

蘭越町地域公共交通計画

令和7年8月
蘭越町

蘭越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.....	1
1-3	本計画の区域・計画期間.....	2
第2章	上位・関連計画の整理.....	3
2-1	関係法令.....	3
2-2	上位・関連計画.....	5
第3章	蘭越町の地域概況.....	10
3-1	地理的概況.....	10
3-2	社会状況等.....	12
第4章	蘭越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.....	29
第5章	地域の移動ニーズ等の整理.....	30
5-1	地域公共交通に関するアンケート調査.....	30
5-2	民生委員アンケート調査.....	31
5-3	関係者ヒアリング.....	33
第6章	本計画の基本的な方針・目標.....	36
6-1	地域交通の現状、課題及びニーズ.....	36
6-2	基本的な方針・目標.....	38
6-3	本計画が目指す交通網.....	39
第7章	本計画の指標・KPI.....	41
第8章	目標達成のための施策.....	42
8-1	目標1の達成に向けた施策.....	42
8-2	目標2の達成に向けた施策.....	44
8-3	目標3の達成に向けた施策.....	45
第9章	本計画の達成状況の評価・実行体制.....	46
9-1	本計画の実行体制.....	46
9-2	本計画の達成状況の評価.....	47

第1章 はじめに

1 - 1 本計画の策定趣旨

令和2年度からスタートしている「第6次蘭越町総合計画」では、「住民が地域で安心して暮らし続けられる」まちづくりを基本とし、目まぐるしく変化し続ける経済や社会情勢に柔軟に対応するとともに、地域の人材や資源を最大限活用していくこととして、各施策を積極的に推進することとしています。まちの将来像では「奥二セコの緑と穏和と自立のまち“蘭越” ～すべての住民と 誇りを次代へつなぐ～」を掲げ、まちづくりの基本目標として掲げた「住みよいまち、選ばれるまちづくりのために」の取組では「域公共交通網・情報網の形成」を最初に取り上げ、高齢化や観光誘客等、移動利便の向上を検討するために、道路を維持管理しながら、公共交通の利便向上に取り組むことを明示しています。平成19年に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称、地域交通法）」では、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。近年、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が厳しさを増してきている中で、令和2年11月27日に地域交通法が改正され、地域が自らデザインする地域交通を目指して、地域の移動資源の総動員等の方向性が示されました。さらに、こうした方針を含めた内容を取りまとめた地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。また、令和5年4月には、地域の関係者の連携と協働「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることの必要性を謳った改正がなされました。続けて令和6年度からは「交通空白解消本部」が設置され、地域住民の足としての交通空白解消に向けた施策の推進が強く求められるようになる等、地域公共交通を取り巻く国の動きが活発化しております。

しかしながら、令和2年（2020）年2月頃から日本国内で広がり始めた新型コロナウイルス感染症の拡大による人々の外出自粛等の影響により、公共交通機関の利用者が激減しました。人々の生活様式が一変し、これまでの既存の公共交通サービスを維持できなくなることが懸念されます。また、2024年4月に労働基準法が改正され運転手の労働時間・拘束時間に制限がかけられることから、交通事業者の運転手不足がより深刻化することが予想されています。さらに、公共交通サービスを通じて、環境問題への対応や地域社会の発展と国際目標である「持続可能な開発目標（SDGs）」への取組も求められています。

こうした状況を踏まえて、蘭越町にとって相応しく、蘭越町らしいをテーマに、蘭越町の移動資源を有効に活用した、町民の生活とまちづくりを支えるインフラとして、持続可能で利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的に「蘭越町地域公共交通計画」を策定します。

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。

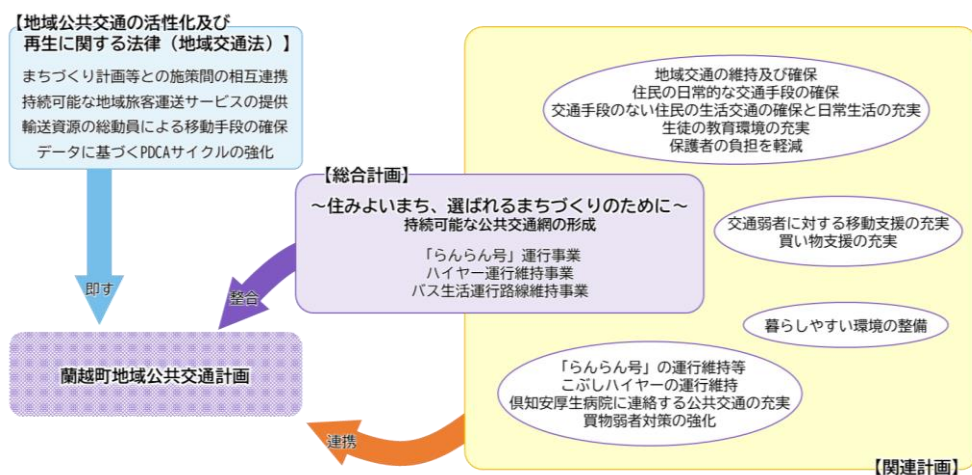


図 1-1 上位・関連計画との関連性を踏まえた本計画の位置付け

1 - 3 本計画の区域・計画期間

(1) 本計画の対象区域

蘭越町全域を計画の対象区域とします。



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の方針・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 ～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 - M a a S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 ～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) 蘭越町が策定するもの

本町は「第6次蘭越町総合計画」を上位計画、「第3期蘭越町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「第9期蘭越町高齢者保健福祉計画」、「第2期蘭越町子ども・子育て支援事業計画」の4つの関連計画において、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次蘭越町総合総合計画の内容

項 目	内 容
計 画 期 間	令和2（2020）年度から令和11（2029）年度まで
将 来 像	奥二セコの緑と穏和と自立のまち“蘭越” ～すべての住民と誇りを次代へつなぐ～
ま ち づ く り の 目 標	1. 新たな時代に適した行政体制づくりのために 2. 住みよいまち、選ばれるまちづくりのために 3. 共生の地域づくりのために 4. 地域に根ざしたしごとづくりのために 5. まちのにぎわいづくりのために 6. 暮らしの基盤づくりのために 7. 自立の精神を養うために 8. 持続的な保険運営のために 9. 水の循環づくりのために
施 策 の 内 容	第2章 住みよいまち、選ばれるまちづくりのために 1. 地域公共交通網・情報網の形成 1. 持続可能な公共交通網の形成 ・「らんらん号」運行事業 ・ハイヤー運行維持事業 ・バス生活運行路線維持事業 第3章 共生の地域づくりのために 2. 障がい者への支援 2. 障がい者の生活支援 ・地域生活支援サービスの充実 4. 高齢者への支援 1. 介護予防・日常生活への支援 ・高齢者の移動支援

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	交通計画での留意点
第3期蘭越町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (R7～R11)	重点施策2 まちに住むひと・訪れる ひとを増やす 1. 町内の生活環境の向上 (1) 移動利便性の向上 ・「らんらん号」の運行維持等 ・こぶしハイヤーの運行維持 (2) 医療・福祉サービスの確保 ・倶知安厚生病院に連絡する公共 交通の充実 (3) 買い物等利便性の確保 ・買物弱者対策の強化	○JRへの乗り継ぎが可能な時刻 変更を行い、公共交通体系の利 便性向上を図る ○高齢者や身体に障がいのある方 等の交通弱者が自立した生活を 営める環境整備を図る ○移動制約者等に対し、福祉輸送 の継続、充実を図る ○町内事業者との協力、公共交通 サービスや介護・福祉サービス との連携を通じ、買い物代行サ ービス等の普及を図る
蘭越町 過疎地域持続的発展計画 (R3～R7)	5 交通施設の整備、交通手段の確保 ・バス運行生活路線維持事業 ・生活交通バス「らんらん号」運行 事業 ・ハイヤー運行維持事業 9 教育の振興 ・蘭越高校教育振興対策事業	○地域交通の維持及び確保を図る ○住民の日常的な交通手段の確保 ○交通手段のない住民の生活交通 の確保と日常生活の充実を図る ○生徒の教育環境の充実を図る ○保護者の負担を軽減
第3期蘭越町 地域福祉計画 (R3～R7)	基本目標4 地域で暮らし続けられる 生活環境づくり (2) 移動手段の確保 ■交通弱者に対する移動支援の充実 ■買い物支援の充実	○高齢者や障がい者の移動支援に 関する事業の周知 ○利用者の利便性や交通弱者に配 慮したバス運行に取り組む ○移動手段が乏しく、日常の買い 物が不便な人の動向を把握
第8期蘭越町 高齢者保健福祉計画 介護保険事業計画 (R3～R5)	第6章 計画の目標と取り組み 3 基本目標に対する取り組み 目標④ 高齢者の社会参加の促進と 権利擁護 ■暮らしやすい環境の整備	○高齢者だけでなく全ての人が生 活しやすい環境づくり

(3) 関連地域が策定するもの

本町に関連する地域として、後志地域、二セコ町及び倶知安町では地域公共交通計画が策定されており、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
北海道後志 地域公共交通計画 令和4（2022）年度 ～令和8（2026）年度	■広域交通の確保方針の設定 ・並行在来線（小樽～長万部）のバス転換に係る議論を踏まえた各路線の維持・確保に向けた協議 ・各市町村法定協議会において、実情に合わせた運行形態を検討するとともに、単独計画における生活圏交通の確保方針を踏まえ、広域交通との接続性の向上について検討する ■広域交通の確保に向けた運行形態の見直し等の検討 ・後志地域公共交通活性化協議会分科会等により、路線の利用実態に即した交通体系の構築に向け、協議・検討を行う ■幹線・広域・生活圏交通間の乗換環境の向上 ・各市町村における実情やニーズに応じて、幹線交通と広域・生活圏交通の乗換拠点への機能集約などにより、拠点機能を強化することで、利用者の利便性・快適性の向上を図る ・市町村単独計画に基づく乗換環境向上や公共交通空白地域対策など、生活圏交通の利便性向上や確保に向けた取組を進める
二セコ町 地域公共交通計画 令和6（2024）年度 ～令和10（2028）年度	■乗換拠点等の機能強化 ・広域交通と生活圏交通の交通モード間の乗換拠点となる二セコ駅やバス停近辺の既存施設等において、利用者の利便性や快適性の向上を図るため、接続性の強化や情報提供の手法改善等の検討を行う。 ・また、北海道新幹線並行在来線については、廃止後バス転換を図る方針が示されていることから、将来的な広域交通体系の変更に適応した、交通モード間の接続性の確保に努める。
倶知安町 地域公共交通計画 令和5（2023）年度 ～令和9（2027）年度	■駅等を中心とした乗継ネットワークの構築 ・町内中心部を移動するじゃがりん号と実証運行路線である郊外デマンドバス「じゃがたく」が立ち寄る倶知安厚生病院は、町民のみならず周辺町村からの通院も多い病院であることから、乗り継ぎ拠点として位置づけ、各モードが乗継可能な運用を検討する。 ■生活路線バスの維持 ・住民生活に必要な生活路線バスについては、『生活路線バス維持費補助金』を活用して、今後も路線の維持を図る。
岩内町 地域公共交通計画 令和3（2021）年度 ～令和7（2025）年度	■路線維持のための運行補助の実施 ・関係市町村と連携して地域生活路線として運行する既存路線に対し、利用状況を把握しながら運行補助の実施を継続します。 ■公共交通による市町村情報の発信 ・いわない循環バス「ノッタライン」車内に行政用のPRスペースを設け、コミュニティバス利用者に観光PR等を実施することによりターミナルを起点とした他の路線バスの利用促進を図ります。

第3章 蘭越町の地域概況

3-1 地理的概況

(1) 地勢等

蘭越町は、北海道後志総合振興局管内に位置し、面積は約449平方キロメートルです。山地や丘陵、平野部が調和した地形で、隣接する自治体は倶知安町、二セコ町、寿都町、黒松内町、島牧村です。

北部には二セコ連峰が広がり、町の中心を流れる尻別川は清らかな水質で知られ、農業と自然環境を支える重要な存在です。平野部では稲作が盛んで、「らんこし米」として知られる高品質な米が生産されています。また、畑作も地域の主要産業です。

温泉地としても有名で、湯本温泉や昆布温泉は「二セコ温泉郷」の一部として多くの観光客を引き寄せています。気候は冬に豪雪となる一方、夏は涼しく、農業や観光が活発です。



図 3-1 地理的概況

出典：国土地理院「基盤地図情報 数値標高モデル」
※数値標高モデルを加工して作成

(2) 気象状況

気象は、日本海側気候に属し、豪雪地帯として知られます。冬は積雪量が多いです。また、夏は涼しく、平均気温は20℃前後で、年間を通じて降水量が安定しています。

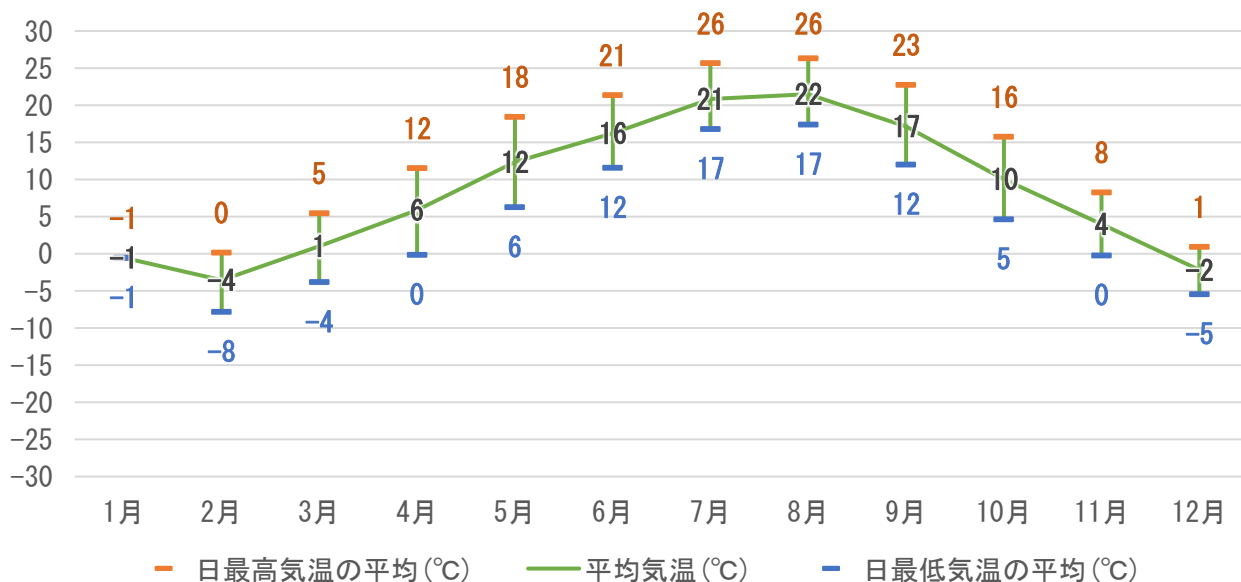


図 3-2 年間気温（平成27（2015）年から令和6（2024）年の平均）

出典：気象庁「気象データ（蘭越地点）」

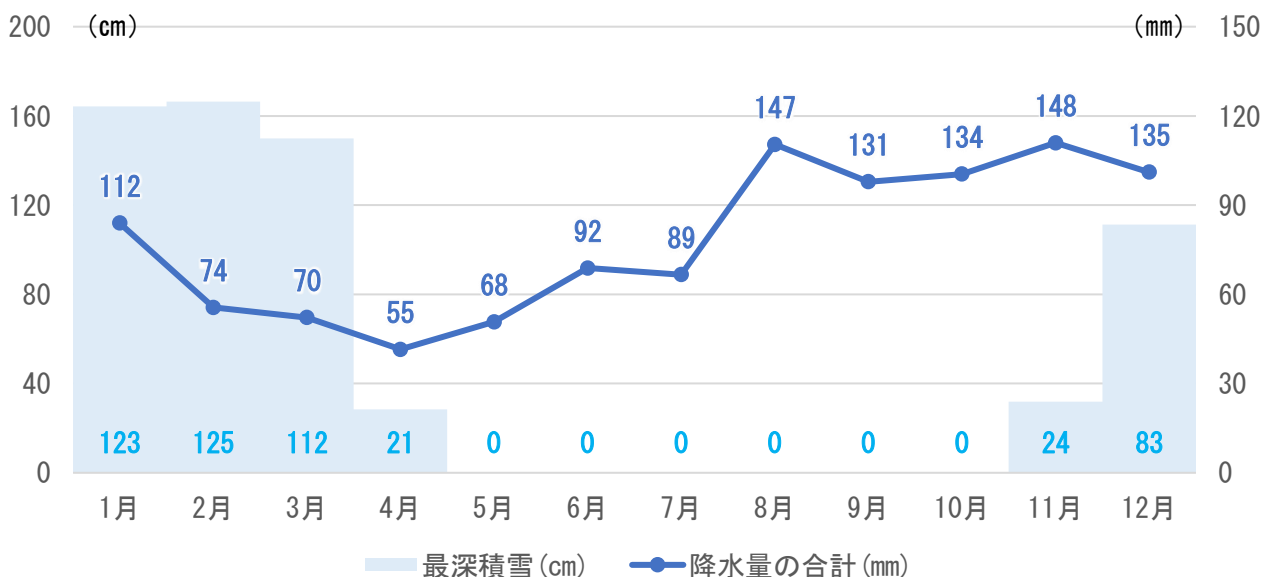


図 3-3 年間気温（平成27（2015）年から令和6（2024）年の平均）

出典：気象庁「気象データ（蘭越地点）」

3 - 2 社会状況等

(1) 人口動態

1) 人口推移

現状・問題点	・計画策定から約5年後の2030年の人口は3,478人となり、高齢化率は46.5%に達する見込みです。 ・加えて、年少人口は285人と大幅に減少し、生産年齢人口も1,577人まで減少することが想定され、労働力の不足が深刻化し、介護や医療の担い手が減ることで、福祉サービスの継続が難しくなるほか、公共交通の利用者減少により運行維持が困難となることが予想されます。 ・また、高齢者の移動手段の確保や買い物・通院支援の需要が高まる一方で、支援を担う人材や財源の確保が難しくなることも想定されます。
課題	・高齢化の進行に伴い、移動手段の確保や公共交通の利便性向上等を進め、高齢者が安心して暮らせる環境を整える必要があります。 ・通勤や通学の利便性向上等、公共交通の充実を図り、生活しやすい環境を整えることが重要です。

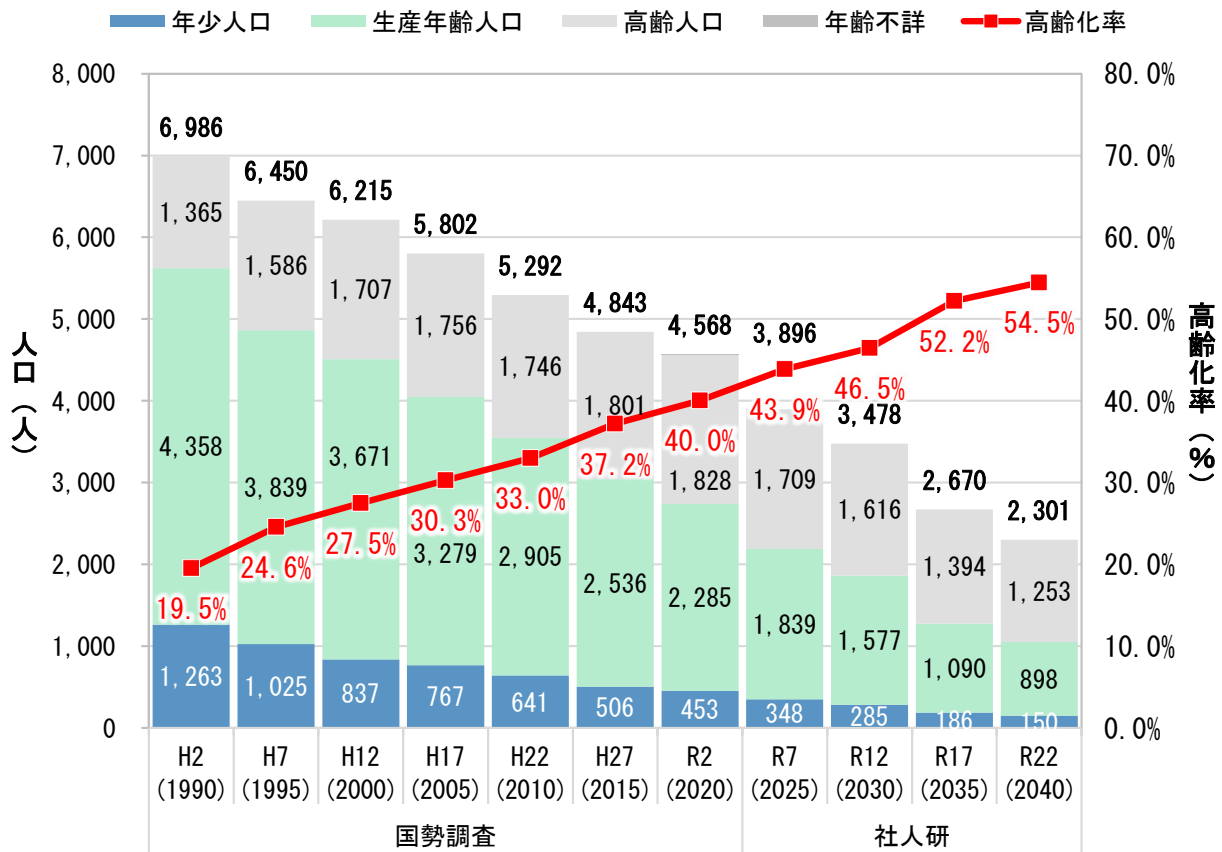


図 3-4 人口推移

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（蘭越町周辺）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、**中心部以外での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。

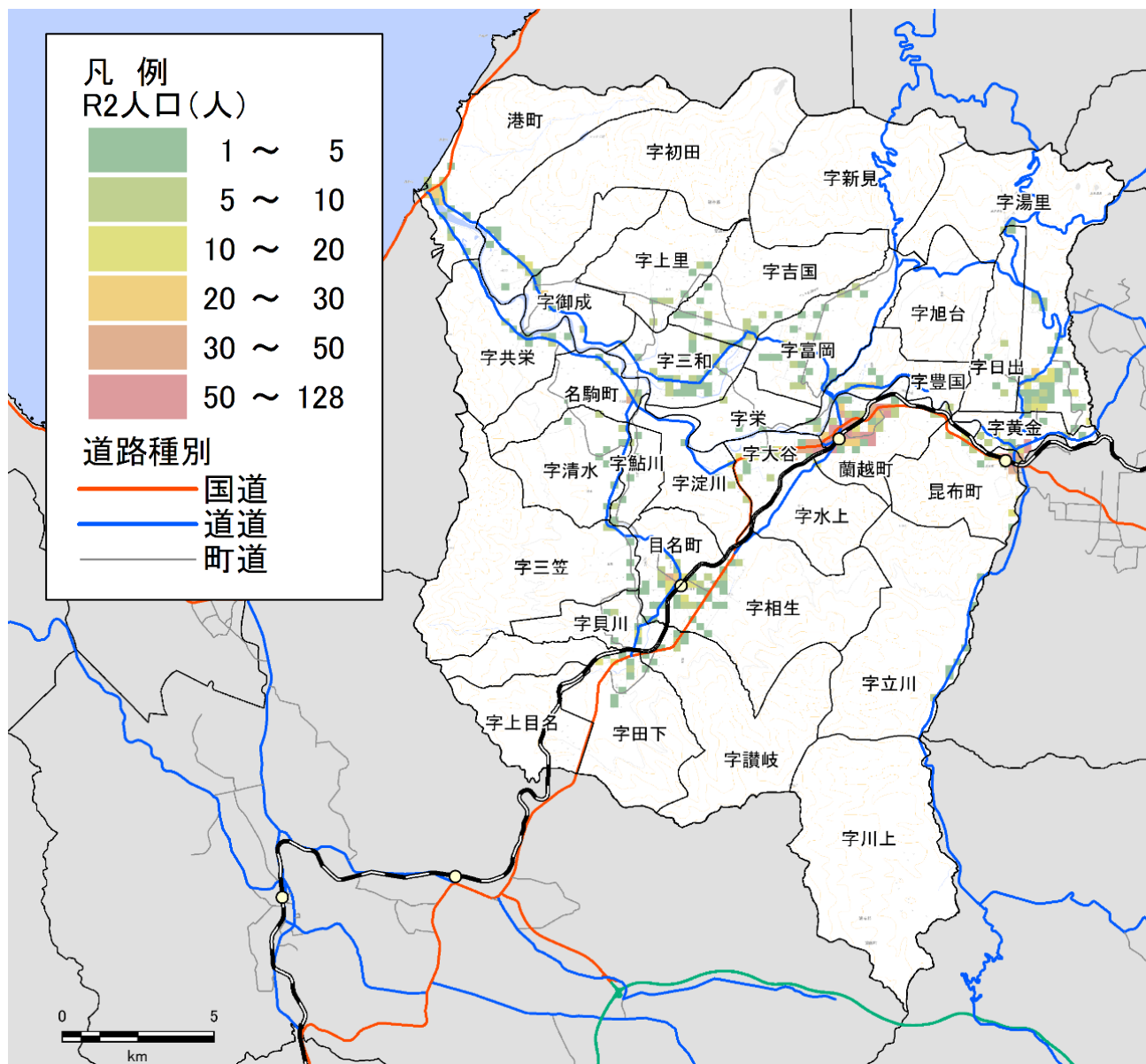


図 3-5 人口分布

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	・ 高齢化が進むエリアのニーズに応じた運行体系の構築が必要です。

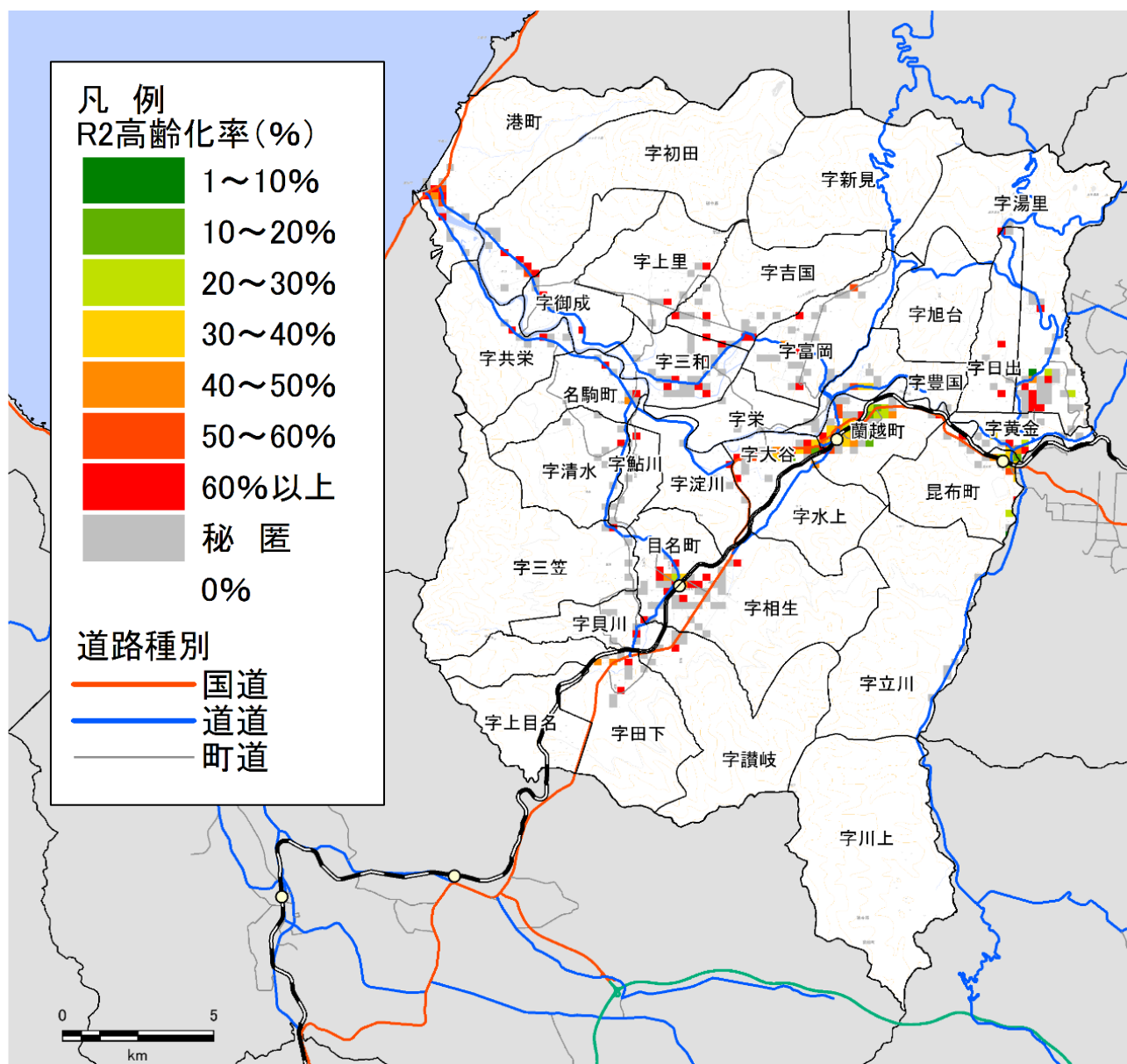


圖 3-6 高齡人口分布

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」

4) 免許非保有者数の推計

現状・問題点	・本町の免許保有者数から、非保有者数を推計すると町全体で 1,505 人であり町全体人口の約 33%が免許を保有していないと推計されます。
課題	・免許を保有していない方のうち、高齢者や若年層の通院・買い物・通勤・通学時等の移動手段の利便性を高める施策が求められます。

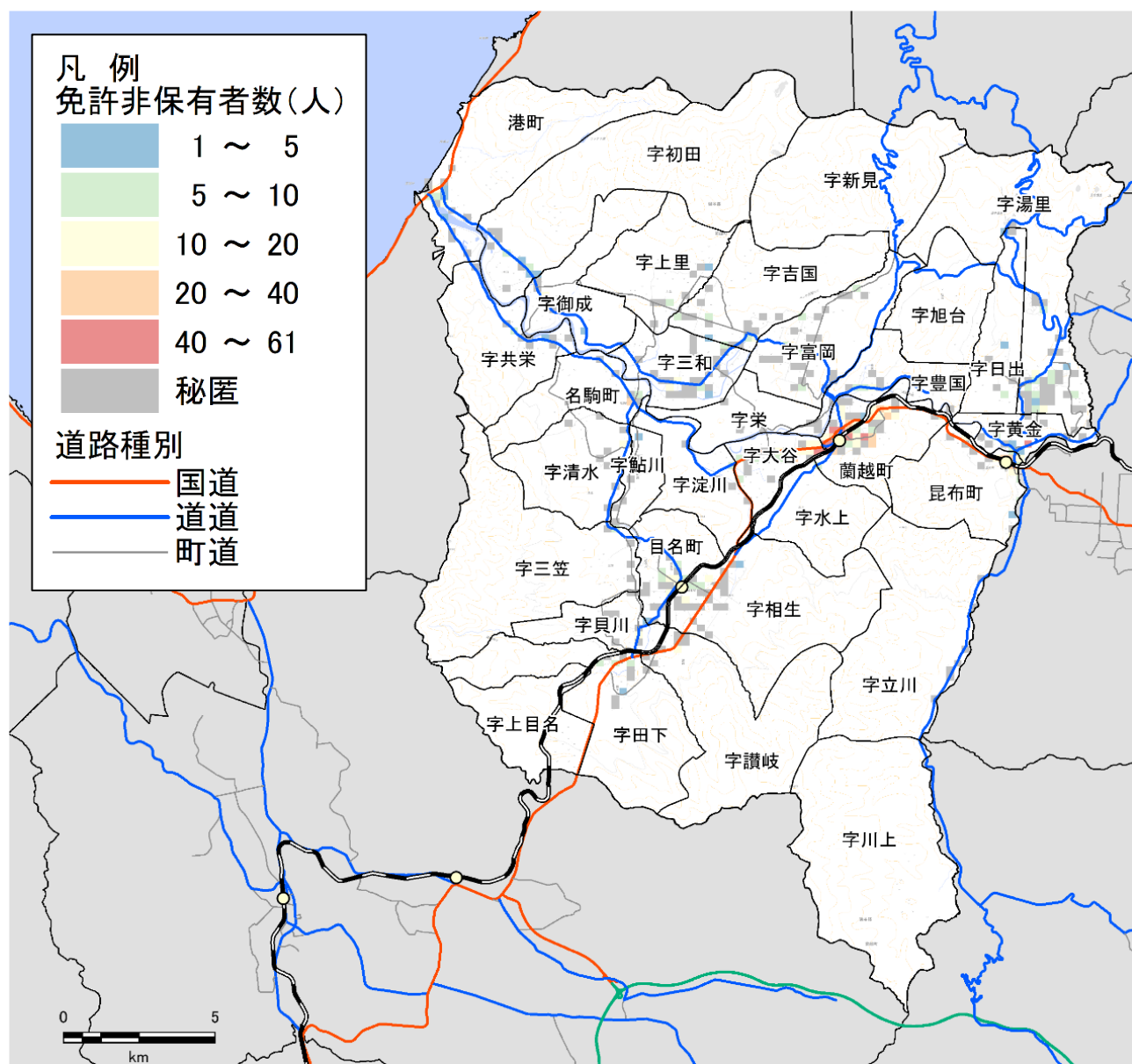


図 3-7 免許非保有者の分布（推計）

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」、
北海道警察「令和5年12月末時点の免許保有者数」をもとに推計

表 3-1 大字別の人口動態

大字・町名	人口 (人)	高齢者数 (人)	高齢化率	免許非保有者数 (人)
字三和	122	61	50.0%	42
字御成	51	26	51.0%	15
字共栄	37	19	51.4%	9
字初田	54	30	55.6%	17
港町	150	82	54.7%	51
字上里	37	21	56.8%	9
字吉国	77	36	46.8%	23
字富岡	102	39	38.2%	25
字栄	11	7	63.6%	4
字豊国	76	24	31.6%	28
字日出	35	16	45.7%	9
字湯里	201	70	34.8%	52
字黄金	266	145	54.5%	115
昆布町	452	132	29.2%	141
蘭越町	1,822	597	32.8%	564
字大谷	467	217	46.5%	189
字淀川	39	20	51.3%	11
目名町	184	90	48.9%	64
字鮎川	16	11	68.8%	4
名駒町	78	32	41.0%	30
字清水	34	15	44.1%	10
字三笠	22	10	45.5%	6
字貝川	31	14	45.2%	13
字田下	54	27	50.0%	19
字讃岐	24	12	50.0%	10
字相生	105	64	61.0%	36
字立川	21	11	52.4%	8
合計	4,568	1,828	40.0%	1,505

※国勢調査人口が0人の地区は非掲載

(2) 生活関連施設

現状・問題点	・主要な生活関連施設は、蘭越駅周辺に集中しています。 ・集落となっている地域では少数ですが公共施設等が立地しています。
課題	・郊外部に居住する方が、町内生活関連施設への公共交通によるアクセスの必要性を検証し、求められる交通サービスの提供が重要です。

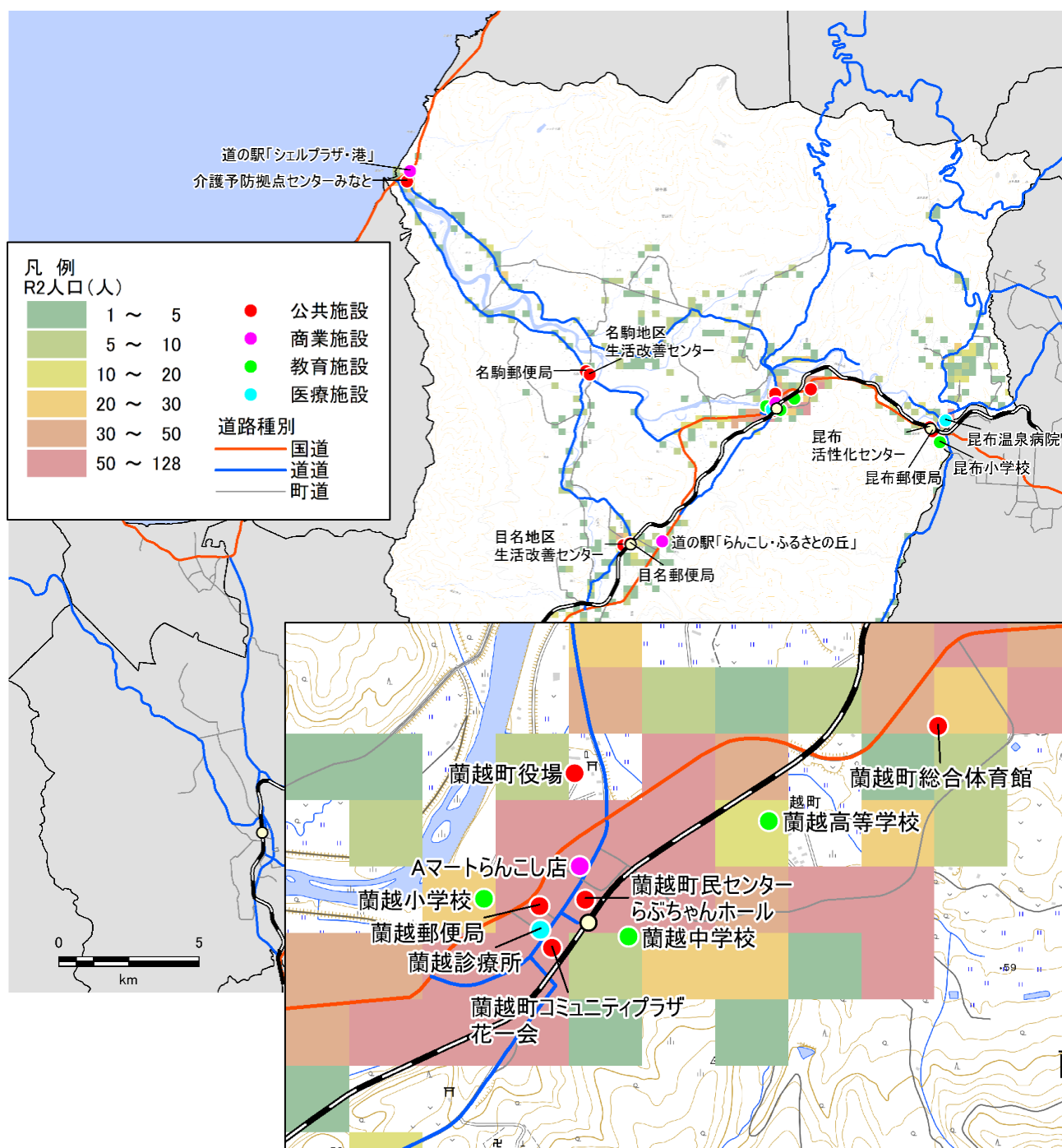


図 3-8 生活関連施設の位置図 出典：国土交通省「国土数値情報」

(3) 生活圏

現 状 ・ 問 題 点	・本町の通勤・通学における生活圏は「蘭越町」、「ニセコ町」、「倶知安町」が中心となっています。 ・また、後志地域の周辺自治体への移動も見られます。
課 題	・主な移動手段が公共交通と想定される通学者が、本町に住みながら通学できる移動手段の確保が必要です。 ・一方で、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。

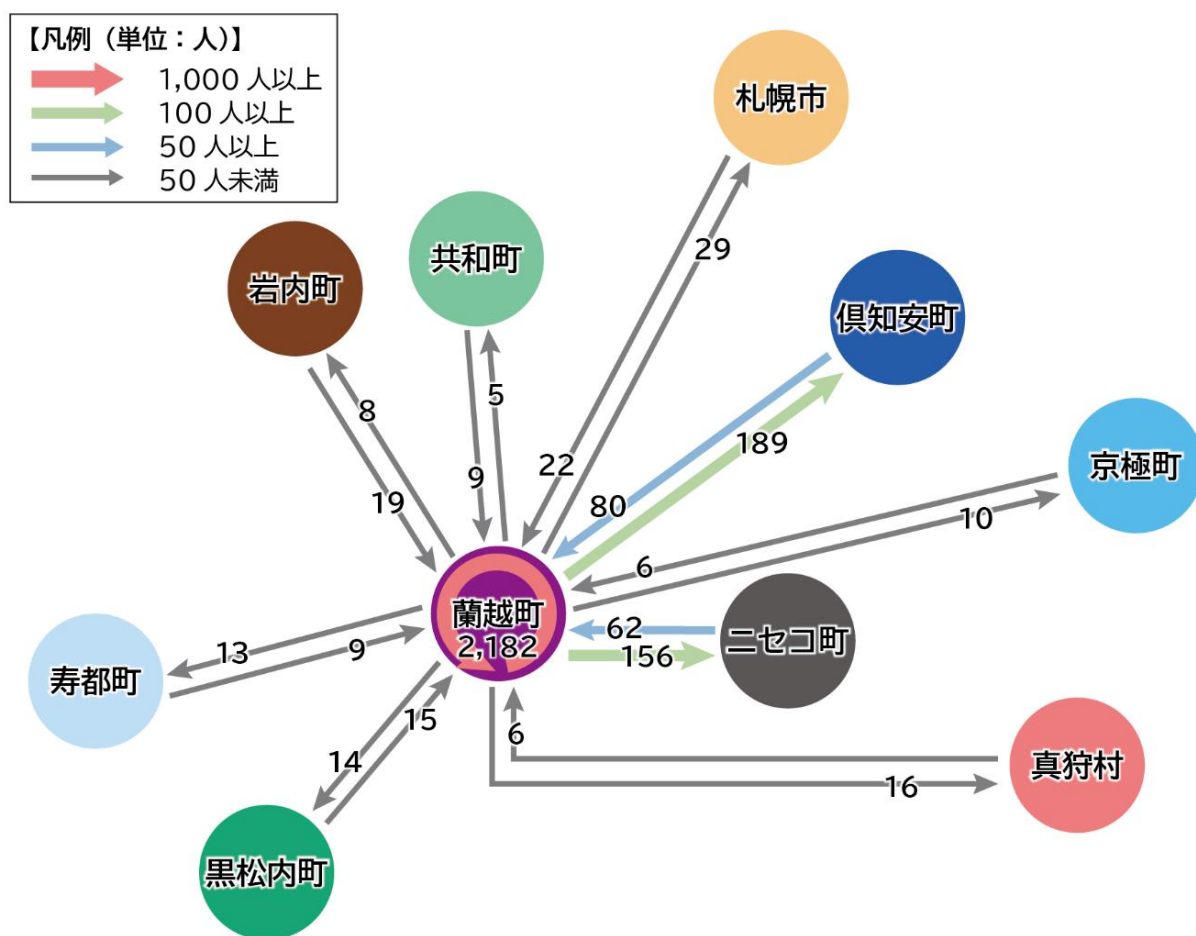


図 3-9 通勤・通学における生活圏

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」

(4) 観光動向

現 状 ・ 問 題 点	- 近年の本町の観光入込客数は、年間60万人前後で推移しており、観光入込客数のうち、9割前後が日帰客となっています。 - 今後の動向として、ニセコエリアのインバウンド需要を含めた交流人口の増加に向けた取り組みの検討が進められています。
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。

【観光入込客数市町村一覧】

(単位:千人)

市町村名	令和5年度	令和4年度	対前年度増減数	対前年度比
小樽市	7,612.1	4,065.0	3,547.1	187.3%
島牧村	65.0	51.9	13.1	125.2%
寿都町	138.1	142.3	△ 4.2	97.0%
黒松内町	263.9	250.9	13.0	105.2%
蘭越町	597.8	609.4	△ 11.6	98.1%
ニセコ町	1,601.8	1,428.0	173.8	112.2%
真狩村	317.9	356.0	△ 38.1	89.3%
留寿都村	1,129.8	1,011.4	118.4	111.7%
喜茂別町	5,103.7	2,300.9	2,802.8	221.8%
京極町	560.2	658.6	△ 98.4	85.1%
倶知安町	1,304.3	1,171.9	132.4	111.3%
共和町	140.8	129.0	11.8	109.1%
岩内町	337.8	309.6	28.2	109.1%
泊村	81.9	61.1	20.8	134.0%
神恵内村	174.4	160.9	13.5	108.4%
積丹町	1,037.8	774.4	263.4	134.0%
古平町	242.3	234.5	7.8	103.3%
仁木町	265.9	240.7	25.2	110.5%
余市町	981.5	761.3	220.2	128.9%
赤井川村	942.7	731.0	211.7	129.0%

図 3-10 近隣自治体の観光入込客数の推移

令和5(2023)年度(通年)市町村別観光入込客数

※対前年度との比較については、増加・減少の傾向をわかりやすくするため増減率で表示。

(皆増：前年度がゼロで今年度の実績がある場合の表示、皆減：前年度に実績があり、今年度がゼロの場合の表示)

(単位：千人、%)

市町村名	区 分	令和5年度	令和4年度	増減率	市町村名	区 分	令和5年度	令和4年度	増減率
	総 数	597.8	609.4	-1.9	他町村情報につきブラインド加工				
蘭越町	道外客	89.5	82.7	8.2					
	道内客	508.3	526.7	-3.5					
	日帰客	531.2	537.4	-1.2					
	宿泊客	66.6	72.0	-7.5					
	宿泊客延数	79.9	86.5	-7.6					

図 3-11 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 蘭越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・問題点	・函館本線は、本町の生活圏である二セコ町や倶知安町までの地域間交通として重要な役割を担っています。 ・今後の動向として、北海道新幹線の札幌延伸に伴い、長万部-小樽間はバス転換に向けた検討が進められています。
課題	・鉄道、バス転換のそれぞれの状況に応じて、沿線自治体として必要な措置等を講じることが重要です。



図 4-1 本町の鉄道網

出典：国土交通省「国土数値情報」

表 4-1 鉄道の運行状況（令和6（2024）年3月16日改正）

路線名等	区間			便	始発	終発	最短 所要 時間
ＪＲ北海道 函館本線	蘭越駅	倶知安駅	札幌駅	上 1	6:17	-	2:33
				下 -	-	-	-
	長万部駅	蘭越駅	小樽駅	上 1	19:30	-	3:05
				下 3	6:03	20:04	3:14
	蘭越駅	二セコ駅	倶知安駅	上 2	7:52	9:50	0:34
				下 2	8:37	11:07	0:34
	長万部駅	蘭越駅	倶知安駅	上 4	6:22	18:30	0:32
				下 1	13:29	-	0:33

出典：ＪＲ北海道「函館本線(小樽—札幌—旭川)上り・下り」

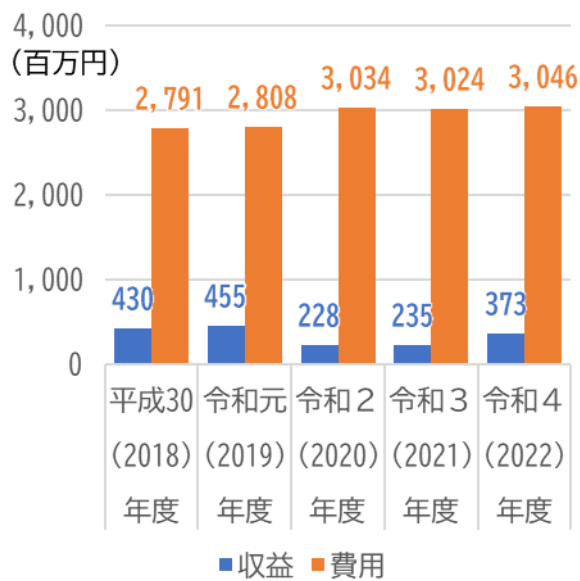


図 4-2 函館本線（長万部-小樽）の収益及び費用

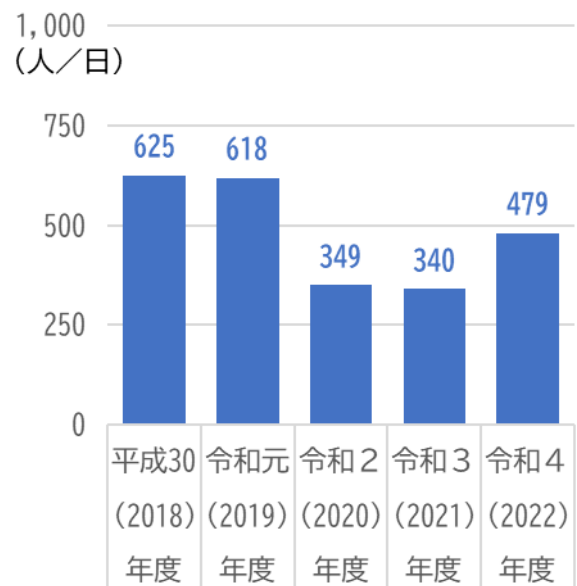


図 4-3 函館本線（長万部-小樽）の輸送密度
出典：ＪＲ北海道「線区別収支とご利用状況」

(2) 4条乗合（路線バス）

現 状 ・ 問 題 点	・ 本町の路線バスは、内陸側を運行する福井線と、海側を運行する雷電線の2路線が通年的に運行し、ニセコ線が季節運行しています。 ・ 路線バスの利用者数は年々減少傾向にあり、国の補助基準（輸送量 15 人以上）を満たさない路線も見られる状況です。また、北海道の補助基準（輸送量 10 人以上）を満たさない路線も見られる状況です。
課 題	・ 路線バスの運行維持を軸に、沿線自治体で必要な措置等を講じることが重要です。 ・ また、効率化かつ持続可能性の高い移動手段を検討することも重要です。

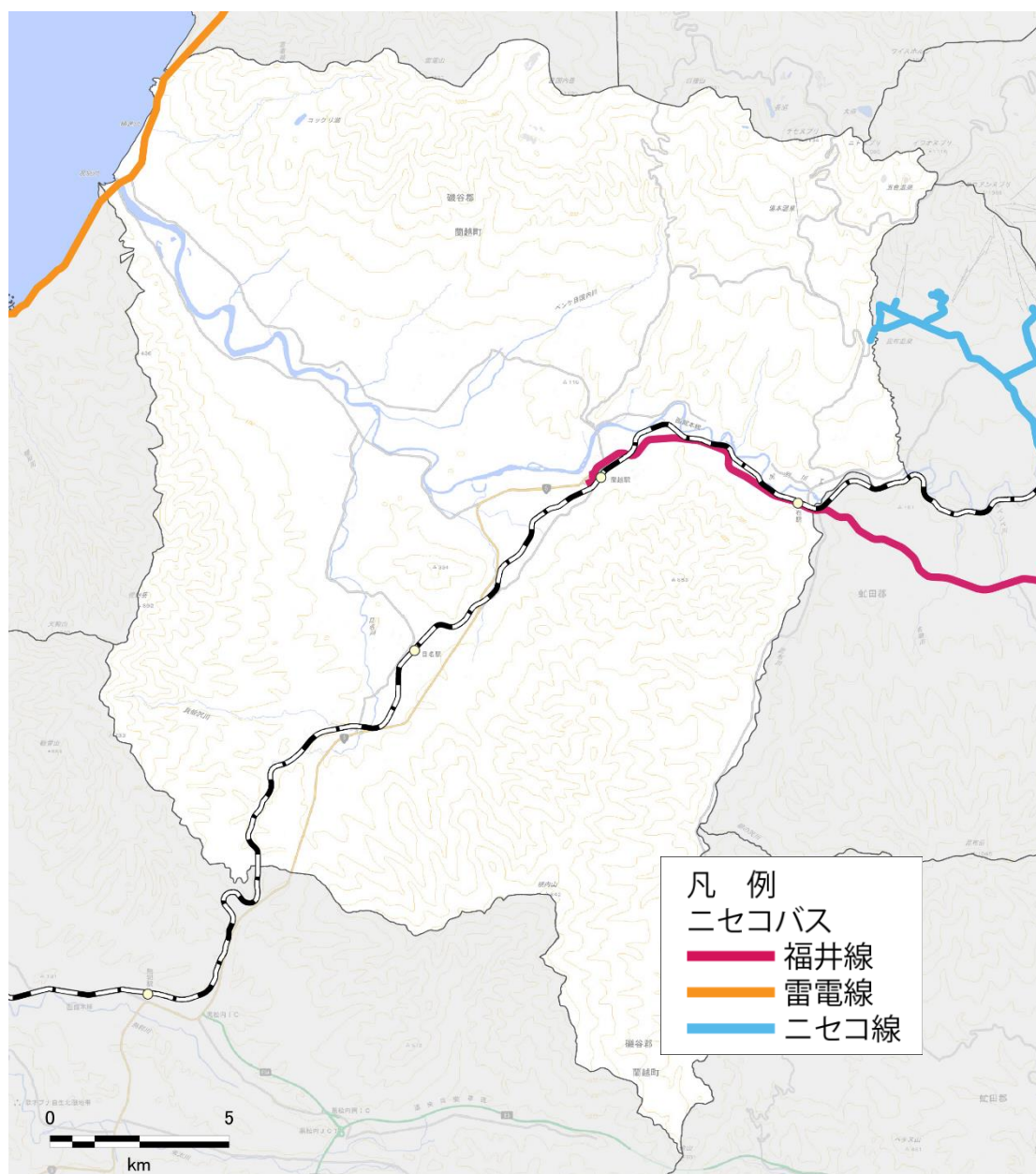


図 4-4 本町の路線バス網

出典：国土交通省「国土数値情報」

表 4-2 路線バスの運行状況

路線名等	区間			運行曜日	便	始発	終発	最短所要時間
ニセコバス 福井線	ニセコ駅前	昆布駅前	蘭越出張所	平日	上 2	7:35	17:50	0:31
					下 2	8:15	18:25	0:31
				土日祝日	上 2	7:35	17:50	0:31
					下 2	8:15	18:25	0:31
ニセコバス 雷電線	寿都ターミナル	港町	岩内ターミナル	平日	上 4	7:05	17:30	1:08
					下 4	9:52	19:10	1:08
				土日祝日	上 2	7:05	17:30	1:08
					下 2	9:52	19:10	1:08
ニセコバス ニセコ線	ニセコ駅前	昆布温泉	五色温泉郷	土日祝日	上 2	10:25	13:10	1:16
					下 2	13:05	14:21	1:16

出典：ニセコバス「福井線・雷電線・ニセコ線 時刻表」

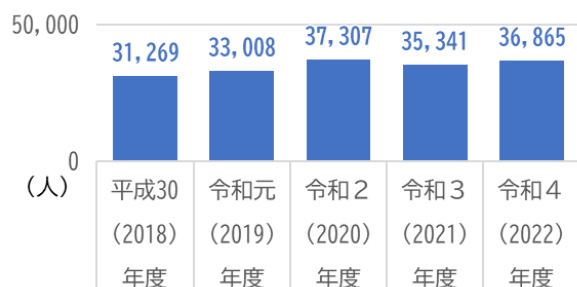


図 4-5 雷電線の輸送人員の推移

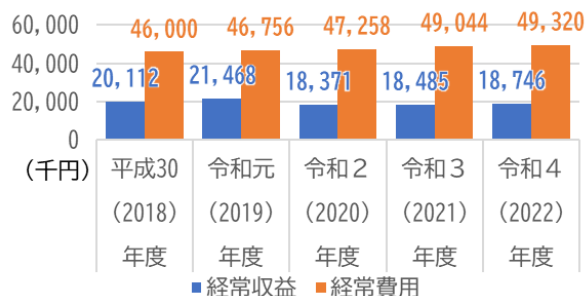


図 4-6 雷電線の収支額の推移

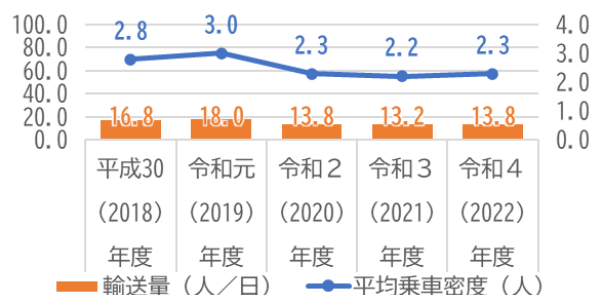


図 4-7 雷電線の輸送量及び平均乗車密度の推移

出典：事業者資料

(3) 自家用有償旅客運送

1) 交通空白地有償運送

現 状 ・ 問 題 点	・ 本町では、交通空白地有償運送に該当する交通サービスはありません。
課 題	・ 地域の移動手段確保に向け、必要に応じて、交通空白地有償運送を検討・整備することが重要です。

2) 福祉有償運送

現 状 ・ 問 題 点	・ 院内介助が必要な「要介護1」以上の要介護認定者等の送迎を実施（訪問介護事業所） ・ 人工透析を受けるために倶知安厚生病院に通院されている方を対象に、通院負担の軽減を図るため、週3回、1人以上で送迎を実施しています。（蘭越町社会福祉協議会）
課 題	・ 自力での移動が困難な方の重要な移動手段であるため、庁内所管部署と連携し、持続的な交通サービスに昇華することが重要です。

(4) 法人タクシー

現 状 ・ 問 題 点	・ 地域内での短距離利用や、公共交通の補完的な役割を果たしており、高齢者を中心とした住民の生活に欠かせない存在となっています。 ・ 一方で、タクシー業界全体における運転手の高齢化や担い手不足が深刻化しています。
課 題	・ タクシー・ハイヤーの需要が増加していることが想定される中で、運転手の確保など事業継続性の確保が重要です。

表 4-5 蘭越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
(有)蘭越パブリック・メンテナンス	中型2両	8:00~22:00

出典:北海道ハイヤー協会

(5) 道路運送法に該当しない交通サービス

1) らんらん号

現 状 ・ 問 題 点

- ・本町では、利用対象者を限定せず、運賃が無料の交通サービスとして「らんらん号」を運行しています。
- ・町内各地区と市街地を結ぶ役割のほか、移動ニーズの高い「蘭越町交流促進センター幽泉閣」と市街地を結ぶ役割を担う定期運行の交通サービスです。
- ・国の補助基準（2.0人以上/便）を満たしていない、利用者数が限定的な路線があるため、今後、運行内容の見直し等の実施が重要です。

課 題

- ・本町における基幹交通として、移動ニーズや利用実態に即した見直しが必要です。

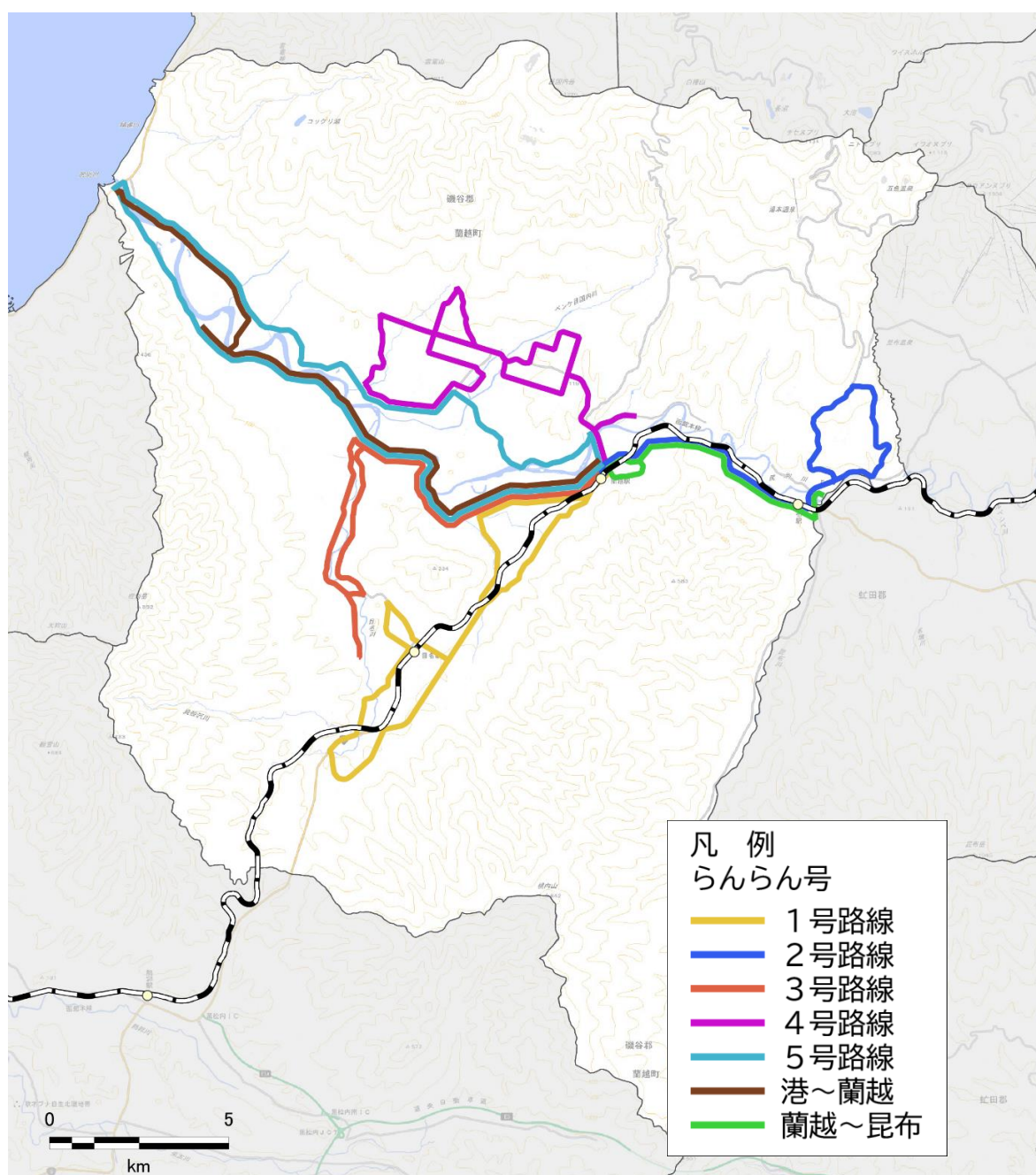


図 4-8 本町のおう交通網

出典：国土交通省「国土数値情報」

表 4-3 らんらん号の運行状況（令和6（2024）年4月1日改正）

路線名等	区間			運行曜日	便	始発	終発	最短所要時間
らんらん号 1号路線	淀川コミュニティセンター	高齢者センターめな	町民センター	月・木・金	上 1 下 -	7:35 -	- -	0:55 -
	町民センター	高齢者センターめな	町民センター	月・木・金	循環 2	11:30	15:00	1:03
らんらん号 2号路線	日出ふれあいセンター	昆布温泉病院	町民センター	火・水・金	上 1 下 -	8:10 -	- -	0:50 -
	保健福祉センター	昆布温泉病院	町民センター	火・水・金	循環 1	11:40	-	1:20
	保健福祉センター	昆布温泉病院	昆布駅前	火・水・金	上 1 下 -	14:40 -	- -	1:01 -
					循環 2			
らんらん号 3号路線	鮎川集会所前	名駒バス待合所	町民センター	月・水・木	上 1 下 -	7:50 -	- -	0:40 -
	町民センター	名駒バス待合所	町民センター	月・水・木	循環 1	11:30	15:00	1:00
らんらん号 4号路線	ふれあいの郷とおおか	吉国コミュニティセンター	町民センター	月・火・木	上 1 下 -	7:32 -	- -	0:58 -
	町民センター	吉国コミュニティセンター	町民センター	月・火・木	循環 2	11:30	15:00	1:06
らんらん号 5号路線	トンカウ集会所前	港越田商店前	町民センター	火・水・金	上 1 下 -	7:40 -	- -	0:50 -
	町民センター	港越田商店前	町民センター	火・水・金	循環 2	11:30	15:00	1:10
らんらん号 港～蘭越線	港町	初田	町民センター	平 日	上 1 下 -	7:40 -	- -	0:50 -
らんらん号 蘭越～昆布線	町民センター	ホクレン給油所前	蘭越診療所	月・木	上 1 下 -	8:45 -	- -	0:35 -
らんらん号 蘭越～昆布線	町民センター	ホクレン給油所前	昆布温泉病院	月・木	上 1 下 -	12:45 -	- -	0:25 -
らんらん号 蘭越～昆布線	町民センター	蘭越上センター入口	昆布温泉病院	火・水・金	上 2 下 -	8:45 -	12:45 -	0:25 -
らんらん号 昆布～蘭越線	昆布温泉病院	昆布駅	町民センター	平 日	上 2 下 -	11:00 -	14:30 -	0:26 -

出典：蘭越町「らんらん号 時刻表」

表 4-4 らんらん号の利用状況（令和6（2024）年4月1日改正）

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	1便平均
1号路線	3.5	-	-	4.3	2.6	3.5
2号路線	-	3.0	2.5	-	1.9	2.5
3号路線	1.3	-	2.4	1.4	-	1.7
4号路線	2.1	2.0	-	2.2	-	2.1
5号路線	-	4.0	3.5	-	3.9	3.8
蘭越～昆布	3.6	4.3	4.5	4.5	4.1	4.2

単位：人/便

(6) その他の交通サービス

現 状 ・ 問 題 点	・ 市内の小中学校へ通学するためのスクールバスや町外から通学する高校生のスクールバスの運行のほか、移動支援サービス、買物送迎事業等を実施しています。 ・ 車両運行以外にも、各種補助事業等を交通サービスの一環として実施しています。
課 題	・ 庁内所管部署と連携し、必要な方に交通サービスが提供される環境を維持することが重要です。

表 4-5 その他交通サービスの事業概要

施策・事業名等	事業概要
蘭越町 精神障がい者通院交通費補助事業	・ 年12回の通院を限度に通院交通費の一部を助成
蘭越町 福祉ハイヤー料金扶助事業	・ 居住している地域から蘭越市街地までの距離に応じてハイヤー利用費用の一部を助成
蘭越町 人工透析患者通院交通費助成事業	・ 人工透析療法の通院に係る交通費の一部を助成
在宅障がい者（児）施設通所扶助	・ 指導訓練施設等に通所する交通費の一部を助成
通院等乗降介助事業	・ 院内介助の必要がない要介護認定者の送迎（介護サービス受適者）
福祉バス	・ 老人クラブ、同連合会又は町が主催・共催する、老人の教養・レクリエーション・研修・健康に関する事業が実施される際の送迎
スクールバス運行業務（基本運行）	・ 市内7路線、平日3本運行（登校1便、下校2便）
スクールバス運行業務（臨時運行）	・ 課外授業などの送迎
通学費補助事業	・ 近隣町村から公共交通機関で通学する生徒に対し交通費を全額補助 ・ 一般財源のほか、過疎債も活用
バス運行生活路線維持事業補助金	・ ニセコバス福井線、ニセコ線及び雷電線の運行赤字分を関係町村で補填 ・ 一般財源のほか、過疎債も活用

(7) 現状の交通サービス（定期運行）の利用しやすさ

現状・問題点	・定期運行している交通サービスの利用しやすさをカバー率（※）で算出すると、町全体では70.1%となっています。 ・一方で、約3割の方は交通サービスを利用しにくい環境にあります。 ・また、極端にカバー率が低い地域も見られる状況です。
課題	・交通サービスを必要としている方に、サービスが提供されているか、数値以外の面でも検証が必要です。

表 4-6 大字別の公共交通カバー率

大字・町名	勢力圏人口 (人)	カバー率	大字・町名	勢力圏人口 (人)	カバー率
字三和	43	35.2%	蘭越町	1,656	90.9%
字御成	5	9.8%	字大谷	203	43.5%
字共栄	9	24.3%	字淀川	3	7.7%
字初田	34	63.0%	目名町	157	85.3%
港町	102	68.0%	字鮎川	2	12.5%
字上里	6	16.2%	名駒町	67	85.9%
字吉国	39	50.6%	字清水	3	8.8%
字富岡	7	6.9%	字三笠	9	40.9%
字栄	2	18.2%	字貝川	2	6.5%
字豊国	58	76.3%	字田下	20	37.0%
字日出	1	2.9%	字讃岐	0	0.0%
字湯里	77	38.3%	字相生	86	81.9%
字黄金	244	91.7%	字立川	4	19.0%
昆布町	361	79.9%	合計	3,200	70.1%

※国勢調査人口が0人の地区は非掲載

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、9,100 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	R5 決算額（円）
蘭越町精神障がい者通院交通費補助事業	70,085
蘭越町福祉ハイヤー料金扶助事業	1,520,500
蘭越町人工透析患者通院交通費助成事業	32,600
在宅障がい者（児）施設通所扶助	1,016,550
福祉有償運送	669,974
通院等乗降介助事業	
福祉バス	881,032
スクールバス運行業務（基本運行）	64,113,290
スクールバス運行業務（臨時運行）	1,758,885
通学費補助事業	442,000
らんらん号運行業務	16,193,223
ハイヤー運行維持事業	1,200,000
バス運行生活路線維持事業補助金	4,062,000
合計	91,960,139

第5章 地域の移動ニーズ等の整理

5-1 地域公共交通に関するアンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

蘭越町民を対象として、本町の公共交通の将来を考える上で、現在の利用状況や住民の皆さまの率直なご意見・ご要望をお伺いし、今後の施策に反映させることを目的として調査を実施しました。

また、現在運行している「らんらん号」の利用状況や今後の運行に望む運行形態を把握することを目的とした調査を実施しました。

2) 調査対象

蘭越町民

※公共交通を利用している方や今後利用する可能性の高い15歳以上の方

※らんらん号利用者

3) 調査期間

①令和6(2024)年8月15日～8月31日

②令和6(2024)年9月2日～9月6日

4) 回収状況

①191件

②43件

(2) 調査結果概要

①	内容
公共交通への要望等	【公共交通に対するニーズについて】 - 回答者のうち、「らんらん号を利用したことがない（「まったく利用しない」を含む）」と回答した割合が75%を占める。 - 未利用者と回答した方の理由は、「運行本数が少ない」、「時刻表が分かりにくい」、「目的地まで行けない」、「バス停が遠い」の順番で多い。 - 今後の地域公共交通に対する要望として、新たにデマンド交通サービスを導入すること、乗降場所や運行本数の拡大を求める声が多い。

②	内容
公共交通への要望等	【公共交通に対するニーズについて】 - 回答者のうち、98%の方が、毎週若しくは月に数回程度、らんらん号を利用する。 - 乗車は、「蘭越～昆布」間が一番多く、降車場所は、町民センター及び診療所が多い。 - らんらん号の運行に関しては、将来的に隣町までの運行を望む声が多いものの、デマンド型運行になり、料金（運賃）が発生したとしても今後も利用し続けると回答した方が多い。

5 - 2 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 5-1 民生委員アンケート調査の回収状況

担当地区		担当地区内の世帯数	高齢者のみの世帯	一人暮らし高齢者の世帯
湯里地区	黄金・湯里・湯里温泉・日出・日出ヶ丘	65	30	7
昆布地区	温泉通り・昆布団地	167	19	37
蘭越地区	緑ヶ丘・蘭越上	214	46	23
	豊国・栄・富岡	78	15	4
	こぶし団地・曙 1、2・緑ヶ丘第 2 団地	127	15	8
	7～9 町内・17 町内・高校通り	153	33	15
	10～15 町内	173	8	19
	蘭越下・蘭越東・ひまわり団地・土現団地	124	不明	不明
大谷地区	大谷・淀川・水上	144	35	15
三和地区	三和 1～3・吉国・冷水	95	32	13
名駒地区	名駒上・下・清水・鮎川	53	19	8
港地区	港 1～5	70	23	14
	御成・初田・共栄	55	20	10
目名地区	貝川・讃岐・田下一・田下二	43	24	12
	相生・賀老・三笠	75	39	20
	目名北・上通・本通・東通・南通	82	不明	不明

3) 調査期間

令和5（2023）年1月23日

4) 調査方法

- ・蘭越町民生委員協議会において、委員にアンケート用紙を配布
- ・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 5-2 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	【外出方法】 - 自家用車、社協車、福祉タクシー、らんらん号、タクシー、JR、友人の車を利用している 【利用する支援】 - 社協の買い物支援、タクシー助成券、らんらん号、町バス、社協送迎、昆布温泉病院の送迎バスなどの支援を活用している	【外出方法】 - 社協車または福祉タクシーで移動 - 家族の車 【利用する支援】 - 社協に依頼してワクチン接種等に行っている（車いす利用者等） - 親族等にお願いして札幌等の病院まで通院 - 町内の親族に助けてもらう
医療機関	【蘭越町】 - 蘭越診療所、昆布温泉病院 【倶知安町】 - 倶知安厚生病院、あづま眼科、くとさん外科、さとう内科医院	【倶知安町】 - ニセコ脳神経外科、NIC 【その他】 - いわない眼科（岩内町）、札幌市内の病院
商業施設	【蘭越町】 - Aマート、ニコット、青木商店 【倶知安町】 - 生協、ラッキー	【その他】 コンビニ、トドック、おまかせ便カケル

表 5-2 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	【JRや路線バスについて】 - 倶知安厚生病院からの帰路がJRのみなので、午後からのバスを増やしてほしい - 中央バスがニセコ止まりなので、接続をスムーズにしてほしい - 札幌までの乗り換えをスムーズにしてほしい - JR廃線後の代替バスが不安 - JRの本数が少ない - JR蘭越駅の階段の上り下りが大変 - JRで倶知安へ行き、厚生病院まで行くのが大変 - JRで行っても帰りのJRがない - 札幌の病院にJRの始発でも間に合わない時がある - 岩内の職安までのバス便が悪い - 町外の病院に行くバス等交通機関がほしい - 岩内町に買い物等用事に出かけたとき、バスの本数が少ない 【らんらん号】 - らんらん号の経路が不明 - らんらん号を利用する時は自宅近くのバス停を利用しているが、JRを利用するには駅まで行くのが大変 - 曙団地はバス停から近いが、緑ヶ丘第2団地、こぶし団地はバス停から遠い 【その他】 - ニコットや100均、お花の展示会、コストコに行くのが難しい - 市街地までの交通手段はあるが、町外の病院やスーパーまでの移動が大変	【JRや路線バスについて】 - JRを利用することが困難 - 乗り継ぎが悪い - 帰りのバス時間までが長い - 町外の病院に行くバス等交通機関がほしい - 岩内や倶知安で買物したいが交通手段がない - バス停まで行くことができないため、友人が来た時に乗せてもらって買い物や病院まで行く - バスが家の前まで来てくれれば良いが、無理なものも分かっている 【らんらん号】 - らんらん号で家の近くで降ろしてもらい助かっているが、もう何便か出してくれると助かる 【地域の方の支援】 - 地域の方に乗せてもらうが気の毒だと思っている - 通院時に送迎をお願いできる人がいない人は困っている

5 - 3 関係者ヒアリング

(1) 調査概要

1) 調査目的

本町の移動に関する現状、問題点及び課題の把握を目的として関係者ヒアリングを実施しました。

2) 調査対象

表 5-3 関係者ヒアリングの調査対象

位置付け	ヒアリング対象	ヒアリングの視点
移動支援事業者	社会福祉協議会	移動支援の実施状況 移動支援の対象 など
交通事業者	パブリックメンテナンス	運転手や車両の状況 担っている公共交通の状況 など
交通事業者	ニセコバス株式会社	地域交通の概況 など
庁内関係者	健康推進課	移動支援の実施状況 移動支援の対象 など
庁内関係者	教育委員会	町内の学校の状況 通学状況 など
地域住民	港地区	地域の移動実態 地域の移動ニーズ など
その他	岩内町	地域の移動実態 など
その他	蘭越高等学校	通学状況 など

(2) 調査結果概要

表 5-4 関係者ヒアリング結果概要 (1 / 3)

ヒアリング対象	ヒアリング概要
社会福祉協議会	【福祉有償運送事業について】 ・透析患者を対象とした事業であり、登録者数は9名、利用者は4名 ・交通事業者への配慮のため透析患者のみに対象を限定 ・1名利用は500円、2名以上の乗り合せ時には250円 ・火曜、木曜、土曜の週3日の通院で倶知安厚生病院と調整 ・運転手は社会福祉協議会職員 ・車両2台で対応となる（7人乗りと10人乗り） ・買い物支援事業について ・車を持っていない世帯の買い物移送（町内ならどこでも）を対象 ・基本的には乗り合いをお願いしている ・平日は毎日運行で、午前・午後各1回程度の運行頻度 ・1ヶ月で40人くらいの利用（延べ60人程度） 【課題・ニーズ】 ・海沿いからの要望はないと認識している ・診療所もニーズはあるが倶知安町の厚生病院が一番の行き先であり移動支援の要望が多い ・他の交通事業者が担っている公共交通の運行区間があるため積極的な介入は控えたいと考えている

表 5-5 関係者ヒアリング結果概要（2／3）

ヒアリング対象	ヒアリング概要
パブリックメンテナンス	【運転手の状況について】 ・運転手8名で対応しているが足りていないため、どうしても対応が難しい場合は町職員に対応を依頼 ・運行モビリティにどれでも対応できるように、運転手は全員2種免許持ち ・運転手は40代以上 ・2024 年問題は深刻 【こぶしタクシーについて】 ・車両2台で対応、車両を増やしても有効性は微妙と思われる ・たまに対応が重なることがあるため利用者に待っていただいている ・8時～22時が営業時間だが18時以降の稼働はほぼない ・発着が蘭越町のどちらかであれば対応する ・札幌まで行くこともある（月に1回あるかどうか） ・倶知安町への往来もある ・町の助成券を利用する高齢者が多い ・商工会で発行しているプレミアム商品券も利用可能 【スクールバスについて】 ・JRでは蘭越駅7時くらいに到着してしまい早すぎるため、黒松内町からの高校生の送迎も実施 ・全路線の中でどれだけ乗っても多いところで30人弱 ・一番大きい車両は30年使用している
ニセコバス株式会社	【生活交通路線について】 ・生活交通路線は自治体から補助をいただいても収支改善とならない状況 ・運転手等の状況もあり、現状の路線網を維持し続けることは難しいと認識している 【地域交通について】 ・多くの地域で、予約運行型交通やタクシーのような形態の交通が地域に馴染むと思われる ・一般ドライバーを活用した移動の補完も重要 ・鉄道と連携した交通体系とすることも重要 ・ニセコ町で実施している「にこっとBUS」は地域の移動ニーズと合致していると思う
健康推進課	【福祉有償運送事業について】 ・介護認定1以上の要介護、障がいのある方が対象 ・介護輸送タクシーの廃止がきっかけで福祉有償運送が開始 ・登録者数は8名（現在は要介護の方のみ利用） ・利用はそこまで多くない（1ヶ月2～8回程度） ・町内0円、町外500円で移動を支援 ・運転手登録は6名 【老人福祉バスについて】 ・老人会、町内会等の団体活動に対する移動支援 ・役場の大型バス車両1台で基本的には対応し、状況によって幽泉閣所有のマイクロバス、大型バスも活用している ・運転手はパブリックメンテナンスが対応 ・対象拡大の余地もあると思われる 【その他】 ・通院等介助は町内移動に限定しており、運転手はヘルパーも兼務 【町民の移動ニーズについて】 ・要支援者の方から要望は特に挙がっていない

表 5-6 関係者ヒアリング結果概要（3／3）

ヒアリング対象	現状・問題点
教育委員会	【学校の状況について】 ・ 小学校は2校あり、昆布小学校で47名、蘭越小学校で142名 ・ 来年度は昆布小学校に18名が入学予定 ・ 中学校は蘭越中学校のみで98名1クラス ・ 蘭越高校は今年度入学者が20人を超えたため統廃合は一時的に免れている状況 ・ 町外からの通学者に対しては全額補助を実施しているほか、制服費は全校生徒に全額補助、資格取得にも半額補助を実施 ・ 今年度から公営塾を設置 【スクールバスについて】 ・ 両小学校で運行 ・ 中学校2校の統合を契機にスクールバスがスタート ・ 車両は9台体制で常時7台稼働、2台は学校行事等の対応 ・ 通学生の減少は想定されるが必要台数は変化しないと思われる ・ 冬道に対応した四駆車両の必要性が生じている 【部活動について】 ・ らんらん号が運行していない時間帯の送迎が課題 ・ 平日は小学校、中学校内で実施しており、休日の合同練習は近隣自治体と実施 ・ 休日の運行分はスクールバスで対応
港地区	【町内の移動実態等について】 ・ 通院でらんらん号を利用する人もいる ・ 買物は海沿い道路の商店やトドック、おまかせ便カケルを利用 ・ らんらん号で幽泉閣にお風呂に行く人がいる ・ 町からのハイヤー助成券を利用する人がいる ・ 社会福祉協議会のモビリティを利用する人がいる 【町外への移動実態等について】 ・ 1ヶ月に1日くらいの頻度で、岩内へバスで通院する人が一定数いる ・ 買い物は蘭越市街地よりも岩内を利用する傾向 ・ 自動車でも岩内方面に行くことが多い 【ニセコバス雷電線について】 ・ 重要な路線だが便数が少ないため利用が難しい ・ 朝の1便が減便となり通学等に影響しており、高校生は岩内町へ通学できなくなった ・ 周辺自治体との連携が重要 ・ 日常的な利用は少ないが、スポット的な利用は一定程度ある 【課題・ニーズ】 ・ 町内に交流施設などの賑わいの場などがあると外出促進に繋がるのではないかと
岩内町	【岩内町の交通概況について】 ・ 循環バスについては、岩内ターミナルでの接続を意識 ・ 雷電線については、岩内から寿都の需要はほぼないと認識しており、寿都からの利用がほとんど
蘭越高等学校	【通学手段について】 ・ 町内の高校生の半数程度がスクールバスを利用しており、実態に合わせた運行が行われていると思う ・ 黒松内町からの利用者は6名、倶知安町から通学する生徒が5名 ・ 部活動帰り用のスクールバスもある ・ 一方で、スクールバスを運行してほしいという要望がある ・ 並行在来線の関係でJR通学は懸念がある ・ 明確な不満は挙がっていないと認識している

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	- 公共交通の利用者が減少し、運行維持が難しくなる一方で、高齢者の移動や生活支援の需要が増加する - 交通インフラの整備状況により、移動の利便性に地域差があり、高齢化が進む地域ほど交通アクセスが不便になっている	- 高齢者の移動手段や生活支援の充実を図り、安心して暮らせる環境を整備する - 地域の実情に応じた柔軟な公共交通の運行体系を構築し、持続可能な交通網を整える
	免許保有状況	町民の約3割が免許を持っていない	免許を保有していない方の移動手段の利便性を高める施策が求められる
	生活圏	蘭越町のほか、ニセコ町や倶知安町が生活圏となっている	本町に住みながら生活できる移動手段の確保が必要
地域旅客運送サービス	鉄道	- ニセコ町や倶知安町への地域間交通として重要な役割を果たしている - バス転換される可能性があり、交通体系の変化が予想される	鉄道の存続やバス転換の動向を踏まえ、沿線自治体として適切な対策を検討し、住民の移動手段を確保することが求められる
	路線バス	- 福井線（内陸）、雷電線（海側）の2路線が通年運行し、ニセコ線が季節運行している - 利用者数は年々減少しており、国の補助基準を満たさない路線もある	- 路線バスの運行維持を軸に、沿線自治体と連携し必要な対策を講じる - 持続可能で効率的な移動手段を検討し、地域の交通ニーズに対応する
	自家用有償運送	現状、交通空白地有償運送に該当する交通サービスはなし	地域の移動手段確保に向け、必要に応じて、交通空白地有償運送を検討・整備することが重要
	タクシー	- 高齢者を中心に生活に欠かせない移動手段 - 運転手の高齢化や担い手不足が深刻化	増加する需要に対応するため、運転手確保と事業継続性の確保
	その他	「らんらん号」は町内各地区と市街地、移動ニーズの高い施設と市街地を結び役割を担っている - 一部の路線では利用者が少なく、運行内容の見直しが必要となっている	町の基幹交通として、移動ニーズや利用実態に応じた運行の最適化を図ることが求められる

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	• 現行の「らんらん号」は、便数が少なく、停留所までの距離も長く、高齢者にとっては、利用しにくい	• 運行便数の増便、ドア to ドア型の運行形態であるデマンド型を導入してくれると利用しやすい
民生委員アンケート調査	• 社協車、福祉タクシー、または親族の車で移動し、ワクチン接種や通院を支援（車いす利用者等） • 交通手段が限られており、社協車や福祉タクシーの利用は予約や運行状況に依存 • 家族や親族の負担が大きく、特に遠方の病院への通院は移動の負担が大きい • 町内の助け合いに頼っているが、高齢化により支援の継続が難しくなる可能性がある	• JR や路線バスの利用が困難で、乗り継ぎが悪く、帰りのバスの待ち時間が長い • 町外の病院や買い物に行く交通手段がなく、特に岩内や倶知安への移動が難しい • バス停まで行けないため、友人が来たときに乗せてもらうことが多い • バスが家の前まで来てくれれば助かるが、現実的でないことは理解している • らんらん号を利用できるのは助かるが、便数が増えたとさらに便利 • 地域の方に送迎を頼ることが多く、申し訳なく感じている • 通院時に送迎を頼める人がいない場合、移動手段に困る
関係者ヒアリング	• 福祉有償運送事業は透析患者や要介護者・障がい者が対象で、登録者は少なく、利用頻度も低い • 買い物支援事業は車を持たない世帯向けに運行され、乗り合いを基本とし、利用者は月に 40 人程度 • 運転手の不足が深刻で、町職員が対応することもあり、全員が二種免許を持つが 40 代以上が中心 • タクシーは待機時間が発生することもあるが、利用は夕方以降ほぼなし • スクールバスは車両の老朽化が進んでおり、冬道対応の四駆車両が必要 • 老人福祉バスは団体活動向けで、利用拡大の可能性はある • 町内移動の支援として、らんらん号や助成券を活用している人が多い • ニセコバス雷電線は便数が少なく、通学や移動の利便性が低下しており、周辺自治体との連携が重要 • 高校生の通学手段はスクールバスが中心で、町外からの通学生には全額補助があるが、運行要望もある • 部活動送迎はらんらん号の運行時間外が課題で、休日はスクールバスで対応 • 町の公共交通全体において、交通手段が限られており、利用者減少と維持のバランスが課題となっている	• 海沿いからの要望はないと認識している • 診療所もニーズはあるが倶知安町の厚生病院が一番の行き先であり移動支援の要望が多い • 他の交通事業者が担っている公共交通の運行区間があるため積極的な介入は控えたいと考えている • 要支援者の方から要望は特に挙がっていない • 町内に交流施設などの賑わいの場などがあると外出促進に繋がるのではないかと

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、蘭越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とおり、設定します。

基本的な方針	未来を見据えた柔軟で 快適な移動環境の創出
本町の人口減少や高齢化が進む中、住民一人ひとりの移動ニーズに対応しながら、持続可能な交通環境を整備することが求められます。今後、新幹線の札幌延伸に伴う交通体系の変化や、住民の移動ニーズの多様化に対応するため、柔軟で快適な移動手段の確保が重要です。 町内では、既存の公共交通の利便性向上に加え、新しい移動手段を組み合わせた仕組みを導入し、地域の実情に応じた柔軟な運行体系を構築します。 また、町外生活圏とのアクセス確保を図るため、関係自治体との連携を強化し、広域的な移動の選択肢を充実させます。 これらにより、将来の交通環境の変化にも対応しながら、住民が快適に移動できる持続可能な交通システムを実現し、本町の魅力を支える移動環境を整えていきます。	
目標 1	地域全体の交通ネットワークの再編成
地域の移動手段を持続可能なものとするため、町内交通や広域的な公共交通を再編し、効率的で利便性の高い交通ネットワークを構築します。らんらん号の再編や官民連携による交通事業者の支援を進め、住民の移動ニーズに応じた柔軟な運行体制を整備します。 また、デマンド交通や予約型運行の導入を含め、利用者にとってより使いやすい交通サービスを提供し、地域全体の移動環境を改善します。	
目標 2	町外生活圏までの移動の選択肢を広げる環境整備
町民が生活圏とする周辺自治体への移動手段を確保し、利便性を向上させるため、鉄道やバスなどの既存交通の維持・改善を図るとともに、新たな移動手段の導入を検討します。 地域間の連携を強化し、住民のニーズに応じた柔軟な交通サービスを提供することで、通院・買い物・通勤通学などの移動の選択肢を広げ、持続可能な移動環境を整備します。	
目標 3	移動手段を必要とする方への適切な交通サービスの確保
高齢者や交通弱者をはじめ、自家用車を利用できない住民が安心して移動できる環境を整えます。 通院・買い物・行政手続きなど、日常生活に必要な移動を支援するため、既存事業の維持・改善に加え、周知活動や利便性向上策を通じて利用促進を図り、交通サービスを円滑に活用でき、必要な方に交通サービスが行き届くよう努めます。 また、持続可能な運行体制を支えるため、運転手確保や関係者連携の強化にも取り組みます。	

6 - 3 本計画が目指す交通網

(1) 交通網のあらまし

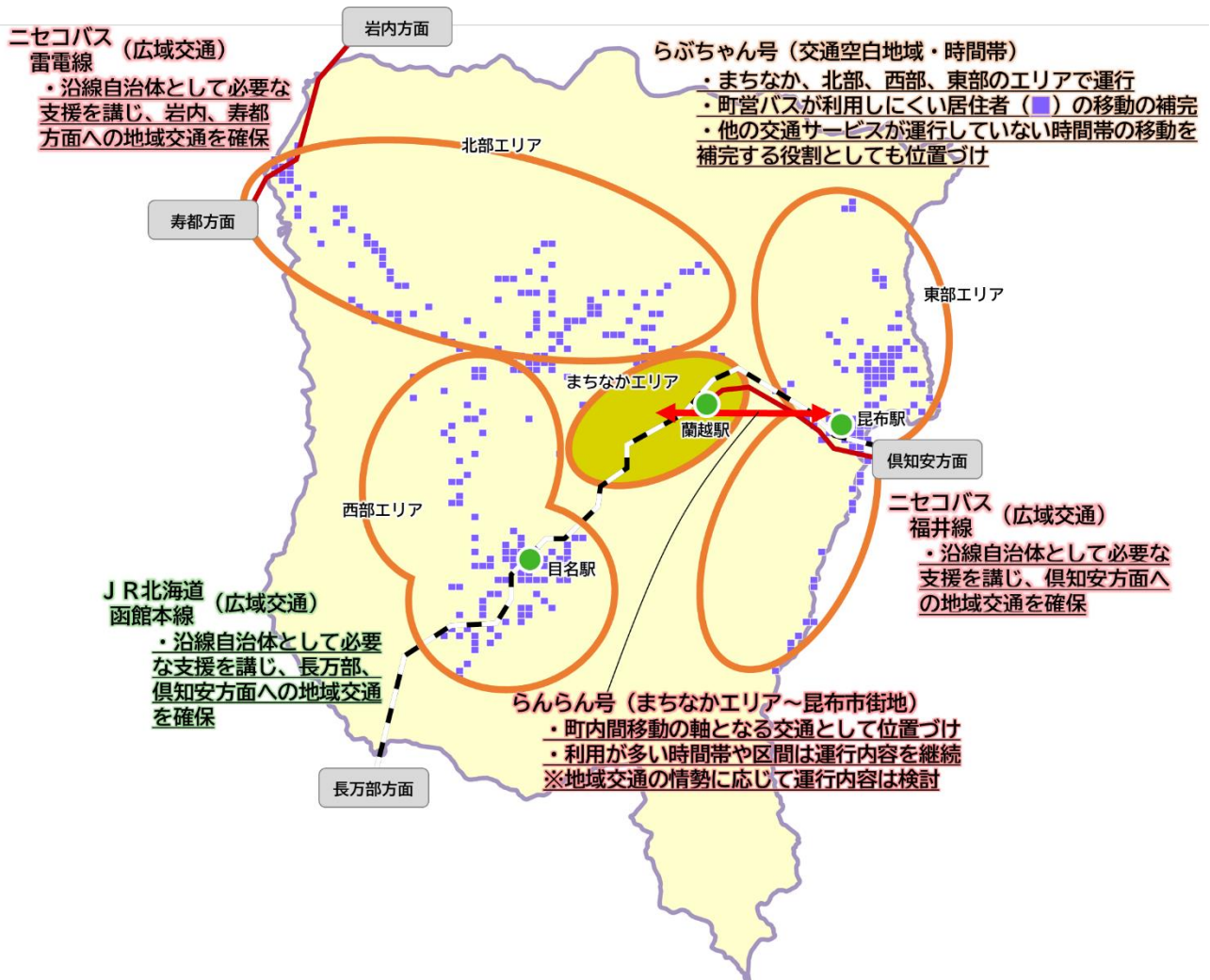


図 6-1 本町の交通ネットワーク

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
町営バス (赤系統)	パブリックメンテンス	昆布駅	町民センター	78 条交通空白	路線定期運行	蘭越町 (※)	フィーダー補助 (R8 事業年度～)
区間運行 (橙系統)	町内居住地区		まちなか停留所 各エリア停留所	78 条交通空白	区域運行	蘭越町 (※)	フィーダー補助 (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**とおり**とします。

表 6-4 蘭越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 函館本線	・ 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、長万部、倶知安方面への地域交通を確保 ※後志地域交通計画と連携した確保・維持の実施
広域交通	ニセコバス 福井線	・ 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、倶知安方面への地域交通を確保 ※後志地域交通計画と連携した確保・維持の実施
広域交通	ニセコバス 雷電線	・ 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、岩内、寿都方面への地域交通を確保 ※後志地域交通計画と連携した確保・維持の実施
支線	らんらん号	・ 利用が多い時間帯や区間を運行し、まちなかエリアと昆布市街地を結ぶ基幹的な役割を担う。	・ 町での財源確保 ・ 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	らぶちゃん号	・ 他の公共交通が運行していない時間帯やエリアを運行する補完的な役割を担う。	・ 町での財源確保 ・ 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・KPI

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との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KPI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。

蘭越町では、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することに努めます。

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	地域全体の交通 ネットワークの再編成	R7 ～	蘭越町が運営する既存の町内 公共交通の再編	蘭越町が運営する 町内公共交通の利用者数 4,000人/年 以上 (※1)
		R7 ～	町内交通事業者等の確保に向 けた官民連携の取り組み	—
2	町外生活圏までの移動の 選択肢を広げる環境整備	R7 ～	蘭越町と生活圏自治体を結ぶ 公共交通の路線数の整理 3路線 (※2)	2路線 以上
3	移動手段を必要とする方 への適切な交通サービスの 確保	R7 ～	既存の移動支援事業の継続	—
		R7 ～	利用促進策の実施	—
		R7 ～	町内公共交通への公的資金 投入額（サービス経費）の効 率化	9,000万以下

※1：実証運行や利用意向等の調査結果を踏まえ数値設定を想定

※2：JR函館本線、ニセコバス福井線、ニセコバス雷電線の3路線

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	らんらん号の再編による利便性向上				
施 策 内 容	本町の基幹交通である「らんらん号」を、地域の利用実態に応じた形に再編し、利便性を向上させます。利用が多い区間では、これまでと同様に定時定路線型の運行を継続し、安定した移動手段を確保します。 一方で、利用が少ない区間や郊外部では、自宅から拠点までを結ぶ予約運行型交通を導入し、柔軟な移動手段を提供します。 運行内容の検討にあたっては、既存利用者の移動習慣を尊重することに留意します。 なお、持続可能性の確保にあたっては、利用状況に応じた車両規模の見直しや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	蘭越町	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)
実証運行・ 再編の実施	◎				
本格運行の 開始		◎			
運行内容の 見直し			◎	◎	◎

施 策 ②	町内交通事業者の持続可能性の確保に向けた官民連携												
	町内の各種交通サービスを安定的に維持するため、交通事業者と行政が連携し、運転手や事務員などの人材確保に向けた取り組みを進めます。 交通事業者と協力しながら、採用支援や労働環境の改善、地域住民の協力促進などを検討・実施し、持続可能な運行体制を構築します。												
施 策 内 容	安平町からの お知らせ バス・ハイヤー 二種免許の取得費を助成します まちでの生活に必要な公共交通を支える人材の育成確保を図り、もってバス及びハイヤーの維持確保及び持続可能な公共交通を実現するため、第二種運転免許の取得に係る費用に対して、町の予算の範囲内で助成金を交付します。 助成金の交付対象者 (安平町第二種運転免許取得費助成金) 助成金の交付対象者は、交付申請時において次に掲げる要件を全て満たしている必要があります。 1 第二種運転免許の受験資格を有する方（受験資格特例教習を受講又は修了する予定の者を含む） 2 65歳以下の方 3 市町村税の滞納がない方 4 町内を運行するバス及びハイヤー事業者の従業員として内定又は決定し、町長及び事業者との三者協定を締結した個人 助成金の対象となる経費 助成金の交付の対象となる経費及び額は、次表のとおりとなります。 国等から同様の目的による補助金等を受ける場合は、これを対象経費から除くものとします。 <table><tr><th>助成対象経費</th><th>交付額</th></tr><tr><td>(1) 第二種運転免許の取得までに必要な教習所料金及び運転免許試験場に係る費用（検定等不合格による補習料金及び再検定費用、資格取得に係る旅費は除く）</td><td>町民 10分の10以内 町民以外 3分の2以内</td></tr><tr><td>(2) 第二種運転免許の取得に係る諸費用（(1)の交付の対象となる場合に限り） 詳しくはこちらから 「安平町第二種運転免許取得費助成金実施要綱」→</td><td>通学形式の場合 1日当たり1,000円、 通算20,000円を限度 合宿形式の場合 1日当たり2,000円、 通算20,000円を限度</td></tr><tr><td>(3) その他町長が特に必要と認めた費用</td><td>実費額を限度</td></tr></table> 助成金手続きの流れ 申請期限：第二種運転免許の取得予定日の属する年度の2月15日まで 1 町又は事業者へ相談 2 事業者との面接 3 採用内定、三者協定締結 4 助成金申請・第二種運転免許取得通学 5 就業・運転業務開始、助成金実績報告 12か月以内に離職等があった場合には助成金の返還規定がありますので、詳しくは実施要綱をご覧ください。 問合せ先（町担当課） 2023.5 安平町役場 政策推進課 政策推進グループ ☎ 0145-22-2751					助成対象経費	交付額	(1) 第二種運転免許の取得までに必要な教習所料金及び運転免許試験場に係る費用（検定等不合格による補習料金及び再検定費用、資格取得に係る旅費は除く）	町民 10分の10以内 町民以外 3分の2以内	(2) 第二種運転免許の取得に係る諸費用（(1)の交付の対象となる場合に限り） 詳しくはこちらから 「安平町第二種運転免許取得費助成金実施要綱」→	通学形式の場合 1日当たり1,000円、 通算20,000円を限度 合宿形式の場合 1日当たり2,000円、 通算20,000円を限度	(3) その他町長が特に必要と認めた費用	実費額を限度
	助成対象経費	交付額											
(1) 第二種運転免許の取得までに必要な教習所料金及び運転免許試験場に係る費用（検定等不合格による補習料金及び再検定費用、資格取得に係る旅費は除く）	町民 10分の10以内 町民以外 3分の2以内												
(2) 第二種運転免許の取得に係る諸費用（(1)の交付の対象となる場合に限り） 詳しくはこちらから 「安平町第二種運転免許取得費助成金実施要綱」→	通学形式の場合 1日当たり1,000円、 通算20,000円を限度 合宿形式の場合 1日当たり2,000円、 通算20,000円を限度												
(3) その他町長が特に必要と認めた費用	実費額を限度												
図 8－1 行政支援の事例													
施 策 実 施 スケジュール	出典：安平町												
実 施 主 体	協議会	蘭越町	交通事業者	住民	その他								
取り組み内容 の検討	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)								
	◎ 適宜実施	◎ 適宜実施	◎ 適宜実施	◎ 適宜実施	◎ 適宜実施								

8 - 2 目標2の達成に向けた施策

施 策 ③	将来を見据えた生活圏自治体までの移動選択肢の確保				
施 策 内 容	町民の生活圏となる自治体への移動手段を安定的に確保するため、現状の運行路線について、後志総合振興局や沿線自治体と連携し、その維持・確保に努めます。 また、社会情勢や町民の移動ニーズの変化を踏まえ、将来の交通網を見据えた新たな交通サービスを検討し、必要となる移動選択肢の充実を図ります。 なお、本施策の実施にあたっては、国の補助制度等を活用し、効率的かつ実行的な交通サービスの実現を目指します。				
実 施 主 体	協議会	蘭越町	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)
移動手段の 確保	◎	◎	◎	◎	◎
新たな 交通サービスの 検討	◎	◎	◎	◎	◎

8 - 3 目標3の達成に向けた施策

施 策 ④	既存の移動支援事業の継続				
施 策 内 容	町民の移動手段を確保するため、現在実施している移動支援事業を引き続き継続します。 庁内所管部署が事業の安定運営に努めるとともに、部署間で横断的に情報共有を図り、より効果的な支援体制の構築を図ります。				
実 施 主 体	協議会	蘭越町	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)
既存事業 の継続	◎	◎	◎	◎	◎

施 策 ⑤	情報面における交通サービスの充実				
施 策 内 容	再編を予定している交通サービスや既存の交通サービスの利便性を向上させるため、住民への周知や利用の方法を伝える機会を設ける等の利用促進策を展開し、移動手段としての定着を目指します。				
実 施 主 体	協議会	蘭越町	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)
利用促進機 会の創出	◎ 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 ⑥	持続的な交通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、蘭越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、効果的かつ効果的な公共交通の提供を目指します。 また、蘭越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	蘭越町	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「蘭越町地域公共交通活性化協議会（事務局：総務課企画防災対策室）」が主体的に実施することとします。

表 9-1 蘭越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
地方自治体	蘭越町
一般旅客自動車運送事業者	ニセコバス株式会社
運送事業者により組織される団体	札幌地区バス協会
運送事業者の所有する事業用自動車の運転者が組織する団体	ニセコバス労働組合
北海道運輸局札幌運輸支局	北海道運輸局札幌運輸支局
事業者	有限会社蘭越パブリックメンテナンス
道路管理者	国土交通省 北海道開発局 小樽開発建設部 倶知安開発事務所
	後志総合振興局 小樽建設管理部
	蘭越町 建設課
公安委員会	北海道札幌方面倶知安警察署
町民	港町連合町内会
	御成・共栄・初田地区連合町内会
	名駒振興会
	三和地区連合町内会
	昆布活性化センター
	蘭越町市街地区連合町内会
	目名地区振興会
学識経験者	国立大学法人北海道大学 公共政策大学院
町長が特に必要と認める者	北海道 後志総合振興局
	社会福祉法人蘭越町社会福祉協議会
	一般社団法人蘭越町観光物産協会
	蘭越町商工会

※令和7年8月時点

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、蘭越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