

■ 岩見沢市生活交通ビジョン（案）

平成 27 年 3 月

岩見沢市

目 次

1 はじめに.....	1
2 岩見沢市の都市交通情勢.....	2
2.1 岩見沢市の現況.....	2
2.2 公共交通の現況.....	9
3 各種調査結果.....	14
3.1 住民ニーズ把握調査.....	14
3.2 バス利用実態調査.....	21
3.3 パーソントリップ調査.....	28
4 岩見沢市における地域・交通課題の整理.....	39
4.1 コンパクトで移動しやすいまちづくりの推進.....	39
4.2 市民ニーズに即したバス交通のシームレス化.....	41
4.3 利用実態に即したバス交通体系の構築.....	42
4.4 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.....	45
4.5 市民ニーズに即した生活交通サービスの改善.....	48
4.6 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.....	51
4.7 過度な自動車依存からの脱却.....	52
5 基本方針.....	53
5.1 岩見沢市生活交通ビジョン基本方針に沿った施策内容.....	53
5.2 岩見沢市に即した公共交通網の構築に向けた基本方針.....	57
6 「岩見沢市生活交通ビジョン」の推進に向けて.....	58

1 はじめに

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。

市では、この「生活交通ビジョン」に基づき、まちづくりと連動した具体的な公共交通サービスの改善を推進してまいります。

2 岩見沢市の都市交通情勢

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9.7万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0.7万人減少し、9.0万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：90,119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2.1万人減少の7.6万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) (18.1%の減少)

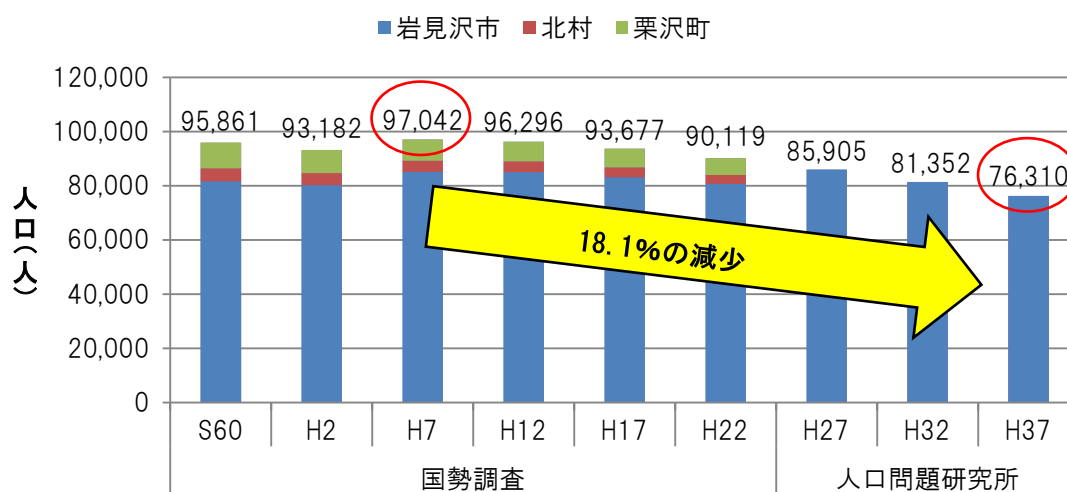


図 2-1 岩見沢市の人口推移

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。

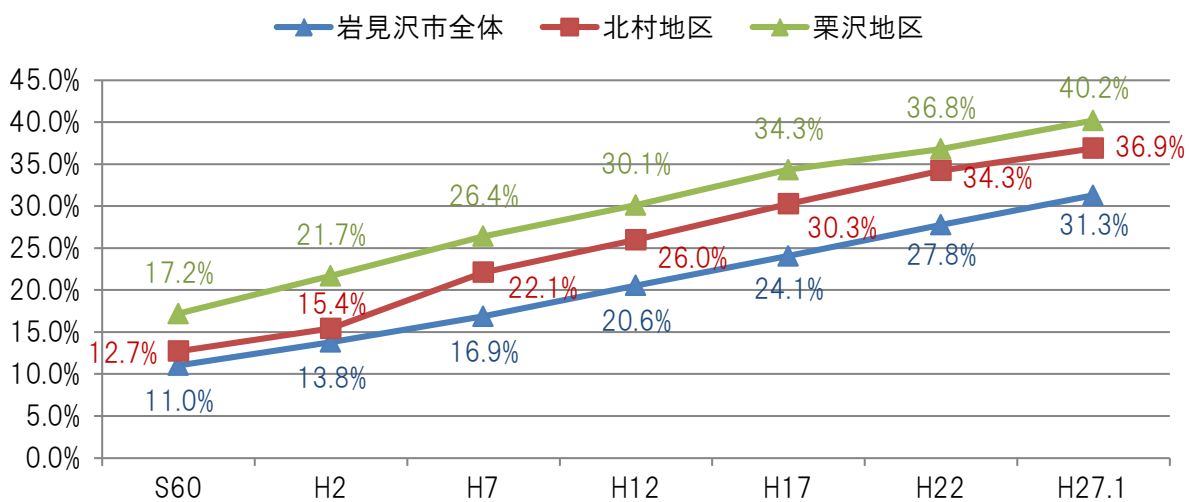
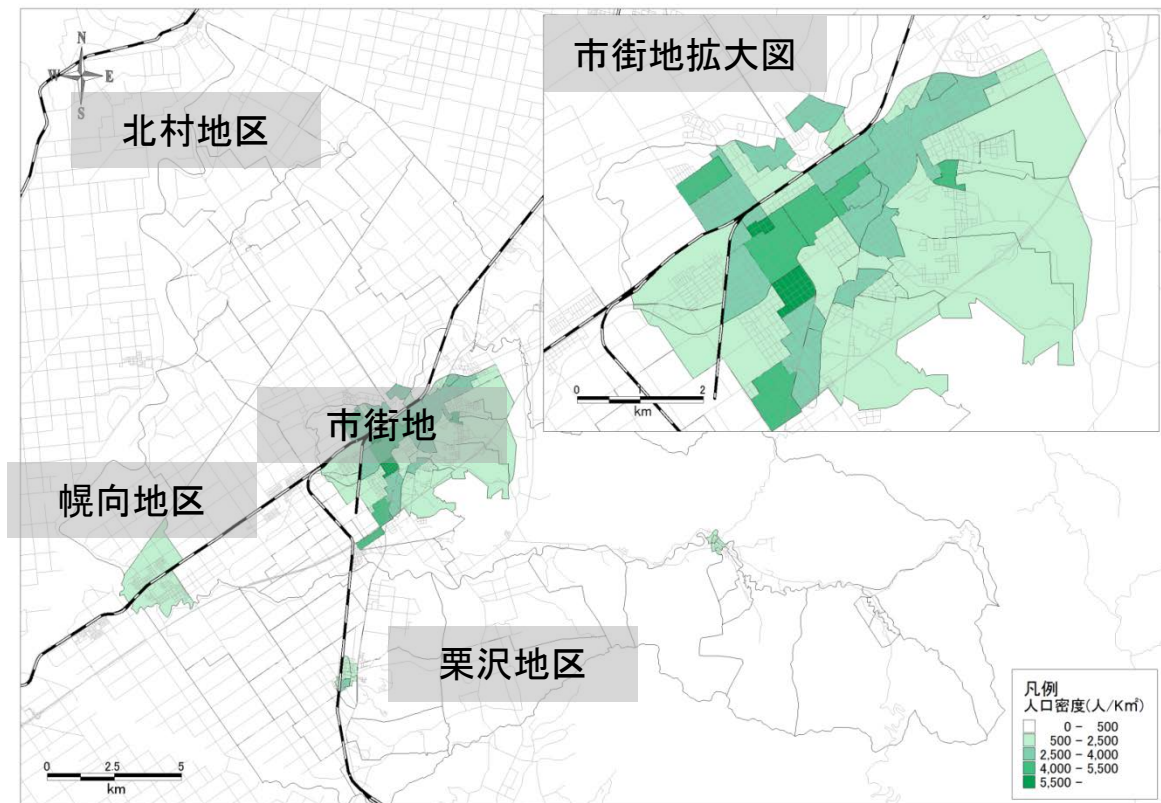


図 2-2 岩見沢市の人口・高齢化率推移

(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。

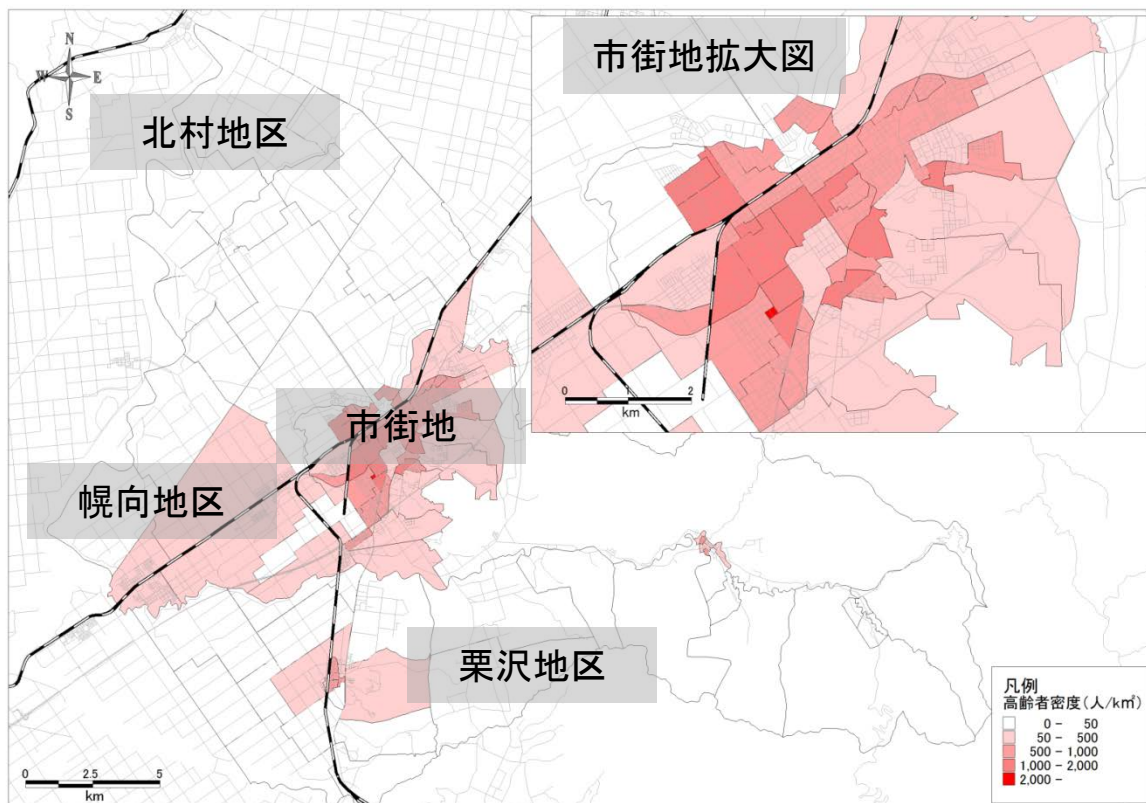


資料：H22 国勢調査

図 2-3 岩見沢市人口密度

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。

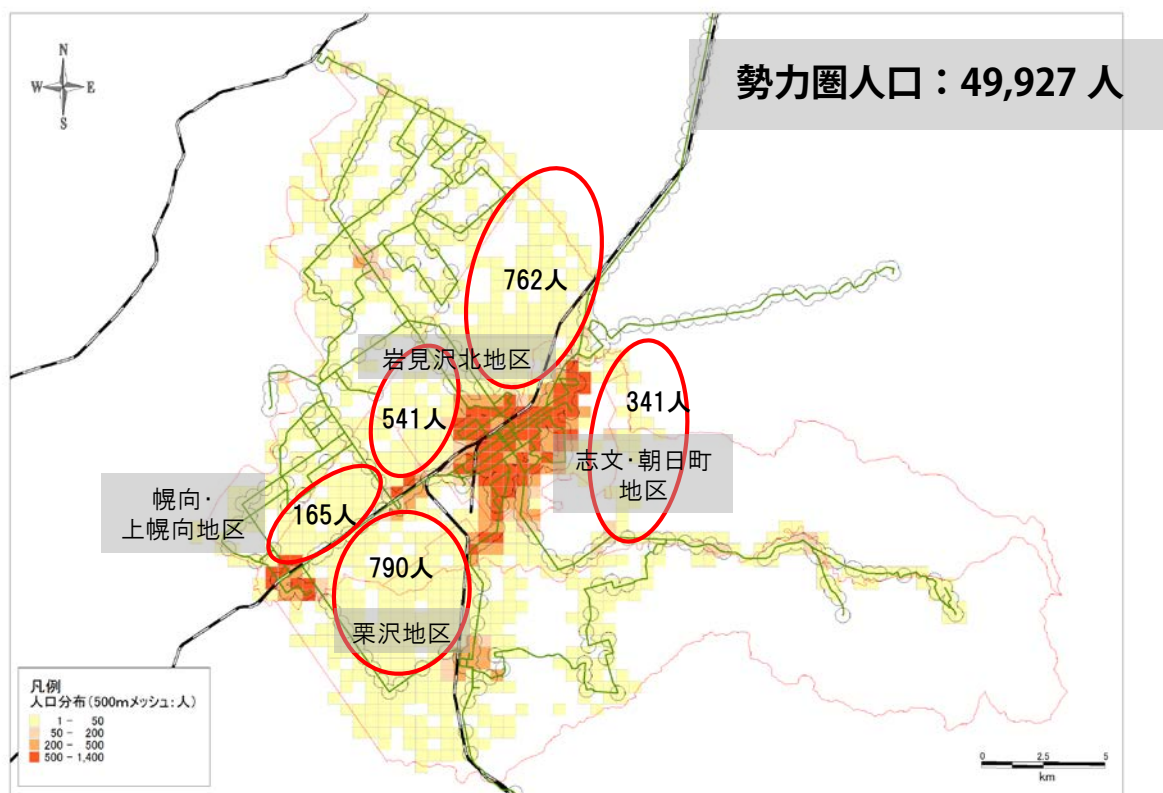


資料：H22 国勢調査

図 2-4 岩見沢市高齢者人口密度

3) バス停勢力圏※1

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

※1 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※2を設定）

※2 300m について・・・

一般的な人（歩行速度 80m/分）の 90%が抵抗を感じない時間を 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受けられます。

一方で、北村地区は、医療施設や商業施設が存在しない地域となっています。

このため、市街地のみならず北村地区や栗沢地区の交通弱者への交通支援が必要と考えられます。

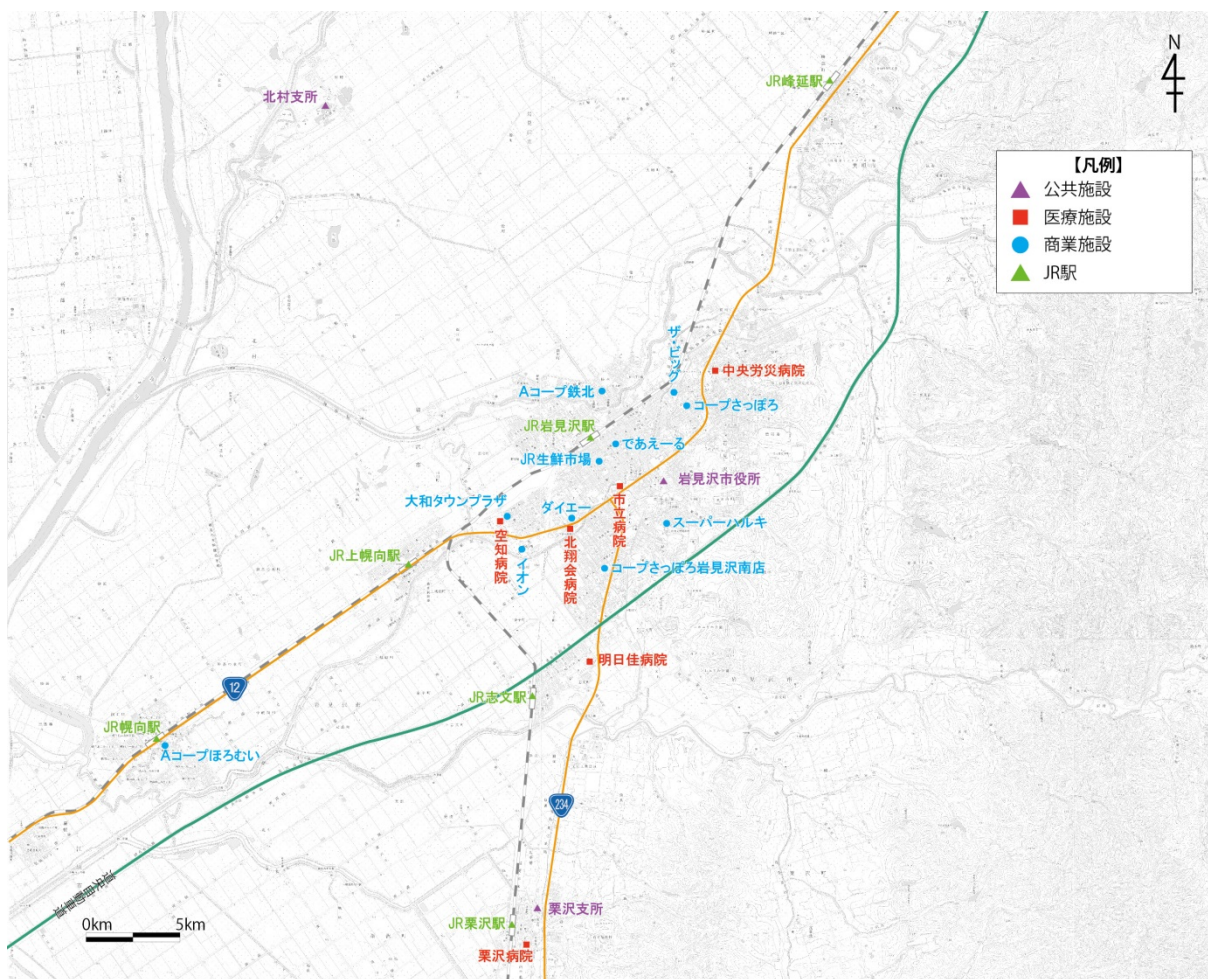
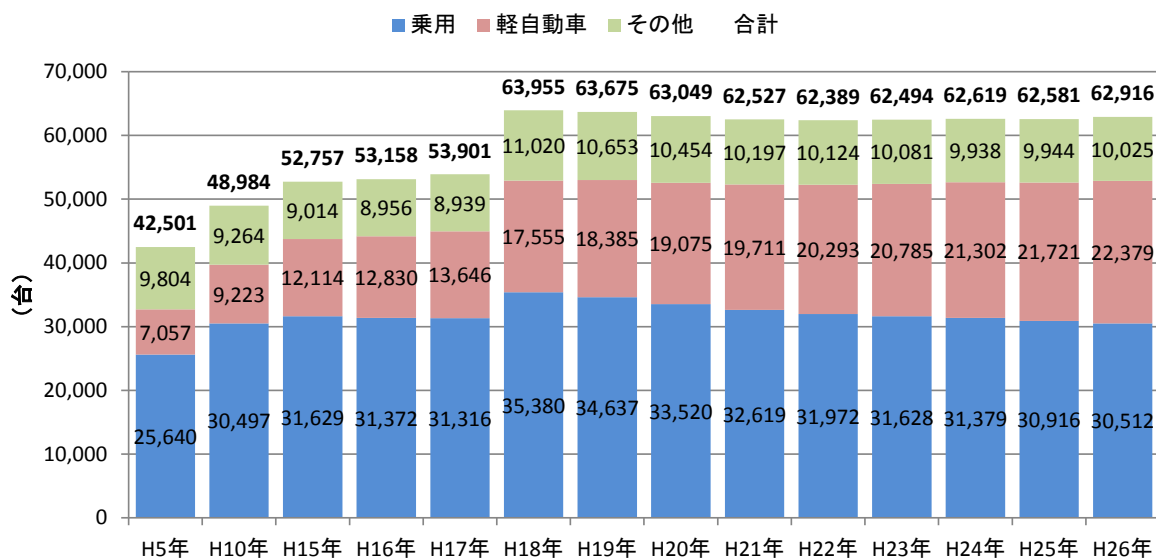


図 2-6 施設の分布状況

(4) 自動車保有台数の状況

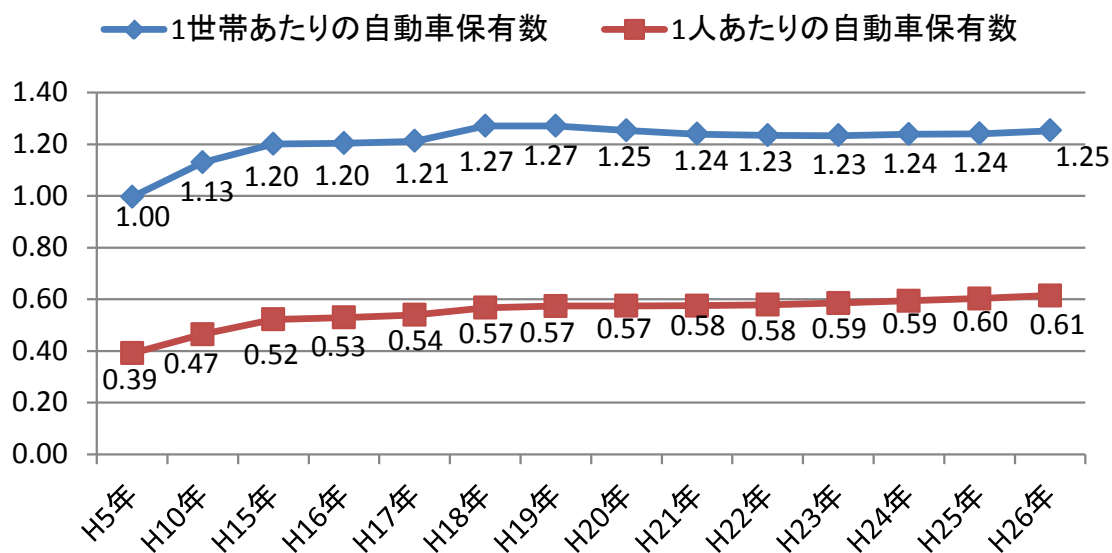
岩見沢市で北海道運輸局に登録されている自動車保有台数は、平成 18 年度以降ほぼ横ばいとなっています。内訳をみると、乗用車は減少傾向ですが、軽自動車は増加傾向にあります。



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 公共交通の現況

(1) 岩見沢市の公共交通

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19路線で構成されています。

表 2-1 中央バス、新篠津交通バス路線概要

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	都市間幹線、国庫補助路線
	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	都市間幹線、国庫補助路線
	⑫栄町線	市内線
	⑬岩見沢美唄線	都市間幹線、国庫補助路線
	⑭栗山・長沼・三川・夕張線	都市間幹線、国庫補助路線
	⑮志文団地線	市内線
新篠津交通	⑯北新線	都市間幹線、国庫補助路線
市営	⑰北斗線	郊外線、無料
	⑱万字線	郊外線、無料
	⑲北村地区住民バス	郊外線、無料

(2) 各路線の現状・課題

1) 中央バス、新篠津交通

- ▼全ての路線が岩見沢ターミナルを起終点としています。
- ▼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。
- ▼岩見沢ターミナルを境に岩見沢東地区から岩見沢西地区への移動は岩見沢ターミナルで乗り換えが必要となっています。

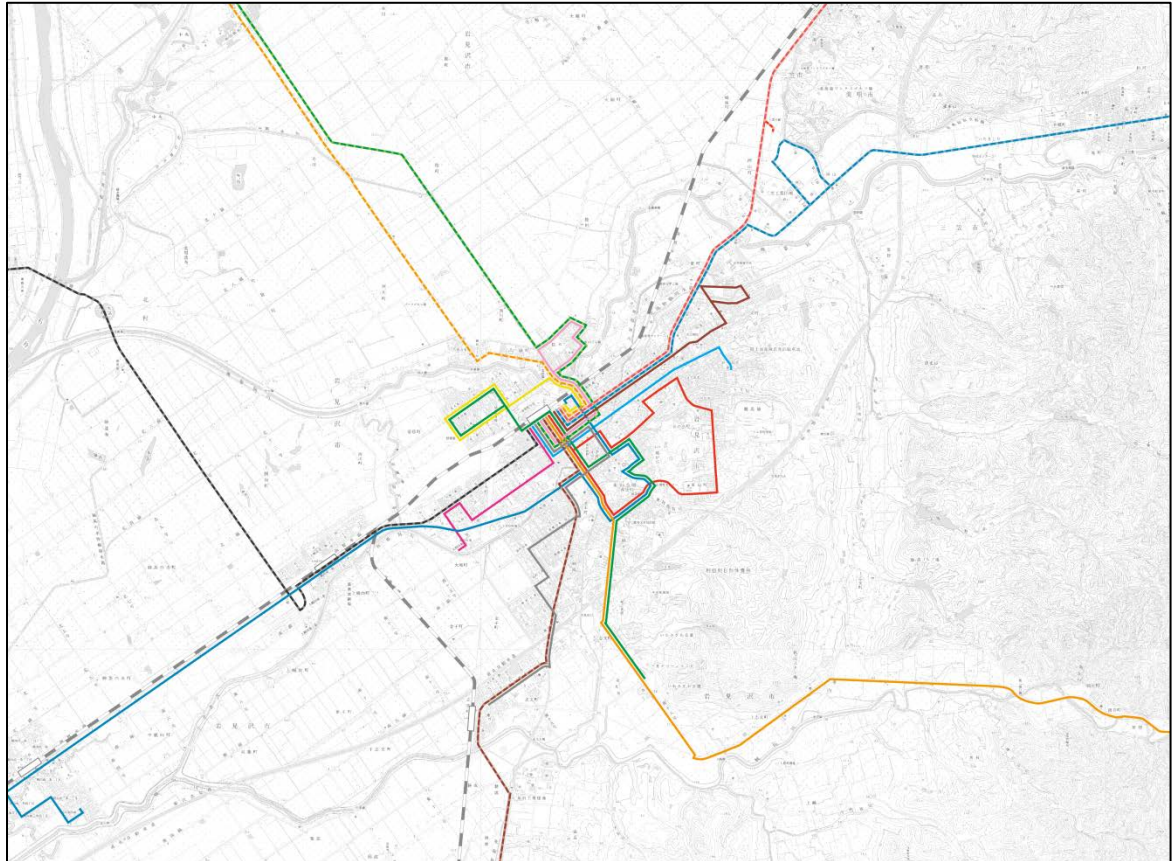


図 2-9 中央バス、新篠津交通バス路線

表 2-2 中央バス、新篠津交通バス路線概要

路線	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(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	岩見沢ターミナル-三笠市民会館-幾春別	60 便/日	21.9 km	
		栄町	岩見沢ターミナル-栄町-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	
		栗山、長沼、三川、夕張	岩見沢ターミナル-栗山駅前-長沼ターミナル 三川駅前通・レースイリゾート	18/11 便/日 9/2 便/日	20.0/37.3 36.3/43.6 km	
		新篠津交通	志文団地	岩見沢ターミナル-南7条3-志文団地	29 便/日	7.6 km
			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。

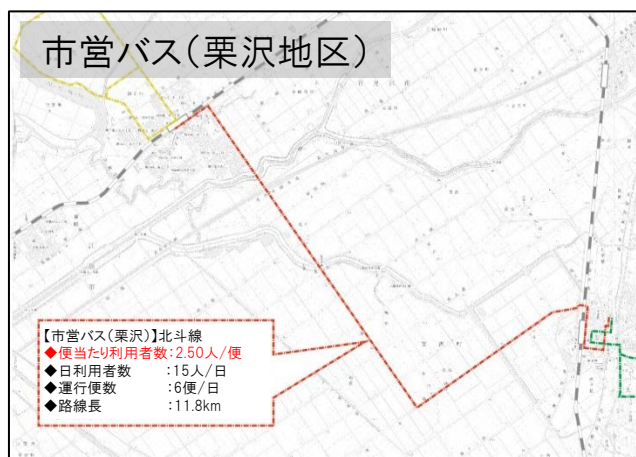


図 2-10 市営バス 北斗線

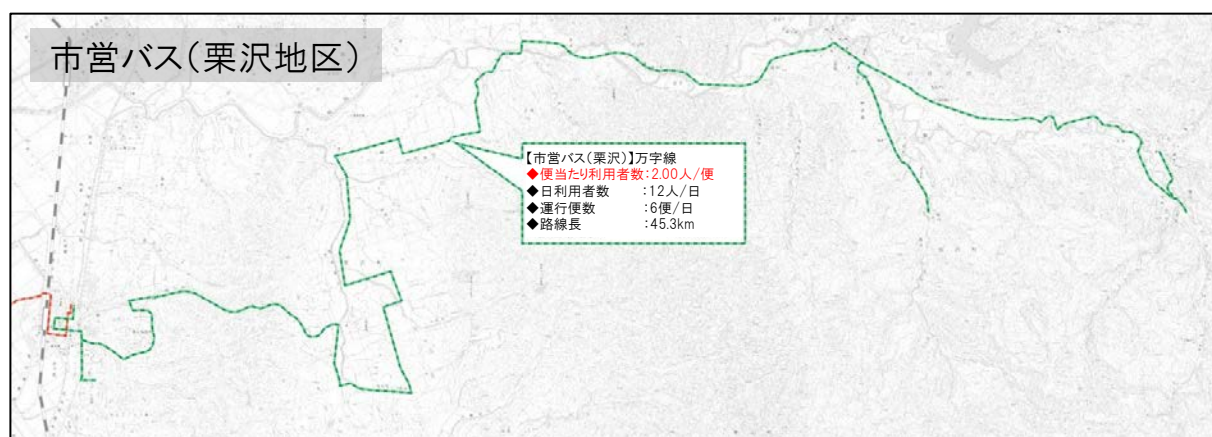


図 2-11 市営バス 万字線

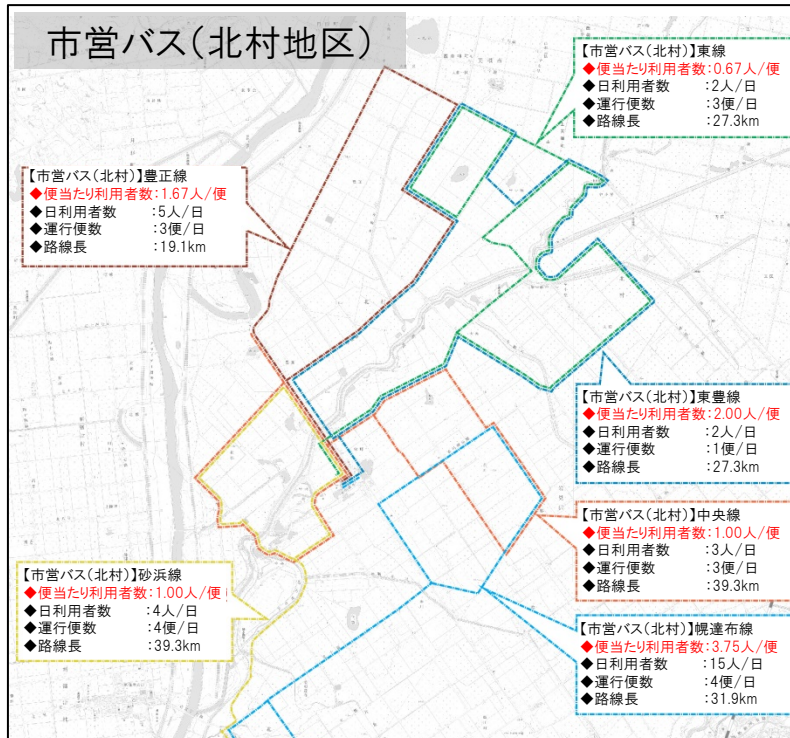


図 2-12 市営バス 北村地区

表 2-3 市営バス路線概要

路線	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-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-鶴飼商店-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「まる」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

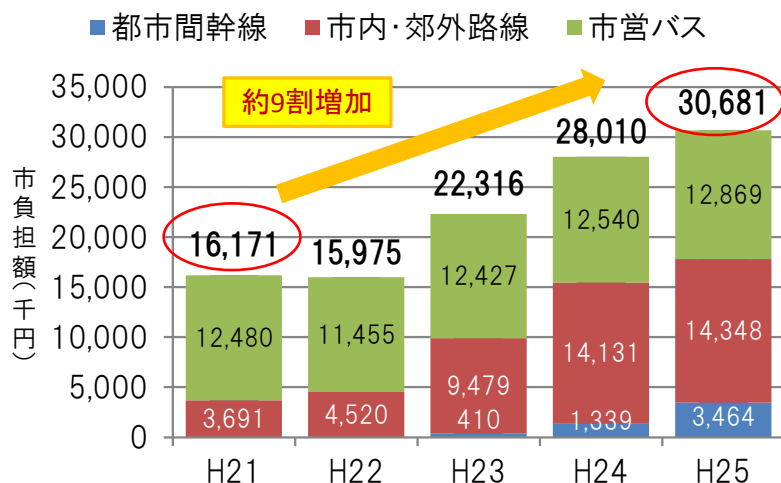
(3) 岩見沢市のバス交通に係る市負担額及び利用者の推移

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 25 年で約 9 割増加しています。

(平成 21 年：16,171 千円 ⇒ 平成 25 年：30,681 千円)

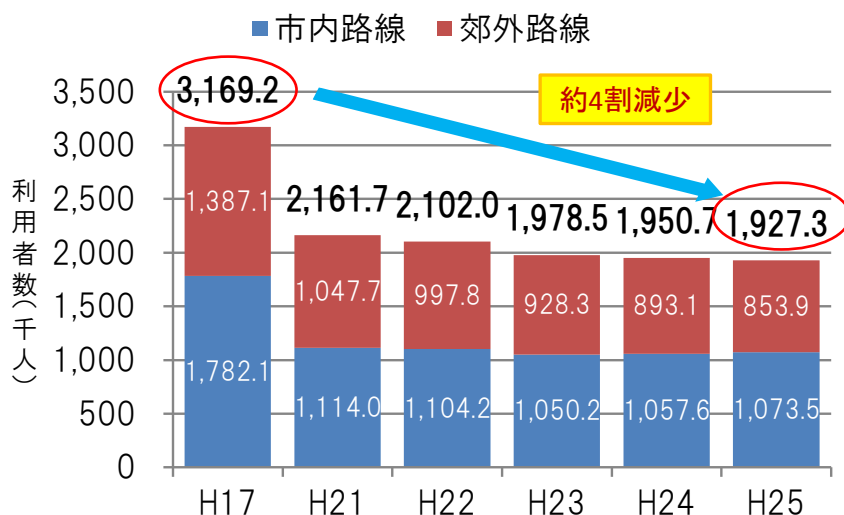
岩見沢市内を運行する路線バス（中央バス）の利用者数は、年々減少していて、平成 17 年から平成 25 年で約 4 割減少しています。

(平成 17 年：3,169.2 千人 ⇒ 平成 25 年：1,927.3 千人)



資料：岩見沢市提供資料

図 2-13 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



※平成 18 年度に中央バス路線の再編を実施

資料：岩見沢市提供資料

図 2-14 岩見沢市内を運行する路線バスの利用者数推移

3 各種調査結果

3.1 住民ニーズ把握調査

住民ニーズ把握調査結果を以下に整理します。

(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

(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

郵送配布・郵送回収

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

配布世帯数 : 10,000 世帯 回収世帯数 : 2,545 世帯 (回収率 25.5%)

(5) 調査結果

1) 地区設定について

地区別に交通特性を把握するため、岩見沢市内を以下の地区で分類しました。

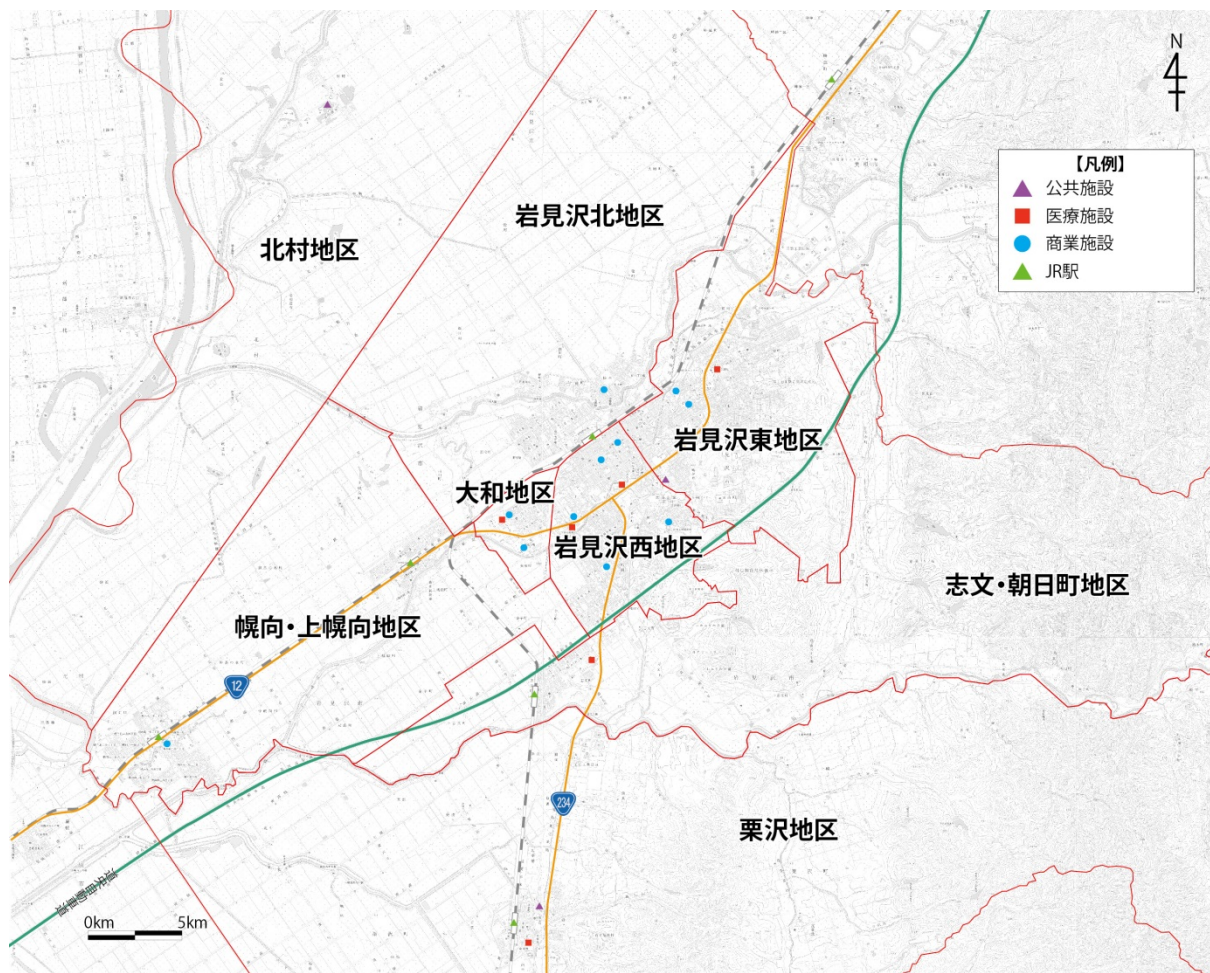


図 3-1 岩見沢市における地区分類

表 3-1 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、栄町 東町、旭が丘、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	

2) 回答者の属性について

性別は「男性」と比較し、「女性」が54.6%とやや多くなっています。また、年齢をみますと、50代以上の回答が全体の約7割を占めています。

職業は「無職」が約3割、「主婦・主夫」が約2割となっています。

免許と車の保有状況は、「免許および車を有している」の回答が約7割となっています。

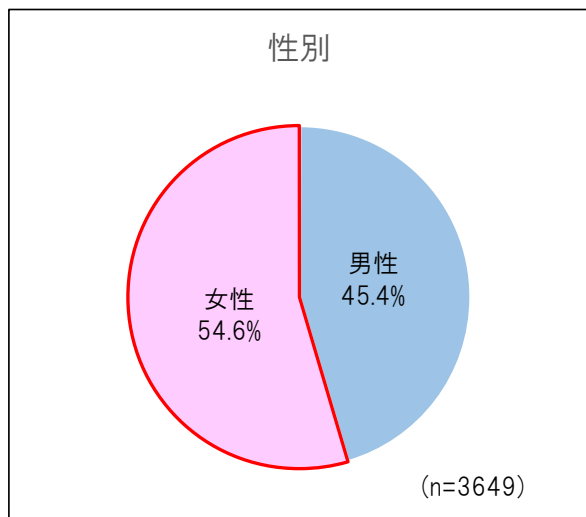


図 3-2 性別

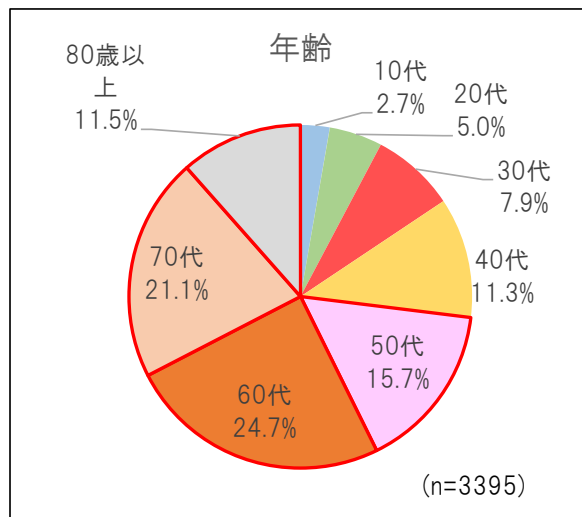


図 3-3 年齢

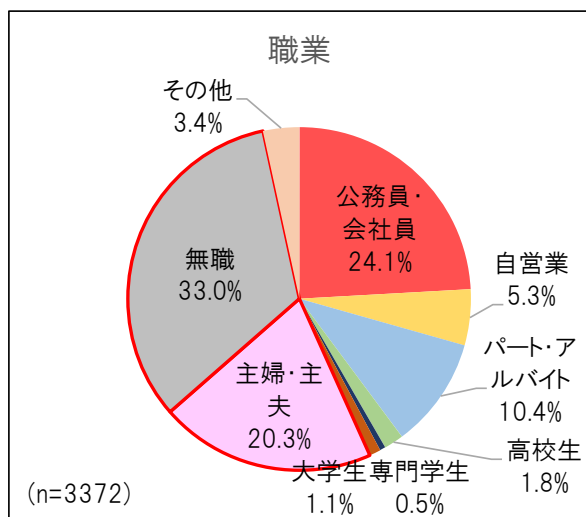


図 3-4 職業

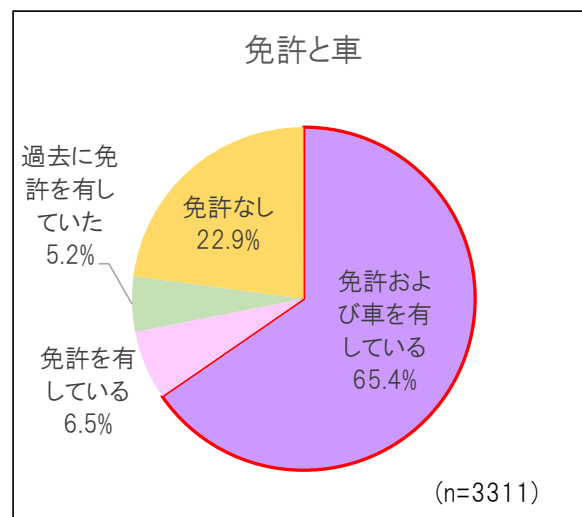


図 3-5 免許と車

3) 交通行動について

バスの利用頻度を地区別で見ますと、全地区で5割以上が『めったに利用しない』と回答し、特に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割以上を占めています。

地区別バスの利用頻度

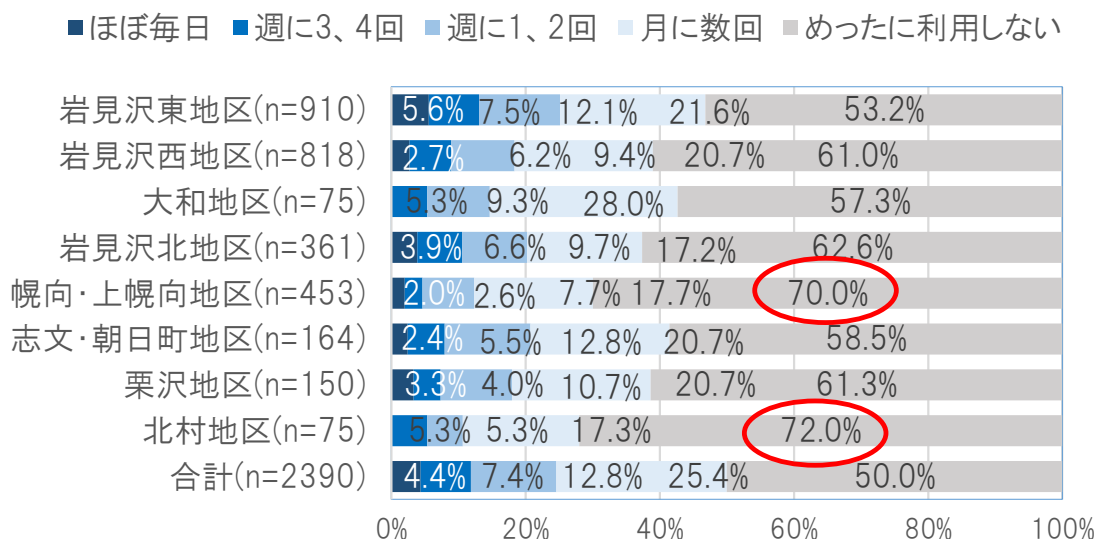


図 3-6 地区別バスの利用頻度

路線バスが無くなると困るかを地区別にみますと、『とても困る』、『困る』を合わせた回答が、比較的岩見沢駅に近くバス路線が充実していて、バス路線が少ない、志文・朝日町地区で約7割と多くなっています。

地区別路線バスが無くなると困るか

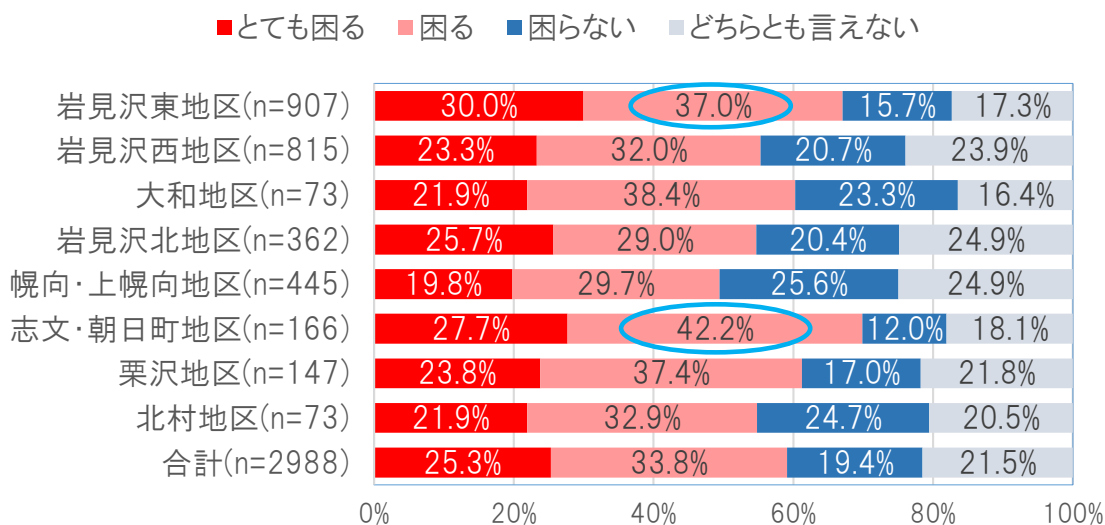


図 3-7 地区別路線バスが無くなると困るか

買い物時の交通手段は、乗用車（運転）が最も多く、約6割を占めています。次いで乗用車（送迎）、路線バスの順となっています。

買い物時の交通手段(複数回答)

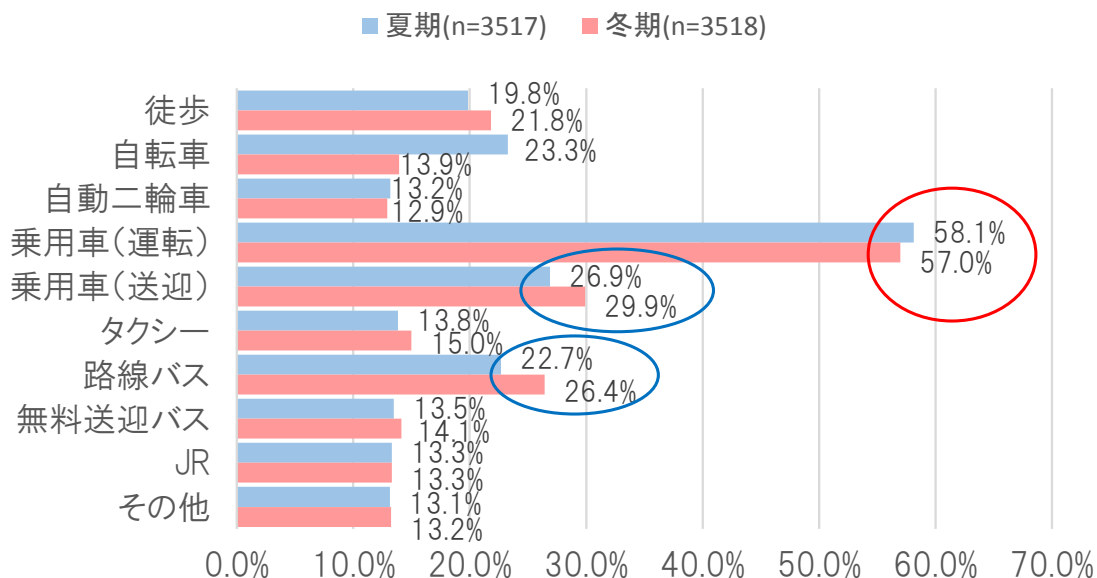


図 3-8 買い物時の交通手段

通院時の交通手段は、買い物同様、『乗用車（運転）』が最も多く、約6割を占めていて、次いで、『路線バス』が約4割を占めています。

通院時の交通手段(複数回答)

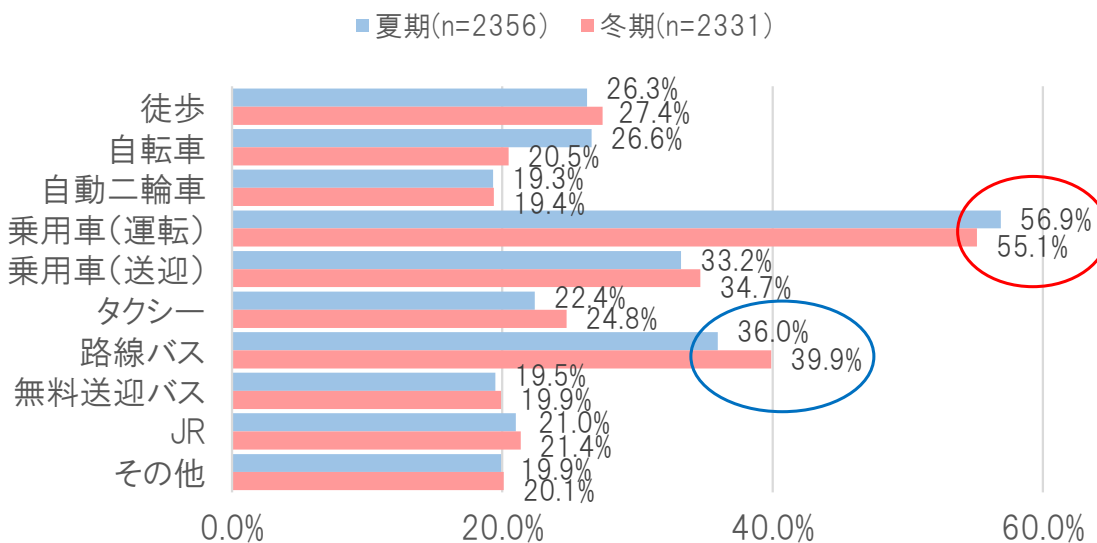


図 3-9 通院時の交通手段

4) 岩見沢市のバス交通に対する満足度について

岩見沢市民のバスサービスに対する満足度をみますと、『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』について、『やや不満』、『不満』の回答が多くなっています。

岩見沢市のバスサービスに対する満足度

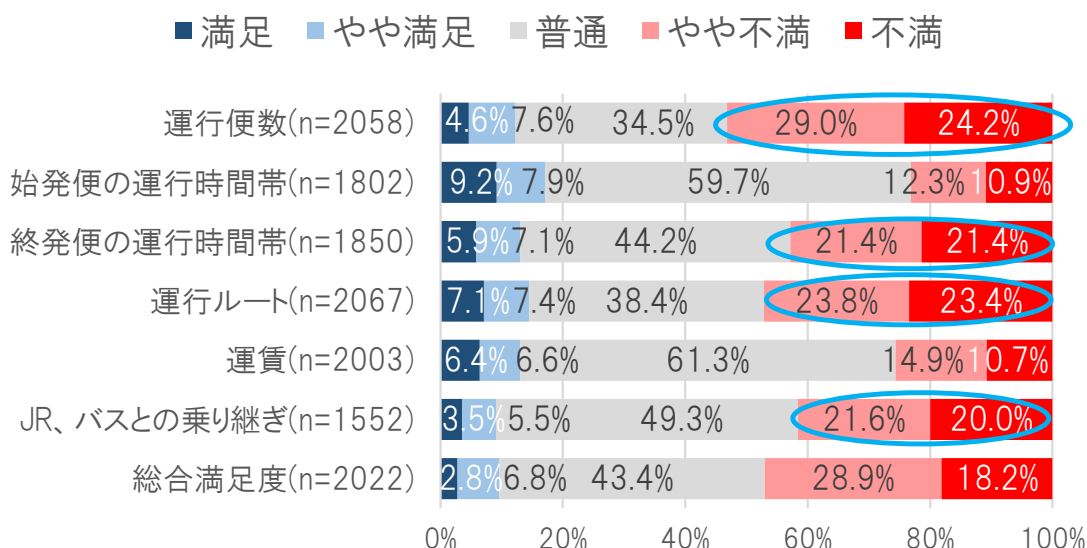


図 3-10 岩見沢市のバスサービスに対する満足度

導入してほしいバスサービスは、『市内の循環バス』が約7割で最も多くなっていて、次いで約5割の『目的地までの直行便』となっています。

導入してほしいバスサービス(複数回答) (n=2437)

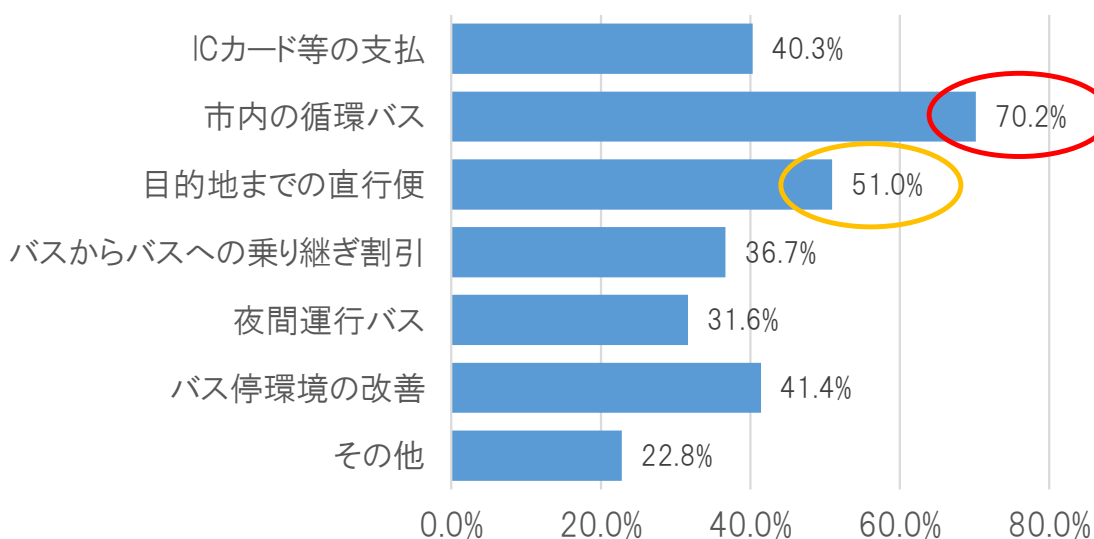


図 3-11 導入してほしいバスサービス

5) 通勤・通学時の帰宅交通について

バスの運行状況が与える帰宅手段選択への影響をみますと、『かなり影響がある』と『影響がある』を合わせた回答が、『最終バスの運行時間帯』、『帰宅時のバスの運行頻度』が約4割となっています。

バスの運行状況が与える帰宅手段選択への影響

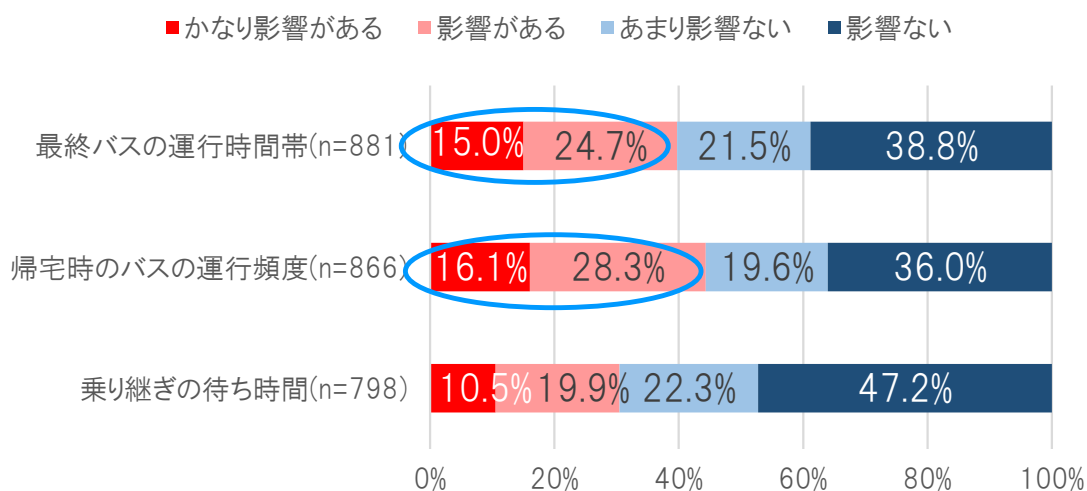


図 3-12 バスの運行状況が与える帰宅手段選択への影響

3.2 バス利用実態調査

岩見沢市のバス利用の実態調査結果を以下に整理します。

(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が目的

(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

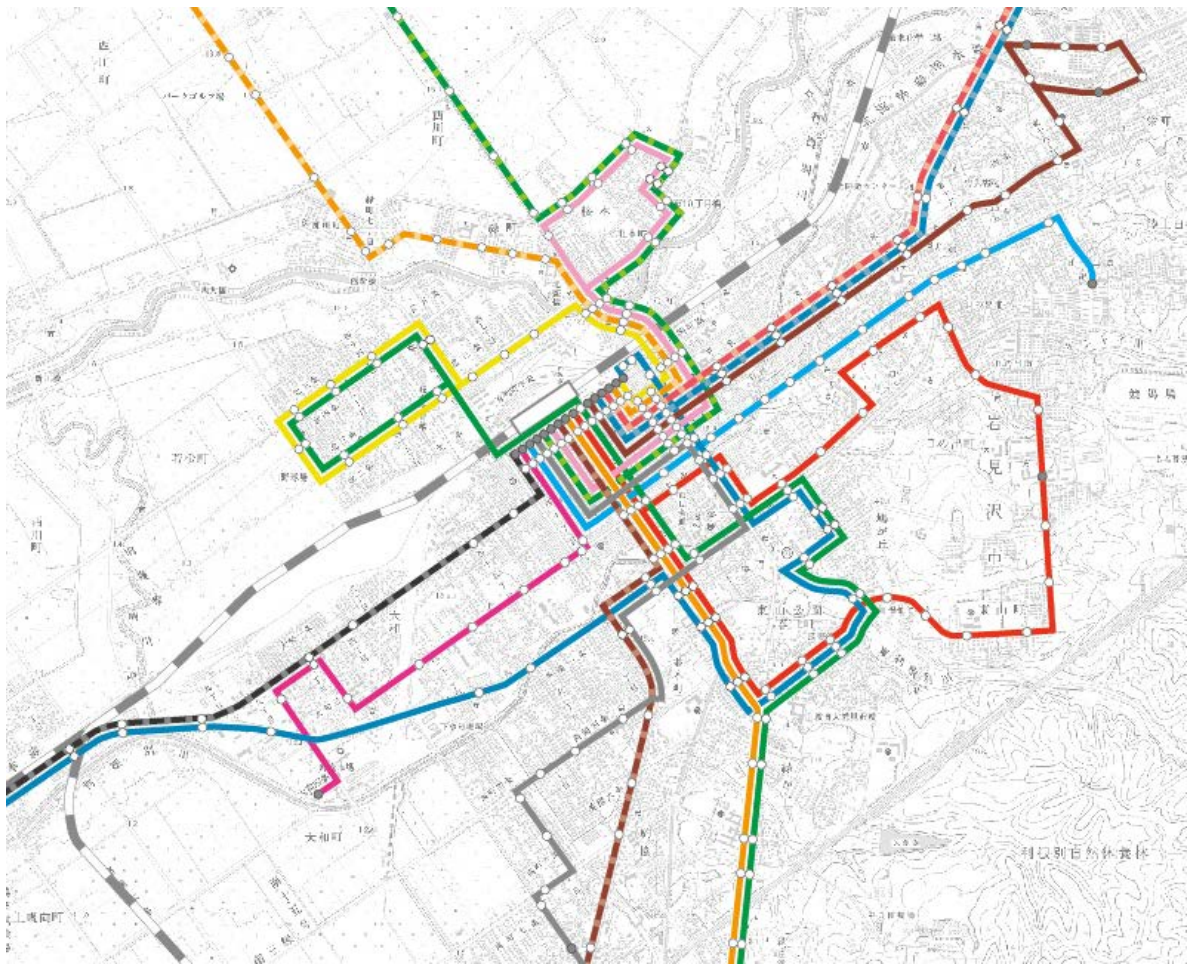
※対象路線は次ページを参照

(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：4,088 人）

(5) 調査対象路線



路線	事業者	路線名	運行区間
	中央	かえで団地	岩見沢ターミナル-教大前-かえで団地 岩見沢ターミナル-10条東7-かえで団地
		日の出台	岩見沢ターミナル-6条通-日の出台
		大和	岩見沢ターミナル-7条通-イオン岩見沢店
		鉄北	岩見沢ターミナル-元町-北5条西20
		幌向	岩見沢ターミナル-上幌向駅-南4条つくし公園
		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)
		月形	岩見沢ターミナル-北村支所-月形駅前
		北村	岩見沢ターミナル-元町-北村農協
		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
		万字	岩見沢ターミナル-グリーンランド-毛陽町
		三笠	岩見沢ターミナル-三笠市民会館-幾春別
		栄町	岩見沢ターミナル-栄町-岩見沢ターミナル
		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
		栗山、長沼、三川、夕張	岩見沢ターミナル-栗山駅前-長沼ターミナル-三川駅通-レースリゾート
		志文団地	岩見沢ターミナル-南7条3-志文団地
		新篠津	北新線
	市営	北斗	市役所栗沢支所-3号-幌向駅前
		万字	市役所栗沢支所-美流渡-万字バス待合所
		砂浜	市役所北村支所-鶴飼商店-幌向駅北口
		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
		豊正	市役所北村支所-豊正公民館-市役所北村支所
		東	市役所北村支所-学習館「ぼる」前-開拓橋-市役所北村支所
		東豊	市役所北村支所-開栄橋-開拓橋-市役所北村支所
	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) 調査結果

岩見沢市におけるバス利用者数は朝ピーク及び夕ピークに多くなる傾向があります。

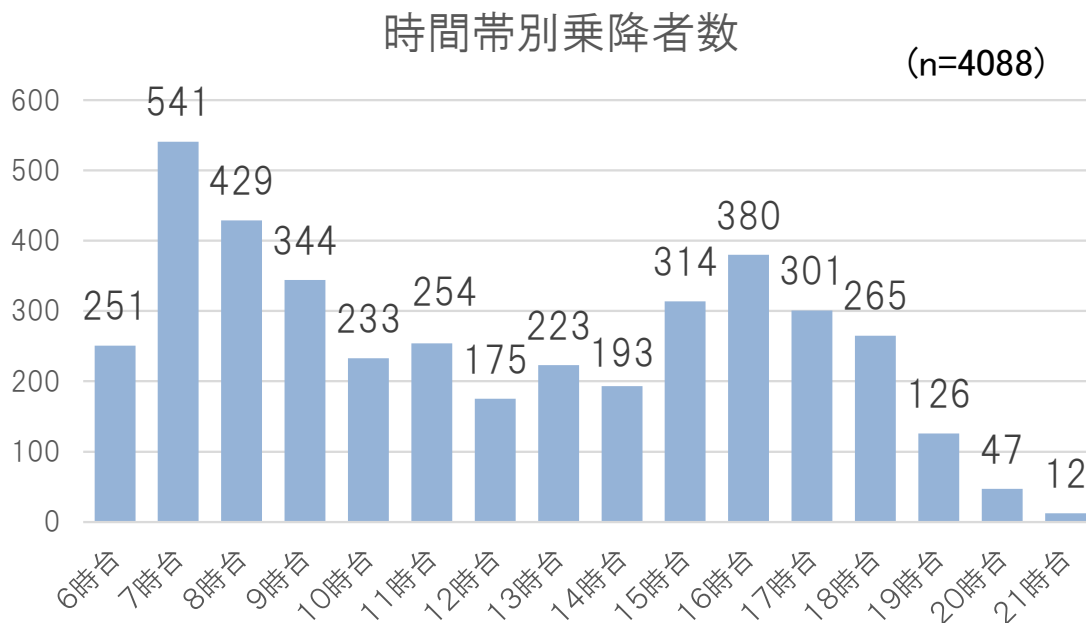


図 3-13 時間帯別乗降者数

1) 属性について

岩見沢市内を運行する路線バスの利用者は、「女性」の割合が多く、年代は自動車の運転ができない「15～19歳」の利用が多くなっています。一方で、60歳以上の高齢者の利用も多くなっています。

職業は、「主婦」、「無職・その他」の割合が高いが、「高校生以下」の学生や「会社員・公務員等」の利用も多くなっています。そのことから、利用目的は「通勤」や「通学」の割合が多く、次いでその他私用（「買物」や「通院」含める）も多くなっています。

利用頻度は、通勤や通学利用が多いため、「ほぼ毎日」の回答が最も多くなっています。乗継状況は「徒歩・自転車」の回答が多い一方、「JR」や「バス」への乗継もみられます。

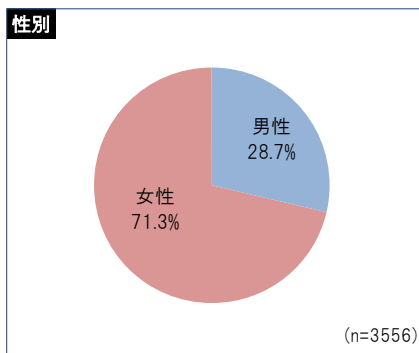


図 3-14 性別

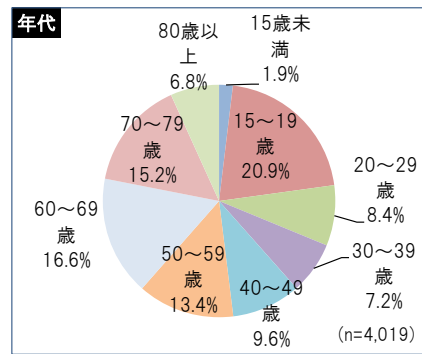


図 3-15 年代

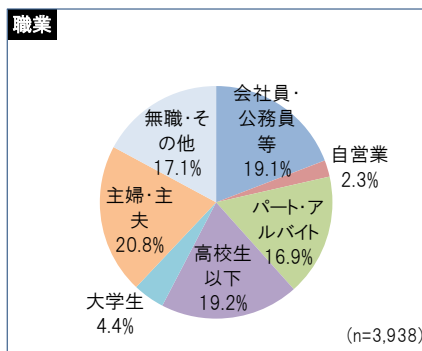


図 3-16 職業

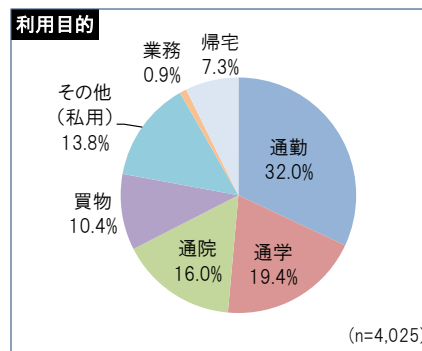


図 3-17 利用目的

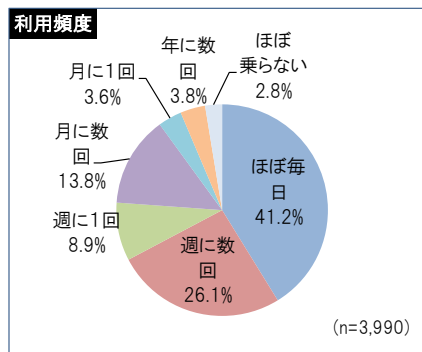


図 3-18 利用頻度

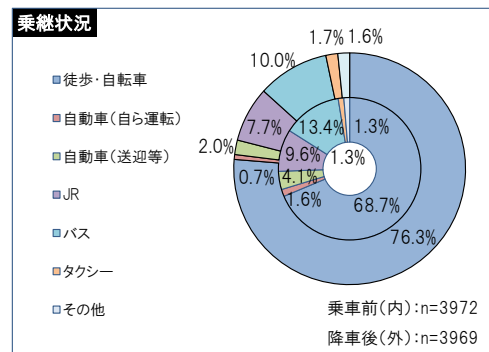


図 3-19 乗継状況

2) バス乗降場所の発着点分析について

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ます。そのことから岩見沢ターミナルを境とする東から西への移動は、岩見沢ターミナルで乗り換えが必要となっています。バス乗降場所の発着点分析の結果をみますと、岩見沢市内を運行す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いて、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ます。

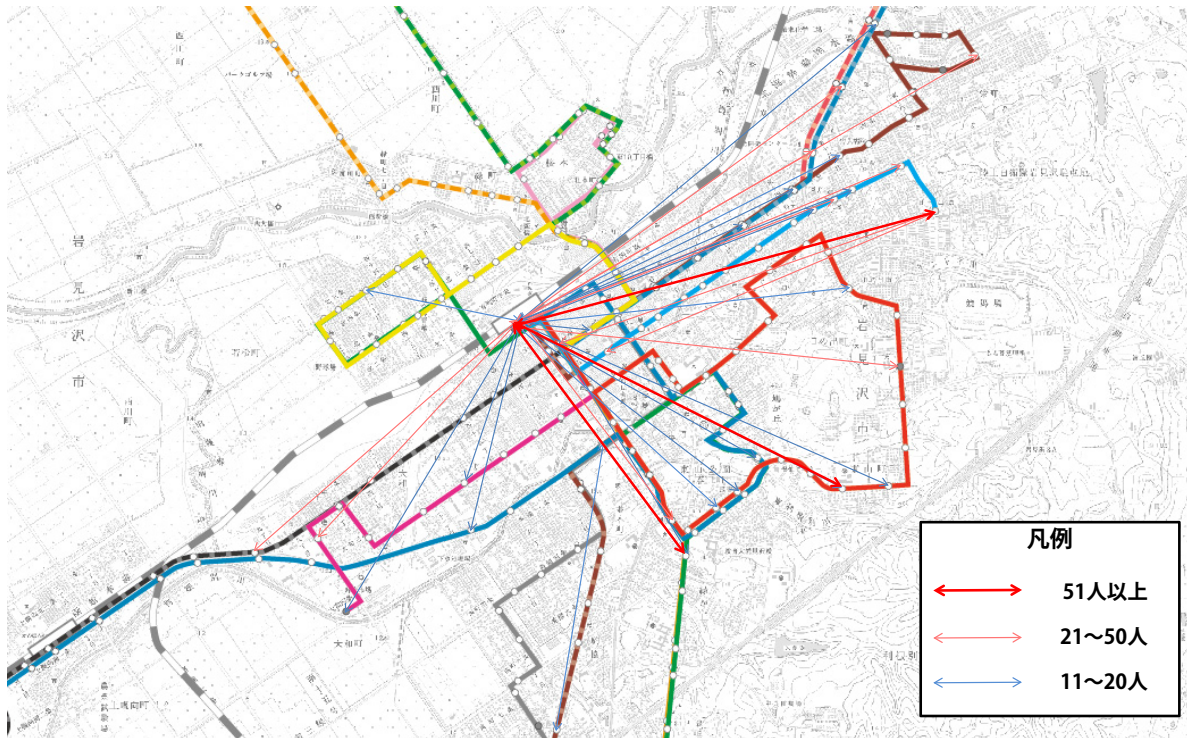


図 3-20 バス乗降場所の発着点分析（市街地移動）

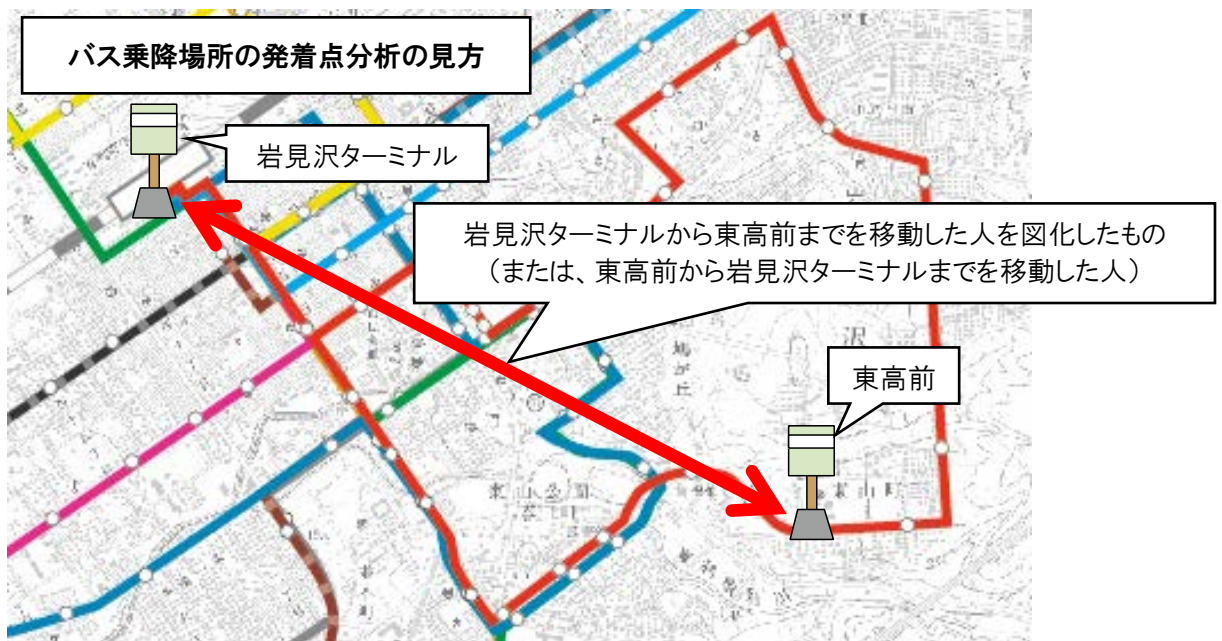


図 3-21 バス乗降場所の発着点分析の見方

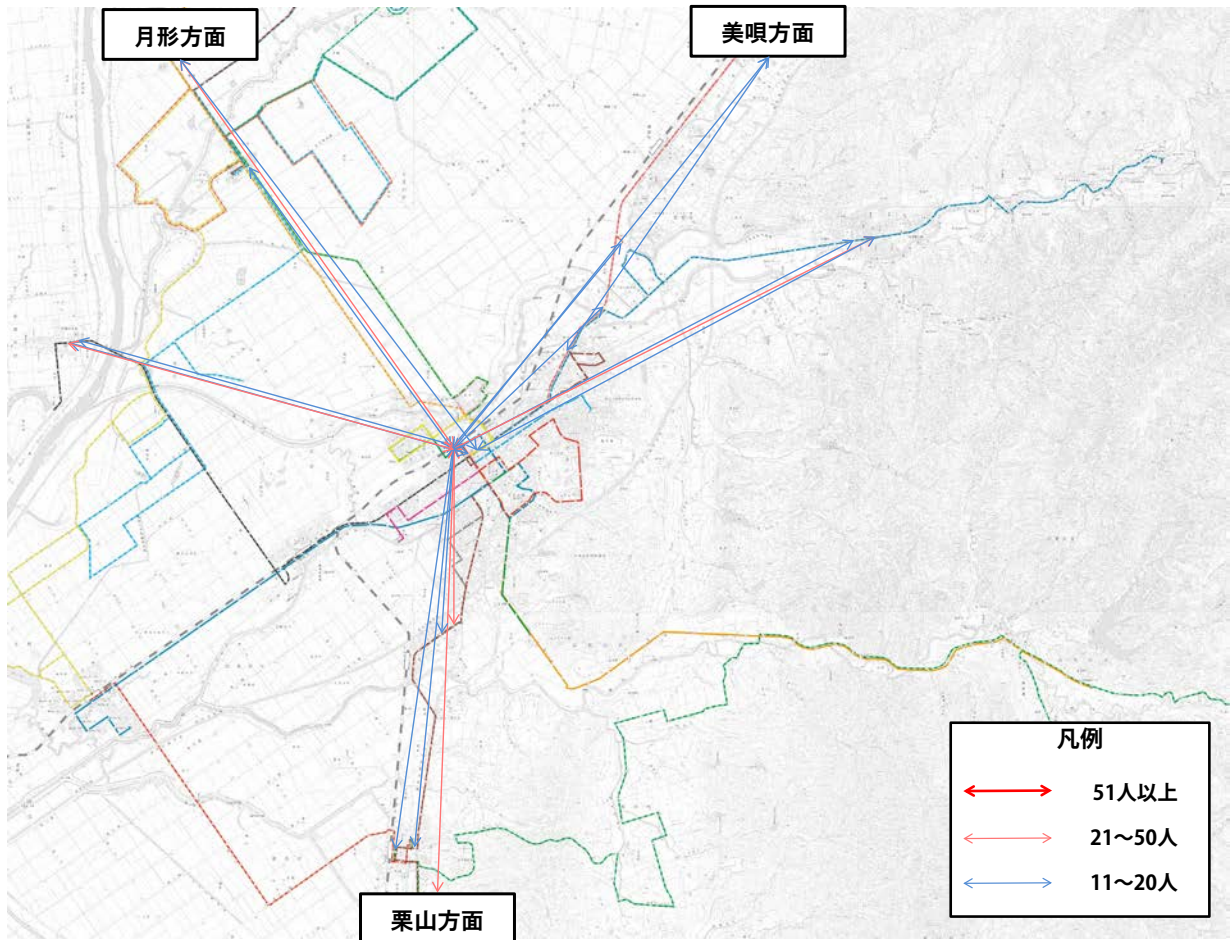


図 3-22 バス乗降場所の発着点分析（市街地～郊外部移動）

3) バス停別乗降客数について

バス停別の乗降客数をみますと、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ます。

その他、住居系地域である「日の出台」や「かえで団地」も多くなっています。

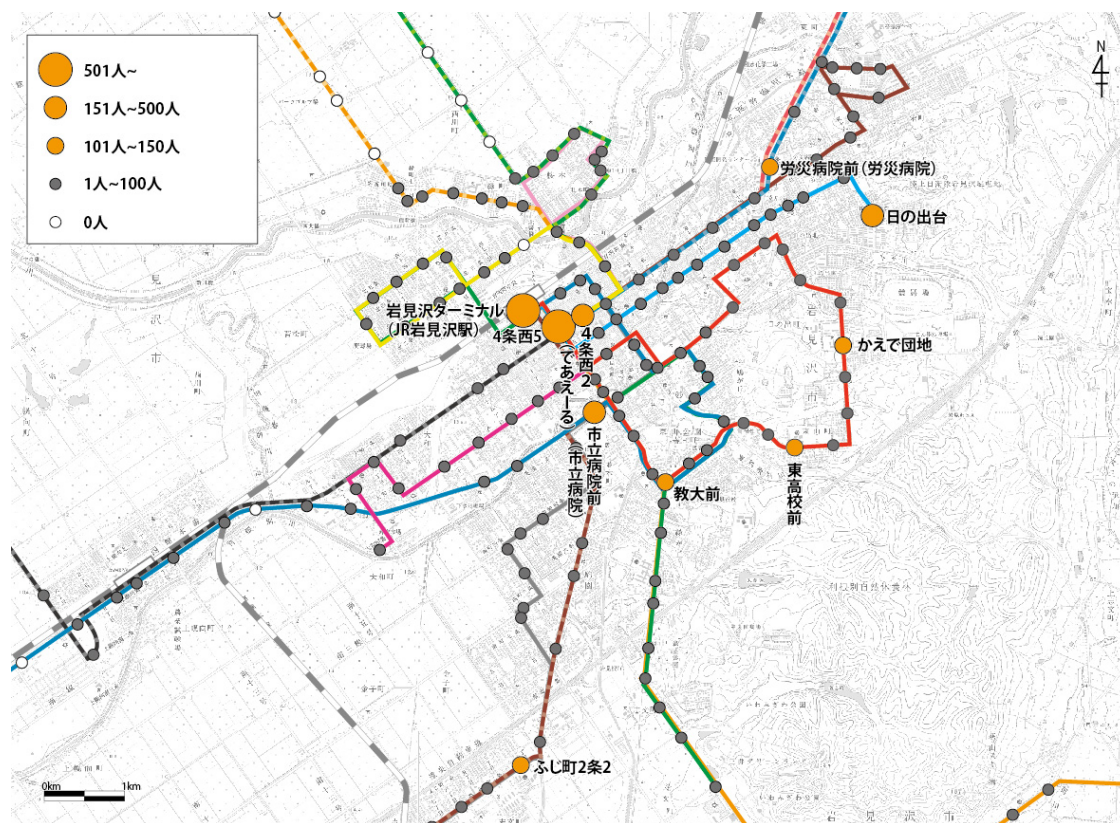


図 3-23 バス停別乗降の状況

4) 路線毎の傾向について

・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みられます。

⇒かえで団地線（東高経由）、かえで団地線（国道経由）、日の出台線、
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みられます。

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

3.3 パーソントリップ調査

住民ニーズ把握調査と併せて実施したパーソントリップ調査^{※3}結果を次頁に整理します。

※3 パーソントリップ調査とは・・・

パーソントリップ調査とは、『人の動き（トリップ^{※4}）』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

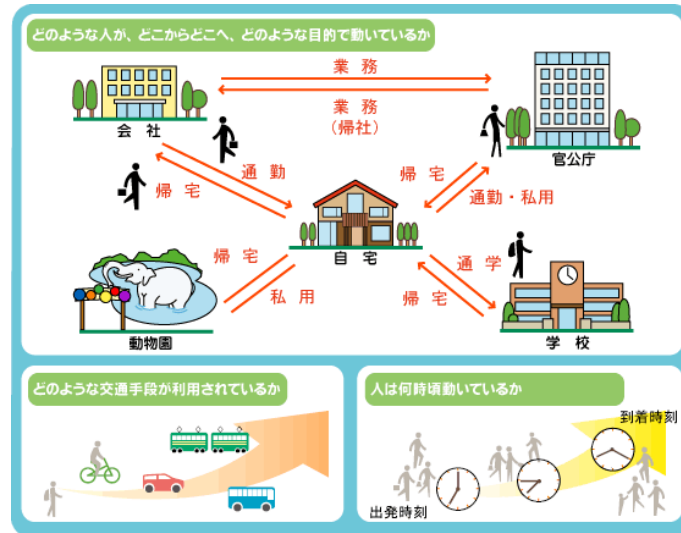


図 3-24 パーソントリップ調査のイメージ

※4 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

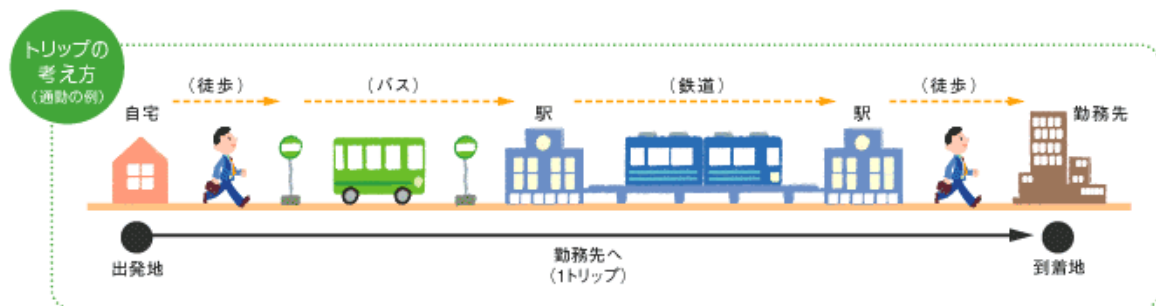


図 3-25 トリップの考え方

(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、総合的な将来交通計画の策定に資する資料の収集が目的

(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

郵送配布・郵送回収

配付数：18,240 票 回収数：3,773 票 （有効回答数^{※5}：2,018 票）

※5 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

(5) 調査結果

1) 岩見沢市民のトリップの概況

パーソントリップ調査の結果から岩見沢市民の移動をみますと、総トリップ数は4,467トリップとなっていて、そのうち94.8%は岩見沢市内の移動となっています。

また年低階層別の平均移動回数、及び外出率をみますと年代が高くなるにつれ外出率が低くなる傾向となっていて、高齢者の外出機会に寄与する公共交通サービスの検討が必要と考えられます。

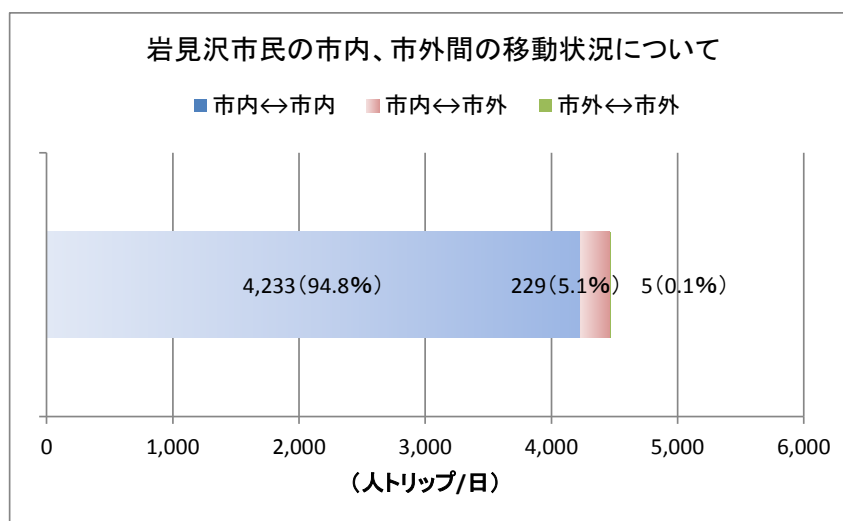


図 3-26 岩見沢市民の市内、市外間の移動状況について

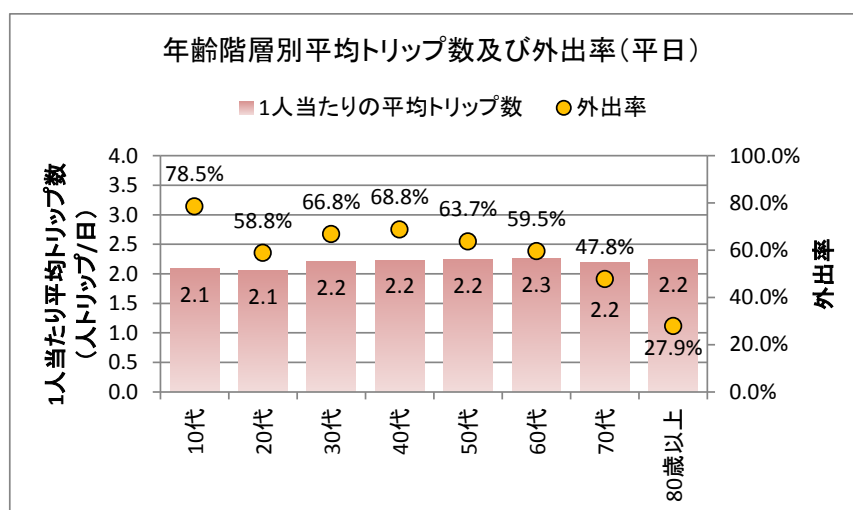


図 3-27 年齢階層別の平均トリップ数及び外出率

2) 岩見沢市民の発生・集中トリップ

発生集中交通量（移設種類別、地区別）をみますと、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必要と考えられます。

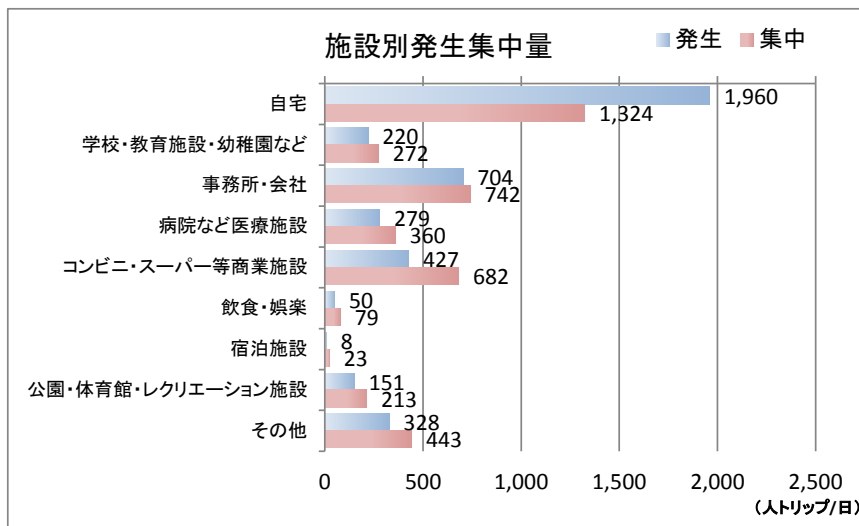


図 3-28 施設別発生集中量

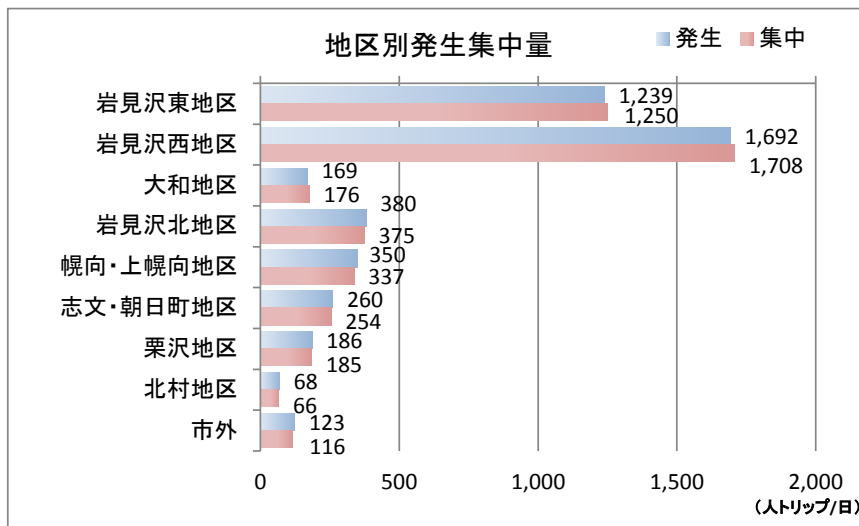


図 3-29 地区別発生集中量

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ますと、朝7～8時台、17～18時台がピークとなっていて、一般的な都市の動きといえます。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ます。

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と考えられます。

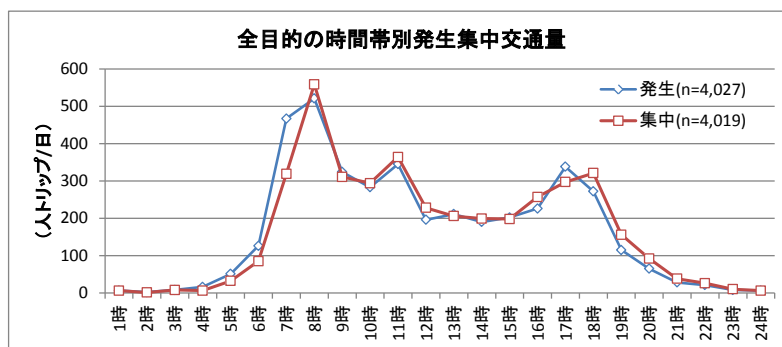


図 3-30 全目的の時間帯別発生集中交通量

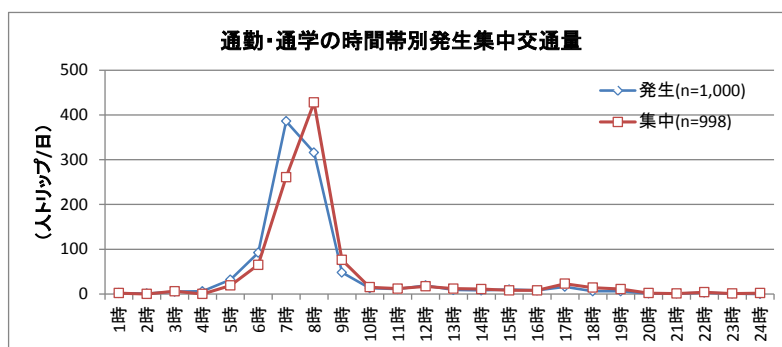


図 3-31 通勤・通学の時間帯別発生集中交通量

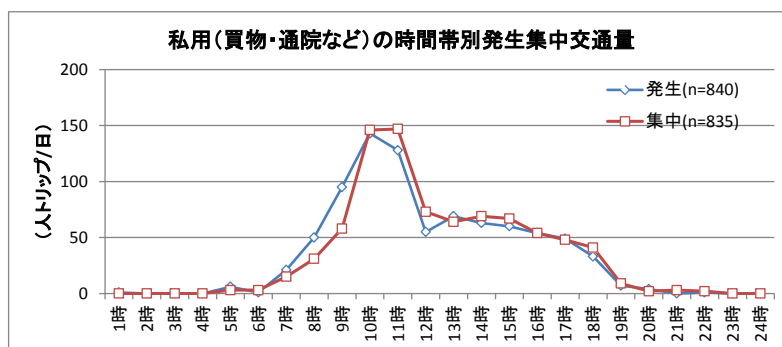


図 3-32 私用の時間帯別発生集中交通量

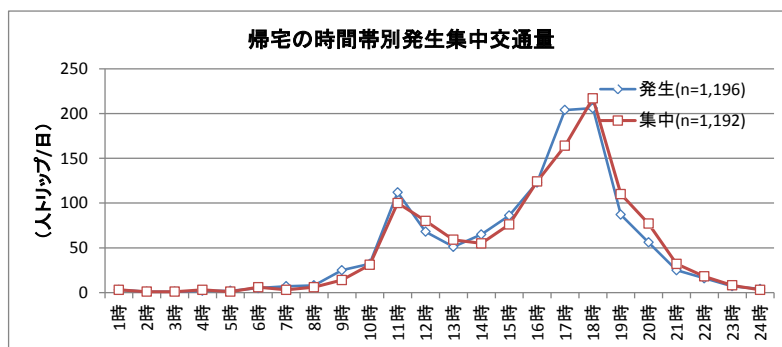


図 3-33 帰宅の時間帯別発生集中交通量

4) 岩見沢市民の地区間トリップ（全体）

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。

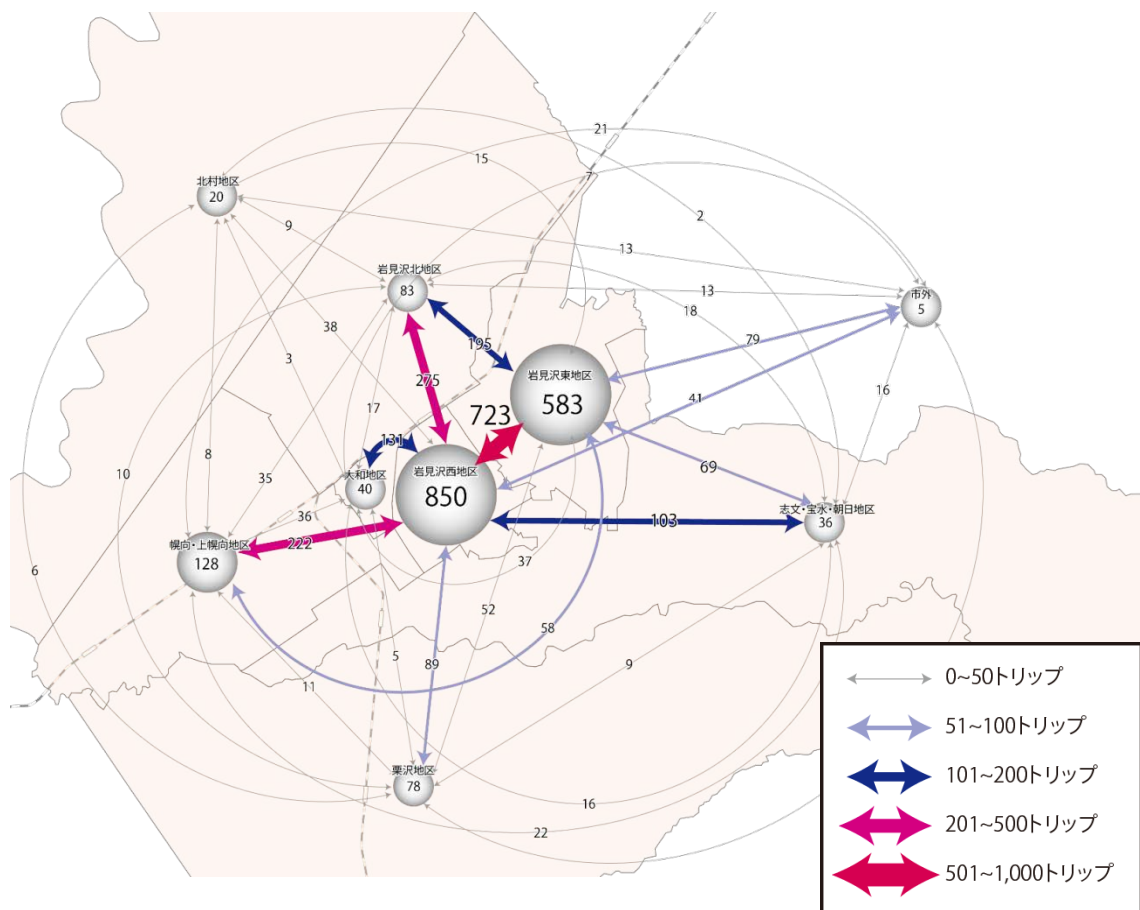


図 3-34 全目的の地区間トリップ

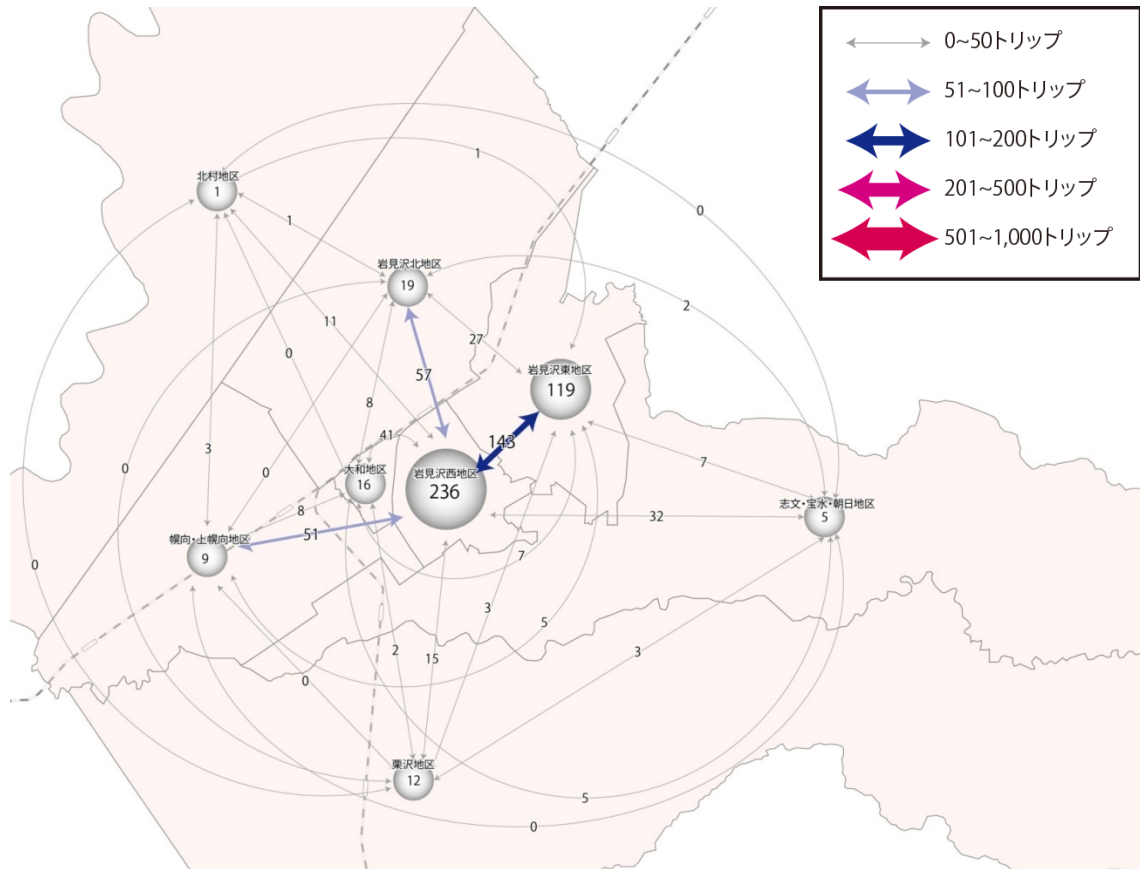


図 3-35 私用目的の地区間トリップ（買物・通院等）

5) 岩見沢市民の移動時の交通手段

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割程となっています。年代別にみますと、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ます。また目的別では、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ます。

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であると考えられます。

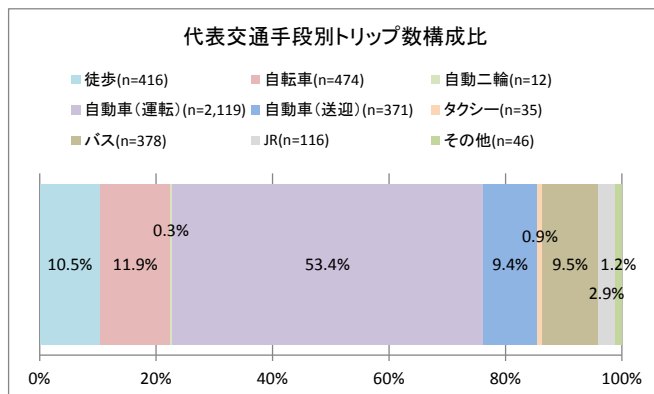


図 3-36 代表交通手段別トリップ数構成比

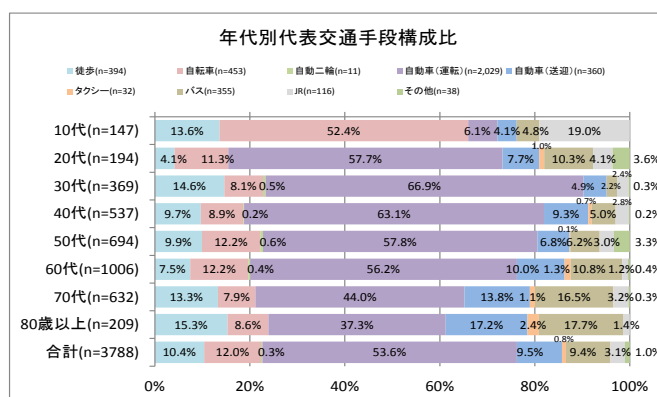


図 3-37 年代別代表交通手段構成比

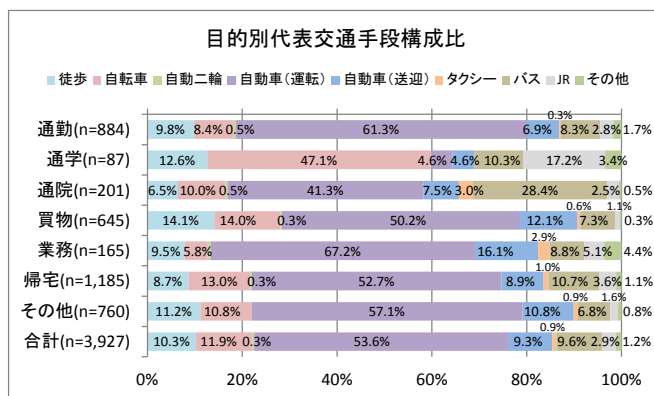


図 3-38 目的別代表交通手段構成比

6) 岩見沢市民の移動目的

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。

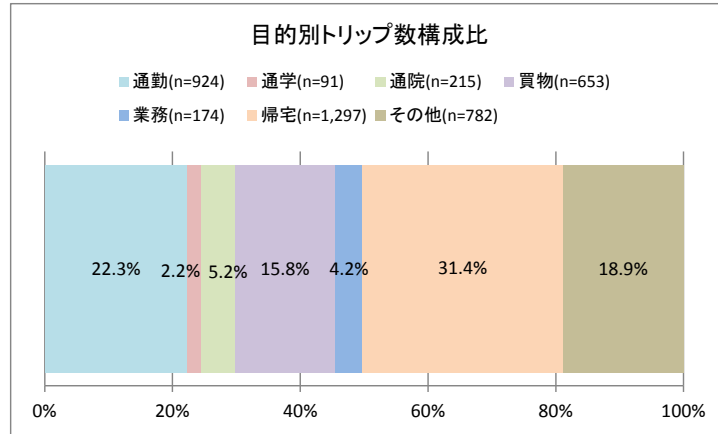


図 3-39 目的別トリップ数構成比

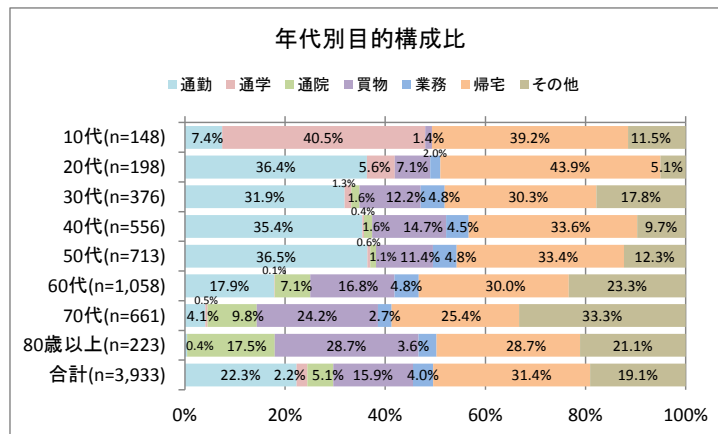


図 3-40 年代別目的構成比

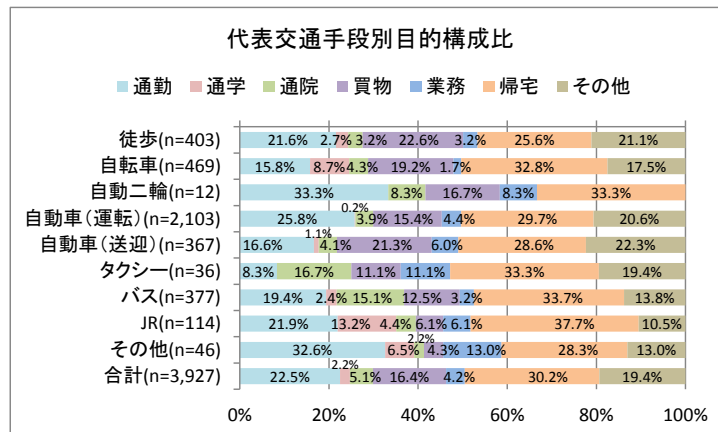


図 3-41 代表交通手段別目的構成比

7) 時間帯別トリップ及び交通手段

岩見沢市内を運行する路線バスは、21 時までには終発を迎えます。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があります。

また、夜間（20 時～24 時）において、「乗用車（同乗）」も存在していて、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。

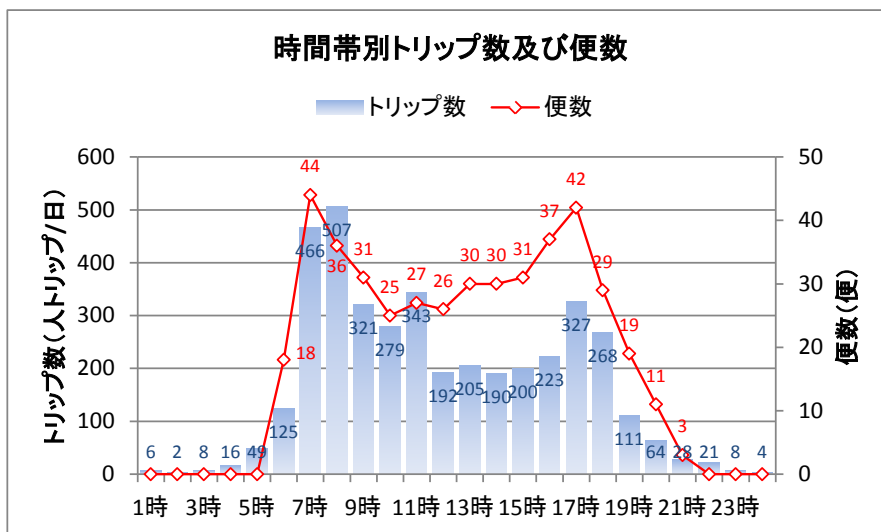


図 3-42 時間帯別トリップ数及び便数

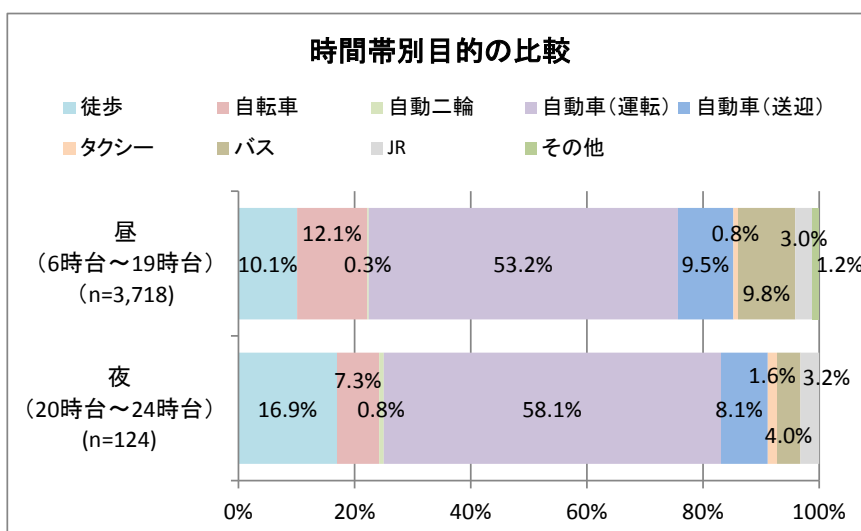


図 3-43 時間帯別目的の比較

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。

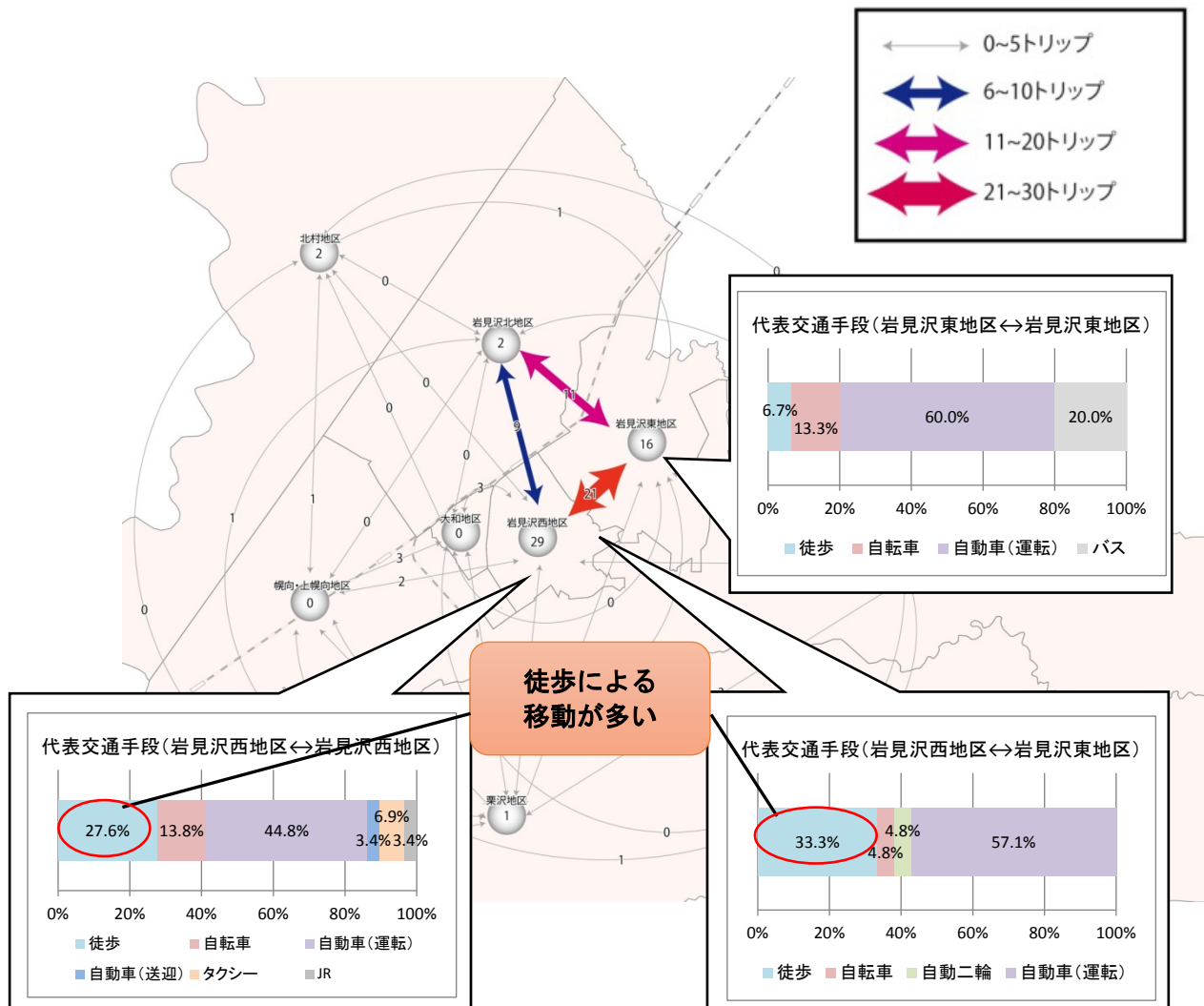


図 3-44 夜間 (20 時~24 時) における地区間トリップ

4 岩見沢市における地域・交通課題の整理

各種調査結果等を踏まえ、岩見沢市における交通の課題を以下に整理します。

4.1 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、人口は減少してきて、平成12年で4,000人/km²以下にまで落ち込み、郊外部への都市の拡大がうかがえます。

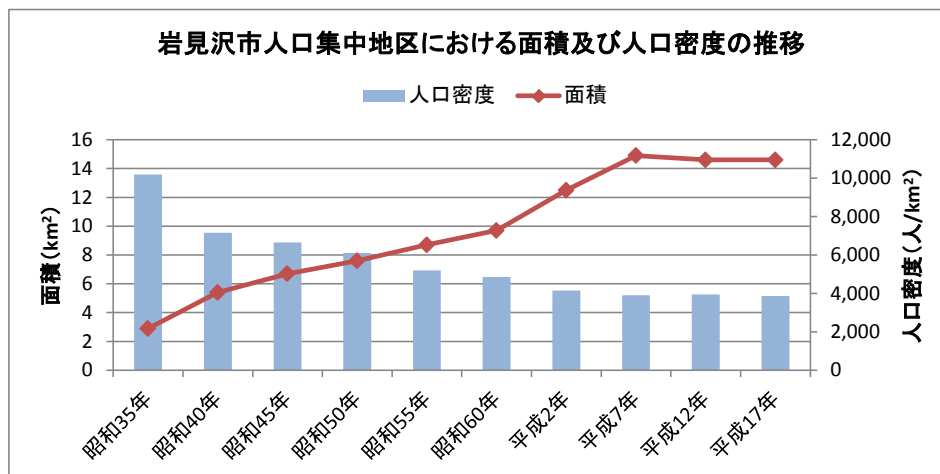


図 4-1 岩見沢市人口集中地区における面積及び人口密度の推移

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へ集積しています。

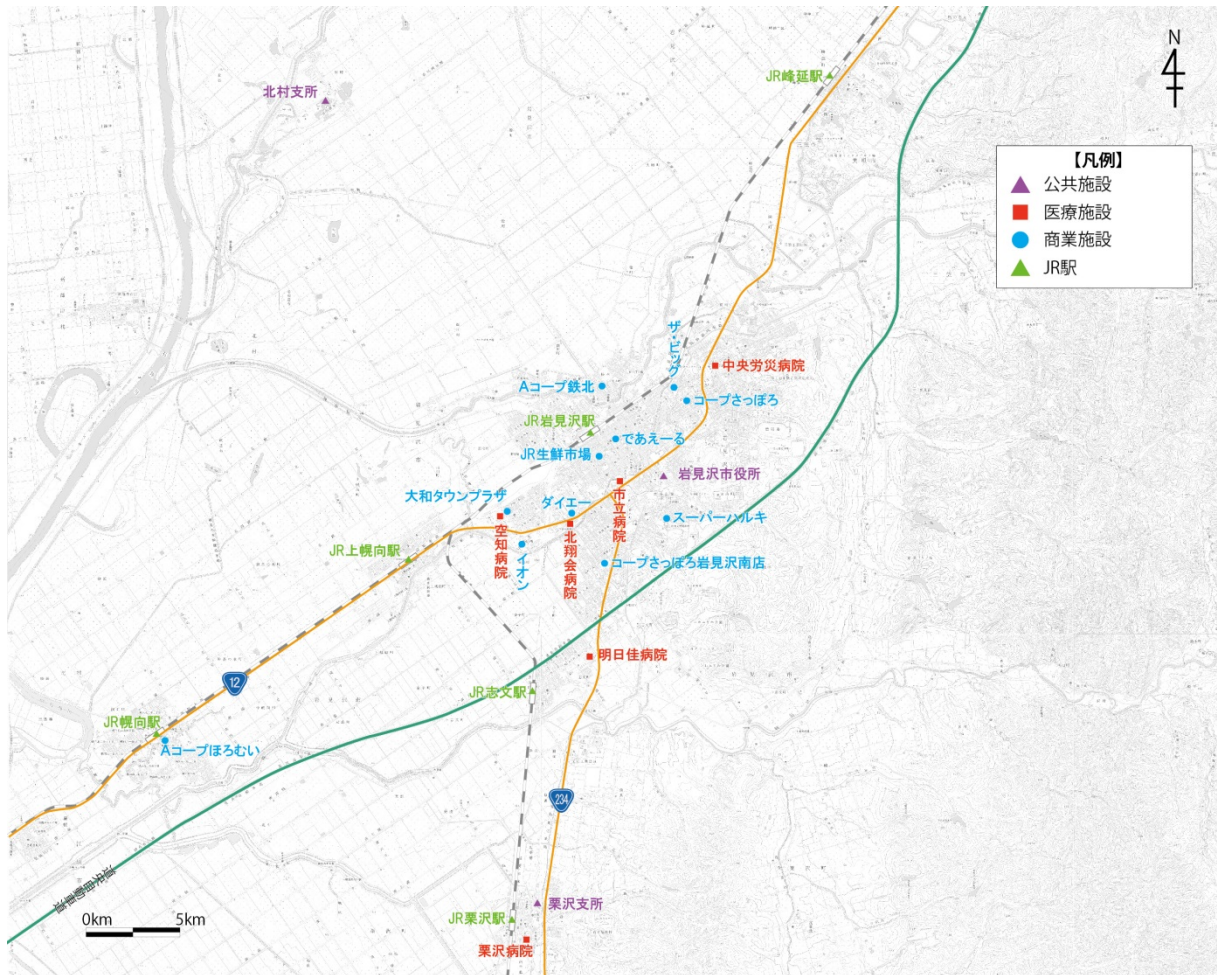


図 4-2 岩見沢市の都市機能施設

4.2 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。

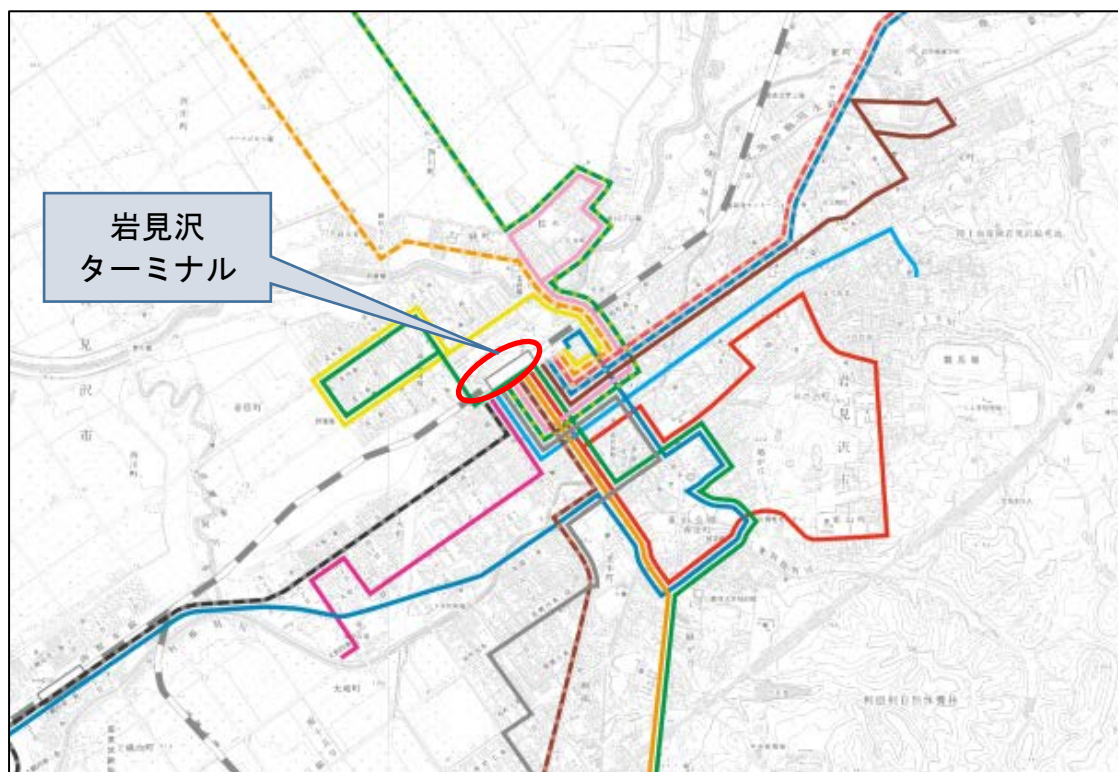


図 4-3 岩見沢市内路線バスの概要図

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。

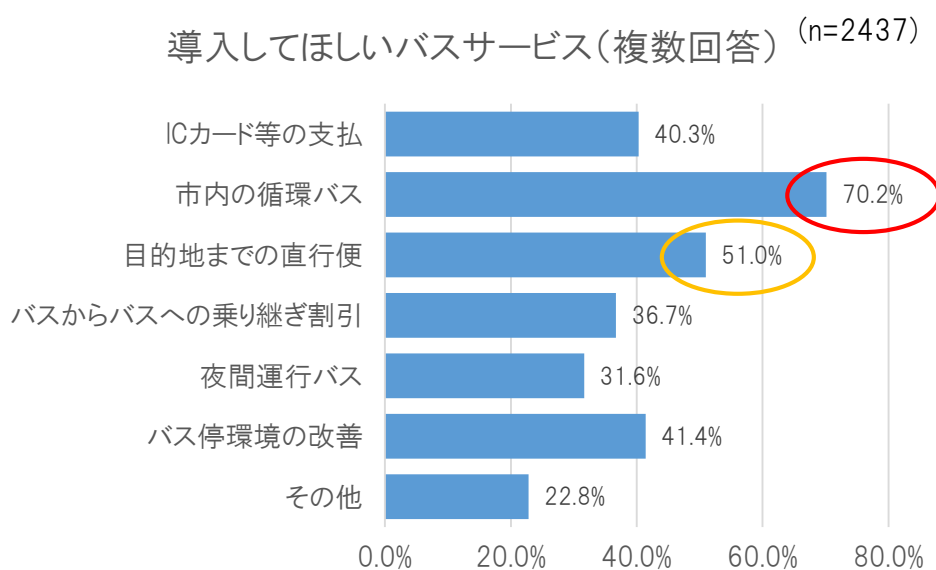


図 4-4 導入してほしいバスサービス

4.3 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、旧岩見沢地区郊外部で『めったに利用しない』の割合が高く、利用頻度の低下がうかがえます。

地区別バスの利用頻度

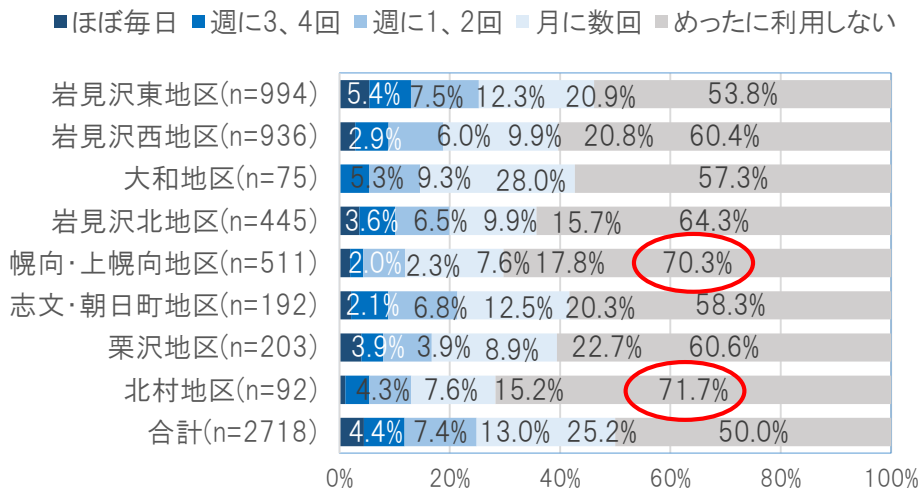


図 4-5 地区別バスの利用頻度

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。

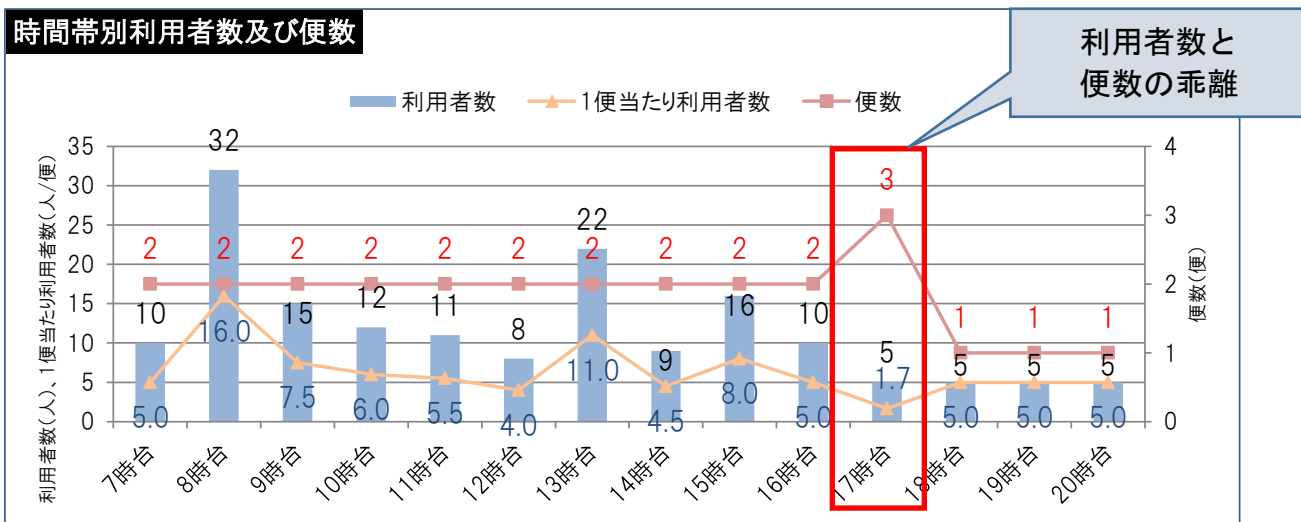


図 4-6 時間帯別利用者数及び便数

発生集中交通量（移設種類別、地区別）をみますと、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。

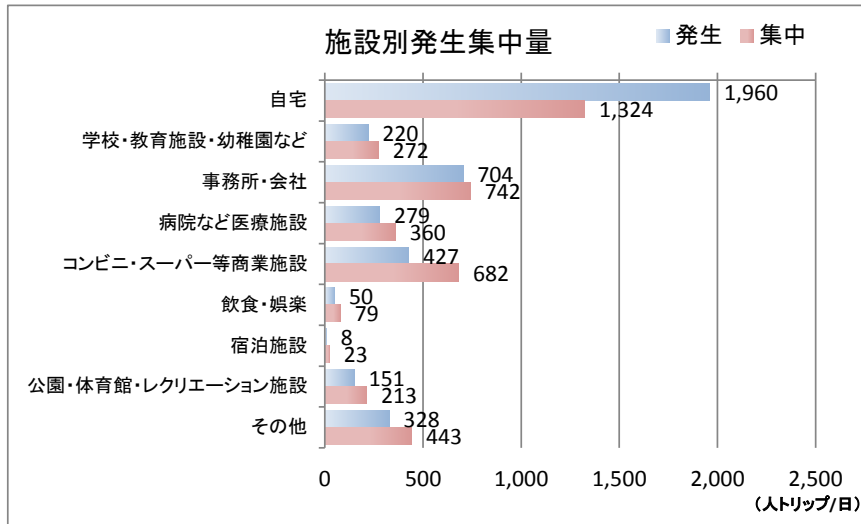


図 4-7 施設別発生集中量

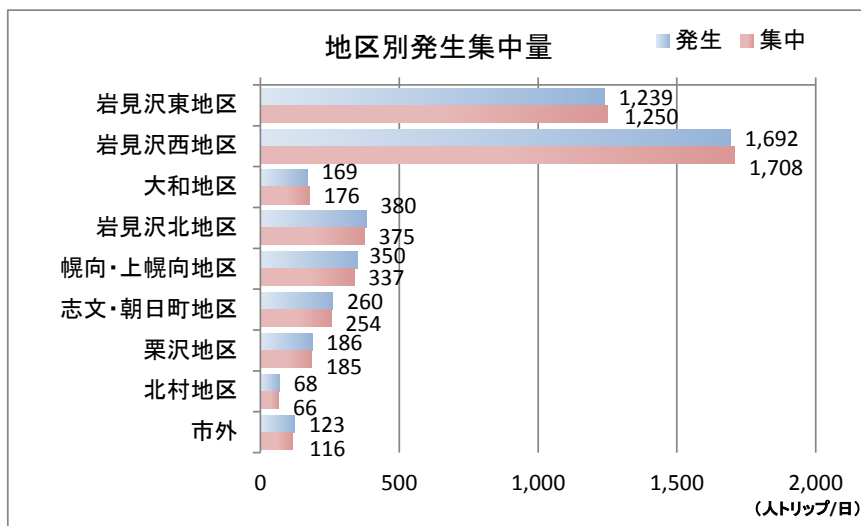


図 4-8 地区別発生集中量

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。

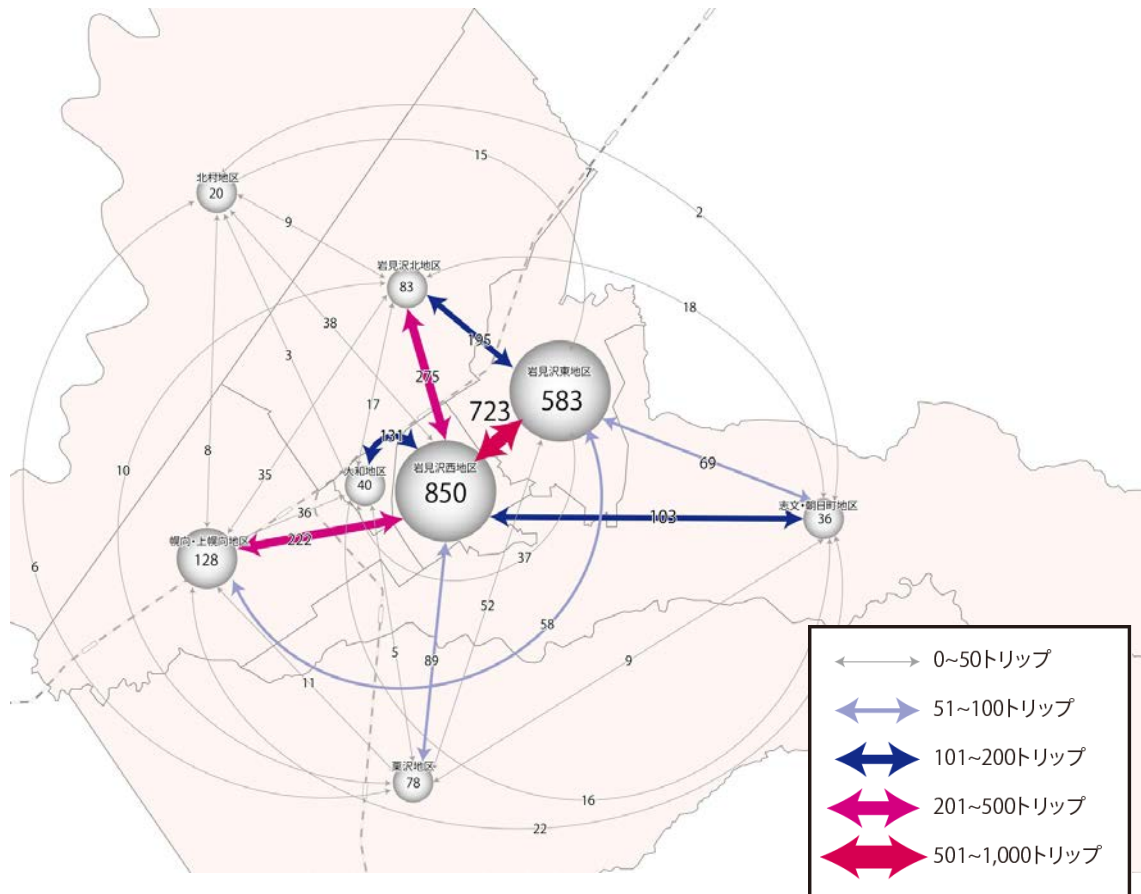


図 4-9 全目的の地区間トリップ

4.4 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。

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。

北村・栗沢地区、旧岩見沢地区郊外部においてバス停が自宅付近にない交通空白地域が存在しています。

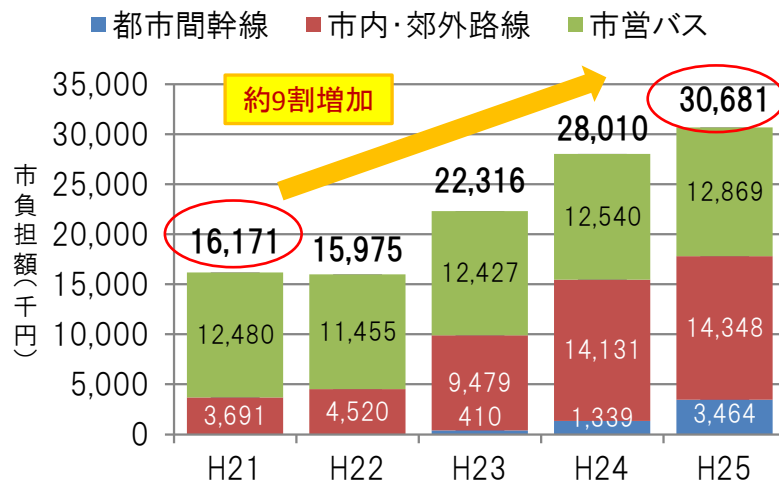
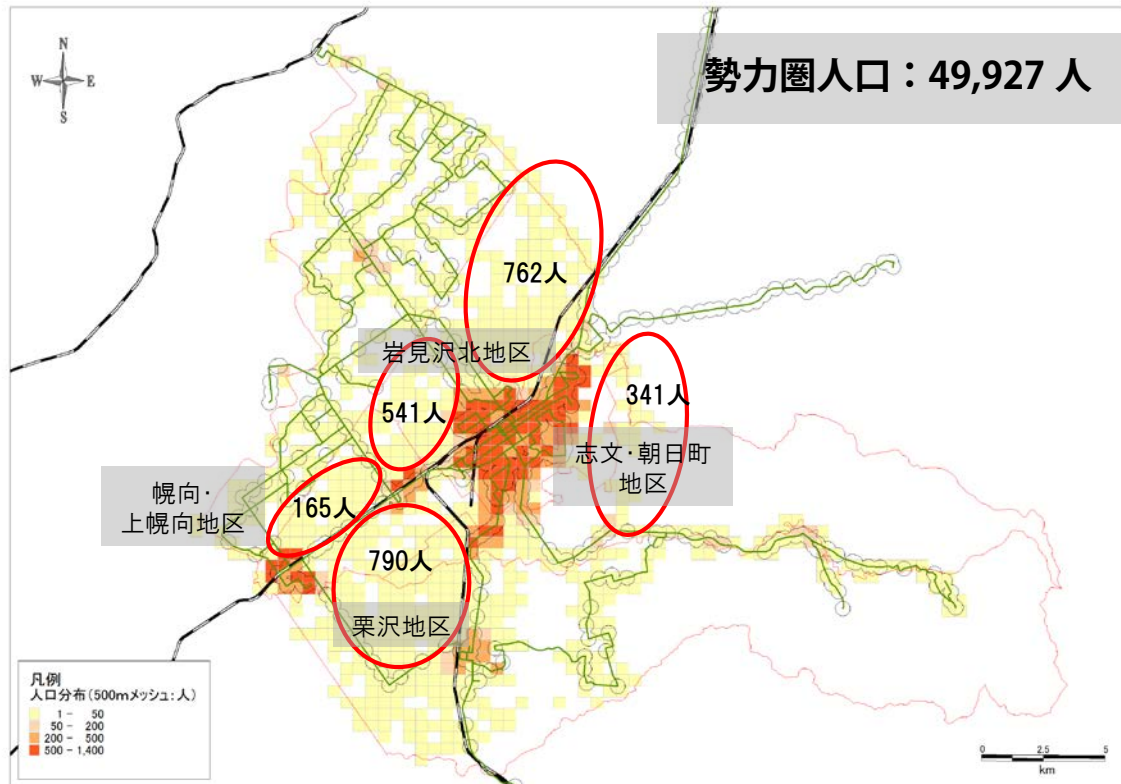


図 4-10 岩見沢市内を運行する路線バスに対する補助金等の市負担推移

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。



※赤丸円の数値は各地区内の人口

資料：H22 国勢調査

図 4-11 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。

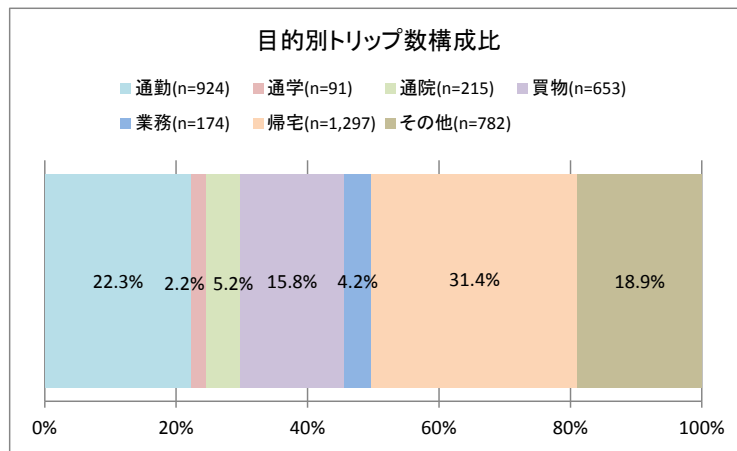


図 4-12 目的別トリップ数構成比

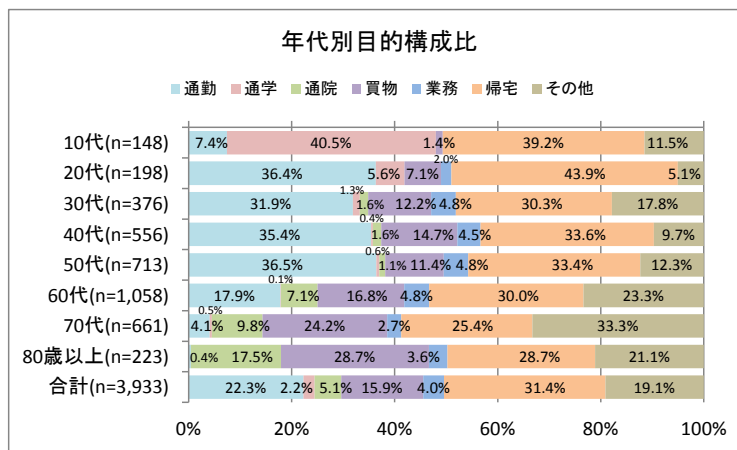


図 4-13 年代別目的構成比

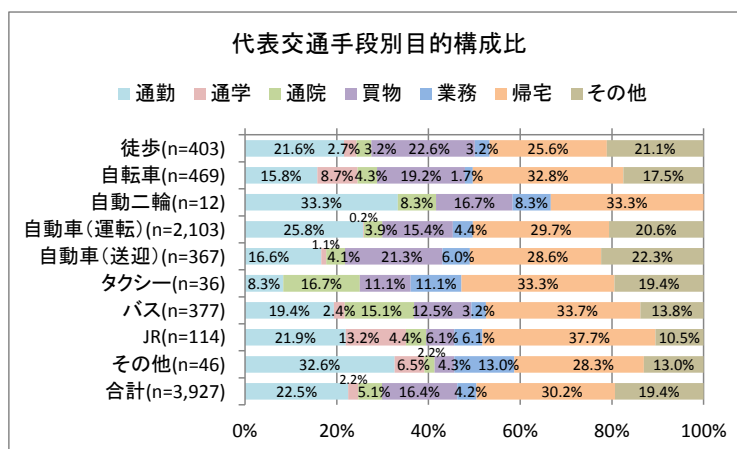


図 4-14 代表交通手段別目的構成比

4.5 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。

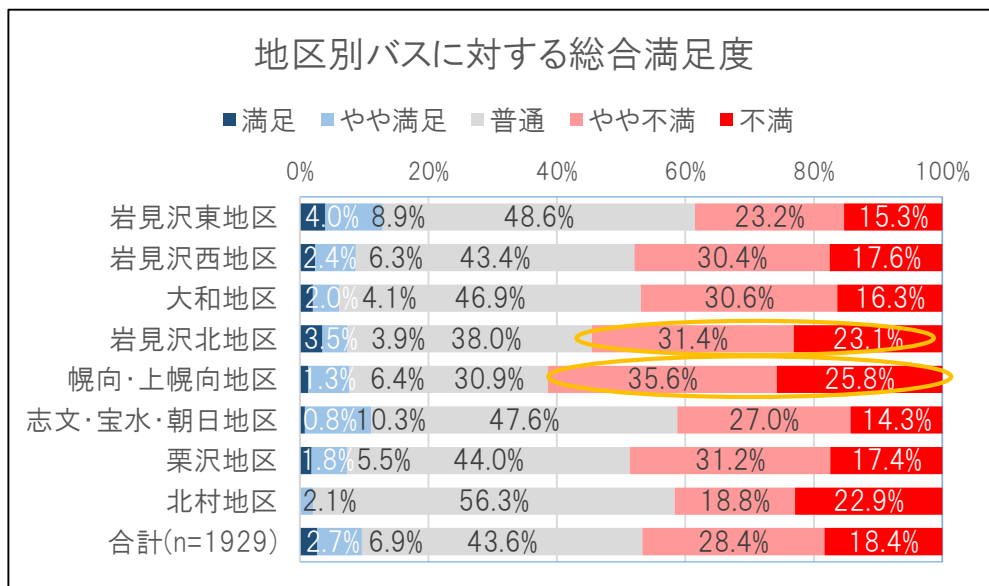


図 4-15 地区別バスに対する総合満足度

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。

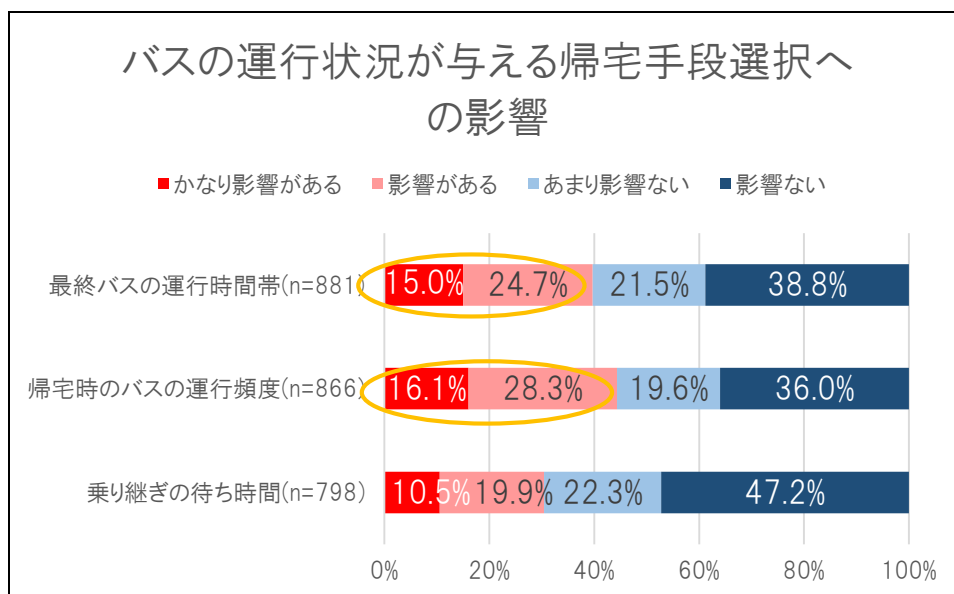


図 4-16 地区別帰宅時のバスの運行頻度が与える影響

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。

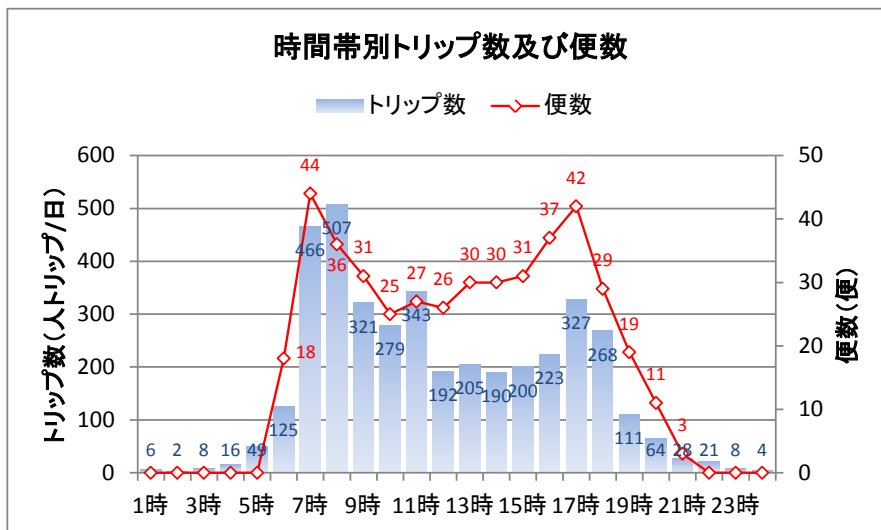


図 4-17 時間帯別トリップ数及び便数

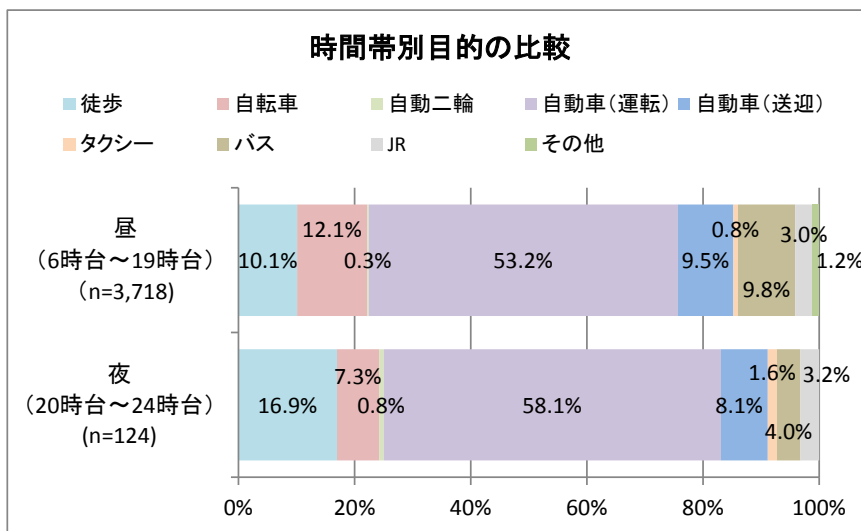


図 4-18 時間帯別目的の比較

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と考えられます。

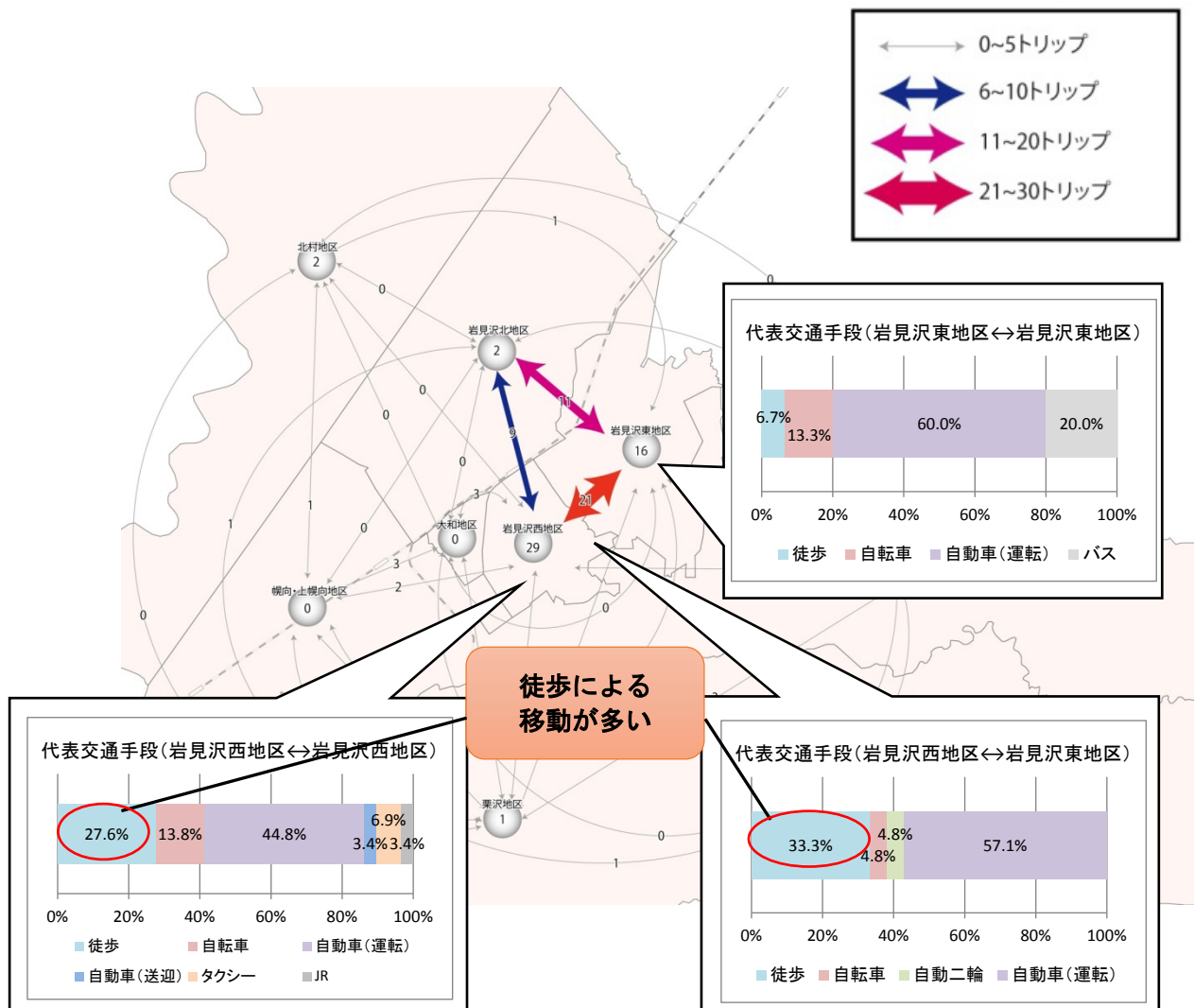


図 4-19 夜間(20時~24時)における地区間トリップ

4.6 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

バスを利用しづらい理由に、『運行経路がわかりづらい』が挙げられています。

中心市街地における居住人口の減少や高齢化の進行から、コミュニティ機能の低下が懸念されていて、新たなふれあいや交流を育む場の整備が求められています。

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』が挙げられています。

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ます。

その他、住居系地域である「日の出台」や「かえで団地」も多くなっています。

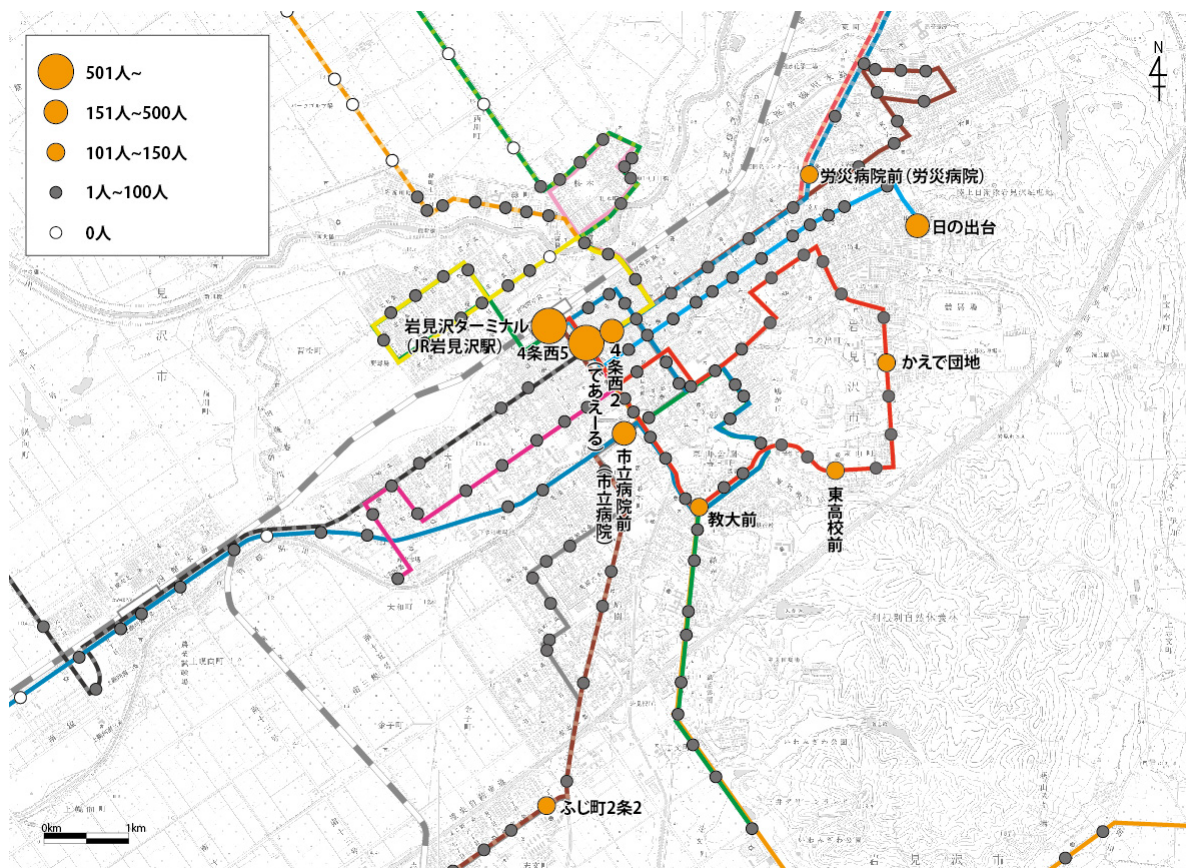


図 4-20 バス停別乗降の状況

4.7 過度な自動車依存からの脱却

高齢化の進行や環境問題への意識の高まりなどにより、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)

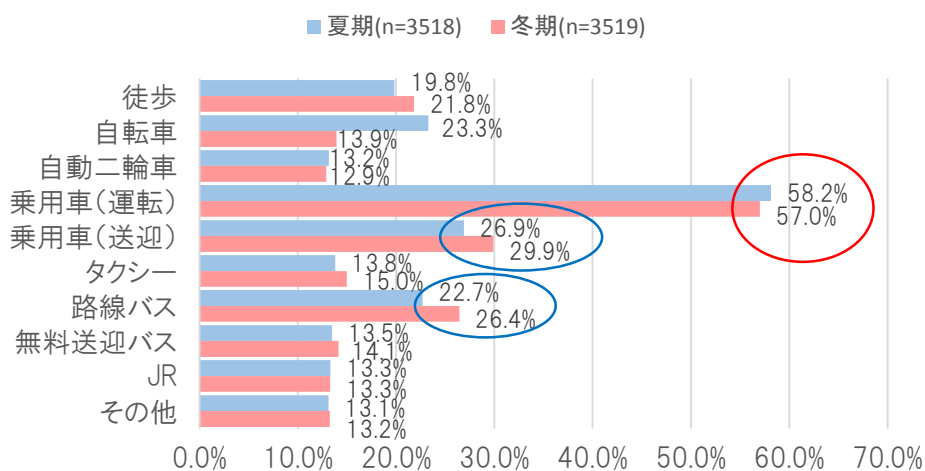


図 4-21 買い物時の交通手段

5 基本方針

5.1 岩見沢市生活交通ビジョン基本方針に沿った施策内容

岩見沢市における都市・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、及び施策案を以下に示します。

(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況で、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。

5.2 岩見沢市に即した公共交通網の構築に向けた基本方針

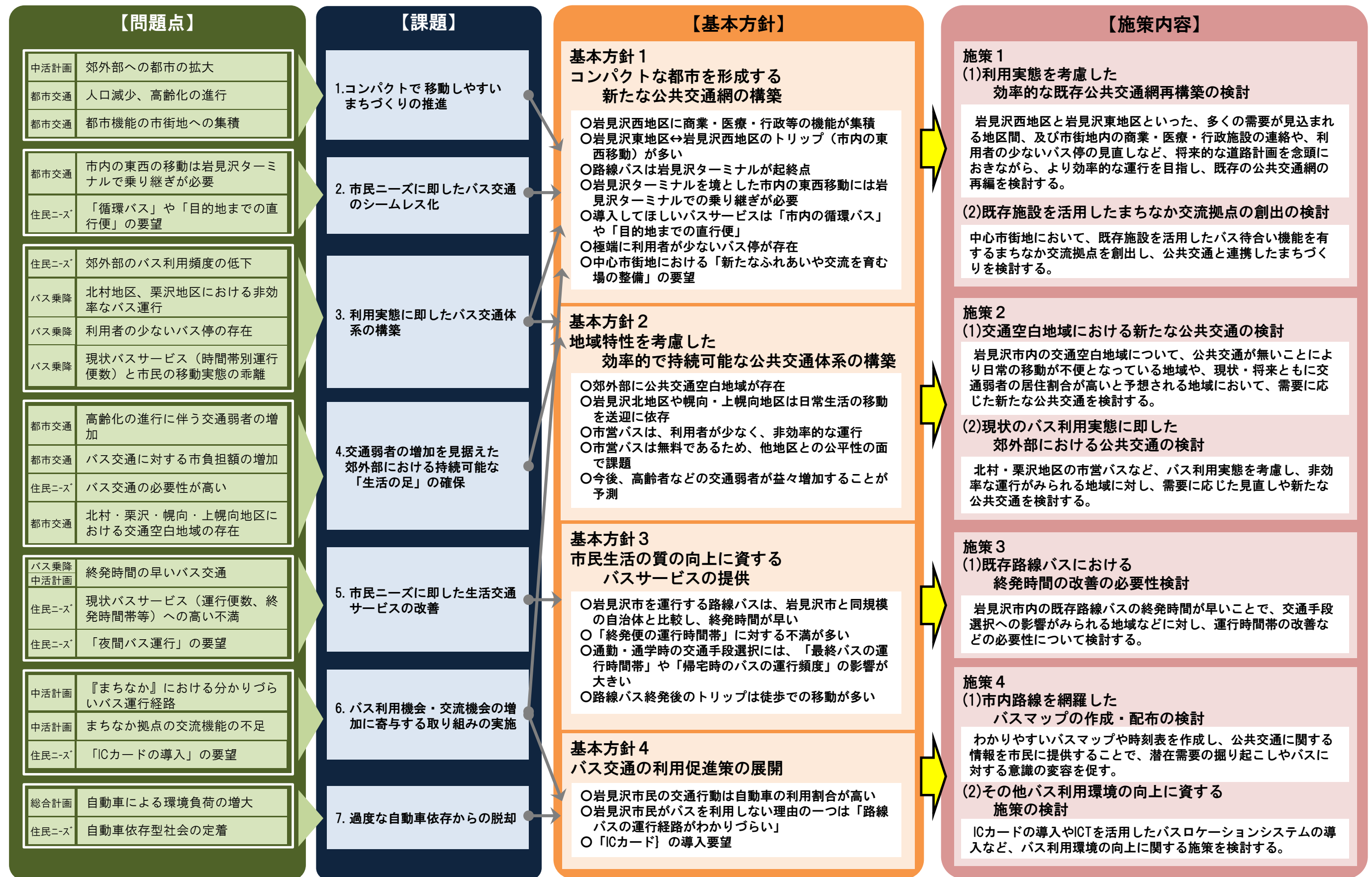


図 5-1 岩見沢市生活交通ビジョン基本方針

6 「岩見沢市生活交通ビジョン」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、様々なことについての総合的・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まして、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」に規定されます「地域公共交通網形成計画」の策定などを念頭に置きながら、持続可能な公共交通の構築を推進してまいります。