

北広島市地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月
北 広 島 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北広島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北広島市が作成したものです。

目 次

はじめに	1
第1章 北広島市の概況	2
1. 北広島市の概要	3
1 - 1. 沿革・位置・地形・気候	3
(1) 沿革	3
(2) 位置・地形	3
(3) 気候	5
1 - 2. 人口	5
(1) 人口と世帯数	5
(2) 人口構成	6
(3) 地区別人口	7
(4) 高齢化率	8
2. 北広島市における地域交通の現状	10
2 - 1. 道路交通網	10
参考 自動車保有台数	10
2 - 2. タクシー	11
2 - 3. 鉄道	11
2 - 4. バス	12
第2章 北広島市における地域交通の課題	16
第3章 北広島市地域公共交通総合連携計画	26
1. 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	27
1 - 1. 基本理念	27
1 - 2. 基本的な方針	28
2. 計画の区域	30
3. 計画の目標	30
4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	31
5. 計画期間	33
参考資料	34
1. 北広島市地域公共交通活性化協議会規約	35
2. 協議会構成員	37
3. 協議会等の開催状況	38

はじめに

いま我が国は、これまで経験をしたことのない少子高齢化、人口減少や経済のグローバル化など時代の大きなうねりのなかにあります。

人口の増加や経済成長を前提に制度設計された、医療、年金、介護などの社会制度は高齢者の増加に伴い給付が膨らむにも関わらず、その負担を担うべき現役世代が減少するという難題に直面しております。このことは、人々の社会的あるいは経済活動を支えている交通システムにも及んでいます。単身高齢世帯の増加や核家族化による世帯構成人数の減少は、移動制約者を家族や地域で支えることが困難となっていることを示しています。

コンビニエンスストアに象徴される生活様式の 24 時間化、派遣労働者やパート労働者などの働き方や労働時間の多様化により、大都市などでは早朝から深夜に及ぶ広範囲な交通サービスが求められています。

一方では、マイカーの普及と地方での過疎化の進行は、公共交通の利用者の減少を招き、また、運輸行政の規制緩和などもあり、各地で路線バスの撤退や減便が相次ぎ、各自治体にとって重い行政課題となっております。

北広島市は、大規模住宅団地の開発などを契機として発展を続けてきましたが、大規模な団地開発などにより人口が急激に増加した他の都市と同様に、急速に進む高齢化やそれを支える現役世代の減少など、課題も想定されています。また、路線バスのない交通空白地域が散在している実態もあり、こうした状況の中で、今後の高齢者や公共交通に恵まれていない市民の足の確保は重要な問題となっております。

こういった問題の調査研究を行うため、平成 19 年度に市内各地区、各団体の代表及び公募市民委員 10 名で構成する「北広島市地域交通システム検討委員会」を設置し、市内の公共交通の現状や先進地調査、市民へのアンケート調査などを行い、北広島市に望ましい交通システムの概要をまとめた「北広島市地域交通システムのあり方」として報告書が市長に提出されています。

委員会では、調査結果や他市の事例などから、北広島市の公共交通が抱える課題を 高齢者の移動手段の確保、 交通空白地域の交通手段の確保、 移動の実態、地域のニーズに対応した交通サービスの提供の 3 点としています。

今回策定する「北広島市地域公共交通総合連携計画」は、「北広島市地域交通システムのあり方」を踏まえた計画であり、北広島市全域を対象として少子高齢化に対応した交通手段を公共交通事業者や関係機関による地域連携によって、持続性のある公共交通体系を目指すものです。

第 1 章 北広島市の概況

1. 北広島市の概要

1 - 1 . 沿革・位置・地形・気候

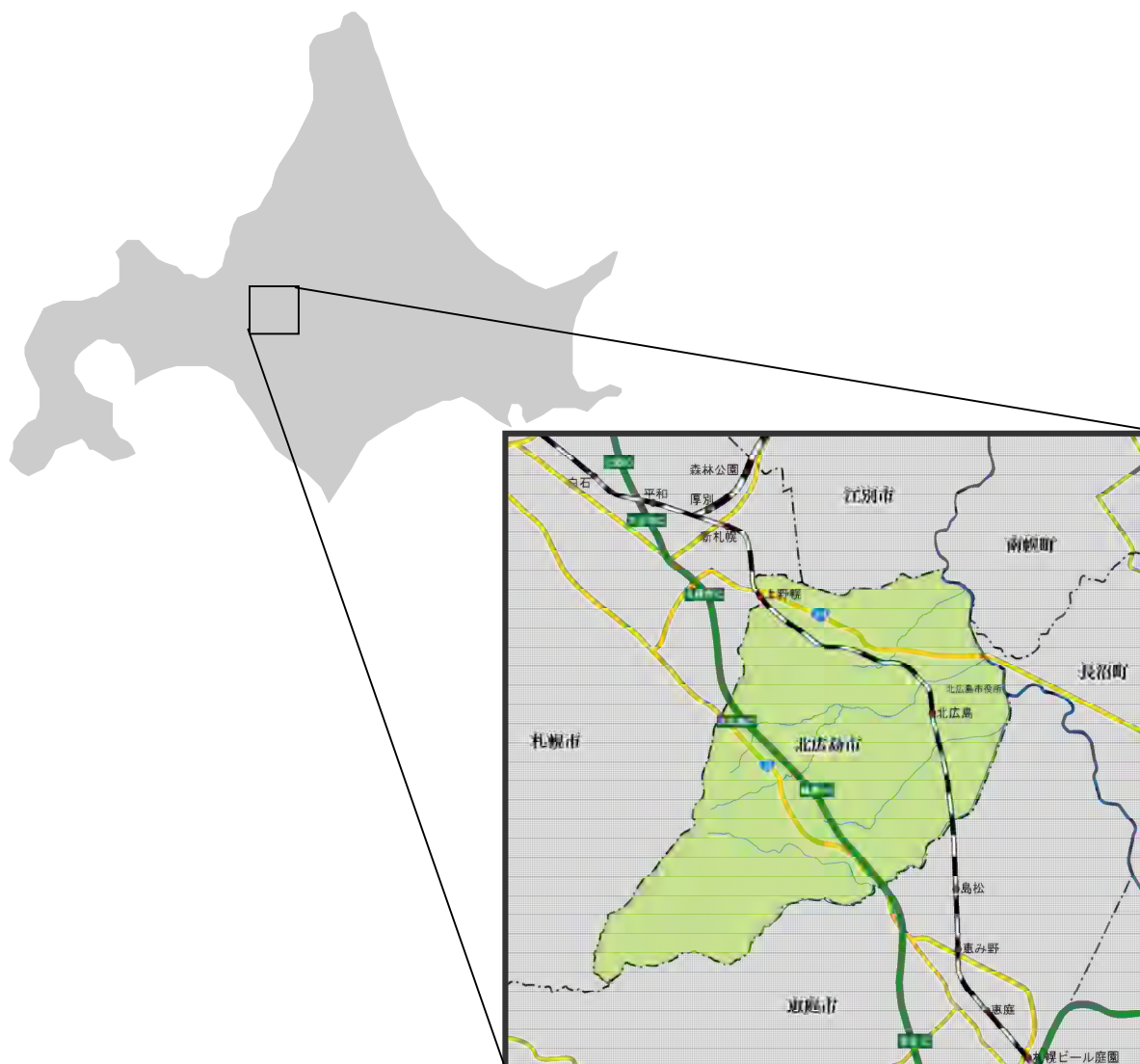
(1) 沿革

市名のもとになっている「広島」は、明治17(1884)年に広島県人25戸、103人の入植によって開拓されたことに由来します。明治27(1894)年に月寒村から分離し「広島村」となり広島村戸長役場を開設、昭和43(1968)年に町制を施行して「広島町」となり、平成8(1996)年の市制施行により現在の「北広島市」に至っています。

(2) 位置・地形

北広島市は、石狩平野南部に位置し、北西は道都札幌市、北は江別市、東は長沼町と南幌町、南は恵庭市に接している周囲約52.5km、総面積118.54km²の都市です。

地形は、南西部にある島松山(標高492.9m)付近を除いては、標高約100m前後の丘陵が各所にあって起伏に富んでいます。また、市内東部の低地には、水田などの農地が広がっています。



市内は大きく5つのエリアで形成されています。

西の里地区は、昭和45(1970)年からの西の里団地の造成を契機に計画的に住宅地が形成され、平成8(1996)年には土地区画整理事業による住宅地ができ、人口が増加してきました。

また、この地区には特別養護老人ホームや児童養護施設など社会福祉施設が集中しています。このため、地域でともに支えあい生活するためのさまざまな事業やボランティア活動が展開され、福祉やノーマライゼーションのモデル的な地区となっています。

東部地区は、高校、大学、芸術文化ホール、図書館等の文教施設、市役所等の公共機関、金融機関、商業施設などが集積する市の中心的な地区として発展してきました。

市街地の近くには国有林をはじめとする豊かな森林が広がっており、自然景観や眺望に恵まれた場所に宿泊施設や温泉施設が立地しているほか、市街地内には輪厚川が流れており、親水空間化されています。

大曲地区は、昭和40年代から民間の宅地開発などにより人口が増加し、古くからの住宅地と新しい住宅地が混在する地区となっています。地区内を南北に道央自動車道、国道36号、羊ヶ丘通などの広域幹線道路が通り、札幌市や新千歳空港などを結ぶ交通の要衝となっています。昭和39(1964)年に企業立地が始まった大曲工業団地をはじめ、その後、大曲新工業団地、大曲第3工業団地の立地が始まり、恵まれた立地条件を生かし、現在約206社の企業が立地し操業しています。

西部地区は、昭和後期から民間の宅地開発などにより住宅地の整備が進み、人口が増加しました。この地区は、明治初期からの開拓の歴史をもつ地区であり、寒地稲作発祥の地の碑や旧島松駅逓所やクラーク記念碑など北海道の開拓史上、重要な史跡が保存されています。地区を南北に道央自動車道、国道36号が通っており、北側には羊ヶ丘通の整備が計画されています。また、広域幹線道路の沿道という交通の利便性を生かし、輪厚工業団地の造成が進められています。

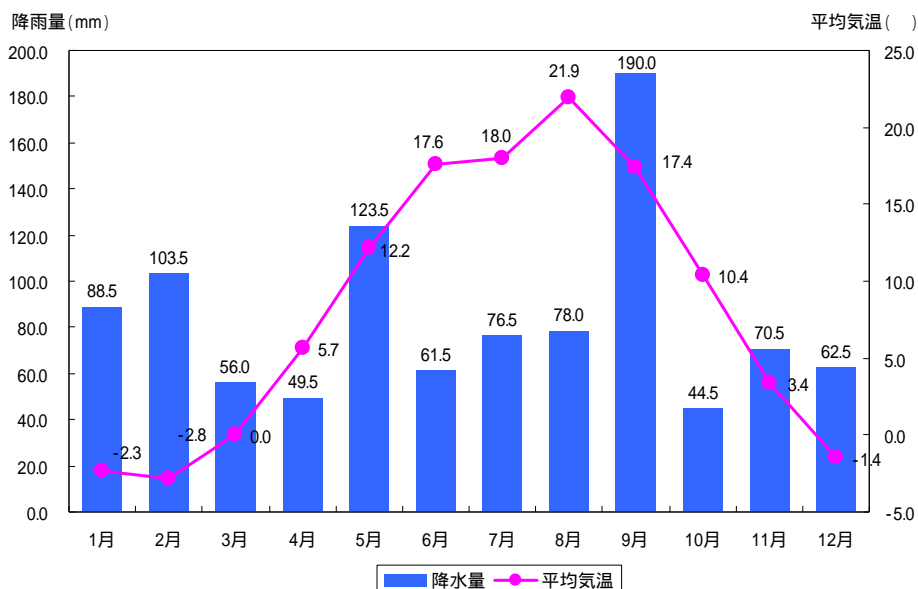
北広島団地地区は、北海道営の住宅団地として昭和45(1970)年に着工され、緑が豊かでゆとりある住環境を備えた住宅団地として成長してきました。

しかし、近年の少子高齢化の進展に伴い、住民の年齢構成が偏るなど、人口減少と高齢化が急速に進行しています。地区内には総合公園や近隣公園、歩行者・自転車専用道路(トリムコース)などが整備されており、レクリエーションの環境が充実しています。

(3) 気候

気候は、亜寒帯湿潤気候の日本海型気候。夏は爽快晴天、冬は寒冷積雪が特徴的で、四季の変化が明瞭です。年平均気温は7.2、年降水量は1,000～1,100mmとなっています。

図 平均気温と降水量

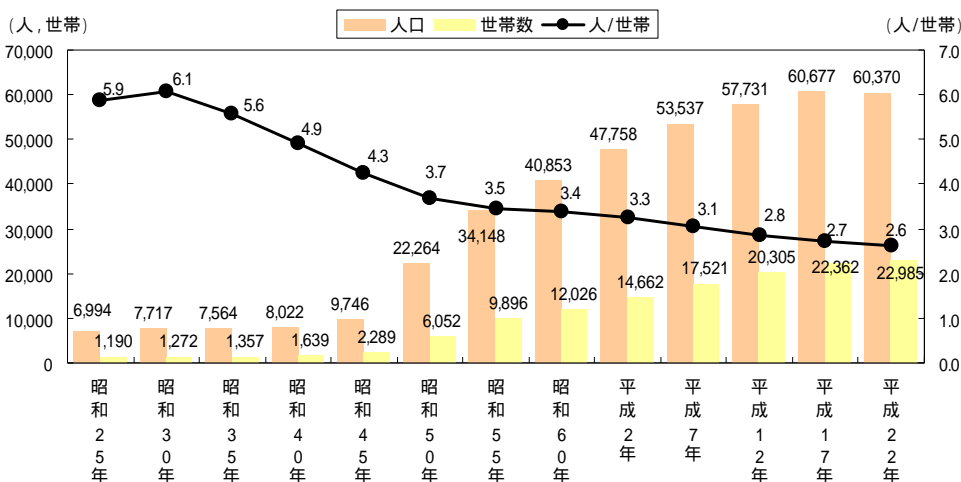


1-2. 人口

(1) 人口と世帯数

人口は、明治30(1897)年に3,483人でしたが、昭和45(1970)年から道営北広島団地の造成が始まり、人口・世帯数が急激に増加し、昭和46(1971)年には1万人を超えました。その後札幌圏のベッドタウンとして着実に人口を伸ばし、昭和60(1985)年には40,853人、平成4(1992)年に5万人を達成、平成16(2004)年には人口6万人を超えました。平成22(2010)年は60,370人(国勢調査速報)となっており、ここ10年では2,639人、4.6%の増加となっています。また、世帯数は、ここ10年で2,680世帯増加していますが、1世帯当たりの人員は、0.2人減少し、世帯の少人数化が進んでいます。

図 北広島市の人口・世帯数の推移(国勢調査 平成22年は国勢調査速報)



(2) 人口構成

人口構成を見てもみると、平成23(2011)年2月末現在の15歳未満の年少人口は8,035人、15歳から64歳までの生産年齢人口は39,153人、65歳以上の老年人口は13,358人となっており、ここ10年では年少人口が1.9ポイント、生産年齢人口は4.8ポイント減少し、老年人口は7.0ポイント増加しています。

図 年少人口・生産年齢人口・老年人口の構成比の推移(国勢調査 平成23年は2月末日住民基本台帳)

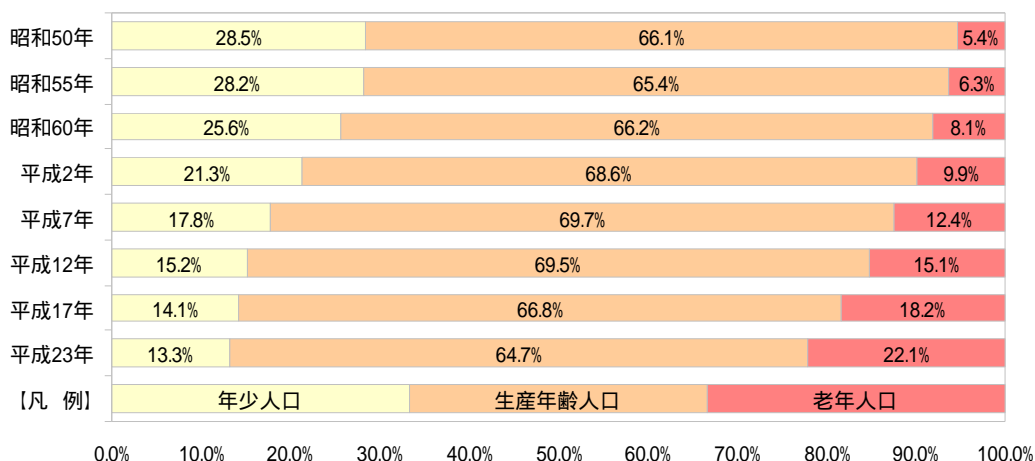


表 年齢5歳階級別人口の推移(国勢調査 平成23年は2月末日住民基本台帳)

年齢区分	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成23年	構成比(%)				
	総数	総数	総数	総数	総数	2年	7年	12年	17年	23年
総数	47,758	53,537	57,731	60,677	60,546	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
年少人口(0~14歳)	10,154	9,529	8,780	8,572	8,035	21.3	17.8	15.2	14.1	13.3
0~4歳	2,392	2,379	2,330	2,512	2,133	5.0	4.4	4.0	4.1	3.5
5~9歳	3,587	3,089	2,967	2,843	2,854	7.5	5.8	5.1	4.7	4.7
10~14歳	4,175	4,061	3,483	3,217	3,048	8.8	7.6	6.0	5.3	5.0
生産年齢人口(15~64歳)	32,762	37,343	40,128	40,553	39,153	68.6	69.7	69.5	66.8	64.7
15~19歳	4,744	4,772	4,553	3,910	3,196	9.9	8.9	7.9	6.4	5.3
20~24歳	2,431	3,724	3,658	3,416	2,911	5.1	6.9	6.3	5.6	4.8
25~29歳	2,131	2,509	3,526	3,101	2,670	4.5	4.7	6.1	5.1	4.4
30~34歳	2,785	2,934	3,234	3,967	3,341	5.8	5.5	5.6	6.5	5.5
35~39歳	4,137	3,443	3,511	3,819	4,519	8.7	6.4	6.1	6.3	7.5
40~44歳	4,936	4,640	3,816	3,798	4,139	10.3	8.7	6.6	6.3	6.8
45~49歳	3,777	5,294	4,862	3,910	3,890	7.9	9.9	8.4	6.4	6.4
50~54歳	2,820	4,008	5,368	4,808	3,950	5.9	7.5	9.3	7.9	6.5
55~59歳	2,589	3,134	4,189	5,444	4,717	5.4	5.8	7.3	9.0	7.8
60~64歳	2,412	2,885	3,411	4,380	5,820	5.1	5.4	5.9	7.2	9.6
老年人口(65歳以上)	4,748	6,616	8,723	11,032	13,358	9.9	12.4	15.1	18.2	22.1
65~69歳	1,799	2,451	2,892	3,455	4,261	3.8	4.6	5.0	5.7	7.0
70~74歳	1,169	1,761	2,365	2,758	3,270	2.4	3.3	4.1	4.5	5.4
75~79歳	812	1,129	1,608	2,200	2,466	1.7	2.1	2.8	3.6	4.1
80~84歳	593	698	1,013	1,384	1,812	1.2	1.3	1.8	2.3	3.0
85歳以上	375	577	845	1,235	1,549	0.8	1.1	1.5	2.0	2.6
年齢不詳	94	49	100	520	0	0.2	0.1	0.2	0.9	0.0

(3) 地区別人口

地区別人口は、多い順に大曲地区、北広島団地地区、東部地区、西の里地区、西部（輪厚）地区となっています。

表 地区別・年代別人口（平成23年1月1日現在の住民基本台帳）

地区名	町名	10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	総計
西の里地区	西の里	17	36	34	46	53	90	79	154	509
	西の里東	156	199	236	248	248	297	329	275	1988
	西の里南	40	68	45	41	41	58	63	68	424
	西の里北	82	150	129	165	174	227	319	380	1626
	虹ヶ丘	398	282	88	444	434	195	147	100	2088
西の里地区合計		693	735	532	944	950	867	937	977	6635
東部地区	稲穂町西	73	76	106	174	118	199	266	199	1211
	稲穂町東	137	179	277	265	242	415	402	275	2192
	共栄	9	16	42	80	72	82	41	41	383
	共栄町	173	179	263	283	262	336	292	271	2059
	新富町西	73	87	144	180	130	150	183	147	1094
	新富町東	27	16	30	54	20	31	41	49	268
	中の沢	8	11	9	12	15	14	25	26	120
	中央	126	176	168	150	198	183	156	198	1355
	朝日町	91	160	223	182	193	285	208	212	1554
	東の里	0	0	1	3	0	4	4	10	22
	東共栄	155	225	223	293	277	368	546	419	2506
	南の里	3	6	11	22	9	20	31	37	139
	美咲き野	376	224	60	392	282	76	55	29	1494
	美沢	64	97	163	139	119	187	158	90	1017
富ヶ岡	6	5	7	12	16	36	39	78	199	
北の里	4	9	23	30	16	34	38	52	206	
東部地区合計		1325	1466	1750	2271	1969	2420	2485	2133	15819
北広島団地地区	栄町	23	42	39	42	71	83	107	243	650
	輝美町	143	167	153	194	146	150	262	196	1411
	広葉町	69	89	87	105	124	158	240	328	1200
	高台町	50	96	75	148	109	194	359	301	1332
	山手町	65	111	181	154	127	284	426	368	1716
	若葉町	72	95	81	118	133	138	165	218	1020
	松葉町	80	168	132	158	224	290	347	360	1759
	青葉町	32	48	30	60	70	51	140	247	678
	泉町	35	81	56	82	71	111	140	126	702
	南町	48	41	62	89	69	107	193	235	844
	白樺町	57	135	105	120	138	177	186	167	1085
	北進町	121	141	149	202	242	333	418	387	1993
	里見町	64	113	117	171	158	237	569	437	1866
	緑陽町	12	30	48	51	39	62	154	105	501
北広島団地地区合計		871	1357	1315	1694	1721	2375	3706	3718	16757
大曲地区	大曲	7	22	29	23	26	51	68	104	330
	大曲光	256	378	107	269	453	156	111	83	1813
	大曲工業団地	1	7	7	2	2	8	5	4	36
	大曲幸町	31	35	61	80	53	35	53	42	390
	大曲中央	81	130	117	152	168	223	147	130	1148
	大曲南ヶ丘	190	239	388	393	337	537	542	400	3026
	大曲柏葉	327	329	246	434	416	419	522	252	2945
	大曲並木	111	166	124	200	254	191	256	209	1511
	大曲末広	182	363	311	324	392	566	362	212	2712
大曲緑ヶ丘	363	446	332	464	528	476	387	291	3287	
大曲地区合計		1549	2115	1722	2341	2629	2662	2453	1727	17198
西部（輪厚）地区	希望ヶ丘	418	369	139	452	468	185	154	94	2279
	三島	0	1	1	4	3	4	5	19	37
	仁別	1	1	1	4	6	7	5	15	40
	島松	1	3	9	6	14	16	29	31	109
	輪厚	21	25	19	22	31	38	44	89	289
	輪厚元町	1	1	3	0	2	2	1	3	13
輪厚中央	135	172	117	194	212	205	185	169	1389	
西部（輪厚）地区合計		577	572	289	682	736	457	423	420	4156
総計		5015	6245	5608	7932	8005	8781	10004	8975	60565

(4) 高齢化率

北広島団地地区の高齢化が急速に進んでいます。また、第4回道央都市圏パーソントリップ調査によると、高齢者は、若い人に比べ、外出する人の割合が低い傾向にあります。(道央都市圏：札幌市、小樽市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、南幌町、長沼町)

図 市内の高齢化率（高齢者支援課資料）

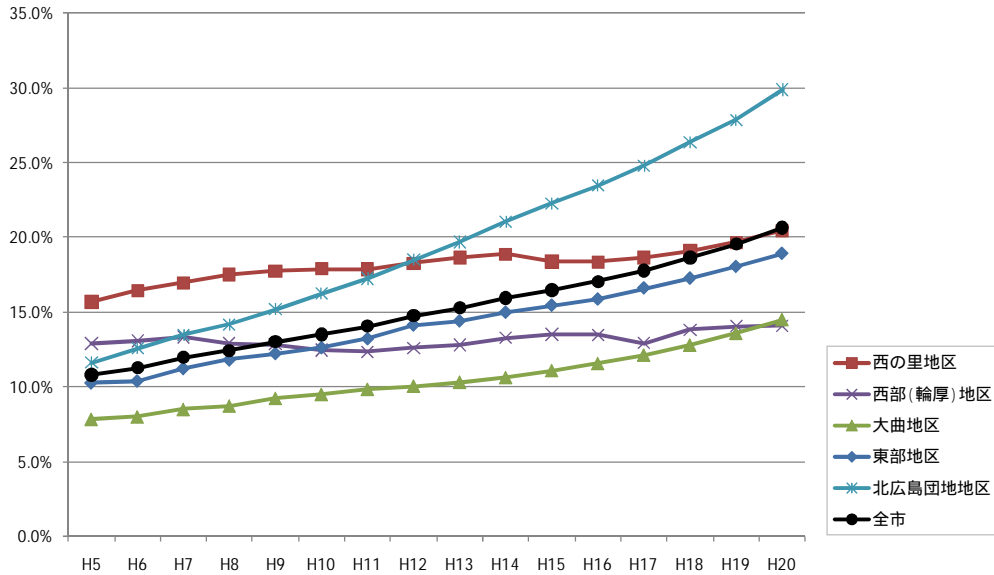
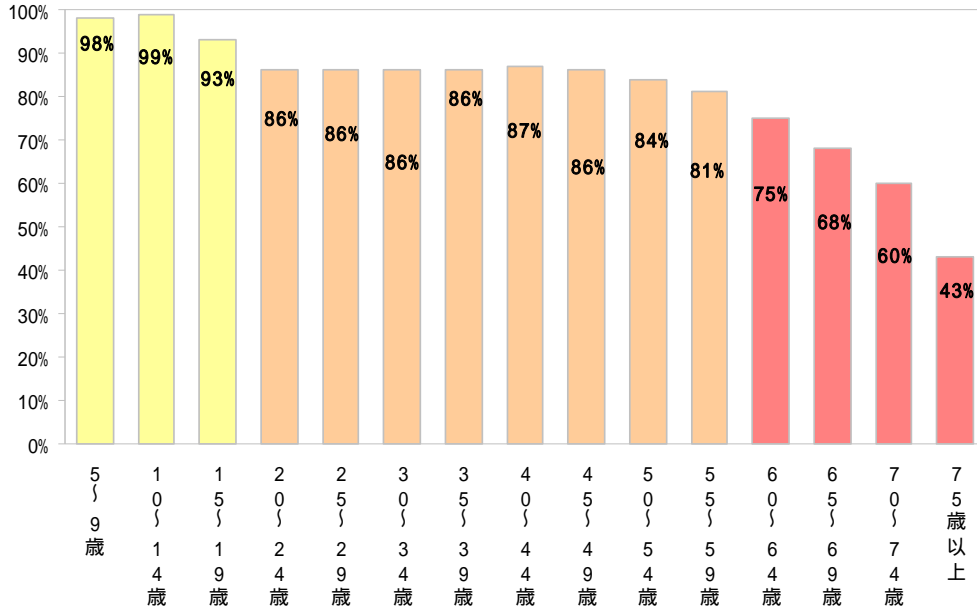
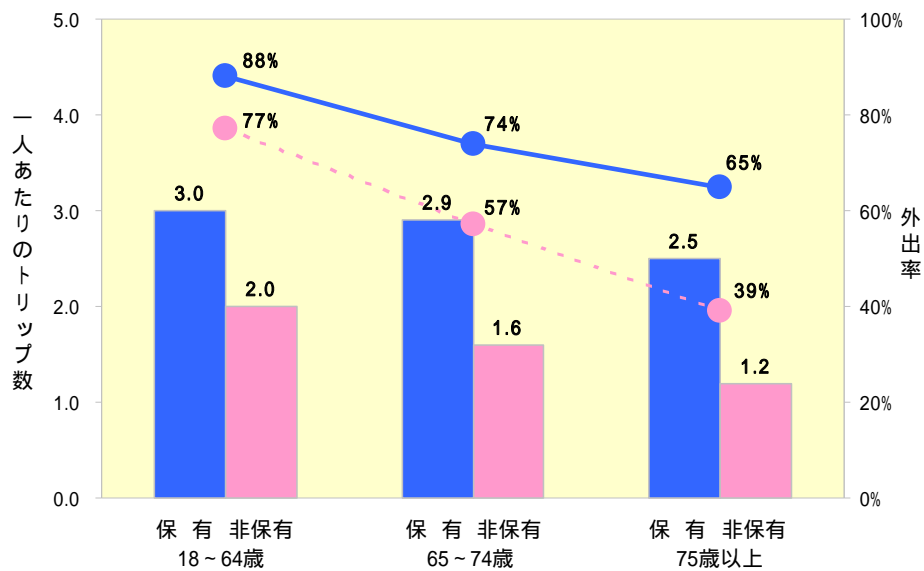


図 年齢別外出率（第4回道央都市圏パーソントリップ調査）



また、自動車を持たない人の外出率は、持っている人よりも低く、年齢が高くなるにつれてその差が大きくなっています。

図 年齢別自動車保有・非保有別一人あたりのトリップ数と外出率（第4回道央都市圏パーソントリップ調査）



トリップとは、人がある目的のため、出発地から到着地まで移動することをいい、例えば、ある人が自宅を出発し勤務先へ到着した場合、これを1トリップとし、自宅と勤務先を往復すると2トリップとなります。

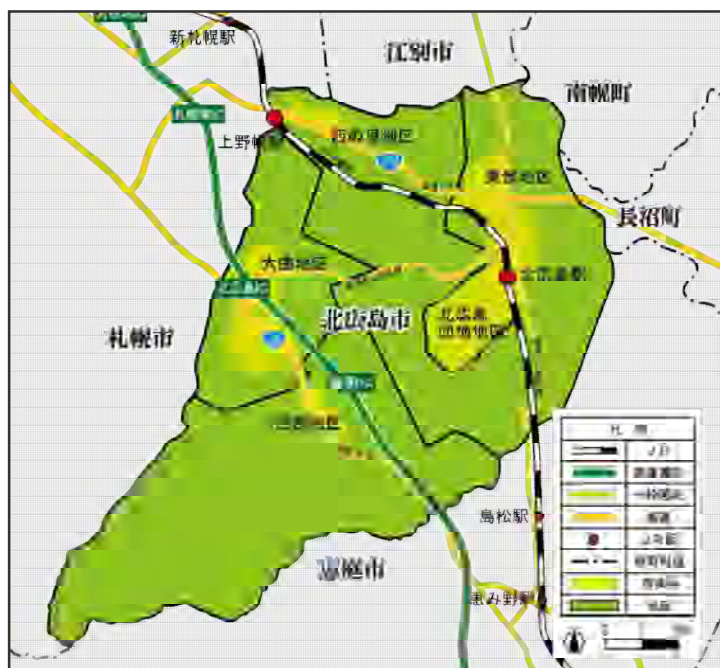
外出率とは、ある1日で、外出した人数の全人口に対する割合を「外出率」といいます。

2. 北広島市における地域交通の現状

2 - 1 . 道路交通網

北広島市は、札幌市と新千歳空港の間に位置しており、道内各地へのアクセスに対して利便性の高いまちです。道路網は、道央自動車道と主要幹線である国道 36 号・274 号、道道栗山北広島線・江別恵庭線が市内を通過しており、道路環境には恵まれています。

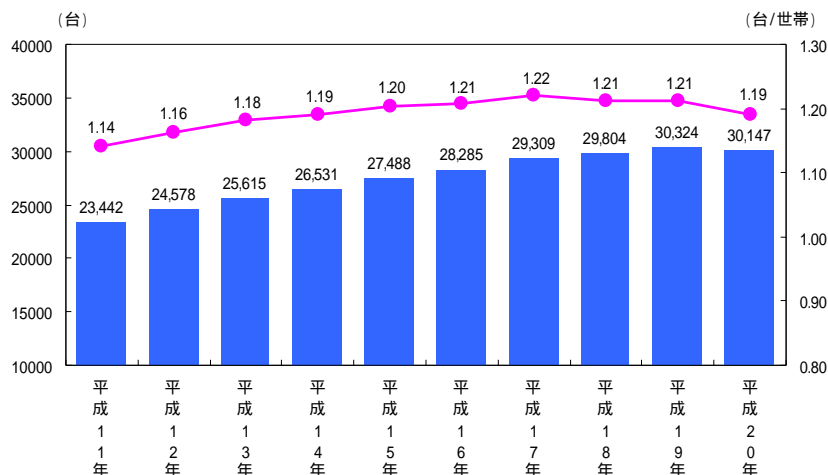
図 北広島市の道路交通網



参考 自動車保有台数

北広島市における乗用自動車台数は、平成 11 年に 23,442 台であったのが、平成 20 年に 30,147 台となり、年々増加傾向にあります。1 世帯当たりの乗用自動車台数では、平成 11 年の 1.14 台 / 世帯から徐々に増加し、平成 17 年に 1.22 台 / 世帯となりました。その後やや減少傾向にはあるものの、一家に一台以上の自動車を保有している状況にあります。

図 乗用自動車台数（軽自動車を含む）と 1 世帯当たりの乗用自動車台数の推移



2 - 2 . タクシー

市内のタクシー事業者は、広島交通(株)、(有)リスコ、朝日交通(株)、構内第一交通(株)、(株)パール交通、(株)ウイングの 6 事業者で、所有車両は、セダンタイプが 2 0 5 台、ジャンボタクシーが 7 台となっています。

2 - 3 . 鉄道

鉄道は、JR 千歳線で北広島駅から札幌駅まで快速で 16 分、新千歳空港までは 20 分と短時間での移動が可能となっています。市内の駅は、北広島駅が 1 カ所ですが、札幌市域にある上野幌駅は西の里地区に隣接しているため、同地区の市民が通勤、通学などで利用しています。北広島駅に停車する列車は、平日で札幌方面：快速 58 便・普通 58 便、千歳方面：快速 56 便・普通 59 便となっており、平成 19 (2007) 年の 1 日平均乗車人員は約 8,240 人となっています。

【北広島駅発車時刻表】(札幌方面)

時	札幌方面
6	00札 23札 53ほ
7	11小 20手 34札 44手 54手
8	03手 11小 26札 37札 43札 54小
9	02ほ 09札 24小 26札 39札 44手 54小
10	09札 11手 24小 26札 39札 41手 54小
11	00小 09札 15札 24小 39札 41手 54小
12	01小 09札 24小 26札 39札 45手 54小
13	09札 11小 24小 26手 39札 47手 54小
14	09札 11小 24小 26ほ 39札 54小 56小
15	09札 12札 24小 39札 41手 54小 59札
16	09札 11小 24小 26手 39札 41ほ 54小
17	09札 15小 24小 26手 39札 41手 54小 56ほ
18	09札 11小 24小 29ほ 39札 42札 54小 57手
19	09札 15手 24小 26札 39札 41札 54小 59札
20	09札 11小 24小 26札 39札 41小 54小
21	09札 11手 24札 39札 41札 54小
22	10札 12札 24小 39札 45札 58小
23	10札 20手 32手

●快速エアポート 一札幌まで快速
●快速エアポート(朝)行方(札幌方面)の列車スーパーカミイがります

【北広島駅発車時刻表】(千歳、新千歳空港方面)

時	千歳方面
6	21新空 35新空 41新空 53東運簡
7	45新空 50新空 55新空 32吉 32吉 41新空 52新空 54千
8	05新空 20新空 28吉 41新空 43千 56新空 58吉
9	11新空 13千 26新空 41新空 43千 36新空 58千
10	11新空 13吉 26新空 28千 41新空 36新空 58千
11	11新空 13吉 26新空 41新空 43千 36新空 58吉
12	11新空 26新空 28千 41新空 43千 36新空 58吉
13	11新空 13千 26新空 28吉 41新空 36新空 58千
14	11新空 13吉 26新空 41新空 43千 36新空 58千
15	11新空 13千 26新空 41新空 43吉 36新空 58千
16	11新空 26新空 31千 41新空 43吉 36新空 58千
17	11新空 13千 26新空 31吉 41新空 43千 36新空 58千
18	11新空 16千 26新空 31吉 41新空 43千 36新空
19	01千 11新空 13千 26新空 28吉 41新空 46千 56新空
20	01千 11新空 14吉 30新空 41新空 43新空
21	01新空 04吉 19新空 32新空 47吉
22	00新空 14新空 29千 49千
23	14吉 44千
0	21千

●快速エアポート
●印一札幌・千歳・新千歳空港方面
●一札幌・千歳・新千歳空港方面

2-4. バス

路線バスは、JR北広島駅を經由する運行体系となっており、市内幹線道路を中心に北海道中央バスとJR北海道バスが運行しています。路線は、JR北広島駅を中心としたバス路線であり、札幌市の福住や大谷地等を始発とする市外路線もあります。北海道中央バスは7路線であり、北広島団地線中央通經由（山手町4丁目～東部中学校入口・総合体育館）が74便。北広島団地線緑陽通經由（山手町4丁目～東部中学校入口・総合体育館）が73便。広島線道都大学經由（東部中学校・北広島駅前～福住駅・札幌ターミナル）が33便。広島線輪厚ゴルフ場經由（東部中学校・北広島駅前～福住駅・札幌ターミナル）が24便。千歳線（千歳ターミナル～福住駅・札幌ターミナル）が42便となっています。JR北海道バスは3路線であり、長沼線（札幌駅・大谷地ターミナル・新札幌駅～榎山・北広島駅）が80便。南幌線（大谷地ターミナル・北広島駅～南幌）が24便。江別線（江別駅～北広島駅）が14便となっています。

図 北広島市内を運行するバス経路

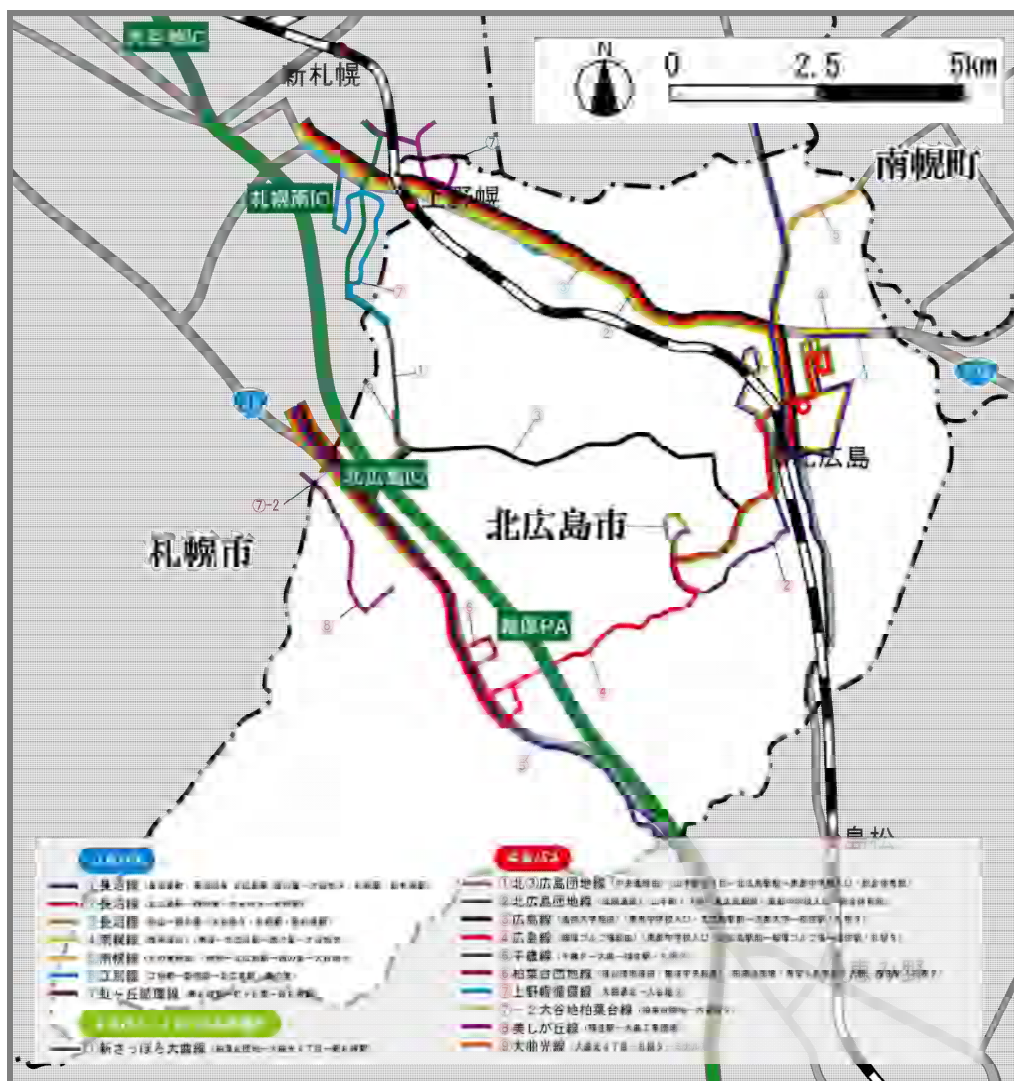


表 北広島市内を運行するバス路線の系統（スクールバス便を除く）

バス会社	路線名	起点	経由地	終点	運行便数	始発	終発
北海道 中央バス	北広島団地線(中央通経由)	山手町4丁目	北広島駅前	北広島駅前 総合体育館前 東部中学校	26便	6:00	19:37
		東部中西 総合体育館前 北広島駅前	北広島駅前	山手町4丁目	48便	8:15	23:28
	北広島団地線(緑陽通経由)	山手町4丁目	北広島駅前	北広島駅前 総合体育館前 東部中学校	26便	6:03	19:22
		東部中西 総合体育館前 北広島駅前	北広島駅前	山手町4丁目	47便	7:43	23:23
	北広島団地線 (北広島駅～共栄町系統)	北広島駅前	-	共栄町3丁目 総合体育館前	10便	8:01	19:35
		共栄町3丁目 総合体育館前	-	北広島駅前	12便	7:10	19:41
	北広島団地線 (北広島駅～東部中系統)	北広島駅前	-	東部中学校	30便	8:16	22:22
		東部中西	-	北広島駅前	26便	6:50	21:28
	広島線(道都大学経由)	東部中西 北広島駅前	道都大学	福住駅 札幌タミナル	16便	6:33	20:35
		札幌ターミナル 福住駅	道都大学	北広島駅前 東部中学校	17便	6:35	20:35
	広島線(輪厚ゴルフ場経由)	東部中西 北広島駅前	輪厚ゴルフ場	大曲 福住駅 札幌タミナル	12便	7:03	18:30
		札幌ターミナル 福住駅 大曲	輪厚ゴルフ場	北広島駅前 東部中学校	12便	7:25	18:15
	千歳線	千歳駅前	大曲	福住駅 札幌タミナル	21便	6:40 (大曲)	21:25 (大曲)
		福住駅 札幌タミナル	大曲	千歳駅前	21便	6:48 (大曲)	22:26 (大曲)
	柏葉台団地線 (桂台団地・里塚中央経由)	柏葉台団地 希望ヶ丘北 輪厚	桂台団地 里塚中央	福住駅 札幌駅前	47便	5:15	21:15
		福住駅 札幌駅前	桂台団地 里塚中央	柏葉台団地 希望ヶ丘中央 輪厚	46便	7:25	0:32
	上野幌循環線	大谷地駅	-	大曲通北	16便	9:40	21:52
		大曲通北	-	大谷地駅	17便	6:41	19:41
	大谷地・柏葉台線	柏葉台団地	平岡5条2	大谷地駅	30便	6:31	20:15
		大谷地駅	平岡5条2	柏葉台団地	30便	7:42	22:23
美しが丘線	福住駅	-	三井アウトレットパー 大曲工業団地	48便	7:32	23:30	
	三井アウトレットパー 大曲工業団地	-	福住駅	52便	6:01	21:15	
大曲光線	大曲光4丁目	桂台団地	福住駅 札幌駅前	13便	6:35	17:27	
	福住駅 札幌駅前	桂台団地	大曲光4丁目	13便	8:50	19:25	
ジェイ・アール 北海道バス	北広島線	札幌駅 大谷地ターミナル 新札幌駅	-	榎山 北広島駅	16便	6:15	22:30
		榎山 北広島駅	-	札幌駅 大谷地ターミナル 新札幌駅	18便	6:35	21:08
	長沼線	大谷地ターミナル 新札幌駅 北広島駅	-	長沼	24便	7:30	22:35
		長沼	-	大谷地ターミナル 新札幌駅 北広島駅	22便	6:10	19:25
	南幌線(西幌経由)	大谷地ターミナル 北広島駅	西幌	南幌	6便	11:35	18:20
		南幌	西幌	大谷地ターミナル 北広島駅	5便	6:48	10:09
	南幌線(北の里経由)	大谷地ターミナル 北広島駅	北の里	南幌	6便	7:08	21:00
		南幌	北の里	大谷地ターミナル 北広島駅	7便	6:34	19:34
	共栄線	江別駅	野幌駅	北広島駅	7便	7:05	18:55
	虹ヶ丘線	北広島駅	野幌駅	江別駅	7便	7:05	18:30
虹ヶ丘東		小林橋	新札幌	3便	7:00	8:35	
新札幌駅		小林橋	新札幌駅	1便	7:45	-	
虹ヶ丘線(循環)	新札幌駅	虹ヶ丘東	新札幌駅	13便	9:12	21:38	
	新札幌駅	青葉町9	新札幌駅	13便	9:26	21:52	
北海道 中央バス・ ジェイ・アール 北海道バス 共同運行路線	新さっぽろ大曲線	新札幌駅	-	柏葉台団地	18便	7:30	20:30
		柏葉台団地	-	新札幌駅	16便	7:10	19:20

表 バス路線の経過について（市行政資料から）

日付	路線	バス事業者	概要
H12年4月1日	市内・市外	中央バス	バス停移設：バス停：市役所前をエルフィンロード側に移設。
	市外	中央バス	路線変更：広島線の起点が「市役所前」から「東部中学校入口」へ変更、6往復増便（27往復半）となる。 終点：朝4便は札幌ターミナル、その後は福住駅。始点は全便、福住駅。
	市内	JRバス	廃止：稲穂町・朝日町循環線（JR北広島発着の循環線、平日16便）。
	市外	JRバス	路線変更：長沼線、南幌線西幌経由の経路変更。国道274号～稲穂通～東栄通経由となる。 バス停新設：東共栄2丁目、東部中学校入口、東共栄。バス停廃止：東の里、稲穂2丁目、元町通。
	市外	JRバス	虹ヶ丘循環線、札幌日大高校前停留所が新設され、路線がループ状となる。（虹ヶ丘地区内は左回り運行）
	市外	中央バス、JRバス	路線新設：スクールバス便（大曲柏葉 北広島西高、始点7:30の1便） H12年：JRバス、H13年：中央バス、H14年以降は1年交替による運行。
	市外	JRバス	廃止：恵庭～北広島駅の廃止に伴い、南の里～北広島駅が1便の減。
H12年12月1日	市内	中央バス	バス停新設：北広島団地線（総合体育館行き）に北広島高校停留所が新設。
H13年4月1日	市内	中央バス	路線変更：北広島団地線の共栄地区への乗り入れ（共栄町経由、15便、起点：共栄町3丁目）。 バス停新設：共栄町3丁目、北の台小学校、広島公園。
	市外	中央バス	路線新設：大谷地ターミナル 柏葉台（里塚・美里団地経由、往復28便）。
	市内	中央バス	路線変更：北広島団地線の東共栄地区（東部中学校）への乗り入れ（起点：東部中西、終点：東部中学校）。 バス停新設：東部中西、東部中南、東部中東、東部中学校、美咲き野、東共栄2丁目。
	市外	中央バス	路線変更：広島線の東共栄地区（東部中学校）への乗り入れ（起点：東部中西、終点：東部中学校）。東共栄地区の停留所は、北広島団地線と同様。
H13年12月1日	市内	JRバス	路線新設：西の里地区スクールバス便（起終点：日大高校前 榎山：朝1便、夕2便）。 バス停：日大高校前、虹ヶ丘東、虹ヶ丘中央、西の里第二団地、西の里、西の里学校通、榎山。
	市外	中央バス、JRバス	増便：新札幌 柏葉台（新札幌発平日最終便2本増：JR20:05、中央20:30）。
	市外	中央バス	増便：北広島駅18:45発・輪厚ゴルフ場経由・大曲行きが増便。（広島線）
	市外	中央バス	路線変更：広島線の東共栄地区（東部中学校）について、東共栄2丁目・美咲き野（停留所）の経路から、東部中学校入口～東部中西の経路に変更。市内線は変更なし。
	市外	中央バス	路線新設：福住駅 大曲工業団地（羊ヶ丘通の開通、往復27便）。 バス停新設：大曲パークゴルフ場、つつじヶ丘公園、ふれあいプラザ、工業団地6丁目、大曲工業団地。

第1章北広島市の概況

日付	路線	バス事業者	概要
H14年4月1日	市外	中央バス	廃止：千歳空港線（大麻～新千歳空港系統・7往復、H11年7月運行開始）、市内バス停（共栄、北広島駅通）。
	市内・市外	中央バス	バス停新設：栄町3丁目（生協前）（北広島団地線、広島線）。
	市外	中央バス、JRバス	バス停新設：南ヶ丘4丁目（広島線・千歳線・福住線・新札幌大曲線）。バス停名変更（大曲緑ヶ丘5丁目 大曲光2丁目、大曲緑ヶ丘7丁目 大曲光4丁目）、始発時刻の変更。
H15年4月1日	市外	中央バス	路線新設：大曲光線（大曲光4丁目発・福住駅経由札幌ターミナル行き、13往復（福住駅止まり2便）） バス停移設：大曲バス停、既存の路線のダイヤ変更。
H15年12月1日	市外	中央バス、JRバス	広島線・新札幌線大曲線・大曲光線：バス停新設（大曲末広2丁目、大曲中央3丁目）、同時にバス停廃止（大曲末広1丁目）。 美しが丘線：バス停新設（来広寺入口）
	市外	JRバス	南幌線（西幌経由）が増便（大谷地ターミナル発：17:20）、ダイヤ改正。
H16年度	市外	中央バス	白樺高等養護学校への広島線乗り入れ（1便のみ）
H17年度	市外	JRバス	北広島西 新札幌 スクールバス便最終を新札幌・大曲線と接続調整
H18年4月1日	市外	中央バス	バス停新設：広島線（ふれあい学習センター前）。
	市外	中央バス	増便：美しが丘線（大曲工業団地～福住駅、8時台1便増） 路線変更：広島線の一部が北広島駅発着となり、北広島駅～東部中学校が減便となる。 団地線は変更なし。
H19年4月1日	市内・市外	中央バス	運賃改定：一般路線 160円 180円。
H19年12月1日	市外	JRバス	路線変更：江別駅～南の里系統の一部を、共栄線（市内線、北広島駅～南の里）に変更。
H20年4月1日	市内	中央バス	区間の減と振替え：北広島団地線（緑陽通・中央通経由のうち北広島駅～東部中学校の区間の減：平日94便 67便、土日祝76便 53便（北広島駅発着・総合体育館発着に振替え）。 一部廃止と振替え：北広島団地線（山手町4丁目～共栄町）平日8便廃止、土日祝7便廃止。団地線の廃止分を共栄系統（北広島駅～共栄町3丁目）に振替え。
H21年4月1日	市外	中央バス	増便等：柏葉台団地線（平日：柏葉台発・福住駅発：2便増、土日：柏葉台発：2便増、“福住22:28発・希望ヶ丘中央行き便”を“札幌駅22:10発・輪厚行き便”に変更・延長） 増便：大曲光線（土日：大曲光4丁目10:07発・札幌駅前15:55発、2便増）、その他：上記に伴い始発地変更：広島線（札幌ターミナル発を福住駅発に変更）
H21年12月1日	市外	中央バス	バス停新設（移設）：希望ヶ丘中央（往路：通過、復路：終点）の新設。（旧）希望ヶ丘中央を希望ヶ丘北に変更（往路：起点、復路：通過）。
H22年4月1日	市内	中央バス	減便：北広島団地線（中央・緑陽・共栄系統）平日161便 132便、土日祝122便 119便。
	市外	中央バス	路線延長：美しが丘等の一部発着が三井アウトレットパーク（福住駅、大谷地ターミナル）に変更。
H22年8月18日	市内	JRバス	路線変更：スクールバス便（北広島西高校行き、西の里小行き）の一部経路変更。
H22年9月30日	市内	JRバス	路線廃止：共栄線（北広島駅～南の里、2便往復）。 廃止されたバス停：北広島団地入口、新富町、南の里12号、音江別神社前、南の里15号、南の里。

第2章 北広島市における地域交通の課題

北広島市地域公共交通活性化協議会は、潜在的な交通需要や市民の意向を把握するため、現況交通実態調査や利用者ニーズ把握調査を行い、北広島市における地域交通の課題を整理しました。なお、現況交通実態調査等の詳細については、資料編に掲載します。

< 現況交通実態調査 >

1. JR北広島駅及び主要バス停におけるOD調査
2. JR北広島駅カウント調査
3. 路線バス・JRの乗継時間調査
4. ヒアリング調査
5. 市民アンケート調査（市街地地区外、JR北広島駅利用者）

< 利用者ニーズ把握調査 >

1. 市民アンケート調査（市街地地区）

資料編

課題1：市内には交通空白地域が点在しており、
「地域の足」としての公共交通整備が必要

市内には、公共交通機関を利用できない、利用しづらい地域、いわゆる交通空白地域が点在しており、加えて、これら交通空白地域では、特に高齢化率が高くなっています。(図・表)

本市の交通空白地域の定義：駅の勢力圏を1km、バス停留所の勢力圏を500mと設定し、その勢力圏から外れる地域を交通空白地域と定義しています。

図 市内の交通空白地域

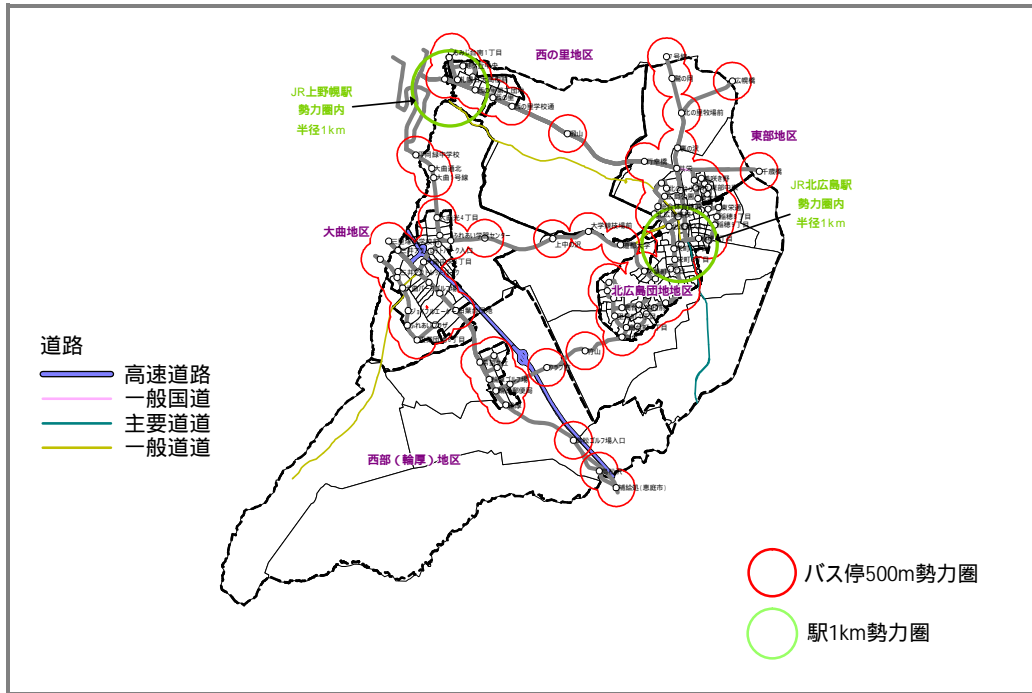


図 市内の高齢化率と路線バスの運行路線

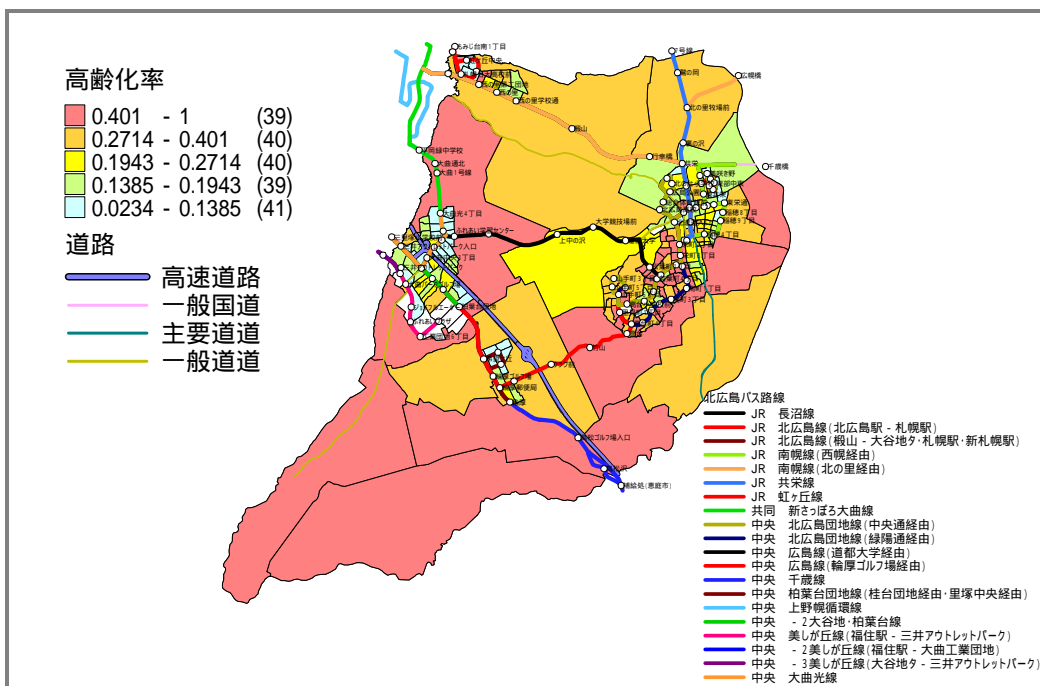


表 交通空白地域の地区別世帯数・居住者数・高齢者数

地区名	世帯数	居住者数	高齢者数	高齢化率
市街地地区				
西の里地区	175	367	139	37.9%
東部地区	135	191	29	15.2%
大曲地区	356	916	153	16.7%
西部（輪厚）地区	0	0	0	0.0%
北広島団地	0	0	0	0.0%
市街地外地区				
西の里地区	131	199	97	48.7%
東部地区	71	167	57	34.1%
大曲地区	77	155	59	38.1%
西部（輪厚）地区	85	184	86	46.7%

高齢化が著しい地区においては、自動車に依存しない交通の実現、つまり、高齢社会に対応した公共交通整備が重要と考えます。

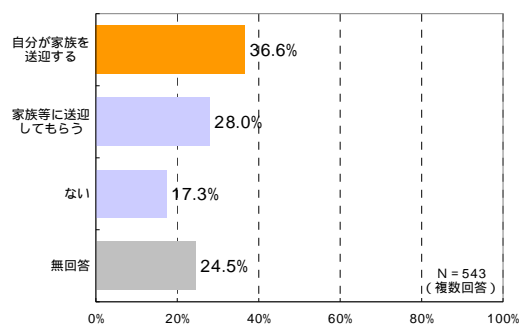
また、市民アンケート調査（市街地地区外）では、「送迎交通の有無」と「自家用車以外の移動手段（バス等の公共交通）の必要性」について調査し、「送迎交通の有無」については、「自分が家族を送迎する」が4割弱、一方、「家族等を送迎してもらう」が3割弱と、送迎交通が一定程度存在することを確認しています。（図）

図 市民アンケート調査（市街地地区外）

【設問：クルマで家族を送迎する、または家族等を送迎してもらうことはありますか？】

図 送迎について

	合計	構成比
自分が家族を送迎する	199	36.6%
家族等を送迎してもらう	152	28.0%
ない	94	17.3%
無回答	133	24.5%
合計	578	106.4%



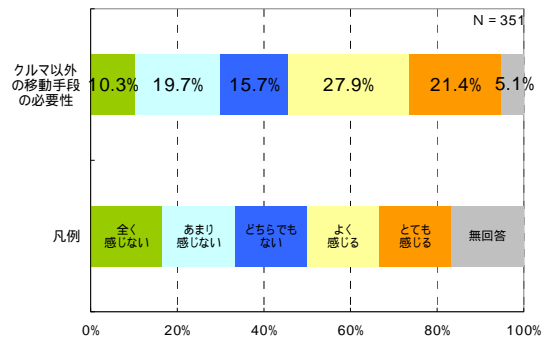
また、「自家用車以外の移動手段（バス等の公共交通）の必要性」については、自家用車以外の交通手段の必要性を「感じている」人の割合が約5割、必要性を「感じていない」人の割合が3割となっており、必要性を「感じている」人の割合が多くなっています。（図）

図 市民アンケート調査（市街地地区外）

【設問: 普段の生活で、クルマ以外の移動手段（バス等の公共交通）の必要性を感じることがありますか？】

	合計	構成比
全く感じない	36	10.3%
あまり感じない	69	19.7%
どちらでもない	55	15.7%
よく感じる	98	27.9%
とても感じる	75	21.4%
無回答	18	5.1%
合計	351	100.0%

図 移動手段の必要性について



課題2：北広島市の高齢化は急速に進んでおり、
高齢社会に対応した新たな交通システムが必要

北広島市の高齢化率（平成22年3月末現在）は21.4%であり、北海道内の他の市町村と比較すると、9番目に高齢化率が低い自治体となっています。（表）

表 北海道の市町村の人口構造（高齢化率の上位10・下位10自治体）H22.3末

rank	自治体名	年少人口割合	生産人口割合	老年人口割合
1	夕張市	6.7%	49.1%	44.3%
2	三笠市	7.3%	50.4%	42.3%
3	上砂川町	8.9%	48.8%	42.3%
4	積丹町	8.8%	50.3%	40.9%
5	歌志内市	7.4%	51.9%	40.7%
6	木古内町	8.3%	52.9%	38.8%
7	和寒町	10.3%	51.0%	38.7%
8	島牧村	9.4%	52.3%	38.3%
9	増毛町	9.2%	52.7%	38.1%
10	赤平市	8.6%	53.5%	38.0%
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
170	倶知安町	14.0%	64.5%	21.5%
171	北広島市	13.5%	65.1%	21.4%
172	東神楽町	16.7%	62.0%	21.3%
173	別海町	15.7%	63.4%	20.9%
174	苫小牧市	13.7%	65.7%	20.6%
175	恵庭市	14.3%	65.3%	20.4%
176	札幌市	12.0%	67.9%	20.1%
177	中標津町	15.8%	65.2%	19.0%
178	釧路町	13.7%	67.5%	18.8%
179	千歳市	15.0%	67.9%	17.1%

しかしながら、北広島市の年齢構造（平成22年12月末現在）においては、最も多い年齢は61歳であり、また、5歳区分の年齢階層においては、60歳から64歳までの年齢階層の占める割合が9.5%と最も高い状況にあります。（図）

図 本市の年齢構造H22.12末

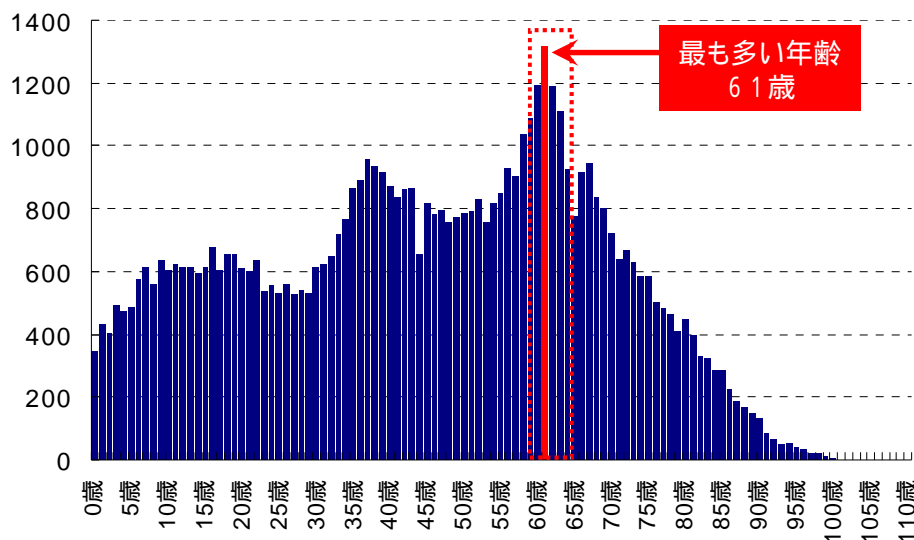


表 本市の年齢構造（5歳区分人口）H22.12末

年齢階層	人口	構成比
0歳-4歳	2140	3.5%
4歳-9歳	2867	4.7%
10歳-14歳	3044	5.0%
15歳-19歳	3204	5.3%
20歳-24歳	2929	4.8%
25歳-29歳	2686	4.4%
30歳-34歳	3371	5.6%
35歳-39歳	4563	7.5%
40歳-44歳	4084	6.7%
45歳-49歳	3922	6.5%
50歳-54歳	3978	6.6%
55歳-59歳	4804	7.9%
60歳-64歳	5,736	9.5%
65歳-69歳	4,268	7.0%
70歳-74歳	3,243	5.4%
75歳-79歳	2,437	4.0%
80歳-84歳	1,783	2.9%
85歳-89歳	1,009	1.7%
90歳-94歳	385	0.6%
95歳-99歳	122	0.2%
100歳-104歳	8	0.0%
105歳-109歳	2	0.0%
合計	60585	100%

5年以内に高齢者になる年齢層(60歳-64歳)の占める割合が最も高い。

このことから、北広島市は、現在においては、高齢化率が低い自治体となっていますが、今後、高齢化率が急激に高くなることが推測されます。

また、アンケート調査（市街地地区）では、「将来の運転意向」について調査し、この結果「70～79歳」くらいまで運転しようと思っている人が最も多く約5割を占めています。（図）

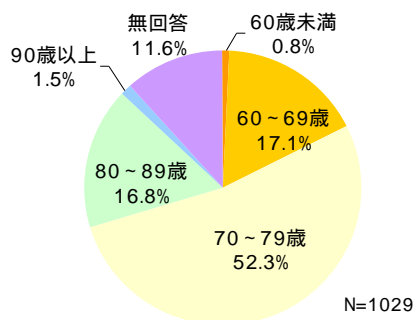
図 市民アンケート調査（市街地地区）

【設問：何歳くらいまで運転しようと思えますか？】

表 将来の運転意向

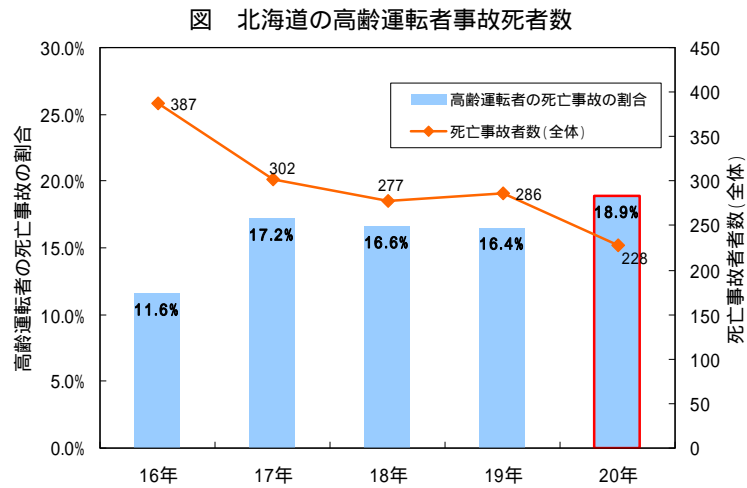
	合計	構成比
60歳未満	8	0.8%
60～69歳	176	17.1%
70～79歳	538	52.3%
80～89歳	173	16.8%
90歳以上	15	1.5%
無回答	119	11.6%
合計	1,029	100.0%

図 将来の運転意向



交通事故による死亡事故者数(全体)は減少しているものの、交通事故死者数全体に対して高齢運転者が第一当事者になった割合は増加傾向にあります(平成16年:11.6% 平成20年:18.9% 7.3ポイント増)(図)

図 高齢運転者の死亡事故の割合



引用) 北の交差点 Vol.25 SPRING-SUMMER2009.pp17-19

一方で、アンケート調査では、将来の運転の不安や、高齢によって運転を控えた場合の日常生活を不安に考えている方の意見もあります。

課題3：公共交通は暮らしを支える大切な移動手段であることから、持続可能な確保が必要

市内路線バスは、北海道中央バス（株）とジェイ・アール北海道バス（株）が運行しており、一定程度の路線系統数と運行便数はありますが、利用者数は減少傾向にあります。市内路線バスの輸送人員はピーク時に比べ半減しています。（図）

図 市内を運行するバス路線

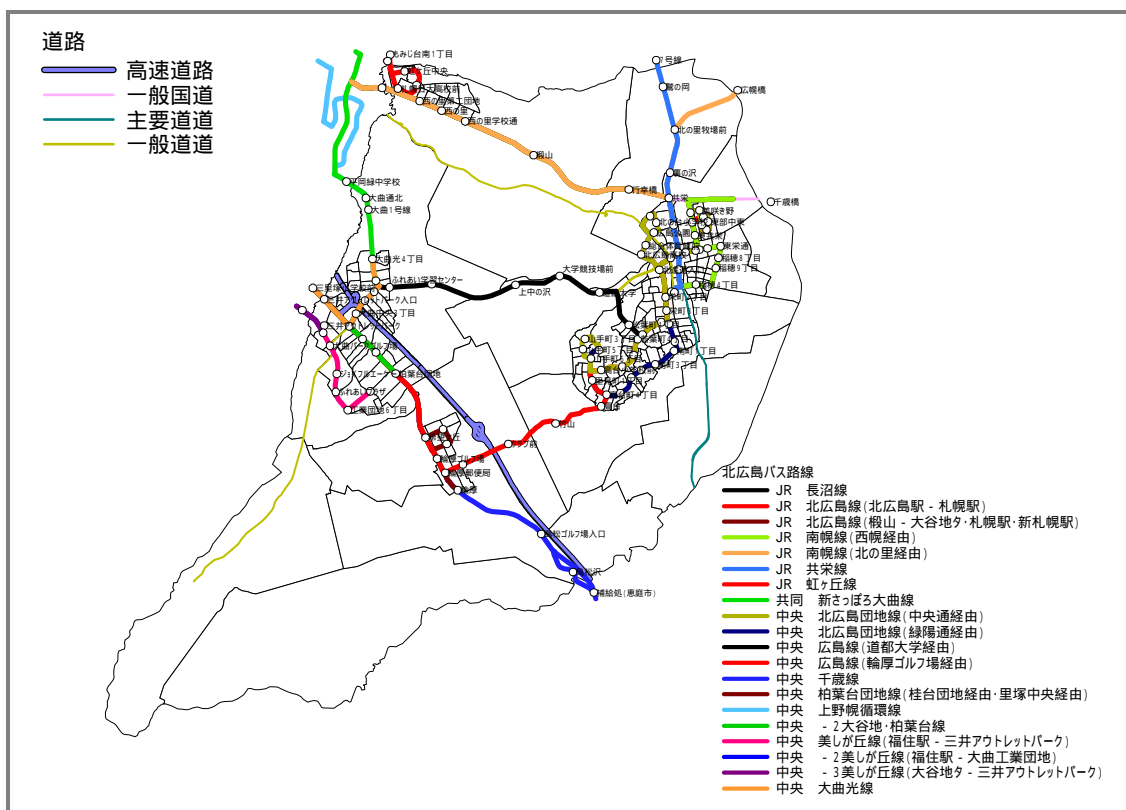
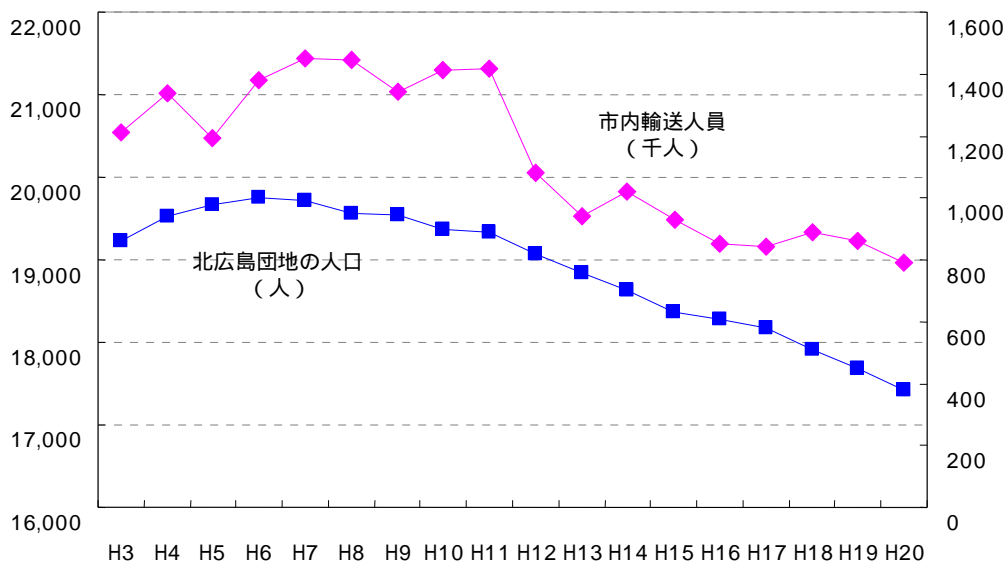


図 路線バス（市内線）の輸送人員の推移と北広島団地の人口の推移



資料) 市統計資料

表 北広島市に係る各種統計情報、JR北広島駅乗車人員、市内路線バスの運行回数等

年次	市全域人口	北広島団地人口	北広島団地高齢化率	JR北広島駅 1日当り乗車人員	市内路線バス		
					運行回数	輸送人員 (千人)	1便当り 利用人員
H3	48,990	19,236	-	7,506	47,590	1,212	25.5
H4	50,436	19,524	-	8,180	47,185	1,338	28.4
H5	51,613	19,658	11.6	8,660	51,965	1,191	22.9
H6	52,706	19,758	12.6	9,020	58,043	1,379	23.8
H7	53,426	19,713	13.5	9,190	52,566	1,449	27.6
H8	54,322	19,553	14.2	9,380	57,081	1,447	25.3
H9	55,591	19,537	15.2	9,120	58,601	1,345	23.0
H10	56,405	19,377	16.2	8,930	58,775	1,412	24.0
H11	57,144	19,327	17.3	8,720	57,615	1,416	24.6
H12	57,743	19,067	18.5	8,580	53,204	1,082	20.3
H13	58,743	18,850	19.7	8,520	55,969	939	16.8
H14	59,040	18,623	21.1	8,450	55,277	1,021	18.5
H15	59,516	18,371	22.3	8,360	54,174	927	17.1
H16	60,253	18,275	23.5	8,230	54,184	852	15.7
H17	60,761	18,181	24.8	8,380	54,419	844	15.5
H18	61,029	17,909	26.4	8,370	54,654	891	16.3
H19	61,174	17,686	27.9	8,300	54,605	859	15.7
H20	60,966	17,424	29.9	8,240	55,391	792	14.3

資料) 市統計資料、高齢者支援課資料

市民アンケート結果(市街地地区)からは、北広島市における移動の傾向は、移動の多くを自家用車に頼っている傾向が大きく見られます。また、運行便数が少ないという意見が多く、運行ルートやバスの遅延についての評価は西の里や西部、大曲地区で低くなっており、乗車運賃についての評価は大曲や西部地区において、低くなっています。(図)

図 路線バスの評価【市民アンケート調査(市街地地区)】

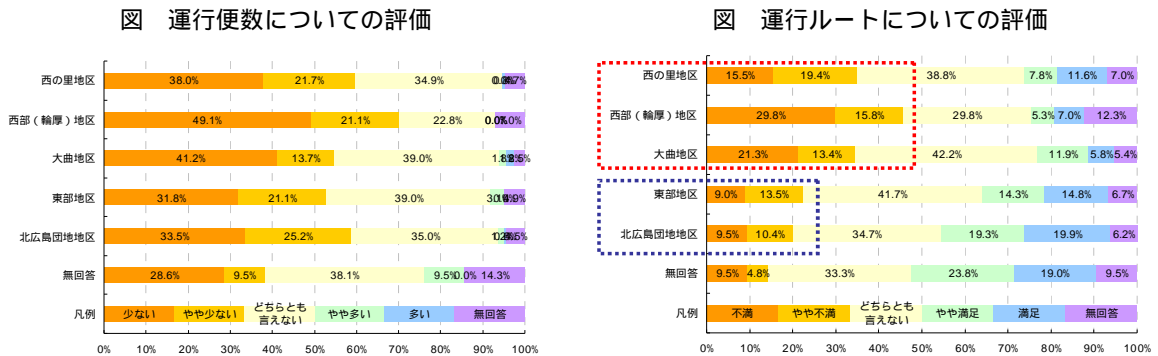


図 路線バスの遅延についての評価

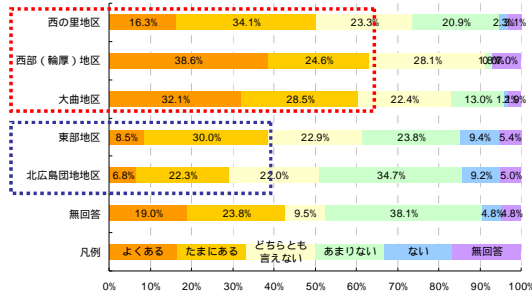
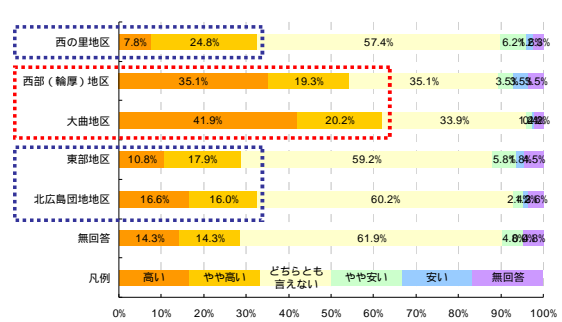


図 乗車運賃についての評価



平成 22 年 4 月に中央バス北広島団地線が 32 便の減、10 月にはジェイ・アール北海道バスの共栄線（北広島駅～南の里）が廃止されています。

路線バス市内線の運行回数当たりの利用人員は、平成 4 年をピークに減少し、平成 20 年にはピーク時の半分となっています。

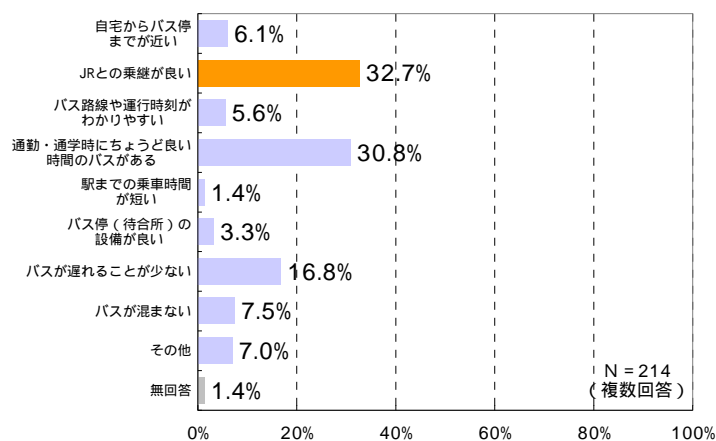
路線バス運賃は、乗った区間に応じて運賃を計算する対キロ区間制ですが、札幌市内は特殊区間制で運行されていることから、北広島市・札幌市をまたぐ乗車については、料金差が生じています。

J R 北広島駅を利用する通勤・通学者からは、J R との結節強化を望む意見が多く挙がっています。（図）

図 路線バス利用者のニーズ【J R 北広島駅利用者アンケート調査】

【設問：どのような点が改善されればより路線バスを利用しやすくなると思いますか？】

図 路線バスの改善ニーズ（路線バス利用者の意見）



第3章 北広島市地域公共交通総合連携計画

1. 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

1 - 1 . 基本理念

本計画は、「北広島市総合計画（第5次）」の基本理念に基づいて定められています。

北広島市総合計画（第5次）

<めざす都市像>

希望都市 子どもと若者がお年寄りとともに希望を育むまち

交流都市 市民が多様に活動し、産業と文化が栄えるまち

成長都市 緑を大切にし、着実に成長しつづけるまち

<基本目標>

5 快適な生活環境のまち

住環境や道路整備、地域情報化などの都市基盤の充実により、だれもが快適に暮らせるまちをつくります。

<基本計画>

第5章第4節 交通の充実

都市間交通網と市内交通網とのネットワークの充実を図ります。

バス交通に関する市民要望を把握し、バス事業者との連携によりバス路線の維持安定に努めます。

交通弱者の移動手段の確保や交通空白地域における移動手段の確保、市内各地区を結ぶ交通手段などについて検討します。

1 - 2 . 基本的な方針

前述した基本理念に基づいた公共交通施策を実施するために、北広島市地域公共交通総合連携計画では、以下に示す「基本方針」を設定します。

【北広島市地域公共交通総合連携計画がめざすもの】

高齢者の日常生活の移動の利便性を確保するとともに、市民が利用しやすい交通体系を構築します。

基本方針 1 : 交通空白地域の交通を確保するため、利用者ニーズに応じた公共交通運行の検討を進めます

- ・市内交通空白地域においては、利用者ニーズに応じた公共交通運行を検討し、交通サービスレベルの向上を図ります。

市内の交通空白地域においては、対象となる地域の多くが居住者数や世帯数が少なく、住居が低密度に分散し広がっていることから、定時定路線型の路線バスでは非効率な運行となり、その交通サービスレベルは低いものと考えられます。また、個々の住宅からバス停までの距離が遠くなるため、交通空白地域に多数居住されている高齢者にとっては利用しづらいものとなります。

これらの問題を緩和するために、利用者ニーズに応じた交通を検討し、「買い物」、「通院」などの日常的に必要な不可欠な「地域の足」の確保を目指します。

基本方針 2 : これからも進む高齢化に対応した公共交通の充実のため、市民・各種団体・地域企業・交通事業者・行政が連携・協働できる体制をつくります

- ・マイカーを持たない高齢者でも日常的な移動に困らない地域社会をつくるため、市民・各種団体・地域企業・交通事業者・行政が一体となって、公共交通を考え、連携・協働できる体制をつくります。

北広島市の高齢化率（平成 22 年 3 月末現在）は 21.4%であり、北海道内の他の市町村と比較すると、9 番目に高齢化率が低い自治体ですが、年齢構造の 5 歳区分の年齢階層においては、60 歳から 64 歳までの年齢階層の占める割合 9.5%と最も高い状況にあります。そのため、現在においては、高齢化率が低い自治体となっていますが、今後、高齢化率が急激に高くなることが推測されます。

公共交通がこれからも進む高齢化に対応し、より市民が快適に暮らせるまちづくりを進めるため、市民が利用しやすい交通整備は必要ですが、交通事業者の経営努力も限界がある一方、地方財政もひっ迫する財政状況から公共交通整備を公的資金だけで賄うことは難しくなっています。このような状況の中で、今回の無料送迎バス事業者や商業施設等へのヒアリング結果では、連携・共同による運行の可能性について前向きに考えている企業等があったことから、今後は相互に連携できる交通手段をコーディネートし、公共交通を考える必要があります。

このことから、交通事業者や行政だけで行う取組みではなく、市民・各種団体・地域企業・交通事業者・行政が連携・協働できる体制を構築します。

基本方針3：持続可能な公共交通を確保するため、交通事業者との連携を強化するとともに、市民への交通情報の提供等を進めます

- ・公共交通の維持安定を図るため、行政が路線バスに対する市民ニーズを吸い上げ、行政・交通事業者間で密な連絡体制をとり、情報共有に努めるとともに、公共交通の利用促進策を展開し、市民意識の醸成を図ります。

公共交通は暮らしを支える大切な移動手段です。公共交通の維持安定を図るためには、交通事業者との情報交換を行うなど、連携を強化する必要があります。

また、市民が公共交通の重要性を認識し、自発的に公共交通を利用することが「地域の足」を確保することに繋がります。利便性だけの観点ではなく、市民自らが高齢社会におけるマイカーの限界や健康、事故のリスクなどを踏まえ、移動手段を選択することが望ましい姿です。

そのためには、身近な交通情報としての情報提供が必要です。

このことから、交通事業者との連携を強化するとともに、市民への交通情報の発信を行うことで、利用促進策を展開します。

2. 計画の区域

計画の区域は、北海道北広島市全域とします。

3. 計画の目標

基本的な方針に基づき、次のような目標を定めます。

基本方針1：交通空白地域の交通を確保するため、利用者ニーズに応じた公共交通運行の検討を進めます

目標1．交通空白地域の足の確保

利用者ニーズに応じた公共交通運行を検討し、交通空白地域において、「買い物」・「通院」などの日常的に必要な不可欠な「地域の足」の確保を目指します。

目標となる指標：交通空白に該当するエリア・居住者数

基本方針2：これからも進む高齢化に対応した公共交通の充実のため、市民・各種団体・地域企業・交通事業者・行政が連携・協働できる体制をつくります

目標2．高齢社会に対応した交通体系の確立

市民、各種団体、地域企業、交通事業者、行政が連携・協働できる体制を構築し、高齢社会に対応した新たな公共交通を考える仕組みをつくります。

目標となる指標：連携・協働の体制づくり
新たな公共交通の検討

基本方針3：持続可能な公共交通を確保するため、交通事業者との連携を強化するとともに、市民への交通情報の提供等を進めます

目標3．暮らしを支える持続可能な公共交通の確保

交通事業者との連携を強化するとともに、公共交通を利用するための交通情報等を発信します。

目標となる指標：交通事業者との連携強化
路線バス利用者数

4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

目標を達成するために、次の事業を実施します。

事業1) 交通空白地域の「地域の足」確保プロジェクト

実施方針	・利用者ニーズに応じた公共交通運行を検討し、交通空白地域において、「買い物」・「通院」などの日常的に必要な不可欠な「地域の足」の確保を目指します。
事業内容	・市内の交通空白地域における利用者ニーズに応じた公共交通を検討し、平成23年度中の実証運行に向けて準備を進めます。
着手時期	平成23年4月～
実施主体	市内交通事業者、北広島市

図 北広島市内の交通空白地域

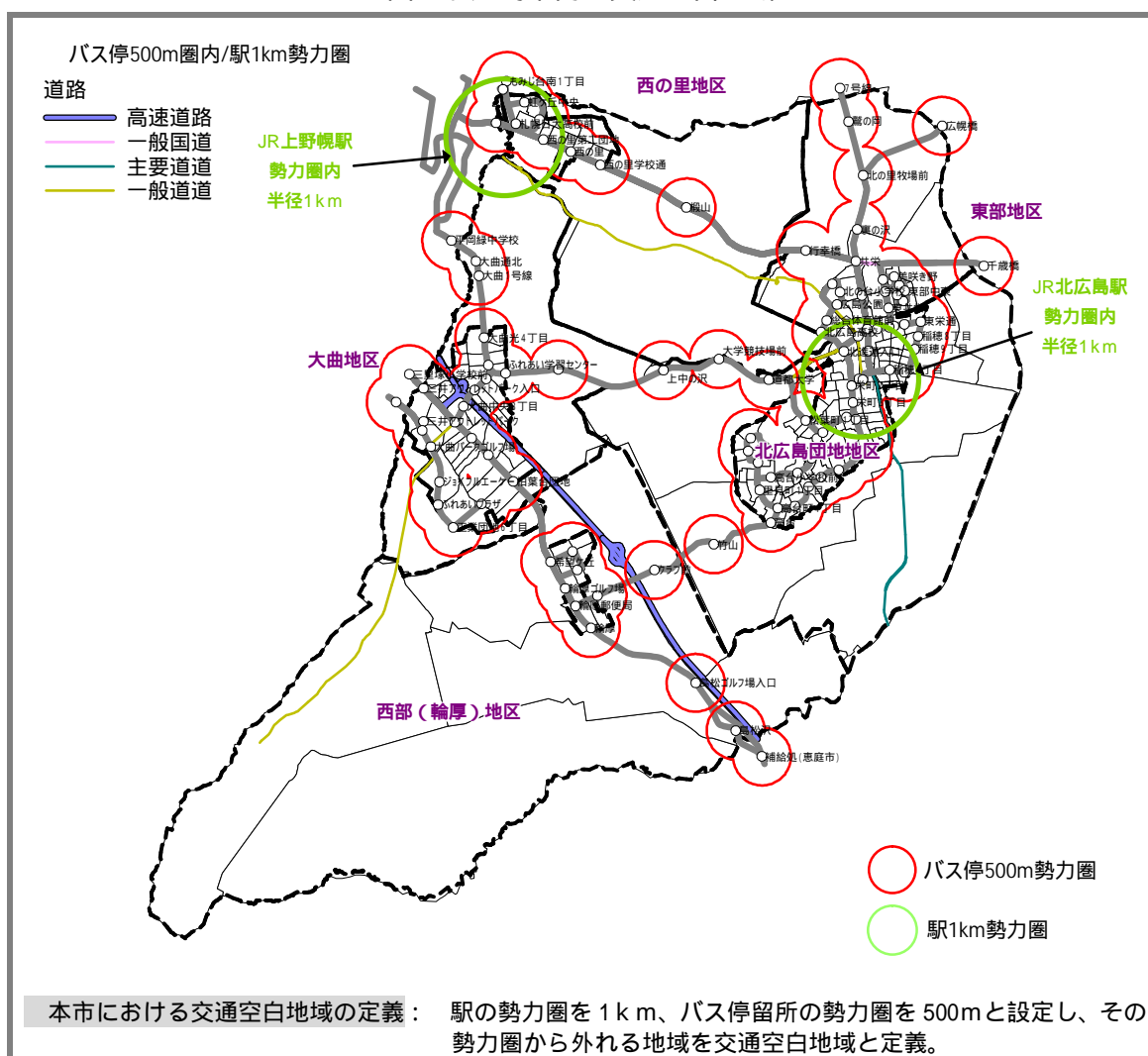
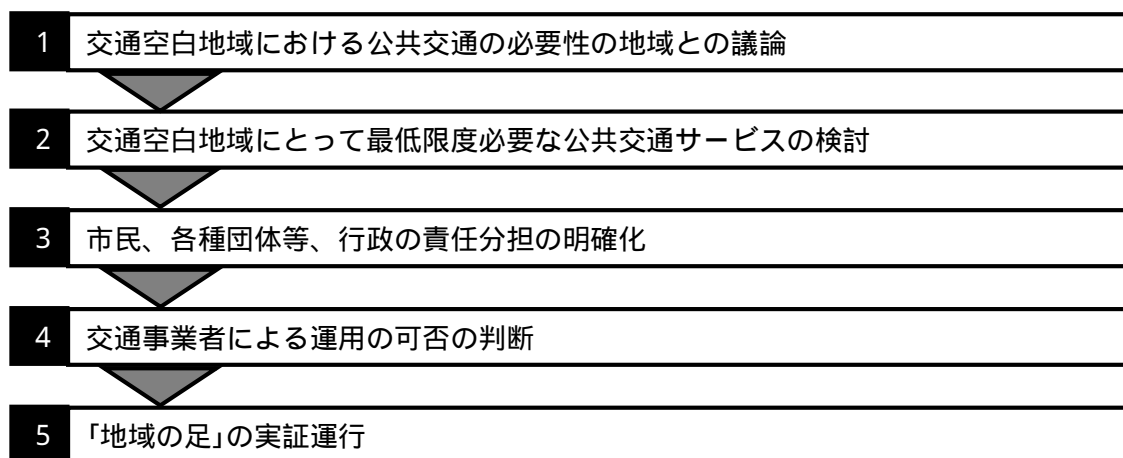


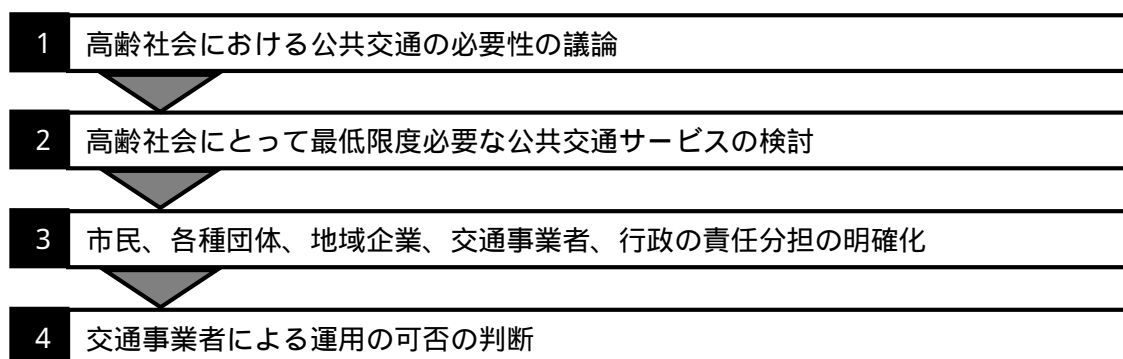
図 交通空白地域の「地域の足」確保プロジェクトのフロー



事業2) 高齢社会に対応した「新たな公共交通を考える」プロジェクト

実施方針	・市民、各種団体、地域企業、交通事業者、行政が連携・協働できる体制を構築し、高齢社会に対応した新たな公共交通を考える仕組みをつくります。
事業内容	・市民、各種団体、地域企業等を対象とした説明会等を実施し、「新たな公共交通を考える」事業の周知を実施します。 ・市民・各種団体・地域企業・交通事業者・行政が連携・協働できる体制を構築し、「新たな公共交通を考える」プロジェクトの事業を実施します。
着手時期	平成23年4月～
実施主体	北広島市、市内企業・団体、交通事業者、市民

図 「新たな公共交通を考える」プロジェクトのフロー



事業3) 暮らしを支える持続可能な公共交通の確保プロジェクト

事業3-1): 交通事業者との連携強化

実施方針	・市民ニーズに合致した公共交通サービス提供を目指し、交通事業者との連携を強化します。
事業内容	・行政が路線バスに対する市民ニーズを吸い上げます。 ・吸い上げた路線バスに対する市民ニーズについては、行政・交通事業者間で定期的な会議を行い、情報共有に努めます。
着手時期	平成23年4月～
実施主体	北広島市、北海道中央バス(株)、ジェイ・アール北海道バス(株)

事業3-2): 地域交通レターの発行

実施方針	・公共交通を利用するための交通情報を発信します。
事業内容	・定期的に公共交通に関する情報を提供する地域交通レターを発行します。
着手時期	平成23年6月～
実施主体	北広島市

事業3-3): 公共交通利用促進のための路線バスマップ・時刻表の作成

実施方針	・利用者にとって分かりやすいものを作成します。
事業内容	・路線バスマップ・時刻表を作成します。 ・このバスマップにはバス運行時刻を掲載し、利用しやすさを向上させます。
着手時期	平成23年6月～
実施主体	北広島市、北海道中央バス(株)、ジェイ・アール北海道バス(株)

事業3-4): 公共交通に関する学校授業の実施

実施方針	・児童の公共交通への理解を深める取組みを行います。
事業内容	・児童に対し公共交通の必要性を学ばせるため、小学校で公共交通に関する出前授業等を実施し、自動車が引き起こしている環境への影響や、事故のリスク、健康への害などについて考える機会をつくります。
着手時期	平成24年～
実施主体	北広島市

5. 計画期間

この計画は、平成23年度から平成25年度までの3年間の計画期間とします。