

# 由仁町地域公共交通計画

令和6年3月

令和6年6月改定

## 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.....	2
1-3	本計画の基本的な計画期間.....	2
2.	関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け.....	3
2-1	関係法令.....	3
2-2	上位・関連計画.....	5
2-3	本計画の位置付け.....	10
3.	地域概況.....	11
3-1	地理的及び自然的特性の整理.....	11
3-2	社会状況の整理.....	12
3-3	公共交通概況の整理.....	20
4.	地域の移動ニーズ等の整理.....	26
4-1	関係者等との意見交換.....	26
4-2	民生委員アンケート調査.....	31
4-3	町内を運行する移動手段と利用者属性の整理及び課題認識.....	33
5.	計画期間内で解決を目指す課題（重点課題）.....	34
6.	基本方針及び目標.....	35
6-1	基本方針.....	35
6-2	基本方針の実現に向けた目標.....	35
6-3	目標に紐づく施策.....	36
6-4	由仁町地域公共交通網のあり方.....	37
7.	目標達成に向けた施策.....	38
8.	計画の進捗管理及び管理体制.....	48
8-1	計画の進捗管理.....	48
8-2	計画の管理体制.....	49
9.	計画推進のあり方（PDCA サイクル）.....	50

# 1. はじめに

## 1-1 本計画の策定趣旨

### (1) 地域公共交通に関する社会背景

我が国は、モータリゼーションの発達により自家用車を利用するライフスタイルが広く浸透してきました。特に人口が少なく、従来の公共交通の便が極端に悪い地方部では、より自家用車での利用が便利になるように道路が整備され、広い駐車場を備えた公共施設や大型小売店舗等、生活を支える施設の郊外化が進んできました。また、自家用車を利用できない人のためにバス等の公共交通ネットワークが形成されてきました。

ところが昨今、少子高齢化による人口減少社会が急激に進み、地方部では都市部への人口流出に歯止めがかからず、過疎化に拍車がかかったことにより、従来の地域経済を支えてきた産業や商業が衰退してきました。このことから、住民の移動を支えてきた地域の公共交通も、存続の危機に直面してきました。

平成 19（2007）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」が施行され、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。

近年、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が厳しさを増してきている中で、令和 2（2020）年 11 月 27 日に地域交通法が改正され、地域が自らデザインする地域交通を目指して、地域の移動資源の総動員等の方向性が示されました。さらに、こうした方針を含めた内容を取りまとめた地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。また、令和 5（2023）年 4 月には、地域の関係者の連携と協働「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることの必要性を謳った改正がなされました。

しかしながら、令和 2（2020）年 2 月頃から日本国内で広がり始めた新型コロナウイルス感染症の拡大による人々の外出自粛等の影響により、公共交通機関の利用者が激減しました。人々の生活様式が一変し、これまでの既存の公共交通サービスを維持できなくなることが懸念されています。また、令和 6（2024）年 4 月に労働基準法が改正され運転手の労働時間・拘束時間に制限がかけられることから、交通事業者の運転手不足がより深刻化しており、全国各地でバス路線の削減・撤退が社会問題化しております。さらに、公共交通サービスを通じて、環境問題への対応や地域社会の発展と国際目標である「持続可能な開発目標（SDGs）」への取り組みも求められています。

## (2) 計画の策定趣旨

由仁町は、北海道空知管内の最南端に位置し、東西8km、南北32kmのひょうたん型で、南北に夕張川が流れ、南東部の森林地帯は夕張山地に属し、西部・南部には、馬追丘陵が広がっています。

町内の集落は、由仁・三川・川端地区の大きく3つの地区で構成され、周辺は豊かな農村地帯となっており、札幌近郊の地の利と鉄道アクセスの良さも相まって、昭和30年代には1万3千人を超える人口を数えていましたが、平成以降急激に人口が減少してきています。

このような状況のもと、第7次由仁町総合計画では、「小さくてもキラリと輝くまちへ」を将来像として掲げ、政策展開の基本方向の1つに「安全・安心に暮らせるまちづくり」として、「最適な地域公共交通体系の整備」を政策の方向性の1つに取り上げています。

その中では、「生活維持路線の確保」と「最適な公共交通網の構築」を掲げ、町民の日常生活や経済活動を支え、既存のバス路線や交通体系を含めた、やさしく利便性の高い公共交通ネットワークの構築を推進することを目指しています。

最近では、地の利を生かした移住・定住施策を推進し、道都札幌市、空の玄関新千歳空港、海の玄関苫小牧港へのアクセスが便利な「都会に近い田舎」のまちをアピール。さらに、町内で生産される農産物や取り扱われる製品、商品等の「由仁のもの」の良さを再認識し、利用の拡大を図る「やっぱり由仁のものがいい」推進事業を町全体で進めています。また、令和5（2023）年3月には、「由仁町ゼロカーボンシティ」を宣言しました。

現在、由仁町の公共交通は、集落間や町外とは鉄道や路線バスが走っているほか、農村部を中心として由仁町が運行するデマンドバスやデマンドタクシーが運行されており、人口規模が同程度の自治体と比較して公共交通は恵まれた環境のように見える中で、町民の利用は決して多くはありません。自家用車保有率が高いことが大きな要因と考えられますが、人口減少社会が進む中で地域公共交通を確保・維持していくためには、ターゲットを絞り込んで、必要としている人と提供する移動手段とのマッチングを検討する必要があります。特に高校生の通学機会や自家用車を持たない高齢者等の通院・買物の機会を確保するためには、移動性向を理解して地域の足づくりを行う必要があります。

「小さくてもキラリと輝く」の言葉には、由仁町の特性を生かした交流を進め、町民が暮らしやすく活力のあるまちづくりを進めていくため、高齢者を主とした町民の生活交通の確保や、由仁町に住み続けられる環境づくりの推進が込められていると言えます。すなわち、町民及び潜在的なニーズへの対応も含め、まちづくりの装置としての交通手段、公共交通体系について具体的な取り組みを推進していく必要性に迫られております。

このことから、由仁町にとって相応しく、由仁町らしいをテーマに、由仁町の移動資源を有効に活用した、町民の生活を支えるインフラとして、持続可能で町民にとって利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的に「由仁町地域公共交通計画」を策定します。

### 1-2 本計画で対象とする区域

由仁町全域

### 1-3 本計画の基本的な計画期間

令和6（2024）年度から令和10（2028）年度の5か年

## 2. 関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け

### 2-1 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。

基本的認識	○交通の果たす機能 ・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 ○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	○交通機能の確保・向上 ・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 ○環境負荷の低減 ・交通による環境への負荷の低減 ○様々な交通手段の適切な役割分担と連携 ・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 ○交通の安全の確保 ・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
地方公共団体の責務	○自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携
交通関連事業者の責務	○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 ○運行业務に係る正確かつ適切な情報の提供
住民の役割	○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 ○取り組むことができる活動に主体的に取り組む

(2) 地域交通法(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。

<p>改正の概要</p>	<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 P D C A 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>-M a 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>・A I オンデマンド、キャッシュレス決済、E V バスの導入等の交通 D X ・ G X 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・関連計画

### (1) 国が策定するもの

交通政策基本計画は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までを計画期間としており、交通政策基本法の規定に従い、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めています。

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>■基本的方針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>■基本的方針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界の強化 ・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>■基本的方針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（MaaS普及等） 等</p>

(2) 北海道が策定するもの

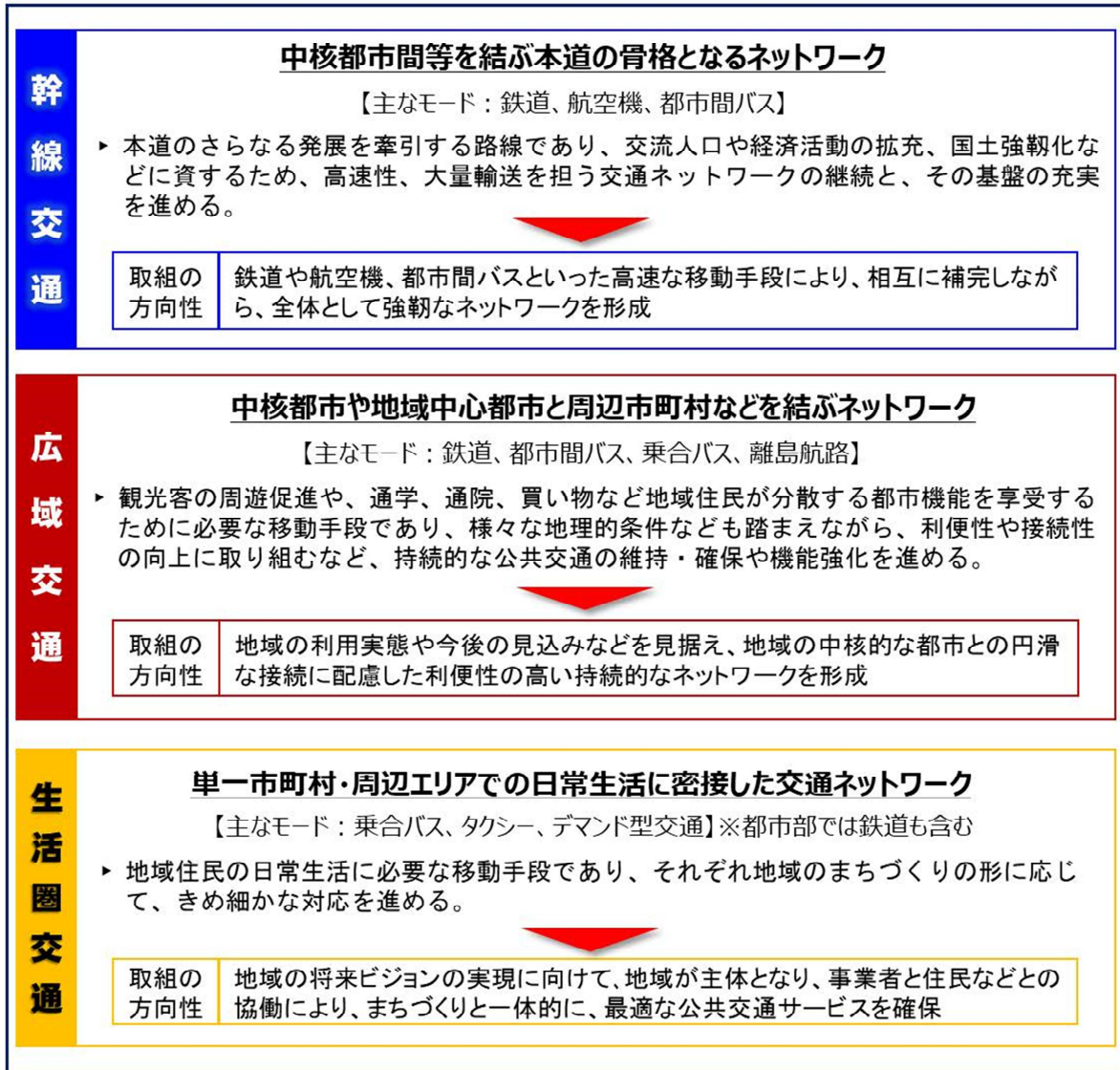
本計画における北海道等の関連計画としては、「北海道総合計画」及び「北海道交通政策総合指針」の2計画が挙げられ、各関連計画では、「地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築」や「地域における最適な交通モードの検討」、「担い手確保」などの地域公共交通に関する方針を整理しています。

表 2-1 北海道が策定する計画内容

計画名・年次	計画内容
○北海道総合計画 -平成 28 (2016) 年度から 令和 7 (2025) 年度	○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 ○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成 ・交通・物流を担う人材の確保・育成 ・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 ・交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動
○北海道交通政策総合指針 -平成 3 (1991) 年度から 令和 12 (2030) 年度	○シームレス交通戦略 ・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 ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 ○地域を支える人・モノ輸送戦略 ・地域における最適な交通モードの検討 ○ウィズコロナ戦略 ・コロナ禍で失われた交通需要の回復 ・非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 ・社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保



＜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](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

(3) 由仁町が策定するもの

1) 上位計画

当町の上位計画である「第7次由仁町総合計画」における公共交通分野に係る記載では、「最適な地域公共交通体系の整備」を掲げており、「生活維持路線の確保」や「最適な公共交通網の構築」を取り組むべき政策の方向性として挙げています。

表 2-2 上位計画の内容

項目	内容
将来像	小さくてもキラリと輝くまちへ
政策展開の基本方向	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 活気あふれるまちづくり</li> <li>2 地域産業活動がキラリと輝くまちづくり</li> <li>3 多様なひとが健康に暮らし、学べるまちづくり</li> <li>4 安全・安心に暮らせるまちづくり</li> </ol>
政策の方向性	<p>4 安全・安心に暮らせるまちづくり</p> <p>(4) 最適な地域公共交通体系の整備</p> <p>■生活維持路線の確保</p> <p>○高齢者の日常生活や経済活動を支える重要な交通手段であるデマンドタクシーの運行エリア拡大やその他の交通手段についても幅広く検討します。また、交通事業者と連携し、地域間を運行する民間バスやJR路線の維持・確保を図るとともに、近隣自治体との協働により、利用促進策を検討します。</p> <p>○自宅に入浴施設が無い町民の衛生管理のため、温泉施設への交通手段の確保を図ります。</p> <p>■最適な公共交通網の構築</p> <p>○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間交通の展開など、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最適な公共交通網の構築を推進します。</p> <p>○地域間交通試行的運行事業（デマンドバス）の実証成果をもとに、地域内交通の利便性向上と持続可能な地域公共交通網の実現を図ります。</p>

## 2) 関連計画

本計画における関連計画としては、「創生総合戦略」、「過疎地域持続的発展市町村計画」などの3計画が挙げられ、各関係計画における公共交通に係る記載内容を踏まえ、留意事項を整理しています。

表 2-3 関連計画の内容

計画名・年次	概要	本計画での留意事項
由仁町 創生総合戦略 -令和3（2021）年度から 令和6（2024）年度	基本目標4 安心・安全な暮らしを守り、 地域連携を推進する ・地域公共交通網の形成と充実	○交通空白地域における高齢者の移動手段であるデマンドタクシーの利用を促進 ○地域間交通を含めた新たな交通網を検討
由仁町 過疎地域持続的発展計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度	5 交通施設の整備、交通手段の確保 ・生活交通路線維持事業 ・地域間交通路線確保事業  7 子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進 ・重度障害者タクシー料金助成事業 ・福祉バス運行及び維持管理 ・妊産婦交通費補助	○町内での移動手段を確保するとともに利用者の利便性の向上を図る ○地域間での移動手段を確保するとともに利用者の利便性の向上を図る ○町民福祉の増進及び町民の交流連携による協働のまちづくりを推進 ○子育て世代の負担軽減を図り、将来にわたって安心して生活できる環境づくりを推進
障がい者計画 第7期障がい福祉計画 -令和6（2024）年度から 令和8（2026）年度	6 その他のサービス実施状況 (1) 福祉タクシー利用料金助成事業	○生活圏の拡大を容易にし、社会参加の促進と福祉の増進を図る

#### (4) その他計画等

当町と関連性があるその他計画等は、「南空知地域公共交通計画」や「第2次南北海道定住自立圏共生ビジョン」などがあり、とりわけ「南空知地域公共交通計画」との連携や整合を図ることが重要です。

表 2-4 その他計画等の内容

計画名・年次	計画内容
○南空知地域公共交通計画 -令和6（2023）年度から 令和10（2027）年度	<p>【南空知地域で目指す将来像】</p> <p>■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</p> <p>【基本方針・目標】</p> <p>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            目標①広域的な交通ネットワークの維持・確保            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            目標②公共交通の担い手確保            事業②交通ネットワークを支える人材の確保</p> <p>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            目標③公共交通利用の意識醸成や公共交通の利用拡大            事業③公共交通の利便性向上及び利用促進</p>
○南空知圏域連携ビジョン -令和2（2020）年度から 令和6（2024）年度	<p>■結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</p> <p>●地域公共交通の維持確保と利用促進</p> <p>・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</p>

#### 2-3 本計画の位置付け

本計画の位置付けとして、関係法令や国・道が策定する計画と整合を図っていくとともに、当町の上位計画である「第7次由仁町総合計画」のまちづくりにおける政策展開と整合を図っていくことが重要です。

また、当町の関連計画とも連携し、一体的に取り組んでいくことも重要です。

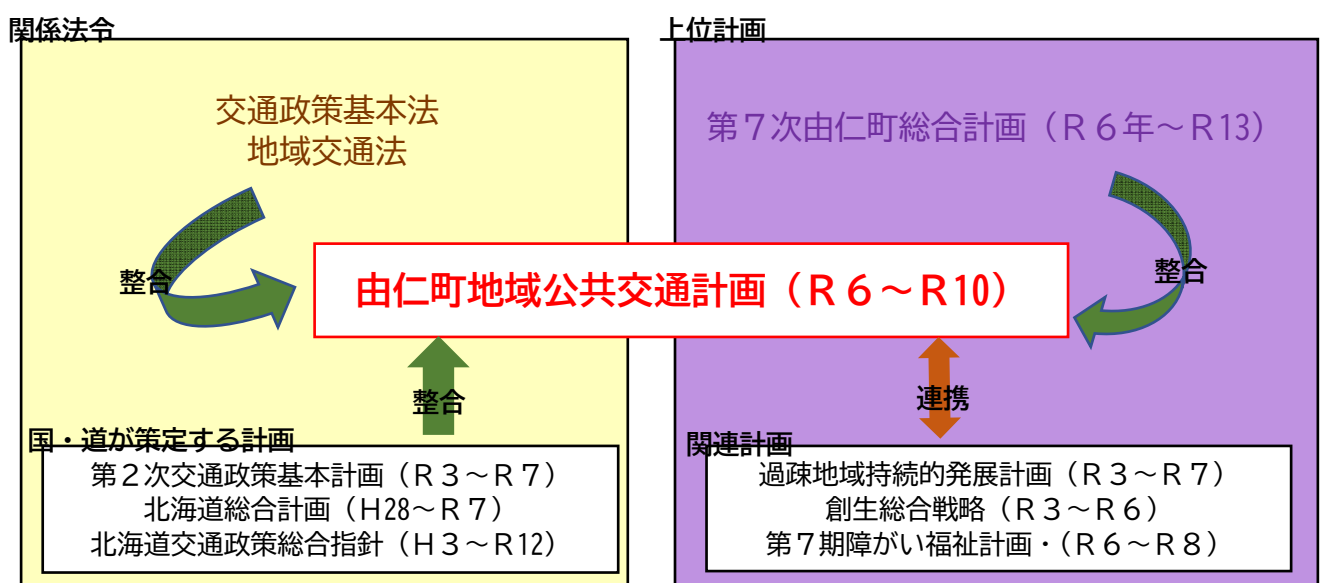


図 2-2 由仁町地域公共交通計画の位置付け

### 3. 地域概況

#### 3-1 地理的及び自然的特性の整理

北海道空知管内の最南端に位置するひょうたん型の由仁町は、東西に8km、南北に32km、総面積133.74km<sup>2</sup>、南北に夕張川が流れ、南東部の森林地帯は夕張山地に属し、西部・南部には、馬追丘陵が広がっています。

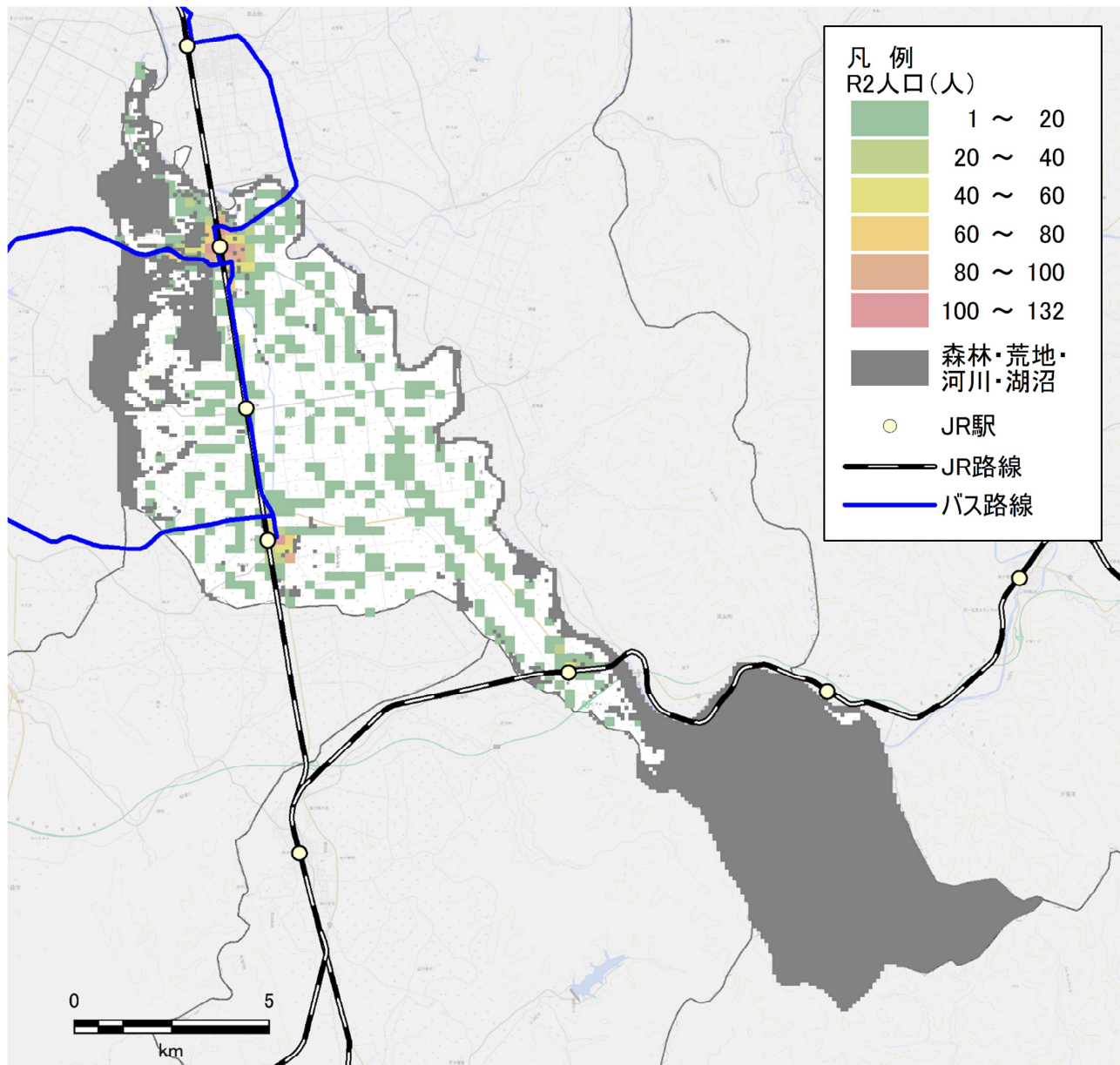


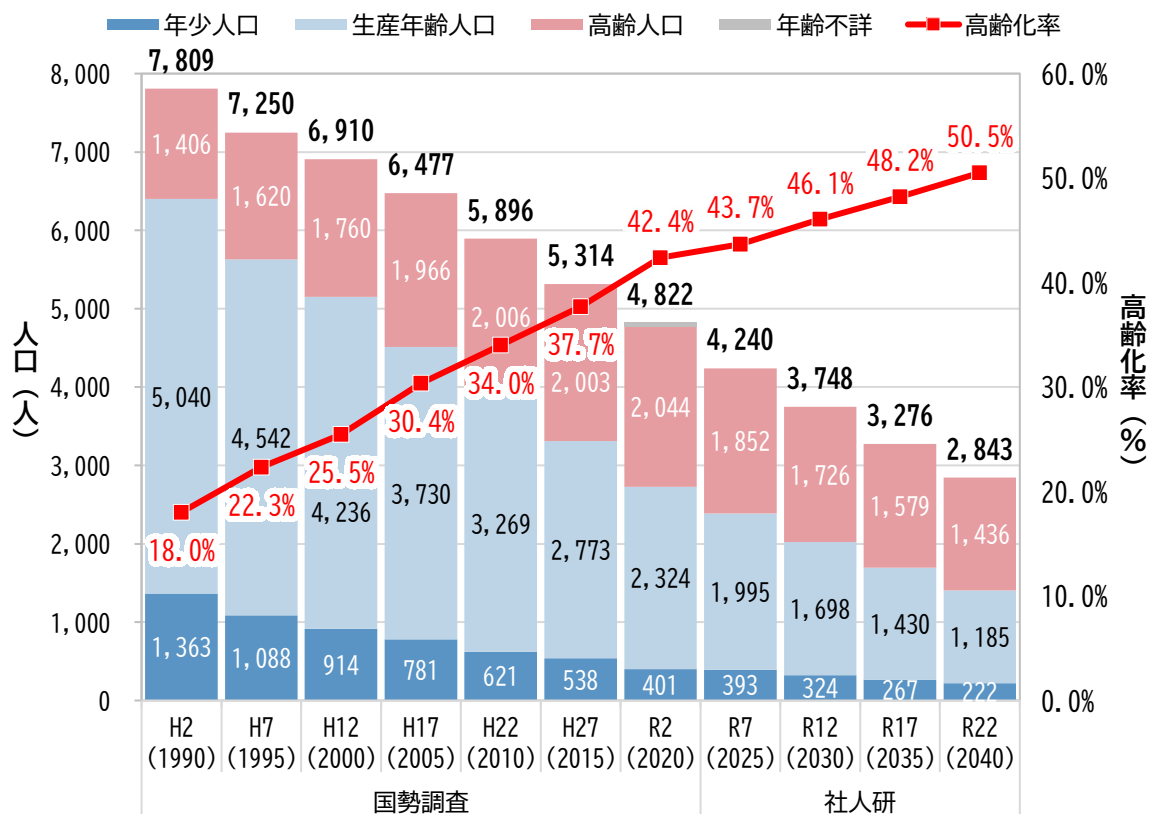
図 3-1 可住地と人口分布

### 3-2 社会状況の整理

#### (1) 人口動態・人口推移

当町の総人口は減少傾向にあり、少子高齢化が進行しています。また、総人口の約4割は65歳以上の高齢者となっています。

今後、令和22(2040)年には、総人口は3,000人を下回り、高齢化率は50%を超えると推計されています。



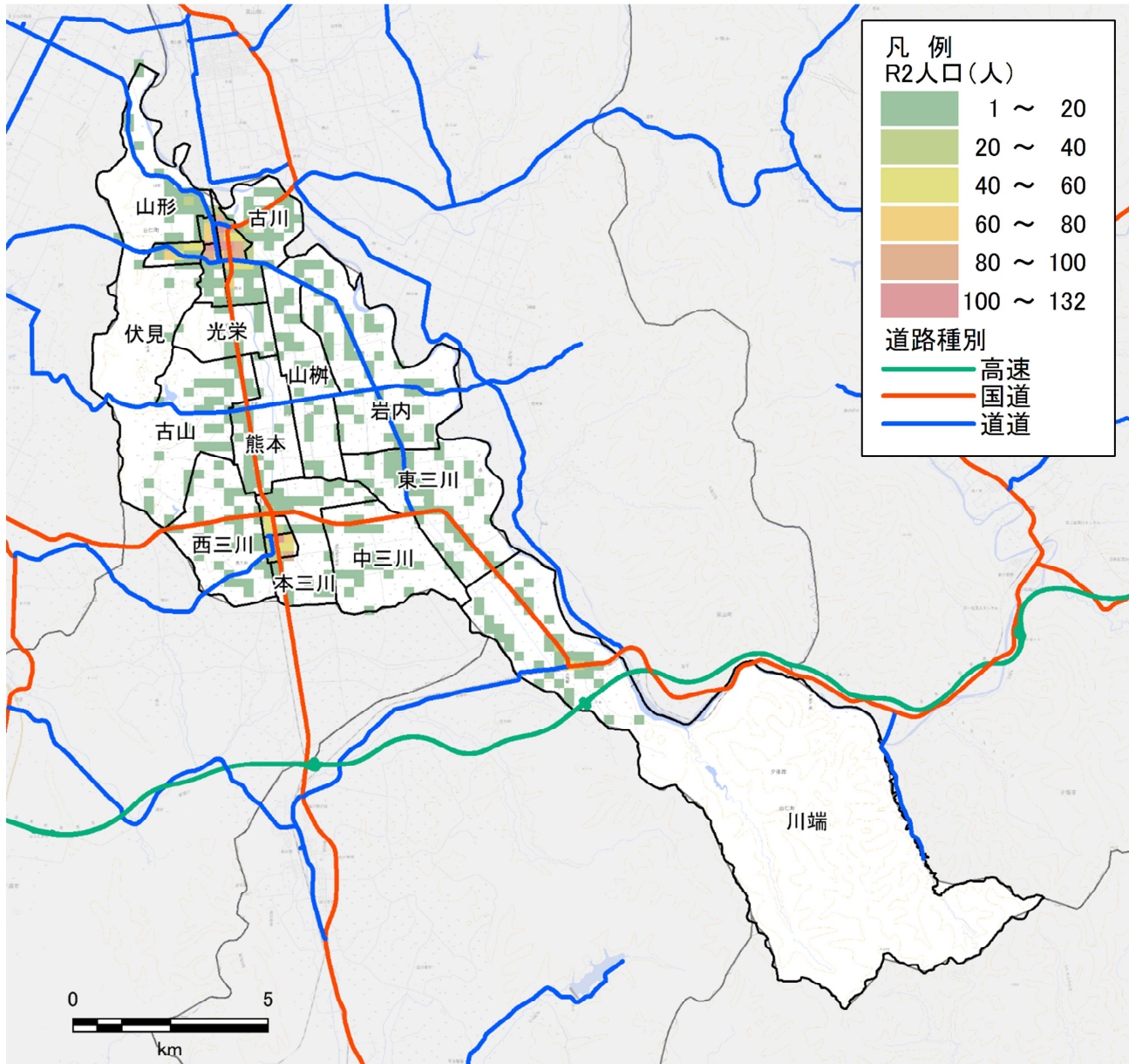
出典：総務統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>)及び  
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」  
 (<https://www.ipss.go.jp/>)  
 をもとに作成

図 3-2 人口動態・人口推移

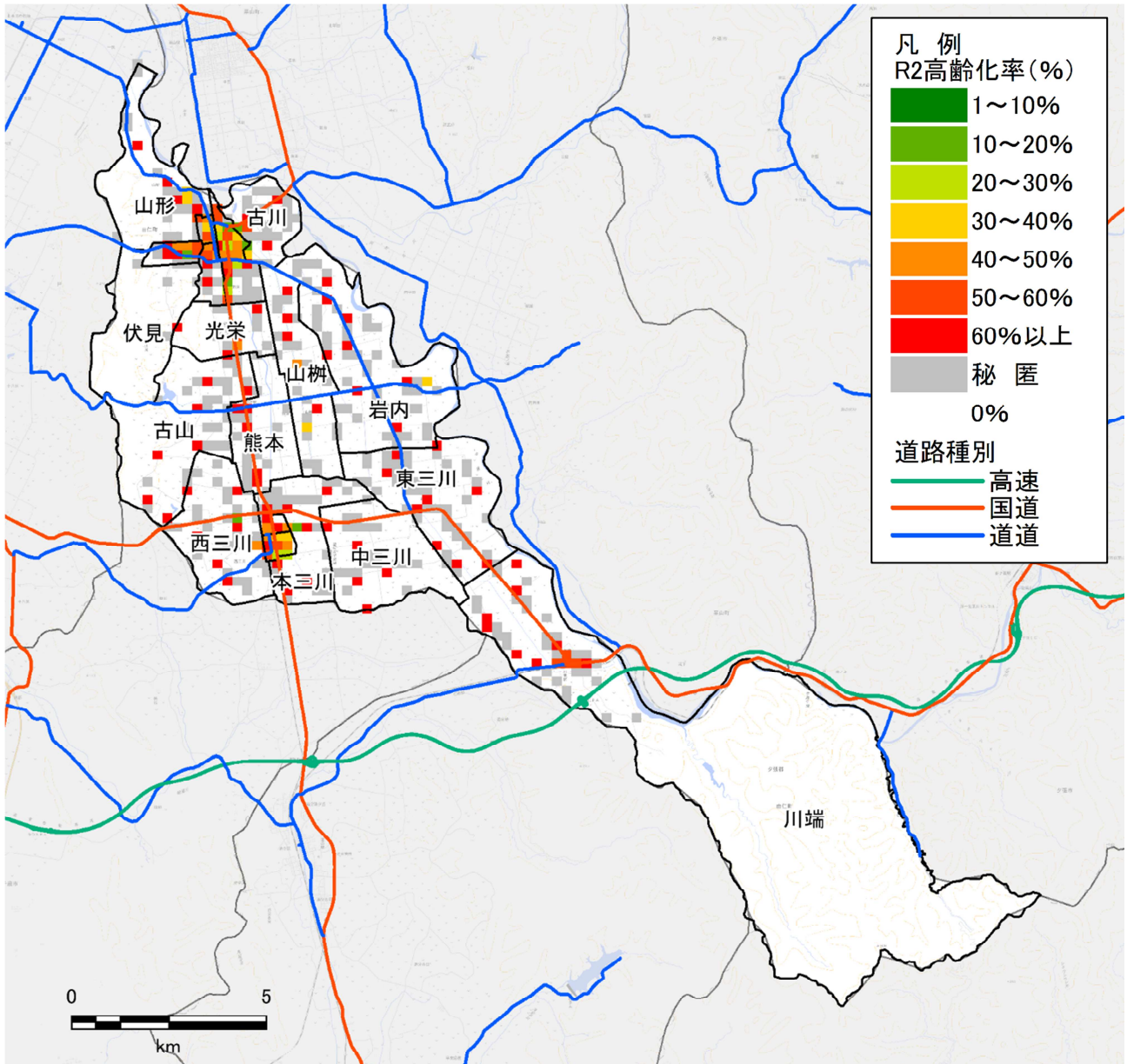
## (2) 居住者人口及び高齢人口の分布

由仁駅周辺の人口が多く、東栄は町全体人口の約2割を占めており、その他の地域でも一定数以上の人口が居住し、主要幹線道路から離れた地域にも分布している状況です。

人口が集中傾向にある由仁駅周辺の地域でも町全体の平均高齢化率を超える地域がみられており、地域によっては高齢化率50%を超えている状況です。



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 3-3 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 3-4 高齢者分布状況



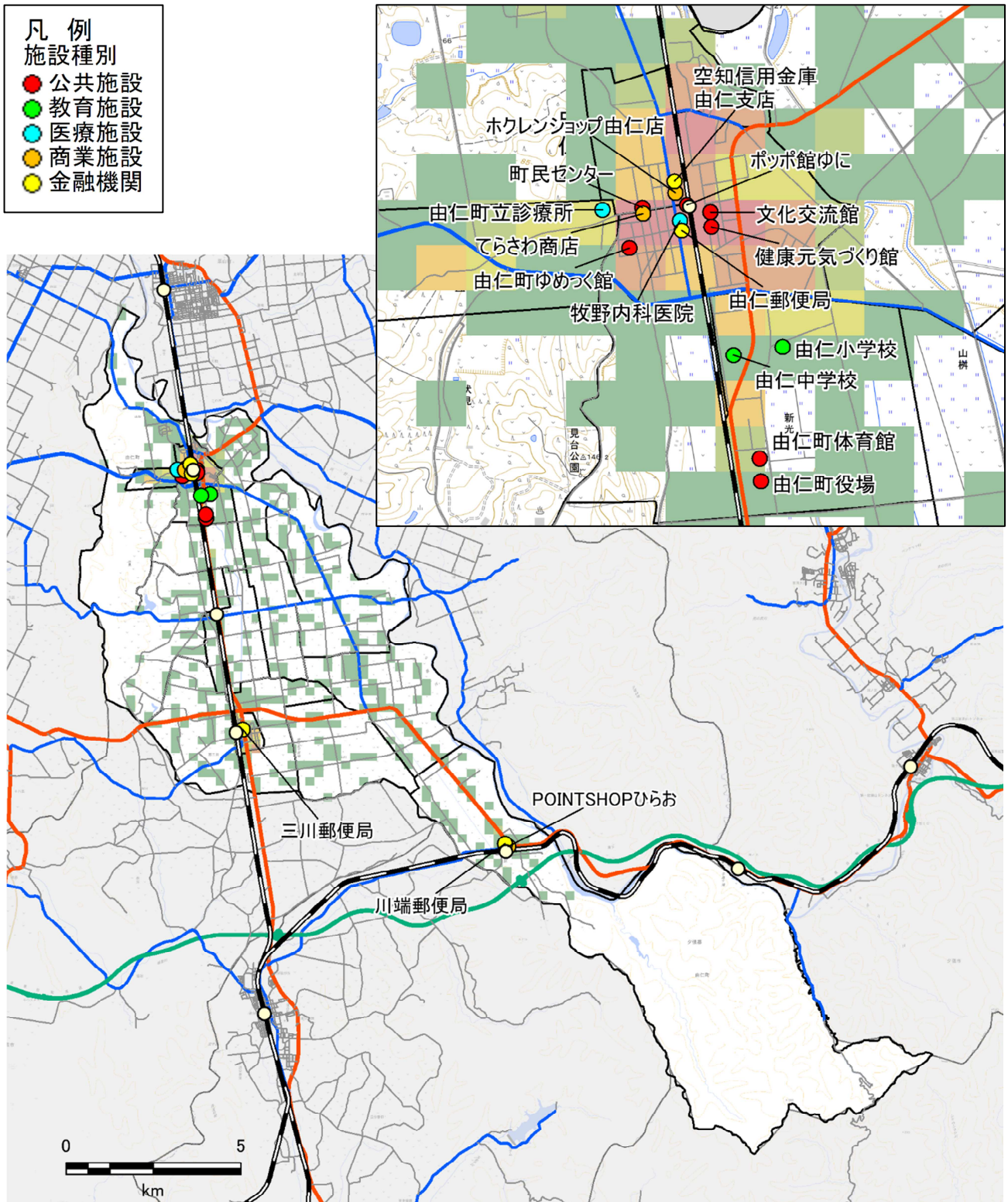
表 3-1 各地区の人口分布状況

地区名	人 口	高齢者人口	高齢化率
本町	229	102	44.5%
中央	308	151	49.0%
馬追	265	152	57.4%
北栄	158	77	48.7%
東栄	886	340	38.4%
東光	44	23	52.3%
新光	330	102	30.9%
光栄	67	32	47.8%
山形	151	66	43.7%
古川	150	70	46.7%
伏見	29	14	48.3%
山柁	109	42	38.5%
岩内	260	96	36.9%
古山	163	63	38.7%
熊本	83	43	51.8%
三川旭町	129	72	55.8%
三川緑町	64	32	50.0%
三川錦町	109	48	44.0%
三川泉町	336	125	37.2%
西三川	152	52	34.2%
本三川	159	61	38.4%
中三川	108	46	42.6%
東三川	253	105	41.5%
川端	280	130	46.4%
合計	4,822	2,044	42.4%

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

### (3) 生活関連施設の分布

主要な生活関連施設は、由仁駅周辺に集中しています。

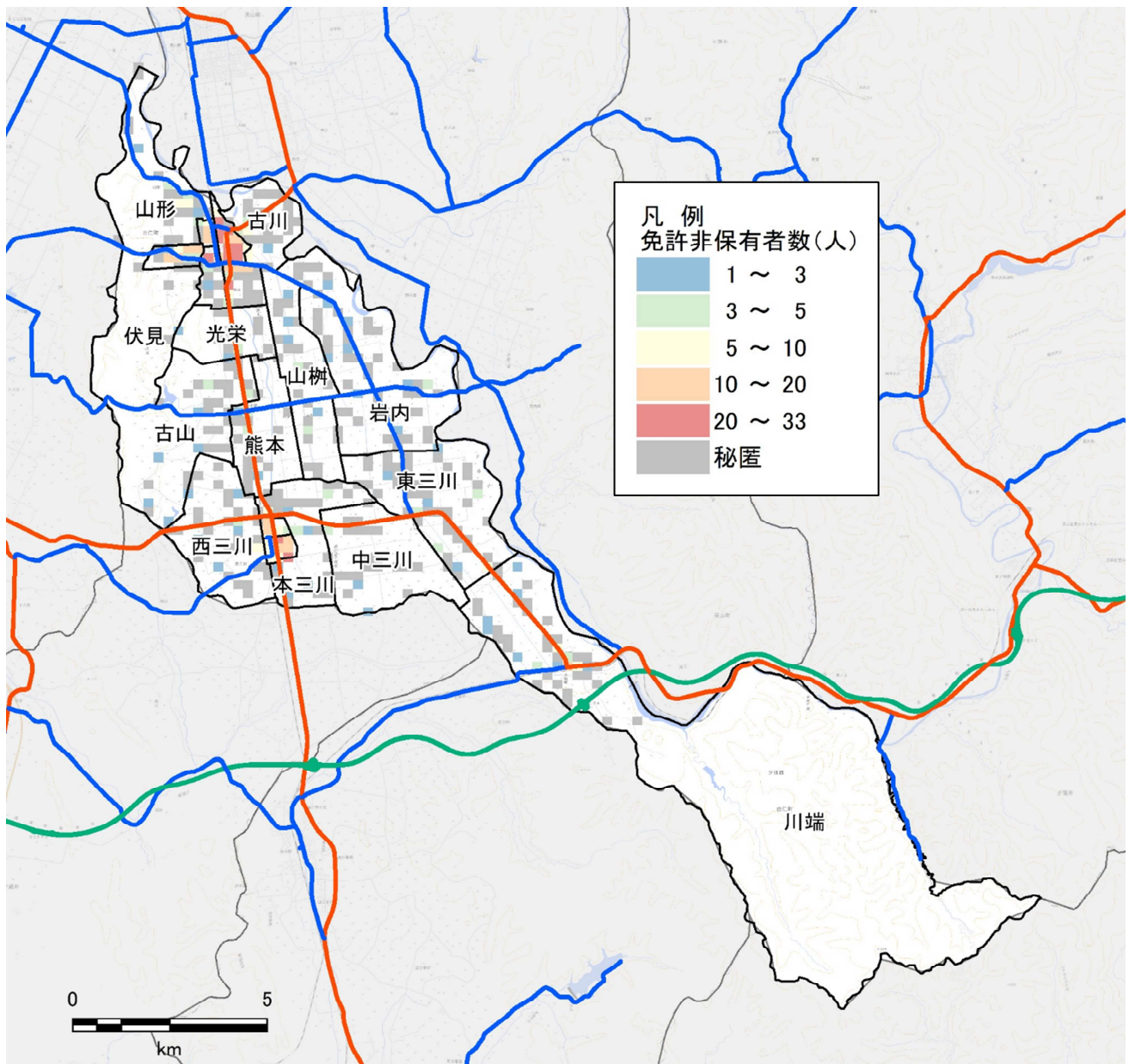


出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成

図 3-5 主要な施設分布状況

#### (4) 公共交通による支援が必要と想定される住民

当町に居住する免許を持っていない方を公共交通等による支援が必要な方として定義すると、町全体で約1,300の方が移動支援を必要としていると想定されます。



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び  
北海道警察提供情報より推計

図 3-6 運転免許非保有者の分布 (推計)

表 3-2 各地区の運転免許非保有者数（推計値）

地区名	地区人口 (人)	非保有者数 (人)	割合 (%)
本町	229	73	28.5
中央	308	81	31.8
馬追	265	75	26.2
北栄	158	45	28.3
東栄	886	279	28.4
東光	44	10	31.5
新光	330	94	23.5
光栄	67	23	28.4
山形	151	40	33.7
古川	150	36	26.2
伏見	29	6	23.7
山榊	109	28	20.6
岩内	260	77	25.5
古山	163	50	29.7
熊本	83	19	30.5
三川旭町	129	35	23.5
三川緑町	64	20	26.8
三川錦町	109	32	30.6
三川泉町	336	84	29.0
西三川	152	40	25.1
本三川	159	43	26.6
中三川	108	29	27.1
東三川	253	73	26.8
川端	280	84	28.7
合計	4,822	1,373	28.5

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び  
北海道警察提供情報より推計

### (5) 観光の概況

当町は、南空知地域の他自治体と比較すると観光入込客数の割合は少ない状況で、令和4（2022）年度では南空知地域全体の約6%となっています。

一方で、「ゆにガーデン」や「ユンニの湯」など、立ち寄りや観光周遊時に活用できる観光施設・宿泊施設があります。

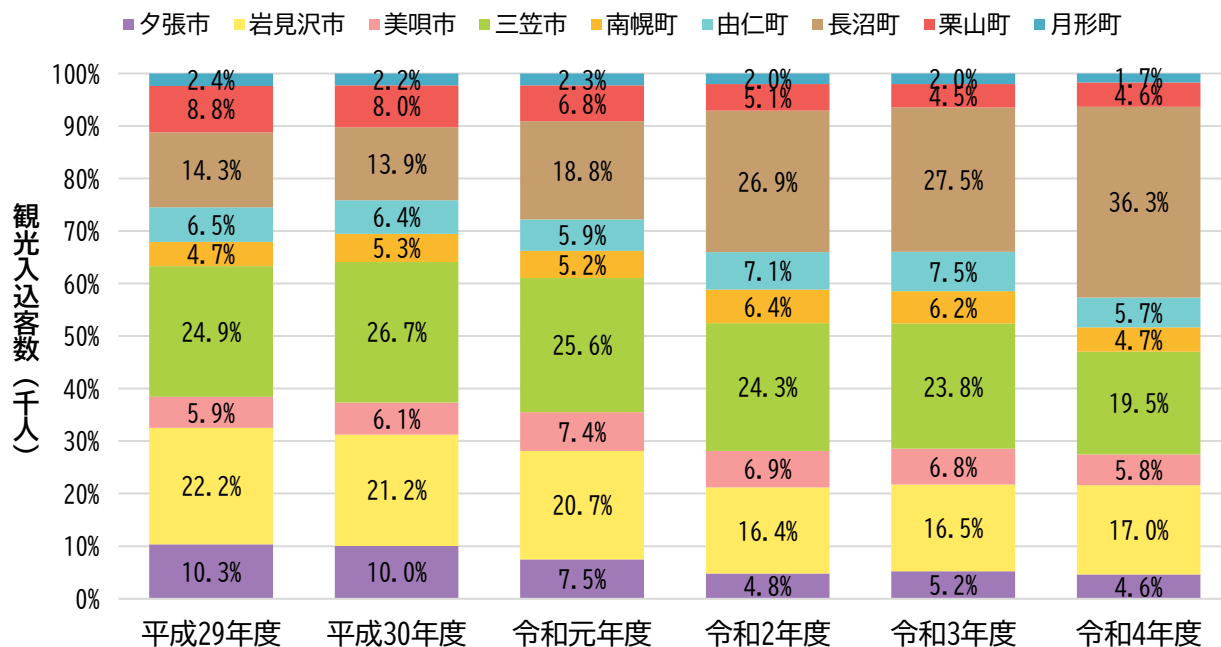
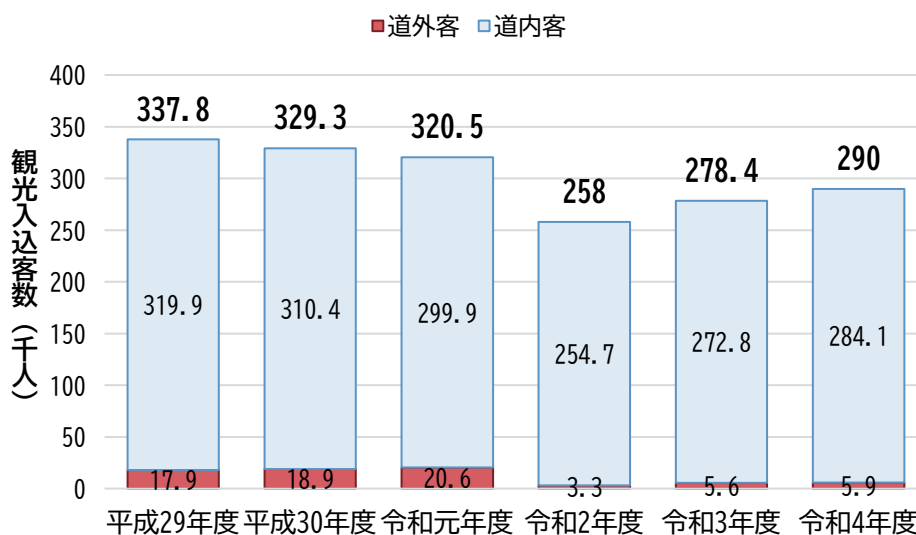


図 3-7 市町別観光入込客数割合



出典：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 3-8 当町の観光入込客数の推移

### 3-3 公共交通概況の整理

#### (1) 公共交通網の運行状況

##### 1) 交通事業者が運行するもの

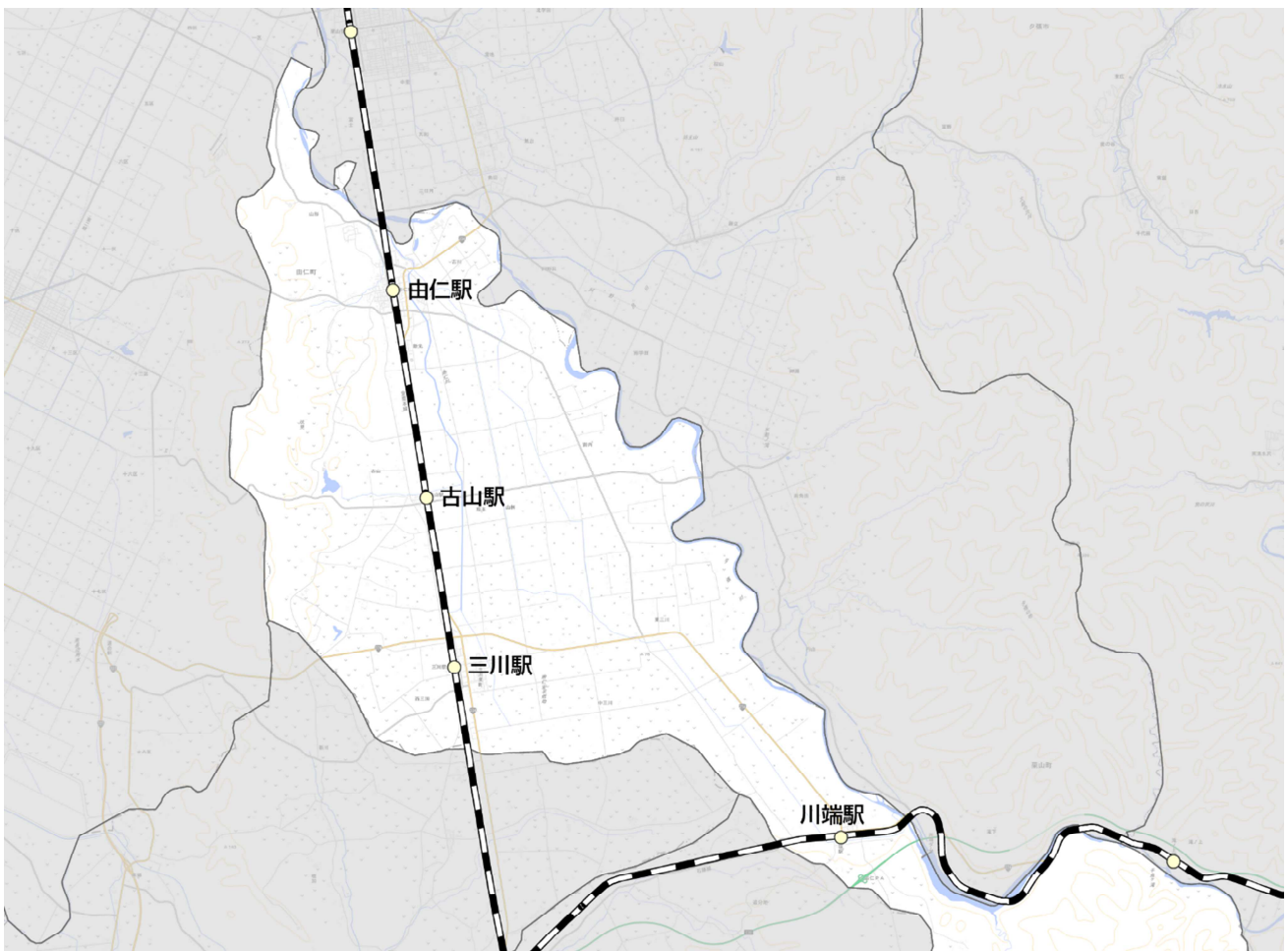
##### ① 鉄道

本地域の鉄道は、北海道旅客鉄道株式会社（以下、JR北海道）の室蘭本線、石勝線の2路線が運行しており、室蘭本線については平成28（2016）年11月にJR北海道が「当社単独では維持困難な線区」として公表し、以降アクションプランの実施による維持・活性化に努めています。

また、本地域の鉄道の役割は、主に岩見沢方面、札幌方面と本地域を結ぶ広域的な交通ネットワークの役割のほか、由仁町内の集落間を結ぶ交通ネットワークとしての役割もあります。

表 3-3 鉄道の運行状況

線区名	種別	運転区間		運行本数（平日）		最短所要時間
			うち域内の区間	上	下	
室蘭本線	普通	岩見沢-糸井	由仁-三川	1	-	1:38
	普通	岩見沢-苫小牧	由仁-三川	6	6	1:22
	普通	岩見沢-追分	由仁-三川	-	1	0:48
石勝線	普通	新夕張-千歳	川端	3	2	0:59



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-9 鉄道の路線網

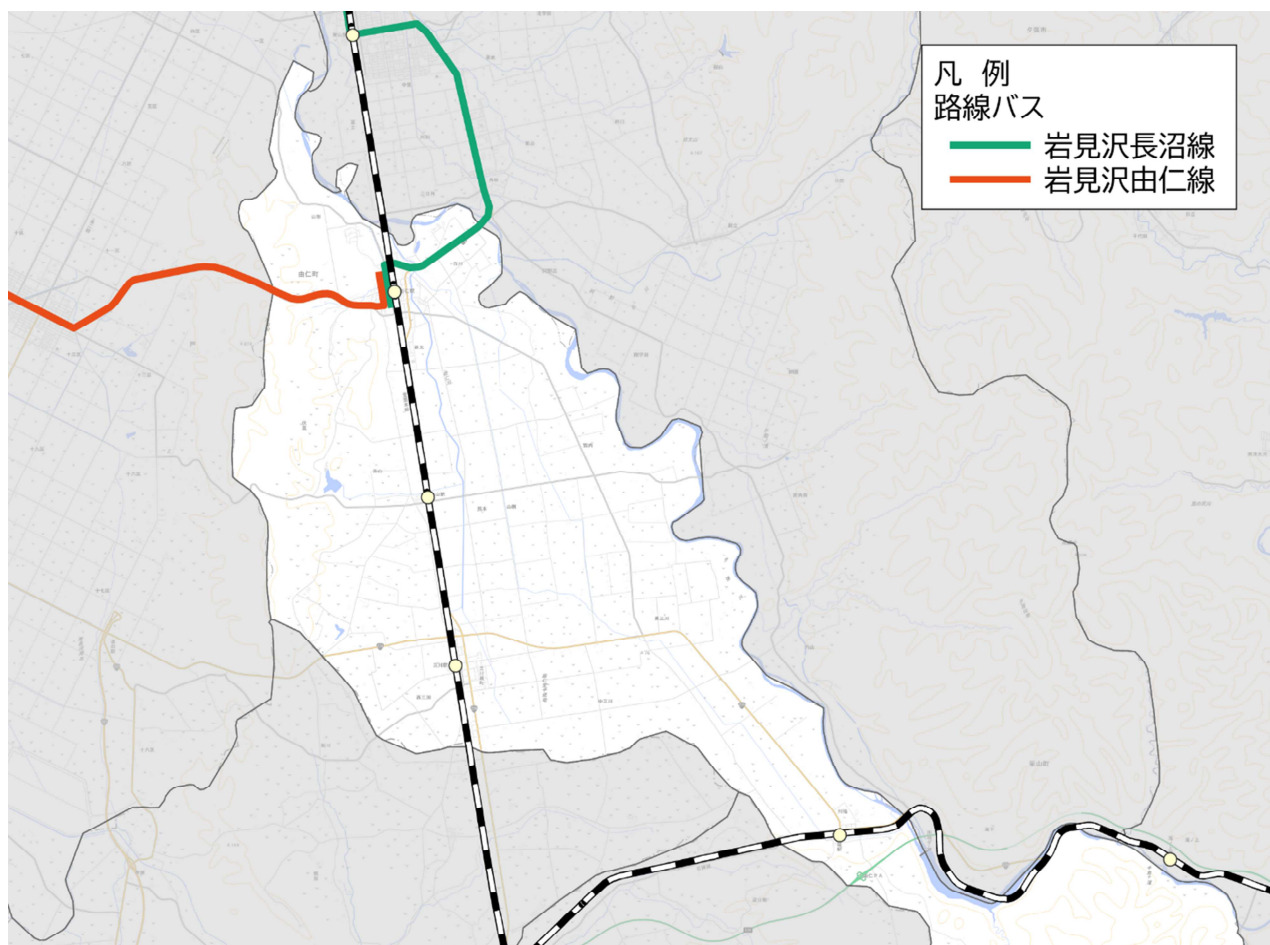
② 路線バス

本地域の路線バスは、北海道中央バス株式会社（以下、中央バス）により、地域を跨ぐ広域的な路線バスが運行しています。

また、本地域の地域を跨ぐ路線バスの役割は、栗山・岩見沢方面、長沼方面と本地域を結ぶ広域的な交通ネットワークの役割があります。

表 3-4 交通事業者が運行する公共交通の運行状況

運行事業者	路線名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ			最短所要時間	
					運行本数(便)	始発	終発		
中央バス	岩見沢長沼線	栗山駅	由仁駅前	長沼ターミナル	往	1	7:00	7:00	00:32
		-	-	-	復	-	-	-	
		岩見沢ターミナル	栗山駅	長沼ターミナル	往	4	10:15	17:35	1:14
		長沼ターミナル	栗山駅	岩見沢ターミナル	復	5	7:01	17:18	1:13
	岩見沢由仁線	岩見沢ターミナル	栗山駅	由仁駅前	往	4	7:10	16:35	1:00
		由仁駅前	栗山駅	岩見沢ターミナル	復	4	8:37	18:02	0:59



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(https://www.e-stat.go.jp/) 及び各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-10 交通事業者が運行する公共交通網

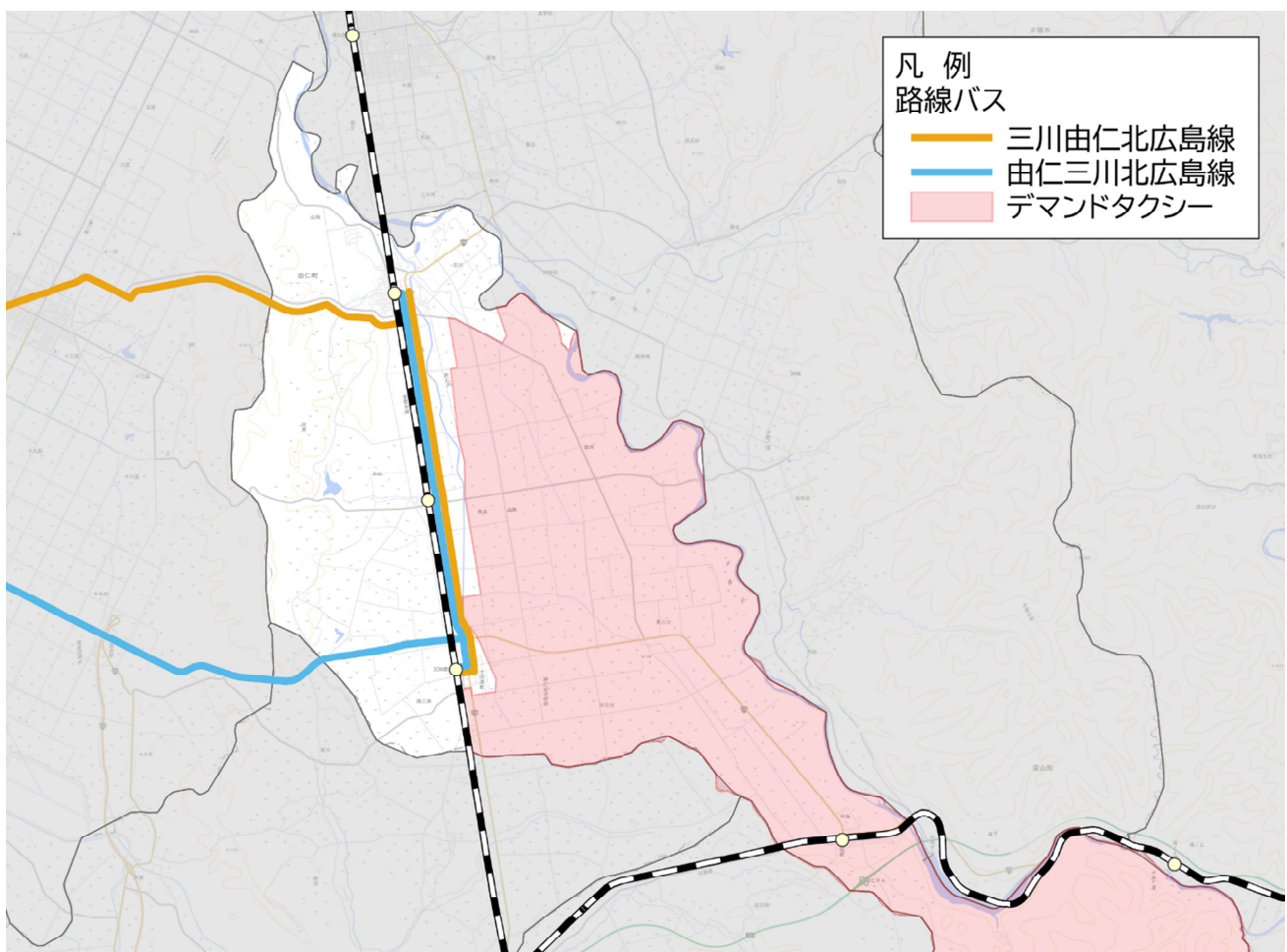
2) 由仁町が運行するもの

当町独自で、鉄道及び路線バスを補完する交通として、デマンドバス、デマンドタクシーを運行しています。

また、デマンドバスは、北広島方面と本地域を結ぶ広域的な交通ネットワークの役割があり、デマンドタクシーは、公共交通が運行していない地域と市街地を結ぶ役割があります。

表 3-5 由仁町が運行する公共交通の運行状況

市町名	路線・系統名	運行事業者	運行状況	利用対象	R4 利用者数
由仁町	デマンドバス	由仁町	予約運行	由仁町民または町内日常用務者	1,830
	デマンドタクシー	由仁ハイヤー	予約運行	条件に該当する由仁町民	1,189



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-11 由仁町が運行する公共交通網



(2) その他移動支援等に係る事業・モビリティ運行も含めた費用状況  
 移動支援等の事業費用は7,000万円規模となっています。

表 3-6 その他移動支援等に係る事業概要・費用状況

事業名等	事業概要	R4 費用額 (千円)
地域間交通試行的運行事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 札幌圏への交通手段確保のため、予約制デマンドバスの実証運行を実施</li> <li>▪ 対象者：町民、その他町内に日常の用務を有する者</li> <li>▪ 利用料金：500円（福祉割引設定あり。小学生以下250円、未就学児無料）</li> </ul>	6,001
デマンドタクシー事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 自宅と役場、町立診療所等を結ぶデマンドタクシーを運行</li> <li>▪ 利用料金：1乗車につき対象者①250円、②③100円</li> <li>▪ 対象者：公共交通機関がない地域（川端・東三川・岩内・山柁・中三川・本三川・熊本の一部）に居住し、以下のいずれかに該当する方               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ①65歳以上で1人で乗降できる方</li> <li>▪ ②自ら運転免許証を返納された方</li> <li>▪ ③身体障害者手帳をお持ちの方</li> </ul> </li> </ul>	2,917
妊産婦安心出産支援事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 対象者：町内在住の妊産婦</li> <li>▪ 妊娠期、分娩時、産後の受診に係る交通費の一部を助成（上限16回）</li> <li>▪ 助成金額 1,430円/回の3分の2を助成</li> </ul>	226
スクールバス運行事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 対象者：小中学生</li> <li>▪ 児童生徒の登下校のため、全7路線を運行（運行台数：7台）</li> </ul>	61,044
	合計	70,188

### (3) 駅・バス停までのアクセスのしやすさ

駅から半径1 km及びバス停から半径300mの圏域を公共交通が利用しやすいエリア（以下、公共交通勢力圏）と設定し、公共交通勢力圏に含まれている人口の割合を公共交通カバー率として定義します。

鉄道、路線バス及び由仁町独自の交通による本地域の公共交通カバー率は、全体で88.0%となっています。

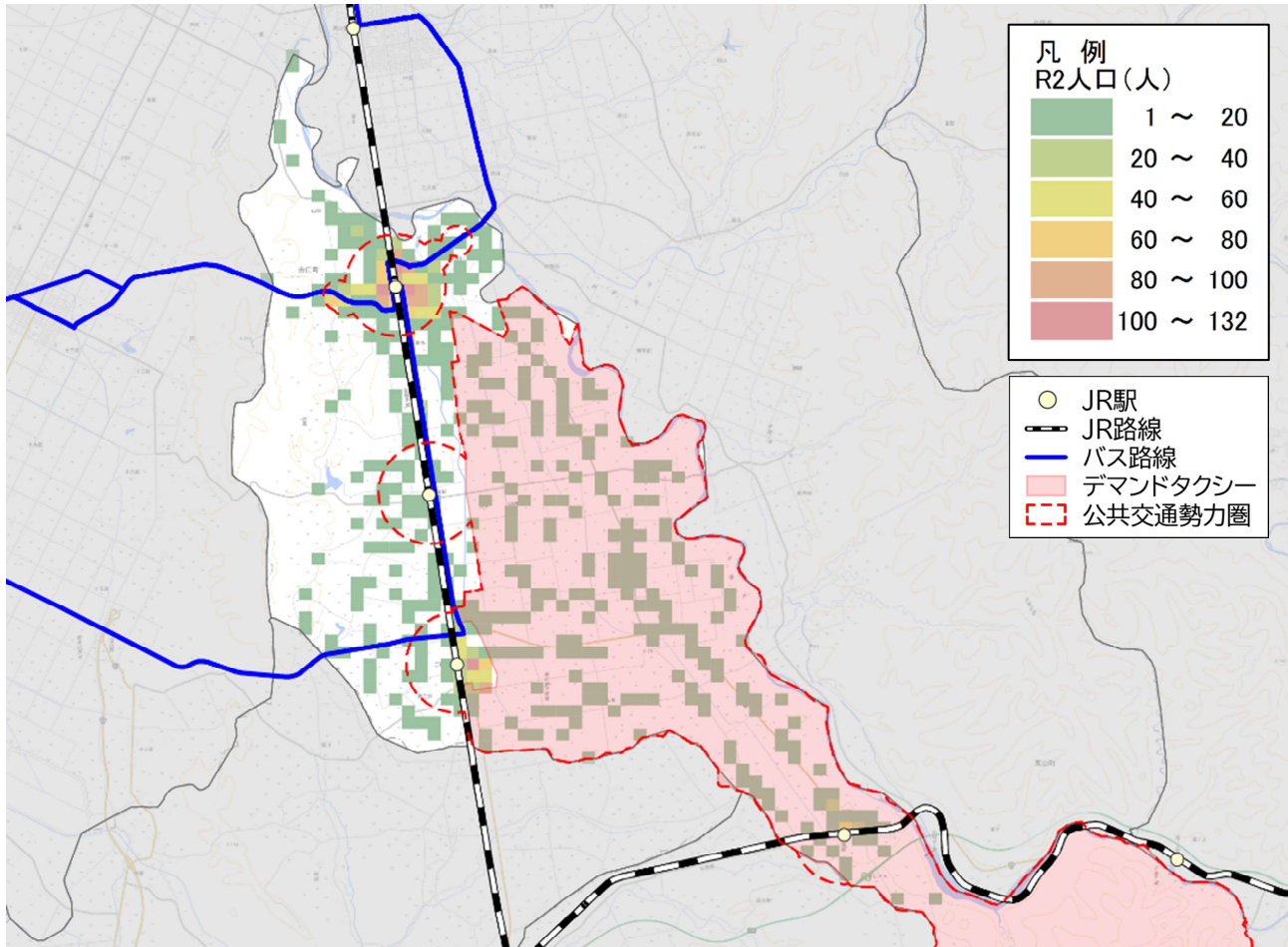


図 3-12 公共交通勢力圏（鉄道・路線バス・由仁町独自の交通）

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び各運行事業者の保有データをもとに作成

表 3-7 各地区の公共交通カバー率

地区名	鉄道・路線バス・ 由仁町独自の交通 によるカバー人口	カバー率
本町	229	100.0%
中央	308	100.0%
馬追	253	95.5%
北栄	152	96.2%
東栄	886	100.0%
東光	44	100.0%
新光	200	60.6%
光荣	2	3.0%
山形	30	19.9%
古川	128	85.3%
伏見	2	6.9%
山榊	109	100.0%
岩内	260	100.0%
古山	55	33.7%
熊本	83	100.0%
三川旭町	126	100.0%
三川緑町	64	100.0%
三川錦町	109	100.0%
三川泉町	336	100.0%
西三川	69	45.4%
本三川	159	100.0%
中三川	108	100.0%
東三川	253	100.0%
川端	280	100.0%
合計	4,245	88.0%

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び  
各運行事業者の保有データをもとに算出

## 4. 地域の移動ニーズ等の整理

### 4-1 関係者等との意見交換

#### 1) 庁舎内関係者

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、庁舎内関係者との意見交換を実施しました。

表 4-1 庁舎内関係者との意見交換結果概要

意見交換先	結果概要
保健福祉課	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 中央バスの路線一部短縮を受け、三川地区では「地域支え合い活動」の中で移動支援も実施している</li> <li>▪ 三川地区の地域支え合い活動におけるドライバーは2名のため対応できる範囲に限界があり、拡大するニーズへの対応が難しくなっている</li> <li>▪ 現状、要介護者を対象とした輸送手段はない状況</li> <li>▪ ほとんどの方が送迎のある病院に通院（長沼町など）</li> <li>▪ 一方で送迎利用者数が減少しており、現在の体制が維持されるかは課題と考えられる</li> </ul>
教育課	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ スクールバスは学校の統合に伴い運行を開始した経緯がある</li> <li>▪ これまでに見直しを実施し現在の7路線運行となっている</li> <li>▪ 運行開始時にあった7:30を始発とする要望になっている</li> <li>▪ 上記以外にも地域との取り決めが継続しており、乗車時間を短くすることや対象地区以外でも乗降できるようにすることなど、運行内容の柔軟な変更は難しいと思う</li> <li>▪ 住民混乗制度は導入されているが過去10年ほど利用実績はない</li> <li>▪ 部活動便も運行しており、利用者が限定されるためシステム化の検討の余地がある</li> <li>▪ 自宅の前で乗降することが慣習化しており、バス停位置の変更は一定数行っているが、安全かつ効率的な運行が前提となるため、対応が難しい案件もある</li> <li>▪ 伏見地区は空白地帯となっているため、タクシー助成で対応を検討</li> <li>▪ スクールバスだけでなく自転車による通学もある</li> </ul>
総務課	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 地域公共交通における特別交付税は、現在、路線バスへの補助のみ算定</li> <li>▪ 過疎債（ソフト）もあるが、現時点ではほぼ上限額に達しているため地域公共交通への適用は難しい</li> <li>▪ スクールバス運行に要する経費の一部は、普通交付税に算入されている</li> </ul>

## 2) 交通事業者

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、交通事業者との意見交換を実施しました。

表 4-2 交通事業者との意見交換結果概要

意見交換先	結果概要
中央バス 岩見沢営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 会社全体としても乗務員不足が深刻化しており岩見沢営業所内でも前年度よりも乗務員数が減少している</li> <li>▪ 岩見沢営業所で 20 台以上の車両を保有しているが、ほとんどが耐用年数の 20 年に近い車両運用年数となっている</li> <li>▪ 社会インフラとして公共交通網の維持は必要と考えている</li> <li>▪ 人口減少下でどの路線を維持していくかの判断が求められている</li> <li>▪ 運転手に見合った路線維持に努めるしかない</li> <li>▪ 大型バス需要ではない路線は、地域と協議した上で方向性を検討する必要がある</li> <li>▪ 由仁町に関連する岩見沢由仁線、岩見沢長沼線の 2 路線において栗山駅以降は利用が僅少</li> <li>▪ 通学時間帯の朝・夕は比較的利用が多いが、ほとんどは J R 通学と思われる</li> <li>▪ 岩見沢市まではバスで 1 時間ほどかかるため通学手段の選択肢から外れ、通学圏の変化により岩見沢圏よりも石狩圏が増えてきた印象</li> <li>▪ 長沼町の病院は送迎車を運行しており、長沼町方面の通院時におけるバス利用には繋がらないと思われる</li> <li>▪ 年金支給日には栗山町での買い物利用で一時的に増える</li> <li>▪ 両路線とも国庫補助要件(輸送量 15 人以上)は満たしている状況</li> </ul>
由仁ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 普通車 4 台、ジャンボ 1 台を保有</li> <li>▪ 運転手は 4 名おり、うち 3 名が 70 代</li> <li>▪ 新規運転手の雇用が難しいことや電話受付の配置など、人員体制で厳しい部分が出てきている</li> <li>▪ 基本的な営業時間は 8 時～20 時で、利用状況は午前中の通院利用、夕方の自宅帰り利用が多い</li> <li>▪ 町外からのゴルフ場利用者の利用もたまに見られる</li> <li>▪ 由仁町の考えに沿ってできる限り協力したいと考えている</li> <li>▪ 運転手も健康なうちはお手伝いしたいと思う</li> <li>▪ デマンド交通に係る事業、交流バス運転業務を受託</li> <li>▪ デマンドタクシー事業は、委託費用がある程度固定化されており、安定した収入の一部となっている</li> <li>▪ デマンドバス実証運行事業は役場職員とも連携して実施している</li> <li>▪ 以前、スクールバス運行も担っていたが人員体制を組むことが難しく、現在は担当していない</li> </ul>
竹田産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 旅客、貨物ともに運転手は不足している</li> <li>▪ 一番若い人で 59 歳、70 歳を超えている人もいる</li> <li>▪ 貨物用車両が以前は 38 台あったが今は 5 台、旅客用は 10 台</li> <li>▪ 全体で運転手は 7 名おり、スクールバスは専任の運転手</li> <li>▪ 登校便～下校便の間は自由時間だが教育委員会から要請がある場合は対応</li> <li>▪ スクールバスは大型～小型の車両で対応</li> <li>▪ 目立った課題はないが運転手の配置がぎりぎりのため休みなどのときは大変</li> <li>▪ 当日の運行は教育委員会から F A X で通知がくる</li> <li>▪ 休みの子がいても通常通りの路線を走っている</li> <li>▪ 下校便は比較的柔軟に対応しており、全員が降りたら帰社</li> <li>▪ 貸切バスの需要は戻ってきた (インバウンド)</li> <li>▪ 運転手の高齢化により遠い場所には行かなくなった</li> </ul>

3) その他関係者

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、その他関係者との意見交換を実施しました。

表 4-3 その他関係者との意見交換結果概要

意見交換先	結果概要
民生委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 三川地区や川端地区において自動車で移動できる方は千歳市や安平町などの由仁町の南方面に移動しており、由仁地区とは生活圏が異なっている</li> <li>▪ 栗山町が通院、買い物主な行き先だが移動手段が不足</li> <li>▪ 三川地区だけでなく他の地域でも「地域支え合い活動」の中で移動支援も実施してほしい</li> <li>▪ JR移動も見られるが足腰が悪く、駅構内での移動が大変</li> <li>▪ デマンドタクシーは認知されているが、他市町への移動には苦勞している</li> <li>▪ トドックやおまかせ便カケルを利用しているが、直接買い物に行きたい要望も一定数ある</li> </ul>
社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 「障がい者移動支援事業」、「福祉有償運送事業」を実施</li> <li>▪ 「障がい者移動支援事業」は透析患者の送迎を実施しており、現在14名の利用があり栗山町までの送迎を実施</li> <li>▪ 「福祉有償運送事業」は入浴目的での送迎を実施しているが、ヘルパー業務も担う運転手の確保が課題となっている</li> </ul>
町立診療所	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 常勤医師2名、非常勤医師は週4日出勤</li> <li>▪ 緊急的な対応は弱い部分がある</li> <li>▪ 訪問診療も実施しているため外来診療が増える要素は少ないと思われる</li> <li>▪ 札幌市への通院が多かった時期もある</li> <li>▪ 由仁町外から通院されている方もいる（比較的若い方が送迎）</li> <li>▪ 「地域支え合い活動」での来院は月1回程度</li> <li>▪ 自動車通院している方は80代の方もおり、運転して来るしか移動手段がないイメージ</li> <li>▪ 一方で、訪問診療が担っている部分もあり通院ニーズが少ない可能性</li> <li>▪ 免許返納を機会に訪問診療に切り替えた方もいる</li> <li>▪ 長沼町のように通院送迎と買い物送迎を組み合わせた方法であれば一定数の利用が見込まれる可能性がある</li> </ul>
長沼みどりクリニック	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 病院送迎は平成15年の開業当初から始めており、自宅から病院間を送迎</li> <li>▪ 夕張市から由仁町を経て長沼町に送迎</li> <li>▪ 月～金曜日で送迎しており、患者要望に応じてデマンドバスのように運行</li> <li>▪ 長沼町内、栗山町、南幌町、北広島市、恵庭市、千歳市、岩見沢市も送迎対象</li> <li>▪ 診察は来てから受付になるため優先診察等は無し</li> <li>▪ 午前1往復、午後1往復で午前中の利用が多く、午後の利用は少ない</li> <li>▪ 以前よりも送迎利用者は減少しており、今後の運行体制は検討が必要</li> <li>▪ 一定の利用者数は確保しているが乗車率はもう少し伸びてほしいところ</li> <li>▪ 友の会の入会費、年会費をいただき、そのサービスの一環として実施していたが、現在は友の会自体の会費もいただきず完全無料にした</li> <li>▪ 送迎待ち時間で目の前の商業施設で買い物をされる方もいる</li> <li>▪ 70代以上の利用、女性の利用が多い</li> <li>▪ 車両は5台、運転手5人で常勤は1名、非常勤4名、みな大型免許を保有</li> <li>▪ 14人乗りが2台、10人乗りが1台、7人乗りが2台</li> <li>▪ 運転手が自宅まで行くのに場所が分からず苦勞している課題はある</li> <li>▪ 自衛隊の定年退職者の雇用や警察退官者の方を募集としていたこともあった</li> <li>▪ 由仁町から患者は月60～70人</li> </ul>

4) 住民代表等

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、住民代表等との意見交換を実施しました。

表 4-4 住民代表等との意見交換結果概要（1 / 2）

意見交換先	結果概要
<p>由仁本町区長 三川区長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 高校廃校後には世帯数の減少が激しく高齢化も深刻化</li> <li>▪ 90歳まで運転するというのも常態化</li> <li>▪ デマンドバスは学生が主に使っている印象</li> <li>▪ 夕鉄バスの廃止により札幌、北広島への通院は困っている話はある</li> <li>▪ 通院では他に恵庭、江別など</li> <li>▪ 診療は町外、調剤薬局のみ由仁町といった対応が増えてきた</li> <li>▪ 買物は由仁町、栗山町</li> <li>▪ 由仁駅周辺1キロに住民の居住が集中</li> <li>▪ タクシー利用は1～2メートルの買物、通院利用</li> <li>▪ 料金に対する要望は出ていない</li> <li>▪ 三川地区はデマンドバスの運行区域からは外れているが、デマンドバスを利用したい需要はある</li> <li>▪ 一方で、支え合い活動を週2回で実施しており、町内移動はある程度確保</li> <li>▪ 買物では千歳に向かう流動も多く、トドックの利用も多い</li> <li>▪ 三川地区で買物ができる施設はコンビニ1軒</li> <li>▪ 通院では岩見沢、安平など</li> <li>▪ 足を確保してほしい思いはあるが数人のために多額の費用をかけるのもと思う</li> <li>▪ 旧商店街の三川旭町は単身高齢者が多い</li> <li>▪ 川端地区は安平への通院が多く、買物も安平、千歳</li> <li>▪ 川端地区の商店は配達対応しており、家族経営のため90歳近い人も稼働</li> <li>▪ 石勝線を利用できるのはメリットであり、駅まで徒歩15分圏に居住する人がほとんど</li> <li>▪ 区長のなり手がおらず、昔からやっている人がやれば良いという雰囲気、風潮がある</li> <li>▪ 高齢者が暮らしにくい町になりつつある</li> <li>▪ 夕鉄バスが廃止後は、札幌まではJRもしくはデマンドバスで北広島に行くことになる</li> <li>▪ 栗山町まで送迎後、高速くりやま号を利用するケースが増えてきた</li> <li>▪ 空知学区ではあるが公立高校は学力差が極端で、札幌の私立に行くことが多い</li> <li>▪ 北広島まで送迎通学が現状はほとんど</li> <li>▪ 町内こども園の運転手は自衛隊のOBがやっており求人をかけられないか</li> </ul>

表 4-5 住民代表等との意見交換結果概要（2 / 2）

意見交換先	結果概要
<p>老人クラブ等 (14団体)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 車を運転できなくなった人の会合参加は少なくなる傾向</li> <li>▪ 会合のみならず買物等の生活移動でも外出ができなくなる</li> <li>▪ トドック利用者が多い</li> <li>▪ ホクレンショップ、てらさわ商店はあるが栗山町に行く人が多い</li> <li>▪ 夕鉄バス廃止に伴い、札幌までの移動の足は重要な課題となっている</li> <li>▪ カバー率は高いかもしれないが移動時間帯は合っていない</li> <li>▪ 由仁駅はエレベーターがあるので良いが利用駅によっては構内移動が大変</li> <li>▪ 自宅から駅やバス停までの移動の確保は重要</li> <li>▪ 行きはデマンド、帰りはタクシーなどの動きが多い</li> <li>▪ 町立診療所、牧野内科医院、長沼クリニックも行く</li> <li>▪ 高速くりやま号もしくはJRHバス経由で札幌まで移動</li> <li>▪ 結節点までの移動は重要と思う</li> <li>▪ 急に用事が出てきたときにデマンドは対応してくれないのが不便と聞いている</li> <li>▪ 古山駅があるが自宅から駅までの移動が大変で利用できる環境ではない</li> <li>▪ 運行便数も少ないため利用できない</li> <li>▪ 長沼クリニックへの通院が多い</li> <li>▪ 10人くらいは真に移動に困っている</li> <li>▪ 中には年金からの運賃抛出も難しい方もいる</li> <li>▪ ライドシェアのような仕組みでやっていくほか無いのではないかと</li> <li>▪ 公共交通から外れた地域ということもあり、何十年も公共交通は利用していない</li> <li>▪ 時間が決まっているものには乗らないと思うので無理に運行させる必要はないと思う</li> <li>▪ 大きな買物は千歳などに行く</li> <li>▪ 車を運転できなくなった時のことを考えると不安ではある</li> <li>▪ 個別の移動状況を把握し運行内容を検討してはどうか</li> <li>▪ 役場まで行くには足がない</li> <li>▪ 資料をみると、三川・川端地区は公共交通が希薄なことがよく分かった</li> <li>▪ 家族がよくデマンドタクシーを利用している</li> <li>▪ 往復でデマンドタクシーを利用するとなると時間に余裕がない、もしくは時間がかかる</li> <li>▪ 移動するにしても手段がないため外出を控える人が増えてきた</li> <li>▪ 町外への通院が発生することも想定され、その時を考えると不安</li> </ul>



## 4-2 民生委員アンケート調査

### (1) 調査概要

#### 1) 調査目的

町内に居住する高齢者等の生活状況の整理に向け、民生委員を通じたアンケート調査を実施し、移動実態や移動ニーズ等を把握することを目的に調査を実施しました。

#### 2) 調査期間

令和5（2023）年10月24日（火）～11月7日（火）

#### 3) 調査対象

由仁町民生委員

#### 4) 調査方法

民生委員協議会での説明の上、調査票を記入いただき役場などまで持ち込み、もしくはFAX送付

### (2) 調査結果概要

#### 1) 世帯の状況

表 4-6 調査実施時の世帯状況

	担当世帯数		別居家族が 移動支援 している世帯	自家用車 がない世帯	
	全世帯	うち 高齢者のみ の世帯			うち 独居高齢者 の世帯
由仁1区	76	43	26	18	3
由仁2区	62	23	10	38	1
由仁3区・北6区	88	45	23	2	4
由仁5区	148	42	26	3	4
由仁7区、8区あけぼの団地	190	23	11	10	2
由仁8区（あけぼの団地除く）、9区、10区	124	53	24	16	12
山形・伏見	91	2	2	0	0
古川	198	80	32	0	10
古山・熊本	112	42	22	50	0
岩内	75	23	23	4	2
三川泉町南・三川泉町北	190	63	36	4	0
三川錦町	53	7	7	3	4
三川旭町	72	45	17	14	4
三川緑町	35	28	10	5	2

## 2) 移動実態

表 4-7 調査実施時の移動実態

1人で外出できる方	1人での外出が困難な方
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 買い物や通院はタクシーを利用して行っている。</li> <li>▪ ととき家族の人に送迎してもらっている。</li> <li>▪ 病院は町内で。札幌への移動が大変。</li> <li>▪ 行きはデマンドバスで行くが、帰りは栗山まで行き、タクシーで帰ってくるため、あまり時間がなく買物もできない。</li> <li>▪ 病院へはタクシーを利用するが、料金が気になり困っている。</li> <li>▪ 家族にお願いすることもあるが、仕事を持っているので遠慮してしまい、移動を諦めることがある。</li> <li>▪ 近所の方の車で買物に行っている。</li> <li>▪ JRで通院しているが、駅の階段が辛くなってきた。</li> <li>▪ 札幌まで病院に通っているが、夕鉄バスが廃止したため列車で乗り継いでいかなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 移動販売車が来てくれるので助かっている。</li> <li>▪ 歩行が困難なので、家族の方が休みの時に通院や買物する。</li> <li>▪ 日常に使われる食糧品等は、生協の定期購入や町内の商店で電話注文をして購入している。</li> <li>▪ バスがあってもバス停まで行くのが困難なのでタクシーを利用する事が多い。</li> <li>▪ 町内の病院にかかりたいが、送迎バスのある他町の病院へ通院している。</li> <li>▪ デマンドバスを利用するためには、朝が早すぎるし、戻ってくるバスの時間にしても、利用できない。</li> <li>▪ 三川を10:00位に出発で、帰りは14:00位のバスが欲しい。病院と買物に利用したい。</li> <li>▪ 買物はコープの移動販売トドックを利用。</li> <li>▪ タクシーしか利用できず、ほとんど外出しない。</li> </ul>

## 3) よく利用する医療機関・商業施設

表 4-8 主な行き先となっている医療機関・商業施設

自治体名	医療機関名	商業施設名
由仁町	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 町立診療所</li> <li>▪ 牧野内科医院 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ホクレンショップ由仁店</li> <li>▪ 寺沢商店 等</li> </ul>
栗山町	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 栗山赤十字病院 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ラッキー栗山店</li> <li>▪ マックスバリュ栗山店 等</li> </ul>
長沼町	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 長沼整形外科</li> <li>▪ 長沼緑陵会緑クリニック</li> <li>▪ 長沼町立病院 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ラッキー長沼店 等</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 岩見沢市、札幌市、安平町の病院 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 千歳市、トドック、おまかせ便カケル 等</li> </ul>

## 4) 公共交通や移動に係る要望・意見

表 4-9 調査実施時の要望・意見

1人で外出できる方	1人での外出が困難な方
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 札幌方面に行く時、デマンドバスを利用するのに予約するのが不便。</li> <li>▪ タクシー代も値上がりしたので、補助券があれば助かる。</li> <li>▪ 今の公共交通などを乗り継ぎして利用できるよう配慮してほしい</li> <li>▪ 足腰に不安があるため、玄関から目的地までの交通手段がほしい。</li> <li>▪ 今のところ大丈夫</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 由仁市街への移動は自宅からタクシーを利用して外出しているので、タクシー代が家計に負担になるため、ユニの湯のような循環バスがあれば、非常に助かる。</li> </ul>

### 4-3 町内を運行する移動手段と利用者属性の整理及び課題認識

地域概況及び意見交換等の内容から、町内を運行する移動手段と利用者属性を整理し、移動手段及び利用者属性ごとの課題を整理しています。

	中学生	小学生	高校生	一般	高齢者	要支援	要介護	観光客	課題
路線バス (町内移動)	○	○	○	○	○	△	△	○	・町内移動に利用するには不 便な可能性（9～10時台は運 行便なし）
路線バス (町外移動)	○	○	○	○	○	△	△	○	・町外移動に利用するには不 便な可能性（9～10時台は運 行便なし） ・生活圏が栗山町方面ではな い地域の移動ニーズとミスマ ッチの可能性
デマ ン ド バ ス	○	○	○	○	○	△	△	-	
デマ ン ド タ ク シ ー	-	-	-	-	○	△	△	-	・利用できる地域が限定的 ・乗降場所と移動ニーズがミ スマッチの可能性
ハイ ヤ ー	○	○	○	○	○	△	△	○	・運転手の高齢化 ・事業継続にあたっての人員 確保
スク ー ル バ ス	○	○	○	○	○	△	△	-	・運行路線のニーズの多様化 ・一般混乗の実施の必要性の 検証
地域 支 え 合 い 活 動	-	-	-	-	○	○	○	-	・移動支援は三川地区のみで 実施されており、他地域の適 用ニーズへの対応が課題 ・地域ボランティアによる移 動支援のためドライバー確保 の継続性が課題
障が い 者 移 動 支 援 事 業	-	-	-	-	○	○	○	-	・ヘルパー事業も担うため資 格をもった運転手の確保が課 題
福祉 有 償 運 送 事 業	-	-	-	-	○	○	○	-	
町外 から の 通 院 送 迎	○	○	○	○	○	○	○	-	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各公共交通同士が連動した観光移動の提供</li> <li>・要介護に特化した移動支援はないため、福祉分野と連携が重要</li> <li>・介助等が必要なため、福祉事業でカバー</li> <li>・非運転者及びバス路線から離れた高齢者の足の確保</li> <li>・家用車の移動が主となっており、公共交通利用に繋がらない</li> <li>・通学ニーズに即した移動手段の確保・継続</li> <li>・町内公共交通を活用した通学手段の検討</li> </ul>								

## 5. 計画期間内で解決を目指す課題(重点課題)

計画期間内で解決を目指す課題として、下記の4項目を重点課題として整理しています。

### (1) 移動目的や行き先に即した町内移動手段の整備

当町が運行する公共交通は、郊外部と市街地を結ぶ移動手段としての役割を主に担っており、当町で住み続けるためには重要な要素となっています。

一方で、整備した公共交通が利用されるためには、利用者の移動目的や行き先等との整合を図ることが重要であるため、移動ニーズを見極めながら必要に応じて運行内容の見直しを行うこと等を意識して、町内の移動手段を整備する必要があります。

### (2) 広域的な交通ネットワークが断絶されない町外生活圏までの移動手段の整備

交通事業者が運行する公共交通は、町外生活圏までの移動手段としての役割を主に担っており、町内の移動手段と同様に、当町で住み続けるためには重要な要素となっています。

一方で、現行の路線自体を維持していくことは、交通事業者も厳しい局面となっているため、運行内容については柔軟な考えを持ち、広域的な交通ネットワークが断絶されないよう、沿線自治体や関係者等と協力・連携して交通ネットワークの維持に取り組む必要があります。

### (3) ターゲットを明確化したサービス提供の継続

全国的に運転手不足が顕在化しており、当町でも公共交通を担う事業者の運転手の高齢化や人員不足は深刻化しています。

このことから、町民の移動ニーズをすべて満たすことは非常に難しい状況となっているため、公共交通による移動が必要な世代や世帯、いわゆる通学世代や自動車のない高齢者世帯などを主なターゲットと定め、公共交通サービスの提供を継続していくことが必要です。

また、移動支援を必要としている町民の数や対象は絶えず変化していくことも想定されるため、計画を推進していく中で、町民の移動ニーズを確実に把握することも重要です。

### (4) 公共交通の持続可能性を確保する体制の構築

公共交通の持続可能性の確保に向けては、行政単独もしくは交通事業者単独といった取り組み方では難しい状況となっているため、本計画の策定を機に、由仁町地域公共交通活性化協議会を通じて、関係者間の連携を強化し、持続可能な由仁町地域公共交通網の形成に向けた体制を構築する必要があります。

## 6. 基本方針及び目標

### 6-1 基本方針

#### 基本方針

公共交通を必要とする町民が安心して生活を続けられるために  
将来にわたって持続可能な由仁町地域公共交通網の確保

### 6-2 基本方針の実現に向けた目標

#### 目標Ⅰ

移動目的と連動した町内における移動選択肢の確保

- ・公共交通を必要とする方が今後も当町で安心して生活していくためには、移動目的や町内移動ニーズなどを踏まえた公共交通を整備する必要があるため、交通事業者が運行する公共交通に加え、町独自で運行するモビリティなどの維持・拡大に努めます。

#### 目標Ⅱ

町外の生活圏までの移動選択肢の確保

- ・目標Ⅰと同様に、安心した生活に向けては、町外の生活圏までの移動手段の確保も重要であるため、交通事業者が運行する公共道路線の運行維持に寄与する施策展開に努めるほか、移動ニーズや生活圏までの利便性の高い移動手段の維持に努めます。

#### 目標Ⅲ

移動支援を必要とする方へのサービスの提供

- ・通学世代や自家用車を持たない世代・世帯など、移動支援を必要とする方に公共交通サービスが行き渡るような施策の展開に努めるほか、公共交通がより利用しやすくなるような施策もサービスの一環として捉え、各種施策展開に努めます。

#### 目標Ⅳ

公共交通サービスの持続可能性の確保に向けた関係者連携の強化

- ・由仁町地域公共交通網が将来にわたって維持されることを目指すために、由仁町地域公共交通活性化協議会委員や周辺自治体との連携・協働による持続可能性の確保に努めます。

### 6-3 目標に紐づく施策

本計画は4つの目標と10の施策により推進します。

<b>目標Ⅰ</b>	<b>移動目的と連動した町内における移動選択肢の確保</b>
施策①	デマンドタクシーによる移動選択肢の確保
施策②	町民ニーズ及び移動目的と連動したモビリティの確保
施策③	町内交通事業者の持続可能性の確保に向けた官民連携

<b>目標Ⅱ</b>	<b>町外の生活圏までの移動選択肢の確保</b>
施策④	関係者と連携した鉄道・バスによる移動選択肢の確保
施策⑤	デマンドバスによる移動選択肢の確保

<b>目標Ⅲ</b>	<b>移動支援を必要とする方へのサービスの提供</b>
施策⑥	公共交通の利用ハードルを緩和する取組の検討・実施
施策⑦	地域とも協働した移動手段の確保
施策⑧	地域概況などの情勢に応じた移動サービスの検討・提供

<b>目標Ⅳ</b>	<b>公共交通サービスの持続可能性の確保に向けた関係者連携の強化</b>
施策⑨	関係者連携による持続可能な公共交通サービス提供体制の確保
施策⑩	周辺自治体と協働した持続可能性の確保

## 6-4 由仁町地域公共交通網のあり方

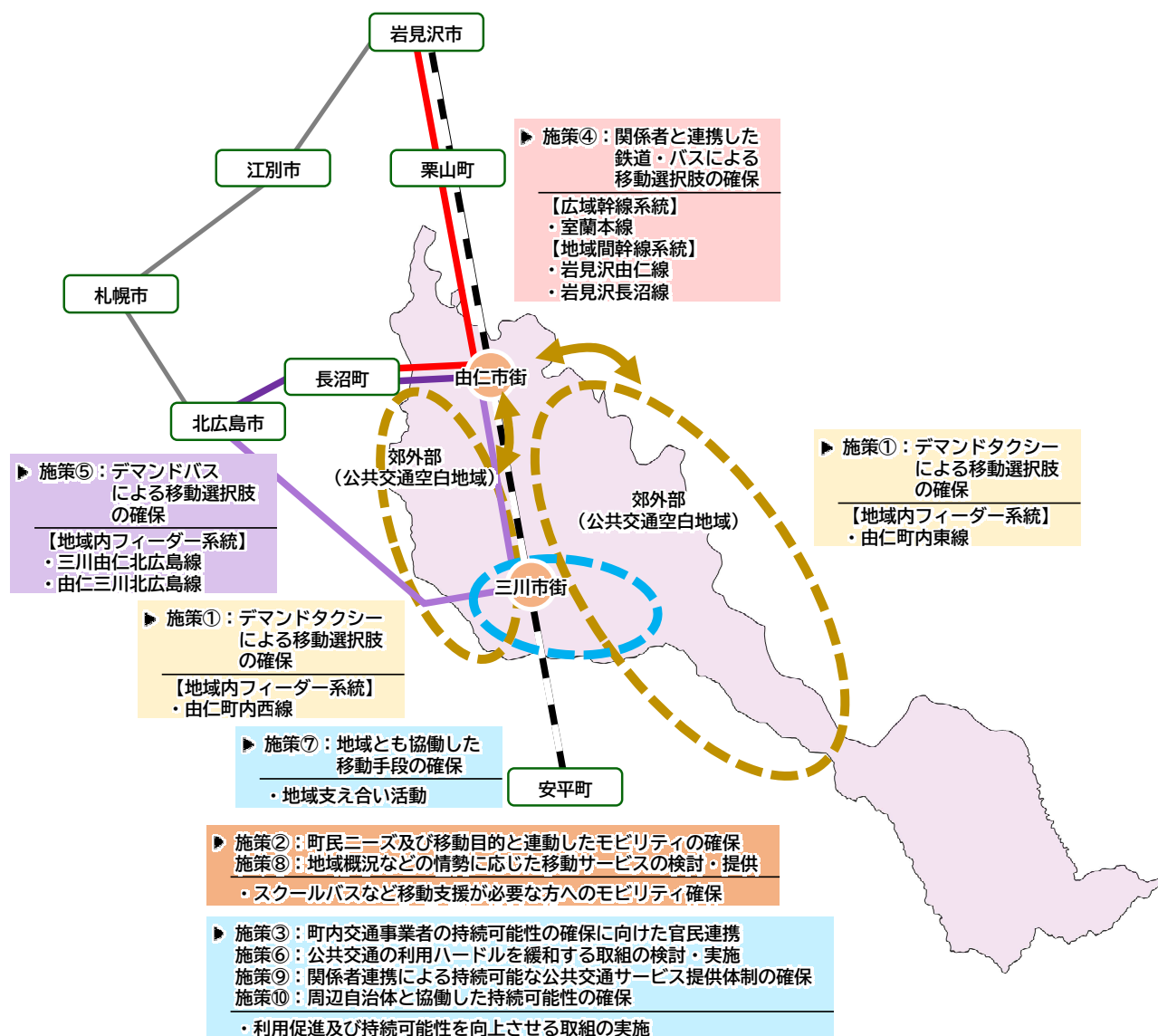


図 6-1 将来像

表 6-1 補助系統の位置付け

実施主体	路線・系統名等	起点	経由地	終点	道路運送法の事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
J R北海道	広域幹線系統 (室蘭本線)	岩見沢駅	由仁駅	苫小牧駅	—	路線 定期運行	—
中央バス	地域間幹線系統 (岩見沢由仁線)	岩見沢ターミナル	由仁駅	由仁駅前	4条乗合	路線 定期運行	地域間幹線系統補助 ※南空知地域公共交通計画で位置付け
中央バス	地域間幹線系統 (岩見沢長沼線)	岩見沢ターミナル	由仁駅	長沼ターミナル	4条乗合	路線 定期運行	地域間幹線系統補助 ※南空知地域公共交通計画で位置付け
由仁町	由仁町内東線	自宅と町内特定施設間を結ぶ デマンド運行			4条乗合	デマンド 運行	地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す
由仁町	由仁町内西線	自宅と町内特定施設間を結ぶ デマンド運行			79条自家用 有償運送	デマンド 運行	地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す
由仁町	三川由仁北広島線	三川駅前	由仁駅前	北広島駅前	79条自家用 有償運送	路線 予約運行	地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す
由仁町	由仁三川北広島線	由仁駅前	三川駅前	北広島駅前	79条自家用 有償運送	路線 予約運行	地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す

## 7. 目標達成に向けた施策

### (1) 目標Ⅰを達成するための施策

<b>施 策 ①</b>	<b>デマンドタクシーによる移動選択肢の確保</b>				
<b>施 策 内 容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当町では公共交通が利用しにくい地域の方を対象にデマンドタクシーを運行しており、郊外部と市街地を結ぶ移動手段という重要な役割があるため、今後もデマンドタクシーの運行を継続するとともに、エリアを拡大します。</li> <li>・デマンドタクシーが町民の移動選択肢の一つとして認識してもらえるために、地域の状況や移動ニーズなどを踏まえ、必要に応じて運行内容の見直しを検討します。</li> <li>・デマンドタクシーの運行にあたっては、一般財源の確保のほか、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金及び地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等国庫補助）を活用します。</li> </ul>				
					
	<p style="text-align: center;">図 7-1 デマンドタクシー車両</p>				
<b>実 施 主 体</b>	<b>協議会</b>	<b>由仁町</b>	<b>交通事業者</b>	<b>住民</b>	<b>その他</b>
<b>実 施 スケジュール</b>	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)
デマンドタクシーの運行継続・拡大	運行エリア拡大	実施			
運行内容の見直し	検討及び必要に応じ実施				



施 策 ②	町民ニーズ及び移動目的と連動したモビリティの確保				
施 策 内 容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町民に利用してもらえる公共交通の運行に向けて、町内のモビリティが移動目的やニーズと連動しているか検証を行いながら、生活の足としてのモビリティを確保します。</li> <li>・モビリティの確保に向けては地域の交通資源（車両や運転手など）を総動員した内容についても検討します。</li> <li>・小・中学生が確実に通学できるようスクールバスの運行を継続し、適宜、路線や停留所の見直しを行いながら、子どもたちの教育環境、交通環境の確保に努めます。</li> </ul>				
実 施 主 体	協議会	由仁町	交通事業者	住民	その他
実 施 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)
スクールバスの運行継続	実 施	→			
新たなモビリティの運行	検討及び 必要に応じ実施	→			

<p>施策③</p>	<p>町内交通事業者の持続可能性の確保に向けた官民連携</p>				
<p>施策内容</p>	<p>・全国的に運転手不足が顕在化している中で、当町も同様の状況が生じているため、町内交通事業者の運転手や事務員等の確保に向け、行政と民間が協働した取組を検討・実施します。</p> <p>・取組内容については、他地域の事例を参考にするほか、交通事業者にとって望ましい取組の実現に向け、協議を進めます。</p> <div data-bbox="501 483 1302 1630" style="border: 2px solid blue; padding: 10px; text-align: center;"> </div>				
<p>実施主体</p>	<p>協議会</p>	<p>由仁町</p>	<p>交通事業者</p>	<p>住民</p>	<p>その他</p>
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和6年度 (2024)</p>	<p>令和7年度 (2025)</p>	<p>令和8年度 (2026)</p>	<p>令和9年度 (2027)</p>	<p>令和10年度 (2028)</p>
<p>事例収集</p>	<p>実施</p>				
<p>持続可能性に資する取組</p>	<p>検討及び必要に応じ実施</p>				

図 7-2 合同就職相談会の事例

(2) 目標Ⅱを達成するための施策

<p>施策④</p>	<p>関係者と連携した鉄道・バスによる移動選択肢の確保</p>					
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当町の広域的な交通ネットワークは、主に鉄道と路線バスで構築されており、町外の生活圏までの移動手段として重要な役割を担っているため、これら公共交通の運行継続に向けて、行政としての連携や支援のあり方などを検討・実施します。</li> <li>・町外の生活圏までの移動手段の確保にあたっては、現行路線の体制維持ではなく、交通ネットワーク自体が断絶されないような公共交通体系を目指すために、必要に応じて南空知地域公共交通活性化協議会が策定する南空知地域公共交通計画との連携を図ります。</li> <li>・広域的な交通ネットワークは、沿線自治体の状況や地域を移動する方の動きが多様化する傾向にあるため、沿線自治体担当者や交通事業者などとの連携を図りながら交通ネットワークの確保に努めます。</li> </ul> <div data-bbox="518 698 1283 1624" data-label="Figure"> </div> <p data-bbox="539 1626 1262 1659">図 7-3 鉄道及び路線バスによる広域交通ネットワーク</p>					
<p>実施主体</p>	<p>協議会</p>	<p>由仁町</p>	<p>交通事業者</p>	<p>住民</p>	<p>その他 (沿線自治体)</p>	
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和6年度 (2024)</p>	<p>令和7年度 (2025)</p>	<p>令和8年度 (2026)</p>	<p>令和9年度 (2027)</p>	<p>令和10年度 (2028)</p>	
<p>当町としての 連携・支援</p>	<p>検討及び 必要に応じ実施</p>					
<p>関係者連携</p>	<p>検討及び 必要に応じ実施</p>					

<b>施 策 ⑤</b>	<b>デマンドバスによる移動選択肢の確保</b>				
<b>施 策 内 容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当町では交通事業者が運行する広域的な公共交通に加え、札幌圏までの交通ネットワークの充実に向け、デマンドバスを実証運行していますが、当町と北広島市・札幌市を結ぶ移動手段という重要な役割があるため、今後は、本格運行に移行し、デマンドバスの運行を継続します。</li> <li>・デマンドバスが町外移動時の重要な選択肢の一つとして認識してもらえるよう、地域の状況や移動ニーズなどを踏まえ、必要に応じて運行内容の見直し・拡充を検討します。</li> <li>・デマンドバスの本格運行にあたっては、一般財源の確保のほか、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金及び地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等補助）を活用します。</li> </ul> <div data-bbox="368 667 1433 1332" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="724 1332 1078 1361" style="text-align: center;">図 7-4 デマンドバス車両</p>				
<b>実 施 主 体</b>	<b>協議会</b>	<b>由仁町</b>	<b>交通事業者</b>	<b>住民</b>	<b>その他</b>
<b>実 施 スケジュール</b>	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)
デマンドバスの運行継続	実 施				
運行内容の見直し	検討及び 必要に応じ実施				
運行内容の拡充	検討及び 必要に応じ実施				

(3) 目標Ⅲを達成するための施策

<p>施策⑥</p>	<p>公共交通の利用ハードルを緩和する取組の検討・実施</p>					
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通は、地域住民共通の移動手段であることの認識及び理解を深めるための普及・啓発に努めます。</li> <li>移動支援を必要とする方に必要な情報が届くよう、広報などを活用した周知に取り組みます。</li> <li>情報提供のみならず、必要に応じて公共交通を利用しやすい取組も検討・実施します。</li> </ul> <div data-bbox="491 521 1307 1619" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>公共交通機関のお知らせ</b> <span style="float: right;">■地域活性課地域活性担当 ☎0123-83-2112</span></p> <p>▶由仁北広島線運行中</p> <p>現在、山仁駅前とJ R北広島駅前を結ぶ直行バスを運行しています。運行は上・下・祝日と年末年始を除く平日のみ、乗車には前日(平日に限ります)16時30分までの予約が必要で、町民や町内に職場のある方であればなたでも乗車できます。運賃は片道で大人(中学生以上)500円、子供(小学生)250円、未就学児(小学生未満)は無料です。運賃の支払いはスムーズに料金の受け渡しを行うため原則回数券としますが、現金での支払いも可能です。回数券は250円券22枚(5,500円分)で5,000円とお得になっており、役場地域活性課、健康元気づくり館で販売しています。</p> <p>乗車予約は役場への電話で受け付けています。くわしくは地域活性課地域活性担当までお問い合わせいただくか、町ホームページをご覧ください。</p> <p>▶デマンドバスQ&amp;A</p> <p>Q1. なぜ予約しなければいけないのですか？予約しないと利用できないのでしょうか？</p> <p>A1. デマンドバスは、効率的な運行をするために予約がないときは運行しません。自分で予約していなくても、ほかのだれかが予約していれば乗車できることはありますが、だれも予約していなければ乗車場所に行ってもバスは待っていません。また、乗車人数にも制限がありますので、予約しないで乗車場所に行った場合、乗車できないことがあります。そういったことを防ぐため、予約をお願いします。</p> <p>Q2. 当日、急に利用する用事ができたときはどうすればいいのですか？</p> <p>A2. 運行予定のない便には乗車できませんが、あらかじめその日に運行することが決まっている便であれば乗車できることがあります。役場の開庁時間内(8時30分～17時)であれば役場地域活性課に電話してください。それ以外は、(南山仁ハイヤー ☎0123-83-2727)に電話してください。ただし、予約の状況によっては乗車できない場合があります。</p> <p>Q3. 乗車する日になって体調が悪くなり、急に乗れなくなりました。どうすればいいですか？</p> <p>A3. 当日のキャンセルや変更は、役場の開庁時間内(8時30分～17時)であれば役場地域活性課に、それ以外の時間帯は南山仁ハイヤー ☎0123-83-2727)に電話してください。</p> <p>Q4. 用事ができて月曜日のバスを利用したいのですが、今日は日曜日で役場は休みです。どうすればいいですか？</p> <p>A4. 「Q2」の回答と同じで、運行予定のない便には乗車できませんが、あらかじめ運行することが決まっている便であれば乗車できる場合があります。南山仁ハイヤー ☎0123-83-2727)に確認してください。</p> <p>Q5. なぜ料金の支払いが原則回数券なのですか？現金での支払いはできませんか？</p> <p>A5. 利用者にスムーズな乗り降りをしていただきたいのと、大量のおつりを用意できないため、回数券の利用をお願いします。現金での支払いも可能ですが、その場合はおつりがいらぬよう小銭をご用意ください。</p> <p style="text-align: left; font-size: small;">⑩ 広報ゆに</p> </div>					
<p>実施主体</p>	<p>協議会</p>	<p>由仁町</p>	<p>交通事業者</p>	<p>住民</p>	<p>その他</p>	
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和6年度(2024)</p>	<p>令和7年度(2025)</p>	<p>令和8年度(2026)</p>	<p>令和9年度(2027)</p>	<p>令和10年度(2028)</p>	
<p>周知活動</p>	<p>実施 <span style="float: right;">➡</span></p>					
<p>公共交通を利用しやすい取組</p>	<p>検討及び必要に応じ実施 <span style="float: right;">➡</span></p>					

図 7-5 広報ゆにに2022年11月号での周知内容

施 策 ⑦	地域とも協働した移動手段の確保					
施 策 内 容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手不足などにより多様化している地域の移動ニーズに応え続けることは難しくなることが想定されるため、必要に応じて地域と協働した移動手段を検討・実施します。</li> <li>・「地域支え合い活動」の中で移動支援を一部地区で実施しており、地域概況や移動ニーズを踏まえるとともに、交通事業者への配慮を前提として、地域支え合い活動の取組拡充も検討・実施します。</li> </ul>					
						
	図 7-6 地域で運行するモビリティの利用状況					
実 施 主 体	協議会	由仁町	交通事業者	住民	その他	
実 施 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)	
地域支え合い 活動の継続	実 施	—————▶				
取組内容の 拡充	検討及び 必要に応じ実施	—————▶				

<b>施 策 ⑧</b>	<b>地域概況などの情勢に応じた移動サービスの検討・提供</b>					
<b>施 策 内 容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動支援を必要とする方に移動サービスが提供されるためには、地域概況や移動ニーズを確実に把握する必要があるため、地域状況や地域と関わりの深い方との意見交換などを通じて、移動サービスを柔軟に検討・提供します。</li> <li>・自動車や免許を持たず移動サービスが必要と考えられる方を重点的にサポートすべき属性として捉え、移動サービスを検討・提供します。</li> <li>・ゼロカーボンシティの実現に向けても、公共交通の役割は大きなものと考えられるため、積極的な公共交通機関の利用に努めるよう、住民だけでなく行政も意識することや次世代自動車の導入など、温室効果ガス低減の取組についても、他のまちづくり施策と連動し検討します。</li> </ul> <div data-bbox="363 629 1437 1335" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="635 1335 1166 1368" style="text-align: center;"> <b>図 7-7 由仁町役場で所有の電気自動車</b> </p>					
<b>実 施 主 体</b>	<b>協議会</b>	<b>由仁町</b>	<b>交通事業者</b>	<b>住民</b>	<b>その他</b>	
<b>実 施 スケジュール</b>	<b>令和6年度 (2024)</b>	<b>令和7年度 (2025)</b>	<b>令和8年度 (2026)</b>	<b>令和9年度 (2027)</b>	<b>令和10年度 (2028)</b>	
<b>移動サービスの提供</b>	<b>検討及び 必要に応じ実施</b>					
<b>温室効果ガス低減の取組</b>	<b>検討及び 必要に応じ実施</b>					

(4) 目標Ⅳを達成するための施策

<p>施策⑨</p> <p>施策内容</p>	<p>関係者連携による持続可能な公共交通サービス提供体制の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本計画の推進状況は、計画策定時にも協議を重ねた由仁町地域公共交通活性化協議会における検証及び確認を基本として、持続可能な公共交通サービス提供体制を確保します。</li> <li>・由仁町地域公共交通活性化協議会の中では地域課題などの情報共有を図り、関係者間の連携を着実に進め、持続可能な公共交通サービスの提供体制を確保します。</li> </ul>  <p>図 7-8 由仁町地域公共交通活性化協議会</p>				
<p>実施主体</p>	<p>協議会</p>	<p>由仁町</p>	<p>交通事業者</p>	<p>住民</p>	<p>その他</p>
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和6年度 (2024)</p>	<p>令和7年度 (2025)</p>	<p>令和8年度 (2026)</p>	<p>令和9年度 (2027)</p>	<p>令和10年度 (2028)</p>
<p>協議会の開催</p>	<p>実施</p> 				



<b>施策⑩</b>	<b>周辺自治体と協働した持続可能性の確保</b>					
<b>施策内容</b>	<p>・公共交通の利用者数の減少、運転手不足などにより、当町単独で町内及び町外の生活圏までの移動手段を確保し続けることは難しくなっていくことが想定されるため、モビリティの共同運行などの連携方策を検討・実施し、持続可能性を高めた由仁町地域公共交通網を構築します。</p> <p>・持続可能性の向上には、周辺自治体との連携可能性を十分に模索する必要があるため、着実に検討・協議を重ねた上で、連携を図ります。</p> <div data-bbox="363 517 1439 1485" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> </div> <p style="text-align: center;"><b>図 7-9 周辺自治体路線網（定時定路線運行路線のみ）</b></p>					
<b>実施主体</b>	<b>協議会</b>	<b>由仁町</b>	<b>交通事業者</b>	<b>住民</b>	<b>その他 （周辺自治体）</b>	
<b>実施スケジュール</b>	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）	
<b>周辺自治体との協働</b>	検討及び 必要に応じ実施 <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> </div>					

## 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

表 8-1 本計画における数値目標

評価指標	単位	現況値	目標値				
		令和4	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
		(2022)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)
公共交通利用者数	人/年	3,249	3,370	5,733	5,820	5,910	6,000
公共交通収支率	%/年	11.8	10.0 以上	10.0 以上	10.0 以上	10.0 以上	10.0 以上
公共交通経費額	千円/年	8,918	10,000 以下	11,100 以下	13,500 以下	13,500 以下	13,500 以下
通学圏の確保状況	－	実施	実施	実施	実施	実施	実施
関係者等との連携状況	－	実施	実施	実施	実施	実施	実施

#### (2) 評価指標の算出方法

各評価指標について、各町の担当課で算出を実施します。

表 8-2 評価指標の算出方法

評価指標	算出方法
公共交通利用者数	▪ デマンドバス、デマンドタクシーの利用者の合計値
公共交通収支率	▪ 上記の路線の収入及び支出額から収支率を算出
公共交通経費額	▪ デマンドバス、デマンドタクシーの運行に係る事業費用の合計値
通学圏の確保状況	▪ 通学先までの交通ネットワークが確保されているかを確認
関係者等との連携状況	▪ 協議会開催や担当者間打合せなどの実施状況を確認

## 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。

これら施策の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた「由仁町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、行政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、地域の一人ひとり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 8-3 管理体制

区分	所属	区分	所属	
1号委員	夕張鉄道株式会社	8号委員	由仁町 副町長	
	北海道中央バス株式会社	9号委員	// 総務課長	
	有限会社由仁ハイヤー		// 地域活性課長	
2号委員	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会		// 建設水道課長	
	3号委員		由仁本町自治区長会	// 保健福祉課長
			三川市街連合自治区長会	// 町立診療所事務長
川端自治区連合会		// 教育課長		
4号委員	北海道運輸局札幌運輸支局	10号委員	千歳市	
5号委員	北海道空知総合振興局地域創生部		北広島市	
6号委員	北海道開発局札幌開発建設部 岩見沢道路事務所		長沼町	
	北海道空知総合振興局 札幌建設管理部長沼出張所	事務局長	由仁町 住民課長	
	7号委員	札幌方面栗山警察署		

表 8-4 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
由仁町 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。

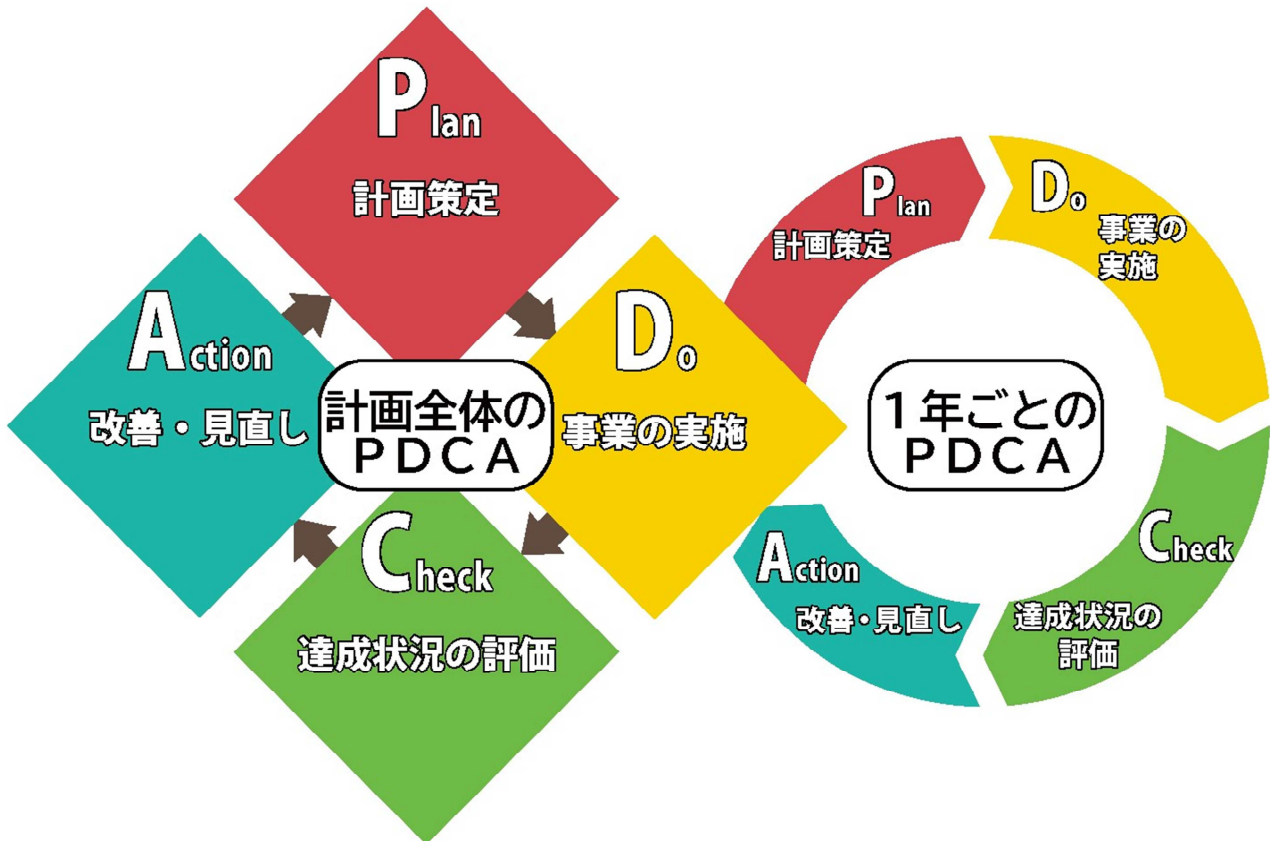


図 9-1 PDCAサイクルによる計画推進の流れ

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、由仁町地域公共交通活性化協議会において、構成機関の認識共有を図りながら、施策管理を行います。

なお、由仁町地域公共交通活性化協議会の開催頻度は、取組の実施状況や施策・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など、状況に応じた協議を柔軟に実施していきます。