

# 南空知地域公共交通計画（骨子案）

令和5年12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 .....	34
4.	地域の移動ニーズ等の整理 .....	59
4-1	住民アンケート調査 .....	59
4-2	公共交通乗降調査 .....	62
5.	各種調査から明らかになった課題 .....	101
6.	本計画の体系 .....	102
6-1	本計画で目指す将来像 .....	102
6-2	将来像の実現に向けた基本方針及び目標.....	102
6-3	本計画で対象とする公共交通の維持・確保の方針.....	103
6-4	本地域の交通ネットワークのあり方.....	105
7.	目標達成に向けた実施事業 .....	106
8.	計画の進捗管理及び管理体制 .....	108
8-1	計画の進捗管理 .....	108
8-2	計画の管理体制 .....	110
9.	計画推進期間のスケジュール .....	111
9-1	計画推進のあり方（PDCA サイクル） .....	111
9-2	計画推進期間のスケジュール .....	112



## 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 km<sup>2</sup>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JR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、隣接市町村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JR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。

<p><b>基 本 的 認 識</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通の果たす機能               <ul style="list-style-type: none"> <li>・国民の自立した生活の確保</li> <li>・活発な地域間交流・国際交流</li> <li>・物資の円滑な流通</li> </ul> </li> <li>○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要</li> </ul>
<p><b>交 通 の 役 割</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通機能の確保・向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○環境負荷の低減               <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通による環境への負荷の低減</li> </ul> </li> <li>○様々な交通手段の適切な役割分担と連携               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○交通の安全の確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>地 方 公 共 団 体 の 責 務</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>※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</li> </ul>
<p><b>交 通 関 連 事 業 者 等 の 責 務</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○運行業務に係る正確かつ適切な情報の提供</li> </ul>
<p><b>国 民 等 の 役 割</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組む</li> </ul>

## (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	<ul style="list-style-type: none"><li>○地域が自らデザインする地域の交通<ul style="list-style-type: none"><li>・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成</li><li>-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</li><li>-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）</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、データに基づくPDCAを強化</li><li>・地域における協議の促進</li></ul></li><li>○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<ul style="list-style-type: none"><li>-様々な補助メニューや制度を創設</li><li>・輸送資源の総動員による移動手段の確保</li><li>-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）</li><li>-自家用有償旅客運送の実施の円滑化</li><li>-貨客混載に係る手続の円滑化</li><li>・既存の公共交通サービスの改善の徹底</li><li>-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）</li><li>-Ma a Sの円滑な普及促進に向けた措置</li></ul></li><li>○地域公共交通の「リ・デザイン」<ul style="list-style-type: none"><li>-地域の関係者の連携と協働の促進</li><li>・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</li><li>・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</li><li>-ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充</li><li>・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</li><li>-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</li><li>・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</li><li>・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</li><li>-鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設</li><li>・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</li></ul></li></ul>
-------	---

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
<p>○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</p>	<p>■基本の方針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</p> <p>■基本の方針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</p> <p>■基本の方針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（Ma a S普及等） 等</p>



(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、国や各市町村と連携した取組の推進、Ma a S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。

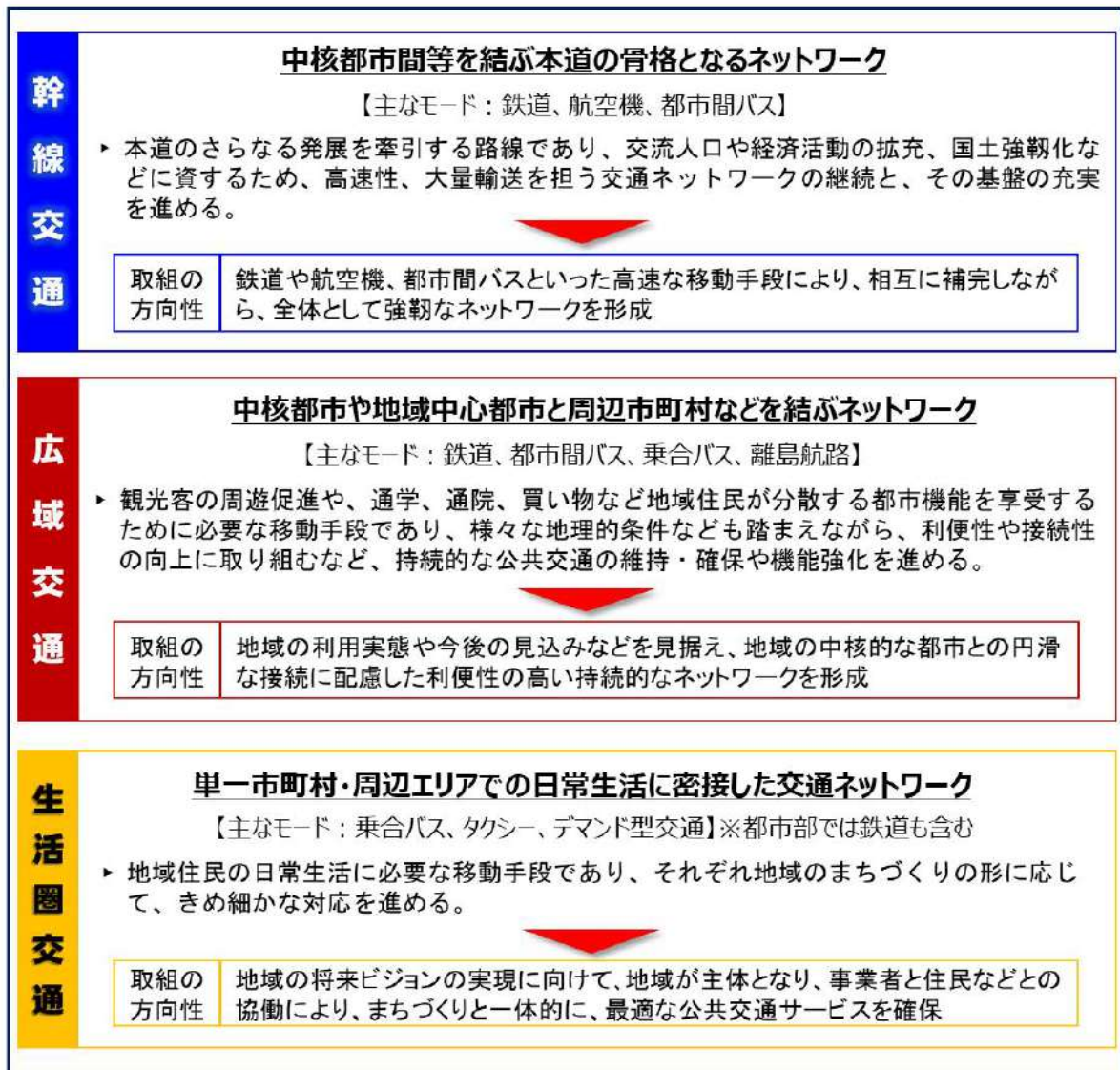
表 2-1 北海道各種計画における公共交通に関する施策（1/2）

計画名・年次	計画内容
<p>○北海道総合計画 -平成 28 (2016) 年度から 令和 7 (2025) 年度</p>	<p>■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Ma a S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</p>
<p>○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</p>	<p>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。</p>
<p>○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</p>	<p>■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 ○公共交通を大切に考え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</p>

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
<p>○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</p>	<p>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。</p>
<p>○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</p>	<p>○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</p>
<p>○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</p>	<p>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</p>
<p>○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</p>	<p>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</p>
<p>○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</p>	<p>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</p>

＜北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ＞



幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層を基本に、一定の地理的範囲として「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏を設定

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) 連携ビジョン

連携ビジョンでは、圏域の市町村の連携による地域公共交通の利便性の向上に資するICT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。

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</li> <li>●地域公共交通の維持確保と利用促進</li> <li>・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</li> </ul>

## 3) 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
岩見沢市	岩見沢都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
三笠市	三笠都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
南幌町	南幌都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
長沼町	長沼都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
栗山町	栗山都市計画	令和元 (2019)年 10月18日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

(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、近隣市町村との連携強化、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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</li> <li>・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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■魅力ある都市空間と快適な居住環境の形成</li> <li>●魅力ある都市空間の構築</li> <li>・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</li> <li>■公共交通の利便性の向上</li> <li>●地域公共交通体系の再構築</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>●広域的な公共交通の維持</li> <li>・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</li> </ul>

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	<p>目指す姿</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>● 公共交通機関 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> </ul> </li> <li>● 公共交通の見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 人が快適に生活を楽しむまち三笠</li> <li>● 交通環境 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>■ 人が安心して暮らせるまち三笠</li> <li>● 児童・母子・父子福祉 <ul style="list-style-type: none"> <li>・岡山小学校に通う高学年までの児童館来館の交通手段を確保し、仕事と家庭の両立を支援します。</li> </ul> </li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 安全・安心・便利な交通対策の推進</li> <li>● 交通安全対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>● バス交通網の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■安全・安心の快適で暮らしやすいまちづくりの実現</li> <li>●生活維持路線の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>●最適な公共交通網の構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通網の整備</li> <li>●住民生活を支える公共交通の利便性追求 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通システムの充実</li> <li>●町民生活に必要な公共交通の維持・確保と利便性の向上</li> <li>●町営バスの更新による移手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の維持・確保と利便性の向上を図ります。</li> <li>・町営バスの運行により、交通弱者の移手段を確保します。</li> </ul> </li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■発展への基盤が備わったつぎがた</li> <li>●公共交通の維持・確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>●公共交通のあり方と地域拠点施設の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>

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	<p>■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</p> <p>●まちの活力を支える公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●暮らしを支える公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●誰もが利用しやすく効率的な公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●みんなで守る公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
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	<p>■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</p> <p>●市街地の効率的な公共交通体系の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●郊外部における資源の有効活用による輸送支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●地域で守り育てる公共交通への意識の醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>



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	<p>○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</p>	<p>■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</p> <p>●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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●公共交通利用促進・活性化に向けた取組みの強化・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●地域が一体となった取組みの展開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●広域移動を支える路線の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

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	<p>○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</p> <p>※令和 5 (2023) 年度中 に計画改定予定</p>	<p>■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～</p> <p>●町民の広域的な生活交通を支援する公共交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>●町内における利便性の高い公共交通の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>●乗り継ぎの利便性を向上させる交通結節点の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>●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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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</li> <li>・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</li> </ul>
	○夕張市 立地適正化計画 -令和3(2021)年度から 令和22(2040)年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■将来都市構造</li> <li>●交通ネットワーク</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域公共交通の再編</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■日常生活を支える交通網の整備</li> <li>●公共交通の充実                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
	○美唄市 立地適正化計画 -平成31（2019）年度から 令和22（2040）年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ネットワーク形成の充実化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・市内公共交通のPRと運行内容の情報発信による利用促進</li> </ul> </li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■道路・交通網整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
	○三笠市 立地適正化計画 -令和5（2023）年度から 令和24（2042）年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■持続可能な公共交通ネットワークの構築                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・主要ターミナルにおける拠点機能の強化</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通施設の整備方針</li> <li>●基本方針③利便性を高める交通施設の整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>
	○南幌町 立地適正化計画 -令和5（2023）年度から 令和24（2024）年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通ネットワークの充実                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>

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	<p>○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</p>	<p>■交通の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●大量輸送交通ネットワークの整備促進           <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●鉄道交通の充実           <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●バス交通の充実           <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●公共交通のバリアフリー化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>

(4) 隣接地域が策定するもの

本地域に隣接・関連する地域では、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 2-13 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
<p>○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</p>	<p>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</p>
<p>○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</p>	<p>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</p>

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
<p>○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</p>	<p>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</p>

## 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。

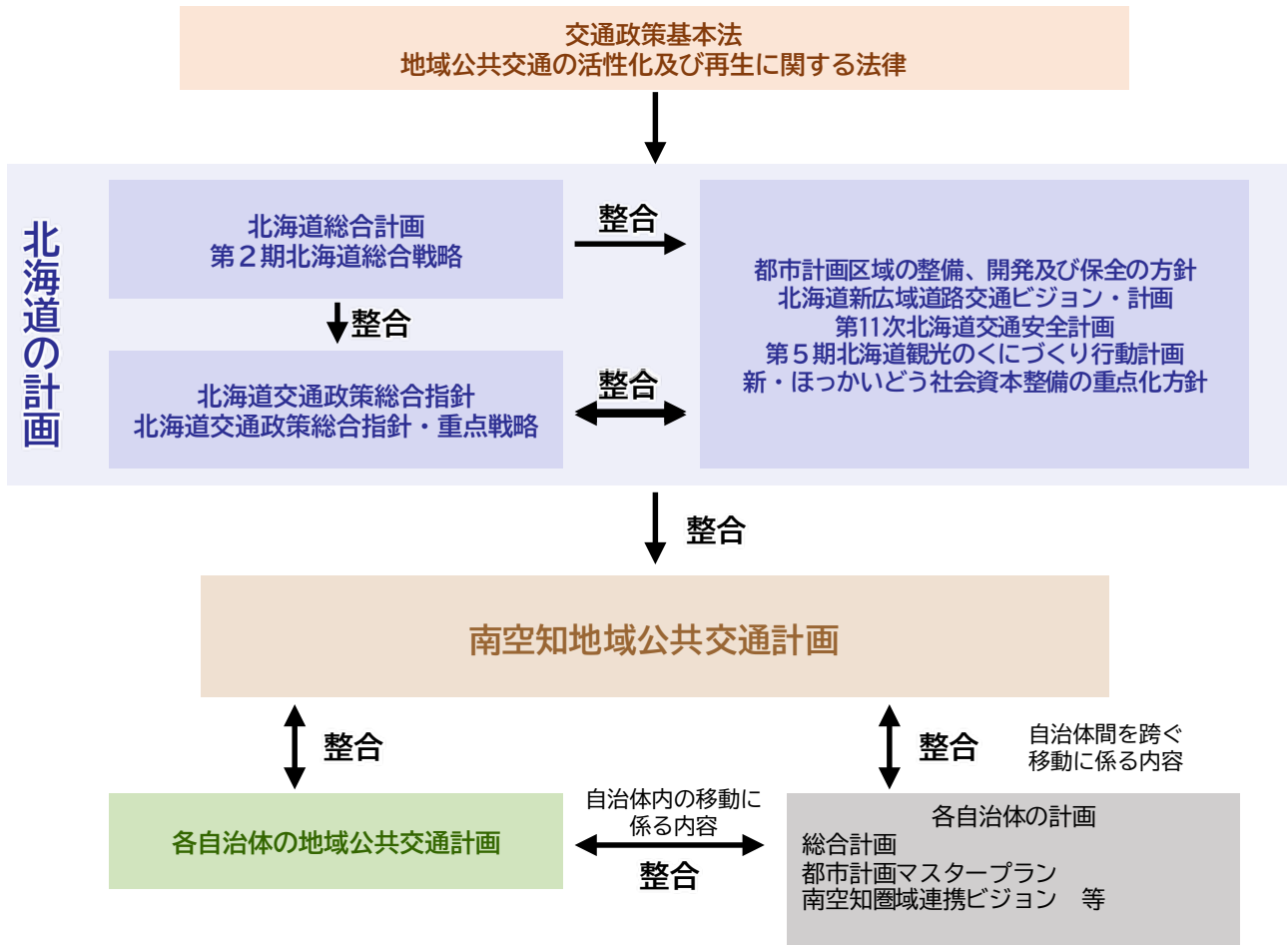
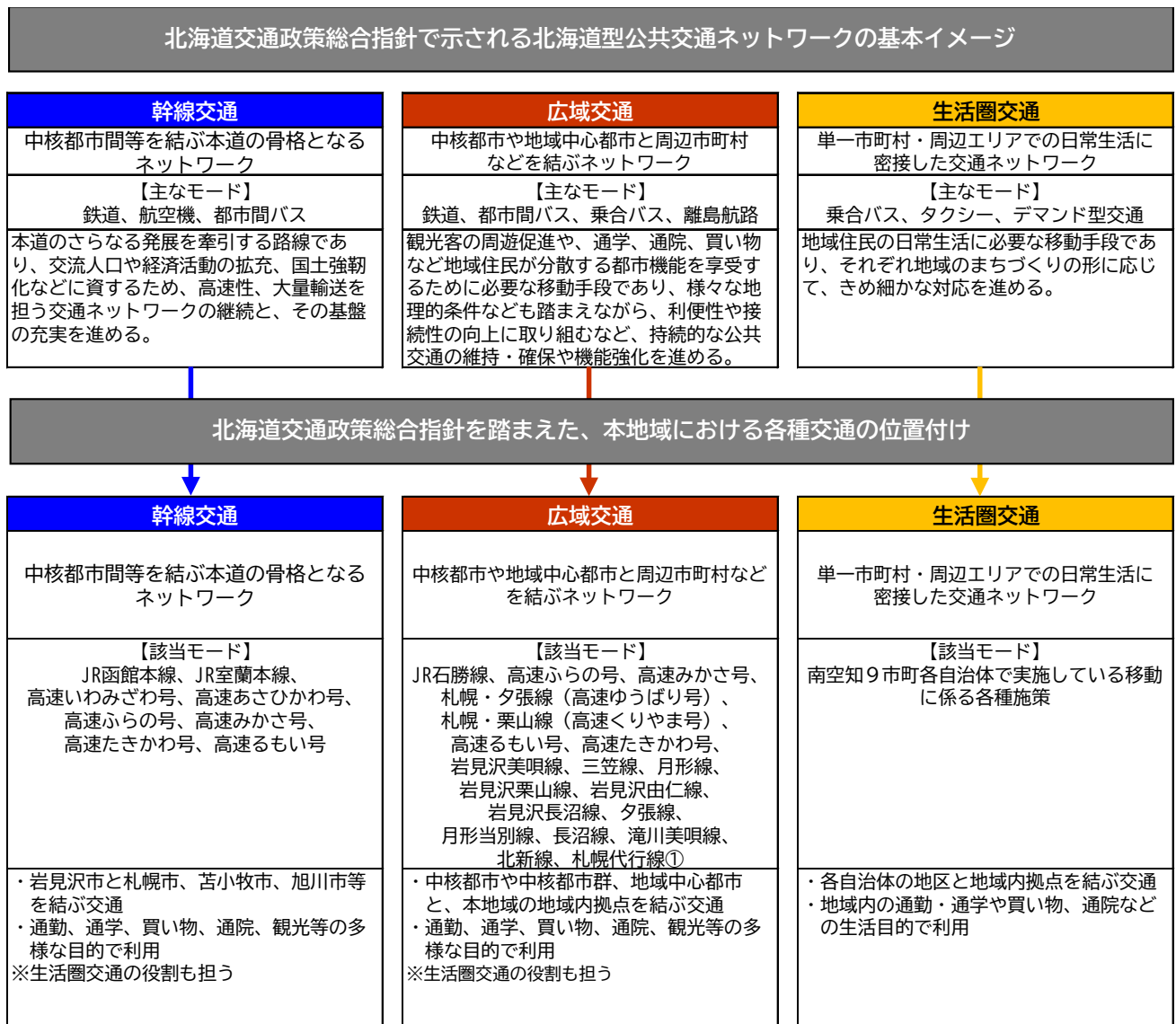


図 2-2 南空知地域公共交通計画の位置付け



## (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。



※高速ふらの号は札幌―岩見沢間は幹線交通、岩見沢―富良野間は広域交通の役割を持つ  
 ※高速みかさ号は札幌―岩見沢間は幹線交通、岩見沢―三笠間は広域交通の役割を持つ  
 ※高速たきかわ号は札幌―岩見沢間は幹線交通、岩見沢―滝川間は広域交通の役割を持つ  
 ※高速るもい号は札幌―岩見沢間は幹線交通、岩見沢―留萌間は広域交通の役割を持つ

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](https://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/H29_shishinsakutei.html)) を参考に作成

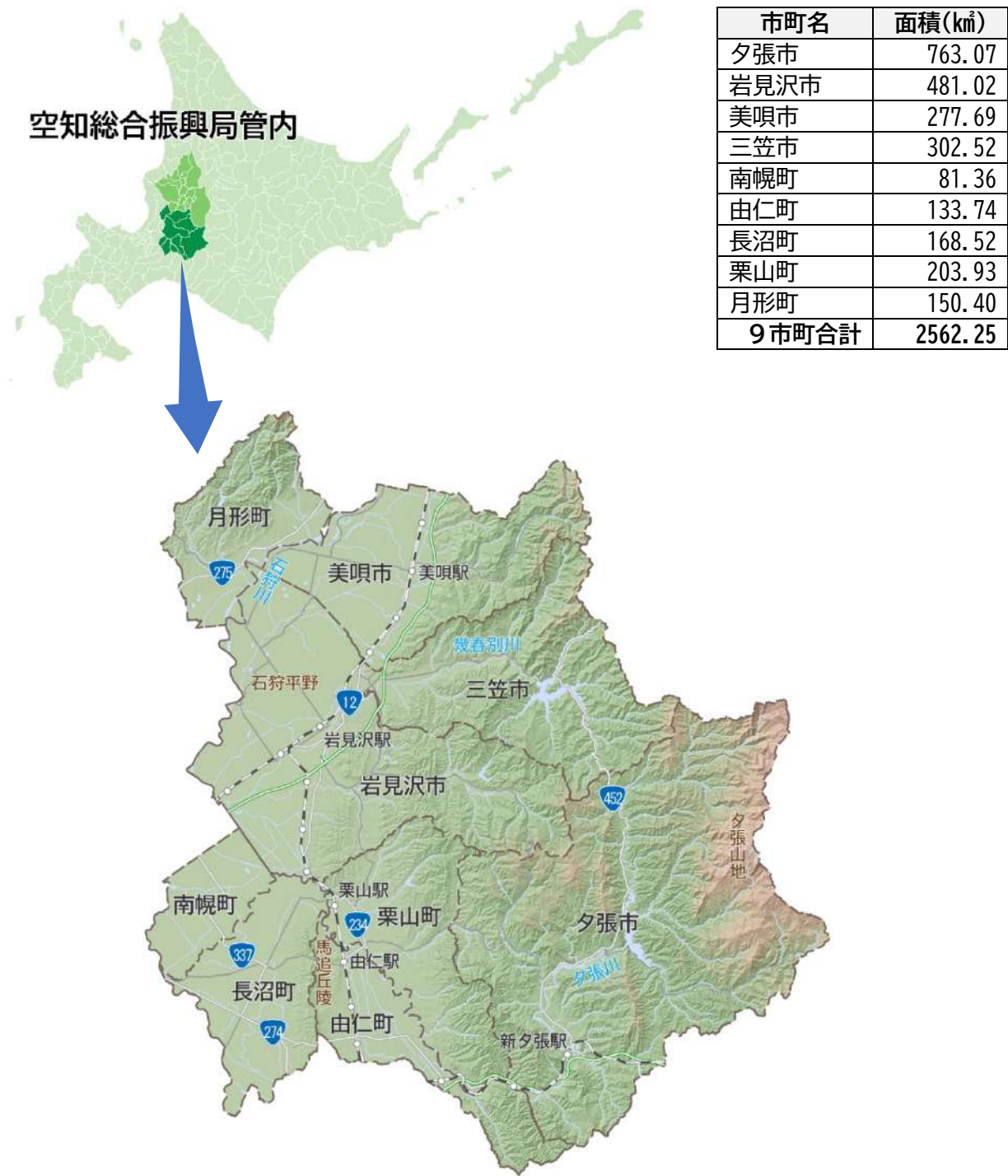
図 2-3 本地域における公共交通の位置付け

### 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 km<sup>2</sup>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。

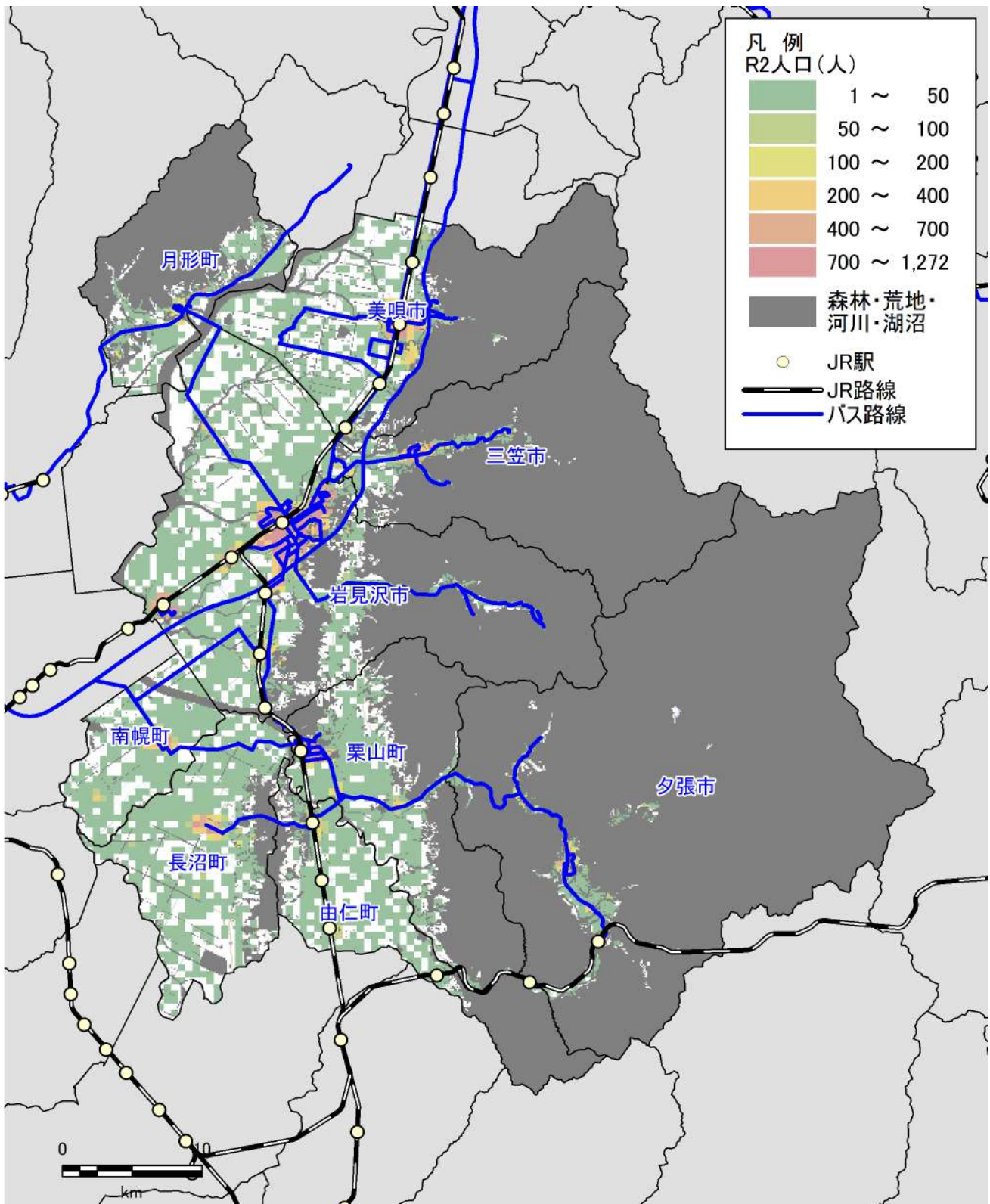


出典：国土地理院「令和5年全国都道府県市区町村別面積調 7月1日時点  
(<https://www.gsi.go.jp/>)」をもとに作成

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。

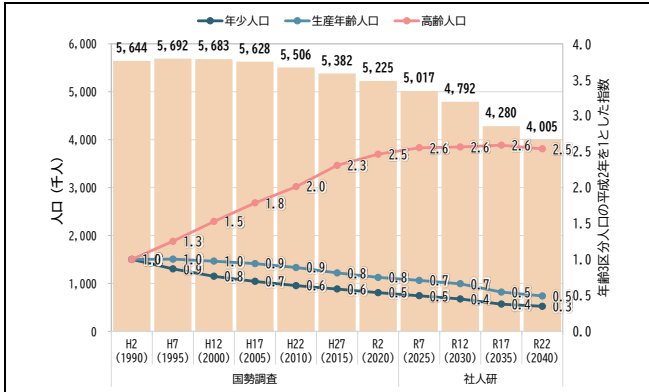


図 3-3 北海道における人口推移

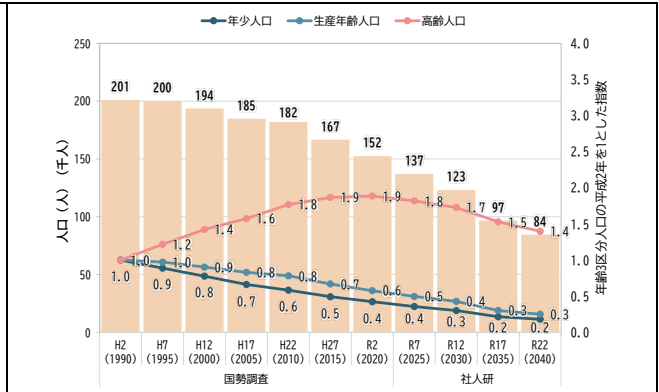


図 3-4 本地域全体の人口推移

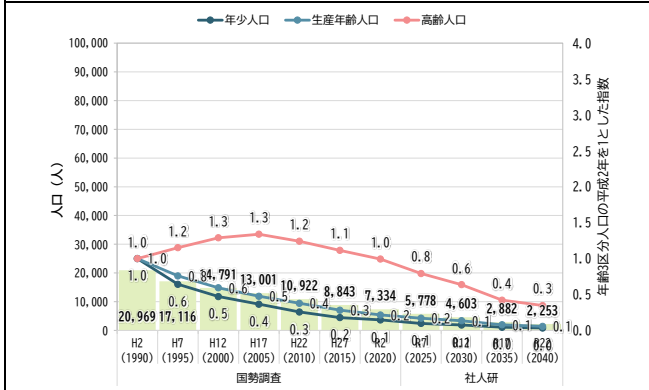


図 3-5 夕張市における人口推移

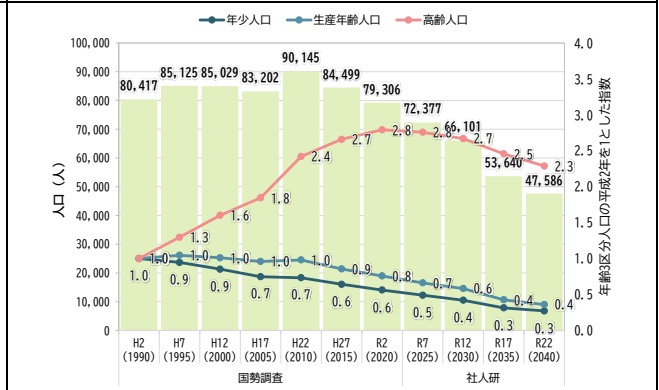


図 3-6 岩見沢市における人口推移

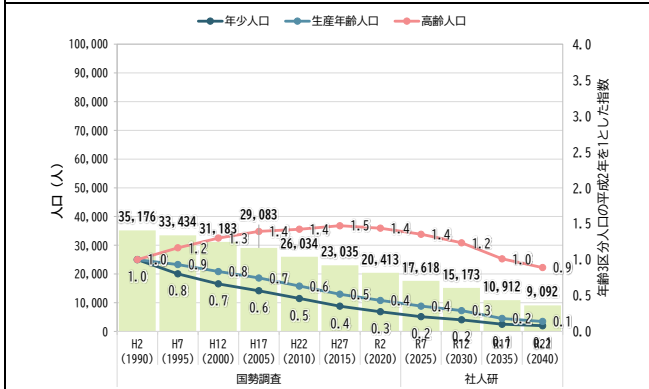


図 3-7 美唄市における人口推移

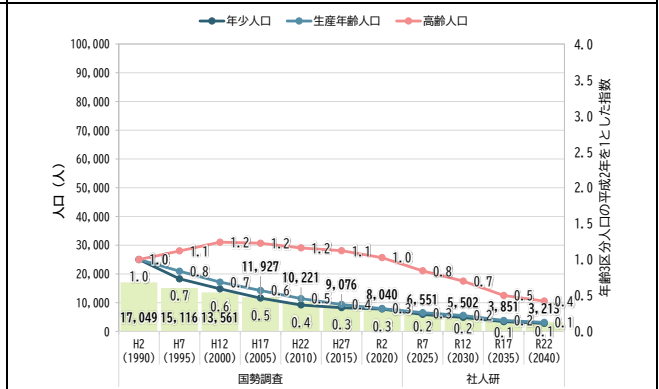


図 3-8 三笠市における人口推移

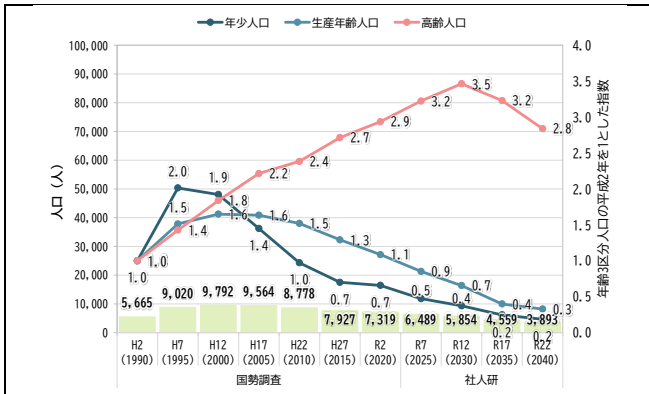


図 3-9 南幌町における人口推移

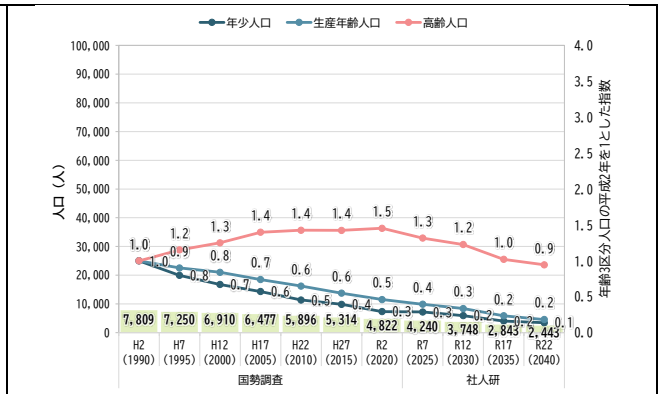


図 3-10 由仁町における人口推移

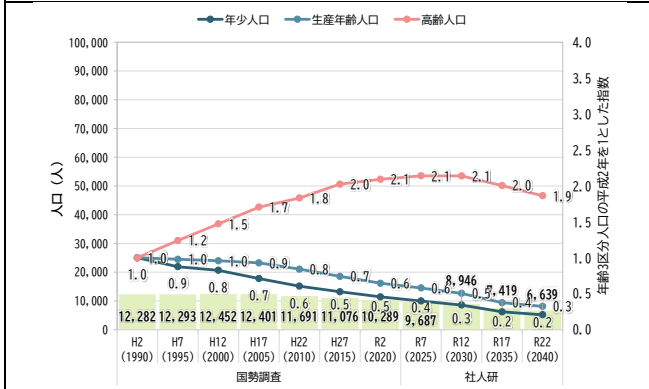


図 3-11 長沼町における人口推移

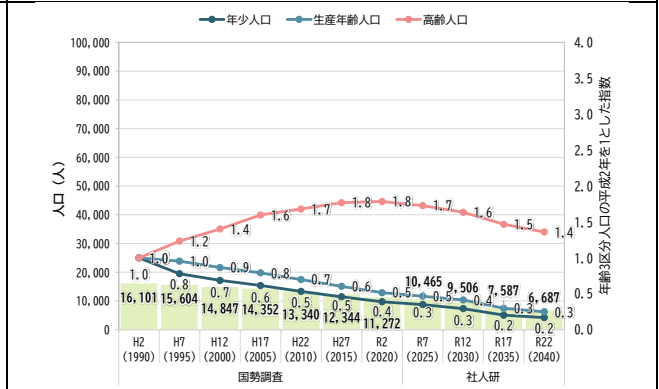


図 3-12 栗山町における人口推移

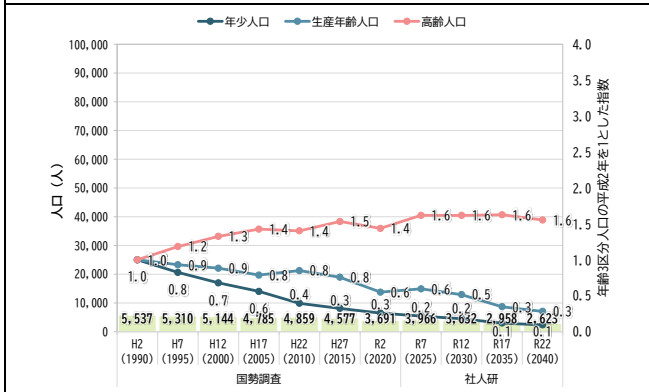


図 3-13 月形町における人口推移

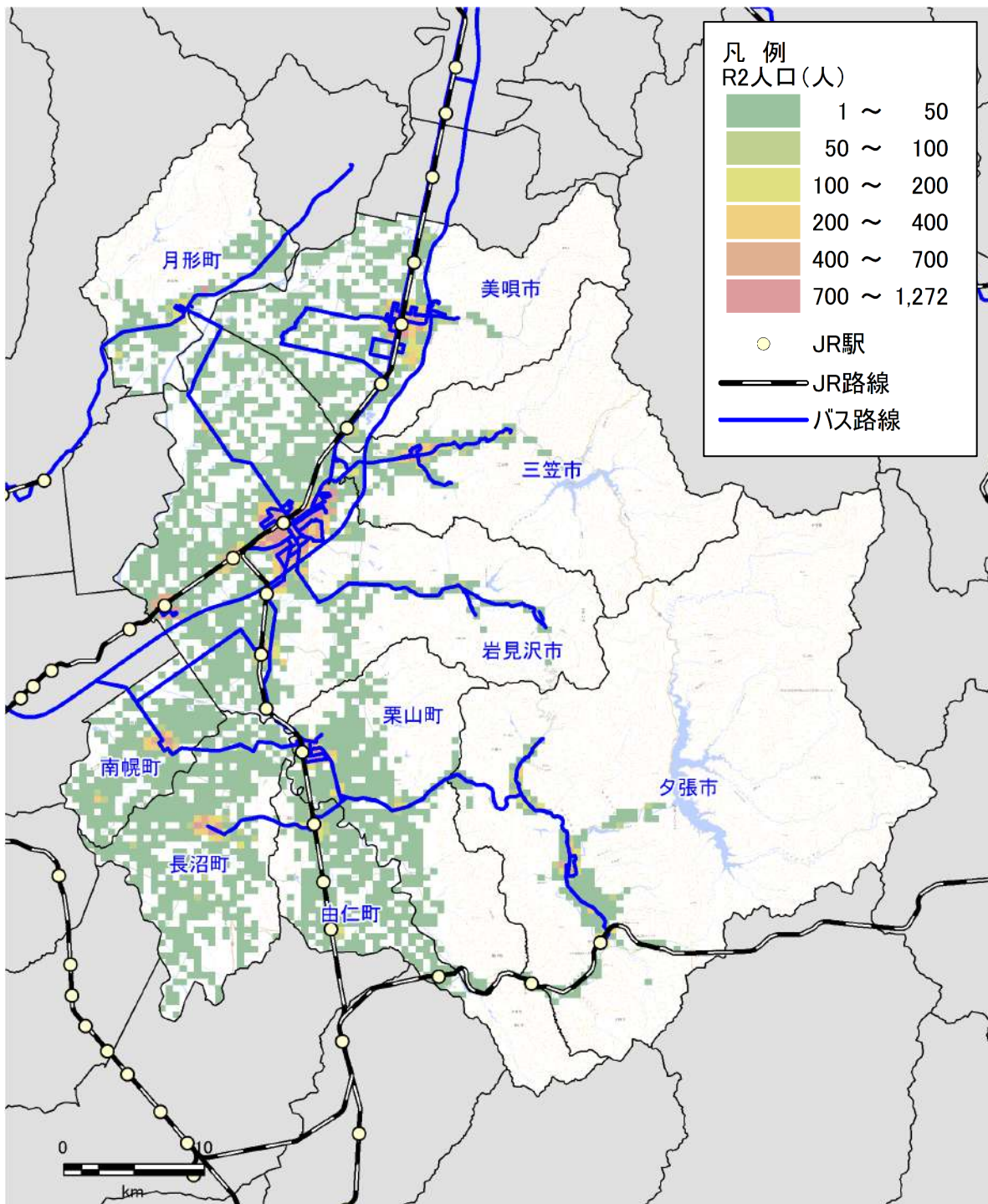
出典：総務省統計局「平成2年～令和22年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>)、  
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」  
 (<https://www.ipss.go.jp/>)  
 をもとに作成

## (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。

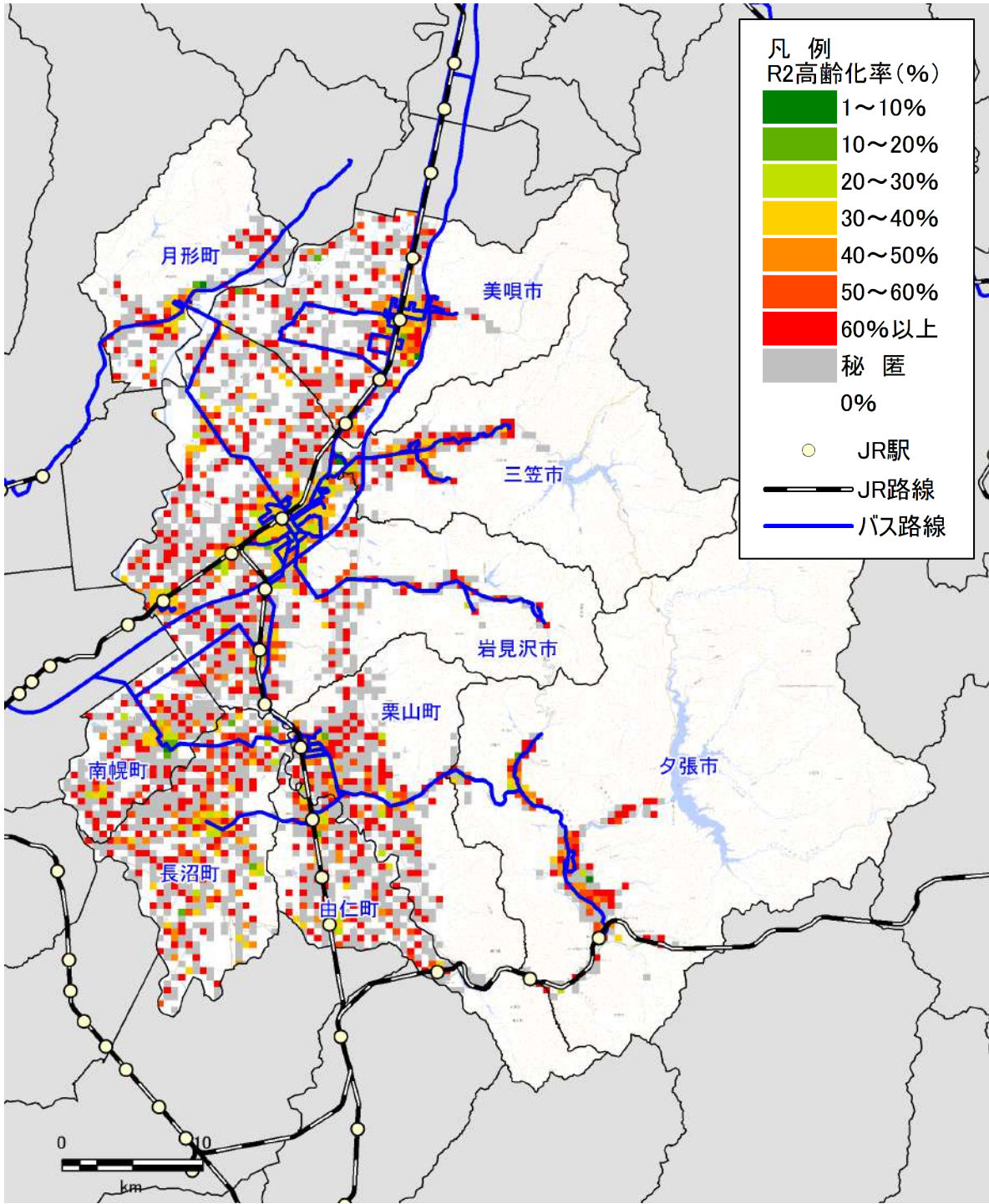
これまでは、徒歩や自家用車等で鉄道の駅や路線バスの停留所に行くことを主とした交通体系となってきましたが、生活圏交通と広域交通を円滑に接続するなど、自家用車に依存しなくても地域で生活が続けられる交通体系を確保していく必要があります。



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



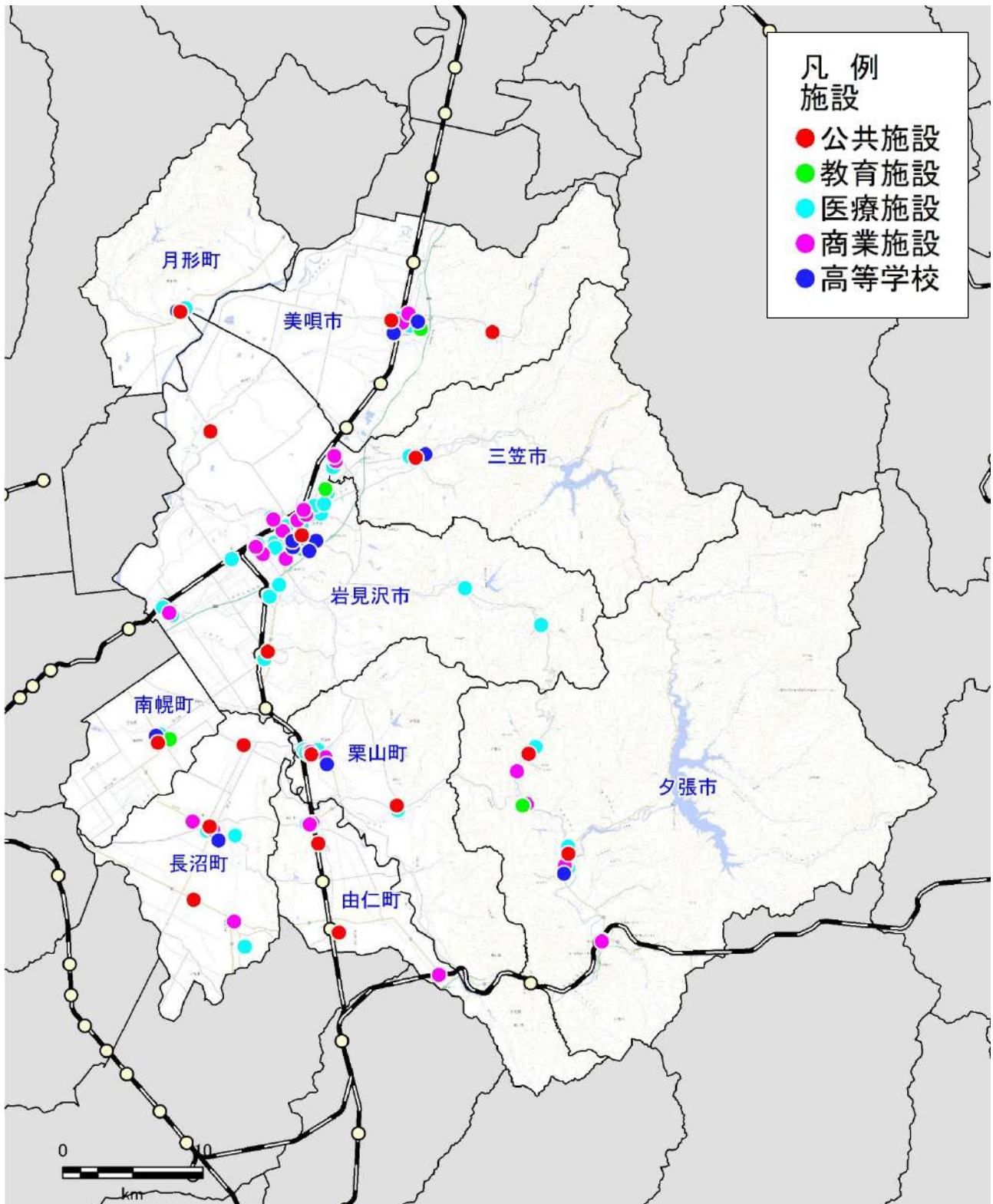


出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

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

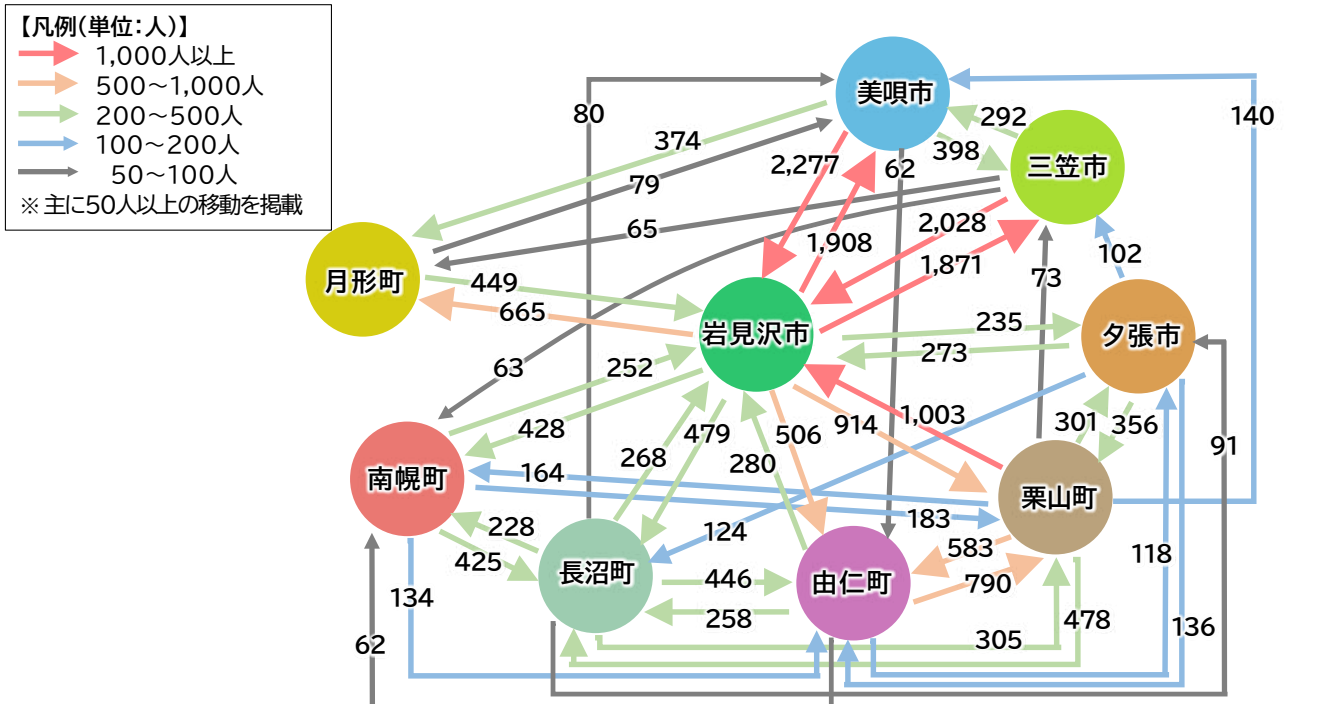


#### (4) 本地域を中心とした移動状況

##### 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。

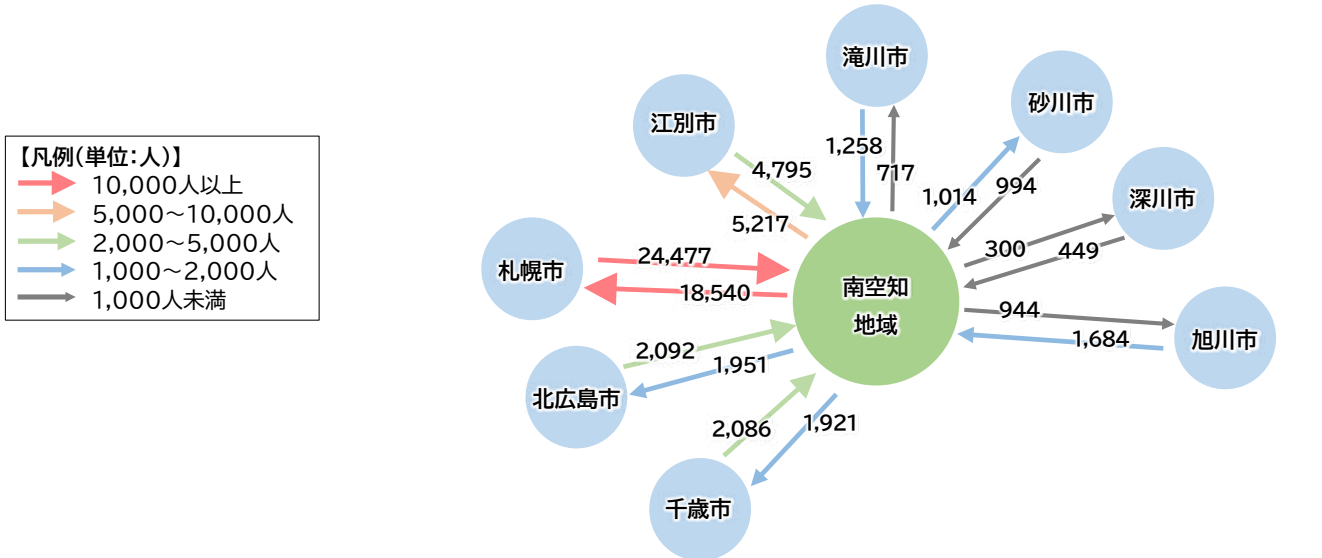
また、本地域は中核都市である札幌市や中核都市群の江別市・北広島市等との繋がりが強いため、隣接地域との交通ネットワークの維持・確保も重要です。



※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



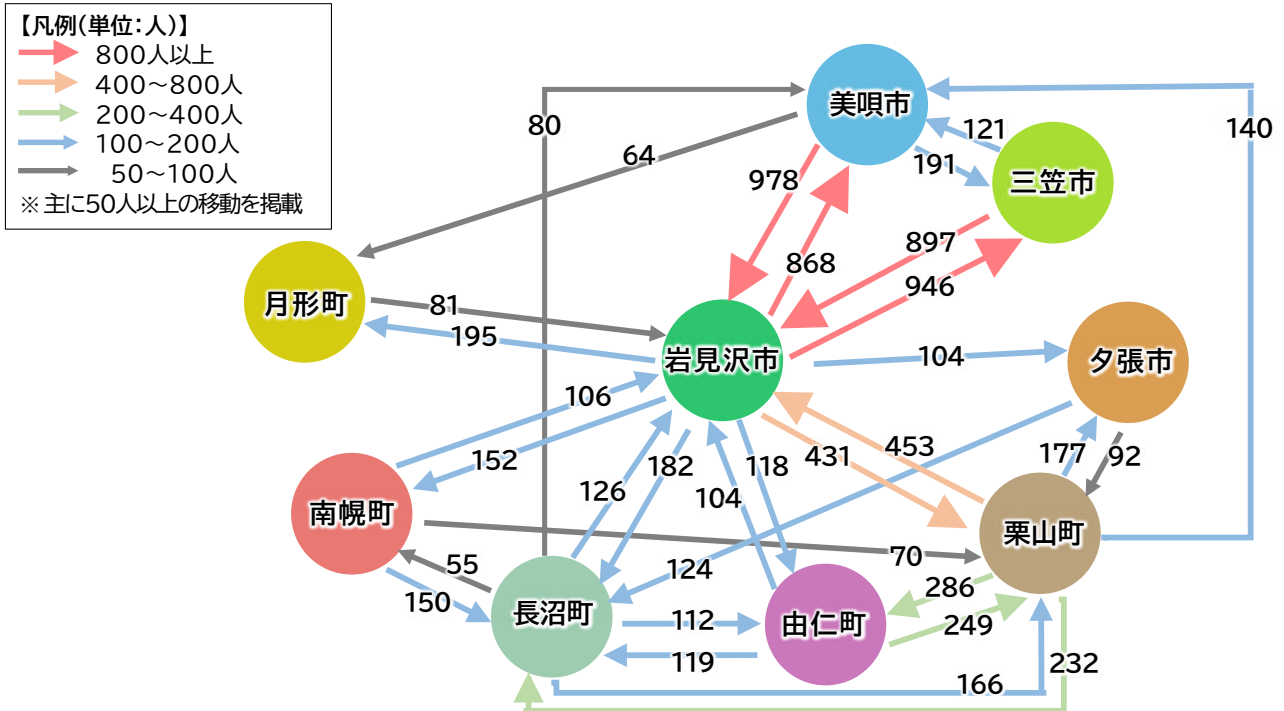
出典:「RESAS(地域経済分析システム)-From-to分析(滞在人口)-」  
(<https://resas.go.jp/tourism-stay/>) をもとに作成

図 3-18 本地域と本地域外の都市群との移動状況図

## 2) 通学・通勤目的

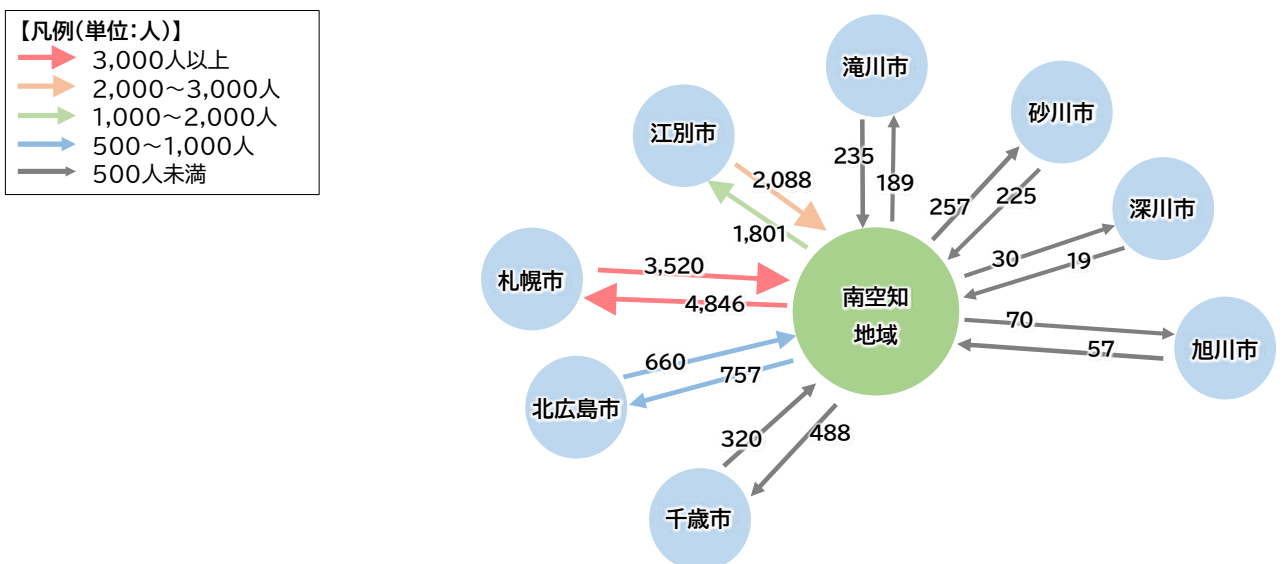
本地域の住民の通勤・通学の状況は、自身が居住する市町内での移動が多いほか、隣接自治体への通勤・通学も見られます。高校を有しない自治体もあるため、高校のある自治体までの交通ネットワークの維持・確保は重要です。

また、地域外への移動においては、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、進学先の選択肢確保に向けては、隣接地域の中核都市（群）及び地域中心都市等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●%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よう、利便性の高い公共交通を確保することが重要です。

地域から情報提供があり次第、作成  
※10/16 週を想定

※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

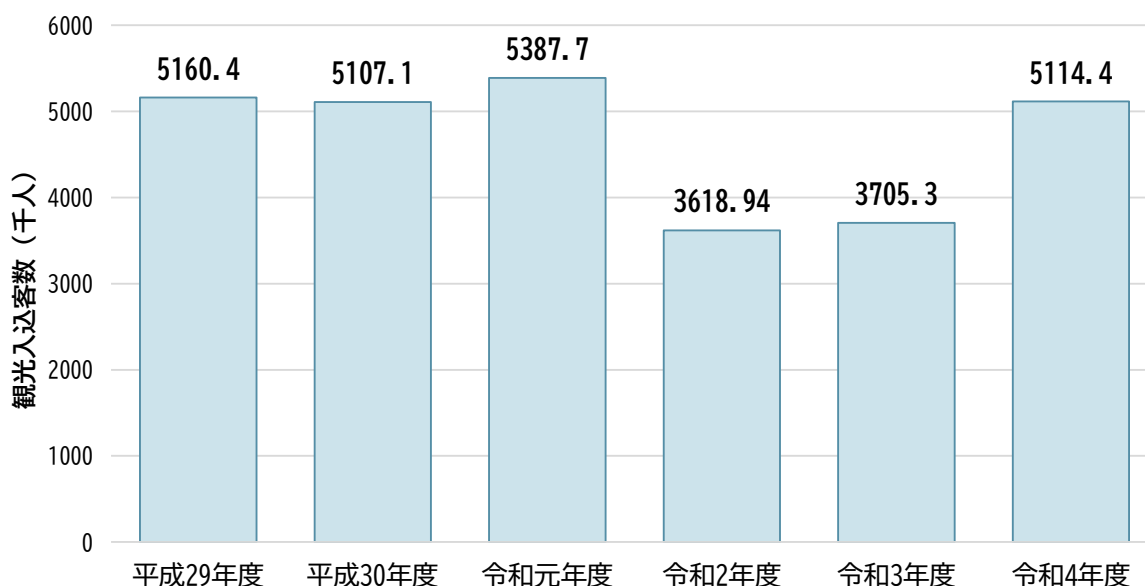
図 3-21 本地域で運転免許を保有している住民の割合

## (6) 観光の概況

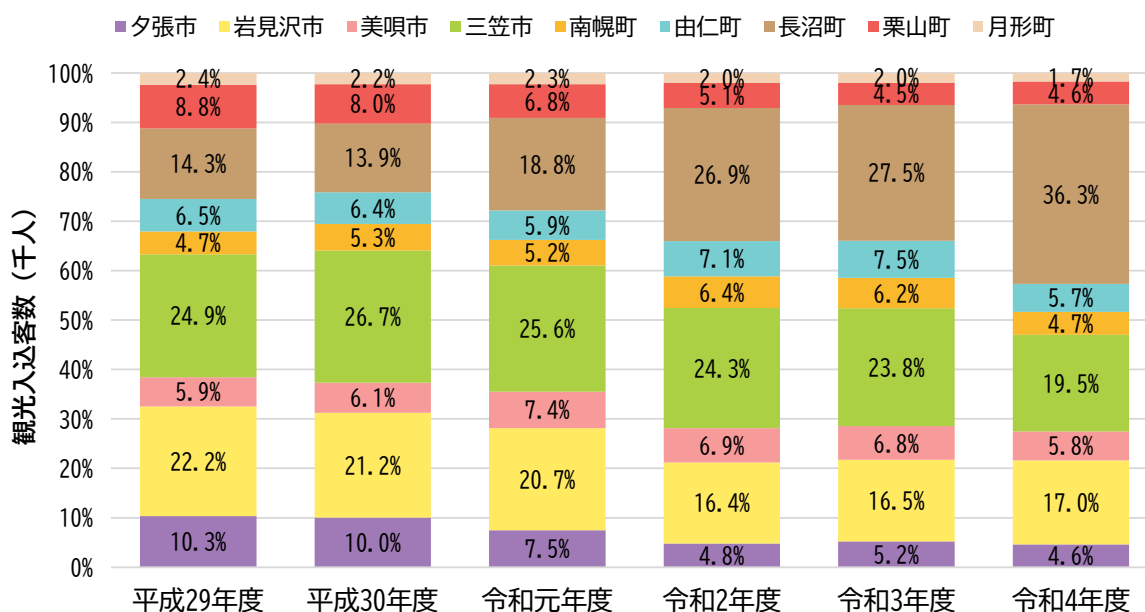
### 1) 観光入込客数

本地域の観光入込客数は、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、影響が緩和された令和4（2022）年度には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

地域から情報提供があり次第、作成  
※10/16週を想定

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