

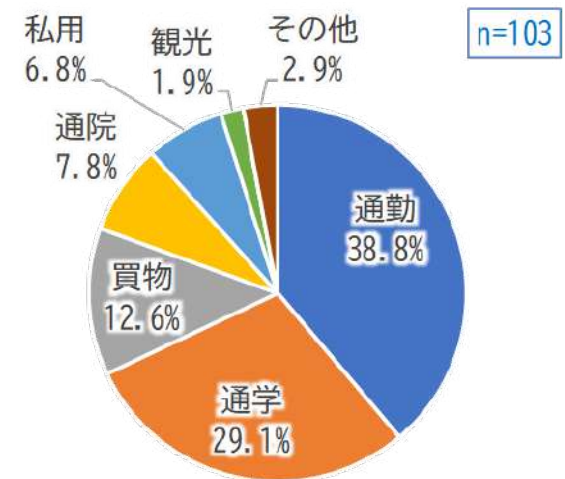
6) 岩見沢美唄線

- ・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。

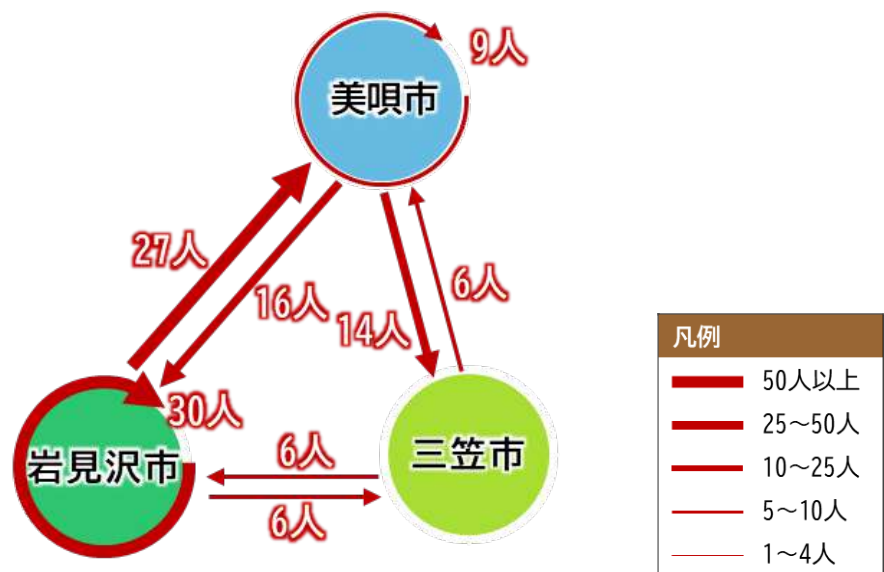
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
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

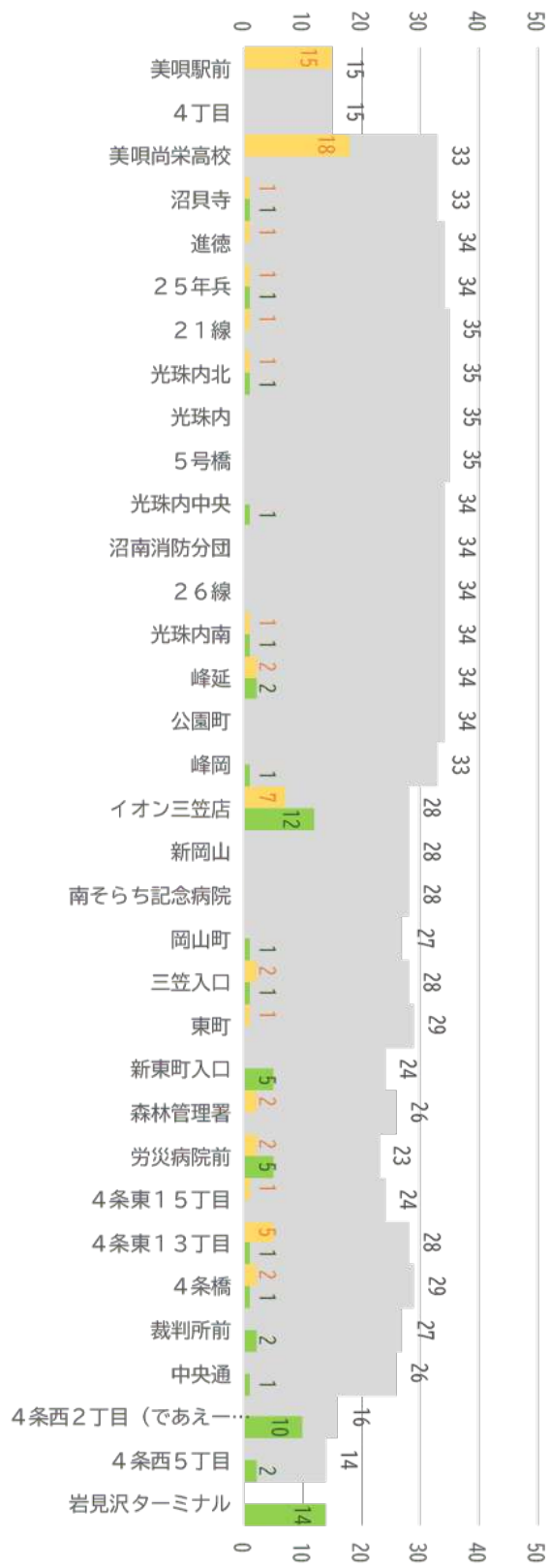
▼利用目的



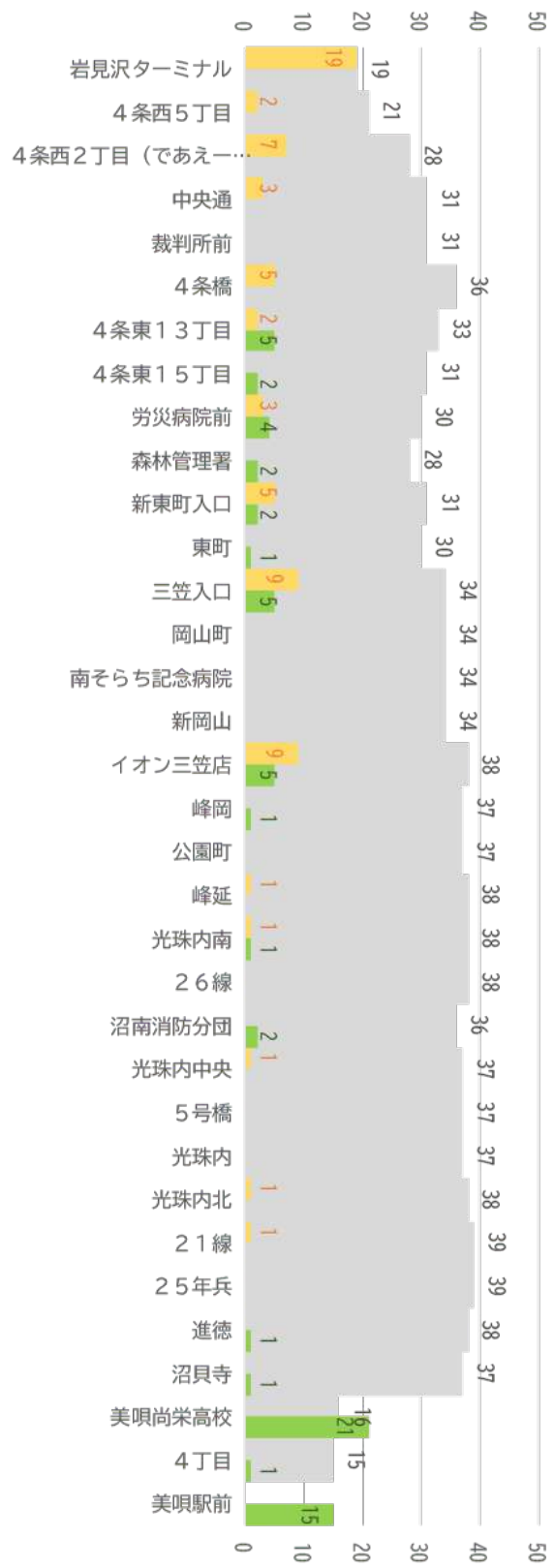
▼路線沿線自治体の移動状況



▼各駅の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



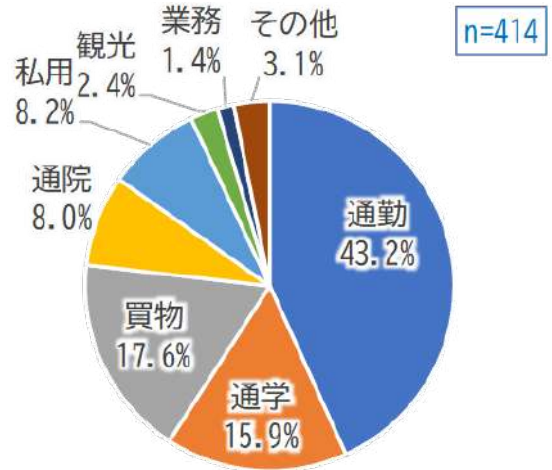
7) 三笠線

- ・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。

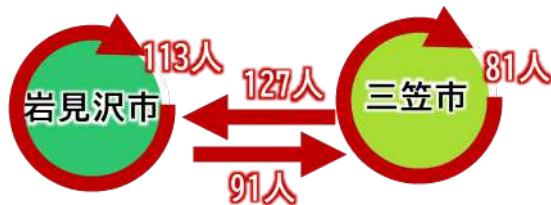
▼便別利用者数

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

▼各駅の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



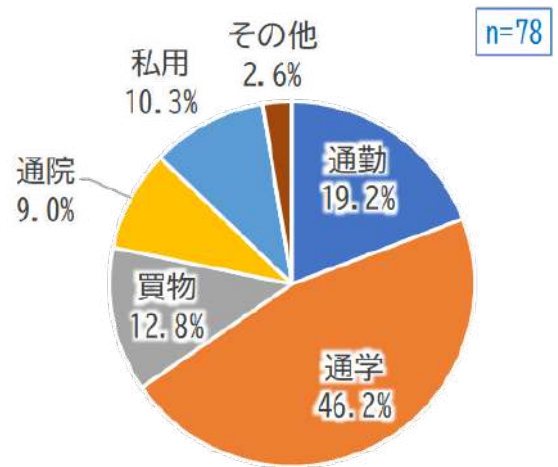
8) 月形線

- ・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。

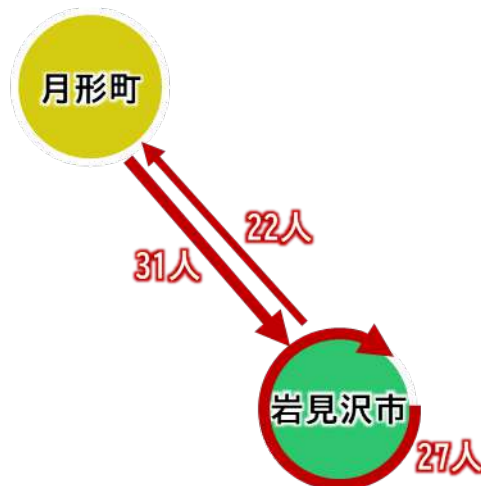
▼便別利用者数

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	4
			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	21
			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

▼各駅の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



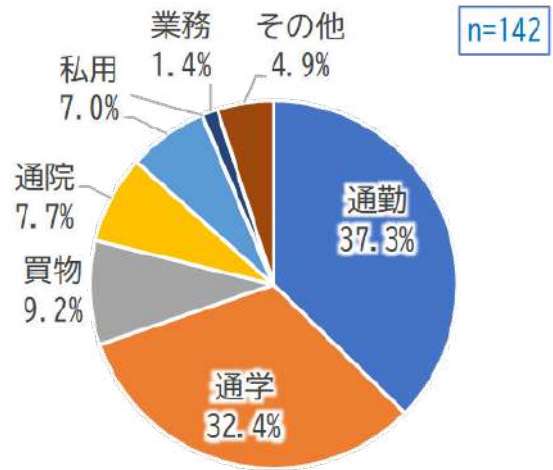
9) 岩見沢栗山線

- ・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。

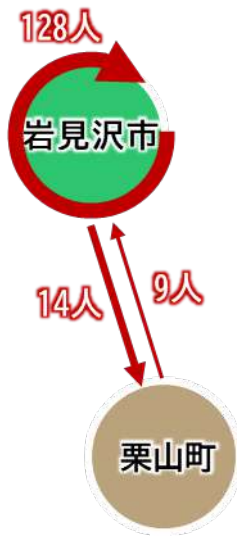
▼便別利用者数

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

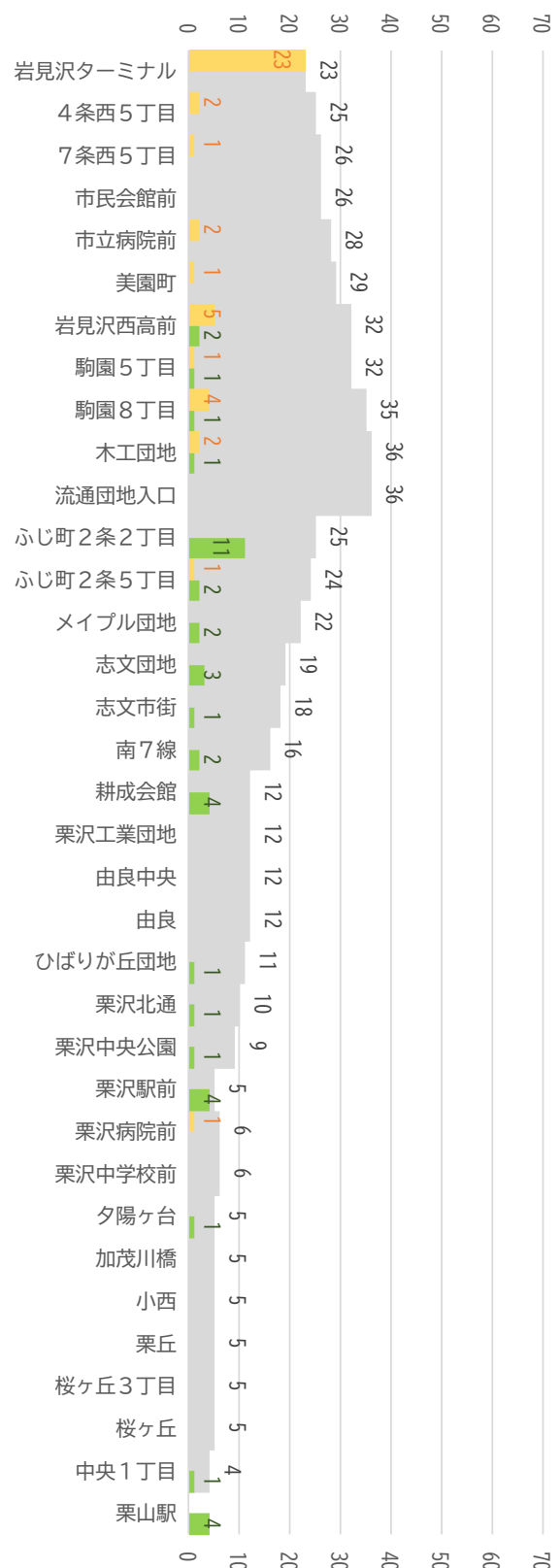
▼各駅の乗降人数及び車内人数

【往 路】美園町経由



乗車人数 降車人数

【復 路】美園町経由



▼各駅の乗降人数及び車内人数



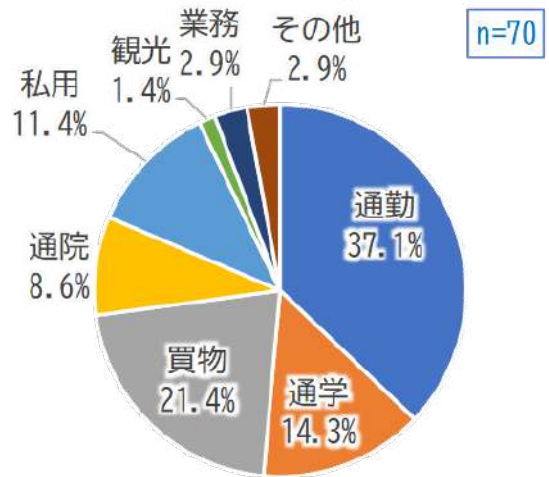
10)岩見沢由仁線

- ・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。

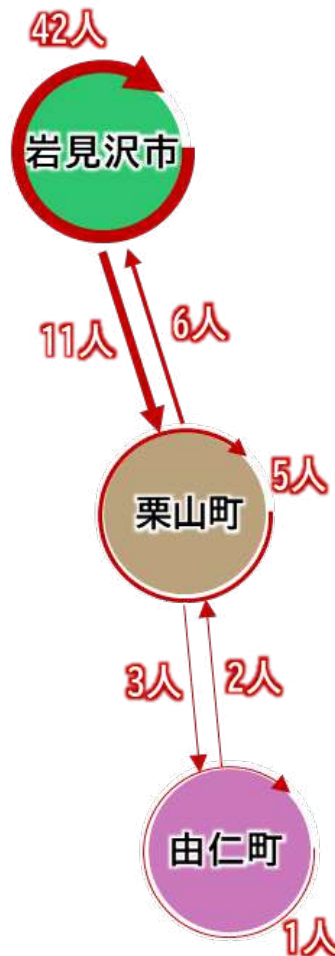
▼便別利用者数

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

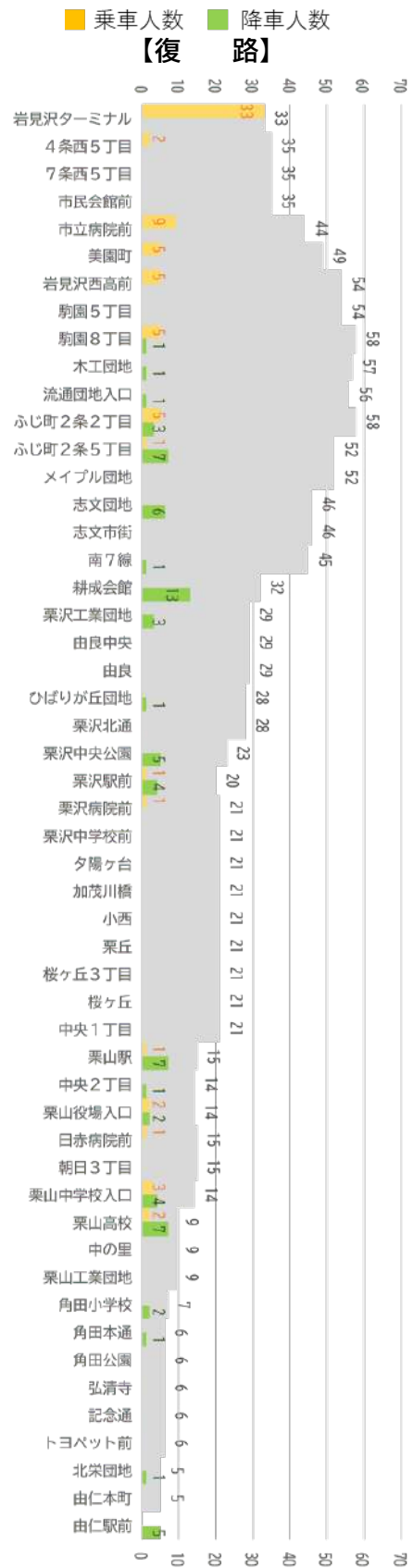


▼路線沿線自治体の移動状況



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

▼各駅の乗降人数及び車内人数



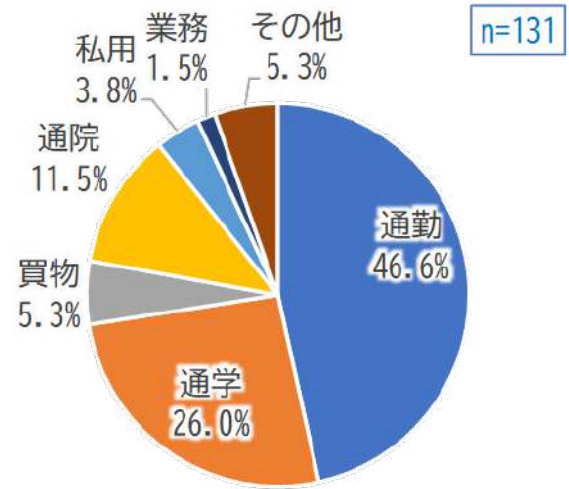
11) 岩見沢長沼線

- ・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。

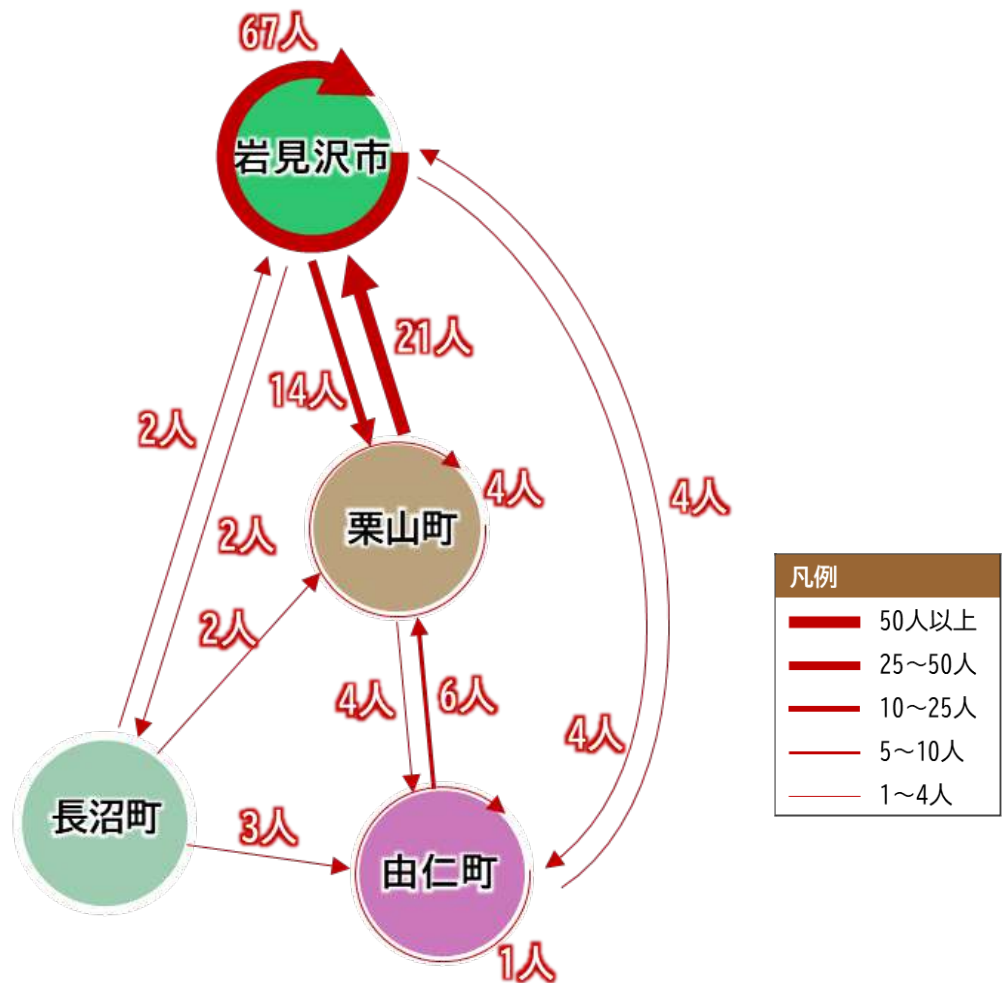
▼便別利用者数

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



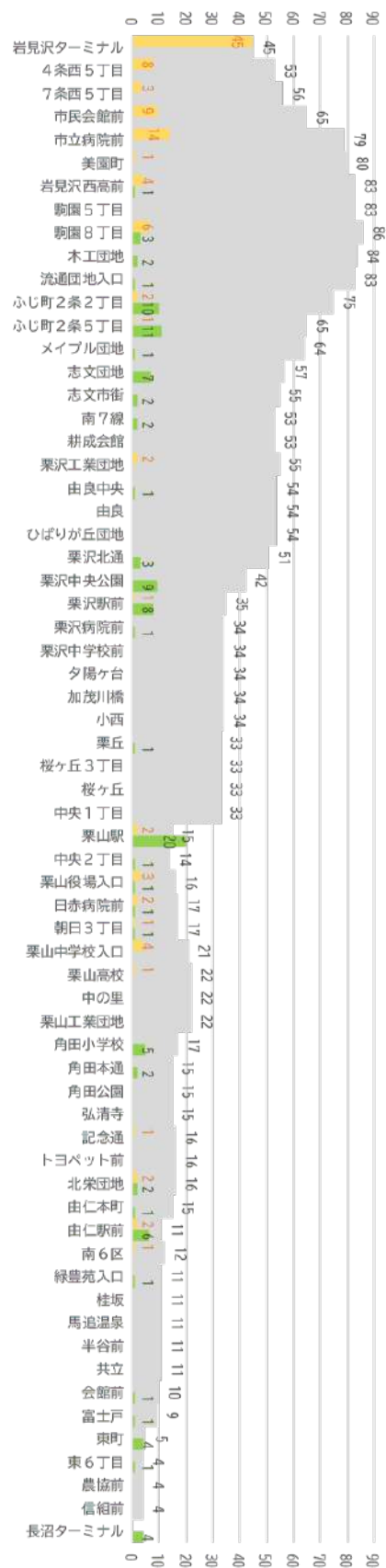
▼各駅の乗降人数及び車内人数

【往 路】



■乗車人数 ■降車人数

【復 路】



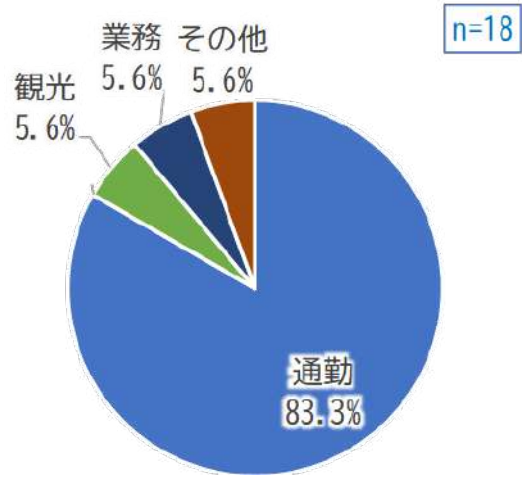
12)夕張線

- ・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。

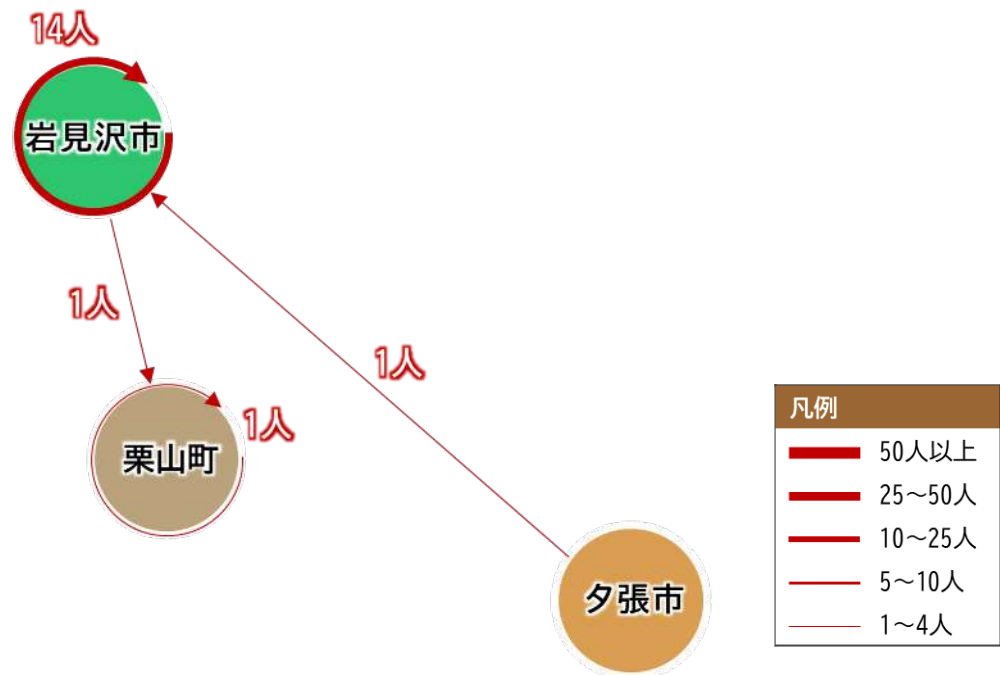
▼便別利用者数

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

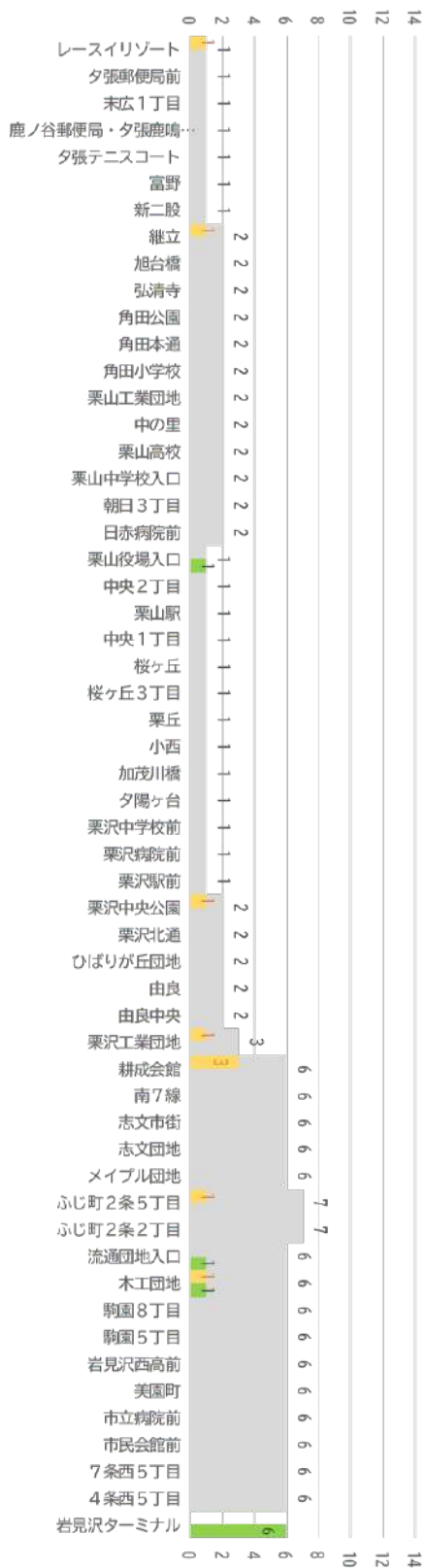
▼利用目的



▼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】



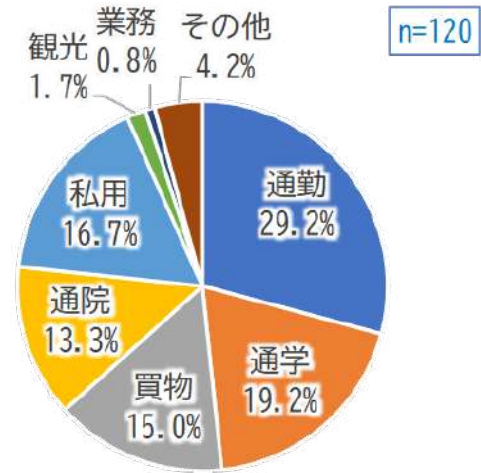
13)新夕張駅前～新札幌駅前

- ・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。

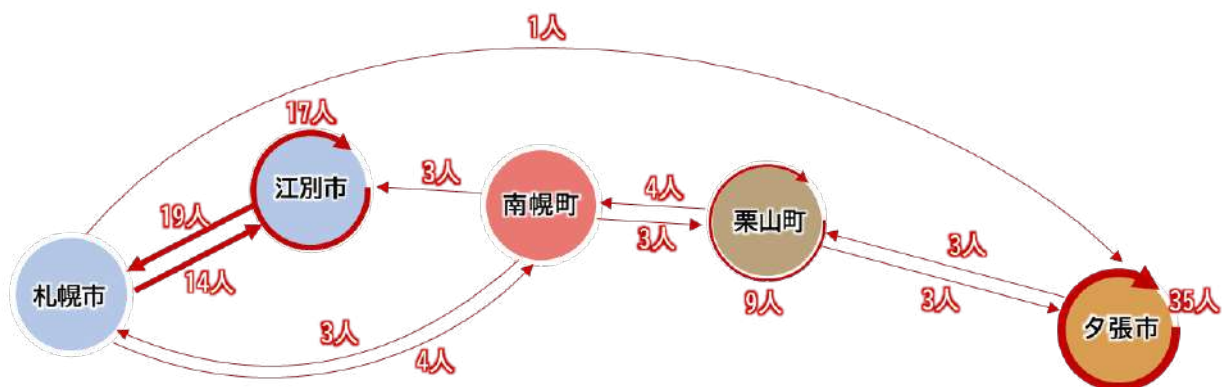
▼便別利用者数

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

▼各駅の乗降人数及び車内人数
【往 路】



■乗車人数 ■降車人数
【復 路】



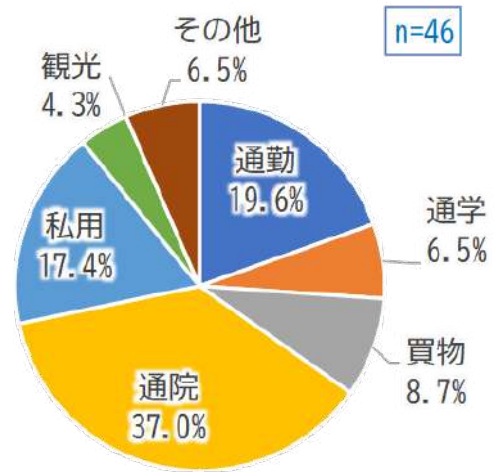
14)りすた～新札幌駅前

- ・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。

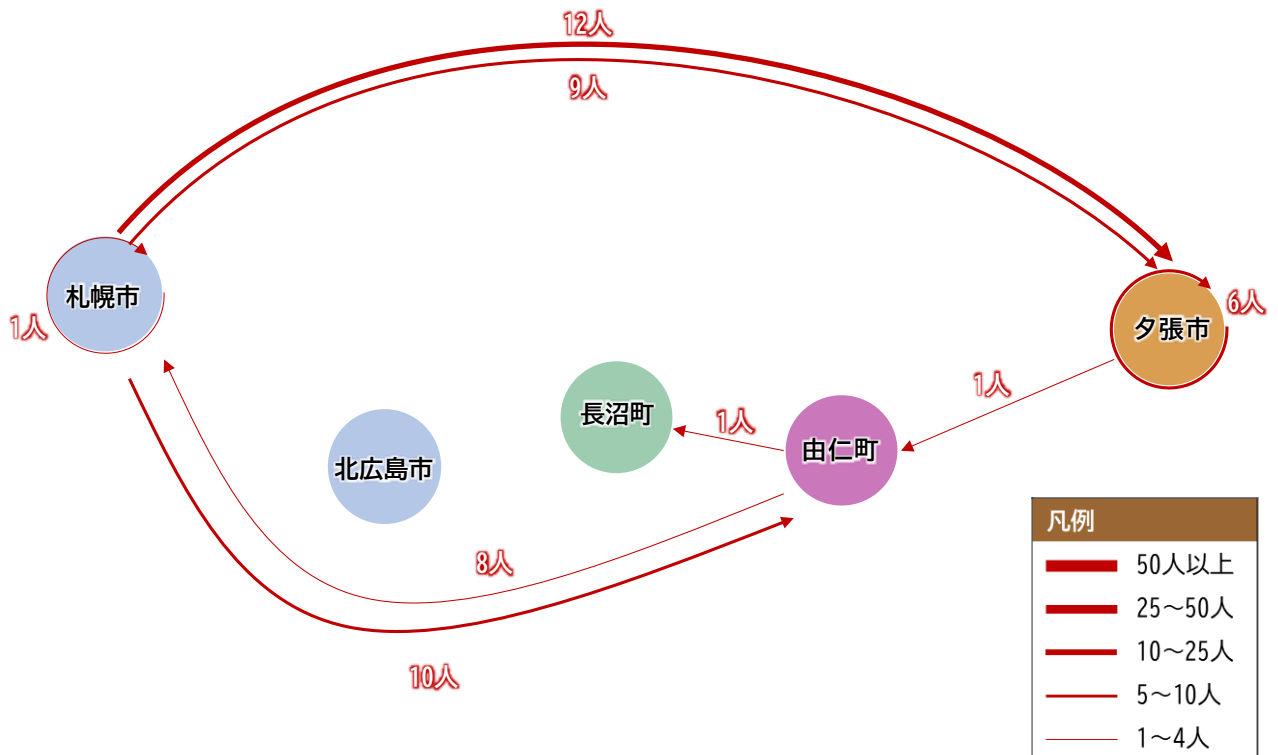
▼便別利用者数

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



▼各駅の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



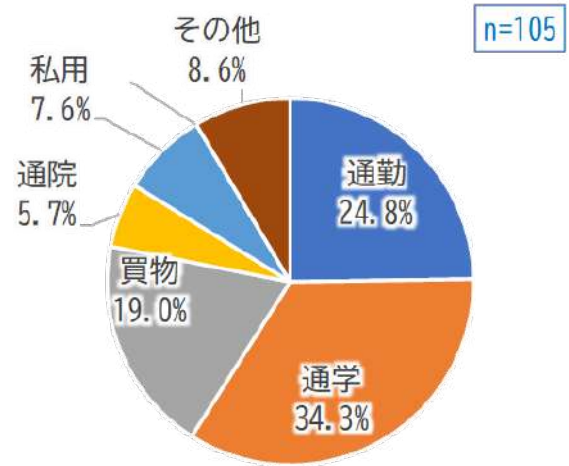
15) 栗山駅前～新札幌駅前

- ・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。

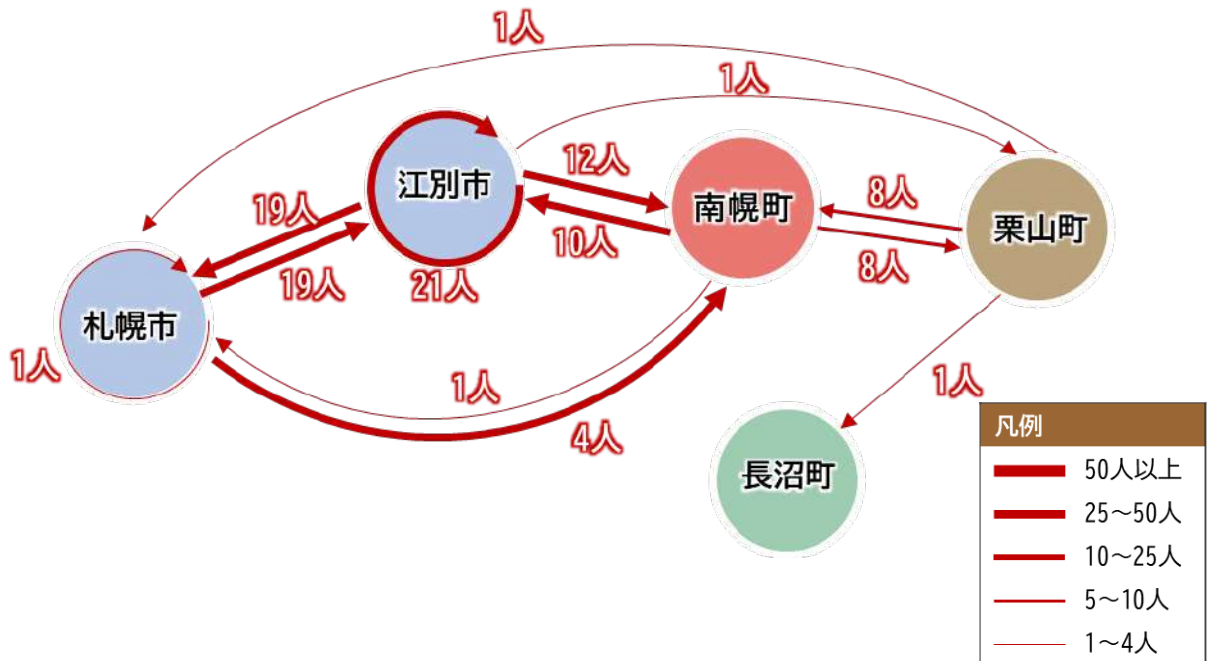
▼便別利用者数

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

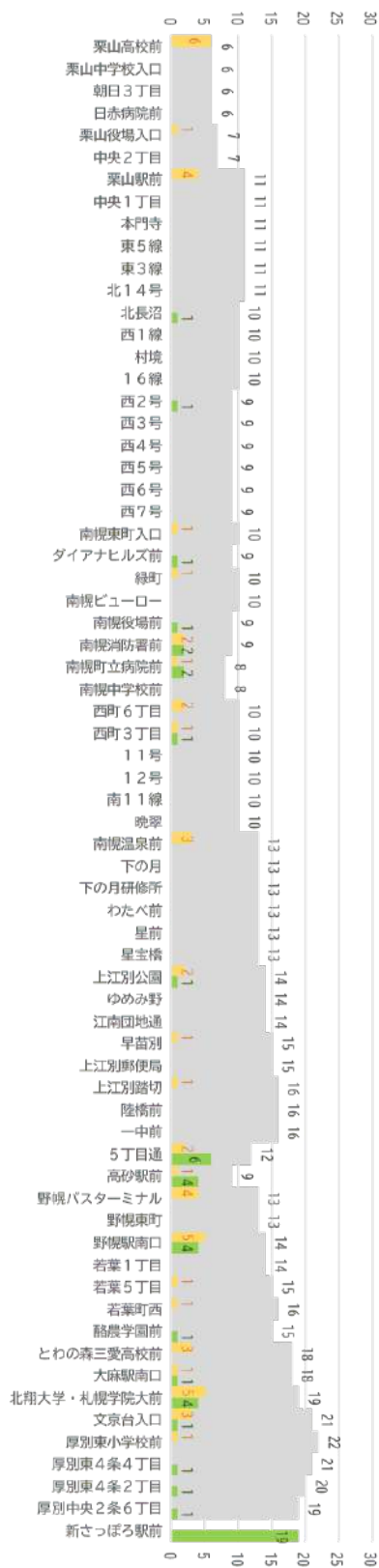
▼利用目的



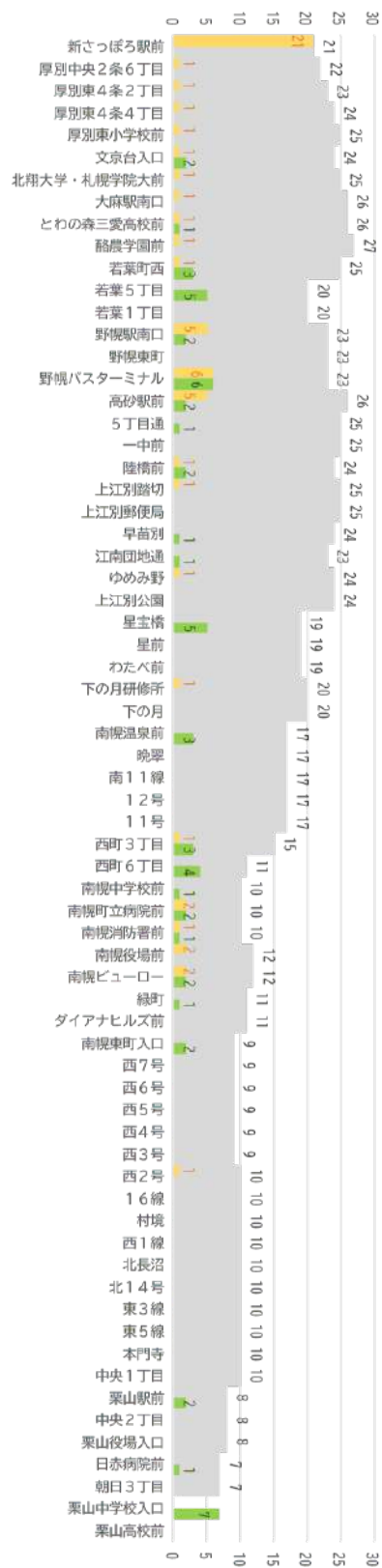
▼路線沿線自治体の移動状況



▼各駅の乗降人数及び車内人数
【往 路】



乗車人数 降車人数
【復 路】



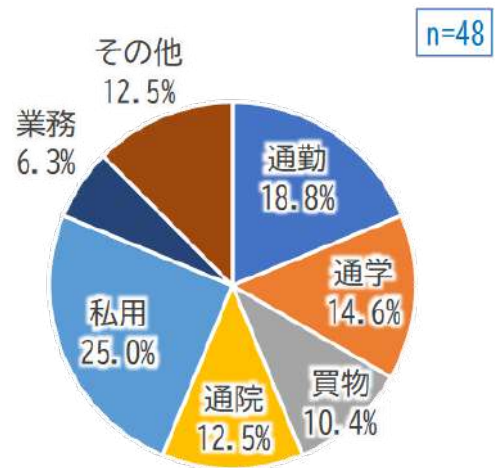
16)月形当別線

- ・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。

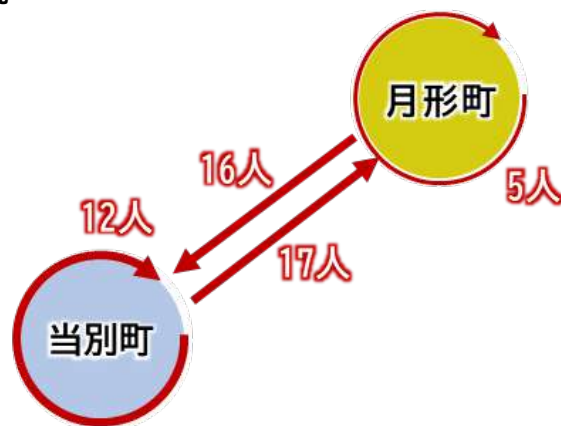
▼便別利用者数

起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
石狩当別駅南口	→	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	→	石狩当別駅南口	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

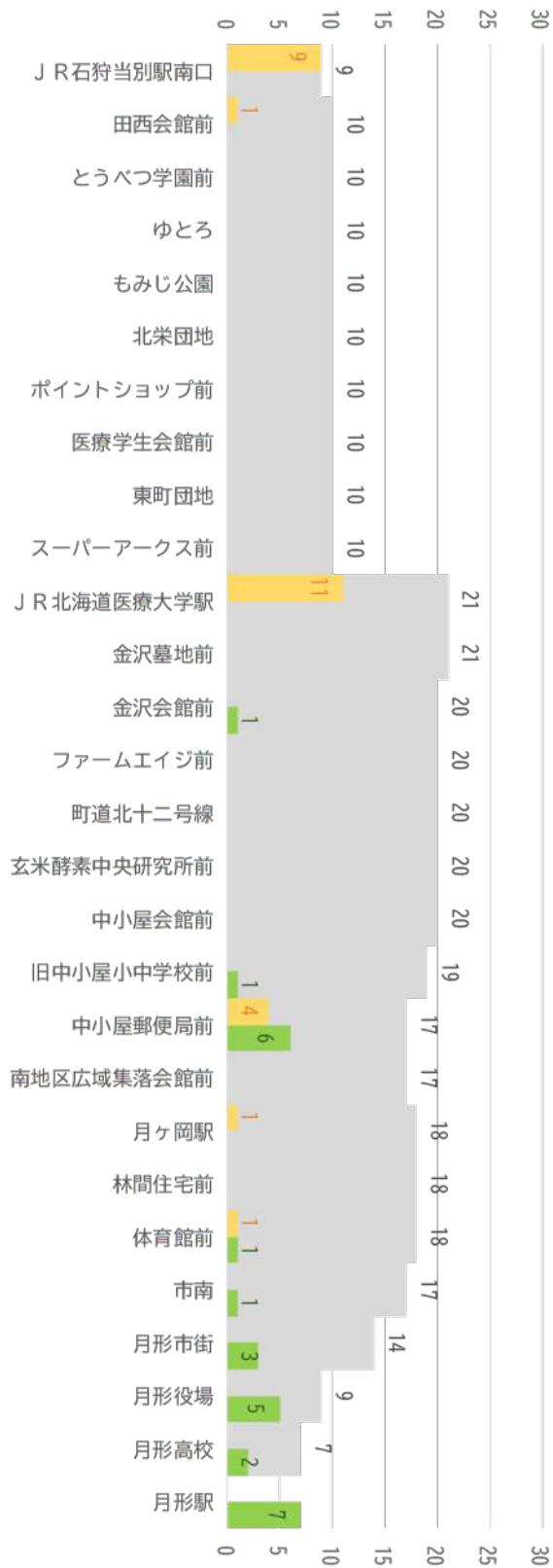


▼路線沿線自治体の移動状況

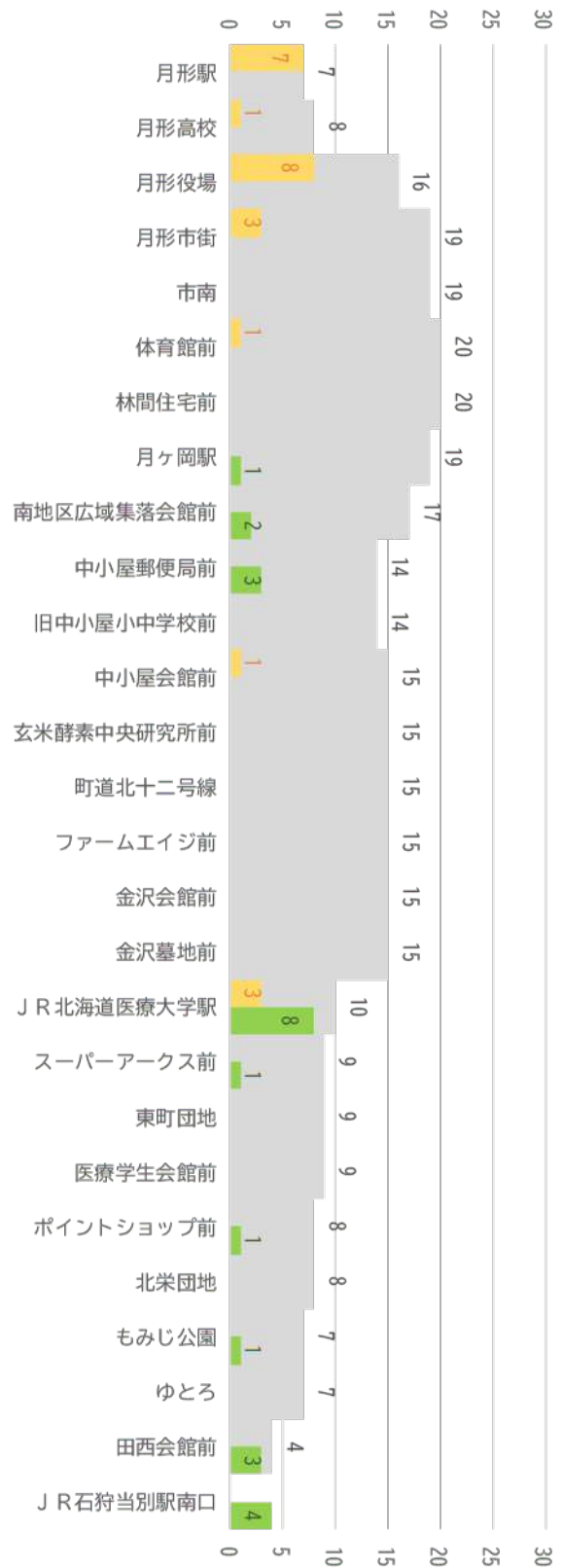


凡例	
	50人以上
	25~50人
	10~25人
	5~10人
	1~4人

▼各駅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①

- ・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。

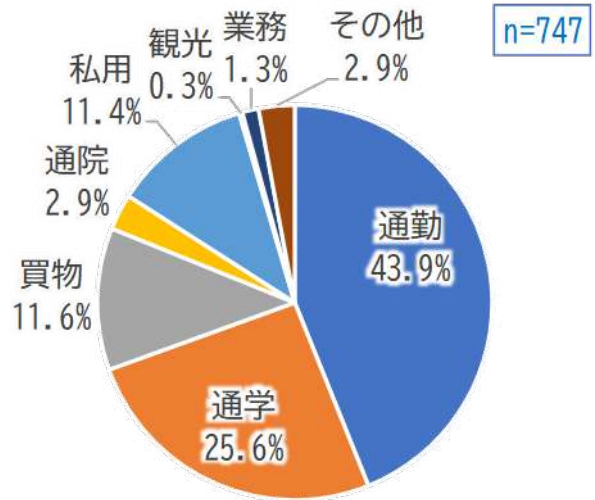
▼便別利用者数

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
長沼東町	→	大谷地T	7:30	8:37	27
			8:23	9:27	35
ながめま温泉	→	大谷地T	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

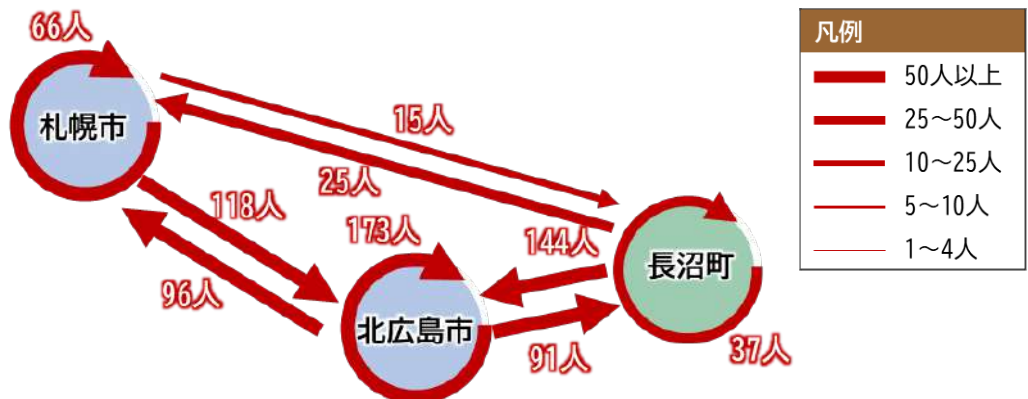
起点	→	終点	発時刻	着時刻	利用人数 (人)
長沼東町	→	新さっぽろT	6:37	7:45	37
ながめま温泉	→	新さっぽろT	7:15	8:27	75

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	→	ながめま温泉	16:55	18:03	32
大谷地T	→	長沼東町	17:25	18:30	50
大谷地T	→	ながめま温泉	17:55	19:08	55
大谷地T	→	長沼東町	18:25	19:30	44
			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



▼各駅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



▼各駅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：(該当箇所を示す)】 <ul style="list-style-type: none">・ 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、通学圏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：(該当箇所を示す)】 <ul style="list-style-type: none">・ 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。・ また、利用実態に応じた車両のダウンサイジング化など、他の交通モードで運行することが望ましい状況も生じています。・ このため、交通事業者で運行を担う路線・区間と、自治体間で連携して担う路線・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：(該当箇所を示す)】 <ul style="list-style-type: none">・ 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：(該当箇所を示す)】 <ul style="list-style-type: none">・ 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. 本計画の体系

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、かつ、
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

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、通勤、通学、買物、通院及びその他私用など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、本計画で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、本地域における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、ダウンサイジングなどの最適化の実施が望ましい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

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、各種移動支援を検討・実施します。

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努めます。

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広域交通路線の役割、維持・確保の方針は以下のとおりです。

表 6-1 路線系統別の維持・確保の方針（1/2）

運行 主体	路線系統名	役割	維持・確保の方針	ネット ワーク
	R4 輸送量			
	R4 平均乗車密度			
中央 バス	札幌・夕張線 (高速ゆうぱり号) 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ・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）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 -栗山 -夕張
	13.8			
	4.6			
	札幌・栗山線 (高速くりやま号) 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ・中核都市群である岩見沢市(栗沢)と南幌町、栗山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）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
	35.9			
	6.1			
	岩見沢美唄線 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ・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）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 -美唄
	16.7			
	3.8			
	三笠線 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ・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）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維持に努める。	岩見沢 -三笠
	102.9			
	8.3			
月形線 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ・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を活用した代替サービスの検討を行い、交通ネットワークの確保に努める。	岩見沢 -美唄 -月形	
15.9				
3.7				

表 6-2 路線系統別の維持・確保の方針（2/2）

運行主体	路線系統名	役割	維持・確保の方針	ネットワーク
	R4 輸送量			
	R4 平均乗車密度			
中央バス	岩見沢栗山線 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ※JR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）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-栗山
	20.6			
	3.5			
	岩見沢由仁線 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ・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。※JR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）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-栗山-由仁
	16.3			
	4.2			
	岩見沢長沼線 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ・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）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-栗山-由仁-長沼
	21.0			
	4.3			
	夕張線	<ul style="list-style-type: none"> ・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、地域内の利用状況やニーズを踏まえ、重複する路線との統合など最適化に向けた検討を行う。	岩見沢-栗山-夕張
	—			
	—			
下段モーターバス	月形当別線	<ul style="list-style-type: none"> ・月形町と当別町を結ぶ。 ・JR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を活用した代替サービスの検討を行い、交通ネットワークの確保に努める。	月形-当別
7.4				
0.9				


※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」、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。

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

目的等	<ul style="list-style-type: none"> 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するとともに、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	<ul style="list-style-type: none"> 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、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）等を活用し、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	国、北海道、南空知9市町、交通事業者				
取組内容	国	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 			
	南空知9市町	<ul style="list-style-type: none"> 路線の維持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提案します 			
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 路線の維持や交通ネットワークの最適化に向けて、利用実態データに基づいた必要な取組を協議会に提案します 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 ダイヤ変更に伴い、路線の接続を見直す必要がある場合には、事前に取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	・バス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	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	・振興局が実施する合同企業説明会などでの広報活動をはじめとした人材確保策の検討を事業者と連携して行います			
	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等の取組を実施します			
	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)
	人材確保方策の検討・実施 				

(3) 事業③:公共交通の利便性向上及び利用促進

目的等	・公共交通を自発的に利用していただけるような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を活用していただく環境構築に向け、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、各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構築に向けた取組を検討します				
取組主体	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	・広域的な取組実施の際のステークホルダーとの調整を行います			
	南空知9市町	・現状の情報提供を継続し、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を自発的に利用していただけるような取組を検討・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)
	情報提供の継続 				
	利便性及び利用促進に係る方策の検討・実施 				

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 (R4年度)	目標値 (R10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%	41.0% 以上
①②③	指標Ⅲ 広域交通への公的資金投入額	000,000千円	000,000千円 以下

※広域交通…本地域を運行する地域間幹線系統

2) 目標値の測定方法及び測定時期

指標Ⅰ～Ⅲ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、広域交通及び生活圏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。

(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
146,360人	131,529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	41.0%
指標Ⅲ 広域交通への公的資金投入額	※

※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5（2023）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	36.9%

4) 目標値の設定

上記のとおり広域交通の利用者数及び平均収支率は令和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及び収支率を維持することを目指します。

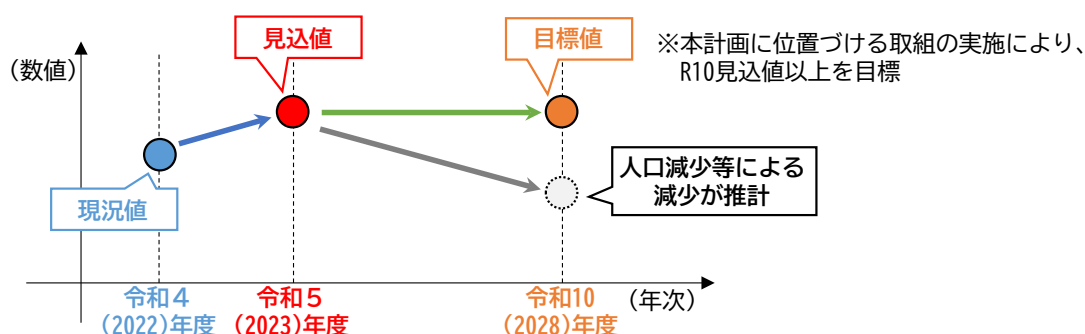


図 8-1 現況値、見込み値及び目標値のイメージ

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 札幌開発建設部
	岩見沢市	北海道空知総合振興局 札幌建設管理部		
	美唄市	警察		北海道警察本部
	三笠市			民間団体
	南幌町	三笠市商工会		
	由仁町	夕張市社会福祉協議会		
	長沼町	由仁町社会福祉協議会		
	栗山町	北海道 運輸局	札幌運輸支局	
	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			
	空知地区ハイヤー協会			

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
空知総合振興局 関係市町 北海道運輸局	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。

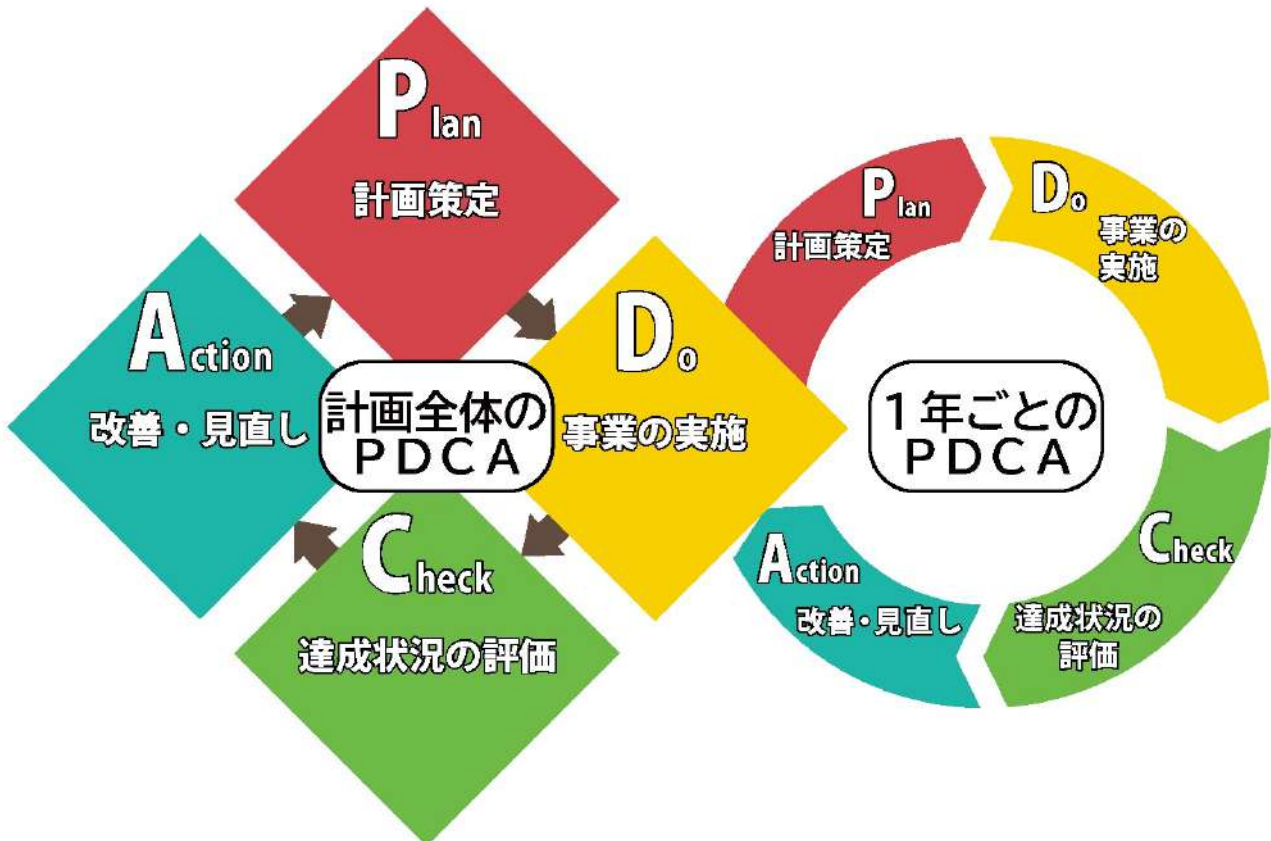


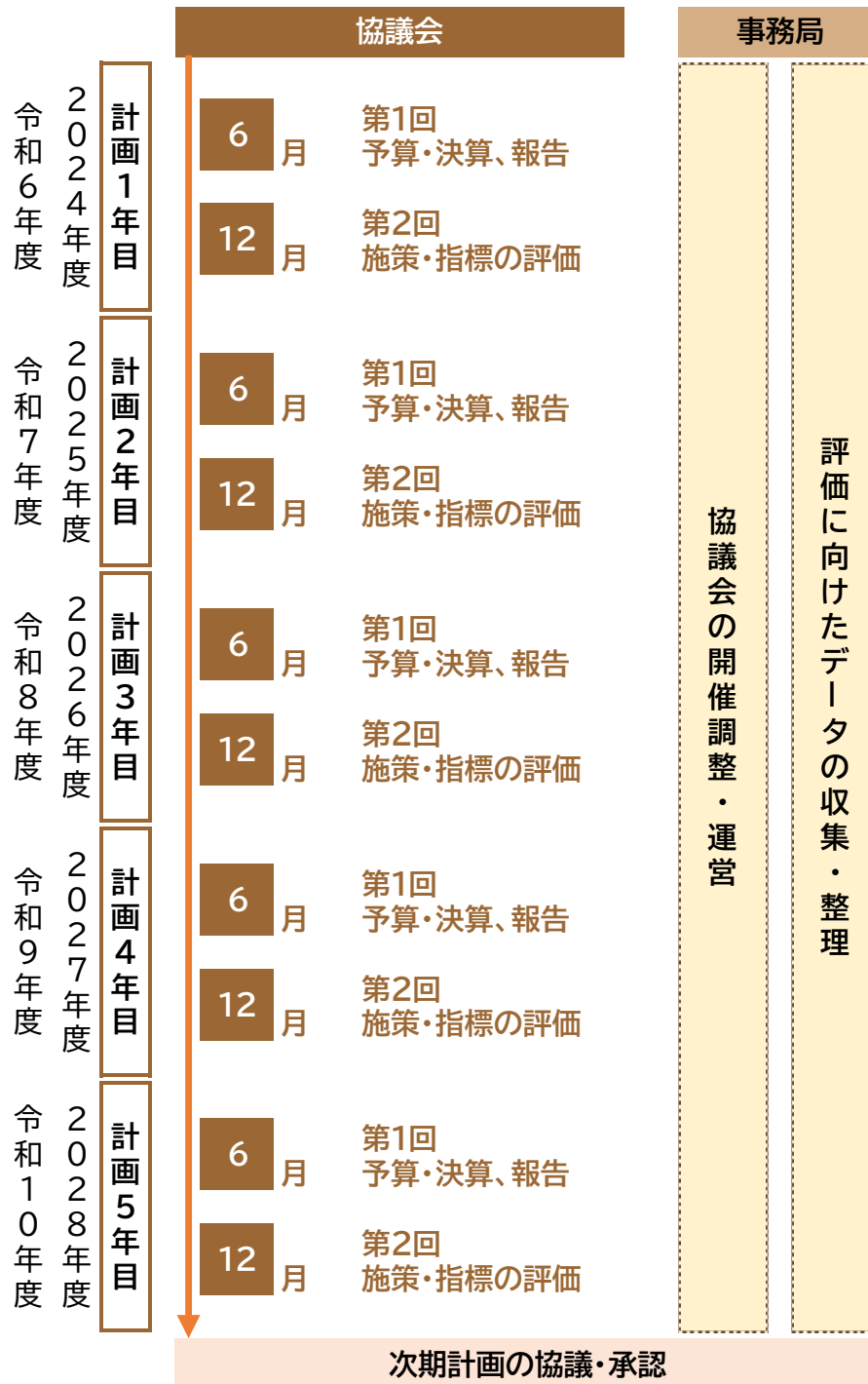
図 9-1 PDCAサイクルによる計画推進の流れ

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

(2) 南空知地域公共交通活性化協議会の開催経緯

開催日	開催内容
令和5年●●月●●日	