


古平町地域公共交通計画

令和5年3月

目次

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画策定の期間	1
1-4	計画の位置づけ	1
第2章	公共交通を取り巻く現状と課題	13
2-1	地域の概況	13
2-2	地域公共交通の概況	19
2-3	公共交通関連財政支出の整理	23
第3章	地域公共交通に対する町民・地域の考え方	24
3-1	今後のまちづくりに関する町民アンケート調査（公共交通関連項目を抜粋）	24
第4章	地域公共交通に対する課題	34
4-1	地域公共交通に対する課題	34
第5章	古平町地域公共交通計画の基本方針	35
5-1	基本方針	35
5-2	施策の方向性	35
5-3	方向性に基づく施策体系	36
5-4	施策の具体的な実施内容及び実施スケジュール	37
第6章	施策の進捗状況を評価する指標及び計測方法	44
6-1	各方向性における評価指標	44
第7章	計画の推進体制	47
7-1	計画推進状況の評価推進体制	47
7-2	計画推進状況の評価推進体制	48
7-3	今後の協議会開催スケジュール（予定）	49



第1章

はじめに

第1章 はじめに

1-1 計画策定の目的

当町においては、人口減少や高齢化が進行する中で、民間事業者が運行する広域バス路線や町が運行するコミュニティバスにより、町民の生活移動を確保しています。一方で、人口減少等の社会情勢の変化等により、バス路線の利用者数は減少を続けており、民間事業者によるバス路線の合理化や町財政のひっ迫が問題となっています。

そこで、町が抱える公共交通に関する課題解決や国が推進するコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえた、古平町にふさわしい公共交通網の再構築に向け、その指針となる「古平町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

古平町全域

1-3 計画策定の期間

2023年度～2027年度の5年間

※当町における他のまちづくり計画との連動のため、必要に応じて改定

1-4 計画の位置づけ

(1) 関係法令・上位計画等と関連性と本計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの基本的な方向性を示す「古平町総合指針」のほか、関連計画との整合性や連携を図り、公共交通における指針（マスタープラン）として策定するものとします。

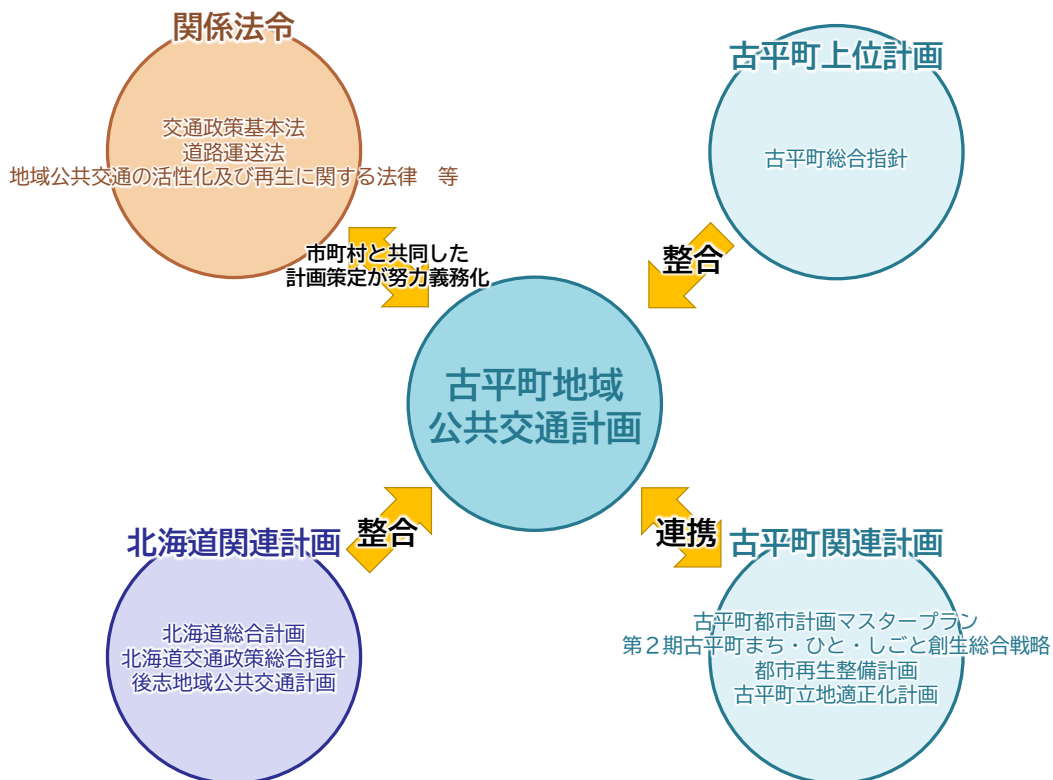


図 1-1 関連計画等との位置づけ

(2) 関係法令

1) 交通政策基本法（平成 25 年 12 月施行、令和 2 年 12 月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、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	<ul style="list-style-type: none"> ●交通が果たす機能 <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 ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●交通機能の確保・向上 <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 <ul style="list-style-type: none"> -豊かな国民生活の実現 -国際競争力の強化 -地域の活発な向上 ・大規模災害に的確に対応 ●環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●豊かな国民生活の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障がい者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ●地域の活力の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ●国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地方公共団体の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●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 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

2) 道路運送法（昭和 26 年 6 月施行、令和 4 年 6 月改正）

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場など、旅客自動車運送事業を行うにあたり、必要となる手続内容等について定めています。

<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること ●道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
<p>定める運行の種別</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●事業用旅客自動車運送事業（4 条） <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> -路線定期運行 -路線不定期運行 -区域運行 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ●一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（21 条） ●自家用旅客自動車運送（78 条） <ul style="list-style-type: none"> -市町村運営有償運送 -公共交通空白地有償運送 -福祉有償運送
<p>運行にあたって定める事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●事業計画 <ul style="list-style-type: none"> ・路線又は営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 ●運行計画 <ul style="list-style-type: none"> ・運行系統（ルート） ・運行回数 ・運行時刻 ・運賃 <ul style="list-style-type: none"> -上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） -協議運賃（地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）

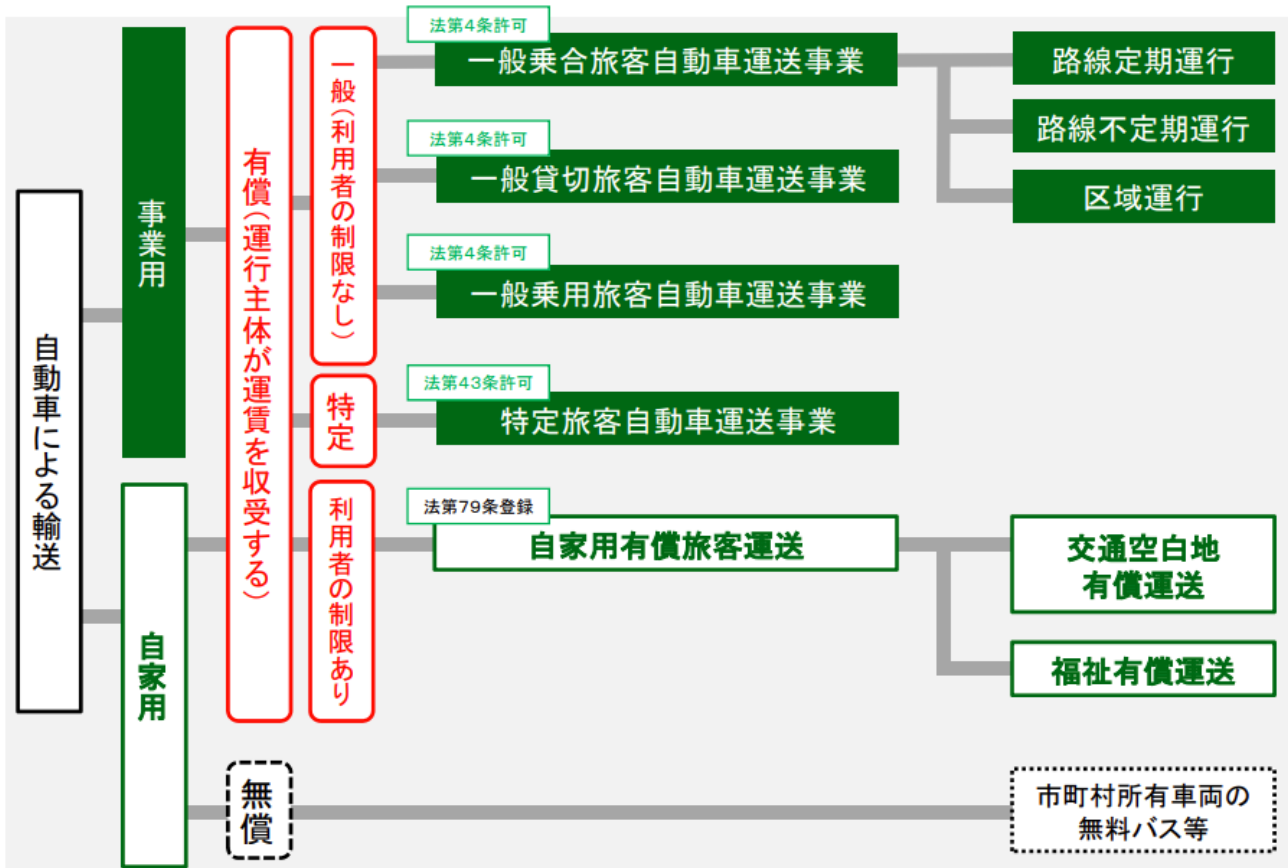


図 1-2 道路運送法上の事業区分と運行形態

[出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）]

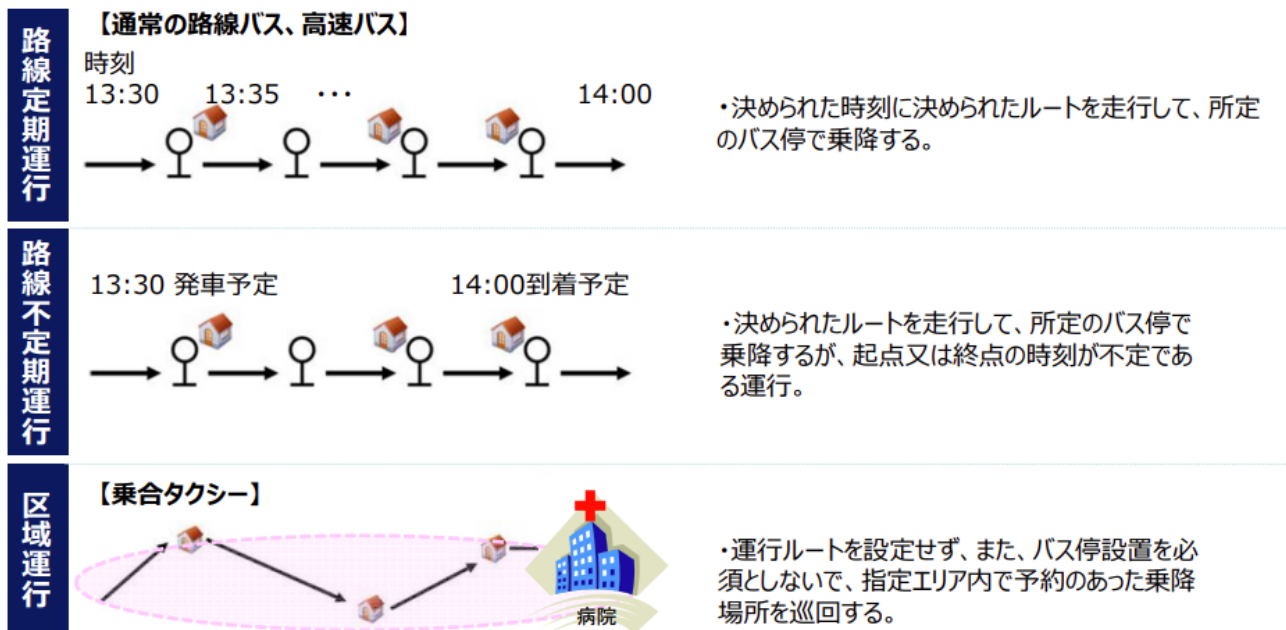


図 1-3 一般乗合旅客自動車運送事業のイメージ

[出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）]

3) 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2年11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。

改正の背景	<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要 ●加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要
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 <ul style="list-style-type: none"> →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（自家用旅客有償運送、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） <ul style="list-style-type: none"> ・輸送資源の総動員による移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> →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 <ul style="list-style-type: none"> →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） →MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

地域公共交通網形成計画

「まちづくり」と「公共交通」が連携した面的な計画策定を重視

【必須事項】

- ① 移動手段の確保、社会全体の価値向上等
- ② 鉄道やバス等の個々の事業に関する留意事項
- ③ 交通網の形成に資する事業評価
- ④ 国、地方自治体、事業者の役割

地域公共交通計画

地域旅客運送サービスを「地域が自らデザインすること」を重視


【必須事項】

- ① 移動手段の確保、社会全体の価値向上、新技術を活用した利便性向上等
- ② 鉄道やバス等の個々の事業、地域公共交通再編事業に対する留意事項
- ③ 新しいモビリティサービスの活用
- ④ 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する評価
- ⑤ 国、地方自治体、事業者等の役割
- ⑥ 災害対策との連携、感染症対策、共同経営等の活用

法改正

図 1-4 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正前後の違い

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月27日施行)



地域が自らデザインする地域の交通

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 - ⇒国が予算・ノウハウの支援を行うことで、地域における取組を促進(作成経費を補助 ※予算関係)
 - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家所有有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
 - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(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
 - ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会**で議論し、**国に意見を提出**

地域公共交通網形成計画(旧改正)

(市町村又は都道府県・市町村共同)が作成

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の推進

地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県・市町村共同)が作成

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 + 地域における輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関


鉄道
路線バス
コミュニティバス
タクシー
乗用タクシー

+ 自家所有有償旅客運送

福祉輸送、スクールバス、民間・官民連携型コミュニティサービスなど

地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



年度	件数(件)
2015	30
2016	159
2017	273
2018	410
2019	500

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

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

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

○ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、**関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を支援**

実施方針に定めるメニュー例	
① 乗合バス事業者などの交通事業者による継続(縮小・変更含む)	② コミュニティバスによる継続
③ デマンド交通(タクシー・車両による乗合運送(区域運行))による継続	④ タクシー(乗用車)による継続
⑤ 自家所有有償旅客運送による継続	⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家所有有償旅客運送の実施の円滑化

○ 過疎地等での市町村等が行う**自家所有有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力を創設⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**

○ 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

交通事業者協力型自家所有有償旅客運送

過疎地域等の交通事業者(市町村等)と自家所有有償旅客運送者(市町村等)が連携して、運行管理・車両整備管理に協力

アパルを活用して、運行管理・車両整備管理に協力


【利用料】安全、安心な交通サービスの提供
【自家所有有償主体(市町村等)】業務的効率化、運行ノウハウ活用
【交通事業者】人手不足への対応、委託費の確保

期待される効果

- 運行管理・車両整備管理
- 住民ドライバー

貨客混載に係る手続の円滑化

○ 鉄道や乗合バス等における**貨客混載**を行う「**貨客混載効率化事業**」を創設⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**



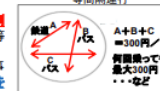
貨客混載

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

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障。また、**拠点禁止法のカルテル規制**に抵触するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

○【改正案】**「地域公共交通利便増進事業」を創設**⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗車回数運賃**」「**乗継割引運賃**(通し運賃)」等のサービス改善を促進併せて、**拠点禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**




定額制乗車回数運賃

MaaSの円滑な普及と促進に向けた措置

○ MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画**の**認定制度を創設**⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をファストトラック化**

○ MaaSのための**協議会制度を創設**⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**




MaaSの事例(伊豆地域)

交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○ 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関係)

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**⇒交通ネットワークを充実
- ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点**(トラックターミナル等)の**整備**⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



鉄道インフラ 物流拠点

図 1-5 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

[出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について(国土交通省)]

(3) 上位・関連計画

1) 古平町が策定する上位計画

① 古平町総合指針

計画名	古平町総合指針（令和2年度策定、2040年を見据えたまちづくりの基本的な方向性）
基本方針	<ol style="list-style-type: none">1. 安心・快適に暮らせるまち2. いきいき健やかに暮らせるまち3. 人を育み人を活かすまち4. 産業で活気あふれるまち5. 変化に負けない足腰の強いまち
まちづくりの主要課題	<ul style="list-style-type: none">・人口減少、少子高齢化が進行し、財政面での制約が厳しさを増していく中で、医療、福祉、商業などのサービス機能を維持していくためには、都市機能の集積、公共施設の適正な配置等により、コンパクトな町への転換を図る必要があります。また、民間事業者のバス路線合理化が見込まれていることを踏まえ、当町にふさわしい公共交通網を再構築する必要があります。・除雪や買い物など日常生活に困りごとを抱えた高齢者世帯や子育て世帯をはじめ、だれもが安心して暮らせるまちをつくるためには、地域全体でともに支え合う仕組みづくりが必要です。また、日常生活や社会生活を円滑に送るためには、交通手段の確保が重要です。
基本方針の具体的な内容	<ol style="list-style-type: none">1. 安心・快適に暮らせるまち 人口の減少速度が少しでも緩和するよう各種の取組を進めると同時に、長期的な視点に立って、今より人口が減少しても日常生活に必要なサービスが維持できるよう、中心拠点誘導複合施設を核とした都市機能の集積や公共交通網の再構築、東部市街地と西部市街地のネットワーク強化、公共施設の適正配置、道路・橋りょう等の計画的な維持管理、空き家対策など各般の施策を進めていきます。

2) 古平町が策定する関連計画

① 古平町都市計画マスタープラン

計画名	古平町都市計画マスタープラン（平成 25 年度～平成 44 年度）
都市づくりの目標	生活 ①郷土の誇りと地域コミュニティの充実した都市づくり ②安心・安全で優しさがあふれる都市づくり 環境 ③豊かな自然を保全・活用した快適な都市づくり ④低炭素・循環型社会をめざした都市づくり 経済 ⑤都市運営コストの軽減をめざしたコンパクトな都市づくり ⑥地域資源を活用した元気な都市づくり
目標に向けた方針	②安心・安全で優しさがあふれる都市づくり ●消防・救急や広域医療体制の充実 ●官・民が連携した便利な交通ネットワークの構築 ●安心して子供を産み、育てることが出来る地域支援体制の構築 ●地震、津波及び洪水など災害に強い施設作りと防災・減災体制の構築 ●町民が交流するスポーツ活動の拠点形成
現況と課題	○現況 当町と近隣市町村を結ぶバスは、北海道中央バス株式会社の一社で、おおむね 1 時間に 1 本の運行となっており、路線は国道を通過するものとなっています。それ以外は当町が運行するコミュニティバスがあり、古平町内における交通の足を確保するため、主要な公共施設である「温泉」と「診療所」を結んで町内を巡回しています。 ○課題 路線バスについては、おおむね 1 時間に 1 本の運行のため、利用者から運行本数の維持が求められています。また、「温泉」と「診療所」などを巡回するコミュニティバスについては、これらの施設を利用する機会が多い、高齢者など交通弱者の日常の足を確保するため、運行の継続が必要となります。
基本方針	○公共交通機関の確保と利用促進 町民の日常生活に重要な役割を担っている路線バスとコミュニティバスの連携など、身近な公共交通機関の充実を図っていきます。
地域づくりの目標	東部地域は全体構想の「都市拠点」「観光拠点」を担い、将来的な地域像を『生活と行政サービス機能の充実した地域』と設定、商店街の活性化と家族旅行村等への来訪者との交流など、にぎわいの創設につながる都市施設の再整備や公共交通機能の強化を推進します。また、生活サポート機能を町民自らの力で担えるシステム等の構築を目指し、地域コミュニティの充実した利便性の高い市街地形成をめざします。

② 第2期古平町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画名	第2期古平町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年度～令和6年度）
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 人口減少下においても安心して暮らせるまちの実現 2. 古平町の産業振興を図り、所得の安定をめざす 3. 出産・子育て環境の整備と医療・福祉の充実 4. 古平町への新しい人の流れをつくる
現状・課題 基本的方向	<p>今後も人口減少や高齢化が続くと予測され、税収減や社会保障費の増加に伴う財政の悪化など、町を取り巻く状況は一層厳しさを増していくことが見込まれます。従って、長期的かつ客観的な視点に立ち、この先さらに人口減少が進んだ場合の町の姿を思い描きながら、将来にわたり安心して暮らせるまちづくりを進めていく必要があります。</p> <p>このため、医療、福祉、商業など日常生活に必要なサービスを受けられる環境を維持しつつ、コンパクトなまちづくりに向けて都市機能の集約を進めるとともに、誰もがいきいきと暮らし続けることが出来るようまちなかの賑わい再生や生活の利便性向上を図っていきます。</p>
関連施策	<p>○将来を見据えたまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクト・プラス・ネットワークの形成 <p>市街地や公的サービスの拠点が分散したまま人口減少が進んだ場合、将来的には様々なサービスの提供や公共交通の維持が困難になると見込まれます。このため、古平町立地適正化計画に基づくコンパクトなまちづくりに向けて、町内市街地、医療・福祉、教育・文化・スポーツ各拠点のネットワーク強化や、町内コミュニティバスと路線バス（積丹線）との結節機能の充実を図ります。</p>
参考	<p>○北しりべし定住自立圏域における広域連携の取組事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活路線や交通手段の維持及び確保 <p>圏域内の公共交通の利用の促進を図る。</p> <p>多様な交通手段の組合せにより、地域の生活環境や観光客の利便性などを確保する。</p>

③ 都市再生整備計画

計画名	都市再生整備計画（令和元年度～令和5年度）
目標	大目標：まちなかの賑わい再生と地域資源を生かした経済の再生 目標①：都市機能の集約とまちなかの賑わい再生 目標②：交流人口の増加と地域経済の再生
課題	・人口減少や高齢化によるコミュニティの衰退と生活利便性の低下が懸念されており、これを食い止めるため機能集約した拠点と他の都市機能をネットワークさせ便利で快適、安全・安心な住環境を実現していく必要がある。
事業計画	・都市機能誘導区域（中心市街地拠点）は、都市の求心力・活力の増進をけん引するため、多様な世代の町民や観光客が集える交流機能、交通結節機能等の充実を図る。 ・西部市街地の都市機能については拠点の配置ではなく、都市機能誘導区域（中心市街地拠点）と既存の各施設との公共交通ネットワークの充実に重点をおいた取組を展開する。

④ 古平町立地適正化計画

計画名	古平町立地適正化計画（平成30年度から概ね20年間）
まちづくり方針	まちなかの賑わい再生と地域資源を生かした経済の再生
誘導方針	①交流人口の増加と地域経済の再生 ～広域的で骨格的な役割を担う拠点・軸の位置づけ ②都市機能の集約とまちなかの賑わい再生 ～中心拠点に各種都市機能を集約し、都市の求心性を確保 ③まちなか利便性の向上とコンパクト・プラス・ネットワークの形成 ～後背住宅地の利便性・住環境向上による居住密度の確保
目指すべき都市構造	“中心拠点と福祉・医療拠点、文教・スポーツ拠点による都市機能の確保” “東部地区と西部地区の持続可能な居住ゾーン間をつなぐネットワーク強化” “漁港を中心とした産業・水産業振興拠点による基幹産業の強化”
居住誘導区域における考え方	○西部市街地（用途地域）のうち、バス停徒歩圏内（300m圏）の山岸通線以西 ○東部市街地（用途地域）のうち、都市機能誘導区域の周辺500m圏を含むエリア ・西大通線沿道以北を含む ・きよおか公園周辺、西大通線以南を除く 上記の区域を居住誘導区域として設定 【誘導施策】 （3）公共交通の確保を図るための結節機能強化・向上に資する施設の整備 ・バスの乗降機能を向上させる待合・乗継施設の整備について、国の支援の活用も視野に入れ進める。 （4）基幹的な公共交通網のサービスレベルの向上 ・「地域公共交通網形成計画」と連携し、現行の路線バスやコミュニティバスを含めた総合的な公共交通サービスの向上、及び新たな移動手段導入を検討する。

3) 北海道が策定する関連計画

本計画に係る北海道の関連計画としては、「北海道総合計画」や「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、「地域の实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」などの公共交通に関する方針を整理しています。

また、令和4年度には「北海道後志地域公共交通計画」が策定され、後志管内の広域的な移動の維持・確保などの方針を整理しています。

<p>○北海道総合計画 -平成28(2016)年度 から令和7(2025)年度</p>	<p>○地域でお互いに支え合うまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ・日常生活に必要な不可欠な生活交通の確保 ・街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組と連携させたまちづくり <p>○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通・物流を担う人材の確保・育成など道内交通体系の充実・強化 ・国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の实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 等との連動など利便性が高くストレスのない公共交通の実現
<p>○北海道交通政策総合指針 -令和3(2021)年度 から令和7(2025)年度</p>	<p>○シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>○地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における最適な交通モードの検討 <p>○インバウンド加速化戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心の確保と情報発信の強化 <p>○ウィズコロナ戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>○北海道後志地域公共交通計画 -令和4(2022)年度 から令和8(2026)年度</p>	<p>○目指すべき将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線札幌開業などの地域の将来を見据えた持続的な公共交通ネットワークの構築 <p>○基本方針1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保 <p>○基本方針2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村内の生活圈交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化 <p>○基本方針3</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進・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>

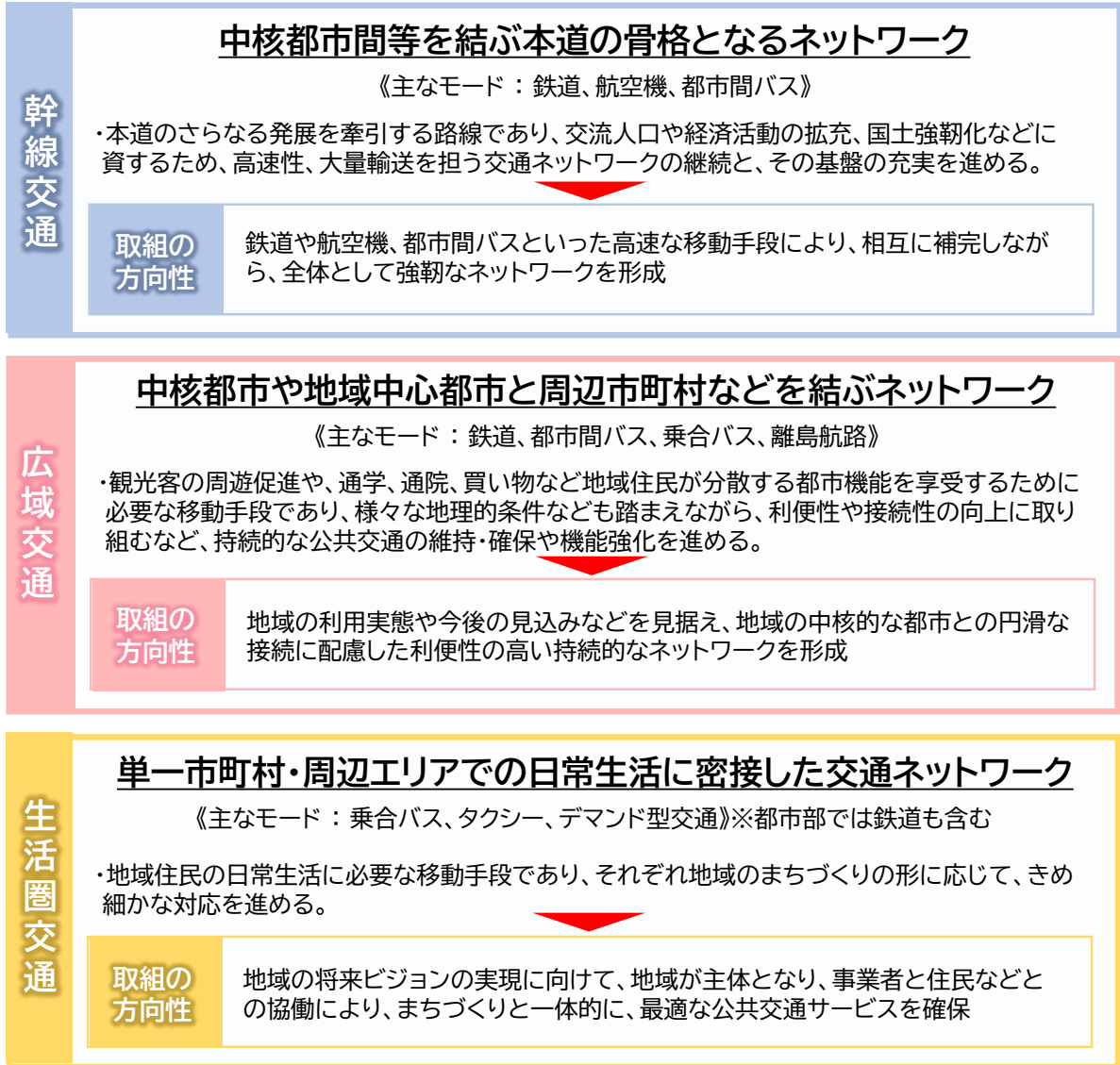


図 1-6 北海道交通政策総合指針で示されている北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

第2章

公共交通を取り巻く現状と課題

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 地域の概況

(1) 町の位置

当町は北海道西部、積丹半島の東側に位置し、南北に長い形をしており、行政区域面積は188.36 km²、そのうち約89%は山林です。古平川の河口付近に位置する中心街や、西北部に流れる丸山川沿いに人口が集中しており、比較的都市機能が集約されたまちが形成されています。

また、積丹町や余市町といった6町村に面していますが、いずれの地域を結ぶ鉄道はなく、公共交通では2町を結ぶ路線バスが主要な移動手段になっています。

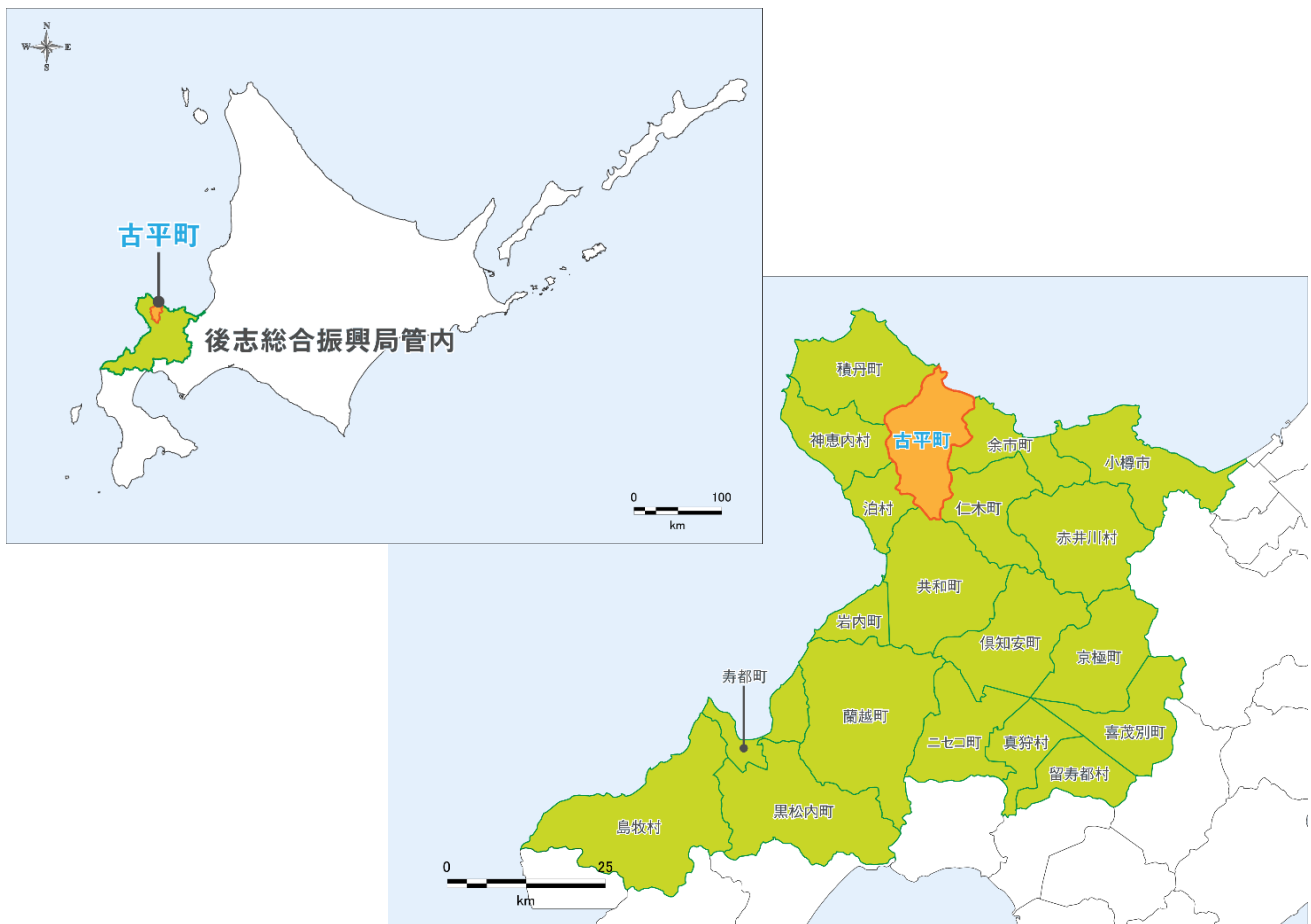


図 2-7 関連計画等との位置づけ

(2) 気温・降水量

当町は日本海に面しており、比較的温暖な気候であり、最も高い8月で月平均気温は 21.5℃、最も低い1月で-3.6℃となっています。また、冬季は季節風の影響により、平均降水量がおよそ 120mm と夏季に比べ多くなっています。

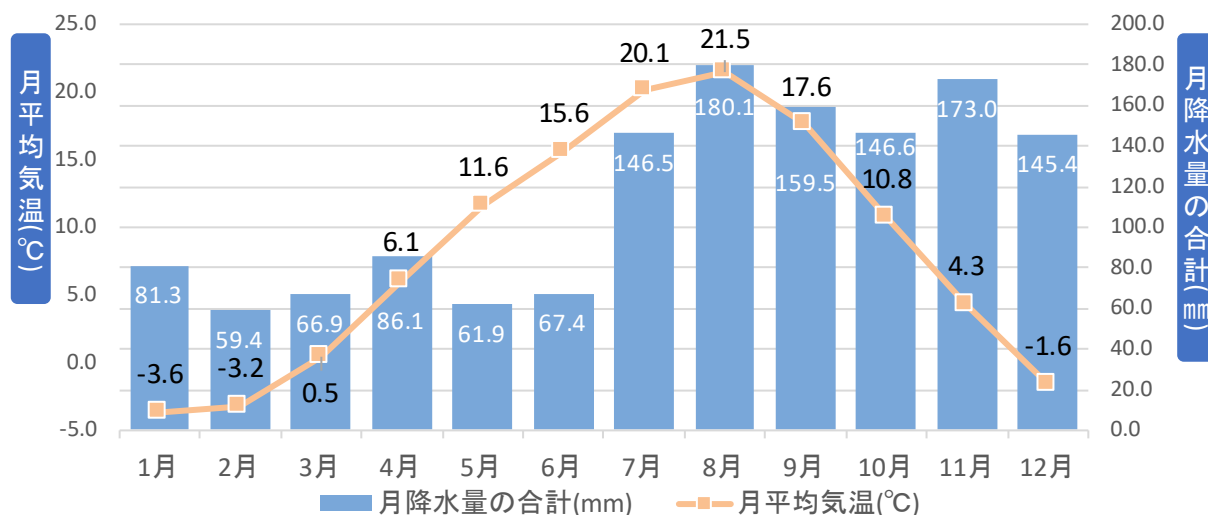


図 2-8 気温及び降水量の推移 (過去 10 年間の平均) 【出典：古平町】

(3) 産業別人口割合

当町の産業別人口割合を見ると、第三次産業が最も多く、1990 年度から 2015 年度までに、およそ 20%増加しています。一方、第二次産業の減少傾向が特に強く、1990 年度から 2015 年度で、およそ 12%減少しています。

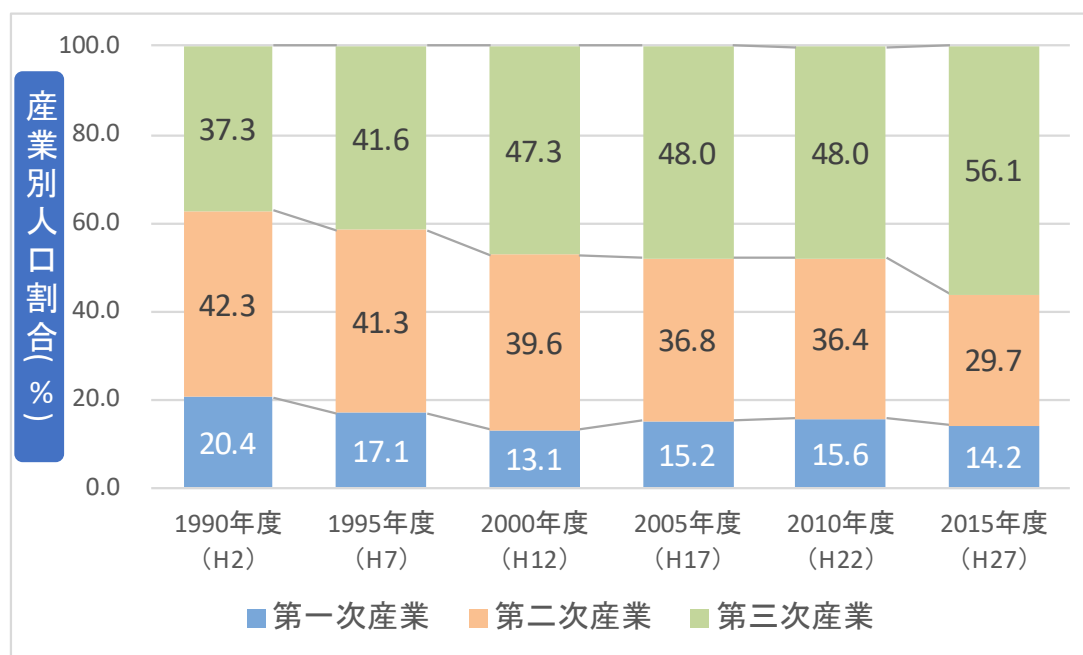


図 2-9 産業別人口割合の推移 【出典：古平町】

(4) 人口推移及び人口分布

1) 人口推移の状況

当町の人口は、国勢調査によると徐々に減少傾向となっており、1990 年度から 2020 年度までに、およそ 2,200 人減少しています。さらに今後も人口の減少は加速し、2030 年度には 1,992 人にまで減少することが予測されています。

また、年少人口比率※、生産年齢人口比率※は減少する一方で、高齢人口比率※は、2020 年度で 42.0%と全道平均の 29.0%を大きく上回っており、2040 年度には人口の半数が高齢者となることが予想されています。

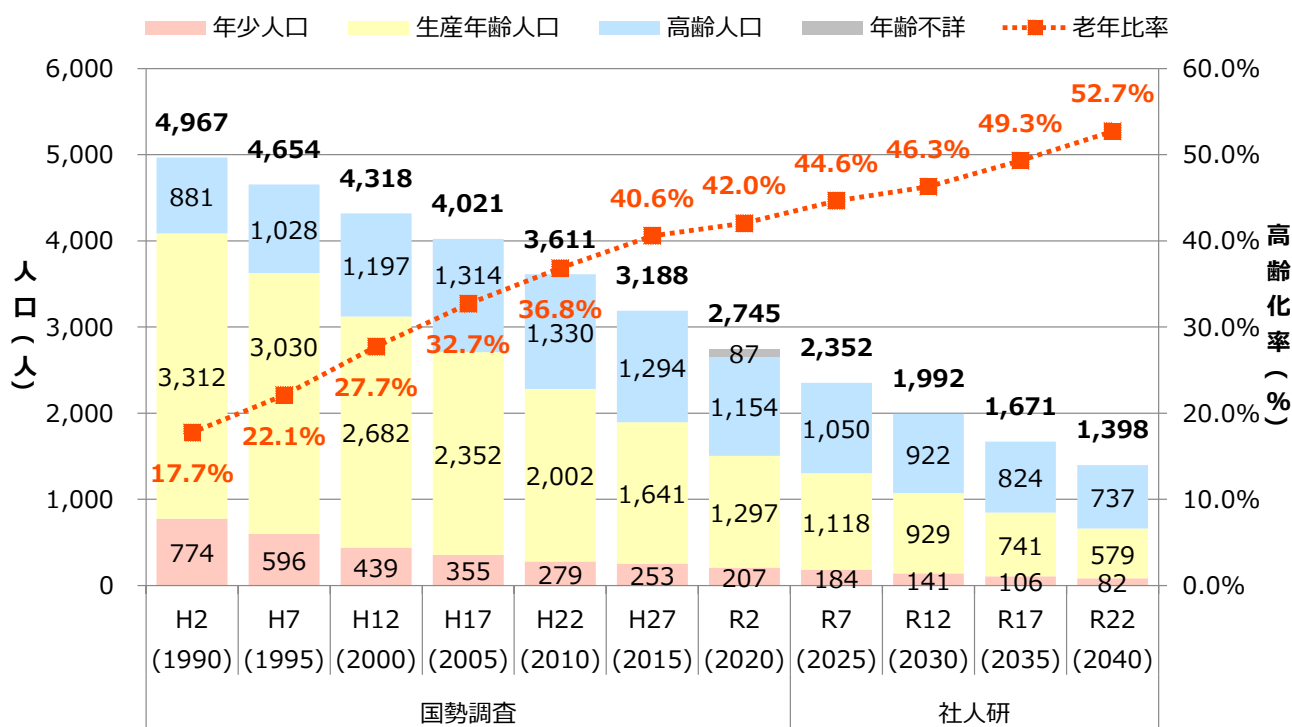


図 2-10 総人口と年齢3区分人口の推移 [出典：実績(国勢調査)、推計値(人口問題研究所)]

※町の人口における、年少（0歳～14歳）人口の割合を年少人口比率、生産年齢（15歳～64歳）人口の割合を生産年齢人口比率、高齢（65歳以上）人口の割合を高齢人口比率とする。

2) 人口分布の状況

令和 2 (2020) 年の国勢調査による人口分布状況は、西部・東部市街地に人口が集中しており、市街地から距離のある沖町や古平牧場方面は人口が少ない状況となっています。

高齢化率の状況は、東部市街地中心部でも 30%以上、中心部以外の地域では 50%以上を高齢者が占めている状況となっています。

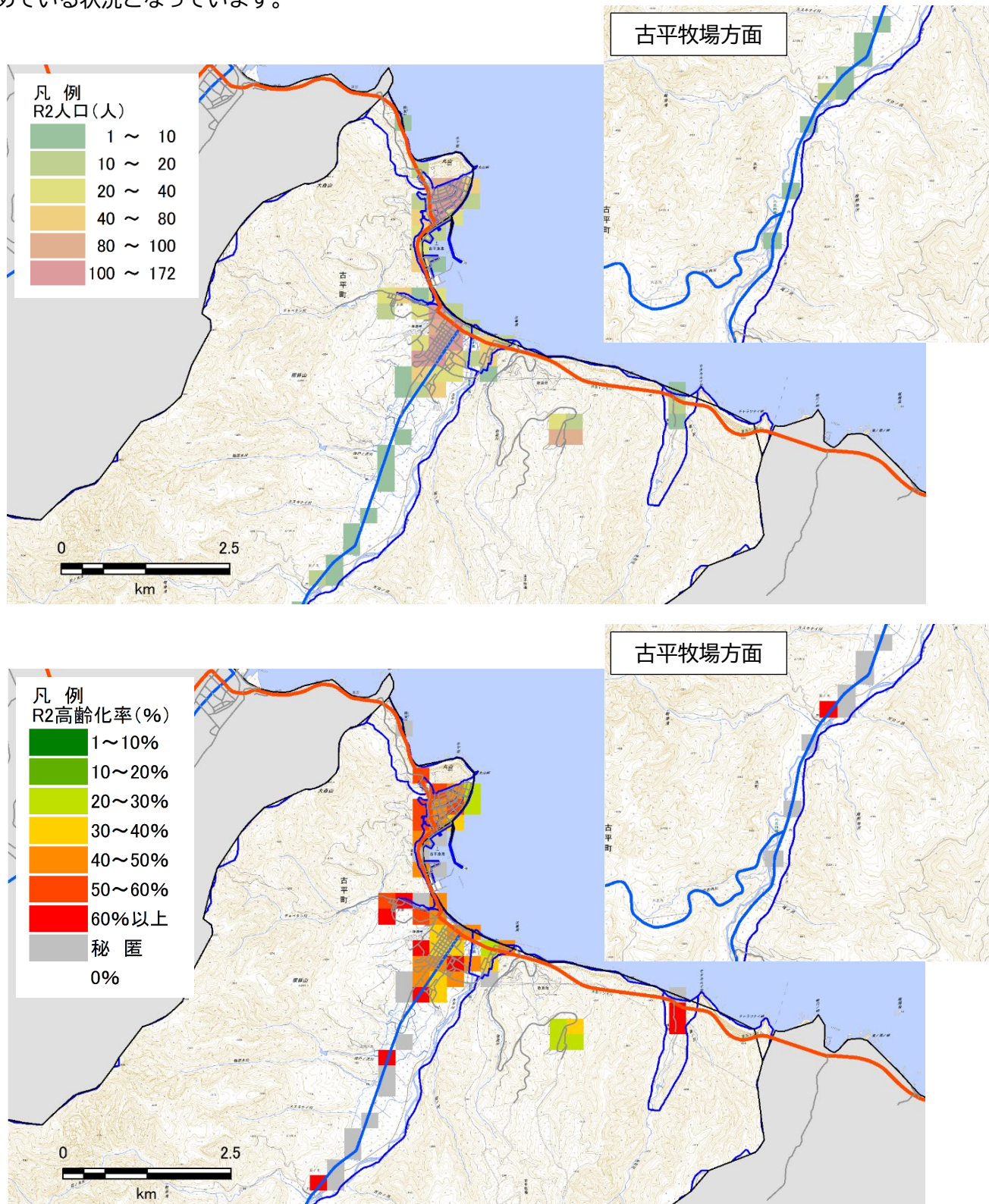


図 2-11 古平町における人口分布及び高齢化率 [出典：国勢調査]

(5) 施設の立地状況

施設の立地状況は、居住誘導区域となっている西部・東部市街地に集中しており、東部市街地においては商業施設や医療施設等の多くの都市機能が集積しています。

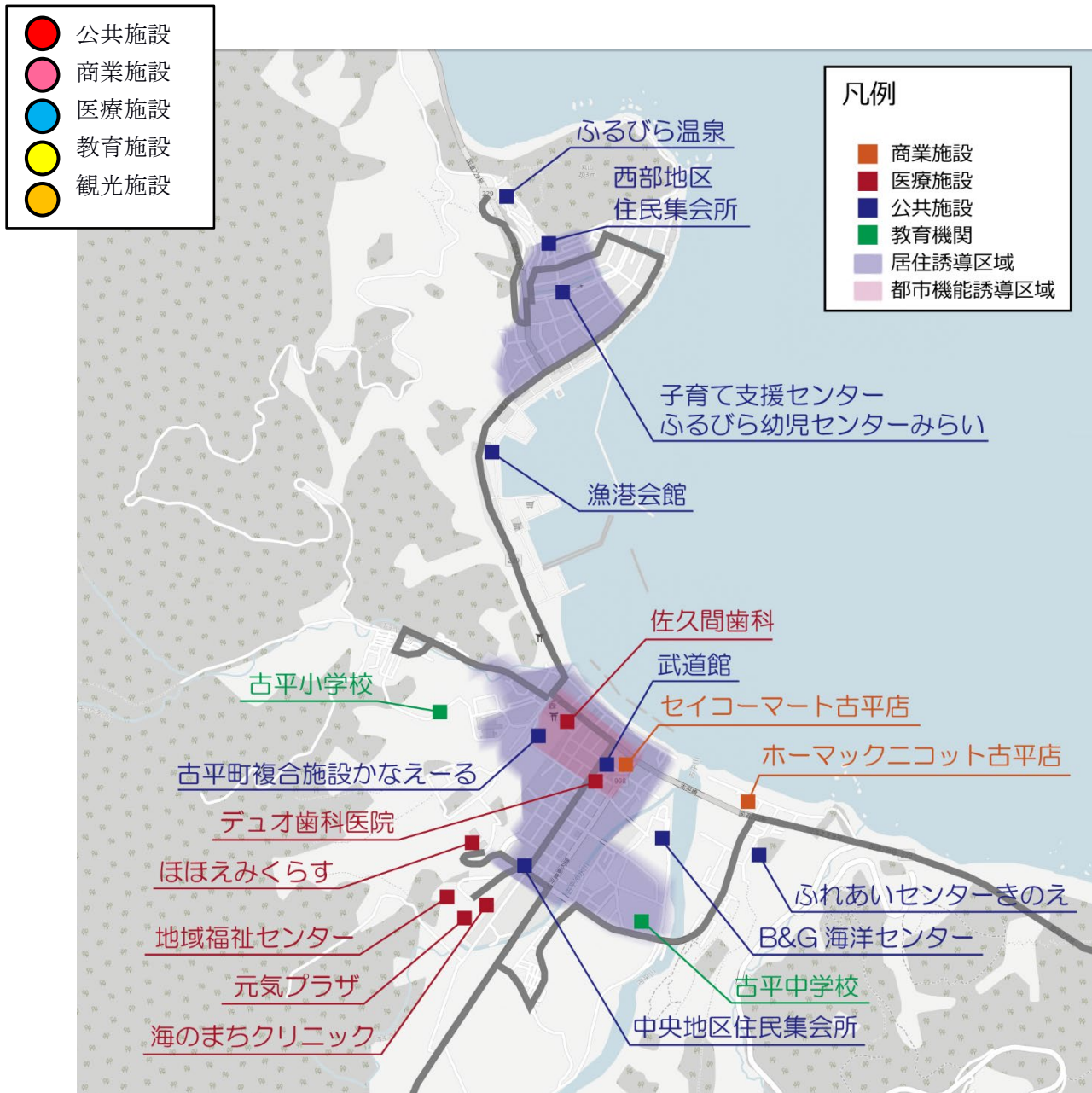


図 2-12 主な施設位置図

(6) 転入・転出の状況

転入数、転出数はともに減少傾向にあるものの、ほぼ全ての年度において、転出数が転入数を上回っており、転出超過の状況が続いています。

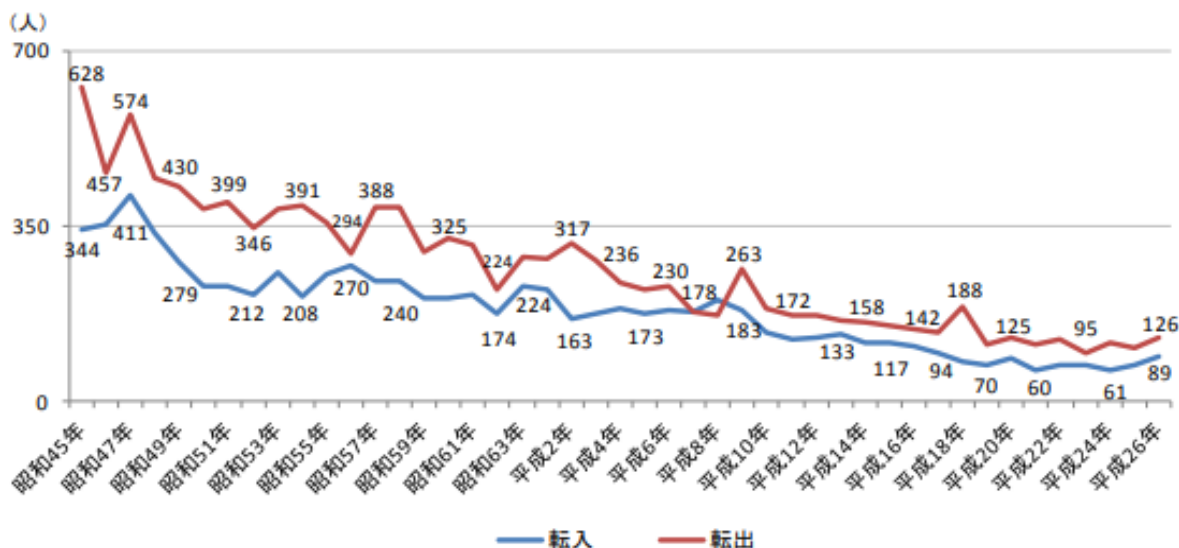


図 2-13 転出数と転入数の推移 [出典：古平町人口ビジョン]

(7) 観光客数の入込状況

当町の過去5年間における観光入込客数の状況は、2017年度から2019年度まで増加傾向にあり、最大で約87万人の観光入込客数となっています。2020年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、70万人に満たない観光入込客数となっています。

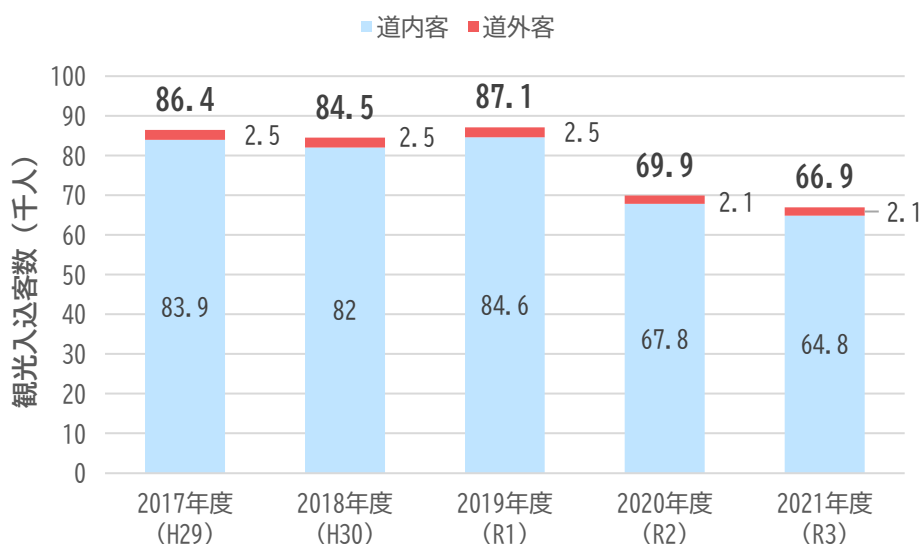


図 2-14 観光入込客数の推移 (過去5年間) [出典：北海道観光入込客数調査報告書]

2-2 地域公共交通の概況

(1) 公共交通体系の状況

1) 町内運行路線の概要

町内を運行するバス路線は、下記の4路線で構成されています。

表 2-1 町内を運行するバス路線（令和4年12月1日時点）

運行主体	路線名	区間		便数	所要時間
中央バス(株)	積丹線（積丹余別）	自	積丹余別	7便	136分/便
		至	小樽駅前		
	積丹線（美国）	自	美国	12便	83分/便
		至	小樽駅前		
	高速しゃこたん号	自	札幌駅前ターミナル	4便	150分/便
		至	美国		
大伸運輸(有)	古平町コミュニティバス	自	温泉前	11便	26~41分/便
		至	古平牧場前		
	古平町スクールバス	自	文化会館前	4便	15~30分/便
		至	文化会館前		

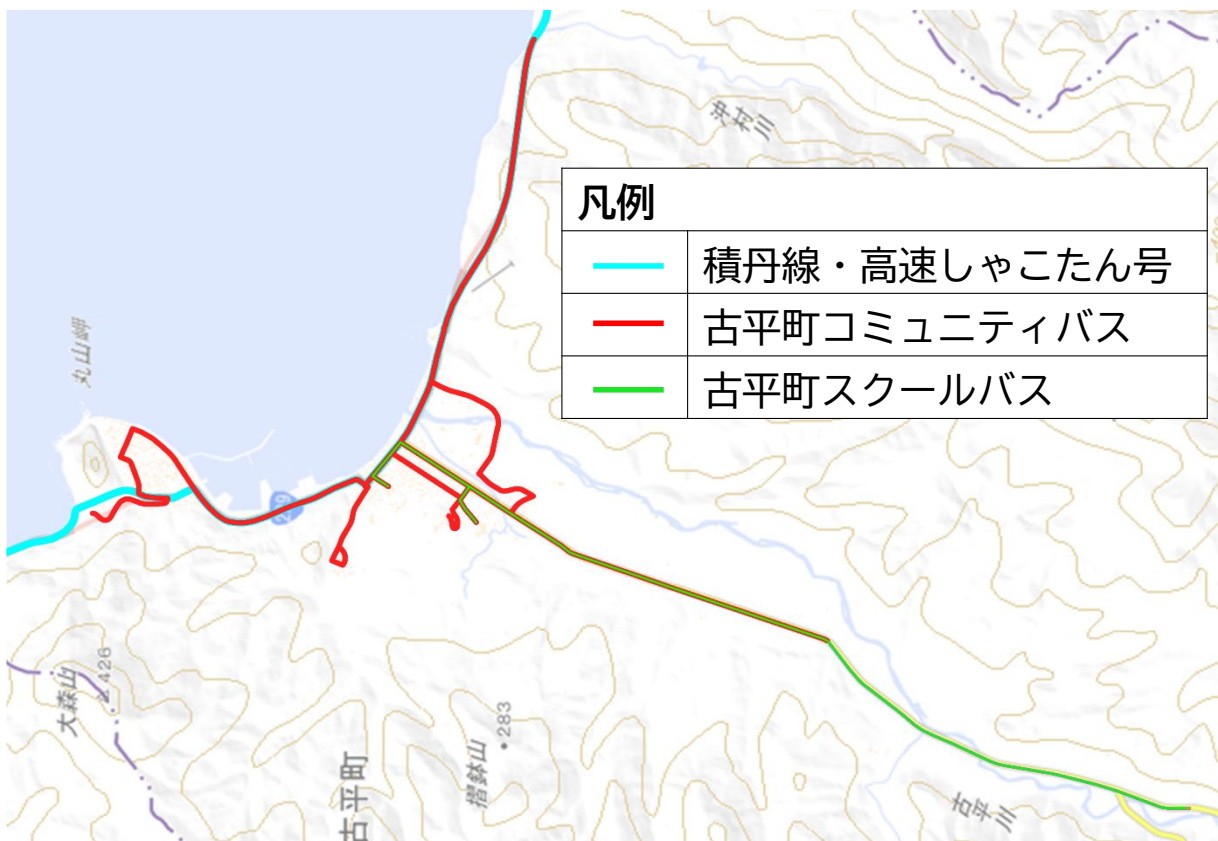


図 2-15 町内を運行するバス路線

2) 各路線の利用状況

① 経年的な利用状況の把握

①-1 積丹線

積丹線の利用者数は、令和元年度から令和2年度にかけて、新型コロナウイルスの影響もあり、約22%減少しましたが、令和2年度から令和3年度の推移では、2%の減少となっており、概ね横ばいで推移しています。

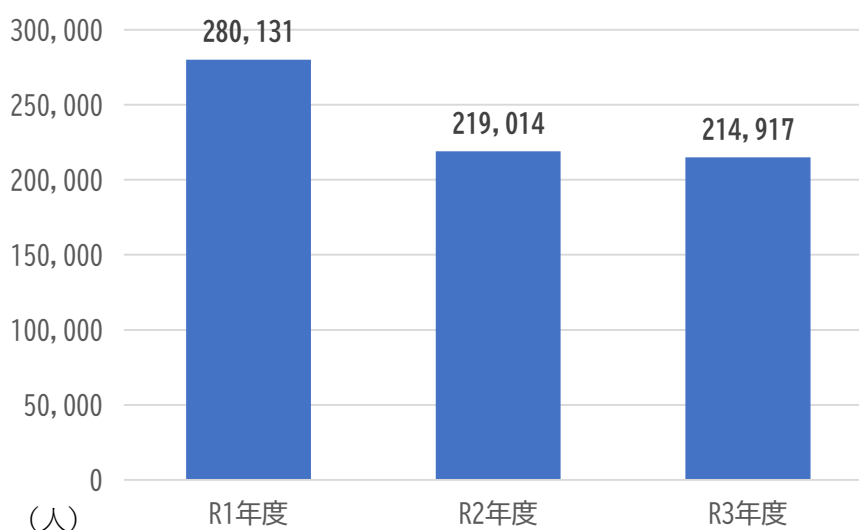


図 2-16 積丹線の利用者数推移

①-2 コミュニティバス

コミュニティバスの利用者数は、新型コロナウイルスの影響もあり、令和元年度から令和2年度にかけて約9%減少しましたが、令和2年度から令和3年度の推移では、5%の減少となっており、減少傾向にあります。

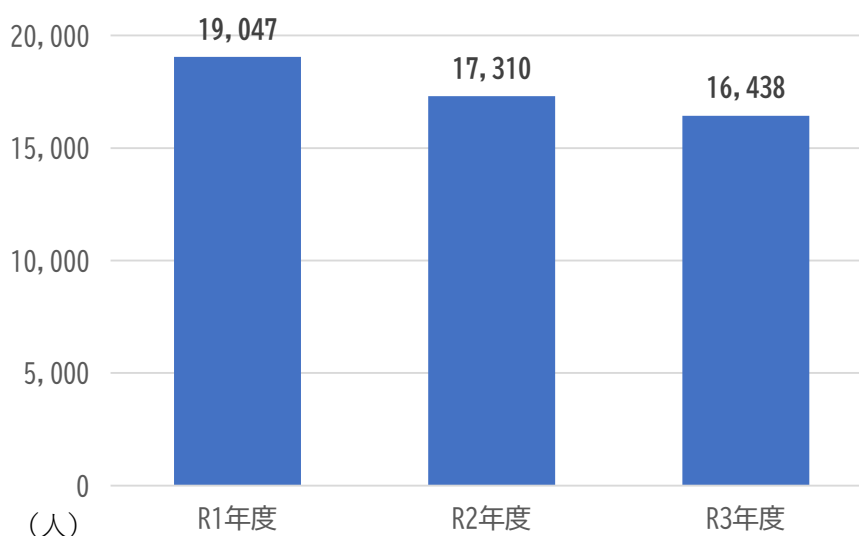


図 2-17 コミュニティバスの利用者数推移

② バス利用実態調査による利用状況の把握

町内を運行するバス路線を対象に、利用者の目的や移動状況を把握し、町民にとって、利用しやすい公共交通網の再構築に向けた基礎資料として、平成 30（2018）年 10 月 24 日（水）にバス乗降調査を実施しました。

表 2-2 町内を運行するバス路線と 1 日あたりの利用者数

[出典：中央バス㈱、平成 30(2018)年度バス乗降調査]

運行主体	路線名	区間		便数	所要時間	運行距離	1 便あたり利用者数
							1 日あたり利用者数
中央バス㈱	積丹線	自	積丹余別	27 便	80～138 分/便	77km	10.0 人/便
		至	小樽駅前				270 人/日
	高速しゃこたん号	自	札幌駅前ターミナル	4 便	151 分/便	83km	16.8 人/便
		至	美国				67 人/日
大伸運輸(有)	古平町 コミュニティバス	自	温泉前	11 便	26～41 分/便	24km	8.5 人/便
		至	古平牧場前				93 人/日
	古平町スクールバス	自	文化会館前	4 便	15～30 分/便	15km	2.2 人/便
		至	文化会館前				9 人/日

②-1 調査結果概要

■町内コミュニティバスの利用者数、バス停について

- ・町内コミュニティバスの利用者数は 1 日約 90 人となっており、1 便あたりの平均乗車人数は 8.5 人となっています。
- ・町内のバス停では、「温泉前」の利用が最も多くなっている一方で、市街地を含めた多くのバス停で 1 便あたりの平均乗車人数が 1 人に満たない状況もみられます。
- ・利用者数の低迷及び利用されるバス停が限られていることから、現状の定時定路線の運行形態が町民の利用状況に合っていない可能性があるため、新しい公共交通への転換も含めた運行の効率化を図る必要があります。

■町民の積丹線の利用状況について

- ・町民の積丹線の利用は、主に余市町・小樽市方面への広域移動に利用されており、学生による通学、高齢者による買い物・通院が主な利用目的となっています。
- ・また、町内のバス停では、東部市街地に位置する「古平浜町」及び西部市街地に位置する「古平新地町」の利用が多くなっています。
- ・町民の利用が一定数みられる中、1 便あたりの平均乗車人数は 1 人に満たない状況となっています。
- ・町民の広域移動手段の確保のためにも、積丹線の維持は当町における課題として考えられ、また、町内移動に利用されている側面もあることから、積丹線の利用促進に資する移動支援策の検討が必要です。

(2) タクシーの状況

以前は営業所がありましたが、現在は余市町から迎車の上、利用する状況となっています。

(3) 福祉有償運送の状況

町内に福祉有償運送を実施している事業者は下記の通りです。

表 2-3 福祉有償運送事業者


運送主体	運送対象	運送区域	車両保有状況	運転手数
古平町社会福祉協議会	社会福祉協議会の 会員：10名	古平町～近隣市町村	セダン等車両2台 車椅子対応車両1台	9名
古平福祉会 「いこいの家」	古平福祉会の 会員：33名	古平町～近隣市町村	セダン等車両2台	66名
古平福祉会 「グッドケア」	古平福祉会の 会員：28名	古平町～近隣市町村	セダン等車両18台 車椅子対応車両6台 回転シート車両1台	
ふるびら和み	ふるびら和みの 会員：20名	発着地のいずれかが古平町	セダン等車両3台 車椅子対応車両1台	4名

2-3 公共交通関連財政支出の整理

公共交通に関連する財政支出は、単年度で発生している費目等がありますが、概ね 2,000 万円前後で推移している状況です。

(単位：円)

費目	R1 年度	R2 年度	R3 年度
地域公共交通協議会委員報酬	12,500	-	-
コミュニティバス運行委託料	11,902,800	12,012,000	12,012,000
地域公共交通計画策定業務委託料	2,530,000	-	-
運行チラシ作成	14,755	15,055	14,266
沢江バス待合所管理費負担金	15,000	15,000	15,000
スクールバス運行委託料	5,755,200	5,808,000	5,808,000
後志地域生活交通確保対策事業負担金	-	307,000	256,829
古平町地域公共交通活性化補助金	-	1,184,080	-
合計	20,230,255	19,341,135	18,106,095



第3章

地域公共交通に対する

町民・地域の考え方

第3章 地域公共交通に対する町民・地域の考え方

3-1 今後のまちづくりに関する町民アンケート調査（公共交通関連項目を抜粋）

（1）調査の目的

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めるため、まちづくりに対する意識や意向を把握するためのアンケート調査を行った際に、公共交通に関する項目についても調査をおこなっており、該当する項目を本計画で用いて、現状の生活行動や公共交通に対するニーズを把握し、より効率的で利便性の高い、持続可能な交通体系の構築をめざします。

（2）調査実施日

平成 30（2018）年 5 月 7 日（月）～5 月 25 日（金）

（3）調査対象者

古平町に居住する 18 歳以上の町民 2,820 名

（4）調査票の配布及び回収状況

配布数：2,820 票

回収数：810 票 回収率 28.7%

（5）調査結果概要

1) 公共交通の利便性向上機能を持った中心市街地の整備

- ・将来のまちづくりにおいて、中心市街地であると良い機能について、「使いやすいバス発着・待合所」の割合は約 3 割となっています。
- ・一方で、中心市街地の多くのバス停は、上屋等の待合環境の向上に資する機能を持っておらず、施設の中で待つことができるバス停も少ない状況です。
- ・このことから、町内のバス停において中央バス積丹線と接続が可能な箇所や乗降者数が多い箇所では、利便性の向上に資する待合環境・機能の整備が求められます。

2) 公共交通の機能が充実した新庁舎整備に高い関心度

- ・新庁舎の整備の関心度について、「バス等公共交通の利便性が高い」の割合は約 5 割となっており、他の項目と比べても高い関心度となっています。
- ・立地適正化計画において新庁舎は、中心拠点として位置づけられているため、関連計画と連携した結節機能を持った待合・乗継施設の整備が必要です。

3) コミュニティバスにおける利便性向上の必要性

- ・コミュニティバスの満足度評価において「積丹線との乗継」は他の項目と比較して、満足度が低くなっており、現状、乗継時間が 30 分以上要する時間帯が存在しています。
- ・また、利用するための要因として「運行情報のわかりやすさ」が重要視されており、上記の新庁舎整備と併せて、わかりやすい運行情報の提供を行う必要があります。

(6) 調査結果

1) 性別及び年齢

- ・回答者の性別は、「男性」が約4割、「女性」が約5割となっています。
- ・回答者の年齢は、「70歳以上」が約4割、「60代」が約2割と多くなっています。

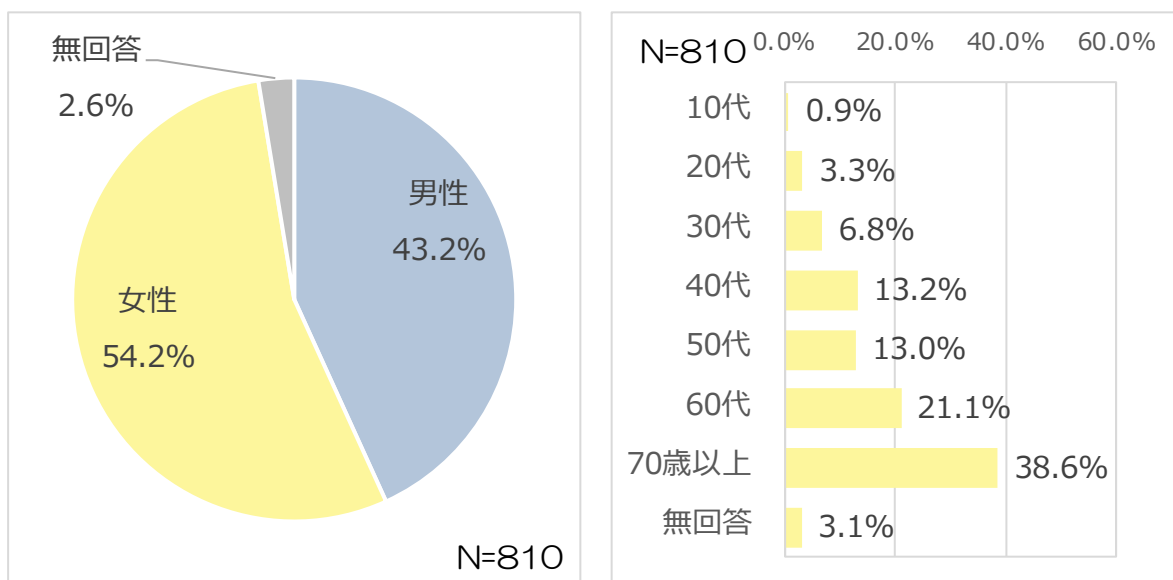


図 3-18 性別 (左) および年齢 (右)

2) 居住地

- ・回答者の居住地は、「浜町」が最も多く約5割となっています。

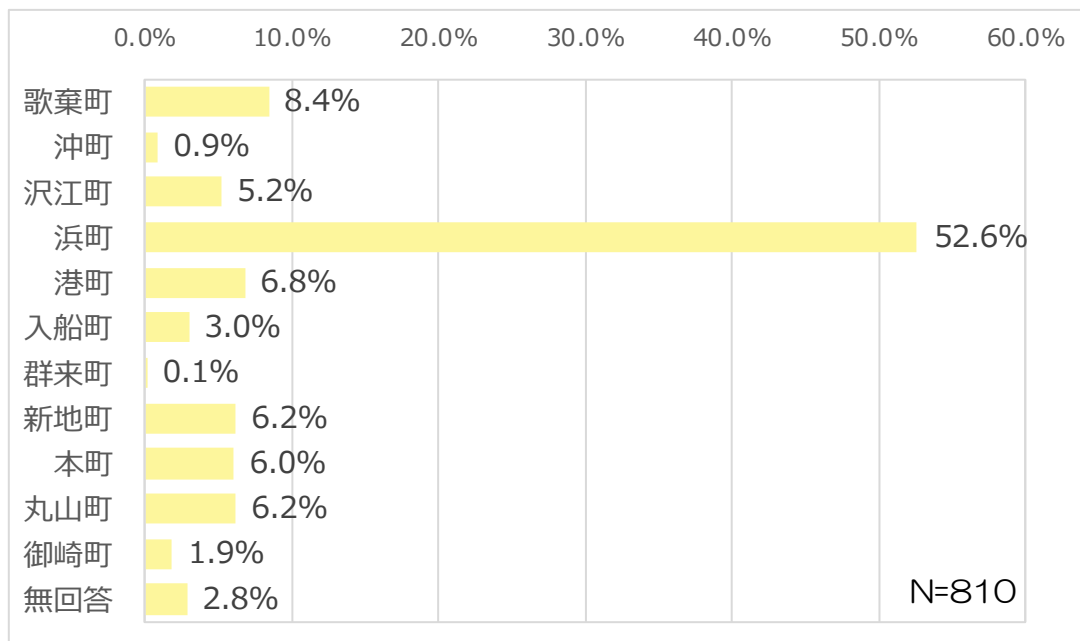


図 3-19 居住地

3) 職業及び勤務先

- ・回答者の職業は、「無職」が最も多く約4割となっています。
- ・回答者の勤務先は、「古平町」が最も多く約7割となっています。

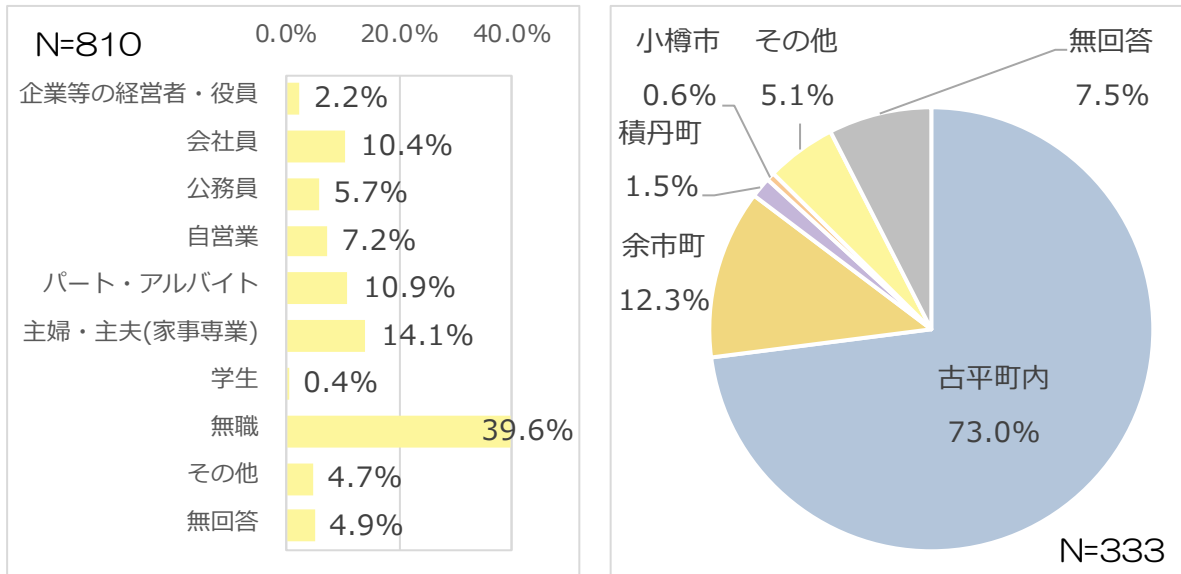


図 3-20 職業 (左) および勤務先 (右)

4) 自動車の保有状況及びバス停までの所要時間

- ・回答者の自動車の保有状況は、「世帯で車を持ち、自分でも運転している」が最も多く約5割となっています。
- ・回答者のバス停までの所要時間 (徒歩) は、「5分以内」が最も多く約4割となっています。

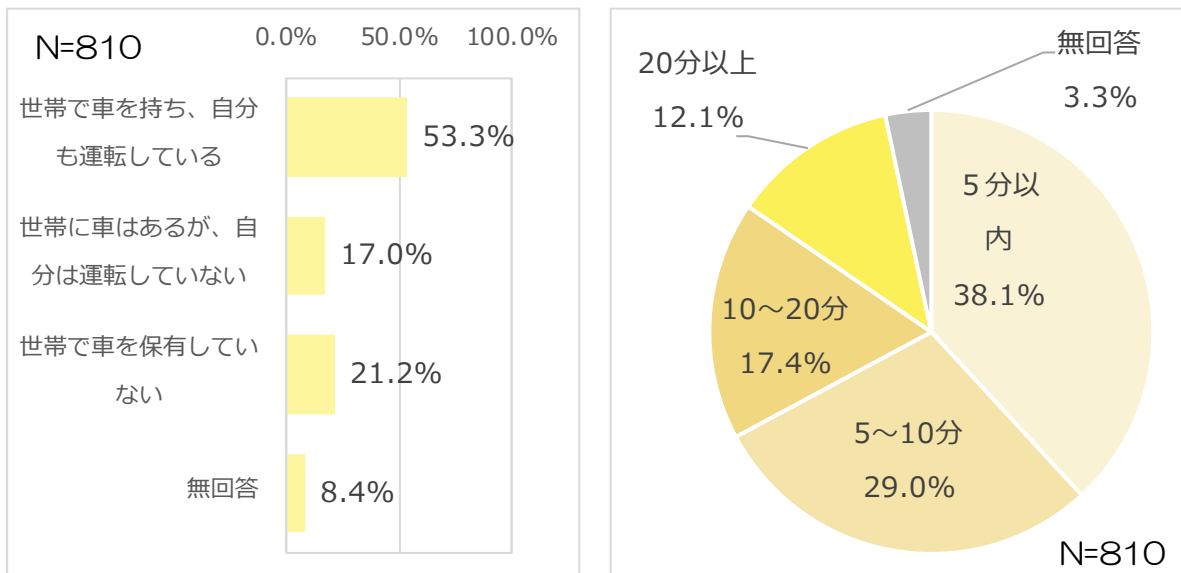


図 3-21 自動車の保有状況 (左) およびバス停までの所要時間 (右)

5) 中心市街地を訪れる頻度

- ・回答者の中心市街地を利用・訪れる頻度は、「月1～3回」が最も多く約2割となっています。

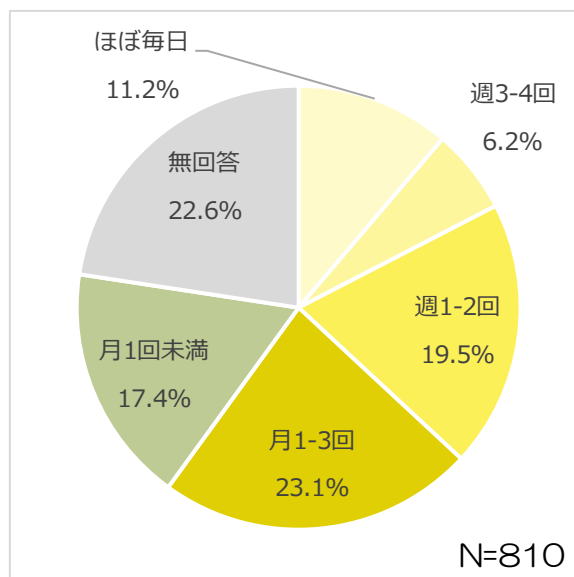


図 3-22 中心市街地を利用・訪れる頻度

6) 中心市街地の現状のイメージ

- ・回答者の中心市街地の現状のイメージは、「バス等公共交通で使いやすい」が約1割と比較的低い割合となっています。

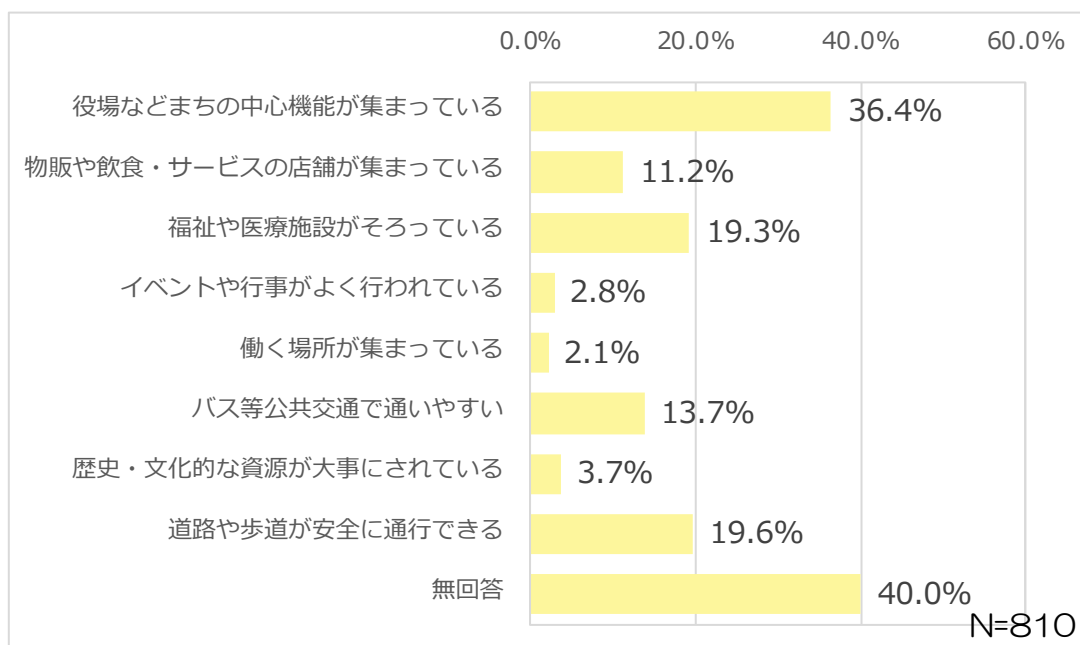


図 3-23 中心市街地の現状のイメージ

7) 中心市街地にあると良い機能

- ・ 今後、中心市街地であると良い機能では、「観光の拠点となる物産館」、「使いやすい役場庁舎」、「皆が立ち寄りやすい飲食・物販スペース」、「使いやすいバス発着・待合場」の回答が多くなっています。

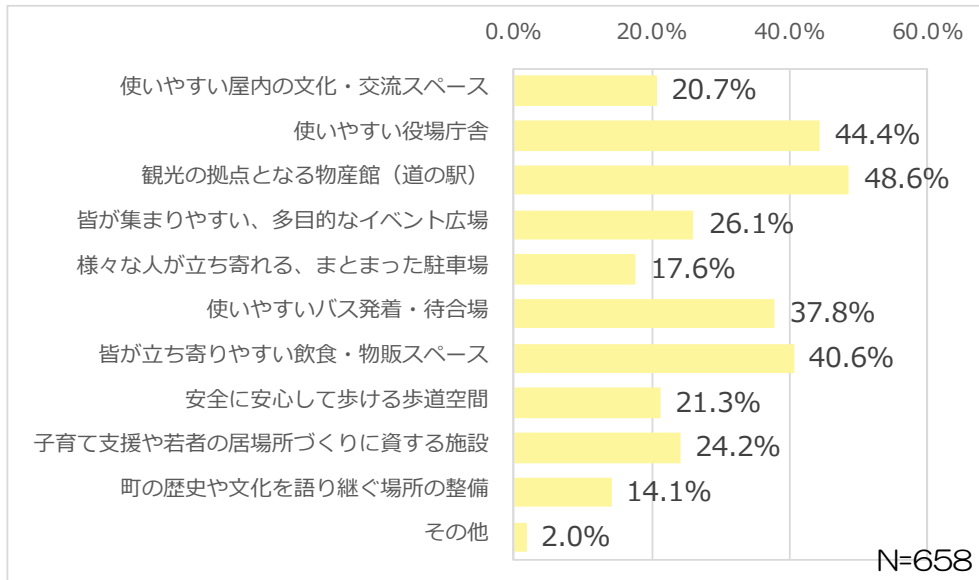


図 3-24 中心市街地にあると良い機能

8) 新庁舎整備の関心度

- ・ 新庁舎整備の関心度については、「バス等公共交通の利便性が高い」の回答割合は半分以上となっています。

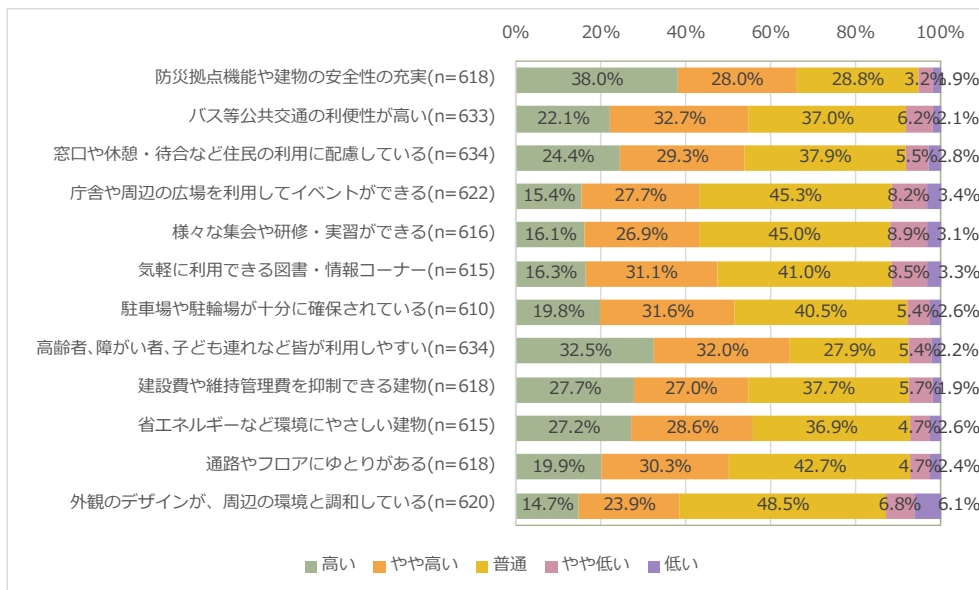


図 3-25 新庁舎整備の関心度

9) コミュニティバスの利用頻度

・回答者のコミュニティバスの利用頻度は、「ほぼ利用しない」が約8割と高くなっています。

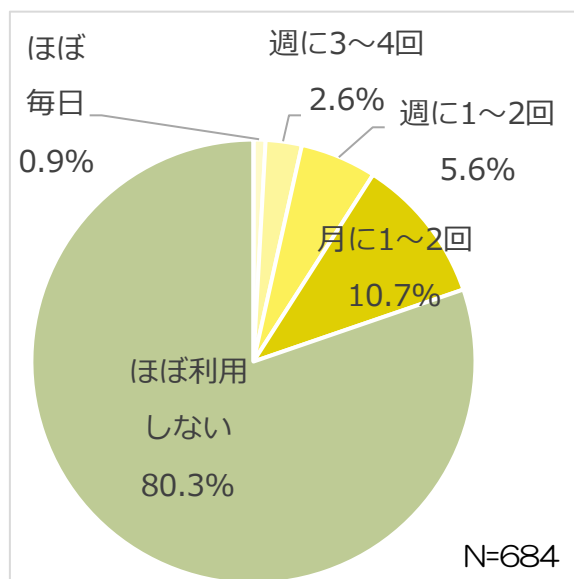


図 3-26 コミュニティバスの利用頻度

10) 現状のコミュニティバスの満足度

・コミュニティバスを利用している人の満足度は、「自宅からバス停までの距離」が最も高くなっています。一方で、「路線バスとの乗継」は最も低くなっています。

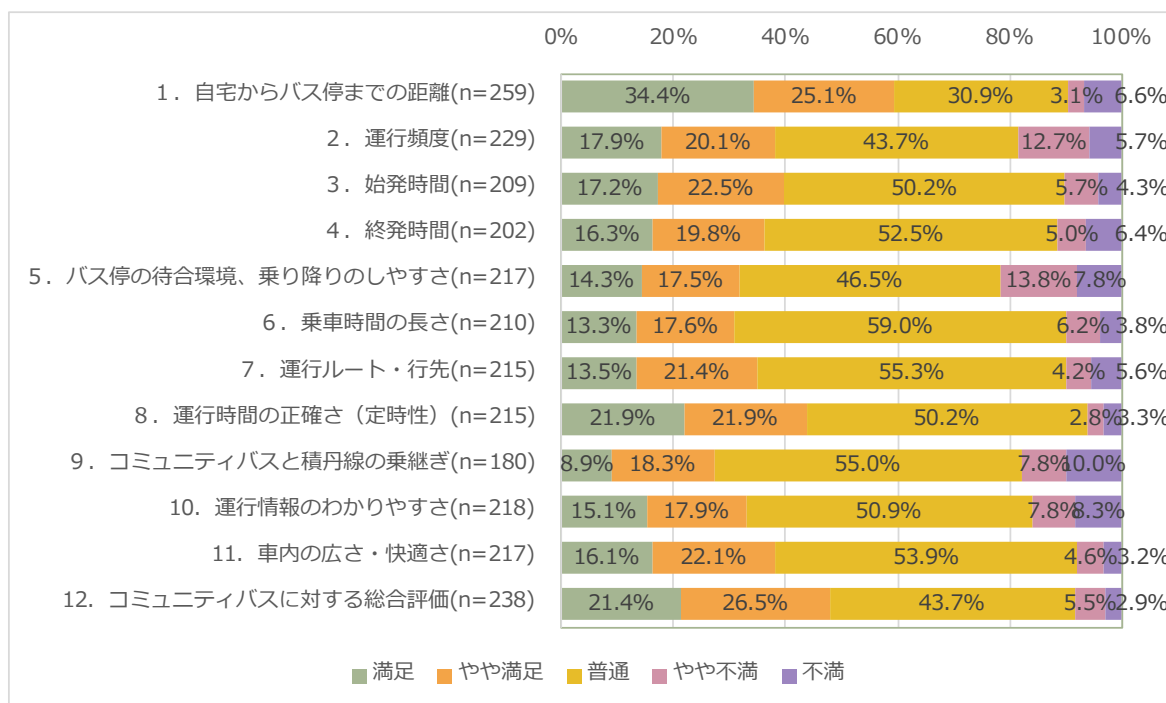


図 3-27 コミュニティバスの満足度

1 1) コミュニティバスの利用頻度が増えるための要因

- ・現状のコミュニティバスの利用頻度が増えるための要因では、「運行情報案内の表示改善」が約3割と高くなっています。

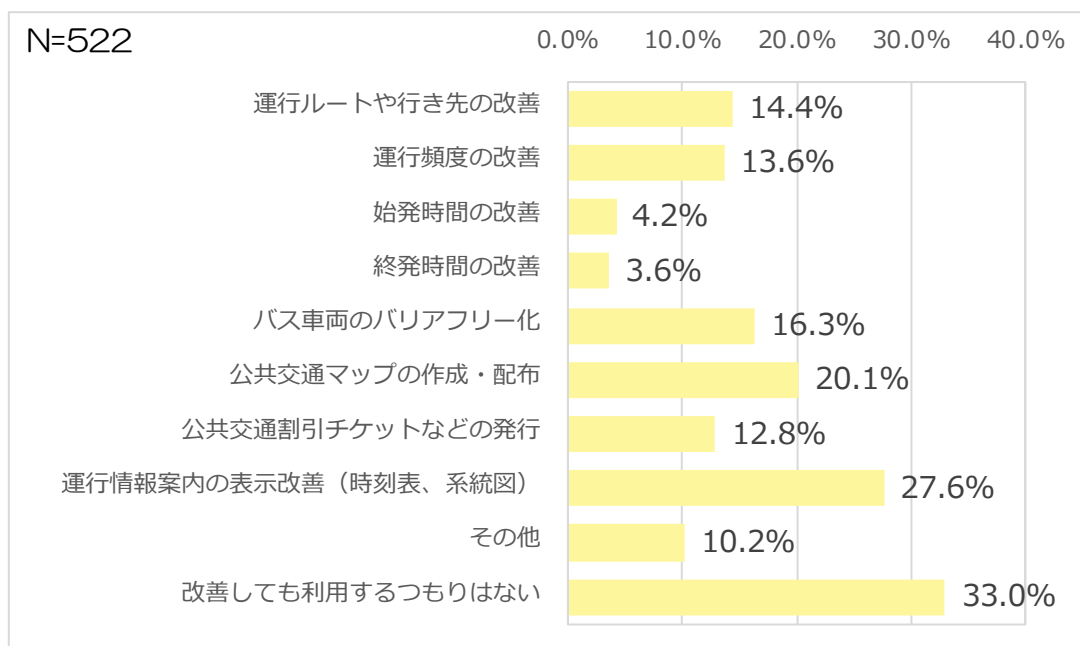


図 3-28 コミュニティバスの利用頻度が増えるための要因

1 2) コミュニティバスが有料となった場合の利用意向及び想定支払料金

- ・コミュニティバスが有料となった場合の利用意向では、現在利用している人の利用意向は高くなっています。
- ・コミュニティバスの料金では、「100円以下」の回答が多くなっています。

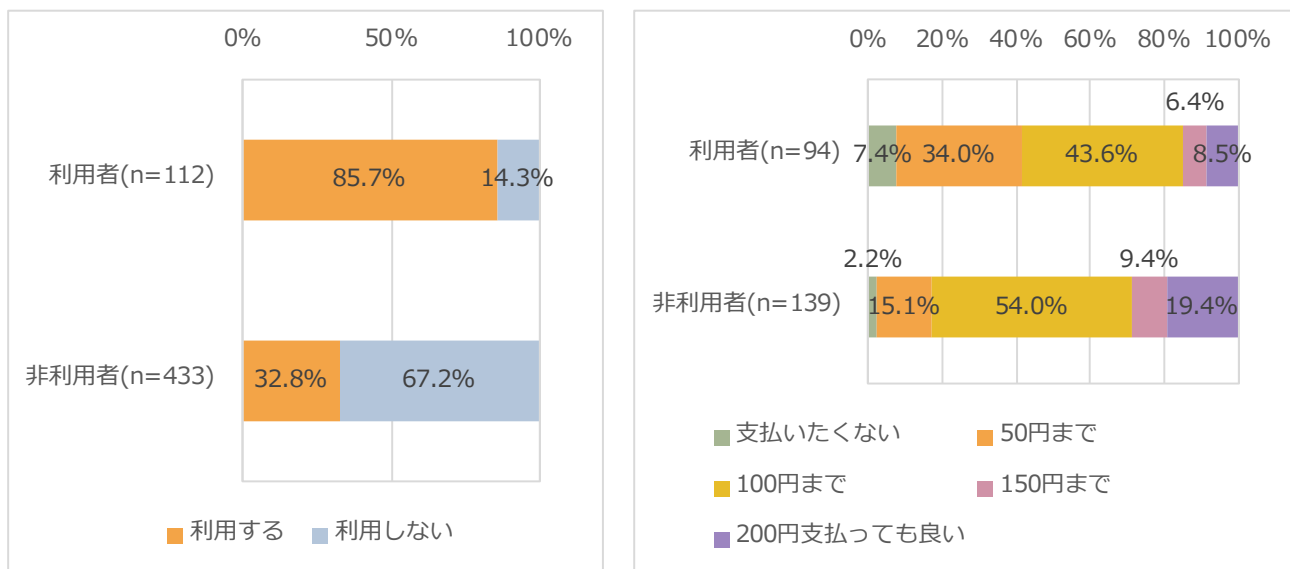


図 3-29 コミュニティバスが有料となった場合の利用意向（左）および料金（右）

1 3) 乗合タクシーを導入した場合の利用意向

- 乗合タクシーを導入した場合の利用意向では、現在コミュニティバスを利用している人の利用意向は比較的高くなっています。

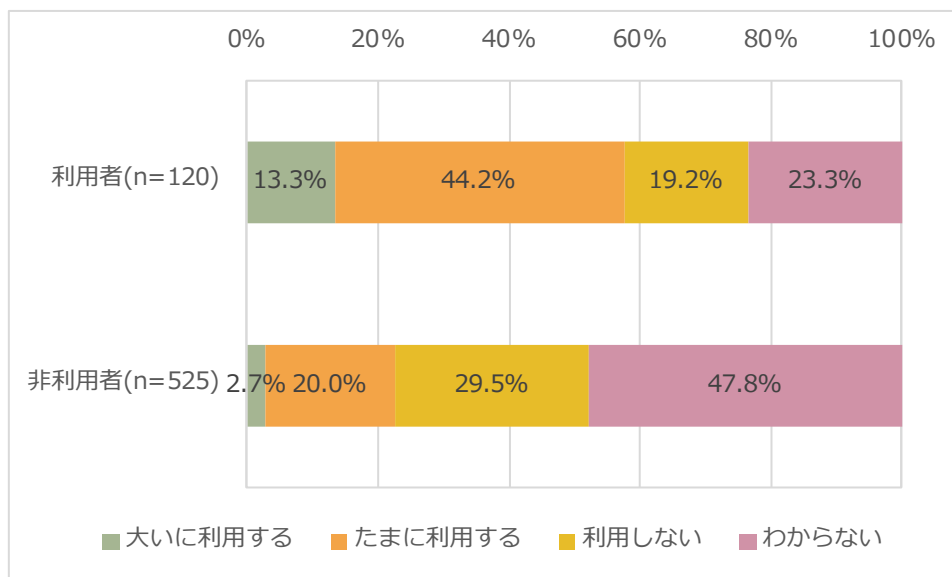


図 3-30 乗合タクシーを導入した場合の利用意向

1 4) 乗合タクシー利用における予約のわずらわしさ及び他の人との同乗

- 乗合タクシー利用の際の予約のわずらわしさでは、コミュニティバス利用者は非利用者に比べ、「大いに気になる」の割合が比較的高くなっています。
- 他の人との同乗については、コミュニティバス利用者は非利用者に比べ、「気にならない」の割合が比較的高くなっています。

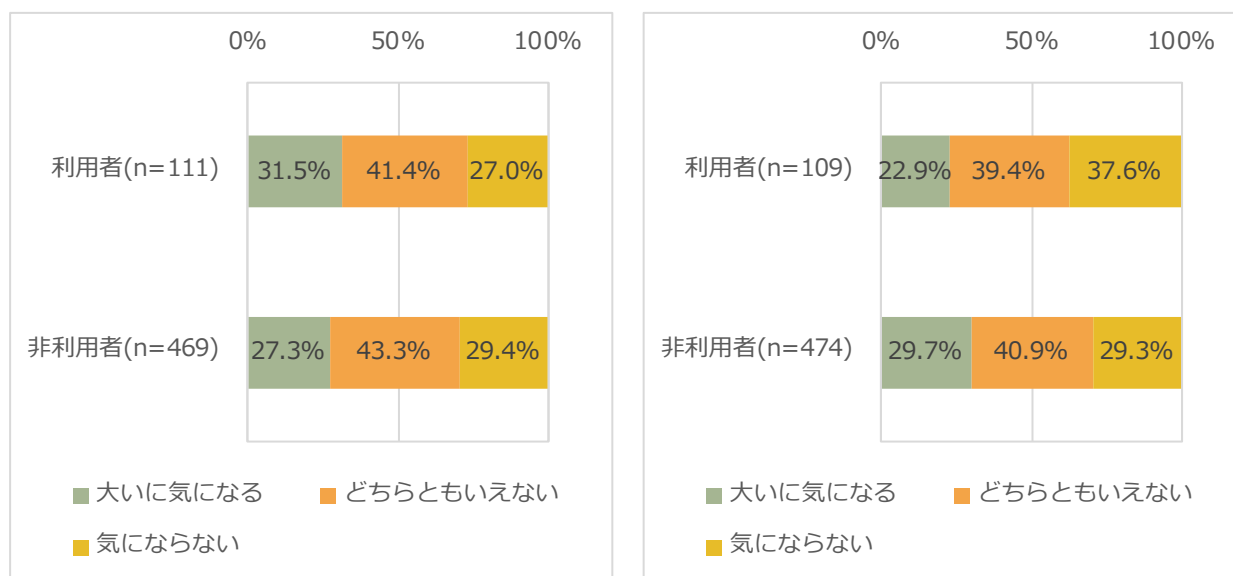


図 3-31 予約のわずらわしさ（左）および他の人との同乗（右）

1 5) 町内移動における乗合タクシーの想定支払運賃

- ・古平町内を移動する際の乗合タクシーの運賃について、利用者においては「100 円」の割合が最も高くなっています。

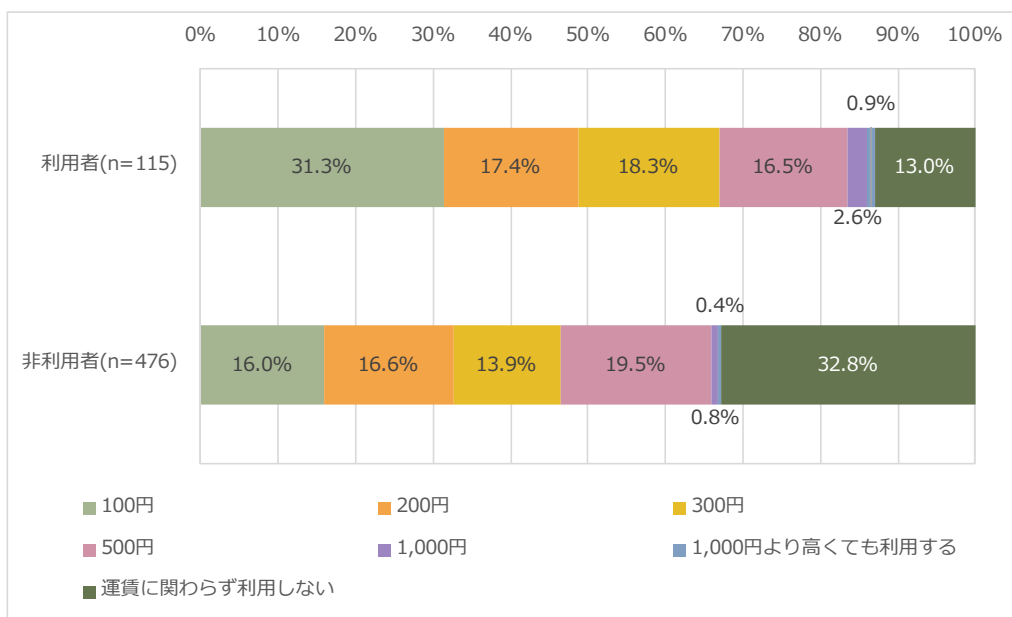


図 3-32 古平町内を移動する際の乗合タクシーの運賃

1 6) 余市町までの移動における乗合タクシーの想定支払運賃

- ・余市町まで移動する際の乗合タクシーの運賃について、利用者、非利用者ともに「500 円」の割合が最も高くなっています。

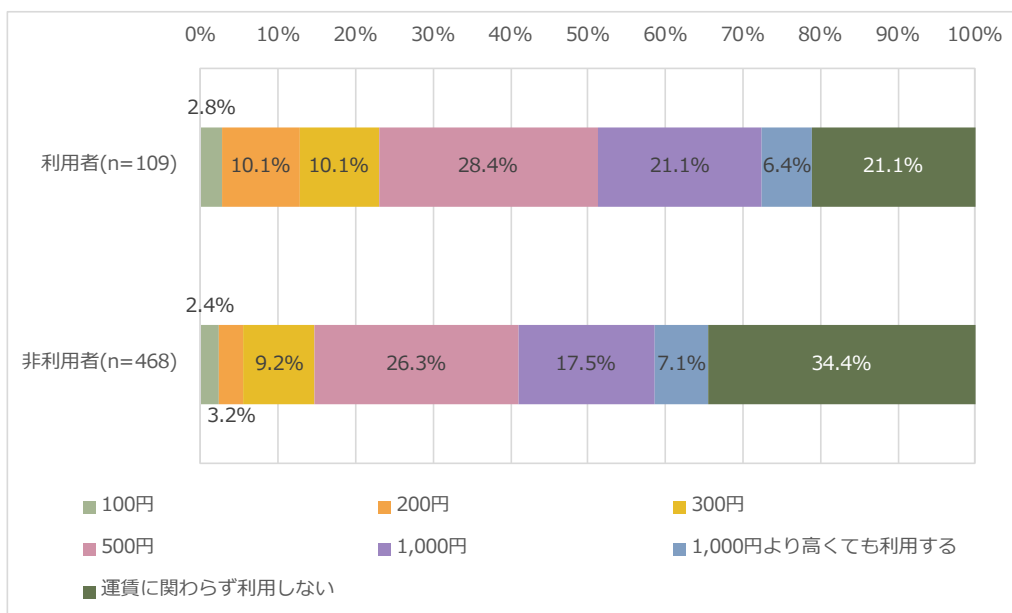


図 3-33 余市町まで移動する際の乗合タクシーの運賃

17) 乗合タクシーを用いた余市町までの移動について

- 乗合タクシーを利用して余市町まで行くことを想定した質問では、利用者において「乗継をしても安い運賃で余市町まで行きたい」が最も高くなっています。

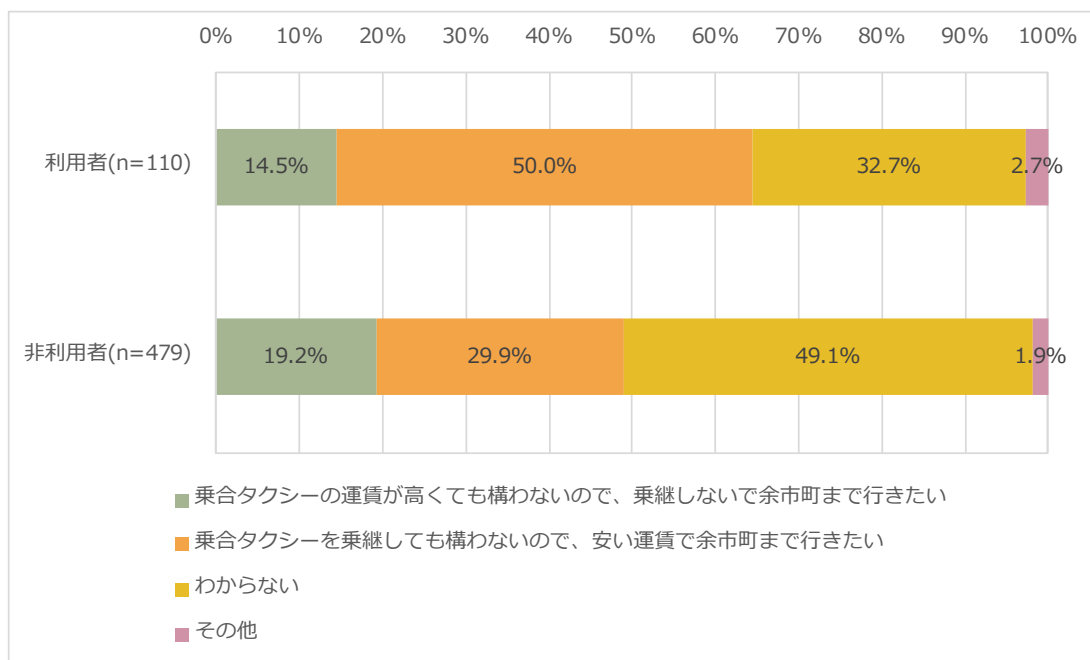


図 3-34 余市町まで移動する際の乗継と運賃

18) 乗合タクシーにおける想定運行便数

- 運行便数について、利用者においては「午前・午後1便」の割合が最も高くなっています。

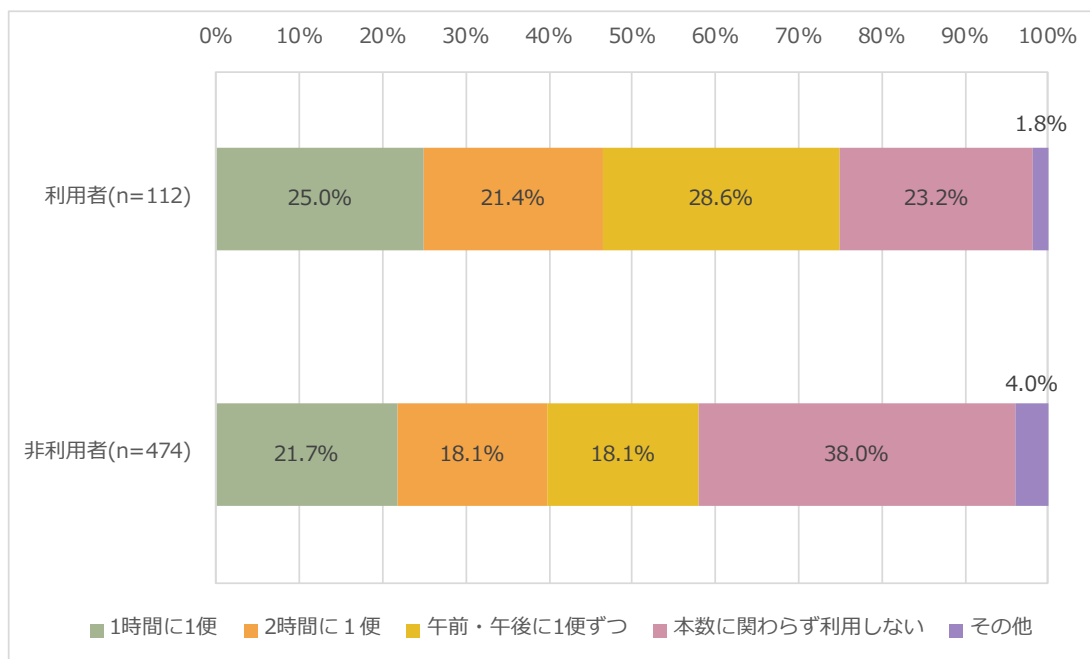



図 3-35 運行便数



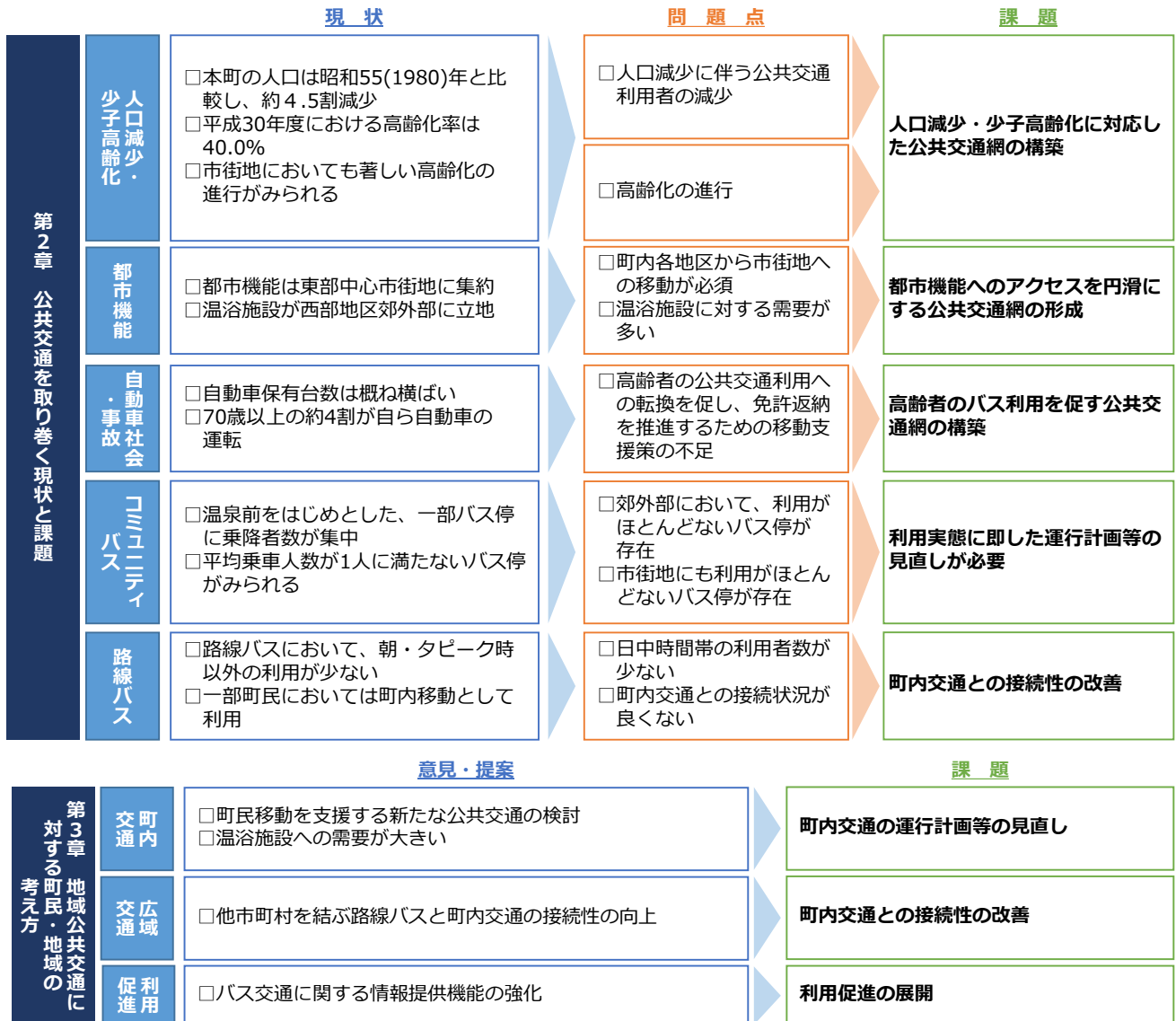
第4章


地域公共交通に対する課題

第4章 地域公共交通に対する課題

4-1 地域公共交通に対する課題

地域公共交通に関して「第2章 地域公共交通を取り巻く現状」と「第3章 地域公共交通に対する町民・地域の考え方」から見てきた課題を以下のとおり整理します。





第5章

古平町地域公共交通計画の基本方針

第5章 古平町地域公共交通計画の基本方針

5-1 基本方針

当町における関連計画や地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

町内各地区と地域資源をつなぐ公共交通ネットワークの強化

《基本方針の考え方》

- ・将来に渡って、町民の生活の足の確保を行うためには、まちづくりの関連計画との連携も重要であり、「古平町総合指針」や「第2期古平町まち・ひと・しごと創生総合戦略」に即した公共交通網の構築を行う必要があります。
- ・これら関連計画との連携を図るとともに、平成28年から行ってきた、町民との公共交通に関する各種意見交換や公共交通に対するアンケート調査、新たな公共交通の実証運行などの結果を踏まえ、古平町各地区に居住する方々の交流や、今後増加することが予想される高齢者をはじめとする、交通弱者の方々の生活の足の確保に向けた、公共交通網の構築を目指します。
- ・なお、当町における持続可能な公共交通網を構築していくためには、行政や交通事業者だけではなく、利用者である町民等の「声」を反映させ、適切な改善を図り続けることが重要です。

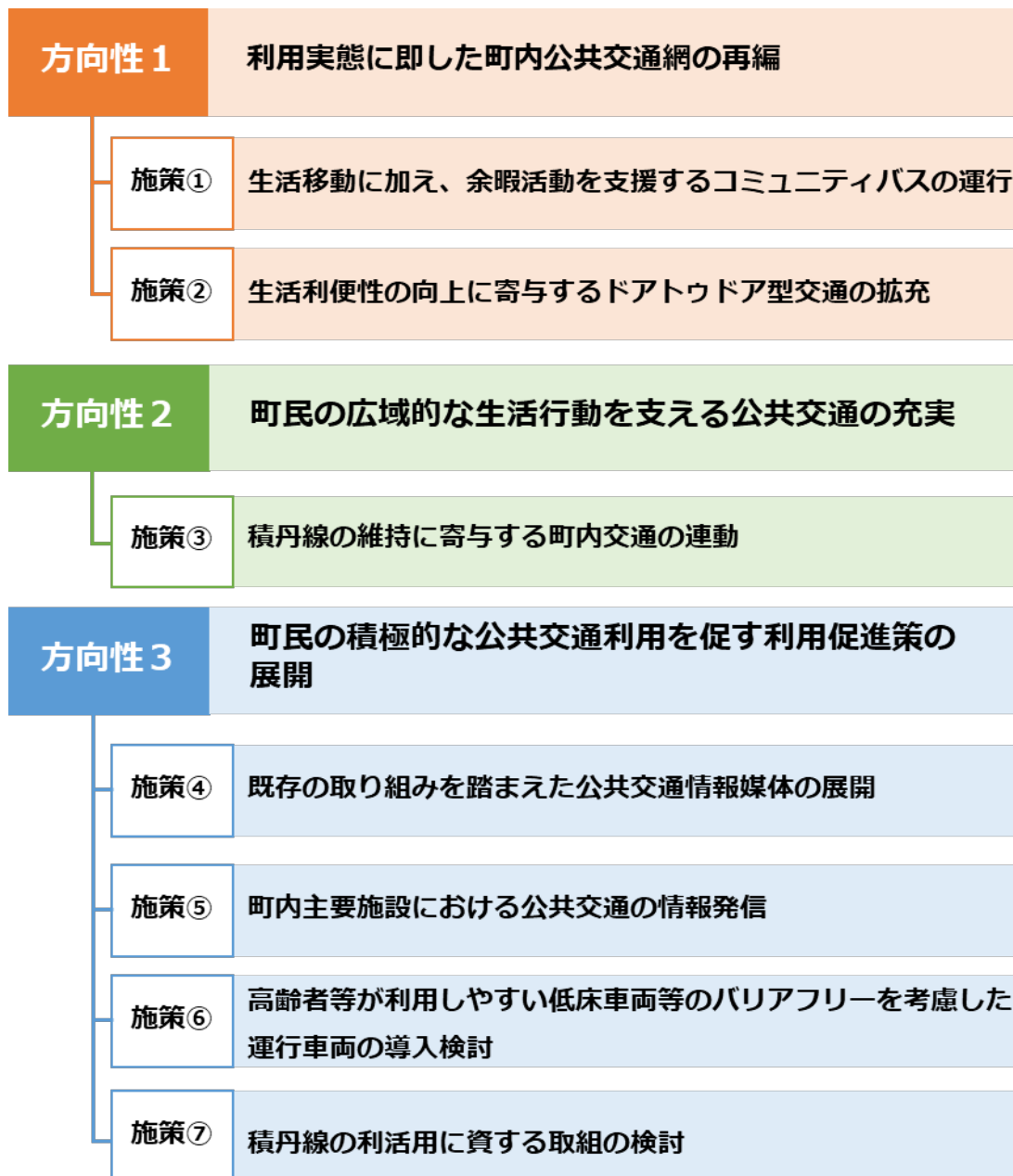
5-2 施策の方向性

上記の基本方針をもとに、当町における施策の方向性を次のとおり定めます。

方向性1	利用実態に即した町内公共交通網の再編
方向性2	町民の広域的な生活行動を支える公共交通の充実
方向性3	町民の積極的な公共交通利用を促す利用促進策の展開

5-3 方向性に基づく施策体系

基本方針及び将来像を踏まえ、各基本方針で実施すべき施策を以下のとおり整理しています。



5-4 施策の具体的な実施内容及び実施スケジュール

方向性1 利用実態に即した町内公共交通網の再編

施策① 生活移動に加え、余暇活動を支援するコミュニティバスの運行

実施概要

- ・自動車を保有していない町民の重要な生活の足である古平町コミュニティバスの役割を、居住エリアと主要施設を結ぶ定時定路線（決まった時間に、決まった路線）で運行するモビリティとして位置づけ、移動ニーズが高い施設や町民の移動量が多い時間帯の移動を支援します。
- ・令和5年度からは、令和4年度12月～1月に実施した実証運行の結果をもとに10月から本格運行を予定しており、令和6年度以降は町民ニーズを継続的に聴取し、利用実態及び移動ニーズに即した運行内容への見直しを図ります。
- ・本施策は、町で持続的な運行に向けた検討及び支援を実施するほか、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー補助）も活用した持続的な施策の実施を目指します。

古平町コミュニティバスの再編と 乗合タクシーの導入 に向けた 実証運行 を 令和4年12月から令和5年1月まで 実施します

● 実証運行の期間

令和4年12月1日（木）～ 令和5年1月31日（火）

※これまで通り、日曜日・祝日・振替休日は運休です

※12月31日（土）～1月5日（木）は年末年始運休となります

● 実証運行の概要

- ▶ コミュニティバスの運行時間帯と運行路線が変わります。
- ▶ コミュニティバスが運行していない時間帯に、新しく乗合タクシーが運行します。
- ▶ 一般の方も利用できていたスクールバス午後便が予約制の運行になります。

	スクール 1便	スクール 2便	スクール 4便	スクール 4便
文化会館前	7:55	13:30	14:00	15:05 15:35 16:00 16:30
浜町バス停前	7:53	13:32	13:58	15:07 15:33 16:02 16:28
元気プラザ前	7:51	13:34	13:56	15:09 15:31 16:04 16:26
カーサポートOG前	7:50	13:35	13:55	15:10 15:30 16:05 16:25
明和神社前	7:48	13:37	13:53	15:12 15:28 16:07 16:23
明和集会所	7:46	13:39	13:51	15:14 15:26 16:09 16:21
古平牧場前	7:40	13:45	15:20	16:15

赤字が予約制となりますのでご注意ください

● コミュニティバスの実証運行内容について

- ▶ 今まで通り、運賃無料で運行します。
- ▶ 今まで通り、決まった時間に決まったルートを実証運行します。
- ▶ 今まで通り、温泉旅館日（第1・第3木曜日）の、6便、7便は運休します。

● 実証運行後の古平町の公共交通について

- ▶ 令和5年2月1日（水）以降は、一度これまでの運行に戻す予定です。
- ▶ 本運行は令和5年4月以降を予定しており、コミュニティバスは100円、デマンドバスは200円の有償運行とすることを想定しています。ただし、コミュニティバスは65歳以上と中学生以下はこれまでどおり無償を想定しています。 ※こちらに記載の情報は、令和4年11月時点の案になりますので、変更となる場合がございます。

● 実証運行に係るお問合せ先

古平町役場 企画課 企画防災係 TEL：0135-48-9836（直通） FAX：0135-42-3583

● コミュニティバスの時刻表

▶ 今までから、運行路線が変わっていますので、ご注意ください。

▶ 今までから、運行時間帯が変わっていますので、ご注意ください。

バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
海のまちクリニック前	8:56	9:35	11:58	12:10	14:38	18:30	20:28
ほほえみくらす前	8:55	9:36	11:57	12:11	14:37	18:31	20:27
新栄団地前	8:52	9:39	11:54	12:14	14:34	18:34	20:24
ニコット前	8:49	9:42	11:51	12:17	14:31	18:37	20:21
旧農協前	8:47	9:44	11:49	12:19	14:29	18:39	20:19
旧堀食堂前	8:46	9:45	11:48	12:20	14:28	18:40	20:18
浜町郵便局前	8:45	9:46	11:47	12:21	14:27	18:41	20:17
旧消防庁舎前	8:44	9:47	11:46	12:22	14:26	18:42	20:16
本陣真貝宅前	8:42	9:49	11:44	12:24	14:24	18:44	20:14
清丘公園前	8:41	9:50	11:43	12:25	14:23	18:45	20:13
港町福津宅前	8:38	9:53	11:40	12:28	14:20	18:48	20:10
ほり民宿前	8:37	9:54	11:39	12:29	14:19	18:49	20:09
古平郵便局前	8:35	9:56	11:37	12:31	14:17	18:51	20:07
カネト水産前	8:34	9:57	11:36	12:32	14:16	18:52	20:06
むらい商店前	8:32	9:59	11:34	12:34	14:14	18:54	20:04
新地町森宅横	8:30	10:01	11:32	12:36	14:12	18:56	20:02
温泉前	-	10:03	11:30	12:38	14:10	18:58	20:00

→：海のまちクリニック方面行き ←：温泉方面行き

裏面の「乗合タクシーの実証運行内容」も併せてご覧ください

図 5-36 実証運行チラシ

実施エリア	古平町全域				
実施主体	古平町、交通事業者				
実施スケジュール	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
	実施	実施	実施	実施	実施

施策② 生活利便性の向上に寄与するドアトゥドア型交通の拡充

実施概要

- ・令和5年度からの導入を予定している古平町デマンドバスの役割を、コミュニティバスの運行していないエリア及び運行していない時間帯を補完するモビリティとして位置づけ、町内移動の選択肢の充実を目指します。
- ・古平町デマンドバスの本格運行は、令和4年度の実証運行の結果をもとに令和5年度10月からを予定しています。
- ・本施策についても、町で持続的な運行に向けた検討及び支援を実施するほか、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー補助）も活用した持続的な施策の実施を目指します。
- ・デマンドバス以外では、タクシーもドアトゥドア型の公共交通であるため、本施策で当町のタクシーのあり方についても、検討します。

乗合タクシーについて

- ・事前に電話で予約の上、どなたでも、ご利用できる新しい交通です。
- ・自宅から目的地までの往路便、目的地から自宅までの復路便ともに、予約が必要です。
- ・目的地は、自宅もしくは、町で事前に設定した箇所に限り、乗り降りが可能です。
- ・ご予約は、前日17:30までに、下記の電話番号にご連絡ください。
- ・一般的な路線バスと同様に、複数の方と乗り合っ利用する場合があります。
- ・1乗車につき、200円の運賃をお支払いの上、ご利用いただきます。

乗合タクシーを利用するには

- ・利用したい日の前日17:30までに、下記の電話番号に連絡します
 ・日曜日・祝日は予約受付を休止していますので、お気をつけてください
 予約受付専用電話番号 **42 - 2752** (大仲運輸)
- ・電話が繋がったら、「お名前」「利用したい日時」「お迎え希望場所」「希望する行先」の4点をお伝え下さい

乗合タクシーが利用できる時間帯	
1便(午前便)	2便(午後便)
8:30 ~ 12:00	12:30 ~ 17:30

例:「浜町に住んでいるヤマガイですが、12月1日の10時に、自宅からニcottまで利用したいです」

帰りに利用したい時間が決まっている場合
 ・帰りに「利用したい日時」「お迎え希望場所」「希望する行先」の3点をお伝え下さい
 例:「帰りは、12月1日の11時に、ニcottから自宅まで利用したいです」

帰りに利用したい時間が決まっていない場合
 ・行きの際から降車する際に、「帰りの便も利用する」ことを運転手に伝えてください
 ・利用したい時間の30分前までに、「42 - 2752」に連絡して、利用したい時間をお知らせください
- ・利用当日、時間になりましたら、お迎え希望場所でお待ちください。
 ※お迎え希望場所に見当たらない場合、キャンセル扱いとなります
 ※同じ時間帯に複数の予約があった場合、お迎えの時間が若干前後する可能性がありますので、ご注意ください

乗合タクシーで乗り降りできる町内施設

デマンドバスの運行イメージ

町内デマンドバスにおける目的地(案)			
地区名	施設名	地区名	施設名
東部地区	古平町複合施設	西部地区	新地町バス停前
	浜町バス停前		温泉前
中部地区	ニcott前	西部地区	幼児センター前
	海のまちクリニック前		

図 5-37 実証運行チラシ

※実証運行チラシでは、デマンドバスを乗合タクシーと表記しています

実施エリア	古平町全域				
実施主体	古平町、交通事業者				
実施スケジュール	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
	実施	実施	実施	実施	実施

施策③ 積丹線の維持に寄与する町内交通の連動

実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・中央バスが運行する積丹線は、古平町と余市町・小樽市方面とを結ぶ重要な広域バス路線ですが、利用者数の減少などにより、運行収支が赤字の状況です。 ・今後も、余市町・小樽市方面とのアクセス確保に向け、沿線自治体として、町内交通からの接続を密にし、町民が利用しやすい環境づくりを構築した上で、積丹線の維持を図っていくことが必要です。 ・そのため、積丹線のダイヤの見直し時期には、施策①・②と連動して、古平町コミュニティバス及びデマンドバスの接続状況や接続箇所の見直しの必要性を検討し、適宜、運行内容の見直しを図ります。 ・また、本計画での取組だけでなく、令和4年度に策定された「北海道後志地域公共交通計画」とも連携を図り、積丹線の運行確保・維持に努めます。 				
実施エリア	古平町全域				
実施主体	古平町、交通事業者				
実施スケジュール	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
	適宜実施	適宜実施	適宜実施	適宜実施	適宜実施

施策④ 既存の取り組みを踏まえた公共交通情報媒体の展開

実施概要

- ・現在、公共交通に係る情報媒体は、町ホームページへの掲載のほか、紙面での配布などにより、展開を図っています。
- ・令和5年度以降、古平町の公共交通の運行状況が大きく変化することが想定されるため、今まで利用していた町民も含め、新たに公共交通の利用を考えている町民にとっても、分かりやすい情報提供を実施します。
- ・情報提供にあたっては、従来通り、町のホームページへの掲載のほか、既存の紙面媒体などを活用した情報展開を検討します。

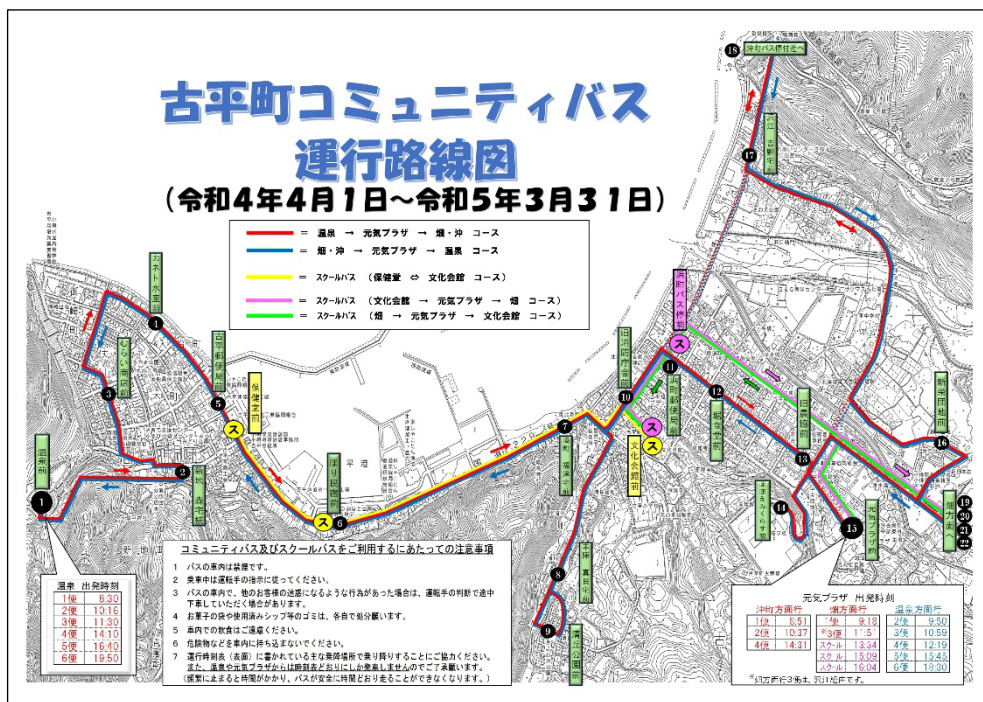


図 5-38 当町で配布している公共交通情報の事例

実施エリア	古平町全域				
実施主体	古平町				
実施スケジュール	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
	実施	実施	実施	実施	実施

施策⑤ 町内主要施設における公共交通の情報発信

実施概要

- ・複合施設やふるびら温泉などの町内主要施設は、住民が訪れることが多く、公共交通に係る情報に触れていただける機会も多いことが想定されます。
- ・そのため、これまで同様、町内交通に係る路線図や時刻表を印刷したものを掲示するなどの、アナログによる情報発信の展開を行います。
- ・将来的には、バスが何時に来るか、いまどこにいるか、などICTを活用したデジタルな情報発信の展開についても、検討します。

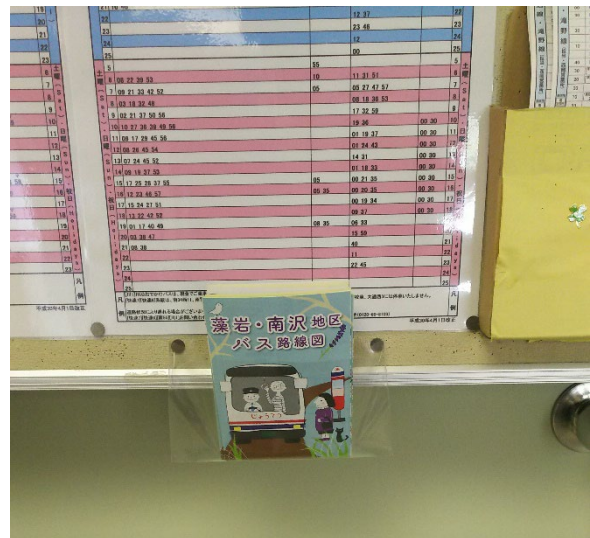


図 5-39 商業施設や医療施設での情報発信の事例



出典：札幌市


実施エリア	古平町中心部				
実施主体	古平町、交通事業者、施設管理者				
実施スケジュール	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
	実施	実施	実施	実施	実施

施策⑥ 高齢者等が利用しやすい低床車両等のバリアフリーを考慮した運行車両の導入検討

<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、町内を運行している公共交通車両は、手すりなどの設備はありますが、乗り降りの際には段差があるなど、より充実したバリアフリーの設備の導入を検討する余地があります。 ・今後、車両更新が必要な時期になった際には、より利用しやすいモビリティの実現に向け、バリアフリーにも配慮した車両への更新を検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">図 5-40 低床車両の事例</p> <p style="text-align: right;">出典：音更町</p>				
<p>実施エリア</p>	<p>古平町全域</p>				
<p>実施主体</p>	<p>古平町、交通事業者</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和5年度 (2023)</p> <p style="text-align: center;">検討</p>	<p>令和6年度 (2024)</p> <p style="text-align: center;">検討</p>	<p>令和7年度 (2025)</p> <p style="text-align: center;">検討</p>	<p>令和8年度 (2026)</p> <p style="text-align: center;">検討</p>	<p>令和9年度 (2027)</p> <p style="text-align: center;">実施</p>

施策⑦ 積丹線の利活用に資する取組の検討

<p>実施概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・町民に積丹線の利用を促すことを目的に、運賃面での利用のハードルを下げるような取組やバスの乗り方を体験できるような取組などを検討し、適宜、実施します。 ・事前に申請をした上で、対象となる路線バスの特定区間を定額で乗車可能 <div data-bbox="517 421 1305 757" style="text-align: center;"> <p>《江差木古内線》</p> <p>木古内駅前 膳棚 江差ターミナル 江差高校前</p>  <p>《小砂子線》</p> <p>原口漁港前 小砂子 江差ターミナル</p>  </div> <p style="text-align: center;">図 5-41 広域バス路線の利活用の事例</p> <p style="text-align: right;">出典：上ノ国町</p>				
<p>実施エリア</p>	<p>古平町全域</p>				
<p>実施主体</p>	<p>古平町、交通事業者</p>				
<p>実施スケジュール</p>	<p>令和5年度 (2023)</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>検討</p>	<p>検討</p>	<p>検討</p>	<p>検討</p>	<p>実施</p>



第6章

事業の進捗状況を評価する指標 及び計測方法

第6章 施策の進捗状況进行评估する指標及び計測方法

当町における持続可能な公共交通体系の構築と、本計画に位置付けた各施策の進捗確認に向け、以下の評価指標を設定します。評価指標については、毎年、協議会において、実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況进行评估し、進捗状況を管理していきます。

6-1 各方向性における評価指標

(1) 方向性1に紐づく評価指標

方向性1	利用実態に即した町内公共交通網の再編
------	--------------------

評価指標1	コミュニティバスの1日平均利用者数					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年度に本格運行を予定しているコミュニティバスの1日平均利用者数を評価指標とします。 令和4年12月、令和5年1月の2ヶ月間で実施した実証運行のコミュニティバスの1日平均利用者数を現状値とします。 目標値は、現状値を下限として設定します。 目標値の計測は、運行事業者からの情報提供により、事務局で1日平均利用者数を算出し、把握することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
44.7人/日	44.7人/日 以上	44.7人/日 以上	44.7人/日 以上	44.7人/日 以上	44.7人/日 以上	

評価指標2	デマンドバスの1日平均利用者数					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年度に本格運行を予定しているデマンドバスの1日平均利用者数を評価指標とします。 令和4年12月、令和5年1月の2ヶ月間で実施した実証運行のデマンドバスの1日平均利用者数を現状値とします。 目標値は、現状値を下限として設定します。 目標値の計測は、運行事業者からの情報提供により、事務局で1日平均利用者数を算出し、把握することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
1.2人/日	1.2人/日 以上	1.2人/日 以上	1.2人/日 以上	1.2人/日 以上	1.2人/日 以上	

評価指標 3	町内交通の収支率					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 5 年度に本格運行を予定しているコミュニティバス及びデマンドバスの収支率を評価指標とします。 ・なお、令和 5 年度から町内交通を有償化した運行とするため、令和 5 年度の運行状況をもとに、現状値を設定します。 ・目標値は、現状値を下限として設定します。 ・目標値の計測は、事務局で町内交通の運行収入及び運行経費から収支率を算出し、把握することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	
—	令和 5 年度の運行状況をもとに設定					

評価指標 4	町内交通の運行に要する公的資金投入額					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・当町における町内交通の運行に要する公的資金投入額は、交通事業者が必要としている運行経費について、協議の上、決定しており、目標値を設定することが難しい状況です。 ・また、人件費や燃料費の増加傾向は、今後も継続することが想定されますが、当町の公共交通に係る事業において、具体的な増加率などを整理することが難しく、目標値の具体的な金額を示すことも難しい、と考えられます。 ・これら状況を踏まえ、本計画においては、公的資金投入額の目標値は定めず、毎年度、実績値を整理することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和 3 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	
12,012 千円	毎年度、実績値について整理を実施					

(2) 方向性2に紐づく評価指標

方向性2	町民の広域的な生活行動を支える公共交通の充実
------	------------------------


評価指標5	町内交通と中央バス積丹線が接続している便数の割合					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 町内交通が、中央バス積丹線と円滑に接続されているか、を評価するために、積丹線の運行便数（19便）に対する接続割合を評価指標とします。 令和4年12月、令和5年1月の2ヶ月間で実施した実証運行のコミュニティバス及びデマンドバスをもとに接続状況を整理し、現状値とします。 目標値は、現状値を下限として設定します。 目標値の計測は、運行事業者が発行する時刻表をもとに、事務局で接続状況を検証、把握することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
74% (14便/19便)	74%以上 (14便/19便)	74%以上 (14便/19便)	74%以上 (14便/19便)	74%以上 (14便/19便)	74%以上 (14便/19便)	

(3) 方向性3に紐づく評価指標

方向性3	町民の積極的な公共交通利用を促す利用促進策の展開
------	--------------------------

評価指標6	情報発信の状況					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に係る情報を発信している媒体の種類を評価指標とします。 現状では、「町ホームページでの情報掲載」「コミュニティバスの時刻表紙面の配布」の2種類となっています。 目標値は、現状値を下限として設定します。 目標値の計測は、関係部署と連携しながら、事務局で把握することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
2種類	2種類以上	2種類以上	2種類以上	2種類以上	2種類以上	

評価指標7	公共交通の利便性向上に資する事業の実施数					
目標設定の考え方、計測方法等	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性が向上すると考えられる事業の実施数を評価指標とします。 本計画においては、施策⑤～⑦が該当しますが、本計画を推進していくにあたって、新たな事業実施の必要が生じた場合には、現状値及び目標値の見直しを検討します。 目標値の計測は、関係部署と連携しながら、事務局で把握することとします。 					
現状値	目 標 値					
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
1事業	1事業以上	1事業以上	1事業以上	1事業以上	1事業以上	



第7章

計画の推進体制

第7章 計画の推進体制

7-1 計画推進状況の評価推進体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、6-1で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これら目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた、「古平町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、7-2に示す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、7-3に示す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、当町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人一人が主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化にし、それぞれが主体的に実施することで、当町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

表 7-4 計画推進状況の評価体制（古平町地域公共交通活性化協議会委員名簿）

区 分		所 属 ・ 職
法第6条第2項 第1号の委員	古平町	副町長
		保健福祉課長
		教育委員会次長
法第6条第2項 第2号の委員	公共交通事業者等	中央バス株式会社余市営業所 所長
		有限会社大伸運輸 代表取締役
		小樽つばめ交通株式会社余市支店 支店長
	道路管理者	北海道開発局小樽開発建設部 小樽道路事務所 所長
		北海道後志総合振興局小樽建設管理部余市出張所 所長
		古平町建設水道課長
法第6条第2項 第1号の委員	公安委員会	北海道札幌方面余市警察署 交通課長
	地域公共交通の 利用者	古平町商工会 事務局長
		古平町社会福祉協議会 事務局長
	学識経験者その他 必要と認める者	北海道運輸局札幌運輸支局 首席運輸企画専門官
		北海道後志総合振興局地域創生部新幹線推進室 室長
		北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長
事務局	古平町 企画課	

表 7-5 計画の推進に向けた各関係者の役割及びその内容

関係者	役割	内容
地域住民	積極的な利用等	公共交通の積極的な利用、利用促進策の積極的な実施、公共交通に対する改善策等の積極的な要望等
交通事業者	安全な運行等	バス路線の安全な運行、運行実績等のモニタリングへの協力等
古平町	事業の検討・実施等	地域のニーズ把握、各種交通施策の実施、資金の調達等

7-2 計画推進状況の評価推進体制

計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における事業実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さな PDCA サイクル」では、施策ごとの目標値を基に、事業の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きな PDCA サイクル」では、毎年の評価・検証を基に、必要に応じて計画内容の見直しを行います。

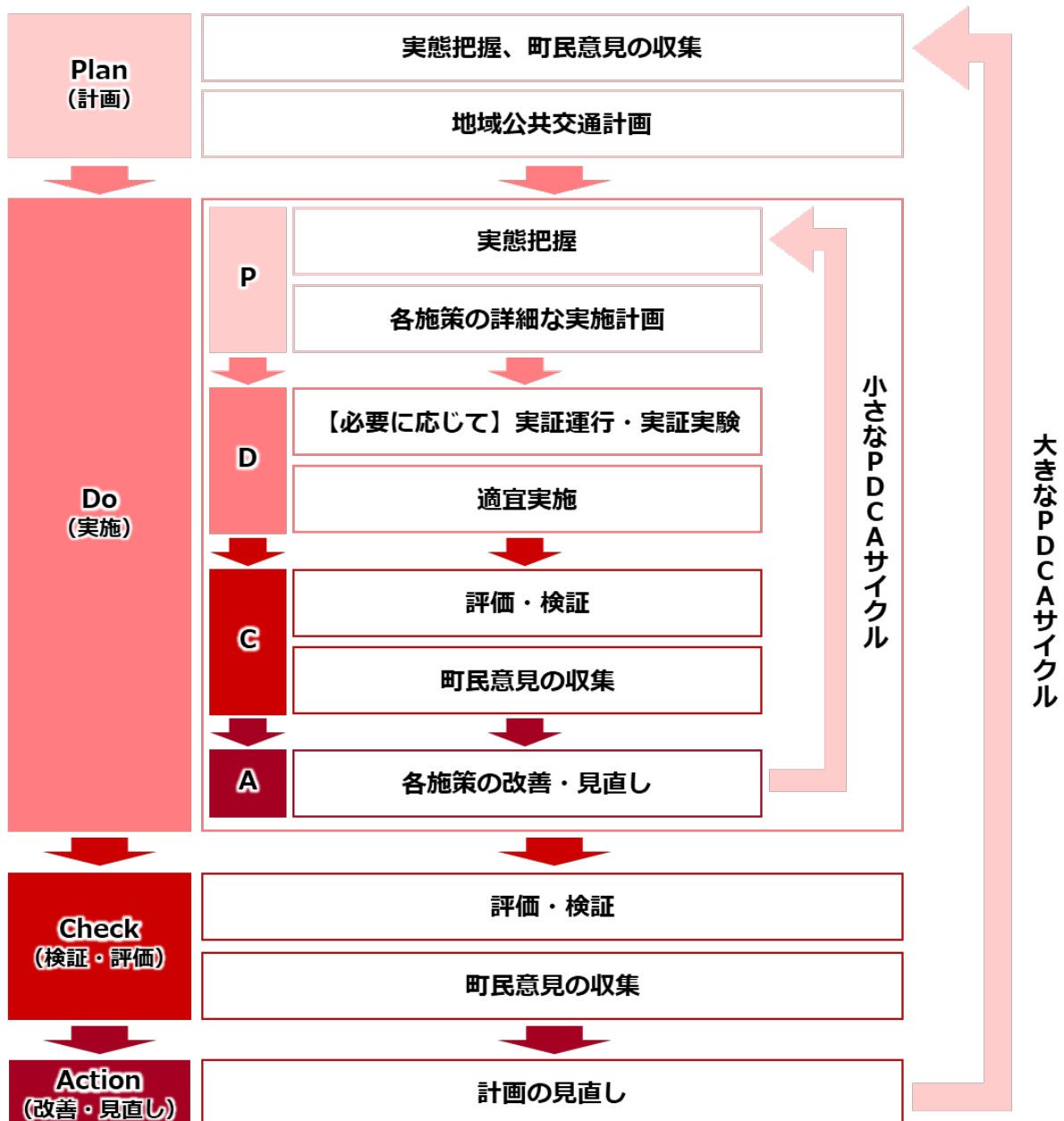


図 7-42 PDCA サイクルによる評価・検証

7-3 今後の協議会開催スケジュール（予定）

適切な事業実施及び計画推進に向けた継続的な PDCA サイクルを行うため、以下のスケジュールで「古平町地域公共交通活性化協議会」を開催します。

なお、毎年 of 事業の評価・検証結果により、事業の改善や見直しが必要になった場合は、以下のスケジュールとは別に協議会を開催し協議を行うなど、柔軟な対応を行います。

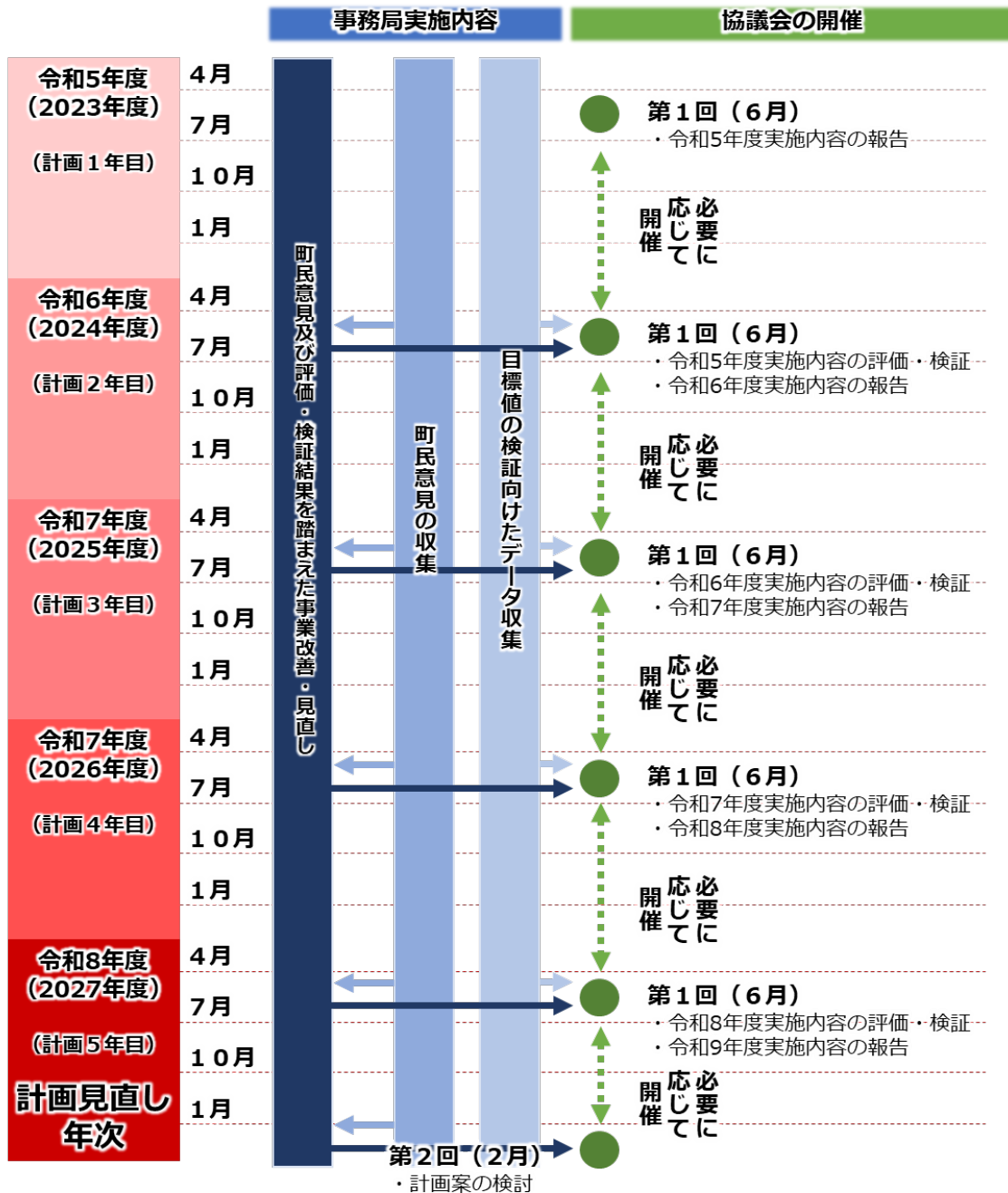


図 7-43 計画期間における協議会開催スケジュール（予定）