

岩見沢市地域公共交通計画

(概要版)

令和 3 年 6 月

【目次】

- ・ 「岩見沢市地域公共交通計画」の趣旨等 … P1
- ・ 「岩見沢市地域公共交通網形成計画（平成28年度～令和2年度）」の総括 … P1
- ・ 公共交通をめぐる新たな課題 … P3
- ・ 公共交通の将来像 と 公共交通に求められる役割 … P4
- ・ 「岩見沢市地域公共交通計画」の基本方針と施策内容 … P5
- ・ 「岩見沢市地域公共交通計画」の進捗管理と評価指標 … P7

「岩見沢市地域公共交通計画」の趣旨等

計画の趣旨

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」に基づく「地域公共交通計画」で、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**を目的として策定します。

対象区域

岩見沢市全域

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や、地域住民や来訪者の移動の円滑化などについて考慮しながら、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保等という目的を共有して沿線の自治体や関係団体等と連携を図ります。

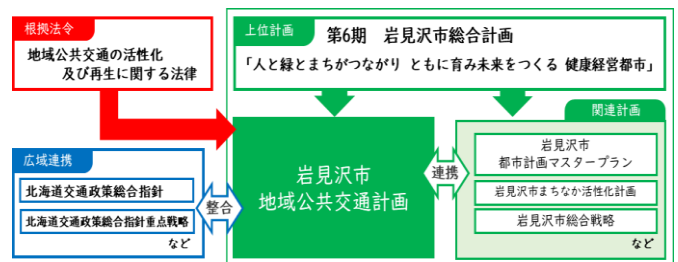
計画期間

令和3年度～令和7年度

地域の移動需要や交通事情、国や北海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。

関連計画等

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。



「岩見沢市地域公共交通網形成計画（平成28年度～令和2年度）」の総括

基本目標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

| 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 (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 | 3,666人/日 (平成30年) |

平成27年12月から翌年1月にかけて、「であえーる」を会場として実施した公開講座等の来場者の1日平均を現況値として目標値を設定

平成26年6月に実施した乗降調査における、中心市街地内のバス停の乗降者数の計を現況値として目標値を設定

| | |
|----------------------|---|
| まちなか交流拠点創出プロジェクト参加者数 | 「であえーる」は、平成27年当時と比較して、「あそびの広場」、「健康ひろば」がオープンするなど、施設機能が大幅に拡充されており、比較対象となるプロジェクト等を実施していない。 |
| 中心市街地のバス利用者数 | H29.10バス路線再編(中心市街地内のバス停数18か所→10か所)。平成26年現況値を下回っている。 |

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

| 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 (平成26年) | 1,200,000人/年 | 841,708人 (令和元年) 703,254人 (令和2年) |

平成26年6月乗降調査時の市内路線の乗車人数(1回の乗車を1人とカウント=2路線を乗り継いだ場合は、それぞれの路線で1人としてカウント)を現況値として目標値を設定

| | |
|-------------|---|
| 市内路線バス総乗車人数 | H29.10バス路線再編(市内線11路線→7路線)。再編の際、市内路線が運行していた一部地域が、市外路線の経路に変更されていることもあり、平成26年現況値より減少している。 令和2補助年度は703,254人、コロナ禍等の影響を比較するため、令和元補助年度の人数を併記している。 |
|-------------|---|

基本方針2 地域特性を考慮した効率的で持続可能な公共交通体系の構築

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 (平成27年) | 2人/便 | 1.26人/便 (令和3年1月) |
| 対象地区の人口に対する1か月あたり利用者数 | 12.1%/月 (平成27年) | 15%/月 | 0.41%/月 (令和3年1月) |

▶ 実証実験の対象区域の人口（762人）に対する、1月当たりの延利用者数の割合を現況値として目標値を設定

▶ 平成27年11月から翌年1月にかけて、大願、峰延、北村大願、北村中小屋地区を対象として行った実証実験の1便平均の利用者数を現況値として目標値を設定

- ・乗合タクシー利用者数
- ・対象地区の人口に対する1か月あたり利用者数

H30.4より、大願町、峰延町、稔町、西川町を対象に運行開始。現在は上幌向町、御茶の水町、中幌向町、幌向町、双葉町、金子町、下志文町、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、茂世尨、上幌、宮村にも運行区域を拡大。運行区域面積182.18km²（市域の約4割）、区域内人口5,840人
乗合タクシー利用者数、対象地区の人口に対する1か月あたり利用者数とも、目標値を下回っているものの、交通空白地域における新たな公共交通の機関として、今後も取り組んで行くことが必要と考える。

基本方針3 市民生活の質の向上に資するバスサービスの提供

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

| 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 (平成27年) | 10.0人/便 | 3.0人/便 (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 (平成26年) | 150人/日 | 23人/日 (平成30年) |

▶ 平成28年1月から2月の毎週金曜に、当時の「栄町線」で行った実証運行での1便あたり利用者数を現況値として目標値を設定

▶ 平成26年6月乗降調査をもとに、岩見沢ターミナルを起終点として、往路の中心市街地内の降車人数、復路の中心市街内の乗車人数の計を現況値として目標値を設定

路線バス終発時刻変更便の利用者数

H29.10のバス路線再編時には、ほとんどの路線で終発時刻が変更されたため、夜9時以降の終発便が設定された市内路線を対象を絞って実績値を集計。該当路線は平成30年10月乗降調査時で市内4循環路線（平日・土日祝）。対象路線の平均利用者数で平成27年の現況値を下回っている。（コロナ禍等による利用者減により、現在は夜9時以降に終発便が設定されている市内路線は2循環路線）

中心市街地間の移動におけるバス利用者数

H29.10のバス路線再編前には、岩見沢ターミナルを起終点とせず、経由地とする路線が存在しており、バス路線再編後は、全ての路線が岩見沢ターミナルを起終点としているため、集計上、80人程度の差異が生じており、実質的には平成26年現況値から横ばい傾向とみられる。

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% (平成26年) | 50%超 | 28.6% (令和元年) |

▶ 転出者に対する転出届提出時のアンケート調査により把握した値を現況値として目標値を設定

バスサービスに対する満足度

同様のアンケートによる実績値は、平成26年現況値とほぼ同水準

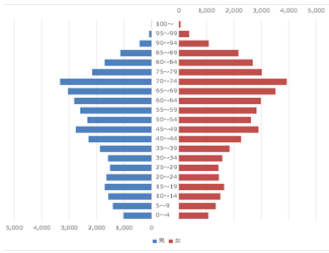
平成28年6月「地域公共交通網形成計画」策定後の公共交通をめぐる動き

- 平成28年11月 JR北海道道単独維持困難線区公表
 - 平成29年10月 民間バス路線再編
 - 平成30年4月 デマンド型乗合タクシー運行開始
 - 平成30年11月 JR室蘭線活性化連絡協議会設立
 - 令和2年3月 市営バス北斗線 廃止
 - 令和2年～ 新型コロナウイルス感染症による外出自粛等
- ※自治体間の広域連携の進展

公共交通をめぐる新たな課題

1. 人口構造の変化

岩見沢市の人口ピラミッド (R2.12.31)



【現況】

出生数は昭和58年の1,183人から、令和2年には372人にまで減少。15歳未満の年少人口は7,922人で、総人口の9.98%

令和2年12月末現在、65歳以上の高齢人口は28,746人。総人口が減少傾向の中で、高齢人口は、当面は横ばい・微減。高齢化率は上昇

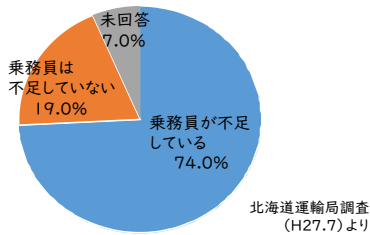
第2次ベビーブーム世代が65歳に達する2040年ごろには、65歳以上の高齢人口と、15~64歳の生産年齢人口が拮抗



一定の時間帯、一定の目的地に利用が集中する通学利用が減少していく。目的地や時間帯が比較的分散している、通院や買い物等の利用者の割合が上昇していく。

2. 担い手の確保

乗務員不足の状況



【現況】

若年層の人口減少等により、運輸業界では乗務員不足が慢性化

現在、コロナ禍により落ち込んでいるバス需要等が回復に向かった場合、公共交通の乗務員不足が再び顕在化

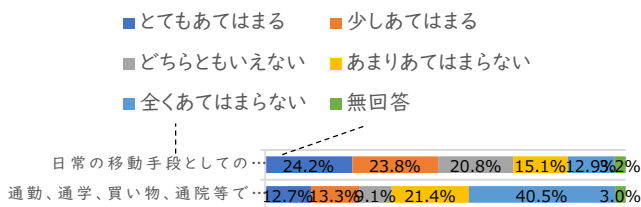
高齢人口と生産年齢人口の拮抗は、地域における家族などによる送迎等の担い手も不足



バス需要が回復に向かった場合、以前から利用の少ない地方路線から乗務員不足が深刻化。高齢化が進む中、地域生活における”暮らしの足”の確保のための取組みが、ますます重要となる

3. 新たな利用者の獲得

市民意識調査 (H30.11)



【現況】

公共交通の必要性を感じている人が5割近くいるのに対して、普段の生活で公共交通を利用している人は約4分の1

総人口が減少している中で、市内の自動車保有台数は、”高止まり”状態。自家用車への依存度が高い



公共交通維持のためには、地域住民自らが利用を心がける必要がある。地域内の利用者の発掘とともに、地域外からも新たな利用者呼び込むことが必要

4. ICTの活用など、新たな技術と利用ニーズへの対応

MaaSの展開イメージ



【現況】

輸送コストの削減や、乗務員の負担軽減に資するものとして期待

接続の円滑化など、利便性向上にも有効であり、利用促進につながる

公共交通が抱える、様々な課題の解決に向けて、研究・開発が進められている



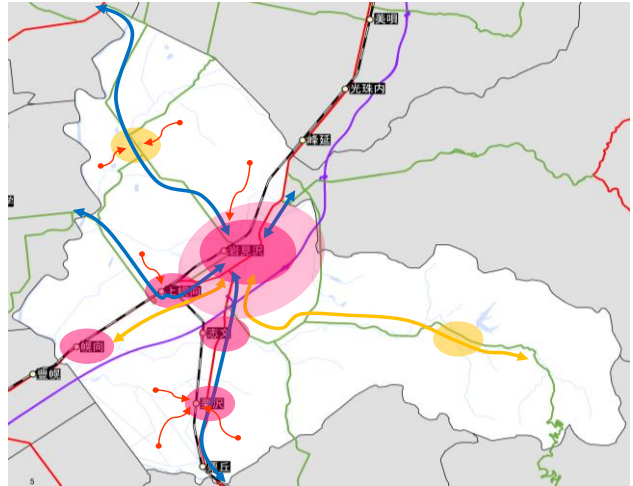
人口分布や道路状況、移動ニーズなど、地域特性にあわせたカスタマイズと、導入コストが課題。子どもから高齢者まで、誰にでもわかりやすいものである必要がある。

公共交通の将来像

一定の生活機能の集積がみられる、駅周辺など、地域の日常生活拠点を接続点として、地域に適した交通モードを組み合わせることで地域と地域を結び、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ります。

「岩見沢市地域公共交通網形成計画」の基本的な考え方を引き継ぎつつ、地域の利用ニーズの変化や新たな技術の研究などにより、利便性と効率性の両立による持続性の維持・向上に取り組んでいきます。

【公共交通の将来像(イメージ)】



- 「岩見沢市都市計画マスタープラン」における「都市機能施設等の誘導を想定する区域」
- 上記以外で、日常生活機能の集積が見られ、公共交通の接続等の拠点として想定される地域

公共交通に求められる役割

1. 量的ニーズへの対応

～多くの人が行き交う、まちの賑わいを支える役割～

主に人口が集中する都市部や市街地周辺などで、経済活動等を支えるため、できるだけ短時間で、より多くの人を運ぶことが求められる。まとまった一定数の利用が見込め、輸送効率も比較的高い。

➡ 通勤・通学時間帯、大規模イベントなど

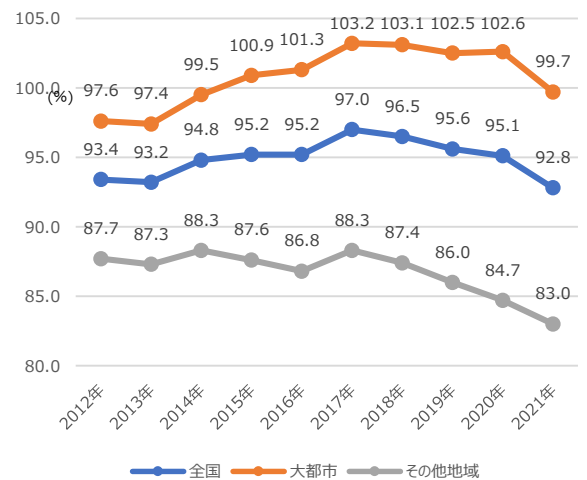
2. 質的ニーズへの対応

～地域で安心して暮らすための移動手段を確保する役割～

医療機関や学校、商店などの少ない地域などから、都市機能が集積する市街地等までを結び、地域の暮らしを支えることが求められる。多くの利用は見込めず、輸送効率は低いが必要性が高い。

➡ 東部丘陵地域、農村地域など

乗合バス事業の経常収支率の推移



国土交通省調査(保有車両数30以上の235事業者)より編集

「岩見沢市地域公共交通計画」の基本方針と施策内容

「岩見沢市地域公共交通網形成計画」に掲げていた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、国などの交通施策や補助制度などを踏まえ、改めて4つの基本方針を掲げ、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、その時々々の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1 まちの活力を支える公共交通 (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。 | |
| 施策1 「まちなか」の賑わい形成とのリンク | 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 | |
| 施策2 気軽に行ける「いわみざわ」 | 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 | |
| 施策3 広域連携を支える社会基盤 | 地域住民の生活圏の拡大や、近隣自治体との連携を支える社会基盤として、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 | |
| 施策4 環境負荷の低減 | 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 | |

| 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、市内どこに住んでも、生涯にわたって安心して暮らすことができるよう、人口構造の変化や、生活関連サービスの状況など、地域特性に応じた持続可能性の高い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、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、競合を避け、互いが補完し合えるよう、利用動向等を分析し必要に応じた調整を図ります。 |
| 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 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 | |

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、多様化かつ細分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推進等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、道路管理者等とも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

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など、市民の皆さんの参画による地域ぐるみの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

「岩見沢市地域公共交通計画」の進捗管理と評価指標

岩見沢市地域公共交通活性化協議会を中心として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ます。

また、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、継続的にモニタリングします。

| 指 標 | 摘 要 | | 現 状 値 | 目 標 値 (令和7年度) | |
|---------------------|--|----|-------------------|------------------|--------|
| 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 (総合計画共通指標) | | 12.0% (H30) | 20.0% | |
| 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% (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 (H30調査) | 9,400人 | |
| 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 (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 (R1) | 85万人 | |
| 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% (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 | 往路 | 乗車 | 1,834人 | 1,834人 |
| | | | 降車 | 160人 | 360人 |
| | | 復路 | 乗車 | 186人 | 390人 |
| | | | 降車 | 1,946人 | 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 (R2) | 1.50人 | |

岩見沢市地域公共交通計画

令和3年6月

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