

千歳市地域公共交通計画

改訂(アップデート)について(進捗報告)



千歳市地域公共交通活性化協議会

令和8年 千歳市 企画部 交通政策課

01 | 計画策定業務の契約結果の報告

計画改訂に係る策定支援業務について、下記のとおり契約を締結しました。



業務委託契約

千歳市地域公共交通計画 改訂業務

受注者

(株)建設技術研究所

契約日

令和8年7月6日

請負金額

11,902,000円（うち消費税及び地方消費税額1,082,000円）

工期

令和8年7月6日 ～ 令和9年3月19日

02 | 本業務の進め方

前回の協議会では、昨年度のアンケート調査や乗降調査の結果を基に、現状診断～施策の設定までの大まかな方向性を示しました。

本業務では、国交省ガイダンスに準拠し、数値データに基づく現状診断を起点に計画を組み立てます。今回は現状診断のフェーズにあたります。

前回協議会では大まかな方向性を説明

今回



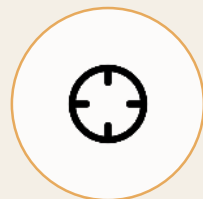
現状診断

モビリティデータで実態を
把握し課題を洗い出す



目指す姿

地域交通に求められる役割を
明確化



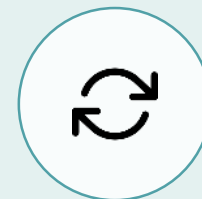
施策の設定

課題解決の手段を設定



KPI・目標値

進捗・効果を説明できる指標を
設定



評価

モニタリング・評価の手順を
設定

計画の作成

計画の評価



ガイダンスの考え方

計画は「データ分析や課題・施策の寄せ集め」ではなく、地域交通の目指す姿と実現の道筋を示す指針。まず現状診断を固め、そこから施策・KPIへ落とし込む。



基本方針1 公共交通の利便性・安全性を向上させ、利用者の増加を図る

基本目標 バス路線の見直しや公共交通利用環境の整備

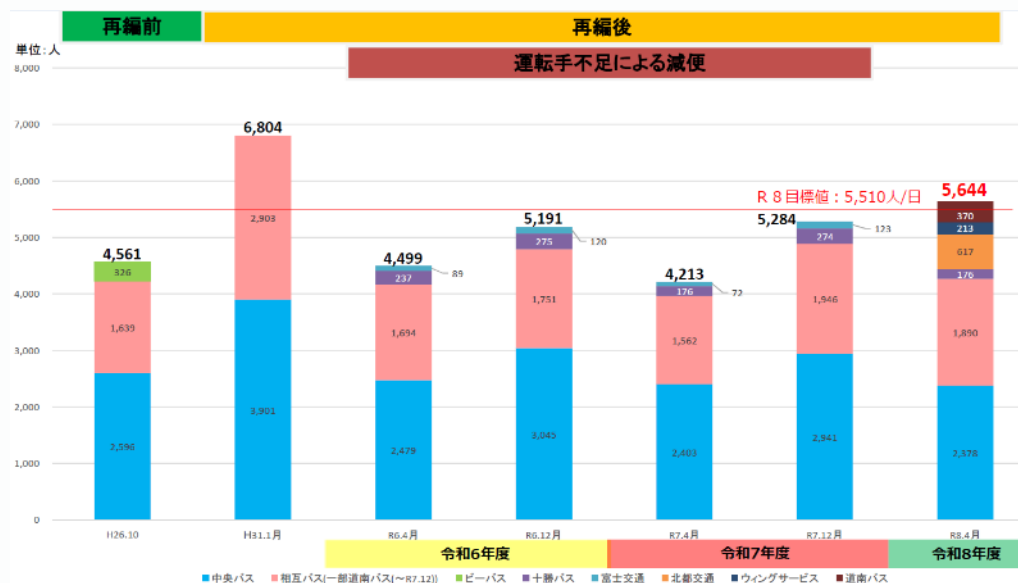
評価指標	現状値	目標値(R8)	実績(R8)	達成率	判定
① 路線バスの利用者数	5,911人/日(R1)	5,510人/日	5,644人/日	102.4%	達成
② JR千歳駅における路線バス乗降者数	3,220人/日(R1)	3,000人/日	3,391人/日	113.0%	達成
③ 路線バスの利用しやすさに対する満足度	16.9%(H30)	22%	算出予定	—	—

Q 結果の分析

令和7年度までは、コロナ後の生活様式変化と自家用車依存の定着、運転手不足による減便(251→236便)で利用者・駅乗降とも目標を減少していたものの、令和8年度は、美々空港線の影響もあり、目標値を達成している。

利用者数についても路線ごとに増減はあるが、増加経過傾向にある。

乗降調査結果(市内全体)





基本方針2 利用者の需要に合わせた効率的・効果的な運行体系を構築する

基本目標 利便性・採算性・公共性のバランスを考えた運行体制の構築

評価指標	現状値	目標値(R8)	実績(R8)	達成率	判定
① 市内路線バスの収支率	82.66%(R1)	77.28%	算出予定	—	—
② 路線バスに対する千歳市の補助金額	54,998千円(R2)	106,347千円	算出予定	—	—

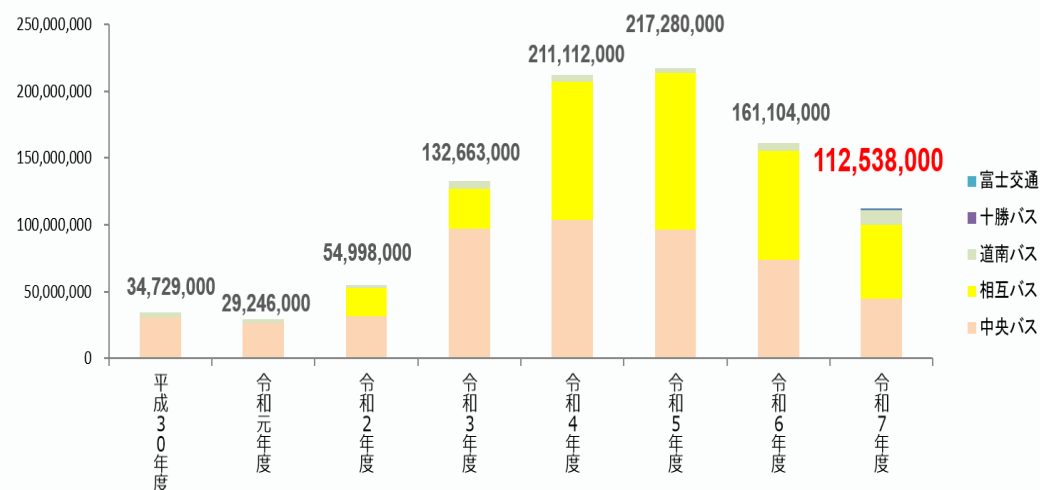
Q 結果の分析

令和8年度の収支率・補助金額は、今後算出予定。

運行を維持するための補助は計画上の想定水準(目標補助額)に近づいている(令和7年度実績)。

今後は、効率的な運行体制の構築に向け、ビッグデータ・ODで路線別の収支構造を可視化し、需給バランスの取れた再編につなげる。

(参考)過去の補助金額まとめ





基本方針3 誰もが多様な目的で利用しやすい公共交通サービスを構築する

基本目標 利用者の属性に応じた公共交通利用促進策の実施

評価指標	現状値	目標値(R8)	実績(R8)	達成率	判定
① 新千歳空港における路線バス乗降者数	1,458人/日(R1)	1,305人/日	1,153人/日	88.4%	未達成
② シルバーおでかけパスの交付数(累計)	416人(R1)	374人	集計予定	—	—

Q 結果の分析

空港乗降者数は達成率88.4%。来訪者数は回復傾向にあるが、バス利用の回復が鈍い。インバウンド需要や空港勤務者の取り込みが課題。

一方、シルバーおでかけパスは令和7年度実績で目標を達成(123.0%)。高齢者の外出需要は堅調で、属性に応じた施策は一定の効果。

シルバーおでかけパスの交付実績





基本方針4 公共交通事業の存続に向けた担い手の確保を図る

基本目標 行政と交通事業者が連携した若い世代などへのPR

評価指標	現状値	目標値(R8)	実績(R8)	達成率	判定
① 利用促進・雇用促進等に関するイベント等の開催	1回/年(R2)	1回/年以上	実施予定	—	—
② 40代以下の路線バス運転手の割合	R2実績	R2以上	集計予定	—	—

Q 結果の分析

R7年度は退官予定自衛官向けの合同就職説明会・バス・トラック・タクシー運転体験会、バスの日イベント等を実施した。

令和8年度もイベント等を実施する予定。

40代以下の運転手割合は事業者から聴取予定。

利用促進の取組

・退官予定自衛官向け合同就職説明会 ・バスの日イベント(自動運転バス試乗)





基本方針5 公共交通利用促進のための市民意識の醸成を図る

基本目標 情報発信の強化などによる公共交通意識の醸成

評価指標	現状値	目標値(R8)	実績(R8)	達成率	判定
① 市民への公共交通に関する情報提供回数	4回/年(R2)	4回/年以上	4回以上 実施予定	—	—

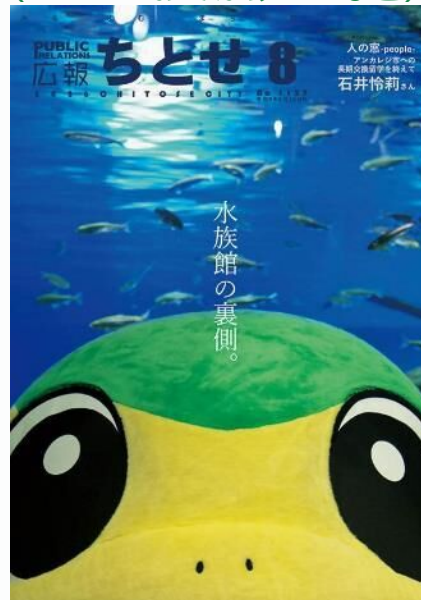
Q 結果の分析

情報提供は、今年度も目標値以上を実施予定。

広報・WEB・SNS等での発信を継続しているが、アンケートでは「情報がわかりにくい」が不使用理由の一定割合を占める。回数だけでなく、届き方・わかりやすさ(デジタルサイネージ、リアルタイム運行情報の配信)へと質を高める方針。

公共交通に関する情報発信

・広報ちとせ
(シルバーおでかけパスなど)



・消費者まつりへの出展





基本方針6 公共交通以外の輸送資源を活用した交通ネットワークを構築する

基本目標 多様な交通手段の活用に向けた関係機関との継続的な協議

評価指標	現状値	目標値(R8)	実績(R8)	達成率	判定
① 多様な交通手段の導入必要性検討のための乗降客数調査	2回/年(R2)	2回/年	実施済(夏1回) (冬も実施予定)	50%	—
② 関係団体との意見交換実施数	なし	2団体以上	調整中	—	—

Q 結果の分析

乗降客数調査(夏・冬各1回)は計画どおり実施し達成。
AIオンデマンド・自動運転バスの実証(R6～R7)も実施。
関係団体(医療・福祉・産業系)との意見交換は調整中で、
次回に向け対象・進め方を具体化する。多様な輸送資源を
交通空白地対策へつなげる検討も継続する。

多様な交通手段の検証

・AIオンデマンド交通



・自動運転



04 | ビッグデータを活用した流動分析(①市内主要の滞在エリアを分析)

・千歳市における移動需要が高いエリアを把握するため、**携帯電話基地局データ**を活用し、いつ(観光・通勤等)、どのエリアに人が多く滞在しているかを分析する。

■携帯電話基地局データ(市内主要の滞在エリアを分析)

携帯電話基地局データは、携帯電話が定期的に基地局と交信している履歴情報をもとに、**特定エリアにおける滞在履歴**を把握するビッグデータである。交信が記録された基地局の位置や時刻から、滞在エリアや移動を把握することができる。

データの特徴	
メリット	デメリット
エリア内の人の存在状況を 実数ベース(推計値) で メッシュ単位 で把握することができる。	特定の範囲(メッシュ単位等)でしか データの取得が出来ないことである。

■携帯電話基地局データにより分析できること

携帯電話基地局データでは、ある特定の時点に、あるメッシュ内にいる滞在人口を把握することができる。

下記例だと、ある特定時点の携帯電話基地局データを分析するとメッシュ⑥に3人、メッシュ⑦に6人滞在していることが把握可能		
メッシュ①	メッシュ②	メッシュ③
メッシュ④	メッシュ⑤	メッシュ⑥ 3人
メッシュ⑦ 6人	メッシュ⑧	メッシュ⑨

■具体的な分析イメージ(市内主要の滞在エリアを分析)



04 | ビッグデータを活用した流動分析(②詳細な流動を分析)

・携帯電話基地局データを活用した分析にて、観光・通勤需要等の移動需要が高いエリアを特定し、特定したエリアを発集する交通流動の実態を、**GPSベースの人流データ**を活用して把握する。

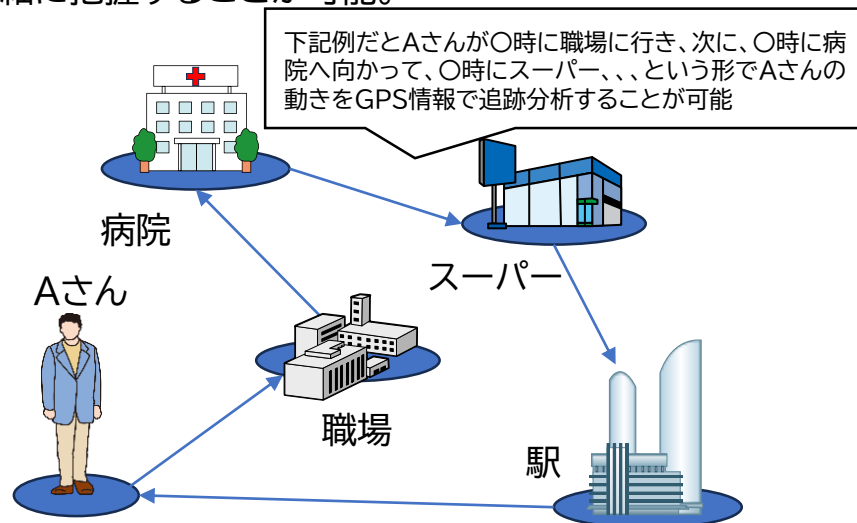
■GPSベースの人流データ(詳細な流動を分析)

GPSベースの人流データは、スマートフォン等のGPS機能で取得される位置情報をもとに、通信事業者やアプリ提供事業者が提供する**移動履歴データ**である。携帯電話基地局データと比較すると、緯度経度を正確に、かつ、高頻度で把握できるという特徴がある。

データの特徴	
メリット	デメリット
特定の範囲に限らず 、エリア内の人の連続した移動履歴や居住地を把握することができる。	携帯電話基地局データと比較して、 データ数が限定的 である。

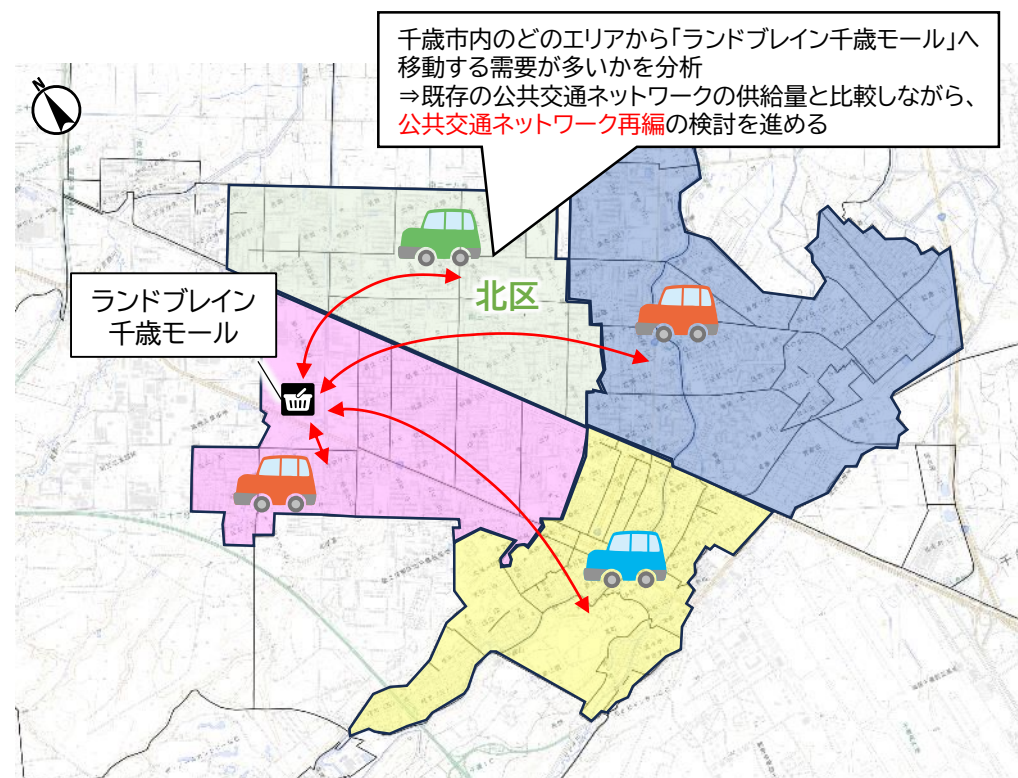
■GPSベースの人流データにより分析できること

GPSベースの人流データにより、人の1日の動きが時系列でより詳細に把握することが可能。



■具体的な分析イメージ(詳細な流動を分析)

GPSベースの人流データを活用することで、市内の観光・通勤等の移動需要が高いエリアに発集する交通流動の実態を把握する。



05 | 臨空工業団地の通勤手段に関するアンケート結果

② 目的 臨空工業団地では従業員の通勤が自家用車・各社送迎に依存し、持続的な通勤手段の確保が課題。通勤状況と共同送迎の意向を把握し、支援策を検討するため実施。企業主体の共同運行のニーズと実現性を確認する。

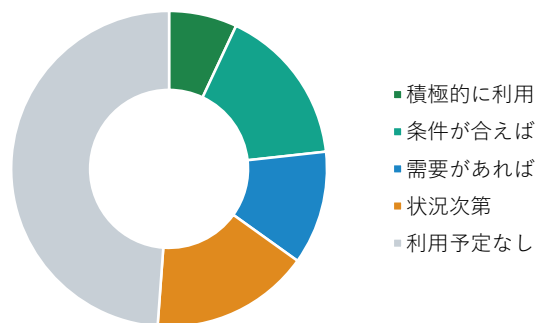
45 社
回答企業数

49 %
共同運行に前向き・検討余地(22社)

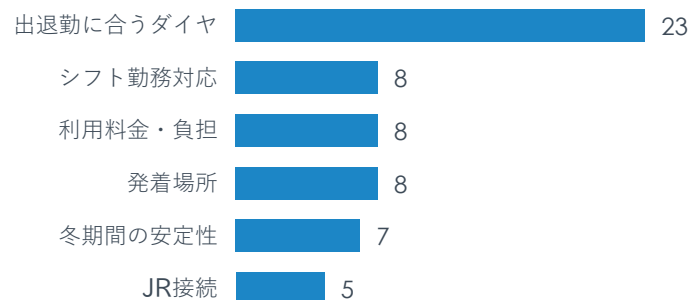
9 社
自社送迎バスを運行(20%)

31 %
枠組みに参加・検討(14社)

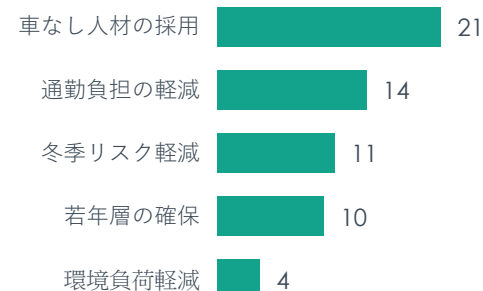
共同運行バスの利用意向(Q3)



利用時に重視する項目(Q4・上位)



期待できる効果(Q5・上位)



📢 企業からの主な声(自由記載)

- ・交替勤務・路線バス運行時間外の出退勤があり、自家用車通勤が前提。新卒採用に苦慮。
- ・始業・終業時刻が各社で異なる。シフト勤務・希望経由地の調整が課題。
- ・ICカード／定期券の利用可否、土日祝の送迎可否が判断材料。乗降場所の自由度が高いと検討しやすい。

➡ 今後の方向性

約半数が共同運行に前向き・検討余地。ダイヤ・発着場所・料金が鍵。この結果を基に、企業主体の共同運行に向けた協議の枠組みづくりを進める。

06 | 今後のスケジュール

令和9年3月の計画策定に向けた工程です。次回協議会で素案を示します。

