

岩見沢市

生活交通ビジョン

概要版

平成27年4月

岩見沢市

岩見沢市生活交通ビジョン 【目次】

第1章 はじめに

背景と趣旨	1
-------	---

第2章 岩見沢市の都市交通情勢

岩見沢市の人口	2
---------	---

高齢化の進行	3
--------	---

居住地域の分布	3
---------	---

バス利用者の減少	4
----------	---

第3章 各種調査結果

住民ニーズ把握調査	5
-----------	---

バス利用実態調査	5
----------	---

パーソントリップ調査	6
------------	---

第4章 岩見沢市における地域・交通課題の整理

地域が抱える課題	8
----------	---

バス交通へのニーズ	9
-----------	---

バスの利用実態	10
---------	----

バス路線の維持	12
---------	----

サービスの改善	13
---------	----

バス利用の促進	15
---------	----

自動車依存型社会	16
----------	----

第5章 基本方針

コンパクトな都市を形成する公共交通網の再構築	17
------------------------	----

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	18
-----------------------------	----

市民生活の質の向上に資するバスサービスの提供	18
------------------------	----

バス交通の利用促進策の展開	19
---------------	----

岩見沢市に即した公共交通網の構築に向けた基本方針及び施策内容	20
--------------------------------	----

第6章 「岩見沢市生活交通ビジョン」の推進に向けて

今後の取組み	21
--------	----

第1章 | はじめに

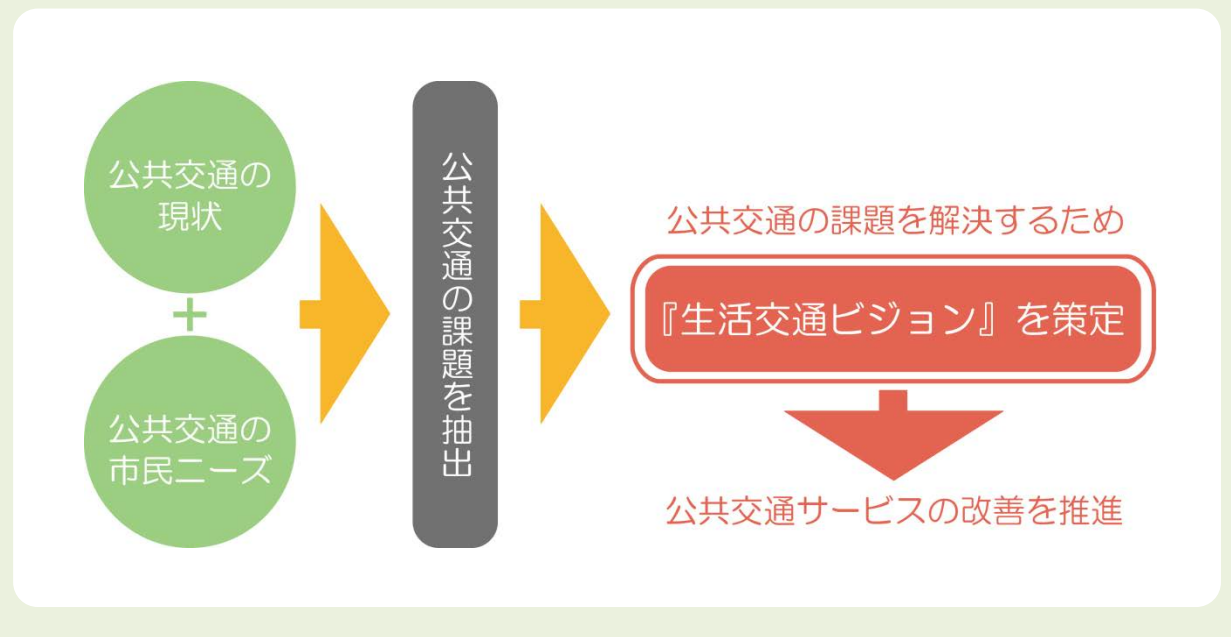
背景と趣旨

『生活交通ビジョン』の策定について

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「生活交通ビジョン」を策定いたしました。



第2章 | 岩見沢市の都市交通情勢

岩見沢市の人口 人口減少が進行しています

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22年までに約7,000人減少し、90,000人程度となっています。

(平成7年国勢調査：97,042人⇒平成22年国勢調査：90,145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21,000人減少の76,000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⇒人口問題研究所：76,310人)

— 岩見沢市の人口推移 —



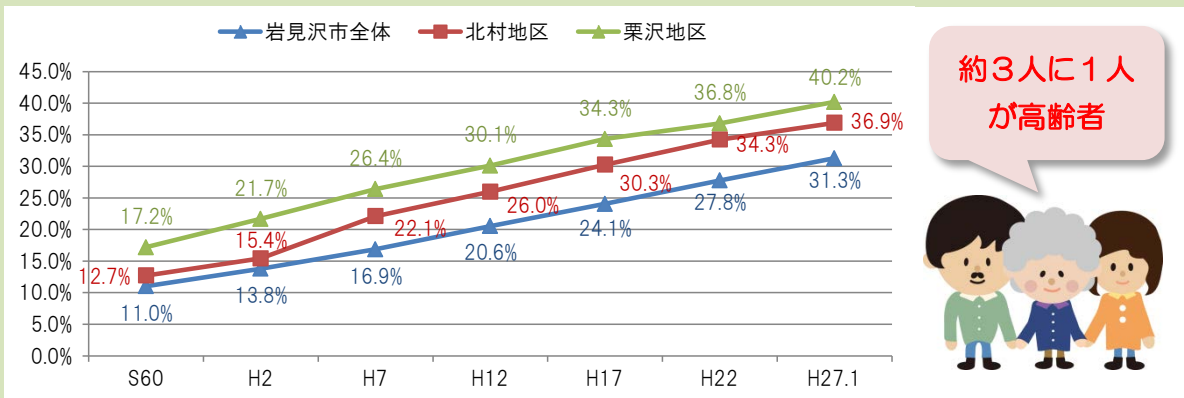
高齢化の進行

住民の約3人に1人が高齢者です

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1月：31.3%）

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。

－ 岩見沢市の人口・高齢化率推移 －

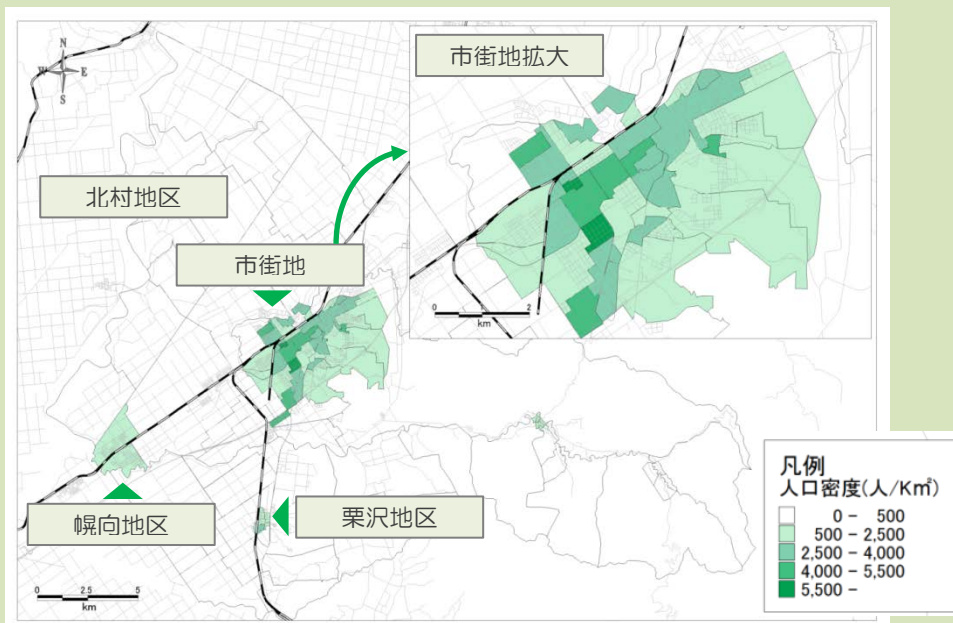


居住地域の分布

市街地や幌向地区に居住する住民が多い

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。

－ 岩見沢市の人口密度 －



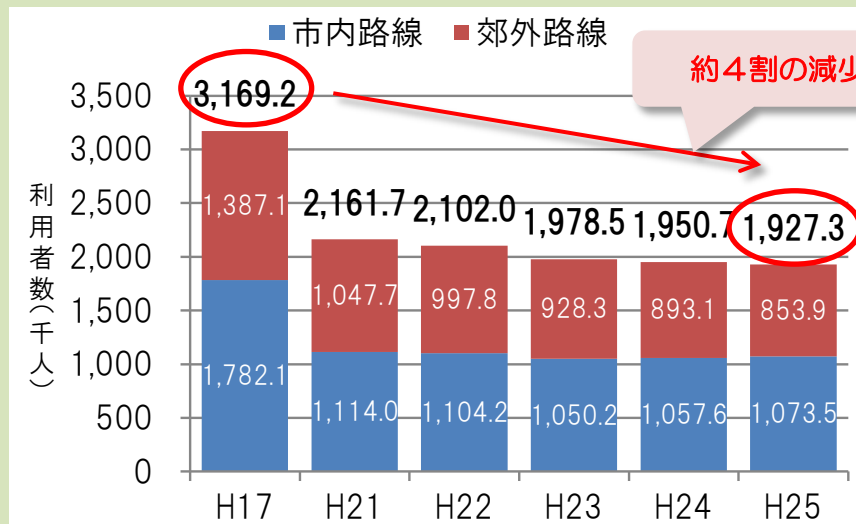
<資料>H22 国勢調査

バス利用者の減少 バス利用者数が約4割減少しています

岩見沢市内を運行する路線バス（中央バス）の利用者は、年々減少しており、平成17年から平成25年で約4割減少しています。

（平成17年：約317万人 ⇒ 平成25年：約193万人）

－ 岩見沢市内を運行する路線バスの利用者数推移 －



第3章 | 各種調査結果

住民ニーズ把握調査 調査概要について

岩見沢市民の買物や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するため、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調査を実施しました。

(1) 調査実施日

平成26年7月10日(木)～7月25日(金)

(2) 調査対象

岩見沢市に居住する15歳以上の市民を対象

(3) 調査方法と配付・回収状況

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%)

バス利用実態調査 調査概要について

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ため、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ました。

(1) 調査実施日

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

(2) 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

(3) 調査方法とバス路線の利用状況

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)

岩見沢市民の複雑で多様な交通実態を把握するため、移動の全てを把握することが可能なパーソントリップ調査を実施しました。

(1) 調査実施日

平成 26 年 7 月 16 日 (水)

(2) 調査対象

岩見沢市に居住する 15 歳以上の市民を対象

(3) 調査方法とバス路線の利用状況

郵送配付・郵送回収

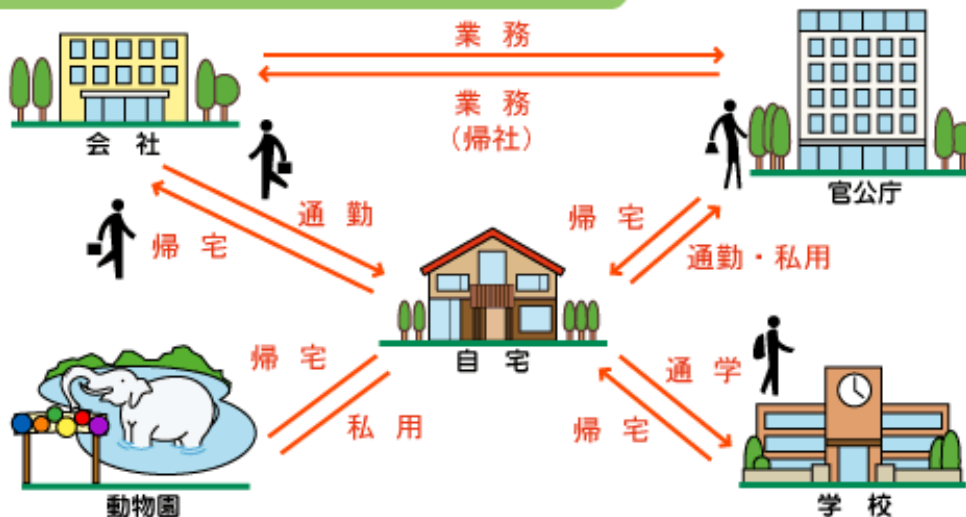
配付数：18,240 票 回収数：3,773 票 (有効回答数：2,018 票)

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』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 1 日の全ての移動を把握する調査です。

どのような人が、どこからどこへ、どのような目的で動いているか



どのような交通手段が利用されているか



人は何時頃動いているか



— 調査における地区分類 —



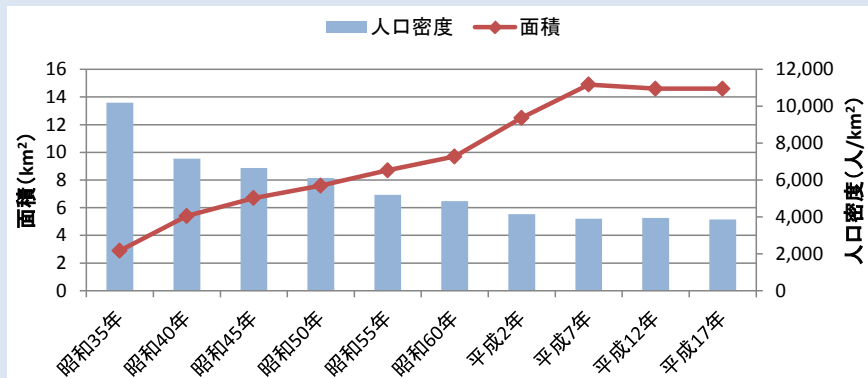
地区名	岩見沢東地区	岩見沢西地区	岩見沢北地区
地域名	東山町、日の出町 日の出、日の出台、栄町 東町、鳩が丘、1～12条東	並木町、美園、南町 駒園、緑が丘、春日町 1～13条西	峰延町、稔町、桜木、元町 西川町、有明町、若松町 北本町、北1～6条西
地区名	大和地区	幌向・上幌向地区	志文・朝日町地区
地域名	大和、大和町	金子町、上幌向町 幌向町	志文町、宝水町、ふじ町 下志文町、朝日町、毛陽町
地区名	栗沢地区	北村	
地域名	旧栗沢町	旧北村	

第4章 | 岩見沢市における地域・交通課題の整理

地域が抱える課題 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ると、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/km²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 —

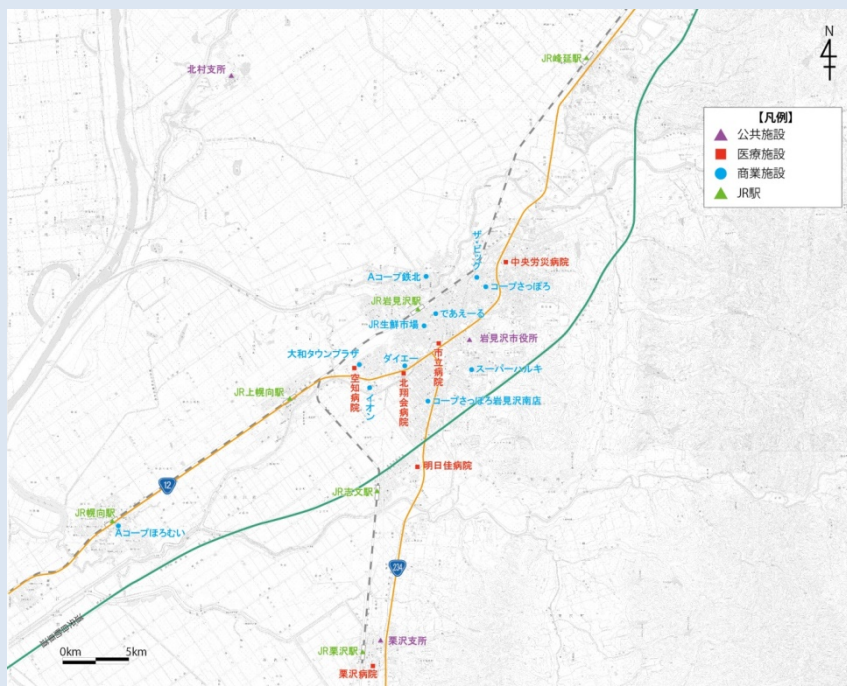


岩見沢市の人口は平成7年以降減少が続き、将来的にも減少が予測されています。

一方、高齢者人口割合は平成27年1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。

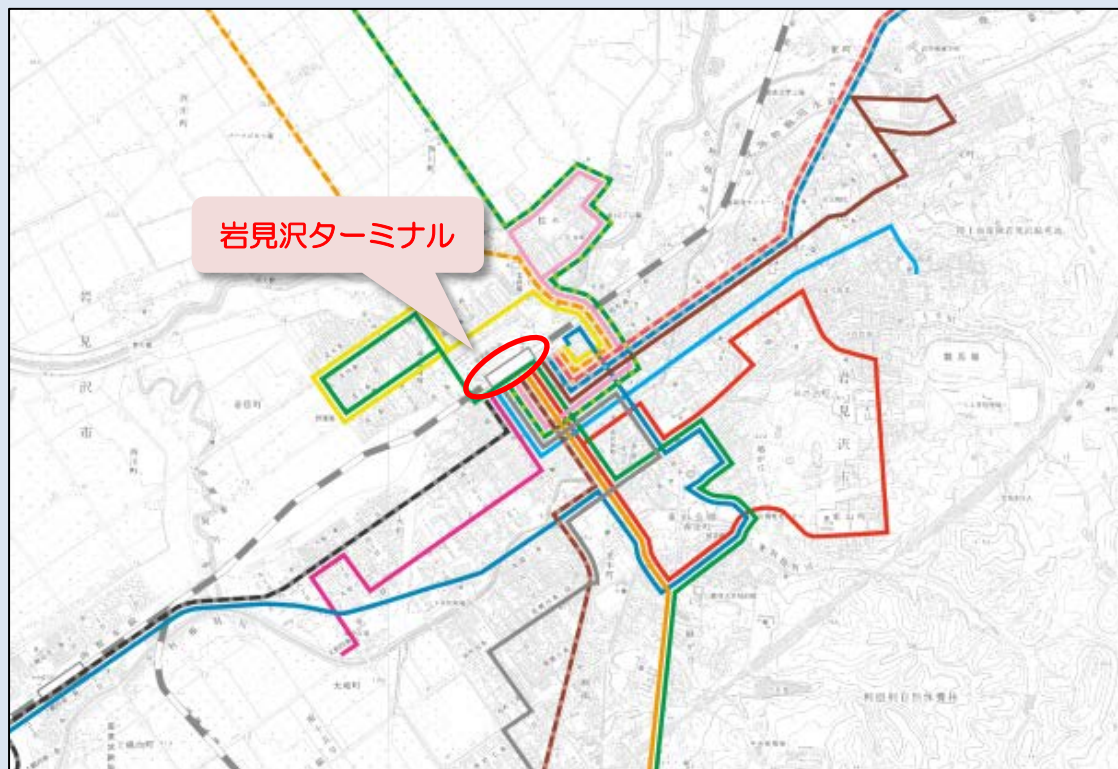
医療施設や商業施設等の都市機能は市街地に集積しています。

— 岩見沢市の都市機能施設 —



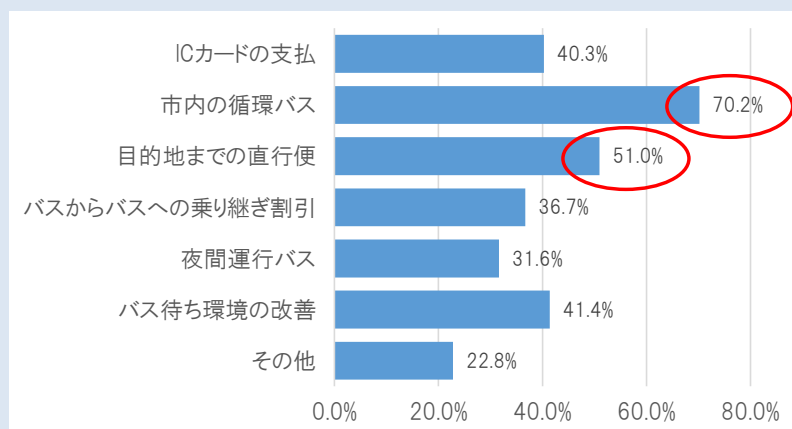
岩見沢市内を運行する路線バスは、岩見沢ターミナルを起終点としていることから、市内の東西の移動は岩見沢ターミナルで乗り継ぎが必要となっています。

－ 岩見沢市内路線バスの概要図－



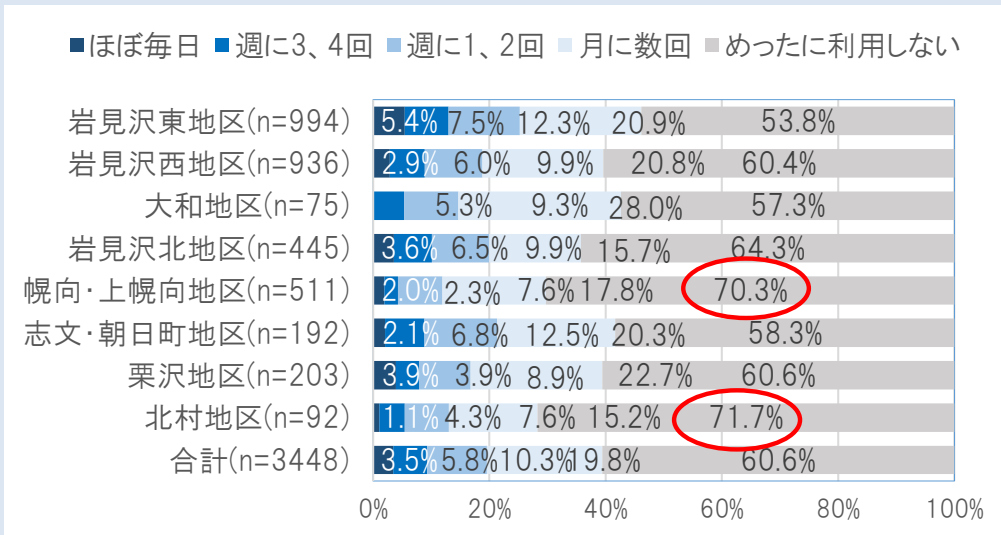
導入して欲しいバスサービスとして、『市内の循環バス』や『目的地までの直行便』が挙げられています。

－ 導入して欲しいバスサービス －



バスの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、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 —

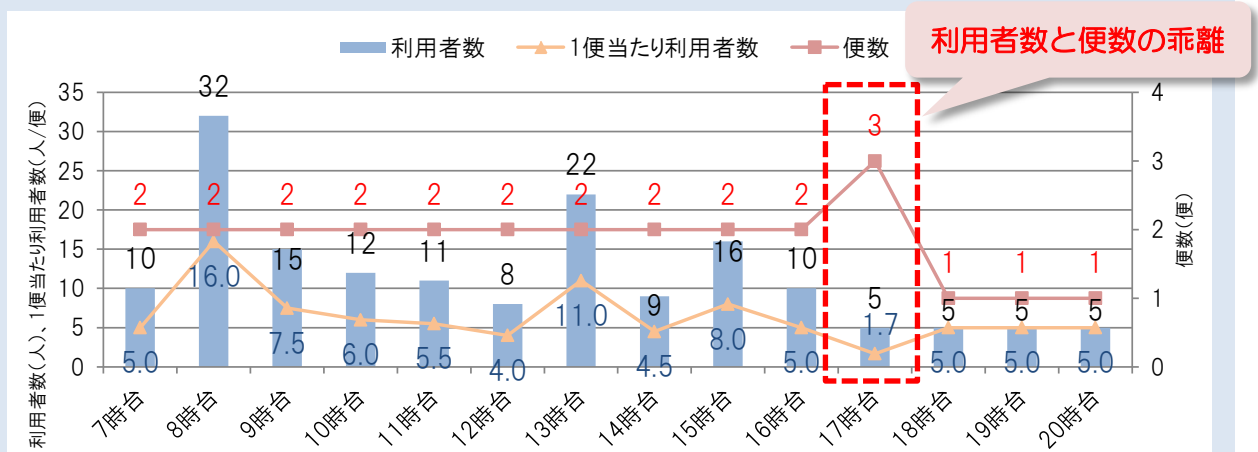


北村地区、栗沢地区を運行する市営バスは利用者が少なく、路線長が長いなど、非効率的な運行形態となっています。

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。

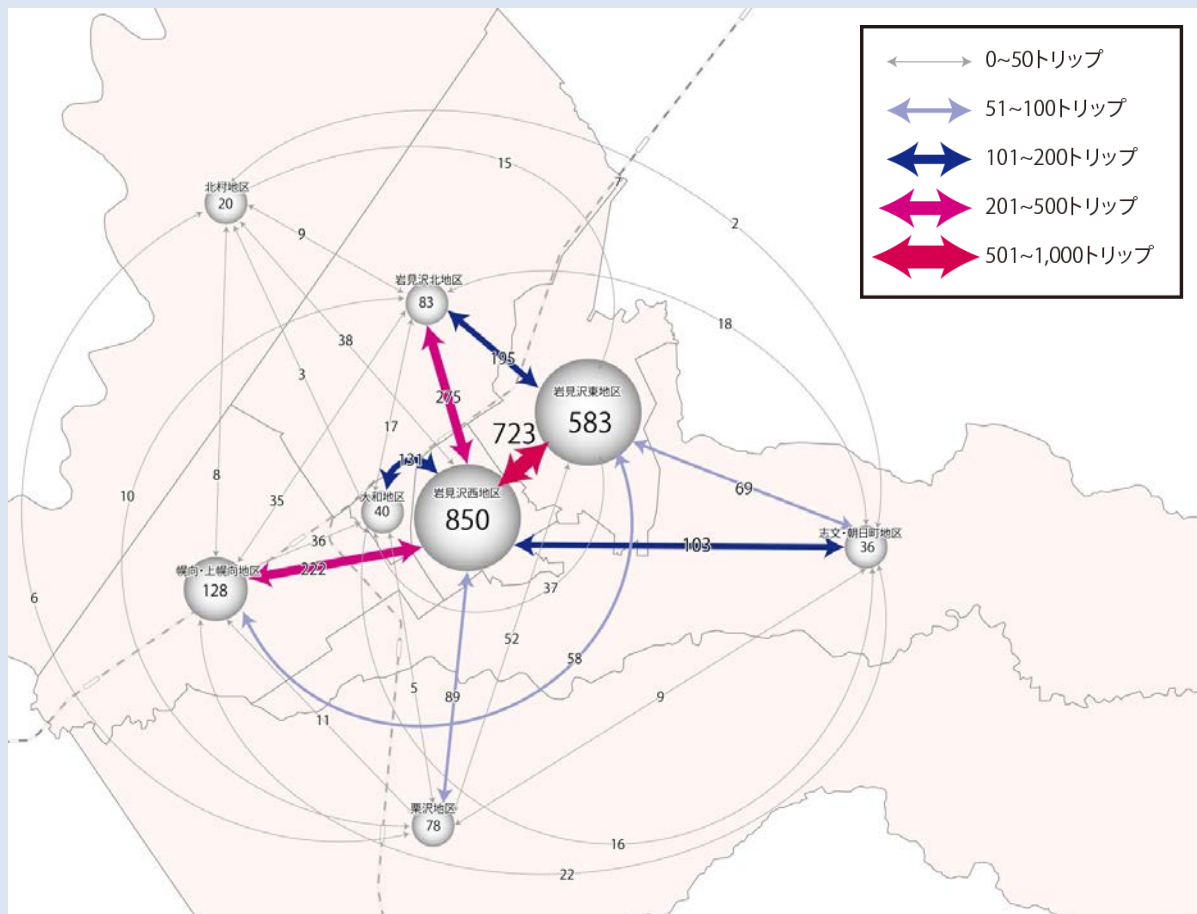
— 時間帯別利用者数及び便数（かえて団地線（国道経由）） —



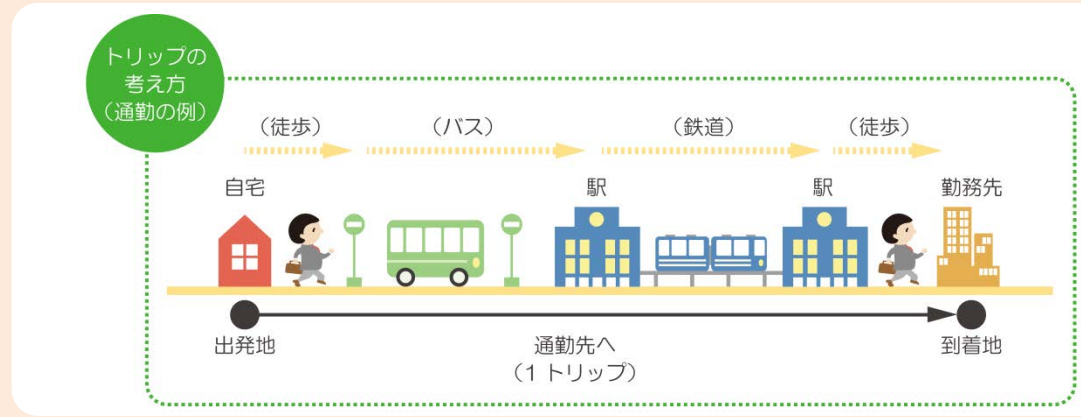
岩見沢市民の地区間トリップをみますと、岩見沢西・東地区内、地区間で500トリップ程度以上と多くなっています。また、岩見沢西地区と岩見沢北地区、及び幌向・上幌向地区間の移動も200~300トリップと比較的多くなっています。

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。

ー 全目的の地区間トリップ ー



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」としてカウントすることです。



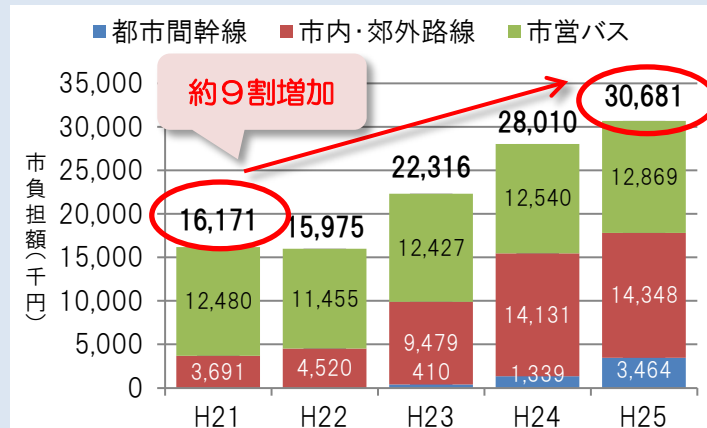
バス路線の維持

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。

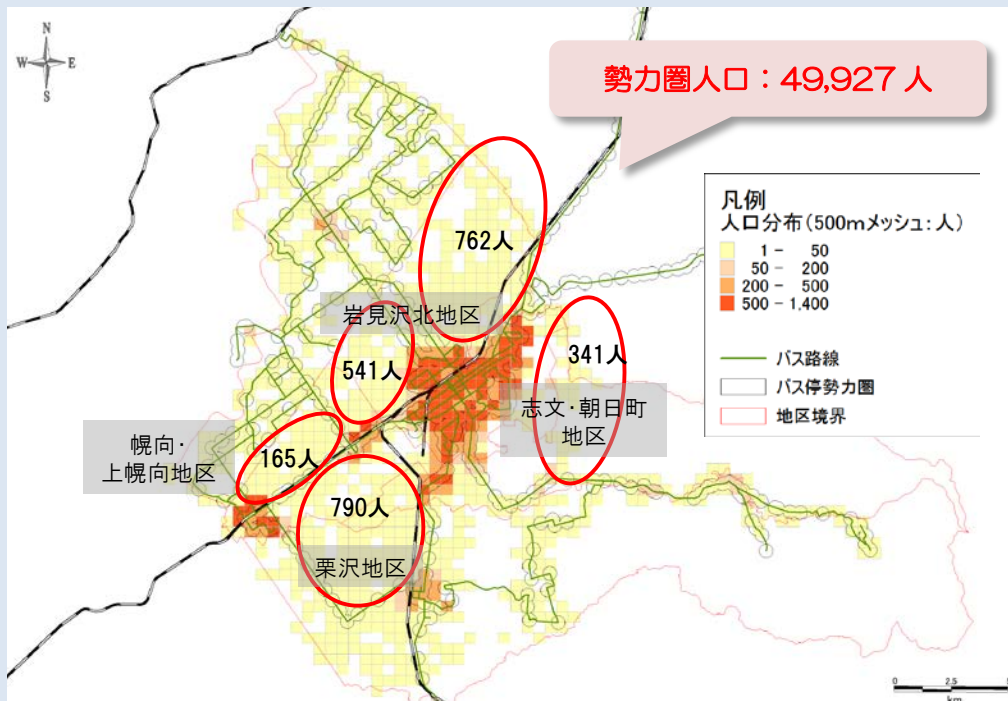
市内を運行するバス路線の維持に係る市負担額は年々増加傾向にあります。

－ 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えます。

－ 岩見沢市バス停勢力圏 －

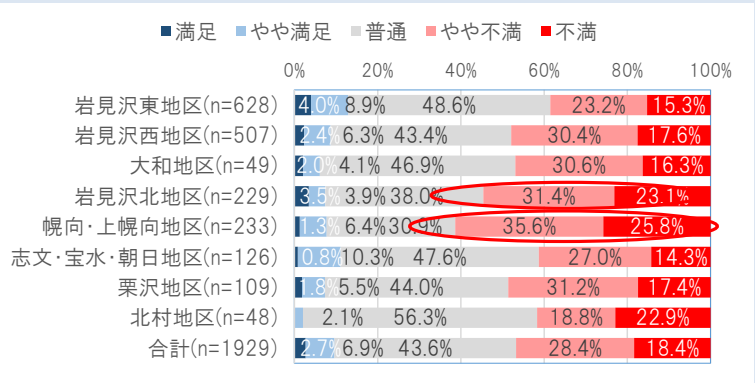


※ 赤丸の数は各地区内の人口

＜資料＞H22 国勢調査

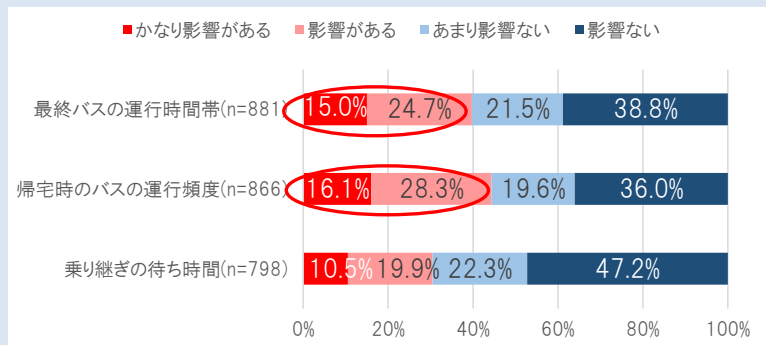
岩見沢市内を運行する路線バスは、岩見沢市と人口規模の近い他の自治体と比較しても終発時間が早くなっています。

— 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。

— 地区別帰宅時のバスの運行頻度が与える影響 —



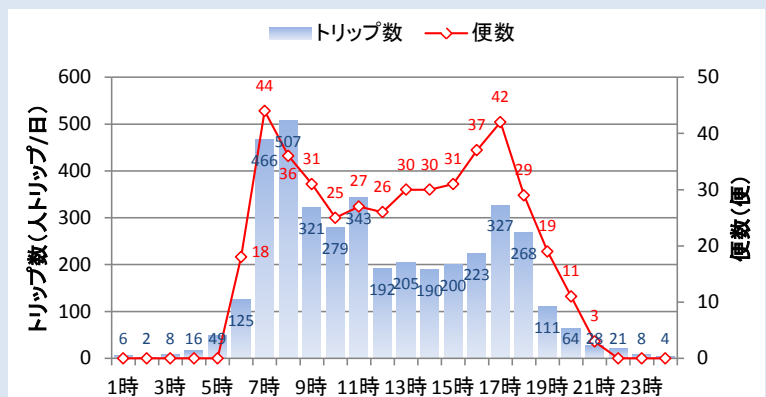
導入して欲しいバスサービスとして、『夜間バス運行』が挙げられています。

岩見沢市内を運行する路線バスは、21 時ま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。

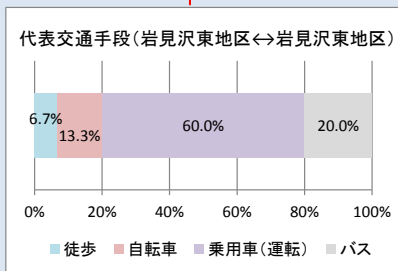
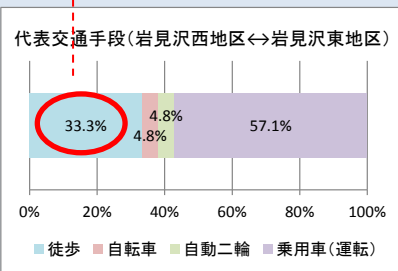
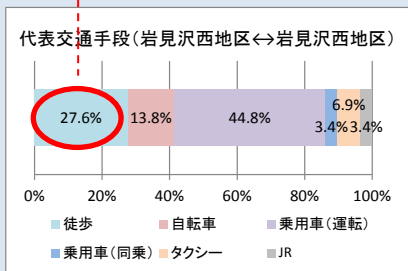
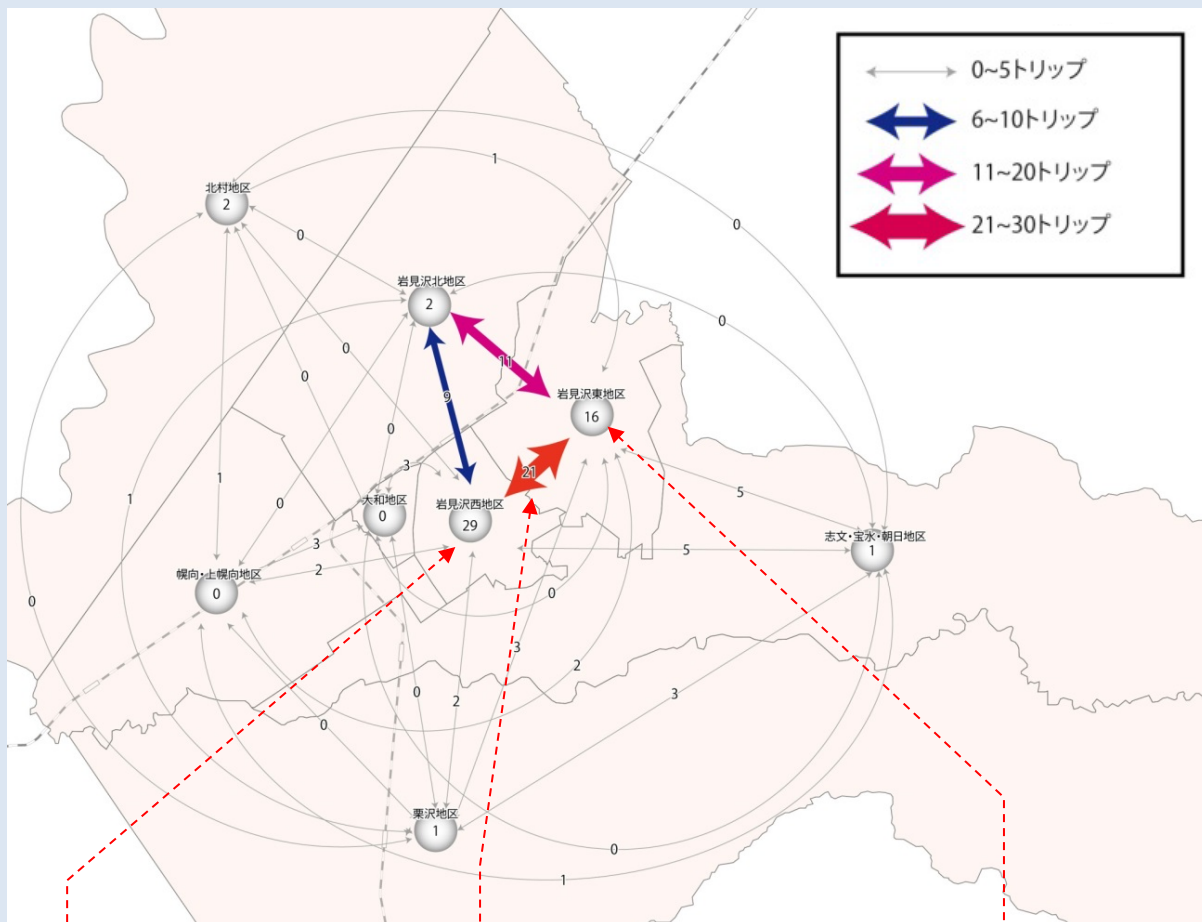
また、夜間（20 時～24 時）において、「乗用車（同乗）」も存在しており、夜間における移動のニーズも存在していることがわかります。

— 時間帯別トリップ数及び便数 —



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。

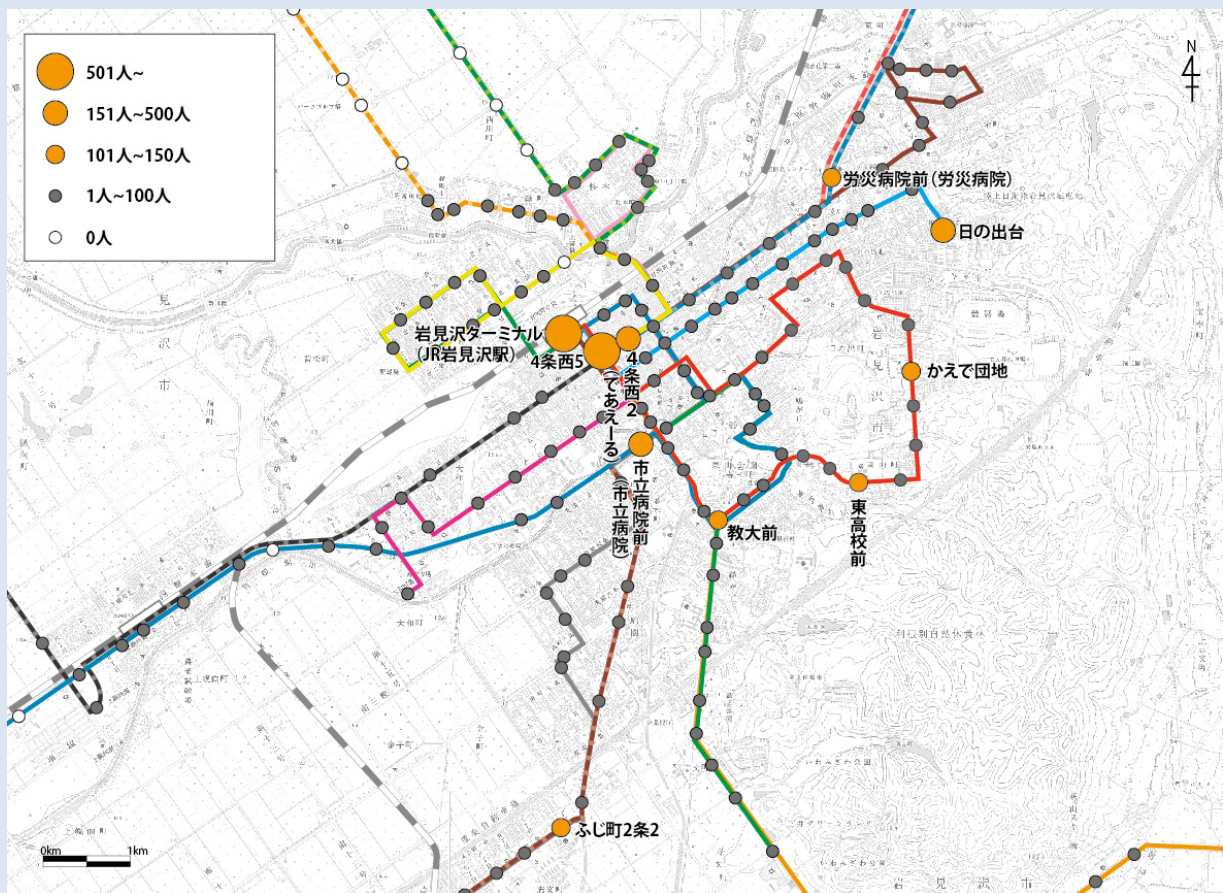
－ 夜間（20時～24時）における地区間トリップ －



徒歩による移動が多い

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。

－ バス停別乗降の状況 －



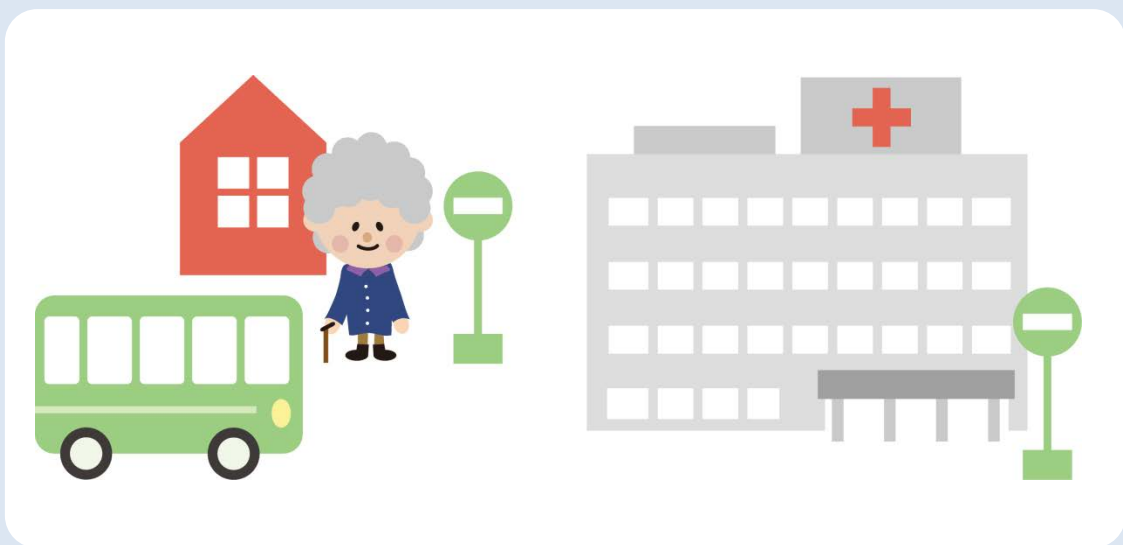
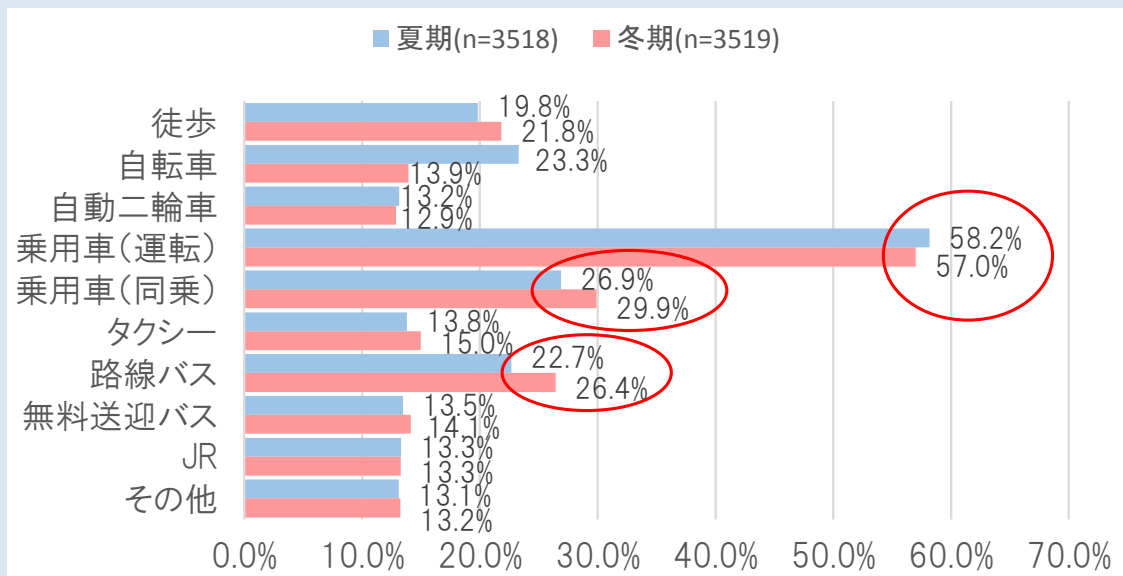
バスを利用しづらい理由として、『運行経路がわかりづらい』ことが挙げられています。

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、バス待ち機能を有する交流拠点の検討が重要だと考えられます。

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 —



岩見沢市における地域・交通課題を踏まえた、岩見沢市生活交通ビジョンの基本方針、及び施策案を示します。

① コンパクトな都市を形成する公共交通網の再構築

人口減少や高齢化が進行する中、今後も持続可能なまちづくりを推進するためには、商業施設や病院など、日常生活を支える上で必要となる一定程度の機能と住居等がまとまって立地するコンパクトなまちづくり（地域拠点）を推進するとともに、各地域の拠点から多くの都市機能を有する中心市街地への移動などに対応するため、市民のトリップの状況を勘案し、市民生活に資する公共交通の再構築が必要です。

岩見沢市の商業・医療・行政等の機能は、岩見沢西地区に集積しているため、市民のトリップをみましても、当該地区に関係する移動が多く、特に岩見沢東地区からのトリップ（市内の東西移動）が多い状況となっています。

一方で、岩見沢市内を運行する路線バスは、岩見沢ターミナルが起終点であるため、岩見沢ターミナルを境とした市内の東西の移動については岩見沢ターミナルでの乗り継ぎが必要となり、利便性が低いことが課題となっています。

また、岩見沢市民を対象としたアンケート調査結果からは、「市内の循環バス」や「目的地までの直行便」が導入して欲しいバスサービスとして挙げられているほか、運行便数や運行ルートなどに対する満足度が低いことから、移動ニーズに即した利便性の高いバスサービスの構築が必要であります。さらに、岩見沢市民のバス利用の実態をみますと、極端に利用の少ないバス停も存在していて、より効率的なバス運行体系の検討が必要であります。

関連計画では、中心市街地に望む姿として、中心市街地における交流拠点の創出が挙げられていることを踏まえ、バス待ち環境の改善につながる「ふれあいと交流のある賑わいづくり」への取り組みについても検討が必要です。

このような背景を踏まえ、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や、中心市街地の活性化に資する交流拠点を創出し、公共交通と連携するなどを検討することが重要となります。

1) 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

岩見沢西地区と岩見沢東地区といった、多くの需要が見込まれる地区間、及び市街地内の商業・医療・行政施設の連絡や、利用者の少ないバス停の見直しなど、将来的な道路計画を念頭におきながら、より効率的な運行を目指し、既存の公共交通網の再編を検討します。

2) 既存施設を活用したまちなか 交流拠点の創出の検討

中心市街地において、既存施設を活用したバス待合い機能を有す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します。

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

岩見沢市においては、路線バスによってカバーされていない公共交通空白地域が存在しています。

例えば、岩見沢北地区や幌向・上幌向地区の一部では、市営バスの運行なども無い状態で、公共交通空白地域となっていて、日常生活の移動にあたっては送迎に頼る状況もみられます。

さらに、北村地区や栗沢地区を運行する市営バスは、利用者が少なく、非効率な運行となっていて、また、無料で運行していることから、他地区との公平性の面でも課題が生じています。

今後、益々増加することが予想される高齢者など、交通弱者の生活の足を確保するためにも、公共交通空白地域の改善に向けた効率的な公共交通について検討することが必要です。

1) 交通空白地域における新たな公共交通の検討

岩見沢市内の公共交通空白地域について、公共交通が無いことにより日常の移動が不便となっている地域や、現状・将来ともに交通弱者の居住割合が高いと予想される地域において、需要に応じた新たな公共交通を検討します。

2) 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します。

3 市民生活の質の向上に資するバスサービスの提供

岩見沢市内を運行する路線バスは、岩見沢市と同規模の他自治体と比較しても終発時間が早くなっています。また、岩見沢市民を対象としたアンケート調査結果からは、「終発便の運行時間帯」に対する不満が多いことや、「最終バスの運行時間帯」や「帰宅時のバスの運行頻度」が通勤・通学時の交通手段選択に及ぼす影響が大きいことが示唆されています。さらに、路線バス終発後の時間帯におけるトリップに着目しますと、徒歩での移動が増加する状況もみられています。

このような岩見沢市の地域特性や住民ニーズ、交通特性を踏まえ、市内を運行する路線バスについて、運行時間帯などのバスサービスの改善検討が必要です。

1) 既存路線バスにおける終発時間帯の改善の必要性検討

岩見沢市内の既存路線バスの終発時間が早いことで、交通手段選択への影響がみられる地域などに対し、運行時間帯の改善などの必要性について検討します。

4 バス交通の利用促進策の展開

岩見沢市民の交通行動をみますと自動車の利用割合が高く、自動車依存の定着もみられます。

一方で、岩見沢市民がバスを利用しづらい理由として「路線バスの運行経路がわかりづらい」といった意見が挙げられていることや、「ICカードの導入要望」など、バスサービス向上に関するニーズがあることから、市民の多様なニーズに適切に対応することにより、バスの利用促進に繋がることも期待されます。

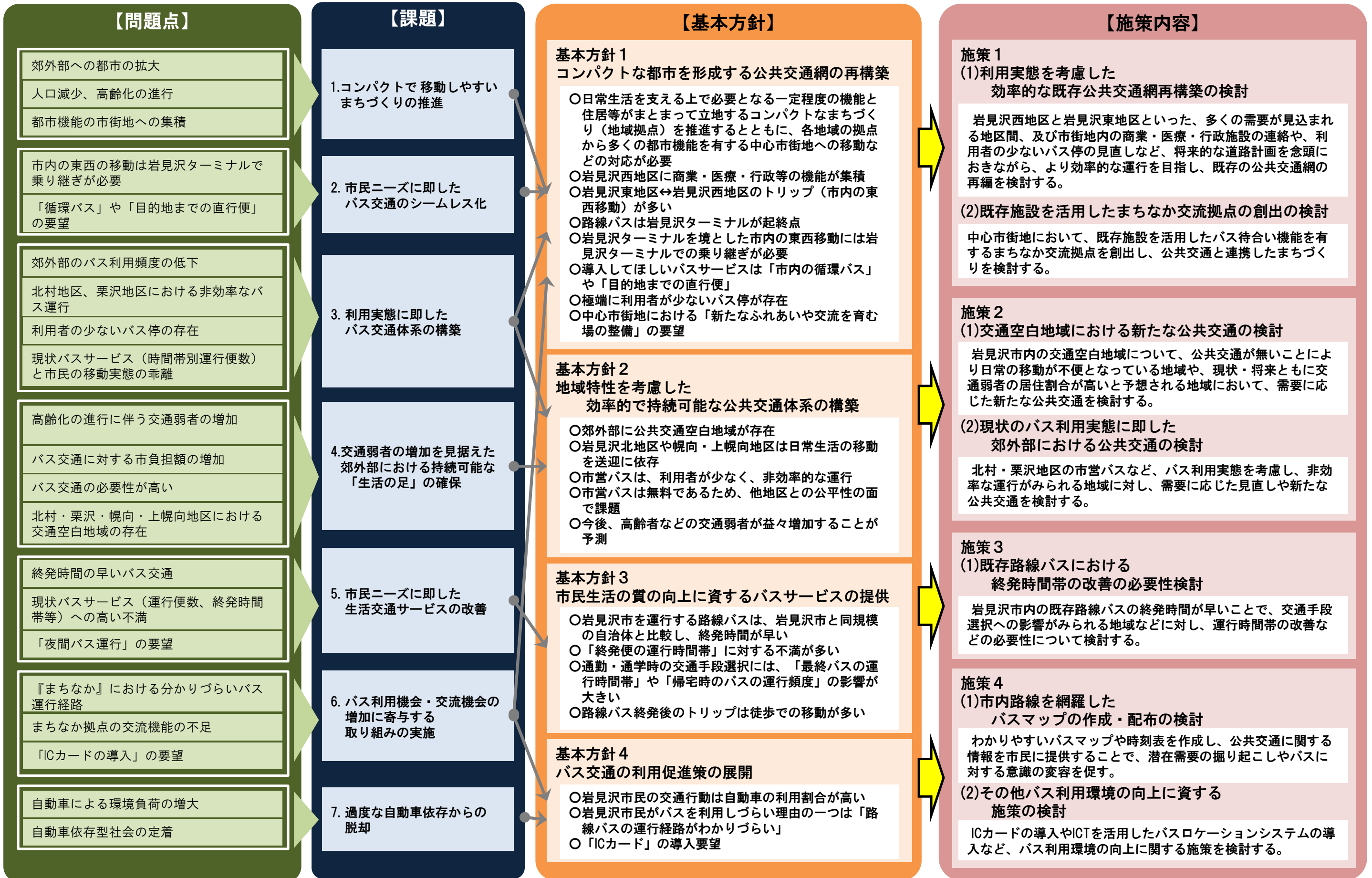
そこで、わかりやすいバスマップの作成やICカード導入などについて検討が必要です。

1) 市内路線を網羅したバスマップの 作成・配布の検討

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市民に提供することで、潜在需要の掘り起こしやバスに対する意識の変容を促します。

2) 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します。



第6章 | 「岩見沢市生活交通ビジョン」の推進に向けて

今後の取組み

『生活交通ビジョン』の推進に向けて

岩見沢市の将来を見据えた望ましい公共交通の方向性の推進のためには、「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す。

そのため、平成27年1月に、公共交通に関係する行政機関や交通事業者、住民の代表、学識経験者など、多様な方々を構成メンバーとする「岩見沢市公共交通活性化協議会」を立ち上げました。この協議会では、「生活交通ビジョン」の基本方針である、既存公共交通網の再構築や交通空白地域への対応、バスの利用環境の改善など、様々な課題に対する施策についての総合的・具体的な検討に取り組んでまいります。

また、市では、協議会での検討を踏まえ、実効性のある計画とするため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定される「地域公共交通網形成計画」の策定を目指しながら、まちづくりと連携した持続可能な公共交通の構築を推進してまいります。

岩見沢市生活交通ビジョン

平成27年4月

編集・発行

岩見沢市企画財政部企画室

〒068-8686 岩見沢市鳩が丘1丁目1番1号

TEL 0126-23-4111