

南空知地域公共交通計画

令和6年3月

南空知地域公共交通活性化協議会

目 次

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

1. はじめに

1-1 本計画の策定趣旨

南空知地域は北海道の中央南西部に位置しており、総面積は約 2,562 km²で、空知管内の北空知地域及び中空知地域と比較して最も大きい地域です。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かかっている状況です。

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

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

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

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

1-2 本計画で対象とする区域

本計画の対象区域は、空知総合振興局管内のうち、南空知9市町(夕張市、岩見沢市、美唄市、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>基 本 的 認 識</p>	<p>○交通の果たす機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流・国際交流 ・物資の円滑な流通 <p>○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要</p>
<p>交 通 の 役 割</p>	<p>○交通機能の確保・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○環境負荷の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通による環境への負荷の低減 <p>○様々な交通手段の適切な役割分担と連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○交通の安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>地 方 公 共 団 体 の 責 任</p>	<p>○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</p> <p>※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</p>
<p>交 通 関 連 事 業 者 等 の 責 務</p>	<p>○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</p> <p>○運行業務に係る正確かつ適切な情報の提供</p>
<p>国 民 等 の 役 割</p>	<p>○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</p> <p>○自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組む</p>

(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">○地域が自らデザインする地域の交通<ul style="list-style-type: none">・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成-地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化-バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）-定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化・地域における協議の促進○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実<ul style="list-style-type: none">-様々な補助メニューや制度を創設・輸送資源の総動員による移動手段の確保-地域に最適な旅客運送サービスの継続（地域旅客運送サービス継続事業）-自家用有償旅客運送の実施の円滑化-貨客混載に係る手続の円滑化・既存の公共交通サービスの改善の徹底-利用者目線による路線の改善、運賃の設定（地域公共交通利便増進事業）-Ma a Sの円滑な普及促進に向けた措置○地域公共交通の「リ・デザイン」<ul style="list-style-type: none">・地域の関係者の連携と協働の促進-目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加-地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加・ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充-自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設・バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充-自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設-AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設・鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設-地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設
-------	---

2-2 上位計画・関連計画

(1) 国が策定するもの

計画名・年次	計画内容
<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>