

岩見沢市地域公共交通計画（素案）

（令和8年度～令和12年度）

岩見沢市

～ 目 次 ～

1. 計画の概要	1
(1) 計画の趣旨	1
(2) 対象区域	1
(3) 計画期間	1
(4) 関連計画との整合	2
2. 公共交通の将来像	3
(1) これまでの経過	3
(2) 地域公共交通の現状診断	4
(3) 目指す姿	11
(4) 各交通手段の役割と方向性	12
①鉄道	12
②路線バス（郊外線）	12
③路線バス（市内線）	14
④デマンド型乗合タクシー	15
⑤住民混乗バス	16
⑥タクシー	16
3. 計画目標と施策内容	17
・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	18
・基本目標2　暮らしを支え続ける公共交通	19
・基本目標3　安心して利用できる公共交通環境の整備	20
・基本目標4　地域で支える公共交通	21
4. 評価指標（K P I）	22
5. 計画の進捗管理と評価の考え方	23
(1) 施策評価の方法	23
(2) 評価体制	23

1. 計画の概要

(1) 計画の趣旨

本計画は、「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）に基づく「地域公共交通計画」であり、岩見沢市の地域公共交通におけるマスタープランとして策定するものです。

(2) 対象区域

本計画の対象区域は、岩見沢市全域とします。

なお、当市を含む南空知 9 市町を対象とした「南空知地域公共交通計画」においては、広域的な視点による公共交通ネットワークの形成が位置付けられており、本計画では同計画との整合を図りながら取組みを進めることとします。



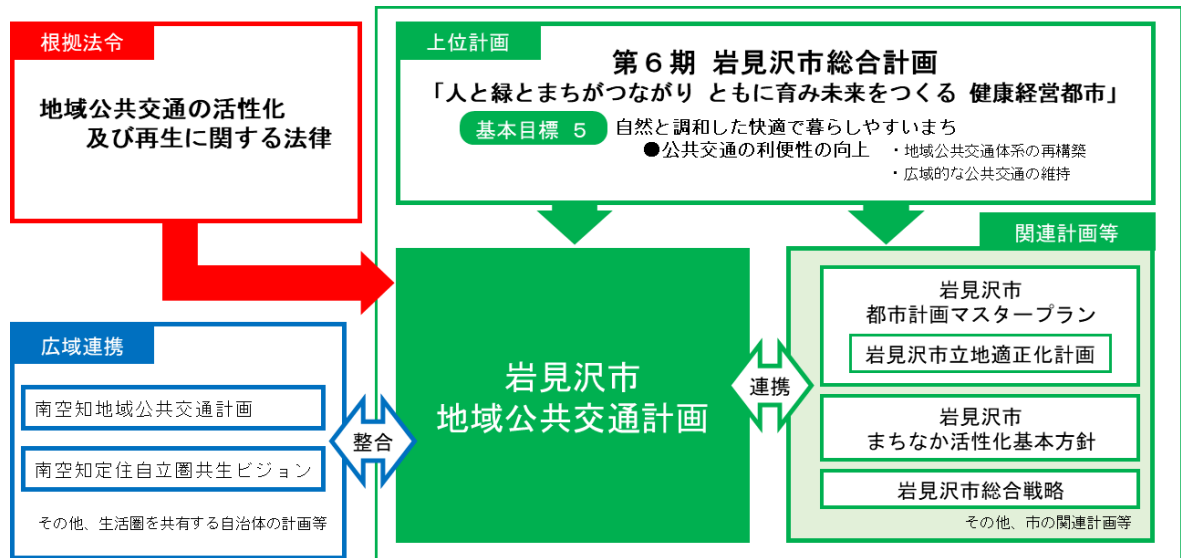
(3) 計画期間

本計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間とします。

なお、計画期間中においても、社会情勢の変化や交通事業者の経営環境、人口動向、利用者ニーズなどの状況にあわせて、必要に応じて内容を見直すことができます。

(4) 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「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」、「岩見沢市立地適正化計画」、「岩見沢市まちなか活性化基本方針」、「岩見沢市総合戦略」などの関連計画との一体性を保ちつつ、広域計画である「南空知地域公共交通計画」、「南空知定住自立圏共生ビジョン」との整合を図った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。



2. 公共交通の将来像

(1) これまでの経過

岩見沢市の公共交通は、鉄道や幹線道路が集結する拠点として早期に整備され、市民の日常生活を支える「暮らしの足」として重要な役割を担ってきましたが、自家用車の普及や人口減少などに伴い利用者は減少し、路線の縮小やダイヤの見直しが進む一方で、維持に係る公的負担は増加しています。

こうした状況を受け、岩見沢市は平成27年1月に交通事業者や関係機関で構成する「岩見沢市地域公共交通活性化協議会」を設置し、公共交通の方向性を示す「岩見沢市生活交通ビジョン」を策定しました。

続いて平成28年に初のマスタープランとなる「岩見沢市地域公共交通網形成計画」を、平成29年には実行計画として「岩見沢市地域公共交通再編実施計画」を策定し、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行ってきました。

さらに令和3年には、前計画にあたる「岩見沢市地域公共交通計画」を策定し、持続可能な交通体系の構築に向けた取組みを進めてきました。

本計画は、これまでの取組みの成果や課題、社会環境の変化を踏まえ、令和8年度から令和12年度における岩見沢市の公共交通の方向性を定めるものです。

年度	関係法令		市計画			
	交通政策基本法	地域公共交通活性化再生法	生活交通ビジョン	地域公共交通網形成計画	地域公共交通再編実施計画	地域公共交通計画
H25	施行					
H26		一部改正				
H27		一部改正	策定			
H28				策定		
H29					策定	
H30					H29.10路線再編	
R1						
R2	一部改正	一部改正				
R3		地域公共交通計画の策定努力義務				策定
R4						
R5		一部改正				
R6						
R7						
R8						本計画

(2) 地域公共交通の現状診断

令和7年7月に実施した市民アンケートの結果によると、市民の主な移動手段は自家用車を中心であるものの、買物・通院・通勤・通学といった主要な移動目的については、概ね現行の交通手段で対応できている状況にあります。一方で現行の路線バスの運行内容に対しては、必ずしも十分な満足度が得られておらず、一定の課題が残っています。

また、岩見沢市においても、人口減少と高齢化が進むなか、特に自家用車以外の移動手段が限られる農村地域に対して、日常生活に必要な移動手段を確保することが課題となっています。さらに、公共交通事業者においては、乗務員不足に加え、燃料費や人件費などの高騰による運行経費の増加に伴い、現行のサービス水準を維持することが困難な状況になりつつあります。

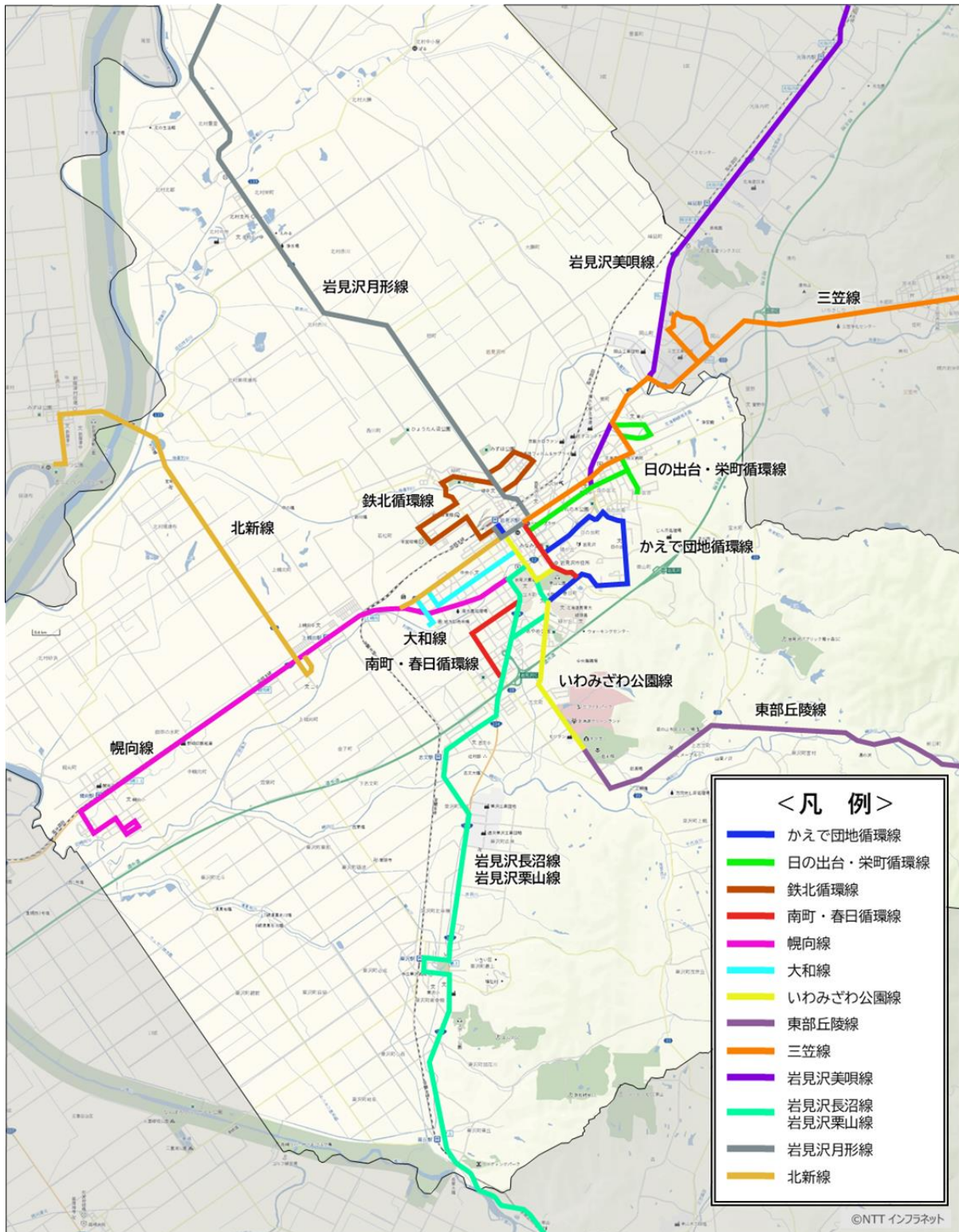
加えて、医療・商業・教育などの都市機能増進施設は、通学や通院の主要な目的地となりますが、今後、再編や集約化により変化が見込まれており、地域公共交通の利用状況に一定の影響を与える可能性があることから、利用ニーズを的確に把握し、必要に応じて対応することが重要です。

岩見沢市では令和7年に「岩見沢市立地適正化計画」を策定し、都市機能増進施設や居住地を一定の区域に誘導し、それらを公共交通で繋ぐ「コンパクト＋ネットワーク」の都市づくりを推進しています。同計画による将来都市構造の方向性も踏まえながら、移動需要の高い拠点を繋ぐ公共交通を確保するとともに、地域の実情に応じた新たな交通手段の導入も検討し、将来にわたって持続可能な公共交通体系の形成を進めていきます。

特に岩見沢市立総合病院については、現在地からの移転が予定されており、今後のアクセス方法のあり方に大きな影響を与えることが想定されます。移転後は、これまで通院していた市民の移動経路や交通手段の変化が見込まれることから、路線バスをはじめとしたアクセス確保が重要となります。

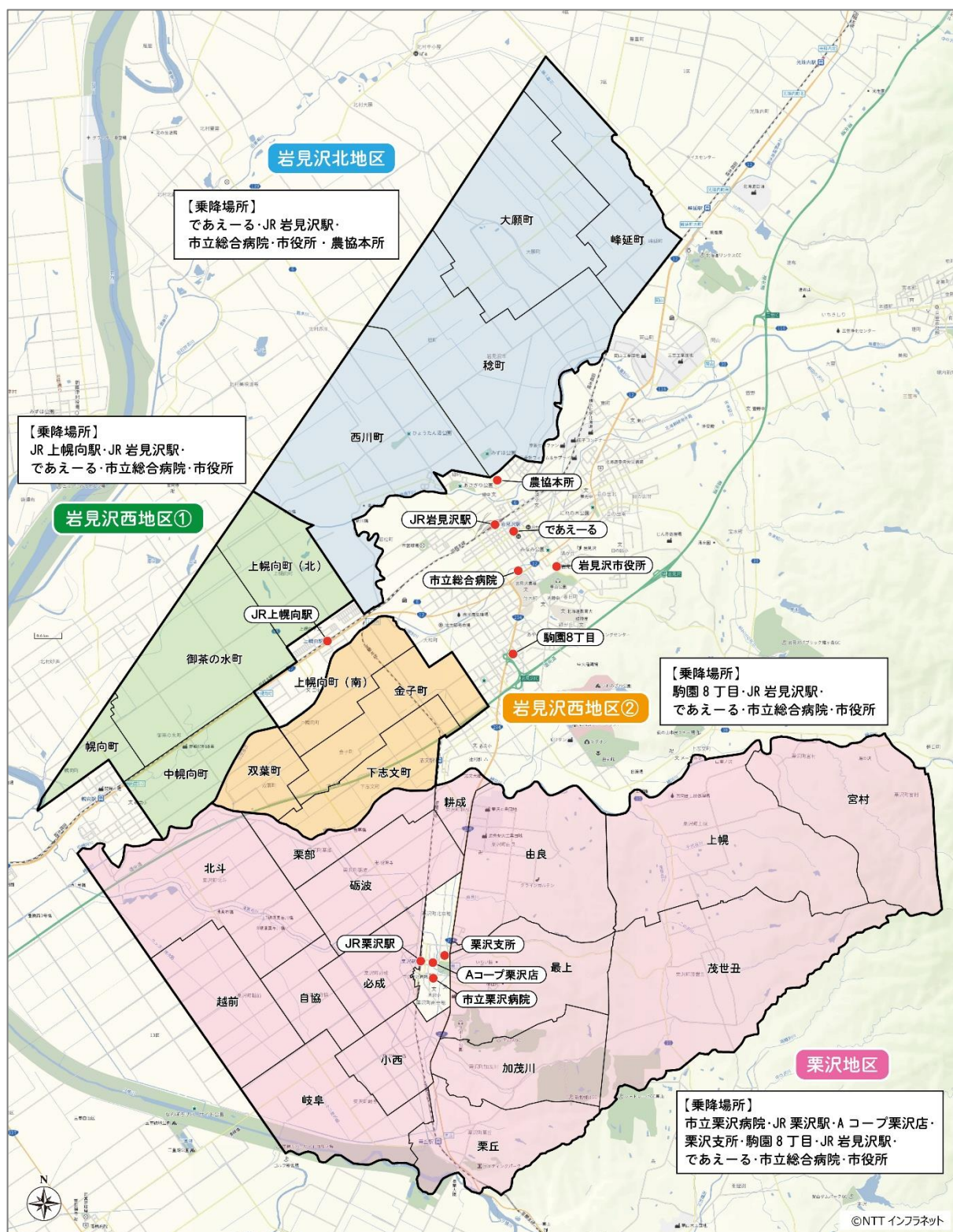
【路線バスの状況】

北海道中央バス(株)が岩見沢ターミナルを発着する11路線のバスを運行しているほか、(有)新篠津交通が北新線を、日の出交通(株)が東部丘陵線を、(有)アオヤナギ観光バスが岩見沢月形線を運行しています。



【デマンド型乗合タクシーの状況】

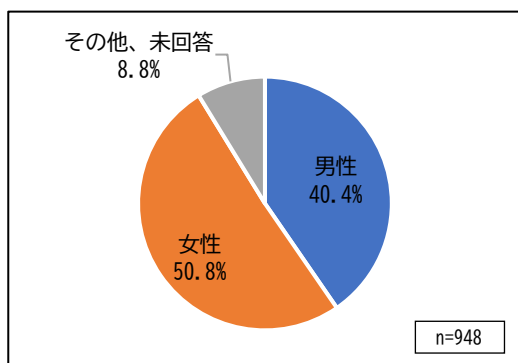
路線バスが運行していない地域の公共交通として以下の図に示す4つの地区（岩見沢北地区、岩見沢西地区①、岩見沢西地区②、栗沢地区）において、デマンド型乗合タクシーを運行しています。



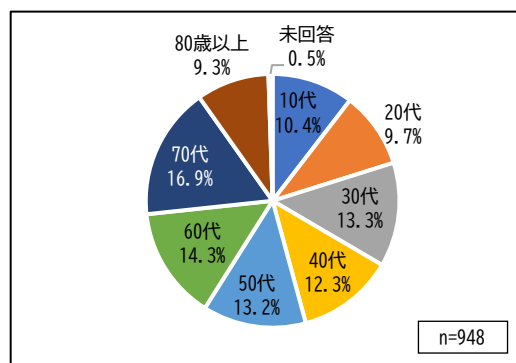
【市民アンケート概要】

項目	内容
調査対象	満 15 歳から満 84 歳までの市民 3,000 人
調査期間	令和 7 年 7 月 14 日～28 日
回答数	948 件（回答率 31.6%）

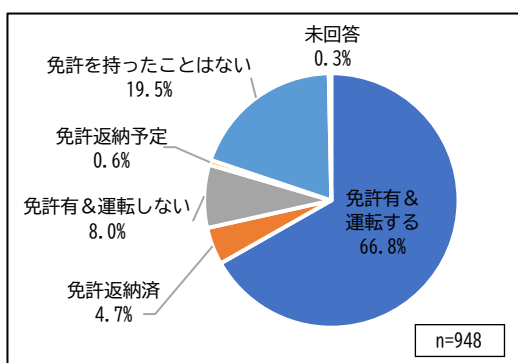
①性別



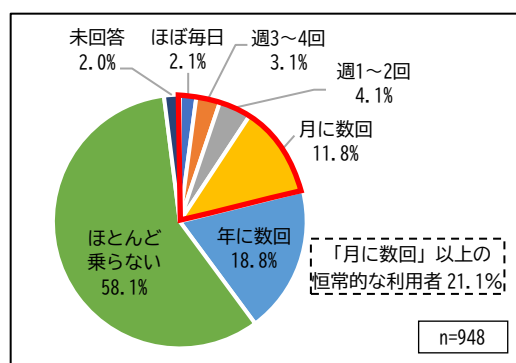
②年齢



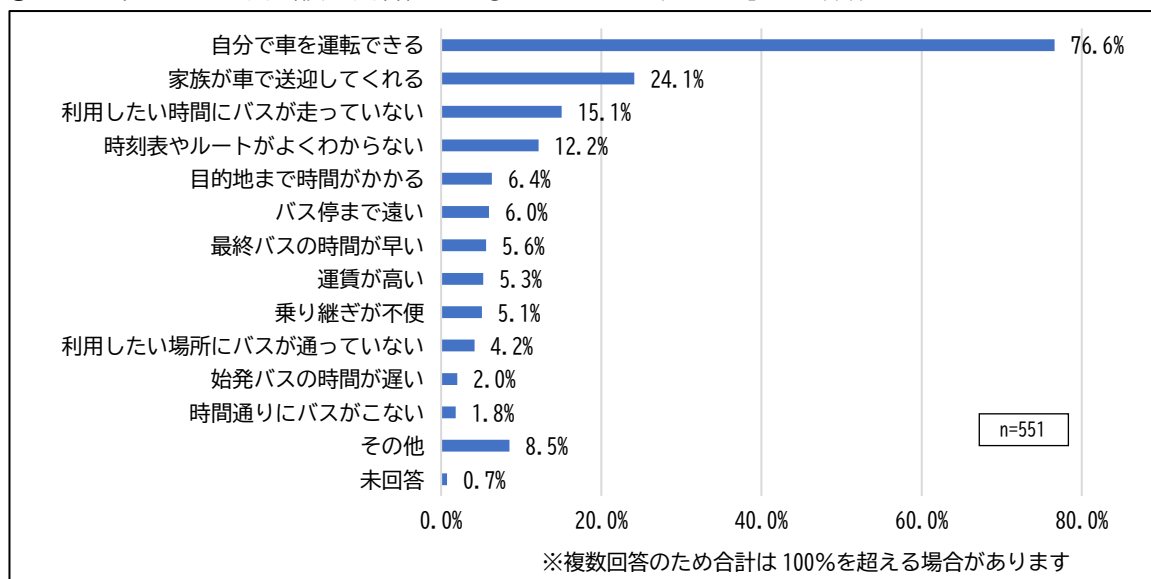
③運転免許の保有状況



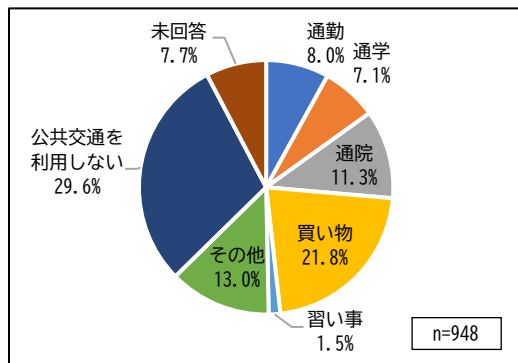
④バスの利用頻度



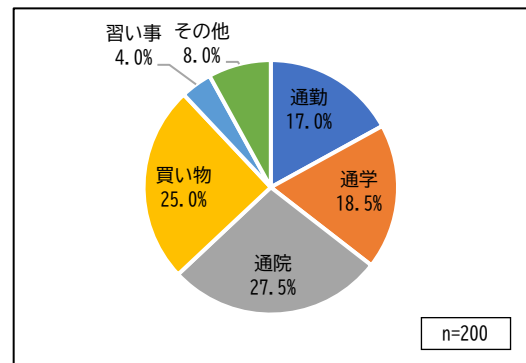
⑤バスに乗らない理由（複数回答） ※④で「ほとんど乗らない」の回答者のみ



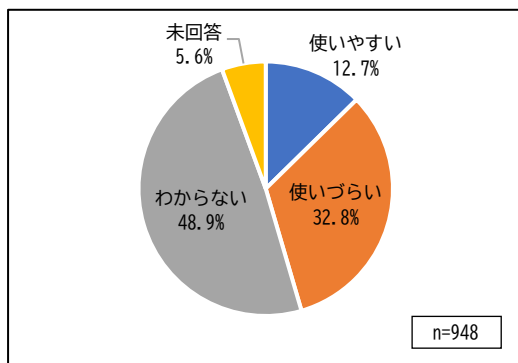
⑥-1 公共交通を利用する主な目的



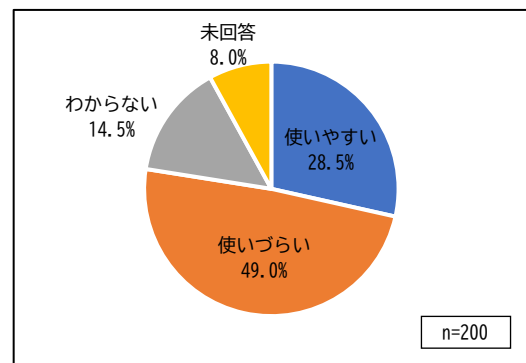
⑥-2 公共交通を利用する主な目的
(恒常的なバス利用者のみ)



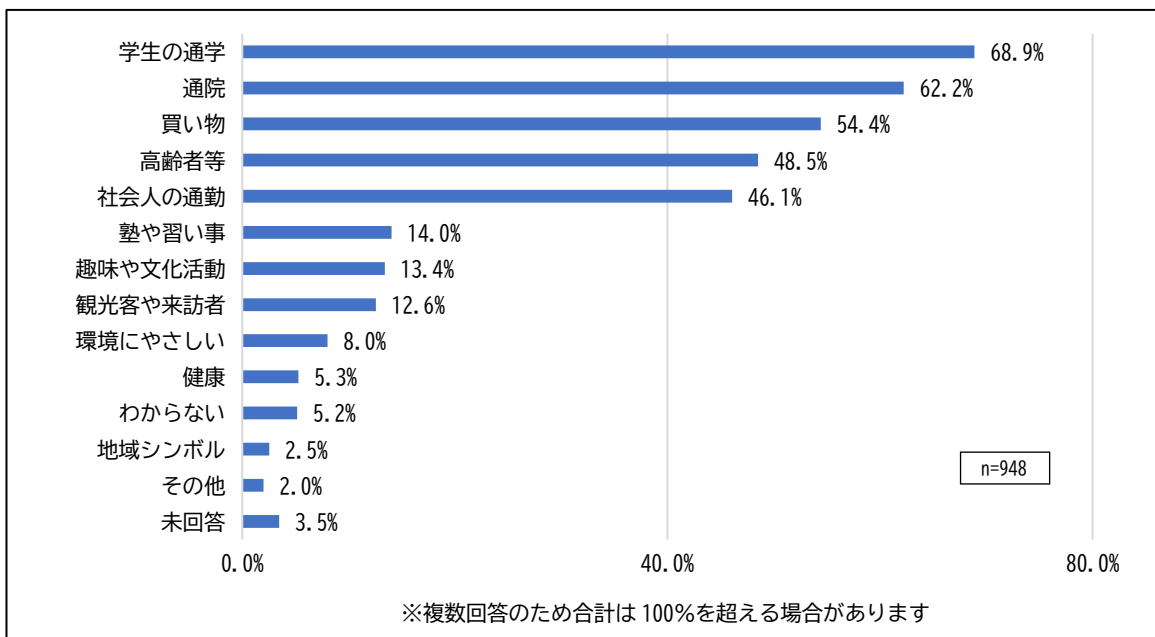
⑦-2 バスルートや時刻の使いやすさ



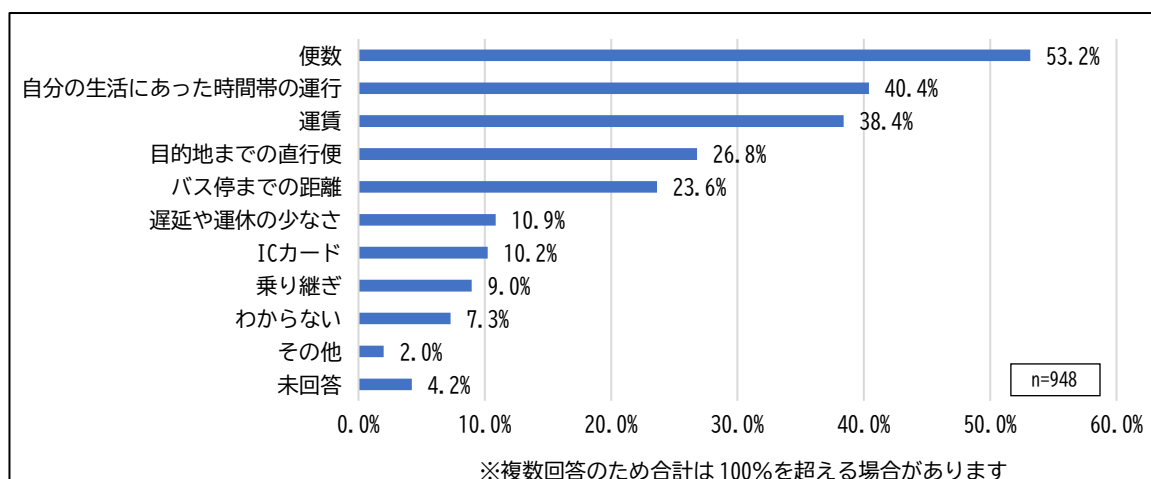
⑦-2 バスルートや時刻の使いやすさ
(恒常的なバス利用者のみ)



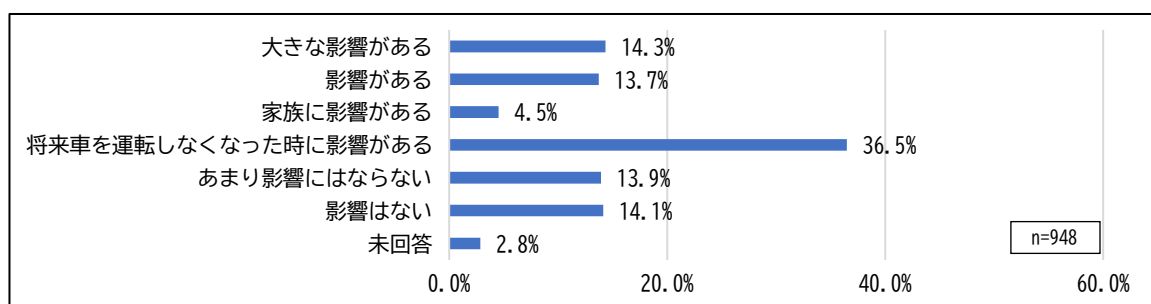
⑧バスの役割で必要だと思うもの（複数回答）



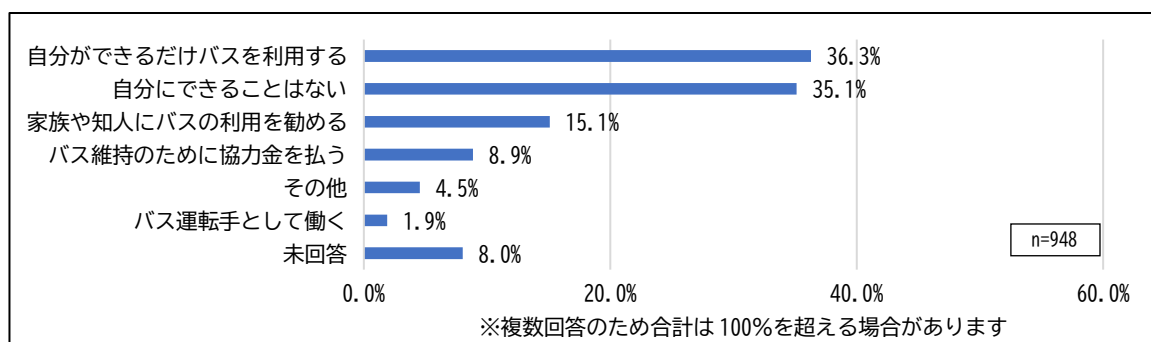
⑨バスを利用する上で重視するもの（最大3つ選択）



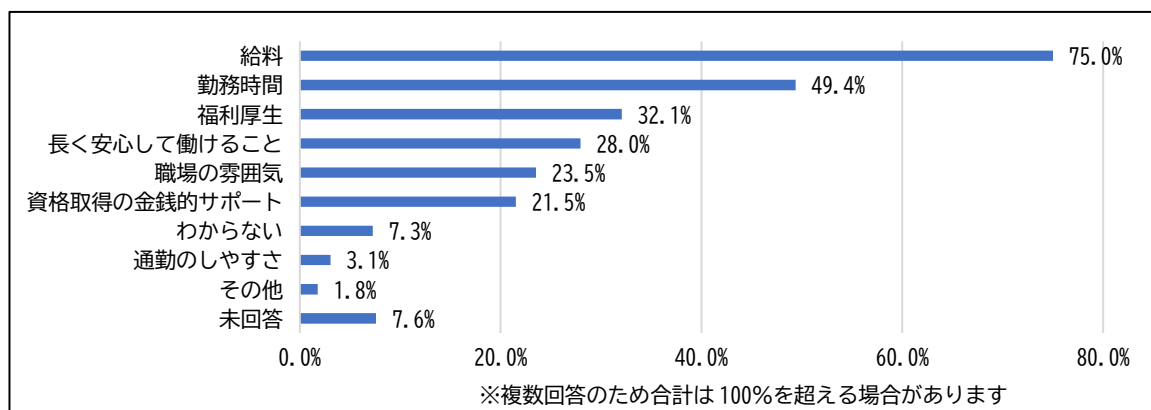
⑩仮にバスがなくなった場合の生活への影響



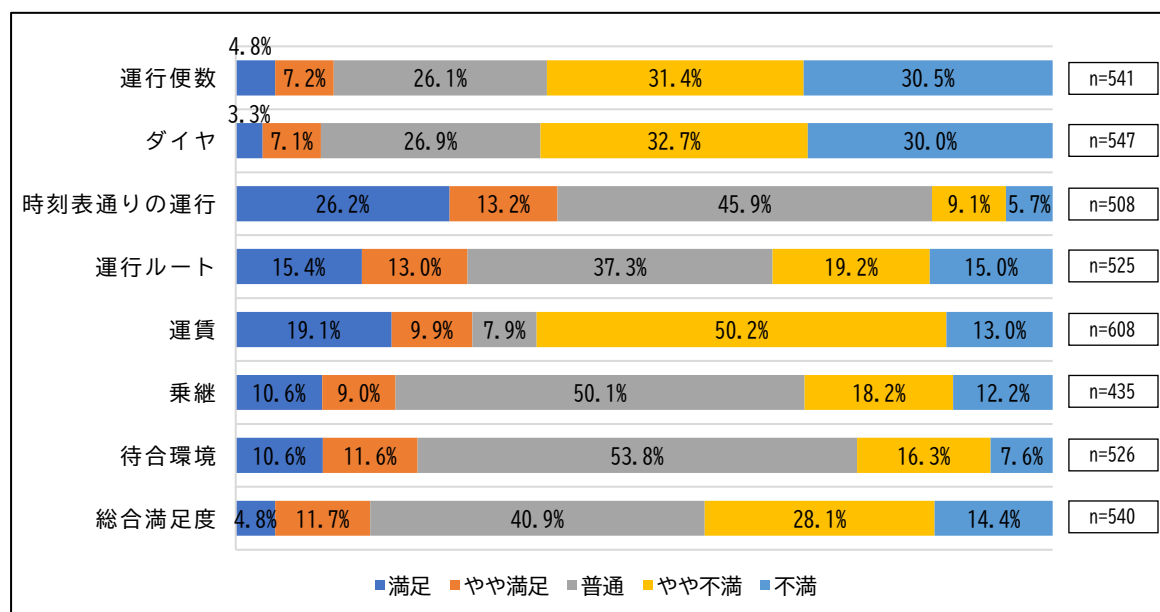
⑪バスを守るためにできると思うこと（複数回答）



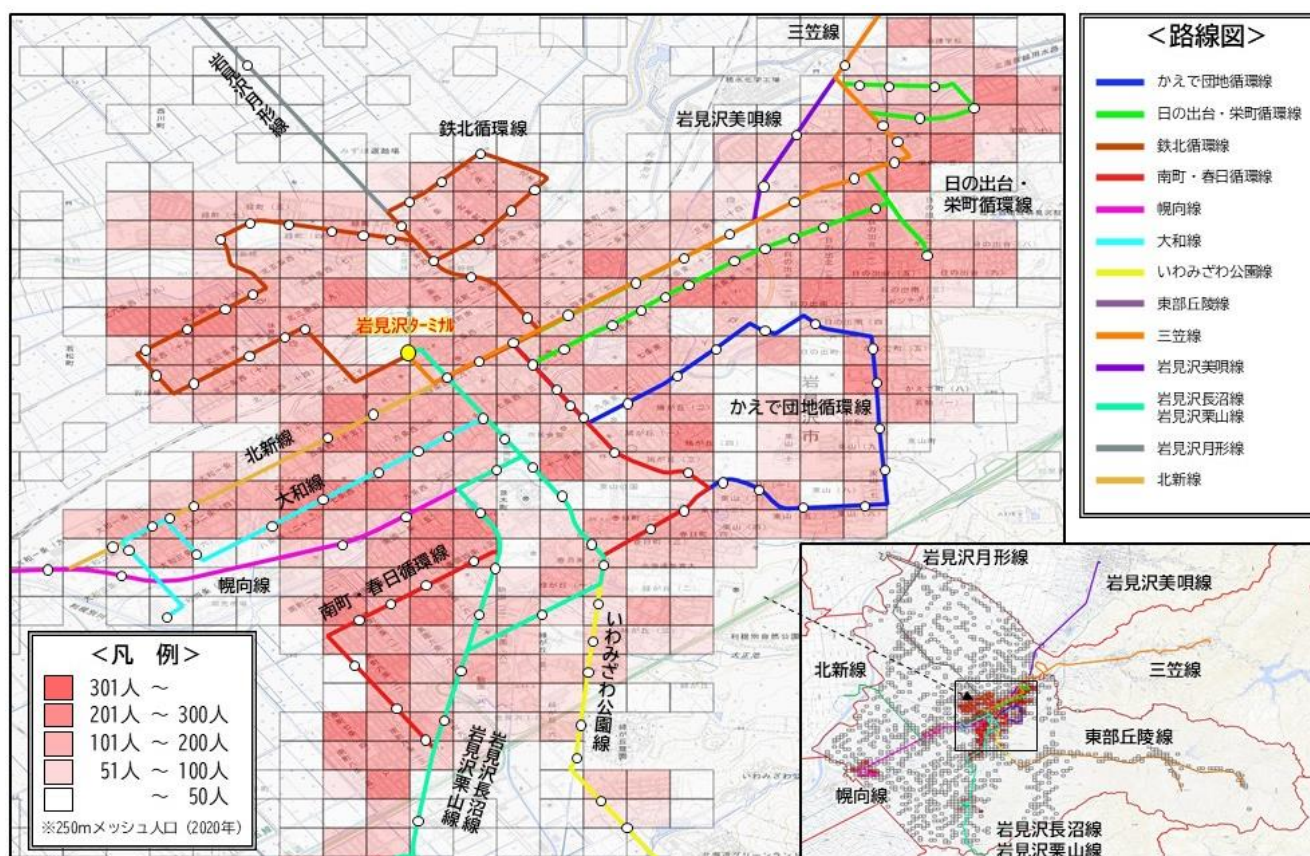
⑫仮にバス運転手を目指す場合、優先度が高いもの（最大3つ選択）



⑬現在のバス路線に対する満足度（わからない、未回答除く）



【人口分布（250mメッシュ）とバス路線図】



※地理院地図に国土数値情報などを追記して作成

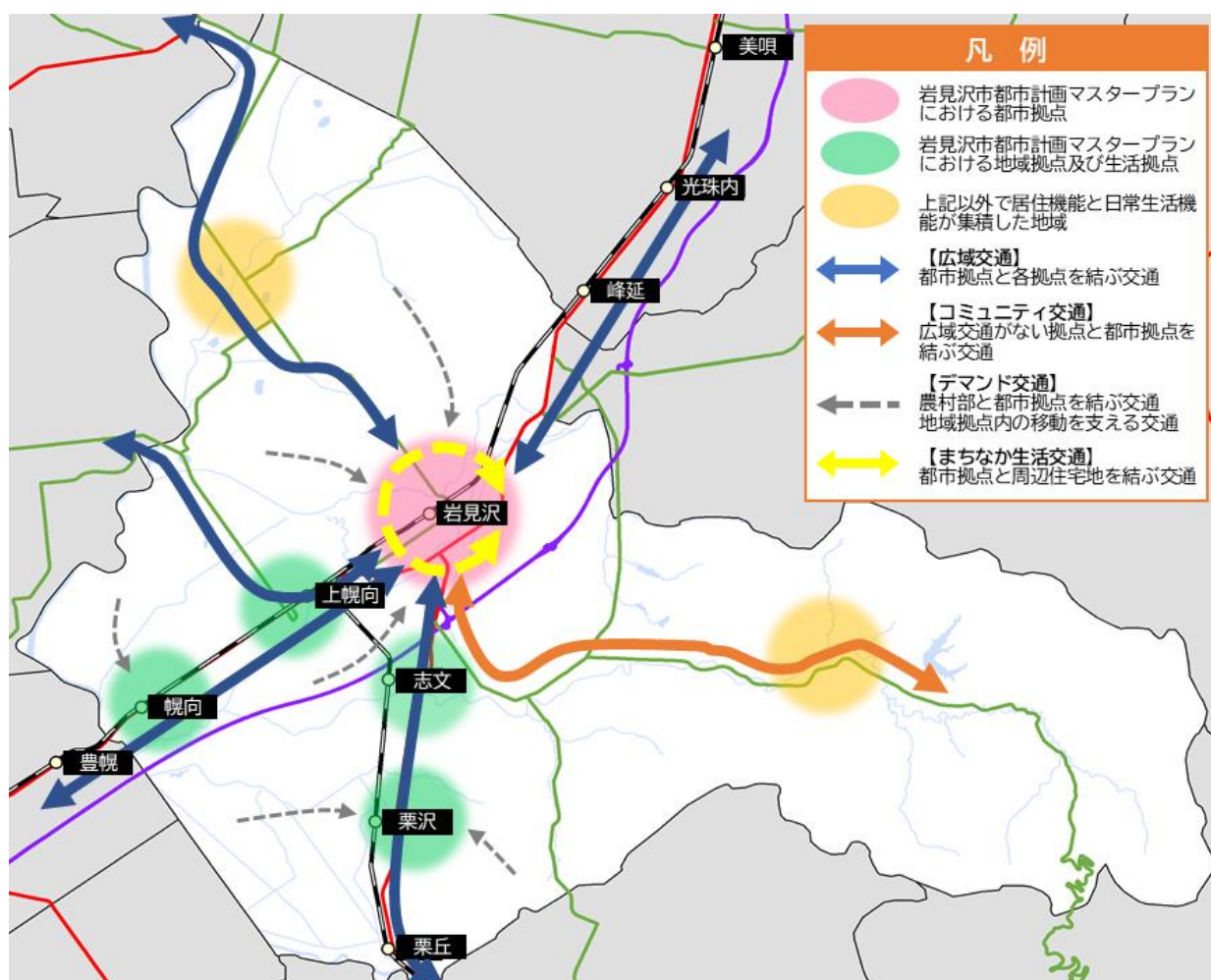
(3) 目指す姿

- 市内の主要な居住地と中心拠点を結ぶ公共交通ネットワークを形成する。
- 住民・行政・交通事業者が連携して持続性と利便性のバランスを図る。
- 都市機能が効果的に結ばれたまちづくりと一体となった公共交通を確保する。

本目標は、前身の「地域公共交通計画（R3～R7）」において掲げた、「地域に適した交通モードを組み合わせ、市内全域を面的にカバーする公共交通ネットワークを確保する」という基本的な考え方を引き継いでいます。

一方で、人口減少や乗務員不足をはじめとした社会環境の変化が進む中、従来と同様の考え方だけでは公共交通を維持していくことは難しくなっており、本計画では、公共交通を地域の共有資源として捉え、住民・行政・交通事業者が、それぞれの役割を担いながら支え合うという視点を加えています。

【維持していく交通の考え方（イメージ）】



(4) 各交通手段の役割と方向性

岩見沢市の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、デマンド型乗合タクシーが、それぞれの地域特性に応じた役割を担うことで形成されています。

J Rは札幌圏をはじめとした主要都市との移動を担い、近隣市町村との往来や市内の日常的な移動は路線バスが支えています。また、路線バスによる対応が難しい地域では、タクシーやデマンド型乗合タクシーが補完しています。

今後、人口減少や都市機能の変化に伴い、交通需要と運行条件も変わることが想定されますが、いずれの交通手段も地域の暮らしに不可欠であり、それぞれの役割に応じた最適な組合せにより、面的な公共交通ネットワークを維持していく必要があります。

本計画では、「国の補助制度や広域連携の枠組みの活用」、「各交通手段の役割分担と接続性の確保」、「効率性と利便性のバランス」の視点をもとに、市内公共交通網における各路線の位置づけと方向性を次のとおり整理します。

①鉄道

・ J R 函館線

通勤・通学を中心とした札幌圏との日常交通を担うとともに、観光やビジネスを含む道内各地の移動を支える幹線鉄道です。J R 函館線で直結する札幌駅と岩見沢駅は、特急で約 25 分という位置にあり、岩見沢駅における鉄道とバスの乗継の改善など、利便性の向上に努め、鉄道を使った誘客促進にも取り組みます。

・ J R 室蘭線

通学を中心とした日常的な移動を支える路線であるとともに、貨物輸送の経路としての役割も担っています。一方で J R 北海道の単独維持困難線区とされている状況を踏まえ、沿線自治体や関係機関と連携し、生活利用や観光利用の促進を図りながら、必要な見直しを含めて路線維持に向けた取組みを進めます。

②路線バス（郊外線）

郊外線は、通勤・通学・通院に加え都市間移動を支える広域交通であり、岩見沢市単独ではなく南空知全体で交通ネットワークを形成していくことが重要です。このため、本計画においても、南空知地域公共交通計画に準ずることを基本としながら、関係自治体や事業者と連携して、必要な取組みを進めます。

路線	事業者	路線延長	起点	終点
三笠線	北海道中央バス(株)	24.0km	岩見沢タ	幾春別町
岩見沢美唄線	北海道中央バス(株)	18.8km	岩見沢タ	美唄駅前
岩見沢長沼線	北海道中央バス(株)	38.4km	岩見沢タ	長沼ターミナル
岩見沢栗山線	北海道中央バス(株)	20.7km	岩見沢タ	栗山駅
岩見沢月形線	(有)アオヤナギ観光バス	22.3km	岩見沢タ	月形駅前
北新線	(有)新篠津交通	15.6km	岩見沢タ	しんしのつ温泉

※「岩見沢タ」は岩見沢ターミナル

- ・三笠線（地域間幹線系統）

「岩見沢ターミナル」から三笠市の「幾春別町」までを結ぶ路線で、岩見沢市と三笠市を繋ぎ、通勤・通学・通院など日常的な移動を支える広域交通です。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、持続可能な運行体制の維持を図ります。

- ・岩見沢美唄線（地域間幹線系統）

「岩見沢ターミナル」から「美唄駅前」までを結ぶ路線で、ＪＲ函館線と並行する広域交通です。地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用して運行を維持してきましたが、利用実態や乗務員不足をはじめとした課題を踏まえ、路線の廃止に向けて関係自治体と協議を進めます。

- ・岩見沢長沼線（地域間幹線系統）

「岩見沢ターミナル」から栗沢地域を経由して「長沼ターミナル」までを結ぶ路線で、岩見沢ターミナルから栗山駅までは岩見沢栗山線と同じルートを運行し、同ターミナルから由仁駅まではＪＲ室蘭線と並行する広域交通です。地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用して運行を維持してきましたが、利用実態や乗務員不足をはじめとした課題を踏まえ、路線の廃止に向けて関係自治体と協議を進めます。

- ・岩見沢栗山線（地域間幹線系統）

「岩見沢ターミナル」から栗沢地域を経由して「栗山駅」までを結ぶ路線で、「美園町」を経由する便と「教大前」を経由する便が運行しています。また、同区間はＪＲ室蘭線と並行しており、駅間の利用需要を補完し、通学や通勤移動を担う広域交通です。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、持続可能な運行体制の維持を図ります。

- ・岩見沢月形線（地域間幹線系統）

「岩見沢ターミナル」から北村地域を経由して「月形駅前」までを結ぶ路線で、岩見沢市と月形町を繋ぎ、通学を中心に生活移動を支える広域交通です。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（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な運行体制の維持を図ります。

- ・北新線（地域間幹線系統）

「岩見沢ターミナル」から上幌向町を経由して「しんしのつ温泉たっぷの湯」までを結ぶ路線で、岩見沢市と新篠津村を繋ぎ、通勤・通学・通院などの日常的な移動を支える広域交通です。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、持続可能な運行体制の維持を図ります。

③路線バス（市内線）

市内線は行政機能や医療機関、商業施設が集まる中心市街地とその周辺の住宅地を結ぶ、まちなかの生活交通手段として、通勤や通学に加え、日中の通院や買物といった日常的な移動を支える路線です。

一方で、人口構造の変化に伴い、各路線の需要には偏りがあり、輸送効率の低下が課題として顕在化していることから、地域特性や他の交通手段との役割分担を踏まえながら、住民の生活の足の確保を図ります。

路線	事業者	路線延長	起点	経由地	終点
日の出台・栄町循環線	北海道中央バス(株)	11.8km	岩見沢タ	日の出台	岩見沢タ
かえで団地循環線	北海道中央バス(株)	9.7km	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)	10.5km	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)	10.4km	岩見沢タ	教大前	岩見沢タ
幌向線	北海道中央バス(株)	14.1km	岩見沢タ	上幌向駅前	南4条つくし公園
大和線	北海道中央バス(株)	4.8km	岩見沢タ	やまと公園	イオン岩見沢店
いわみざわ公園線	北海道中央バス(株)	5.5km	岩見沢タ	教大前	いわみざわ公園
東部丘陵線	日の出交通(株)	34.3km	岩見沢駅	上志文中央	万字バス待合所

※「岩見沢タ」は岩見沢ターミナル

・日の出台・栄町循環線（地域内フィーダー系統）

「岩見沢ターミナル」から4条通や6条通を主な経路として、日の出台や栄町、東町方面と中心市街地を結ぶ循環線です。通勤や通学に加え、通院や買物でも利用されており、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）を活用して、持続可能な運行体制の維持を図ります。

・かえで団地循環線（地域内フィーダー系統）

「岩見沢ターミナル」から中央通や駅前通を主な経路として、かえで町や東山町、春日町方面と中心市街地を結ぶ循環線です。学校や図書館などが沿線に立地していることから、学生を中心に幅広い市民の利用があり、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）を活用して、持続可能な運行体制の維持を図ります。

・鉄北循環線（地域内フィーダー系統）

「岩見沢ターミナル」から北本町や桜木町、緑町などの岩見沢駅北側と中心市街地を結ぶ循環線です。商業施設や医療機関の少ない駅北地区の住民の生活の足として、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）を活用して、持続可能な運行体制の維持を図ります。

- ・南町・春日循環線（地域内フィーダー系統）

「岩見沢ターミナル」から鳩が丘や春日町、緑が丘や美園地区を結ぶ循環線です。市役所、図書館、学校などが沿線に立地していることから、通勤や通学、通院など日常的な移動で利用されており、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）を活用して、持続可能な運行体制の維持を図ります。

- ・幌向線

「岩見沢ターミナル」と幌向地区を結び、JR函館線と並行して運行するバス路線です。街中においては、通院や買物などの生活の移動手段として利用されている一方で、上幌向－幌向間の利用は限定的です。運行事業者から路線廃止の意向が示されており、地域に必要な移動手段について、関係団体と協議を進めます。

- ・大和線

「岩見沢ターミナル」と「イオン岩見沢店」を結び、買物利用を中心に大和地区と中心市街地の移動を支えるバス路線です。市民の生活の足として利用されており、持続可能な運行体制の維持を図ります。

- ・いわみざわ公園線

「岩見沢ターミナル」と「いわみざわ公園」を結び、通学や通院などの生活移動と、遊園地やバラ園といった観光施設へのアクセスを担うバス路線です。市民生活と観光の双方を支える役割を果たしており、持続可能な運行体制の維持を図ります。

- ・東部丘陵線（地域内フィーダー系統）

「岩見沢駅」と上志文、朝日、美流渡地区などの東部丘陵地域の拠点を結ぶコミュニティ交通で、地域住民の通学や通院、買物をはじめとした日常生活を支える移動手段として運行しています。民間路線バスの廃止に伴う代替交通として、令和4年4月に国の地域旅客運送サービス継続事業を活用して、車両の小型化と効率的な運行体制などのコスト抑制の上、新たに運行を開始しました。今後も同事業と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）を併用しながら、地域の利用状況を踏まえ、持続可能な運行体制の維持を図ります。

④デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーは、主に農村部など、住宅が分散し、路線バスの運行が適さない地域を広くカバーする公共交通サービスです。最寄りの公共施設や商業施設、他の交通機関との接続点への移動手段として運行しています。予約に応じて運行することで、住民の少ない地域における効率的な公共交通となっており、持続可能な運行体制の維持を図ります。

⑤住民混乗バス

北村地区では、スクールバスの運行車両を活用し、児童の登下校以外の時間帯に住民も無料で利用できる住民混乗バスを運行しています。主に農村部の移動手段として運行する一方で、利用は限定的であり、今後、地域のニーズを踏まえたうえで、コストの圧縮や適正な受益者負担を含む持続的で効果的な交通体系の検討が必要です。

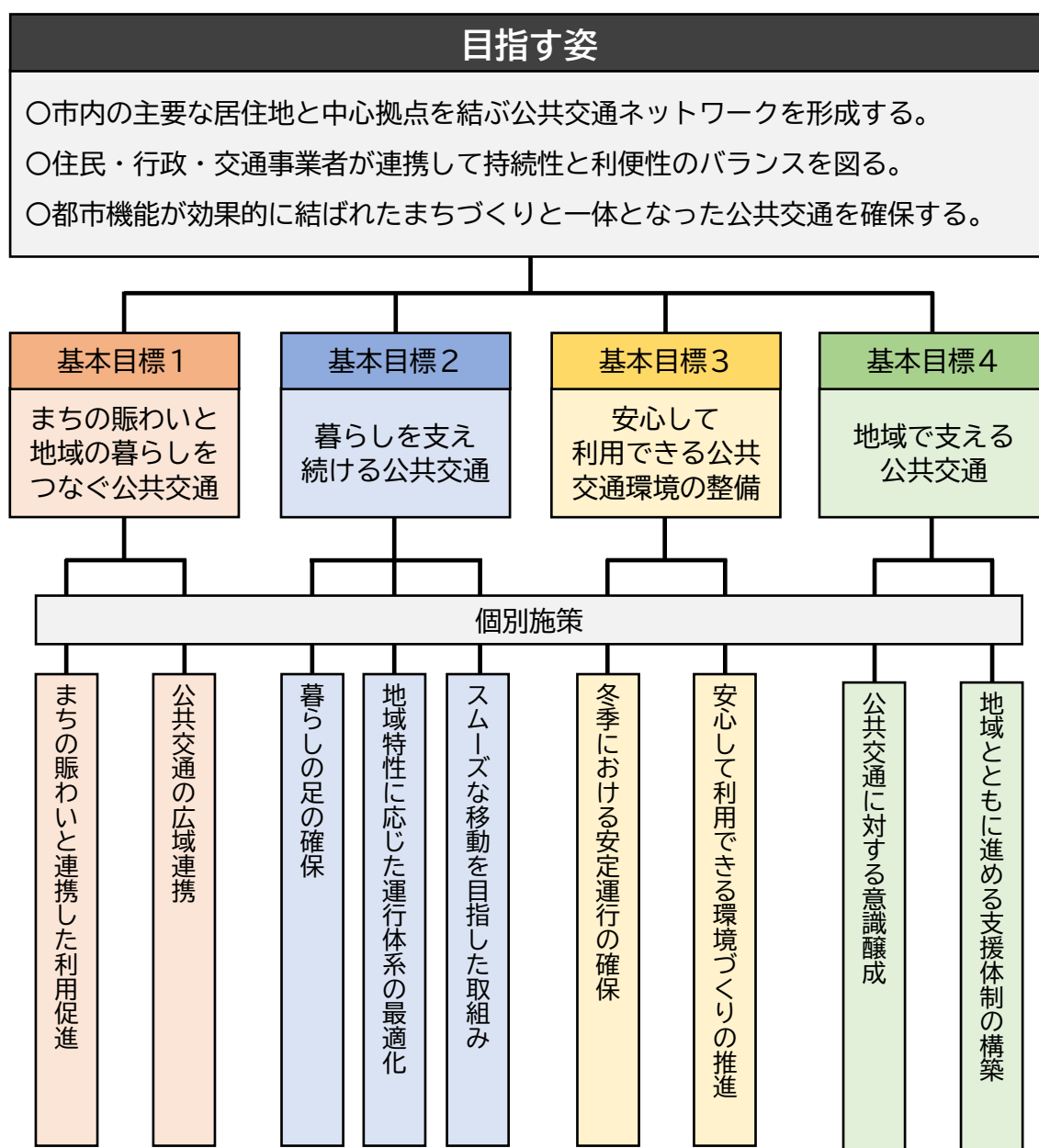
⑥タクシー

タクシーは、鉄道や路線バスが運行していない時間帯や、高齢や障がいなどの理由でそれらの利用が難しい方の移動を支える公共交通サービスです。恒常的に利用する方は限定的であり、季節や天気、イベントの開催状況によって需要は変動しますが、個別のニーズに柔軟に対応できることから、生活利用に加え、観光やビジネスでの移動も支えています。今後も、交通事業者との連携を一層強化し、持続可能な運行体制の維持を図ります。

3. 計画目標と施策内容

本計画では、「目指す姿」の実現に向けて、地域の実情や課題、これまでの取組状況に加え、国や北海道の交通施策の動向を踏まえたうえで、4つの基本目標を設定するとともに、計画期間において重点的に取り組むべき具体的な施策を整理します。

また、各施策の実施にあたっては、社会情勢の変化や交通事業者の経営環境、地域住民の移動ニーズを的確に把握しつつ、岩見沢市、交通事業者、関係団体、地域住民が一体となって、年度ごとに実行計画を検討・推進することで、着実な取組みを進めていきます。



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

中心市街地と各地域を結び、日常的な移動を支えることで、地域の暮らしとまちの活性化の両立に取り組みます。

施策① まちの賑わいと連携した利用促進

■概要

- ・ 日常的な移動が多い中心市街地への需要に対応できるよう、地域の利用実態に即したダイヤ調整や利用しやすい運行環境に必要な取組みを進めることで、まちの賑わいに寄与します。

■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

■実施時期：令和８年度～令和１２年度

施策② 公共交通の広域連携

■概要

- ・ 南空知圏域内の自治体をつなぐ地域間幹線と自治体内を運行する生活路線による面的交通ネットワークを確保するため、定住自立圏の連携方針を踏まえ、自治体と事業者が連携・協力した取組みを進めます。

■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

■実施時期：令和８年度～令和１２年度

【参考】

具体的な取組みとしては、次の例があります。

- ・ 中心市街地の商業施設や医療機関の開館時間に合わせたダイヤ調整の検討
- ・ 南空知定住自立圏やＪＲ室蘭線活性化連絡協議会の各種取組み

基本目標２ 暮らしを支え続ける公共交通

市民の暮らしを支える移動手段として、地域の特性や利用状況に応じた運行体制の確保を図り、安定的で持続可能な公共交通の維持を目指します。

施策① 暮らしの足の確保

■概要

- ・市内各地から中心市街地や生活拠点へのアクセスを維持し、安心して暮らせる移動環境の確保を図ります。特に市立病院の移転に伴う新たな通院需要を踏まえ、交通アクセスの確保を図ります。

■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

■実施時期：令和８年度～令和１２年度

施策② 地域特性に応じた運行体系の最適化

■概要

- ・人口減少や利用動向の変化に対応するため、地域特性に応じた運行体系に加え、補助事業を活用した最新技術についても検討するなど、利便性と持続性のバランスがとれた公共交通の確保を図ります。

■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

■実施時期：令和８年度～令和１２年度

施策③ スムーズな移動を目指した取組み

■概要

- ・鉄道や他路線との接続に配慮したダイヤ設定など、バス・鉄道・乗合タクシーといった様々な体系の交通手段の接続を考慮し、市内でのスムーズな移動を目指した取組みを行います。

■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

■実施時期：令和８年度～令和１２年度

【参考】

具体的な取組みとしては、次の例があります。

- ・地域間幹線系統補助や地域内フィーダー系統補助など国の支援制度を活用した路線維持
- ・路線廃止時における代替交通の検討や確保
- ・利用者が少ない路線に対する車両の小型化やデマンド交通の導入検討

基本目標3 安心して利用できる公共交通環境の整備

免許を持たない高齢者や学生をはじめ、誰もが安心して利用できるよう運行の安定化に向けた取組と、わかりやすい利用案内の充実を進め、利用しやすい環境づくりを図ります。

施策① 冬季における安定運行の確保

■概要

- ・大雪などによる運休や遅延を最小限に抑えるため、道路管理者や関係機関と連携し、必要な対策の検討を進めます。

■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

■実施時期：令和8年度～令和12年度

施策② 安心して利用できる環境づくりの推進

■概要

- ・公共交通を誰もが安心して利用できるよう、ユニバーサルデザインの考え方を基本に、車両や待合環境など必要に応じた環境整備の検討を進めるとともに、利用者が迷わずに円滑に移動できるよう分かりやすい案内体制の充実を図ります。

■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

■実施時期：令和8年度～令和12年度

【参考】

具体的な取組みとしては、次の例があります。

- ・道路管理者との情報共有による降雪時の優先除雪ルートの設定
- ・大雪時の迂回ルートや一部運行区間の設定
- ・誰でも見やすい案内表示（ピクトグラム）の整備
- ・誰もが見やすい総合時刻表やバスマップの作成

基本目標4 地域で支える公共交通

公共交通を地域の共有資源として、市民・関係機関との協働を通じて意識の醸成と利用促進を図り、持続的に支え合う仕組みづくりを進めます。

施策① 公共交通に対する意識醸成

■概要

- ・学校や関係団体と連携し、公共交通に対する理解や関心を高める取組みを進め、地域全体で公共交通を支える意識の醸成を図ります。

■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、市民

■実施時期：令和8年度～令和12年度

施策② 地域とともに進める支援体制の構築

■概要

- ・事業者や関係団体と連携し、駅やバス停周辺の環境美化や利用促進に向けた活動など、地域の主体的な参画による支援体制の構築を図ります。

■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、市民

■実施時期：令和8年度～令和12年度

【参考】

具体的な取組みとしては、次の例があります。

- ・子どもを対象にした公共交通体験学習の実施
- ・ノーカーデーや地域イベントと連携した公共交通の利用促進
- ・バスマップや利用案内の町会回覧

4. 評価指標（KPI）

各施策の達成状況を評価するための評価指標及び目標値を次のとおり設定します。

No.	指標	適用			基準値	目標値 (令和 12 年度)
1	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)			10.2% (令和 6 年度)	10.2%
2	公共交通を利用する市民の割合	通勤、通学、買い物、通院など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）			26.9% (令和 6 年度)	26.9%
3	J R利用者数	J R 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）			7,510 人 (令和 5 年度)	7,510 人
4	1 便あたりの市内線路線バスの平均利用者数	路線バス市内線に乗車した人数を便数で除した指標			13.6 人/便 (令和 6 補助年度) ※1	13.6 人/便
5	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	1,028 人 (令和 6 年度)	780 人
				降車	124 人 (令和 6 年度)	100 人
			復路	乗車	95 人 (令和 6 年度)	80 人
				降車	1,073 人 (令和 6 年度)	810 人
6	人口 1 万人当たりの市内を運行する定時便数	J R・高速バス・路線バスの市内を定期的に運行する公共交通の便数を人口で除して 1 万を乗じた指標			62.9 便/万人 (令和 7 年度)	62.9 便/万人

<評価方法>

- ・No.1～2：市民アンケートなどにより計画終了年に計測（適宜実施）
- ・No.3：JR北海道保有のデータにより毎年計測
- ・No.4～5：バス事業者保有のデータにより毎年計測
- ・No.6：交通事業者保有のデータにより毎年計測

※1：利用者 540,227 人、便数 39,682 便（全 40,458 便－運休 776 便）

5. 計画の進捗管理と評価の考え方

本計画に掲げる施策を確実に推進するため、計画期間中における取組状況の把握と評価を行います。施策評価の方法と評価体制については次のとおりです。

(1) 施策評価の方法

本計画で設定したK P Iに基づき定期的に確認します。

評価にあたっては、利用者数や満足度をはじめとした数値で把握できる「定量的な評価」と、社会情勢の変化などによる数値化が困難な要素である「定性的な評価」をあわせて評価を行います。

この手法により、K P Iの達成度だけではなく、取組みの成果や改善点を総合的に把握し、必要に応じて事業内容や進め方の見直しを行い、計画の着実な推進につなげます。

(2) 評価体制

本計画の進捗状況の確認及び評価は、岩見沢市地域公共交通活性化連絡協議会を中心にP D C Aサイクルで実施します。

同協議会では、市・交通事業者・関係団体が情報を共有しながら、年度ごとにK P Iの達成状況を整理し、成果や課題を把握します。その評価結果を踏まえて翌年度以降の取組内容に反映するとともに、必要に応じて改善策を検討することで、計画期間を通じてP D C Aサイクルを継続的に進めます。

また、各施策の内容に応じて市の関係部局とも連携し、横断的な視点で課題整理や協議を行い、実効性の高い取組みにつなげます。

岩見沢市地域公共交通計画

令和8年 月 作成

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 : 0126-35-4834 (直通)

e-mail: kikaku@city.iwamizawa.lg.jp