

赤井川村地域公共交通計画（案）

令和4年2月

目次

第1章	はじめに	1
1-1	赤井川村地域公共交通計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間	1
第2章	上位・関連計画の整理	2
2-1	上位計画の整理	2
2-2	関連計画の整理	6
2-3	地域公共交通計画の位置付け	9
第3章	地域及び公共交通の現状と課題	10
3-1	地域の現状	10
3-1	公共交通資源の状況	14
3-2	公共交通に係る各種調査結果の整理	20
3-3	令和3年度赤井川村地域公共交通実証運行	27
3-4	現状・問題点及び課題の整理	34
第4章	赤井川村地域公共交通計画の基本方針	35
4-1	基本方針	35
4-2	課題解決に向けた施策の方向性	36
4-3	方向性に基づく施策体系	38
4-4	赤井川村地域公共交通網の将来像	39
第5章	方向性に基づく施策内容の整理	40
5-1	施策内容の整理	40
第6章	本計画推進に向けた評価指標及び目標値	46
6-1	評価指標	46
6-2	評価指標と施策の対応関係	47
6-3	評価指標と把握方法	47
6-4	評価指標スケジュール	48
第7章	本計画の推進体制	49
7-1	計画推進状況の評価推進体制	49
7-2	評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築	50
7-3	今後の協議会開催スケジュール（予定）	51

第1章 はじめに

1-1 赤井川村地域公共交通計画策定の背景と目的

赤井川村における公共交通は、民間バス事業者によって、赤井川線（余市町～赤井川村間）と予約制である小樽キロ口線・札幌キロ口線の計3路線が運行されていましたが、令和元（2019）年8月に、同年の12月ダイヤ改正にて、赤井川線の土日祝祭日の運休、小樽キロ口線及び札幌キロ口線の廃止がバス事業者より提案されました。

本村では、この提案を受け、赤井川村における公共交通のあり方を早急に検討するため、令和元年10月に赤井川村地域公共交通活性化協議会を設置、協議・検討体制を構築し、令和元年12月のダイヤ改正では、赤井川線の日祝祭日の運休、小樽キロ口線・札幌キロ口線の廃止で合意することとなりました。

なお、赤井川線の日祝祭日の運行は、同年12月より、市町村有償運送事業として「赤井川村公共交通バス」を運行し、村民の移動手段の確保を継続していましたが、令和2（2020）年12月には、平日・土曜日の運行を継続していた赤井川線について、深刻な運転手不足及び利用状況の低迷により、令和4（2022）年3月に廃止とする方針が明らかとなり、自動車を運転できない村民にとって、唯一の公共交通の廃止は死活問題であり、喫緊で解決すべき問題となっています。

このことから、赤井川村に今後も安心して暮らし続けてもらうためにも、村民の生活を支える重要なインフラとして、持続可能で村民にとって利便性の高い交通システムの構築を目的に「赤井川村地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、計画策定自治体である赤井川村全域を対象区域とします。

1-3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度の5ヶ年とします。

第2章 上位・関連計画の整理

2-1 上位計画の整理

(1) 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 一部改正施行）

法の目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かな活力に満ちた地域社会の実現に寄与することが目的
法の概要 ※詳細は本村に係る記述のみ掲載	<p>(1)地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none">○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<ul style="list-style-type: none">・「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化・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、福祉有償運送、スクールバス等）も計画に位置付け・定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等○地域における協議の促進 <p>(2)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</p> <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">・維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化○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・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進

(2) 北海道交通政策総合指針

計 画 期 間	平成30年度（2018年度）から令和12年度（2030年度）
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	<p>○世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 4つの基本方向：①交流人口の拡大、②ストレスのない移動、③安全・安心な地域社会、④防災機能の強化 ・ 人流と物流が抱えている共通課題を踏まえ、人流・物流が一体となった効率的・効果的な施策を展開 ・ 2018年度から今後3年間で集中的に進める取組を5つの重点戦略として設定し、本道のさらなる発展を加速
<p>重点戦略</p> <p>※2030年度までの長期的な施策</p> <p>※赤井川村に関する施策のみ抜粋</p>	<p>(1)グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化</p> <p>○観光施策と連携した交流人口の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通が連携した需要拡大と周遊の促進 <p>(2)事業者等の連携による移動円滑化・輸送効率化の促進</p> <p>○持続的な鉄道網の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道の利活用促進 <p>○交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通モード間の連携による移動の円滑化 ・ 積極的な交通情報の提供 <p>○新技術の活用と環境負荷の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動走行の実用化に向けた取組の推進 ・ 新技術の活用に向けた体制づくり ・ 北海道の特性を生かした新技術の研究開発の推進 ・ 交通分野における環境負荷の低減に向けた取組 <p>○バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが安全で快適に利用できる移動環境の整備 ・ 心のバリアフリー化の促進 <p>○輸送手段の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な輸送モードの確保 <p>(3)人・地域を支える持続的なネットワークの構築</p> <p>○まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の暮らしを守る生活交通の確保 ・ 公共交通利用の定着化 <p>○安定した地域交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道やバス路線の持続的な維持・確保 ・ 地域の実情に応じたきめ細かな交通サービスの展開

(3) 第四期赤井川村総合計画 後期基本計画

計 画 期 間	令和3（2021）年度から令和7（2025）年度
基 本 目 標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 新たな活力と交流を生み出すあかいがわ 2. 健やかで安心して暮らせるあかいがわ 3. 将来を担う人を育むあかいがわ 4. 美しく快適で安全なあかいがわ 5. 未来への基盤が整ったあかいがわ 6. ともにつくる自立したあかいがわ
現 状 と 課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・道路や公共交通は、便利で快適・安全な住民生活や活力ある産業・経済活動を支えるとともに、災害時には物資輸送や避難等により住民の命を守る重要な社会基盤です。 ・本村の公共交通については、唯一民間の路線バスが運行されていますが、運行事業者より存廃協議の申し入れがなされました。自家用車を持たない村民や子どもたちにとって、日常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、今後とも、幹線交通の維持・確保等に努めるとともに、本村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	<ol style="list-style-type: none"> 4. 美しく快適で安全なあかいがわ <ol style="list-style-type: none"> (3) 交通安全意識の高揚 <ul style="list-style-type: none"> ・今後増加が見込まれる高齢者の運転免許返納への支援策を検討します。 5. 未来への基盤が整ったあかいがわ <ol style="list-style-type: none"> (6) 新たな公共交通システムの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・村民の日常生活に欠かせない移動手段の維持・充実に向け、令和2年度より計画策定を進めている「赤井川村地域公共交通計画」に基づき、地域資源を活用した新たな公共交通システムの構築を図ります。

(4) 第2期赤井川村総合戦略

計 画 期 間	令和3（2021）年度から令和7（2025）年度
戦 略 の 柱	<p>1. 子どもを生き育てたいという希望をかなえるとともに、将来を担う人材を育てる</p> <p>2. 住みたいと思える環境を整え、人を呼び込むとともに、関係人口を増やす</p> <p>3. 農業と観光・リゾートを柱とした力強い産業と雇用の場をつくる</p>
主 な 施 策 と K P I	<p>2. 住みたいと思える環境を整え、人を呼び込むとともに、関係人口を増やす</p> <p>2-7. 公共交通の充実と情報化・技術革新の利活用</p> <p>■新たな公共交通システムの構築</p> <p>○村民の日常生活に欠かせない移動手段の維持・充実に向け、令和2年度より計画策定を進めている「赤井川村地域公共交通計画」に基づき、地域資源を活用した新たな公共交通システムの構築を図ります。</p> <p>■K P I（重要業績評価指標）</p> <p>○公共交通運行エリア拡大率（路線延長増加率）： 100.0%（R1） → 120.0%（R7）</p>

2-2 関連計画の整理

(1) 第3次北しりべし定住自立圏共生ビジョン

計 画 期 間	令和2（2020）年度から令和6（2024）年度
圏 域 の 将 来 像	魅力あふれる自然環境と歴史・文化が調和し、人、もの、情報が交流する圏域
将来像実現に 向けた目標	<ul style="list-style-type: none"> (1) 圏域の住民が安心して暮らせる地域づくり (2) 圏域の歴史や地域資源を活用した広域観光の推進と圏域内連携による産業の活性化 (3) 圏域内の交通の整備 (4) 施設の有効活用による圏域内外の住民の交流と生きがいつくりの促進 (5) 交流人口の拡大と移住の促進 (6) 地域を支える人材を育成し、自立した活力ある圏域の形成
これまでの 取組状況と 今後の方向性	<p>■結びつきやネットワークの強化に係る政策分野</p> <p>(1) 地域公共交通～生活路線や交通手段の維持及び確保～</p> <p>○取組事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ①圏域内の公共交通の利用の促進を図る。 ②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>○これまでの取組状況</p> <p>生活路線バスの運行補助の取組とコミュニティバスなどの運行により圏域住民の移動手段の確保を図るとともに、中心市において市民ニーズや利用実態を把握するための調査を実施した。</p> <p>○今後の方向性</p> <p>圏域における人口減少に伴い、生活路線バスの輸送人員は減少傾向にある。また、燃料費の高騰なども相まって、バス事業者を取り巻く環境は大変厳しい状況にある。</p> <p>通院や通勤・通学などに必要な生活路線の維持は不可欠である。今後も運行便数の維持のため、運行補助の取組とコミュニティバスなどの運行を継続するほか、効率的な運行方法について、各市町村とバス事業者などが協働して調査・研究を行うことが必要である。一方で、バス利用者の減少に伴う不採算路線の縮小、廃止が想定されることから、路線バスの廃止代替対応や、公共交通空白地域対応、高齢者福祉対応などのため、多様な交通手段の導入について検討する必要がある。</p>

(2) 赤井川村地域福祉計画

計 画 期 間	令和元（2019）年度から令和5（2023）年度
基 本 理 念	地域と人のつながりを深め安心して暮らせるむら
基 本 目 標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地域を支える人づくり 2. 保健福祉を支える仕組みづくり 3. 安心・安全な地域づくり 4. いのちを支える環境づくり
これまでの取組状況と今後の方向性	<p>3. 安心・安全な地域づくり</p> <p>(3) 快適な生活環境の整備</p> <p>高齢者や障がい者、子育て中の家族等、様々な人が住み慣れた地域で安心して生活するためには、外出のための移動手段が確保されていることや、すべての人が利用しやすいような施設が整備されていることが必要です。</p> <p>本村ではこれまで、公共施設は改修の際にバリアフリー化やユニバーサルデザインへの対応を推進してきました。</p> <p>今後も、新たに施設を整備する際には、高齢者や障がいのある方、児童等が安全で利用しやすい施設の整備に努めるとともに、外出のための移送手段の確保に向けた検討を進めます。</p> <p>○主な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動支援の充実 <p>現在は社会福祉協議会が独自事業として移動支援事業を無償で実施しています。今後は地域生活を支える全体的な枠組みの中で移動支援を位置付けるなど、新たな仕組みづくりを検討してまいります。</p>

2-3 地域公共交通計画の位置付け

「2-1 上位計画」及び「2-2 関連計画」で整理した内容を踏まえ、本計画の位置づけを示します。

上位計画	国	<ul style="list-style-type: none"> ・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日一部改正施行
	北海道	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道交通政策総合指針 平成30年度～令和12年度 ・北海道後志地域公共交通計画 令和4年度から令和8年度
	赤井川村	<ul style="list-style-type: none"> ・第四期赤井川村総合計画 後期基本計画 令和3年度から令和7年度 ・第2期赤井川村総合戦略 令和3年度から令和7年度

上位計画との整合

赤井川村地域公共交通計画

令和4年度から令和8年度

関連計画との連携

関連計画	定住自立圏	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次北しりべし定住自立圏共生ビジョン 令和2年度から令和6年度
	赤井川村	<ul style="list-style-type: none"> ・赤井川村地域福祉計画 令和元年度から令和5年度

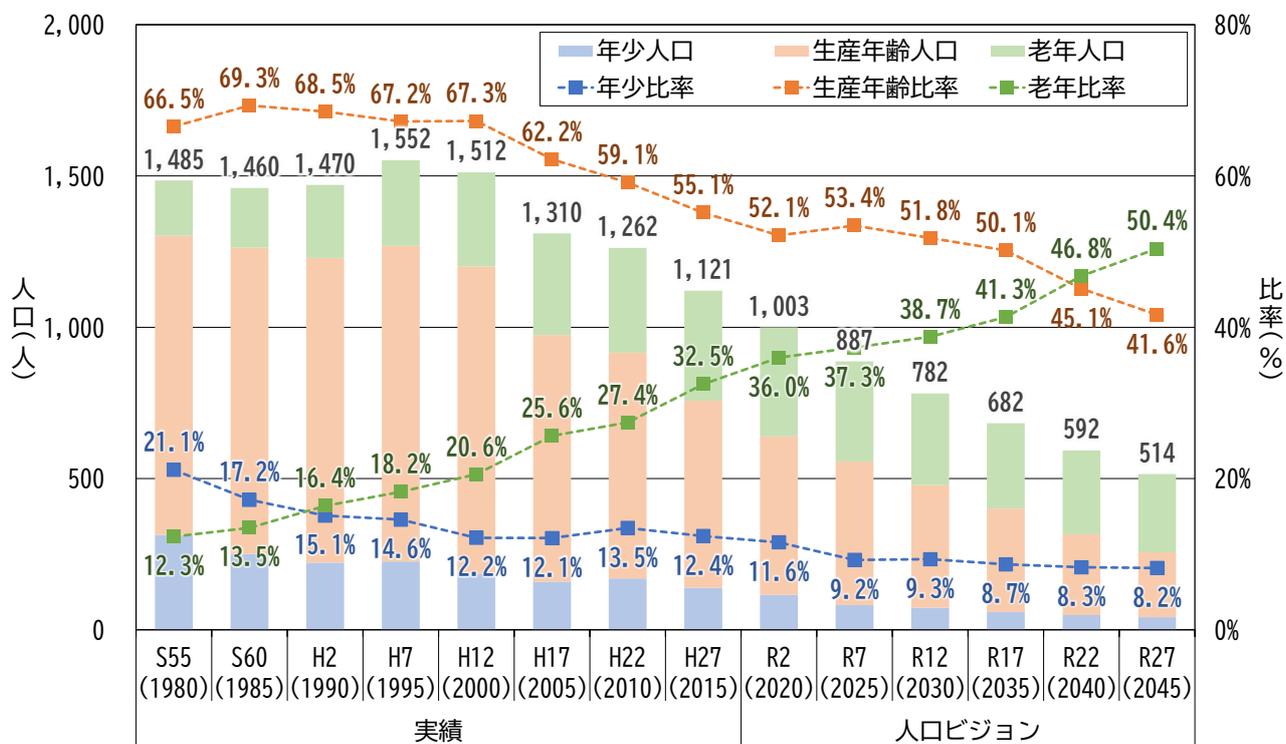
図 2-1 計画の位置づけ

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

3-1 地域の現状

(1) 赤井川村の人口推移

本村の人口は平成7（1995）年をピークに減少を続けており、令和7（2025）年には、1,000人を下回ることが人口ビジョンによって推計されています。年齢3区分別人口の比率をみると、年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にあり、高齢人口は増加傾向にあります。



※端数処理のため合計が一致しない場合があります

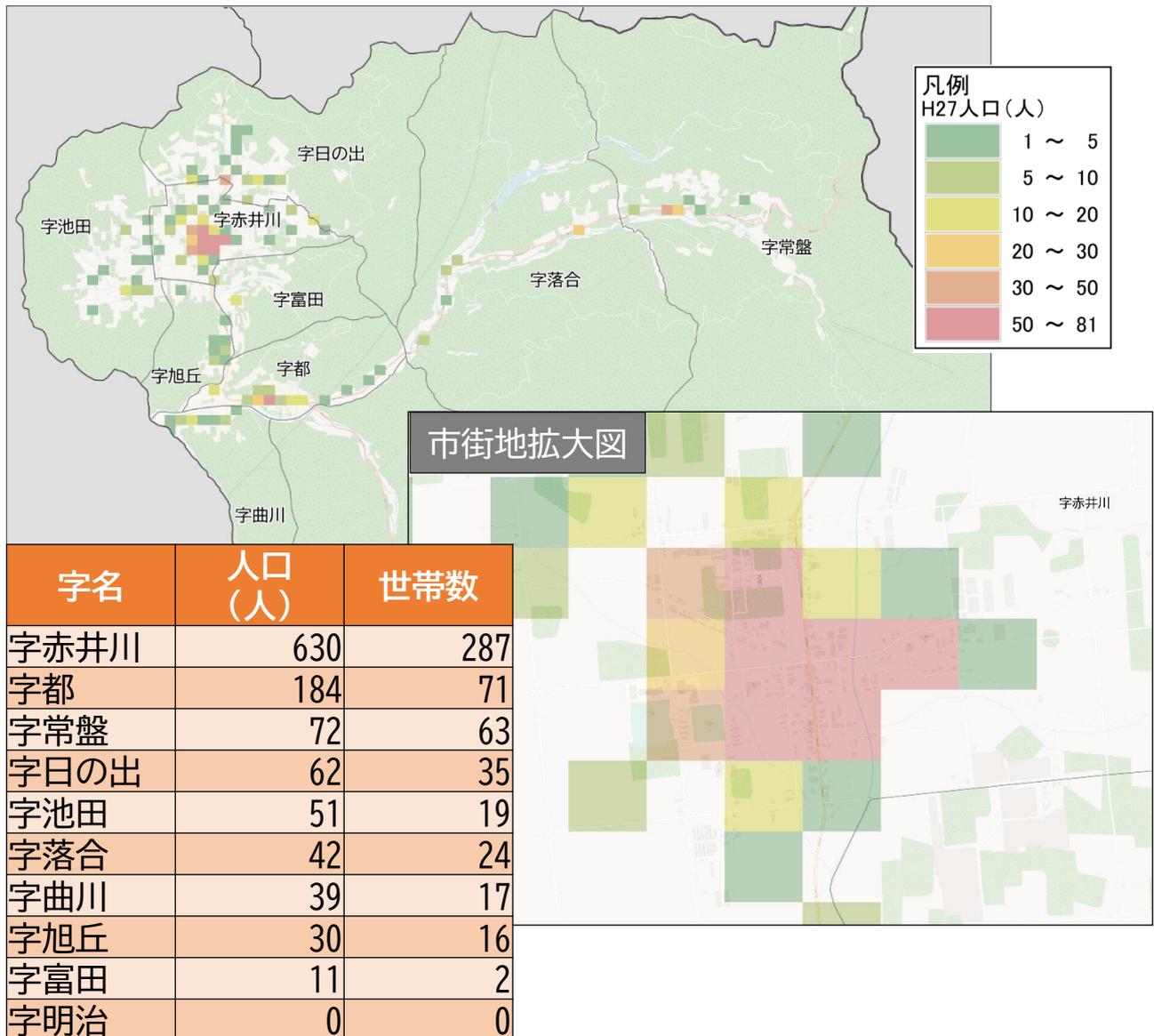
出典：国勢調査、赤井川村人口ビジョン

図 3-1 赤井川村における人口推移

(2) 人口の分布状況

村内の人口分布は字赤井川及び字都に人口が集中しています。

多くの地区では、幹線道路周辺に人口が分布している一方で、字池田や字日ノ出においては、幹線道路から離れた場所にも人口が分布しています。

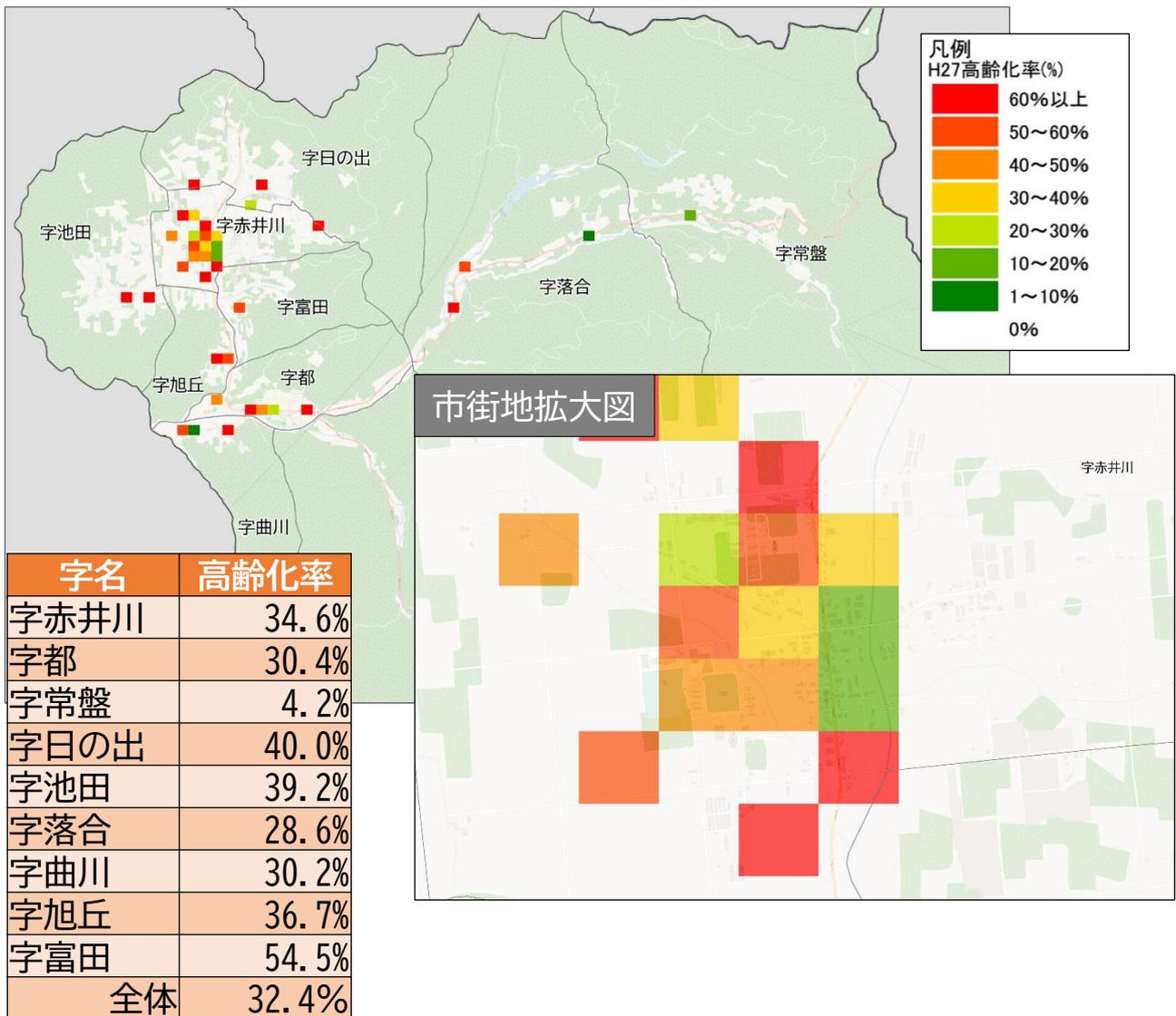


出典：H27 国勢調査

図 3-2 人口分布状況

(3) 高齢者の分布状況

高齢者の分布状況についても、人口分布と同様の傾向となっています。
全道平均の29.2%を上回っている地区が多く存在しています。



出典：H27 国勢調査

図 3-3 高齢者分布状況

(4) 生活関連施設の分布状況

生活関連施設は字赤井川に集積している状況です。

観光施設では、キロロリゾートや道の駅あかいがわ等の赤井川村独自の観光資源を有しています。



図 3-4 施設分布状況

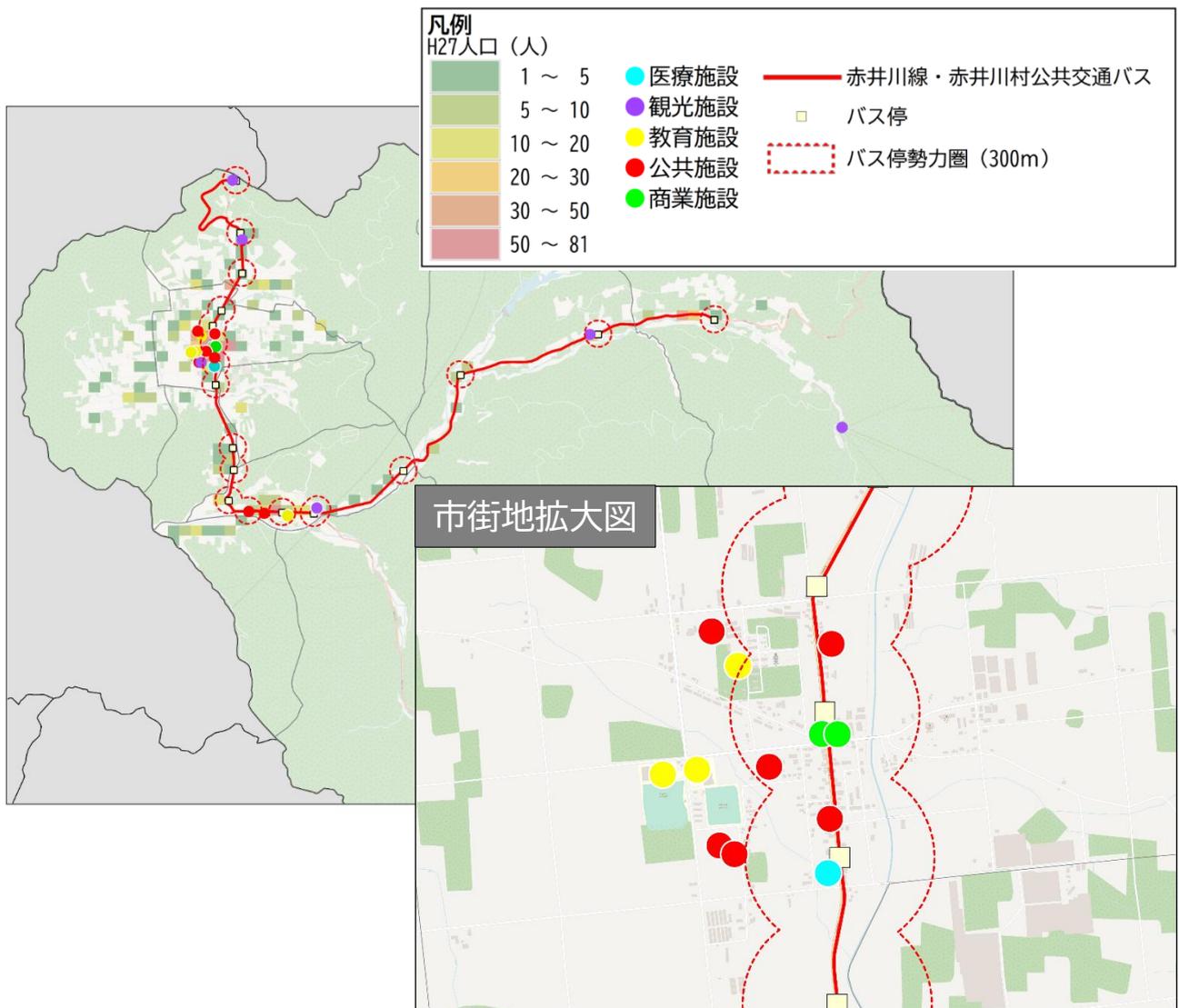
3-1 公共交通資源の状況

(1) 路線バスの状況

村内唯一の路線バスである中央バス赤井川線が1路線運行されていますが、利用状況及び乗務員不足等の理由から、令和元(2019)年12月のダイヤ改正にて、中央バスから土日祝日の運行を休止したい旨の申し出がありました。

一方で、通院や部活動による通学等の利用がみられることから土曜日の運行継続を中央バスと協議し、土曜日は運行を継続し、日曜・祝日のみが運行休止となりました。

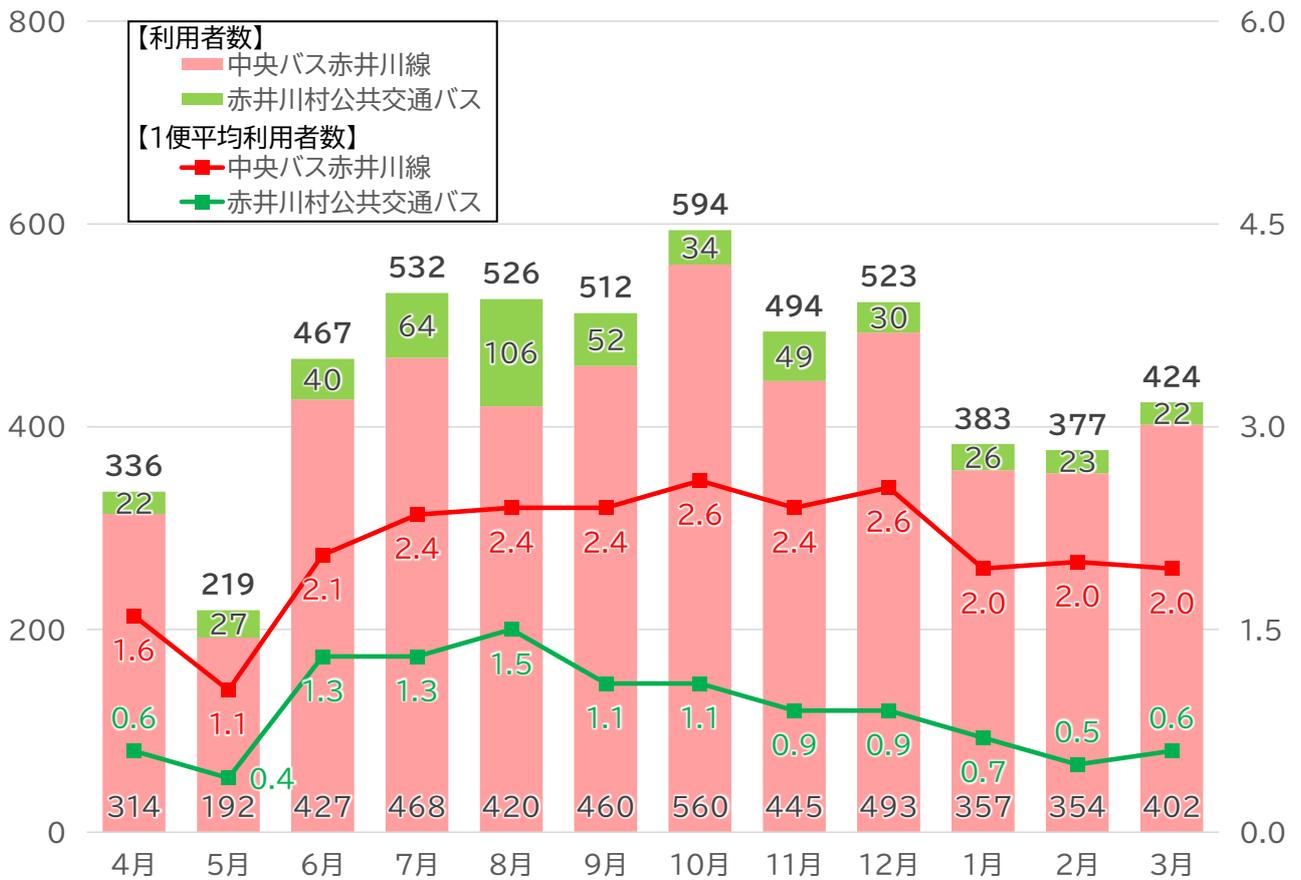
赤井川線の日曜・祝日の運行休止に伴い、赤井川村では地域住民の生活の足を確保するため、令和元(2019)年12月より、赤井川線の代替として、村独自で日曜・祝日のみ、スクールバス車両を活用した自家用有償運送である赤井川村公共交通バスの運行を開始しました。



出典：H27 国勢調査、中央バス

図 3-5 路線バスの状況

《参考》 赤井川線及び赤井川村公共交通バスの利用状況



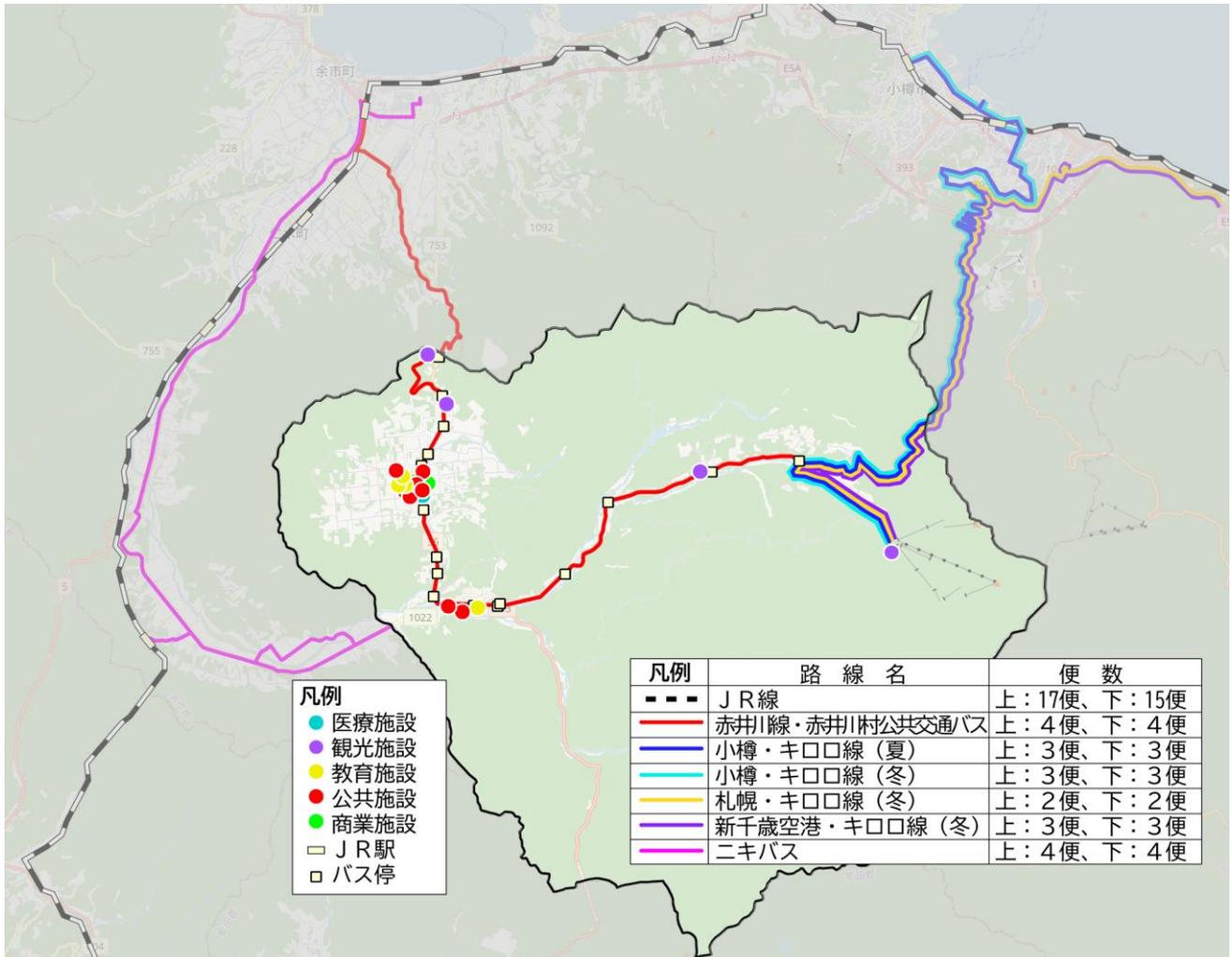
出典：赤井川村、中央バス

図 3-6 令和2年度（令和2年4月～令和3年3月）の利用状況

(2) 村内を運行する交通資源

路線バスに限らず、村内の公共交通交通資源を整理すると、スクールバスや送迎サービス、ハイヤー等の交通資源を有しています。

また、これらの交通資源に加え、キロロリゾートで運行している観光客向けの路線や従業員送迎のバス、仁木町で運行している「ニキバス」が町村界の目の前まで運行しています。



出典：赤井川村、各交通事業者

図 3-7 村内交通資源

(3) 村で実施している移動支援

村で実施している移動支援を整理すると、令和2年度の事業費用の実績値で1,000万円を超えている状況です。

表 3-1 村で実施している移動支援の概要

事業・サービス名	事業・サービス内容	事業・サービスの対象者	問題点・課題	令和2年度実績 事業費用 (千円)
介護サービス 訪問介護-身体介護- 通院・外出介助	【通院・外出介助】 ・声かけ・説明 →目的地（病院等）に行くための準備 →バス等の交通機関への乗降 →気分の確認 →受診等の手続き ・（必要に応じて）院内の移動等の介助 ※介護保険給付	・要介護1以上	・訪問介護（通院等乗降介助）は保険給付単位数が低く、事業所の人材不足もあり、サービス希望に対応できない場合がある。 ・村訪問介護事業所の収容力の課題	- ※事業内容上、移動に限定した算出が難しいため未記載
赤井川村介護予防・生活支援事業	【自立者生活支援事業】 ・居宅において自立した生活が営めるよう訪問介護員を居宅に派遣し、軽易な日常生活上の援助を行う事業	・本村に移住する概ね65歳以上の者で、病弱等の理由により日常生活を営むのに何らかの支援が必要である者。ただし、要介護、要支援を除く。	・村訪問介護事業所の収容力、サービスのマネジメント ・対象者拡大（要支援）の検討が必要ではないか。	
赤井川カルデラ温泉バス運行管理業務	・字日ノ出～字都と健康支援センター、赤井川カルデラ温泉を繋ぐ路線 ・往路 赤井川ハイヤーに業務委託し運行 ・毎月第2・第4木曜日 ・午前1便往路、午後1便復路	・地域住民 ※乗車の際に判別はしていない。	・利用者が限定的 ・運行路線までの移動に困難を生じているとの声あり。	750
スクールバス	・往路 各スクールバス停留所～赤井川中学校 ・復路 赤井川中学校～各スクールバス停留所 ※児童、生徒の状況により運行経路や停留所は毎年度更新される。 ※週休日であっても部活等への対応は学校との調整により運行。	・赤井川中学校生徒（都小校区） ・都小学校児童（落合・常盤地区） ・赤井川小学校児童（旭丘地区）	・平均輸送人員からするとマイクロバスが必要なのか更新期に検討する必要がある。	7,150
放課後子ども教室 児童輸送業務	・往路 都小学校もしくは、利用者最寄りのスクールバス停留所～赤井川小学校 ・復路 赤井川小学校～各スクールバス停留所 ・使用車両 ハイヤー、スクールバス ※開催場所は赤小のほか体育館、健康支援センター等がある。 ※放課後子ども教室開設等、利用予定表に従い運行する。 ※送迎必要な利用者がない場合、運行しない。	・教室利用者（都小児童）	・受託者の業務の都合により、児童を一時学校で待機させているが、送迎対応は行えている。	704
赤井川村公共交通バス	・中央バス赤井川線の日曜日・祝日の運行休止に伴う代替路線	・定めなし	・利用者数の減少や運転手の担い手不足	3,159
赤井川村地域生活バス回数券交付事業	・中央バス回数券を額面の半額で販売	・赤井川村に居住する者	・特になし	666
赤井川村地域生活バス定期券購入費助成事業	・赤井川村～余市駅間の定期券購入費用について、1/2を助成	・赤井川村に居住する高校生	・特になし	297
事業費用合計				12,726

《参考》村直轄事業及びその他送迎サービス等の利用状況等

① 介護サービス・介護予防生活支援事業（訪問介護事業所）

介護サービス・介護予防生活支援事業の利用件数は、年々減少しています。

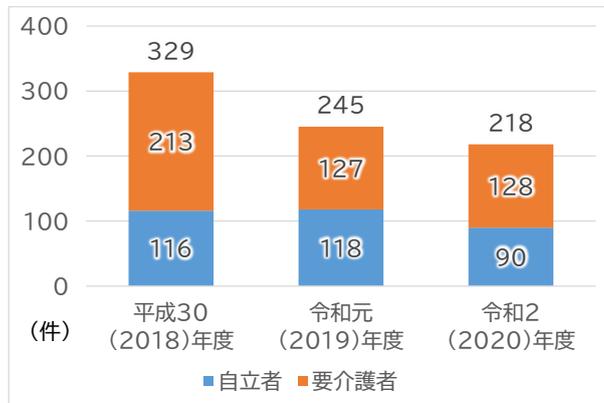


図 3-8 利用件数の推移（通院利用）

② スクールバス

延べ利用回数は5,000回を超えており、小・中学校に通学する生徒の重要な移動手段となっています。

また、運行費用は年々微増の状況です。



図 3-9 延べ利用回数の推移

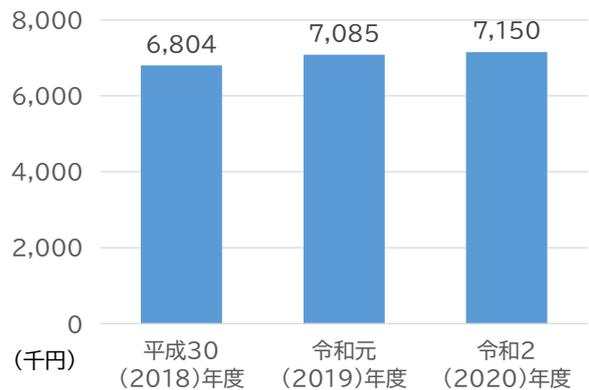


図 3-10 運行費用の推移

③ 放課後子ども教室児童輸送業務

延べ利用者数は各年度900人前後の利用があり、休校日以外はほぼ運行しており、スクールバスと同様に重要な移動手段となっています。

運行費用は多少の上下はあるものの、概ね70万で推移しています。

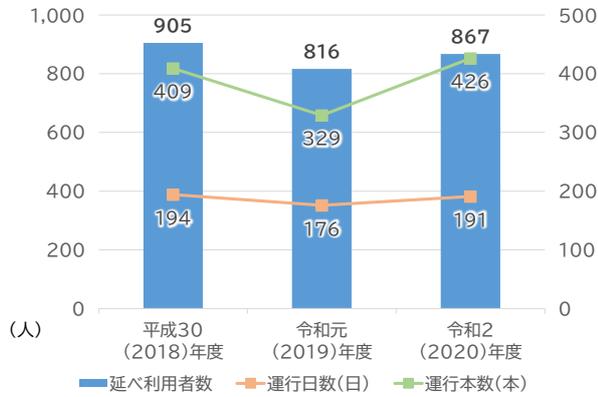


図 3-11 運行状況の推移

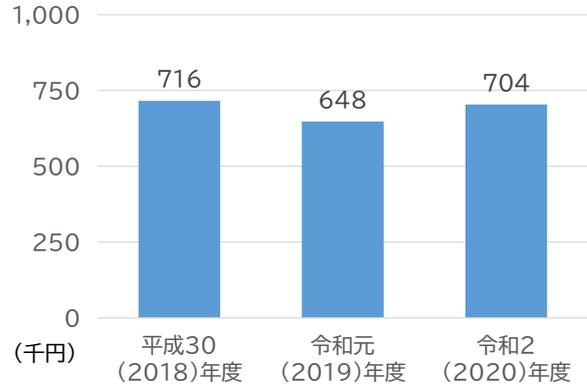


図 3-12 運行費用の推移

④ 赤井川カルデラ温泉バス

延べ利用者数は各年度300人以上の利用がありますが、減少傾向にあります。

また、運行費用は年々微増の状況です。

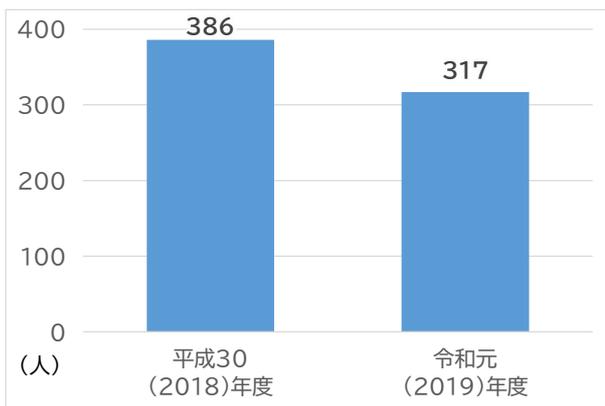


図 3-13 利用者数の推移

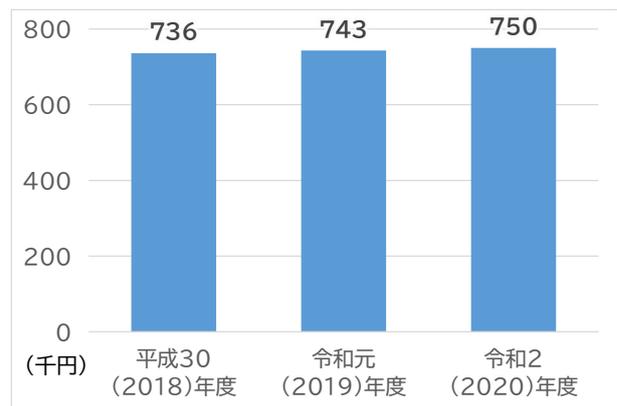


図 3-14 運行費用の推移

⑤ 送迎サービス事業 (社会福祉協議会)

利用者の申請に基づき、入通院や入退所、公的機関の手続き、社会参加、院内外の介助を含めた、自宅～目的地までの送迎を行うサービスです。

移動手段確保が困難な方 (65歳以上の高齢者や要支援1~2、要介護1~5 (介護保険サービスが適用されない場合)、妊娠、子育て中、障がいのある方など) を対象としています。

3-2 公共交通に係る各種調査結果の整理

(1) バス利用実態調査

① 調査目的

村内を運行する中央バス赤井川線及び赤井川村公共交通バスの利用者の乗降場所や利用者属性、乗継状況等の利用実態の把握し、赤井川村における公共交通網のあり方検討の基礎資料とすることを目的として、調査を実施しました。

② 調査対象

- ・ 下記の2路線の利用者を調査対象としました。
- ・ 中央バス赤井川線 : 1日8便(平日・土曜日運行)
- ・ 赤井川村公共交通バス: 1日8便(日曜・祝日運行)

③ 調査日

- ・ 令和2年9月24日(水)、9月27日(日)の2日間

④ 調査結果概要

- ・ 赤井川線は、6:30道の駅発の便の利用が最も多い状況です。
- ・ 赤井川村公共交通バスも同様に、朝の時間帯の利用が多い状況です。
- ・ 両路線ともに、生活目的である通勤・通学や買い物、通院といった利用がみられました。

・ 中央バス赤井川線

出発時刻	方向	乗車人数	利用目的
6:30	道の駅発	6	通勤、通学
9:40	常盤発	3	通院、買い物
14:45	道の駅発	3	観光
17:10	常盤発	1	帰宅
8:35	常盤行	2	通勤、私用
13:55	道の駅行	2	帰宅
16:00	常盤行	3	帰宅
18:20	道の駅行	2	帰宅

・ 赤井川村公共交通バス

出発時刻	方向	乗車人数	利用目的
6:30	道の駅発	3	通学、私用
8:50	常盤発	1	私用
15:00	道の駅発	1	帰宅
17:10	常盤発	1	帰宅
7:35	常盤行	1	通勤
10:15	道の駅行	0	-
16:00	常盤行	2	帰宅
18:20	道の駅行	3	帰宅

⑤ 公共交通利用者アンケート調査

真に公共交通を必要としている村民の利用実態やニーズの詳細把握に向け、村で実施しているバス半額助成券事業を利用している高校生やバスが主な交通手段となっている村民を対象として、赤井川村における公共交通網のあり方検討の基礎資料とすることを目的に、調査を実施しました。

また、今後、公共交通の利用機会が増加することが想定される高齢者に対しても、公共交通の利用意向やニーズを把握するために、同様のアンケート調査を実施しました。

⑥ 調査対象・調査期間

対象者	調査期間	配布数	回収数
老人クラブ参加者	令和2年9月24日(水)	30票	30票 (100%)
バス半額助成券利用者(学生)	令和2年10月30日(金) ～11月13日(金)	12票	5票 (41.7%)
バス半額助成券利用者(学生以外)		90票	52票 (57.8%)

⑦ 調査方法

- ・老人クラブ参加者：現地で調査票配布、ヒアリングの実施
- ・バス半額助成券利用者：郵送による配布及び回収

⑧ 調査結果概要

- ・買い物や通院、私用等の生活目的において、バスが主な交通手段となっている村民が約3割～4割となっています。
- ・赤井川村内だけでなく、余市町や小樽市が生活圏となっています。
- ・自動車の運転をやめた際には、バスを利用したい意向が約5割となっています。

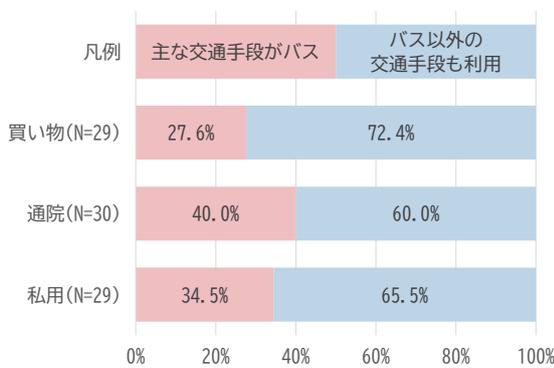


図 3-15 目的別交通手段

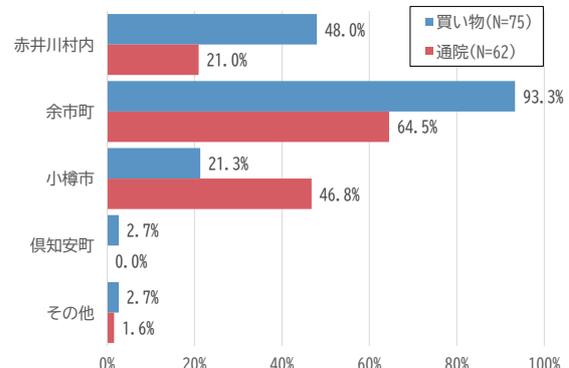


図 3-16 目的別行き先市町村

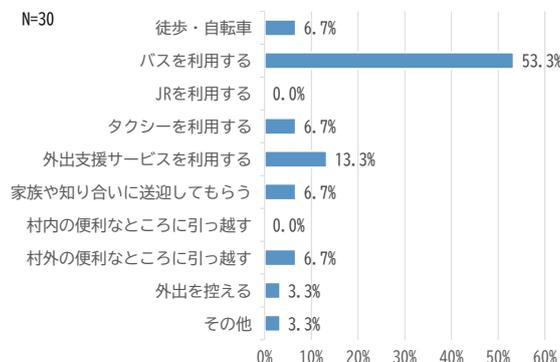


図 3-17 運転が困難になった場合の移動手段

- ・通学においては、自宅からバスもしくは家族送迎により、余市駅まで移動し、他のバス路線やJRに乗り換えて登校している状況です。
- ・下校時にも、登校時と同様の移動状況となっていますが、部活動等の課外活動で赤井川線を利用できる時間帯ではない場合には、余市駅まで家族が迎えに行っています。

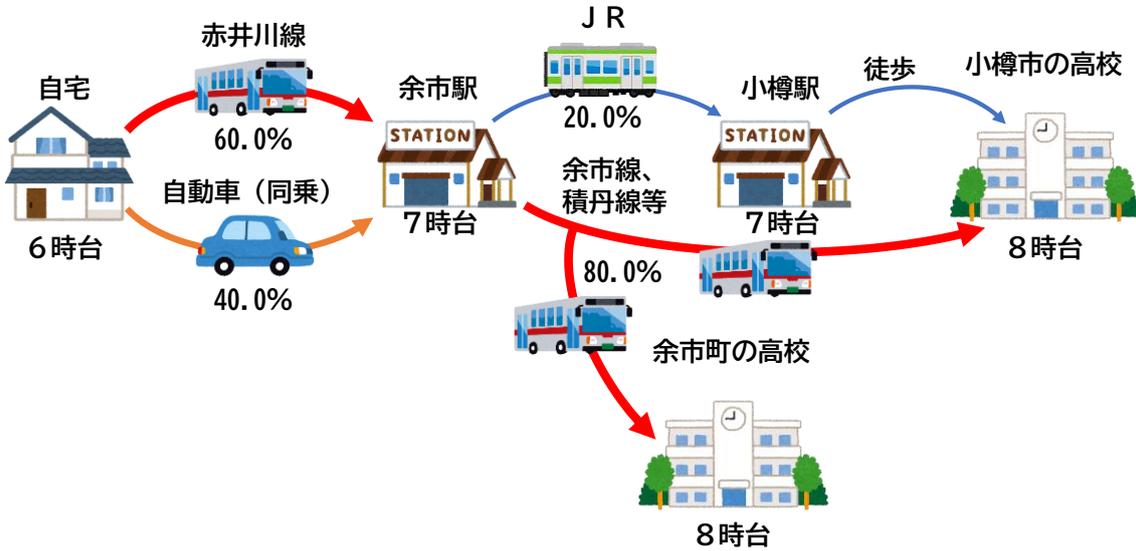


図 3-18 高校登校時における移動状況

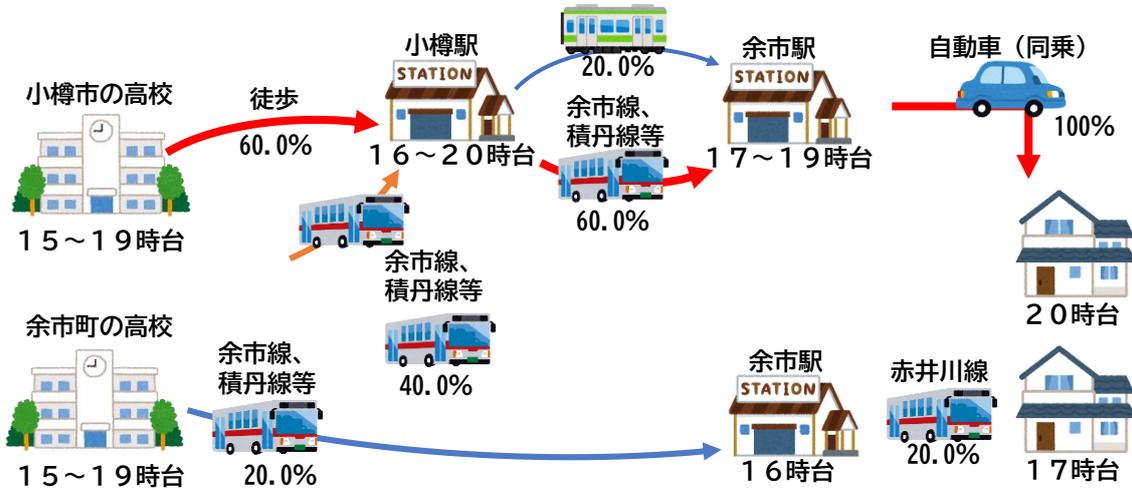


図 3-19 高校下校時における移動状況

(2) 保護者アンケート調査

① 調査目的

本村においては中学校を卒業後、他自治体の高校に進学する生徒が、ほとんどです。来年度以降に進学を控えているお子様がいる家庭に対し、通学時に想定している交通手段等の状況を把握し、赤井川村における通学利用として確保すべき公共交通のあり方を検討するための基礎資料とすることを目的に、保護者へのアンケート調査を実施しました。

② 調査対象

- ・令和3年度以降に高校への進学を控えているお子様がいる家庭。

③ 調査期間

- ・令和2年12月11日（金）～12月18日（金）

④ 調査方法

- ・中学校教諭を通じた配布及び回収

⑤ 調査結果概要

- ・バスを利用したことがない学生が約6割となっています。
- ・バスによる通学のほか、駅やバス停まで送迎するという交通手段を想定されています。
- ・バスによる通学時には、登校時間や下校時間との整合性を不安に感じています。

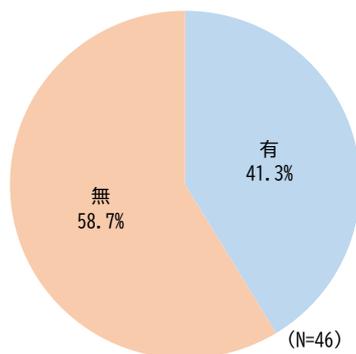


図 3-20 お子様のバス利用の有無

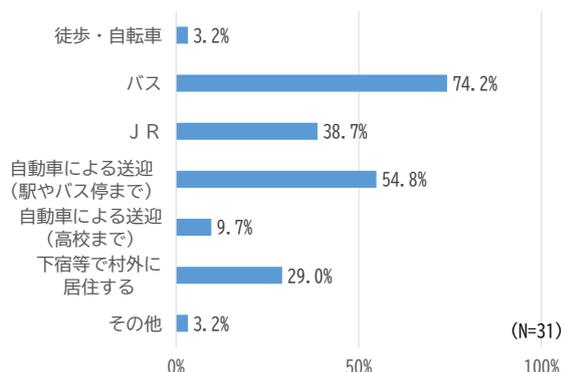


図 3-22 通学時に想定している交通手段

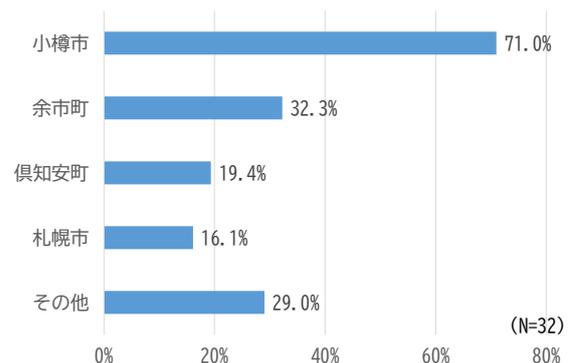


図 3-21 通学を予定している自治体

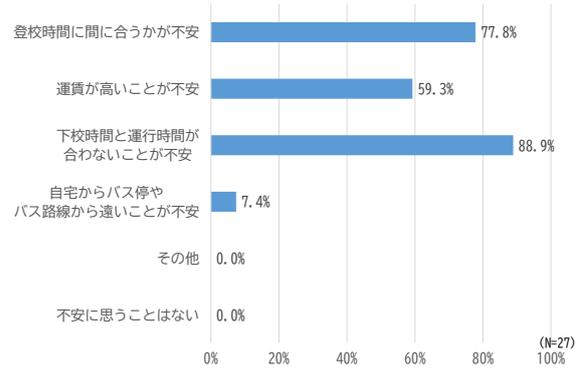


図 3-23 バス利用の際に不安に思うこと

(3) 公共交通懇談会

① 開催目的

公共交通利用者アンケート調査の対象とならない村民の公共交通に対する考え方や移動実態、公共交通に対するニーズの把握を目的として、村内3地区での公共交通懇談会を開催し、意見及び要望をお伺いしました。

② 対象地区・開催日

開催日	会場	対象地区	参加人数
令和2年 8月19日(水)	都住民センター	都・曲川	18人
// 10月22日(木)	落合住民センター	落合・常盤	6人
// 10月23日(金)	健康支援センター	本村 (赤井川)	12人

③ 懇談会議事

1. 普段の公共交通の利用状況について
2. 公共交通でお困りのこと
3. 村内で利用する施設 ※公共交通での移動に限らず
4. 村外への移動状況について ※公共交通での移動に限らず
5. 公共交通に望むこと
6. 望むことが実現した場合の利用意向

④ 調査結果概要

【通学について】

- ・JRとの接続状況が悪いため、通学場所によっては、毎朝余市駅までの送迎が必要
- ・村外の下宿場所が減少しており、村からの通学需要への対応が必要
- ・公共交通の利便性が低いため、志望校に行けないことがないようにしてほしい

【買い物・通院について】

- ・余市町のほか、小樽市や倶知安町へ行く
- ・小樽キロ口線が廃止となり不便
- ・余市駅からバスに乗り継いで病院に行く
- ・朝・夕の通学時間帯を確保の上、8～15時台に利用できる公共交通があると良い
- ・午前中に往復できる運行が望ましい

【バス利用者の利用実態について】

- ・午前中に村を出発するバスに乗って、16時台に帰ってくる人が多い
- ・余市駅での他バス路線への乗継における待ち時間が長い

【将来について】

- ・現状の公共交通の整備状況では免許返納が難しく、将来の移動が不安
- ・余市町や小樽市へのアクセス利便性が向上すれば、定住や移住促進に繋がる

【新しい交通について】

- ・ニキバスのような予約型の交通が良い
- ・バス停まで歩く必要がなくなるよう、自宅や自宅付近まで迎えにくる交通が望ましい
- ・住民全員の移動ニーズを満たすことが難しいため、なるべく多くの人が利用できる公共交通のあり方を検討してほしい

(4) 赤井川ハイヤー運行日誌分析

① 調査目的

村内の重要な交通資源である赤井川ハイヤーの利用実態を把握し、村民の移動状況や利用が多い区間等の分析を行い、赤井川村における公共交通網のあり方検討の基礎資料として整理しました。

② 分析期間

・令和元年4月～令和2年3月

③ 分析結果概要

- ・1年間の運行回数は322回であり、実運行日数は190日となっています。
- ・運行回数のうち、一般利用は144回、放課後子ども教室の送迎による利用が178回となっています。
- ・一般利用者の移動状況は村内移動のほか、余市町や小樽市の移動がみられます。
- ・移動が多い利用区間は、買い物施設までの移動や私用でのお出かけ先までの移動が多い状況となっています。

表 3-2 移動が多かった区間

移動が多かった区間 (一般利用者)	利用回数 (回)
字都～セイコーマート	14
カルデラ温泉～さち美容	11
カルデラ温泉～団地(字赤井川)	7
グループホームあまらんす～字都	5
村内自宅～余市町	10
団地(字赤井川)～余市町	5
キロロリゾート～セイコーマート	4
キロロリゾート～字常盤	2
キロロリゾート～小樽市	3
キロロリゾート～余市町	1

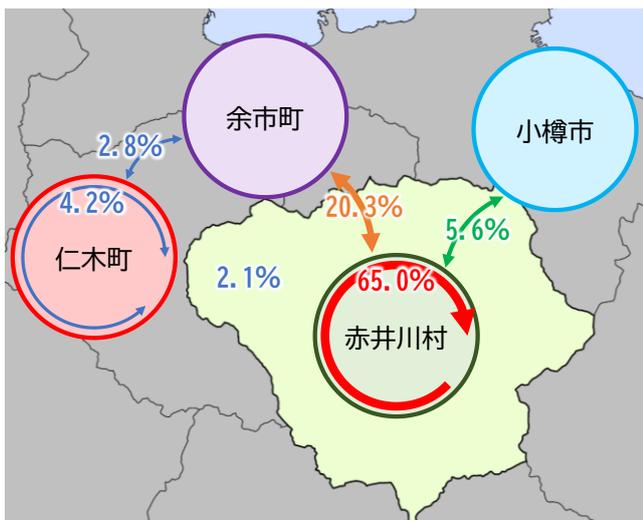


図 3-24 一般利用者の移動状況

(5) 赤井川村地域公共交通ワークショップ

① 実施目的

行政関係者及び本村に居住する村民の意識醸成を目的として、特定非営利活動法人まちづくり支援センター為国孝敏代表理事を講師とし、地域で支えていく公共交通のあり方に係る講演のほか、令和3年10月・11月の実証運行に係る赤井川村公共交通ワークショップを開催しました。

② 参加対象

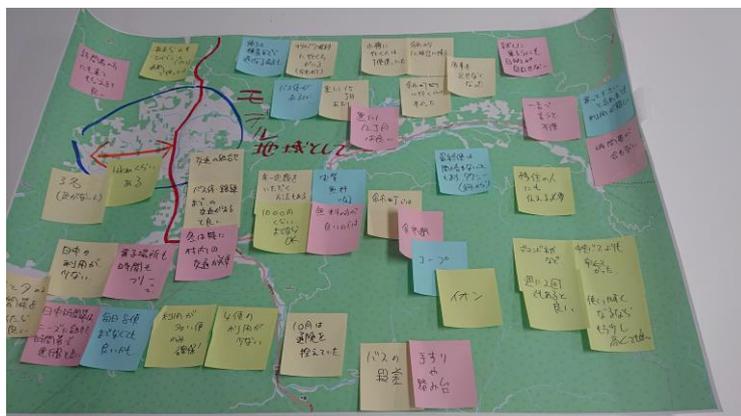
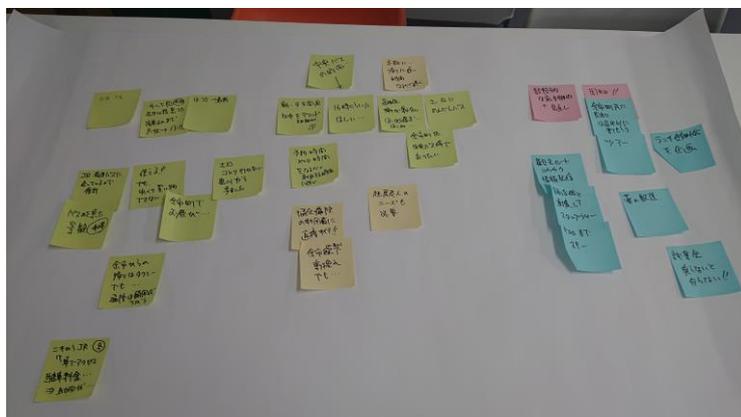
- ・ 赤井川村内居住者
- ※当日は2テーブルで実施

③ 開催日・時間

- ・ 令和3年11月26日(金) 18:00~20:00

④ 開催結果概要

- ・ 余市町までの往復は便利になったが、複数の用事が足しにくくなった。
- ・ 通勤で利用していた人が、利用しにくくなった。(早く到着してしまう、遅く到着してしまうなど。)
- ・ 土日には運行時間帯を変更するなどの工夫も必要ではないか。
- ・ 日中時間帯は人によって移動したい時間帯が異なるため、自由に利用できる運行形態が望ましい。
- ・ バス路線までのアクセス手段がある良い。
- ・ 赤井川村民だけではなく、余市町民にも周知を行い、赤井川村に来てもらうことも利用増進には必要ではないか。
- ・ 試乗会などを開催して、利用を促す機会を創出することも必要ではないか。
- ・ 意見聴取する機会を積極的に創出し、見直しを継続的に行うことが重要



(2) 実証運行説明会の実施

村民と協働で創り上げる公共交通の構築及び実証運行内容の周知に向け、下記の通り説明会を実施しました。

① 説明会の実施状況

開催日	会場	対象地区	参加人数
令和3年 9月14日(火)	都住民センター	都・曲川	10人
// 9月15日(水)	健康支援センター	落合・常盤	21人
// 9月21日(火)	落合住民センター	本村 (赤井川)	4人
// 9月25日(火)	河村商店	高校生及び 保護者	6人

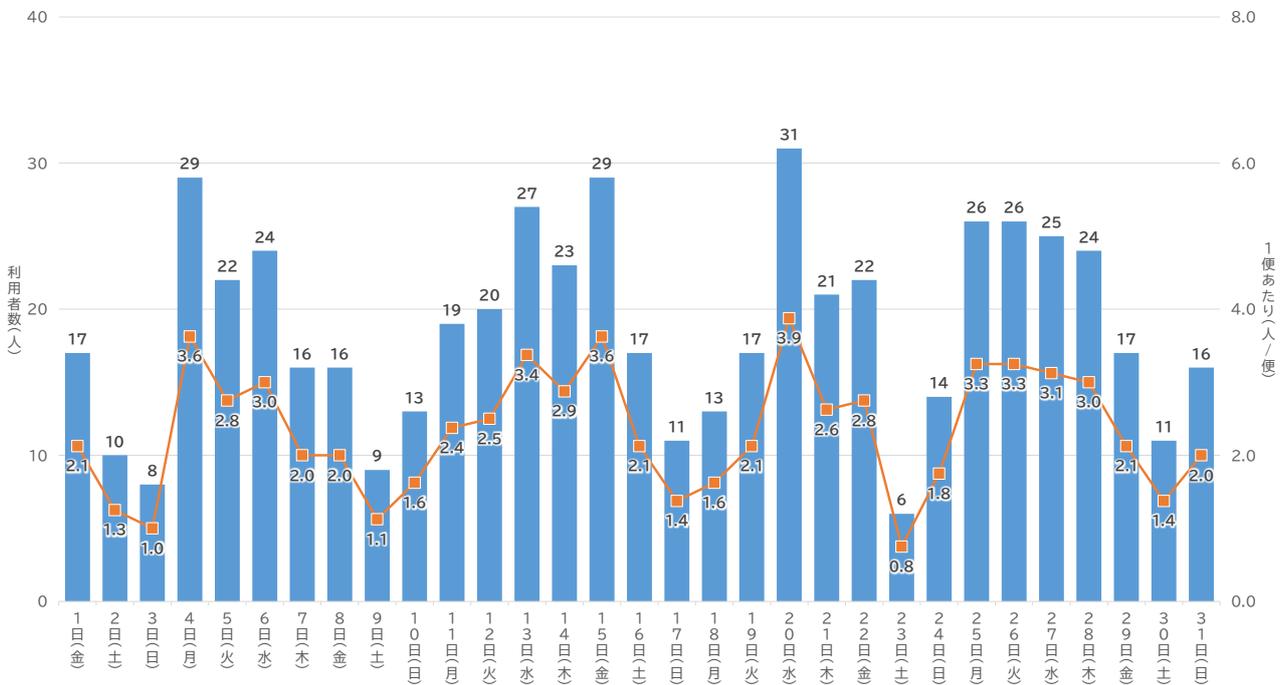
② 実証運行に対する意見概要

- ・現金払いのみとなっているが、本格運行時には、ICカードや定期券、回数券を検討してほしい。
- ・余市発赤井川方面の最終便が早い。18:00台としてほしい。
- ・始発便について、10分程度遅らせてもいいのでは。
- ・バス停まで遠い方の対応も検討してほしい。
- ・有料運行で実際にバスを利用する方の意見を聞くのが重要だと思う。
- ・中央バスの回数券を購入しているが、すべて使用できない。払い戻しの対応をしてほしい。
- ・キロロリゾートバス停について、キロロトリビュートポートフォリオホテル北海道だけでなく、シェラトン北海道キロロリゾートまで運行するとスキー客も便利なので検討してほしい。
- ・料金設定が安いと感じた。
- ・利用しやすいような運行だと思う。
- ・小樽の高校に通うには、始発便の利便性が高い。本格運行もこの時間で運行してほしい。
- ・ダイヤ・ルートともに便利になった。
- ・高校受験を控えているので、早めに本格運行のダイヤ・ルートを決めてほしい。
- ・100円玉の用意が大変。本格運行時には、回数券や定期券を検討してほしい。

(3) 実証運行結果概要

① 利用者数

・ 10月の利用者数は579人であり、1便あたりの平均利用者数は2.3人であった。



・ 11月の利用者数は569人であり、1便あたりの平均利用者数は2.4人であった。

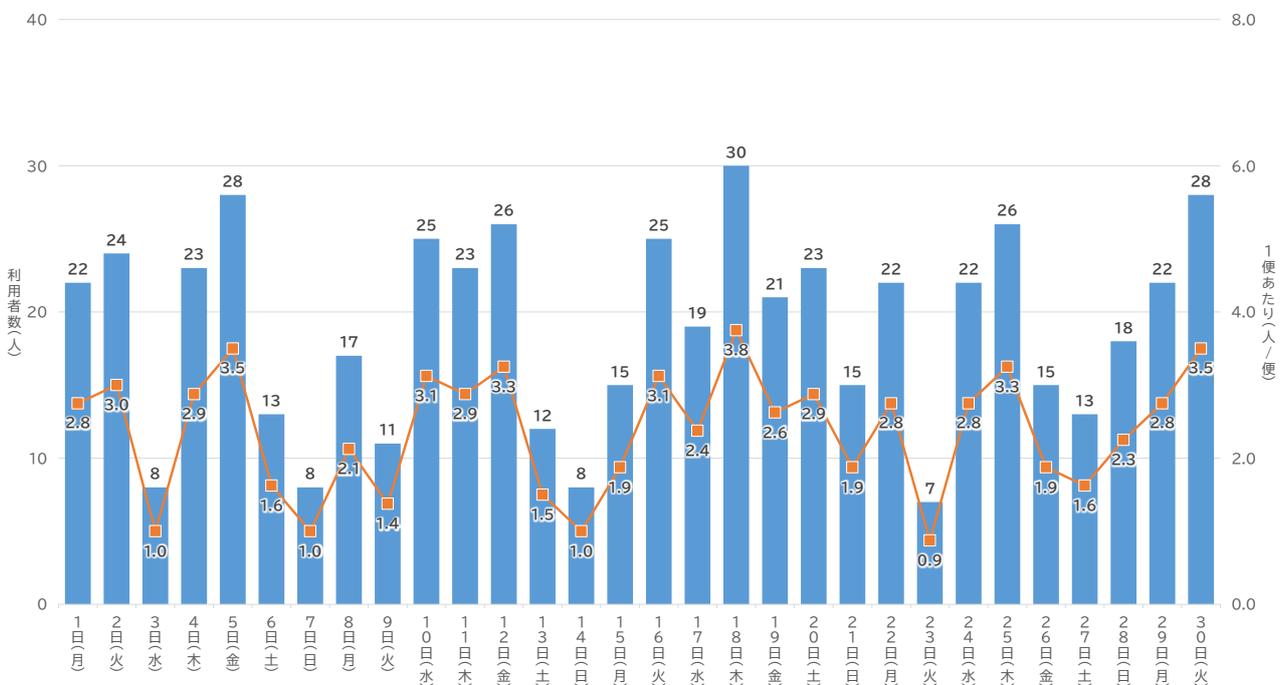


図 3-27 実証運行期間中の利用者数

② 停留所・区間別利用者数

従来の赤井川線から延伸した区間の利用は少ない状況です。



※利用者アンケートの乗車及び降車場所から算出

図 3-28 停留所・区間別利用者数

③ 利用の多かった区間

赤井川-余市駅間の利用が最も多く、余市町民の町内移動もみられます。

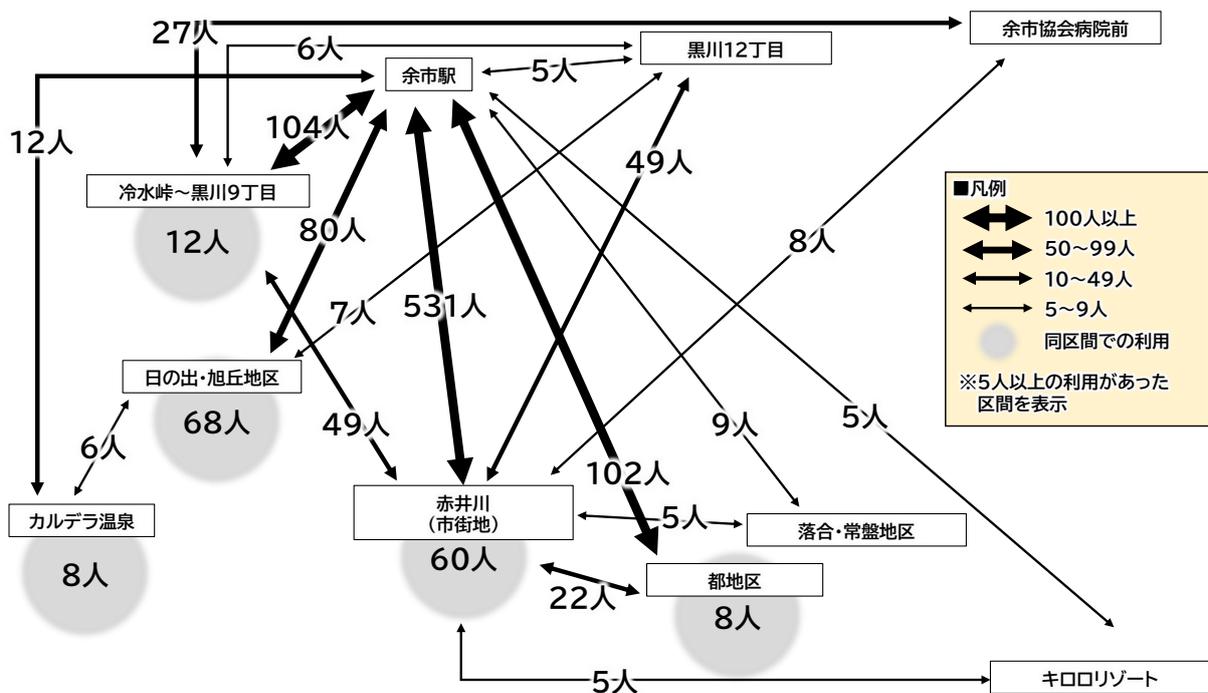


図 3-29 利用の多かった区間

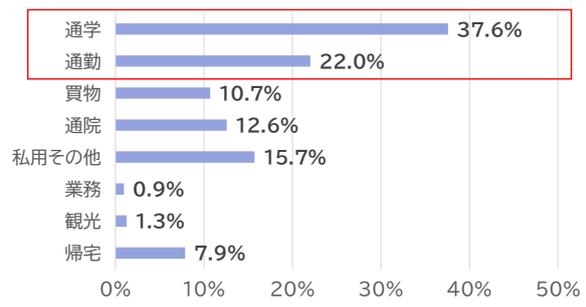
④ 利用者アンケート調査結果概要

- ・調査期間：令和3年10月1日（金）～11月30日（火）
- ・調査対象：赤井川村実証運行バスの利用者
- ・調査方法：乗車時に右記のビンゴ式アンケートに回答いただき、降車時に回収BOXに投函
- ・調査項目：下記参照
- ・回収状況：1,143票 ※回収率 99.6%

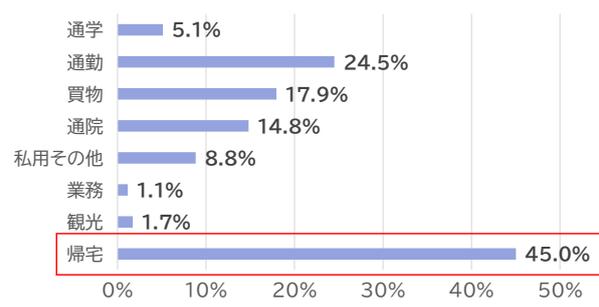
利用状況の調査にご協力をお願いいたします							
【調査実施主体】：赤井川村 総務課				担当者：高松、末次			
【調査実施機関】：日本データサービス(株) 計画調査部				担当者：東本、中野			
各質問について、該当箇所を指で折り込み、降車の際に回収BOXに入れてください。							
問1 利用目的							
① 通学	② 通勤	③ 買い物	④ 通院	⑤ 私用 その他	⑥ 業務	⑦ 観光	⑧ 帰宅
問2 このバスに乗車する前の交通手段				問3 このバスから降車した後の交通手段			
① 徒歩	② 自転車	③ 自動車 (自ら運転)	④ 自動車 (送迎)	① 徒歩	② 自転車	③ 自動車 (自ら運転)	④ 自動車 (送迎)
⑤ J R (小樽・札幌 方面)	⑥ J R (余市・豊知安 方面)	⑦ 高速バス	⑧ 路線バス	⑤ J R (小樽・札幌 方面)	⑥ J R (余市・豊知安 方面)	⑦ 高速バス	⑧ 路線バス
⑨ スクール バス	⑩ タクシー	⑪ その他	__	⑨ スクール バス	⑩ タクシー	⑪ その他	__
問4 乗車場所				問5 降車場所			
① キロロ リゾート	② 落合・常盤 地区	③ 都 地区	④ カルデラ 温泉	① キロロ リゾート	② 落合・常盤 地区	③ 都 地区	④ カルデラ 温泉
⑤ 赤井川 (市街地)	⑥ 日ノ出・ 旭丘 地区	⑦ 冷水峠～ 黒川9丁目	⑧ 余市駅	⑤ 赤井川 (市街地)	⑥ 日ノ出・ 旭丘 地区	⑦ 冷水峠～ 黒川9丁目	⑧ 余市駅
⑨ 黒川 12丁目	⑩ 余市 協会病院	__	__	⑨ 黒川 12丁目	⑩ 余市 協会病院	問9 実証運行バスの 利用回数	
問6 目的地の市町村		問7 性別		問8 年齢		① 初めて	
① 赤井川村	② 余市町	③ 小樽市	① 男 性	① 中学生 以下	② 高校生	③ 5～7 回目	④ 8～10 回目
④ 札幌市	⑤ その他 市町村	__	② 女 性	③ 18～ 64歳	④ 65歳 以上	⑤ 11回 以上	__
ご協力ありがとうございました。降車の際に回収BOXに入れてください。							

図 3-30 調査票

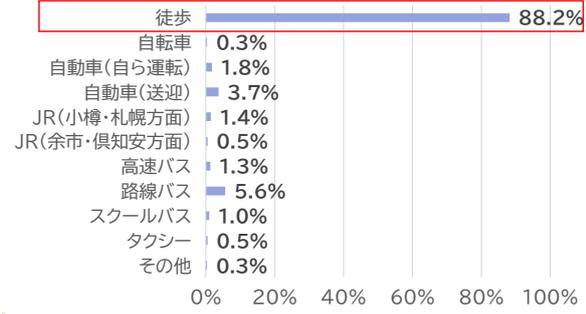
問1 利用目的(n=636)【往路】



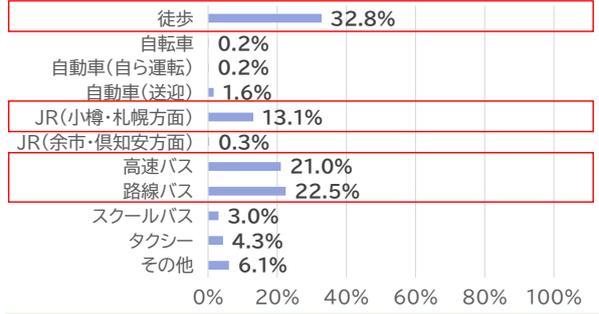
問1 利用目的(n=351)【復路】



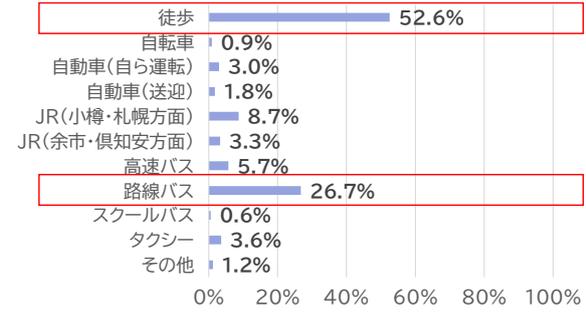
問2 実証運行バスに乗る前の交通手段(n=621)【往路】



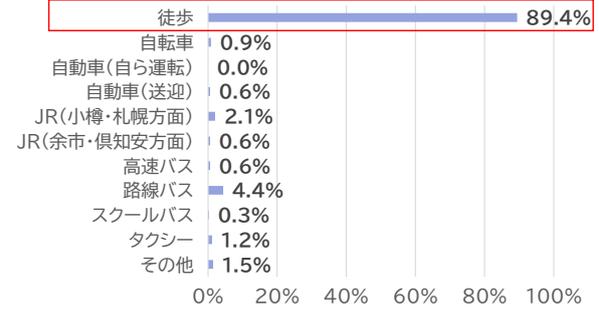
問3 実証運行バスを降りた後の交通手段(n=628)【往路】



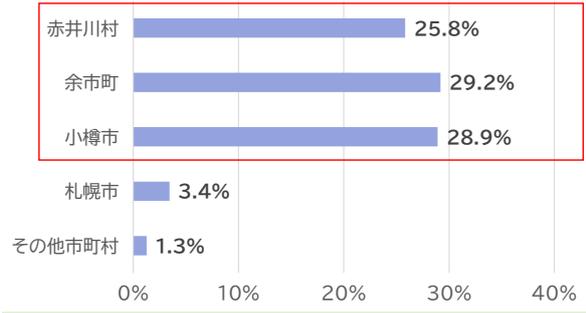
問2 実証運行バスに乗る前の交通手段(n=333)【復路】



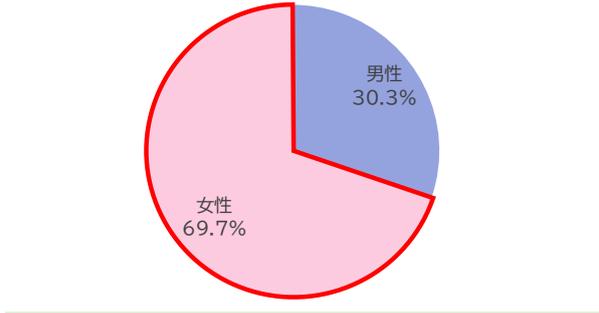
問3 実証運行バスを降りた後の交通手段(n=340)【復路】



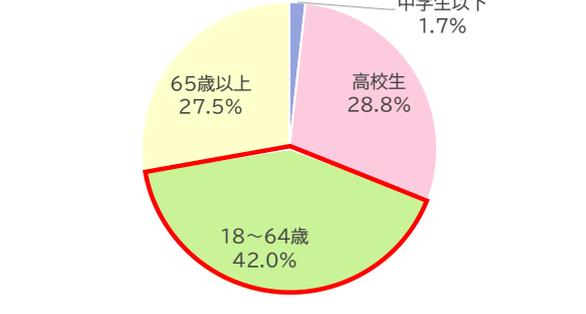
問6 目的の市町村(n=1,107)



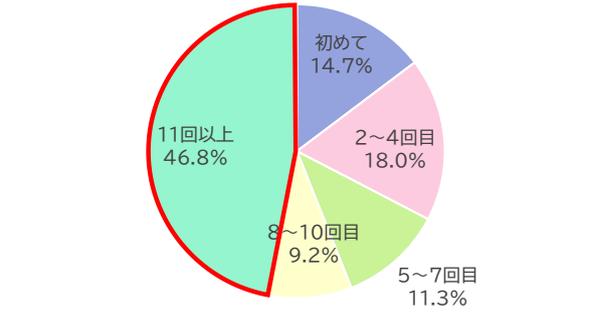
問7 性別(n=895)



問8 年齢(n=972)



問9 実証運行バスの利用回数(n=934)



(4) 実証運行後の村民意見の聴取

村民と協働で創り上げる公共交通の構築及び令和4年4月からの本格運行内容の検討に向け、下記の通り意見聴取を実施しました。

① 意見交換会

開催日	会場	対象地区	参加人数
令和3年12月18日(土)	河村商店	高校生及び保護者	7人
// 12月20日(月)	落合住民センター	落合・常盤	4人
// 12月21日(火)	健康支援センター	本村(赤井川)	6人
// 12月21日(火)	都住民センター	都・曲川	6人

② 実証運行結果を踏まえた意見概要

- ・1便の運行により、通学の朝の送迎がなくなって大変よかった。今後も継続してほしい。
- ・通学のため6:51小樽行きへ乗り換えできる運行を継続してほしい。
- ・高校や部活によって帰宅時間が様々なため、すべての高校生が乗車するバス時刻の設定は難しい。
- ・定期券、回数券を検討してほしい。定期券は片道も検討してほしい。
- ・時刻表上では通学できるが、実際乗車してみると予定した便に定員超過のため乗車できないなど、実際通学している人の状況を今後高校生になる保護者に情報提供してはどうか。
- ・実証運行においては、余市発13:15となり、複数の用事、通院を行うことができなかった。
- ・余市13:15発、17:35発の間にもう1便あるといい。
- ・時間に余裕が無く、1つの用事しか足すことができなくなった。
- ・余市町内のバス停にもう少し止まって欲しい。
- ・村内のバス停までの移動の確保の検討が必要。
- ・キロロリゾートまで運行すると特に冬期間観光需要が見込めるため、継続してほしい。
- ・料金設定は距離に応じて設定するものなので、村内一律の料金設定の見直しを検討してほしい。
- ・利用促進策も実施してほしい。

3-4 現状・問題点及び課題の整理

現況調査及び各種調査結果から得られた現状・問題点及び課題を以下に整理します。

(1) 地域及び公共交通の現状と課題

	現状	問題点	課題
人口	・生産年齢人口の減少に加え、少子高齢化の進行 ・第一次産業の構成比が約3割と他地域と比べ高い傾向	・生産年齢人口の減少や農繁期等による家族送迎が困難な状況が想定	・自動車の運転や家族の送迎に依存しなくても良い、利用者のニーズに即した公共交通網の構築が必要
	・本村地区に人口が集中している他、幹線道路から離れた位置にも人口が分布	・本村地区だけでなく、池田地区や曲川地区等に交通空白地域が存在 ・バス停までの移動が困難な方の移動支援の不足	
	・他地区では幹線道路周辺に人口が分布		
都市施設	・生活関連施設（買い物・医療・公共施設等）は本村地区に集積 ・大型観光施設であるキロロリゾートのほか、道の駅等の観光資源を有する	・村内各地区から本村地区まで移動手段が不足 ・村内観光施設を周遊できるような移動手段が不足	・村内移動だけでなく、近隣自治体の交通結節点との接続を考慮した公共交通網の構築
村内交通	・中央バス赤井川線が幹線道路を中心に平日・土曜8便運行 ・令和元年12月より、日曜・祝日の運行を村独自で継続 ・利用実態として通学・買い物・通院目的の利用が多い	・令和4年3月末に、平日・土曜の運行が取りやめ ・日中時間帯は運行空白時間帯が存在しており低利用 ・JRやバスとの接続状況が悪く、乗り換えの待ち時間が長い ・乗り換えなしで、小樽市へ向かう公共交通手段がない	・赤井川村に安心して住み続けられるための社会基盤としての公共交通網の構築
広域交通	・公共交通による他市町村への移動は、赤井川線の利用が必要不可欠 ・余市駅でJRやバスに乗り換える必要 ・余市町や小樽市が生活圏となっている		・他市町村への移動を円滑にする取組の実施や公共交通網の構築
村内交通資源	・(有)赤井川ハイヤー1社によって、通常のタクシー営業に加え、スクールバス運行委託事業等を実施	・タクシー営業と委託事業の両方を安定して継続していくための運転手の不足が懸念	・各種交通資源との連携を見据えた活用可能性の協議
	・令和元年12月にキロロリゾートの従業員送迎バスの一般混乗の実証を実施 ・近隣で仁木町の「ニキバス」が運行	・本格的な運行や活用可能性の協議は未実施	
	・社会福祉協議会が送迎サービス事業を実施	・送迎サービス事業内容の見直し	

(2) 各種調査結果から見える公共交通の現状・ニーズと課題

	現状・ニーズ	課題
各種アンケート調査結果	【通学目的利用者】 ・通学時の移動手段は、バスもしくは家族の送迎に二分化 ・余市駅からJRもしくはバスに乗り換えて余市町や小樽市の高校へ通学 ・部活等の課外活動があった場合には、余市駅から自宅まで家族の送迎によって帰宅 【生活目的利用者】 ・普段の移動手段はバス利用のほか、家族による送迎も多い ・普段の移動手段において、バスに頼らざるを得ない人が約3割 ・買い物や通院においては、村内のほか、余市町または小樽市を目的地とする割合も高い ・自宅まで迎えに来る新しい交通に対する利用意向は「利用してみたい」が約5割 【中学生保護者】 ・高校へ通学は、村内からバス利用、もしくは、余市駅までの送迎による通学を想定 ・バス利用時に「登校時間に間に合うか」や「下校時間と合わない」ことを懸念	・通学世代をはじめとした村内に居住する全世代の移動負担の軽減 ・公共交通を必要とする村民のニーズに即した公共交通の導入
	公共交通懇談会	・近隣自治体の下宿場所が減少しており、村からの通学需要への対応が必要 ・事故のリスクがあるため、免許返納を考えたいが、現状の整備状況では難しい ・バス停まで歩く必要がなくなるような、自宅もしくは自宅付近まで迎えに来る交通が望ましい ・余市町だけでなく、小樽市へも移動手段の確保が必要 ・新しい交通の運行に向けては、実証期間中だけでなく、本格運行が始まって、利用者等の意見を聴取し、改善しながら継続してほしい

第4章 赤井川村地域公共交通計画の基本方針

4-1 基本方針

村民と協働して創り上げ、カルデラの里を 未来へ繋いでいく公共交通網の構築

【基本方針の考え方】

本計画の策定においては、村内唯一の公共交通である民間バス路線が令和4年3月末に廃止となるが決定しており、自家用車を持たない村民や子どもたちが、村内移動のみならず、村外移動もままならない状況に陥ることが予想され、村民が今後も赤井川村に安心して住み続けられる社会基盤としての公共交通網の構築が喫緊で求められている背景があります。

公共交通に頼らざるを得ない村民が移動に困ることのない公共交通網の構築にあたっては、行政や関係者の視点による検討だけではなく、真に公共交通を必要としている村民のニーズに即した利用しやすい公共交通網の検討が重要です。

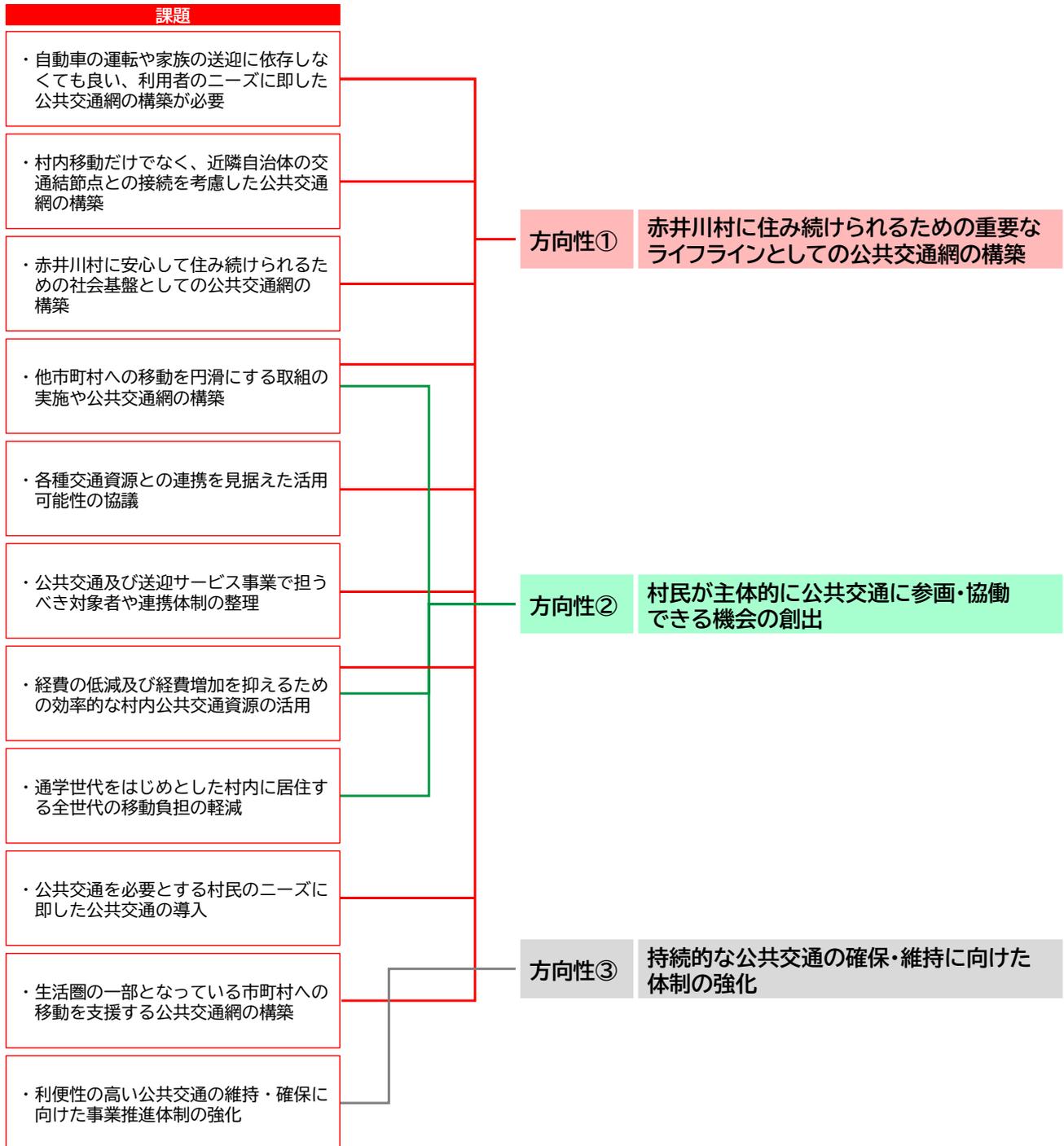
そのため、村民が各種調査を通じた意見出しをはじめとした、積極的な公共交通への参画や行政や関係者と協働していくことによる本村にふさわしい公共交通網のあり方を、将来、赤井川村に住まう人たちのためにも、継続して改善しながら、創り続ける必要があります。

これらの考えから本計画における基本方針を「村民と協働して創り上げ、カルデラの里を 未来へ繋いでいく公共交通網の構築」として各種施策の展開を図ります。

4-2 課題解決に向けた施策の方向性

第3章で整理した本村における地域及び公共交通の課題解決に向けた施策の方向性を以下の内容で設定します。

(1) 課題と施策の方向性の対応関係



(2) 施策の方向性

方向性①

赤井川村に住み続けられるための重要なライフラインとしての公共交通網の構築

本村において、公共交通は自家用車を持たない村民にとって、赤井川村で生活していくための重要な社会基盤であり、必要不可欠なものとなっています。

一方で、村内唯一の公共交通の廃止が決定したため、現在は自家用車を運転できる人にとっても、生涯にわたって安心して住み続けられる状況ではなくなっています。

とりわけ、本村の自宅から村外の高校に通学するための移動手段や自動車免許を返納後の移動手段など、村民が移動に不安を抱えることなく、赤井川村に住み続けられるための環境整備に向け、村内移動をはじめとした、生活圏となっている余市町や小樽市への村外移動も含めた移動支援策の展開が求められています。

これら、赤井川村に住み続けるための社会基盤としての公共交通の重要性を踏まえ、将来にわたって公共交通網を維持・確保していくことに向け、運転手の確保や運行車両などの村内交通資源の活用による効率化の観点を含めた交通網の構築が求められます。

方向性②

村民が主体的に公共交通に参画・協働できる機会の創出

新たに構築された公共交通網の維持・確保に向けては、行政や関係者等による公共交通サービスの提供だけではなく、村民による公共交通の利用が不可欠です。

村民が利用しやすい公共交通の整備に向けては、村民のニーズを継続的に取り入れる必要があるため、村民と対話する機会を創出し、村内の社会情勢等に即した改善を続けていくことが求められます。

また、利用状況に関わらず、主体的な参画・協働に向け、村民一人ひとりが公共交通を維持していくという意識醸成についても求められています。

方向性③

持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

基本方針の実現にあたっては、上記の方向性に基づく施策の実施による効果検証や変化する社会情勢等との適合性を検討・評価し、柔軟に本計画の見直しを行うことが重要です。

そのため、本計画をはじめとした村内交通についての協議を行ってきた「赤井川村地域公共交通活性化協議会」において、PDCA サイクルによる推進施策の実施・評価を行うことが求められます。

4-3 方向性に基づく施策体系

方向性①	赤井川村に住み続けられるための重要なライフラインとしての公共交通網の構築
└ 施策①	赤井川村・余市町間を繋ぐ公共交通の継続した確保・見直し
└ 施策②	村内交通資源を活用したラストマイル交通の検討・導入
└ 施策③	地域間幹線系統の維持に向けた余市駅における接続の確保
└ 施策④	福祉移動支援策の充実
方向性②	村民が主体的に公共交通に参画・協働できる機会の創出
└ 施策⑤	生活圏を踏まえた公共交通情報の提供
└ 施策⑥	公共交通に参画するための利用ガイドツアーの実施
└ 施策⑦	馴染みやすく利用しやすいバス利用環境の創出
└ 施策⑧	協働で創り上げる公共交通の運行に向けた意見交換会の実施
└ 施策⑨	運賃支払い方法の簡便化・高度化
└ 施策⑩	バスとふれあう機会の創出
└ 施策⑪	観光客の村内周遊手段及び来訪手段の拡充
方向性③	持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化
└ 施策⑫	赤井川村地域公共交通活性化協議会の機能強化

第5章 方向性に基づく施策内容の整理

5-1 施策内容の整理

赤井川村地域公共交通計画の基本方針を実現するための、方向性に基づく施策の具体的な内容等を整理します。

方向性①

赤井川村に住み続けられるための重要なライフラインとしての公共交通網の構築

施策①：赤井川村・余市町間を繋ぐ公共交通の継続した確保・見直し

事業概要	・赤井川村、余市町間を繋ぐ公共交通「むらバス」として、令和4年4月から自家用有償運送（交通空白地有償運送）による運行体制を確立します				
事業実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年10月～11月に実施した赤井川村公共交通実証運行の結果や住民意見を踏まえ運行内容を検討し、利用者動向をもとにした見直しの継続を行います ・朝の通学時間帯の利用を確実に確保するとともに、日中時間帯の利用者数増加に向けた時間帯の設定や運行内容についても継続して検討します ・持続可能な公共交通の維持に向けて、バス乗務員の人材確保について、村内関係機関や団体と連携を図ります 				
実施エリア	赤井川村				
実施主体	赤井川村、むらバス運行事業者				
実施スケジュール（目標年次）	令和4年（2022年）	令和5年（2023年）	令和6年（2024年）	令和7年（2025年）	令和8年（2026年）
	●	●	●	●	●

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策②：村内交通資源を活用したラストマイル交通の検討・導入

事業概要	・施策①と連携するとともに、市街地内移動の利便性向上を目指します				
事業実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・施策①の「むらバス」による余市町までのアクセス確立後、導入時期も含めた実施方法を検討します ・池田地区や曲川地区など幹線道路から離れている地域への適用を想定した運行内容を検討します ・村内の交通資源を最大限に活用し、村民の移動手段を確保することを目的として、社会福祉協議会で実施している地域の支え合い活動との連携も含めた検討を行います 				
実施エリア	赤井川村				
実施主体	赤井川村				
実施スケジュール（目標年次）	令和4年（2022年）	令和5年（2023年）	令和6年（2024年）	令和7年（2025年）	令和8年（2026年）
	△○	△○	△○	△○	△○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策③： 地域間幹線系統の維持に向けた余市駅における接続の確保

事業概要	・余市駅でのJRや高速バス、その他路線バスと「むらバス」との継続した接続確保を目指します				
事業実施イメージ	・小樽市や札幌市、倶知安町への重要なアクセス手段である地域間幹線系統の維持に向け、「むらバス」からの接続を確保し、地域間幹線系統における村民の利用者数の維持及び増加を図ります				
実施エリア	赤井川村、余市町（余市駅）				
実施主体	赤井川村、むらバス運行事業者				
実施スケジュール （目標年次）	令和4年 （2022年）	令和5年 （2023年）	令和6年 （2024年）	令和7年 （2025年）	令和8年 （2026年）
	○	○	○	○	○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策④： 福祉移動支援策の充実

事業概要	・福祉移動支援策の維持と充実を目指します				
事業実施イメージ	・既に実施している福祉移動支援策の維持を図ります ・福祉移動支援事業者（社会福祉協議会等）と情報提供・連携等の支援を行います ・関係機関と連携し、新たな体制づくりを行います				
実施エリア	赤井川村				
実施主体	赤井川村				
実施スケジュール （目標年次）	令和4年 （2022年）	令和5年 （2023年）	令和6年 （2024年）	令和7年 （2025年）	令和8年 （2026年）
	○	○	○	○	○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

方向性②

村民が主体的に公共交通に参画・協働できる機会の創出

施策⑤：生活圏を踏まえた公共交通情報の提供

事業概要	・赤井川村や余市町、小樽市、札幌市など生活圏自治体を含めた包括的な情報提供を目指します				
事業実施イメージ	・「むらバス」の運行内容だけでなく、余市駅での乗り継ぎ手段などを整理した情報提供を検討します ・情報提供にあたっては、村民の多くの世代や観光客など、様々な方が情報を取得できるような提供体制（村広報やホームページへの掲載のほか、バスマップの作成など）を検討します				
実施エリア	赤井川村				
実施主体	赤井川村				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	△○	△○	△○	△○	△○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑥：公共交通に参画するための利用ガイドツアーの実施

事業概要	・赤井川村・余市町間の往復を例に目的に応じたガイドツアーを実施します				
事業実施イメージ	・主な公共交通の利用者である高齢者や子育て世代などを対象に、買い物や通院など、日常的にバスによる移動で代替できる可能性のある目的ごとのガイドツアーを検討します ・乗車方法や目的地での滞在中の過ごし方などを共有するガイドツアーの内容として検討を進めます				
実施エリア	赤井川村、余市町				
実施主体	赤井川村				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	△○	△○	△○	△○	△○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑦：馴染みやすく利用しやすいバス利用環境の創出

事業概要	・「むらバス」に馴染みやすく利用しやすいバス利用環境の創出を目指します				
事業実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗降時の不安の軽減に向け、手すりやステップ付きの車両の導入による乗りやすさを創出します ・車両の乗りやすさの創出に加え、交通量が多い箇所などにおけるバス停留所位置を検討します ・ソフト施策として、運転免許返納者や高齢ドライバーに対するバス利用促進に向けた内容を検討します ・若い世代や広く情報を展開することを目的として、SNSなどを活用したバス運行情報の発信方法を検討します 				
実施エリア	赤井川村				
実施主体	赤井川村				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	△○	△○	△○	△○	△○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑧：協働で創り上げる公共交通の運行に向けた意見交換会の実施

事業概要	・公共交通の意見の聴取に向けた意見交換会の継続的な実施を目指します				
事業実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定時と同様に、村内3地区（本村地区、都・曲川地区、落合・常盤地区）を想定して実施します ・また、意見交換会として開催するほかに、既存の集まりに訪問するなど、幅広く意見を聴取する機会の創出についても検討します 				
実施エリア	赤井川村				
実施主体	赤井川村				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	○	○	○	○	○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑨： 運賃支払い方法の簡便化・高度化

事業概要	・「むらバス」の運賃について、現金以外の支払い方法の導入を目指します				
事業実施イメージ	・毎日の利用が想定される高校通学者や通勤者が利用できる定期券の導入を検討します ・定期券による簡便化だけでなく、既存のＩＣカードなどを活用した支払い方法の高度化についても検討します				
実施エリア					
実施主体					
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	△	△○	△○	△○	△○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑩： バスとふれあう機会の創出

事業概要	・バスを身近な交通手段として捉えるための機会の創出を目指します				
事業実施イメージ	・未就学児や小学生を対象にバス展示会などを開催し、バスが身近な交通手段であることの意識を醸成します ・施策⑥や施策⑦との連動についても検討し、意識醸成に向け、より効果的な機会を創出します ・また、学校教育活動におけるバス利用機会の創出も検討します				
実施エリア					
実施主体					
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	△○	△○	△○	△○	△○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

施策⑪： 観光客の村内周遊手段及び来訪手段の拡充

事業概要	・村内交通資源などを活用した村内周遊手段、来訪手段の拡充を目指します				
事業実施イメージ	・既存交通資源や既存の取組などを活用し、札幌市や小樽市からの交通アクセスの利便性向上の検討します ・また、村内リゾートエリアと北後志地域観光利用促進についても検討します ・赤井川村や余市町の交通結節点において、既存交通資源などを活用し、移動先での交通手段の確保を検討します ・拡充された来訪手段については、「むらバス」との連動性として、村内スタンプラリーなど、村内の周遊観光促進に向けた取組、PRについても検討します ・上記で活用する交通資源・取組については、赤井川村地域公共交通活性化協議会での合意形成を行った上で活用を検討します				
実施エリア	赤井川村、余市町				
実施主体	赤井川村				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	△○	△○	△○	△○	△○

●：実施、○：適宜実施、△：検討

方向性③

持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

施策⑫：赤井川村地域公共交通活性化協議会の機能強化

事業概要	・PDC Aサイクルによる推進施策の毎年度の実施・評価を行います				
事業実施イメージ	・毎年度、複数回の赤井川村地域公共交通活性化協議会の開催により、施策の実施状況や目標値の評価等を実施します ・実施・評価だけでなく、村内交通に係る情報提供も実施します				
実施エリア	赤井川村				
実施主体	赤井川村				
実施スケジュール (目標年次)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
	●	●	●	●	●

●：実施、○：適宜実施、△：検討

第6章 本計画推進に向けた評価指標及び目標値

本章では、取組の持続的な実施に向けた評価指標及び目標値を整理するとともに、目標値の測定方法や評価のスケジュールを整理します。

6-1 評価指標

本計画及び取組の推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び取組の進捗確認を行います。

表 6-1 評価指標及び目標値

評価指標		単位	現況値	目標値				
			令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
標準指標	むらバスの利用者数	人/年	6,888 ※1	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000
	むらバスの収支率	%/年	19.5%	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0
	むらバスの事業費における村負担額 ※2	千円/年度	15,764	13,683	13,819	13,957	14,096	14,236
推奨指標	通学時間帯における村外交通との接続状況	—	余市駅で接続	村内高校通学者の状況を踏まえ、J R・バス等との接続の見直しを図ります				
	ニーズ把握の状況	—	実施	意見交換会などを通じて、ニーズ把握を実施します				
選択指標	意識醸成の場や機会の創出回数	回/年	6	6	6	6	6	6
	広報での周知回数	回/年	2	3	3	3	3	3
	地域公共交通従事者の確保	人/年	7	9	9	9	9	9

※1：むらバスの利用者数の現況値は、令和3年10月・11月の実証運行利用者数を参考に算出

※2：一時的な減額が想定されるため、令和4年以降も負担を抑えながら路線維持の継続を図る

6-2 評価指標と施策の対応関係

本計画に基づき実施していく取組と、その取組の推進状況を確認するための評価指標との関係性を以下に整理します。

表 6-2 評価指標と施策の対応関係

評価指標名		施策番号											
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫
評価指標①	むらバスの利用者数	○	○	○	○		○	○		○	○	○	
評価指標②	むらバスの収支率	○	○	○	○		○	○		○	○	○	
評価指標③	むらバスの事業費における村負担額	○	○		○	○	○	○		○		○	
評価指標④	通学時間帯における村外交通との接続状況			○									
評価指標⑤	二ーズ把握の状況							○					
評価指標⑥	意識醸成の場や機会の創出回数						○	○		○			
評価指標⑦	広報での周知回数	○	○	○	○			○					
評価指標⑧	地域公共交通従事者の確保	○										○	

6-3 評価指標と把握方法

数値目標の評価に必要なデータの測定方法を以下に整理します。

表 6-3 評価指標と把握方法

評価指標	調査手法概要等
むらバスの利用者数	・役場担当課で把握
むらバスの収支率	・役場担当課で把握
むらバスの事業費における村負担額	・行政の支援状況から把握
通学時間帯における村外交通との接続状況	・各交通事業者からのデータ提供
二ーズ把握の状況	・実施状況の確認
意識醸成の場や機会の創出回数	・実施状況の確認
広報での周知回数	・広報の確認
地域公共交通従事者の確保	・各交通事業者から状況確認

6-4 評価指標スケジュール

数値目標の評価スケジュールを以下に整理します。

表 6-4 評価指標スケジュール

評価指標	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
むらバスの利用者数	○	○	○	○	○
むらバスの収支率	○	○	○	○	○
むらバスの事業費における村負担額	○	○	○	○	○
通学時間帯における村外交通との 接続状況	○	○	○	○	○
ニーズ把握の状況	○	○	○	○	○
意識醸成の場や機会の創出回数	○	○	○	○	○
広報での周知回数	○	○	○	○	○
地域公共交通従事者の確保	○	○	○	○	○

第7章 本計画の推進体制

本章では、本計画を運用していくにあたっての計画進捗状況の評価体制や PDCA サイクルによる評価・検証方法、今後計画期間内における協議会の想定実施スケジュールを整理します。

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、「赤井川村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、本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、本町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

表 7-1 計画推進状況の評価体制（赤井川村地域公共交通活性化協議会委員名簿）

区分	所属
赤井川村長が指名する職員	副村長、教育長
関係する道路管理者が指名する者	国土交通省小樽開発建設部小樽道路事務所、北海道後志総合振興局小樽建設管理部事業課、赤井川村 建設課
北海道札幌方面余市警察署の代表者が指名する者	北海道札幌方面余市警察署
公共交通事業者等の代表者が指名する者	北海道中央バス株式会社余市営業所、有限会社赤井川ハイヤー、小樽つばめ交通株式会社余市支店、株式会社キロロホールディングス、赤井川村訪問介護事業所、イナホ観光株式会社、一般社団法人北海道バス協会、小樽ハイヤー協会
地域住民団体の代表者が指名する者又は利用者	赤井川連合PTA、赤井川村学校校長会、赤井川村商工会、赤井川村社会福祉協議会、赤井川村老人クラブ悠楽会、NPO法人赤井川観光協会、赤井川村（社会福祉）民生委員協議会、高校通学生保護者
国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局長が指名する者	国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局
北海道後志総合振興局長が指名する者	北海道後志総合振興局
その他必要と認める者	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会

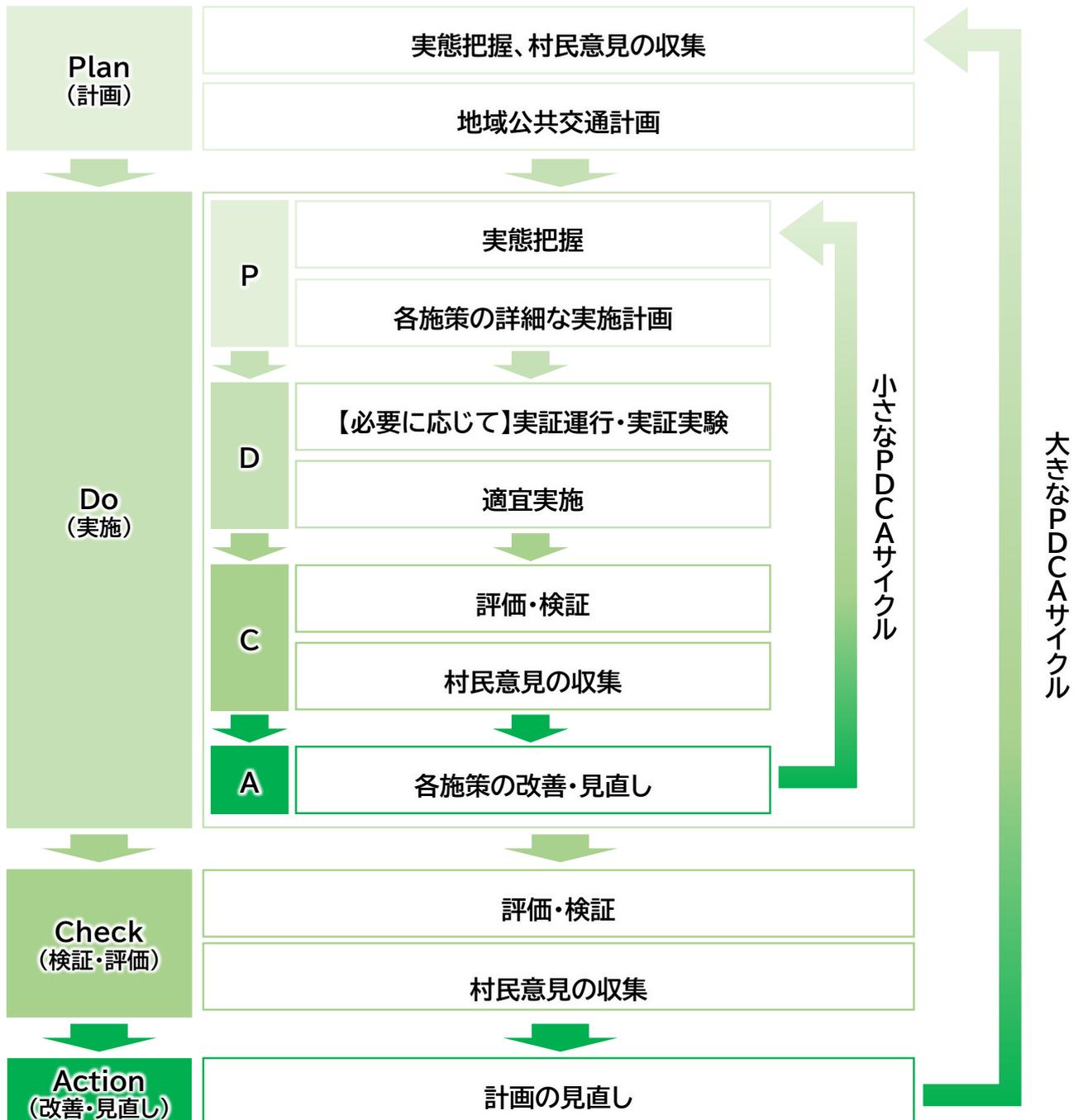
表 7-2 関係者の役割

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
交通事業者	安全な運行等	公共交通の安全な運行、運行実績等のモニタリングの協力等
赤井川村地域公共交通活性化協議会	施策の検討・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 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築

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。



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P D C Aサイクルを行うため、以下のスケジュールで「赤井川村地域公共交通活性化協議会」を開催します。

なお、毎年の事業の評価・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。

