

仁木町地域公共交通計画

令和5年3月

仁木町

目 次

1. はじめに.....	2
1.1 計画策定の趣旨.....	2
1.2 計画の区域.....	2
1.3 計画の期間.....	2
1.4 計画の構成.....	3
1.5 上位・関連計画と本計画の位置付け.....	4
2. 仁木町の現状.....	12
2.1 地勢.....	12
2.2 人口.....	13
2.3 主要施設の立地状況.....	15
2.4 学校等の立地状況.....	17
2.5 通勤・通学実態.....	18
2.6 通院実態.....	20
2.7 観光入込.....	21
3. 地域公共交通の現状.....	22
3.1 鉄道.....	22
3.2 路線バス.....	24
3.3 ニキバス.....	27
3.4 スクールバス.....	31
3.5 ハイヤー.....	32
3.6 福祉有償運送.....	32
4. 利用実態・ニーズ調査.....	33
4.1 住民アンケート調査.....	33
4.2 住民との意見交換会.....	43
5. 地域公共交通の課題.....	45
6. 基本的な方針・目標.....	47
6.1 計画の基本的な方針.....	47
6.2 基本方針の実現に向けた目標.....	48
7. 目標達成のための施策・事業.....	49
8. 計画の評価指標・推進体制等.....	55
8.1 計画の評価指標.....	55
8.2 推進体制.....	56
8.3 評価の方法.....	57

本町では、持続的な開発目標（SDGs）を考慮した施策・事業展開をしており、本計画においても 17 のゴールと 169 のターゲットを踏まえた事業展開をしていく。

SDGs とは

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、2001（平成 13）年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015（平成 27）年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に掲げられた、2030（令和 12）年までに持続可能でよりよい世界を目指すための国際目標のことです。

17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。SDGs は発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。

■SDGs の 17 のゴール（目標）



1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

本町では、2016（平成 28）年度から 2022（令和 4）年度までを計画期間とする「仁木町地域公共交通網形成計画」を策定し、仁木町における公共交通網の確保・利便性向上に取り組んできた。

そうした中、2020（令和 2）年 11 月に、地域公共交通に関する法制度が改正され、「まちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成」に加え、地域における「輸送資源の総動員」の考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされた。

また、現状、主要な広域交通となっている JR 函館本線が、2030（令和 12）年度末に予定されている北海道新幹線の札幌開業により、JR 函館本線が並行在来線として JR 北海道から経営分離されることを受けて、バスを中心とした長万部～小樽間の交通体系について検討が進められている。北海道新幹線の札幌開業後は、地域の幹線・広域交通が劇的に変化することから、北海道新幹線の札幌開業後を見据えた交通体系を構築していく必要がある。

以上の背景を踏まえて、町民の生活や地域の観光等を支える持続可能な交通体系を構築するため、公共交通政策のマスタープランとなる「仁木町地域公共交通計画」を策定する。

1.2 計画の区域

本計画の計画区域は、仁木町をその区域とする。

なお、実施する事業の範囲については、仁木町周辺の交通状況や施設立地状況及び仁木町民の移動実態等を踏まえその区域を設定する。

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、2023（令和 5）年度～2027（令和 9）年度の 5 年間とする。

1.4 計画の構成

本計画の構成は、以下に示すとおりとする。

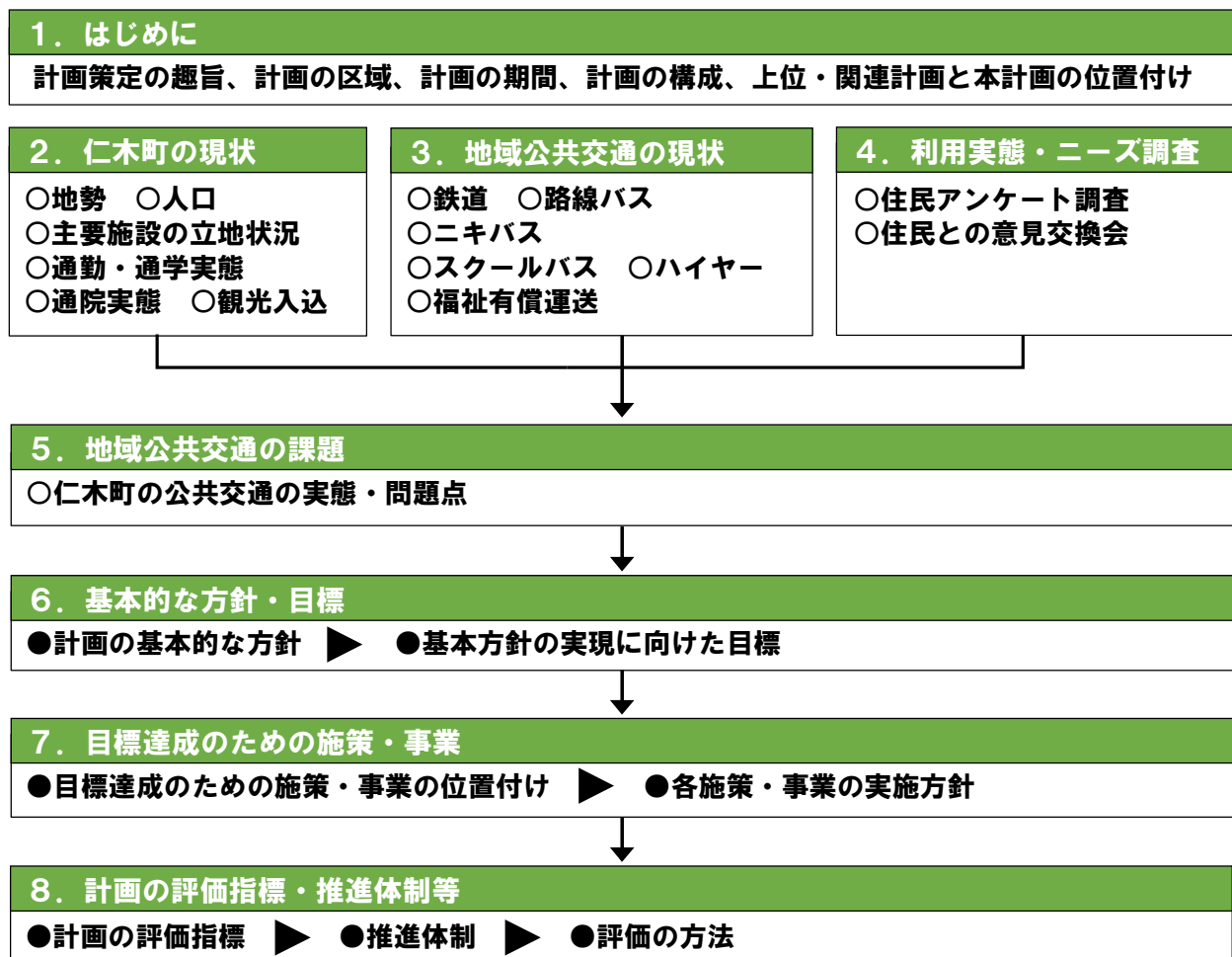


図 1.1 本計画の構成

1.5 上位・関連計画と本計画の位置付け

本計画は次に示す上位計画と関連計画との整合性や連携を図った内容とする。

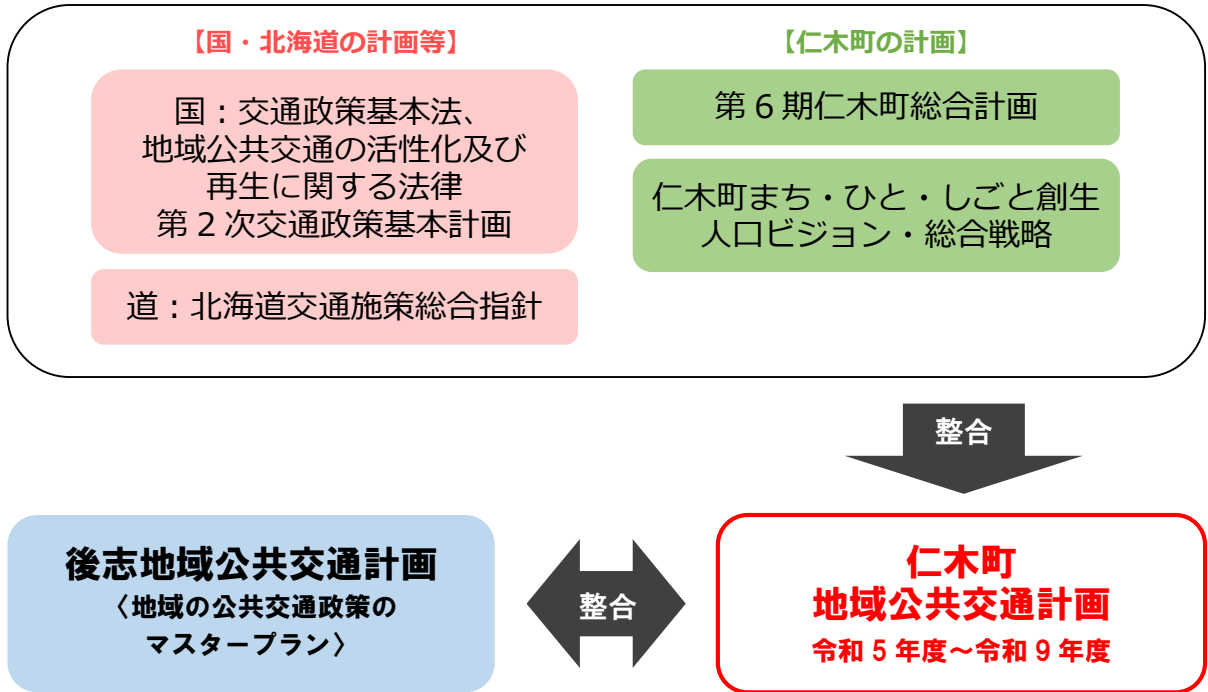


図 1.2 上位・関連計画と本計画の位置付け

1.5.1 交通政策基本法

公布日	2013（平成25）年11月27日公布・施行
目的	交通に関する施策について、基本理念やその実現を図るための基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ることを目的としている。
概要	<p>○交通施策の推進に当たっての基本的認識</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通」が以下を実現する機能を将来にわたって発揮できるように、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である。 <ul style="list-style-type: none"> ①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保 ②活発な地域間交流及び国際交流 ③物資の円滑な流通 <p>○交通の機能の確保及び向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年の急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「交通」が、「豊かな国民生活の実現」や「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与するとともに、大規模災害にも的確に対応できるようにする。 <p>○地方公共団体等の責務および関係者の連携・協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「地方公共団体」は、交通に関して、国との適切な役割分担を踏まえて、自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する。また、情報提供等により、住民等の基本理念に関する理解を深めて、協力を得るよう努める。 ・「交通関連事業者及び交通施設管理者」は、その業務を適切に行うよう努め、国や地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するように努める。また、業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める。 ・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。 <p>○交通政策基本計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通施策の基本的な方針や目標、施策等を示した「交通政策基本計画」を定めなければならない。

1.5.2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

公布日	2020（令和2）年6月3日一部改正・同年11月27日施行
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、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。
概要	<p>○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）の作成を努力義務化 <ul style="list-style-type: none"> - 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け - 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等を行うことでデータに基づくPDCAサイクルを強化 <p>○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"> - 路線バス等の維持が困難と見込まれる際に、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、従前の路線バス等に代わる地域に最適な旅客運送サービスの継続を実現 - 過疎地等で市町村等が行う自家用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する制度を創設し、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化するとともに、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し、インバウンドを含む観光ニーズへも対応 ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> - 「地域公共交通利便増進事業」を創設し、路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃」等のサービス改善を促進 - 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し、交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化

1.5.3 第2次交通政策基本計画

計画期間	2021(令和3)年度～2025(令和7)年度
今後の交通政策の基本的方針	<p>A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p>B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化</p> <p>C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p>
目標・施策	<p>A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通の維持確保の取組 ・ MaaSの全国での実装 ・ 多様なニーズに応えるタクシー運賃 等 <p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ まちづくりと公共交通の連携強化 ・ 徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・ スマートシティの創出 等 <p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域での快適な移動環境整備 等

1.5.4 北海道交通施策総合指針

計画期間	2018（平成 30）年度～2030（令和 12）年度
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	<p>①世界をつなぐ：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>②競争と共生：事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進</p> <p>③地域を支える：人・地域を支える持続的なネットワークの構築</p> <p>④リスクに備える：災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現</p>
具体的な施策の展開	<p>2020 年度までの集中的な施策（重点戦略）</p> <p>①インバウンド加速化戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策 9：積極的な交通情報の提供 ・方策 12：新たな観光ルートの創出・活用 <p>③シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策 4：公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革 <p>④地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策 11：人材の確保・育成や働き方改革の推進 <p>2030 年度までの長期的な施策</p> <p>②競争と共生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・④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 ・⑤新技術の活用と環境負荷の低減 <p>③地域を支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ・①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 ・②安定した地域交通の確保

1.5.5 後志地域公共交通計画

「後志地域公共交通計画」における基本的な方針・目標と目標達成のための施策・事業を以下に示す。

計画期間	2022（令和4）年度～2026（令和8）年度
将来像	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
基本方針・目標	<p>基本方針1：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> <p>目標①地域の中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保</p> <p>目標②中心都市と周辺町村をつなぐ広域交通ネットワークの確保</p> <p>目標③公共交通の担い手確保による路線の維持</p> <p>基本方針2：生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化</p> <p>目標④幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化</p> <p>基本方針3：公共交通の利用促進・持続性の確保</p> <p>目標⑤公共交通の利便性向上と理解醸成による利用促進</p> <p>目標⑥観光資源や大規模イベント等を活かした利用促進</p>
施策・事業	<p>①広域交通の確保方針の設定</p> <p>②広域交通の確保に向けた運行形態の見直し等の検討</p> <p>③バスドライバーの確保</p> <p>④幹線・広域・生活圏交通間の乗換環境の向上</p> <p>⑤公共交通利用の意識醸成を図る広報活動</p> <p>⑥観光誘客による公共交通の活用</p>

1.5.6 仁木町総合計画

「第6期仁木町総合計画」における基本目標等や公共交通に関する記載について以下に示す。

計画期間	2021（令和3）年度～2030（令和12）年度
まちづくりの基本姿勢	◆まちの特性を活かした魅力あふれるまちづくり ◆新しい時代の流れを取り入れたまちづくり ◆町民とともに創るまちづくり
将来像	『果実とやすらぎの里・仁木町』 魅力ある、住みよい、個人の主体性と地域の共生・調和を大切にするまち ～すべては未来の子どもたちのために～
基本目標	1 町民に健康と安全を 2 町民に質の高い教育を 3 町民に生活の潤いを 4 町民とともに築く豊かで活力ある産業振興を 5 町民とともに推進するまちづくりを
公共交通に関する施策	第3編 基本計画 基本目標3 町民に生活の潤いを Ⅱ交通 1 地域公共交通の活性化 ①生活路線や交通手段の維持及び確保 町予約制バス「ニキバス」の利便性の向上や効率的な運行に向けた取組を進めます。また、公共交通機関の経路又はダイヤで賄いきれない地域や時間帯での交通アクセスについて、ボランティア有償運送などを組み合わせた多様な交通手段の利用を考慮した、持続可能な交通体系構築に努めます。 【主な施策】 ○町予約制バス「ニキバス」の利用推進及び運行ルートの拡大 ○交通空白地におけるボランティア有償運送の検討 ②北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の開業に伴う地域交通確保に係る検討 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）開業後の地域住民の足である交通手段の確保に向け、町民からの意見を踏まえ総合的な視点で検討を行い、北海道と並行在来線沿線自治体とも連携し、JR北海道と協議します。 【主な施策】 ○地域交通の確保方策についての検討

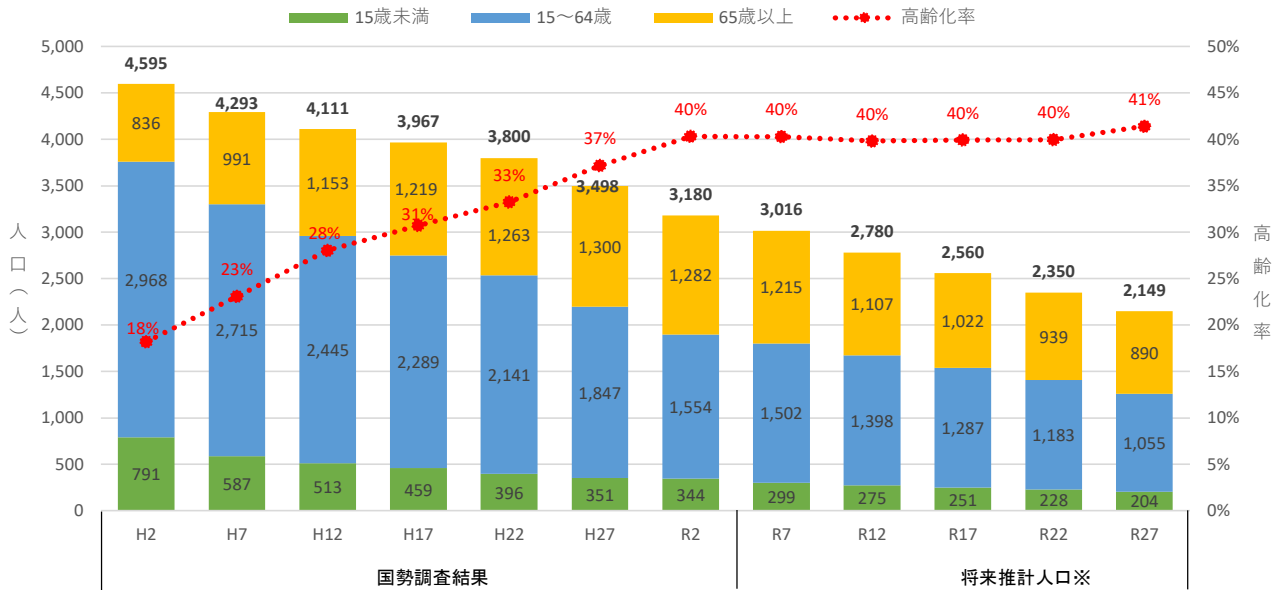
1.5.7 人口ビジョン・総合戦略

「仁木町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略」における基本目標等や公共交通に係る記載について以下に示す。

計画期間	2020（令和2）年度～2024（令和6）年度
【総合戦略】 重点戦略	<ol style="list-style-type: none"> 1 元気な産業・雇用を支援する 2 関係人口を創出し、人口流出に歯止めをかける 3 児童人口維持のため、安心した子育て環境を提供する 4 住みやすい環境をつくる
【総合戦略】 公共交通に関する施策	<p>第3章 施策の展開 重点戦略4 住みやすい環境をつくる 重点プロジェクト：「やすらぎの里」もっと快適に・豊かな暮らしの支援プロジェクト</p> <p>③地域公共交通の構築プロジェクト 地域公共交通の充実のため、ニキバスの利用促進に向けた取り組みを進めるとともに、仁木町地域公共交通網形成計画の推進に取り組みます。</p> <p>【具体的な施策・事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス交通の充実《住民意見の反映》 ○地域公共交通整備の検討

2.2 人口

- ・仁木町の令和2年10月時点での人口は3,180人で、高齢化率は40.3%。
- ・人口は減少を続けており、高齢化率は増加傾向にある。また、将来的に人口はすべての年齢層で減少が進む想定であり、高齢化率はR2以降ほぼ横ばいで推移するものと想定されている。
- ・人口の分布は、仁木駅付近と银山駅付近に集中しており、それ以外は、国道や道道の沿線を中心に点在している。



※日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2.2 人口推移

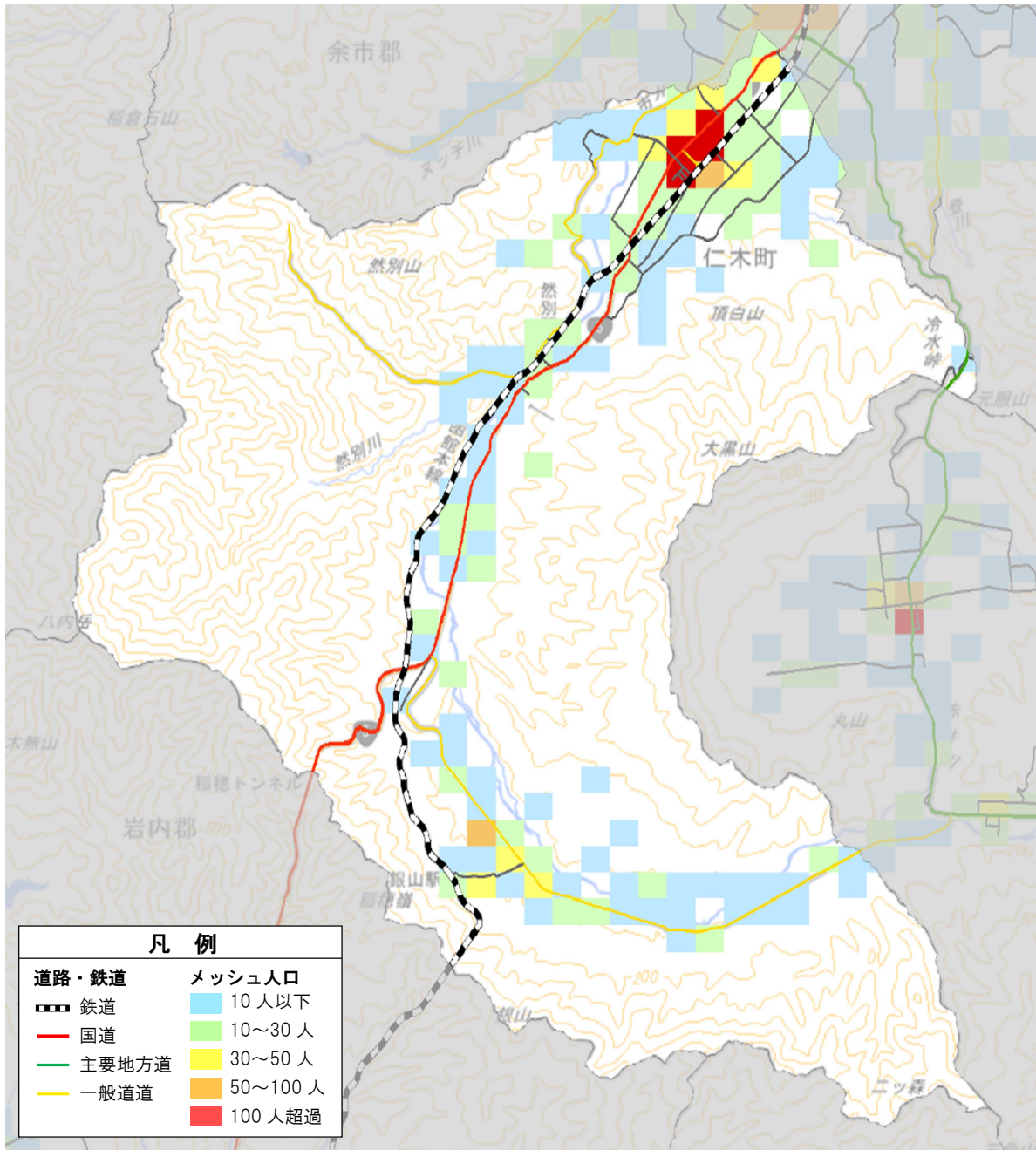


図 2.3 現状の 500mメッシュ人口分布 (R2.10_国勢調査)

2.3 主要施設の立地状況

- ・町内は、仁木地区、大江然別地区、銀山地区で形成され、各地区に地域の拠点となる施設が立地する。
- ・役場や医療機関（歯科・内科）は仁木地区（仁木駅周辺）に集中している。
- ・観光農園は国道沿線に、ワイナリー等の観光施設は市街地から離れた場所に点在している。

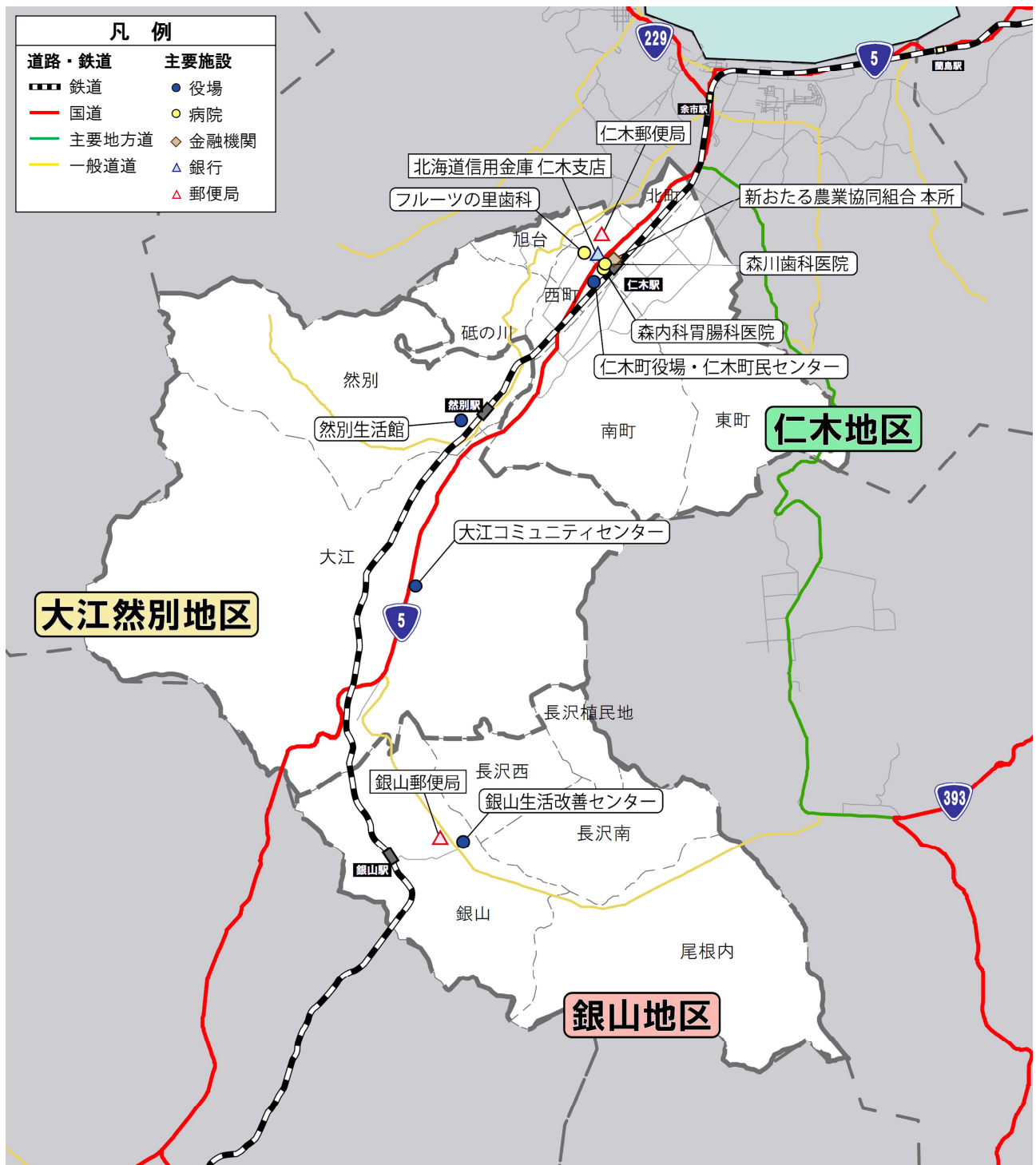


図 2.4 主要施設の位置図（行政・医療・金融等）

2.4 学校等の立地状況

- ・小中学校は仁木地区（仁木小学校・仁木中学校）、銀山地区（銀山小学校・銀山中学校）に存在し、高校は通信制高校が存在している。
- ・障がい者支援施設（銀山学園、大江学園）、児童養護施設（櫻ヶ丘学園）が存在。

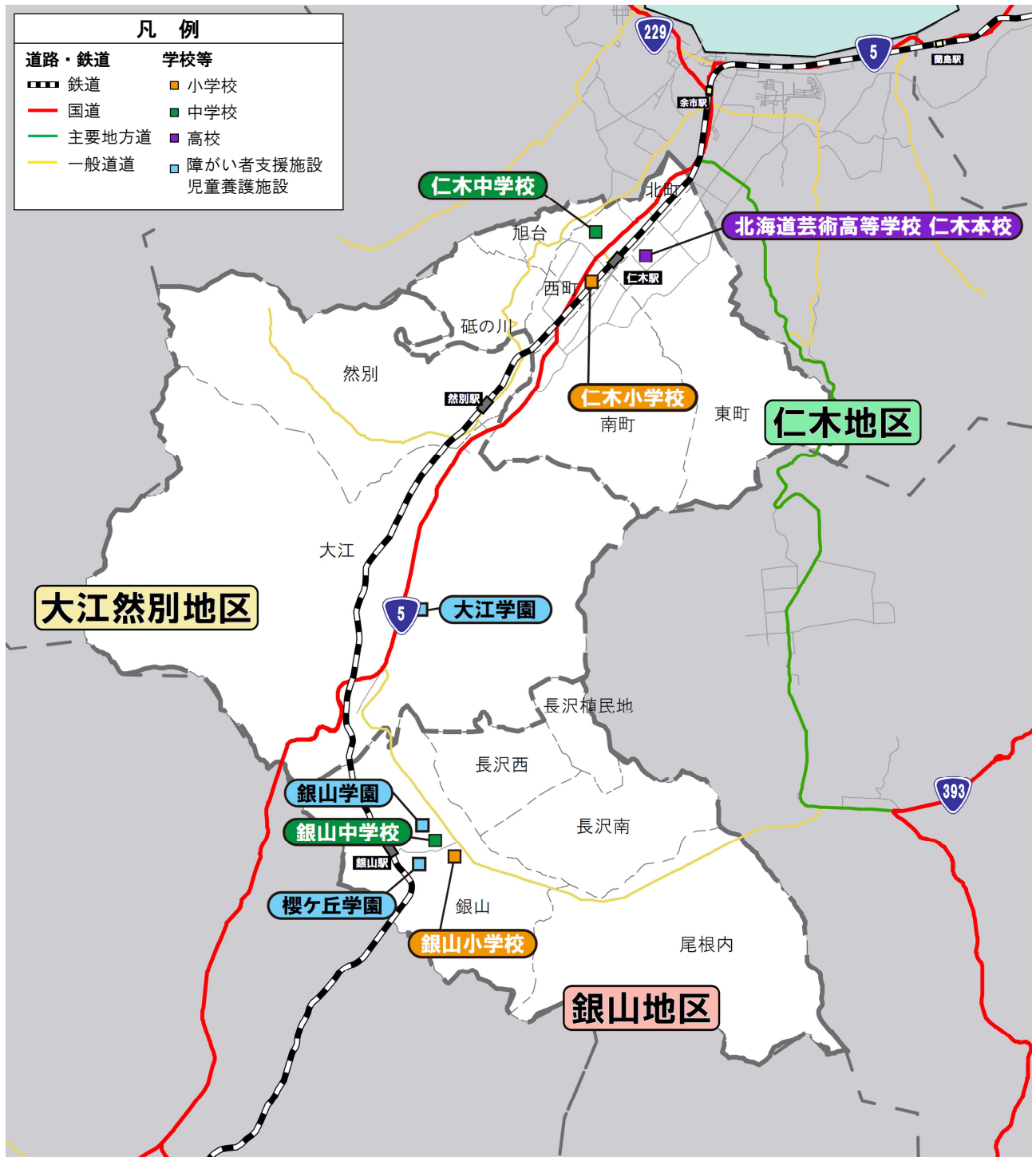
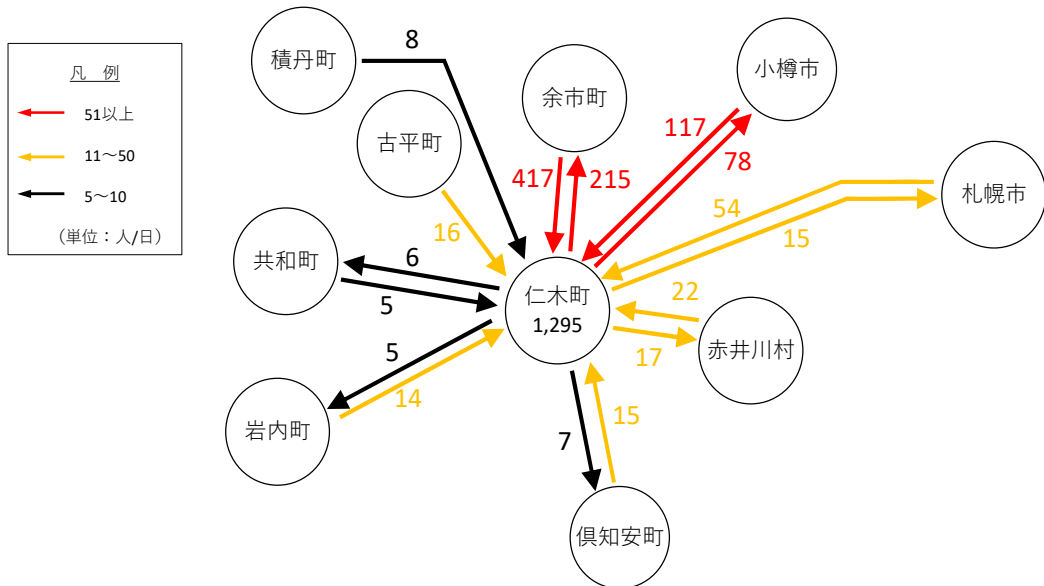


図 2.6 学校等の位置図

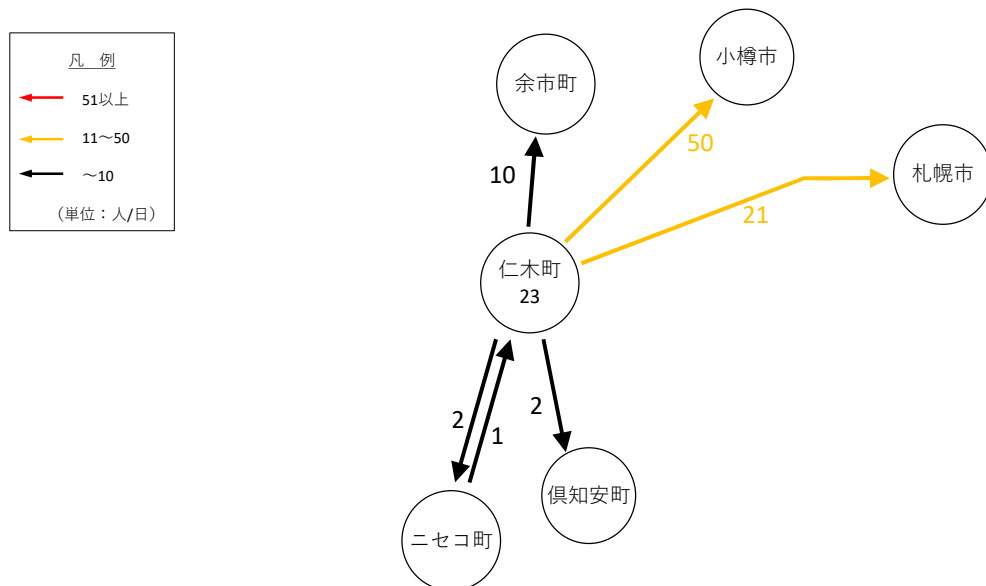
2.5 通勤・通学実態

- ・通勤は町内移動が最も多く、次いで余市町、小樽市への需要がある。さらに、余市町及び小樽市から仁木町への通勤も需要がある。
- ・通学は小樽市、札幌市、仁木町内の順で需要がある。
- ・通勤・通学の移動手段は約6割が自家用車で、仁木町への通勤では公共交通の利用がほとんどない。一方、町外への通勤・通学は約2割が鉄道、約1割が乗合バスを利用している。



※数値は、通勤者数（人/日）であり、5人/日以上流動のみを記載

図 2.7 通勤流動（R2 国勢調査）



※数値は、15歳以上の通学者数

図 2.8 通学流動（R2 国勢調査）

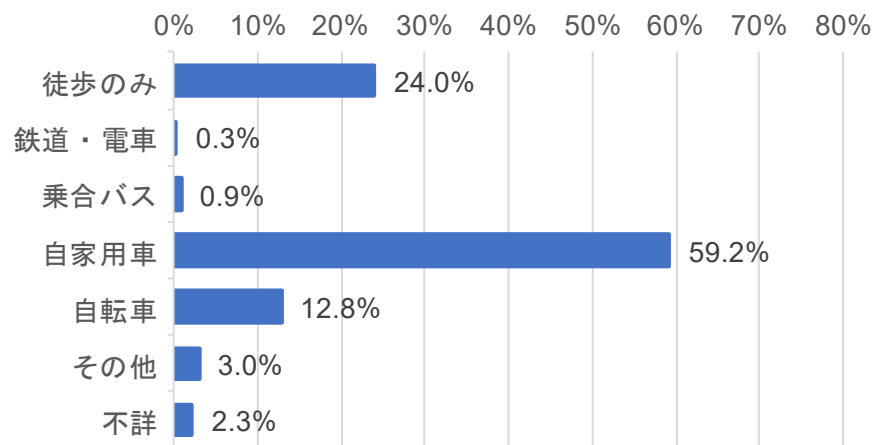


図 2.9 町内への通勤・通学の利用手段 (R2 国勢調査)

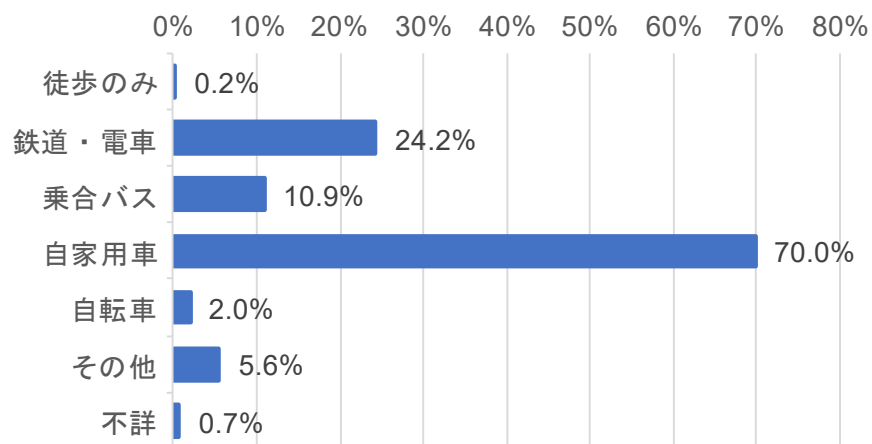
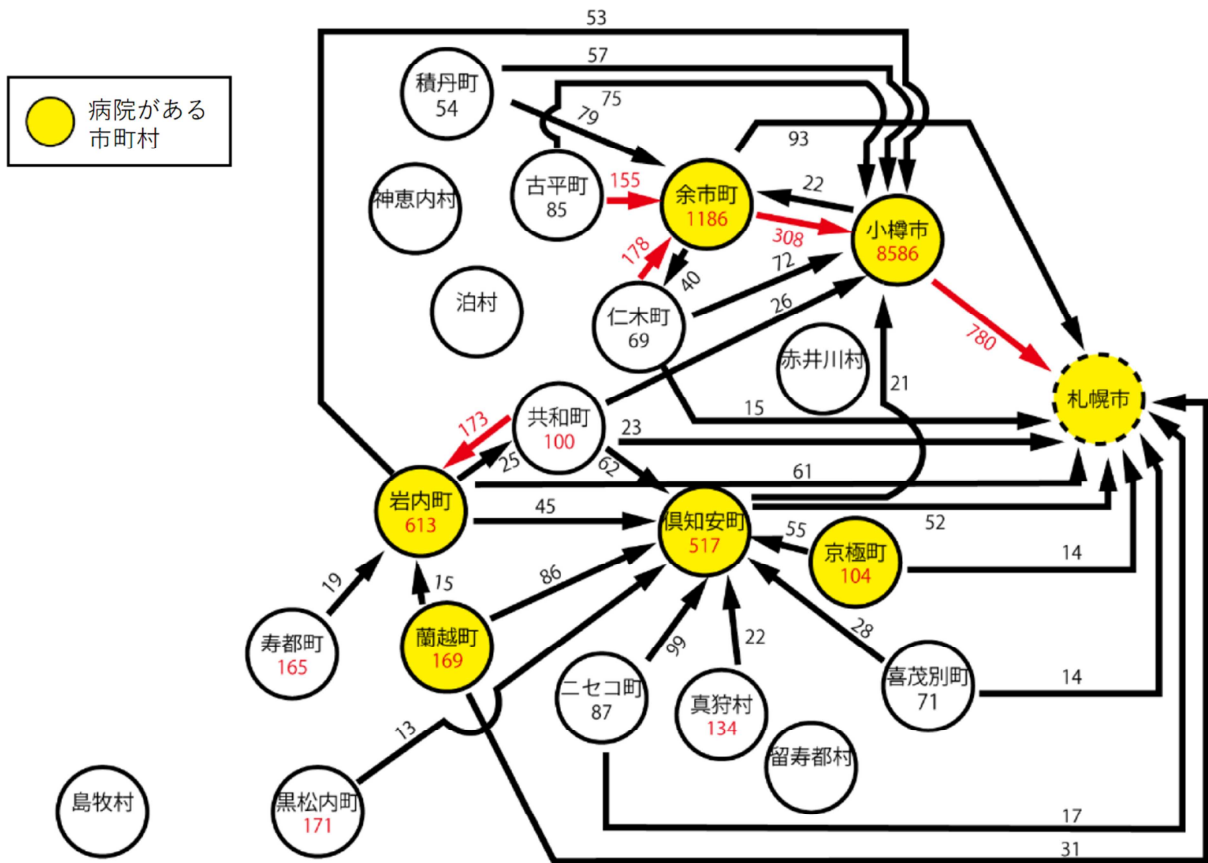


図 2.10 町外への通勤・通学の利用手段 (R2 国勢調査)

2.6 通院実態

- ・ 仁木町からの通院は余市町が最も多く、日平均通院者数は 178 人/日で全通院者の半数以上が余市町内の病院に通院している。
- ・ 次いで、小樽町、仁木町、札幌市の順で通院の需要がある。



※数値は、通院者数（人/日）であり、10 人/日以上流動の実を記載
各資料の○内の数値は、在住市町村内の通院者数

資料：平成 28 受療動向（北海道医療計画 後志地域推進方針）を基に作成

図 2.11 受療動向（北海道後志地域公共交通計画）

2.7 観光入込

- ・観光入込客数はほぼ横ばいで推移していたが、R3年度は大きく減少。
- ・月別は7月の観光入込客数が最も高く、7～10月が比較的観光入込の多い期間で、冬期は観光入込が少ない。

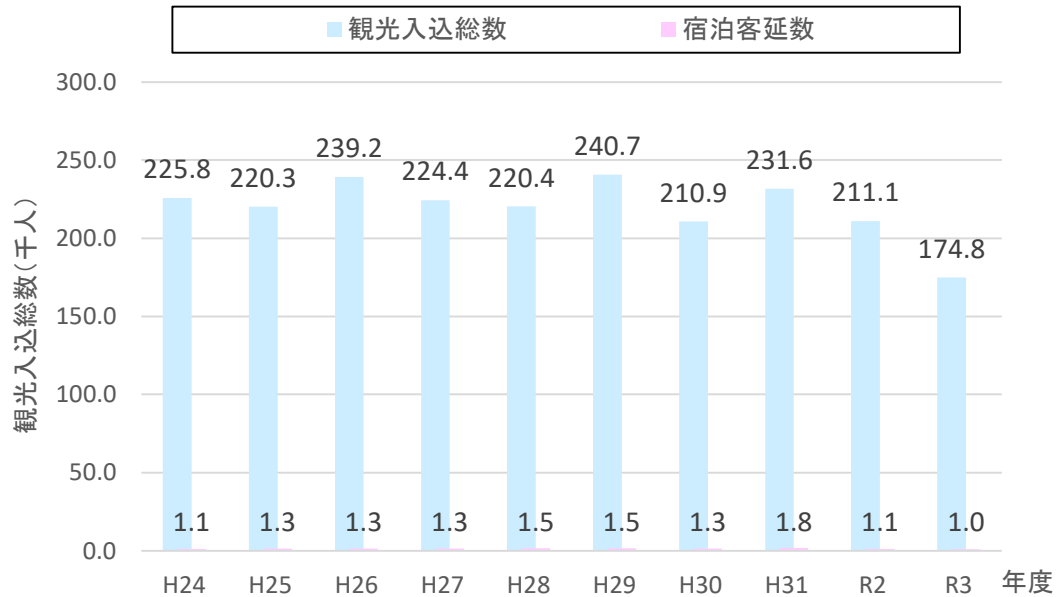


図 2.12 観光入込客数の推移 (H24～R3)

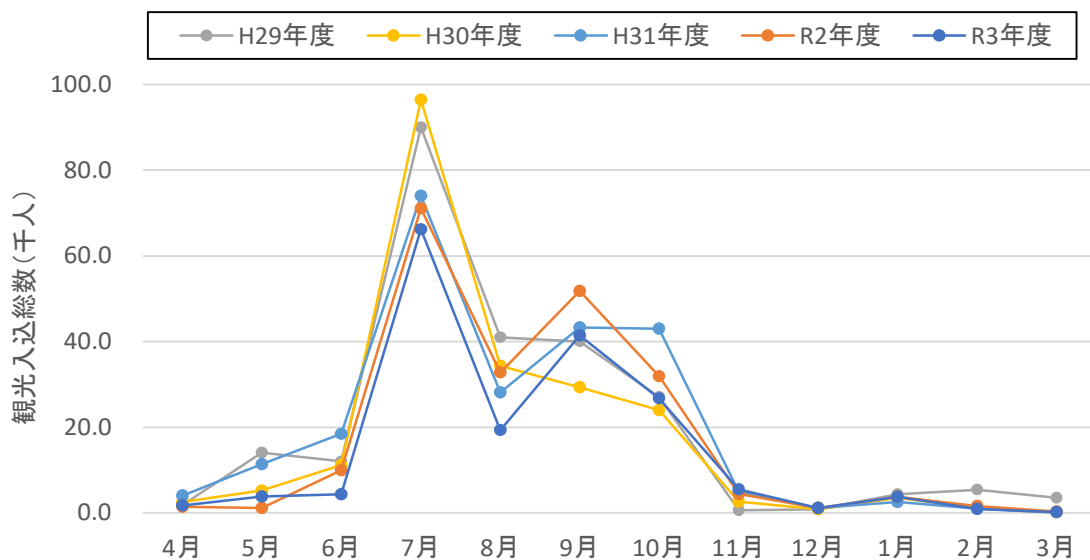


図 2.13 月別観光入込客数 (H29～R3)

3. 地域公共交通の現状

3.1 鉄道

- ・仁木町内には、仁木・然別・銀山の JR 駅が存在。銀山駅は幹線道路（道道仁木赤井川線）から約 1.4km 離れている（急坂・狭隘道路）。
- ・また、2030（令和 12）年度末に予定されている北海道新幹線の札幌開業により、仁木町を含む小樽～長万部間は廃線となり、バス転換を図る見通し。



図 3.1 現状の鉄道

■ 倶知安方面

駅名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬※	⑭	⑮
小樽 発	6:13	7:04	8:06	9:38	10:53	12:34	13:51	15:05	15:51	16:52	17:27	18:42	19:29	21:35	22:30
余市 発	6:39	7:39	8:31	10:05	11:18	13:01	14:17	15:33	16:16	17:17	17:52	19:05	19:57	21:58	22:55
仁木 発	6:44	7:44	8:36	10:10	11:23	13:06	14:22	15:39	16:22	17:22	17:57	19:10	20:03	22:03	23:01
然別 発着	6:56	7:49	8:42	10:16	11:29	13:12	14:27	15:53	16:26	17:27	18:02	19:15	20:08	22:16	23:06
銀山 発	7:19		8:54	10:29	11:42	13:25	14:41	16:06		17:40		19:26	20:21	22:27	23:19
倶知安 着	7:45		9:20	10:55	12:12	13:51	15:07	16:32		18:06		19:51	20:46	22:48	23:44

※長万部まで直結

■ 小樽方面

駅名	①	②※	③※	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯
倶知安 発	5:20	6:20	6:57		8:02	9:37	11:46	12:55	14:10	15:17		16:45		18:22	19:28	21:40
銀山 発	5:48	6:42	7:19		8:26	10:01	12:10	13:25	14:41	15:42		17:10		18:50	19:53	22:05
然別 発	6:00	6:53	7:39	8:05	8:42	10:16	12:21	13:36	14:52	15:53	16:36	17:28	18:24	19:15	20:08	22:16
仁木 発	6:04	6:57	7:34	8:11	8:48	10:21	12:26	13:41	14:57	15:58	16:41	17:33	18:30	19:20	20:13	22:21
余市 発	6:10	0.293	7:40	8:17	8:55	10:27	12:31	13:47	0.626	16:03	0.699	17:39	18:35	19:25	20:19	22:26
小樽 着	6:34	0.307	8:01	8:43	9:19	10:51	12:55	14:12	0.643	16:27	0.717	18:04	19:02	19:50	20:44	22:50

※札幌まで直結

図 3.2 鉄道の運行状況 (R4.10 時点)

■ニセコ方面

バス停名		①	②	③	④
小樽駅前	発	7:40	10:55	15:15	17:55
↓		↓	↓	↓	↓
余市駅前十字街	発	8:11	11:26	15:46	18:26
↓		↓	↓	↓	↓
稲園	発	8:15	11:30	15:50	18:30
仁木郵便局	発	8:17	11:32	15:52	18:32
仁木役場前	発	8:18	11:33	15:53	18:33
仁玄寺	発	8:19	11:34	15:54	18:34
砥の川入口	発	8:20	11:35	15:55	18:35
西平内	発	8:22	11:37	15:57	18:37
然別	発	8:23	11:38	15:58	18:38
仁木スキー場	発	8:24	11:39	15:59	18:39
大江中央	発	8:27	11:42	16:02	18:42
大江橋	発	8:30	11:45	16:05	18:45
↓		↓	↓	↓	↓
倶知安駅前	発	9:08	12:23	16:43	19:23
↓		↓	↓	↓	↓
ニセコ駅前	着	9:32	12:47	17:07	19:47

■小樽方面

バス停名		①	②	③	④
ニセコ駅前	発	7:30	8:55	11:25	17:15
↓		↓	↓	↓	↓
倶知安駅前	発	7:55	9:20	11:50	17:40
↓		↓	↓	↓	↓
大江橋	発	8:32	9:57	12:27	18:17
大江中央	発	8:35	10:00	12:30	18:20
仁木スキー場	発	8:38	10:03	12:33	18:23
然別	発	8:39	10:04	12:34	18:24
西平内	発	8:40	10:05	12:35	18:25
砥の川入口	発	8:42	10:07	12:37	18:27
仁玄寺	発	8:43	10:08	12:38	18:28
仁木役場前	発	8:44	10:09	12:39	18:29
仁木郵便局	発	8:45	10:10	12:40	18:30
稲園	発	8:47	10:12	12:42	18:32
↓		↓	↓	↓	↓
余市駅前十字街	発	8:51	10:16	12:46	18:36
↓		↓	↓	↓	↓
小樽駅前	着	9:22	10:47	13:17	19:07

図 3.4 小樽線の運行状況 (R4.10 時点)

3. 地域公共交通の現状

■岩内方面

バス停名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮
札幌駅前ターミナル 発	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	13:45	14:25	15:05	15:45	16:25	17:05	18:05	19:05
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
小樽駅前 発	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	14:53	15:33	16:13	16:53	17:33	18:13	19:13	20:13
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
余市駅前十字街 発	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:23	16:03	16:43	17:23	18:03	18:43	19:43	20:42
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
仁木郵便局 発	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:28	16:08	16:48	17:28	18:08	18:48	19:48	20:47
仁木役場前 発	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:30	16:10	16:50	17:30	18:10	18:50	19:50	20:48
然別 発	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:35	16:15	16:55	17:35	18:15	18:55	19:55	20:52
大江中央 発	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:39	16:19	16:59	17:39	18:19	18:59	19:59	20:56
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
岩内ターミナル 着	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:18	16:58	17:38	18:18	18:58	19:38	20:38	21:33

■札幌方面

バス停名	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮
岩内ターミナル 発	6:25	7:05	7:45	8:25	9:05	9:45	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:45	17:58	18:58
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
大江中央 発	6:59	7:39	8:19	8:59	9:39	10:19	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	17:19	18:31	19:31
然別 発	7:03	7:43	8:23	9:03	9:43	10:23	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:23	18:35	19:35
仁木役場前 発	7:08	7:48	8:28	9:08	9:48	10:28	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:28	18:40	19:40
仁木郵便局 発	7:09	7:49	8:29	9:09	9:49	10:29	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:29	18:40	19:40
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
余市駅前十字街 発	7:15	7:55	8:35	9:15	9:55	10:35	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:35	18:46	19:46
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
小樽駅前 発	7:55	8:35	9:15	9:55	10:35	11:15	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	18:15	19:25	20:25
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
札幌駅前ターミナル 着	8:58	9:38	10:18	10:58	11:38	12:18	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	19:18	20:22	21:22

図 3.5 高速いわない号の運行状況 (R4.10 時点)

■ニセコ行

バス停名	①	②	③
札幌駅前ターミナル 発	8:35	10:35	13:25
↓	↓	↓	↓
小樽駅前 発	9:43	11:43	14:33
↓	↓	↓	↓
余市駅前十字街 発	10:13	12:13	15:03
↓	↓	↓	↓
仁木郵便局 発	10:18	12:18	15:08
仁木役場前 発	10:20	12:20	15:10
然別 発	10:25	12:25	15:15
大江中央 発	10:29	12:29	15:19
↓	↓	↓	↓
いこいの湯宿いろは 着	11:35	13:35	16:25

■札幌行

バス停名	①	②	③
いこいの湯宿いろは 発	10:15	13:25	15:35
↓	↓	↓	↓
大江中央 発	11:19	14:29	16:39
然別 発	11:23	14:33	16:43
仁木役場前 発	11:28	14:38	16:48
仁木郵便局 発	11:29	14:39	16:49
↓	↓	↓	↓
余市駅前十字街 発	11:35	14:45	16:55
↓	↓	↓	↓
小樽駅前 発	12:15	15:25	17:35
↓	↓	↓	↓
札幌駅前ターミナル 着	13:18	16:28	18:38

図 3.6 高速ニセコ号の運行状況 (R4.10 時点)

3. 地域公共交通の現状

地区	地点	1便	3便	5便	7便	
銀山（自由乗降）	下尾根内	6:34	8:30	12:50	16:40	
	尾根内会館	6:35	8:31	12:51	16:41	
	（尾根内神社）	6:36	8:32	12:52	16:42	
	上尾根内橋	6:37	8:33	12:53	16:43	
	尾根内	6:38	8:34	12:54	16:44	
	（消防団長沢器具置場）	6:44	8:40	13:00	16:50	
	長沢口	6:46	8:42	13:02	16:52	
	銀山	6:48	8:44	13:04	16:54	
	（銀山駅前十字路）	6:51	8:47	13:07	16:57	
	銀山農協	6:53	8:49	13:09	16:59	
	銀山駅下	6:54	8:50	13:10	17:00	
	西馬一	6:56	8:52	13:12	17:02	
	西馬二	6:57	8:53	13:13	17:03	
	稲穂峠下	6:59	8:55	13:15	17:05	
	大江然別	上山道	7:00	8:56	13:16	17:06
		大江橋	7:02	8:58	13:18	17:08
		大江中央	7:04	9:00	13:20	17:10
大江コミュニティセンター		7:05	9:01	13:21	17:11	
大江更進		7:06	9:02	13:22	17:12	
仁木スキー場		7:08	9:04	13:24	17:14	
然別		7:09	9:05	13:25	17:15	
西平内		7:10	9:06	13:26	17:16	
仁木		平内	7:11	9:07	13:27	17:17
		砥の川入口	7:12	9:08	13:28	17:18
	仁玄寺	7:13	9:09	13:29	17:19	
	仁木西町	7:14	9:10	13:30	17:20	
	仁木役場前 ※国道バス停	7:15	9:11	13:31	17:21	
	仁木駅前	7:17	9:13	13:33	17:23	
	役場庁舎	7:19	9:15	13:35	17:25	
	仁木中学校	7:21	9:17	13:37	17:27	
	仁木郵便局	7:21	9:17	13:37	17:27	
	仁木中央	7:22	9:18	13:38	17:28	
	協和	7:23	9:19	13:39	17:29	
	稲園	7:23	9:19	13:39	17:29	
	仁木北町	7:24	9:20	13:40	17:30	
余市町	中の川橋	7:25	9:21	13:41	17:31	
	余市駅前	7:27	9:23	13:43	17:33	
	イオン余市店	-	9:27	13:47	17:37	
	中道すずらんホール前	7:33	9:29	13:49	17:39	
	協会病院	7:37	9:33	13:53	17:43	
	余市町	協会病院	7:37	11:57	15:47	17:47
		（中道すずらんホール前）	7:41	12:01	15:51	17:51
イオン余市店		-	12:03	15:53	17:53	
余市駅前		7:47	12:07	15:57	17:57	
中の川橋		7:49	12:09	15:59	17:59	
仁木		仁木北町	7:50	12:10	16:00	18:00
		稲園	7:51	12:11	16:01	18:01
		協和	7:51	12:11	16:01	18:01
		仁木中央	7:52	12:12	16:02	18:02
		仁木郵便局	7:53	12:13	16:03	18:03
		仁木中学校	7:53	12:13	16:03	18:03
		仁木駅前	7:55	12:15	16:05	18:05
		役場庁舎	7:57	12:17	16:07	18:07
		仁木役場前 ※国道バス停	7:59	12:19	16:09	18:09
		仁木西町	8:00	12:20	16:10	18:10
		仁玄寺	8:01	12:21	16:11	18:11
		砥の川入口	8:02	12:22	16:12	18:12
	平内	8:03	12:23	16:13	18:13	
大江然別	西平内	8:04	12:24	16:14	18:14	
	然別	8:05	12:25	16:15	18:15	
	仁木スキー場	8:06	12:26	16:16	18:16	
	大江更進	8:08	12:28	16:18	18:18	
	大江コミュニティセンター	8:09	12:29	16:19	18:19	
	大江中央	8:10	12:30	16:20	18:20	
	大江橋	8:12	12:32	16:22	18:22	
	上山道	8:14	12:34	16:24	18:24	
	銀山（自由乗降）	稲穂峠下	8:15	12:35	16:25	18:25
		西馬二	8:17	12:37	16:27	18:27
西馬一		8:18	12:38	16:28	18:28	
銀山駅下		8:20	12:40	16:30	18:30	
銀山農協		8:21	12:41	16:31	18:31	
（銀山駅前十字路）		8:23	12:43	16:33	18:33	
銀山		8:26	12:46	16:36	18:36	
長沢口		8:28	12:48	16:38	18:38	
下尾根内		8:30	12:50	16:40	18:40	
尾根内会館		8:31	12:51	16:41	18:41	
（尾根内神社）		8:32	12:52	16:42	18:42	
上尾根内橋		8:33	12:53	16:43	18:43	
尾根内		8:34	12:54	16:44	18:44	
（消防団長沢器具置場）	8:40	13:00	16:50	18:50		

※R4.10 時点

図 3.8 ニキバスの運行状況

		降 車			
		銀山	大江然別	仁木	余市町
乗 車	銀山	100円	300円	500円	500円
	大江然別	300円	100円	300円	400円
	仁木	500円	300円	100円	300円
	余市町	500円	400円	300円	200円

図 3.9 ニキバスの利用料金

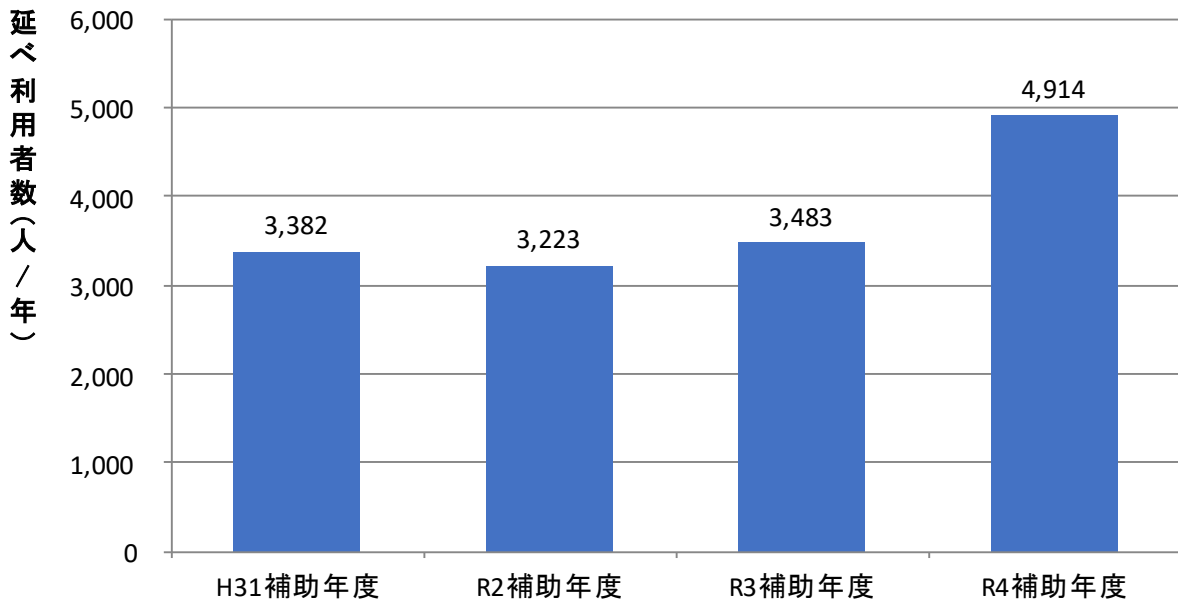


図 3.10 ニキバスの利用状況の推移 (H31~R4 補助年度)

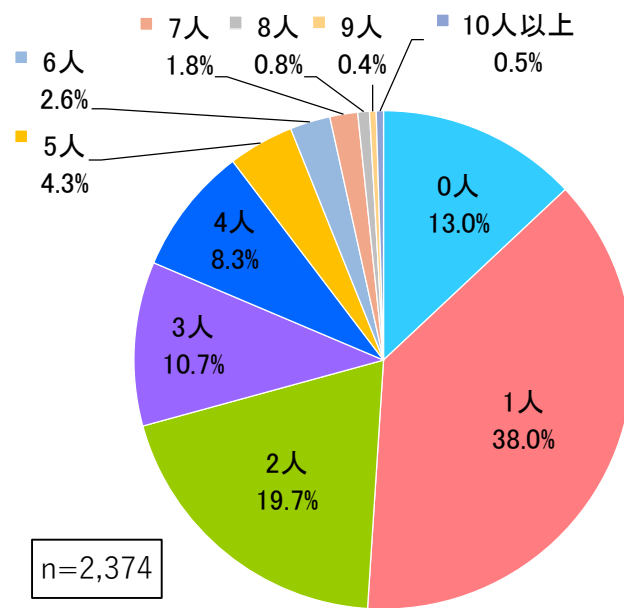


図 3.11 運行1便あたりの乗車人数 (R4 補助年度)

3. 地域公共交通の現状

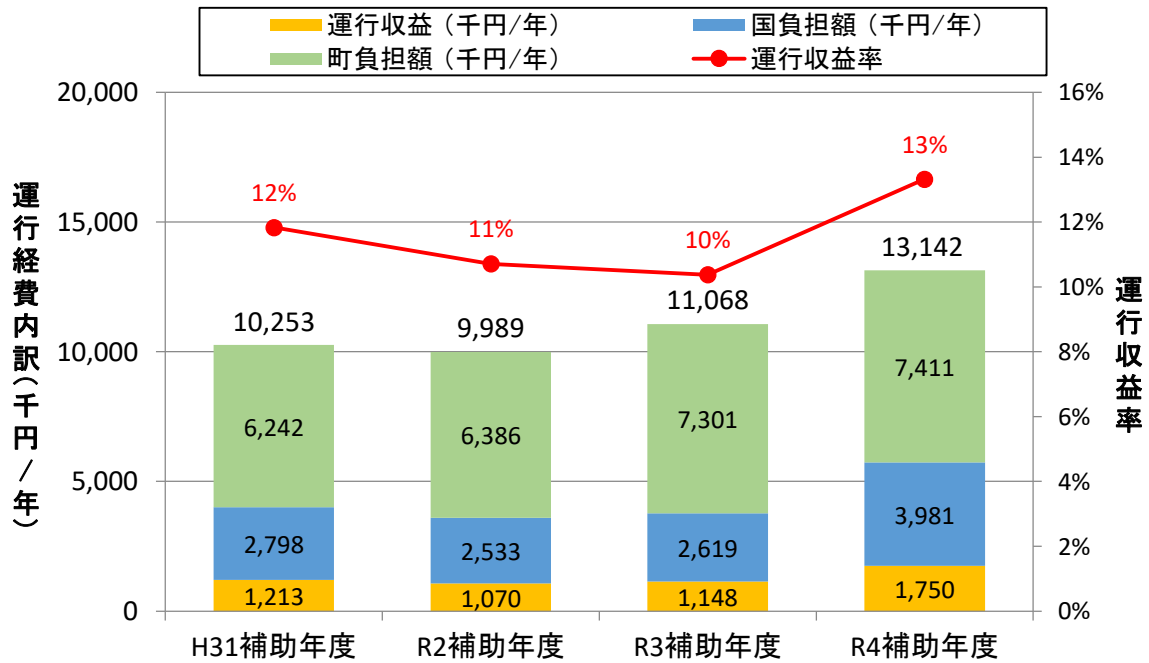


図 3.12 ニキバスの収支の推移 (H31~R4 補助年度)

3.4 スクールバス

- ・ 砥の川・然別地区、大江地区から仁木小学校・仁木中学校、尾根内・長沢地区から銀山小学校・銀山中学校へのスクールバス3路線を運行。
- ・ 毎年20人弱～30人弱の小中学生が利用している。
- ・ 砥の川・然別地区と大江地区では、登校時の利用が多く下校時の利用は少ない。尾根内地区は、登校時と下校時の利用回数の差が小さく、下校時にもスクールバスを利用する学生が多い。

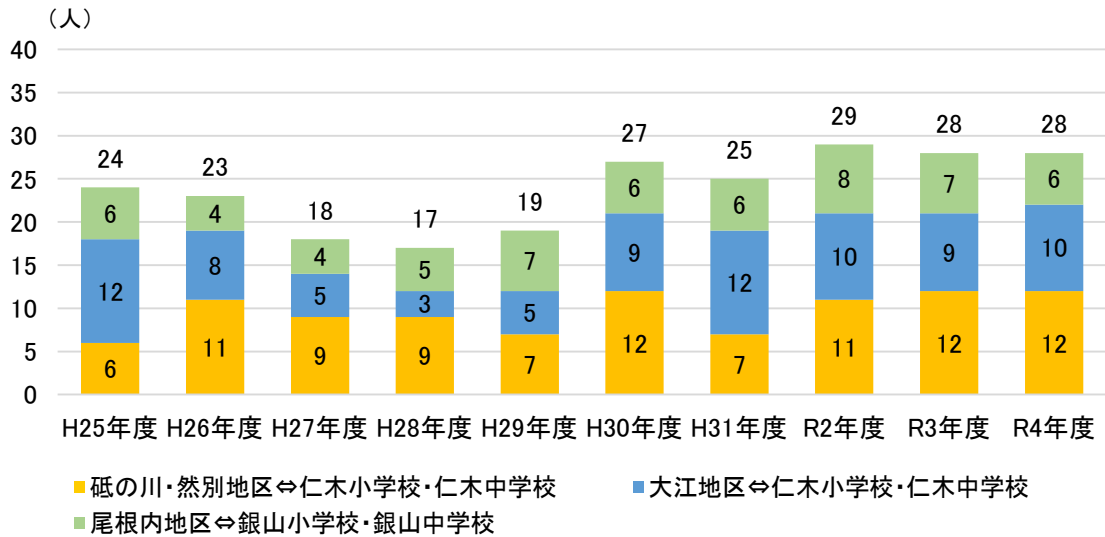


図 3.13 スクールバスの利用者数 (H25～R4年度)

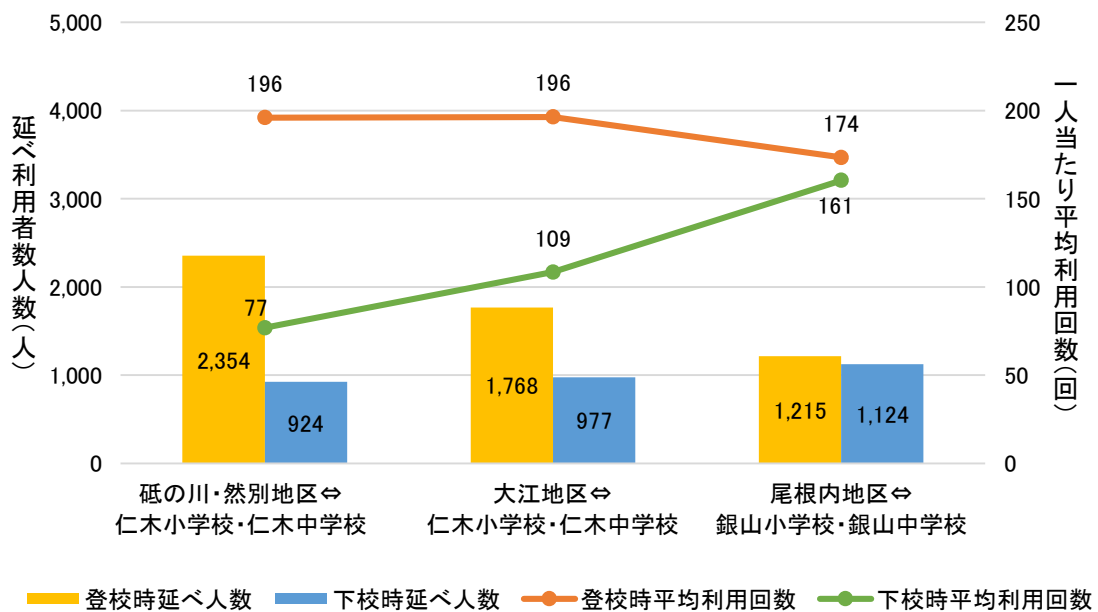


図 3.14 スクールバスの利用状況 (R3年度)

3.5 ハイヤー

- ・仁木地区にハイヤー会社が1社存在（五共ハイヤー）し、3台で運行している。

3.6 福祉有償運送

- ・仁木町では訪問介護、外出支援サービス事業を利用できる。
- ・令和3年度の訪問介護は、435人（1,103回）が利用。
- ・令和3年度の外出支援サービスは、439人（1,351回）実施。

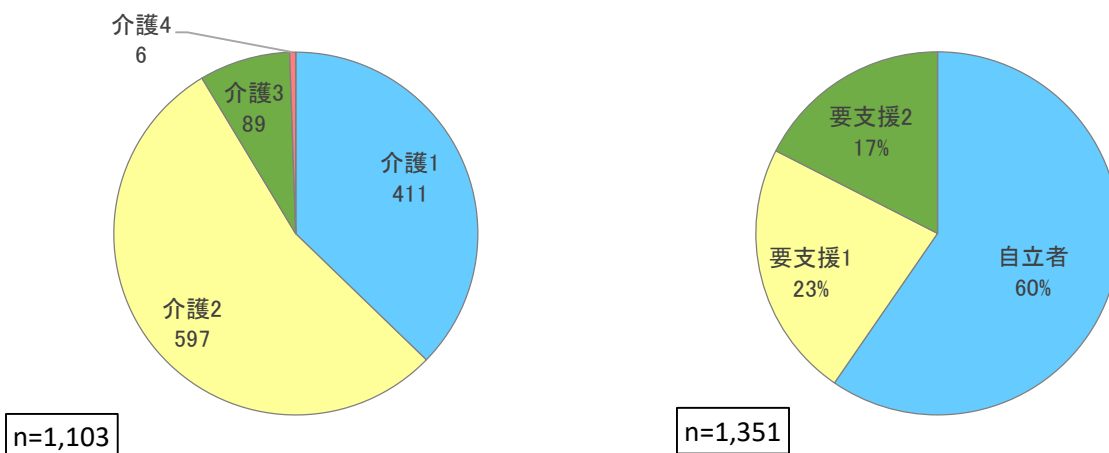


図 3.15 福祉有償運送の R3 年度利用回数内訳（左：訪問介護、右：外出支援サービス）

■訪問介護		■外出支援サービス	
サービス提供の所要時間※1	サービス利用料金	サービス※2	サービス利用料金
0分以上～10分未満	100円	1回片道	290円
10分以上～20分未満	200円		
20分以上～30分未満	300円		
30分以上～40分未満	400円		
40分以上～50分未満	500円		
50分以上～1時間未満	600円		
1時間以上～2時間未満	900円		
2時間以上～3時間未満	1,200円		
3時間以上～4時間未満	1,500円		
4時間以上～5時間未満	1,800円		
5時間以上～6時間未満	2,100円		
6時間以上～7時間未満	2,400円		
7時間以上	2,700円		

※1 10分未満の端数については、切り上げとする。（介護保険自己負担額と合算し所要時間区分ごとに利用料金を徴収する）
 ※2 月2回程度の利用（町内及び余市町内利用）

図 3.16 福祉有償運送の利用料金

4. 利用実態・ニーズ調査

地域住民の移動実態やニーズを把握するためのアンケート調査と住民との意見交換会を行った。

4.1 住民アンケート調査

4.1.1 調査概要

(1) 調査対象

仁木町の全 1,231 戸を対象に、1 世帯に調査票 2 部を配布し、世帯の中で公共交通利用の可能性が高い 2 名に回答をお願いした。

(2) 調査方法

7 月下旬に町広報紙の配布と合わせて、依頼文・調査票・返信用封筒を各世帯に配布し、調査票を返信用封筒に入れて郵便ポストに投函してもらうことで 8/28 までの期間で回答を回収した。

(3) 調査項目

- ・回答者属性
- ・目的別の移動実態・ニーズ
- ・公共交通に関する満足度
- ・ニキバスの利用状況
- ・公共交通施策に関する意見

(4) 回収数

418 票の回答を得た。

4.1.2 調査結果の概要

(1) 回答者属性

■公共交通へのアクセス

- ・自宅から最寄り鉄道駅への所要時間は、徒歩 10 分未満が約 3 割で、徒歩 20 分以上が約 4 割。
- ・自宅から最寄りバス停への所要時間は、徒歩 10 分未満が約 6 割で、徒歩 20 分以上が約 1 割。

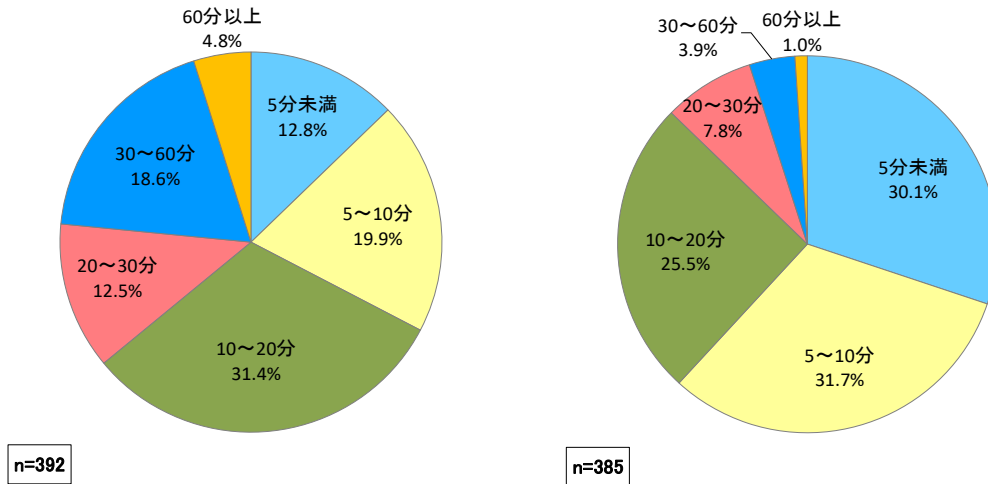


図 4.1 自宅から最寄りの鉄道駅・バス停までの所要時間
(左：鉄道駅、右：バス停)

■車（原付・バイク含む）の運転

- ・日常的に車（原付・バイク含む）を「自分で運転する」人が多く約 7 割。
- ・年齢別では、25～64 歳は約 9 割が「自分で運転する」と回答。
- ・また、65～74 歳で約 8 割、75～84 歳で約 6 割、85 歳で約 2 割が「自分で運転する」と回答。

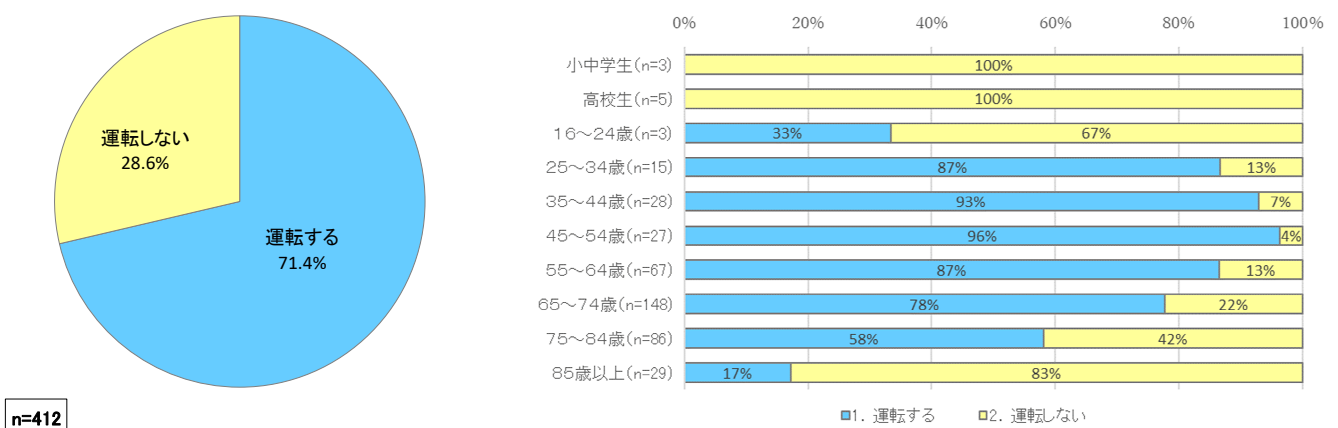
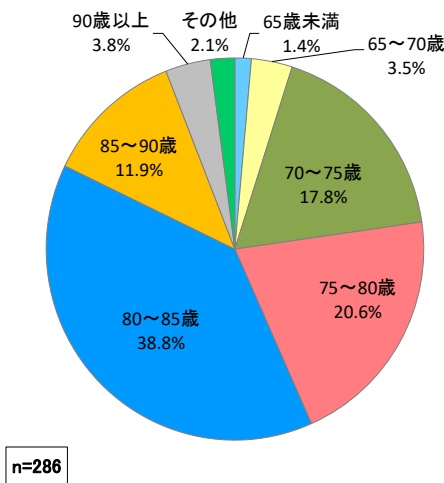


図 4.2 回答者の車（原付・バイク含む）の運転状況（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

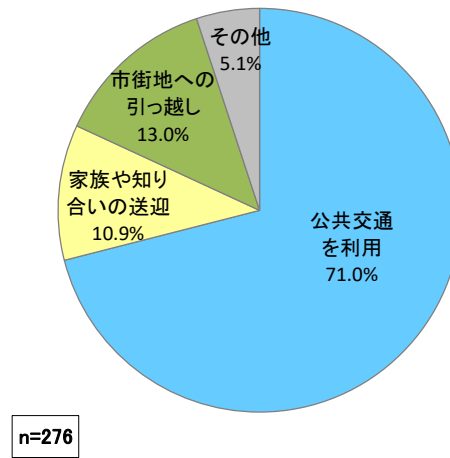
■将来の運転に関する考え

- ・自分で運転する人のうち、9割以上が「70歳を過ぎても自分で運転したい」と考えており、「80歳を過ぎても自分で運転したい」と考えている人が5割以上。
- ・自分で運転が困難となった場合、自分で運転をする人の約7割は「公共交通を利用する」と考えている。
- ・自分で運転が困難となった場合、自分で運転をする人の約9割が「外出頻度が減る」と考えている。

【何歳まで自分で運転したいか】



【自分で運転が困難になった場合の対応】



【自分で運転が困難になった場合の外出頻度】

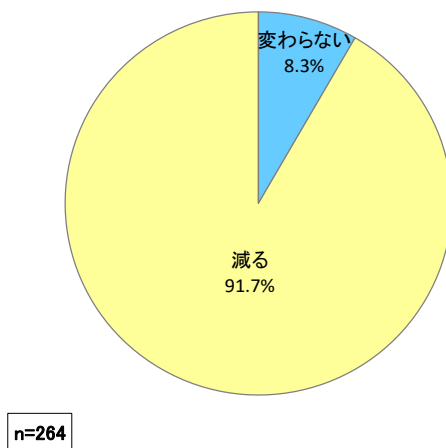


図 4.3 将来の運転に関する考え

■自分以外が運転する車での移動

- ・自分で運転しない方の車での移動について、約4割は「自分の希望に合わせて家族や知り合いに送迎してもらえる」環境で、約3割は「送迎してもらえる時もある」環境、残りの約3割は「車での移動手段がない」環境。

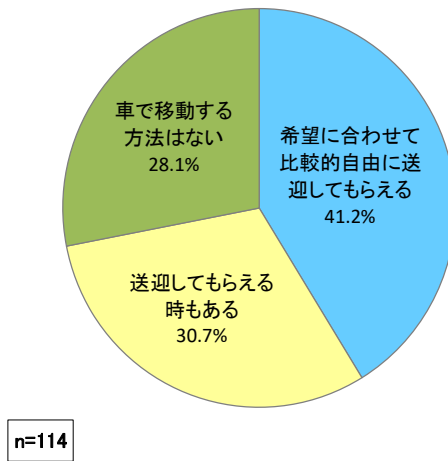


図 4.4 自分以外が運転する車での移動

(2) 公共交通の利用について

■公共交通の利用頻度

- ・公共交通を利用する外出の頻度は、「この1年間利用なし」が約4割と最も多く、次いで「年に数回程度」が約3割で、週に1回以上の利用は、約1割。

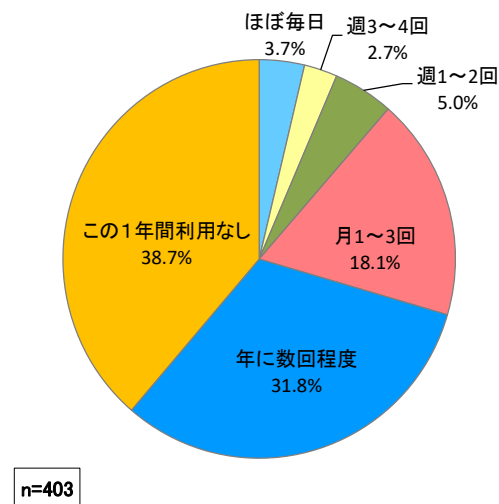


図 4.5 公共交通の利用頻度

■ 利用する公共交通手段

- ・公共交通を年数回以上利用する人の利用手段は、「鉄道（JR）」が最も多く約 8 割、次いで「高速バス」が約 5 割、「ニキバス」と「路線バス」が約 3 割。

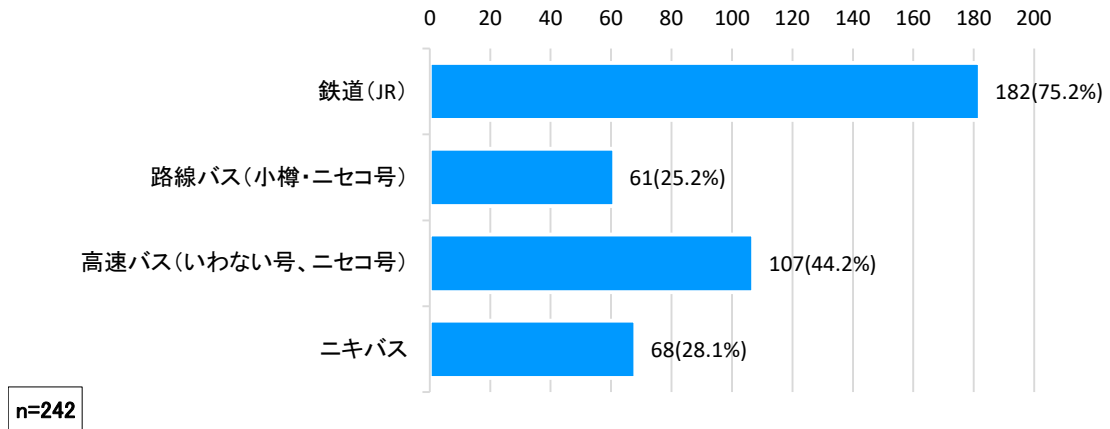


図 4.6 利用する公共交通手段

■ 公共交通を利用する移動の目的

- ・公共交通を利用する際の移動目的は、「通院」が最も多く約 6 割、次いで「買い物」が約 5 割、「食事・社交・娯楽・習い事」が約 3 割と多い。

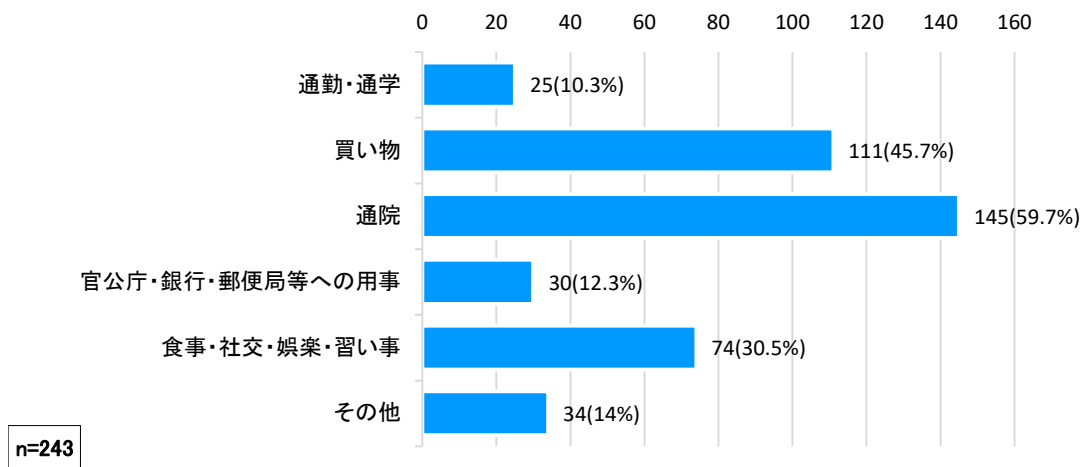


図 4.7 公共交通を利用する移動の目的

■公共交通を利用する上で困っていること

- ・公共交通を利用する上で困っていることは、「便数」が最も多く約5割、次いで「運賃」が約3割と多い。
- ・また、「今のバス・鉄道で問題がない」と考える人も約3割。

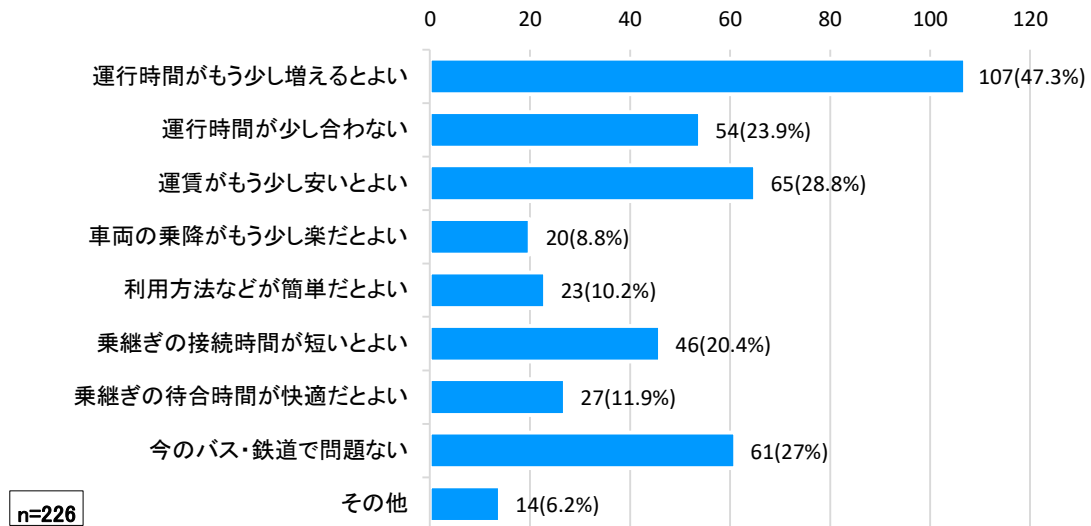


図 4.8 公共交通を利用する上で困っていること

■公共交通を利用しない理由

- ・この1年間公共交通を利用していない方が公共交通を利用しない理由は、「公共交通以外で問題なく移動できているため」が最も多く約9割。

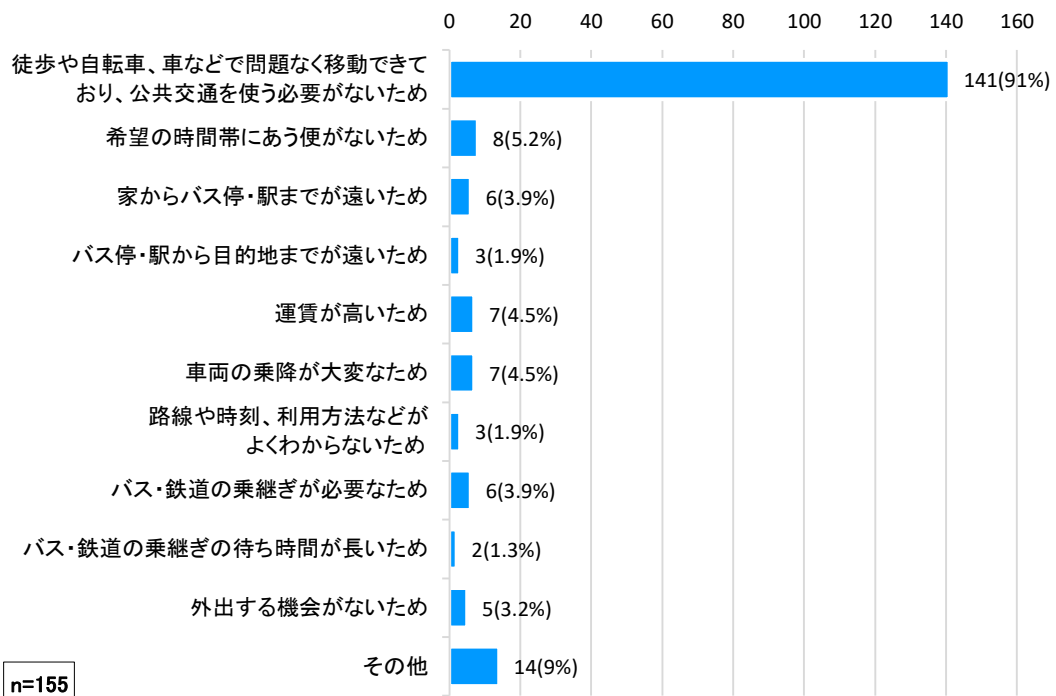


図 4.9 公共交通を利用しない理由

(3) 目的地別の移動について

■目的地（方面別）の主な交通手段

- ・全方面で「自家用車（自分で運転）」の利用が最も多く、小樽市・札幌市方面で約5割、それ以外の方面で約6~7割の利用。また、「自家用車（自分以外が運転）」も約2~3割の利用。
- ・公共交通の利用について、「鉄道」、「高速バス」、「路線バス」の利用は余市町や小樽市・札幌市方面で多く、「ニキバス」の利用は余市町への移動が特に多く、仁木町内各地区への移動にも利用されている。

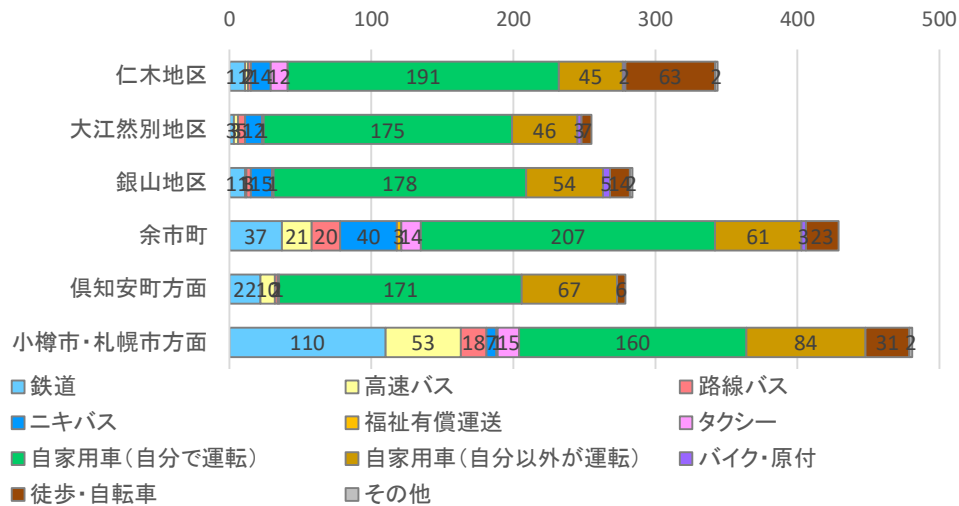


図 4.10 目的地（方面別）の主な交通手段

■目的地（方面別）の移動目的

- ・仁木地区への移動目的は「官公庁・銀行・郵便局等」が多く、他の方面に比べて、「通勤・通学」も多い。
- ・大江・然別地区、銀山地区、倶知安町方面への移動目的は、「食事・社交・娯楽・習い事」が多い。
- ・余市町や小樽市・札幌市方面への移動目的は、「買い物」や「通院」、「食事・社交・娯楽・習い事」が多い。

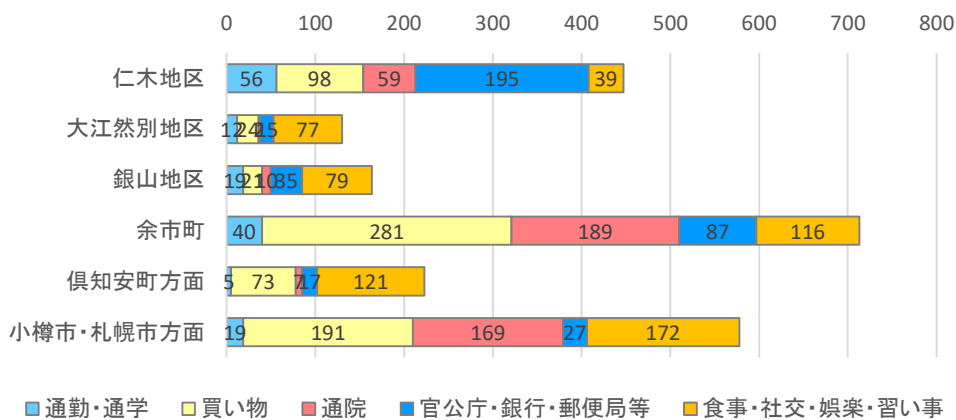


図 4.11 目的地（方面別）の移動目的

■目的地（方面別）の移動頻度

- ・仁木地区は、「週1回以上」の移動が約5割と頻度の高い移動が多い。
- ・余市町は、「週1回以上」の移動が約6割と頻度の高い移動が多い。
- ・小樽市・札幌市方面は、「週1回未満～年数回程度」の移動が約5割である。
- ・その他の地区は、「移動はない」と「未回答」が約6～7割を占め、移動ニーズが低いと考えられる。また、「週1回以上」の移動が約1割と頻度の高い移動が少ない。

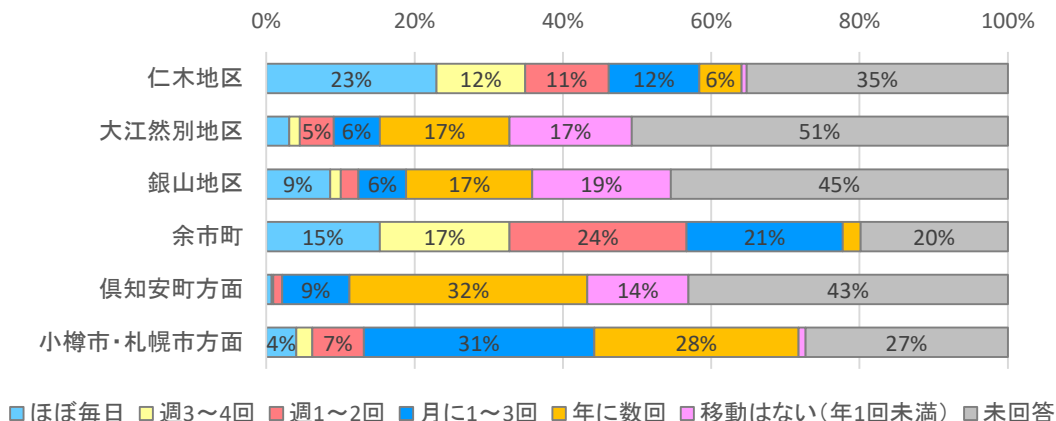


図 4.12 目的地（方面別）の移動頻度

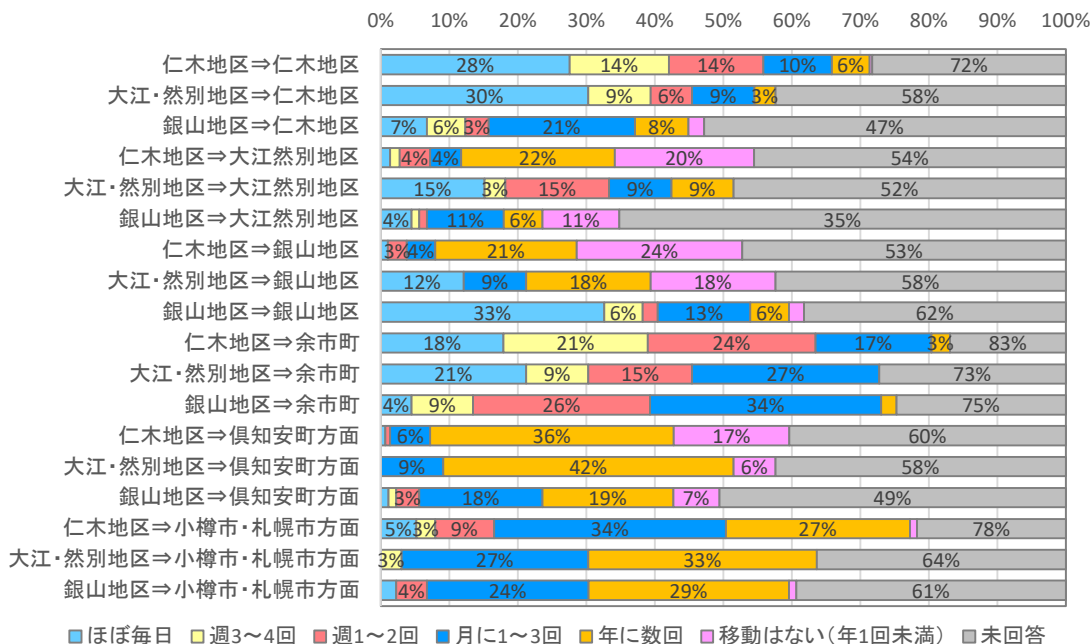


図 4.13 居住地×目的地（方面別）の移動頻度のクロス集計

(4) ニキビスの利用について

■ニキビスの予約なし乗車について

- ・令和4年4月より、予約なしでニキビスに乗車できるようになったことを知っている人は約8割。
- ・実際に予約なしでニキビスに乗車したことがある人は約1割。
- ・自由意見では、予約なし乗車について「便利になった」、「手軽に利用できるようになった」等の肯定的な意見も多数あがっている一方で、予約なし乗車について「定員や乗り遅れに関する不安」や「運行経費増加に関する不安」、「広報等の案内の改善」等の意見もあがっている。

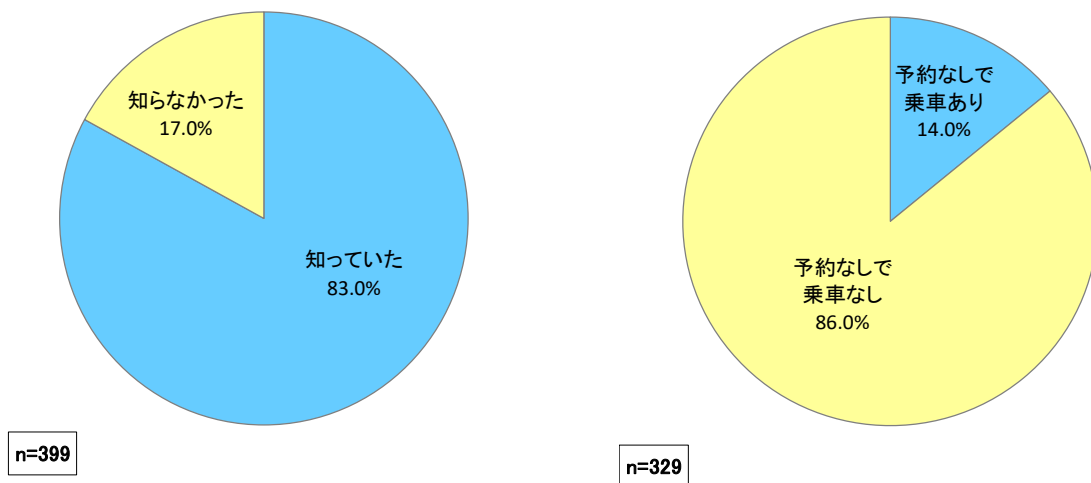


図 4.14 ニキビスの予約なし運行について（左：周知状況、右：乗車実績）

■ニキビスに関する自由意見

- ・ニキビス全般に関する自由意見では、ニキビスについての肯定的な意見や「将来的に利用したい」という意見のほか、「増便」や「ダイヤ・ルートの見直し」、「広報等の案内の改善」等の意見があがっている。

(5) 公共交通施策について

■公共交通の利便性と町の財政負担のあり方

- ・公共交通の利便性と町の財政負担のあり方については、「現在と同程度の財政負担・公共交通利便性を維持」すべきという回答が約5割と最も多い。
- ・また、「町の財政負担増でも公共交通の利便性向上」が約2割を占める一方で、「公共交通の利便性を落としても、町の財政負担を減らす」は2.3%と少ない。

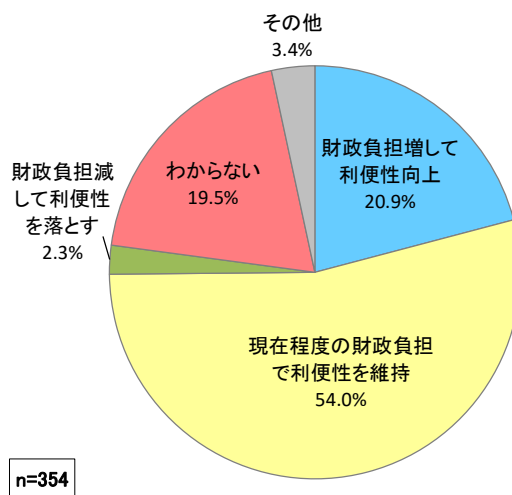


図 4.15 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方

■日常の移動や公共交通全般に関する自由意見

- ・自由意見は、「路線バス・ニキバスに関連する意見」の他、JR 廃線に関連して、「廃線後の公共交通に関する不安」や「代替となる公共交通の充実」を求める意見等があがっている。

4.2 住民との意見交換会

4.2.1 実施概要

(1) 開催目的

2030年度に予定されている北海道新幹線札幌開業に伴いJR北海道から経営分離される並行在来線沿線の地域交通のあり方の検討を契機として本町の地域公共交通について検討を進めるため意見交換会を実施した。

(2) 開催状況

開催状況は以下に示す通りである。

表 4.1 開催状況

地区	開催回数	開催日	参加人数	場所
仁木地区	第1回	令和3年9月28日(火)	13名	仁木町民センター
	第2回	令和3年12月8日(水)	24名	
	第3回	令和4年12月15日(木)	5名	
大江地区	第1回	令和3年9月30日(木)	8名	大江コミュニティセンター
	第2回	令和3年12月7日(火)	12名	
然別地区	第1回	令和3年9月27日(月)	5名	然別生活館
	第2回	令和3年12月6日(月)	6名	
	第3回	令和4年8月3日(水)	5名	
銀山地区	第1回	令和3年9月29日(水)	8名	銀山生活改善センター
	第2回	令和3年12月9日(木)	17名	
	第3回	令和4年12月14日(水)	12名	

大江地区 第2回 (令和3年12月7日)



銀山地区 第3回 (令和4年12月14日)



4.2.2 結果の概要

(1) 結果の概要

- ・ 並行在来線の問題については、廃止反対の意見や JR と同等以上の利便性を確保することを条件に容認する意見など、様々な意見が出された。
- ・ 沿線自治体で構成する協議会において、経営分離後の鉄道の維持は負担が大きいとして、バス転換する方針が決定された。
- ・ これを踏まえた本町における地域公共交通に対する意見では、ニキバスの運行体系の見直しや乗り継ぎ拠点の整備を求める意見があった。
- ・ JR の代替となるバスのルート・ダイヤ、料金設定などが協議されており、ニキバスの運行維持や交通空白地の解消なども合わせて、意見交換を継続することとしている。

(2) 町の公共交通に関する主な意見

- ・ 体の不自由な方に配慮した車両の導入について
- ・ 交通空白地での新規システムの導入要望
- ・ 町民の移動手段の確保、後世にきちんと残る持続可能な体系について
- ・ 通学費や下宿費に対する補助について
- ・ 隣町（余市町）のバス拠点への乗り入れについて
- ・ 既存路線バスとの乗り継ぎ料金の設定について
- ・ バス停の誘致、フードなど待合施設の整備に対する要望
- ・ 新しい交通拠点の整備に対する要望

5. 地域公共交通の課題

「2. 仁木町の現状」～「4. 利用実態・ニーズ調査」で整理した内容を踏まえ、仁木町における公共交通の主な問題点・課題を以下にとりまとめた。

(1) 地域特性における問題点・課題

- ・仁木町の人口は減少傾向にあり、公共交通の主な利用者として想定される高齢者人口も減少が見込まれることから、将来的に公共交通の利用者が減少することが予想される状況を踏まえ、持続可能な公共交通の確保が求められる。
- ・一方で、送迎を担っている生産年齢人口も減少する見込みであり、自動車を運転できない交通弱者に対し、交通手段の確保が必要となる。
- ・仁木町住民は、隣接する余市町や小樽市、札幌市への通勤・通学・通院等の広域移動ニーズが強い状況であり、広域移動の交通手段確保が求められる。
- ・仁木町は多くの観光農園やワイナリー等の観光資源があるものの、観光入込数はほぼ横ばいと伸び悩んでいる。また、通過型観光がほとんどで、施設の多くは町の中心地から離れた場所に点在しており、公共交通の便が悪く、観光入込増加に向けても観光客の移動手段の確保、支援が求められる。

(2) 地域公共交通の現状における問題点・課題

- ・広域移動の主要な公共交通手段である鉄道は、将来的に仁木町を含む小樽～長万部間が廃線を予定しており、広域移動は路線バスに転換を図る見通しである。このため、将来の広域交通体系の見直しを見据えた、広域移動の利便性確保が求められる。
- ・仁木町が運行するニキバスは、銀山地区を運行する唯一の路線として仁木地区や余市町への生活移動を支えるとともに、町内各地と広域交通を接続する路線として町民の重要な移動手段となっているが、利用者のいない便や少人数で運行する便も多く、財政負担は年々増加傾向にある。このため、持続可能な公共交通の確保に向けて、町民が利用しやすく効率的な生活交通体系を構築するとともに、町民の公共交通利用に関する意識醸成を図り、利用者数の増加による財政負担軽減を目指す必要がある。
- ・現状のバスの運行は、国道5号と銀山地区に限定されており、「旭台」「砥の川」「東町」「南町」「然別」は公共交通の空白地域となっているため、ニーズに応じて当該地区における生活圏交通の確保を目指す必要がある。

(3) 利用実態・ニーズ調査における問題点・課題

- ・住民アンケートの結果、65～74歳で約8割、75～84歳で約6割、85歳で約2割が自分で運転を行っており、免許返納について、9割以上が「70歳以降」、5割以上が「80歳以降」と考えている等、高齢者も自動車への依存が高い状況にある。
- ・また、現在、自動車を利用している人の約7割が免許返納後は公共交通を利用する考えだが、免許返納後は移動機会が減少すると考えている人が約9割と高く、将来的に自動車が運転できなくなった際の移動に不安を感じる意見もあがっている。このため、外出を支援し、安心して生活ができる公共交通の確保が求められる。
- ・公共交通利用について、便数や運賃等に関する改善を求める意見が多く、公共交通の利便性を向上させるため、ニーズを踏まえた、運行体制の見直し等について検討する必要がある。
- ・住民アンケートの結果、鉄道廃止により地域の公共交通に不安を感じる意見があがっており、広域移動の利便性確保に向けた取り組みと、住民への情報共有が求められる。

6. 基本的な方針・目標

6.1 計画の基本的な方針

まちづくりと連携した本町における地域公共交通の基本方針を以下のとおり、3つ設定した。

基本方針Ⅰ：利便性の高い生活圏交通の確保

- ・高齢者や子ども等の交通弱者や来訪者等の多様な利用者が、自家用車に依存せずに移動が可能となるよう、ニーズを踏まえた既存公共交通の利便性向上や新規公共交通の導入等を図り、仁木町における生活圏交通の確保を目指す。

基本方針Ⅱ：地域全体を見渡した総合的な公共交通体系の形成

- ・後志地域では、将来的な鉄道の廃線に伴い広域交通体系の見直しが検討されていることから、新たな広域交通体系における広域移動の利便性を確保するためには、広域交通と生活圏交通が一体となった、接続性の高い公共交通体系の形成を目指す。

基本方針Ⅲ：公共交通の持続性確保

- ・公共交通の運行による行政負担が増大する中で、将来にわたって仁木町の公共交通を維持していくため、運行効率の向上を図ることで、持続可能な公共交通を目指す。

6.2 基本方針の実現に向けた目標

それぞれの基本方針に対して、具体的な目標を設定し、目標の実現に向けた取り組みを進める。

基本方針Ⅰ：利便性の高い生活圏交通の確保

【目標1】多様なニーズに適合した生活圏交通の運行

- ・すべての仁木町民にとっての生活の足となり、来訪者の町内移動にも寄与するような、利便性の高い生活圏交通を確保するため、ニーズを踏まえた運行改善による既存公共交通の維持や新規公共交通の導入等を図る。

【目標2】運行情報提供による利便性向上

- ・利用者に向けたリアルタイムの運行情報の提供や来訪者への情報提供により、生活圏交通の利便性向上を図る。

基本方針Ⅱ：地域全体を見渡した総合的な公共交通体系の形成

【目標3】広域的な移動の利便性を確保する広域交通と生活圏交通の連携

- ・鉄道廃線後の新たな広域交通体系において、余市町や小樽市、札幌市等への広域移動の利便性を確保するため、広域交通と生活圏交通が連携した一体的な公共交通網を構築すべく、広域交通と生活圏交通の接続性を強化する。

基本方針Ⅲ：公共交通の持続性確保

【目標4】意識醸成による利用促進

- ・公共交通を持続的に維持し続けるためには、運行効率の向上を図る必要があり、公共交通の利便性向上による利用促進に加えて、公共交通の関心を向上させるための情報発信・広報活動や公共交通乗り方教室の開催等の取り組みにより、町民の公共交通利用の意識を醸成することで利用促進に努める。

【目標5】検討体制の機能強化

- ・地域の公共交通を効率的に維持していくためには、各目標に基づく事業の実施状況や変化する社会情勢等との適合性を踏まえ、必要に応じて柔軟に計画の見直しを行うことが重要であるため、本計画に関わる協議会の体制の機能強化を図る。

7. 目標達成のための施策・事業

本計画の基本方針の実現に向けた目標を達成するための施策・事業を次のとおり示す。

表 7.1 目標と施策の対応

	【目標 1】 多様なニーズに適合した生活圏交通の運行	【目標 2】 運行情報提供による利便性向上	【目標 3】 広域的な移動の利便性を確保する広域交通と生活圏交通の連携	【目標 4】 意識醸成による利用促進	【目標 5】 検討体制の機能強化
施策① 二キバス既存システムの維持	●				
施策② 空白地帯や観光需要の高い地区における二キバス新規システムの導入	●				
施策③ リアルタイムで運行情報を提供する仕組みの構築		●			
施策④ GTFS-JP データの整理によるバス運行情報の提供		●	●		
施策⑤ 将来を見据えた接続拠点の整備			●		
施策⑥ 広域交通との接続性を考慮した二キバスのルート・ダイヤの見直し			●		
施策⑦ 公共交通利用の意識醸成を図る広報活動				●	
施策⑧ 仁木町地域公共交通活性化協議会の機能強化					●

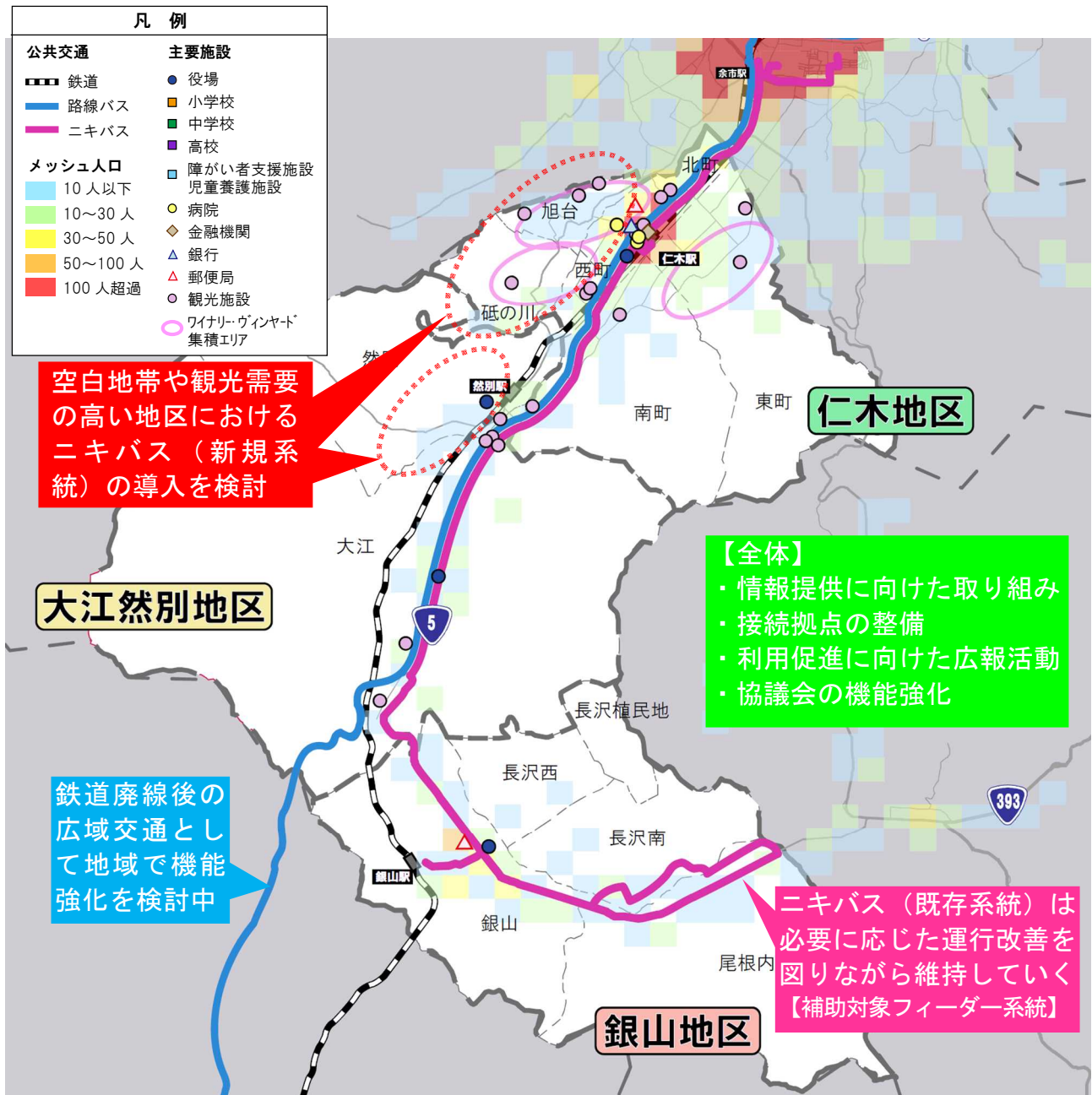


図 7.1 基本的な方針・目標を踏まえた新たな公共交通体系のイメージ

表 7.2 公共交通体系の位置付け・役割

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域交通	路線バス（水色） ・ 高速いわない号 ・ 高速ニセコ号 ・ 小樽線	通勤・通学や通院等の移動ニーズが多い札幌市や小樽市、余市町等への生活移動を支える。	地域で協議の上、鉄道廃線後の広域交通として機能強化を図る。
生活圏交通	ニキバス（ピンク）	银山地区の唯一の路線として仁木地区や余市町への生活移動を支えるとともに、町内各地から余市町への買い物や通院等の生活移動を支える。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

施策①	二キバス既存系統の維持				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス銀山線に替わる銀山地区の移動手段として平成 30 年 10 月より運行を開始した二キバスについては、銀山地区等の町民の生活圏交通として重要な移動手段となっており、今後も地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助・車両減価償却補助）を活用するとともに、ニーズを踏まえた運行改善等を行い利便性の向上を図りながら維持していく。 				
実施主体	仁木町、町内の交通事業者				
対象地区	仁木町（一部余市町を含む※）				
スケジュール	令和 5 年度：車両の購入 令和 6～9 年度：ルート・ダイヤ等の運行改善検討				
△：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	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
	◎	○	○	○	○

※一部余市町内を運行しているが、主に仁木町民の生活交通として利用されていることから、余市町の二キバス運行に係る費用負担はなし

施策②	空白地帯や観光需要の高い地域における二キバス新規系統の導入				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存系統が乗り入れておらず、公共交通の空白地域となっているエリアのうち、住民ニーズの高い「然別地区」、「砥の川地区」と観光ニーズが見込まれる「旭台地区」における移動手段として、仁木町が主体となった新しい交通体系の導入を図る。 ● 運行体制については、予約制の導入、小型車両・自動運転車両の採用等により、効率的かつ効果的な体制構築を目指す。 ● 本格運行に向け、実証運行を行うとともに、バス利用者満足度調査、地域意見交換会を行い、利便性の高い運行体系を検討する。 ● 実証運行及び本格運行時においては、利用促進に向け、案内チラシの作成・配布による広報・周知を行う。 				
実施主体	仁木町、町内の交通事業者				
対象地区	然別地区、砥の川地区、旭台地区				
スケジュール	令和 5 年度：効率的な運行に向けた検討、 関係機関協議、地域意見交換会 令和 6 年度：関係機関協議、実証運行、 公共交通案内チラシ作成・配布 バス利用者満足度調査、地域意見交換会 令和 7 年度：本格運行、公共交通案内チラシ作成・配布 令和 8 年度：ルート・ダイヤ等の運行改善検討 令和 9 年度：ルート・ダイヤ等の運行改善検討				
△：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	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
	△	◎	◎	○	○

施策③	リアルタイムで運行情報を提供する仕組みの構築				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約なしで乗車が可能となったニキバスについて、日便数が少ないため運行状況の確認や乗り逃しを心配する声に対応し、モバイルアプリなどでのリアルタイムの運行状況の配信や検索ができる仕組みの導入を目指した調査研究を行う。 				
実施主体	仁木町、町内の交通事業者				
対象地区	仁木町（一部余市町を含む）				
スケジュール	令和6年度～令和9年度：導入に向けた仕組みの調査研究				
△：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	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
		△	△	△	△

施策④	GTFS-JP データの整理によるバス運行情報の提供				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後の更なるデジタル化の進展を見据え、バス事業におけるデータ化・デジタル化の重要性は一層高まることが予想されている。 ● インターネット等の経路検索サービスなどへの展開を図り、利用者が利用しやすい公共交通環境を構築し、町内のみならず後志管内への観光誘客と公共交通利用促進が一体となった取組に連携するため、ニキバスの運行情報を「標準的なバス情報フォーマット」であり、汎用性の高いGTFS-JPデータとして整理する。 				
実施主体	仁木町				
対象地区	仁木町（一部余市町を含む）				
スケジュール	令和5年度：データ作成に向けた調査 令和6年度：データの作成 令和7年度～令和9年度：データ更新				
△：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	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
	△	◎	○	○	○

施策⑤	将来を見据えた接続拠点の整備				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 北海道新幹線並行在来線についてバス転換する方針が示されたことを受け、これまでの移動拠点であったJR 駅（町内3 駅）から新しい拠点への移行が必要となる。このため、ニキバスと路線バス・高速バスへの乗継や通学送迎等、地域の玄関口として安心して安全な拠点の整備を目指す。 ● バス運行に関する検討を行っている北海道後志地域公共交通活性化協議会と連携を図り、拠点整備の検討を行う。 				
実施主体	仁木町				
対象地区	仁木、大江、銀山				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和7 年度～令和8 年度：拠点整備の検討 令和9 年度：拠点整備の着手				
	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
			△	△	◎

施策⑥	広域交通との接続性を考慮したニキバスのルート・ダイヤの見直し				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● ニキバスと路線バス・高速バスへの接続を強化し、広域交通の利用者数の確保に努めるため、広域交通の検討状況や利用者のニーズに応じて、モード間の接続性に配慮し、隣町の接続拠点への乗り入れも視野にいたしたルート・ダイヤの見直しを検討する。 ● 北海道新幹線並行在来線についてバス転換する方針が示されたことを受け、通勤通学時間帯のニーズに対応するため、車両の増強や大型化等の輸送量の確保について検討する。 				
実施主体	仁木町、町内の交通事業者				
対象地区	仁木町（一部余市町を含む）				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和7 年度～令和8 年度：ルート・ダイヤ等の見直し検討 令和9 年度：ルート・ダイヤ等の見直し、 公共交通案内チラシ作成・配布				
	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
			△	△	◎

施策⑦	町民の公共交通利用の意識醸成を図る広報活動				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院・買い物等の日常的な移動における公共交通利用の意識付けや、公共交通を利用しやすい環境づくり等、利用促進のための広報活動を検討する。 ● 町内公共交通の利用方法の周知に当たっては、町ホームページや広報誌等を通じたPRを行うとともに、乗継ぎも考慮したマップや時刻表の配布、自動車運転免許証の自主返納を促す取組やモバイルアプリを活用した情報提供体制の構築を目指す。 ● 公共交通に関する町民意見交換会を実施し、利用方法の周知を行うとともに継続的な意見収集に努める。 				
実施主体	仁木町				
対象地区	仁木町				
スケジュール	令和5年度～令和9年度：広報活動、住民との意見交換				
△：検討	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
○：適宜実施	○	○	○	○	○
◎：実施					

施策⑧	仁木町地域公共交通活性化協議会の機能強化				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本方針の実現に向けては、各施策の実施や変化する社会情勢等への適合性を踏まえ、柔軟に計画の見直しを行うことが重要であるため、「仁木町地域公共交通活性化協議会」において、「8. 計画の評価指標・推進」で示すPDCAサイクルにより着実かつ継続的な協議を行う。 ● 中核都市の小樽市や、中核市や地域の中心となる町の周辺に分布する地域特性から、北海道後志地域公共交通活性化協議会と連携を図り、ネットワークの確保に向けた検討を行う。 				
実施主体	仁木町				
対象地区	仁木町、後志管内				
スケジュール	令和5年度～令和9年度：各事業の実施に関する調整、 評価の実施、必要に応じた計画の見直し				
△：検討	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
○：適宜実施	◎	◎	◎	◎	◎
◎：実施					

8. 計画の評価指標・推進体制等

8.1 計画の評価指標

本計画で掲げる目標及び基本方針に沿った評価指標として、以下の表のとおり指標を設定した。
 なお、これらの指標は今後の社会情勢や公共交通の利用状況等を考慮して見直すこともある。

表 8.1 評価指標

No	目標	数値指標	現状値 (R4年)	目標値 (R9年)	備考
方針Ⅰ 利便性の高い 生活圏交通	目標 1 生活圏交通の 運行	二キバスの路線数	1	2	町総合計画
		二キバスの利用者数 (人/年)	4,914※	6,000	現行の 1 路線 のみ
		二キバスの収支率 (%)	13.3※	13.3	現行の 1 路線 のみ
		二キバスの公的負担 額 (万円/年)	1,139※	1,139	現行の 1 路線 のみ
	目標 2 運行情報提供	利用者に向けた運行 情報の提供の仕組み	0	1	
方針Ⅱ 総合的な公共 交通体系	目標 3 広域交通と生 活交通の連携	広域バスとの乗り継 ぎ拠点の整備	0	3	仁木、大江、 銀山
		二キバスの路線バス への乗り継ぎ本数	8	20	
方針Ⅲ 持続性の確保	目標 4 意識醸成によ る利用促進	公共交通を利用しな い人の割合 (%)	38.7	20.0	住民全戸アン ケート調査の 結果
		意見交換の場の創出 (回/年)	1	2	町内 3 箇所
		情報発信の周知回数	1	2	

※R4 補助年度（令和 3 年 10 月～令和 4 年 9 月）の実績

8.2 推進体制

本計画に定める各事業については、本計画の策定で協議を行ってきた「仁木町地域公共交通活性化協議会」において、連絡調整を行いつつ実施するものとする。

また、本計画を継続的に展開していくため、8.1 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、事業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ある。このため、「仁木町地域公共交通活性化協議会」が中心となり、8.3 に示す PDCA サイクルにより評価・検証を行うものとする。

表 8.2 計画推進状況の評価体制（仁木町地域公共交通活性化協議会委員名簿）

区分	組織名
交通事業者等	(有)五共ハイヤー 北海道中央バス(株) イナホ観光(株) 札幌地区バス協会 北海道ハイヤー協会 北海道地方交通運輸産業労働組合協議会
道路管理者等	北海道開発局小樽開発建設部小樽道路事務所 北海道小樽建設管理部余市出張所
公安委員会	北海道札幌方面余市警察署
商工業、福祉、教育団体等	仁木町社会福祉協議会 仁木町老人クラブ 仁木町PTA連合会 仁木町障がい者相談員
自治会、町内会等	砥の川町内会 然別町内会 大江町内会 尾根内町内会
行政	北海道運輸局札幌運輸支局 北海道後志総合振興局 仁木町
民間	住民代表 地域のNPO法人

8.3 評価の方法

本計画に基づく事業の実施状況や目標の達成状況は、「仁木町地域公共交通活性化協議会」が中心となり定期的に確認・評価し、改善を図る「PDCAサイクル」を毎年度繰り返すことで、計画の目標を着実に実現していく。

なお、PDCAサイクルについては、5カ年の計画期間全体を対象とした「計画全体のPDCAサイクル」と各事業の進捗状況に合わせた「事業単位の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する。

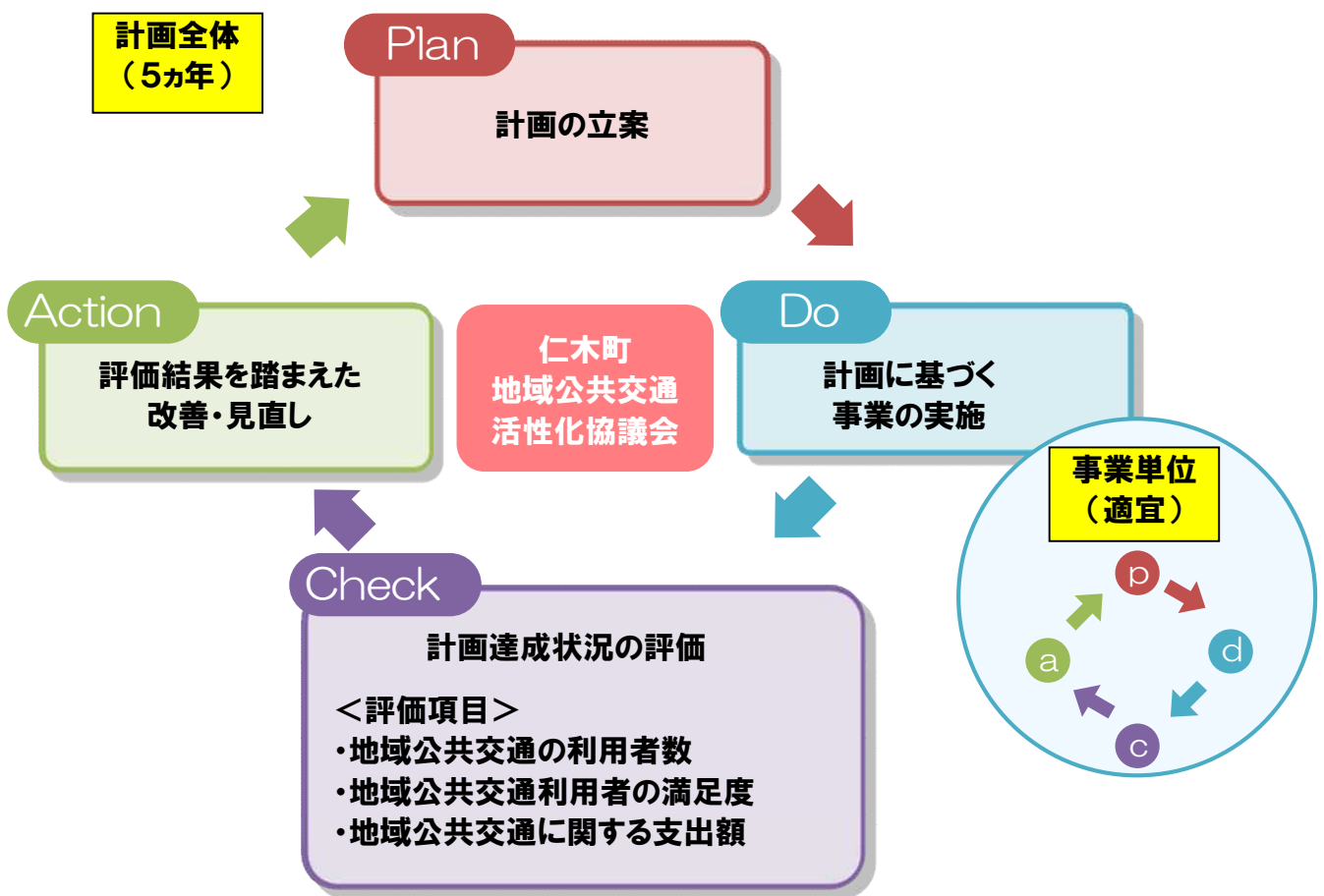


図 8.1 PDCAサイクルの構築イメージ