北広島市地域公共交通網形成計画

（案）

平成 30 年 3 月

北広島市

【 目 次 】

1 はじめに 1

1-1 計画策定の目的 1
1-2 計画の区域 1
1-3 計画の期間 1
1-4 計画の位置づけ 2

2 上位計画・関連計画の整理 3

2-1 上位計画 3
2-2 関連計画 5

3 北広島市の地域公共交通を取り巻く現状と課題 10

3-1 地域特性 10
3-2 公共交通の概況 19
3-3 各種調査結果の概要 25
3-4 公共交通の課題整理 45
3-5 地域公共交通の現状及び問題点・課題 53

4 北広島市地域公共交通網形成計画の基本理念と基本方針 55

4-1 基本理念・基本方針の設定 55
4-2 基本方針に係る施策 56
4-3 施策メニューの総括 83
4-4 北広島市が目指す地域公共交通の将来像 85

5 計画の推進 86

5-1 計画の進行管理と推進体制 86
5-2 計画の目標 87
5-3 目標値の評価スケジュール 88

1　はじめに

1-1　計画策定の目的

北広島市では、生活環境の向上に寄与する公共交通網を構築するため、行政や市民、交通事業者等の関係者による会議体（北広島市地域公共交通活性化協議会・専門部会）を立ち上げ、持続可能な公共交通体系のあり方について、検討を進めています。

背景には、人口減少・高齢化、バス路線利用者の減少など、本市の地域公共交通を取り巻く社会情勢が大きく変化しています。

これらの社会情勢の変化に対応した公共交通網を行政・市民・交通事業者等の関係者が主体的に推進するための地域公共交通のマスタープランとして、将来を見据えた北広島市民の生活環境の維持・向上を目的として北広島市地域公共交通網形成計画を策定します。

1-2　計画の区域

北広島市全域及び広域路線が運行する沿線地域

1-3　計画の期間

・平成 30 年度（2018 年度）～平成 34 年度（2022 年度）の 5 年間

1-4　計画の位置づけ

本計画は、市の上位計画「北広島市総合計画（第 5 次）改訂版」、「北広島市都市計画マスタープラン（改訂版）」と、関連計画の「北広島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「北広島団地活性化計画」、「第 10 次北広島市交通安全計画」、「北広島市高齢者保健福祉計画・第 7 期介護保険事業計画」、「北広島市障がい支援計画」、「北広島市観光基本計画」、「北広島市雪対策基本計画」、「道央都市圏の都市交通マスタープラン」に加え、現在策定中である「北広島市立地適正化計画」などと整合・連携を図りつつ、本市の公共交通マスタープランとして策定することとします。

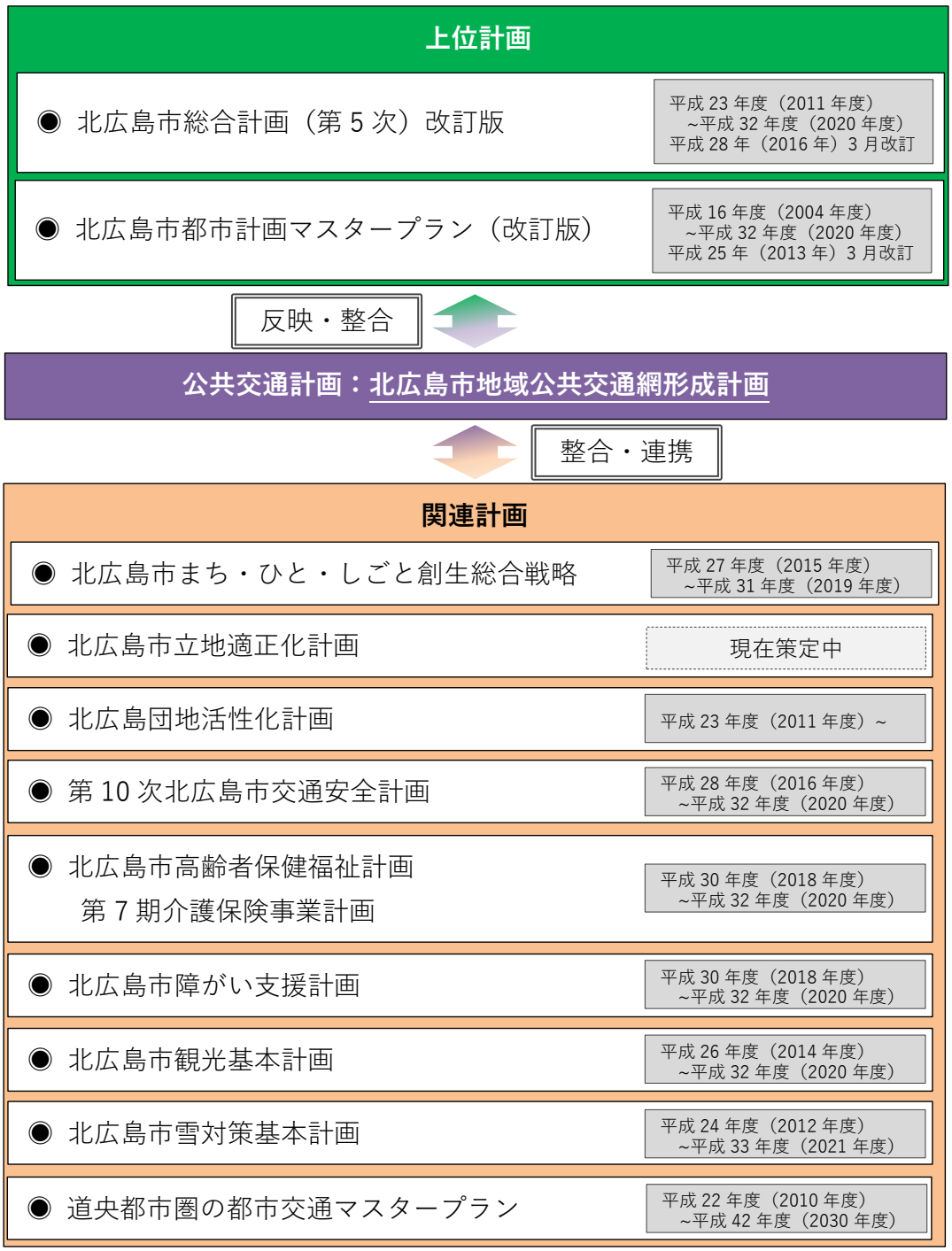


図 1　上位・関連計画の整理

2　上位計画・関連計画の整理

本計画の上位・関連計画に位置づけられる各計画の概要を次に整理します。

2-1　上位計画

（1）北広島市総合計画（第 5 次）改訂版

計画名	北広島市総合計画（第 5 次）改訂版
計画期間	平成 23 年度（2011 年度）～平成 32 年度（2020 年度） （平成 28 年（2016 年）3 月改訂）
市の将来像	自然と創造の調和した豊かな都市
基本目標	○**支えあい健やかに暮らせるまち** 市民同士の支えあいなどにより、すべての市民が健やかに安心して生活でき、安心して子どもを生み育てられる環境があるまちをつくります。 ○**人と文化を育むまち** 豊な心や想像力を持つ人材を育む教育が行われ、市民が自主的に学び交流する学習やスポーツの機会があり、新たな市民文化が生まれるまちをつくります。 ○**美しい環境につつまれた安全なまち** 緑にかこまれた環境にやさしいまちをつくるとともに、防災対策や消防体制、交通安全対策などが充実し、安全・安心な市民生活が確保されるまちをつくります。 ○**活気ある産業のまち** 活気ある農業・工業・商業などが営まれ、新たな産業が生まれ、多くの人々にとって働く場があるまちをつくります。 ○**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。 ○**にぎわい・活力のあるまち** 市民の多様な活動を促進し、協働してまちづくりを実践するまち、行財政改革の推進により信頼される行財政運営を持続できるまち、地方創生に向けた取り組みを推進し、にぎわい・活力のあるまちをつくります。
公共交通に関する施策	○**公共交通の充実** ・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。 ・バス利用者の増加を図るとともに、高齢化による交通弱者への対応や交通空白地域を踏まえたバス路線のあり方について検討します。

（２）北広島市都市計画マスタープラン（改訂版）

計画名	北広島市都市計画マスタープラン（改訂版）
計画期間	平成 16 年度（2004 年度）～平成 32 年度（2020 年度） (平成 25 年（2013 年）3 月改訂)
市の将来像	個性あふれる地区が結びついた緑豊かな都市
基本目標	**○既成市街地の都市基盤の有効活用を基本とした、生活環境の質の向上を図ります** 市民のだれもがそれぞれの価値観やライフスタイルに応じて、心豊かな生活がおくれるよう、一定の都市基盤が整った既成市街地の有効活用を基本とした生活利便性の向上や、多様な住まい方に対応する土地利用など、人と環境にやさしい質の高い都市づくりを進めます。 **○緑豊かで快適な生活環境と活力ある都市づくりを進めます** ゆとりとうるおいのある快適度の高い生活環境の向上に努め、創造的生活と活力ある経済活動などが活発に展開される、緑豊かな空間と都市機能が調和した都市づくりを進めます。 **○安全・安心な環境のなかで、地区ごとの個性を伸ばし育てます** 北広島団地地区、東部地区、大曲地区、西部地区、西の里地区の 5 つの地区で、だれもが安全で安心して暮らせる生活環境の充実を図るとともに、それぞれの地区の特性を生かしながら個性を伸ばし、また育てることができる都市づくりを進めます。 **○各地区のつながりを高める交通網の整備を進めます** 各地区間の人の移動や文化活動などの交流を活発化するため、自動車道路はもとより、人と環境にやさしい歩行者・自転車道路や公共交通の充実など、それぞれを結ぶ交通網の整備を進め、市民が生活の利便性を感じられる都市づくりを進めます。 **○市の中心にある森林と周辺の空間を活用した交流機能の形成を進めます** 各地区の市民のつながりを深めるため、市街地に囲まれた市の中心部にある国有林などを核とした自然環境とその周辺空間を活用し、自然や文化、スポーツなど多様な分野での交流を促進します。 **○各地区の連携を強化し、北ひろしまにふさわしいコンパクトシティを目指します** 本市の行政・交通・文化の中心である東部地区、人口減少や少子高齢化の傾向にある北広島団地地区、大型商業施設の進出が続く大曲地区、スマートＩＣの開通や工業団地の造成が行われている西部地区、札幌市に接し都市機能が整った西の里地区の連携を強化し、互いに波及効果を得ながらまちが豊かに発展していく、北ひろしまにふさわしいコンパクトシティを目指します。
交通体系整備方針	**○公共交通の充実** 高齢社会に対応したまちづくり、また、自動車に頼らない環境にやさしいまちづくりを進めるため、鉄道駅の交通結節機能を強化するとともに、鉄道やバスによる利便性の高い公共交通網の形成を図ります。 **○公共交通** ・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。

2-2　関連計画

（1）北広島市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画名	北広島市まち・ひと・しごと創生総合戦略
計画期間	平成 27 年度（2015 年度）～平成 31 年度（2019 年度）
基本目標	目標１：希望～子どもを産み育てたいという希望をかなえる～ 目標２：交流～北広島市への新しい人の流れをつくる～ 目標３：成長～時代に合った魅力的なまちをつくる～ 目標４：挑戦～チャレンジできる環境をつくり、起業と雇用を促進する～
公共交通に関する施策	○**バス利用の促進に向けた取組の推進** 　将来的な公共交通の再構築を視野に入れながら、当面は、既存公共交通の維持確保を目的に利用者の増加に向けた取組を推進します。 ○**地域全体を見渡した公共交通網の形成** 　地区間を結ぶ路線の充実や団地内完結路線の抜本的見直しなど、市民ニーズに合致した利便性の高い持続性のある公共交通網を構築します。

（2）北広島団地活性化計画

計画名	北広島団地活性化計画
計画期間	平成 23 年度（2011 年度）～
基本理念	理念１：「北広島団地に住み続けられること」を重視 理念２：「将来、住民となる次世代のこと」を重視 理念３：「北広島団地の魅力アップ」を重視
めざすべき“まち”の姿	時がゆっくりと刻まれ　ゆとりと　充実した暮らしがある スロー風土　きたひろ
施策	○**基本方針 1-3　安心して暮らせる環境づくり** **《考え方》** 　安全で安心して暮らすためには、地域で支え合い、助け合う環境づくりを進めることが大切です。 　そのためには、安心して住み続けられるための住宅リフォームや冬期間の除・排雪などの支援を進めることが必要です。 　また、高齢者などがいきいきと暮らすためには、歩いて暮らせるまちづくりを進めることが必要です。 **《施策》** ・安心できる暮らしを支援する交通システム 　安心できる暮らしを支援するため、利用者が使いやすい交通システムの改善や環境にやさしい電動自転車等の普及を進めます。

（３）第１０次北広島市交通安全計画

計画名	第１０次北広島市交通安全計画
計画期間	平成 28 年度（2016 年度）～平成 32 年度（2020 年度）
基本理念	○交通事故のないまちを目指して ○人優先の交通安全思想
公共交通に関する施策	・道路交通環境の整備：公共交通機関利用の促進 　自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を図るため、事業者や市民と連携協力し、公共交通機関の利用促進を総合的かつ計画的に推進する。 　また、利用者の利便性の向上を図るため、鉄道・バス事業者等に対し運行頻度・運行時間の見直しや乗り継ぎの改善等を図るよう要望する。

（４）北広島市高齢者保健福祉計画・第７期介護保険事業計画

計画名	北広島市高齢者保健福祉計画・第７期介護保険事業計画
計画期間	平成 30 年度（2018 年度）～平成 32 年度（2020 年度）
基本理念	高齢者をはじめすべての方が、住み慣れた地域でいつまでも自分らしい生活を送ることができる、地域共生社会の実現
基本目標	目標１：介護予防と自立支援 目標２：介護保険サービスの充実 目標３：地域支援体制の推進 目標４：生きがいと社会参加の促進 目標５：適切な介護保険事業の運営
移動支援に関する施策	**目標１：介護予防と自立支援** **－ 生活支援サービスの充実 －** **○移送サービス** 要介護 4 または 5 の認定を受けた方、下肢または体幹機能の重度障がい者で、移動に際し車いすやストレッチャーを利用し、介助が必要な方に対して、医療機関や心身障がい者総合相談所への送迎に民間事業者を活用して行います。 一般交通機関の利用が困難な方の移動手段であり、在宅で自立した生活を継続するために必要であることから、事業を継続して実施します。 **○移動制約者の移送の確保に向けて** ＮＰＯ法人等によるボランティア輸送について、道路運送法の許可を得るために必要な福祉有償運送運営協議会を設置し、公共交通機関により移動が困難な要介護認定者、身体障がい者、その他の移動制約者の移送の確保を図ります。 **目標４：生きがいと社会参加の促進** **－ 生きがいと社会参加の促進 －** **○福祉バス運行事業** 高齢者の団体、グループをはじめ、障がい者団体やボランティア団体、ＮＰＯ法人などを対象にバスを貸し出し、需要期（5 月～10 月）には、バスの台数を増やして利便の向上を図っています。 また、冬期間（11 月～4 月）には、ふれあい温泉対象施設行きの臨時バス（各コース月 1 回、12 コース程度）を運行し、ふれあい温泉利用者の交通手段を確保します。 高齢者の生きがいづくりや健康増進、社会参加の促進を図るため、事業を継続します。

（５）北広島市障がい支援計画

計画名	北広島市障がい支援計画
計画期間	平成 30 年度（2018 年度）～平成 32 年度（2020 年度）
基本メッセージ	ともに生きよう　ともに暮らしていくために
基本理念	理念１：障がい児・者の自己決定の尊重と意思決定の支援 理念２：障がい種別によらない一元的な障がい福祉サービスの推進 理念３：地域での自立生活を支える福祉サービスの推進
基本方針	方針１：地域生活支援体制の充実 方針２：地域生活への移行促進 方針３：就労支援の充実
基本目標	目標１：総合的な相談サービスの提供 目標２：利用しやすい福祉サービスの提供 目標３：社会参加の促進 目標４：障がい理解の促進、権利擁護の推進 目標５：地域への移行促進・地域生活の継続に向けた支援 目標６：就労支援の充実 目標７：災害に備えた避難体制等の確保 目標８：障がい児支援の充実
移動支援に関する施策	**目標３：社会参加の促進** **施策３-１　移動支援の充実** 障がい児・者が地域で安全に外出できるよう、各種サービスなどを受けられるよう、移動手段の充実を図ります。 ・移動支援事業 ・障がい者自動車運転免許取得費助成 ・精神障がい者社会復帰訓練所交通費助成 ・福祉バスの運行 ・移送サービス ・福祉タクシー・福祉自動車燃料チケットの交付 ・福祉有償運送

（６）北広島市観光基本計画

計画名	北広島市観光基本計画
計画期間	平成 26 年度（2014 年度）～平成 32 年度（2020 年度）
基本理念	にぎわいと魅力あるまち　北広島
基本方針	方針１：市民力を活かした観光推進力づくり 方針２：観光資源の保全と有効活用 方針３：魅力ある観光基盤の構築 方針４：効果的な情報発信
基本施策	○**交通体系の充実** 観光客や市民が、交通結節点から各方面へ移動できる市内アクセスの利便性を高めます。

（７）北広島市雪対策基本計画

計画名	北広島市雪対策基本計画
計画期間	平成 24 年度（2012 年度）～平成 33 年度（2021 年度）
目標	目標１：雪に強い安全安心なまちづくりの推進 目標２：市民との協働による雪対策の推進 目標３：快適に冬を暮らすための取組みの推進
重点施策	**《重点施策 1》冬期間の円滑な交通の確保** **〇公共交通機関の利用の円滑化** 人が多く集まる JR 北広島駅周辺の歩道空間の確保やバス路線における幅員の確保を図り、公共交通機関が利用しやすい環境づくりを進めます。

（８）道央都市圏の都市交通マスタープラン

計画名	道央都市圏の都市交通マスタープラン
計画期間	平成 22 年度（2010 年度）～平成 42 年度（2030 年度）
計画理念	道央 LIVEplan ふるさとの自然と北国の文化を引き継ぎ、安全・安心に暮らせるまちづくりの実現と、人と人、地域と地域が交流・連携し、世界に飛躍する北海道を牽引する新たな都市圏を創造する。
基本方針	**方針１：**年間を通じて、どんなときも、誰もが安全、安心に暮らせる利便性の高い交通環境を実現します **方針２：**都市拠点、産業拠点の育成と国内外に魅力をもつ拠点間の交流・連携を支えるなど北海道経済を支えるモビリティを確保します **方針３：**環境に優しく、持続可能な都市を支える交通環境を実現します
施策の基本的方向	・公共交通の有効利用促進 ・札幌都心部および中心市街地の賑わい創出支援、経済活動の支援 ・環境に優しい交通システムの構築による地球環境の改善

3　北広島市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

3-1　地域特性

（1）位置等

本市は、石狩平野南部の札幌市と恵庭市の間に広がる丘陵地帯や千歳川の低地帯に位置する周囲約52.5 ㎞、総面積 119.05 ㎢の都市です。道央圏のなかで宅地開発や工業団地の造成、都市施設の整備が着実に進められ、平成 8 年(1996 年)に市制を施行し、現在に至っています。

道路網として、国道 36 号と国道 274 号を中心とした広域幹線道路網が整備されており、さらに道央自動車道の北広島インターチェンジ及び輪厚スマートインターチェンジがあり、札幌中心部や新千歳空港などへのルートが充実していることから、物流拠点を置く企業も数多くあります。

また、鉄道では JR 千歳線があり、北広島駅から札幌駅までは快速で 16 分、新千歳空港駅までは 21 分と短時間での移動が可能となっています。

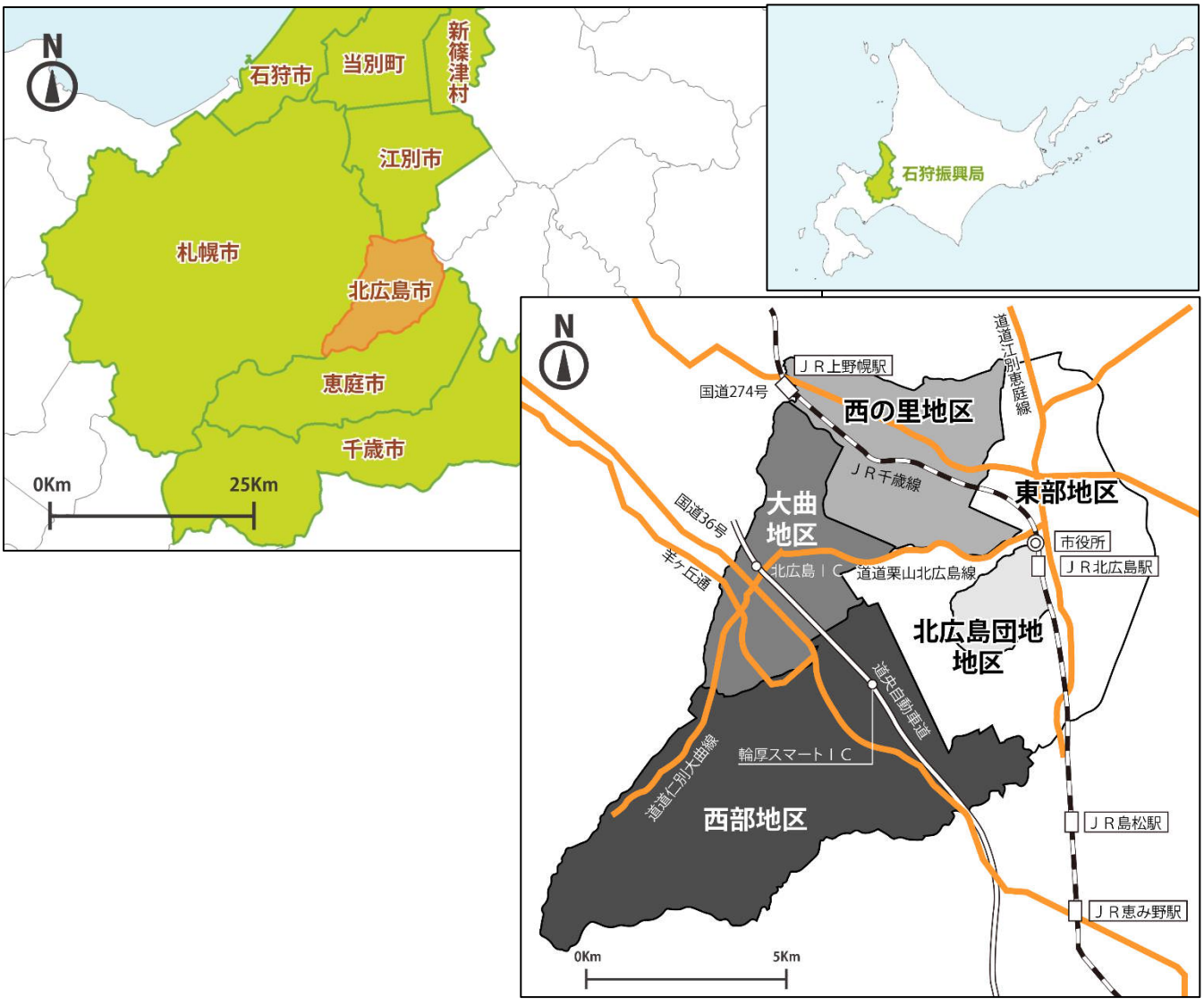
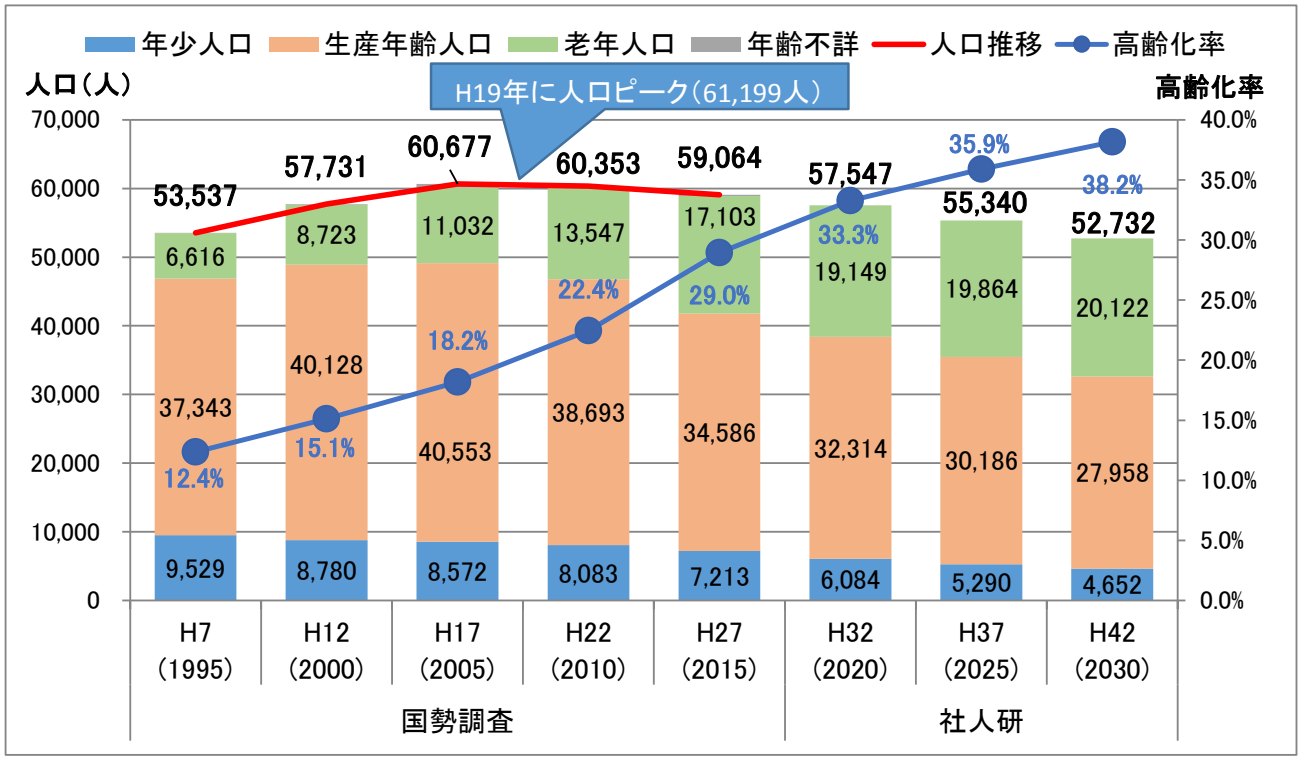


図 2　位置及び道路網

（２）人口推移と少子化・高齢化の進展

人口は、札幌市に隣接する恵まれた立地条件や宅地開発などとともに増加を続け、ピークの平成 19 年（2007 年）には 61,199 人となりましたが、以降は減少傾向となり現在に至っています。今後もこの傾向は継続することが予想され、平成 42 年（2030 年）には 52,732 人（国立社会保障・人口問題研究所の推計値）まで減少する見通しです。

また、老年人口は今後もますます増加することが見込まれ、平成 42 年（2030 年）に高齢化率は全人口の約 40%を占めることが推計されています。



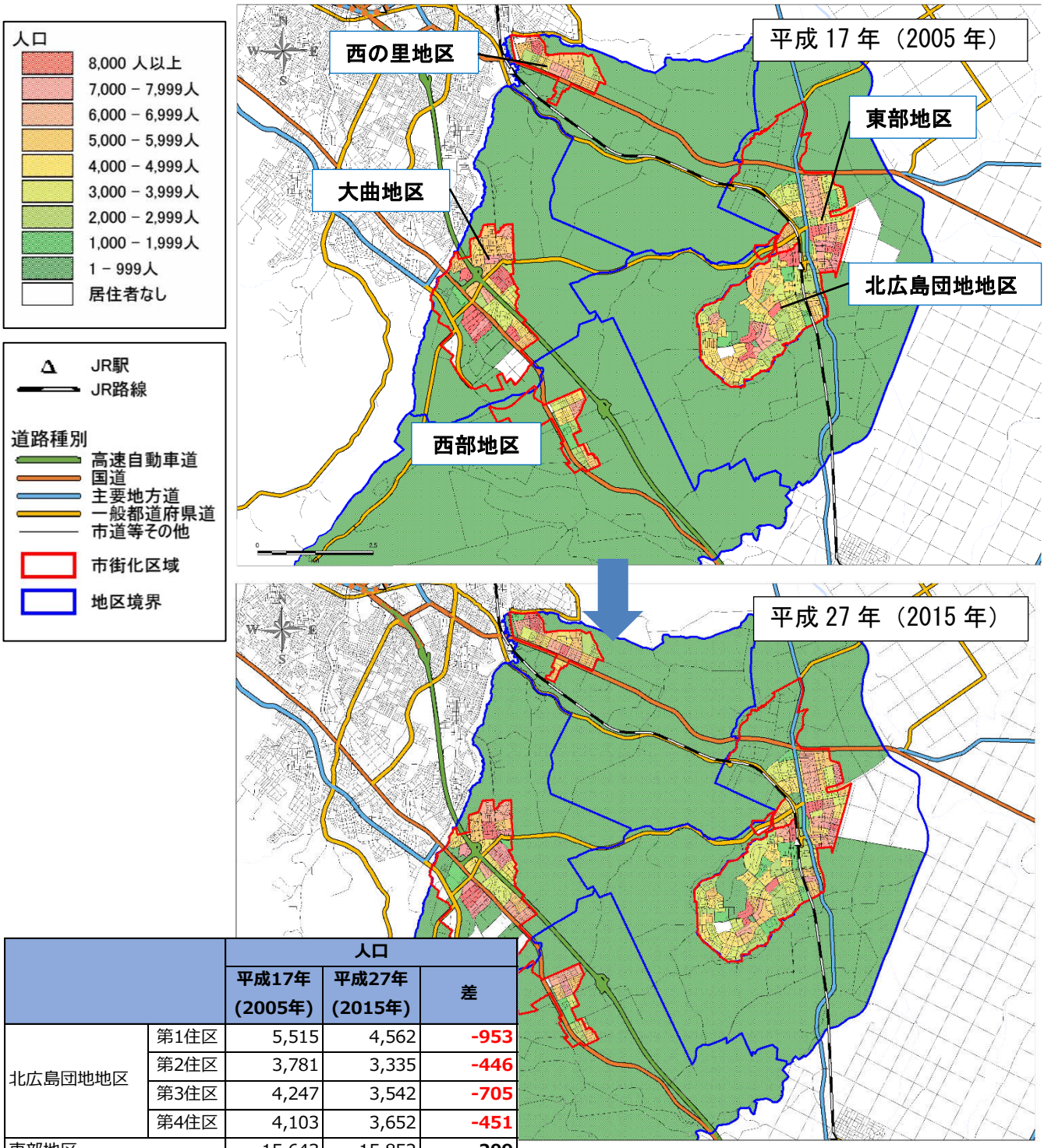
資料：平成 27 年（2015 年）までは国勢調査、住民基本台帳
平成 32 年（2020 年）以降は国立社会保障・人口問題研究所

図 ３　総人口及び年齢３区分人口の推移と将来推計

なお、北広島市人口ビジョンでは、希望（子どもを産み育てたいという希望をかなえる）、交流（北広島市への新しい人の流れをつくる）、成長（時代に合った魅力的なまちをつくる）、挑戦（チャレンジできる環境をつくり、起業と雇用を促進する）の４つの目指すべき将来の方向性を掲げ、各種取り組みを実施することにより、平成 42 年（2030 年）の人口を約 55,000 人とすることを将来展望として示しています。

（３）地域別人口の変動

平成 17 年（2005 年）と平成 27 年（2015 年）の人口分布を比較してみると、北広島団地地区や大曲地区は人口減少となっており、特に北広島団地地区においては、第 1 住区の人口減少が著しくなっています。



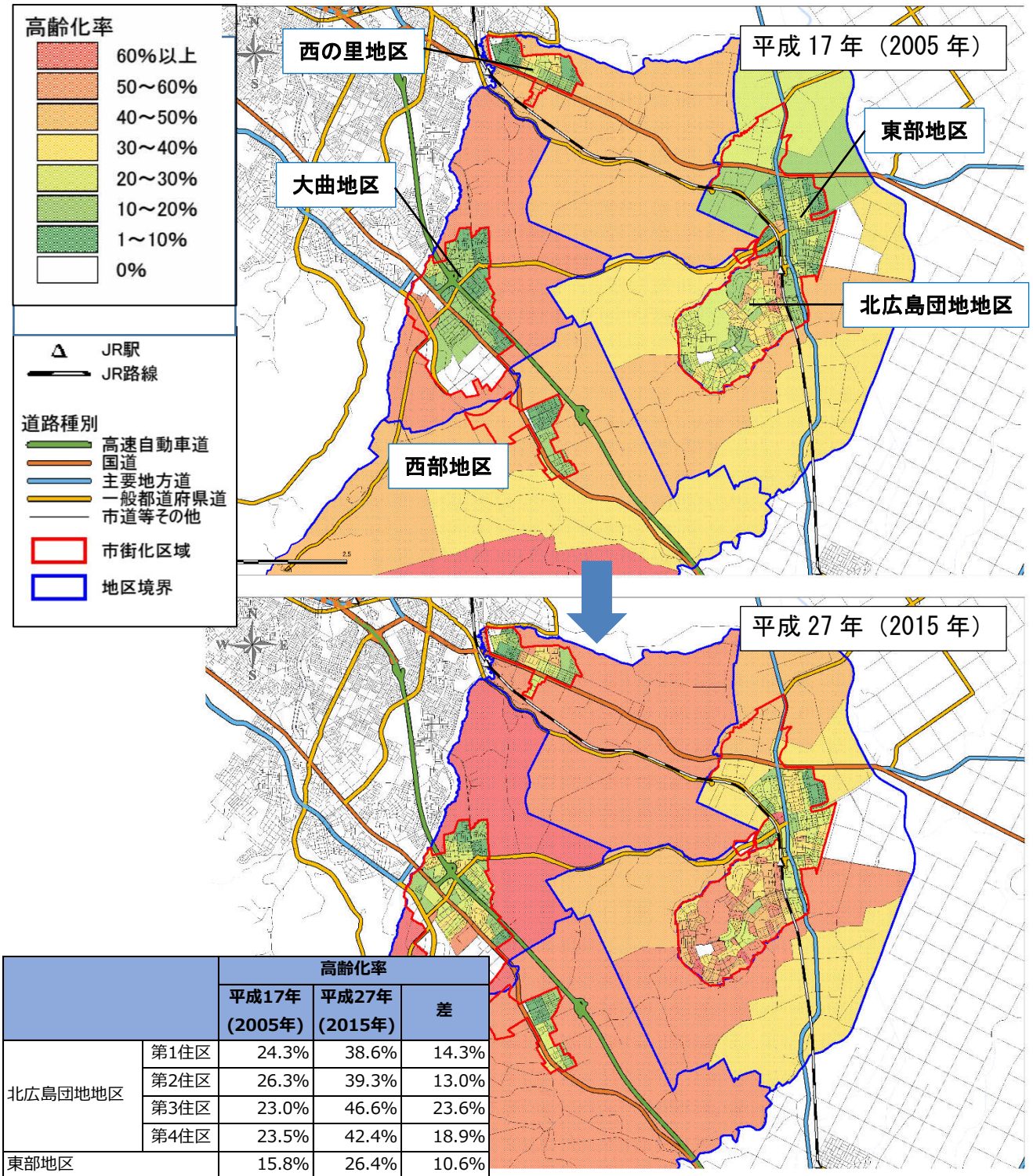
		人口		
		平成17年 (2005年)	平成27年 (2015年)	差
北広島団地地区	第1住区	5,515	4,562	-953
	第2住区	3,781	3,335	-446
	第3住区	4,247	3,542	-705
	第4住区	4,103	3,652	-451
東部地区		15,643	15,852	209
西の里地区		6,661	6,965	304
大曲地区		16,968	16,921	-47
西部地区		3,759	4,235	476
合　　計		60,677	59,064	-1,613

資料：国勢調査

図 4　地域別人口分布

（４）地域別老年人口の変動

65 歳以上の老年人口の割合を平成 17 年（2005 年）と平成 27 年（2015 年）で比較すると、概ね、どの地区も高齢化が進んでおり、とりわけ北広島団地地区の高齢化が進行しています。北広島団地地区内では、第 3 住区及び第 4 住区の高齢化が深刻化しています。



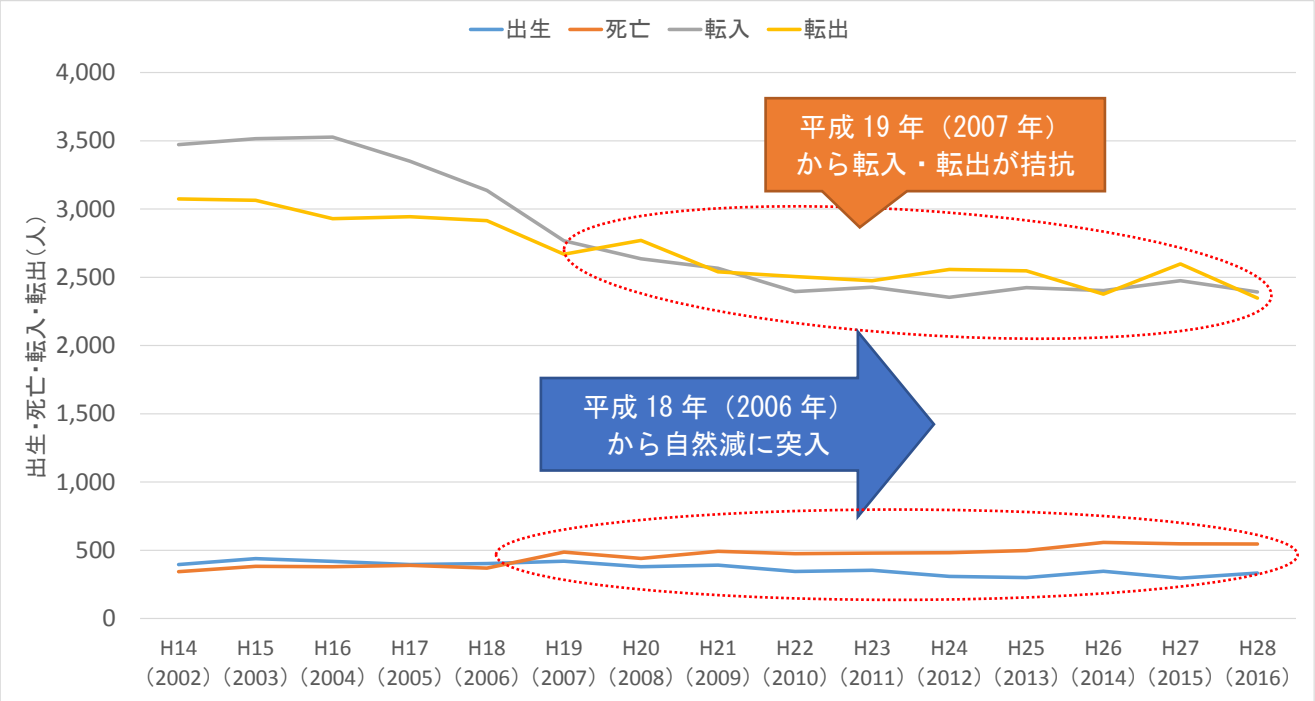
		高齢化率		
		平成17年 (2005年)	平成27年 (2015年)	差
北広島団地地区	第1住区	24.3%	38.6%	14.3%
	第2住区	26.3%	39.3%	13.0%
	第3住区	23.0%	46.6%	23.6%
	第4住区	23.5%	42.4%	18.9%
東部地区		15.8%	26.4%	10.6%
西の里地区		20.7%	27.5%	6.8%
大曲地区		13.2%	22.3%	9.1%
西部地区		17.9%	22.7%	4.8%
合　計		**18.2%**	**29.0%**	**10.8%**

資料：国勢調査

図 5　地域別高齢化率分布

（５）転入者数及び転出者数の推移

転入者数及び転出者数の推移は、平成 18 年（2006 年）までは転出数よりも転入数が多く、社会増の状態でありましたが、平成 19 年（2007 年）以降は転入者数と転出者数が拮抗している状況が続いています。



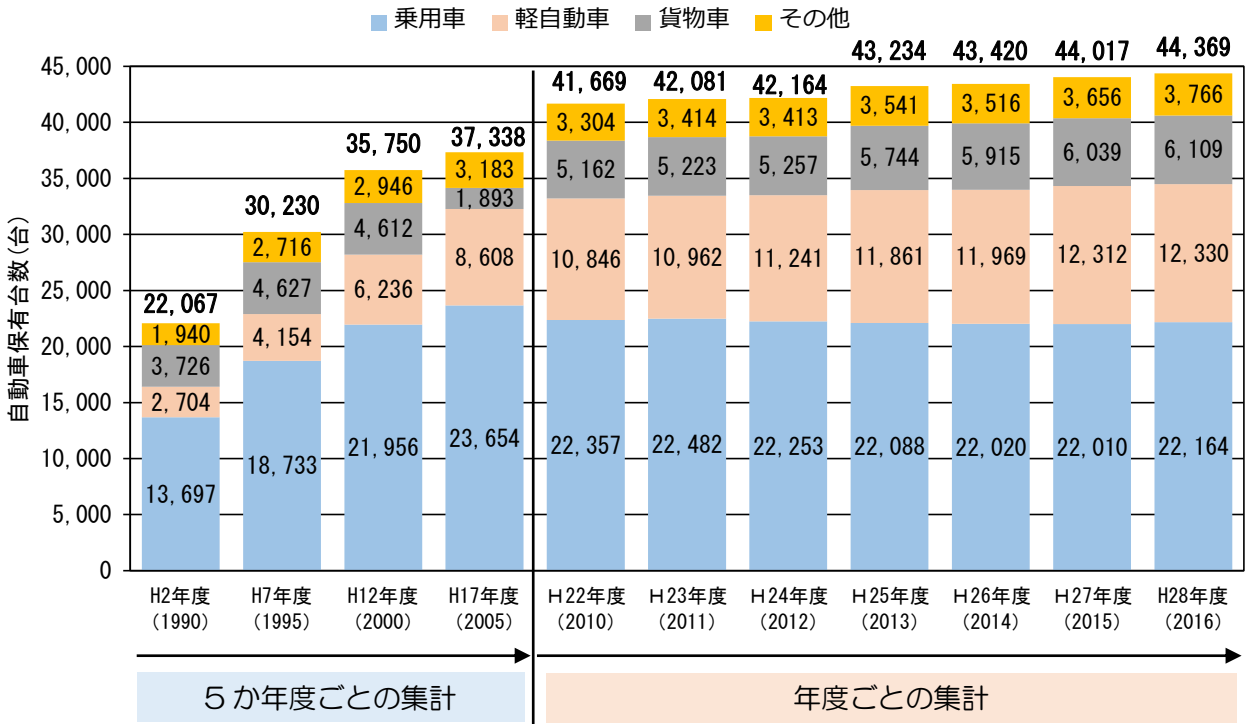
資料：北広島市住民基本台帳

図 6　出生・死亡、転入・転出数の推移

（６）自動車保有台数の状況

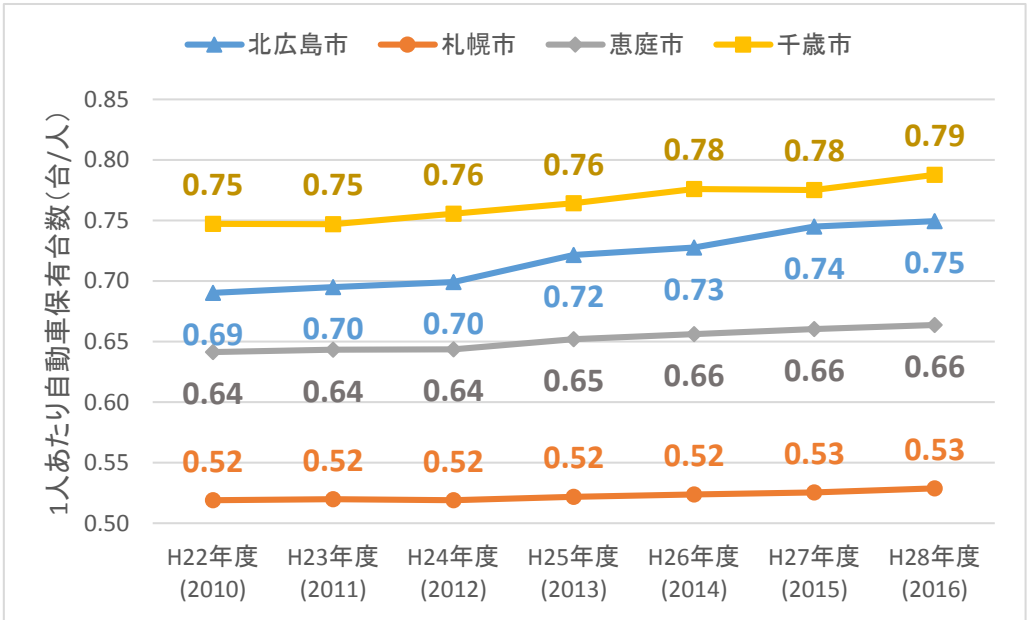
自動車保有台数は、増加傾向となっており、平成 28 年度（2016 年度）では 0.75 台/人（平成 29 年（2017 年）３月人口：58,964 人（住民基本台帳））とほぼ１人で１台自動車を保有している状況です。

なお、１人あたりの自動車保有台数は、札幌市、恵庭市と比較しても高い状況で推移しています。



資料：北海道自動車統計（各年度末時点）

図 ７　自動車保有台数の推移

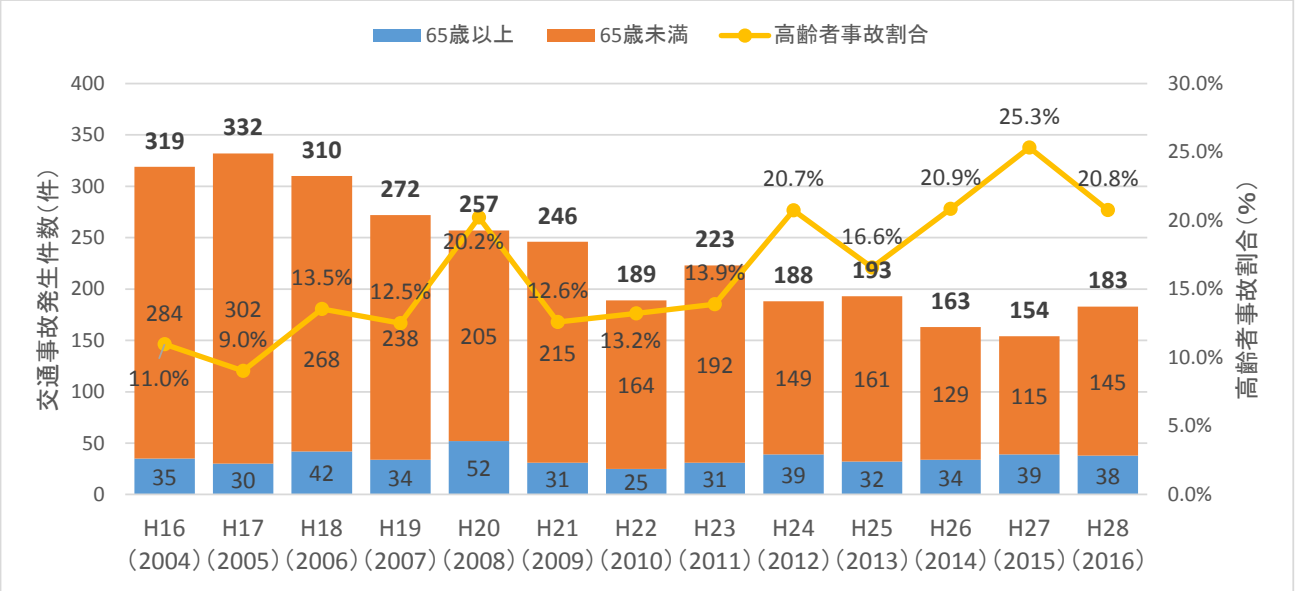


資料：北海道自動車統計（各年度末時点）

図 ８　１人あたりの自動車保有台数の推移（周辺自治体との比較）

（７）高齢者が第１次当事者[1]となる交通事故の発生状況

市内で発生している交通事故は減少傾向となっていますが、65 歳以上の高齢者が第 1 次当事者となる交通事故の発生割合は増加傾向にあります。



資料：北広島市

図 ９　高齢者が第１次当事者となる交通事故の発生件数

（８）都市機能の分布状況

《医療施設の分布状況》

医療施設は、特に北広島団地地区、東部地区及び大曲地区などに集積しています。

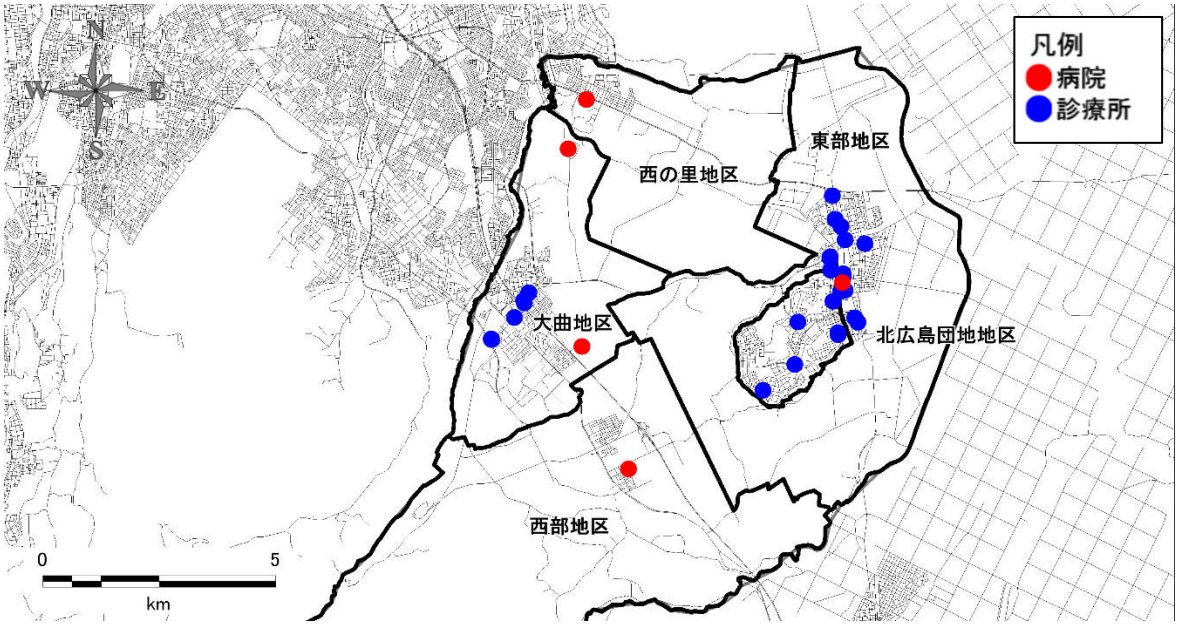


図 10　主な医療施設位置図

[1] ドライバーが要因となり引き起こされた交通事故件数

《商業施設の分布状況》

商業施設は、西部地区を除く全地区に立地しています。

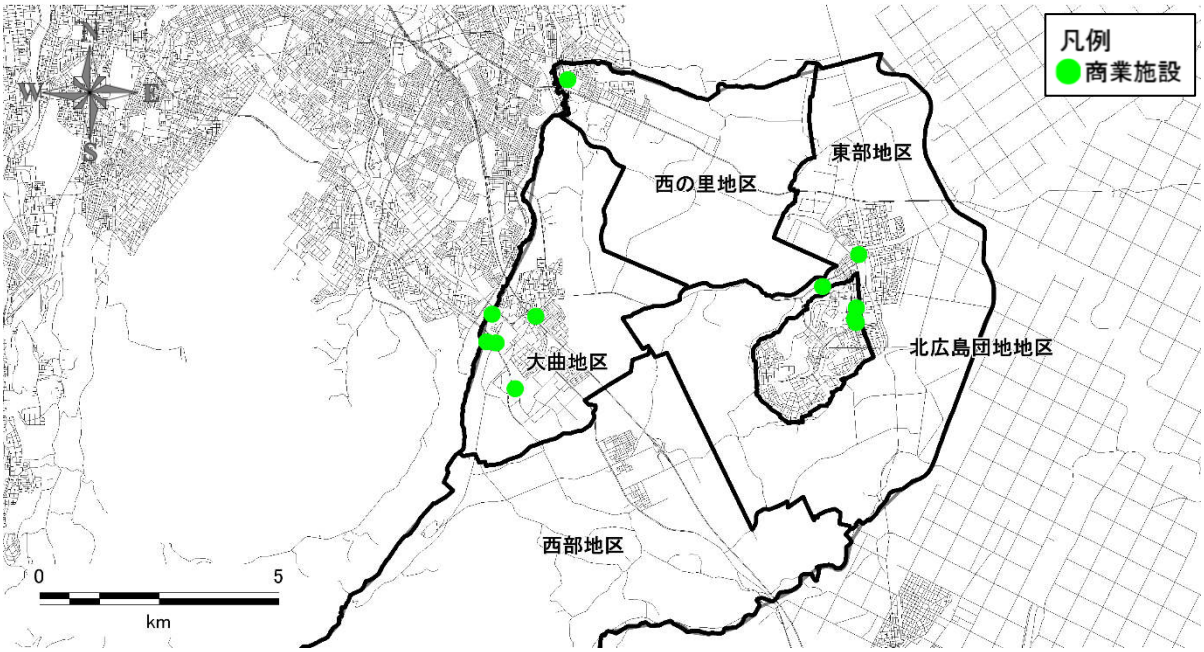
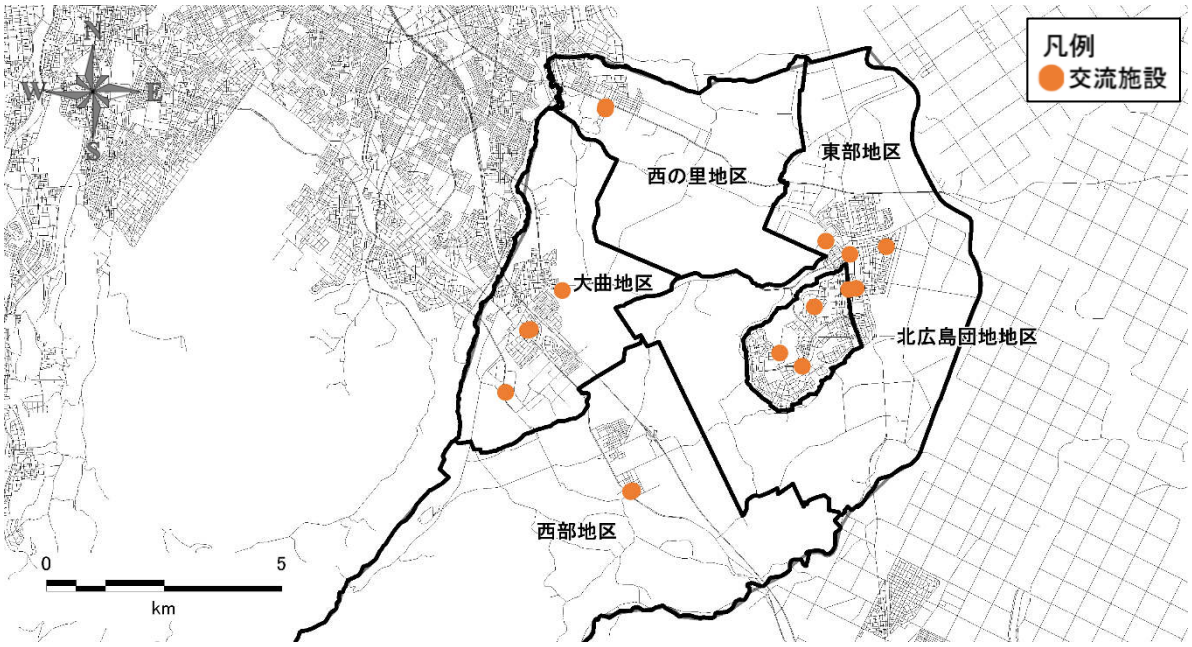


図 11　主な商業施設位置図

《交流施設の分布状況》

交流施設は、全地区に立地しています。

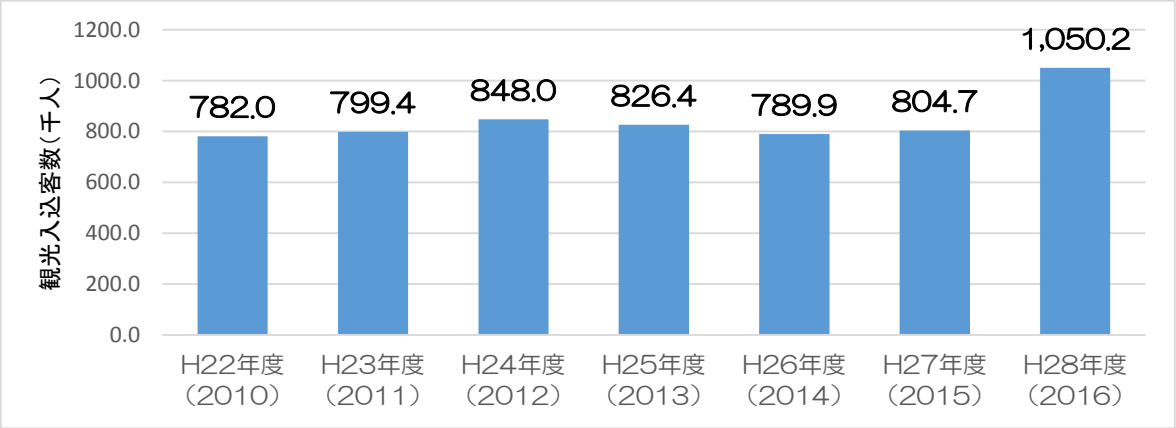


資料：国土数値情報（会館等除く）

図 12　主な交流施設位置図

（９）観光入込客数の状況

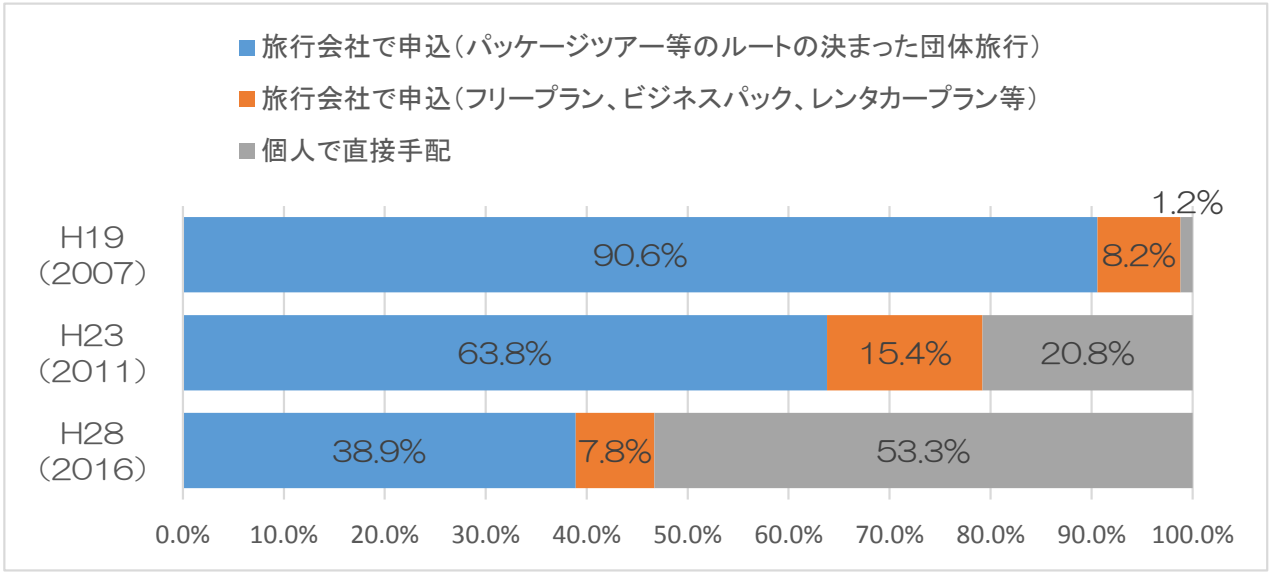
本市への観光入込客数は、平成 22 年度（2010 年度）以降、80 万人前後で推移していましたが、平成 28 年度（2016 年度）に過去最高となる約 105 万人となっています。



資料：平成 22 年度（2010 年度）～平成 27 年度（2015 年度）北海道観光入込客数調査
平成 28 年度（2016 年度）北広島市

図 13　観光入込客数の推移

また、近年の外国人観光客の旅行種別は、「個人で直接手配」する FIT（Foreign Independent Tour）[2]化が急激に進行しています。



資料：北海道観光の状況 2017（北海道経済部観光局）

図 14　外国人観光客の旅行形態の推移

[2] 団体旅行やパッケージツアーを利用することなく個人で海外旅行に行くこと

3-2　公共交通の概況

（1）市内を運行する公共交通

市内を運行するバス路線は、生活バス路線と高速バス路線の 2 つに分かれ、生活バス路線として、北海道中央バス㈱、ジェイ・アール北海道バス㈱及び夕張鉄道㈱により、19 路線 784 便/日が運行されています。また、運行形態については、市内線は「北広島団地線」と「北広島・三井ｱｳﾄﾚｯﾄﾊﾟｰｸ線」の 2 路線 134 便/日のみであり、多くは他自治体に運行がまたがる市外線となっています。

また、北海道旅客鉄道㈱により、JR 千歳線が運行されており、市内には北広島駅のみが立地していますが、大曲地区や西の里地区においては、札幌市に所在する上野幌駅も利用している状況です。

図 15　市内の公共交通運行路線図

表 1　市内を運行するバス路線（平成 29 年（2017 年）7 月現在）

運行主体	路線名	運行便数(便/日)	所要時間(分/便)	運行距離(km/便)	乗車数(人)	運行形態
北海道中央バス㈱ ※⑫新千歳空港連絡バスのみ北都交通㈱との共同運行	①北広島団地線	**128**	**12**	**4.8**	**1,562**	**市内線**
	②広島線	57	56	22.6	779	市外線
	③千歳線	42	95	39.9	358	市外線
	④柏葉台団地線	91	64	18.4	355	市外線
	⑤上野幌循環通線	27	26	7.8	0	市外線
	⑥大谷地・柏葉台線	60	31	10.2	121	市外線
	⑦美しが丘線	102	24	9.4	126	市外線
	⑧大曲光線	26	67	18.9	125	市外線
	⑨真栄団地線	81	56	8.8	112	市外線
	⑩北広島・三井ｱｳﾄﾚｯﾄﾊﾟｰｸ線	**6**	**20**	**9.4**	**27**	**市内線**
	⑪三井ｱｳﾄﾚｯﾄﾊﾟｰｸ線	6	50	16.0	87	市外線
	⑫高速むろらん号 高速とまこまい号 新千歳空港連絡バス	28 56 93	-	-	-	高　速
ジェイ・アール北海道バス㈱	⑬北広島線	22	30	12.2	266	市外線
	⑭長沼線	42	67	29.7	630	市外線
	⑮南幌線	20	62	27.9	261	市外線
	⑯共栄線	14	51	21.3	92	市外線
	⑰虹ヶ丘線	4	16	4.8	49	市外線
	⑱虹ヶ丘線（循環）	13	30	8.7	35	市外線
北海道中央バス㈱及びジェイ・アール北海道バス㈱の共同運行	⑲新さっぽろ大曲線	35	31	10.3	249	市外線
夕張鉄道㈱	⑳札幌急行線	8	-	-	-	市外線
北海道バス㈱	㉑函館特急ﾆｭｰｽﾀｰ号	2	-	-	-	高　速
合計		**963**	**-**	**-**	**5,234**	**-**

※所要時間及び運行距離は主系統の数値を表示

※乗車数は市内での乗車数を表示（バス利用実態調査に基づいて算出）

表 2　市民が主に利用する JR 駅

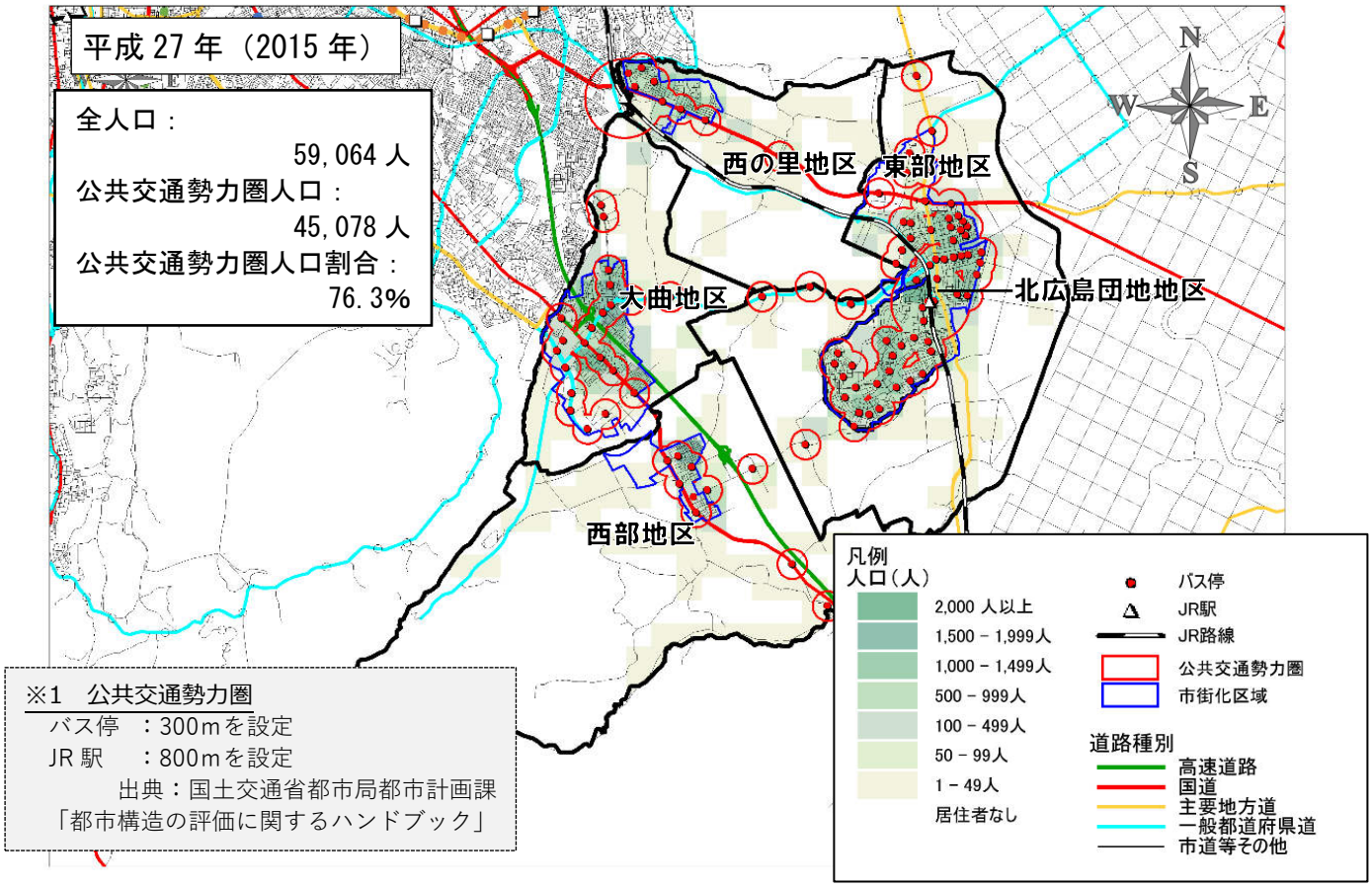
運行主体	駅名	運行便数 （便/日）【　】内は快速エアポート	乗降者数 （人/日）
北海道旅客鉄道㈱	北広島駅	228【116】	15,210
	上野幌駅	112【0】	5,506

資料：北海道旅客鉄道㈱、国土数値情報

（２）公共交通の勢力圏の状況及び北広島団地地区の特徴

本市の公共交通は、全人口のうち約 8 割（約 45,000 人）をカバーしており、特に市街地においては、東部地区、北広島団地地区は 9 割以上が JR 駅もしくはバス停から徒歩圏に居住しています。一方で、他地区の公共交通勢力圏人口は、各地区に居住する全人口の 8 割以下となっています。

また、北広島団地地区においては、住区が第 1 住区から第 4 住区に分かれており、第 1 住区と第 2 住区は北広島駅が比較的近い住区であることから、バス路線の利用率が低い傾向にあります。一方で、第 3 住区と第 4 住区は北広島駅から遠く、バス路線の利用率も高い傾向となっています。

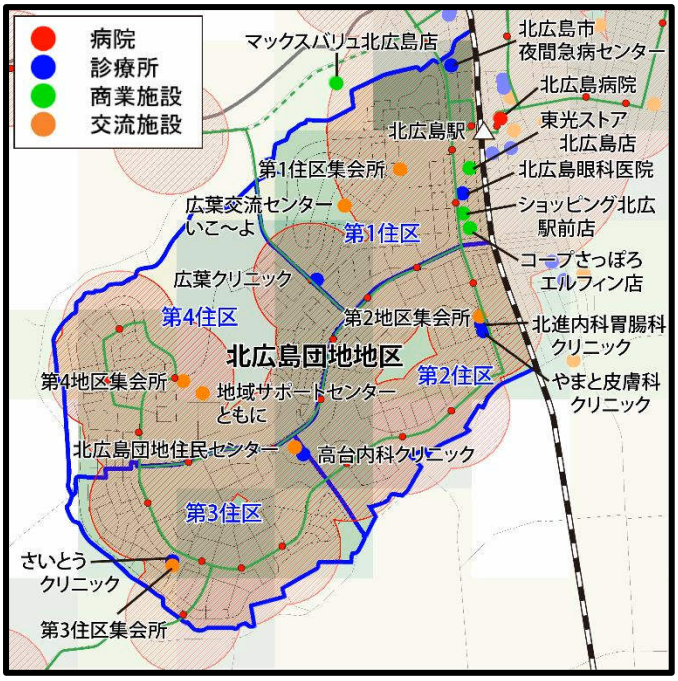


資料：国勢調査

図 16　市内の公共交通勢力圏の状況

表 3　市街化区域の公共交通勢力圏人口

地区名	市街化区域の人口（人）	市街化区域における公共交通勢力圏人口（人）	市街化区域における公共交通勢力圏人口割合
北広島団地地区	14,466	13,242	91.5%
東部地区	12,641	12,065	95.4%
西の里地区	4,592	3,375	73.5%
大曲地区	14,711	9,825	66.8%
西部地区	2,592	1,994	76.9%
全　　体	**49,002**	**40,501**	**82.7%**



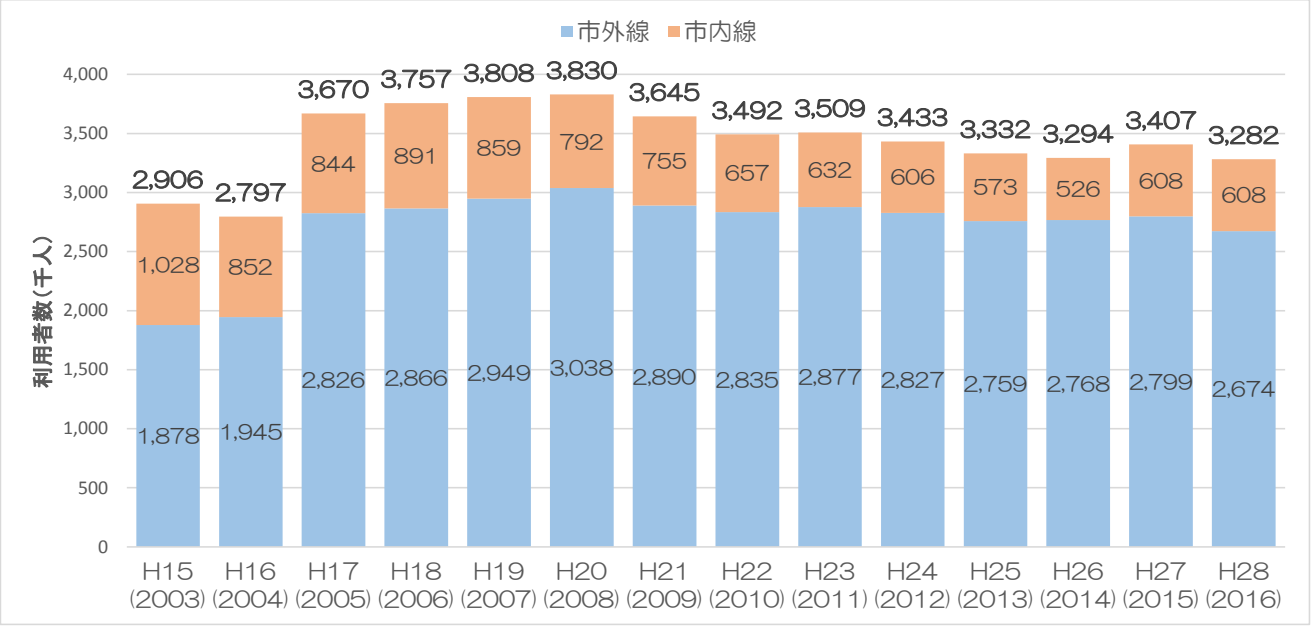
住区名	特徴
第１住区	北広島団地地区内で最も北広島駅に近く、路線バスの利用率が最も低い住区
第２住区	第１住区に次いで、北広島駅に近い住区ではあるが、比較的路線バスを利用している住区
第３住区	北広島団地地区内で最も北広島駅から離れた住区であり、路線バスの利用率が最も高い住区
第４住区	第３住区同様、北広島駅から離れた住区であり、路線バスの利用率も高い住区

資料：平成 27 年（2015 年）国勢調査

図 17　北広島団地地区の公共交通勢力圏の状況

（３）バス路線の利用者数及びバス交通維持に係る市負担額、運転手数の推移

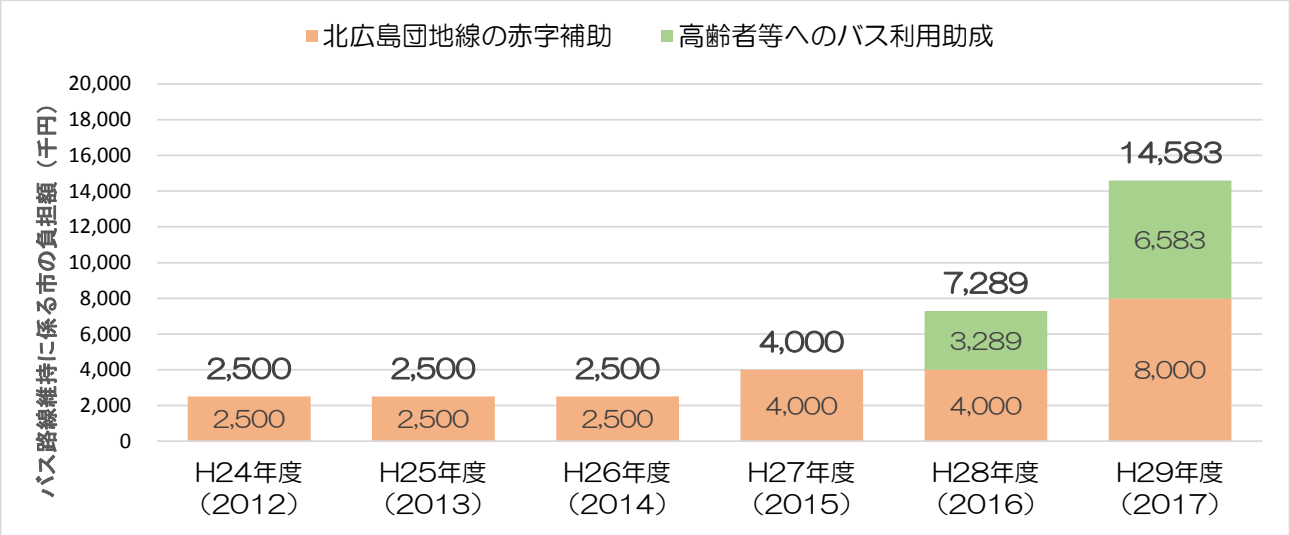
市内を運行するバス路線の利用者数は、年々減少傾向にあり、平成 20 年（2008 年）から平成 28 年（2016 年）までで約１割の減少（市内線：約２割減、市外線：約１割減）となっています。一方で市内線について、近年は下げ止まりの傾向にあります。



資料：北広島市

図 18　市内を運行するバス路線の利用者数の推移

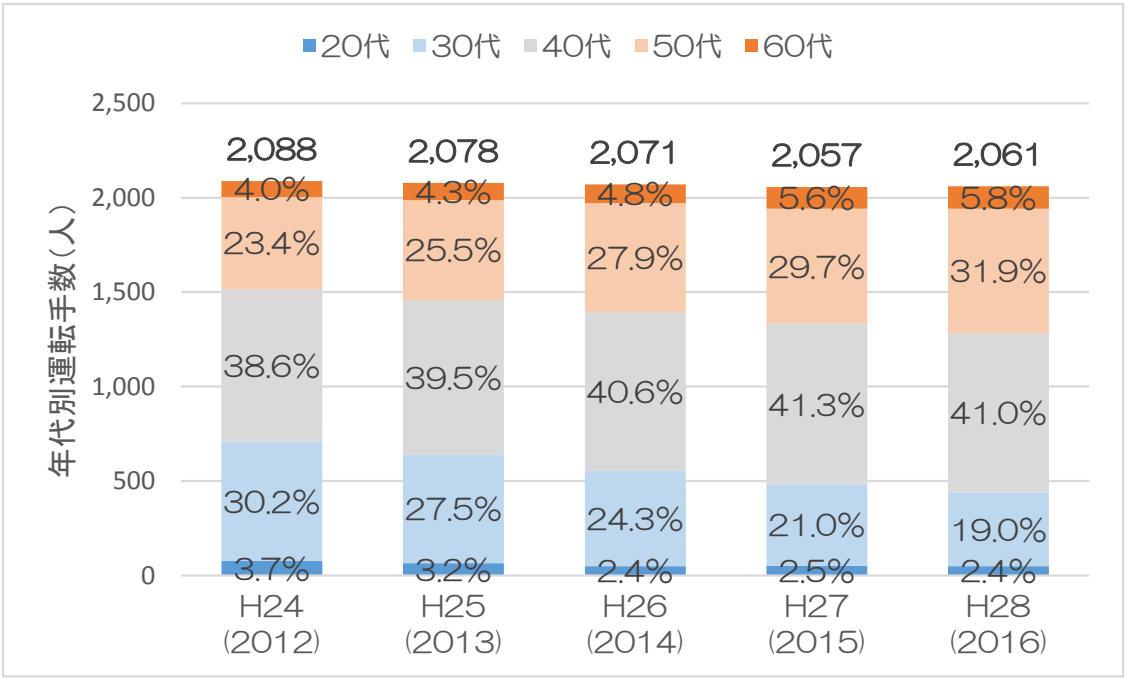
また、市内バス路線網の維持に向け、本市が負担している費用は、年々増加傾向となっており、特に平成 27 年度（2015 年度）以降は、急激に増加し、平成 29 年度（2017 年度）で約 1,500 万円（平成 24 年度（2012 年度）比 5.9 倍）の負担をしています。



資料：北広島市（平成 29 年度（2017 年度）高齢者等へのバス利用助成は予算ベース）

図 19　市内を運行するバス路線維持に係る市負担額の推移

市内を運行するバス事業者の運転手数（対象となるバス事業者の全営業所の合算値）は、2,100 人程度で推移しています。一方で、年代の割合に着目すると、「50 代」や「60 代」の割合は増加傾向となっており、運転手の高齢化が進行している状況がうかがえます。



資料：北海道中央バス㈱、ジェイ・アール北海道バス㈱より提供

図 20　市内を運行するバス事業者の年代別運転手数の推移

3-3　各種調査結果の概要

（1）住民アンケート調査

1）調査の目的

市内において、利便性が高く効率的な公共交通網の構築に向け、市民の交通行動や公共交通に対するニーズを把握することを目的に、アンケート調査を実施しました。

2）調査対象

本市に居住する 6,000 世帯を無作為抽出

3）調査実施日

平成 29 年（2017 年）8 月 2 日（水）～平成 29 年（2017 年）8 月 14 日（月）

4）調査方法

無作為に抽出した対象世帯に対し郵送配付（2 票/世帯）・郵送回収

配付数　6,000 世帯

回収数　2,197 世帯（36.6%）　3,399 票

5）調査項目

A. 利用者の属性
（性別、職業、年齢、居住地、免許・自動車の保有状況、外出頻度、バスの利用環境、利用状況）

B. 日頃の交通行動
（通勤・通学時、買い物時、通院時、私用外出時）

C. バス交通の課題
（帰宅時のバス路線の運行状況が与える外出への影響の有無、バス利用で最も困っていること）

D. バス交通に対するニーズ
（バス路線で行きたい地区・施設等、公共交通の維持・確保で自分の考えに最も近いもの）

E. 現在のバスサービスに対する満足度

6）調査結果概要

◆アンケート回答者は女性が約６割、年齢は 60 歳以上が多く、職業では「無職」が最も多いほか、「主婦・主夫」「会社員」も多くなっています。

◆回答者の居住地は「北広島団地地区」が最も多く、次いで「東部地区」、「西の里地区」、「大曲地区」も多くなっています。

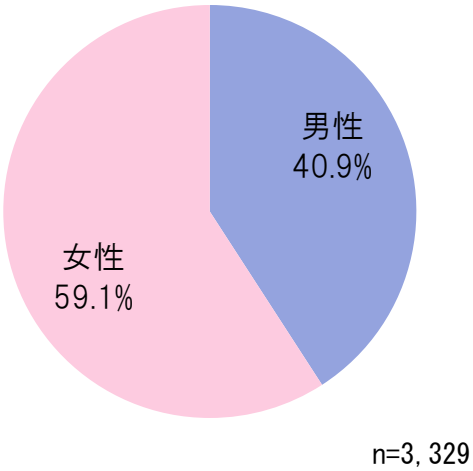


図 21　性別

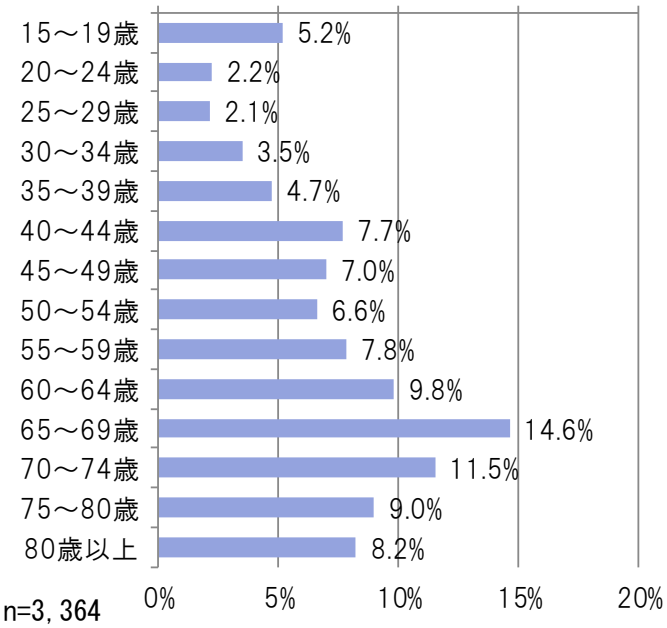


図 22　年齢

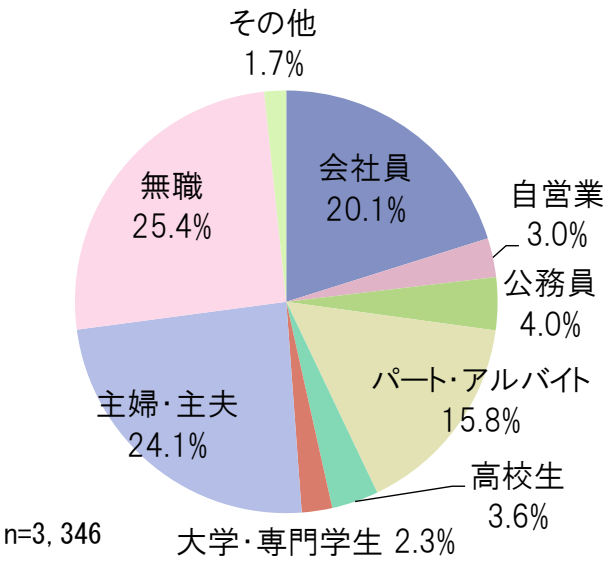


図 23　職業

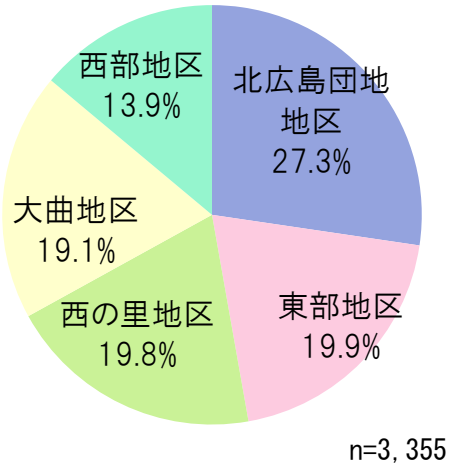


図 24　居住地

◆免許と自動車の保有状況は、「免許も自動車もある」が約６割を占めています。
◆回答者の自宅から徒歩５分圏内の歩いて行けるバス停の有無については、全体の約９割が「バス停がある」と回答する一方で、バス路線の利用頻度は、「めったに乗らない」が最多で半数以上にのぼっています。

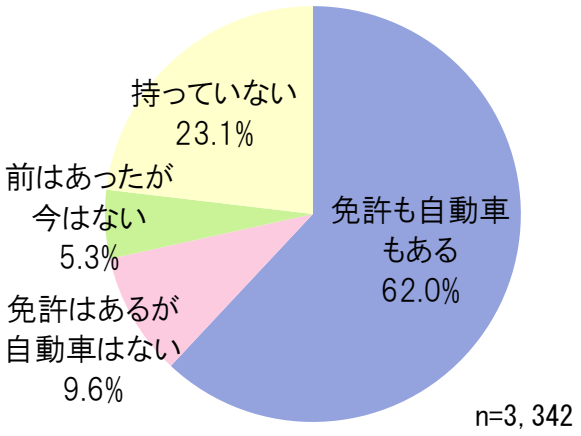


図 25　免許と自動車の保有状況

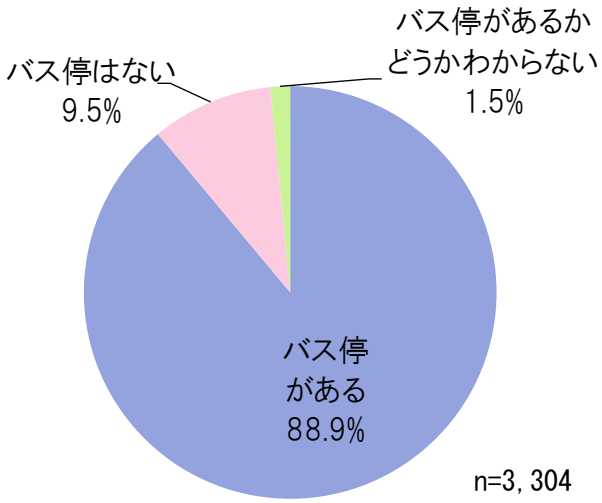


図 26　徒歩５分圏内の歩いて行けるバス停の有無

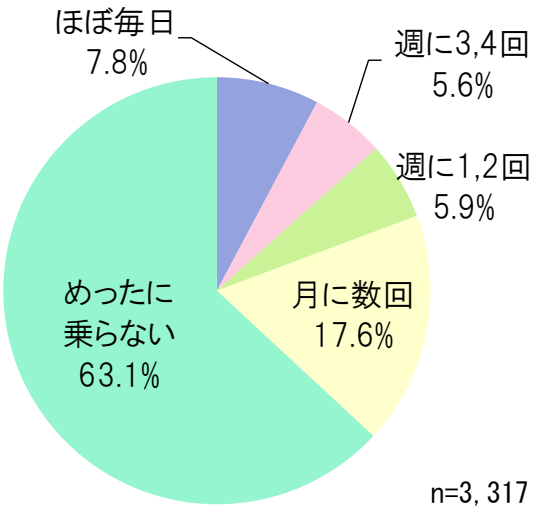


図 27　バス路線の利用頻度

◆通勤・通学場所は「札幌市」が約 5 割と最も多くなっています。

◆主な交通手段については、北広島団地地区は「徒歩」「JR」の移動手段が相対的に高くなっています。一方、他の 4 地区は「自動車（運転）」の利用が最も多くなっています。また、JR を比較的利用しやすい「東部地区」及び「西の里地区」においては、3 番目に「JR」の回答となっており、JR から離れた「大曲地区」で 2 番目、「西部地区」で 3 番目に「バス路線」の回答が多くなっています。

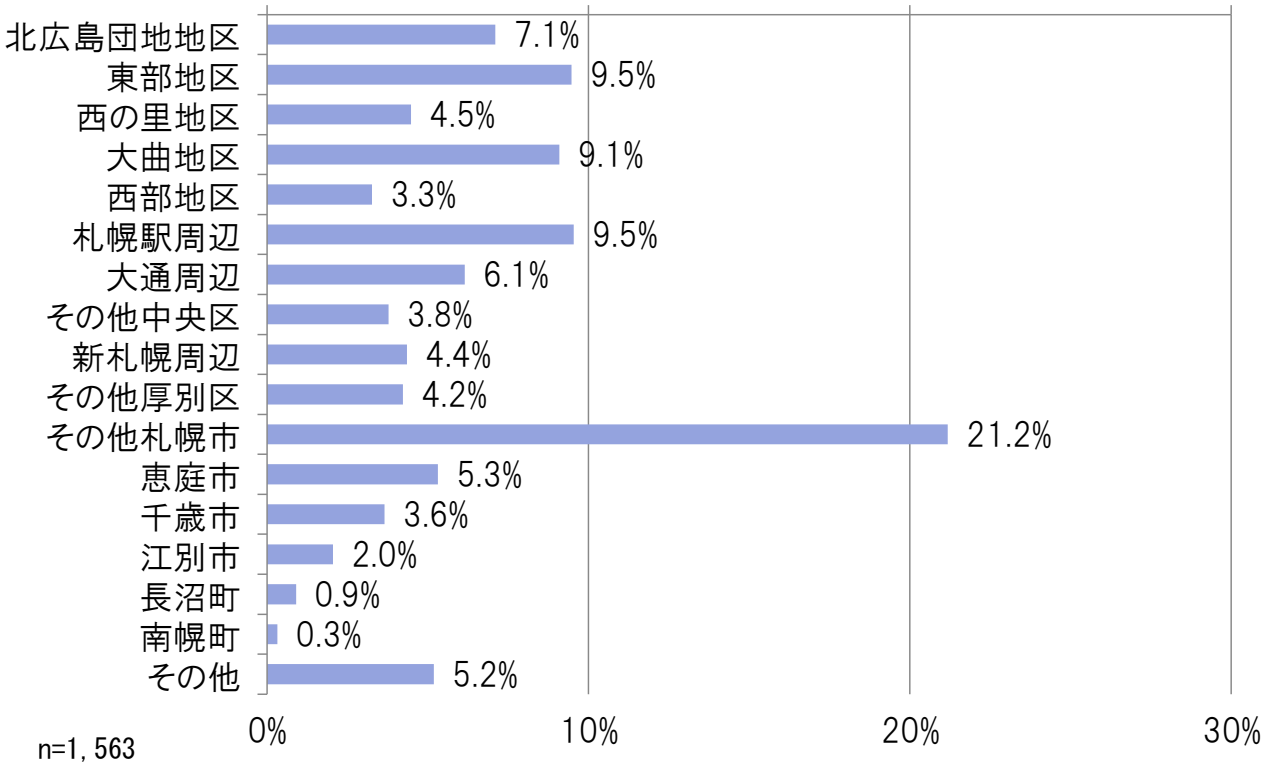


図 28　通勤・通学場所

表 4　通勤・通学時の交通手段（夏期）

（%） 北広島団地地区：n=312 東部地区：n=311 西の里地区：n=331 大曲地区：n=344 西部地区：n=281	徒歩	自転車	JR	地下鉄	バス路線	タクシー	自動車（運転）	自動車（送迎）	バイク	その他
北広島団地地区	36.9	13.5	37.8	9.0	26.6	1.9	32.1	18.6	0.0	0.3
東部地区	29.3	17.4	24.4	6.1	10.3	0.6	41.2	18.0	0.3	0.6
西の里地区	30.5	9.4	27.8	15.7	22.1	0.6	35.3	18.4	0.3	0.3
大曲地区	19.8	9.3	5.6	9.6	29.4	0.0	49.7	22.4	1.5	0.3
西部地区	17.1	8.5	8.5	8.2	23.8	0.4	46.6	26.7	0.4	0.4

最も多い回答　2 番目に多い回答　3 番目に多い回答

◆よく利用する買い物場所は、約 8 割の回答者が北広島市内で買い物をしている状況であり、特に「大曲地区」や「北広島団地地区」が約 3 割と多くなっています。

◆買い物時の主な交通手段は、全地区において「自動車（運転）」が多くなっています。一方で、市内でも比較的商業施設が集積している「北広島団地地区」や「東部地区」については、他地区と比較し「徒歩」による移動も多く、商業施設から離れた地域に居住地がある「西の里地区」及び「西部地区」においては、「自動車（送迎）」が 2 番目に多い回答となっています。

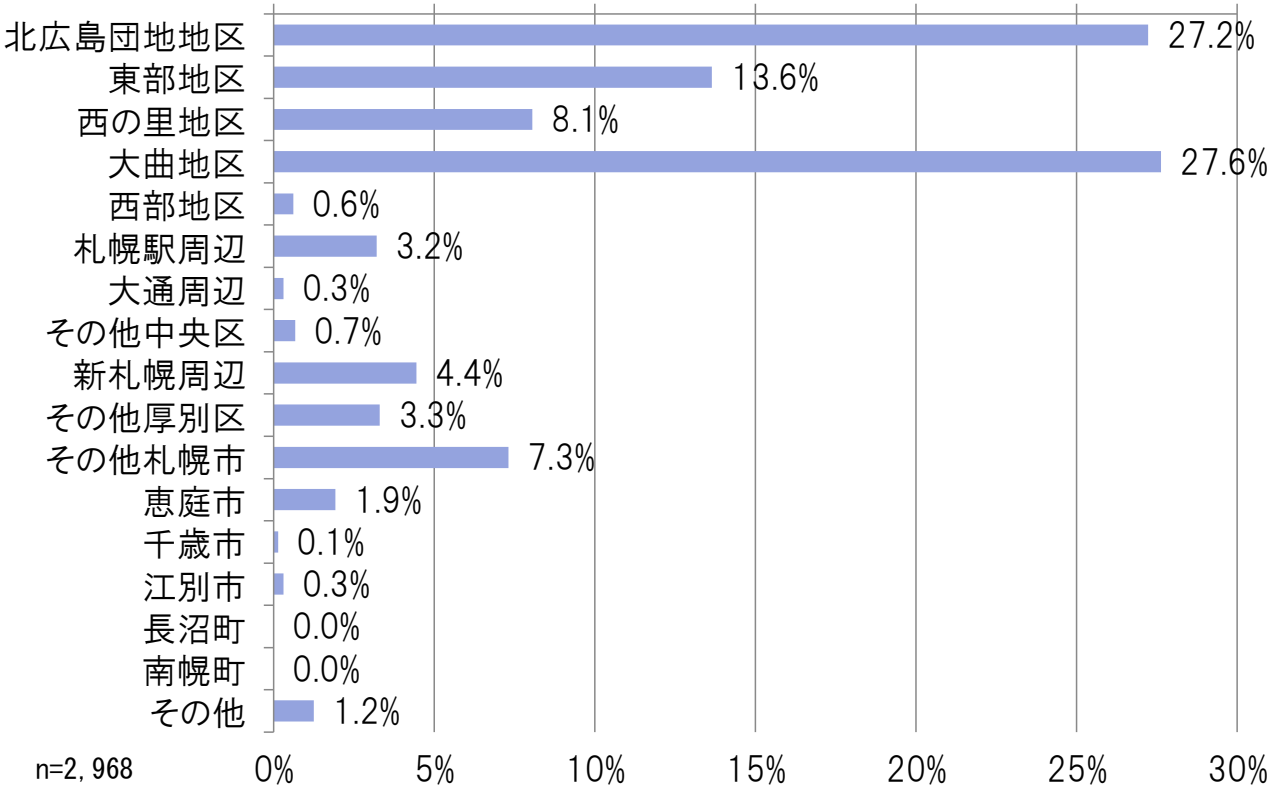


図 29　よく利用する買い物場所

表 5　買い物時の交通手段（夏期）

（%） 北広島団地地区：n=839 東部地区　：n=610 西の里地区　：n=598 大曲地区　：n=559 西部地区　：n=416	徒歩	自転車	JR	地下鉄	バス路線	タクシー	自動車（運転）	自動車（送迎）	バイク	その他
北広島団地地区	27.1	16.1	4.8	1.2	5.3	2.0	53.9	21.0	0.2	0.3
東部地区	27.0	15.9	4.9	1.1	5.4	2.0	53.8	21.0	0.2	0.3
西の里地区	13.9	2.9	4.6	3.4	15.6	4.0	51.9	30.4	0.2	0.2
大曲地区	23.3	9.7	1.6	3.2	9.7	2.5	59.6	22.9	0.4	0.5
西部地区	5.5	2.9	2.4	2.4	10.6	2.2	63.0	31.3	0.0	0.0

最も多い回答　2 番目に多い回答　3 番目に多い回答

◆よく利用する通院場所は、約 6 割の回答者が北広島市内の病院へ通院している状況であり、そのうち約２割の回答者は「北広島団地地区」と回答しています。

◆通院時の主な交通手段は、「東部地区」、「西の里地区」、「大曲地区」及び「西部地区」で「自動車（運転）」、「北広島団地地区」については「徒歩」が最も多くなっています。また、「西の里地区」においては２番目に「バス路線」の回答が多くなっています。

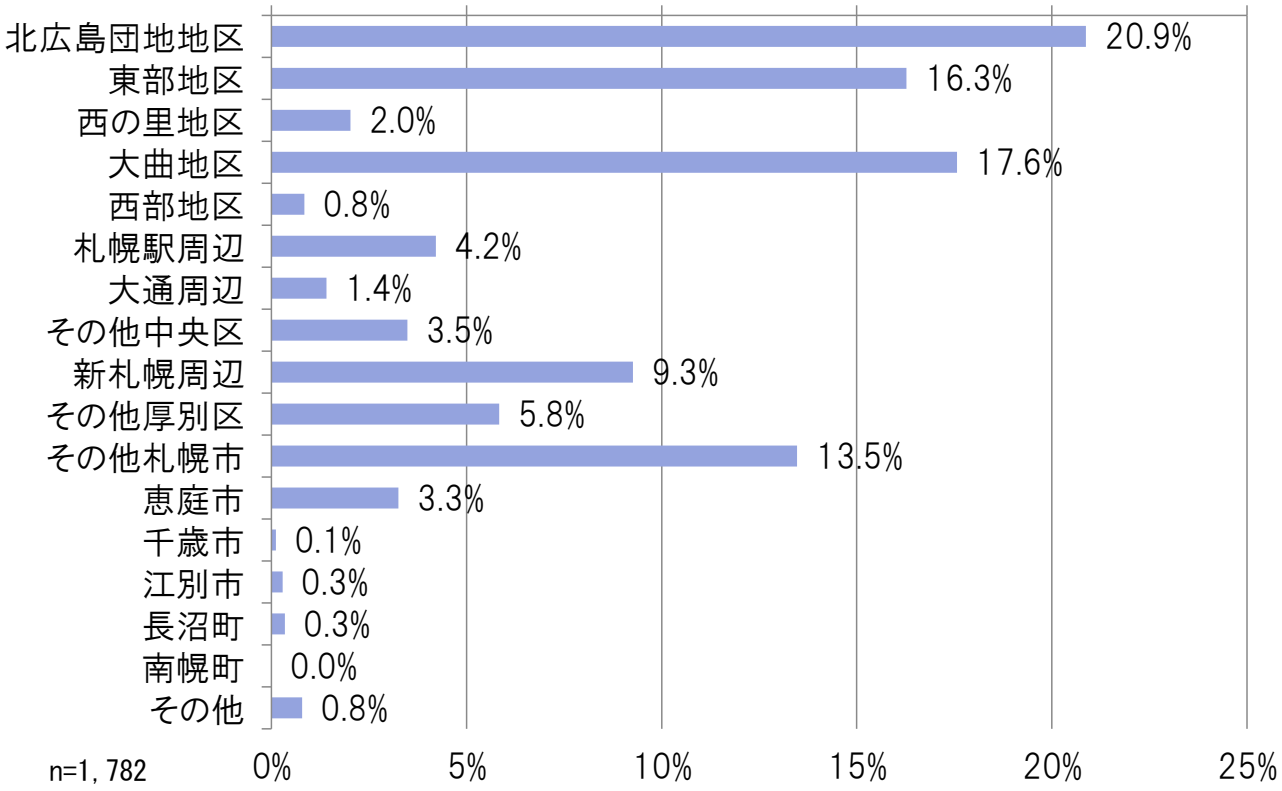


図 30　よく利用する通院場所

表 6　通院時の交通手段（夏期）

（%） 北広島団地地区：n=548 東部地区　：n=354 西の里地区　：n=338 大曲地区　：n=349 西部地区　：n=241	徒歩	自転車	ＪＲ	地下鉄	バス路線	病院の送迎バス	タクシー	自動車（運転）	自動車（送迎）	バイク	その他
北広島団地地区	38.7	6.9	18.2	5.8	21.7	0.7	8.8	36.0	13.9	0.0	1.1
東部地区	37.0	13.0	14.1	4.5	10.2	0.8	6.8	41.0	15.8	0.0	0.6
西の里地区	21.3	4.4	8.0	8.0	26.6	2.1	7.4	49.7	18.0	0.0	0.3
大曲地区	27.2	6.0	1.1	5.2	17.5	0.0	6.9	51.6	18.6	0.0	0.6
西部地区	8.3	0.4	1.2	3.7	14.5	0.4	4.6	62.7	24.9	0.0	0.4

最も多い回答　２番目に多い回答　３番目に多い回答

◆私用でよく行く場所について、全地区で「札幌市」の回答が最も多くなっています。一方で、２番目の回答としては、西部地区を除きそれぞれの地区内を行先としています。

◆私用外出時の主な交通手段は「自動車（運転）」が全地区で最も多くなっていますが、「西の里地区」、「大曲地区」及び「西部地区」においては、「バス路線」の回答が２番目に多い状況です。

表 7　私用でよく行く場所

（%） 北広島団地地区：n=710 東部地区　：n=515 西の里地区　：n=513 大曲地区　：n=480 西部地区　：n=349	北広島団地地区	東部地区	西の里地区	大曲地区	西部地区	札幌市	恵庭・千歳方面	江別市	長沼・南幌方面	その他
北広島団地地区	35.4	8.5	0.7	4.8	1.0	40.3	4.1	0.7	1.0	3.7
東部地区	8.2	28.5	1.0	3.9	0.8	47.6	3.9	1.2	1.4	3.7
西の里地区	0.8	1.4	13.8	1.4	0.4	75.2	1.4	0.4	1.0	4.3
大曲地区	2.9	2.7	0.8	24.4	0.2	63.3	1.7	0.6	0.0	3.3
西部地区	6.9	3.7	1.1	17.8	7.4	48.4	8.6	0.6	0.9	4.6

最も多い回答　２番目に多い回答　３番目に多い回答

表 8　私用外出時の交通手段（夏期）

（%） 北広島団地地区：n=758 東部地区　：n=552 西の里地区　：n=538 大曲地区　：n=509 西部地区　：n=363	徒歩	自転車	ＪＲ	地下鉄	バス路線	施設等の無料送迎	タクシー	自動車（運転）	自動車（送迎）	バイク	その他
北広島団地地区	35.2	8.2	31.7	7.5	23.6	1.3	4.6	42.7	15.0	0.8	0.4
東部地区	29.7	12.0	32.4	8.9	14.3	0.2	4.2	49.8	16.3	0.4	0.0
西の里地区	23.2	6.7	21.4	13.9	29.7	0.2	5.6	50.0	15.6	0.2	0.0
大曲地区	20.0	0.8	7.3	15.6	31.8	0.2	5.9	53.1	19.9	0.0	0.2
西部地区	13.5	4.1	11.0	10.2	24.0	0.0	4.1	64.7	17.9	0.6	0.0

最も多い回答　２番目に多い回答　３番目に多い回答

◆帰宅時のバスサービス水準（運行時間帯・運行頻度・他手段への乗継状況）が改善された場合、北広島団地地区、東部地区、大曲地区は「現在の交通手段を使い続ける」が最も多くなっていますが、西の里地区、西部地区については「現在の移動手段とバスを使い分け、バスを利用する機会が増える」が最も多い回答となっています。

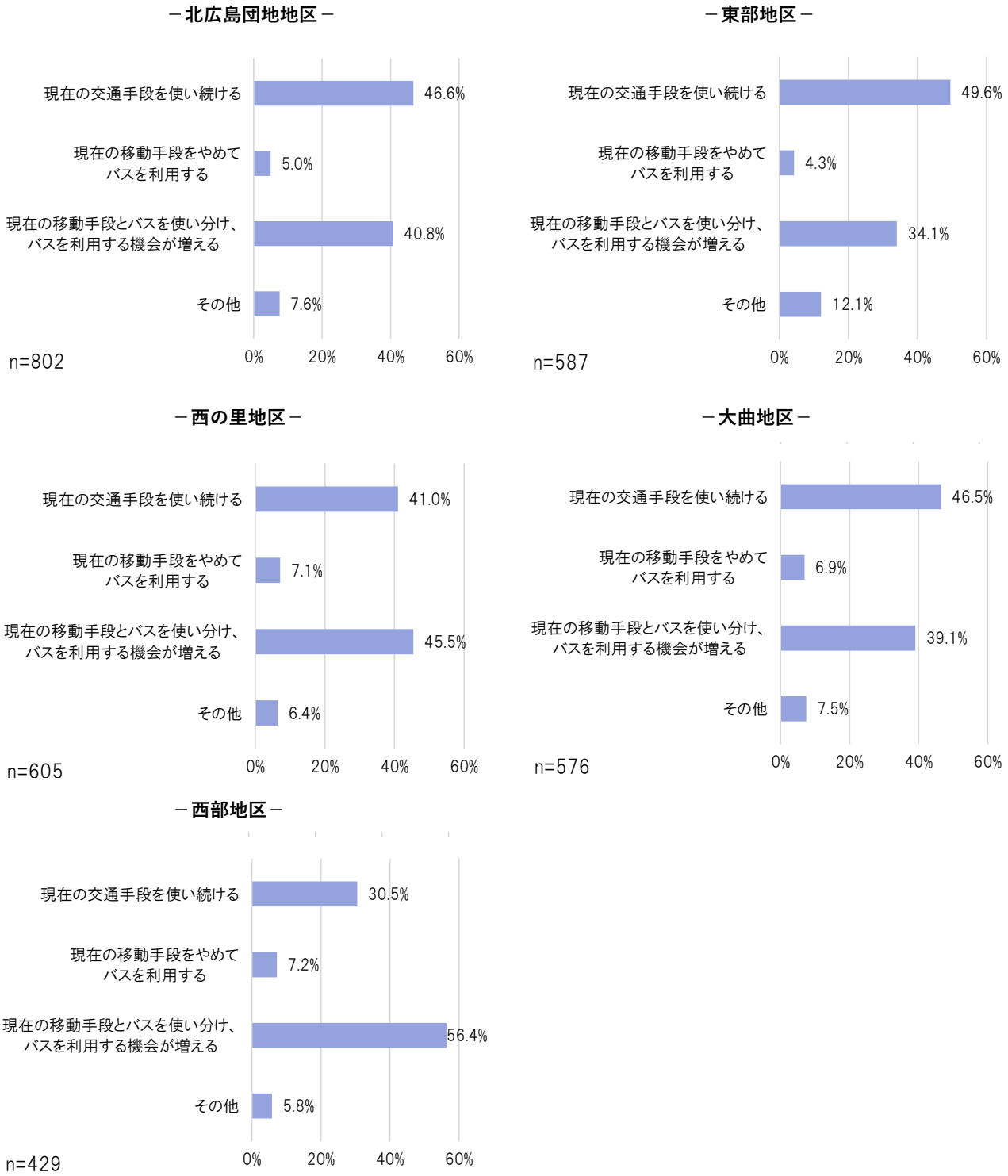


図 31　帰宅時のバスサービス水準が改善された場合の交通手段の変化

◆公共交通を維持・確保していくうえで、回答者の考えに最も近いものは「自動車利用者も積極的に公共交通を利用するなど、生活スタイルを変える必要がある」が最も多く、次いで「事業者が利便性を高めるなど、自助努力が必要」、「公共交通利用者が利用頻度を上げる必要がある」の順となっています。

◆バスサービスの満足度が高い項目は「自宅からバス停までの距離」ですが、「バスの運行本数」、「バスの終発時刻」は他の項目と比べても満足度が低い結果となっています。

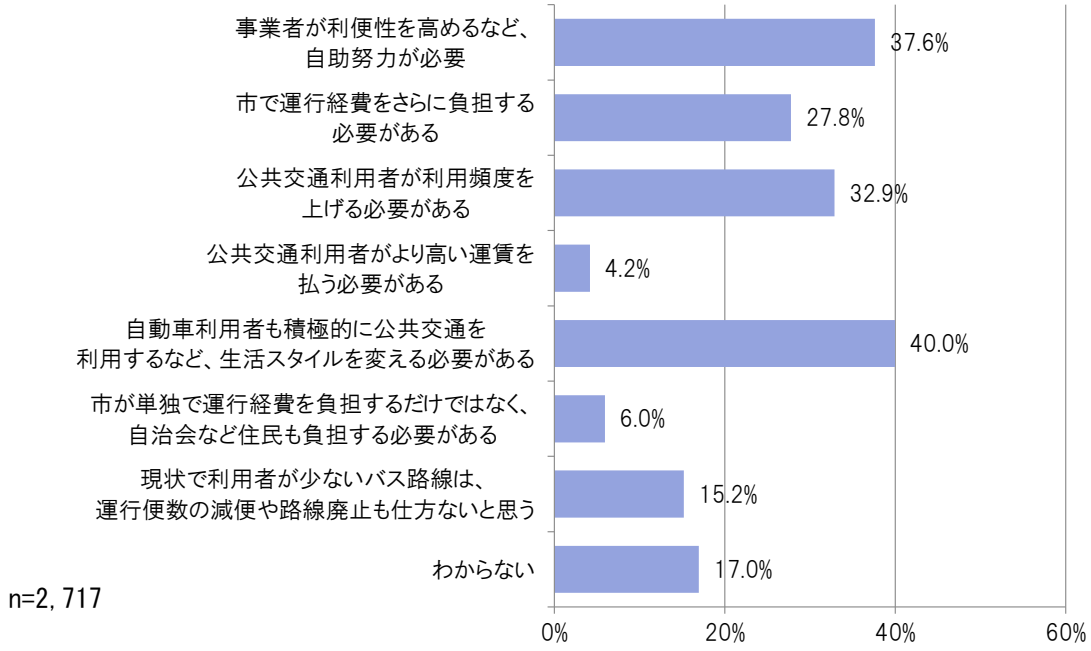


図 32　公共交通を維持・確保していくうえで考えに近いもの

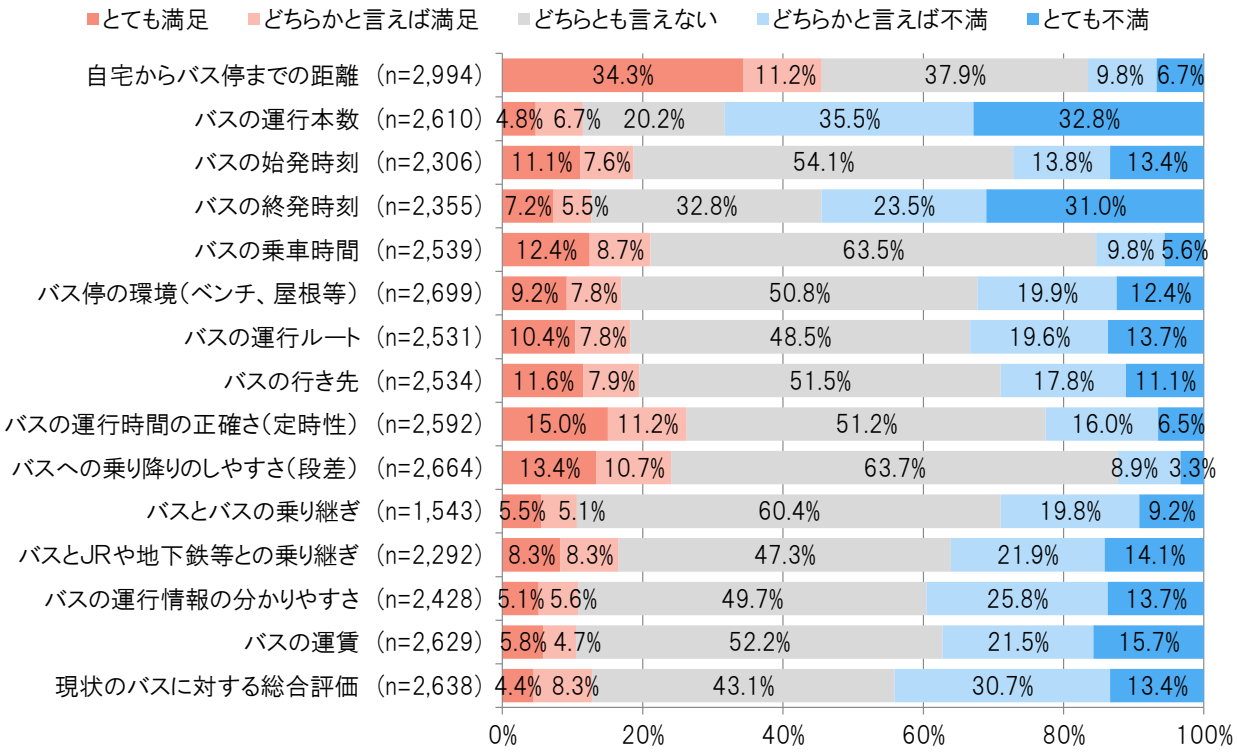


図 33　現在のバスサービスに対する満足度

（２）バス利用実態調査

１）調査の目的

市内を運行する全てのバス路線（高速バス、空港連絡バス、札幌急行線（夕張鉄道㈱）を除く）を対象として、バス乗降調査を実施し、得られたデータをもとにバス利用の実態を整理しました。

これにより、極端に利用の少ないバス停留所や利用者の少ない時間帯など、既存バス路線の現状及び課題を把握することが可能となり、再編等を含めた今後の検討へ向けての基礎資料とします。

２）調査対象

・市内を運行するバス路線（高速バス、空港連絡バス、札幌急行線（夕張鉄道㈱）を除く）の始発から終発までの全便
・調査対象となるバス路線の利用者

３）調査実施日

平成 29 年（2017 年）７月 11 日（火）～平成 29 年（2017 年）７月 13 日（木）

※一部便については、後日再調査を実施

７月 11 日（火）	７月 12 日（水）	７月 13 日（木）
●千歳線　●柏葉台団地線 ●美しが丘線（工業団地発着） ●大曲光線	●美しが丘線 （三井ｱｳﾄﾚｯﾄﾊﾟｰｸ発着） ●真栄団地線 ●三井ｱｳﾄﾚｯﾄﾊﾟｰｸ線 ●北広島線　●長沼線 ●南幌線　●共栄線 ●虹ヶ丘線 ●虹ヶ丘（循環）線 ●新さっぽろ大曲線	●北広島団地線 ●広島線 ●上野幌循環通線 ●大谷地・柏葉台線 ●北広島・三井ｱｳﾄﾚｯﾄﾊﾟｰｸ線

４）調査方法

①バス利用者数カウント調査

調査員が対象便に乗車のうえ、バス停別に利用者数を目視によりカウント

②バス利用実態調査

調査員が対象便に乗車のうえ、バス利用者に対し、ビンゴカード形式のアンケート票を配付、降車時に回収することにより実施

５）バス利用実態調査項目

A. 利用者の属性（性別、職業、年齢）
B. 利用状況（利用路線、利用時間帯、乗車・降車したバス停、利用目的、
バスに乗る前後の交通手段、乗車したバス路線の利用頻度、運賃の支払方法）

6）「①バス利用者数カウント調査」結果概要

◆調査期間におけるバス路線の利用者数合計は、14,718 人/日となっており、ピーク時間は、朝は 7 時台、夕方は 18 時台となっています。

◆市内におけるバス路線利用者数（乗車数）は 5,234 人/日であり、利用時間帯の傾向は全体傾向と同様となっています。

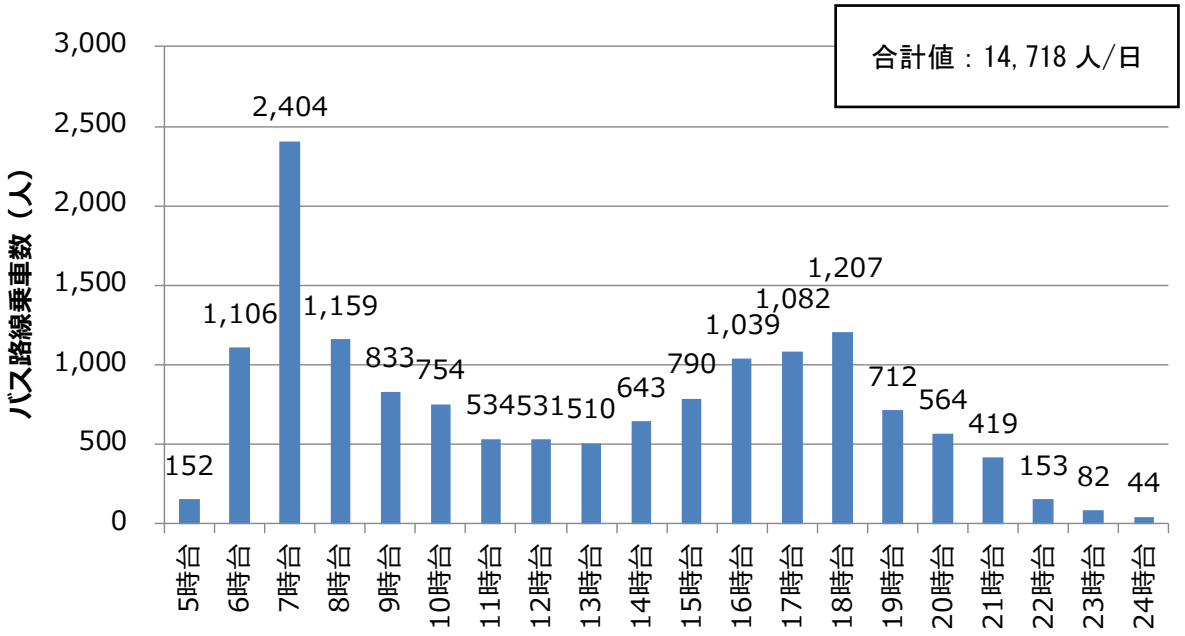


図 34　時間帯別のバス路線の乗車数（調査期間合算）

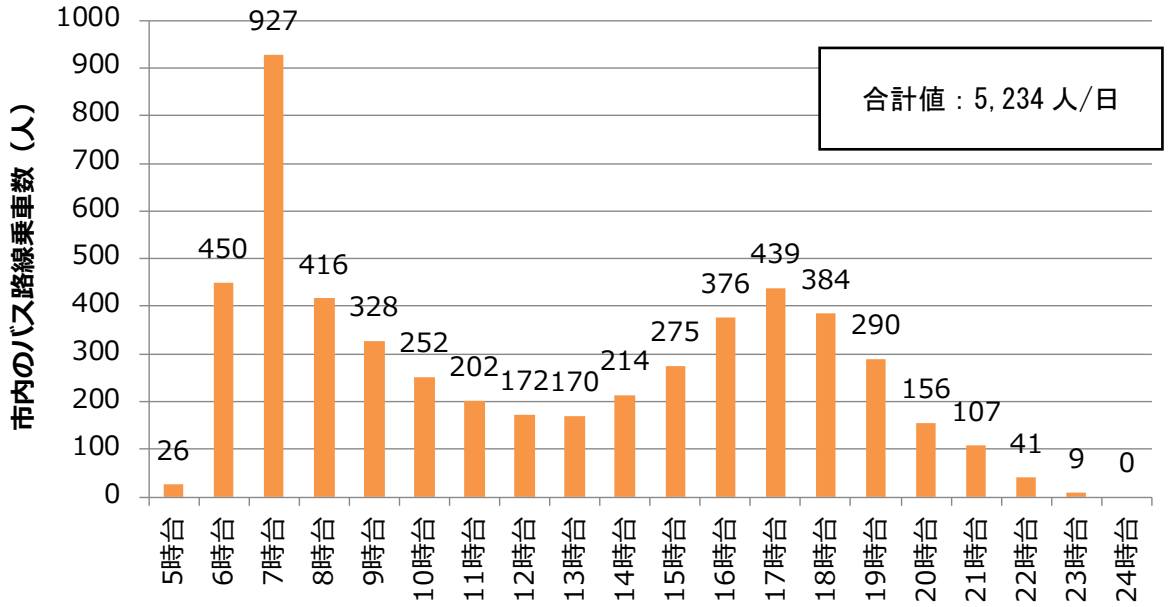


図 35　時間帯別の市内におけるバス路線の乗車数（調査期間合算）

7）「②バス利用実態調査」結果概要

◆年齢は「15~19 歳」が最も多く、「20~29 歳」、「50~59 歳」、「40~49 歳」の利用者も多い状況です。

◆利用頻度は「ほぼ毎日」が半数以上を占め、次いで「週に数回」が多くなっています。

◆目的は「通勤」や「通学」で 6 割以上を占め、「買い物」や「その他・私用」でも 1 割以上の回答者が利用しています。

◆乗車前後の交通手段は、「徒歩・自転車」が約 7 割を占めており、「JR」や「地下鉄」の利用者は各 1 割程度となっています。

◆運賃の支払方法は、「IC カード」が 6 割以上であり、「定期券」や「現金」が約 2 割となっています。

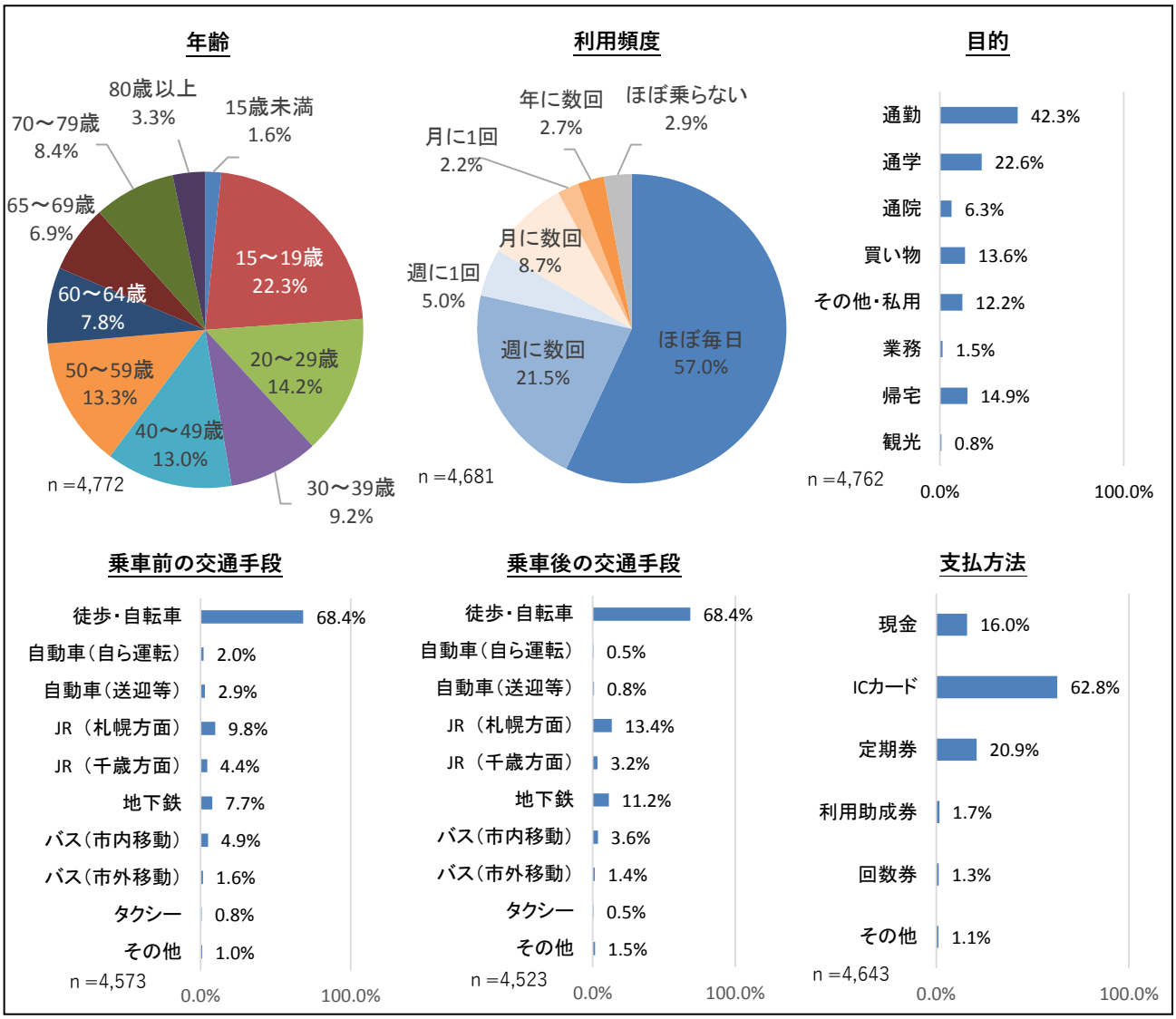


図 36　バス路線利用者の属性・概要

◆市内移動については、北広島団地地区・東部地区-北広島駅間及び北広島団地地区内の移動が多くなっています。一方で、西の里地区・大曲地区・西部地区は札幌方面への移動が主となっています。とりわけ、大曲地区においては、福住駅方面との往来が多くなっています。

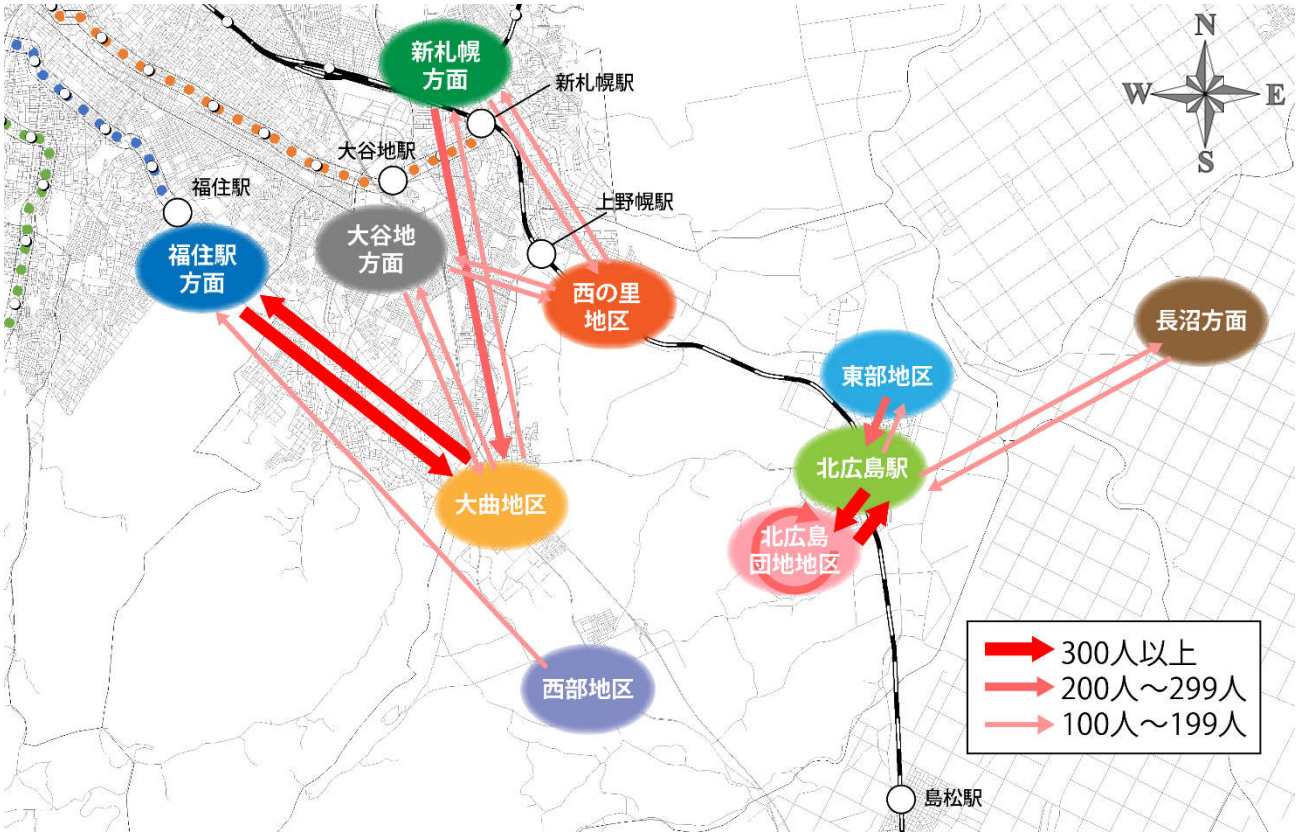


図 37　バス路線利用者の主な乗車区間

◆東部地区、西の里地区及び西部地区は、バス路線利用者の乗車人数に対し、降車人数が少ない状況となっています。

◆比較的バス運行便数が多い北広島団地地区、東部地区及び大曲地区の一部地域は、降車人数よりも乗車人数が少ない状況が発生しています。

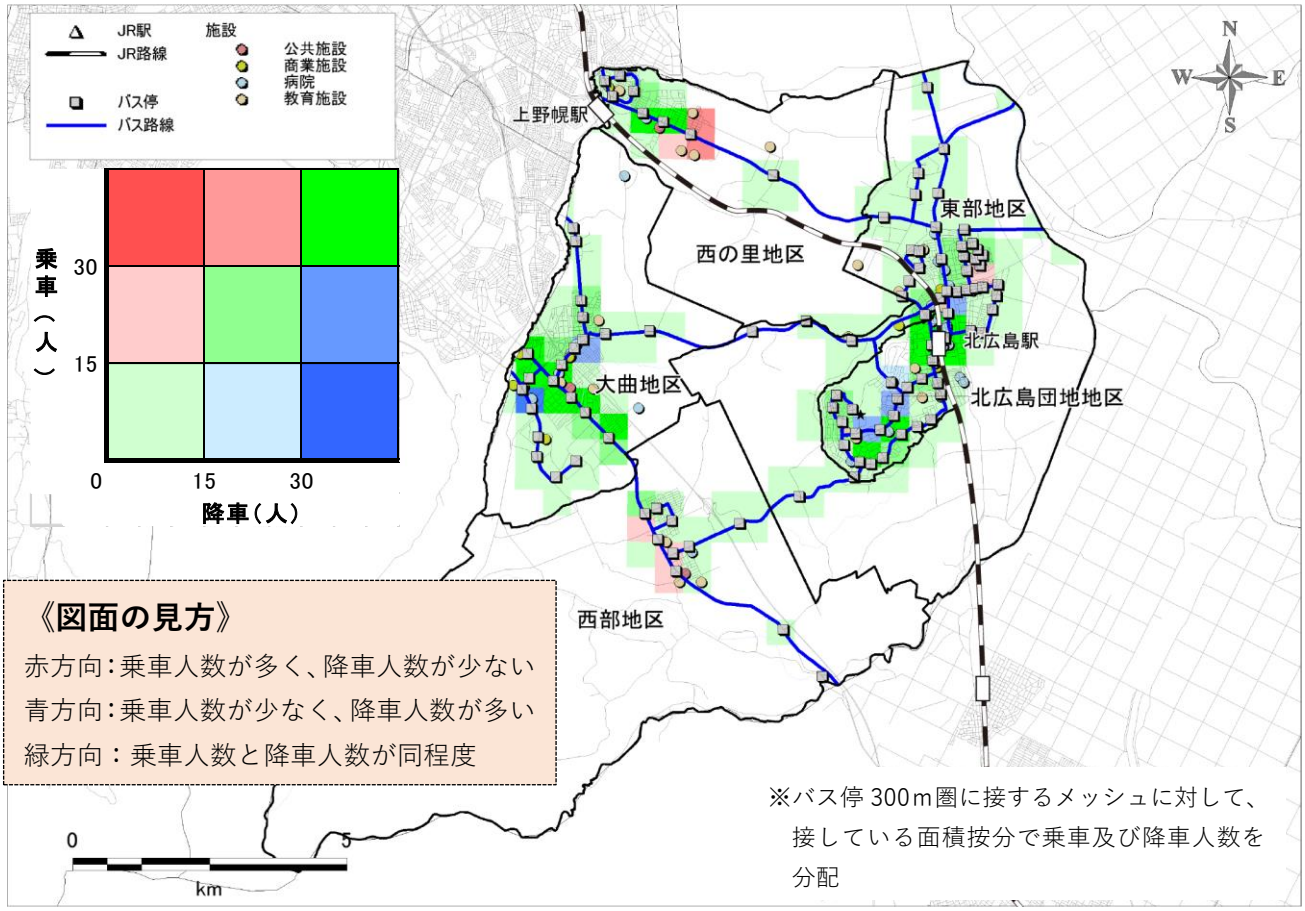


図 38　乗車・降車のかい離状況

（3）ＪＲ駅利用実態調査

1）調査の目的

市内を運行するバス路線の再編に向け、市民が利用することが想定される「北広島駅」及び「上野幌駅」の駅利用者に対して、利用属性及び駅までのアクセス交通、駅アクセスに関する満足度など、再編内容の検討に資する基礎データの収集を目的としました。

2）調査対象

北広島駅及び上野幌駅の駅利用者

3）調査実施日

平成 29 年（2017 年）7月 12 日（水）

①駅利用者数カウント調査　　7：00～10：00

②JR 駅利用実態調査　　7：00～19：00

4）調査方法

①駅利用者数カウント調査

各駅の利用者数及びアクセス交通手段を調査員の目視により判断

②JR 駅利用実態調査

駅利用者に対し、アンケート票を配付し、後日郵送にて回収

駅名	配付数	回収数（回収率）
北広島駅	2,047 票	704 票（34.4%）
上野幌駅	655 票	238 票（36.3%）

5）JR 駅利用実態調査項目

Ａ．利用者の属性（居住地、性別、職業、年齢）

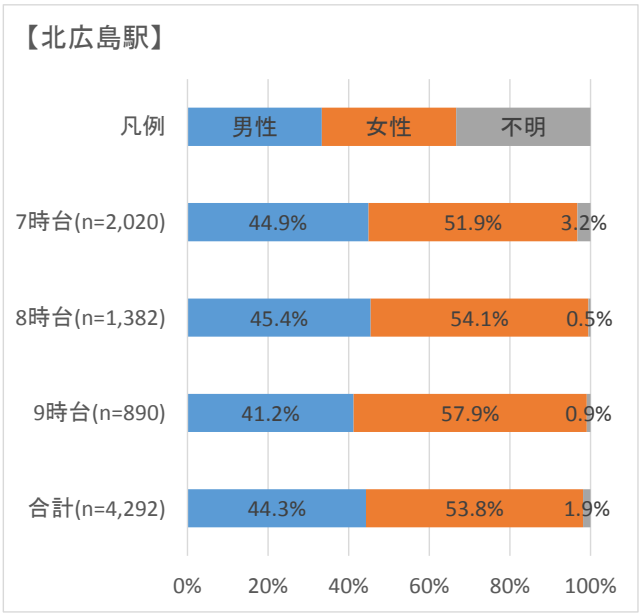
Ｂ．アンケート配布時の利用状況（乗車前後の移動手段（バス路線利用時はバス停名を記載）、利用時刻、到着駅・出発駅、移動目的、移動目的地と名称）

Ｃ．駅までのバス路線を利用した移動に関する満足度

Ｄ．移動に関する不満が解消された場合のバス路線利用回数の変化

6）「①駅利用者数カウント調査」結果概要

◆両駅ともに、利用者の男女比は半数程度です。



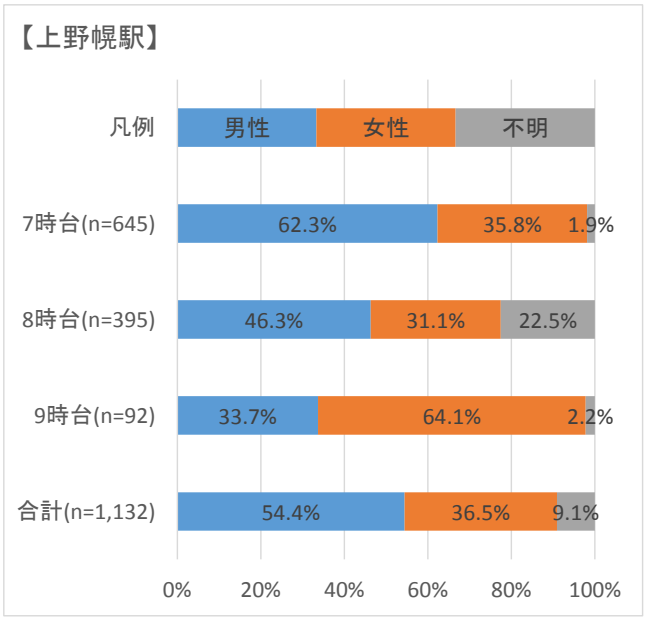
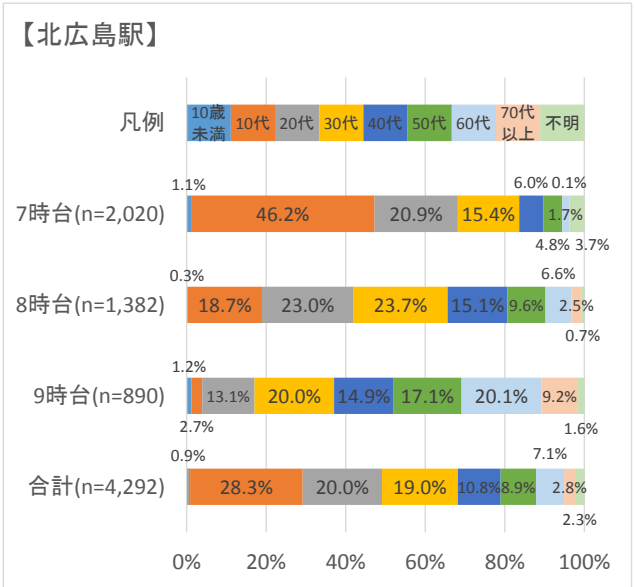


図 39　JR 駅利用者の性別

◆両駅ともに、7 時台・8 時台は「10 代」を中心に年齢層が若い傾向にあり、とりわけ、その傾向は上野幌駅で強く見られます。一方で、9 時台は「20 代」や「30 代」なども利用していますが、「50 代以上」の比較的年齢層が高い利用者が多い傾向にあります。



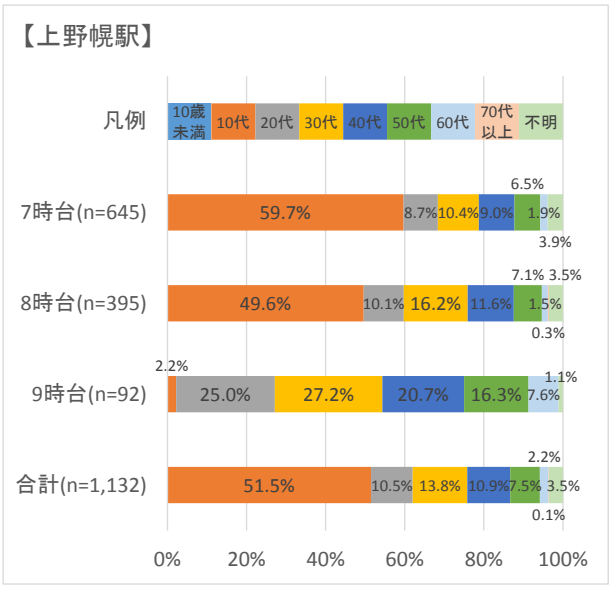


図 40　JR 駅利用者の年代

◆両駅ともに、駅までのアクセス交通としては「徒歩」が最も多くなっています。一方で、上野幌駅と比較し、北広島駅は、「バス」の割合が多く、上野幌駅は、駐車場が隣接していることもあり、「自家用車」でのアクセスが多くなっています。

※北広島駅では、駐車場が駅から離れた場所に立地しており、「自家用車」でのアクセスは「徒歩」に含まれていることが想定されます。

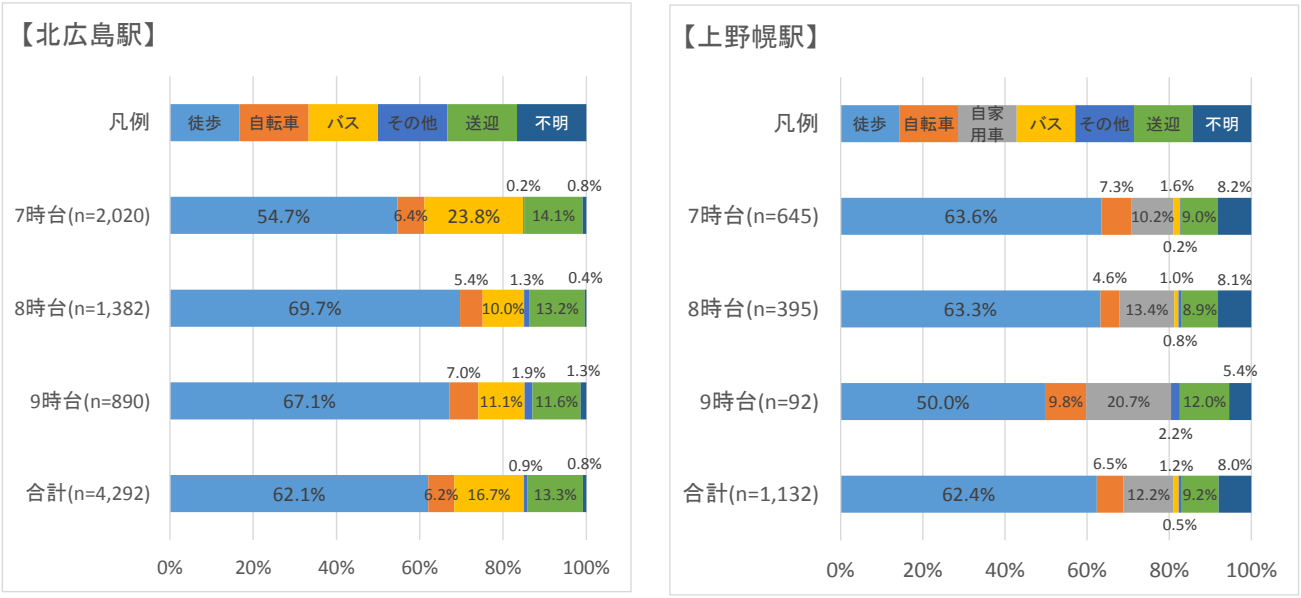


図 41　JR 駅利用者の駅までのアクセス交通

7）「②JR 駅利用実態調査」結果概要

◆アンケート回答者の年齢は、北広島駅と比較し上野幌駅で若い世代が多くなっています。

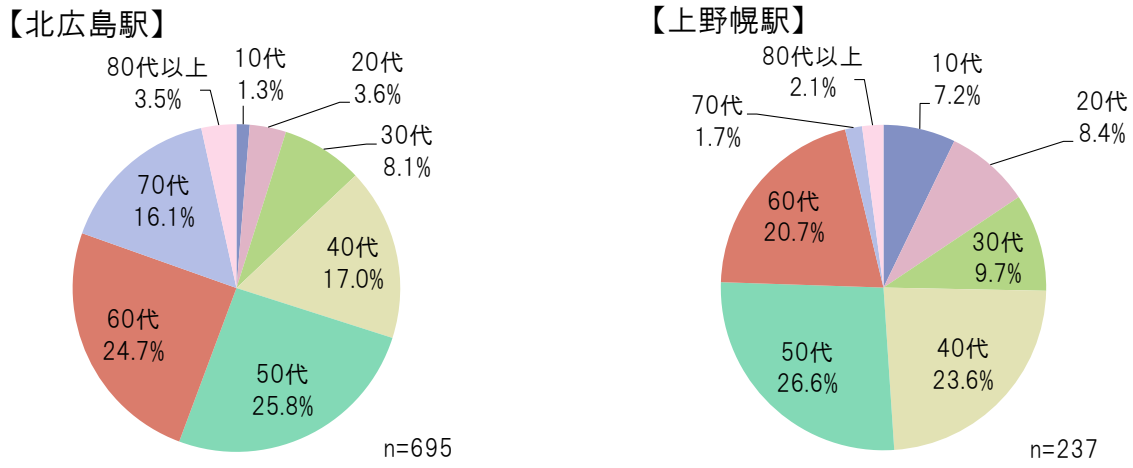


図 42　回答者の年齢

◆居住地について、北広島駅では「北広島団地地区」が最も多く、次いで「東部地区」が多くなっています。上野幌駅では、「札幌市」が最も多く、次いで「西の里地区」からの利用が多い状況です。なお、上野幌駅においては「大曲地区」からも約 1 割の利用も見られます。

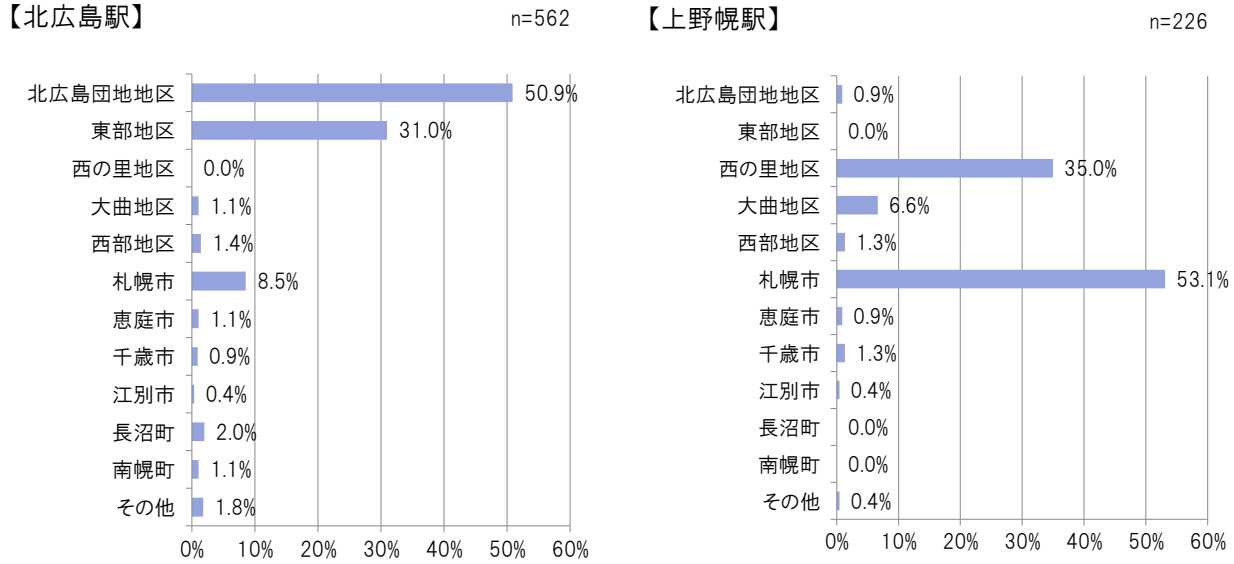


図 43　回答者の居住地

◆移動目的は、両駅ともに「通勤」の割合が最も高くなっていますが、北広島駅では、上野幌駅と比較して、「買い物」や「通院」などでの利用も多くなっています。

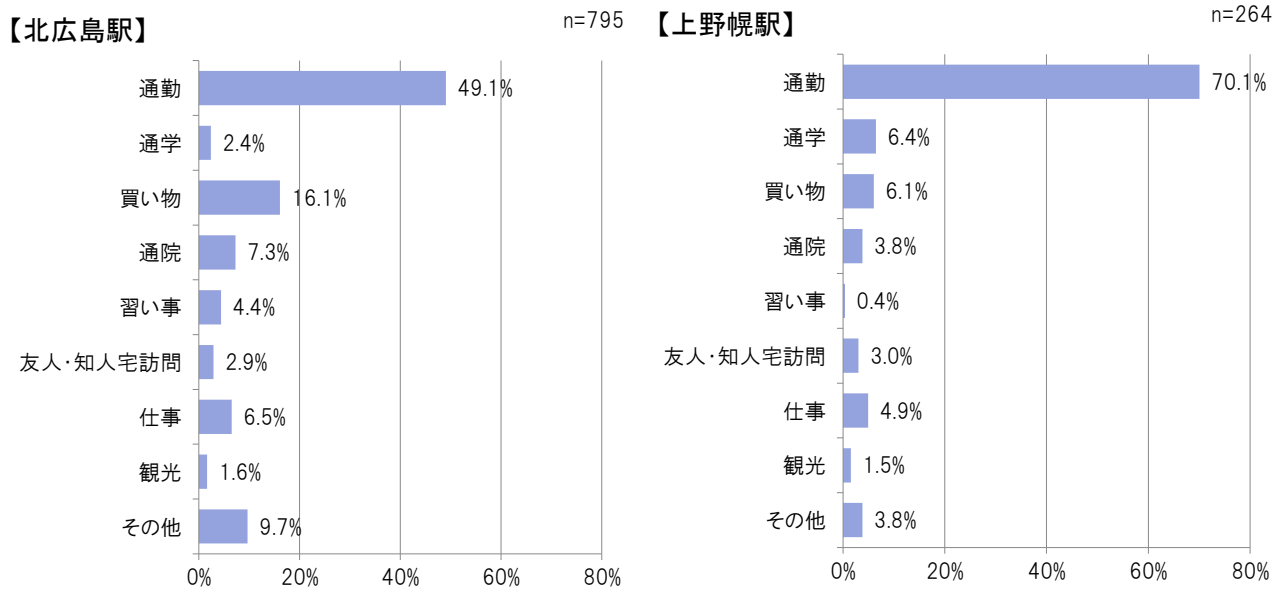


図 44　回答者の目的

◆移動目的地は、両駅ともに「札幌駅」が多くなっており、とくに上野幌駅は顕著な傾向が見られます。

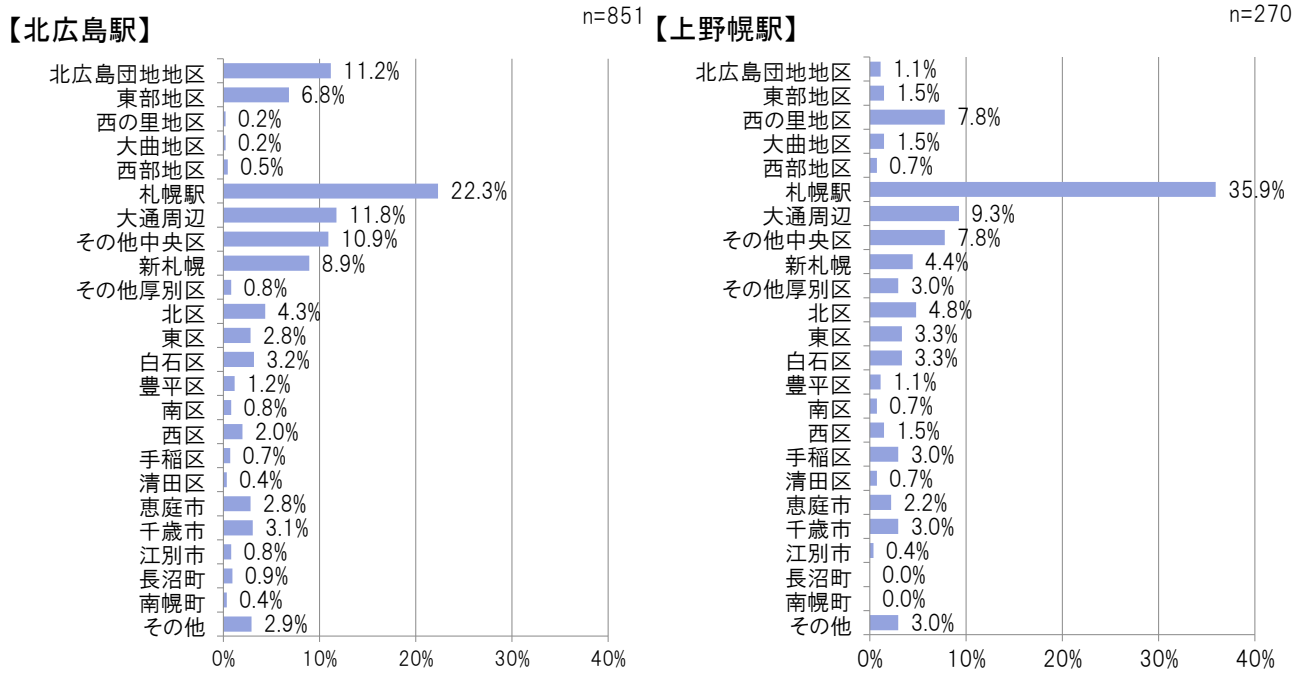
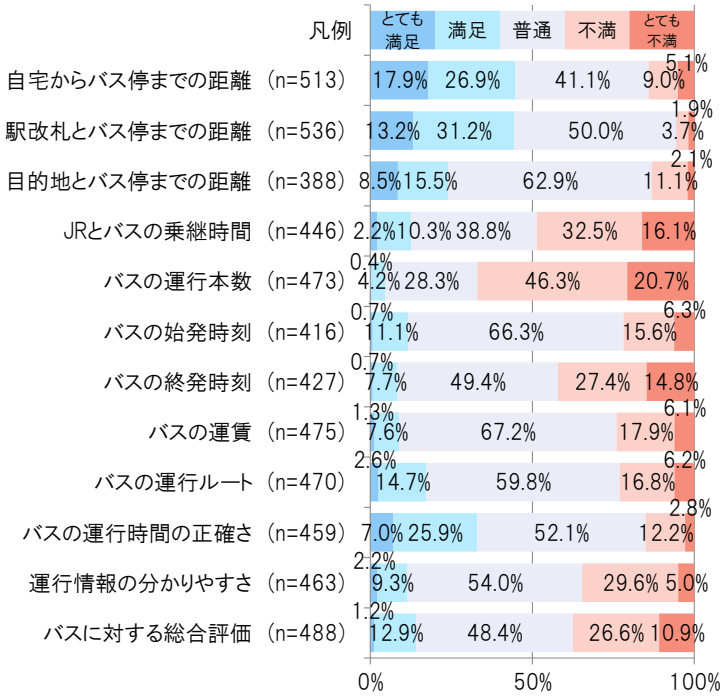


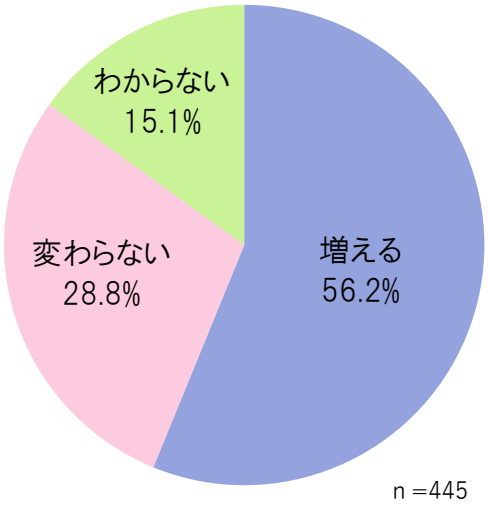
図 45　回答者の目的地

◆バス路線を利用した駅アクセスに関する満足度として、両駅ともに「JR とバスの乗継時間」と「バスの運行本数」について、特に不満が多くなっています。加えて上野幌駅については、「駅改札とバス停の距離」や「バスの終発時刻」、「バスの運行ルート」、「運行情報の分かりやすさ」についても不満が多い状況です。

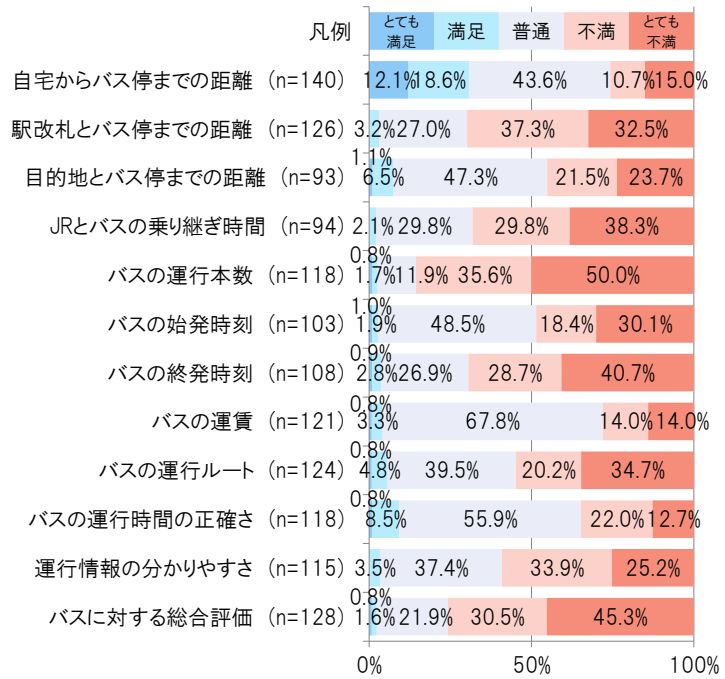
◆バス路線に対する不満項目が解消された場合、北広島駅及び上野幌駅の両駅ともに、半数以上の回答者がバス路線の利用回数は「増える」と回答しています。

－北広島駅－





－上野幌駅－



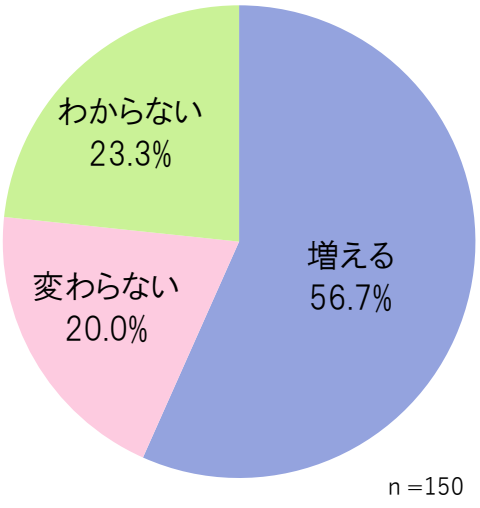


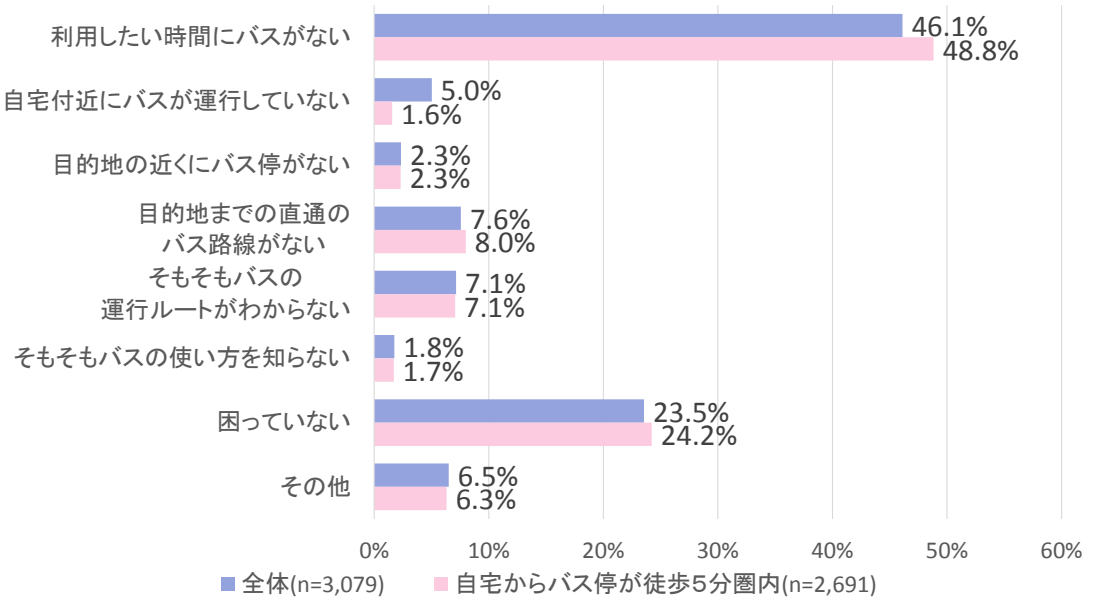
図 46　バス路線を利用した駅アクセスに関する満足度と不満解消時のバス路線利用回数

3-4　公共交通の課題整理

（1）利用者ニーズに即したバスサービス水準の検討

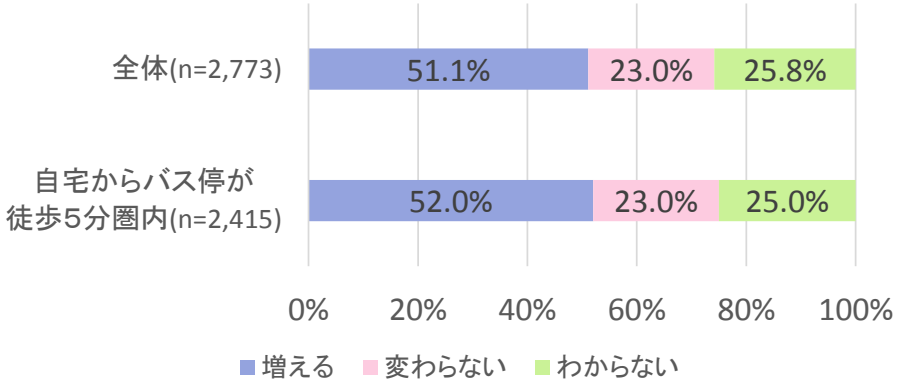
・バスサービスについて「利用したい時間にバスがない」が最も困っている項目として挙がっており、仮にこれらが改善された場合、バス路線の利用頻度は増加することが予想されます。

・バス停が自宅から 5 分圏内にあるにも関わらず、バス路線をめったに利用しないと回答している方についても、困っていることが改善された場合、バス路線の利用頻度について、同様の傾向がみられます。



資料：住民アンケート調査

図 47　バス路線を利用する際に最も困っていること



資料：住民アンケート調査

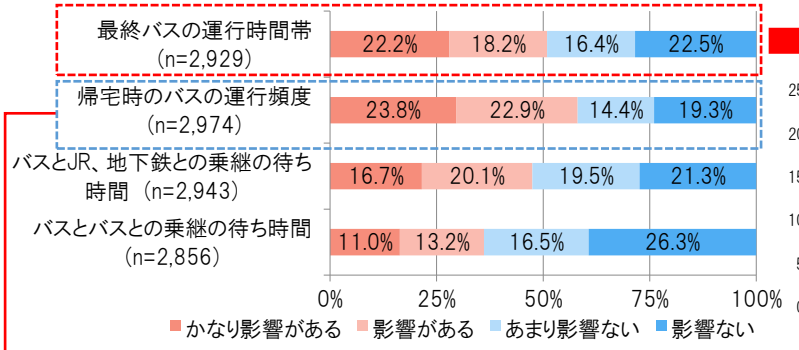
図 48　困っていることが改善された場合のバス路線の利用頻度

（２）帰宅時間の運行時間延長・運行便数及び日中における運行便数の検討

・帰宅時のバスサービス水準が帰宅交通手段の選択に与える影響について、「帰宅時のバスの運行頻度」が与える影響が最も大きくなっており、次いで「最終バスの運行時間帯」となっています。

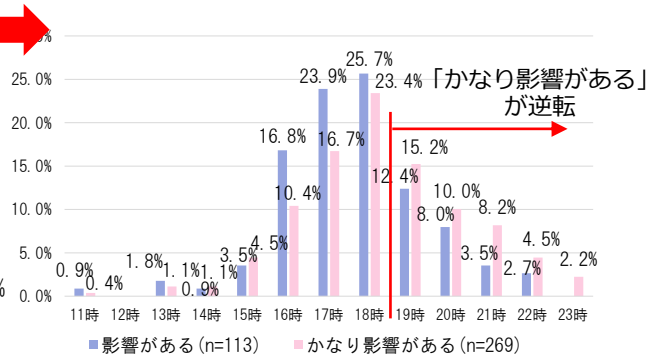
・最終バスの運行時間帯に着目し、通勤・通学からの帰宅時間を分析した結果、19 時以降において、交通手段の選択に「かなり影響がある」の割合が「影響がある」の割合を上回る傾向にあります。

・帰宅時のバス運行頻度に着目し、買い物や通院からの帰宅時間を分析した結果、10 時台から 12 時台に影響度合いが大きくなる傾向にあります。



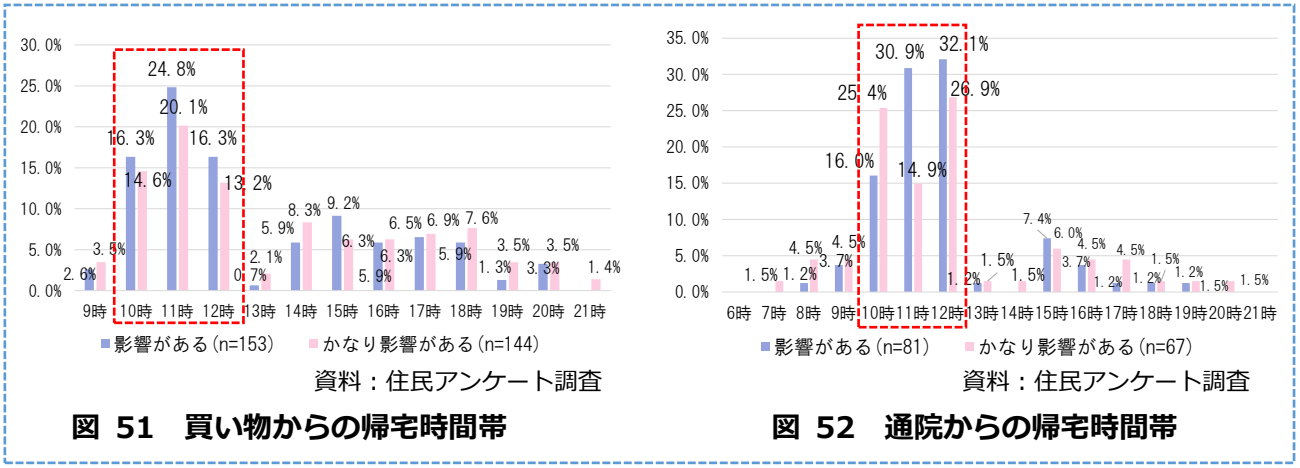
資料：住民アンケート調査

図 49　帰宅時のバスサービス水準が帰宅交通手段の選択に与える影響



資料：住民アンケート調査

図 50　通勤・通学からの帰宅時間帯



資料：住民アンケート調査

図 51　買い物からの帰宅時間帯

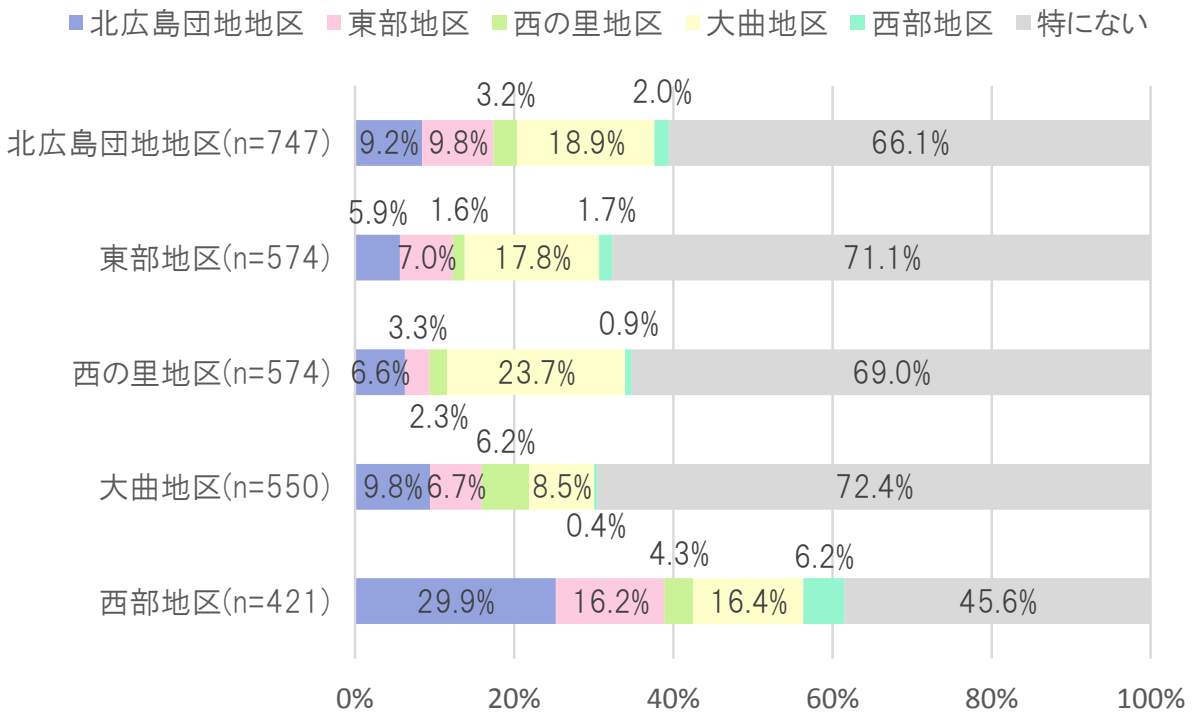
資料：住民アンケート調査

図 52　通院からの帰宅時間帯

（３）まちづくりと連携したバス路線運行内容の見直し検討

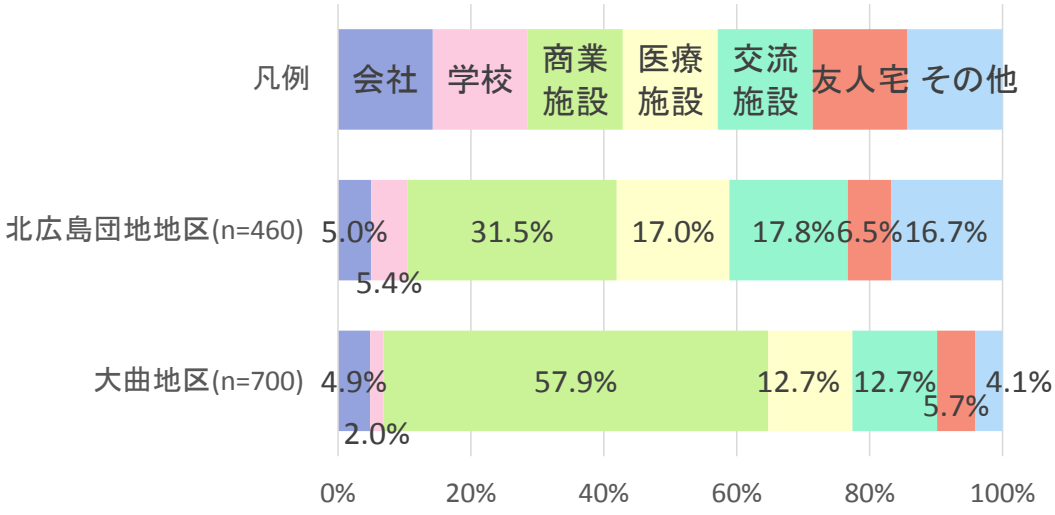
・バス路線があれば行きたい地区として、「北広島団地地区」及び「大曲地区」への二ーズが比較的高く、その際の施設種別は、「商業施設」や「交流施設」が多くなっています。

・移動に活用したい公共交通については、「既存バス路線の利便性を高める」といった回答の他、「地域をきめ細かく運行するバス路線」も求められています。



資料：住民アンケート調査

図 53　バス路線があったら行きたい地区



資料：住民アンケート調査

図 54　バス路線を利用して行きたい施設

表 9　居住地からの移動に活用したい公共交通

居住地からの移動に活用したい公共交通	北広島団地地区 n=278	東部地区 n=171	西の里地区 n=196	大曲地区 n=161	西部地区 n=235
既存バス路線のような交通	16.9%	14.6%	24.0%	20.5%	13.2%
利便性を高めた既存バス路線	**35.6%**	**38.0%**	26.5%	**31.1%**	**44.7%**
地域をきめ細かく運行するバス路線	**36.0%**	**34.5%**	**37.8%**	**33.5%**	**31.9%**
予約に応じたタクシーのような交通	10.1%	9.9%	10.7%	12.4%	9.8%
その他	1.4%	2.9%	1.0%	2.5%	0.4%

資料：住民アンケート調査

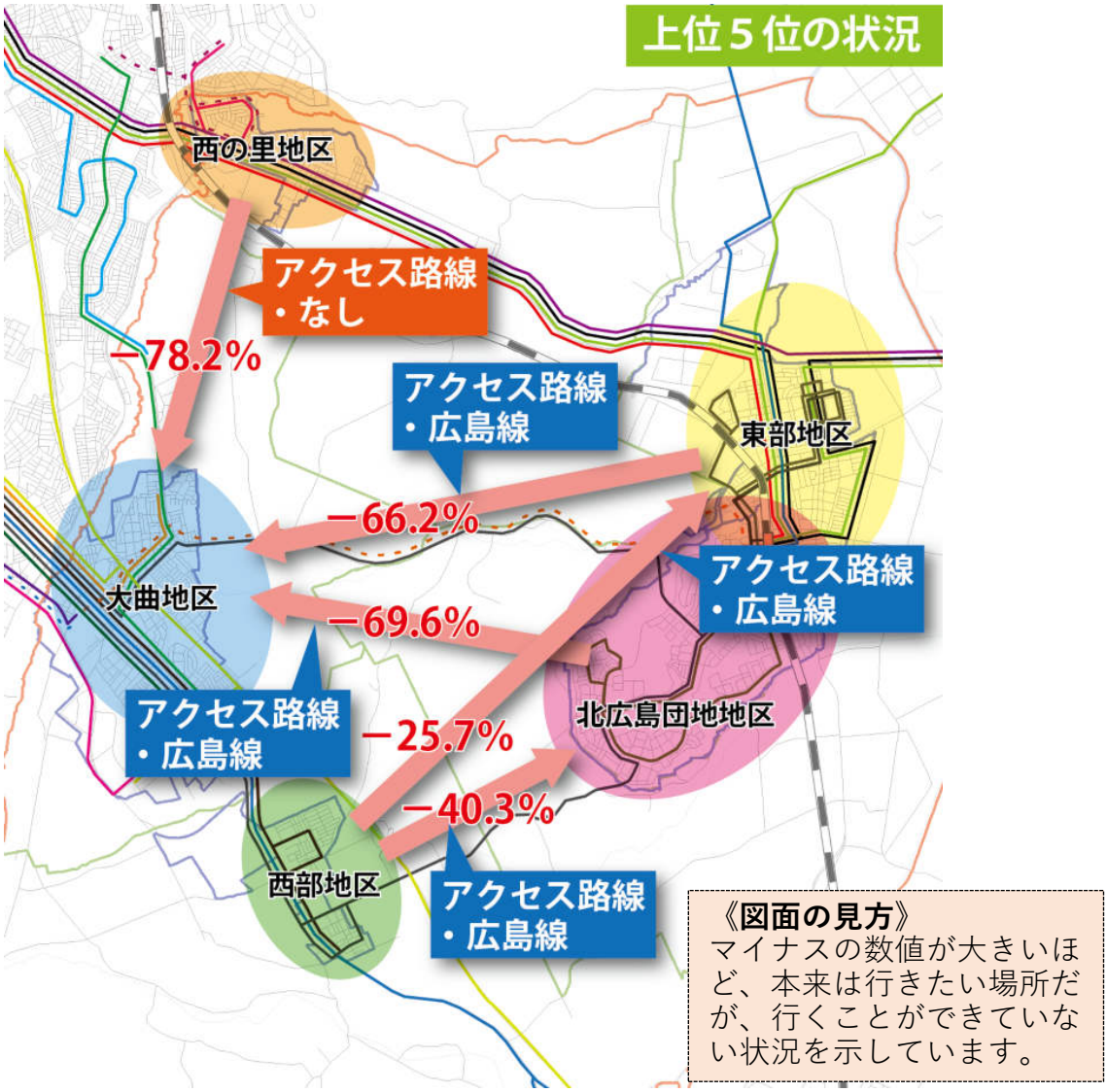
※バス路線があったら行きたい地区・施設の設問に付随し、その際に「どのような公共交通が整備されることが望ましいか」を調査した内容

（４）市内地区間における移動ニーズに合わせた公共交通網の構築

・バス路線で行きたい施設としてニーズが高い「商業施設（買い物目的）」に着目し、現状の移動状況とニーズのかい離を分析した結果、商業施設が集積している「大曲地区」へのアクセス要望が多いことがわかります。

・「大曲地区」へのアクセス路線を整理したところ、「西の里地区-大曲地区」間については、ニーズが最も高いにも関わらず、直接アクセスすることができなく、移動実態とニーズに大きなかい離が生じていることがわかります。

・前述した JR 駅利用実態調査から、大曲地区から上野幌駅までの移動実態（P42 参照）も見られます。



資料：住民アンケート調査

図 55　買い物目的時における現在の行き先とバス路線があれば行きたい場所の差

【分析方法】

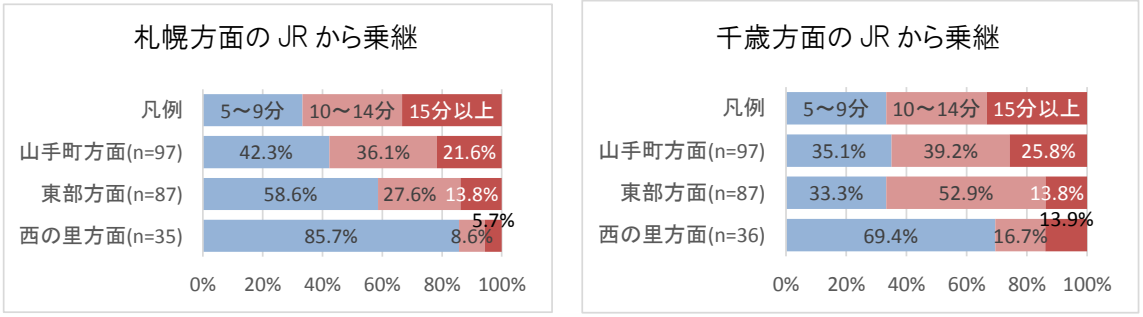
▽**前提条件**
バス路線利用者及びバス路線で利用するであろう回答者（徒歩・自転車・自動車（送迎））に着目

▽**分析視点**
市民が地区間移動を行う主な目的は「買い物目的」であることから、買い物行動に絞った分析を実施

（5）バス路線と JR における乗継改善の検討

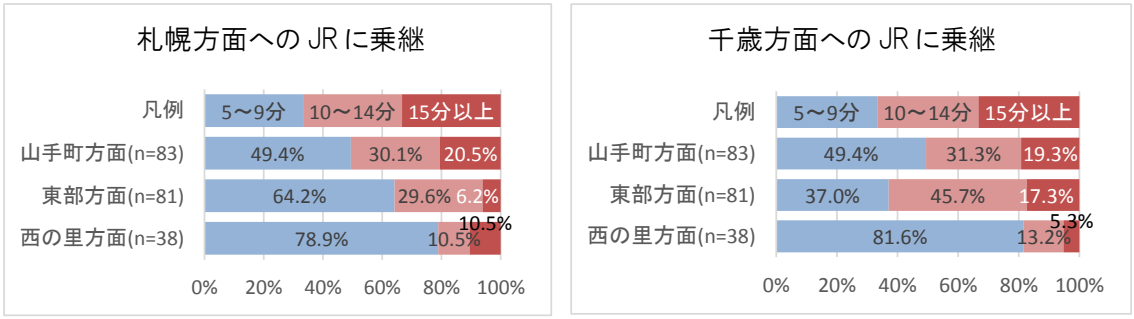
・バス路線と JR（普通・快速含む全便）の乗継状況を整理した結果、「北広島団地地区（山手町方面）」では、バス路線・JR 双方の乗継時において、待ち時間が長くなる傾向が見られます。

・「東部地区（東部方面）」は、千歳方面の JR・バス路線の乗継時において、待ち時間が長くなり、行先によってサービスレベルに差が生じています。



資料：各社時刻表

図 56　北広島駅における JR からバス路線への乗継待ち時間



資料：各社時刻表

図 57　北広島駅におけるバス路線から JR への乗継待ち時間

（6）バス路線及び運行時間重複の改善検討

・市内を運行するバス路線では、一部路線で競合する区間が発生しています。

・同運行区間を近い時間帯で運行している便もあり、時間帯の重複も発生していることが明らかとなっています。

表 10　同運行区間を近い時間帯で運行している例
（北広島駅⇒東共栄（東部地区）方面（一部抜粋））

事業者名	HCB	JHB	HCB	HCB	HCB	HCB	HCB	JHB	HCB	HCB	HCB
系統	広島	広36	広島	団地	広島	広島	団地	大34	団地	広島	団地
北広島駅（西口）	7:20		7:50	7:53	7:55	8:15	8:16		8:43	8:45	8:45
（HCB:市役所経由）	↓		↓	↓	↓	↓	↓		↓	↓	↓
北広島駅（東口）	↓	7:45	↓	↓	↓	↓	↓	8:30	↓	↓	↓
（JHB:稲穂経由）	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
東共栄	7:25	7:51	7:55	7:58	8:00	8:20	8:21	8:36	8:48	8:50	8:50
東部中学校入口	7:26	7:52	7:56	7:59	8:01	8:21	8:22	8:37	8:49	8:51	8:51
東共栄2丁目	↓	7:52	↓	7:59	↓	↓	8:22	8:37	8:49	↓	8:51

※HCB：北海道中央バス㈱、JHB：ジェイ・アール北海道バス㈱

（7）住民アンケート調査の満足度分析に基づくバスサービス向上の優先改善項目の検討

・満足度と重要度の関係を分析した結果、「バスの運行本数」をはじめ「バスの運行ルート」、「バスの運賃」、「バスの終発時刻」、「バスと JR や地下鉄等との乗継」は、優先的に改善すべき項目であることが示されました。

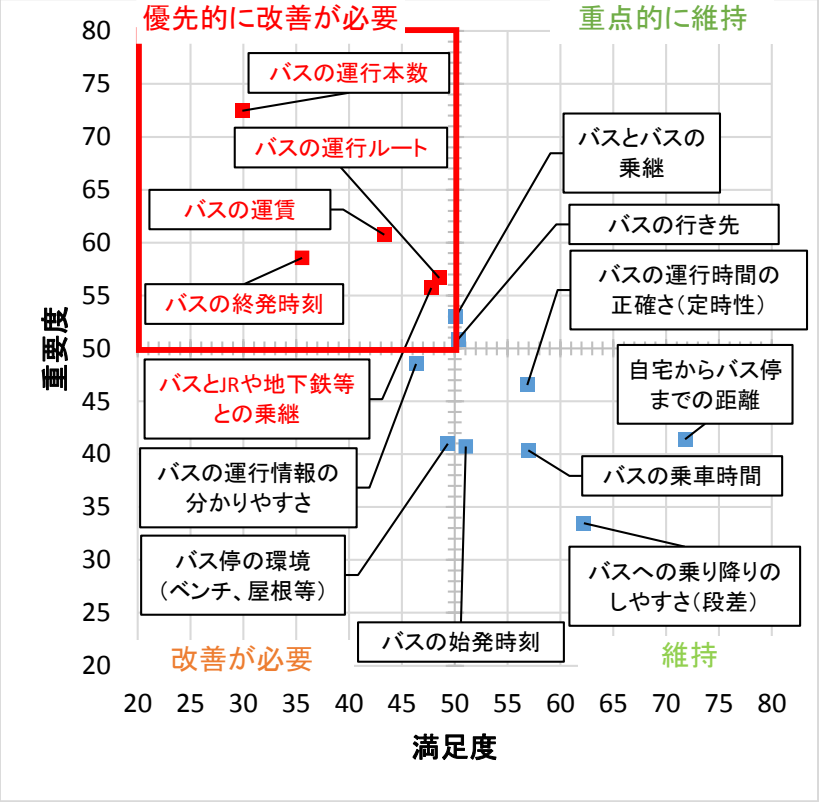


図 58　バスサービスに関する CS ポートフォリオ

《CS ポートフォリオ図の見方》

①優先的に改善が必要な分野

⇒重要度は高いにも関わらず、満足度が低い分野

②重点的に維持を行う分野

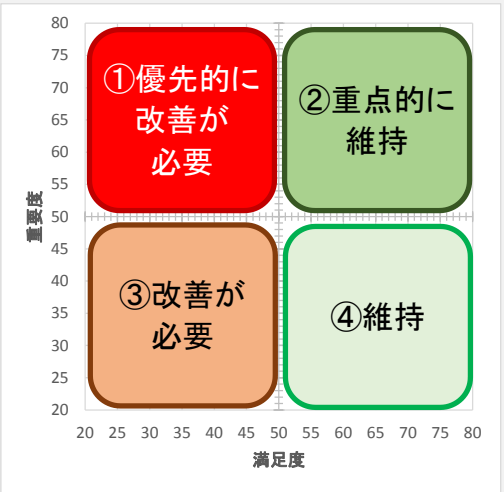
⇒重要度・満足度ともに高い分野

③改善が必要な分野

⇒重要度・満足度ともに低い分野

④維持を行う分野

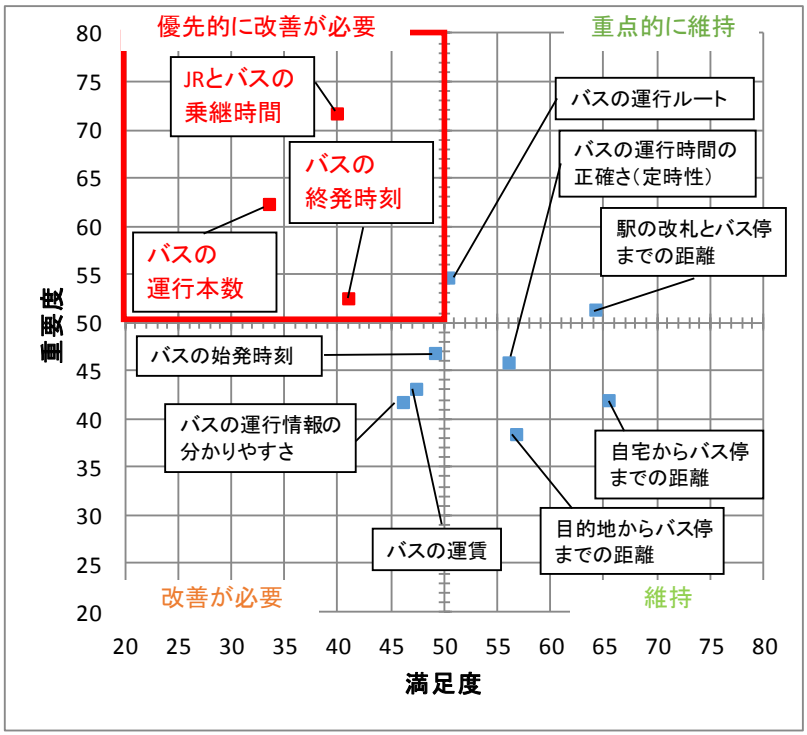
⇒重要度は低いものの、満足度は高い分野



（８）JR 駅利用実態調査の満足度分析に基づく JR アクセス交通の優先改善項目の検討

・両駅ともに優先的に改善が必要な項目は、「JR とバスの乗継時間」や「バスの運行本数」、「バスの終発時刻」であり、上野幌駅については「バスの運行ルート」も優先的に改善が必要な項目として挙がっています。

－北広島駅－



－上野幌駅－

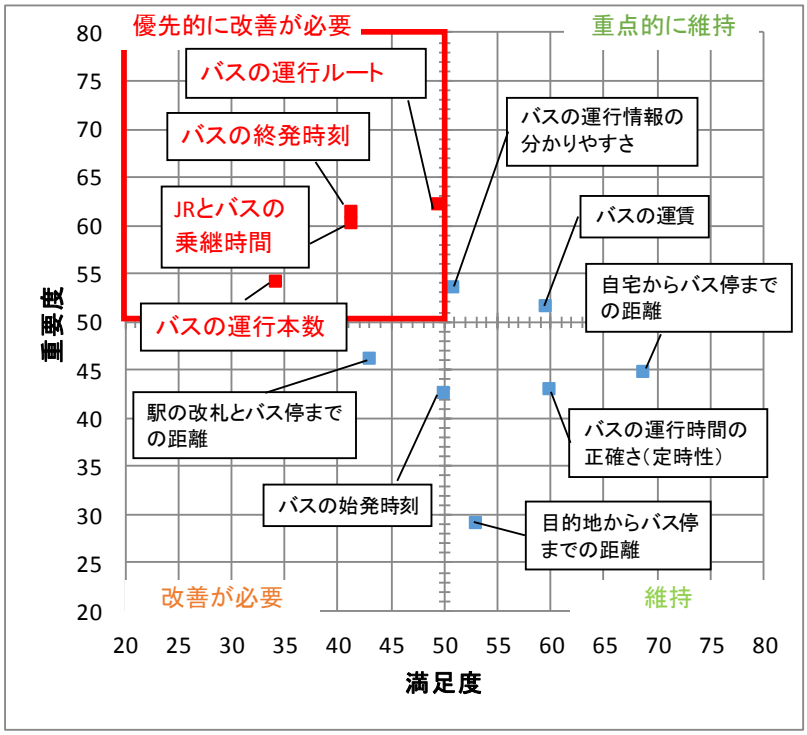


図 59　JR アクセス交通に関する CS ポートフォリオ

3-5　地域公共交通の現状及び問題点・課題

各種調査結果から本市を取り巻く環境としては、「市街地の分散」、「少子高齢化」、「交通事業者における経営状況の逼迫や人材不足」、「自動車依存型社会の定着」、「地区間を結ぶネットワークの不完全性」、「市街化区域内における交通空白地域の存在」、「市民ニーズとバスサービス水準のかい離」、「バス路線とJR・地下鉄との乗継改善の必要性」、「公共交通運行情報の認知不足」が挙げられ、これらの現状と地域特性を踏まえて「北広島団地地区」、「その他の地区」、「利用促進」の３つの視点から整理した現状及び問題点・課題を以下に示します。

（１）北広島団地地区の現状及び問題点・課題

北広島団地地区は、市内でも運行バス便数が比較的多い地区であり、さらに居住地の多くがバス停から徒歩圏内にあることから、バス路線を利用しやすい環境にあります。一方で高齢化については、市内でも進行が著しい地域であり、人口構成の変化に伴う公共交通の利用状況も大きく変化している地区でもあります。さらに、住区が第１住区から第４住区と分かれており、住区ごとに駅や駅周辺の生活関連施設との距離等から生活環境そのものが異なり、その結果、公共交通に対する意識や利用状況にも大きな違いがある地区でもあります。

特に、商業・医療・交流施設などの生活関連施設が集積している駅から離れた第３住区、第４住区においては、公共交通による生活移動の支援を継続的に行う必要があるとともに、バスサービス水準の見直しによるバス路線の利便性向上に向けた検討も必要な状況にあります。

したがって、高齢化や住区ごとの特性の違い、生活関連施設の立地状況等の地域特性に配慮した公共交通網としての面的なサービスの不足、運行便数・運行時間帯などの市民ニーズと現行のバスサービス水準にかい離が発生している状況となっていることから、移動実態に合わせたバスサービス水準の検討やきめ細かな公共交通ネットワーク構築が必要となっています。

【課題１】北広島団地地区における公共交通サービスの充実

（２）その他の地区の現状及び問題点・課題

本市の市街地は北広島団地地区のほか、東部地区・西の里地区・大曲地区・西部地区の４地区があり、それぞれの地区でバス路線は運行していますが、バスサービス水準が各地区で大きく異なっている状況にあります。また、公共交通を活用した地区間移動の視点では、西の里地区から大曲地区や大曲地区から上野幌駅（西の里地区が隣接）への移動ニーズが明らかになっていますが、バス路線を利用して西の里地区と大曲地区を移動するには、北広島駅や地下鉄大谷地駅等を経由する必要があり、地区間移動における交通手段の確保を検討する必要があります。さらに、JR 駅（北広島駅・上野幌駅）との接続を意識した運行頻度・運行時間帯等のバスサービス水準が低く、さらに市内の一部路線においては、重複路線・重複時間帯が発生しています。

したがって、市内を運行するバス路線における重複時間帯の改善や、利用ニーズに即した運行便数・運行時間帯の設定など、市民の生活を支える公共交通網の再構築が必要となっています。

また、市内の交通結節点である北広島駅に着目するとバス停車帯の前後に、時間帯によっては自家用車が駐停車し、バスの停車帯への進入出の妨げになる事態が発生しており、特に降雪時にその影響が見られることから、駅前広場の機能配置の再構築や維持管理の強化が必要となっています。

さらに、郊外部や市街化区域内において、交通空白・不便地域[3]が存在しており、これらに適切な交通サービスなど、市内移動における利便性の向上に向けた検討が必要となっています。

【課題2】地区間交通を支える質の高い公共交通網の形成

（３）利用促進に係る現状及び問題点・課題

本市では平成 22 年度に地域公共交通総合連携計画を策定しており、同計画に基づき小中学生への公共交通の利用促進に係る授業の開催や情報発信を行うとともに、平成 28 年度（2016 年度）より北広島市まち・ひと・しごと創生総合戦略に基づき、運賃助成などを実施しています。

しかしながら、人口減少等もありバス路線利用者は経年的に減少しており、これまで以上に積極的な利用促進策や公共交通の賢い使い方（モビリティ・マネジメント）に関する情報発信について、検討することが必要となっています。

【課題3】市内の公共交通の利用者数を確保するための利用促進策の検討

[3] JR 駅もしくはバス停から一定の距離を超えた地域、あるいは、JR 駅もしくはバス停から近くとも運行頻度等のバスサービス水準が低いなど住民が日常の利用に不便を感じている地域