



北広島市

地域公共交通計画

(案)

令和4年(2022年)11月

北海道北広島市

【 目 次 】

1 はじめに	
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 計画の位置付け	1
2 北広島市の地域公共交通を取り巻く現状と課題	
2-1 地域特性	2
2-2 公共交通等の概況	10
2-3 市民意識調査結果の概要	17
2-4 バス乗降者の現況	25
2-5 地域公共交通の現状・課題	26
3 北広島市地域公共交通計画の基本理念と基本方針	
3-1 基本理念・基本方針の設定	29
3-2 基本方針に係る施策	30
3-3 地域公共交通の将来像	33
4 計画の推進	
4-1 計画の推進体制	34
4-2 計画の目標	35

1 はじめに

1-1 計画策定の目的

地域公共交通を取り巻く社会情勢は、人口減少・高齢化、更には新型コロナウイルス感染症の拡大による生活スタイルの変化に伴う公共交通利用者の減少など、大きく変化しています。また、北広島市では、北広島市地域公共交通活性化協議会による議論を経て、令和元年(2019年)10月1日に「さんぼまち・東部線」として市内完結バス路線を再編しましたが、赤字額が拡大している状況となっております。

これらの社会情勢の変化に対応し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るため、本計画を策定します。なお、本計画は、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5条第1項に規定する地域公共交通計画として、策定します。

また、本計画の目的や目標の達成に向けた取組が、SDGsの達成に貢献できるよう、本計画を策定及び推進します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



SDGs(エスディーゼーズ): 英語の Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)の略。平成27年(2015年)9月の国連サミットで採択された令和12年(2030年)までの国際目標であり、持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成されている。

1-2 計画の区域

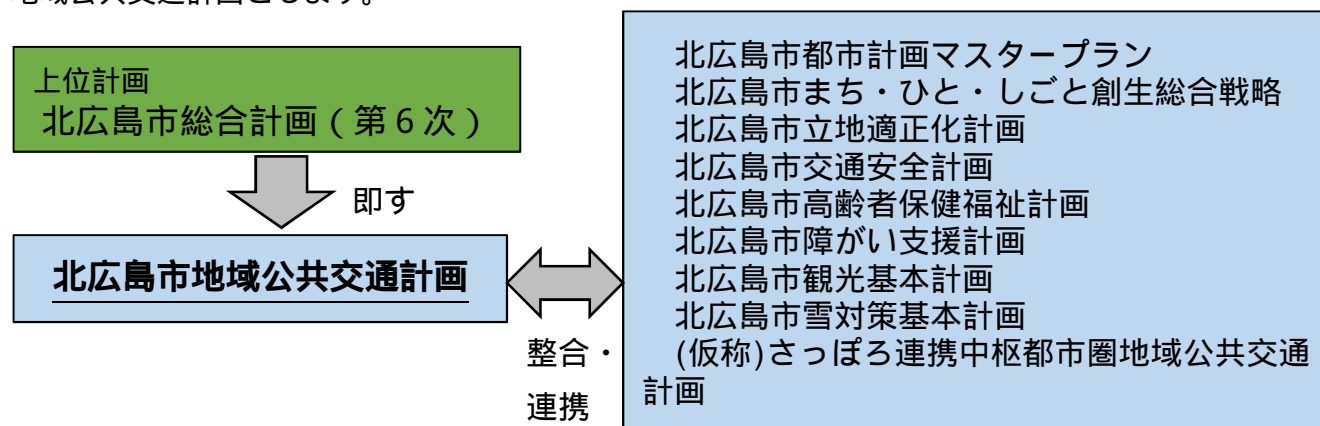
北広島市全域及び広域路線が運行する沿線地域

1-3 計画の期間

令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)の5年間

1-4 計画の位置付け

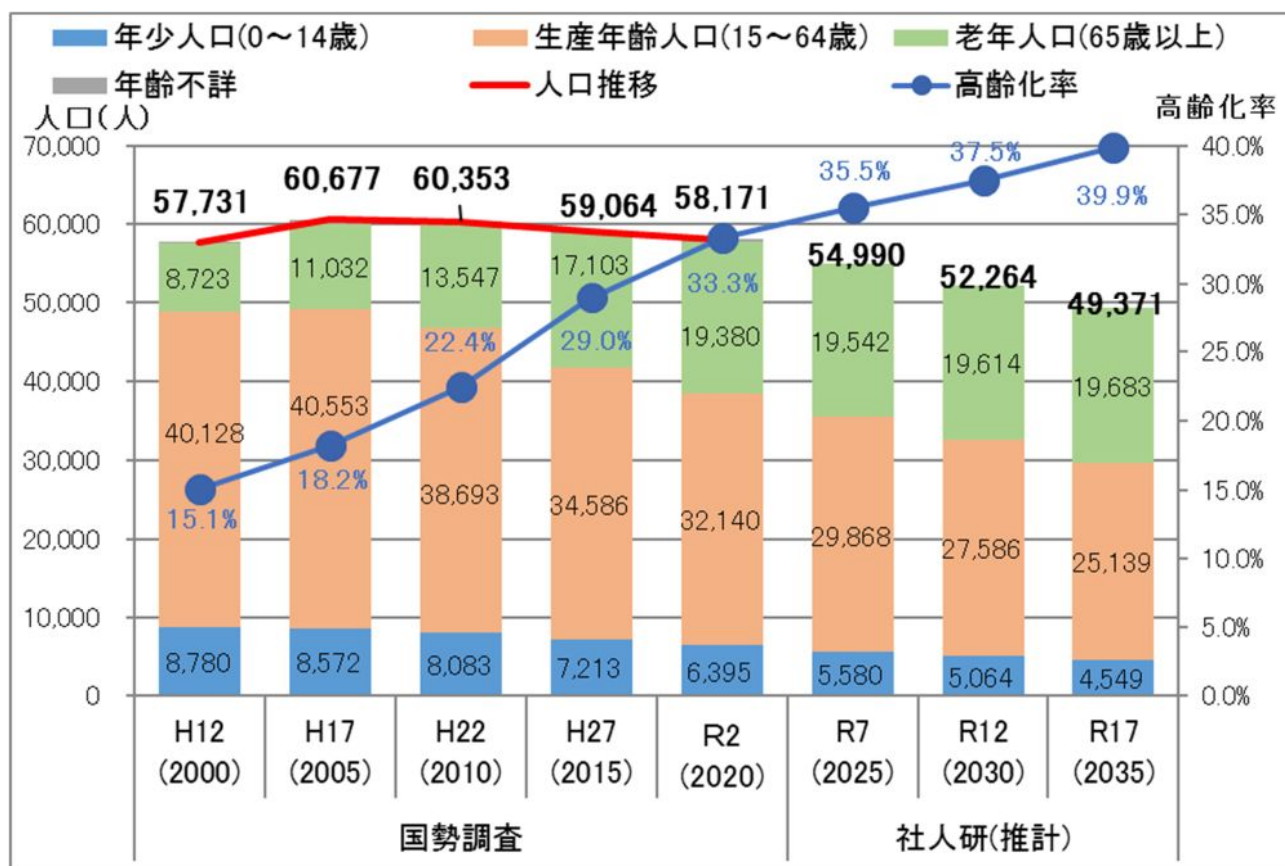
本計画は、「北広島市総合計画(第6次)」を上位計画とし、各個別計画と整合・連携を図るとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第5条第1項に規定する地域公共交通計画とします。



(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、令和 17 年(2035 年)には 49,371 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、比率は高くなるものの、人口は横ばいになることが見込まれています。生産年齢人口は、比率も人口も減少することが見込まれていることから、公共交通の主な利用者である現役世代が減少していくことにより、公共交通を取り巻く環境は、今後、更に厳しくなっていくことが予想されます。



資料：令和 2 年(2020 年)までは国勢調査

令和 7 年(2025 年)以降は国立社会保障・人口問題研究所

図 2 総人口及び年齢 3 区分人口の推移と将来推計

(3) 地区別の人口と高齢化率の推移

市内5地区の人口と高齢化率については、全地区において高齢化率は上昇しているものの、人口は、北広島団地地区を除き、微減となっています。北広島団地地区における人口減少及び高齢化率の上昇は、他の4地区と比較しても突出している状況となっています。

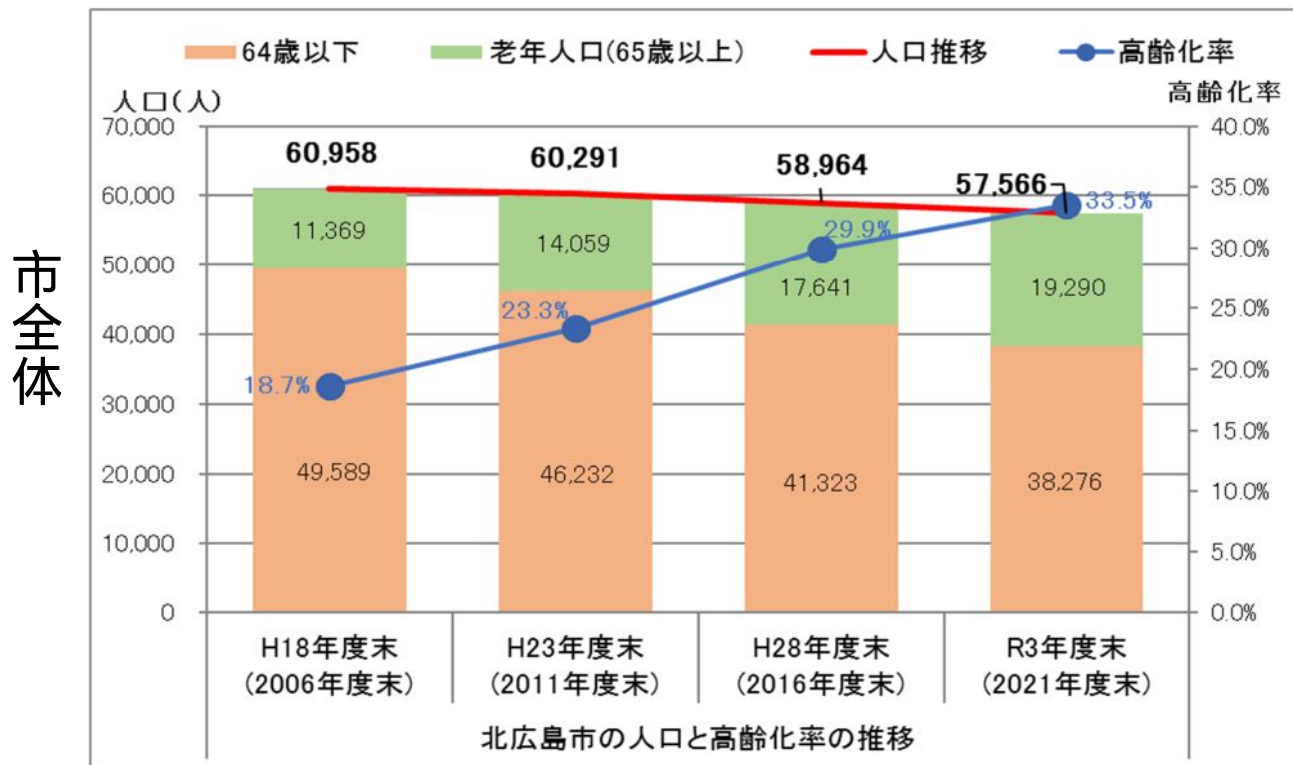


図3 市全体の人口と高齢化率の推移

資料：北広島市住民基本台帳

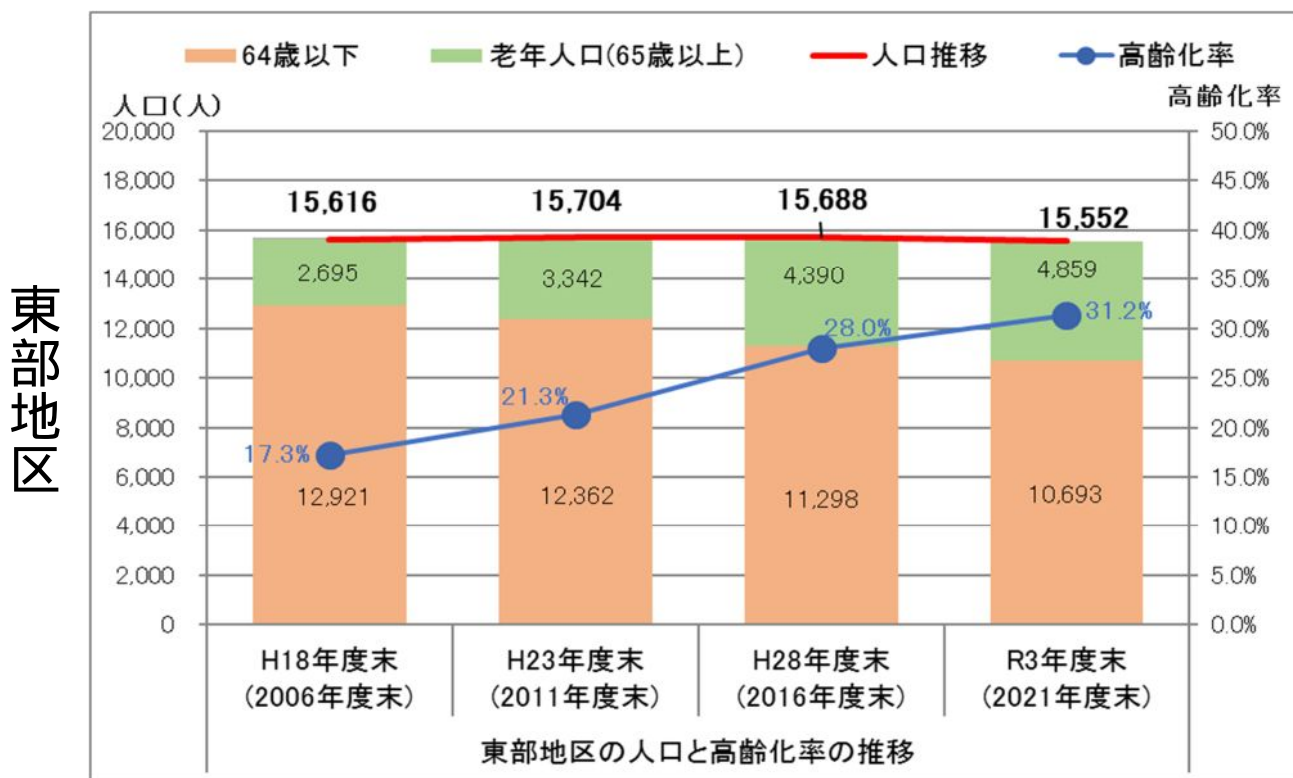


図4 東部地区の人口と高齢化率の推移

資料：北広島市住民基本台帳

西部地区

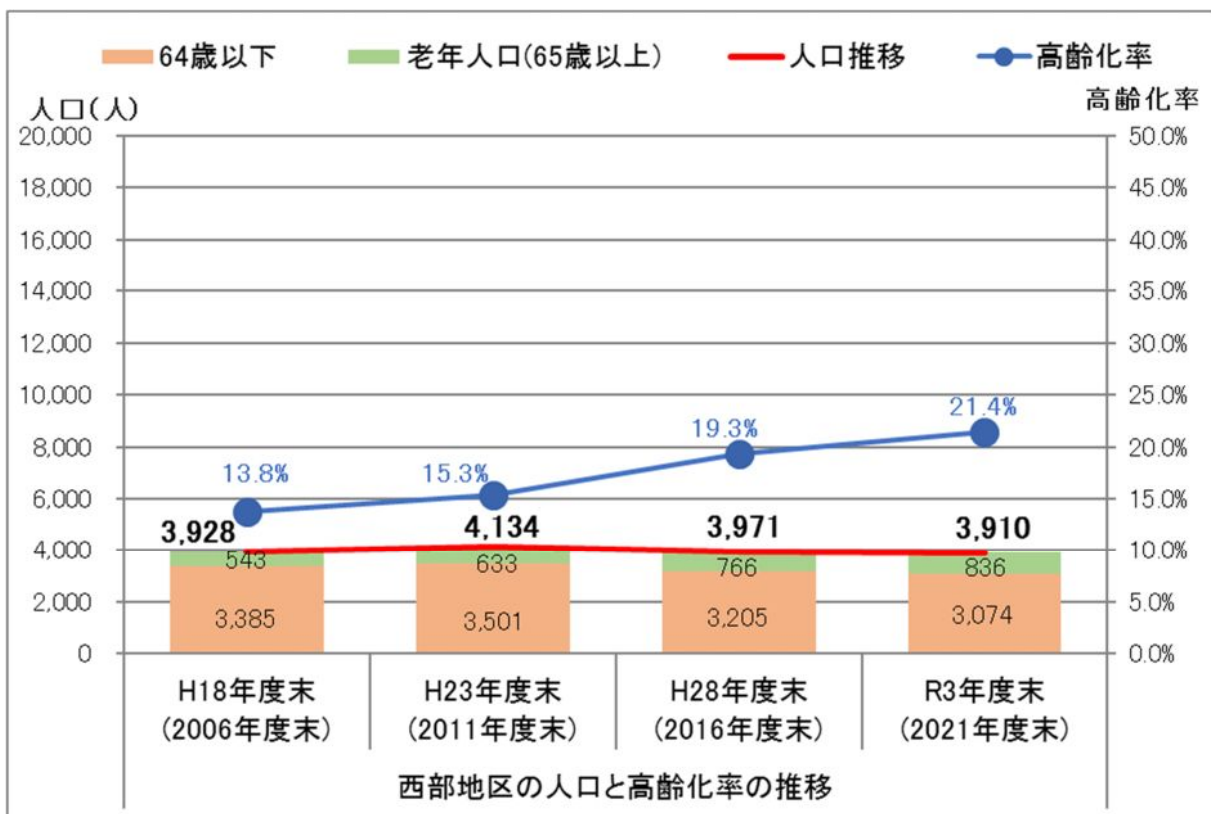


図5 西部地区の人口と高齢化率の推移

資料：北広島市住民基本台帳

大曲地区

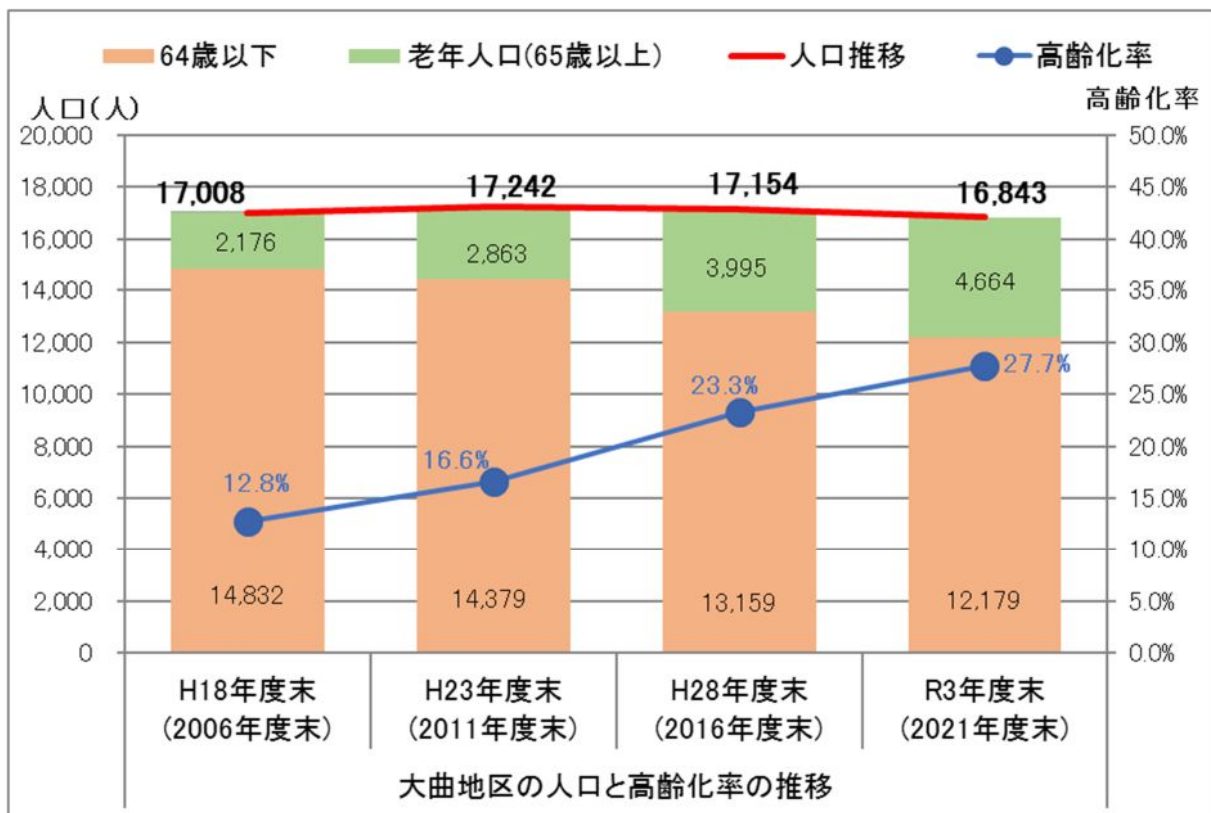


図6 大曲地区の人口と高齢化率の推移

資料：北広島市住民基本台帳

西の里地区

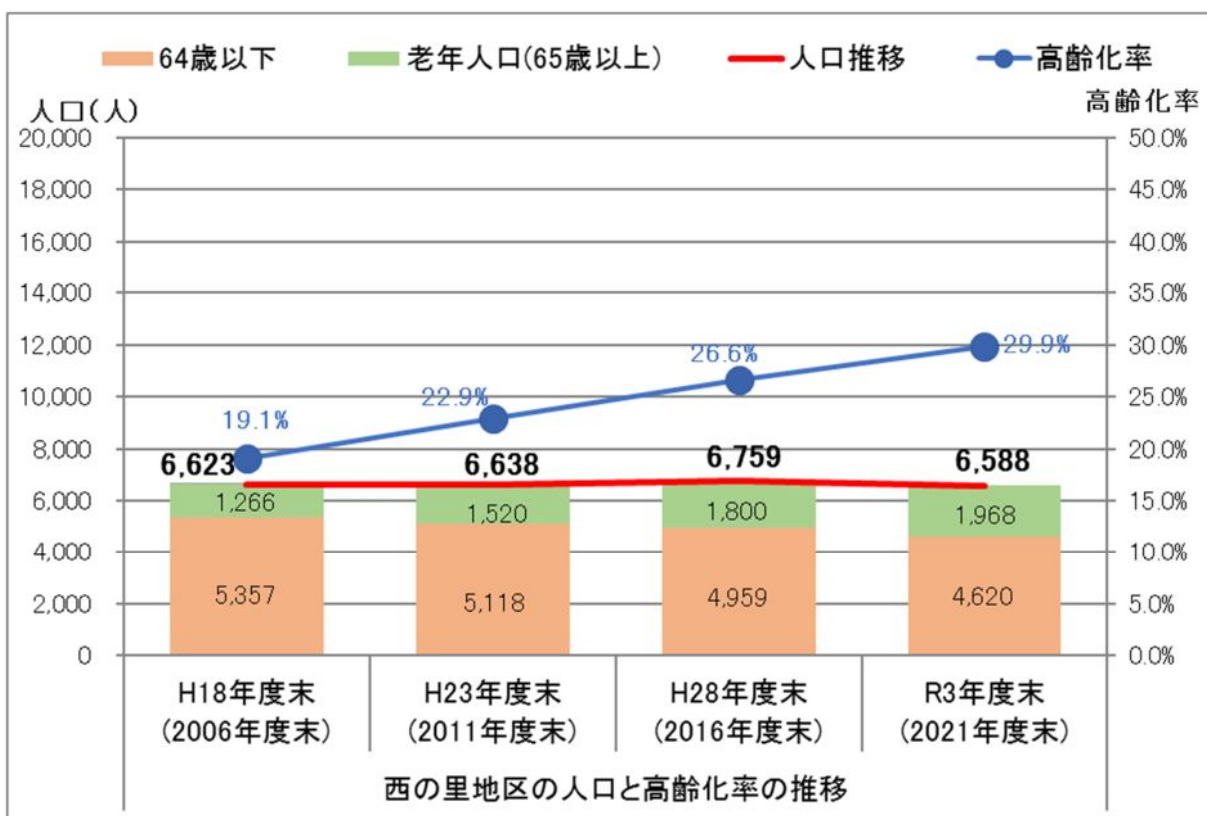


図7 西の里地区の人口と高齢化率の推移

資料：北広島市住民基本台帳

北広島団地地区(さんぼまち)

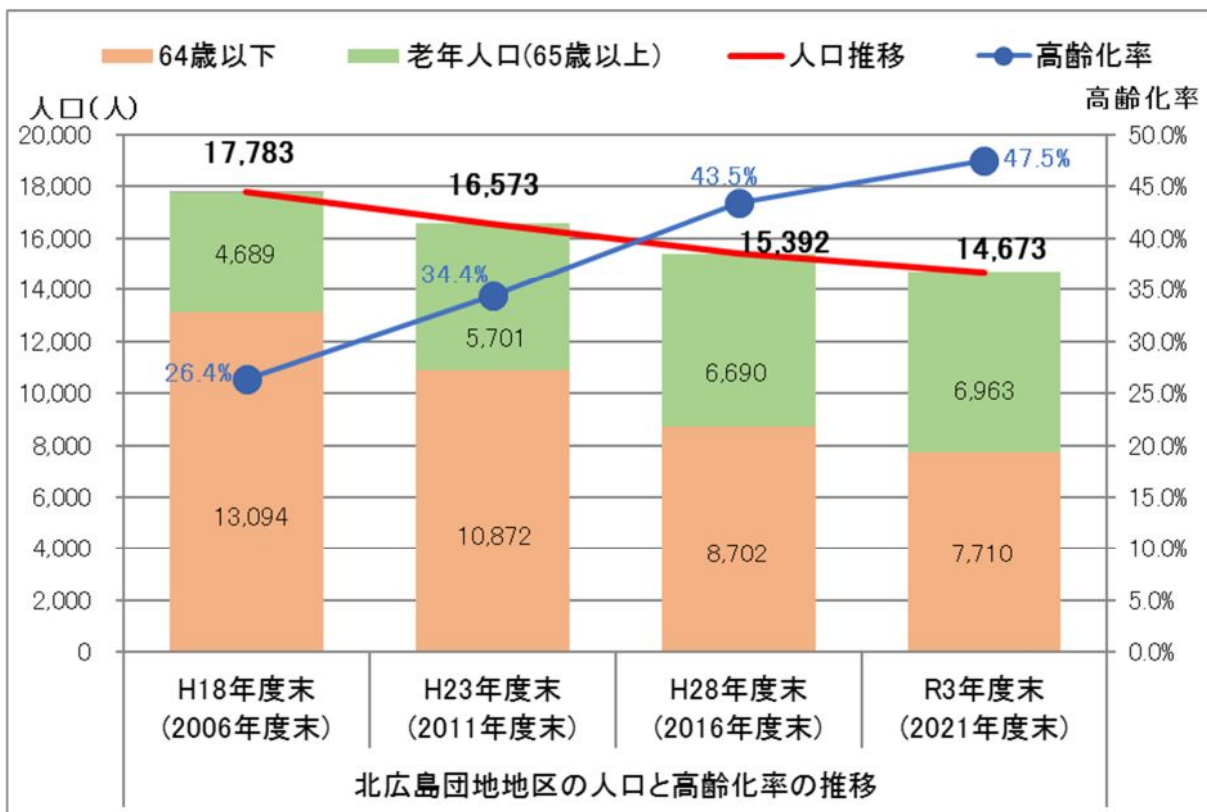


図8 北広島団地地区(さんぼまち)の人口と高齢化

資料：北広島市住民基本台帳

(4) 自動車保有台数の状況

北広島市内の自動車保有台数は、継続的に増加傾向が続いております。

なお、1人当たりの自動車保有台数は、隣接する大都市の札幌市、近隣の江別市、恵庭市と比較しても高い状況で推移しています。

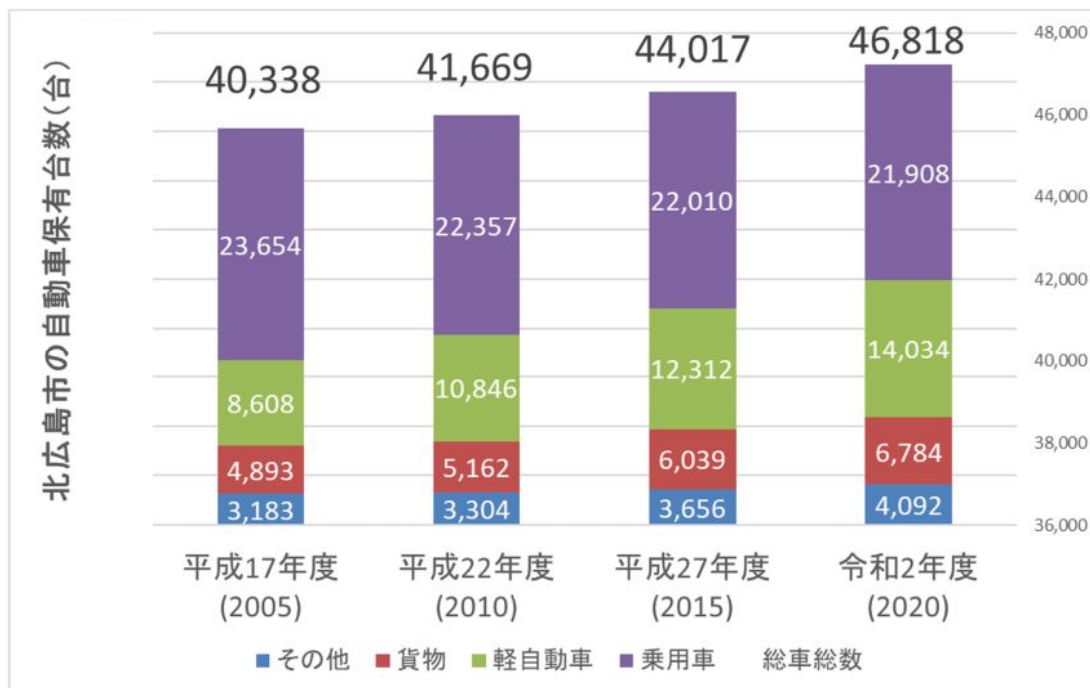


図9 北広島市の自動車保有台数の推移 資料：市町村別保有車両数年報、北広島市税務課

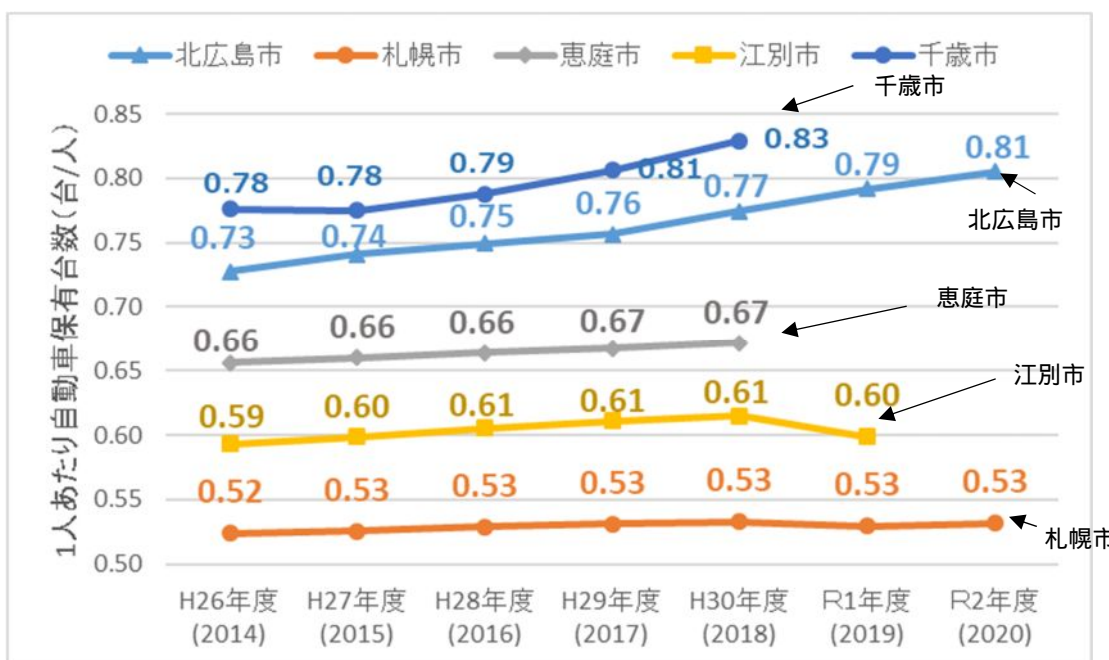


図10 1人当たりの自動車保有台数の推移 資料：各市の統計書

令和元年度分から、北海道自動車統計において軽自動車の台数表示が除かれたため、各市で軽自動車税の課税台数として掲載している年度に限り掲載

(5) 運転免許証自主返納者の件数の推移

北海道内における高齢等に伴う運転免許証自主返納の件数については、増加傾向となっていますが、令和2年から令和3年にかけては、微減となっています。

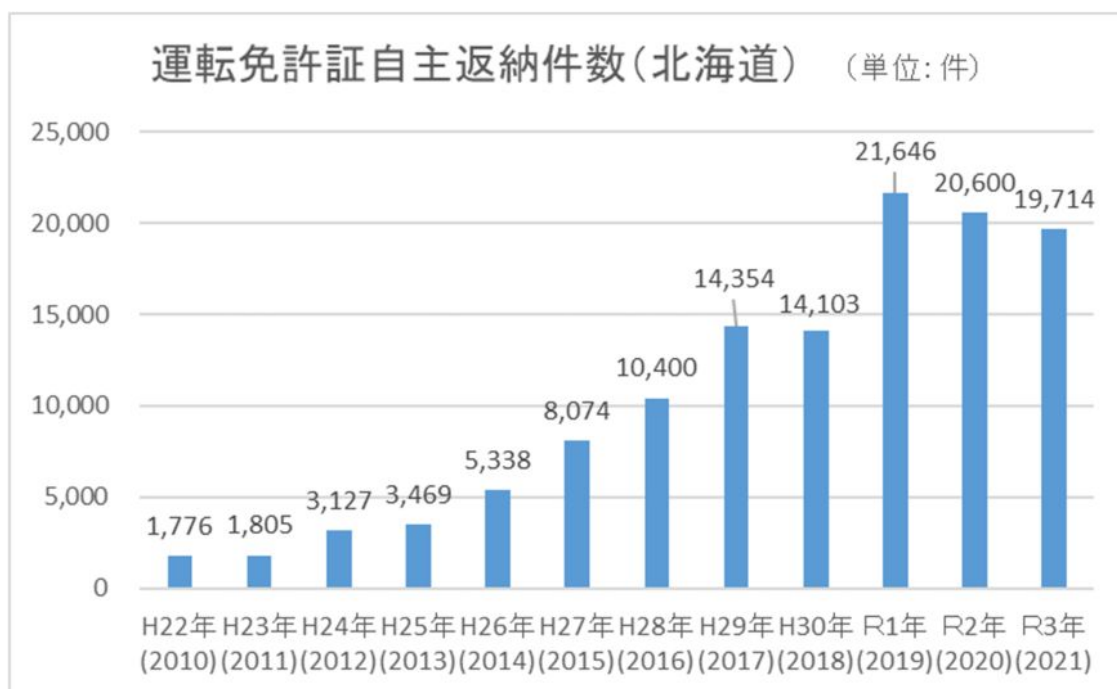


図 11 運転免許証自主返納者の件数の推移(北海道)

資料：北海道警察

(6) 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。

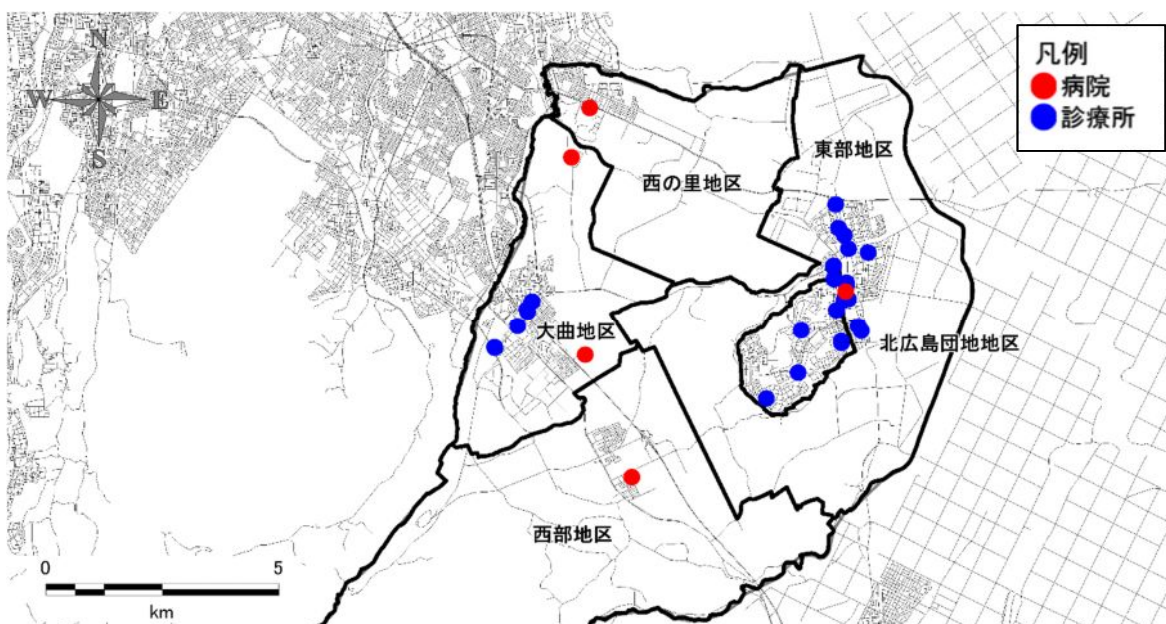


図 12 主な医療施設位置図

《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。

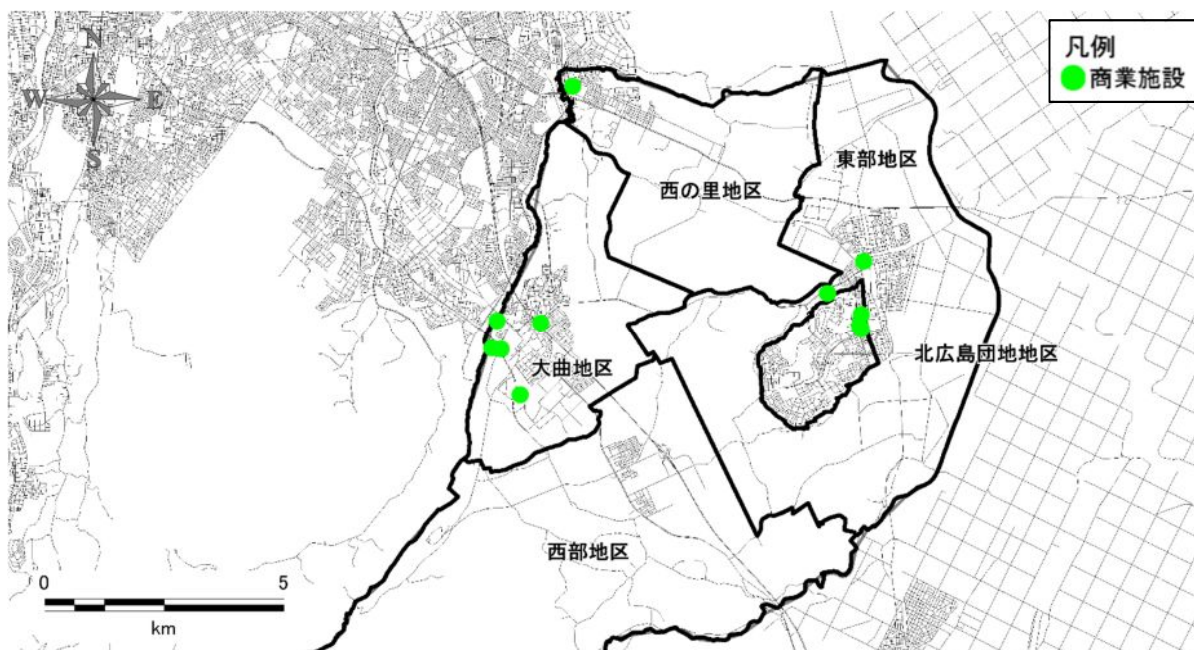


図 13 主な商業施設位置図

《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。

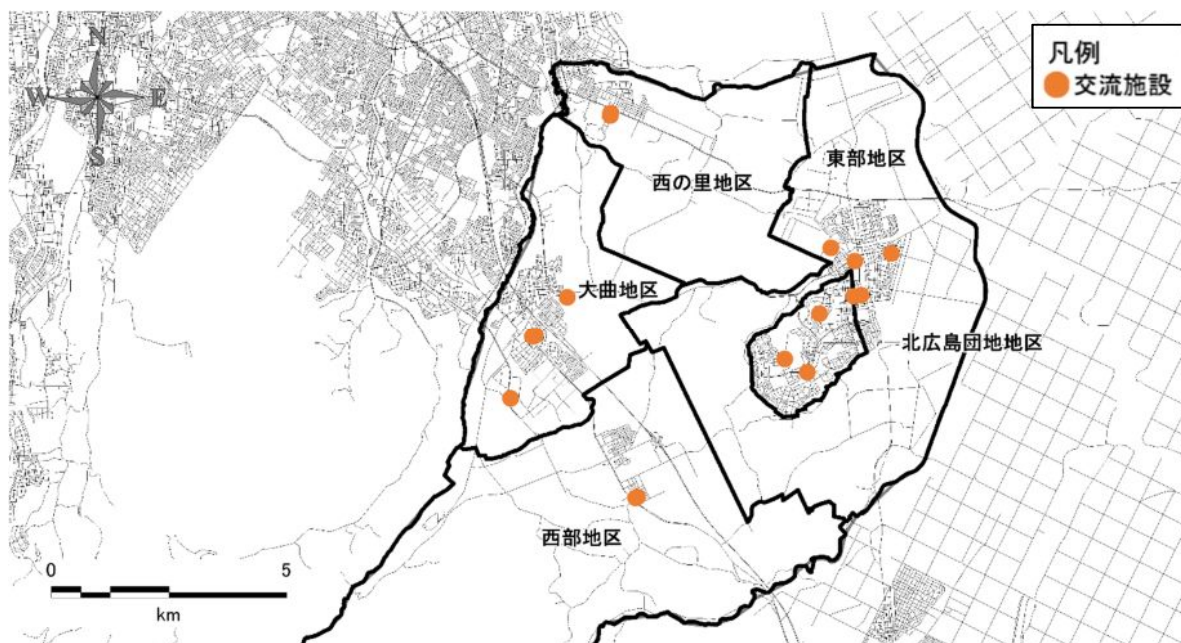


図 14 主な交流施設位置図

2-2 公共交通等の概況

北海道中央バス

- ① **さんぼまち・東部線**
(東部中学校・北広島駅・山手町4丁目)
- ② **広島線**
(道都大学経由) (東部中学校(西)・北広島駅一星道都大学前一大曲一桂台団地一福住駅・札幌駅前)
- ③ **広島線**
(輪厚ゴルフ場経由) (東部中学校(西)・北広島駅一輪厚ゴルフ場一大曲一桂台団地一福住駅・札幌駅前)
- ④ **千歳線**
(千歳駅前一輪厚ゴルフ場一大曲一里塚中央一福住駅・札幌タ)
- ⑤ **柏葉台団地線**
(里塚中央経由) (輪厚・希望ヶ丘中央(北)・柏葉台団地一大曲一里塚中央一福住駅・札幌駅前)
(桂台団地経由) (輪厚・希望ヶ丘中央(北)・柏葉台団地一大曲一桂台団地一福住駅・札幌駅前)
- ⑥ **大谷地・柏葉台線**
(柏葉台団地一イオンモール札幌平岡一大谷地タ)
- ⑦ **美しが丘線**
(三井アウトレットパーク一福住駅)
(大曲工業団地一三井アウトレットパーク(前)一福住駅)
- ⑧ **大曲光線**
(大曲光4丁目一福住駅・札幌駅前)
- ⑨ **真栄団地線**
(三井アウトレットパーク一真栄団地一大谷地タ)
- ⑩ **三井アウトレットパーク線**
(三井アウトレットパーク一札幌駅前)

北海道中央バス/
ジェイ・アール北海道バス 共同運行

- ⑪ **新さっぽろ大曲線**
(柏葉台団地一大曲光4丁目一札幌駅前)

ジェイ・アール北海道バス

- ⑫ **長沼線**
(札幌駅前西の里一北広島駅一長沼東町・ながめ温泉)
(大谷地ター西の里一北広島駅一長沼東町・ながめ温泉)
(北広島駅一長沼東町・ながめ温泉・長沼高校前)
- ⑬ **南幌線**
(西幌経由) (北広島駅一西幌一南幌ビューロー)
- ⑭ **南幌線**
(北の里経由) (北広島駅一北の里牧場前一南幌ビューロー)
(北の里経由) (大谷地ター西の里一北広島駅一北の里牧場前一南幌ビューロー)
- ⑮ **北広島線**
(札幌ター大谷地ター西の里一北広島西高校)
(大谷地ター西の里一北広島駅)
- ⑯ **共栄線**
(北広島駅一野幌駅北口一江別駅前)
(北広島駅・北広島営業所前)
- ⑰ **新札幌西の里線**
(新札幌駅一西の里一北広島西高校一西の里一札幌駅前)
- ⑱ **虹ヶ丘線**
(札幌駅前一虹ヶ丘東一札幌駅前)
(虹ヶ丘東一札幌駅前)



図 15 バス路線マップ



**北海道バス/
千歳相互観光バス**

(予定)
Fビレッジ・
北広島駅線

(北広島駅 -
北海道ボールパークFビレッジ)

北海道バス

(予定)
Fビレッジ・
新さっぽろ駅線

(新さっぽろ駅 -
北海道ボールパークFビレッジ)

図中の番号
は、13 ページ
の表の系統名
と対応

(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(株)、ジェイ・アール北海道バス(株)及び夕張鉄道(株)により運行されています。令和5年(2023年)3月には、北海道ポールパークFビレッジへのシャトルバスとして、新たにJR北広島駅及びJR新札幌駅と、Fビレッジ間でそれぞれ運行される予定となっております。

市内のタクシーは、4事業者により運行されており、そのほか、25事業者の個人タクシーや、11事業者の福祉タクシーが運行されています。

また、北海道旅客鉄道(株)により、JR千歳線が運行されており、市内にはJR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の住民においては、札幌市に所在するJR上野幌駅も利用されている状況です。

表 1 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)(R1)
北海道旅客鉄道(株)	北広島駅	241【144】	15,410
	上野幌駅	97【0】	5,658

資料：北海道旅客鉄道(株)、国土数値情報

表2 市内を運行するバス路線

系統名	事業許可区分	運行態様	運行形態	実施主体	系統の位置付け	補助事業の活用
さんぼまち・東部線	4条乗合	路線定期運行	市内線	(交通事業者) 北海道中央バス㈱	支線	
広島線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
千歳線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	地域間幹線補助
柏葉台団地線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
大谷地・柏葉台線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
美しが丘線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
大曲光線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
真栄団地線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
三井アトレットパーク線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
高速むろらん号 高速とまこまい号 新千歳空港連絡バス	4条乗合	路線定期運行	高速		広域幹線	
新さっぽろ大曲線	4条乗合	路線定期運行	市外線	(交通事業者) 北海道中央バス㈱ ジェイ・アール北海道バス㈱	地域間幹線	
長沼線	4条乗合	路線定期運行	市外線	(交通事業者) ジェイ・アール北海道バス㈱	地域間幹線	
南幌線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	地域間幹線補助
北広島線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
共栄線	4条乗合	路線定期運行	市外線 (一部市内線)		地域間幹線 (一部支線)	
新札幌西の里線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
虹ヶ丘線	4条乗合	路線定期運行	市外線		地域間幹線	
(予定) Fビレッジ・北広島駅線	4条乗合	路線定期運行	市内線	(交通事業者) 北海道バス㈱ 千歳相互観光バス㈱	支線	
(予定) Fビレッジ・新さっぽろ駅線	4条乗合	路線定期運行	市外線	(交通事業者) 北海道バス㈱	地域間幹線	
急行(新さっぽろ駅前 夕張りすた)	4条乗合	路線定期運行	市外線	(交通事業者) 夕張鉄道㈱	広域幹線	
函館特急ニュースタ-号	4条乗合	路線定期運行	高速	(交通事業者) 北海道バス㈱	広域幹線	

起点、経由地、終点は、北広島市全域バス路線マップ(10・11P)に記載のとおり(広域幹線を除く。)

(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(48,130 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 駅又はバス停から徒歩圏に居住しています。一方で、大曲地区の市街化区域における公共交通勢力圏人口割合は、6 割台となっています。

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。

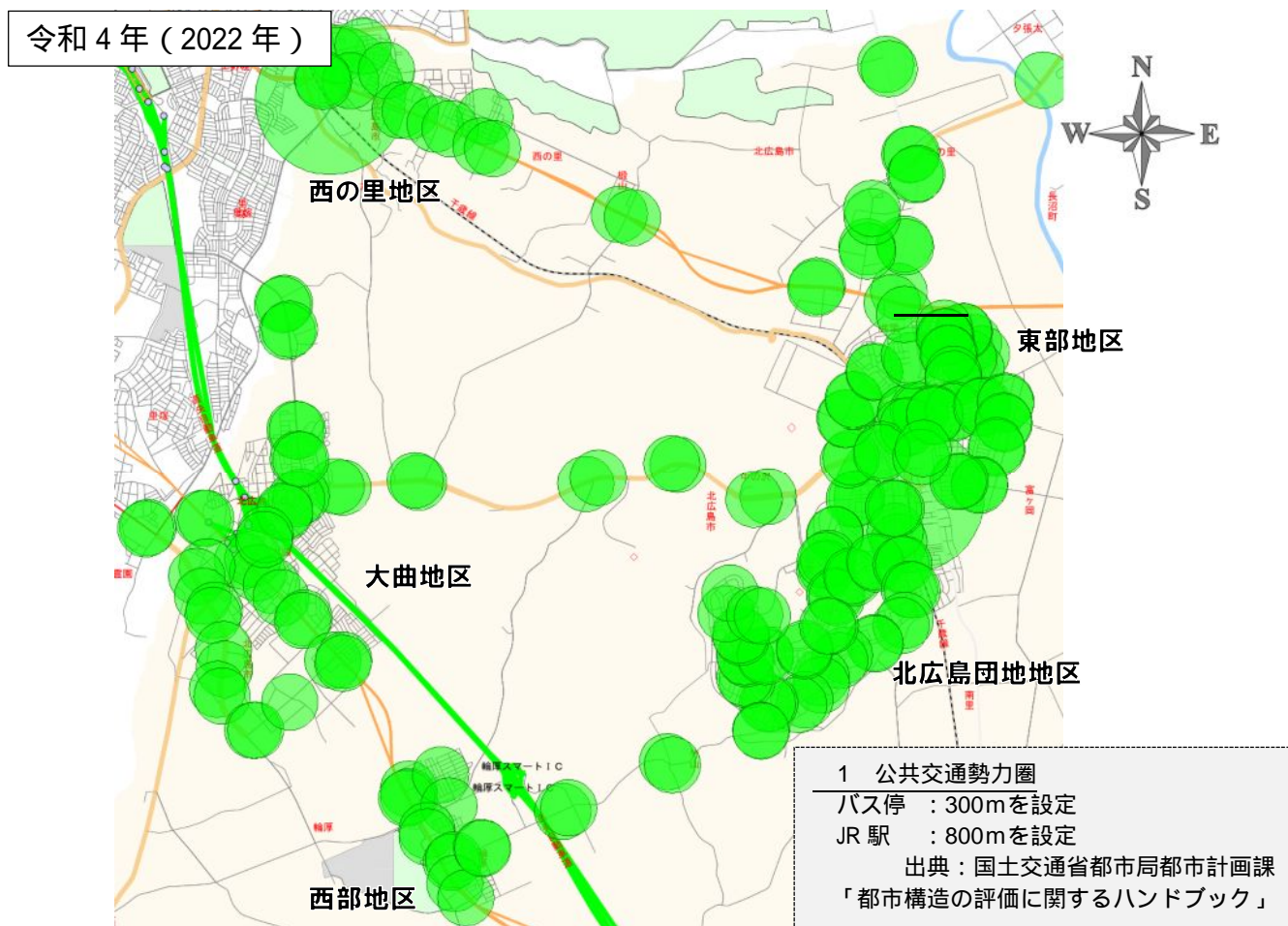


図 16 市内の公共交通勢力圏

表 3 市街化区域の公共交通勢力圏人口 (令和 4 年 9 月末住民基本台帳人口を基に算出)

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	14,556	14,418	99.1%
東部地区	14,778	14,533	98.3%
西の里地区	6,266	5,356	86.5%
大曲地区	16,568	10,502	63.4%
西部地区	3,525	3,321	94.2%
全 体	55,693	48,130	86.4%

(3) バス路線(さんぼまち・東部線)の収支及び利用者数

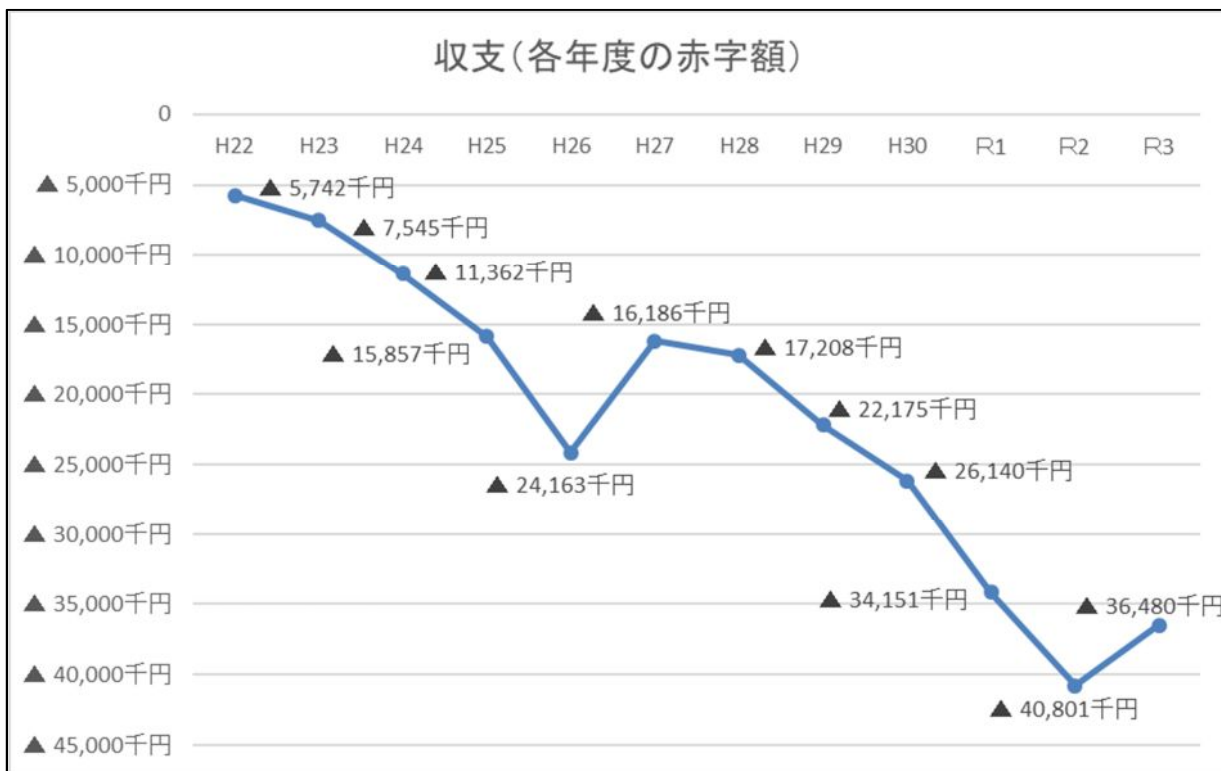


図 17 「さんぼまち・東部線」に係る収支

資料：北広島市

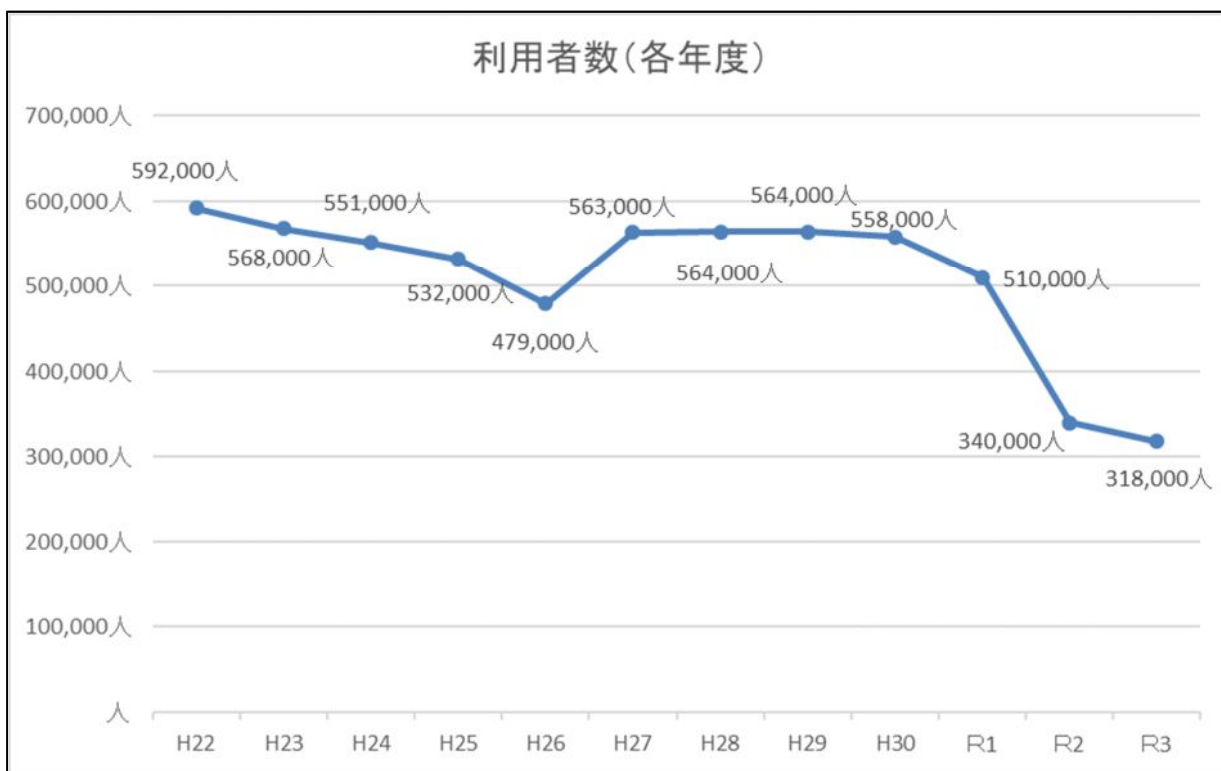



図 18 「さんぼまち・東部線」に係る利用者数

資料：北広島市

(4) 市内の輸送資源について

公共交通以外の市内の輸送資源としては、JR北広島駅近傍地を乗降場とした送迎バスや、住宅街を走行する送迎バスとして、次に掲げる民間事業者によるものがあります。

- ・ 大学
- ・ ゴルフ場
- ・ 自動車学校
- ・ 温浴施設、宿泊施設
- ・ 病院



札幌 北広島クラッセホテル

北広島温泉 森の飲料 楓

無料送迎バス時刻表

2020年9月1日改訂

※バスの停車時刻は、到達予想時刻となりますので、多少前後する場合がございます。お時間に余裕をもってお待ち願います。
 ※予約せぬ事により遅れや運休が発生する場合がございます。時間が過ぎてもバスが来ない場合はお問合せください。
 ※運行経路上の途中のバス停から乗車のお客様は、バスが来ましたら必ず手を上げて乗車の意思を運転手に承知してください。
 乗車の意思表示がない場合通過してしまう場合がございますので、ご了承の上ご利用お願い致します。

【ご利用上のお願い】

※運行経路上の途中のバス停から乗られるお客様は、バスが来ましたら手を上げて、運転手に乗る意思をお知らせください。意思表示のない場合は、通過する場合がございます。

北広島駅シャトル便

● ホテル⇒北広島駅西口

北広島クラッセホテル	9:30	10:15	10:40	11:15	12:50	13:40	14:30	15:05
北広島駅西口着	9:40	10:25	10:50	11:25	13:00	13:50	14:40	15:15

北広島クラッセホテル	16:00	16:30	17:00	18:30	19:20	20:20
北広島駅西口着	16:10	16:40	17:10	18:40	19:30	20:30

● 北広島駅西口⇒ホテル

北広島駅西口発	8:40	10:25	10:55	11:30	13:20	13:55	14:45
北広島クラッセホテル	8:50	10:35	11:05	11:40	13:30	14:05	14:55

北広島駅西口発	15:40	16:15	16:45	17:15	18:45	19:45	20:45
北広島クラッセホテル	15:50	16:25	16:55	17:25	18:55	19:55	20:55

シャトルバス乗り場のご案内



▲クラッセホテルの名入り、黄色のラッピングカーです。

■路線バス(中央バス等)の乗り場とは異なりますのでご注意ください。
 ■北広島駅西口公園前のノボの時計が目印です。

<http://kitahiroshima.classe-hotel.com/>

資料：札幌北広島クラッセホテル ホームページ

図 19 無料送迎バスの時刻表

2-3 市民意識調査結果の概要

(1) 住民アンケート調査

1) 調査の目的

利用者の減少により、赤字額が増大している市内のバス路線について、今後のバス路線のあり方について検討する必要があることから、市民意識調査を実施しました。

2) 調査対象

本市に居住する東部地区及び北広島団地地区の2,000世帯を無作為抽出

3) 調査実施日

令和4年(2022年)1月17日(月)～同年2月10日(木)

4) 調査方法

無作為に抽出した対象世帯に対し郵送配付し、郵送回答又は電子回答

配付数	2,000世帯(4,000部)	1世帯に2部同封
回収数	【郵送】 812世帯	1,286部(回収率32.2%)
	【電子】	191部(回収率4.8%)
	【計】	1,477部(回収率37.0%)

5) 調査項目

A. 利用者の属性

- ・年齢、性別、職業、居住地、運転免許証の保有状況、自動車の保有状況

B. バスの利用について

- ・普段バスを利用するか
- ・バスを利用しない理由
- ・どうなったらバスを利用しようと思うか
- ・あったら良いと思うバスの利用促進策
- ・バスを利用する目的
- ・バスを利用する理由
- ・バスを利用する時間帯
- ・よく利用する路線
- ・よく利用する路線の満足度
- ・さんぼまち・東部線の現状に対する考え
- ・「乗合タクシー」「コミュニティバス」の認知度
- ・「乗合タクシー」を利用してみたいか
- ・使ってみたい時間帯、使ってみたい目的、妥当な運賃

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。

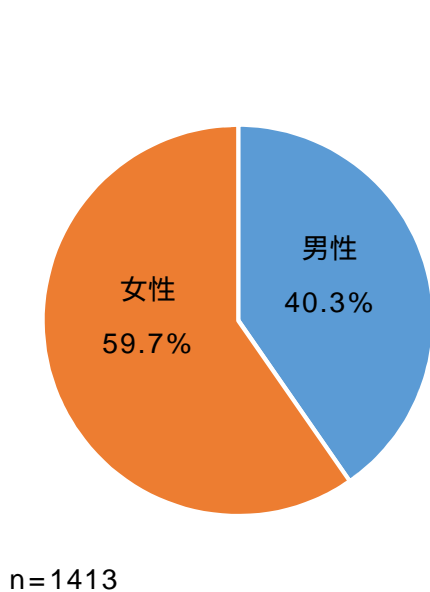


図 20 性別

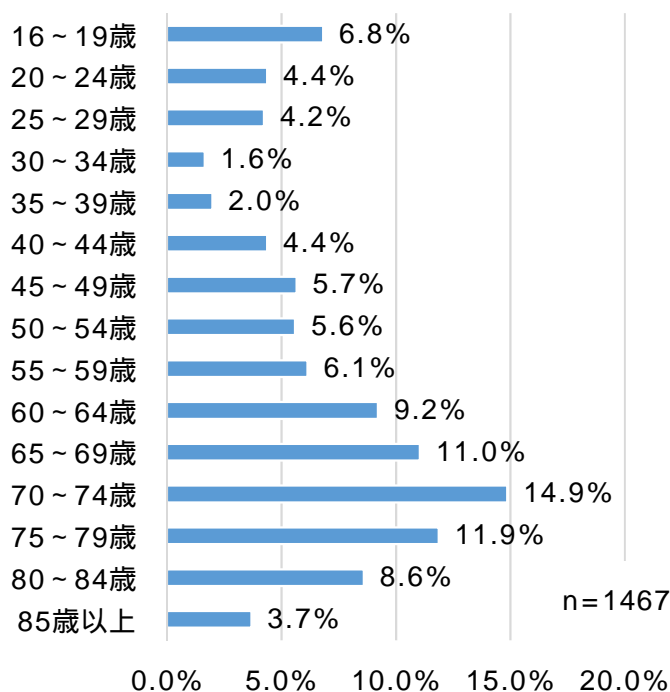


図 21 年齢

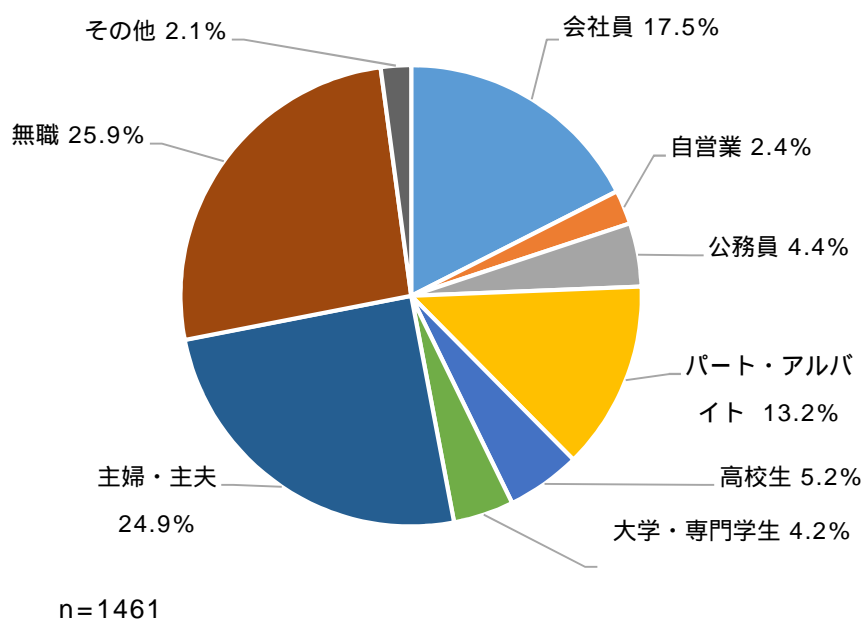


図 22 職業

回答者の居住地は、北広島団地地区については「里見町」が最も多く、東部地区については、「東共栄」が最も多くなっています。

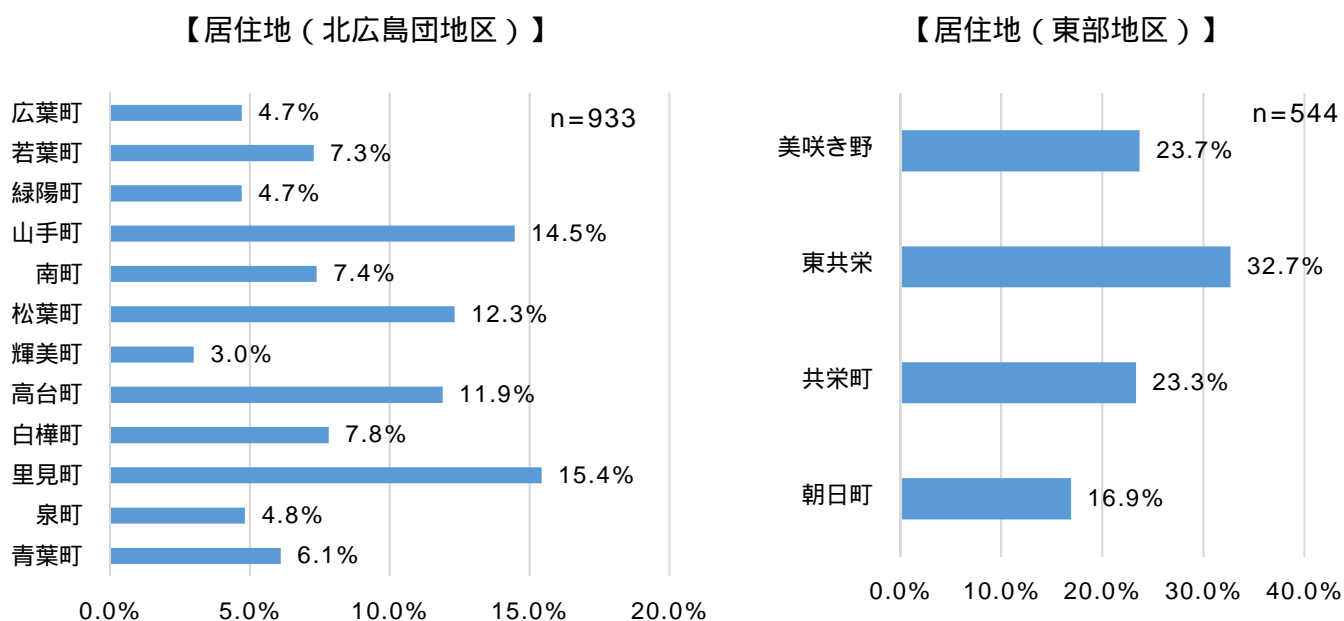


図 23 居住地

運転免許証の保有状況は、「持っている。(自主返納は考えていない)」が約 6 割を占めています。

車の保有状況は、「主に自分が使う車を持っている」が約 5 割を占めています。

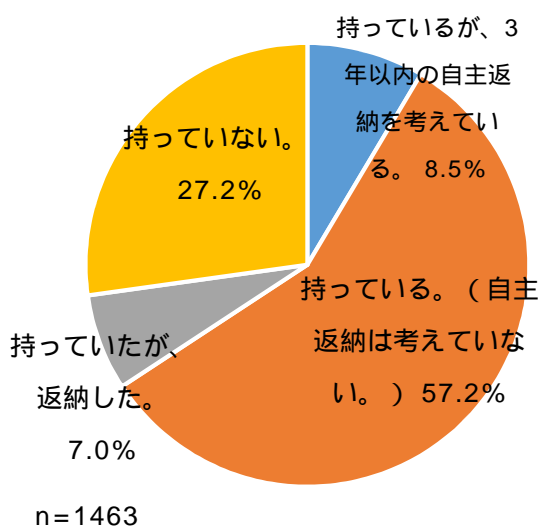


図 24 運転免許証の保有状況

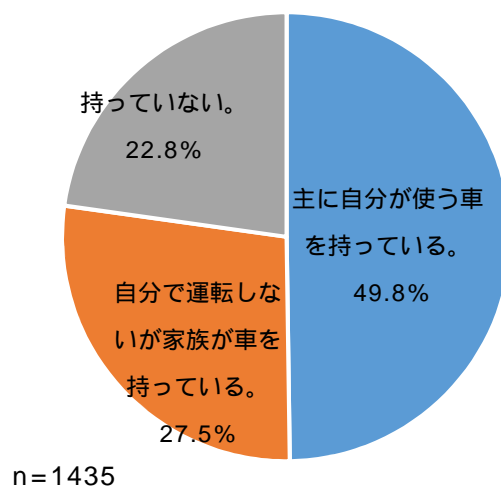


図 25 車の保有状況

バスの利用状況については、「利用する」と回答した割合は、北広島団地地区、東部地区ともに約4割となっています。

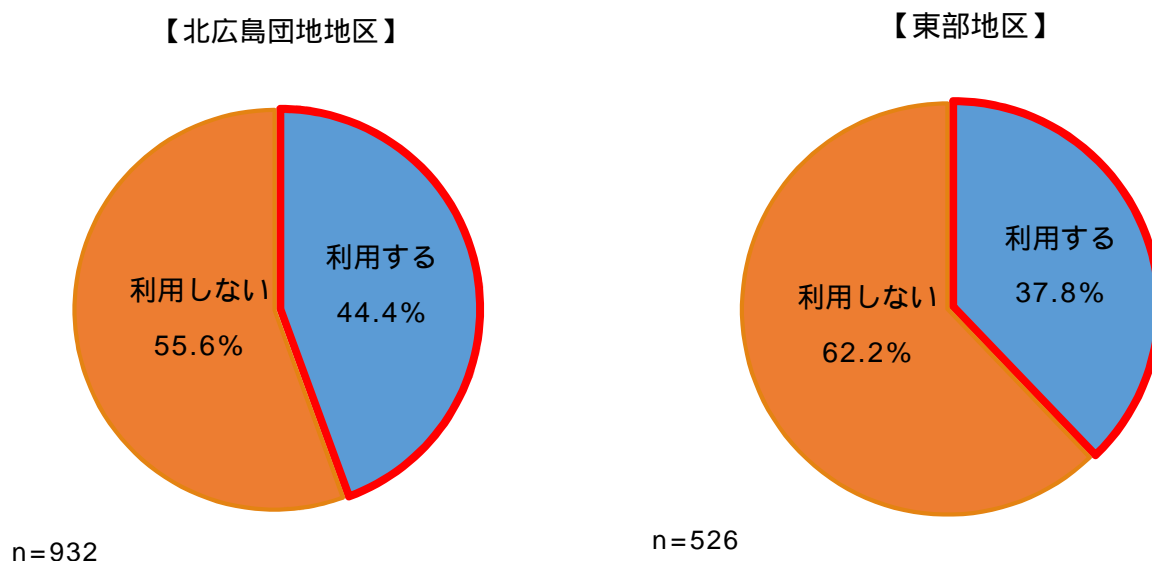


図 26 バスの利用状況

バスを利用しない理由については、「車で移動するから(送別を含む)」が約8割となっています。

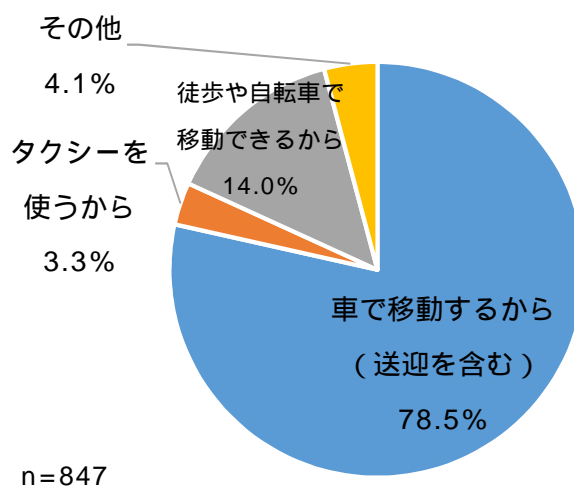
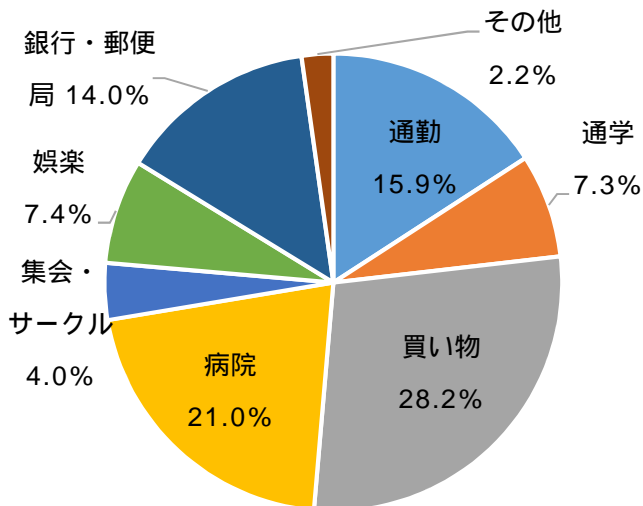


図 27 利用しない理由

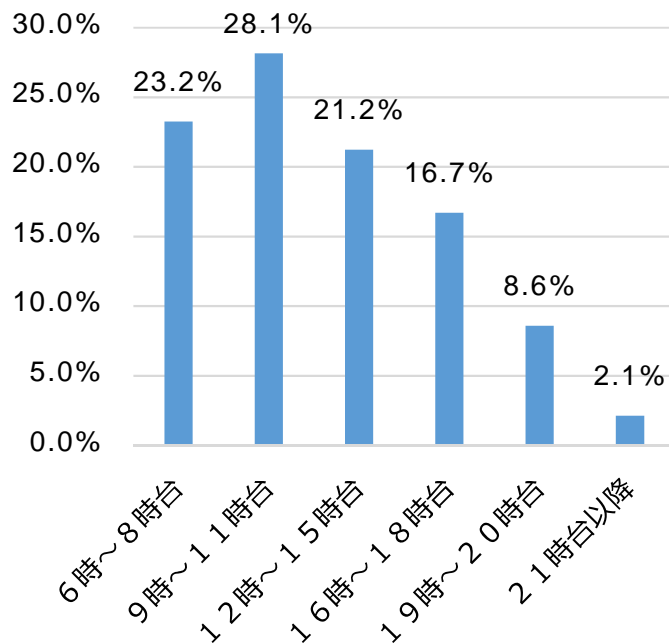
バスを利用する目的は、「買い物」が約3割となっており、次いで、「病院」、「通勤」となっています。

バスを利用する時間帯は、「9時～11時台」が約3割となっており、次いで、「6時～8時台」が約2割となっています。



n=1299

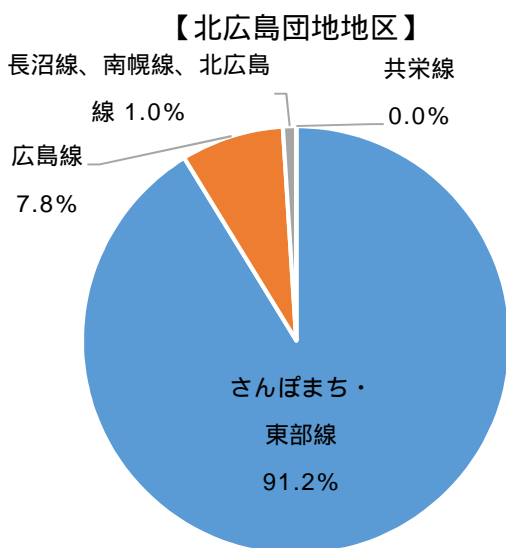
図 28 利用目的



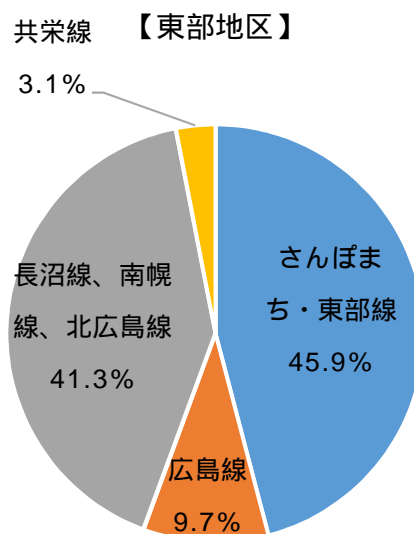
n=1084

図 29 バスを利用する時間帯

よく利用する路線は、北広島団地地区は、「さんぼまち・東部線」が約9割と最も多く、東部地区は、「さんぼまち・東部線」と「長沼線、南幌線、北広島線」の利用がともに約4割となっています。



n=399



n=196

図 30 よく利用する路線

現状のバス利用に対する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」、「バスの運行情報のわかりやすさ」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。

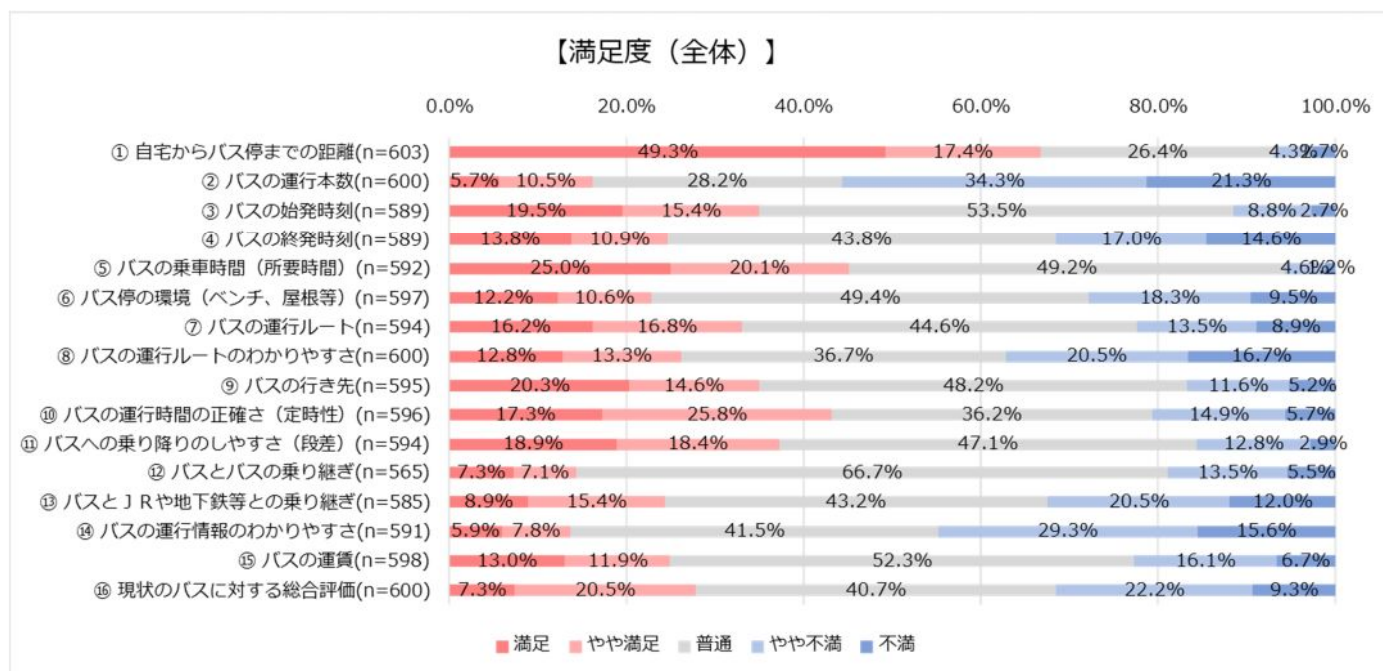


図 31 現状のバス利用に関する満足度(全体)

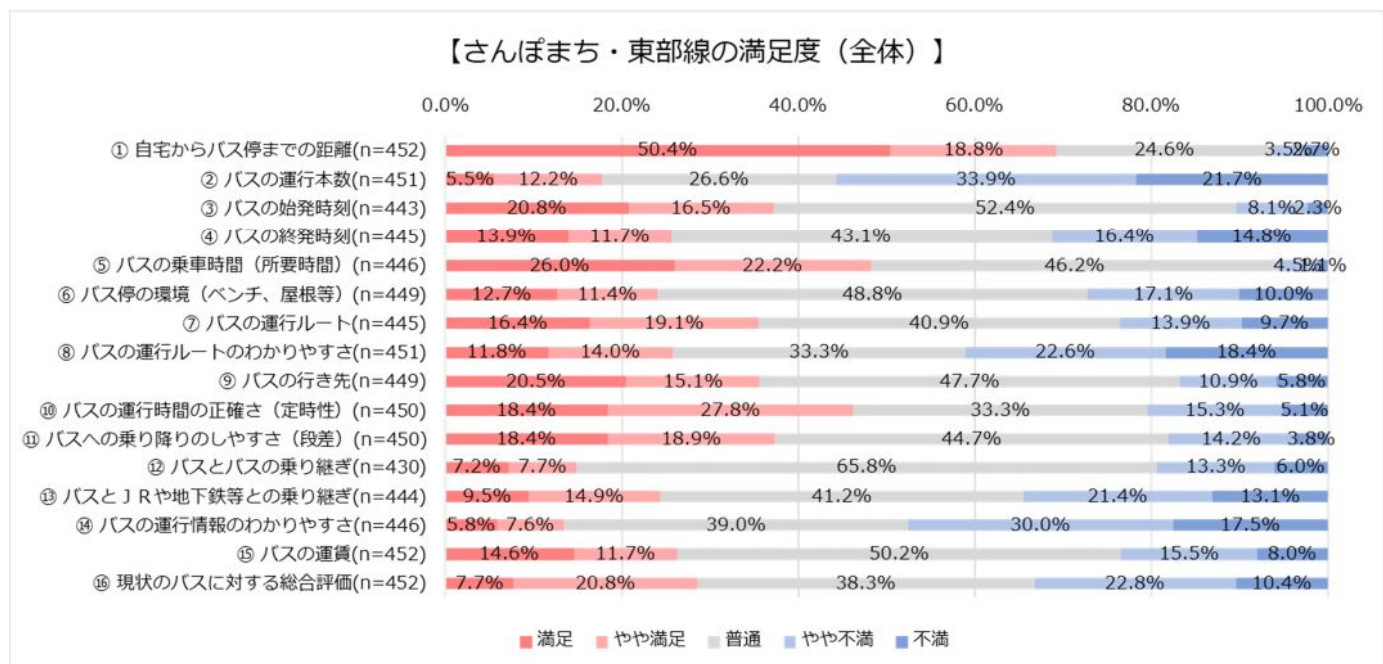


図 32 さんぼまち・東部線の満足度(利用者の全体回答)

現状のバス路線に対する考え方は、北広島団地地区は、「運賃を値上げしてでも、現状の路線や便数を維持すべき」が約6割、東部地区は約5割となっています。

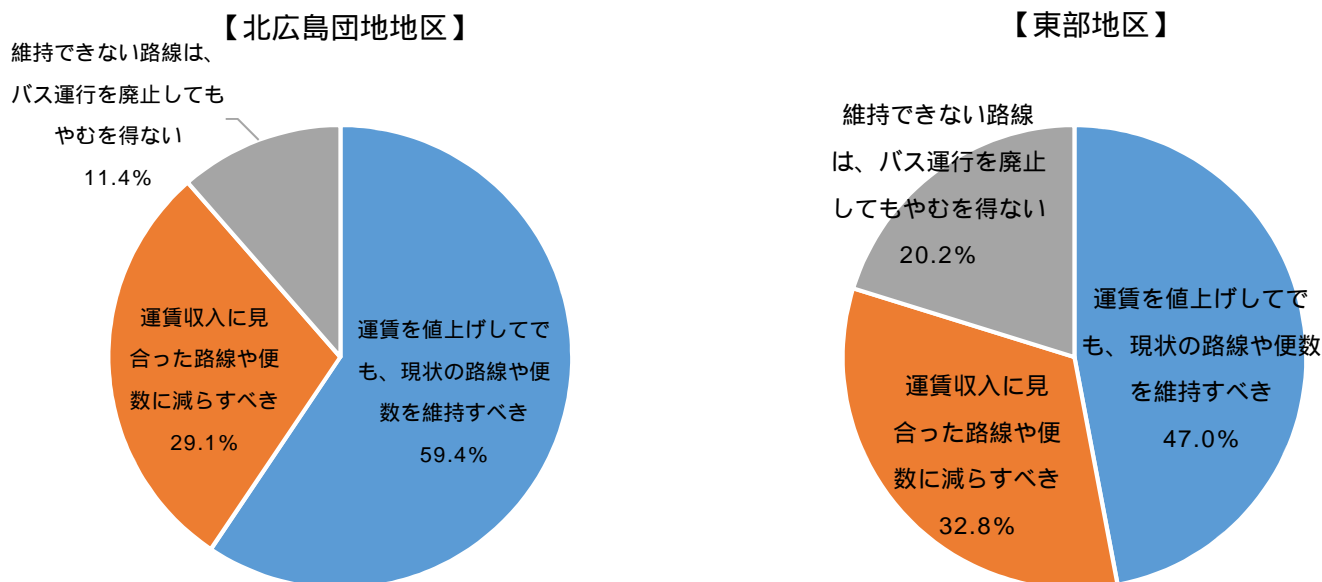


図 33 現状のバス路線に対する考え

乗合タクシーとコミュニティバスの認知度については、「知らない」が約6割、「知っている」が約4割となっています。

乗合タクシーの利用希望については、「どちらかと言えば使わない」と「使わない」を合わせると約7割となっており、利用希望は約3割となっています。

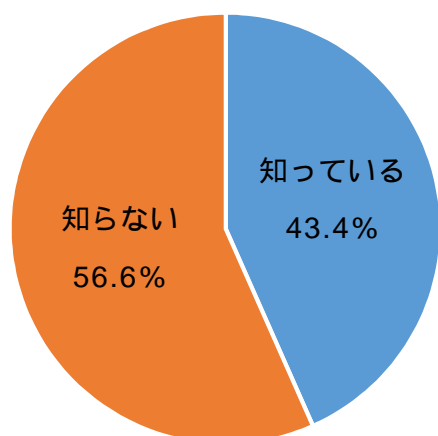


図 34 乗合タクシーとコミュニティバスの認知度

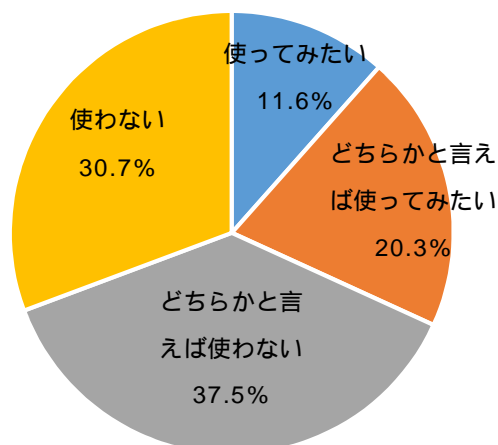


図 35 乗合タクシーの利用希望

車や運転免許証がなくても、暮らしやすくするために必要な移動手段については、「現在のよ
うな定時定路線のバスの運行の確保」が約6割と最も多く、次いで「市が一部補助し、半額程
度で乗れるタクシー」が約3割となっています。

今後の望ましい公共交通の形態について、回答者の考えに近いものは、「現在のよ
うな定時定
路線のバス運行の確保」が約6割となっており、次いで、「市が補助し半額程度で乗れるタク
シー」が約3割となっています。

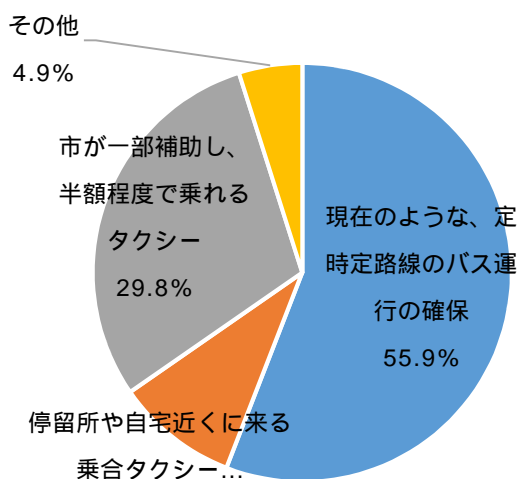


図 36 車や運転免許証がなくても、
暮らしやすくするために必要な移動手段

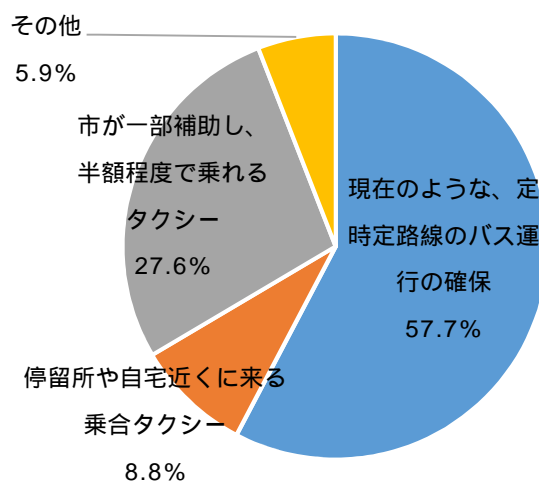


図 37 今後の望ましい公共交通の形態

2-4 バス乗降者の現況

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(夕張鉄道株)を除く。)に係る乗降データについて、バス事業者から収集し、下図のとおりバス路線の利用状況となっています。

1) データ収集方法

- ・北海道中央バス株 ICカードデータの利用情報(ICカード利用率:約88%)
- ・ジェイ・アール北海道バス株 乗降人数表(ICカードデータに限らず、全利用者数)

2) データ収集の乗降日 令和4年(2022年)4月14日(木)の乗降データ

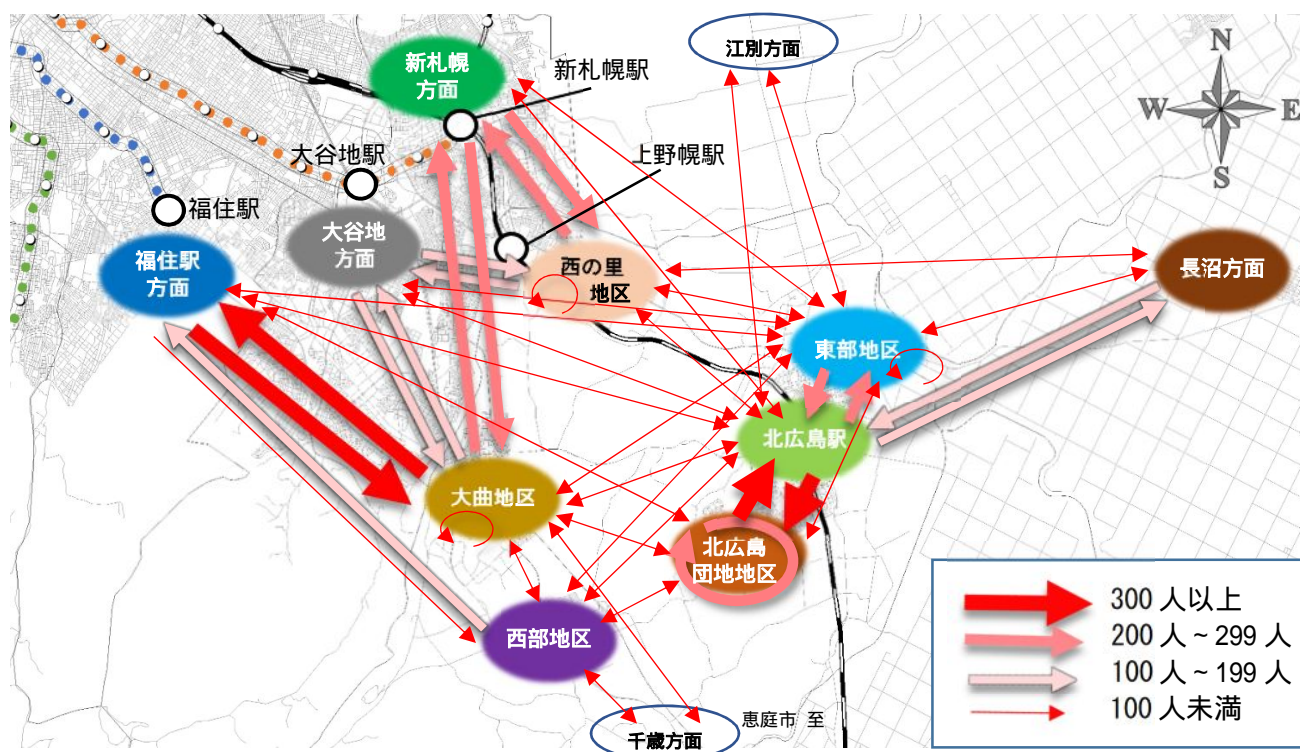


図 38 バス路線利用者の主な乗車区間

3) 平成29年度(2017年度)の調査時と比較した移動の変化

西の里地区と新札幌方面との間の移動は、平成29年度(2017年度)では、往復いずれも1日当たり100人～199人でしたが、令和4年度(2022年度)では、200人～299人と上がっています。ジェイ・アール北海道バス株が運行されていた新札幌駅と北広島駅を結ぶ「北広島線」を、令和2年(2020年)4月1日から、新たに新札幌駅と西の里地区を結ぶ「新札幌西の里線」へ再編された影響と考えられます。

2-5 地域公共交通の現状・課題

本市を取り巻く環境としては、「市街地の分散」、「人口減少及び少子高齢化」、「交通事業者における経営状況の逼迫」、「市街化区域内における交通空白地域の存在」、「公共交通のわかりやすさの改善」、「各地区における生活圏の違い」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・東部地区」、「西の里地区・大曲地区・西部地区」、「利用促進等」、「鉄道駅」の4つの視点から整理した現状及び課題を以下に示します。

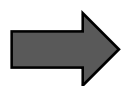
(1) 北広島団地地区・東部地区の現状・課題

北広島団地地区及び東部地区は、従来、バス路線として北広島団地線が運行されていましたが、北広島市地域公共交通活性化協議会での議論を経て、令和元年(2019年)10月1日に、さんぼまち・東部線に路線再編しました。朝は、通勤通学者の利便性を考えた駅方面への片道の運行形態とするとともに、昼間は、買い物や通院の利便性を考えた循環線とし、新たに美沢ショッピングセンターや広葉交流センターのほか、広島公園や中央商店街を通る運行形態としました。

このようなバス路線の再編もあり、市内でもバス便数が比較的多い地区であり、更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。一方で北広島団地地区の高齢化率については、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通勤通学者の減など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。更に、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。

また、東部地区については、さんぼまち・東部線のバス利用者数のうち約1割程度(残り9割は北広島団地地区の利用者)となっており、既存のジェイ・アール北海道バスと利用が分かれている状況となっております。

これらの状況に加え、令和2年(2020年)2月頃から拡大し始めた新型コロナウイルス感染症による外出自粛やテレワーク、オンライン会議など新しい生活スタイルの定着により、さんぼまち・東部線への路線再編後に、年間約4千万円以上の赤字が発生している状況であり、持続可能な公共交通の構築に向けた各種検討が重要となっております。



【課題1】北広島団地地区及び東部地区における持続可能な公共交通の構築

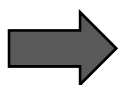
(2) 西の里地区・大曲地区・西部地区の現状・課題

本市の市街地は、北広島団地地区及び東部地区のほか、西の里地区・大曲地区・西部地区の3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、バスサービスの水準が各地区で大きく異なっている状況にあり、地区間移動における交通手段を維持・確保していく必要があります。

一方で、市内の地区間移動に限った視点ではなく、各地区の方々の生活圏の実態に沿った移動手段の確保が重要です。令和元年度(2019年度)には、西の里地区と大曲地区を結ぶ日中時間帯の買い物を支援するバス路線として実証運行しましたが、利用者数が低調であったため、本格運行には至りませんでした。また、平成30年度(2018年度)には、JR北広島駅から大曲地区及び西部地区への夜間時間帯のバス路線を実証運行しましたが、同じく利用者数が低調であったため、本格運行には至りませんでした。

したがって、社会情勢の変化により移動需要に大きな変化が生じた場合は、改めて、市内の地区間の移動について検討する必要があるとともに、各地区に居住する市民に係る日々の生活圏の移動を維持・確保するための検討が重要となっています。

更に、郊外部や市街化区域内において、交通空白・不便地域が存在しており、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重要となっています。

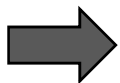


【課題2】各地区の生活圏の交通を支える公共交通の形成

(3) 利用促進及び市民との課題共有に係る現状・課題

本市では、市内完結バス路線に対する赤字支援を平成22年度(2010年度)から実施しております。平成28年度(2016年度)からは、運転免許自主返納者に対するバス・タクシー助成券の配布を行っており、バス路線の維持及び利用促進に向けた取組を実施してまいりました。また、公共交通については、高齢になってから必要という市民意識があるものの、自動車を運転できるうちは使わないというような状況であり、使われないものは無くなるという自分事の問題として捉えられていない状況も勘案されます。

人口減少、少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の拡大等で、バス路線の利用者は継続的に減少し、また、地球温暖化対策としてのCO₂削減の観点からも、自家用車から公共交通への転換を図るため、費用対効果の高い持続可能な利用促進策や市民との課題の共有に係る情報発信が重要となっています。



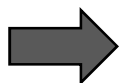
【課題3】利用促進及び市民との課題共有

(4) 鉄道駅の現状・課題

鉄道駅については、ＪＲ上野幌駅の駅舎がバリアフリー化されていないため、バリアフリー化に向けて、関係機関と協議していますが、改修費用の膨大化等の課題があります。

令和５年(2023年)３月開業の北海道ボールパークＦビレッジについては、Ｆビレッジ内に整備される居住施設(レジデンス、シニアレジデンス)における居住者の利便性向上のほか、Ｆビレッジ内の球場、子育て施設、商業施設、医療施設等への通勤者や来場者の利便性向上を図るため、ＪＲ新駅の整備が重要となっています。

ＪＲ新駅は、令和９年度(2027年度)の開業を目指し、関係機関と協議しています。ＪＲ新駅の整備により、広島工業団地への通勤者や近隣の教育施設への通学者の足の確保のほか、共栄町など近隣住民の通勤通学など日常生活における利便性の向上が期待されます。また、ＪＲ北広島駅周辺では、東口に図書館、西口には商業施設が立地するほか、ホテル等を含めた複合交流拠点施設やマンションを含む居住交流施設が整備される予定です。これらのＪＲ北広島駅周辺及びＦビレッジ周辺において、それぞれ局地的な発展で収まることなく、連担性を持って一体的に発展させ、定住人口の増加を目指す観点からも、Ｆビレッジ近傍地に新たな交通結節点としてのＪＲ新駅を整備し、本市の中心的な役割を担う地域として一体的に発展させていく必要があります。



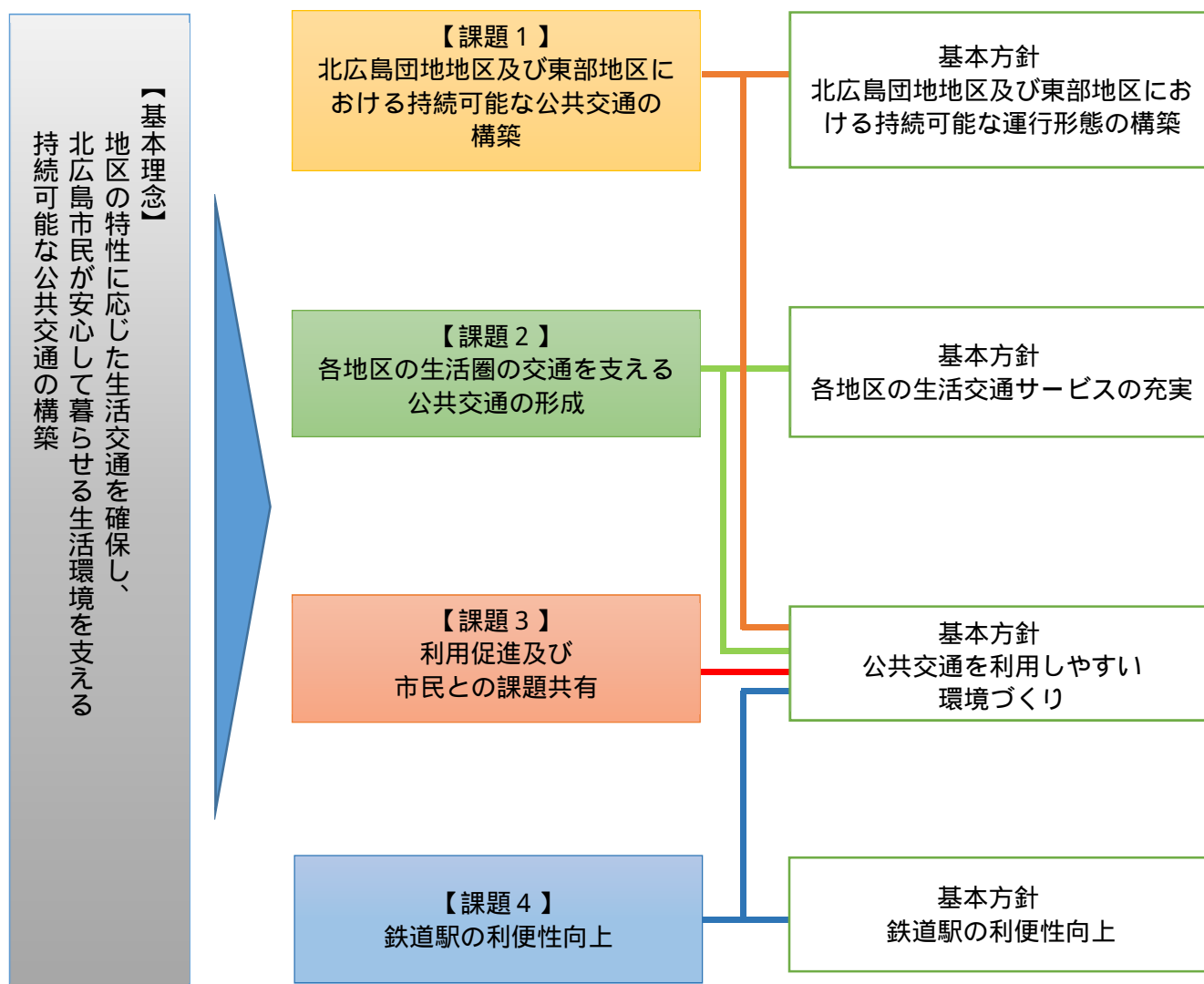
【課題４】鉄道駅の利便性向上

3 北広島市地域公共交通計画の基本理念と基本方針

3-1 基本理念・基本方針の設定

前述の現状・課題を勘案し、次の基本理念とそれに関連する基本方針を設定します。

また、次ページ目以降における基本方針に係る施策の実施に当たっては、施策を実行する上で、それぞれが持続可能なものとなるよう、限られた予算で最大限の移動支援施策や利用促進策を講じることとします。



3-2 基本方針に係る施策

基本方針に係る施策として、次の施策を実施します。なお、各種施策については、必要に応じて検証・見直しを実施し、社会情勢の変化に対応した取組を目指します。

基本方針 北広島団地地区及び東部地区における持続可能な運行形態の構築

施策(1)	市内完結バス路線の在り方の検討				
内容	<p>令和元年(2019年)10月1日に路線再編した「さんぼまち・東部線」について、赤字額が拡大しており、持続可能な公共交通の確保の観点から、次のとおり取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少ない路線部分や時間帯の在り方の検討 デマンド交通、車両の小型化などの導入の可能性について検討 効率化や利便性向上 ・Fビレッジのシャトルバスとの接続の検討 ・他の収入確保策の検討 ・他の事業者参入の可能性についての検討 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	路線再編 各種検討		効果検証		

基本方針 各地区の生活交通サービスの充実

施策(2)	交通空白・不便地域や各地区の生活圏の移動の維持・確保				
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の交通空白・不便地域に係る交通手段を検討します。 ・各地区の生活圏の移動を維持・確保するため、社会情勢の変化に応じて必要な取組を実施します。 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	検討				

基本方針 公共交通を利用しやすい環境づくり

施策(3)	公共交通に係る情報発信				
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に係る行政や市民、事業者の取組状況についての情報発信を行います。 ・公共交通の経済性や乗合による環境負荷の軽減などをPRし、利用を促進します。 ・スマートフォンにおけるマップ機能の活用によるバス路線の検索方法などを周知します。 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	実施				

施策(4)	鉄道とバス路線との乗継時間を考慮した接続性の高いダイヤ構成				
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバス路線の接続性(バス路線同士の接続性を含む。)の高いダイヤを構成し、利便性の高いバス路線を構築します。また、施策(9)における新たな交通結節点としてのJR新駅整備に係るバス路線の在り方について、検討します。 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	実施 新駅接続等検討				

施策(5)	バス運行の定時性や乗降環境の改善に向けた取組				
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場空間の効率的な運用や除排雪の配慮などにより、公共交通の利便性向上に努めます。 ・令和4年(2022年)1~2月の大雪により、3回の一部運休又は全面運休が生じたため、降雪期間においてもバス路線の運行確保を図るため、優先的な道路拡幅などに努めます。 ・道路上(歩道等)に上屋やベンチの設置が可能な箇所については、利用状況を踏まえ、可能な限り待合空間の快適性を確保します。 ・バス路線利用者の快適性・利便性向上策を検討します。 ・事業者による需要に応じたバスダイヤの変更、低床バス車両導入の推進やICカードの普及啓発など、継続的な利便性向上策を検討・実施します。 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	実施				

施策(6)	運転免許返納者へのバス・タクシー運賃助成や買い物割引など地域協働による利用促進の実施・検討				
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証自主返納者に対し、バス・タクシー助成券を交付し、自家用車から公共交通への転換の促進と、公共交通の利用促進を実施します。 ・デジタルを用いた買い物割引などによる利用促進や地域連携について、費用対効果が高いと判断した場合の導入を検討します。 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	実施 検討				

施策(7)	社会情勢の変化による移動需要に対応する取組				
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の利用者ニーズ等について、ＩＣカードによるバスの利用履歴等による把握に努め、望ましいバス路線の在り方を検討します。 ・MaaS(マース)、自動運転などの先端技術について、情報収集し、費用対効果が高いと判断した場合の導入を検討します。 ・新たな集合住宅、勤務先等ができた場合など、新たな移動需要が発生する場合は、社会情勢に応じた取組の実施を検討します。 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	実施 検討				

MaaS(マース)：英語の Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段を包括的に一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

基本方針 鉄道駅の利便性向上

施策(8)	ＪＲ上野幌駅のバリアフリー化に向けた取組				
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ上野幌駅は、バリアフリー化されていない駅舎であるため、バリアフリー化に向けて、関係機関との協議に取り組みます。 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	実施				

施策(9)	新たな交通結節点としてのＪＲ新駅整備に向けた取組				
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・Ｆビレッジ近傍地に、新たな交通結節点としてＪＲ新駅を整備します。また、ＪＲ新駅の北側及び南側へのロータリー整備を検討し、バリアフリー対応した利便性の高い施設整備を図ります。 ・ＪＲ新駅に関し、歩行者デッキ等の整備による歩行空間の利便性向上を図り、ウォーカブルな周辺整備を推進します。 				
実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
市、交通事業者	基本設計	工事			工事、 開業

ウォーカブル：「歩く」の「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」や「歩きたくなる」ということ。

3-3 地域公共交通の将来像

基本理念、基本方針、施策の考え方に基づき、本市が目指す地域公共交通の将来像を下図のとおりとします。

【基本理念】(再掲)

地区の特性に応じた生活交通を確保し、
北広島市民が安心して暮らせる生活環境を支える
持続可能な公共交通の構築

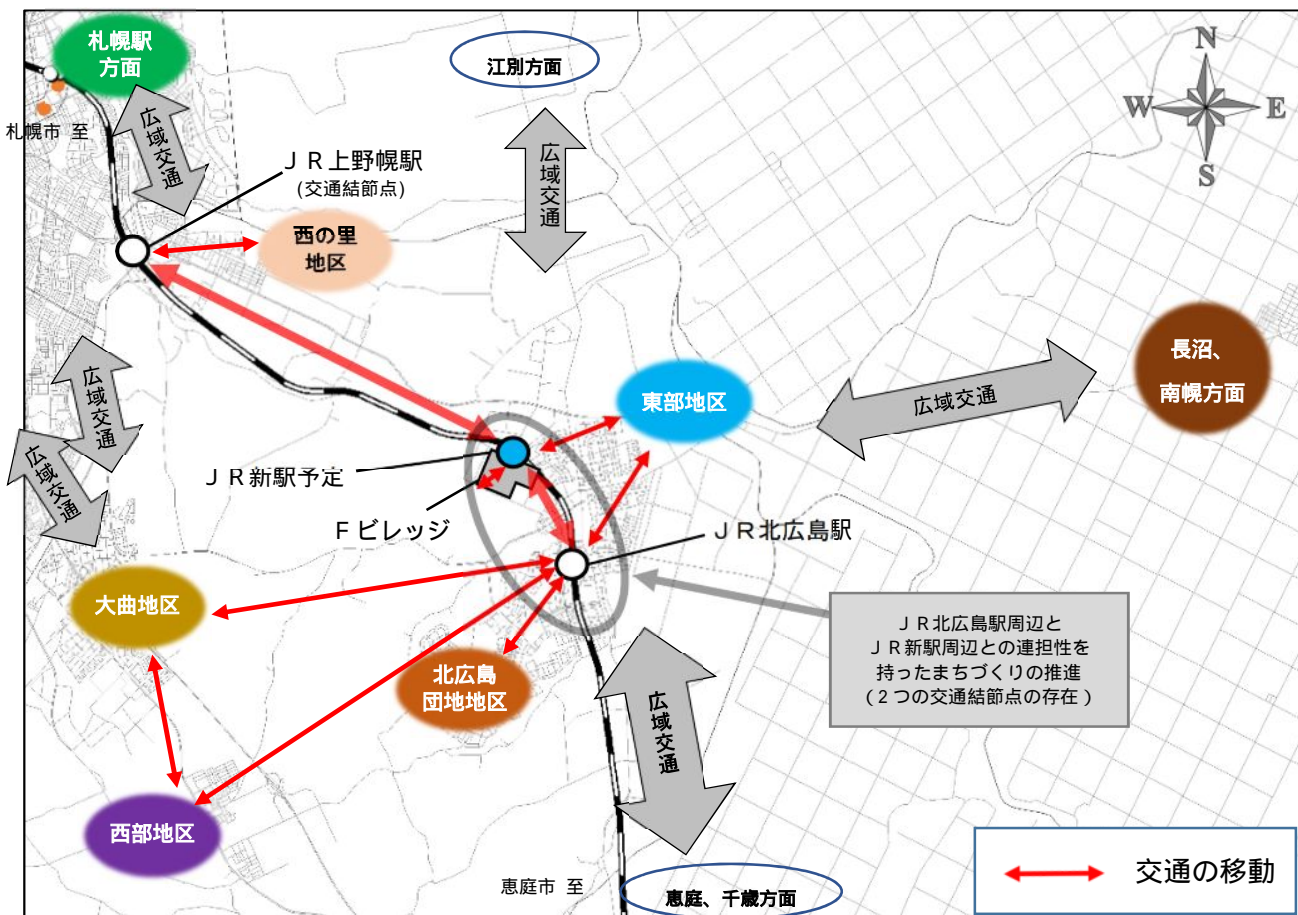


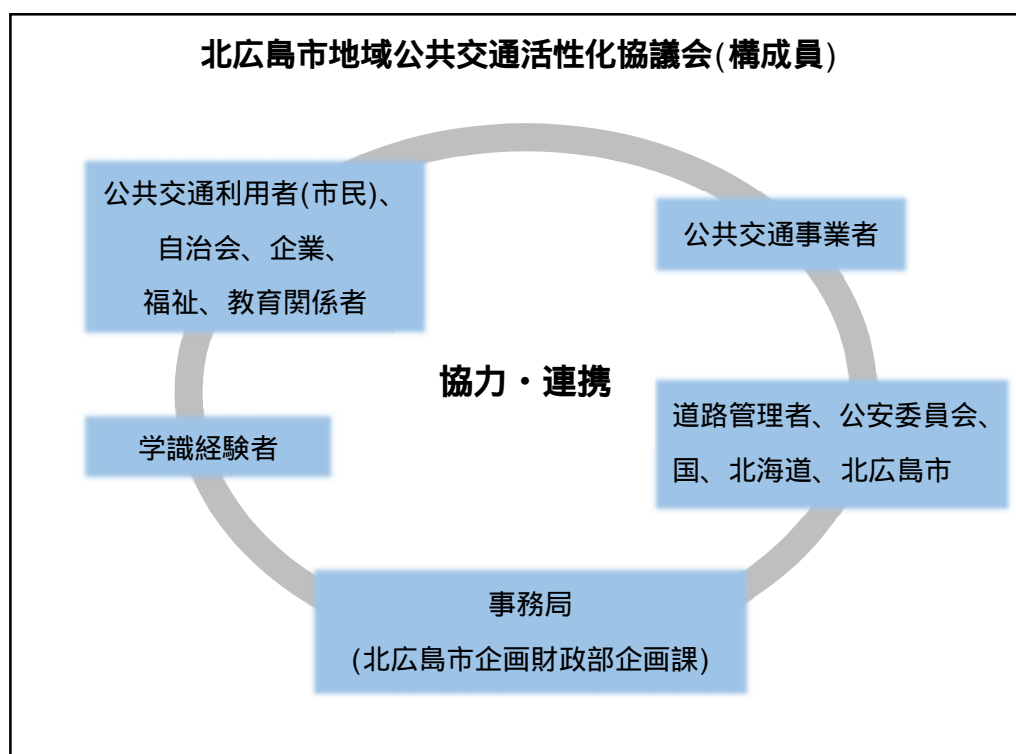
図 39 地域公共交通の将来像の図

4 計画の推進

4-1 計画の推進体制

本計画で定めた施策は、下図に掲げる関係者で構成する北広島市地域公共交通活性化協議会において、それぞれが担う役割を理解し、お互いに協力・連携した取組が必要です。

そのため、施策の推進に当たっては、本計画の策定主体である本市を事務局とし、関係者と協力して取り組んでいくことを目指します。



4-2 計画の目標

本計画に基づき、以下の指標及び目標値を設定します。

指標	現行値	目標値 (令和9年度) (2027年度)	
指標 市内におけるバス路線の利用者数	4,037人/日 ¹ (令和4年(2022年) 4月14日分)	➔ 向上	4,500人/日 ²
指標 利便性の高い公共交通の充実の満足度	47.7% ³ (平成30年度) (2018年度)	➔ 向上	70.0%
指標 さんぼまち・東部線の利用者数	318,000人/年 ⁴ (令和3年度) (2021年度)	➔ 向上	350,000人/年
指標 さんぼまち・東部線に対する総合満足度	66.8% ⁵ (令和3年度) (2021年度)	➔ 向上	70.0%
指標 JR新駅整備	-	JR新駅開業	

- 1 令和4年(2022年)4月14日(木)分の、ICカード利用データ(北海道中央バス(株)及びOD表データ(ジェイ・アール北海道バス(株))から算出
(市内を通る全バス路線(高速バスを除く。))のうち、市内の停留所で乗車した人数を抽出。また、ICカードデータは、カード利用率88%(0.88)で除して、全体乗車数を積算)
- 2 北海道ポールパークFビレッジに係るシャトルバス分を除く目標値
- 3 平成30年度(2018年度)総合計画に係る市民意識調査(満足・やや満足・普通の合算値)
- 4 バス事業者(北海道中央バス(株))による集計
- 5 令和3年度(2021年度)に、北広島団地地区及び東部地区に在住の市民を対象に実施した公共交通市民意識調査(満足・やや満足・普通の合算値)

【目標値の設定について】

指標 における目標値「350,000人/年」については、令和元年(2019年)10月1日の「北広島団地線」から「さんぼまち・東部線」への路線再編に伴い、夕方以降の時間帯の路線利用者数が、約3~4割程度減少してしまいました。このようなこともあり、令和5年(2023年)4月1日からの一部路線再編を予定しており、通勤通学者の利便性向上を目指した路線再編となっております。この新たな路線再編やFビレッジ開業によるバス利用者の増を1割程度と見込み、上記の目標値を設定します。

指標 については、「さんぼまち・東部線」を含む市内を走行するバス路線に係る指標ですが、指標 と同様にFビレッジ開業によるバス利用者増を1割程度と見込み、上記の目標値を設定します。

指標 及び については、総合計画(第6次)における目標値である70.0%の目標値と合わせ、上記の目標値を設定します。

北広島市地域公共交通計画(案)

令和4年(2022年)11月

北広島市企画財政部企画課

〒061-1192 北海道北広島市中央4丁目2番地1
(011) 372-3311