

# 北空知 4 町地域公共交通計画（骨子）

令和●年●月

北空知 4 町地域公共交通活性化協議会



## 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b> ……………	<b>1</b>
1-1	北空知4町地域公共交通計画策定の背景と目的……………	1
1-2	計画の区域……………	1
1-3	計画の期間……………	1
<b>第2章</b>	<b>本計画と関係自治体における上位・関連計画の関係性</b> ……………	<b>2</b>
2-1	上位計画の整理……………	2
2-2	関連計画の整理……………	8
2-3	地域公共交通計画の位置付け……………	8
<b>第3章</b>	<b>北空知4町における地域公共交通に関する問題点・課題</b> ……………	<b>9</b>
3-1	地域の現状……………	9
3-2	公共交通の現状……………	16
3-3	公共交通に係る各種調査結果の整理……………	20
3-4	現状・問題点及び課題の整理……………	24
<b>第4章</b>	<b>北空知4町地域公共交通計画の基本方針</b> ……………	<b>25</b>
4-1	基本方針……………	25
4-2	施策の方向性……………	25
4-3	方向性に基づく施策体系……………	25
4-4	北空知4町地域公共交通網の将来像……………	26
<b>第5章</b>	<b>目標の達成に向けた施策内容の整理</b> ……………	<b>27</b>
5-1	施策内容の整理……………	27
5-2	施策の実施スケジュール……………	27
<b>第6章</b>	<b>施策の持続的な実施に向けた目標値設定</b> ……………	<b>29</b>
6-1	評価指標及び数値目標……………	29
6-2	数値目標の測定方法……………	29
6-3	数値目標の評価スケジュール……………	29
<b>第7章</b>	<b>計画の推進体制</b> ……………	<b>30</b>
7-1	計画推進状況の評価推進体制、評価、検証……………	30
7-2	評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築……………	31
7-3	今後の協議会の開催スケジュール（案）……………	32

## 第1章 はじめに

### 1-1 北空知4町地域公共交通計画策定の背景と目的

次回会議までに、具体化を実施

### 1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、妹背牛町、秩父別町、北竜町、沼田町の4町を対象区域とします。

### 1-3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度の5ヶ年とします。

## 第2章 本計画と関係自治体における上位・関連計画の関係性

本章では、北空知4町地域公共交通計画の上位・関連計画として、国・北海道の公共交通に係る法律や指針の他、各町で策定されている上位計画及び関連計画を整理します。

### 2-1 上位計画の整理

#### (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月27日 一部改正施行）

<b>法の目的</b>	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かな活力に満ちた地域社会の実現に寄与することが目的
<b>法の概要</b> ※詳細は本町に係る記述のみ掲載	<p><b>(1) 地域が自らデザインする地域の交通</b></p> <p>○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成を努力義務化</li><li>・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、福祉有償運送、スクールバス等)も計画に位置付け</li><li>・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等</li></ul> <p>○地域における協議の促進</p> <p><b>(2) 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</b></p> <p>○輸送資源の総動員による移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続</li><li>・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化</li></ul> <p>○既存の公共交通サービスの改善の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進</li></ul>

(2) 北海道交通政策総合指針

計 画 期 間	平成30年度（2018年度）から令和12年度（2030年度）
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	<p>○世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4つの基本方向：①交流人口の拡大、②ストレスのない移動、③安全・安心な地域社会、④防災機能の強化</li> <li>・ 令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までに推進する重点戦略を設定             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. シームレス交通戦略</li> <li>2. 地域を支える人・モノ輸送戦略</li> <li>3. インバウンド加速化戦略</li> <li>4. 国際物流拡大戦略</li> <li>5. 災害に強い交通戦略</li> <li>6. ウィズコロナ戦略</li> </ol> </li> </ul>
ポストコロナを見据えた重点戦略 ※2025年度までの推進施策	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. シームレス交通戦略             <ul style="list-style-type: none"> <li>■交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利便性の向上に向け、交通モード間の接続性を高めるダイヤの見直しや案内・誘導表示板の改善、道路ネットワークなどの交通インフラ整備と、自動運転や多様な地域サービスを取り入れたMaaS等が連動することで、より一層効果が高められるよう、一体的に取り組を進める。</li> </ul> </li> <li>■公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の需要拡大と利用定着に向け、通勤時等におけるノーカーデーの推進、マイレール意識の醸成のほか、教育や啓発によるモビリティ・マネジメントの普及、高齢者が免許返納しやすい環境づくりなどの取組を進める。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>2. 地域を支える人・モノ輸送戦略             <ul style="list-style-type: none"> <li>■地域における最適な交通モードの検討                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 過疎地域等において輸送資源に限られる中、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバスなど、地域における輸送資源を総動員した上で最適な交通モードの検討を進め、空白エリアにおけるデマンド交通等により、買い物や通院等の日常生活における移動を支援するなど、地域の実情を踏まえた持続可能な旅客運送サービスの確保に向けて取り組む。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>3. インバウンド加速化戦略             <ul style="list-style-type: none"> <li>■感染症の状況を踏まえた段階的な誘客                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 感染症の状況を踏まえ、道民による道内旅行の再発見、国内旅行の需要喚起、海外市場ターゲットの適時見直しを行うなど旅行者比率のリバランスを図りながら、段階的な誘客を図る。</li> </ul> </li> <li>■道内航空路線と空港間移動手段の充実                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道内空港を一つの空港のように見立てた「大北海道空港（マルチゲートウェイエアポート）」を推進し、13空港の活性化に向けたプロモーションの実施や複数空港の利用促進、空港運営事業者や交通事業者、観光事業者等との連携による二次交通情報の発信など、道内周遊の促進に向けた取組を進める。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>

<p>ポストコロナ を見据えた 重点戦略 ※2025年度 までの推進 施策</p>	<p><b>6. ウィズコロナ戦略</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■コロナ禍で失われた交通需要の回復 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要の回復及び交通事業者における感染拡大防止策の徹底を図るため、「新北海道スタイル」に取り組む交通事業者が実施する乗り放題乗車券等の販売を支援するとともに、交通事業者による感染拡大防止の取組等について、積極的な広報活動を展開する。</li> </ul> </li> <li>■非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・オンラインによる予約や事前決済、電子チケット機能、QRコードを活用したキャッシュレス化など、MaaS等による非接触型サービスの拡大により、感染リスクの低減を図りながら、移動の質の向上に向けて取組を進める。</li> </ul> </li> <li>■社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症拡大の影響による社会背景・住民ニーズを踏まえ、社会的距離を保つ上で生まれる空間の有効活用策や新技術を活用した収益構造の改善、量×質の追求など、サービス持続性の確保に向けて取組を進める。</li> </ul> </li> </ul>
---	---

(3) 新広域道路交通ビジョン（北海道ブロック版）

計 画 期 間	策定年の令和3年から概ね20～30年間
地 域 の 将 来 像	<p>⑥ ICT交通マネジメントの推進</p> <p>自動車交通や公共交通の利用状況に関するデータをはじめとしたビッグデータの活用方策の検討、各種施策への反映を目指し、魅力ある地域を創造するためのICTモビリティサービスの強化を目指す。</p>
広域的な交通 の 課 題 と 取 り 組 み	<p>1-3 人流の現状と課題</p> <p>5) 近年の北海道内の交通状況変化と課題</p> <p>道内の鉄道路線の延長は、令和2年度末時点で2,448kmと、昭和45年度末時点の4,055kmに比べ、6割程度まで減少している。</p> <p>路線バスについては、近年は輸送人員が減少傾向にあり、乗合バス事業の経常収支率が恒常的に100%を下回っているなど、経営環境が厳しくなっている。こうした状況から、持続的な地域の公共交通の維持・確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>1-5 新型コロナウイルス感染症拡大による交通面への影響</p> <p>乗合バス・鉄道の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、3月以降は前年度に比べ半減し、6月に全国の緊急事態宣言が解除された後もなお前年同月比7割程度の回復にとどまり、先行きが見通せない状況である。</p> <p>道内の空港利用者は、北海道独自の緊急事態宣言が発表された3月以降に大きく減少したが、全国の緊急事態宣言が解除された6月以降、国内線の利用者は回復傾向にある。</p>
基 本 方 針	<p>(3) ICT交通マネジメント</p> <p>3-1 自動運転・MaaS等の取組の推進</p> <p>生産空間では、人口減少や高齢化による交通弱者の増加を背景に買い物・通院などの生活の足となる交通サービスの維持が喫緊の課題。道の駅等の地域拠点を活用した自動運転等の持続可能な交通サービスの提供を推進。</p> <p>また、交通手段と目的地をセットにした商品の造成により観光周遊性の向上や観光体験の拡大を促す取り組み、カーボンニュートラルの観点を踏まえた取り組みをMaaS等の提供を通じて推進。</p>



(4) 新広域道路交通計画（北海道ブロック版）

計 画 期 間	策定年の令和3年から概ね20～30年間																	
交通・防災 拠 点 計 画	<p><b>3. 1. 交通・防災拠点計画の対象とする拠点</b>          本計画では、以下に示す拠点を検討の対象として、モーダルコネクトや防災機能、物流、交流・観光等の機能の強化策に関わる計画を策定する。</p>																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="347 394 528 432">機能</th> <th data-bbox="528 394 1412 432">主な拠点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="347 432 528 506">モーダルコネクト</td> <td data-bbox="528 432 1412 506">特定車両停留施設（バスタ）、道の駅、SA・PA、鉄道駅、空港、港湾</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 506 528 555">防 災</td> <td data-bbox="528 506 1412 555">道の駅、特定車両停留施設（バスタ）、広域防災拠点</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 555 528 593">物 流</td> <td data-bbox="528 555 1412 593">道の駅、貨物駅、トラックターミナル</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 593 528 631">交流・観光</td> <td data-bbox="528 593 1412 631">道の駅、SA・PA、スマートIC等、観光施設</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 631 528 669">休 憩</td> <td data-bbox="528 631 1412 669">道の駅、SA・PA、コンビニ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 669 528 703">その他</td> <td data-bbox="528 669 1412 703">道路管理者管理施設（除雪ST等）、その他官庁施設</td> </tr> </tbody> </table>	機能	主な拠点	モーダルコネクト	特定車両停留施設（バスタ）、道の駅、SA・PA、鉄道駅、空港、港湾	防 災	道の駅、特定車両停留施設（バスタ）、広域防災拠点	物 流	道の駅、貨物駅、トラックターミナル	交流・観光	道の駅、SA・PA、スマートIC等、観光施設	休 憩	道の駅、SA・PA、コンビニ	その他	道路管理者管理施設（除雪ST等）、その他官庁施設			
	機能	主な拠点																
	モーダルコネクト	特定車両停留施設（バスタ）、道の駅、SA・PA、鉄道駅、空港、港湾																
	防 災	道の駅、特定車両停留施設（バスタ）、広域防災拠点																
物 流	道の駅、貨物駅、トラックターミナル																	
交流・観光	道の駅、SA・PA、スマートIC等、観光施設																	
休 憩	道の駅、SA・PA、コンビニ																	
その他	道路管理者管理施設（除雪ST等）、その他官庁施設																	
<p><b>3. 2. 1. 交通拠点計画における考え方</b></p> <p>■機能強化を行う交通拠点の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北海道は、全国と比較して都市間距離が長大であり、医療等の高次な都市機能を圏域中心都市に依存しているため、地方部においては、生活サービスの享受に長距離移動が必要。</li> <li>全国よりも先行している人口減少・高齢化の影響から、地方部における集落の衰退や生活のための移手段の確保が課題。</li> <li>札幌駅周辺での交通拠点の機能強化を推進するとともに、圏域中心都市等における交通拠点や地方部における乗継拠点など、階層的に交通結節機能を強化。</li> </ul> <p>■機能強化を行う際の留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通拠点に求められる機能は多岐にわたり、限られた空間を効率的に活用することが求められ、道路管理者単体ですべてを担うものではなく、道路管理者を含む多様な主体との連携により機能や空間を確保すべきものである。</li> <li>交通拠点は多様な交通モードが集中してそれぞれ接続する場所であることはもちろんのこと、移動などを目的として地域の内外から多くの人々が集まってくる場所であり、地域の拠点ともなり得ることから、求められる機能に応じて、整備・強化を行っていくことが必要。</li> <li>当面は、多様な機能を持った地域の拠点となっている「特定車両停留施設（バスタ）」を交通拠点として重点的に整備。</li> </ul>																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="347 1449 679 1487">区分</th> <th data-bbox="679 1449 1412 1487">機能</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="347 1487 469 1666" rowspan="2">交通機能</td> <td data-bbox="469 1487 679 1592">基本機能</td> <td data-bbox="679 1487 1412 1592">バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能</td> </tr> <tr> <td data-bbox="469 1592 679 1666">交通結節機能</td> <td data-bbox="679 1592 1412 1666">交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 1666 469 1740">防災機能</td> <td data-bbox="469 1666 679 1740">防災機能</td> <td data-bbox="679 1666 1412 1740">交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能</td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 1740 469 1955" rowspan="3">交流等機能</td> <td data-bbox="469 1740 679 1814">地域の拠点・賑わい機能</td> <td data-bbox="679 1740 1412 1814">まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能</td> </tr> <tr> <td data-bbox="469 1814 679 1888">サービス機能</td> <td data-bbox="679 1814 1412 1888">交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能</td> </tr> <tr> <td data-bbox="469 1888 679 1955">景観機能</td> <td data-bbox="679 1888 1412 1955">交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能</td> </tr> </tbody> </table>	区分		機能	交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能	防災機能	防災機能	交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能	交流等機能	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能
区分		機能																
交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能																
	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能																
防災機能	防災機能	交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能																
交流等機能	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能																
	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能																
	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能																

**4. 1. 北海道におけるICT等の革新技术に関する取組**

北海道ブロック新広域道路交通ビジョンに示される方向性に対応したICT等の革新技术に関する取組を収集し、以下に整理を行った。これらの革新的取組は、今後も継続的に実施しながら、その高度化を目指す必要がある。

また、今後の取組方針に向け、これらの知見が広く活用されることも必要である。

方向性	取組概要	
自動運転・ MaaS等 の取組の推進	取組 9	<b>中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス</b> ・道の駅「コスモール大樹」（大樹町）を拠点とした自動運転サービス実証実験
	取組 10	<b>道内各地における自動運転の試験研究</b> ・道の駅を拠点とした自動運転バスの走行実験、高齢化が進む住宅街での移動手段としての実証実験等
	取組 11	<b>道内各地におけるMaaSの実証実験・スマートシティに関する取組</b> ・北海道十勝MaaS実証実験、ひがし北海道観光型MaaS、札幌市データ活用プラットフォーム構築事業等

**4. 2. ICT交通マネジメントの高度化に向けた今後の取組方針**

**方針2 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を支援**

北海道は、広域分散型社会を形成しているため自動車への依存度が高く、都道府県別の交通事故死者数が全国上位であることや、地方部における高齢者などの交通弱者の移動手段を確保するといった課題を抱えている。

その解消に向けた手段として、自動運転技術の高度化が注目されており、近年、道内各地で自動運転の試験研究やMaaSの実証実験など、地域のモビリティ向上に向けた取組が進められており、これらの取組により得られる知見を踏まえ、新たな技術の円滑な社会実装に向けた、インフラ整備と連動した交通マネジメントの支援を図る。

## 2-2 関連計画の整理

(1) ●●

整理する関連計画については別紙参照

## 2-3 地域公共交通計画の位置付け

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画として策定します。また、「2-1 上位計画」及び「2-2 関連計画」で整理した内容を踏まえ、北空知4町地域公共交通計画の位置付けを整理します。

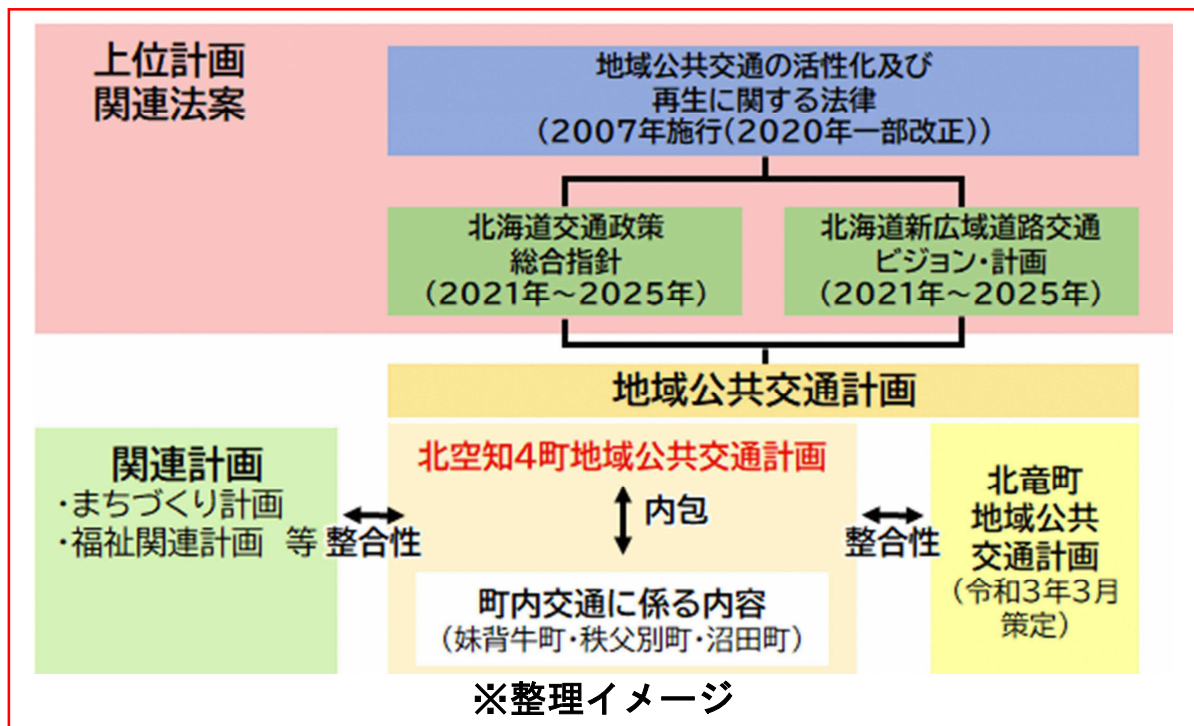


図 2-1 北空知4町地域公共交通計画の位置付け

# 第3章 北空知4町における地域公共交通に関する問題点・課題

## 3-1 地域の現状

### (1) 人口推移

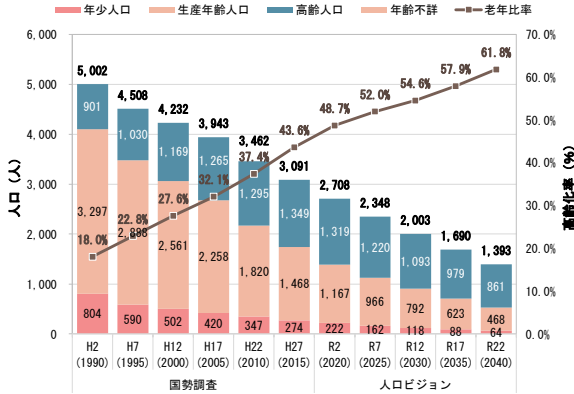


図 3-1 妹背牛町における人口推移

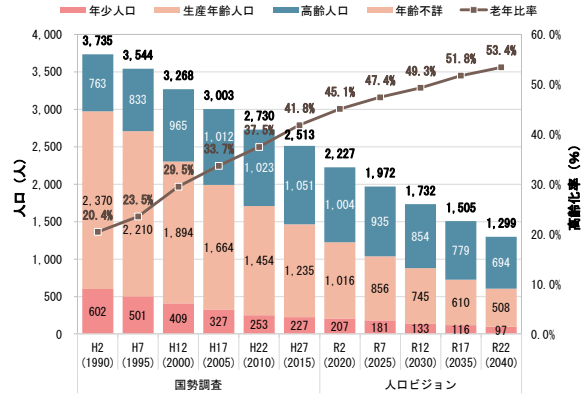


図 3-2 秩父別町における人口推移

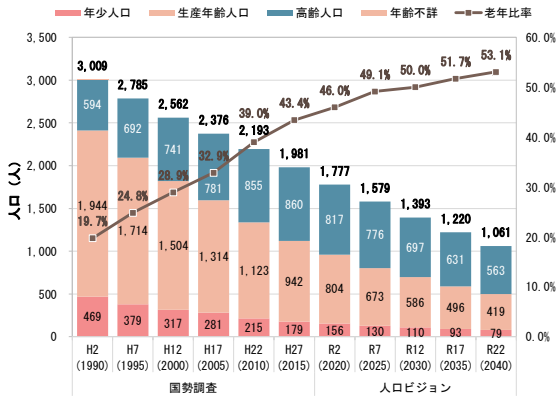


図 3-3 北竜町における人口推移

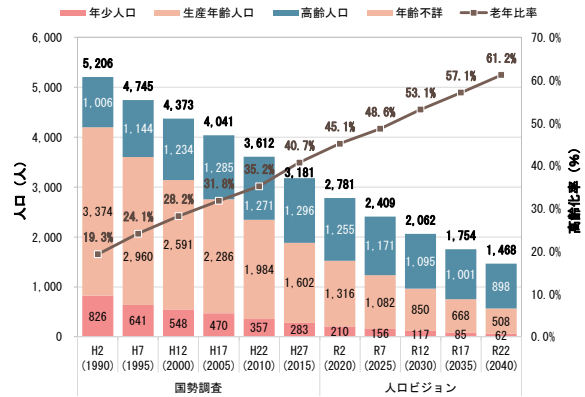


図 3-4 沼田町における人口推移

出典：「国勢調査」、社人研「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」