

# 岩見沢市地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保維持改善事業の概要

## 事業実施の目的・必要性

岩見沢市は北海道の中西部に位置する、空知管内の中心都市であり、人口は79,352人(令和2年12月末現在)、総面積は481.02km<sup>2</sup>である。

札幌市と旭川市を結ぶ国道12号、高速自動車道が通っており、札幌市まで車で約45分、新千歳空港を有する千歳市まで約60分の圏域である。

他の地方都市と同じように岩見沢市においても人口減少や少子高齢化、自家用車の普及などによる路線バス利用者の減少が続いており、路線の維持確保のための市補助金の負担も増加していることから、平成27年1月に地域公共交通活性化協議会を設置し、同年4月に「岩見沢市生活交通ビジョン」、平成28年6月に「地域公共交通網形成計画」、平成29年6月には「地域公共交通再編実施計画」(同年9月8日に国土交通省の認定)を策定し、平成29年10月1日に主要な生活交通手段であるバス路線(北海道中央バス)の見直しを行った。

岩見沢市の公共交通においては、札幌や旭川と結ぶJR函館本線、苫小牧と結ぶJR室蘭線、南空知の他市につながる地域幹線系統を幹線として、それらと接続するフィーダー系統(市内:路線型)やデマンド型乗合タクシーなどの新たな公共交通を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

## 生活交通確保維持改善計画の目標

| 指標          | 現況値(平成26年)   | 目標値(平成32年)   |
|-------------|--------------|--------------|
| 市内バス路線総乗車人数 | 1,151,570人／年 | 1,200,000人／年 |

## 令和2年度事業概要

### ■フィーダー系統の運行

|               |                 |                 |
|---------------|-----------------|-----------------|
| (1)かえで団地循環線   | (運賃:一律200円)     | 【運行回数: 7,796回】  |
| (2)日の出台・栄町循環線 | (運賃:一律200円)     | 【運行回数: 10,350回】 |
| (3)鉄北循環線      | (運賃:一律200円)     | 【運行回数: 5,847回】  |
| (4)南町・春日循環線   | (運賃:一律200円)     | 【運行回数: 8,927回】  |
| (5)幌向線        | (初乗200円:最大450円) | 【運行回数: 2,936回】  |

## 地域公共交通の現況

- ・JR函館線(岩見沢駅、上幌向駅、幌向駅)
- ・JR室蘭線(岩見沢駅、志文駅、栗沢駅、栗丘駅)
- ・北海道中央バス(株)(市内運行14路線)
- ・(有)新篠津交通(市内運行1路線)
- ・市営バス(1路線)
- ・市営住民混乗バス(6路線)
- ・デマンド型乗合タクシー(岩見沢北地区、岩見沢西地区①、岩見沢西地区②、栗沢西地区)

## 協議会開催状況

■令和2年7月28日 第1回協議会を開催  
(主な協議事項)

- ・令和2年度事業計画及び予算案
- ・令和2年度フィーダー計画案

■令和2年11月5日 第2回協議会を開催

■令和2年12月18日 第3回協議会を书面開催  
(主な協議事項)

- ・地域公共交通計画の策定に係る議論

■令和3年1月22日

- ・令和2年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を実施



## 令和2年度事業の実施状況

### 1) プロセス、創意工夫

- ・JR、地域間幹線系統につながる市内線として4つの循環線を運行。
- ・循環線については、両回りを運行することで、便数の減少に対して利便性を向上させた。
- ・循環線を全てターミナル以外の乗換拠点となる「であえーる」を経由させ、乗継しやすい環境を整備。
- ・幌向線については、幌向地区から総合病院である岩見沢市立病院までのアクセスを優先させて運行。
- ・交通空白地域において、移動手段確保のためのデマンド型乗合タクシーを導入
- ・利用促進のため、再編後の市内路線を網羅したバスマップを配布
- ・令和2年度においてはバスを含む、市内公共交通の利用促進を目的として、市広報誌に特集記事を掲載した。「北海道公共交通利用促進運動」の一環として、「ノーカーデー推進強化期間」の職員向け周知を実施した。

### 2) 運行系統

#### (1) かえで団地循環線

- ・東高先回り
- ・国道先回り
- ・岩見沢ターミナル～国道12号～かえで団地＜再編特例＞

#### (2) 日の出・栄町循環線

- ・日の出先回り
- ・日の出後回り
- ・栄町先回り
- ・岩見沢ターミナル～6条通～日の出＜再編特例＞
- ・岩見沢ターミナル～栄町～5条東18丁目＜再編特例＞

#### (3) 鉄北循環線

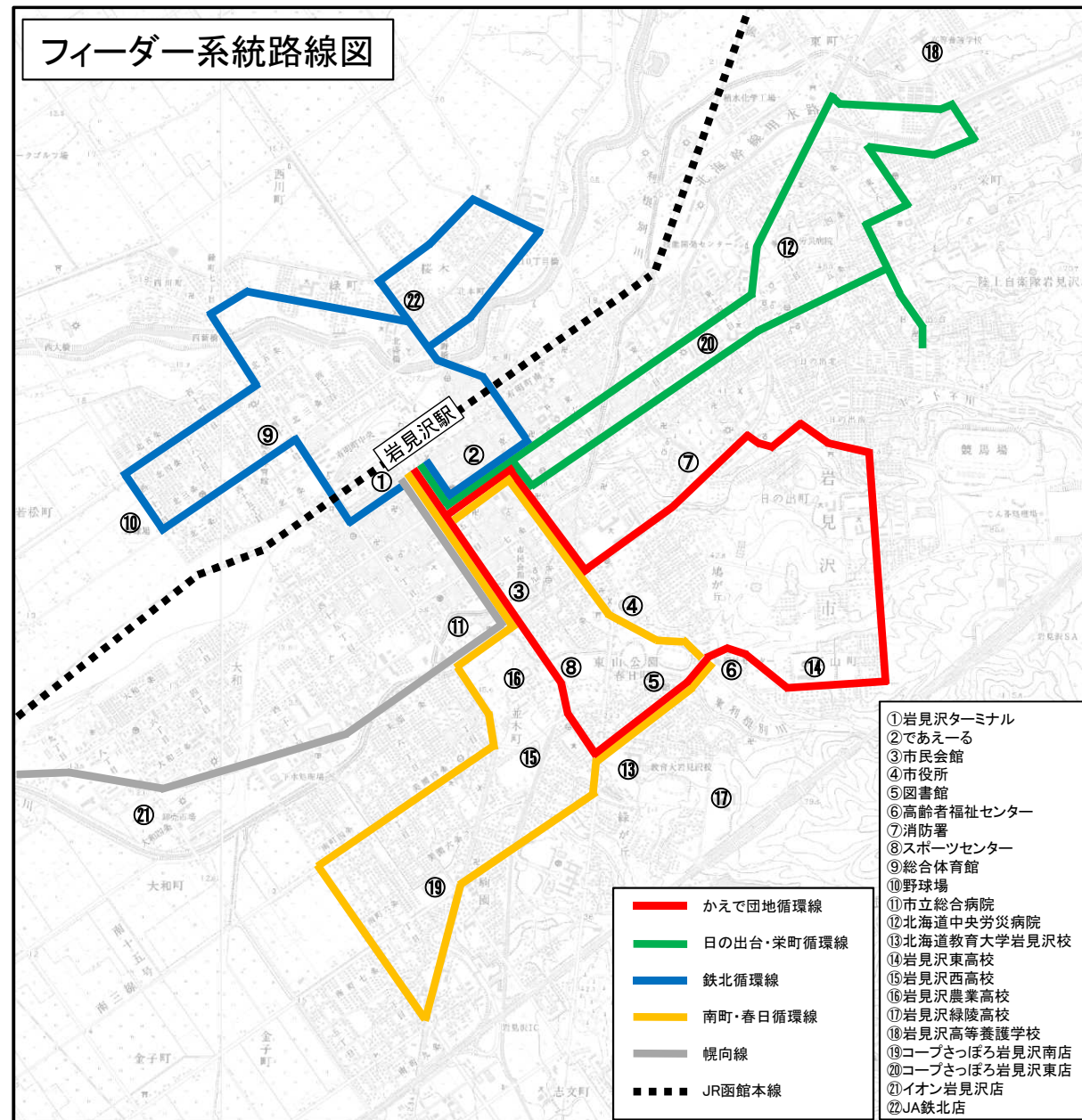
- ・鉄北先回り(桜木経由)
- ・鉄北後回り(桜木経由)
- ・鉄北先回り＜再編特例＞
- ・鉄北後回り＜再編特例＞

#### (4) 南町・春日循環線

- ・美園先回り
- ・美園後回り
- ・市役所先回り
- ・岩見沢ターミナル～美園町～南町7条3丁目＜再編特例＞
- ・岩見沢ターミナル～市役所～木工団地＜再編特例＞

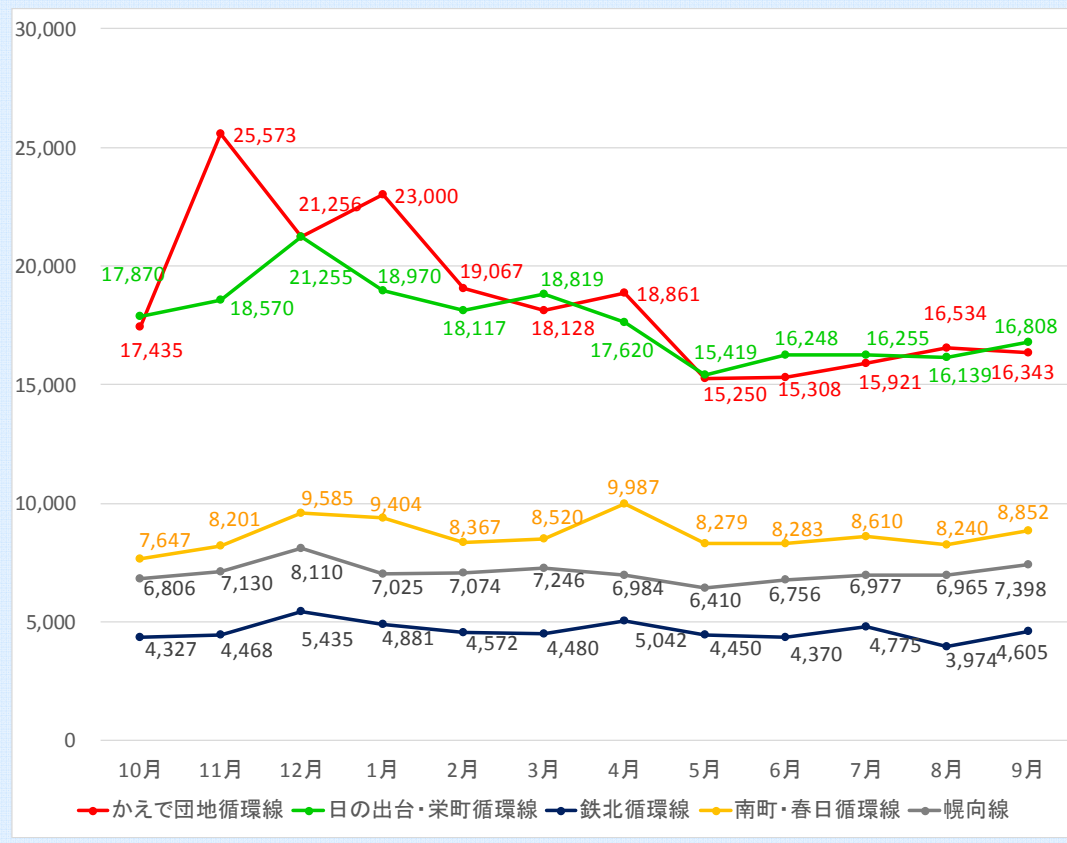
#### (5) 幌向線(岩見沢ターミナル⇄南4条つくし公園)＜再編特例＞

### フィーダー系統路線図



3) 利用実績 (令和元年度)

(フィーダー系統を含む路線全体)

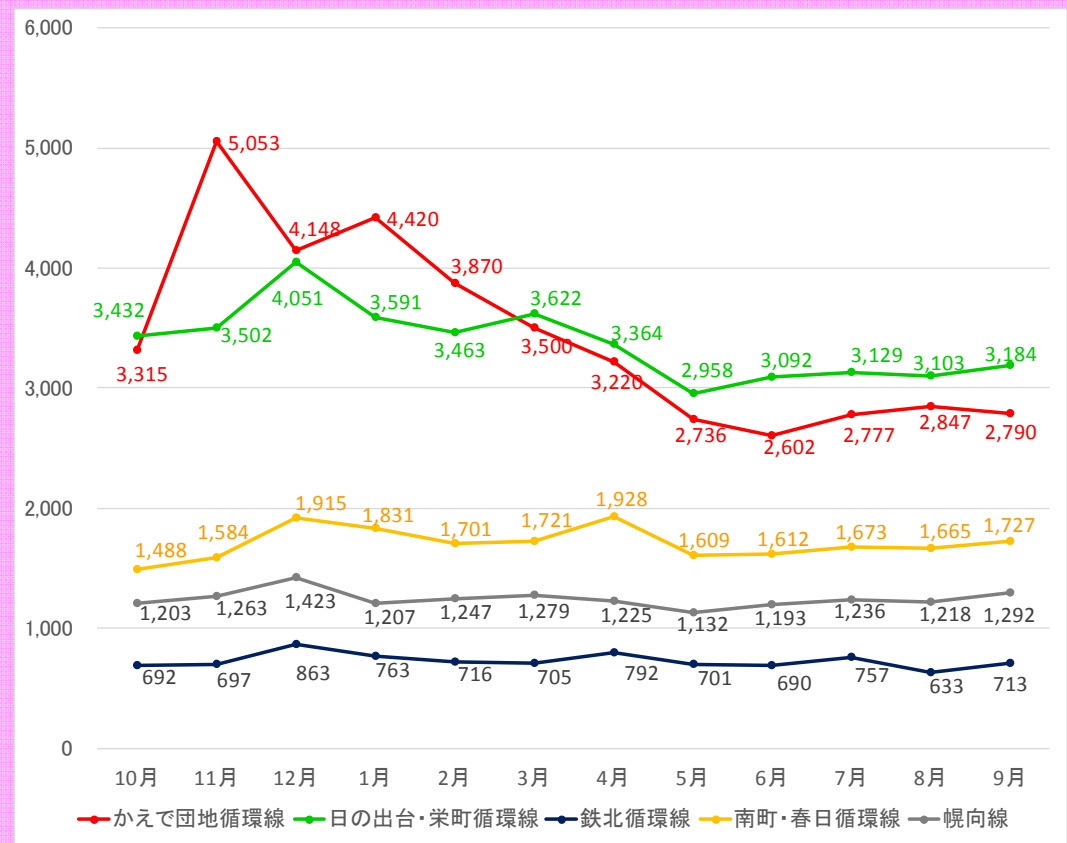


単位: 人

|        | かえで団地循環線 | 日の出・栄町循環線 | 鉄北循環線  | 南町・春日循環線 | 幌向線    |
|--------|----------|-----------|--------|----------|--------|
| 年間輸送人員 | 222,676  | 212,090   | 55,379 | 103,975  | 84,881 |
| 月平均    | 18,556   | 17,674    | 4,615  | 8,665    | 7,073  |

4) 収入実績 (令和元年度)

(フィーダー系統を含む路線全体)



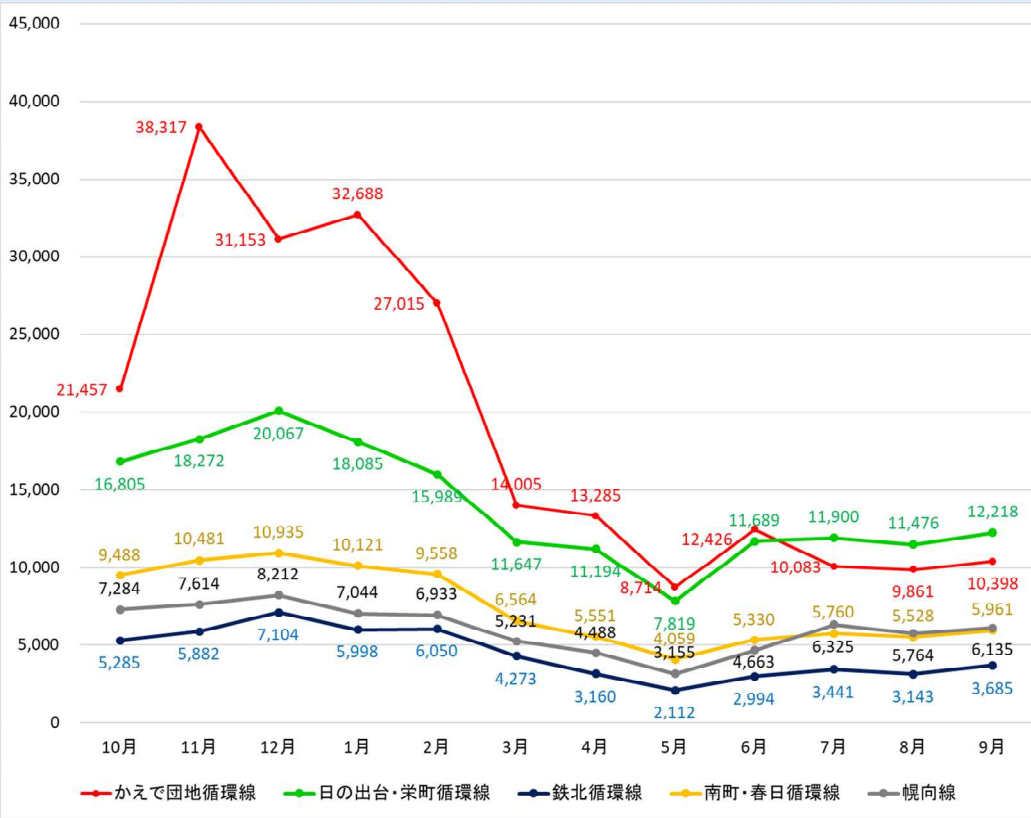
単位: 千円

|      | かえで団地循環線 | 日の出・栄町循環線 | 鉄北循環線 | 南町・春日循環線 | 幌向線    |
|------|----------|-----------|-------|----------|--------|
| 年間収入 | 41,278   | 40,491    | 8,722 | 20,454   | 14,918 |
| 月平均  | 3,440    | 3,374     | 727   | 1,705    | 1,243  |



3) 利用実績 (令和2年度)

(フィーダー系統を含む路線全体)



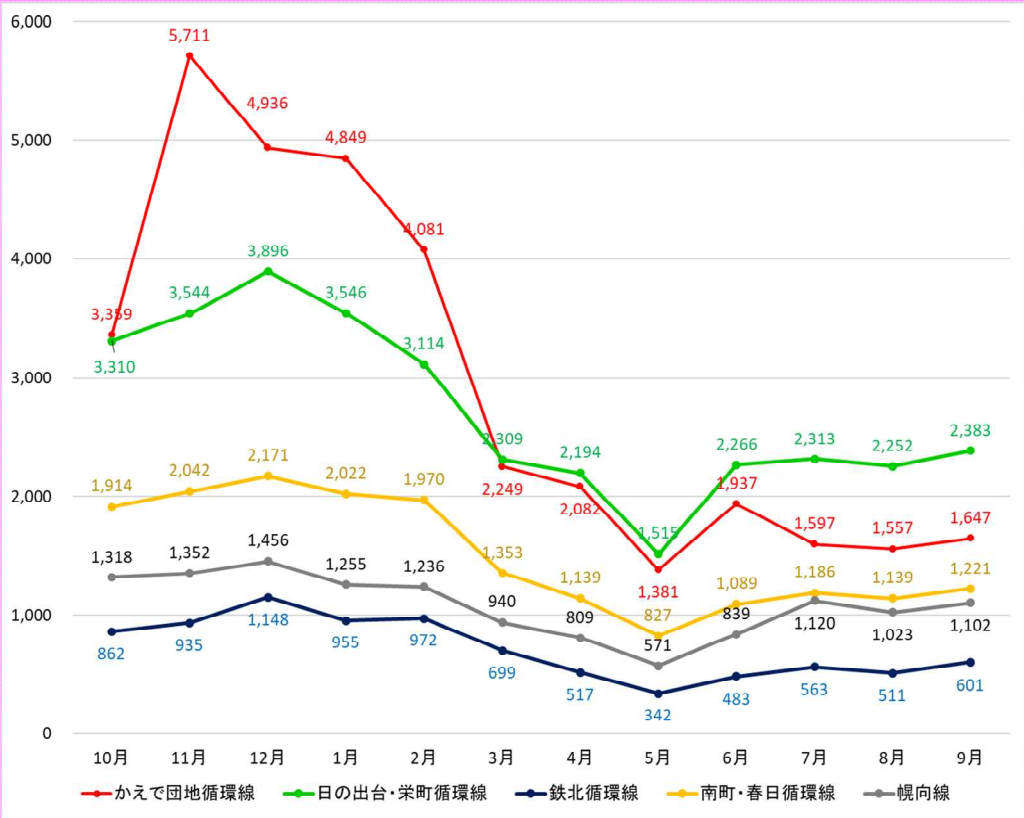
単位:人

|            | かえで団地循環線 | 日の出台・栄町循環線 | 鉄北循環線  | 南町・春日循環線 | 幌向線    |
|------------|----------|------------|--------|----------|--------|
| 年間<br>輸送人員 | 229,402  | 167,159    | 53,127 | 89,337   | 72,848 |
| 月平均        | 19,117   | 13,930     | 4,427  | 7,445    | 6,071  |

※四捨五入により合計値が合わない場合があります

4) 収入実績 (令和2年度)

(フィーダー系統を含む路線全体)



単位:千円

|      | かえで団地循環線 | 日の出台・栄町循環線 | 鉄北循環線 | 南町・春日循環線 | 幌向線    |
|------|----------|------------|-------|----------|--------|
| 年間収入 | 35,385   | 32,644     | 8,586 | 18,075   | 13,021 |
| 月平均  | 2,949    | 2,720      | 716   | 1,506    | 1,085  |

※四捨五入により合計値が合わない場合があります



## 5)事業実施の適切性

計画通り事業は適切に実施された。

## 6)目標・効果達成状況

### ◆市内バス路線総乗車人数

輸送量が目標に達していないものの、運休や遅延等は減少するなど、路線再編前と比較して安定的に運行できていたが、新型コロナウイルス感染症に係る臨時休校等により、安定的な運行の維持が難しい状況も発生した。

### 【市内バス路線総乗車人数】

目標値(R2):1,200,000 人/年

実績値(R2): 669,281 人/年

## 7)事業の今後の改善点

●新型コロナウイルス感染症の影響による急激な需要の減に対して、新たなバス利用者の獲得を目指し、バスに興味を持ってもらい、利用してみたいくなるような取組みを検討していく必要がある。

## 8)地方運輸局における二次評価結果

- ・自己評価のとおり、事業は適切に実施されている。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、目標を達成することができなかったが、今後も地域公共交通網形成計画に基づいた利用促進策を継続するとともに、感染症拡大防止対策を行っていることの周知を効果的に実施することを期待する。
- ・持続可能な公共交通を維持する観点から、収支率といった事業効率の改善につながる目標を設定することもご検討いただきたい。