

砂川市生活交通ネットワーク計画（素案）

平成26年3月

砂川市地域公共交通会議

【目次】

第1部

第1章 砂川市の概況	1
1.1 位置、地形、気候	1
1.2 人口・世帯数	2
1.3 高齢化の状況	4
1.4 商業の概況	7
1.5 自動車保有台数	7
1.6 公共交通の概要	8
第2章 公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理	13
2.1 砂川市バス乗降調査結果概要	13
2.2 砂川市住民ニーズ把握調査結果概要	22
2.3 平成25年9月実証調査運行結果概要	32
2.4 平成26年2月実証調査運行結果概要	42
第3章 砂川市における交通課題	52
3.1 砂川市を取り巻く現状	52
3.2 砂川市における交通課題	53

第2部

第4章 砂川市生活交通ネットワーク計画	54
4.1 計画策定の目的・必要性	54
4.2 基本方針	54
4.3 計画の区域	54
4.4 計画の目標	55
4.5 目標を達成するために行う事業や取組み	57
4.6 計画期間	62

参考資料

1. 砂川市バス乗降調査結果
2. バス交通に関するアンケート調査結果
3. 砂川市バス乗降調査結果
4. 砂川市住民ニーズ把握調査結果
5. 平成25年9月実証調査運行結果
6. 平成26年2月実証調査運行結果

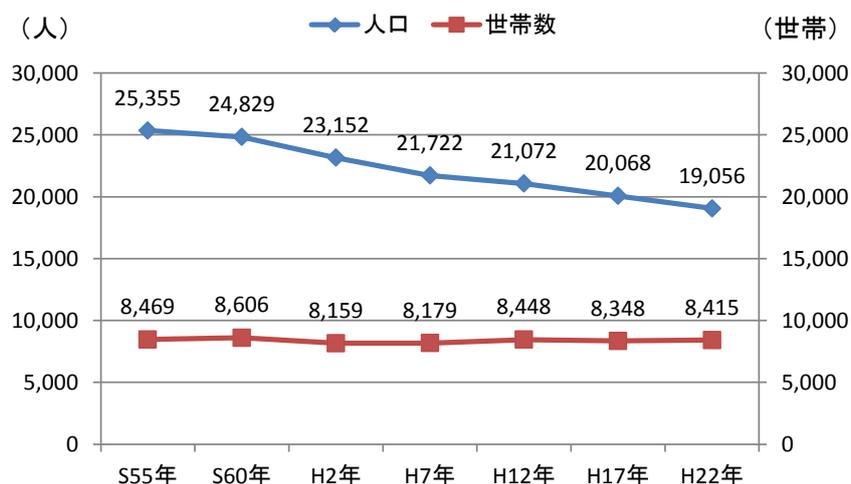
第 1 部

(2) 気候

砂川市の気候は、石狩川流域の平坦部からなっているため、全体的にみると内陸性の気候であり、夏と冬の寒暖差がとても大きく、夏季の降雨量と冬季の降雪量が多くなっている。

1.2 人口・世帯数

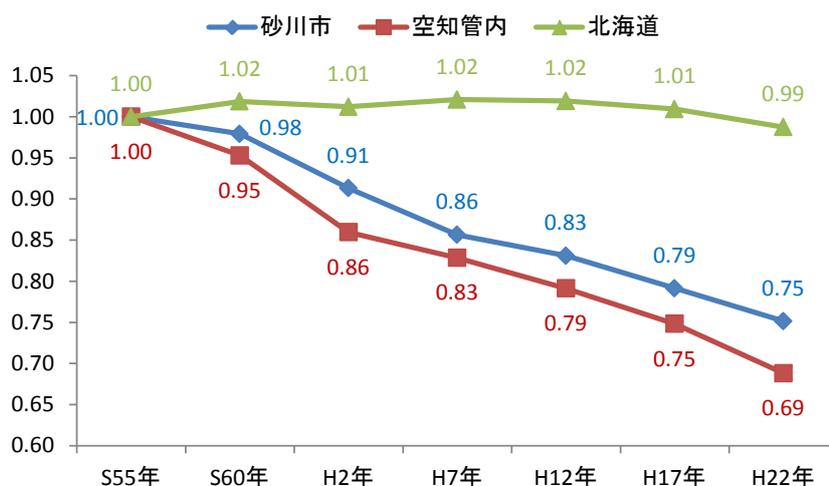
砂川市の人口は、年々減少傾向にあり、S55年とH22年を比較すると、24.8%減となっている（6,299人減少）。一方、世帯数に関してはほぼ横ばいとなっている。



出典：国勢調査

図 1-3 砂川市の人口・世帯数推移

また、北海道及び空知管内と砂川市の人口伸び率を比較すると、S55年の人口を基準とした場合、H22年で北海道は0.01ポイントの減少となっており、微減となっている。一方、空知管内は0.31ポイントの減少、砂川市は0.25ポイントの減少となっており、大きく減少している。



出典：国勢調査

図 1-4 人口伸び率の比較（北海道、空知管内、砂川市）

砂川市の人口密度の分布状況をみると、市街地地区に人口密度の高い地区が集中している。

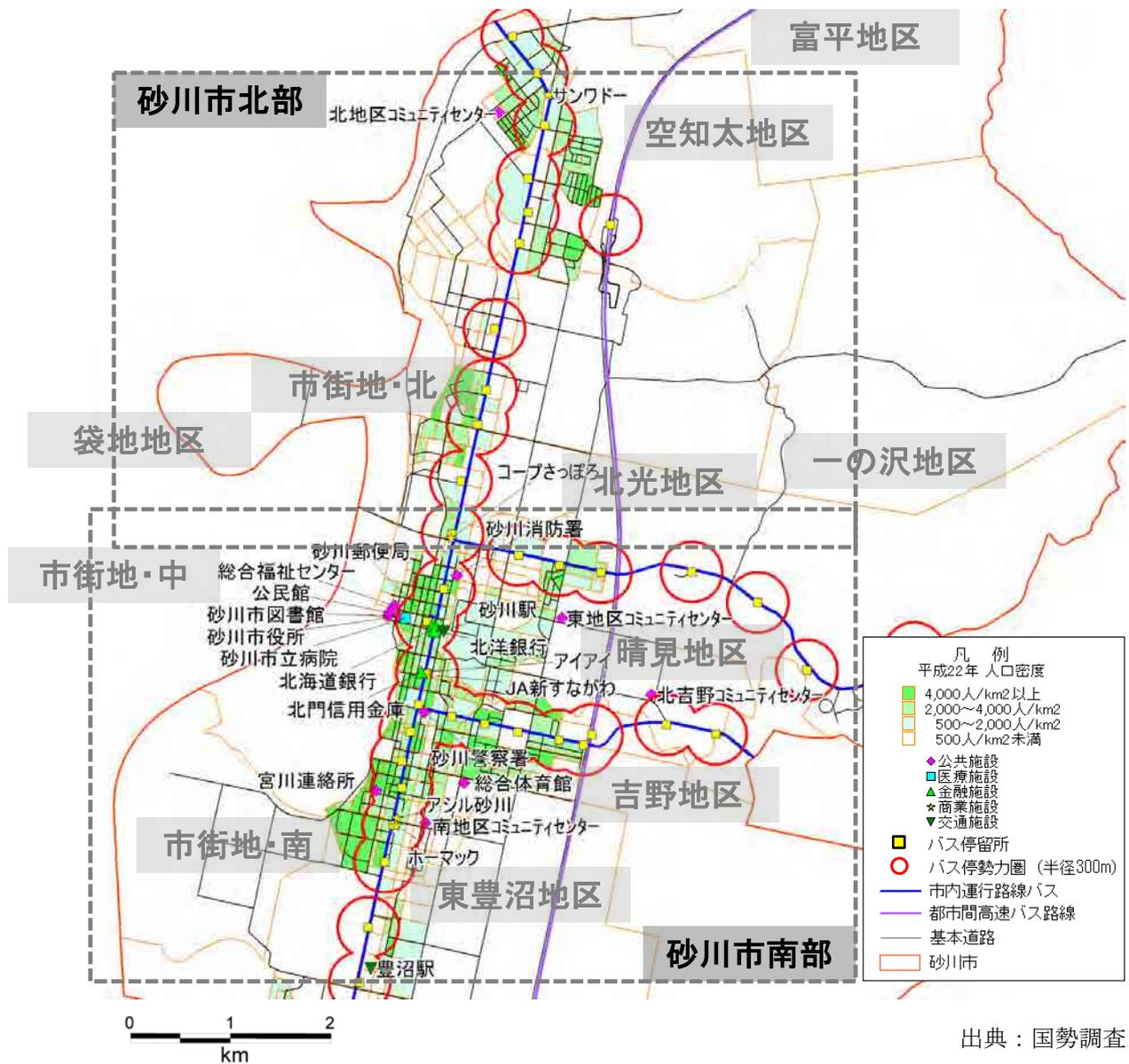
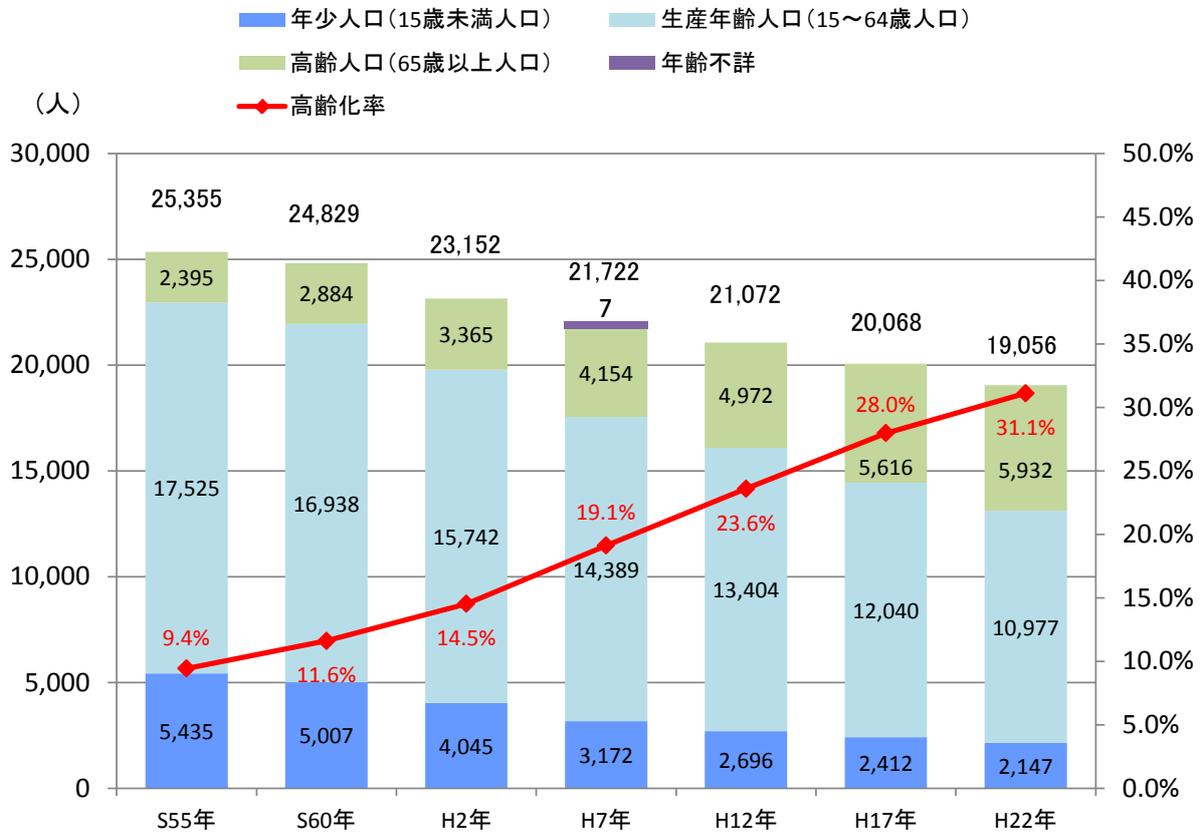


図 1-5 人口密度

1.3 高齢化の状況

砂川市における年齢階層別（2区分）人口の推移をみると、年少人口、生産年齢人口は減少しているが、高齢人口は増加している。特に高齢人口はS55年から2倍以上に増加しており、高齢化率はS55年からH22年でおよそ3倍となっている。



出典：国勢調査

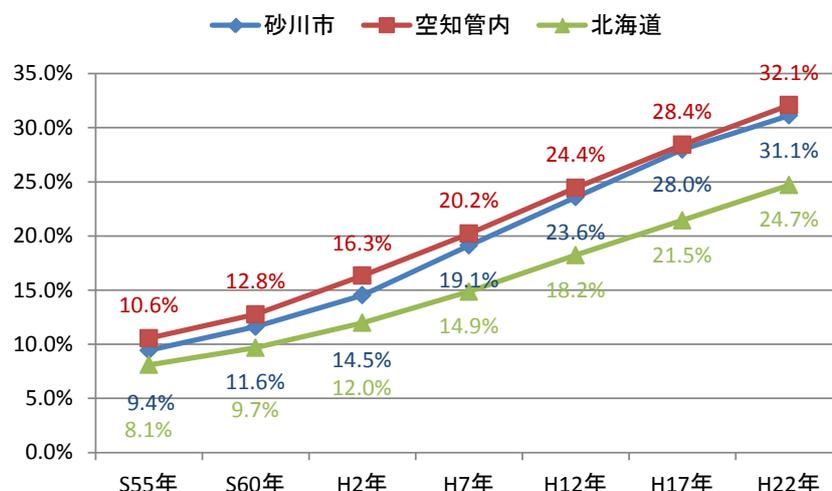
図 1-6 年齢階層別（3区分）人口と高齢化率の推移

砂川市における高齢者の人口密度分布をみると、市街地地区に集中している様子うかがえる。



図 1-7 高齢者人口密度

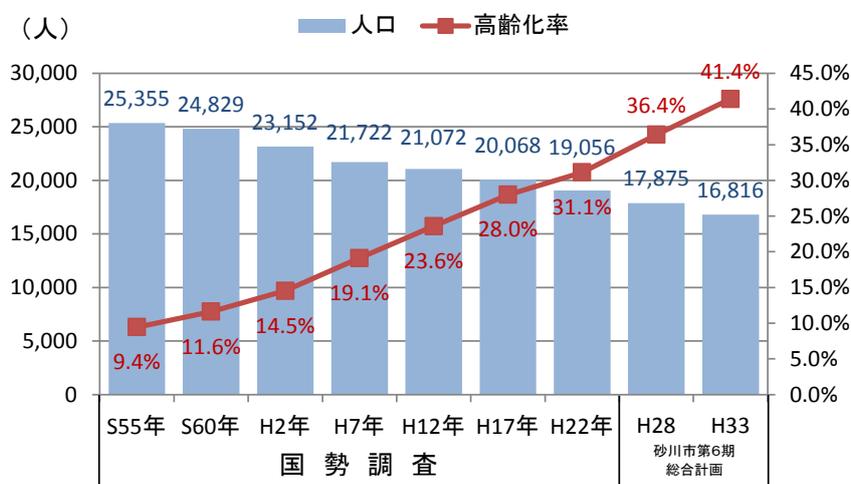
北海道、空知管内、砂川市の高齢化率の推移をみると、北海道は H22 年時点で 24.7% となっているが、空知管内、砂川市の高齢化率は 30% 以上と約 3 人に 1 人が高齢者となっており、高齢化の進行が顕著となっている。



出典：国勢調査

図 1-9 高齢化率の比較（北海道、空知管内、砂川市）

砂川市の将来人口及び高齢化率をみると、人口については S55 年以降、減少傾向となっている。また、高齢化率は年々増加しており、H33 年では 41.4% になることが推計されている。

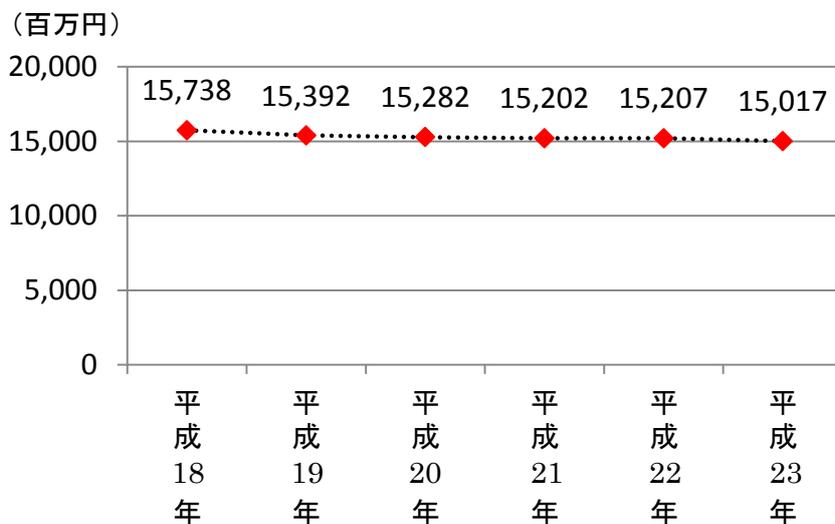


出典：国勢調査、砂川市第 6 期総合計画

図 1-10 砂川市の将来人口及び高齢化率の推計値

1.4 商業の概況

中心市街地の小売商業店舗数は、年々減少傾向にある。また、中心市街地小売業年間販売額についても、微減の傾向が続いている。

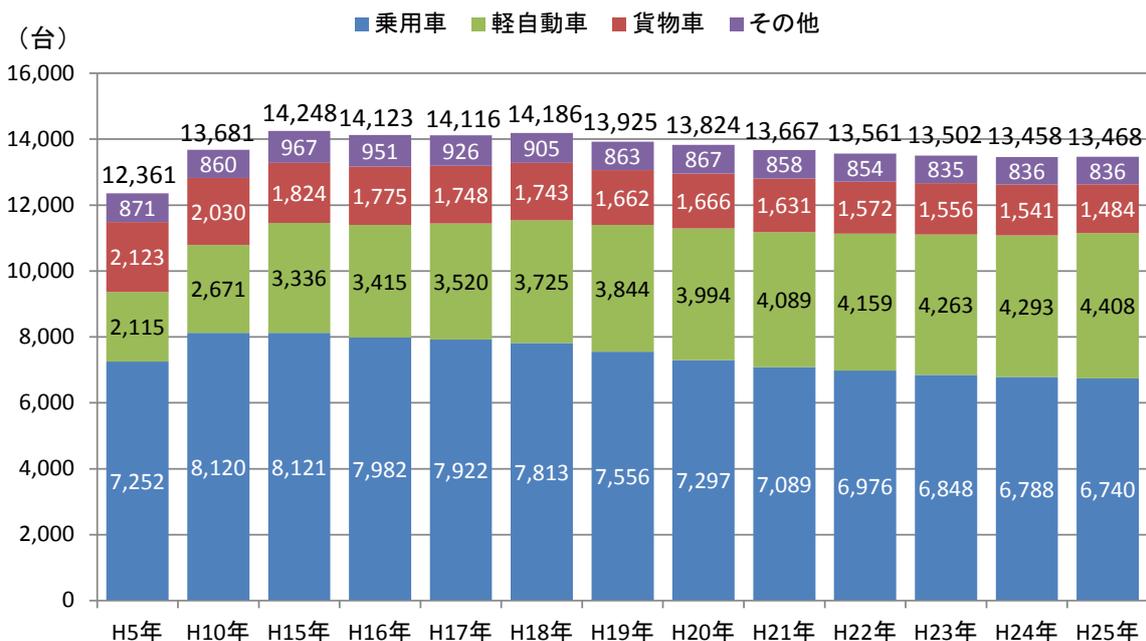


出典：砂川市経済部商工労働観光課 資料

図 1-11 中心市街地小売業年間販売額推移

1.5 自動車保有台数

砂川市で登録されている自動車保有台数は、平成15年以降、減少傾向となっているが、乗用車と軽自動車の合計保有台数は、ほぼ横ばいである。また、平成22年の世帯数は8,415世帯、人口は19,056人であり、一世帯当たりの乗用車と軽自動車を合わせた保有台数は1.3台/世帯、一人当たりの乗用車と軽自動車を合わせた保有台数は0.6台/人となっている。



出典：北海道自動車統計（(財)北海道陸運会）

図 1-12 砂川市の自動車保有台数推移（各年3月末現在）

1.6 公共交通の概要

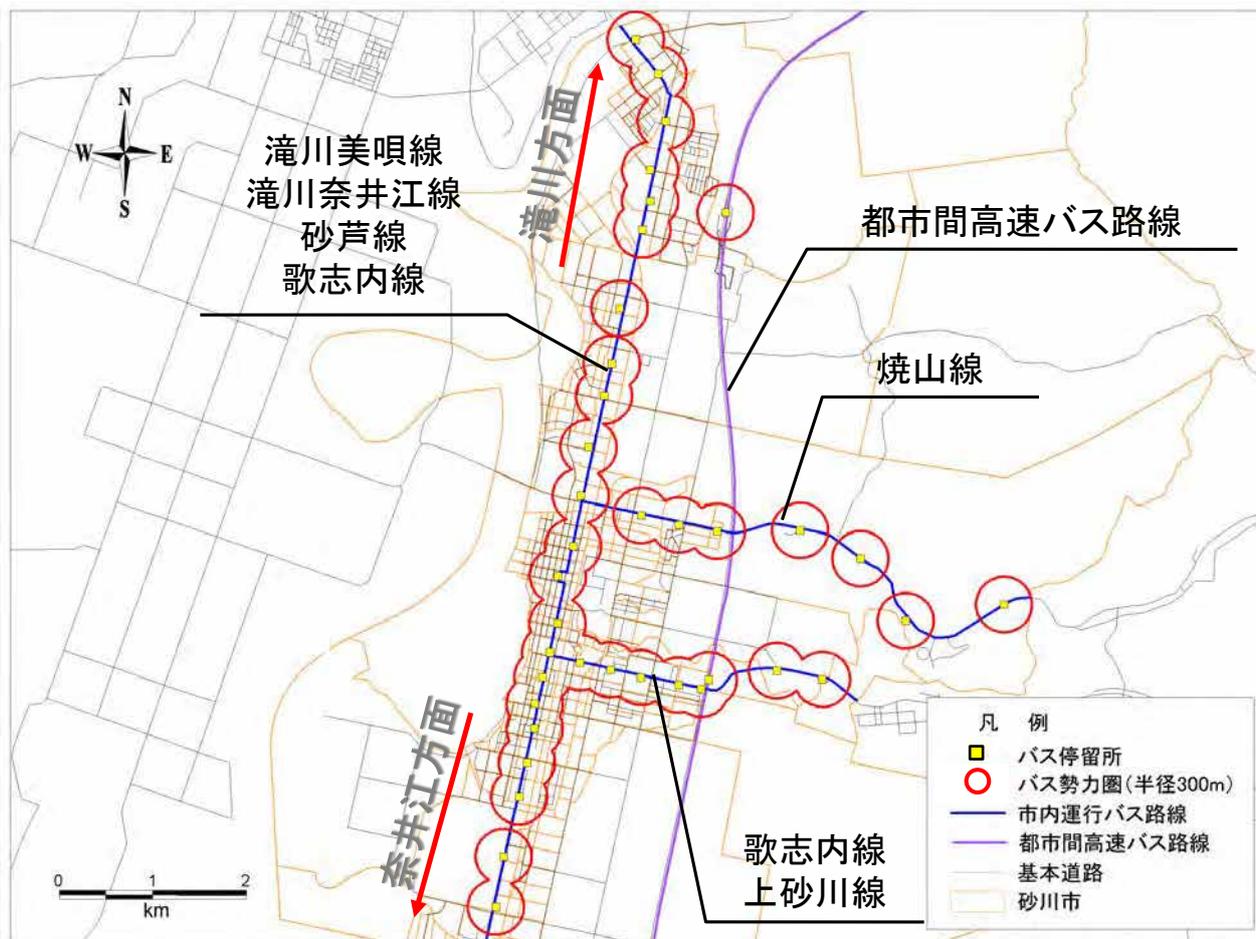
砂川市には、滝川方面や札幌方面への JR、都市間バスの他、滝川方面や奈井江方面、芦別方面への路線バスが運行しており、砂川市立病院等で滝川方面や札幌方面への都市間バスに乗り継ぐことが可能となっている。

◆ JRの運行状況

札幌方面			旭川方面		
列車名	行先	本数	列車名	行先	本数
普通列車	岩見沢	13	普通列車	滝川	10
普通列車	手稲	2	普通列車	旭川	6
普通列車	小樽	1	-	-	-
特急オホーツク	札幌	2	特急オホーツク	網走	2
-	-	-	特急オホーツク	稚内	1
-	-	-	スーパー宗谷	稚内	1
特急スーパーカムイ	札幌	23	特急スーパーカムイ	札幌	23
札幌方面 合計便数		41	旭川方面 合計便数		43

◆ 路線バスの運行状況

運行路線	運行形態	事業主体	便数
焼山線	路線バス	北海道中央バス	16
上砂川線	路線バス	北海道中央バス	21
歌志内線	路線バス	北海道中央バス	33
砂芦線	路線バス	北海道中央バス	8
滝川奈井江線	路線バス	北海道中央バス	15
滝川美唄線	路線バス	北海道中央バス	10
市内バス路線合計便数			103
高速あさひかわ号	都市間バス	北海道中央バス他	62
高速えんがる号（旭川経由）	都市間バス	北海道中央バス他	1
高速しんとつかわ号	都市間バス	北海道中央バス	2
高速たきかわ号：砂川IC経由	都市間バス	北海道中央バス	2
高速たきかわ号：滝川IC経由	都市間バス	北海道中央バス	18
高速なよろ号	都市間バス	北海道中央バス他	8
高速ふらの号	都市間バス	北海道中央バス	21
高速るもい号（深川経由）	都市間バス	北海道中央バス	12
高速るもい号（深川経由）	都市間バス	北海道中央バス	10
流水もんべつ号（旭川経由便）	都市間バス	北海道中央バス他	2
都市間高速バス合計便数			138

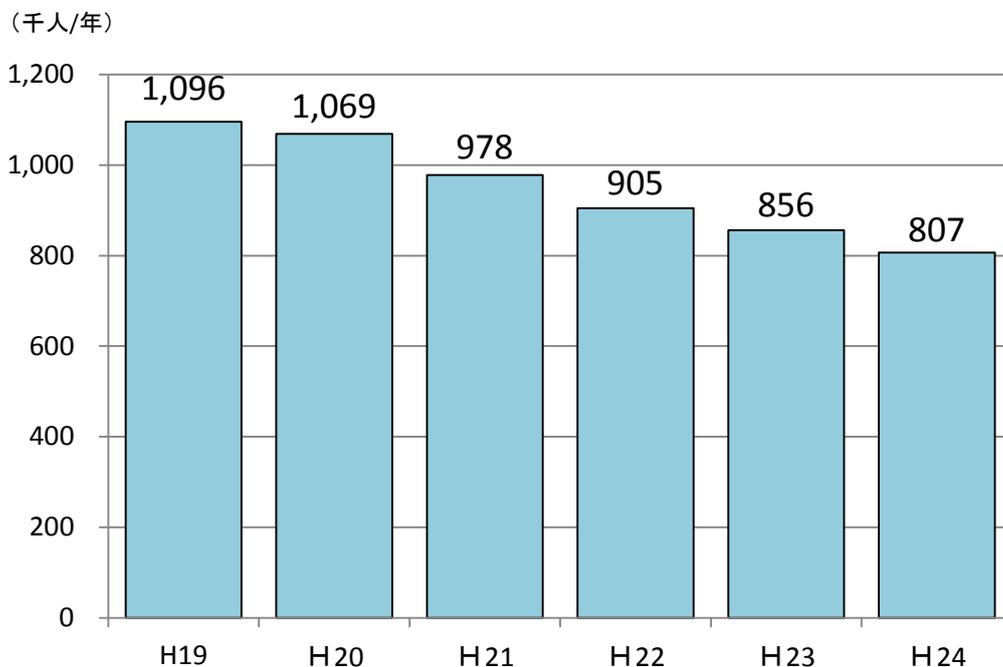


出典：北海道中央バス(株) 路線図

図 1-13 砂川市のバス路線図

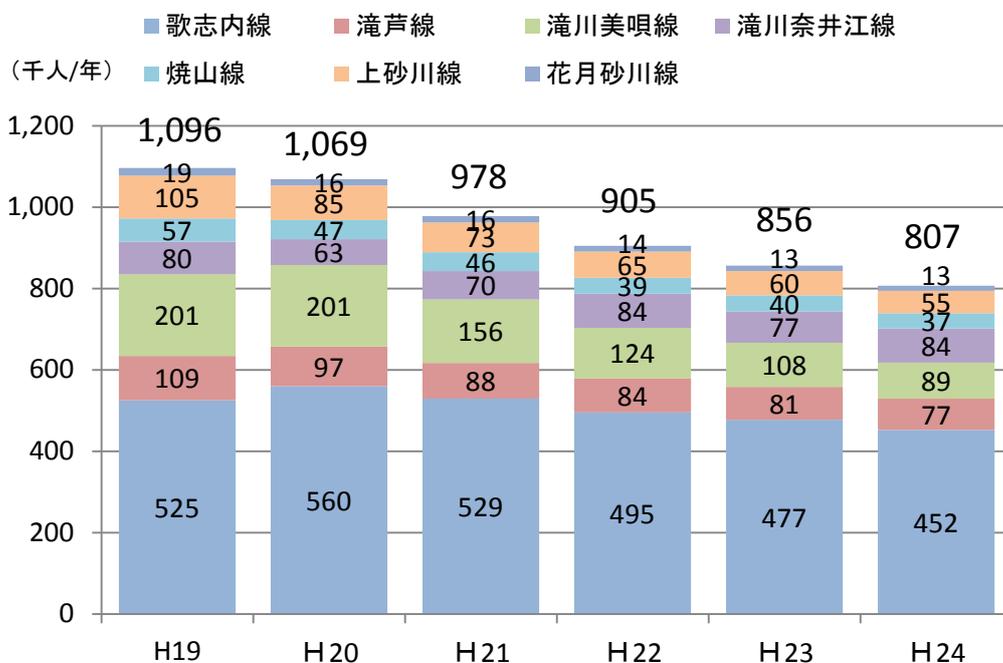
(1) 砂川市におけるバスの利用状況

砂川市内を運行している路線バスの利用者数は H19 年以降減少傾向にあり、H19 年から H24 年で 289 千人/年の減少となっている。また、砂川市内を運行する路線バスの路線別利用者数をみると、全ての路線で利用者が減少傾向となっており、特に滝川美唄線においては、H19 年から H24 年で 112 千人/年の減少である。



出典：北海道中央バス(株) 資料

図 1-14 市内運行バス路線の年間利用者数

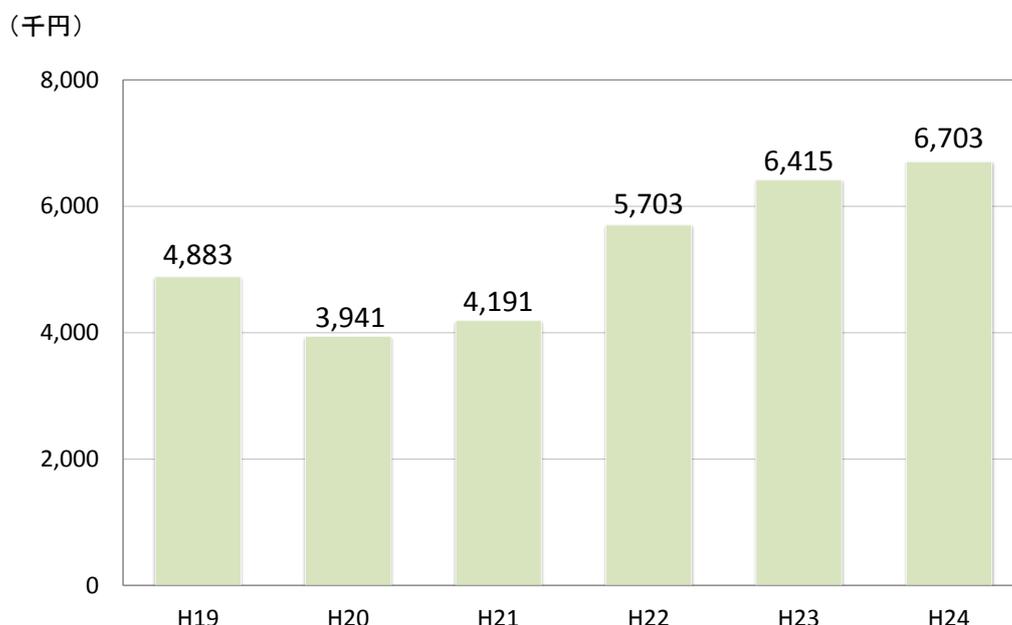


出典：北海道中央バス(株) 資料

図 1-15 市内運行バス路線の路線別利用者数

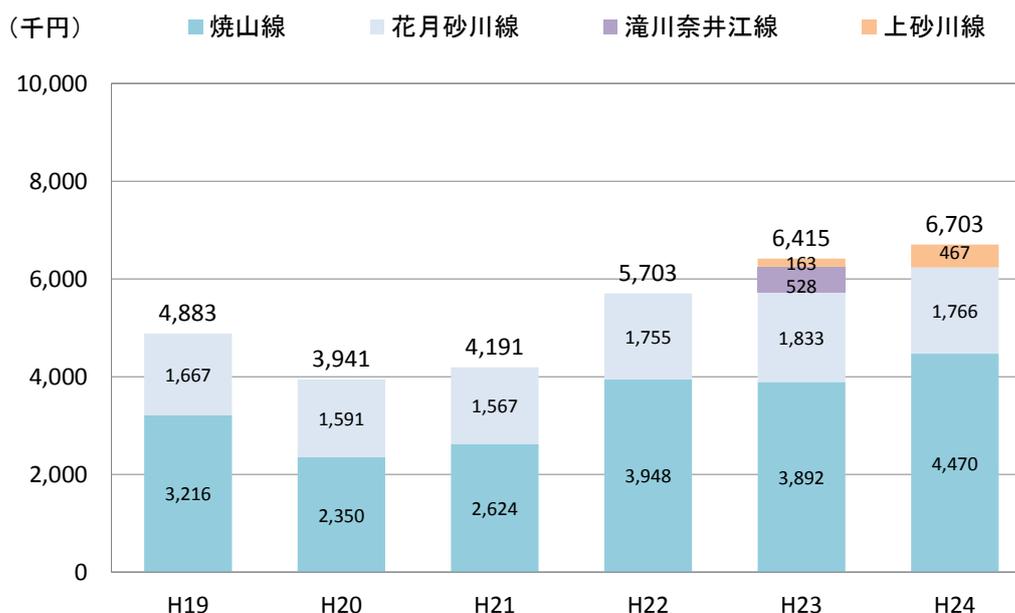
(2) 砂川市における路線バスに対する収支不足額補償金

砂川市内を運行する路線バスに対する収支不足額補償金の推移をみると、増加傾向にあり、H19年からH24年で約4割の増加となっている。砂川市が負担している収支不足額補償金は、「焼山線」、「花月砂川線」、「滝川奈井江線」、「上砂川線」の計4路線に対して補償しており、特に「焼山線」における補償金は大きな割合を占めている。



出典：砂川市市民部市民生活課 資料

図 1-16 市内運行バス路線に対する収支不足額補償金

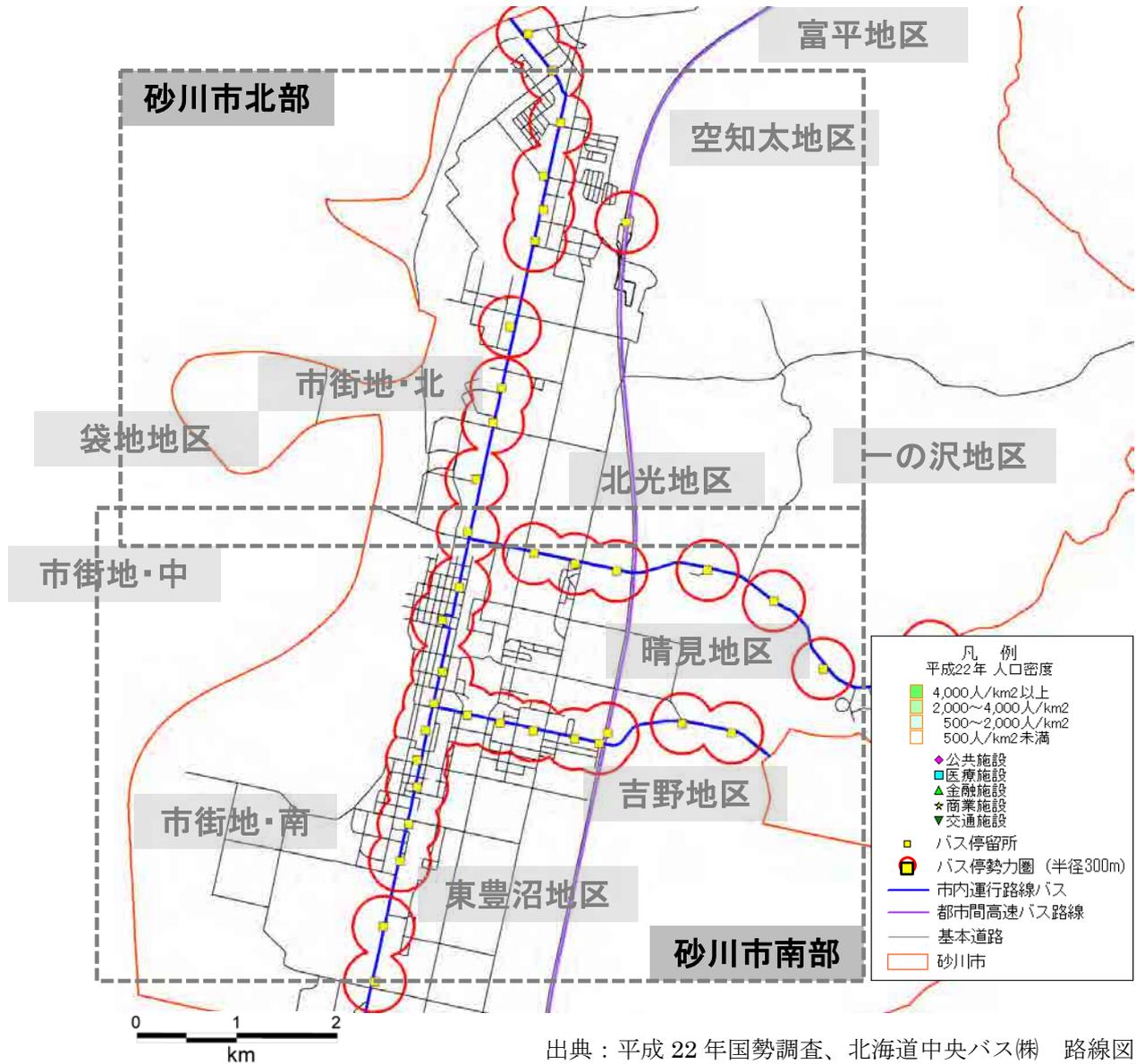


出典：砂川市市民部市民生活課 資料

図 1-17 市内運行バス路線の路線別収支不足額補償金

(3) 交通空白地域の状況整理

砂川市における交通空白地域の状況をみると、市内の各地域において、交通空白地域が発生していることがわかる。



出典：平成 22 年国勢調査、北海道中央バス(株) 路線図

図 1-18 砂川市における交通空白地域の状況

交通空白地域とは・・・

自宅からバス停までの距離を無理なく歩ける範囲（300m^{※1}を設定）であるバス停勢力圏外の地域のこと。

※1 一般的な人（歩行速度 80m/分）の 90%が抵抗感を感じない時間を 3.5 分としており、これを距離に換算すると

「3.5（分）×80（m/分）=280（m）≒300（m）」としている。

出典：社団法人土木学会 バスサービスハンドブック

第2章 公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理

2.1 砂川市バス乗降調査結果概要

(1) 砂川市バス乗降調査結果（調査実施日：平成25年10月20日（日）、22日（火））

砂川市内を運行する路線バス全便を対象に実施した砂川市バス乗降調査の主な結果を以下に示す。

時間帯別に利用者数の推移をみると、平日は「7時台」にピークを迎えており、次いで「15時台」が多くなっている。また、休日では「10時台」が最も多く、次いで「10時台」周辺や「15時台」が多くなっている。

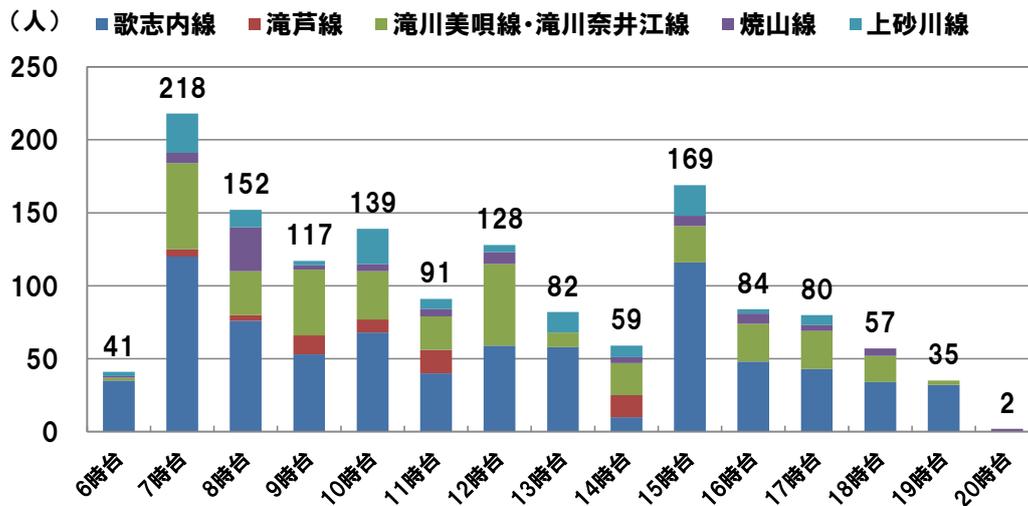


図 2-1 時間帯別利用者数【平日】

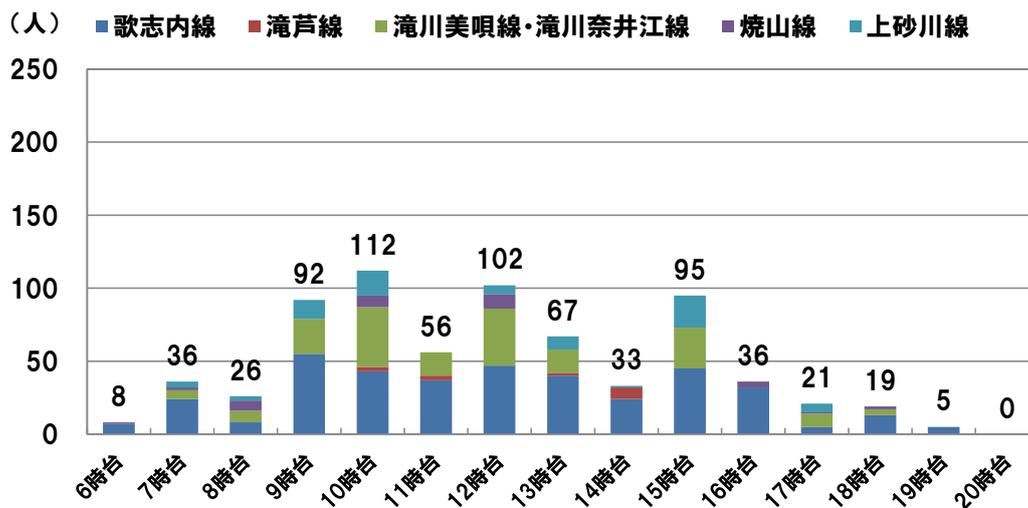


図 2-2 時間帯別利用者数【休日】

平日は「通院」が最も多く、休日では「買物」が最も多くなっている。また、時間帯別に利用目的をみると、午前中に「通院」や「買物」をしている傾向がうかがえる。

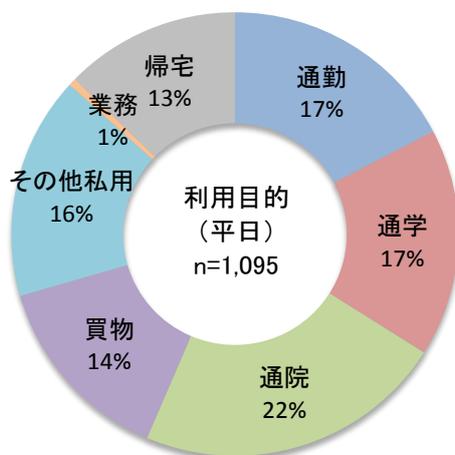


図 2-3 利用目的【平日】

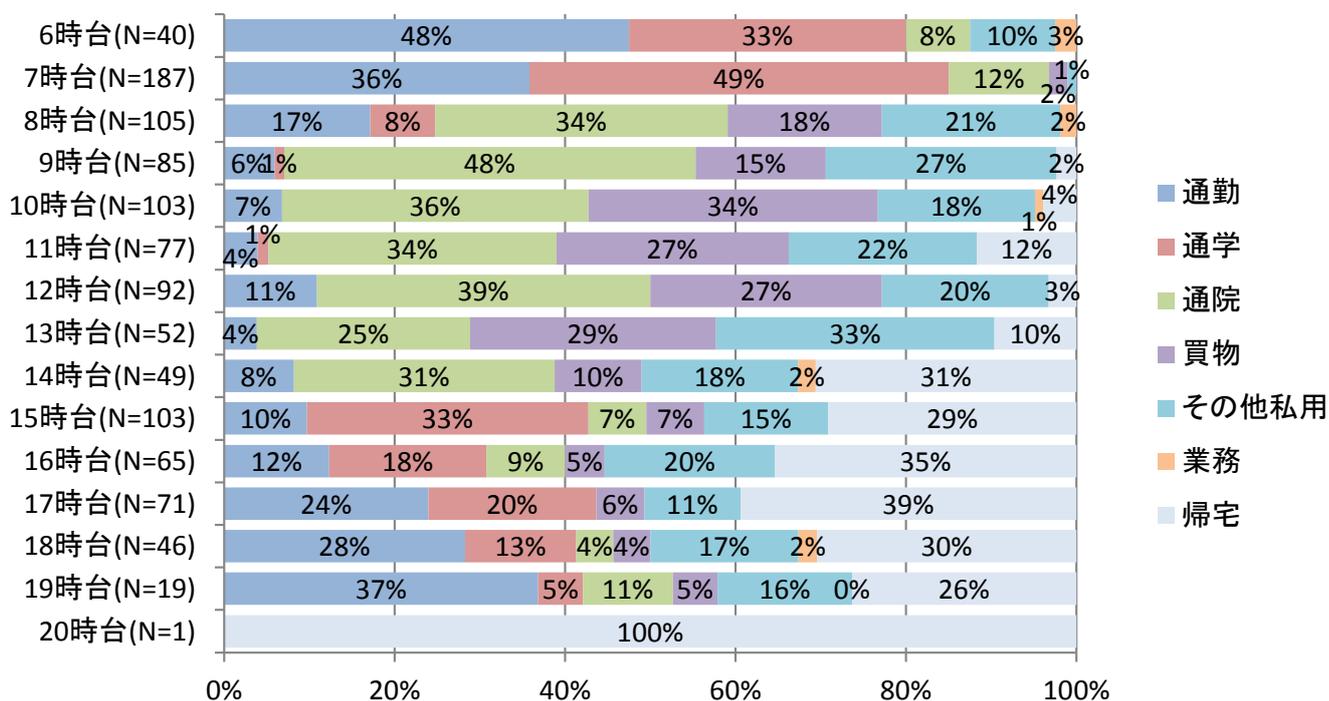


図 2-4 時間帯別利用目的【平日】

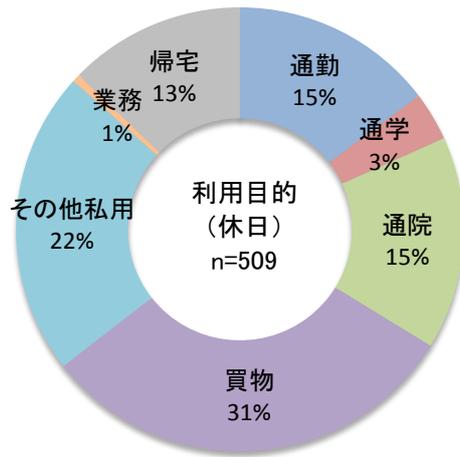


図 2-5 利用目的【休日】

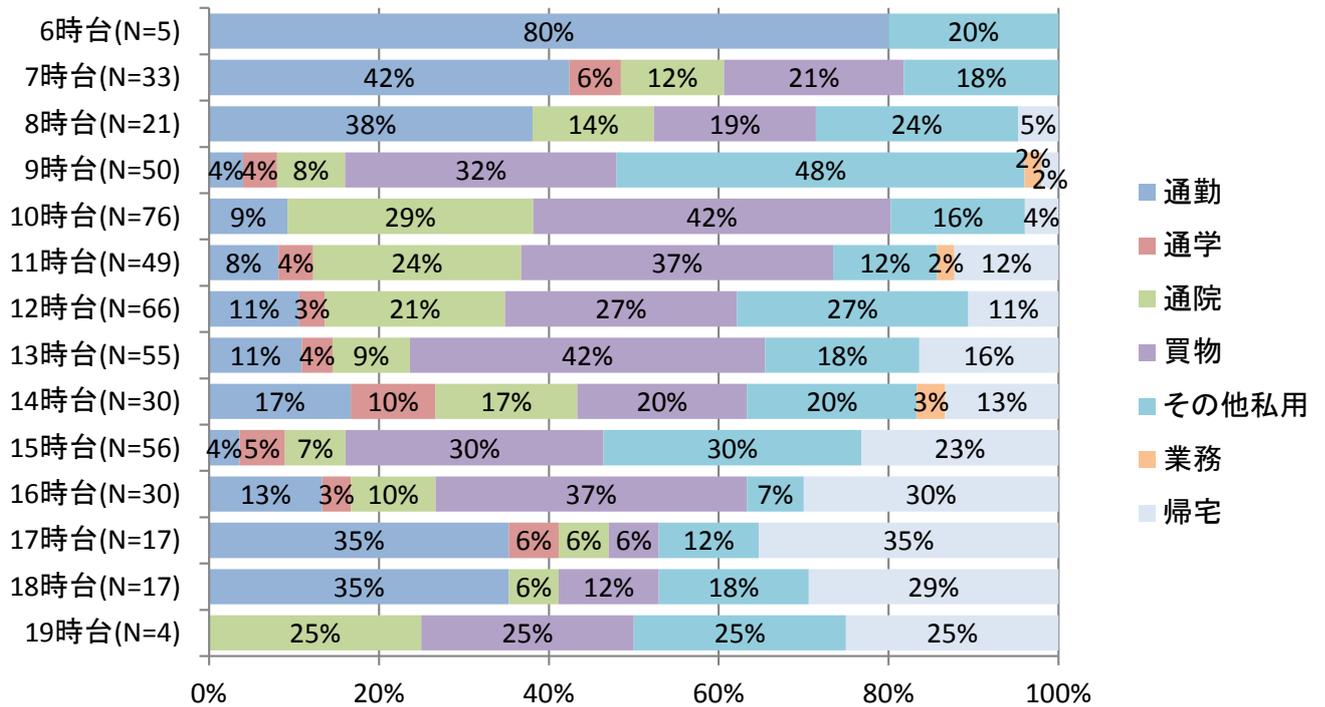


図 2-6 時間帯別利用目的【休日】

歌志内線の利用者数をみると、JR や都市間高速バスに乗り継ぐことができる停留所である「砂川市立病院」で利用者が多くなっている。また、「砂川高校」や「十字街」での利用者も多くなっており、通学や買い物目的の利用者が多いことが推察される。

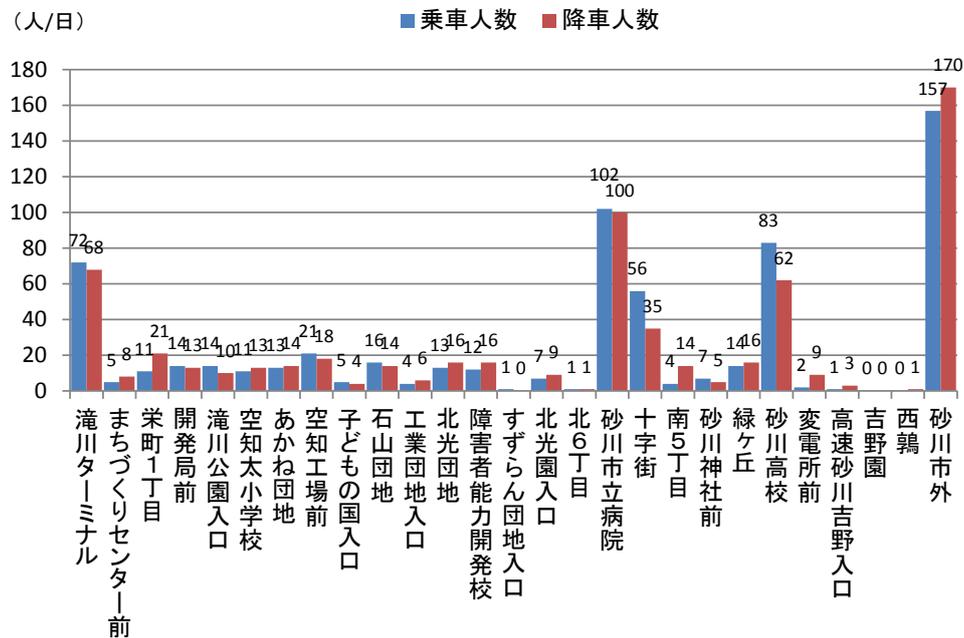


図 2-7 【歌志内線】バス停別利用者数（平日）

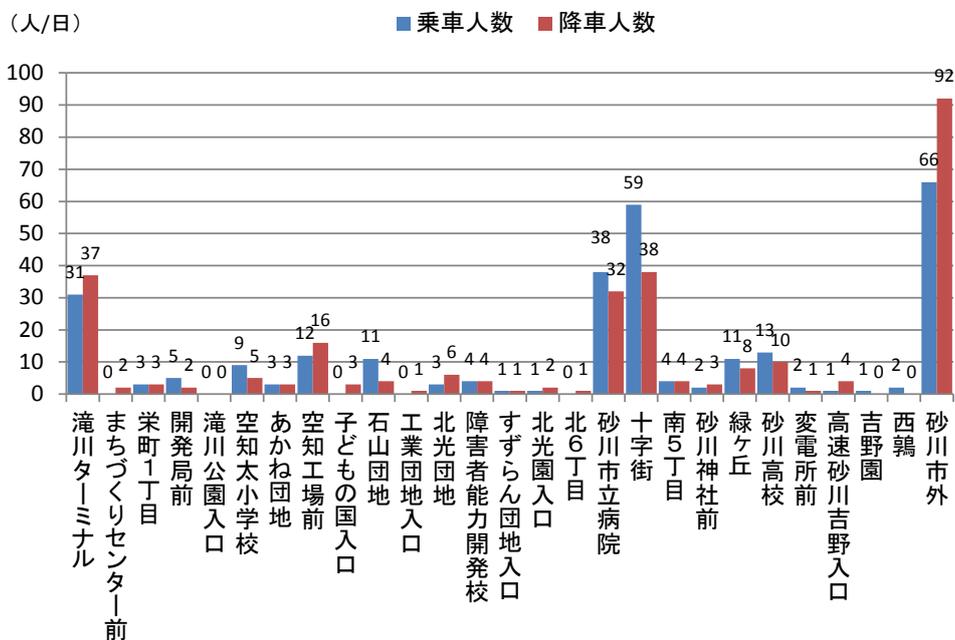


図 2-8 【歌志内線】バス停別利用者数（休日）

滝芦線の利用者数をみると、JR や都市間高速バスに乗り継ぐことができる停留所である「砂川市立病院」で利用者が多くなっている。また、休日では利用者のいないバス停が増え、著しく利用者は減少する。

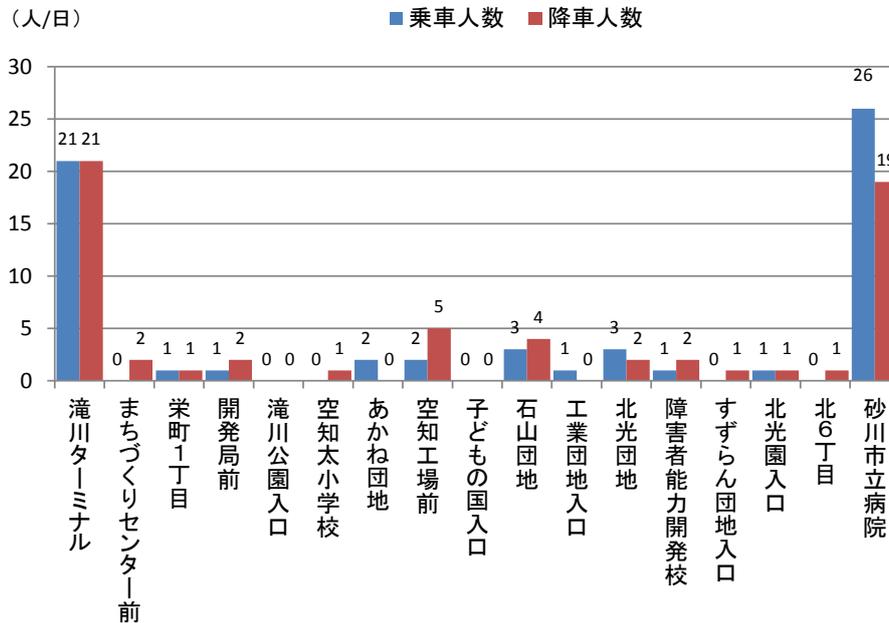


図 2-9 【滝芦線】バス停別利用者数（平日）

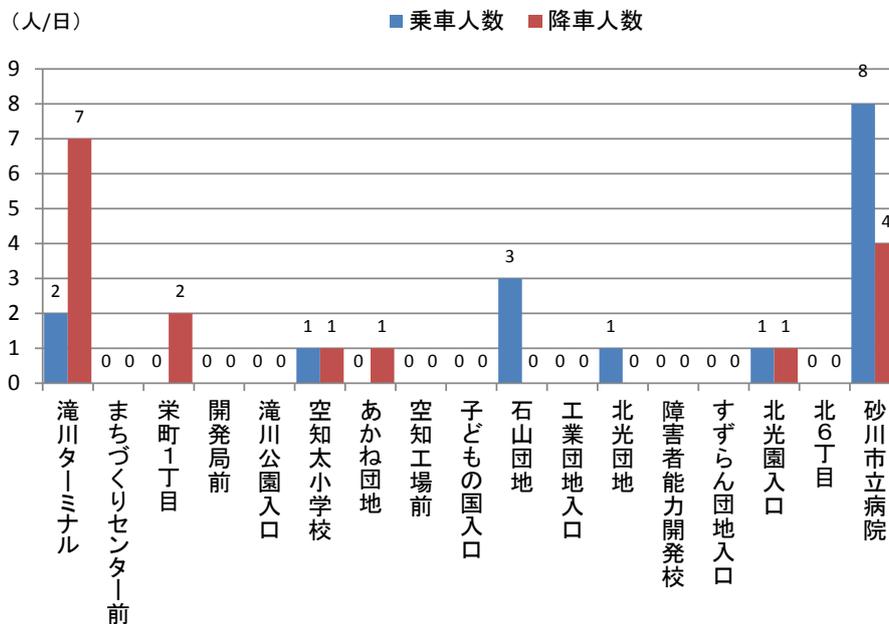


図 2-10 【滝芦線】バス停別利用者数（休日）

滝川美唄線・滝川奈井江線の利用者数をみると、JR や都市間高速バスに乗り継ぐことができる停留所である「砂川市立病院」で利用者が多くなっている。また「十字街」、「宮川町」の利用者も多くっており、買い物目的の利用者が多いことが推察される。

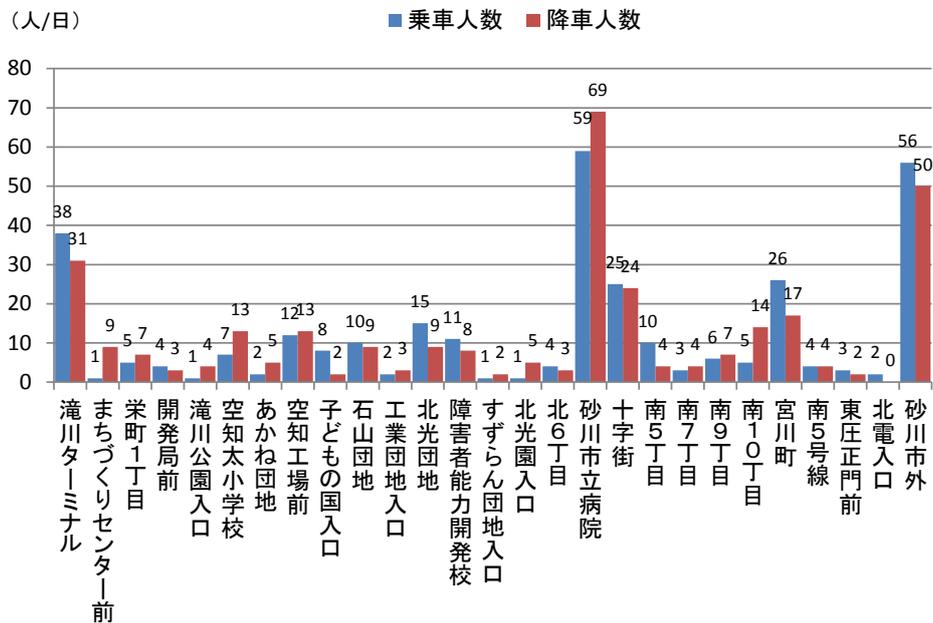


図 2-11 【滝川美唄線・滝川奈井江線】
バス停別利用者数（平日）

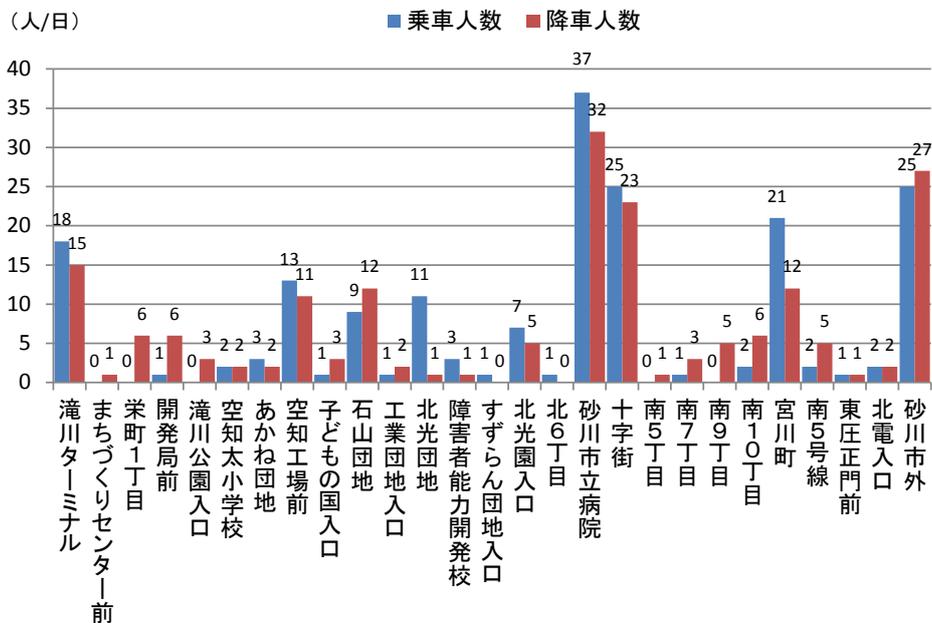


図 2-12 【滝川美唄線・滝川奈井江線】
バス停別利用者数（休日）

焼山線の利用者数をみると、JR や都市間高速バスに乗り継ぐことができる停留所である「砂川市立病院」で利用者が最も多く、次いで焼山の利用者数が多くなっている。

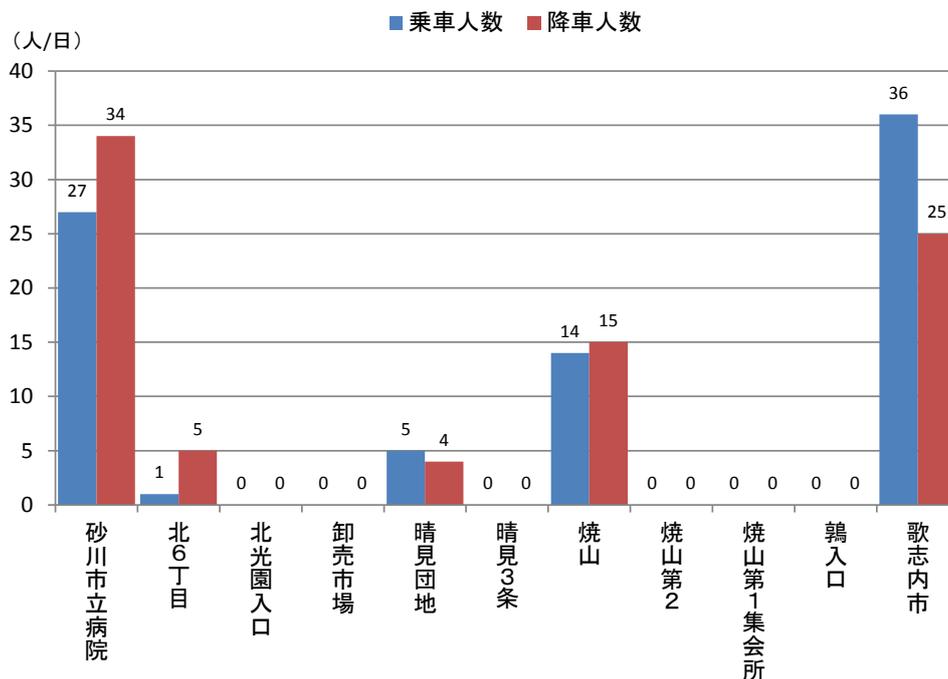


図 2-13 【焼山線】バス停別利用者数（平日）

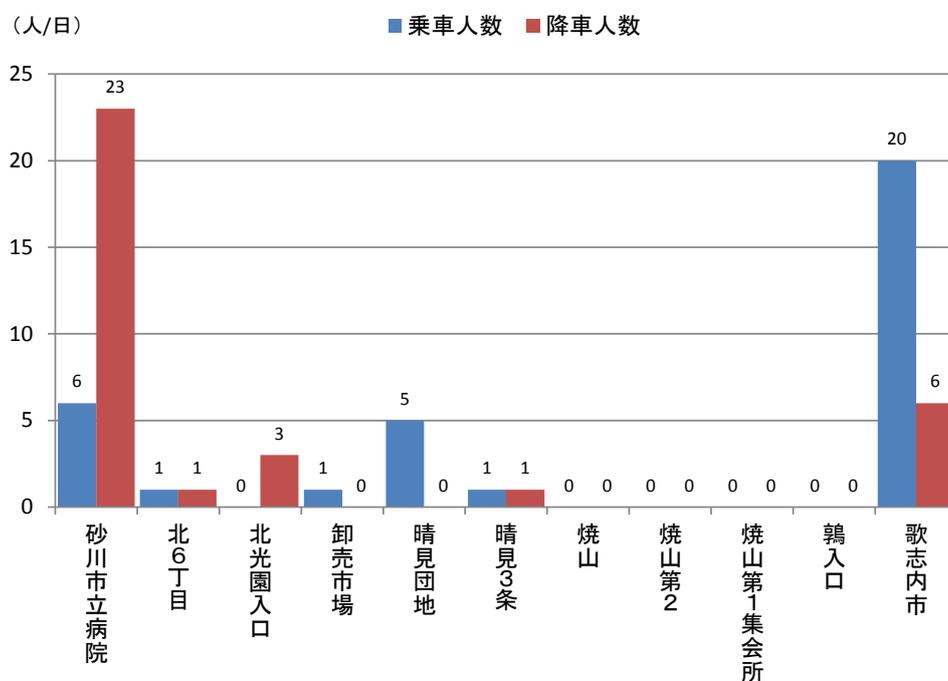


図 2-14 【焼山線】バス停別利用者数（休日）

上砂川線の利用者数をみると、JR や都市間高速バスに乗り継ぐことができる停留所である「砂川市立病院」で利用者が最も多く、次いで、「十字街」、「砂川高校」で利用者が多くなっており、通院、買物、通学目的の利用者が多くなっている。

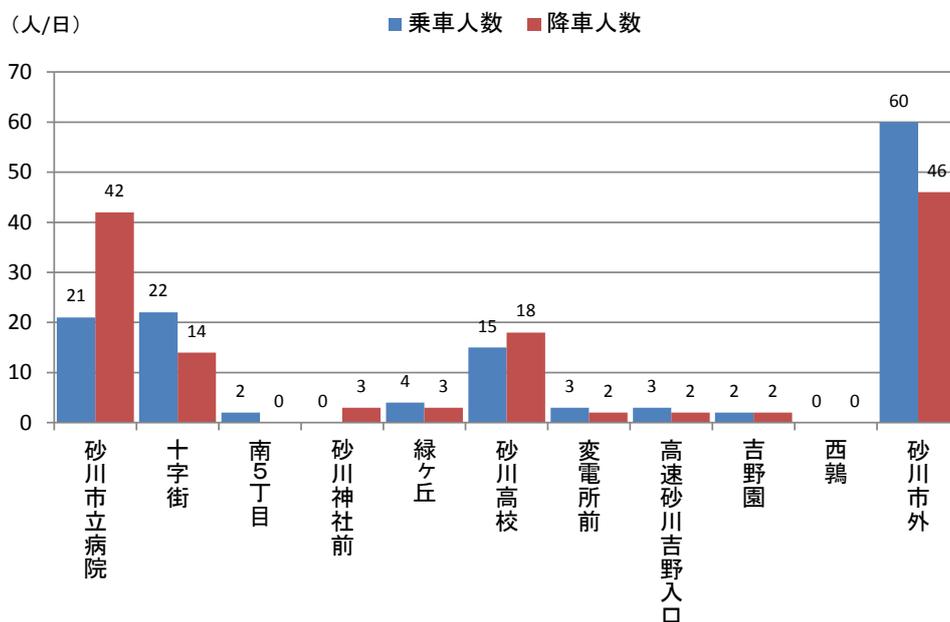


図 2-15 【上砂川線】バス停別利用者数（平日）

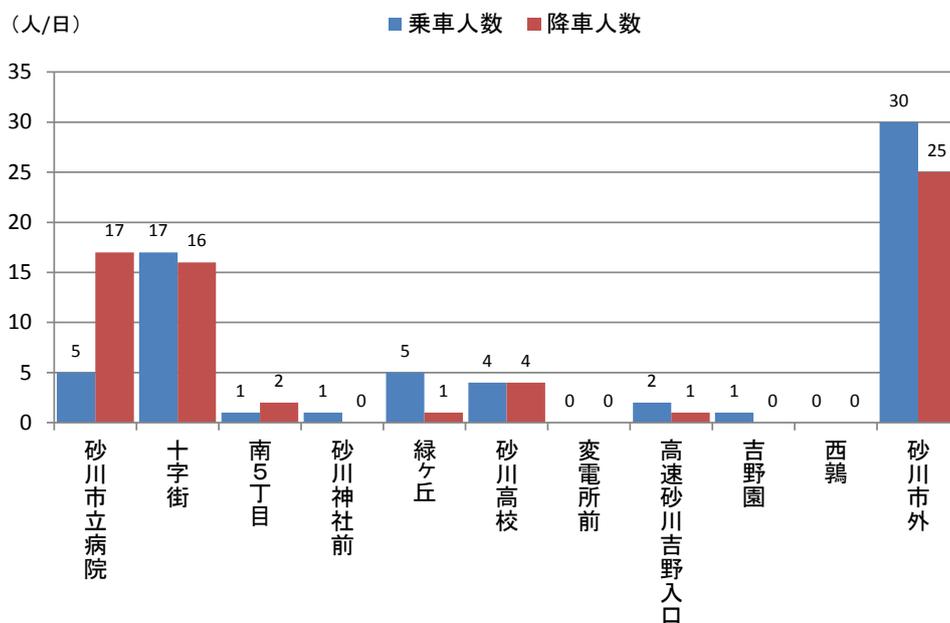


図 2-16 【上砂川線】バス停別利用者数（休日）

(2) 砂川市バス乗降調査結果のまとめ

砂川市バス乗降調査結果から得られた特徴を以下に整理する。

■利用者が少ない時間帯の存在

砂川市内を運行する路線バスにおいて、6時台及び20時台の利用者は他の時間帯と比較して少なくなっている。また、休日においては19時台の利用者も少なくなっている。

■主な利用目的は通院と買物

路線バス利用者の主な利用目的は、通院と買物となっている。特に平日は病院の診察曜日の関係から通院が主な利用目的となっており、休日は買物が主な利用目的となっている。

また、時間帯別の利用目的は、朝・夕においては通勤・通学や帰宅が主な利用目的であり、午前中は通院や買物となっている。

■利用者数の少ないバス停の存在

各路線のバス停別利用者数をみると、どの路線においても利用者数が少ないバス停が存在する。特に休日においては、顕著な傾向がみられる。

2.2 砂川市住民ニーズ把握調査結果概要

(1) 砂川市住民ニーズ把握調査結果(調査実施日:平成25年10月17日(木)~10月31日(木))

砂川市住民ニーズ把握調査の主な結果を以下に示す。

調査対象：砂川市下記地区から 1,500 世帯を無作為抽出

- ◇富平地区 ◇空知太・中地区 ◇北光地区
- ◇一の沢地区 ◇吉野地区 ◇西豊沼地区
- ◇東豊沼地区 ◇市街地・南地区

調査方法 : 郵送配布・郵送回収

封筒配布状況 : 配布数 1,500 枚 回収数 617 枚 (回収率: 41.1%)

調査票配布状況 : 配布数 3,000 枚 回収数 973 枚 (回収率: 32.4%)

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

砂川市民の路線バスの利用回数は、「めったに利用しない」が最も多く、全体の 84% 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路線バス利用者の割合は、全体の 10%にも満たなく、砂川市民の路線バス利用者は限定されていることがわかる。

また、砂川市民の自動車免許・自動車の保有状況は、65%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。

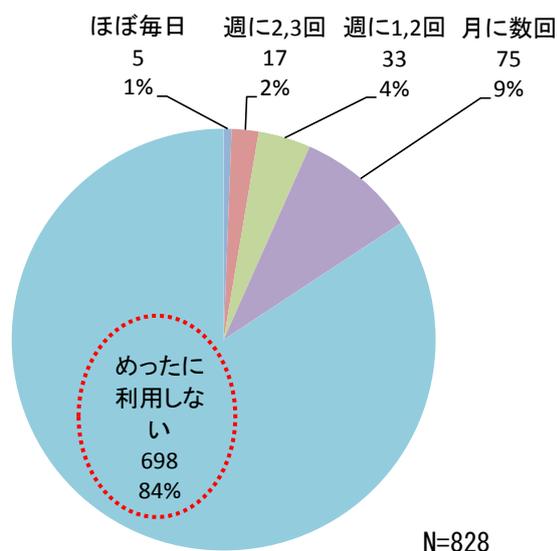


図 2-17 路線バスの利用回数

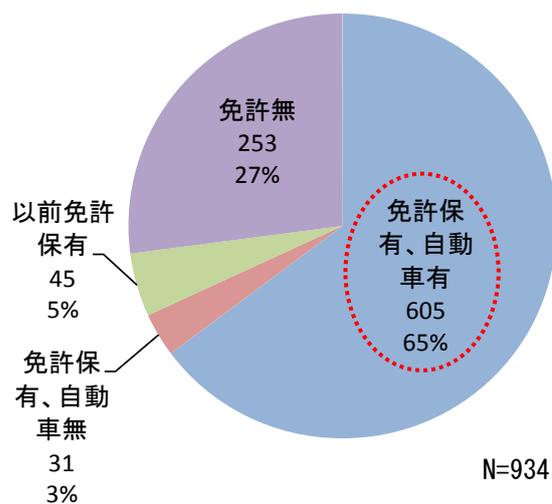


図 2-18 自動車免許・自動車保有状況

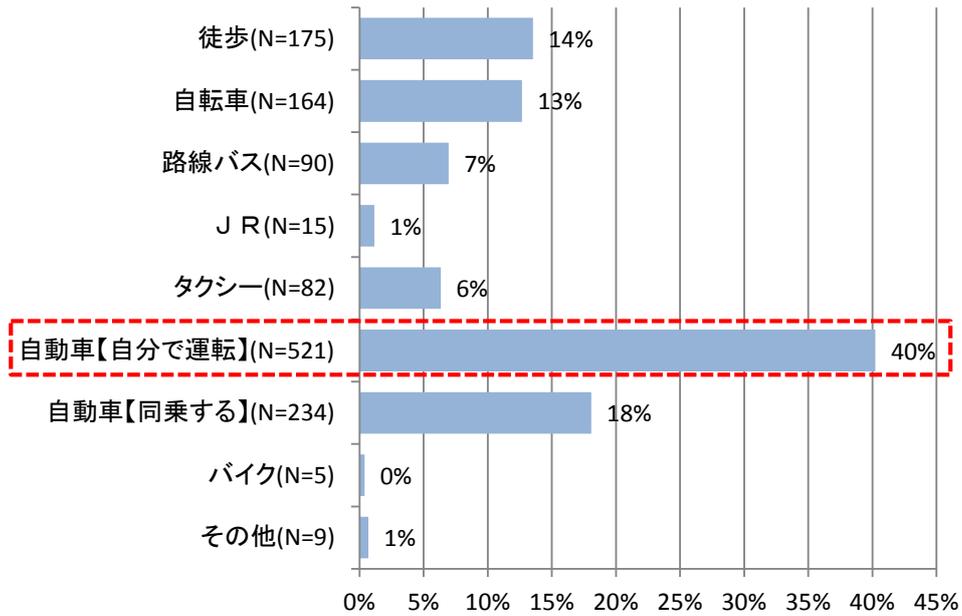


図 2-19 買物時の交通手段【夏期】

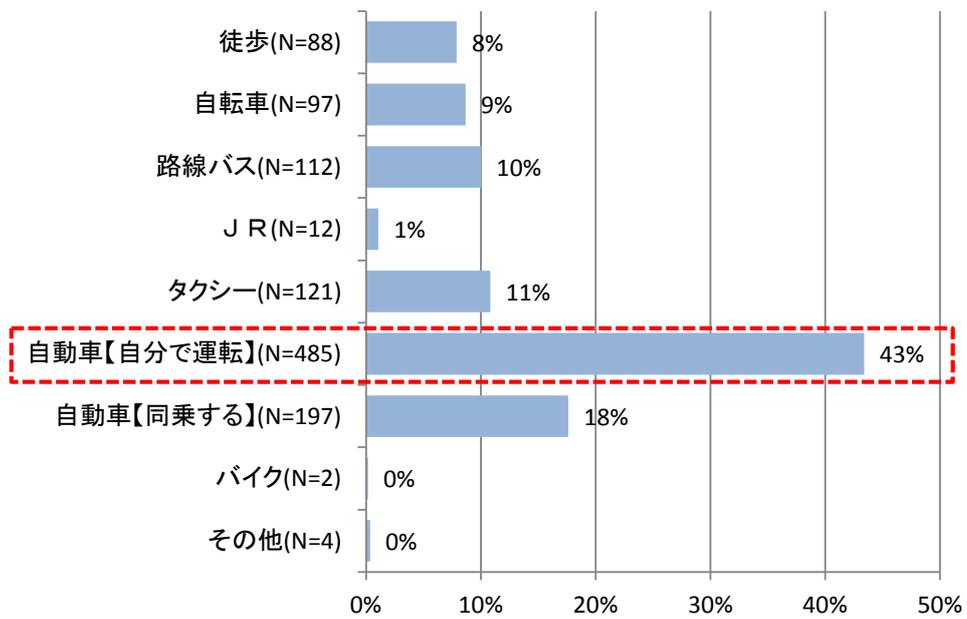


図 2-20 通院時の交通手段【夏期】

砂川市民の通勤・通学、買物、通院の主な移動先は、砂川市内が最も多く、各種交通行動で6割以上となっている。また、具体的な買物場所としては、「ショッピングプラザ AiAi」や「スーパーふじ」、「市民生協」が多くなっており、通院場所としては、「砂川市立病院」が最も多くなっている。

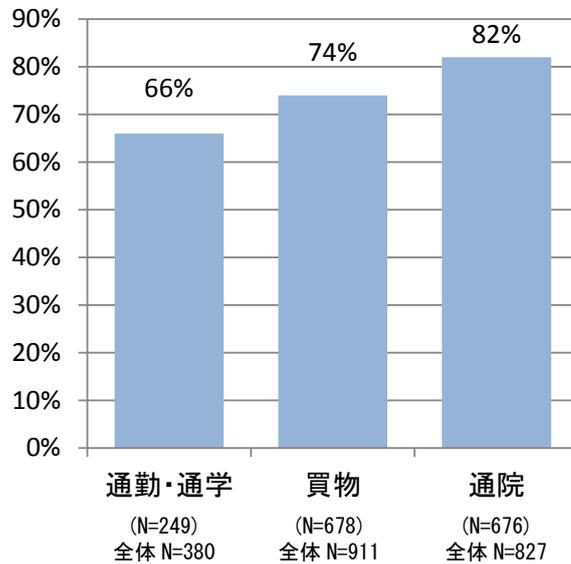


図 2-21 砂川市内における目的別移動割合

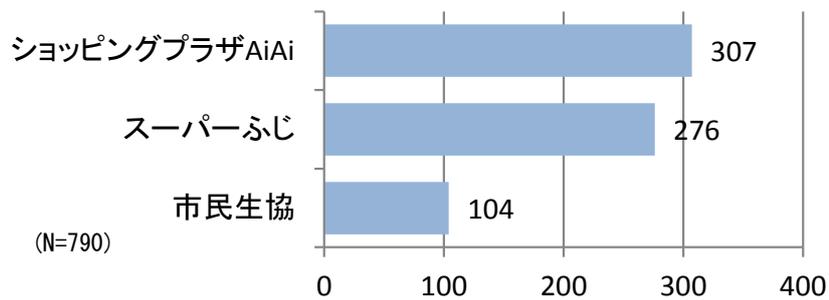


図 2-22 砂川市における主な買物場所

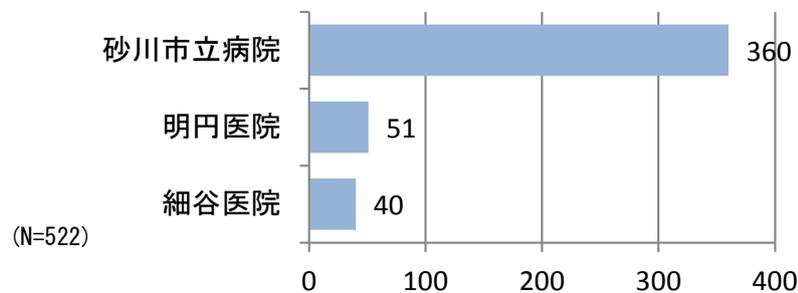


図 2-23 砂川市における主な通院場所

既存路線バスの問題点は、「バスの便数が少ない」が29%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20%程度となっており、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。

問題が解決された際の利用意向で、今後利用する意向があると回答した年代は、50歳以上が80%を占めている。

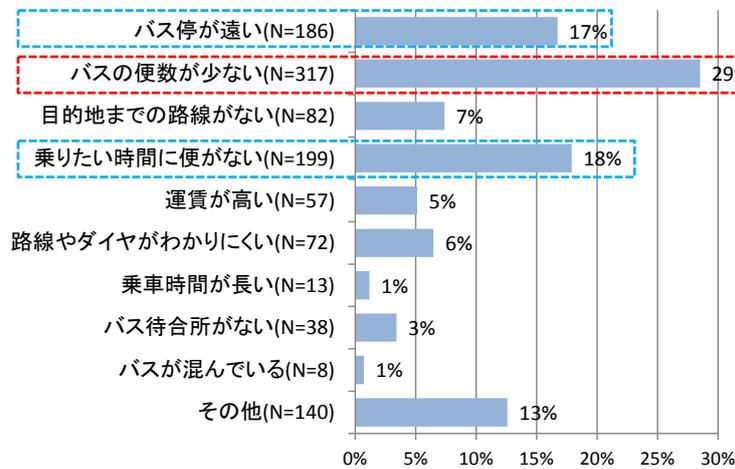


図 2-24 既存路線バスの問題点

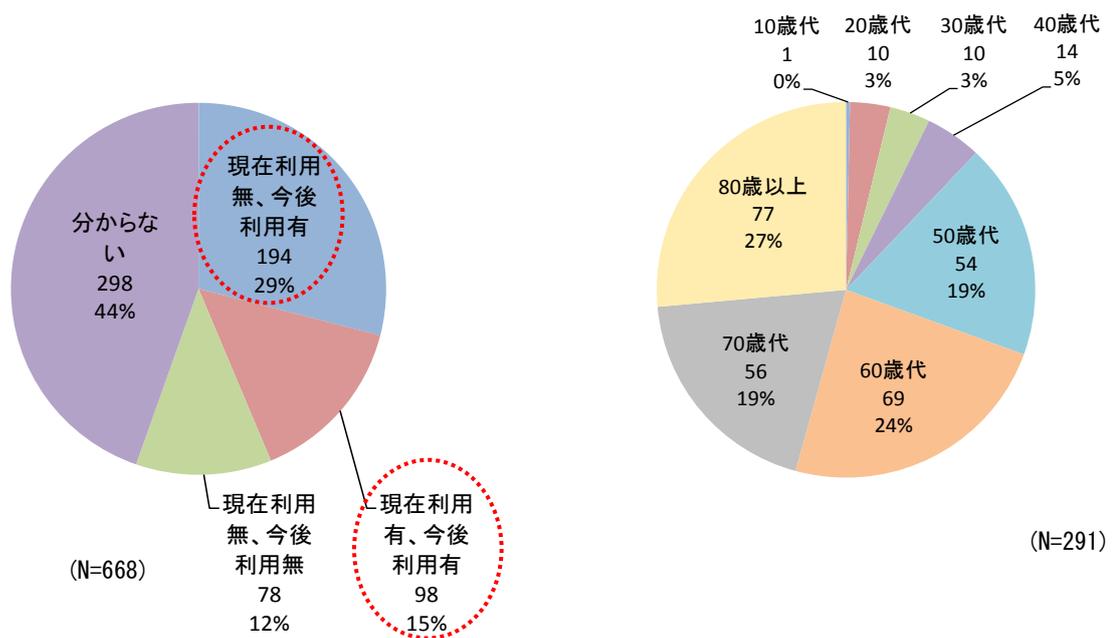


図 2-25 問題点が解決された際の利用意向

図 2-26 利用意向のある回答者の年齢層

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、自動車免許・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45%、「タクシーを利用する」が28%となっている。

また、内訳を年齢別にみると、50歳以上の回答者の多くが将来的にバスやタクシーといった公共交通を利用すると回答している。

このことから、砂川市における将来的な公共交通の利用意向は高いと推察される。

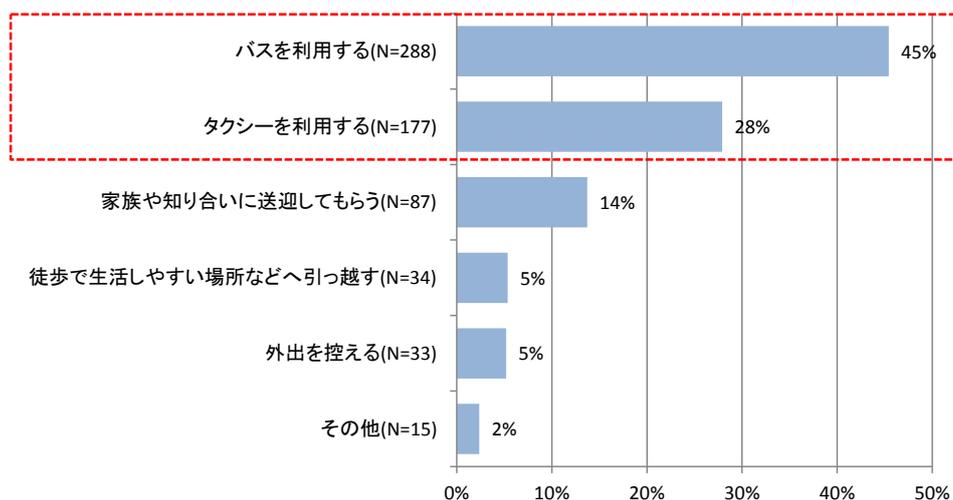


図 2-27 将来自動車運転が困難になった場合の移動手段

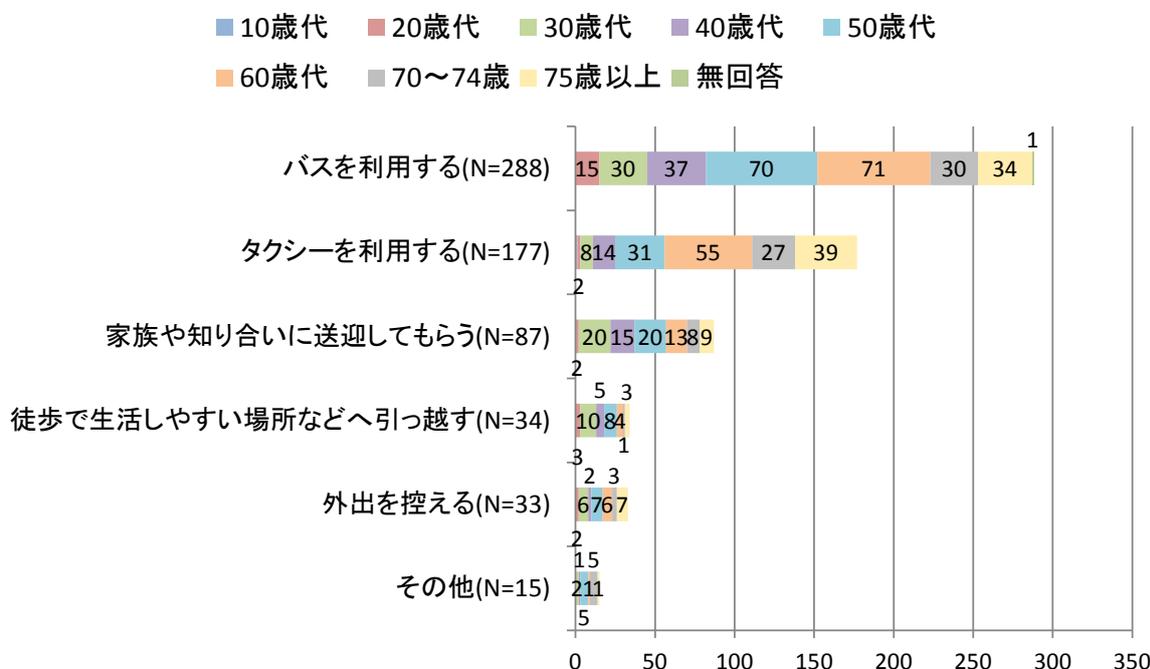


図 2-28 年齢別将来自動車運転が困難になった場合の移動手段

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、70%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 4%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。「その他」に関しては、“自家用車がある”と回答した件数が多い。

しかし、上記の問題点が改善された場合の利用意向は、35%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 30%以上となっている。

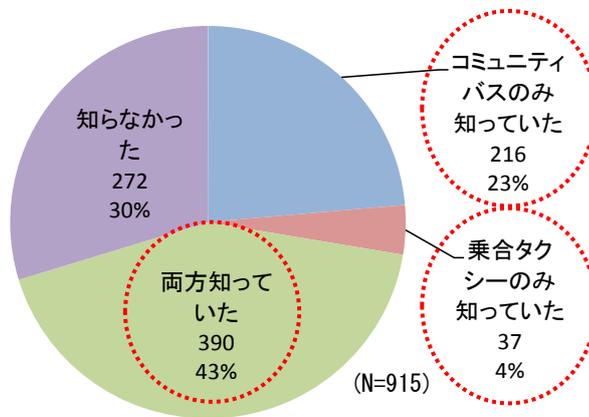


図 2-29 9 月実証調査運行の認知度

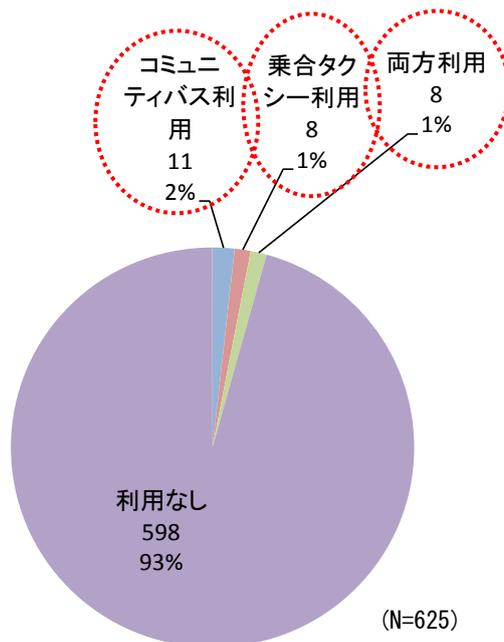


図 2-30 9 月実証調査運行の利用状況

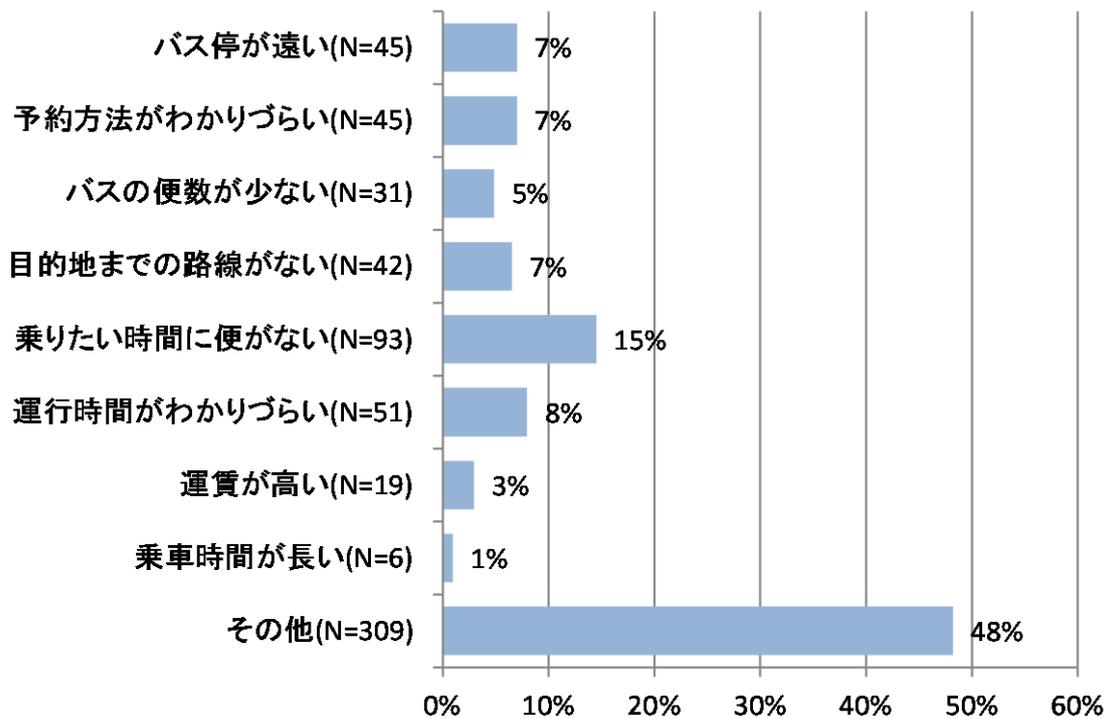


図 2-31 9月実証調査運行を利用しなかった理由

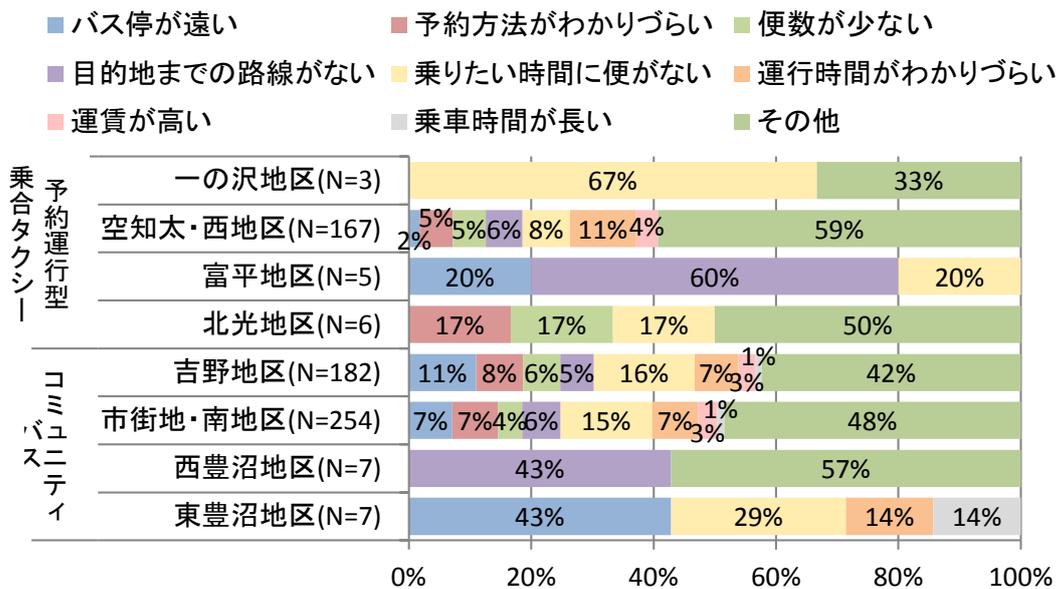


図 2-32 9月実証調査運行を利用しなかった理由（地区別）

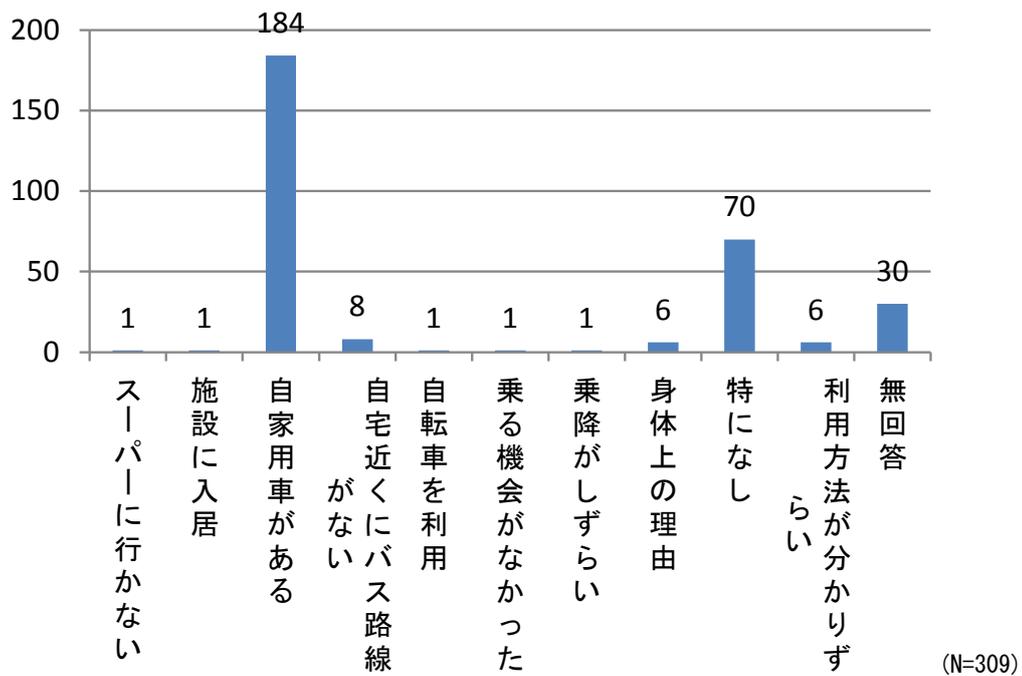


図 2-33 9月実証調査運行を利用しなかった理由（その他）

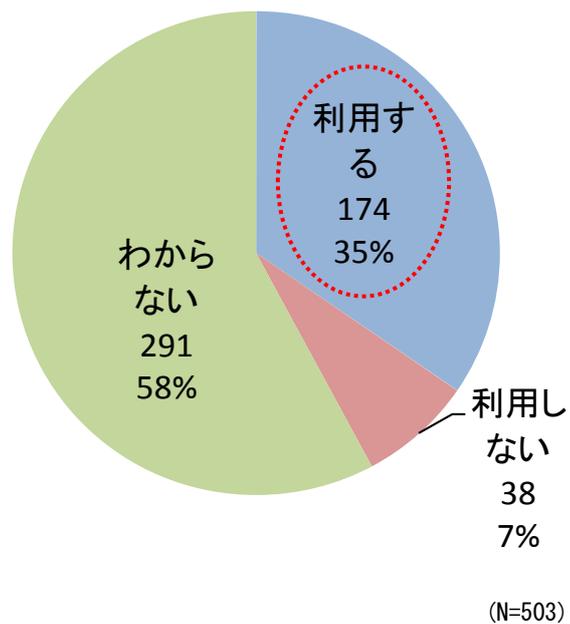


図 2-34 利用しなかった理由が改善された際の利用意向

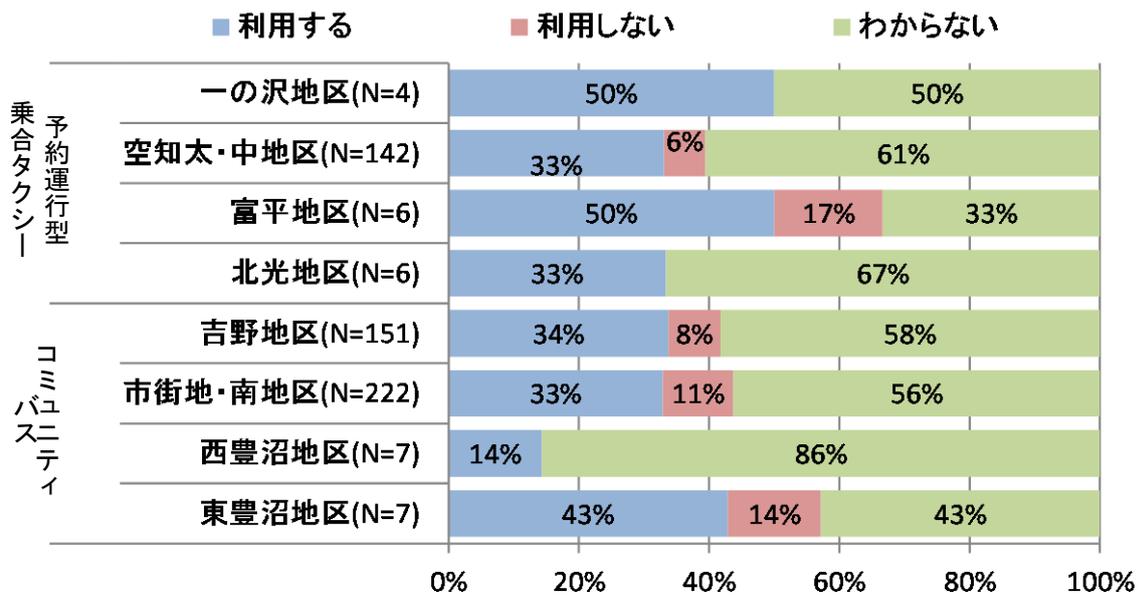


図 2-35 利用しなかった理由が改善された際の利用意向
(地区別)

(2) 砂川市住民ニーズ把握調査結果まとめ

砂川市住民ニーズ把握調査結果から得られた特徴を以下に整理する。

■自動車依存が高い

自動車免許を保有しており、自由に運転できる自動車を保有している割合は、65%と高くなっている。また、買物、通院時における主な交通手段も自動車での移動が40%以上と高い状況となっている。

しかし、自動車の運転が困難になった際の移動手段としては、バスやタクシーといった公共交通の利用意向が高くなっている。

■移動先は大半が砂川市内

通勤・通学や買物、通院時の移動先としては、砂川市内が多くなっている。また、主な買物先としてはショッピングプラザ AiAi やスーパーふじ、市民生協が多い。通院先としては、砂川市立病院が最も多く、明円医院や細谷医院等への通院もみられる。

■砂川市内を運行するバスの問題点は便数に関する問題が多い

路線バスの問題点としては、バスの便数が少ないや乗りたい時間に便がないといった便数に関する不満が高くなっている。また、バス停が遠いといった不満も高くなっている。

しかし、上記のような不満が解消された際の利用意向は、44%と多くなっている

■9月実証調査運行の認知度は高いが、利用は少ない

9月実施の実証調査運行の認知度は、コミュニティバスと乗合タクシーの両方の運行を知っていたと回答した割合は43%となっている。

しかし、実証調査運行を利用したと回答した割合はコミュニティバスのみが2%、乗合タクシーのみが1%、両方利用が1%と少ない状況となっている。

実証調査運行の問題点として、乗合タクシーを運行した砂川市北側で運行時間がわかりにくいという点があり、コミュニティバスを運行した南側では乗りたい時間に便がないという点が挙げられる。

2.3 平成 25 年 9 月実証調査運行結果概要

(1) コミュニティバス実証調査運行結果概要(運行期間：平成 25 年 9 月 1 日～30 日)

コミュニティバス実証調査運行の主な結果を以下に示す。

【南ルート①利用者の個人属性について】

平成 25 年 9 月の実証調査運行における、南ルート①の利用者属性をみると、性別では女性が 88%、年齢では 65 歳以上の利用者が多い。

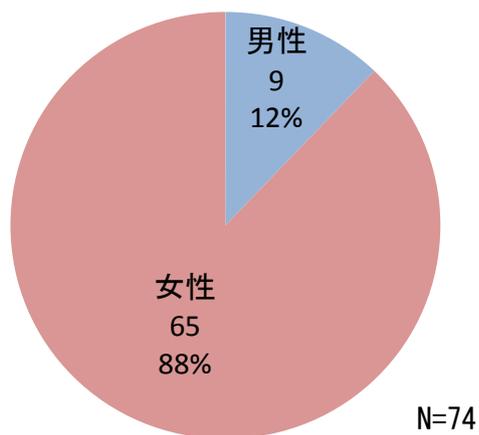


図 2-36 性別（南ルート①）

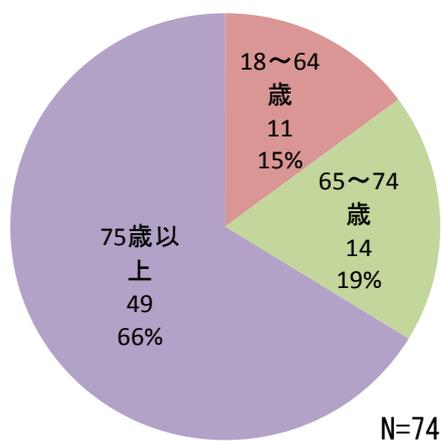


図 2-37 年齢（南ルート①）

【利用状況について】

平成25年9月実証調査運行の利用者数は、コミュニティバス南ルート①の利用者数が、78人（2.60人/日）となっている。

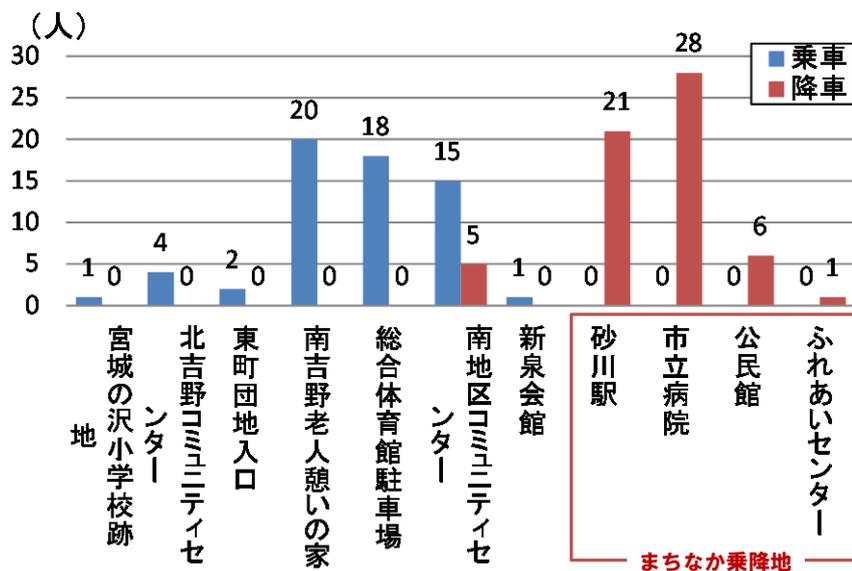


図 2-38 南ルート①バス停別利用者数
(市街地方面)

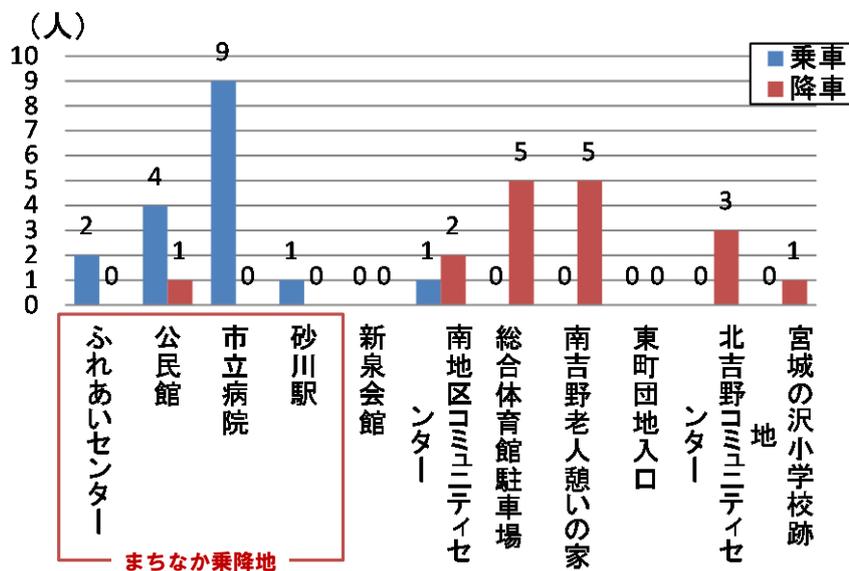


図 2-39 南ルート①バス停別利用者数
(郊外部方面)

【南ルート②利用者の個人属性について】

平成 25 年 9 月の実証調査運行における、南ルート②の利用者属性をみると、性別では女性が 89%、年齢では 65 歳以上の利用者が多い。

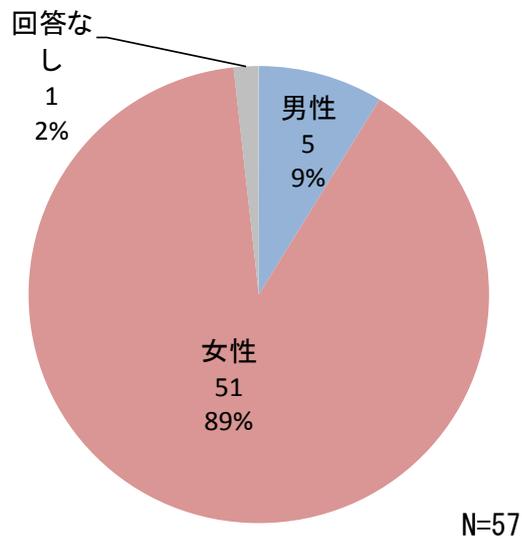


図 2-40 性別（南ルート②）

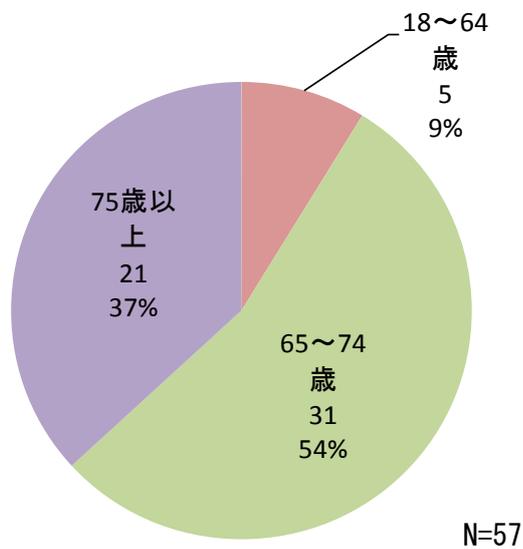


図 2-41 年齢（南ルート②）

【利用状況について】

平成25年9月実証調査運行の利用者数は、コミュニティバス南ルート②の利用者数が、72人（2.40人/日）となっている。

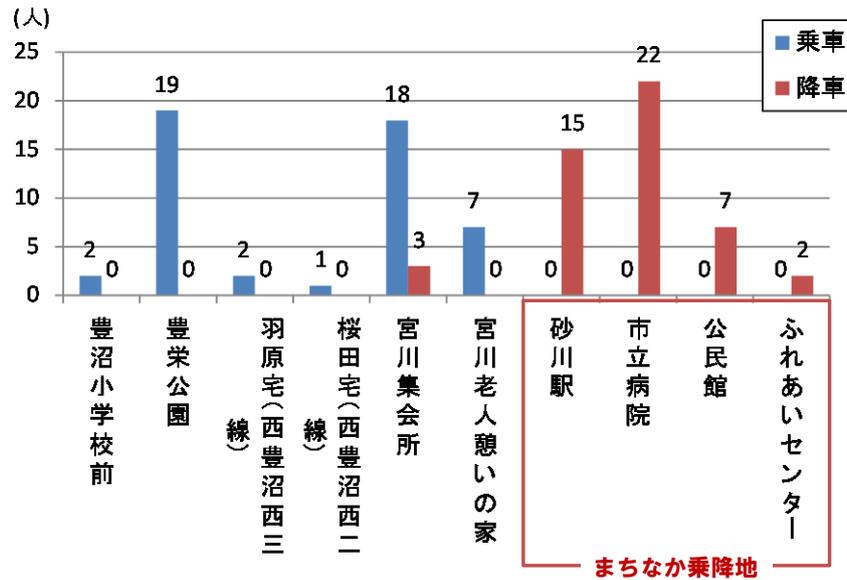


図 2-42 南ルート②バス停別利用者数
(市街地方面)

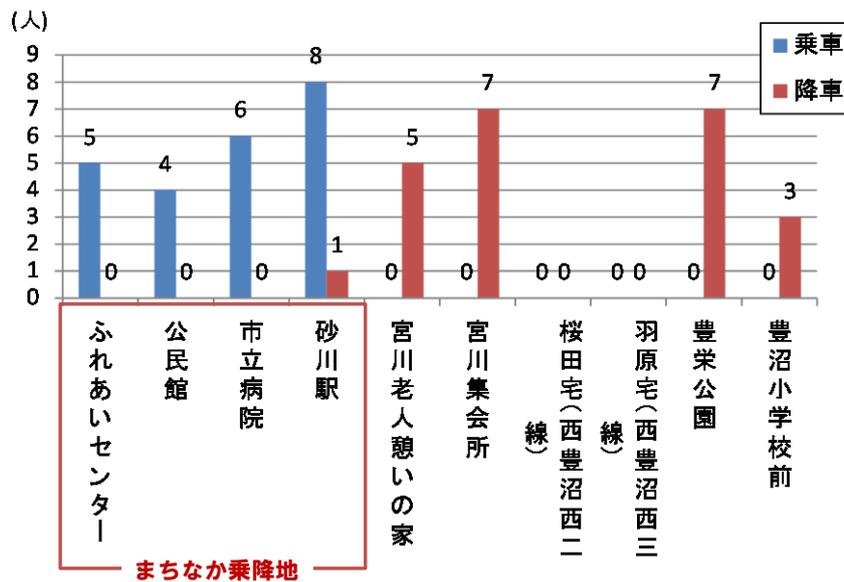
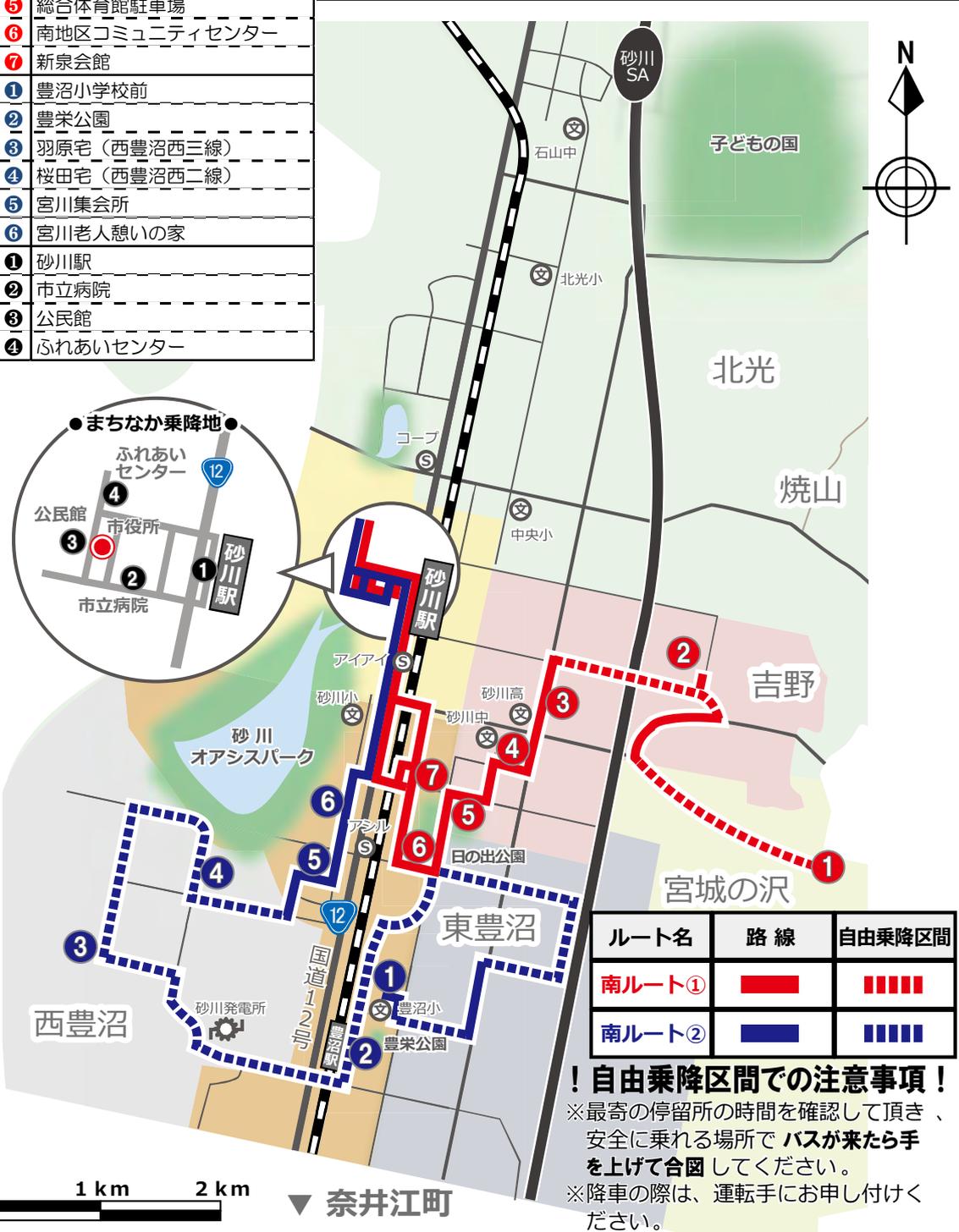


図 2-43 南ルート②バス停別利用者数
(郊外部方面)

【コミュニティバス運行図】

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



ルート名	路線	自由乗降区間
南ルート①		
南ルート②		

！自由乗降区間での注意事項！
 ※最寄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手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。

▼ 奈井江町

(2) 予約運行型乗合タクシー実証調査運行結果概要(運行期間：平成 25 年 9 月 1 日～30 日)

予約運行型乗合タクシー実証調査運行の主な結果を以下に示す。

【個人属性について】

平成 25 年 9 月の実証調査運行における、予約運行型乗合タクシーの利用者属性をみると、性別では女性が 56%、年齢はすべての利用者が 65 歳以上であった。

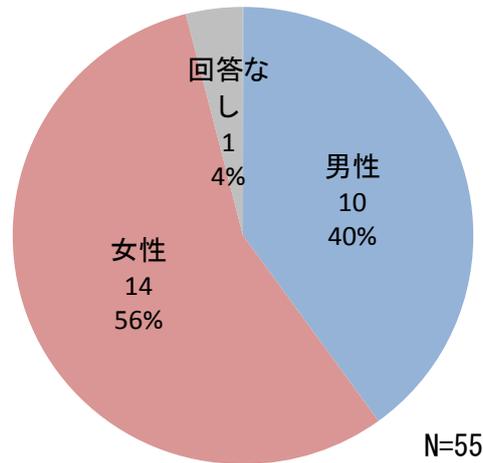


図 2-44 性別

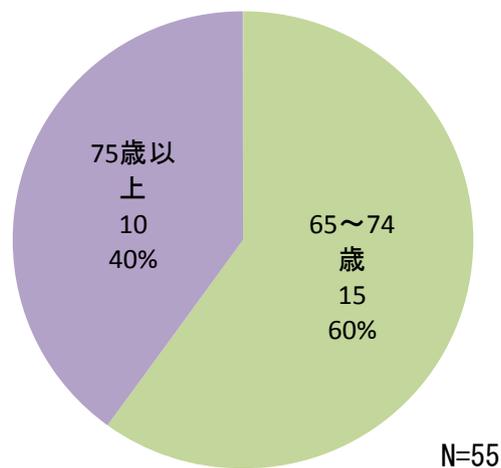


図 2-45 年齢

【利用状況について】

平成 25 年 9 月実証調査運行の利用者数は、乗合タクシーの利用者数は、26 人（0.87 人/日）となっている。

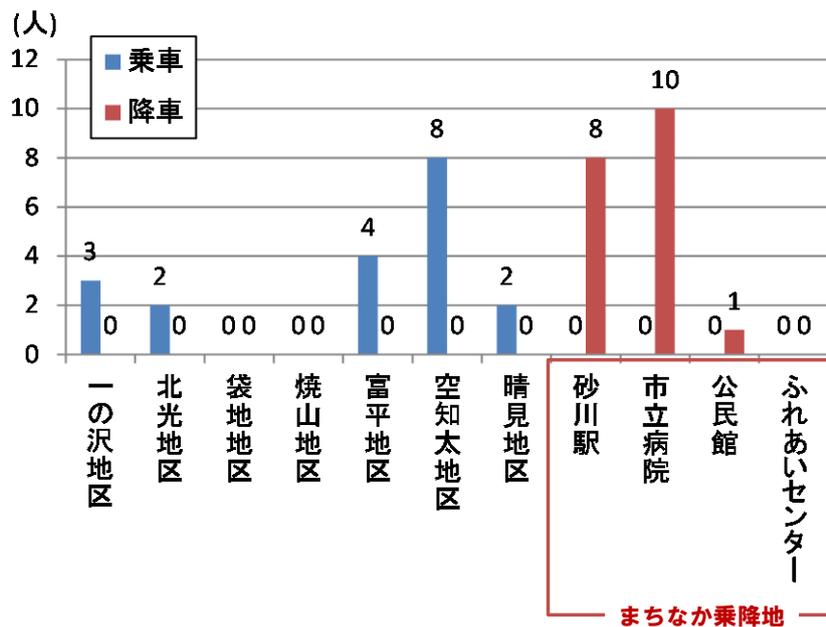


図 2-46 乗合タクシー北エリア
停留所別利用者数（市街地方面）

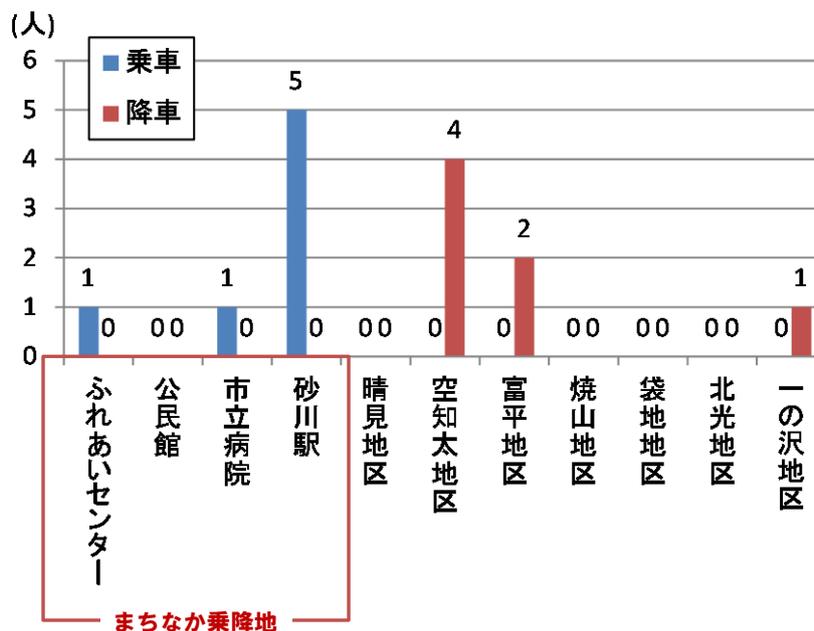
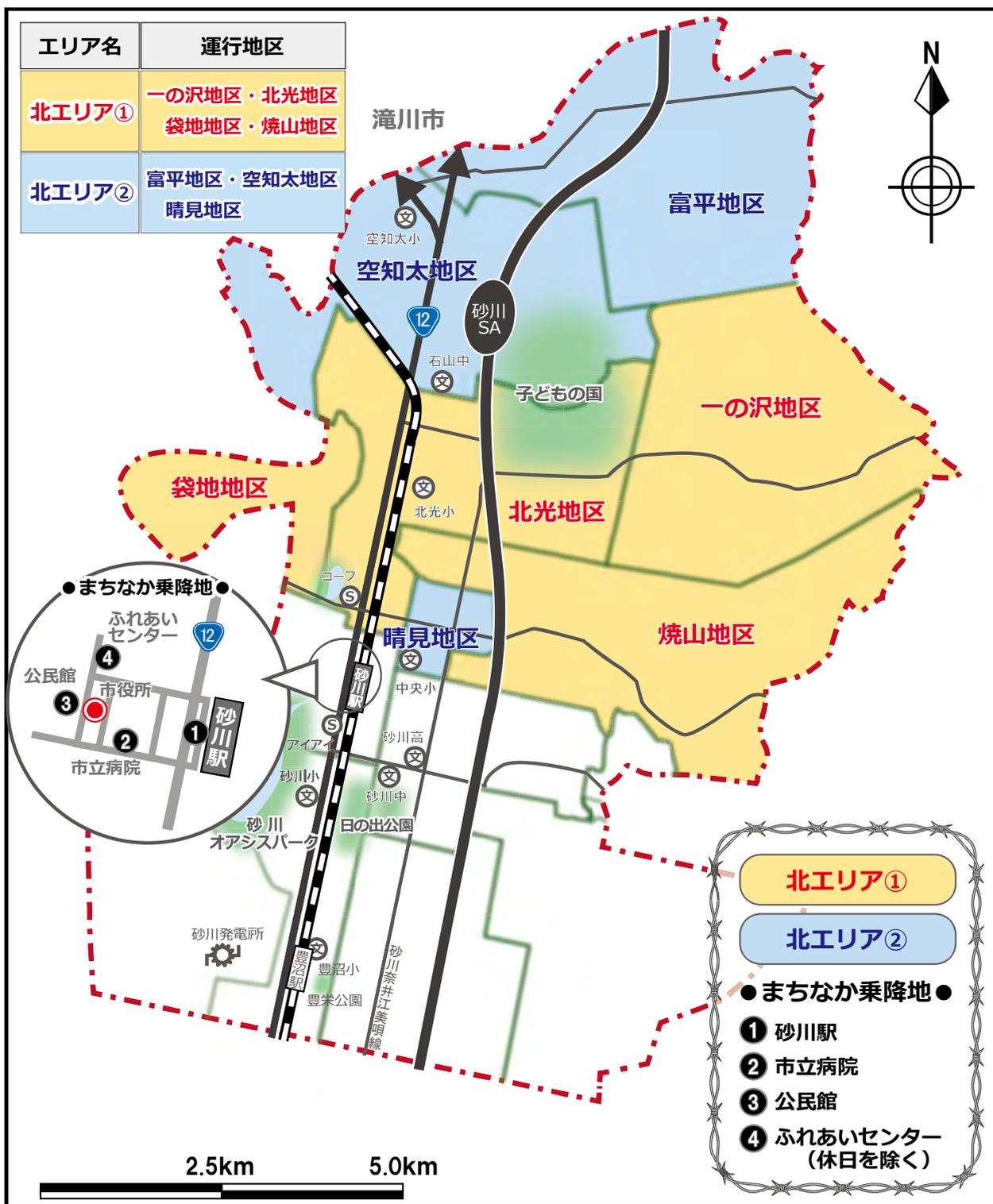


図 2-47 乗合タクシー北エリア
停留所別利用者数（郊外部方面）

【予約運行型乗合タクシー運行図】



(3) 平成25年9月実証調査運行結果のまとめ

平成25年9月実証調査運行結果から得られた特徴を以下で整理する。

【コミュニティバス実証調査運行結果について】

●利用状況について

■平日の利用者と比較して、休日の利用者は少ない

南ルート①の利用者は平日 3.74 人/日、休日 0.64 人/日で、南ルート②の利用者は平日 3.53 人/日、休日 0.45 人/日であり、両ルートともに、休日利用者は平日利用者の2割以下であった。

■利用者は高齢者が多い

利用者の性別は女性が多く、年代では65歳以上の高齢者の利用が大半であった。

■利用目的は通院が多い

利用目的は、両ルートともに通院による利用が多い。

■他公共交通機関への乗り継ぎが少ない

降車後の乗り継ぎをみると、JR やバスへの乗り継ぎは少ない。

■コミュニティバス運行前の移動手段はJR やバスが多い

コミュニティバス運行前の移動手段をみると、タクシーやバスといった回答が多い。

●運行について

■運賃については妥当

両ルートともに、運賃については約80%がちょうど良いと回答している。

【予約運行型乗合タクシー実証調査運行結果について】

●利用状況について

■平日と休日の利用者はほぼ同じ

北エリアの利用者は平日 0.84 人/日、休日 0.91 人/日であり、平日と休日の利用者数はほぼ同じであった。

■利用者は高齢者が多い

利用者の性別は女性が多く、年代では 65 歳以上の高齢者の利用であった。

■利用目的は通院・買い物がが多い

利用目的は、買い物による利用が多い。

■他公共交通機関への乗り継ぎは少ない

降車後の乗り継ぎをみると、JR やバスへの乗り継ぎは少ない。

■予約運行型乗合タクシー運行前の移動手段はタクシーが多い

予約運行型乗合タクシー運行前の移動手段をみると、タクシーといった回答が多い。

●運行について

■運賃については妥当

両エリアともに、運賃について約 60%がちょうど良いと回答している。

2.4 平成 26 年 2 月実証調査運行結果概要

(1) コミュニティバス実証調査運行結果概要(運行期間：平成 26 年 2 月 1 日～28 日)

コミュニティバス実証調査運行の主な結果を以下に示す。

【北ルート①利用者の個人属性について】

平成 26 年 2 月の実証調査運行における、北ルート①の利用者属性をみると、性別では女性が 71.8%、年齢では 75 歳以上の利用者が多い。

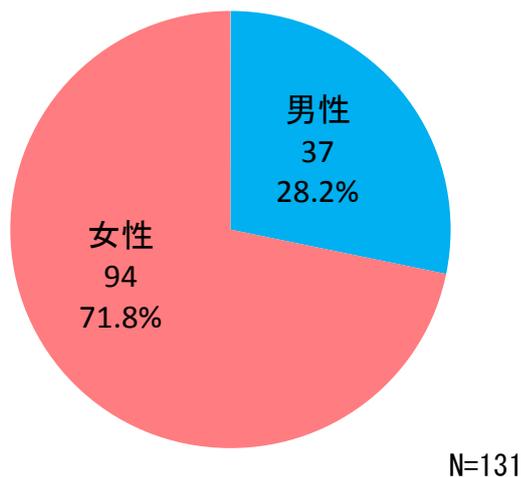


図 2-48 性別（北ルート①）

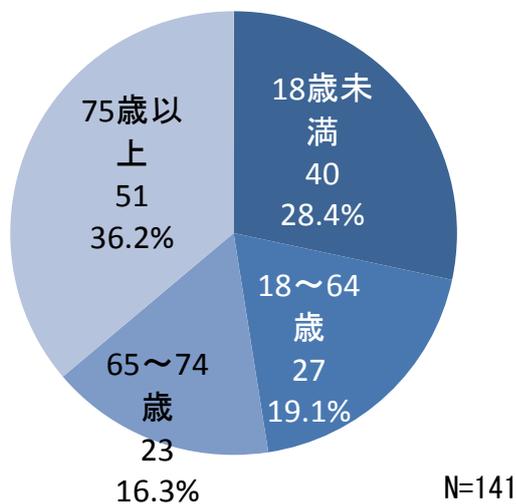


図 2-49 年齢（北ルート①）

【利用状況について】

平成26年2月実証調査運行の利用者数は、コミュニティバス北ルート①の利用者数が214人（7.64人/日）となっている。

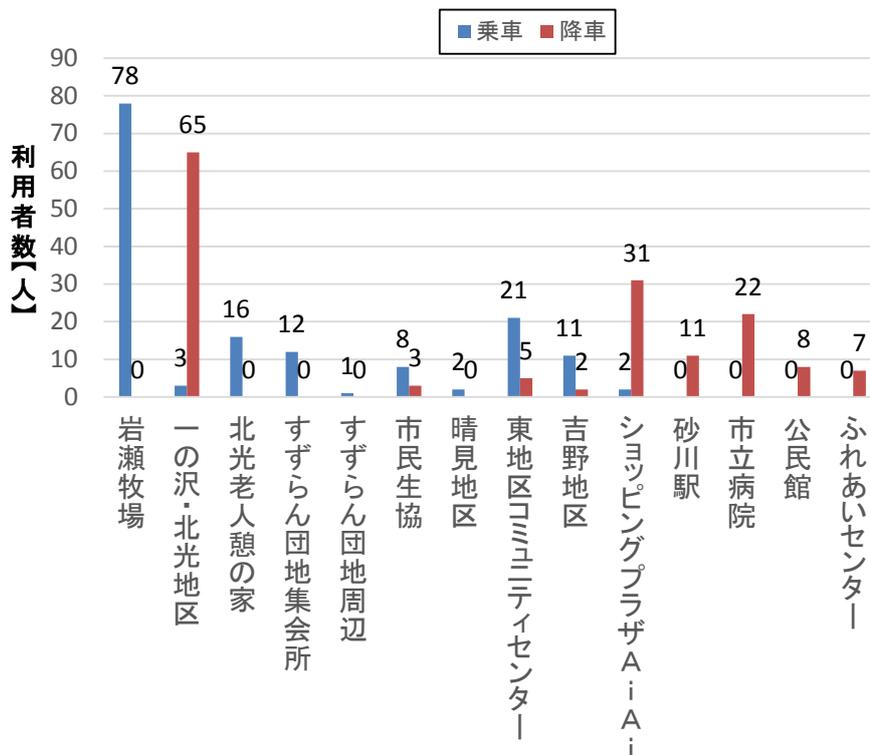


図 2-50 北ルート①バス停別利用者数
(市街地方面)

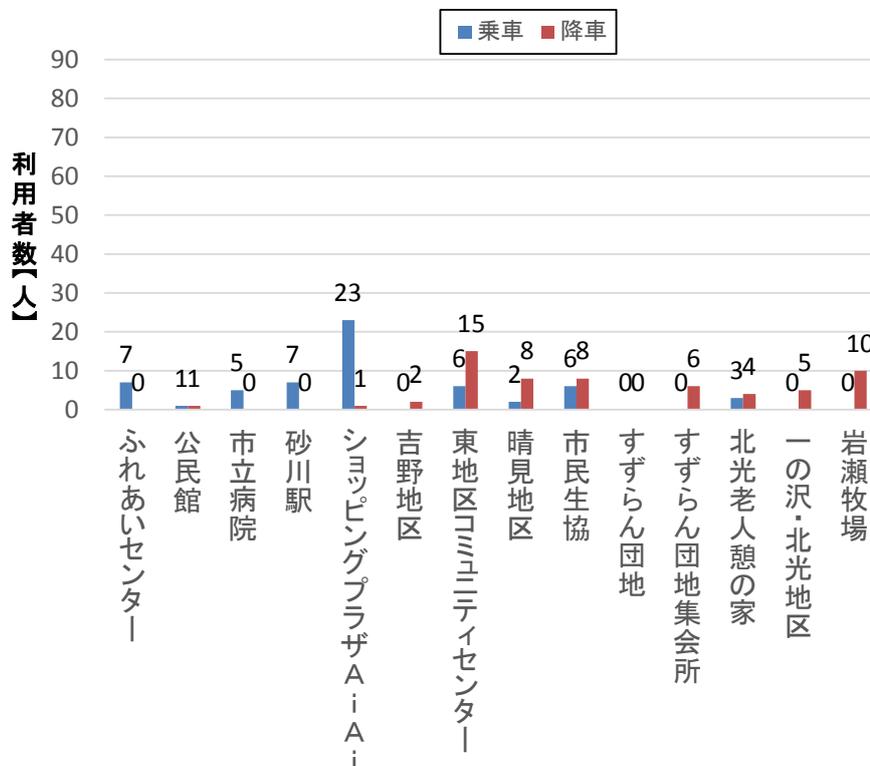


図 2-51 北ルート①バス停別利用者数
(郊外部方面)

【北ルート②利用者の個人属性について】

平成 26 年 2 月の実証調査運行における、北ルート②の利用者属性をみると、性別では女性が 83.2%、年齢では 75 歳以上の利用が多い。

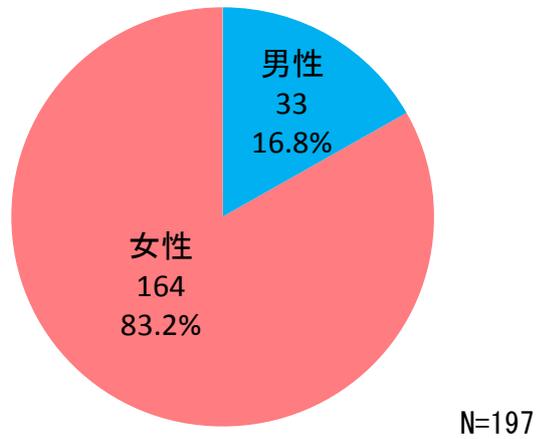


図 2-52 性別（北ルート②）

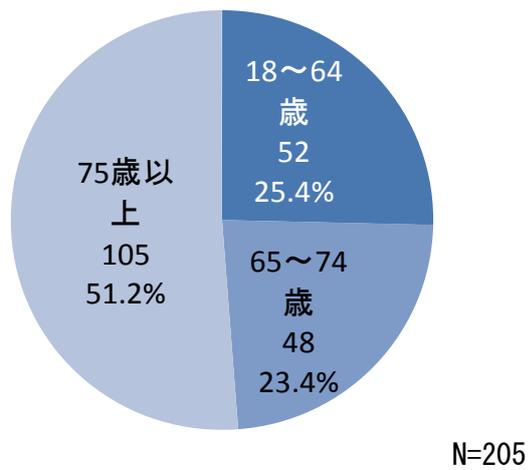


図 2-53 年齢（北ルート②）

【利用状況について】

平成 26 年 2 月実証調査運行の利用者数は、コミュニティバス北ルート②の利用者が、327 人（11.68 人/日）となっている。

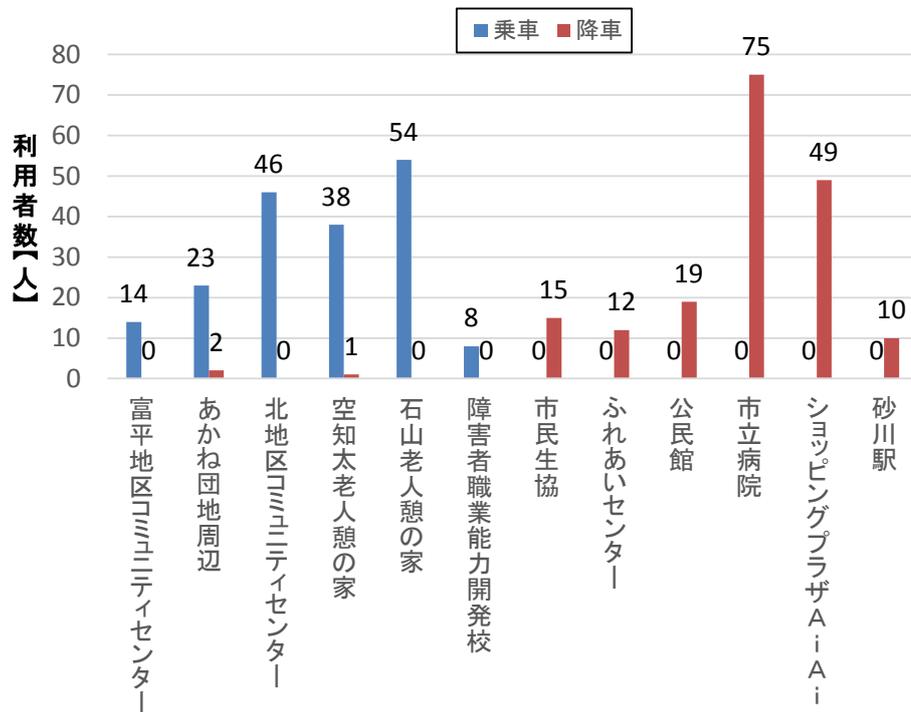


図 2-54 北ルート②バス停別利用者数
(市街地方面)

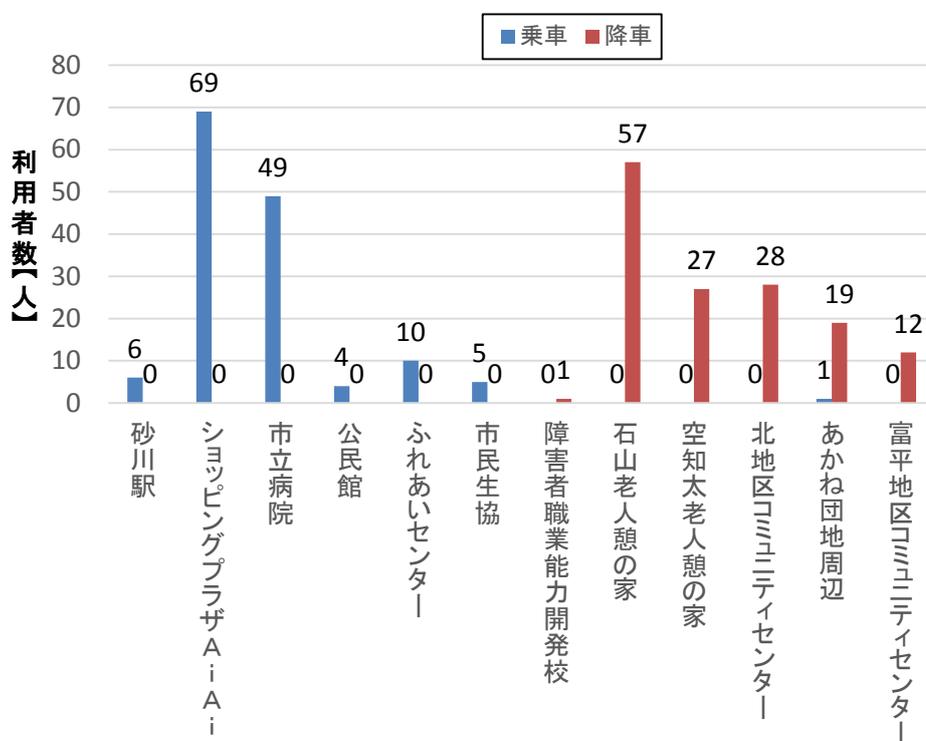


図 2-55 北ルート②バス停別利用者数
(郊外部方面)

【コミュニティバス運行図】

北ルート①	① 岩瀬牧場	北ルート②	① 富平地区コミュニティセンター
	② 北光老人憩の家		② 北地区コミュニティセンター
	③ すずらん団地集会所		③ 空知太老人憩の家
	④ 市民生協		④ 石山老人憩の家
	⑤ 東地区コミュニティセンター		⑤ 障害者職業能力開発校
	⑥ ショッピングプラザAiAi		⑥ 市民生協
	⑦ 砂川駅		⑦ ふれあいセンター
	⑧ 市立病院		⑧ 公民館
	⑨ 公民館		⑨ 市立病院
	⑩ ふれあいセンター		⑩ ショッピングプラザAiAi

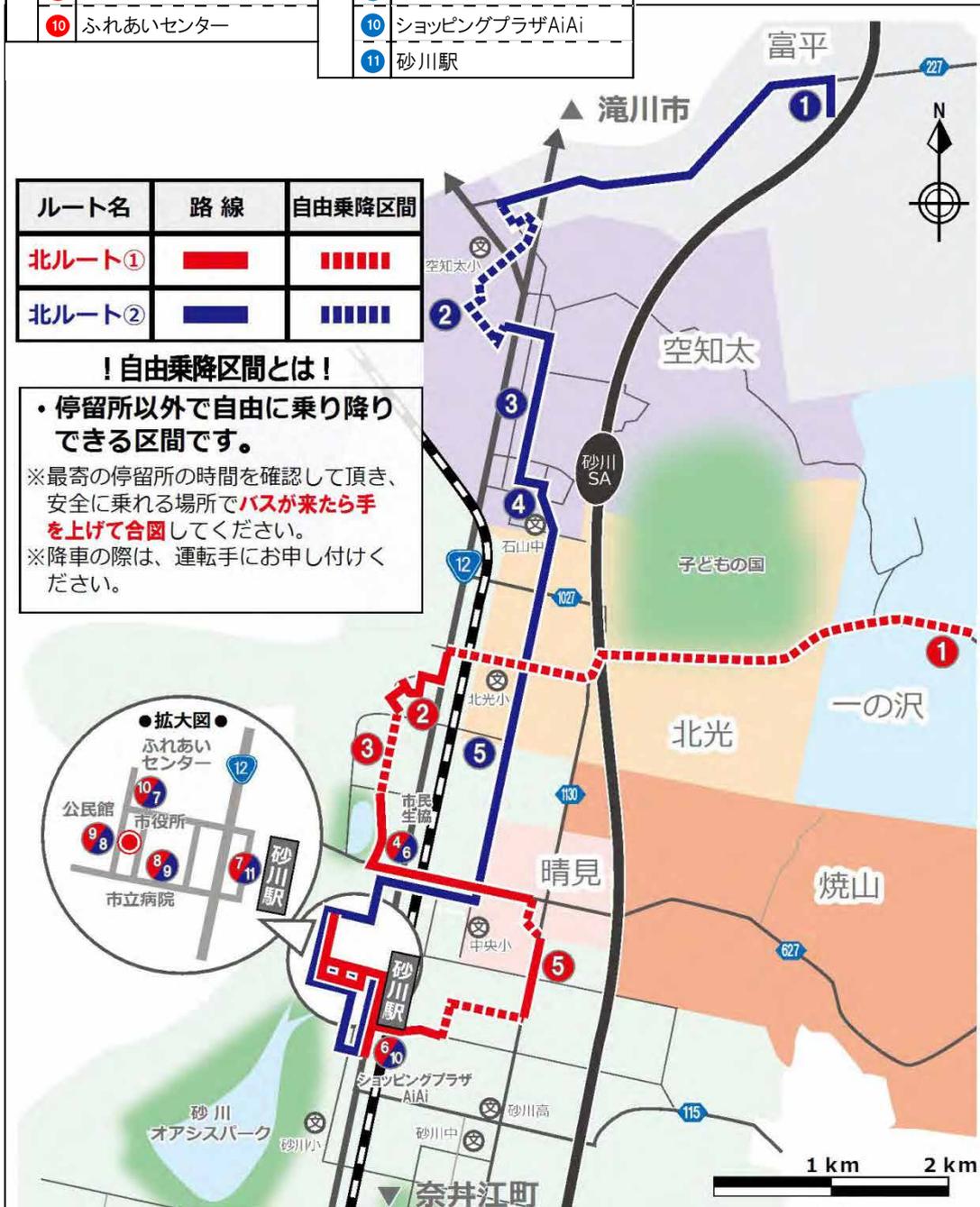
ルート名	路線	自由乗降区間
北ルート①		
北ルート②		

！自由乗降区間とは！

・停留所以外で自由に乗り降りできる区間です。

※最寄の停留所の時間を確認して頂き、安全に乗れる場所で**バスが来たら手を上げて合図**してください。

※降車の際は、運転手にお申し付けください。

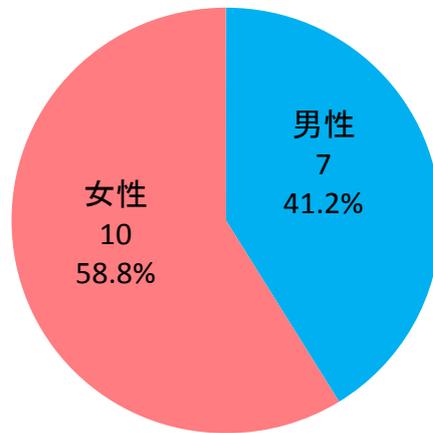


(2) 予約運行型乗合タクシー実証調査運行結果概要(運行期間：平成26年2月1日～28日)

予約運行型乗合タクシー実証調査運行の主な結果を以下に示す。

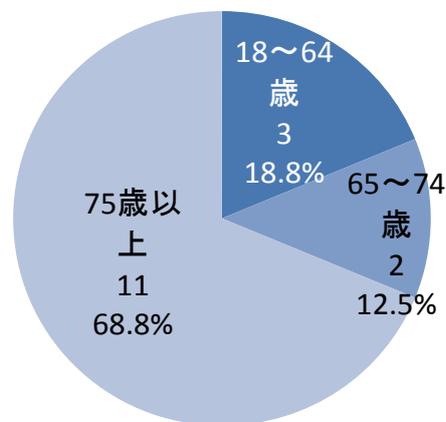
【個人属性について】

平成26年2月の実証調査運行における、予約運行型タクシーの利用者属性をみると、性別では女性が58.8%、年齢では75歳以上の利用が多い。



N=17

図 2-56 性別



N=16

図 2-57 年齢

【利用状況について】

平成26年2月実証調査運行の利用者数は、乗合タクシーの利用者は、27人（0.96人/日）となっている。

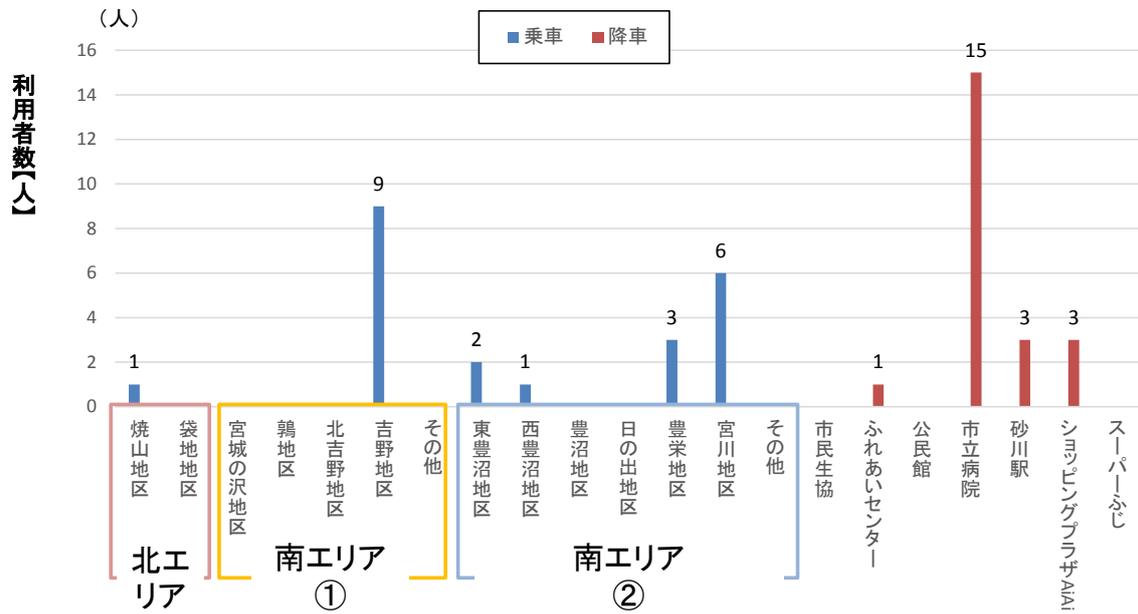


図 2-58 乗合タクシー停留所別利用者数 (市街地方面)

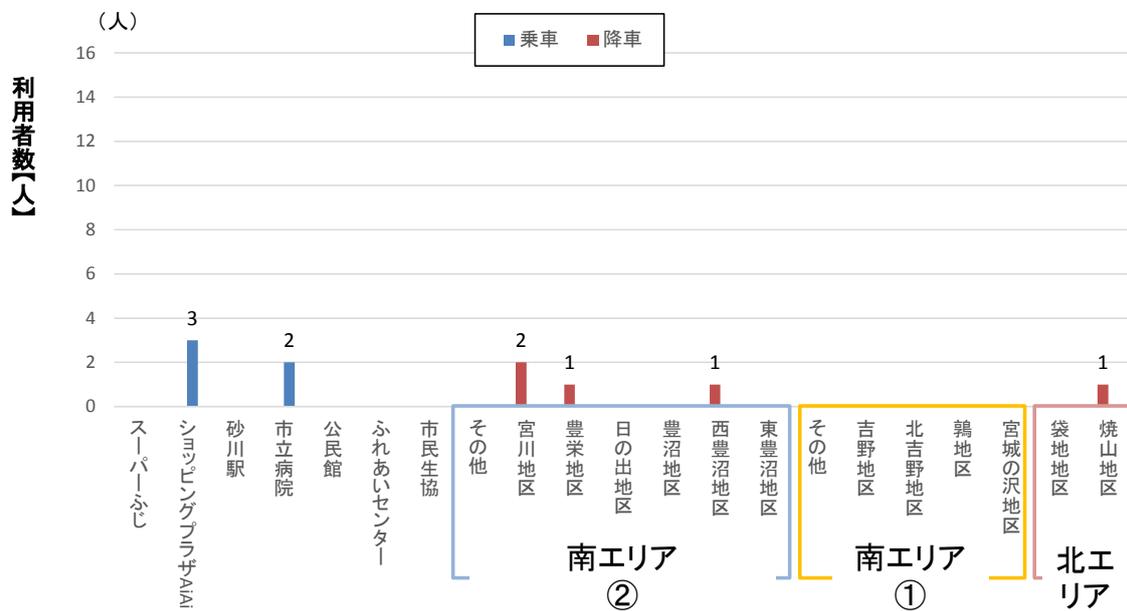
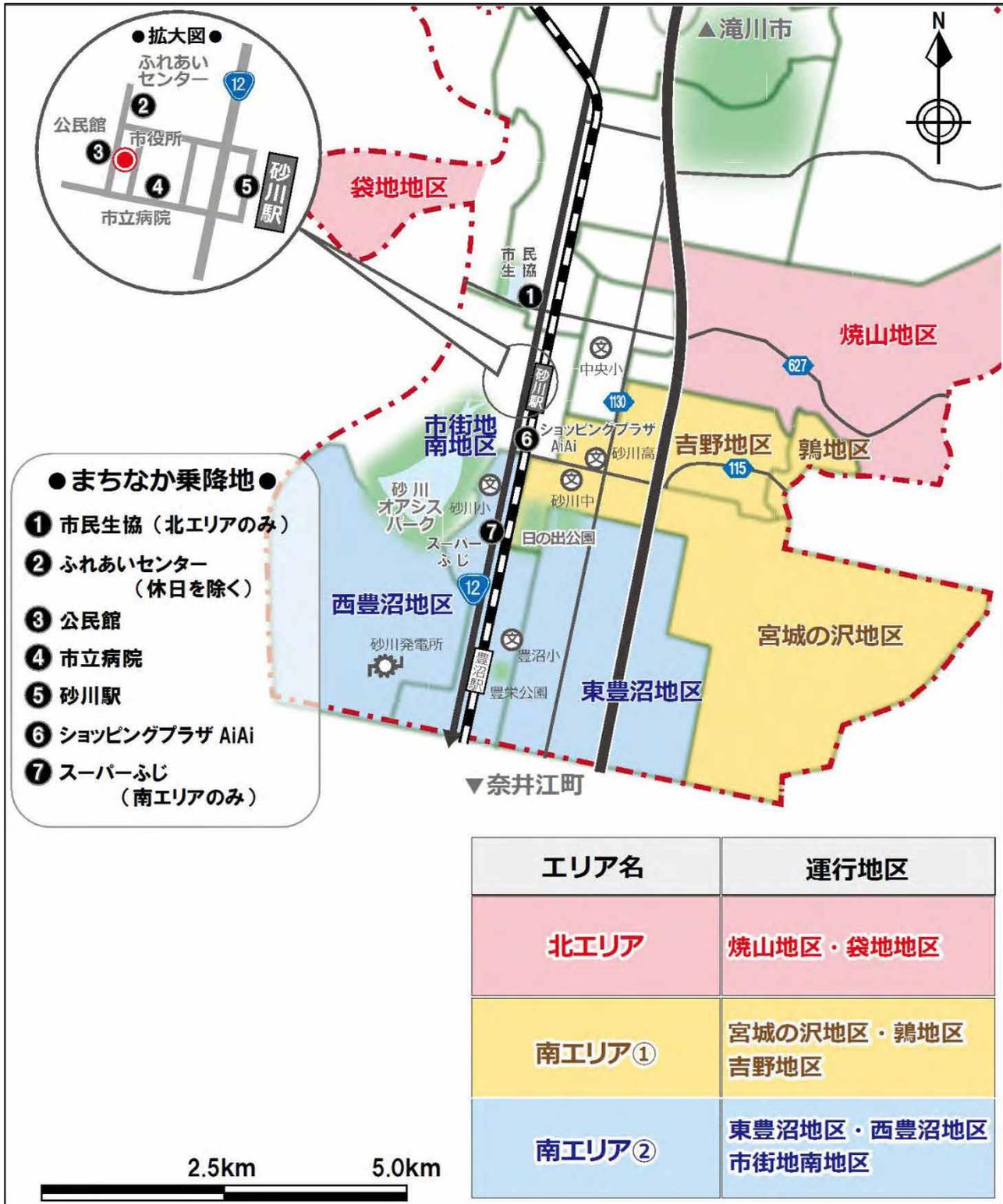


図 2-59 乗合タクシー停留所別利用者数 (郊外部方面)

【予約運行型乗合タクシー運行図】



(3) 平成 26 年 2 月実証調査運行結果のまとめ

平成 26 年 2 月実証調査運行結果から得られた特徴を以下で整理する。

【コミュニティバス実証調査運行結果について】

●利用状況について

■平日の利用者と比較して、休日の利用者は少ない

北ルート①の利用者は平日 10.47 人/日、休日 1.67 人/日で、北ルート②は平日 15.21 人/日、休日 4.22 人/日であり、両ルートともに、休日利用者は平日利用者の 10%程度であった。

■利用者は高齢者が多い

利用者の性別は女性が多く、年代では 65 歳以上の高齢者が多い。

■利用目的は買い物が多い

利用目的は、両ルートともに「買い物」が最も多い。また、「通勤・通学」も多い。

■他の公共交通機関への乗り継ぎは少ない

降車後の乗り継ぎをみると、JR やバスへの乗り継ぎは少ない。

■コミュニティバスがない場合の移動手段は路線バスやタクシーが多い

コミュニティバスがない場合の移動手段をみると、路線バスやタクシーといった回答が多い。特に、高齢になるほど、その傾向がみられる。

●運行について

■運賃についてはおおむね妥当であるが、地域によっては運賃の再検討が必要

両ルートともに、「ちょうど良い」との回答が多かった。しかし、北ルート②では、郊外部において、運賃が「安い」と回答する割合が高くなっており、既存の路線バスとのバランスを考慮した運賃体系を再検討する必要がある。

■利用実態に合わせた運行時間帯の設定が必要

両ルートとも「5 便目」の利用者が少ないため、利用実態に合わせた運行時間帯を検討する必要がある。

【予約運行型乗合タクシー実証調査運行結果について】

●利用状況について

■平日のみの利用である

いずれのエリアの利用も平日であり、全エリアにおける利用者数は平日 1.42 人/日で、1 便あたりの利用者数は平日 1.13 人/便と 1 人での利用が大半であった。

■利用者は高齢者が多い

利用者の性別は女性が多く、年代では 75 歳以上の高齢者が多い。

■利用目的は「通院」が多い

利用目的は、「通院」が多い。

■他公共交通機関への乗り継ぎは少ない

降車後の乗り継ぎをみると、JR やバスへの乗り継ぎは少ない。

■予約運行型乗合タクシーがない場合の移動手段はタクシーが多い

予約運行型乗合タクシーがない場合の移動手段をみると、タクシーが多い。

●運行について

■運賃については、おおむね妥当である

回答者の 61.1% が「ちょうど良い」と回答している。

■便数についても妥当である

回答者の利用便数は、各便とも利用状況にあまり差がない。

第3章 砂川市における交通課題

本業務において実施した各種調査結果等を踏まえ、砂川市における交通課題を以下に整理する。

3.1 砂川市を取り巻く現状

(1) 人口減少・高齢化の進行

砂川市の人口は、年々減少傾向にあり、S55年からH22年にかけて24.8%の減少となっている。また平成26年2月現在、住民基本台帳によると人口18,404人であり、高齢化率は33.5%となっている。特に高齢化率に関しては、H33年には41.4%になることが推計されている。

(2) 公共交通空白地域の存在

砂川市には現在、路線バスが6路線存在するが、いずれも国道12号や道道のみを運行しており、路線バスを利用することができない交通空白地域が広く存在している。

(3) 広域交通拠点への移動手段の不足

砂川市内を運行する路線バスは、交通結節点となっている停留所「砂川市立病院」で滝川方面や札幌方面への都市間バスやJRに乗り継ぐことが可能となっている。しかし、バス停の近くに住んでいる住民は広域交通拠点への移動がスムーズであるが、交通空白地域の住民は不便となっている。

(4) 中心市街地のにぎわいの低下

中心市街地の小売商業店舗数は、年々減少傾向にあり、中心市街地小売業年間販売額についても微減の傾向が続くなど、中心市街地のにぎわいが低下している。この要因としては、中心市街地における小規模店舗経営者の高齢化・後継者不足、商圏人口の減少による閉店、市外大型郊外店の出店が挙げられる。

(5) バス利用者の減少

砂川市内を運行している路線バスの利用者は、年々減少傾向にあり、H19年からH24年で289千人/年の減少となっている。この要因としては、人口減少や高齢化の進行などが挙げられる。また、バス利用者の減少を背景に、路線バスに対する収支不足補償金額も増加傾向となっている。

(6) 公共交通の潜在需要

砂川市住民ニーズ把握調査によると、自由に運転できる自動車を保有している割合は回答者全体の65%と高くなっている。また、通勤・通学や買物、通院時における主な交通手段も自動車での移動が4割以上と高い状況となっており、自動車に依存していることがうかがえる。

しかし、自動車の運転が困難になった際の移動手段としては、バスやタクシーといった公共交通の利用意向が73%と高くなっている。

3.2 砂川市における交通課題

(1) 交通空白地域の移動手段の確保

砂川市においては、路線バスを利用することができない交通空白地域が多く存在していることから、生活の利便性向上を図るため、交通空白地域の移動手段の確保が重要となる。

(2) 効率的で持続可能な公共交通体系の構築

今後の高齢化の進行による交通弱者の増加や市内における交通空白地域の存在等を踏まえ、JR や既存バス路線への乗り継ぎや公共施設や商業施設への接続を考慮した新たな公共交通の導入等、効率的で持続可能な公共交通体系の構築が必要となる。

(3) 公共交通を利用した中心市街地のにぎわいの創出

砂川市における高齢者の増加による交通弱者の増加等を踏まえ、病院や買物施設等の生活利便施設へのアクセスを向上させることにより、高齢者がまちなかに出る機会を増やすことが必要となる。そして、これらの行動を消費活動につなげ、中心市街地のにぎわいの創出を図ることが重要となる。

(4) 既存路線バスの利用促進

砂川市は人口減少や自動車依存の進行等により、路線バス利用者が減少傾向となっている。利用者の減少に歯止めを掛けるためにも、市民が自発的に公共交通を利用することが重要となる。そのことから、砂川市内の公共交通に関する交通情報の発信を行う等の利用促進を行なうことが重要となる。

また、住民ニーズ把握調査の結果から、路線バスの問題点として、「便数が少ない」、「乗りたい時間に便がない」といった問題点が挙げられており、便数や時間帯の見直しが見込まれているが、見直しを実施するには、近隣の市町を結んでいるバス路線であるため、砂川市単独で見直しすることはできず、関係市町や北海道との協議が必要となる。

第 2 部

第4章 砂川市生活交通ネットワーク計画

4.1 計画策定の目的・必要性

砂川市の行政面積は 78.69km² と比較的小さく、中央部を南北に JR、国道 12 号が縦断しており、近隣市町へは国道と道道で連絡されている。砂川市においては、過去、人口が多い時代に市内を循環するバスが運行していたが、人口の減少、昭和 50 年以降の車社会の到来、店舗の大型化、郊外化などにより「バスから車」へとといった交通手段の変化が起こり、近年では、一家に一台から一人に一台の車社会となっており、過疎化、高齢化による交通手段の確保が顕著な問題となってきた。

このような背景の中、砂川市には市民の生活移動を支える公共交通として、JR 北海道が運行する函館本線と北海道中央バスによる路線バス、都市間高速バスが運行している。しかし、路線バスは利用者の減少から運行収支が経常的な赤字となっており、市として補填の財政負担が発生している。また、路線バスは国道と道道のみを運行していることから、交通空白地域が多く存在している。

以上のように、年々、社会情勢は変化しているが、一方で、住民ニーズ把握調査では運転が困難になった際の移動手段としては、公共交通の必要性が示唆される結果となっている。また、実証調査運行では、運転しない高齢者の利用もみられた。

このことから、今後の高齢化の進行により地域から市街地に移動することが困難な交通弱者の増加が見込まれ、市内における市民の生活を守るため、交通空白地域において、効率的で持続可能な公共交通の確保が課題であり、課題解決に向けて、「砂川市生活交通ネットワーク計画」を策定する。

4.2 基本方針

砂川市の今後の人口減少・少子高齢化の進行状況、また中心市街地の活力の低下等を踏まえ、JR や既存バス路線への乗り継ぎや公共施設や商業施設への接続を考慮した新たな公共交通の導入など、効率的で利便性が高く持続可能な地域公共交通体系を構築することを基本方針とする。

○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

4.3 計画の区域

効率的で利便性が高く持続可能な公共交通体系を構築するには、砂川市全体の交通課題を解決していく必要があることから、砂川市の生活交通ネットワーク計画における計画区域は、砂川市全域とする。

4.4 計画の目標

(1) 砂川市の上位計画の整理

砂川市の上位計画である『砂川市第6期総合計画』、及び『砂川市都市計画マスタープラン』の概要を以下に示す。

第6期砂川市総合計画（計画期間：平成23年4月1日～平成33年3月31日）

【総合計画とは】
総合計画は、砂川市が10年後に目指す都市像（将来像）を示し、その実現に向けたまちづくりの基本目標などを総合的、体系的にまとめた、各種行政計画の最も上位に位置づけられる長期計画で、市政の基本となる計画である。

▼砂川市の都市像
『安心して心豊かに いきいき輝くまち』

▼まちづくりの基本目標

1. 人と環境にやさしいうるおいのあるまち
2. 健康とあわせ広がるふれあいのまち
3. いきいきと学び豊かな心を育むまち
4. やすらぎと豊かさ広がる快適なまち
5. にぎわいと新たな活力を生み出すまち
6. 次代へつなぐ市民と共に歩むまち

4-2 利便性に優れた交通アクセスが整ったまちづくり
市内外へ円滑に移動するための交通網や誰もが利用しやすい鉄道・バスなどの交通手段などを整えることで、市民の利便性と快適性を高め、さらには、観光や物流などによる経済効果をもたらされる交通環境の充実したまちを目指す。

5-2 商工業の振興でにぎわいと活気をもたらすまちづくり
市内企業の支援や新たな企業立地を促進するとともに、消費者ニーズに対応した商業の振興を図ることで、にぎわいと活気があるまちを目指す。

図 4.4-1 砂川市第6期総合計画の概要

砂川市都市計画マスタープラン（計画期間：平成23年4月1日～平成33年3月31日）

【都市計画マスタープランとは】
市町村が定める都市計画は、この都市計画マスタープランに即したものでなければならず、「暮らしやすいまちづくりのための設計図」となるものである。

▼砂川市の都市像
『環境を重視したコンパクトで活力ある市民が主役のアメニティタウン』

▼基本目標

1. コンパクトな市街地を活かした都市づくり
2. 自然環境を活かした持続的な都市づくり
3. 安心して快適に暮らせる都市づくり

▼都市整備の方針

3-3 (1) 交通施設の整備方針

① 人にやさしい交通環境づくりの方針
移動手段が制約される交通弱者に配慮したバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した道路づくり、中心市街地での回遊性・利便性等を高める歩道の再整備に取り組む。
また、新たな公共交通サービス強化など人にやさしい交通体制の構築を促進。

図 4.4-2 砂川市都市計画マスタープランの概要

(2) 計画の目標

砂川市における交通課題及び上位計画等を踏まえ、計画の目標を以下に設定する。

目標①:新たな公共交通の導入

砂川市の交通空白地域を改善し、交通弱者の移動手段を確保するとともに、利用者の利便性向上に向けて、新たな公共交通の導入検討を進める。

目標②: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。

目標③:まちなかへのアクセス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向上に資する交通体系の構築を行う。

目標④:バス交通の利用促進

既存路線バスの利用促進に向けた取り組みを行う。

4.5 目標を達成するために行う事業や取組み

(1) 新たな公共交通の導入

【取組みの背景】

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。

しかし、平成 25 年 9 月・平成 26 年 2 月の実証調査運行では、コミュニティバス、予約運行型乗合タクシーともに利用者は少ない結果であった。

【取組みの概要】

現状、砂川市民の主な交通手段は自動車【自分で運転】であり、自動車に依存した生活が定着している。しかし、今後は高齢化の進展により、自動車を運転できない高齢者が増加し、公共交通への需要は高まるとされ、現在のバス路線では、交通空白地域が残ることや、市民ニーズの多様化などにより、十分に対応できていない面がみられることから、新たな公共交通導入可否について、今後も継続して検討を進める。

(2) 交通機関の乗り継ぎによる公共交通の利便性向上

【事業の背景】

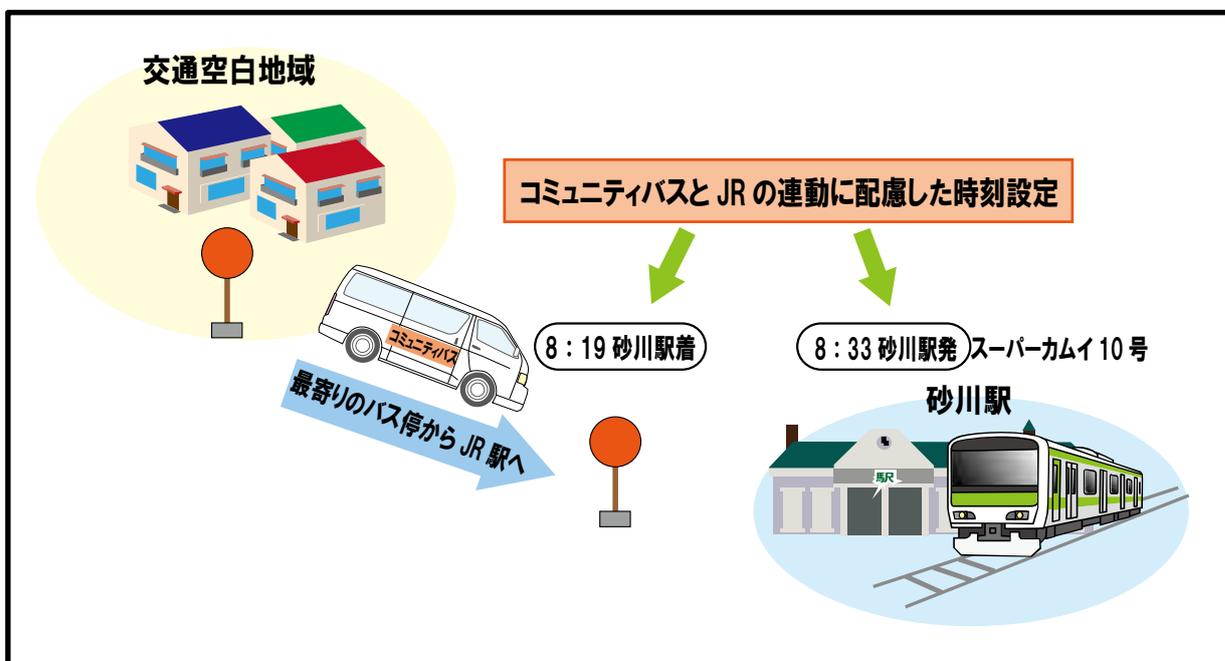
現在、砂川市を運行するバス路線は、交通結節点となっている停留所「砂川市立病院」で滝川方面や札幌方面への都市間バスに乗り継ぐことが可能だが、JR への乗り継ぎが不便な状況である。

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。

【事業概要】

新たな公共交通の導入にあたっては、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設定とし、JR や都市間バスとの乗り継ぎの改善と利便性の向上を図る。

▼コミュニティバスから JR への乗り継ぎイメージ



※平成 26 年 2 月実証調査運行時の時刻表

(3) まちなかへのアクセス向上によるにぎわいの創出

【事業の背景】

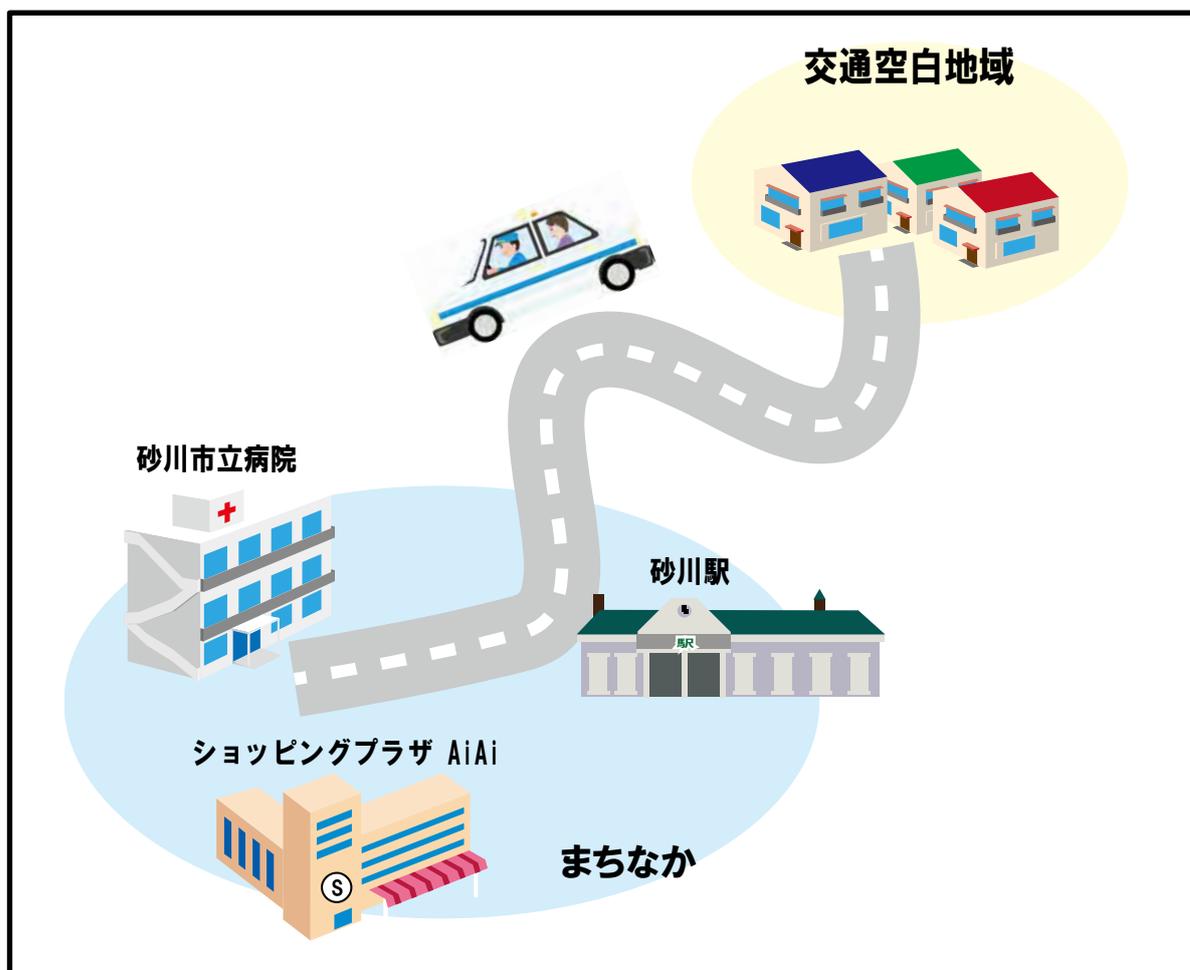
バス乗降調査の結果や実証調査運行の結果では、主な利用目的が「買物」や「通院」となっている。また、住民ニーズ把握調査の結果によると、よく利用される施設は商業施設や病院が大多数となっている。さらに、砂川市第6期総合計画においては、まちなか活性化のため、中心市街地のにぎわい創出を目指している。

このような背景を踏まえると、住民生活の支援・利便性の向上や中心市街地のにぎわいの創出を図るため、まちなかへのアクセス性向上が重要となる。

【事業概要】

新たな公共交通を導入する際、「砂川市立病院」等の公共施設や「ショッピングプラザ AiAi」、「スーパーふじ」、「市民生協」などの商業施設といった生活利便施設へ接続する交通体系を構築し、生活移動における利便性の向上とまちなかの活性化を図る。

▼生活利便施設への接続イメージ



(4) バス交通の利用促進

【事業の背景】

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、利用者数が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組みが必要である。

【事業概要】

■既存バス路線におけるバス停の改善

バス待合所の整備などバス停の環境改善を検討する。

■既存バス路線と連携した新たな公共交通のわかりやすいバスマップの作成

新たな公共交通を導入するにあたっては、既存バス路線の路線、及び停留所を併せた一体的なバスマップの作成を行う。

(5) 事業スケジュール

項目	平成26年度		平成27年度		平成28年度		実施主体
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
新たな公共交通の導入検討							
①新たな公共交通の導入検討	運行内容 の検討		運行準備 住民周知		本格運行		砂川市 交通事業者
交通機関の乗り継ぎによる公共交通の利便性向上							
①JR、都市間バスの出発・到着時間に 合わせた時刻設定	実施内容 の検討		実施内容 の検討		実施		砂川市 交通事業者
まちなかへのアクセス性向上によるぎわいの創出							
①新たな公共交通の生活利便施設への 接続検討	実施内容 の検討		実施内容 の検討		実施		砂川市 交通事業者
バス交通の利用促進の検討							
①既存バス路線におけるバス停の改善	実施内容 の検討		実施内容 の検討		実施		砂川市 交通事業者
②既存バス路線と連携した新たな公共交通 のわかりやすいバスマップの作成	実施内容 の検討		実施内容 の検討		配付・普及啓発		砂川市 交通事業者 など

※平成 27 年度以降の事業計画は予定

4.6 計画期間

本計画の期間は、平成 26 年度から平成 28 年度の 3 カ年とする。ただし、本計画を実施する中で、変更が必要となった場合には、見直しを行うものとする。