

# 岩見沢市地域公共交通計画（素案）に対する 意見募集（パブリックコメント）結果

（意見募集期間 令和8年2月13日（金）から2月26日（木）まで）

1 提出者数 4人

2 項目別の意見数

区分	意見数
1. 計画の概要	1件
2. 公共交通の将来像	2件
3. 計画目標と施策内容	1件
4. 評価指標（KPI）	1件
5. 計画の進捗管理と評価の考え方	1件
その他	2件
計	6件

岩見沢市

岩見沢市地域公共交通計画（素案）に対する意見募集（パブリックコメント）結果

	項目	属性	意見・提案・感想 等	市の考え方
1	2. 公共交通の将来像	60代	<p>①2の（3）の表現が漠然として今一つ明確な姿が浮かばない。当たり前のことが書かれているだけとも思われる。ただ公共交通について行政、事業者に加え、住民も参加して支えあうとある。後のほうに出てくる基本目標4、施策①②がそれを説明しているにしても効果があるのかピンとこない。定期運航を確保していくのではなく、オンデマンド型、さらにはライドシェアを念頭に、住民が変化を受け入れ一部担うことも視野に入れているのか。もう一步踏み込んだ効果的、具体的な表現、もしくは提案を望む。なんにしても住民の合意形成をしっかりやってほしい。</p> <p>②幌向線・長沼線について一幌向や栗沢の住民である知人に話を聞くと、廃線困ると嘆いていた。不安をあおらず、廃止予定を公表するなら同時に用意している代替え案を明示してほしい。</p>	<p>住民が支え合う視点とは、公共交通を地域の共有資源として捉え、日頃から乗って支える主体的な利用をお願いするものです。</p> <p>幌向線は地域住民による検討が進められており、中心市街地への移動はJRを利用し、幌向地区内の移動手段について検討されていることから、市としてもこれまでの経過を踏まえ地域との協議を進めてまいります。</p> <p>岩見沢長沼線は、その廃止後も岩見沢から由仁までの並行区間にはJRがあるほか、利用の比較的多い岩見沢ターミナルから栗山駅までは路線バス岩見沢栗山線が運行しているため、市として新たな代替交通を設ける予定はございません。</p>

※「意見・提案・感想 等」については、原則として原文のまま掲載しています。（明らかな誤字等と判断されるものを除く。）

	項目	属性	意見・提案・感想 等	市の考え方
2	2.公共交通の将来像	30代	<p>2. 公共交通の将来像 P12～16 (4) 各交通手段の役割と方向性について</p> <p>JR 函館線 特急列車の全車指定席化に伴って、札幌への通院や買物等の定期的日常利用で利便性が大きく落ちるので代替手段を講じてほしい</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩見沢～札幌の普通列車を毎時2本→毎時3本以上に増便して待ち時間の縮小で相殺する</li> <li>・岩見沢～滝川方面の普通列車を、札幌から岩見沢まで途中無停車で延長した区間特快に変更する など</li> </ul> <p>JR 室蘭線 室蘭線活性化協議会はポスターなどで新千歳空港アクセスをPRしているが、実際の運行体系もそれに沿って岩見沢～追分～苫小牧ではなく「岩見沢～追分～(石勝線直通)～千歳」と「追分～苫小牧」の形に再編した方が良い。</p> <p>また、沿線自治体で貸切列車のように費用を全面負担した上で増便してほしい。毎日が難しくても、連休や夏季・年末年始・大型イベント開催日など空港移動の需要が増加する時期だけでも運行してほしい</p> <p>岩見沢美唄線の廃止について 廃止後は一部経路の代替も兼ねて、三笠線の経路を岩見沢～イオン三笠店まで岩見沢美唄線と同じ国道12号経由で、そこから道道30号→道道116号と向かうルートに変更した方が良い。その方が三笠線にとっても、南そらち記念病院や道の駅三笠などイオ</p>	<p>各交通手段の役割や方向性に基づく具体的なルートやダイヤ設定、また路線再編時における代替交通の確保等につきましては、今後の本市の公共交通ネットワークを形成していく上で重要な視点であると認識しており、利用者の代表や交通事業者などで構成する地域公共交通活性化協議会の中でも検討を進めてまいります。</p>

※「意見・提案・感想 等」については、原則として原文のまま掲載しています。(明らかな誤字等と判断されるものを除く。)

		<p>ン以外に人の往来を見込める施設の経由が増えるため利便性が高まる。</p> <p>岩見沢美唄線と同じ1日4.5往復程度を岩見沢ターミナル～労災病院で経路の重複する三笠線、JR 函館線の美唄方面でそれぞれ増便してほしい。</p> <p>幌向線の廃止について  廃止後は代替として大和線を上幌向駅まで延長してほしい。また経路は重複しないものと同じ大和地区を結ぶ路線として大和線と北新線を、合計で幌向線と同じ平日4往復・休日2.5往復程度を増便してほしい。</p> <p>また、幌向地区内（幌向駅を挟んだ南北）には、東部丘陵線のような小型車両を用いた地区内バスを新設してJRに接続すると利便性が高まると思う。</p> <p>岩見沢月形線の経路について  月形大橋ではなく石狩川頭首工管理橋(みらい大橋経由)で月形町内に入る方が月形町の市街地全体をカバーできて利便性が高まると思う</p> <p>また終点を月形駅跡から道の駅月形(月形温泉)に延長した方が通学以外の需要も掘り起こせると思う</p>	
--	--	--	--

※「意見・提案・感想 等」については、原則として原文のまま掲載しています。(明らかな誤字等と判断されるものを除く。)

3	3. 計画目標と 施策内容	30代	<p>3. 計画目標と施策内容</p> <p>P16 基本目標1 まちの賑わいと地域の暮らしをつなぐ公共交通について</p> <p>施策① まちの賑わいと連携した利用促進 高速バスの共同運行者として JR 北海道バスを誘致してほしい。 鉄道と敵対関係にある中央バスよりも、鉄道会社傘下の JR バスが運行した方が鉄道と高速バスが共倒れにならないダイヤ設定などでサービス改善を期待できる。 加えて、できれば市内への営業所開設費用を市で負担するなどの優遇策を取っても構わないので市内路線に参入してもらいたい。 JR バスは空知よりも人口の希薄な日高地方において、札幌圏と遜色ない近代的な設備を導入し、中央バスが岩見沢市内で維持できなくなった毎時 1 便程度の運行頻度を今も維持し、乗務員の待遇面においても札幌圏と同じ基本給かつ地方手当が支給されている(子会社の空知中央バスに業務委託して人件費を削減する中央バスと真逆)などの実績があり、地方路線の運営手腕において中央バスより遥かに高い水準にある。 加えて中央バスは乗務員不足を謳って札幌市内でさえ減便・廃止を大規模に押し進める一方で、新千歳空港関連や小樽市内観光路線などは積極的に増便や新路線開設を行っており、インバウンド最優先の経営方針が見えるため、近い内に岩見沢地区および高速岩見沢号から撤退するという不安が非常に大きい。 そうなった際の代替事業者を前もって確保する意味でも、補助金や税制面などで可能な限りの好条件を提示して JR バスを誘致してほしい。</p> <p>施策② 公共交通の広域連携 南空知圏だけでなく、さっぽろ連携中枢都市圏とも協力した取り</p>	<p>本計画は、本市の地域公共交通の基本的な方針を示すマスタープランとして策定しており、各施策に基づく具体的な取組みを進めるにあたりましては、利用者の代表や交通事業者などで構成する地域公共交通活性化協議会の中でも検討を進めてまいります。いただいたご意見につきましては、今後の公共交通の確保に向けた取組みの参考とさせていただきます。</p>
---	------------------	-----	---	---

※「意見・提案・感想 等」については、原則として原文のまま掲載しています。(明らかな誤字等と判断されるものを除く。)

		<p>組みを加えてほしい。</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR とバス・札幌市営地下鉄の連絡定期券の発行制度の要望</li> <li>・ 江別市と共同で、札幌市営地下鉄東西線の新札幌駅→JR 森林公園駅延伸を要望 など</li> </ul> <p>P19 基本目標2 暮らしを支え続ける公共交通について      施策③ スムーズな移動を目指した取組み      毎年春のバスのダイヤ改正日を、4月1日ではなく直近の JR のダイヤ改正日(例として今年であれば3月14日)に合わせてほしい。鉄道との乗り換えに配慮したダイヤを組んでも、改正日にズレがあると効果を発揮しない空白期間が生じてしまう。</p> <p>P20 基本目標3 安心して利用できる公共交通環境の整備について      施策① 冬季における安定運行の確保      大雪の際、市内循環線は路線全体を運休してしまう事が非常に多いのが不便。      道幅が元々狭い等、降雪時に障害が出やすい区間を予め想定して、その区間だけを迂回したり循環せずに折り返したりする「大雪臨時ダイヤ」を通常の時刻表に別添する形で最初から用意しておくと思う。</p> <p>施策② 安心して利用できる環境づくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR の「副駅名」制度を利用して、岩見沢駅に「【室蘭線】栗山・追分方面乗換駅」の名称を設定すると良いと思う。車内放送を通して市外の JR 利用者などにも路線の存在をアピールできるとともに、広告費による JR への支援にもなる。</li> </ul>	
--	--	---	--

※「意見・提案・感想 等」については、原則として原文のまま掲載しています。(明らかな誤字等と判断されるものを除く。)

			<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩見沢ターミナルの窓口業務を中央バスから市もしくは第三者の企業・団体に移譲し、中央バスだけでなく市内発着の全ての交通機関の路線案内や切符・定期券等の販売を行う総合窓口にしてほしい。</li> <li>・JR 岩見沢駅待合室・岩見沢ターミナル・であえーるに、デジタルサイネージによる路線バスの発車案内を設置して運行状況などをリアルタイムで発信してほしい。</li> <li>・市内東方向からターミナルへ向かうバスについて、「4 条西 5 丁目」バス停は 4 条通り上の北洋銀行前ではなく駅前通り上の道銀前に停まるように変えてほしい。月末などは北洋銀行の駐車場を出入りする車が多く、乗降に支障をきたす事が少なくない。</li> <li>・であえーる前の「4 条西 2 丁目」バス停について、道路と平行に上屋を設置してほしい。雨天時の待合環境の改善のほか、上屋によってバス利用客が並ぶ方向を誘導でき、道路に対して垂直に並んで他の通行人の邪魔になっている現状のマナーの悪さも改善できると思う。</li> </ul>	
4	4. 評価指標 (KPI)	30 代	<p>P22 4. 評価指標 (KPI) について</p> <p>指標 4 の「1 便あたりの市内線路線バスの平均利用者数」は、郊外・高速バス路線の市内利用(ターミナル発便：市外に出る前に降車した人数、ターミナル着便：市内に入ってから乗車した人数)も加えた数字に変えるべきだと思う。</p> <p>たとえば三笠線は東町、北新線は大和などから市内線の代わりとして利用する人をよく見かける。</p>	<p>郊外線も市内での移動手段として一定の役割を担っているものと認識しておりますが、停留所別の乗降データを把握できない現状においては、指標に反映させることは難しい状況にあります。</p>

※「意見・提案・感想 等」については、原則として原文のまま掲載しています。(明らかな誤字等と判断されるものを除く。)

5	その他	50代	<p>以前から市立病院移転に関するパブリックコメントにも意見をしてきましたが、このままでは新岩見沢市立病院へのアクセスの確保もままならない状況が見えてきていると思います。</p> <p>語弊を恐れず言わせていただければ、本来どうしても必要なものであれば最終的に利益を追求しなければならない民間企業に委託はせず、利益を考えず公での運営を考えなければならない部分があります。平たく言えば市営交通での対応も視野に入れ検討すべきなのではないでしょうか。</p> <p>公務員としての地位と給与が約束されれば、若い運転士さんの移住定住にもつながる可能性もあります。</p> <p>最低限の路線と便数を確保しなければ、不便な街としてのレッテルを張られ、人口減少や地域衰退にますます拍車がかかってしまう原因にもなります。</p> <p>今までのようなありきたりの机上の論理ではなく、新しい方向感で新鮮な視線と感覚を持ち、新たな可能性を探求していただきたいです。</p>	<p>路線バスにつきましては、利用者の減少に加え、人件費や燃料費などの高騰に伴う運行経費の増加によって、全ての路線において収支が赤字となる中、市の補助によって運行を維持しております。</p> <p>こうした状況を踏まえつつ、新病院移転後の交通アクセスについては、利用しやすい運行ダイヤや必要便数の確保に向けて、北海道中央バスと市の関係部局での協議に加え、利用者の代表や交通事業者などで構成する地域公共交通活性化協議会の中でも検討を行い、必要に応じて計画へ反映させることも考えております。</p>
6	その他	40代	<p>素案パッと見て思ったことの羅列です。料金はこれで大丈夫。天気に左右される運行状況も理解できるレベル。運休情報ちゃんと更新されてるので客側が情報取ろうと少し頑張ればよい。態度悪いのも、路面に関わらず運転荒い時あるのも我慢するので最悪会社潰れないでほしい。(中央バスの運行計画に市が何か言っていたことに驚きました。みると地区とかはやってるの知ってました。)</p> <p>車を持っていて今後自分に「やれることはない」という人にアンケートを取っても意味がないと思う。バスターミナルやバス内でアンケート配布なりしましたか？ちなみに私はアンケートも声掛けも見かけたことはありません。市職員や市議はなぜ使わない？不便だと思うならそれが市民の声とも被るのでは？出勤時に使え</p>	<p>新市立病院移転に伴う市内全体の路線網につきましては、北海道中央バスと市の関係部局での協議に加え、利用者の代表や交通事業者などで構成する地域公共交通活性化協議会の中でも検討を進めてまいります。</p> <p>また、循環バスの切れ目のない運行といった利便性向上策につきましては、持続可能な運行体制との調和を図りながら進めていく必要があります。持続性を確保できない取組みは難しいものと考えております。</p>

※「意見・提案・感想 等」については、原則として原文のまま掲載しています。(明らかな誤字等と判断されるものを除く。)

		<p>る便が1本しかなく、1時間前とかに会社最寄りに着く(あるだけ良いかとは思っている)。土日出勤に使える便はそもそもない(もう諦めている)。ON タイムだけでも市職員で運行できないですかね?そうすれば朝と夕方以降の便、せめて21時最終くらいまでバス屋やってくれるかもという期待(ご存知ですか?前はやって来ててありがたかったですよ。)運転席囲って一切発声・対応しなくていいバス作ったらただひたすら運転するだけならやるという人間いないでしょうか?(正職員だけじゃない採用方法で午後だけとか朝だけとか考えたことはあるのだろうか?)</p> <p>夜間勤務もあり夏はほぼ自転車です。すると乗車数少ないと判定されるのか冬改定時に減便となる。さらに不便になり乗れなくなる。この数年悪化の一途です。そうじゃない!ずっとぐるぐる回ってたら、高齢者も車手放すだろうし、間隔2時間とかあかないから移動時「バス乗ろう」とするだろうし、交通計画が想いと逆で悲しい。『10年このバス間隔で絶対やる』って言えば車手放すと思うから、高齢者の運転に文句言う若いのと・警察と連携してやりましょうよ・・・あとカンブリア(テレビ番組)かなんかでやっていた過疎地バス会社の復活みたいなのを調べて・みて、まだ岩見沢やれることあると思えるはず。</p> <p>最後に、新市立病院できて、駅北・南町・日の出・大和方面など削ろうとするのは本当にやめてください。</p>	
--	--	---	--

※「意見・提案・感想 等」については、原則として原文のまま掲載しています。(明らかな誤字等と判断されるものを除く。)