

# 岩見沢市生活交通ビジョン構想（案）策定資料

～パーソントリップ分析結果及び基本方針の検討～

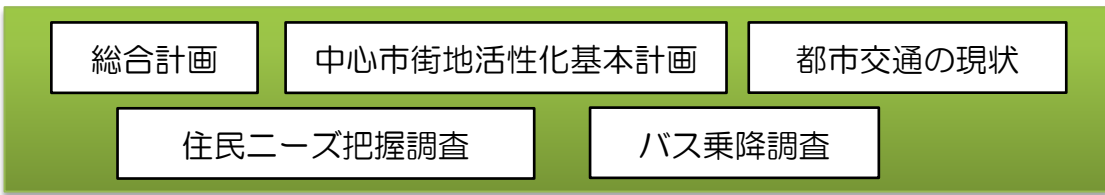
◆ 【委託者】 岩見沢市 企画財政部 企画室

【受託者】 日本データサービス株式会社



# 岩見沢市生活交通ビジョンの基本方針

## 第1回協議会の内容（詳細は資料1参照）



### ▼岩見沢市生活交通ビジョンの基本方針

**【基本方針1】** コンパクトな都市を形成する新たな公共交通網の構築  
**【施策内容】**  
◆既存公共交通網の再構築の検討  
◆効率的な乗り継ぎポイントや循環路線の検討  
◆将来の人口分布等を見据えた路線の検討

**【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  
**【施策内容】**  
◆市営バスの必要性の検討  
◆交通空白地域への対応

**【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  
**【施策内容】**  
◆既存バス路線における終発時間帯のバスサービス改善を検討

**【基本方針4】** バス交通の利用促進策の展開  
**【施策内容】**  
◆市内路線を網羅したバスマップの作成・配布の検討  
◆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、交流拠点の創出、ICTの活用 など

## 第2回協議会の内容

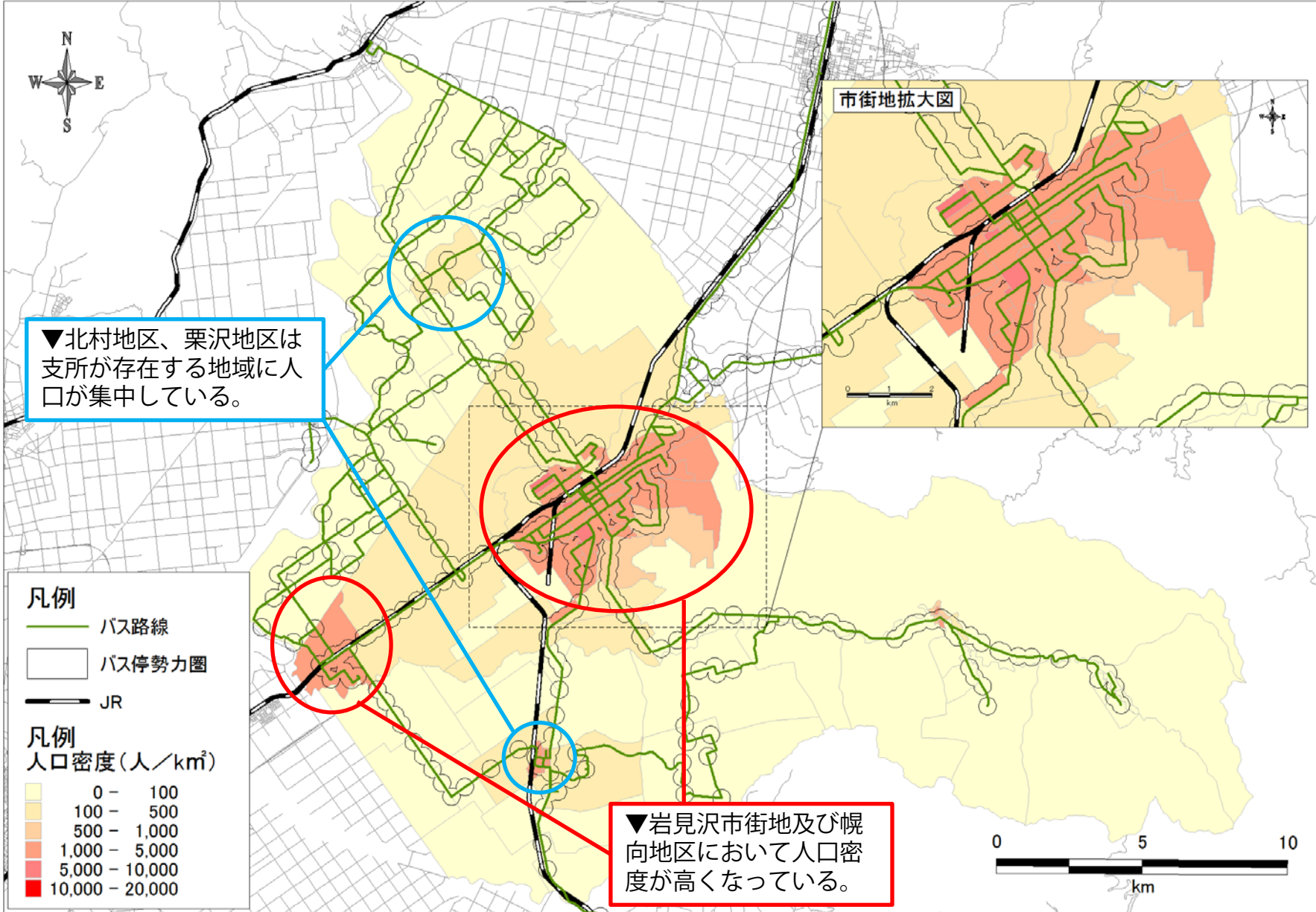
**【協議会の目的】**  
岩見沢市生活交通ビジョン構想（案）に関する協議

**【第2回協議会のポイント】**  
①各調査結果の細かな分析の実施

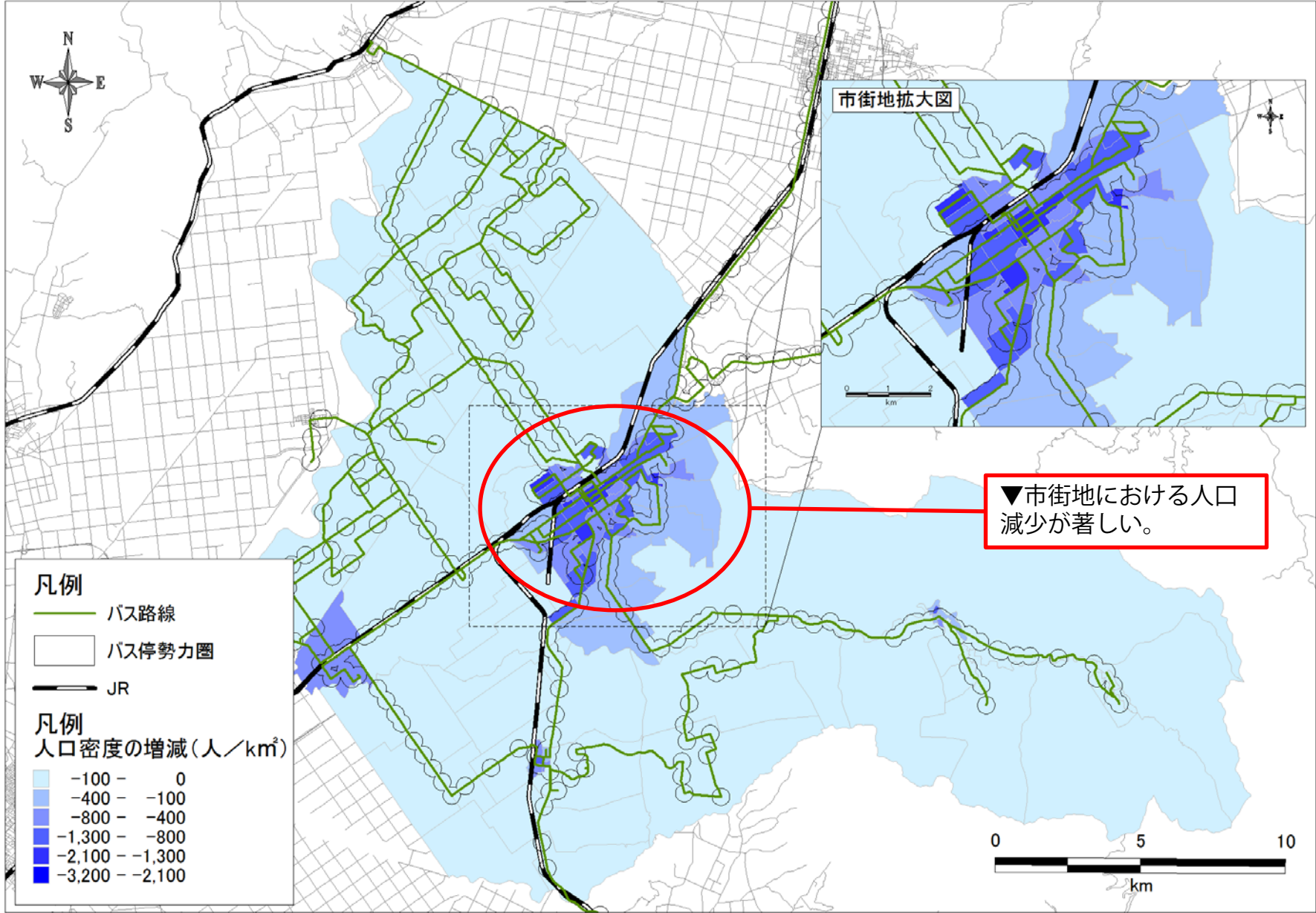
**【分析データ】**  
• **パーソントリップ調査結果**  
⇒結果の概要は後述  
• 岩見沢市の人口等基礎データ  
• 住民ニーズ調査結果  
• バス乗降調査結果

②第1回協議会で示された課題の肉付けや基本方針の具体化

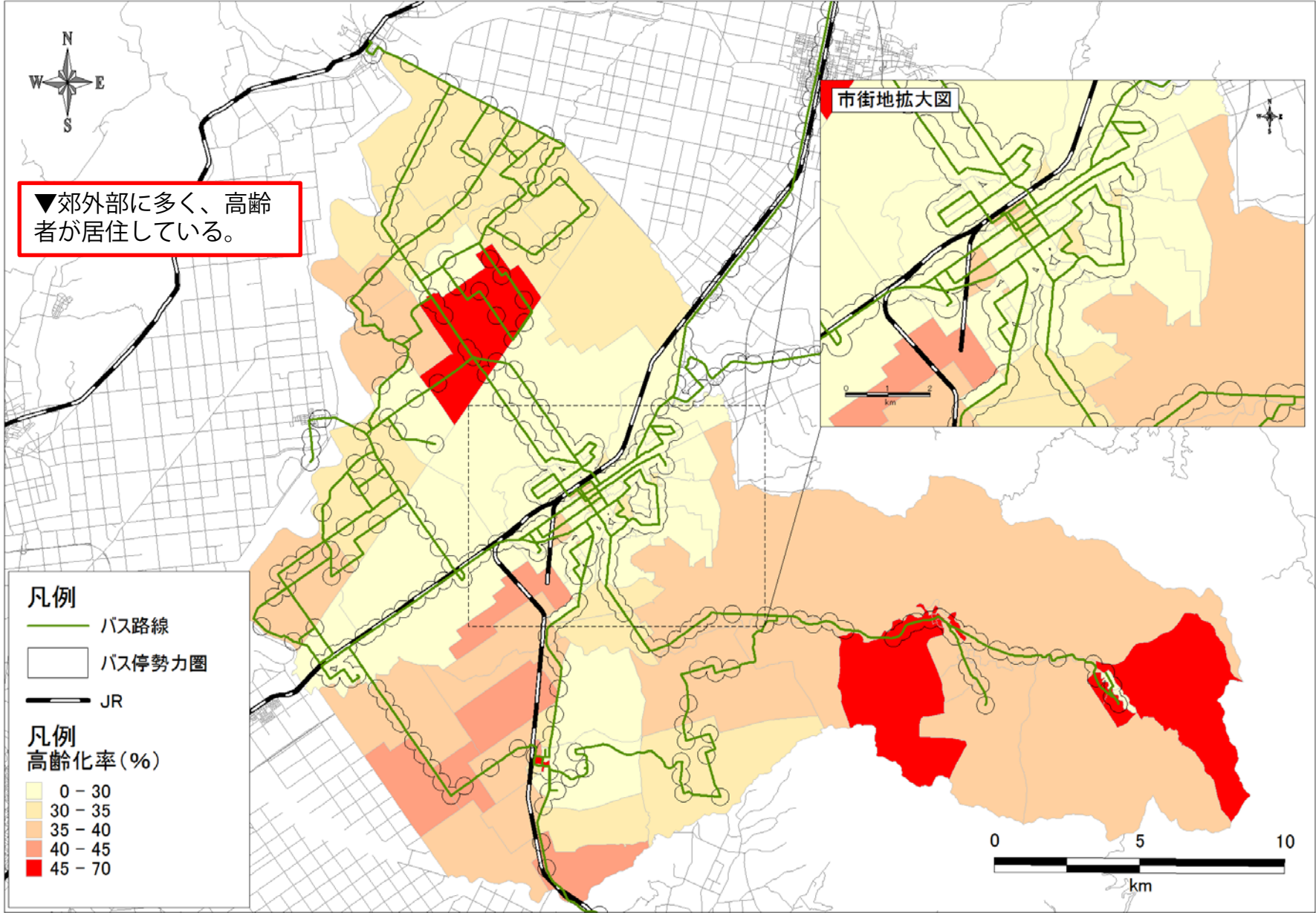
# 岩見沢市の人口密度 (H22)



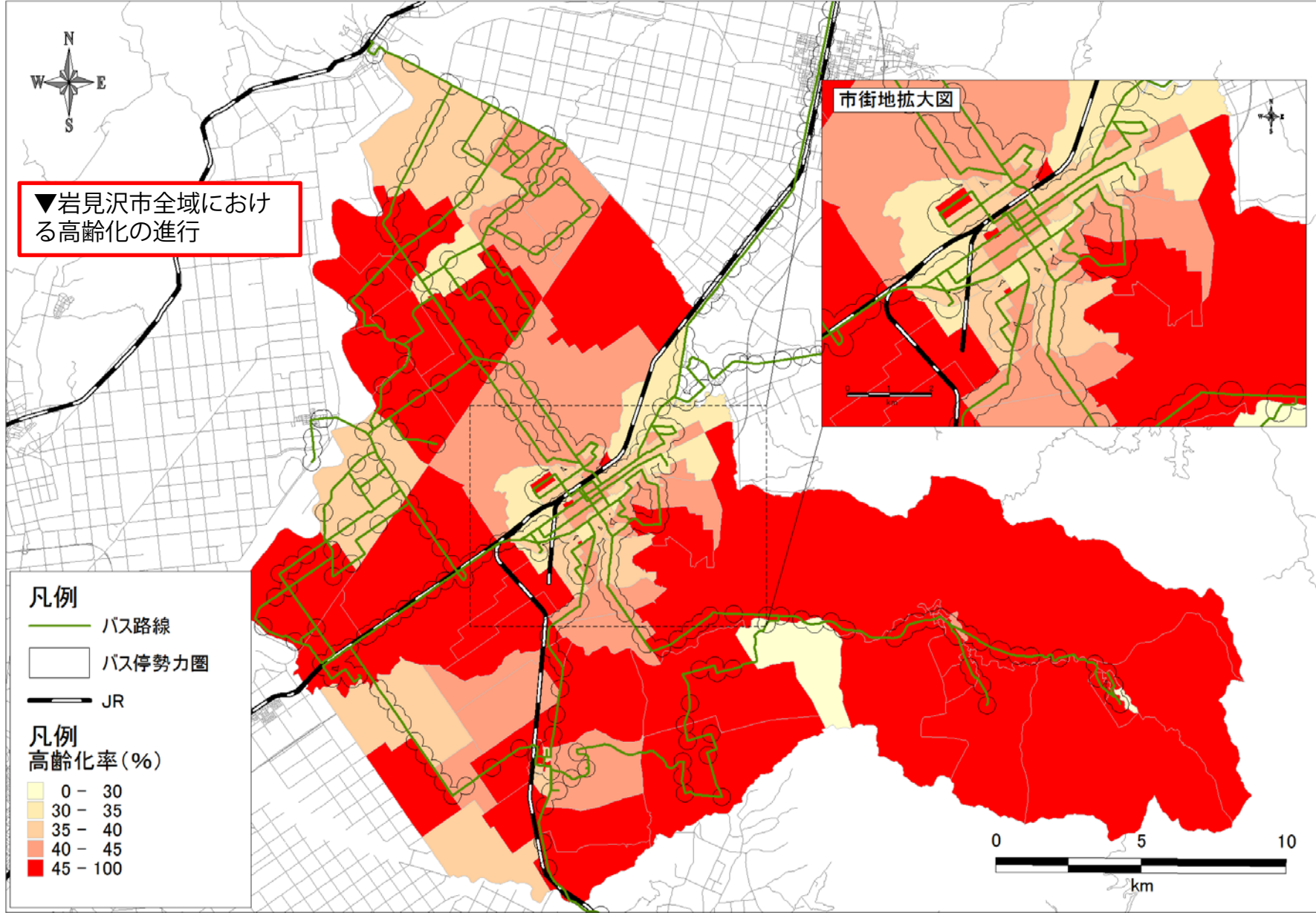
# 岩見沢市の人口密度 (H22とH47の比較)



# 岩見沢市の高齢化率 (H22)



# 岩見沢市の高齢化率 (H47)



# 岩見沢市民の交通特性

## パーソントリップ調査の実施概要

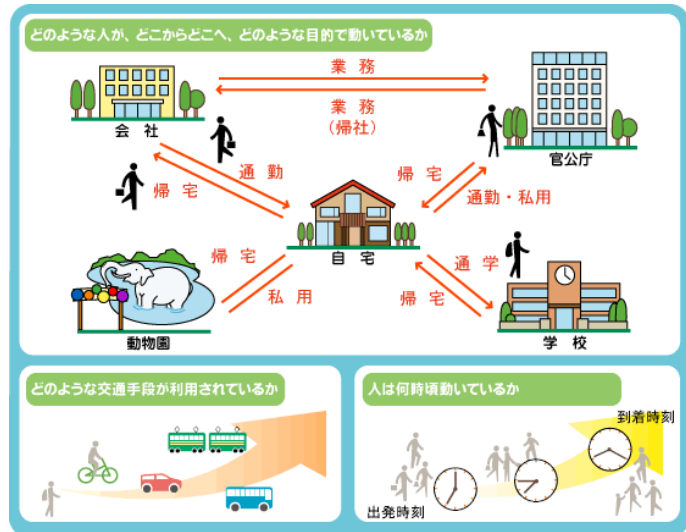
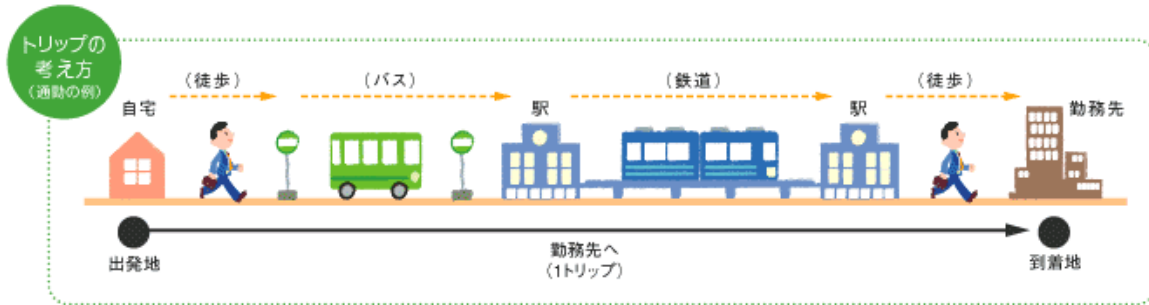
- ◆住民ニーズ把握調査を併せて実施
- ◆調査実施日：平成26年7月16日（水）
- ◆調査対象：岩見沢市に居住する15歳以上の市民を対象
- ◆配布数：18,240票
- ◆回収数：3,773票（回収率20.7%）

## 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」としてカウントする。



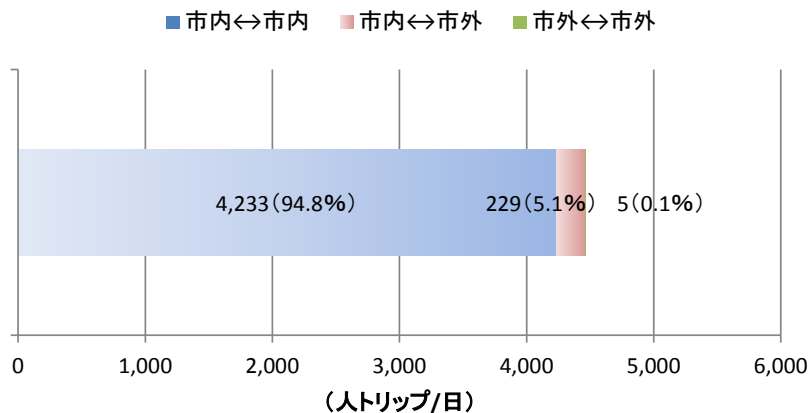
▲パーソントリップ調査のイメージ

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、総合的な将来交通計画・マスタープランの策定に役立てることができる。

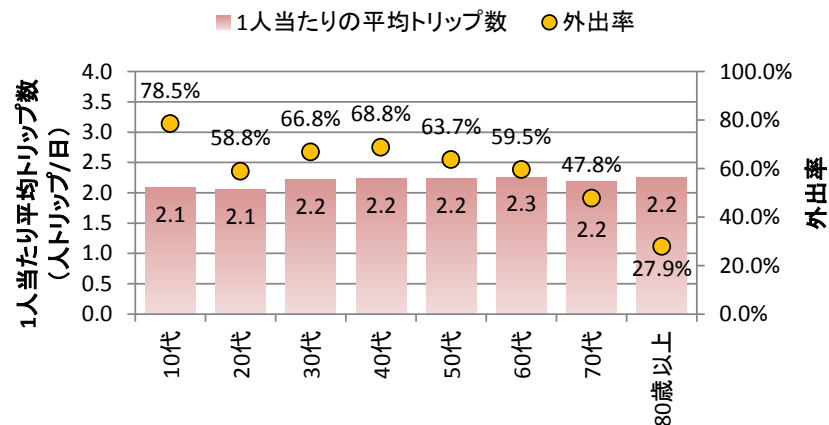
# 岩見沢市民の交通特性

## ①岩見沢市民のトリップの概況

岩見沢市民の市内、市外間の移動状況について



年齢階層別平均トリップ数及び外出率(平日)



▲岩見沢市民の移動は、市内で完結するものが全体の9割以上を占める。

▲年代が高くなるにつれ、外出率が低くなる傾向。

⇒高齢者の外出機会促進に寄与する公共交通サービスの検討が必要

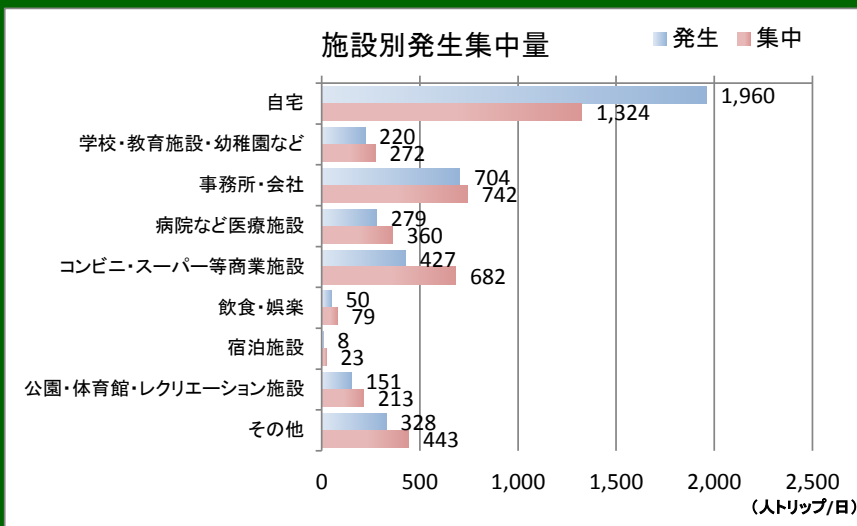
課題・方針

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⇒『基本方針2』

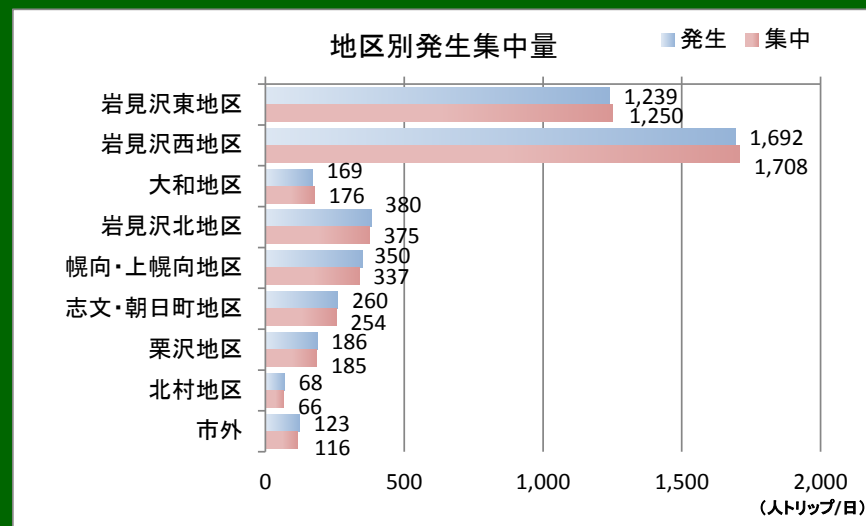


# 岩見沢市民の交通特性

## ②岩見沢市民の発生（出発）・集中（到着）トリップ



▲施設別の発生集中交通量をみると、自宅に関連する移動、及び職場（事務所・会社）や病院、商業施設への移動が多くなっている。



▲地区別の発生集中量は岩見沢東・西地区に関連するトリップが多くなっている。

### 【用語解説】

発生集中トリップ：トリップの起点となる場所を『発生』、トリップの終点となる場所を『集中』という。  
例：自宅から職場への通勤移動は、自宅が『発生トリップ』、職場が『集中トリップ』となる。

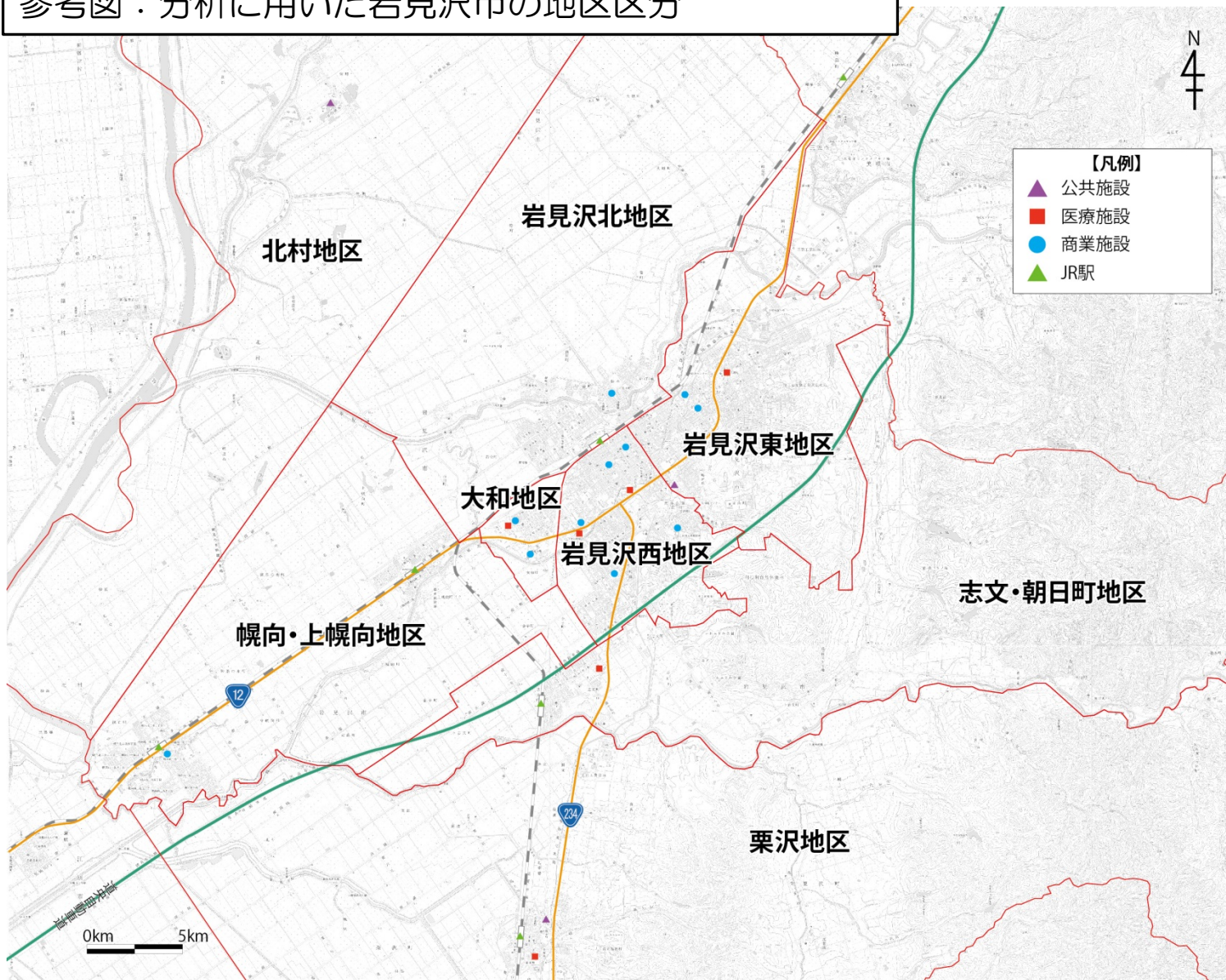
⇒市民の需要（トリップ）に応じた公共交通サービスの検討が必要

課題・方針

利用実態に即したバス交通体系の構築⇒『基本方針1』

# 岩見沢市民の交通特性

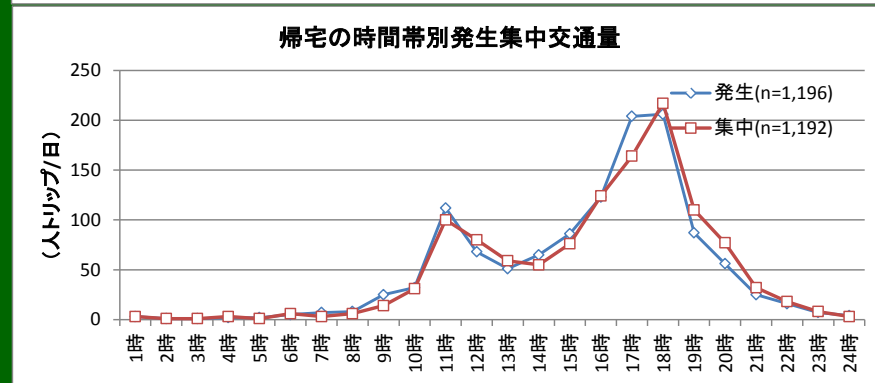
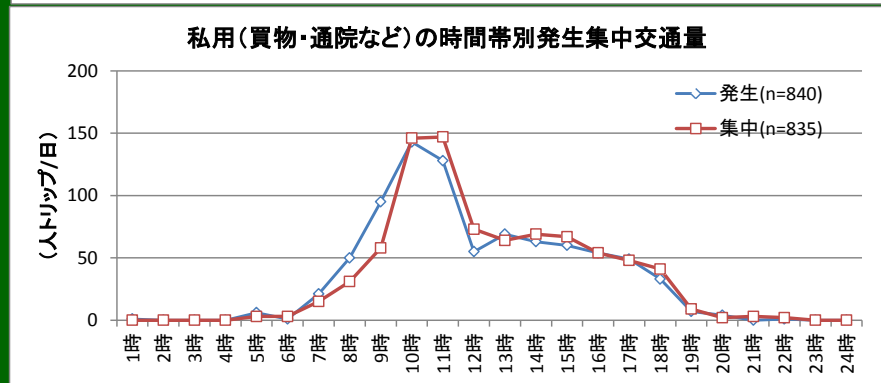
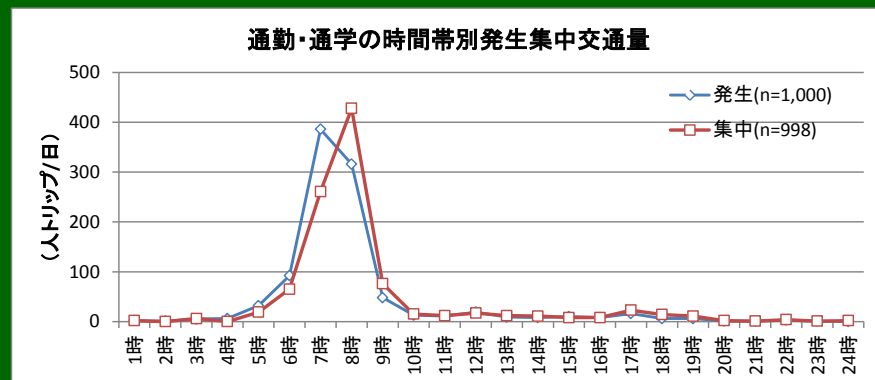
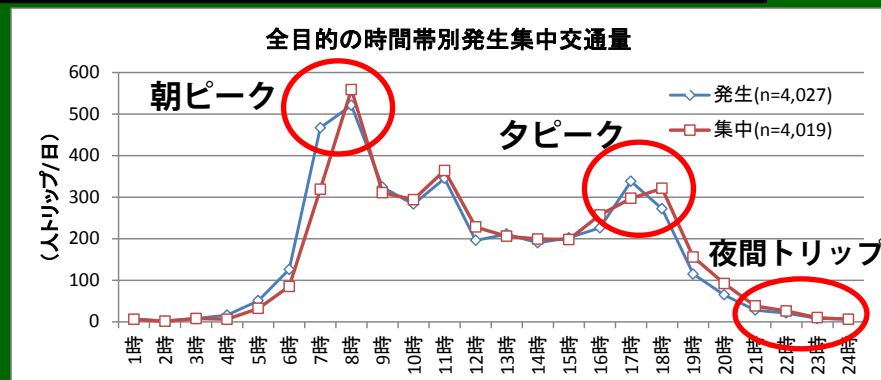
参考図：分析に用いた岩見沢市の地区区分



地区名	地域名
岩見沢東地区	東山町
	日の出町
	日の出南
	日の出北
	日の出台
	栄町
	東町
	鳩が丘
	1～12条東
	岩見沢西地区
美園	
南町	
駒園	
緑が丘	
春日町	
1～13条西	
岩見沢北地区	峰延町
	稔町
	桜木
	西川町
	有明町
	若松町
	北本町
	元町
北1～6条西	

# 岩見沢市民の交通特性

## ③岩見沢市民の移動時間帯



▼岩見沢市民全体の時間帯別の動きをみると、朝7～8時台、17～18時台がピークとなっており、一般的な都市の動きといえる。

▼また、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。

⇒市民の移動ニーズに応じた公共交通サービスの検討が必要

課題・方針

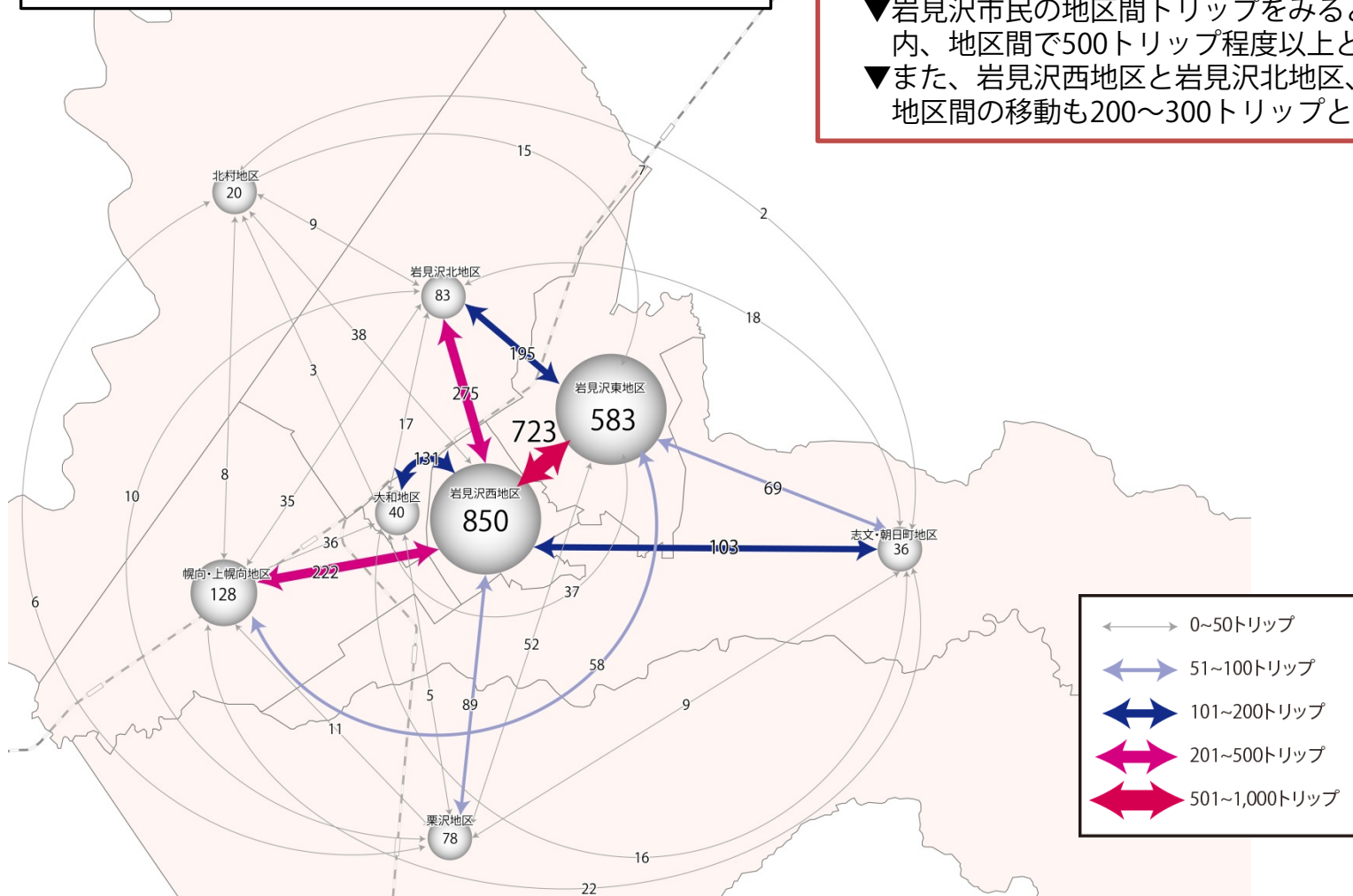
市民ニーズに即した生活交通サービスの改善⇒『基本方針3』

# 岩見沢市民の交通特性

## ④岩見沢市民の地区間トリップ（全体）

### 【地区間トリップの傾向】

- ▼岩見沢市民の地区間トリップをみると、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る。
- ▼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い。



課題・方針

利用実態に即したバス交通体系の構築⇒『基本方針1』

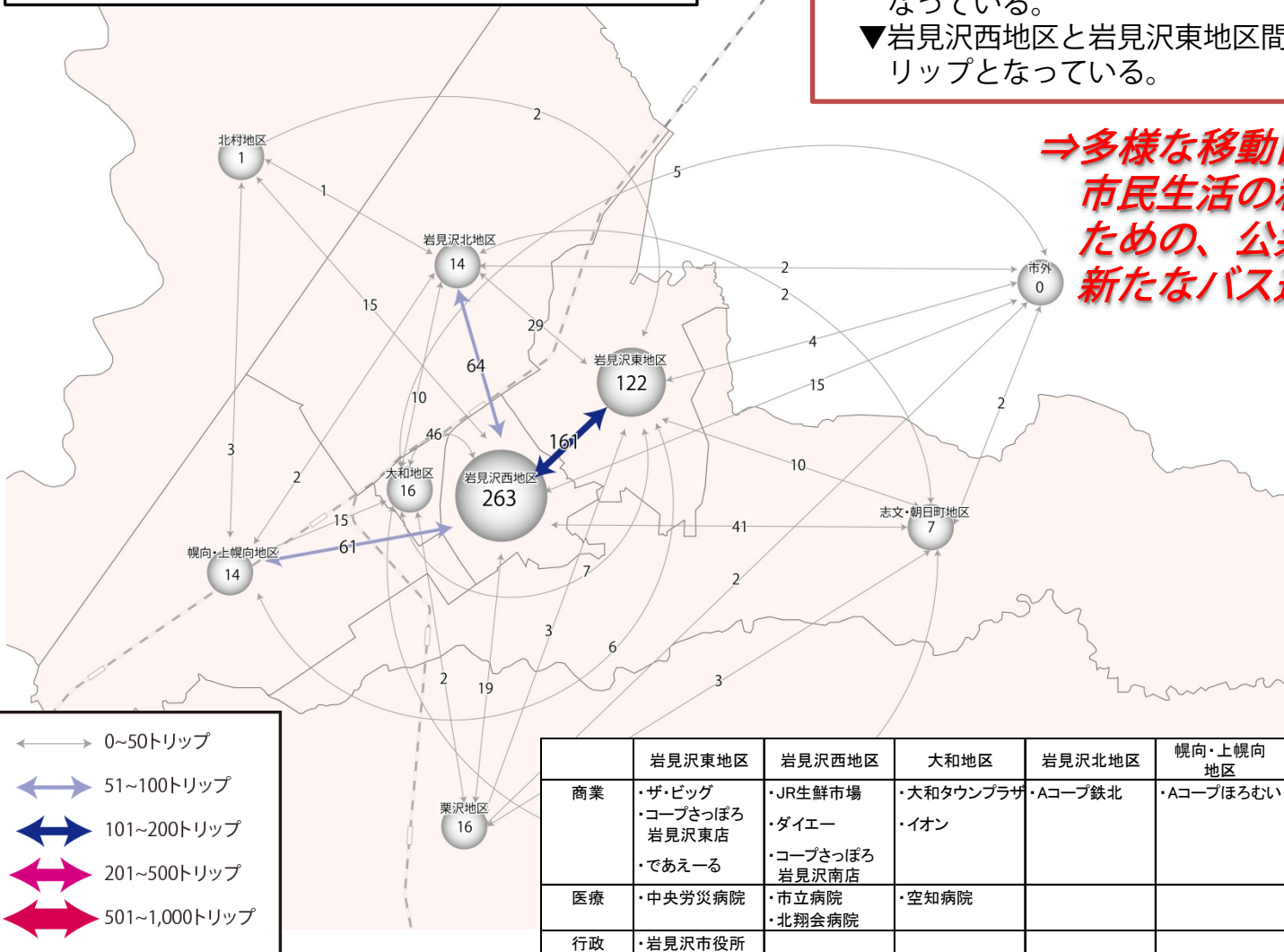
# 岩見沢市民の交通特性

## ④岩見沢市民の地区間トリップ (私用(買物・通院など)目的)

### 【地区間トリップの傾向】

- ▼岩見沢西地区内の内々トリップが最も多く、263トリップとなっている。
- ▼岩見沢西地区と岩見沢東地区間のトリップも多く、161トリップとなっている。

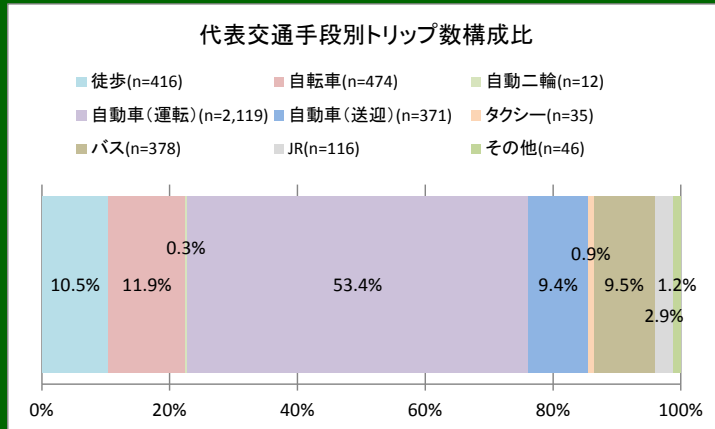
⇒多様な移動目的に対応し、市民生活の利便性を高めるための、公共交通網の再構築や新たなバス運行形態の検討が必要



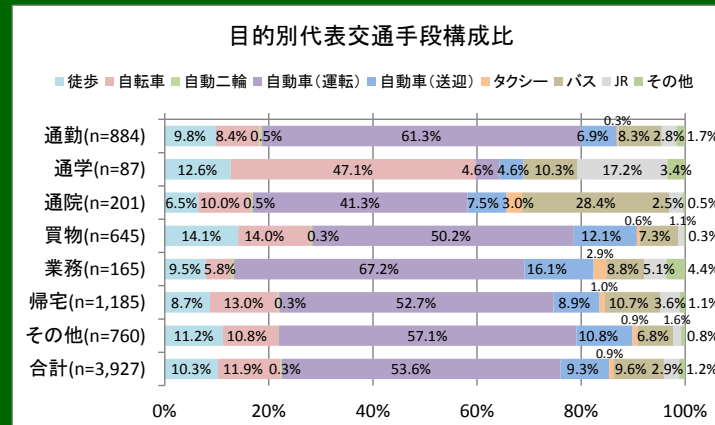
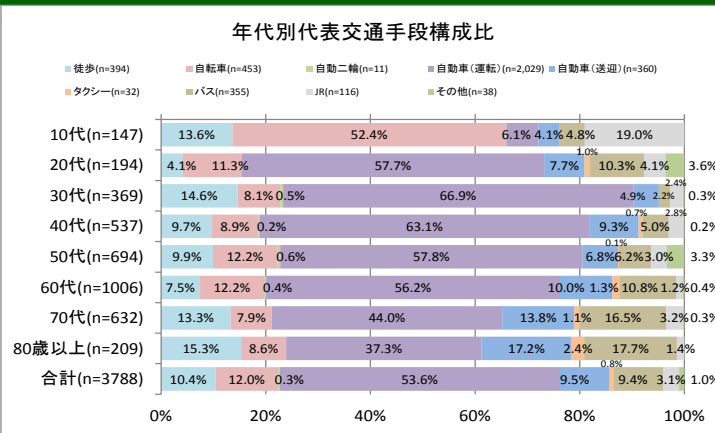
	岩見沢東地区	岩見沢西地区	大和地区	岩見沢北地区	幌向・上幌向地区	志文・朝日町地区	栗沢地区	北村地区
商業	・ザ・ビッグ ・コープさっぽろ 岩見沢東店 ・であえーる	・JR生鮮市場 ・ダイエー ・コープさっぽろ 岩見沢南店	・大和タウンプラザ ・イオン	・Aコープ鉄北	・Aコープほろむい			
医療	・中央労災病院	・市立病院 ・北翔会病院	・空知病院			・明日佳病院	・栗沢病院	
行政	・岩見沢市役所						・栗沢支所	・北村支所

# 岩見沢市民の交通特性

## ⑤岩見沢市民の移動時交通手段



- ▼岩見沢市民の移動手段は、自動車（同乗含む）が6割以上と多く、次いで自転車・バスが1割程となっている。
- ▼年代別では、10代で自転車利用が多いことや、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となっている。
- ▼目的別では、通院目的のバス利用が約3割と多いことや、買い物目的でバス利用が極端に少ない状況がみられる。



⇒バスなどの公共交通に頼らざるを得ない交通弱者の生活の足の確保が必要

課題・方針

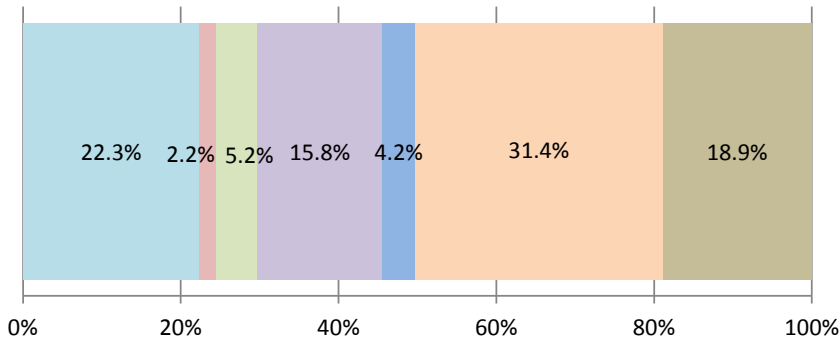
交通弱者の増加を見据えた郊外部における持続可能な「生活の足」の確保⇒『基本方針2』

# 岩見沢市民の交通特性

## ⑥岩見沢市民の移動目的

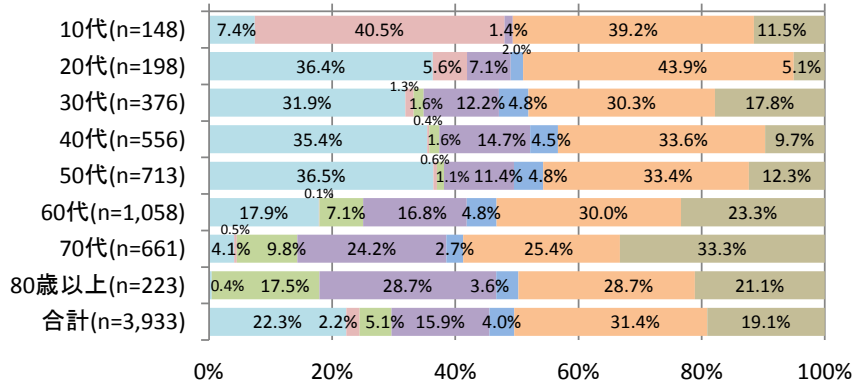
目的別トリップ数構成比

■ 通勤(n=924) ■ 通学(n=91) ■ 通院(n=215) ■ 買物(n=653)  
■ 業務(n=174) ■ 帰宅(n=1,297) ■ その他(n=782)



年代別目的構成比

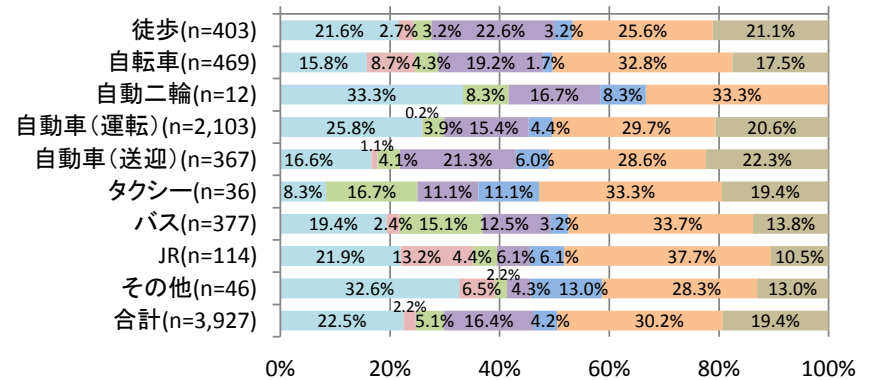
■ 通勤 ■ 通学 ■ 通院 ■ 買物 ■ 業務 ■ 帰宅 ■ その他



- ▼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る。
- ▼代表交通手段別の移動目的をみると、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る。

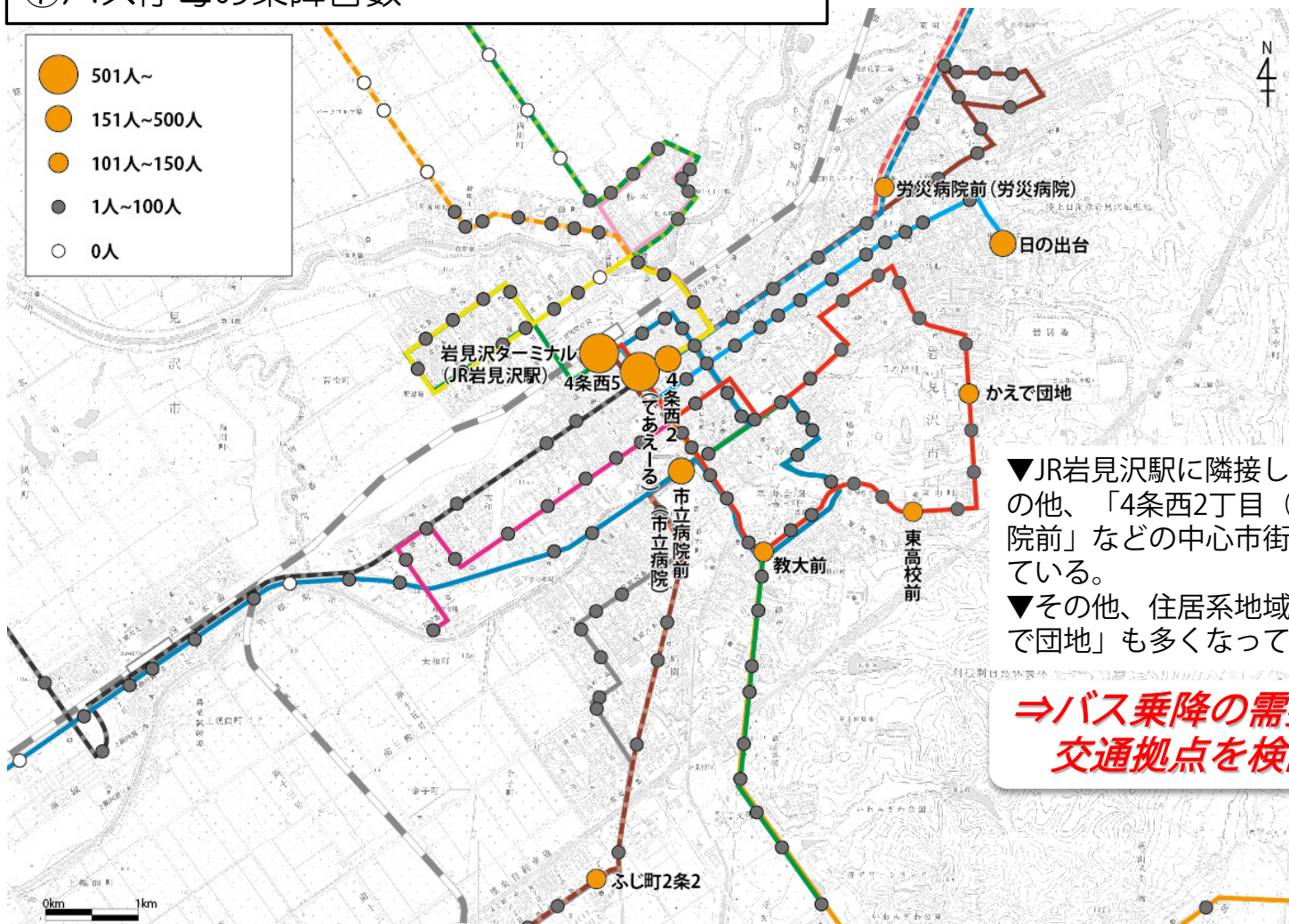
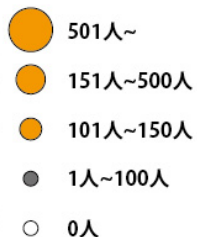
代表交通手段別目的構成比

■ 通勤 ■ 通学 ■ 通院 ■ 買物 ■ 業務 ■ 帰宅 ■ その他



# 岩見沢市民の交通特性

## ⑦バス停毎の乗降客数



## まちCafe (であえーる)



▼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バス乗降が多くなっている。

▼その他、住居系地域である「日の出台」や「かえで団地」も多くなっている。

**⇒バス乗降の需要を踏まえ、効率的な交通拠点を検討**

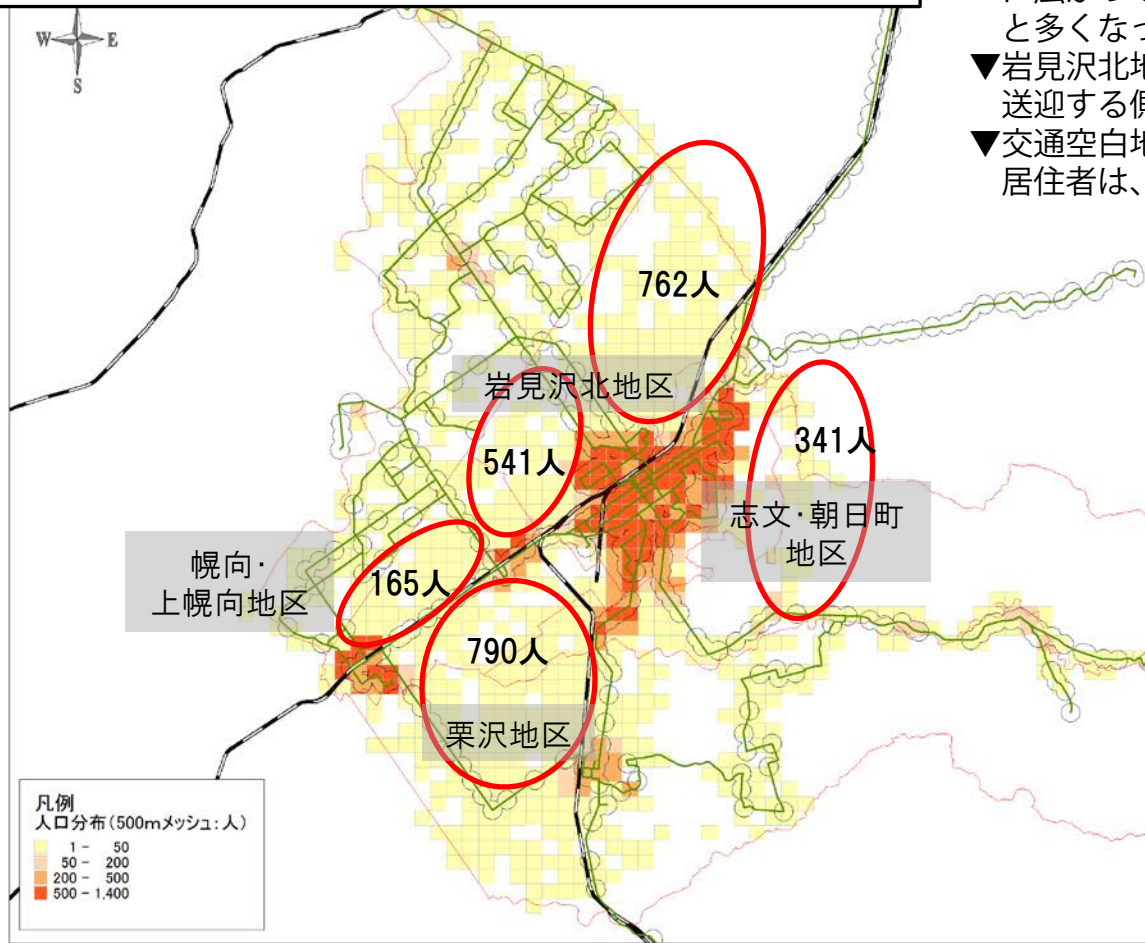
課題・方針

利用実態に即したバス交通体系の構築⇒『基本方針1』



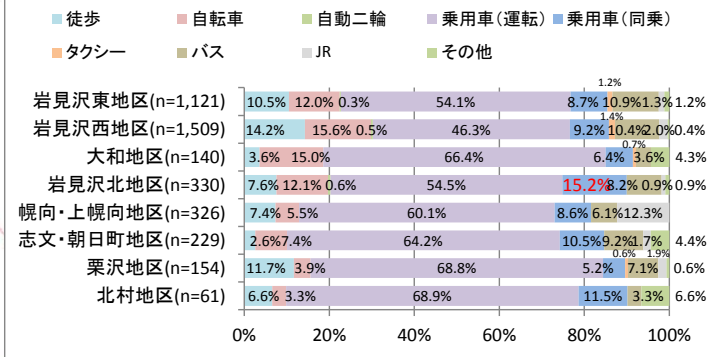
# 岩見沢市民の交通特性

## ⑧岩見沢市内の公共交通空白地域

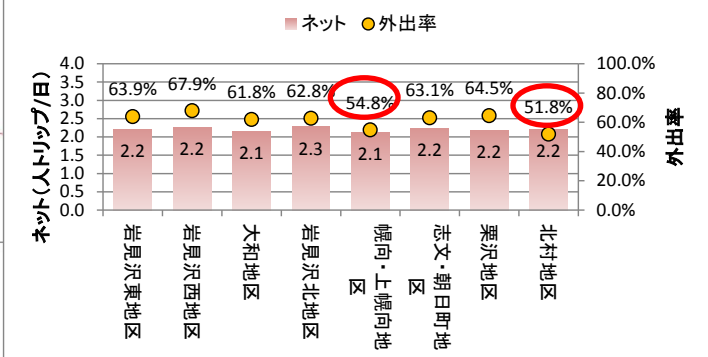


- ▼岩見沢北地区や栗沢地区では、交通空白地域が低密度に広がっており、それぞれの地区の人口は762人、790人と多くなっている。
- ▼岩見沢北地区などでは、送迎の割合が高くなっており、送迎する側の負担増も懸念される。
- ▼交通空白地域の中でも、北村地区や幌向・上幌向地区の居住者は、外出率が低い傾向となっている。

地区別代表交通手段の比較



地区別生成原単位の比較

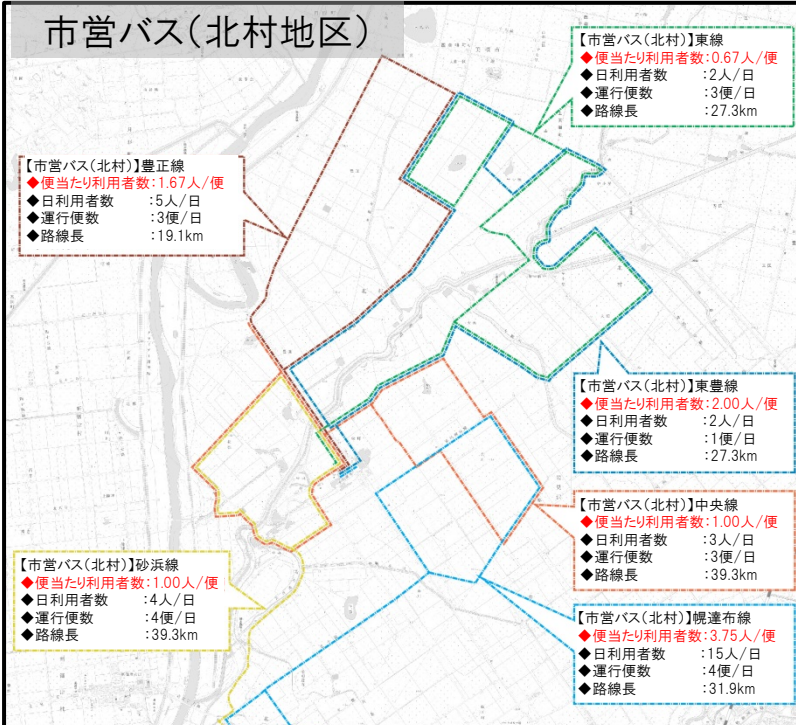


⇒交通空白地域居住者の生活利便性向上のため、移動ニーズに対応した新たな公共交通の導入検討が必要

# 岩見沢市民の交通特性

## ⑨市営バスの利用状況

### 市営バス(北村地区)



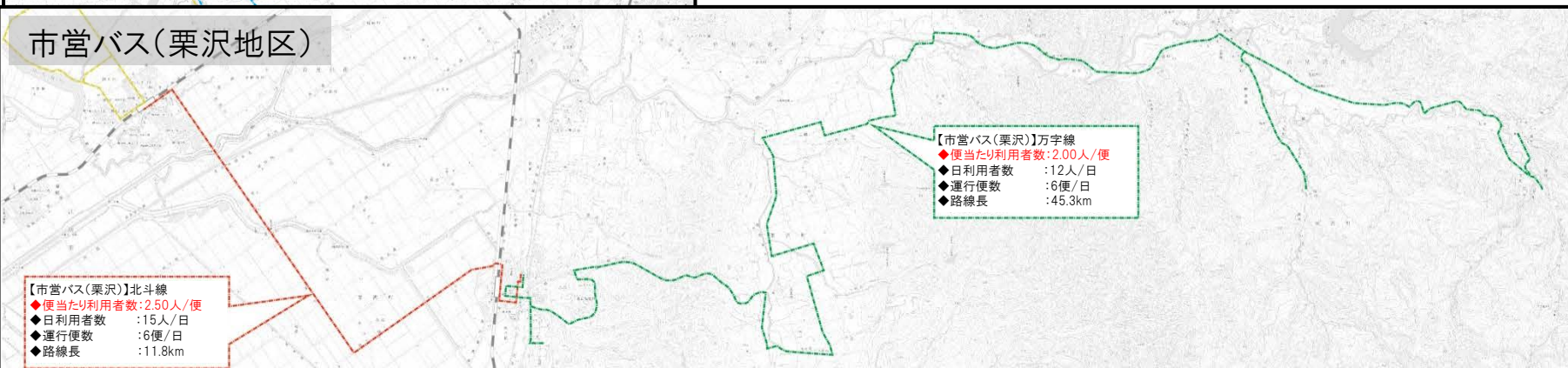
▼北村地区、及び栗沢地区で運行する市営バスは、1便あたりの利用者数が0~4人程度と非常に少ない状況となっている。  
▼また、市営バスは広い範囲に点在する居住地をカバーしているため、路線長が大きくなっており、非効率な運行となっている。

⇒地域特性を考慮した効率的で持続可能な公共交通の運行形態の検討が必要

### 課題・方針

利用実態に即したバス交通体系の構築  
⇒『基本方針2』

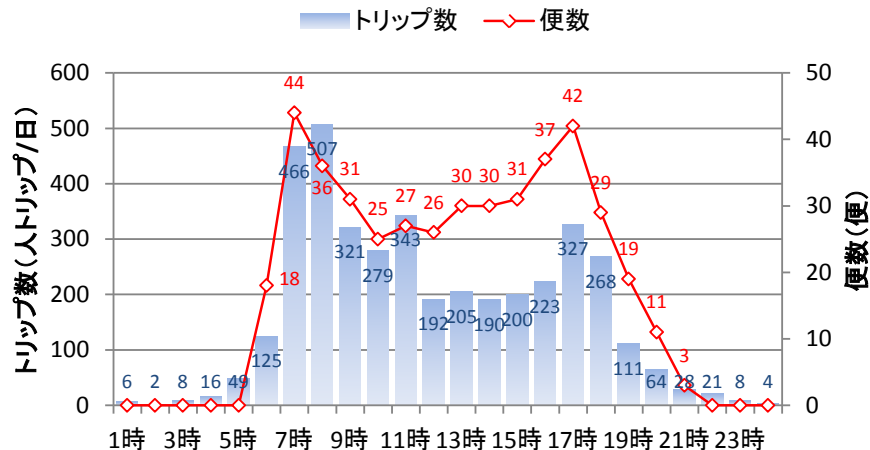
### 市営バス(栗沢地区)



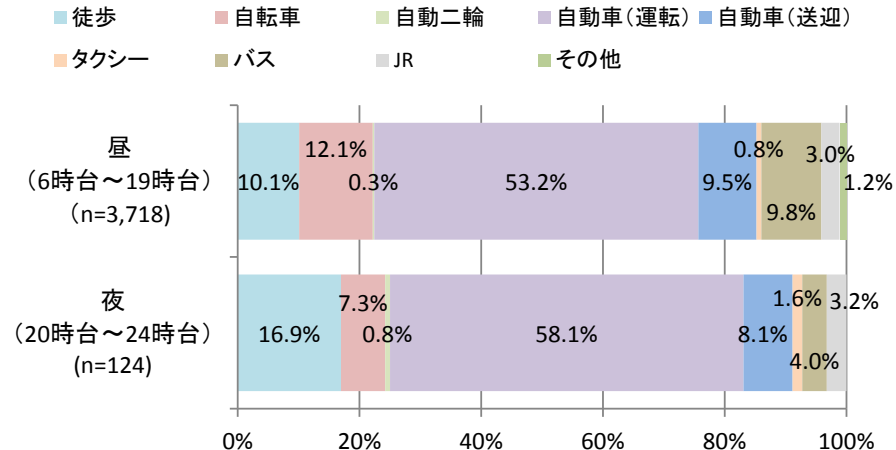
# 岩見沢市民の交通特性

## ⑩時間帯別トリップ及び交通手段

### 時間帯別トリップ数及び便数

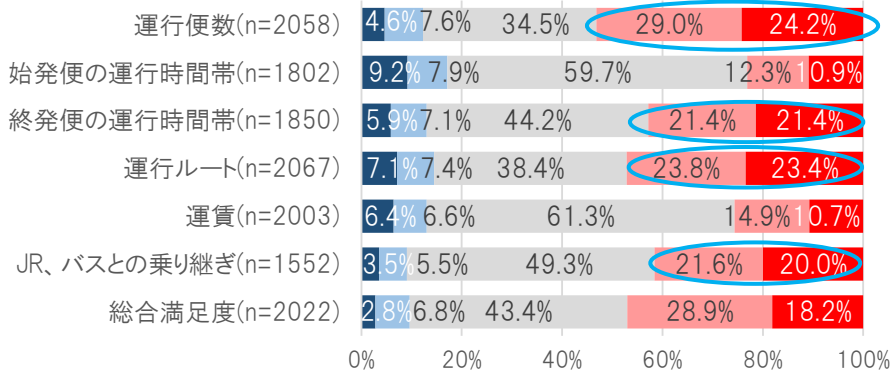


### 時間帯別目的の比較



### 岩見沢市のバスサービスに対する満足度

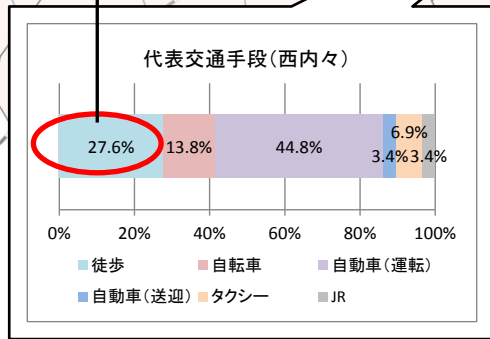
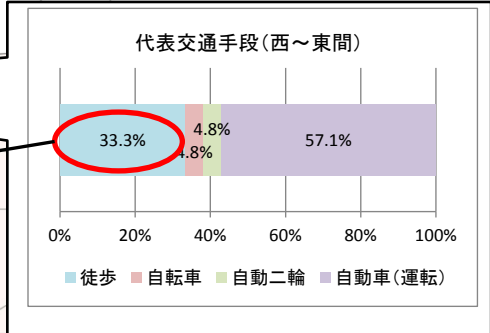
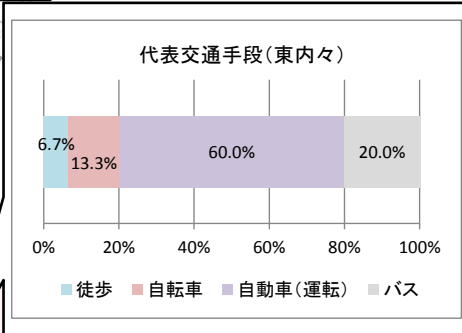
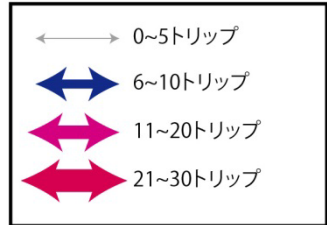
■満足 ■やや満足 ■普通 ■やや不満 ■不満



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

# 岩見沢市民の交通特性

## ⑪ 終発バス時刻以降の地区間トリップと交通手段



徒歩による移動が多い

徒歩による移動が多い

▼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る  
 ⇒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

課題・方針 市民ニーズに即した生活交通サービスの改善 ⇒ 『基本方針3』

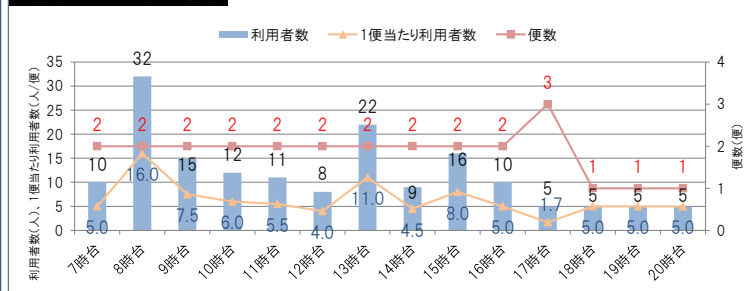
### ■かえで団地線 (国道経由)

#### 運行区間：岩見沢ターミナル～かえで団地

便数 : 26便/日  
 路線長 : 4.9km  
 所要時間 : 17分  
 始発 : 7:05  
 (かえで団地 発)  
 終発 : 20:30  
 (岩見沢ターミナル 発)  
 1便当たり利用者数 : 6.4人/便



時間帯別利用者数及び便数



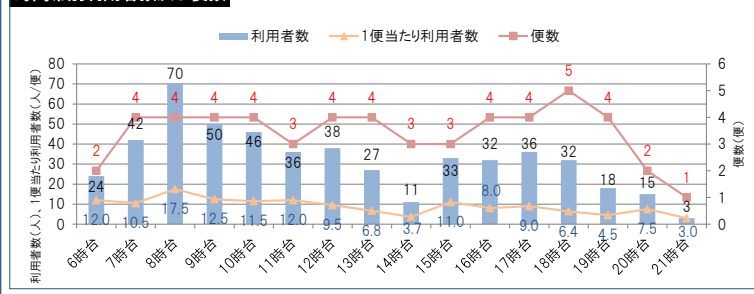
### ■日の出台線

#### 運行区間：岩見沢ターミナル～日の出

便数 : 55便/日  
 路線長 : 4.1km  
 所要時間 : 14分  
 始発 : 6:35  
 (日の出 発)  
 終発 : 21:30  
 (岩見沢ターミナル 発)  
 1便当たり利用者数 : 9.3人/便



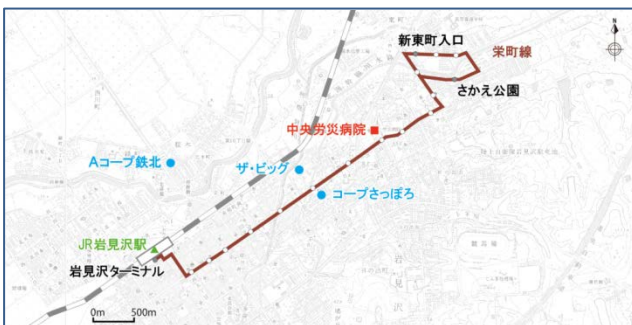
時間帯別利用者数及び便数



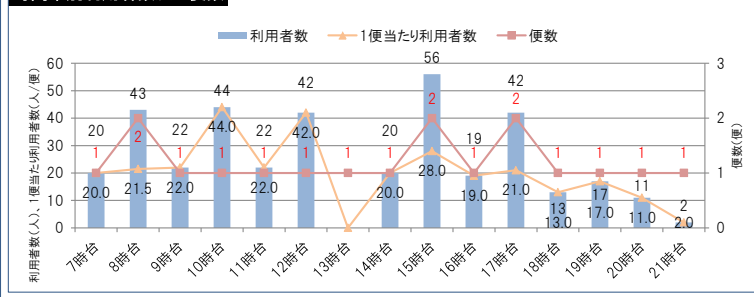
### ■栄町線

#### 運行区間：岩見沢ターミナル～栄町

便数 : 20便/日  
 路線長 : 10.1km  
 所要時間 : 40分  
 始発 : 6:35  
 (新東町入口 発)  
 終発 : 21:30  
 (岩見沢ターミナル 発)  
 1便当たり利用者数 : 21.1人/便



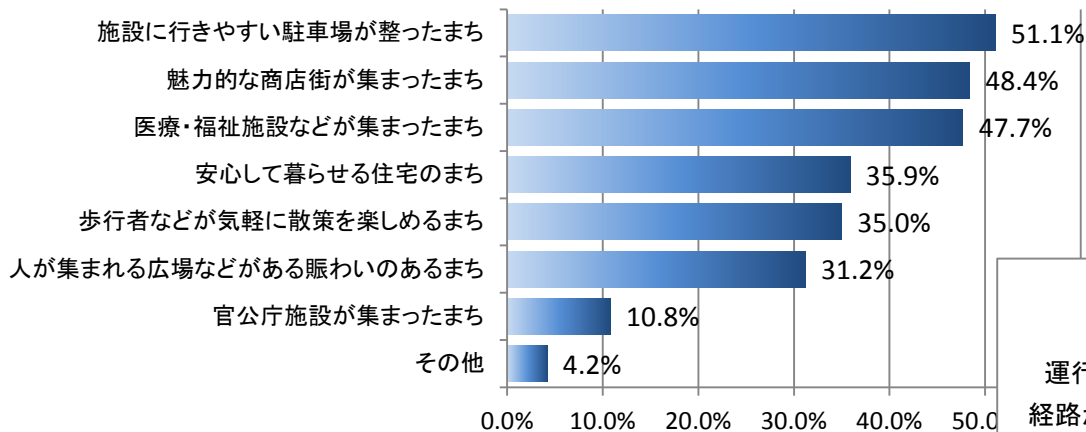
時間帯別利用者数及び便数



# 岩見沢市中心市街地との連携

▼岩見沢市生活交通ビジョンの関連計画にあたる「岩見沢市都市計画マスタープラン」及び「岩見沢市中心市街地活性化基本計画」では、『中心市街地に望む姿』や『路線バスを利用しにくい理由』といった、中心市街地の課題を踏まえ、以下の基本方針及び3つの施策を掲げている。

## 中心市街地に望む姿

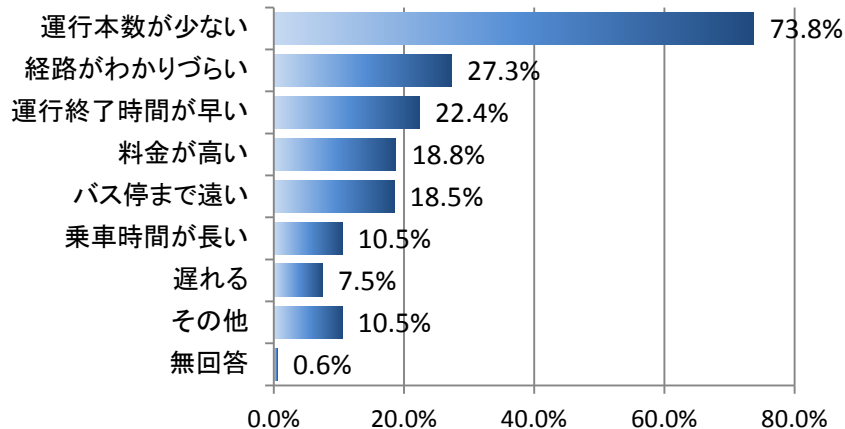


### 【中心市街地活性化の基本方針】

#### 基本方針Ⅱ ふれあいと交流のある賑わいづくり

- ①魅力ある軸と拠点づくり
- ②交流の促進と新たな地域文化の創造
  - ◆既存施設を含めた場や機会の提供など
  - ◆北海道教育大学岩見沢キャンパスやNPO法人との連携
- ③行き来しやすい交通環境づくり

## 路線バスを利用しにくい理由



⇒中心市街地の活性化に資する新たな交流拠点の創出と公共交通の連携

課題・方針

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⇒『基本方針1』

## 基本方針 1 コンパクトな都市を形成する新たな公共交通網の構築

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ても、当該地区に係る移動が多く、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る。

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る。

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る。さらに、岩見沢市民のバス利用の実態をみると、極端に利用の少ないバス停も存在しており、より効率的なバス運行体系の検討が必要である。

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ある。

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る。

### （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する。

### （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する。

## 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

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る。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おり、日常生活の移動にあたっては、送迎に頼る状況もみられる。

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おり、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る。

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ある。

### (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する。

### (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、バス利用実態に対し、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する。



## 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

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る。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る。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すると、徒歩での移動が増加する状況もみられている。

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ある。

### (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する。

## 基本方針 4 バス交通の利用促進の展開

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

一方で、岩見沢市民がバスを利用しない理由として「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、また、中心市街地における「新たなふれあいや交流を育む場の整備」といったまちづくりに関する意見があることから、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る。

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ある。

### **(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する。

函館市公共交通路線図  
なまらイカしたバスマップ



**【凡例】**  
**【交通情報】**  
 長瀬駅前停留所 長瀬駅前停留所 長瀬駅前停留所  
 函館バス 函館バス 函館バス  
 函館市バス 函館市バス 函館市バス  
**【乗車料金の表示】**  
 函館市バス 函館市バス 函館市バス  
**【路線番号】**  
 函館市バス 函館市バス 函館市バス  
**【その他】**  
 函館市バス 函館市バス 函館市バス

**長瀬駅**

路線番号	行き先	時刻
101	長瀬駅前	10:00
102	長瀬駅前	10:15
103	長瀬駅前	10:30
104	長瀬駅前	10:45
105	長瀬駅前	11:00



**【路面電車主要区間運賃表】**

区間	運賃
市電	210
市電	230
市電	240
市電	240
市電	250
市電	250
市電	250
市電	250
市電	250
市電	250

**【1日乗車券等のご案内】**

- 市電1日乗車券  
1日中、市電が乗り放題になる乗車券です。  
(大人 600円 こども 300円)
- 市電・函館バス共通1日・2日乗車券  
市電・函館バスが乗り放題になる乗車券です。1日用と2日用があります。  
(1日 大人 1,000円 こども 500円)  
(2日 大人 1,700円 こども 850円)
- 函館バス専用1日乗車券「カンバス」  
函館バスが乗り放題になる乗車券です。  
(大人 800円 こども 400円)



**【バス・電車・徒歩】**

バス	電車	徒歩
101	101	101
102	102	102
103	103	103
104	104	104
105	105	105

函館市公共交通路線図  
なまらイカしたバスマップ

# スケジュール

項目	平成26年度												平成27年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
(1)現況交通実態調査		●	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	●												<b>凡例</b> ●→★ 予定 ●→★ 実績 ●---→ 反映
(2)市民ニーズ把握調査		●	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	●												
(3)生活交通ビジョン構 想の検討													●	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
(4)生活交通ビジョン構 想の策定													●	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
(5)岩見沢市交通網形成 計画の策定													●	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
地域公共交通活性化協議 会・専門部会の実施													★												★第1回 岩見沢市地域公共交通活性化協議会 ▶各種調査結果について ▶生活交通ビジョン構想策定に向けた方向性について
																									★第2回 岩見沢市地域公共交通活性化協議会 ▶生活交通ビジョン構想(案)について ▶来年度スケジュールについて
																									※平成27年度 地域公共交通活性化協議会・専門部会の実施について ◆岩見沢市地域公共交通活性化協議会 年3~4回開催予定 ◆専門部会 必要に応じて開催予定