



## 概要

岩見沢市は北海道の中西部に位置する、空知管内の中心都市であり、人口は79,352人(令和2年12月末現在)、総面積は481.02km<sup>2</sup>で、市域の西部には平野が広がり、東部には低山性の山々が連なっている。市の中央を高速自動車道が通っており、札幌市まで車で約45分、新千歳空港を有する千歳市まで約60分の圏域であり、また札幌市と旭川市を結ぶ国道12号が市内を通っている。平成18年に、隣接する北村、栗沢町と編入合併し、農村地域を多く有することとなった。

市内の公共交通機関の状況としては、地域公共交通網形成計画(平成28年6月策定)及び地域公共交通再編実施計画(平成29年6月策定)に基づき、平成29年10月に再編を行ったバス路線を根幹として、札幌市や千歳市など、他の市町村との間の広域的な移動にはJRや都市間バス、路線バスでカバーできない市内農村部などには、デマンド型乗合タクシーを導入し、これらの交通モードを接続させることで市内を面的にカバーすることとしている。

### ○地域公共交通の現況

- ・JR函館本線(岩見沢駅、上幌向駅、幌向駅)
- ・JR室蘭線(岩見沢駅、志文駅、栗沢駅、栗丘駅)
- ・北海道中央バス(株)(市内6路線、郊外線8路線)
- ・(有)新篠津交通(郊外線1路線)
- ・市営バス(栗沢地区:1路線)
- ・混乗スクールバス(北村地区6路線)
- ・デマンド型乗合タクシー(4地区)

### ○地域公共交通の課題

- ・人口構造の変化(人口減少や少子高齢化)
- ・担い手の確保(乗務員不足)
- ・新たな利用者の獲得(新たな利用方法、利用目的の提示)
- ・新たな技術と利用ニーズへの対応(MaaS、自動運転等の研究)

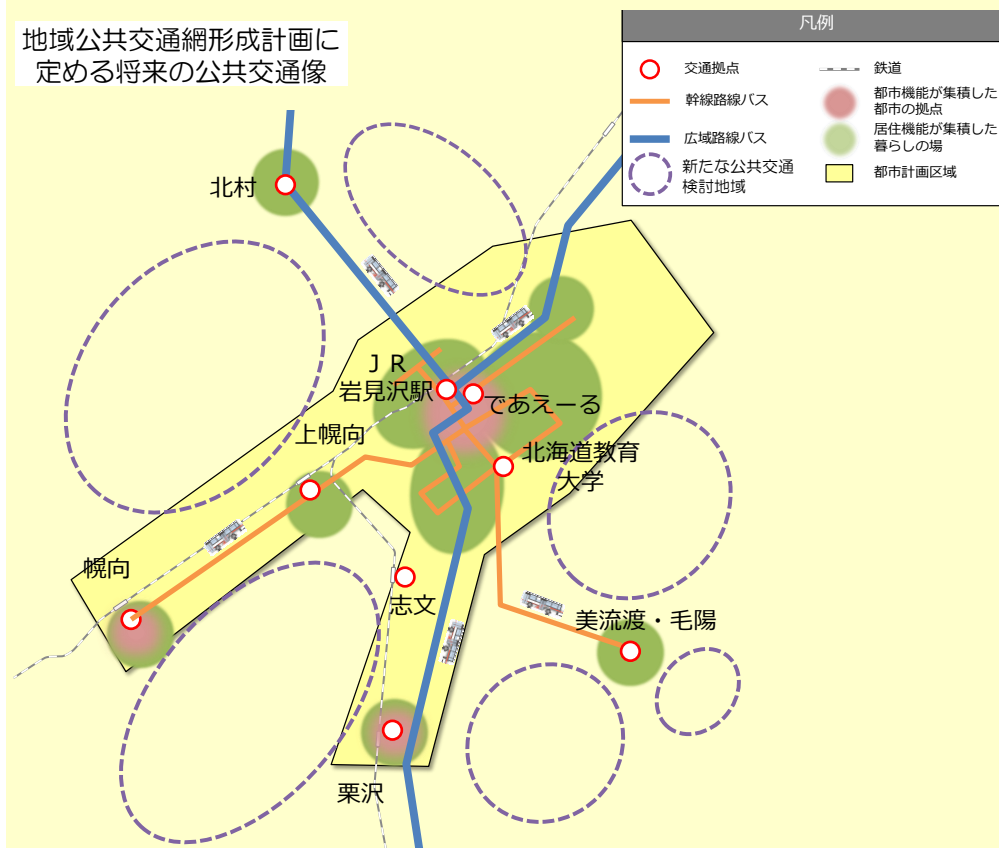
### ○事業の主な内容

- ・岩見沢地域公共交通計画(案)のとりまとめ
- ・協議会開催

### ○地域公共交通活性化協議会開催状況

- R2.7.28 第1回協議会開催
- R2.11.8 第2回協議会開催
- R2.12.18 第3回協議会開催(書面)
- R3.1.22 事業評価に係る協議(書面)

地域公共交通網形成計画に定める将来の公共交通像



# 岩見沢市地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

## ●事業の結果概要

### 既存データの分析を実施し、現況の問題点や課題等の整理

- ・平成29年度岩見沢市JR室蘭線利用実態調査業務
  - ・平成30年度岩見沢市バス利用実態調査及びバス車内アンケート調査
  - ・平成30年度岩見沢市公共交通に関するアンケート調査
- 等を整理し分析

## 問題点・課題

## 今後の交通体系のあり方について議論

### 1 コンパクトで移動しやすいまちづくりの推進

- ・都市機能の集中する中心市街地の利便性を高める取組みを継続
- ・人口減少等の著しい郊外地域等から、都市機能の集中する中心市街地への移動手段の維持・確保

### 2 ニーズに即したバス交通のシームレス化

- ・シームレス化がおおむね実現している路線や地区については、取組みを継続
- ・広域的移動や新たな交通手段にも対応した、各種交通モード間のシームレス化の推進が必要
- ・ICTの活用などによる情報面でのシームレス化の推進が必要

### 3 利用実態に即したバス交通体系の構築

- ・利用状況等の継続的な把握と、将来の需要を見据えた持続可能な交通体系の構築が必要
- ・人口減少や都市機能の集約化など、地域社会の変化に柔軟に対応できる検討体制

### 4 交通弱者の増加を見据えた郊外部における接続可能な「生活の足」の確保

- ・定時定路線からドアトゥドアへの転換等、地域の実情に応じた「生活の足」の確保が必要
- ・沿線人口や利用形態を踏まえ、効率化と利便性の両立による公共交通の持続性向上が重要

### 5 市民ニーズに即した生活交通サービスの改善

- ・ニーズと利用実態を継続的に把握し、サービス改善に向けた交通事業者等との断続的な協議が必要
- ・利用者減や経費の増高、担い手不足など、公共交通の厳しい状況も含めた積極的な情報開示が必要

# 岩見沢市地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

## ●事業の結果概要

### 問題点・課題

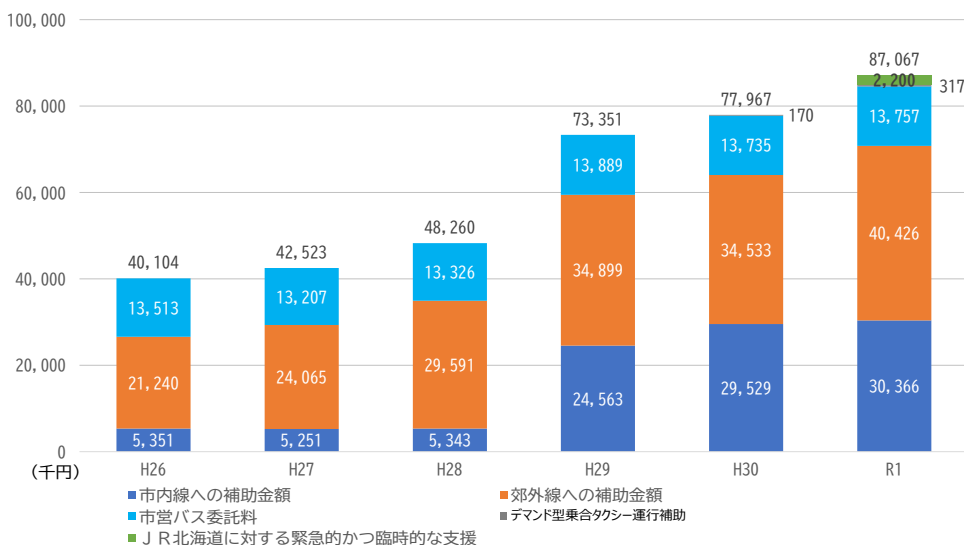
#### 6 バス利用機会・交流機会の増加に寄与する取り組みの実施

- ・市民の公共交通に対する理解度の向上のため、各種利用促進策を継続的に展開
- ・公共交通利用の目的となる、まちの魅力づくりと情報発信が必要

#### 7 過度な自動車依存からの脱却

- ・自動車が主な交通手段となっている市民でも、気軽に利用できるような仕組みづくりが必要
- ・「維持・存続のための公共交通利用」という概念の普及・啓発

### 公共交通に係る市負担額の推移



- 公共交通に係る市の負担額は、年々増加傾向で推移。
- 効率的な公共交通網への見直しを検討する必要あり。

#### 【主な公共交通関係の動向】

H29	バス路線再編、路線バス市内線への市補助拡大
H30	デマンド型乗合タクシー導入(岩見沢北地区)
R1	デマンド型乗合タクシー拡大(岩見沢西、栗沢西地区) JR北海道への「緊急的かつ臨時的な支援」 市営バス北斗線廃止

# 岩見沢市地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

## ●地域公共交通計画の計画策定に向けた方針

### 「岩見沢市地域公共交通計画」策定に向けたポイント

#### 関連計画等との整合

第6期 岩見沢市総合計画(H30～R9)

第2期 岩見沢市総合戦略(R2～R6)

岩見沢市都市計画マスタープラン(H28～R7)

岩見沢市まちなか活性化計画 後期(R2～R6)

北海道交通政策総合指針(H30～R12)

#### 計画策定にあたっての考え方

##### 岩見沢市地域公共交通網形成計画

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
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
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
基本方針4	バス交通の利用促進策の展開

##### 岩見沢市地域公共交通計画

基本方針1	まちづくりを支える公共交通
基本方針2	暮らしを支える公共交通
基本方針3	誰もが利用しやすく効率的な公共交通
基本方針4	地域で守る公共交通

将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築

## ●事業実施の適切性

計画通り事業は適切に実施された。

## ●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果

- ・事業は、計画どおり適切に実施されているものとする。
- ・今後も公共交通事業の収支率や公的資金投入額などの事業効率の改善等について検証していくことをご検討いただきたい。

# 岩見沢市地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保維持改善事業の概要

## 事業実施の目的・必要性

岩見沢市は北海道の中西部に位置する、空知管内の中心都市であり、人口は79,352人(令和2年12月末現在)、総面積は481.02km<sup>2</sup>である。

札幌市と旭川市を結ぶ国道12号、高速自動車道が通っており、札幌市まで車で約45分、新千歳空港を有する千歳市まで約60分の圏域である。

他の地方都市と同じように岩見沢市においても人口減少や少子高齢化、自家用車の普及などによる路線バス利用者の減少が続いており、路線の維持確保のための市補助金の負担も増加していることから、平成27年1月に地域公共交通活性化協議会を設置し、同年4月に「岩見沢市生活交通ビジョン」、平成28年6月に「地域公共交通網形成計画」、平成29年6月には「地域公共交通再編実施計画」(同年9月8日に国土交通省の認定)を策定し、平成29年10月1日に主要な生活交通手段であるバス路線(北海道中央バス)の見直しを行った。

岩見沢市の公共交通においては、札幌や旭川と結ぶJR函館本線、苫小牧と結ぶJR室蘭線、南空知の他市につながる地域幹線系統を幹線として、それらと接続するフィーダー系統(市内:路線型)やデマンド型乗合タクシーなどの新たな公共交通を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

## 生活交通確保維持改善計画の目標

指標	現況値(平成26年)	目標値(平成32年)
市内バス路線総乗車人数	1,151,570人/年	1,200,000人/年

## 令和2年度事業概要

### ■フィーダー系統の運行

(1)かえで団地循環線	(運賃:一律200円)	【運行回数: 7,796回】
(2)日の出台・栄町循環線	(運賃:一律200円)	【運行回数:10,350回】
(3)鉄北循環線	(運賃:一律200円)	【運行回数: 5,847回】
(4)南町・春日循環線	(運賃:一律200円)	【運行回数: 8,927回】
(5)幌向線	(初乗200円:最大450円)	【運行回数: 2,936回】

## 地域公共交通の現況

- ・JR函館線(岩見沢駅、上幌向駅、幌向駅)
- ・JR室蘭線(岩見沢駅、志文駅、栗沢駅、栗丘駅)
- ・北海道中央バス(株)(市内運行14路線)
- ・(有)新篠津交通(市内運行1路線)
- ・市営バス(1路線)
- ・市営住民混乗バス(6路線)
- ・デマンド型乗合タクシー(岩見沢北地区、岩見沢西地区①、岩見沢西地区②、栗沢西地区)

## 協議会開催状況

- 令和2年7月28日 第1回協議会を開催(主な協議事項)
  - ・令和2年度事業計画及び予算案
  - ・令和2年度フィーダー計画案
- 令和2年11月5日 第2回協議会を開催
- 令和2年12月18日 第3回協議会を书面開催(主な協議事項)
  - ・地域公共交通計画の策定に係る議論
- 令和3年1月22日
  - ・令和2年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を実施

# 令和2年度事業の実施状況

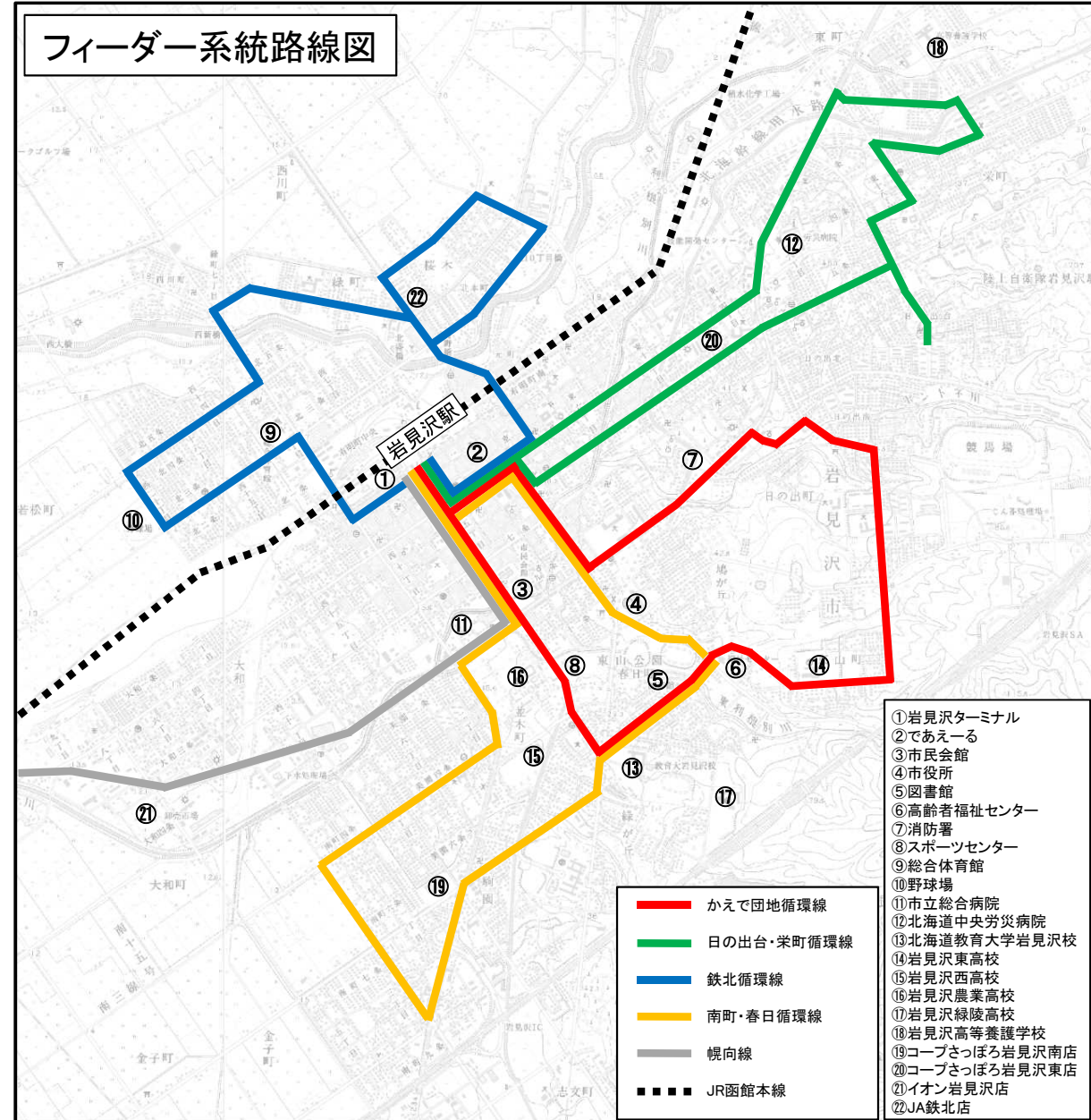
## 1) プロセス、創意工夫

- ・JR、地域間幹線系統につながる市内線として4つの循環線を運行。
- ・循環線については、両回りを運行することで、便数の減少に対して利便性を向上させた。
- ・循環線を全てターミナル以外の乗換拠点となる「であえーる」を経由させ、乗継しやすい環境を整備。
- ・幌向線については、幌向地区から総合病院である岩見沢市立病院までのアクセスを優先させて運行。
- ・交通空白地域において、移動手段確保のためのデマンド型乗合タクシーを導入
- ・利用促進のため、再編後の市内路線を網羅したバスマップを配布
- ・令和2年度においてはバスを含む、市内公共交通の利用促進を目的として、市広報誌に特集記事を掲載した。「北海道公共交通利用促進運動」の一環として、「ノーカーデー推進強化期間」の職員向け周知を実施した。

## 2) 運行系統

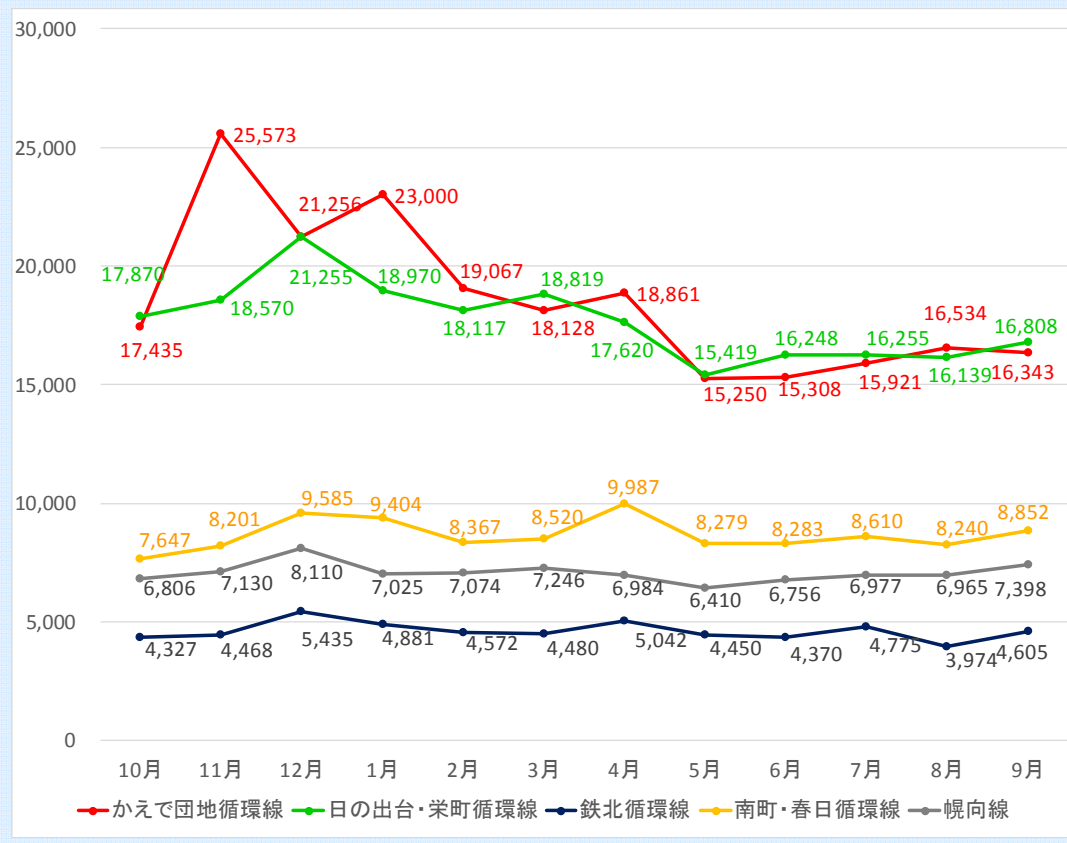
- (1) かえで団地循環線
- ・東高先回り
  - ・国道先回り ・岩見沢ターミナル～国道12号～かえで団地<再編特例>
- (2) 日の出台・栄町循環線
- ・日の出台先回り ・岩見沢ターミナル～6条通～日の出台<再編特例>
  - ・栄町先回り ・岩見沢ターミナル～栄町～5条東18丁目<再編特例>
- (3) 鉄北循環線
- ・鉄北先回り(桜木経由) ・鉄北先回り<再編特例>
  - ・であえーる先回り(桜木経由) ・であえーる先回り<再編特例>
- (4) 南町・春日循環線
- ・美園先回り ・岩見沢ターミナル～美園町～南町7条3丁目<再編特例>
  - ・市役所先回り ・岩見沢ターミナル～市役所～木工団地<再編特例>
- (5) 幌向線(岩見沢ターミナル⇄南4条つくし公園) <再編特例>

フィーダー系統路線図



### 3) 利用実績 (令和元年度)

(フィーダー系統を含む路線全体)

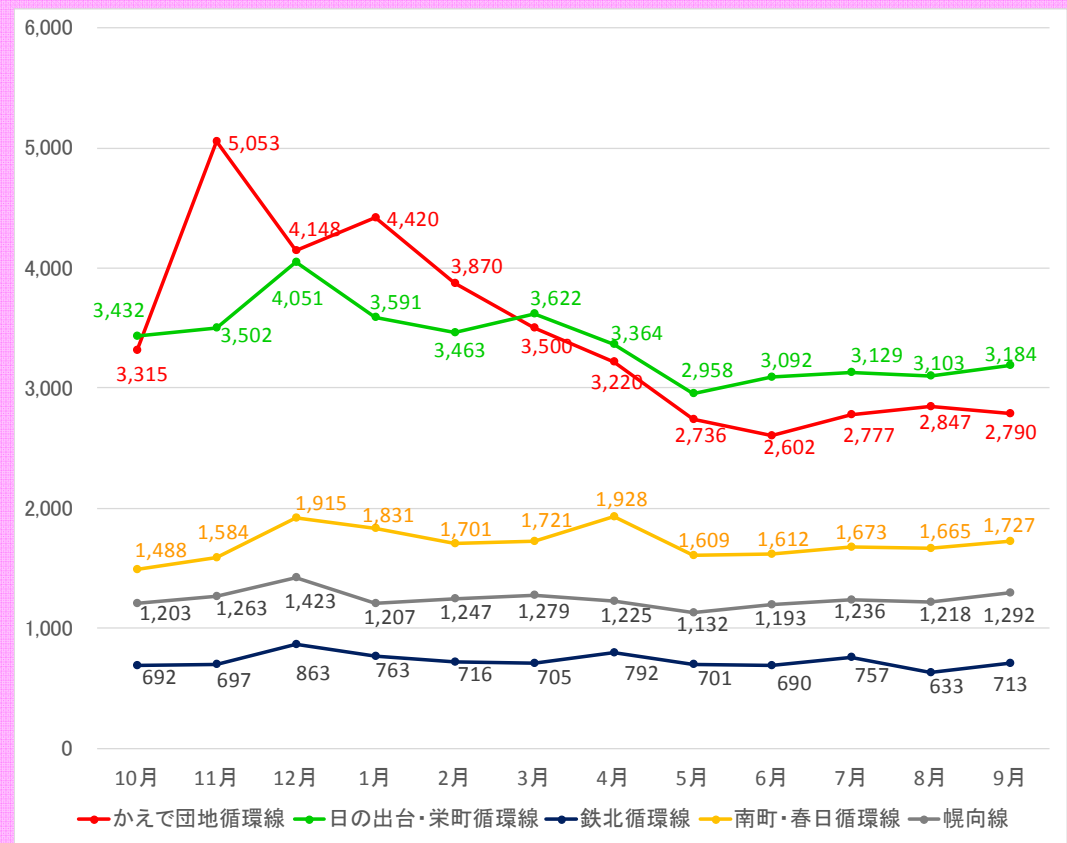


単位:人

	かねで団地循環線	日の出台・栄町循環線	鉄北循環線	南町・春日循環線	幌向線
年間輸送人員	222,676	212,090	55,379	103,975	84,881
月平均	18,556	17,674	4,615	8,665	7,073

### 4) 収入実績 (令和元年度)

(フィーダー系統を含む路線全体)



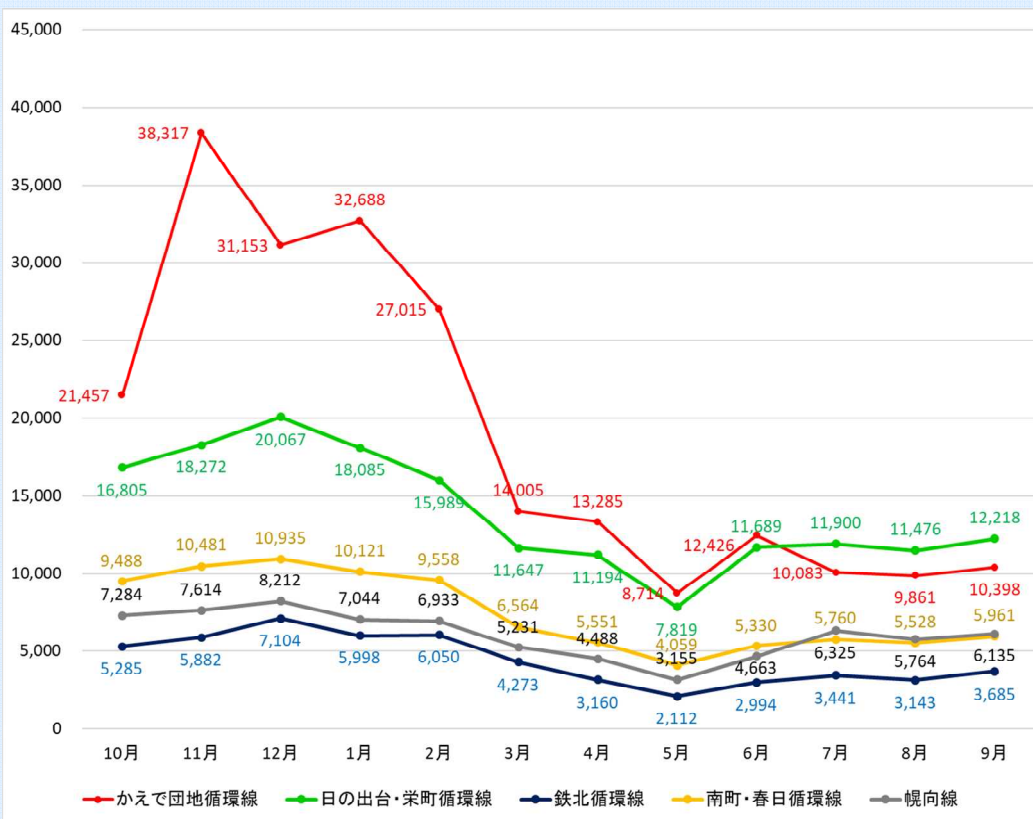
単位:千円

	かねで団地循環線	日の出台・栄町循環線	鉄北循環線	南町・春日循環線	幌向線
年間収入	41,278	40,491	8,722	20,454	14,918
月平均	3,440	3,374	727	1,705	1,243



### 3) 利用実績 (令和2年度)

(フィーダー系統を含む路線全体)



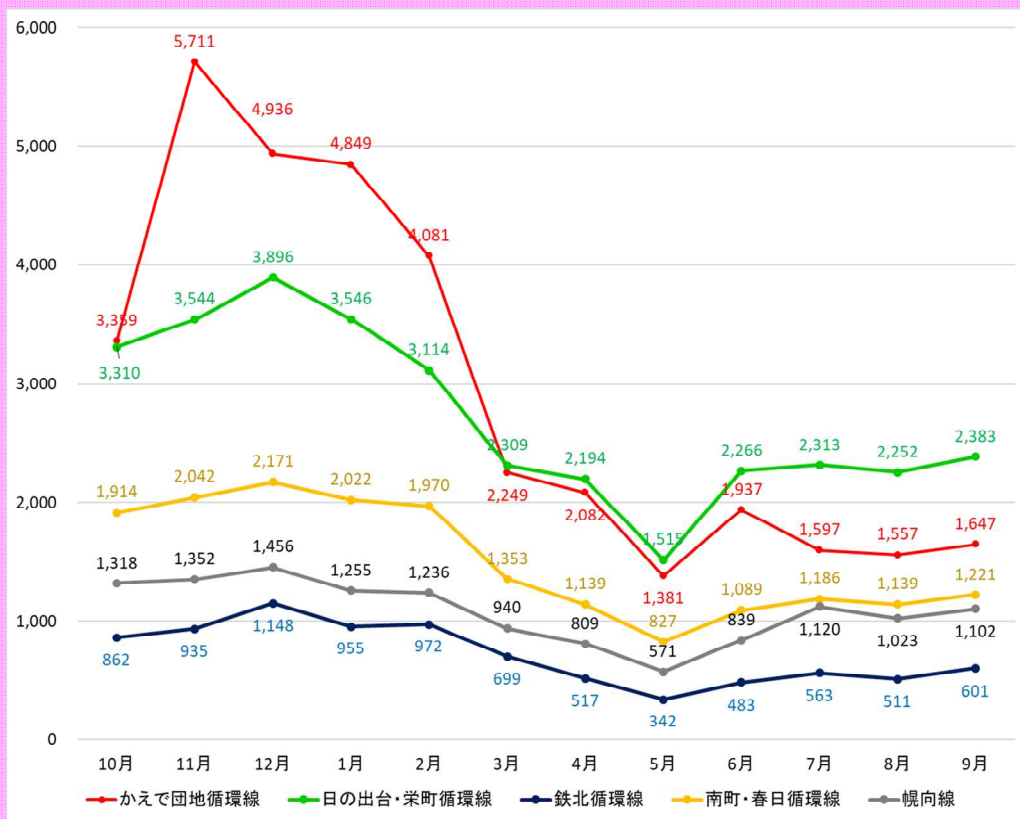
単位:人

	かえで団地循環線	日の出台・栄町循環線	鉄北循環線	南町・春日循環線	幌向線
年間輸送人員	229,402	167,159	53,127	89,337	72,848
月平均	19,117	13,930	4,427	7,445	6,071

※四捨五入により合計値が合わない場合があります

### 4) 収入実績 (令和2年度)

(フィーダー系統を含む路線全体)



単位:千円

	かえで団地循環線	日の出台・栄町循環線	鉄北循環線	南町・春日循環線	幌向線
年間収入	35,385	32,644	8,586	18,075	13,021
月平均	2,949	2,720	716	1,506	1,085

※四捨五入により合計値が合わない場合があります

## 5) 事業実施の適切性

計画通り事業は適切に実施された。

## 6) 目標・効果達成状況

### ◆市内バス路線総乗車人数

輸送量が目標に達していないものの、運休や遅延等は減少するなど、路線再編前と比較して安定的に運行できていたが、新型コロナウイルス感染症に係る臨時休校等により、安定的な運行の維持が難しい状況も発生した。

### 【市内バス路線総乗車人数】

目標値(R2): 1,200,000 人/年

実績値(R2): 669,281 人/年

## 7) 事業の今後の改善点

●新型コロナウイルス感染症の影響による急激な需要の減に対して、新たなバス利用者の獲得を目指し、バスに興味を持ってもらい、利用してみたいくなるような取組みを検討していく必要がある。

## 8) 地方運輸局における二次評価結果

- ・自己評価のとおり、事業は適切に実施されている。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、目標を達成することができなかったが、今後も地域公共交通網形成計画に基づいた利用促進策を継続するとともに、感染症拡大防止対策を行っていることの周知を効果的に実施することを期待する。
- ・持続可能な公共交通を維持する観点から、収支率といった事業効率の改善につながる目標を設定することもご検討いただきたい。