な交通サービスを実現します。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
交通ネットワーク の確保	◎	◎	◎	◎	◎

施 策 ⑤	移動ニーズを踏まえた広域的な交通ネットワークの補完				
施 策 内 容	J R留萌本線廃止後に生じた住民の広域的な移動ニーズを補完し、生活に必要な町外アクセスを確保することを目的としています。J Rが担っていた役割は、通勤や通学、医療機関への受診、買い物などにおける重要な移動手段であったため、その廃止に伴う住民の不便を解消するための代替交通の整備が求められています。 そのため、具体的な運行内容や代替交通の運用計画については、J R留萌本線沿線自治体会議において各自治体と協議し、広域的な視点から最適な交通ネットワークの構築を検討します。この会議を通じて、沿線地域の移動需要や運行課題に対する情報共有を行い、効率的で無理のない運行体制を整備します。 また、住民の移動ニーズを定期的に調査し、その結果を自治体会議での協議内容に反映させることで、住民にとって実用性の高い運行内容へと改善を続けます。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他 (J R留萌本線沿線自治体会議)
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
交通ネットワーク の補完		◎	◎	◎	◎

施 策 ⑥	周辺自治体と連携した広域的な交通ネットワークの確保				
施 策 内 容	住民が町外の生活圏へスムーズに移動できるようにするためには、沼田町単独でのサービス提供には限界があり、周辺自治体との連携が不可欠です。この施策では、近隣自治体や関係機関と協力し、広域的に効果的な交通ネットワークの構築を目指します。具体的には、各自治体を持つ交通資源を共有し、効率的な運行体制を整えることで、住民にとっての利便性を最大限に引き出します。 協働の可能性を模索する中では、部活動や課外活動における生徒の移動支援といった新たな視点も重要な検討課題です。学校間の交流や大会参加などで発生する移動ニーズに柔軟に対応するため、既存の公共交通に加え、地域間でのシャトルバスの共同運行や、乗合タクシーの広域展開などの選択肢を検討します。 さらに、住民ニーズに応じた柔軟な交通手段を確保するため、関係自治体間で情報共有を密にし、運行計画やルートの見直しを定期的に行います。この連携を通じて、住民が日常的に利用する生活圏内の交通利便性が向上するとともに、広域的な移動がより持続可能で効率的なものとなることが期待されます。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他 (周辺自治体)
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
周辺自治体 との連携	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施

8-3 目標3の達成に向けた施策

施 策 ⑦	情報面における公共交通サービスの提供				
施 策 内 容	住民が公共交通を便利に、迷うことなく利用できるようにするためには、情報提供が不可欠です。この施策では、現在町のホームページを通じて提供されている運行情報の継続を基本としながら、情報提供の充実と拡大を目指します。町の住民だけでなく観光客や町外からの訪問者も含めた幅広い利用者が、必要なときに適切な情報にアクセスできる環境を構築します。 現行の情報提供体制は、時刻表や運行ルート、重要な運行変更情報をインターネット上で発信する形を取っていますが、今後は利用者ニーズの多様化に対応したさらなる拡充が求められています。 また、オンラインに限らず、紙媒体や地域の掲示板を活用したオフラインでの情報提供についても充実させ、高齢者やデジタル機器に不慣れな方々にも配慮した仕組みを導入します。このような多層的な情報提供により、町内全域で公平かつ迅速な情報伝達が可能になります。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
情報提供 の継続	◎	◎	◎	◎	◎
情報提供 の拡大	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施

施 策 ⑧	ニーズの着実な把握に向けた各種調査の実施				
施 策 内 容	公共交通を住民にとって使いやすく、かつ持続可能なものとするためには、地域の実情に即した利用者ニーズの把握が重要です。この施策では、アンケート調査などの定量的な手法に加え、地域事情に精通している住民や民生委員、自治会役員などとの継続的な意見交換を通じて、定性的な情報を補完することを目指します。こうした多面的なアプローチにより、表面的なデータだけでは見えにくい細かな移動ニーズや地域ごとの課題を的確に把握します。 また、特定の時間帯や路線における混雑状況、バス停留所の利便性といった細かな改善ポイントも、実際の利用者や地域関係者からのフィードバックによって明らかになります。 意見交換によって得られた情報は、アンケートや利用実績データと組み合わせ、総合的に分析し、運行ルートや時間帯の最適化、デマンド型交通の導入などの具体的な施策に反映することで、地域の変化に対応した柔軟な交通サービスの提供が可能となり、住民が常に「自分たちに合った交通」を利用できる環境が整備されることが期待されます。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
ニーズ調査 の実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施
バス停の 新築・更新				◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施

施 策 ⑨	I C Tを活用し公共交通利用者に合わせたサービス提供				
施 策 内 容	ICT を活用し、利用者がより便利に公共交通を利用できる環境を整備することを目的とした施策です。 この施策では、予約管理システムを導入することで、利用者が希望する運行時間やルートに柔軟に対応し、交通手段をより計画的に利用できる仕組みを提供します。これにより、利用者が求める利便性と運行側の効率的な管理を両立し、無駄のないサービス提供が可能となることが期待されます。 また、バスロケーションシステムを活用し、リアルタイムでの運行情報を提供することで、待ち時間や移動計画に対する利用者の不安を軽減します。経路探索サイトやアプリに情報を統合することで、利用者が直感的に最適な移動手段を見つけられる情報環境を整備します。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
I C Tを活用した サービス提供	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施	◎ 必要に 応じて実施

施 策 ⑩	持続的なサービス提供に向けた関係者連携				
施 策 内 容	地域公共交通の持続可能な運行を実現するため、関係者間の連携体制を強化します。その中心として、沼田町地域公共交通活性化協議会を軸に据え、行政、交通事業者、地域住民、民間団体など多様な関係者が連携して取り組む仕組みを構築します。協議会では、交通サービスの課題や利用者のニーズに基づいた施策を議論し、効率的かつ効果的な公共交通の提供を目指します。 また、沼田町地域公共交通網の整備や運行管理に関わる関係者間の連携もさらに深めます。具体的には、運行計画の策定や見直しの際に、関係機関との情報共有を円滑に行い、実行可能で地域に根差した施策を共同で進めます。				
実 施 主 体	協議会	沼田町	交通事業者	住民	その他
施 策 実 施 スケジュール	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
協議会を通じた 関係者連携	◎	◎	◎	◎	◎

第9章 本計画の達成状況の評価・実行体制

9-1 本計画の実行体制

本計画の実行体制は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規定に基づく法定協議会である「沼田町地域公共交通活性化協議会（事務局：産業創出課）」が主体的に実施することとします。

表 9-1 沼田町地域公共交通活性化協議会の委員構成

委員区分	機関名
町内関係機関及び地域公共交通の利用者等	沼田町商工会
	沼田町PTA連合会
公共交通事業者	空知中央バス株式会社
	有限会社明日萌観光バス
関係行政機関	北海道運輸局旭川運輸支局
	北海道開発局札幌開発建設部
	北海道空知総合振興局地域創生部
	北海道空知総合振興局札幌建設管理部
	旭川方面深川警察署
沼田町	沼田町 副町長
	沼田町 建設課
	沼田町 保健福祉課
	沼田町教育委員会

9-2 本計画の達成状況の評価

本計画を確実に実行していくために、地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価・第三者評価と併せて、地域公共交通計画の進捗状況の評価を定期的を実施します。

地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価、地域公共交通計画の進捗状況の評価については、沼田町地域公共交通活性化協議会が主体的に実施します。

なお、地域公共交通確保維持改善事業に関する第三者評価については、北海道運輸局地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会による評価を想定しています。

	協議会開催 (※)	地域公共交通計画 の推進	地域公共交通 確保維持改善事業
4月		【D o】 ・計画内容の推進	
5月			
6月	◎		【P l a n】 ・計画認定申請 (R8～)
7月			
8月			
9月			
10月			
11月			・補助金交付申請 (R8～)
12月			
1月	◎		【C h e c k】 ・自己評価
2月			・第三者評価 (北海道運輸局)
3月			

※協議会開催については、計画推進状況によって開催回数の変動を想定

図 9-1 計画推進期間における毎年度の評価等スケジュール