



J R北広島駅及びF ビレッジ周辺地区交通戦略

(案)

令和4年(2022年)11月

北海道北広島市

【 目 次 】

1 地区交通戦略について	
1-1 地区交通戦略策定の背景と目的	1
1-2 戦略の期間	1
1-3 戦略の位置付け	1
1-4 対象区域	2
2 北広島市の交通を取り巻く現状と課題	
2-1 地域特性	4
2-2 公共交通等の概況	9
2-3 バス乗降者の現況	14
2-4 対象区域周辺の道路整備状況等	14
2-5 自転車歩行者専用道路の現況	15
3 将来像、戦略目標（基本方針）	
3-1 交通とまちづくりの将来像	16
3-2 対象区域における将来像	17
3-3 戦略目標（基本方針）	18
4 課題、施策、実施プログラム	
4-1 課題、施策、実施プログラム	19
4-2 戦略目標（基本方針）と施策の対応表	27
5 戦略の推進	
5-1 戦略の推進体制	28
5-2 評価指標	29

1 地区交通戦略について

1-1 地区交通戦略策定の背景と目的

本市では、官民連携プロジェクトとして、新球場を核とした北海道ボールパークFビレッジ(以下「Fビレッジ」という。)を整備することで、まちづくりの様々な分野に波及効果を生み出し、持続可能な都市経営と地域課題の解決を図るための、ボールパーク構想を推進しています。

ボールパーク構想は、北広島市総合計画(第6次)の基本構想に位置付けており、当該基本構想は、令和2年(2020年)6月26日に北広島市議会の議決を経て総合計画に掲載され、行政、事業者、地域住民が一体となって推進しているものです。

Fビレッジは、令和5年(2023年)3月に開業予定であり、将来的には延べ1万人程度の従業者数が想定されており、新球場の最大収容人数は35,000人となっています。本市では、Fビレッジへの来場者や通勤者の足を確保するほか、交通渋滞軽減やCO₂削減の観点から過度に自家用車へ依存しないライフスタイルの推進や、交通モードの選択肢を増やすことにより、地域住民の利便性向上を目指しています。

また、JR北広島駅西口周辺エリアについても、官民連携プロジェクトとして、駅前広場、複合交流拠点施設及び居住交流施設の整備に向けて取り組んでおり、これらの地域をとりまく交通環境が大きく変わろうとしています。

そのため、JR北広島駅及びFビレッジの周辺地域について、利便性の高い連担性を持ったまちづくりを推進していくために、本戦略を策定します。また、市街地が分散している本市の特徴から、当該周辺地域が魅力的な場所となることによって、各市街地の交流促進や連携を強化し、まちを活性化させ、市民の幸福度向上を目指します。

なお、本戦略に係る取組が、SDGsの達成に貢献できるよう、本戦略を策定及び推進します。



9 産業と技術革新の基盤をつくろう



11 住み続けられるまちづくりを



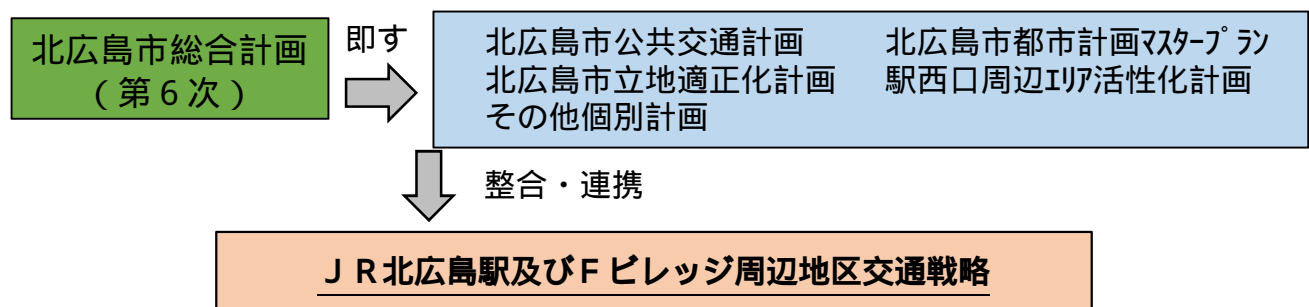
SDGs(エスディーゼーズ)：英語の Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)の略。平成27年(2015年)9月の国連サミットで採択された令和12年(2030年)までの国際目標であり、持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成されている。

1-2 戦略の期間

令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)の5年間とします。

1-3 戦略の位置付け

本戦略は、「北広島市総合計画(第6次)」をはじめとした各種個別計画の方向性を共有し、本戦略の対象区域における都市交通の方針を示すものです。



1-4 対象区域

本戦略の対象区域は、J R北広島駅周辺及びFビレッジを含む、下図の点線で囲っている部分とします。

この区域は、J R北広島駅があり、その周辺には、日常生活における買い物施設のほか、芸術文化ホール、図書館、市役所が立地し、また、新たなまちづくりを行っているFビレッジ周辺には、教育施設、福祉施設、レクリエーションの森、工業団地などが立地しています。



図 1 北海道北広島市の全域図と本戦略の対象区域

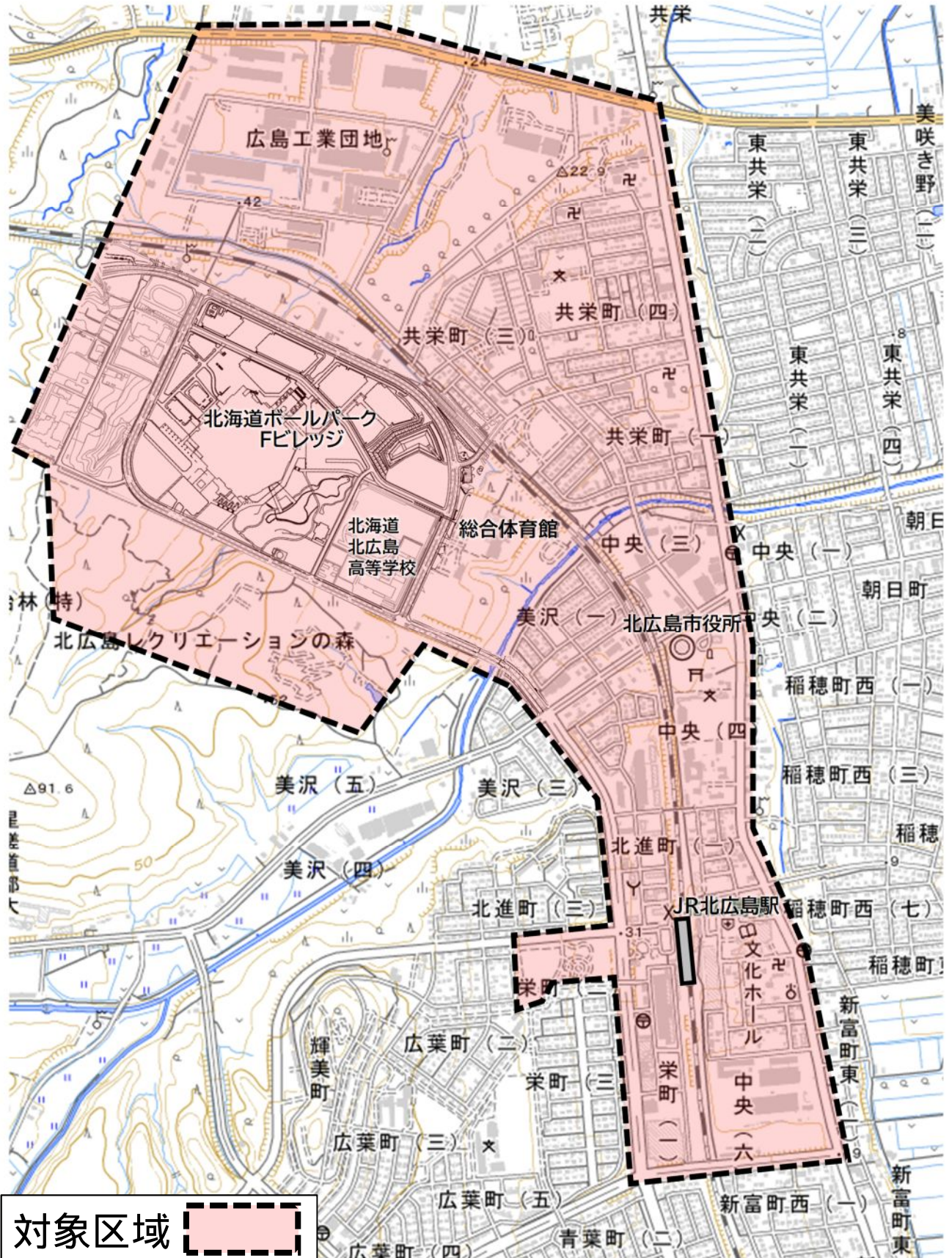


図 2 本戦略の対象区域(拡大図)

出典：地理院地図を加工して作成

2 北広島市の交通を取り巻く現状と課題

2-1 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 km、総面積 119.05 km²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、更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 分と短時間で移動が可能となっています。

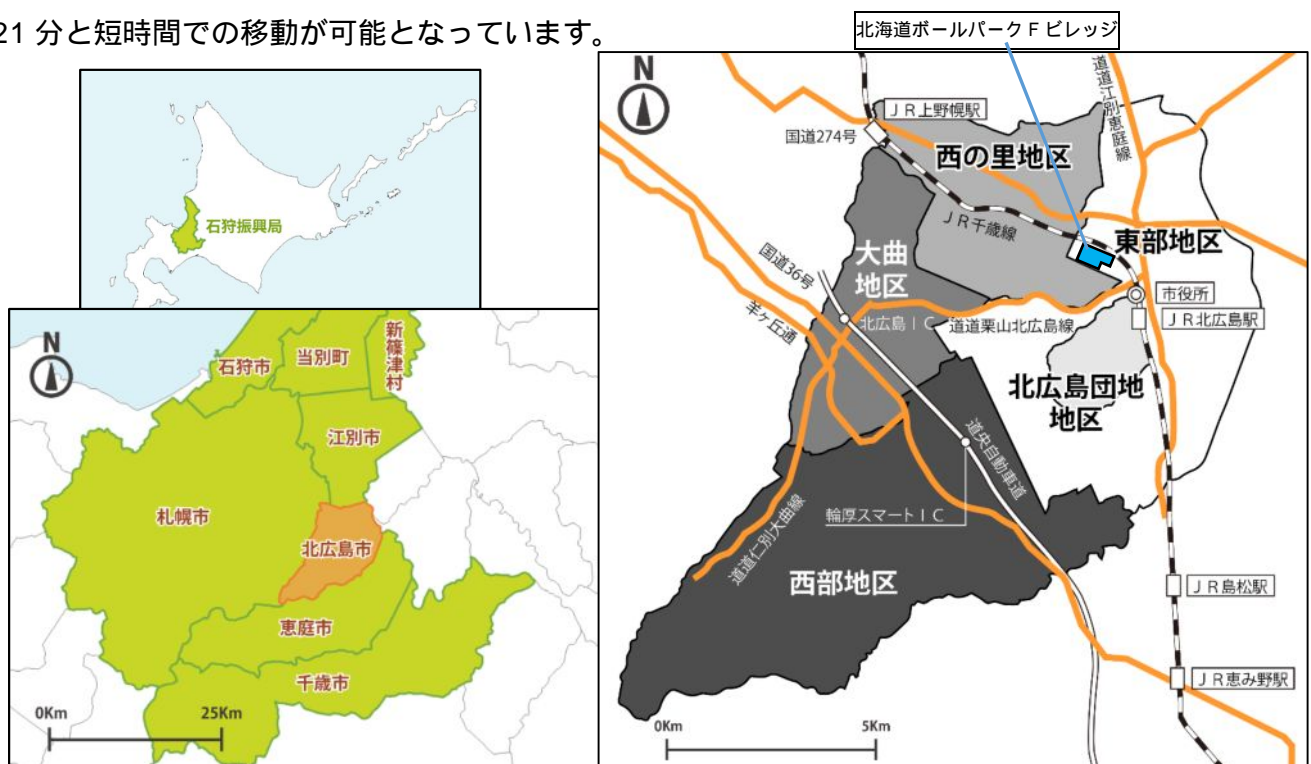


図 3 位置及び道路網

令和 5 年(2023 年)3 月には、プロ野球「北海道日本ハムファイターズ」の新球場「エスコンフィールド HOKKAIDO」を核とした北海道ボールパーク F ビレッジが開業します。この F ビレッジは、プロスポーツの試合観戦という役割だけでなく、多くの人々がこのまちに集い、交流を育むとともに、今後のまちづくりにおいて重要な役割を担うエリアでもあります。

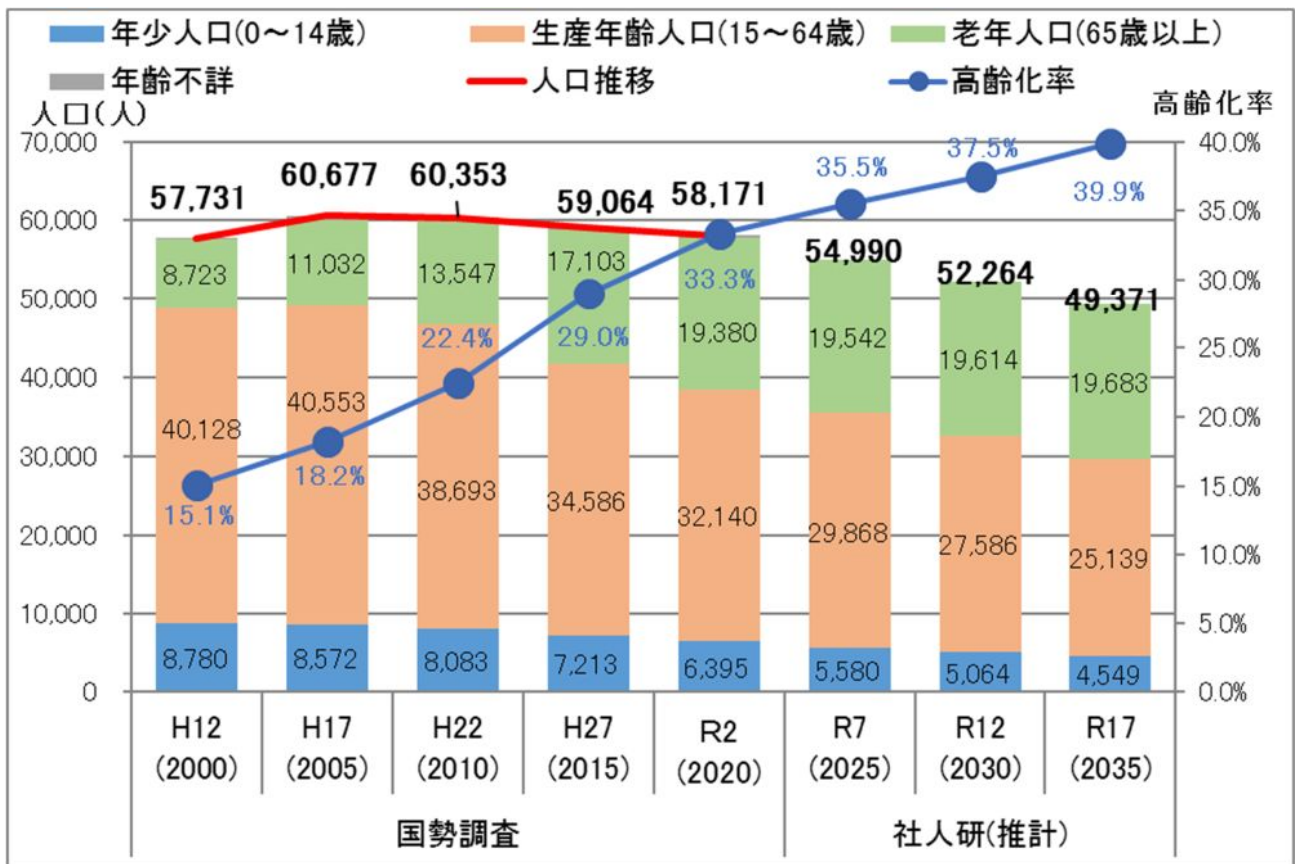


エスコンフィールド HOKKAIDO

(2) 人口推移と少子化、高齢化、生産年齢人口の減少

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 4 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(住民基本台帳)

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。

北広島団地地区は、昭和45年(1970年)から平成2年(1990年)にかけて宅地造成され、造成初期に住み始めた多くの世代を中心に高齢化が進んでいることから、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。

しかしながら、自然を身近に感じることができる広々とした住みよい環境であることから、昨今では、子育て世代が、新たに住居を建築するなど住民の入れ替わりも進んできており、JR北広島駅西口周辺エリアの発展や、Fビレッジの開業等により、人口増加のポテンシャルを持った地域でもあります。

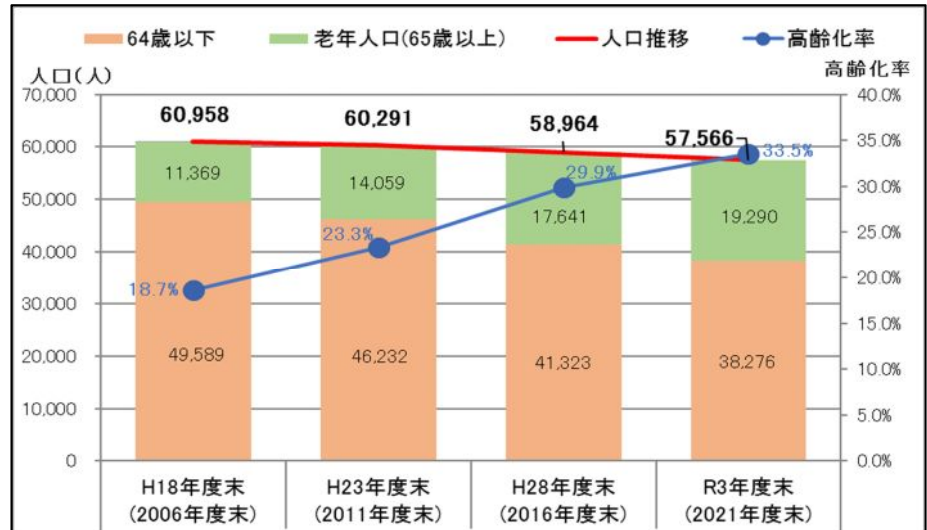


図5 市全体の人口と高齢化率の推移

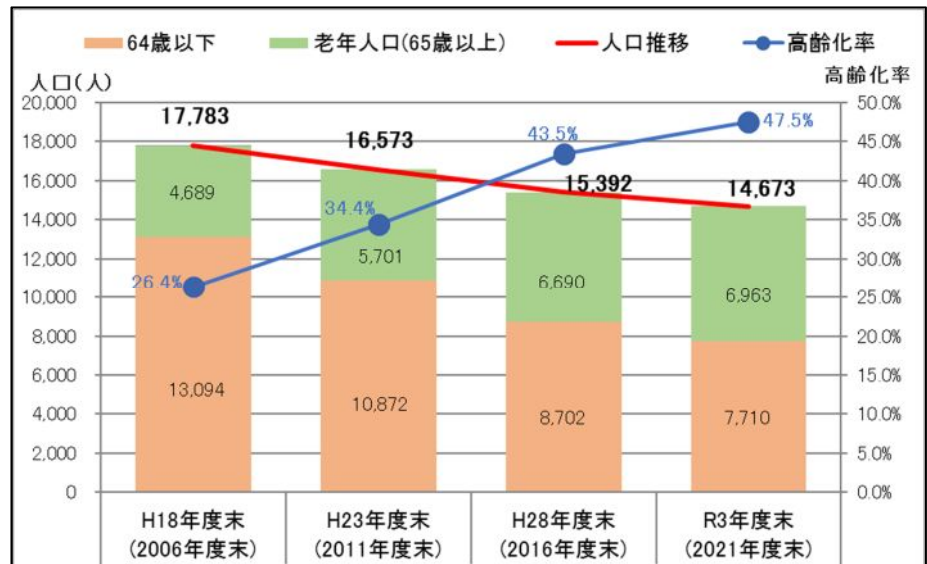


図6 北広島団地地区(さんぼまち)の人口と高齢化率の推移

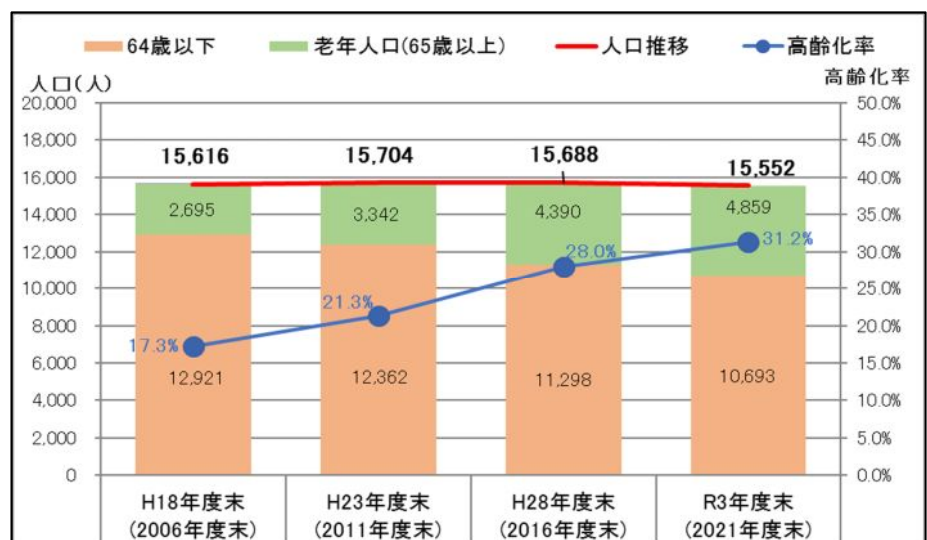


図7 東部地区の人口と高齢化率の推移

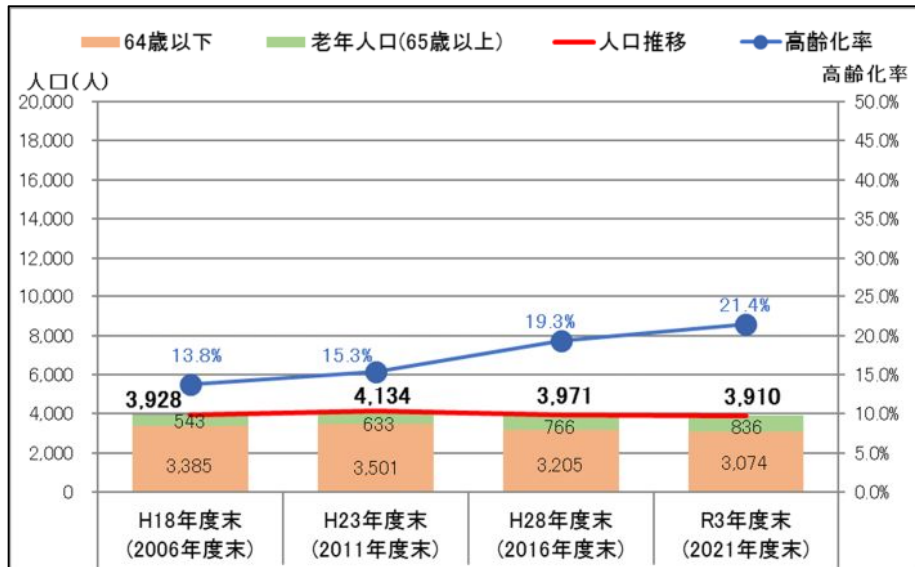


図8 西部地区の人口と高齢化率の推移

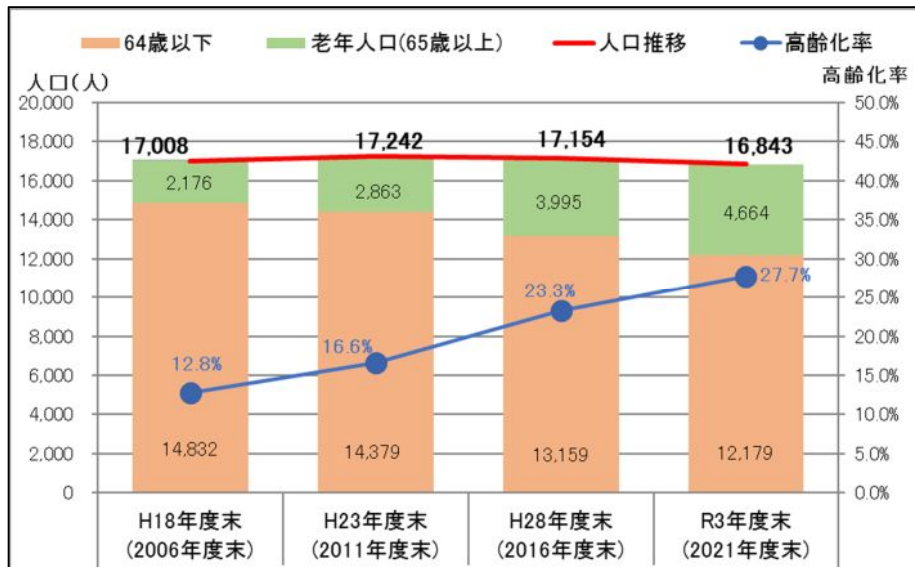


図9 大曲地区の人口と高齢化率の推移

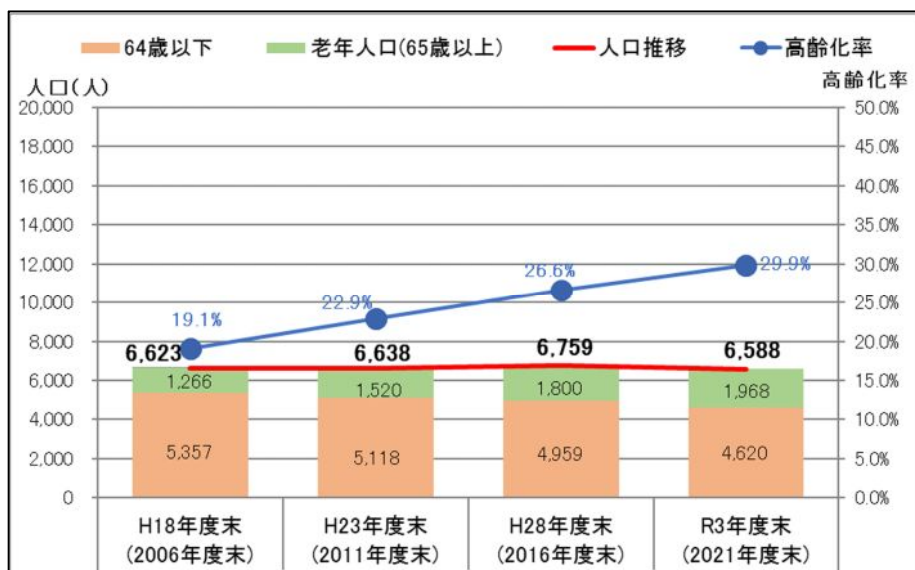


図10 西の里地区の人口と高齢化率の推移

(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。

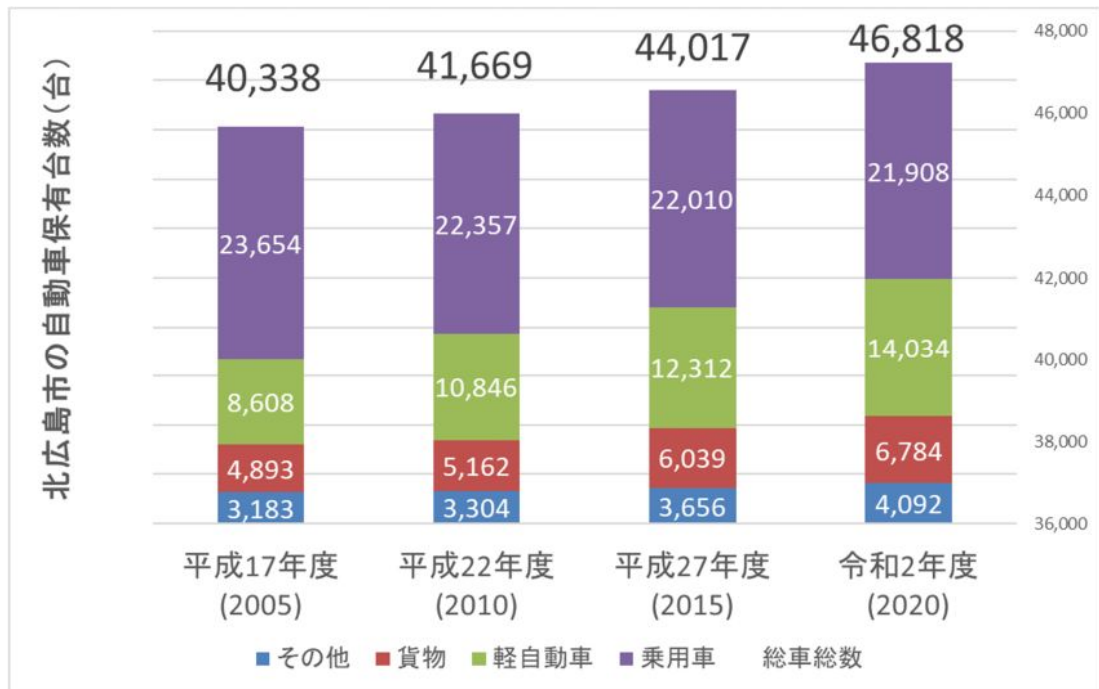


図 11 北広島市の自動車保有台数の推移 資料：市町村別保有車両数年報、北広島市税務課

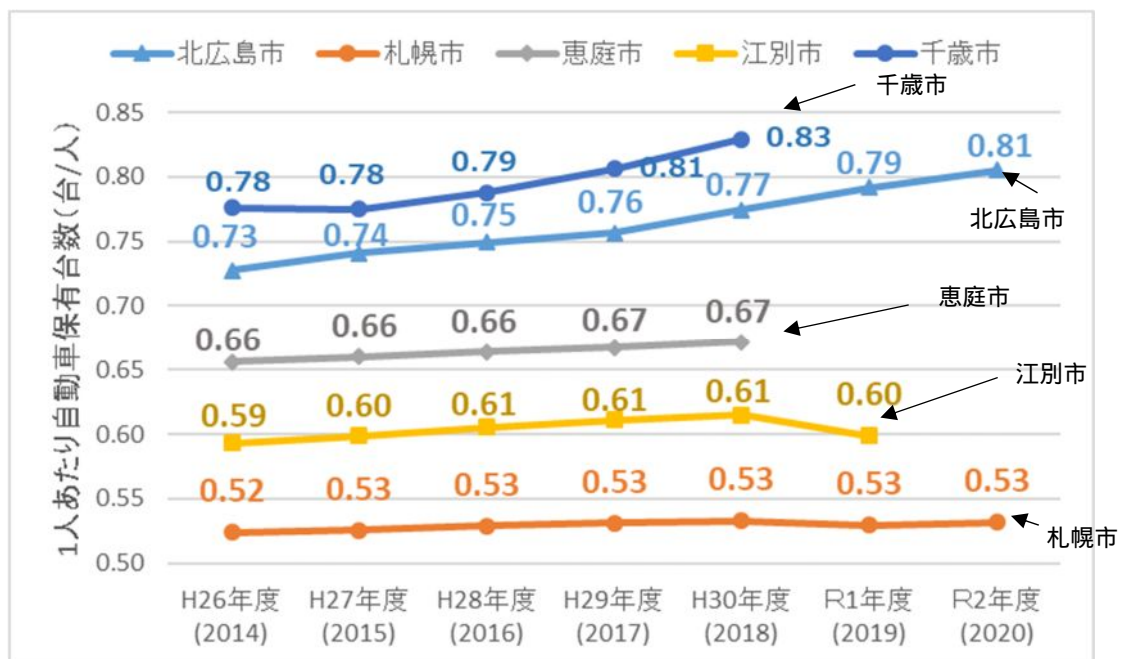


図 12 1人当たりの自動車保有台数の推移 資料：各市の統計書

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

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)・北広島駅一星塚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**
 (札幌駅一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一江別駅前)
 (北広島駅一北広島営業所前)
- ⑰ **新札幌西の里線**
 (札幌駅前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 13 バス路線マップ

(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、北海道ボールパーク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ー号	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(9・10P)に記載のとおり(広域幹線を除く。)

(2) バス路線(さんぼまち・東部線)の収支及び利用者数

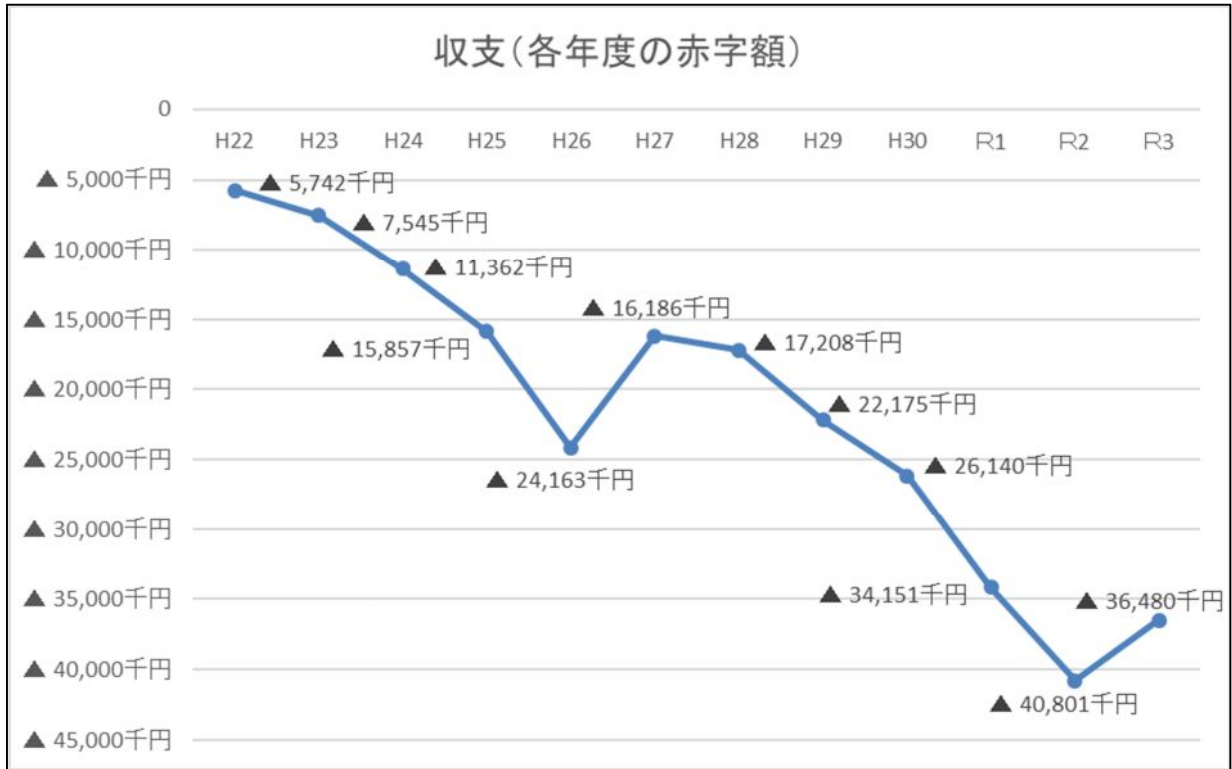


図 14 「さんぼまち・東部線」に係る収支

資料：北広島市

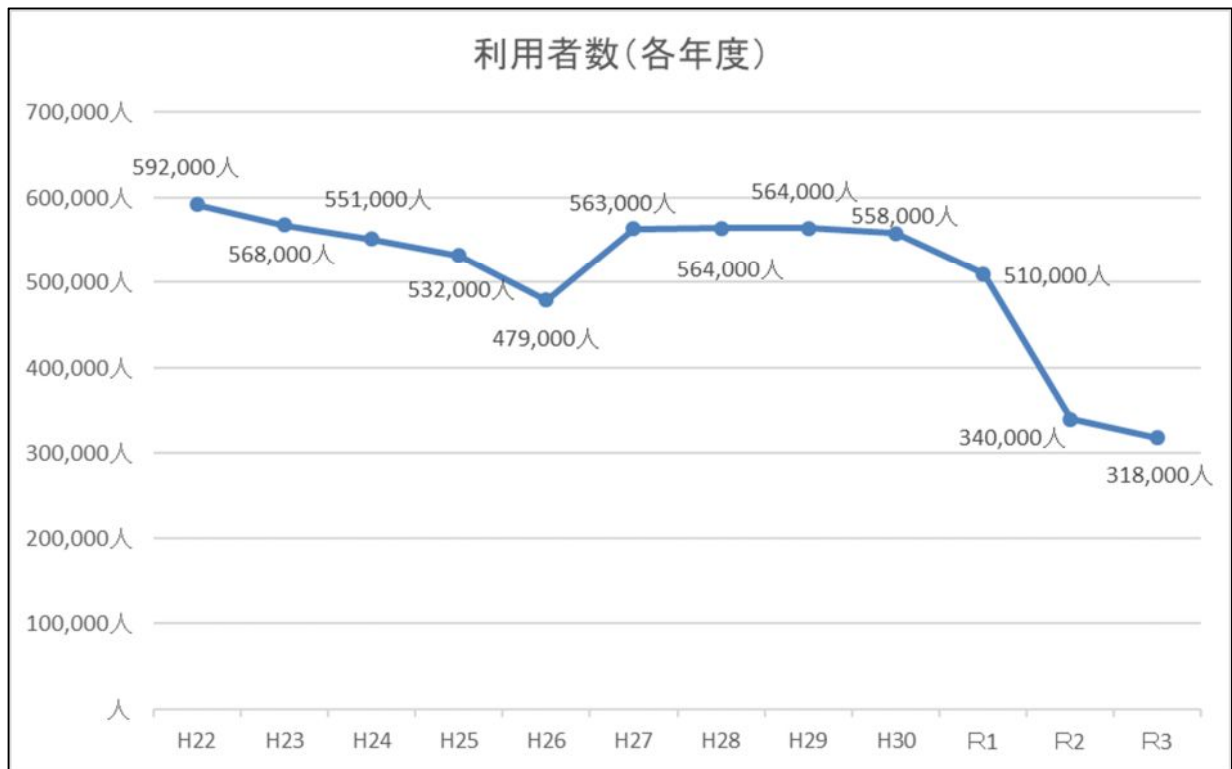


図 15 「さんぼまち・東部線」に係る利用者数

資料：北広島市

2-3 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た結果、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

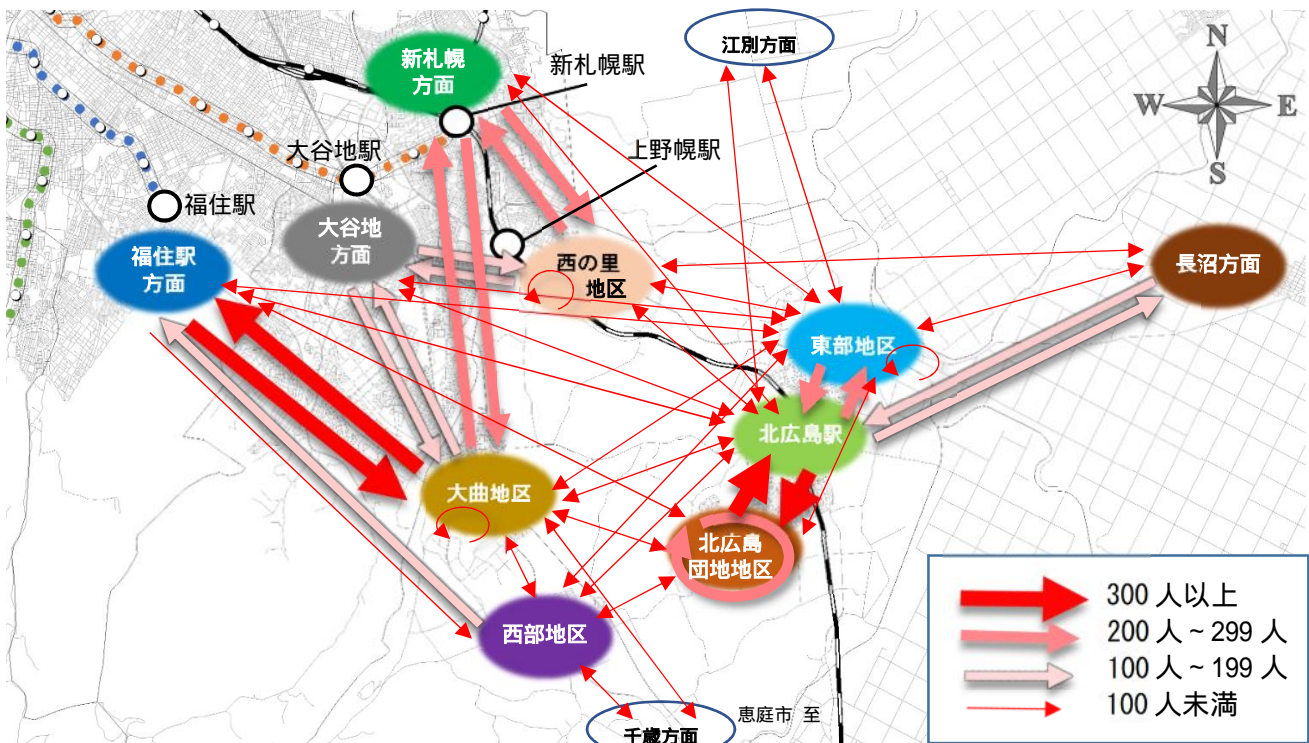


図 16 バス路線利用者の主な乗車区間

2-4 対象区域周辺の道路整備状況等

Fビレッジへの自家用車での来場者、通勤者等のために、下図のとおり、道路整備を実施しています。Fビレッジ内でのイベント実施日など、交通渋滞を抑制する取組が重要となっています。

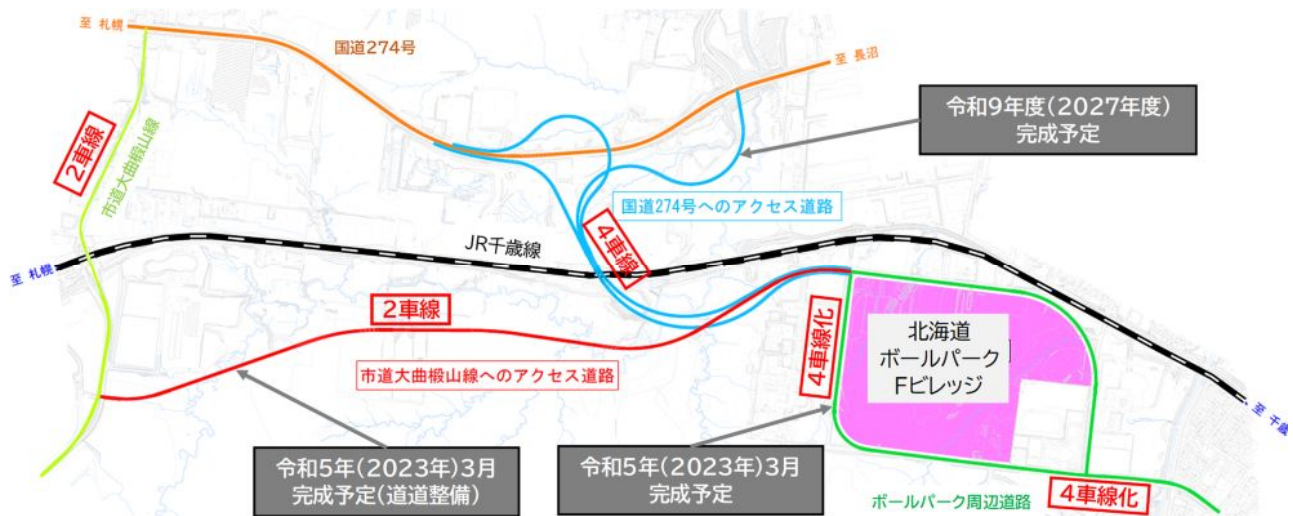


図 17 道路整備予定図

2-5 自転車歩行者専用道路の現状

北広島市と札幌市を結ぶサイクリングロードとして、道道札幌恵庭自転車道線(愛称：エルフィンロード)があります。エルフィンロードは、JR北広島駅から札幌市厚別区上野幌までの8.1km区間が平成16年度(2004年度)に完成し、富ヶ岡の南富橋から南の里の道道江別恵庭線までの3.4km区間が平成26年度(2014年度)に開通していますが、JR北広島駅から富ヶ岡の南富橋までは、未開通区間となっており、早期の整備に向けて関係機関と協議を進めています。

また、北広島団地地区内には、地域を一周する約5kmの自転車歩行者専用道路(愛称：トリムコース)があります。トリムコースは、JR北広島駅西口付近などから入ることができ、沿道には、多くの公園や学校、公共施設があります。

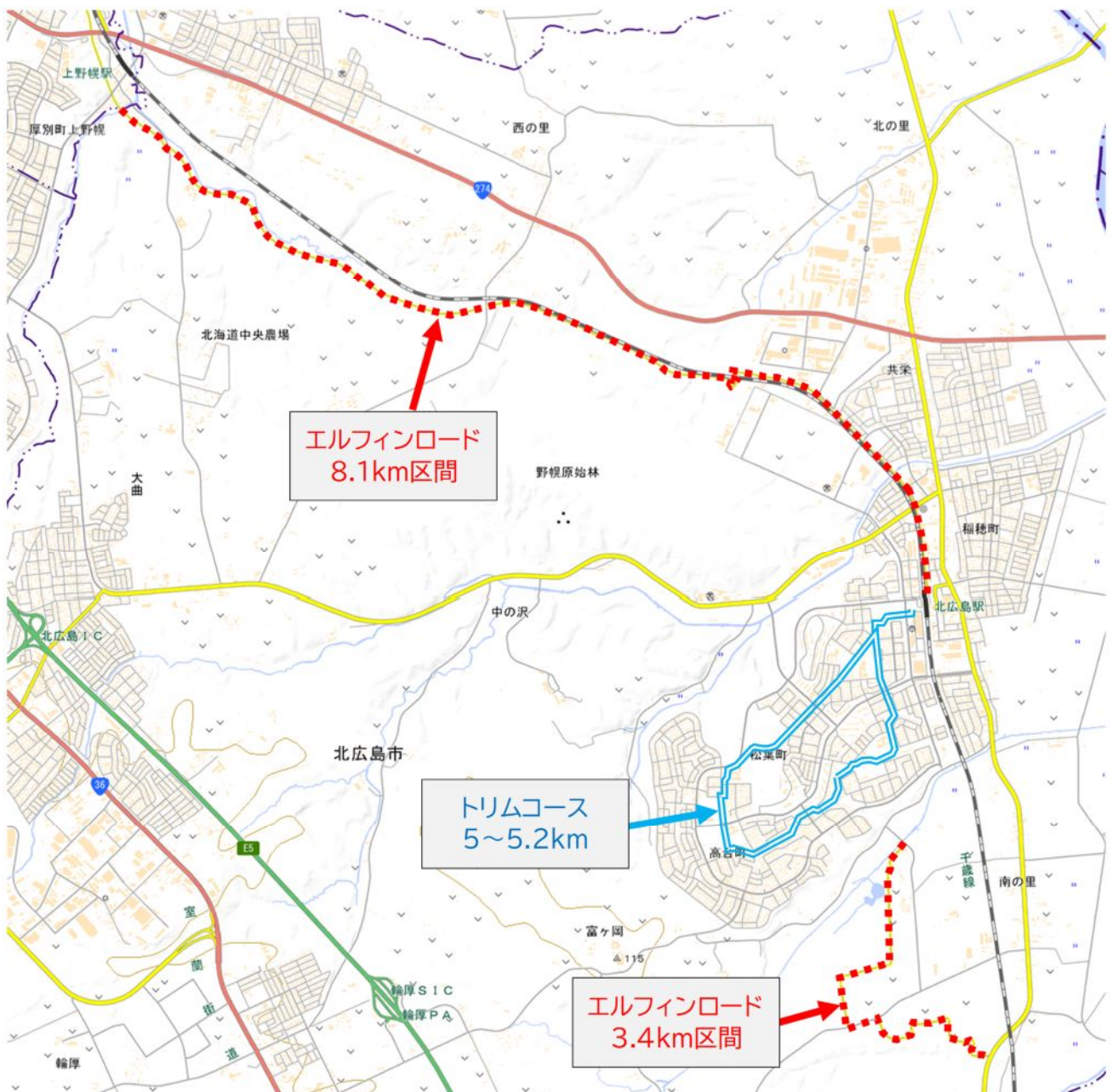


図 18 自転車歩行者専用道路の図

出典：地理院地図を加工して作成

3 将来像、戦略目標(基本方針)

3-1 交通とまちづくりの将来像

本市の交通とまちづくりに係る将来像として、下記のとおり、「暮らす人、働く人、訪れる人」を支える交通環境が整っているまちを目指します。

5つの地区からなる本市の特徴を踏まえ、各地区間の人の移動や文化活動などの交流を活発化させるため、道路網の整備はもとより、自転車歩行者専用道路や公共交通の充実など、それぞれを結ぶ交通機能を整備し、移動手段の選択肢の拡大を図ります。また、公共交通を充実させることにより、自家用車からの利用転換を図り、地球温暖化対策を行うとともに、交通渋滞を軽減させることにより、地域住民が暮らしやすいまちを目指します。

【交通とまちづくりの将来像】

「暮らす人、働く人、訪れる人」を支える交通環境が整っているまち

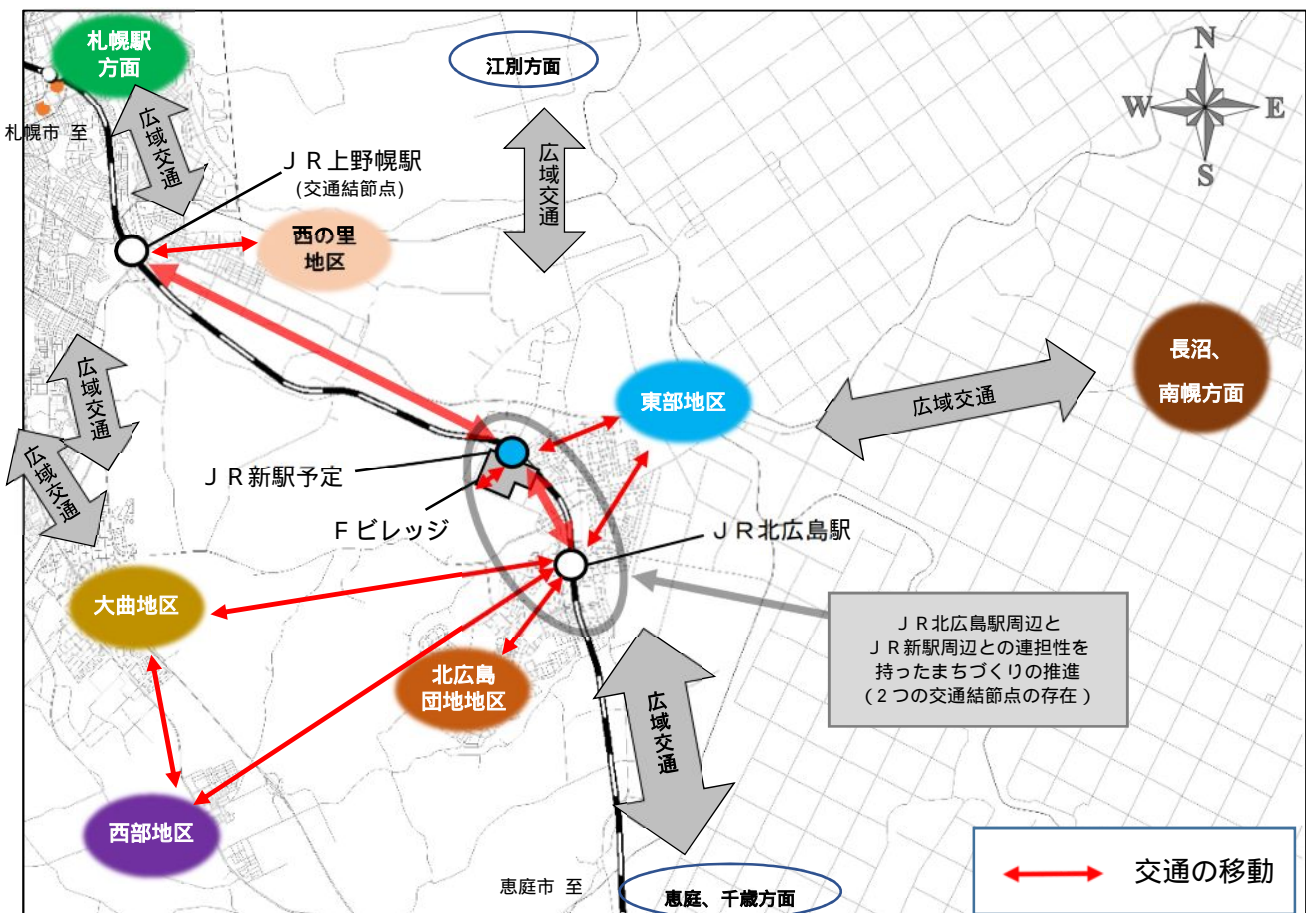


図 19 交通とまちづくりの将来像の図

3-2 対象区域における将来像

対象区域における将来像は、交通とまちづくりの将来像を踏まえ、下図のとおりとします。

JR新駅を設置することにより、Fビレッジや広島工業団地への通勤やFビレッジ東側地域の住民の通勤等の利便性を向上させ、自家用車から公共交通への転換を促進することにより、交通渋滞の抑制やCO2削減を目指します。

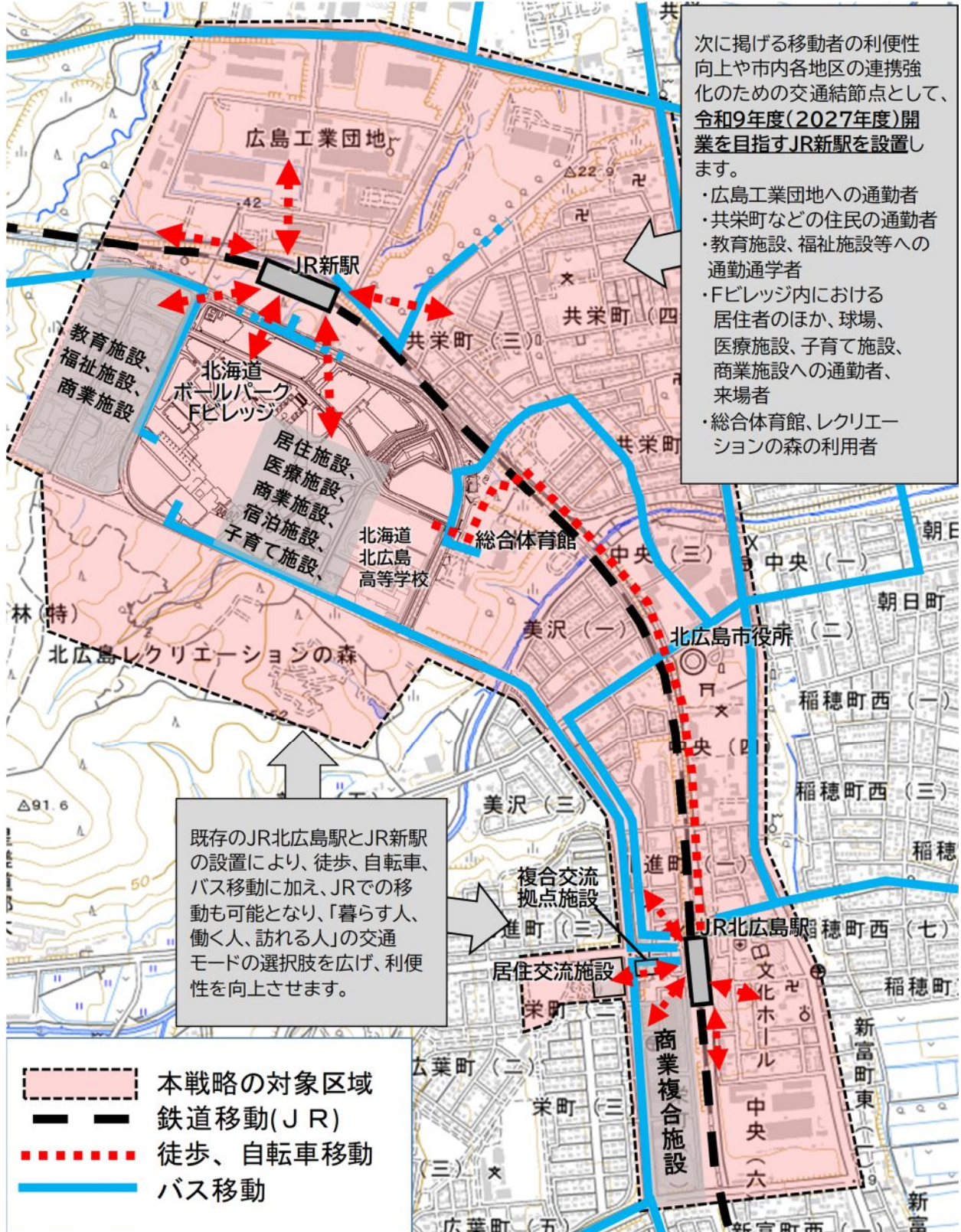


図 20 対象区域における将来像の図

出典：地理院地図を加工して作成

3-3 戦略目標（基本方針）

将来像を実現するために、実施すべき戦略目標を設定します。戦略目標は、以下の4つを設定し、施策の実施に係る方針とします。

本戦略の対象区域においては、令和5年(2023年)3月のFビレッジ開業予定のほか、J R北広島駅西口のロータリー改修や複合交流拠点施設、居住交流施設の整備など、駅周辺の土地の有効活用を図るための取組を推進しています。そうした中で、J R北広島駅周辺とFビレッジ周辺の連担性を持った交通と連動したまちづくりを推進していくことが重要です。

戦略目標 1 多様な移動手段で利便性の高い交通環境づくり

J R北広島駅周辺とFビレッジ周辺は、市のまちづくりの中心となる部分です。これらの距離は、概ね2~3kmですが、この間には、図書館、芸術文化ホール、市役所、総合体育館、教育施設、商業施設、公園など多くの都市機能が集約されています。これらの地域内の移動手段を、タクシーを含む自動車のほか、徒歩、自転車、バス、鉄道と選択肢を拡大することにより、市のまちづくりの中心となる部分にふさわしい多様な移動手段を備えた利便性の高い地域をつくります。

戦略目標 2 交通結節点としての環境づくり

市内の分散している市街地における住民の利便性向上の観点から、西の里地区、大曲地区、西部地区と、本戦略における対象区域との行き来のしやすさが重要となっています。Fビレッジ内の各施設では、従業者数が将来的には延べ1万人程度となることから、交通渋滞やCO₂削減の観点からも、自家用車から公共交通への転換を促進する必要があります。そのため、Fビレッジの近傍にJ R新駅を設置し、J R北広島駅と合わせて新たな交通結節点とすることにより、J R北広島駅からも、J R新駅からも、この対象区域一帯と各地区とが行き来しやすい環境をつくります。

戦略目標 3 歩きたくなる空間づくり

本戦略の対象区域には、道道札幌恵庭自転車道線(愛称：エルフィンロード)があるほか、J R北広島駅西口からは、自転車歩行者専用道路のトリムコースもあります。また、自家用車から公共交通への転換を促進する上でも、バスや鉄道等との乗換時の歩きやすさが重要となることから、対象区域内において、歩きたくなる空間をつくります。

戦略目標 4 自動車での移動需要に対応する環境づくり

自家用車から公共交通への転換を促進しながらも、自動車でも円滑に移動ができる道路環境は、交通渋滞を防ぐ観点からも重要です。また、交通渋滞が発生すると、バスやタクシーの公共交通においても遅延が発生するなど、望ましくない状況となることから、自動車での移動需要にも対応できる環境をつくります。

4 課題、施策、実施プログラム

4-1 課題、施策、実施プログラム

本戦略における将来像及び戦略目標を実現するために、移動手段ごとに掲げる課題に対し、それぞれ施策を実施します。また、各施策の中で重点となる施策を最後に再掲し、それらをパッケージ化して一体的に推進していきます。

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。

(1) バス・タクシーに関する課題、施策

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題 1 1：本戦略の対象区域を一部走行する市内完結バス路線「さんぼまち・東部線」（北海道中央バス(株)の運行)について、赤字額が拡大しています。また、当該バス路線を含め、新型コロナウイルス感染症の拡大によるテレワークの普及などによって、バス利用者全体が減少していることから、持続可能なバス路線を確保するための取組が重要となっています。 ・ 課題 1 2：自家用車による交通渋滞を抑制する取組が重要となっています。また、自家用車から公共交通への転換を促進することによる、CO₂の削減も重要です。 ・ 課題 1 3：高齢者が運転する自家用車による交通事故を防ぐ取組が重要となっています。 ・ 課題 1 4：バス・タクシーの乗務員が、高齢化等により減少しているため、乗務員を確保するための取組等が重要となっています。
----	--

施策

施策 1：公共交通の維持・利用促進

- ・ **施策 1-1**(課題 1-1、1-2)：市内完結バス路線「さんぼまち・東部線」について、適宜、利用実態や移動需要に合った路線の見直しを行うとともに、他の事業者参入の可能性について検討します。
- ・ **施策 1-2**(課題 1-1、1-2、1-3)：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。
- ・ **施策 1-3**(課題 1-1、1-2)：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 3 における新たな交通結節点としての JR 新駅設置に係るバス路線の在り方について、検討します。
- ・ **施策 1-4**(課題 1-1、1-2)：ICカードによるバスの利用履歴等を用いて、望ましいバス路線の在り方を検討します。
- ・ **施策 1-5**(課題 1-1、1-2)：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。
- ・ **施策 1-6**(課題 1-1、1-2)：スマートフォンのマップ機能の利活用による公共交通の利用等に係る周知啓発により、公共交通の利用促進を図ります。
- ・ **施策 1-7**(課題 1-1、1-4)：乗務員の確保に向けた取組や、低床バスの車両導入、ICカードの普及啓発の実施を促進します。

施策 2：先端技術の導入の検討

- ・ **施策 2-1**(課題 1-1、1-2、1-4)：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。

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。

実施プログラム(バス・タクシー関係)

実施 施策	実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
施策 1-1	市、交通事業者	路線再編 各種検討		効果検証		
施策 1-2	市、交通事業者	実施				
施策 1-3	市、交通事業者	実施 新駅接続等検討				
施策 1-4	市、交通事業者	実施				
施策 1-5	市、事業者	検討				
施策 1-6	市、交通事業者	実施				
施策 1-7	交通事業者	実施				
施策 2-1	市、交通事業者	検討				

(2) 鉄道に関する課題、施策 

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題 2-1：将来像で掲げる「暮らす人」「働く人」の交通環境を整える必要があります。Fビレッジ東側地域の住民は、最寄りのバス停の距離が離れているなどJR北広島駅へのバス利用で不便な地域があり、通勤・通学に係る移動の利便性を向上させる必要があります。 また、Fビレッジへの通勤者や、近隣施設(教育施設、福祉施設、医療施設、工業団地、体育館)への通勤・通学者のほか、Fビレッジ内に居住施設(レジデンスやシニアレジデンス)も設置されることから、「働きに来る人」と「働きに行く人」の両方の足を確保する必要があります。 ・ 課題 2-2：将来像で掲げる「訪れる人」の交通環境を整える必要があります。本戦略の対象区域は、総合計画(第6次)の重点プロジェクトにおいて掲げる、交流人口及び関係人口の増加に寄与する区域であることから、観光における交通結節点としての機能の向上が重要となっています。 ・ 課題 2-3：Fビレッジ内の新球場では、最大で35,000人が野球を観戦することから、災害時の避難場所を確保する必要があります。また、避難者が避難場所を安全に行き来できるよう複数の移動手段の確保が重要となっています。
施策	<p>施策 3：JR新駅の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 3-1(課題 2-1、2-2)：本戦略の対象区域において、交通結節点としての機能を向上させるために、Fビレッジ近傍地に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。 ・ 施策 3-2(課題 2-3)：災害時における市の広域避難場所として、新球場を活用できるように関係機関と協議します。

実施プログラム(鉄道関係)

実施 施策	実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
施策 3-1	市、交通事業者	基本設計	工事			工事、 開業
施策 3-2	市、事業者	実施				

(3) 自動車、道路、駐車場に関する課題、施策 

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題 3-1 : Fビレッジ内には、約4千台分の駐車場が整備される予定ですが、近隣施設や道路への迷惑駐車のほか、来場時や退場時において交通渋滞を抑制する取組が重要となっています。 ・ 課題 3-2 : 自家用車での移動需要に対応し、交通渋滞を防ぐため、JR北広島駅西口周辺エリアを含めた対象区域内における駐車場の在り方を検討する必要があります。また、市営西駐車場は、JR北広島駅に隣接する土地の利便性を備えながらも高度利用ができていないことから、有効な土地利用の検討が重要となっています。 ・ 課題 3-3 : 令和4年(2022年)1~2月に、過去に例のない短期間での大雪が発生し、バス路線の運休など、住民の通勤・通学に大きな影響が出ました。大雪時においても、日常生活への影響を最小限に抑えるための取組が重要となっています。
施策	<p>施策 4 : 駐車場整備、渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 4-1(課題 3-1) : Fビレッジ内の駐車場整備やイベント実施日の警備等に関し関係機関と協議し、自家用車での移動需要への対応を図ります。また、Fビレッジ内の駐車場について、自動車の退場時間を分散させるための取組を協議し、交通渋滞の抑制を図ります。 ・ 施策 4-2(課題 3-2) : JR北広島駅西口周辺エリアにおいて、青空駐車場となっている市営駐車場をはじめ、駅周辺の利便性を生かした有効な土地利用と、パークアンドライドとしても利用できる利便性の高い駐車場の在り方を検討します。また、JR新駅への駐車場の整備について検討します。 <p style="text-align: right;"><small>パークアンドライド : 自宅から最寄りの駅や停留所など目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。</small></p> <p>施策 5 : 道路整備等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 5-1(課題 3-1、3-3) : Fビレッジと国道274号線を繋ぐ道路を整備します。また、既存の道路、歩道、街路灯についても、適切に維持補修を実施するとともに、冬は、降雪量に応じて優先順位を付けて除雪を実施するとともに、バス事業者とも情報共有を密にし、住民の移手段の確保を図ります。

実施プログラム(自動車、道路関係)

実施 施策	実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
施策 4-1	市、事業者	実施				
施策 4-2	市、事業者	検討				
施策 5-1 (道路整備)	市	実施設計、 工事	工事			工事、 開通
(除排雪)	市、国、北海道	実施				

(4) 自転車に関する課題、施策 

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題 4-1 : 渋滞緩和やCO₂削減の観点から、自家用車での移動に偏らないよう、徒歩や自転車による移動を選びたいとなる取組が重要です。本戦略の対象区域内には、自転車歩行者専用道路のエルフィンロードがあるため、有効に活用し、移動手段の選択肢の拡大が重要となっています。 ・ 課題 4-2 : エルフィンロードについて、JR北広島駅から富ヶ岡地区ルートへの入口までは、未開通区間となっており、早期の整備が重要となっています。 ・ 課題 4-3 : Fビレッジや商業施設、公共施設などの周辺において、迷惑駐輪を抑制する取組が重要となっています。
施策	<p>施策 6 : 自転車の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 6-1(課題 4-1) : エルフィンロードを活用した自転車移動を促進するために、JR北広島駅東口でのレンタサイクルを引き続き実施します。また、JR新駅でのレンタサイクルの実施について検討します。 ・ 施策 6-2(課題 4-2) : エルフィンロードについて、JR北広島駅から富ヶ岡地区ルートへの入口までの延伸に向けて、関係機関と協議し、整備を促進します。 ・ 施策 6-3(課題 4-3) : Fビレッジ周辺に駐輪場を整備し、JR北広島駅に係る既存の駐輪場を含め、適切に維持管理を実施します。また、JR新駅への駐輪場の整備について検討します。

実施プログラム(自転車関係)

実施 施策	実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
施策 6-1	市、事業者	実施				実施の可能性 (JR新駅)
施策 6-2	市、北海道	工事				
施策 6-3	市、事業者	実施				実施の可能性 (JR新駅)

(5) 徒歩に関する課題、施策 

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題 5-1 : Fビレッジへの来場者等により、多くの自家用車や歩行者による混雑が発生する可能性があり、自動車と歩行者を分離するなど安全性の確保が必要です。また、移動手段の選択肢の拡大の観点からも、歩きやすいまちづくりの推進が重要となっています。
施策	<p>施策 7 : 歩行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 7-1(課題 5-1) : JR北広島駅西口の複合交流拠点施設や居住交流施設及びJR新駅について、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るとともに、エルフィンロード等の街路灯にフラッグを取り付けるなど、ウォーカブルなまちづくりを推進します。また、エレベーターや点字ブロックの設置など、関係事業者と協議し、バリアフリー対応した利便性の高い施設整備を促進します。 <p style="text-align: right;">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。</p>

実施プログラム(徒歩関係)

実施 施策	実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
施策 7-1 (JR北広島駅西口)	市、事業者	工事	工事、開通 (複合交流拠点施設- JR北広島駅間)	工事、開通 (居住交流施設- 複合交流拠点施設間)	-	-
(JR新駅)	市、交通事業者	実施設計	工事			工事、 開業
(街路灯 フラッグ)	市、事業者	実施				

(6) 重点施策(施策のパッケージ化)

<p>施策のパッケージ化の必要性</p>	<p>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。それに加え、対象区域内には、新たなまちづくりが実施されているFビレッジもあり、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、本市の中心的な役割を担う地区として発展させていく必要があります。</p> <p>本戦略における対象区域が一体的に発展していくために必要な施設として、JR新駅を位置付け、重点施策として実施していくことにより、本戦略で掲げる将来像『「暮らす人、働く人、訪れる人」を支える交通環境が整っているまち』を目指します。</p>
<p>重点施策</p>	<p>重点施策：JR北広島駅周辺とFビレッジ周辺の連担性を持ったまちづくり ～JR新駅整備を契機とする地域住民の住みよさ向上～</p> <p>【以下全て再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 1-3(課題 1-1、1-2)：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3における新たな交通結節点としてのJR新駅設置に係るバス路線の在り方について、検討します。 ・ 施策 3-1(課題 2-1、2-2)：本戦略の対象区域において、交通結節点としての機能を向上させるために、Fビレッジ近傍地に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。 ・ 施策 4-2(課題 3-2)：JR北広島駅西口周辺エリアにおいて、青空駐車場となっている市営駐車場をはじめ、駅周辺の利便性を生かした有効な土地利用と、パークアンドライドとしても利用できる利便性の高い駐車場の在り方を検討します。また、JR新駅への駐車場の整備について検討します。 ・ 施策 6-1(課題 4-1)：エルフィンロードを活用した自転車移動を促進するために、JR北広島駅東口でのレンタサイクルを引き続き実施します。また、JR新駅でのレンタサイクルの実施について検討します。 ・ 施策 6-3(課題 4-3)：Fビレッジ周辺に駐輪場を整備し、JR北広島駅に係る既存の駐輪場を含め、適切に維持管理を実施します。また、JR新駅への駐輪場の整備について検討します。 ・ 施策 7-1(課題 5-1)：JR北広島駅西口の複合交流拠点施設や居住交流施設及びJR新駅について、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るとともに、エルフィンロード等の街路灯にフラッグを取り付けるなど、ウォークブルなまちづくりを推進します。また、エレベーターや点字ブロックの設置など、関係事業者と協議し、バリアフリー対応した利便性の高い施設整備を促進します。 <p>パークアンドライド：自宅から最寄りの駅や停留所など目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。</p> <p>ウォークブル：「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。</p>

重点施策における実施プログラム(再掲)

実施 施策	実施主体	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
<u>施策 1-3</u>	市、交通事業者	実施				
<u>施策 3-1</u>	市、交通事業者	基本 設計	工事			工事、 開業
<u>施策 4-2</u>	市、事業者	検討				
<u>施策 6-1</u>	市、事業者	実施				実施の可能 性(JR新 駅)
<u>施策 6-3</u>	市、事業者	実施				実施の可能 性(JR新 駅)
<u>施策 7-1</u> (JR北広 島駅西口)	市、事業者	工事	工事、開通 (複合交流拠点施 設- JR北広島駅間)	工事、開通 (居住交流施設- 複合交流拠点施設 間)	-	-
(JR新駅)	市、交通事業者	実施設計	工事			工事、 開業
(街路灯 フラッグ)	市、事業者	実施				

4-2 戦略目標（基本方針）と施策の対応表

4つの戦略目標（基本方針）と各施策との対応は、次の表のとおりとなっています。

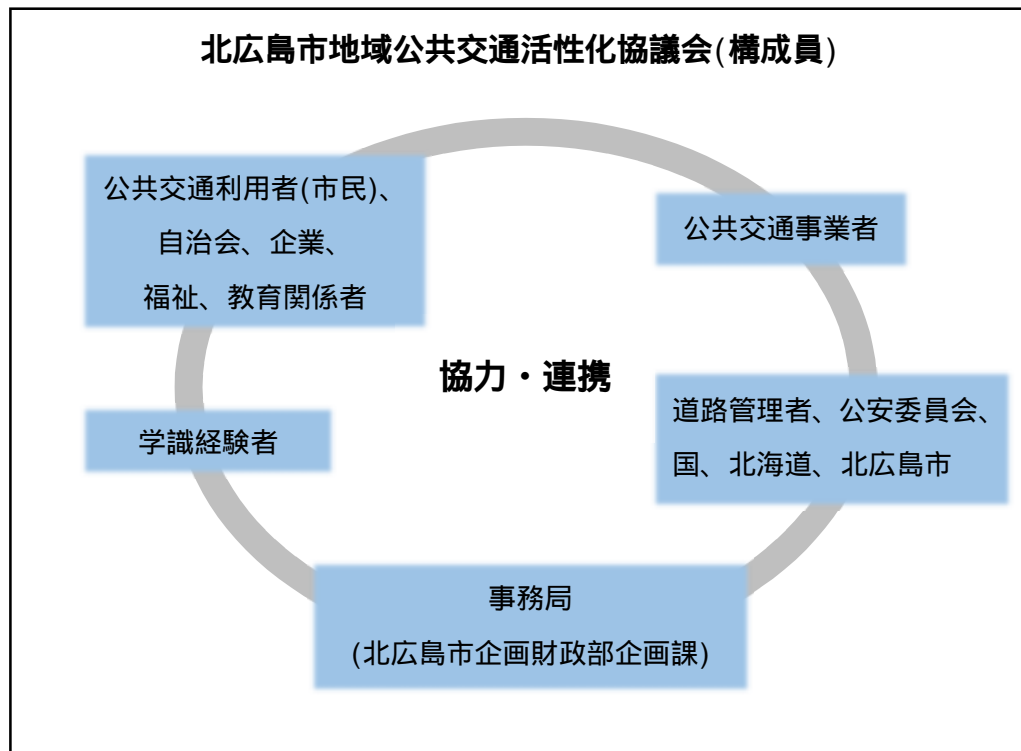
区分	施策名	施策番号	戦略目標(基本方針)				重点施策 (施策のパッケージ化)
			1	2	3	4	
移動手段			多様な移動手段で利便性の高い交通環境づくり	交通結節点としての環境づくり	歩きたくなる空間づくり	自動車での移動需要に対応する環境づくり	
(1) バス・タクシー	施策1 公共交通の維持・利用促進	1-1					
		1-2					
		1-3					
		1-4					
		1-5					
		1-6					
	1-7						
	施策2 先端技術の導入の検討	2-1					
(2) 鉄道	施策3 JR新駅の整備	3-1					
		3-2					
(3) 自動車、道路、駐車場	施策4 駐車場整備、渋滞対策	4-1					
		4-2					
	施策5 道路整備等	5-1					
(4) 自転車	施策6 自転車の利用促進	6-1					
		6-2					
		6-3					
(5) 徒歩	施策7 歩行空間の整備	7-1					

5 戦略の推進

5-1 戦略の推進体制

本戦略で定めた事業は、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、本戦略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。



5-2 評価指標

本戦略に基づき、以下の評価指標を設定します。

指標	現行値	目標値 (令和9年度) (2027年度)	
指標 JR新駅整備	-	JR新駅開業	
指標 Fビレッジと国道274号線を繋ぐ道路の整備	-	道路開通	
指標 JR北広島駅西口における歩行者デッキの整備	-	・複合交流拠点施設- JR北広島駅間の開通 ・居住交流施設- 複合交流拠点施設間の開通	
指標 北広島市の定住人口	57,483人 ¹ (令和4年(2022年) 9月30日現在)	➔ 向上	59,000人
指標 利便性の高い公共交通の充実の満足度	47.7% ² (平成30年度) (2018年度)	➔ 向上	70.0%

1 北広島市住民基本台帳人口

2 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)

【目標値の設定について】

指標 における目標値「59,000人」については、総合計画(第6次)における目標値である令和12年(2030年)の人口60,000人の達成を目指すために、毎年度約360人の人口が増加していくものとして積算し、設定するものです。

指標 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、設定するものです。

J R北広島駅及びF ビレッジ周辺
地区交通戦略(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