

南空知地域公共交通計画（素案）

令和6年2月

南空知地域公共交通活性化協議会

目 次

1.	はじめに	1
1-1	本計画の策定趣旨	1
1-2	本計画で対象とする区域	1
1-3	本計画の計画期間	1
2.	関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け.....	2
2-1	関係法令	2
2-2	上位計画・関連計画	4
2-3	本計画の位置付け	20
3.	南空知地域の概況	22
3-1	地理的及び自然的特性の整理	22
3-2	社会状況の整理	24
3-3	公共交通概況の整理	38
4.	地域の移動ニーズ等の整理	66
4-1	住民アンケート調査	66
4-2	公共交通乗降調査	69
5.	各種調査から明らかになった課題	108
6.	本計画の将来像、基本方針及び目標	109
6-1	本計画で目指す将来像	109
6-2	将来像の実現に向けた基本方針及び目標.....	109
6-3	本計画で対象とする公共交通の維持・確保の方針.....	110
6-4	本地域の交通ネットワークのあり方.....	113
7.	目標達成に向けた実施事業	114
8.	計画の進捗管理及び管理体制	117
8-1	計画の進捗管理	117
8-2	計画の管理体制	119
9.	計画推進期間のスケジュール	120
9-1	計画推進のあり方（PDCA サイクル）	120
9-2	計画推進期間のスケジュール	121

1. はじめに

1-1 本計画の策定趣旨

南空知地域は北海道の中央南西部に位置しており、総面積は約 2,562 ㎢で、空知管内の北空知地域及び中空知地域と比較して最も大きい地域です。4市5町からなる本地域は、森林や清流に恵まれた夕張山地の山岳、石狩平野の肥沃な農業地帯を有し、道内の米の主要産地となっており、大豆においては北海道トップの作付面積となっています。

また、経済活動や住民の通勤・通学、買物をはじめとした日常生活での結びつきに加えて、観光や医療における連携など、行政区を超えた多くの分野で相互に深い関係を築いています。

かつては産炭地域として多くの人口を抱えていましたが、炭鉱の閉山などにより人口が大きく減少を続けており、直近の令和2年国勢調査による人口は152,486人で、前回の平成27年国勢調査と比較して、14,205人（前回比9%）の減少となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後も人口減少の傾向は継続し、令和7（2025）年には137,171人となることが予想されています。

また、老年人口（65歳以上人口）は年々減少傾向にありますが、老年人口の減少を超える速度で生産年齢人口（15～64歳人口）の減少が進んでおり、これらの要因による人口減少に伴い、公共交通の利用者の減少だけでなく、運転手不足にも拍車が掛かっている状況です。

本地域の公共交通網は、鉄道網として函館本線、室蘭本線及び石勝線、都市間バス網として高速いわみざわ号、高速みかさ号などが運行されており、中核都市である札幌市との繋がりが強いほか、北海道中央バス株式会社、ジェイ・アール北海道バスなどが運行する一般バス路線により中核都市群（江別市・岩見沢市・北広島市等）との繋がりも強く、広域的な通勤や通学を支える重要な交通ネットワークとなっています。また、隣接自治体間の移動のための一般バス路線や各市町が独自に運行するバス、乗合タクシーなどの公共交通も運行されています。

しかし、北海道旅客鉄道株式会社（以下、「JR北海道」という。）により平成28（2016）年に室蘭本線（沼ノ端－岩見沢）が「当社単独では維持することが困難な線区」と位置付けられたほか、利用者の減少及び運転手不足などにより、令和5（2023）年9月末には夕張鉄道株式会社の運行する南空知地域と札幌市を結ぶバス路線が3路線廃止となるなど、これら交通ネットワークの維持・確保は厳しい局面を迎えています。

加えて、運転手不足の常態化や新型コロナウイルス感染症の影響による需要回復の遅れなどにより、交通事業者の経営も極めて厳しい状況にあります。

こうした状況を踏まえ、地域住民の生活を支え、持続可能な将来の交通体系を構築するため、地域公共交通のマスタープランとなる「南空知地域公共交通計画」を策定します。

1-2 本計画で対象とする区域

本計画の対象区域は、空知総合振興局管内のうち、南空知9市町（夕張市、岩見沢市、美瑛市、三笠市、南幌町、由仁町、長沼町、栗山町及び月形町）とします。

1-3 本計画の計画期間

本計画の計画期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度の5ヶ年とします。

2. 関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け

本計画は、公共交通に係る法律や指針の他、上位・関連計画として国・北海道、各市町が策定しているまちづくりに関する計画等と整合性を図りながら策定します。

2-1 関係法令

(1) 交通政策基本法（平成 25 年 12 月施行）

同法では、交通が担うべき役割などが示されており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

基 本 的 認 識	○交通の果たす機能 ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流・国際交流 ・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 の 役 割	○交通機能の確保・向上 ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、地域の活力の向上などに寄与 ○環境負荷の低減 ・交通による環境への負荷の低減 ○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 ○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
地 方 公 共 団 体 の 責 任	○自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策の策定・実施 ※まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ総合的かつ計画的に実施
交 通 関 連 事 業 者 等 の 責 任	○国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力 ○運行業務に係る正確かつ適切な情報の提供
国 民 等 の 役 割	○国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力 ○自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組む

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月施行、令和 5 年 10 月一部改正）

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な地域公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による地域公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

改正の概要	○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」の作成 -地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化 -バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、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、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） -定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化 ・ 地域における協議の促進 ○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 -様々な補助メニューや制度を創設 ・ 輸送資源の総動員による移動手段の確保 -地域に最適な旅客運送サービスの継続（地域旅客運送サービス継続事業） -自家用有償旅客運送の実施の円滑化 -貨客混載に係る手続の円滑化 ・ 既存の公共交通サービスの改善の徹底 -利用者目線による路線の改善、運賃の設定（地域公共交通利便増進事業） -Ma a Sの円滑な普及促進に向けた措置 ○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 上位計画・関連計画

(1) 国が策定するもの

計画名・年次	計画内容
○第2次交通政策基本計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度	■基本的方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保 目標①：地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現 ・地域公共交通の維持確保の取組 ・新型コロナの影響を踏まえた支援 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等 目標②：まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進 ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 等 目標③：交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、車両等） 等 目標④：観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 ・地域での快適な移動環境整備 等 ■基本的方針B 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 目標①：人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化 ・コロナ禍での航空ネットワークの維持 等 目標②：交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 ・交通関連情報のデータ化・標準化 等 目標③：サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保 ・物流ネットワークの構築 等 ■基本的方針C 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現 目標①：災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築 ・インフラ・車両・設備の老朽化対策 等 目標②：輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成 等 目標③：運輸部門における脱炭素化等の加速 ・公共交通の利用促進（MaaS普及等） 等

(2) 北海道が策定するもの

1) 各種計画

北海道の各種計画では、公共交通について、国や各自治体と連携した取組の推進、MaaSなどの先端技術の活用、地域関係者・交通事業者・物流事業者などが一体となった取組の推進、交通モード間の連携によるシームレスな公共交通の検討等を行うこととしています。

表 2-1 北海道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	計画内容
○北海道総合計画 -平成 28 (2016) 年度から 令和 7 (2025) 年度	■地域で互いに支え合うまちづくりの推進 ○買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ○日常生活に必要な不可欠な生活交通の確保 ○街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組との連携 ■個性と魅力を活かし様々な連携で進める地域づくり ○広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成 ■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成 ○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 ○高規格道路の整備 ○高速交通体系の形成促進 ○幹線やラストワンマイルでの共同輸送などの物流効率化の促進 ○交通・物流を担う人材の確保・育成 ○道路網や都市内交通環境の充実 ○国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築 ○感染症対策を取り入れた移動における感染リスクの低減 ○公共交通機関の安全性や感染症対策の状況を正確に利用者に伝達 ○交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動 ○交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整備
○第 2 期 北海道創生総合戦略 -令和 2 (2020) 年度から 令和 6 (2024) 年度	2 人口減少下においても、幸せに暮らし続けることのできる社会 (3) 主な施策 ③ 地域を支える持続的な交通ネットワークの構築 ・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) 年度から 令和 12 (2030) 年度	■シームレス交通戦略 ○地域の課題解決に向けた交通事業者、行政、住民など関係者による強力なタッグチーム ○関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築 ○持続的な鉄道網の確立 ○使いやすさと分かりやすさ、快適さを追求した公共交通 ○公共交通を大切にする考えとその行動力で地域を守る ■地域を支える人・モノ輸送戦略 ○地域とともに創る生活交通ネットワーク ○輸送事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進 ○多様な人材の確保・育成 ■インバウンド加速化戦略 ○全道各地をスムーズにつなぐ交通ネットワーク ○空港や駅からの交通アクセスの整備等による全道周遊の促進

表 2-2 北海道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	計画内容
○北海道交通政策総合指針 重点戦略 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度	Ⅱ ポストコロナを見据えた重点戦略 1 シームレス交通戦略 具体的な取組－利用促進 ■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議 ・従来の公共交通サービスに加え、福祉輸送やスクールバス等の地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の確保に向け、国や道、市町村、地域の交通事業者が連携、検討・協議しながら、住民の移動ニーズを踏まえた「地域公共交通計画」の策定を進める。
○北海道 新広域道路交通 ビジョン・計画 -令和3（2021）年から 概ね20～30年間	○札幌都心部における交通拠点を整備するとともに、圏域中心都市や地方部の市街地における交通結節機能の強化 ○周遊観光の促進や物流の効率化を図るため、道の駅等を活用した輸送拠点を構築 ○多様なデータの蓄積・活用による道路交通に関連する課題の解消に向けた取組の高度化 ○新たな技術とインフラ整備を連動させた交通マネジメントの高度化
○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 令和9（2027）年度	4) 地域の特色を活かした産業の活性化 ○食や自然環境など豊富な資源を活かした滞在交流型の観光地づくり 5) グローバル化に対応した活力ある社会の構築 ○協働によるまちづくりの推進と地域の可能性を広げる ICT の活用 ○個性と魅力を活かし様々な連携で支え合う地域づくり 6) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備 ○連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成
○第5期北海道観光の くにづくり行動計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度	第4 北海道観光が将来的にめざす姿 ○誰もが安全・安心・快適に滞在 ◆道内観光地間を快適に移動できる二次交通 ◆多言語・多様な媒体での迅速かつ正確な情報発信 第6 施策展開の方向性及び各施策 2 量×質の追求 (5) AI、IoT等先端技術導入による観光産業の収益構造の改善 ○Ma a S等シームレス交通の全道展開 5 観光インフラの強靱化 (1) 広域観光の拠点としての道内空港等の利活用 ○Ma a S等シームレス交通の全道展開 ○広域連携・周遊観光の促進
○第11次北海道 交通安全計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度	第2部 講じようとする施策 第1章 道路交通の安全 1 道路交通環境の整備 (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実 (11) 交通需要マネジメントの推進 ア 公共交通機関利用の促進 3 安全運転の確保 (1) 運転者教育等の充実 カ 高齢運転者対策の充実

＜北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ＞



出典：北海道総合政策部「北海道交通政策総合指針

(https://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/H29_shishinsakutei.html)」

図 2-1 北海道交通政策総合指針に示される北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

2) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(区域マスタープラン)

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、公共交通について沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成、交通結節点の機能強化を図るよう整備の方針が示されています。

表 2-3 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針における交通体系の整備の方針

目標年次：令和 12 (2030) 年

区域	計画名	決定日	交通体系の整備の方針
夕張市	夕張都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	・都市間や空港、港湾等との広域的な交通・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や、清水沢地区をはじめ路線バス等の交通結節点の整備を進める
岩見沢市	岩見沢都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	・都市間や空港、港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や交通結節点の整備を進める
美唄市 奈井江町	美唄奈井江都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	・都市間や空港、港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や、交通結節点の整備を進める
三笠市	三笠都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	・都市間や空港及び港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や、交通結節点の整備を進める ・超高齢化社会に対応するため、福祉タクシー制度や市営バスの運行などによって、交通弱者の不便解消などに努める
南幌町	南幌都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	・公共交通の利用促進のために、沿線の土地利用と連動した公共交通軸の形成や、交通結節点（パークアンドライド駐車場など）の整備を進める
長沼町	長沼都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	・都市間や空港及び港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や交通結節点の整備を進める
栗山町	栗山都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	・都市間や空港、港湾等との広域的な交流・連携を支える高速交通ネットワークの形成を図り、アクセス道路の整備を進める ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や、交通結節点の整備を進める

(3) 本地域の市町が策定するもの

1) 総合計画

各市町の総合計画では、市町単独での地域公共交通計画の策定のほか、鉄道・バス路線の維持・確保、交通結節点の機能強化、市営・町営バスの運行・継続、近隣自治体との連携強化、高齢者等交通弱者への支援等を行うこととしています。

表 2-4 総合計画における公共交通に関する施策（1/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
夕張市	○夕張市まちづくり マスタープラン -令和3（2021）年度から 概ね20年間	■夕張での生活を支える、公共交通ネットワークの維持・充実 ・地域生活における移動手段を確保するため、JR、バス、タクシー等の交通事業者、行政、民間、団体等が連携し、各交通手段の役割分担のもと、地域のニーズを踏まえながら、地域公共交通計画の作成について検討し、公共交通ネットワークの維持・充実、公共交通の利用促進を図ります
岩見沢市	○第6期 岩見沢市総合計画 -平成30（2018）年度から 令和9（2027）年度	■魅力ある都市空間と快適な居住環境の形成 ●魅力ある都市空間の構築 ・人口減少と少子高齢化の進行を見据えながら、公共・公益的施設のほか、医療・福祉や商業・業務系といった都市機能の集積を誘導するとともに、安全・安心で良好な住環境の確保や公共交通ネットワークの形成を進めることにより、市街地における利便性の向上を図ります ■公共交通の利便性の向上 ●地域公共交通体系の再構築 ・交通事業者等と協調しながら、利用者のニーズを踏まえた、効率的かつ利便性の高いバスの運行体制を確保していきます ・コンパクトなまちづくりの実現に向け、中心市街地内での移動の利便性を高めるための取組みを進めていきます ・公共交通の利用が困難又は不便な交通空白等の郊外地域において、地域の拠点や中心市街地へのアクセスを確保するため、新たな公共交通の導入や既存の交通体系の再構築についての検討を進めていきます ・公共交通の持続的な利用を確保するとともに、環境負荷の低減と健康増進を図るため、自家用車への依存から、公共交通や徒歩、自転車を利用する生活スタイルへの転換を市民に促していきます ●広域的な公共交通の維持 ・広域的な人の移動や物流を支える JR 函館線と室蘭線について、地域住民や関係自治体と連携・協力しながら、将来にわたる輸送体制の維持・確保に努めるとともに、利用の促進を図っていきます

表 2-5 総合計画における公共交通に関する施策（2/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
美唄市	○第7期 美唄市総合計画 -令和3（2021）年度から 令和12（2030）年度	目指す姿 ■運転のできない学生・生徒や高齢者、障がい者、妊婦等の交通手段が確保されています ●公共交通機関 ・「美唄市地域公共交通網形成計画」及び新たに策定する「美唄市地域公共交通計画」に基づき、民間事業者やまちづくりと連携した、地域にとって望ましい公共交通を整備し、高齢者など交通弱者の日常生活に配慮した公共交通を持続していくとともに、乗合タクシー事業についても、事業者や利用者の意見を伺いながら、利便性を図ります ●公共交通の見直し ・市民バス路線をはじめ、民間路線や買い物バスなどの既存路線にかかる乗降調査や市民・地域からの意見を聴取し、運行経路の見直しを行い、路線の維持に努めます
三笠市	○第9期 三笠市総合計画 -令和4（2022）年度から 令和11（2029）年度	■人が快適に生活を楽しむまち三笠 ●交通環境 ・持続可能な公共交通のあり方について、指針となる「三笠市地域公共交通計画」を策定します ・公共交通確保のため、市営バスの運行を継続していきます ・札幌圏に通勤・通学・通院等をする市民の交通の利便性向上のため、行政、民間、個人による輸送手段、効率的な輸送ルートなど新技術の導入などを検討します
南幌町	○第6期 南幌町総合計画 -平成29（2017）年度から 令和8（2026）年度	■安全・安心・便利な交通対策の推進 ●交通安全対策の推進 ・高齢者の自主的な運転免許証の返納者に対してハイヤー利用料金を助成することで、交通事故の防止と外出支援を図ります ●バス交通網の利便性向上 ・通勤、通学者等のニーズに合った交通手段の充実に向けて、バス事業者に対し、随時、必要な要望を行います ・オンデマンド交通利用者等に対して、アンケート調査によるニーズの把握を行い、利用しやすいオンデマンド交通を目指します ・地域にとって望ましい公共交通を目指し、町が中心となって交通事業関係者や町民と協議しながら、地域公共交通計画の策定を進めます

表 2-6 総合計画における公共交通に関する施策（3/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
由仁町	○第6次 由仁町総合計画 -平成 29（2017）年度から 令和 5（2023）年度	■安全・安心の快適で暮らしやすいまちづくりの実現 ●生活維持路線の確保 ・高齢者を含む町民の日常生活や経済活動を支える重要な交通手段として、空白地を結ぶデマンドタクシー等交通アクセスの向上と地域間を運行する民間バス路線の維持・確保を図ります ●最適な公共交通網の構築 ・町内における交通空白地域と市街地、公共交通起点を結ぶ地域内交通の展開など、誰もが安全に安心して移動できる人にやさしく利便性の高い、既存の交通体系を含めた一体的な公共交通網の構築を推進します
長沼町	○第6期 長沼町総合計画 -令和 3（2021）年度から 令和 10（2028）年度	■交通網の整備 ●住民生活を支える公共交通の利便性追求 ・引き続き高齢化に対応する公共交通を検討し、よりよい生活環境を維持するため、生活に密着したデマンドバスの運行を継続するとともに、町営バス利用者のニーズに合わせた運行サービスの向上に努めます ・路線バスの運行本数の増加など住民ニーズを踏まえた利便性向上を図り、合わせて、Ma a Sや自動運転といった新技術の導入も検討し、ライフスタイルの変化に適合した公共交通の一体的な利用促進策を講じます
栗山町	○第7次 栗山町総合計画 -令和 5（2023）年度から 令和 12（2030）年度	■公共交通システムの充実 ●町民生活に必要な公共交通の維持・確保と利便性の向上 ●町営バスの更新による移動手段の確保 ・地域公共交通の維持・確保と利便性の向上を図ります ・町営バスの運行により、交通弱者の移動手段を確保します
月形町	○第4次 月形町総合振興計画 -平成 27（2015）年度から 令和 6（2024）年度	■発展への基盤が備わったつぎがた ●公共交通の維持・確保 ・J R札沼線（学園都市線）の一部廃止に伴い、代替バスを運行します ・自動車等で自ら移動することができない町民が、安心して利用できる新たな公共交通の導入を検討します ・民間の路線バス及び新篠津村村営バス（ニューしのつバス）、民間のハイヤーについては、町民の日常生活に不可欠な身近な交通手段として、引き続き補助を行い、維持・確保を図ります ●公共交通のあり方と地域拠点施設の検討 ・バス、ハイヤー、スクールバスも含め、今後の本町の公共交通のあり方や、バスターミナル機能をもつ地域拠点施設の検討を進めます

2) 地域公共交通網形成計画・地域公共交通計画

地域公共交通計画を策定しているのは本地域内で3市あり、残る1市5町は令和5（2023）年度中の策定を予定しています。すでに計画策定済みの3市では、持続可能な交通網の形成、ICT等を活用したサービスの拡充、円滑に乗り継げる公共交通ネットワークの形成、交通空白地における交通の確保、利用促進等を行うこととしています。

表 2-7 公共交通計画における公共交通に関する施策（1/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
岩見沢市	○岩見沢市 地域公共交通計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度	■一定の生活機能の集積がみられる、駅周辺など、地域の日常生活拠点を接続点として、地域に適した交通モードを組み合わせることで地域と地域を結び、市内全域を広く面的にカバーする公共交通ネットワークの充実を図ります ●まちの活力を支える公共交通 ・新型コロナウイルス感染症の影響や、マイクロツーリズムの普及、さらには2030年の新幹線の札幌延伸なども見据え、人の流れが大きく変化する中において、将来にわたり、まちの活力の維持に資する公共交通網の構築を目的とします ●暮らしを支える公共交通 ・一定の人口減少が避けられない状況下において、市内どこに住んでいても、生涯にわたって安心して暮らすことができるよう、人口構造の変化や、生活関連サービスの状況など、地域特性に応じた持続可能性の高い移動手段の確保を目的とします ●誰もが利用しやすく効率的な公共交通 ・高齢化の進行に伴う免許返納者の増加や、人々の生活様式の変化などに伴い、多様化かつ細分化する移動ニーズを公共交通の利用に的確に結び付けるとともに、労働力確保などの新たな課題を克服することを目的とします ●みんなで守る公共交通 ・行政や交通事業者はもちろん、地域全体で「暮らしの足」を守っていくため、利用者数や収支状況等の積極的な情報の開示により、公共交通の重要性や危機感を広く共有します
美唄市	○美唄市 地域公共交通計画 -令和4（2022）年度から 令和8（2026）年度	■交通資源の有効活用による地域特性に応じた持続可能な公共交通の実現 ●市街地の効率的な公共交通体系の実現 ・市民バス東線と南美唄線の運行範囲の一体化による運行の効率化と、AIデマンドシステムの導入を検討することで、利便性の向上を目指します ●郊外部における資源の有効活用による輸送支援 ・現状の郊外公共交通の維持と公共交通空白地域の解消にあたっては、バス事業者の参画や人手不足に対応した曜日運行の検討などにより、将来における郊外公共交通の確保を目指します ●地域で守り育てる公共交通への意識の醸成 ・今後の運行を継続する上でも利用者を確保していく必要があることから、公共交通を地域で守り育てる意識を醸成することが必要であると考えられます

表 2-8 公共交通計画における公共交通に関する施策（2/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
三笠市	○三笠市 地域公共交通計画 -令和5（2023）年度から 令和9（2027）年度	■市民益と経済性を両立できる安心・安全で持続可能な交通体系の構築 ●持続可能な公共交通の実現に向けた市内公共交通ネットワークの形成 ・市営バス幌内線については、アンケートやこれまでの試験運行により得られたデータ等を活用した上で、バス停の位置変更や無人運転、幌内線のデマンドシステムなどの技術導入を含め、路線再編や料金形態等を検討します。その他、福祉有償運送、スクールバスといった交通サービスと公共交通との棲み分けを明確化し、地域の輸送資源を総動員した、地域自らがデザインする公共交通の実現に努めます ●公共交通利用促進・活性化に向けた取組みの強化・充実 ・公共交通の利用促進・活性化に向けて、広報みかさや市のホームページなどを活用し、現在それぞれの運行事業者が発信している運行ダイヤ・路線・料金などの情報の一元化を図るとともに、観光や買い物、通院など利用目的に応じた情報提供など、情報発信の強化・充実を図ります。また、キャッシュレス決済の促進等による利便性向上を図り、公共交通利用者の減少を防ぐよう、取組みを進めます ●地域が一体となった取組みの展開 ・公共交通は、地域住民の移動を支える基盤であることから、市内の事業者や住民、行政、運行事業者など、地域が一体となって公共交通を支える取組みを進めます。他方で、ハイヤー事業者が営業している地域の優位性を生かし、バス停から離れた地域については、官民協働で持続可能な公共交通の実現に向けた取組みを進めます ●広域移動を支える路線の維持・充実 ・三笠市と札幌など他市町村との広域移動を支えるバスは、市民生活を支えるとともに、三笠市を生活圏に含む周辺住民の足としての役割を果たしていることから、国や道、関係市町村及び運行事業者と連携しながら広域路線の維持、充実のための取組みを進めます。また、三笠市は、各地区に豊かな地域性を有しており、地域の特性を活かし、生活面のみならず観光面での利活用など、潜在的なニーズの把握に努め、バス路線の利用促進に向けた取組みを進めます

表 2-9 公共交通計画における公共交通に関する施策（3/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
月形町	○月形町 地域公共交通網形成計画 -平成 31 (2019) 年度から 令和 5 (2023) 年度 ※令和 5 (2023) 年度中 に計画改定予定	■月形町に安心して暮らし続けられる生活交通の確保～いま、町民とともに公共交通網をつくり、守り、育てるとき～ ●町民の広域的な生活交通を支援する公共交通の確保 ・ J R 札沼線が廃止となることから、当別・札幌方面あるいは浦臼方面への広域的な生活移動の確保を目的に廃止代替バスの検討を行い、 J R 札沼線が廃止となる平成 32 年 5 月までに新たな広域公共交通としての運行を行います ・ また、町民の町外への移動実態として、最もニーズが高い岩見沢方面については、現在運行している月形線の便数や時間帯等の運行内容を基本としつつ、より町民が利用できる機会の増加に向け、町内における運行区間の見直しを検討し、交通事業者等の関係者と継続的に協議を進めていきます ●町内における利便性の高い公共交通の導入 ・ 現在実施しているスクールバス路線への一般混乗等のほか、これら生活移動支援施策と連携した町内移動に係る新たな公共交通の検討・導入を行っていきます ・ その際、町民の町内移動を支援するだけでなく、廃止代替バス路線や月形線など広域的な公共交通との接続性を確保することで、町民の町外への移動も支援できるような運行内容を検討します ●乗り継ぎの利便性を向上させる交通結節点の創出 ・ 町民の生活利便性の向上を図ることを目的に、町内交通と広域交通とが円滑に接続でき、乗り継ぎにかかる負担軽減に資する交通結節点の創出を検討します。その際、現在本町で策定を進めている「月形町地域拠点化整備基本構想」と連携して施策を推進していきます ●町民や観光客などの積極的な公共交通利用を促す利用促進策の展開 ・ 町内を運行する各種公共交通の運行情報等を整理したバスマップを作成するほか、町民や町内各種団体を対象とした利用促進策を展開していきます ・ また、本町を含む J R 札沼線沿線自治体への観光誘客を目的に、 J R 札沼線の鉄道レガシーを活用した観光施策についても検討していくこととします

3) 都市計画マスタープラン・立地適正化計画

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画を有する市町では、公共交通について交通ネットワークの充実、鉄道・バス路線の維持・確保のほか、交通結節点の機能強化、各公共交通機関による乗り継ぎの連携強化、市営・町営バスの運行・継続等を行うこととしています。

表 2-10 都市計画マスタープラン・立地適正化計画における公共交通に関する施策（1/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
夕張市	○夕張市まちづくり マスタープラン -令和3（2021）年度から 概ね 20 年間	■夕張での生活を支える、公共交通ネットワークの維持・充実 ・地域生活における移動手段を確保するため、JR、バス、タクシー等の交通事業者、行政、民間、団体等が連携し、各交通手段の役割分担のもと、地域のニーズを踏まえながら、地域公共交通計画の作成について検討し、公共交通ネットワークの維持・充実、公共交通の利用促進を図ります
	○夕張市 立地適正化計画 -令和3（2021）年度から 令和 22（2040）年度	■将来都市構造 ●交通ネットワーク ・2 骨格軸・3 拠点による将来都市構造の実現のためには、市内の移動や周辺市町村との広域連携を支える公共交通体系の充実が非常に重要です ・一方、人口減少による利用者の減少や乗務員の不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していますが、児童・生徒の通学や高齢者の通院など、市民生活の根底を支える公共交通の果たす役割は大きい状況です ・そのため、地域生活における移動手段を確保するため、JR、バス、タクシー等の交通事業者、行政、民間、団体等が連携し、各交通手段の役割分担のもと、地域のニーズを踏まえながら、地域公共交通計画の作成について検討し、市内南北軸における路線バスの運行を中心に、交通空白地域においてもデマンドバスの運行やタクシー乗車代金補助制度を維持するなど、公共交通ネットワークの維持・充実を図ります ・また、市民の利用のみならず観光客等への利用促進を図るなど、限りある交通資源をより効果的に活用することで、持続可能な交通体系の維持に努めていきます。
岩見沢市	○岩見沢市 都市計画 マスタープラン -平成 18（2006）年度から 令和 7（2025）年度	■地域公共交通の再編 ・バス事業者などの交通事業者と連携し、中心市街地や日常生活拠点、都市機能施設などへのアクセスに配慮した地域公共交通の再編（バス路線網等の見直しや乗り継ぎ改善）を図ります ・また、バス等の利便性の向上や市民の公共交通への理解などにより、地域公共交通の利用促進に取り組みます ・一方、公共交通がない交通空白地域においては、乗り合いバス・タクシーなどのデマンド交通の運行について検討するとともに、交通空白地域のデマンド交通とバスや JR などの公共交通の結節点（乗り継ぎ拠点）の整備や日常生活拠点との連携（機能複合化）についても検討します

表 2-11 都市計画マスタープラン・立地適正化計画における公共交通に関する施策（2/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
美唄市	○美唄市 都市計画 マスタープラン -令和 3（2021）年度から 令和 22（2040）年度	■ 日常生活を支える交通網の整備 ● 公共交通の充実 ・市民の暮らしを支える身近な公共交通として、市街地と市内各地の生活拠点地区を連絡する JR 函館本線と北海道中央バスによる広域的な公共交通軸と JR 美唄駅を交通結節点とする市街地を循環運行する路線バスやスクールバスの混乗及び乗合タクシー輸送による補助的な公共交通軸などの公共交通システムを充実化していきます ・実証運行による検証、検討を行うなど、高齢化、過疎化に対応した公共交通の効率化を高めていきます
	○美唄市 立地適正化計画 -平成 31（2019）年度から 令和 22（2040）年度	■ ネットワーク形成の充実化 ・J R 美唄駅を交通結節点とした市街地における循環運行の充実化 ・幹線交通（（株）北海道中央バス）利用者数を増やすための市内路線バスとの連携体系の充実化 ・郊外部におけるスクールバスへの混乗や乗合いタクシーによる交通体系の確保 ・市内公共交通の P R と運行内容の情報発信による利用促進
三笠市	○三笠市 都市計画 マスタープラン -平成 20（2008）年度から 令和 9（2027）年度	■ 道路・交通網整備 ・民間バス路線の営業存続と市営バスの運行により、生活不便を解消し、「人の移動しやすい都市環境」をつくります
	○三笠市 立地適正化計画 -令和 5（2023）年度から 令和 24（2042）年度	■ 持続可能な公共交通ネットワークの構築 ・市民の市内外における移動実態を把握した上での公共交通の最適化 ・主要ターミナルにおける拠点機能の強化 ・新たな交通システム（循環バス、デマンドバス等）の導入検討 ・全国の同規模市町村における先進的な取り組みの導入の検討
南幌町	○南幌町 都市計画 マスタープラン -令和 4（2022）年度から 令和 23（2041）年度	■ 交通施設の整備方針 ● 基本方針③利便性を高める交通施設の整備 ・町内における公共交通の空白地帯の解消を図るため、路線バスとの連携とオンデマンド交通による、きめ細やかな運行に努め、公共交通の利便性を図ります ・公共交通の利用促進のために沿道の公共交通軸の形成や交通結節点（パークアンドライド駐車場）の利用を推進します
	○南幌町 立地適正化計画 -令和 5（2023）年度から 令和 24（2024）年度	■ 公共交通ネットワークの充実 ・路線バスとの連携とオンデマンド交通によって、町内における公共交通の空白地帯の解消を目指し、町内公共交通の利便性を図ります ・札幌等への通勤・通学者のため、札幌市や江別、北広島などの都市間を結ぶ路線バスの維持・充実を図ります

表 2-12 都市計画マスタープラン・立地適正化計画における公共交通に関する施策（3/3）

市町名	計画名・年次	公共交通に関する主な施策
栗山町	○第二次栗山町 都市計画 マスタープラン -平成 26 (2014) 年度から 令和 26 (2044) 年度	■交通の方針 ●大量輸送交通ネットワークの整備促進 ・北海道新幹線の札幌延伸を踏まえ、在来線の利用率や町民生活の利便性の向上、産業の振興や物流の効率化に向け、空知圏域と新千歳空港を結ぶ鉄道輸送の基盤整備をめざした大量輸送交通ネットワークとなる南空知鉄道循環網の早期実現を促進するため、国・北海道・JR との連携・調整に努めます ●鉄道交通の充実 ・JR 室蘭本線については、利用者の増加と利便性の向上について関係機関と連携した取り組みを行います ●バス交通の充実 ・日常生活の移動を円滑で快適なものとするため、バス交通に関する町民ニーズや利用動向を把握し、誰もが安全で快適に移動できる環境づくりを目指します。また、近隣自治体との連携を図りながら、官・民バスによる中量輸送交通ネットワークの構築を目指します ●公共交通のバリアフリー化 ・公共交通事業者などと連携を図りながら、高齢者や体の不自由な方などが利用しやすくなるよう、公共交通のバリアフリー化促進を目指します

4) 連携ビジョン

連携ビジョンでは、圏域の自治体の連携による地域公共交通の利便性の向上に資する I C T 等を活用した各種交通モードの連携や地域公共交通の利用促進、地域公共交通の担い手（事業者・運転手等）確保に係る取組を行うこととしています。

表 2-13 連携ビジョンにおける公共交通に関する施策

計画名・年次	計画内容
○南空知圏連携ビジョン -令和 2 (2020) 年度から 令和 6 (2024) 年度	■結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 ●地域公共交通の維持確保と利用促進 ・高齢化や人口減少社会に対応した住民の移動手段の確保や観光客など交流人口も含めた移動の利便性を図ることを目的に、交通ネットワーク整備や公共交通の利用促進等を連携して進めていく

(4) 隣接地域が策定するもの

本地域に隣接・関連する地域は、北空知圏、南空知圏、さっぽろ連携中枢都市圏が該当し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を主軸に、広域的な公共交通の確保やシームレスな交通体系、利用促進策等を行うこととしています。

表 2-14 隣接地域における地域公共交通計画（１／２）

計画名・年次	計画内容
○北空知４町地域公共交通計画 －令和４（２０２２）年度から 令和８（２０２６）年度	将来像「次世代につながる最適な公共交通網の構築」 基本方針①：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 目標①：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 ⇒ＪＲ函館本線・留萌本線、高速るもい号、留萌旭川線について整理 目標②：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 ⇒沼田線、深滝線、北竜線、拠点形成について整理 目標③：地域内での生活を豊かにする生活圏交通の確保 ⇒計画対象地域内の移動について整理 基本方針②：公共交通の利用促進・持続性の確保 目標④：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 ⇒情報提供体制、運賃助成事業及びＩＣＴモビリティサービスの検討について整理
○中空知地域公共交通計画 －令和５（２０２３）年度から 令和９（２０２７）年度	将来像「地域全体で有機的に連携した持続可能な交通ネットワークの構築」 基本方針①：各交通ネットワークの利便性の向上により相互に高め合う持続可能な公共交通の確保 目標①：中空知地域全体で連携した交通の確保 ⇒広域交通（地域間幹線系統）、生活圏交通（地域内フィーダー系統）について維持・確保の方針を整理 ⇒限られた輸送資源の有効活用を検討し、路線単体ではなく、地域全体での交通ネットワークの最適化を検討 ⇒バスの運行に必要な運転手を確保するため、人材確保に向けた取組等を検討 基本方針②：公共交通の利便性を向上させる移動支援策及び利用促進策の実施 目標②：公共交通を安定して維持するための利用者の確保 ⇒公共交通の活用に向け、デジタル情報媒体なども活用した分かりやすい情報提供や提供内容の検討 ⇒住民及び来訪者が公共交通を利用して移動しやすい環境づくりや利用促進策の実施

表 2-14 隣接地域における地域公共交通計画（2/2）

計画名・年次	計画内容
○さっぽろ連携 中枢都市圏地域公共交通計画 -令和5（2023）年度から 令和9（2027）年度	将来像「地域の将来を見据えた持続可能な公共交通ネットワークの構築」 基本方針①：地域住民等の広域移動を支える持続可能な広域交通ネットワークの維持・確保 目標①：多様な目的に対応した、持続可能な広域交通の確保 ⇒地域における移動実態を踏まえた公共交通サービスの最適化を図る観点をもって、当該ネットワークの確保に向けた検討 目標②：公共交通の担い手確保による路線の維持・確保 ⇒バス運転手の新規採用を図るための取組の実施 基本方針②：生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 目標③：幹線・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化 ⇒交通モード間の相互連携による接続性向上や交通拠点の機能強化による乗換環境の向上等、乗換円滑性の向上に向けた検討 ⇒適切な情報提供による利用促進 基本方針③：公共交通の利用促進による持続性の確保 目標④：公共交通の利便性向上と意識醸成による利用促進 ⇒利便性向上や公共交通を利用しやすい環境づくりを行うなど公共交通の利用促進

2-3 本計画の位置付け

(1) 上位・関連計画の内容を踏まえた位置付け

本計画は、交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が規定する地域公共交通計画として策定します。関係法令や上位・関連計画の内容を踏まえた本計画の位置付けは以下のとおりです。

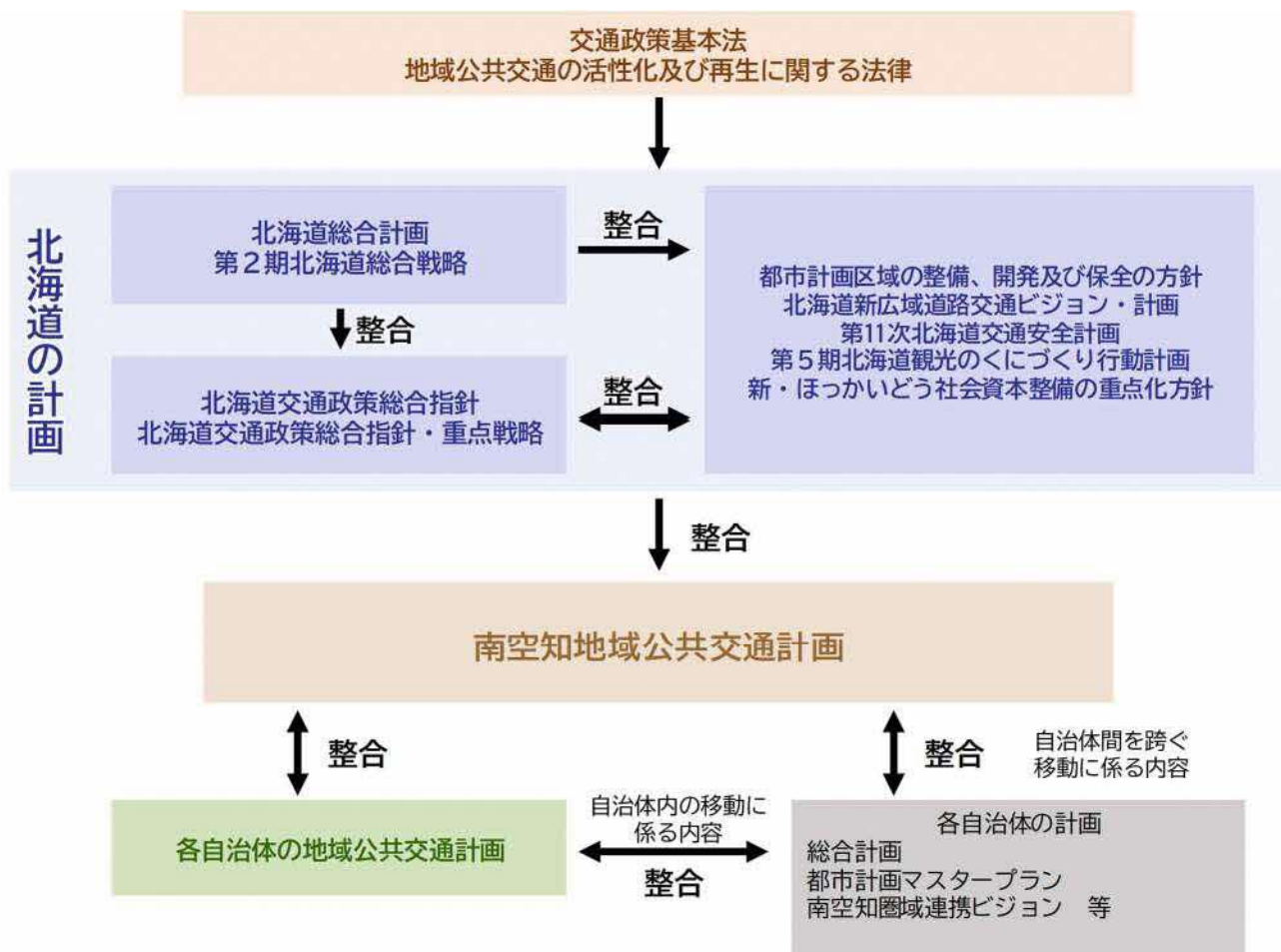
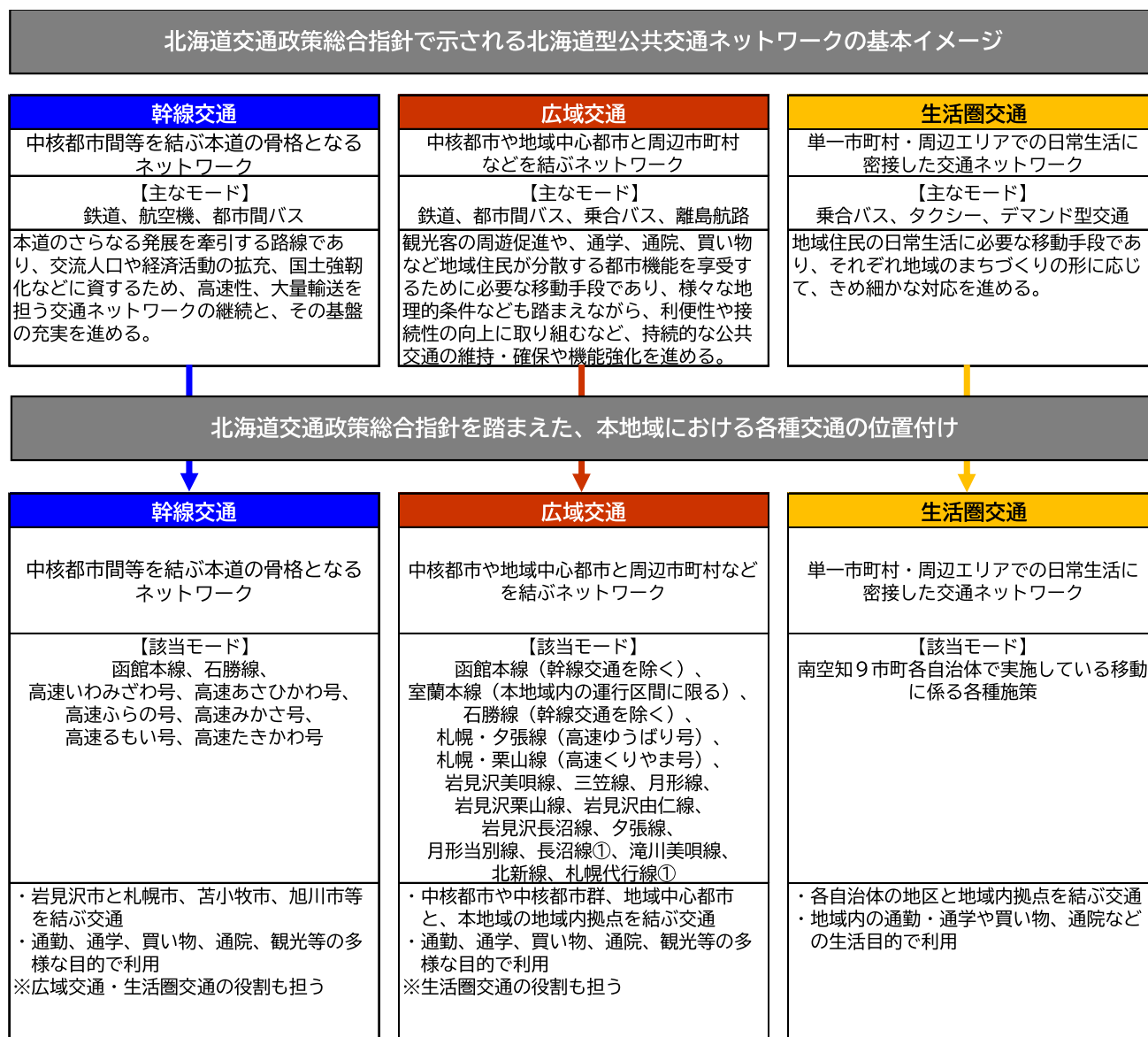


図 2-2 南空知地域公共交通計画の位置付け

(2) 求められている役割を踏まえた本計画における公共交通の位置付け

関係法令、上位・関連計画の内容を踏まえた本地域における公共交通の位置付け及び該当する公共交通を以下のとおりとします。



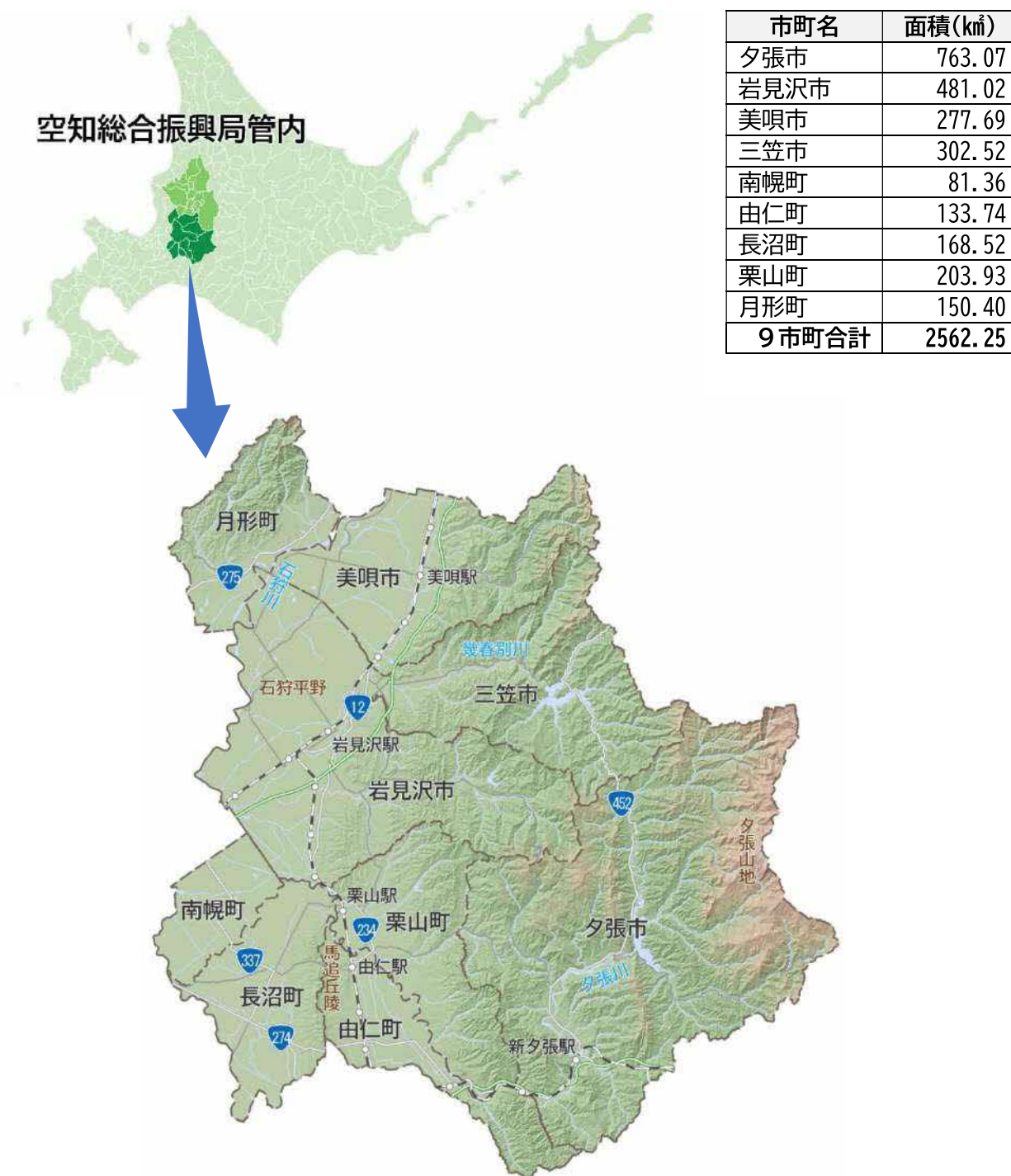
出典：北海道総合政策部「北海道交通政策総合指針」
https://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/H29_shishinsakutei.html を参考に作成
 図 2-3 本地域における公共交通の位置付け

3. 南空知地域の概況

3-1 地理的及び自然的特性の整理

(1) 南空知地域の位置・面積

4市5町からなる本地域は、北海道の中央南西部に位置しており、総面積は約2,562 km²で、空知管内の北空知地域及び中空知地域と比較して最も大きい地域です。森林や清流に恵まれた夕張山地の山岳、石狩平野の肥沃な農業地帯を有しているほか、桂沢湖などの自然景観、炭鉱遺産などの観光資源を有しています。

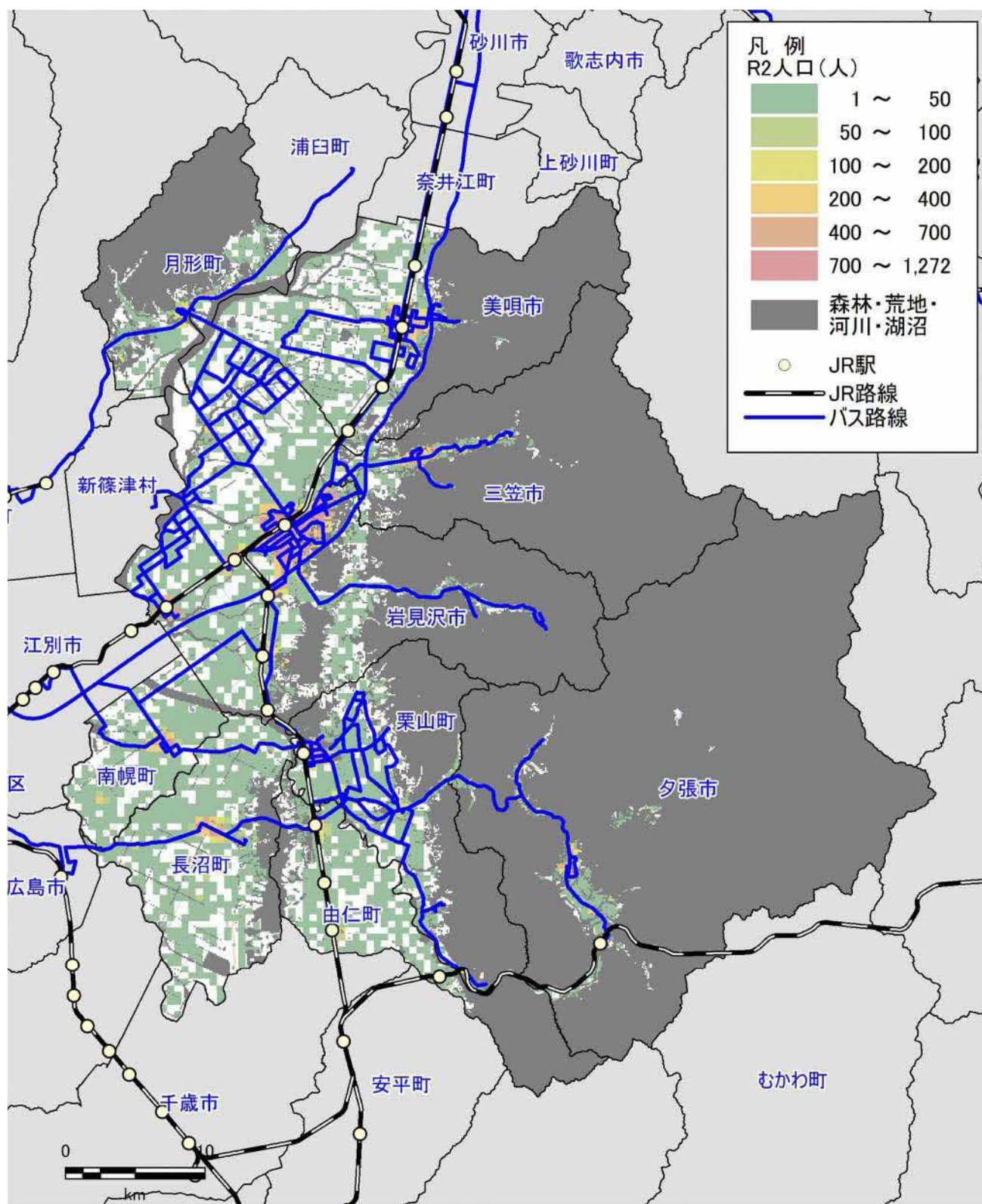


出典：国土地理院「令和5年全国都道府県市区町村別面積調 7月1日時点
(<https://www.gsi.go.jp/>)」をもとに作成

図 3-1 南空知地域の各市町の位置・面積

(2) 可住地

本地域の可住地は、鉄道や幹線道路の沿線を中心に中山間地域など広範囲に及んでいます。



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

図 3-2 本地域の可住地域

3-2 社会状況の整理

(1) 人口動態・人口推移

本地域においては、いずれの市町でも人口減少及び高齢化の傾向にあり、平成2（1990）年と令和2（2020）年の人口を比較すると、いずれの市町でも3割以上の人口減少がみられています。また、高齢人口が平成2（1990）年の2倍以上となっている市町もあります。

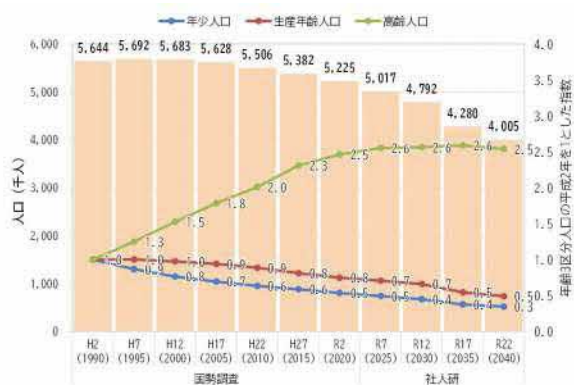


図 3-3 北海道における人口推移



図 3-4 本地域全体の人口推移



図 3-5 夕張市における人口推移



図 3-6 岩見沢市における人口推移



図 3-7 美幌市における人口推移

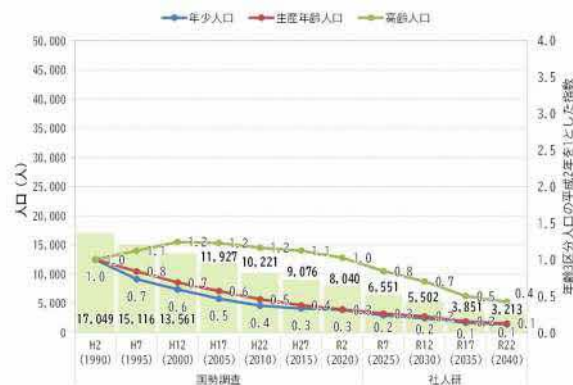


図 3-8 三笠市における人口推移



図 3-9 南幌町における人口推移



図 3-10 由仁町における人口推移



図 3-11 長沼町における人口推移



図 3-12 栗山町における人口推移



図 3-13 月形町における人口推移

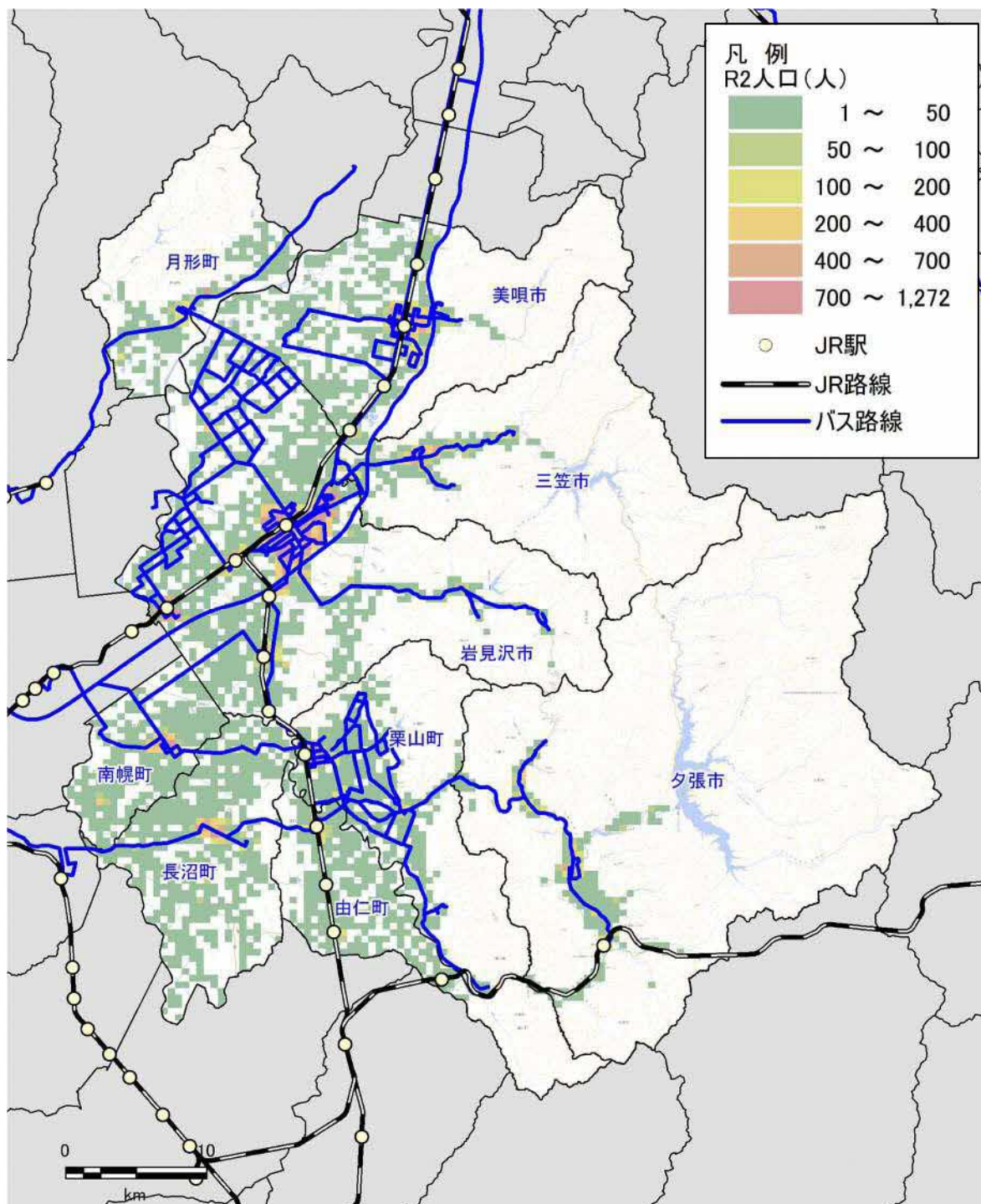
出典：総務省統計局「平成2年～令和22年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>)、
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」
 (<https://www.ipss.go.jp/>)
 をもとに作成

(2) 居住者人口及び高齢人口の分布

本地域の人口は、各市町の市街地に集積しており、郊外部・農村部は住民が点在する散居形態となっています。また、高齢化は市街地のみならず郊外部・農村部でも進行しています。

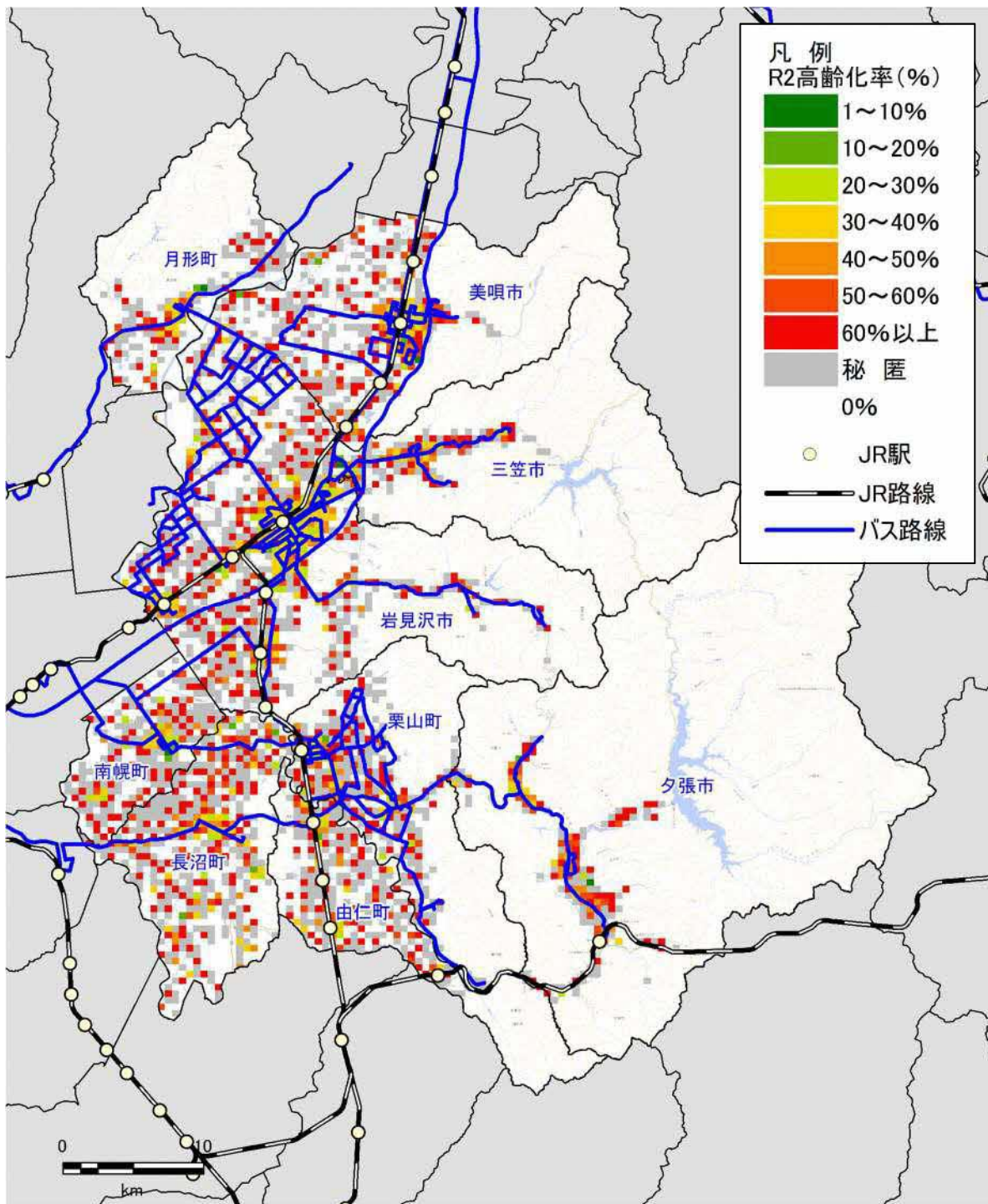
このような状況を踏まえると、鉄道の駅や路線バスの停留所まで移動することが困難な住民が増えていくことが予想されます。

これまでは、徒歩や自家用車等で鉄道の駅や路線バスの停留所に行くことを主とした交通体系となってきましたが、生活圏交通と広域交通を円滑に接続するなど、自家用車に依存しなくても地域で生活が続けられる交通体系を確保していく必要があります。



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

図 3-14 人口分布状況

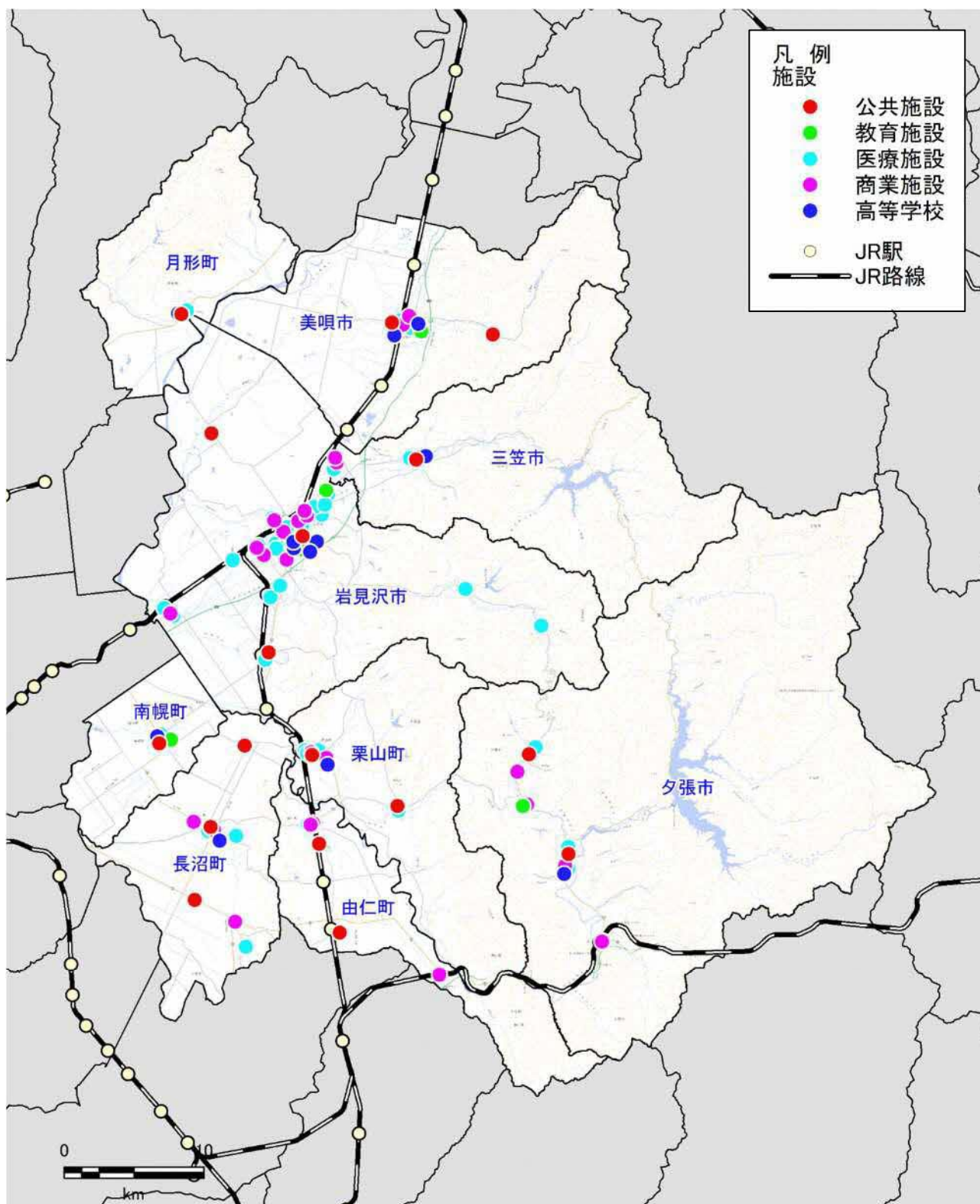


出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

図 3-15 高齢者分布状況

(3) 生活関連施設の分布

本地域における生活関連施設は、各市町の市街地に集積しており、地域内で安心して住み続けるためには、郊外部・農村部等から各市街地までアクセスでき、かつ、市街地内を周遊できる交通モードの維持・確保が必要です。



出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成

図 3-16 主要な施設分布状況

表 3-1 主要施設一覧（1／4）

施設名	住所	施設分類
夕張市役所	夕張市本町四丁目 2	公共施設
南支所	夕張市南清水沢四丁目 48-12	公共施設
岩見沢市役所	岩見沢市鳩が丘一丁目 1-1	公共施設
北村支所	岩見沢市北村赤川 593-1	公共施設
栗沢支所	岩見沢市栗沢町東本町 21	公共施設
美唄市役所	美唄市西三条南一丁目 1-1	公共施設
東美唄出張所	美唄市字美唄 1990-90	公共施設
三笠市役所	三笠市幸町 2	公共施設
南幌町役場	南幌町栄町三丁目 2-1	公共施設
由仁町役場	由仁町新光 200	公共施設
長沼町役場	長沼町中央北一丁目 1-1	公共施設
北長沼出張所	長沼町東一線北 15	公共施設
南長沼出張所	長沼町東四線南 6	公共施設
栗山町役場	栗山町松風三丁目 252	公共施設
継立出張所	栗山町字継立 176-8	公共施設
月形町役場	月形町 1219	公共施設
独立行政法人労働者健康安全機構 北海道中央労災病院	岩見沢市四条東十六丁目 5	医療施設
岩見沢市立総合病院	岩見沢市九条西七丁目 2	医療施設
医療法人 恵仁会 空知病院	岩見沢市大和一条八丁目 1	医療施設
野宮病院	岩見沢市五条東十八丁目 57	医療施設
医療法人社団 北陽会 牧病院	岩見沢市四条西五丁目 9	医療施設
医療法人 北翔会 岩見沢北翔会病院	岩見沢市十条西二十一丁目 1-1	医療施設
医療法人社団明日佳 岩見沢明日佳病院	岩見沢市志文町 297-13	医療施設
岩見沢市立栗沢病院	岩見沢市栗沢町南本町 30	医療施設
栗山赤十字病院	栗山町朝日三丁目 2	医療施設
国民健康保険町立南幌病院	南幌町元町二丁目 2-1	医療施設
町立長沼病院	長沼町中央南二丁目 2-1	医療施設
市立三笠総合病院	三笠市宮本町 489-1	医療施設
医療法人社団幾生会南そらち記念病院	三笠市岡山 506-8	医療施設
市立美唄病院	美唄市西二条北一丁目 1-1	医療施設
独立行政法人労働者健康安全機構 北海道せき損センター	美唄市東四条南一丁目 3-1	医療施設
医療法人社団 慶北会 花田病院	美唄市大通東一条北二丁目 2-5	医療施設
国民健康保険月形町立病院	月形町 1466-1	医療施設
岩見沢市夜間急病センター	岩見沢市十条西三丁目 1	医療施設
くびどクリニック	岩見沢市志文町 301	医療施設
医療法人 北翔会 6条整形外科クリニック	岩見沢市六条西一丁目 8	医療施設
医療法人社団 竹内眼科医院	岩見沢市七条西六丁目 1-1	医療施設
医療法人社団 竹内医院	岩見沢市六条西二丁目 4	医療施設
医療法人 社団 竹内内科循環器科	岩見沢市美園五条三丁目 2-1	医療施設
医療法人社団 中央医院	岩見沢市六条西六丁目 4-7	医療施設
医療法人社団 エリヤ会 北五条医院	岩見沢市北四条西十丁目 4-7	医療施設

表 3-2 主要施設一覧（2／4）

施設名	住所	施設分類
医療法人社団 久佑会 得地内科医院	岩見沢市三条西六丁目 11	医療施設
医療法人社団 健伸会 東町ファミリー・クリニック	岩見沢市東町一条八丁目 932-74	医療施設
医療法人社団 健伸会 栗沢町美流渡診療所	岩見沢市栗沢町美流渡錦町 93	医療施設
医療法人社団 宮本泌尿器科医院	岩見沢市美園二条一丁目 1-5	医療施設
医療法人社団 石塚内科医院	岩見沢市五条東十一丁目 45	医療施設
医療法人社団 腎友会 岩見沢クリニック	岩見沢市八条西十丁目 8-1	医療施設
医療法人社団 松本皮膚科クリニック	岩見沢市四条西八丁目 1	医療施設
岩見沢市万字診療所	岩見沢市栗沢町万字英町 1	医療施設
医療法人社団 中村耳鼻咽喉科・呼吸器科	岩見沢市三条西五丁目 7-2	医療施設
医療法人社団 岩見沢レディースクリニック	岩見沢市八条西十九丁目 3-1	医療施設
医療法人社団 敬新会 森元皮膚科	岩見沢市六条東一丁目 2-4	医療施設
かまだクリニック	岩見沢市三条西四丁目 3	医療施設
大月クリニック	岩見沢市二条西六丁目 3-2	医療施設
医療法人社団 はなだ皮膚科クリニック	岩見沢市三条西四丁目 4	医療施設
岩見沢かとう眼科	岩見沢市二条西七丁目 8-1	医療施設
医療法人 萌佑会 岩見沢脳神経外科	岩見沢市八条西十九丁目 8-6	医療施設
医療法人社団 平安会 かない内科・消化器クリニック	岩見沢市二条西七丁目 1-1	医療施設
医療法人社団 倉増整形外科	岩見沢市二条西七丁目 1	医療施設
エスト皮膚科クリニック	岩見沢市七条東六丁目 11-15	医療施設
医療法人社団 優祥会 大川内科医院	岩見沢市幌向南二条三丁目 310-50	医療施設
医療法人社団 森川内科クリニック	岩見沢市七条東一丁目 10-3	医療施設
医療法人社団 祥和会 いわみざわ神経内科・内科CLINIC	岩見沢市七条東六丁目 11-15	医療施設
医療法人社団 あくつこどもクリニック	岩見沢市十条西四丁目 3-1	医療施設
医療法人社団 にしざわ耳鼻咽喉科クリニック	岩見沢市七条西六丁目 9	医療施設
医療法人社団平安会 はた形成外科クリニック	岩見沢市二条西六丁目 3-3	医療施設
石川内科・循環器科クリニック	岩見沢市四条西七丁目 8-1	医療施設
医療法人社団 さとうキッズクリニック	岩見沢市大和一条九丁目 1-1	医療施設
こじま内科クリニック	岩見沢市六条東十三丁目 20	医療施設
田中クリニック	岩見沢市幌向南四条二丁目 237	医療施設
医療法人K&K ほろむいクリニック	岩見沢市幌向南一条三丁目 334	医療施設
医療法人 おなかのクリニック	岩見沢市九条東一丁目 1-5	医療施設
出口小児科医院	岩見沢市七条西五丁目 15-1	医療施設
ささえるクリニック岩見沢	岩見沢市志文本町五条二丁目 1-11	医療施設
海老原医院	岩見沢市日の出台一丁目 16-21	医療施設
医療法人社団かわなみ耳鼻咽喉科	岩見沢市二条西六丁目 2-1	医療施設
医療法人社団 大川眼科医院	岩見沢市五条西五丁目 1-25	医療施設
すこやかクリニック上幌向	岩見沢市上幌向南一条四丁目 1262	医療施設
医療法人社団GOZEN ごうだ整形外科	岩見沢市大和三条九丁目 16	医療施設
はくま内科・呼吸器内科クリニック	岩見沢市七条東六丁目 11-15	医療施設
医療法人社団すずかけ会松藤医院	岩見沢市二条西四丁目 8	医療施設
岩見沢こころクリニック	岩見沢市二条東十五丁目 5-2	医療施設

表 3-3 主要施設一覧（3／4）

施設名	住所	施設分類
よしむら糖尿病クリニック	岩見沢市一条西七丁目 2-2	医療施設
ほさか眼科	岩見沢市九条西十丁目 1-34	医療施設
心と体の小児科ふじねクリニック	岩見沢市七条東六丁目 11-15	医療施設
梶整形外科医院	栗山町中央二丁目 251	医療施設
医療法人社団 板垣医院	栗山町中央二丁目 219	医療施設
医療法人 やわらぎ みどり野医院	南幌町栄町一丁目 1-20	医療施設
池田内科クリニック	長沼町銀座南二丁目 2-17	医療施設
ポロナイクリニック	長沼町字幌内 1720-275	医療施設
医療法人社団 牧野内科医院	由仁町中央 19	医療施設
マオイクリニック	長沼町東五線北 4	医療施設
つぎたてクリニック	栗山町字継立 363-49	医療施設
医療法人社団 緑稜会 長沼内科消化器科	長沼町西町一丁目 8-16	医療施設
にしみこどもクリニック	栗山町中央三丁目 324-4	医療施設
医療法人社団耀仁会長沼整形外科・リハビリテーション科	長沼町西町一丁目 8-15	医療施設
栗山さいとう眼科	栗山町朝日三丁目 6-33	医療施設
国民健康保険由仁町立診療所	由仁町馬追 1-1	医療施設
長岡医院	栗山町中央三丁目 226	医療施設
くら内科内視鏡クリニック	長沼町東町南一丁目 1-9	医療施設
築詰医院	夕張市清水沢三丁目 65	医療施設
医療法人社団 中條医院	夕張市紅葉山 526-40	医療施設
夕張市立診療所	夕張市社光 20	医療施設
南清水沢診療所	夕張市南清水沢四丁目 8-6	医療施設
みかさホームケアクリニック	三笠市多賀町 2-1	医療施設
本山医院	美唄市大通西一条南一丁目 3-11	医療施設
医療法人社団 井門内科医院	美唄市東一条北一丁目 2-8	医療施設
医療法人社団 つぼや耳鼻咽喉科クリニック	美唄市西一条南一丁目 2-8	医療施設
医療法人社団 雄美会 なかむら内科・消化器内科クリニック	美唄市東一条南三丁目 2-12	医療施設
医療法人 心和会 心療内科 あおぞらクリニック	美唄市西二条南二丁目 4-20	医療施設
医療法人社団 三花会 びばい眼科クリニック	美唄市西一条南一丁目 2-6	医療施設
医療法人社団宏仁会しろした内科・小児科クリニック	美唄市大通西一条北一丁目 1-31	医療施設
医療法人風のすずらん会美唄すずらんクリニック	美唄市大通東一条南二丁目 1-8	医療施設
夕張高等学校	夕張市南清水沢三丁目 49	高等学校
岩見沢東高等学校	岩見沢市東山八丁目 1-1	高等学校
岩見沢西高等学校	岩見沢市並木町 30	高等学校
岩見沢農業高等学校	岩見沢市並木町 1-5	高等学校
岩見沢緑陵高等学校	岩見沢市緑が丘 74-2	高等学校
美唄聖華高等学校	美唄市東六条北二丁目 1-1	高等学校
美唄尚栄高等学校	美唄市西一条南六丁目	高等学校
三笠高等学校	三笠市若草町 397	高等学校

表 3-4 主要施設一覧（4／4）

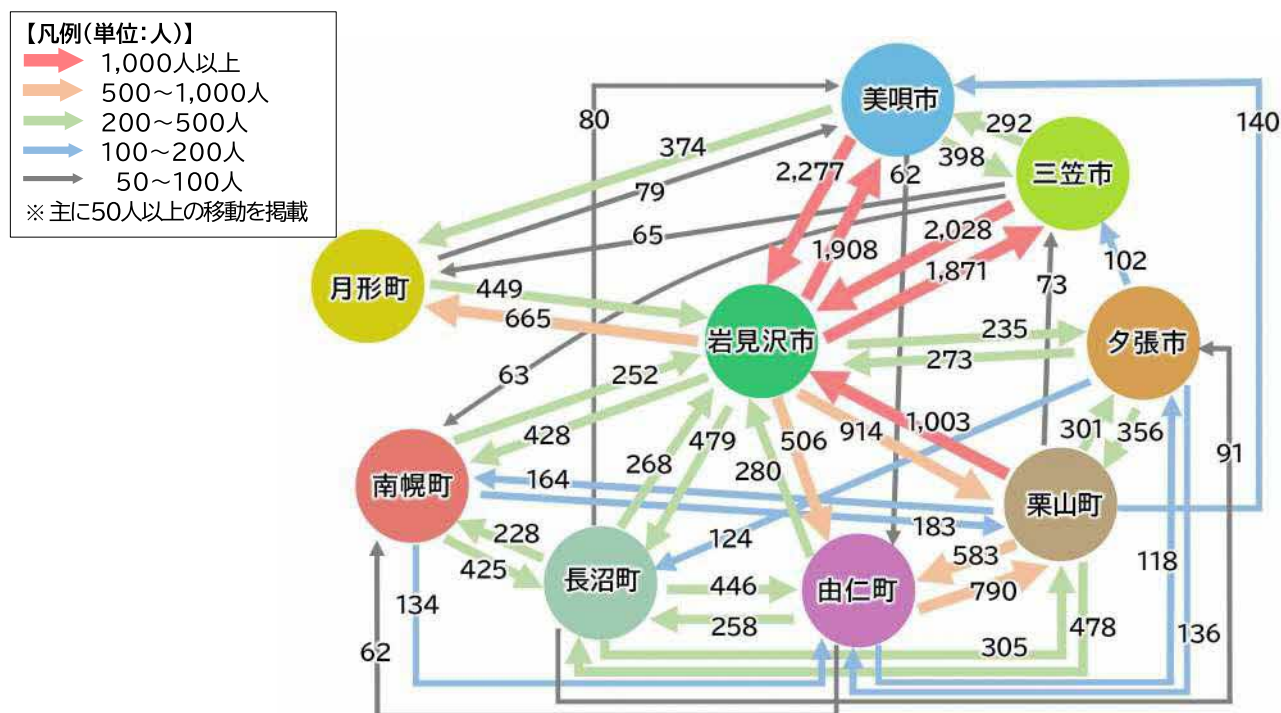
施設名	住所	施設分類
南幌高等学校	南幌町元町三丁目 2-1	高等学校
長沼高等学校	長沼町旭町南二丁目 11-1	高等学校
栗山高等学校	栗山町字中里 64-18	高等学校
月形高等学校	月形町 1056-1	高等学校
夕張高等養護学校	夕張市千代田 7-1	教育施設
岩見沢高等養護学校	岩見沢市東町二条八丁目 960-3	教育施設
美唄養護学校	美唄市東七条南三丁目 1-1	教育施設
南幌養護学校	南幌町緑町五丁目 1-1	教育施設
北海道教育大学 岩見沢校	岩見沢市緑が丘二丁目 34-1	教育施設
ショッピングみさわ	夕張市若菜 8-17	商業施設
コープさっぽろゆうばり店	夕張市南清水沢一丁目 137-37	商業施設
ビックショップかね安	夕張市末広二丁目 1-6	商業施設
道の駅 夕張メロード	夕張市紅葉山 526-19	商業施設
コープさっぽろ岩見沢南店	岩見沢市美園六条八丁目 6-15	商業施設
コープさっぽろ岩見沢東店	岩見沢市五条東十二丁目 8	商業施設
ザ・ビッグ岩見沢店	岩見沢市二条東十二丁目 3-1	商業施設
イオン岩見沢店	岩見沢市大和四条八丁目 1	商業施設
ビッグハウス岩見沢店	岩見沢市大和一条九丁目 1-1	商業施設
JR 生鮮市場岩見沢店	岩見沢市五条西九丁目 1-1	商業施設
ラッキーマート幌向店	岩見沢市幌向南三条三丁目 308-25	商業施設
卸売スーパー岩見沢店	岩見沢市北三条西十丁目 2-14	商業施設
業務スーパー岩見沢店	岩見沢市五条東六丁目 3-38	商業施設
スーパーセンタートライアル岩見沢店	岩見沢市東町 678-5	商業施設
コアビバイ	美唄市西二条南二丁目 5-1	商業施設
卸売スーパー美唄店	美唄市東二条南一丁目 1-1	商業施設
コープさっぽろびばい店	美唄市東三条北五丁目 1-12	商業施設
A コープ三笠店	三笠市幸町 12-12	商業施設
イオンスーパーセンター三笠店	三笠市岡山 1059-1	商業施設
道の駅三笠	三笠市岡山 1056	商業施設
エーコープなんぼろ店	南幌町栄町一丁目 3-3	商業施設
ホクレンショップ由仁店	由仁町本町 151	商業施設
てらさわ	由仁町中央 97	商業施設
POINTSHOP ひらお	由仁町川端 1030	商業施設
フレッシュイングローブ長沼店	長沼町銀座北一丁目 1-1	商業施設
ラッキー長沼店	長沼町西一線北 3	商業施設
A コープながめ店	長沼町銀座北一丁目 4-3	商業施設
道の駅 マオイの丘公園	長沼町東十線南 7	商業施設
ラッキー栗山店	栗山町松風三丁目 115	商業施設
マックスバリュ栗山店	栗山町朝日四丁目 31-1	商業施設
エーコープつきがた	月形町 1069	商業施設
DCM ニコット月形店	月形町清澄町 252-2	商業施設

(4) 本地域の移動状況

1) 全目的

本地域内の自治体間移動の状況は、中核都市群である岩見沢市を軸とした移動が多いほか、隣接自治体間の移動も見られ、岩見沢市までの交通ネットワークの確保のほか、各市町の繋がりが断絶されないよう交通ネットワークを維持・確保することが必要です。

また、本地域は中核都市である札幌市や中核都市群の江別市・北広島市等との繋がりも強いため、隣接地域との交通ネットワークの維持・確保も重要です。

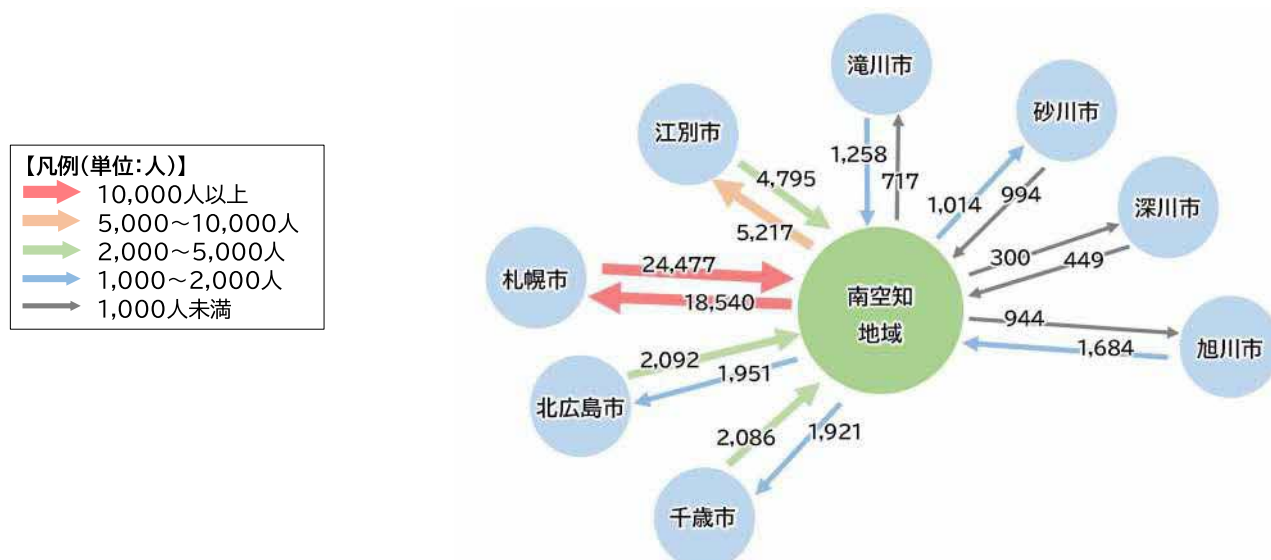


※令和3（2022）年5月の4時台、10時台、14時台、22時台の移動量を合計

出典：「RESAS（地域経済分析システム）-From-to 分析（滞在人口）-」

(<https://resas.go.jp/tourism-stay/>) をもとに作成

図 3-17 本地域の自治体間の移動状況図



出典：「RESAS（地域経済分析システム）-From-to 分析（滞在人口）-」

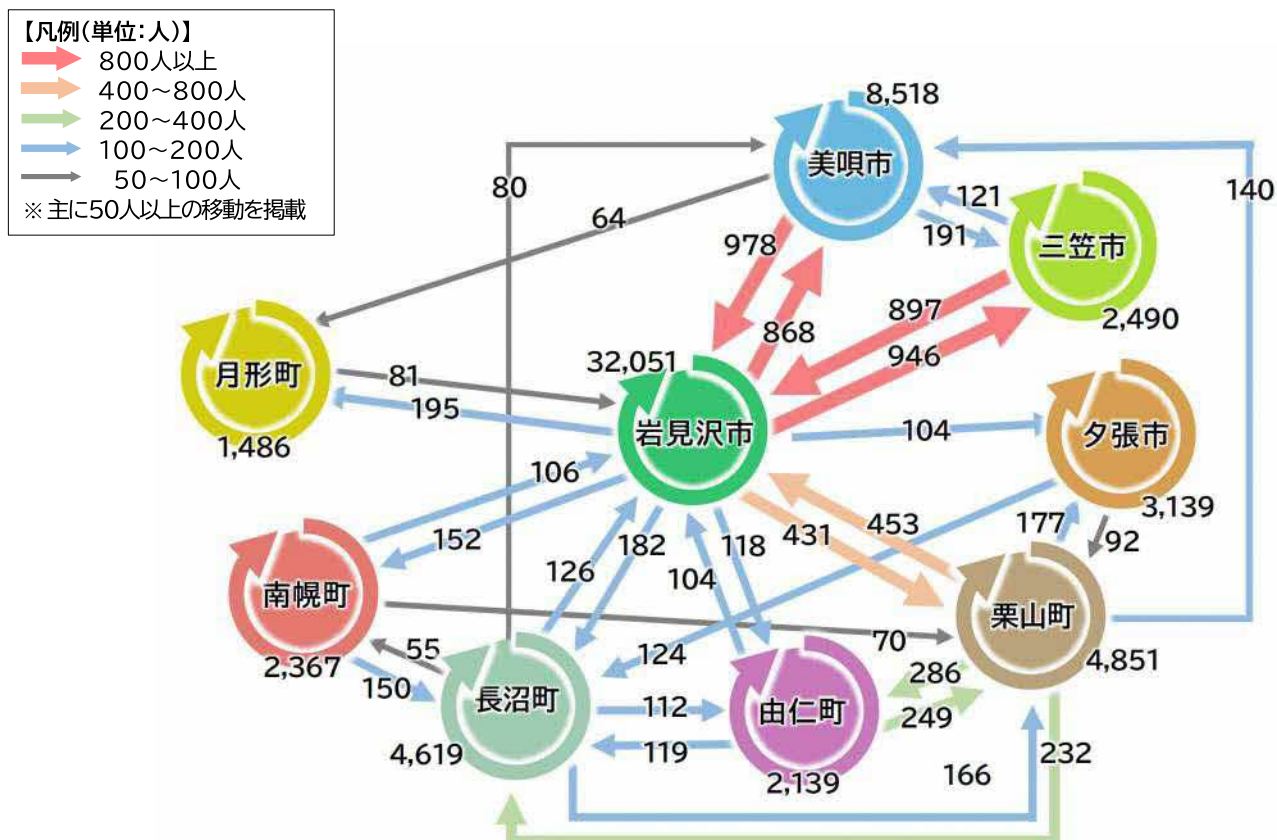
(<https://resas.go.jp/tourism-stay/>) をもとに作成

図 3-18 本地域と本地域外の都市群との移動状況図

2) 通勤・通学目的

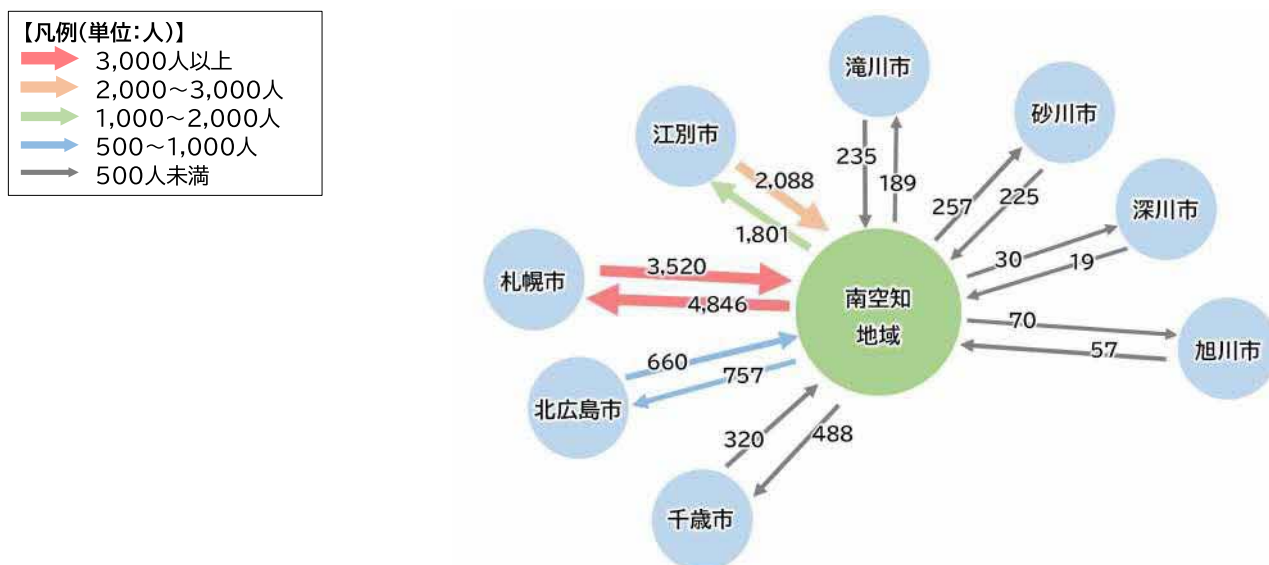
本地域の住民の通勤・通学の状況は、自身が居住する市町内での移動が多いほか、隣接自治体への通勤・通学も見られます。高校を有しない自治体もあるため、高校のある自治体までの交通ネットワークの維持・確保は重要です。

また、地域外のさっぽろ連携中枢都市圏の自治体への通学移動も見られるため、隣接地域との交通ネットワークの維持・確保も重要です。



出典：総務省統計局「平成 27 年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

図 3-19 本地域の通勤・通学における自治体間の移動状況図



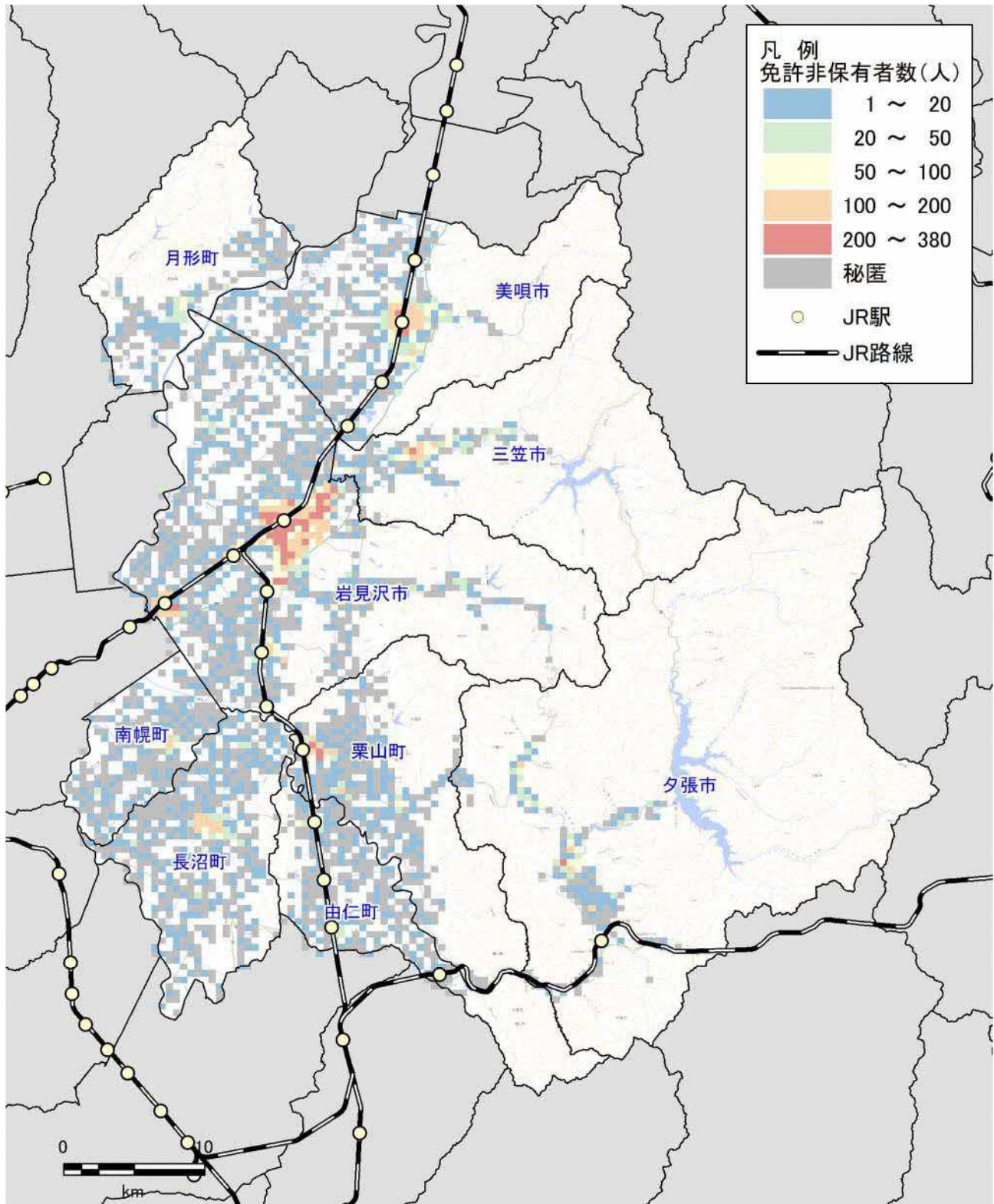
出典：総務省統計局「平成 27 年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

図 3-20 本地域と本地域外の都市群との移動状況図

(5) 公共交通による支援が必要と想定される住民

本地域では、各市町の住民のうち、約 36%が運転免許を保有しておらず、日常生活の移動を公共交通や家族等の送迎に頼らざるを得ない状況であることが想定されます。

このような状況下でも安心して外出できる環境を整備するため、自家用車に依存しなくても地域で生活が続けられる利便性の高い公共交通を確保することが重要です。



※北海道総合政策部地域行政局市町村課及び北海道警察のデータを用いて独自推計

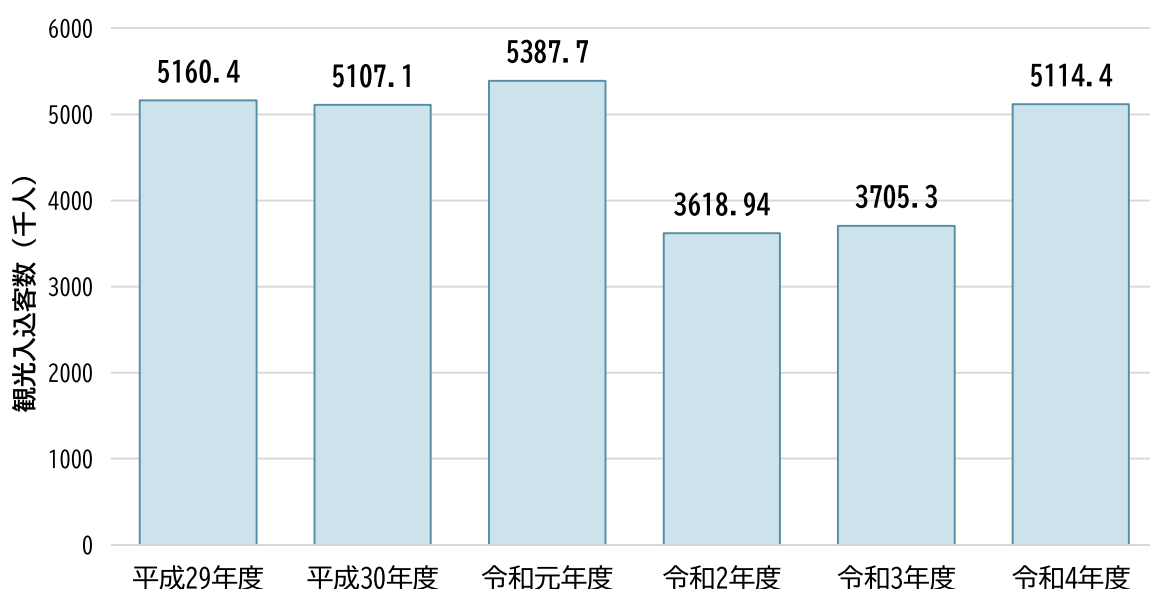
図 3-21 本地域の運転免許を保有していない住民の分布

(6) 観光の概況

1) 観光入込客数

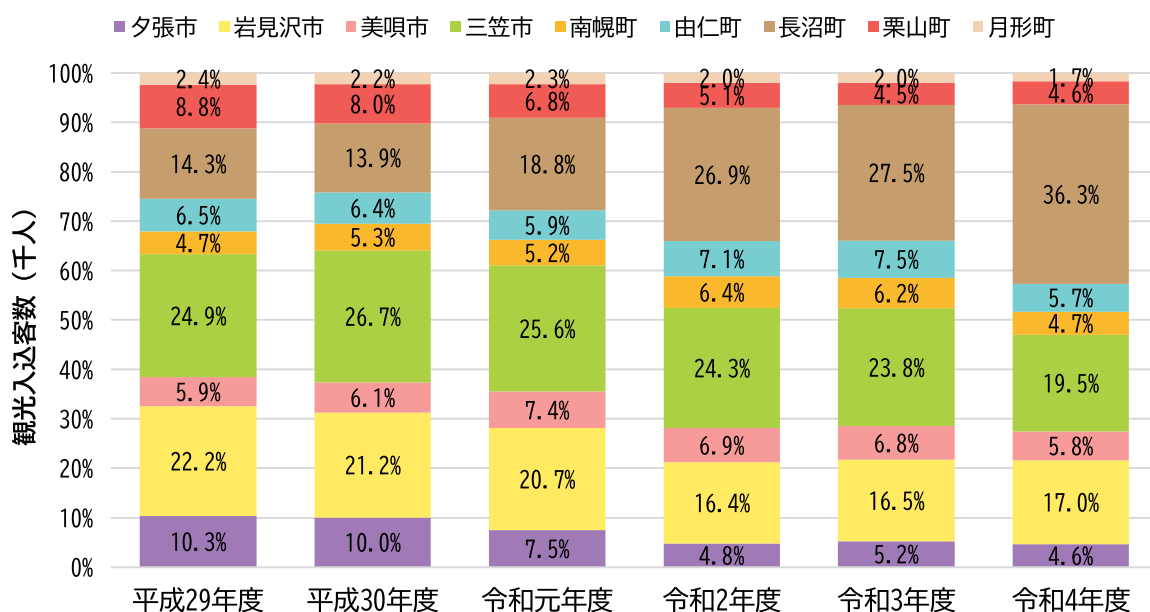
本地域の観光入込客数は、これまで増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年度及び令和3（2021）年度に減少し、行動制限が緩和された令和4（2022）年度から以前の水準に戻りつつある状況です。

市町別観光入込客数割合は、長沼町が最も多く、次いで三笠市、岩見沢市となっており、これら3市町で本地域の入込客数の7割以上を占めている状況です。



出典：北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」
(<https://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.html>) をもとに作成

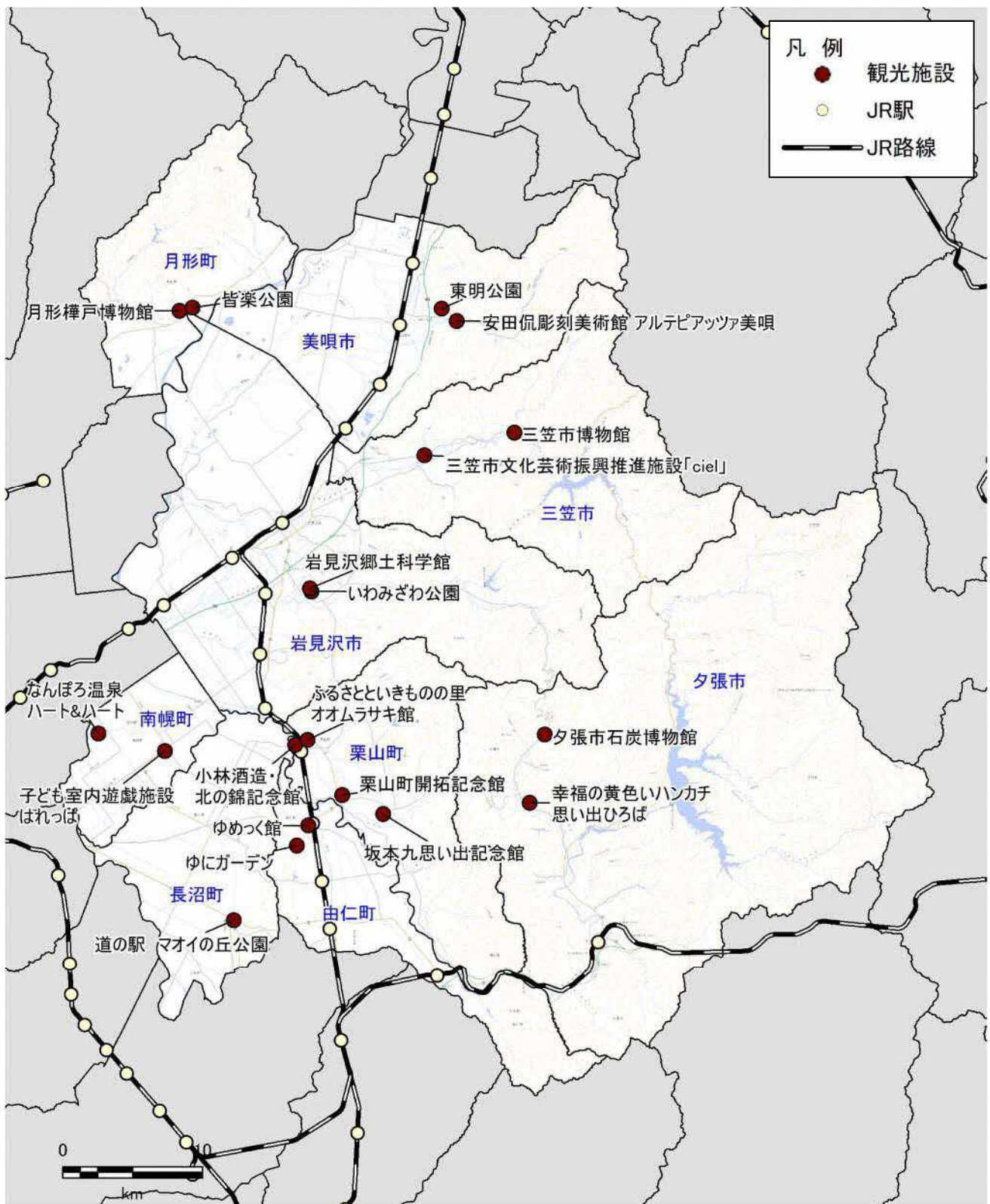
図 3-22 本地域の観光入込客数の推移



出典：北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」
(<https://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.html>) をもとに作成

図 3-23 市町別観光入込客数割合

2) 観光施設・観光資源の立地状況



出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成

図 3-24 本地域の観光施設・観光資源

3-3 公共交通概況の整理

(1) 各公共交通の運行状況

1) 鉄道

① 運行概要

本地域には、ＪＲ北海道が運行する「函館本線」、「室蘭本線」及び「石勝線」の３路線、計 17 駅があります。これらは、中核都市（札幌市・旭川市等）及び地域中心都市（滝川市・砂川市・深川市）までのアクセス交通として、通勤、通学、買い物、通院、観光等の多様な目的で利用されています。

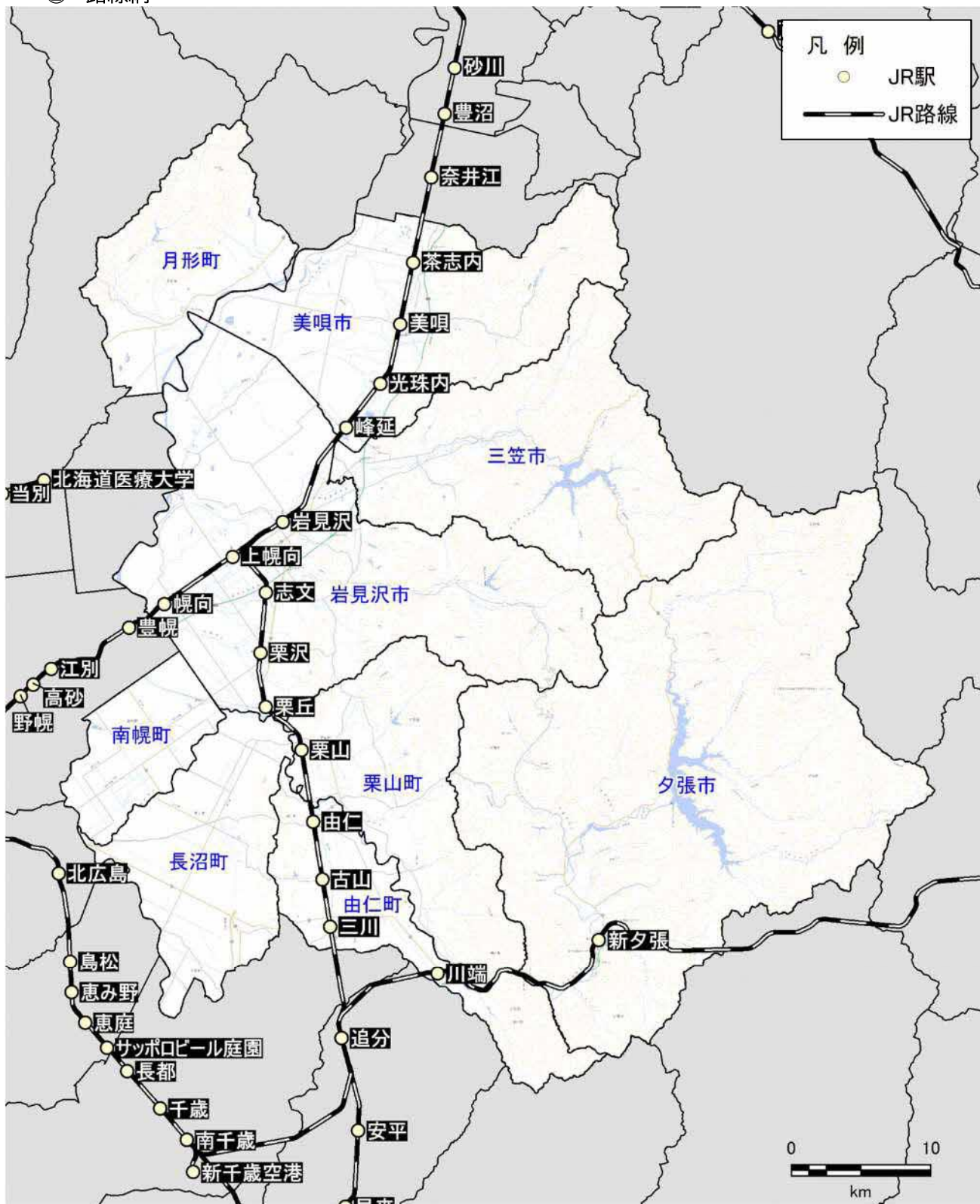
室蘭本線（沼ノ端－岩見沢）については、平成 28（2016）年 11 月 18 日にＪＲ北海道が「当社単独では維持することが困難な線区」と公表しており、ＪＲ室蘭線活性化連絡協議会などＪＲ北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進などの取組を行っています。

表 3-5 鉄道の運行状況

線区名	種別	列車名	運転区間		運行本数 (平日)		最短 所要 時間
				うち域内の区間	上	下	
函館本線	普通		岩見沢-旭川	岩見沢-美唄	4	5	1:19
	普通		札幌-旭川	幌向-美唄	-	1	3:00
	普通		小樽-滝川	幌向-美唄	1	3	2:13
	普通		札幌-滝川	幌向-美唄	-	1	1:38
	普通		札幌-岩見沢	幌向-岩見沢	2	9	0:41
	普通		小樽-岩見沢	幌向-岩見沢	24	15	1:30
	普通		手稲-岩見沢	幌向-岩見沢	4	3	1:02
	普通		岩見沢-滝川	幌向-美唄	8	5	0:38
	普通		ほしみ-岩見沢	幌向-岩見沢	5	7	1:10
	普通		ほしみ-滝川	幌向-美唄	-	1	2:01
	普通		滝川-手稲	幌向-美唄	1	-	1:54
	普通		旭川-手稲	幌向-美唄	1	-	2:50
	普通		深川-岩見沢	幌向-美唄	1	-	0:56
	特急	ライラック	旭川-札幌	岩見沢、美唄	13	13	1:25
	特急	オホーツク	網走-札幌	岩見沢、美唄	2	2	5:19
	特急	宗谷	札幌-稚内	岩見沢	1	1	5:12
	特急	カムイ	旭川-札幌	岩見沢、美唄	8	8	1:25
室蘭本線	普通		岩見沢-糸井	岩見沢-三川	1	-	1:38
	普通		岩見沢-苫小牧	岩見沢-三川	6	6	1:22
	普通		岩見沢-追分	岩見沢-三川	-	1	0:48
石勝線	普通		新夕張-千歳	新夕張-川端	3	2	0:59
	特急	とかち	帯広-札幌	新夕張	5	5	2:39
	特急	おおぞら	釧路-札幌	新夕張	6	6	3:59

令和 5（2023）年 12 月時点

② 路線網

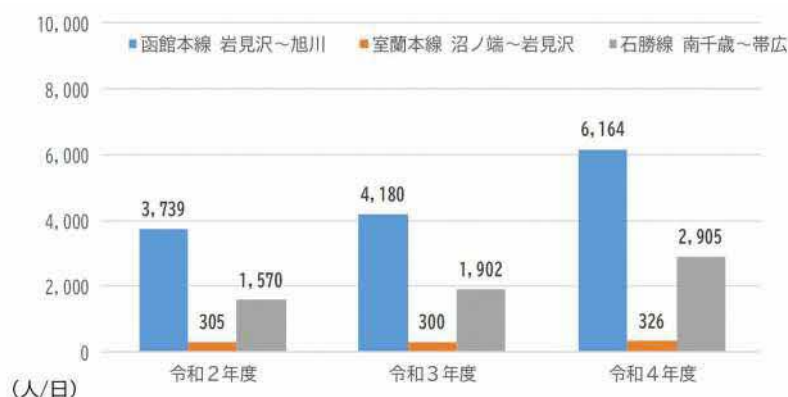


出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) 及び
各運行事業者の保有データ（令和5（2023）年12月時点）をもとに作成
※滝ノ上駅は令和6（2024）年3月に廃止

図 3-25 鉄道の路線網

③ 輸送密度

函館本線及び石勝線は輸送密度が増加傾向にありますが、室蘭本線は若干増となっています。



出典：交通事業者提供資料

図 3-26 輸送密度の推移

④ 営業収支及び収支率

函館本線及び石勝線は令和2（2020）年度から収支率が改善していますが、室蘭本線は横ばいとなっています。



図 3-27 函館本線の営業収支・収支率の推移



図 3-28 室蘭本線の営業収支・収支率の推移



図 3-29 石勝線の営業収支・収支率の推移

出典：交通事業者提供の保有データをもとに作成

2) 都市間バス

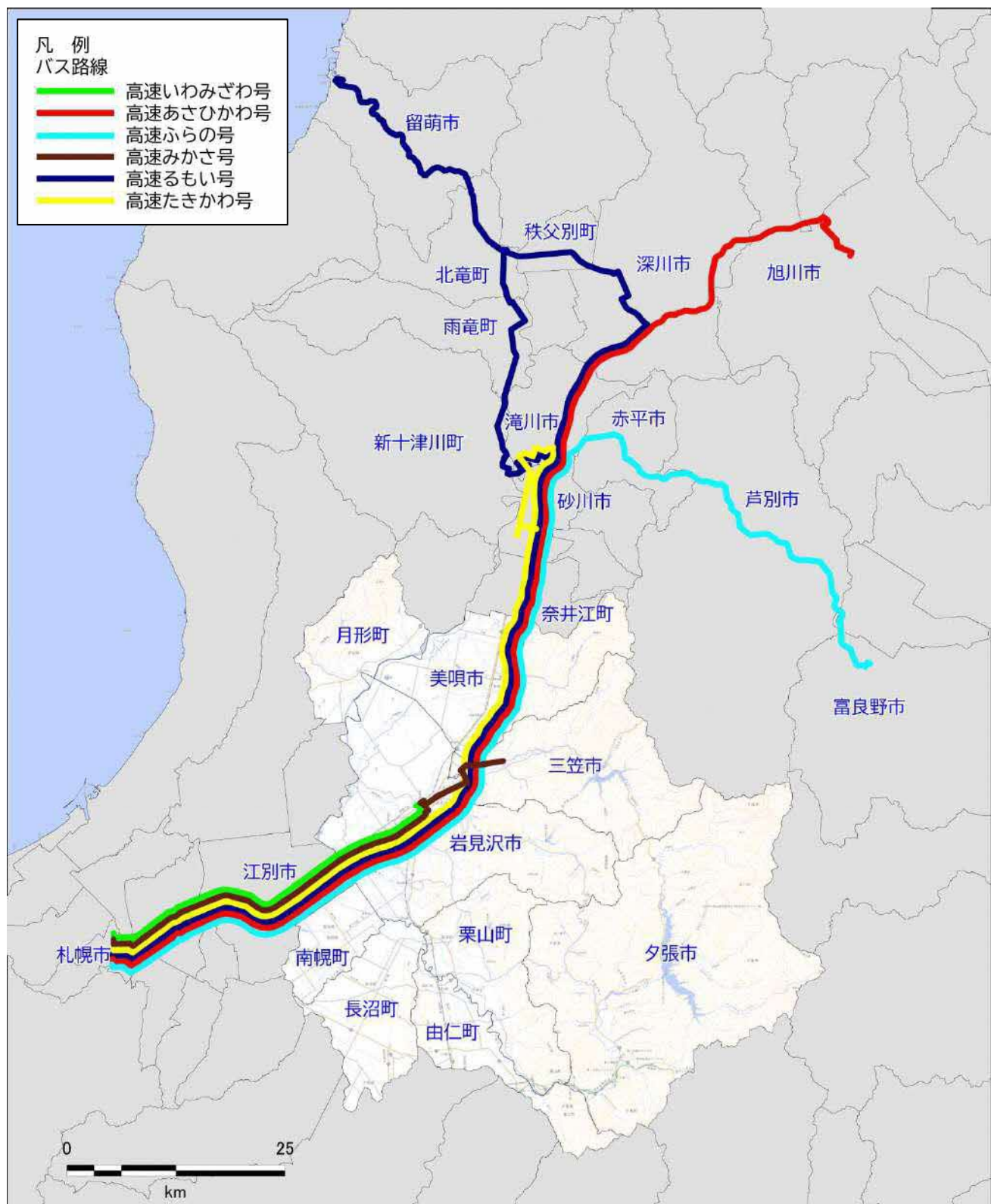
① 運行概要

本地域では、都市間バスとして、北海道中央バス株式会社が下表のとおり6路線を運行しています。これらは、中核都市（札幌市・旭川市等）及び地域中心都市（滝川市・砂川市・深川市）までのアクセス交通として、通勤、通学、買い物、通院、観光等の多様な目的で利用されています。

表 3-6 都市間バスの運行状況

路線名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ(平日)			最短 所要 時間
				運行 本数 (便)	始発	終発	
高速いわみざわ号	岩見沢T	市立病院前	札幌駅前	往 37	5:50	20:30	0:50
	札幌駅前	市立病院前	岩見沢T	復 37	7:05	21:01	0:52
高速あさひかわ号	旭川駅前	高速栗沢	札幌駅前	往 31	6:00	21:30	2:04
	札幌駅前	高速栗沢	旭川駅前	復 31	7:00	21:30	2:05
高速ふらの号	富良野駅前	高速栗沢	札幌駅前	往 7	7:00	16:50	2:35
	札幌駅前	高速栗沢	富良野駅前	復 7	8:50	18:30	2:37
高速みかさ号	三笠市民会館	岩見沢T	札幌駅前	往 2	7:15	9:30	1:27
	札幌駅前	岩見沢T	三笠市民会館	復 2	15:25	17:55	1:23
高速るもい号	留萌T	高速栗沢	札幌駅前	往 7	6:30	18:50	2:18
	札幌駅前	高速栗沢	留萌T	復 7	7:20	18:15	2:40
高速たきかわ号	滝川営業所	高速栗沢	札幌駅前	往 10	6:10	18:10	1:40
	札幌駅前	高速栗沢	滝川営業所 (滝川駅前)	復 10	9:35	21:35	1:35

② 路線網



出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) 及び
各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-30 都市間バスの路線網

3) 路線バス

① 運行概要

本地域では、自治体間を結ぶ路線バスとして、下表のとおり北海道中央バス株式会社が運行する 10 路線のほか、ジェイ・アール北海道バスが長沼線①、下段モータースが月形当別線、新篠津交通が北新線、夕張鉄道が札幌代行線①を運行しています。これらは、中核都市（岩見沢市、札幌市・北広島市等）及び地域中心都市（滝川市・砂川市）等までのアクセス交通として、通勤、通学、買い物、通院、観光等の多様な目的で利用されています。

表 3-7 路線バスの運行状況（1/2）

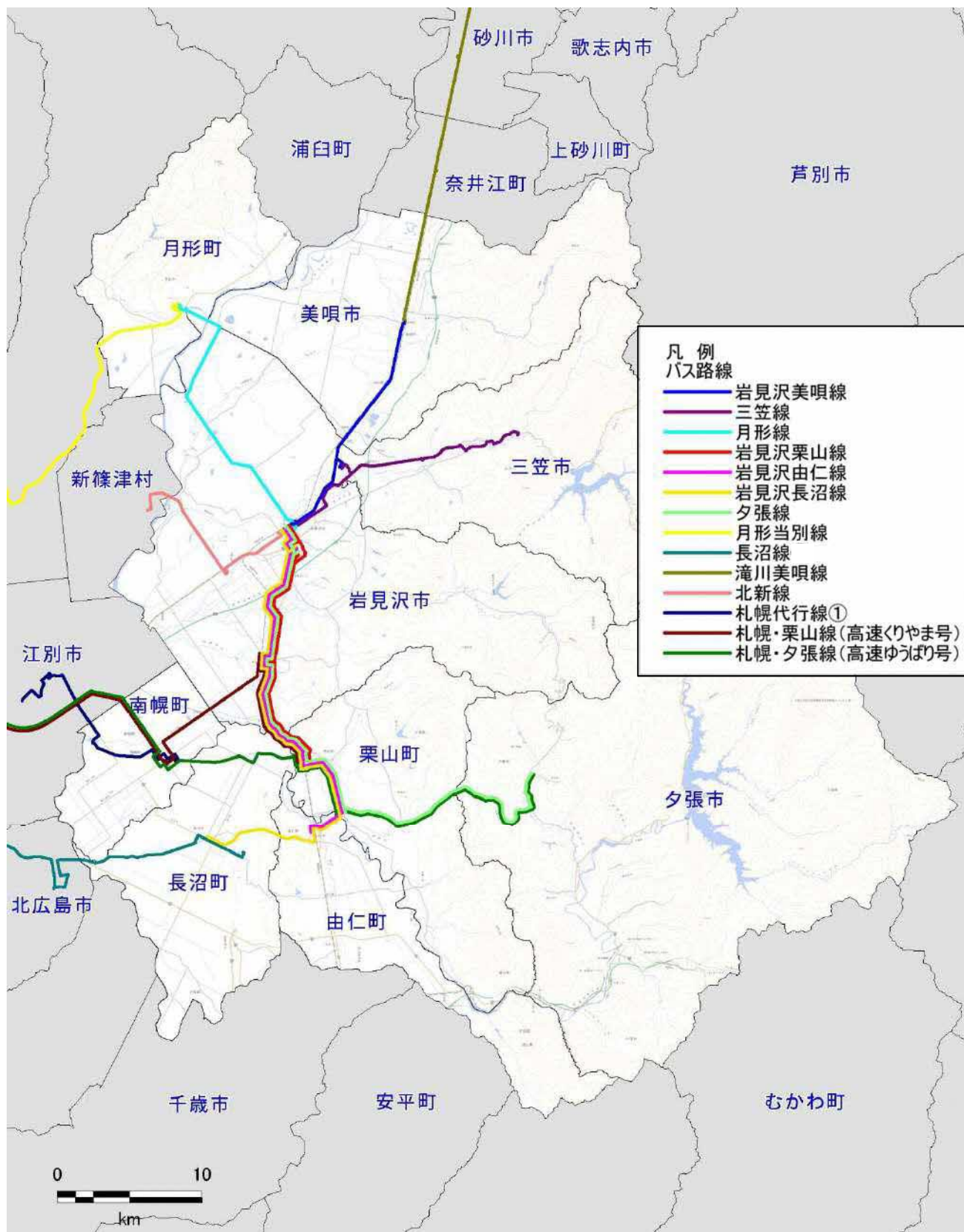
事業者名	路線名 【補助種別】	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ(平日)				最短 所要 時間
					運行 本数 (便)		始発	終発	
北海道中央バス	札幌・夕張線 (高速ゆうぱり号) 【地域間幹線系統】	レースイリゾート	栗山駅	札幌駅前	往	3	8:43	15:43	1:41
		札幌駅前	栗山駅	レースイリゾート	復	3	9:15	16:35	1:43
	札幌・栗山線 (高速くりやま号) 【地域間幹線系統】	栗山駅	南幌ビューロー	札幌駅前	往	9	6:40	17:30	1:11
		札幌駅前	南幌ビューロー	栗山駅	復	9	9:15	21:35	1:05
	岩見沢美唄線 【地域間幹線系統】	岩見沢 T	イオン三笠店	美唄駅前	往	4	7:25	17:15	0:39
		美唄駅前	イオン三笠店	岩見沢 T	復	5	8:30	18:15	0:38
	三笠線 【地域間幹線系統】	岩見沢 T	イオン三笠店南口	幾春別町	往	13	7:00	21:00	0:53
		幾春別町	イオン三笠店南口	岩見沢 T	復	12	6:50	18:40	0:52
		美園市民センター	イオン三笠店南口	岩見沢 T	復	1	6:45	-	0:41
	月形線 【地域間幹線系統】	岩見沢 T	北村農協	月形駅前	往	5	7:40	19:05	0:41
		月形駅前	北村農協	岩見沢 T	復	5	6:43	17:55	0:41
	岩見沢栗山線 【地域間幹線系統】	岩見沢 T	美園	栗山駅	往	3	8:10	19:35	0:42
		栗山駅	美園	岩見沢 T	復	2	6:52	14:50	0:41
		岩見沢 T	美園	栗沢駅前	往	1	20:35	-	0:26
		栗沢駅前	美園	岩見沢 T	復	1	7:26	-	0:26
		岩見沢 T	教大前	栗山駅	往	4	9:05	12:55	0:44
		栗山駅	教大前	岩見沢 T	復	6	9:35	14:10	0:43
	岩見沢由仁線 【地域間幹線系統】	岩見沢 T	栗山駅	由仁駅前	往	4	7:10	16:35	1:00
		由仁駅前	栗山駅	岩見沢 T	復	4	8:37	18:02	0:53
	岩見沢長沼線 【地域間幹線系統】	岩見沢 T	栗山駅	長沼 T	往	5	10:15	18:05	1:14
		長沼 T	栗山駅	岩見沢 T	復	5	7:01	17:18	1:13
	夕張線	岩見沢 T	栗山駅	レースイリゾート	往	1	6:44	-	1:20
		レースイリゾート	栗山駅	岩見沢 T	復	1	18:52	-	1:19
	滝川美唄線 【地域間幹線系統】	滝川駅前	砂川市立病院	美唄駅前	往	4	9:00	16:00	1:01
		美唄駅前	砂川市立病院	滝川駅前	復	4	7:00	14:30	1:02

表 3-8 路線バスの運行状況 (2/2)

事業者名	路線名 【補助種別】	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ(平日)				最短 所要 時間
					運行 本数 (便)		始発	終発	
下段モーターバス	月形当別線 【地域間幹線系統】	月形駅	J R北海道医療大学駅	J R当別駅南口	往	9	6:30	19:45	0:52
		J R当別駅南口	J R北海道医療大学駅	月形駅	復	9	7:05	20:20	0:52
J R北海道バス	長沼線 【地域間幹線系統】	大谷地T	北広島駅	ながめま温泉	往	11	7:50	21:40	1:08
		ながめま温泉	北広島駅	大谷地T	復	11	8:15	18:40	1:08
		大谷地T	北広島駅	長沼東町	往	3	19:30	21:40	1:00
		長沼東町	北広島駅	大谷地T	復	2	6:20	6:50	1:06
		北広島駅	西長沼	ながめま温泉	往	1	12:52	-	0:33
		ながめま温泉	西長沼	北広島駅	復	1	12:05	-	0:39
		北広島駅	西長沼	長沼東町	往	1	17:47	-	0:28
		長沼東町	西長沼	北広島駅	復	1	7:03	-	0:34
		ながめま温泉	北広島駅	新札幌駅	復	1	7:15	-	1:12
		北広島駅	長沼東町	長沼高校前	往	1	7:45	-	0:30
		大谷地T	北の里	南幌ビューロー	往	4	7:00	19:00	1:04
		南幌ビューロー	北の里	大谷地T	復	4	7:08	15:46	1:04
		北広島駅	北の里	南幌ビューロー	往	2	14:47	21:25	0:29
		南幌ビューロー	北の里	北広島駅	復	2	13:52	18:03	0:34
		北広島駅	西幌	南幌ビューロー	往	3	11:48	18:33	0:35
		南幌ビューロー	西幌	北広島駅	復	2	6:40	10:00	0:41
新篠津交通	北新線 【地域間幹線系統】	しんしのつ温泉 たっぷの湯	上幌向	岩見沢T	往	10	6:45	19:15	0:31
		岩見沢T	上幌向	しんしのつ温泉 たっぷの湯	復	10	7:30	20:00	0:31
夕張鉄道	札幌代行線① 【地域間幹線系統】	南幌東町	南幌温泉前	新さっぽろ駅前	往	13	6:23	17:42	1:21
		新さっぽろ駅前	南幌温泉前	南幌東町	復	15	7:25	20:05	1:17

※長沼線「大谷地T-北の里-南幌ビューロー（往復）」、「北広島駅-北の里-南幌ビューロー（往復）」は【地域間幹線系統：長沼線①】

② 路線網



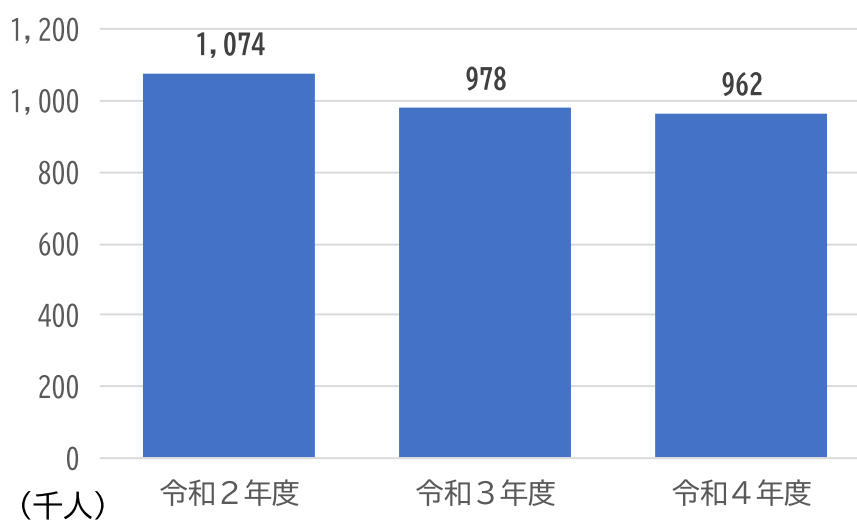
出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) 及び
各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-31 路線バス（地域間幹線系統）の路線網

③ 路線バス事業者における輸送人員、乗務員、収支状況及び公的資金投入額の状況

(ア) 輸送人員の状況

路線バスの輸送人員は概ね 90～100 万人の間で推移しています。



出典：交通事業者提供資料

図 3-32 輸送人員の推移

(イ) 乗務員の状況

本地域の路線バスを運行している事業者における乗務員の状況は、令和2（2020）年度から減少傾向にあり、年齢層においては20代の乗務員はおらず、50代以上の乗務員が令和2（2020）年度と比較し、令和4（2023）年度には約9%増加しており、運転手の高齢化が進行しています。

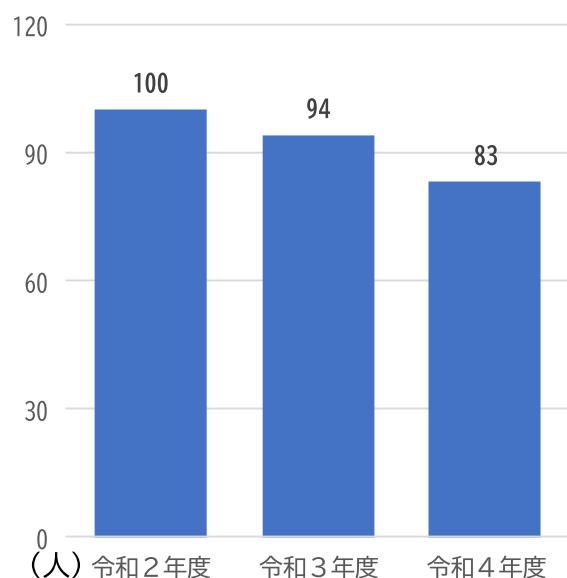


図 3-33 乗務員数の推移

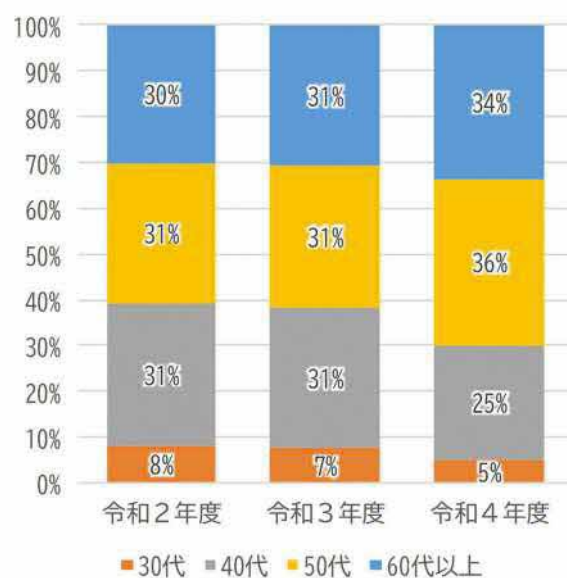


図 3-34 年齢層の推移

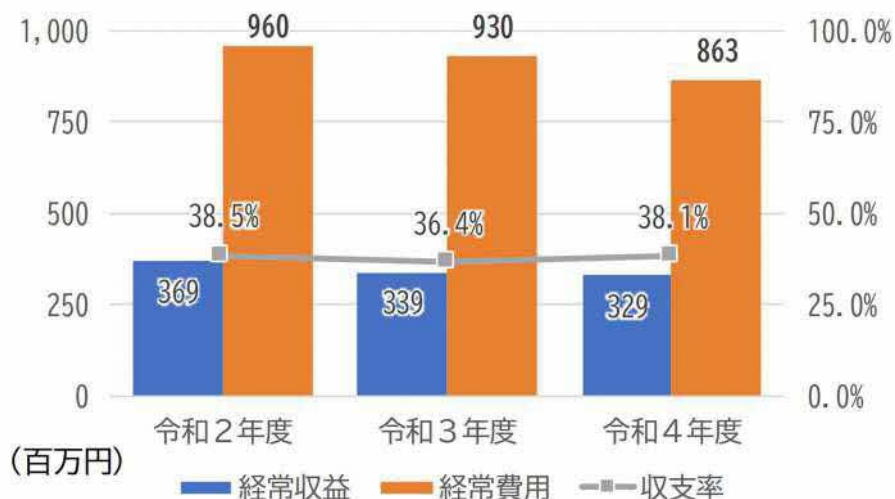
※北海道中央バス岩見沢営業所または下段モータースに所属し、本地域を運行する系統を運転する運転手の人数及び年齢

出典：交通事業者提供資料

(ウ) 収支状況及び公的資金投入額※の状況

経常収益は 300 百万円、経常費用は 900 百万円前後で推移しており、収支率は約 36～40%で推移しています。

また、公的資金投入額は増加傾向にあり、経常費用から経常収益及び公的資金投入額を除いた金額が事業者負担となっています。



出典：交通事業者提供資料

図 3-35 経常収入、経常費用及び収支率の推移

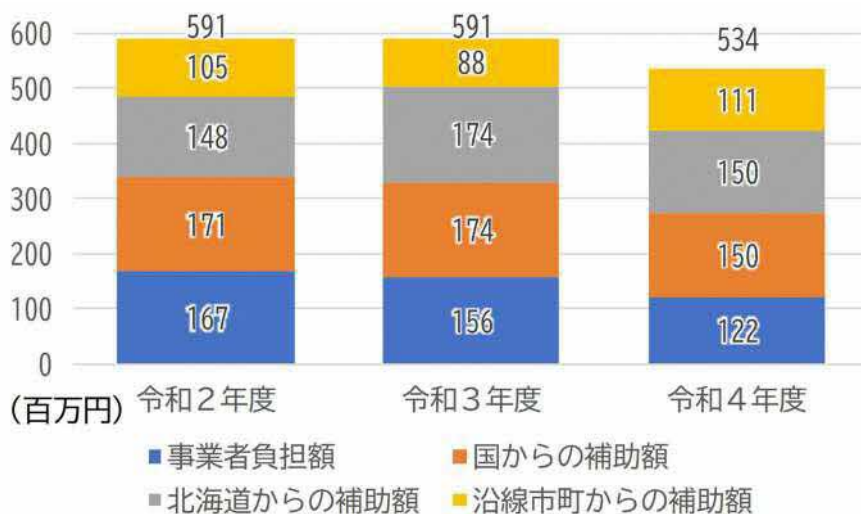


図 3-36 欠損額に対する事業者負担額と公的資金投入額の推移

出典：交通事業者提供資料

公的資金投入額： 本地域を運行する全ての地域間幹線系統に対する国・北海道・市町の補助金

4) 生活圏交通

① 各市町内及び近郊を運行するモビリティ(道路運送法4条に基づく運送事業)

本地域では、交通事業者が運営する生活圏交通として、北海道中央バス株式会社と日の出交通が岩見沢市内、夕張鉄道株式会社が夕張市内の居住地区と市外地等を結ぶ路線を運行しており、各地域内の通勤、通学、買い物や通院などの生活目的で利用されています。

表 3-9 各市町内及び近郊を運行するモビリティの運行状況

路線・系統名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ			最短 所要 時間	
				運行 本数 (便)	始発	終発		
夕張市内線	夕張市石炭博物館	りすた	新夕張駅前	往	10	6:47	18:47	0:40
	新夕張駅前	りすた	夕張市石炭博物館	復	10	7:06	19:55	0:47
	二岐橋	ゆうばり小学校	りすた	往	1	7:19	-	0:32
かえで団地循環線 (東高先回り)	岩見沢T	かえで団地	岩見沢T	-	11	7:45	19:45	0:34
	かえで団地	-	岩見沢T	-	1	7:00	-	0:16
かえで団地循環線 (国道先回り)	岩見沢T	かえで団地	岩見沢T	-	8	7:15	20:00	0:34
	かえで団地	東高校前	岩見沢T	-	2	6:30	20:00	0:19
日の出・栄町循環線 (日の出台先回り)	岩見沢T	日の出台	岩見沢T	-	10	7:02	20:45	0:38
	日の出台	栄町	岩見沢T	-	1	6:15	-	0:22
日の出・栄町循環線 (栄町先回り)	岩見沢T	栄町	岩見沢T	-	10	6:30	19:00	0:38
鉄北循環線 (鉄北先回り)	岩見沢T	北本町	岩見沢T	-	3	7:40	11:55	0:25
鉄北循環線 (鉄北先回り：桜木経由)	岩見沢T	北本町	岩見沢T	-	4	8:35	18:40	0:32
鉄北循環線 (であえーる先回り)	岩見沢T	北本町	岩見沢T	-	2	7:00	10:20	0:25
鉄北循環線 (であえーる先回り：桜木経由)	岩見沢T	北本町	岩見沢T	-	1	15:25	-	0:32
南町・春日循環線 (美園先回り)	岩見沢T	美園	岩見沢T	-	7	9:05	19:40	0:36
	美園小学校	木工団地	岩見沢T	-	1	7:07	-	0:20
南町・春日循環線 (市役所先回り)	岩見沢T	市役所	岩見沢T	-	7	7:20	17:40	0:36
	南町7条3丁目	市役所	岩見沢T	-	2	6:45	7:15	0:15
幌向線	岩見沢T	市立病院前	南4条つくし公園	往	4	7:25	17:40	0:34
	南4条つくし公園	市立病院前	岩見沢T	復	5	7:00	15:20	0:34
大和線	岩見沢T	7条西18丁目	イオン岩見沢店	往	7	8:20	17:35	0:14
	イオン岩見沢店	7条西18丁目	岩見沢T	復	8	7:45	19:00	0:14
いわみざわ公園線	岩見沢T	教大前	いわみざわ公園	往	9	7:28	17:40	0:16
	いわみざわ公園	教大前	岩見沢T	復	9	6:57	18:10	0:16
東部丘陵線 コミュニティバス	万字バス停留所	美流渡交通センター	岩見沢駅	往	5	7:00	18:00	0:42
	岩見沢駅	美流渡交通センター	万字バス停留所	復	5	7:55	19:10	0:34

② 市町独自で実施する輸送サービス(道路運送法 79 条に基づく運送事業)

本地域では、各市町が独自で運営する生活圏交通として、各市町の居住地区と市街地等を結ぶコミュニティバスやデマンドバス・タクシー等による輸送サービスが提供されており、地域内の通勤、通学、買い物や通院などの生活目的で利用されています。

表 3-10 各市町で実施する輸送サービスの運行状況（1/2）

市町名	路線・系統名	運行事業者	運行状況	利用対象	令和4年度 利用者数 (人)
夕張市	南部線	丸北ハイヤー 夕張第一交通	予約運行	登録者のみ	3,055
	真谷地線		予約運行	登録者のみ	
岩見沢市	岩見沢北地区	日の出交通 岩幌交通 岩見沢小型ハイヤー	予約運行	北地区住民	40
	岩見沢西地区(1)		予約運行	西地区①住民	2
	岩見沢西地区(2)		予約運行	西地区②住民	4
	栗沢地区		予約運行	栗沢地区住民	312
	北村地区住民バス	岩見沢市	定時定路線 (6路線)	制限なし	1,859
美唄市	南美唄線	美唄自動車学校	定時定路線	制限なし	42,483
	市民バス東線	フラワー観光バス	定時定路線	美唄市民	58,923
	市民バス西線 (進徳・拓北線)		定時定路線	美唄市民	
	市民バス西線 (茶志内・中村・ 沼の内線)		定時定路線 (学校の春・ 夏・冬休み 期間のみ)	美唄市民	
	市民バス西線 (上美唄線)		定時定路線 (学校の春・ 夏・冬休み 期間のみ)	美唄市民	
	日東・茶志内方面	美唄交通	予約運行	登録者のみ	533
	我路・盤の沢方面	ビジコー	予約運行	登録者のみ	222
	中村・沼の内方面		予約運行	登録者のみ	398
	西美唄・開発方面	昭和ハイヤー	予約運行	登録者のみ	320
三笠市	幌内線	三笠市	定時定路線	制限なし	12,464

表 3-11 各市町で実施する輸送サービスの運行状況（2/2）

市町名	路線・系統名	運行事業者	運行状況	利用対象	令和4年度 利用者数 (人)
南幌町	あいるーと	新和	予約運行	制限なし	9,670
由仁町	デマンドバス (R4.10月から 運行開始)	由仁ハイヤー	予約運行	由仁町民または 町内日常用務者	—
	デマンドタクシー		予約運行	条件に該当する 由仁町民	1,189
長沼町	東長沼線	高田モータース	予約運行	制限なし	2,435
	長沼・栗山線		予約運行	制限なし	4,226
	西6線・千歳橋線		予約運行	制限なし	3,087
	南長都線		予約運行	制限なし	1,203
栗山町	くるりん号	栗山交通 栗山ハイヤー	定時定路線	制限なし	17,258
	角田循環線		定時定路線	制限なし	8,611
	鳩山循環線		定時定路線	制限なし	
	継立線		定時定路線	制限なし	
	阿野呂線		定時定路線	制限なし	
	日出線		定時定路線 ※一部予約制	制限なし	
	滝下線		予約運行	制限なし	
	スクールAコース		定時定路線	制限なし	94
	スクールBコース		定時定路線	制限なし	

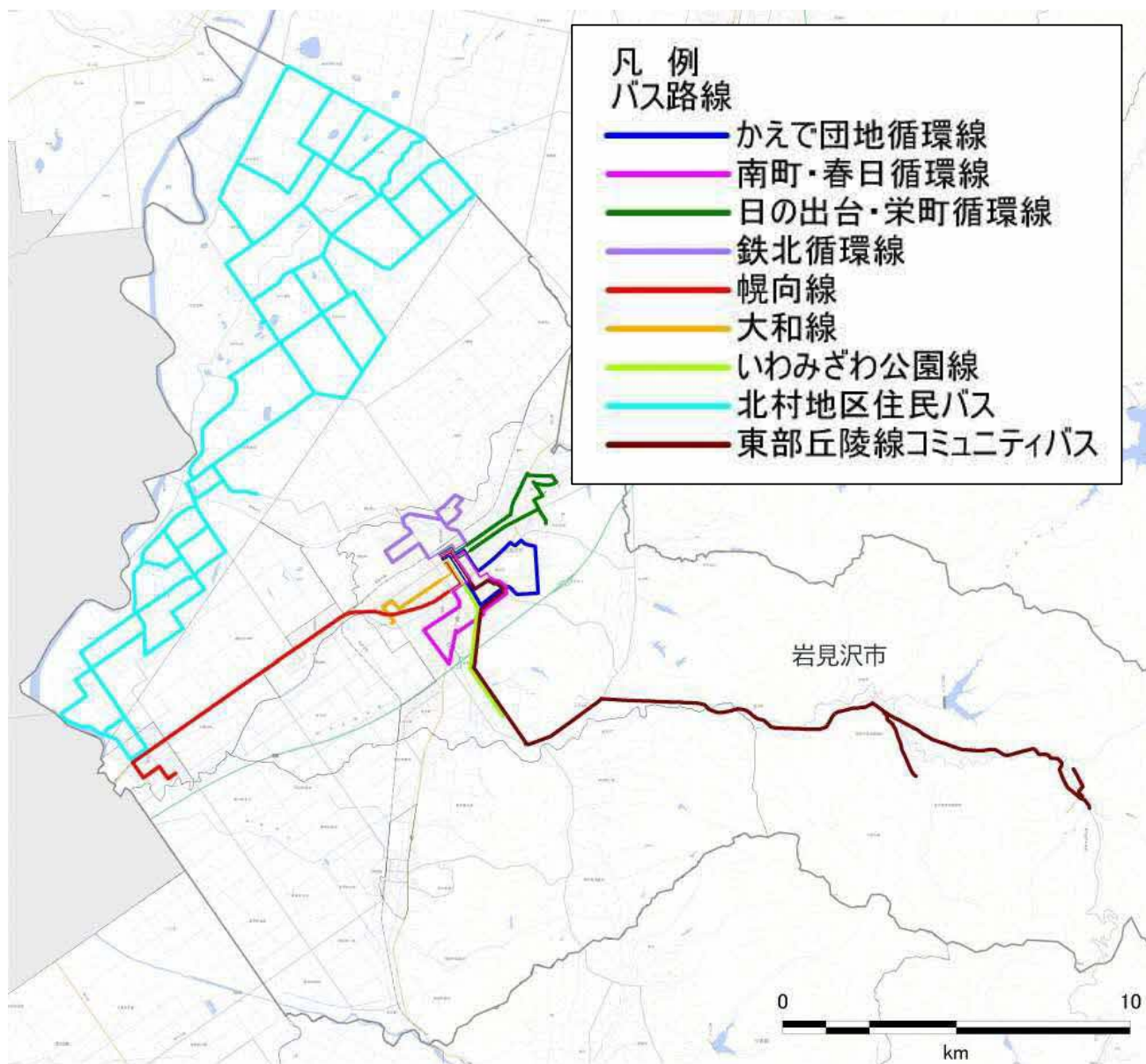


図 3-37 岩見沢市の生活圏交通が構築する路線網（定時定路線のみ掲載）

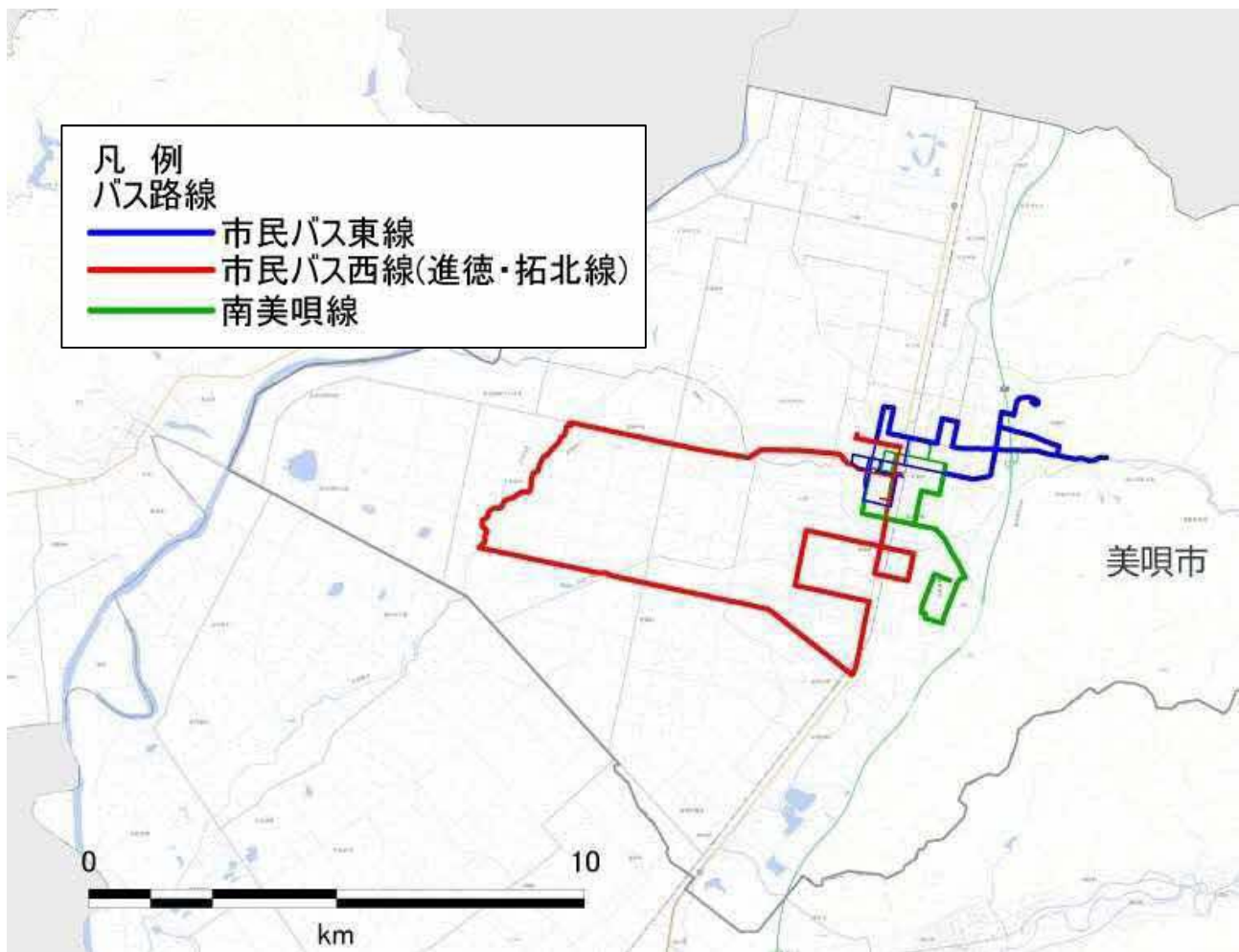


図 3-38 美咲市の生活圏交通が構築する路線網（定時定路線のみ掲載）

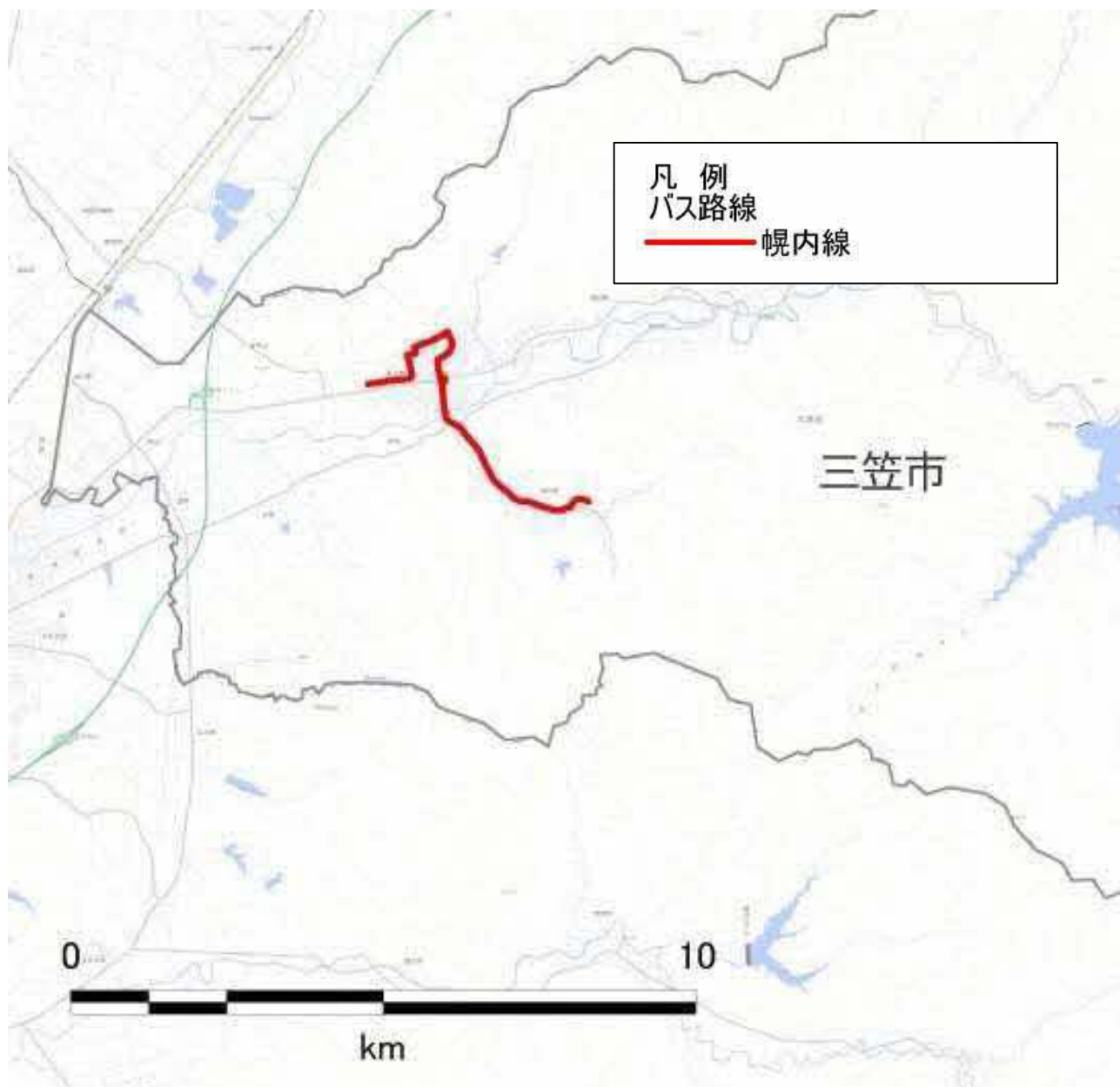


図 3-39 三笠市の生活圏交通が構築する路線網（定時定路線のみ掲載）

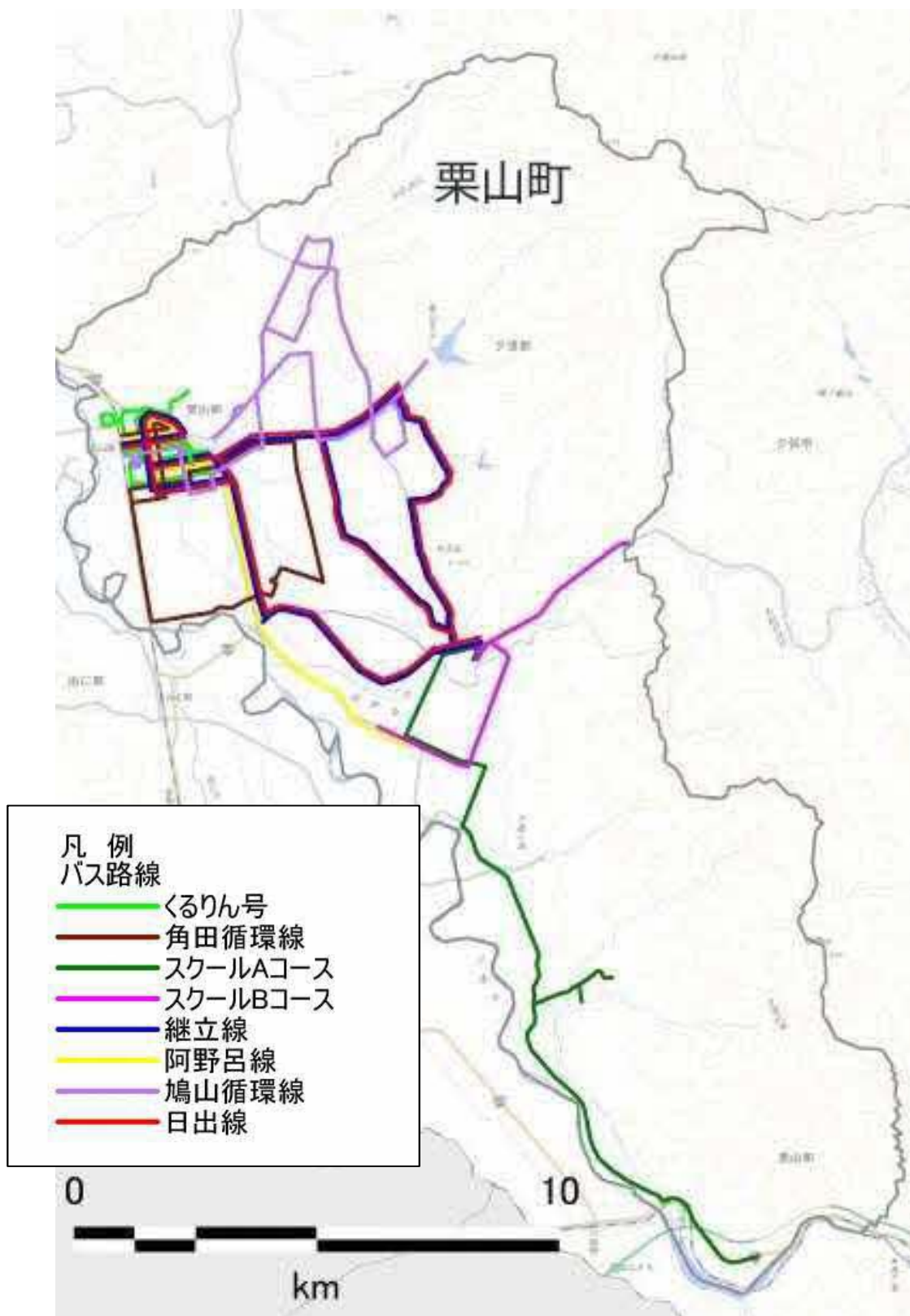


図 3-40 栗山町の生活圏交通が構築する路線網（定時定路線のみ掲載）

③ 本地域内のタクシー・ハイヤー

本地域内に事業所のあるタクシー・ハイヤー事業者の乗務員の状況は、高齢化が進んでおり、60代以上の乗務員が全体の75.6%となっています。

表 3-12 本地域内に事業所のあるタクシー・ハイヤー事業者

事業者名	所在地	乗務員数						合計
		20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	
丸北ハイヤー有限会社	夕張市	0	0	0	0	6	0	6
夕張第一交通株式会社	夕張市	0	0	0	1	4	0	5
岩見沢小型ハイヤー株式会社	岩見沢市	0	0	1	7	14	20	42
岩幌交通有限会社	岩見沢市	0	1	1	3	9	5	19
日の出交通株式会社	岩見沢市	1	2	8	5	15	8	39
北交ハイヤー株式会社	岩見沢市	0	0	4	13	33	39	89
昭和ハイヤー株式会社	美唄市	0	0	0	1	10	4	15
美唄交通株式会社	美唄市	0	0	0	0	2	3	5
株式会社美唄自動車学校	美唄市	0	0	0	2	3	7	12
有限会社新和ハイヤー	南幌町	0	0	1	0	3	0	4
有限会社由仁ハイヤー	由仁町	0	0	0	0	1	3	4
株式会社高田モータース	長沼町	0	0	4	5	2	2	13
株式会社栗山ハイヤー	栗山町	0	0	0	2	5	2	9
有限会社アオヤナギ観光バス	月形町	0	0	0	5	6	2	13
合計		1	3	19	44	113	95	275

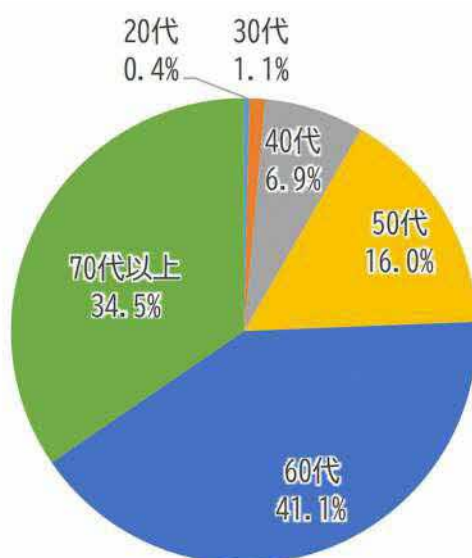


図 3-41 運転手の年齢構成比

(2) 各市町で実施している移動支援策

各市町では、スクールバスの運行や高齢者移動支援などの住民の移動支援に係る取組を実施しています。

地域で生活し続けるにあたって必要不可欠な移動の支援ですが、令和4（2022）年度実績で1億円近くの費用を要している市町もあり、今後も住民の生活圏交通を支える施策として継続していくためにも、各市町で住民ニーズに応じた効率的な移動支援の検討が必要です。

1) 夕張市

表 3-13 夕張市で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
敬老乗車証	・対象者：70 歳以上 ・市内の公共交通を 1 回 100 円で乗車できる制度（夕鉄バス、デマンドバス、スクールバス混乗便） ・敬老思想の高揚と高齢者の福祉増進を図ることを目的としている。	6,000
タクシー代金乗車補助制度	・対象者は路線バスが運行していない、十三里、滝ノ上、楓、登川地区において次に該当する方 ①65 歳以上の方 ②65 歳未満で、自動車運転免許を保有していない方 ③その他、紅葉山地区までの移動が困難と認められる方 ・利用可能区間 ①十三里、滝ノ上～紅葉山の区間 ②楓、登川～紅葉山区間 ・利用可能区間において、市が指定するタクシーを利用した場合、利用料金を 300 円として、差額を市が負担する。	1,600

2) 岩見沢市

表 3-14 岩見沢市で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
福祉タクシー利用料金助成	・ 重度の下肢障がい・体幹機能障がい・視覚障がい・脳原性運動機能障がい（移動機能障がい）の身体障害者手帳を持つ市内居住の方に助成	2,107

3) 美唄市

表 3-15 美唄市で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
福祉タクシー料金助成	・市内に居住する在宅の重度障がい者に対し、市内の営業用タクシーを利用する際の料金の一部を助成 ・常時車いす等を使用するため必要と認められる方については、リフト付タクシーも対象 ・助成券を年間 12 枚交付	395
高齢者等移送サービス	・寝たきり等で要介護 3～5 または重度障がい（身障手帳 1・2 級）の方々が車いすや寝たきりのままでも移動ができるよう外出支援を行うことにより、適正な通院機会の確保と社会参加の促進を図るため、リフト付き車両を運行 ・利用料は 1 回につき 300 円、月 4 回換算で年間最大 48 回利用できる受給者証を交付	804
スクールバス運行維持管理事業	・登下校時の運行（車両台数 13 台） 中央小・美唄中 11 台 東小・東中 2 台 ・学校行事時の運行 登下校の運行に支障のない範囲で、学校要望に応じて特別運行として対応	71,216

4) 三笠市

表 3-16 三笠市で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
高齢者バス利用助成事業	・対象者：70 歳以上（自宅の最寄りのバス停から市立病院最寄りのバス停まで片道 200 円を超える者） ・助成金額：年間 52 枚の回数券（自宅の最寄りのバス停から市立病院最寄りのバス停まで片道 200 円を超える額の回数券） ・市内移動のみ使用可能	2,095
福祉タクシー券助成事業	・対象者： ①身体障害者手帳下肢・体幹機能障害者 1・2 級、視覚障害者 1 級、腎臓機能障害者 1 級で通院のため路線バスを利用している方 ②被爆者健康手帳の交付を受けている方 ③70 歳以上の在宅者で自宅から最寄りのバス停留所まで 2 km 以上で車や運転免許証を持っていない方 ・助成金額：基本料金分 年間利用券 48 枚	230
スクールバス運行事業	・対象者：三笠小学校通学児童のうち、三笠小学校以东で片道通学距離が 2 km 以上の児童	10,458
児童館来館支援事業	・対象者：岡山小学校児童館登録児童	956
遠距離通学児童生徒交通費補助事業	・対象者：通学距離小学校 2 km、中学校 3 km を超えて通学する児童生徒※就学援助要保護者、準要保護者やスクールバス利用児童は除く ・助成金額：バス定期券料金（年間 3 か月定期券料金×4） ※バス路線が無い区域の場合、通学距離をバス路線に換算	870
遠距離通勤助成事業	・対象者： ①三笠市、岩見沢市、美瑛市、月形町、新篠津村、奈井江町、栗山町、浦臼町、南幌町、砂川市以外に通勤する者 ②週の所定労働日数が 5 日以上であること ・助成金額：基準額から対象者が現に受給している通勤手当を差し引いた額を三笠市商工会が発行する商品券で交付する（1,000 円未満切捨て）※月額 10,000 円を上限	1,717
高齢者外出支援助成事業 (R5 年度から事業開始)	・対象者：4 月 1 日現在、市内に住所を有し、翌年 3 月 31 日までに 70 歳以上となる者 ・助成金額：事業概要帰宅時に月に一度、タクシー代初乗り運賃相当分(550 円)の助成を実施（1 枚の額面 200 円） ※助成額 年間 6,600 円	-
高等学校寄宿舎生徒支援事業 (R5 年度から事業開始)	・対象者：寄宿舎で生活する三笠高校生 ・助成金額：最寄りのバス停から岡山地区までのバス運賃分を北海道中央バスのバス回数券で交付 ※助成額 バス運賃×往復×月 2 回	-

5) 南幌町

表 3-17 南幌町で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
南幌町高齢者運転免許証自主返納支援事業	- 対象者：南幌町に住所を有し満 65 歳以上であること、平成 29 年（2017 年）4 月 1 日以降に自主返納した方、町税等を滞納していない方、施設等に入所していない方 - 対象者本人が利用するハイヤー小型車又は普通車の 1 区間の基本料金及び南幌町オンデマンド交通運賃を 3 年間支援。 - 利用券の交付は 1 年間に於いて対象者 1 人につき 1 冊 24 枚。	520
福祉ハイヤー利用料金助成事業	- 対象者：本町に住所を有し、身体障害者手帳 1・2 級及び 3 級の一部と療育手帳保持者、精神障害者保健福祉手帳保持者。 1 回の乗車につき、ハイヤーの 1 区間の初乗り料金分又はデマンド交通 1 回乗車の料金分を助成。1 回の乗車につき 1 枚の利用。 ※申請により福祉ハイヤー等利用券を交付。最大 24 枚。	515
障がい者自立促進交通費助成事業	- 対象者：身体障がい者、知的障がい者及び精神障がい回復者が在宅生活をし、自立促進のために公共交通機関を利用して通所をしている場合に、その交通費の一部を助成。 ※通所：障がい者の自立促進を援護する団体又は個人が運営する施設等へ通うこと。	513
人工透析者等通院交通費助成事業	- 対象者：腎臓機能障がいにより人工透析療法を受けており身体障害者手帳をお持ちの方、北海道特定疾患治療研究事業実施要綱による医療受給者証をお持ちの方 - ビューローから北海道内の医療機関（町内を除く）の所在する市町村までの往復に要する通院交通費の一部を助成。	87
移動支援事業（車両移送支援）	- 対象者：在宅の肢体不自由児・者。車椅子等を利用しなければ移送が困難な者。 - バス、タクシー事業によって十分な移送サービスが困難で、屋外の移動に困難がある障がい児・者に、外出のための車両移送費を助成。	101
通学バス運営事業	- 対象者：小中学生 - スクールバス 3 台 3 路線で運行（登下校等）	18,350

6) 由仁町

表 3-18 由仁町で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
地域間交通試行的運行事業	・札幌圏への交通手段確保のため、予約制デマンドバスの実証運行を実施 ・対象者：町民、その他町内に日常の用務を有する者 ・利用料金：500 円（福祉割引設定あり。小学生以下 250 円、未就学児無料）	6,001
デマンドタクシー事業	・自宅と役場、町立診療所等を結ぶデマンドタクシーを運行 ・利用料金：1 乗車につき対象者①250 円、②③100 円 ・対象者：公共交通機関がない地域（川端・東三川・岩内・山柵・中三川・本三川・熊本の一部）に居住し、以下のいずれかに該当する方 ①65 歳以上で1人で乗降できる方 ②自ら運転免許証を返納された方 ③身体障害者手帳をお持ちの方	2,917
妊産婦安心出産支援事業	・対象者：町内在住の妊産婦 ・妊娠期、分娩時、産後の受診に係る交通費の一部を助成（上限 16 回） ・助成金額 1,430 円/回の3分の2を助成	226
スクールバス運行事業	・対象者：小中学生 ・児童生徒の登下校のため、全8路線を運行（運行台数：8台）	61,044

7) 長沼町

表 3-19 長沼町で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
スクールバス事業費	・対象者：小中学生 ・児童生徒の登下校のため、運行台数 7 台を運行	52, 522
デマンドバス	・対象者：制限なし ・町内及び町外への移動手段として 4 路線を運行 ・大人 200 円（中学生以上 65 歳未満）、65 歳以上及び小児（小学生以下）100 円	35, 167
福祉有償運送事業費	・対象者：事前申し込みのあった町民 ・事業費用分を支出 ・走行距離 1 km 毎に 100 円	3, 055
路線バス補助金	・長沼町関係バス路線に対する補助金	2, 748
運転免許自主返納支援事業費	・対象者：自主返納者 ・タクシーチケット（550 円×24 枚）を一冊とし、返納から 3 年間毎年一冊ずつ配布	1, 055

8) 栗山町

表 3-20 栗山町で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
運転免許自主返納支援助成	・対象者：65 歳以上の町民 ・ハイヤー利用券又は町営バス回数券を交付（3 年間） ・助成金額：（1）～（3）のいずれか （1）ハイヤー利用券（初乗り料金×24 回） （2）ハイヤー利用券（初乗り料金×12 回） +町営バス回数券（1,000 円×7 冊） （3）町営バス回数券（1,000 円×14 冊）	1,801
福祉ハイヤー利用料金助成	・対象者：住民税非課税世帯で、①身体障がい者手帳 1 級又は 2 級の下肢、体幹機能または視覚障がいの方、②身体障がい者・児であって、人工透析患者、③療育手帳 A 判定の方 ・初乗り利用料分のチケット交付（1 回の利用につき 2 枚を上限） ・助成金額：550 円×年間 24 枚	208
妊産婦健診・出産時の交通費助成	・対象者：栗山町に住民登録がある妊産婦 ・妊婦健診時、出産時、産婦健診時に受診した回数分（17 回以内）の交通費を助成 ・助成金額：交通機関または自家用車利用 1 回（往復）1,430 円 ハイヤー利用 1 回上限 1 万円 6 回まで	732

9) 月形町

表 3-21 月形町で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
月形町ぬくもり福祉券交付事業	・70歳以上の町民に町内各施設等、交通機関（札沼線バス、ハイヤー）で利用できる福祉券を交付（10,000円/人）	2,079
月形町訪問看護利用者交通費助成事業	・訪問看護サービス利用者へ交通費を助成（600円/回（12,000円/月）上限）	41
月形町子ども・精神障害回復者訓練通所交通費助成事業	・町外施設に通所する児童等へ交通費の一部を助成 ・JR又はバスでの移動の場合： 最寄りの乗車駅等から通所機関までの間を往復した交通費（各種手帳等による割引適用区間については、割引後の額）の2分の1の額 ・自家用車等での移動の場合： 自宅から町外の施設（札幌市を除く）まで往復1,000円 自宅から札幌市の医療機関まで往復1,500円	265
月形町人工透析通院交通費助成事業	・じん臓機能障がい者に対し、交通費の一部を助成 ・JR又はバスでの移動の場合： 最寄りの乗車駅等から通所機関までの間を往復した交通費（各種手帳等による割引適用区間については、割引後の額）の2分の1の額 ・自家用車等での移動の場合： 自宅から町外の施設（札幌市を除く）まで往復1,000円 自宅から札幌市の医療機関まで往復1,500円	513
月形町妊婦妊産婦健康診査通院等支援事業	・月形町妊婦妊産婦健康診査及び出産に係る通院交通費を助成（1,540円/回）	117
月形町乳幼児法定予防接種通院交通費助成事業	・法定予防接種を受ける乳幼児等へ交通費を助成（1,000円/日）	160
月形町乳幼児医療機関通院交通費助成事業	・町外の医療機関（歯科・調剤薬局を除く）に通院する乳幼児等へ交通費を助成（1,000円/日）	709
月形町高齢者等運転免許自主返納支援事業	・高齢者等で運転免許証を自主返納したものに経歴証明書の手数料分と20,000円分の商品券を配布	246
月形町人づくり振興協議会	・月形高校へ通学する生徒へ交通費を助成（実費交通費の1/2）	2,556
スクールバス運行事業	・町内の交通確保のため、住民の一般混乗が可能なスクールバスを運行（3路線）	17,235
日常生活機能対策乗合バス事業（月形浦臼線）	・バス運行事業者に経常費用と経常収益の差額を補助する（赤字補填）	9,860
日常生活機能対策乗合バス事業（月形当別線）	・バス運行事業者経常費用と経常収益の差額を補助する（赤字補填）	8,409
日常生活機能対策乗合バス事業（ニューしのつバス）	・バス運行事業者経常費用と経常収益の差額を補助する（赤字補填）	750
日常生活機能対策乗合バス事業（中央バス月形線）	・バス運行事業者経常費用と経常収益の差額を補助する（赤字補填）	710
夜間送迎ハイヤー使用料	・月形当別線（下り）最終便以降の交通手段として夜間に利用するハイヤーの乗車費用を全額助成する。対象者は月形当別線の月形当別間の定期券を購入している方とし、北海道医療大学駅から各バス停までの区間が対象とする。	13
日常生活機能対策乗合ハイヤー事業（ハイヤー事業）	・町内に事業所を有するハイヤー会社の運営費の一部を補助する	2,500
日常生活機能対策乗合ハイヤー事業（定額ハイヤー事業）	・75歳以上の高齢者、70歳以上で免許を有しない高齢者、障がいを持っている方等を対象に、自宅から目的施設までを定額運賃で乗車できるよう助成を行う。	1,411

本地域を定時定路線型で運行している幹線交通、広域交通及び生活圏交通を自宅から最寄りの駅やバス停まで歩いて利用できる住民は、全人口の 76.1%であり、23.9%は利用することが困難な状況です。

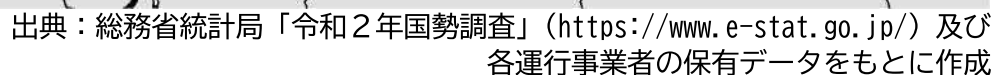


図 3-42 公共交通の勢力圏

65

4. 地域の移動ニーズ等の整理

4-1 住民アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

公共交通網の検討に向けては、各市町や地区ごとで異なる住民の生活実態や公共交通に対するニーズを的確に把握し、また、公共交通の利用者となるターゲット層を浮き彫りにすることが重要であるため、住民の移動実態（市町内の目的地及び町外の目的地や移動頻度、移動時間帯など）や市町内のバス路線及び広域公共交通に対するニーズ（公共交通の満足度調査及び交通結節点に必要な機能など）の把握を目的としました。

2) 調査期間

令和5（2023）年9月19日（火）～10月31日（火）

3) 調査対象

本計画の対象区域の市町に居住する世帯（8,970世帯）を抽出

4) 調査方法

郵送による配布及び回収、もしくはWEBアンケートフォームによる回答

5) 調査票の配布及び回収状況

表 4-1 調査票の回収状況

	配布数	回収数	うちWEB 回答者数	回収率 (%)
夕張市	810	168	15	20.7
岩見沢市	2,520	600	69	23.8
美唄市	820	208	11	25.4
三笠市	810	209	28	25.8
南幌町	810	259	27	32.0
由仁町	790	212	26	26.8
長沼町	820	180	19	22.0
栗山町	820	224	20	27.3
月形町	770	272	24	35.3
合計	8,970	2,332	239	26.0

(2) 調査結果概要

1) 公共交通による支援が必要な可能性のある住民

- ・免許・自動車の保有状況から、約3割は公共交通による支援が必要な可能性のある住民と想定されます。
- ・また、市町別に見ても回答者の約2割～約4割は公共交通による支援が必要な可能性のある住民と想定されます。
- ・公共交通をはじめ、生活の足を必要としている住民の移動手段を確保することが重要です。

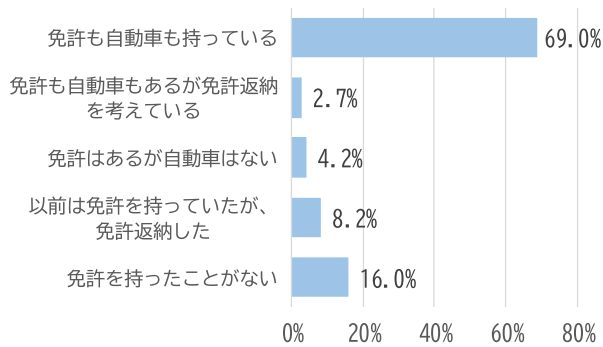


図 4-1 免許・自動車の保有状況

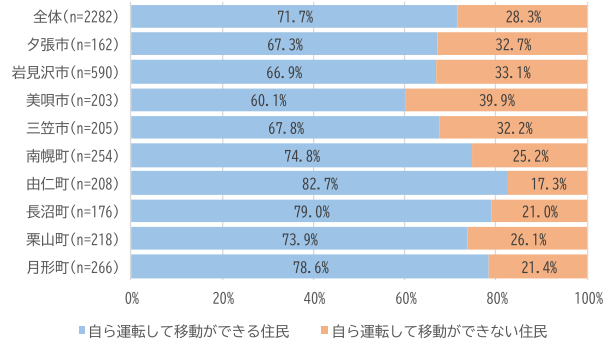


図 4-2 公共交通による支援が必要な可能性のある住民の割合

- ・運転している住民の約5割は「できる限りずっと運転したい」と回答しています。
- ・「一定の年齢まで運転したい」と回答している方は約4割います。
- ・「一定の年齢まで運転したい」と回答している方を新たなターゲット層として認識し、円滑な公共交通移動へのシフトを促すなど、利用者数の確保に努めることも重要です。

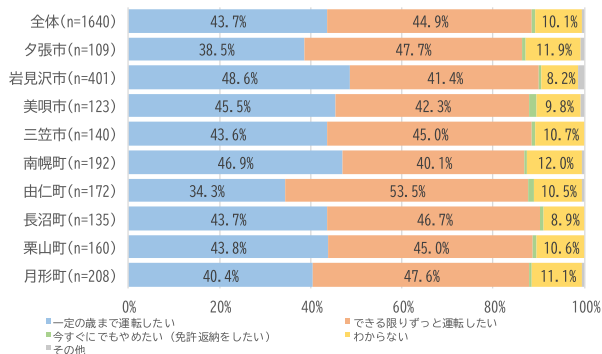


図 4-3 運転意向

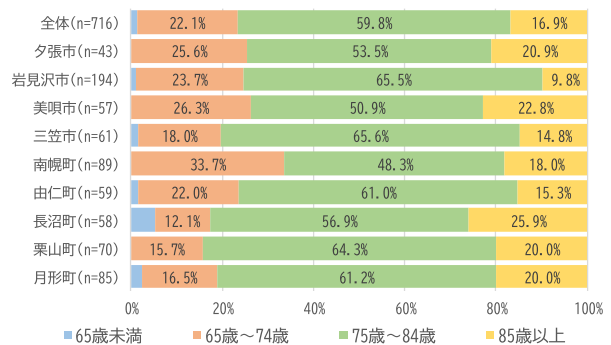


図 4-4 何歳まで運転を続けたいか

2) 公共交通の利用について

- ・公共交通を大事な移動手段として認識している回答者が多く、極力、公共交通を利用したいという回答も一定数あります。
- ・日常的な利用に加え、スポット的にも利用しやすい環境の構築も重要です。

	全体 (n=2332)	夕張市 (n=153)	岩見沢市 (n=531)	美唄市 (n=197)	三笠市 (n=181)	南幌町 (n=232)	由仁町 (n=186)	長沼町 (n=161)	栗山町 (n=204)	月形町 (n=248)
公共交通に頼らざるを得ないため、大事な移動手段である	37.7%	36.6%	44.4%	41.1%	53.6%	49.6%	33.9%	35.4%	43.1%	35.1%
数年後には免許を返納する予定のため、大事な移動手段である	28.9%	33.3%	30.9%	32.0%	35.4%	37.9%	30.6%	31.1%	33.8%	27.4%
障がいがあるため、福祉的な移動支援と組み合わせながら利用する	5.0%	6.5%	6.2%	5.1%	5.5%	9.5%	5.4%	1.2%	5.4%	3.6%
数年後には進学等で今の住まいから引っ越すため、利用しなくなると思う	0.9%	2.0%	0.9%	0.0%	0.6%	0.9%	2.2%	0.6%	1.5%	1.2%
自動車が主な交通手段だが、極力公共交通を利用したいと思う	28.6%	21.6%	31.5%	28.4%	25.4%	37.9%	34.9%	32.3%	41.2%	31.0%
自動車が主な交通手段のため、利用しないと思う	23.4%	29.4%	23.4%	20.3%	23.8%	22.8%	34.9%	33.5%	22.1%	31.0%

1位 2位

図 4-5 公共交通の利用に対する考え方

3) 住民が求めるサービス水準

- ・「自宅や自宅近辺から乗車し、乗り継ぎをしないで他の自治体に行けること」の要望が多い状況です。
- ・今後、交通事業者の担い手確保がより難しくなることが想定されるため、どの区間を維持するのか、どのように維持するのかを路線ごとに整理し、移動手段が断絶されないような交通ネットワークを形成することが重要です。

	全体 (n=2332)	夕張市 (n=153)	岩見沢市 (n=531)	美唄市 (n=197)	三笠市 (n=181)	南幌町 (n=232)	由仁町 (n=186)	長沼町 (n=161)	栗山町 (n=204)	月形町 (n=248)
自宅や自宅近辺から乗車し、乗り継いで他の自治体に行けること	20.9%	16.3%	24.9%	20.8%	24.3%	21.1%	20.4%	33.5%	21.6%	24.6%
自宅や自宅近辺から乗車し、乗り継ぎをしないで他の自治体に行けること	43.4%	56.2%	36.3%	36.5%	60.2%	60.8%	63.4%	44.7%	54.4%	44.4%
目的地に到着してほしい時間帯に利用ができること	39.0%	39.2%	41.2%	38.6%	47.5%	40.1%	48.9%	42.2%	52.0%	44.8%
他の自治体に行く際の運賃が利用しやすいこと	23.7%	19.0%	20.2%	25.4%	32.0%	33.2%	31.2%	25.5%	25.5%	32.3%
住んでいる自治体内で移動する際の運賃が利用しやすいこと	17.3%	9.2%	29.9%	27.4%	17.7%	10.8%	17.7%	15.5%	14.2%	12.9%
自治体をまたぐ公共交通の移動時間・乗車時間が短いこと	14.0%	14.4%	7.5%	14.2%	18.2%	22.4%	19.4%	22.4%	17.6%	17.7%
住んでいる自治体内での移動が便利であること	21.8%	30.1%	37.7%	35.5%	16.6%	12.1%	16.7%	21.7%	17.2%	13.3%
始発時間が早くなること	3.0%	3.9%	2.4%	2.0%	5.5%	4.7%	4.8%	1.9%	4.4%	2.4%
終発時間が遅くなること	7.3%	2.6%	6.8%	3.6%	7.7%	15.5%	9.1%	6.2%	12.3%	8.9%
分かりやすい路線図や時刻表が整理されていること	17.5%	19.0%	24.1%	21.8%	13.3%	21.1%	18.8%	19.3%	18.1%	12.9%
その他	4.8%	4.6%	6.8%	7.6%	5.0%	3.4%	5.9%	7.5%	4.4%	2.4%
現状のままで良い	10.1%	3.9%	12.8%	8.6%	11.0%	13.8%	9.1%	15.5%	11.3%	11.3%

1位 2位 3位 4位 5位

図 4-6 住民が求めるサービス水準

4-2 公共交通乗降調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

南空知地域内を運行する公共交通（ＪＲ・バス）の利用目的や乗継の有無、バス停・駅別の利用状況などの詳細把握に向け、調査員の乗り込みによる調査を実施し、利用が多い区間や時間帯などの路線特性を把握し、本地域の公共交通路線の方向性等の検討の基礎資料として整理することを目的としました。

2) 調査期間

バス調査：令和５（２０２３）年７月１８日（火）～７月２０日（木）

ＪＲ調査：令和５（２０２３）年８月２３日（火）

3) 調査対象

表 4-2 調査対象路線一覧

運行事業者	調査対象路線
ＪＲ北海道	室蘭本線（岩見沢駅～追分駅）
中央バス	高速いわみざわ号 高速みかさ号 札幌・夕張線 （高速ゆうばり号）
	札幌・栗山線 岩見沢美唄線 三笠線 （高速くりやま号）
	月形線 岩見沢栗山線 岩見沢由仁線
	岩見沢長沼線 夕張線
夕張鉄道	新夕張駅前～新札幌駅前
	りすた～新札幌駅前
	栗山駅前～新札幌駅前
下段モータース	月形当別線
ジェイ・アール 北海道バス	長沼線

4) 調査方法

調査員が調査対象路線の全便に乗り込むことによる調査実施

※利用者に対して調査票を配布・回収及び利用者数のカウントを実施

(2) 調査結果(全体概要)

表 4-3 調査結果 (全体概要)

路線名		便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	1便あたり 利用者数 (人/便)	最も利用者数の多い便	
J R 北海道	室蘭本線	14	574	41.0	6:47 追分駅	発
北海道 中央 バス	高速いわみざわ号	76	1,722	22.7	17:40 岩見沢ターミナル	発
	高速みかさ号	4	165	41.3	7:18 三笠市民会館	発
	札幌・夕張線 (高速ゆうばり号)	6	75	12.5	16:35 札幌駅前ターミナル	発
	札幌・栗山線 (高速くりやま号)	12	194	16.2	6:40 栗山駅	発
	岩見沢美唄線	9	132	14.7	7:25 岩見沢ターミナル	発
	三笠線	26	601	23.1	16:00 岩見沢ターミナル	発
	月形線	10	96	9.6	7:40 岩見沢ターミナル	発
	岩見沢栗山線	14	194	13.9	6:52 栗山駅	発
	岩見沢由仁線	8	122	15.3	7:10 岩見沢ターミナル	発
	岩見沢長沼線	11	230	20.9	7:01 長沼ターミナル	発
	夕張線	2	23	11.5	6:44 レースイリゾート	発
夕 張 鉄 道	新夕張駅前～新札幌駅前	6	205	34.2	7:37 新夕張駅前	発
	りすた～新札幌駅前	8	63	7.9	8:50 りすた	発
	栗山駅前～新札幌駅前	8	113	14.1	16:10 新さっぽろターミナル	発
下 段 モータース	月形当別線	18	51	2.8	11:35 当別駅南口	発
ジェイ・ アール 北海道 バス	長沼線	33	1,015	30.8	7:15 ながぬま温泉	発

(3) 調査結果(路線別概要)

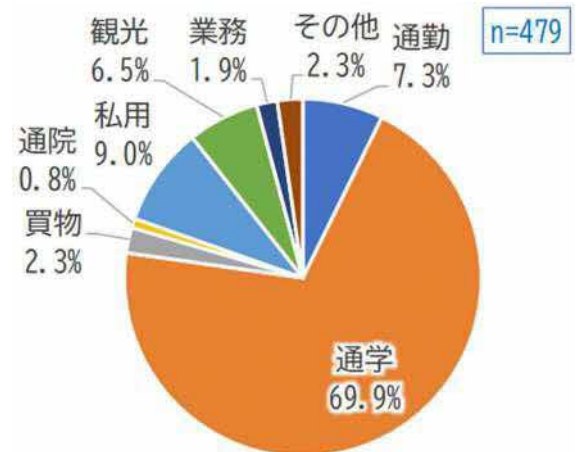
1) 室蘭本線

- ・調査日の利用者数は 574 人であり、1 便あたりの利用者数は 41 人/便
- ・利用目的は通学が最も多い。
- ・移動状況は、岩見沢-栗山間が 217 人、岩見沢-由仁間が 89 人。
- ・通学時間帯の便で鉄道車両以外では輸送が難しいほどの需要が発生。

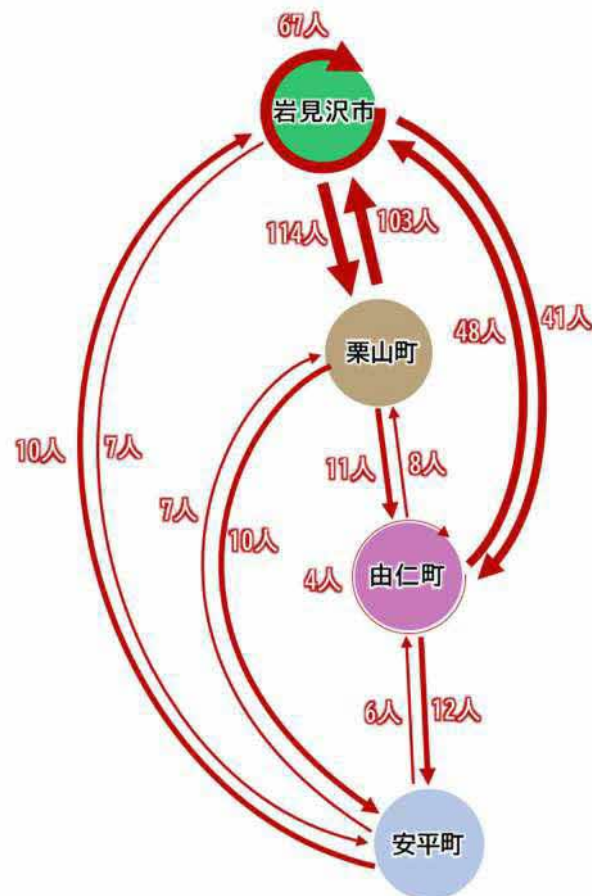
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
岩見沢駅	→	追分駅	5:57	6:46	35
			9:03	9:59	21
			12:45	13:34	57
			15:05	15:55	50
			16:37	17:28	65
			19:38	20:29	90
			21:32	22:24	17
追分駅	→	岩見沢駅	6:02	6:50	72
			6:47	7:41	125
			9:14	10:01	16
			14:05	14:50	8
			18:02	18:47	4
			20:35	21:20	12
			22:06	22:51	2

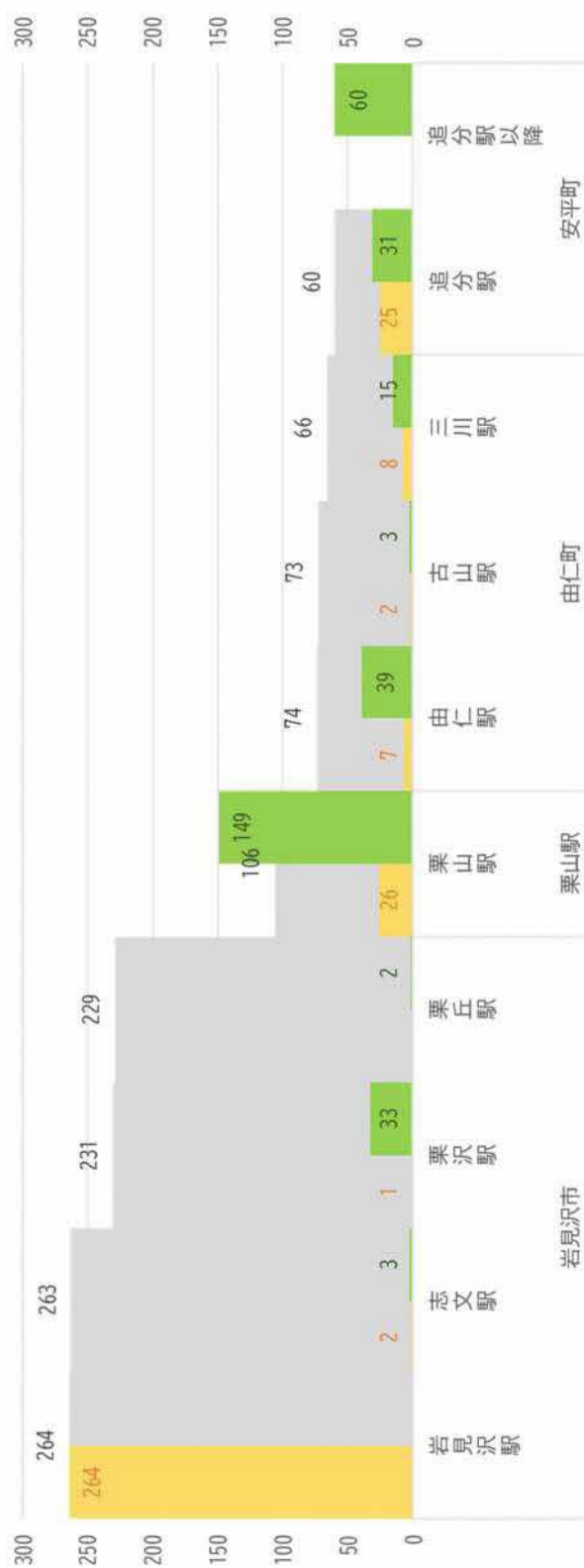
▼利用目的



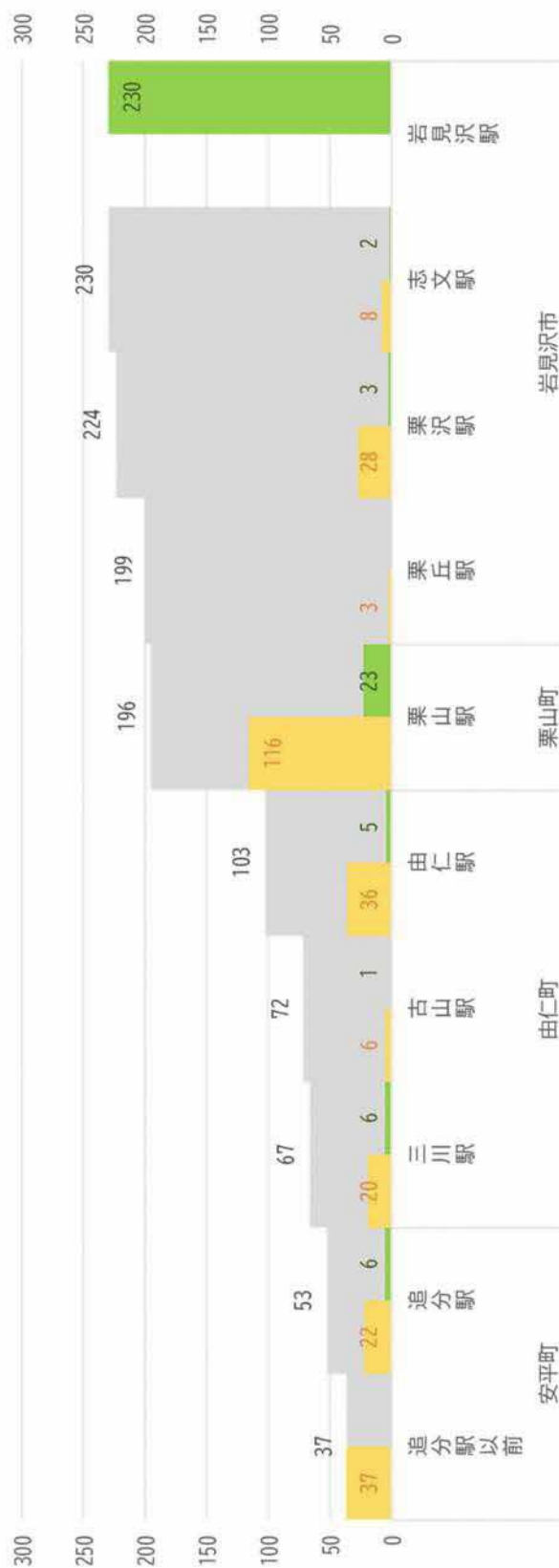
▼路線沿線自治体の移動状況



▼各駅の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



2) 高速いわみざわ号

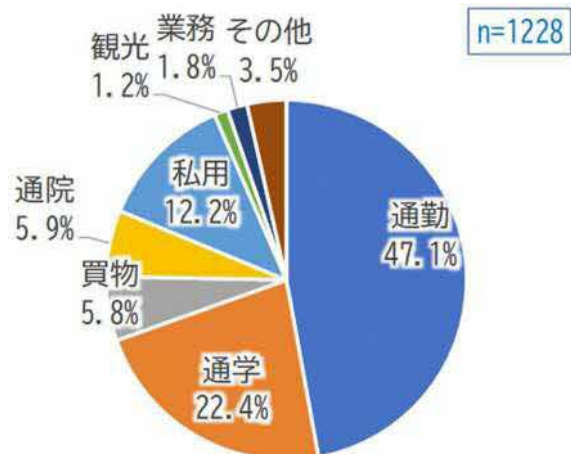
- ・調査日の利用者数は1,722人であり、1便あたりの利用者数は22.6人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで通学、私用。
- ・移動状況は、岩見沢-札幌間が997人、札幌-江別間が132人。
- ・岩見沢・江別-札幌間の移動の他、岩見沢市内での移動も多く見られる。

▼便別利用者数

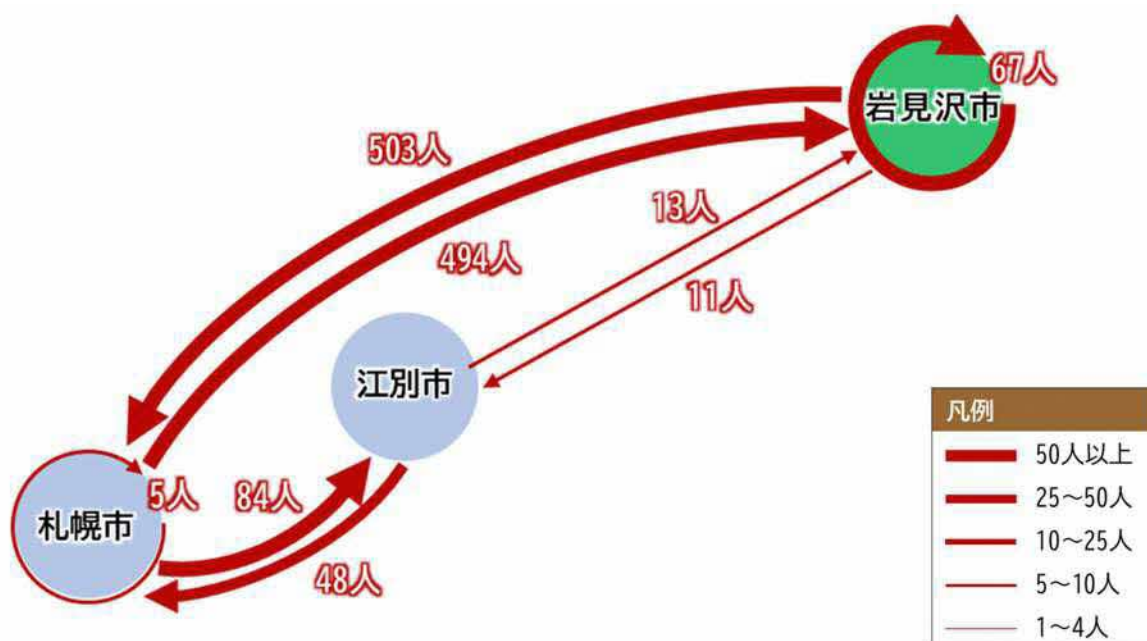
起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
岩見沢T	→	札幌駅前T	5:50	6:41	19
			6:25	7:16	37
			6:45	7:36	37
			7:00	7:51	27
			7:10	8:05	36
			7:20	8:15	38
			7:30	8:25	35
			8:00	8:55	32
			8:15	9:10	35
			8:30	9:25	22
			8:45	9:40	26
			9:00	9:55	17
			9:20	10:15	25
			9:40	10:35	24
			10:30	11:25	25
			11:00	11:55	27
			11:30	12:25	24
			12:00	12:55	15
			12:30	13:25	21
			13:00	13:55	11
			13:30	14:25	12
			14:00	14:55	29
			14:30	15:25	5
			15:00	15:55	22
			15:30	16:25	18
			16:00	16:55	11
			16:20	17:15	12
			16:40	17:35	21
			17:00	17:55	30
			17:20	18:15	31
			17:40	18:35	41
			18:00	18:55	23
			18:30	19:25	22
			19:00	19:51	15
			19:30	20:21	6
			20:00	20:51	19
			20:30	21:21	22

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
札幌駅前T	→	岩見沢T	7:05	8:00	36
			7:15	8:10	25
			7:25	8:20	28
			7:45	8:40	28
			8:10	9:05	31
			8:35	9:30	15
			8:55	9:50	17
			9:10	10:05	10
			9:25	10:20	14
			9:40	10:35	6
			9:55	10:50	24
			10:10	11:05	8
			10:25	11:20	6
			10:55	11:50	10
			11:25	12:20	16
			11:55	12:50	25
			12:25	13:20	24
			12:55	13:50	17
			13:25	14:20	35
			13:55	14:50	19
			14:25	15:20	17
			14:55	15:50	24
			15:55	16:50	27
			16:25	17:20	26
			16:40	17:35	25
			16:55	17:50	26
			17:10	18:05	28
			17:25	18:20	30
			17:40	18:35	23
			18:10	19:05	24
			18:30	19:25	35
			18:50	19:45	34
			19:10	20:05	20
			19:30	20:25	15
			19:50	20:45	13
			20:10	21:01	15
			20:55	21:46	34
			21:40	22:31	29
			22:25	23:16	11

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



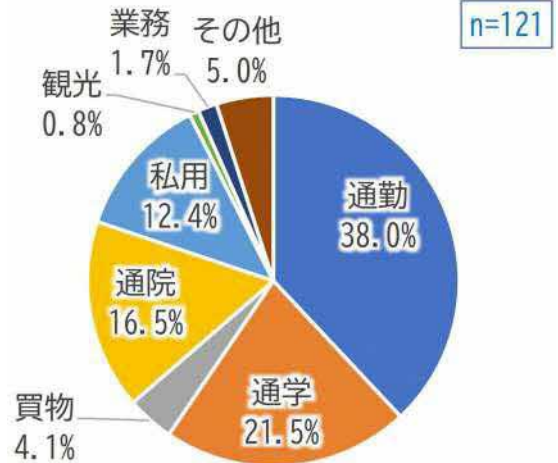
3) 高速みかさ号

- ・調査日の利用者数は 165 人であり、1 便あたりの利用者数は 41.2 人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで通学、通院、私用。
- ・移動状況は、岩見沢-札幌間が 80 人、岩見沢-三笠間が 17 人。
- ・岩見沢-札幌間の利用が多く、三笠-札幌間の通しでの利用は少ない。

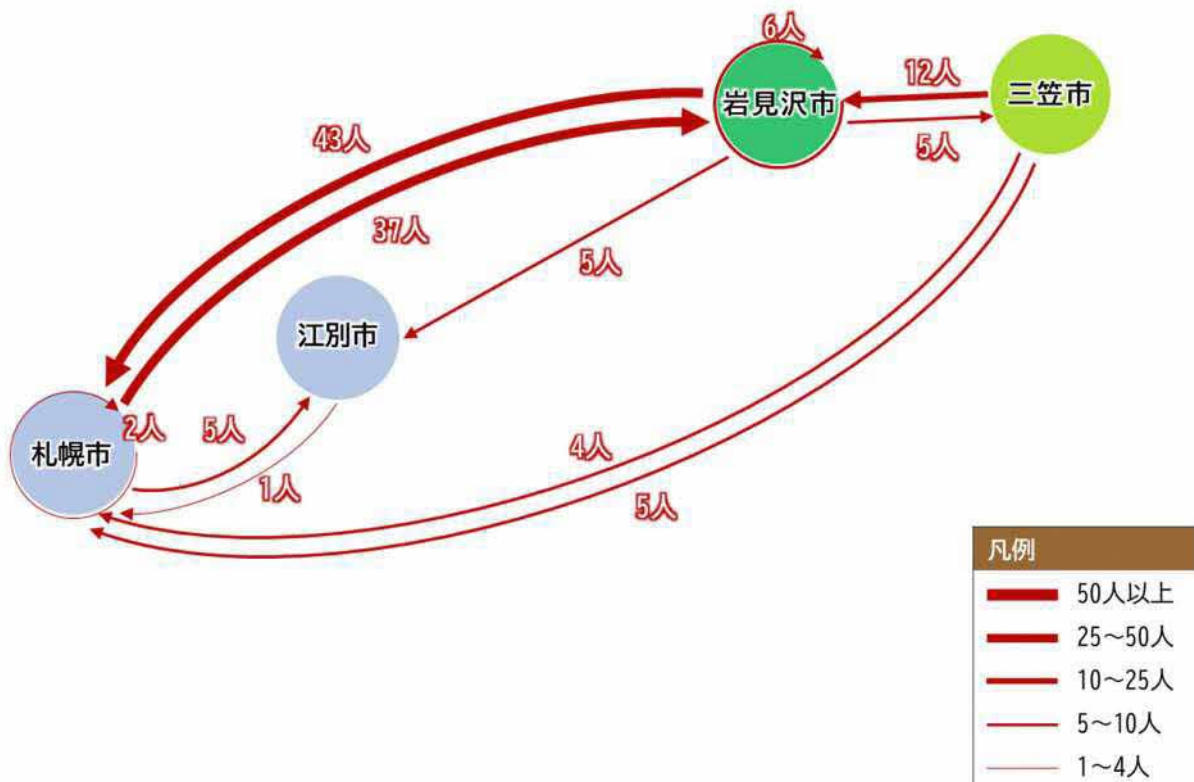
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
三笠市民会館	→	札幌駅前T	7:15	8:42	48
			9:30	10:57	44
札幌駅前T	→	三笠市民会館	15:25	16:47	37
			17:55	19:17	36

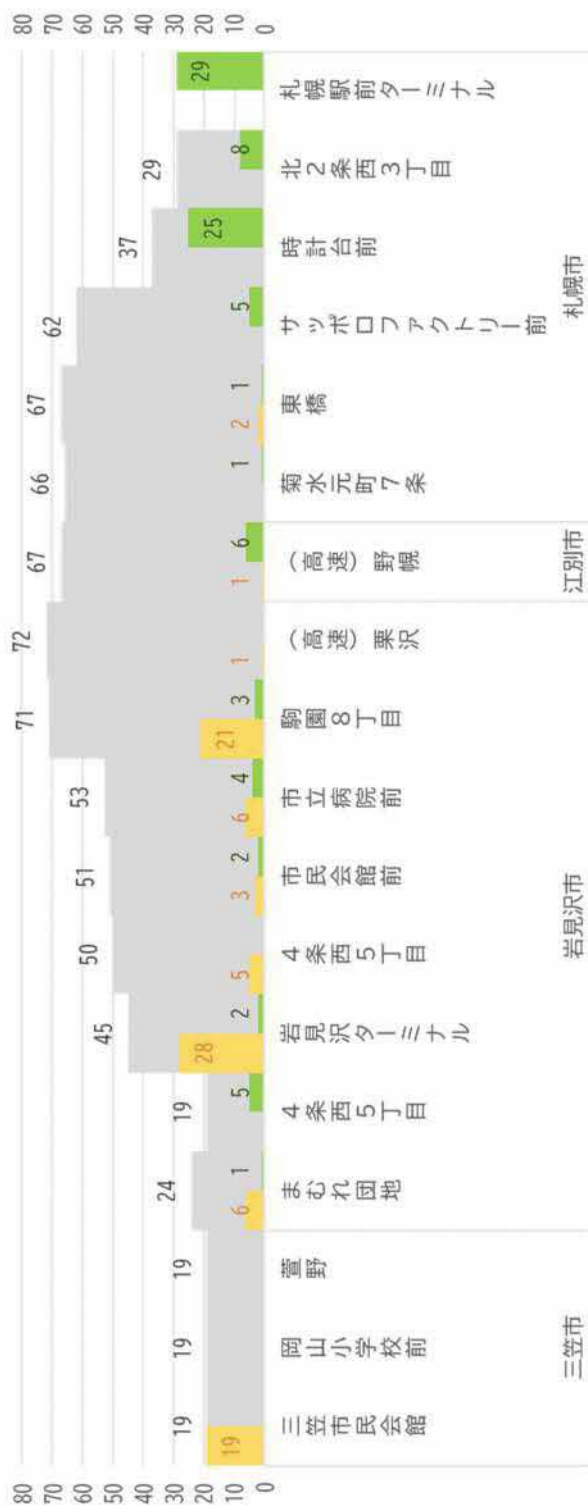
▼利用目的



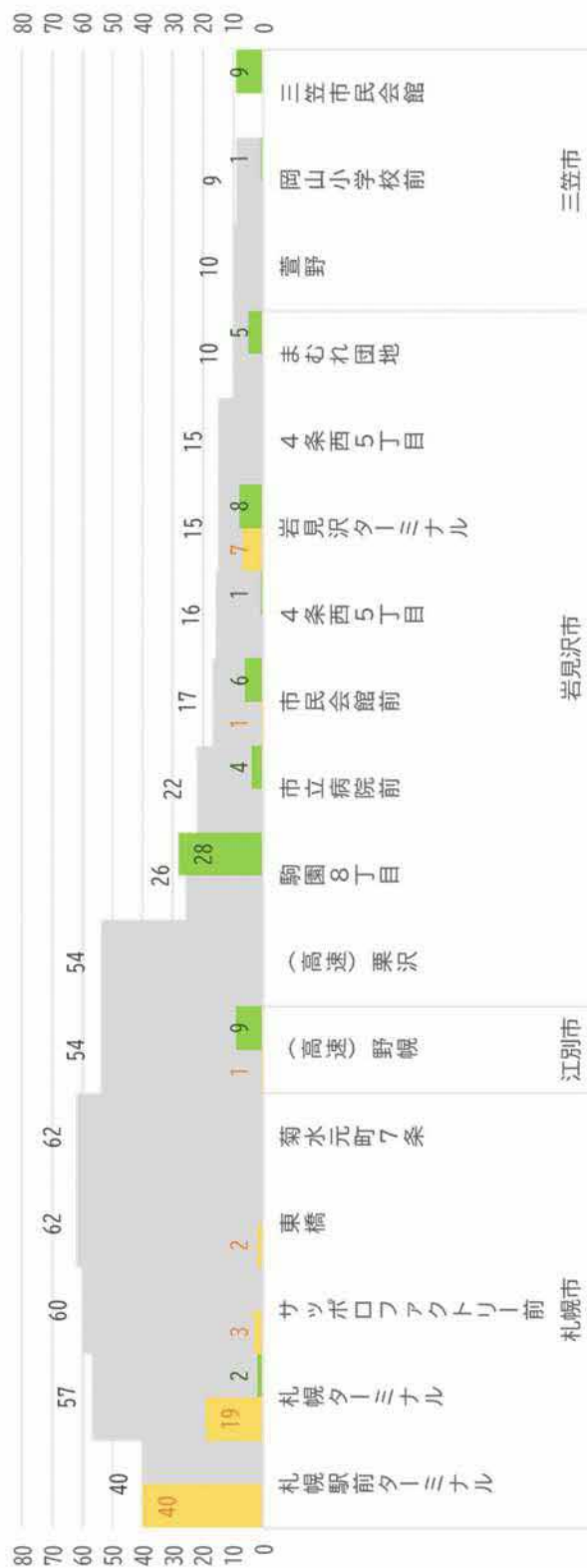
▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



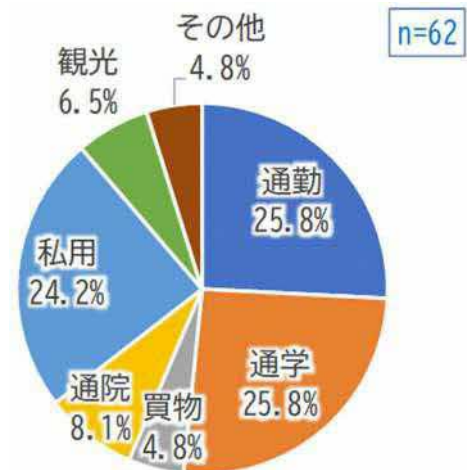
4) 札幌・夕張線(高速ゆうばり号)

- ・調査日の利用者数は 75 人であり、1 便あたりの利用者数は 12.5 人/便
- ・利用目的は通勤及び通学が最も多く、次いで私用。
- ・移動状況は、栗山-札幌間が 27 人、南幌-札幌間が 18 人。
- ・札幌駅-レースイリゾート間の通しの利用や栗山駅-レースイリゾート間の利用は少ない。
- ・札幌駅前ターミナル発の帰宅時間帯以外の便は利用が少ない。

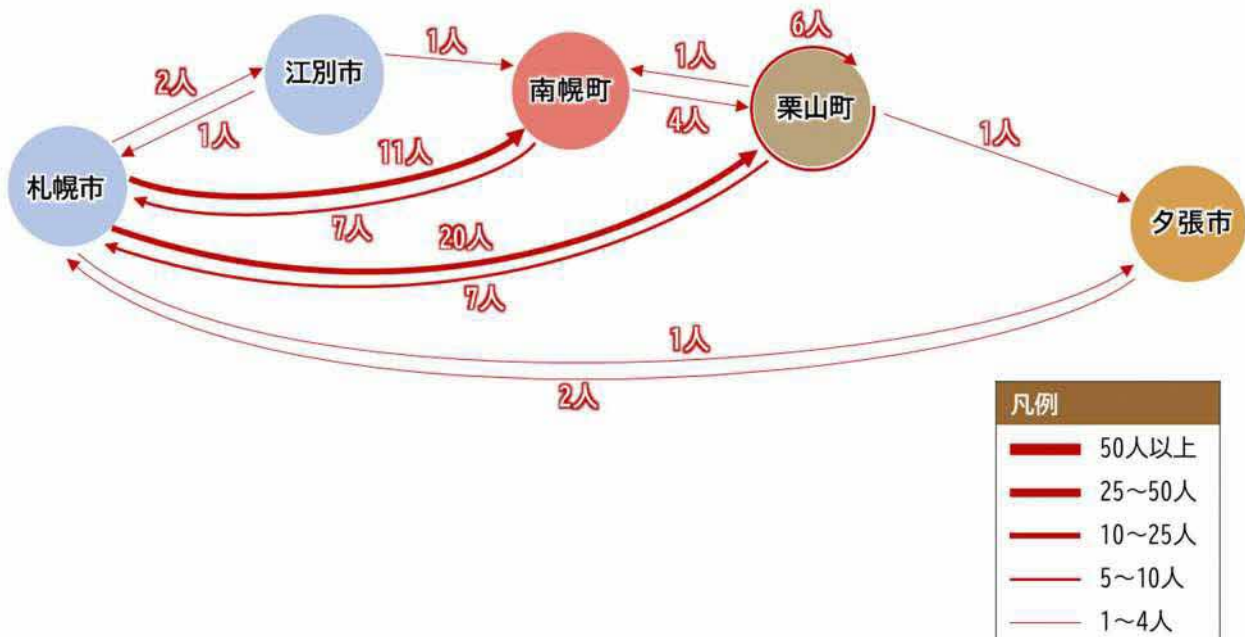
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
レースイリゾート	→	札幌駅前T	8:43	10:22	9
			12:43	14:22	7
			15:43	17:22	8
札幌駅前T	→	レースイリゾート	9:15	10:54	11
			12:30	14:09	8
			16:35	18:14	32

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



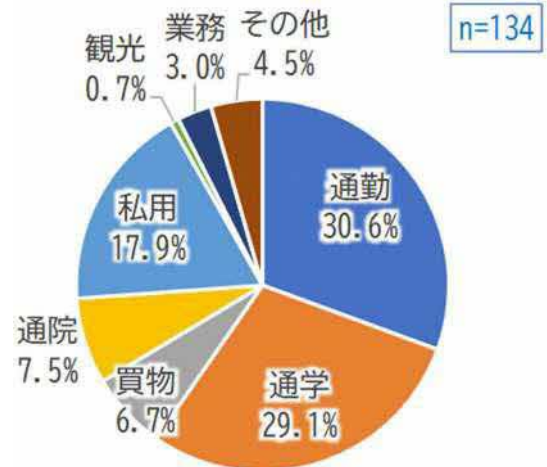
5) 札幌・栗山線(高速くりやま号)

- ・調査日の利用者数は194人であり、1便あたりの利用者数は16.1人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで通学、私用。
- ・移動状況は、栗山-札幌間が61人、南幌-札幌間が52人。
- ・栗山駅 15:00 発の便のみ極端に利用が少ないが札幌方面への通勤・通学時間帯の利用が多い。

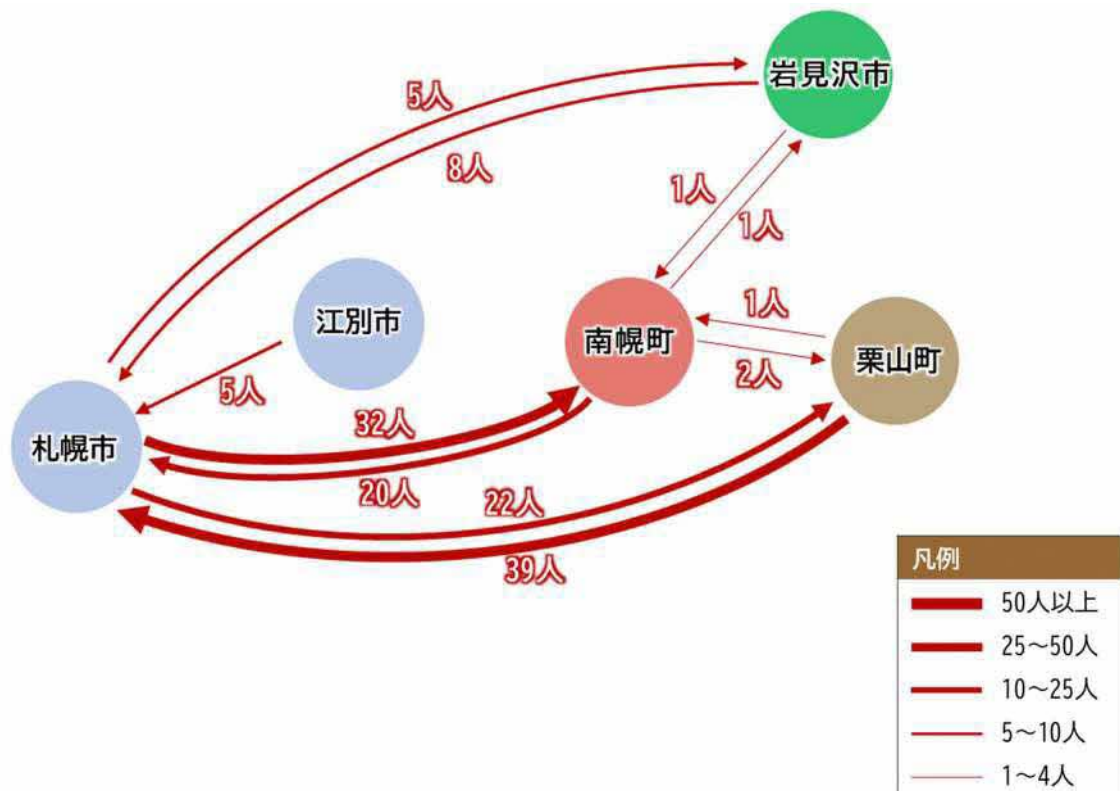
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
栗山駅	→	札幌駅前T	6:40	7:52	29
			8:30	9:42	27
			10:30	11:42	16
			11:30	12:42	14
			15:00	16:12	4
			17:30	18:42	11
札幌駅前T	→	栗山駅	11:15	12:27	9
			15:15	16:27	26
			17:35	18:47	17
			18:35	19:47	21
			19:35	20:47	11
			21:35	22:47	9

▼利用目的



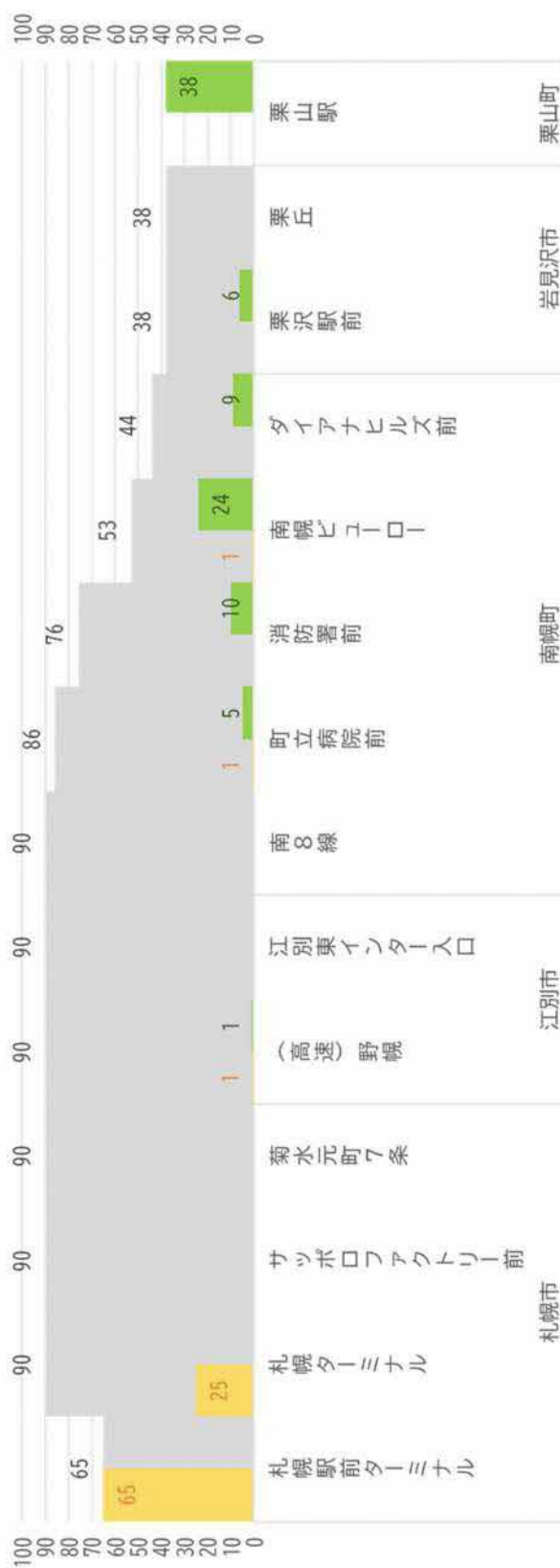
▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



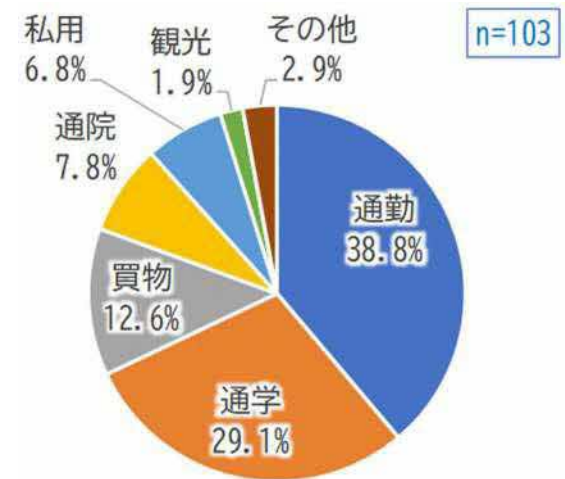
6) 岩見沢美唄線

- ・調査日の利用者数は 132 人であり、1 便あたりの利用者数は 14.6 人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで通学、買物。
- ・移動状況は、岩見沢-美唄間が 43 人、岩見沢市内移動が 30 人、美唄-三笠間が 20 人。
- ・往路復路ともに美唄尚栄高校、イオン三笠店での乗降が多い。
- ・函館本線との並行路線であり、三笠入口-岩見沢間で一部三笠線と重複している区間がある。

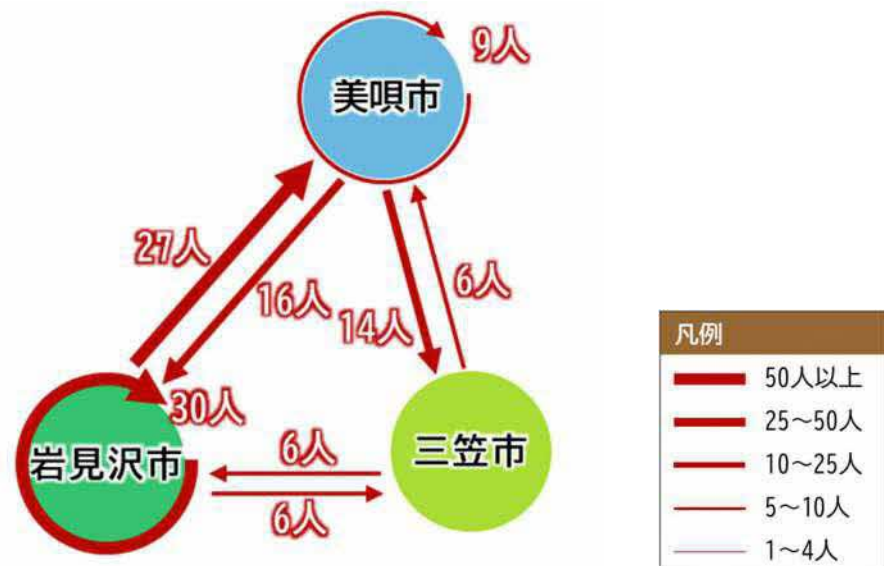
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
美唄駅前	→	岩見沢T	8:30	9:08	9
			10:25	11:03	17
			14:25	15:03	6
			16:20	16:58	23
			18:15	18:53	8
岩見沢T	→	美唄駅前	7:25	8:04	37
			9:25	10:04	13
			13:25	14:04	9
			17:15	17:54	10

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



7) 三笠線

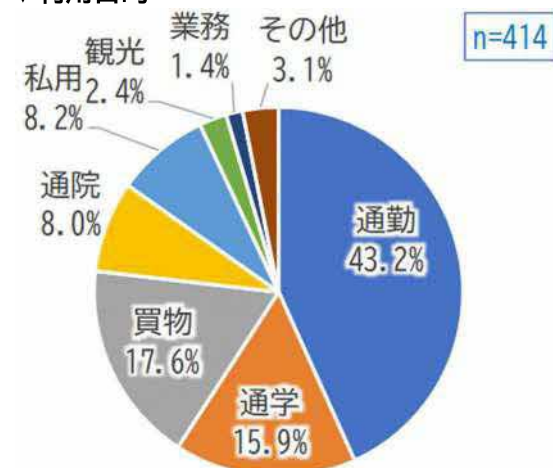
- ・調査日の利用者数は 601 人であり、1 便あたりの利用者数は 23.1 人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで買物、通学。
- ・移動状況は、岩見沢-三笠間が 218 人、岩見沢市内移動 113 人、三笠市内移動 81 人。
- ・どの便も一定数の利用があるが、時間帯によっては5人を下回る便もある。
- ・函館本線との並行路線であり、三笠入口-岩見沢間で一部岩見沢美唄線と重複している区間がある。

▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
美園市民センター	→	岩見沢T	6:45	7:26	27
幾春別町	→	岩見沢T	6:50	7:42	33
			7:30	8:28	20
			8:10	9:07	26
			9:00	9:57	47
			9:40	10:37	42
			10:40	11:37	16
			12:10	13:07	19
			13:10	14:07	12
			14:40	15:37	19
			16:10	17:07	7
			17:10	18:07	23
			18:40	19:37	6

岩見沢T	→	幾春別町	7:00	7:54	11
			7:40	8:39	30
			8:25	9:23	21
			9:30	10:28	4
			11:00	11:58	38
			12:00	12:58	29
			13:00	13:58	23
			14:30	15:28	16
			16:00	16:58	48
			17:00	17:59	43
			18:10	19:08	23
			19:10	20:08	14
			21:00	21:53	4

▼利用目的

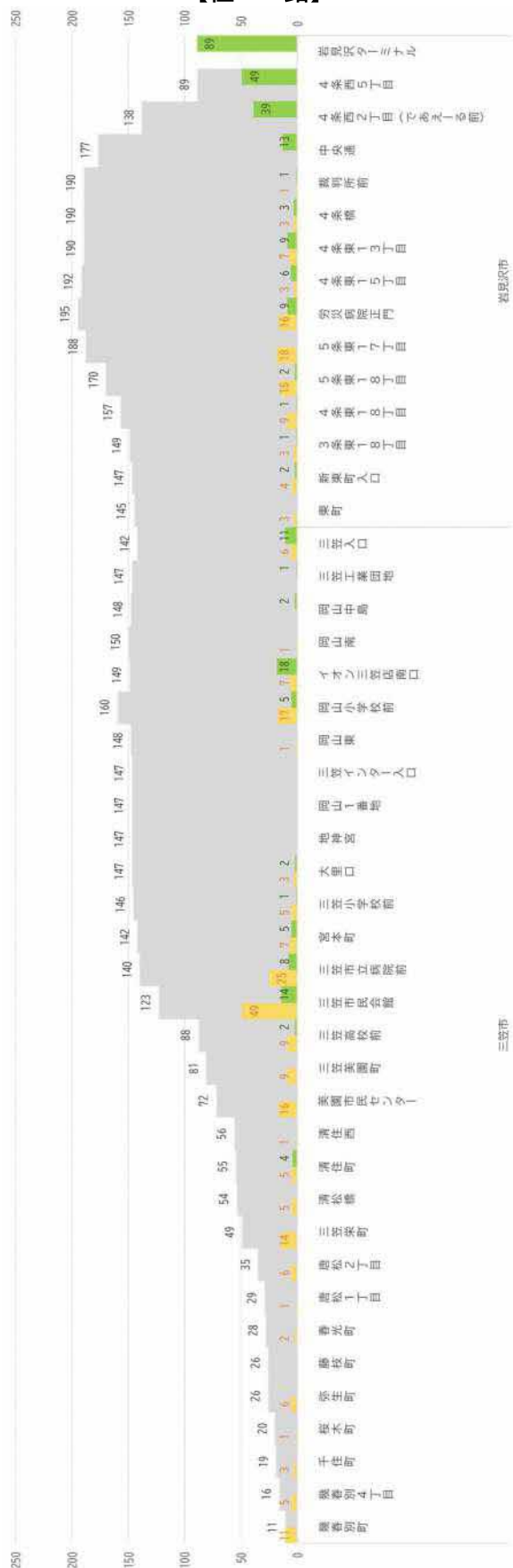


▼路線沿線自治体の移動状況



凡例	
———	50人以上
———	25～50人
———	10～25人
———	5～10人
———	1～4人

▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



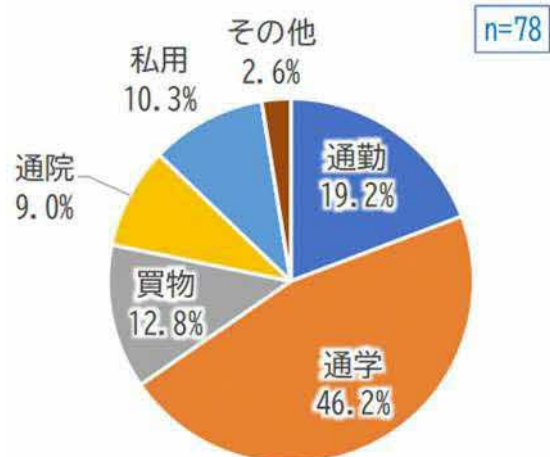
8) 月形線

- ・調査日の利用者数は112人であり、1便あたりの利用者数は11.2人/便
- ・利用目的は通学が最も多く、次いで通勤、買物、私用。
- ・移動状況は、岩見沢-月形間が53人、岩見沢市内移動が27人。
- ・通学・通勤時間帯の利用が多いが、5人を下回る便もある。

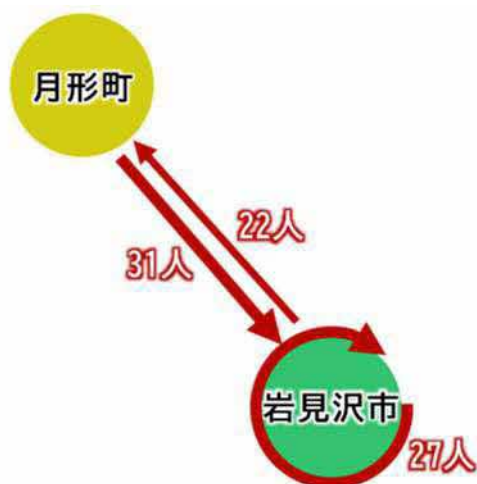
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
月形駅前	→	岩見沢T	6:43	7:24	18
			9:00	9:41	13
			13:45	14:26	7
			16:25	17:06	18
			17:55	18:36	8
岩見沢T	→	月形駅前	7:40	8:21	23
			12:50	13:31	9
			15:30	16:11	8
			16:45	17:26	6
			19:05	19:46	2

▼利用目的

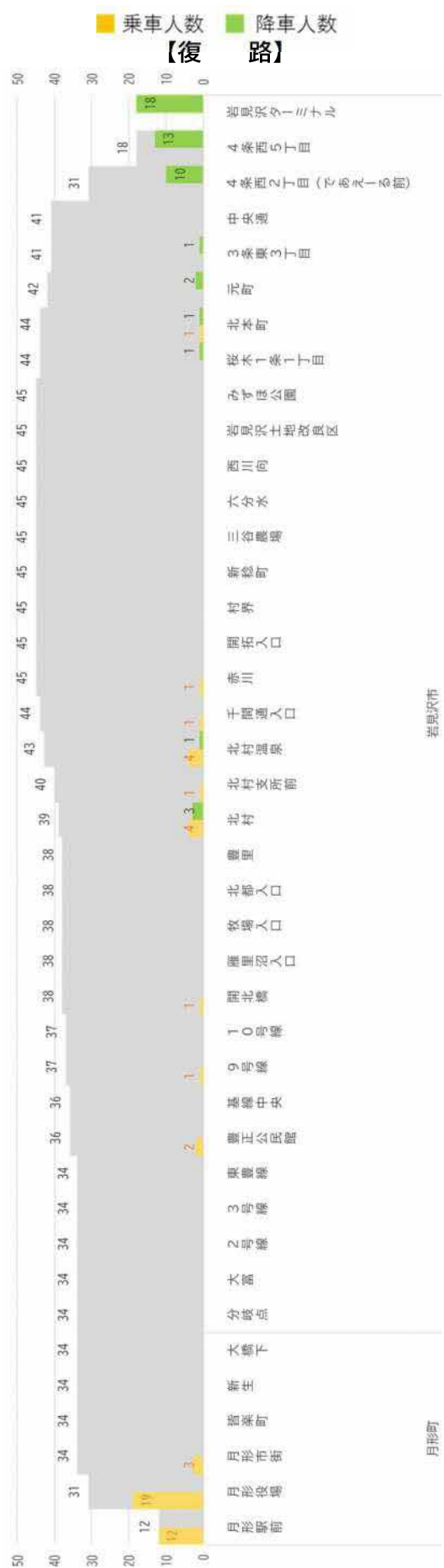


▼路線沿線自治体の移動状況



凡例	
——	50人以上
——	25～50人
——	10～25人
——	5～10人
——	1～4人

▼各停留所の乗降人数及び車内人数



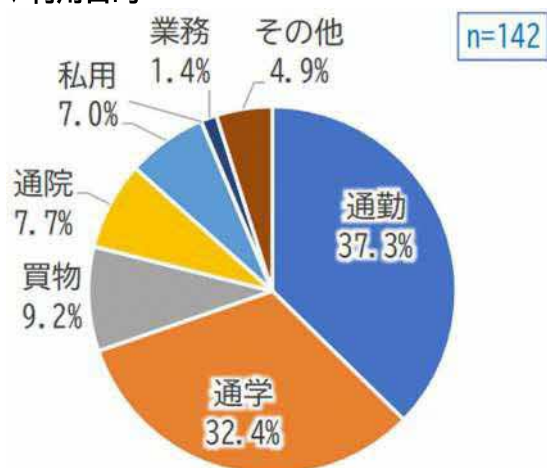
9) 岩見沢栗山線

- ・調査日の利用者数は194人であり、1便あたりの利用者数は13.8人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで通学。
- ・移動状況は、岩見沢市内移動が128人、岩見沢-栗山間が23人。
- ・岩見沢ターミナル-栗山駅間の通しの利用や栗沢地区-栗山駅間の利用は少ない。
- ・室蘭本線との並行路線であり、岩見沢-栗山間（美園町経由）は一部岩見沢由仁線、岩見沢長沼線と重複している区間がある。

▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
栗山駅	→	岩見沢T	6:52	7:33	29
栗沢駅前	→	岩見沢T	7:26	7:52	24
栗山駅	→	岩見沢T	14:50	15:31	7
岩見沢T	→	栗山駅	8:10	8:52	17
			18:35	19:17	11
			19:35	20:17	13
岩見沢T	→	栗沢駅前	20:35	21:01	2
起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
栗山駅	→	岩見沢T	9:35	10:18	16
			10:20	11:03	20
			11:50	12:33	10
			14:10	14:53	15
岩見沢T	→	栗山駅	9:05	9:49	4
			10:45	11:29	12
			12:55	13:39	14

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



凡例	
——	50人以上
——	25～50人
——	10～25人
——	5～10人
——	1～4人

▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】美園町経由



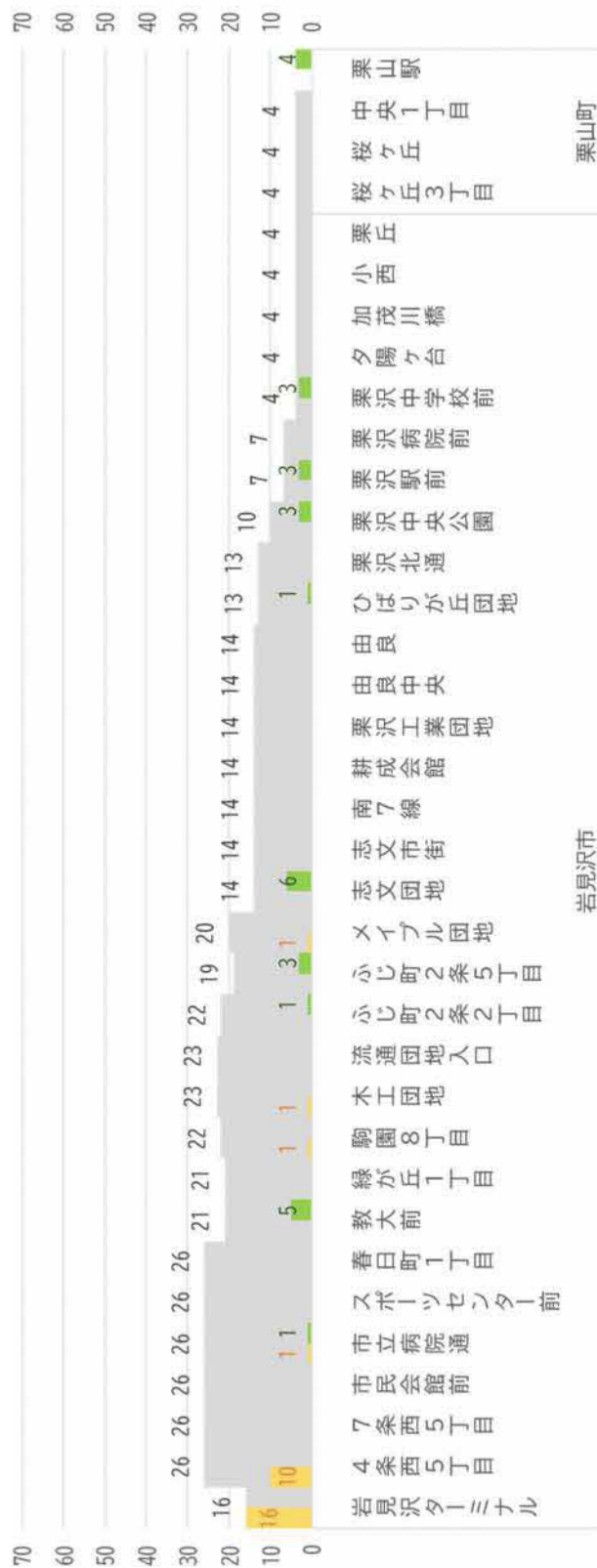
乗車人数 降車人数
【復 路】美園町経由



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】教大前経由



乗車人数 降車人数
【復 路】教大前経由



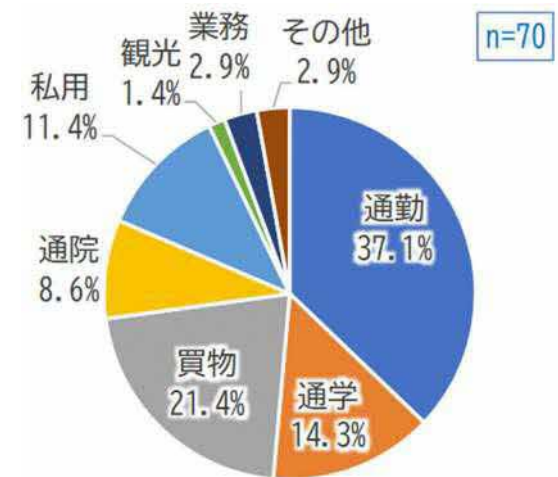
10)岩見沢由仁線

- ・調査日の利用者数は122人であり、1便あたりの利用者数は15.2人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで買物、通学、私用。
- ・移動状況は、岩見沢市内移動が42人、岩見沢-栗山間が17人。
- ・岩見沢市内の利用が多く、栗山高校-由仁駅間の利用は少ない。
- ・室蘭本線との並行路線であり、岩見沢-栗山間は岩見沢栗山線（美園町経由）と、岩見沢-由仁間は岩見沢長沼線と重複している区間がある。

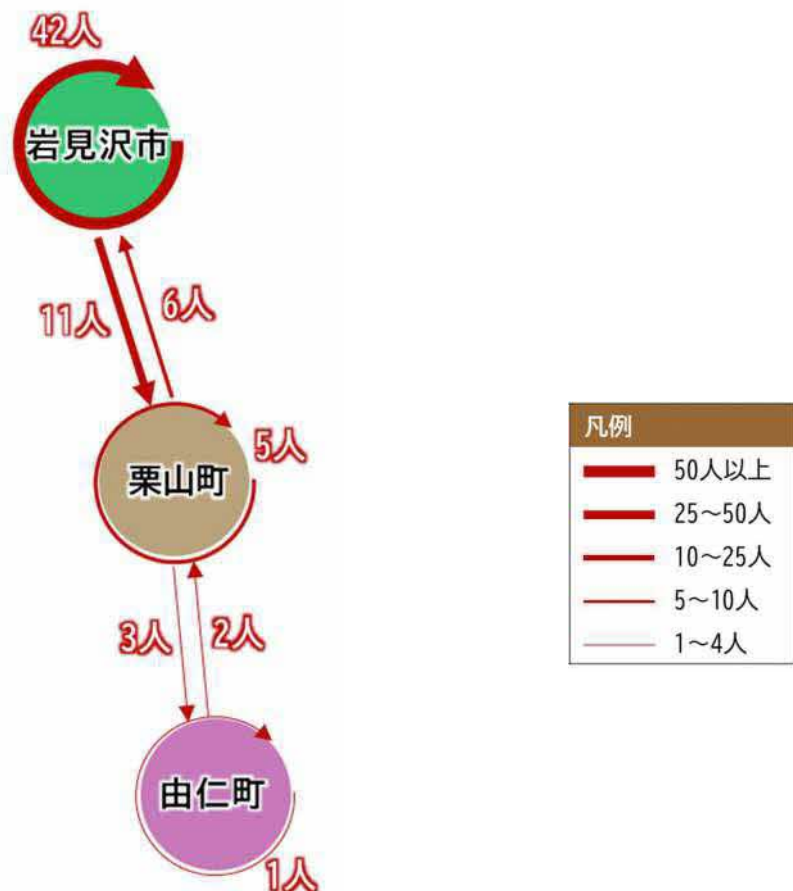
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
由仁駅前	→	岩見沢T	8:37	9:36	26
			12:57	13:56	6
			14:57	15:56	7
			18:02	19:01	7
岩見沢T	→	由仁駅前	7:10	8:12	29
			11:35	12:35	14
			13:35	14:35	12
			16:35	17:37	21

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



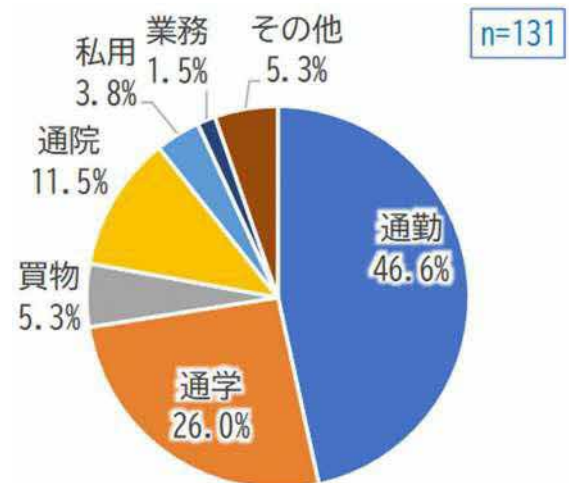
11) 岩見沢長沼線

- ・調査日の利用者数は 230 人であり、1 便あたりの利用者数は 20.9 人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで通学、通院。
- ・移動状況は、岩見沢市内移動が 67 人、岩見沢-栗山間が 35 人、栗山-由仁間が 10 人。
- ・岩見沢市内の利用が多く、由仁駅-長沼ターミナル間の利用が少ない。
- ・室蘭本線との並行路線であり、岩見沢-栗山間は岩見沢栗山線（美園町経由）と、岩見沢-由仁間は岩見沢由仁線と重複している区間がある。

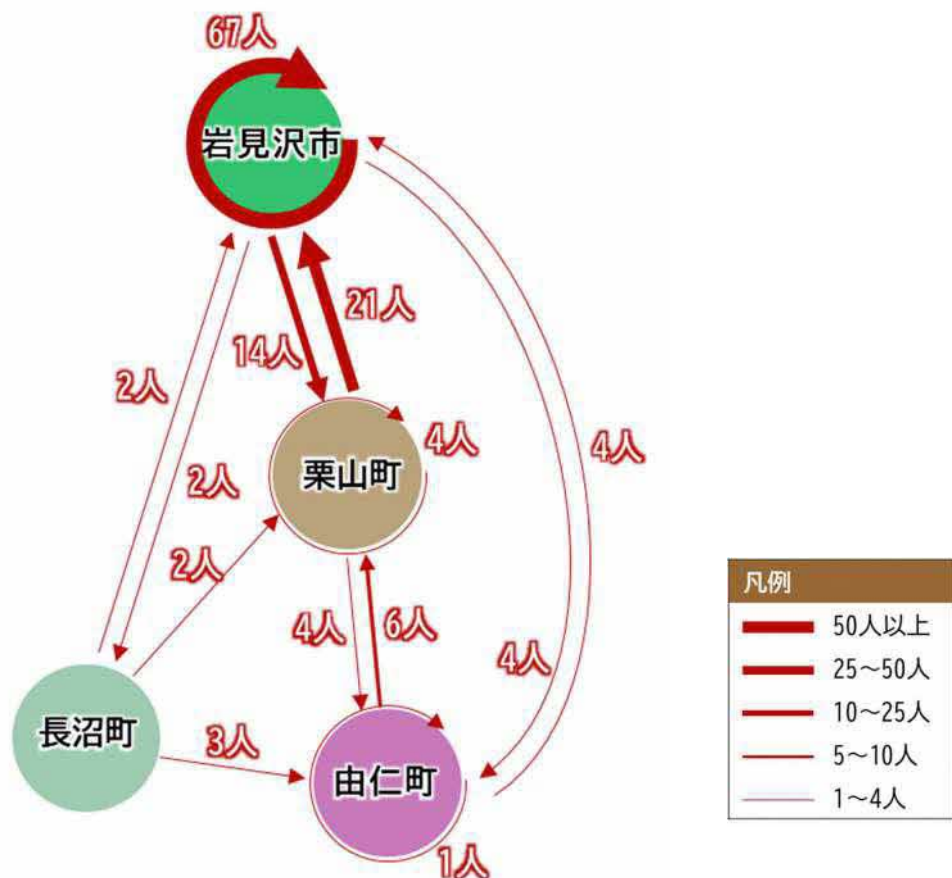
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
長沼T	→	岩見沢T	7:01	8:16	41
			7:41	8:56	26
			11:53	13:06	10
			16:18	17:31	25
			17:18	18:31	13
栗山駅	→	長沼T	7:00	7:32	5
岩見沢T	→	長沼T	10:15	11:29	34
			14:35	15:49	14
			15:35	16:51	21
			17:25	18:39	18
			18:05	19:19	23

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



乗車人数 降車人数
【復 路】



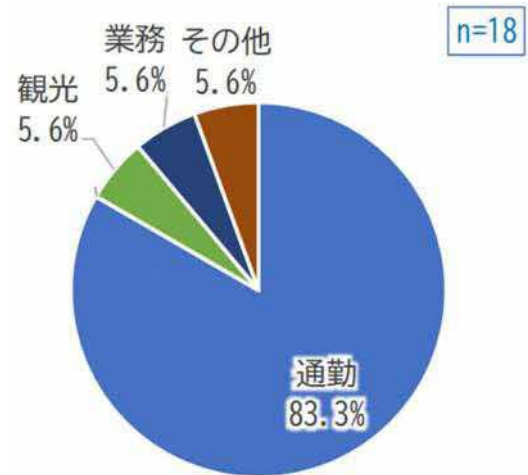
12) 夕張線

- ・調査日の利用者数は 23 人であり、1 便あたりの利用者数は 11.5 人/便
- ・利用目的は通勤が最も多い。
- ・移動状況は、岩見沢市内移動が 14 人。
- ・岩見沢市内の利用が多く、市町間（栗沢地区-レースイリゾート間）の利用は少ない。
- ・札幌・夕張線（高速ゆうばり号）の岩見沢からの回送車両を使用した運行。

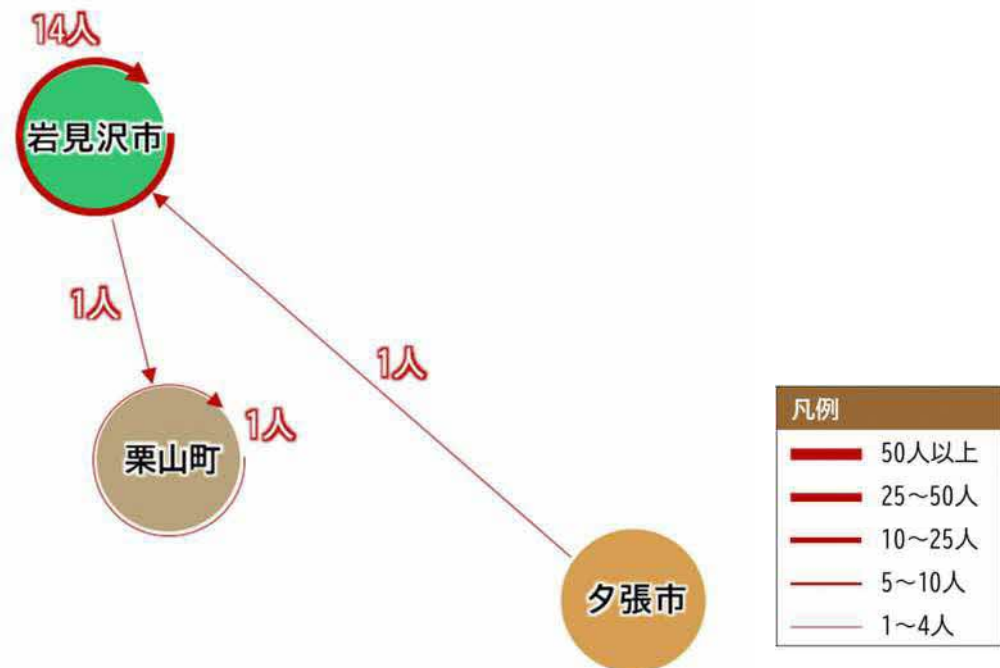
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
岩見沢T	→	レースリゾート	6:44	8:04	9
レースリゾート	→	岩見沢T	18:52	20:11	14

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



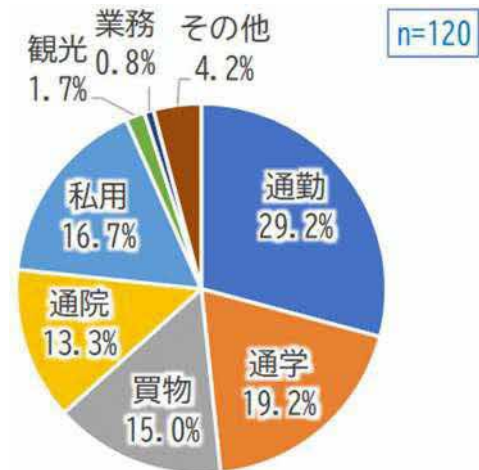
13)新夕張駅前～新札幌駅前

- ・調査日の利用者数は 205 人であり、1 便あたりの利用者数は 34.1 人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで通学・私用・買物・通院。
- ・移動状況は、夕張市内移動が 35 人、札幌-江別間が 33 人。
- ・令和 5（2023）年 10 月 1 日に路線廃止。

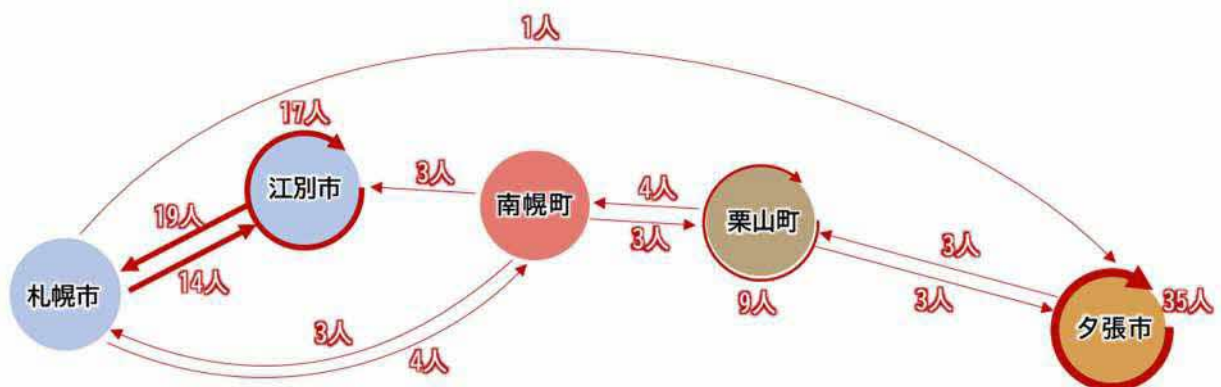
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
新夕張駅前	→	新さっぽろT	7:37	10:15	56
			8:31	11:09	37
			13:56	16:34	22
新さっぽろT	→	新夕張駅前	10:50	13:28	17
			13:40	16:18	34
			17:00	19:38	39

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



凡例	
	50人以上
	25～50人
	10～25人
	5～10人
	1～4人

▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



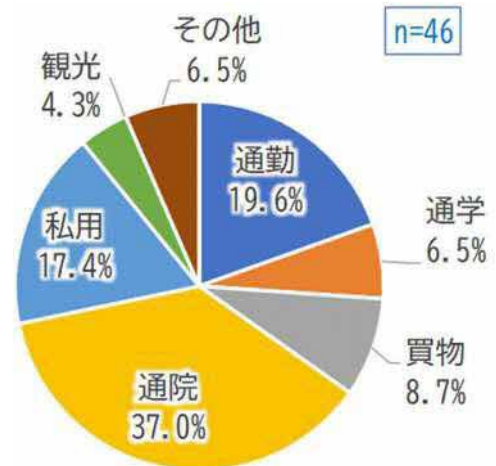
14)りすた～新札幌駅前

- ・調査日の利用者数は 63 人であり、1 便あたりの利用者数は 7.8 人/便
- ・利用目的は通院が最も多く、次いで通勤・私用。
- ・移動状況は、夕張-札幌間が 21 人、由仁-札幌間が 18 人。
- ・令和 5（2023）年 10 月 1 日に路線廃止。

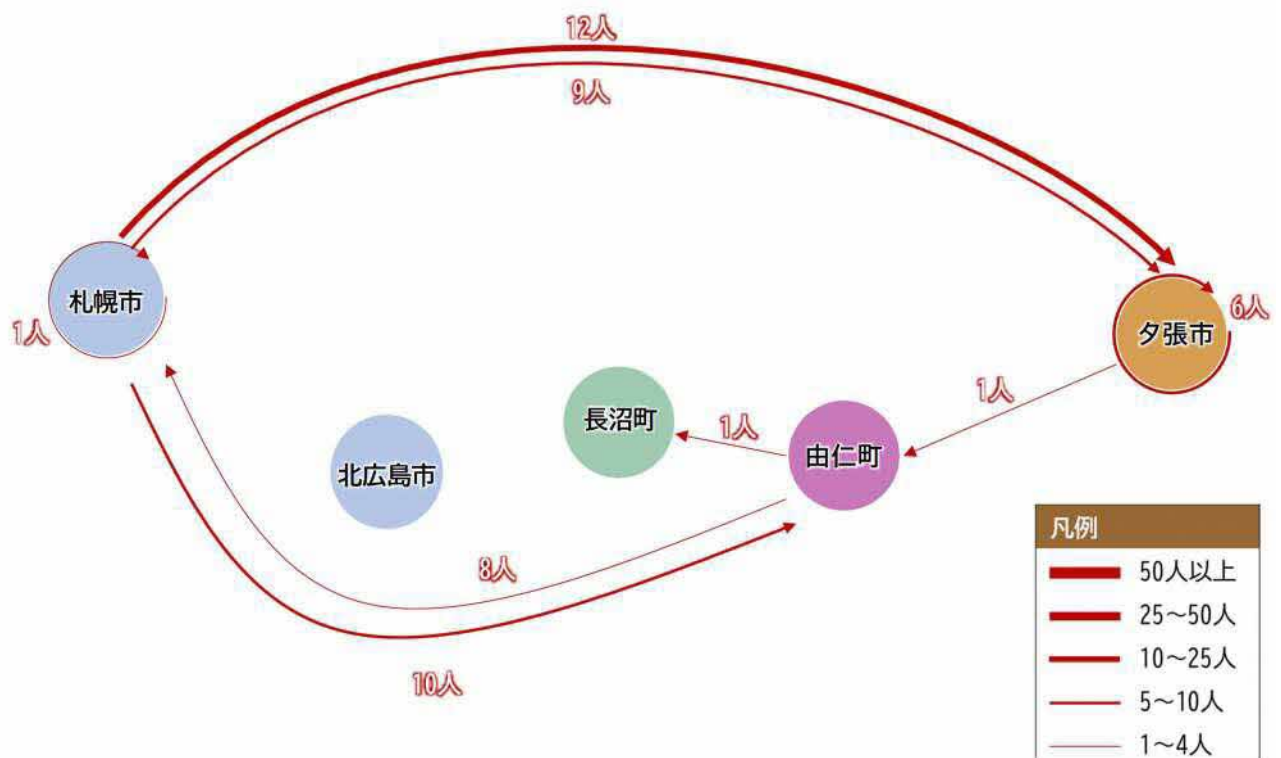
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
りすた	→	新さっぽろT	7:15	8:58	9
			8:50	10:33	16
			14:15	15:58	4
			16:20	18:03	2
新さっぽろT	→	りすた	9:20	11:03	5
			13:00	14:43	15
			16:25	18:08	7
			18:30	20:13	5

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



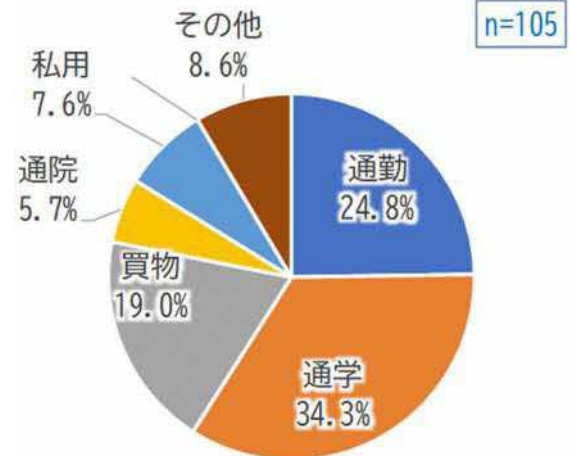
15) 栗山駅前～新札幌駅前

- ・調査日の利用者数は 113 人であり、1 便あたりの利用者数は 14.1 人/便
- ・利用目的は通学が最も多く、次いで通勤・買物。
- ・移動状況は、札幌-江別間が 38 人、南幌-江別間が 22 人、栗山-南幌間が 16 人。
- ・令和 5（2023）年 10 月 1 日に路線廃止。

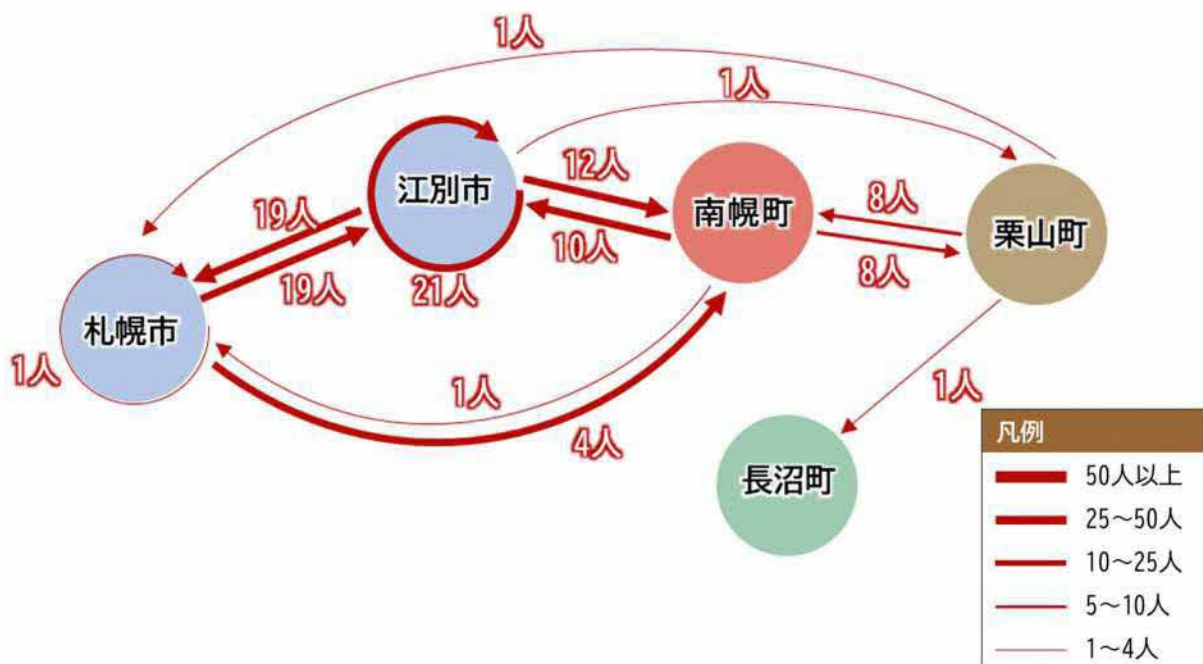
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
栗山駅前	→	新さっぽろT	9:10	10:29	17
栗山高校前	→	新さっぽろT	13:20	14:44	17
			15:45	17:09	6
			18:40	20:04	13
新さっぽろT	→	栗山高校前	6:40	8:07	14
新さっぽろT	→	栗山駅前	11:20	12:42	6
			12:50	14:12	11
			16:10	17:32	29

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



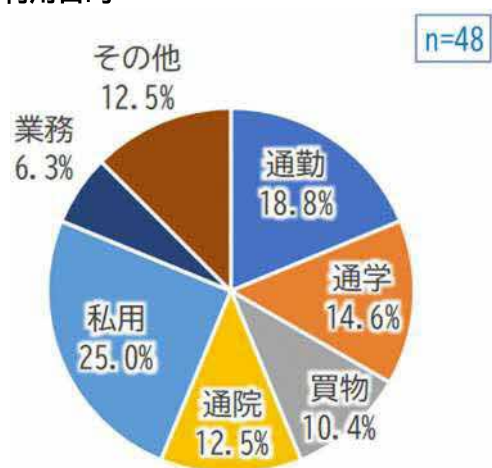
16)月形当別線

- ・調査日の利用者数は 51 人であり、1 便あたりの利用者数は 2.8 人/便
- ・利用目的は私用が最も多く、次いで通勤・通学。
- ・移動状況は、月形-当別間が 33 人、当別町内移動が 12 人。
- ・往路復路ともに J R 北海道医療大学駅での乗降が多い。
- ・札沼線の代替交通として令和 2 年より運行。
- ・利用者が 5 人を下回る便が多い。

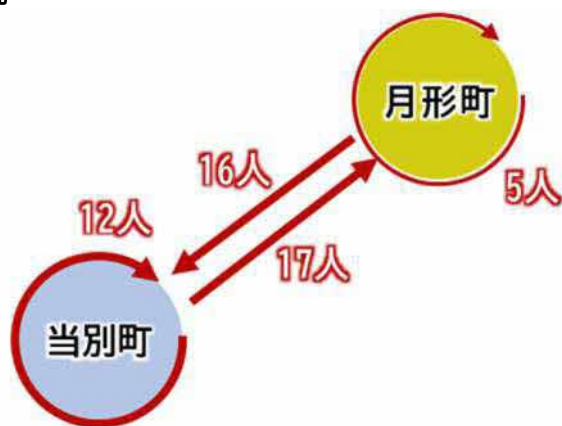
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
当別駅南口	→	月形駅前	7:05	7:57	0
			7:40	8:32	1
			11:35	12:27	8
			13:25	14:17	3
			15:05	16:01	5
			15:45	16:41	2
			17:15	18:11	4
			18:25	19:21	3
			20:20	21:12	1
月形駅前	→	当別駅南口	6:30	7:22	2
			8:10	9:02	7
			10:40	11:32	5
			12:45	13:37	1
			14:30	15:22	2
			16:10	17:02	3
			17:25	18:17	3
			18:25	19:17	0
			19:45	20:37	1

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



凡例	
——	50人以上
——	25～50人
——	10～25人
——	5～10人
——	1～4人

▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



17)長沼線

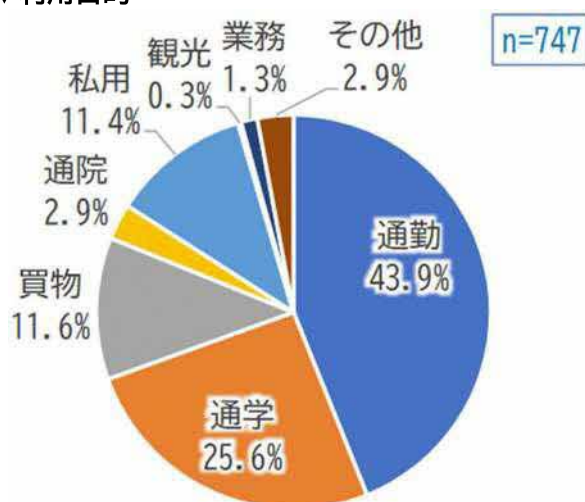
- ・調査日の利用者数は1,127人であり、1便あたりの利用者数は32.2人/便
- ・利用目的は通勤が最も多く、次いで通学・買物。
- ・移動状況は、長沼-北広島間が235人、札幌-北広島間が214人。
- ・往路復路ともに大谷地ターミナル及び北広島駅での乗降が多い。

▼便別利用者数

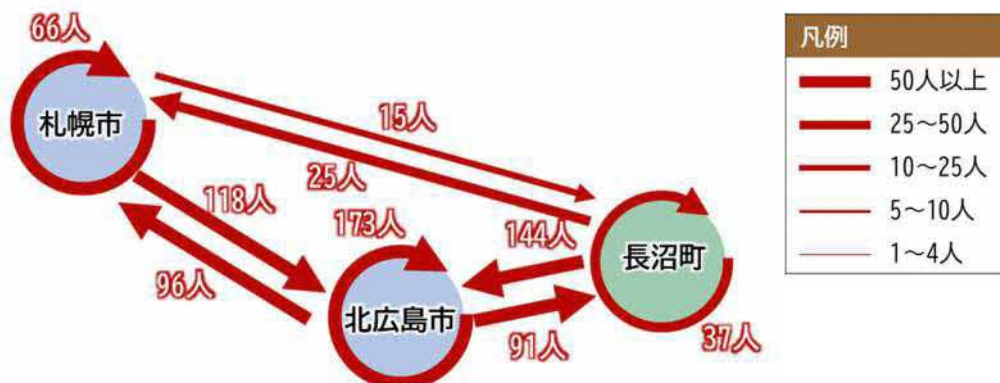
起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
長沼東町	→	大谷地T	6:20	7:26	54
			6:50	7:57	40
長沼東町	→	北広島駅	7:03	7:37	26
			7:30	8:37	27
ながめま温泉	→	大谷地T	8:23	9:27	35
			9:05	10:14	34
			10:05	11:14	37
			11:05	12:14	23
			12:05	13:14	30
			13:05	14:14	11
			14:05	15:14	25
			15:05	16:16	27
			15:55	17:06	16
			16:55	18:06	52
			17:55	19:06	24
			18:40	19:48	12

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
長沼東町	→	新さっぽろT	6:37	7:45	37
ながめま温泉	→	新さっぽろT	7:15	8:27	75
起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
大谷地T	→	ながめま温泉	7:50	9:03	30
			9:00	10:08	42
			10:00	11:08	19
			11:00	12:08	21
			12:00	13:08	16
			13:00	14:08	25
			14:00	15:08	24
			15:00	16:08	41
			15:40	16:48	49
			16:25	17:28	24
大谷地T	→	長沼東町	16:55	18:03	32
大谷地T	→	ながめま温泉	17:25	18:30	50
大谷地T	→	長沼東町	17:55	19:08	55
大谷地T	→	ながめま温泉	18:25	19:30	44
大谷地T	→	長沼東町	19:14	20:17	31
			20:30	21:38	29
			21:40	22:40	10

▼利用目的



▼路線沿線自治体の移動状況



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【往 路】大谷地ターミナル終点



乗車人数 降車人数

【往 路】新札幌ターミナル終点



▼各停留所の乗降人数及び車内人数
【復 路】

乗車人数 降車人数



5. 各種調査から明らかになった課題

課題1	地域間連携による生活圏を結ぶ交通ネットワークの確保
【第3章：P28, P33, P34, P65】 ・ 本地域の生活圏は南空知地域だけでなく、さっぽろ連携中枢都市圏等の隣接地域も含まれており、とりわけ通学においては高等学校を町内に有していない自治体があるため、通学を含めた住民の生活を維持するために、これら圏域との交通ネットワークを確保し続ける必要があります。 ・ また、自宅から広域交通にアクセスする利便性を確保するために、交通結節点の整備やダイヤ調整による接続の強化などを図る必要があります。	
課題2	利用状況やニーズに即した移動手段の確保
【第3章：P40, P46, P47, P55】 【第4章：P68, P71～P107】 ・ 人口減少や新型コロナウイルス感染症に伴う需要の減少等による収支の悪化、高齢化などによる運転手不足の問題が深刻化しており、交通事業者は路線規模の縮小や撤退を余儀なくされている状況です。 ・ このため、路線バスとして運行を継続させていく区間と、運行形態を変化させつつ移動手段を確保する区間を明確化するなど、利用状況やニーズに即した移動手段の確保が必要となっています。	
課題3	公共交通の担い手の確保
【第3章：P46, P55】 ・ 運転手不足や運転手の高齢化が深刻化しており、交通事業者においては、今後、現状のサービス水準の公共交通を維持できない状況が発生する可能性があります。 ・ 交通事業者単独での担い手確保には限界が生じていることが想定されるため、関係者間で連携して必要なサービス水準の確保に向けた人材確保に取り組む必要があります。	
課題4	公共交通の利用促進
【第4章：P24, P25, P35, P67】 ・ 本地域の住民の多くは自家用車を主な移動手段としており、日常的に公共交通を利用している住民は主に通学世代や運転免許・自動車を持たない方などとなっています。 ・ 今後も人口減少の進行に伴い、利用者の減少が続くことが想定されるため、現在の利用者に対しての移動支援を継続しながら、新規利用者の増加に向け、公共交通利用のハードルが緩和されるような広報活動や利便性の向上など、多角的な検討も重要です。	

6. 本計画の将来像、基本方針及び目標

6-1 本計画で目指す将来像

「2. 関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け」で求められる公共交通の役割、「3. 南空知地域の概況」、「4. 地域の移動ニーズ等の整理」及び「5. 各種調査結果から明らかになった課題」を踏まえ、本地域における交通ネットワークの将来像を以下のとおりとします。

南空知地域で目指す将来像

**生活圏内の円滑な移動が実現できる
地域間連携が図られた持続可能な交通ネットワークの構築**

6-2 将来像の実現に向けた基本方針及び目標

将来像の実現及び本地域の課題解決に向けた基本方針と目標を以下のとおりとします。

基本方針1 対応課題：1，2，3

円滑な移動を実現する持続可能な公共交通の維持・確保

- ・本地域の通勤、通学、買い物、通院、観光及びその他私用などを目的とした移動は、さっぽろ連携中枢都市圏など近隣地域にも及んでおり、本地域で生活し続けるためには、これら生活圏との交通ネットワークの維持・確保は必要不可欠です。
- ・一方で、利用者数の減少や運転手不足の深刻化等により、路線によっては現状の運行体系を維持し続けることが困難となっており、交通ネットワークの断絶が懸念される状況となっています。
- ・そのため、本地域を運行する広域的なバス路線のあり方を位置づけ、最適な交通ネットワークの維持・確保に努めます。

目標① 広域的な交通ネットワークの維持・確保

- ・交通事業者単独もしくは行政単独で維持し続けることが難しい広域的な交通ネットワークについては、関係者間で連携し、路線の維持・確保に努める必要があります。
- ・また、路線全体の利用者数の減少や利用区間の限定化等により、最適化が必要な路線も生じています。
- ・そのため、公共交通の利用状況やニーズを把握し、路線のあり方の検討・協議を適宜実施し、地域一丸となって持続可能な交通ネットワークの維持・確保を目指します。

目標② 公共交通の担い手確保

- ・運転手をはじめとした交通事業者の人材不足は深刻化しており、現状の路線の見直しが行われているほか、各自治体の独自の公共交通の運行継続も危ぶまれることが想定されます。
- ・そのため、行政と交通事業者など関係者が連携し、公共交通の担い手確保に向けた取組を実施します。

基本方針2 対応課題：1，4

利用者の確保に向けた公共交通の利便性向上及び利用促進

- ・利用者がストレスなく公共交通を利用できるような乗継のシームレス化や、公共交通を利用する意識醸成など、利便性向上や利用促進に努めます。

目標③ 公共交通利用の意識醸成や公共交通の利用拡大

- ・今後も利用者の減少が続くことが想定されるため、地域住民の日常的な移動における公共交通利用の意識醸成や、地域住民のみならず来訪者が公共交通を利用しやすい環境づくりなど、利便性の向上や利用促進に向けた取組を実施します。

6-3 本計画で対象とする公共交通の維持・確保の方針

本地域の交通ネットワークを支える公共交通路線の役割、維持・確保の方針は以下のとおりです。

表 6-1 路線バス（1/2）

運行 主体	路線系統名 R4 輸送量 R4 平均乗車密度	役割	維持・確保の方針	ネット ワーク
北海道中央バス	札幌・夕張線 (高速ゆうぱり号) 【地域間幹線系統】 13.8 4.6	・夕張市、南幌町及び栗山町と中核都市である札幌市を結ぶ。 ・約1時間で栗山町-札幌市間を移動できるため主に通勤・通学に利用。 ・レースイリゾートが起終点のため若干名の観光利用。	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、利用状況やニーズを踏まえ、必要に応じて最適化に向けた検討を行う。	札幌 -南幌 -栗山 -夕張
	札幌・栗山線 (高速くりやま号) 【地域間幹線系統】 35.9 6.1	・栗山町と岩見沢市(栗沢)、南幌町及び中核都市である札幌市を結ぶ。 ・約1時間10分で栗山町-札幌市間を移動できるため主に通勤・通学に利用。	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、交通ネットワークの確保に努める。	札幌 -南幌 -岩見沢 -栗山
	岩見沢美唄線 【地域間幹線系統】 16.7 3.8	・中核都市群である岩見沢市と三笠市及び美唄市を結ぶ。 ・地域内と美唄市内の高等学校を結ぶ唯一の民間バス路線。 ・約30分で岩見沢市-美唄市間を移動できるため主に通勤・通学に利用。 ・大型商業施設に立ち寄るため買物目的でも利用。	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、利用状況やニーズを踏まえ、必要に応じて最適化に向けた検討を行う。	岩見沢 -三笠 -美唄
	三笠線 【地域間幹線系統】 102.9 8.3	・中核都市群である岩見沢市、三笠市を結ぶ。 ・約1時間で岩見沢市-三笠市間を移動できるため主に通勤・通学に利用。 ・大型商業施設に立ち寄るため買物目的でも利用。	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、交通ネットワークの確保に努める。	岩見沢 -三笠
	月形線 【地域間幹線系統】 15.9 3.7	・中核都市群である岩見沢市、月形町を結ぶ唯一の民間バス路線。 ・約40分で岩見沢市-月形町間を移動できるため主に通学に利用。	地域旅客運送サービス継続事業の実施により地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）を活用し、利用促進策等を実施しながら、交通ネットワークの確保に努める。	岩見沢 -美唄 -月形

表 6-2 路線バス（2/2）

運行 主体	路線系統名 R4 輸送量 R4 平均乗車密度	役割	維持・確保の方針	ネット ワーク
北海道中央バス	岩見沢栗山線 【地域間幹線系統】 20.6 3.5	- 中核都市群である岩見沢市、栗山町を結ぶ。 - 約 40 分で岩見沢市-栗山町間を移動できるため主に通勤・通学に利用。 ※ J R は約 20 分 - 岩見沢市中心部と岩見沢市栗沢地区間の移動に利用。	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、利用状況やニーズを踏まえ、必要に応じて最適化に向けた検討を行う。	岩見沢-栗山
	岩見沢由仁線 【地域間幹線系統】 16.3 4.2	- 中核都市群である岩見沢市、栗山町及び由仁町を結ぶ。 - 約 1 時間で岩見沢市-由仁町間を移動できるため主に通勤に利用。※ J R は約 30 分 - 岩見沢市中心部と岩見沢市栗沢地区間の移動に利用。	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、利用状況やニーズを踏まえ、必要に応じて最適化に向けた検討を行う。	岩見沢-栗山-由仁
	岩見沢長沼線 【地域間幹線系統】 21.0 4.3	- 中核都市群である岩見沢市、栗山町・由仁町及び長沼町を結ぶ。 - 約 1 時間 20 分で岩見沢市-長沼町間を移動できるため主に通勤に利用。 - 岩見沢市中心部と岩見沢市栗沢地区間の移動に利用。	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等を活用し、利用促進策等を実施しながら、利用状況やニーズを踏まえ、必要に応じて最適化に向けた検討を行う。	岩見沢-栗山-由仁-長沼
	夕張線 — —	- 中核都市群である岩見沢市、栗山町及び夕張市を結ぶ。 - 岩見沢市中心部と岩見沢市栗沢地区間の移動に利用。	利用促進策等を実施しながら、利用状況やニーズを踏まえ、必要に応じて最適化に向けた検討を行う。	岩見沢-栗山-夕張
下段モータース	月形当別線 【地域間幹線系統】 7.4 0.9	- 月形町と当別町を結ぶ。 - J R 北海道医療大学駅・当別駅で乗換し、月形町と中核都市である札幌市を結ぶ。	地域旅客運送サービス継続事業の実施により地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）を活用し、利用促進策等を実施しながら、交通ネットワークの確保に努める。	月形-当別

※北海道中央バス「滝川美唄線」の維持・確保の方針については、中空知地域公共交通計画において位置づける。

※夕張鉄道「札幌代行線①」、新篠津交通「北新線」、ジェイ・アール北海道バス「長沼線」の維持・確保の方針については、さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画において位置づける。

表 6-3 鉄道

運行 主体	路線名	役割	維持・確保の方針	ネット ワーク
J R 北海道	函館本線	・岩見沢市や美瑛市と札幌市や旭川市等の中核都市を結び、ビジネス・観光等の都市間移動や地域内における通学・通院等に利用。	関係する市町等や JR 北海道と連携しながら、利便性向上及び利用促進に取り組む。	札幌 旭川等 -岩見沢 -美瑛
	室蘭本線	・岩見沢市、栗山町及び由仁町と苫小牧市等の中核都市を結び、地域内における通学等に利用。		岩見沢 -栗山 -由仁
	石勝線	・夕張市や由仁町と札幌市、千歳市、帯広市及び釧路市等の中核都市を結び、地域内外への各種目的に利用。		札幌 千歳 帯広等 -夕張 -由仁

6-4 本地域の交通ネットワークのあり方

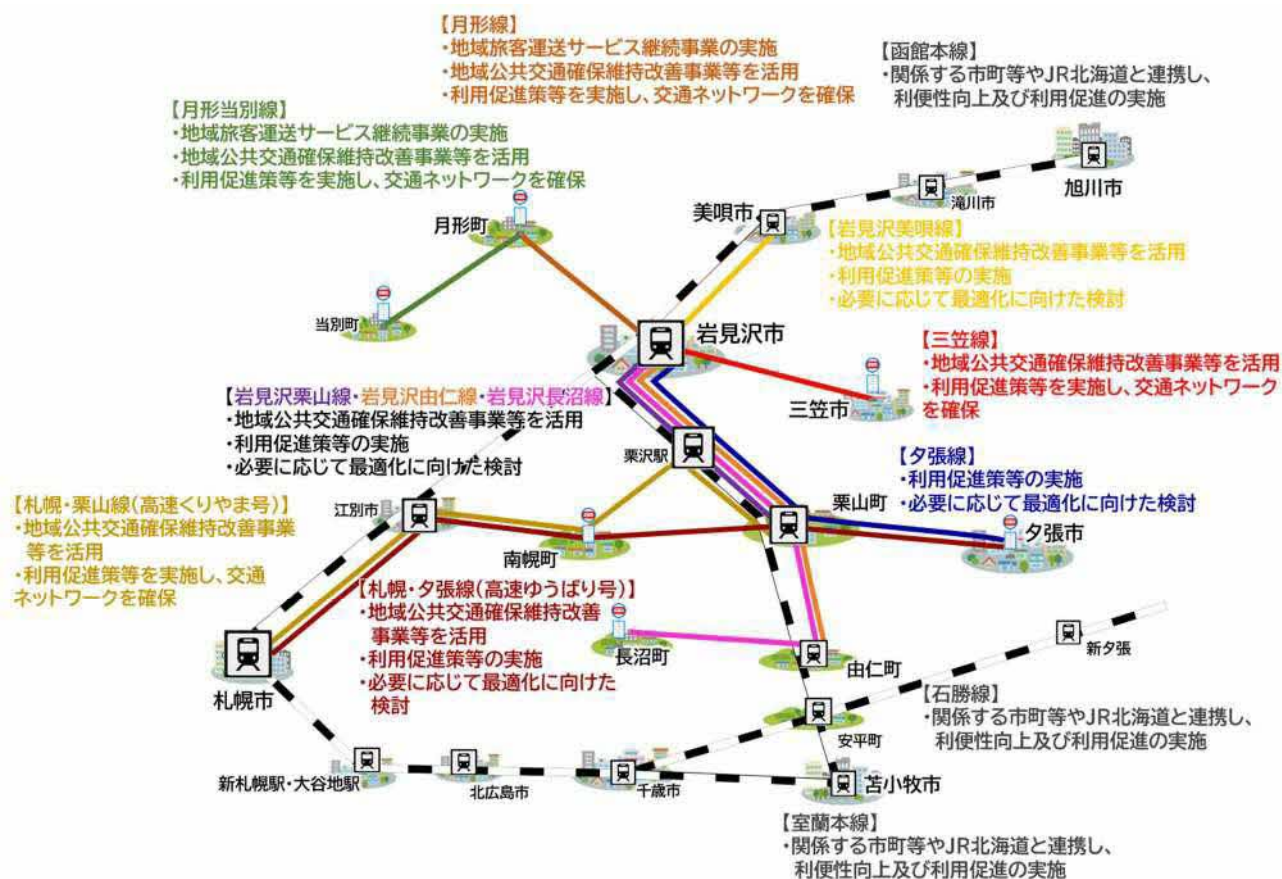


図 6-1 交通ネットワークのあり方

7. 目標達成に向けた実施事業

(1) 事業①:利用実態やニーズを踏まえた自治体間を跨ぐ公共交通の維持・確保・最適化

目的等		交通事業者保有データや各種調査結果から利用実態を整理し、地域の関係者が連携して、交通ネットワークとして重要な路線の維持・確保及び最適化を図ります				
取組概要		- 一定数の利用者が確保されている路線について、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等を活用し、路線の維持に努めます - 利用者が減少傾向にあり、取組主体による運営努力だけでは、今後の運行継続が難しくなることが想定される路線について、専門部会等の場を活用し、沿線の関係自治体や交通事業者等により持続可能な交通体系の検討を進めながら、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助金）等の活用や地域旅客運送サービス継続事業の実施を検討し、路線の維持・確保に努めます - 限られた輸送資源を有効活用するためにも、路線単体ではなく、地域全体での交通ネットワークの最適化を検討します				
取組主体 (連携・協力団体等)		国、北海道、南空知9市町、交通事業者				
取組 内容	国	- 他の公共交通機関からの接続状況の改善、交通ネットワークの最適化に向けて、必要な助言や先行地域の事例の情報提供を行います - 各交通モードの運行状況を確認し、必要な助言や先行地域の事例の情報提供を行います				
	北海道	- 路線の利用促進や他の公共交通機関からの接続状況の改善に向けて、必要な助言を行います - 沿線自治体をはじめとした関係者と路線の維持・確保方針を必要に応じて見直すとともに、地域全体での交通ネットワークの最適化に向けた協議を進めます - ICT等を活用した地域交通に関する勉強会等を開催し、持続可能な交通体系を検討します				
	南空知9市町	- 路線の維持、確保や交通ネットワークの最適化に向けた協議を進めます - 地域の移動実態を踏まえ、必要に応じて生活圏交通のダイヤの見直しを検討するなど、路線の接続状況の改善を図ります - 市町で策定する他のまちづくり計画との連動性や施設の立地状況を踏まえ、地域に望ましい運行サービス水準を検討・提案します - 路線の接続状況の検証や乗車人員などの利用実態を把握し、必要に応じて、関係市町や交通事業者に対し、他の公共交通機関からの接続の改善を検討・提案します - J R室蘭線活性化連絡協議会にて、室蘭線の維持・確保に向けた利用促進の取組を実施します - 鉄路の確保に向けて、J R北海道が実施する企画列車等の取組に対し協力します				
	交通事業者	- 路線の維持・確保や交通ネットワークの最適化に向けて、利用実態等のデータに基づいた必要な取組を検討・実施します - 年1回以上、乗車人員などの利用実態を把握し、協議会に情報提供を行います - 路線を見直す必要がある場合には、事前に取り組主体間で情報共有を図り、シームレスな接続を継続的に確保します				
	スケジュール	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)

(2) 事業②:交通ネットワークを支える人材の確保

目的等		・ 交通事業者や関係者と連携し、地域一丸となって運転手や整備士等の人材確保を目指します				
取組概要		・ 公共交通の運行に必要な運転手を確保するため、運転手の業務について情報発信を行い、人材確保に努めます				
取組主体 (連携・協力団体等)		国、北海道、南空知9市町、交通事業者				
取組 内容	国	・ 人材確保に関する施策の実施に向けて、必要な助言や先行事例の情報提供を行います				
	北海道	・ 人材確保に向けて、交通事業者や関係者と連携しながら、ホームページや SNS 等を活用した情報発信を行います ・ 移住施策と連携し、合同企業説明会などで広報活動を行います ・ バス運転体験や就職相談会の開催などの人材確保策等の検討取組を事業者と連携して行います ・ 自衛隊や学校などの就職・再就職担当者へ仕事内容や免許取得費用の免除など各種支援の情報提供を行い、バス事業者への就職を働きかけます ・ 乗務員募集に関する情報発信や地域交通の担い手としての乗務員のイメージアップを図るなど、乗務員確保に向けた取組を実施します				
	南空知 9市町	・ 人材確保に向けて、交通事業者及び関係者と連携しながらホームページや求人情報サイト等を活用した情報発信や採用説明会の開催、移住施策と連携した取組等を実施します ・ 乗務員募集に関する情報発信や地域交通の担い手としての乗務員のイメージアップを図るなど、乗務員確保に向けた取組を実施します				
	交通事業者	・ 交通事業者の立場から、行政の連携のあり方等の連携方策を提案します ・ 採用説明会などの求人イベントの開催・参加に努めます				
スケジュール		令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)
						

(3) 事業③:公共交通の利便性向上及び利用促進

目的等		・地域住民や観光客等の来訪者に公共交通を積極的に利用していただけるように利便性向上及び利用促進の取組を実施します				
取組概要		・様々な目的で公共交通が活用される環境の構築に向け、目的に応じて分かりやすい情報提供に努めます ・本地域の住民だけでなく、来訪者も活用できる情報提供を目的として、広報誌などのアナログ情報媒体だけでなく、道・市町のホームページやSNSなどのデジタル情報媒体を活用した情報発信を行います ・情報発信だけでなく、公共交通を必要とする方がより利用しやすい環境の構築に向けた取組を検討します				
取組主体 (連携・協力団体等)		国、北海道、南空知9市町、交通事業者				
取組 内容	国	・広域的な取組実施の際に、必要な助言や先行地域の事例の情報提供を行います				
	北海道	・ホームページ等での情報発信をはじめ、利便性の向上及び利用促進策を検討・実施します ・協議会等の場を活用しながら、広域的な取組実施の際に関係者間の調整を行います ・振興局職員を対象としたノーカーデーを実施します ・振興局ホームページでの時刻表などの情報提供を行います				
	南空知 9市町	・バスロケーションシステムの導入や子どもや高齢者をはじめとした地域住民に対する乗り方講習など利便性の向上及び利用促進策を検討・実施します ・広報誌やホームページを活用した情報発信やバスマップの配布など情報提供体制の拡充を検討・実施します ・各市町が目的別に実施している移動支援策について、地域の実情に合わせた見直し及び移動支援の継続に努めます				
	交通事業者	・日常的な利用者に加え、スポット的に利用する方にも分かりやすい運行内容の掲示に努めます ・南空知9市町や関係者等と協力し、情報提供のあり方や公共交通の積極的な利用を促進する取組を検討・実施します				
スケジュール		令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)
						
						

8. 計画の進捗管理及び管理体制

8-1 計画の進捗管理

(1) 評価指標及び目標値

1) 実施事業と評価指標の関連性

本計画の進捗管理のため、以下の評価指標及び目標値を設定します。

表 8-1 評価指標

対応する 事業	評価指標	現状値 (R 4 年度)	目標値 (R 10 年度)
①③	指標Ⅰ 広域交通の利用者数	962 千人	969 千人 以上
①②③	指標Ⅱ 広域交通の平均収支率	38.1%	39.7% 以上
①②③	指標Ⅲ 広域交通への公的資金投入額	412,204 千円	412,204 千円 以下
②	指標Ⅳ 広域交通における運転手数	83 人	83 人 以上

※広域交通…本地域を運行する地域間幹線系統

※運転手…北海道中央バス岩見沢営業所及び下段モータースに所属する運転手

2) 目標値の測定方法及び測定時期

指標Ⅰ～Ⅳについて、広域交通の運行事業者からの提供データによって、目標値を測定します。なお、地域間幹線系統補助申請の関係上、毎年6月頃にデータが収集できることから、同時期に評価指標の検証を実施します。

3) 評価指標の設定理由

人口減少や新型コロナウイルス感染症等の影響により厳しい状況が続いている中で、広域交通の持続性を確保していくため、利用者数の増加及び収支率の改善を目指すとともに、路線の維持・確保を目的とした公的資金の投入額が増加に転じないよう、各種施策に取り組んでいきます。

また、運転手の確保について、計画策定時では運転手数が不足している状況ですが、本計画の策定後に必要に応じて路線の最適化等を実施することにより、運行に必要な人数の減少が想定されるため、本地域の交通ネットワークの確保に向け、現状の運転手数が維持されるよう、各種施策に取り組んでいきます。

(2) 目標値の算出方法

以下に整理する考え方に沿って、目標値を算出しています。

1) 将来人口の推計

本地域の令和5（2023）年及び令和10（2028）年の人口について、国勢調査及び将来人口推計（社会保障・人口問題研究所（H30 推計））を用いて推計しています。

表 8-2 人口推計の結果

令和5（2023）年	令和10（2028）年	変化率
147,162 人	132,250 人	-10.1%

2) 令和5(2023)年度の見込み値

本地域の広域交通の運行事業者からの提供データにより、令和5（2023）年度における広域交通の利用者数及び平均収支率等の見込み値を確認しています。

表 8-3 令和5（2023）年度の見込み値

評価指標	令和5（2023）年度の見込み値
指標Ⅰ 広域交通の利用者数	969 千人
指標Ⅱ 広域交通の平均収支率	39.7%
指標Ⅲ 広域交通への公的資金投入額	※
指標Ⅳ 広域交通における運転手の確保	79 人

※令和5（2023）年度の補助額は未確定

3) 令和10(2028)年度における評価指標の推計値

人口推計及び見込み値に基づき推計すると、令和10（2028）年度は以下の推計値となっています。

表 8-4 令和10（2028）年度の見込み値

評価指標	令和10（2028）年度の推計値
指標Ⅰ 広域交通の利用者数	871 千人
指標Ⅱ 広域交通の平均収支率	35.7%
指標Ⅳ 広域交通における運転手の確保	71 人

4) 目標値の設定

上記のとおり広域交通の利用者数、平均収支率及び運転手数は令和10（2028）年度に減少することが見込まれますが、本計画に位置付けた取組を推進することにより、令和5（2023）年度見込み値の利用者数、収支率及び令和4（2022）年度現況値の公的資金投入額、運転手数の維持・改善を目指します。

※本計画に位置づける取組の実施により、R10見込値以上を目標

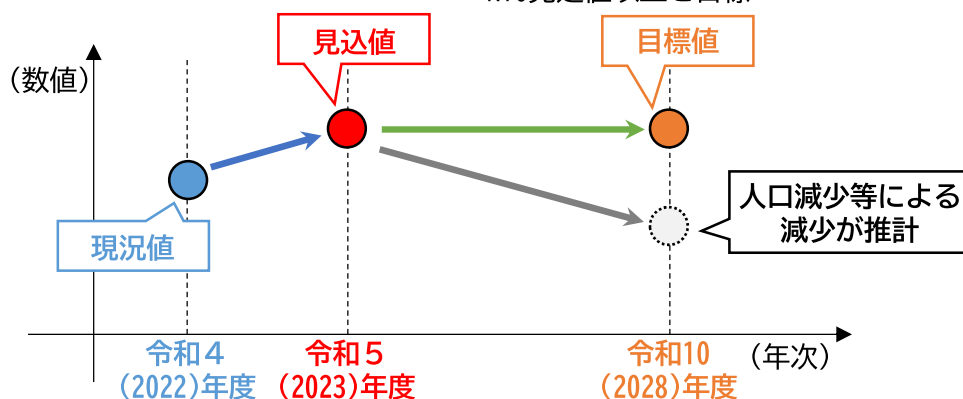


図 8-1 現況値、見込み値及び目標値のイメージ

8-2 計画の管理体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、前項で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これら目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた、「南空知地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、PDCAサイクルにより評価・検証を行います。また、継続的に評価・検証を行うため、今後の協議会開催スケジュールに基づき、実施します。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、各市町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人一人が主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に取り組むことで、本地域における持続可能な交通ネットワークを構築します。

表 8-5 管理体制

区 分	組織名	区 分	組織名
地 方 公共団体	北海道空知総合振興局	労働組合	北海道地方交通運輸産業 労働組合協議会
	夕張市	道路管理者	北海道開発局
	岩見沢市		札幌開発建設部
	美唄市		北海道空知総合振興局 札幌建設管理部
	三笠市	警 察	北海道警察本部
	南幌町		
	由仁町	民間団体	岩見沢商工会議所
	長沼町		三笠市商工会
	栗山町		夕張市社会福祉協議会
	月形町		由仁町社会福祉協議会
交通事業者	北海道旅客鉄道株式会社	北海道 運輸局	札幌運輸支局
	北海道中央バス株式会社		
	夕張鉄道株式会社		
	株式会社美唄自動車学校		
	有限会社下段モータース		
	岩見沢地区ハイヤー協会		

表 8-6 計画推進時の各関係者の役割

関係者	役割	内容
地域住民	公共交通の積極的な利用	日常的な公共交通の積極的な利用、公共交通利用促進策の活用、利用ニーズ・要望の発信など
交通事業者	安全な運行の確保等	公共交通の安全な運行、運行実績等のデータ提供など
北海道 関係市町 国	施策の検討・実施等	地域ニーズの把握、交通施策の実施、資金調達、交通事業者との連携など

9. 計画推進期間のスケジュール

9-1 計画推進のあり方(PDCA サイクル)

本計画（Plan）の推進にあたり、計画期間である5年間において、毎年度、施策・事業の実施状況（Do）を確認した上で、目標の達成状況（数値指標）を評価（Check）し、必要に応じて、施策・事業の見直し（Action）を行います。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を見直すとともに、施策・事業に反映し（Plan）、着実に施策・事業を実施（Do）します。

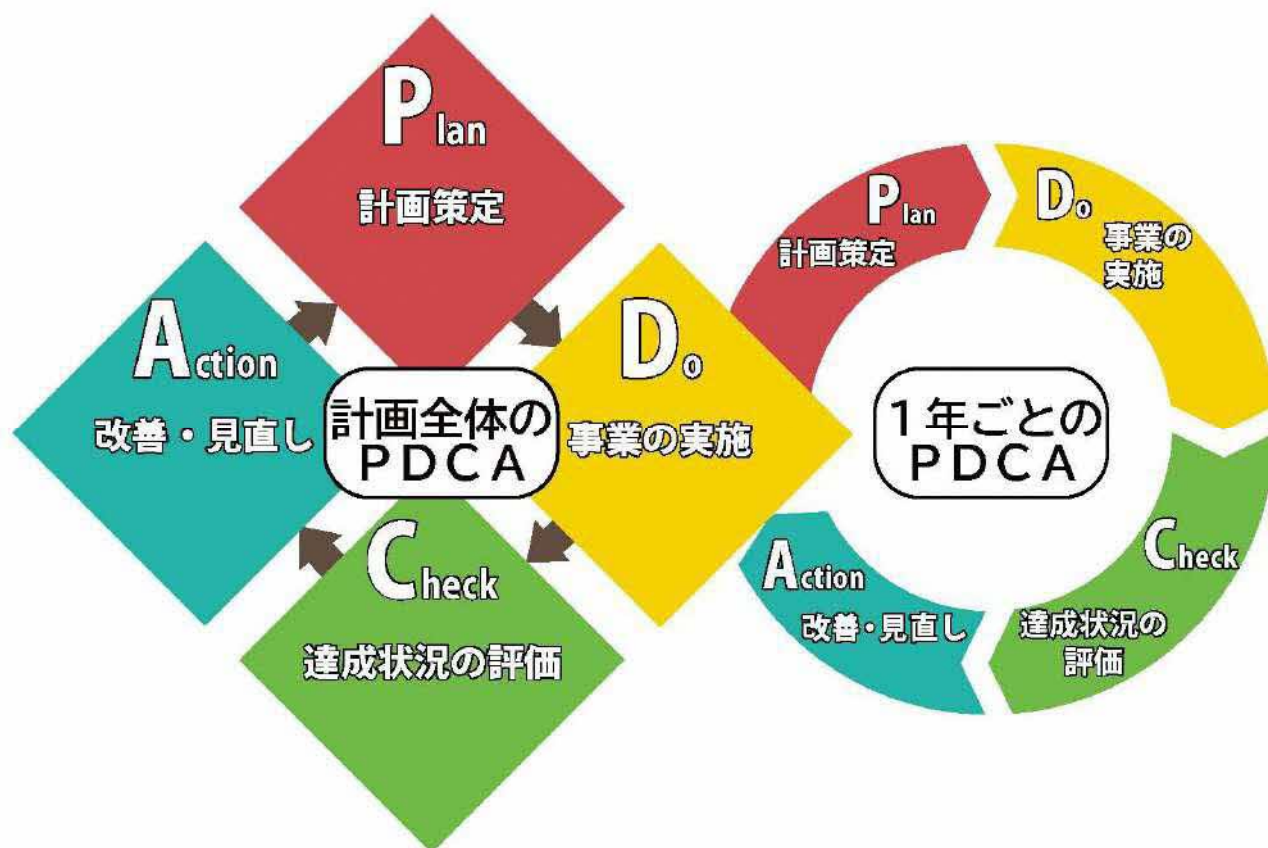


図 9-1 PDCAサイクルによる計画推進の流れ

本計画は、上記PDCAサイクルを回しながら進捗を管理して運用します。なお、PDCAサイクルの運用にあたっては、毎年度、南空知地域公共交通活性化協議会及び専門部会を開催し、構成機関の認識共有を図りながら、施策管理を行います。

9-2 計画推進期間のスケジュール

継続的で実効性のある施策・事業の実現に向け、「9-1 計画推進のあり方」によるPDCAサイクルを回しながら計画を推進していくため、以下のスケジュールによる南空知地域公共交通活性化協議会を開催します。

なお、取組の実施状況などにより、施策・事業の見直しに向けた協議会の開催が必要となった場合には、以下のスケジュールによらず随時開催するなど、状況に応じた協議を柔軟に実施していきます。



※協議会は年に2回以上の開催を目安とし、
6月及び12月のほか必要に応じて開催

図 9-2 南空知地域公共交通活性化協議会の開催スケジュール（案）

付属資料

(1) 南空知地域公共交通活性化協議会規約

(名称)

第1条 本会は、南空知地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）と称する。

(目的)

第2条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき地域における需要に応じた地域の住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他の旅客の利便性の増進を図るよう、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項等について協議を行うために設置する。

(事業)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事業を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議
- (2) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関する協議
- (3) 地域の実情に即した適切な乗合旅客運送の態様、運賃又は料金等の協議
- (4) 有償運送の必要性及び旅客から収受する対価の協議
- (5) 前各号に掲げるもののほか、前条の目的を達成するために必要な事業

(協議会の委員)

第4条 協議会は、北海道空知総合振興局副局長及び別表に掲げる組織から推薦された者をもって組織する。

2 委員の報償費及び費用弁償に関する事項は、会長が別に定める。

3 前条各号に掲げる事業の実施に当たり、関係者その他専門的な知識を有する者から意見の聴取を行うため、協議会に別表のオブザーバーを置く。

(協議会の役員)

第5条 協議会に、次に掲げる役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

2 会長は、北海道空知総合振興局副局長をもって充てる。

3 副会長及び監事は、会長が指名する委員をもって充て、任期は2年とする。

4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

6 監事は、協議会の出納を監査し、その結果を会長に報告しなければならない。

7 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることができない。

(総会)

第6条 総会は、委員をもって構成する。

2 総会は、会長が招集する。

3 総会は、次に掲げる事項を協議し、議決する。

- (1) 協議会の規約の制定及び改廃に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の作成及び実施に関する事項
- (3) 事業計画の決定及び事業報告の承認に関する事項

- (4) 予算の決定及び決算の承認に関する事項
 - (5) 協議会の解散に関する事項
 - (6) その他協議会の運営上必要と会長が認めた事項
- 4 総会の議長は、会長がこれに当たり、会長が欠席した場合にあっては、副会長がこれに当たる。
- 5 会長は、総会の開催の日時、場所及び総会に付議すべき案件をあらかじめ委員に通知しなければならない。
- 6 総会は、委員の過半数の出席がなければ、開くことができない。
- 7 総会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。ただし、第3項第5号に掲げる事項にあっては、委員の総数の4分の3以上で決するものとする。
- 8 委員は、やむを得ない理由により総会に出席することができないときは、あらかじめ通知された事項について、書面により議決権を行使し、又は当該委員の所属する団体の職員を代理人として議決権を委任することができる。この場合において、当該委員は、総会に出席したものとみなす。
- 9 総会は、原則として公開とする。ただし、総会において個人情報を取り扱う場合その他会議を公開することにより総会の運営に支障が生ずると議長が認めるときは、全部又は一部を公開しないこととすることができる。
- 10 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を総会に出席させ、意見を聴取することができる。
- 11 第4項から前項までの規定にかかわらず、感染症のまん延を防止するため必要があるときその他やむを得ない事情により総会を招集することができないと会長が認めるときは、第3項各号に掲げる事項について書面により委員の意見を徴する方法により総会を行うことができる。この場合において、会長が指定する期日までに書面を提出した委員の2分の1（同項第5号に掲げる事項にあっては、委員の総数の4分の3）以上が当該事項について同意したときは、当該同意をもって総会の議決があったものとみなす。
- 12 前各項に定めるもののほか、総会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。
- (専門部会)
- 第7条 第3条各号に掲げる事業について専門的な調査及び検討を行う必要があるときは、専門部会を置くことができる。
- 2 専門部会の組織、運営その他必要な事項は、前条の規定に準じて会長が別に定める。
- (協議結果の尊重義務)
- 第8条 委員は、協議会において協議が調った事項については、その結果を尊重しなければならない。
- (守秘義務)
- 第9条 委員、第6条第10項の規定により総会に出席した者及び第7条に規定する専門部会に出席した委員以外の者は、個人情報その他協議会の運営上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。第4条第3項の規定により置かれたオブザーバーも、同様とする。
- (事務局)
- 第10条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。
- 2 事務局は、北海道空知総合振興局地域創生部地域政策課に置く。

- 3 事務局には、事務局長、事務局次長その他必要な職員を置く。
- 4 事務局長は、北海道空知総合振興局地域創生部長をもって充てる。
- 5 事務局次長その他必要な職員は、会長が指名する者をもって充てる。
- 6 事務局は、次に掲げる業務を行う。
 - (1) 総会等の運営に関する業務
 - (2) 協議会の経費の執行及び管理に関する業務
 - (3) 文書の收受、発送、編さん及び保存に関する業務
 - (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の運営に関し必要な業務
- 7 前各項に定めるもののほか、事務局の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務)

第11条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。

- 2 協議会の会計年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。
- 3 監事は、協議会の会計の監査を行ったときは、その結果を会長に報告しなければならない。
- 4 前3項に定めるもののほか、協議会の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(解散の場合の措置)

第12条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、当該解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算し、清算後は、その結果を委員であった者に対し通知するものとする。

- 2 協議会が解散する際に有する残余財産の処分は、解散を議決した総会の時に議決を経て、その取扱いについて決定する。

(剰余金等の処理)

第13条 協議会は、決算において、剰余金が生じた場合には、総会の議決を経て、これを処理しなければならない。

- 2 協議会は、決算において、欠損金が生ずる見込みとなった場合には、総会の議決を経て、これを処理しなければならない。

(事故の処理)

第14条 協議会は、第3条各号に掲げる事業に起因する事故が生じたときは、総会の議決を経て、これを処理しなければならない。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、令和5年3月27日から施行する。

(2) 南空知地域公共交通活性化協議会及び部会の委員構成

1) 南空知地域公共交通活性化協議会の委員構成

別表（第4条関係）

[委 員]

所 属		備 考
北海道運輸局	札幌運輸支局	
市町	夕張市	
	岩見沢市	副会長
	美唄市	
	三笠市	
	南幌町	
	由仁町	
	長沼町	
	栗山町	
	月形町	
交通事業者	北海道旅客鉄道株式会社	
	北海道中央バス株式会社	
	夕張鉄道株式会社	
	株式会社美唄自動車学校	
	有限会社下段モータース	
	岩見沢地区ハイヤー協会	
労働組合	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会	
道路管理者	北海道開発局札幌開発建設部	
	北海道空知総合振興局札幌建設管理部	
警察	北海道警察本部	
民間団体	岩見沢商工会議所	監事
	三笠市商工会	
	夕張市社会福祉協議会	監事
	由仁町社会福祉協議会	
道	空知総合振興局	会長

[オブザーバー]

市町	滝川市
	砂川市
	奈井江町
	札幌市
	江別市
	北広島市
	当別町
交通事業者	ジェイ・アール北海道バス

[事務局]

空知総合振興局	地域創生部地域政策課
---------	------------

2) 南空知地域公共交通活性化協議会部会の委員構成

別表（第3条関係）

所属	北部方面部会	南部方面部会
札幌運輸支局	●	●
夕張市		●
岩見沢市	●	●
美瑛市	●	
三笠市	●	—
南幌町		●
由仁町		●
長沼町		●
栗山町		●
月形町	●	
北海道旅客鉄道株式会社		●
北海道中央バス株式会社	●	●
夕張鉄道株式会社		●
有限会社下段モータース	●	
岩見沢商工会議所	●	●
三笠市商工会	●	
夕張市社会福祉協議会		●
由仁町社会福祉協議会		●

【事務局】

空知総合振興局

(3) 南空知地域公共交通活性化協議会の開催経過

開催日	開催内容
令和4年 3月27日	【設立総会】 (1) 南空知地域公共交通活性化協議会規約（案）について (2) 副会長及び監事の指名について (3) 協議会の各種規程（案）について (4) 南空知地域における公共交通の現状と課題について (5) 令和5年度事業計画案及び予算案について (6) 専門部会の設置について
令和5年 7月25日	【第1回協議会】 ●報告事項 ・南空知地域公共交通計画策定支援委託業務契約について ●協議事項 ・今後の計画策定について 【第1回専門部会】 (1) 乗降調査について (2) 住民アンケート調査について
令和5年12月 4日	【第2回協議会】 ●報告事項 ・乗降調査結果及び住民アンケート調査結果について ●協議事項 (1) 南空知地域公共交通計画の骨子案について (2) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
令和6年 2月 7日	【第3回協議会】 ●協議事項 (1) 南空知地域公共交通計画（素案）について (2) 住民意見手続（パブリックコメント）について