

栗山町地域公共交通計画

（令和6年度～令和10年度）

令和6年3月

栗山町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	本計画の基本的な計画期間	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・関連計画	4
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	28
4-1	関係者との意見交換	28
4-2	公共交通利用状況調査	31
4-3	栗山町のバス交通に関するアンケート.....	34
5.	計画期間内で解決すべき課題（重点課題）.....	38
6.	基本理念及び基本方針	39
6-1	基本方針	39
6-2	基本方針の実現に向けた目標	39
6-3	目標に紐づく実施事業	40
6-4	栗山町地域公共交通網のあり方	41
7.	計画目標と実施事業	42
8.	計画の進捗管理及び管理体制	52
8-1	計画の進捗管理	52
8-2	計画の管理体制	53
8-3	計画推進のあり方（PDCA サイクル）	54

1. はじめに

1-1 本計画の策定趣旨

当町は夕張山地と夕張川に挟まれた緩やかな丘陵地帯に位置し、札幌市中心部及び新千歳空港から1時間程度でアクセス可能な道央圏にあり、さらに、空知広域圏に属し、圏域南部の拠点都市として経済、文化活動などの交通の要衝となっています。基幹産業は農業ですが、工業都市の室蘭市、苫小牧市と岩見沢市、旭川市を結ぶ国道をはじめ、隣接市町村と接続する道道が縦横に整備されているなど、輸送面において優位な立地条件も加わり商工業も盛んであり、空知南部圏における生活諸物資の流通拠点となっています。

現在、出生率の低下及び都市部への人口の流出に起因する人口減少が深刻化しており、路線バスなど公共交通の利用者数も減少の一途をたどっています。

また、65歳以上の老年人口の割合は41.11%（令和4（2022）年11月1日現在）に達しており、生活のための持続可能な公共交通の確保は、地域の大きな課題となっています。

当町の公共交通機関の現状は、隣接する市町との間には、鉄道もしくは民間路線バスが運行、また、札幌市へも民間バスが運行し、市街地中心部にある公共施設には鉄道駅とバス停留所が集積し、交通結節点の役割を担っています。

一方で、町内の公共交通は、平成2（1990）年に民間バスが撤退したことから、町営バスの運行を開始。また、高齢者などの生活に必要な交通手段のさらなる確保のため、平成21（2009）年3月に「栗山町地域公共交通総合連携計画」を策定し、この計画に基づき、持続可能で効率的な新しい公共交通経営システムを構築するため、同年11月からデマンドバスの実証運行の実施・調査研究を進めてきました。

その後、3年間の実証運行期間の結果を踏まえ、現在では、地域間幹線バス停留所及びJR栗山駅と接続する地域内フィーダーとして、デマンドバスを運行しています。

また、市街地においては、高齢者の買物や通院など、日常生活を維持・確保するための交通手段の確立が急務であったことから、平成27（2015）年12月より市街地循環型のコミュニティバスの実証運行を実施し、この検証結果などを踏まえ、平成28（2016）年12月から本格運行を開始しています。

これら当町独自の公共交通の導入により、町民の生活の足を確保したきたところですが、以前は民間バスが撤退した路線であることなどの背景から、運営収支は赤字であることに加え、人口減少や自家用車の普及に伴う利用者の減少、また、燃料高騰による運行経費の増嵩など、運営は厳しさが増す一方です。

今後も、町民が当町で生活し続けるためには、持続可能で、利便性の高い地域公共交通網を維持・確保することが、まちづくりの機能の一つとして重要な要素であるため、当町の公共交通マスタープランとなる「栗山町地域公共交通計画」を策定するものです。

1-2 本計画で対象とする区域

栗山町全域

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）年度まで

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 ○運行業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。

改正の概要	○地域が自らデザインする地域の交通 ・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 -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」 -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・関連計画

(1) 国の計画

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
○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	■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 ■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 ■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

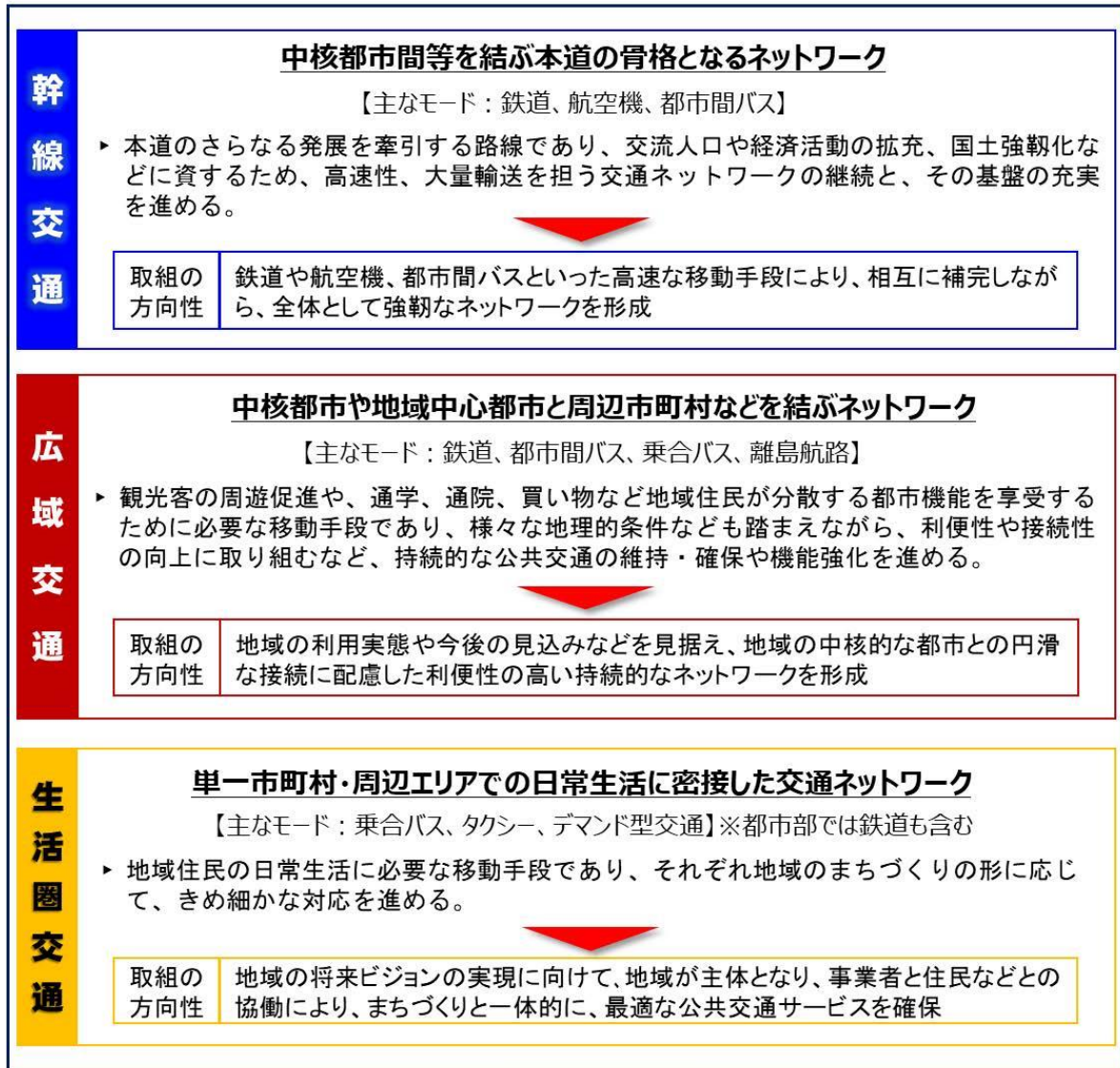
(2) 北海道の計画

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 年度 (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)」

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) 栗山町の計画

1) 上位計画

当町の上位計画である「第7次総合計画」における公共交通分野に係る記載では、「公共交通システムの充実」を掲げており、「地域公共交通の維持・確保と利便性の向上」や「町営バスの運行により、交通弱者の移動手段を確保」に取り組むべき重点プロジェクトとして挙げています。

表 2-2 上位計画の内容

項 目	内 容
合言葉 将来像	ふるさとと栗山です。～みんなが元気なまち～
基本理念	① 情報共有のまちづくり ② 町民参加のまちづくり ③ 連携・協働のまちづくり ④ 持続可能な自律したまちづくり
重点政策 方針	① 次代のくりやまを担う「子どもたち」が元気なまち 【若者定住対策・教育環境整備】 ② 共に支え合い生きがいをもって暮らせる「ひと」が元気なまち 【健康寿命延伸・連帯協働】 ③ 地域資源を活かし心豊かに暮らせる「地域」が元気なまち 【自然環境保全・都市基盤整備】 ④ 地域経済を支える「産業」が元気なまち 【産業振興対策】
各分野別の 施策・計画事業	I 生活環境 ～心豊かに暮らせるふるさとづくり～ (5) 生活安全 施策① 交通安全対策の推進 No. 14 高齢運転者の免許証自主返納を支援します。 III 医療・保健・福祉 ～健幸で生きがいを感じるふるさとづくり～ (3) 児童福祉 施策① 子育て家庭への支援 No. 68 子ども医療費を助成するとともに助成拡大を実施します。 No. 74 心身障がい児の療育サービス利用に係る費用負担の軽減を図ります。 (6) 障がい者福祉 施策① 社会参加・自立支援 No. 83 障がい者の社会参加と自立した地域生活を支援します。 V 都市基盤 ～安全・安心で快適なふるさとづくり～ (1) 道路・交通 施策③ 公共交通システムの充実 No. 115 地域公共交通の維持・確保と利便性の向上を図ります。 No. 116 町営バスの運行により、交通弱者の移動手段を確保します。

2) 関連計画

本計画における関連計画としては、栗山町過疎地域持続的発展市町村計画」「栗山町まち・ひと・しごと創生総合戦略」「栗山町都市計画マスタープラン」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
栗山町 過疎地域持続的発展 市町村計画 -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 ・地域間交通の確保と利便性の向上 ・超高齢社会に対応する交通システムの確立 ・高齢者運転免許証自主返納支援事業の実施 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 ・障がい者の地域生活支援	○民間バス路線維持に対する支援 ○利便性向上に向けた調査研究の実施 ○市街地内を循環するコミュニティバス導入事業の実施 ○高齢者がマイカーに依存することなく生活できる支援の実施 ○福祉ハイヤー利用助成
栗山町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 -平成27(2015)年度から 令和5(2023)年度	基本目標2 栗山の魅力を活かし、人を呼び込む・呼び戻す (2) 若者世代などの移住・定住促進 ⑥地域間交通の確保と利便性の向上、持続可能な地域公共交通のシステム構築 基本目標4 住み続けたいと思える生活環境を整える (1) 暮らしやすいまちづくりの推進 ③コミュニティバスやデマンド交通等による交通弱者の移動手段確保 ⑥地域間交通の確保と利便性の向上、持続可能な地域公共交通のシステム構築(再掲)	○関係機関等と連携したバス路線維持・確保 ○都市間交通の利便性向上 ○JR室蘭線の路線維持と利用促進 ○まちづくりと連携した地域公共交通ネットワーク構築のための計画づくり ○住民生活に必要な公共交通の確保と移住環境の整備を推進 ○地域コミュニティ内における新たなバス運行 ○デマンド方式運行路線の拡大 ○町営バスの維持・確保に努める
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	2-4. 交通の方針 (1) 交通施設 ■大量輸送交通ネットワークの整備促進 (3) 公共交通 ■鉄道交通の充実 ■バス交通の充実 ■公共交通のバリアフリー化	○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実施 ○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 ○誰もが安全で快適に移動できる環境づくりを目指す ○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す ○公共交通事業者などと連携を図りながら、公共交通のバリアフリー化促進を目指す。

(4) その他計画等

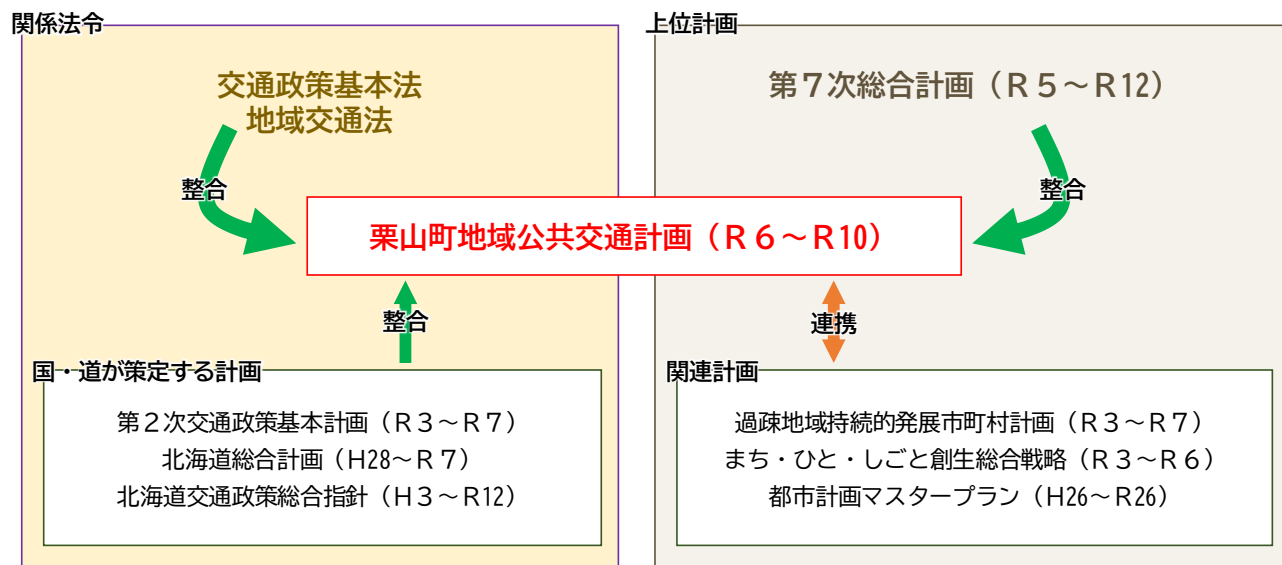
当町と関連性があるその他計画等は、「南空知地域公共交通計画」や「南空知圏連携ビジョン」があり、とりわけ「南空知地域公共交通計画」との連携や整合を着実に図ることが重要です。

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	【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 【基本方針・目標】 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 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
○南空知圏連携ビジョン -令和 2（2020）年度から 令和 6（2024）年度	■結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 ●地域公共交通の維持確保と利用促進 ・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

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るとともに、当町の上位計画である「第7次総合計画」のまちづくりにおける政策展開との整合を、また、関連計画とも連携し、一体的に取り組んでいきます。



3. 地域概況

3-1 地理的及び自然的特性の整理

当町は札幌市、空の玄関口新千歳空港、港湾苫小牧市に車で約1時間の距離に位置し、東は夕張山系に続く緩やかな丘陵群で夕張市と界し、北はクッタリ山系をもって岩見沢市と界しています。また、南西は夕張川を隔てて由仁町および長沼町に接しています。

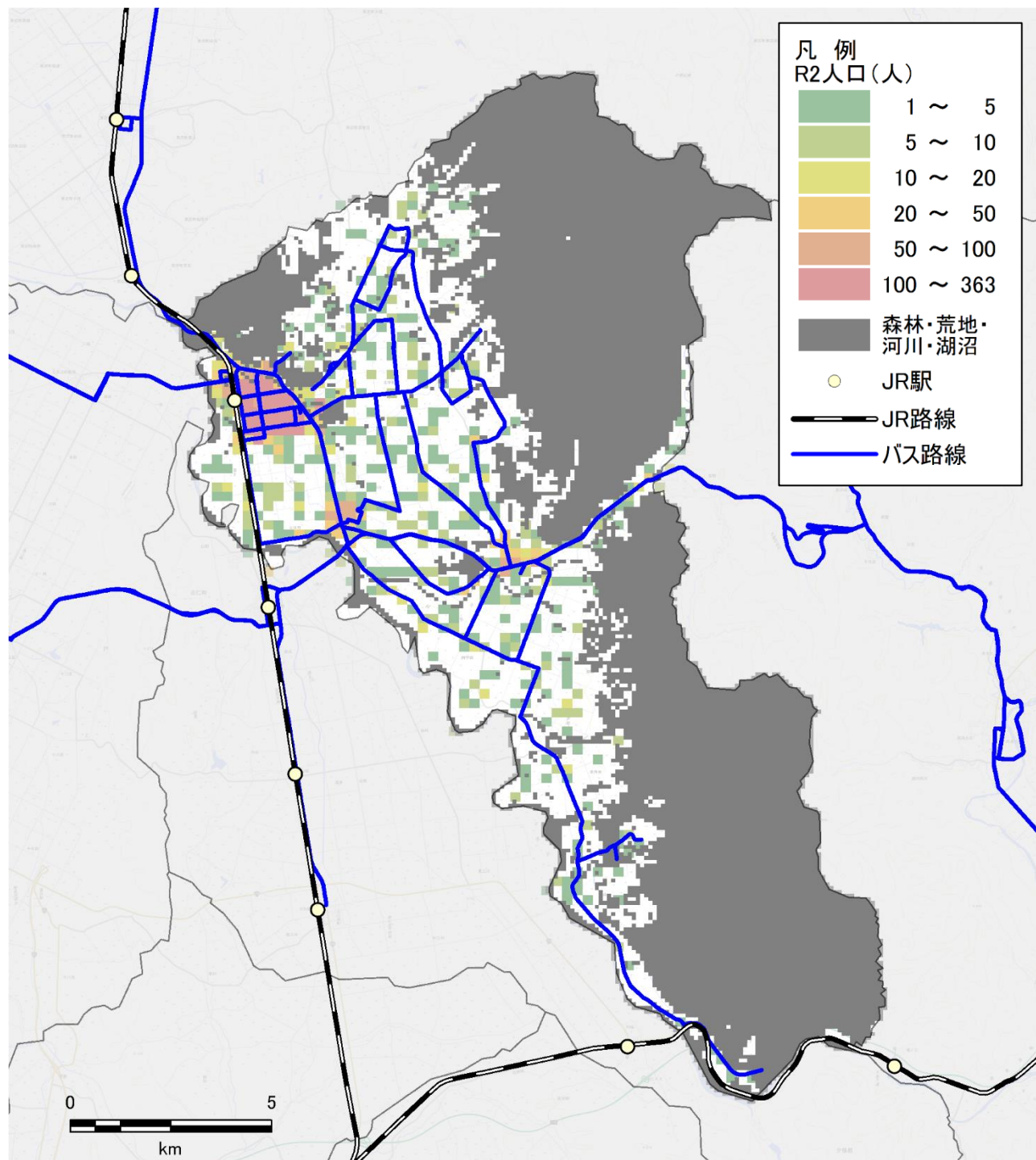


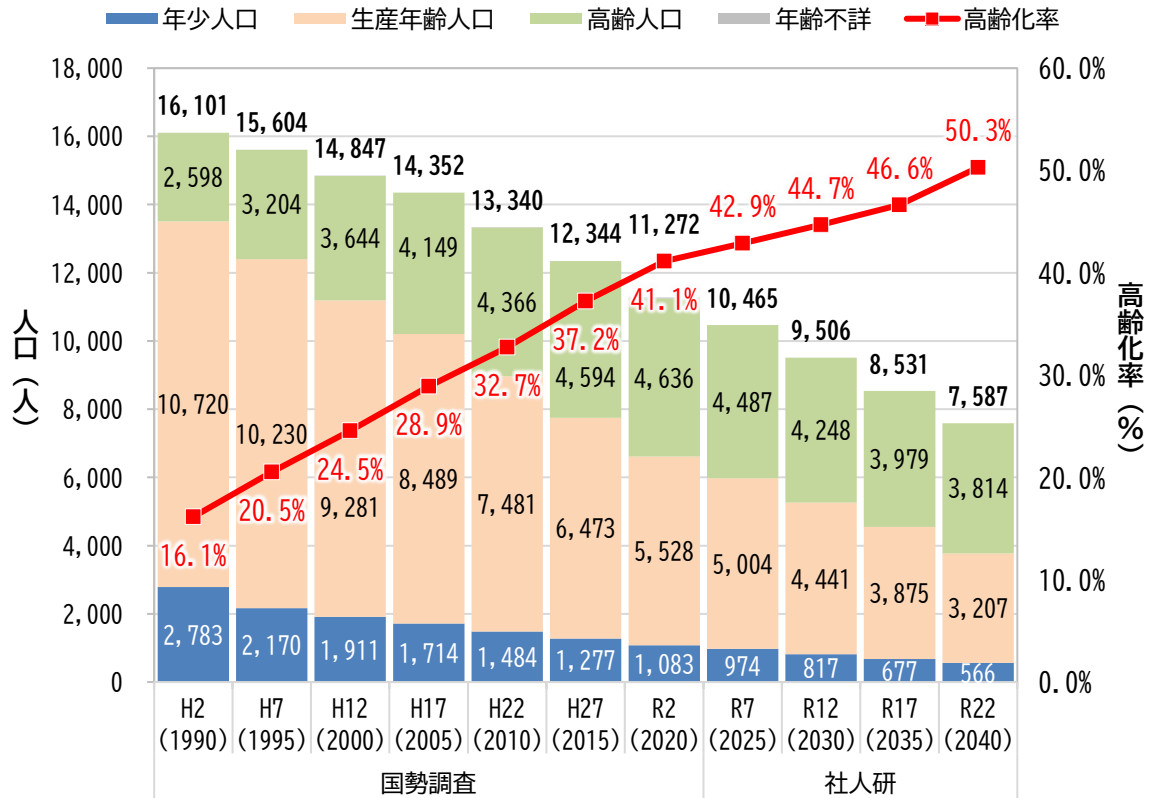
図 3-1 可住地の状況

※本ページ以降の図及び表における数値の単位未満の算出方法は、四捨五入を原則としているため、合計数値とその内訳の計とが一致しない場合や合計が100%とならない場合があります。

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。

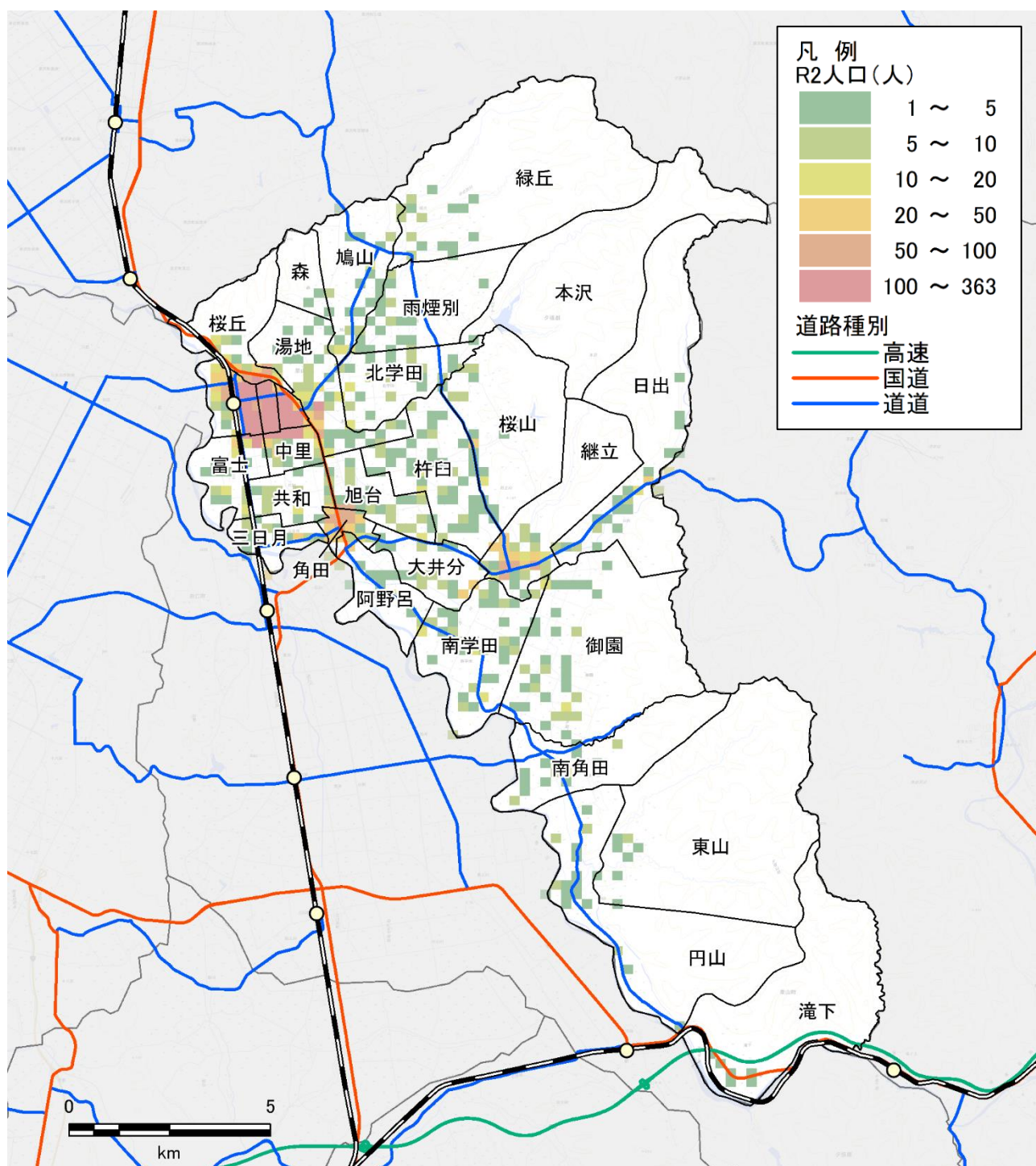


出典：総務統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

図 3-2 人口動態・人口推移

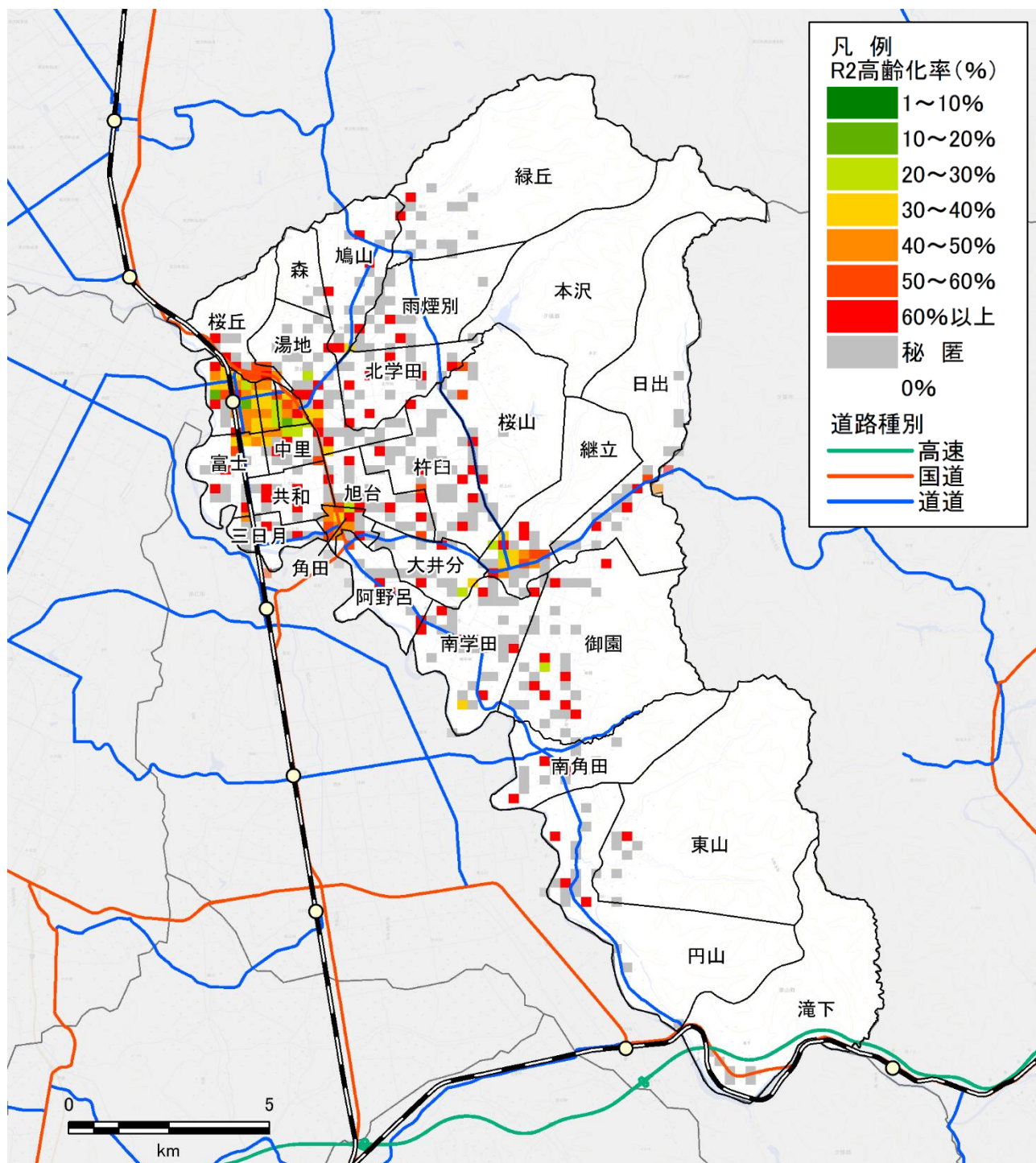
(2) 居住者人口及び高齢人口の分布

市街地部の人口が多く、松風・中央・朝日の合計で町全体人口の約5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。



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



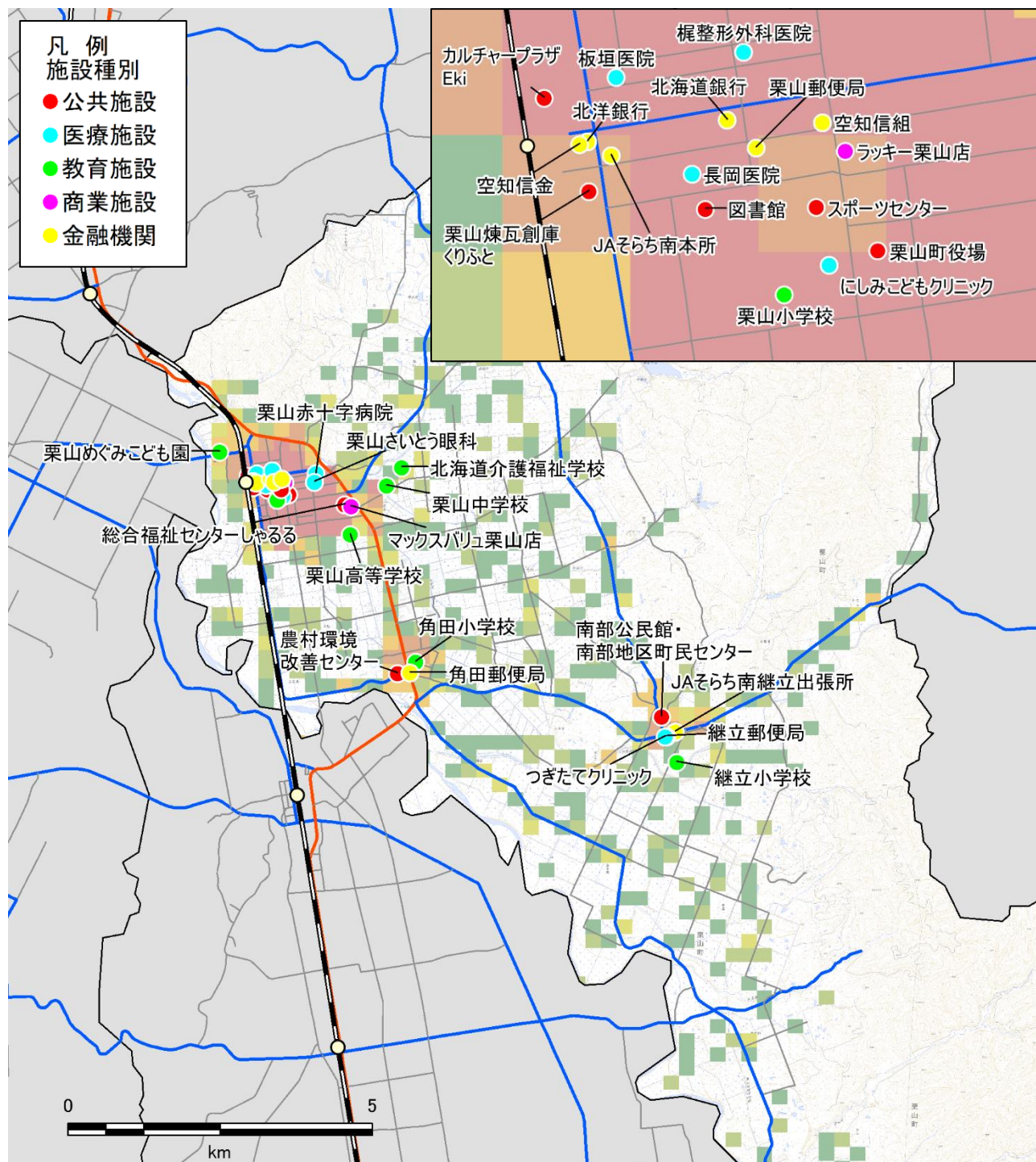
出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成
図 3-4 高齢者分布状況

表 3-1 各地区の人口分布状況

地区名	人 口 (人)	高齢者人口 (人)	高齢化率
松風	2,066	700	33.9%
中央	1,883	759	40.3%
錦	343	135	39.4%
桜丘	426	240	56.3%
朝日	1,599	614	38.4%
字富士	581	221	38.0%
字中里	919	336	36.6%
字湯地	551	300	54.4%
字森	6	3	50.0%
字鳩山	80	48	60.0%
字雨煙別	72	36	50.0%
字緑丘	67	31	46.3%
字北学田	126	50	39.7%
字本沢	0	0	0.0%
字桜山	83	40	48.2%
字杵臼	156	71	45.5%
字旭台	115	56	48.7%
字共和	94	44	46.8%
字三日月	58	30	51.7%
角田	630	298	47.3%
字阿野呂	105	50	47.6%
字大井分	109	42	38.5%
字南学田	164	79	48.2%
字継立	661	274	41.5%
字日出	98	55	56.1%
字御園	125	49	39.2%
字南角田	62	26	41.9%
字円山	58	32	55.2%
字東山	22	9	40.9%
字滝下	13	8	61.5%
合計	11,272	4,636	41.1%

(3) 生活関連施設の分布

主要な生活関連施設は、市街地部に集中していますが、角田地区や継立地区には小学校が立地している状況です。

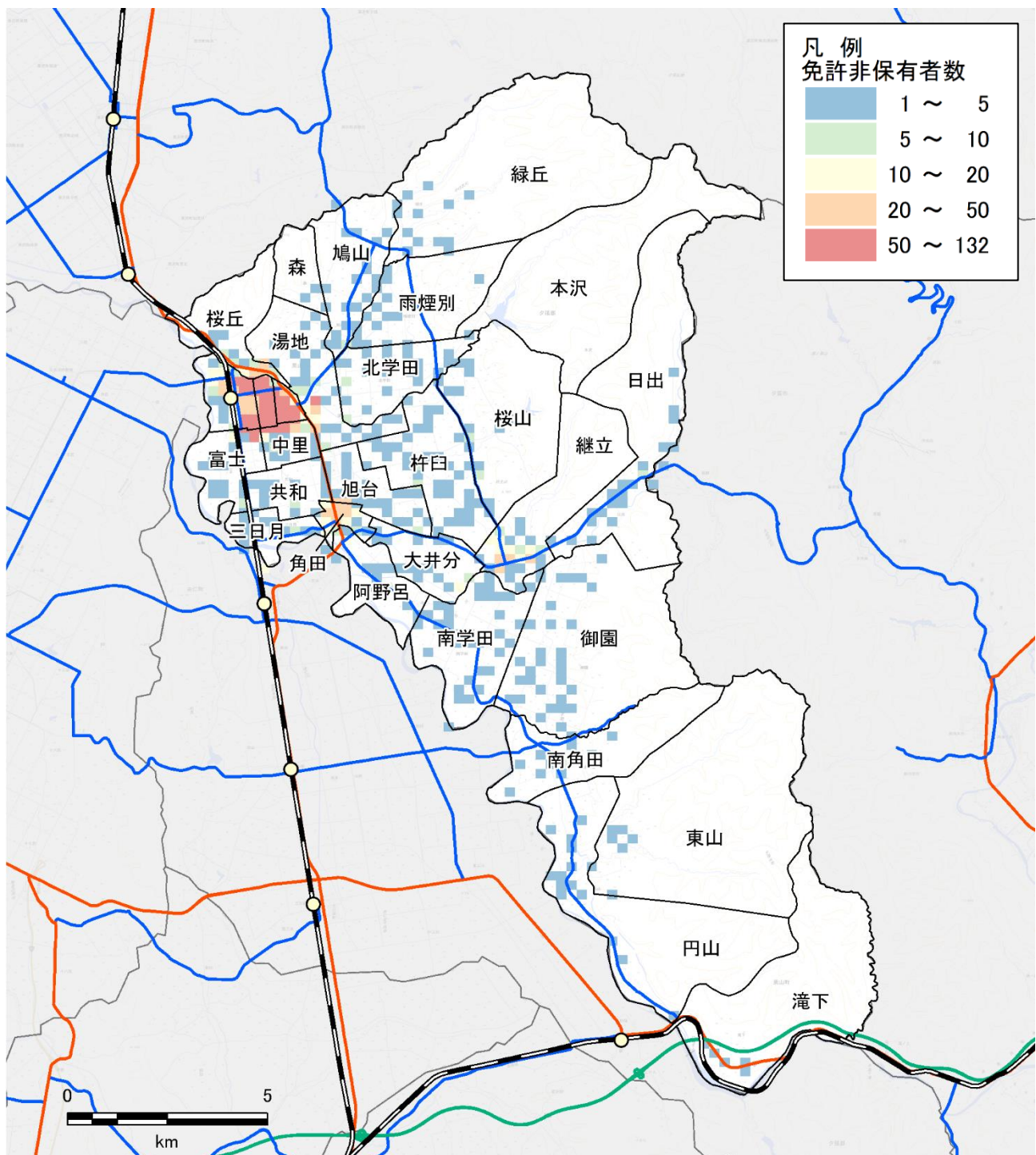


出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成

図 3-5 主要な施設分布状況

(4) 公共交通等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4,000人（人口の約36%）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 運転免許非保有者数

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 (%)
松風	2,066	751	35.5
中央	1,883	684	41.3
錦	343	125	42.6
桜丘	426	155	42.7
朝日	1,599	581	29.1
字富士	581	211	45.4
字中里	919	334	27.7
字湯地	551	200	47.5
字森	6	2	33.3
字鳩山	80	29	66.3
字雨煙別	72	26	45.8
字緑丘	67	24	28.4
字北学田	126	46	26.2
字本沢	0	0	0
字桜山	83	30	28.9
字杵臼	156	57	28.2
字旭台	115	42	28.7
字共和	94	34	28.7
字三日月	58	21	29.3
角田	630	229	41.1
字阿野呂	105	38	28.6
字大井分	109	40	25.7
字南学田	164	60	28.7
字継立	661	240	31.8
字日出	98	36	31.6
字御園	125	45	59.2
字南角田	62	23	27.4
字円山	58	21	31.0
字東山	22	8	27.3
字滝下	13	5	30.8
合計	11,272	4,096	36.3

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4％となっています。

一方で、「栗山公園」や「北の錦記念館」など、立ち寄りや観光周遊時に活用できる観光施設・宿泊施設があるほか、道内有数の規模を誇る「栗山秋まつり」が毎年開催されています。

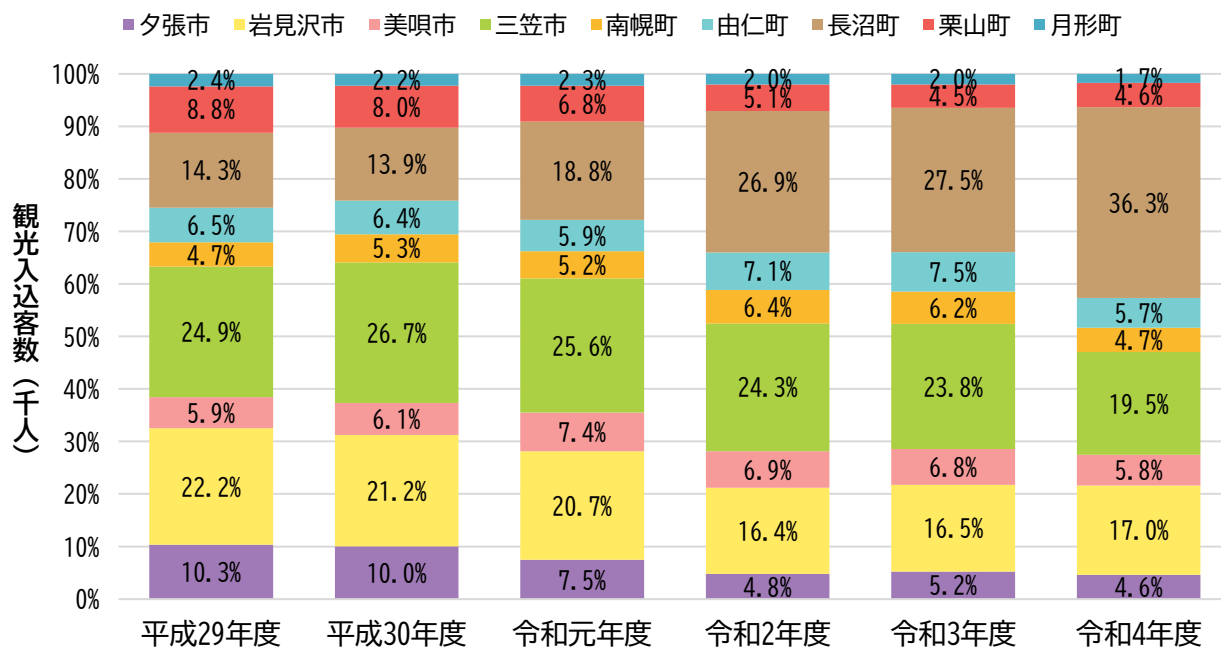
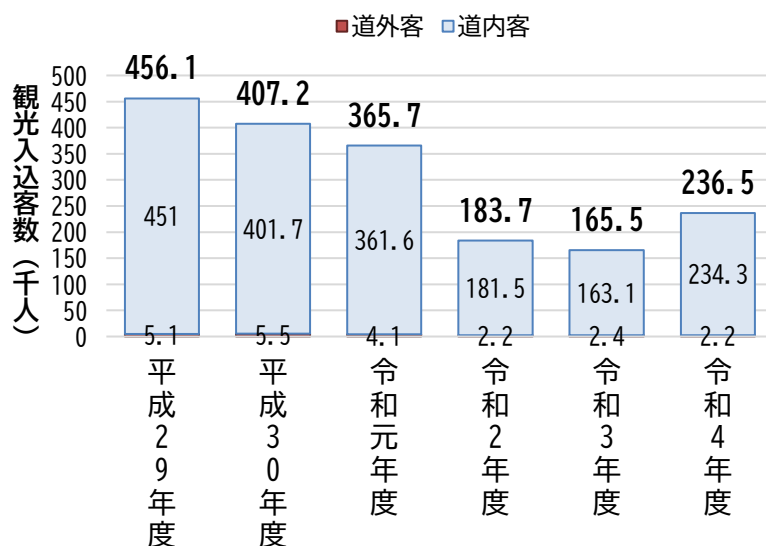


図 3-7 市町別観光入込客数割合



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

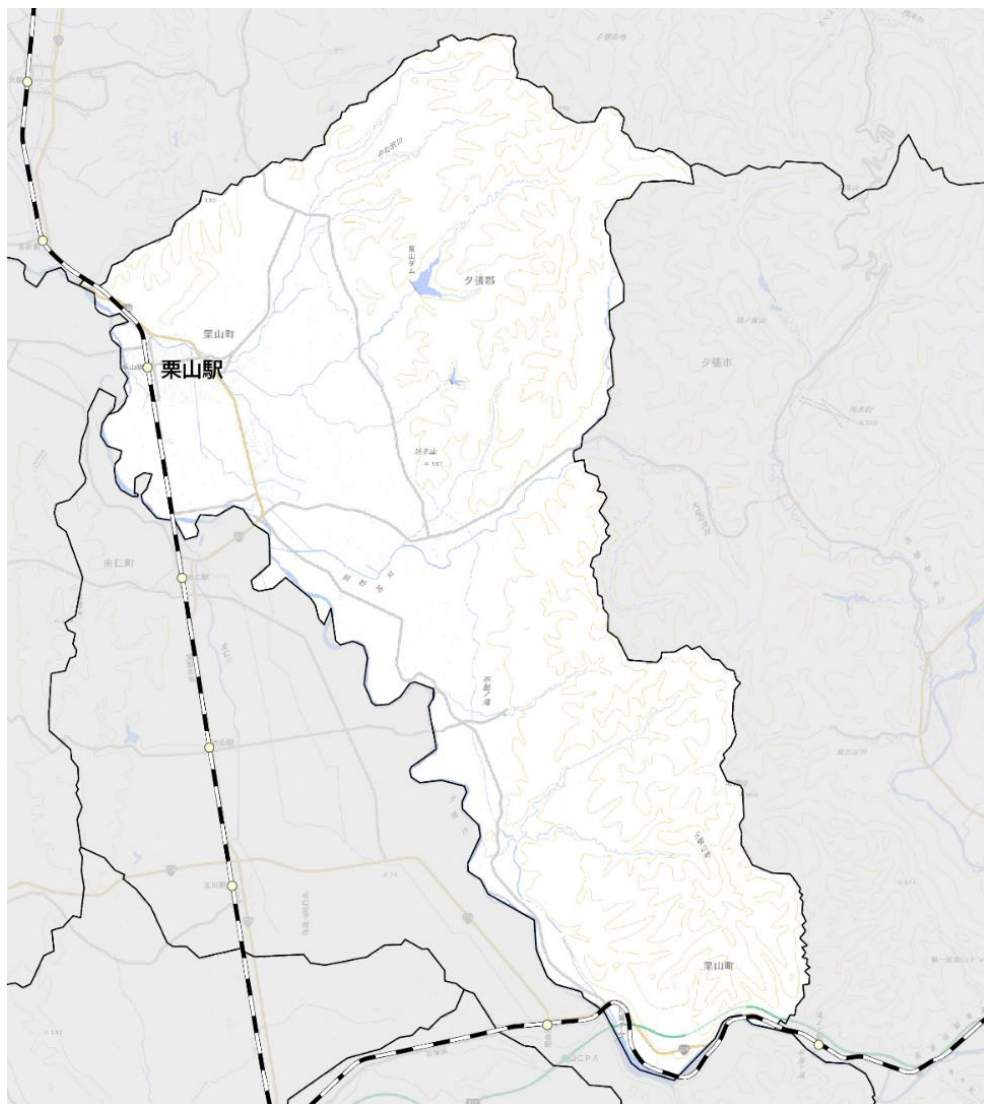
1) 鉄道

当町の鉄道は、北海道旅客鉄道株式会社（以下、ＪＲ北海道）の室蘭本線が運行しており、平成２８（２０１８）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、当町における鉄道の役割は、当町と岩見沢方面及び苫小牧方面を結ぶ広域的な交通ネットワークの役割を担っています。

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
			苫小牧方面	岩見沢方面	
室蘭本線	普通	岩見沢-糸井	1	-	1:38
	普通	岩見沢-苫小牧	6	6	1:22
	普通	岩見沢-追分	-	1	0:48



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

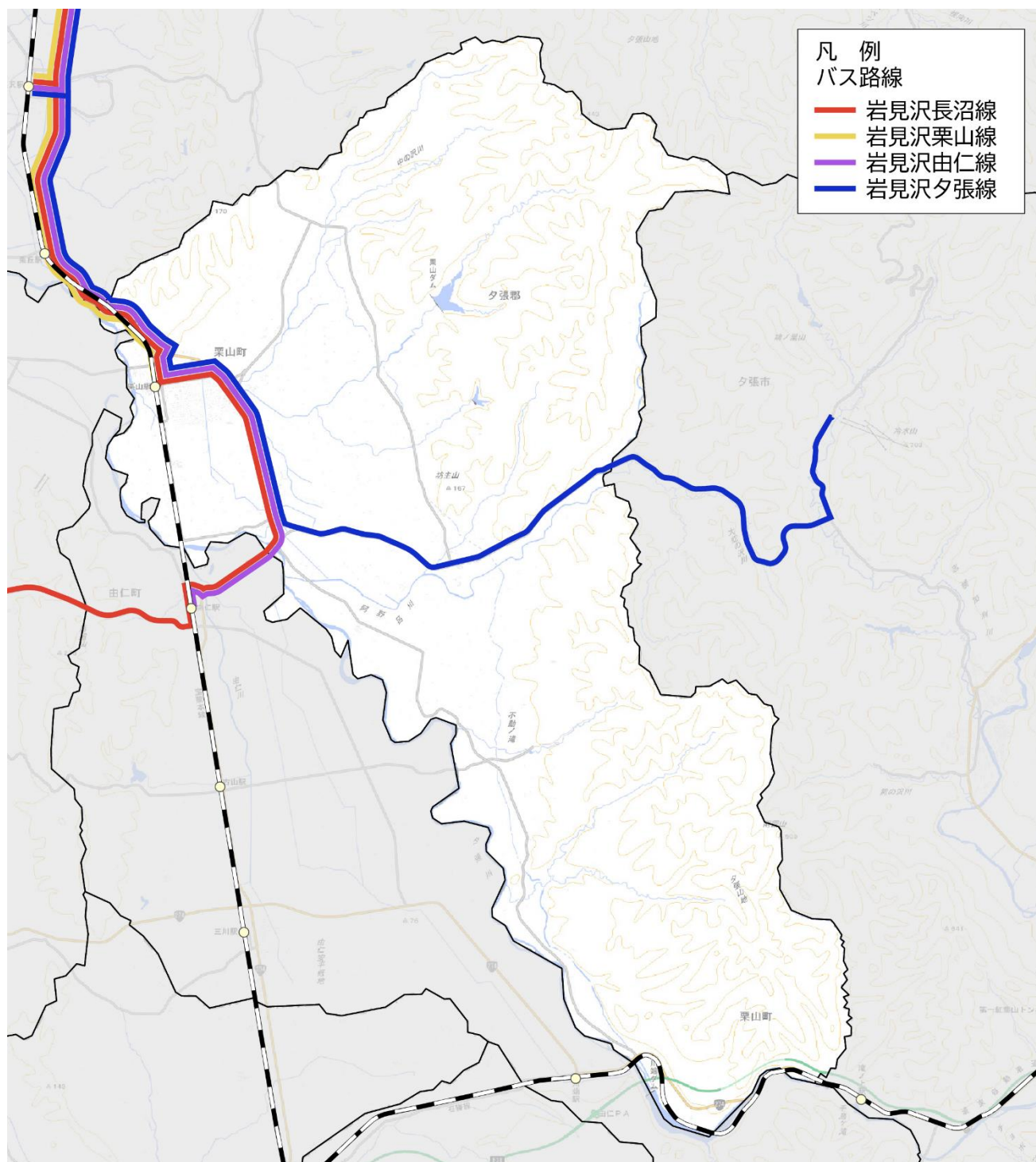
2) 路線バス

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

また、当町の路線バスの役割は、主に岩見沢方面及び由仁・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 路線バスの運行状況

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	
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	0:32
	-	-	-	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
岩見沢栗山線	岩見沢ターミナル	美園町	栗山駅	往 3	8:45	19:35	0:42
	栗山駅	美園町	岩見沢ターミナル	復 2	6:52	7:26	0:41
	岩見沢ターミナル	教大前	栗山駅	往 2	10:45	12:55	0:44
	栗山駅	教大前	岩見沢ターミナル	復 3	10:00	14:10	0:43
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
夕張線	岩見沢ターミナル	栗山駅	レースイリゾート	往 1	6:45	-	1:20
	レースイリゾート	栗山駅	岩見沢 ターミナル	復 1	18:52	-	1:19



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 路線バスの路線網

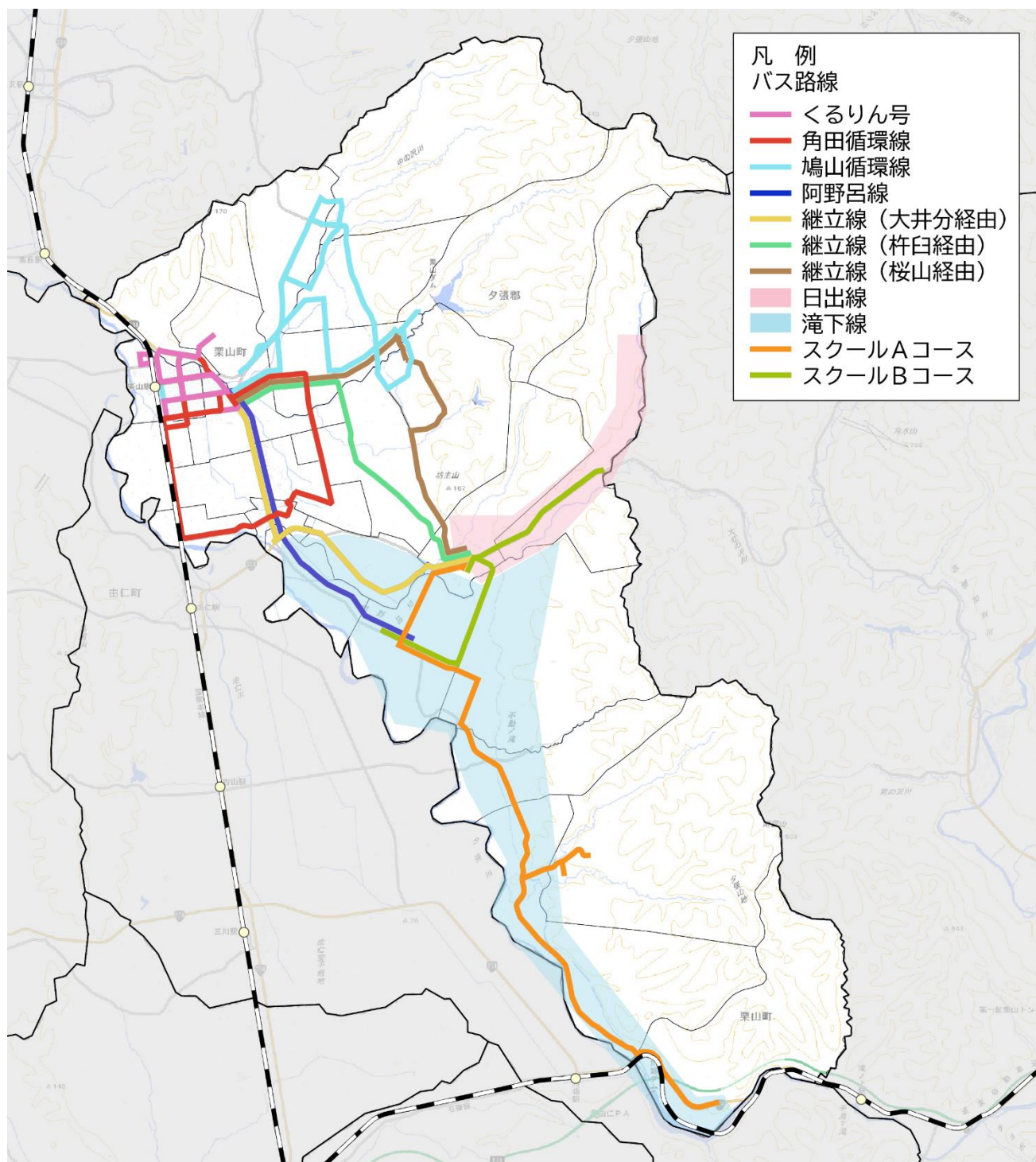
3) 栗山町が運行するもの

当町独自で、鉄道及び路線バスを補完する交通として、コミュニティバス、町営バスを運行しています。

コミュニティバスは市街地内の施設間を循環する交通の役割があり、町営バスは市街地部と郊外部を結ぶ役割があります。

表 3-5 栗山町が運行する公共交通の運行状況

路線・系統名	運行事業者	運行状況	利用対象	令和4年度 利用者数
コミュニティバス (くるりん号)	栗山交通 栗山ハイヤー	定時定路線	制限なし	17,409
角田循環線		定時定路線	制限なし	8,595
鳩山循環線		定時定路線	制限なし	
継立線		定時定路線	制限なし	
阿野呂線		定時定路線	制限なし	
日出線		定時定路線 ※一部予約制	制限なし	
滝下線		定時定路線 ※一部予約制	制限なし	
スクールAコース		定時定路線	制限なし	0
スクールBコース		定時定路線	制限なし	



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 栗山町が運行する公共交通網

(2) 移動支援等のソフト施策・事業

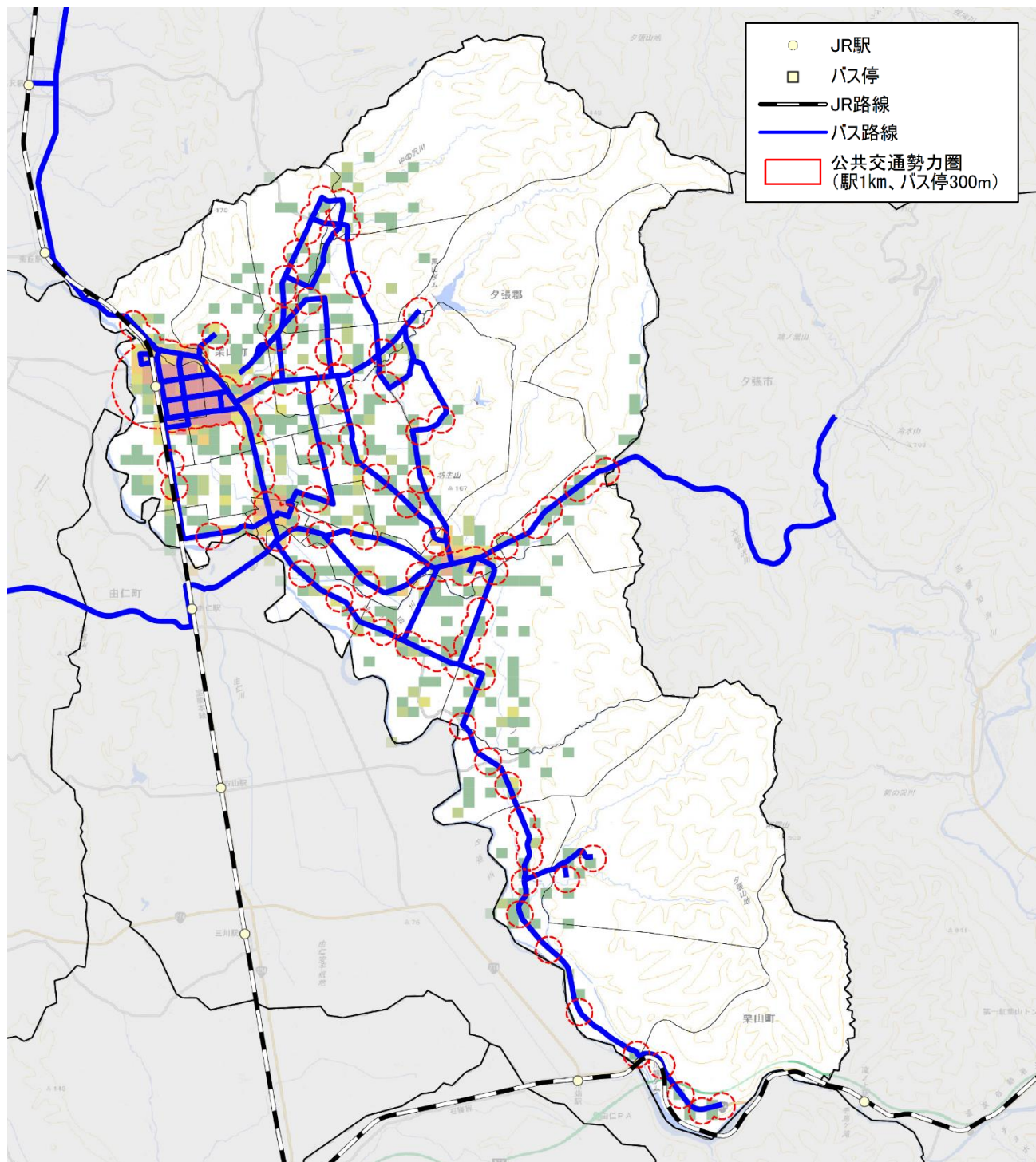
移動支援等に係る事業については以下3事業であり、事業費用は300万円規模となっています。

表 3-6 栗山町で実施しているその他移動支援策

事業名等	事業概要	R4実績 (千円)
運転免許自主返納支援助成	・対象者：65歳以上の町民 ・ハイヤー利用券又は町営バス回数券を交付（3年間） ・助成金額：（1）～（3）のいずれか （1）ハイヤー利用券（初乗り料金×24回） （2）ハイヤー利用券（初乗り料金×12回） ＋町営バス回数券（1,000円×7冊） （3）町営バス回数券（1,000円×14冊）	1,913
福祉ハイヤー利用料金助成	・対象者：住民税非課税世帯で、①身体障がい者手帳1級又は2級の下肢、体幹機能または視覚障がいの方、②身体障がい者・児であって、人工透析患者、③療育手帳A判定の方 ・初乗り利用料分のチケット交付 ・助成金額：550円×年間24枚	242
妊産婦検診・出産時の交通費助成	・対象者：栗山町に住民登録がある妊産婦 ・妊婦健診時、出産時、産婦検診時に受診した回数分（17回以内）の交通費を助成 ・助成金額：交通機関または自家用車利用 1回（往復）1,430円 ハイヤー利用 1回上限1万円 6回まで	817
合計		2,972

(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、路線バス及び栗山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 86.3%となっています。



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

図 3-12 公共交通勢力圏

表 3-7 各地区の公共交通カバー率

地区名	人 口 (人)	鉄道・路線バス・ 町営バスによる カバー人口 (人)	カバー率
松風	2,066	2,066	100.0%
中央	1,883	1,883	100.0%
錦	343	343	100.0%
桜丘	426	401	94.1%
朝日	1,599	1,599	100.0%
字富士	581	375	64.5%
字中里	919	844	91.8%
字湯地	551	467	84.8%
字森	6	0	0.0%
字鳩山	80	56	70.0%
字雨煙別	72	19	26.4%
字緑丘	67	15	22.4%
字北学田	126	44	34.9%
字本沢	0	0	0.0%
字桜山	83	36	43.4%
字杵臼	156	70	44.9%
字旭台	115	74	64.3%
字共和	94	37	39.4%
字三日月	58	19	32.8%
角田	630	496	78.7%
字阿野呂	105	83	79.0%
字大井分	109	47	43.1%
字南学田	164	74	45.1%
字継立	661	522	79.0%
字日出	98	65	66.3%
字御園	125	24	19.2%
字南角田	62	29	46.8%
字円山	58	26	44.8%
字東山	22	5	22.7%
字滝下	13	9	69.2%
合計	11,272	9,728	86.3%

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 庁内における現状と課題の整理

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（1/3）

意見交換先	結果概要
教育委員会	【スクールバス運行について】 ▪ スクールバスは中学校2路線、小学校4路線の計6路線運行 ▪ 登下校便のほか、郊外授業用バス路線（臨時便）、部活動の下校便を運行 ▪ 各路線の所要時間は1時間以内となるように設定 ▪ スクールバスの利用対象者は、統廃合の影響を受けた校区及び教育委員会で認めた地区に住んでいる子ども ▪ 中学校2路線、栗山小学校のコースは一般混乗を実施しているが、実績はない ▪ 文科省補助を活用しており、他の運行への活用は非常に縛りが強い ▪ 中学校路線は、中学校からの依頼により土日の運行も実施 ▪ 小学校路線も年に数回程度、小学校からの依頼により運行 【栗山高校について】 ▪ 町外の生徒を募集するために、北広島市までの路線の運行は重要 【要望・今後の状況等】 ▪ 部活動統合が発生した場合、隣町への送迎が発生することが想定 ▪ 居住地域が想定よりも広がってきており送迎が必要となっている ▪ 地域からの要望もあるが三日月地域、錦地域の子もたちの送迎として、路線バスに乗車できる制度などがあると良い ▪ コミュニティバスの運行時間帯が早くなると通学移動をカバーできる可能性はある ▪ また、他路線バスとの乗り継ぎも円滑になる 【その他】 ▪ 冬期の積雪による通行止め情報などは Google マップに落とし込み、関係機関同士で情報共有を図っている

表 4-2 庁舎内関係者との意見交換結果概要（2/3）

意見交換先	結果概要
建設課	【町営交通について】 ▪ 運転手の配置は交通事業者がシフトを組んで設定 ▪ 依頼した人数は確保していただける状況だが、運行ルート増やすことは厳しい ▪ 車両台数は、コミュニティバス・町営バスを含め十数台で運行 ▪ コミュニティバスの無料乗車日に利用は増えないが、無料乗車日を設定してくれているから利用する、という人も一定数いる ▪ 町営バスは利用者数が年々減少しており、改善が必要 【移動に係る要望について】 ▪ コミュニティバスの運行ルートを増やしてほしいとの要望がある ▪ 土日運行の要望があり、主に郊外部から市街地までの移動手段の確保が求められている ▪ 運行路線は、ドアトゥドアのニーズがあり、デマンド交通などへの切り替えも必要 ▪ バス車両の大きさに対して、需要が低減している傾向もあるため、車両のダウンサイジング化の検討も必要 ▪ JRと路線バスの接続、とりわけ朝・夕方の通学・通勤時間帯の接続性の確保は重要 【情報周知について】 ▪ 情報の周知が少ないという意見が地域懇談会で挙がることもある ▪ 現状は、特集を組むなど広報を活用した情報周知のほか、年に1回広報に時刻表を織り込み、主要施設への配架等を実施 ▪ デジタル面では町ホームページに掲載 ▪ デジタル周知の体制拡大の検討は重要

表 4-3 庁舎内関係者との意見交換結果概要（3/3）

意見交換先	結果概要
福祉課 福祉・子育て担当	【福祉有償運送について】 - 福祉有償運送は事業者で運行しており、車両2台を保有している1事業者が実施 - 福祉送迎として、放課後デイサービスや生涯福祉サービスを展開しており、その中の一部として、福祉有償運送を実施 - 障害を持っている方を対象に実施しており、南幌養護学校に通学する児童・生徒が送迎の対象 - 平日毎日6名の利用 - 福祉協議会で運行を協議の上、実施 【その他移動支援の状況】 - 要支援・要介護の送迎は町で整備していないが、介護施設等の送迎で対応 - 要支援・要介護からは、送迎の不足等の話は受けていない 【福祉ハイヤー利用料金の助成について】 - 肢体不自由の方を対象にタクシー券を交付 - 初乗り料金分のチケット（1枚550円）を年間24枚交付しており、約30人に交付 【その他助成制度について】 - 発達療育に関する通院・通所の交通費助成（約40名） - 回数上限はなく、発達療育を目的とした通院をしている子ども及び保護者1名を対象に半額助成 - 精神障がい者の方の通所作業所への交通費助成（約6名） - 回数上限はなく、半額助成 【子育て世代について】 - 町営バスを子育て世代が利用することはないと思われる - 認知はされているものの、免許を保有している割合が高く、自家用車で移動する方が多数 【その他】 - トドックは多くの町民が利用している - 民生委員から伺った高齢者の方の困りごとは、高齢者グループに情報提供している - 放課後の時間帯に、小学生は児童会館へ徒歩で移動し、帰りは保護者送迎

4-2 公共交通利用状況調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

当町が独自での運行するコミュニティバス及び町営バスの利用者の利用目的や乗継の有無、バス停別の利用状況などの詳細把握に向け、調査員の乗り込みによる調査を実施し、利用が多い区間や時間帯などの路線特性を把握し、各公共交通路線の方向性等の検討の基礎資料として整理することを目的としました。

2) 調査期間

令和5（2023）年11月20日（月）、11月22日（水）、11月24日（金）

3) 調査対象

調査対象は予約運行を除いた定時定路線です。

表 4-4 調査対象路線一覧

調査対象便	
くるりん号	全8便
角田循環線	全3便
鳩山循環線	全4便
継立線	全3便
阿野呂線	全2便
日出線※予約運行区間を除く	全5便

4) 調査方法

調査員が利用者の乗降状況をカウント、利用状況を回答する調査票をバス車内で配布し回収

くるりん号の利用状況調査にご協力をお願いします

【調査実施主体】：東山町 経営 企画課 地域政策担当：田嶋、金丸
 【調査実施機関】：日本データサービス㈱ 計測調査部：片岡、中野
 各質問について、該当箇所を指で折り込み、降車の際に調査員へお渡しください。

問1 利用目的
 ① 通勤(帰宅) ② 通学(帰宅) ③ 買い物(帰宅) ④ 通院(帰宅) ⑤ 私用(帰宅) ⑥ 観光(帰宅) ⑦ 業務(帰宅) ⑧ その他(帰宅)

問2 この乗り物に乗車する前の交通手段
 ① 徒歩 ② 自転車 ③ 自動車(運転) ④ 自動車(送迎) ⑤ J R ⑥ 路線バス ⑦ 都市間高速バス ⑧ タクシー ⑨ その他

問3 乗車バス停
 ① 栗山町 ② 新町 ③ 北区 ④ 岡山駅前 ⑤ 栗山公園 ⑥ 山の手 ⑦ エビッジ ⑧ 桜丘1丁目
 ⑨ 永徳寺前 ⑩ 役場入口 ⑪ 役場前 ⑫ スキップ前 ⑬ しゃるる ⑭ 朝日 ⑮ 日赤 ⑯ そらち前 ⑰ 緑広場
 ⑱ 中央2丁目 ⑲ 栗山小学校 ⑳ 中央4丁目 ㉑ 中央1丁目 ㉒ 松栄地 ㉓ 朝日4丁目 ㉔ 中里第2 ㉕ ロッソ前 ㉖ 栗山中学校入口

問4 降車バス停
 ① 栗山町 ② 新町 ③ 北区 ④ 岡山駅前 ⑤ 栗山公園 ⑥ 山の手 ⑦ エビッジ ⑧ 桜丘1丁目
 ⑨ 永徳寺前 ⑩ 役場入口 ⑪ 役場前 ⑫ スキップ前 ⑬ しゃるる ⑭ 朝日 ⑮ 日赤 ⑯ そらち前 ⑰ 緑広場
 ⑱ 中央2丁目 ⑲ 栗山小学校 ⑳ 中央4丁目 ㉑ 中央1丁目 ㉒ 松栄地 ㉓ 朝日4丁目 ㉔ 中里第2 ㉕ ロッソ前 ㉖ 栗山中学校入口

問5 この乗り物から降車した後の交通手段
 ① 徒歩 ② 自転車 ③ 自動車(運転) ④ 自動車(送迎) ⑤ J R ⑥ 路線バス ⑦ 都市間高速バス ⑧ タクシー ⑨ その他

問6 利用頻度
 ① ほぼ毎日 ② 週に2日以上 ③ 週に1日 ④ 月に1回 ⑤ 月に1回以下 ⑥ 月に1回以下 ⑦ 月に1回以下 ⑧ 月に1回以下 ⑨ 月に1回以下 ⑩ 月に1回以下 ⑪ 月に1回以下 ⑫ 月に1回以下 ⑬ 月に1回以下 ⑭ 月に1回以下 ⑮ 月に1回以下 ⑯ 月に1回以下 ⑰ 月に1回以下 ⑱ 月に1回以下 ⑲ 月に1回以下 ⑳ 月に1回以下 ㉑ 月に1回以下 ㉒ 月に1回以下 ㉓ 月に1回以下 ㉔ 月に1回以下 ㉕ 月に1回以下 ㉖ 月に1回以下 ㉗ 月に1回以下 ㉘ 月に1回以下 ㉙ 月に1回以下 ㉚ 月に1回以下 ㉛ 月に1回以下 ㉜ 月に1回以下 ㉝ 月に1回以下 ㉞ 月に1回以下 ㉟ 月に1回以下 ㊱ 月に1回以下 ㊲ 月に1回以下 ㊳ 月に1回以下 ㊴ 月に1回以下 ㊵ 月に1回以下 ㊶ 月に1回以下 ㊷ 月に1回以下 ㊸ 月に1回以下 ㊹ 月に1回以下 ㊺ 月に1回以下 ㊻ 月に1回以下 ㊼ 月に1回以下 ㊽ 月に1回以下 ㊾ 月に1回以下 ㊿ 月に1回以下

問7 免許保有状況
 ① 持っている ② 持っている ③ 持っている ④ 持っている ⑤ 持っている ⑥ 持っている ⑦ 持っている ⑧ 持っている ⑨ 持っている ⑩ 持っている ⑪ 持っている ⑫ 持っている ⑬ 持っている ⑭ 持っている ⑮ 持っている ⑯ 持っている ⑰ 持っている ⑱ 持っている ⑲ 持っている ⑳ 持っている ㉑ 持っている ㉒ 持っている ㉓ 持っている ㉔ 持っている ㉕ 持っている ㉖ 持っている ㉗ 持っている ㉘ 持っている ㉙ 持っている ㉚ 持っている ㉛ 持っている ㉜ 持っている ㉝ 持っている ㉞ 持っている ㉟ 持っている ㊱ 持っている ㊲ 持っている ㊳ 持っている ㊴ 持っている ㊵ 持っている ㊶ 持っている ㊷ 持っている ㊸ 持っている ㊹ 持っている ㊺ 持っている ㊻ 持っている ㊼ 持っている ㊽ 持っている ㊾ 持っている ㊿ 持っている

問8 性別
 ① 男性 ② 女性 ③ 回答しない ④ 中学生以下 ⑤ 高校生 ⑥ 18～64歳 ⑦ 65～69歳 ⑧ 70～74歳 ⑨ 75歳以上

問9 年齢
 ① 18～64歳 ② 65～69歳 ③ 70～74歳 ④ 75歳以上

【調査員記入欄】
 時 分 発 路線・系統名
 乗車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34
 降車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34
 乗車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34
 降車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34

図 4-1 くるりん号の調査票

町営バスの利用状況調査にご協力をお願いします

【調査実施主体】：東山町 経営 企画課 地域政策担当：田嶋、金丸
 【調査実施機関】：日本データサービス㈱ 計測調査部：片岡、中野
 各質問について、該当箇所を指で折り込み、降車の際に調査員へお渡しください。

問1 利用目的
 ① 通勤(帰宅) ② 通学(帰宅) ③ 買い物(帰宅) ④ 通院(帰宅) ⑤ 私用(帰宅) ⑥ 観光(帰宅) ⑦ 業務(帰宅) ⑧ その他(帰宅)

問2 この乗り物に乗車する前の交通手段
 ① 徒歩 ② 自転車 ③ 自動車(運転) ④ 自動車(送迎) ⑤ J R ⑥ 路線バス ⑦ 都市間高速バス ⑧ タクシー ⑨ その他

問3 この乗り物から降車した後の交通手段
 ① 徒歩 ② 自転車 ③ 自動車(運転) ④ 自動車(送迎) ⑤ J R ⑥ 路線バス ⑦ 都市間高速バス ⑧ タクシー ⑨ その他

問4 お住まいの地域
 ① 朝日 ② 松風 ③ 中央 ④ 錦 ⑤ 桜丘 ⑥ 富士 ⑦ 中里 ⑧ 南中里
 ⑨ 湯地 ⑩ 森 ⑪ 鳩山 ⑫ 雨庭別 ⑬ 緑丘 ⑭ 北字田 ⑮ 角田 ⑯ 桜山
 ⑰ 井田 ⑱ 旭台 ⑲ 共和 ⑳ 三日月 ㉑ 大井戸 ㉒ 阿野呂 ㉓ 継立 ㉔ 南字田
 ㉕ 日出 ㉖ 御国 ㉗ 南角田 ㉘ 円山 ㉙ 東山 ㉚ 滝下

問5 乗車している便
 ① 1便 ② 2便 ③ 3便 ④ 4便 ⑤ 5便 ⑥ 6便

問6 利用時に感じている不便
 ① 不便はない ② 乗車時間がかかる ③ 乗車料が高い ④ 乗車時間が長い ⑤ 乗車時間が長い ⑥ 乗車時間が長い ⑦ 乗車時間が長い ⑧ 乗車時間が長い ⑨ 乗車時間が長い ⑩ 乗車時間が長い ⑪ 乗車時間が長い ⑫ 乗車時間が長い ⑬ 乗車時間が長い ⑭ 乗車時間が長い ⑮ 乗車時間が長い ⑯ 乗車時間が長い ⑰ 乗車時間が長い ⑱ 乗車時間が長い ⑲ 乗車時間が長い ⑳ 乗車時間が長い ㉑ 乗車時間が長い ㉒ 乗車時間が長い ㉓ 乗車時間が長い ㉔ 乗車時間が長い ㉕ 乗車時間が長い ㉖ 乗車時間が長い ㉗ 乗車時間が長い ㉘ 乗車時間が長い ㉙ 乗車時間が長い ㉚ 乗車時間が長い ㉛ 乗車時間が長い ㉜ 乗車時間が長い ㉝ 乗車時間が長い ㉞ 乗車時間が長い ㉟ 乗車時間が長い ㊱ 乗車時間が長い ㊲ 乗車時間が長い ㊳ 乗車時間が長い ㊴ 乗車時間が長い ㊵ 乗車時間が長い ㊶ 乗車時間が長い ㊷ 乗車時間が長い ㊸ 乗車時間が長い ㊹ 乗車時間が長い ㊺ 乗車時間が長い ㊻ 乗車時間が長い ㊼ 乗車時間が長い ㊽ 乗車時間が長い ㊾ 乗車時間が長い ㊿ 乗車時間が長い

問7 利用頻度
 ① ほぼ毎日 ② 週に2日以上 ③ 週に1日 ④ 月に1回 ⑤ 月に1回以下 ⑥ 月に1回以下 ⑦ 月に1回以下 ⑧ 月に1回以下 ⑨ 月に1回以下 ⑩ 月に1回以下 ⑪ 月に1回以下 ⑫ 月に1回以下 ⑬ 月に1回以下 ⑭ 月に1回以下 ⑮ 月に1回以下 ⑯ 月に1回以下 ⑰ 月に1回以下 ⑱ 月に1回以下 ⑲ 月に1回以下 ⑳ 月に1回以下 ㉑ 月に1回以下 ㉒ 月に1回以下 ㉓ 月に1回以下 ㉔ 月に1回以下 ㉕ 月に1回以下 ㉖ 月に1回以下 ㉗ 月に1回以下 ㉘ 月に1回以下 ㉙ 月に1回以下 ㉚ 月に1回以下 ㉛ 月に1回以下 ㉜ 月に1回以下 ㉝ 月に1回以下 ㉞ 月に1回以下 ㉟ 月に1回以下 ㊱ 月に1回以下 ㊲ 月に1回以下 ㊳ 月に1回以下 ㊴ 月に1回以下 ㊵ 月に1回以下 ㊶ 月に1回以下 ㊷ 月に1回以下 ㊸ 月に1回以下 ㊹ 月に1回以下 ㊺ 月に1回以下 ㊻ 月に1回以下 ㊼ 月に1回以下 ㊽ 月に1回以下 ㊾ 月に1回以下 ㊿ 月に1回以下

問8 免許保有状況
 ① 持っている ② 持っている ③ 持っている ④ 持っている ⑤ 持っている ⑥ 持っている ⑦ 持っている ⑧ 持っている ⑨ 持っている ⑩ 持っている ⑪ 持っている ⑫ 持っている ⑬ 持っている ⑭ 持っている ⑮ 持っている ⑯ 持っている ⑰ 持っている ⑱ 持っている ⑲ 持っている ⑳ 持っている ㉑ 持っている ㉒ 持っている ㉓ 持っている ㉔ 持っている ㉕ 持っている ㉖ 持っている ㉗ 持っている ㉘ 持っている ㉙ 持っている ㉚ 持っている ㉛ 持っている ㉜ 持っている ㉝ 持っている ㉞ 持っている ㉟ 持っている ㊱ 持っている ㊲ 持っている ㊳ 持っている ㊴ 持っている ㊵ 持っている ㊶ 持っている ㊷ 持っている ㊸ 持っている ㊹ 持っている ㊺ 持っている ㊻ 持っている ㊼ 持っている ㊽ 持っている ㊾ 持っている ㊿ 持っている

問9 免許保有状況
 ① 持っている ② 持っている ③ 持っている ④ 持っている ⑤ 持っている ⑥ 持っている ⑦ 持っている ⑧ 持っている ⑨ 持っている ⑩ 持っている ⑪ 持っている ⑫ 持っている ⑬ 持っている ⑭ 持っている ⑮ 持っている ⑯ 持っている ⑰ 持っている ⑱ 持っている ⑲ 持っている ⑳ 持っている ㉑ 持っている ㉒ 持っている ㉓ 持っている ㉔ 持っている ㉕ 持っている ㉖ 持っている ㉗ 持っている ㉘ 持っている ㉙ 持っている ㉚ 持っている ㉛ 持っている ㉜ 持っている ㉝ 持っている ㉞ 持っている ㉟ 持っている ㊱ 持っている ㊲ 持っている ㊳ 持っている ㊴ 持っている ㊵ 持っている ㊶ 持っている ㊷ 持っている ㊸ 持っている ㊹ 持っている ㊺ 持っている ㊻ 持っている ㊼ 持っている ㊽ 持っている ㊾ 持っている ㊿ 持っている

問10 性別
 ① 男性 ② 女性 ③ 回答しない ④ 中学生以下 ⑤ 高校生 ⑥ 18～64歳 ⑦ 65～69歳 ⑧ 70～74歳 ⑨ 75歳以上

問11 年齢
 ① 18～64歳 ② 65～69歳 ③ 70～74歳 ④ 75歳以上

【調査員記入欄】
 時 分 発 路線・系統名
 乗車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34
 降車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34
 乗車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34
 降車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34

図 4-2 町営バスの調査票

(2) 調査結果概要

1) 路線別利用状況

- ・どの路線においても、国の補助基準である 2.0 人/便を上回っています。
- ・各路線の利用者数の多い便をみると、通勤・通学時間帯や買物における午前中の移動、帰りの午後
の移動時間帯となっており、生活交通として重要な役割を担っていると想定されます。
- ・くるりん号の乗車降車状況は「役場入口」や「松栄団地」、「日赤」、「栗山駅」などの停留所で乗り
降りが多い状況です。

表 4-5 調査時の路線別利用状況

路線名	便数	利用者数	1 便あたり 利用者数	最も利用者数の多い便			
くるりん号	8 便/日	151 人/日	18.9 人/便	10:00	栗山駅	発	30 人/便
角田循環線	3 便/日	11 人/日	3.7 人/便	16:30	栗山駅	発	6 人/便
鳩山循環線	4 便/日	16 人/日	4.0 人/便	14:40	栗山駅	発	9 人/便
阿野呂線	2 便/日	6 人/日	3.0 人/便	8:05 13:00	南学田公民館 栗山駅	発 発	3 人/便 3 人/便
継立線	3 便/日	14 人/日	4.7 人/便	7:50	南部公民館	発	8 人/便
日出線	5 便/日	21 人/日	4.2 人/便	9:50	南部公民館	発	7 人/便

表 4-6 くるりん号における乗車と降車の状況

乗車 \ 降車	乗車																									合計		
	栗山駅	新町	北区	岡山砂利前	桜丘2丁目	栗山公園	山の手	エコビレッジ	桜丘1丁目	永禅寺前	役場入口	役場前	スキップ前	しゃるる	朝日3丁目	日赤	そらち前	ご縁広場	中央2丁目	栗山小学校	中央4丁目	どうえい団地	松栄団地	朝日4丁目	中里代2		ローソン前	栗山中学校入口
栗山駅			1									1			2			2				2	3	1			2	14
新町											1				1													2
北区											2																	2
岡山砂利前																												
桜丘2丁目																												
栗山公園															1													1
山の手											1				1													2
エコビレッジ																												
桜丘1丁目												1			1				1									3
永禅寺前															1													1
役場入口															2			1	1		2	8	12	3				29
役場前																		1	1		1		1					3
スキップ前	2																											2
しゃるる	1																		1								1	3
朝日3丁目															1	1							1	1			1	5
日赤	3										1			2			1	4	2			3		1				17
そらち前																												
ご縁広場		1				1																1		1				4
中央2丁目											3																	3
栗山小学校																1			1								1	3
中央4丁目																1		4									1	6
どうえい団地											1				2		2	3										8
松栄団地	2										1	1			5	1	3	7						1			2	23
朝日4丁目	1										1				1		3	1										7
中里第2											1				3													4
ローソン前																												
栗山中学校入口	6																	1										7
	15	1	1			1					12	2	1	2	3	20	3	18	20		3	14	17	8			8	149

2) 利用状況

- ・年齢構成は「75歳以上」が主な利用者となっているほか、中学生以下の利用もみられます。
- ・利用目的は主に「通学」、「買物」、「通院」、「私用」となっており、利用頻度も「ほぼ毎日」、「週に2日以上」、「週に1日」の割合が多いことから、生活交通として重要な役割を担っています。
- ・町営バス利用時の不満は「時間が合わない」ことや「停留所が遠い」ことなどが挙げられています。

表 4-7 利用者の年齢構成

	くるりん号 (n=150)	角田循環線 (n=11)	鳩山循環線 (n=14)	阿野呂線 (n=5)	継立線 (n=16)	日出線 (n=23)
中学生以下	1.3%	0.0%	64.3%	0.0%	12.5%	4.3%
高校生	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%
18～64歳	8.0%	9.1%	14.3%	20.0%	12.5%	17.4%
65～69歳	4.7%	0.0%	0.0%	0.0%	18.8%	8.7%
70～74歳	16.0%	27.3%	0.0%	0.0%	12.5%	17.4%
75歳以上	70.0%	63.6%	21.4%	80.0%	18.8%	52.2%

表 4-8 回答時の利用目的

	くるりん号 (n=150)	角田循環線 (n=11)	鳩山循環線 (n=16)	阿野呂線 (n=6)	継立線 (n=18)	日出線 (n=21)
通勤	1.3%	9.1%	12.5%	16.7%	5.6%	9.5%
通学	1.3%	0.0%	56.3%	0.0%	44.4%	0.0%
買物	52.0%	36.4%	0.0%	33.3%	16.7%	52.4%
通院	24.7%	18.2%	18.8%	50.0%	11.1%	9.5%
私用	16.0%	36.4%	6.3%	0.0%	22.2%	23.8%
観光	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%
業務	0.7%	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

表 4-9 回答者の利用頻度

	くるりん号 (n=147)	角田循環線 (n=11)	鳩山循環線 (n=16)	阿野呂線 (n=6)	継立線 (n=16)	日出線 (n=19)
ほぼ毎日	8.8%	9.1%	68.8%	16.7%	56.3%	0.0%
週に2日以上	51.0%	45.5%	12.5%	83.3%	18.8%	31.6%
週に1日	28.6%	36.4%	12.5%	0.0%	25.0%	52.6%
月に1日	8.8%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%
めったに利用しない	2.7%	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	10.5%

表 4-10 町営バス利用時の不満

	角田循環線 (n=11)	鳩山循環線 (n=14)	阿野呂線 (n=6)	継立線 (n=14)	日出線 (n=18)
不満はない	72.7%	35.7%	16.7%	78.6%	33.3%
栗山駅行の時間が合わない	9.1%	7.1%	0.0%	0.0%	5.6%
自宅帰りの時間が合わない	18.2%	7.1%	50.0%	14.3%	22.2%
ルートが分かりにくい	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%
運賃が高い	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%
停留所が遠い	0.0%	42.9%	0.0%	0.0%	0.0%
乗継がしにくい	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
土日祝日が運休	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%
乗車時間が長い	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%

4-3 栗山町のバス交通に関するアンケート

(1) 調査概要

1) 調査目的

栗山町民の交通行動や地域交通へのニーズ、また、新たな交通システムの利用可能性などを把握するためにアンケート調査を実施し、バス路線の見直しやサービス改善に向けた検討を行う際の基礎資料を得ることを目的としました。

2) 調査期間

平成31（2019）年2月1日（金）～2月28日（木）

3) 調査対象

栗山町在住の方：5,093名

4) 調査方法

郵送による調査票の配布

返信用封筒、町営バス内での回収、町内6施設のいずれかの方法で回収

5) 回収数

回答数：2,761件（回答率：54.21%）

地区別	回答数	地域別	回答数
栗山市街地区	1,178	朝日	306
		松風	428
		中央	444
栗山市街地区 周辺地域	712	錦	89
		桜丘	143
		富士	121
		中里	162
		南中里	3
		湯地	112
		森	3
		鳩山	21
		雨煙別	22
		緑丘	6
		北学田	30
角田市街地区	145	角田	145

地区別	回答数	地域別	回答数
角田市街地区 周辺地域	212	桜山	27
		杵臼	41
		旭台	45
		共和	31
		三日月	20
		大井分	27
		阿野呂	21
継立市街地区	181	継立	181
継立市街地区 周辺地域	164	南学田	57
		日出	34
		御園	33
		南角田	7
		円山	22
		東山	1
		滝下	10
未記入	169	未記入	169
総計	2,761	総計	2,761

(2) 調査結果概要

1) 回答者属性

- ・「免許を保有していない方」の年齢構成は「75歳以上」が70.6%です。
- ・町営バスを「利用したことがある」方のうち、52.8%の方が無料乗車の日を「知っている」状況ですが、約半数の方は「知らない」状況です。
- ・町営バスを「利用したことがない」方の約9割は無料乗車の日を「知らない」状況です。

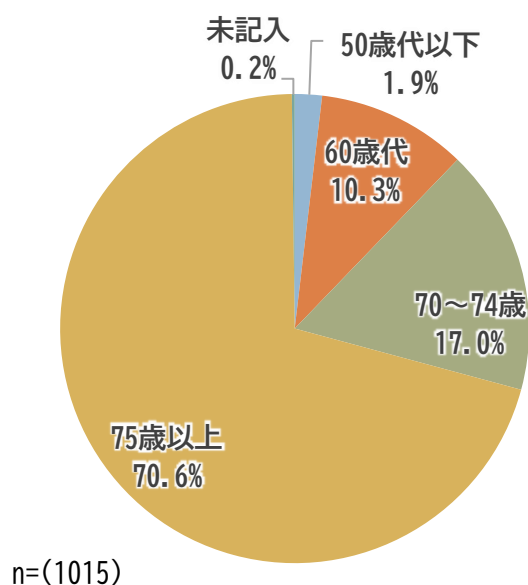


図 4-3 免許を持っていない方の年齢構成

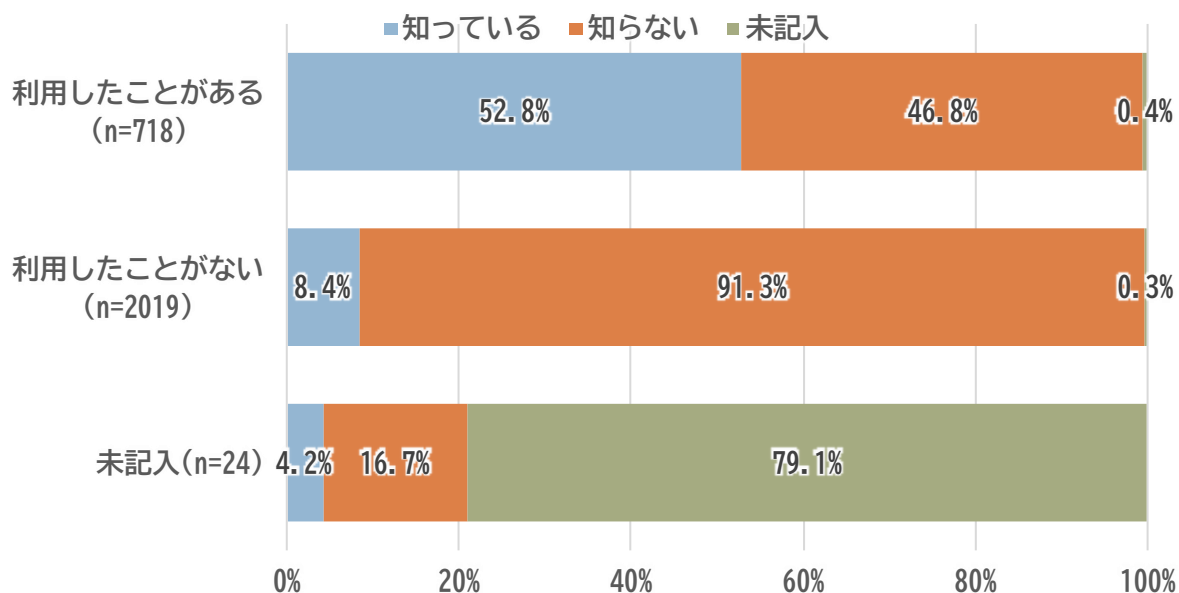


図 4-4 バス利用状況と町営バス「無料の日」の認知度

2) 町営バス・コミュニティバスの利用状況

- ・利用頻度は、日常的な利用と考えられる「ほぼ毎日」、「週に3、4回」、「週に1、2回」の合計で44.1%です。
- ・利用目的は「通院」が44.6%、「買物」が43.2%であり、利用目的の9割近くを占めており、「通学・通勤」などの他の目的での利用は少ない状況です。
- ・バスサービスの満足度は「満足」、「やや満足」の合計で40.3%ですが、「不満」、「やや不満」の合計で22.9%となっており「日中の本数が少ない」ことや「運行ルートがわかりにくい」ことなどが不満の項目として挙げられています。
- ・バスを利用しない理由は「自家用車の方が便利」や「徒歩・自転車で十分」、「家族などが送迎してくれる」が多い一方で、「運行時間が合わない」や「バス停留所まで遠い」、「目的地まで行きにくい」などの要望が挙がっています。

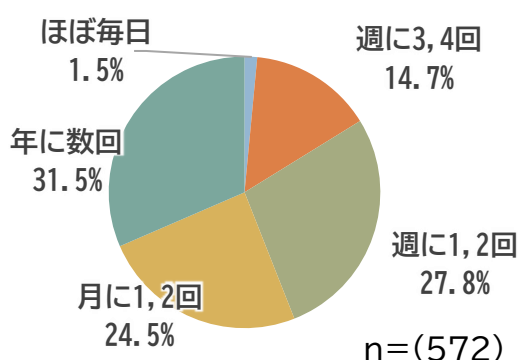


図 4-5 町営バス・コミュニティバスを利用する頻度

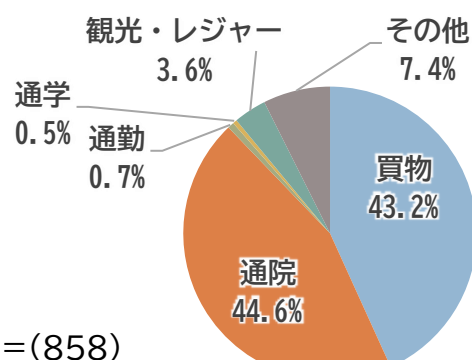


図 4-6 町営バス・コミュニティバスの利用目的

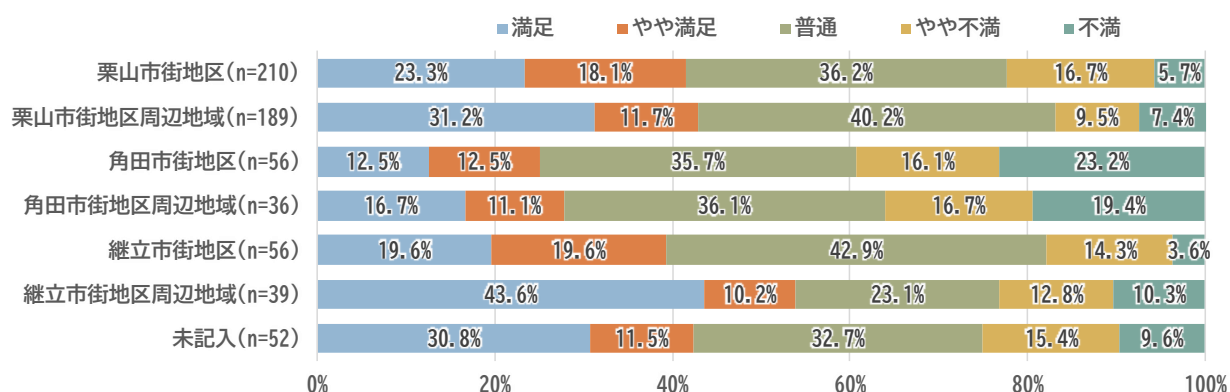


図 4-7 地区別のバスサービスの満足度

表 4-11 不満の理由

項目	比率 (%)
朝夕の本数が少ない	22.2
日中の本数が少ない	34.0
運行ルートがわかりにくい	27.5
料金が安い	6.8
バス停留所が遠い	26.4
他の交通機関への乗り継ぎがしづらい	14.1
その他	16.9

表 4-12 バスを利用しない理由

項目	比率 (%)
目的地まで行きにくい	11.6
バス停留所まで遠い	12.0
運行時間が合わない	15.0
運賃が高い	1.2
利用(乗車)方法がわからない	8.2
自家用車の方が便利	64.8
徒歩・自転車で十分	23.6
家族などが送迎してくれる	20.0
バスの乗り降りがしづらい	2.5
その他	4.3

3) 今後の交通手段

- ・ 5年後に交通手段が「変化ある」想定の方は40.2%であり、「バス」や「タクシー」などの公共交通への変化が想定されています。
- ・ 町営バス・コミュニティバスに必要な取組として「路線図や時刻表等を周知・PRする」や「バスの運行本数を増やす」、「バス停留所の見直しをする」などが要望となっています。
- ・ 運行サービス改善時の利用意向は「利用する」と考えている方が60.0%です。

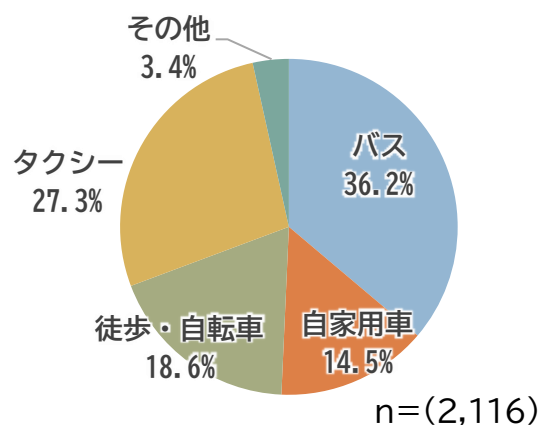


図 4-8 5年後に利用が想定される交通手段

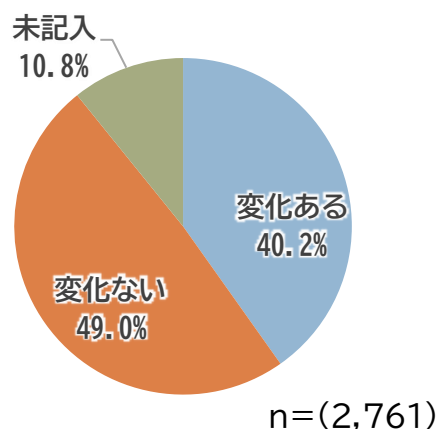


図 4-9 5年後に交通手段が変化するか

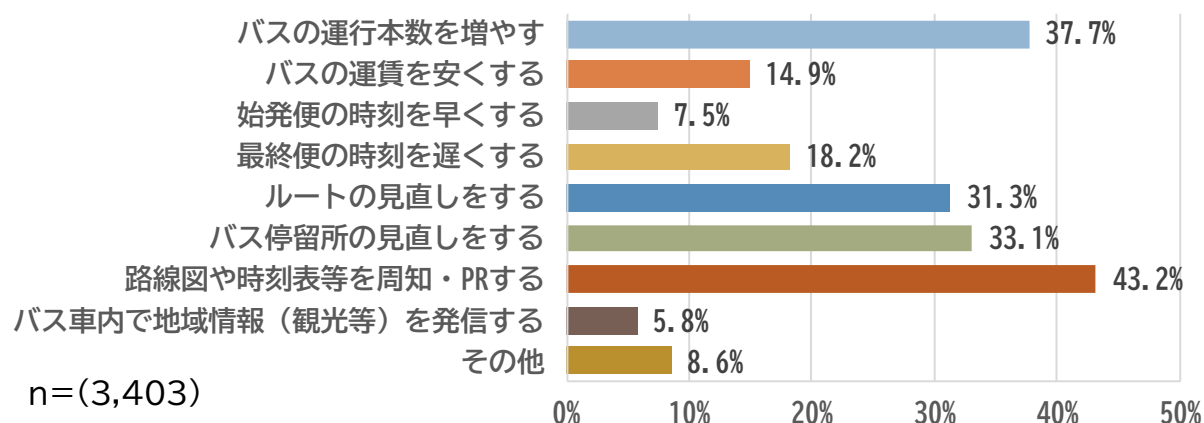


図 4-10 町営バス・コミュニティバスに必要な取組

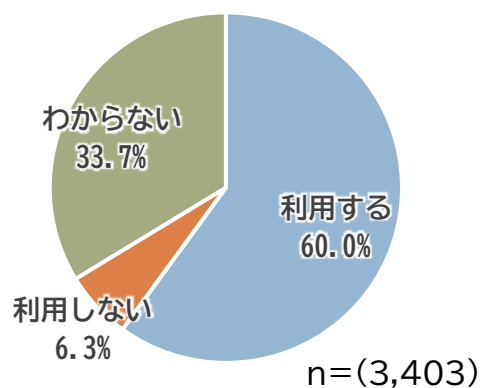


図 4-11 運行サービス改善時の利用意向

5. 計画期間内で解決すべき課題(重点課題)

計画期間内で解決を目指す課題として、下記の3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円滑な町内移動手段の確保

当町が独自に運行する公共交通は、コミュニティバスにおいて市街地内の施設間を結ぶ移動手段としての役割、町営バスにおいて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、居住地によらず町内の生活関連施設まで移動するための重要な交通となっており、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も重要であるため、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などに留意して、町内の移動手段を整備する必要があります。

(2) 自治体間を跨いだ生活圏までの交通ネットワークの維持・確保

交通事業者が運行する公共交通は、町外の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、町外の生活圏までの公共交通による繋がりが途切れないよう運行内容については柔軟な考えを持ち、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・確保に取り組む必要があります。

(3) 公共交通を必要とする方々への生活の足が安定的に確保されるようなサービスの提供

主な移動手段が自動車であることや公共交通利用者のニーズの多様化が進み、公共交通の利用者の大幅な改善は難しい状況です。

一方で、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の方々は移動手段が限定化されているため、公共交通による移動支援を図ることが重要です。

そのため、通学世代や自動車のない高齢者世帯などの方々を主な公共交通の利用者ターゲットと定め、重点的に公共交通サービスを提供することが必要です。

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。

上記を踏まえた上で、安定的な公共交通サービス提供体制を維持するには、行政単独もしくは交通事業者単独での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、栗山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、持続可能な栗山町地域公共交通網の形成に向けた体制を構築する必要もあります。

6. 基本理念及び基本方針

6-1 基本方針

基本方針

地域の交通資源を活かし、みんなが心豊かに暮らせる
持続可能な地域公共交通網の構築

6-2 基本方針の実現に向けた目標

目標Ⅰ

町内の居住地によらず円滑な町内移動の確保

- ・今後も当町で安心して生活していくためには、町内の居住場所によらず円滑に町内を移動できる公共交通の整備が必要です。
- ・また、円滑に移動できる公共交通の整備にあたっては、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もあります。
- ・そのため、交通事業者が運行する公共交通に加え、町独自でモビリティを運行するなどの移動手段の選択肢の充実を図り、円滑な町内移動の確保に努めます。

目標Ⅱ

町外の生活圏との交通ネットワークの確保

- ・目標Ⅰと同様に、当町で生活し続けるためには、町外の生活圏までの移動手段の確保は必要不可欠です。
- ・そのため、交通事業者が運行する公共交通路線の運行維持に寄与する施策展開に努めるほか、必要に応じて町外の生活圏までの移動ニーズを踏まえ、交通事業者ではカバーしきれない交通ネットワークについても、町独自のモビリティや周辺自治体と連携した交通ネットワークの確保に努めます。

目標Ⅲ

必要とする方への公共交通サービス提供

- ・当町で免許を持たない方は4割近く居住しており、世代や世帯によっては公共交通に頼らざるを得ない町民がいることが想定されます。
- ・そのため、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。

6-3 目標に紐づく実施事業

本計画は3つの目標と10の施策により推進します。

目標Ⅰ	町内の居住地によらず円滑な町内移動の確保
施策①	コミュニティバスによる円滑な市街地循環性の確保
施策②	町営バスによる郊外部からの町内生活圏までの移動手段の確保
施策③	各モビリティが補完し合うことによる持続的な町内移動環境の提供

目標Ⅱ	町外の生活圏との交通ネットワークの確保
施策④	町民ニーズや移動実態に応じた広域的な交通ネットワークの確保
施策⑤	移動ニーズを踏まえた広域的な交通ネットワークの補完
施策⑥	周辺自治体と連携した広域的な交通ネットワークの確保

目標Ⅲ	必要とする方への公共交通サービス提供
施策⑦	情報面における公共交通サービスの提供
施策⑧	ニーズの着実な把握に向けた各種調査の実施
施策⑨	I C Tを活用し公共交通利用者に合わせたサービス提供
施策⑩	持続的なサービス提供に向けた関係者連携

6-4 栗山町地域公共交通網のあり方

施策④：

町民ニーズや移動実態に
応じた広域的な交通
ネットワークの確保

- 【広域幹線系統】
- ・JR室蘭本線
- 【地域間幹線系統】
- ・岩見沢栗山線
- ・岩見沢由仁線
- ・岩見沢長沼線
- 【広域交通】
- ・岩見沢夕張線

施策①：

コミュニティバスによる
円滑な市街地循環性の確保

- 【地域内フィーダー系統】
- ・くるりん号

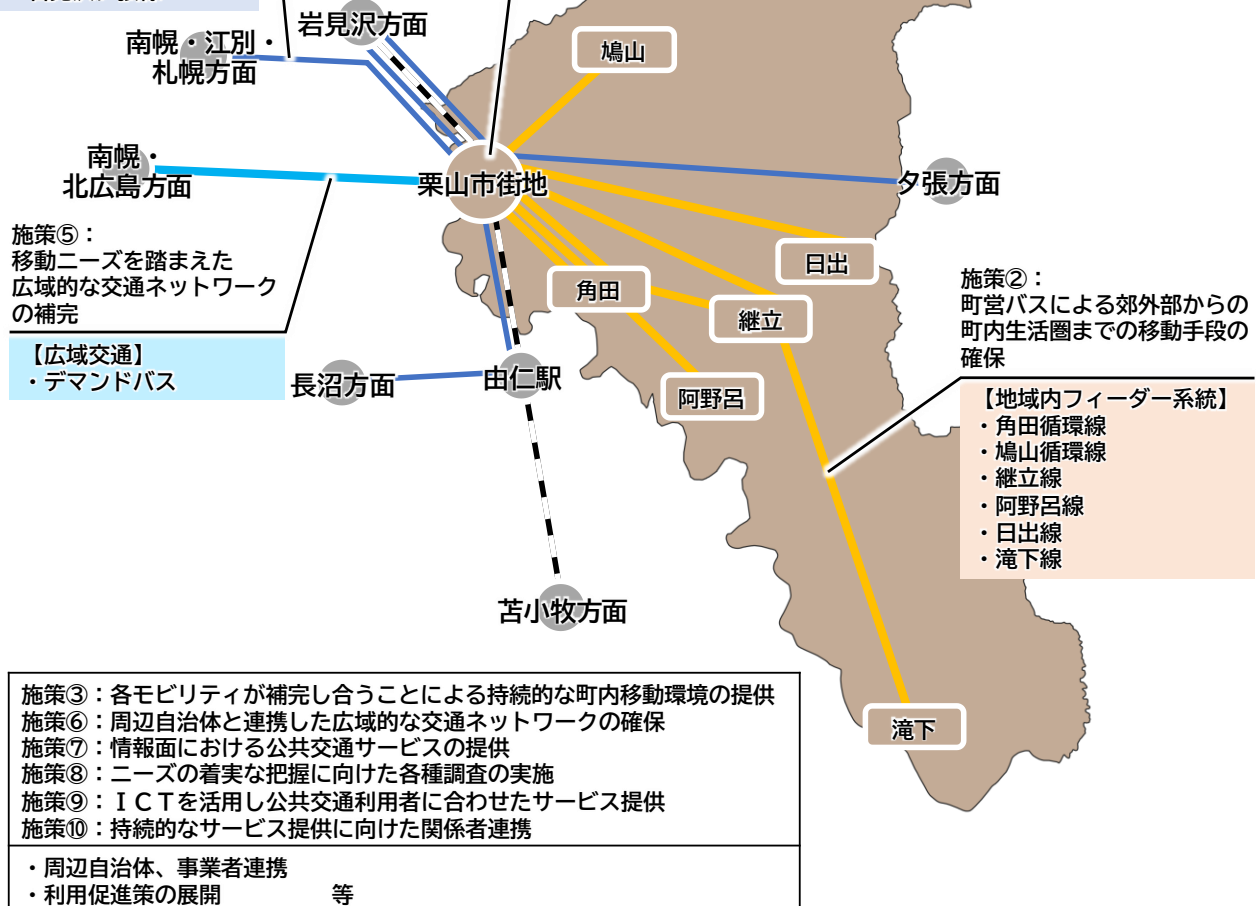


図 6-1 栗山町地域公共交通網のあり方

表 6-1 補助系統の位置付け

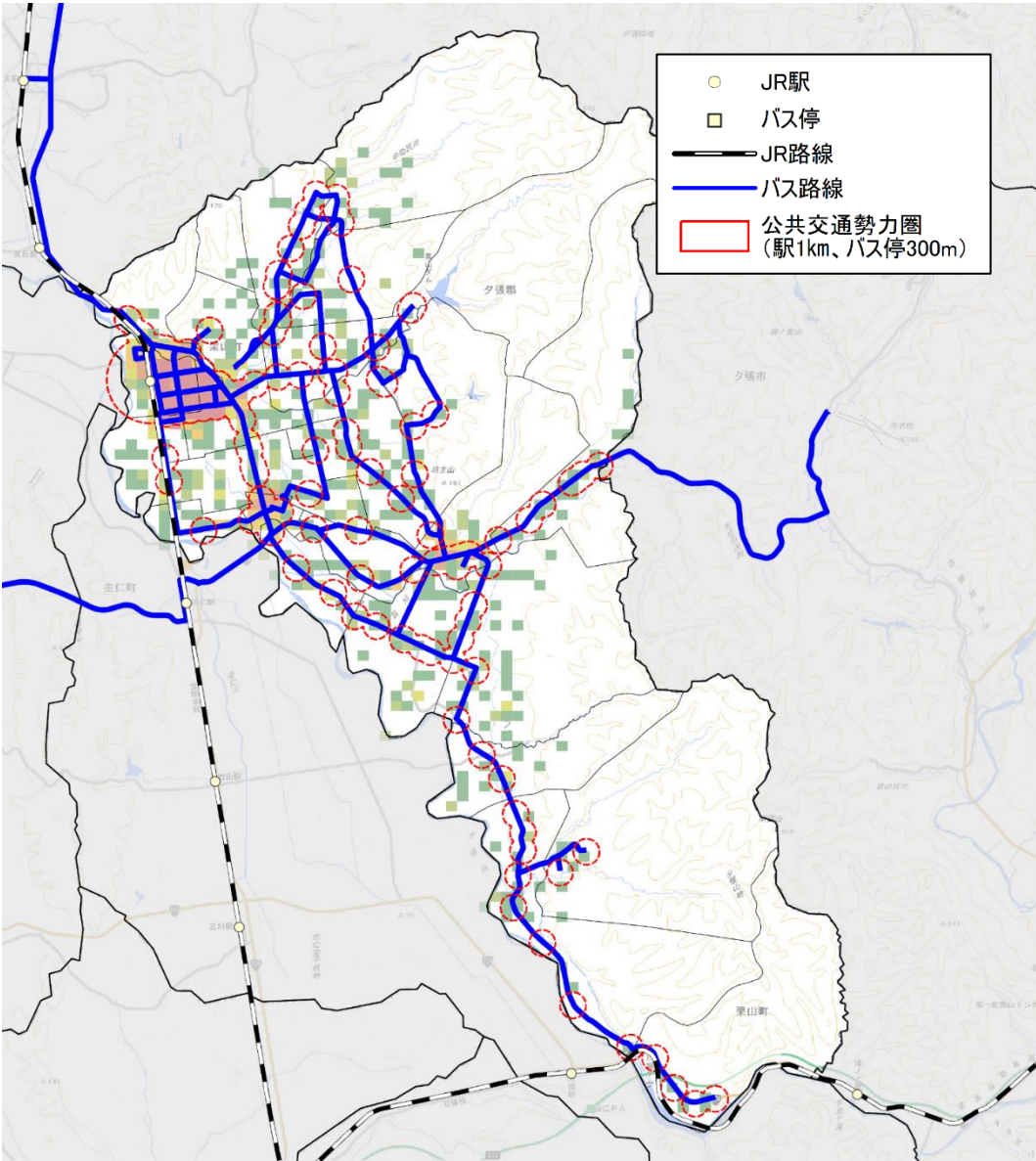
実施主体	路線・系統名等	起点	経由地	終点	道路運送法の 事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
JR北海道	広域幹線系統 (室蘭本線)	岩見沢駅	栗山駅	苦小牧駅	—	路線 定期運行	—
中央バス	地域間幹線系統 (岩見沢栗山線)	岩見沢ターミナル	由仁駅	由仁駅前	4条乗合	路線 定期運行	地域間幹線系統補助 ※南空知地域公共交通計画 で位置付け
中央バス	地域間幹線系統 (岩見沢由仁線)	岩見沢ターミナル	由仁駅	由仁駅前	4条乗合	路線 定期運行	地域間幹線系統補助 ※南空知地域公共交通計画 で位置付け
中央バス	地域間幹線系統 (岩見沢長沼線)	岩見沢ターミナル	由仁駅	長沼ターミナル	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
栗山町	コミュニティバス (くるりん号)	栗山駅	役場入口	栗山駅	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	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
栗山町	町営バス	路線が多様なため省略 ※路線図等は本計画書P23、P24参照			79条自家用 有償運送	路線 定期運行	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. 計画目標と実施事業

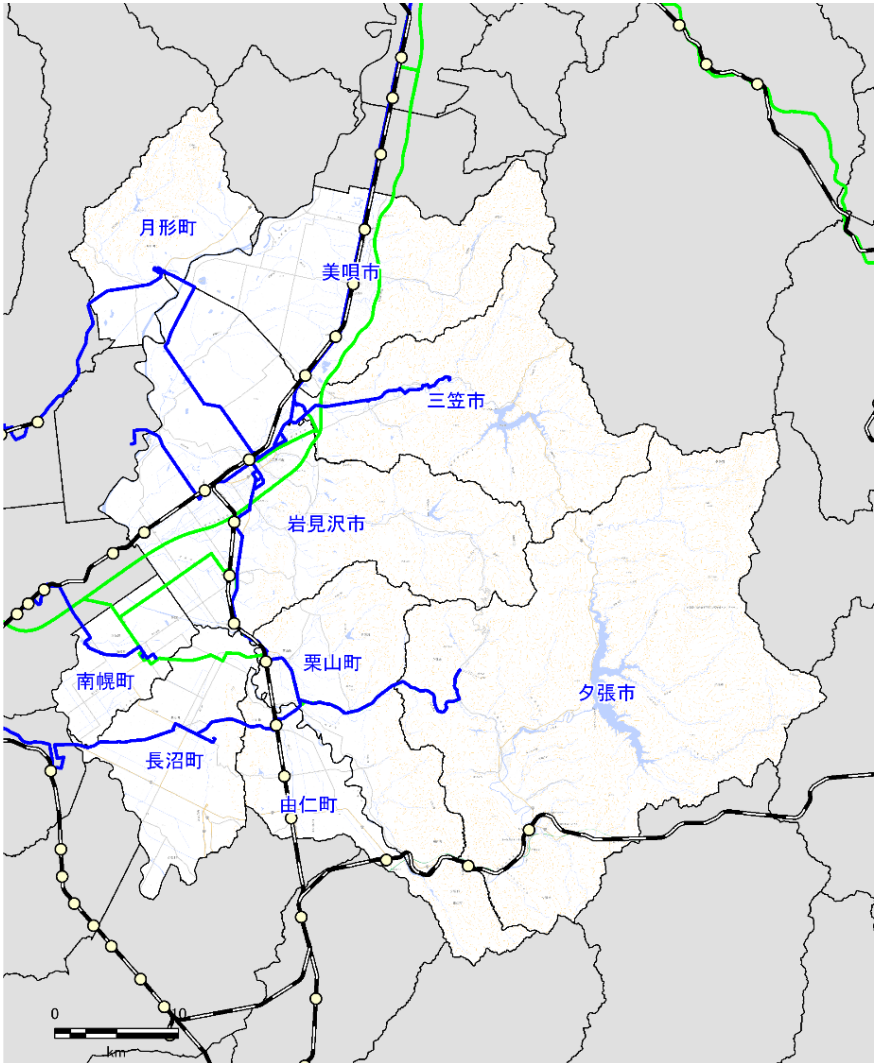
(1) 目標Ⅰの実現に向けた実施事業

施 策 ①	コミュニティバスによる円滑な市街地循環性の確保					
施 策 内 容	・当町で運行するコミュニティバス「くるりん号」は、市街地内の施設間を結ぶ移動手段という役割があるため、今後もコミュニティバスの運行を継続します。 ・現状のサービス水準を維持することを基本としながら、地域の移動ニーズ等を踏まえ、必要に応じて見直しを実施します。 ・なお、コミュニティバス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を活用し、持続的な運行に努めます。  図 7-1 コミュニティバス車両					
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)	
コミュニティバス 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					

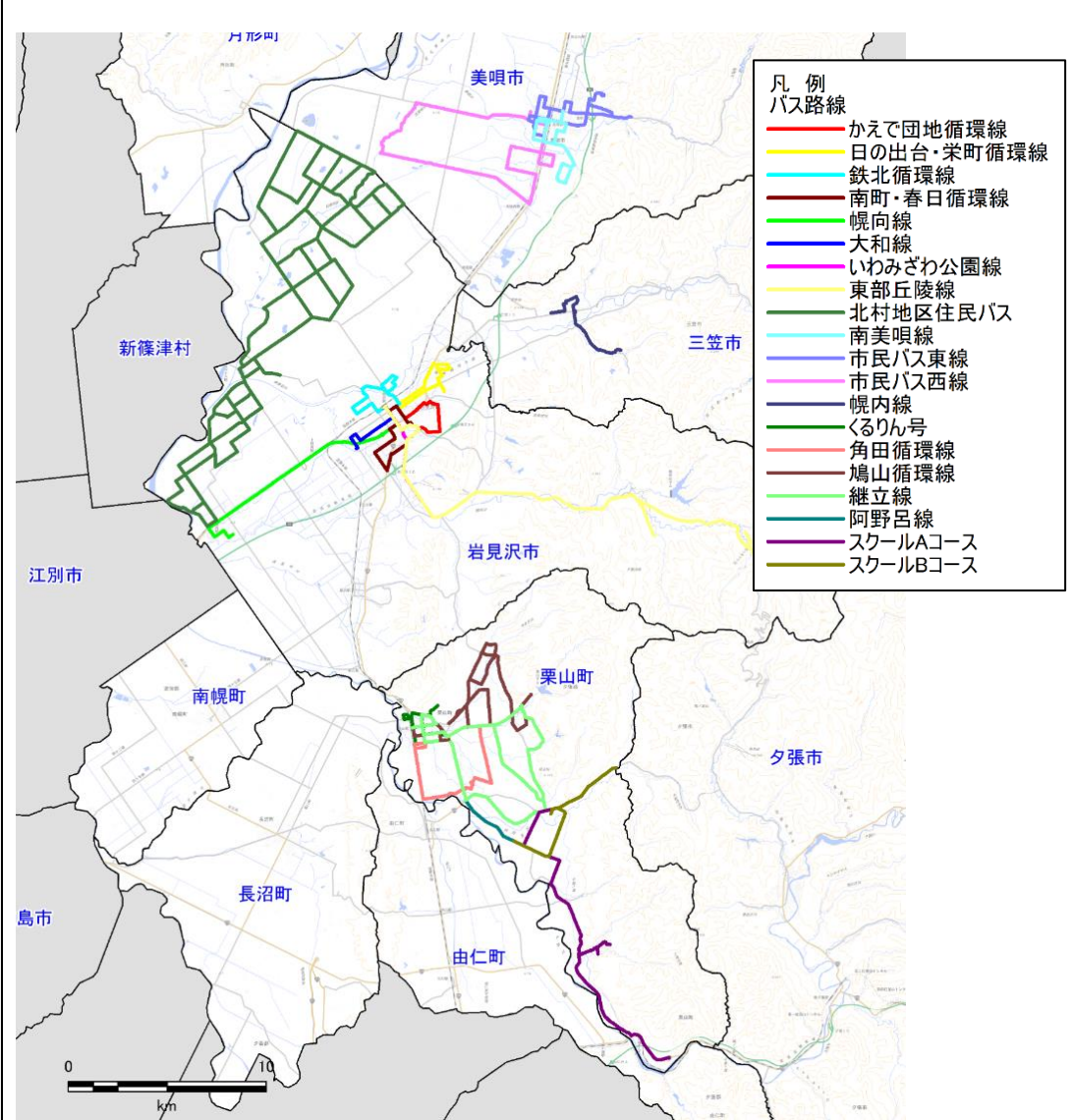
施 策 ②	町営バスによる郊外部からの町内生活圏までの移動手段の確保					
施 策 内 容	・当町で運行する町営バスは、郊外部と市街地間を結ぶ移動手段という役割があるため、今後も町営バスの運行を継続します。 ・現状のサービス水準を維持することを基本としながら、地域の移動ニーズ等を踏まえ、必要に応じて見直しを実施します。 ・見直しの実施にあたっては、現状の定時定路線型の運行から運行形態を変更等も含め検討します。 ・なお、町営バスの運行にあたっては、一般財源の確保のほか、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、持続的な運行に努めます。					
						
	図 7-2 町営バス車両					
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)	
町営バスの 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				→	

施 策 ③	各モビリティが補完し合うことによる持続的な町内移動環境の提供					
施 策 内 容	・町内移動における公共交通は、交通事業者が運行する路線バス、町独自で運行するモビリティ及びタクシーが該当し、これら移動手段が円滑に接続し、互いに補完し合い、各公共交通が持続的に維持される町内公共交通網の構築を目指します。  図 7-3 町内の交通ネットワーク					
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)	
各公共交通の 接続の確保	実 施					

(2) 目標Ⅱの実現に向けた実施事業

施 策 ④	町民ニーズや移動実態に応じた広域的な交通ネットワークの確保					
施 策 内 容	・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、交通ネットワークが途切れない公共交通体系を目指し、町民ニーズや移動実態に応じて、適切な移動手段を確保します。 ・なお、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、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の内容や沿線自治体担当者、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。  図 7-4 鉄道及び路線バスによる広域交通ネットワーク					
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)	
関係者連携	実 施					

施 策 ⑤	移動ニーズを踏まえた広域的な交通ネットワークの補完					
施 策 内 容	・ 交通事業者が運行する広域的な公共交通に加え、町民ニーズを踏まえ、町が独自で補完的な広域的な公共交通の運行を検討・実施します。 ・ なお、本施策で検討する公共交通の運行内容は令和5（2023）年10月より運行を開始しているデマンドバスの運行内容を軸に、今後の運行内容を検討します。  図 7-5 デマンドバスの運行車両					
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)	
町独自の広域的な 公共交通の運行	検討及び 必要に応じ実施				→	

施 策 ⑥	周辺自治体と連携した広域的な交通ネットワークの確保					
施 策 内 容	・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くるのが想定されるため、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広域的な交通ネットワークを確保します。 ・持続可能性の向上には、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。					
						
	図 7-6 周辺自治体路線網（定時定路線運行の路線のみ）					
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)	
周辺自治体との連携	検討及び必要に応じ実施 ➡					

(3) 目標Ⅲの実現に向けた実施事業

施 策 ⑦ 施 策 内 容	情報面における公共交通サービスの提供																																																																																									
	・公共交通情報を必要とする方に向け、町ホームページや広報などを活用した公共交通サービス情報などの提供を継続実施します。 ・また、情報提供体制は公共交通の利用者層に合わせて拡大することも検討・実施します。																																																																																									
	完全予約制の交通機関  ワゴン車（ハイエース）で運行します 例えば、こんな場面で利用してみませんか？ 通勤・通学 通院 北広島で野球観戦 新たな公共交通 「デマンド交通」 ※デマンド交通 利用者が事前に予約をすることで乗車利用を行い、予約がある場合（令和5年12月31日～令和6年1月5日を除く）のみ運行がなされる地域の公共交通です。 デマンドバス・実証運行開始 (10月1日～令和6年3月31日) 9月末をもって夕鉄バス新札幌行きが廃止となることに伴い、町では利便性の確保と民間のバス路線の減少に伴う対策として、10月より町内とJR北広島駅間を走るバスの実証運行を始めます。通勤・通学、通院など、さまざまな場面でぜひ活用ください。																																																																																									
	【運行時刻表（平日・土日祝共通）】 <table><tr><th>停留所</th><th>栗山高校</th><th>栗山中学校</th><th>栗山駅</th><th>西2号</th><th>南幌ビューロー</th><th>北広島駅</th><th>南幌ビューロー</th><th>西2号</th><th>栗山駅</th><th>日赤病院</th><th>栗山中学校</th><th>栗山高校</th></tr><tr><td>時間①</td><td>—</td><td>—</td><td>6:25</td><td>6:40</td><td>6:45</td><td>7:10</td><td>7:35</td><td>7:40</td><td>7:55</td><td>8:00</td><td>8:03</td><td>8:05</td></tr><tr><td>時間②</td><td>—</td><td>—</td><td>8:30</td><td>8:45</td><td>8:50</td><td>9:15</td><td>9:40</td><td>9:45</td><td>10:00</td><td>10:05</td><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>時間③</td><td>13:45</td><td>13:48</td><td>13:55</td><td>14:10</td><td>14:15</td><td>14:40</td><td>15:05</td><td>15:10</td><td>15:25</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>時間④</td><td>15:45</td><td>15:48</td><td>15:55</td><td>16:10</td><td>16:15</td><td>16:40</td><td>17:05</td><td>17:10</td><td>17:25</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>時間⑤</td><td>19:00</td><td>19:03</td><td>19:10</td><td>19:25</td><td>19:30</td><td>19:55</td><td>20:20</td><td>20:25</td><td>20:40</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr></table> 【利用料金表（1人あたりの片道運賃）】 <table><tr><th>区間</th><th>料金</th></tr><tr><td>町内⇄南幌ビューロー</td><td>200円</td></tr><tr><td>町内⇄北広島駅</td><td>600円</td></tr></table> ※未就学児は無料、70歳以上の方と小学生は上記の半額料金です。 ※支払いは原則現金支払。町営バス共通回数券も利用できます。 ■予約受付先 有限会社栗山交通 ☎72-4745 ■受付時間 9:00～16:30（平日のみ） ・乗車日の1週間前から予約可能です。 ・火～金曜日は前日まで、月曜日に乗車場合は前週の金曜日、土日祝の場合は2営業日前まで ※定員（9名）になり次第、予約受付を終了します。 あらかじめご了承ください。						停留所	栗山高校	栗山中学校	栗山駅	西2号	南幌ビューロー	北広島駅	南幌ビューロー	西2号	栗山駅	日赤病院	栗山中学校	栗山高校	時間①	—	—	6:25	6:40	6:45	7:10	7:35	7:40	7:55	8:00	8:03	8:05	時間②	—	—	8:30	8:45	8:50	9:15	9:40	9:45	10:00	10:05	—	—	時間③	13:45	13:48	13:55	14:10	14:15	14:40	15:05	15:10	15:25	—	—	—	時間④	15:45	15:48	15:55	16:10	16:15	16:40	17:05	17:10	17:25	—	—	—	時間⑤	19:00	19:03	19:10	19:25	19:30	19:55	20:20	20:25	20:40	—	—	—	区間	料金	町内⇄南幌ビューロー	200円	町内⇄北広島駅	600円
	停留所	栗山高校	栗山中学校	栗山駅	西2号	南幌ビューロー	北広島駅	南幌ビューロー	西2号	栗山駅	日赤病院	栗山中学校	栗山高校																																																																													
時間①	—	—	6:25	6:40	6:45	7:10	7:35	7:40	7:55	8:00	8:03	8:05																																																																														
時間②	—	—	8:30	8:45	8:50	9:15	9:40	9:45	10:00	10:05	—	—																																																																														
時間③	13:45	13:48	13:55	14:10	14:15	14:40	15:05	15:10	15:25	—	—	—																																																																														
時間④	15:45	15:48	15:55	16:10	16:15	16:40	17:05	17:10	17:25	—	—	—																																																																														
時間⑤	19:00	19:03	19:10	19:25	19:30	19:55	20:20	20:25	20:40	—	—	—																																																																														
区間	料金																																																																																									
町内⇄南幌ビューロー	200円																																																																																									
町内⇄北広島駅	600円																																																																																									
図 7-7 広報くりやま令和5（2023）年10月号での掲載内容																																																																																										

実 施 主 体	協議会	栗山町	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)
公共交通サービス情報の提供	実 施				
情報提供体制の拡大	検討及び必要に応じ実施				

図 7-7 広報くりやま令和5（2023）年10月号での掲載内容

施 策 ⑧	ニーズの着実な把握に向けた各種調査の実施					
施 策 内 容	・公共交通を必要とする方は本計画を推進していく中で、経年的に変化していくことが想定されるため、地域の移動ニーズの着実な把握に向け、アンケート調査などの定量的な調査を検討・実施し、本計画に位置づける施策に反映できる体制を構築します。 ・なお、定量的な調査は本計画内での検討・実施だけではなく、他のまちづくり分野と連携した調査など、横断的な実施方法も検討します。 ・また、定量的な調査だけでなく、住民や民生委員をはじめとした地域事情を把握されている関係者との意見交換など、定性的かつ地域の生の声を把握できる調査手法も検討・実施します。 町営バスの利用状況調査にご協力をお願いします 【調査実施主体】：栗山町経営企画課地域政策担当：田崎、金丸 【調査実施機関】：日本データサービス㈱ 計画調査部：斉藤、中野 各質問について、該当箇所を指で折り込み、降車の際に調査員へお渡しください。 問1 利用目的 ① 通 勤 (帰宅) ② 通 学 (帰宅) ③ 買 物 (帰宅) ④ 通 院 (帰宅) ⑤ 私 用 (帰宅) ⑥ 観 光 (帰宅) ⑦ 業 務 (帰宅) ⑧ その他 (帰宅) 問2 この乗り物に乗車する前の交通手段 ① 徒 歩 ② 自 動 車 (運転) ③ 自 動 車 (送迎) ④ J R ⑤ 線 路 バ ス ⑥ 都市間 高 速 バ ス ⑦ く る り ん 号 ⑧ タクシー ⑨ その他 問3 この乗り物から降車した後の交通手段 ① 徒 歩 ② 自 動 車 (運転) ③ 自 動 車 (送迎) ④ J R ⑤ 線 路 バ ス ⑥ 都市間 高 速 バ ス ⑦ く る り ん 号 ⑧ タクシー ⑨ その他 問4 お住まいの地域 ① 朝 日 ② 松 風 ③ 中 央 ④ 錦 ⑤ 桜 丘 ⑥ 富 士 ⑦ 中 里 ⑧ 南 中 里 ⑨ 湯 地 ⑩ 森 ⑪ 鳩 山 ⑫ 雨 煙 別 ⑬ 緑 丘 ⑭ 北 学 田 ⑮ 角 田 ⑯ 桜 山 ⑰ 杵 臼 ⑱ 旭 台 ⑲ 共 和 ⑳ 三 日 月 ㉑ 大 井 分 ㉒ 阿 野 呂 ㉓ 維 立 ㉔ 南 学 田 ㉕ 日 出 ㉖ 御 園 ㉗ 南 角 田 ㉘ 円 山 ㉙ 東 山 ㉚ 滝 下 問5 乗車している便 ① 1 便 ② 2 便 ③ 3 便 ④ 4 便 ⑤ 5 便 ⑥ 6 便 問6 利用時に感じている不満 ① 不満 はない ② 栗山通車 の時刻が 合わない ③ 自宅から の時刻が 合わない ④ ルートが おりにくい ⑤ 運賃が 高い ⑥ 停留所が 遠い ⑦ 乗車が しにくい ⑧ 土日祝日 が運休 ⑨ 乗車時間 が長い 問7 利用頻度 ① ほぼ 毎日 ② 週に2回 以上 ③ 週に1回 ④ 月に1回 ⑤ めったに 利用しない 問8 自動車保有状況 ① 持っている ② 持っていない 問9 免許保有状況 ① 持っている ② 持っていない ③ 返納した 問10 性別 ① 男性 ② 女性 ③ 回答しない 問11 年齢 ① 中学生以下 ② 高校生 ③ 18～64歳 ④ 65～69歳 ⑤ 70～74歳 ⑥ 75歳以上 ご協力ありがとうございました。降車の際に調査員へお渡しください。 【調査員記入欄】 時 分 発 路線・系統名 乗車 No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 降車 No. 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 乗車 No. 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 降車 図 7-8 調査の事例					
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)	
ニーズの把握	検討及び必要に応じ実施					

町営バスの利用状況調査にご協力をお願いいたします

【調査実施主体】：栗山町経営企画課地域政策担当：田嶋、金丸

【調査実施機関】：日本データサービス㈱ 計画調査部：斎藤、中野

各質問について、該当箇所を指で折り込み、降車の際に調査員へお渡しください。

問1 利用目的

①通勤(帰宅)

②通学(帰宅)

③買物(帰宅)

④通院(帰宅)

⑤私用(帰宅)

⑥観光(帰宅)

⑦業務(帰宅)

⑧その他(帰宅)

問2 この乗り物に乗車する前の交通手段

①徒歩

②自転車

③自動車(運転)

④JR

⑤路線バス

⑥都市間高速バス

⑦くるりん号

⑧タクシー

⑨その他

問3 この乗り物から降車した後の交通手段

①徒歩

②自転車

③自動車(運転)

④JR

⑤路線バス

⑥都市間高速バス

⑦くるりん号

⑧タクシー

⑨その他

問4 お住まいの地域

①朝日

②松風

③中央

④錦

⑤桜丘

⑥富士

⑦中里

⑧南中里

⑨湯地

⑩森

⑪鳩山

⑫雨煙別

⑬緑丘

⑭北字田

⑮角田

⑯桜山

⑰杵臼

⑱旭台

⑲共和

⑳三日月

㉑大井分

㉒阿野呂

㉓継立

㉔南字田

㉕日出

㉖御園

㉗南角田

㉘円山

㉙東山

㉚滝下

問5 乗車している便

①1便

②2便

③3便

④4便

⑤5便

⑥6便

問6 利用時に感じている不満

①不満はない

②栗山乗降の時刻が合わない

③自宅帰りの時刻が合わない

④ルートが分かりにくい

⑤運賃が高い

⑥停留所が遠い

⑦乗車がしにくい

⑧土日祝日が運休

⑨乗車時間が長い

問7 利用頻度

①ほぼ毎日

②週に2日以上

③週に1日

④月に1日

⑤めったに利用しない

問8 自動車保有状況

①持っている

②持っていない

問9 免許保有状況

①持っている

②持っていない

③返納した

問10 性別

①男性

②女性

③回答しない

問11 年齢

①中学生以下

②高校生

③18～64歳

④65～69歳

⑤70～74歳

⑥75歳以上

ご協力ありがとうございました。降車の際に調査員へお渡しください。

【調査員記入欄】

時 分 発 路線・系統名

乗車

No. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

降車

No. 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80

乗車

No. 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120

降車

図 7-8 調査の事例

49

施 策 ⑨	I C Tを活用し公共交通利用者に合わせたサービス提供					
施 策 内 容	・ I C Tを活用した公共交通サービスの利便性の向上を検討・実施します。 ・ 活用する I C Tは、予約管理システムやバスロケーションシステム、経路探索サイトへの情報掲載などを想定していますが、当町の公共交通網に合ったサービス提供に努めます。  図 7-9 由仁町の事例（予約管理システムと LINE の連動）					
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)	
I C T事例の 収集・検討	実 施	→				
I C Tの導入	必要に応じ 実施	→				

施 策 ⑩	持続的なサービス提供に向けた関係者連携				
施 策 内 容	・本計画の推進状況は、計画策定時にも協議を重ねた栗山町地域公共交通活性化協議会で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。 ・また、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実施し、持続可能な公共交通サービスの提供体制を確保します。				
実 施 主 体	協議会	栗山町	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)
関係者連携	検討及び 必要に応じ実施				

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

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)
町営バス利用者数	人/年	26,004	25,000 以上	25,000 以上	25,000 以上	25,000 以上	25,000 以上
町営バス収支率	%/年	7.3	5.0 以上	5.0 以上	5.0 以上	5.0 以上	5.0 以上
町営バス経費額	千円/年	79,063	100,000 以下	100,000 以下	100,000 以下	100,000 以下	100,000 以下
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、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
町営バス利用者数	コミュニティバス及び町営バスの利用者の合計値
町営バス収支率	上記の路線の収入及び支出額から収支率を算出
町営バス経費額	上記の路線の運行に係る事業費用の合計値
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「栗山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（栗山町地域公共交通活性化協議会 委員名簿）

所 属		所 属	
1	北海道運輸局札幌運輸支局	12	栗山町PTA連合会
2	北海道札幌方面栗山警察署交通課	13	継立町内連合会
3	北海道開発局札幌開発建設部岩見沢道路事務所	14	角田町内会連合会
4	北海道空知総合振興局札幌建設管理部長沼出張所	15	北学田自治会
5	北海道空知総合振興局地域創生部地域政策課	16	栗山商工会議所
6	北海道中央バス株式会社岩見沢営業所	17	栗山町社会福祉協議会
7	夕張鉄道株式会社	18	一般町民
8	有限会社栗山交通	19	学識経験者（札幌大学名誉教授）
9	株式会社栗山ハイヤー	20	栗山町 副町長
10	札幌地区バス協会事務局	21	〃 建設課長
11	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会	22	〃 産業振興課長
		23	〃 福祉課長
		24	〃 学校教育課長

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
栗山町 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

8-3 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。

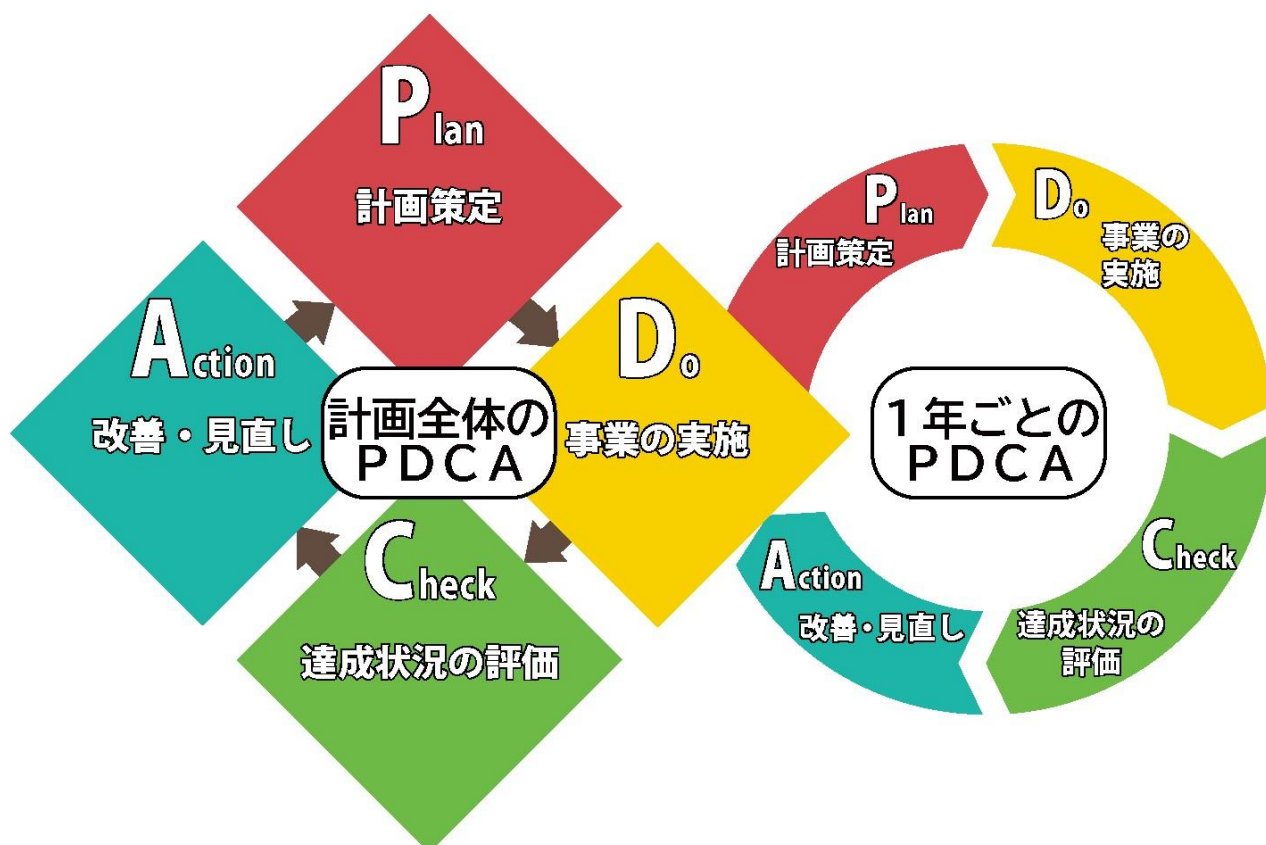


図 8-1 PDCAサイクルによる計画推進の流れ

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、栗山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。