

月形町地域公共交通網形成計画

(案)

2019 年度～2023 年度

月形町

目 次

第1章 はじめに

1-1	計画策定の目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間	1
1-4	計画の位置づけ	2
1-5	計画推進の体制と方針	7

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

2-1	地域の特性	8
2-2	地域公共交通の概況	17

第3章 地域公共交通に対する町民・地域の考え方

3-1	公共交通をより良くするためのアンケート調査	23
3-2	町内バス・JR乗降調査	24
3-3	町内ハイヤー運行日誌分析	25
3-4	地域意見交換会	26

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	27
-----	--------------	----

第5章 月形町地域公共交通網形成計画の基本方針

5-1	基本方針	29
5-2	目標	29
5-3	目標達成に向けた施策	30
5-4	めざすべき将来像	31
5-5	具体的な施策	32

第6章 施策推進及び指標評価スケジュール

6-1	施策推進スケジュール	41
6-2	指標評価スケジュール	43

資料編	別冊
-----	----

第1章 はじめに

1-1 計画策定の目的

本町の公共交通は、北海道旅客鉄道(株)によりＪＲ札沼線が運行されておりますが、平成 28 年 11 月 18 日に「ＪＲ単独では維持が困難な路線」として位置づけられ、これまで沿線自治体と北海道旅客鉄道(株)による協議を行ってきました。

その結果、今後もＪＲ札沼線を継続して運行させることは困難であり、地域住民の利便性等を考慮した場合、新たにバス交通として沿線自治体の住民の生活の足を確保していく方向性で平成 30 年 12 月 20 日に合意をいたしました。

また、本町内には、月形町と岩見沢市を繋ぐバス路線として、北海道中央バス(株)により月形線が運行されており、さらに、町独自の交通施策としてスクールバスへの一般混乗やぬくもり福祉券（70 歳以上の町民を対象にハイヤーや温泉入館料などに利用できる助成券）の交付によるハイヤー利用などにより、町民の生活交通を支えてきました。

一方で、前述したＪＲ札沼線の廃止や人口減少・少子高齢化等の月形町を取り巻く状況は変化しており、これらの状況に対応し、今後も継続的に町民の生活交通を確保することが求められております。

そこで、本計画では、ＪＲ札沼線廃止後に新たに運行する「ＪＲ札沼線廃止代替交通」の検討を行うとともに、町民のより良い生活交通を構築するため、町民の生活圏である岩見沢市への広域交通及び町内移動に係る生活交通の確保を行うことを目的に、月形町の公共交通の方向性を示した「月形町地域公共交通網形成計画」を策定することとします。

1-2 計画の区域

《計画区域》月形町全域

行政区	住所	本計画での位置づけ
札比内第 1 行政区	新宮 1・2、札比内 2	札比内地区
札比内第 2 行政区	新富 1・2、豊ヶ丘 1・2	
札比内第 3 行政区	札比内 3、南札比内 3	
札比内第 4 行政区	南札比内 2	
札比内第 5 行政区	南札比内 1、厚栄	
北農場第 1 行政区	北農場 1	北農場地区
北農場第 2 行政区（刑務所）	北農場 3	
市北行政区	市北 1～6、8、9、新生	市北地区
赤川行政区	赤川 1、3、4	赤川地区
市南行政区	市南 1～5、麻生	市南地区
南耕地昭栄行政区	南耕地 1～3、月ヶ社、中野、昭栄	南耕地・昭栄地区
知来乙行政区	知来乙 1～3、北郷	知来乙地区
中和行政区	月ヶ岡、五耕地山、新田、南新田、新栄	中和地区

1-3 計画の期間

- ・ 2019 年度から 2023 年度までの 5 年間

1-4 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「月形町第4次総合振興計画」に則るとともに、「月形町創生総合戦略」等の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。

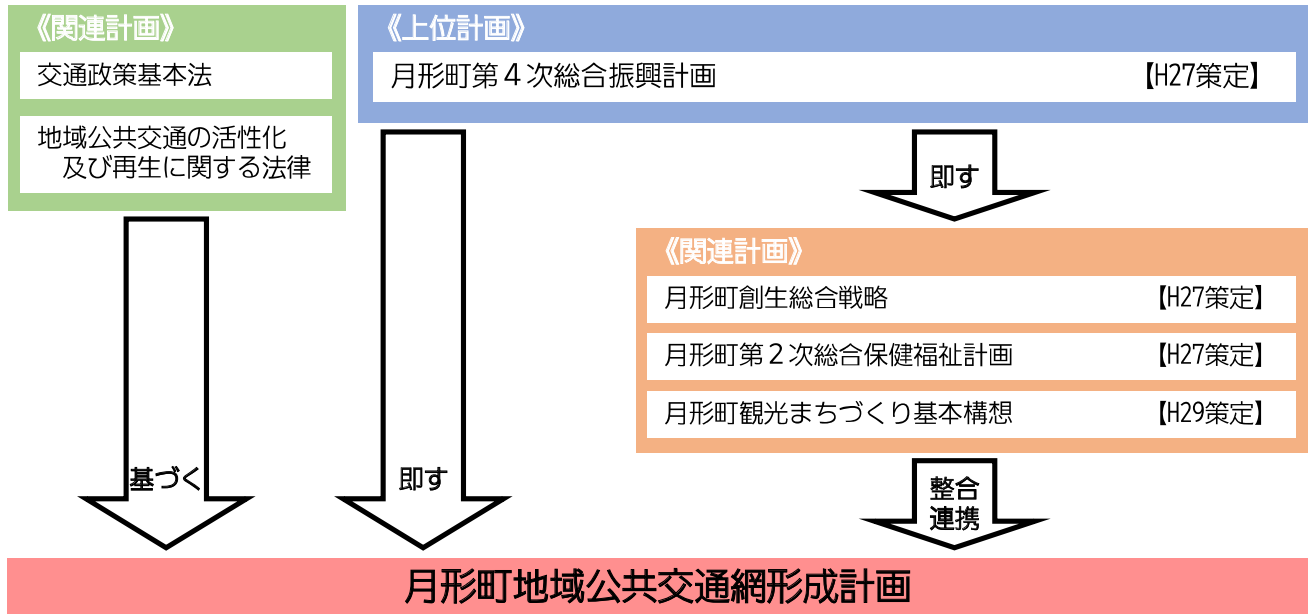


図 1 上位関連計画等との位置づけ

(2) 上位・関連計画の整理

① 月形町第4次総合振興計画

計 画 期 間	平成 27 年度（2015 年度）～平成 36 年度（2024 年度）
将 来 像	人と自然と歴史がともに輝く 共生のまち 月形
分 野 目 標	①みんなにやさしく健やかなつきがた（保健・医療・福祉分野） ②豊かでにぎわいのあるつきがた（産業分野） ③快適で安全・安心なつきがた（生活環境分野） ④人が輝き文化が薫るつきがた（教育・文化分野） ⑤発展への基盤が備わったつきがた（生活基盤分野） ⑥ともに生き、ともにつくるつきがた（協働・行財政分野）
公共交通に関する施策	⑤発展への基盤が備わったつきがた 3. 道路・公共交通 《現状と課題》 本町の公共交通については、ＪＲ札沼線（学園都市線）が走り、5つの駅が設置されているとともに、本町と岩見沢市とを結ぶ民間の路線バス、新篠津村経由で江別市とを結ぶ新篠津村村営バス（ニューしのつバス）が運行されています。 また、町においても住民混乗方式によるスクールバスの運行を行っているほか、民間のハイヤー事業者への運営補助を行い、町民の交通手段の確保に努めています。 これらは、広域的な移動手段として、また町民生活における身近な交通手段として、重要な役割を果たしていることから、利用促進に向けた取り組みを進めながら、その維持・確保に努めるとともに、将来を見据え、町内の公共交通のあり方について検討していく必要があります。 《主要施策》 （４）公共交通の維持・確保 ①ＪＲ札沼線（学園都市線）について、北海道医療大学駅以北の鉄道路線が将来にわたって維持されるよう、沿線自治体と連携した取り組みを進めます。 ②民間の路線バス及び新篠津村村営バス（ニューしのつバス）、民間のハイヤーについては、町民の日常生活に不可欠な身近な交通手段として、引き続き補助を行い、維持・確保を図ります。 （５）公共交通のあり方の検討と充実 ＪＲや路線バス、ハイヤー、スクールバスも含め、今後の本町の公共交通のあり方について検討し、その充実を進めます。

② 月形町創生総合戦略

計 画 期 間	平成 27 年度（2015 年度）～平成 31 年度（2019 年度）
目 標	1. 産業を元気にして雇用を育むことにより、月形町に「にぎわい」を創る 2. 移住定住と交流により新たな人の流れを生み、月形町を「えがお」にする 3. 安心できる子育て環境をつくることにより、若い世代の「きぼう」をかなえる 4. 快適で安心な暮らしを確保することにより、月形町で「ゆとり」を実感する
公共交通に関する施策	4. 快適で安心な暮らしを確保することにより、月形町で「ゆとり」を実感する 《講ずべき施策に関する基本的方向》 ・町内の公共交通の改善と確保を進めるとともに、都市間交通のＪＲ札沼線や民間バスの維持・存続を図ります。 《施策》 ①地域公共交通の確保 1) 交通網の充実 生活の利便性を向上させるため、オンデマンドタクシーや町内循環バスの運行など、地域内交通体系の改善を進めます。 また、都市間交通のＪＲ札沼線（学園都市線）や民間バスの維持、存続のため、利用促進等の取組みを進めます。 【具体的な事業】 ・日常生活機能対策事業（乗合バス事業補助・ハイヤー事業補助、地域内交通体系の改善）【地方創生先行型】 ・ＪＲ札沼線維持事業（月形高校存続、イベント利用の拡充、通勤・通学支援など）【拡充】

③ 月形町第2次総合保健福祉計画

計 画 期 間	平成 27 年度（2015 年度）～平成 36 年度（2024 年度）
基 本 理 念	みんなにやさしく健やかなつぎがた
基 本 目 標	《保健》 みんなが健やかで心豊かに生活できるまち 《高齢者支援》 高齢者が安心していきいきと暮らせるまち 《障がい者支援》 障がい者と共に生き、支え合うまち 《子育て支援》 子どもと親と地域で作る自然と笑顔あふれるまち 《地域福祉》 地域で支え合い、つながりのあるまち
公共交通に関する施策	◆第2期障がい者基本計画 3. とともに生きるまちづくりの推進 （3）障がい者にやさしいまちづくりの推進 3) 交通対策の推進 障がいにより移動に制約のある方が、自立した生活を営み社会参加しやすい環境を実現していくためには、交通対策の推進を図る必要があります。 障がい者への交通対策は、経済的支援として、岩見沢等の訓練施設への通所のための「子ども・精神障害回復者訓練通所交通費助成」や「自動車運転免許取得補助」、「自動車改造補助」を行っているほか、障がい者手帳保持者への「鉄道・バス・タクシーの運賃、有料道路通行料金」の割引制度などがあります。また、移送支援として、月形町社会福祉協議会や札幌会による福祉有償運送が行われています。 ◆第2期地域福祉計画 2. 人にやさしいまちづくりの推進 （2）生活環境の整備 ②移動支援の推進 本町では、スクールバスに一般町民も同乗することができ、高齢者や障がい者の交通手段の確保を行っています。また、社会福祉協議会などによる福祉有償運送は高齢者や障がい者に活用されています。その他には、路線バスや民間ハイヤーへの助成を行うとともに、高齢者に「ぬくもり福祉券」を交付し、民間ハイヤーや福祉有償運送利用者への支援を行っています。 今後、高齢者や障がい者の生活活動範囲を拡大するためにも、これまで実施してきた移動支援に関わる事業の充実化を図っていきます。

④ 月形町観光まちづくり基本構想

計 画 期 間	平成 29 年度（2017 年度）～平成 36 年度（2024 年度）
基 本 理 念	次世代につながる観光まちづくり～生まれた人・暮らす人・訪れる人が心から幸せを感じるまち～
めざす方向	・観光者入込客数を現状の 10 万人から 30 年度に 15 万人、32 年度に 18 万人をすることをめざします ・多くの方がキャンプや釣りなどを楽しむために皆楽公園にやってくる ・月形樺戸博物館は、特異な歴史文化の観光に対応した施設として、多くの来館者が訪れている ・観光客のニーズを踏まえ、その地域に適した情報内容の整理や提供媒体の選択を行い、効果的な観光情報の提供を行う ・月形町に訪れた観光客の観光消費の拡大による地域経済の活性化を目指す
公共交通に関する施策	6 JR 札沼線存続に関する事項 廃線の候補に挙がってから、利用客が大幅に伸びて存続が決まった路線もある。ある区間でガイドを同乗させたり、駅で動物を飼育したりと、メディアを絡めての注目度を上げるなど、いずれも何らかの利用客拡大の戦略を行った結果である。 2016 年に行った「JR 札沼線に乗って月形へ行こう！」という複数のイベントでは、つきがた夏まつりと連動した企画や、豊ヶ岡駅に下車し町内をバスで案内するという企画を行った。これらは、札幌圏からの参加者が多く、車を使用しない年代層に好評を得たイベントであった。 この企画以外にも、注目度の上がる PR 企画を地元の小中学生、あるいは高校生に募集するのもひとつの方法ではないだろうか。 【取り組み】 ③観光客の行動・属性の把握 観光客は移動手段や目的地での滞在時間などの一連の行動に必要な情報を必要としている。観光情報の提供にはこうした行動に対応できる必要な情報を適切な手法で提供することが求められる。また、移動手段や行動範囲も様々であることから、それぞれに適した情報を提供する。 【効果】 公園エリアに集客した観光客を町内中心部へ誘客する仕組みを構築することで中心市街地の活性化の一翼となる。

1-5 計画推進の体制と方針

本計画の目標を実現するにあたっては、月形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、本計画の公共交通に関わる各事業や施策については、地域住民・交通事業者・月形町等で構成される「月形町地域公共交通活性化協議会（月形町地域公共交通活性化協議会部会）」において、施策の進捗状況、効果や妥当性の確認を行いつつ、PDCAサイクルのもとで実行します。

具体的には、1年から2年の短期で進捗状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取り組みの内容を見直します。また、本計画で掲げる達成度評価指標における数値目標について、評価を計画期間の最終年度に実施し、計画全体の妥当性確認と見直しの必要性について検証します。

各関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に実施することで、本町における持続可能な公共交通網の再構築を行います。

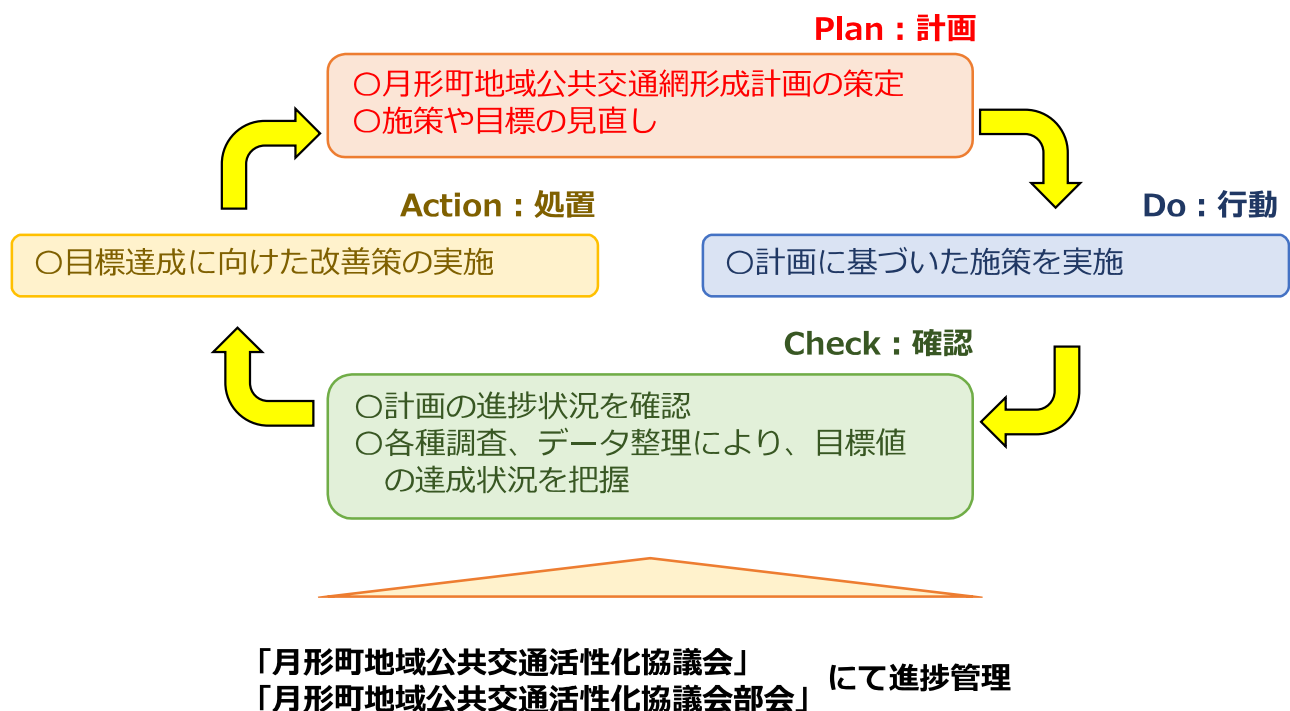


図 2 PDCAサイクルに基づく計画の見直しイメージ

2-1 地域の特徴

(1) 町の位置

本町の総面積は 150.4km²、北海道の中央西部、空知管内の南西部を占める樺戸郡の最南端に位置しています。町の北は浦臼町に接し、南東は石狩川を隔てて美瑛市と岩見沢市、北西から南西にかけて石狩郡の当別町、新篠津村にそれぞれ接して、札幌市には約 50km、岩見沢市に約 20km、石狩市（旧厚田村）の日本海岸に約 34km の距離にあります。

樺戸集治監（現在の刑務所）設置とともに空知管内 1 号の村として拓かれ、旧樺戸集治監本庁舎を利用した月形樺戸博物館や皆楽公園などがある歴史と自然が融合した農業中心の町です。

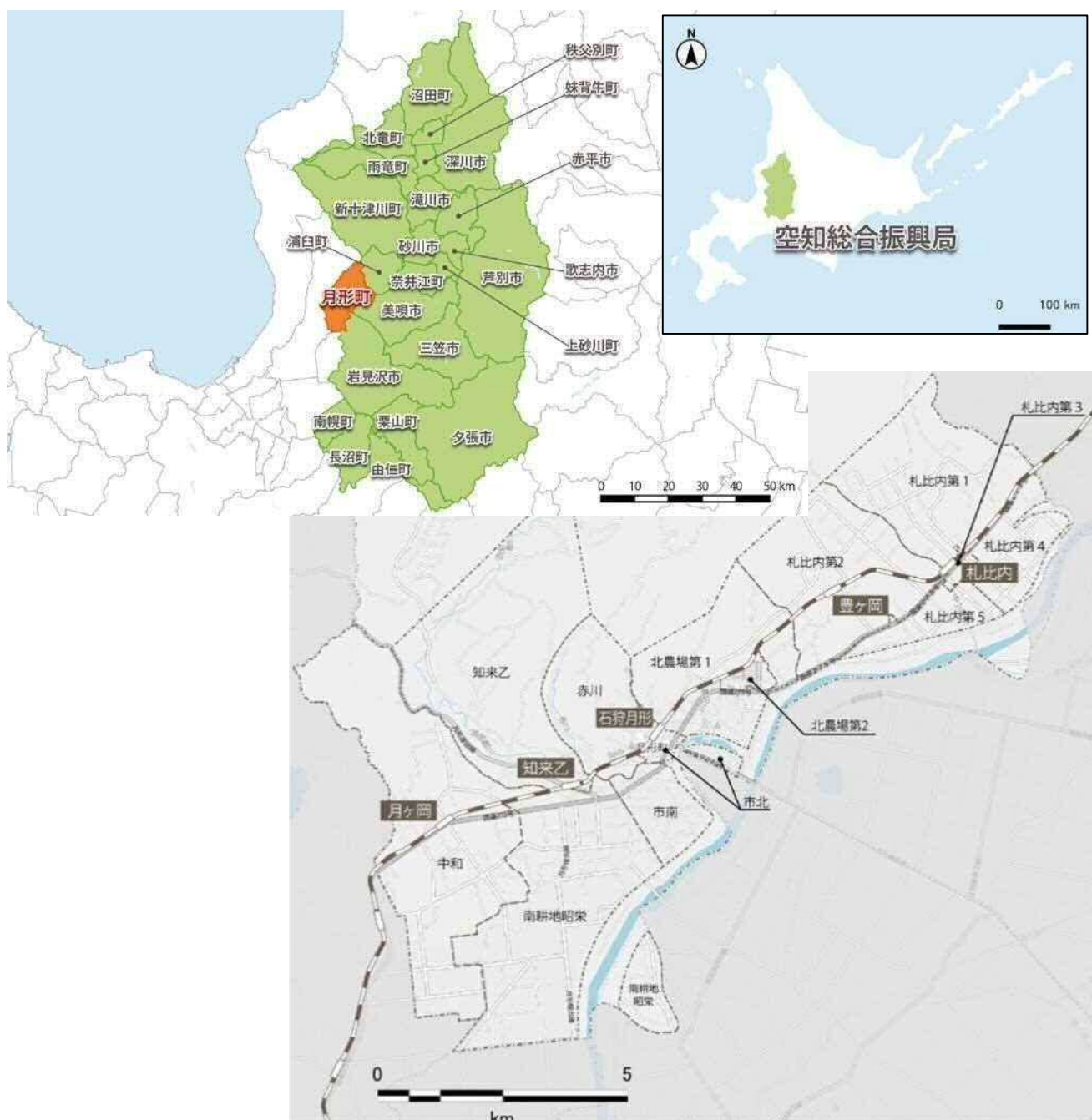


図 3 月形町の位置及び地区概況

(2) 気温・降水量

本町は、7月・8月の平均気温は19.1・20.6℃となっており、夏は涼しく、冬の1月・2月の平均気温は-5.7・-6.2℃で、道内でも比較的寒い地域です。降水量は8月から1月まで140mm以上あり、一方、3月以降6月までは少ない傾向です。

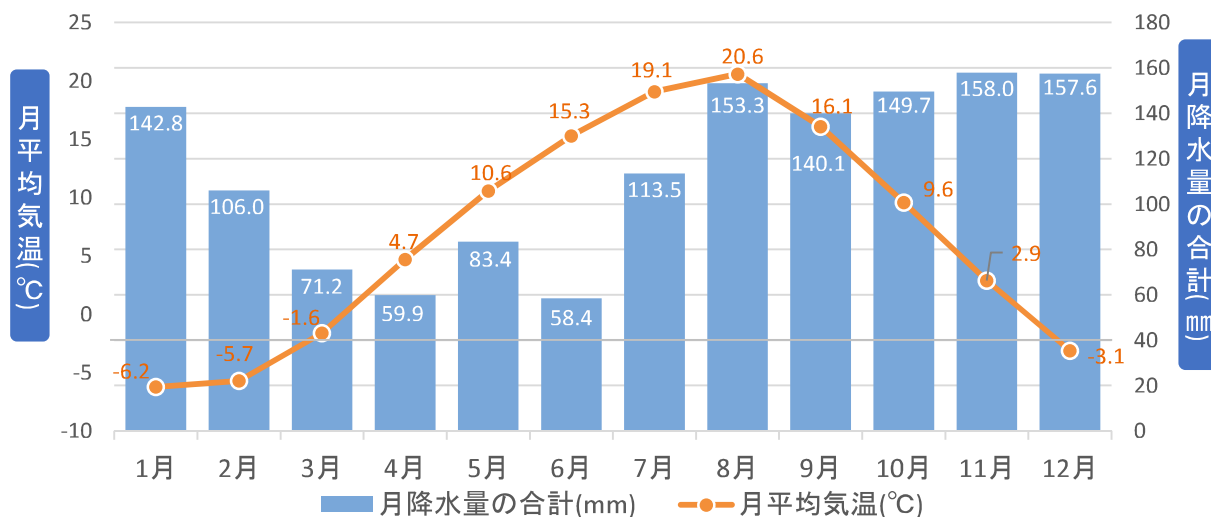


図 4 気温及び降水量の推移（過去30年間1980-2010の平均） [出典：気象庁]

(3) 産業別人口割合

本町の産業別人口割合を見ると、小売、サービス業等の第3次産業が最も多く、平成2（1990）年から平成27（2015）年にかけて、+13.3%になります。一方、第1次・第2次産業は平成2（1990）年から平成27（2015）年までの25年間でそれぞれ-5.6%・-7.7%と、減少傾向にあります。

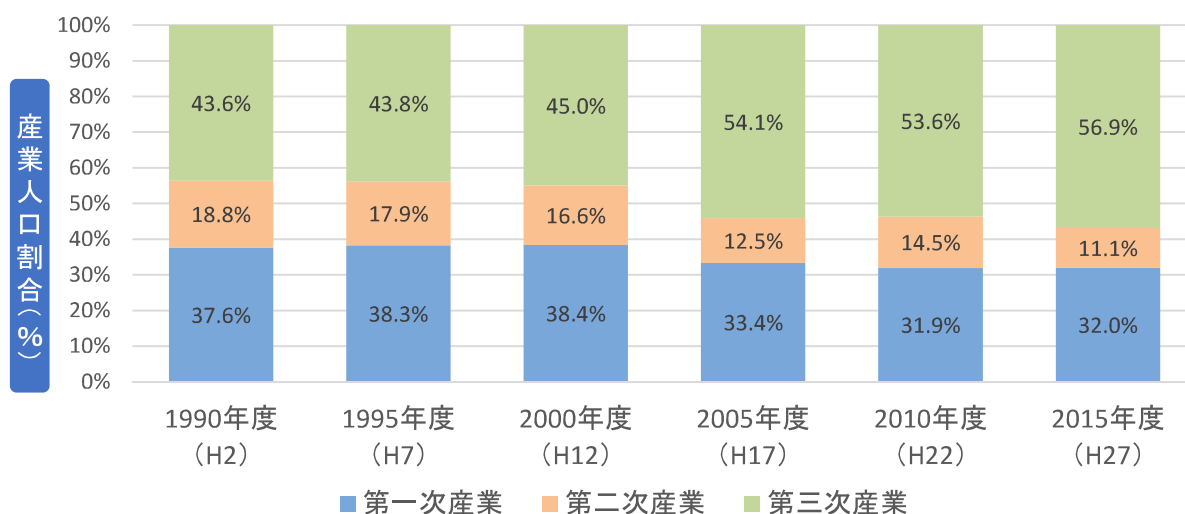


図 5 産業別人口割合の推移 [出典：国勢調査]

(4) 人口推移と少子高齢化の進展

町の人口は、国勢調査によると 1985 年（昭和 60 年）の 5,879 人をピークに徐々に減少傾向となっており、平成 27（2015）年では 4,577 人と 1985 年（昭和 60 年）と比較し 1,302 人の減少（約 2 割減少）となっています。最近の住民基本台帳人口（平成 30 年 6 月 1 日現在）では、3,256 人で、ここ 40 年で 4 割減少しており、この傾向は今後も継続することが予想されます。

また、人口減少が顕著な地区としては、現在町内で最も多く人口が居住している北農場地区であり、次いで赤川地区となっています。

一方、高齢化の状況は、平成 27 年で 32.1%と全道平均の 29.0%を上回り、最近の住民基本台帳人口（平成 30 年 6 月 1 日現在）では、40.9%であり、今後はさらに進行することが予想されます。

これら人口変動の状況を踏まえ、本町で安心・快適に暮らし続けられるため、今後さらに進行する人口減少・少子高齢化に対応した公共交通網の構築が求められます。

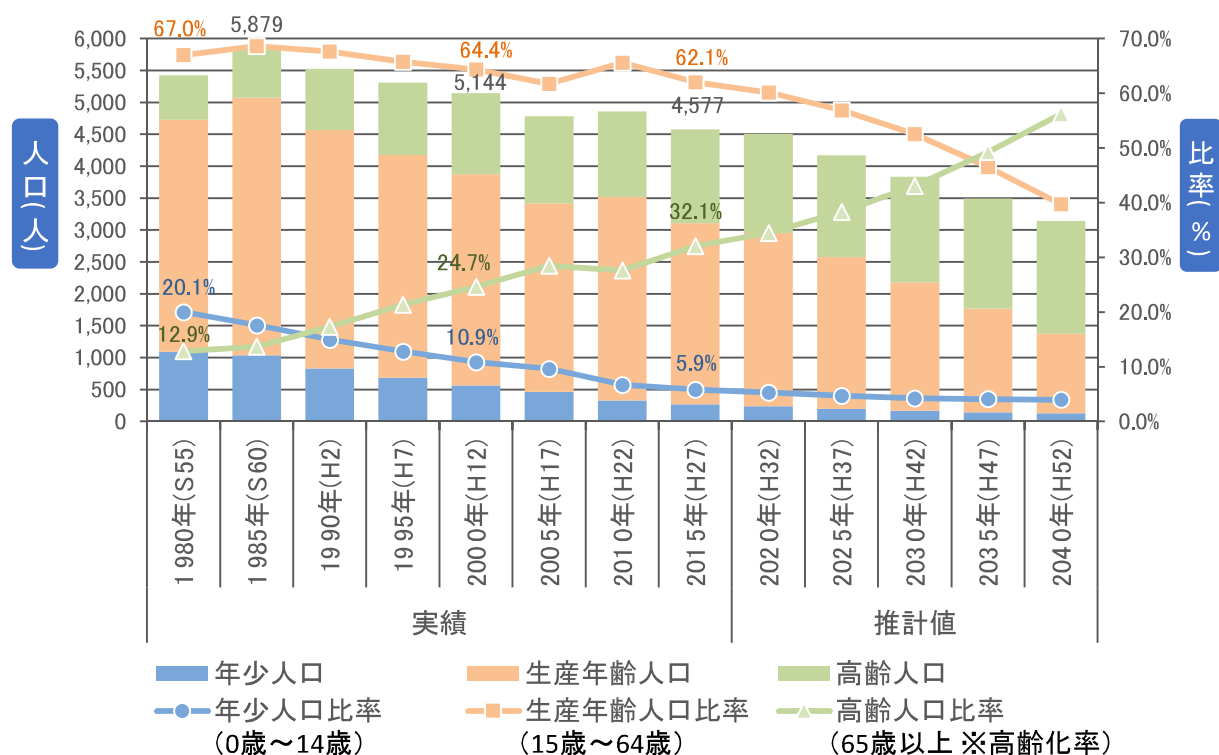


図 6 月形町の総人口と年齢3区分人口の推移と将来推計 [出典：国勢調査、人口問題研究所]

表 1 地区高齢化率の推移 [出典：国勢調査、人口問題研究所]

		現在の人口	将来展望人口			
		2015年 (H27)	2020年 (H32)	2025年 (H37)	2030年 (H42)	H27とH42 の差
市北地区	人口（人）	444	437	405	372	-72
	高齢化率	45.0%	48.5%	53.8%	60.6%	15.5%
市南地区	人口（人）	475	468	433	398	-77
	高齢化率	39.2%	42.1%	46.8%	52.7%	13.5%
北農場地区	人口（人）	1,817	1,790	1,657	1,522	-295
	高齢化率	17.3%	18.7%	20.7%	23.3%	6.0%
赤川地区	人口（人）	551	543	502	461	-90
	高齢化率	31.9%	34.4%	38.2%	42.9%	11.0%
札比内地区	人口（人）	480	473	438	402	-78
	高齢化率	45.6%	49.1%	54.5%	61.3%	15.7%
南耕地昭栄地区	人口（人）	321	316	293	269	-52
	高齢化率	41.1%	44.3%	49.2%	55.3%	14.2%
知来乙地区	人口（人）	128	126	117	107	-21
	高齢化率	35.9%	38.7%	43.0%	48.3%	12.4%
中和地区	人口（人）	361	356	329	302	-59
	高齢化率	53.7%	57.8%	64.2%	72.3%	18.5%
地区合計	人口（人）	4,577	4,508	4,173	3,833	-744
	高齢化率	32.1%	34.5%	38.3%	43.1%	11.1%

《参考》地域別人口変動

平成 22 年と平成 27 年の国勢調査による人口分布を比較してみると、札比内地区で減少が見受けられましたが、知来乙地区は逆に人口が増加しています。

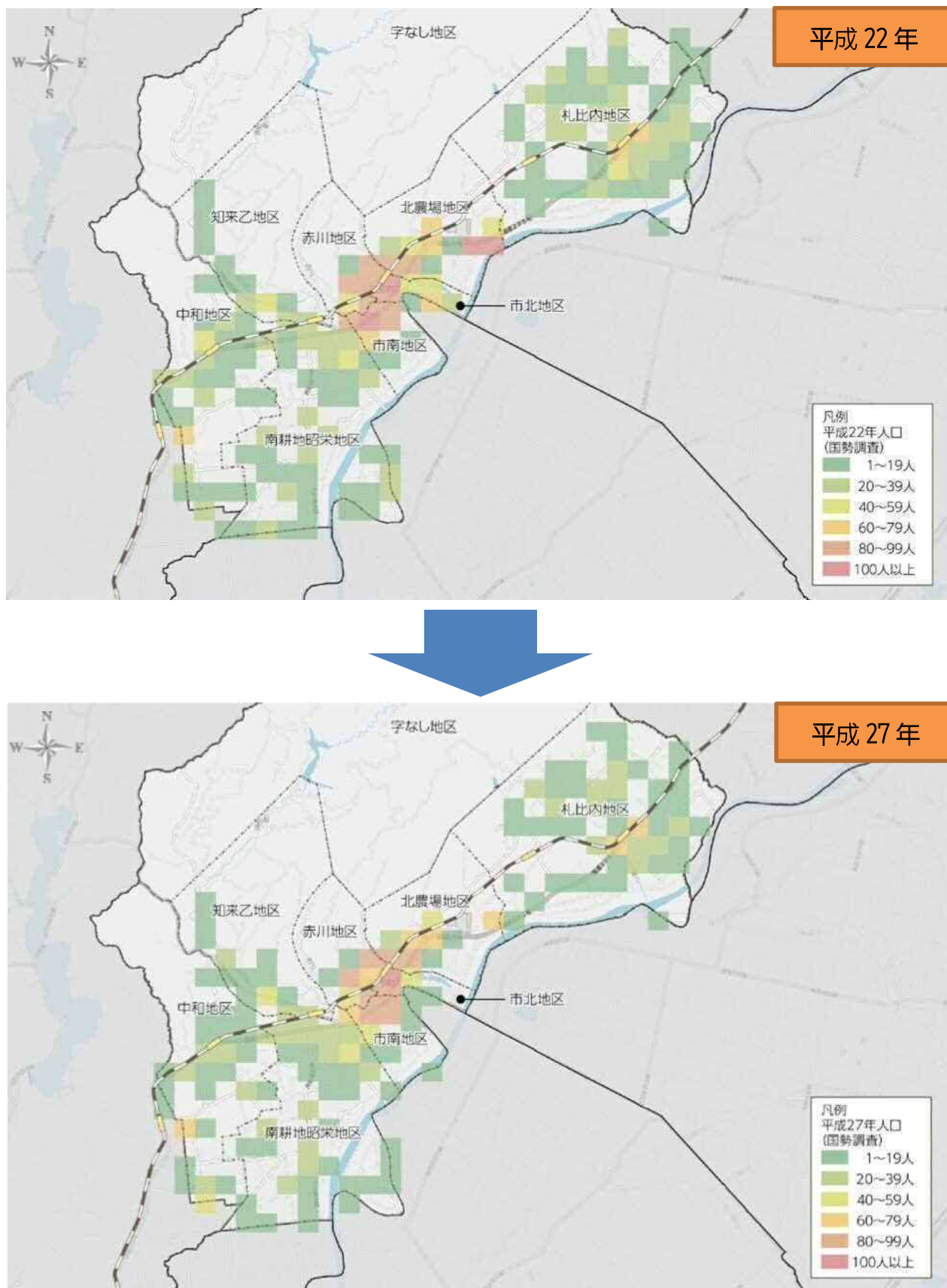


図 7 月形町における地域別人口分布（平成 22 年及び平成 27 年の比較）〔出典：国勢調査〕

《参考》転入・転出の状況

月形町人口ビジョンから転出及び転入状況を整理すると、自然増減については、出生数が概ね 20～30 人/年、死亡数が概ね 50～70 人/年で推移し、死亡数が出生数を上回る自然減の状態が続いています。また、社会増減については、一部の年で転入が上回ることもありますが、概ね転出数が転入数を上回る転出超過の傾向となっており、社会減の状況であり、全体の人口減少に繋がっています。

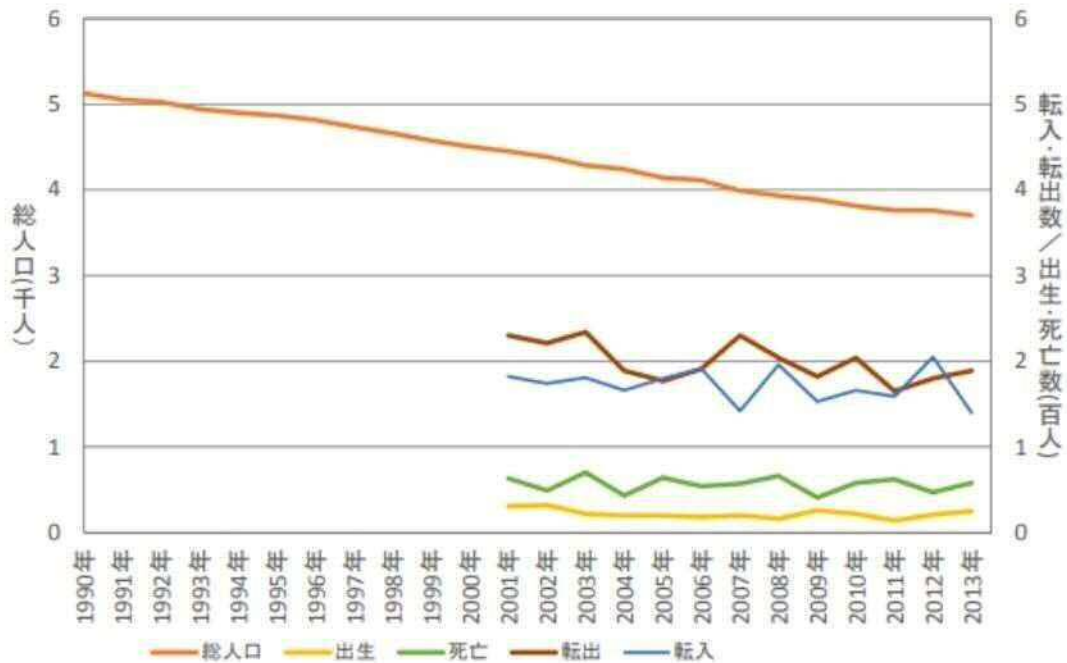


図 8 月形町における転出数と転入数の推移[出典：月形町人口ビジョン]

(5) 観光施設等利用者数・観光入込客数の状況

本町の観光施設等利用者数は、平成 29 年度に約 11.7 万人で、平成 23 年度から約 1.3 万人（約 1 割）増加しており、行先の多くは月形温泉ゆりかごへの入浴者となります。

今後さらなる町の活性化に向けては、町外から本町へのひとの流れを構築するため、町が持つ地域資源を活かしたまちの魅力を発信することが求められます。

また観光入込客数は、増減はあるものの概ね、年 10 万人以上の観光客が訪れており、大部分が道内観光客となっています。一方で、道外観光客・外国人観光客の客数は少ない状況となっています。

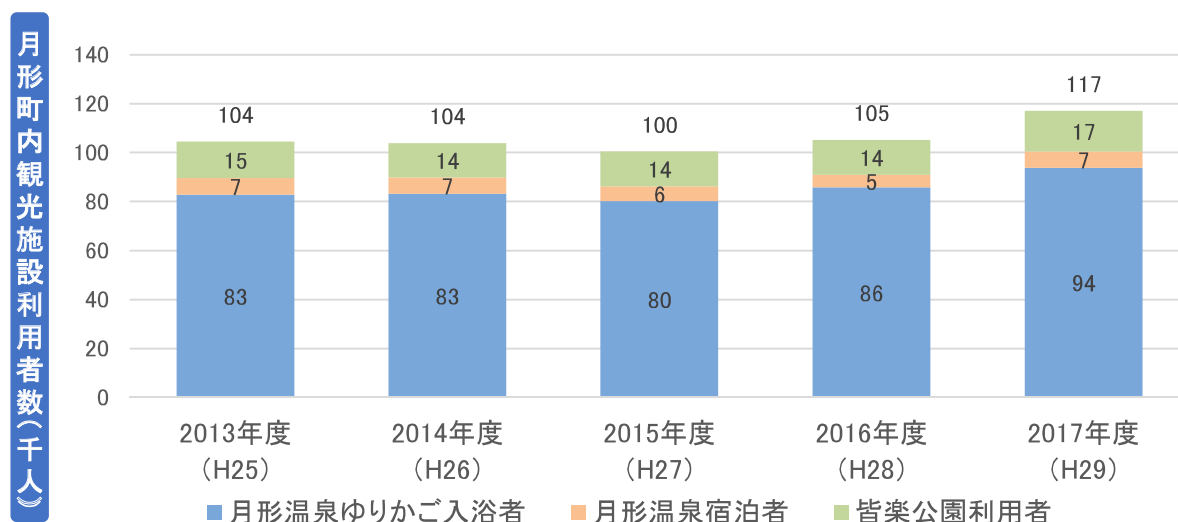


図 9 月形町における観光施設利用者数の推移 [出典：月形町統計]

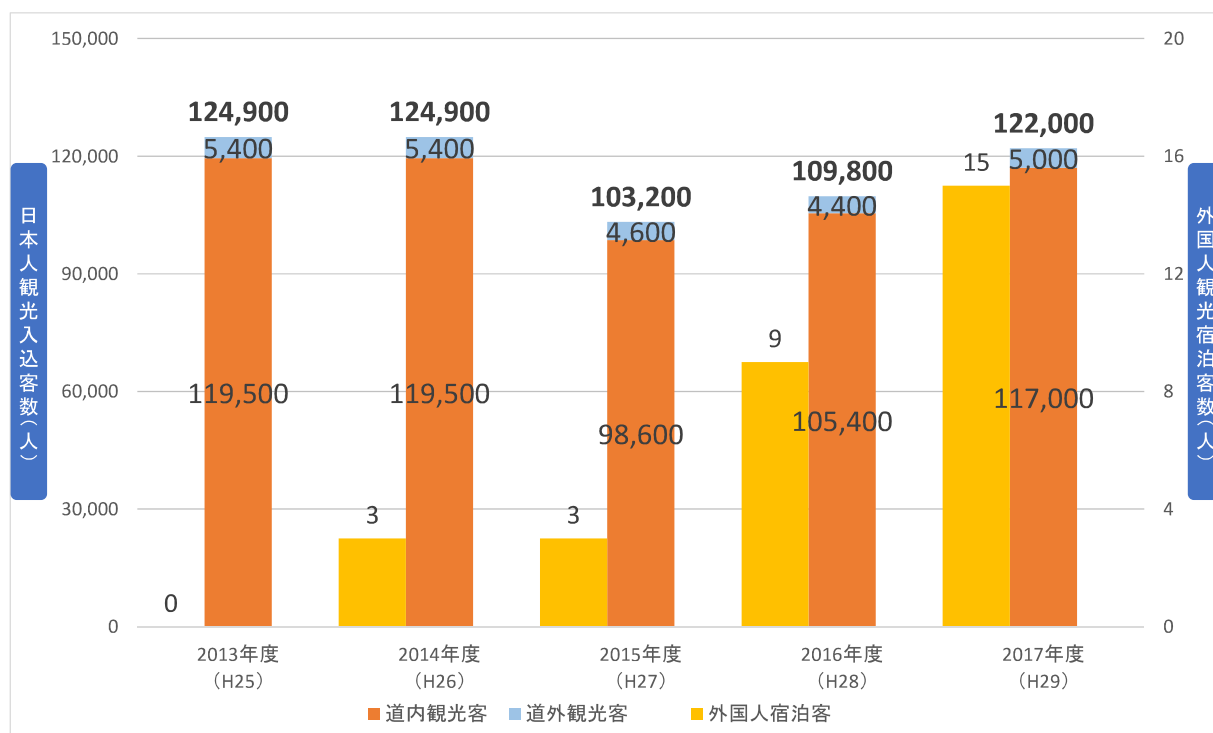


図 10 月形町における観光入込客数の推移 [出典：北海道庁]

(6) 都市機能の分布状況

医療施設や商業施設などの生活関連施設は、ＪＲ石狩月形駅周辺に集積しており、各地区からの往来が多い状況です。

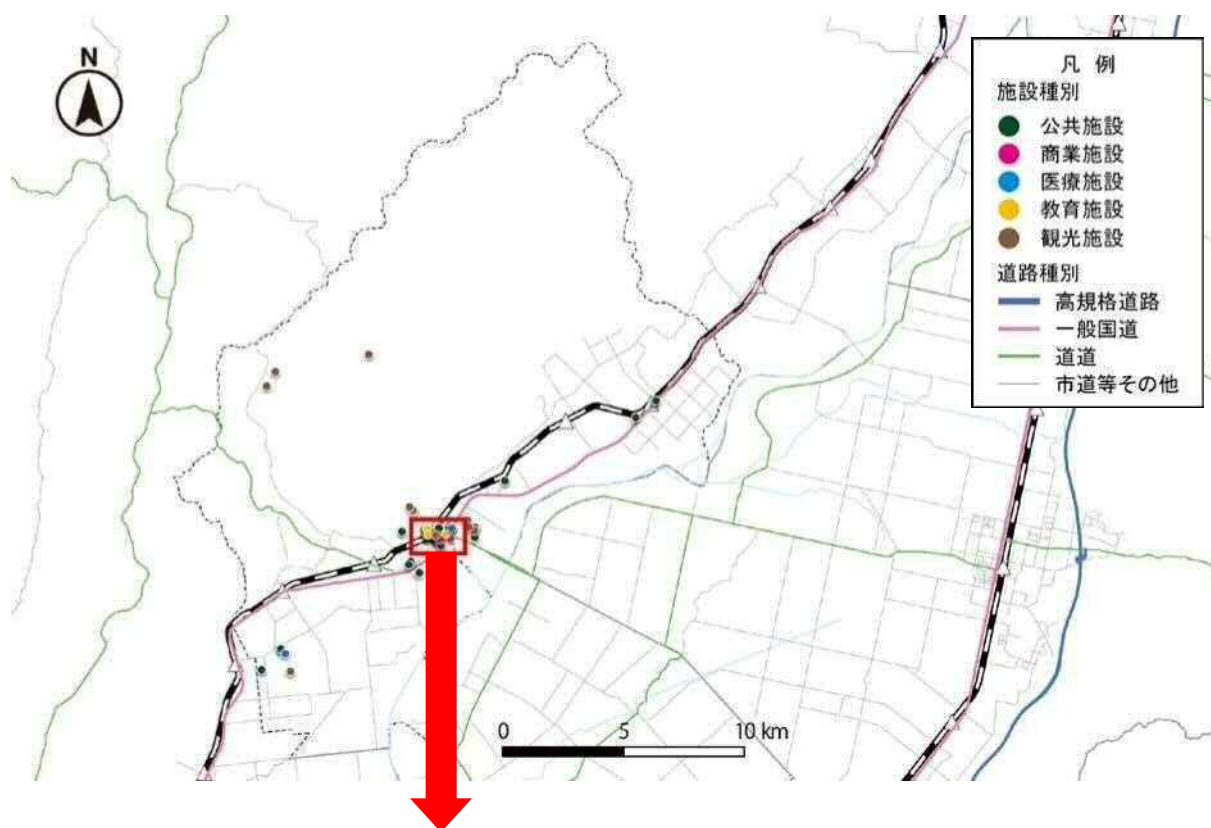


図 11 月形町の主な施設位置図

(7) 自動車保有台数の状況

本町の車両保有台数は、2016（平成 28）年度で 3,057 台と 2014（平成 26）年度以降減少傾向です。しかし、人口減少により、1 人あたり保有台数は増加傾向にあり、自動車依存が進んでいます。

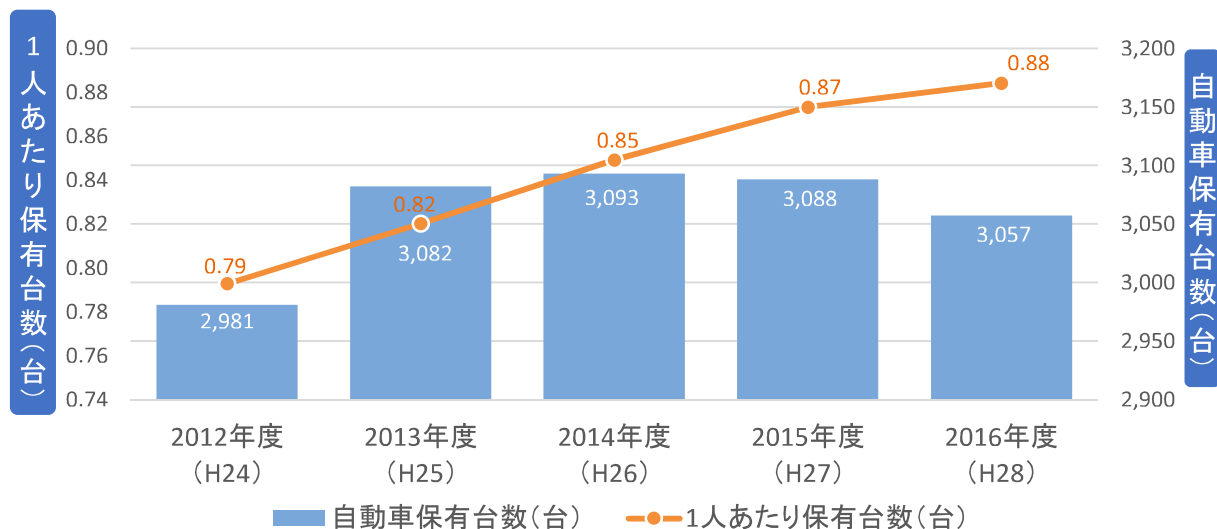
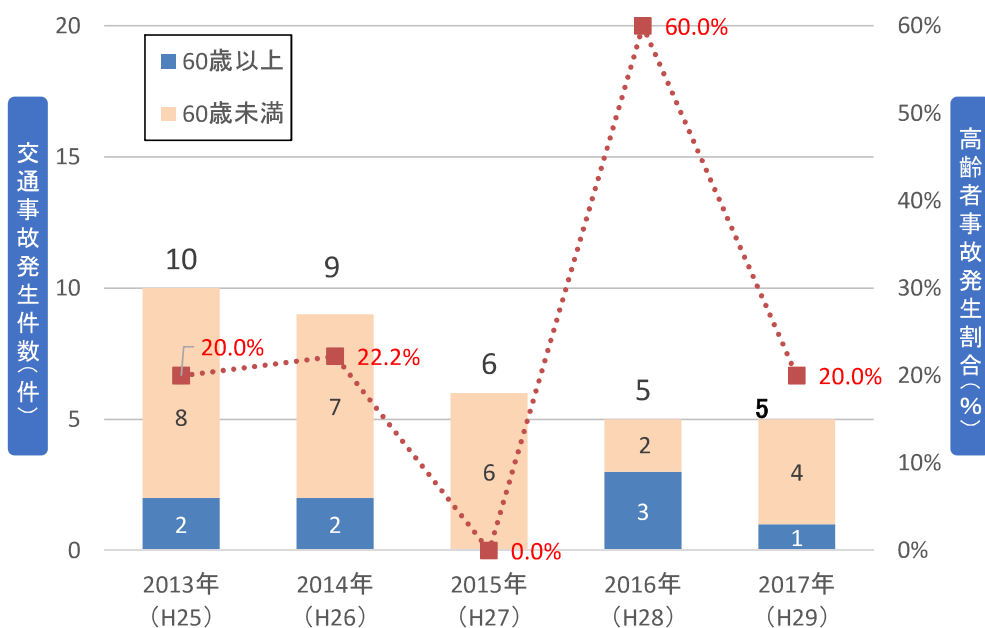


図 12 月形町の車両保有台数の推移 [出典：国土交通省 北海道運輸局]

(8) 交通事故発生件数の状況

本町における交通事故発生件数は平成 25 年の 10 件（2 割が高齢者によるもの）をピークに減少傾向となっています。

しかし、過去 5 年間ににおける高齢者事故割合の平均は約 25%となっており、高齢者による交通事故が一定数発生しており、今後は高齢者が第一次当事者となる事故を抑制するためにも、高齢者の自動車運転免許返納を推進する移動支援施策の検討・実施が必要と考えられます。



※ドライバーが要因となり引き起こされた交通事故件数

図 13 年齢階層別交通事故発生件数 [出典：月形町統計]

2-2 地域公共交通の概況

(1) 町内公共交通網の状況

町内の公共交通網はＪＲ札沼線が国道 275 号にほぼ沿った形で運行されており、バス路線では、交通事業者が運行する中央バス月形線、新篠津村村営バス江別-月形線の 2 路線が運行しており、町が運行するスクールバスが 3 路線運行しています。

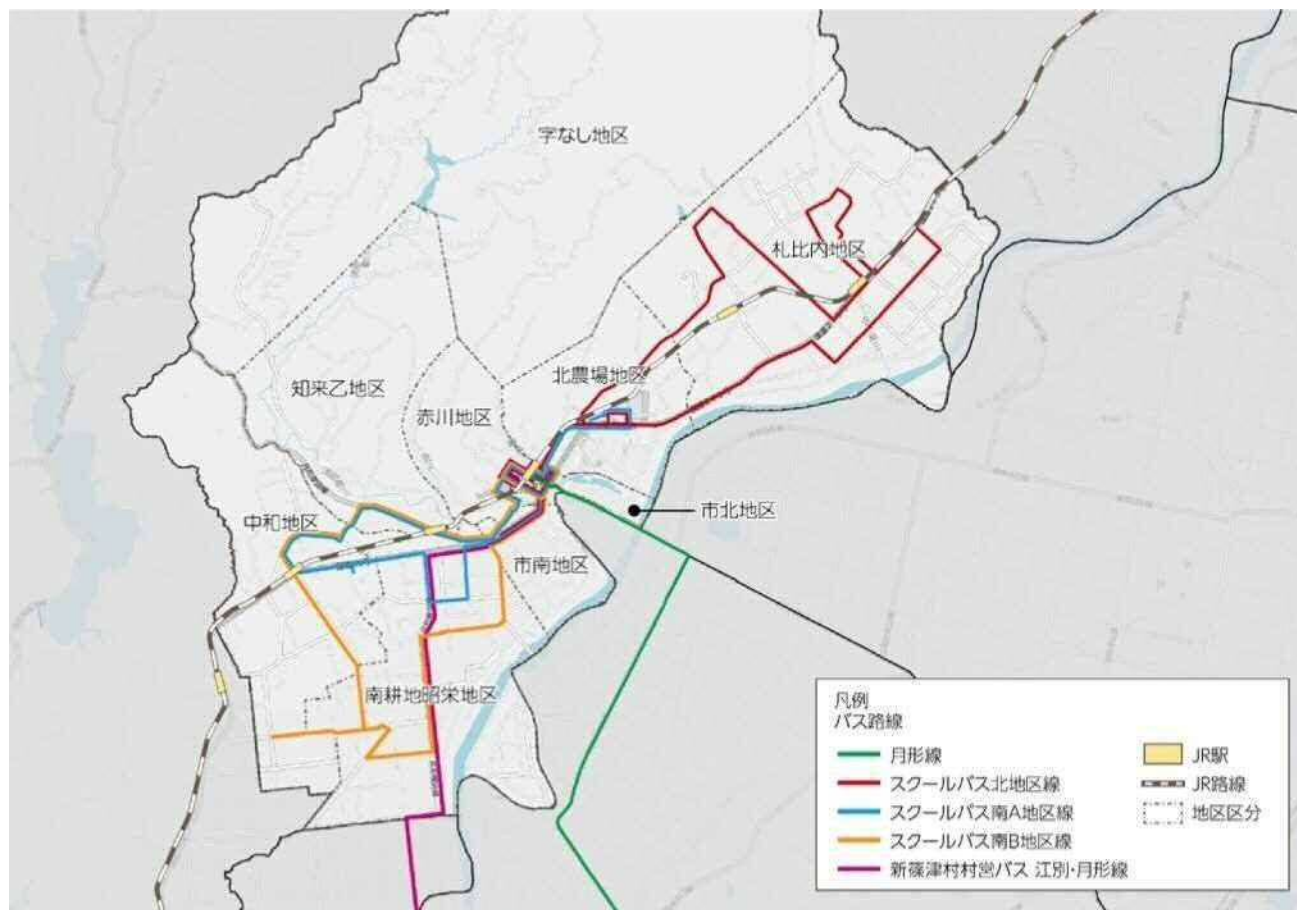


図 1 4 町内の現況の交通網

(2) 鉄道の状況

本町の鉄道は、北海道旅客鉄道(株)によりＪＲ札沼線が運行されています。平成 30 年度に実施したＪＲ札沼線乗降調査結果によると、最も利用者の多いＪＲ駅は石狩月形駅であり、112 人/日の利用があります。町内の他の駅では札比内駅が 6 人/日、豊ヶ岡駅が 0 人/日、知来乙駅が 13 人/日、月ヶ岡駅が 11 人/日となっています。

表 2 JR 運行便数と利用者数

運行主体	路線名	駅名	種別	運行便数	平日利用者数 (平成 30 年度)
JR 北海道	JR 札沼線	札比内駅	無人駅	12 便/日	6 人/日
		石狩月形駅	有人駅	15 便/日	112 人/日
		豊ヶ岡駅	無人駅	12 便/日	0 人/日
		知来乙駅	無人駅	15 便/日	13 人/日
		月ヶ岡駅	無人駅	15 便/日	11 人/日

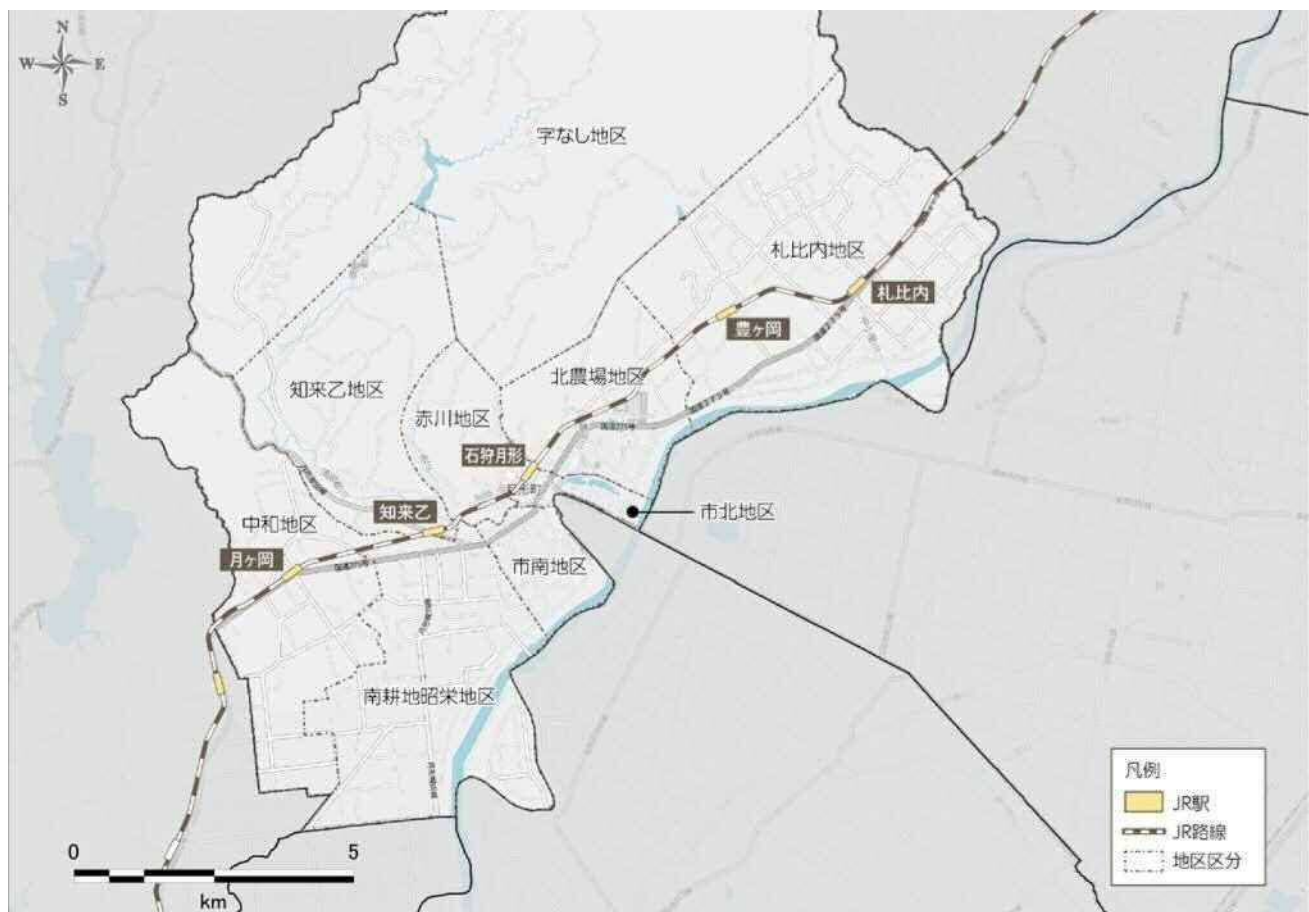


図 15 町内の現況の鉄道網

(3) バス交通の状況

町内を運行するバス路線は、下記のとおり5路線6系統で構成されており、平成30年度に実施された月形町バス乗降調査結果によると、利用者数は、中央バス月形線が最も多く利用されており、161人/日となっています。

表 3 本町内を運行するバス路線と1日あたりの利用者数

運行 主体	路線名	区間		便数		所要時間	運行 距離	平日 1 便あたり利用者数
								平日 1 日あたり利用者数
バス 中央	月形線	自	岩見沢ターミナル	上	9 便	41～44 分/便	22km	9.5 人/便
		至	月形駅前	下	8 便			161 人/日
スクールバス	スクールバス北地区線	自	総合体育館	平日 4 便		49～60 分/便	6km	9.3 人/便
		至	総合体育館	土曜 2 便				37 人/日
	スクールバス南 A 地区線	自	月形小学校	平日 4 便		31～48 分/便	7km	5.8 人/便
		至	総合体育館	土曜 2 便				22 人/日
	スクールバス南 B 地区線	自	月形小学校	平日 4 便		41～48 分/便	4km	6.8 人/便
		至	総合体育館	土曜 2 便				27 人/日
新篠津村	江別・月形線	自	月形高校	上	1 便	60～66 分/便	38km	-
		至	江別ターミナル	下	2 便			
		自	月形高校	上	1 便	27 分/便	17km	-
		至	新篠津役場前					

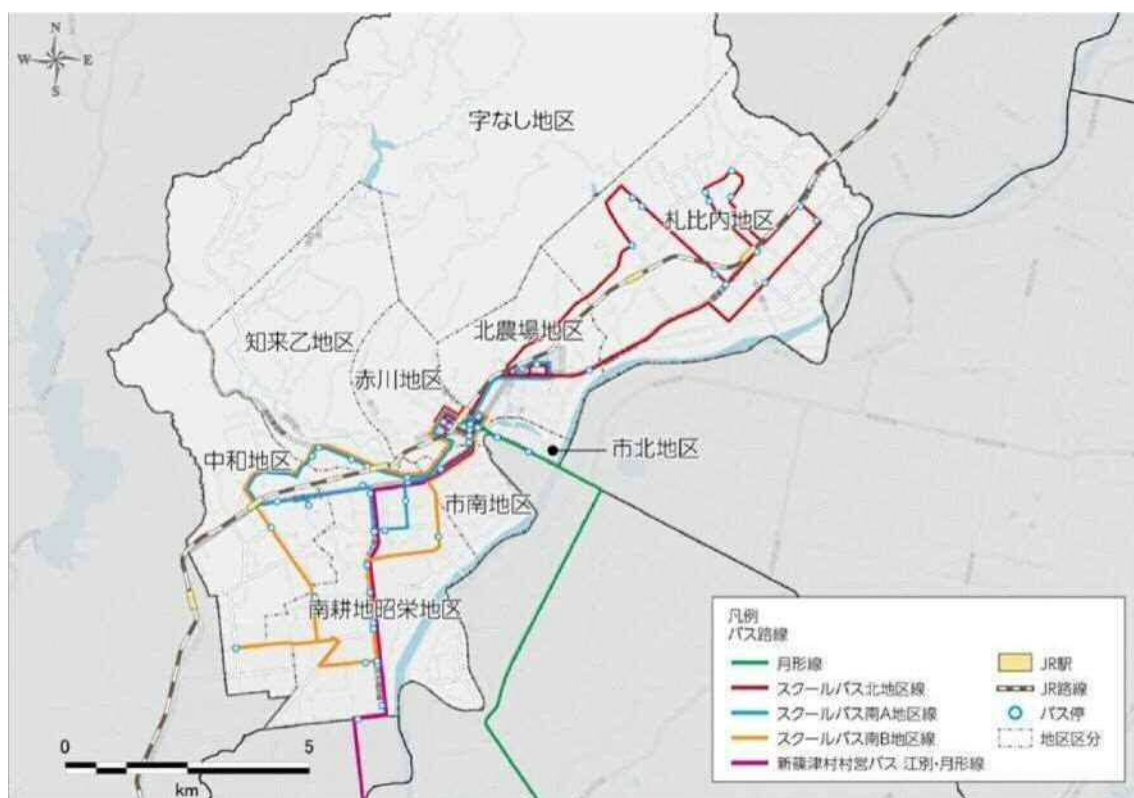


図 16 町内の現況のバス交通網

(4) 鉄道及びバス路線の運行していない地域の状況

町内で、「バス停留所から 300m、駅から 800mの範囲内にある地域（公共交通勢力圏）」の人口は、本町全人口の約 5 割をカバーしており、特に市街地では公共交通を利用しやすい環境にあります。

一方で、地区によってはバス停留所や駅から遠いため、特に中和地区及び北農場地区において公共交通勢力圏は、他地区と比較しても少ない状況となっています。

表 4 公共交通勢力圏の人口及びその割合 [出典：平成 27 年国勢調査]

地区名	人口	公共交通勢力圏人口*	公共交通勢力圏割合*
市北地区	450 人	449 人	99.8%
市南地区	475 人	266 人	56.0%
北農場地区	1,811 人	536 人	29.6%
赤川地区	551 人	498 人	90.4%
札比内地区	480 人	332 人	69.2%
南耕地昭栄地区	321 人	154 人	50.0%
知来乙地区	128 人	78 人	60.9%
中和地区	361 人	70 人	19.4%

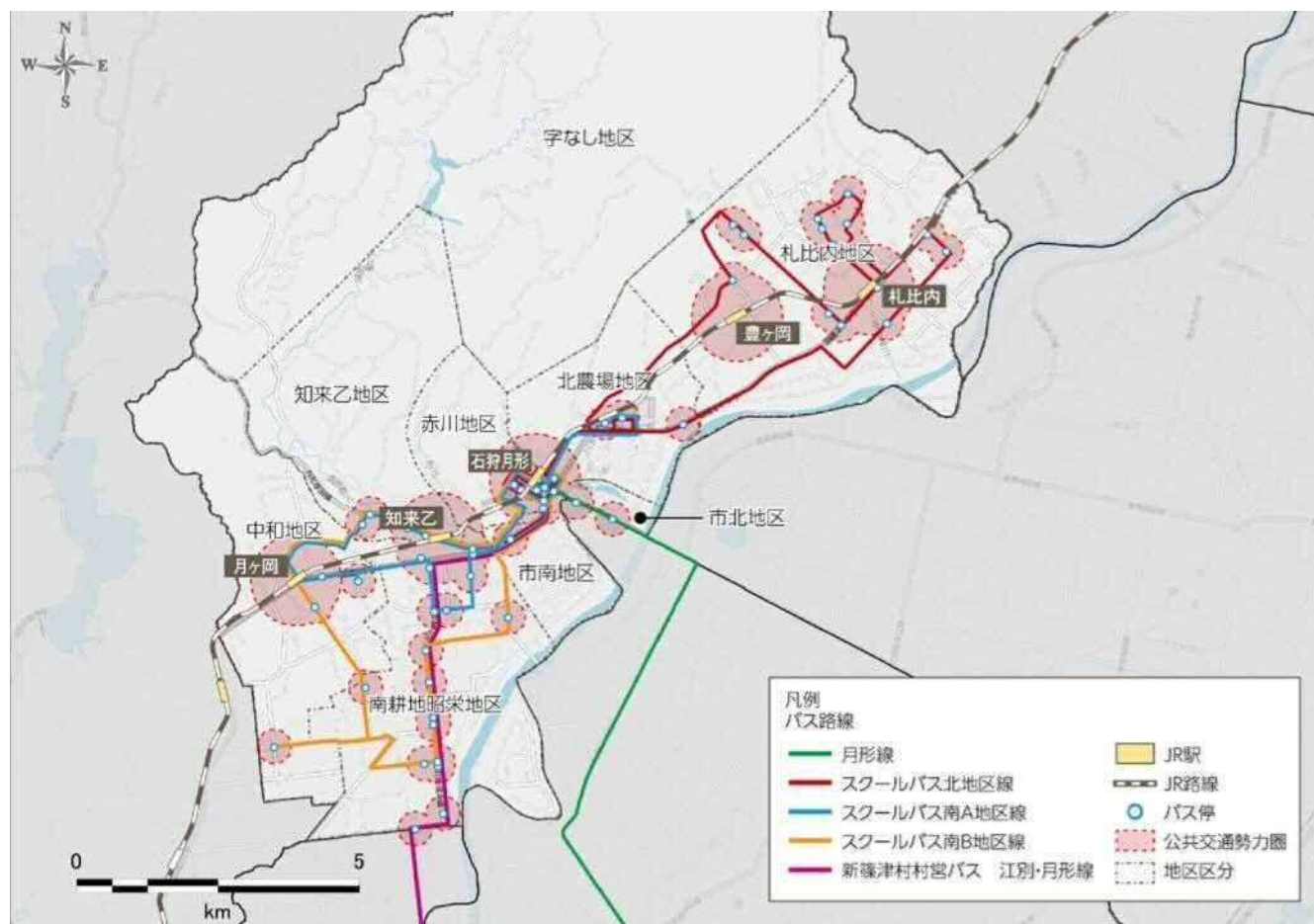


図 17 公共交通勢力圏図

(5) ハイヤーの状況

本町のハイヤーは、町内に1社であり、町内の運送を中心に行っています。町民の行き先は市街地内での移動が最も多くなっており、次いで、市街地-町北地区間の移動が多くなっています。

また、市街地の目的地としては、町立病院が最も多く、次いで、Aコープ（役場）が多くなっています。

表 5 町内所在事業所の車両保有台数 [出典：(一社) 北海道ハイヤー協会 HP]

事務所名	所在地域	所有車両		
		大型車	普通車	小型車
(有)アオヤナギ観光バス	樺戸郡月形町	0	0	3

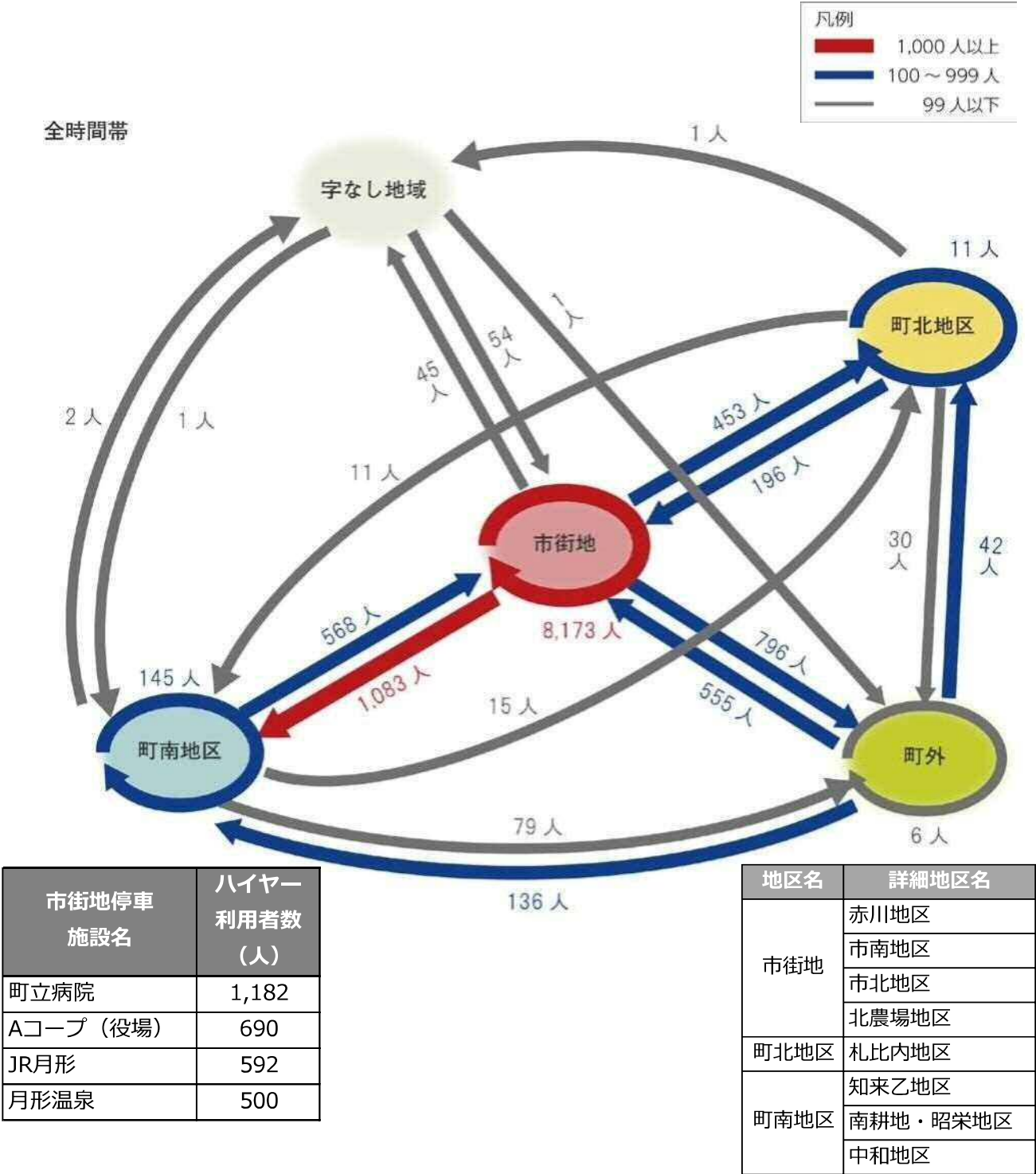


図 18 町内のハイヤー利用者の年間移動状況

(6) 町民の移動支援施策に係る費用負担の状況

町民の移動支援施策に係る費用負担額は、年々増加しており、平成 29 年度には約 2,600 万円となっています。事業ごとの負担額では、バス事業（月形線、江別・月形線に係る補助）とスクールバス事業の金額が増加している状況となっています。

また、町内の社会福祉協議会において、自らで移動することができない町民を対象に、福祉有償運送を実施しており、その利用者数は札比内地区が最も多く 32 人が利用しており、次いで北農場地区の 18 人となっています。

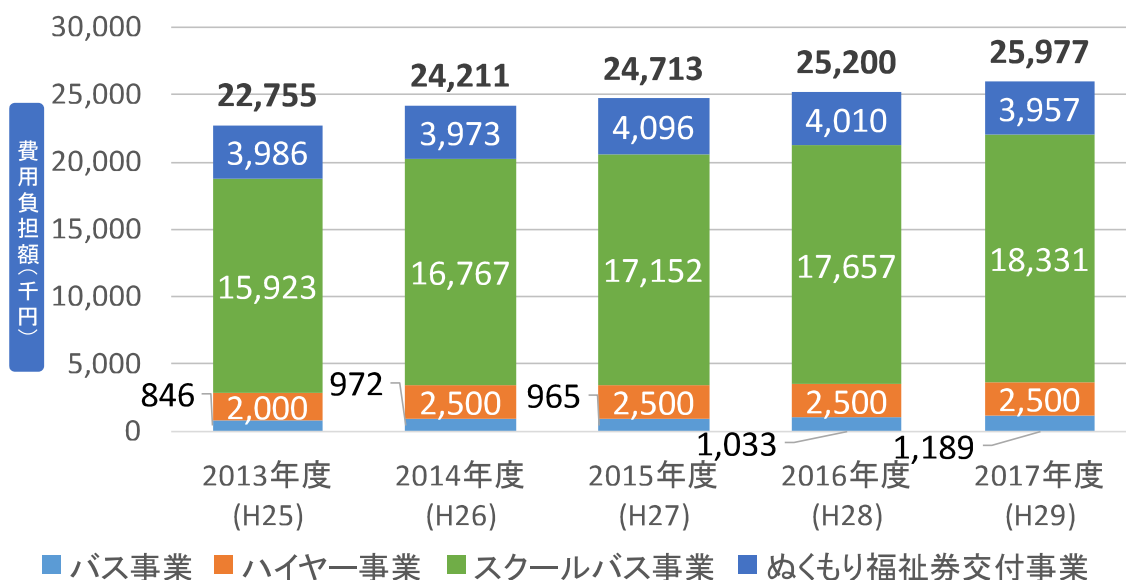


図 19 町民の移動支援施策に係る費用負担額の推移

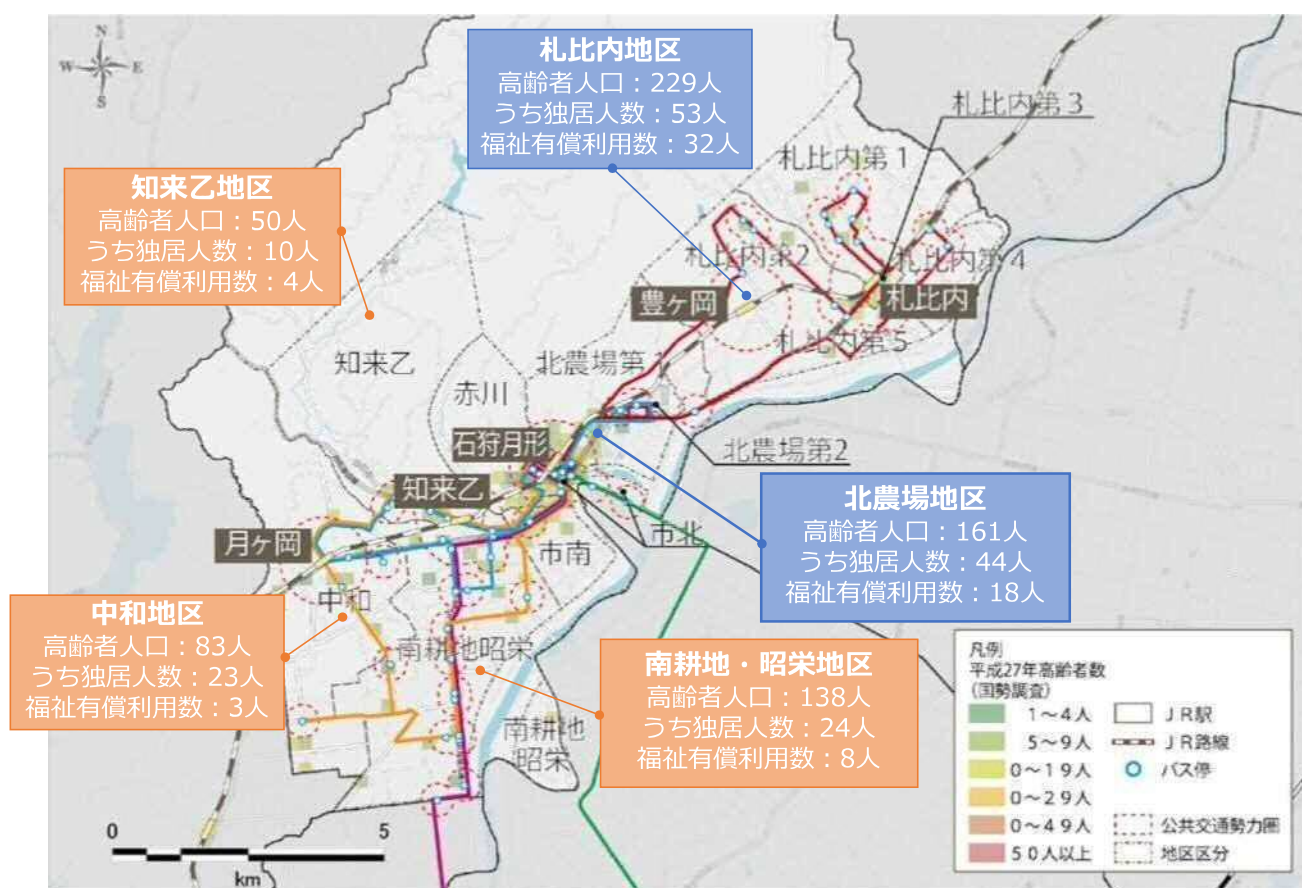


図 20 福祉有償運送の利用状況

3-1 公共交通をより良くするためのアンケート調査

(1) 調査の目的

町民の公共交通に対するニーズ把握のため、町民の生活行動の把握や町内を運行するバス路線に関する改善事項、及び持続可能な公共交通のあり方を検討のための基礎資料とします。

(2) 調査実施日

平成 30 (2018) 年 8 月 4 日 (土)

(3) 調査対象者

月形町に居住する 18 歳以上の町民 1,000 世帯 (高校生を除く)

(4) アンケート調査の配布及び回収状況

配布数：1,000 世帯 (2,000 票) ※1 世帯に 2 票配布

回収数：422 世帯 (642 票) 回収率 42.2% (世帯ベース)

(5) 調査結果からの検討事項

《JR 札沼線における廃止代替バス路線のサービス水準の検討》

- ・全体の約 3 割が札幌市・当別町方向への移動となっており、多くが札幌市までの移動となっているため、廃止代替バスの検討では、札幌市までの移動を視野に、今後接続拠点として整備される「北海道医療大学駅」での円滑な乗換を支援する必要があります。
- ・廃止代替バスのバス路線・バス停の設定にあたっては、既存の JR 駅よりも細かい間隔でバス停を設置することが望ましいと考えられます。

《中央バス月形線の利便性向上に向けた取組の検討》

- ・中央バス月形線を利用して岩見沢市へ移動している人は、全体の 1 割に満たなく、自家用車に依存している状況となっています。
- ・バスを利用しない理由として、「便数が少ない」や「利用したい時間帯に運行していない」等の意見が多く、それらが改善された場合、約 2 割の回答者の外出頻度が増加すると回答しており、岩見沢市までの生活移動に係るバスサービスの検討が必要です。

《町内移動を支援する新たな公共交通の検討》

- ・町北地区や町南地区において、バスを利用しない理由に、「最寄りのバス停まで遠い」や「目的地の近くまで行く路線がない」等の意見が挙げられており、町内郊外部における自宅付近まで迎えに行く新たな公共交通施策の展開が必要です。

※詳細は資料編「利用者ニーズ把握調査」(P1～25)を参照

3-2 町内バス・JR 乗降調査

(1) 調査の目的

町内を運行する JR 札沼線とバス路線を対象に、利用者の目的や移動状況を把握し、町民及び本町への来訪者にとって、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、バス乗降調査を実施し、計画策定や各種運行計画の策定に活用します。

(2) 調査実施日

平成 30 (2018) 年 7 月 11 日 (水)

平成 30 (2018) 年 7 月 21 日 (土)

(3) 調査対象者

月形町内を運行する路線バス、スクールバス及び JR 札沼線（石狩当別駅～新十津川駅）の利用者

(4) 調査結果からの検討事項

《中央バス月形線における平日日中時間帯と休日の利用者数について》

- ・通勤、通学時間帯には利用者数が 40 人を超えることもある一方で、日中時間帯では 1 便あたりの利用者数が 10 人に満たない利用状況となっており、生活交通として活用してもらうために、町民のニーズを把握し、運行時間や運行経路等を検討し、路線の再構築の必要があると考えられます。
- ・休日においては、通勤、通学者が大きく減少するため、1 日を通して多くの便で、1 便あたりの利用者数が 10 人に満たない利用状況となっており、観光等で町外から訪れる人の利用を視野に入れたバス路線の再構築や時間帯の検討が必要と考えられます。

《JR 札沼線の利用状況を踏まえた廃止代替バスの運行計画の検討》

- ・廃止が決定した JR 札沼線については、廃止代替バスの運行も決まっており、JR 利用者の利便性維持をはじめとして、運行予定路線である国道 275 号沿線居住者も利用しやすい廃止代替バスの運行内容の検討が必要です。
- ・一部の時間帯では、浦臼町からの移動がみられるため、対象となる時間帯では、快速運行をする等、乗車時間を少なくした利便性の高い廃止代替バスの検討が望ましいと考えられます。

※詳細は資料編「町内バス・JR 乗降調査」(P26～63) を参照

3-3 町内ハイヤー運行日誌分析

(1) 調査の目的

町内を運行しているハイヤーの利用実態を把握し、新たな町内公共交通の導入検討を行うことを目的に、町内ハイヤー事業者の協力の下、ハイヤーの運行日誌から町民の移動実態を整理し、新たな町内公共交通の運行計画立案に活用します。

(2) 調査対象

町内ハイヤー事業者が管理している運行日誌

(3) 対象期間

平成 29 年 4 月～平成 30 年 3 月

(4) 調査結果からの検討事項

《町内各地区から市街地までの生活交通の支援を検討》

- ・町内を運行するハイヤー利用者（ぬくもり福祉券利用）の移動先として、最も多い移動は市街地を目的地とする移動であり、町内農村部からの移動も見られる状況です。
- ・具体的な行き先としては、「月形町立病院」を目的地とする移動が最も多く、ついで A コープや役場となっており、主な移動は生活移動であることが想定されます。
- ・とりわけ、農村部においては、市街地から各地区への帰りの移動が比較的多い状況であり、市街地への行きはスクールバスを利用していると想定されることから、市街地からの帰りの支援を検討する必要があります。
- ・その際、ハイヤー事業の圧迫とならないよう、運行事業者の選定には十分な配慮を行う必要があります。

《町民の移動実態に即した運行計画の検討》

- ・ハイヤーを利用した移動時間帯としては、市街地への行きは 10 時頃に市街地に着くように移動しており、市街地からの帰りは、午前中がピークとなっています。一方で、13 時から 15 時頃にも外出している傾向にあります。
- ・また、移動曜日を分析した結果、月曜日から土曜日までは一定程度の移動が見られますが、日曜日の利用は大幅に減少することが分かっています。
- ・これらを踏まえ、新たな公共交通の運行に向けては、町民の移動を考慮し、10 時から 16 時頃までの間で、町民の移動曜日なども勘案しながら、移動支援を検討することが効果的であると考えられます。
- ・その際、運行効率の観点から、現在町内を運行しているスクールバスを有効活用するなど、持続可能性についても検討することが重要です。

※詳細は資料編「町内ハイヤー運行日誌分析」(P64)を参照

3-4 地域意見交換会

(1) 意見交換会開催の目的

町民のより詳細な公共交通の利用実態やニーズ等を把握することを目的に、町内各地区に居住する町民を対象に意見交換会を開催し、計画策定のほか、町内交通や広域交通の検討資料として活用します。

(2) 意見交換会開催日

町内北地区	：平成30（2018）年10月23日（火）
町内南地区	：平成30（2018）年10月24日（水）
市街地	：平成30（2018）年10月24日（水）

(3) 意見交換会での意見

《町内公共交通空白地域における移動施策について》

- ・スクールバスの空白時間帯に町内施設から自宅まで送迎してくれる公共交通が望ましい
- ・通院時の帰宅交通の確保
- ・定時定路線では効率が悪いので、予約型運行バス等がよい
- ・町内を運行する福祉ハイヤーは事前予約のため、予約への抵抗は少ないと考えられる
- ・町民コミュニティが密なので、住民主体の運行形態は検討の余地がある

《中央バス月形線のルート変更について》

- ・みらい大橋経由にすると、学生等の利用者の利便性が上がる
- ・みらい大橋経由にすると、町内移動の際に利用しやすい
- ・ルート変更の対象区間である利用者の属性等を把握し、変更による影響が最小となるように検討を進めるべき

《JR 札沼線廃止代替バス路線について》

- ・乗車時間が長くないために、必要最低限にバス停設置に留めるべき
- ・バス停の設置箇所は、待合所の設置や駐車場の整備ができる箇所が良い
- ・学生が利用する時間帯は、一部バス停に停車しない快速運行でも良い
- ・運賃は JR 札沼線と同程度が望ましい
- ・町外からの観光や業務目的での利用も想定すべき
- ・現在の JR 札沼線よりも遅い終発時間帯の運行を検討してほしい