

# 日高町地域公共交通計画 計画（案）概要

日高町地域公共交通活性化協議会資料

令和6年1月19日

# ○ 計画の構成

## 1. 基本理念と基本方針

- ▶ (1) 地域公共交通の課題（協議済み） . . . 2
- ▶ (2) まちづくりの基本方針 . . . 3
- ▶ (3) 地域公共交通計画の基本理念 . . . 3
- ▶ (4) 地域公共交通計画の基本方針 . . . 4
- ▶ (5) 公共交通の機能分担と性格・役割 . . . 9

## 2. 定量的な目標の設定

- ▶ (1) 目標及び目標値設定の考え方 . . . 13
- ▶ (2) 定量的な目標値 . . . 14

## 3. 目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定

- ▶ (1) 公共交通施策 . . . 18
- ▶ (2) 実施主体の設定 . . . 31

## 4. 計画の進行管理

. . . 32

# 1. 基本理念と基本方針

## (1) 地域公共交通の課題(協議済み)

### ▶ 町内における交通弱者に対応した公共交通手段の確保(町内公共交通)

- ・ 輸送人数が少ない交通手段や重複運行している交通手段等について、統合・一元化による重複状態の解消が必要
- ・ 運転手不足の解消策の検討が必要
- ・ 道南バスと町営の輸送手段との役割分担が必要

### ▶ 広域交通及び地域間交通の維持・確保と最適化の検討・実施(道南バス)

- ・ 利用実態に合わせたバス路線の再編・統合
- ・ 地域間幹線系統及び広域生活交通路線の検討
- ・ 各町の地域公共交通との役割分担・連携
- ・ 運転手不足の解消策の検討が必要

## (2) まちづくりの基本方針

第2次日高町総合振興計画において、地域公共交通に関連する「基本方針」は以下のとおり。

### ▶ 快適で安全なまちづくり

- ・ 町民の生活や町への来訪者に必要不可欠な公共交通の適正な運営を図り、子どもや高齢者等交通弱者の移動手段の多様性を確保する。

## (3) 地域公共交通計画の基本理念

「地域公共交通計画の課題」と総合振興計画の「まちづくりの基本方針」から地域公共交通計画の基本理念を以下のとおり定める。

### ● 基本理念

**「快適な生活環境を確保するために、子どもや高齢者など交通弱者にとって利便性の高い、持続可能な地域公共交通体系を再構築する」**

## (4) 地域公共交通計画の基本方針

基本理念を実現するために、「広域交通・地域間交通の維持・確保」、  
「町内公共交通体系の再構築」及び「地域公共交通利用活性化策の検討」による  
基本方針を定める。

### ▶ 基本方針 1 : 広域交通・地域間交通の維持・確保

日高地域公共交通計画と整合を図ることにより、シームレスな公共交通ネットワークの構築を目指す。

### ▶ 将来像

- ・最適な広域公共交通路と地域のきめ細かな輸送サービスとのネットワークにより、持続可能な公共交通体系を構築する。

▶ **基本方針 A：地域住民等の広域的な移動を支える広域交通の維持・確保**

- ・ 広域交通や地域間交通について、地域間幹線系統補助等の活用を図りながら維持・確保を図る。
- ・ 利用実態に対応したバス路線の最適化について必要な検討・取組を進める。

▶ **基本方針 B：広域交通及び生活圏交通相互の接続による利便性の向上、  
高齢者を含めた交通弱者対策**

- ・ 快適な乗継ぎや待合空間の確保など、利便性の向上及び高齢者を含めた交通弱者対策を図る。

▶ **基本方針 C：地域全体で公共交通を支える環境づくりや人材の育成・確保**

- ・ モビリティマネジメントの推進など、利用を活性化する取組の検討を行う。
- ・ 観光資源との連携やニーズを把握することにより、それらに対応した措置を検討する。
- ・ バス運転手を確保するために、情報発信と免許取得支援等について検討を行う。

## ▶ 基本方針2：町内公共交通体系の再構築

路線バスや町営バス及び送迎交通等が門別地区で26路線、日高地区で9路線において重複しながら運行している状況に対し、利用ニーズが多い区域運行によるデマンド交通等を主とした輸送手段の一元化を目指すことにより、高齢者等交通弱者の快適な生活環境を確保する。

### ・様々な交通手段を束ねるデマンド交通等の運行検討

門別地区：富川・門別本町方面、広富・豊郷・清畠方面、厚賀・太陽・賀張方面

日高地区：占冠・市街地線、千栄・市街地線

### ・デマンド交通を補完するスクールバスの一般混乗検討

門別地区：平松駒丘線、福満線、緑ヶ丘線、広富線、豊郷線、清畠線、賀張線、里平線

日高地区：千栄線、三岩線

【現況】



道南バス



町営バス  
(広富線・豊郷線  
・清島線・厚賀富川線)

国保病院



新冠町営バス

スクールバス  
(9路線)



とねっこの湯送迎バス



患者送迎バス



【方針】



新たな公共交通



道南バス  
(路線バスの最適化)



スクールバス

【現況】



道南バス



町営バス



スクールバス  
(2路線)



【方針】



新たな公共交通  
(循環バス)



道南バス  
(路線バスの最適化)



スクールバス

一元化のイメージ図 (門別地区)

一元化のイメージ図 (日高地区)



### ▶ **基本方針3：地域公共交通利用活性化策の検討**

モビリティ・マネジメントによる公共交通利用促進及び町内公共交通の維持・確保に必要な運転手を確保するため、以下のとおり基本方針を定める。

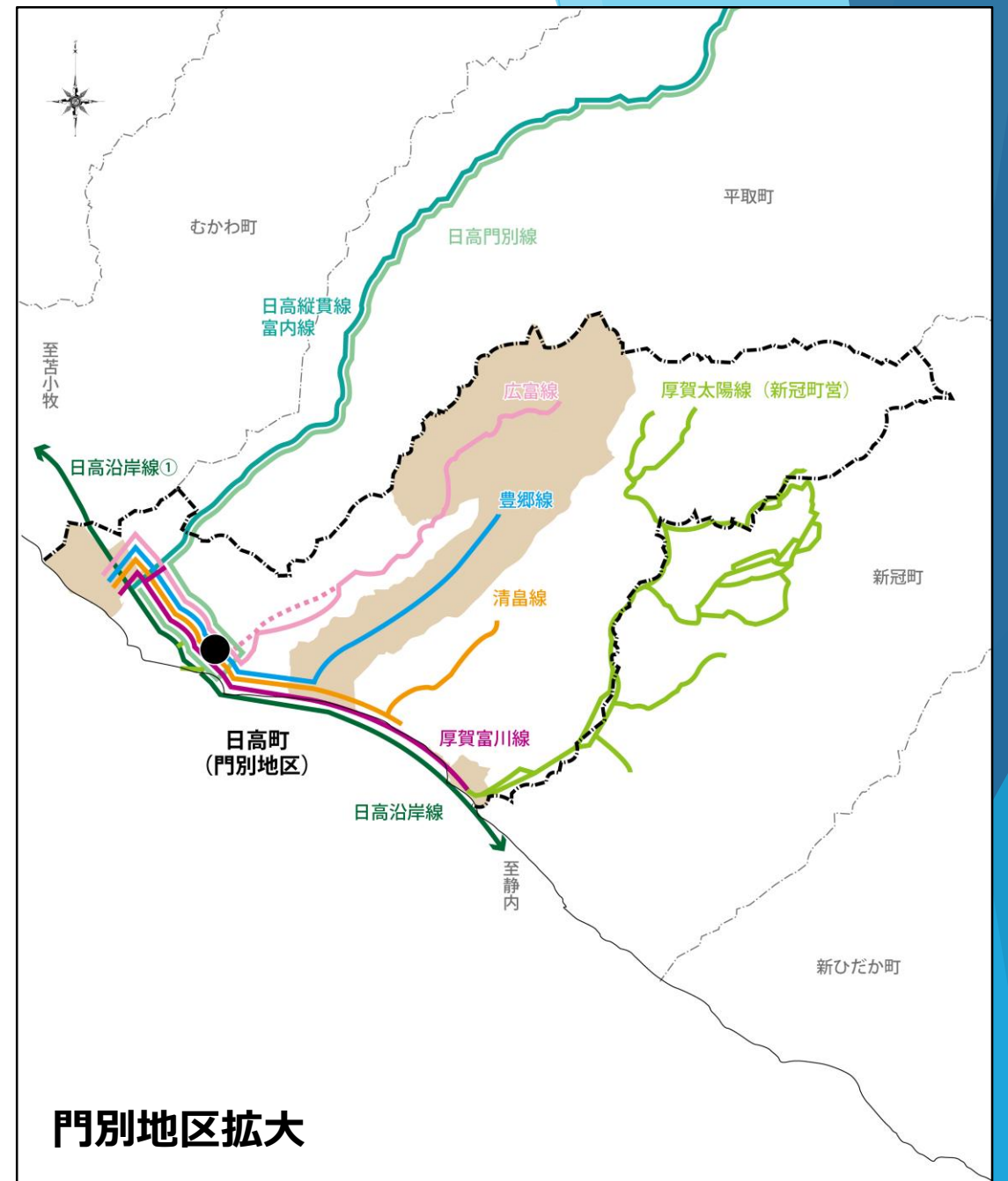
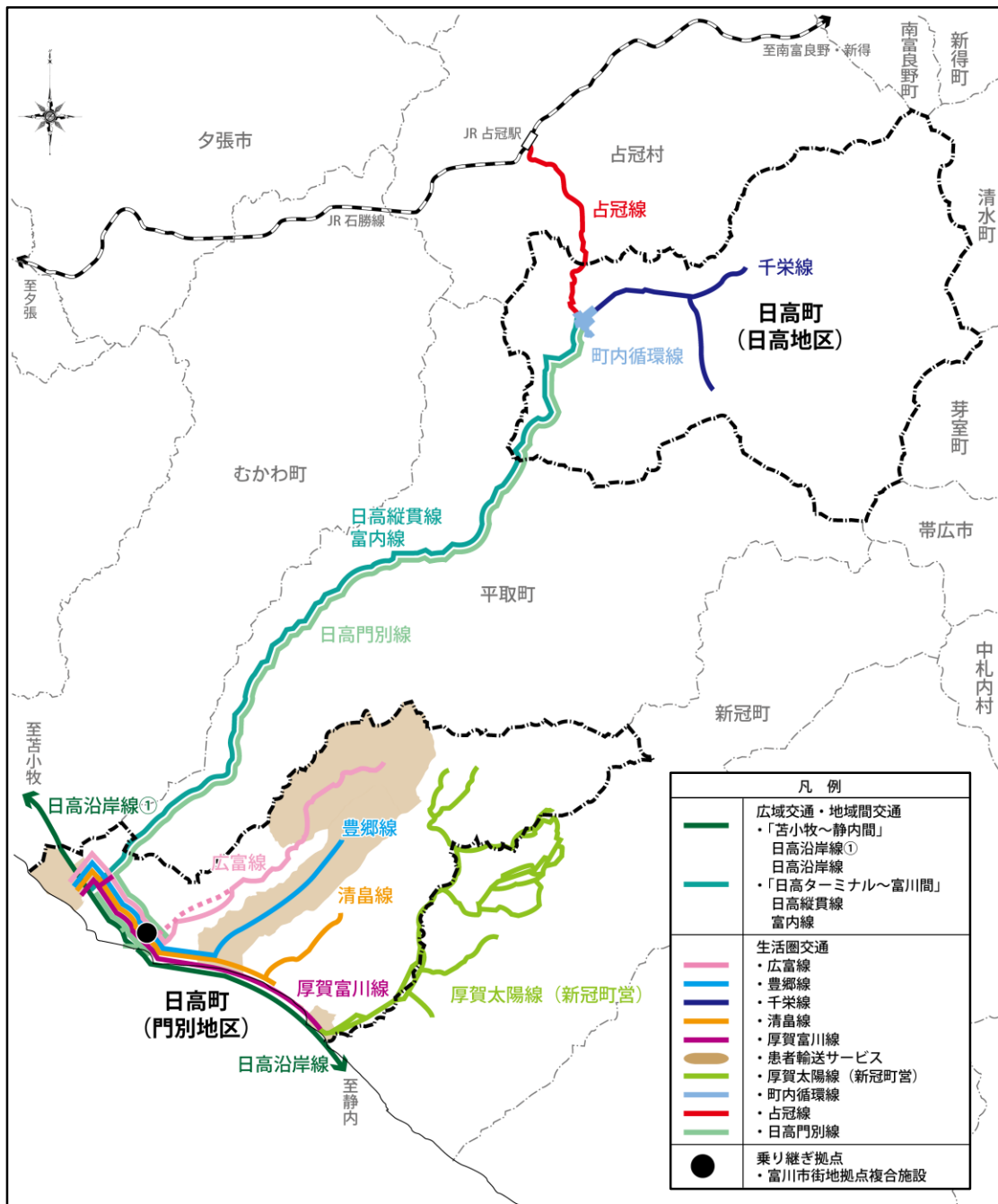
- ・ かしこい公共交通の使い方の周知
- ・ 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知
- ・ 本町独自の運転免許自主返納特典制度の検討
- ・ 住民の地元公共交通事業者への雇用促進
- ・ 利用案内パンフレットの作成
- ・ 乗り継ぎ拠点の利便性向上
- ・ 児童向けの公共交通乗り方教室の実施

## (5) 公共交通の機能分担と性格・役割

基本理念、基本方針から、日高町地域公共交通として位置づける各公共交通の機能分類、性格・役割を以下のとおり整理する。なお、幹線交通・広域交通は、日高地域公共交通計画との整合を図る。

### 【現計画】

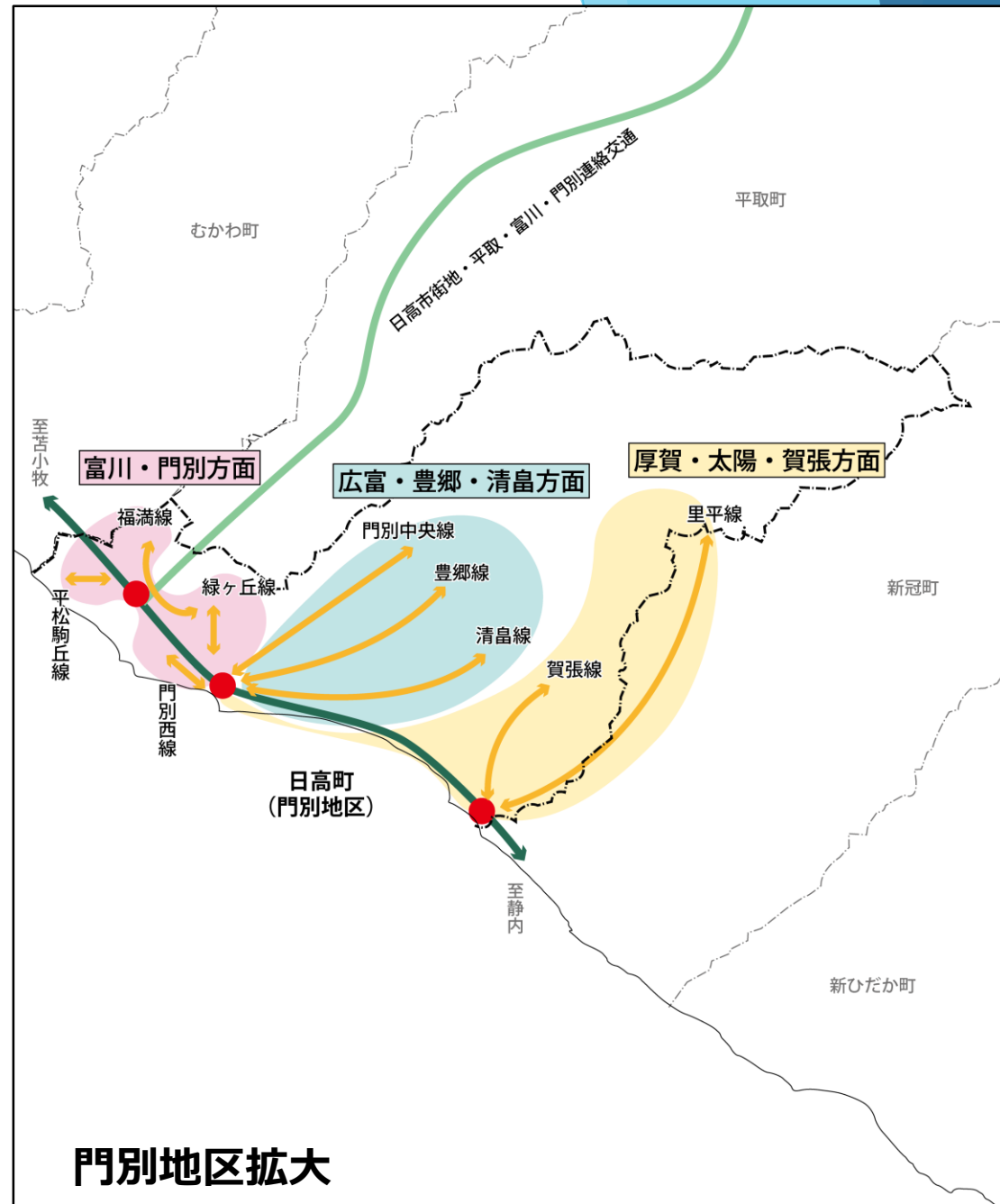
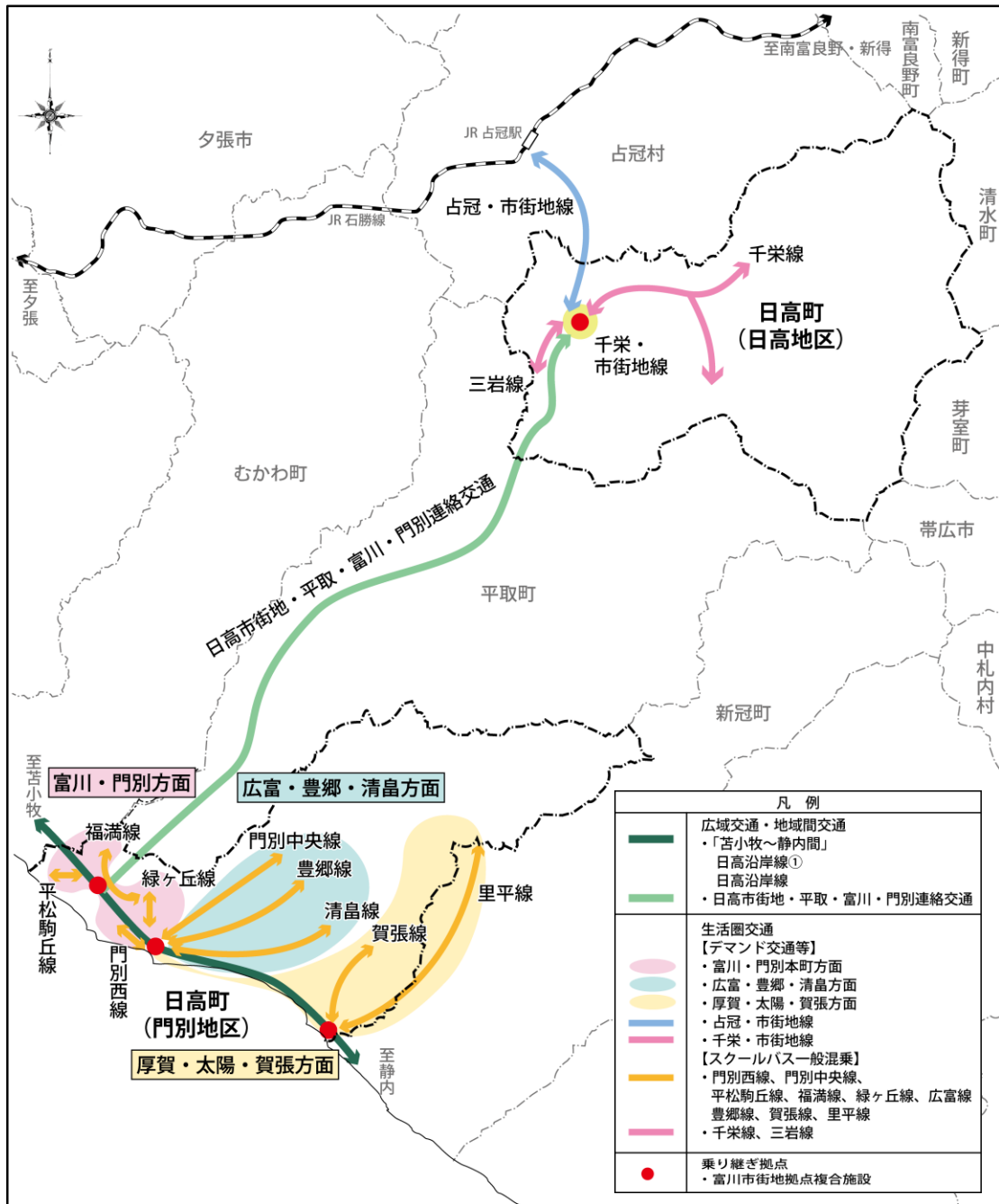
機能	性格・役割
広域交通・地域間交通 ・「苫小牧～静内間」 日高沿岸線① 日高沿岸線 ・「日高ターミナル～富川間」 日高縦貫線 富内線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中核都市である苫小牧市と各市町を結ぶ広域的なネットワーク</li> <li>・地域中心都市である新ひだか町と本町を結ぶ広域的なネットワーク</li> <li>・通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応</li> <li>・本町及び平取町を運行する地域間ネットワーク</li> </ul>
生活圏交通 ・広富線、豊郷線、千栄線 ・清畠線、厚賀富川線 ・患者輸送サービス ・厚賀太陽線（新冠町営） ・町内循環線、占冠線 ・日高門別線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・門別地区内、日高地区内、あるいは門別地区と日高地区を結ぶ生活圏ネットワーク</li> <li>・主に通学、通院、買い物などの生活交通に対応と、観光交通に対応</li> </ul>
乗り継ぎ拠点 ・富川市街地拠点複合施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通・地域間交通・生活圏交通どうしの乗り継ぎ拠点</li> <li>・拠点施設整備により、新たな集客・賑わいの核として、町民や来訪者の交流空間として形成</li> <li>・情報発信機能の強化により、町内外の周遊へとつなげる</li> </ul>



▶ 図 日高町地域公共交通体系 (現計画)

## 【最適化】

機能	性格・役割
広域交通・地域間交通 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「苫小牧～静内間」</li> <li>日高沿岸線①</li> <li>日高沿岸線</li> <li>・日高市街地・平取・富川</li> <li>・門別連絡交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中核都市である苫小牧市と各市町を結ぶ広域的なネットワーク</li> <li>・地域中心都市である新ひだか町と本町を結ぶ広域的なネットワーク</li> <li>・通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応</li> <li>・本町及び平取町を運行する地域間ネットワーク</li> </ul>
生活圏交通 <ul style="list-style-type: none"> <li>【デマンド交通等】</li> <li>・富川・門別本町方面</li> <li>・広富・豊郷・清畠方面</li> <li>・厚賀・太陽・賀張方面</li> <li>・占冠・市街地線</li> <li>・千栄方面</li> <li>【スクールバス一般混乗】</li> <li>・門別西線、門別中央線</li> <li>平松駒丘線、福満線、</li> <li>緑ヶ丘線、広富線、豊郷線</li> <li>清畠線、賀張線、里平線</li> <li>・千栄線、三岩線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・門別地区内、日高地区内、あるいは門別地区と日高地区を結ぶ生活圏ネットワーク</li> <li>・主に通学、通院、買い物などの生活交通に対応と、観光交通に対応</li> </ul>
乗り継ぎ拠点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・富川市街地拠点複合施設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通・地域間交通・生活圏交通どうしの乗り継ぎ拠点</li> <li>・拠点施設整備により、新たな集客・賑わいの核として、町民や来訪者の交流空間として形成</li> <li>・情報発信機能の強化により、町内外の周遊へとつなげる</li> </ul>



▶ 図 日高町地域公共交通体系（最適化）

## 2. 定量的な目標の設定

### (1) 目標及び目標値設定の考え方

基本方針	目標	評価指標
方針1. ・広域交通・地域間交通の利用促進	広域交通・地域間交通のネットワーク形成	日高地域公共交通計画と整合を図る
方針2. ・町内公共交通体系の構築	町内公共交通のネットワーク形成	輸送人数 収支率 行政負担額
方針3. ・公共交通利用活性化策の推進	公共交通運転手確保と利用促進	運転手確保に向けた周知活動の実施回数 利用促進に向けての周知活動の実施回数

## (2) 定量的な目標値

### ▶ ①人口の推計値

項目	令和2年 (人)	令和4年 基準年 (人)	(参考値) 令和5年 (人)	令和7年 (人)	令和10年 目標年次 (人)	令和12年 (人)
国勢調査		－	－	－	－	－
社人研人口 (R2国勢調査ベース)	11,279	－	－	10,245	－	9,277
将来人口		10,865	10,659		9,664	
伸び率 (R4ベース)	1.04	1.00	0.98	0.94	0.89	0.85

▶ 基準年値

町内公共交通等	①輸送人数 (人)	②運行費用 (千円)	③運行収益 (千円)	収支率 (③÷②)	行政負担額 (②－③) (千円)	備考
道南バス 日高ターミナル～富川間	28,347	63,539	18,752	29.5%	44,787	R5.5～R5.8の 年間案分値
町営バス 広富線	1,983	8,382	187	2.2%	8,195	
町営バス 豊郷線	771	3,832	128	3.3%	3,704	
町営バス 清畠線	74	505	15	3.0%	490	
町営バス 厚賀富川線・厚賀太陽線	107	2,994	41	1.4%	2,953	
人工透析患者輸送サービス	2,146	3,407	683	20.0%	2,724	
町営バス 千栄線	1,334	7,207	106	1.5%	7,101	
町営バス 占冠線	1,907	14,190	901	6.3%	13,289	
町営バス 岩内ダム線	1	1,865	0	0.0%	1,865	
町営バス 町内循環バス	2,547	2,516	58	2.3%	2,458	
町営バス 日高門別線	869	4,760	22	0.5%	4,738	
とねっこの湯無料送迎バス	2,818	10,510	0	0.0%	10,510	
患者送迎車	1,237	3,188	0	0.0%	3,188	
合計	44,141	126,895	20,893	16.5%	106,002	



## ▶ ②目標とする輸送人数

評価指標	令和4年 (人)	令和10年 (人)	増加率
町内公共交通の輸送人数	44,141	59,347	1.34

R10輸送人数 (44,141人+9,930人)×0.89(人口伸び率) 9,930人: デマンド交通等による増加人数  
 デマンド交通等による増加人数 アンケート設問「Q12-4デマンドバス・循環バス・スクールバスの利用頻度」から算定

## ▶ ③目標とする収支率

評価指標	令和4年	令和10年	増加率
町内公共交通の収支率	16.5%	22.1%	1.34

R10収支率 R4収支率×輸送人数の伸び率

## ▶ ④目標とする行政負担額

評価指標	令和4年 (千円)	令和10年 (千円)	増加率
町内公共交通の行政負担額	106,002	78,842	0.74

R10行政負担額 R4行政負担額÷輸送人数の伸び率

▶ ⑤目標とする運転手確保策

- ・ 町内公共交通を確保するための運転手募集に向けての周知活動の実施回数  
(広報等による情報発信)

評価指標	実施回数	備考
運転手募集に向けての 周知活動の実施回数	年間1回以上	

▶ ⑥目標とする利用促進策

- ・ 町内公共交通の情報発信と合わせた利用促進小冊子等の製作・配布回数

評価指標	実施回数	備考
利用促進小冊子等の 製作・配布回数	年間1回以上	

# 3. 目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定

## (1) 公共交通施策

### ▶ 基本方針1：広域交通・地域間交通の維持・確保

日高地域公共交通計画と整合を図り以下とする。

#### 1) 広域交通及び地域間交通の維持・確保と最適化の検討・実施

- ・ 通学、通院、買物など生活に不可欠な移動手段である中核都市と地域中心都市等を結ぶ広域交通や、地域中心都市と周辺町を結ぶ「地域間交通」について維持・確保を図る。
- ・ 広域交通及び地域間交通の維持・確保を持続的に行うため、地域間幹線系統及び市町村単独補助路線の最適化を図る。
- ・ 平行するバス路線の運行調整を継続して、運行内容の最適化を図る。

- ・各バス路線の維持・確保の取組は以下のとおり。
  - ▶「苫小牧～静内間」（日高沿岸線①）は、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、利用促進を図りながら持続可能な移動手段の維持・確保を図る。
  - ▶「苫小牧～平取間」（日高沿岸線）のうち「苫小牧～富川市街地間」は、市町村単独補助路線であるが、複数の市町を運行し、また、地域間幹線系統に接続する路線であるため、交通事業者と各町が密接に連携しながら、維持・確保に向けた利用促進等の取組を実施する。
  - ▶「日高ターミナル～静内間」（日高沿岸線）のうち「富川市街地～静内間」は、市町村単独補助路線であるが、複数の市町を運行し、また、地域間幹線系統に接続する路線であるため、交通事業者と各町が密接に連携しながら、維持・確保に向けた利用促進等の取組を実施する。

## 2)来訪者の公共交通利用の促進に向けた観光客誘客

- ・多くの観光資源に恵まれた当地域において、公共交通を利用した来訪者の増加をねらいとして、利用促進を図る。
- ・主要な取組は以下の3点。
  - ▶公共交通と観光資源との連携方策についての検討・実施
  - ▶フォトコンテストの入賞者の作品を取り入れた記念切符の制作・販売や、公共交通の利用を取り入れたパッケージ販売等について検討
  - ▶主に札幌を中心とした場で物産展を開催し、札幌圏とのアクセス向上や地元特産品等の周知による管内への誘客促進について検討

## ▶ 基本方針2：町内公共交通体系の再構築

### 1) 現計画による運行の維持

- ・ 町内公共交通体系の再構築を図るまで、暫定的に現計画による運行を維持する。
- ・ 「広富線」、「豊郷線」、「清畠線」、「厚賀富川・厚賀太陽線」、「千栄線」、「占冠線」、「町内循環バス」、「日高門別線」及び「人工透析患者輸送バス」により、市街地及び郊外部における町内全域の生活交通動線を確保する。
- ・ 「広富線」、「豊郷線」及び「千栄線」については、平成23年度から交付を受けている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、安定的な確保維持を目指す。

## 2)最適化による町内公共交通体系の再構築

### 【デマンド交通等の運行検討】

- ・全ての年齢階層において「自家用車とバスの中間」といった公共交通サービス水準が最も多い状況や、門別地区において「電話連絡により15分程度で来てくれる料金400円の交通モード（デマンド交通）へのニーズ」が、循環バスよりも上回っている状況となっている。
- ・門別地区は区域運行のデマンド交通とし、日高地区は輸送実績のある市街地循環バスと組み合わせた予約運行により、主要な町内公共交通を検討する。
- ・主要な町内公共交通は以下のとおり。

#### ○デマンド交通

▶富川・門別本町方面 ▶広富・豊郷・清畠方面 ▶厚賀・太陽・賀張方面

#### ○市街地循環バスとの組み合わせによる予約運行

▶日高市街地・平取・富川・門別連絡交通 ▶占冠・市街地線 ▶千栄・市街地線

- ・「富川・門別本町方面」については、令和2年国勢調査人口で全人口の57%にあたる6,386人が居住するため、リアルタイムでの輸送を可能とする運行システムの導入を検討するとともに、ドアtoドアによる送迎か、きめ細かく配置する停留所間を運行する送迎かのいずれかを選定する。  
※交通事業者へのヒアリングにより選定予定。
- ・選定する輸送方法により適切な車両を配置する。
- ・地域間幹線バス系統（複数市町村に跨るもの）や鉄軌道路線（JR日勝線）の接続する以下の運行について、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用を検討する。

### ○デマンド交通

▶富川・門別本町方面 ▶広富・豊郷・清畠方面 ▶厚賀・太陽・賀張方面

### ○市街地循環バスとの組み合わせによる予約運行

▶日高市街地・平取・富川・門別連絡交通 ▶占冠・市街地線



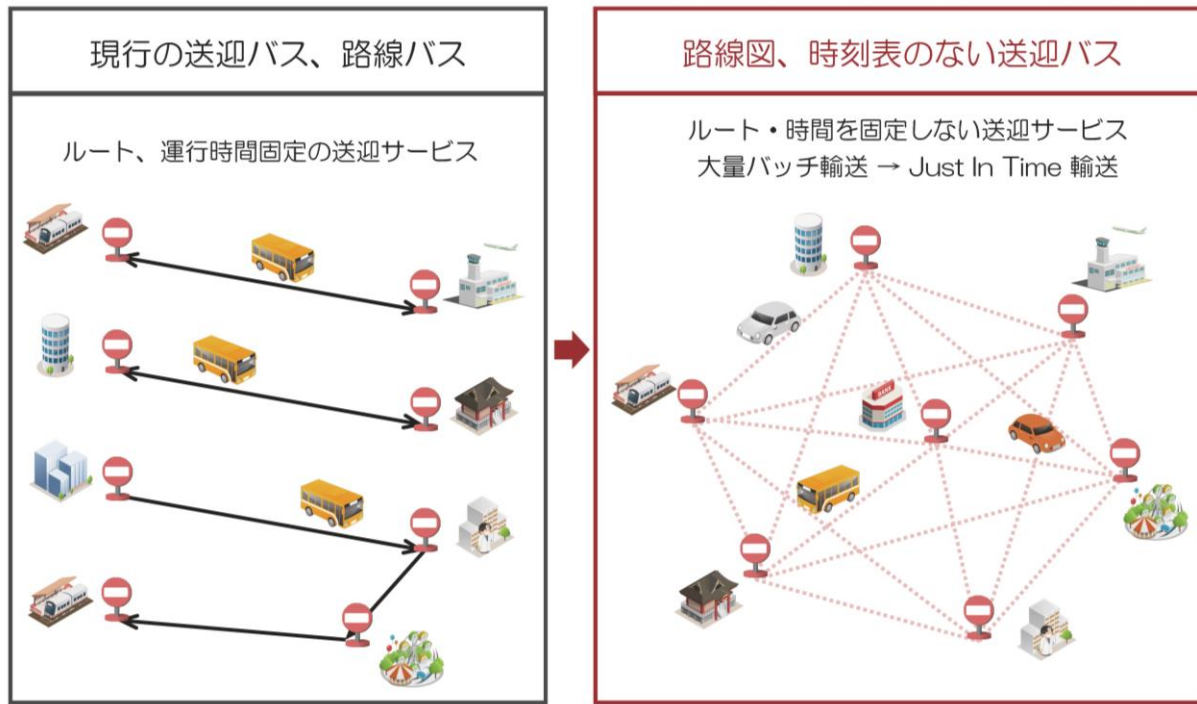


図 運行システムのイメージ  
(出典：(株) 未来シェア)

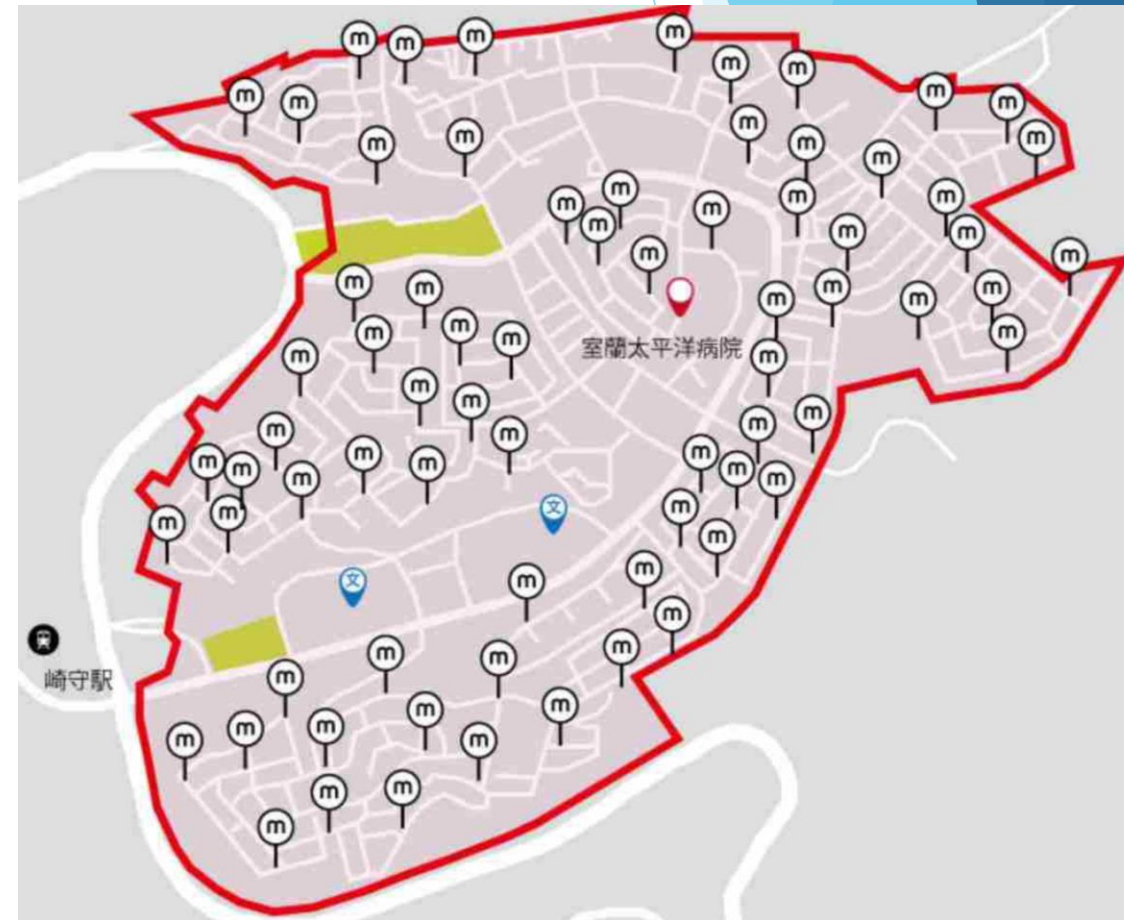


図 運行システムのイメージ (出典：Community Mobility (株)) (事例：室蘭市白鳥台)

## 【スクールバス一般混乗の検討】

- ・財源的に有利なスクールバスによる輸送について、日高地区においてもスクールバスを確保するとともに、使用していない補助席を活用した一般の方の補完的な利用について検討する。
- ・スクールバスは児童生徒の通学の用に供することが主目的なため、一般利用は登下校に支障のない範囲での利用に留めるものとする。
- ・車両の確保にあたっては、「へき地児童生徒援助費等補助金」の活用を検討する。
- ・運行にあたっては、普通交付税による財源措置を検討する。

## ▶ 基本方針3：地域公共交通利用活性化策の検討

### ▶ 1)かしい公共交通の使い方の周知

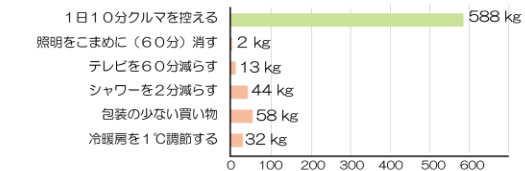
- ・交通事故の動向と免許返納の推進や、車と交通安全・環境・健康・維持費等をテーマとしたモビリティマネジメントの実施を検討し、公共交通の利用促進を図る。

#### ●小冊子

##### クルマと環境

ちょっとクルマを使うだけで、あなたが排出するCO<sub>2</sub>(二酸化炭素・地球温暖化ガス)は**何倍にも**なってしまいます。

##### ●1年間で削減できるCO<sub>2</sub>の量



(出典：「環境配慮行動における客観的CO<sub>2</sub>排出削減量実情提供の効果に関する実験研究」太田裕之・藤井聡、土木学会論文集、2007)

##### クルマと維持費

実は、クルマの維持費は、結構かさみます。

ふつうに使えば、場合によっては、**1日に2000円以上**もかかるかもしれません。

クルマには、保険、税金、駐車場が必要です。  
例えば、2000ccのクルマを  
持っているだけで、**1日1700円**。

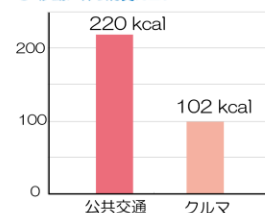
さらに  
ガソリン、高速道路、駐車場代などを含めると  
一生懸命節約して乗っても、  
**1日2000円**かかってしまいます。

(出典：科学警察研究所)

##### クルマと健康・ダイエット

クルマではずっと座っていられます。だからこそ、便利なのですが、  
だからこそ**運動不足**になるかもしれません。

##### ●移動に伴う消費カロリー



例えば、1時間クルマで  
移動する代わりに  
バスや電車を使えば、  
それだけで消費カロリーは  
**2倍以上**になります。

(出典：第6次改訂日本人の栄養所要量)

##### クルマと交通安全

クルマの「重大事故」は減多にないのでしょうか？

計算してみると・・・

**210人に1人が死亡事故**を起こすようです。

「人身事故」は、年間約73万件(H22年)起こっています。  
交通事故で亡くなるかたは、年間約4,800人(H22年)です。

クルマの利用人口(約5千万人)から換算すると  
例えば、50年クルマに乗り続けると・・・

**5人に3人**のドライバーが「事故でケガをさせて」しまいます。

さらに  
**210人に1人**が死亡事故を起こしてしまうことになります。

(出典：警察白書)

## ▶ 2)北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知

- ・北海道では、運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりのため、「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」を実施している。
- ・北海道在住の65歳以上の方で「運転経歴証明書」の交付を受けた方が、協賛店において証明書を提示することによりサービスを受けられる制度となっている。
- ・町内公共交通体系の再編に合わせ、町内における協賛店の募集と既存の取組をPRすることにより、免許証返納を促進する。



図 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度（出典：北海道HP）

### ▶ 3)本町独自の運転免許自主返納サポート制度の検討

- ・ 町内公共交通体系の再編に合わせ、本町独自の取組として町内公共交通に対する割引チケットの配付や地域の商業施設等との連携など、地域の公共交通の活性化や安全・安心な地域の実現に向けた免許証返納助成制度の導入を検討する。

### ▶ 4)住民の地元交通事業者への雇用促進

- ・ 町内交通事業者において町内公共交通の運行を推進することにより、運転手が特に不足する路線バスの運行を補完していくものとする。
- ・ 町内交通事業者における運行推進にあたっては、地域住民を対象に公共交通の運転手を広く募集するとともに、自家用有償運送の運転が可能な空白地輸送の講習や、自動車運転2種免許及び大型免許等の取得について支援を検討する。

## ▶ 5)利用案内パンフレットの作成

- ・各公共交通の行先等を明確にし、全てのバス停の時刻や接続時間を把握できることで、地域公共交通の全体像がわかる総合的なバスマップの作成を検討する。
- ・デマンド交通の運行にあたっては、短い期間で地域に根付いていくように、定期的な広報誌等での紹介を検討する。

## ▶ 6)公共交通乗り方教室の開催

- ・バス体験乗車を総合的な学習授業に取り入れるなど、子どもの時から公共交通に慣れ親しむ機会の提供を検討する。
- ・一般の方へも公共交通を身近に感じることができる環境を整えるために、地域住民へ路線バスやデマンド交通の乗り方教室の開催を検討する。

## ▶ 7)乗継拠点の利便性向上

- ・日高地域公共交通計画と整合を図るとともに、現在進められている富川市街地複合拠点施設の整備を推進し、乗継シームレス化によるサービスの利便性向上を図る。
- ・広域移動の利便性を向上させるため、交通モード間の乗継時間の改善や交通結節点へのアクセス性の向上を図る。



図 富川市街地複合拠点施設のイメージ（出典：日高町富川市街地拠点施設基本設計）

## (2) 実施主体

公共交通施策	実施主体
方針1. 広域交通・地域間交通の利用促進	
広域交通及び地域間交通の維持・確保と最適化の検討・実施	国、道、道南バス、沿線町
来訪者の公共交通利用の促進に向けた観光客誘客	国、道、道南バス、沿線町
方針2. 町内公共交通体系の再構築	
現計画による運行の維持	日高町（町内交通事業者）
最適化による町内公共交通体系の再構築	
・デマンド交通等の運行検討	日高町（町内交通事業者）
・スクールバス一般混乗の検討	日高町（町内交通事業者）
方針3. 公共交通利用活性化策の推進	
かしこい公共交通の使い方の周知	日高町
北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知	北海道、日高町
本町独自の運転免許自主返納サポート制度の検討	日高町
住民の地元交通事業者への雇用促進	日高町
利用案内パンフレットの作成	日高町、道南バス
乗継拠点の利便性向上	日高町
公共交通乗り方教室の開催	日高町、道南バス



## 4. 計画の進行管理

公共交通施策	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
方針1. 広域交通・地域間交通の利用促進					
広域交通及び地域間交通の維持・確保と最適化の検討・実施	○	○	○	○	○
来訪者の公共交通利用の促進に向けた観光客誘客	○	○	○	○	○
方針2. 町内公共交通体系の再構築					
現計画による運行の維持	●	—	—	—	—
最適化による町内公共交通体系の再構築					
・デマンド交通等の運行検討	○実証	●	●	●	●
・スクールバス一般混乗の検討	○	●	●	●	●
方針3. 公共交通利用活性化策の推進					
かしこい公共交通の使い方の周知	○	●	●	●	●
北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知	○	○	●	●	●
本町独自の運転免許自主返納サポート制度の検討	○	○	○	○	○
住民の地元交通事業者への雇用促進	●	●	●	●	●
利用案内パンフレットの作成	○	○	●	●	●
乗継拠点の利便性向上	○整備	●	●	●	●
公共交通乗り方教室の開催	○	○	●	●	●

●：実施 ○：検討