

南幌町地域公共交通計画

令和6年3月

南幌町地域公共交通活性化協議会

目次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨.....	1
1.2 計画の区域.....	1
1.3 計画の期間.....	1
1.4 計画の位置付け.....	2
1.5 関連計画等の整理.....	2
2. 南幌町の現状	7
2.1 地形・地理.....	7
2.2 人口.....	10
2.3 施設立地.....	18
2.4 観光.....	24
2.5 流動.....	28
2.6 自家用車利用動向.....	32
3. 地域公共交通の現状	34
3.1 路線バス.....	34
3.2 町営の公共的な交通.....	38
3.3 タクシー・ハイヤー.....	46
4. 移動特性・ニーズ	47
4.1 調査概要.....	47
4.2 調査結果.....	48
5. 地域公共交通の課題	61
6. 基本理念・方針	62
6.1 基本理念.....	62
6.2 基本的な方針.....	62
7. 方針を具体化するための施策・事業	63
7.1 方針を具体化するための施策・事業の位置付け.....	63
7.2 事業項目の概要.....	64
8. 計画の評価指標・推進体制等	66
8.1 計画の評価指標.....	66
8.2 推進体制.....	67
8.3 評価結果を踏まえた計画の見直し（PDCA サイクル）.....	68
付属資料	69

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

本町では、平成 22（2010）年 3 月に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）に基づく法定計画として、平成 23（2011）年度から平成 26（2014）年度までを計画期間とする「南幌町地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に取り組んできました。

しかし、人口減少や少子高齢化が加速度的に進行している中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通事業を取り巻く環境はより一層厳しさを増し、将来にわたって公共交通の需要低迷が深刻化している状況にあります。

そうした中、令和 2（2020）年 11 月に、地域公共交通に関する法制度が改正され、「まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成」に加え、地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保する考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされました。

また、本町のまちづくりに関する計画として、令和 4（2022）年 3 月に「南幌町都市計画マスタープラン」を見直し、コンパクトな市街地を形成し、中心市街地周辺に都市機能の集積を図ることなどの土地利用や都市施設などの方針を定めました。さらに、持続可能でコンパクトな市街地形成の実現を目指すため、「南幌町立地適正化計画」が策定され、将来の人口減少・少子高齢社会に対応した、持続的で具体的な取組を定めています。

以上の背景を踏まえて、地域住民の生活などを支える持続可能な交通体系を構築するため、地域の公共交通政策のマスタープランとなる「南幌町地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の区域

本計画の計画区域は、南幌町全域とします。

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 6（2024）年度～令和 10（2028）年度の 5 年間とします。

1.4 計画の位置付け

本計画は、「南幌町都市計画マスタープラン」や「南幌町立地適正化計画」をはじめとした、まちづくりに関する計画と連携しながら、路線バス、タクシーの機能を維持し、効果的に交通機関相互の連携を図りながら、将来にわたって持続可能な公共交通網の構築を目指します。

また、北海道の発展を支える交通ネットワークの実現を目指す「北海道交通政策総合指針」、南空知地域における広域公共交通の将来像を示す「南空知地域公共交通計画」などとも整合性を確保することとします。

1.5 関連計画等の整理

南幌町が策定している上位計画や関連計画を示すほか、地域公共交通に関する北海道・南空知地域の上位・関連計画を示し、本計画の位置付けを整理します。

(1) 南幌町における上位・関連計画

南幌町の上位・関連計画（第6期総合後期基本計画（R4～R8）、都市計画マスタープラン（R4～R23）、立地適正化計画（R5～R24）等）について、まちづくりが目指す全体像と、その中での地域公共交通の位置付け（求められている役割）に着目して整理しました。

表 1-1 南幌町の上位・関連計画における地域公共交通の位置付け

No	計画名	策定年月	計画期間	地域公共交通の位置付け（主要なもの）
1	第6期総合後期基本計画	令和4 (2022)年 4月	令和4 (2022)年 度 ～ 令和8 (2026)年 度	<p>5. 安心して楽しく暮らせる快適な生活環境のまちづくり (4) 安全、安心、便利な交通対策の推進</p> <p>②地域公共交通の利便性向上 【施策のねらいと展開方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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、路線バス事業者に対し、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。 <p>【主な取組】 生活路線等交通対策事業（R4～R8）</p>
2	南幌町都市計画マスタープラン	令和4 (2022)年 3月	令和4 (2022)年 度 ～ 令和23 (2041)年 度	<p>第2章 まち（都市）づくりの基本方針</p> <p>2. 交通施設の整備方針</p> <p>2-1 整備目標 「安全で快適な暮らしを支える交通施設の整備」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺都市との連携を強化する広域幹線道路網の整備、沿道の街路樹の保全と歩道の整備、公共交通の利便性の向上などにより、安全で快適な暮らしを支える交通施設の整備を目指す。 <p>2-2 基本方針</p> <p>③ 利便性を高める交通施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、きめ細かな運行に努め、公共交通の利便性を図る。 ・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）の利用を推進する。

No	計画名	策定年月	計画期間	地域公共交通の位置付け（主要なもの）
3	南幌町 立地適正化 計画	令和 5 (2023)年 3 月	令和 5 (2023) 年 度 ～ 令和 24 (2042) 年 度	<p>2章 まちづくりの方針</p> <p>3 課題解決のために必要な施策・誘導方針(ストーリー)</p> <p>(4)公共交通ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>4章 都市機能及び居住を維持・誘導するための施策</p> <p>2 その他の施策</p> <p>(2)公共交通ネットワーク施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する施策は、令和5年度に地域公共交通計画を策定し、本計画と整合・連携を図りながら推進します。 ・町内で運行している札幌市や江別、北広島などの都市間を結ぶ路線バスは、札幌等への通勤・通学、南幌・晩翠工業団地への通勤、南幌市街地での買い物や病院の受診、南幌温泉の利用など日常生活で欠かせない公共交通であり、交通事業者等と協調しながら、現在の路線維持に加え、利用者のニーズを踏まえた効率的かつ利便性の高い運行体制を確保します。 ・都市間路線バスなど広域の公共交通については、現在策定中であるさっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画や令和5年度策定予定である 南空知地域公共交通計画に基づく広域連携を図りながら、公共交通の維持に向けた取組を進めます。 ・町内における公共交通の空白地帯の解消を図るためオンデマンド交通を実施し、高齢者や障がい者の方などの自家用車を運転しない方でも、南幌市街地での買い物 や病院の受診、南幌温泉の利用などが気軽に出来るように努めます。
4	第4期南幌町 障がい者計 画」 第6期南幌 町障がい福祉 計画・第2期 南幌町障がい 児福祉計画	令和 3 (2021)年 3 月	令和 3 (2021)年 度 ～ 令和 8 (2026) 年 度 令和 3 (2021)年 度 ～ 令和 5 (2023) 年 度	<p>第4章 障がい者福祉施策の展開</p> <p>4 安心して暮らす</p> <p>3)移動に関する支援の充実</p> <p>〔現状と課題〕</p> <p>本町では、障がい福祉サービス等による外出の支援、普通乗用車への乗降が困難な方が通院する際には、車両による送迎、福祉ハイヤー利用料金助成や障がい者自立促進交通費助成、町外の医療機関に通院して人工透析療法を受けている方や難病の方の通院交通費の補助など各種交通費の助成を行っており、これら既存事業の周知や利用の促進に努めています。</p> <p>障がいのある方の自立生活の支援や社会参加を促進するためには、外出の支援や移動手段の確保、交通費の経済的負担軽減を図る必要があります。</p> <p>また、福祉ハイヤー利用料金助成については、利用者のニーズの変化にともない、利用方法について検討が必要です。</p> <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動支援事業等の充実 ・福祉ハイヤー利用料金助成事業の実施 ・障がい者自立促進交通費助成事業の実施

(2) 北海道、南空知地域・さっぽろ連携中枢都市圏の上位・関連計画

北海道、南空知地域・さっぽろ連携中枢都市圏が策定している地域公共交通に関わる上位・関連計画は以下のとおりです。

表 1-2 北海道の上位・関連計画（1/2）

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
北海道総合計画 ■計画期間 平成 28(2016)年度～ 令和 7(2025)年度	【基本姿勢】 <ul style="list-style-type: none"> ・強い意志と行動力を基本に、直面する難局を切り拓く ・潜在力のある地域資源を活かし、世界に飛躍する ・道民との協働で、人と地域の未来を創る 【将来像】 ①地域全体で支える「子育て環境・最適地」、②北国で心豊かに暮らせる安全・安心社会、 ③豊かな自然と共生する「環境先進モデル・北海道」、 ④世界に広がる“憧れのくに”北海道ブランド、⑤北海道の潜在力を活かす地域経済の循環、 ⑥北の大地を力強く切り拓く豊富な人材、⑦北海道ならではの個性あふれる地域 【政策展開の基本方向】 <u>「分野3:人・地域 地域を支える人と基盤を創る」</u> <u>「政策の柱(7)持続可能な社会 経済を支える社会資本の整備」</u> ■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や高齢化の一層の進行など、本道の交通を取り巻く状況が大きく変化中、住み慣れた地域で安全・安心・豊かに生活することができるよう、道路網や都市内交通環境の充実を図るとともに、住民の暮らしに欠かせない地域交通の安定的な確保に向けては、国の支援制度を最大限活用しながら、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に取り組みます。 ・交通インフラ整備と自動運転や MaaS 等との連動のほか、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えながら「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現に向けて取り組みます。
第2期北海道創生総合戦略(改訂版) ■計画期間 令和 2(2020)年度～ 令和 6(2024)年度	【基本戦略】 1 一人ひとりの希望がかない、誰もが活躍できる社会 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 北海道の優位性・独自性を活かして経済・産業が活性化し、いきいきと働ける社会 4 北海道に住みたくなる、戻りたくなる魅力にあふれた社会 5 地域創生を支える多様な連携 【主な政策】 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地域を支える持続的な交通ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・北海道交通政策総合指針に基づき、地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaS の展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者をはじめ、交通・物流事業者等と一体となった取組を進める。 ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる。 ・集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する。

表 1-3 北海道の上位・関連計画（2/2）

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
北海道交通政策総合指針 ■計画期間 平成 30(2018)年度～ 令和 12(2030)年度	【交通ネットワーク形成の基本的な考え方】 ①世界をつなぐ:グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化 ②競争と共生:事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進 ③地域を支える:人・地域を支える持続的なネットワークの構築 ④リスクに備える:災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現 【具体的な施策の展開】 <u>2020 年度までの集中的な施策(重点戦略):①インバウンド加速化戦略</u> ・方策 9:積極的な交通情報の提供 ・方策 12:新たな観光ルートの創出・活用 <u>2020 年度までの集中的な施策(重点戦略):③シームレス交通戦略</u> ・方策 4:公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革 <u>2020 年度までの集中的な施策(重点戦略):④地域を支える人・モノ輸送戦略</u> ・方策 11:人材の確保・育成や働き方改革の推進 <u>2030 年度までの長期的な施策:②競争と共生</u> ・④交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 ・⑤新技術の活用と環境負荷の低減 <u>2030 年度までの長期的な施策:③地域を支える</u> ・①まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 ・②安定した地域交通の確保
北海道交通政策総合指針 重点戦略 【2021-2025】 ■計画期間 令和 3(2021)年度～ 令和 7(2025)年度	【重点戦略の構成】 ①シームレス交通戦略, ②地域を支える人・モノ輸送戦略, ③インバウンド加速化戦略, ④国際物流拡大戦略, ⑤災害に強い交通戦略, ⑥ウイズコロナ戦略 【めざす姿】 ・将来における地域交通の確保や利便性の向上のため、交通事業者間の連携を一層強化 ・MaaS 等デジタル技術の活用により、多様な事業者で提供するサービスをシームレス化 ・人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築により、移動や輸送の質を高める ・道民の安全・安心な暮らしや経済活動を支え、本道に活力をもたらす公共交通を実現する 【具体的な取組】 <u>①シームレス交通戦略</u> ・連携の促進・強化:関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築に向けた連携体制 ・利便性の向上:使いやすさとわかりやすさ、交通結節機能の強化 ・利用の促進:地域全体で自らが「乗って守る」という意識の喚起 <u>②地域を支える人・モノ輸送戦略</u> ・人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築:移動・輸送効率の最大化と地域全体で考える地域交通の将来像 ・サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成:交通・物流を担う人材の確保・育成、労働環境の改善 <u>③インバウンド加速化戦略</u> ・観光客の周遊:交通アクセスの向上や受入体制の充実、新たな観光資源を活かした全道周遊の促進 <u>⑥ウイズコロナ戦略</u> ・新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用:デジタル化の活用によるサービスの向上
第 11 次北海道交通安全計画 ■計画期間 令和 3(2021)年度～ 令和 7(2025)年度	「第 1 章 交通安全計画について」の「2 計画の基本理念」の「(6) 公共交通機関等における一層の安全の確保」 ・公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する 【施策の柱と重点課題】 <u>重点課題1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策</u> ・高齢者の方々が住みなれた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスを地域の実情に応じて整備していくため、市町村などと連携し、デマンド交通の導入などを進めるなど、総合的な交通政策を推進する

表 1-4 地域の関連広域計画

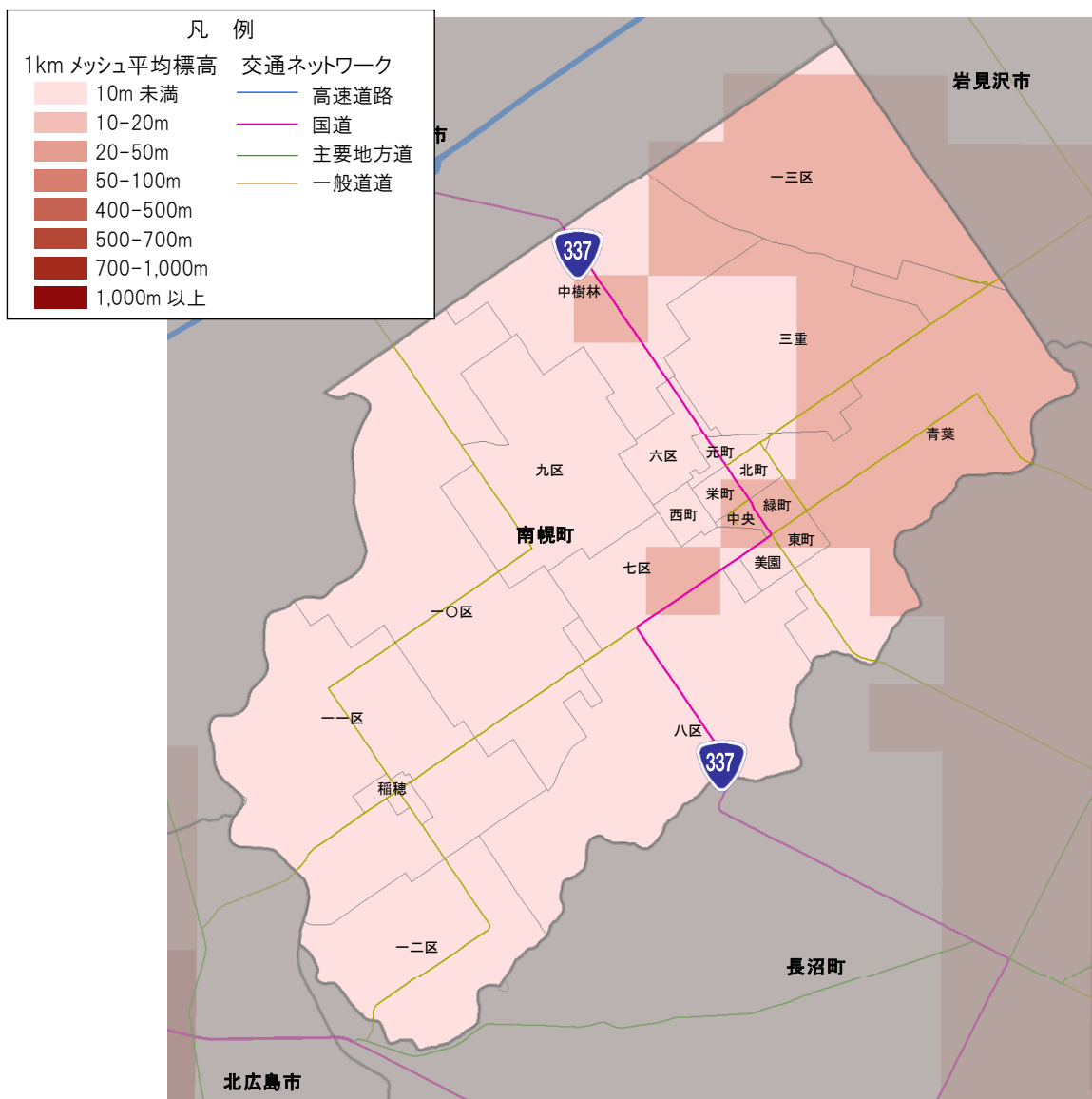
計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
南空知地域公共交通計画 ■計画期間 令和6(2024)年度～ 令和10(2028)年度	【目指す将来像】 生活圏内の円滑な移動が実現できる地域間連携が図られた持続可能な交通ネットワークの構築 【基本方針】 1.円滑な移動を実現する持続可能な公共交通の維持・確保 2.利用者の確保に向けた公共交通の利便性向上及び利用促進 【施策・事業】 ①利用実態やニーズを踏まえた自治体間を跨ぐ公共交通の維持・確保・最適化 ②交通ネットワークを支える人材の確保 ③公共交通の利便性向上及び利用促進
さっぽろ連携中枢都市圏 地域公共交通計画 ■計画期間 令和5(2023)年度～ 令和9(2027)年度	【目指すべき将来像】 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の維持・確保 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 3.公共交通の利用促進による持続性の確保 【施策・事業】 ①広域交通ネットワークの維持・確保に向けた協議・検討 ②バス運転手の確保に向けた活動 ③接続性の強化や乗換に係る利便性の向上 ④公共交通利用の意識醸成に向けた広報活動

2. 南幌町の現状

2.1 地形・地理

(1) 地形・地理

- ◇ 南幌町は、北海道空知地方の南西部に位置し、総面積 81.36km² (東西 11.8km 南北 13.9km)、夕張川、千歳川に囲まれた町です。
- ◇ 町内全域の標高が低く、20m 未満の平地が広がっており、町東部に行くほどやや標高は高くなるものの、起伏はほとんど見られません。

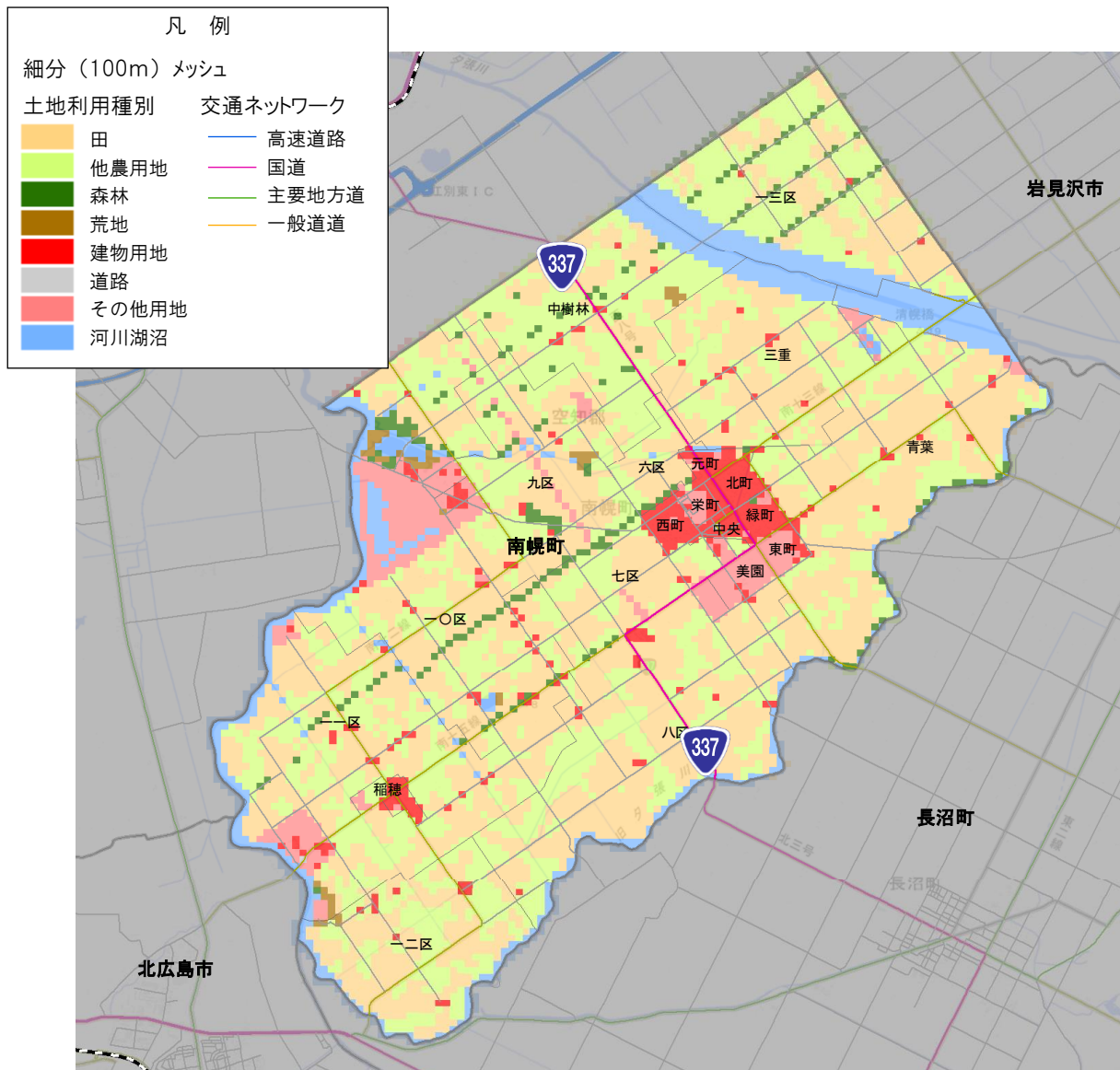


資料：国土数値情報（標高・傾斜度 3 次メッシュ）

図 2-1 地形・地理

(2) 土地利用状況

- ◇ 町内の大部分を田や農用地が占めます。
- ◇ 中央、栄町などの中心部は建物用地（市街地）となっています。
- ◇ 夕張川に沿って河川流域（河川湖沼）が広がっています。



資料：国土数値情報（土地利用細分メッシュ）

図 2-2 土地利用状況

(3) 誘導区域

◇ 南幌町立地適正化計画において、都市機能誘導区域、居住誘導区域が設定され、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、効率的な公共サービスの維持のため、各種まちづくり施策が推進されています。

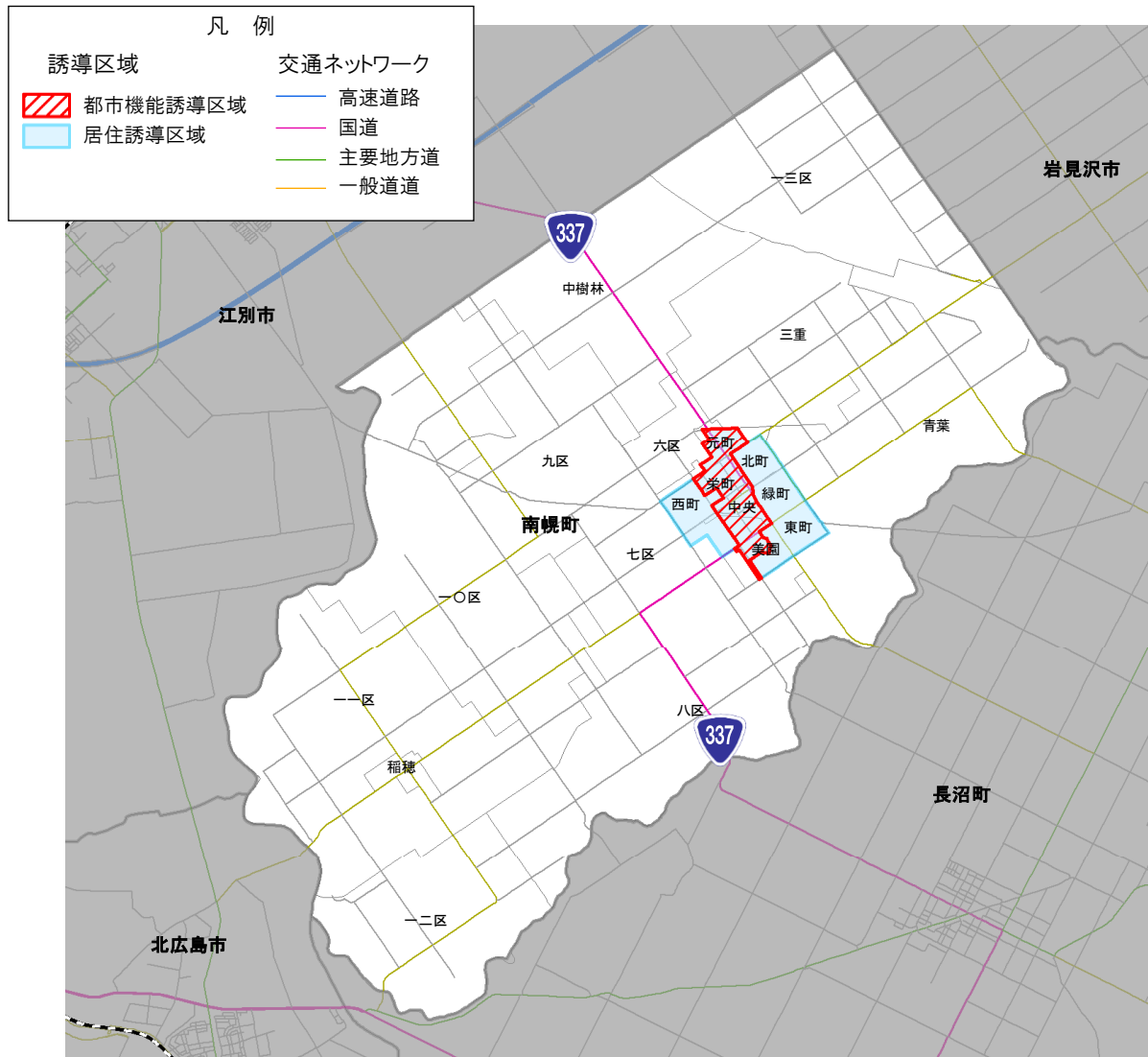
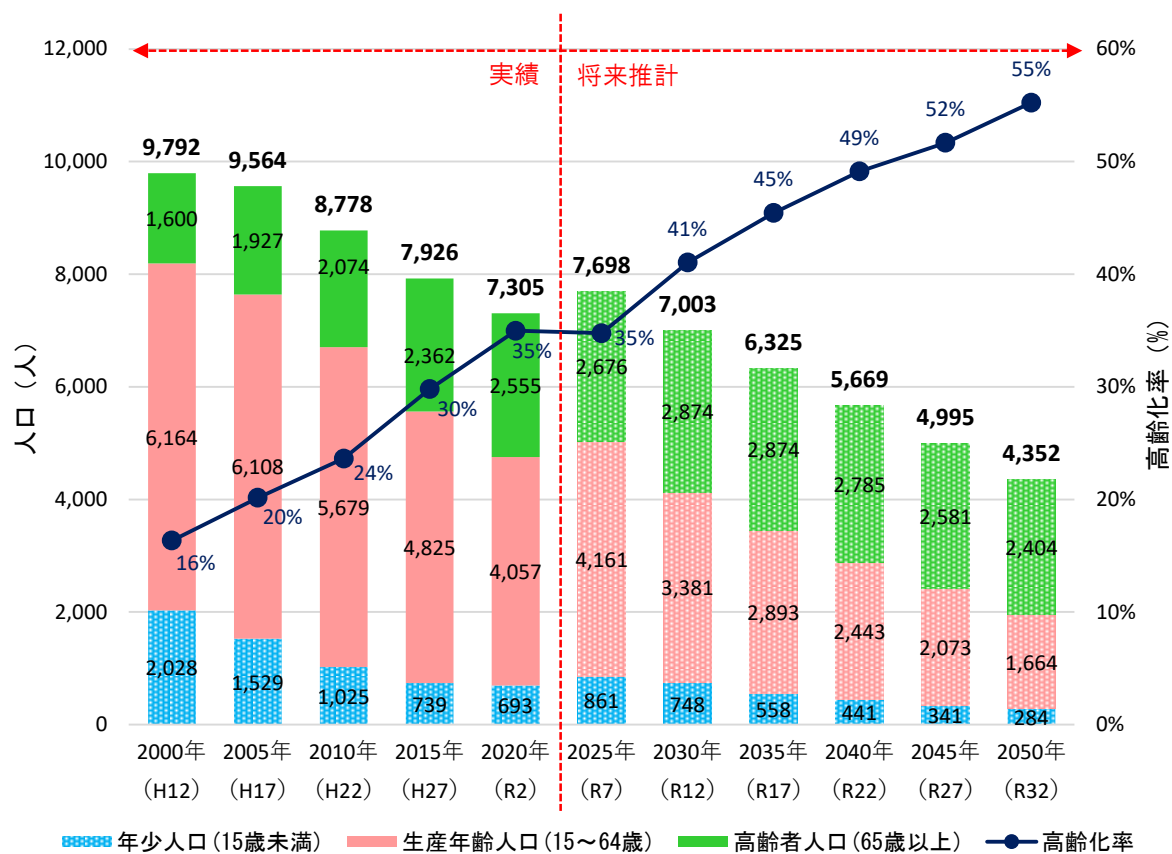


図 2-3 都市機能誘導区域および居住誘導区域

2.2 人口

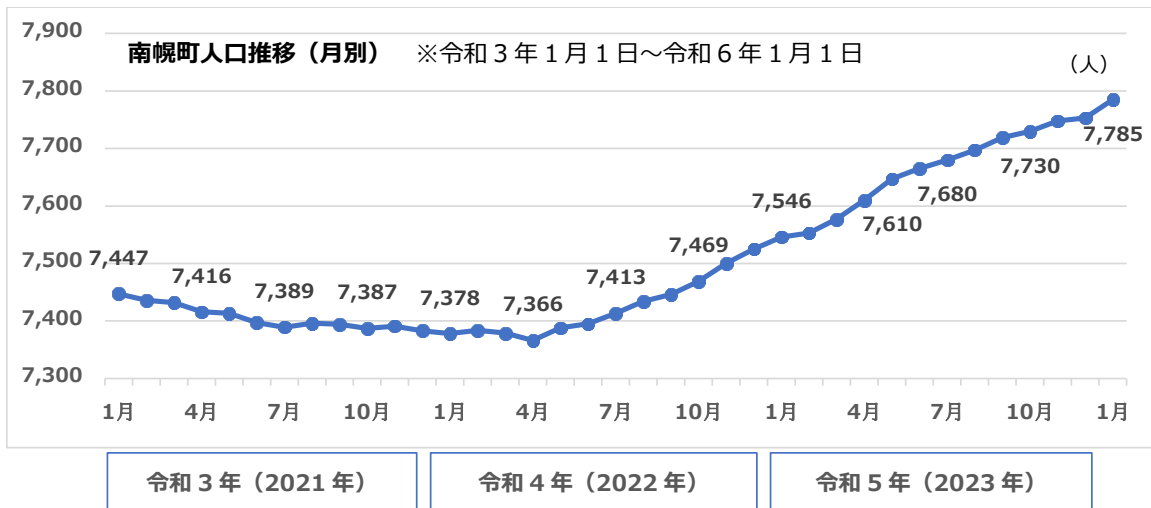
(1) 人口推移

- ◇ 国勢調査における南幌町の全人口は約 7,300 人（2020 年時点）で、20 年前（2000 年）と比較すると、約 25%減少しています。また、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、一旦増加に転じるものの、10 年後（2030 年）以降は減少傾向となり、30 年後（2050 年）には約 4 割減少することが想定されています。
- ◇ 総務省の調査によると、令和 4 年 5 月から前月対比で人口増加に転じ、同年 7 月からは前年対比でも人口増加に転じるなど、現在も人口の増加が継続している状況にあります。
- ◇ 年少人口・生産年齢人口・高齢者人口の 3 つの年齢層別に見ると、年少人口の減少が顕著であり、20 年前（2000 年）と比較して約 1/3 まで減少しています。



資料：国勢調査（2000～2020 年）、将来推計人口（2025～2050 年）（国立社会保障・人口問題研究所）

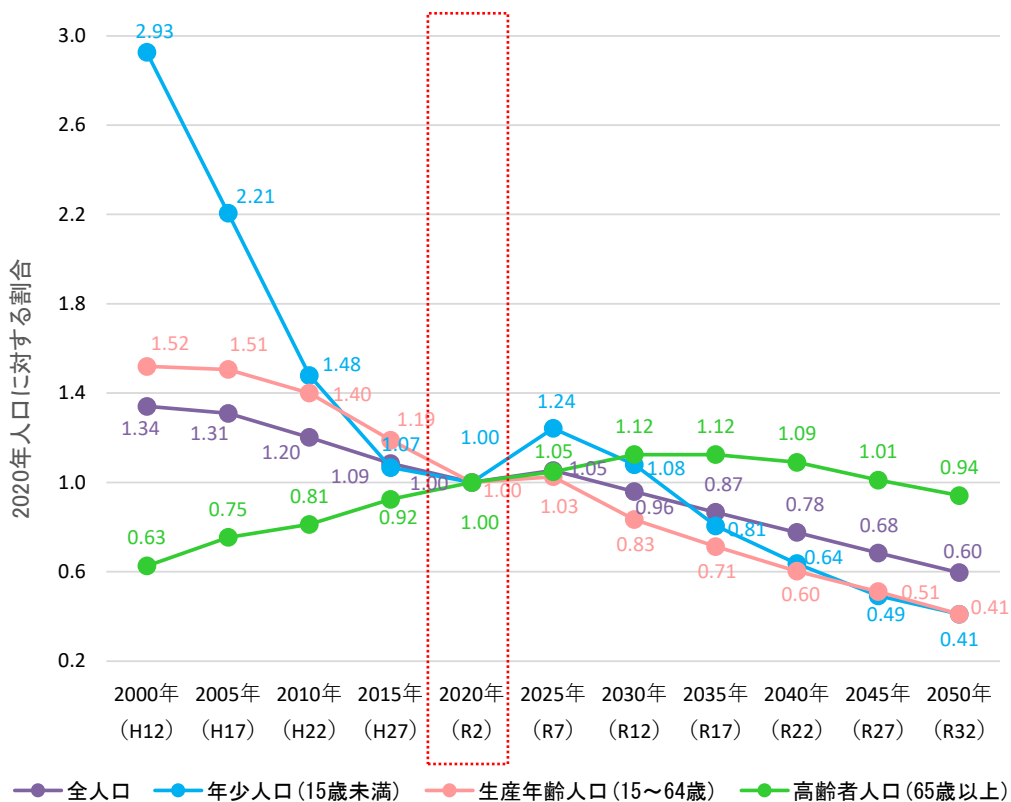
図 2-4 年齢層別人口および高齢化率の推移



区分	R3.1.1	R4.1.1	R5.1.1	前年対比		R6.1.1	前年対比	
				増減数	増減率		増減数	増減率
日本人	7,391人	7,330人	7,483人	153人	2.09%	7,705人	222人	2.97%
外国人	56人	48人	63人	15人	31.25%	80人	17人	26.98%
合計	7,447人	7,378人	7,546人	168人	2.28%	7,785人	239人	3.17%

資料：南幌町資料

図 2-5 近年の人口推移（月別）



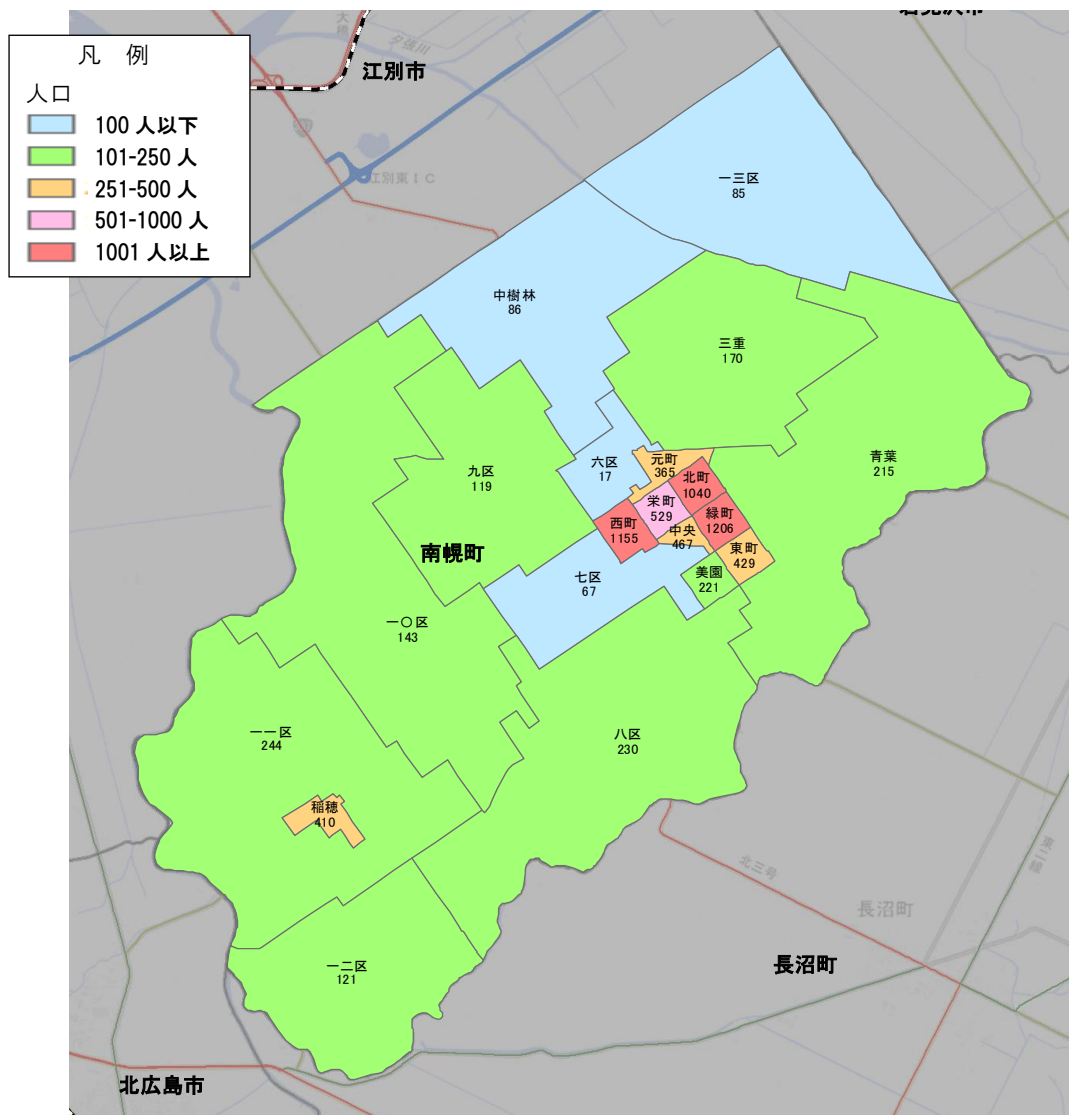
資料：国勢調査（2000～2020年）、将来推計人口（2025～2050年）（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-6 年齢層別人口の推移（2020年人口に対する割合）

(2) 人口分布

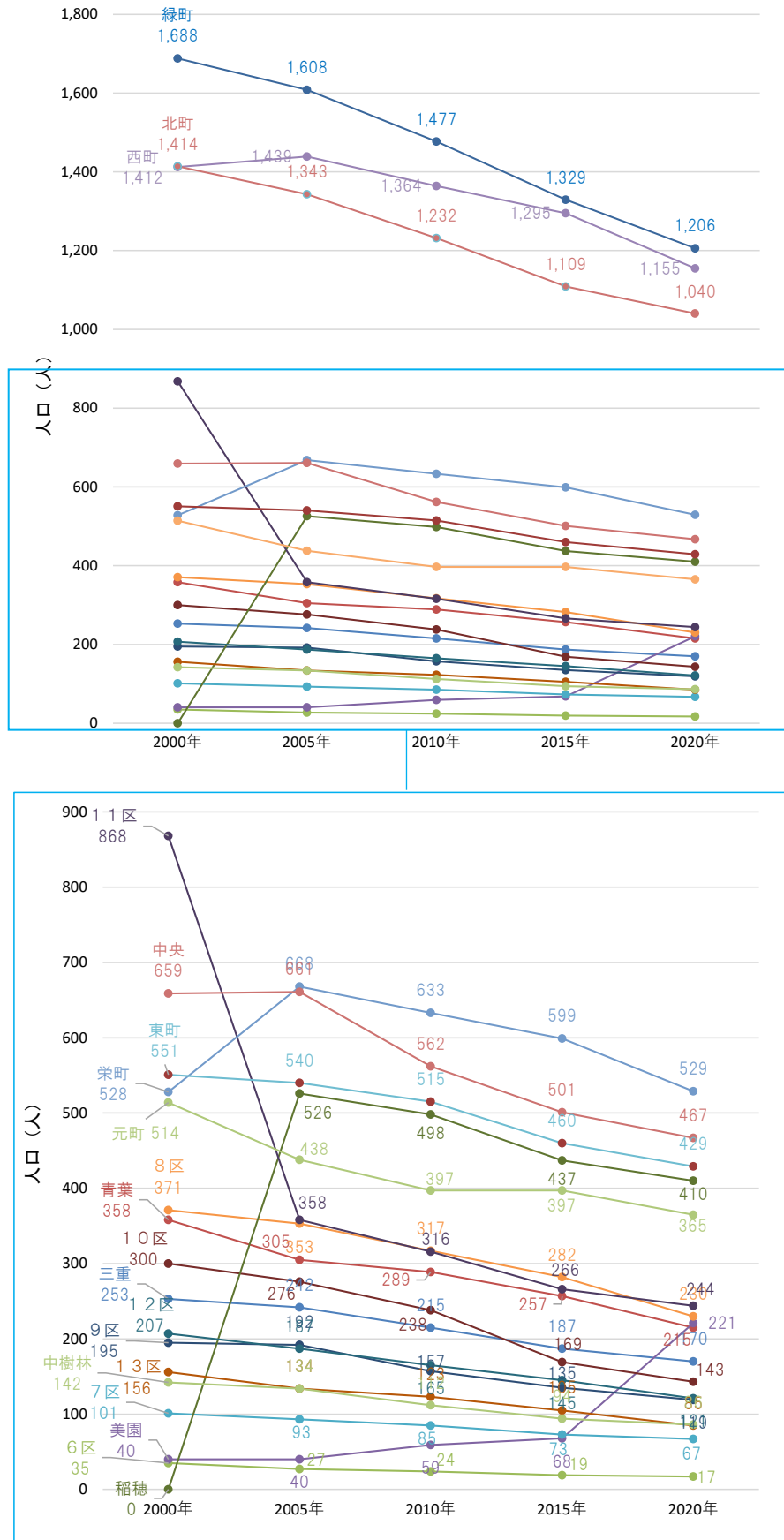
1) 地区別人口

- ◇ 緑町の人口が最も多く、次いで西町、北町と 1,000 人を超える住民が住んでいます。
- ◇ また、中央部から離れた稲穂でも人口が集中しており、400 人を超える住民が住んでいます。
- ◇ その他の町の外周部については 100～200 人程度となっています。
- ◇ 2000～2020 年の地区別人口の推移を見ると、大部分の地区において、減少し続けていますが、美園では増加しています。



資料：国勢調査（2020年）

図 2-7 地区別人口【2020年】

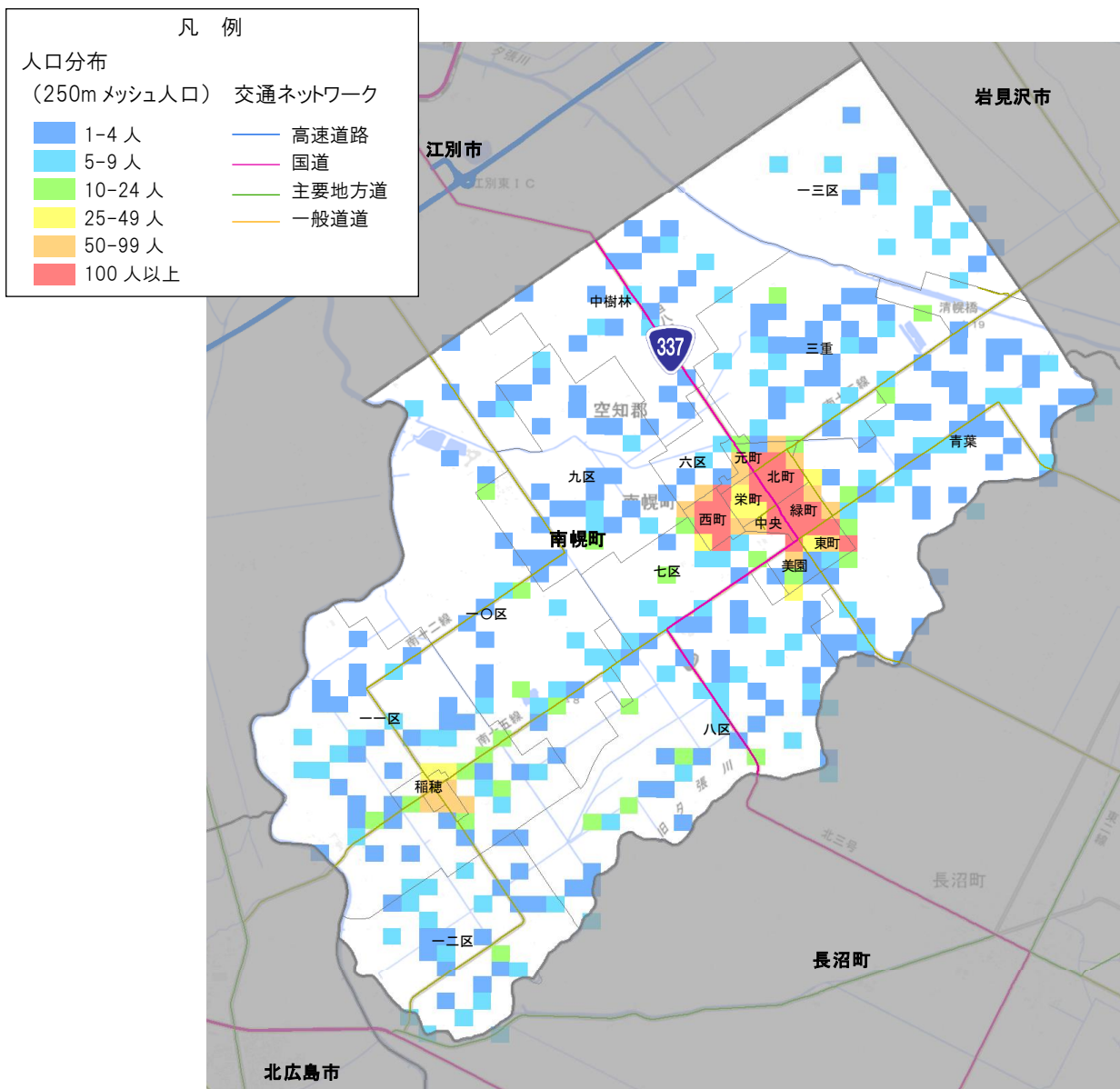


資料：国勢調査（2000～2020年）

図 2-8 地区別人口の推移【2000～2020年】

2) 250m メッシュ人口

- ◇ 西町、北町、緑町など町中心部が 100 人以上のメッシュとなっており、稲穂も 50 人以上のメッシュが存在します。
- ◇ 国道 337 号や道道(主要地方道、一般道道)沿い以外にも全体的に人口が分布しています。



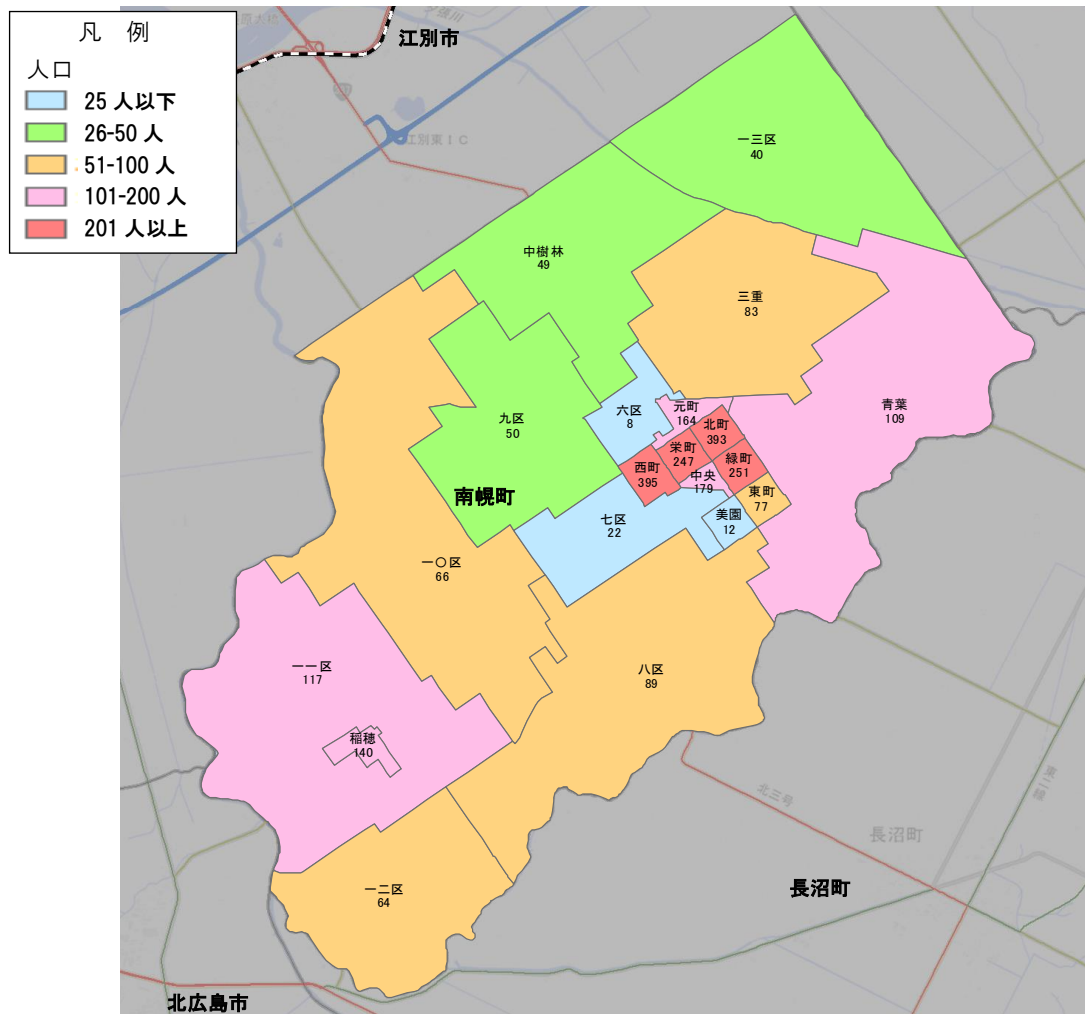
資料：国勢調査（2020 年）

図 2-9 人口分布（250m メッシュ人口）【2020 年】

(3) 高齢者人口・高齢化率

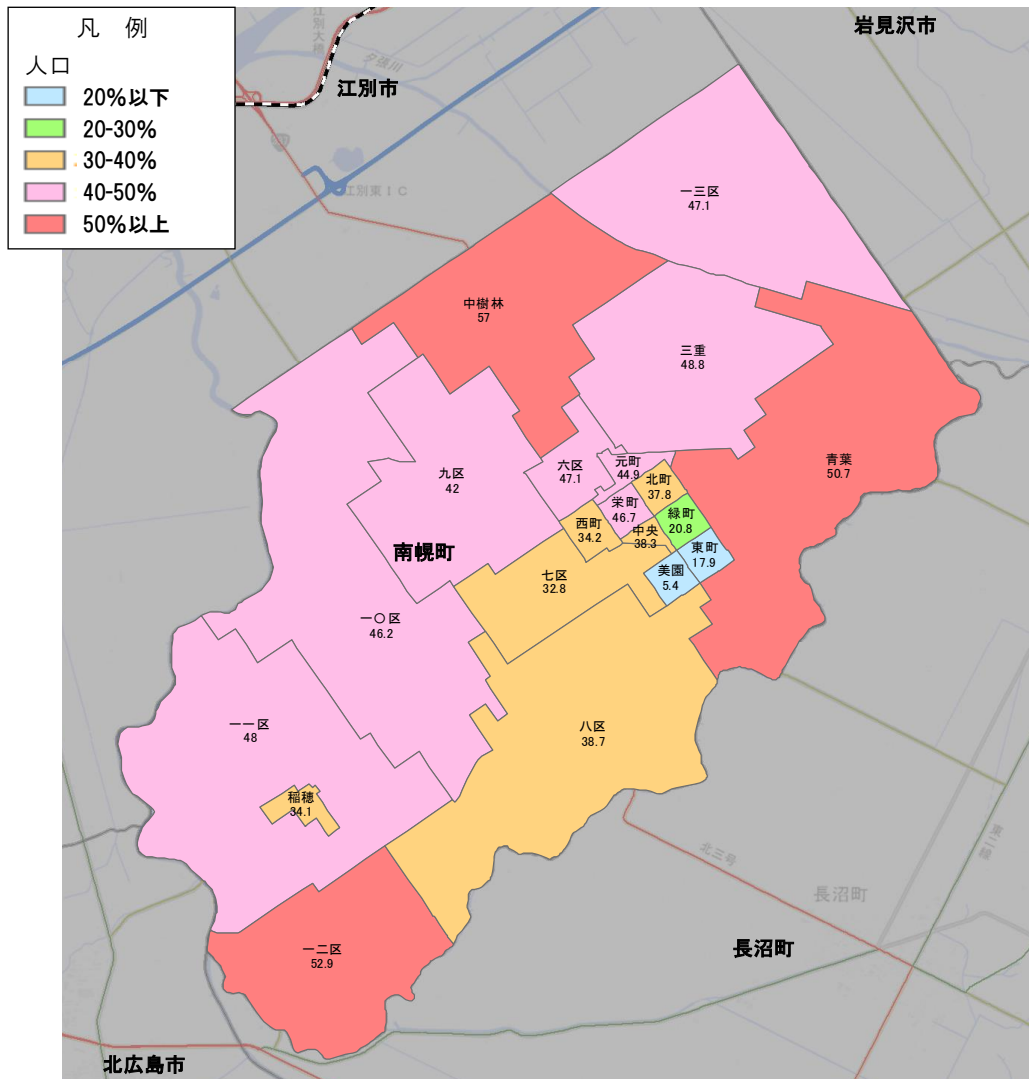
1) 地区別の高齢者人口・高齢化率

- ◇ 高齢者(65 歳以上)の人口も、中心地の西町、北町が特に多くなっており 300 人を超える高齢者が住んでいます。
- ◇ 地区別の高齢者数の推移を見ても、西町、北町の増加が顕著となっています。
- ◇ 高齢化率で見ると、美園や東町が 20%未満と低くなっており、中樹林、一二区、青葉が 50%以上と高くなっています。



資料：国勢調査（2020 年）

図 2-10 地区別の高齢者人口【2020 年】



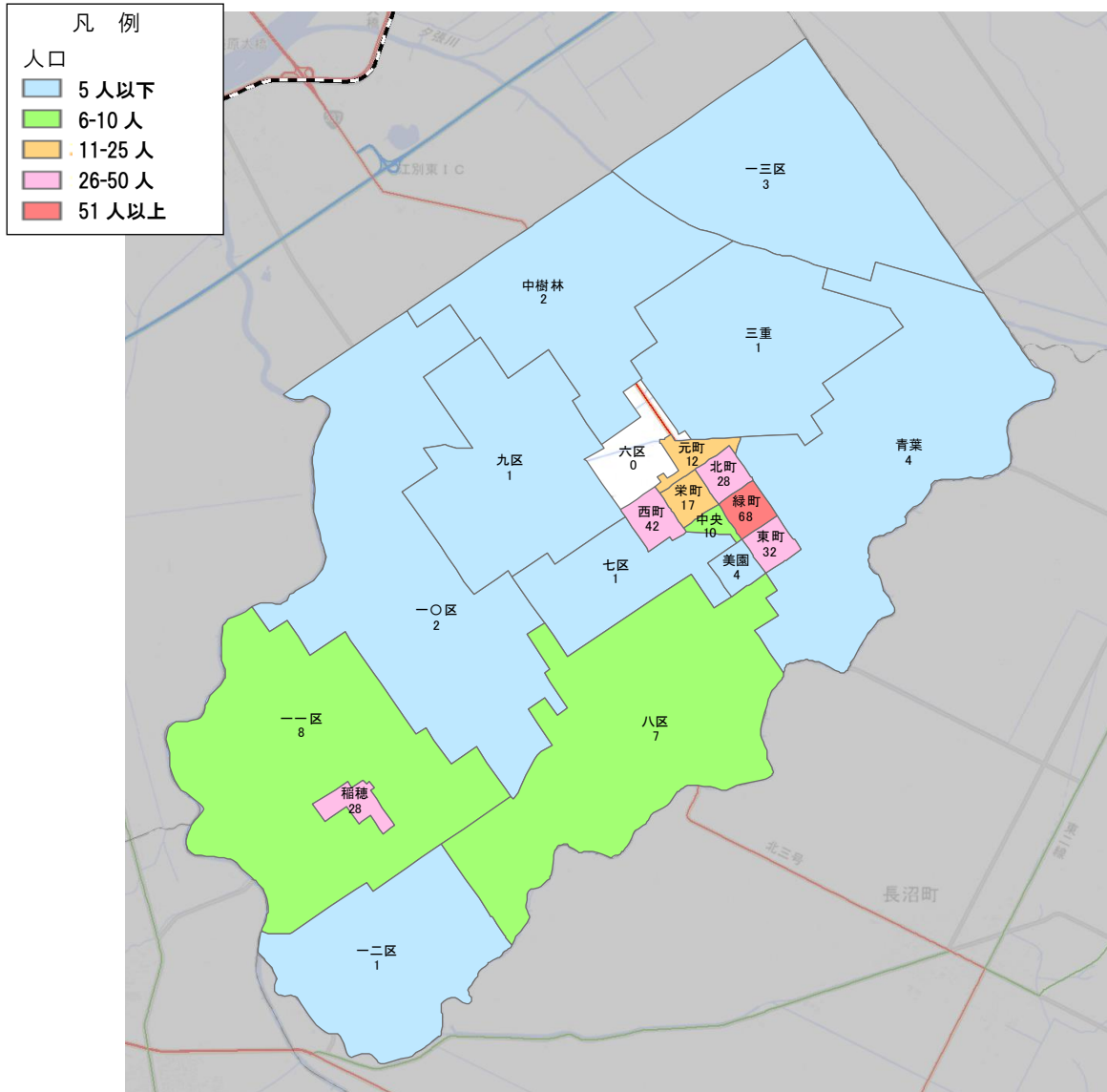
資料：国勢調査（2020年）

図 2-11 地区別の高齢化率【2020年】

(4) 15-19 歳人口

1) 地区別の 15-19 歳人口

- ◇ 高校生を含む 15-19 歳人口は、緑町が特に多くなっており(68 人)、次いで西町、東町と続きます。
- ◇ また、中心部から少し離れた稲穂でも比較的多くなっています(28 人)。



資料：国勢調査（2020 年）

図 2-12 地区別の 15-19 歳人口【2020 年】

2.3 施設立地

町民の日常生活の目的地となる主要施設の分布を把握するため、行政施設、医療施設（病院・診療所等）、教育施設（高校・小中学校）、商業施設（スーパー・コンビニ等）、金融機関・郵便局を整理しました。

(1) 行政・公共施設

◇ 南幌町内の行政・公共施設は、栄町に役場庁舎(本庁舎)や生涯学習センターがあります。



資料：国土数値情報（市町村役場等及び公的集会施設）

図 2-13 行政・公共施設

表 2-1 南幌町の行政・公共施設一覧

分類	名称	住所
本庁	南幌町役場	南幌町栄町3-2-1
集会施設	生涯学習センター	南幌町栄町3-3-1

資料：国土数値情報（市町村役場等及び公的集会施設）

(2) 医療施設

◇ 町内の医療施設は、病院が1施設、診療所が2施設となっています。



資料：国土数値情報（医療機関）

図 2-14 医療施設

表 2-2 南幌町の医療施設一覧

市町村	分類	医療施設名	診療科	住所
南幌町	病院	国民健康保険町立南幌病院	内科、小児科、外科、眼科	南幌町元町2丁目2-1
	診療所	特別養護老人ホーム 南幌みどり苑医務室	-	南幌町元町2丁目2-2
		医療法人 やわらぎ みどり野医院	内科、循環器科、消化器科、 整形外科	南幌町栄町1丁目1-20

資料：国土数値情報（医療機関）、北海道医療機能情報システム

(3) 教育施設

- ◇ 南幌町内の教育施設は、小学校、中学校、特別支援学校が1校ずつ立地しています。
- ◇ なお、町内にあった南幌高等学校は、令和4年度に閉校となっています。



資料：国土数値情報（学校）

図 2-15 教育施設

表 2-3 南幌町の教育施設一覧

市町村	分類	学校名		住所
南幌町	小学校	(町立)	南幌小学校	南幌町美園2-6-1
	中学校	(町立)	南幌中学校	南幌町栄町3-3-2
	特別支援学校	(道立)	北海道南幌養護学校	南幌町緑町5-1-1

資料：国土数値情報（学校）、令和4年度版 空知の教育（北海道教育庁空知教育局）

(4) 商業施設

◇ 町内の商業施設は、スーパーが1店舗(栄町)、コンビニが4店舗(中央、稲穂、元町、栄町)、ホームセンターが1店舗(中央)、ドラッグストアが3店舗(中央、栄町、元町)立地しています。



資料：iタウンページ（Web サイト）

図 2-16 商業施設

表 2-4 南幌町の商業施設一覧

市町	分類	店名	住所
南幌町	スーパー	株式会社ホクレン商事エーコープなんぼろ店	南幌町栄町1丁目3-3
	コンビニ	ローソン南幌町中央店	南幌町中央4丁目8-10
		セイコーマートなんぼろ店	南幌町稲穂2丁目4-14
		セブンイレブン南幌元町店	南幌町元町2丁目1-4
		セイコーマート南幌栄町店	南幌町栄町2丁目1-14
	ホームセンター	ホームックニコット南幌店	南幌町中央2-1-1
	ドラッグストア	ツルハドラッグ南幌店	南幌町中央2-1-1
		こじか薬局南幌店	南幌町栄町1丁目1-24-1F
		南幌調剤薬局	南幌町元町2丁目2-3

資料：iタウンページ（Web サイト）

(5) 金融機関・郵便局

◇ 町内の郵便局を含めた金融機関は、信用金庫 1 箇所(空知信用金庫)、郵便局 1 箇所が立地しています。



資料：国土数値情報（郵便局）、各金融機関・郵便局 HP

図 2-17 金融機関・郵便局

表 2-5 南幌町の金融機関・郵便局一覧

市町	分類	店名	住所
南幌町	信用金庫	空知信用金庫南幌支店	南幌町栄町1丁目3-1
	郵便局	南幌郵便局	南幌町栄町4丁目1-8

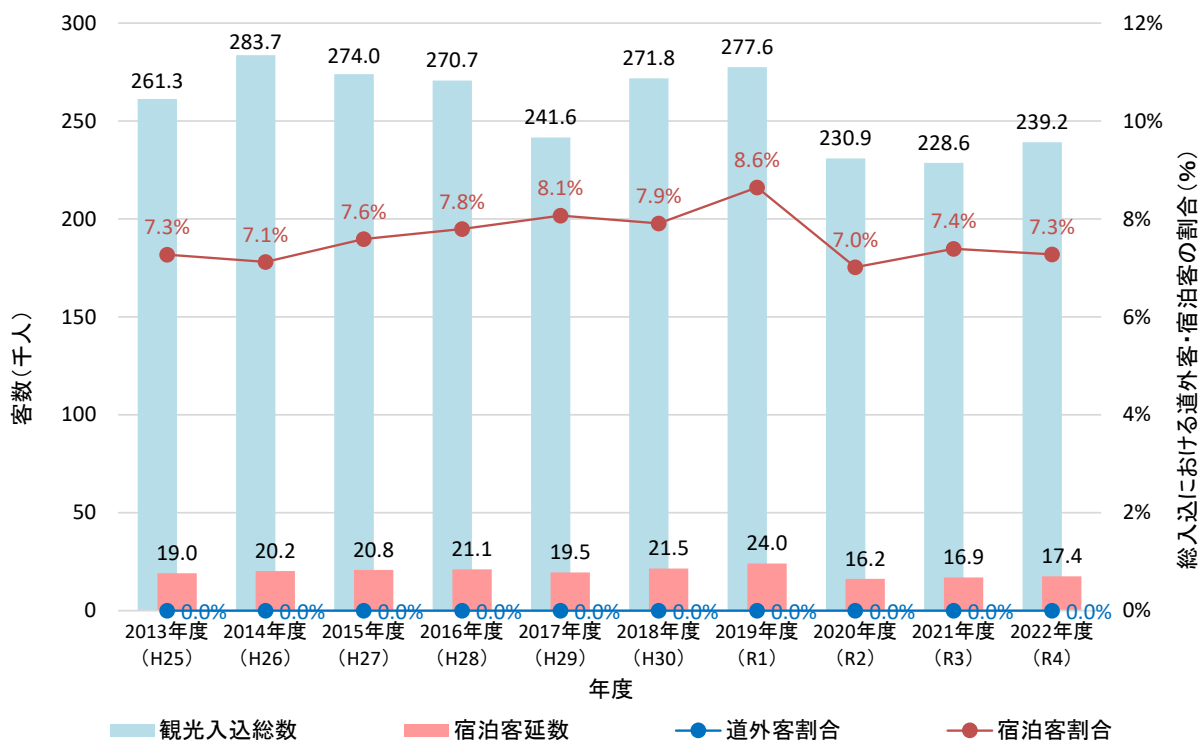
資料：国土数値情報（郵便局）、各金融機関・郵便局 HP

2.4 観光

町外からの来訪状況や目的地の分布を把握するため、観光入込客数の推移、観光施設の立地を整理しました。

(1) 観光入込客数

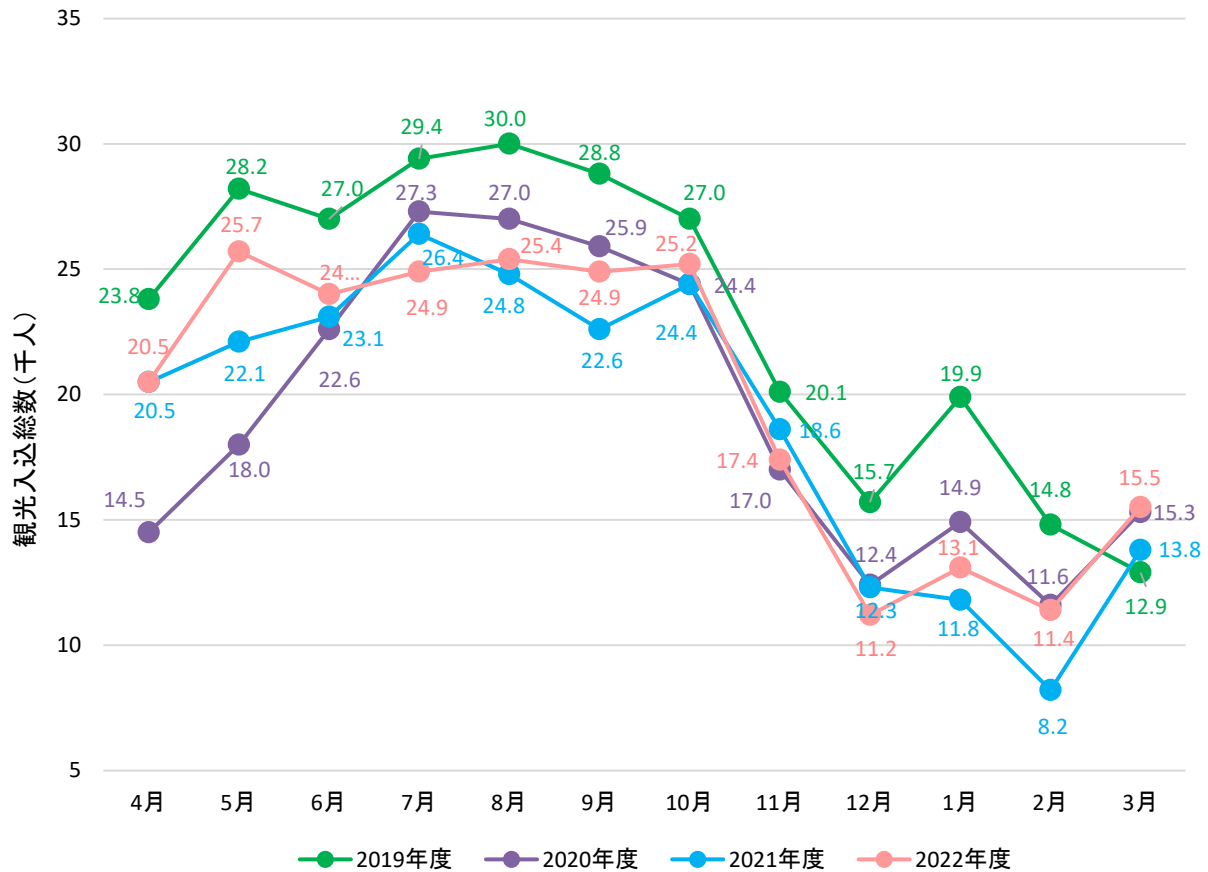
- ◇ 南幌町の観光入込の総数は、横ばいでしたが、2020 年度以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によりやや減少しています。
- ◇ 南幌町の観光入込客に占める道外客の割合は 0%となっています。
- ◇ 南幌町の観光入込客に占める宿泊客の割合は 10%以下と低くなっています。



資料：北海道観光入込客数調査報告書

図 2-18 観光入込客数の推移【2013～2022 年度の入込総数・宿泊客数など】

◇ 南幌町の月別の観光入込数は、7月～9月の夏期が多くなっており、新型コロナウイルス感染症の拡大中においても、大きな変化はありませんでした。



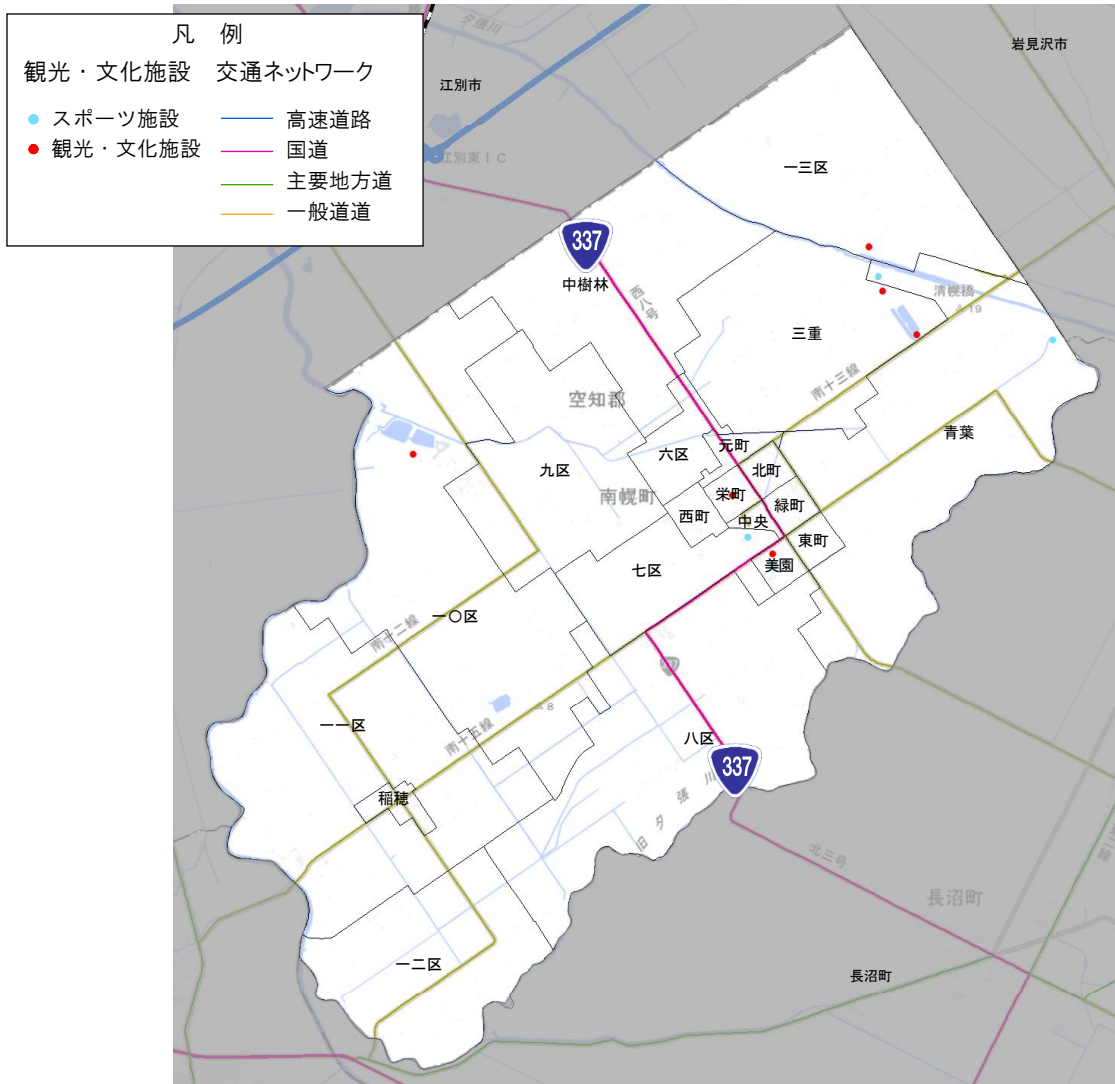
資料：北海道観光入込客数調査報告書

図 2-19 月別観光入込客数【2019～2022年度】

(2) 観光施設

◇ 南幌町内の観光施設は、温泉施設やキャンプ場が立地しています。

◇ また、令和5年度には、遊戯施設として子ども室内遊戯施設「はれっぱ」が南幌中央公園内にオープンしています。



資料：南幌町 HP【南幌町観光の情報】

図 2-20 観光施設

表 2-6 南幌町の観光施設一覧

市町	分類	名称	住所
南幌町	文化施設	郷土資料室	南幌町栄町3丁目3-1 生涯学習センター内
	遊戯施設	子ども室内遊戯施設「はれっば」	南幌町美園3丁目1番 南幌中央公園内
	観光施設	なんぼろ温泉ハート&ハート	南幌町南9線西15番地
		南幌リバーサイドカートランド	南幌町南12線西 夕張川河川敷地内
		三重湖公園キャンプ場	南幌町南13線西3番地
		三重緑地公園キャンプ場	南幌町南12線西3番地
	スポーツ施設	スポーツセンター	南幌町中央2丁目4-1
		町民プール	南幌町中央2丁目4-1
		リバーサイドゴルフ場	南幌町南15線西1番地
		中央公園パークゴルフ場	南幌町美園3丁目1番
		南幌リバーサイド公園	南幌町南12線西3番地

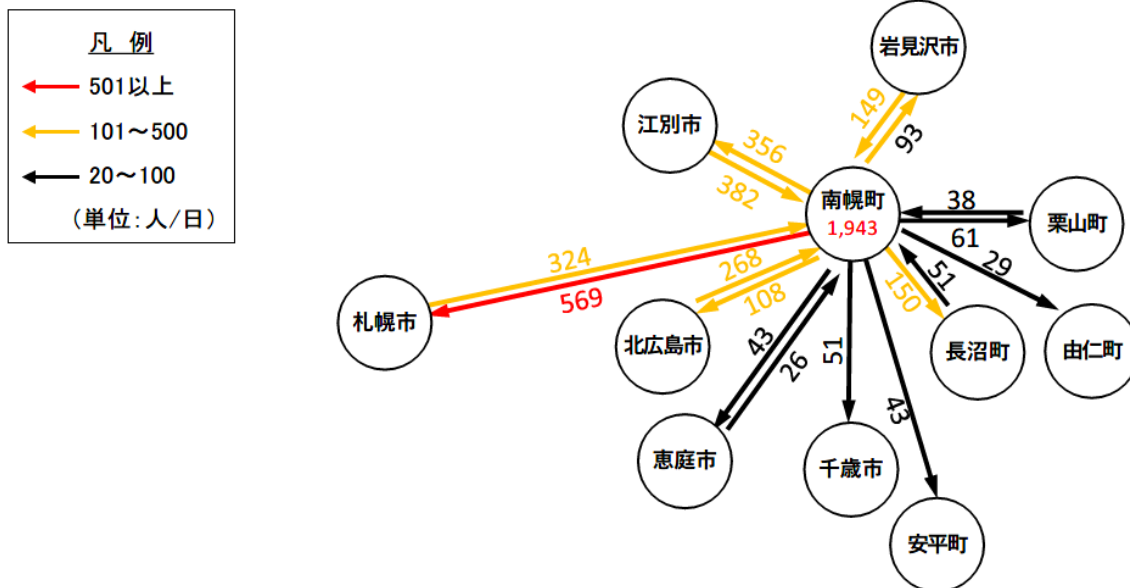
資料：南幌町 HP【南幌町観光の情報】等

2.5 流動

町民の町外への移動実態を把握するため、目的別（通勤、通学等）の流動を整理しました。

(1) 通勤目的

◇ 通勤目的の流動は、南幌町内が圧倒的に多いですが、町外との流動では、札幌市や江別市との往来が多くなっています。次いで、北広島市、岩見沢市、長沼町と続きます。

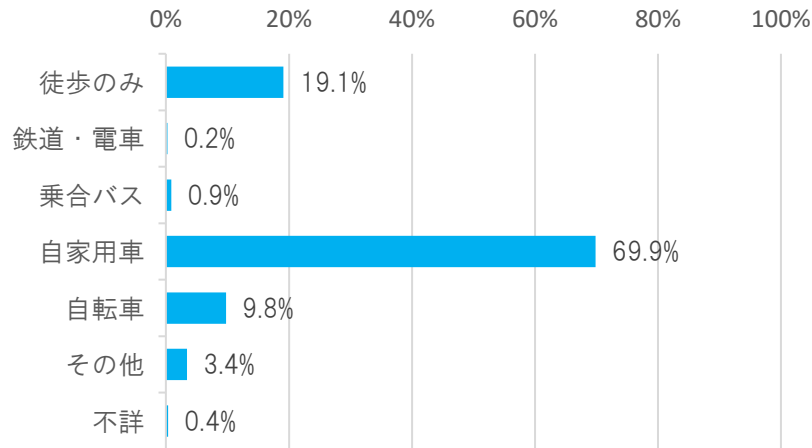


※数値は、通勤者数(人/日)であり、20人/日以上流動のみを記載

資料：国勢調査（2020年）

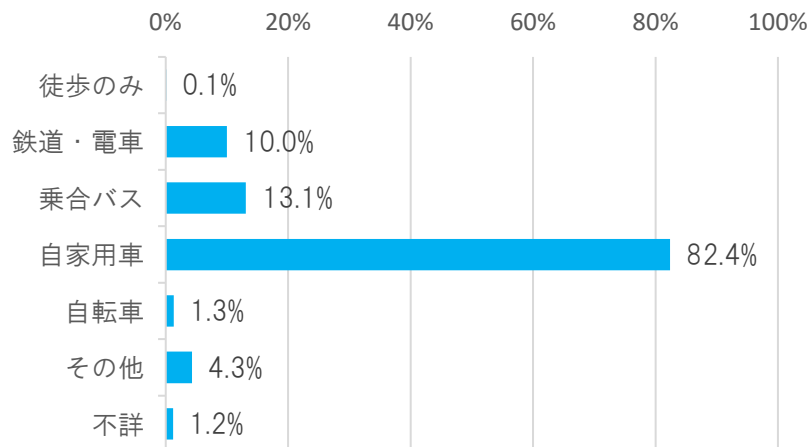
図 2-21 通勤目的の流動

- ◇ 通勤及び通学目的の移動における交通手段は、南幌町内と町外の流動のいずれも、自家用車が非常に多くなっています。
- ◇ 公共交通(鉄道・電車、乗合バス)の利用は、南幌町内ではほとんどありませんが、町外との流動では、乗合バスが約13%、鉄道・電車が約10%あります。



資料：国勢調査（2020年）

図 2-22 町内への通勤・通学の利用手段

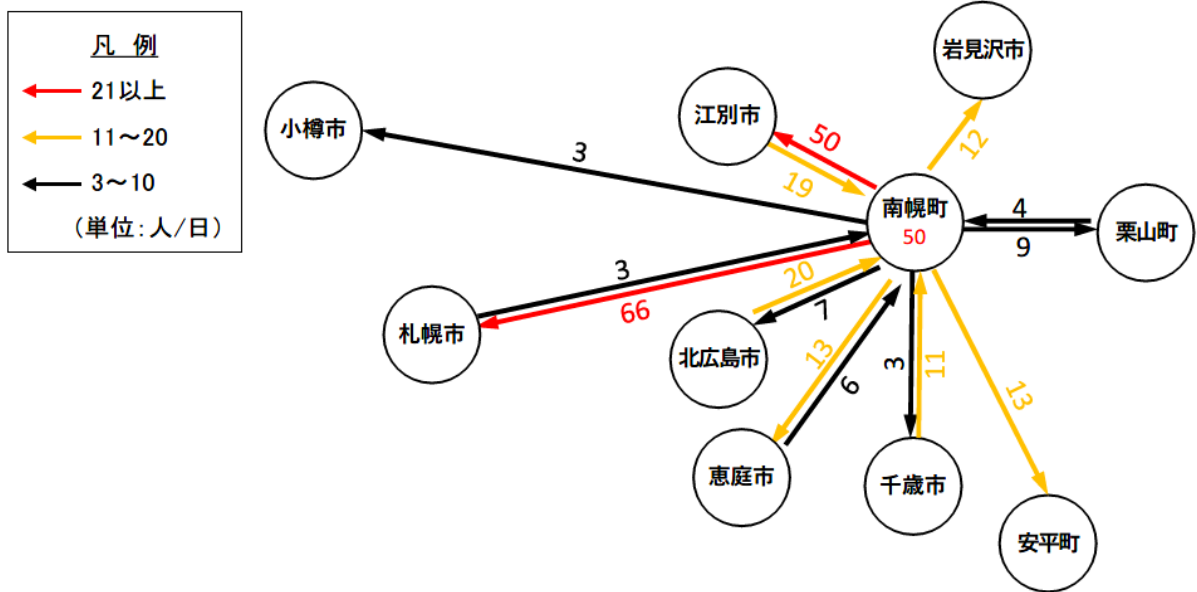


資料：国勢調査（2020年）

図 2-23 町外への通勤・通学の利用手段

(2) 通学目的

◇ 通学目的の流動は、札幌市が最も多く、次いで町内、江別市となっています。



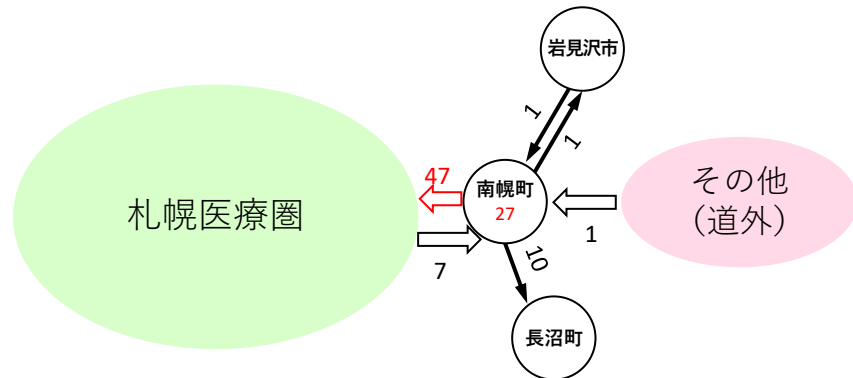
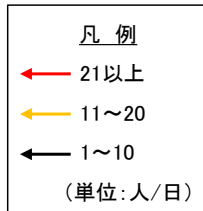
※数値は、15歳以上の通学者数

資料：国勢調査（2020年）

図 2-24 通学目的の流動

(3) 通院・治療目的

◇ 通院・治療目的の流動は、札幌医療圏が多くなっており、次いで南幌町内となっています。その他の流動はほとんど存在しません。



資料：R2 年度レセプトデータ

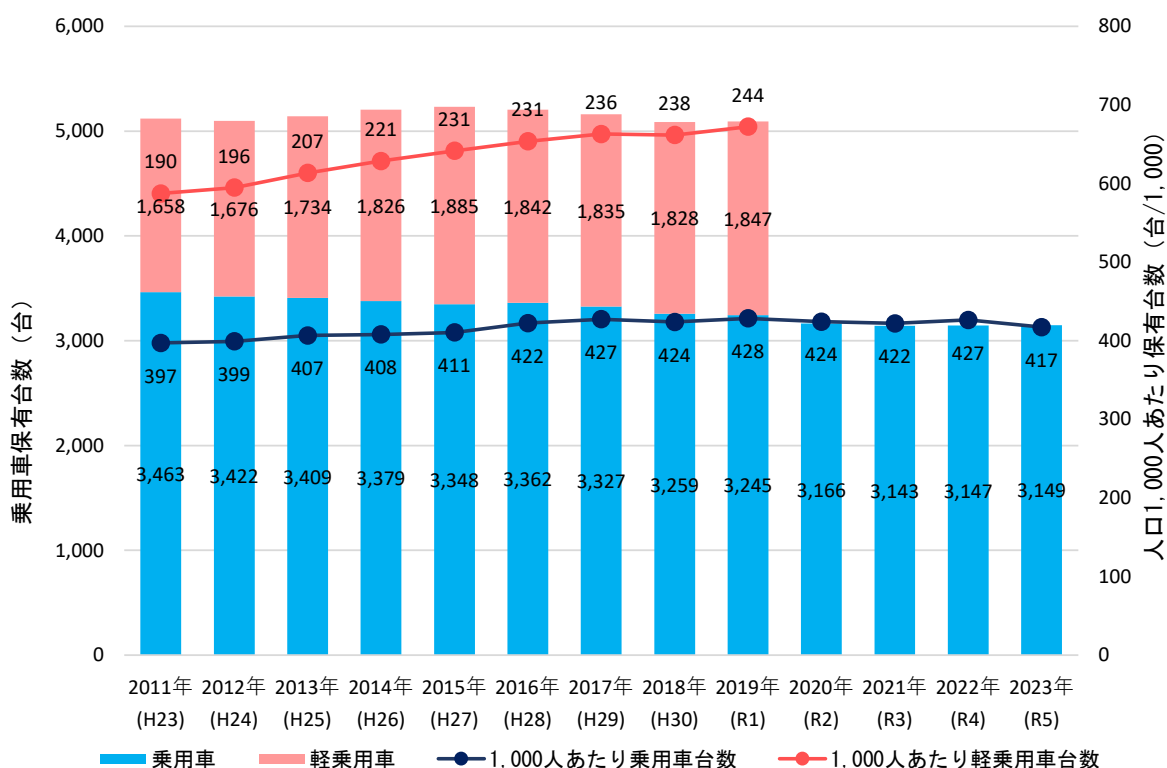
図 2-25 通院・治療目的の流動

2.6 自家用車利用動向

町民の主の利用手段となっている自家用車の利用動向を把握するため、乗用車保有台数、運転免許返納者数を整理しました。

(1) 乗用車保有台数

- ◇ 乗用車は、町民全体の保有台数は減少傾向ですが、人口が減少しているため、保有率（人口1,000人あたりの保有台数）は横ばいとなっています。
- ◇ 軽乗用車の保有台数は、2015年頃まで増加しており、以降、2019年までは概ね横ばいで推移しています。保有率は、年々、上昇しています。

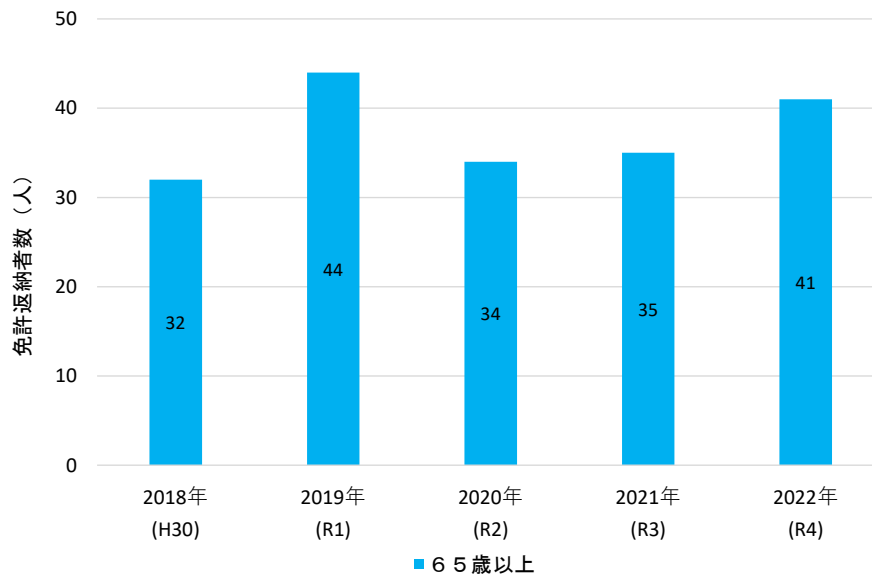


資料：保有台数：市町村別保有車両数年報（北海道運輸局）※R2～5は軽乗用車数のデータ無し
 人口：住民基本台帳（総務省）

図 2-26 乗用車保有台数・保有率の推移

(2) 免許返納者数

◇ 南幌町の免許返納者数は、2019 年が 44 人と多くなっており、その前後も 30～40 人程度で推移しています。



※栗山警察署受付分のみ

資料：栗山警察署提供資料

図 2-27 免許返納者数の推移

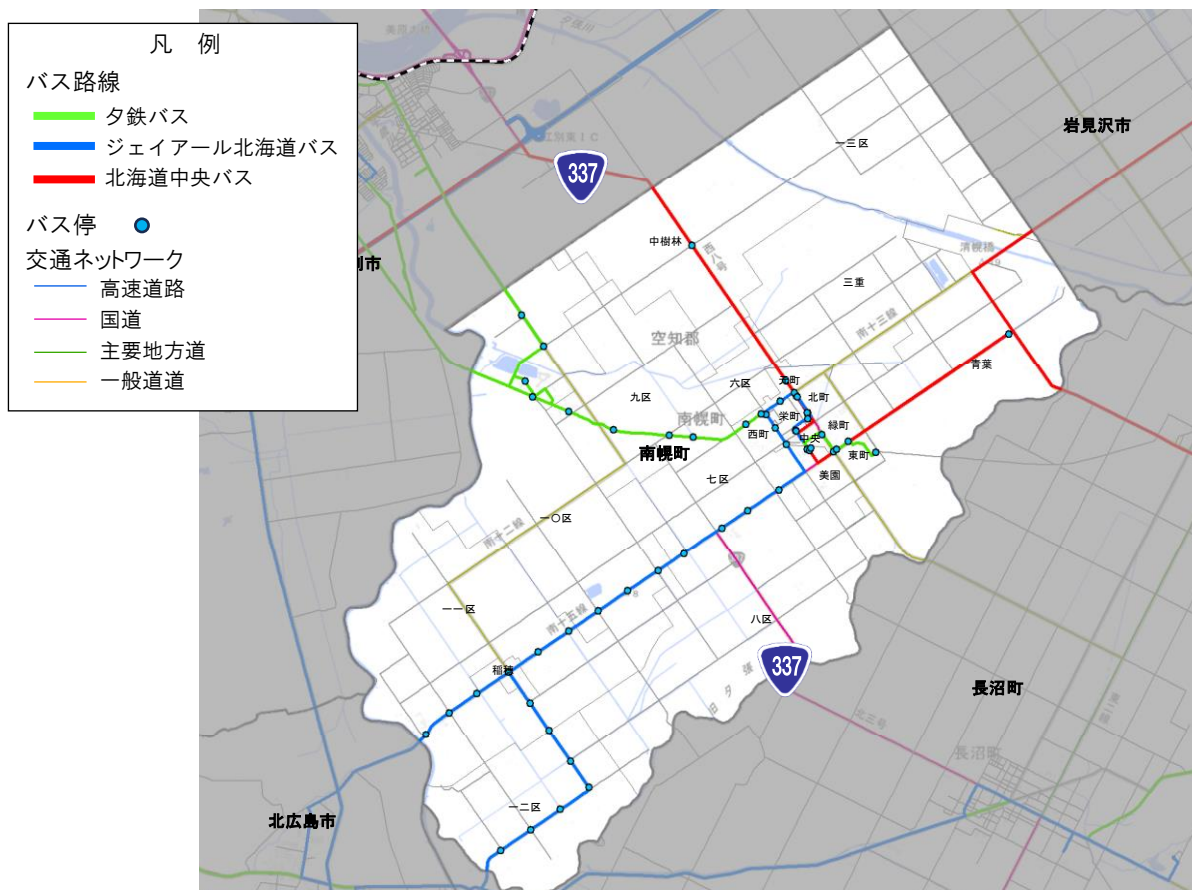
3. 地域公共交通の現状

南幌町の公共交通は、路線バスの他に町営の交通、タクシーで構成されています。それらの現状を整理しました。

3.1 路線バス

(1) 運行状況（2023（令和5）年10月時点）

- ◇ 町内の路線バスは、夕鉄バス、ジェイアール北海道バス、北海道中央バスが運行しています。
- ◇ 夕鉄バスは、南幌町内から江別を経由して、新札幌までを結ぶ便が平日往復計 28 便（南幌発が 13 便、南幌着が 15 便）となっています。
- ◇ ジェイアール北海道バスは、南幌町内から北広島まで、もしくは北広島を経由し大谷地まで平日往復計 18 便（うち 8 便が大谷地発着）となっています。
- ◇ 北海道中央バスは、夕張から栗山、南幌町内を経由して、札幌駅前を結ぶ高速バスとなっており、往復計 18 便運行しています。



資料：国土数値情報（R4）、北海道中央バス GTFS データを一部加工

図 3-1 町内バス路線の運行ルート

表 3-1 町内の路線バス運行状況

運行事業者	系統名	運行区間		便数（便/日）			
		起点	終点	平日		休日	
				往路	復路	往路	復路
夕張バス	札幌代行線	南幌東町	新札幌駅前	13	15	7	8
		南幌東町	大通	-	-	-	1
		南幌東町(江南橋経由)	新札幌駅前	-	-	1	-
ジェイ・アール 北海道バス	大 35 南幌（長沼線）	大谷地ターミナル	南幌ビューロー	4	4	3	3
	広 37 南幌	北広島駅(北の里牧場前経由)	南幌ビューロー	2	3	2	3
	広 38 南幌	北広島駅(西幌経由)	南幌ビューロー	3	2	3	2
北海道中央バ ス	高速くりやま号（札幌・栗山線）	札幌駅前ターミナル	栗山駅	6	6	6	6
	高速ゆうばり号（札幌・夕張線）	札幌駅前ターミナル	レースイリゾート	3	3	3	3

(2) 利用状況（バス乗込み調査結果）

南幌町を運行する路線バスの利用実態（乗車人数、乗降場所、利用目的・頻度）や利用者の声（満足度・課題等）を把握することを目的としてバス乗込み調査を実施しました。

さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画（2023（令和5）年6月）の策定に向けて、2022（令和4）年9月に実施されたバス乗降調査では、各路線の各バス停における乗降者のカウント調査、バス乗客へのヒアリング調査が実施されています。

また、2023年（令和5年）10月にも上記調査で実施していない系統について、同様の調査を実施しましたので、併せて整理しました。

表 3-2 調査対象系統

No.	系統名	起点	経由地	終点	運行事業者名	備考
1	札幌代行線	南幌東町	上江別西町 酪農構内	新札幌駅前	夕張バス	令和4年度 調査
2	大 35 南幌	大谷地 ターミナル	北の里	南幌ビューロー	ジェイ・アール 北海道バス	一部令和4年 度調査
3	広 37 南幌	北広島	北の里牧場前	南幌ビューロー	ジェイ・アール 北海道バス	
4	広 38 南幌	北広島	西幌	南幌ビューロー	ジェイ・アール 北海道バス	
5	高速くりやま号 (札幌・栗山線)	札幌駅前 ターミナル	南幌町立病院	栗山駅	北海道中央バス	令和4年度 調査
6	高速ゆうばり号 (札幌・夕張線)	札幌駅前 ターミナル	日赤病院前	レースイリゾート	北海道中央バス	令和4年度 調査

調査日：令和4年度調査：令和4年9月13日（火）

令和5年度調査：令和5年10月17日（火）

3. 地域公共交通の現状

調査は、調査員 1 名が対象のバスに乗り込み、「利用者への聞き取り調査」及び「調査員による目視調査」を行いました。調査内容は下記のとおりです。

表 3-3 調査手法・項目

調査手法	調査項目
利用者への聞き取り (アンケート) 調査	・職業 ・年齢 ・利用目的 ・利用頻度 ・乗降バス停 ・乗降後の移動手段 ・満足度 (課題)
調査員による目視調査	・バス停ごとの乗車人数と降車人数

目視調査および聞き取り調査の回収状況は下記のとおりです。

表 3-4 回収状況

No.	系統名	便数	乗車人数	アンケート 回収数	アンケート 回収率	備考
1	札幌代行線	22	448	213	47.5%	令和 4 年度調査
2	大 35 南幌	12	276	102	37.0%	令和 4 年度調査
		1	12	12	100%	令和 5 年度調査
3	広 37 南幌	4	9	8	88.9%	令和 5 年度調査
4	広 38 南幌	5	69	30	43.5%	令和 5 年度調査
5	札幌・栗山線	13 (臨時便含む)	200	122	61.0%	令和 4 年度調査
6	札幌・夕張線	6	75	35	46.7%	令和 4 年度調査

アンケート調査と調査員の目視調査の結果について、系統別の結果概要は以下のとおりです。

表 3-5 系統別バス乗込調査結果

No.	系統名	調査結果まとめ
1	札幌代行線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 65 歳以上の高齢者の利用が約 3 割と比較的多い ・ 通勤・通学での利用が約 6 割と主な移動目的である、週 3 日以上の利用が約 6 割と多い ・ 南幌町～江別市（特に江別駅前）間の利用が多い ・ 定時性やバス停及び目的地へのアクセス性は満足が約 8～9 割と高く、運行本数は不満足が約 5 割と高い
2	大 35 南幌	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会社員が約 4 割と主な利用であるが、高校生の利用も約 2 割と比較的多い ・ 通勤・通学での利用が約 8 割と主な移動目的であり、週 5 日以上の高頻度の利用が約 6 割と多い ・ 北広島市～南幌町間の利用に加え、大谷地ターミナル～南幌町間の利用も一定数ある ・ 定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、待合環境、乗継ぎの接続性は満足が約 8 割と高い
3	広 37 南幌	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生と会社員が約 4 割と主な利用となっている ・ 通勤・通学での利用が主な移動目的であり、週 5 日以上の高頻度の利用が約 7 割と多い ・ 南幌町もしくは北広島市～北広島駅間の利用が 100%を占める ・ 自宅からバス停の距離や、目的地へのアクセス性、運賃などへの満足度が 8 割以上と高い
4	広 38 南幌	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生と会社員が約 3 割と主な利用となっているが、大学生・専門学生の利用も約 2 割と比較的多い ・ 通勤・通学での利用が約 8 割と主な移動目的であり、週 5 日以上の高頻度の利用が約 7 割と多い ・ 南幌町もしくは北広島市～北広島駅間の利用がほとんどを占める ・ 自宅からバス停の距離や、定時性、目的地へのアクセス性などへの満足度が 8 割以上と高い
5	高速くりやま号 （札幌・栗山線）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会社員が約 4 割と主な利用であるが、大学生・専門学生の利用が比較的多い ・ 通勤・通学での利用が約 6 割と主な移動目的である ・ 週 3 日以上の利用が約 5 割と多く、月に数回程度の利用も約 3 割と比較的多い ・ 南幌町～札幌市間や栗山町～札幌市間の利用が多い ・ 定時性やバス停及び目的地へのアクセス性は満足が約 8 割と高く、運行本数は不満足が約 5 割と高い
6	高速ゆうばり号 （札幌・夕張線）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会社員が約 4 割と主な利用であり、65 歳以上の高齢者の利用が約 3 割と比較的多い ・ 通勤・通学の利用が約 2 割と比較的低く、通院での利用が約 2 割と比較的多い ・ 月に数回程度の利用が約 5 割と多い ・ 南幌町～札幌市間の利用が多い ・ 定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、待合環境は満足が約 8～9 割と高く、運行本数と運行時間帯は不満足が約 4 割である

3.2 町営の公共的な交通

(1) オンデマンド交通「あいるーと」

1) 運行状況

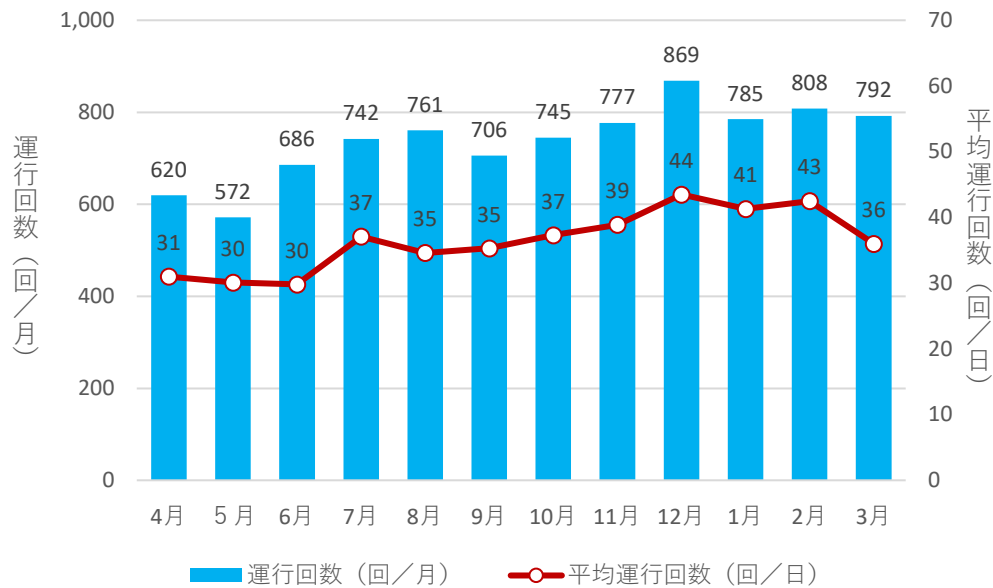
- ◇ オンデマンド交通「あいるーと」は、町内全域を対象に運行しています。
- ◇ 平日 8～17 時の間であれば、希望時間の 30 分前までに事前予約を行うことで、指定の場所、時間に移動が可能です。予約方法は、電話、インターネットによる予約となっており、配車システム(SAVS)により、乗合いの有無や運行ルートが決定されます。
- ◇ 車両は 10 人乗りワンボックスタイプ 2 台で運行しており、乗車定員は 8 人までとしています。
- ◇ 運賃は大人(高校生以上)300 円、小中学生 100 円、未就学児無料となっています。



図 3-2 オンデマンド交通「あいるーと」で使用されている車両

2) 利用状況（令和4年度）

- ◇ 令和4年度の運行回数は 8,863 回、利用者数は 9,670 人であり、月別の利用状況を見ると、1 日当たりの運行回数が徐々に上昇しており、特に冬期(12 月～2 月)の利用が多くなっています(年度平均で 36 回/日)。
- ◇ 時間帯別曜日別に見ると、平日 5 日間のうち、特に金曜日や、午前中(9 時、10 時)の利用が多くなっています。



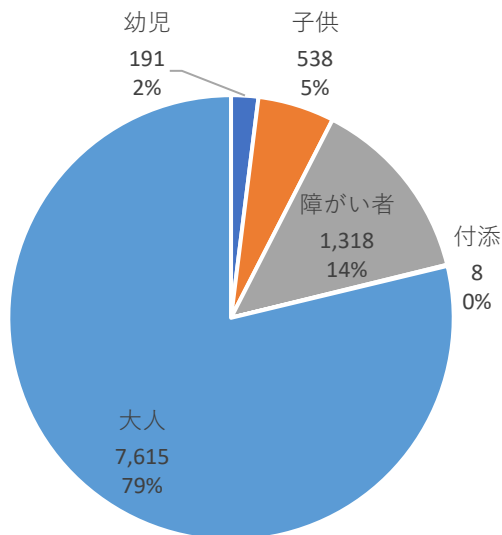
資料：南幌町資料

図 3-3 オンデマンド交通「あいるーと」の月別運行回数の推移

表 3-6 乗車時間帯別曜日別運行回数

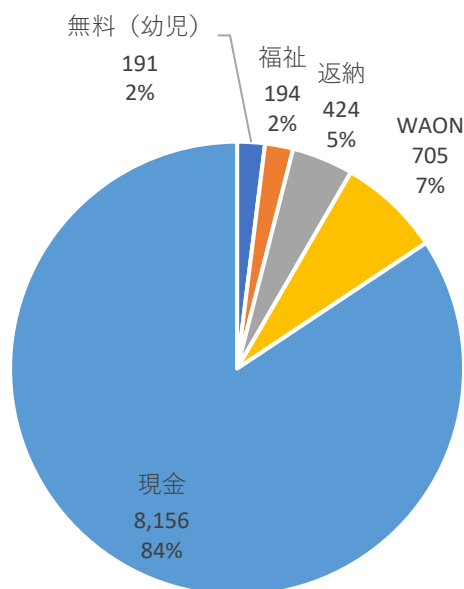
	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	総計
月曜日	203	273	298	240	160	142	238	160	67	1,781
火曜日	216	306	276	246	141	144	180	141	133	1,783
水曜日	179	233	224	168	116	124	224	137	107	1,512
木曜日	209	254	298	225	128	141	203	192	94	1,744
金曜日	194	340	353	257	154	198	235	197	110	2,038
総計	1,001	1,406	1,449	1,136	699	749	1,080	827	511	8,858

- ◇ 利用者の属性を見ると、大人が 8 割を占め、次いで障がい者の利用が多くなっています。
- ◇ 運賃の支払い方法は現金が 8 割以上を占めますが、WAON による支払いも 7%程度を占めています。



資料：南幌町資料

図 3-4 オンデマンド交通「あいるーと」利用者属性



資料：南幌町資料

図 3-5 オンデマンド交通「あいるーと」の運賃支払い方法

3) 収支状況

- ◇ オンデマンド交通「あいるーと」の収支状況を見ると、運賃収入は約 230 万円、国庫補助金と合わせると、約 500 万円の収入となっています。一方、支出は、人件費を含む委託費が約 1,400 万円と 8 割以上を占め、その他が燃料費等と SAVS のシステム費用を含む一般管理費となっています。
- ◇ その結果、収支としては、経費の約 7 割にあたる約 1,200 万円を町が負担しており、より一層の利用促進が望まれます。

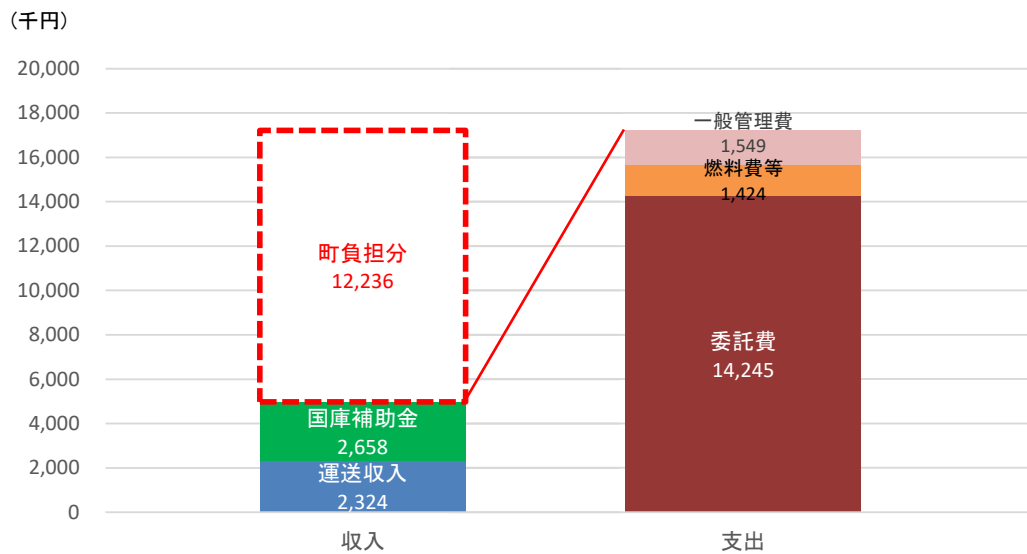


図 3-6 オンデマンド交通「あいるーと」の収支状況 (令和 4 年度)

(2) スクールバス

1) 運行状況

◇ 現在、遠距離から通学する児童生徒を対象に、スクールバスを運行しています。学年によって対象とする距離の基準が異なり、概ね市街地を除く地域の児童学生がスクールバスを利用しています。

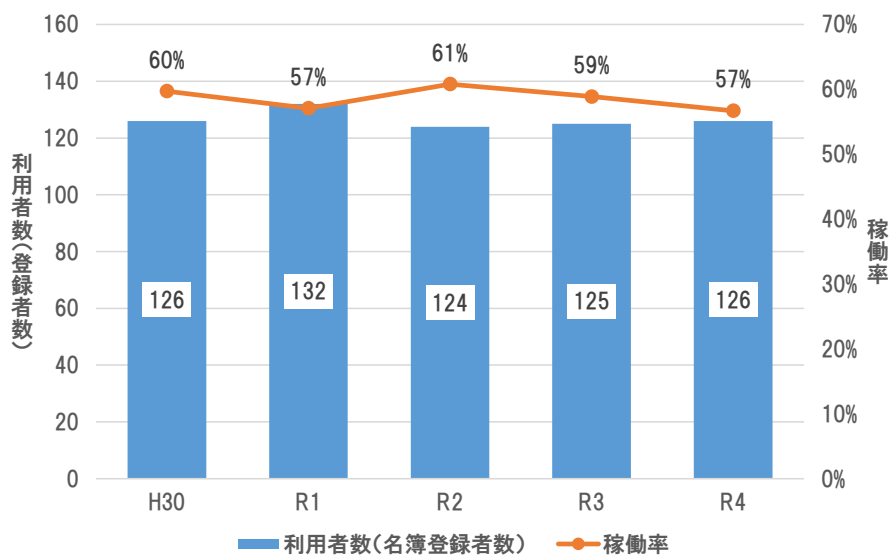
- ◆小学 1・2 年生：2.5 キロメートル以上
- ◆小学 3・4 年生：3.0 キロメートル以上
- ◆小学 5・6 年生：4.0 キロメートル以上
- ◆中学生 : 5.5 キロメートル以上

<車両>

50 名 (3 台)

2) 利用状況

◇ 例年 120～130 人程度の利用者登録があり、稼働率(年間の利用日数割合)は 60%前後となっています。

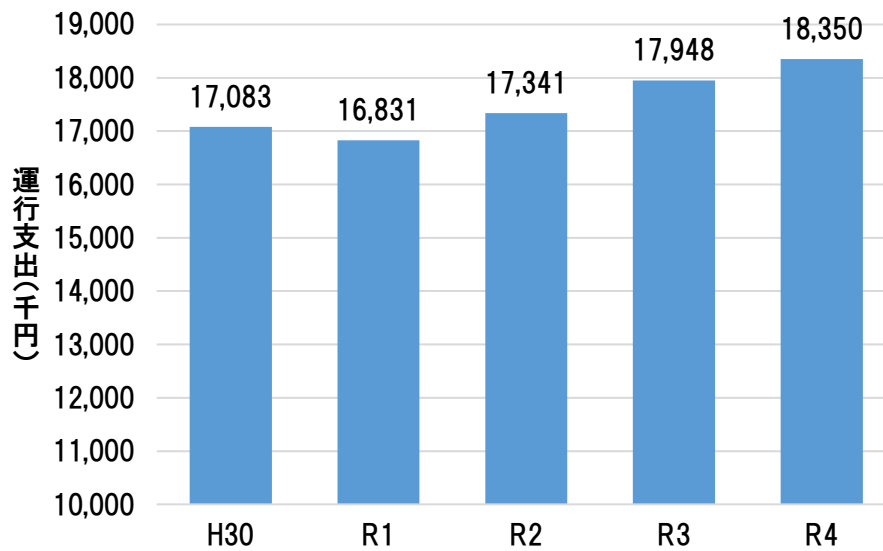


資料：南幌町資料

図 3-7 スクールバスの利用状況 (利用者数・稼働率)

3) 運行経費

◇ 運行支出は、燃料費の高騰や修繕費の増加などの影響により年々増加しており、令和4年度は約1,800万円と、平成30年度からの5年間で約7%増加しています。



資料：南幌町資料

図 3-8 スクールバスの運行支出の推移

(3) 福祉有償運送

◇ 南幌町では、福祉有償運送として、交通弱者に対する移動サービスを実施しています。

1) 運行状況

表 3-7 福祉有償運送の概要

運行主体	運行事業者	利用対象者	車両サイズ	その他 補足事項
南幌町	南幌町社会福祉協議会	身体障害者手帳が交付されている在宅の肢体不自由の方 車椅子等でなければ移送が困難な方 介護保険や障がい者自立法などで同様のサービスを受けてない方	車椅子車 ハイエース（町所有）	利用回数は月4回以内 （移送サービス事業）
南幌町社会福祉協議会	南幌町社会福祉協議会	町内に住所を有するもので、普通自動車の乗り降りに不自由をきたす障がい者及び要支援・要介護認定者	回転シート車 キューブ（社協所有）	平成18年4月より運行開始 ＜利用目的＞ ①医療機関への通院及び入退院の移動 ②公的機関における諸手続きのための移動など （らくらくサービス事業）

2) 利用状況

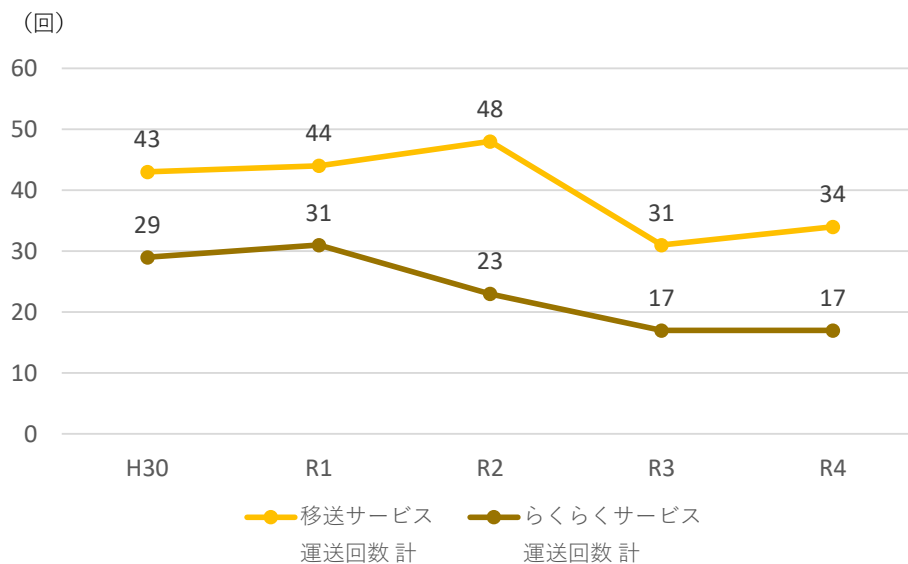


図 3-9 福祉有償運送の利用状況（利用回数）

(4) 町による公共交通に対する助成（高校等通学補助）

◇ 南幌町では、教育に係る経済的負担を軽減するため、町外に通う高校生の通学費の一部を補助しています。

＜対象者＞

- ・ 高等学校、高等専門学校、特別支援学校高等部に通学する生徒の保護者で、南幌町在住
- ・ 町税等の滞納がないこと

＜補助額＞

入学より3年間、通学先の学校により一定の額を補助（下記参照）。

ただし、長期休業（夏期：8月、冬期：1月）は除き、年間10ヶ月分を上限とする

（1ヶ月あたり）

市町村	学校名	補助金額(※1区分)	補助金額(※2区分)
長沼町	長沼	10,000円	9,200円
栗山町	栗山	9,300円	10,000円
江別市	江別	8,600円	10,000円
	野幌	9,300円	10,000円
	とわの森三愛	10,000円	10,000円
	大麻	10,000円	10,000円
北広島市	北広島	7,200円	3,700円
〃	北広島西	9,100円	6,400円
〃	札幌日本大学	9,400円	6,000円
岩見沢市	市内すべて	10,000円	10,000円
恵庭市	市内すべて	10,000円	6,600円
千歳市	市内すべて	10,000円	7,700円
札幌市	市内すべて	10,000円	10,000円 札幌東商業高校は 6,600円

※1区分：2区分以外

※2区分：8区（12号より西側）、10区、11区、12区、稲穂町内会

3.3 タクシー・ハイヤー

(1) 事業者概況

- ◇ 町内には、タクシー会社が1社となっており、あいるーとの運行業務も受託しています。
- ◇ 車両やドライバーは多くなく、ドライバー4名のうち3名は65歳以上と、今後のドライバーの更なる高齢化が憂慮されます。

表 3-8 町内のタクシー事業者

No	事業者名	ドライバー数	車両数	備考
1	有限会社新和	4名	2台	オンデマンド交通「あいるーと」運行業務受託事業者

資料：事業者提供資料（2023（令和5）年12月時点）

(2) 運行状況

- ◇ 運行時間は毎日（1月1日除く）7時～20時となっています。

(3) 利用状況

- ◇ 利用状況は概ね月に600～800人程度で推移しています。
- ◇ そのうち約半数が町内の利用となっており、次いで江別方面や札幌市方面が多くなっています（事業者ヒアリングより）。

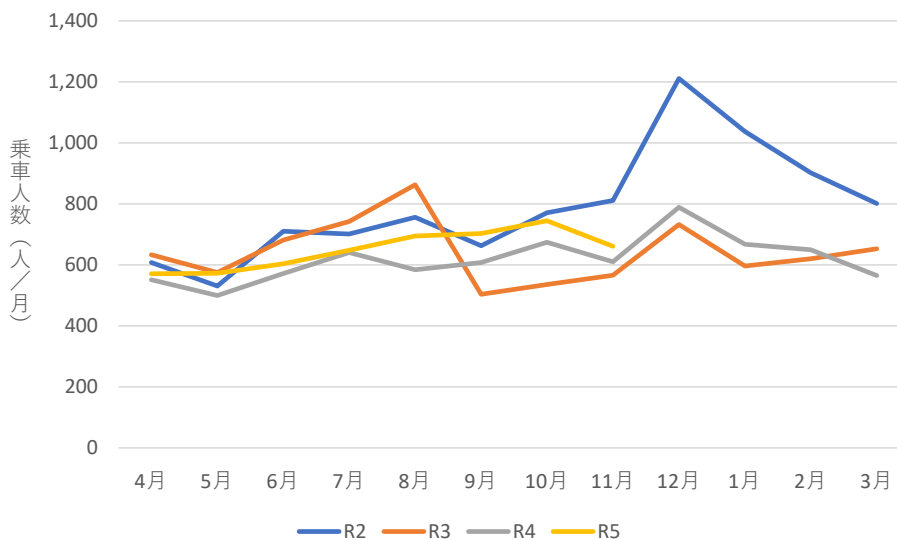


図 3-10 タクシーの月別利用乗車人数の推移

4. 移動特性・ニーズ

町民へのアンケート結果より、町民の移動に関する特性やニーズを以下に整理しています。

4.1 調査概要

(1) 調査目的

南幌町民の移動実態や路線バス等の利用状況を把握するとともに、南幌町の今後の公共交通に対する率直な意見を収集し、南幌町に相応しい交通サービスの在り方の検討の基礎資料とするため、本アンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象

10月初旬に町内各世帯に配布される「広報なんぼろ」の配布と合わせて、調査票（依頼文を含む）を各世帯に配布しました。

本アンケートは、公共交通を利用していない方も対象としていますが、世帯の中で公共交通をよく利用される方がいる場合は、その方に優先して回答いただけるようお願いしました。

(3) 調査方法

回答の回収は、所定の投函箱への投函のほか、Web 回答フォームによる回答も可能としました。アンケートの回収は、令和5年10月18日（水）までとしました。

(4) 調査内容

- **回答者属性**：年齢・職業、居住地区、バス停までの所要時間、自動車の運転状況、運転している場合の運転の継続意向・運転が困難になった後の対応、運転していない場合の家族等による送迎の可否
- **移動実態**：「南幌町内への移動」、「南幌町以外（札幌市・江別市等）への移動」について、外出目的地別の外出頻度・外出目的（通勤・通学・買い物・通院等）、利用手段（夏期/冬期）
- **路線バスの利用状況・問題点**：路線バスの利用頻度（夏期/冬期）、路線バスについて困っていること
- **今後の公共交通施策に関する考え方等**：町の財政負担のあり方、利便性向上を図るうえで利用したい新たな仕組み、公共交通全般に対する自由意見

4.2 調査結果

(1) 回答状況

- ◇ 「広報なんぼろ」と合わせて 3,400 件配布し、180 票の回答がありました（回収率 5.3%）。
- ◇ 内訳は、郵送での回答が 33 票（約 2 割）、WEB での回答が 147 票（約 8 割）でした。

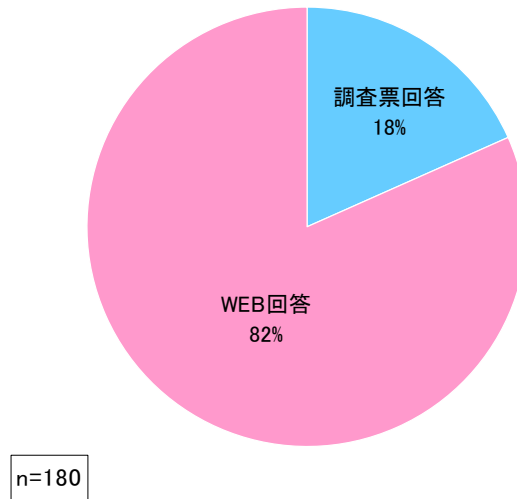


図 4-1 アンケート回答の取得状況

(2) 回答者について

- ◇ 回答者の年代は、40～49 歳がやや多く、85 歳以上（3 名）の 2%など、70 歳以上が少ない傾向にありますが、南幌町の年齢構成を考慮すると、全世代から偏りなく回答が得られています。

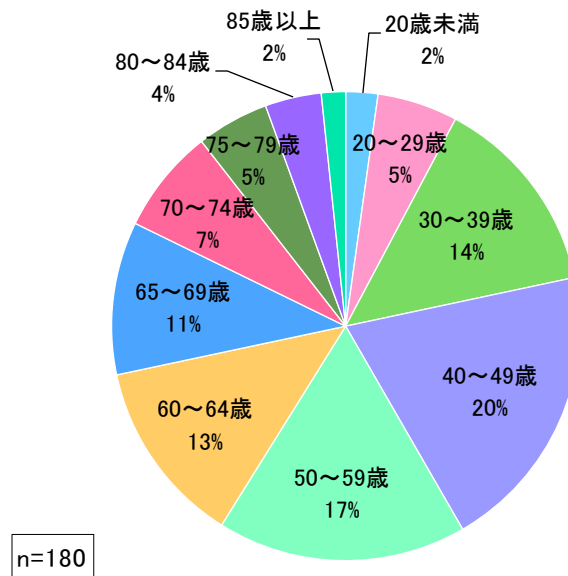


図 4-2 回答者の年齢構成

◇ 回答者の職業は、会社員・団体職員が多く、続いて公務員、パート・アルバイトとなっています。

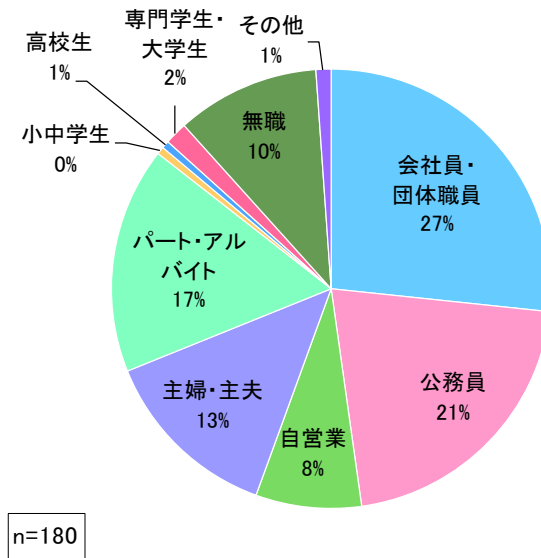


図 4-3 回答者の職業

◇ 回答者の最寄りのバス停までの所要時間について、80%以上が「10分以内」と回答しており、「60分以内・60分以上」はいずれも1%程度となっています。

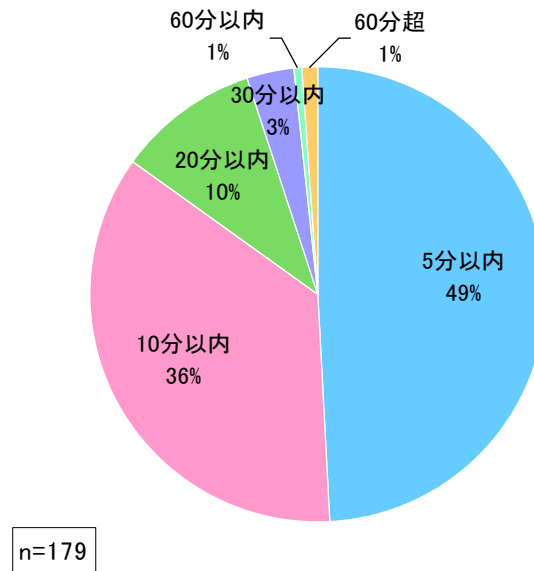


図 4-4 回答者の最寄りのバス停までの所要時間

- ◇ 回答者の 80%以上が「運転している」と回答しており、現状、自家用車が町民の主の移動手段となっていることが推測されます。
- ◇ 「運転している」の割合を年齢別に見ると、69 歳までは概ね 90%程度が運転していると回答しており、70～74 歳で 70%程度、80～84 歳で 40%程度まで減少しています。

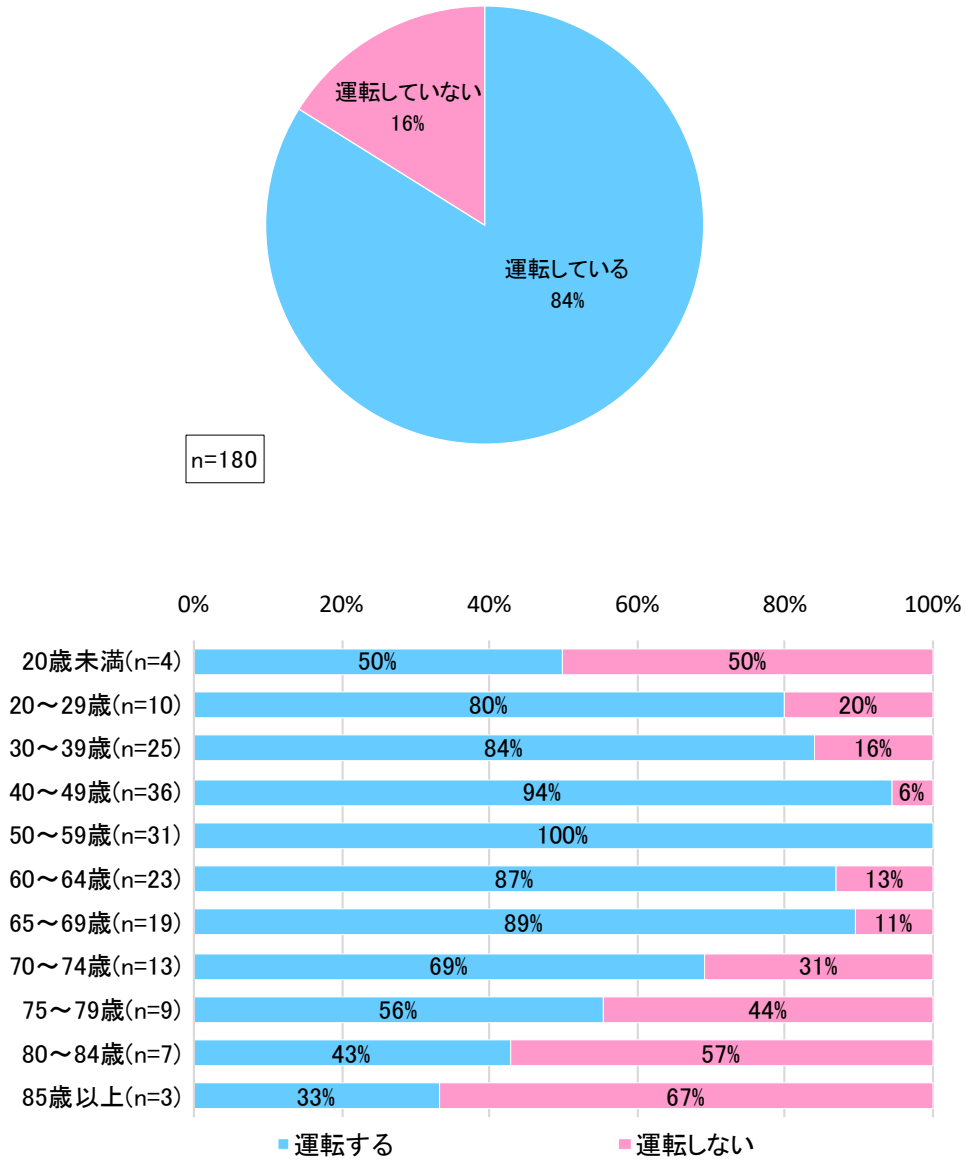


図 4-5 回答者の車の運転状況

- ◇ 車を運転している方の約90%が「65歳まで」運転すると回答しており、続いて「80歳まで」(5%)、「75歳まで」(3%)が多くなっています。
- ◇ 年齢別に見ると、59歳以下の回答者は「65歳まで」が多く占めているが、75～79歳は「80歳まで」と「85歳以降も運転」が80%を占め、年齢が上がるほど、長く運転しようとしている傾向があります。

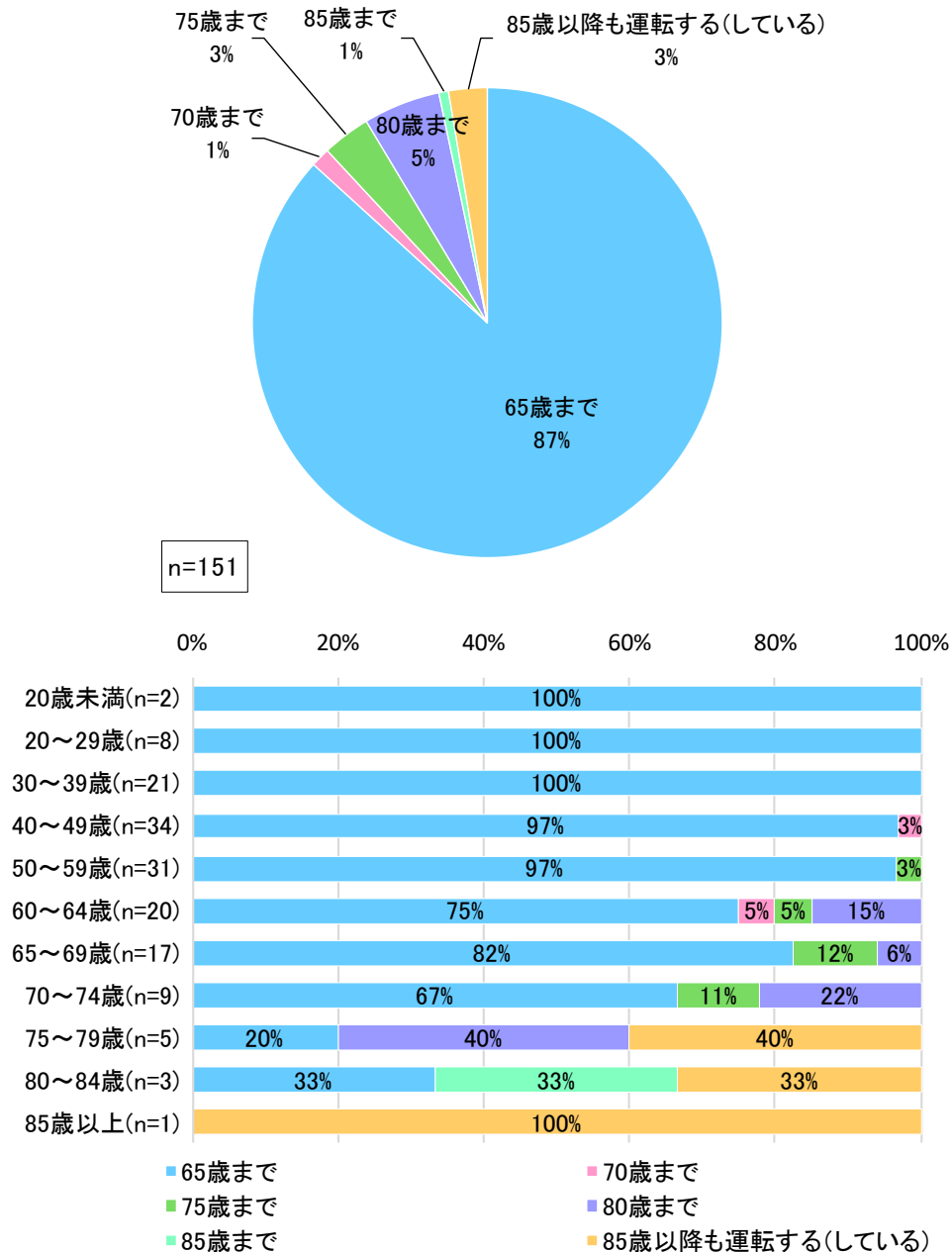


図 4-6 回答者の将来の運転への考え

◇ 運転が困難になった際の対応として、「バスなどの公共交通に頼る」(約 65%) が最も多くなっており、次に「町外の都市部に引っ越す」(約 22%) が多くなっています。
 ◇ 年齢別に見ると、「長い距離の移動が必要のない市街地などへ引っ越す」は、40～49 歳が一番多く(約 41%)、若い世代の割合が高くなっている傾向があります。

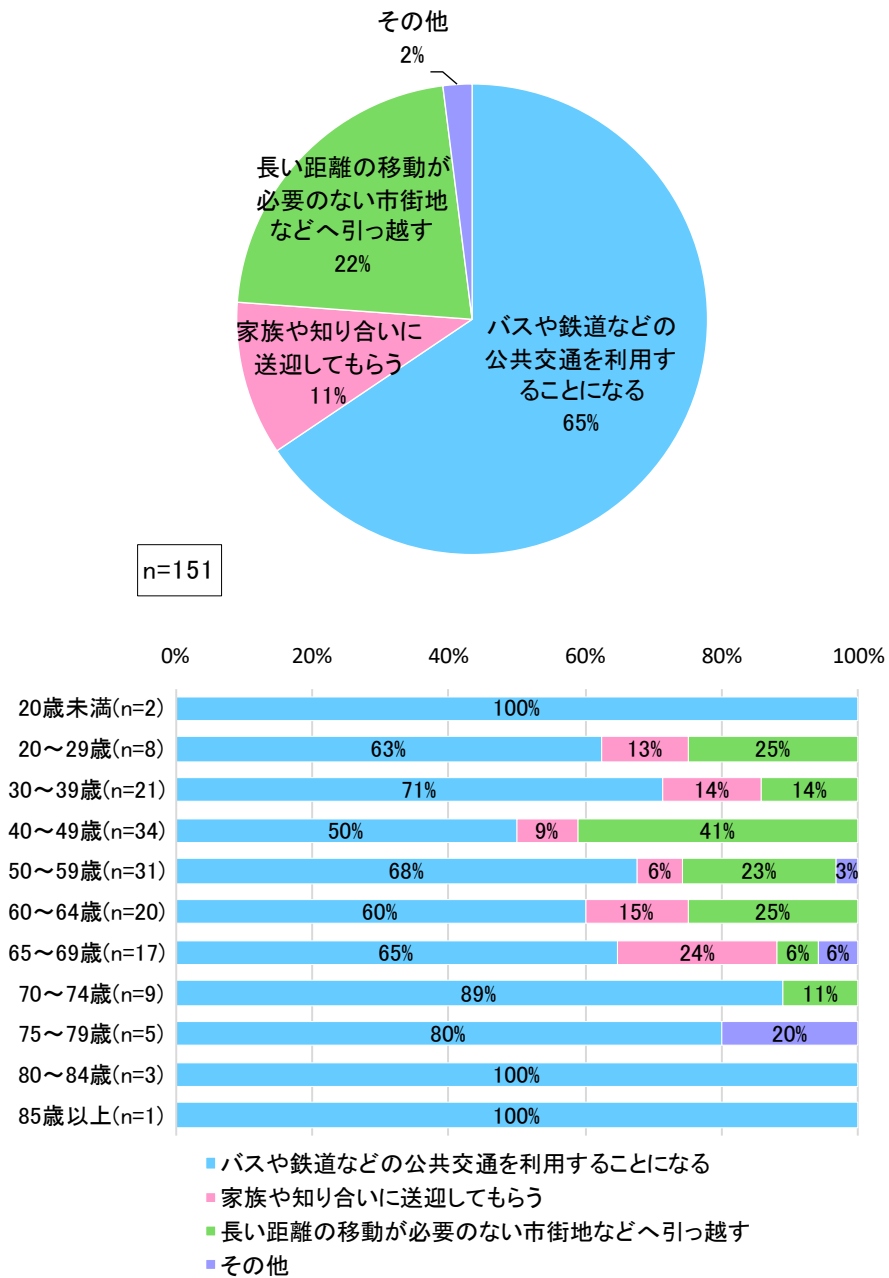


図 4-7 回答者の運転困難時の対応

(3) 移動実態について

- ◇ 外出の目的地は、江別市方面が約 35%と最も多く、次に札幌市方面が 24%、町中心部（市街地）が約 22%となっています。
- ◇ 年齢別に見ると、70 歳以上では「町中心部（市街地）」が約 40%以上の回答があり、「江別市方面・札幌市方面」は若い世代の割合が高くなっている傾向があります。

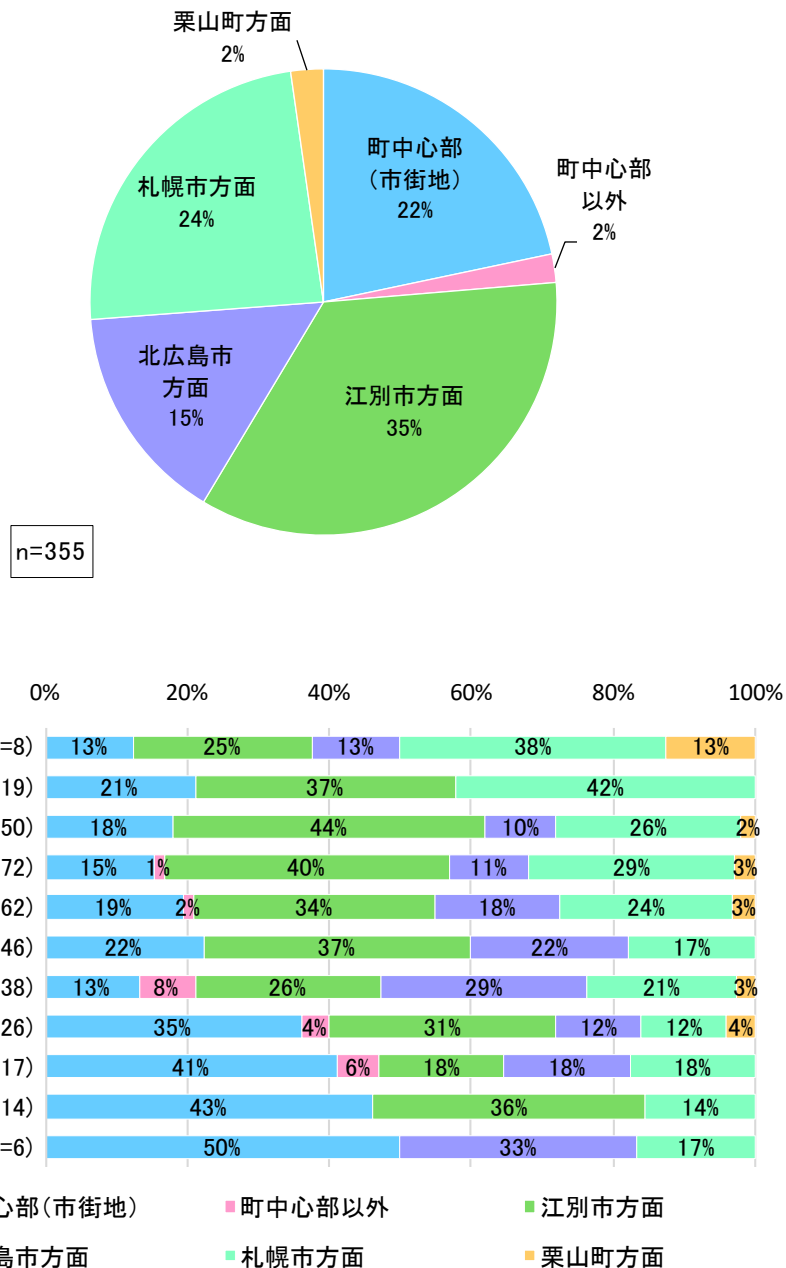


図 4-8 回答者の外出時の目的地（頻度の高い2つまで）

- ◇ 外出頻度は、「週に1~2回」が約35%、次に「月に1~3回」が約25%と多くっており、「ほぼ毎日(週5回以上)」も約20%を占めています。
- ◇ 外出の目的地別に見ると、最も目的地として多くになっている「江別市方面」で「週1~2回」が約57%となっています。

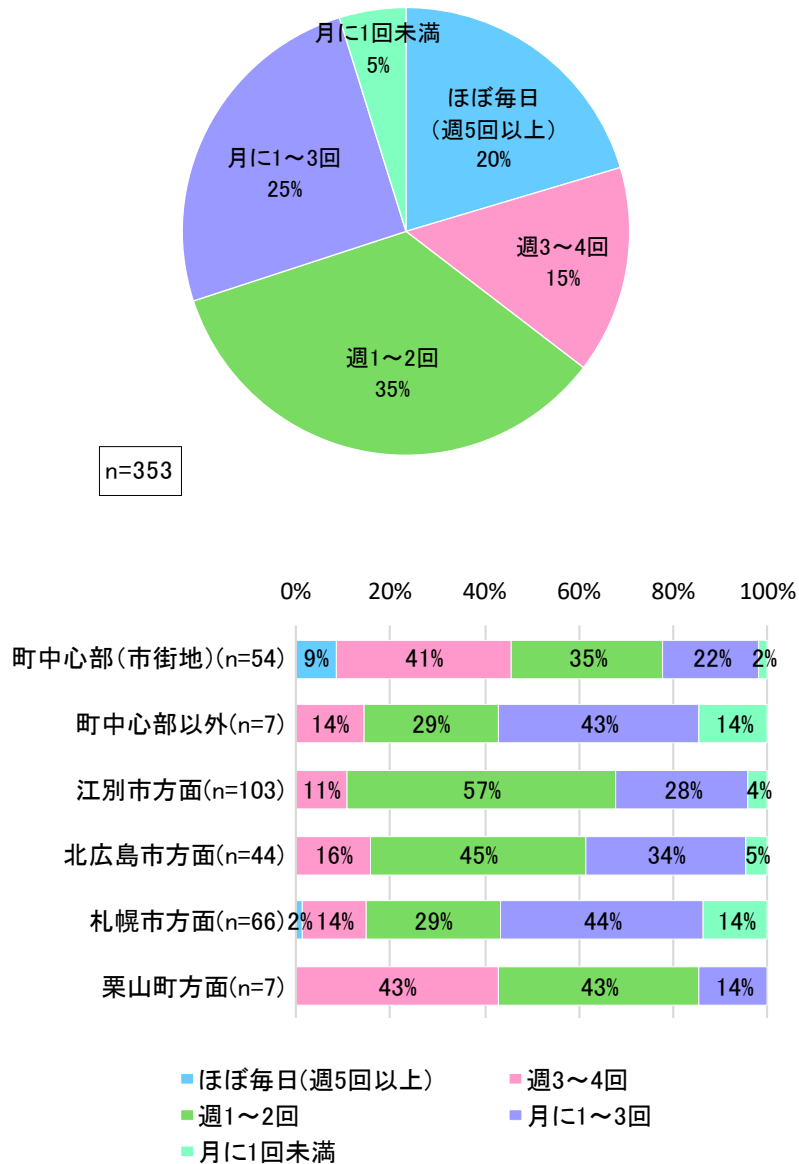


図 4-9 回答者の外出頻度

- ◇ 外出目的は、「買い物」が最も多く（約 76%）、続いて「食事・社交・娯楽・習い事」（約 36%）、「通勤」（約 23%）が多くなっています。
- ◇ 外出の目的地別に見ると、「買い物」はどの地区においても約 40%と同程度を占めています。

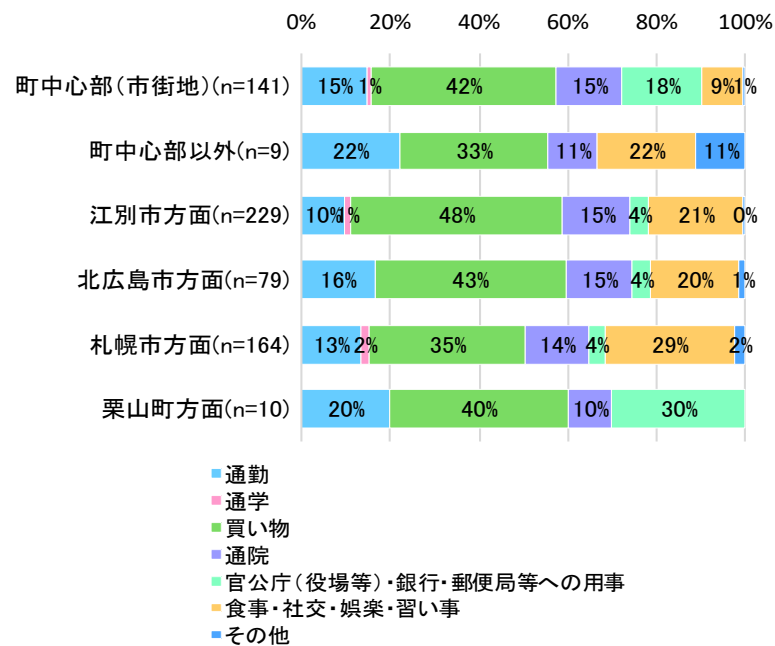
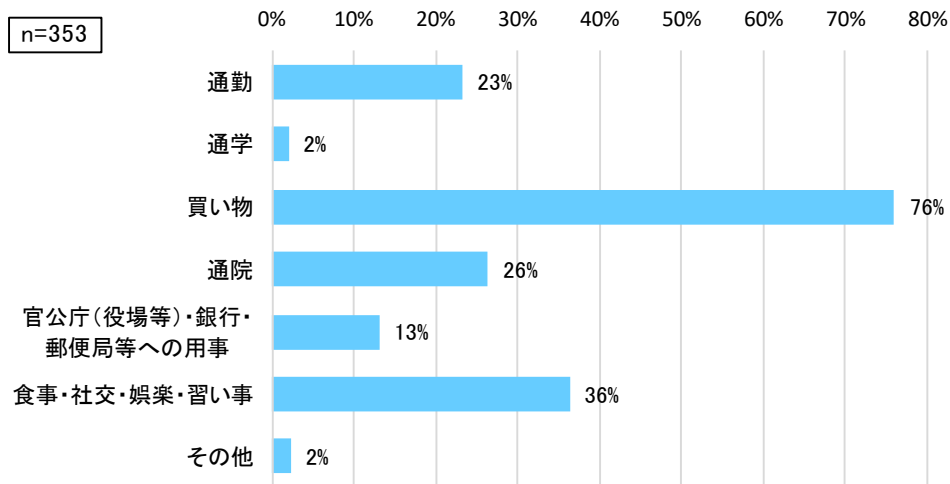


図 4-10 回答者の外出目的

- ◇ 夏期の交通手段は、「自家用車（自分で運転）」が70%以上と最も多くなっています。続いて「自家用車(自分以外の運転)」が約20%、「路線バス」、「高速バス」が約15%、「徒歩・自転車」が約7%となっています。
- ◇ 「自家用車（自分で運転）」以外の交通手段を外出の目的地別に見ると、町中心部以外への移動は、「自家用車(自分以外の運転)」が約60%、札幌市方面・栗山町方面は他と比べると「高速バス」が多くなっています。

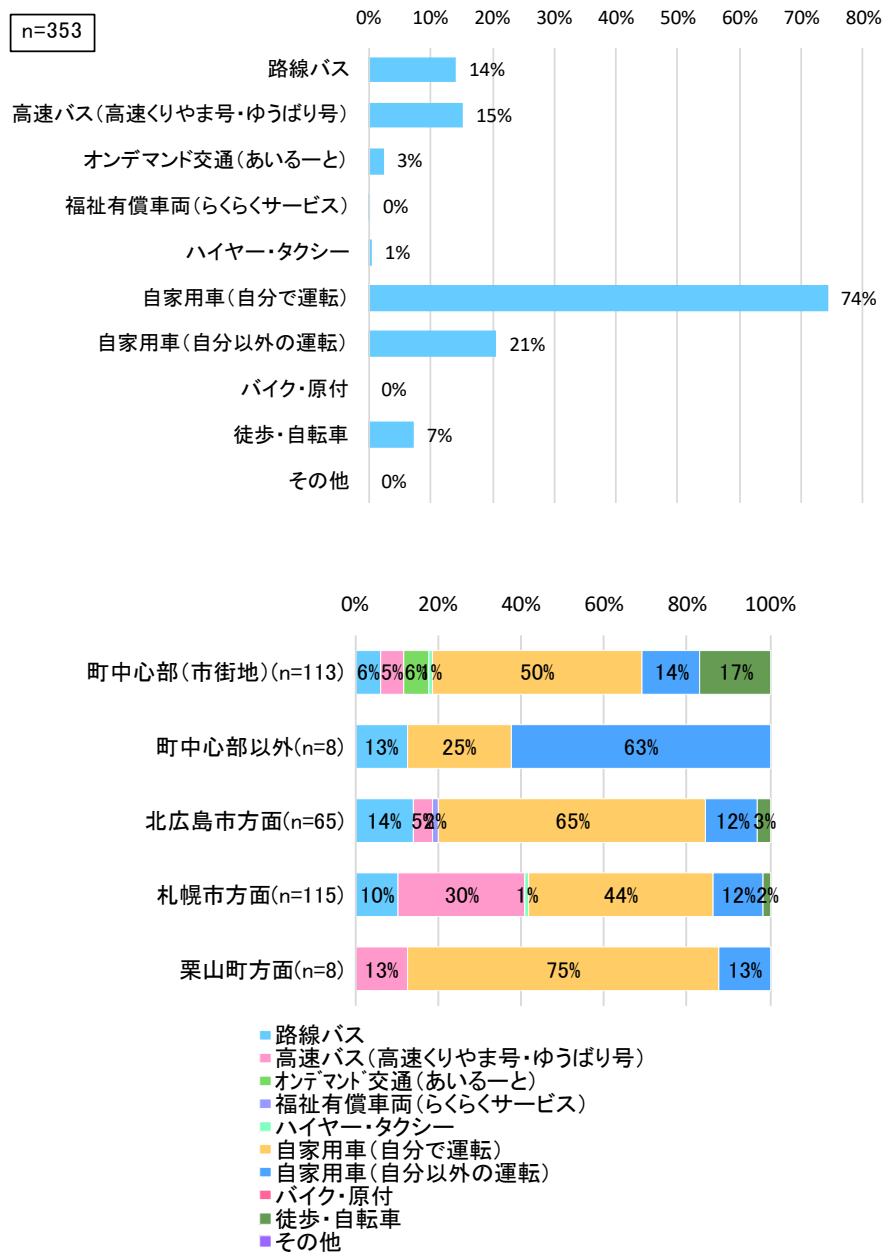


図 4-11 回答者の外出時の交通手段（夏期）

- ◇ 夏期におけるバスの利用頻度は、「月に1回未満」(約75%)が最も多く、次に「月に1~3回」(約11%)となっています。
- ◇ 年齢別に見ると、「月に1回未満」が80%程度を占めますが、20歳未満では「ほぼ毎日(週5回以上)」が100%となっており、通学で利用されていることがわかります。

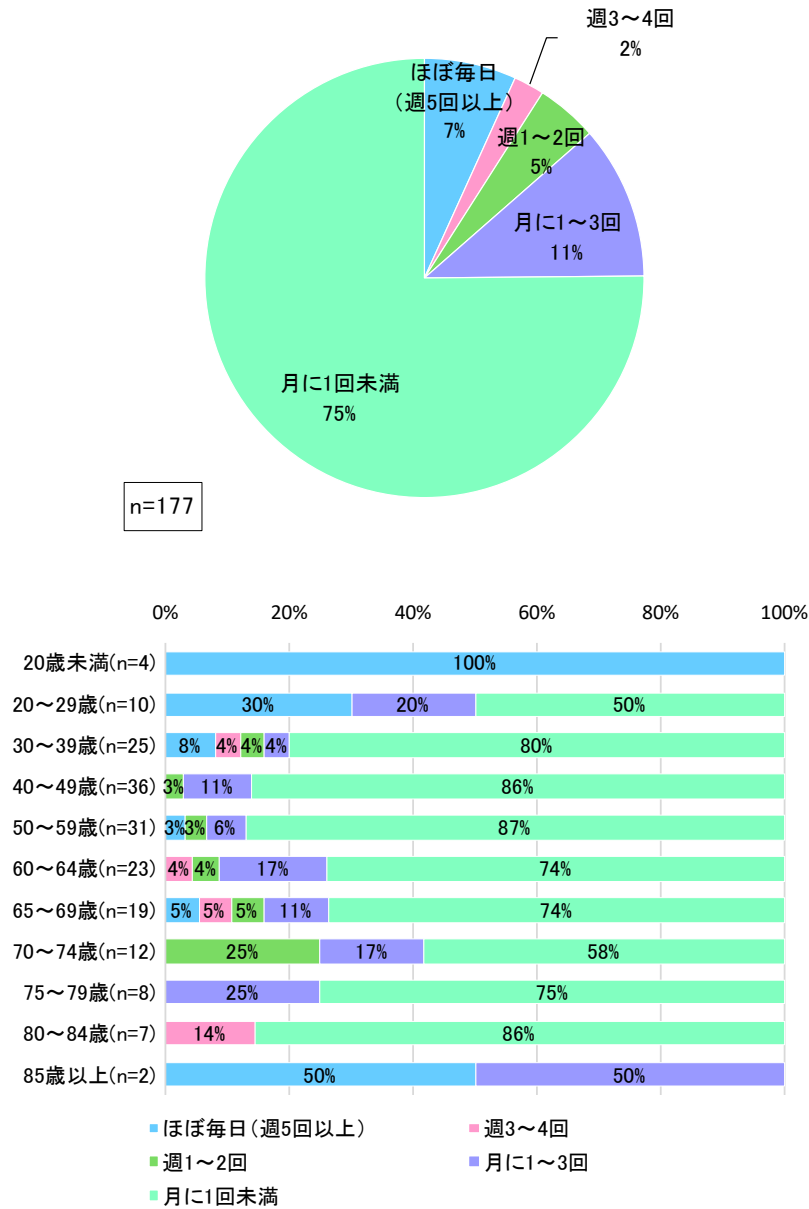


図 4-12 回答者のバスの利用頻度 (夏期)

- ◇ バスについて困っていることは、「運行便数が増えるとよい」が約 56%と多く、次に「運行時間帯が合わない」(約 41%)、「運賃が増えるとよい」(約 29%) となっています。
- ◇ 年齢別に見ると、20 歳未満と 70~74 歳の「運行便数が増えるとよい」が約 40% を占めています。

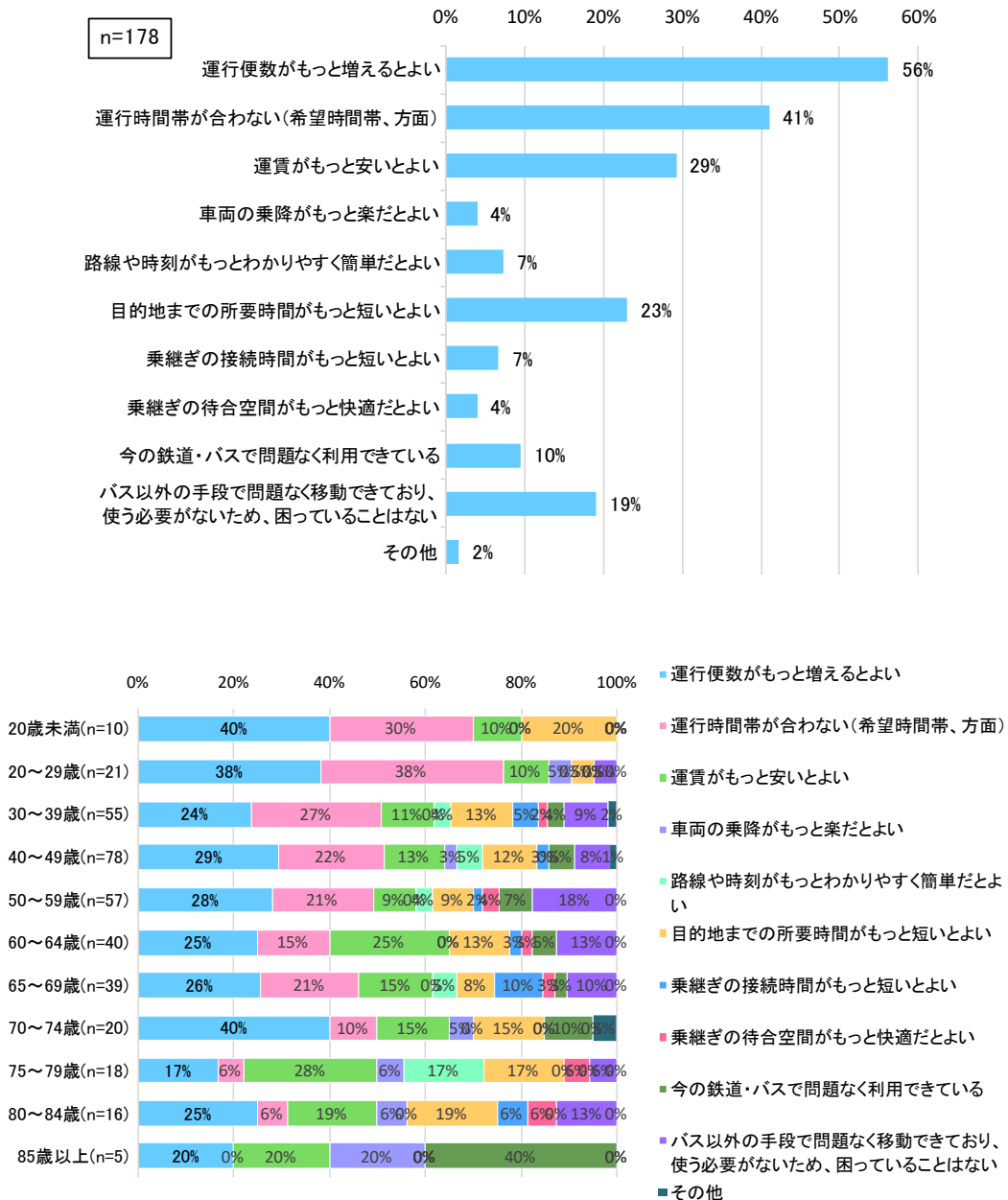


図 4-13 回答者のバスについて困っていること

(4) 今後の公共交通施策について

- ◇ 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方について、「現在の財政負担、公共交通の利便性を維持」が最も多くなっています（約 47%）。次に「財政負担増、公共交通の利便性向上」（約 35%）、「財政負担減、公共交通の利便性低下」（約 4%）となっています。
- ◇ 年齢別に見ると、「現在の財政負担、公共交通の利便性を維持」が多い傾向ですが、30歳未満の若い世代だと「財政負担増による利便性を向上すべき」という意見が多くなっています。

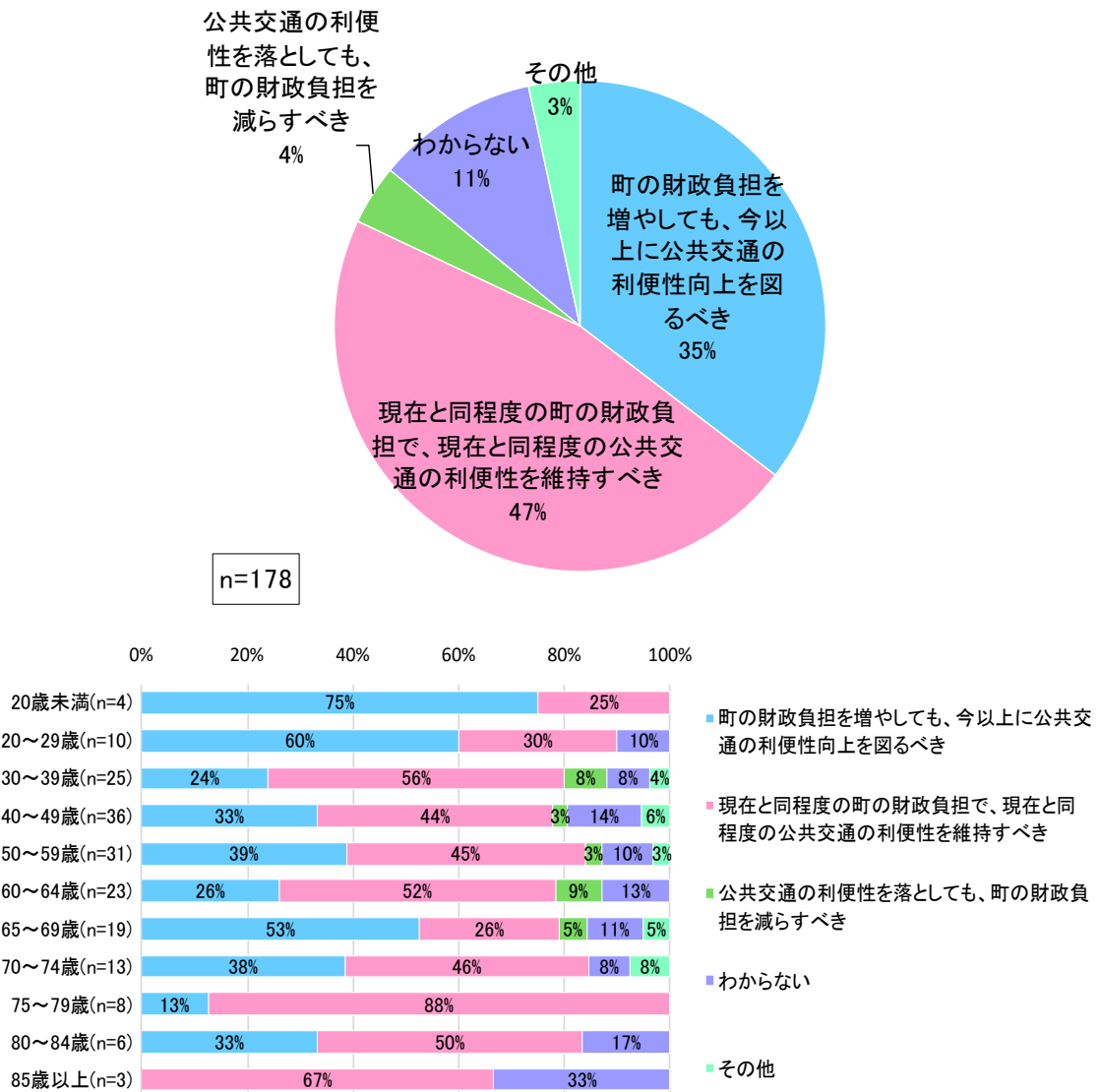


図 4-14 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方に対する回答者の考え

- ◇ 交通に関する新たな仕組みが導入された場合に利用したいと考えるのは、「オンデマンド交通（あいるーと）の利便性向上」が70%以上と最も多くなっています。次いで、「運転手なしで走行する自動運転車両」（約37%）、「ボランティア運送」（約22%）となっています。
- ◇ 年齢別に見ると、大部分の年齢において「オンデマンド交通（あいるーと）の利便性向上」が最も多くなっていますが、70歳以上は「ボランティア運送」が約30%と、他の年代より回答が多くなっています。

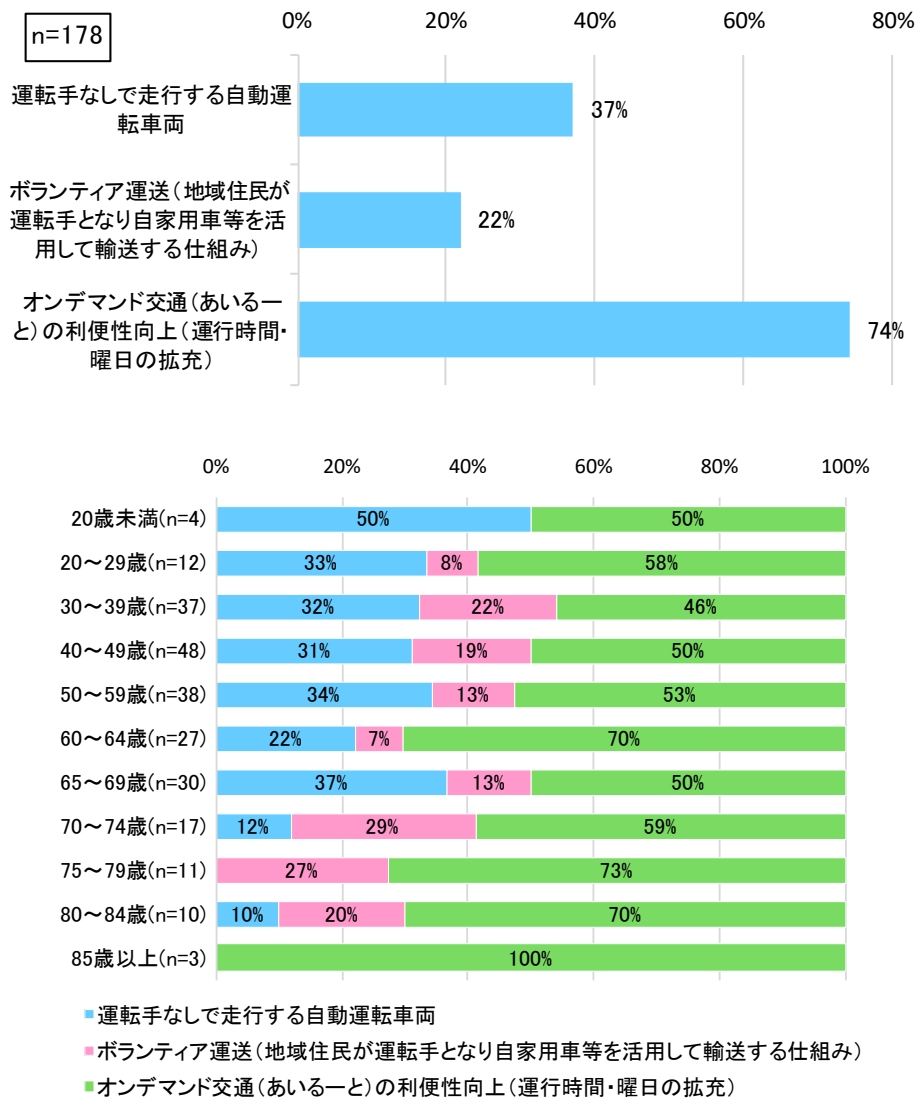


図 4-15 新たな交通の仕組みが導入された場合の回答者の利用意向

5. 地域公共交通の課題

以上までに整理した地域の現状、公共交通の現状、町民アンケート等から、以下の課題を抽出しました。

課題①：交通弱者の移動手段となる公共交通の維持・確保

- ✓ 外出する際の移動手段として、日常的に自家用車を利用する住民が多い状況にあります。
- ✓ そういった状況の中、高齢化の進展や運転免許返納者の増加により、今後、自分で運転できなくなる高齢者が増加することが予想されます。
- ✓ 住民アンケート調査では、自分で運転することが困難になった場合、公共交通を利用すると回答した人が65%を占めています。
- ✓ また、今後少子化の進展が予想されている中、町の中心部や町外へ通学する子どもたちの交通手段の確保も必要です。
- ✓ そのため、交通弱者である高齢者や子どもたちの交通を維持・確保する必要があります。

課題②：周辺都市部等への広域交通の維持・充実

- ✓ 南幌町民は買い物や通院、通勤通学を目的として、隣接する江別市や札幌市・北広島市等への移動ニーズが高くなっています。
- ✓ 路線バス等の幹線・広域交通により、これらの都市への利便性の高い移動手段が一定数確保されているものの、ダイヤ改正による減便も進んでいる状況です。
- ✓ これらの広域交通を交通事業者と協調しながら、路線の維持、利便性の向上による充実に努める必要があります。
- ✓ また、さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画や令和5年度策定予定である南空知地域公共交通計画に基づき、広域連携を図りながら、公共交通の維持に向けた取組を進めていく必要があります。

課題③：地域公共交通の担い手不足も進展する中、持続可能な地域公共交通を確保

- ✓ コロナ禍の影響等もあり、路線バスの利用が低迷し、全国的にもバス運転手が不足しており、路線バスのサービス水準の維持が難しくなっている事例が増えています。
- ✓ 南幌町内においては、オンデマンド交通（あいるーと）が令和3年度から新たに運行を開始し、当初の想定より利用されているものの、運行経費の約7割は町が財政を負担している状況です。
- ✓ その他、スクールバス、社会福祉バス等、利用目的に応じた様々な移動手段も運行していますが、タクシー・ハイヤーの運転手も不足・高齢化している中で、利便性向上等による利用促進（収支改善）、担い手の確保を図るなど、持続的に運行可能な地域公共交通を実現していく必要があります。

6. 基本理念・方針

課題の整理結果や町の上位・関連計画等を踏まえて、南幌町の地域公共交通における基本理念と、基本理念の実現に向けた本計画の基本方針を下記のとおり設定します。

6.1 基本理念

基本理念1：町民が安全で快適に生活できる生活圏交通サービスの構築

基本理念2：町外との広域移動を支える公共交通体系の維持・充実

基本理念3：持続的な地域公共交通の実現

6.2 基本的な方針

基本方針①：町民生活や地区特性に適した生活圏交通の利便性向上

- ・南幌町民の町内移動を支える生活圏交通であるオンデマンド交通（あいるーと）について、適切な支援を行いながら運行を維持するとともに、スクールバスや福祉有償運送など地域特性に適した様々な移動手段により利便性の向上を図ります。

基本方針②：周辺都市等にアクセスする広域交通の維持・確保

- ・江別市や札幌市など、南幌町とつながりが深い周辺都市等へのアクセスするための広域交通について、南空知圏域・札幌連携中枢都市圏などの関係機関と連携しながら、維持・確保を図ります。

基本方針③：広域交通と生活圏交通の接続の円滑化

- ・町民の広域移動における利便性を確保するため、運行情報の提供や交通結節点の利用促進により、広域交通と生活圏交通の接続の円滑化を図ります。

基本方針④：地域公共交通の担い手確保

- ・地域公共交通を持続的なものとするため、懸念される地域公共交通の担い手不足に対し、事業者や関係機関と連携した支援を行います。

基本方針⑤：町民の公共交通への意識醸成による利用促進

- ・公共交通サービスを持続的に維持・確保するため、情報発信や広報活動により、町民の公共交通利用への意識醸成を図り、公共交通利用を促進します。

7. 方針を具体化するための施策・事業

7.1 方針を具体化するための施策・事業の位置付け

本計画の方針の具体化するための施策・事業は、以下のとおりです。

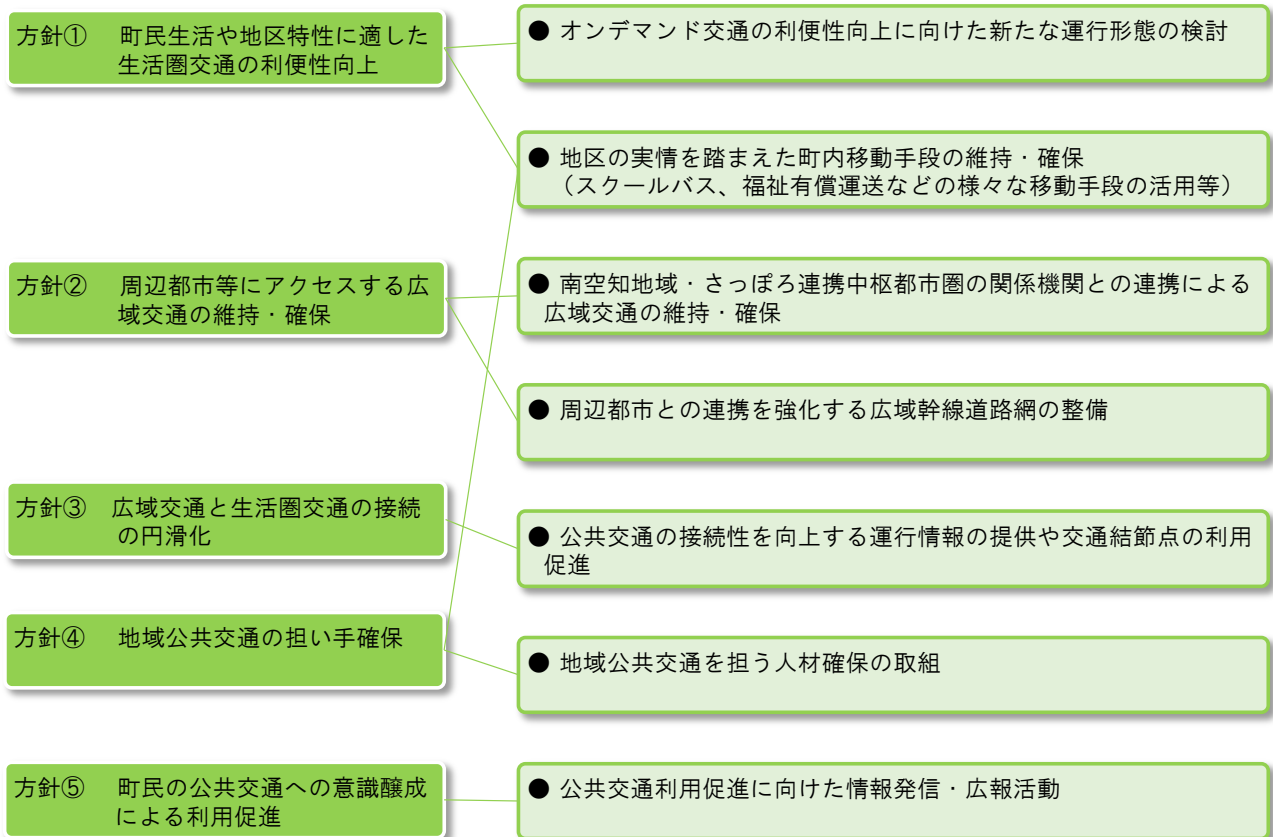


図 7-1 方針を具体化するための施策・事業

7.2 事業項目の概要

事業項目 1	○交通弱者の移動手段となる公共交通の維持・確保				
合致する方針	方針①				
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の確保の観点から、ニーズを的確に把握し、町外への公共交通機関である路線バス、タクシーの維持、確保に努めるとともに、町内の交通弱者の主な移動手段となるオンデマンド交通「あいるーと」の運行を継続する。 ・オンデマンド交通「あいるーと」の運行については、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用や町の支援により維持・確保を図る。 				
実施主体	南幌町				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	アンケート・乗り込み調査を実施				
	アンケート調査等を実施し、ニーズ把握を行い、町が実施する				

事業項目 2	○周辺都市部等への広域交通の維持 ○地域公共交通の担い手と持続可能な地域公共交通の確保				
合致する方針	方針①、②、④				
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の維持に向け、北海道や沿線自治体、交通事業者と協議・検討を行う。 ・運転手不足の解消に向けた支援策を検討する。 				
実施主体	南幌町、交通事業者				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	交通事業者と路線維持に向けた協議を行う。				

事業項目 3	○周辺都市との連携を強化する広域幹線道路網の整備				
合致する方針	方針②、③				
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・小樽市から千歳市を結ぶ道央圏連絡道路については、令和 6 年度に「中樹林道路」が開通する。残る整備区間である「長沼南幌道路」についても事業が進められている。 				
実施主体	国、南幌町				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	道央圏連絡道路の早期完成のため、関係自治体で構成する期成会による要望活動を行う。				

事業項目 4	○公共交通利用促進に向けた情報発信・広報活動				
合致する方針	方針③、⑤				
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の路線バス時刻表を整理し、町広報誌やホームページ等わかりやすく情報発信を行う。 ・路線バスの運休情報の発信やオンデマンド交通「あいるーと」の概要やアンケート結果の公表を行う。 				
実施主体	南幌町				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	町広報誌、公式 LINE、防災無線による情報発信に努める。				

8. 計画の評価指標・推進体制等

8.1 計画の評価指標

計画の基本方針に対し、定量的な評価が可能な項目について、それらの達成状況を評価するための指標を下記のとおり設定し、モニタリングしていくこととします。

なお、これらの指標は今後の社会情勢や公共交通の利用状況等を考慮して見直すことがあります。

表 8-1 評価指標

評価指標		現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
指標①	あいるーとの利用者数	41.4 人/日 (令和4年度)	50 人/日以上
指標②	あいるーと利用者の 満足度	100% (令和5年4月調査)	100%
指標③	あいるーとの収支率※ ※経費に対する収入の割合	13.5% (令和4年度)	15%以上
指標④	あいるーとへの 公的資金投入額	12,236 千円 (令和4年度)	15,900 千円以下

8.2 推進体制

本計画に定める各事業については、本計画の策定で協議を行ってきた「南幌町地域公共交通活性化協議会」において、連絡調整を行いつつ実施するものとします。

また、本計画を継続的に展開していくため、8.1 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、事業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。このため、「南幌町地域公共交通活性化協議会」が中心となり、8.3 に示す PDCA サイクルにより評価・検証を行うものとします。

表 8-2 計画推進状況の評価体制（南幌町地域公共交通活性化協議会委員名簿）

	選任区分	所属・役職
1	(1)南幌町長が指名する職員	副町長(会長)
2		総務課長(副会長)
3		保健福祉課長
4		都市整備課長
5		教育委員会生涯学習課長
6		町立南幌病院事務長
7	(2)国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局長が指名する者	首席運輸企画専門官
8	(3)北海道空知総合振興局長が指名する者	地域創生部地域政策主幹
9	(4)関係する道路管理者が指名する者	札幌開発建設部千歳道路事務所 副所長
10		札幌建設管理部長沼出張所 所長
11	(5)北海道札幌方面栗山警察署長が指名する者	交通課長
12	(6)一般旅客自動車運送業者の代表	ジェイ・アール北海道バス株式会社 北広島営業所 所長
13		空知中央バス株式会社岩見沢営業所 所長
14		夕張鉄道株式会社 取締役管理部長
15		有限会社新和 代表取締役
16	(7)一般貸切旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が所属する団体等の代表	北海道地方交通運輸産業労働組合 協議会 副議長
17	(8)住民又は利用者の代表 (地域住民及び団体の代表)	南幌町福祉有償運送運営協議会 会長
18		南幌町行政区長会 会長
19		南幌町PTA連合会 会長
20		南幌町社会福祉協議会 事務局長
21		南幌町農業協同組合 総務部長
22		南幌町商工会 事務局長
事務局		まちづくり課長
		まちづくり課 企画情報グループ 主幹
		まちづくり課 企画情報グループ 主査

8.3 評価結果を踏まえた計画の見直し（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）を検討します。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を改定するとともに、施策・事業に反映し（Plan）、着実に施策・事業を実施（Do）していきます。

本計画は、上記の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サイクルによる運用にあたっては、毎年度、南幌町地域公共交通活性化協議会を開催し、構成機関の認識の共通化を図りながら進めます。

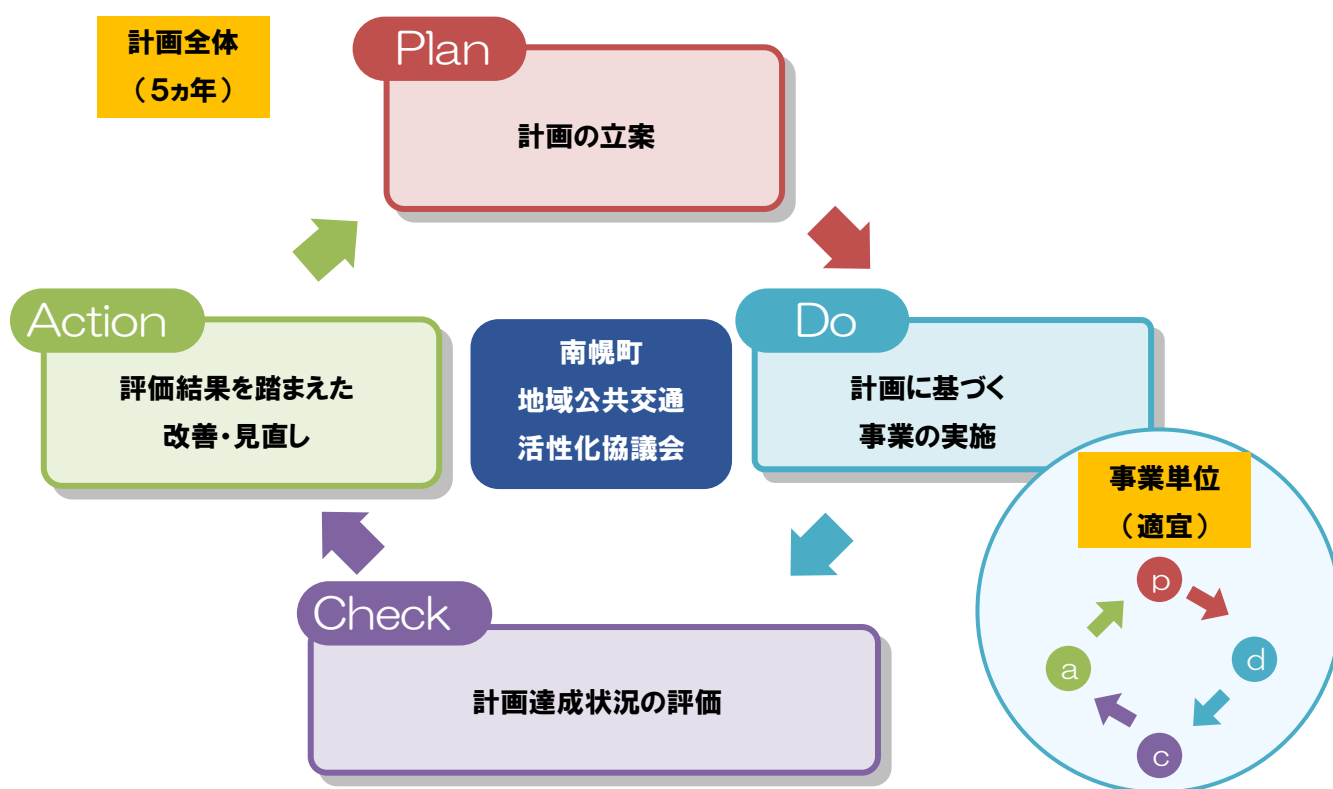


図 8-1 PDCA サイクルの構築イメージ

付属資料

(1) 本計画策定に関わる南幌町地域公共交通活性化協議会の開催経緯

回数	開催日	議事内容
第1回 協議会	令和5年 6月16日(金)	協議事項 (1)南幌町地域公共交通活性化協議会設置要綱(案)について (2)南幌町地域公共交通活性化協議会事務局規定(案)について (3)南幌町地域公共交通活性化協議会財務規定(案)について (4)副会長及び監事の指名について (5)令和5年度事業計画(案)及び予算(案)について (6)南幌町生活交通確保維持改善計画(案)について 報告事項 (1)令和4年度オンデマンド交通実績について (2)令和4年度オンデマンド交通アンケート調査結果について
第2回 協議会	令和5年 9月8日(金) (書面開催)	(1)南幌町自家用有償旅客運送の更新申請(案)について (2)南幌町地域公共交通計画策定について (3)南幌町の公共交通に関するアンケート調査(案)について
第3回 協議会	令和5年 12月25日(月)	協議事項 (1)南幌町地域公共交通計画策定に向けたアンケート調査結果 報告事項 (1)令和4年度オンデマンド交通実績について (2)南幌町地域公共交通計画の枠組みについて (3)南幌町地域公共交通計画(骨子案)について (4)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
第4回 協議会	令和6年 1月16日(火)	(1)南幌町地域公共交通計画(素案)について (2)オンデマンド交通「あいるーと」の運行内容の変更協議等について
第5回 協議会	令和6年 3月6日(水) (書面開催)	(1)南幌町地域公共交通計画(案)について (2)南幌町オンデマンド交通「あいるーと」の運用拡充について