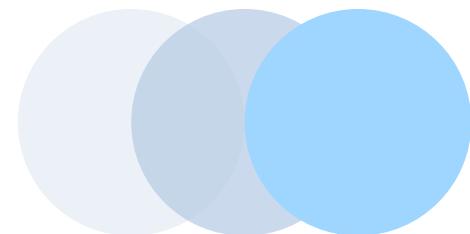


第5回 砂川市地域公共交通会議

～砂川市生活交通ネットワーク計画素案の検討について～

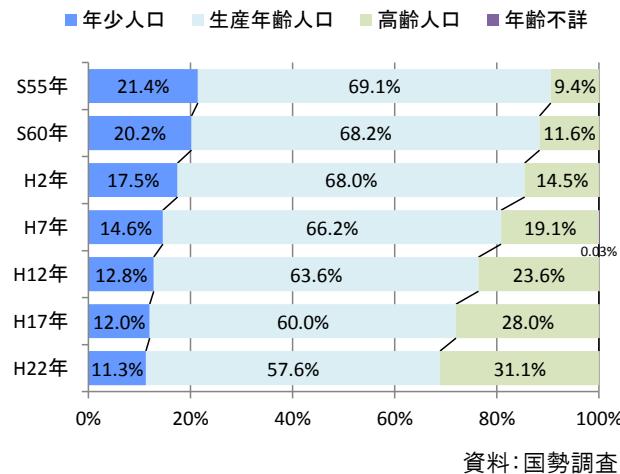
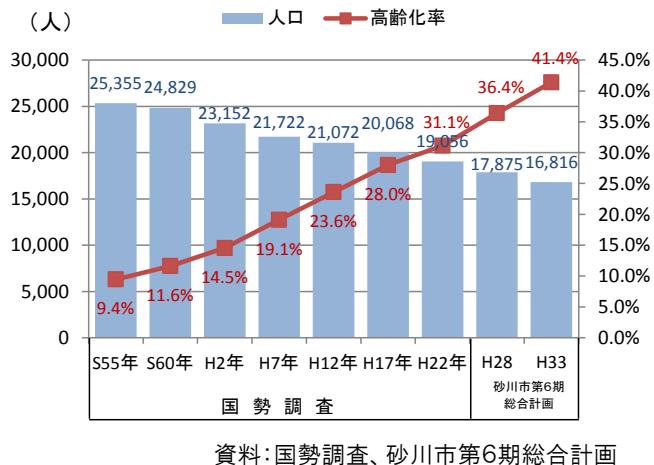


砂川市地域公共交通会議

1. 砂川市の概況

(1)人口及び少子高齢化の状況

砂川市の人口は年々減少しており、今後も減少傾向であることが予想されている。また、高齢者の割合は急激な増加を示しており、平成22年では住民約3人に1人は高齢者となっており、今後も少子高齢化が進行していくことが予想されている。



(2)地域公共交通の概要

①公共交通の現況

砂川市には、滝川方面や札幌方面へのJR、都市間バスの他、滝川方面や奈井江方面、芦別方面の路線バスが運行している。しかし、砂川市を運行する路線バスは、砂川市立病院等で滝川方面や札幌方面への都市間バスに乗り継ぐことが可能であるが、JR砂川駅にはアクセスしておらず、JRへの乗り継ぎが不便な状況にある。

②バス交通の現況

砂川市内を運行するバス路線は、平成23年現在で7路線(※花月砂川線は平成25年3月で廃止)が運行している。

全路線で利用者数は減少傾向であり、平成19年から平成23年までで、利用者数は約2割減少している。

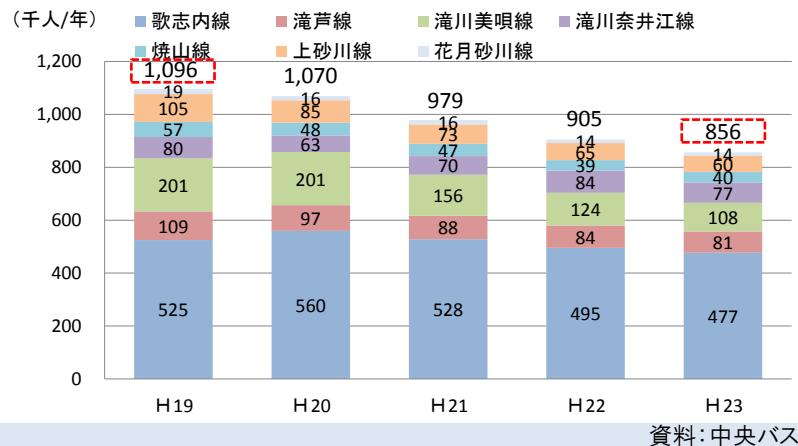


図3 砂川市内を運行するバス路線の利用者数の推移

③砂川市内を運行する各路線への収支不足額補償金

砂川市が負担する各路線に対する収支不足額補償金は、年々増加傾向にあり、平成19年で約490万円であったのが、平成24年では約670万円となり、およそ4割増加している。

砂川市が負担する補償金は、砂川市の今後の人口減少に起因するバス利用者数の減少と相まって、増加していくことが予想される。

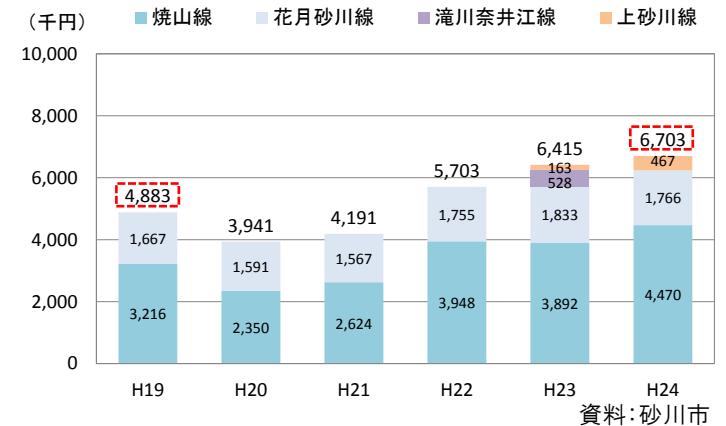


図4 砂川市内を運行する各路線への収支不足額補償金の推移

2. 公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理

(1)砂川市住民ニーズ把握調査結果概要

①砂川市民の交通行動等の現状及び砂川市のバス交通について

砂川市民のバスの利用回数は、「めったに利用しない」が最も多く、全体の約8割を占めている。一方で、「ほぼ毎日」や「週に2, 3回」、「週に1, 2回」といった利用頻度の高いバス利用者の割合は、全体の1割にも満たなく、砂川市民のバス利用者は限定されていることがわかる。

また、砂川市民の免許・自動車の保有状況は、約7割が「免許保有、自動車保有」と回答している。さらに、各種目的の交通手段でも『自動車【自分で運転】』が多数を占めており、自動車に依存した生活の定着がうかがえる。

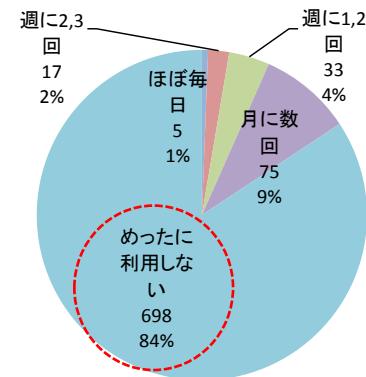


図5 バスの利用回数

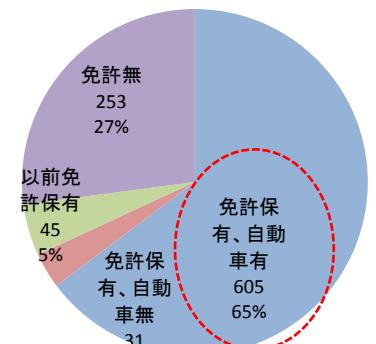


図6 免許・自動車保有状況

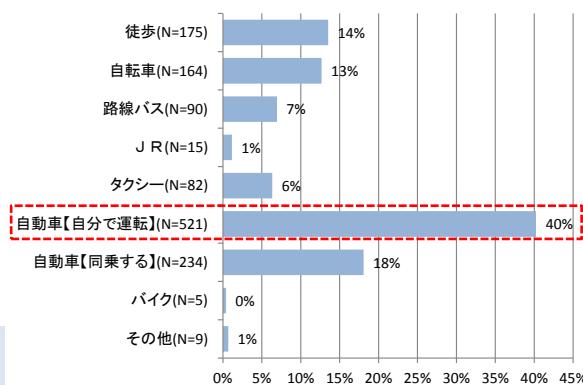


図7 買物時の交通手段【夏期】

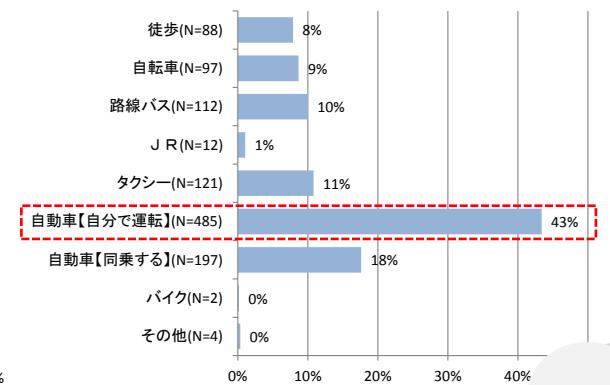


図8 通院時の交通手段【夏期】

砂川市地域公共交通会議

既存路線バスの問題点は、「バスの便数が少ない」が約3割と最も多くなっている。また、「乗りたい時間に便がない」や「バス停が遠い」といった問題点も約2割となっており、バスの便数や路線配置に関する問題点が多いことがうかがえる。

一方で、上記の問題点が改善された際の路線バスの利用回数は、「現在利用無、今後利用有」といった新規需要が約3割見込めることがわかる。

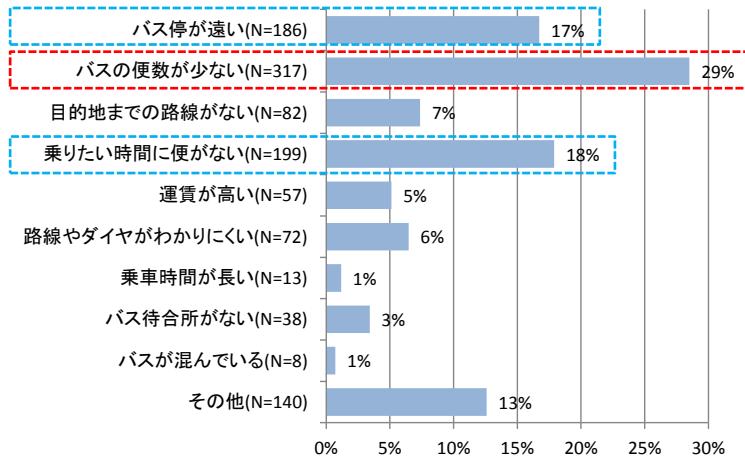


図9 既存路線バスの問題点

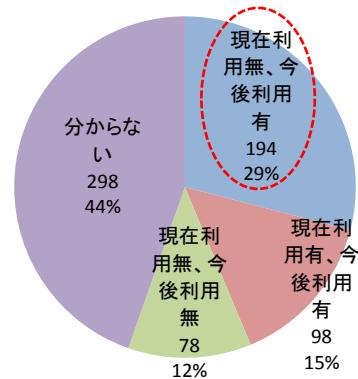


図10 問題点が改善された際の利用回数

③平成25年9月実証調査運行について

平成25年9月実証調査運行の認知度は、「コミュニティバスのみ知っていた」や「乗合タクシーのみ知っていた」、「両方知っていた」を合わせた回答割合は、7割と高くなっている。しかし、実際に利用した割合は「コミュニティバス利用」と「乗合タクシー利用」、「両方利用」を合わせても2割程度と低くなっている。

利用しなかった理由は、乗合タクシーを運行した砂川市北地区で「運行時間がわかりにくい」ということや、コミュニティバスを運行した砂川市南地区では「乗りたい時間に便がない」ということなどが挙げられる。

しかし、上記の問題点が改善された場合の利用意向は、約4割が「利用する」と回答していることから、潜在的な利用意向は低くないことがうかがえる。地区別でも西豊沼地区以外で3割以上の利用意向となっている。

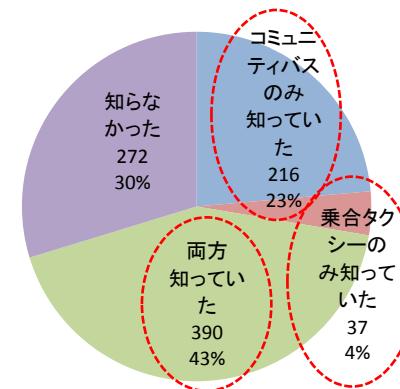


図12 9月実証調査運行の認知度

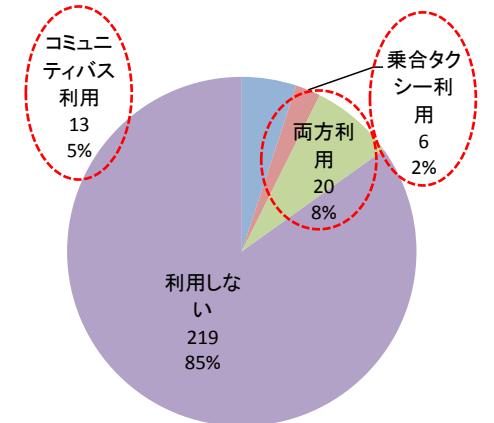


図13 9月実証調査運行の利用状況

②将来自動車の運転が困難になった場合の移動手段

現在、免許・自動車を保有していると回答した回答者の将来自動車の運転が困難になった場合の移動手段は、「バスを利用する」が約5割、「タクシーを利用する」が3割で、公共交通の利用意向が高くなっている。

このことから、砂川市における将来的なバス交通の利用意向は高いと推察される。

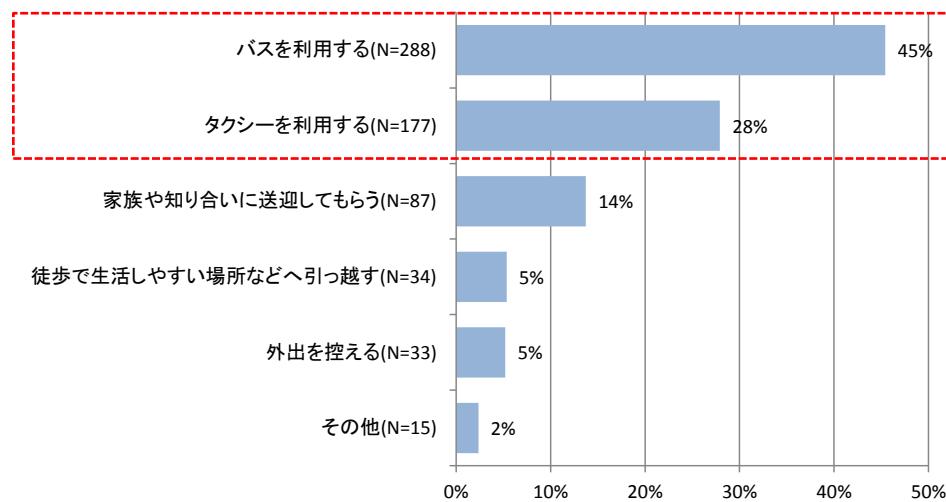


図11 将来自動車運転が困難になった場合の移動手段

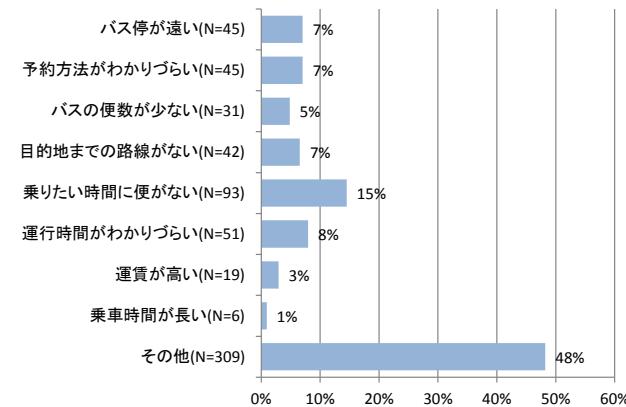


図14 9月実証調査運行を利用しなかった理由

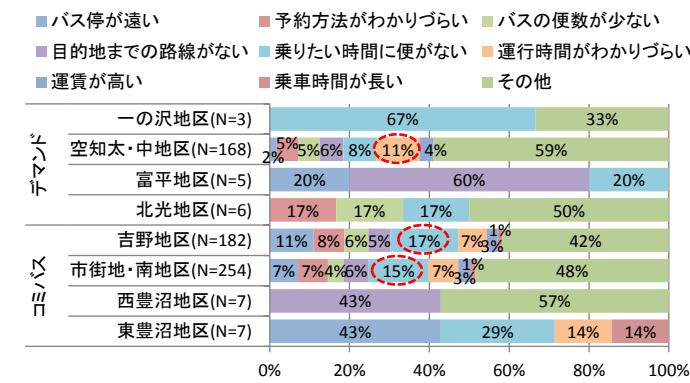


図15 9月実証調査運行を利用しなかった理由(地区別)

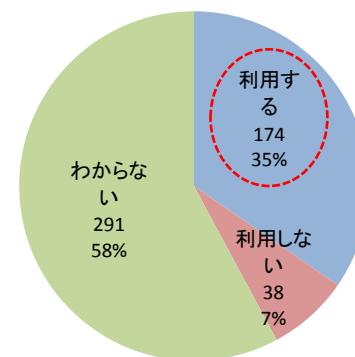


図16 利用しなかった理由が改善された際の利用意向

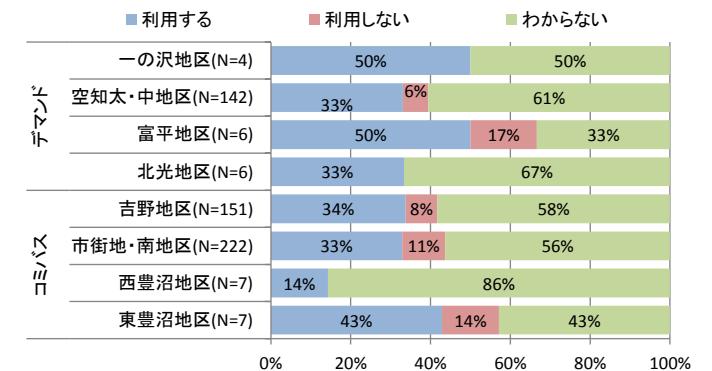


図17 利用しなかった理由が改善された際の利用意向(地区別)

砂川市地域公共交通会議

(2)平成25年9月実証調査運行結果概要

平成25年9月実証調査運行の利用者数は、コミュニティバスで南ルート①と南ルート②の合わせた利用者数が、150人(5.00人/日、0.38人/便)となっている。また、乗合タクシーの利用者数は、26人(0.87人/日、1.04人/便)となっている。

また、バス停別利用者数をみると、利用者が0人であったバス停があり、路線配置の見直しや病院のみならず商業施設への接続を図ることで住民ニーズに即した改善を図ることが重要となる。

【コミュニティバス運行エリア】

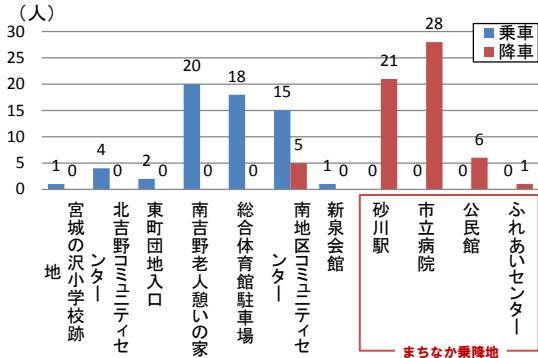


図18 南ルート①バス停別利用者数 (市街地方面)

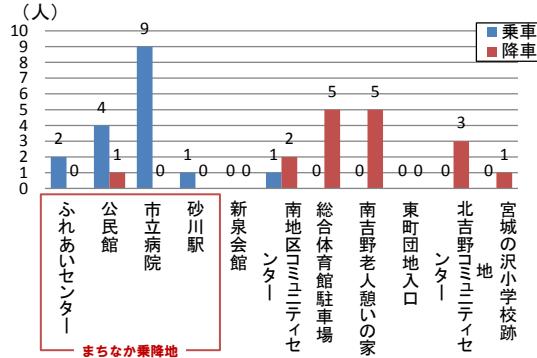


図19 南ルート①バス停別利用者数 (郊外部方面)

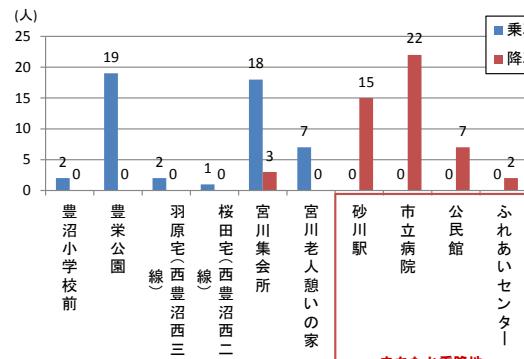


図20 南ルート②バス停別利用者数 (市街地方面)

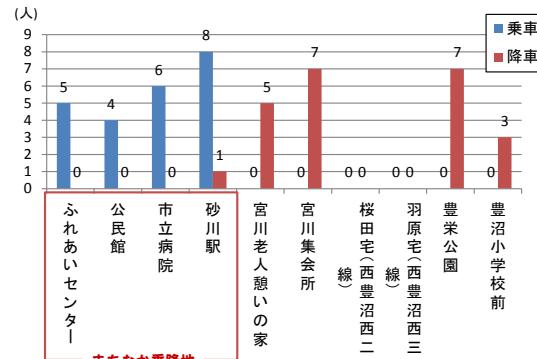


図21 南ルート②バス停別利用者数 (郊外部方面)

【予約運行型乗合タクシー運行エリア】

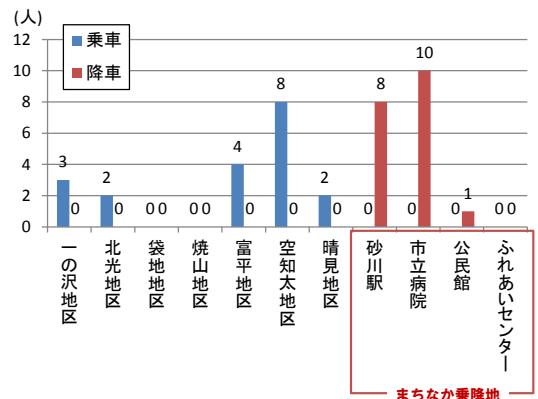


図22 乗合タクシー北エリア停留所別利用者数 (市街地方面)

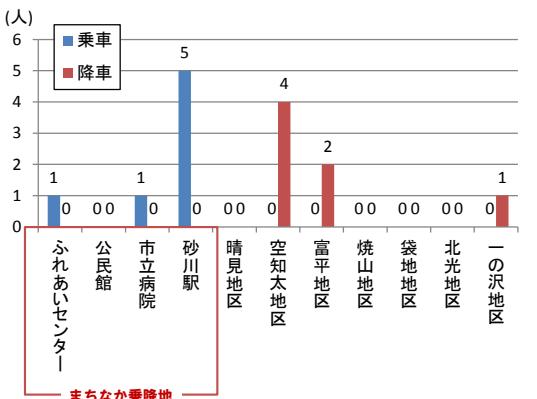


図23 乗合タクシー北エリア停留所別利用者数 (郊外部方面)



図24 予約運行型乗合タクシー運行図

ルート名	路線	自由乗降区間
南ルート①	1 宮城の沢小学校跡地 2 北吉野コミュニティセンター 3 東町団地入口 4 南吉野老人憩いの家 5 総合体育館駐車場 6 南地区コミュニティセンター 7 新泉会館	■■■■
南ルート②	1 豊沼小学校前 2 豊栄公園 3 羽原宅(西豊沼西三線) 4 桜田宅(西豊沼西二線) 5 宮川集会所 6 宮川老人憩いの家	■■■■
まちなか	1 砂川駅 2 市立病院 3 公民館 4 ふれあいセンター	■■■■

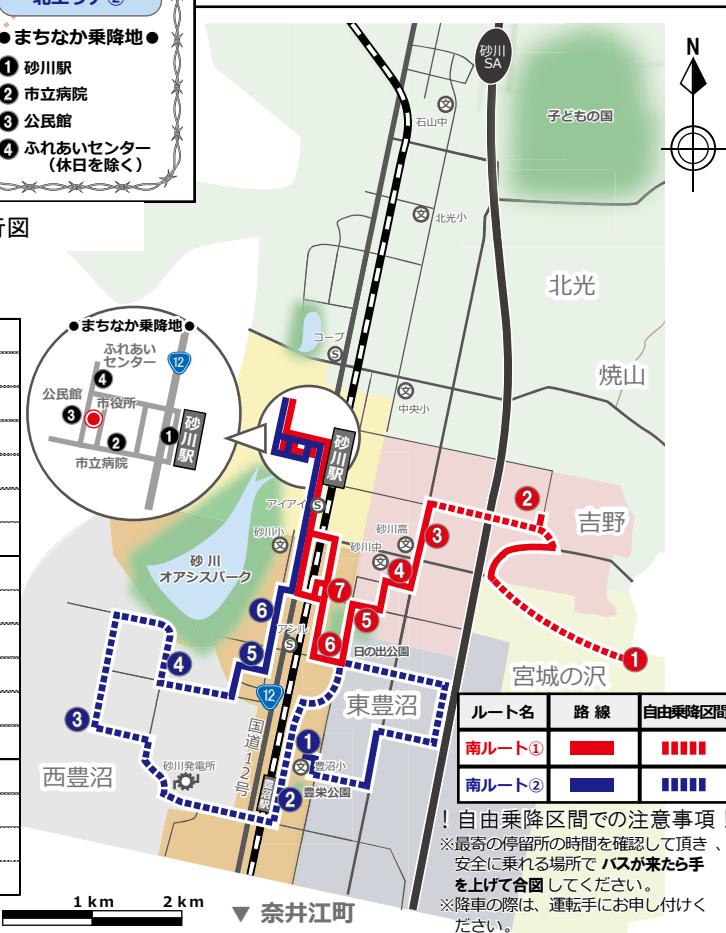


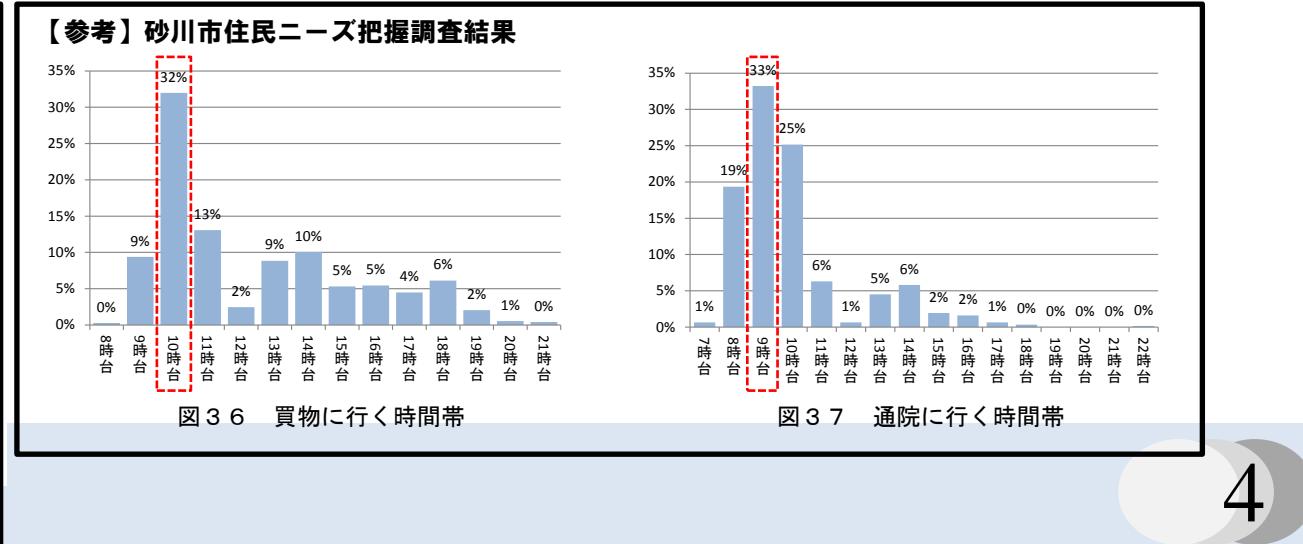
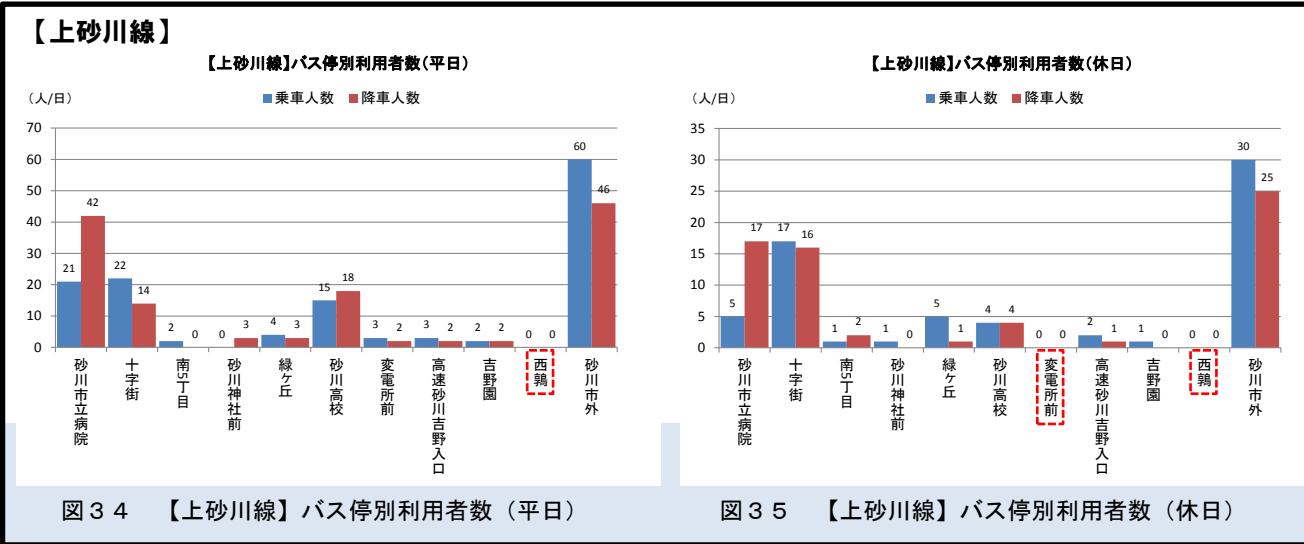
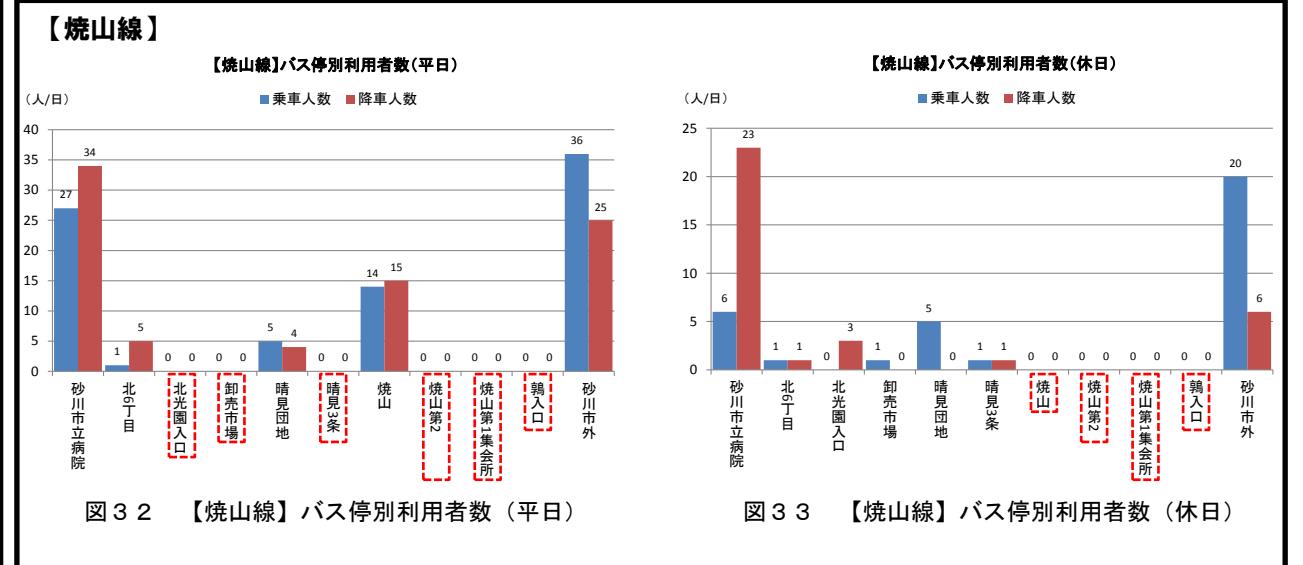
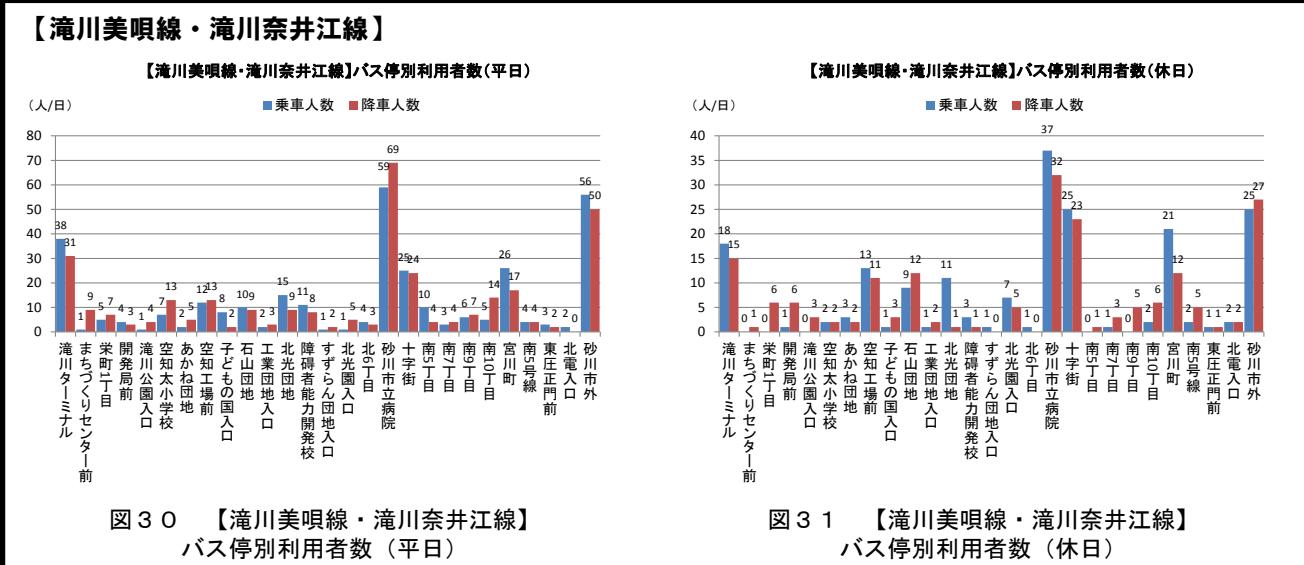
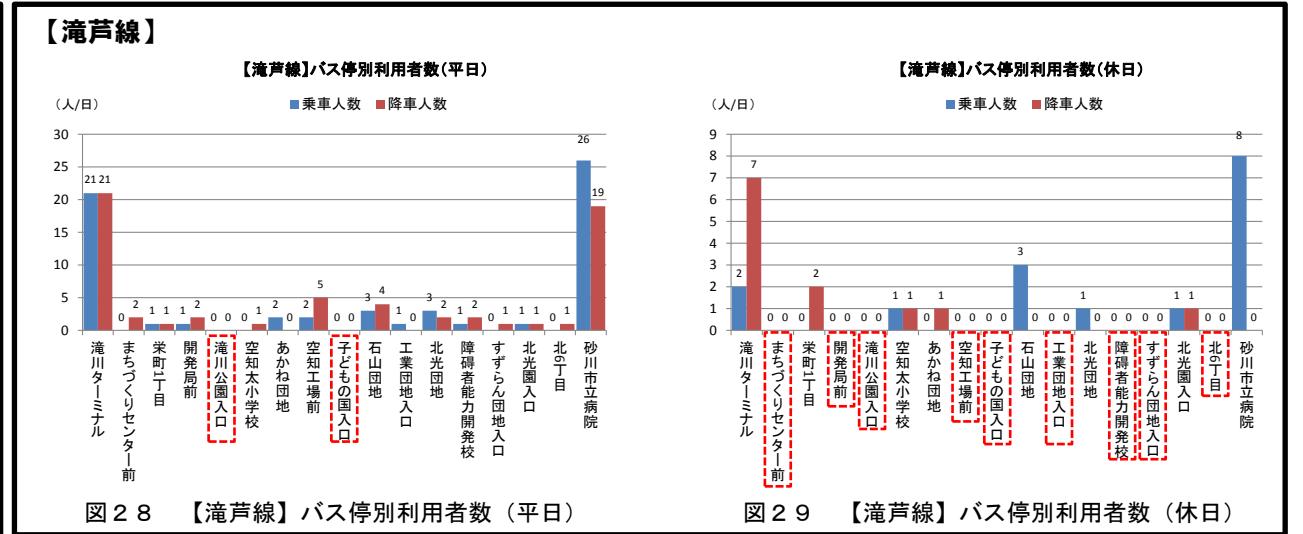
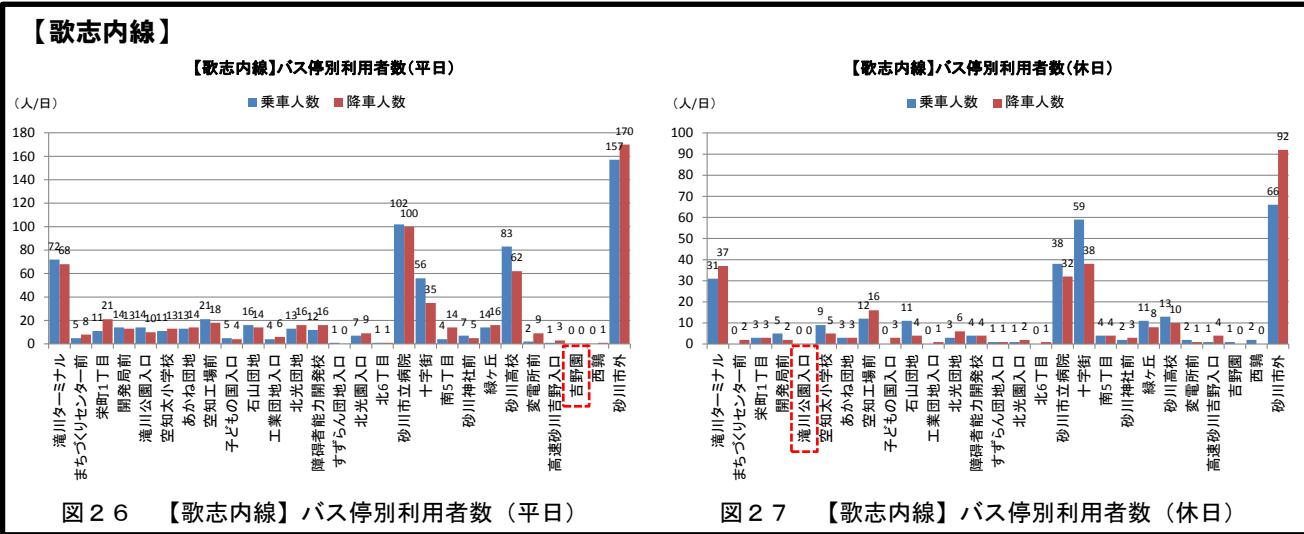
図25 コミュニティバス運行図

！自由乗降区間での注意事項！
※最高の停留所の時間を確認して頂き、安全に乗れる場所でバスが来たらずを上げて合図してください。
※降車の際は、運転手にお申し付けください。

砂川市地域公共交通会議

(3)砂川市バス乗降調査結果概要

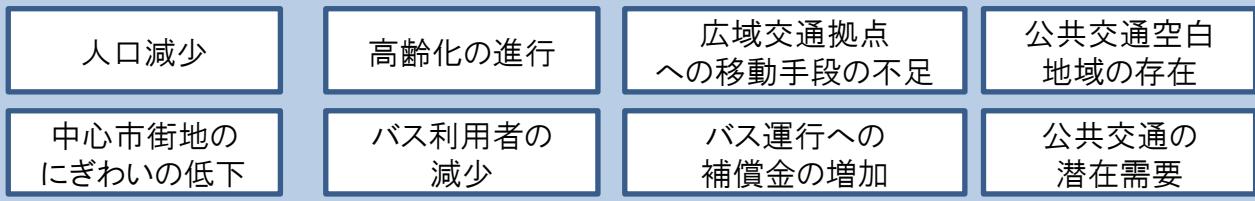
各路線バスのバス停別利用者をみると、どの路線においても乗車・降車を合わせた利用者が0人のバス停が存在する。特に休日においては顕著な傾向がみられる。



砂川市地域公共交通会議

3. 砂川市における交通課題

(1) 砂川市を取り巻く現状



(2) 砂川市における交通課題

- 交通空白地域が多く存在
- JRや既存バス路線と一体となった総合的な交通計画の立案
- 公共交通を利用した中心市街地のにぎわいの創出
- 既存路線バスの利用者減少への対応

【公共交通体系の再構築】

課題解決のために、**JRや既存バス路線との乗り継ぎを意識した、交通空白地域へのコミュニティバスや予約運行型乗合タクシーといった、住民ニーズに即した新たな公共交通の導入検討**を行い、**利便性が高い公共交通体系の再構築**を目指す。

4. 砂川市生活交通ネットワーク計画

(1) 基本方針

砂川市の今後の人口減少・高齢化の進行状況、公共交通の課題への対応、また中心市街地の活力の低下を考慮し、JRや既存バス路線への乗り継ぎを意識した新たな公共交通の導入、バス交通を利用した中心市街地のにぎわい創出を基本方針とする。

【基本方針】

利便性が高く人にやさしい交通環境づくりと魅力ある生活交通ネットワークの構築

(2) 計画の目標

【計画の目標】

■ 新たな公共交通の導入検討

砂川市の交通空白地域の改善のため、コミュニティバスや予約運行型乗合タクシーといった新たな公共交通の導入を検討する。

■ 交通機関の乗り継ぎによる公共交通の利便性向上

新たな公共交通の導入にあたっては、公共交通の利便性向上のために、JRや既存バス路線との乗り継ぎを図る。

■ まちなかへのアクセス性向上によるにぎわいの創出

中心市街地のにぎわい創出や住民生活の質の向上のため、新たな公共交通の導入を行う際、病院や買物施設へのアクセス性向上に資する交通体系の構築を行う。

■ バス交通の利用促進の検討

既存路線バスの利用促進に向けた取り組みの検討を行う。

(3) 目標を達成するために行う事業や取り組み

■ 新たな公共交通の導入検討

砂川市には、中央バスによる路線バスが運行しているが、**交通空白地域が存在**している。また、今後の人口減少や高齢化の進行状況を鑑みると、**高齢者等の交通弱者の交通手段・移動機会の確保**が課題である。

【具体的な事業】

住民ニーズ把握調査の結果や、実証調査運行の結果等を受けて、新たな公共交通に関する具体的な事業を提案

■ 交通機関の乗り継ぎによる公共交通の利便性向上

現在、砂川市を運行するバス路線は、砂川市立病院等で滝川方面や札幌方面への都市間バスに乗り継ぐことが可能だが、**JRへの乗り継ぎが不便**な状況である。

そのことから、新たな公共交通の導入にあたっては、利便性向上のため、**JRや既存バス路線との乗り継ぎ**を図ることが重要である。

【具体的な事業】

新たな公共交通の中心市街地からの出発・到着時間を、JR砂川駅からのJR出発・到着時間、都市間バスの出発・到着時間に合わせた時刻表の作成

■ まちなかへのアクセス性向上によるにぎわいの創出

バス乗降調査の結果や平成25年9月実証調査運行の結果では、主な利用目的が「通院」や「買物」となっている。また、住民ニーズ把握調査の結果によると、よく利用される施設は病院や商業施設が大多数となっている。さらに、砂川市第6期総合計画においては、まちなか活性化のため、中心市街地のにぎわい創出を目指している。

このような背景を踏まえると、**中心市街地のにぎわい創出や住民生活の質の向上を図るため、まちなかへのアクセス性向上**が重要である。

【具体的な事業】

新たな公共交通の「砂川市立病院」や「ショッピングプラザAiAi」、「市民生協」、「スーパーふじ」などの公共施設や商業施設への接続

■ バス交通の利用促進の検討

バス乗降調査の結果から、砂川市内を運行する全バス路線において、乗車・降車を合わせた利用者数が0人または少ないバス停が見られる。また一部バス路線では、砂川市からの補助金を受けて運行しており、その補助金は増加傾向にある。

以上から、バス運行の利用促進を図る取り組みが必要である。

【具体的な取り組み】

既存バス路線におけるバス停の改善や新たな公共交通と連携したバス路線・停留所を表示したマップの作成など利用促進に向けた取り組みを検討