

第2回岩見沢市地域公共交通活性化協議会

岩見沢市地域公共交通網形成計画(案)策定資料

～岩見沢市内バス路線の最終バス時間繰り下げ～



日時 平成27年10月7日(水) 10:00～

会場 岩見沢市役所 3階委員会室



1. 本実証運行の目的

岩見沢市民における公共交通の利便性向上のため、市内を運行してい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、岩見沢市内を運行する路線バスの最終バス繰り下げの実証運行を実施する。

2. 岩見沢市内バス路線の最終バス時間繰り下げ検討の経緯①

岩見沢市内を運行している路線バスの問題点として、以下の4点が挙げられる。

- ①最終バスの発車時刻が早い
- ②住民から最終バス運行時間帯に対する不満が挙がっている
- ③帰宅手段に最終バスの運行時間帯が影響を与えている
- ④最終バス時間（20時）以降、地区間移動として徒歩や自転車がある

①最終バスの発車時刻が早い

札幌市周辺の自治体のうち、山間部を除き市街地が札幌市と隣接していない自治体から札幌市への通勤・通学者数と最終バスの運行時間を比較すると、**岩見沢市の最終バス運行時間は早くなっている。**

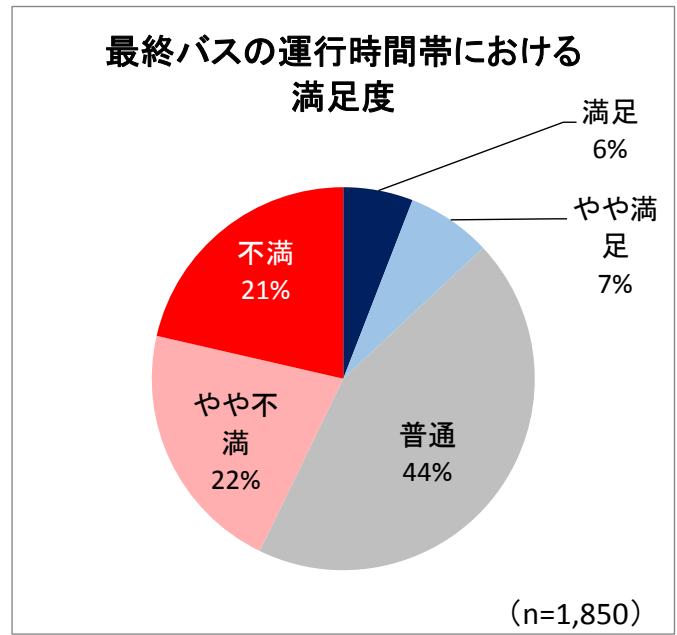
表 札幌市に接していない自治体から札幌市への通勤・通学者数及び最終バス運行時間

自治体名	通勤・通学者数	最終バス
岩見沢市	約4,000人	北海道中央バス（三笠線） 岩見沢（夕）21：35発
恵庭市	約4,800人	北海道中央バス（急行千歳線） 恵庭駅前 22：45発
千歳市	約2,700人	千歳相互観光（泉沢向陽台線） 千歳駅前 22：30発

通勤・通学者数：平成22年国勢調査
最終バス：各交通事業者HP

②住民から最終バス運行時間帯に対する不満が挙がっている

昨年度（2014年度）実施した住民ニーズ把握調査では、岩見沢市のバスサービスについて、「**終発時間帯**」に対する不満が約4割となっている。

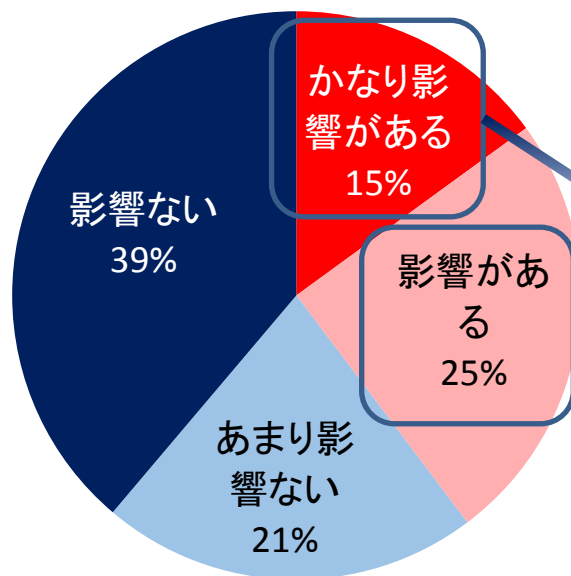


2. 岩見沢市内バス路線の最終バス時間繰り下げ検討の経緯②

③帰宅手段に最終バスの運行時間帯が影響を与えている

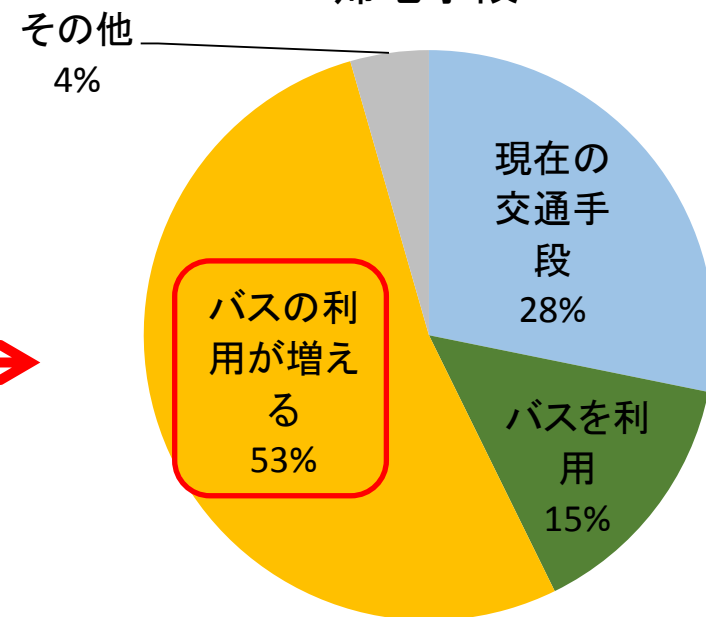
バスの運行状況が与える帰宅手段選択への影響として、「最終バスの運行時間帯」が、帰宅交通手段の選択に影響を及ぼしていることがわかる。バスの運行状況が改善された場合、このうち、約5割の市民がバスの利用が増えると回答している。

最終バスの運行時間帯



(n=881)

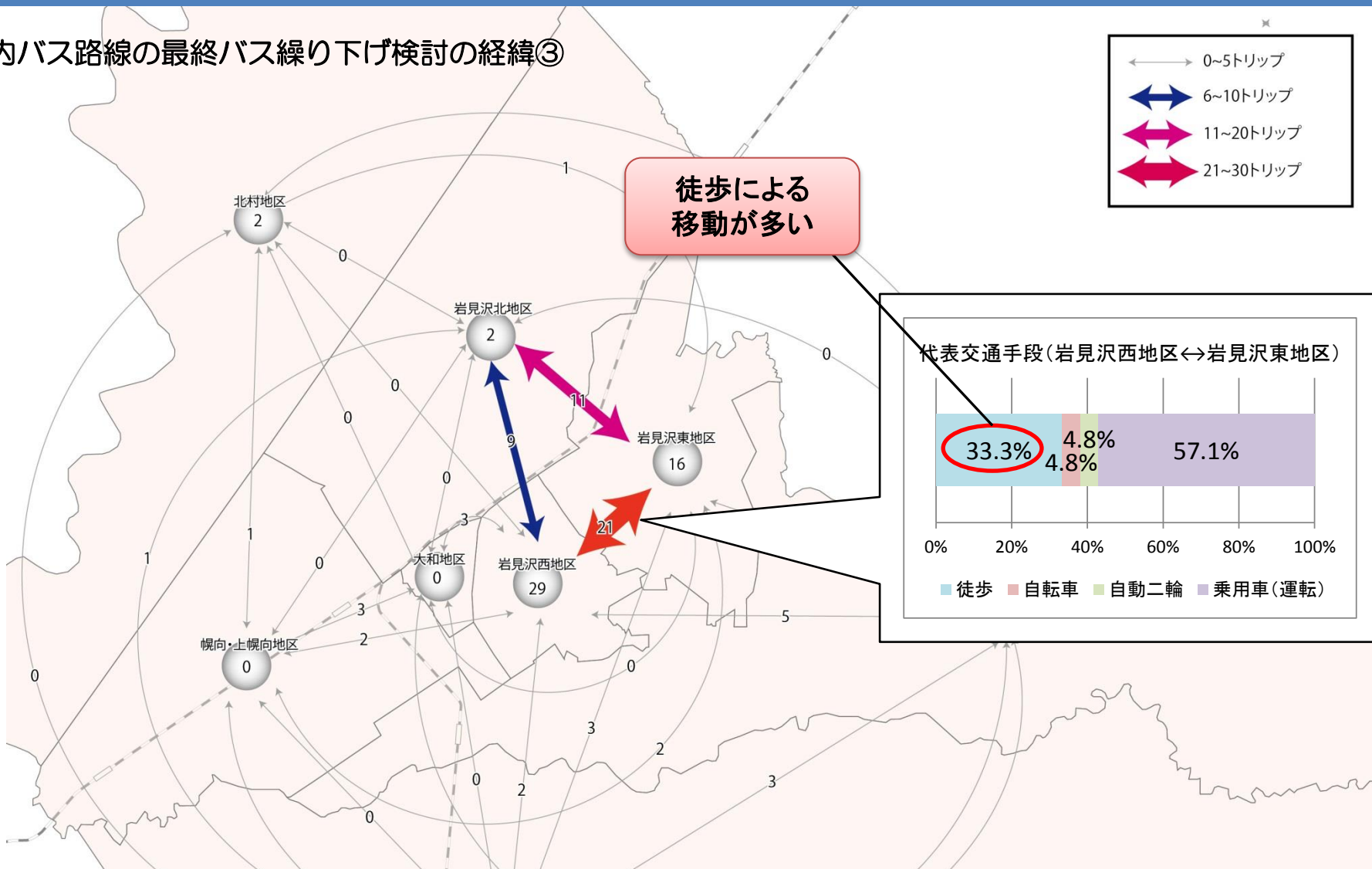
運行状況が改善された場合の
帰宅手段



(n=337)

「かなり影響がある」
「影響がある」
と回答した方を対象

2. 岩見沢市内バス路線の最終バス繰り下げ検討の経緯③



④最終バス時間（20時）以降、徒歩や自転車による移動がある

パーソントリップ調査の結果、「岩見沢西地区-岩見沢東地区間」の移動が、最終バス時間以降である20時以降最も多く見られる。さらに、その交通手段としては、潜在的なバス移動ニーズと考えられる「徒歩」や「自転車」の移動がある。

3. 平成27年度第1回岩見沢市地域公共交通活性化協議会での決定事項の整理

以上の問題点を踏まえ、岩見沢市地域公共交通活性化協議会では、以下の事項について決定した。

- ①実証運行期間 : 2カ月間(予定)
- ②実証運行検討対象路線: 「かえで団地線(国道経由)」、「日の出台線」、「栄町線」 3路線
⇒実証運行は、上記3路線から1路線を対象として実施



☒ 路線図(かえで団地線(国道経由))
 運行区間 : 岩(夕)～かえで団地
 終発時間 : 20:30(岩(夕)発)
 勢力圏人口 : 5,803人※H22生産年齢人口



☒ 路線図(日の出台線)
 運行区間 : 岩(夕)～日の出台
 終発時間 : 21:30(岩(夕)発)
 勢力圏人口 : 6,593人※H22生産年齢人口



☒ 路線図(栄町線)
 運行区間 : 岩(夕)～栄町
 終発時間 : 21:30(岩(夕)発)
 勢力圏人口 : 5,306人※H22生産年齢人口

※勢力圏は300mとして算出

4. 対象路線の選定

詳細なゾーン別で最終バス時間（20時）以降のトリップをみると、「であえーる」が立地している地区から「ザ・ビッグ」付近の地区までの移動が多くなっている。また、時間帯別にトリップを分析すると、「22時台」が最も多くなっている（20時台：1人、21時台：2人、22時台：4人）。

上記分析に3路線の運行経路を勘案し、最終バス繰り下げ実証運行の対象路線は「栄町線」とする。

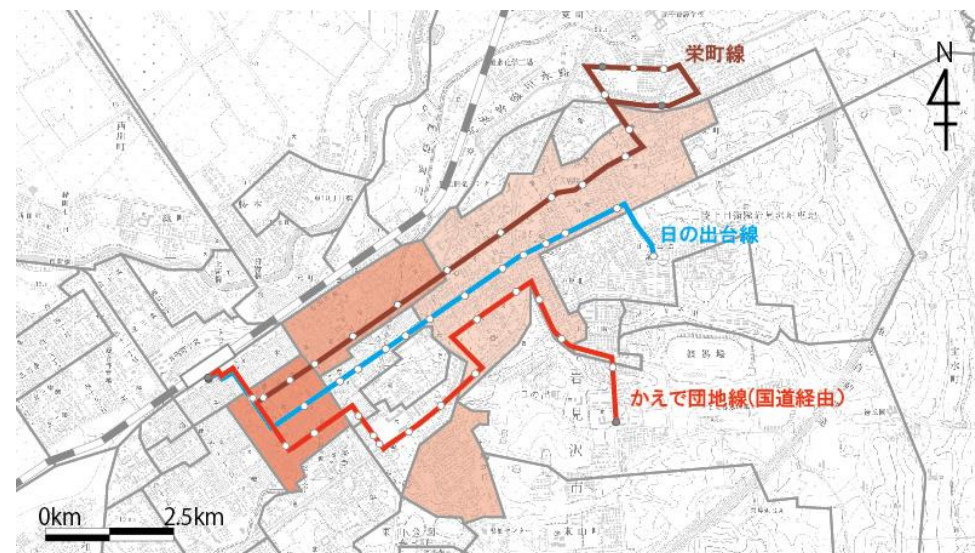
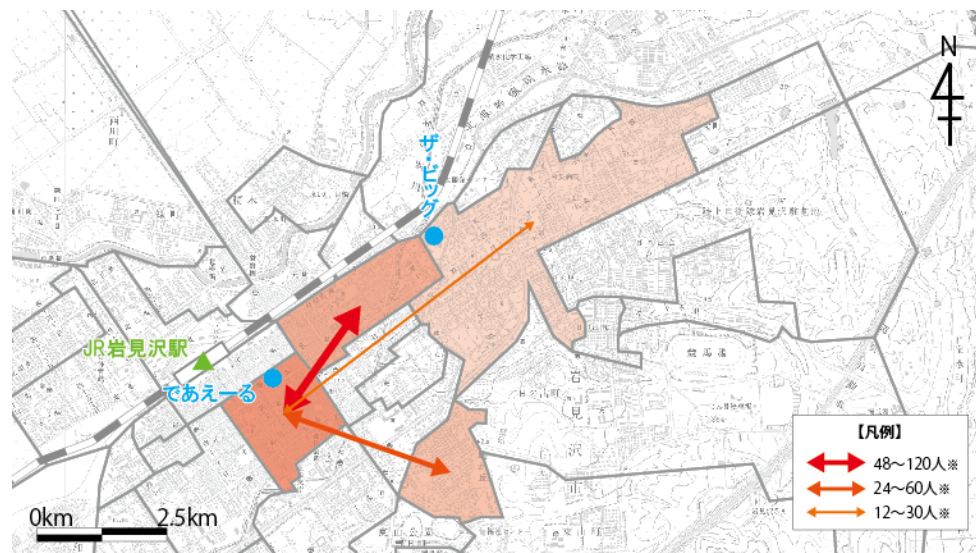


図 詳細ゾーン別最終バス時間（20時）以降の移動状況
※ 移動人数はアンケート結果から推計

図 最終バス時間以降の移動状況及び3路線の運行経路

5. 運行計画の検討①

5-1 実証運行時期

平成27年11月中旬～平成28年1月中旬の2カ月間
(運行曜日については、検討中)

5-2 運行時間

①乗継割合

調査対象路線における他交通機関からの乗継状況は、岩見沢市内を運行する路線全体よりも高い割合となっている。

表 他交通機関からの乗継状況

路線名	JR	バス	合計
栄町線（岩見沢ターミナルから郊外部方向）	8.8%	16.8%	25.6%
路線全体（岩見沢ターミナルから郊外部方向）	9.6%	13.4%	23.0%

②他交通機関からの接続

JR及び都市間バスの岩見沢駅及び岩見沢駅ターミナルへの到着時間を以下に整理する。

時	分（札幌方面⇒岩見沢）	分（旭川・苫小牧方面⇒岩見沢）
21	14 19 24 44 47	11 22 28
22	14 14 24 44 52	9 21 52 54
23	10 14 29 44 37	
24	4 14 △34 43	

△ ⇒ 金・土のみ運行 緑色 ⇒ JR（普通・快速）
赤色 ⇒ JR（特急） 黒色 ⇒ 都市間バス

最終バスの運行時間繰り下げにあたっては、以下のポイントに留意し設定する。

【運行時間繰り下げのポイント】

- JR（普通・快速・特急）の到着から10分以上の間隔を空ける。（乗換に最低限必要な時間）
- 高速バスの到着から15分以上の間隔を空ける。（高速バスの最大遅延が10分以内と想定）
- 覚えやすいように5分刻みの時刻とする。

以上から、最終バス運行時間繰り下げの実証運行にあたっては、以下の時間設定とする。

表 最終バス時間繰り下げの実証運行時間（案）

時	分（栄町線）
19	27
20	27
21	30（さかえ公園止）
22	35（さかえ公園止）

黒字 現在の運行時間
赤字 実証運行で設定する運行時間

5. 運行計画の検討②

5-3 運賃設定

本実証運行は、既存バス路線における最終バス運行時間の繰り下げであり、新規需要の掘起こしを狙うものではない（本来はバスを利用して通勤・通学したいが、最終バスが早いことから、仕方なく他交通手段を使っている人をターゲットとしている）ことから、**既存バス路線と同様の運賃とする。**

【栄町線利用運賃】

				栄町	さかえ公園
			4条 東18丁目	190	190
		5条 東18丁目	190	190	190
	4条橋	190	190	200	200
岩見沢 ターミナル	190	190	210	230	230

5-4 運行車両

本実証運行は、既存バス路線の最終時間の繰り下げを行うものであり、現状運行しているバス車両から異なる車両を用いると利用者が混乱してしまう恐れがある。

そのことから、本実証運行で用いる車両は、**現在運行中である中央バスの車両を用いて実施する。**

5-5 実証運行における周知活動

新たなバスサービスの実証運行に向けては、実証運行対象路線沿線住民への周知を行うことが重要となる。

そこで、沿線住民を対象としたパンフレット配布など、周知活動を実施する。

5-6 実証運行における利用者調査

新たなバスサービスの本格導入に向けて、調査段階での問題点の抽出や改善策の立案を目的に実証運行の利用者を対象としたアンケート調査を実施する。

①調査対象者

実証運行の利用者を対象

②調査方法

アンケート票を車両に設置し、調査を実施

③調査項目

調査方法	調査内容
アンケート票を車両に設置し調査	利用者数、乗車バス停、降車バス停、性別
	年代（学生・一般・高齢者）
	利用目的（通勤、通学、その他私用など）
	利用頻度、このバスサービスが無い場合の移動手段
	今後の利用意向 など