



## 岩見沢市地域公共交通計画

令和3年6月



# 目 次

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| <b>1. はじめに</b>               | <b>1</b>  |
| (1) 計画策定の趣旨                  | 1         |
| (2) 計画の対象区域                  | 1         |
| (3) 計画の期間                    | 1         |
| <b>2. 岩見沢市の概況</b>            | <b>2</b>  |
| (1) 地理・地勢                    | 2         |
| (2) 気候・気象                    | 3         |
| (3) まちの歴史と交通                 | 4         |
| (4) 岩見沢市周辺の交通網               | 5         |
| (5) 岩見沢市の人口                  | 6         |
| (6) 岩見沢市の産業と就業者数             | 8         |
| <b>3. 岩見沢市のまちづくり</b>         | <b>10</b> |
| (1) 関連計画との整合                 | 10        |
| ① 第6期 岩見沢市総合計画               | 11        |
| ② 岩見沢市都市計画マスタープラン            | 12        |
| ③ 岩見沢市まちなか活性化計画（後期）          | 13        |
| ④ 第2期岩見沢市総合戦略                | 13        |
| (2) 広域的な連携                   | 14        |
| ① 南空知圏域                      | 15        |
| ② さっぽろ連携中枢都市圏                | 16        |
| <b>4. 公共交通の現況と課題</b>         | <b>17</b> |
| (1) これまでの経過と取組み              | 17        |
| (2) 公共交通の現況                  | 17        |
| (3) 地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画 | 19        |
| ① 「岩見沢市地域公共交通網形成計画」の取組み      | 19        |
| ② 「岩見沢市地域公共交通再編実施計画」の取組み     | 22        |
| (4) 北海道の鉄道網の現状               | 31        |
| (5) 公共交通維持のための市費負担額          | 33        |
| (6) 北海道交通の中の岩見沢市             | 34        |
| (7) 公共交通をめぐる新たな課題            | 34        |
| ① 人口構造の変化                    | 34        |
| ② 担い手の確保                     | 36        |
| ③ 新たな利用者の獲得                  | 37        |
| ④ 新たな技術と利用ニーズへの対応            | 38        |

|                           |    |
|---------------------------|----|
| <b>5. 公共交通の将来像</b>        | 39 |
| (1) 目指す将来像                | 39 |
| (2) これからの公共交通に求められる役割     | 40 |
| (3) 各交通モードの役割と方向性         | 41 |
| ① 鉄 道                     | 41 |
| (ア) JR 函館線                | 41 |
| (イ) JR 室蘭線                | 41 |
| ② 路線バス（他市町村と岩見沢市を結ぶ路線）    | 41 |
| (ア) 三笠線                   | 42 |
| (イ) 岩見沢美唄線                | 42 |
| (ウ) 岩見沢長沼線                | 42 |
| (エ) 岩見沢栗山線                | 42 |
| (オ) 岩見沢三川線                | 43 |
| (カ) 月形線                   | 43 |
| (キ) 北新線                   | 43 |
| (ク) タ張線                   | 43 |
| ③ 路線バス（中心市街地と周辺住宅街等を結ぶ路線） | 44 |
| (ア) 日の出栄町循環線              | 44 |
| (イ) かえて団地循環線              | 44 |
| (ウ) 鉄北循環線                 | 44 |
| (エ) 南町・春日循環線              | 45 |
| (オ) 大和線                   | 45 |
| ④ 路線バス（中心市街地と市内郊外部を結ぶ路線）  | 45 |
| (ア) 幌向線                   | 45 |
| ⑤ 定時路線型乗合タクシー             | 45 |
| (ア) 東部丘陵線コミュニティバス         | 46 |
| ⑥ デマンド型乗合タクシー             | 46 |
| ⑦ ハイヤー・タクシー               | 46 |
| ⑧ その他の公共交通機関              | 46 |
| <b>6. 基本方針と施策内容</b>       | 47 |
| 基本方針 1 まちの活力を支える公共交通      | 47 |
| 基本方針 2 暮らしを支える公共交通        | 48 |
| 基本方針 3 誰もが利用しやすく効率的な公共交通  | 51 |
| 基本方針 4 地域で守る公共交通          | 52 |
| <b>7. 計画の進捗管理</b>         | 53 |
| (1) 取組みの効果検証と評価指標         | 53 |
| (2) 地域公共交通活性化協議会の役割       | 53 |
| (3) 施策の評価にあたっての基本的な考え方    | 54 |

---

## 1. はじめに

### (1) 計画策定の趣旨

この計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）に基づく「地域公共交通計画」であり、将来にわたり、岩見沢市における持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を目的として策定するものです。

### (2) 計画の対象区域

この計画の対象区域は、岩見沢市全域とします。

また、周辺市町村から岩見沢市内に乗り入れる公共交通については、市内公共交通機関との接続と、地域住民や来訪者の円滑な移動について考慮しながら、沿線の自治体や関係団体等と持続可能な運送サービスの提供の確保等という目的を共有して、連携を図っていくこととします。



### (3) 計画の期間

この計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とし、その間、地域の移動需要や交通事情、国や道も含めた交通施策の変化などの必要に応じて、柔軟に見直すことができることとします。

---

### (1) 地理·地勢

市域の総面積 481.02 km<sup>2</sup>のうち、可住地面積は 319.22 km<sup>2</sup>で、最低標高は 6.7m、最高標高は夕張市との境界付近の 836.2mとなっています。

市域の西側は、石狩川や夕張川を隔てて月形町、新篠津村、江別市、南幌町、長沼町と、東側は、美唄市、三笠市、夕張市、栗山町と接しており、北海道の行政や経済の中心である札幌市からは東に約 40 km、北海道の空の玄関口である新千歳空港からは、北東に約 60 kmに位置しています。

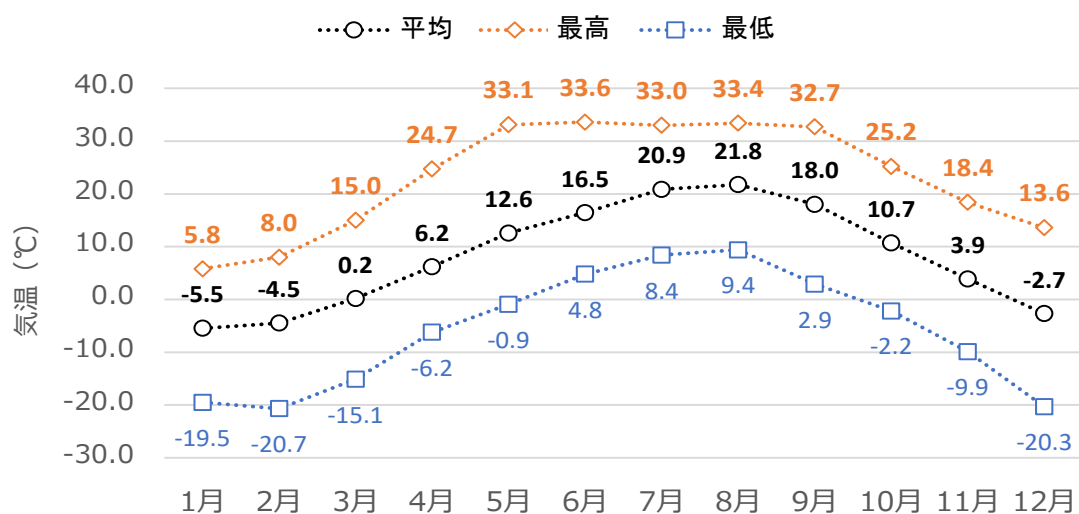
[illegible]

## (2) 気候・気象

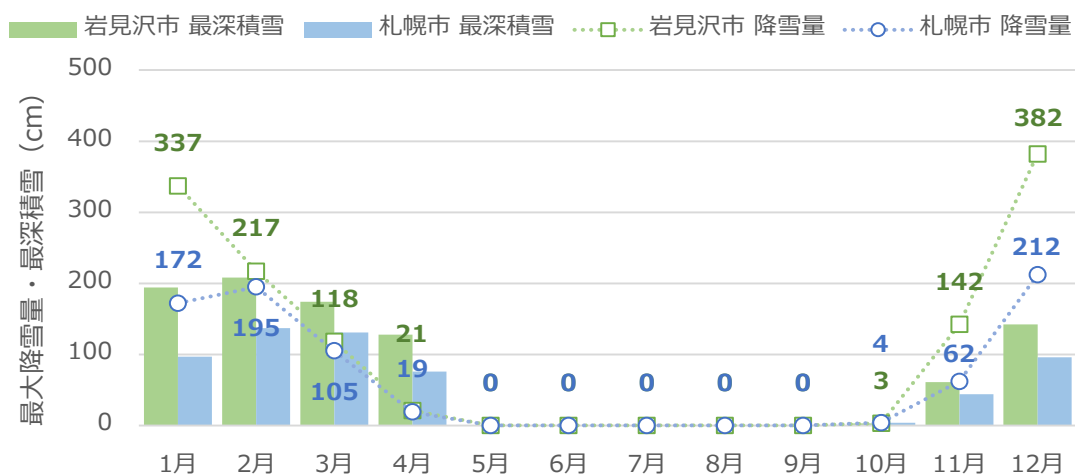
岩見沢市の気候は、日本海側気候に区分され、夏は晴天が多く、過ごしやすい日が続きますが、冬はシベリア大陸から吹く季節風の影響により降雪量が多く、一晩で数十センチの積雪となるいわゆる「ドカ雪」もしばしばみられるなど、北海道内でも有数の豪雪地帯として知られ、国から「特別豪雪地帯」（旧栗沢町地区は「豪雪地帯」）の指定を受けています。

夏季と冬季の気候の違いから、公共交通の利用者は夏季よりも冬季に増える傾向があり、また、豪雪は、公共交通の安定運行にも影響を及ぼすことがあります。

【年間気温推移(2011~2020)】



【最大降雪量・最新積雪(2011~2020、札幌市・岩見沢市)】



### (3) まちの歴史と交通

岩見沢市の歴史は、幌内炭鉱の石炭輸送を目的とした鉄道開削のため、明治 15 年に現在の北本町に休泊所が設置されたのが始まりとされ、同年には、幌内煤炭鉄道が開通、周辺に市街が形成され、明治 17 年には岩見澤村が設置されました。

その後も空知の石炭や北海道内陸部の開拓などを背景として、明治 22 年には、岩見澤・滝川・忠別太間（上川道路、現国道 12 号）、明治 23 年には岩見澤～夕張間に道路（現道道 38 号）が開通、また、明治 24 年に岩見澤～歌志内間、同 25 年に岩見澤～輪西（室蘭）間、大正 3 年には志文駅と万字炭山間に、それぞれ鉄道が開通、さらに大正 15 年には岩見沢駅に大規模な操車場が整備されるなど、早くから人流や物流の拠点として発展してきました。

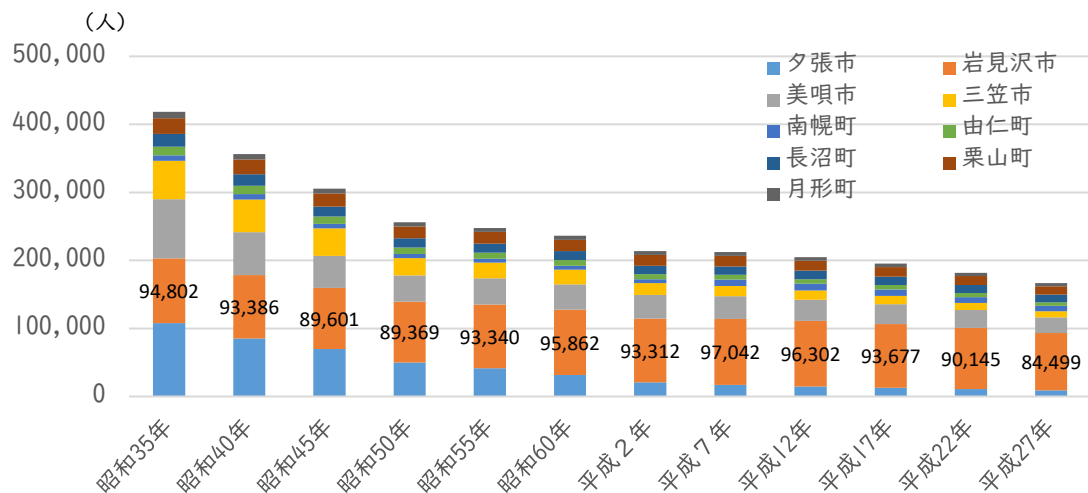
これに伴い、岩見沢駅を囲むように官公庁や商店、娯楽施設などが集積、市街地の拡大とともに人口も増加し、明治 39 年には町制を施行、昭和 18 年には市制が施行されました。当時の岩見沢駅周辺は、道内各地から多くの人々が行き交い、活気に溢れていましたが、国のエネルギー政策が転換されると、昭和 40 年代から昭和 50 年代にかけて、空知の炭鉱では閉山等が相次ぎ、石炭輸送が減少するとともに、周辺の産炭地では急激に人口流出が進みました。

発達した交通網を基礎に、空知の中心市として産業や都市機能が集積していた岩見沢市では、周辺地域からの人口流入もあり、急激な人口減少は免れましたが、自家用車の普及なども重なり、公共交通の利用者は減少し始めました。

| 年 次     | 摘 要                                            |
|---------|------------------------------------------------|
| 明治 13 年 | 北海道初の鉄道として、官営幌内鉄道「手宮～札幌」が開通                    |
| 明治 15 年 | 官営幌内鉄道「札幌～幌内」（現 JR 函館線の一部）開通                   |
| 明治 17 年 | 岩見澤駅 開業                                        |
| 明治 22 年 | 岩見澤～滝川～忠別太間に道路（上川道路、現国道 12 号）開通                |
| 明治 23 年 | 岩見澤～夕張間に道路開通（現道道 38 号）開通                       |
| 明治 24 年 | 北海道炭鉱鉄道 岩見澤～歌志内 開業（現 JR 函館線の一部）                |
| 明治 25 年 | 北海道炭鉱鉄道 室蘭～岩見澤 開業（現 JR 室蘭線の一部）                 |
| 大正 3 年  | 万字軽便線（志文～万字炭山間、後の国鉄万字線）開通                      |
| 大正 15 年 | 岩見沢操車場 完成                                      |
| 昭和 27 年 | 現在の国道 12 号（札幌～旭川）国道指定                          |
| 昭和 28 年 | 現在の国道 234 号（苫小牧～岩見沢）国道指定                       |
| 昭和 37 年 | 岩見沢操車場 増強                                      |
| 昭和 55 年 | 岩見沢操車場 廃止                                      |
| 昭和 58 年 | 道央自動車道 岩見沢 IC 開通                               |
| 昭和 60 年 | 国鉄万字線廃止<br>栗沢町営バス万字線 運行開始                      |
| 昭和 62 年 | 国鉄幌内線廃止<br>国鉄分割民営化、北海道旅客鉄道株式会社（JR 北海道）発足       |
| 平成 3 年  | 栗沢町営バス北斗線 運行開始                                 |
| 平成 14 年 | 道路運送法一部改正 ⇒ 需給調整規制 廃止                          |
| 平成 15 年 | 岩見沢市内から JR バス撤退                                |
| 平成 18 年 | 岩見沢市・北村・栗沢町 市町村合併                              |
| 平成 27 年 | 岩見沢市地域公共交通活性化推進協議会 設置<br>「岩見沢市生活交通ビジョン」策定      |
| 平成 28 年 | 「岩見沢市地域公共交通網形成計画（～R2）」策定<br>JR 北海道 単独維持困難線区 公表 |
| 平成 29 年 | 「岩見沢市地域公共交通再編実施計画」策定<br>民間バス路線再編               |
| 平成 30 年 | 岩見沢北地区にデマンド型乗合タクシー 導入<br>JR 室蘭線活性化連絡協議会 設置     |
| 令和元年    | デマンド型乗合タクシー運行区域拡大                              |
| 令和 2 年  | 市営バス北斗線 廃止                                     |



【南空知の国勢調査人口の推移】



#### (4) 岩見沢市周辺の交通網

岩見沢市は北海道における陸上交通の要衝とされ、札幌と旭川を結ぶ JR 函館本線や国道 12 号、道央自動車道が市内を縦貫しています。また、苫小牧方面と結ぶ JR 室蘭本線や国道 234 号、岩見沢石狩線（道道 81 号）、岩見沢月形線（道道 6 号）、岩見沢夕張線（道道 38 号）などの主要道道が岩見沢市を起点として放射状に広がっており、市域内は一般道道や市道が全域をカバーしています。これらを合わせた市内の道路延長は約 1,300 km となっています。

市域内の交通網の特徴として、鉄道や道路の接続点となっている中心市街地や周辺の住宅街では、密な道路網が形成されていますが、市域西側の平野部は、広大な農地の中に基盤の目状の道路が走り、東側の丘陵地域には、幌向川が刻んだ谷に沿って道道 38 号が走っています。

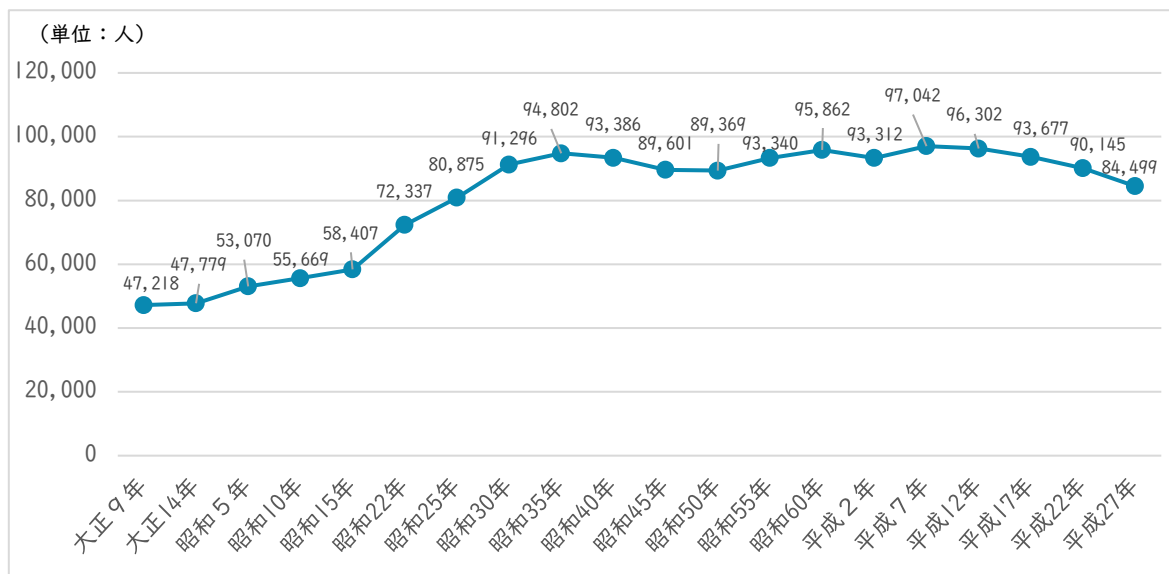


## (5) 岩見沢市の人口

国勢調査による岩見沢市の人口（合併前の北村、栗沢町を含む計）は、平成7年の97,042人をピークに減少傾向で推移しており、平成27年には84,499人となっています。

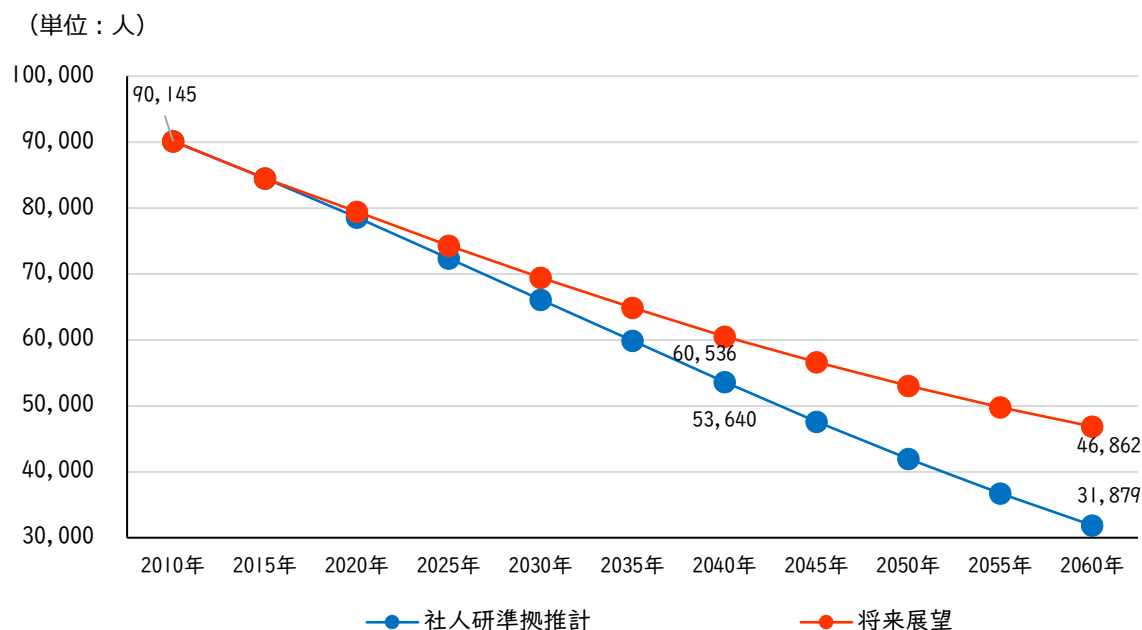
国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後も長期間にわたって減少傾向は続くとされ令和22年には人口は53,640人、人口減少の抑止策等を考慮して推計した「岩見沢市人口ビジョン」でも60,536人程度まで減少すると見込まれています。

【岩見沢市の人口推移】



(国勢調査)

【岩見沢市の人口推計】



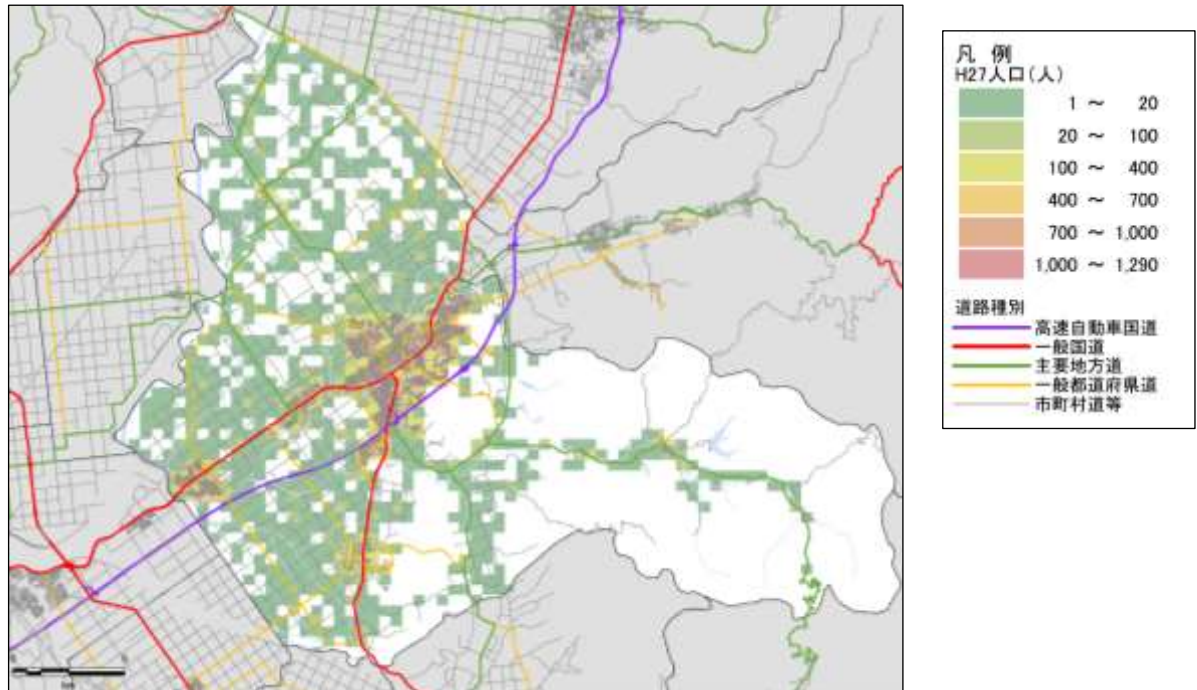
(国立社会保障・人口問題研究所、岩見沢市人口ビジョン)

市域内の人口分布をみると、中心市街地と周辺の住宅街、鉄道駅周辺などに形成された地域の生活拠点周辺などで人口密度が高くなっています。

市域の西側は、人口密度の低い広大な農地となっており、基盤の目状に走る道路に沿って住居が散在しており、一方、東部の丘陵地域は、道道 38 号に沿って、かつての炭鉱を中心に形成された小さな集落が点在しています。

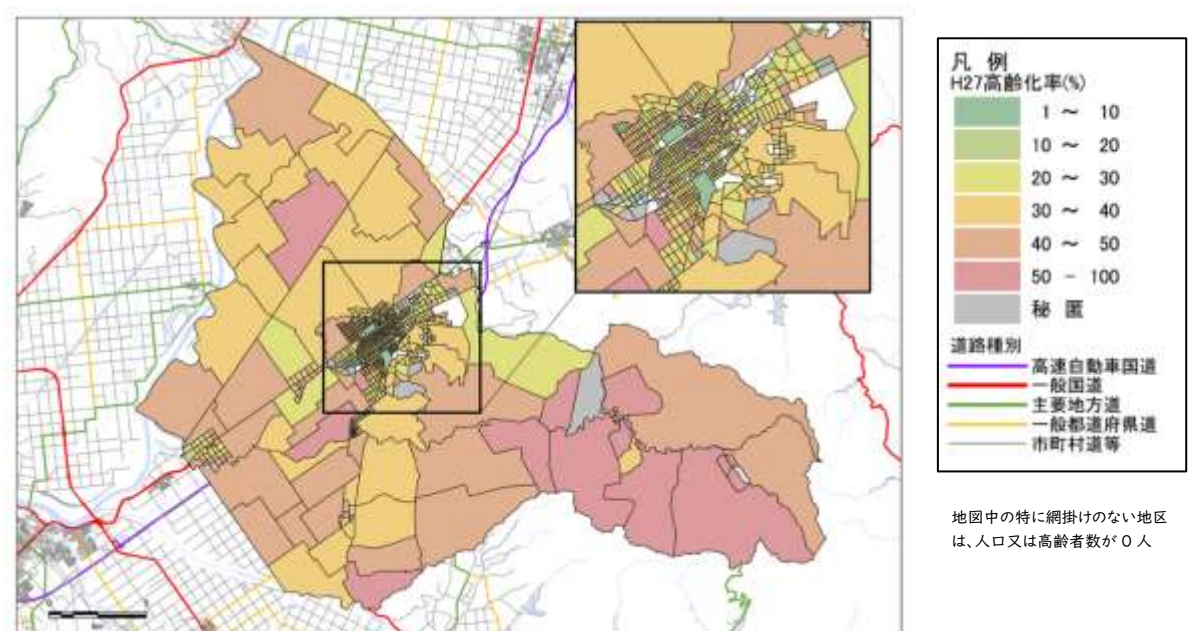
市内全域で高齢化が進行しており、特に東部の丘陵地域では高齢化が顕著になっています。

#### 【人口密度分布】



(平成 27 年国勢調査)

#### 【地区別高齢化率】



(平成 27 年国勢調査)

## (6) 岩見沢市の産業と就業者数

岩見沢市の基幹産業は農業で、作付面積で道内一位を誇る稲作を中心として、野菜や花き、果樹など、幅広い農作物が生産され、道内有数の穀物の産地となっています。

耕地面積は 198 km<sup>2</sup>で市域全体の面積の約 4 割を占めており、市域西側の平野部を中心として、郊外には広大な田園地帯が広がっています。また、近年は市内東部の丘陵地域を中心に、ワインの原料となるブドウの栽培も増えており、豊かな自然環境や温泉などのほか、美しい農村景観やワイナリー見学、フルーツ狩りなどの体験型観光などを目的とした来訪者も見られます。

平成 27 年国勢調査によると、岩見沢市内で働く人の産業別の就業者数では、全国や北海道、道内市部と比較して第 1 次産業に従事する人の割合が高くなっており、農業が盛んであることが裏付けられています。

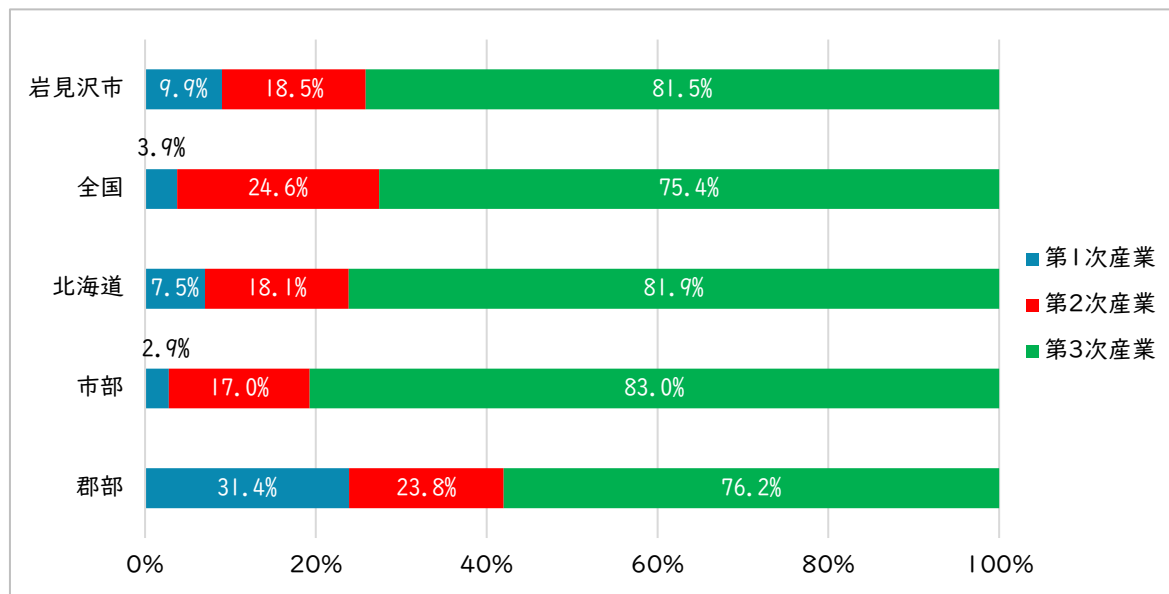
また、第 3 次産業に従事する人の割合も 7 割を超えており、空知の中心都市として幅広く産業が集積していることがうかがえます。

【従業地による産業別就業者数】

|      | 第 1 次産業   | 第 2 次産業    | 第 3 次産業    |
|------|-----------|------------|------------|
| 岩見沢市 | 3,171     | 5,918      | 26,103     |
| 全国   | 2,221,699 | 13,920,834 | 42,776,503 |
| 北海道  | 170,627   | 409,041    | 1,852,175  |
| 市部   | 54,166    | 320,850    | 1,569,558  |
| 郡部   | 116,461   | 88,191     | 282,617    |

(平成 27 年国勢調査)

【従業地による産業別就業者数の割合】



(平成 27 年国勢調査)

岩見沢市に居住している人の就業先別の集計を見ると、市内自宅外で働く人の割合が 6 割を超えており、他の地域に比べて特に高く、自宅で働く人と合わせると働く人全体の約 4 分の 3 が市内で就業しています。

また、他の道内市区町村で働く人も約 2 割おり、市内自宅外で働く人と合わせると約 8 割の人が何らかの手段で通勤していると考えられます。

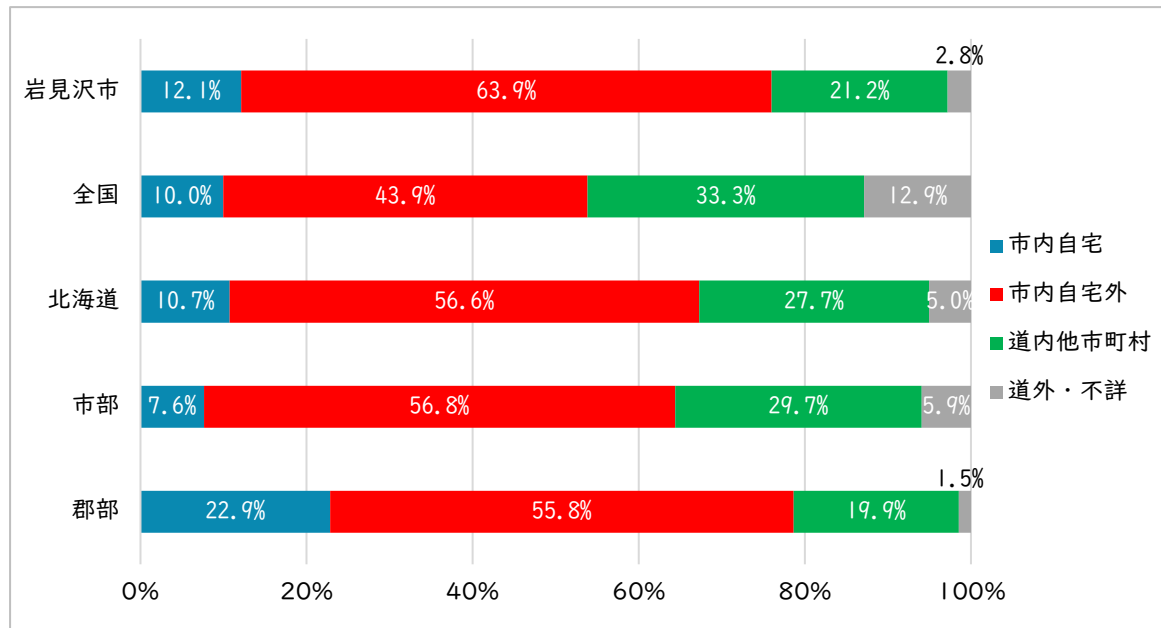
【常住地による従業地別就業者数】

|      | 市内自宅      | 市内自宅外      | 道内<br>他市区町村 | 道外・不詳     |
|------|-----------|------------|-------------|-----------|
| 岩見沢市 | 4,596     | 24,166     | 8,020       | 1,063     |
| 全国   | 5,882,795 | 25,836,053 | 19,607,939  | 7,592,249 |
| 北海道  | 261,123   | 1,377,181  | 674,180     | 122,614   |
| 市部   | 148,419   | 1,102,128  | 576,039     | 115,430   |
| 郡部   | 112,704   | 275,053    | 98,141      | 7,184     |

(平成 27 年国勢調査)



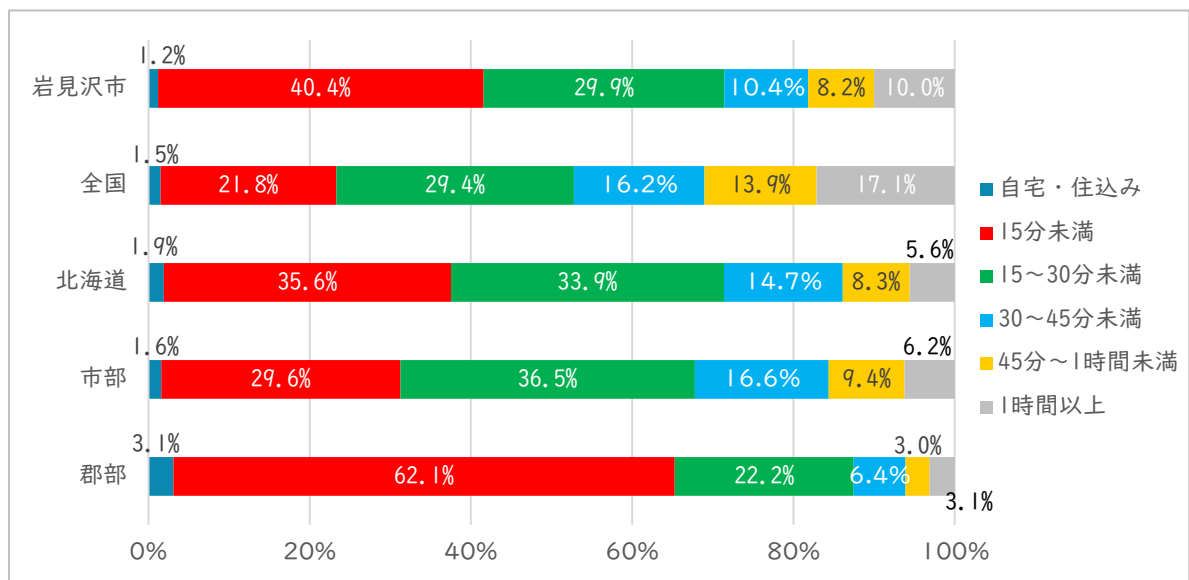
【常住地による従業地別就業者数】



(平成 27 年国勢調査)

平成 30 年住宅・土地統計調査によると、岩見沢市の「家計を主に支える人の通勤時間」は、全国や北海道、道内市部に比べ、15 分未満の人の割合が高くなっており、住む場所と働く場所が比較的近接している地域であることが読み取れます。

【家計を主に支える人の通勤時間】

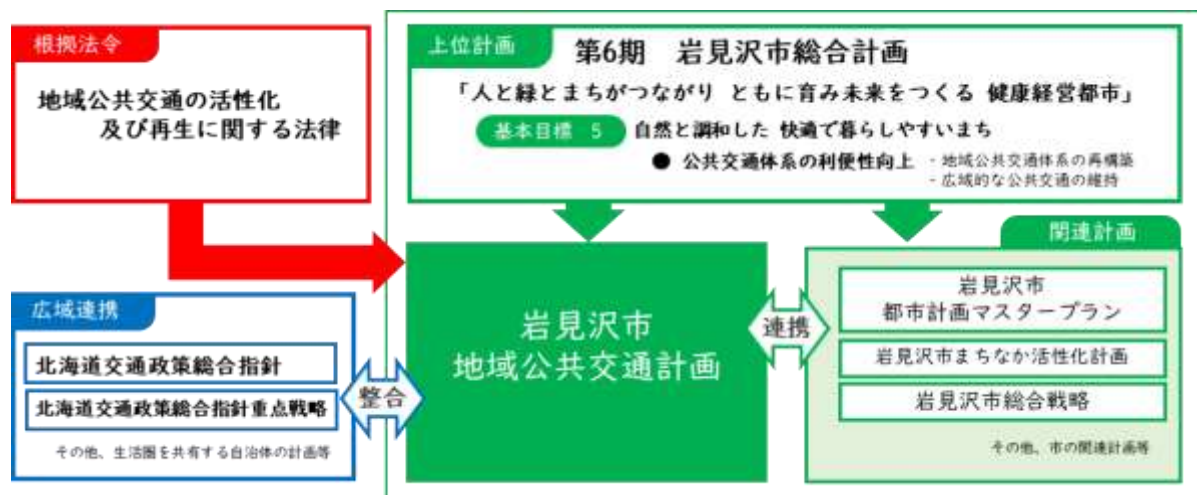


(平成 30 年住宅・土地統計調査)

### 3. 岩見沢市のまちづくり

#### (1) 関連計画との整合

本計画は、市政における最上位計画である「第6期 岩見沢市総合計画」をはじめ、「岩見沢市都市計画マスタープラン」、「岩見沢市人口ビジョン」、「岩見沢市総合戦略」、「岩見沢市まちなか活性化計画」などの関連計画等との一体性を保ちつつ、岩見沢市における地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。



以下に、岩見沢市の主な計画等の概要と公共交通との関連について抜粋して記載します。

① 第6期 岩見沢市総合計画（2018年度～2027年度）

「総合計画」は、目指す将来像や、まちづくりの方向性を示した、岩見沢市の行政運営における最上位計画で、公共交通を含めた各行政分野の計画は、総合計画に基づき策定されます。

|                                                                                                |                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 将来の都市像                                                                                         | 人と緑とまちがつながり ともに育み未来をつくる 健康経営都市                                                                                                                   |
| まちづくりの基本的視点                                                                                    | 1. 市民主体による協働のまちづくり<br>2. 地域特性を活かした魅力あふれるまちづくり<br>3. 次世代につなげる持続可能なまちづくり                                                                           |
| 基本目標                                                                                           | 1. 地域で支え合う 安全・安心なまち<br>2. みんなが健康で元気に暮らせるまち<br>3. 活力と賑わいに満ちた 魅力あふれるまち<br>4. 豊かな心と生きる力をはぐくむまち<br>5. 自然と調和した 快適で暮らしやすいまち<br>6. 市民とともに創る 持続可能で自立したまち |
| 基本施策5-3：公共交通の利便性向上                                                                             |                                                                                                                                                  |
| 【取組方針】                                                                                         |                                                                                                                                                  |
| ① 地域公共交通体系の再構築                                                                                 |                                                                                                                                                  |
| ○交通事業者等と協調しながら、利用者のニーズを踏まえた、効率的かつ利便性の高いバスの運行体制を確保していきます。                                       |                                                                                                                                                  |
| ○コンパクトなまちづくりの実現に向け、中心市街地内での移動の利便性を高めるための取組みを進めていきます。                                           |                                                                                                                                                  |
| ○公共交通の利用が困難又は不便な交通空白等の郊外地域において、地域の拠点や中心市街地へのアクセスを確保するため、新たな公共交通の導入や既存の交通体系の再構築についての検討を進めていきます。 |                                                                                                                                                  |
| ○公共交通の持続的な利用を確保するとともに、環境負荷の低減と健康増進を図るため、自家用車への依存から、公共交通や徒歩、自転車を利用する生活スタイルへの転換を市民に促していきます。      |                                                                                                                                                  |
| ② 広域的な公共交通の維持                                                                                  |                                                                                                                                                  |
| ○広域的な人の移動や物流を支える JR 函館線と室蘭線について、地域住民や関係自治体と連携・協力しながら、将来にわたる輸送体制の維持・確保に努めるとともに、利用の促進を図っていきます。   |                                                                                                                                                  |

## ② 岩見沢市都市計画マスタープラン（２０１６年度～２０２５年度）

「都市計画」マスタープランは、都市機能の配置や道路網の整備など、岩見沢市の都市計画についての中・長期的な指針を定めた計画で、公共交通のネットワークづくりとも密接に関りを持つ計画です。

|                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 将来の都市像                                                                                            | みどりと人のつながりでつくる安全・健康・文化都市いわみざわ                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 基本目標                                                                                              | <ol style="list-style-type: none"><li>１．将来に向けて都市構造を再構築する</li><li>２．自然・緑のつながりを実感する</li><li>３．「農」との結びつきを大切にする</li><li>４．優れた景観を形成する</li><li>５．安全・安心して住み続ける</li><li>６．まちなかの魅力を高める</li><li>７．身近な生活環境の質を高める</li><li>８．都市の記憶を重ね、再生する</li><li>９．雪に強く、雪を楽しむ</li><li>１０．協働のまちづくりを推進する</li></ol> |
| 目指すべき方向性１ コンパクト+ネットワークのまちづくり                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 【都市づくりの具体的施策】<br>○都市機能等の誘導と地域公共交通、骨格となる道路によるネットワークの形成<br>○交通ネットワークの形成と、安全な自転車交通環境の確保や自転車ネットワークの整備 |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 目指すべき方向性２ 地域ブランディングの推進                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 【都市づくりの具体的施策】<br>○都市機能へのアクセス性や日常生活の利便性を高める地域公共交通の再編                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 目指すべき方向性３ 市民協働、公民連携によるまちづくり                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 【都市づくりの具体的施策】<br>○公共交通の利便性の向上と利用促進、自転車交通に関するルールやマナーの浸透                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |



### ③ 岩見沢市まちなか活性化計画【後期】（2020 年度～2024 年度）

「まちなか活性化計画」は、中心市街地の都市機能の向上や産業の活性化、賑わいづくりなどを目的とした計画で、市内公共交通の起終点であり、利用の際の主な目的地である「まちなか（中心市街地）」の魅力づくりという点で、本計画とも密接な関わりを持ちます。

|                                                                         |                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 将来像                                                                     | 多世代のふれあいを育み、岩見沢らしい魅力を高めた“活性化の発信拠点”をめざして                                                           |
| まちづくり展開の視点                                                              | 1. まちなか居住<br>2. まちなか回遊の回復<br>3. コミュニティの場の形成<br>4. 都市としての魅力形成<br>5. 中心市街地への交通アクセス性<br>6. 従業者の維持・増加 |
| 基本方針                                                                    | ●住みたいと思う暮らし環境づくり<br>●ふれあいと交流のある賑わいづくり<br>●地域産業の活力を生み出す環境づくり                                       |
| 事業計画：岩見沢らしい賑わいづくりで生まれるまちなか回遊の促進                                         |                                                                                                   |
| 4) 利用しやすい交通環境の充実、情報発信機能の強化<br>公共交通機関等の利便性向上を図るとともに、イベント等の情報の発信機能を強化します。 |                                                                                                   |

### ④ 第2期岩見沢市総合戦略（2020 年度～2024 年度）

「総合戦略」は、長期にわたって人口減少が避けられない状況にある中で、その抑制を図るとともに、ある程度の人口減少に適応しながら、将来に向けてまちの活力を維持するために取り組むべき施策の方向性を示した計画です。

岩見沢市の「生活交通確保対策事業」は、総合戦略に掲げられた各分野の取り組みと密接に関連する「施策関連事業」として位置付けられています。

|                                                                                                     |                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 基本方針                                                                                                | 誰もが活躍できる地域社会の実現と個々の生産性の向上により成長を続ける「スマートシティ」                                                                                                 |
| まちづくり展開の視点                                                                                          | 1. 安定した雇用を創出するとともに、経済を支える人材を育て活かす<br>2. 新しい「ひとの流れ」をつくる<br>3. 結婚・出産・子育ての希望をかなえる、誰もが活躍できる地域社会をつくる<br>4. 安心して暮らすことができる地域をつくるとともに、新しい時代の流れを力にする |
| 具体的な施策： 未来技術の活用による「Society5.0」の実現と広域連携の推進、コンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくり                                  |                                                                                                                                             |
| 生活交通確保対策事業<br>鉄道や路線バスの維持、利用促進を図るとともに、公共交通の空白地域にデマンド型乗合タクシーを導入するなど、人口減少や高齢化の進行に適応した持続可能な公共交通網を構築します。 |                                                                                                                                             |

## (2) 広域的な連携

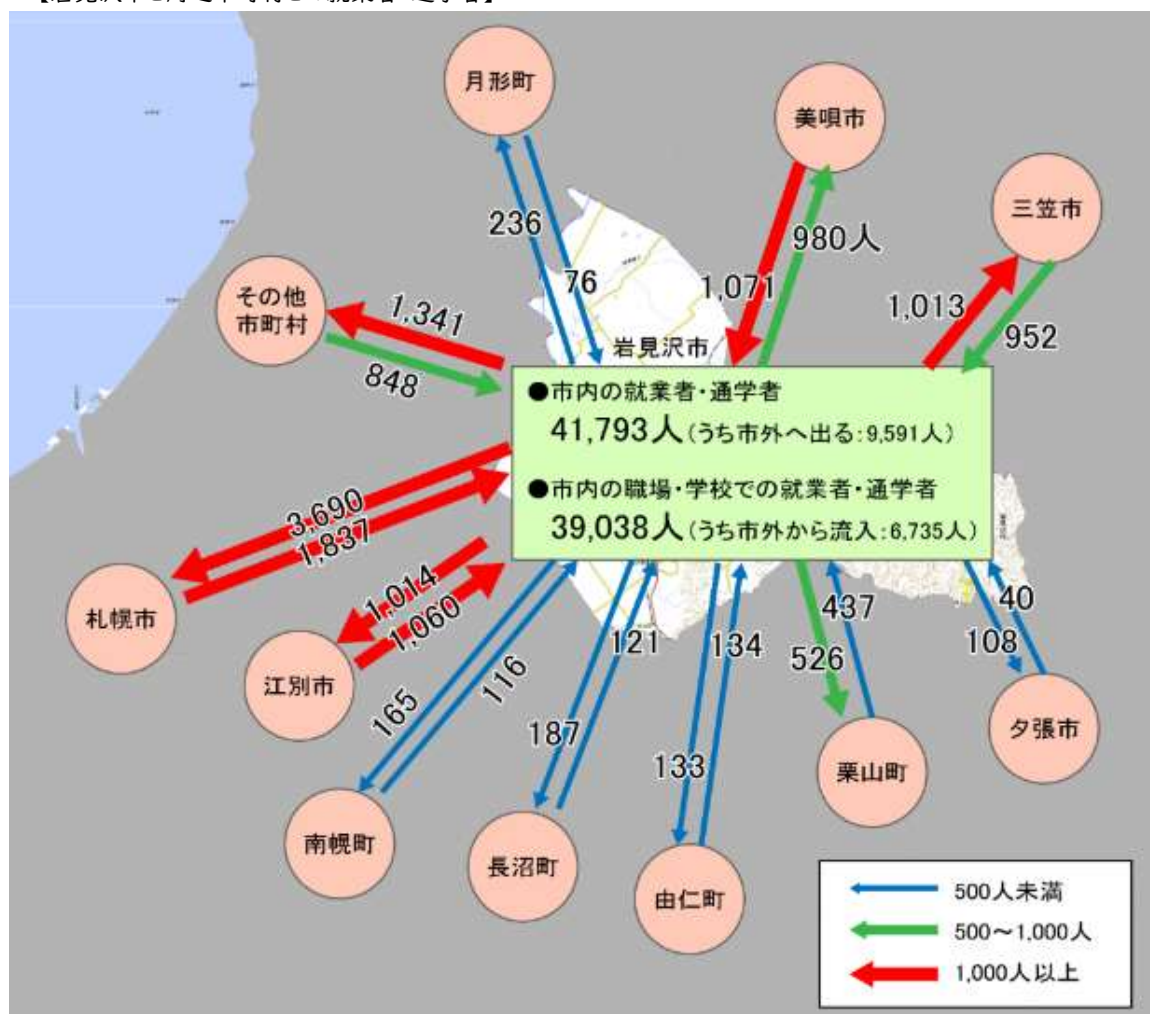
本計画の策定及び推進に際しては、「北海道交通政策総合指針」との整合を図りながら、当市を含む生活圏を形成する周辺自治体との広域的な連携についても考慮することとします。

「北海道交通政策総合指針」では、北海道の公共交通ネットワークを、中核都市間等を結び道内交通の骨格を形成する「幹線交通」、中核都市や地域の中心都市と、周辺の市町村などを結ぶ「広域交通」、日常生活に密接した「生活圏交通」の3つの階層に整理し、人流や物流の観点から、一定の地理的範囲を「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏として設定しています。

岩見沢市は、札幌と旭川を結ぶ幹線交通の経路上に位置するとともに、空知の中心市として周辺地域との間で日常的に多くの人々が往来するなど、指針が示す公共交通ネットワークの3つの階層それぞれの側面を持ち、地理的には、指針が「空港や鉄道などの交通拠点が集積し、本道の経済を力強くけん引する地域」と位置付ける「道央・道南」地域に属しています。

岩見沢市を発着又は経由する公共交通網には、各地との経済交流や周辺地域の住民の暮らしを支える機能も求められており、沿線市町村等と連携して効率化と活性化を図りながら、市内の公共交通網とバランスよく組み合わせていくことが、持続性の向上にもつながります。

【岩見沢市と周辺市町村との就業者・通学者】



（平成 27 年国勢調査）

## ① 南空知圏域

岩見沢市は、行政サービスや産業・経済、医療・福祉や教育・文化など、空知の中心市となっており、とりわけ南空知の各市町とは、通勤や通学、通院や買い物などで当市を中心とした生活圏を形成しています。

岩見沢市と、夕張市、美唄市、三笠市、南幌町、由仁町、長沼町、栗山町、月形町の9市町は、令和2年10月に「南空知圏域の形成に関する協定書」を締結し、人口減少や高齢化が進む圏域における生活機能の確保や、地域の活性化など、安心して暮らせる地域づくりを連携して進めることとしており、圏域住民の日常的な移動を支える地域公共交通の維持確保や利用促進は、防災体制の充実やICTインフラの活用とともに、主要な政策テーマとなっています。

令和3年1月には、安心して暮らせる地域づくりのための取組みの基礎資料とすることを目的として、地区や年齢階層ごとに無作為抽出した圏域9市町の満18歳以上の住民11,000人を対象に「南空知広域圏基礎調査」を実施しています。

【南空知広域圏基礎調査 調査対象数等】

|       | 対象者数     | 回答者数    | 回答率   |
|-------|----------|---------|-------|
| 岩見沢市  | 5,704 人  | 2,462 人 | 43.2% |
| 夕張市   | 543 人    | 216 人   | 39.8% |
| 美唄市   | 1,477 人  | 475 人   | 32.2% |
| 三笠市   | 586 人    | 226 人   | 38.6% |
| 南幌町   | 533 人    | 222 人   | 41.7% |
| 由仁町   | 355 人    | 183 人   | 51.5% |
| 長沼町   | 755 人    | 303 人   | 40.1% |
| 栗山町   | 823 人    | 330 人   | 40.1% |
| 月形町   | 224 人    | 95 人    | 42.4% |
| 無回答   | —        | 80 人    | —     |
| 南空知圏域 | 11,000 人 | 4,592 人 | 41.7% |

【日常的に岩見沢市内の施設等を利用している人の割合】

(%)

|                    | 岩見沢市  | 夕張市   | 美唄市   | 三笠市   | 南幌町  | 由仁町  | 長沼町  | 栗山町   | 月形町   | 計     |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|-------|-------|-------|
| 通勤・通学              | 34.3% | 0.0%  | 7.6%  | 14.6% | 2.7% | 3.8% | 2.3% | 8.2%  | 4.2%  | 21.0% |
| 娯楽・趣味              | 22.1% | 6.9%  | 10.7% | 15.0% | 3.2% | 2.2% | 0.3% | 10.3% | 12.6% | 15.3% |
| 買い物<br>(食料品・日用品)   | 73.6% | 14.8% | 17.5% | 36.7% | 4.1% | 2.2% | 3.3% | 12.7% | 50.5% | 46.2% |
| 買い物<br>(食料品・日用品以外) | 45.0% | 22.7% | 22.5% | 38.9% | 5.9% | 7.7% | 4.6% | 27.6% | 43.2% | 33.2% |
| 外食                 | 40.0% | 14.8% | 27.6% | 42.0% | 2.7% | 7.1% | 2.6% | 20.9% | 40.0% | 30.0% |
| 公園・スポーツ施設          | 24.9% | 0.5%  | 5.3%  | 13.3% | 2.3% | 1.6% | 1.3% | 4.2%  | 6.3%  | 15.3% |
| 図書館など文化施設          | 24.8% | 0.0%  | 3.2%  | 10.6% | 0.5% | 0.5% | 0.7% | 1.8%  | 3.2%  | 14.4% |
| 入院・入所              | 16.1% | 2.8%  | 5.1%  | 10.6% | 0.5% | 1.6% | 0.0% | 5.2%  | 7.4%  | 10.4% |
| 通院・通所              | 43.5% | 12.0% | 18.7% | 38.9% | 0.5% | 5.5% | 1.7% | 14.5% | 30.5% | 29.7% |
| 子どもの送迎<br>(部活・塾など) | 14.0% | 0.0%  | 2.1%  | 4.0%  | 0.5% | 2.2% | 1.0% | 2.1%  | 2.1%  | 8.3%  |

(南空知広域圏基礎調査)

## ② さっぽろ連携中枢都市圏

北海道では、人口の6割以上が道央圏に集中しており、その半数以上が札幌市に居住しています。岩見沢市は、北海道の行政や経済の中心である札幌市から約40km、特急列車で約25分の距離に位置しており、通勤や通学などで日常的な往来があります。

岩見沢市は、札幌市と周辺の小樽市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、新篠津村、南幌町、長沼町とともに、「さっぽろ連携中枢都市圏」を構成し、『「住みたくなる」「投資したくなる」、「選ばれる」さっぽろ圏域』を将来像として掲げた「さっぽろ連携中枢都市圏ビジョン」に基づき、圏域全体の経済成長や都市機能の強化、生活関連サービスの向上などについて連携した取組みを進めており、圏域内外の往来を確保する公共交通は、これらの取組みの基礎となるものです。



南空知圏域  
さっぽろ連携中枢都市圏

|      | 人口        |           | 高齢化率  |       |
|------|-----------|-----------|-------|-------|
|      | 2010年     | 2015年     | 2010年 | 2015年 |
| 札幌市  | 1,913,545 | 1,952,356 | 20.5% | 24.9% |
| 小樽市  | 131,928   | 121,924   | 31.5% | 37.2% |
| 岩見沢市 | 90,145    | 84,499    | 27.8% | 32.6% |
| 江別市  | 123,722   | 120,636   | 21.8% | 27.1% |
| 千歳市  | 93,604    | 95,648    | 17.4% | 20.9% |
| 恵庭市  | 69,384    | 69,702    | 20.8% | 25.1% |
| 北広島市 | 60,353    | 59,064    | 22.5% | 29.0% |
| 石狩市  | 59,449    | 57,436    | 23.1% | 30.0% |
| 当別町  | 18,766    | 17,278    | 24.6% | 30.3% |
| 新篠津村 | 3,515     | 3,329     | 30.0% | 33.0% |
| 南幌町  | 8,778     | 7,927     | 23.6% | 29.8% |
| 長沼町  | 11,691    | 11,076    | 29.7% | 34.7% |
| 合計   | 2,584,880 | 2,600,875 | 21.5% | 25.9% |

|      | 人口      |         | 高齢化率  |       |
|------|---------|---------|-------|-------|
|      | 2010年   | 2015年   | 2010年 | 2015年 |
| 夕張市  | 10,922  | 8,843   | 43.8% | 48.6% |
| 岩見沢市 | 90,145  | 84,499  | 27.8% | 32.6% |
| 美幌市  | 26,034  | 23,035  | 32.9% | 38.4% |
| 三笠市  | 10,221  | 9,076   | 42.3% | 46.1% |
| 南幌町  | 8,778   | 7,927   | 23.6% | 29.8% |
| 由仁町  | 5,896   | 5,314   | 34.0% | 37.7% |
| 長沼町  | 11,691  | 11,076  | 29.7% | 34.7% |
| 栗山町  | 13,340  | 12,344  | 32.7% | 37.2% |
| 月形町  | 4,859   | 4,577   | 27.6% | 32.1% |
| 合計   | 181,886 | 166,691 | 30.8% | 35.5% |

(国勢調査)



## 4. 公共交通の現況と課題

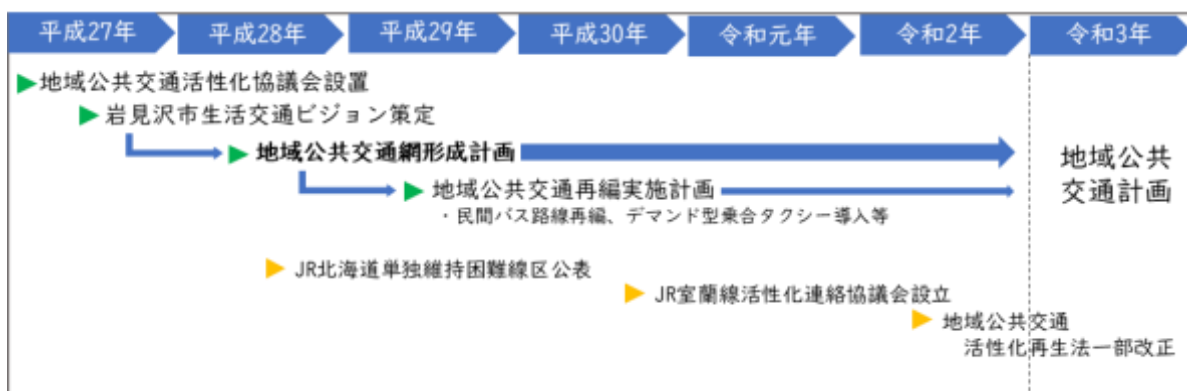
### (1) これまでの経過と取組み

陸上交通の要衝として早くから発展してきた岩見沢市の公共交通は、充実した鉄道網や道路網にも支えられ、文字どおり「暮らしの足」として、かつては市内外から多くの人々に利用されていましたが、自家用車の普及などにより、利用者は減少の一途を辿っています。

これに伴い、交通事業者の収支が悪化しており、路線の一部縮小やダイヤの見直しといった合理化などが実施される一方で、地域にとって欠くことのできない「暮らしの足」を守るため、国や道、市町村などの公的負担は増加していきました。

こうした状況を受け、岩見沢市では、持続可能な公共交通網の形成について協議する場として、平成27年1月に交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者、学識経験者と、市や道を含めた関係団体の代表等で構成される「岩見沢市地域公共交通活性化協議会」を設置し、地域の公共交通の方向性などを定めた「岩見沢市生活交通ビジョン」を策定、これをもとに平成28年には、公共交通に関する初めてのマスタープランとして「岩見沢市地域公共交通網形成計画」（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を策定しました。

続く平成29年には、「網形成計画」に掲げる施策を実行するためのアクションプランとして「岩見沢市地域公共交通再編実施計画」を策定し、利便性と効率性の両立による公共交通の持続性向上を目指し、民間バス路線の再編や、デマンド型乗合タクシーの導入などを進めてきました。



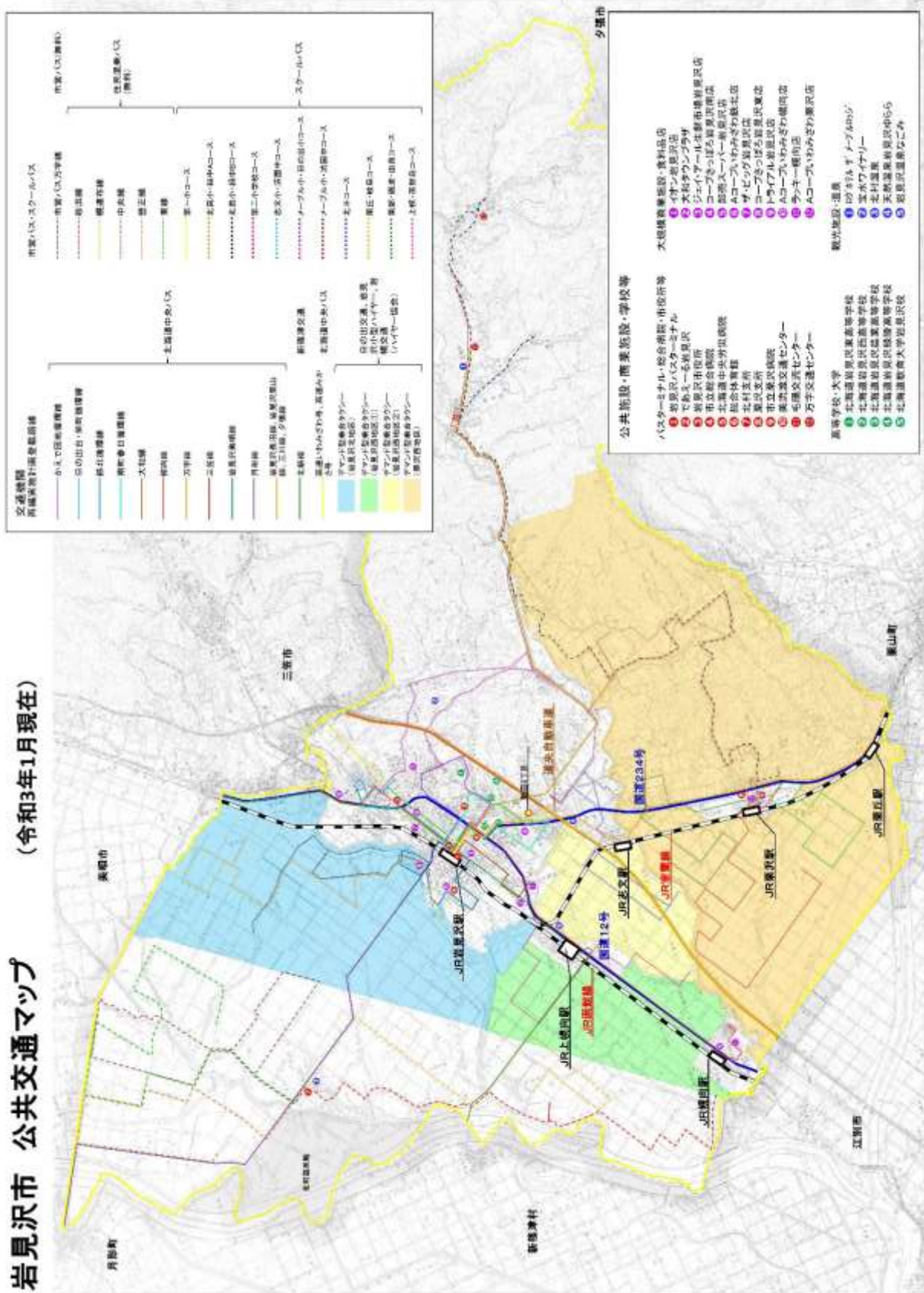
### (2) 公共交通の現況

#### ① 岩見沢市の公共交通網

令和3年2月現在、JR 岩見沢駅には2つの鉄道路線が乗り入れ、駅前の岩見沢ターミナルからは、市内各地や周辺市町との間に15のバス路線が発着しています。

また、駅やバス路線から離れた郊外部では、最寄り駅周辺などとの間にデマンド型乗合タクシーや市営バスが運行し、地域の暮らしを支えています。

# 岩見沢市 公共交通マップ (令和3年1月現在)





### (3) 地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画

#### ① 「岩見沢市地域公共交通網形成計画」の取組み

平成 28 年に公共交通のマスタープランとして策定した「岩見沢市地域公共交通網形成計画」では、市内の複数の日常生活拠点を接続点として、地域特性に適した交通モードを組み合わせ、地域と地域を結び、市内全域を広く面的にカバーする公共交通ネットワークの充実を図ることを基本的な考え方として、4つの基本方針と7つの施策を掲げ、これらの取組みの進捗を表す指標として7つの具体的な目標を定めています。

#### 基本方針Ⅰ コンパクトな都市を形成する公共交通網の再構築

##### 施策Ⅰ 「であえーる」を活用したまちなか交流拠点の創出の検討

| 指 標                  | 現況値                    | 目標値       | 実績値                    |
|----------------------|------------------------|-----------|------------------------|
| まちなか交流拠点創出プロジェクト参加者数 | 9.2 人/日<br>(平成 27 年)   | 15 人/日    | —                      |
| 中心市街地のバス利用者数         | 3,912 人/日<br>(平成 26 年) | 4,100 人/日 | 3,666 人/日<br>(平成 30 年) |

##### 施策Ⅱ 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

| 指 標         | 現況値                        | 目標値           | 実績値                                          |
|-------------|----------------------------|---------------|----------------------------------------------|
| 市内バス路線総乗車人数 | 1,151,570 人/年<br>(平成 27 年) | 1,200,000 人/年 | 841,708 人<br>(令和元年)<br>703,254 人<br>(令和 2 年) |

「まちなか交流拠点創出プロジェクト」は、「地域公共交通網形成計画」の策定に先立ち、平成 27 年 12 月から翌年 1 月にかけて、「であえーる」を会場として公開講座やコミュニティカフェ開設、バスロケーションシステムの実証実験等を行ったもので、1 日平均で 9.2 人の参加がありました。その後、同様のプロジェクト等は実施されていませんが、「であえーる」では、平成 28 年 3 月に「あそびの広場」、平成 29 年 4 月には「健康ひろば」がオープンするなど、新たな機能が整備され、令和元年度には、「あそびの広場」に延べ約 55,000 人、「健康ひろば」に延べ約 15,000 人が訪れています。

「中心市街地のバス利用者数」は、中心市街地内のバス停の乗車利用者数と降車利用者数の計で、平成 30 年調査では乗車が 1,837 人、降車が 1,829 人の計 3,666 人となっており、目標値とした 4,100 人を 434 人下回っています。

「市内バス路線総乗車人数」は、路線ごとに 1 回の乗車を一人としてカウントした人数の計で、目標値とした年間 120 万人に対して、令和元年度は約 84 万人、さらに令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症による外出の自粛や学校の休校等の影響もあり、約 70 万人まで減少しています。

## 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 3 交通空白地域における新たな公共交通の検討

### 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

| 指 標                        | 現況値                   | 目標値   | 実績値                      |
|----------------------------|-----------------------|-------|--------------------------|
| 乗合タクシー利用者数                 | 1.68 人/便<br>(平成 27 年) | 2 人/便 | 1.26 人/便<br>(令和 3 年 1 月) |
| 対象地区の人口に対する<br>1 か月あたり利用者数 | 12.1%/月<br>(平成 27 年)  | 15%/月 | 0.41%/月<br>(令和 3 年 1 月)  |

岩見沢市では、平成 27 年 11 月 24 日から平成 28 年 1 月 25 日までの約 2 か月間、市内大願町、峰延町、北村大願、北村中小屋の 4 地区を対象として、デマンド型乗合タクシーの実証運行を実施し、110 便で延べ 185 人の利用がありました。

「地域公共交通網形成計画」では、実証運行の結果等も踏まえて、デマンド型乗合タクシー導入の検討を位置付けており、平成 29 年策定の「地域公共交通再編実施計画」により、平成 30 年 4 月に岩見沢北地区での運行を開始し、翌年 7 月には岩見沢西地区と栗沢西地区にも運行区域を拡大しました。

「乗合タクシー利用者数」と「対象地区の人口に対する 1 か月あたり利用者数」は、ともに目標値に達していませんが、令和 3 年 2 月現在、運行区域の面積は 182.18 km<sup>2</sup>で市域全体の約 4 割、区域内人口で 5,840 人をカバーしており、交通空白地域における新たな公共交通機関として、今後とも取り組んでいく必要があると考えます。

## 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 5 既存路線バスにおけるバスサービス改善の必要性検討

| 指 標                 | 現況値                  | 目標値      | 実績値                  |
|---------------------|----------------------|----------|----------------------|
| 路線バス終発時刻変更便の利用者数    | 7.6 人/便<br>(平成 27 年) | 10.0 人/便 | 3.0 人/便<br>(平成 30 年) |
| 中心市街地間の移動におけるバス利用者数 | 103 人/日<br>(平成 26 年) | 150 人/日  | 23 人/日<br>(平成 30 年)  |

「路線バス終発時刻変更便の利用者数」については、平成 28 年 1 月から 2 月にかけて、当時の「栄町線」で、毎週金曜日に通常の終発便よりも約 1 時間遅い岩見沢ターミナル 22 時 35 分発の便を試験的に運行した際の利用実績をもとに目標値が設定されています。

平成 29 年のバス路線見直しでは、終発便として市内 4 つの循環路線に 21 時以降の終発便を設定しましたが、平成 30 年調査時の利用者数は、かえって団地循環線が 6 人、日の出・栄町循環線が 4 人、鉄北循環線と南町・春日循環線は各 1 人と低調であり、コロナ禍による公共交通全体の利用者減が深刻化した令和 2 年 10 月には、これら終発便についてもダイヤが見直されています。

「中心市街地間の移動におけるバス利用者数」は、岩見沢ターミナルを起終点として、往路では中心市街地内の降車数、復路では中心市街地内の乗車数をカウントしています。現在は、全てのバス路線が岩見沢ターミナルを起終点としていますが、平成 26 年調査時はターミナルを経由地とする路線が存在していたため、集計上、80 人程度の差異が生じていますが、それを差し引いても、目標値として示した増加の傾向にはありません。

#### 基本方針 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

施策 7 その他バス利用環境の向上に資する施策の検討

| 指 標           | 現況値                | 目標値  | 実績値             |
|---------------|--------------------|------|-----------------|
| バスサービスに対する満足度 | 28.8%<br>(平成 26 年) | 50%超 | 28.6%<br>(令和元年) |

岩見沢市では、平成 29 年 10 月の民間バス路線再編に合わせ、新しくなったバス路線を網羅したバスマップ、路線バスと JR を網羅した総合時刻表を作成して市内全戸に配布し、その後もダイヤ改正等の都度、市ホームページ上に掲載しています。

他にバス利用環境向上に資する取組みとして、岩見沢ターミナルへの導線も含めた駅前広場のロードヒーティングの維持・管理などにも取り組んできましたが、「バスサービスに対する満足度」は、目標値の 50%超に対して 28.6%に止まり、ほぼ横ばい傾向となっています。

## ② 「岩見沢市地域公共交通再編実施計画」の取組み

岩見沢市では、公共交通に関するマスタープランである「岩見沢市地域公共交通網形成計画」に掲げた施策等についてのアクションプランとして、平成 29 年 6 月に「岩見沢市地域公共交通再編実施計画」を策定しました。

この計画に基づき、平成 29 年 10 月には、利便性と効率性を両立させ、地域の公共交通網全体の持続性を高めることを目指して、岩見沢ターミナル発着の民間バス路線を、20 路線から、4 つの循環路線を含む 15 路線に再編するなど、大幅な見直しを実施し、また、平成 30 年 4 月には、それまで交通空白地域となっていた岩見沢北地区（峰延町、大願町、稔町、西川町）で、デマンド型乗合タクシーの運行を開始しました。

従来、路線バスなど、地域の公共交通の経路やダイヤ等は、利用状況や採算性などをもとに、個々の交通事業者が主体となって設定されてきましたが、「再編実施計画」に基づくバス路線の見直し等は、行政や関係機関などが参画した「地域公共交通活性化協議会」を通じての、初の見直しとなりました。

【岩見沢ターミナル発着のバス路線】



平成 29 年 10 月の民間バス路線の見直しから 1 年を経過した平成 30 年 10 月に、岩見沢ターミナル発着の全路線全便を対象に実施した「バス利用実態調査」では、平成 26 年 9 月の調査と比較して、全体の利用者数（乗降数計）や実車キロ数が減少したのに対して、「岩見沢ターミナル」や「4 条西 2 丁目（であえーる前）」の利用者数（乗降数計）や、1 便あたりの乗車人数が増加しているなど、輸送効率が改善している傾向が見られました。

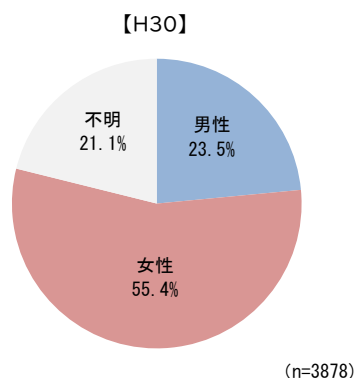
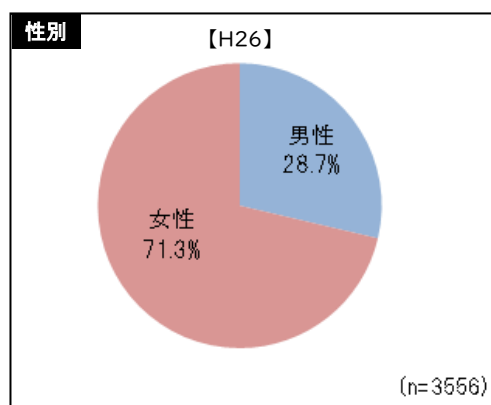
【バス利用実態調査主要項目の比較】

| 区 分                              | 再編前 (H26.9) | 再編後 (H30.10) | 増 減      |
|----------------------------------|-------------|--------------|----------|
| 路 線 数                            | 20 路線       | 15 路線        | ▲5 路線    |
| 総 便 数 (平 日)                      | 410 便       | 338 便        | ▲72 便    |
| 1 日あたり実車キロ                       | 11,422.2 km | 11,161.8 km  | ▲260.4km |
| 利用者数(乗降数計)/日                     | 11,050 人    | 9,746 人      | ▲1,304 人 |
| 利用者数(乗降数計)/日<br>(岩見沢ターミナル)       | 2,164 人     | 2,165 人      | +1 人     |
| 利用者数(乗降数計)/日<br>(4 西 2 (であえーる前)) | 470 人       | 608 人        | +138 人   |
| 1 便あたり乗車人数                       | 13.48 人     | 14.42 人      | +0.94 人  |

※ 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少等に伴い、令和 2 年 4 月以降、順次、ダイヤや便数が縮減され、令和 3 年 2 月時点で、総便数は 249 便(平日)となっています。

路線バス利用者の性別は、バス路線再編前の平成 26 年調査時で男性 28.7%、女性 71.3%と女性の方が多く、路線再編後の平成 30 年調査時も男性よりも女性の方が多くなっています。なお、平成 30 年調査時の不明 21.1%は、性別が未回答のものになります。

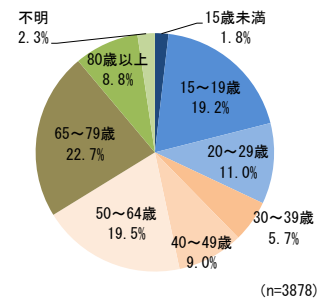
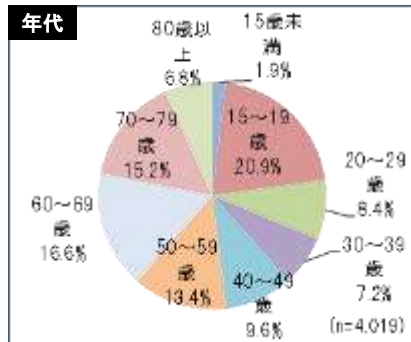
【バス利用実態調査 利用者の性別】





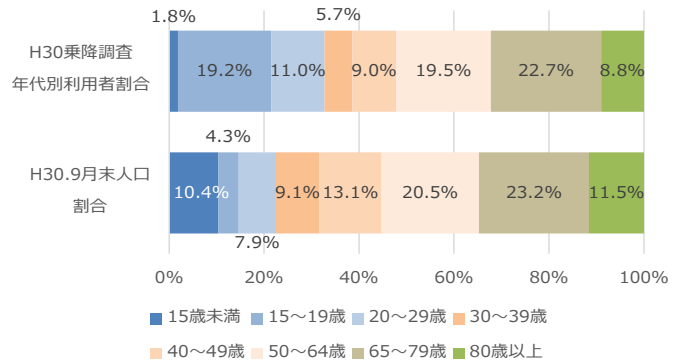
路線バス利用者の年代は、65歳以上の高齢者が約3割、19歳以下と50～64歳がそれぞれ約2割を占めており、20代から40代にかけての利用の割合が低く、平成26年調査時と同様の傾向が見られました。

【バス利用実態調査 利用者の年代】



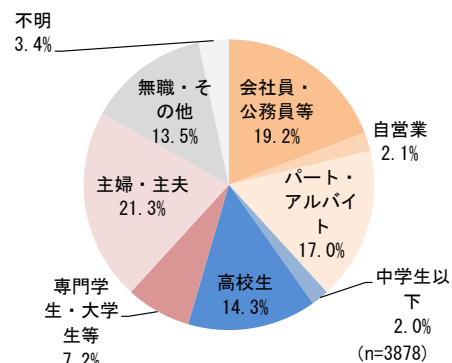
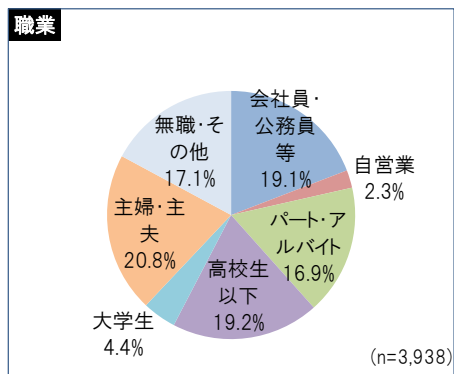
平成30年調査時の年代別の構成比を、直近の住民基本台帳人口の構成比と比較すると、人口の12.2%にあたる「15～19歳」と「20～29歳」の年代が、路線バス利用者の30.2%を占めています。

これに対して、人口の22.2%を占める「30～39歳」と「40～49歳」の、路線バス利用者に占める割合は14.7%となっています。



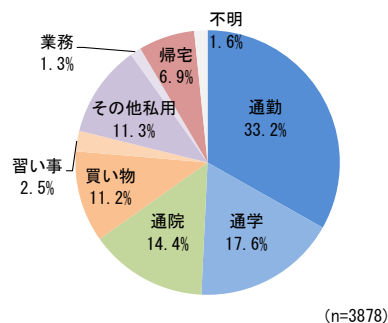
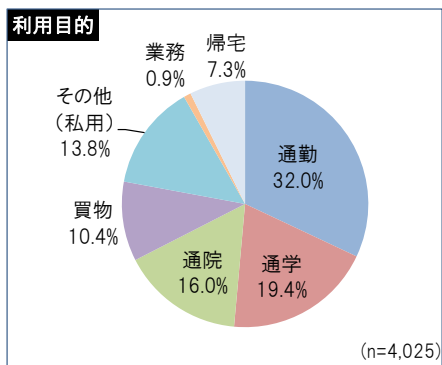
路線バス利用者の職業等は、平成26年調査時と比較して、大きな変化は見られませんが、「専門学生・大学生」の割合が約3ポイント上昇し、「高校生」及び「中学生以下」の割合が約3ポイント低下しています。

【バス利用実態調査 利用者の職業】



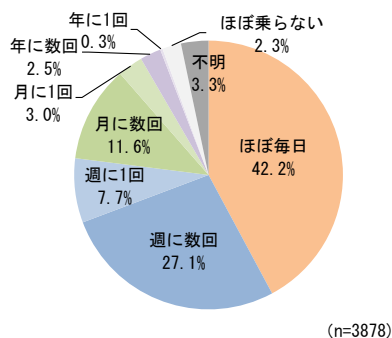
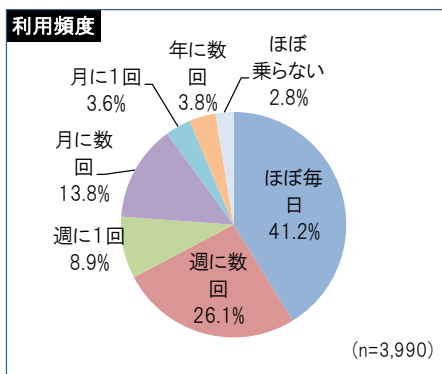
路線バスの利用目的は、平成 26 年調査、平成 30 年調査とも、通勤や通学、通院や買い物など、日常生活利用が大半を占めています。

【バス利用実態調査 利用者の利用目的】



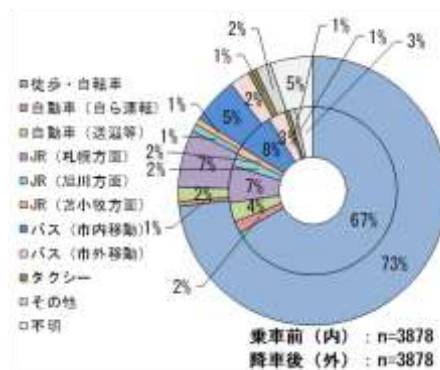
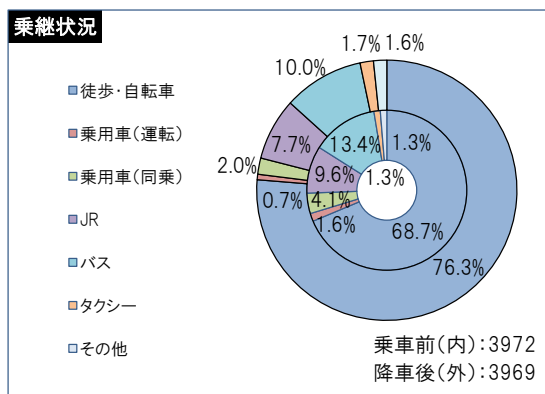
利用頻度は、通勤や通学、通院や買い物などの日常生活利用が多いことを反映し、「ほぼ毎日」と「週に数回」で約 7 割を占め、比較的、利用頻度の高い利用者の割合が高くなっています。

【バス利用実態調査 利用者の利用頻度】



乗継状況では、乗車前、乗車後とも、徒歩や自転車を使用する人の割合が高く、交通モード間の乗継状況では、路線バスから路線バスへと乗継利用している人の割合が低下しています。

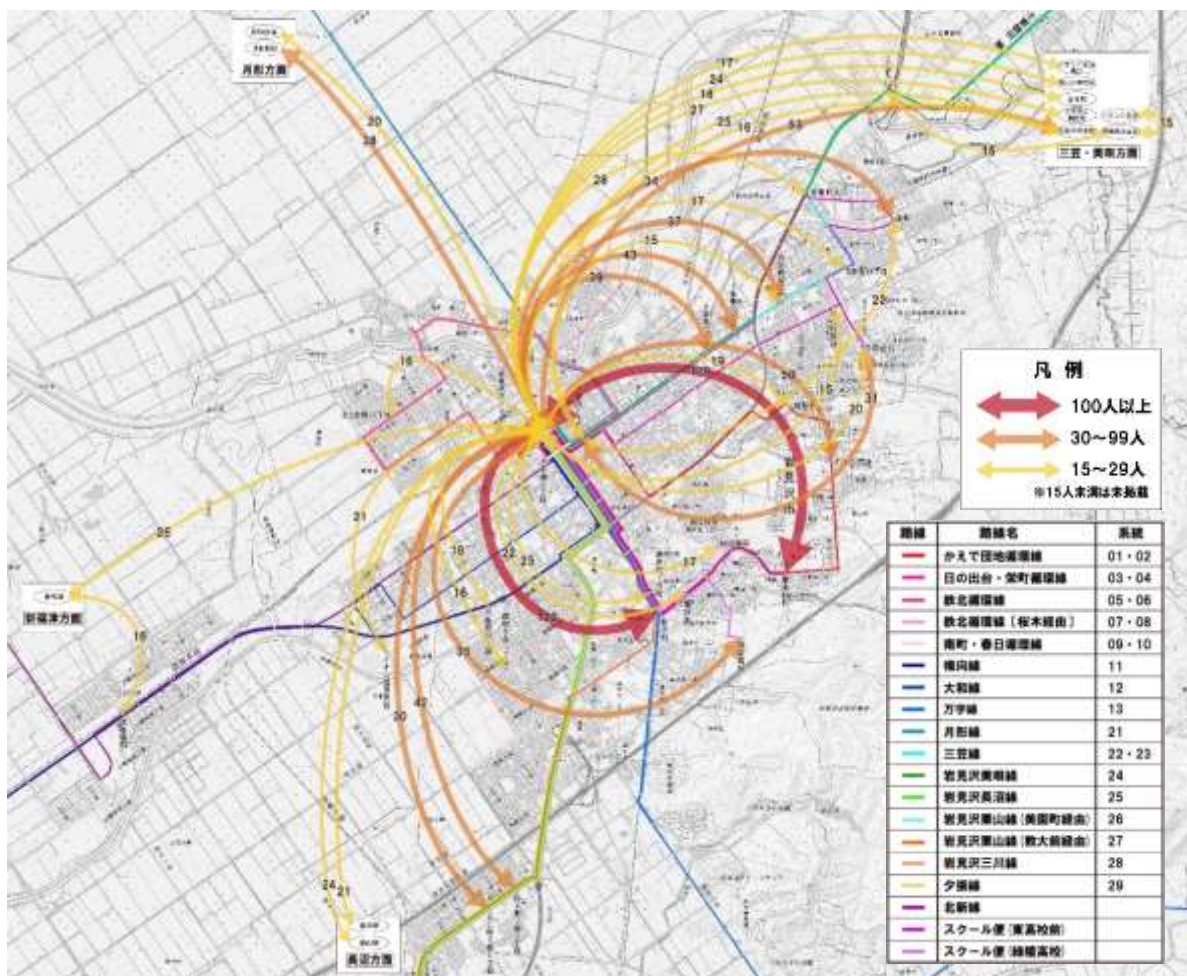
【バス利用実態調査 利用者の乗継状況】



平成 30 年調査の OD 分析では、「岩見沢ターミナル」を主な起終点とした移動が多く、また、路線見直しの際に「まちなか」の新たな乗降拠点として位置づけた「4 条西 2 丁目(であえーる前)」を起終点とする移動も見られます。

利用区間としては「岩見沢ターミナル」と、「教大前」や「東高校前」との間で、100 人以上の移動が見られます。

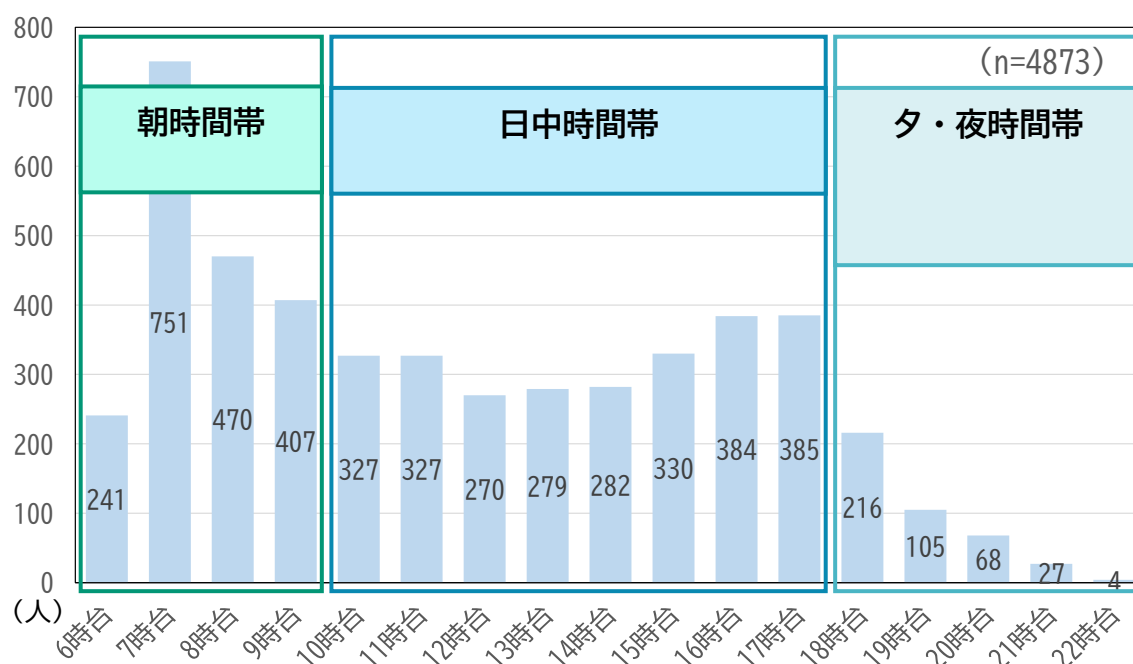
【バス利用実態調査 OD 分析(平成 30 年 10 月)】



1 日の乗降者数を停留所別に見ると、岩見沢ターミナルのほか、市内中心部の 4 条西 2 丁目(であえーる)や 4 条西 5 丁目などで利用が多くなっており、また、比較的規模の大きな医療機関や学校、地域の日常生活拠点周辺の停留所でも一定数の利用がありました。一方で、全停留所 383 か所の約 4 分の 1 にあたる 92 か所の停留所では、1 日を通じて利用がありませんでした。

また、利用者を時間帯別に見ると、朝7時台に大きなピークがあり、その後、日中にかけて利用者数は一旦減少しますが、午後から夕方にかけて徐々に利用が増え、16時台から17時台にかけて2つめの小さなピークを迎え、その後は夜にかけて減少しており、通勤や通学時間帯との相関関係が見られます。

【時間帯別路線バス利用者数(平成30年10月)】



【時間帯別年代別利用者割合】





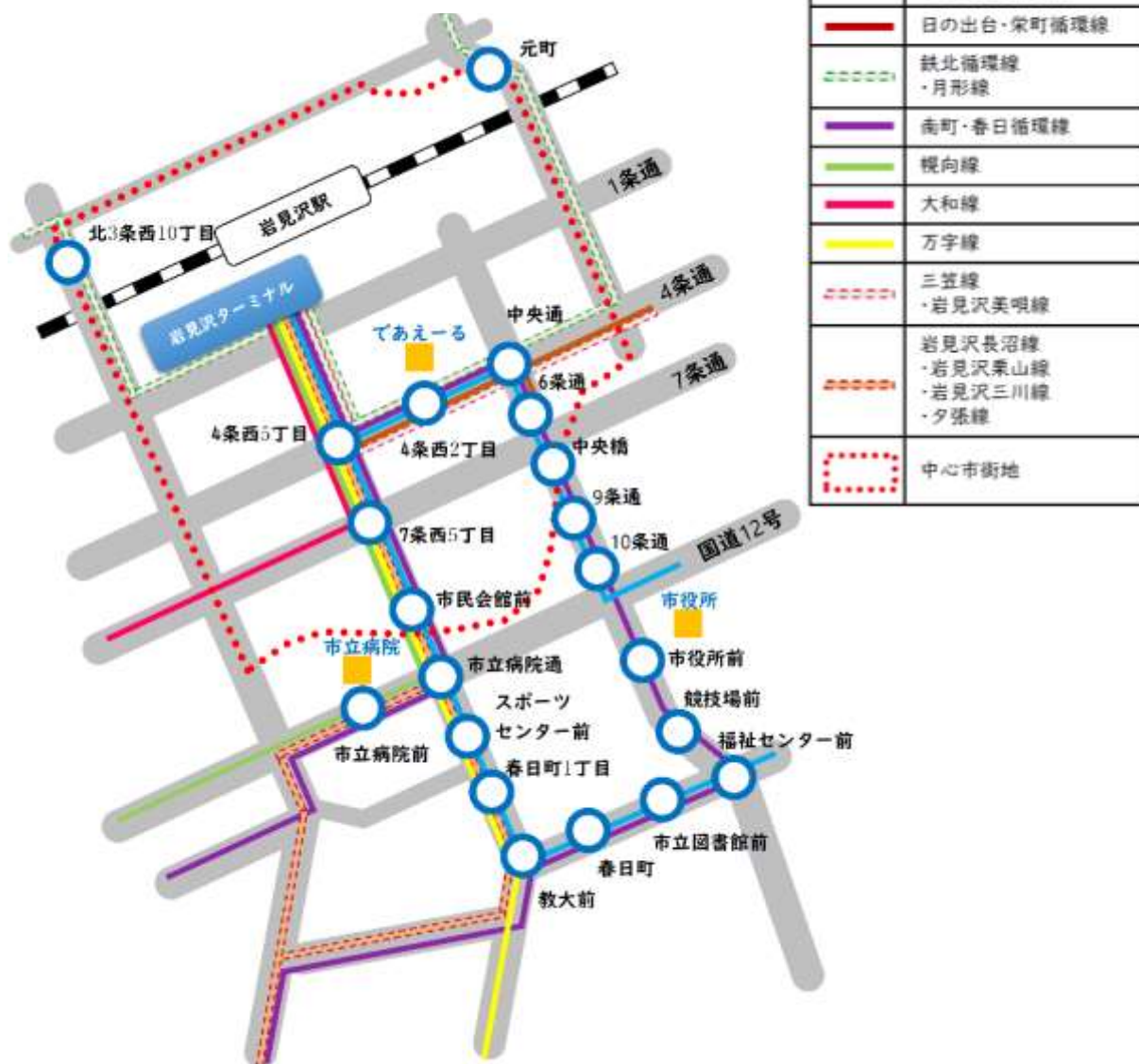
### 【市街地付近の利用状況】

岩見沢ターミナルを発着するバス路線は、中心市街地内のバス停を經由し、路線ごとにそれぞれの目的地へと向かって運行しています。そのため、中心市街地内やその周辺では、目的地が異なる路線であっても経路が重複している区間があり、バス停も共通のバス停が使用されています。

こうしたことから、中心市街地や周辺地域内で完結する移動については、路線ごとの最終目的地よりもバスの運行時刻に利用が左右されるため、市街地内の移動ニーズの把握には、停留所ごとの乗降傾向を併せて分析する必要があります。

下図は、中心市街地内と周辺の主要公共施設付近を運行する路線バスの経路とバス停を表しており、駅前通や4条通などを多くのバス路線が運行していることがわかります。

### 【主要停留所所在地】





これらの区域内のバス停の乗降者数を見ると、岩見沢ターミナルを出発して各方面に向かう便（往路）では、乗車が1,835人であるのに対して降車は161人で、中心市街地内に限れば乗車1,731人に対して降車は9人となっています。

また、郊外から岩見沢ターミナルに向かう便（復路）では、乗車が186人であるのに対して降車は1,948人、中心市街地内に限れば乗車7人に対して降車は1,755人となっています。

岩見沢ターミナルを出発して各方面に向かう往路の便では、市街地から多くの乗車がありますが、降車する人は少なく、逆に各方面から岩見沢ターミナルに向かう復路の便は、市街地で多くの降車がありますが、乗車する人は少数です。

#### 【停留所別乗降者数】

##### 往路（岩見沢ターミナル発）

| 停留所名     | 乗車     | 降車 | 計      | 停留所名      | 乗車     | 降車   | 計      |
|----------|--------|----|--------|-----------|--------|------|--------|
| 岩見沢ターミナル | 1,216人 | -  | 1,216人 | 市立病院前     | 47人    | 4人   | 51人    |
| 4条西5丁目   | 186人   | 0人 | 186人   | スポーツセンター前 | 6人     | 0人   | 6人     |
| 4条西2丁目   | 316人   | 1人 | 317人   | 市役所前      | 3人     | 8人   | 11人    |
| 中央通      | 28人    | 4人 | 32人    | 春日町1丁目    | 2人     | 15人  | 17人    |
| 7条西5丁目   | 19人    | 1人 | 20人    | 競技場前      | 6人     | 11人  | 17人    |
| 6条通      | 5人     | 0人 | 5人     | 教大前       | 13人    | 76人  | 89人    |
| 中央橋      | 1人     | 0人 | 1人     | 春日町       | 8人     | 16人  | 24人    |
| 市民会館前    | 27人    | 2人 | 29人    | 市立図書館前    | 7人     | 5人   | 12人    |
| 9条通      | -      | -  | -      | 福祉センター前   | 3人     | 10人  | 13人    |
| 市立病院通    | 7人     | 2人 | 9人     | 北3条西10丁目  | 0人     | 0人   | 0人     |
| 10条通     | 2人     | 5人 | 7人     | 元町        | 1人     | 1人   | 2人     |
|          |        |    |        | 合計        | 1,903人 | 161人 | 2,064人 |

##### 復路（岩見沢ターミナル着）

| 停留所名     | 乗車 | 降車   | 計    | 停留所名      | 乗車   | 降車     | 計      |
|----------|----|------|------|-----------|------|--------|--------|
| 岩見沢ターミナル | -  | 949人 | 949人 | 市立病院前     | 9人   | 84人    | 93人    |
| 4条西5丁目   | 0人 | 418人 | 418人 | スポーツセンター前 | 4人   | 6人     | 10人    |
| 4条西2丁目   | 1人 | 290人 | 291人 | 市役所前      | 9人   | 2人     | 11人    |
| 中央通      | 0人 | 90人  | 90人  | 春日町1丁目    | 17人  | 1人     | 18人    |
| 7条西5丁目   | 0人 | 28人  | 28人  | 競技場前      | 15人  | 7人     | 22人    |
| 6条通      | 1人 | 9人   | 10人  | 教大前       | 78人  | 21人    | 99人    |
| 中央橋      | 0人 | 0人   | 0人   | 春日町       | 24人  | 9人     | 33人    |
| 市民会館前    | 6人 | 29人  | 35人  | 市立図書館前    | 10人  | 6人     | 16人    |
| 9条通      | 1人 | 1人   | 2人   | 福祉センター前   | 14人  | 6人     | 20人    |
| 市立病院通    | 2人 | 17人  | 19人  | 北3条西10丁目  | 0人   | 0人     | 0人     |
| 10条通     | 2人 | 13人  | 15人  | 元町        | 0人   | 2人     | 2人     |
|          |    |      |      | 合計        | 193人 | 1,988人 | 2,181人 |

岩見沢では、平成 30 年 4 月に中心市街地北側の峰延町、大願町、稔町、西川町を対象にデマンド型乗合タクシーの運行を開始し、翌年以降も運行区域を拡大しながら、主に農業地域にある居宅と、公的機関や商業施設、最寄り駅や路線バスとの接続点等を結んでいます。

市内では比較的新しい公共交通機関であり、また、路線バスなどが運行していない人口密度の低い地域を対象としていることから利用は多くありませんが、令和 2 年度の運行状況からは、夏季よりも冬季に利用が増加する傾向が読み取れ、利用者は、積雪や路面状況の変化などにより、家族による送迎も含めた自家用車等と、デマンド型乗合タクシーが使い分けられているものと推察されます。

【デマンド型乗合タクシーの概要(令和 3 年 4 月現在)】

| 運行区域                                 | 対象地区                                                 | 乗降場所(運賃)                                                                           |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 岩見沢北地区<br>(平成 30 年 4 月～)             | 稔町、大願町、峰延町、西川町                                       | A コープ鉄北店(500 円)<br>JR 岩見沢駅、であえーる(800 円)<br>市役所、市立病院(1,000 円)                       |
| 岩見沢西地区①<br>(令和元年 7 月～)               | JR 函館線より北側の上幌向町、御茶の水町、中幌向町、幌向町                       | JR 上幌向駅(500 円)<br>JR 岩見沢駅、であえーる(800 円)<br>市役所、市立病院(1,000 円)                        |
| 岩見沢西地区②<br>(令和元年 7 月～)               | JR 函館線より南側の上幌向町、双葉町、金子町、下志文町                         | 駒園 8 丁目(500 円)<br>JR 岩見沢駅、であえーる(800 円)<br>市役所、市立病院(1,000 円)                        |
| 栗沢西地区<br>(令和元年 7 月(一部、令和 2 年 12 月)～) | 栗沢町砺波、栗部、耕成、北斗、越前、自協、必成、小西、岐阜、最上、加茂川、栗丘、由良、茂世丑、上幌、宮村 | JR 栗沢駅、市立栗沢病院、A コープ栗沢店、駒園 8 丁目(500 円)<br>JR 岩見沢駅、であえーる(800 円)<br>市役所、市立病院(1,000 円) |

【デマンド型乗合タクシー運行実績】

| 令和 2 年度 | 運行便数 |      |       | 利用者数  |      |       | 1 便あたり利用者数 |
|---------|------|------|-------|-------|------|-------|------------|
|         | 往路   | 復路   | 計     | 往路    | 復路   | 計     |            |
| 4 月     | 3 便  | 3 便  | 6 便   | 3 人   | 3 人  | 6 人   | 1.00 人     |
| 5 月     | 4 便  | 5 便  | 9 便   | 5 人   | 5 人  | 10 人  | 1.11 人     |
| 6 月     | 6 便  | 6 便  | 12 便  | 6 人   | 6 人  | 12 人  | 1.00 人     |
| 7 月     | 3 便  | 3 便  | 6 便   | 3 人   | 3 人  | 6 人   | 1.00 人     |
| 8 月     | 6 便  | 4 便  | 10 便  | 6 人   | 4 人  | 10 人  | 1.00 人     |
| 9 月     | 8 便  | 7 便  | 15 便  | 8 人   | 7 人  | 15 人  | 1.00 人     |
| 10 月    | 12 便 | 8 便  | 20 便  | 13 人  | 9 人  | 22 人  | 1.10 人     |
| 11 月    | 11 便 | 11 便 | 22 便  | 13 人  | 13 人 | 26 人  | 1.18 人     |
| 12 月    | 6 便  | 5 便  | 11 便  | 6 人   | 5 人  | 11 人  | 1.00 人     |
| 1 月     | 10 便 | 9 便  | 19 便  | 14 人  | 10 人 | 24 人  | 1.26 人     |
| 2 月     | 11 便 | 12 便 | 23 便  | 11 人  | 12 人 | 23 人  | 1.00 人     |
| 3 月     | 11 便 | 10 便 | 21 便  | 12 人  | 10 人 | 22 人  | 1.05 人     |
| 計       | 91 便 | 83 便 | 174 便 | 100 人 | 87 人 | 187 人 | 1.07 人     |

#### (4) 北海道の鉄道網の現状

平成 28 年 11 月、北海道旅客鉄道株式会社（以下「JR 北海道」という。）は、自社単独では維持することが困難な線区として室蘭線（沼ノ端～岩見沢）を含む 10 路線 13 線区を公表しました。

広大で人口密度が低く、積雪寒冷地で都市と都市との距離が離れている北海道では、他都府県と比較して、人の移動や貨物の輸送にコストや時間を要することに加え、道路網の発達や他の交通手段との競合、低金利による経営安定基金の運用益の減等により、JR 北海道の経営は非常に厳しい局面を迎えています。

平成 30 年 7 月には、国土交通省から JR 北海道に対し、経営改善に向けた「監督命令」が発出され、新幹線の札幌延伸の効果が現れる 2031 年度の経営自立を目標として、以下の事項をはじめとした収益確保とコスト削減策等を着実に進めるとともに、徹底した経営努力が求められています。

##### 【国土交通省から JR 北海道に向けた監督命令の内容】

- 札幌市圏内における非鉄道部門も含めた収益の最大化
- 新千歳空港アクセスの競争力の一層の強化
- インバウンド観光客を取り込む観光列車の充実
- 北海道新幹線の札幌延伸に向けた対応
- J R 貨物との連携による貨物列車走行線区における旅客列車の利便性の一層の向上及びコスト削減
- 経営安定基金の運用方針の不断の見直しを通じた運用益確保
- J R 北海道グループ全体を挙げてのコスト削減や意識改革
- 地域の関係者との十分な協議を前提に、事業範囲の見直しや業務運営の一層の効率化

##### 【JR 北海道単独では維持することが困難とされる線区】

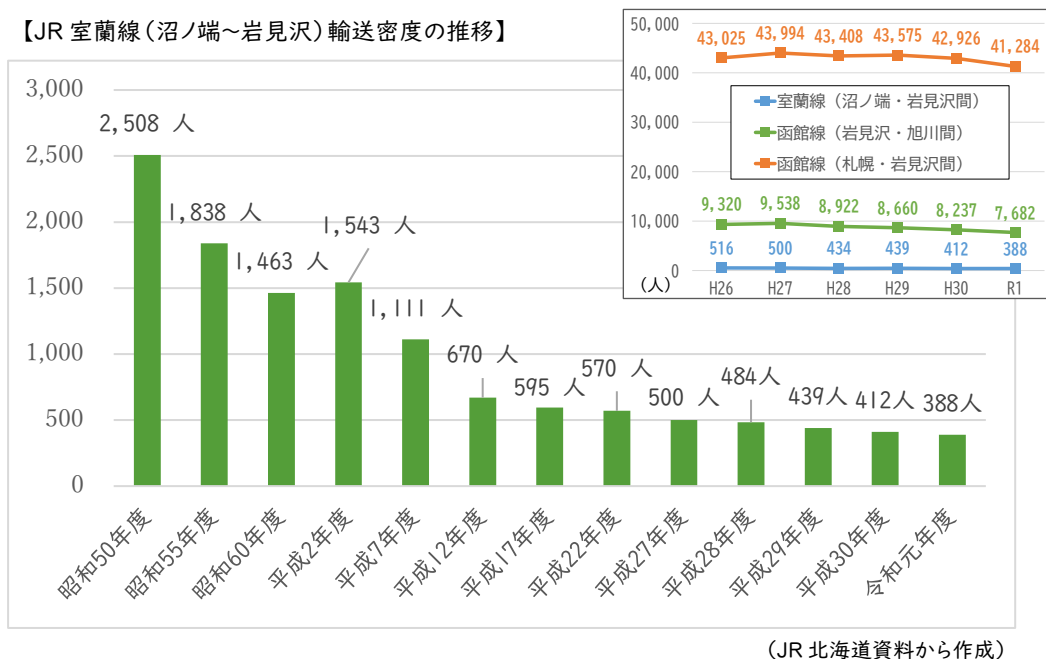


（JR 北海道資料から作成）

JR 北海道では、国の監督命令に基づき、単独維持困難線区のうち「利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区」と位置付けられる 8 線区について、それぞれ「事業計画（アクションプラン）」を定めて利用促進や経費削減に取り組むこととしており、室蘭線（沼ノ端～岩見沢）は「地域に根ざした鉄道を目指す」を基本方針として、平成 29 年度の収支（▲1,233 百万円）と輸送密度（439 人）の維持を目標に取り組んでいます。

室蘭線は、幌内や万字など、空知で産出した石炭を室蘭港へと運ぶ輸送ルートとして明治 25 年に開業し、かつては長大な石炭列車が行き交い、北海道の産業と経済に大きな役割を果たしてきましたが、国のエネルギー政策転換後、石炭列車は姿を消し、沿線の人口減などに伴って利用者也減少傾向で推移しています。

現在は、通学利用を中心とした沿線住民の生活路線となっており、10 歳代と 20 歳代の利用が全体の 8 割を占めておりますが、少子化などの影響を受けて令和元年度の輸送密度は 400 人を下回っています。



岩見沢市では、沿線の苫小牧市、安平町、由仁町、栗山町とともに平成 30 年 11 月に「JR 室蘭線活性化連絡協議会」を設立し、JR 北海道のアクションプランとも整合を図りながら、沿線住民の生活基盤であり、道北・道東と本州方面を結ぶ貨物輸送ルートとしても一定の役割を担う室蘭線（沼ノ端～岩見沢）の維持・存続に向け、国や北海道、関係団体などと連携して利用促進等に取り組んでいます。



## (5) 公共交通維持のための市費負担額

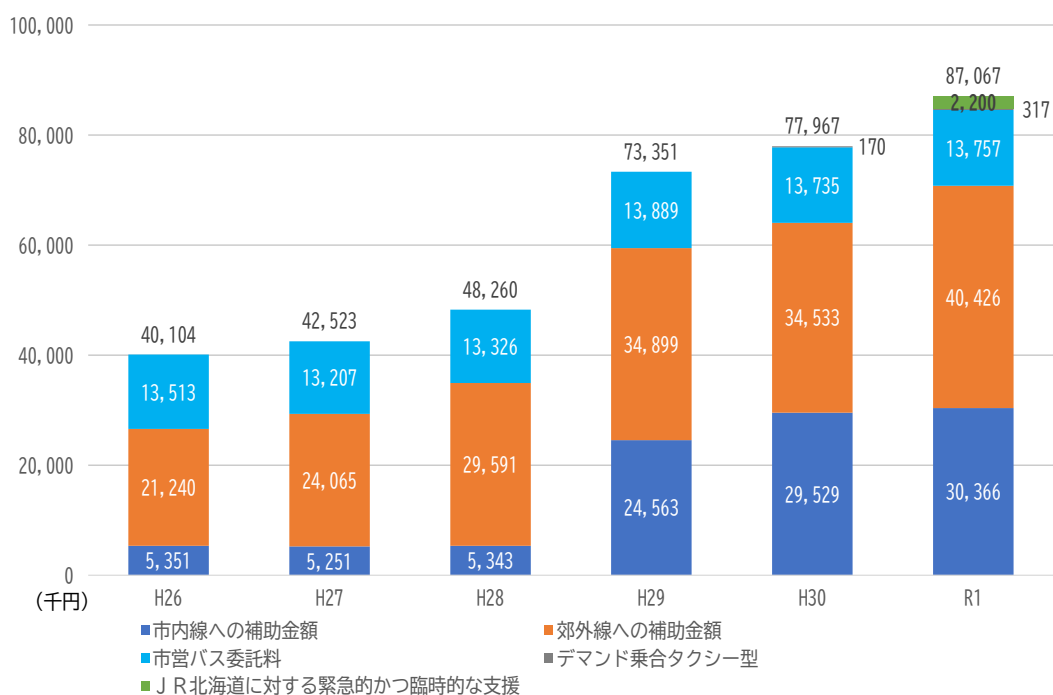
地域公共交通の維持に係る岩見沢市の負担額（補助金など）は、利用者の減少や、輸送コストの増高等により、年々増加しています。

人口減少や少子高齢化などにより、今後も利用者の減少傾向が続くと見込まれる中、仮に路線数や便数を含めた現行の公共交通体系を維持するとすれば、さらなる公費負担の増大は避けられない状況にあります。

さらに、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症が全国的に拡大し、インバウンドの減少や外出の自粛などにより、これまで一定の利用と収益が見込まれた都市部や観光部門なども含め、公共交通全体の利用者が急激かつ大幅に減少しており、事業者の経営そのものを圧迫する状況となっています。

新型コロナウイルス感染症は、人と人との接触機会の低減など、生活様式そのものにも変化をもたらしており、公共交通の利用が以前の水準に回復するには長い期間を要することが見込まれます。

【公共交通維持のための市費負担額の推移】





## (6) 北海道交通の中の岩見沢市



岩見沢市は、北海道の人口の6割以上が集中する道央圏に位置し、行政や経済の中心である札幌市や、北海道の空の玄関口である新千歳空港や丘珠空港、国際拠点港湾の室蘭港や苫小牧港、重要港湾の小樽港や石狩湾新港などからも比較的近く、これらの地域と鉄道や幹線道路で結ばれており、また、道北・道東への経路上にあたる交通の要衝となっています。

岩見沢市を經由する交通網は、札幌や新千歳空港などから道内各地へ向かう観光客を含め、道央圏と道北・道東方面との往来に日常的に利用されており、馬鈴薯や玉ねぎなどの農産物や生活物資などの重要な輸送ルートにもあたります。

## (7) 公共交通をめぐる新たな課題

### ① 人口構造の変化

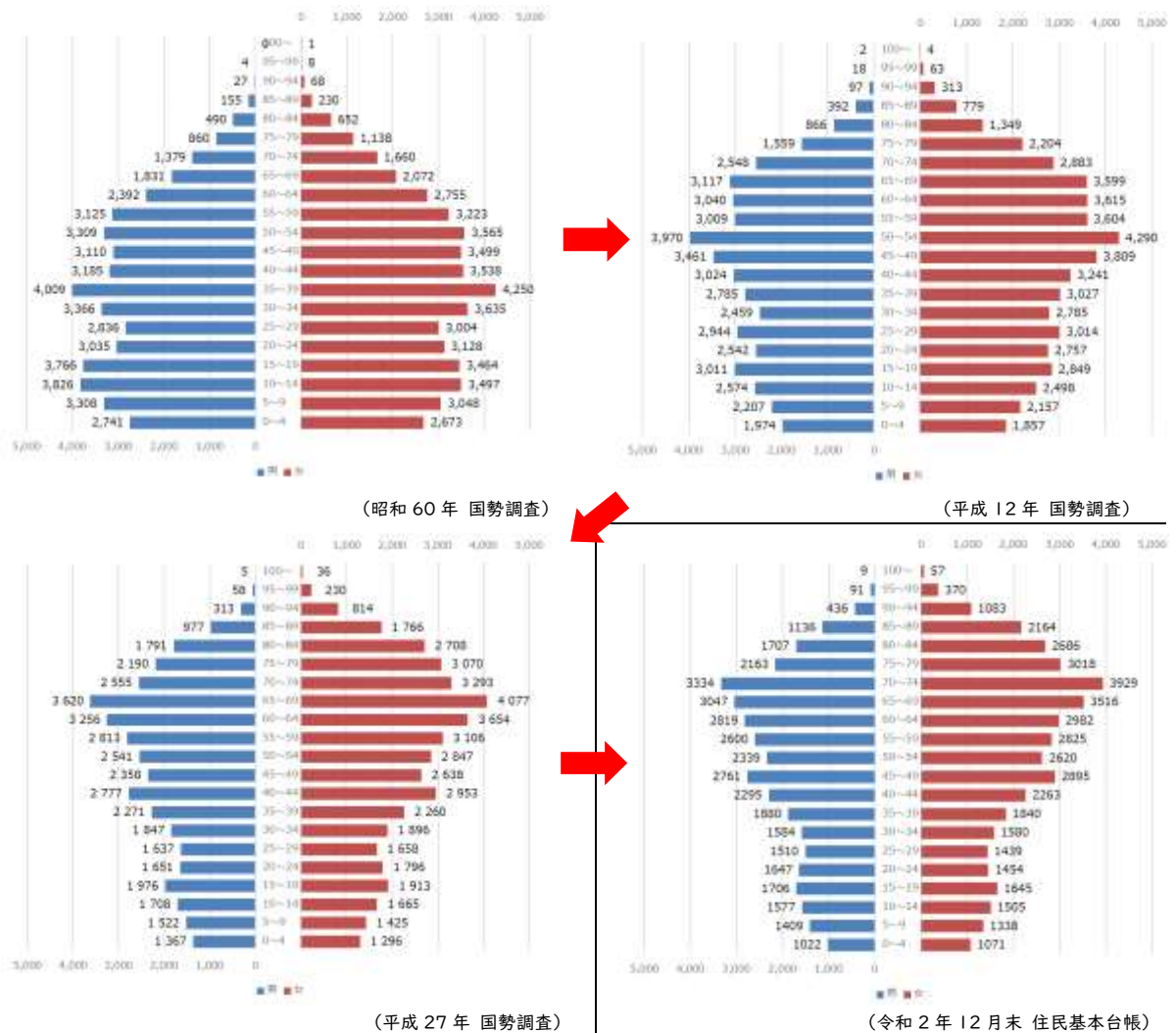
岩見沢市では、人口の減少とともに、少子高齢化が進行しており、社会動態も含めた人口構造の変化は、公共交通の利用ニーズにも変化をもたらしています。

岩見沢市の出生数は、昭和58年の1,181人から減少傾向に転じ、令和2年には372人にまで減少しています。出生数の減少は、数年後に通学利用の減少に直結することとなります。

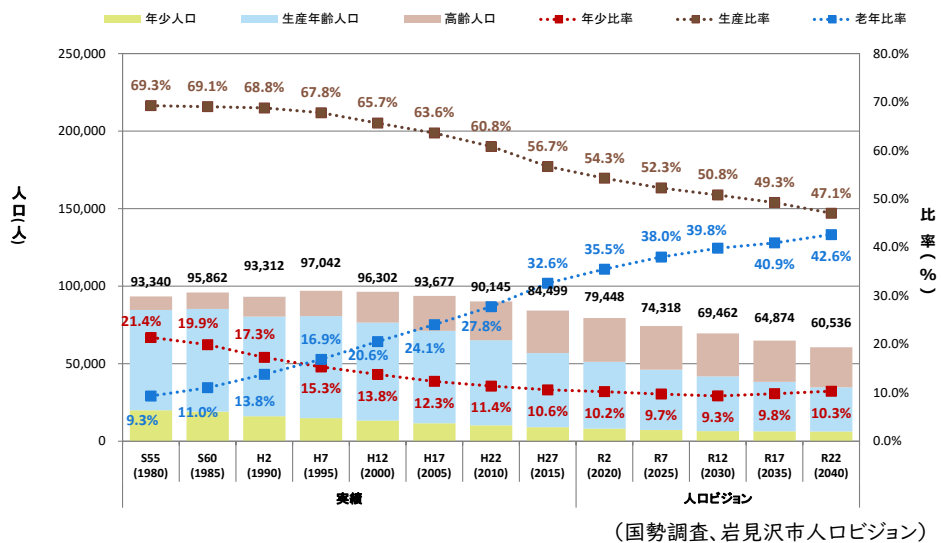
令和2年12月末現在、15歳未満の年少人口は7,922人で、総人口79,352人の9.98%となっています。これに対して、65歳以上の高齢人口は、総人口の36.23%にあたる28,746人となっています。

「岩見沢市人口ビジョン」では、今後も総人口が減少傾向で推移する中で、高齢人口は、ほぼ横ばい若しくは微減で推移し、第2次ベビーブーム世代が65歳に達する2040年には、15～64歳の生産年齢人口と、ほぼ同水準となると見込まれています。

## 【岩見沢市の人口ピラミッド】



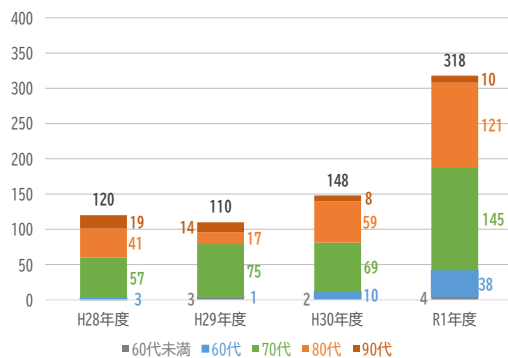
## 【岩見沢市の将来人口推計(年齢3区分)】



通勤・通学による利用は、毎日ほぼ一定の時間帯に、一定の目的地に向かって利用が集中することから、比較的、効率よく人を輸送することができますが、通院や買い物などによる利用は、利用頻度や時間帯、目的地も通勤・通学に比べて分散しています。

今後の岩見沢市の公共交通においては、少子化等により、現在の主要な利用者層の一つとなっている通学利用の減少が見込まれる中で、多様化する高齢者等の移動ニーズを、どのように支えていくかが課題となっています。

【岩見沢市の免許返納者数】



(北海道警察)

【南空知学区(高等学校)定員数の推移】



(北海道教育委員会)

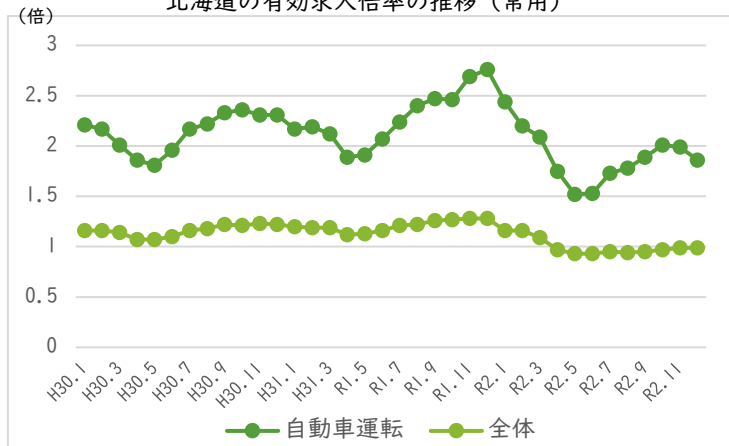
## ② 担い手の確保

若年層の人口減少は、公共交通の担い手確保にも影響しています。交通事業者においては、旅客運送と貨物輸送の別に関わらず、乗務員をはじめとする担い手の確保が年々難しくなっています。

既に道内でも、乗務員等の不足からバス路線が縮小されるなどの事例が生じており、利用の少ない地方のバス路線等においては、維持・存続にも関わる深刻な影響を及ぼしかねません。

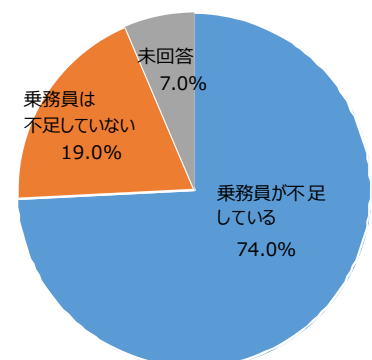
また、地域においては、これまで高齢者をはじめとする交通弱者の通院や買い物などの移動の一端を支えてきた家族や近隣住民同士の送迎などの担い手も減少しており、「暮らしの足」確保の重要性がますます高まっています。

北海道の有効求人倍率の推移(常用)



(北海道労働局資料を基に作成)

乗合バス事業者(62社)の乗務員不足の状況



(北海道運輸局調査(H27.7)を基に作成)

### ③ 新たな利用者の獲得

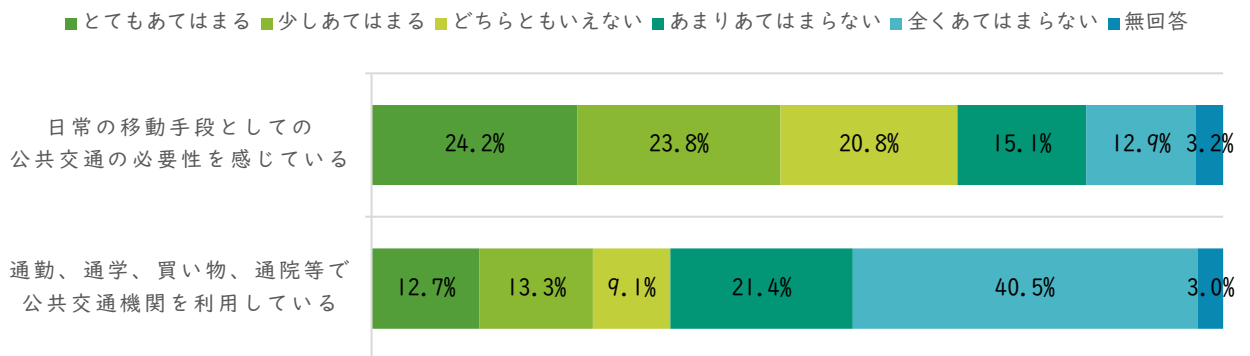
岩見沢市の公共交通の利用者は、長期間にわたって減少傾向で推移してきました。

利用者減少の主な要因としては、自家用車の普及などによるところが大きいとされ、市内の自家用車保有台数も、いわゆる「高止まり」状態で横ばいに推移しており、自家用車への依存傾向と人口減少や少子化が相乗的に作用しているものと考えられます。

地域の公共交通の維持には、まず、一定の利用があることが前提となります。平成30年に実施した市民意識調査では、回答いただいた人の半数近くが公共交通の必要性を感じているとしたのに対して、公共交通を利用しているとした人は約1/4となっています。

将来に向けて、公共交通の持続性を確保していくためには、地域外からの新たな利用者の獲得に積極的に取り組むとともに、地域内においても私たち一人ひとりが自ら利用を心がける必要があります。

【市民意識調査（H30.11）公共交通関連項目（抜粋）】



n=1,330

【自動車保有台数の推移】



（北海道運輸局、北海道自動車統計）

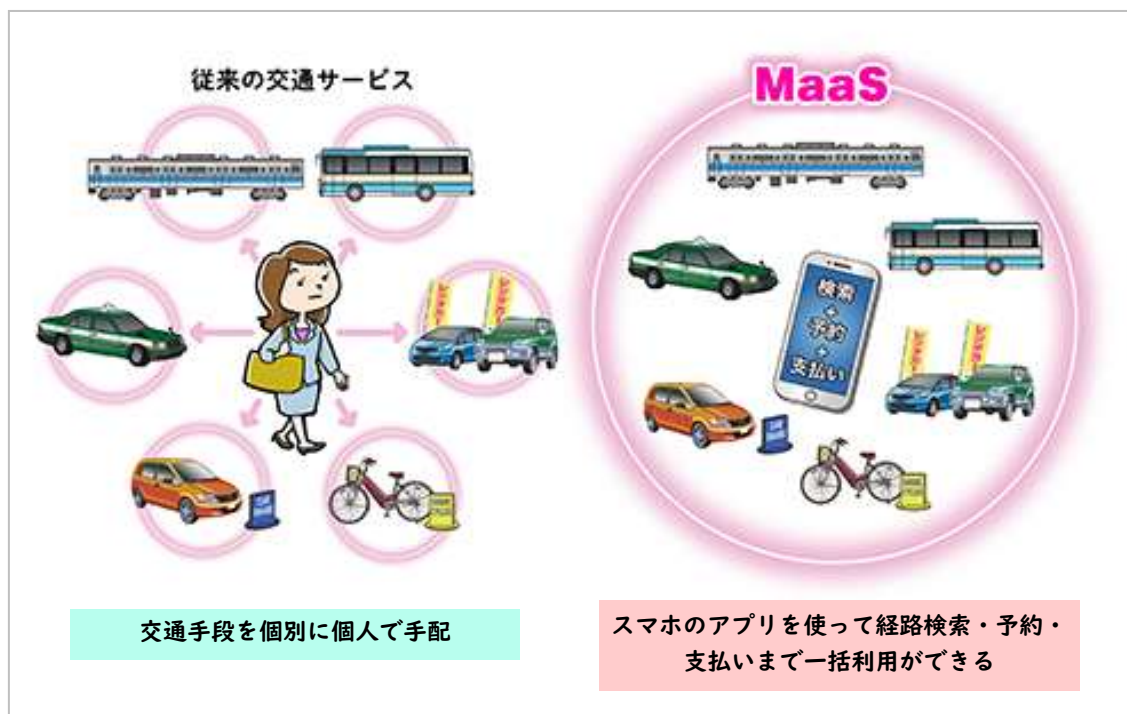


#### ④ 新たな技術と利用ニーズへの対応

ICTの発達により、公共交通の分野でも自動運転やMaaSなど、次々に新たな技術の開発研究が進められ、一部は実用化されています。これらの技術は、輸送コスト削減や乗務員不足、交通機関同士の接続の円滑化や細分化する移動ニーズへの対応など、いずれも現在の公共交通が抱える諸課題への対応を想定しており、今後の岩見沢市の公共交通にとっても有用なものとして期待されます。

地域への導入にあたっては、人口分布や道路等の状況、移動ニーズの変化への対応や、わかりやすい利用方法など、解決しなければならない課題も多くあり、また、一定の導入コストも必要なことから、今後も引き続き、交通事業者や関係機関等と連携し、研究を続けていく必要があります。

【MaaSの展開イメージ】



(政府広報を基に作成)





## (2) これからの公共交通に求められる役割

人口減少と、都市機能や生活関連サービスの集約化が進行する状況下において、これからの岩見沢市の公共交通には、大きく2つの役割が求められています。

一つは、「多くの人々が行き交う、まちの賑わいを支える役割」、もう一つは、「地域での安心な暮らしを支える役割」です。

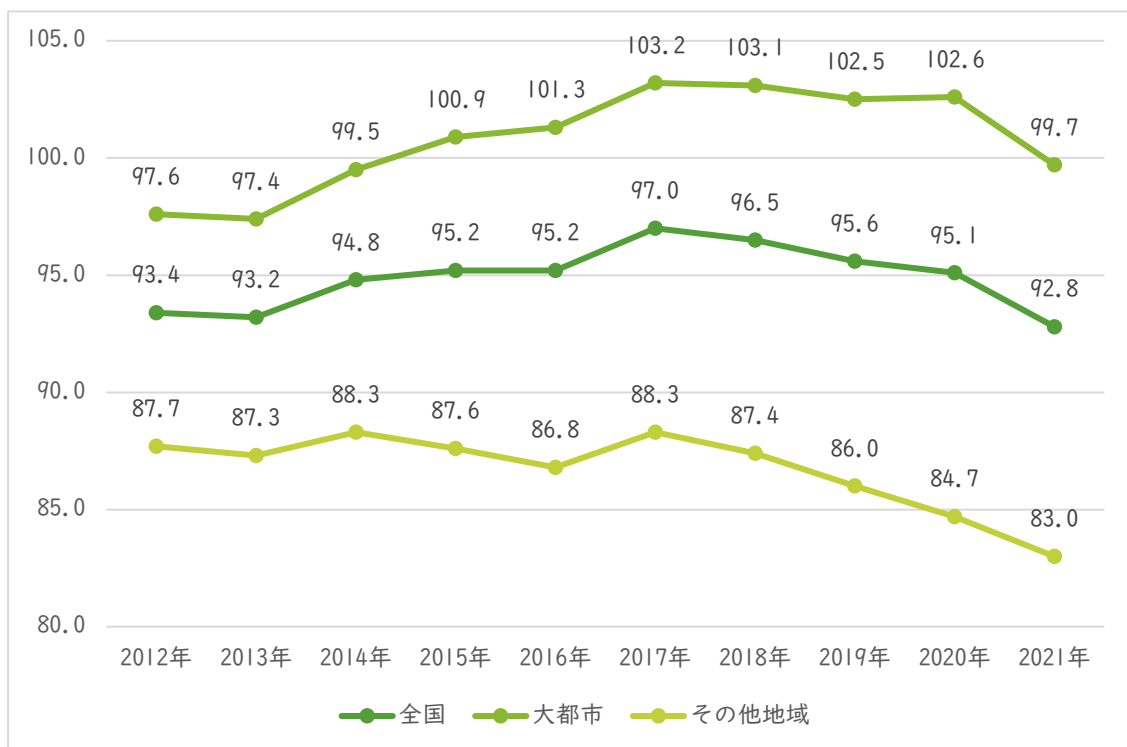
人口が集中する都市部等では、活発な経済活動を支えるため、できるだけ短時間で、より多くの人を運ぶ「量的ニーズ」への対応が求められますが、これに対し、過疎化や高齢化が進む地域では、地域内に医療機関や学校、商店なども少なく、地域外への通院や通学、買い物など、日常生活のために不可欠な移動の「質的ニーズ」への対応が課題となります。

かつては、利用者が少ない郊外部の「質的ニーズ」を、市街地周辺の「量的ニーズ」がカバーし、全体として収支のバランスを確保することで、路線バスなどの公共交通網が維持されてきましたが、現在は、大都市圏への人口集中が進む一方で、地方では人口減少や高齢化が顕著となっており、公共交通の収支が悪化しています。

こうした地域では、利用者が少数であっても、地域の安全な暮らしを支えるための足として、公共交通は重要な役割を担っており、地域特性や利用状況に応じた効率化等を図るとともに、国や自治体などの支援策等も併せて、「暮らしの足」を将来に向けて維持・確保する必要があります。

また、中心市街地などにおいても、異なる交通モード同士や路線間の接続の利便性を高めるなど、さらなる利用促進を図ることにより、公共交通の利用目的となる生活関連サービスや地域資源などに磨きをかけるとともに、まちの賑わいを支える役割が求められています。

【乗合バス事業の経常収支率の推移(国等の補助前)】



国土交通省調査(保有車両数30以上の235事業者)より編集

### (3) 各交通モードの役割と方向性

現在の岩見沢市の公共交通網は、鉄道、路線バス、ハイヤー・タクシーの、3つの交通モードを主体に形成されています。

各交通モードの役割としては、札幌市や新千歳空港をはじめとした道内主要都市との間を結ぶJRや高速バス、近郊の市町村との間を結ぶ広域路線バスを幹線として、岩見沢駅や岩見沢ターミナルで接続する市内路線バスが、通勤、通学、通院、買い物などの市内移動を担い、さらにJRや路線バスでカバーできない地域や時間帯をハイヤー・タクシーなどが補う形となっています。

これらの各交通モードは、これからも岩見沢市の公共交通を支えるうえで欠くことのできないものであり、国の補助制度等も有効に活用しながら、人口の増減や生活関連サービスの分布状況、移動ニーズの変化などに応じて、効率的かつバランス良く組み合わせて地域の公共交通網を守っていく必要があります。

以下に、現在の市内公共交通網における各路線の位置付けと、今後の方向性について記載します。

#### ① 鉄道

##### (ア) JR 函館線

札幌市周辺との間の通勤・通学等を中心に、観光やビジネス等での道内各地との間の移動を支える幹線交通であり、また、道内全体の人の移動や物流においても重要な鉄道路線となっています。

北海道では、2030年に新幹線の札幌延伸が予定されており、新たな人の流れが生まれることが期待されています。JR 函館線で直結する札幌駅と岩見沢駅は、特急で約25分という近距離にあることから、観光分野などとも連携した誘客促進に取り組むとともに、岩見沢駅で接続する路線バスやタクシー等の2次交通や、JR 室蘭線の利便性向上等に努めることとします。

##### (イ) JR 室蘭線

栗山町や由仁町からの通学利用が主になっており、当市を中心とした南空知の生活圏における人の移動を支える幹線交通であるとともに、道北・道東方面と本州方面との間の貨物輸送のバイパスルートとなっています。

JR 北海道の単独維持困難線区とされており、引き続き、JR 北海道の経営努力を前提として、国や道、沿線自治体などと連携しながら利用促進や経費削減などに取り組むこととします。特に利用促進に関しては、沿線住民への利用啓発等とあわせて、札幌や新千歳空港などから近いという地の利を活かし、沿線の魅力を発信すること等で、主に道央圏の周遊客を誘引する取組みを進めることとします。

#### ② 路線バス（他市町村と岩見沢市を結ぶ路線）

南空知の中心都市である岩見沢市と、近郊の市町村との間の広域的な移動を支える幹線交通であるとともに、経路上の一部では市内移動もカバーしています。

通学や通勤などを中心に、当市の中心市街地周辺を目的地とした利用が大半を占め、朝夕で往路と復路の利用傾向が逆転し、長大な経路とも相まって輸送効率に影響を与えており、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）等を活用するとともに、持続性向上に向けては、関係市町村や交通事業者等と連携し、広域的な視点から総合的な検討を進める必要があります。

各路線の概況と、平成 30 年度利用実態調査に基づく利用傾向は以下のとおりです。

| 路線名    | 事業者名       | 路線延長    | 起点   | 経由地    | 終点     |
|--------|------------|---------|------|--------|--------|
| 三笠線    | 北海道中央バス(株) | 21.4 km | 岩見沢タ | 労災病院正門 | 幾春別町   |
| 岩見沢美唄線 | 北海道中央バス(株) | 18.8 km | 岩見沢タ | 新東町入口  | 美唄駅前   |
| 岩見沢長沼線 | 北海道中央バス(株) | 38.4 km | 岩見沢タ | 栗沢駅前   | 長沼タ    |
| 岩見沢栗山線 | 北海道中央バス(株) | 20.7 km | 岩見沢タ | 栗沢駅前   | 栗山駅前   |
| 岩見沢三川線 | 北海道中央バス(株) | 37.3 km | 岩見沢タ | 栗沢駅前   | 三川駅通   |
| 月形線    | 北海道中央バス(株) | 23.3 km | 岩見沢タ | 北村支所   | 月形駅前   |
| 北新線    | (有)新篠津交通   | 16.0 km | 岩見沢タ | 上幌向    | たっぴの湯  |
| タ張線    | 北海道中央バス(株) | 45.0 km | 岩見沢タ | 栗沢駅前   | レスイザート |

※「岩見沢タ」、「長沼タ」は、それぞれ「岩見沢ターミナル」、「長沼ターミナル」

(ア) 三笠線 (幹線：地域間幹線系統)

岩見沢ターミナルから「労災病院正門」などを經由して、三笠市の「幾春別町」との間を結んでおり、昭和 61 年の国鉄幌内線廃止後は、岩見沢市と三笠市の中心部を結ぶ唯一の公共交通機関となっています。

両市間の利用のほか、「労災病院正門」や東条丁目の各停留所など、岩見沢市内区間でも一定の利用があります。幅広い年齢層に「通勤」と「通学」を中心に「通院」などで利用されており、地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)を活用し持続可能な運行を目指します。

(イ) 岩見沢美唄線 (幹線：地域間幹線系統)

岩見沢ターミナルから、「労災病院前」、「新東町入口」などを經由して、「美唄駅前」との間を結んでいます。

岩見沢ターミナルから「美唄駅前」の区間は JR 函館線と並行しており、区間全体を通じての利用は少ない一方で、「新東町入り口」、「イオン三笠店」、「美唄尚栄高校」など、JR の駅間の停留所では、一定数の利用があります。「通勤」や「通学」の利用を中心に、幅広い年齢層に利用されており、地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)を活用し持続可能な運行を目指します。

(ウ) 岩見沢長沼線 (幹線：地域間幹線系統)

岩見沢ターミナルから「栗沢駅前」、「栗山駅」、「由仁駅前」などを經由して、長沼ターミナルとの間を結んでおり、岩見沢ターミナルから「由仁駅前」の区間は JR 室蘭線と並行しています。

岩見沢市内から「栗山駅前」までの区間に比べて、区間全体を通じての利用は少ない傾向があります。「通勤」や「通学」の利用を中心に、幅広い年齢層に利用されており、地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)を活用し持続可能な運行を目指します。

(エ) 岩見沢栗山線 (幹線：地域間幹線系統)

岩見沢ターミナルから、「栗沢駅前」などを經由して、「栗山駅」との間を結んでおり、岩見沢市内の区間では、時間帯によって、「岩見沢西高前」や「市立病院前」を經由する便と、「教大前」を經由する便が運行しています。



---

岩見沢ターミナルから「栗山駅」の区間はＪＲ室蘭線と並行しており、市内の区間では一定数の利用はあるものの、区間全体を通じての利用は少ない傾向があります。朝夕の「岩見沢西高前」を経由する系統では、「通勤」や「通学」を目的とした利用の割合が高く、日中の「教大前」を経由する系統は、「通院」や「買い物」などを目的とした利用の割合が高くなっており、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し持続可能な運行を目指します。

（オ）岩見沢三川線 （幹線：地域間幹線系統）

岩見沢ターミナルから、「栗沢駅前」、「栗山駅」、「由仁駅前」などを経由して、「三川駅通」との間を結んでいます。

岩見沢ターミナルから「三川駅前」の区間はＪＲ室蘭線と並行しており、沿線の各駅周辺を経て、岩見沢ターミナルから離れるほど利用が少なくなる傾向があり、区間全体を通じての利用は少数です。幅広い年齢層に「通勤」や「通学」、「通院」や「買い物」などで利用されており、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し持続可能な運行を目指します。

（カ）月形線 （幹線：地域間幹線系統）

岩見沢ターミナルから、北村地区を経由して「月形駅前」を結んでおり、岩見沢市と月形町との間を結ぶ唯一の公共交通機関となっています。

朝夕に比べて、日中の利用は少ない傾向がありますが、両市町間の通学利用を中心に、通勤や通院などの利用も見られ、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し持続可能な運行を目指します。

（キ）北新線 （幹線：地域間幹線系統）

岩見沢ターミナルから、上幌向町やお茶の水町、新篠津村中心部などの停留所を経由して、「新篠津温泉たっぷの湯」までの間を結んでおり、岩見沢市と新篠津村との間を結ぶ唯一の公共交通機関となっています。

新篠津村内と、ＪＲ上幌向駅や岩見沢ターミナル間の利用のほか、４条通から大和地区を経由する岩見沢市街地内の区間でも一定の利用があります。

（ク）夕張線 （幹線）

岩見沢ターミナルから、「栗沢駅前」、「栗山駅前」、栗山町の角田、継立地区などを経由して、夕張市の「レースリゾート」との間を結んでいます。

往復各１便のみの運行となっており、国の補助要件は満たしていませんが、早朝に夕張市に向かう往路便は、岩見沢市街地から栗沢方面へ向かう始発便として通勤に利用され、また、復路便は、岩見沢市街への最終便となっています。運行車両は日中、夕張市と札幌市を結ぶ高速ゆうばり号として運用されています。

※ 岩見沢長沼線、岩見沢栗山線、岩見沢三川線、夕張線は、いずれも国道２３４号を経路とする区間を有しており、岩見沢ターミナルに向かい、由仁駅前からは２路線、栗山町角田からは３路線、栗山駅からは４路線が合流して、沿線住民の移動を支えています。これら路線の重複区間における利用者数や利用傾向の分析には、各路線の経由地や目的地よりも、便の時間帯による影響が大きいことに留意する必要があります。



### ③ 路線バス（中心市街地と周辺住宅街等を結ぶ路線）

都市機能が集積し、JR やバス路線（地域間幹線系統）との接続点でもある中心市街地と、周辺の住宅街、学校、医療機関、公共施設等を結ぶ路線で、市内外からの通勤や通学利用を中心に、通院や買い物などでの利用があり、コンパクトなまちづくりを進める岩見沢市の重要な都市基盤となっています。

通勤や通学利用では、JR や他のバス路線との乗継利用も考慮し、特に積雪期の安定運行の確保に努めるとともに、朝をピークに、時間帯による利用者数の変動が大きく、輸送効率に影響を与えていることから、持続性確保に向けては、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用するとともに、地域や交通事業者等と連携しながら 1 日を通じた効率的な経路やダイヤ設定や、利用者確保に向けた取組み等について、検討を進める必要があります。

各路線の概況と、平成 30 年度利用実態調査に基づく利用傾向は以下のとおりです。

| 路線名       | 事業者名       | 路線延長    | 起点   | 経由地     | 終点      |
|-----------|------------|---------|------|---------|---------|
| 日の出・栄町循環線 | 北海道中央バス(株) | 11.8 km | 岩見沢タ | 日の出     | 岩見沢タ    |
| かえで団地循環線  | 北海道中央バス(株) | 9.7 km  | 岩見沢タ | かえで団地   | 岩見沢タ    |
| 鉄北循環線     | 北海道中央バス(株) | 10.5 km | 岩見沢タ | 西新橋     | 岩見沢タ    |
| 南町・春日循環線  | 北海道中央バス(株) | 10.4 km | 岩見沢タ | 教大前     | 岩見沢タ    |
| 大和線       | 北海道中央バス(株) | 4.8 km  | 岩見沢タ | 大和 7 丁目 | イオン岩見沢店 |
| いわみざわ公園線  | 北海道中央バス(株) | 5.5 km  | 岩見沢タ | 教大前     | いわみざわ公園 |

※「岩見沢タ」は、「岩見沢ターミナル」

#### (ア) 日の出・栄町循環線（支線：地域内フィーダー系統）

岩見沢ターミナルを発着する循環路線で、6 条通や 4 条通を主経路として、中心市街地と、日の出や栄町、東町等の住宅街を結んでいます。通勤利用の割合が高く、他に通学や買い物、通院等、市民生活の足として日常的に利用されており、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し持続可能な運行を目指します。

#### (イ) かえで団地循環線（支線：地域内フィーダー系統）

岩見沢ターミナルを発着する循環路線で、中央通から国道 12 号、駅前通等を主経路として、中心市街地と、かえで町や東山町、春日町等の住宅街を結んでいます。

岩見沢東高校や市立図書館、緑陵高校、教育大学などが経路上に位置しており、学生などの若い世代の利用が多く、他に通院や買い物など、市民生活の足として日常的に利用されており、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し持続可能な運行を目指します。

#### (ウ) 鉄北循環線（支線：地域内フィーダー系統）

岩見沢ターミナルを発着する循環路線で、中心市街地と、北本町や桜木町、緑町や北条丁目など、JR 岩見沢駅北側の住宅街を結んでいます。

駅から北側の経路上には学校や公的機関、医療機関や商業施設等が少なく、通院や買い物などでの利用割合が高くなっており、高齢者を中心に、市民生活の足として日常的に利用されており、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し持続可能な運行を目指します。

(エ) 南町・春日循環線 (支線：地域内フィーダー系統)

岩見沢ターミナルを発着する循環路線で、中央通から国道 234 号、美園 5 条通、駅前通等を主経路として、中心市街地と、鳩が丘や春日町、緑が丘や美園地区の住宅街を結んでいます。

市役所や市立図書館、市立病院、岩見沢西高校や岩見沢農業高校などの公的機関が経路上に位置しており、通勤を中心に、通学や通院、買い物など、市民生活の足として日常的に利用されており、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用し持続可能な運行を目指します。

(オ) 大和線 (支線)

岩見沢ターミナルから 7 条通を經由して、イオン岩見沢店との間を結んでいます。

岩見沢ターミナルとイオン岩見沢店の間のほか、大和地区や西 10 丁目以西の住宅街などからも一定の利用があり、他の路線と比較して、通勤や買い物、通院を目的とした利用割合が高く、市民生活の足として日常的に利用されています。

(カ) いわみざわ公園線 (支線)

岩見沢ターミナルから教大前や緑が丘地区を經由して、いわみざわ公園との間を結んでいます。

市民会館や市立病院、岩見沢西高校や岩見沢農業高校、北海道教育大学岩見沢校などの公的機関が経路上に位置しており、通学や通院など、市民生活の足として日常的に利用されています。

④ 路線バス（中心市街地と市内郊外部を結ぶ路線）

中心市街地と幌向地区を結ぶ路線で、経路が長大で人口密度の低い区間を含むため、運行コストに対して利用者数が限られる一方で、都市機能の充実した中心市街地への移動手段として、学生や高齢者を中心に地域の暮らしを支える路線となっていることから、「地域の足」として持続性の確保が課題となっています。

路線の概況と、平成 30 年度利用実態調査に基づく利用傾向は以下のとおりです。

| 路線名 | 事業者名       | 路線延長    | 起点   | 経由地  | 終点         |
|-----|------------|---------|------|------|------------|
| 幌向線 | 北海道中央バス(株) | 14.1 km | 岩見沢タ | 幌向駅前 | 南 4 条つくし公園 |

※「岩見沢タ」は、「岩見沢ターミナル」

(ア) 幌向線 (支線)

岩見沢ターミナルから、駅前通、国道 12 号を經由して、中心市街地と、上幌向地区、幌向地区の住宅街を結んでおり、通勤利用のほか、通院や買い物等での利用が多く、他の路線と比べて高齢層の利用割合が高くなっています。

市街地内や幌向地区内で完結する利用も多く見られますが、市街地と幌向地区との区間については、JR 函館線と並行しており、利用者数の減少と利用効率の低下が顕著となっていることから、路線の維持確保等について、地域や交通事業者と検討・協議が必要となっています。

⑤ 定時路線型乗合タクシー（中心市街地と市内郊外部を結ぶ路線）

中心市街地と東部丘陵地域を結ぶ路線で、経路が長大で人口密度の低い区間を含むため、運行コストに対して利用者数が限られる一方で、都市機能の充実した中心市街地へ

の移動手段として、学生や高齢者を中心に地域の暮らしを支える路線となっていることから、「地域の足」として持続性の確保が必要となっています。

なお、定時路線型乗合タクシーについては、まとまった人数を輸送するという移動ニーズへの対応は難しい反面、小回りがきくため、利用が少数でも一定の輸送効率が確保されることから、人口密度の低い郊外部の暮らしを支える公共交通機関として、今後も重要性が高まると考えられます。

路線の概況と利用傾向は以下のとおりです。

| 路線名   | 事業者名     | 路線延長    | 起点   | 経由地     | 終点      | 備考                     |
|-------|----------|---------|------|---------|---------|------------------------|
| 東部丘陵線 | 日の出交通(株) | 34.4 km | 岩見沢タ | いわみざわ公園 | 万字バス待合所 | 地域旅客運送サービス<br>継続事業対象路線 |

※「岩見沢タ」は、「岩見沢ターミナル」

#### (ア) 東部丘陵線コミュニティバス（支線：地域内フィーダー系統）

岩見沢駅から上志文や朝日、美流渡地区などを経由して、万字地区との間を結ぶ路線で、昭和60年の国鉄万字線廃止後、中心市街地と東部丘陵地域を結ぶ唯一の公共交通機関として運行していた乗合バス路線の利用者減少に伴い、これに代わる地域の足として、令和4年4月から運行を開始し、通学や通院、買い物など、人口減少と高齢化が進む地域にとって、欠くことのできない移動手段となっています。

地域の特性や利用ニーズ等を踏まえ、地域に最適な代替サービスの維持と確保を図るため、国の地域旅客運送サービス継続事業の対象路線として位置づけ、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）を活用するとともに、地域や交通事業者等と連携しながら、効率的な経路やダイヤ設定など、利用者確保と利便性向上に向けた取組みを進める必要があります。

#### ⑥ デマンド型乗合タクシー

人口密度が低く住居が散在しているなどにより、路線バス等、定時定路線運行での公共交通確保が難しい地域を広く面的にカバーする公共交通機関で、岩見沢市内では主に平野部の農村地帯などを対象に、最寄りの公的機関や商業施設、他の公共交通機関との接続点までの移動を担っています。

まとまった人数を輸送するという移動ニーズへの対応は難しい反面、予約に応じて運行するため、利用が少数でも一定の輸送効率が確保されることから、人口密度の低い郊外部の暮らしを支える公共交通機関として、今後も重要性が高まると考えられます。

公共交通網の基幹を為すJRや路線バスとの接続性や運賃等との均衡を考慮しつつ、地域の人口構造の変化等にも留意しながら、利便性の向上等について検討を進める必要があります。

#### ⑦ ハイヤー・タクシー

JRや路線バス、デマンド型乗合タクシー等が対応していない地域や時間帯、また、高齢や障害などで路線バス等を利用しにくい人など、個別の移動ニーズにフレキシブルに対応することが可能なことから、今後も岩見沢市にとって欠くことのできない交通機関である反面、恒常的に利用する人は少なく、季節や天候、景況やイベントの開催状況等によって需要が大きく左右されます。

人口減少や少子化に加え、新型コロナウイルス感染症の影響が続く中、需要の変動はますます大きくなっており、地域にとって必要な一定台数を維持するための方策について、交通事業者と連携しながら、検討を進める必要があります。



## 6.基本方針と施策内容

本計画では、「岩見沢市地域公共交通網形成計画」において掲げている4つの基本方針をベースとして、その後の公共交通に係る各取組みの進捗状況や成果、現状と課題、国などの交通施策等を踏まえ、将来にわたる旅客運送サービスの確保に向けて、改めて4つの基本方針を掲げ、計画期間において重点的に取り組むべき施策について、次のように整理します。

基本方針と施策に基づく取組みについては、その時々社会情勢や地域の状況等を踏まえながら、年度毎に個別の事業計画を作成し、目標達成に向けた具体的な取組みを進めていきます。

| 基本方針Ⅰ まちの活力を支える公共交通<br>(H28 網形成計画：コンパクトな都市を形成する公共交通網の再構築)                                                                    |                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 新型コロナウイルス感染症の影響や、マイクロツーリズムの普及、さらには2030年の新幹線の札幌延伸なども見据え、人の流れが大きく変化する中において、将来にわたり、まちの活力の維持に資する公共交通網の構築を目的として、以下の施策に取り組むこととします。 |                                                                                                       |
| <b>施策Ⅰ 「まちなか」の賑わい形成とのリンク</b>                                                                                                 | 経済や観光、中心市街地活性化などの諸施策と、人の流れを支える公共交通の連携を強化し、人々を引き寄せ、魅力ある場所となる「まちなか」の賑わいづくりへ寄与するとともに、新たな公共交通利用者の創出を図ります。 |
| 実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者                                                                                             |                                                                                                       |
| <b>施策Ⅱ 気軽に行ける「いわみざわ」</b>                                                                                                     | 道央圏に位置する地理的優位性や発達した交通網を活かし、市の玄関口である岩見沢駅周辺の利便性向上や二次交通の充実など、市内外から来訪しやすい環境づくりを進めます。                      |
| 実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者                                                                                             |                                                                                                       |
| <b>施策Ⅲ 広域連携を支える社会基盤</b>                                                                                                      | 地域住民の生活圏の拡大や、近隣自治体との連携を下支えする社会基盤として、北海道や関係団体等との協働により、広域的な公共交通のあり方についての検討を進めます。                        |
| 実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者                                                                                             |                                                                                                       |
| <b>施策Ⅳ 環境負荷の低減</b>                                                                                                           | 一人が1km移動するときのCO2排出量は、マイカーでは145g、バスでは66g、鉄道では20gとされており、環境負荷軽減の観点から、公共交通の積極的な利用を推進します。                  |
| 実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者                                                                                             |                                                                                                       |

### 【参考】

具体的な取組みとしては、次のような事例があります。

#### ・市街地へのアクセス性向上

平成29年10月の民間バス路線再編では、中心市街地の拠点施設である『岩見沢ターミナル』と『4条西2丁目(であえーる前)』を経由する4つの循環線を新設し、「まちなか」へのアクセス性向上を図っています。今後もまちづくりに合わせた公共交通体系の適宜見直しを検討していきます。

また、他の自治体などの取組みとしては、次のような事例があります。

#### ・一日散歩切符（JR北海道）

札幌近郊のJR線に1日乗り放題となるフリーきっぷです。札幌近郊（道央圏）からの日帰り旅にも十分に活用でき、エリア内の駅周辺の観光振興に繋がっています。



## 基本方針 2 暮らしを支える公共交通

(H28 網形成計画：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)

一定の人口減少が避けられない状況下において、市内どこに住んでいても、生涯にわたって安心して暮らすことができるよう、今後の人口構造や生活関連サービスの状況などを踏まえ、地域特性の変化に応じた持続可能な移動手段の確保を目的として、以下の施策に取り組むこととします。

### 施策 1 「暮らしの足」の確保

安心・安全な暮らしを支える社会基盤として、市内各地域から都市機能の集積する中心市街地や日常生活拠点へのアクセス確保と、移動の円滑化を図ります。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

### 施策 2 地域特性に応じた最適な公共交通体系の検討（持続性の確保）

「暮らしの足」を将来に引き継ぐため、人口構造や移動ニーズの変化などに応じ、国の地域旅客運送サービス継続事業などの制度を活用しながら、地域ごとに公共交通体系を最適化することにより、利便性と効率性の両立、持続性の確保を図ります。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

### 施策 3 競合から補完へ

人口減少や少子化傾向等を踏まえ、鉄道と路線バスなどの公共交通が並行する区間について、利用動向等を分析し、競合を避け、互いが補完し合えるような対策を講じます。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

### 施策 4 貨客混載などの検討

利用者の減少傾向や、乗務員の確保状況等に留意しながら、貨物も含めた市内の輸送体系全体の持続性確保に向け、貨客混載などの新たな取組みについて検討を進めます。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

## 【参考】

具体的な取組みとしては、次のような事例があります。

### ・ デマンド型乗合タクシー

交通確保が難しい地域における生活の足を確保するため、対象地区の住民を対象として、事前の予約に基づき、自宅とまちなかの乗降拠点までの間を運行しています。

現在は市内 4 地区で運行しています。

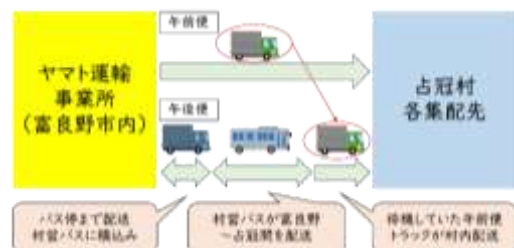


また、他の自治体などの取組みとしては、次のような事例があります。

### ・ 村営バスによる貨客混載（北海道占冠村）

村とヤマト運輸㈱が連携し、配送トラックに代わって村営バスが特定の区間（富良野～占冠村間）荷物を運んでいます。

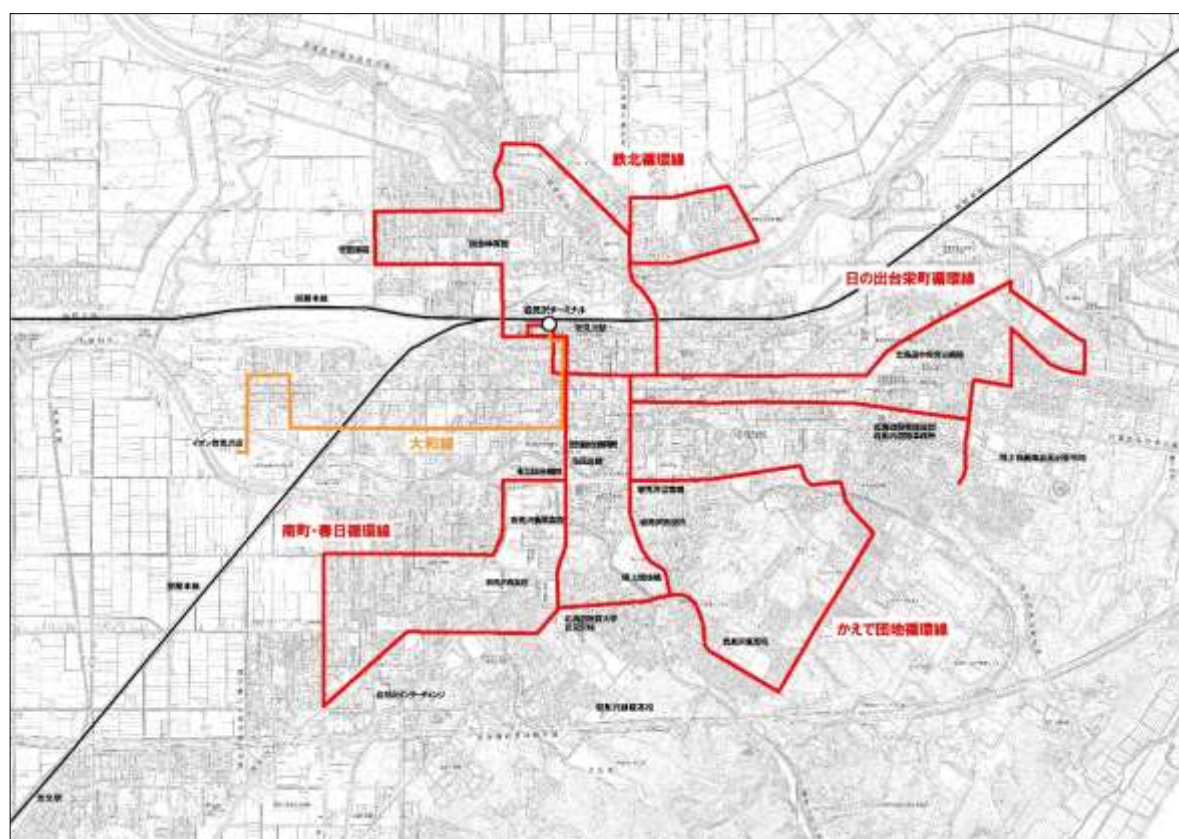
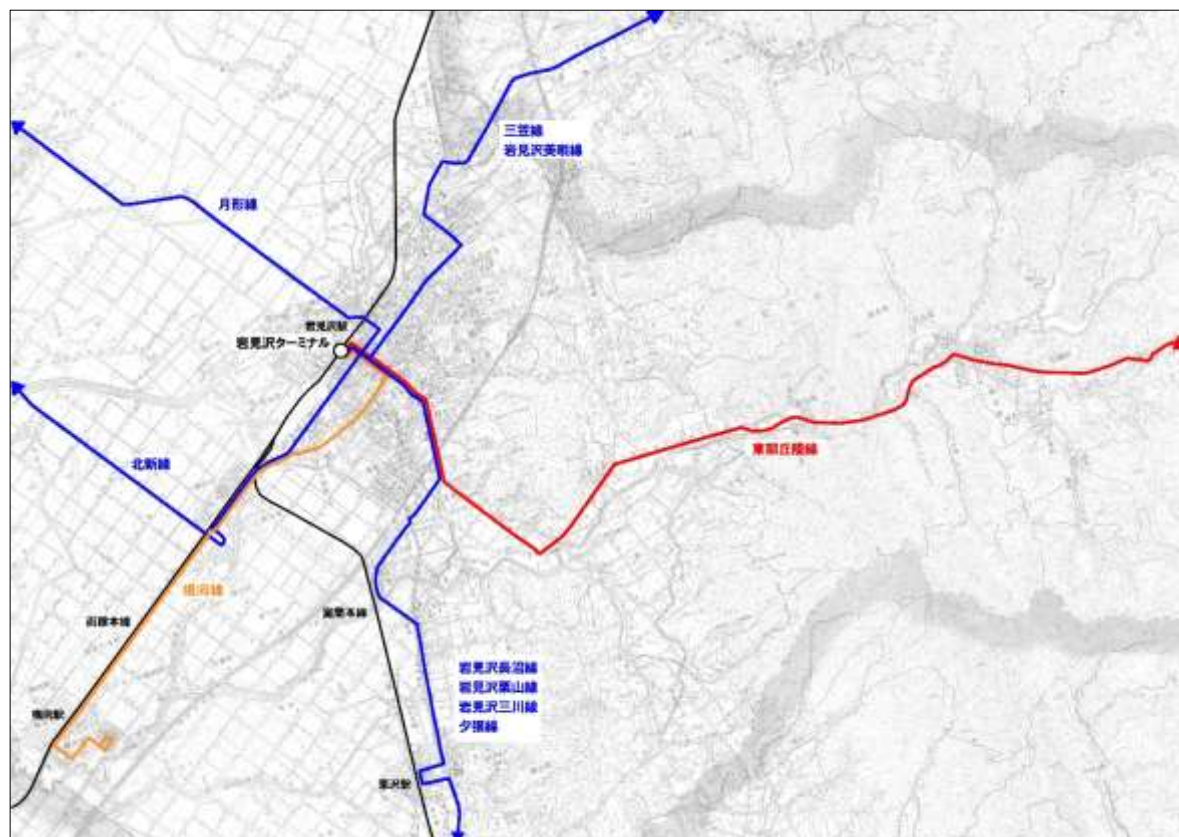
これにより、特定区間のバスの有効活用だけでなく、トラックの往復回数を削減することが可能となっています。





地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の路線図（補助対象外路線含む）

【基本方針2 施策1・2 関連】



地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統各路線の事業概要（補助対象外含む）

【基本方針２ 施策１・２ 関連】

| 系統名         | 路線名            | 起点   | 経由地         | 終点           | 事業許可区分 | 運行態様 | 車両<br>(更新予定)            | 補助事業<br>の活用             |
|-------------|----------------|------|-------------|--------------|--------|------|-------------------------|-------------------------|
| 青<br>路<br>線 | 三笠線            | 岩見沢タ | 労災病院<br>正門  | 幾春別町         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | 幹線補助                    |
|             | 岩見沢美唄線         | 岩見沢タ | 新東町入口       | 美唄駅前         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | 幹線補助                    |
|             | 岩見沢長沼線         | 岩見沢タ | 栗沢駅前        | 長沼タ          | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | 幹線補助                    |
|             | 岩見沢栗山線         | 岩見沢タ | 栗沢駅前        | 栗山駅前         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | 幹線補助                    |
|             | 岩見沢三川線         | 岩見沢タ | 栗沢駅前        | 三川駅通         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | 幹線補助                    |
|             | 月形線            | 岩見沢タ | 北村支所        | 月形駅前         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | 幹線補助                    |
|             | 北新線            | 岩見沢タ | 上幌向         | たっぷの湯        | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | 幹線補助                    |
|             | タ張線            | 岩見沢タ | 栗沢駅前        | レスリゾー        | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | なし                      |
| 赤<br>路<br>線 | 日の出台・栄町<br>循環線 | 岩見沢タ | 日の出台        | 岩見沢タ         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | フィーダー<br>補助             |
|             | かえて団地循環<br>線   | 岩見沢タ | かえて団地       | 岩見沢タ         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | フィーダー<br>補助             |
|             | 鉄北循環線          | 岩見沢タ | 西新橋         | 岩見沢タ         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | フィーダー<br>補助             |
|             | 南町・春日循環<br>線   | 岩見沢タ | 教大前         | 岩見沢タ         | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | フィーダー<br>補助             |
|             | 東部丘陵線          | 岩見沢タ | いわみざわ<br>公園 | 万字バス<br>待合所  | 4条乗合   | 路線定期 | 10人乗りタクシー車<br>両(更新予定あり) | フィーダー<br>補助(運送<br>継続特例) |
| 橙<br>路<br>線 | 大和線            | 岩見沢タ | 大和7丁目       | イオン岩見沢<br>店  | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | なし                      |
|             | いわみざわ公園<br>線   | 岩見沢タ | 教大前         | いわみざわ<br>公園  | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | なし                      |
|             | 幌向線            | 岩見沢タ | 幌向駅前        | 南4条つくし<br>公園 | 4条乗合   | 路線定期 | 中型バス車両<br>(更新予定なし)      | なし                      |

### 基本方針 3

## 誰もが利用しやすく効率的な公共交通

(H28 網形成計画：市民生活の質の向上に資するバスサービスの提供)

高齢化の進行に伴う免許返納者の増加や、人々の生活様式の変化などに伴い、多様化する移動ニーズを公共交通の利用に的確に結び付けるとともに、労働力確保などの新たな課題を克服することを目的として、以下の施策に取り組むこととします。

### 施策 1 ICT の活用等による、新たな交通システム

北海道や関係団体と連携して、MaaS 等の推進に取り組むとともに、IC カードやバスロケーションシステム等、当市の優れた ICT 基盤を公共交通分野でも利活用するための検討を進めます。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

### 施策 2 利用時の安心の確保

安心して公共交通を利用できるよう、新型コロナウイルスをはじめとした感染症対策の充実を図るとともに、利用環境のユニバーサルデザイン化を促進します。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

### 施策 3 安定運行の確保と、情報の充実

豪雪地帯の岩見沢市において、道路管理者等と連携して安定運行の確保に努めるとともに、バスマップや総合時刻表、ホームページや SNS などでの情報発信の充実を図ります。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

### 施策 4 健康志向の高まりへの対応

健康志向の高まりを踏まえ、徒歩やランニング、自転車などと組み合わせた、公共交通の新たな利用形態等についての提案と、利用環境の向上について検討を進めます。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

### 【参考】

具体的な取り組みとしては、次のような事例があります。

#### ・バスマップや総合時刻表の作成と配付

買い物や通院といった目的から路線や停留所を逆引きすることができるバスマップと市内バス路線、JR 函館線及び室蘭線のダイヤを集約した総合時刻表を作成し、市ホームページ等において情報発信しています。



また、他の自治体などの取り組みとしては、次のような事例があります。

#### ・きた北海道エコモビリティ（道北 16 市町村）

エコモビリティとは、自転車やカヌー、フットパス等の“人力”による移動手段（アクティビティ）と公共交通を組合せた、移動そのものが観光となる自然体験型の新しい旅のスタイルです。

二次交通の脆弱さなど、不便にも思えるような環境を逆に活かし、エリア内の市町村の自然を体験できる取り組みとなっています。





#### 基本方針 4

### みんなで守る公共交通

(H28 網形成計画：バス交通の利用促進策の展開)

行政や交通事業者はもちろん、地域全体で「暮らしの足」を守っていくため、利用者数や収支状況等の積極的な情報の開示により、公共交通の重要性や危機感を広く共有しながら、以下の施策に取り組むこととします。

#### 施策 1 地域との対話による理解促進

町会等と連携し、地域住民との直接対話による意見交換の機会等を設けるなどにより、公共交通網に関する理解促進とともに、積極的な利用に向けた機運の醸成を図ります。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

#### 施策 2 学校等と連携した普及啓発

小・中学校、高校、大学や地域の子ども会などと連携し、鉄道や路線バスなどの利用、公共交通の役割などについて、各年代にあわせた普及啓発と利用促進の強化を図ります。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

#### 施策 3 公共交通を守るための利用

地域の企業等と連携し、出張等での積極利用や、運行ダイヤに合わせた会議時間等の設定、ノーマイカーデーの実施など、公共交通利用に向けた取組みの普及促進を図ります。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

#### 施策 4 地域の参画

駅やバス停周辺の美化活動や環境整備、公共交通の利用の目的となる観光イベントや地域資源のPR、地域の皆さんの参画による利用促進活動を推進します。

実施主体：岩見沢市、岩見沢市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

#### 【参考】

具体的な取組みとしては、次のような事例があります。

##### ・広報やホームページ、SNS による情報発信

買い物や通院といった目的から路線や停留所を逆引きすることができるバスマップと市内バス路線、JR 函館線及び室蘭線のダイヤを集約した総合時刻表を作成し、市ホームページや SNS を利用して情報発信しています。



また、他の自治体などの取組みとしては、次のような事例があります。

##### ・はこだてノマイカーデー（北海道函館市）

環境問題への意識を高めるため、マイカー利用を控えて環境にやさしい公共交通機関へ移動手段を転換するきっかけづくりと、健康づくりの視点もあわせて実施しています。

参加すると利用料金の割引や協賛店舗で様々な特典を受けられます。



## 7.計画の進捗管理

### (1) 取組みの効果検証と評価指標

本計画で掲げる基本方針や施策を進めるにあたっては、岩見沢市地域公共交通活性化協議会を中心として「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が施策効果の検証結果を共有するとともに、必要に応じて対策を講じることとします。

また、本計画に基づく取組みの効果や施策の進捗状況等を量るため、以下のとおり、現状値を基準とした評価指標を設定し、その推移について継続的にモニタリングすることとします。

#### 【施策の評価指標】

| 指 標                  | 摘 要                                        | 現状値                 | 目標値<br>(令和7年度) | 評価方法                      |
|----------------------|--------------------------------------------|---------------------|----------------|---------------------------|
| 公共交通施策に対する市民の満足度     | 市の交通施策に対する総合的な満足度<br>(総合計画共通指標)            | 12.0%<br>(H30)      | 20.0%          | 市民アンケート等により計画終了年に計測(適宜実施) |
| 公共交通を利用する市民の割合       | 通勤、通学、買い物、通院等で公共交通機関を利用している市民の割合(総合計画共通指標) | 26.0%<br>(H30)      | 30.0%          |                           |
| JR 利用者数              | JR 岩見沢駅における1日あたりの乗降者数(総合計画共通指標)            | 9,400 人<br>(H30 調査) | 9,400 人        | JR 北海道保有のデータにより毎年計測       |
| JR 室蘭線市内(栗丘～岩見沢)輸送密度 | JR 室蘭線の市内駅間(栗丘～岩見沢)の輸送密度                   | 721 人<br>(R1)       | 721 人          |                           |
| 市内線路線バス利用者数          | 路線バス市内線に乗車した人数(1乗車を1人として計上、総合計画共通指標)       | 85 万人<br>(R1)       | 85 万人          | バス事業者保有のデータにより毎年計測        |
| 市内線路線バス収支率           | 路線バス市内線の運行経費総額に対する収入総額(運賃、その他収入等)の割合       | 65.2%<br>(R1)       | 75.0%          |                           |
| 路線バス中心市街地及び周辺の乗降数    | 中心市街地と周辺地域の路線バスのバス停の乗降者数                   | 往 乗車                | 1,834 人        |                           |
|                      |                                            | 降車                  | 360 人          |                           |
|                      |                                            | 復 乗車                | 186 人          |                           |
|                      |                                            | 降車                  | 1,946 人        |                           |
| デマンド型乗合タクシー平均乗車人員    | デマンド型乗合タクシー1便あたりの平均乗車人員                    | 1.26 人<br>(R2)      | 1.50 人         | タクシー事業者保有のデータにより毎年計測      |

※ 「公共交通施策に対する市民の満足度」「公共交通を利用する市民の割合」の現状値は、平成30年に実施した市民アンケート調査による。

※ 「JR 室蘭線市内輸送密度」の現状値は、JR 公表資料から算出

### (2) 地域公共交通活性化協議会の役割

地域公共交通活性化協議会では、各年ごとに、当該年において把握した評価指標の直近値と目標値を比較検証するとともに、評価指標以外にも、当市における持続可能な旅客運送サービスの確保に向けて参酌すべき事項がある場合には、これを調査し、次の考え方により施策等の評価等を行うこととします。



【施策の評価にあたっての基本的な考え方】

| 指 標                   | 評価にあたっての考え方                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 公共交通施策に対する市民の満足度      | 平成 30 年に実施した、市民アンケート調査の水準を基準値として、それを上回ることを目標とします。<br>基準値に対する上下動については、市の各分野の施策体系の中での優先順位なども勘案して、総合的に評価することとします。                                                                                                                                                                                                        |
| 公共交通を利用する市民の割合        | 平成 30 年に実施した、市民アンケート調査の水準を基準値として、それを上回ることを目標とします。<br>基準値を下回った場合には、低下要因について分析し、必要に応じて、利用促進策を講じることとします。                                                                                                                                                                                                                 |
| JR 利用者数               | 平成 30 年の値を基準値と同水準の維持を目標としていますが、人口減少が進展していく中では、新たな利用者の創出が必要になります。<br>基準値を下回った場合には、下回った割合について、人口の増減率や他の交通モードの利用状況などを勘案して、その要因を分析し、必要に応じて対策を講じることとします。                                                                                                                                                                   |
| JR 室蘭線市内(栗丘～岩見沢) 輸送密度 | R1 年の値を基準値として、同水準を維持することを目標とします。<br>基準値を下回った場合は、JR 北海道や関係団体などと連携し、沿線人口の推移や、高等学校等の通学者数、JR 室蘭線(沼ノ端～岩見沢)の収支状況などを勘案しながら、その要因を分析し、必要に応じて、低下分を補うための対策等を講じることとします。                                                                                                                                                           |
| 市内線路線バス利用者数           | コロナ禍による影響が顕在化していない平成 30 年 10 月から令和元年 9 月までの利用者数を基準値として、同水準の維持を目標としていますが、人口減少が進展していく中では、新たな利用者の創出が必要になります。<br>評価にあたっては、利用者数の増減だけではなく、全ての路線の起終点となっている岩見沢ターミナル等の乗降数や、1 便当たりの利用者数、主要な生活関連サービス施設の所在など乗継利用の状況、も勘案し、必要に応じて、利用促進策を講じることとします。                                                                                  |
| 市内線路線バス収支率            | コロナ禍による影響が顕在化していない平成 30 年 10 月から令和元年 9 月までの収支率を基準値とし、同水準の維持を目標としていますが、人口減少が進展していく中において、新たな利用者の獲得や経費削減等に取り組んでいく必要があります。<br>基準値を下回った場合は、その要因について分析し、必要に応じて対策を講じることとし、収支率が 50%を下回る路線については、沿線の地域特性などを踏まえ、公共交通網全体の中で求められる役割や、公的補助制度等の費用対効果なども考慮しながら、利用者数に応じた便数の調整や車両のダウンサイジング、他の交通モードへの転換なども含め、適正な公共交通網のあり方について検討することとします。 |
| 路線バス中心市街地及び周辺の乗降数     | 平成 30 年 10 月のバス利用実態調査の値を基準値とし、基準値を上回ることを目標とします。<br>評価にあたっては、乗降数の増減のほか、往路と復路の利用数の差の拡縮にも着目し、中心市街地と周辺の都市機能や生活関連サービスの集積状況も踏まえながら、利便性確保のための方策等について検討することとします。                                                                                                                                                              |
| デマンド型乗合タクシー平均乗車人員     | 運行を開始して以降、令和 2 年 2 月までの最大値である、令和 3 年 2 月の値を基準値とし、基準値を上回ることを目標とします。<br>評価にあたっては、平均乗車人員の上下動のほか、運行便数に占める乗合利用の割合や、往路と復路の利用状況の違いについても着目し、必要に応じて、より利用しやすい運行形態等について検討することとします。                                                                                                                                               |

---

## 岩見沢市地域公共交通計画

令和3年 6月 作成

令和3年10月 一部改正

令和4年 3月 一部改正

編集・発行 岩見沢市企画財政部企画室

〒068-8686 北海道岩見沢市鳩が丘1丁目1番1号

TEL : 0126-23-4111

e-mail : kikaku@i-hamanasu.jp

---