

苫小牧市公共交通協議会

平成30年12月19日設置

概要

苫小牧市は、北海道の胆振東部地方、札幌市から南に約50kmに位置しており、人口が約17万人と道内第4位の人口規模を有している。市内の交通状況としては、国際拠点港湾である苫小牧港が立地しているほか、北海道の空の玄関である新千歳空港までは約40分程度と至近にある。道路については、市内に高速道路のICが6か所立地し、札幌、室蘭、日高方面に高規格道路も含めた高速道路網を形成しており、それを補完する形で、国道、道道などによる交通ネットワークが形成されているなど、移動及び物流の拠点都市としての性格を有している。



苫小牧市

西部バスマップ

《西部⇄中央部》

路線番号	路線名	区間	所要時間	備考
01	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
02	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
03	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
04	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
05	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
06	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
07	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
08	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
09	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
10	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
11	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
12	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
13	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
14	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
15	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
16	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
17	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
18	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
19	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	

東部バスマップ

《東部⇄中央部》

路線番号	路線名	区間	所要時間	備考
20	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
21	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
22	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
23	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
24	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
25	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
26	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
27	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
28	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
29	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
30	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
31	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
32	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
33	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
34	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
35	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
36	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
37	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
38	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
39	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
40	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	



西部バスマップ

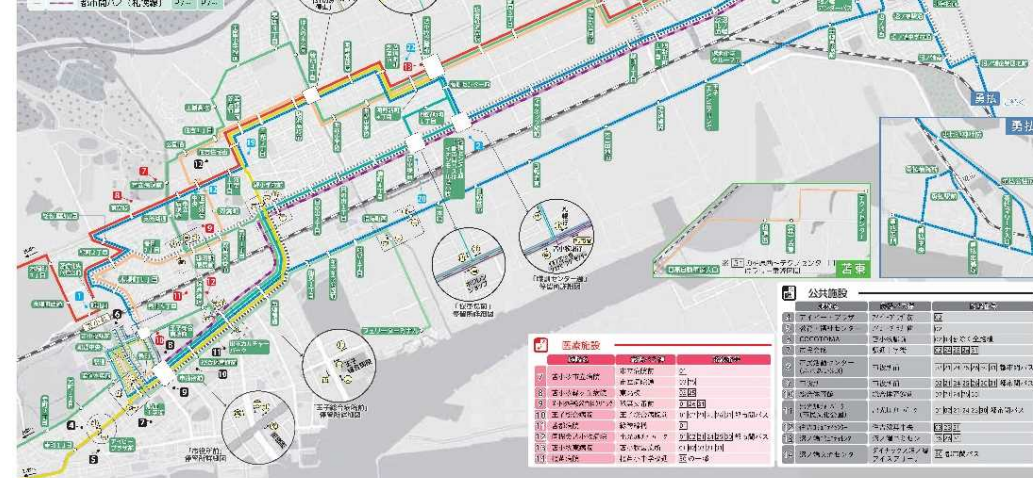
《西部⇄中央部》

路線番号	路線名	区間	所要時間	備考
01	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
02	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
03	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
04	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
05	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
06	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
07	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
08	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
09	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
10	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
11	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
12	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
13	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
14	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
15	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
16	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
17	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
18	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
19	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	

東部バスマップ

《東部⇄中央部》

路線番号	路線名	区間	所要時間	備考
20	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
21	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
22	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
23	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
24	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
25	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
26	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
27	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
28	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
29	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
30	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
31	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
32	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
33	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
34	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
35	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
36	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
37	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
38	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
39	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	
40	苫小牧駅前線	苫小牧駅前～苫小牧駅前	0分	



公共施設	施設名	所在地	備考
1	苫小牧市庁舎	苫小牧市中央部	
2	苫小牧市立図書館	苫小牧市中央部	
3	苫小牧市立体育館	苫小牧市中央部	
4	苫小牧市立市民会館	苫小牧市中央部	
5	苫小牧市立児童館	苫小牧市中央部	
6	苫小牧市立老人福祉センター	苫小牧市中央部	
7	苫小牧市立障害者福祉センター	苫小牧市中央部	
8	苫小牧市立子育て支援センター	苫小牧市中央部	
9	苫小牧市立高齢者福祉センター	苫小牧市中央部	
10	苫小牧市立障害者福祉センター	苫小牧市中央部	
11	苫小牧市立子育て支援センター	苫小牧市中央部	
12	苫小牧市立高齢者福祉センター	苫小牧市中央部	
13	苫小牧市立障害者福祉センター	苫小牧市中央部	
14	苫小牧市立子育て支援センター	苫小牧市中央部	
15	苫小牧市立高齢者福祉センター	苫小牧市中央部	
16	苫小牧市立障害者福祉センター	苫小牧市中央部	
17	苫小牧市立子育て支援センター	苫小牧市中央部	
18	苫小牧市立高齢者福祉センター	苫小牧市中央部	
19	苫小牧市立障害者福祉センター	苫小牧市中央部	
20	苫小牧市立子育て支援センター	苫小牧市中央部	

○地域公共交通の現況

- ・JR室蘭線、千歳線、日高線
(錦岡駅、糸井駅、青葉駅、苫小牧駅、沼ノ端駅、植苗駅、勇払駅)
- ・道南バス(株) (市内20路線、都市間5路線)
- ・あつまバス(株)(都市間3路線) ・北海道中央バス(株)(都市間1路線)

○地域公共交通の課題

- ・路線バス利用者の減少や燃料油脂類 高騰に伴う赤字路線の増加
- ・赤字路線の増加や乗務員不足による減便に伴う利便性の低下
- ・重複路線や複雑な経路に伴う非効率な運行

○調査の主な内容

- ・苫小牧市におけるバス路線網再編方向性の整理
- ・バス路線の再編シミュレーションの実施
- ・苫小牧市地域公共交通計画(案)の策定
- ・協議会の開催

○苫小牧市公共交通協議会開催状況

- 令和2年4月25日(書面会議)
 - ・地域公共交通調査事業(計画策定事業)交付申請
- 令和2年9月17日 第22回協議会を開催
 - ・計画策定に関する調査結果 ・策定スケジュール ・再編シミュレーションの進め方
- 令和2年11月25日 第4回計画検討分科会を開催
 - ・苫小牧市地域公共交通計画の構成 ・施策体系(案)
 - ・苫小牧市内バス路線の将来構造(案) ・再編シミュレーションの設定

苫小牧市公共交通協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

<具体的な調査内容>

■ 地域現況調査

- ・ 地域別人口、年齢階層別人口、世帯数及び推移
- ・ 主要施設(学校、商業・医療・公共・福祉施設)の立地
- ・ バス停留所から半径300m圏、鉄道駅から半径800m圏の公共交通カバー人口
- ・ 地域別の学校等の数、生徒数
- ・ 事業所数、従業者数、施設や宅地面積等

■ 公共交通現況調査

- ・ バス、JR、タクシーのダイヤ、乗客数など

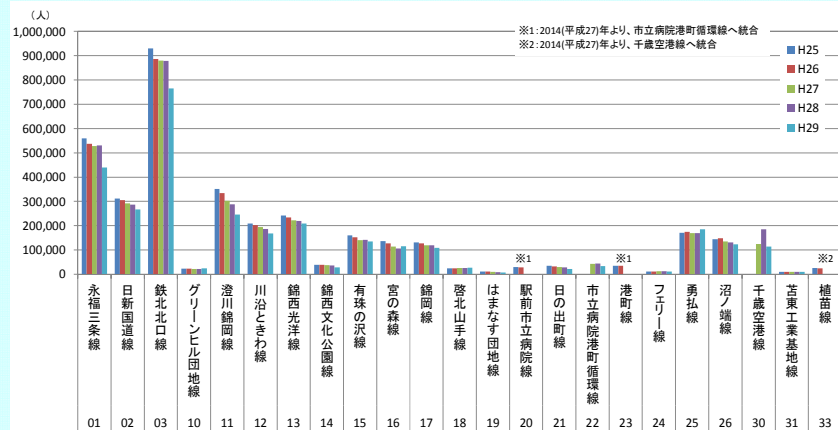
■ 交通ニーズ把握調査(インターネットを活用したアンケート調査)

■ 将来需要の見通しと公共交通の問題・課題の整理

- ・ 旅客発生要因及び地域別将来人口を踏まえ、地区別の利用者の増減動向を予測するとともに、それに伴うバス路線の収支を予測する。
- ・ 各種調査内容や上位計画等を踏まえ、公共交通の問題・課題を整理し、求められる施策の方向性について整理する。

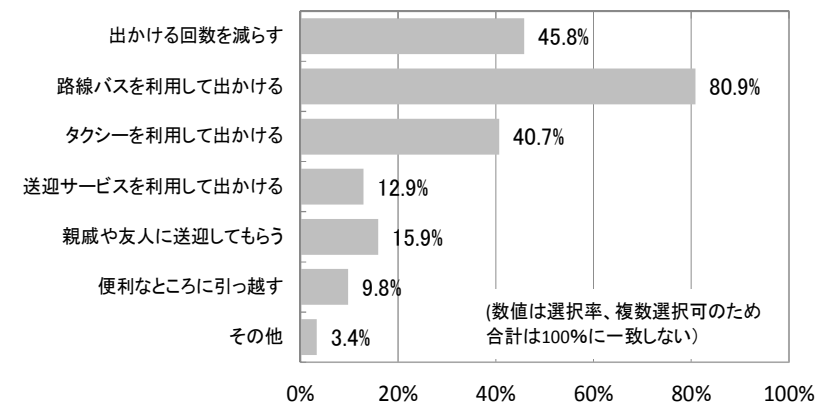
⇒ 調査結果を基に、バス路線再編シミュレーション実施、計画素案を作成。

市内路線バス路線別利用人数調査より、東西基幹軸を中心とした路線の利用者数が突出しているが、ここ5年間の推移では、どの路線も減少傾向となっている。



「運転ができなくなった場合どうするか」というアンケート調査では、「路線バスを利用」との回答が最も多かった。

路線バスが市民の交通手段として重要であることから、バス路線の再編により、より良い交通網の整備が求められている。



苫小牧市公共交通協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

＜調査結果及びシミュレーション結果より＞

■ バス路線や運行本数など公共交通サービスが需要の変化に追いついていない。

→ 郊外部の過疎化・高齢化により、買い物や通院などで出かけるための交通手段を持たない交通弱者の問題が深刻化。

→ 市内の東西に広く分散しているため、路線が複雑化し、効率的な運行が難しい。

→ バス路線再編シミュレーションとして、ルート見直しや支線等の再編ケースを4つ設定し、シミュレーションを実施。

→ シミュレーションの結果、バス路線再編により、バス事業性は向上するが、利用者負担は増加することから受容性や負担の軽減策が必要。

■ 「苫小牧市総合計画」では、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、本計画（地域公共交通計画）の策定のほか、路線補助や予約運行型バス等の事業を位置付けている。

■ 「都市計画マスタープラン」では、「交通結節点形成」「バスによる基幹的公共交通網の形成」「鉄道網の維持」「デマンド交通等による生活の足の確保」「利便性向上と利用促進」に取り組むこととしている。

⇒ 「苫小牧市地域公共交通計画」を本市の公共交通のマスタープランと位置付け、まちづくりの基本となる「苫小牧市総合計画」を上位計画とし、「苫小牧市都市計画マスタープラン」など各種の関連計画と連携しながら、公共交通分野の取組方針を定める。

各ケースのシミュレーション結果の総括

再編を進めることによりバスの事業性が向上 ←

		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
		東西既往路線 ルート見直し	東西既往路線 ルート見直し + 集約再編	支線等の再編1 (ケース1 + 支線・市街地線の 再編)	支線の再編2 (ケース2 + 支線・市街地線の 再編)
路線概況	バスの 総走行距離	192km/日増加	231km/日減少	864km/日減少	1287km/日減少
バスの 事業性	運行費用	↓0.3億円増加	↑0.3億円減少	↑1.3億円減少	↑1.9億円減少
	運賃収入	→現況ケースと同等	↑0.1億円増加	→現況ケースと同等	↓0.1億円減少
	収支率	→現況ケースと同等	↑2ポイント改善	↑4ポイント改善	↑5ポイント改善
利用者 サービス	総移動時間	→現況ケースと同等	→現況ケースと同等	↓1割増加	↓1割増加
	バス停までの 移動距離	→現況ケースと同等	↓0.7分(40m)増加	↓1.7(100m)増加	↓1.9分(120m)増加
	乗り継ぎ 回数・時間	→現況ケースと同等	→現況ケースと同等	↓10人に1人の割合で 1回10分増加	↓10人に1人の割合で 1回10分増加
	平均乗り継ぎ 待ち時間	→現況ケースと同等	→現況ケースと同等	→現況ケースと同等	→現況ケースと同等

利用者の負担は増加することから受容性や負担の軽減策が必要 ←

営業収支の改善について

1. 再編を行う事により、走行キロ数が減少し、運営コストの改善が見込まれる
2. 再編を行った場合においても、運賃収入の変動は小さい
3. 再編を行うことにより、収支率は改善する傾向

持続的な公共交通サービスを提供する観点においてバス路線の再編は有効

利用者サービスへの影響について

1. 利用者の移動にかかる総所要時間は最大で1割増加
2. バス停までの徒歩距離は最大で約120m、徒歩時間は最大で約2分それぞれ増加
3. 乗り継ぎ回数は、10人に1人の割合で増加し、10分程度の待ち時間が発生

- ・ 抜本的な再編を行った場合は利用者サービスへの影響が確認される
- ・ 個別路線の再編を検討する際は、再編路線周辺の影響や利用者の受容性へ配慮が必要
- ・ 高齢者への徒歩移動増加への配慮や、乗り継ぎ環境の改善等も含め留意が必要

苫小牧市公共交通協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

<計画の基本理念> 「将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成」

本市の公共交通機関を取り巻く環境は、利用者減少に歯止めがかからず、大変厳しい状況となっている。その一方で、高齢化が進み、自家用車が利用できない方にとっての「生活の足」として、公共交通機関の存在意義は高まっており、維持し続けることが大切である。

利便性向上、利用促進を図りながら、バス路線の再編など効率的、効果的な公共交通網を形成することによる収支改善、輸送密度の向上を目指し、「利便性と効率性のバランス」の取れた対策により、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを形成する。

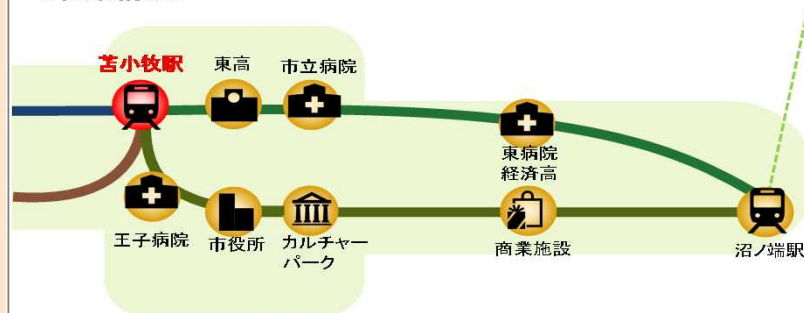
<具体的な施策>

- ・ 東西の基幹軸におけるバス路線の効率化
- ・ 駅前の再整備や、乗り継ぎ拠点の整備、バス停留所の改善
- ・ デマンドバスの運行計画
- ・ 新たなモビリティサービスの導入検討(苫小牧版MaaS)
- ・ バスロケーションシステムの導入・利用促進

⇒ 「苫小牧市地域公共交通計画」を策定し、将来にわたる持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、協議・検討をしていく。

将来構造として、苫小牧駅を中心とした東西基幹軸と支線による再編を行う。

<将来構造>



	現 状	公共交通の課題	施策の方向性
人口	人口配置の変化（東部の人口増、西部・中央部の減）	公共交通需要の変化への対応	持続可能性 利用者が減るなか、公共交通を維持するには、運行経費を抑えつつ、サービス向上を図る工夫が必要
	市街化調整区域の高い高齢化率	郊外部の交通弱者の移動手段確保	
施設配置	西部に高専・大学、東部に大型商業、中心部に病院や行政施設等が立地	目的施設が市内の東西に広く分布しており、効率的なバス運行が困難	バス路線の見直し ニーズと路線のミスマッチが生じており、路線の見直し検討が必要
道路バス	国道36号や道道苫小牧環状線などにおいて通過交通と生活交通が混在し、移動が集中	通勤の自家用車と路線バスが朝ラッシュで混みあい、定時性確保に課題	
	バス停徒歩圏（300m圏）で人口の約9割をカバー	自宅徒歩圏にバス停があっても大多数はバスを利用していない	移動機会の確保 路線バスが唯一の交通手段となっている利用者が多く、学校・病院などへの移動機会を確保することが重要
交通ニーズ把握調査	公共交通（JR・路線バス）を利用する割合は低く、自家用車利用が多い	マイカー移動で、バス利用になじみがない	
	将来運転ができなくなった場合は「路線バスを利用する」との回答が約8割	運転ができなくなった場合の移動手段としての必要性	総合的な利便性向上策 「乗り継ぎ利便向上」「バスの遅れ対策（交通円滑化・運行情報の提供など）」など総合的な対策検討が必要
	サービス向上（負担増）か、負担減（サービス低下）か、両者の意見がほぼ拮抗	大きな負担増とならない公共交通サービス維持方策が求められる	
	公共交通の整備費用の負担は、「利用者」と市民全体の両方で負担し合うべき」との回答が約5割と最も多い	公共交通サービスの維持・向上には費用負担が伴うことを市民も理解	
	公共交通の改善要望は、「本数」「路線」「バス停」「料金」などが多い	バスの利便性向上に対する要望対応	

苫小牧市公共交通協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業実施の適切性

新型コロナウイルス感染症の影響により、協議会の開催時期が遅れるなど、当初計画していたスケジュール通りに進まなかったが、予定した事業は全て年度内に実施する予定である。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果

- ・事業は、計画どおり適切に実施されているものとする。
- ・引き続き、路線再編も含めた地域公共交通の検討を継続していただきたい。
- ・また、今後、公共交通事業の収支率や公的資金投入額などの事業効率の改善等についても検証していくことをご検討いただきたい。