

# ■ 岩見沢市地域公共交通網形成計画（素案）

平成 2 8 年 ● 月

岩見沢市



# 目 次

序論	1
1 計画策定の目的等	2
1.1 目的	2
1.2 計画の位置づけ	3
1.3 計画区域	3
1.4 計画期間	3
1.5 計画の構成	4
2 岩見沢市のまちづくり・公共交通の方向性	5
2.1 岩見沢市の現況	5
2.2 上位計画及び関連計画の概要	12
3 公共交通の現状と課題	22
3.1 公共交通の概況	22
3.2 各種調査の概要	27
3.3 岩見沢市における地域・公共交通の課題整理	55
4 岩見沢市が目指す将来の公共交通像	69
4.1 岩見沢市生活交通ビジョンにおける基本方針及び施策	69
4.2 岩見沢市における将来の公共交通像	70
4.3 将来のバスネットワークと都市機能集積のイメージ	71
5 基本方針及び施策内容	73
6 施策の進行管理	75
6.1 施策の目標	75
6.2 目標達成するために行う事業及び実施主体	77
6.3 PDCA サイクルによる施策の推進	78



## 序論

---

当市の公共交通、特に路線バスを取り巻く環境は、車社会の進展、人口の減少、少子高齢化などにより、利用者の減少が大きく、各路線の収支悪化から、路線の廃止や減便などが現実的な問題となっているとともに、路線を維持するために市がバス事業者へ補助する金額も年々増加傾向にあります。

また、今後さらに進展する高齢化社会においては、自家用車を運転できない高齢者の増加が予想され、市民生活を支える公共交通の役割は一層高まり、持続可能な公共交通を確保する取り組みは、非常に重要な課題となっています。

このようなことから、公共交通の現状や課題、市民ニーズなどを把握し、将来を見据えた望ましい公共交通の方向性を示す「岩見沢市生活交通ビジョン」を平成27年4月に策定いたしました。

この「生活交通ビジョン」の基本方針に沿った施策を、具体的に検討・推進していくことが重要であり、市では、持続可能な公共交通を確保するため、「生活交通ビジョン」の実現に向けて、岩見沢市地域公共交通活性化協議会での協議を行いながら、地域公共交通網形成計画を策定します。

# 1 計画策定の目的等

---

## 1.1 目的

岩見沢市は、平成 18 年 3 月に北村及び栗沢町と合併し、84,541 人（H27 国勢調査速報値）の人口を有する空知地方における主要都市です。市街地は岩見沢駅周辺を中心として形成され、市立総合病院などの医療施設を始め、商業施設や交流施設などが整備されてきました。

一方では、大型商業施設の郊外進出や住宅地の郊外化が進み、自動車依存の生活も強まっています。

また、地域の公共交通は、札幌、旭川方面と結ぶ JR 函館本線、苫小牧方面と結ぶ室蘭本線が運行するほか、民間バス会社が運行する市内・郊外路線バスと都市間バス、さらには市が運行する市営バスとなっていますが、バス利用者の減少は著しく、今後は効率的なバス運行が求められています。

とりわけ、高齢社会の到来においては、公共交通による移動手段の確保が急務であり、市民生活の利便性の向上に向けて、市民ニーズに即した公共交通サービスを確保することが重要です。

そこで、岩見沢市における利便性の高い公共交通サービスの確保や、新たな交通サービス導入の検討を行うため、平成 26 年度に住民ニーズ把握調査やバス利用実態調査（OD 調査）等を実施し、「岩見沢市生活交通ビジョン」を策定しました。

平成 27 年度には、岩見沢市北村大願・中小屋、大願町、峰延町を対象としたデマンド型乗合タクシーの実証運行及び中央バス路線「栄町線」を対象とした最終バス時間帯繰り下げの実証運行や、中心市街地に位置する「であえーる岩見沢」で、コミュニティカフェやまちなか公開講座などの、まちなかにおける交流拠点の創出の実証試験等を実施し、その結果・分析等を踏まえ、岩見沢市における地域公共交通の基本方針とする「岩見沢市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

## 1.2 計画の位置づけ

本計画は、岩見沢市における「新岩見沢市総合計画」、「岩見沢市人口ビジョン」、「岩見沢市総合戦略」、「岩見沢市中心市街地活性化基本計画」、「岩見沢市まちなか活性化計画」、「岩見沢市都市計画マスタープラン」、「岩見沢市観光振興ビジョン」など関連計画と一体性を確保しつつ、岩見沢市における地域公共交通のビジョンである「岩見沢市生活交通ビジョン」を踏まえ、公共交通のマスタープランとして策定します。

本計画を踏まえ、計画実現のため地域公共交通再編実施計画を策定することとします。

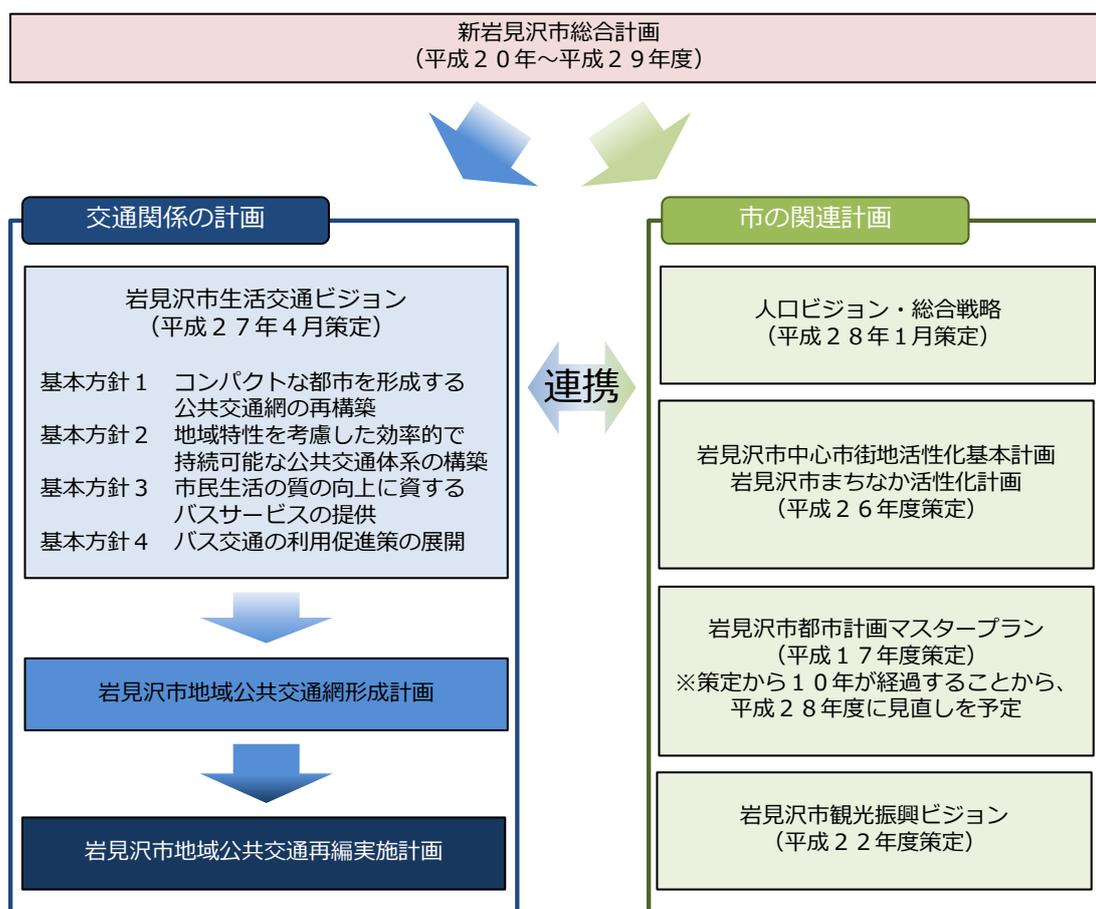


図 1-1 計画の位置づけ

## 1.3 計画区域

本計画の区域は、岩見沢市全域とします。

## 1.4 計画期間

本計画の期間は、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とします。

## 1.5 計画の構成

本計画は、第1章から第6章の構成とします。

第1章では、本計画の内容を明確にし、第2章で岩見沢市のまちづくり・公共交通の方向性を整理します。第3章では計画の前提条件として、公共交通の現状と課題を整理し、第4章で岩見沢市が目指す将来の公共交通像、第5章で基本方針及び施策を設定します。最後に、第6章で本計画における施策の進行管理を設定します。

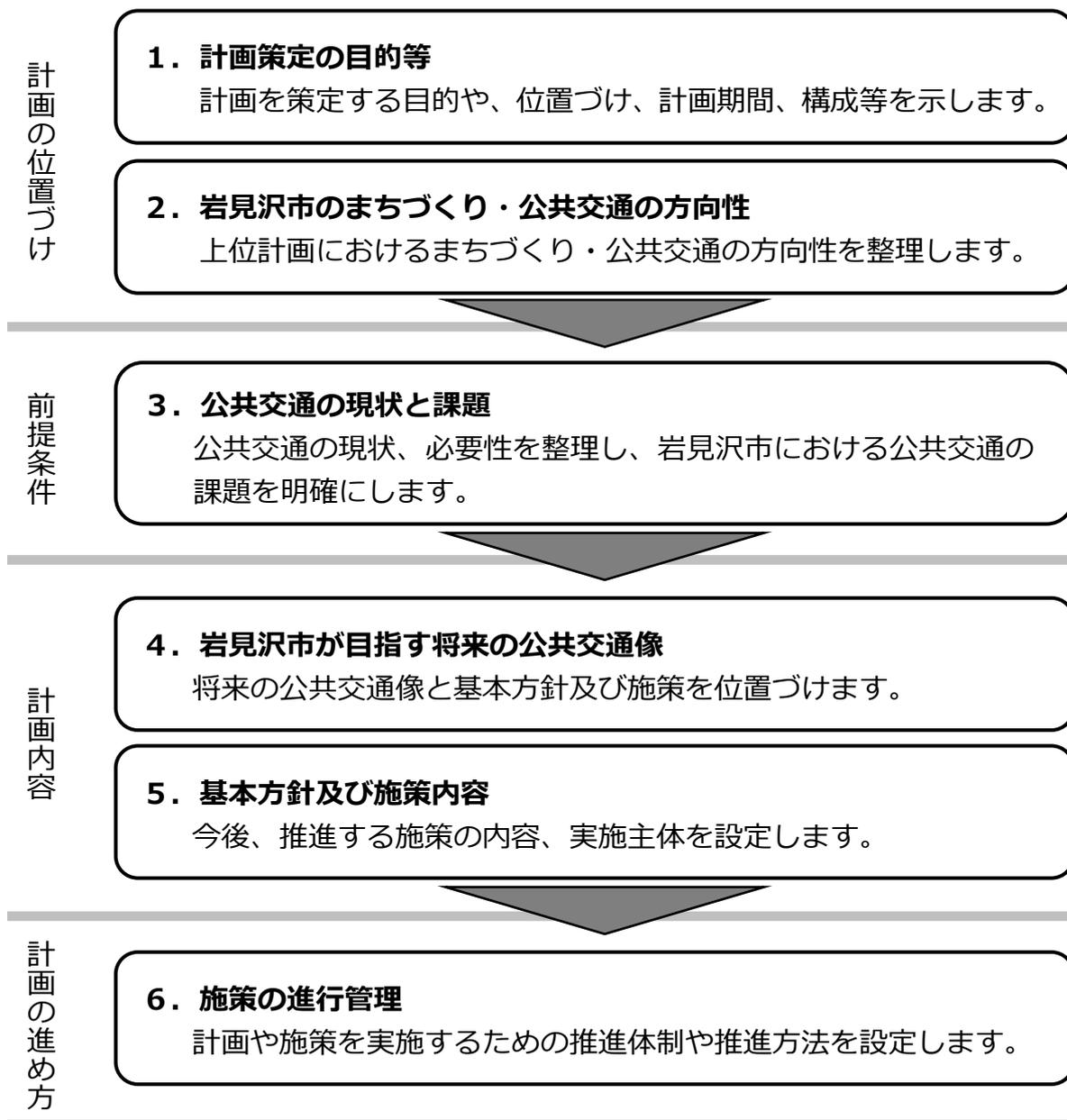


図 1-2 計画の構成

## 2 岩見沢市のまちづくり・公共交通の方向性

### 2.1 岩見沢市の現況

#### (1) 岩見沢市の人口

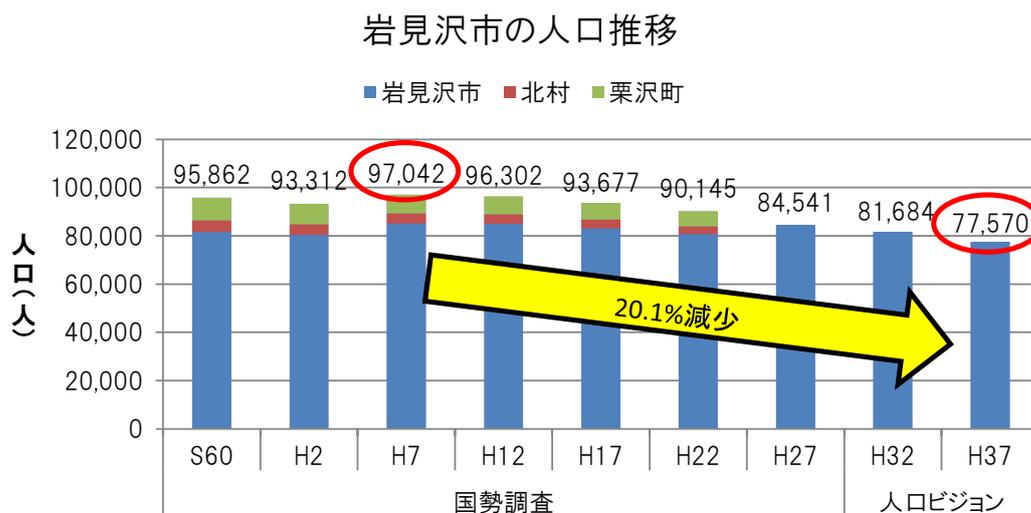
##### 1) 人口減少の進行

岩見沢市の人口は、平成7年にピークである約97,000人まで増加しましたが、その後は減少傾向となっており、平成27年までに約12,500人減少し、84,500人程度となっています。

(平成7年国勢調査：97,042人⇒平成27年国勢調査速報値：84,541人)

また、将来的にも人口は減少傾向となっており、ピーク時の平成7年と比較し、平成37年には約20,000人減少の77,500人程度になることが予想されています。

(平成7年国勢調査：97,042人⇒岩見沢市人口ビジョンの平成37年将来展望：77,570人) (20.1%の減少)



出典：国勢調査（平成27年は速報値）、平成32年以降は、「岩見沢市人口ビジョン」の将来展望に基づき作成

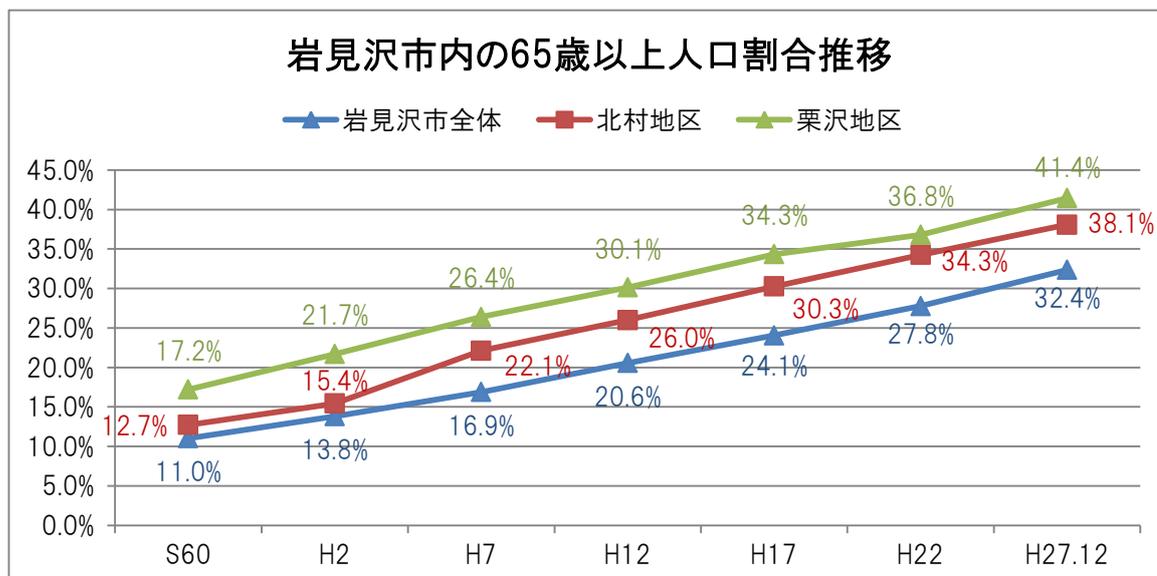
図 2-1 岩見沢市の人口推移

## 2) 高齢化の進行

岩見沢市における高齢者人口割合（65歳以上人口の割合）は、昭和60年以降、増加の一途を辿っています。

（昭和60年：11.0%⇒平成27年12月：32.4%）

特に、平成18年に岩見沢市と合併した北村地区と栗沢地区の高齢者人口割合は、平成17年以降共に30%を超えており、住民の約3人に1人は高齢者という状況です。



出典：国勢調査

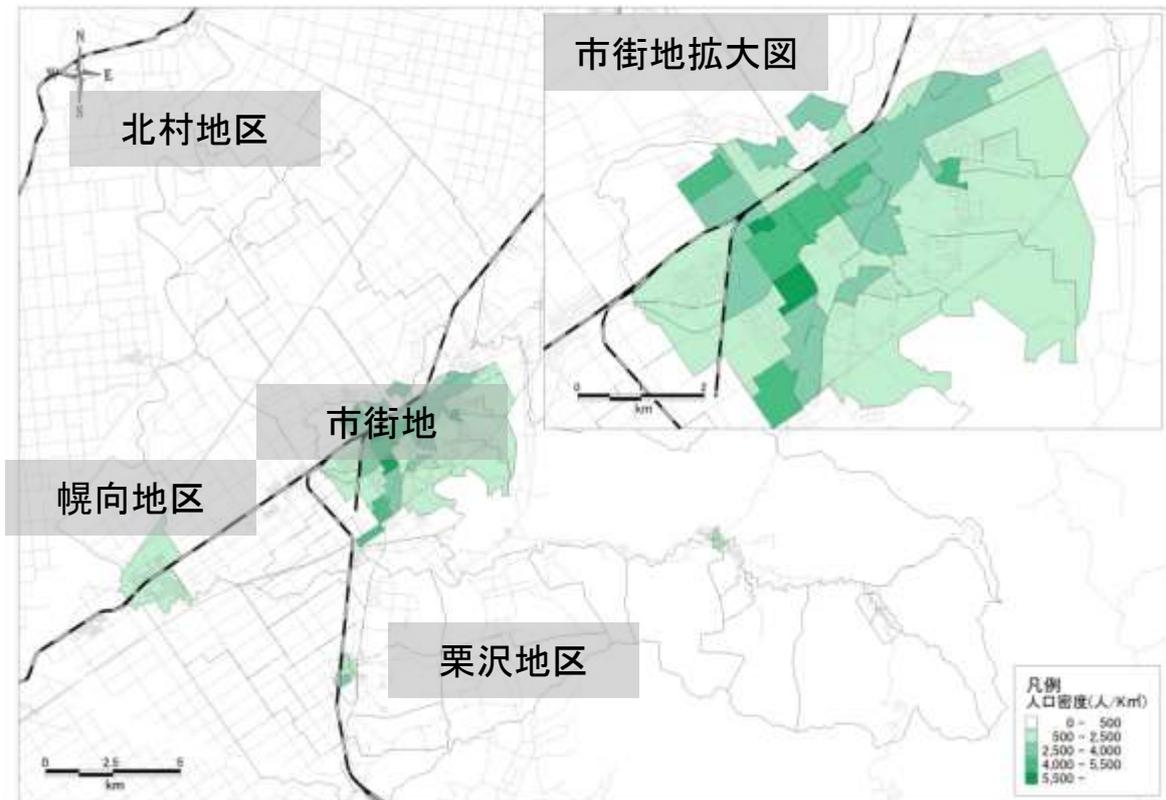
平成27年12月は住民基本台帳に基づき作成

図 2-2 岩見沢市の高齢化率推移

(2) 岩見沢市の人口分布

1) 人口密度の現況

岩見沢市の人口密度は、市街地、及び幌向地区で高くなっています。

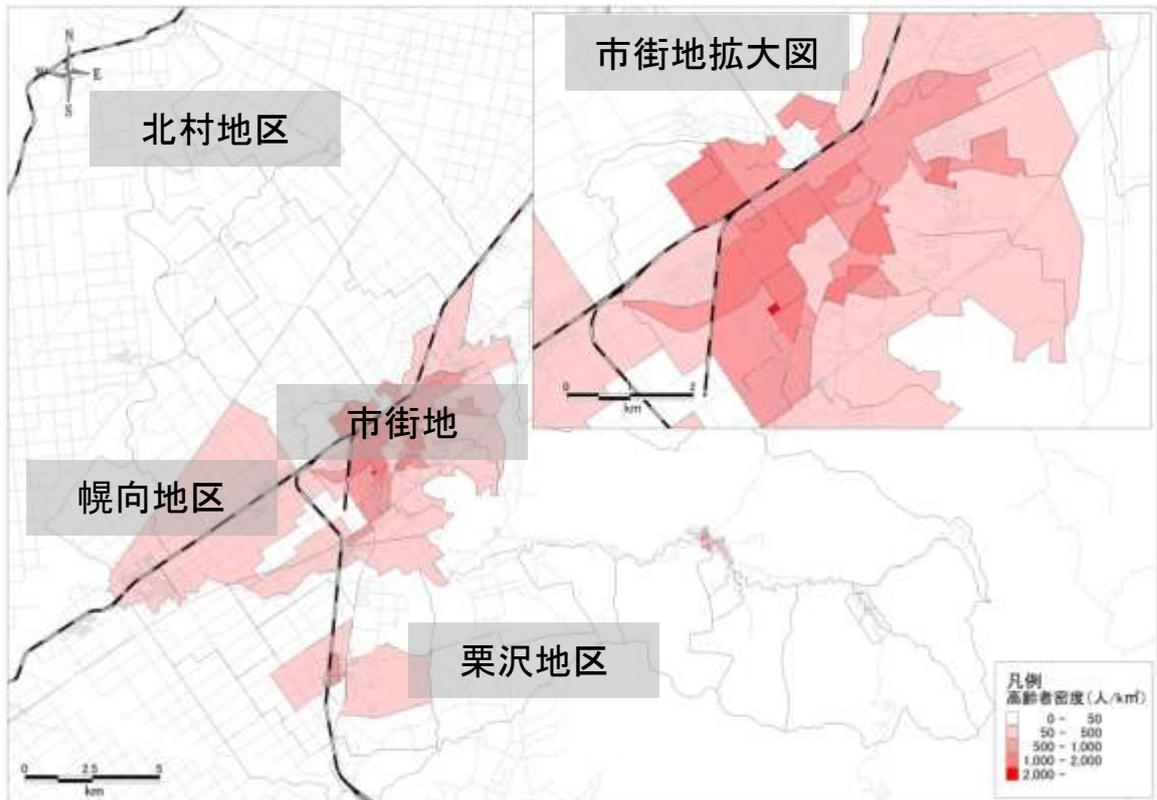


出典：H22 国勢調査

図 2-3 岩見沢市の人口密度

## 2) 高齢者人口密度の現況

岩見沢市の高齢者人口密度は、市街地、及び幌向地区、栗沢地区で高くなっています。

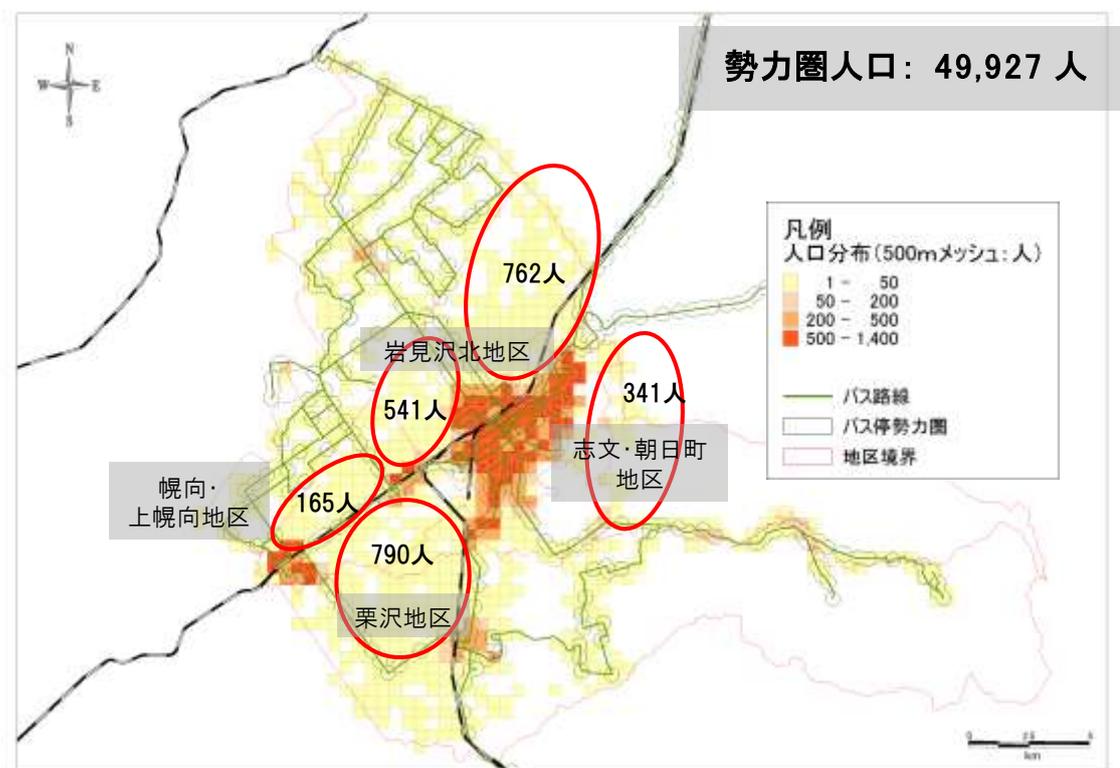


出典：H22 国勢調査

図 2-4 岩見沢市高齢者人口密度

### 3) バス停勢力圏<sup>1</sup>

岩見沢市内の公共交通網について、市街地の中心部においては充実していますが、郊外部においてはバス停勢力圏外となる地区の存在もみられます。



※赤丸内の数値は各地区内の人口

資料：H22 国勢調査

図 2-5 岩見沢市バス停勢力圏

#### <sup>1</sup> バス停勢力圏とは

自宅からバス停までの距離を無理なく歩ける範囲（300m※を設定）

※300mについて、一般的な人（歩行速度80m/分）の90%が抵抗感を感じない時間を3.5分としており、これを距離に換算すると、

「3.5（分）×80（m/分）=280（m）≒300（m）」となる。

出典：社団法人土木学会「バスサービスハンドブック」

### (3) 都市機能施設の分布

岩見沢市における施設の分布状況は、医療施設や商業施設をはじめとする生活関連施設が市街地に集積している様子が見られます。

一方で、郊外部においては、医療施設や商業施設が存在しない地域も見られるため、公共交通による都市機能施設へのアクセスを可能とする、交通弱者への支援が必要と考えられます。

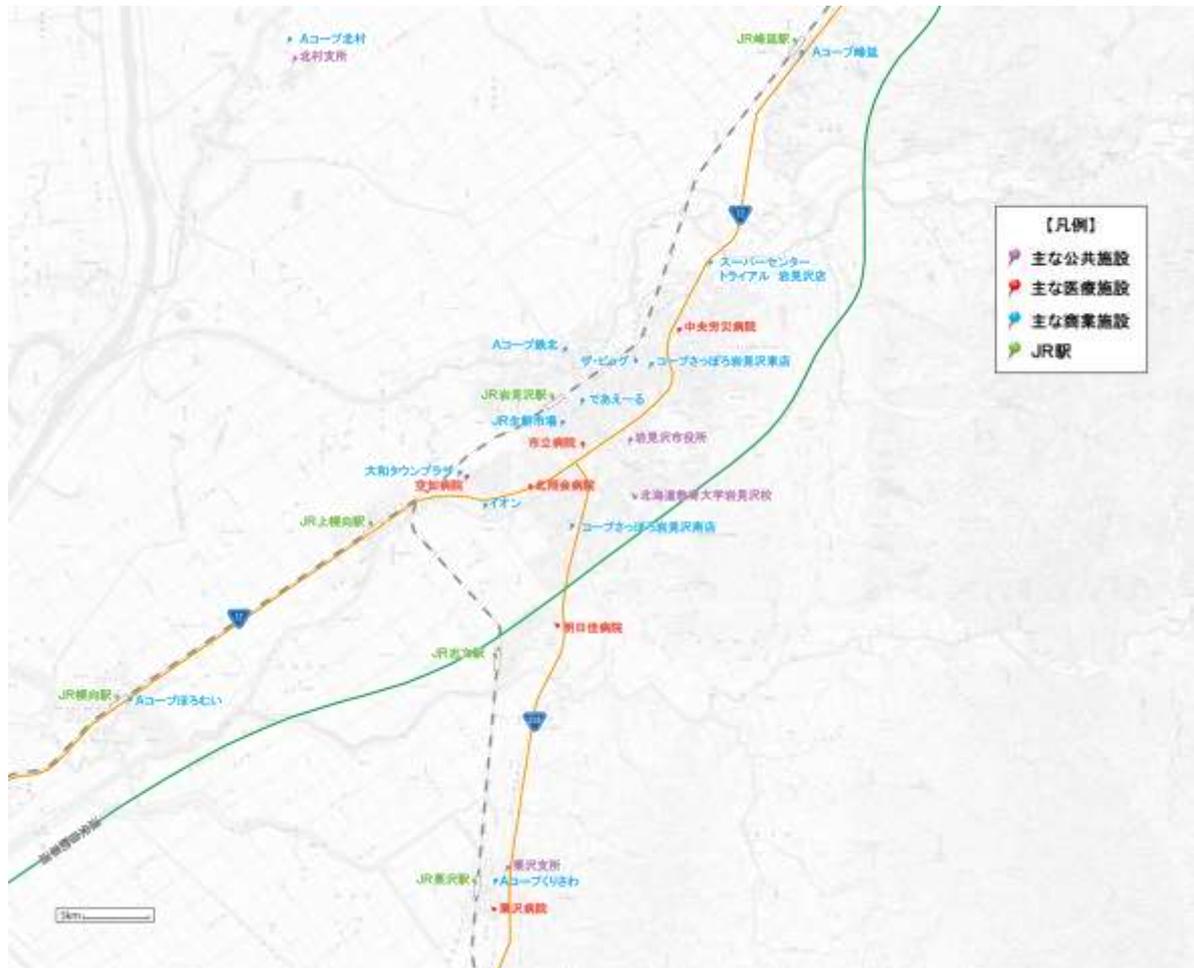
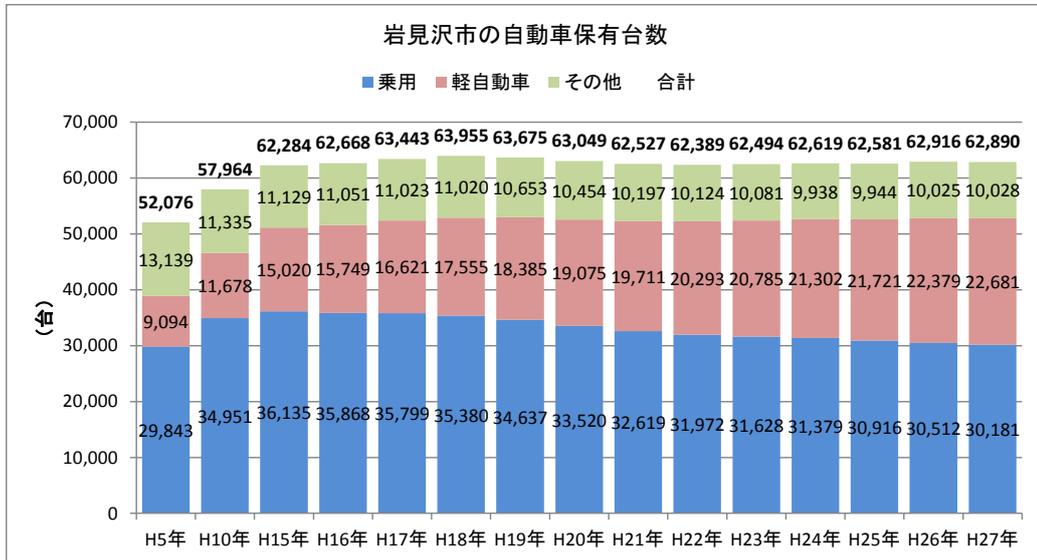


図 2-6 施設の分布状況

#### (4) 自動車保有台数の状況

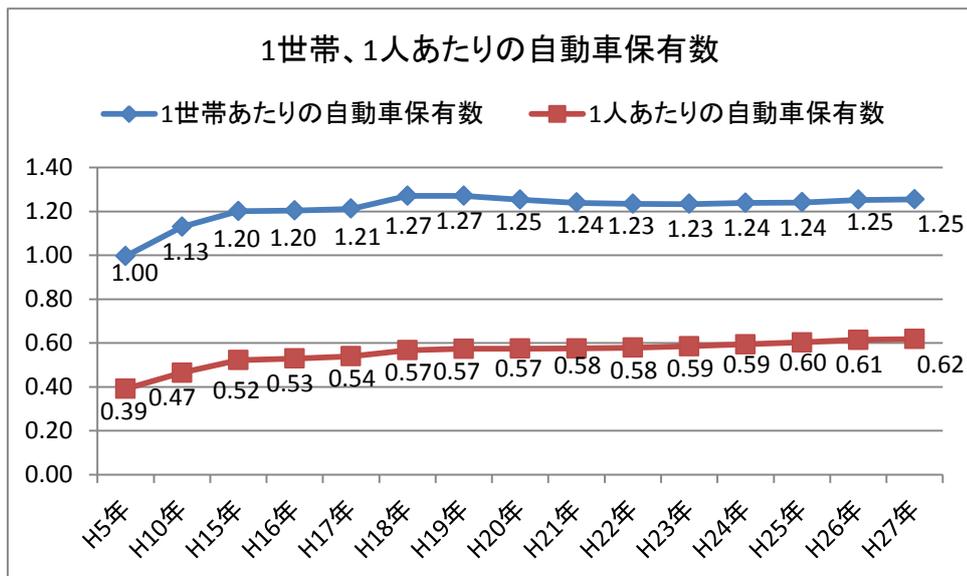
岩見沢市で北海道運輸局に登録されている自動車保有台数は、平成 15 年度以降ほぼ横ばいとなっています。内訳をみると、乗用車は減少傾向ですが、軽自動車は増加傾向にあります。



出典：北海道自動車統計

図 2-7 岩見沢市の自動車保有台数推移（各年3月末現在）

また、1世帯当たりの自動車保有数（乗用と軽自動車の合計）は、平成 20 年度以降横ばいで推移していますが、1人当たりの自動車保有数（乗用と軽自動車の合計）は、微増傾向にあります。



出典：北海道自動車統計

図 2-8 岩見沢市の1世帯、1人あたりの自動車保有数（各年3月末現在）

## 2.2 上位計画及び関連計画の概要

公共交通ネットワークに関連する計画として、新岩見沢市総合計画、岩見沢市人口ビジョン、岩見沢市総合戦略、岩見沢市まちなか活性化計画、岩見沢市中心市街地活性化基本計画、岩見沢市都市計画マスタープラン、岩見沢市観光振興ビジョンが挙げられます。

### (1) 新岩見沢市総合計画

『人・地域が輝く 緑と活力に満ちた文化都市』

岩見沢市は、豊かな自然環境と市民生活の調和した美しく住みよいまち、市民と行政が連携・協力して魅力や活力を創出してきたまちです。

私たちは、新たなまちづくりを進めるにあたり、受け継がれてきた共有の財産を大切に生かし、将来の世代に引き継ぐとともに、すべての市民が豊かで幸せに暮らせるまちを築くために、岩見沢市のめざすまちの姿を掲げます。

#### ■みんなで支え合う、人が輝くまち

市民一人ひとりが自立し生きがいを持って生き生きと活動し、市民と行政、企業などがまちづくりの主体となって協働する、みんなで支え合うまちをめざします。

#### ■資源や特性を生かし、地域が輝くまち

それぞれの地域で暮らす人たちの思いを大切にし、受け継がれてきた歴史を守り育てながら、地域の資源や特性を生かし高めていくまちをめざします。

#### ■豊かな緑を育み、自然と共生するまち

環境と調和した循環型の持続可能な地域づくりを進め、豊かな緑を生かし育み、自然と共生した魅力のある住みやすいまちをめざします。

#### ■空知の中心都市にふさわしい、活力に満ちたまち

空知の中心都市にふさわしい都市基盤を整え、地域産業・経済の活性化を進め、意欲あふれる人材の育成や交流を促進する、活力に満ちたまちをめざします。

#### ■誇りと愛着を育む、個性豊かな文化のまち

市民生活の質的向上を図り、安心して快適な暮らしの中で、まちへの誇りと愛着を育み、地域に根ざした個性豊かな文化を発信するまちをめざします。

## 安全・安心で快適に暮らせるまちづくり

### ○快適な市民生活の基盤整備

#### ・基本目標

広域交通網の充実を促進するとともに、地域の特性に合ったバスなど公共交通機関のネットワーク化を進め、利便性の高いまちづくりを進めます。

#### ・施策の方向

### ○市民生活の利便性向上

今後の公共交通機関のあり方について、地域の公共交通を担う民間事業者と共に検討を行い、互いに協力・補完し合いながら、地域の特性に合った交通手段や路線を確保するとともに、利便性の向上を図ります。

空知の中心都市として、広域行政や教育・文化、健康・福祉、医療などの機能を高めるため、国道や道道、地域間を結ぶ幹線道路の整備改修を促進し、JRや都市間バスなどの交通アクセスの充実、住居表示や公共サインの整備による市民生活の利便性向上を図るなど、都市基盤整備を進めます。

## (2) 岩見沢市人口ビジョン（平成27年度～平成72年度）

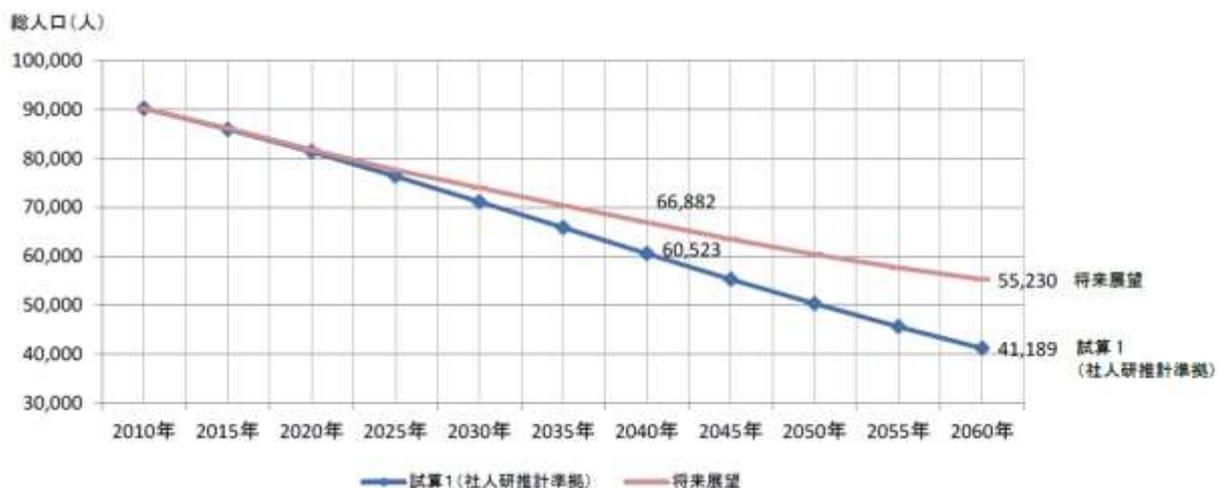
### ■目指すべき将来の方向

岩見沢市において、人口減少とそれに伴う地域経済の縮小を克服するため、「雇用」、「移住・定住」、「出産・子育て」及び「暮らし」の4つの観点から、岩見沢市が目指すべき将来の方向を定めます。

- (1) 若者や子育て世代の雇用の場を創出する
- (2) 岩見沢市での暮らしを選ぶ人を増やす
- (3) 安心して子どもを産み、育てることができる仕組み（出産・子育て）
- (4) 岩見沢市で暮らすことの魅力を高める（暮らし）

### ■人口の将来展望

岩見沢市における人口の長期的な見通し（将来展望）



「目指すべき将来の方向」を踏まえ、岩見沢市の人口の長期的な見通し(将来展望)を、以下のように設定します。

- 岩見沢市の合計特殊出生率は、市民アンケートの結果などに基づいて、現状の1.27から2030年（平成42年）に1.8、2040年（平成52年）に2.07（人口置換水準）を達成することを目指し、子ども・子育て施策を進めます。
- 社会増減は、移住者への支援制度の創設や、ICTや農業の強みを活かした雇用の創出や起業、地元企業の支援、子育て支援施策を中心とした岩見沢の住みやすさのPR強化、学生の地域定着への支援等により、特に子育て世代を中心とした若年層

の定住及び転入促進を図り、2020年に転出超過が2014年の2分の1になり、2040年以降社会増減が均衡する状態を目指します。

その結果、2040年に、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）推計準拠と比較して6,359人、また、2060年においては、14,041人の減少抑制効果が得られるものと見込みます。

### (3) 岩見沢市総合戦略（平成27年度～平成31年度）

#### ■ 岩見沢市のめざす未来

岩見沢市の持つ地域特性や優位性を見つめ直し、人口減少社会に的確に対応するとともに、市民の行政サービスに対する満足度を高め、子どもから高齢者の誰もが、健康で明るく生きがいを持ってくらせるまちづくり

#### ■ 岩見沢市総合戦略の基本方針

- 1 南空知の中心都市として、地域経済、健康・生活・文化環境の質的向上を図ることによって、岩見沢市で働き、いつまでもくらしたいというまちづくりを行う。
- 2 岩見沢市で結婚し、子どもを産み、育てたいというまちづくりを行う。

まちづくりに関わる岩見沢市の現状と課題として、次のことが挙げられます。

#### ○ 広域的なインフラの維持

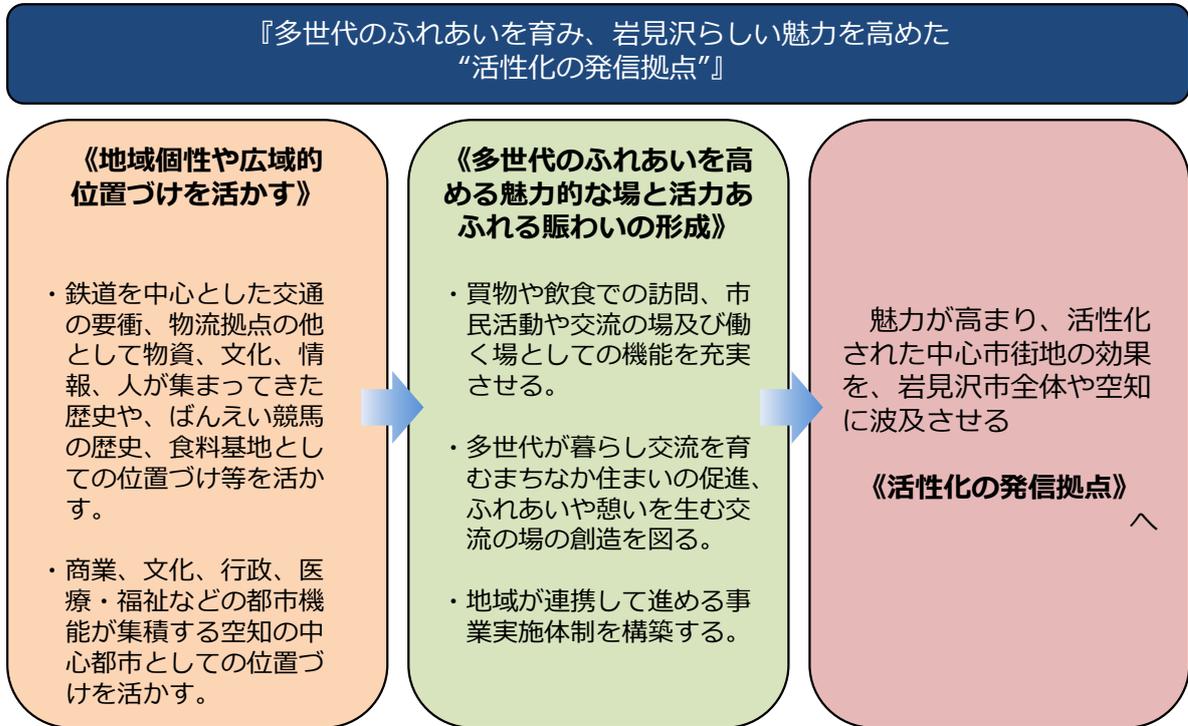
- ・市民アンケート調査によれば、現在の居住地に満足していない理由として公共交通機関の便が悪いとの回答が3割強。
- ・転出者へのアンケートによれば、公共交通の便が良くないと回答した人が3割強。
- ・地域公共交通、交通インフラ整備などのネットワークの強化、医療・健康サービスや福祉サービスの充実など、南空知における広域的な連携が必要。

岩見沢市総合戦略の基本目標として、「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する」ことを挙げ、その施策として「雪対策や交通の利便性を向上し、更に住みやすいまちづくりを行う」こととしています。

#### （施策目標）

- 市内線のバスの輸送人員数 1,151,570 人／年（2014 年度）  
⇒ 1,200,000 人／年（2019 年度）
- 「交通の便」の満足度（「とても良い」及び「良い」の割合）  
28.8%（現状値） ⇒50%超（2019 年度）
- ・生活交通ビジョンを踏まえ、利便性の高い公共交通網の整備に向けて必要な具体的な施策を、行政、交通事業者、市民の代表、学識経験者などで組織する協議会で検討します。また、協議会で検討した具体的な施策を計画として策定します。

- (4) 岩見沢市まちなか活性化計画（平成26年度～平成35年度）  
 岩見沢市中心市街地活性化基本計画（平成27年度～平成31年度）  
 『多世代のふれあいを育み、岩見沢らしい魅力を高めた  
 “活性化の発信拠点”をめざして』



○ふれあいと交流のある賑わいづくり

- ・ 多世代が集まり、交流できる場や機会の創出

子育て世代や若者、高齢者が集まり、創作・発表など多様な活動やイベント、買物、休息、飲食等の日常行為を通じて、若者から高齢者まで世代間の交流ができるような場や機会の創出を進めます。

- ・ 利用しやすい交通環境の充実

中心市街地へのアクセス性を高めるため、駐車場利用環境やバス交通機関の向上を図る取り組みを促進します。

○中心市街地活性化に向けたさまざまな取組みと一体的に推進する事業

- ・ 公共交通機関の利便性の増進、特定事業及び措置の推進

事業名、内容及び実施時期	実施主体	中心市街地の活性化を実現するための位置付け及び必要性
<p>【事業名】 バスアクセス向上検討事業</p> <p>【内容】 岩見沢市全体の公共交通のあり方を方向付ける「生活交通ビジョン」を策定する中で、バス利用による中心市街地へのアクセスを向上させる検討を行います。</p> <p>【実施時期】 平成 26 年度～</p>	<p>岩見沢市</p>	<p>【位置付け】 バスによる中心市街地のアクセスを向上させることで来街者を増やし、まちなかの賑わい創出を図ります。</p> <p>【必要性】 市民アンケートによるとバスが不便との結果が出ており、特に高校生や高齢者等の交通弱者にとって、公共交通機関による中心市街地へのアクセスを改善することが必要です。</p>

## (5) 岩見沢市都市計画マスタープラン

「みどりと人のつながりでつくる安全・健康・文化都市いわみざわ」

### ① 都市計画マスタープランについて

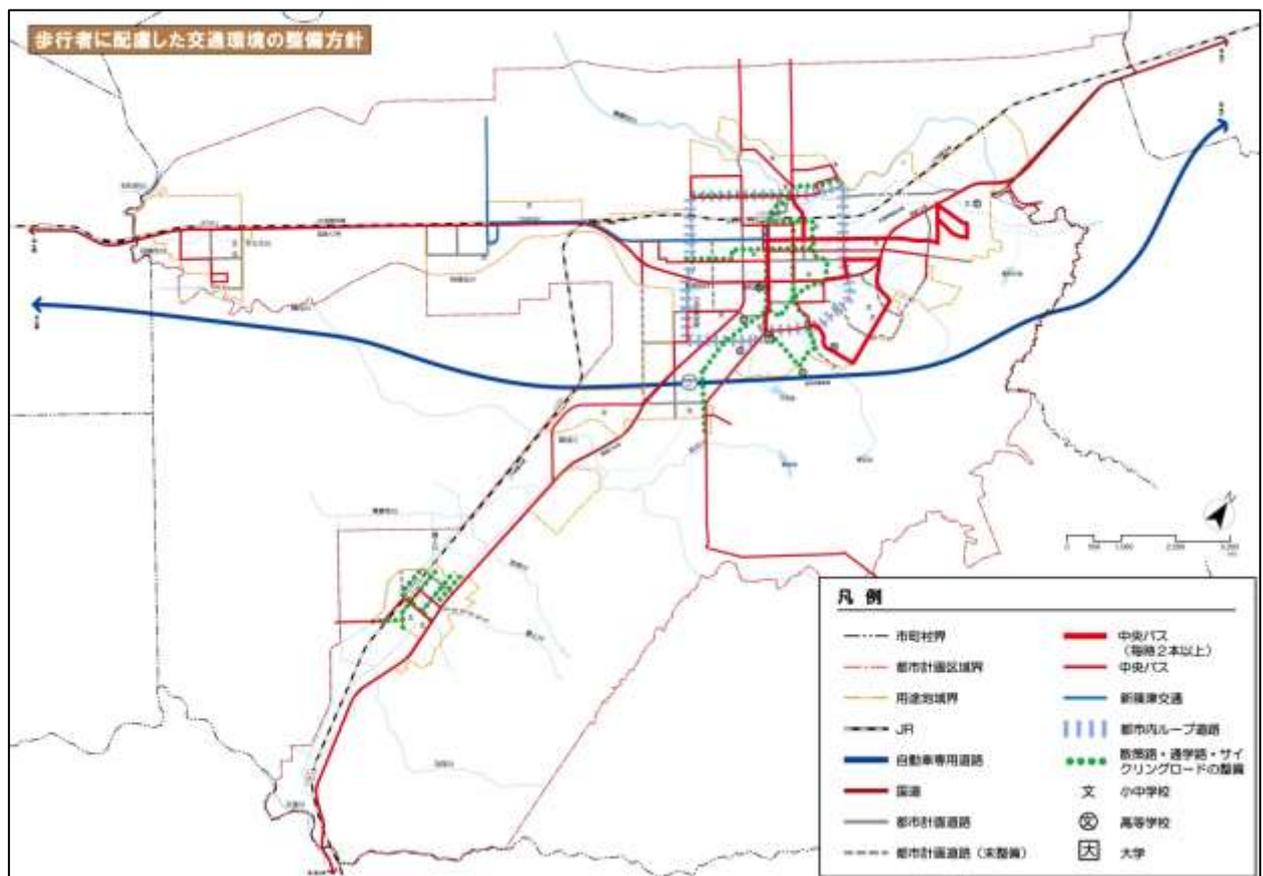
現行の都市計画マスタープランでは、交通環境の整備方針の一つとして「歩行者に配慮した交通環境の形成」を位置づけていますが、地域公共交通（バス交通）に関連する課題や方針、具体的施策については、次のように位置づけています。

#### 1) これまでの経緯・課題等 バス交通の現状と課題

- ・住宅市街地と学校や公共施設、大規模な公園などを結ぶ循環系路線がないため、利便性が低い
- ・便数の減少と乗降客数の減少が進む中でのバス路線の維持
- ・高齢社会に対応した低床バスの導入やバス停の利便性向上

#### 2) 方針 利用者の利便性を確保するバス交通の維持

- ・岩見沢ターミナルを中心とした放射状のバス路線の維持
- ・バス路線網の集約や循環系路線の設定、コミュニティバスの運行などについて、バス事業者などとの協議、検討
- ・バス停の利便性の向上に向けて、地域住民の協力の下での屋根やベンチの設置、乗降場所の除雪



### 3) 具体的施策

- ・バス路線網の再編成
- ・JR とバスの乗り継ぎの改良

#### ② 都市計画マスタープランの見直しについて

岩見沢市都市計画マスタープランは平成 18 年 3 月に策定（平成 23 年 5 月に部分見直し）しており、策定から 10 年が経過することから、現在見直しを進めています。

平成 28 年度の見直しの策定に向けては、現行の都市計画マスタープランの方針や具体的施策を踏まえながら、地域公共交通の再編と連携したコンパクトなまちづくりについて、必要な方針や施策を位置づける予定です。

## (6) 岩見沢市観光振興ビジョン

### 『ホッと笑顔のまち岩見沢』

岩見沢市では、特色・強みを活かして「新しい観光」に取り組み、市内の「たから」を観光客や市民が「みつける」ことから始め、最終的には観光客、観光にたずさわる方、全ての人が観光で「楽しむ」ことができるまちを目指します。

#### ■みつけるまち岩見沢

市内にある多くの「たから」を市民がみつけ、誇りを持つとともに、観光客もよさを見つけることができるまち

#### ■愛するまち岩見沢

市民がより岩見沢を愛し、市民同士がお互いに思いやりをもち、さらに、観光客にも愛してもらえる魅力的なまち

#### ■つながるまち岩見沢

「たから」同士がつながり価値が高まるとともに、事業者や観光関係者が連携し、つながるまち

#### ■楽しむまち岩見沢

観光客が楽しみ、受け入れる市民も楽しく観光に取り組むことができるまち

- ・観光客数の増加に加え、観光施設の認知数や訪問施設数の増加などのためには、岩見沢市にある、魅力ある観光資源である「たから」同士のつながり、連携も必要であり、観光資源へのアクセス性の向上なども求められます。

## (7) 関連計画の総括

これらの計画を総合的に勘案すると、市が目指すまちづくりの方向性として、まちづくりと公共交通が連携し、中心市街地活性化に資する交通体系への転換、さらには観光分野における資源のつながりを視野に入れた公共交通網の実現を目指すこととしています。

### 3 公共交通の現状と課題

#### 3.1 公共交通の概況

##### (1) 岩見沢市のバス路線

岩見沢市のバス路線は、下記のとおり 3 つの運行主体により 28 路線で構成されています。

表 3-1 中央バス、新篠津交通及び市営バス路線概要

運行主体	路線名等	特記事項
中央バス	①かえで団地線	市内線
	②日の出台線	市内線
	③大和線	市内線
	④鉄北線	市内線
	⑤幌向線	市内線
	⑥緑が丘・鉄北循環線	市内線
	⑦月形線	郊外線
	⑧北村線	郊外線
	⑨桜木循環線	市内線
	⑩万字線	郊外線
	⑪三笠線①	郊外線
	⑫三笠線②	
	⑬栄町線	市内線
	⑭岩見沢美唄線	郊外線
	⑮長岩線①（長沼）	郊外線
	⑯長岩線②（栗山）	郊外線
	⑰三川線	郊外線
	⑱夕張線	郊外線
	⑲志文団地線	市内線
新篠津交通	⑳北新線	郊外線
市営	㉑北斗線	無料
	㉒万字線	無料
	㉓砂浜線	無料
	㉔中央線	無料
	㉕豊正線	無料
	㉖東線	無料
	㉗東豊線	無料
	㉘幌達布線	無料

## (2) 各路線の現状・課題

### 1) 中央バス、新篠津交通

▼岩見沢市内を運行する路線バスは、岩見沢ターミナルを起終点としていることから、市内の移動は岩見沢ターミナルで乗り継ぎが必要となっています。

▼人口同規模の他自治体と比べて、路線バスの終発時間が早くなっています。

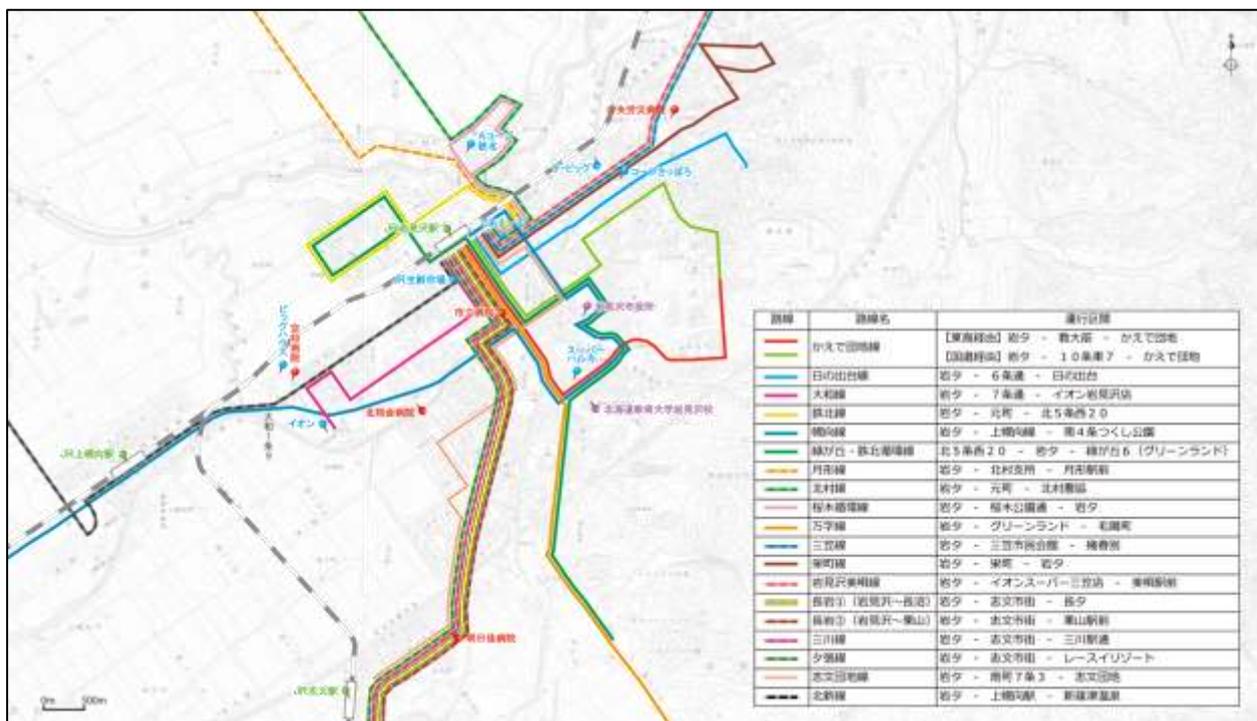


図 3-1 中央バス、新篠津交通バス路線

表 3-2 中央バス、新篠津交通バス路線概要

事業者	路線名	運行区間	運行便数	路線長
中央	かえで団地	岩見沢ターミナル-教大前-かえで団地	39 便/日	6.5 km
		岩見沢ターミナル-10条東7-かえで団地	26 便/日	4.9 km
	日の出台	岩見沢ターミナル-6条通-日の出台	55 便/日	4.1 km
	大和	岩見沢ターミナル-7条通-イオン岩見沢店	19 便/日	4.4 km
	鉄北	岩見沢ターミナル-元町-北5条西20	36 便/日	5.6 km
	幌向	岩見沢ターミナル-上幌向駅-南4条つくし公園	19 便/日	18.2 km
	緑が丘・鉄北循環	北5条西20-岩見沢ターミナル-緑が丘6(グリーンランド)	17 便/日	11.7 km
	月形	岩見沢ターミナル-北村支所-月形駅前	17 便/日	22.5 km
	北村	岩見沢ターミナル-元町-北村農協	7 便/日	12.3 km
	桜木循環	岩見沢ターミナル-桜木公園通-岩見沢ターミナル	3 便/日	4.6 km
	万字	岩見沢ターミナル-グリーンランド-毛陽町	15 便/日	19.9 km
	三笠①、三笠②	岩見沢ターミナル-三笠市民会館-幾春別	60 便/日	21.9 km
	柴町	岩見沢ターミナル-柴町-岩見沢ターミナル	60 便/日	10.1 km
	岩見沢美唄	岩見沢ターミナル-イオンスーパー三笠店-美唄駅前	20 便/日	28.5 km
	長岩線①	岩見沢ターミナル-長沼ターミナル	11 便/日	37.3 km
	長岩線②	岩見沢ターミナル-栗山駅前	18 便/日	20.0 km
	三川	岩見沢ターミナル-三川駅通	9 便/日	36.3 km
夕張	岩見沢ターミナル-レースリゾート	2 便/日	43.6 km	
志文団地	岩見沢ターミナル-南町7条3-志文団地	29 便/日	7.6 km	
新篠津交通	北新線	岩見沢ターミナル-上幌向駅-新篠津温泉	20 便/日	15.6 km

## 2) 市営バス路線

- ▼1日当たり3～6便程度の便数が運行していますが、買物のニーズが多い10時台の運行はありません。
- ▼住居が広範囲に点在していて、路線長が長くなっています。
- ▼一部路線で終発時間が早く、帰宅交通での利用で不便となっています。



図 3-2 市営バス 北斗線



図 3-3 市営バス 万字線

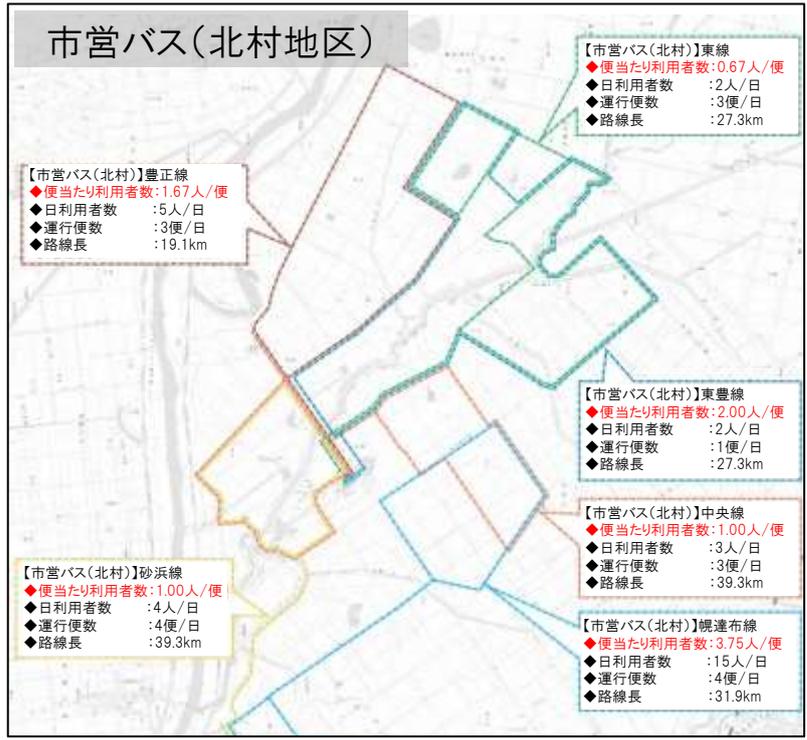


図 3-4 市営バス 北村地区

表 3-3 市営バス路線概要

事業者	路線名	運行区間	運行便数	運行距離
市営	北斗	市役所栗沢支所-3号一幌向駅前	6 便/日	11.8 km
	万字	市役所栗沢支所-美流渡-万字バス待合所	6 便/日	45.3 km
	砂浜	市役所北村支所-鶏飼商店-幌向駅北口	6 便/日	39.3/35.4/33.5 km
	中央	市役所北村支所-北村神社・赤川6会館-市役所北村支所	3 便/日	23.1 km
	豊正	市役所北村支所-豊正公民館-市役所北村支所	3 便/日	19.1 km
	東	市役所北村支所-学習館「はる」前・開拓橋-市役所北村支所	3 便/日	30.9 km
	東豊	市役所北村支所-開栄橋・開拓橋-市役所北村支所	3 便/日	27.3 km
	幌達布	市役所北村支所-旧協栄会館・赤川6会館-市役所北村支所	6 便/日	31.9/39.5 km

(3) 岩見沢市のバス交通に係る市負担額及び利用者の推移

岩見沢市のバス交通維持に係る市負担額は年々増加していて、平成 21 年から平成 26 年で 2 倍以上に増加しています。

(平成 21 年：16,171 千円 ⇒ 平成 26 年：40,104 千円)

岩見沢市内を運行する路線バス（中央バス）の利用者数は、年々減少していて、平成 17 年から平成 26 年で約 4 割減少しています。

(平成 17 年：約 317 万人 ⇒ 平成 26 年：約 192 万人)

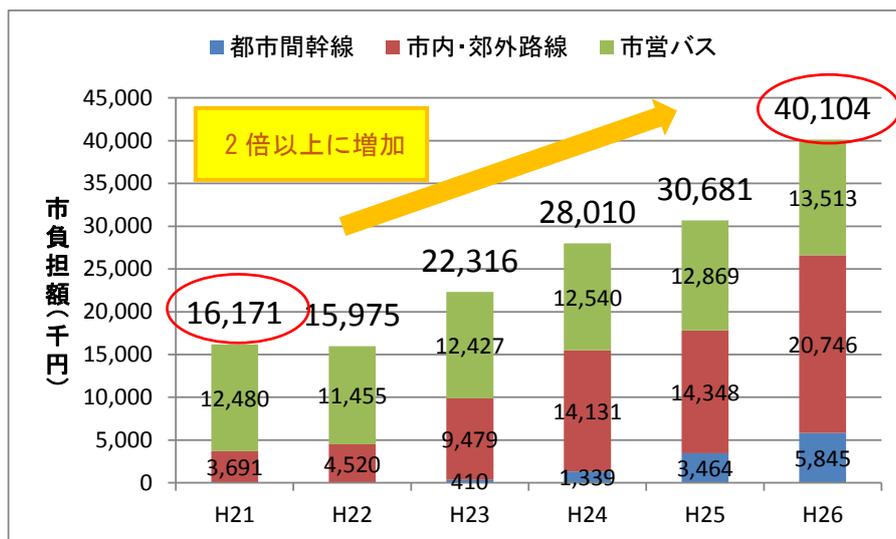
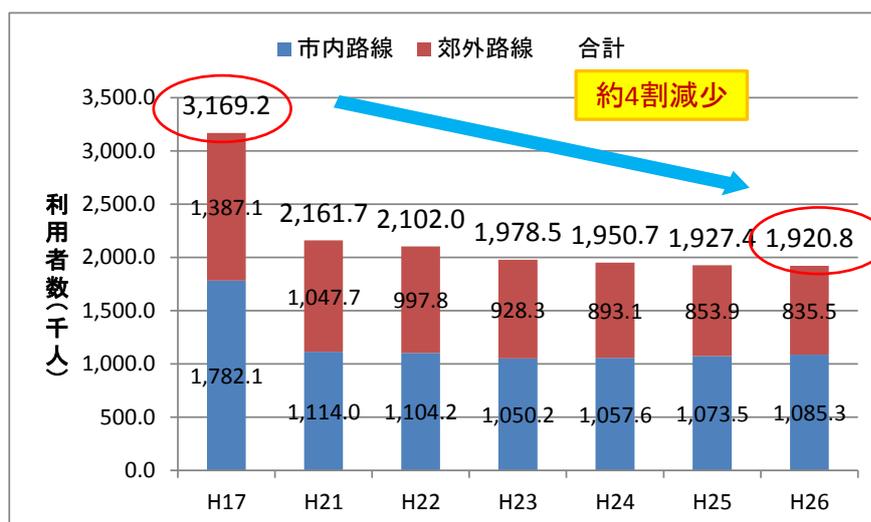


図 3-5 岩見沢市内を運行する路線バスに対する補助金等の市負担額推移



※平成 18 年度に中央バス路線の再編を実施

図 3-6 岩見沢市内を運行する路線バスの利用者数推移

## 3.2 各種調査の概要

### (1) 住民ニーズ把握調査

#### 1) 調査の目的

岩見沢市民を対象に地域公共交通に対する住民ニーズ把握アンケートを実施し、買物・通院時の交通行動の実態やバスの利用状況、岩見沢市民が求める公共交通に対するニーズを把握し、利便性が高く将来的に維持可能な公共交通体系の検討に資する基礎資料の収集を目的とします。

#### 2) 調査実施日

平成 26 年 7 月 10 日（木）～7 月 25 日（金）

#### 3) 調査対象

岩見沢市に居住する 15 歳以上の市民を対象

#### 4) 調査方法

郵送配付・郵送回収

配付数 : 18,240 票 回収数 : 3,773 票 (回収率 20.7%)

配付世帯数 : 10,000 世帯 回収世帯数 : 2,545 世帯 (回収率 25.5%)

#### 5) 調査結果概要

##### 【交通行動について】

- 市街地までの直通便数が少ない「幌向・上幌向地区」、「北村地区」では、「めったに利用しない」が 7 割以上を占めている。
- 比較的バス路線が充実している「岩見沢東地区」の他、バス路線が少ない「志文・朝日町地区」において、バス路線が困るとした回答が約 7 割となっている。
- 買い物及び通院時の交通手段は、「乗用車（運転）」が最も多くなっているが、「乗用車（同乗）」も多くなっており、市民の自動車依存が進行している。
- 買い物及び通院時の交通手段において、「路線バス」の回答が、買い物：約 3 割、通院：約 4 割となっている。

##### 【岩見沢市のバス交通に対する満足度について】

- 岩見沢市民が感じるバスサービスに対する満足度は、「運行便数」、「終発の運行時間帯」、「運行ルート」、「JR、バスとの乗り継ぎ」の不満が高くなっている。
- 導入して欲しいバスサービスは、「市内の循環バス」が約 7 割、「目的地までの直行便」が約 5 割となっている。

##### 【通勤・通学時の帰宅交通について】

- 「最終バスの運行時間帯」、「帰宅時のバスの運行頻度」について、約 4 割の方が帰宅手段の選択に影響を及ぼしている」と回答している。

## (2) バス利用実態調査

### 1) 調査の目的

岩見沢市生活交通ビジョンの策定に向けては、岩見沢市内を運行するバス路線の利用実態や交通課題等の現状を把握することが必要であり、岩見沢市内を運行する路線バスの利用者を対象にバス乗降調査を実施し、現状の利用状況を把握することを目的とします。

### 2) 調査実施日時

平成 26 年 9 月 17 日（水） 岩見沢市内を運行する路線バス始発から終発までの全便

※一部運行便については、後日再調査を実施

### 3) 調査対象

岩見沢市内を運行する路線バスの利用者を対象

※対象路線は次ページを参照

### 4) 調査方法

調査員が対象便に乗車し、利用者に対し、ヒアリング調査を実施

日乗車人数：5,578 人 （内アンケート回答者数：4,073 人）

### 5) 調査結果概要

■岩見沢市におけるバス利用者数は、午前 7～8 時台、及び夕方の 16 時台が多くなっている。

■路線バスの利用者の目的は、「通勤」や「通学」の割合が多く、次いで「その他私用（「買い物」や「通院」含む）」も多くなっている。

■乗継状況は、「徒歩・自転車」の回答が多くなっているが、「JR」や「バス」への乗継も見られる。

■路線バス利用者の移動は、岩見沢ターミナルが基点となっており、岩見沢西側に存在するイオンなどの商業施設へアクセスしている様子も見受けられる。

■JR 岩見沢駅に隣接している「岩見沢ターミナル」の他に、「4 条西 2 丁目（であえー前）」、「市立病院前」などの中心市街地内での乗降が多くなっている。

■その他、住居系地域である「日の出」や「かえで団地」も多くなっている。

■時間帯別の利用者数と便数を比較しますと、需要と供給のミスマッチが生じている路線が見られる。

⇒かえで団地線（東高経由）、かえで団地線（国道経由）、日の出線、緑が丘・鉄北循環線、栄町線など

■他自治体と比較して、終発時刻が早い路線が多く見られる。

⇒大和線（17：10 発）、鉄北線（16：01 発）、市営万字線（15：15 発）など

表 3-4 バス利用実態調査対象路線一覧

運行主体	路線名等	特記事項
中央バス	①かえで団地線	市内線
	②日の出台線	市内線
	③大和線	市内線
	④鉄北線	市内線
	⑤幌向線	市内線
	⑥緑が丘・鉄北循環線	市内線
	⑦月形線	郊外線
	⑧北村線	郊外線
	⑨桜木循環線	市内線
	⑩万字線	郊外線
	⑪三笠線①	郊外線
	⑫三笠線②	
	⑬栄町線	市内線
	⑭岩見沢美唄線	郊外線
	⑮長岩線①（長沼）	郊外線
	⑯長岩線②（栗山）	郊外線
	⑰三川線	郊外線
	⑱夕張線	郊外線
	⑲志文団地線	市内線
新篠津交通	⑳北新線	郊外線
市営	㉑北斗線	無料
	㉒万字線	無料
	㉓砂浜線	無料
	㉔中央線	無料
	㉕豊正線	無料
	㉖東線	無料
	㉗東豊線	無料
	㉘幌達布線	無料

### (3) パーソントリップ調査<sup>2</sup>

#### 1) 調査の目的

パーソントリップ調査を行うことにより複雑で多様な交通実態を把握でき、円滑な都市機能を確保するための検討や、総合的な将来の交通計画の策定に資する資料の収集を目的とします。

#### 2) 調査実施日

平成26年7月16日(水)

#### 3) 調査対象

岩見沢市に居住する15歳以上の市民を対象

#### 4) 調査方法

郵送配付・回収

配布数：18,240票 回収数：3,773票（有効回答数<sup>3</sup>：2,018票）

#### 5) 調査結果概要

- 総トリップ数4,467トリップのうち、94.8%は岩見沢市内の移動である。
- 年齢階層別に平均移動回数及び外出率をみると、年代が高くなるにつれ、外出率が低くなる傾向にある。
- 岩見沢市民の外出行動は、職場（事務所・会社）や病院、商業施設への移動が多くなっており、岩見沢東・西地区に関連する移動が多くなっている。
- 市民全体の時間帯別の移動をみると、7～8時台、17時台～18時台がピークとなっている。一方で、帰宅目的の移動等においては、23時前後までトリップがみられる。
- 地区間のトリップは、岩見沢西地区を中心に、東地区、北地区、幌向・上幌向地区間の移動が比較的多くなっている。
- 年代別に移動手段をみると、年齢が高くなるにつれ、送迎やバスでの移動が多くなる傾向にある。

---

#### <sup>2</sup> パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査とは、交通の主体である『人（パーソン）の動き（トリップ※）』の把握を目的としており、『どのような人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に移動したか』について、調査日の1日の全ての移動を把握する調査

#### ※トリップとは

人がある目的をもって移動を開始し、その移動の目的が達成され移動を終了するまでを「1トリップ」としてカウント

#### <sup>3</sup> 有効回答数とは

有効トリップを回答した回答者数をカウントしたもの

#### (4) 岩見沢市乗合タクシー実証運行

##### 1) 実証運行の目的

岩見沢市における交通空白地域改善のため、岩見沢市に存在する交通空白地域のうち、「大願町」、「峰延町」、「北村大願」、「北村中小屋」を対象に、予約に応じて運行するデマンド型交通の実証運行を実施し、今後、岩見沢市に存在する交通空白地域へのエリア拡大の可能性を検討することを目的とします。

##### 2) 実証運行期間

平成27年11月24日(火)～平成28年1月25日(月)

※月曜日～土曜日運行

(日曜、祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は運行休止)

##### 3) 実証運行の利用実態把握調査の対象

「大願町」、「峰延町」、「北村大願」、「北村中小屋」に居住する方を対象

##### 4) 実証運行の利用実態把握調査の方法

乗合タクシーの全利用者を対象に運転手より、乗車時にアンケート票を配付し、降車時に回収

総利用者数：185人、実利用者数：29人

## 5) 周知活動実績

岩見沢市乗合タクシー実証運行に向け、以下の周知活動を実施

**表 3-5 岩見沢市乗合タクシー実証運行に向けた周知活動**

実施日時	周知活動項目	対象	備考
11/6 (金)	パンフレット配布	大願町・峰延町の全世帯	120 通
11/11 (水)	自治会への説明会	大願町・峰延町の自治会	33 名の参加
11/13 (金)	パンフレット配布	北村大願・中小屋の全世帯	106 通
11/17 (火)	自治会への説明会	北村大願・中小屋の自治会	20 名の参加
11/20 (金) ~	市ホームページに掲載	全市民	
11/21 (土)	戸別訪問	対象地域の高齢者世帯 ※民生委員からの情報提供	39 世帯中 26 世帯に説明 内、9 世帯に利用意向有
11/21 (土)	新聞報道	全市民	プレス空知
11/25 (水)	新聞報道	全市民	道新 (朝刊空知面)
11/28 (土)	パンフレット配布	JR 峰延駅の利用者	対象地域からの利用無 ※まちなかパンフレット を配布
12/1 (火) ~	広報いわみざわに記事掲載	全市民	

## 6) 周知パンフレット

～まちなかまで出かけるための新しい公共交通の試験運行を行います～

# 乗合タクシーのご案内

## (デマンド型)

 **岩見沢市**

岩見沢市では、高齢化の進行などで、ご家族に自家用車で送迎してもらったり、駅やバス停までの距離が遠いために、日頃の通院や買い物などに支障がある方が多くいらっしゃいます。市ではこの課題に対応するため、平成27年11月24日（火）から、実験的に期間・区域限定で予約制の乗合タクシー（デマンド型）の運行を始めることにしました。

このパンフレットをお読みいただき、ぜひご利用ください。

**乗合タクシー（デマンド型）とは？** …デマンドとは「要求に応じて」の意味です。

今回、新しく運行する予約制の乗合タクシー（デマンド型）は、バスとタクシーの中間的な役割の乗り物で、次のような特徴があります。

- 「ご自宅」から「まちなか」までの間を送迎します！！
- お一人様1回当たり「**300円**」で利用できます！！  
※未就学児童は無料です。（保護者同伴に限る）

**運行期間**

平成27年11月24日（火）～平成28年1月25日（月）  
※月曜日～土曜日運行（日曜、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運行しません）  
※平成27年11月20日（金）から予約受付を開始します。

**ご利用例**



ご自宅から乗り合っ  
お帰りはご自宅まで

買い物  
Supermarket

病院

図 3-7 周知用パンフレット（P1）

## 利用方法 前日までの予約制 ※当日の予約はできません

予約はとても簡単です。安心してお電話ください。

電話予約で伝えること

① 予約電話番号に電話をします。

岩見沢小型ハイヤー（株）  
☎0126-22-4500

② 「乗合タクシーをお願いします」と伝えます。

③ 「お名前」と「ご住所」を伝えます。

④ 利用希望日を伝えます。

ご利用日前日の17:00まで予約ができます。  
※利用当日の予約は受け付けられません。

⑤ 利用したい便を伝えます。

帰りも利用する場合は、あわせてお知らせください。

⑥ 利用する停留所・ご利用人数を伝えます。

降りる停留所をお知らせください。  
帰りの便も予約する場合は、乗り込み場所をお知らせください。

⑦ 送迎時刻が伝えられます。

ご利用日前日の18:00頃に、お迎えに向かうタクシー会社から、ご自宅または停留所の送迎時刻をお知らせします。  
同じ便でも前後の予約の状況によって時間が変わります。ご注意ください。

⑧ キャンセルや変更をする場合

もし予定が変更となり、キャンセルや予約変更などをする場合は、予約電話番号（岩見沢小型ハイヤー（株））にできるだけ早くご連絡ください。当日になってからの予約の変更はできませんが、キャンセルの場合は当日でもご連絡ください。

⑨ 送迎時間までにご自宅の前・停留所にお越しください。

到着時刻が多少前後する場合がありますので、5分前にはご自宅の前・停留所までお越しください。車両の到着が10分程度遅れる場合もありますが、ご容赦ください。  
※出発時刻から5分程度経過してもお見えにならない場合、出発する場合があります。

お問い合わせ

■ 運行の仕組みなどについて

岩見沢市役所 企画財政部 企画室  
0126-23-4111（内線412）

■ 予約について

予約電話番号（岩見沢小型ハイヤー（株））  
0126-22-4500



図 3-8 周知用パンフレット（P2）

# 乗合タクシー（デマンド型）に関する

# Q&A

**Q1** 予約するにはどうすればいいですか？

**A1** 前日の8：00～17：00までに予約電話番号（0126-22-4500）にお電話で予約をしてください。  
 その際、「名前」、「住所」、「乗車日」、「乗車する便」、「停留所」、「乗車人数（大人・子ども）」をお伝えください。  
 また、帰りもご利用の場合は、行きの予約時に合わせてご予約いただけると便利です。

**Q2** どのような車が迎えに来ますか？

**A2** 4人乗りのセダン型のタクシーで運行します。日の出交通、岩見沢小型ハイヤー、岩幌交通のいずれかのタクシーがお迎えにまいります。一目でわかるように「岩見沢市乗合タクシー」と表示してあります。乗車の際は、運転手にお名前をお伝えください。



**Q3** いつ運行していますか？

**A3** 運行日は、月曜日～土曜日です。日曜、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運行しておりません。



**Q4** 運行時間は決まっていますか？

**A4** 運行時間は、「まちなかへ出かける場合」と「ご自宅へ帰る場合」で以下のとおり、決まっています。

→ 出かけるとき			→ 帰るとき		
便	ご自宅出発時刻	まちなか到着時刻	便	まちなか出発時刻	ご自宅到着時刻
1便	7：30～8：00頃	8：10～8：20頃	4便	11：00～11：10頃	11：20～11：50頃
2便	9：10～9：40頃	9：50～10：00頃	5便	14：40～14：50頃	15：00～15：30頃
3便	12：30～13：00頃	13：10～13：20頃	6便	16：30～16：40頃	16：50～17：20頃

「まちなかへ出かける場合」は、まちなか到着時刻に間に合うように、ご自宅までお迎えにまいります。また、「ご自宅へ帰る場合」は、まちなかの停留所に、まちなか出発時刻頃に、お迎えにまいります。  
 ※ご利用にあたっては、ご利用日の前日18：00頃に、お迎えに向かうタクシー会社から、お迎えの時刻をご連絡いたします。  
 ※相乗りでのご利用となる場合があります。到着・出発時刻が多少前後することがありますので、ご容赦ください。  
 ※出発時刻から5分程度が経過してもお見えにならない場合、出発する場合があります。時間には余裕を持ってご利用ください。

**Q5** どこで乗れますか？また、どこで降りられますか？

**A5** ご予約いただいた方の「ご自宅」と「まちなかの停留所」で乗降できます。まちなか内の移動や、ご自宅付近の移動にはご利用できません。

**Q6** 急用の時には利用できますか？

**A6** 乗合タクシーのご利用には、前日の17：00までに予約が必要です。急用の時は、一般のタクシーをご利用いただくよう、お願いいたします。

図 3-9 周知用パンフレット（P3）

### 利用対象地区（居住地）



### まちなかの乗降地点（停留所）

駅	JR岩見沢駅
病院	中央労災病院 市立病院
商業施設	コープさっぽろ岩見沢東店 であえーる（4西3） JR生鮮市場

▽出かけるとき

便	ご自宅出発時刻	まちなか到着時刻
1便	7:30~8:00頃	8:10~8:20頃
2便	9:10~9:40頃	9:50~10:00頃
3便	12:30~13:00頃	13:10~13:20頃

▽帰るとき

便	まちなか出発時刻	ご自宅到着時刻
4便	11:00~11:10頃	11:20~11:50頃
5便	14:40~14:50頃	15:00~15:30頃
6便	16:30~16:40頃	16:50~17:20頃

図 3-10 周知用パンフレット（P4）

## 7) 実証運行及び利用実態把握調査の結果概要

### ■利用実態に即した運行時間帯の再設定

- ・実利用者数は、185人（3.9人/日）であった
- ・2便（自宅発9：10）を利用し、5便（まちなか発14：40）で帰宅する方が多い
- ・4便（まちなか発11：00）は利用が少ない

### ■地域ニーズを考慮した乗降可能場所の見直し

- ・乗降場所は「であえーる」が最も多く、次いで「市立病院」、「JR岩見沢駅」である
- ・住民説明会において、「JR峰延駅」での乗降を望む声もあった

### ■運賃の見直し

- ・約7割の回答者が、運賃は「安い」と感じている
- ・妥当な運賃は「500円」が最も多い

⇒本格運行に向け、上記について見直しを行う必要があるが、乗合タクシーを運行させることにより、外出機会の増加や自動車（送迎）からの転換がみられた

⇒本格運行した場合、回答者の97%が「利用する」と回答していることから、継続して乗合タクシーの導入を検討

(5) 中央バス路線「栄町線」における最終時間帯繰り下げ実証実験

1) 実証実験の目的

岩見沢市民における公共交通の利便性向上のため、市内を運行する路線バスの問題点の解決、市民ニーズに即したバスサービス水準の検討に向け、中央バス路線「栄町線」における最終時間帯の繰り下げの実証実験を実施し、今後、岩見沢市内を運行する他バス路線における最終バス時間繰り下げの可能性を検討することを目的とします。

2) 実証実験期間

平成28年1月8日(金)～2月26日(金) 計8回

※毎週金曜日のみ運行

3) 実証実験の利用実態把握調査の対象

中央バス路線「栄町線」の利用者を対象

4) 実証実験の利用実態把握調査の方法

調査員が実証実験の車両に乗車し、利用者を対象にヒアリング調査を実施

総利用者数：61人

5) 周知活動実績

中央バス路線「栄町線」における最終時間帯繰り下げ実証実験に向け、以下の周知活動を実施

**表 3-6 中央バス路線「栄町線」における最終時間帯繰り下げ実証実験に向けた周知活動**

実施日時	周知活動項目	対象	備考
1/1 (金)	新聞報道	全市民	プレス空知
1/4 (月) ~	パンフレット回覧	沿線町会住民	利根別地区協 (4 町会) 東地区協 (7 町会) 新東地区協 (7 町会)
1/4 (月) ~	広報いわみざわに 記事掲載	全市民	
1/6 (水)	新聞報道	全市民	道新 (朝刊空知面)
1/6 (水) ~8 (金)	パンフレット配布	中央バス岩見沢ターミナル 利用者	600 人
1/8 (金) ~	市ホームページに 掲載	全市民	
1/13 (水) ~15 (金)	パンフレット配布	JR 岩見沢駅利用者	400 人
実証実験実施日 ※毎週金曜日	パンフレット配布	中央バス「栄町線」21:30 (岩夕発) の利用者を対象	61 人



## 7) 周知活動写真



図 3-12 周知活動風景①



図 3-13 周知活動風景②

## 8) 調査結果概要

### ■ 利用ニーズに応じた運行内容の見直し

- ・ 総利用者数は61人（便当たり利用者数：7.6人/便）であった
- ・ 利用が多い区間は、中心市街地内～団地区間であった
- ・ 増発便に限り、運賃を増額させた場合、全体の3割程度が利用すると回答している

### ■ 継続実施を望む要望

- ・ 「タクシー」や「自家用車（送迎）」からの転換が多い
- ・ 運行を「継続して欲しい」や「他の曜日も運行して欲しい」とした継続を希望する声がある
- ・ 周知活動中に「他の路線にも拡大して欲しい」との声もある

## 9) 今後の課題

### ■ 運行曜日及び適切な運行車両等の検討

- ・ 本実証運行では、「自家用車（送迎）」及び「タクシー」からの転換は見られたが、「自家用車（運転）」からの転換は見られなかった
- ・ 本実証運行では 7.6 人/便の利用者であった
- ・ 一方で、最大利用者人数は、11 人/便であった

⇒「自家用車（運転）」からの転換が見られなかった理由として、本実証運行は、金曜日のみの運行であったことから、常時、運行時間帯の遅いバスを利用できる環境になかったことが挙げられる

⇒常時、運行時間帯の遅いバスを利用できる環境にある場合、「自家用車（運転）」から「路線バス」の利用に転換すると推察される

⇒このため、他の曜日についても運行を行うことを継続的に検討する

⇒また他路線でも、増発便の要望があることから、導入する路線についても継続的に検討を行う

⇒持続可能な運行を行うため、ワゴン車両などの運行車両、運行主体、運賃等について継続的に検討を行う

## (6) まちなか交流拠点創出プロジェクト

### 1) 活動目的

岩見沢市における中心市街地の活性化に資するとともに、バス待ち環境の快適性向上などによる利用促進、高齢者の外出機会の増加や、学生と高齢者など多世代の交流機会の増加のため、中心市街地における「まちなか交流拠点の創出」に関する実証実験を実施し、今後、岩見沢市における継続的な活動となり得る可能性の検討を目的とします。

また、本実験では、岩見沢市におけるバス遅延情報のリアルタイムな情報提供を行うため、バスロケーションサービスの実証実験も併せて実施しました。

### 2) 実施活動

#### ■まちなか公開講座

実施主体：北海道教育大学岩見沢校 アートマネジメント音楽研究室  
スポーツマーケティング研究室

#### ■コミュニティカフェ

実施主体：北海道大学 交通インテリジェンス研究室

#### ■バスロケーションサービス

実施主体：(株)H B A、日本データサービス(株) (協業によるもの)  
支援主体：北海道大学 交通インテリジェンス研究室

### 3) 活動実施期間

#### ■まちなか公開講座

平成27年12月 7日(月)、21日(月)  
平成28年 1月18日(月)、25日(月)

#### ■コミュニティカフェ

平成27年12月 8日(火)～20日(日)

#### ■バスロケーションサービス

平成27年12月 8日(火)～20日(日)

### 4) 活動場所

であえーる岩見沢 2階 ひなた広場  
岩見沢市4条西3丁目1番地

5) 周知活動実績

まちなか交流拠点創出プロジェクトの開催に向け、以下の周知活動を実施

表 3-7 まちなか交流拠点創出プロジェクト開催に向けた周知活動

実施日時	周知活動項目	対象	備考
11/21 (土)	戸別訪問	対象地域の高齢者世帯 ※民生委員からの情報提供	39世帯中26世帯に説明
11/25 (水) ~1/25 (月)	であえるでのパンフレット配架・配布	であえる利用者	
12/1 (火) ~	広報いわみざわに記事掲載	全市民	
12/3 (木)	市ホームページに掲載	全市民	
12/4 (金)	新聞報道	全市民	道新(朝刊空知面) まちなか公開講座 コミュニティカフェ
12/5 (土)	新聞報道	全市民	プレス空知 まちなか公開講座 コミュニティカフェ
12/9 (水)	新聞報道	全市民	プレス空知 コミュニティカフェ
12/11 (金)	新聞報道	全市民	道新(朝刊空知面) まちなか公開講座
12/12 (土)	新聞報道	全市民	道新(朝刊空知面) バスロケーションサービス
	中心市街地商店街におけるパンフレット配布	中心市街地来訪者	

# であえーるに来ませんか？

## ～まちなか交流拠点創出プロジェクト～

公共交通と中心市街地活性化のあり方を検討する上で、  
**多くの市民の皆さんに中心市街地へ来ていただくために、**  
 「まちなか公開講座」と「コミュニティカフェ」を開催します！

**是非「であえーる」にお越しください！**

**参加無料・当日飛び入りOK！どなたでもお気軽にご参加ください！**



### まちなか公開講座

岩見沢市のことについて、  
**大学生と一緒に考えませんか？**



実施主体：北海道教育大学岩見沢校 アートマネジメント音楽研究室  
 スポーツマーケティング研究室

開催日時・テーマ

**13:00～14:00**

第1回 **12月7日(月)**  
 テーマ：自分の得意技でまちを盛り上げるには？

第2回 **12月21日(月)**  
 テーマ：「スマイル」から考える高齢者福祉問題！

第3回 **1月18日(月)**  
 テーマ：市内の「バス停」を自由に動かせるとしたら？

第4回 **1月25日(月)**  
 テーマ：「学生」「市民」の目線から市内バス路線を考える！

※開催テーマは変更になる場合がございます。  
**申込不要、当日会場に直接お越しください！**



### コミュニティカフェ

地域の憩いの場で、  
**大学生と楽しく話しませんか？**



実施主体：北海道大学 交通インテリジェンス研究室

開催日時・内容

**11:00～16:30**

**12月8日(火)から**  
**12月20日(日)まで**

気軽に立ち寄れる場所を  
**北海道大学がつくれます！**  
 バスの帰りの待ち時間や買い物帰り、  
 あるいは中心市街地に出かけるきっかけとして  
**立ち寄ってみませんか？**  
 大学生が皆さんとお話したり、  
 小中学生には宿題を教えたりします！

また、下記のイベントも企画しています！

- 福み物体験教室（温もり届け隊との合同開催）  
**12月17日(木) 10:00～14:00**
- バルーンアート教室  
**12月8日(火)～12日(土)**  
**16日(水)～19日(土)**

**開催期間中、いつでもお立ち寄りください！**

図 3-14 周知用パンフレット（表面）

**まちなか公開講座 開催会場**  
**コミュニティカフェ**

であえーる岩見沢 2階 ひなた広場  
 住所：岩見沢市4条西3丁目1番地

- ・JR岩見沢駅及びバスターミナルから 徒歩約7分
- ・中央バス「4条西2丁目」バス停すぐ



**！北村大願・中小屋、大願町、峰延町にお住まいの方にお知らせ！**

11月24日（火）から1月25日（月）まで

予約に応じて運行する **乗合タクシー** が  
 運行しております。

**利用料金**  
**1回300円**

「であえーる」でも乗り降りできますので、この機会に是非ご利用ください！

**【ご利用方法】**

①予約番号にお電話ください

**☎0126-22-4500**

**（岩見沢小型ハイヤー株）**

②「お名前」「ご住所」「利用したい便」

「利用するまちなか停留所」

「ご利用人数」をお伝えください



便	ご自宅出発時刻	まちなか到着時刻	便	まちなか出発時刻	ご自宅到着時刻
1便	7:30~8:00頃	8:10~8:20頃	4便	11:00~11:10頃	11:20~11:50頃
2便	9:10~9:40頃	9:50~10:00頃	5便	14:40~14:50頃	15:00~15:30頃
3便	12:30~13:00頃	13:10~13:20頃	6便	16:30~16:40頃	16:50~17:20頃

主 催：岩見沢市地域公共交通活性化協議会（事務局：岩見沢市企画財政部企画室）

実施主体：北海道教育大学岩見沢校 アートマネジメント音楽研究室  
 スポーツマーケティング研究室

北海道大学 交通インテリジェンス研究室

共 催：株式会社 振興いわみざわ

お問合せ先：岩見沢市 企画財政部 企画室  
 （担当 中川 / 森）

**0126-23-4111（内線412）**

図 3-15 周知用パンフレット（裏面）

7) 活動写真



図 3-16 活動風景① (まちなか公開講座)



図 3-17 活動風景② (まちなか公開講座)



図 3-18 活動風景③ (コミュニティカフェ)



図 3-19 活動風景④ (コミュニティカフェ)

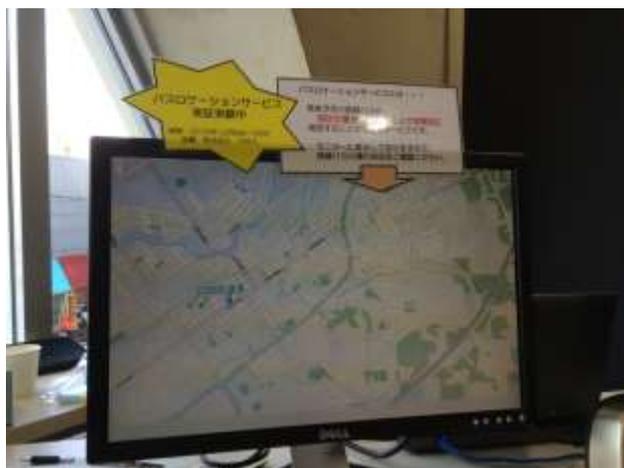


図 3-20 活動風景⑤ (バスロケサービス)

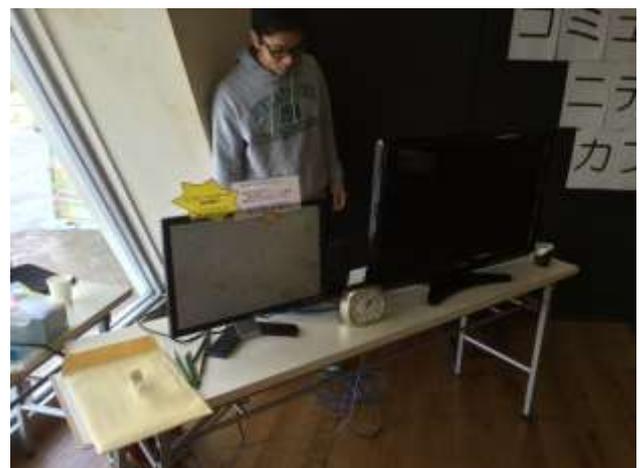


図 3-21 活動風景⑥ (バスロケサービス)

8) まちなか公開講座の開催日時・テーマ・入込人数

平成27年12月8日～平成28年1月25日の間で、計4回実施したまちなか公開講座のテーマ及び入込人数について、以下に整理します。

**表 3-8 まちなか公開講座の開催日時・テーマ・入込人数**

開催日時	テーマ	入込人数
平成27年 12月7日(月)	自分の得意技でまちを盛り上げるには?	31名 (学生25名(北大含む)、一般6名)
12月21日(月)	「スマイル」から考える高齢者福祉問題!	37名 (学生27名(北大含む)、審査員※2名、一般8名)
平成28年 1月18日(月)	市内の「バス停」を自由に動かせるとしたら?	33名 (学生23名、一般10名)
1月25日(月)	「公共交通と高齢者福祉のプロジェクト」について	35名 (学生23名、審査員※6名、一般6名)

※協議会委員や商工関係者の方などで、学生が発表した内容について、市民目線で評価をしていた  
 だく立場として参加された方

9) まちなか公開講座に参加された一般の方からの声

- 学生らしい発表内容であり、とても新鮮!
- 継続して続けて欲しい取り組み!
- まちなかに多世代がふれあうことのできる機会を継続的に続けて欲しい!
- 現在は車で来ているが、バスが便利になれば、バスで来る!

1 0) コミュニティカフェの開催日時

平成27年12月8日～平成27年12月20日の13日間実施した、コミュニティカフェの実施結果について、以下に整理します。

1 1) コミュニティカフェ開催結果概要

【コミュニティカフェの日別来場者数】

■リピーター(再来場者)率は後半に行くに従い多くなっていき、全日では22.3%であった。時間帯としては午前中と夕方が多く、買い物の帰りや休憩等に立ち寄った方が多かった。

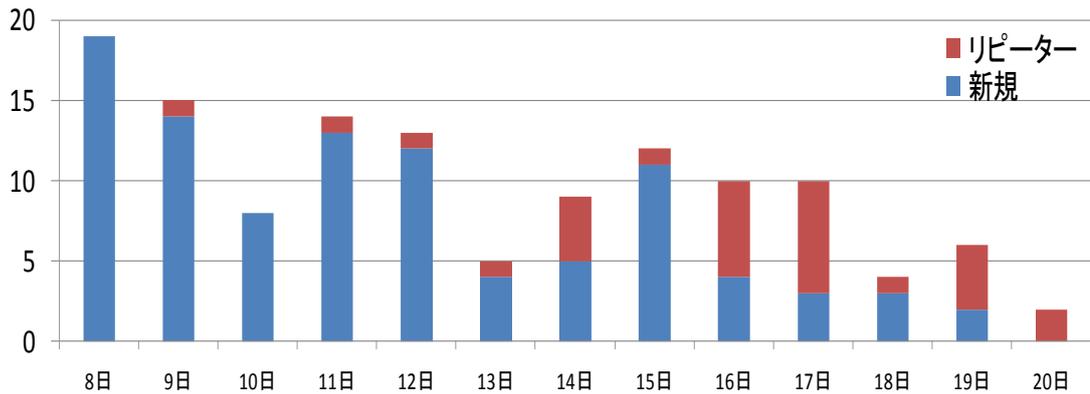


図 3-22 日別来場者数

表 3-9 日別来場者数の詳細

	人数	平均滞在時間	リピーター率
8日	19	0:50	0.0%
9日	15	1:07	6.7%
10日	8	0:35	0.0%
11日	14	0:40	7.1%
12日	13	0:40	7.7%
13日	5	1:37	20.0%
14日	9	1:12	44.4%
15日	12	0:40	8.3%
16日	10	0:27	60.0%
17日	10	1:24	70.0%
18日	4	0:36	25.0%
19日	6	0:50	66.7%
20日	2	4:30	100.0%
全日	127	0:53	22.8%

【コミュニティカフェ来場者における意識調査】

- コミュニティカフェ来訪のきっかけは、「たまたま」が約4割となっており、「広報紙」による周知で約2割の方が来場した。
- バスと徒歩による来場が多く目立った。車が使えない人にとってバスは主要な交通手段であり、バスでの中心市街地へのアクセスは比較的便利のため多かったと考えられる。また、バスを待つ時間に訪れた人が多かったためであると考えられる。

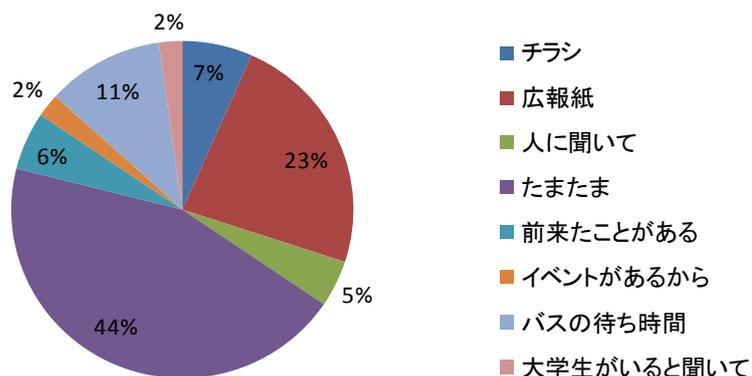


図 3-23 コミュニティカフェ来訪のきっかけ

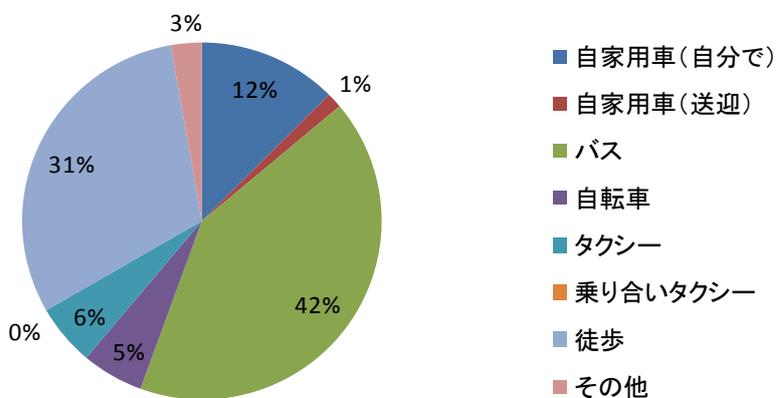


図 3-24 コミュニティカフェまでの交通手段



## (7) 北海道大学が実施したまちなか来訪に関する意識調査

北海道大学では、まちなかにおける交流・文化的活動の場としての機能とまちなかへの交通に着目し、市民のまちなか来訪行動を分析し、文化・交流活動を中心とした地方都市における中心市街地活性化のあり方を提言することを目的に、まちなか交流拠点創出プロジェクトの一環として実施したコミュニティカフェ実証実験に加え、まちなか来訪に関する意識調査を実施しました。

### 1) 調査実施日

平成 27 年 11 月 18 日 (水)

### 2) 調査対象

岩見沢市北地区、西地区、東地区、及び乗合タクシー実証運行対象地区（大願町、峰延町、北村中小屋、北村大願）に居住する市民を対象

### 3) 調査方法

投函配付・郵送回収

配付数 : 2,000 票      回収数 : 407 票      (回収率 20.1%)

### 【市民のまちなか来訪行動の分析】

- 北海道大学で実施した分析結果からは、コミュニティカフェ及びまちなか公開講座は、まちなかへの吸引力とは言えない結果となった。
- 一方で、まちなかに図書館があることで、まちなかへの来訪者が増加すると考えられる。
- まちなかへの交通手段の変容分析では、バス運賃等のサービスレベルの変化は、行動変容にあまり効果が見られない。
- 運転免許の返納など、自家用車が使えない状況になった場合、「バスを活用しまちなかに行く」という一連の行動パターンが増加することが予想される。

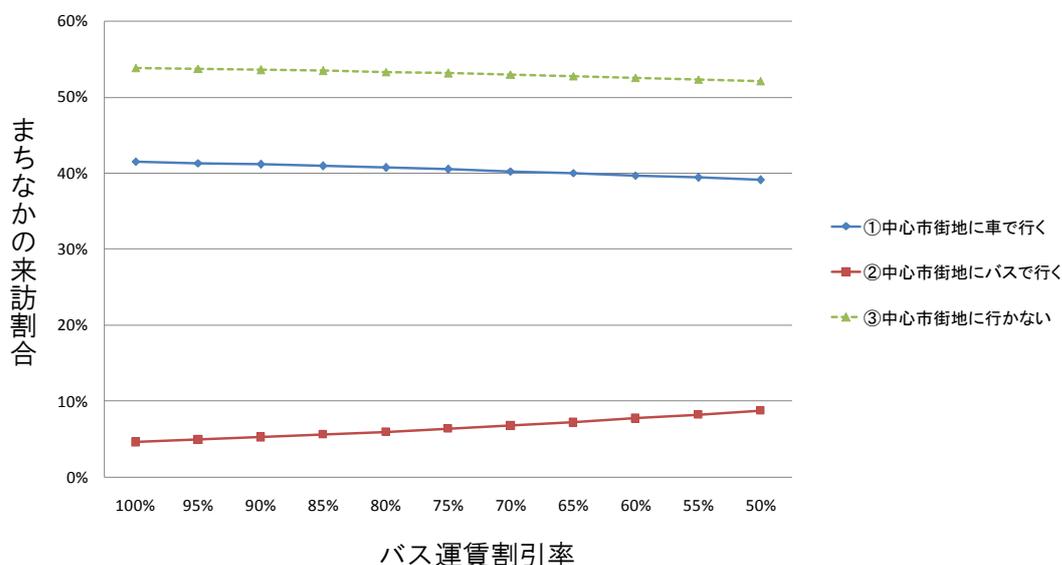


図 3-26 バス運賃を変化させた際のまちなかの来訪割合

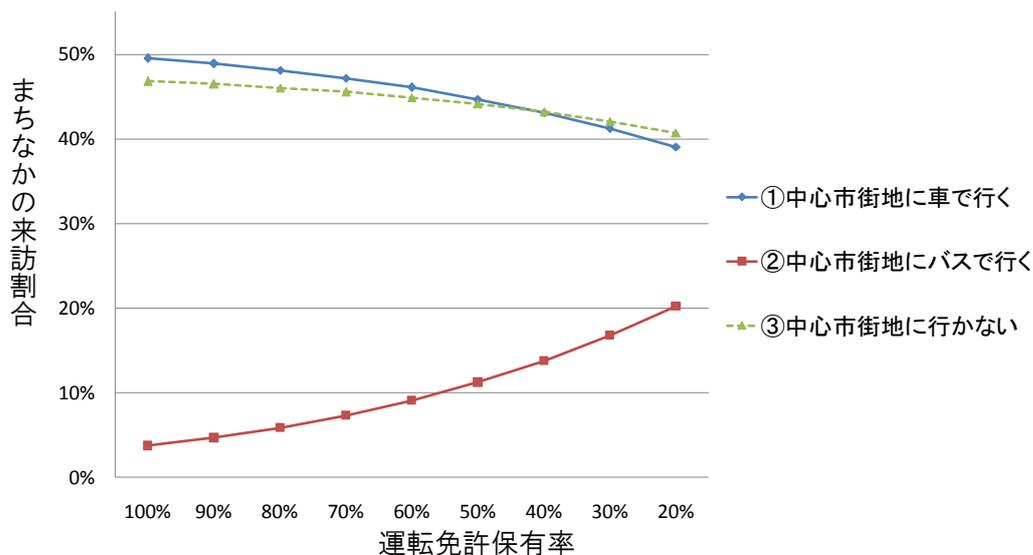


図 3-27 運転免許保有率を変化させた際のまちなかの来訪割合

#### 4) まとめ

##### ①コミュニティカフェ

- コミュニティカフェへの来訪者は、満足度が非常に高く、バスの利用率・まちなかでの回遊性が高い。
- 車が使えない市民は、バスを利用しまちなかへ行くという行動パターンが多い。
- まちなかにコミュニティカフェを設置することで、中心市街地の活性化につながる可能性がある。

##### ②北海道大学が実施したまちなか来訪に関する意識調査

- モータリゼーションの進行している岩見沢市においては、コミュニティカフェやまちなか公開講座は、まちなかへの吸引力としては言えない結果となった。
- バスサービス水準の改善も、行動変容には大きく寄与しない。
- 一方で、自家用車を運転することができない状況になった場合、バスを活用した交通行動への変容が期待される。

⇒今後高齢化が進行する中で、自家用車を運転することが難しい市民が増えることが予想されるため、中心市街地に交流・文化施設など、様々な機能を持った施設を集約し、整備することが将来的に重要となる。

⇒利便性の高い公共交通網を構築すると同時に、自家用車の利用に偏った市民の意識を変容させることも重要である。

### 3.3 岩見沢市における地域・公共交通の課題整理

#### (1) コンパクトで移動しやすいまちづくりの推進

岩見沢市の人口集中地区の人口密度をみますと、昭和35年以降、人口集中地区の面積の拡大に対し、人口密度は減少しており、平成12年で4,000人/km<sup>2</sup>以下にまで落ち込み、郊外部へ都市が広がっていることがうかがえます。

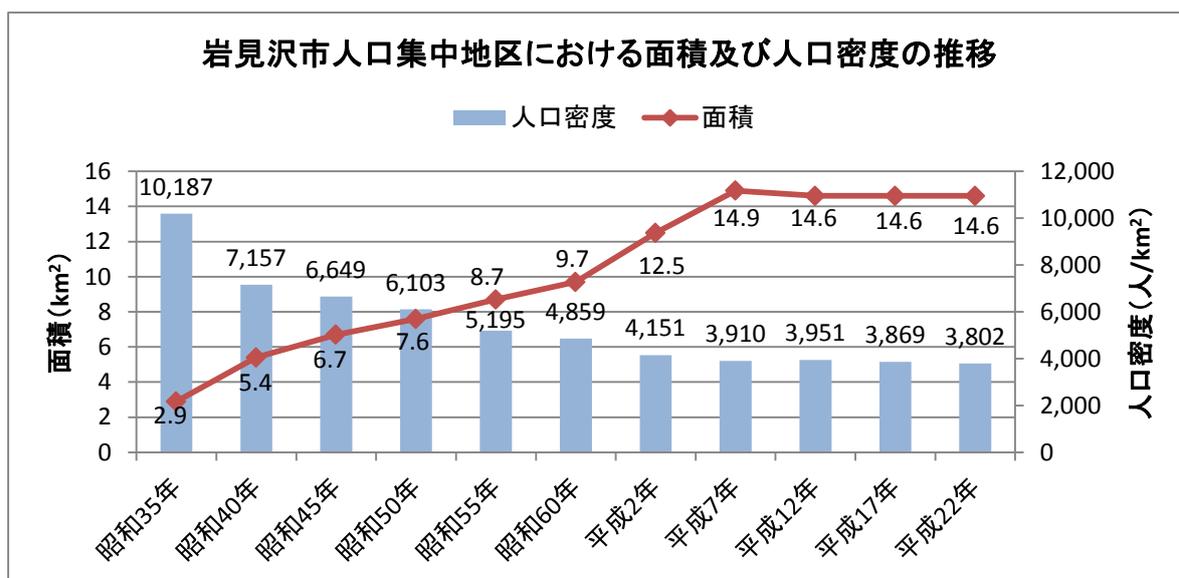


図 3-28 岩見沢市人口集中地区における面積及び人口密度の推移

岩見沢市の人口は、平成7年以降減少していて、将来的にも減少が予測されています。

一方、高齢者人口割合は平成27年12月時点で3割を超えていて、特に北村地区と栗沢地区の高齢者人口割合は約4割となっています。

医療施設や商業施設等の都市機能は市街地へ集積しています。

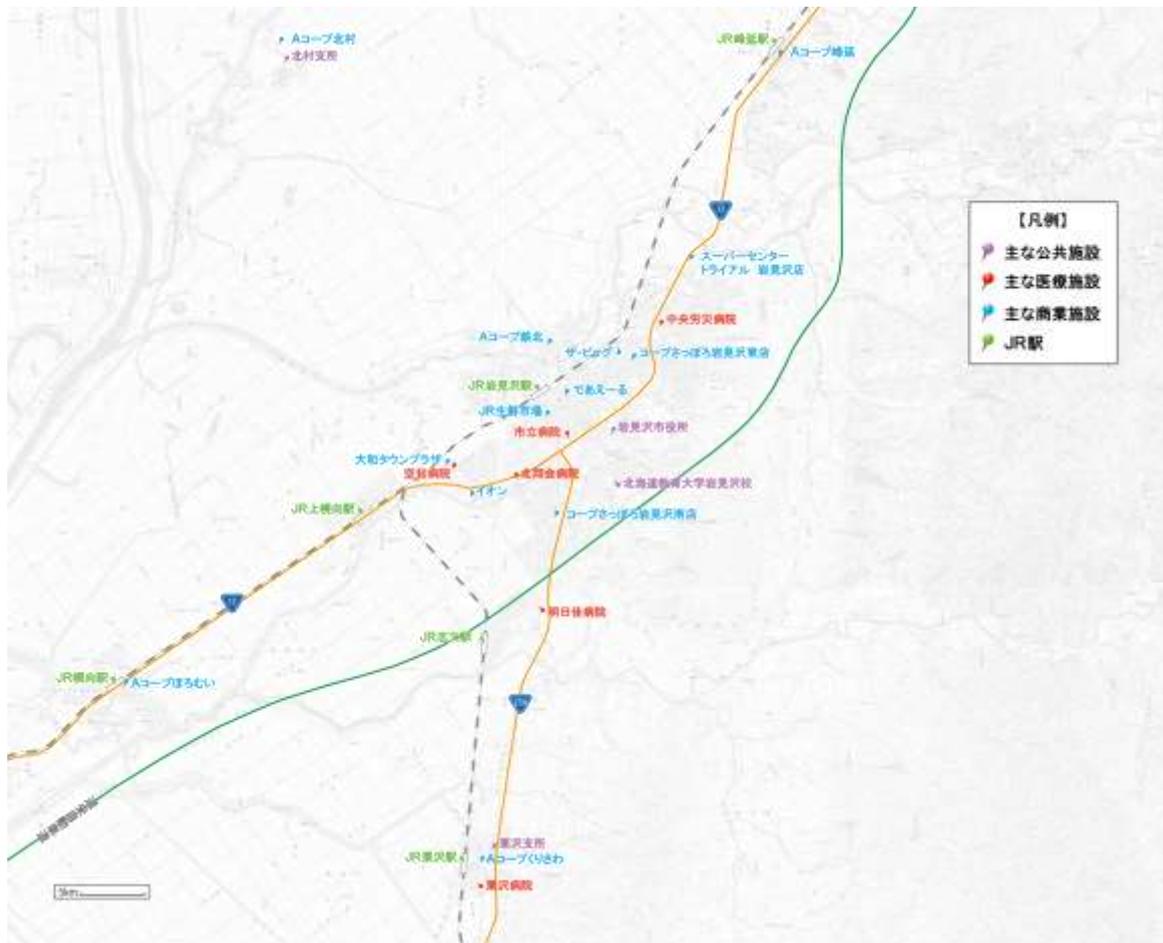


図 3-29 岩見沢市の都市機能施設

## (2) 市民ニーズに即したバス交通のシームレス化

岩見沢市内を運行する路線バスは、岩見沢ターミナルを起終点としていることから、市内の東西の移動は岩見沢ターミナルで乗り継ぎが必要となっています。

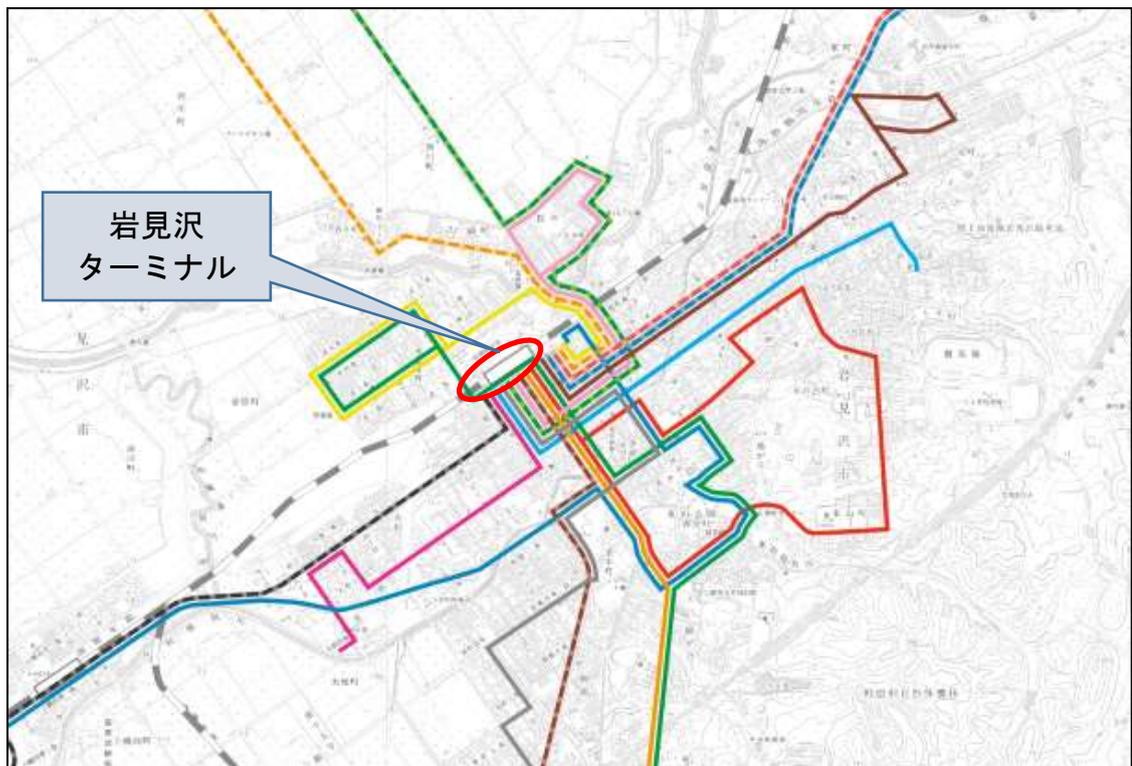


図 3-30 岩見沢市内路線バスの路線図

導入して欲しいバスサービスとして、『市内の循環バス』や『目的地までの直行便』が挙げられています。

導入して欲しいバスサービス(複数回答) (n=2437)

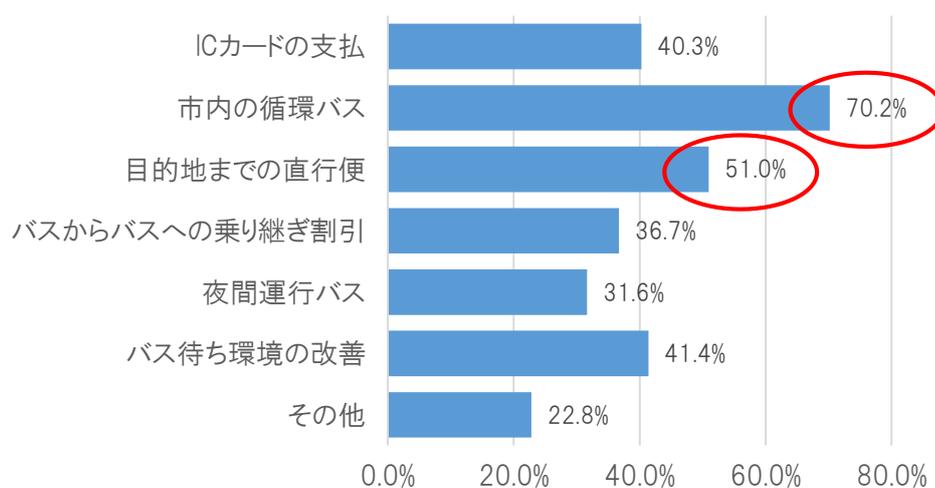


図 3-31 導入して欲しいバスサービス

### (3) 利用実態に即したバス交通体系の構築

バスの利用頻度を地区別にみますと、北村地区、幌向・上幌向地区で『めったに利用しない』の割合が高く、利用頻度の少ない状況がうかがえます。

地区別バスの利用頻度

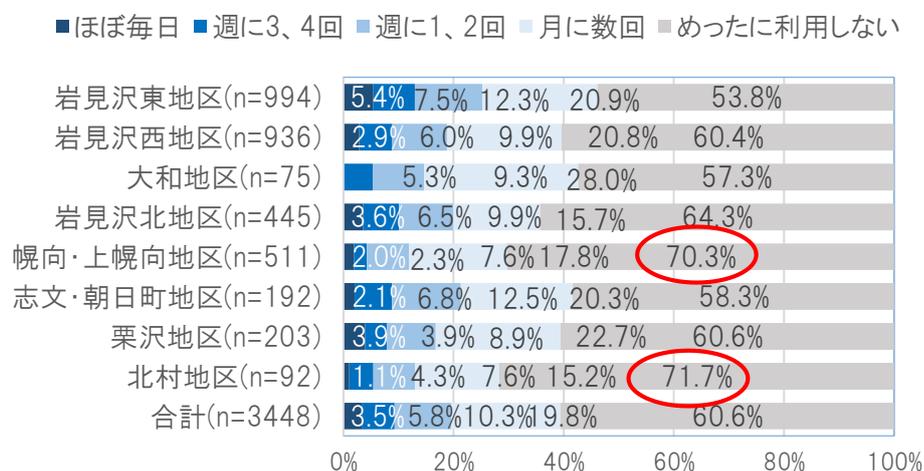


図 3-32 地区別バスの利用頻度

北村地区、栗沢地区を運行する市営バスは利用者が少なく、路線長が長いなど、非効率的な運行形態となっています。

岩見沢市内を運行する路線バスには、利用者の少ないバス停が存在しています。

利用者が少ない時間帯に運行便数が多い場合や、反対に、利用者が多い時間帯に運行便数が少ない場合など、市民の移動実態と現状バスサービスを比較すると、乖離がみられます。

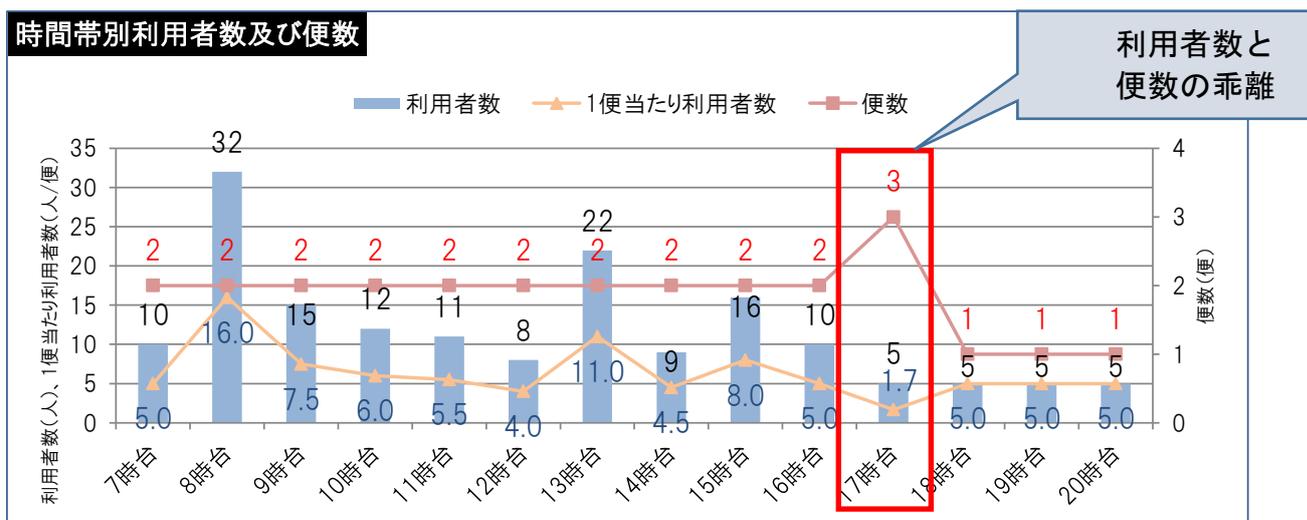


図 3-33 時間帯別利用者数及び便数 (かえで団地線 (国道経由))

発生集中交通量（施設種別、地区別）をみますと、自宅からの外出や帰宅のほか、職場（事務所・会社）や病院、商業施設への移動が多いことや、岩見沢東・西地区に関連する移動が多くなっています。

こういった移動の特徴を踏まえ、市民の需要に応じた公共交通サービスの検討が重要と考えられます。

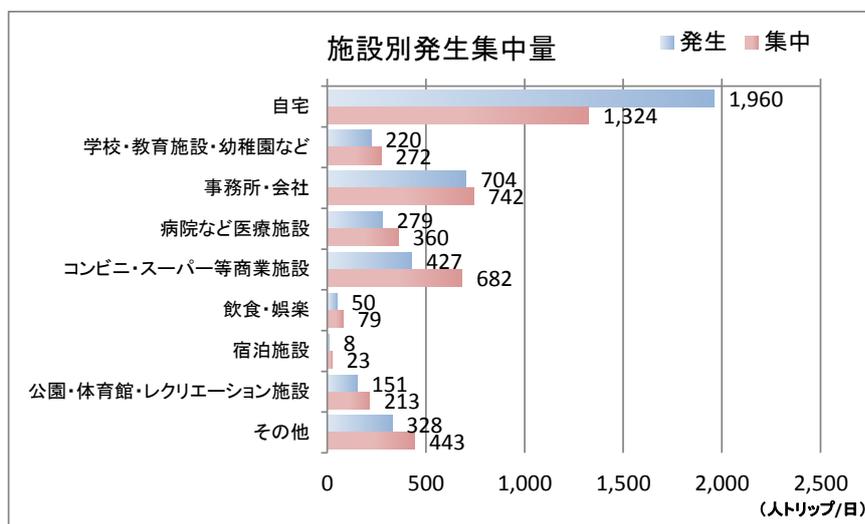


図 3-34 施設別発生集中量

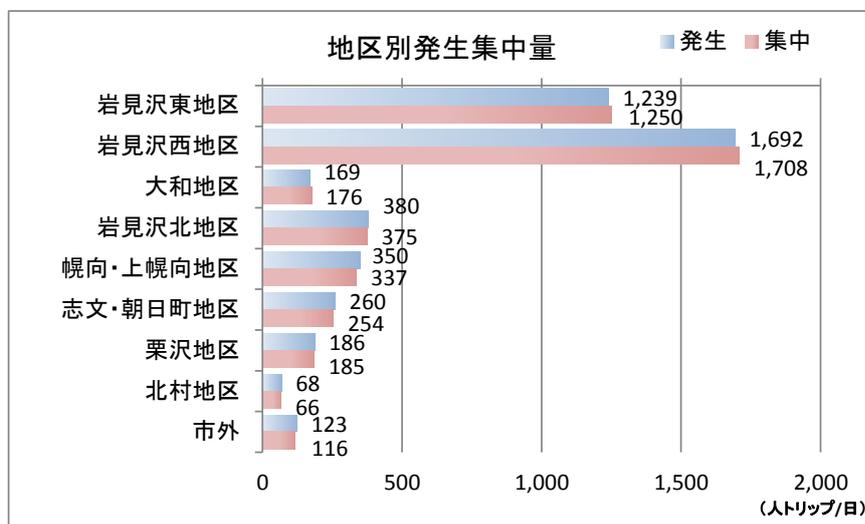


図 3-35 地区別発生集中量

岩見沢市民の地区間トリップをみますと、岩見沢西・東地区内、地区間で 500 トリップ程度以上と多くなっています。また、岩見沢西地区と岩見沢北地区、及び幌向・上幌向地区間の移動も 200～300 トリップと比較的多くなっています。

多様な移動目的に対応し、市民生活の利便性を高めるための、公共交通網の再構築や新たなバス運行形態の検討が必要と考えられます。

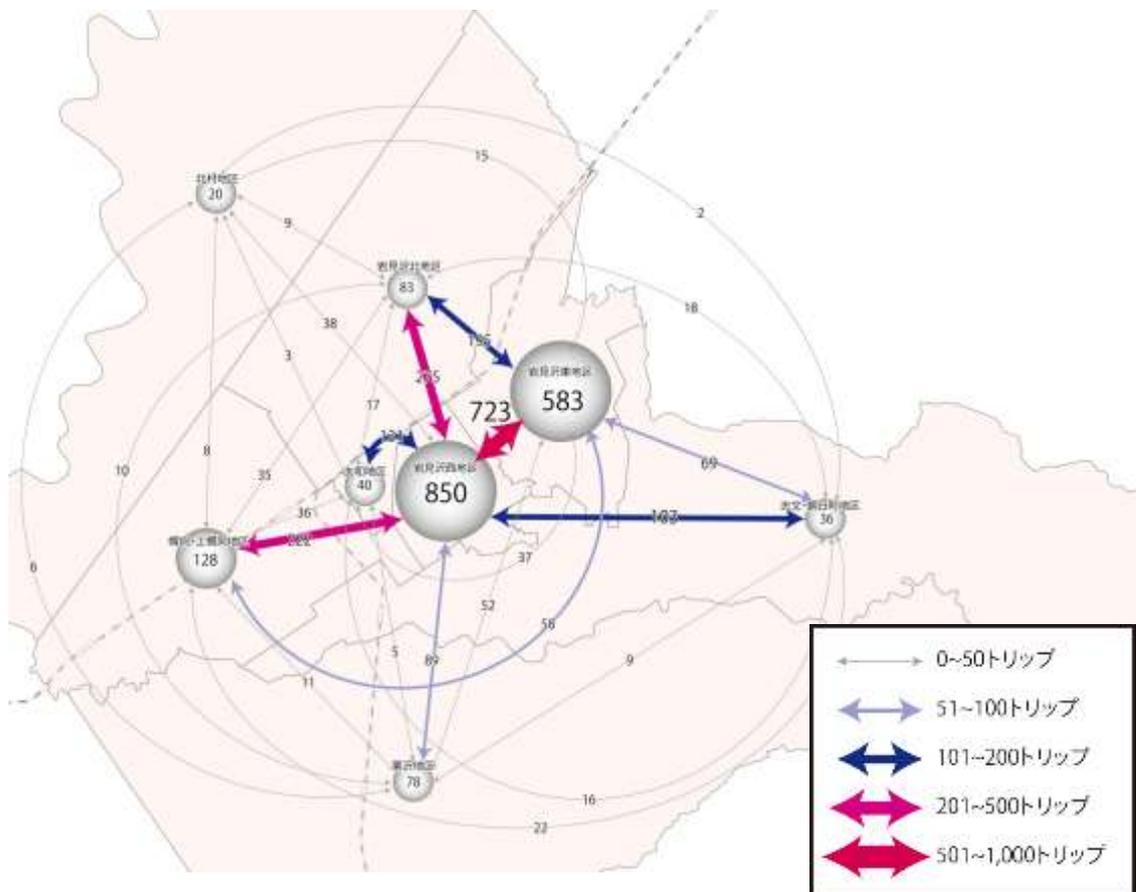


図 3-36 全目的の地区間トリップ

(4) 交通弱者の増加を見据えた郊外部における持続可能な「生活の足」の確保

岩見沢市の高齢化の進行を踏まえると、自動車を運転することのできない交通弱者の増加が懸念されます。

また、市内を運行するバス路線の維持に係る市負担額は、郊外部を運行する市営バスを含め、年々増加傾向にあり、この傾向のままバス路線の維持に係る市負担額が増加した場合、交通弱者の重要な「生活の足」である公共交通の確保が難しくなります。

したがって、郊外部を含めより効率的な公共交通の導入を検討することが望ましいと考えられます。

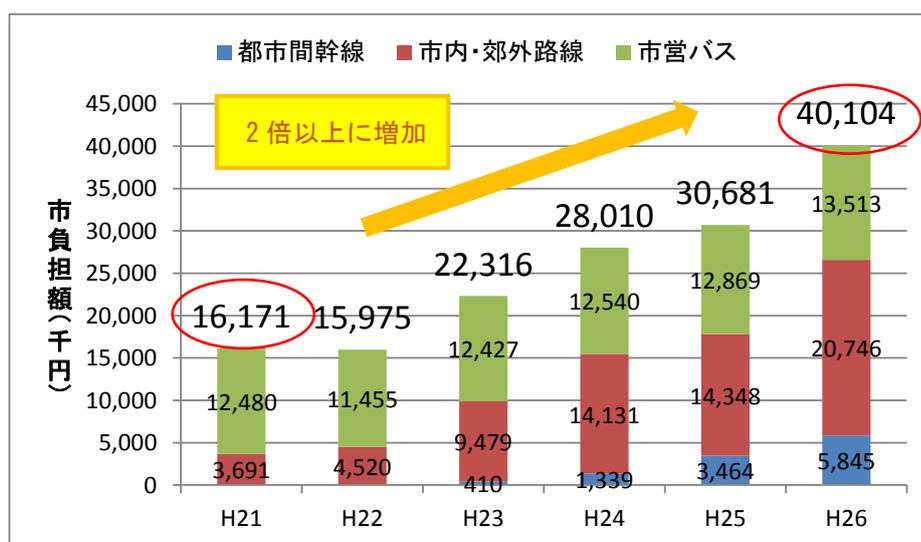
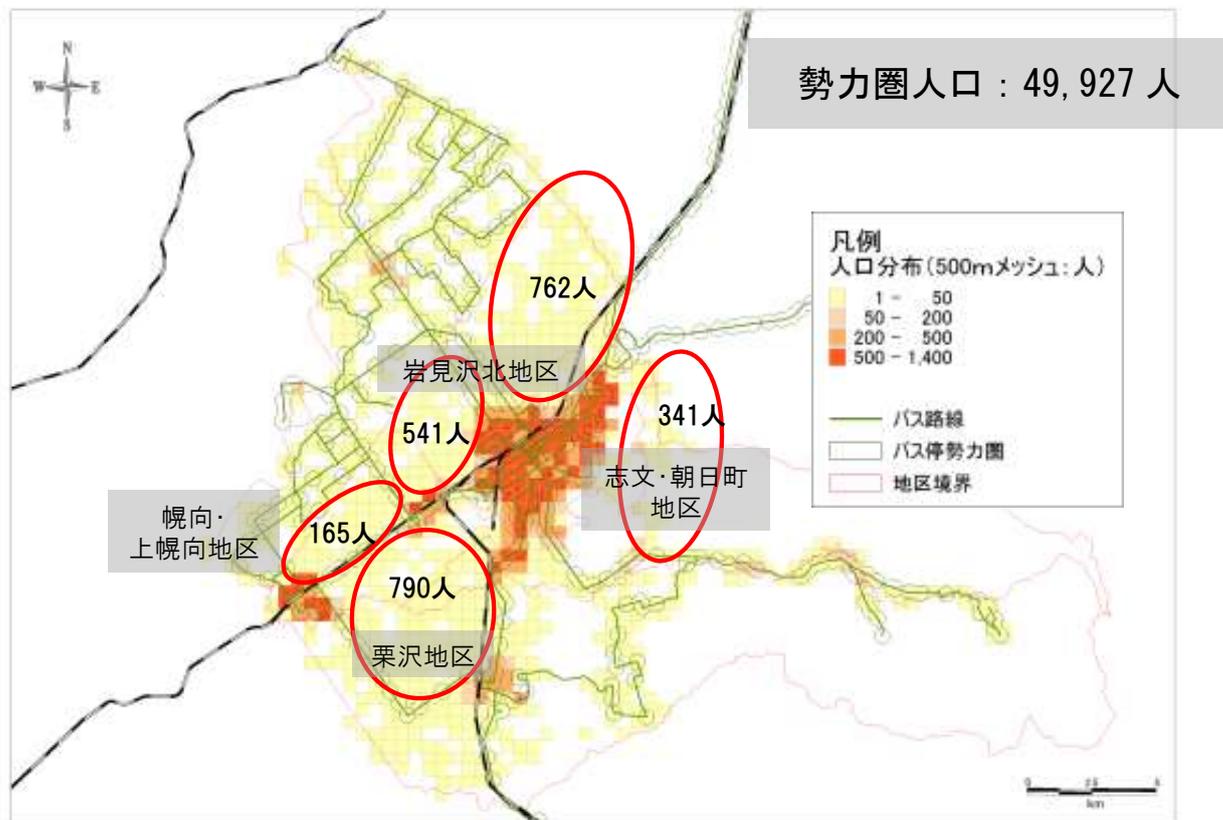


図 3-37 岩見沢市内を運行する路線バスに対する補助金等の市負担額の推移

岩見沢市内の公共交通網について、市街地の中心部においては形成されているが、郊外部においてはバス停勢力圏外となっている様子が見て取れます。



※赤丸円の数値は各地区内の人口

出典：H22 国勢調査

図 3-38 岩見沢市バス停勢力圏

岩見沢市民の移動目的は、10代は通学、生産年齢では通勤、高齢者では私用が主となっています。代表交通手段別の移動目的をみますと、通院目的の移動において、バスやタクシーの利用が多くなっています。

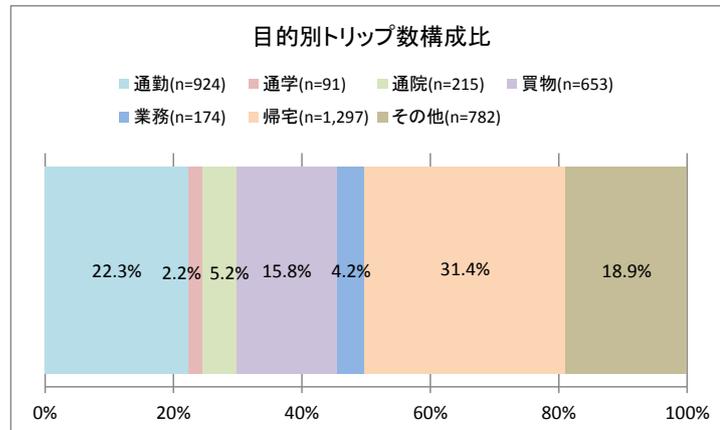


図 3-39 目的別トリップ数構成比

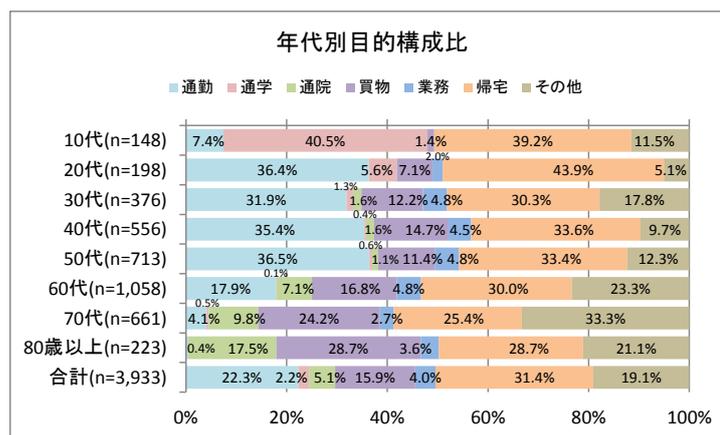


図 3-40 年代別目的構成比

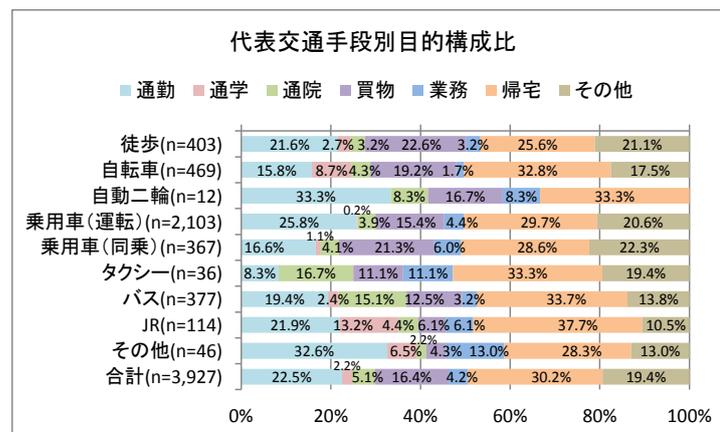


図 3-41 代表交通手段別目的構成比

(5) 市民ニーズに即した生活交通サービスの改善

岩見沢市内を運行する路線バスは、岩見沢市と人口規模の近い他の自治体と比較しても終発時間が早くなっています。

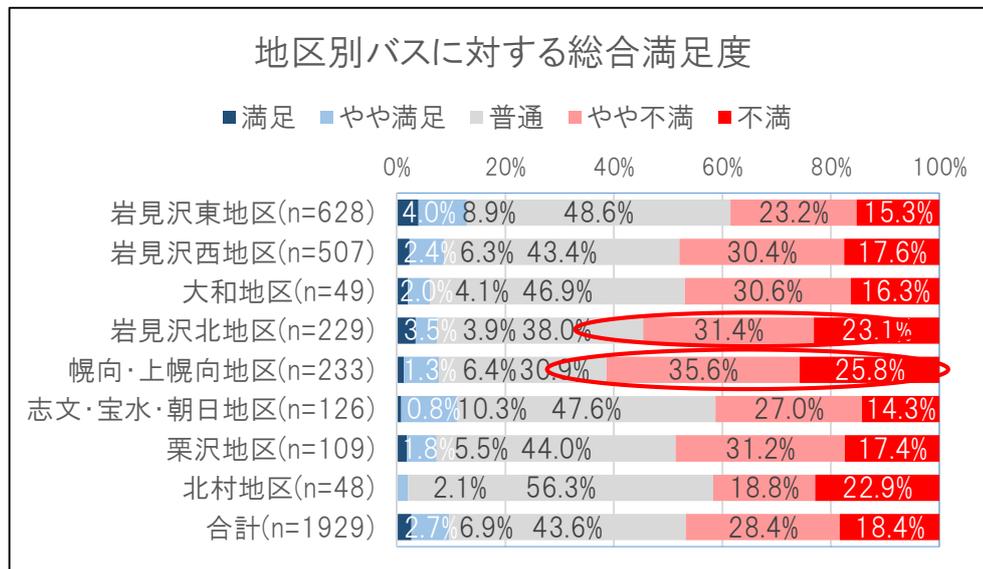


図 3-42 地区別バスに対する総合満足度

岩見沢市のバスサービスについて、『運行便数』や『終発時間帯』等に対する不満が高くなっています。

導入して欲しいバスサービスとして、『夜間バス運行』が挙げられています。

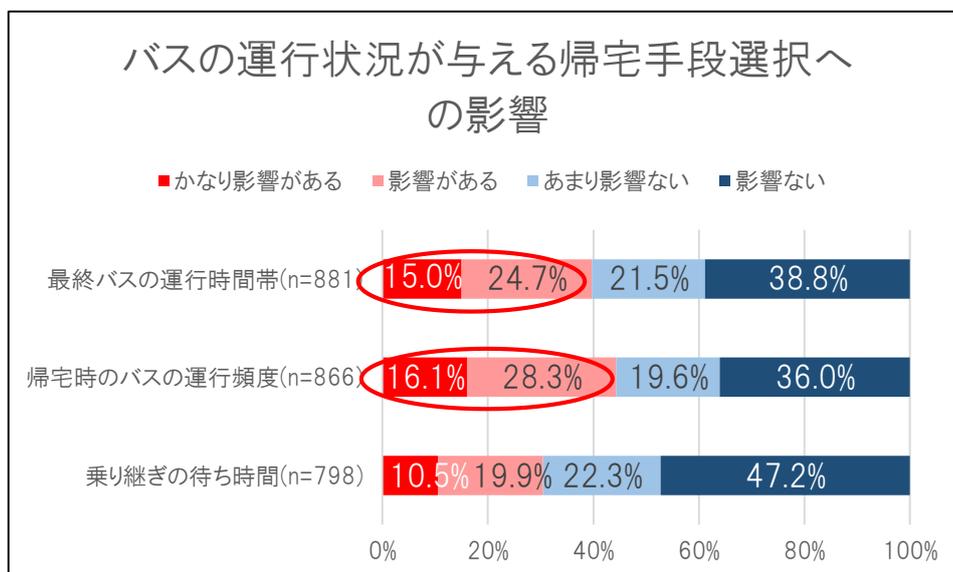


図 3-43 地区別帰宅時のバスの運行頻度が与える影響

岩見沢市内を運行する路線バスは、21時まででに終発を迎えます。そのため、市民の「終発便の運行時間帯」に対する不満は高い状況となっています。

運行便数が減少する20時以降の交通手段をみますと、昼間（6時～19時）と比較し、「徒歩」の移動が多くなる傾向にあります。

また、夜間（20時～24時）において、「乗用車（同乗）」も存在しており、夜間における移動のニーズも存在していることがわかります。

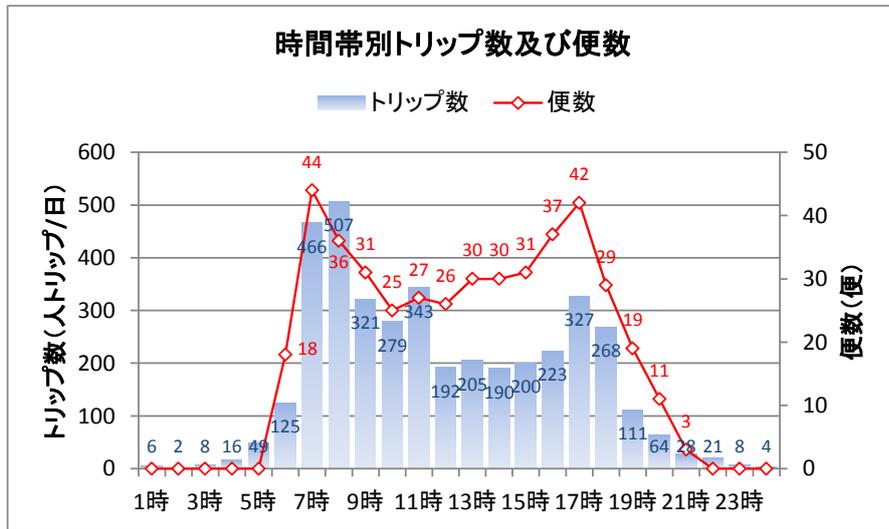


図 3-44 時間帯別トリップ数及び便数

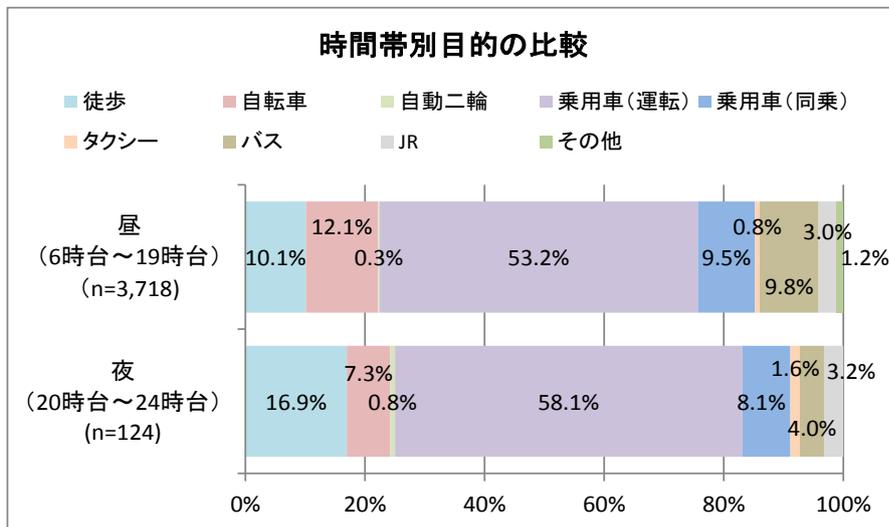


図 3-45 時間帯別代表交通手段の比較

終発バス時刻以降、徒歩や自転車の移動がみられるため、夜間の潜在的なバス移動ニーズも考えられます。夜間の移動ニーズに対応したバスサービス提供について検討が必要であると考えられます。

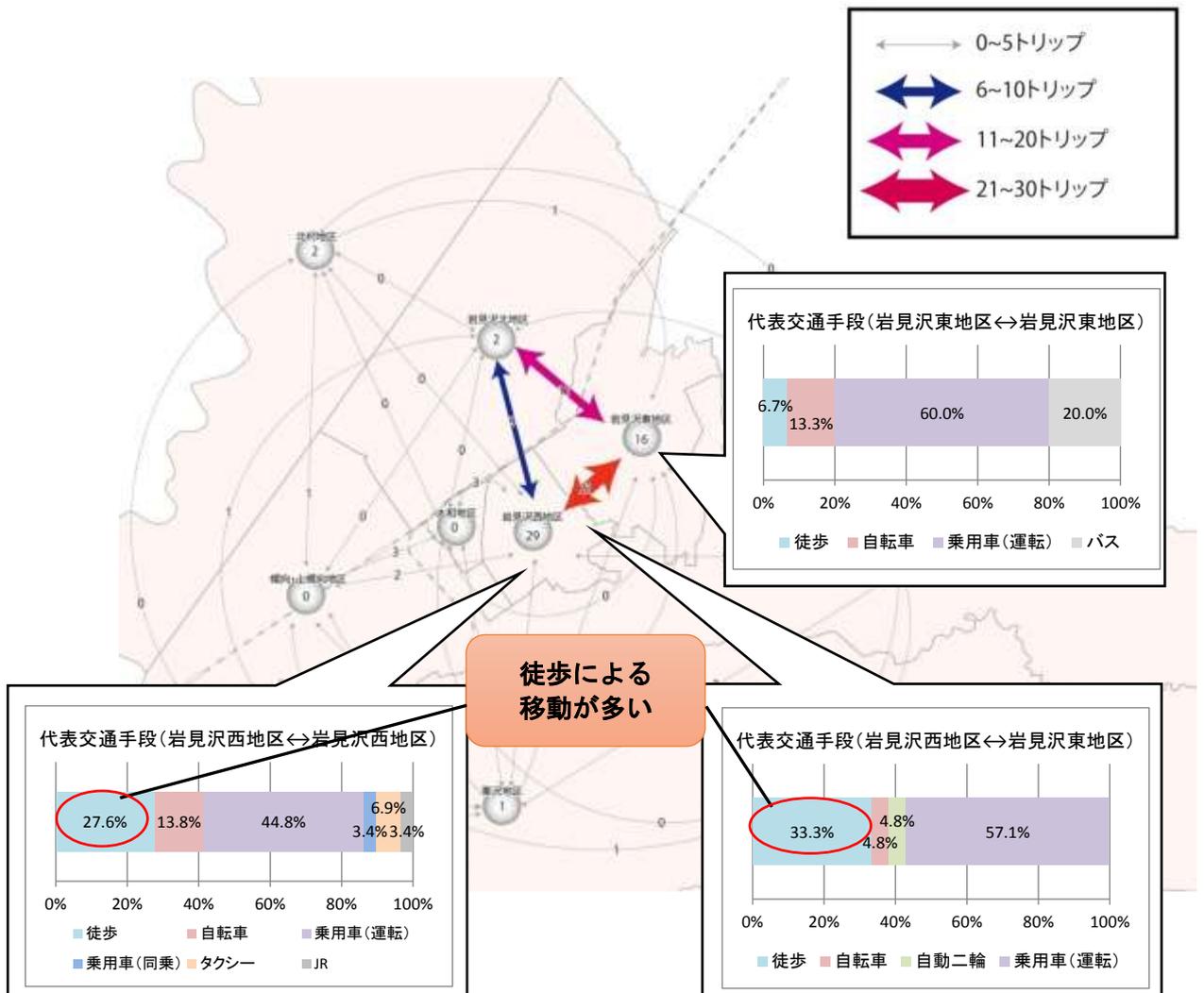


図 3-46 夜間(20時~24時)における地区間トリップ

#### (6) バス利用機会・交流機会の増加に寄与する取り組みの実施

バス停別の乗降客数をみると、JR 岩見沢駅に隣接している「岩見沢ターミナル」の他、「4条西2丁目（であえーる前）」、「市立病院前」などの中心市街地内での乗降が多くなっているとともに、住居系地域では「日の出」や「かえて団地」も多くなっています。

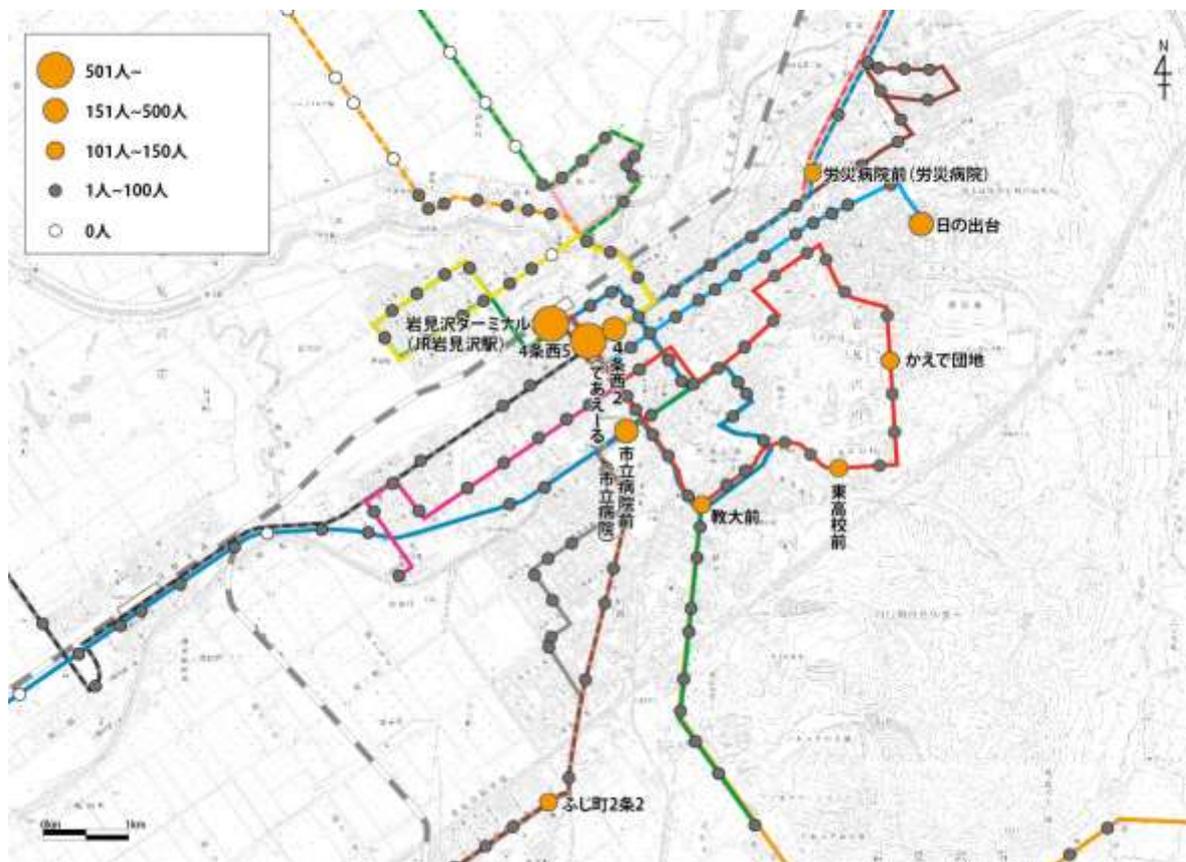


図 3-47 バス停別乗降の状況

バスを利用しづらい理由として、『運行経路がわかりづらい』ことが挙げられています。

また、導入して欲しいバスサービスとして、『ICカードの導入』や『バス待ち環境の改善』などが挙げられており、多くの乗降客のある中心市街地においては、バス待合い機能を有する交流拠点の検討が重要だと考えられます。

### (7) 過度な自動車依存からの脱却

高齢化の進行などにより、自家用車の運転を止める・控える人の増加が予想されています。

買物・通院時の交通手段は自動車による移動が多く、岩見沢市においても自動車依存型社会が定着している状況が見受けられます。

### 買い物時の交通手段(複数回答)

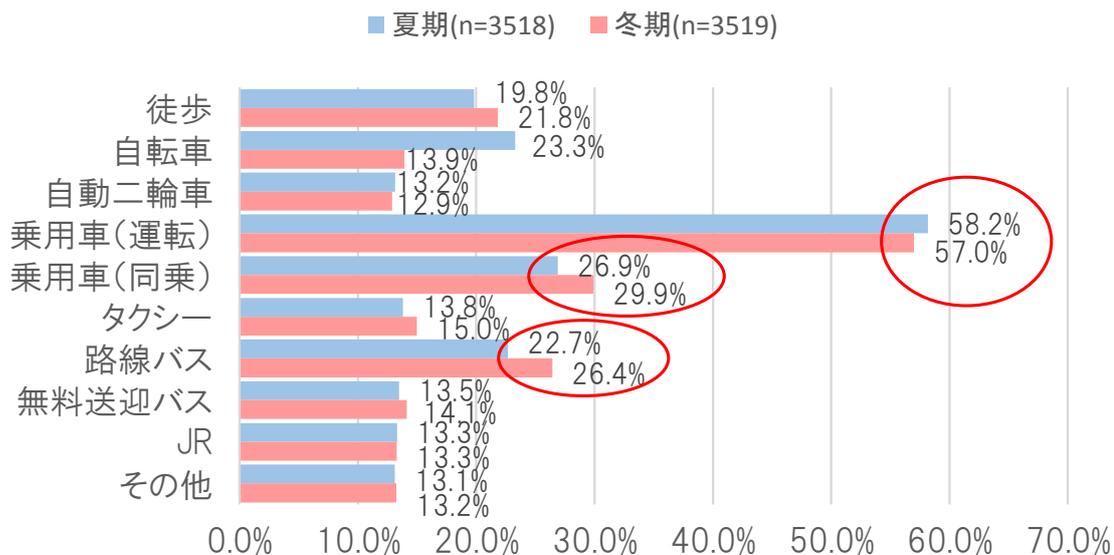
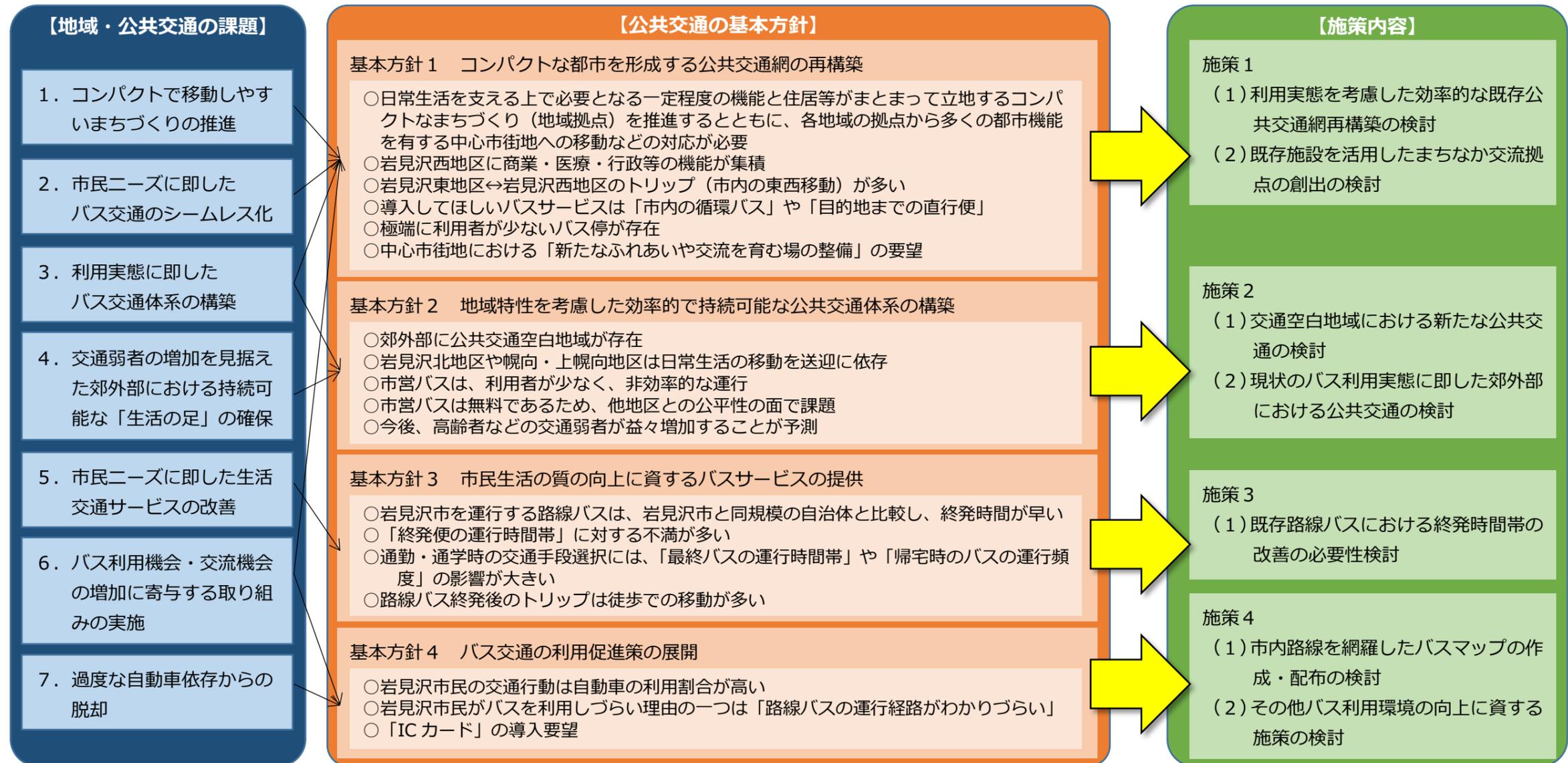


図 3-48 買い物時の交通手段

## 4 岩見沢市が目指す将来の公共交通像

### 4.1 岩見沢市生活交通ビジョンにおける基本方針及び施策

「岩見沢市生活交通ビジョン」において、岩見沢市における地域・公共交通の課題を踏まえ、以下の4つの基本方針を設定しました。また、「岩見沢市生活交通ビジョン」の基本方針に基づく施策を以下に整理します。



## 4.2 岩見沢市における将来の公共交通像

岩見沢市生活交通ビジョンの基本方針及び施策内容、さらに平成 27 年度に実施した各種実証運行・実験結果を踏まえた将来の公共交通像を以下に示します。



図 4-1 岩見沢市における将来公共交通ネットワーク像

## 4.3 将来のバスネットワークと都市機能集積のイメージ

### (1) 現在の都市構造とバス路線

#### 1) 現在の都市構造

- ・岩見沢市の人口集中地区の人口密度は、昭和35年以降、人口集中地区の面積の拡大に対し、人口密度は減少しており、平成12年で4,000人/km<sup>2</sup>以下にまで落ち込み、郊外部へ都市が広がっていることがうかがえます。
- ・岩見沢市の人口は、平成7年以降減少しており、将来的にも減少することが予想されています。
- ・一方、高齢者人口割合は平成27年12月時点で3割を超えており、特に北村地区と栗沢地区の高齢者人口割合は約4割となっています。
- ・岩見沢市の高齢化の進行を踏まえると、自動車を運転することのできない交通弱者の増加が懸念されます。
- ・医療施設や商業施設等の都市機能は市街地へ集積しています。

#### 2) 現状のバス路線

- ・岩見沢市内を運行する民間バス路線は20路線あり、全ての路線が岩見沢ターミナルを起終点としていることから、市内の東西の移動は岩見沢ターミナルで乗り継ぎが必要となっています。
- ・市民がバスを利用しない理由として、「運行経路がわかりづらい」ことが挙げられています。
- ・岩見沢市内を運行するバス路線は、利用者が少ない時間帯に運行便数が多い場合や、反対に、利用者が多い時間帯に運行便数が少ないなど、市民の移動実態と現状のバスサービスに乖離がみられます。
- ・導入して欲しいバスサービスとして、「ICカードの導入」や「バス待ち環境の改善」、「市内の循環バス」や「目的地までの直行便」が挙げられています。
- ・岩見沢市内を運行する路線バスは、岩見沢市と人口規模が近い、他自治体と比較しても終発時間が早くなっています。
- ・岩見沢市内の公共交通網について、市街地の中心部においては形成されているが、郊外部においてはバス停勢力圏外となっている様子が見られます。
- ・バス利用頻度を地区別にみると、北村地区、幌向・上幌向地区で「めったに利用しない」の割合が高く、バスの利用頻度が少ない状況が見られます。
- ・北村地区、栗沢地区を運行する市営バスは利用者が少なく、路線長が長いなど、非効率的な運行形態となっています。
- ・市内を運行するバス路線の維持に係る市負担額は年々増加傾向にあります。

## (2) 将来の都市構造とバスネットワークイメージ

### 1) 将来の都市構造

- ・市内に形成されている、拠点となる地域と地域を結ぶ、公共交通ネットワークの充実を図ります。
- ・中心市街地活性化基本計画との連携を進めるため、岩見沢市の地域資源である北海道教育大学岩見沢校との連携を強化し、中心市街地において、高齢者と学生など多世代がふれあえる交流拠点の創出を目指します。

### 2) 将来のバスネットワーク

- ・岩見沢市内を運行するバス路線の重複区間の解消を図るとともに、路線バスの利用実態を考慮したバスサービス水準の変更、利便性向上に資する商業・医療・行政施設を連絡する市街地循環バスの運行、JRとの接続性の改善などを図ります。
- ・中長期的な視点で、中心市街地に位置づける交流拠点への接続系統の増加について検討をします。
- ・現在整備中の、東17丁目通り、西20丁目通りなど、幹線道路の整備にあわせ循環路線や市民の利便性向上に資するルートの実行などについて検討します。
- ・学生の利用が多くみられる、北海道教育大学岩見沢校の接続便数や運行路線数の増加について検討します。
- ・郊外部においては、広く低密度に市民が居住しているとともに、交通空白地域が散見されるため、周辺拠点への接続の他、中心市街地へのアクセス等を踏まえた、新たな公共交通の導入を図ります。

## 5 基本方針及び施策内容

### 基本方針 1 コンパクトな都市を形成する公共交通網の再構築

#### 施策 1 「であえーる」を活用したまちなか交流拠点の創出の検討

中心市街地における関連計画との連携を図り、「であえーる」を活用したバス待合機能、及び高齢者と若い世代など多世代がふれあえるまちなか交流拠点を創出し、公共交通と連携したまちづくりを検討する。

※地域公共交通再編事業

#### 施策 2 利用実態を考慮した効率的な既存公共交通網再構築の検討

既存公共交通網における現状の利用実態を踏まえ、既存バス路線における重複区間の統廃合や、バスサービス水準の変更、また、市民ニーズを考慮し、バス利便性向上に資する商業・医療・行政施設を連絡する市街地循環バスの運行、JRとの接続性の改善などについて、平成 29 年度の実施を目指す。さらに、中長期的な路線再編に向けては、まちなか交流拠点として位置づける、「であえーる」へ接続する系統数増加の可能性や更なる路線の効率化など、国の補助制度の動向や将来的な道路計画を見据え、公共交通網の再構築を検討する。

その際、岩見沢市の地域資源である北海道教育大学岩見沢校と中心市街地のアクセス性、及び学生等におけるバス利便性向上などを考慮したルートを検討する。

※地域公共交通再編事業

### 基本方針 2 地域特性を考慮した効率的で持続可能な公共交通体系の構築

#### 施策 3 交通空白地域における新たな公共交通の検討

岩見沢市における交通空白地域かつ、人口が低密度に居住している地域において、拠点や中心市街地へのアクセス等を踏まえた、新たな公共交通の導入について、平成 29 年度の実施を目指す。

※地域公共交通再編事業

#### 施策 4 現状のバス利用実態に即した郊外部における公共交通の検討

北村・栗沢地区の市営バスなど、バス利用実態を考慮し、非効率的な運行がみられる地域に対し、需要に応じた見直しや新たな公共交通を検討する。

※地域公共交通再編事業

### 基本方針3 市民生活の質の向上に資するバスサービスの提供

#### 施策5 既存路線バスにおけるバスサービス改善の必要性検討

岩見沢市内の既存路線バスの終発時間は、同規模の他都市と比較しても早くなっている。そのことから、終発時間が帰宅時の交通手段の選択に影響を及ぼしている地域などに対し、運行時間帯の改善などの必要性について検討する。

また、まちなかにおいてバスを利用した移動状況はほぼ無く、新たに拠点として設定する「であえーる」との接続性の観点から、中心市街地内の移動の利便性向上に資する公共交通の導入の必要性について検討する。

※地域公共交通再編事業

### 基本方針4 バス交通の利用促進策の展開

#### 施策6 市内路線を網羅したバスマップの作成・配布の検討

市民のみならず、来訪者にもわかりやすいバスマップや時刻表を作成し、公共交通に関する情報をバス利用者に提供することで、新規需要の掘り起こしやバスに対する意識の変容を促す。

#### 施策7 その他バス利用環境の向上に資する施策の検討

ICカードの導入やICTを活用したバスロケーションシステムの導入など、バス利用環境の向上に関する施策を検討する。

## 6 施策の進行管理

### 6.1 施策の目標

#### 施策1 「であえーる」を活用したまちなか交流拠点の創出の検討

(実施主体：岩見沢市、民間事業者、市民)

本計画の関連計画である、「中心市街地活性化基本計画」と連携を図る事業である「まちなか交流拠点創出プロジェクト」の参加者数、及び中心市街地のバス利用者数の増加を目指します。

指標	現況値	目標値 (平成32年)
まちなか交流拠点創出プロジェクト 参加者数	9.2 人/日 (平成27年)	15 人/日
中心市街地のバス利用者数	3,912 人/日 (平成26年)	4,100 人/日

#### 施策2 利用実態を考慮した効率的な既存公共交通網再構築の検討

(実施主体：岩見沢市、交通事業者)

本計画による既存公共交通網の再構築により、岩見沢市内を運行する市内バス路線の総乗車人数の増加を目指します。

計画最終年度においては、岩見沢市総合戦略における数値目標と整合を図り、現況値の概ね4%増加を目指します。

指標	現況値	目標値 (平成32年)
市内バス路線総乗車人数	1,151,570 人/日 (平成26年)	1,200,000 人/年

### 施策3 交通空白地域における新たな公共交通の検討

### 施策4 現状のバス利用実態に即した郊外部における公共交通の検討

(実施主体：岩見沢市、交通事業者)

本計画により、交通空白地域及び郊外部に運行を検討している「デマンド型乗合タクシー」における利用者数増加を目指します。

指標	現況値	目標値 (平成32年)
乗合タクシー利用者数	1.68 人/便 (平成27年)	2 人/便
対象地区の人口に対する 1 カ月あたり利用者数	12.1%/カ月 (平成27年)	15%/カ月

### 施策5 既存路線バスにおけるバスサービス改善の必要性の検討

(実施主体：岩見沢市、交通事業者)

本計画により改善を検討している「路線バス最終時間帯の繰り下げ」や、中心市街地内の移動の利便性向上に資する公共交通などにより、利用者数増加を目指します。

指標	現況値	目標値 (平成32年)
路線バス最終時間帯変更便の利用者数	7.6 人/便 (平成27年)	10.0 人/便
中心市街地間の移動におけるバス利用者数	103 人/日 (平成26年)	150 人/日

### 施策6 市内路線を網羅したバスマップの作成・配布

### 施策7 その他バス利用環境の向上に資する施策の検討

(実施主体：岩見沢市、交通事業者)

市民のみならず、岩見沢市における来訪者にもわかりやすいバスマップ及び時刻表の作成、市内バス路線におけるICカードやバスロケーションシステムの導入等により、バス利用者の満足向上を目指します。

岩見沢市総合戦略における数値目標との整合を図り、計画最終年度に50%超を目指します。

指標	現況値	目標値 (平成32年)
バスサービスに対する満足度	28.8% (平成26年)	50%超

## 6.2 目標達成するために行う事業及び実施主体

基本方針	施策メニュー	実施主体	事業スケジュール						
			H28	H29	H30	H31	H32	中長期	
	地域公共交通再編実施計画の策定	岩見沢市	●						
コンパクトな都市を形成する 公共交通網の再構築	「であえーる」を活用したまちなか交流拠点の創出の検討	岩見沢市、民間事業者、市民	●	●	●	●	●	●	●
	利用実態を考慮した効率的な既存公共交通網再構築の検討	岩見沢市、交通事業者	●	●	●	●	●	●	●
地域特性を考慮した効率的で 持続可能な公共交通体系の構築	交通空白地域における新たな公共交通の検討	岩見沢市、交通事業者	●	●	●	●	●	●	●
	現状のバス利用実態に即した郊外部における公共交通の検討	岩見沢市、交通事業者	●	●	●	●	●	●	●
市民生活の質の向上に資する バスサービスの提供	既存路線バスにおけるバスサービス改善の必要性検討	岩見沢市、交通事業者	●	●	●	●	●	●	●
バス交通の利用促進策の展開	市内路線を網羅したバスマップの作成・配布の検討	岩見沢市、交通事業者	●	●	●	●	●	●	●
	その他バス利用環境の向上に資する施策の検討	岩見沢市、交通事業者	●	●	●	●	●	●	●

### 6.3 PDCA サイクルによる施策の推進

#### (1) 施策推進のための PDCA サイクル

本計画で掲げた基本方針や施策を進めていく上で、岩見沢市地域公共交通活性化協議会において、「計画～実行～検証～改善」の PDCA サイクルを確実に実施し、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有することとします。

計画期間を通じた長期的な PDCA、計画期間の中間で評価・見直しを行う中期的な PDCA、実施施策毎の進捗管理等を行う短期的な PDCA を実施します。

長期的 PDCA 及び中期的 PDCA により、実施施策の進捗管理を行うとともに、評価指標に基づく取り組みの評価・検証を行い、計画を見直し、将来の公共交通像の実現に向けて取り組むこととします。

また、短期的 PDCA により、1年から2年の短期で実施施策毎の進捗管理や効果及び影響の検証を行い、実施施策の見直しを行います。

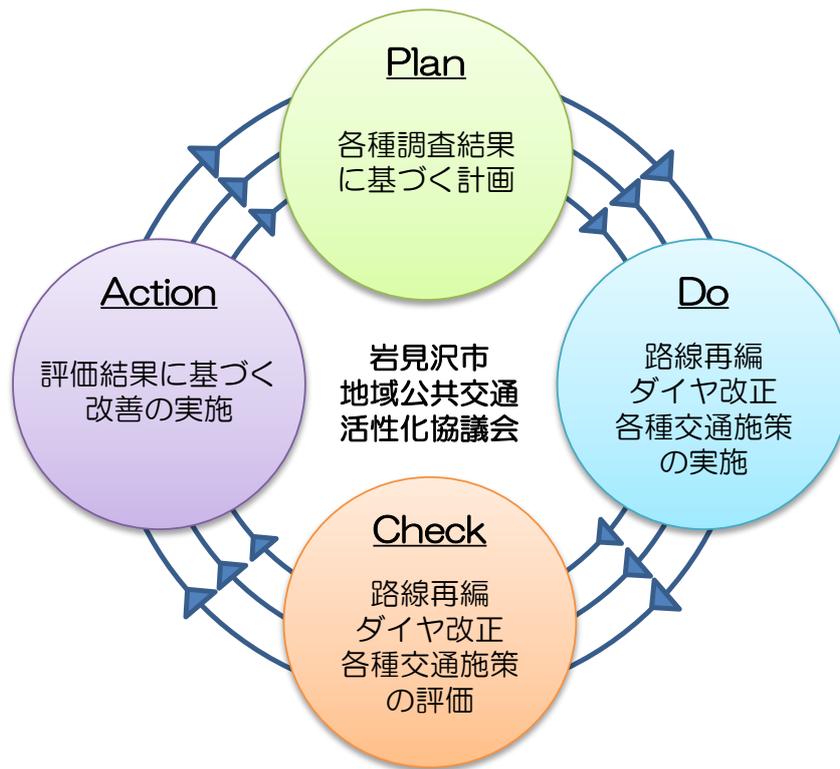


図 6-1 岩見沢市地域公共交通活性化協議会における PDCA サイクル

## (2) データ把握手法

評価をする上で、必要となるデータの把握方法について、下表に示します。

表 6-1 データ把握方法一覧

データ把握内容	調査手法概要	調査 間隔	把握する指標等
まちなか交流拠点創出プロジェクトの参加者数	まちなか交流拠点創出プロジェクトへの参加者数のカウント調査を実施	毎年度	・まちなか交流拠点創出プロジェクト参加者数
路線バスの利用者数	交通事業者からバス停留所別の利用者データを借用	毎年度	・中心市街地のバス利用者数 ・市内バス路線総乗車人数 ・路線バス最終時間帯変更便の利用者数 ・中心市街地間の移動におけるバス利用者数
乗合タクシーの利用者数	乗合タクシー受託事業者から便別利用者数データを借用	毎年度	・乗合タクシー利用者数
市民アンケート調査	市民アンケート調査を実施	5年毎	・バスサービスに対する満足度