# 岩見沢市

# 地域公共交通網形成計画

## 概　要　版

平成 28 年6月

岩見沢市

# 岩見沢市地域公共交通網形成計画　【 目次 】


## 第１章　計画策定の目的等

計画策定の目的　1
計画の位置づけ　2
計画の構成　2

## 第２章　岩見沢市のまちづくり・公共交通の方向性

岩見沢市の人口　3
高齢化の進行　4
関連計画との連携　4

## 第３章　公共交通の現状と課題

岩見沢市のバス交通に係る市負担額及び利用者数の推移　5
住民ニーズ把握調査　6
バス利用実態調査　7
パーソントリップ調査　8
乗合タクシー実証運行　11
市内線終発時刻繰り下げ運行実証実験　13
まちなか交流拠点創出プロジェクト　14
北海道大学が実施したまちなか来訪に関する意識調査　16

## 第４章　岩見沢市が目指す将来の公共交通像

岩見沢市生活交通ビジョンにおける基本方針及び施策　17
岩見沢市における将来の公共交通像　18

## 第５章　基本方針及び施策内容

## 第６章　施策の進行管理

コンパクトな都市を形成する公共交通網の再構築　19
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　20
市民生活の質の向上に資するバスサービスの提供　20
バス交通の利用促進策の展開　21
計画の評価・検証　22

# 第 1 章　計画策定の目的等

## 計画策定の目的　『地域公共交通網形成計画』の策定

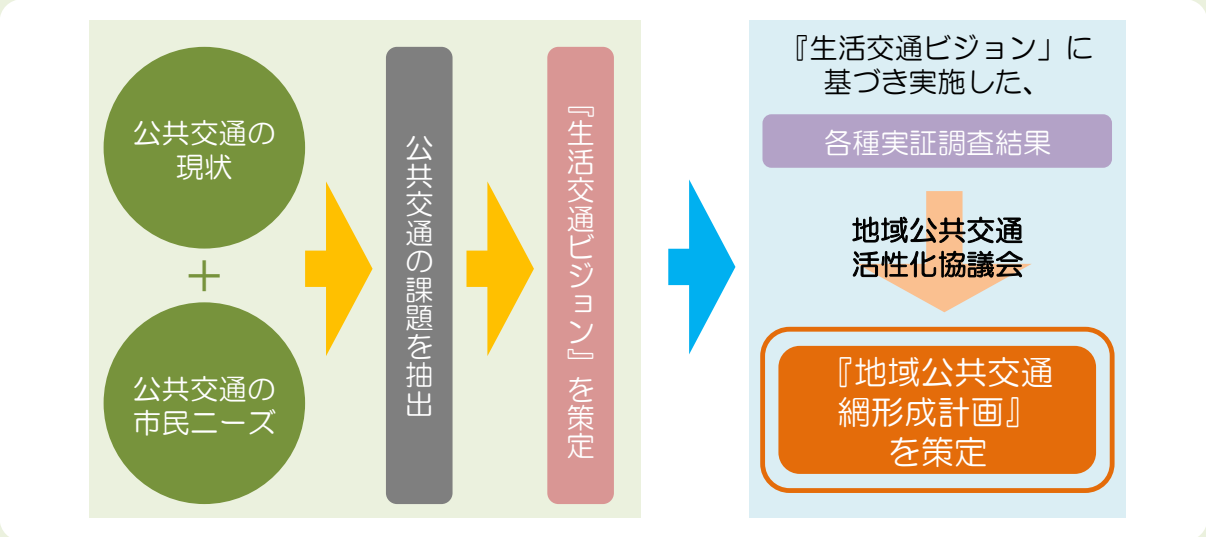
岩見沢市は、札幌市や新千歳空港から約 40 ㎞に位置し、北海道内を結ぶ主要国道や国内で３番目に開通した幌内鉄道を背景に、鉄道・道路交通の要衝として発展してきました。平成 18 年３月に北村及び栗沢町と合併し、水稲を中心とする農業をはじめ空知の産業・経済・政治・文化の中心としての役割を担っています。市街地は岩見沢駅周辺を中心として形成され、市立総合病院などの医療施設を始め、商業施設や交流施設などが整備されてきました。一方では、大型商業施設の郊外進出や住宅地の郊外化が進み、自動車依存の生活も強まっています。

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、各種実証運行・実験等を実施し、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。



## 計画の位置づけ　関連計画との関係及び計画実現に向けた方向性

本計画は、岩見沢市における「新岩見沢市総合計画（目標年次：平成 29 年度）」、「岩見沢市人口ビジョン（対象期間：平成 72 年まで）」、「岩見沢市総合戦略（目標年次：平成 31 年度）」、「岩見沢市中心市街地活性化基本計画（目標年次：平成 31 年度）」、「岩見沢市まちなか活性化計画（目標年次：平成 35 年度）」、「岩見沢市都市計画マスタープラン（目標年次：平成 37 年度）」、「岩見沢市観光振興ビジョン（目標年次：平成 32 年度）」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。

| | |
|---|---|
| 計画区域 | 岩見沢市全域 |
| 計画期間 | 平成 28 年度～平成 32 年度（５年間） |

## 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。

| | |
|---|---|
| 計画の位置づけ | １．計画策定の目的等（目的、位置づけ、計画期間、構成等） |
| | ２．岩見沢市のまちづくり・公共交通の方向性 |
| 前提条件 | ３．公共交通の現状と課題 |
| 計画内容 | ４．岩見沢市が目指す将来の公共交通像 |
| | ５．基本方針及び施策内容 |
| 計画の進め方 | ６．施策の進行管理 |

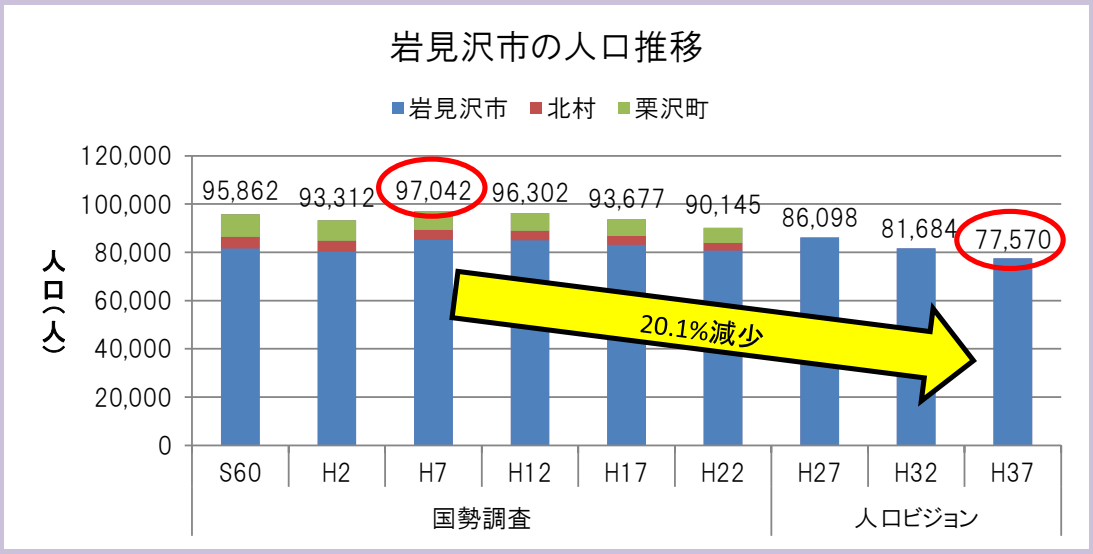
## 岩見沢市の人口　人口減少の進行

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 11,000 人減少し、約 86,000 人となっています。

（平成７年国勢調査：97,042 人⇒岩見沢市人口ビジョン[平成 27 年]：86,098 人）

また、将来的にも人口は減少傾向と予測されており、ピーク時の平成 7 年と比較し、平成 37 年には約 20,000 人減少し、約 77,500 人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[平成 37 年]：77,570 人）

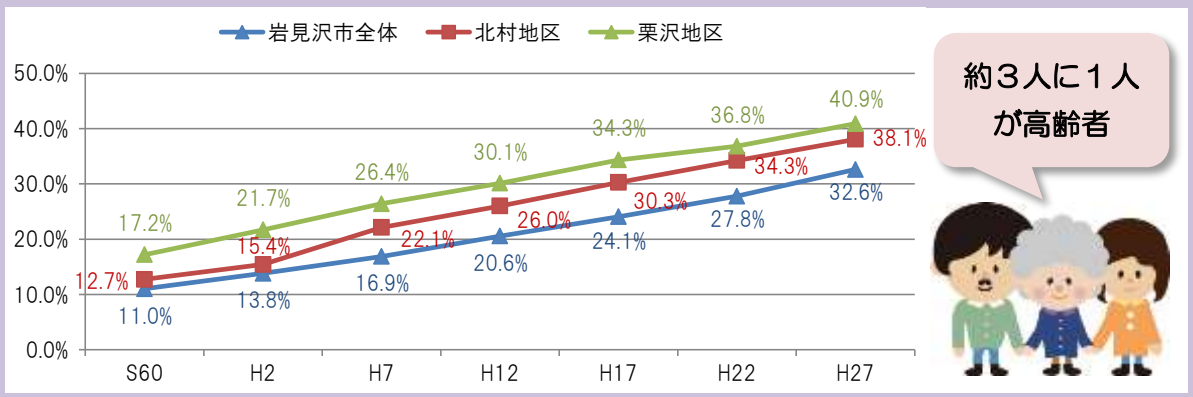


## 高齢化の進行　住民の約３人に１人が高齢者

岩見沢市における高齢化率（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：32.6%）

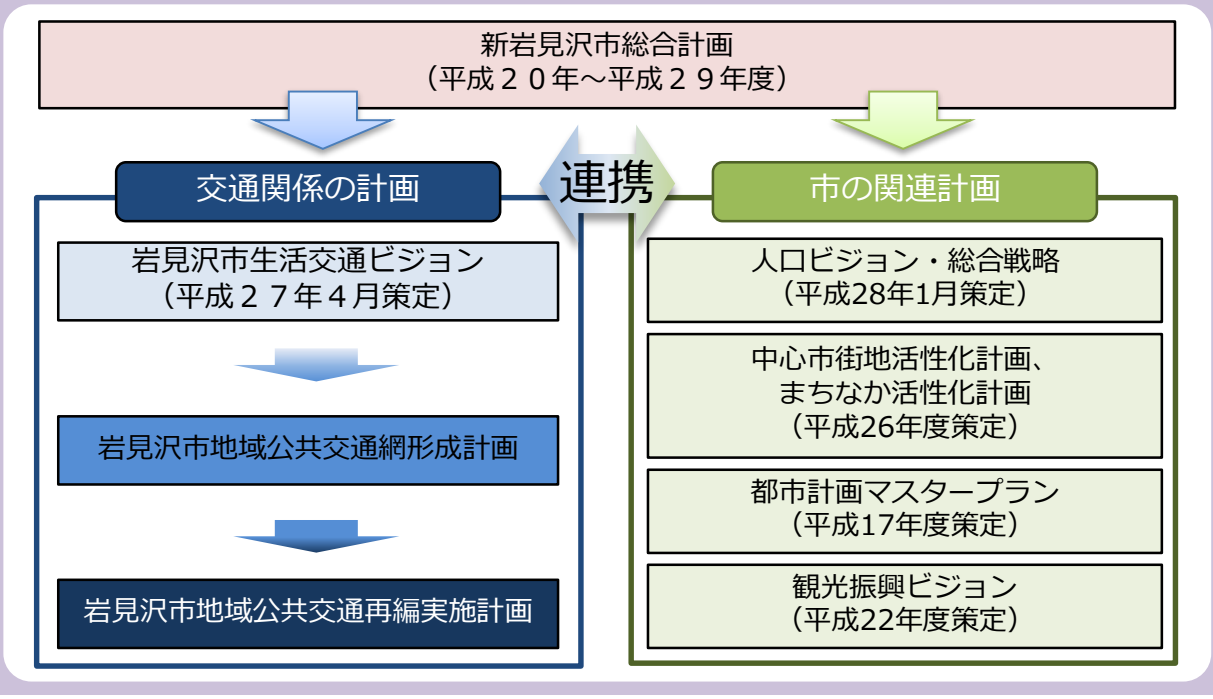
特に平成 18 年に岩見沢市と合併した北村地区と栗沢地区の高齢化率は、平成 17 年以降、両地区ともに 30%を超えており、住民の約 3 人に 1 人は高齢者という状況です。

― 岩見沢市の高齢化率推移 ―




## 関連計画との連携　まちづくりと公共交通の連携

関連計画を総合的に勘案し、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、さらに観光分野の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ます。

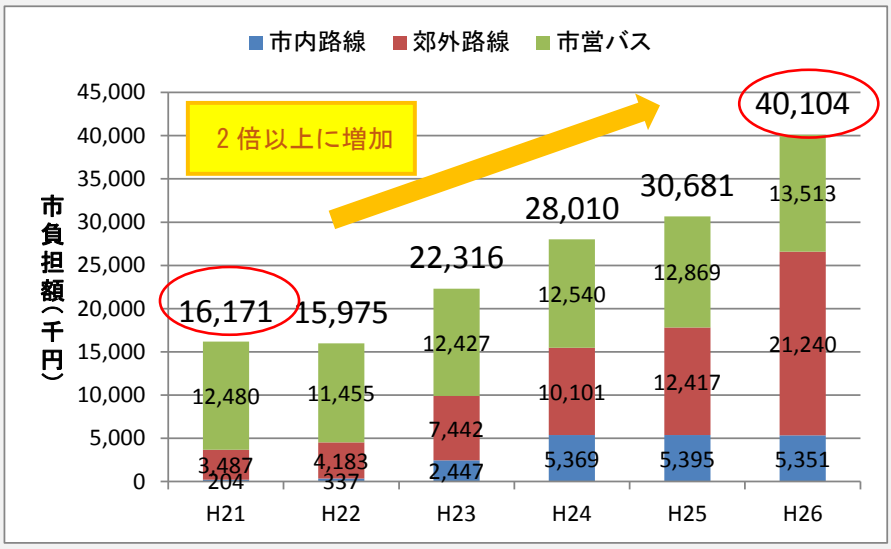


## 岩見沢市のバス交通に係る市負担額及び利用者数の推移

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おり、平成 21 年から平成 26 年にかけて、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）

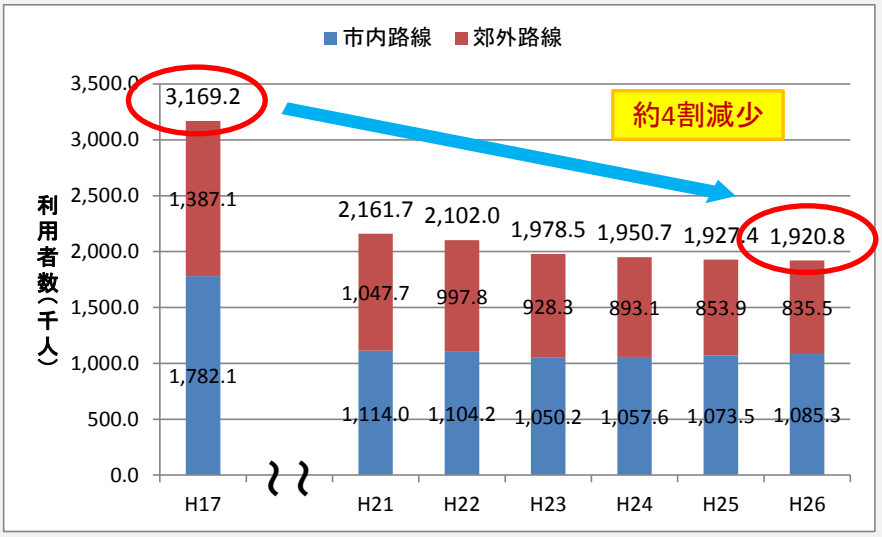
― 岩見沢市内を運行する路線バスに対する補助金等の市負担額 ―




一方で、岩見沢市内を運行する路線バス（中央バス）の利用者数は、年々減少しており、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）

― 岩見沢市内を運行する路線バス（中央バス）の利用者数 ―



## 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%）

**【住民ニーズ把握調査結果の整理】**

- **■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」「終発時刻」「運行ルート」「ＪＲ・バスとの乗り継ぎ」の不満が高くなっています。**
- **■「終発時刻」「帰宅時のバスの運行頻度」について、約４割の方が帰宅交通手段に影響を及ぼしていると回答しています。**

## 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

調査員が対象とするバス車両に乗車し、利用者を対象に、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）

【バス乗降調査結果の整理】

■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」などの中心市街地での乗降が多くなっています。

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

■他自治体と比較して、終発時刻が早い路線が多く見られます。

## パーソントリップ調査　調査概要について

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）

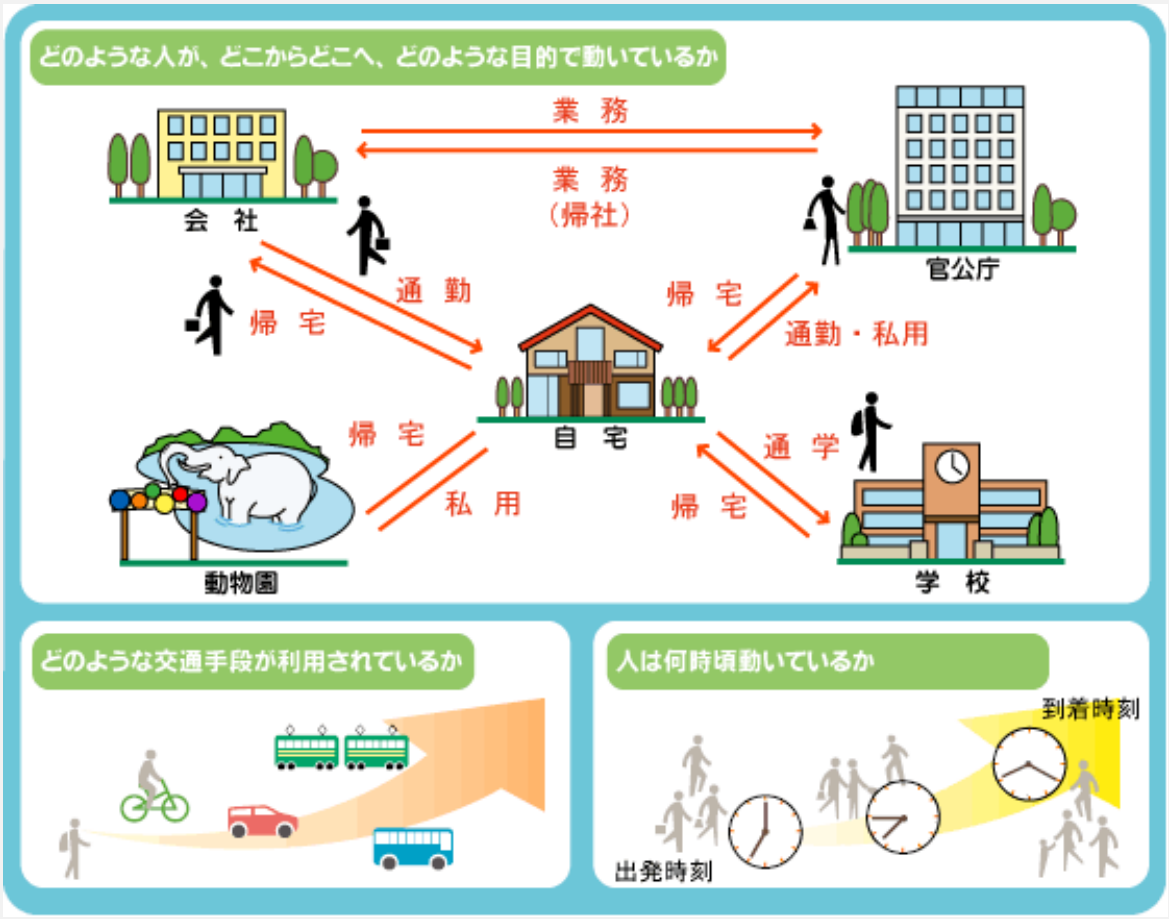
【パーソントリップ調査結果の整理】

■市民全体の時間帯別の移動をみると、7～8 時台、17～18 時台がピークとなっています。一方で、帰宅目的の移動等においては、23 時以降までトリップが見られます。

■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ります。

## 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。



― 岩見沢市における地区分類 ―

| 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<br>日の出、日の出台、栄町<br>東町、鳩が丘、1～12 条東 | 並木町、美園、南町<br>駒園、緑が丘、春日町<br>1～13 条西 | 峰延町、稔町、桜木、元町<br>西川町、有明町、若松町<br>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<br>幌向町 | 志文町、宝水町、ふじ町<br>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 | |

## 乗合タクシー実証運行　調査概要について

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を対象として、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ました。

（1）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、年末年始は運行休止）

（2）実証運行対象地区

「大願町」「峰延町」「北村大願」「北村中小屋」

（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と利用状況

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）

【乗合タクシー実証運行結果の整理】

■利用実態に即した運行時間帯の再設定を検討します。

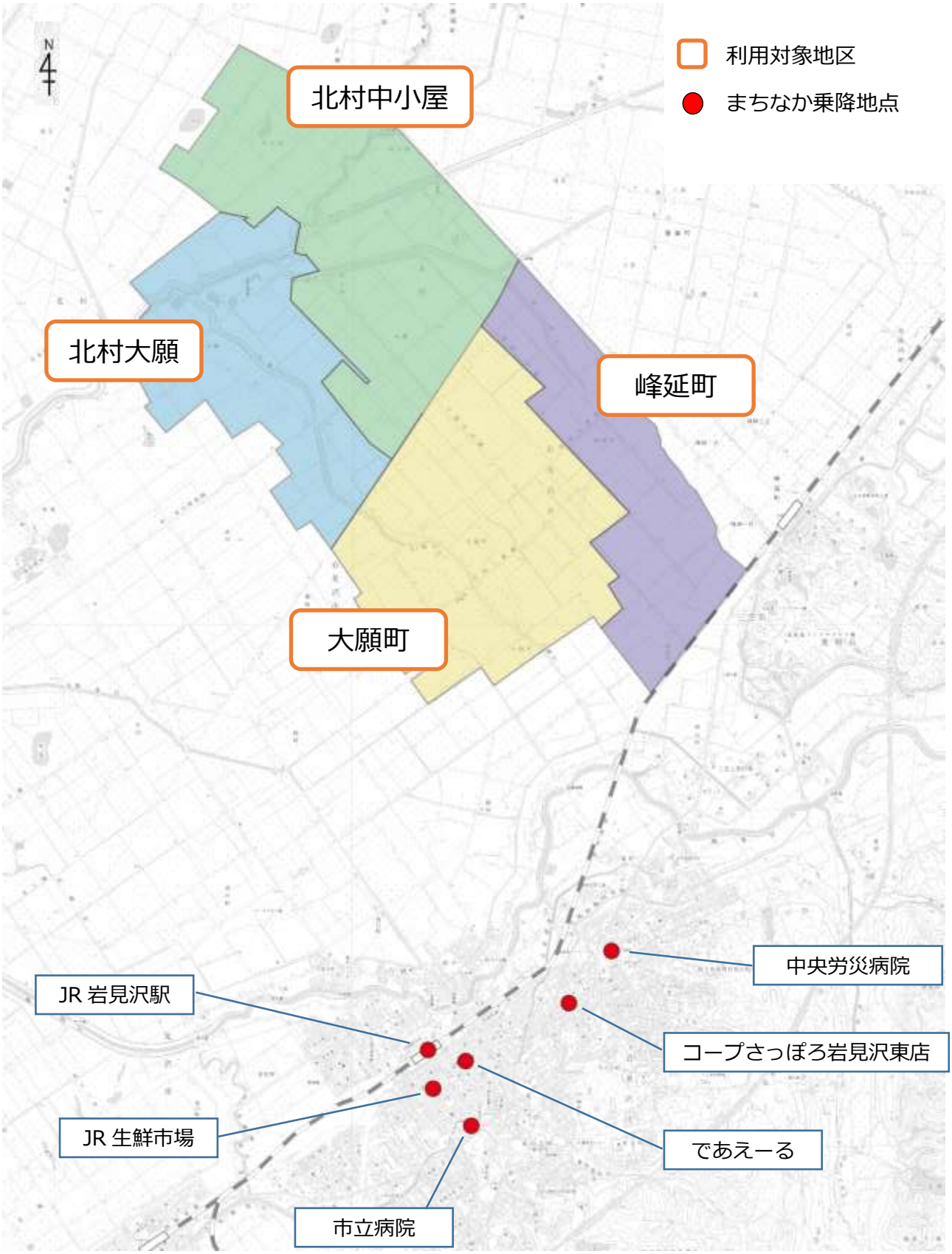
■地域ニーズを考慮した乗降可能場所の見直しを検討します。

■運賃の見直しを検討します。

⇒本格運行に向け、上記について見直しを行う必要がありますが、乗合タクシーを運行させたことにより、外出機会の増加や自動車（送迎）からの転換がみられました。

⇒本格運行した場合、回答者の９割以上が「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します。

― 乗合タクシー実証運行利用対象地区及びまちなか乗降地点 ―



## 市内線終発時刻繰り下げ運行実証実験　実証実験概要について

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、市内線における終発時刻の繰り下げの実証実験を実施しました。

（１）実証実験期間

平成 28 年１月８日（金）～ 平成 28 年２月 26 日（金）

現終発時刻　21：30（岩夕発）　⇒　変更後終発時刻　22：35

※毎週金曜日のみ運行　計８回

（2）実証実験対象路線

中央バス路線「栄町線」を対象

（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と利用状況

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（1 便あたり利用者数：7.6 人/便）

【市内線終発時刻繰り下げ運行実証実験の結果の整理】

■運行曜日及び適切な運行車両等の検討を行います。

⇒「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ます。

⇒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ます。

⇒このため、他曜日についても運行を行うことを継続的に検討します

⇒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います。

⇒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います。

## まちなか交流拠点創出プロジェクト　プロジェクト概要について

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、バスのリアルタイムな運行情報の提供を行うため、バスロケーションシステムの実証実験も併せて実施しました。

（1）実施期間

■まちなか公開講座（４日間）

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（13 日間）

平成２７年１２月　８日（火）～２０日（日）

■バスロケーションシステム（13 日間）

平成２７年１２月　８日（火）～２０日（日）

（2）活動場所

であえーる岩見沢　２階　ひなた広場

【まちなか交流拠点創出プロジェクト実施結果の整理】

■まちなか公開講座に参加された方からは、継続して実施して欲しいとの要望がありました。

■コミュニティカフェは、毎日一定数の来場があり、来場者の満足度・リピーター率・バスの利用率・中心市街地での回遊性が高い結果となりました。

⇒バスを利用している人にとっては、バスと交流拠点の連携が中心市街地の活性化に効果があることが示唆されました。

⇒このことから、中心市街地における交流拠点創出を図る活動を継続的に実施することを検討します。

― まちなか交流拠点創出プロジェクトの概要 ―

## 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
北海道大学がつくります！
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
立寄ってみませんか？
大学生が皆さんとお話ししたり、
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！

■編み物体験教室（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！**

## 北海道大学のまちなか来訪に関する意識調査　調査概要について

北海道大学　交通インテリジェンス研究室では、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%）

【北海道大学が実施したまちなか来訪に関する意識調査結果の整理】

①コミュニティカフェ

■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ります。

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りました。

■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ことがわかりました。

⇒今後の高齢化の進行及び自家用車の非運転者の増加を見据え、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ります。

⇒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す。

## 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

### 【地域・公共交通の課題】

1．コンパクトで移動しやすいまちづくりの推進

2．市民ニーズに即したバス交通のシームレス化

3．利用実態に即したバス交通体系の構築

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

5．市民ニーズに即した生活交通サービスの改善

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

7．過度な自動車依存からの脱却

### 【公共交通の基本方針】

**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**

○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の対応が必要
○岩見沢西地区に商業・医療・行政等の機能が集積
○岩見沢東地区↔岩見沢西地区のトリップ（市内の東西移動）が多い
○導入してほしいバスサービスは「市内の循環バス」や「目的地までの直行便」
○極端に利用者が少ないバス停が存在
○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」の要望

**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**

○郊外部に公共交通空白地域が存在
○岩見沢北地区や幌向・上幌向地区は日常生活の移動を送迎に依存
○市営バスは、利用者が少なく、非効率的な運行
○市営バスは無料であるため、他地区との公平性の面で課題
○今後、高齢者などの交通弱者が益々増加することが予測

**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**

○岩見沢市を運行する路線バスは、岩見沢市と同規模の自治体と比較し、終発時刻が早い
○「終発時刻」に対する不満が多い
○通勤・通学時の交通手段選択には、「終発時刻」や「帰宅時のバスの運行頻度」の影響が大きい
○路線バス終発後のトリップは徒歩での移動が多い

**基本方針４　バス交通の利用促進策の展開**

○岩見沢市民の交通行動は自動車の利用割合が高い
○岩見沢市民がバスを利用しづらい理由の一つは「路線バスの運行経路がわかりづらい」
○「IC カード」の導入要望

### 【施策内容】

**施策１**
（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
（２）既存施設を活用したまちなか交流拠点の創出の検討

**施策２**
（１）交通空白地域における新たな公共交通の検討
（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

**施策３**
（１）既存路線バスにおける終発時刻の改善の必要性検討

**施策４**
（１）市内路線を網羅したバスマップの作成・配布の検討
（２）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は以下の通りです

バス路線の重複区間の解消、及び路線バスの利用実態や将来道路網を考慮した利便性向上に資する運行改善を実施

拠点や中心市街地へのアクセス等を考慮した新たな公共交通の導入

## 第 5 章　基本方針及び施策内容

## 第 6 章　施策の進行管理

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地域公共交通網形成計画の基本方針、及び施策案・指標を示します。

### 1 コンパクトな都市を形成する公共交通網の再構築

#### 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）

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します。

※地域公共交通再編事業

| 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）

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 年度の実施を目指します。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します。

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します。

※地域公共交通再編事業

| 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/年（平成 26 年） | 1,200,000 人/年 |

## 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**
（実施主体：岩見沢市、交通事業者）

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 年度の実施を目指します。

※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**
（実施主体：岩見沢市、交通事業者）

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します。

※地域公共交通再編事業

| 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ヵ月あたり利用者数** | 12.1%/ヵ月（平成 27 年） | 15%/ヵ月 |

## 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の検討**
（実施主体：岩見沢市、交通事業者）

岩見沢市内の既存路線バスの終発時刻は、同規模の他都市と比較しても早くなっています。そのことから、終発時刻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します。

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します。

※地域公共交通再編事業

| 指標 | 現況値 | 目標値（平成３２年） |
|---|---|---|
| **路線バス終発時刻変更便の利用者数** | 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 |

## 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**
（実施主体：岩見沢市、交通事業者）

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します。

**施策７　その他バス利用環境の向上に資する施策の検討**
（実施主体：岩見沢市、交通事業者）

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。

| 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 |

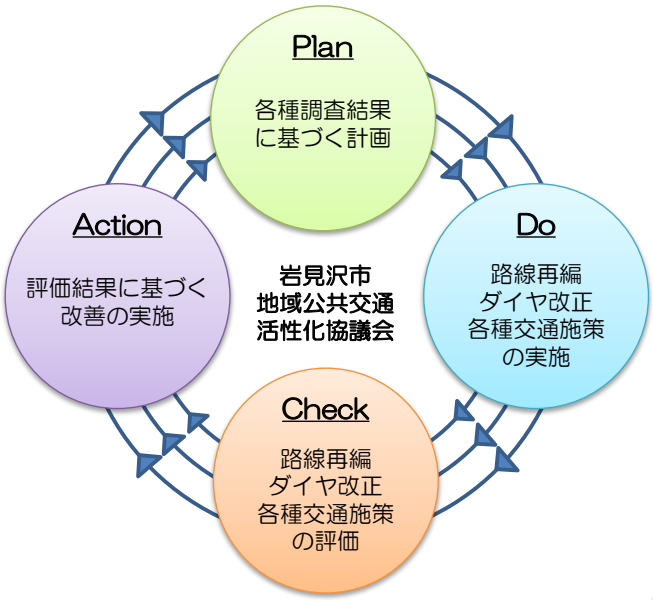
## 計画の評価・検証　地域公共交通活性化協議会における PDCA サイクル

本計画で掲げた基本方針や施策を推進する上で、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。

| 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<br>・市内バス路線総乗車人数<br>・路線バス終発時刻変更便の利用者数<br>・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 |

実施施策に関する
各種データを活用し、
施策推進段階によって
地域公共交通活性化協議会で
PDCA サイクルを実施



# 岩見沢市地域公共交通網形成計画

平成２８年６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
℡０１２６－２３－４１１１