

美唄市地域公共交通総合連携計画

平成23年 3月

美 唄 市

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）第6条に基づいて設置された美唄市地域公共交通活性化協議会における協議を経て、同法第5条による地域公共交通総合連携計画として美唄市が作成したものである。

< 目 次 >

1 . 計画策定の概要	1
2 . 地域公共交通に関するニーズや課題	3
3 . 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	8
4 . 計画の区域	10
5 . 計画の目標	10
6 . 目標を達成するために行う事業及び実施主体に関する事項	12
7 . 計画期間	24
8 . その他計画の実施に関し美唄市が必要と認める事項	25

参考資料

美唄市地域公共交通活性化協議会構成員
美唄市地域公共交通活性化協議会規約

別添資料

現況調査・実態調査編

1 . 計画策定の概要

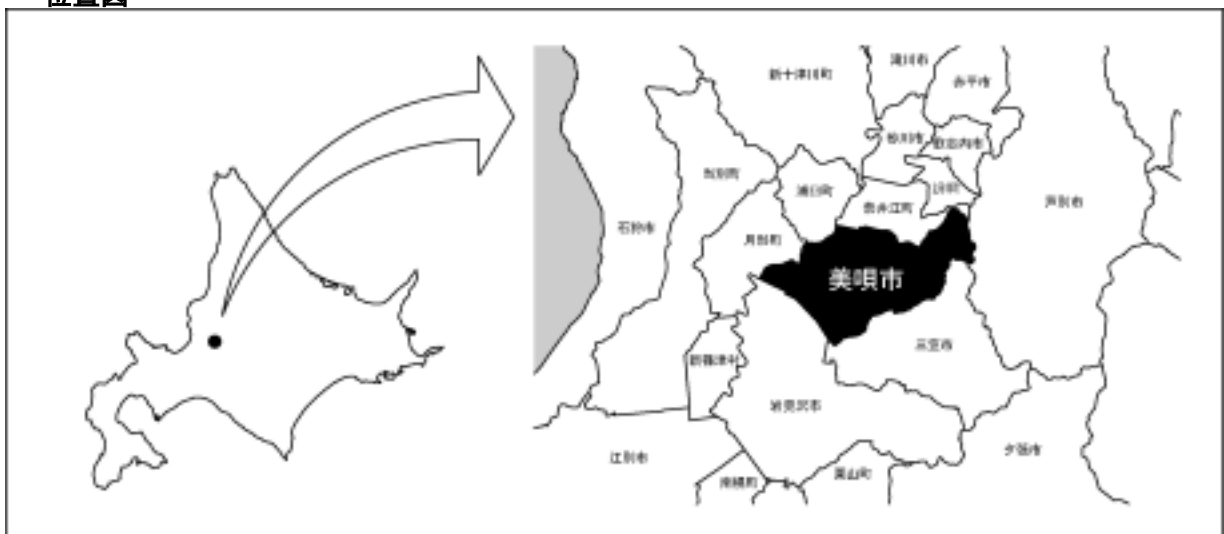
美唄市は、「食・農・アートが響き合う 緑のまち 美唄～市民のハーモニーで創る美しき唄のまちを目指して～」を都市像として掲げ、緑あふれる景観を育て、農業を中心に観光を重視した産業を広げ、文化や芸術を愛し、それぞれの魅力を結びつけながら、緑を育てる都市をイメージしてまちづくりを進めることとしております。

しかし、近年の全国的な少子高齢化や人口減少及びモータリゼーションの進展による車依存により、公共交通の利用者数が減少し、このことが公共交通の値上げと便数の削減につながり、公共交通サービス水準の低下が利用者離れを起こす悪循環の状況となっております。

このような状況に対して、美唄市の公共交通は、都市間を連絡する鉄道及び北海道中央バス(株)（以下、「中央バス」という）による路線バス、市内では、一部スクールバスへの一般利用を含めた市町村有償運送による市民バスと、(株)美唄自動車学校（以下、「美自校」という）による路線バスが運行しております。しかし、人口減少や自家用車利用増の影響による利用者の減少により、バス運行維持に伴う財政負担増が生じ、今後、お年寄りなど交通弱者にも利用しやすい公共交通を効率的に運行していくことが必要となっております。

このため、美唄市地域公共交通総合連携計画の方針は、公共交通の実態調査や利用者ニーズなど地域住民等による意見を踏まえ、市内公共施設や中心市街地及び観光資源への連絡性が高く、公共交通空白地帯を解消する地域公共交通を立案します。また、本計画は個々の単なる輸送手段ではなく、地域公共交通活性化協議会等による話し合いをとおして、多様な交通手段について横断的な連携の観点から協議を行うことにより、柔軟で利便性の高い持続可能な公共交通のあるべき姿を総合的・一体的に実現するものであります。

位置図



計画の構成

本連携計画の概要として、計画の構成を整理すると以下のとおりとなります。

1. 計画策定の概要

2. 地域公共交通に関するニーズや課題

(1)市街地の公共交通	利便さが実感でき、運行コストの縮減を図った市民バス東線の運行路線変更や増便など効率性を目指した美自校バス南美唄線の運行 新たな利用者層への需要喚起
(2)郊外の公共交通	スクールバス一般混乗便の維持 公共交通空白地域を解消する一般専用便の見直し 専修大学学生募集停止に伴う美自校バス専大線の見直し 総合的な観光振興の支援
(3)その他	無料送迎バスとの一元化 周知の充実

3. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

全体方針

「市民」、「交通事業者」、「行政」がともに支え合う持続可能な地域公共交通の確立

市街地の方針

運行の縮小や一元化を図りながらも利便性を実感できる市街地公共交通の確立

郊外の方針

複数の交通手段による子供からお年寄りにやさしい郊外公共交通の確立

4. 計画の区域

5. 計画の目標

市街地の方針に対する目標	市民バス東線	美自校バス南美唄線
郊外の方針に対する目標	乗合いタクシーなど	観光振興の支援となる公共交通
利用促進のための目標	利用促進のために	

6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体に関する事項

(1)市街地の公共交通	市民バス東線の運行	美自校バス南美唄線の運行
(2)郊外の公共交通	スクールバス一般混乗便の維持 美自校バス南美唄線の廃止	乗合いタクシーの運行 観光乗合いタクシーの運行
(3)利用促進について	無料送迎バスとの一元化	周知の充実

7. 計画期間

8. その他計画の実施に関し美唄市が必要と認める事項

2 . 地域公共交通に関するニーズや課題

人口減少や自家用車の普及などから公共交通の利用者は減少を続け、採算性が悪化し路線維持が難しい状況となっています。しかし、高齢化社会に対応していく上で、お年寄りなど交通弱者にも利用しやすい公共交通を効率的に運行していくことが不可欠です。

(1) 市街地の公共交通

市街地の公共交通は、美唄市が運営する「市民バス東線」と美自校バスが運営する「南美唄線」により構成されております。今後は、相互乗入れなど双方の連携を図るとともに、効率的かつ利便性向上により、持続可能な輸送手段としての再構築が必要です。

便利さが実感でき、運行コストの縮減を図った市民バス東線の運行

市民バス東線は、お年寄りの通院、買物や一般の通勤など自家用車を利用できない、主に市街地東北地域の市民にとって、最も身近な公共交通手段となっております。しかし、バス運行費用の約5割が事業者負担となっており、全面的な運行方法の見直しにより、将来とも持続可能な運行を維持していく必要があります。

一方、市民アンケートによる利用者ニーズでは、バス運営者の努力による現状の輸送サービスを維持するとしながらも、運行便数に対する評価が最も低い状況となっております。

このため、市民が便利さを実感できる運行便数を確保しながら、かつ、バス運行費用を圧縮することが緊急の課題となっております。

- ・乗車密度が極めて低いアルテピアッツァ以東の区間において、乗合いタクシーの代替運行などにより、運行コストを縮減する
- ・美唄工業高校の美唄高校への統合に伴い、バス路線を変更する
- ・新川団地周辺の乗降者数が極めて少ない停留所区間において、バス路線を変更する
- ・運行便数はそのままでも、循環方式により利用できる便数が2倍になる方法等により、利便性の飛躍的な向上を図る

路線変更や増便など効率性を目指した美自校バス南美唄線の運行

美自校バス南美唄線は、市内で最もバス依存度が高い南美唄地域と中心部との間を運行しており、利用者層はお年寄りや一般の通勤者などが多く、地域の日常生活と密着した公共交通手段としての役割を担っています。また、民間バス会社が赤字路線を廃止していく中、地元企業が地域の足を支える先駆的な試みとして注目されているバス路線でもあります。

しかし、近年の利用者数減少とそれに伴う減便を余儀なくされ、現状においては、バス運行費用の約2割が事業者負担と悪循環の状況となっています。また、今後の専修大学の学生募集停止後は同線のみとなることが想定されるため、民間が不採算状況のまま事業を持続することが困難な状況となっております。

一方、同線と並行して、無料送迎バスが運行し、本来、計上されるべき収益が分散している状況です。また、南美唄周辺では、市民バス西線の進徳・拓北線が運行しており、南美唄に隣接する集落を連絡している状況です。

その他、市民アンケートによる利用者ニーズでは、バス路線を維持するために「利用者の協力」と「地域住民の負担」の合計が「バス運営者の努力」を上回っており、バス運行サービスも「増便など利便性向上」が「現状維持」に次いで多い状況です。

以上のことから、専大線の廃止に併せ、増便を視野に入れた一部郊外路線バスや同線と平行する無料送迎バスとの一元化、運賃の改定などによる利用者の協力や行政の援助などにより、将来とも持続可能な運行を維持していくことが必要です。

- ・ 同線と平行する無料送迎バスとの一元化などによる収益性の改善
- ・ 180円区間などの運賃改定による収益性の向上
- ・ 一部郊外バス路線との一元化と、行政による事業者負担の解消などによる路線維持

新たな利用者層への需要喚起（市民バス東線、美自校バス南美唄線共通）

市民バス東線及び美自校バス南美唄線の利用区間は、東明地域及び南美唄地域と中心部との間の利用が全体の6割と最も多く、JR美唄駅を中心とした1km圏内は、全体の数パーセントに過ぎません。また、利用者層は、高齢者及び一般の利用がほとんどで、高校生の利用は数名程度です。

このため、人口密度が高い中心部市民や、通学交通が見込まれる高校生などが、利用できるバス路線などを設定し、新たな利用者層を取り込むことが望まれます。

- ・新たな路線の設定などにより、人口密度が高いJR美唄駅を中心とした1km圏内の新規需要を喚起する
- ・同様の方法により、通学利用が見込まれる高校生のバス利用を喚起する

（2）郊外の公共交通

郊外の公共交通は、一般が利用できるスクールバス8路線と一般専用の3路線から構成される市民バス西線及び中心部と専修大学を連絡する美自校バス専大線が運行しております。また、郊外部には、美唄市の個性的で魅力のある観光資源が多数分布しており、それぞれの魅力を結びつける総合的な公共交通体系の構築が必要です。

スクールバス一般混乗便の維持

一般が利用できるスクールバス路線は、郊外部全体を網羅するバス路線が設定されており、採算面は普通交付税により財源が措置され概ね健全なため合理的であります。このため、児童生徒の登下校時における一般混乗便は、現在のまま維持することが妥当です。

- ・児童生徒の登下校時における一般混乗便の維持

公共交通空白地域を解消する一般専用便の運行方法の見直し

一般専用便は、混乗便と比較し路線数が少ないため、一部に公共交通空白地域が生じております。また、利用者数も市民バス西線全体で平均 2.3 人 / 便となっており、車両の小型化が望まれています。さらに、市民アンケート調査における買物目的による外出頻度は「1 週間に 2 , 3 回」が最も多く、市民の生活交通に即した公共交通の構築が必要です。その他、タクシー利用実態は、平均で 1 時間当たり 1.6 回と空車の有効利用が課題です。

以上のことから、一部地域が偏った路線運行方式から、市民の外出頻度に適合した乗合いタクシーなど区域運行（デマンド方式）による輸送形態の構築が必要です。

- ・市民の生活交通に適合した乗合いタクシーなど区域運行（デマンド方式）による輸送形態の構築

専修大学学生募集停止に伴う美自校バス専大線の見直し

美自校バス専大線は、美唄市南部の光珠内地域と中心部とを連絡するバス路線であります。専修大学北海道短期大学は平成 23 年度から学生募集停止に伴い、平成 24 年度からは利用者の激減が予想されます。また、市民アンケート調査による同線の利用状況は、光珠内周辺からの利用が皆無となっております。さらに、中央バス岩見沢美唄線は、生活交通路線として国道 12 号を一定便数運行している状況です。

このため、平成 23 年度での同線の見直しが必要となります。

- ・平成 24 年 3 月末日での廃止を含めた美自校バス専大線の見直し

総合的な観光振興の支援

美唄市内には、アルテピアッツァ美唄、宮島沼など個性的で魅力ある観光施設が分布しているほか、優れた眺望を有するピパの湯ゆ～りん館、これに隣接する東明公園、中心部では美唄ならではの食文化が育まれております。しかし、それらを結びつけていく公共交通手段がないため、観光乗合いタクシーなど総合的な観光振興となる公共交通の構築が必要です。

- ・観光乗合いタクシーなど総合的な観光振興となる公共交通の構築

(3) その他

無料送迎バスとの一元化

ピパの湯ゆ～りん館では、平日において市内全域を網羅する無料送迎バスが運行されております。また、J A美唄及びコアビバイでは、土日の集客力向上を狙った買物バスが運行されており、公共交通利用の分散が生じております。

このため、市街地及び郊外部において、これら無料送迎バスを包括する地域公共交通を立案し、将来的な一体運行による一元化が必要です。

- ・無料送迎バスを包括する地域公共交通の立案

周知の充実

現状のバス運行に関わる周知状況は、時刻表なしでも運行時刻を把握している方が3割から4割となっており、高齢で乗り慣れた利用者層が多い状況です。このため、新たな公共交通の運行や運行方法の一部変更にあたっては、段階的な情報提供や分かりやすい運行方法の説明などによる十分な周知が必要です。

- ・新たな公共交通の運行にあたっては、段階的な情報発信や分かりやすい運行方法の説明などによる十分な周知が必要

3. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

地域公共交通へのニーズや課題を踏まえ、公共交通活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための基本的な方針を以下のとおり定めます。

< 基本的な方針 >

全体方針

「市民」、「交通事業者」、「行政」がともに支え合う持続可能な地域公共交通の確立

市街地の方針

運行の縮小や一元化を図りながらも利便性を実感できる市街地公共交通の確立

郊外の方針

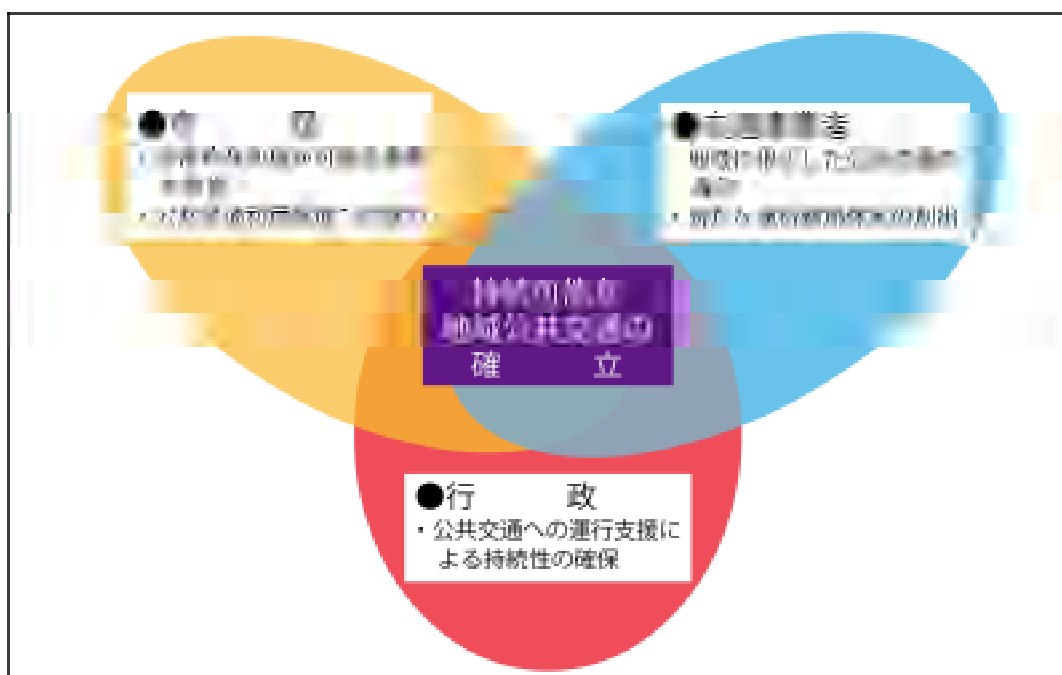
複数の交通手段による子供からお年寄りにやさしい郊外公共交通の確立

(1) 「市民」、「交通事業者」、「行政」がともに支え合う持続可能な地域公共交通の確立

本地域公共交通は、人口密度が高い市街地部では効果的な路線バスの運行により、利便性を実感できる公共交通を確保します。また、高齢化率が高く人口密度が低い郊外部では、スクールバスへの混乗による合理的な輸送と、乗合いタクシーによるきめ細かな輸送などにより、お年寄りにもやさしい公共交通を確保します。

これら、市街地公共交通と郊外公共交通は、生活利便施設が集積し、幹線バス路線及び鉄道との円滑な乗継ぎが可能な中心市街地で接続することにより、美唄市全体の公共交通体系を確立し、これを「市民」、「交通事業者」及び「行政」がともに支え合う（3者連携）ことで持続可能なものとしていくことを地域公共交通のビジョンとします。

図 3者連携ビジョン



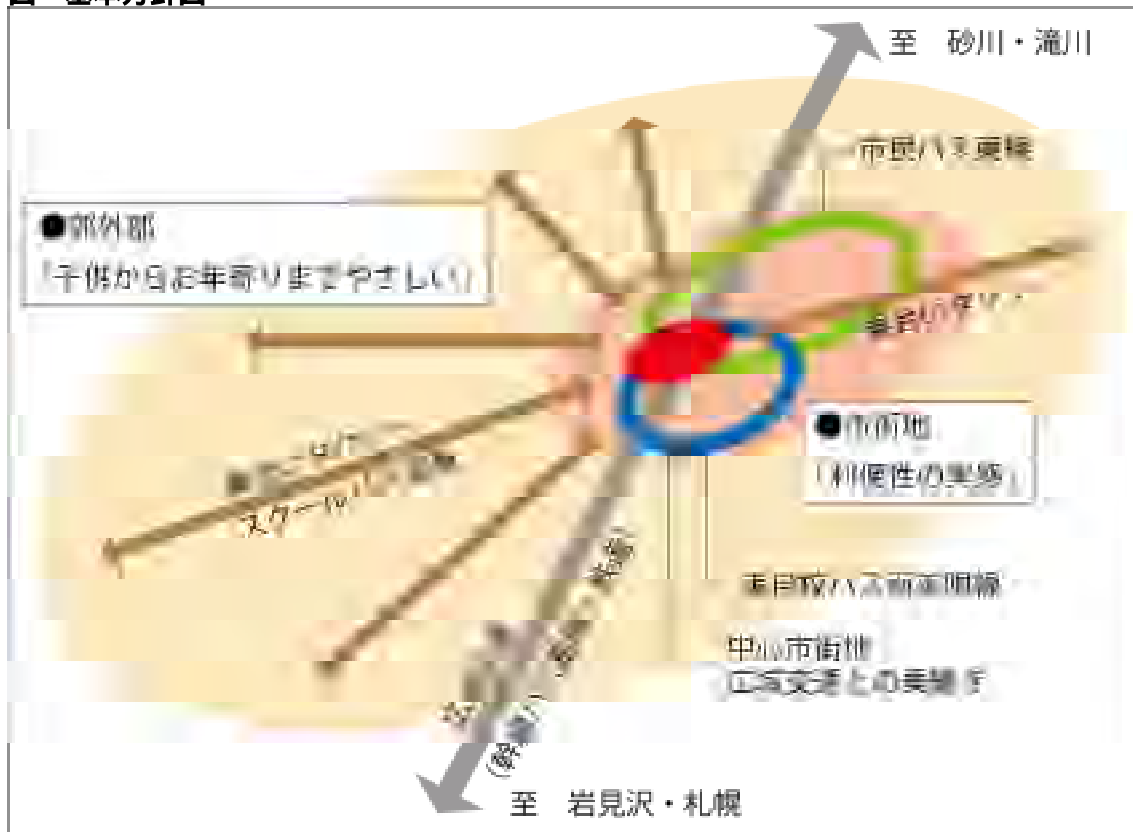
(2) 運行の縮小や一元化を図りながらも利便性を実感できる市街地公共交通の確立

市街地の公共交通は、市民バス東線、美自校バス南美唄線が、連携、かつ、一部相互乗り入れながら、市街地及び市街地周辺部の集落や、美唄市を代表する観光施設を、効率的、かつ、効果的に連絡するものとします。このことにより、市民など不特定多数の利用者が公共交通の利便性を実感できるものとしていくことを市街地公共交通のビジョンとします。

(3) 複数の交通手段による子供からお年寄りにやさしい郊外公共交通の確立

郊外部の公共交通は、児童生徒と一般市民の日々の利用に対応するスクールバス一般混乗便と、高齢化率が高い郊外部において公共交通空白地域を解消し、かつ、お年寄りの通院、買物など生活交通に対応する乗合いタクシーなど複数の交通手段を確保して、これらが連携しながら運行します。このことにより、特定多数の児童生徒を主体とした利用者と、特定少数のお年寄りを主体とした利用者にとって、合理的、かつ、きめ細やかなサービスが実感できることを郊外公共交通のビジョンとします。また、乗合いタクシーは、そのサービス性の高さから、総合的な観光支援についても積極的に活用していくものとします。

図 基本方針図



4 . 計画の区域

本連携計画は、美唄市全域を計画区域とします。

5 . 計画の目標

地域公共交通の活性化及び再生を図るためには、地域の関係者が総合的かつ一体的に施策を推進する必要があります。このため、基本方針から計画の目標を設定し、関係者間の連携による実現を図ります。

(1) 市街地の方針に対する目標

市民バス東線

計 画 の 目 標	現 況	目標値
・現状以上の利用者数確保を目指す。	87,909 人 / 年 ¹	88,000 人 / 年
・従来のバス利便性に対する満足度の向上を目指す。	3.0 ²	3.0 以上
・満足度が目標に達しない場合、運行時間変更などの改善を行う。		
・満足度が目標に達し、収支面での目標を下回った場合 早朝夜間便などの減便を行う。	15,157 千円 ³	7,578 千円

1 : 平成 21 年度利用者数

2 : 市民アンケートの各現状評価項目における 5 段階評価平均値

3 : 平成 20 年度運行収支

美自校バス南美唄線

計 画 の 目 標	現 況	目標値
・現進徳・拓北線利用者の半数以上の移行を目指す。	3,933 人 / 年 ¹	2,000 人 / 年
・バス利便性に対する満足度の向上を目指す。	3.0 ²	3.0 以上
・運行収支面での改善を目指す。	3,575 千円 ³	0 千円

1 : 平成 20 年度利用者数 (進徳地区以外の利用者を含む)

2 : 市民アンケートの各現状評価項目における 5 段階評価平均値

3 : 平成 20 年度運行収支 (専大線との按分値)

(2) 郊外の方針に対する目標

乗合いタクシーなど

計 画 の 目 標	現 況	目 標 値
<ul style="list-style-type: none"> 乗合いタクシーとスクールバス一般混乗便が、十分に従来路線バスの代替交通となり得ることを目指す。 従来の郊外公共交通に係る運行費用の縮減を目指す。 乗合いタクシーの運行が、事業者負担の範囲内で止められることを目指す。目標に達しない場合、運行区域等を見直す。 	-	8割以上 ¹
	10,090千円 ²	8,900千円 ³

1：運行時の利用者意識調査による目標値

2：平成20年度運行収支（茶志内・中村・沼の内線、上美唄線、進徳・拓北線）

3：積み上げによる算定値

観光振興の支援となる公共交通

計 画 の 目 標	現 況	目 標 値
<ul style="list-style-type: none"> 観光交通に対応した公共交通を創出し、利用者増を目指す。 利用者の満足度を得る。 運行に対し、登録観光施設からの一定の評価を得る。 	3,155回 ¹	3,200回以上
	-	8割以上 ²

1：タクシー利用実態調査（抽出）による1週間の観光利用者数を全車年間に拡大した数値

2：運行時の利用者意識調査による目標値

(3) 利用促進のための目標

計 画 の 目 標
<ul style="list-style-type: none"> 無料送迎バスについて、運行費用面での連携を目指す。 各種運行に対応し、事前周知8割以上を目指す。

6. 目標を達成するために行う事業及び実施主体に関する事項

(1) 市街地の公共交通

市民バス東線の運行

[循環方式による運行]

市民バス東線は、現在の「東明通経由」と「旭通経由」から、「アルテピアッツァ循環線」、「ゆ～りん館循環線」及び「東明分団循環線」の3路線に区分して、それぞれ「東明通先回り(右回り)」と「旭通先回り(左回り)」を運行します。

この循環方式により、利用できる便数を倍増させ、利便性の飛躍的向上を図ります。また、美唄市地域資源をバス路線名として表示することにより、知名度を向上させます。

[一部路線の変更]

中心部周辺の経由地は、現在の「市立病院経由」、「国道経由」及び「新川団地経由」の3区分から、「市立病院経由」、「国道経由」、「いなほ団地経由」及び「美唄高校経由」の4区分に変更することにより、新たな需要に対応したバス路線を確保します。

[便数の維持と減便]

運行便数(往復数)は、平成23年4月以降の26便を維持しますが、循環方式の有効性が検証され、収支が計画目標に達しない場合、早朝夜間便などの減便を実施します。

[一部区間の縮小]

アルテピアッツァ以东の区間は、お年寄りの利用に対応した乗合いタクシーに切り替えます(後述)。

[運賃の設定]

運賃は現状の200円とします。

市民バス東線

イメージ



実現方法	・平成23年度に3ヶ月程度の実証運行から改善計画を作成し、平成24年度の本格運行を目指す
計画期間	平成23年度実証運行、平成24年度から本格運行(検証改善)
実施主体	美唄市

美自校バス南美唄線の運行

現在運行便について

[路線の一部変更]

利用者が皆無である共和会館経由を下3条1丁目経由に変更します。

[循環方式の一部採用]

下3条1丁目経由は、起終点をJR美唄駅とする循環方式による運行に変更します。

新規増便について

[路線の新設]

現在の「官舎経由」、「国道経由」及び「労災病院経由」に加え、「進徳経由」と「ゆ～りん館経由」を新たに設定します。市民バス西線進徳・拓北線や無料送迎バスの一元化を見据え、「進徳経由」は平日休日とも、「ゆ～りん館経由」は平日のみを運行します。

現在運行便、新規増便分とも共通

[運賃設定]

180円区間をとりやめ、全て200円とします。

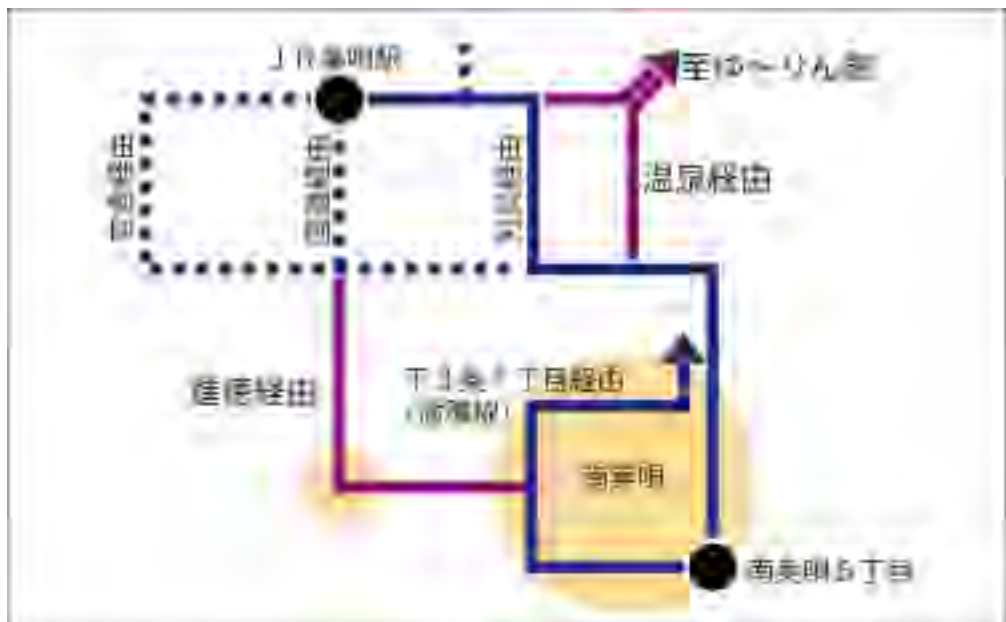
[運行便数の維持と減便]

運行便数（往復便数）は、現在の15便に加え新規増便の5便の計20便と設定するものの、循環方式の有効性が検証され、収支が計画目標に達しない場合、早朝夜間便などの減便を実施します。

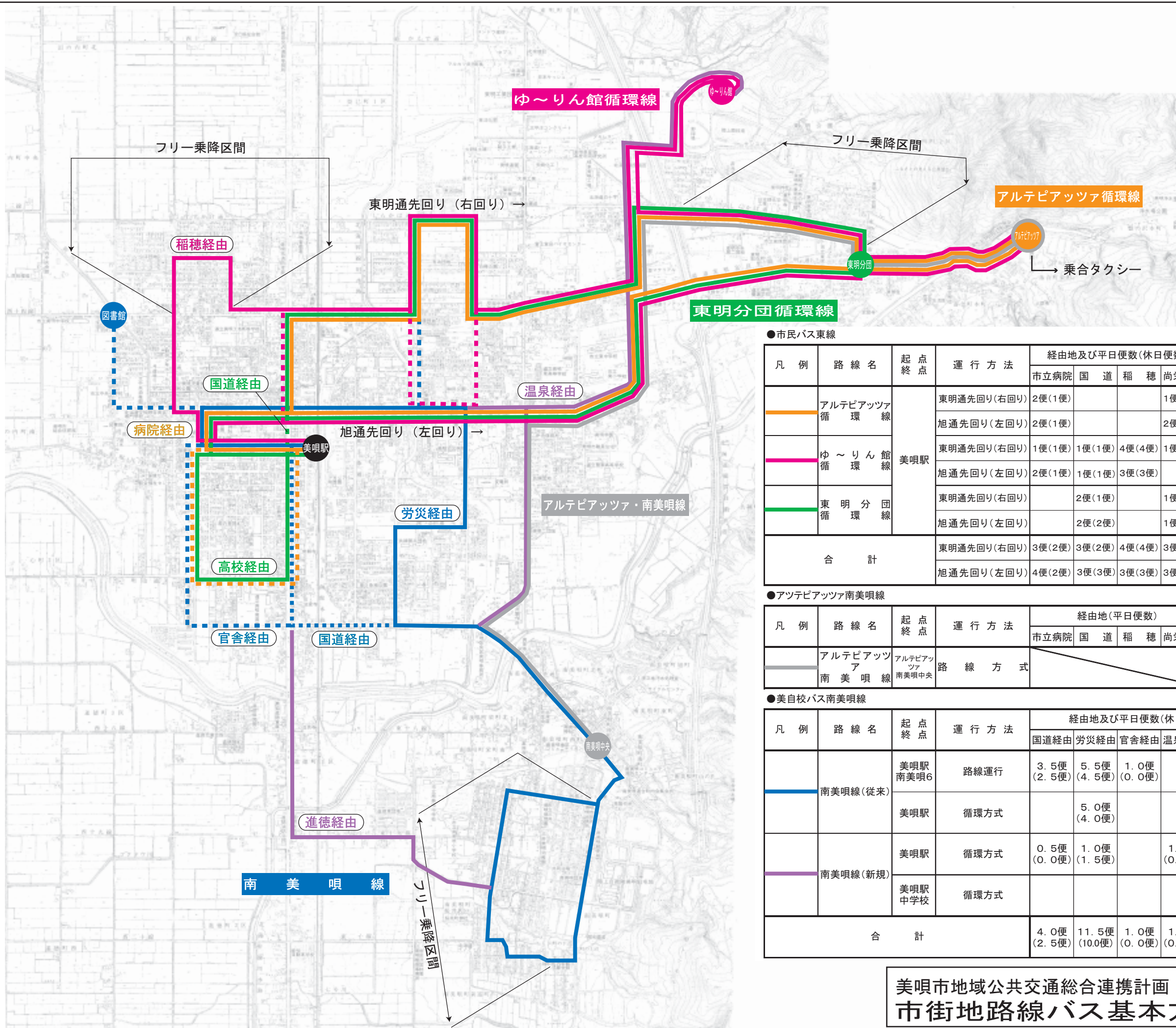
[行政による支援]

行政は、バス路線を維持するため、経常経費の削減による事業者の努力や無料送迎バスの一元化などを総括した中で赤字が生じた場合、必要な支援を行います。

美自校バス 南美唄線 イメージ



実現方法	・平成24年度から本格運行を目指す
計画期間	平成24年度から本格運行（検証改善）
実施主体	㈱美唄自動車学校



●市民バス東線 往復便数

凡例	路線名	起終点	運行方法	経由地及び平日便数(休日便数)				便数計	南美唄線(再掲)
				市立病院	国道	稲穂	尚栄高校		
—	アルテピアッツァ循環線	美唄駅	東明通先回り(右回り)	2便(1便)			1便(1便)	3便(2便)	/
			旭通先回り(左回り)	2便(1便)			2便(2便)	4便(3便)	
—	ゆ〜りん館循環線	美唄駅	東明通先回り(右回り)	1便(1便)	1便(1便)	4便(4便)	1便(1便)	7便(7便)	1便
			旭通先回り(左回り)	2便(1便)	1便(1便)	3便(3便)		6便(5便)	
—	東明分団循環線	美唄駅	東明通先回り(右回り)		2便(1便)		1便(0便)	3便(1便)	/
			旭通先回り(左回り)		2便(2便)		1便(0便)	3便(2便)	
—	合計	美唄駅	東明通先回り(右回り)	3便(2便)	3便(2便)	4便(4便)	3便(2便)	13便(10便)	1便
			旭通先回り(左回り)	4便(2便)	3便(3便)	3便(3便)	3便(2便)	13便(10便)	

●アルテピアッツァ南美唄線 往復便数

凡例	路線名	起終点	運行方法	経由地(平日便数)				便数計	南美唄線(再掲)
				市立病院	国道	稲穂	尚栄高校		
—	アルテピアッツァ南美唄線	アルテピアッツァ南美唄中央	路線方式					2便	/

●美自校バス南美唄線 往復便数

凡例	路線名	起終点	運行方法	経由地及び平日便数(休日便数)					便数計
				国道経由	労災経由	官舎経由	温泉経由	進徳経由	
—	南美唄線(従来)	美唄駅南美唄6	路線運行	3.5便(2.5便)	5.5便(4.5便)	1.0便(0.0便)			10.0便(7.0便)
		美唄駅	循環方式		5.0便(4.0便)				5.0便(4.0便)
—	南美唄線(新規)	美唄駅	循環方式	0.5便(0.0便)	1.0便(1.5便)		1.0便(0.0便)		2.5便(1.5便)
		美唄中学校	循環方式					2.5便(1.5便)	2.5便(1.5便)
合計				4.0便(2.5便)	11.5便(10.0便)	1.0便(0.0便)	1.0便(0.0便)	2.5便(1.5便)	20.0便(14.0便)

美唄市地域公共交通総合連携計画
市街地路線バス基本方針図

美自校バス南美唄線 運行時間帯
平日

運行車両		運行時間帯																															
		6時		7時		8時		9時		10時		11時		12時		13時		14時		15時		16時		17時		18時		19時		20時			
現況 15便	美自校バス 南美唄線	第1便(2)	第2便(11)	第3便(13)	第4便(9)	第5便(20)	第6便(20)	第7便(16)	第8便(23)	第9便(30)	第10便(5)	第11便(19)	第12便(13)	第13便(9)	第14便(4)	第15便(7)	第16便(2)																
		国道	官舎	労災	労災	国道	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	国道	国道	労災	官舎	労災	国道	国道			
		6:51	6:54	7:26	7:30	7:59	8:04	8:33	8:43	9:13	9:26	10:09	10:19	11:07	11:22	12:10	12:20	13:12	13:22	14:20	14:30	15:22	15:32	16:29	16:55	17:23	17:33	18:11	18:16	18:45	18:50		
新規 5便	南美唄線		新第1便					新第2便								新第3便		新第4便					新第5便										
乗継ぎ(JR)	普通 (岩見沢へ)		6:58	7:18		8:28		9:32		10:35		12:05		13:25		14:30	15:05		16:05		17:35		19:00		20:26								
	特急 (札幌へ)	6:06		7:06	7:34		8:07	8:46	9:16		10:21	10:46	11:06	11:46		12:46		13:46		14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46		18:28	18:46	19:16	19:46	20:46	
	普通 (岩見沢から)		6:41		7:20	7:49	8:10			9:58		10:47			12:46		13:47			15:43		16:28		17:13			18:43		19:50		20:45		
	特急 (札幌から)				7:26	8:01	8:23	8:34	8:59	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:09	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34	

日曜・祝日

運行車両		運行時間帯																															
		6時		7時		8時		9時		10時		11時		12時		13時		14時		15時		16時		17時		18時		19時		20時			
現況 11便	美自校バス 南美唄線	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便	第9便	第10便	第11便	第12便																				
		国道	国道	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	労災	国道	国道	労災	国道	労災					
新規 3便	南美唄線							新第1便		新第2便						新第3便																	
乗継ぎ(JR)	普通 (岩見沢へ)		6:58	7:18		8:28		9:32		10:35		12:05		13:25		14:30	15:05		16:05		17:35		19:00		20:26								
	特急 (札幌へ)	6:06		7:06	7:34		8:07	8:46	9:16		10:21	10:46	11:06	11:46		12:46		13:46		14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46		18:28	18:46	19:16	19:46	20:46	
	普通 (岩見沢から)		6:41		7:20	7:49	8:10			9:58		10:47			12:46		13:47			15:43		16:28		17:13			18:43		19:50		20:45		
	特急 (札幌から)				7:26	8:01	8:23	8:34	8:59	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:09	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34	

(2) 郊外の公共交通

スクールバス一般混乗便の維持

市民バス西線の内、スクールバス一般混乗便の8路線(最大路線数)は、路線及び便数とも現状どおり維持します。また、後述の乗合いタクシーと一体的な郊外公共交通体系を確立します。

乗合いタクシーの運行

[デマンド方式による運行]

現在の市民バス西線の内、一般専用便である「茶志内・中村・沼の内線」、「上美唄線」及び「進徳・拓北線」の3路線は廃止し、その代替として、郊外部全体を網羅する乗合いタクシーを運行します。

乗合いタクシーは、利用者一人ひとりに対応したきめ細やかな公共交通サービスを提供するために、個々の利用登録と事前乗車予約により運行します。これにより、利用者宅と中心部等の連絡施設との間を、直接、運行するものとします(ドア to ドア送迎)。

[運行区域の設定]

運行区域は、「日東・茶志内方面」、「西美唄・開発方面」、「光珠内・峰延方面」、「中村・沼の内方面」、「豊葦・進徳方面」及び「盤の沢・我路方面」の6方面を設定します。

[運行頻度と便数の設定]

運行頻度は、市民の日常外出頻度に併せ、週2日を運行します。また、1日あたり3便(往復)を運行します。ただし、「盤の沢・我路方面」は市民バス東線の代替となるため、週5日を運行します。

[運賃の設定]

運賃は、市民が支払い可能な200円から400円程度で設定します。

[運行継続性の確保]

乗合いタクシー運行のための継続性を確保するために、現況3路線に要している費用を上限に行政がタクシー事業者に支援することとします。

乗合いタクシーイメージ



実現方法	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年度は、市民バス東線の実証運行に併せた「盤の沢・我路方面」の運行による改善計画を作成し、平成 24 年度の本格運行を目指す ・平成 24 年度は、美自校バス南美唄線の本格運行に併せた「光珠内・峰延方面」、「豊葦・進徳方面」の運行から改善計画を作成し、平成 25 年度の本格運行を目指す ・平成 25 年度は、「日東・茶志内方面」、「中村・沼の内方面」及び「西美唄・開発方面」の 3 ヶ月程度の実証運行から改善計画を作成し、平成 26 年度の本格運行を目指す
計画期間	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年度から平成 25 年度までに実証運行 ・平成 24 年度から随時、本格運行（検証改善）
実施主体	(株)美唄自動車学校、昭和ハイヤー(株)、美唄交通(株)

美自校バス専大線の廃止

美自校バス専大線は、平成 23 年度の学生募集停止に伴い平成 24 年 3 月末をもって廃止します。代替交通手段は、中央バス岩見沢美唄線及び本乗合いタクシーとします。

観光乗合いタクシーの運行

[市内観光施設の登録]

観光振興と空車の有効利用を目的として、市内の個性的で魅力ある観光施設を登録することにより、主にＪＲ美唄駅と観光施設間を連絡する観光乗合いタクシーを運行します。

登録観光施設は、アルテピアッツァ美唄、宮島沼、ゆ～りん館、東明公園、炭鉱メモリアル森林公園、国設スキー場及び中心部の美唄焼き鳥飲食店等とします。

[運行頻度と便数の設定]

頻度は土日祝日のみ運行し、１日あたり便数は４便程度を設定します。

[運賃の設定]

運賃は 500 円 / 人程度を目安に設定します。

[周遊ルートの設定]

美唄市の魅力を満喫できる数パターンの周遊ルートを設定し、格安運賃を設定することにより、全市的な観光振興を支援します。

実現方法	・平成 25 年度に 3 ヶ月程度の実証運行から改善計画を作成し、平成 26 年度の本格運行を目指す
計画期間	平成 25 年度実証運行、平成 26 年度から本格運行（検証改善）
実施主体	(株)美唄自動車学校、昭和ハイヤー(株)、美唄交通(株)

(3) 利用促進について

無料送迎バスとの一元化

[多目的パスポートの発行]

現在、無料送迎バスを利用している方を登録し、多目的パスポートを発行します。登録者が送迎施設まで連絡する場合、多目的パスポートにより現状の運行頻度の範囲で、地域公共交通の利用が無料となるシステムを設定します。

[運行費用面での連携]

当システムが、現状の無料送迎バスの機能を十分に代替できることを検証した上で、送迎主との運行費用面での連携を図ります。このことにより、地域公共交通への利用集約を行い、収益性の向上を目指します。

事業内容	・多目的パスポートの発行、運行費用面での連携 ・平成 23 年度からの各種実証運行に伴い、現状の無料送迎バスを運行しながら随時検証を行い、次年度の継続有無を判断する
計画期間	平成 23 年度から実証運行 平成 26 年度に運行費用面での連携
実施主体	(株)アンビックス、美唄市農業協同組合、協同組合コアびばい

周知の充実

前述の新たな地域公共交通の運行にあたっては、利用案内パンフレットの配布、広報や美唄市ホームページへの掲載、住民説明会の開催などにより、きめ細やかな情報提供を行います。利用パンフレットの作成にあたっては、個々の運行方法に併せた段階的な情報提供が必要となります。

利用案内パンフレットの種類と段階的な情報提供

市民バス東線、美自校バス南美唄線

- (STEP1) 新規路線バス運行の予告チラシ
- (STEP2) 新規路線バス利用案内パンフレット

乗合いタクシー

- (STEP1) 乗合いタクシー利用登録の案内チラシ
- (STEP2) 乗合いタクシー利用登録者向け利用案内パンフレット

観光乗合いタクシー

- ・観光施設、飲食店及び宿泊施設の案内と併せた観光乗合いタクシー利用案内チラシ

多目的パスポート

- (STEP1) 無料送迎バス利用者の登録案内チラシ
- (STEP2) 多目的パスポートの利用案内チラシ

事業内容	<ul style="list-style-type: none">・周知パンフレットの作成・平成 23 年度に市民バス東線及び乗合いタクシー「盤の沢・我路方面」運行に対応する、周知チラシ及び利用案内パンフレットを作成する・平成 24 年度に美自校バス南美唄線及び乗合いタクシー「光珠内・峰延方面」「豊葦・進徳方面」運行に対応する、周知チラシ及び利用案内パンフレットを作成する・平成 25 年度に乗合いタクシー「日東・茶志内方面」、「中村・沼の内方面」及び「西美唄・開発方面」運行に対応する、周知チラシ及び利用案内パンフレットを作成する・観光乗合いタクシー運行に対応する案内パンフレットを作成する
計画期間	平成 23 年度から平成 25 年度
実施主体	美唄市

7. 計画期間

本連携計画は、平成23年度から平成27年度までの5年間を計画期間とします。また、個々の事業の期間は、以下に示すとおりとします。

事業名称	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	備考
市民バス東線の運行	3ヶ月程度の実証運行を実施	本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	
美自校バス南美唄線の運行	-	本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	
郊外乗合いタクシーの運行	市民バス東線の実証運行と併せて「盤の沢・我路方面」について3ヶ月程度の実証運行を実施	美自校バス南美唄線の本格運行と併せて「光珠内・峰延方面」、「豊葦・進徳方面」について3ヶ月程度の実証運行を実施 「盤の沢・我路方面」は本格運行(検証改善を含む)	「日東・茶志内方面」、「中村・沼の内方面」及び「西美唄・開発方面」について3ヶ月程度の実証運行を実施 他の3方面は本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	
観光乗合いタクシーの運行	-	-	3ヶ月程度の実証運行を実施	本格運行(検証改善を含む)	本格運行(検証改善を含む)	
無料送迎バスの一元化	市民バス東線及び乗合いタクシー1方面の送迎バス利用者に対し、比較検証を実施	美自校バス南美唄線及び乗合いタクシー2方面の送迎バス利用者に対し、比較検証を実施	乗合いタクシー3方面の送迎バス利用者に対し、比較検証を実施	全体として、有効と判断された場合、運行費用面での連携を実施	本格運行(検証改善を含む)	
周知パンフレットの作成	市民バス東線及び乗合いタクシー1方面の周知パンフレットを作成	美自校バス南美唄線及び乗合いタクシー2方面の周知パンフレットを作成	乗合いタクシー3方面の周知パンフレットを作成	-	-	
実証運行調査と改善計画の作成	市民バス東線及び乗合いタクシー1方面の実証運行調査実施及び改善計画を作成	乗合いタクシー2方面の実証運行調査実施及び改善計画を作成	乗合いタクシー3方面の実証運行調査実施及び改善計画を作成	-	-	

8 . その他計画の実施に関し美唄市が必要と認める事項

この計画に定める各種事業実施については、美唄市地域公共交通活性化協議会において連絡調整を行いつつ実施するものとします。