

千歳市交通戦略プラン Part I

千歳市地域公共交通網形成計画



平成28年3月

千歳市

千歳市地域公共交通活性化協議会

「都市基盤の充実により地域活性化を図る」

千歳市は、新千歳空港を核とし、道央自動車道とJR千歳線、国道36号が南北を縦貫しているほか、JR石勝線や道東自動車道により道東方面にも結ばれているなど、道央圏における交通の要衝として発展を続けております。

しかしながら、日常生活における市民の移動手段に目を向けると、モータリゼーションにより、路線バスの利用者は減少を続け、民間バス事業は大きな赤字を抱えながら運行している現状にあります。

また、自動車を中心とした社会は、公共交通を衰退させ、中心市街地の空洞化や交通事故の多発、環境の破壊、住宅地の拡大による行政コストの増大など、社会的費用として負の側面が指摘されているほか、自動車を持ってない、或いは持つことが出来なくなった市民（交通弱者）の移動が制約されるため、拡散した住宅地の高齢化が進むにつれ、公共交通の確保は、地方都市の重要なテーマとなっています。

このことから、間近に迫った人口減少と更なる少子高齢化社会を見据え、持続可能なまちづくりを進めるためには、過度に自動車へ依存する社会基盤を見直し、様々な交通手段を選択できる交通ネットワークの再構築が求められております。

プランは、誰もが公共交通や徒歩、自転車などを日常的に使い分けることができ、自然や人に優しく、賑わいと活力に溢れるまちを目指すこととしております。

平成28年度は、本市において初となる全市的な交通計画をスタートさせる節目の年として、国や道、交通事業者等の方々によるご支援とご協力をいただきながら、皆さんと共に歩んでまいりたいと考えております。

最後に、プランの策定にあたりご尽力いただきました千歳市地域公共交通活性化協議会委員並びに専門委員会委員、えきまち空間ワークショップのメンバー、市民アンケートやパブリックコメント、地域説明会等を通して、貴重なご意見、ご提案をいただきました皆様に心からお礼申し上げます。



千歳市長 山口 幸太郎

【 目 次 】

第 1 章 千歳市交通戦略プランの策定にあたって	1
1-1 本計画の検討体制	1
1-1-1 交通戦略プランとは	1
1-1-2 計画の位置づけ	1
1-1-3 計画の検討体制	2
1-2 計画の構成	3
第 2 章 千歳市交通戦略プランに関連するまちづくり計画	4
2-1 千歳市第 6 期総合計画（平成 23 年～平成 32 年）	4
2-2 千歳市第 2 期都市計画マスタープラン（目標年次平成 43 年）	4
2-3 千歳市環境基本計画（第 2 次計画）（平成 23 年～平成 32 年）	5
2-4 千歳市観光振興計画（平成 23 年～平成 32 年）	6
2-5 千歳市高齢者保健福祉計画・第 6 期千歳市介護保険事業計画（平成 27 年～平成 29 年） ...	6
2-6 関連計画における交通の在り方	6
第 3 章 千歳市の現状の整理	7
3-1 千歳市の概況	7
3-1-1 地勢・土地利用	7
3-1-2 人口動態	8
3-1-3 主要施設	10
3-1-4 通勤・通学者の移動状況	12
3-2 交通特性	13
3-2-1 交通手段別の特性	13
3-2-2 移動目的別の特性	20
3-2-3 交通事故の概況	21
3-3 向陽台地区における路線再編モデル事業の実施	22
3-4 J R 千歳駅における交通結節点機能の状況	23
3-4-1 J R 千歳駅前広場に関する整備経過の概略	23
3-4-2 JR 千歳駅周辺の利用状況	23
3-4-3 えきまち空間ワークショップの実施	27
第 4 章 市民アンケート調査等の結果	28
4-1 市民アンケート調査結果	28
4-1-1 調査概要	28
4-1-2 個人属性	28
4-1-3 移動状況	29
4-1-4 バス利用状況	32
4-1-5 路線バス利用者のバスサービス満足度	33
4-2 バス OD 調査	34
4-2-1 調査概要	34
4-2-2 調査結果	34
4-3 市民アンケート調査結果とバス OD 調査結果のエリア別分析	38
4-3-1 エリア区分	38

4-3-2 Aエリア（北栄・栄町・千代田町・幸町・清水町・東雲町・錦町）	39
4-3-3 Bエリア（高台・花園・末広）	40
4-3-4 Cエリア（弥生・寿・旭ヶ丘・梅ヶ丘・流通・東郊・豊里・住吉・日の出・日の出丘・青葉）	41
4-3-5 Dエリア（清流・稲穂・幸福・北陽・あずさ・北信濃・富丘・北光・勇舞・長都駅前・みどり台）	42
4-3-6 Eエリア（富士・信濃・新富・北斗・桜木・自由ヶ丘）	43
4-3-7 Fエリア（緑町・春日町・大和・桂木・新星）	44
4-3-8 Gエリア（朝日町・本町・真々地・真町）	45
4-3-9 Hエリア（向陽台）	46
4-3-10 Iエリア（支笏湖方面）	47
4-3-11 Jエリア（平和・美々・柏台・柏台南・青葉丘）	48
4-4 市民ニーズ	49
4-5 バス乗降調査結果から見た路線別の利用状況と路線再編に向けた視点	50
第5章 千歳市における交通の課題	51
5-1 交通の現状・課題・基本方針	51
5-1-1 公共交通について	51
5-1-2 道路の利用について	52
5-1-3 JR千歳駅周辺について	53
5-1-4 情報提供について	54
5-1-5 ライフスタイルについて	55
5-1-6 持続可能な公共交通について	56
第6章 千歳市交通戦略プラン	57
6-1 千歳市交通戦略プランの将来像・基本理念・基本方針	57
6-2 実施体制	58
6-3 計画の区域	58
6-4 計画期間	58
6-5 目標を達成するために行う施策及び実施主体	59
6-5-1 公共交通におけるサービス水準の向上	59
6-5-2 安心して安全な道路の利用	63
6-5-3 "賑わい"と"交通"の中心としてのJR千歳駅周辺の再整備	64
6-5-4 誰にでも分かりやすい公共交通情報の提供	67
6-5-5 交通に対する市民意識の醸成	68
6-5-6 「地域の足」としての持続可能な地域公共交通網の形成	70
6-6 千歳市交通戦略プランの全体フロー	71
6-7 事業スケジュール	72
6-8 計画の目標	73
6-9 計画の達成状況の評価に関する事項	75

第1章 千歳市交通戦略プランの策定にあたって

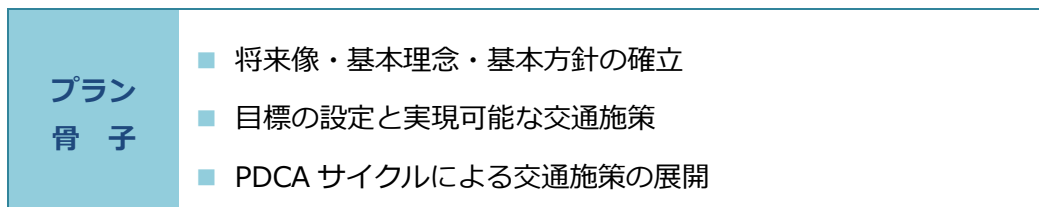
1-1 本計画の検討体制

1-1-1 交通戦略プランとは

過度な自動車利用に起因する公共交通の衰退や中心市街地の空洞化、交通事故の発生等、まちづくりの課題を解決するためには、自動車依存社会を見直し利便性の高い交通ネットワークを構築することが非常に重要である。そのため、都市施設や交通の現状、移動に関する市民ニーズを把握し、路線の再編をはじめ、交通結節点¹の整備、モビリティ・マネジメント²等、本市に適した交通施策を展開しなければならない。

また、様々な交通施策を「いつ、だれが、どのように」実行へ移すのかを『計画＝プラン』として位置付け、施策の実行⇒検証⇒改善⇒計画の練り直し⇒施策の実行・・・を、その効果が現れるまで繰り返すことが重要となる。

したがって「千歳市交通戦略プラン」も、時代の趨勢や地域の事情、交通の実態、市民ニーズを絶えず把握し、より優れた内容へと洗練し進化させなければならない。



1-1-2 計画の位置づけ

千歳市交通戦略プラン（千歳市地域公共交通網形成計画＋千歳市地域公共交通再編実施計画）は、上位計画の「千歳市第6期総合計画」「千歳市第2期都市計画マスタープラン」に則るとともに、他の関連計画と連動を図る。

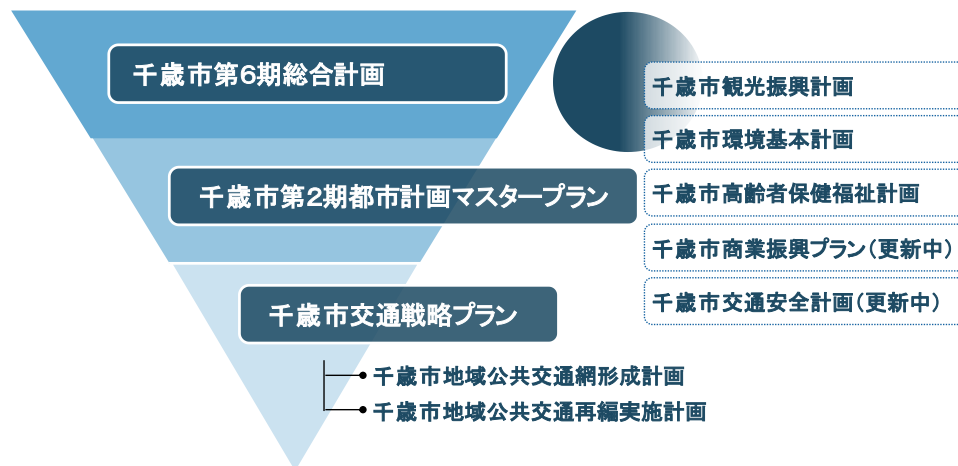


図 1-1 計画の位置づけ

¹ 交通結節点：交通手段の乗換場所等、様々な交通手段の接点

² モビリティマネジメント：一人ひとりの移動を個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化させることを促す取組み

1-1-3 計画の検討体制

千歳市交通戦略プランの策定にあたっては、中核機関である「千歳市地域公共交通活性化協議会」をはじめ、具体的な事業を検討する「千歳市地域公共交通活性化協議会専門委員会」、JR千歳駅周辺の再整備基本方針（案）を市民参加で検討する「えきまち空間ワークショップ」、「長都・中長都・釜加バス運行協議会」、市役所庁内の関係部署で構成する庁内委員会等において検討を重ねた。

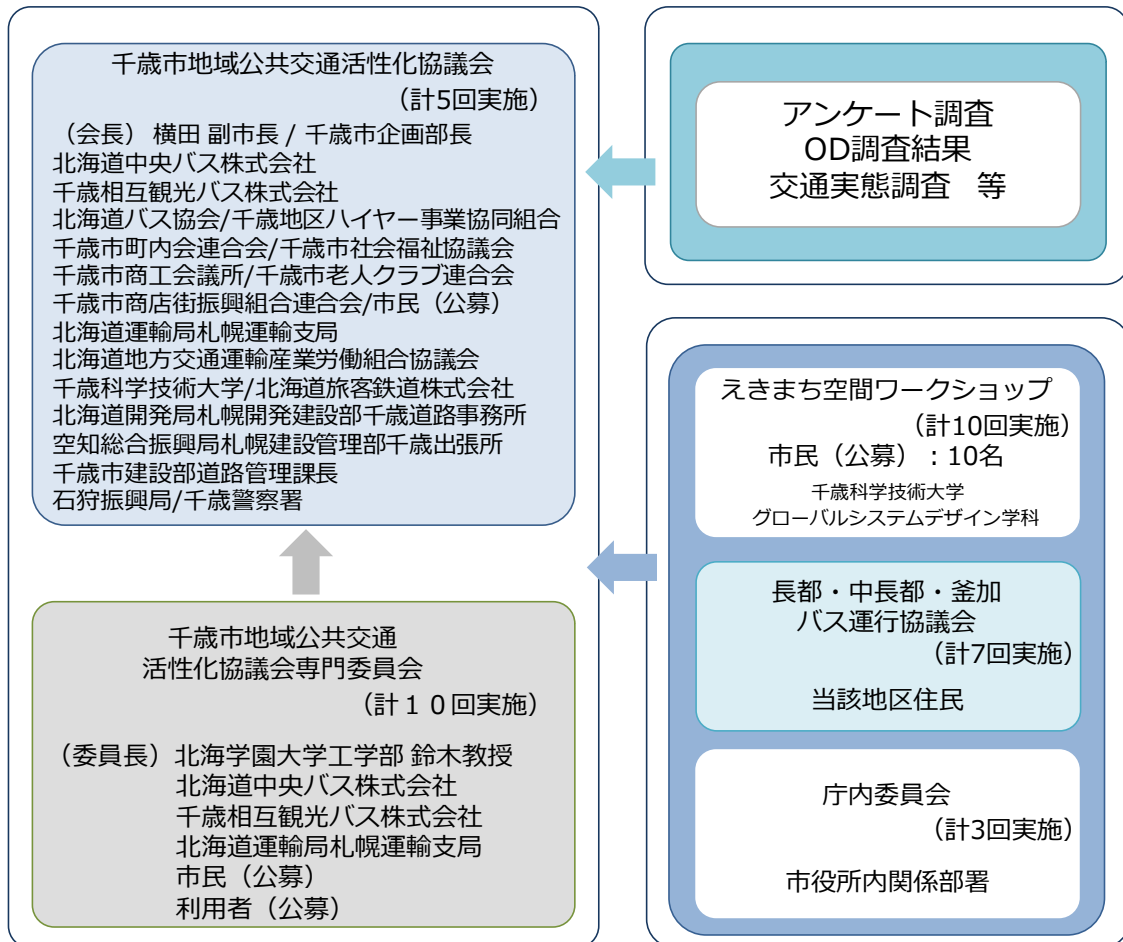


図 1-2 計画の検討体制

1-2 計画の構成

第1章 千歳市交通戦略プランの策定にあたって

- 千歳市交通戦略プランの目的や位置づけ、検討体制を示す。

第2章 千歳市交通戦略プランに関連するまちづくり計画

- 千歳市交通戦略プランの上位計画や他の計画との関連を整理。

第3章 千歳市の現状の整理

- 本市における地勢や人口、都市施設、交通の実態等を整理。

第4章 市民アンケート調査等の結果

- 市民アンケート及びバスOD調査の結果概要。

第5章 千歳市における公共交通の課題

- 市民アンケート等、各種調査の結果を踏まえた交通の問題点や課題を整理。

第6章 千歳市交通戦略プランの基本的方針と取組施策

- 千歳市交通戦略プランの将来像・基本理念・基本方針を示す。
- 千歳市交通戦略プランの目標と交通施策を整理。
- P D C Aサイクルの指標や評価方法、見直し基準等を設定。

第2章 千歳市交通戦略プランに関連するまちづくり計画

2-1 千歳市第6期総合計画（平成23年～平成32年）

千歳市第6期総合計画

将来都市像

- みんなで …市民・市民団体・事業者・行政がそれぞれの役割を果たしながら連携してまちづくりに取り組み（市民協働）、そのことが市民やまちの活力が生まれる推進力となること。
- 生き生き …子どもから高齢者までの様々な市民が、健康で元気にあふれて活動し、社会の中においてその人らしい生活を送ることができること。
- 活力創造都市…千歳市が持つ特性や資源、都市基盤を生かし、市民が生き生きと活動し、盛んな企業活動が行われ、まちの勢いがあり、さらにそこから新たな活力が生まれる都市。

まちづくりの基本目標

第6 都市機能が充実したまち

- ・長期的な視野に立ち、計画的な土地利用と魅力ある市街地の形成を推進するとともに、まちのにぎわいを再生し、だれもが安全で快適な都市生活を営むことができるよう、安定した地域社会の形成を目指し、コンパクトで成熟した都市づくりに取り組みます。
- ・空・陸の交通拠点機能に優れた千歳市の特性を生かし、新千歳空港や道路などの交通機能の充実と公共交通の利便性の向上を図るとともに、各種都市機能の充実に取り組みます。

展開方針	施策	目指すこと
魅力ある市街地の形成	成熟した市街地の形成	安全で快適な都市生活の営みを安定したものとする地域社会を目指し、市街地の拡大抑制や既存の施設や土地などの有効活用などにより、コンパクトで成熟した市街地形成を推進します。
公共交通の充実	公共交通の機能の充実	バス交通などの利便性向上や利用促進策により、公共交通の機能の充実を図ります。

2-2 千歳市第2期都市計画マスタープラン（目標年次平成43年）

千歳市第2期都市計画マスタープラン

視点	都市づくりの目標
住む・憩う	○子どもからお年寄りまで誰もが安心して快適に暮らせる水と緑につつまれたコンパクトな都市づくり
分野	方針
道路・交通の方針	2) 道路・交通ネットワークの確保 地域の実情に応じたバス路線とJR千歳駅を拠点とした交通ネットワークの充実により、快適で利用しやすい公共交通の実現を図ります。

(1)千歳市第2期都市計画マスタープランにおける地域づくりの方針

①中心市街地地区の地区づくり方針

【住む・憩う】 多様集積する都市の機能を有効に活用した便利で安心して暮らせる地区づくり

【意図・ねらい】

- ・千歳駅、バスターミナルを中心とした公共交通や商業、行政、文化施設などの集積する利便性を生かし、多くの市民が訪れ利用しやすい、中心的な地区の形成を目指します。
- ・空港や鉄道、道路を通じて行き来する人をまちなかへ呼び込み、立ち寄り、交流ができるよう、千歳のまちの顔としてふさわしい機能と空間を備えた地区づくりを目指します。

②市街地西部地域の地区づくり方針

【住む・憩う】 地域の商工業・医療機能などと共に、住み続けられる地域づくり

【意図・ねらい】

- ・将来の高齢化を見据え、自動車に頼らずに買い物や通院ができ、地域コミュニティにより支え合いながら暮らせる地域づくりを目指します。

③新千歳空港地域の地区づくり方針

【働く・営む】 新千歳空港など交通ネットワークを生かした産業集積と世界に羽ばたく人材を育てる地域づくり

【意図・ねらい】

- ・多くの人が集まる新千歳空港とアウトレットモールを中心とした観光資源を有機的に結び、市民と来訪者が交流できる地域づくりを目指します。

2-3 千歳市環境基本計画（第2次計画）（平成23年～平成32年）

千歳市環境基本計画

取組み の分野	分野ごとの目標及び取組み
生活環境保全	目標1：生活環境と産業が調和した、健康・安全・安心で住みよいまち 【関連する取組み】 自動車や事業所等の排出ガスの負荷低減 （市民の取組み） ・自家用車の排出ガスの環境負荷に関する理解を深め、自家用車使用の抑制、環境に配慮した運転、低公害車（ハイブリッド車や電気自動車）の利用や公共交通の利用などに努めましょう。 騒音・振動の発生源対策の推進 （行政の取組み） ・自動車などの不要なアイドリングや空ぶかし、急発進・急加速の自粛など、騒音・振動に対する意識の向上に努めます。
地球温暖化対策	目標3：日々のくらしや営みを通じて、地球環境問題を積極的に考え、行動するまち 【関連する取組み】 交通に係る温暖化対策の推進 （市民の取組み） ・徒歩を積極的に取り入れましょう。また、カーシェアリングやレンタサイクルの利用も考えましょう。 （行政の取組み） ・公共交通の安定確保に努めるとともに利用者を増やすため、町内会や市内で行われる各種イベント等を活かし、日常生活における公共交通の大切さなど普及啓発に努めるほか、バス事業者等と連携し利便性を向上させる取組などを推進します。 ・環境負荷の少ない安全・快適な公共交通を目指します。 ・通勤時に自家用車から排出される二酸化炭素を抑制するため、「エコ通勤」の普及を推進します。 ・自動車等の利用抑制による環境負荷の低減を目指し、バスと鉄道の接続など、公共交通の利便性の向上に努めます。 ・市民・事業者に向けてアイドリングストップ運動を支援・推進します。

2-4 千歳市観光振興計画（平成23年～平成32年）

千歳市観光振興計画	
施策の柱	基本目標
観光資源の発掘と有効活用	（１）観光資源の発掘と魅力増進 （２）滞在メニューの充実 （３）食の魅力づくり （４）市内外の観光資源を結ぶ観光ルート・コースづくり 【関連する施策】 ・観光資源間の連動性向上 北海道内外からの千歳市への交通アクセスは、航空路線網（羽田空港発着枠の拡大に伴う便数増加、格安航空会社の就航など）や高速道路網の整備などにより、今後ますます向上することが期待されます。 その一方で、千歳市内の観光地間の移動、特に支笏湖-市街地-農村地区の移動に関しては、バスなど公共交通機関だけでは困難であり、自家用車やレンタカーが中心となっています。 観光客の回遊を促すために、千歳市内の観光地点を結ぶバス路線の確保（イベント開催時の増便や臨時便を含む。）や、観光タクシー・レンタサイクルといった移動手段の整備など、観光資源間の連動を円滑にする取組を促進します。

2-5 千歳市高齢者保健福祉計画・第6期千歳市介護保険事業計画（平成27年～平成29年）

千歳市高齢者保健福祉計画	
計画目標	施策名
高齢者の社会参加の促進	（１）人にやさしいまちづくりの促進 【関連する取組み】 ・交通ネットワークの充実 今後ますます高齢社会が進む中、自動車に頼らなくても暮らしやすいまちづくりを進め、高齢者の外出する機会を増やすことで社会参加や健康増進を図る必要があります。そのためには、より使いやすく、わかりやすい無駄のない交通の基盤を整えることが重要であるため、路線バスをはじめとした公共交通を基軸とする交通ネットワークの充実に努めます。

2-6 関連計画における交通の在り方

千歳市第6期総合計画	千歳市第2期都市計画マスタープラン	千歳市環境基本計画	千歳市観光振興計画	千歳市高齢者保健福祉計画
市民の日常生活を支える公共交通の機能や利便性を向上させる。 新千歳空港と市街地のアクセスを向上させるなど市民や観光客等の往来を促しまちの賑わいを創出する。 環境への負荷を低減させるため、公共交通の利用を促進し、自家用車の利用や排出されるCO₂等を抑制する。 市民や観光客等が、自動車に頼らなくても移動が出来る交通ネットワークを構築する。				

第3章 千歳市の現状の整理

3-1 千歳市の概況

3-1-1 地勢・土地利用

(1)地勢

千歳市は道央圏に位置し、地形としては、東西に約57km、南北は約30kmの西高東低で、総面積は約596km²、このうち約75%は、国立公園支笏湖を含む国・公有地で占められ、北部及び東部には農地が広がっている。

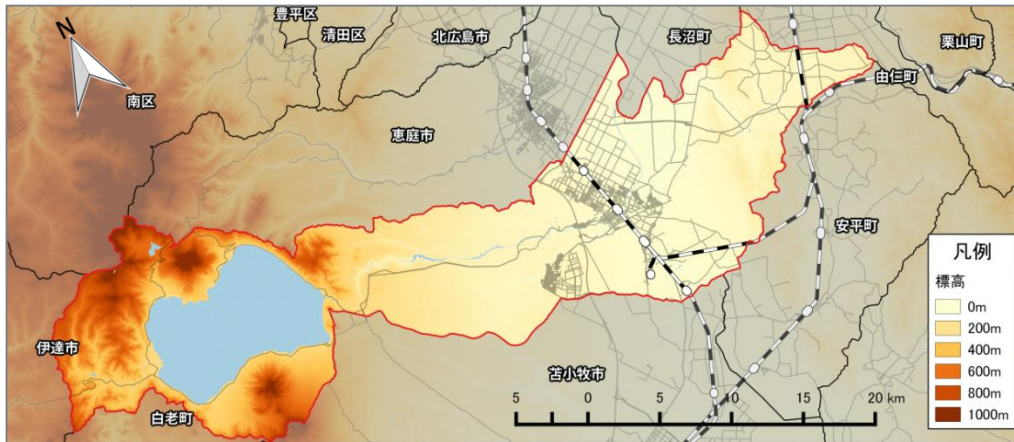


図 3-1 地勢

(2)市街化区域

市街化区域は、市街地中心部から南西の向陽台、そして北西の幸福、勇舞、みどり台へと拡大してきた。

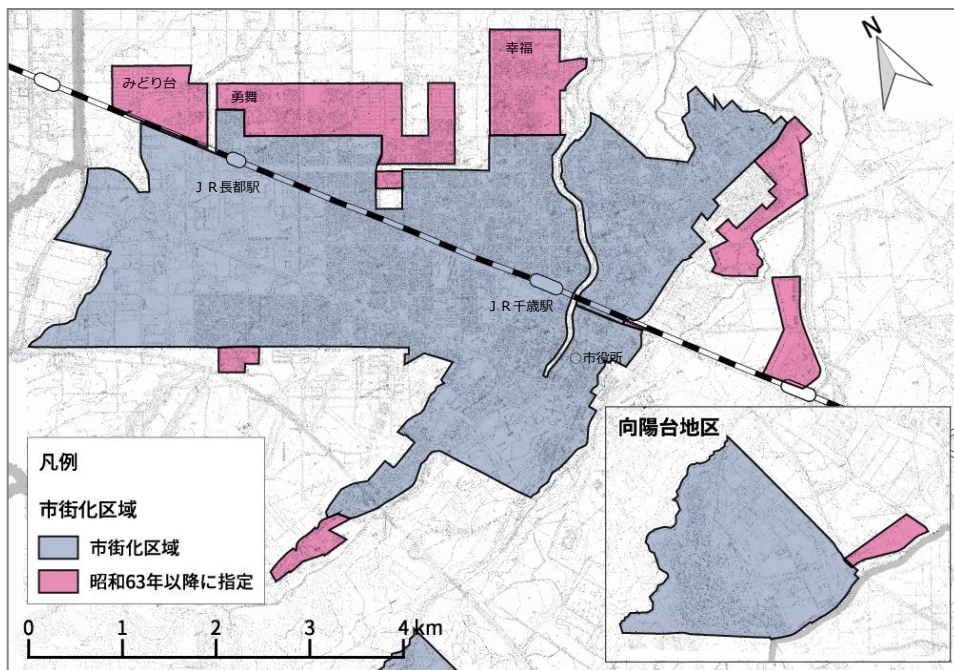


図 3-2 市街化区域の変更経過

3-1-2 人口動態

(1)人口推移

人口推計では、平成32年に97,000人を超え、その後も約10年間にわたり人口規模を維持する見込み。

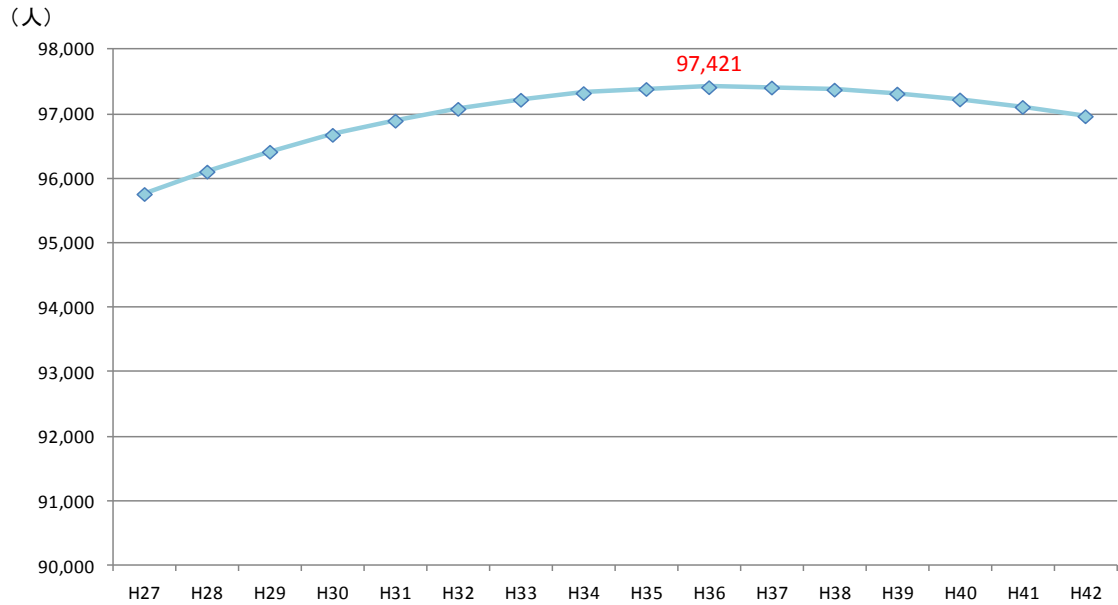


図 3-3 人口推計

(2)人口密度

人口密度の低い地域が集まっている一方、人口密度の高い地域は点在している。

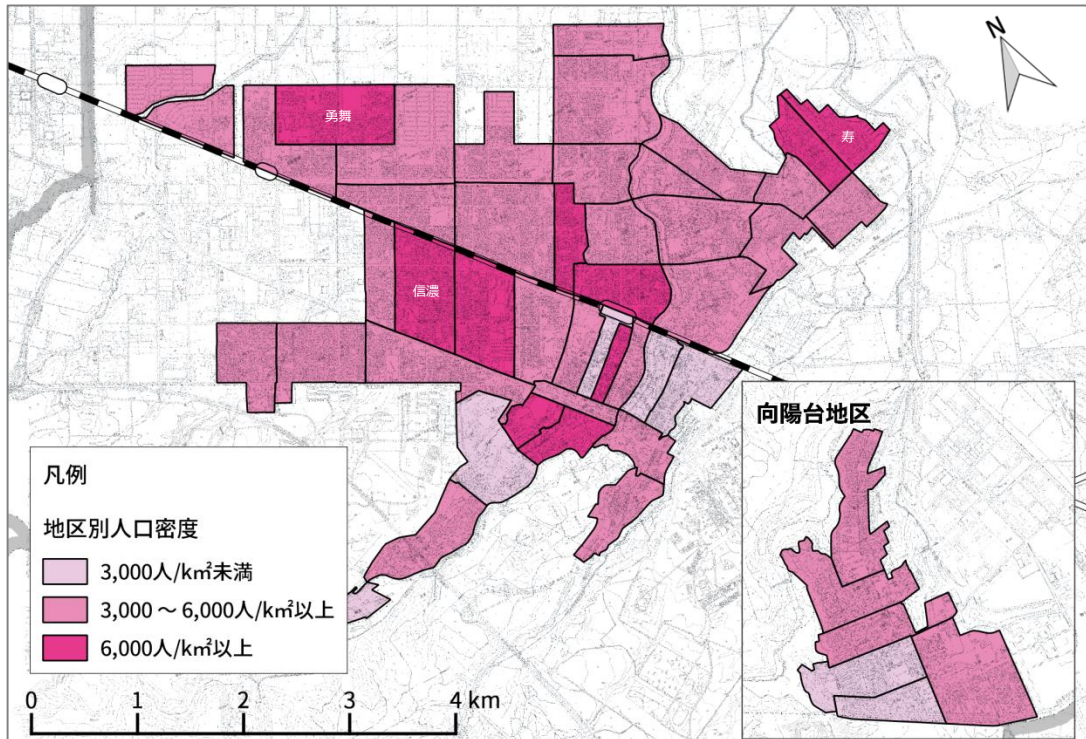


図 3-4 人口密度：市街地 (H27. 10. 1)

(3)高齡化率

高齡化率の低い地域が集まっている一方、高齡化率の高い地域は点在している。

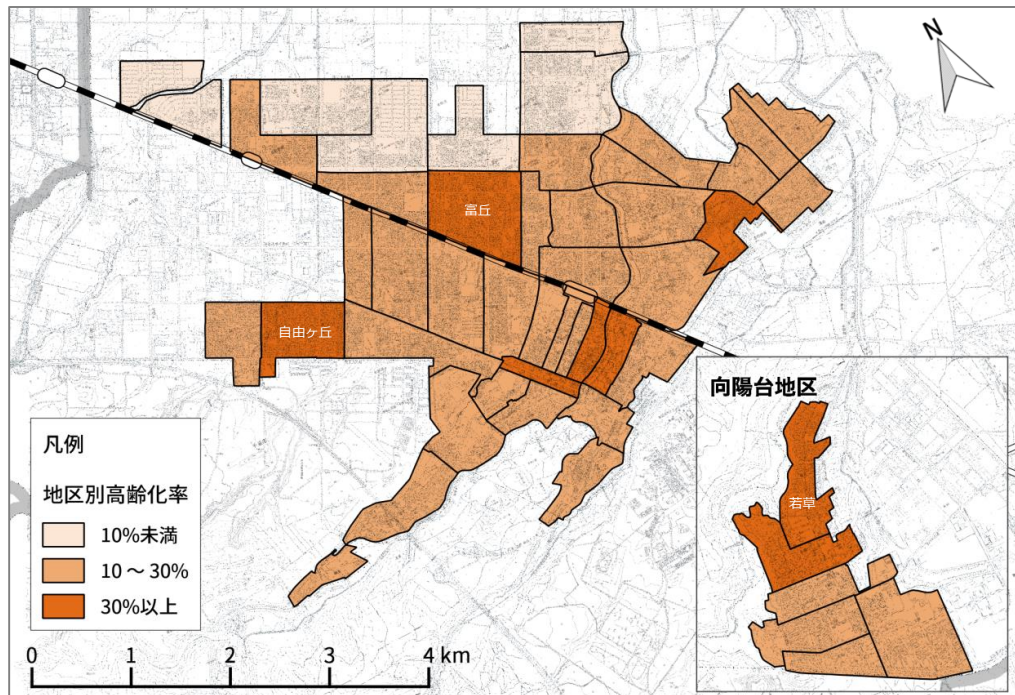


図 3-5 高齡化率：市街地（H27.10.1）

3-1-3 主要施設

(1)工業団地

市内には、11ヶ所の工業団地が造成され、多種多様な企業が立地している。

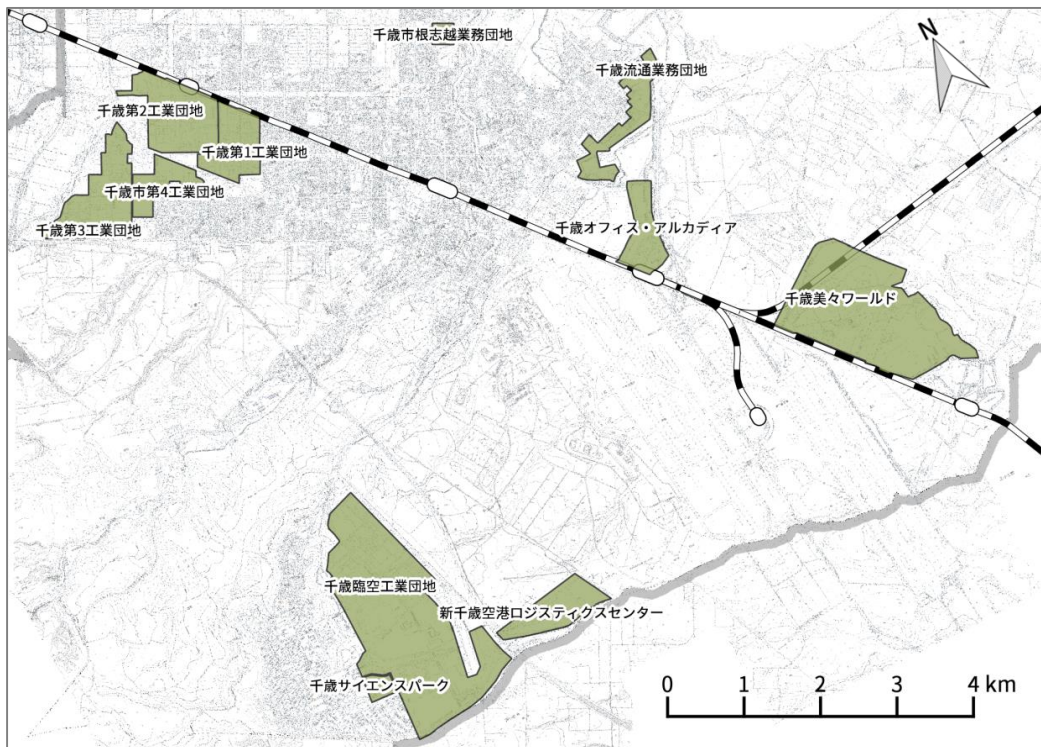


図 3-6 工業団地の分布

(2)商業施設

商業施設は中心市街地の大型店舗をはじめ、市内全域に均等な配置が見られる。

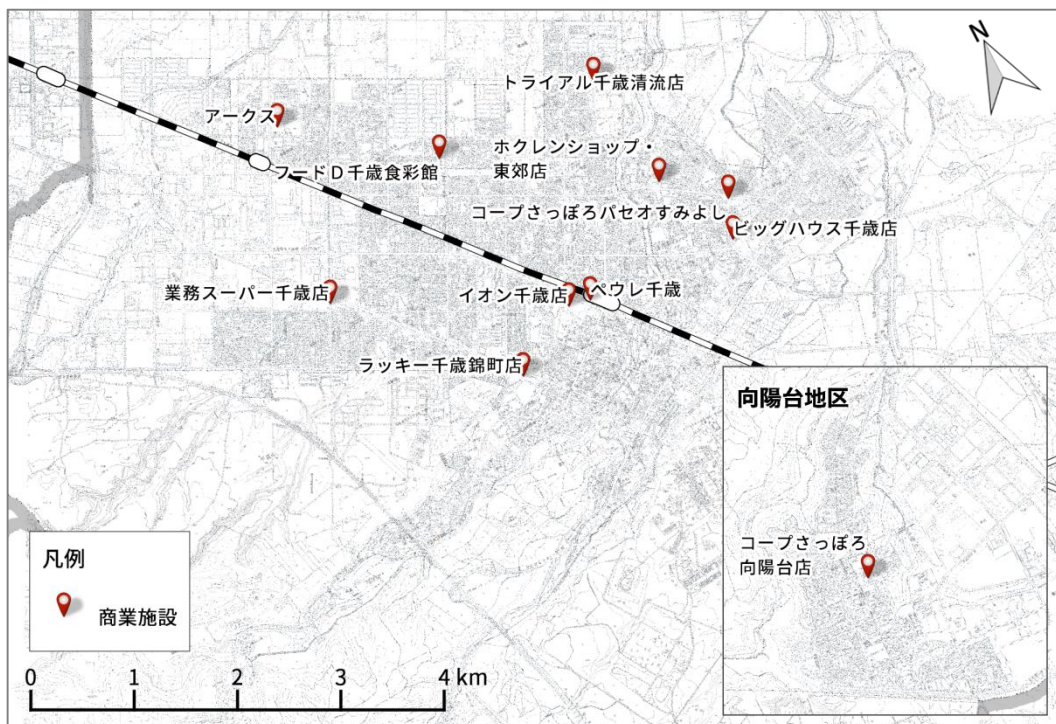


図 3-7 商業施設の分布

(3)医療施設

市内には市民病院をはじめ8つの病院と54の診療所が配置されている。

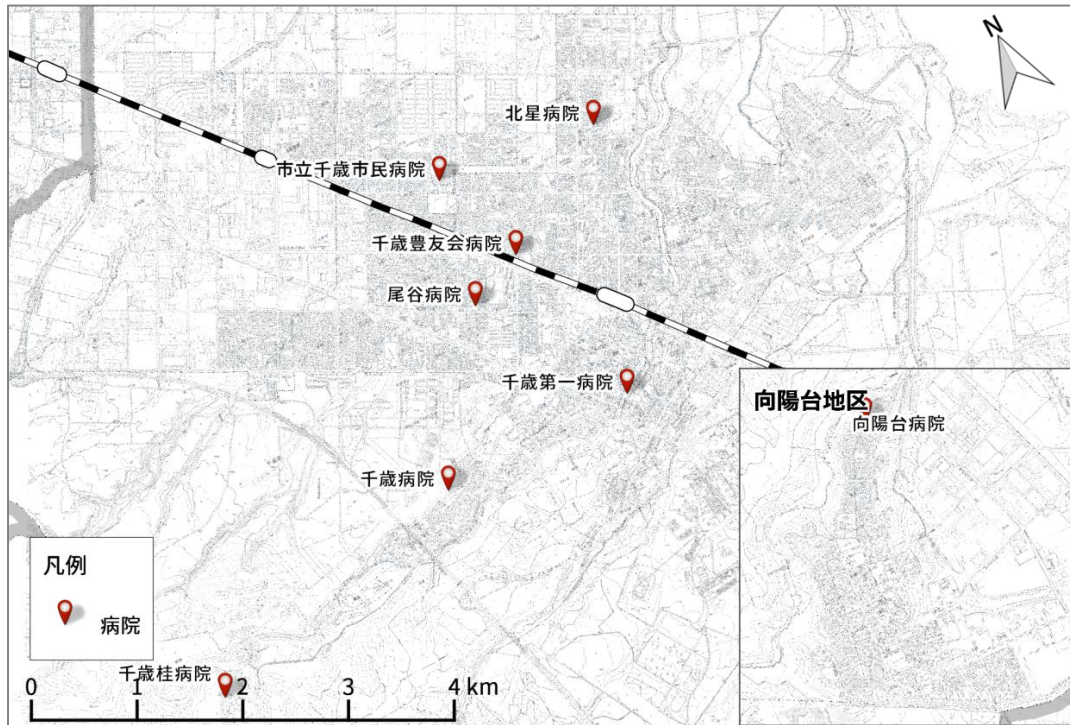


図 3-8 医療施設の分布

(4)行政機関等

行政機関等の多くはＪＲ千歳線の西側に配置されている。

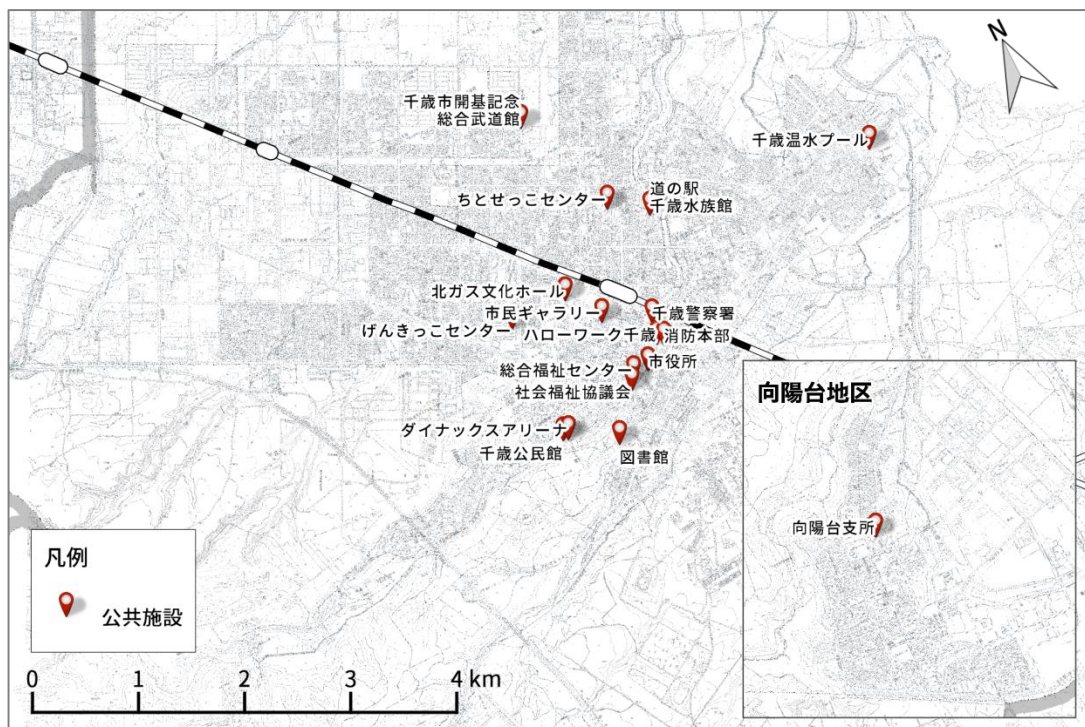


図 3-9 公共施設の分布

3-1-4 通勤・通学者の移動状況

市内からの通勤・通学者と市外からの通勤・通学者は、どちらも恵庭市、札幌市が多い。

(H22 国勢調査: 9月24日～30日に仕事をした方)

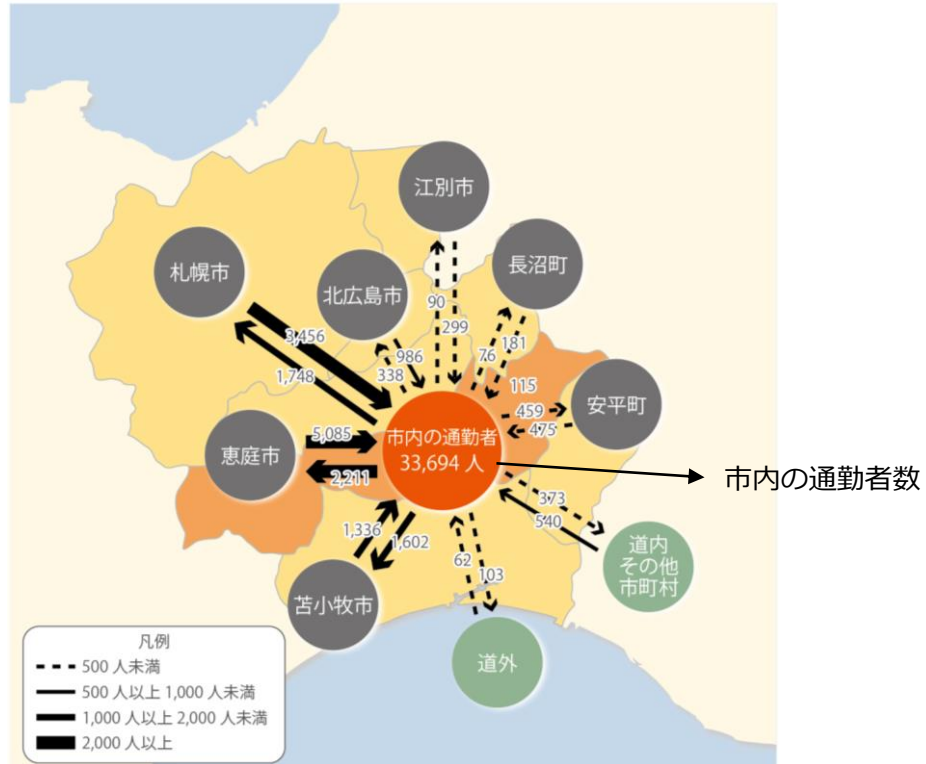


図 3-10 通勤者の移動状況

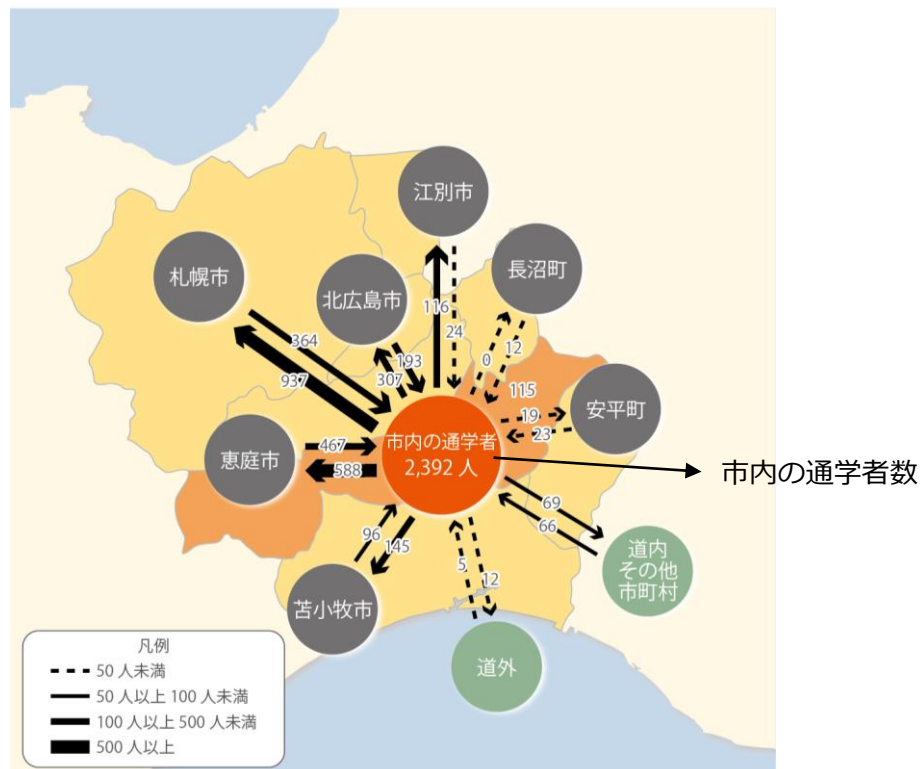


図 3-11 通学者の移動状況

3-2 交通特性

3-2-1 交通手段別の特性

(1)航空

新千歳空港は平成27年に年間利用者が2,000万人を超え、国際ターミナル等の拡充が進んでいる。

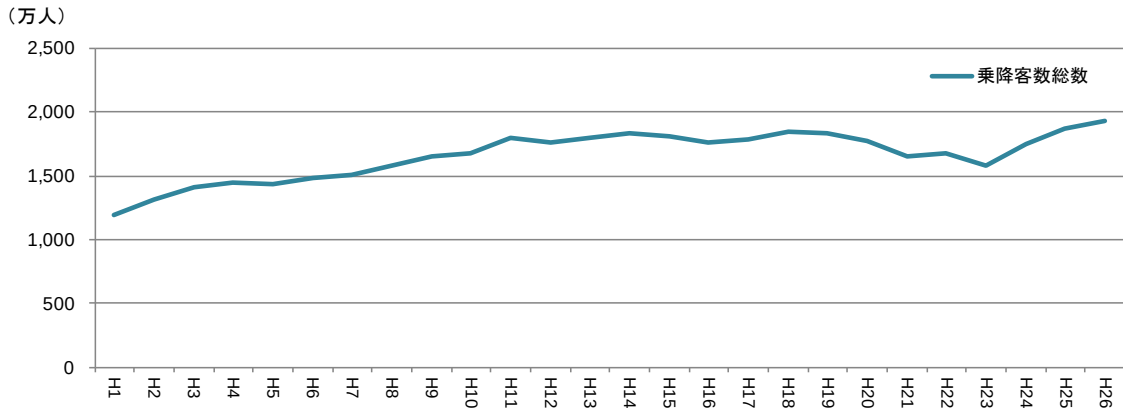


図 3-12 乗降客数の推移

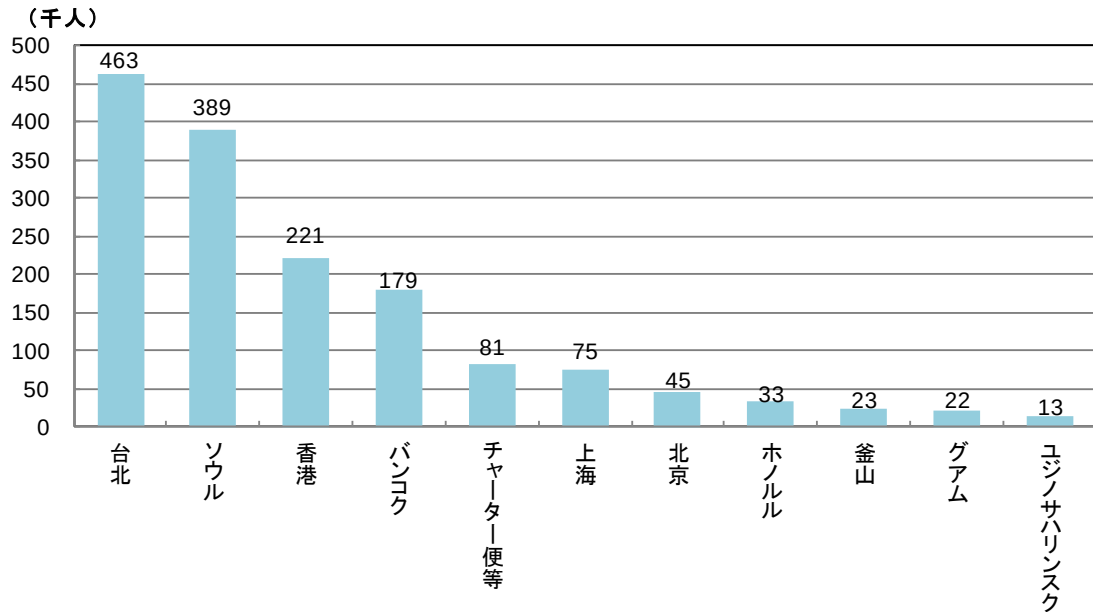


図 3-13 平成26年国際線乗降客数

(2)鉄道

J R千歳駅は、交通ネットワークの要として、1日に約13,000人の利用がある。

①鉄道の運行便数

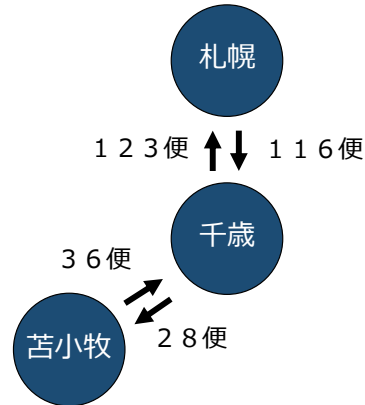


図 3-14 鉄道の運行便数 (H28. 1. 1)

②年間利用者数

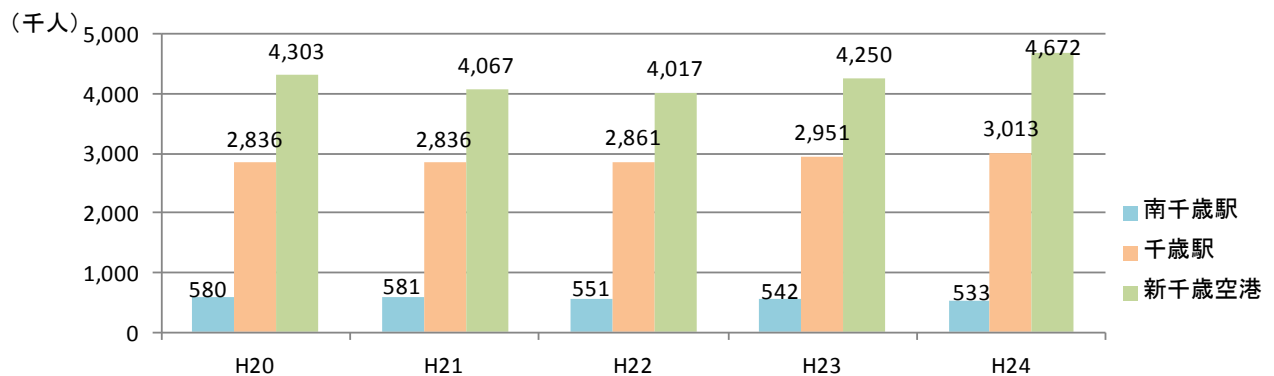


図 3-15 鉄道利用者数の推移

③駅利用者の属性

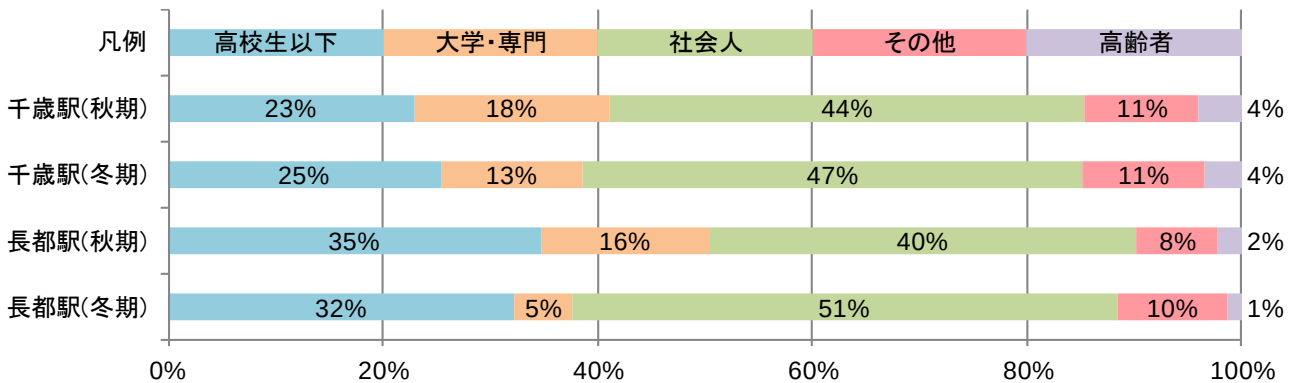


図 3-16 J R千歳駅とJ R長都駅の利用者属性 (H26. 10. 22 及び H27. 1. 28 実施 J R駅利用実態調査)

④JR 千歳駅（秋期）の時間帯別利用者数

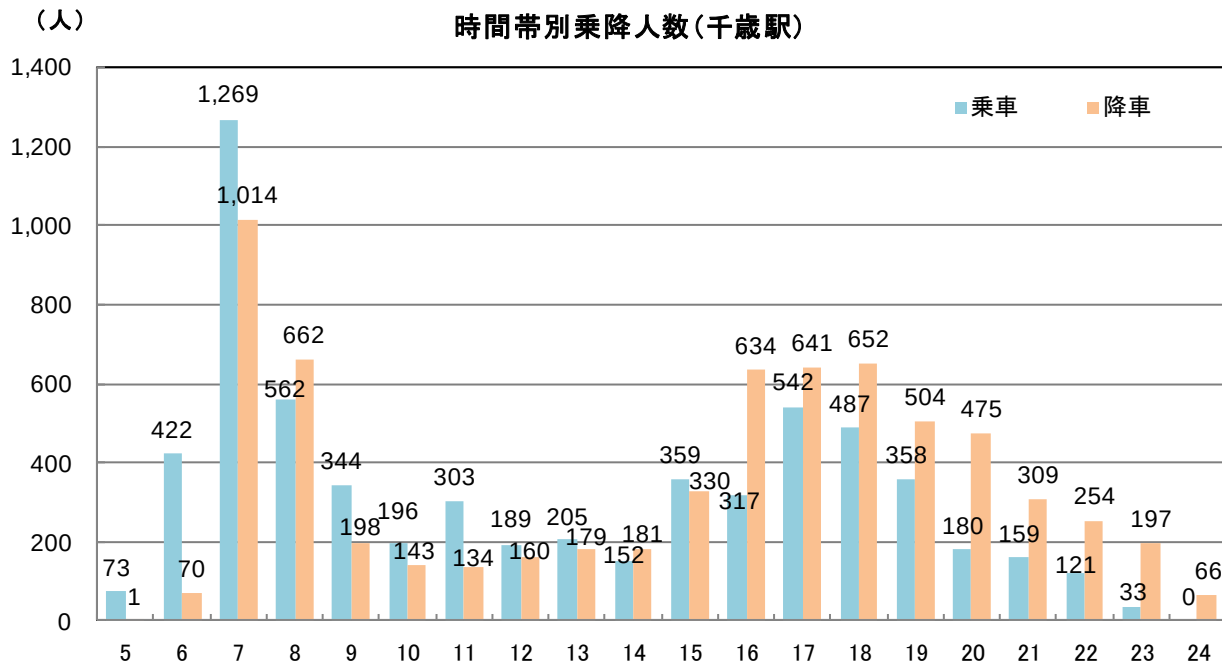


図 3-17 JR 千歳駅時間帯別利用者数 (H26. 10. 22 実施 J R 駅利用実態調査)

⑤JR 千歳駅の改札口別利用者数

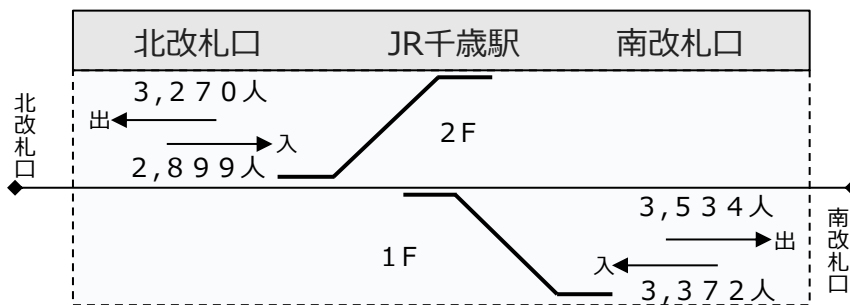


図 3-18 JR 千歳駅利用者数 (H26. 10. 22 実施 J R 駅利用実態調査)

⑥JR 長都駅の時間帯別利用者数

JR 長都駅の東側では、振興住宅地の居住化が進むとともに、駅の利用者も増えており、特に札幌方面への移動が多い。

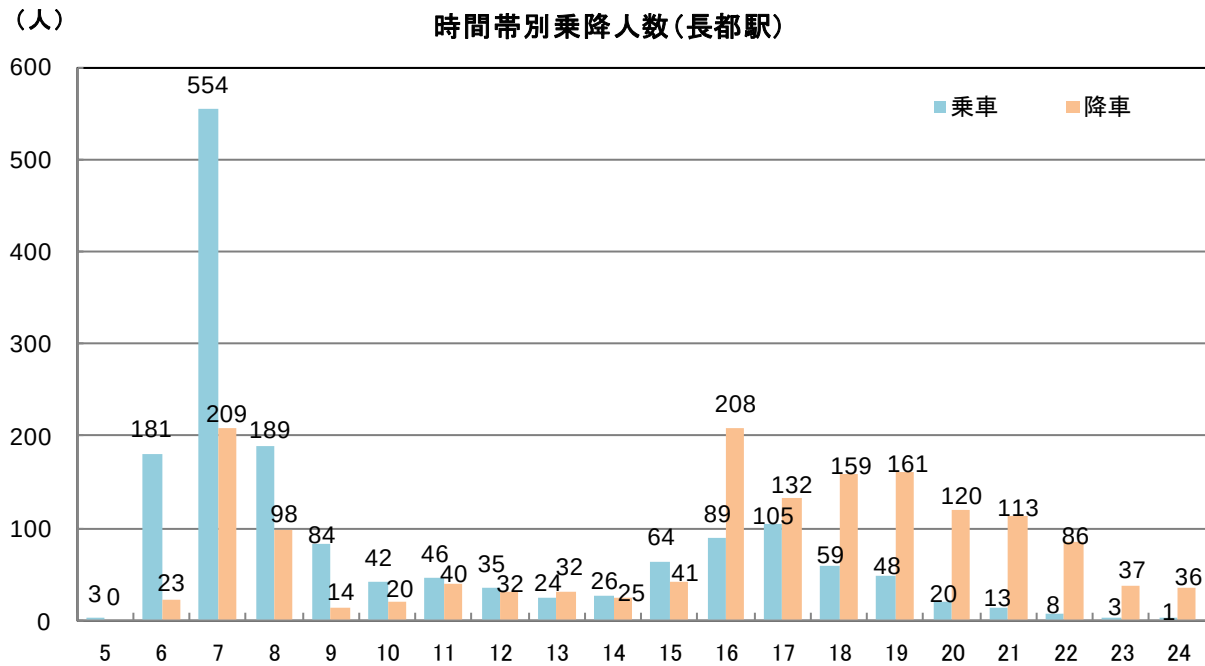


図 3-19 長都駅時間帯別利用者数 (H26. 10. 22 実施 J R 駅利用実態調査)

⑦長都駅の改札口別利用者数

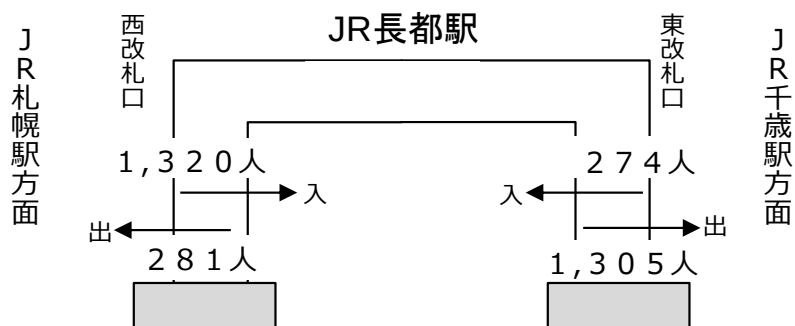


図 3-20 長都駅利用者数 (H26. 10. 22 実施 J R 駅利用実態調査)

(3)バス

①バス路線

市内には、ＪＲ千歳駅を中心に北海道中央バス(株)、千歳相互観光バス(株)による 11 路線 27 系統に加え、市のピーバス（コミュニティバス）1 路線 2 系統により、バス路線網を形成している。市街化区域内のみどり台方面では、居住化が進んでいるものの、バス路線が未整備となっている。

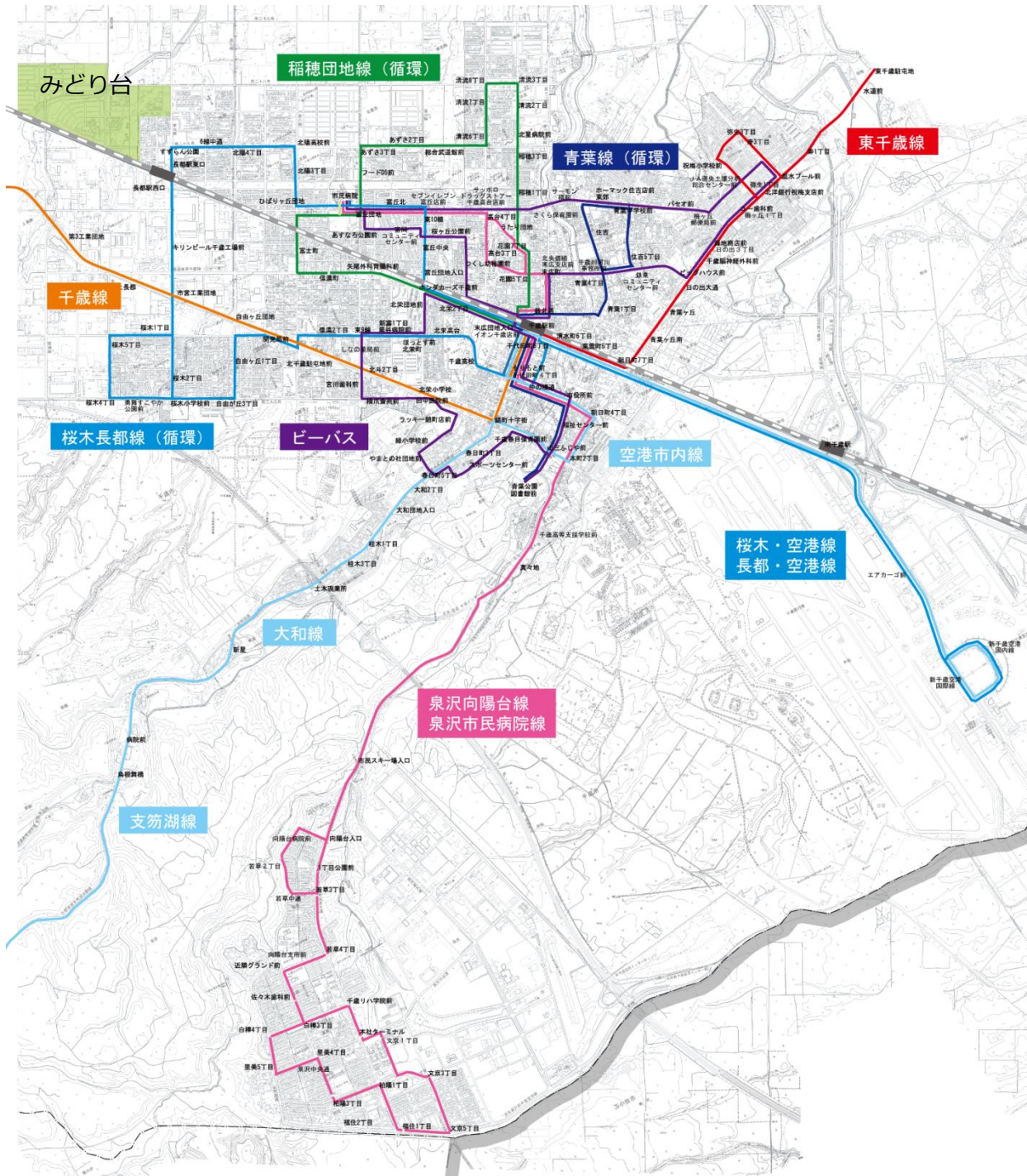


図 3-21 千歳市内路線バス運行路線図（支笏湖線の一部省略）

②収支状況

市内12路線のうち9路線が赤字運行となっている。

表 3-1 路線バスの運行状況及び収支状況

事業者	路線名	利用者数 人	運行便数 便	路線延長 km/便	便平均 利用者数 人/便	キロ平均 利用者数 人/(便*km)	H25 経常収支 (千円)	H26補助金 (千円)	H25収支率 %
北海道 中央バス	稲穂団地線	423	26	8.4	16.3	2.0	-5,286	2,613	79.0
	桜木空港線	30	1	18.3	30.0	1.6	-485	256	78.9
	長都空港線	99	3	18.1	33.0	1.8	566	0	108.3
	桜木・長都線	549	39	12.3	14.1	1.3	-13,680	6,081	74.5
	支笏湖線	198	8	67.2	24.8	0.7	-19,478	6,000	48.3
	大和線	585	30	25.2	19.5	1.5	-5,686	2,961	86.4
	空港市内線	243	12	17.0	20.3	2.4	3,252	0	121.1
	東千歳線	497	52	13.4	9.6	1.5	2,961	0	107.3
千歳相互 観光バス	泉沢向陽台線	495	27	28.2	18.3	1.4	-8,405	3,710	82.8
	泉沢市民病院線	979	45	34.2	21.8	1.3	-11,879	0	82.8
	青葉線	174	19	8.0	9.2	1.1	-9,585	4,707	50.9
千歳市	ピーバス	341	16	18.5	21.3	1.2	-17,126	17,840	51.8
合計		4,613	278	—	16.6	—	-84,831	44,168	81.0

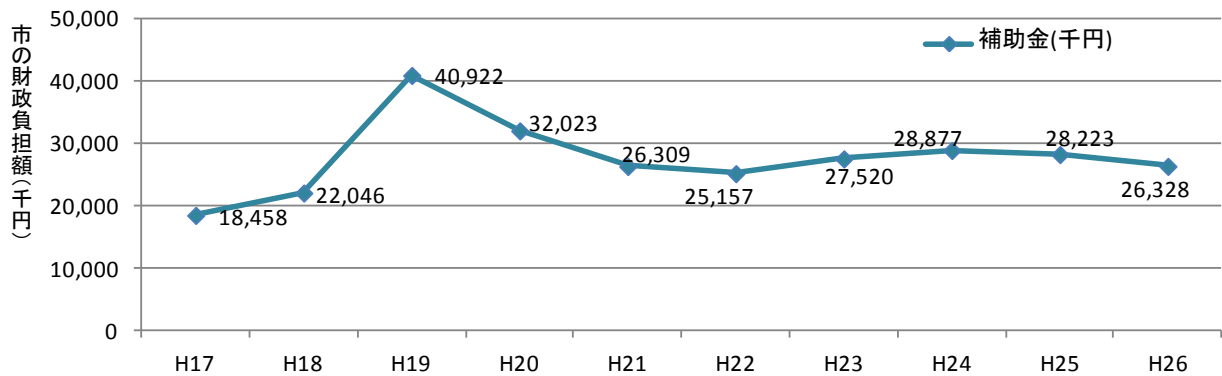


図 3-22 赤字路線への市補助額推移（ピーバス委託料除く）

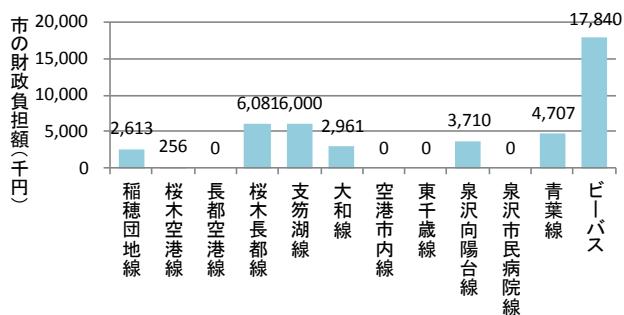


図 3-23 H26 各路線に対する市の財政負担額

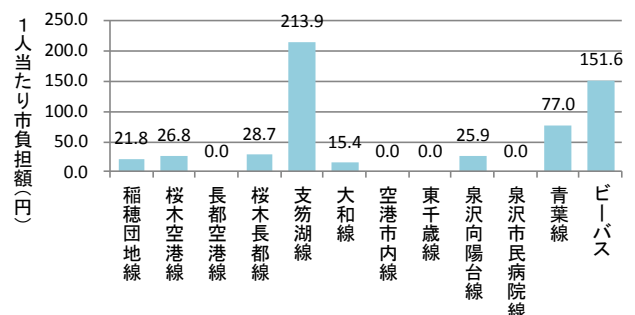


図 3-24 H26 各路線の利用者一人に対する市の財政負担額

③利用状況

市内の人口と自動車の保有台数は現在もなお増加しているが、バス利用者は、昭和40年代をピークに減少を続けている。

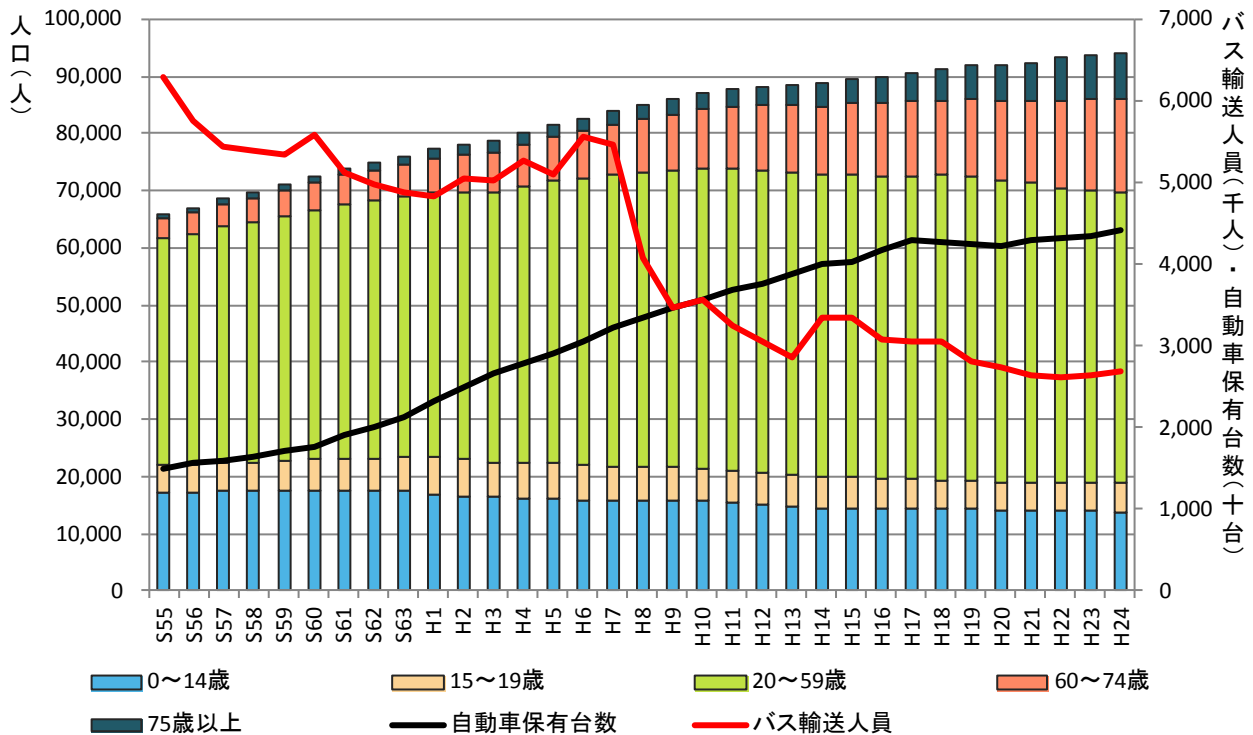


図 3-25 千歳市内バス輸送人員（千歳市資料）

(4)タクシー

近年では、新千歳空港を利用する観光客等の増加とともに、利用者も増加傾向にある。

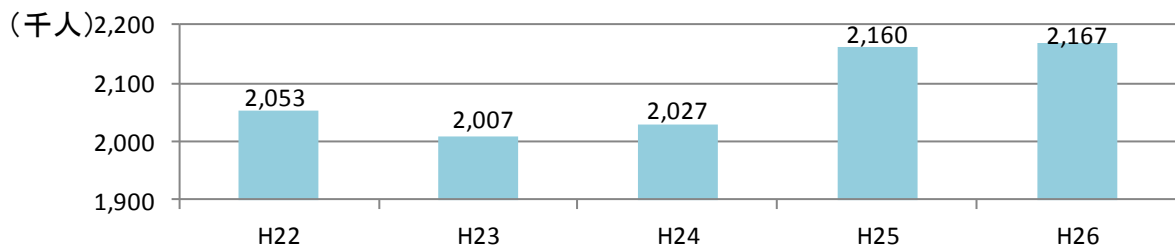


図 3-26 タクシー乗車人員の推移

3-2-2 移動目的別の特性

(1)通勤・通学

①市内外への通勤・通学状況

通学先は、市内と市外がほぼ半数の割合で、通勤先は、市内が約8割となっている。

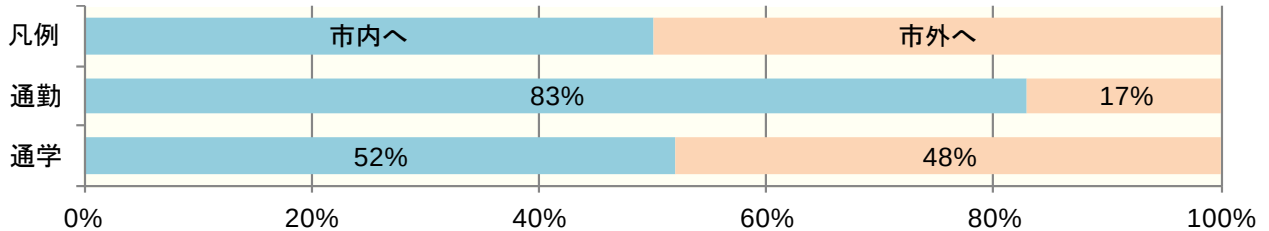


図 3-27 市内外への通勤・通学の割合 (H22 国勢調査)

移動手段としては、市内外とも自家用車の利用が約6割となっており、路線バスの利用は1割未満と低い。

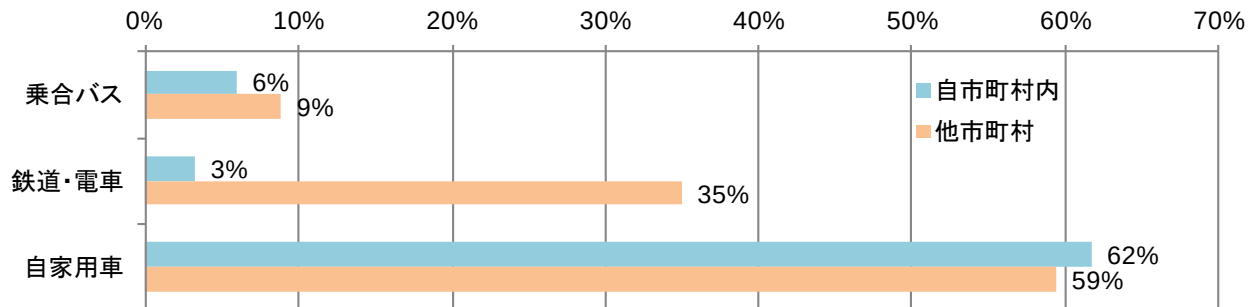


図 3-28 通勤・通学時の移動手段 (H22 国勢調査)

(2)交通手段分担率

市内の交通手段分担率は、自家用車の約7割に対し、路線バスは約1割と低い。

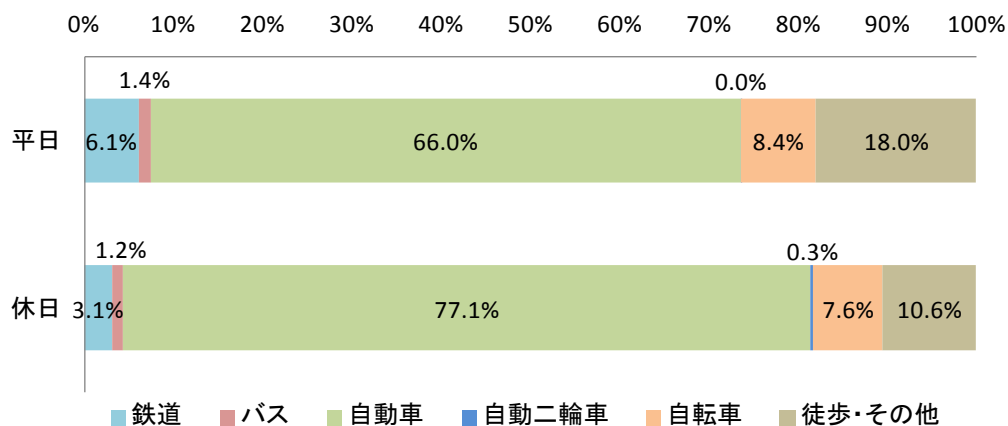


図 3-29 千歳市の代表交通手段分担率 (H22 全国都市交通特性調査)

3-2-3 交通事故の概況

①事故発生件数

千歳警察署管内の人身事故発生件数は、近年、大きく減少しているが、60歳以上の高齢者が事故の第一当事者となる割合が増えている。（千歳警察署資料：H20～H26）

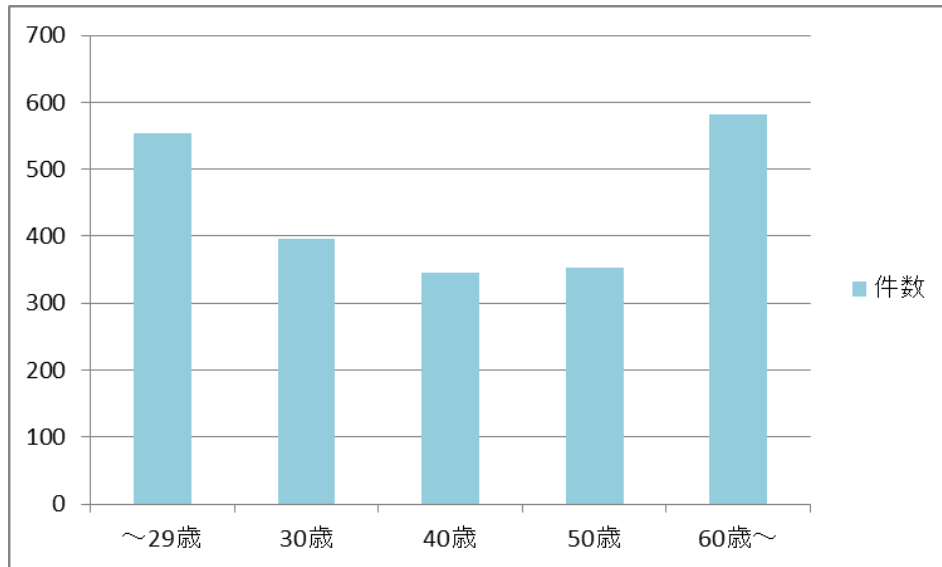


図 3-30 人身事故年齢別累積件数

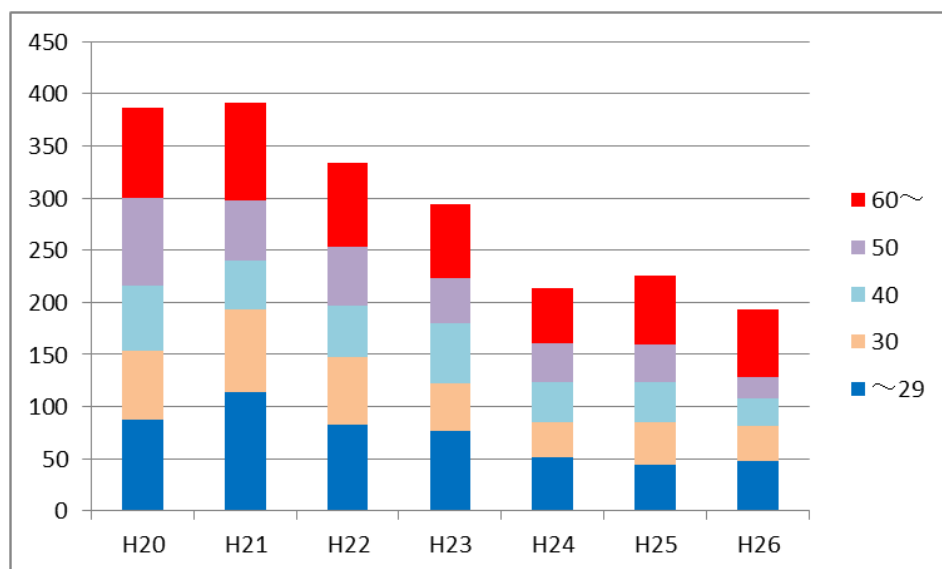


図 3-31 人身事故年度別年齢別件数

3-3 向陽台地区における路線再編モデル事業の実施

- 内 容：平成 25 年 10 月に路線、運賃、ダイヤを改正し、新たに快速便や地区内における 100 円バスを運行させたほか、H 2 6 からは商業施設が買物客の片道運賃を負担する買物バス券を発行し利用促進を図っている。

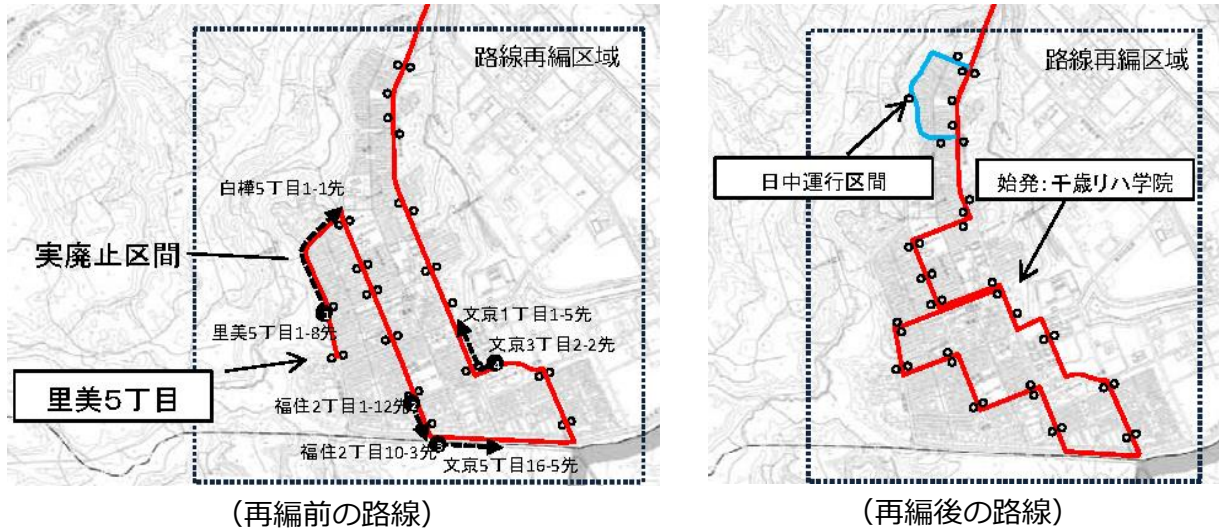


図 3-32 モデル事業による路線再編

- 利用者数：H 2 6 の利用者はモデル事業前の H 2 4 から 7%増加した。

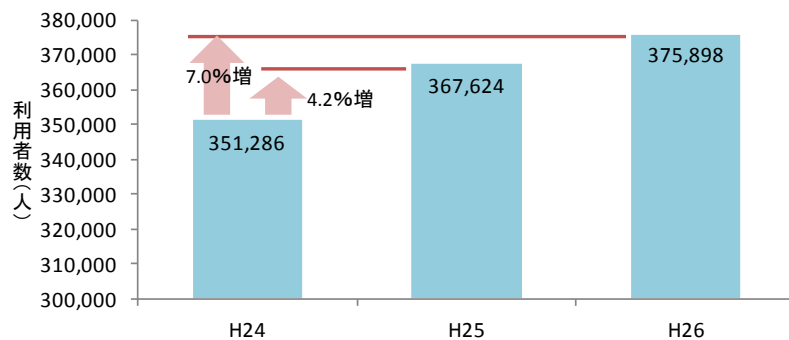


図 3-33 モデル事業実施による利用者数の変化

- 満足度：H 2 4 に実施した事前調査と H 2 6 に実施した事後調査の総合満足度では、満足された方が 32%から 49%に増えた。

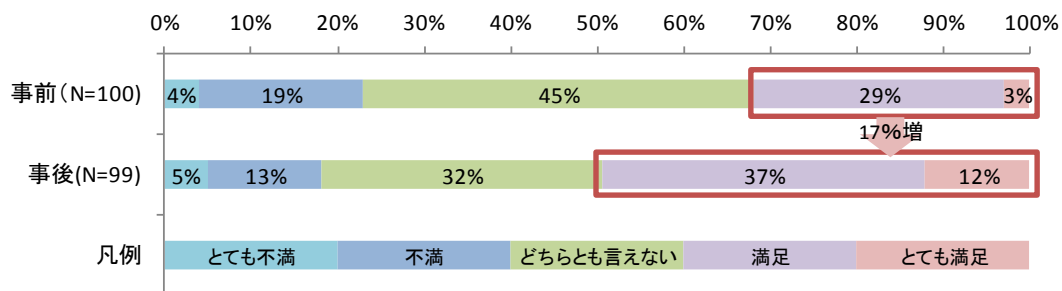


図 3-34 モデル事業実施による満足度の変化

3-4 JR千歳駅における交通結節点機能の状況

3-4-1 JR千歳駅前広場に関する整備経過の概略

【西口広場：供用開始／平成16年度】

・千歳市都市計画マスタープランに基づき、交通結節点機能を強化するため、千歳市駅周辺交通システム整備基本構想及び交通ターミナル基本計画を策定し、バス停の集約やバスレーン、立体都市計画道路、連絡歩道等の整備を実施し現在に至る。

・バスレーンについては、駅周辺にバス停が広く散在していたことから、乗継等の利便性を向上させるため、集約することとし、500便の発着を想定したバスレーンとなっている。

(現在317便、再編後は369便を想定)

【東口広場：供用開始／昭和56年度】

・鉄道高架及び電化に合わせて駅前広場の整備を実施し現在に至る。

3-4-2 JR千歳駅周辺の利用状況

(1)駅前広場の利用状況

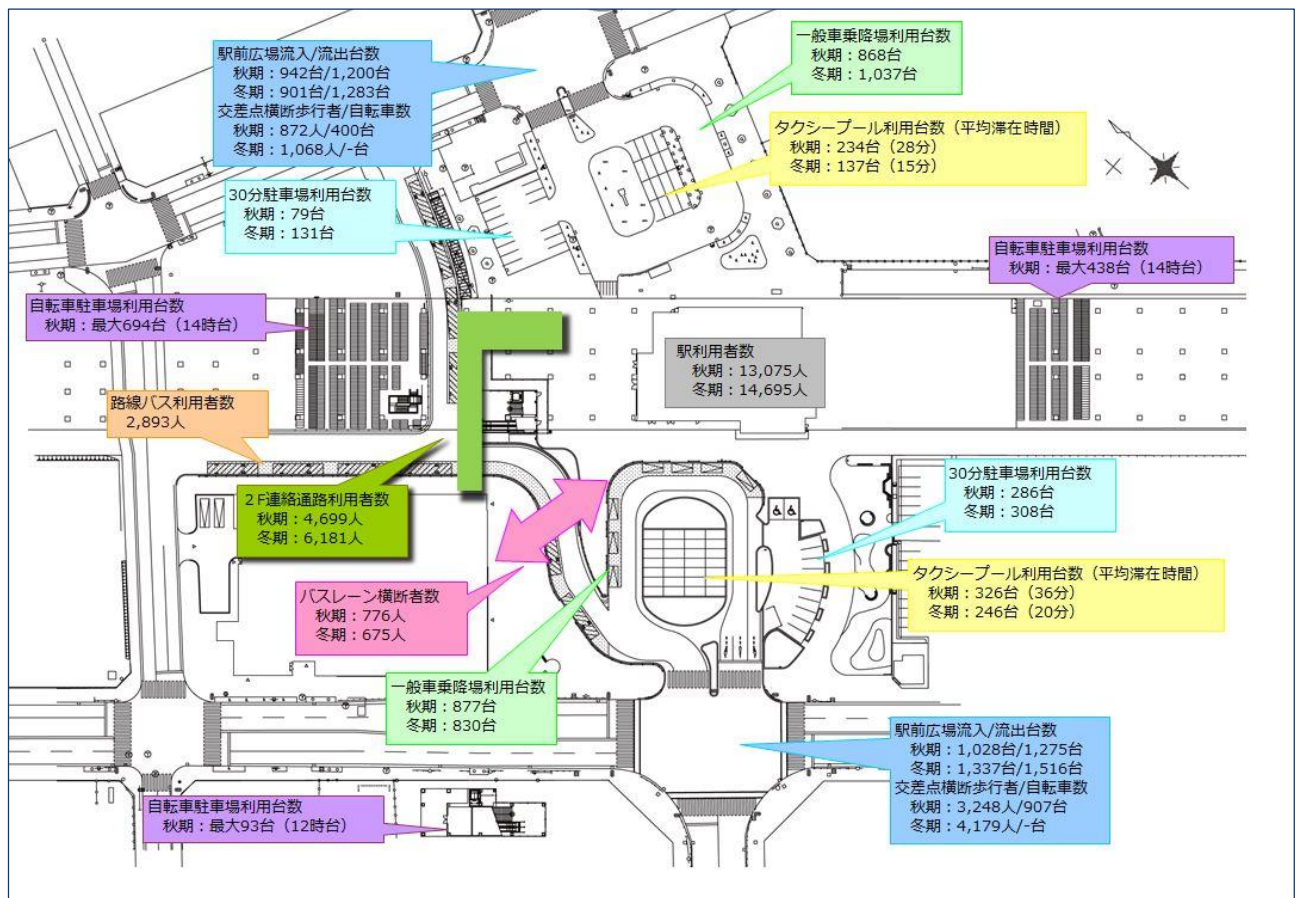


図 3-35 JR千歳駅周辺の利用状況（調査日：平成26年10月22日・平成27年1月28日）

(2)JR 千歳駅周辺に関する市民の意見

JR 千歳駅に関して市民の意見を広く収集するために、市民アンケート調査、また、市内のイベント時にアンケート調査を実施した。

①市民アンケート調査における利用交通手段別の主な意見

■路線バス利用者



- ・改札からバス停までの行き方が分かりづらい
- ・バスレーンを横断できないため、遠回りしなければならない
- ・バスレーンを横断できないため、バスからバスへの乗換え時に階段を移動しなければならない
- ・バス停付近が暗い
- ・駅までのバスの便数が少ない
- ・JRとバスの接続が悪い

■JR利用者



- ・JRの便数が少ない
- ・JRが遅れる
- ・JRの運賃が高い（特に南千歳駅～新千歳空港間）
- ・待合室が寒い
- ・待合室が狭い
- ・休憩する椅子やベンチが少ない

■自家用車利用者



- ・無料の駐車場が少ない
- ・駐車料金が安い
- ・駐車場が狭い
- ・送迎時の駐車スペースが少ない

■自転車利用者



- ・駐輪場が少ない
- ・駐輪スペースが狭い
- ・駐輪場が暗い
- ・駐輪場から改札までのアクセスが不便

②市内イベント開催時におけるヒアリング調査結果

（平成 26 年 9 月 21 日：ふるさとポケット会場・平成 27 年 10 月 17 日：消費者まつり会場）

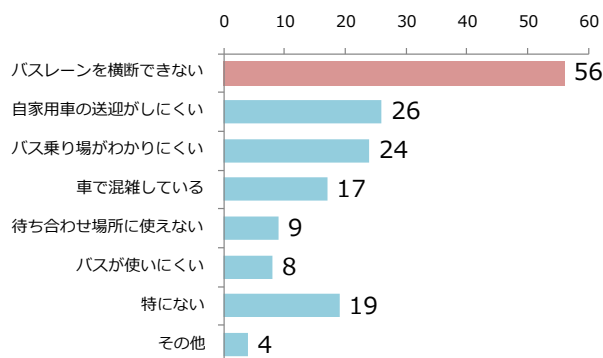


図 3-36 駅前広場で不便な箇所

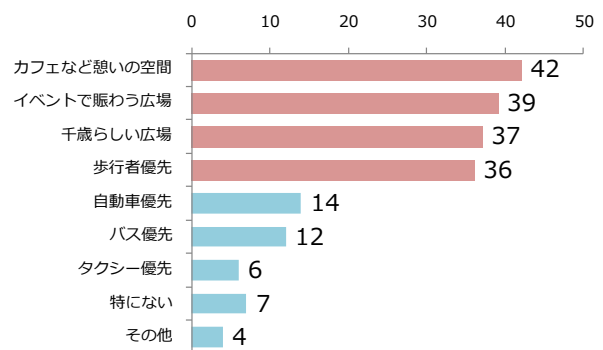


図 3-37 駅前広場に期待すること

(3)路線バス以外の交通機関の利用状況

◆タクシー

- ・タクシーの降車場所が自家用車と共用になっているため、朝夕の通勤・通学時間帯においては、一般車乗降場等が混雑している。
- ・西口タクシープールでは、日中に待機しているタクシーが多い。

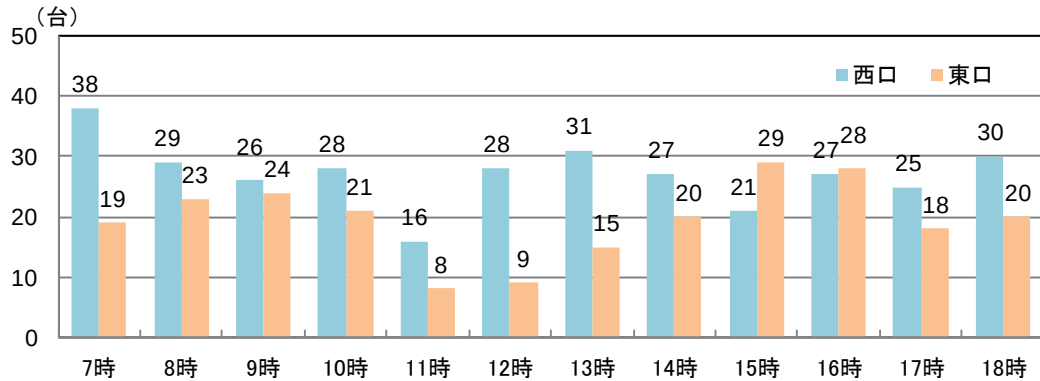


図 3-38 タクシープールの時間帯別利用台数 (H26 千歳駅前広場利用実態調査)

- ・西口タクシープールでは、5割以上のタクシーが30分以上駐車している。

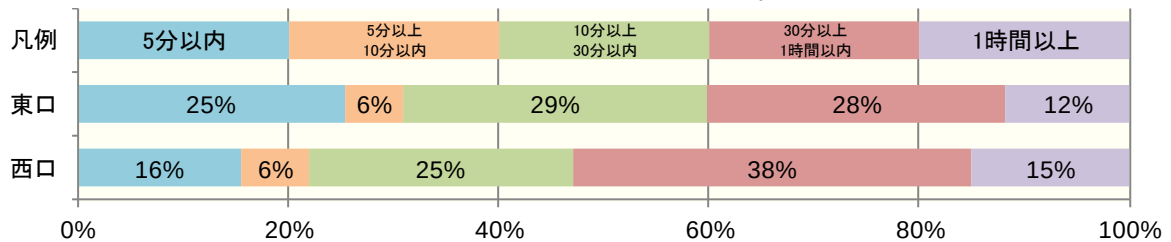


図 3-39 タクシープールの滞在時間 (H26 千歳駅前広場利用実態調査)

◆自家用車

- ・駅東口においては、通勤・通学時間帯に自家用車等の送迎が多く、一般車道まで溢れていることが多い。
- ・一般車だけでなく、企業や医療機関等の送迎バスも一般車乗降場を利用しており、広場内の混雑が増している。

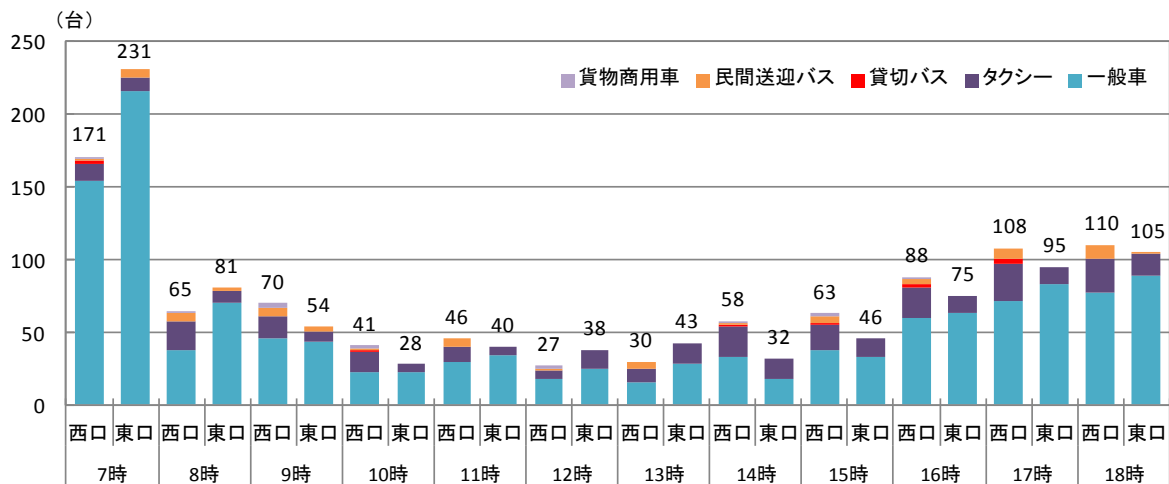


図 3-40 一般車乗降場の時間帯別利用台数 (H26 千歳駅前広場利用実態調査)

◆自転車

- ・バス待合所出入口付近では、不正な駐輪が多く、定期的に撤去が行われている。
- ・西口広場や第二駐輪場に繋がる通路において、自転車通行が多く見受けられる。

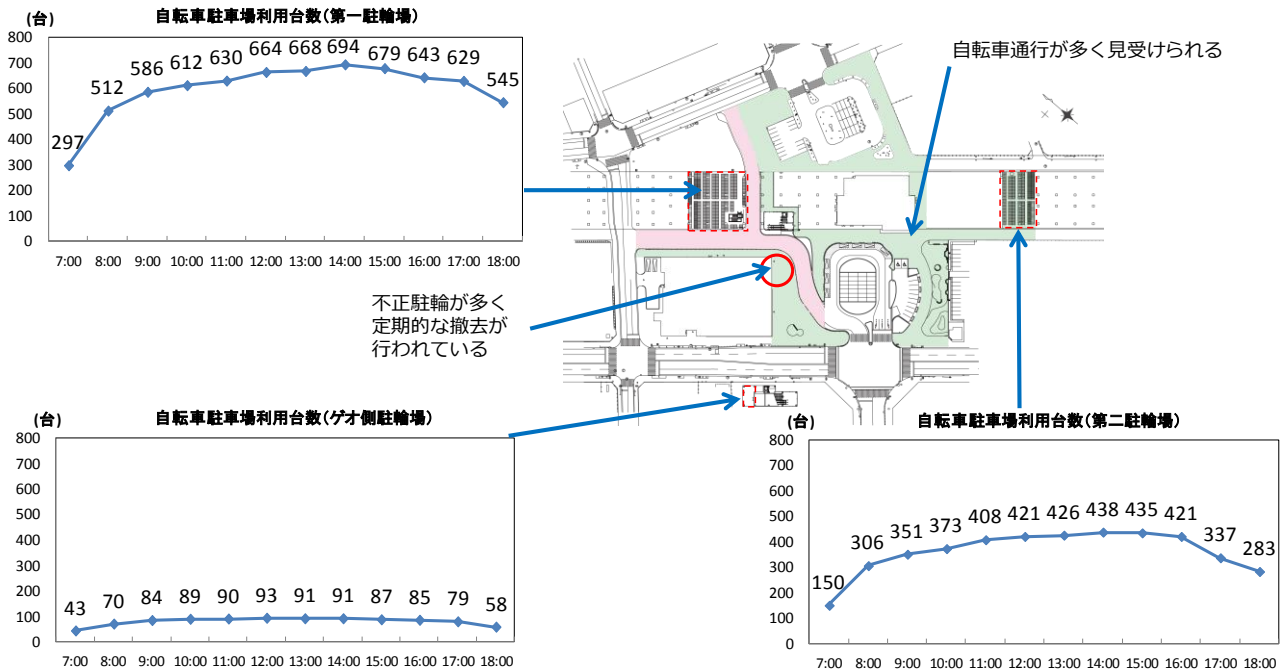


図 3-41 自転車駐車場位置と各自自転車駐車場の利用台数 (H26. 10. 22 千歳駅前広場利用実態調査)

◆千歳駅周辺の課題

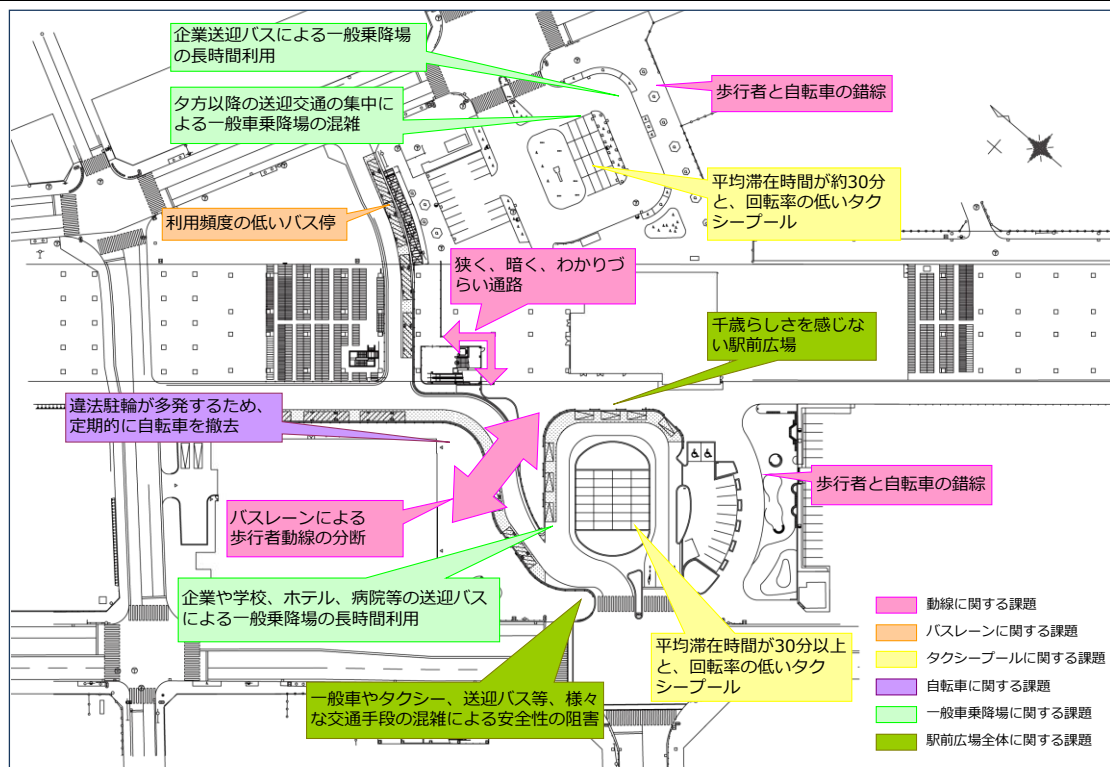


図 3-42 JR千歳駅周辺の課題

3-4-3 えきまち空間ワークショップの実施

市民を中心に10名で構成する"えきまち空間ワークショップ"を下記のとおり開催し、駅の機能等について研究を重ねてきた。

表 3-2 えきまち空間 WS の開催経緯

年度	開催回数	開催日時	主な議題
26年度	第1回	平成26年9月12日	・千歳駅周辺現地視察
	第2回	平成26年11月8日	・他都市（札幌市 JR 手稲駅・JR 琴似駅）の駅前広場視察
	第3回	平成26年12月2日	・他都市（札幌市 JR 手稲駅・JR 琴似駅）の駅前広場視察報告
	第4回	平成27年1月6日	・東京近郊駅視察報告 ・千歳駅周辺再整備に関する研究
	第5回	平成27年2月3日	・千歳駅周辺再整備に関する研究
	第6回	平成27年3月2日	・千歳駅周辺再整備に関する研究
27年度	第1回	平成27年5月15日	・JR千歳駅周辺サイン改善事業について
	第2回	平成27年9月29日	・千歳科学技術大学による実験結果の発表
	第3回	平成27年11月6日	・千歳駅前広場の再整備について
	第4回	平成28年2月10日	・まとめ

(1)基本コンセプト

「えきまち空間ワークショップ」の議論を踏まえ、駅周辺の機能を「交通」、「空間」、「情報」の3つに分けて整理した。

交通

JR・路線バス・タクシー・送迎車等が集まる交通結節点として、分かりやすく安心・安全な駅周辺整備を目指す。

- ◆整備・取組み方針
 - ・駅前広場の空間再配分による利便性、安全性、公共性の向上
 - ・情報通信技術等を活用した他の交通手段への乗換えをスムーズにする案内の充実
 - ・バリアフリー化の推進
 - ・シェルター設置による待合環境の充実
 - ・東西の駅広場を再配置し、交通手段別の使い方を検討

空間

「くつろぎ、賑わう空間創出」を目指す。

- ◆整備・取組み方針
 - ・市民や観光客等で賑わうイベントスペースを検討
 - ・路線バスの再編に合わせ、バス停を集約化することで空間の有効活用を図る
 - ・テーマカラーの設定による景観の統一化を検討
 - ・支笏湖や千歳川、空港等、まちの顔にふさわしい景観形成を検討
 - ・商業者と連携し、カフェ等のくつろぎ空間を創出

情報

市民や観光客等が集う拠点として、情報発信機能を強化する。

- ◆整備・取組み方針
 - ・広域的なイベントや観光、生活情報等の集積や発信機能の拠点化を図る
 - ・訪日外国人に対応したwi-fi環境や多言語案内の充実を検討
 - ・きめ細かい案内機能の充実を図る

第4章 市民アンケート調査等の結果

4-1 市民アンケート調査結果

4-1-1 調査概要

調査目的	移動状況の把握・路線バスの利用実態やニーズ、満足度の把握
調査期間	平成26年9月・10月
調査方法	ポスティング配布(13,074部) 支所・町内会等を通じた配布(9,459部)
調査票配布数	計22,533部
回収数(回収率)	4,077部(18.1%)

4-1-2 個人属性

①性別

回答者の性別は女性の占める割合が大きい。

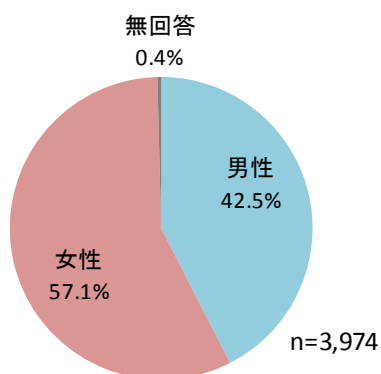


図 4-1 性別

②年齢

回答者の年齢は60代が最も多く、次いで、70代が多い。

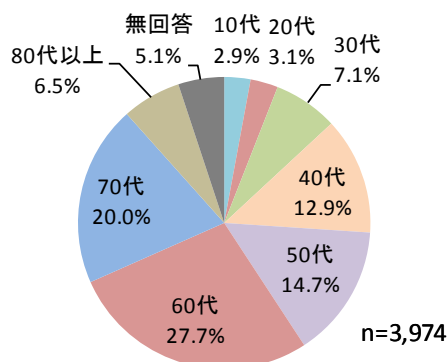


図 4-2 年齢

③職業

回答者の職業は、「無職」が最も多く、次いで、「専業主婦・主夫」、「常勤」が多い。

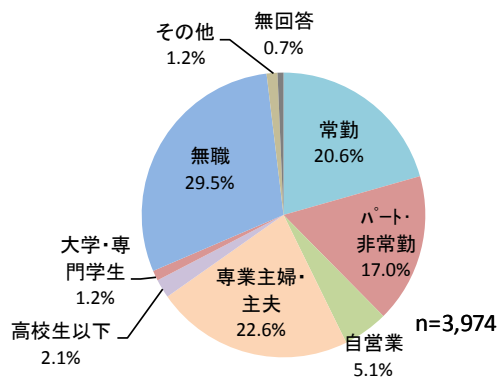


図 4-3 職業

④世帯構成

回答者の世帯構成は、「親子」と「夫婦のみ」が多い。

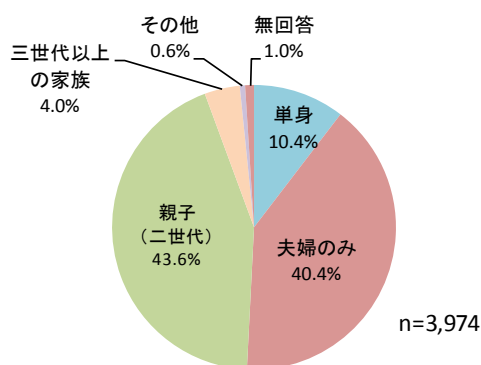


図 4-4 世帯構成

⑤運転免許保有状況

回答者の約75%は運転免許を保有している。

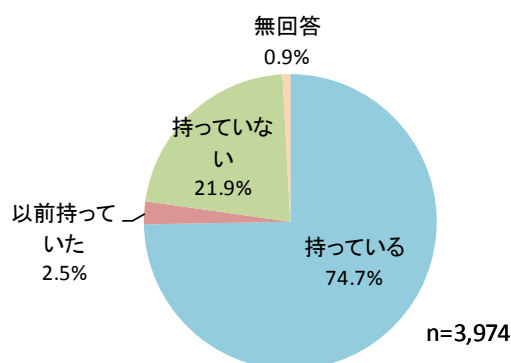


図 4-5 運転免許保有状況

⑥自家用車の保有と利用状況

回答者の半数が「自分専用でいつでも使える自動車」を保有している。

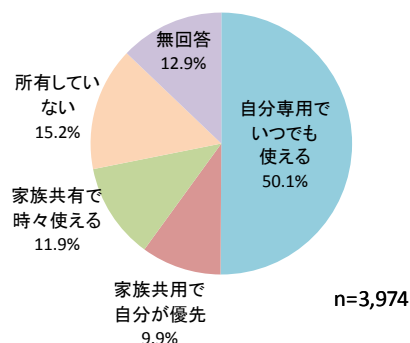


図 4-6 自家用車の保有と利用状況

4-1-3 移動状況

①市内への通勤・通学状況

市街地からの通勤・通学先は、空港方面と思われる美々が最も多く、向陽台からの通勤・通学先は泉沢が多い。

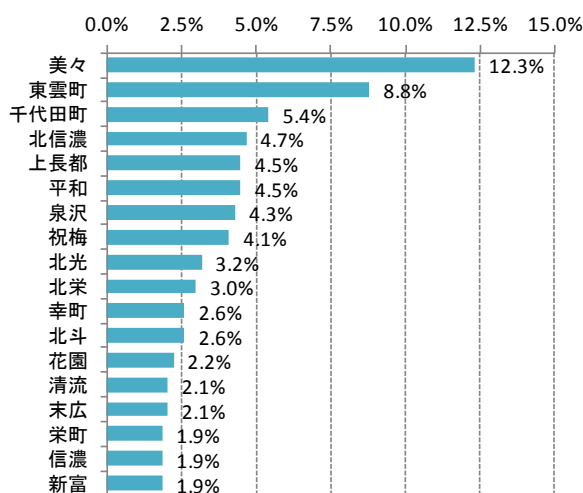


図 4-7 向陽台地区を除く市街化区域居住者

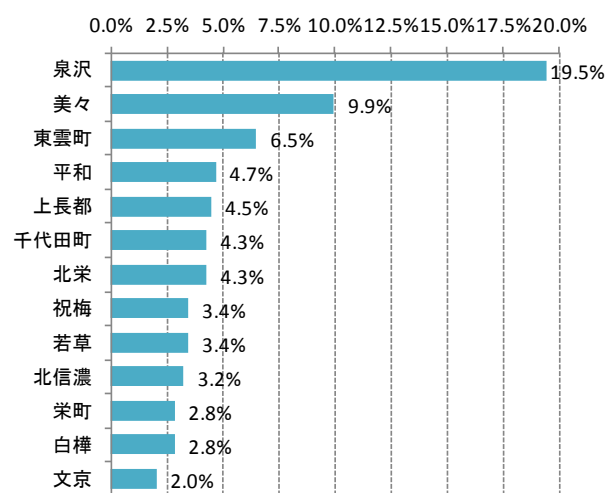


図 4-8 向陽台地区居住者

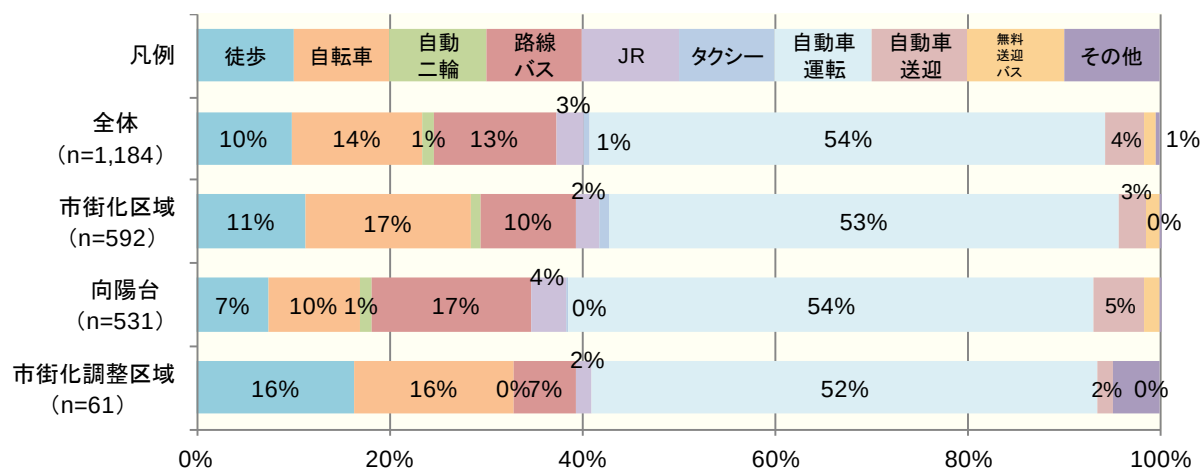


図 4-9 居住地別の市内への通勤・通学手段（H26 市民アンケート調査）

(2)買い物

買い物の頻度は、約7割の方が週に1～2日と回答しており、その場合の移動手段としては、自家用車を運転する割合が約6割と最も高く、路線バスの利用は約1割と低い。

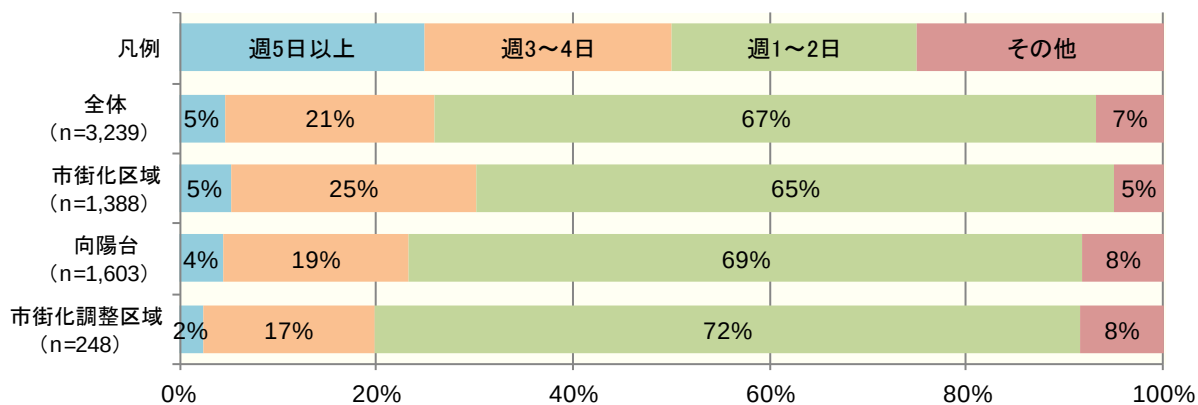


図 4-10 居住地別の市内への買い物頻度 (H26 市民アンケート調査)

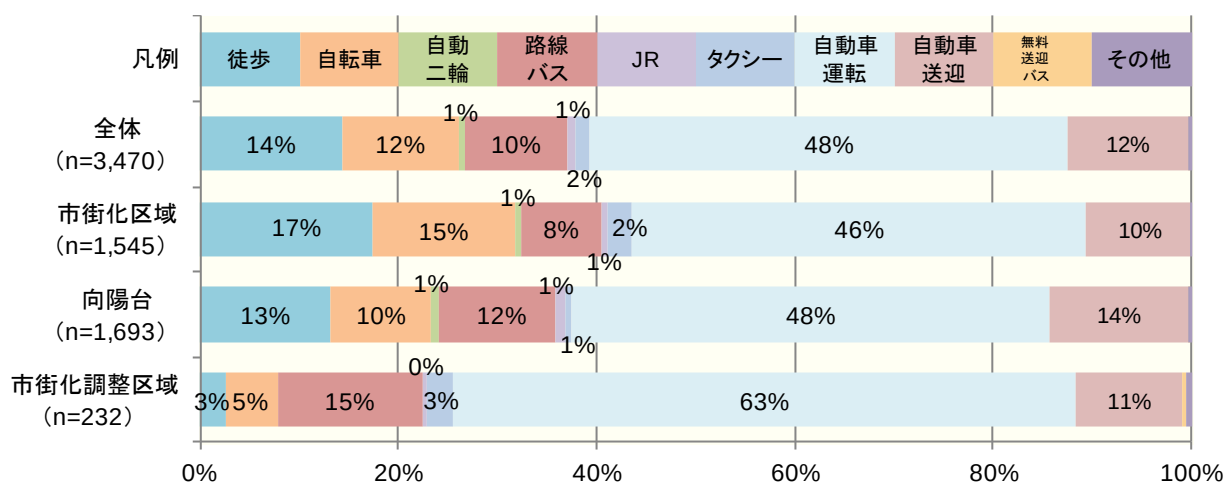


図 4-11 居住地別の市内への買い物手段 (H26 市民アンケート調査)

(3)通院

通院の頻度は、約 4～5 割の方が月に 1 回と回答しており、その場合の移動手段としては、自家用車を運転する割合が最も高く、路線バスの利用は、約 2 割となっている。

通院先としては、千歳市民病院が最も多く 3 割以上を占めている。

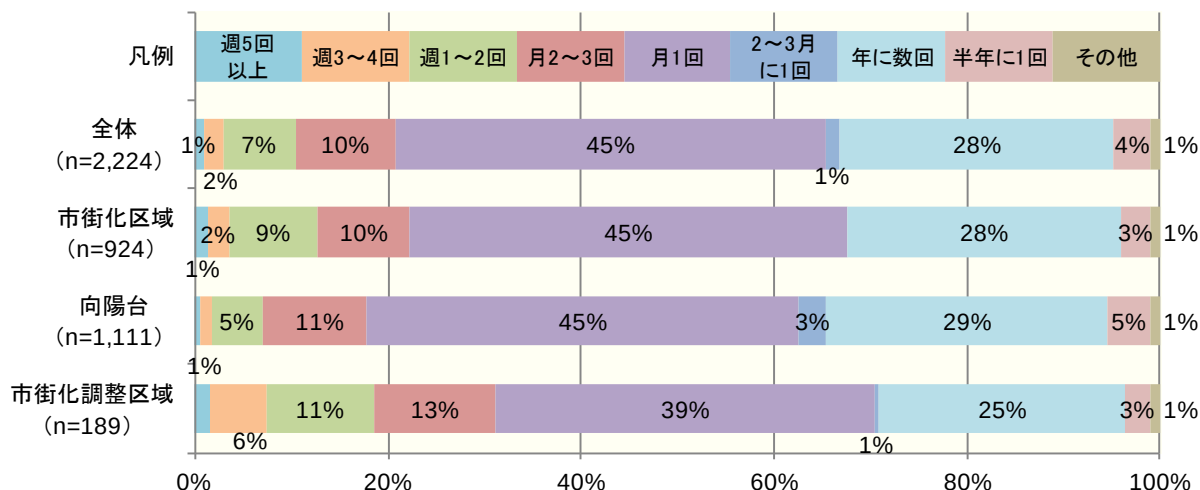


図 4-12 居住地別の通院頻度 (H26 市民アンケート調査)

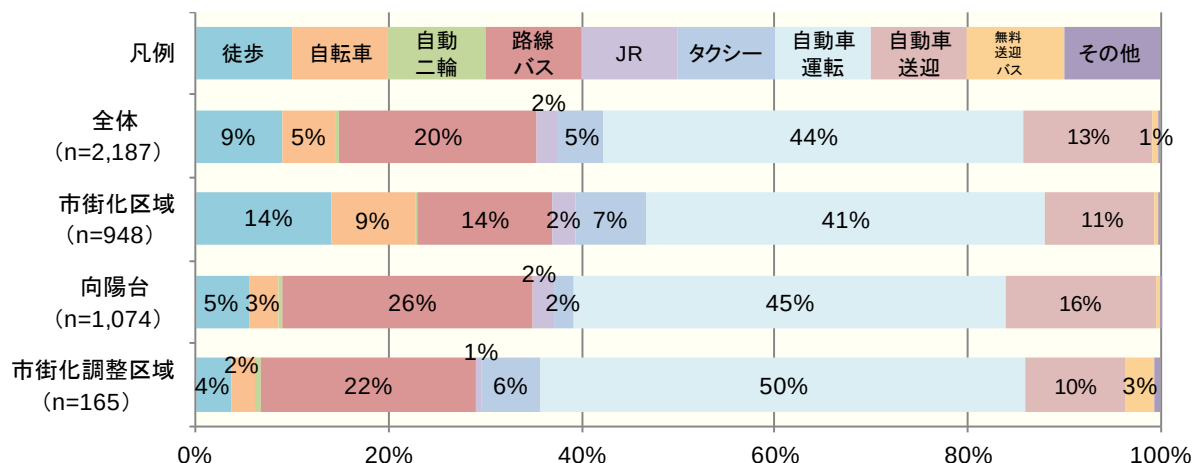


図 4-13 居住地別の市内への通院手段 (H26 市民アンケート調査)

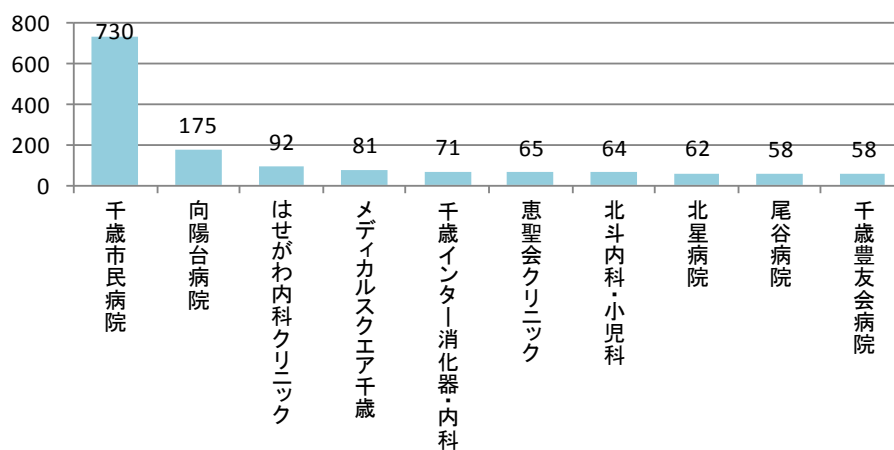


図 4-14 市内の通院先 (上位 10 件)

4-1-4 バス利用状況

(1) 普段のバス利用頻度

回答者の普段のバス利用頻度は、「利用していない」が最も多く、次いで、「年に数回」が多い。

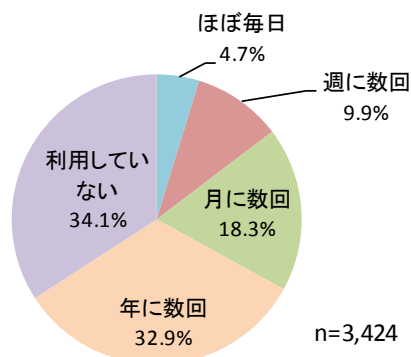


図 4-15 普段のバス利用頻度

(2) バスを利用する主な時間帯

回答者のバスを利用する主な時間帯は、昼（10時～15時台）が32.8%と多い。

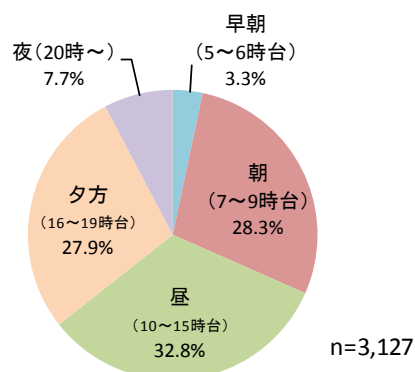


図 4-16 バスを利用する主な時間帯

(3) 路線バスで行きたい施設

路線バスで行きたい施設としては、「千歳駅」、「イオン千歳店」、「市立図書館」、「市民病院」が上位となっている。

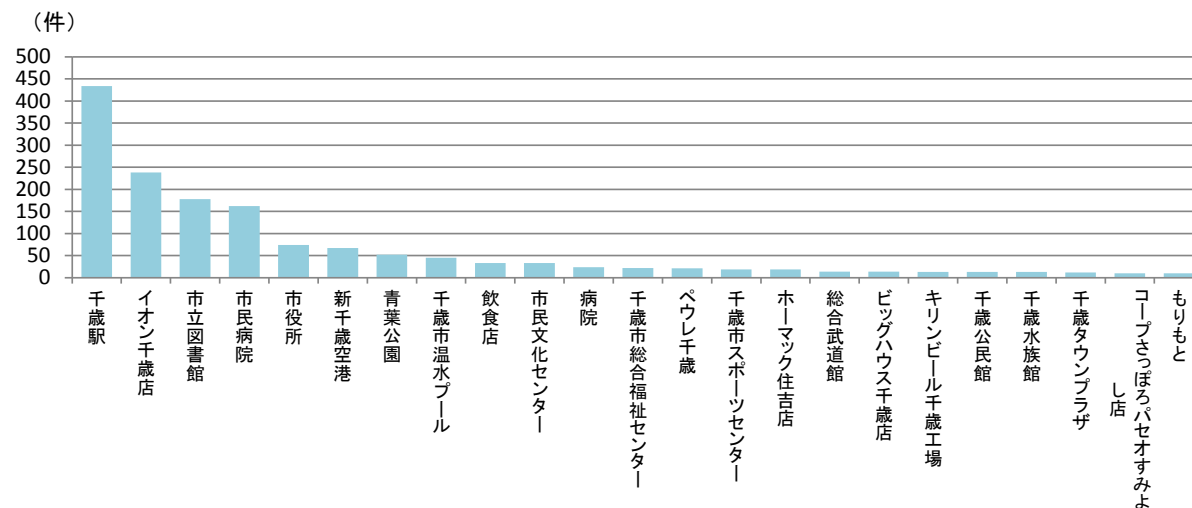


図 4-17 路線バスで行きたい施設

4-1-5 路線バス利用者のバスサービス満足度

路線バスにおけるサービスの満足度を分析¹した結果、重点的に改善すべきサービスとしては、「運賃」、「夕方の運行便数」、「バス降車時のJR乗継時間」及び「バス運行ルート」等があげられる。

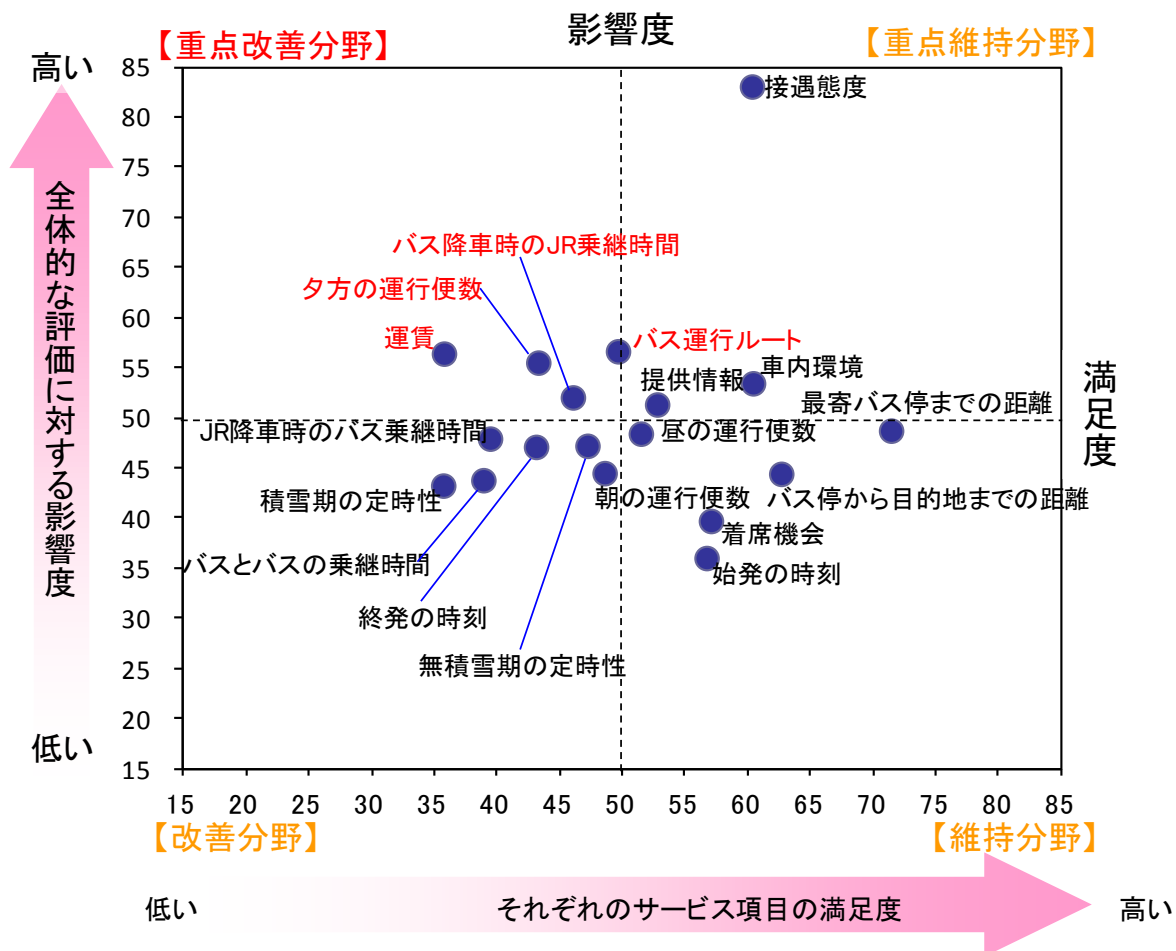


図 4-18 路線バス利用者を対象としたCSポートフォリオ分析³（H26 市民アンケート調査）

³ CSポートフォリオ分析：項目別満足度と総合満足度から、重点改善領域を抽出する分析手法。

4-2 バス OD⁴ 調査

4-2-1 調査概要

調査目的	現状の路線バスについて、各バス停の乗降者数やバス停間の利用状況等を詳細に把握するため
調査日	平成 26 年 10 月 29 日
調査方法	調査員が全路線全便のバスに乗車し乗降者数を把握

4-2-2 調査結果

①路線バスの利用者属性

利用者の性別は女性が約 7 割と多く、年齢層については、65 歳以下の通学・通勤者が約 6 割を占め高齢者の占める割合は比較的低い。

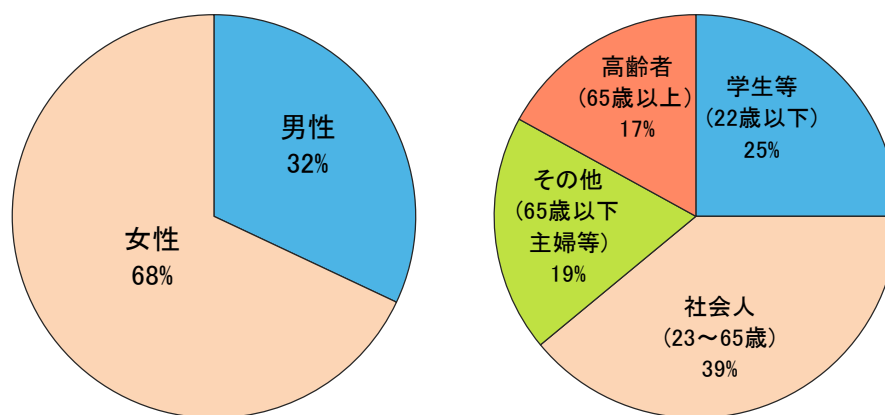


図 4-19 市内路線バスの利用者属性（左：性別・右：年齢層）
（H26 バス乗降調査）

⁴ OD 調査：乗降者の起終点調査

②1日あたりの停留所別乗降人数

バス停ごとの1日あたりの利用者数は、約2,900人でJR千歳駅が最も多く、次いで新千歳空港、市立病院となっている。JR千歳駅周辺においては、特に東口方面で利用の少ないバス停が散見される。

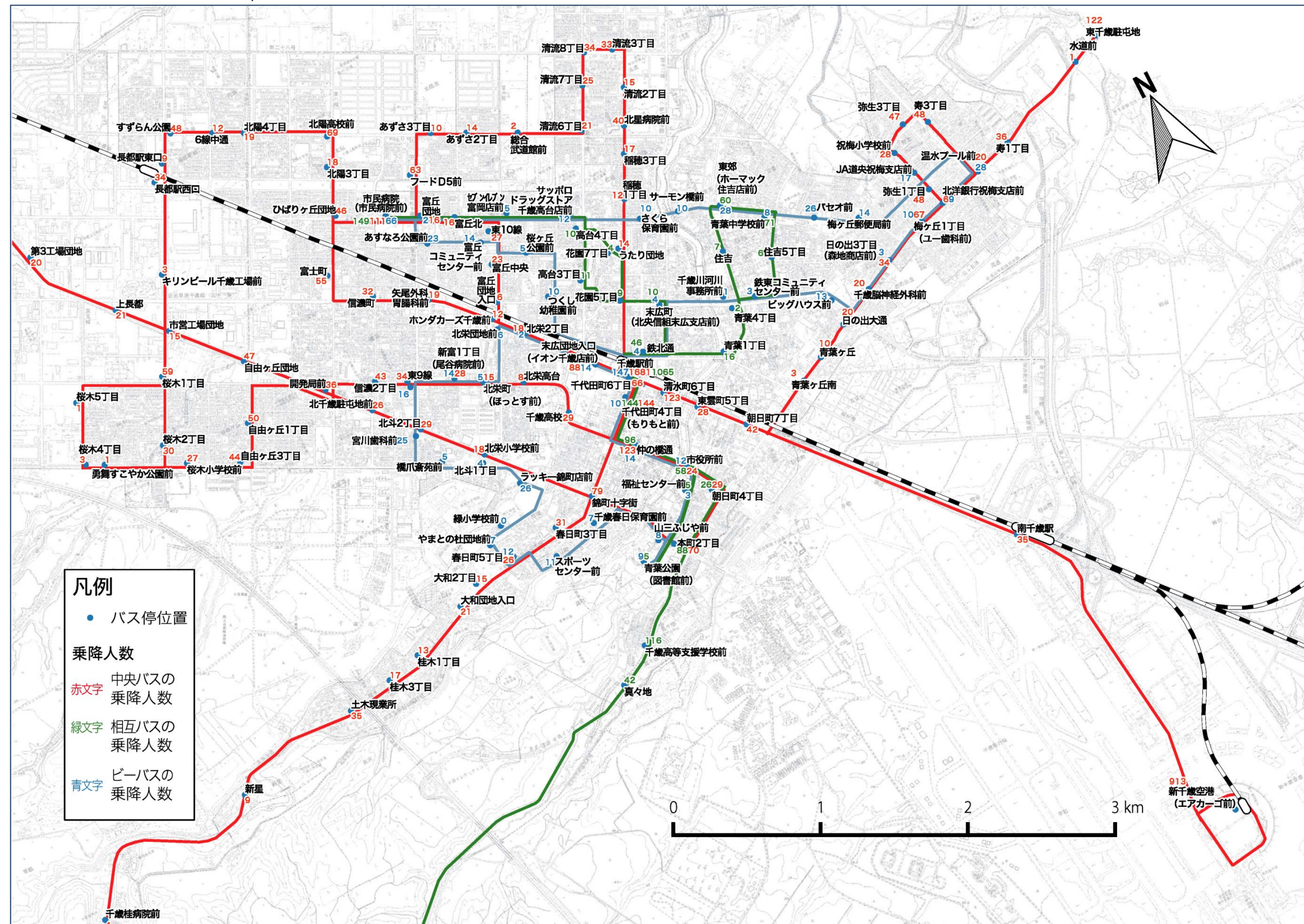


図 4-20 1日あたりの停留所別乗降人数（H26 バス乗降調査：乗降人数）

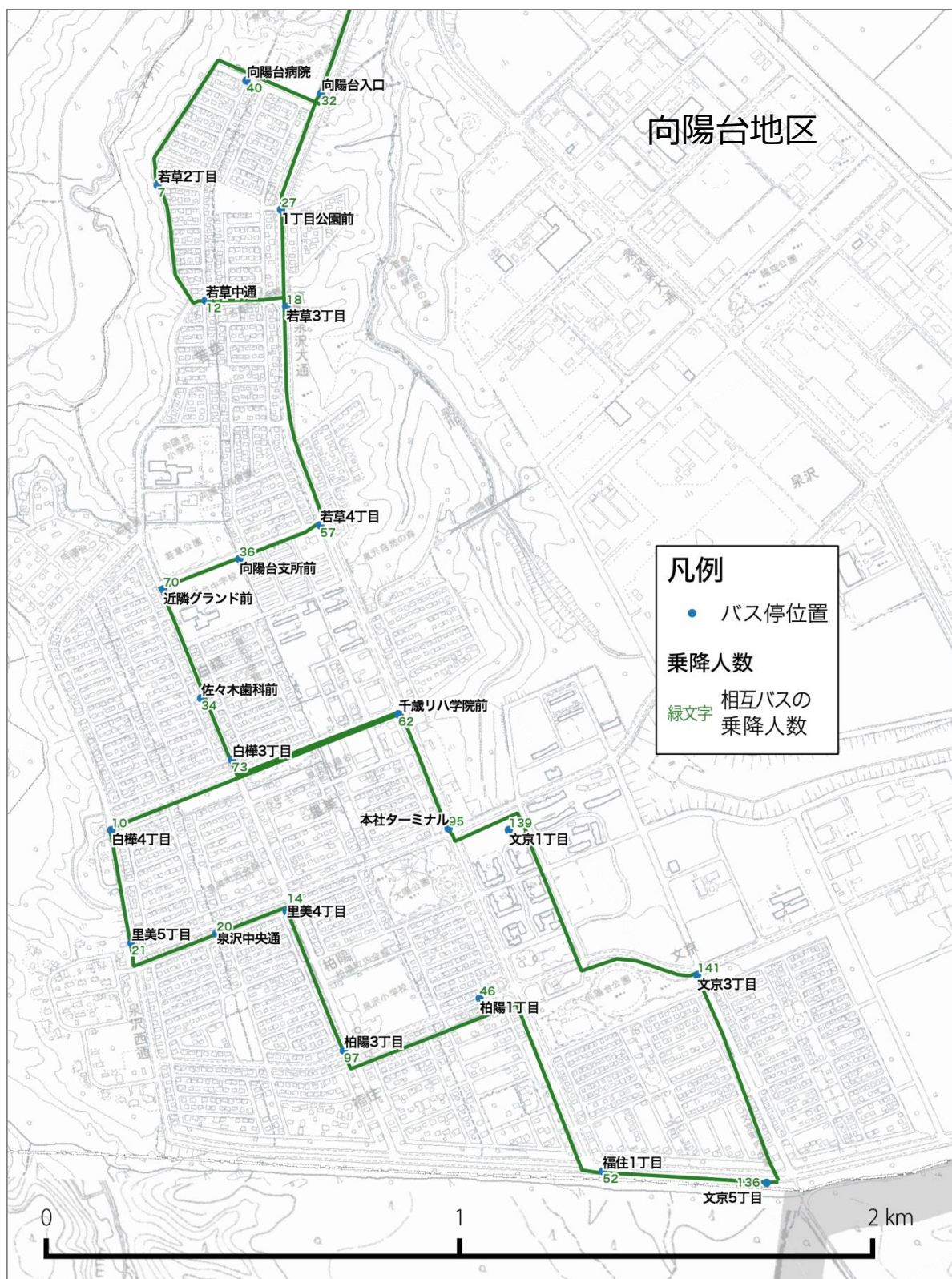


図 4-21 1日あたりの停留所別乗降人数 (H26 バス乗降調査 : 乗降人数)

表 4-1 1日あたりの停留所別乗降人数（H26 バス乗降調査）

No	バス停留所名	中央バス	相互バス	ピーバス	合計
1	千歳駅前	1,681	1,065	147	2,893
2	新千歳空港（エアカーゴ前）	913	-	-	913
3	市民病院（市民病院前）	111	149	66	326
4	千代田町4丁目（もりもと前）	144	144	10	298
5	仲の橋通	123	96	14	233
6	本町2丁目	70	88	-	158
7	文京3丁目	-	141	-	141
8	文京1丁目	-	139	-	139
9	文京5丁目	-	136	-	136
10	清水町6丁目	123	-	-	123
11	東千歳駐屯地	122	-	-	122
12	千歳高等支援学校前	-	116	-	116
13	末広団地入口（イオン千歳店前）	88	-	14	102
14	柏陽3丁目	-	97	-	97
15	本社ターミナル	-	95	-	95
16	市役所前	24	58	12	94
17	東郊（ホームマック住吉店前）	-	60	28	88
18	錦町十字街	79	-	-	79
19	青葉中学校前	-	71	8	79
20	梅ヶ丘1丁目（ユ-歯科前）	67	-	10	77
21	白樺3丁目	-	73	-	73
22	近隣グラウンド前	-	70	-	70
23	北陽高校前	69	-	-	69
24	千代田町6丁目	66	-	-	66
25	フードD5前	63	-	-	63
26	千歳リハ学院前	-	62	-	62
27	桜木1丁目	59	-	-	59
28	支笏湖	59	-	-	59
29	若草4丁目	-	57	-	57
30	朝日町4丁目	29	26	-	55
31	富士町	55	-	-	55
32	稲住1丁目	-	52	-	52
33	自由ヶ丘1丁目	50	-	-	50
34	鉄北通	-	46	4	50
35	すすらん公園	48	-	-	48
36	温水プール前	20	-	28	48
37	寿3丁目	48	-	-	48
38	弥生1丁目	48	-	-	48
39	自由ヶ丘団地	47	-	-	47
40	弥生3丁目	47	-	-	47
41	柏陽1丁目	-	46	-	46
42	ひばりヶ丘団地	46	-	-	46
43	自由ヶ丘3丁目	44	-	-	44
44	信濃2丁目	43	-	-	43
45	新富1丁目（尾谷病院前）	28	-	14	42
46	真々地	-	42	-	42
47	朝日町7丁目	42	-	-	42
48	北星病院前	40	-	-	40
49	向陽台病院	-	40	-	40
50	春日町5丁目	26	-	12	38

No	バス停留所名	中央バス	相互バス	ピーバス	合計
51	日の出3丁目（森地商店前）	34	-	3	37
52	開発局前	36	-	-	36
53	寿1丁目	36	-	-	36
54	向陽台支所前	-	36	-	36
55	土木現業所	35	-	-	35
56	南千歳駅	35	-	-	35
57	佐々木歯科前	-	34	-	34
58	清流8丁目	34	-	-	34
59	長都駅西口	34	-	-	34
60	東9線	34	-	-	34
61	清流3丁目	33	-	-	33
62	向陽台入口	-	32	-	32
63	信濃町	32	-	-	32
64	春日町3丁目	31	-	-	31
65	桜木2丁目	30	-	-	30
66	千歳高校	29	-	-	29
67	北斗2丁目	29	-	-	29
68	祝梅小学校前	28	-	-	28
69	東雲町5丁目	28	-	-	28
70	1丁目公園前	-	27	-	27
71	桜木小学校前	27	-	-	27
72	東10線	27	-	-	27
73	バセオ前	-	-	26	26
74	ラッキー 錦町店前	-	-	26	26
75	北千歳駐屯地前	26	-	-	26
76	宮川歯科前	-	-	25	25
77	清流7丁目	25	-	-	25
78	あすなろ公園前	-	-	23	23
79	富丘中央	23	-	-	23
80	上長都	21	-	-	21
81	清流6丁目	21	-	-	21
82	大和団地入口	21	-	-	21
83	里美5丁目	-	21	-	21
84	千歳脳神経外科前	20	-	-	20
85	第3工場団地	20	-	-	20
86	日の出大通	20	-	-	20
87	北栄2丁目	18	-	2	20
88	北栄町（ほっとす前）	15	-	5	20
89	泉沢中央通	-	20	-	20
90	北陽4丁目	19	-	-	19
91	矢尾外科胃腸科前	19	-	-	19
92	若草3丁目	-	18	-	18
93	富丘団地	16	-	2	18
94	北栄小学校前	18	-	-	18
95	北陽3丁目	18	-	-	18
96	JA道央祝梅支店前	-	-	17	17
97	稲穂3丁目	17	-	-	17
98	桂木3丁目	17	-	-	17
99	ぬまくら内科前	-	-	16	16
100	青葉1丁目	-	16	-	16

No	バス停留所名	中央バス	相互バス	ピーバス	合計
101	富丘北	16	-	-	16
102	市営工場団地	15	-	-	15
103	清流2丁目	15	-	-	15
104	大和2丁目	15	-	-	15
105	北洋銀行祝梅支店前	6	-	9	15
106	あすさ2丁目	14	-	-	14
107	うたり団地	14	-	-	14
108	青葉公園（図書館前）	-	5	9	14
109	梅ヶ丘郵便局前	-	-	14	14
110	富丘コミュニティセンター前	-	-	14	14
111	末広町（北央信組末広支店前）	-	10	4	14
112	里美4丁目	-	14	-	14
113	ビッグハウス前	-	-	13	13
114	桂木1丁目	13	-	-	13
115	6線中通	12	-	-	12
116	サッポロドラッグストア千歳高台店前	-	-	12	12
117	ホンダカーズ千歳前	12	-	-	12
118	稲穂1丁目	12	-	-	12
119	若草中通	-	12	-	12
120	スポーツセンター前	-	-	11	11
121	高台3丁目	-	11	-	11
122	市民スキー場入口	-	11	-	11
123	あすさ3丁目	10	-	-	10
124	さくら保育園前	-	-	10	10
125	つくし幼稚園まえ	-	-	10	10
126	サーモン橋前	-	-	10	10
127	高台4丁目	-	10	-	10
128	青葉ヶ丘	10	-	-	10
129	白樺4丁目	-	10	-	10
130	花園5丁目	-	9	-	9
131	新星	9	-	-	9
132	長都駅東口	9	-	-	9
133	山三ふじや前	-	-	8	8
134	福祉センター前	-	5	3	8
135	北栄高台	8	-	-	8
136	やまとの杜団地前	-	-	7	7
137	住吉	-	7	-	7
138	千歳春日保育園前	-	-	7	7
139	若草2丁目	-	7	-	7
140	住吉5丁目	-	6	-	6
141	富丘団地入口	6	-	-	6
142	北栄団地前	-	-	6	6
143	セブンス富岡店前	-	-	5	5
144	橋爪斎苑前	-	-	5	5
145	桜ヶ丘公園前	-	-	5	5
146	花園7丁目	-	4	-	4
147	千歳桂病院前	4	-	-	4
148	北斗1丁目	-	-	4	4
149	キリンビール千歳工場前	3	-	-	3
150	桜木4丁目	3	-	-	3

No	バス停留所名	中央バス	相互バス	ピーバス	合計
151	青葉ヶ丘南	3	-	-	3
152	鉄東コミュニティセンター前	-	-	3	3
153	青葉4丁目	-	2	-	2
154	総合武道館前	2	-	-	2
155	烏柵舞橋	1	-	-	1
156	桜木5丁目	1	-	-	1
157	水道前	1	-	-	1
158	千歳川河川事務所前	-	-	1	1
159	勇舞すこやか公園前	1	-	-	1
160	緑小学校前	-	-	0	0

4-3 市民アンケート調査結果とバス OD 調査結果のエリア別分析

4-3-1 エリア区分

路線を再編するため、地理的要因や交通状況等により、市内を 10 のエリアに分割し、それぞれのエリアにおける移動ニーズとバスの利用実態を分析した。

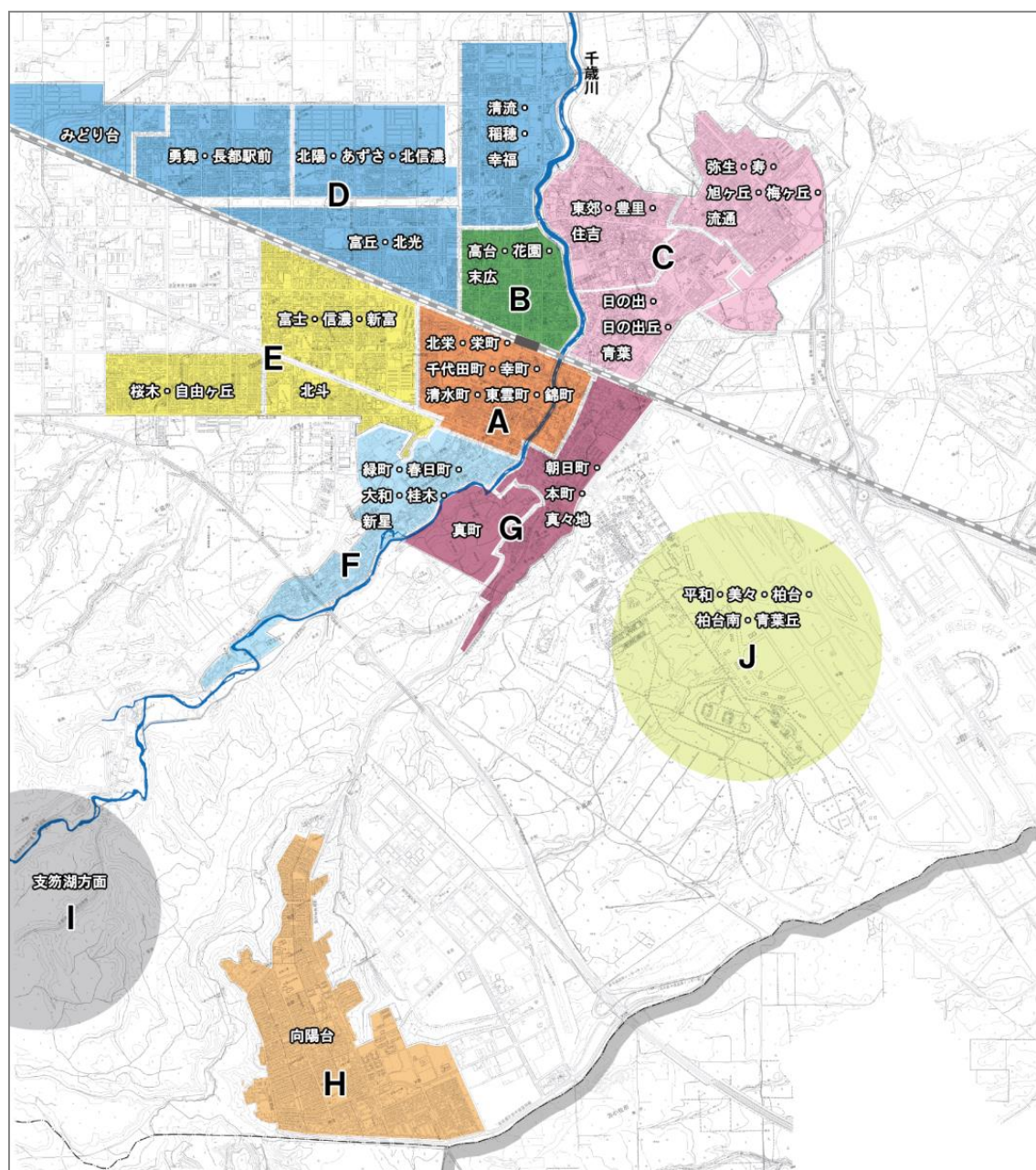


図 4-22 アンケート集計におけるエリア区分

4-3-2 Aエリア（北栄・栄町・千代田町・幸町・清水町・東雲町・錦町）

①バスOD調査

A エリアは、J R千歳駅を有しており、バス停の数とともに乗降者が最も多く、地域間移動としては、Hエリアへの移動が多い。

②移動ニーズ

A エリア内での移動ニーズとDエリアGエリアへの移動ニーズが多い。

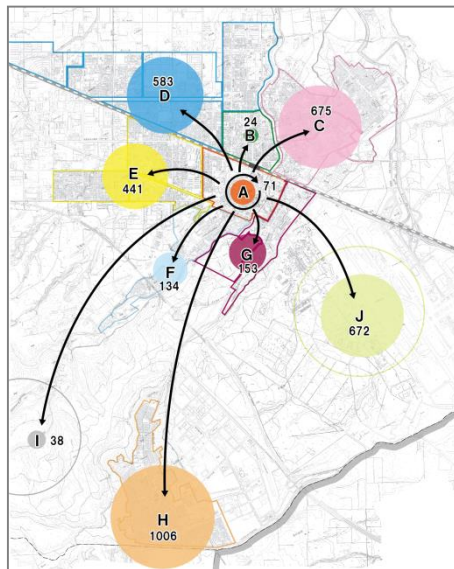


図 4-23 A エリア居住者のバスによる移動状況 (H26 OD 調査)

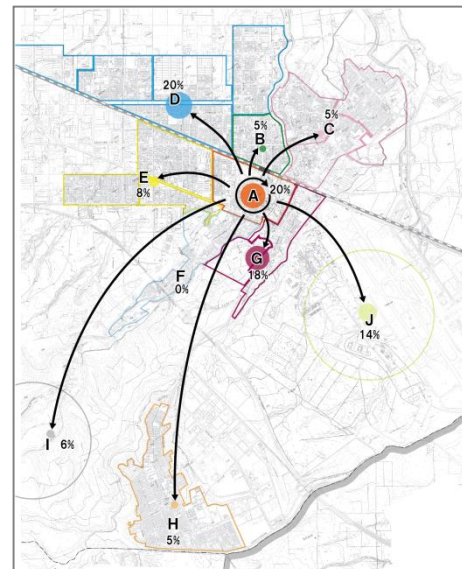


図 4-24 A エリア居住者の移動ニーズ (H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

総合評価では、満足、やや満足合わせて 49% と高い評価となっており、J R千歳駅周辺として、他の地域へのアクセスが良いことや多くの路線が集結していることが要因と推察される。

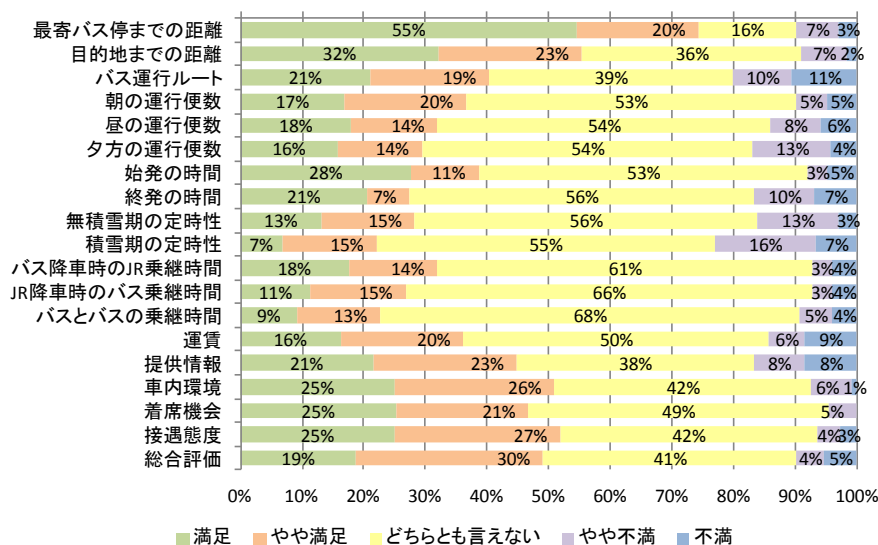


図 4-25 A エリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-3 Bエリア（高台・花園・末広）

①バスOD調査

Bエリア内及びBエリアから他の地域への非常に移動が少ない。

②移動ニーズ

Gエリアへの移動ニーズが多い。

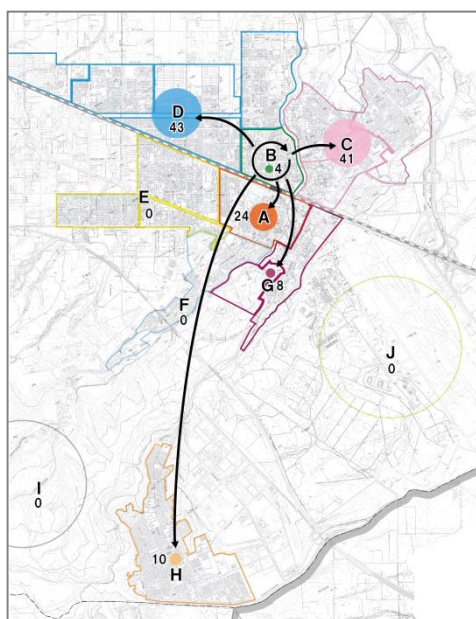


図 4-26 Bエリア居住者のバスによる移動状況
(H26 OD 調査)

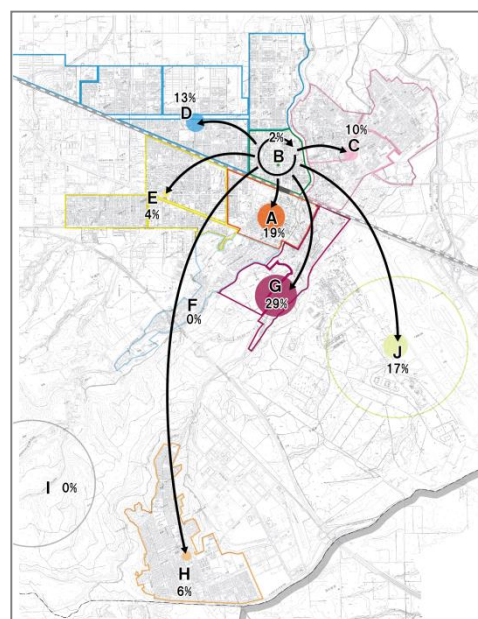


図 4-27 Bエリア居住者の移動ニーズ
(H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

総合評価では、満足、やや満足合わせて44%と高く、JR千歳駅周辺として、他の地域へのアクセスが良いことや、市民病院等へ比較的移動しやすいことが要因と推察される。

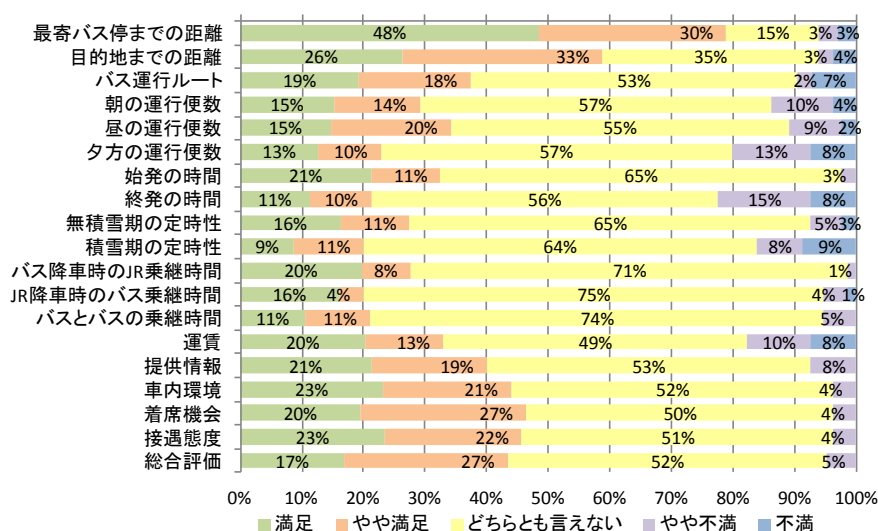


図 4-28 Bエリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-4 Cエリア（弥生・寿・旭ヶ丘・梅ヶ丘・流通・東郊・豊里・住吉・日の出・日の出丘・青葉）

①バスOD調査

Aエリアへの移動が多い。

②移動ニーズ

AエリアとGエリアへの移動ニーズが多い。

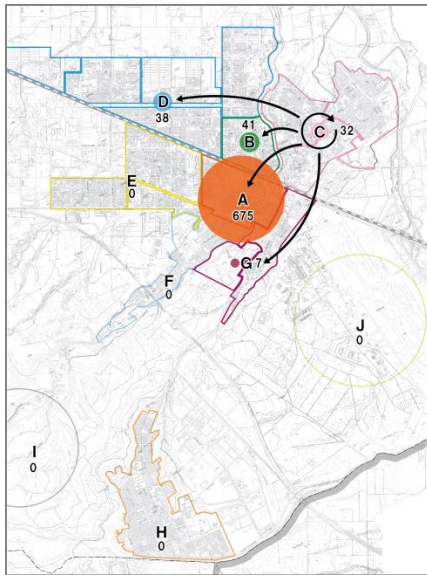


図 4-29 Cエリア居住者のバスによる移動状況
(H26 OD 調査)

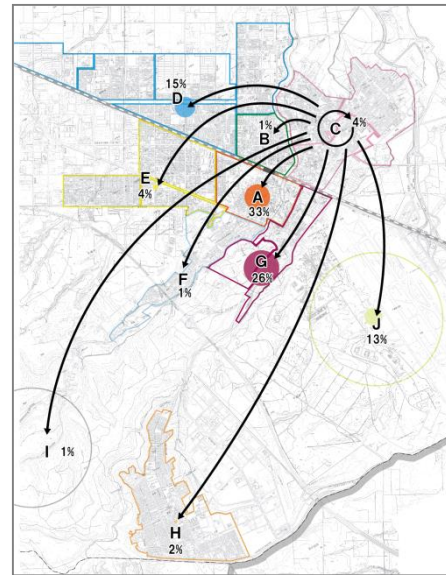


図 4-30 Cエリア居住者の移動ニーズ
(H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

「終発の時間」、「夕方の運行便数」、において、相対的に不満の割合が多く、JR千歳駅から帰宅する際の最終時刻が影響していると推察される。

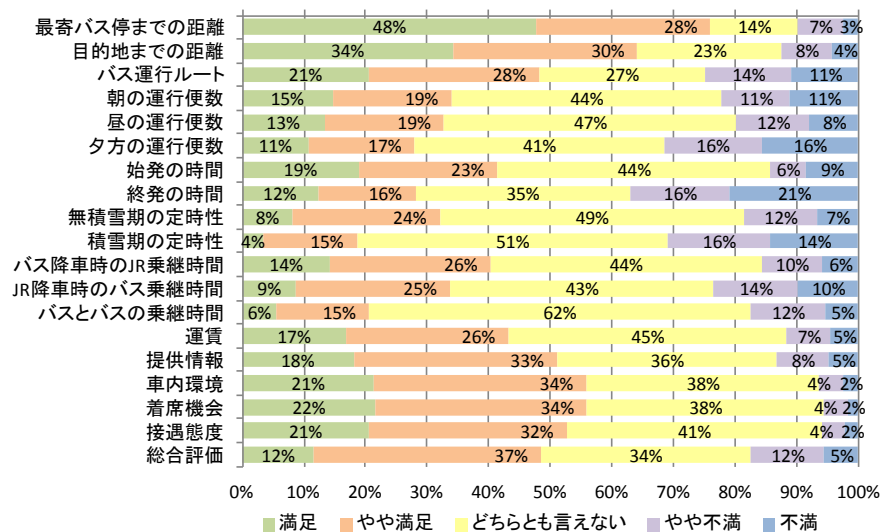


図 4-31 Cエリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-5 Dエリア（清流・稲穂・幸福・北陽・あずさ・北信濃・富丘・北光・勇舞・長都駅前・みどり台）

①バスOD調査

Aエリアへの移動が多く、Eエリアへの移動もやや多い。

②移動ニーズ

AエリアとGエリアへの移動ニーズが多い。

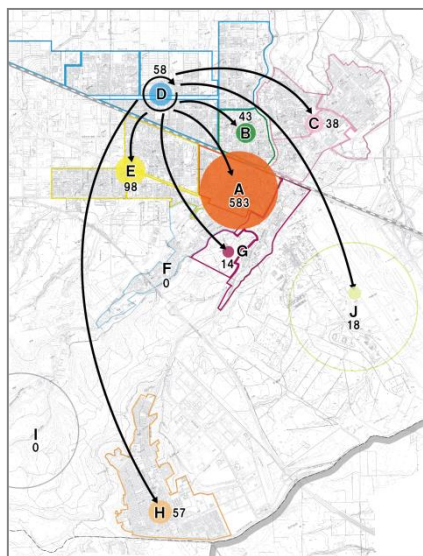


図 4-32 Dエリア居住者のバスによる移動状況
(H26 OD 調査)

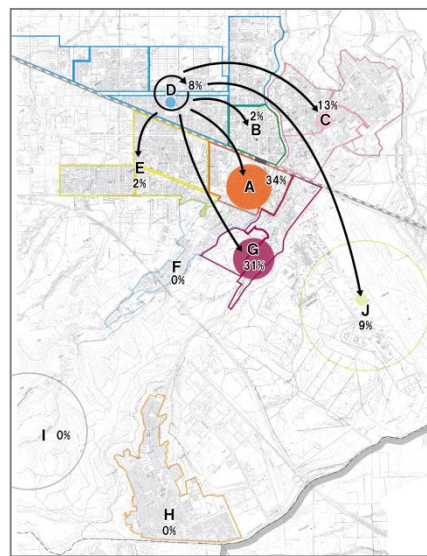


図 4-33 Dエリア居住者の移動ニーズ
(H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

総合評価もやや低いが、「終発の時間」、「夕方の運行便数」、において、相対的に不満の割合が多い。

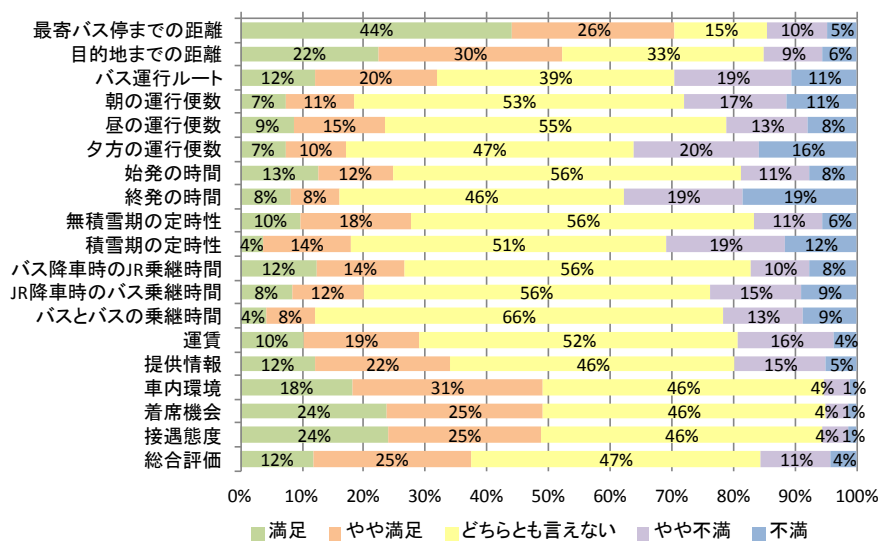


図 4-34 Dエリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-6 Eエリア（富士・信濃・新富・北斗・桜木・自由ヶ丘）

①バスOD調査

Aエリアへの移動が多く、Dエリアへの移動もやや多い。

②移動ニーズ

AエリアとGエリアへの移動ニーズが多い。

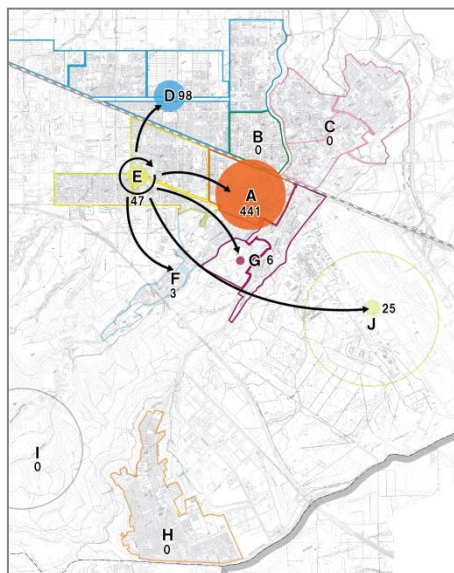


図 4-35 Eエリア居住者のバスによる移動状況
(H26 OD 調査)

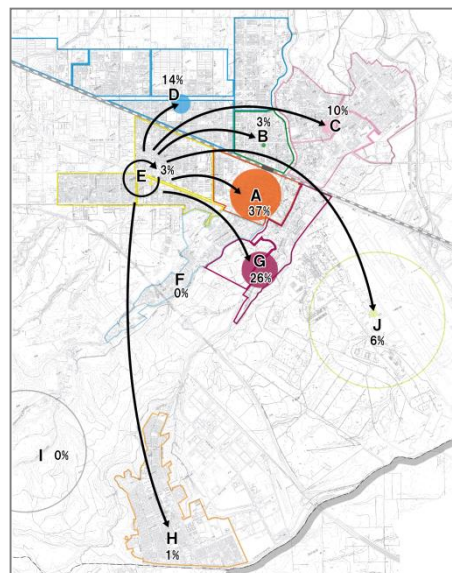


図 4-36 Eエリア居住者の移動ニーズ
(H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

「終発の時間」、「夕方の運行便数」、「バス運行ルート」において、相対的に不満の割合が多い。

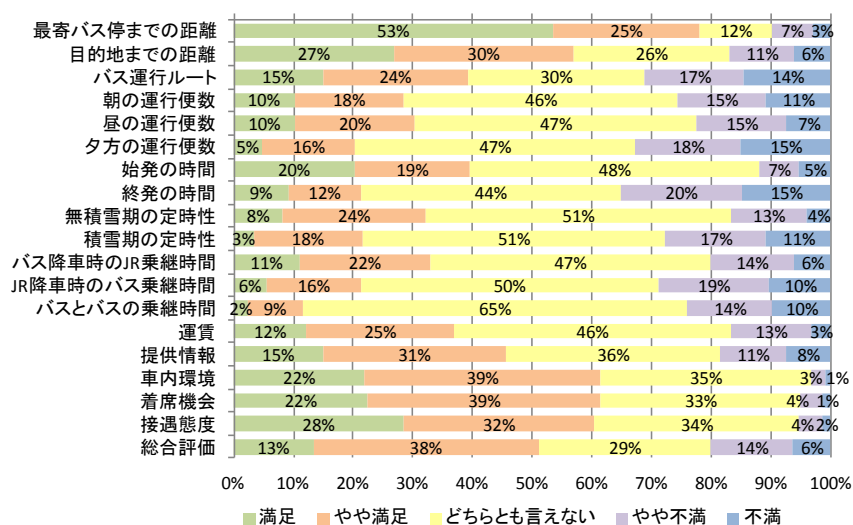


図 4-37 Eエリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-7 Fエリア（緑町・春日町・大和・桂木・新屋）

①バスOD調査

Aエリアへの移動が多い。

②移動ニーズ

AエリアとDエリアへの移動ニーズが多い。

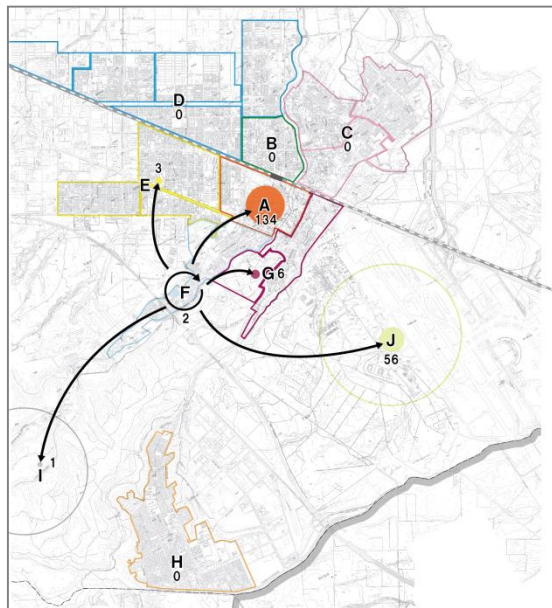


図 4-38 Fエリア居住者のバスによる移動状況
(H26 OD 調査)

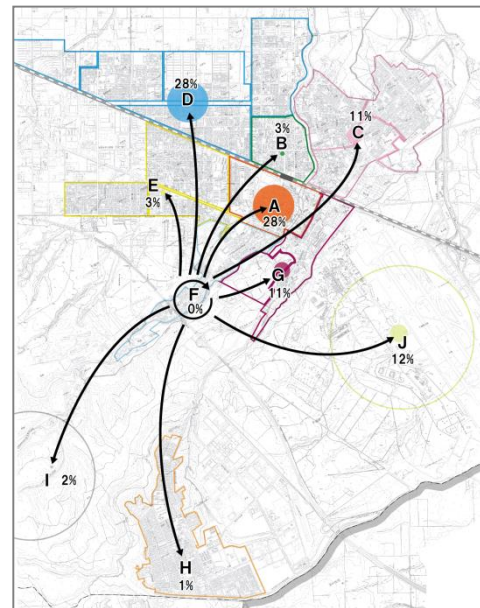


図 4-39 Fエリア居住者の移動ニーズ
(H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

「終発の時間」、「夕方の運行便数」、「バス運行ルート」、「JR 降車時の JR 乗継時間」において、相対的に不満の割合が多い。

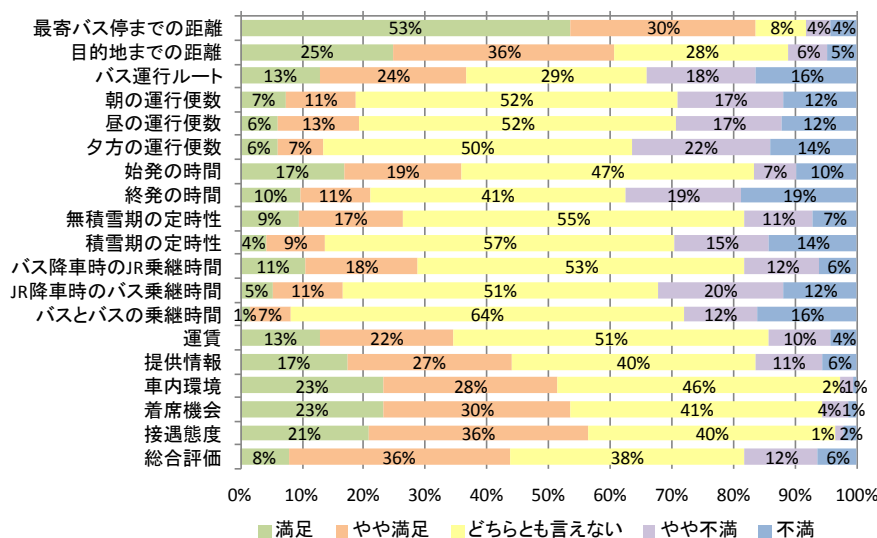


図 4-40 Fエリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-8 Gエリア（朝日町・本町・真々地・真町）

①バスOD調査

AエリアとHエリア、Jエリアへの移動が多い。

②移動ニーズ

DエリアとAエリアへの移動ニーズが多い。

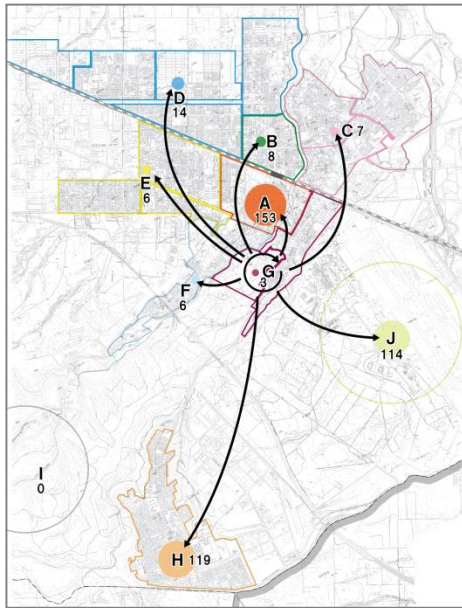


図 4-41 Gエリア居住者のバスによる移動状況
(H26 OD 調査)

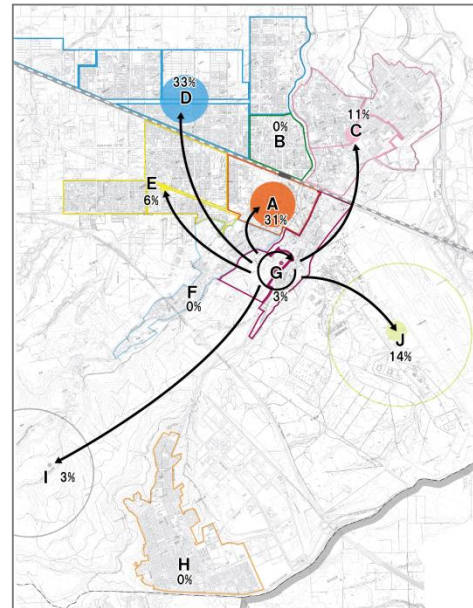


図 4-42 Gエリア居住者の移動ニーズ
(H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

全体的に満足の割合が高い。

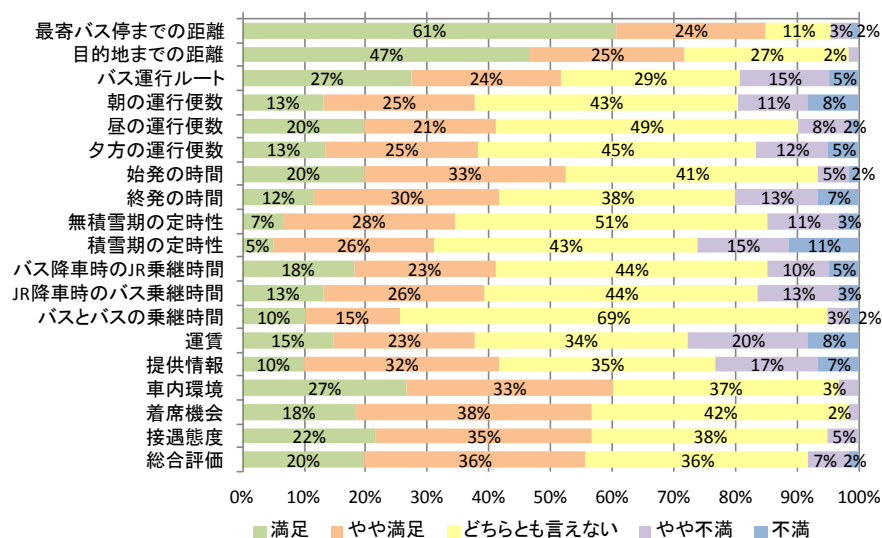


図 4-43 Gエリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-9 Hエリア（向陽台）

①バスOD調査

Aエリアへの移動が圧倒的に多い。

②移動ニーズ

Aエリアへの移動ニーズが多い。

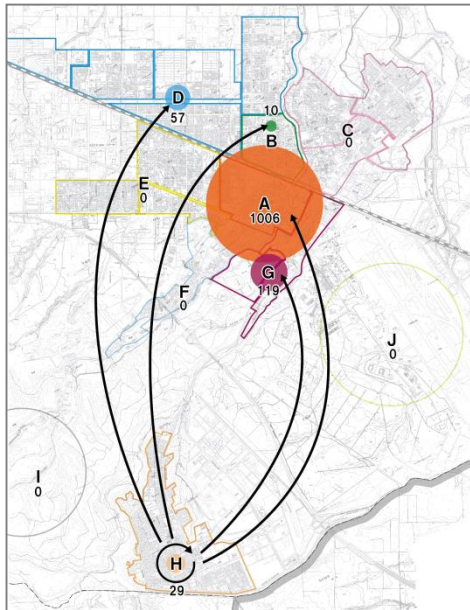


図 4-44 H エリア居住者のバスによる移動状況 (H26 OD 調査)

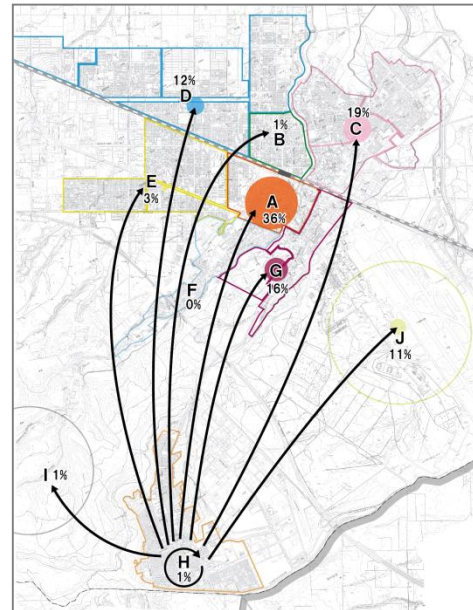


図 4-45 H エリア居住者の移動ニーズ (H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

「運賃」についての不満が突出して高く、市民病院まで片道 440 円のバス停もあるなど、市街地までの距離が要因と推察される。

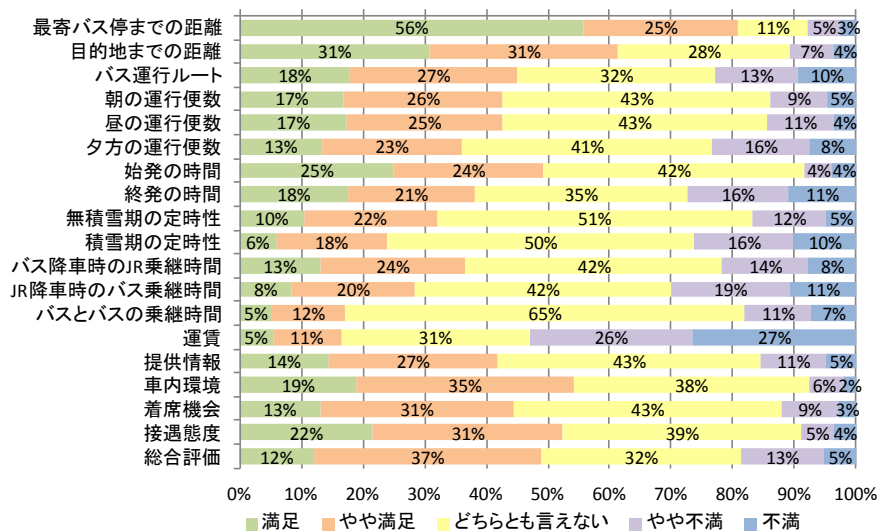


図 4-46 H エリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-10 Iエリア（支笏湖方面）

①バスOD調査

Aエリアへの移動が多い。

②移動ニーズ

AエリアとGエリアへの移動ニーズが多い。

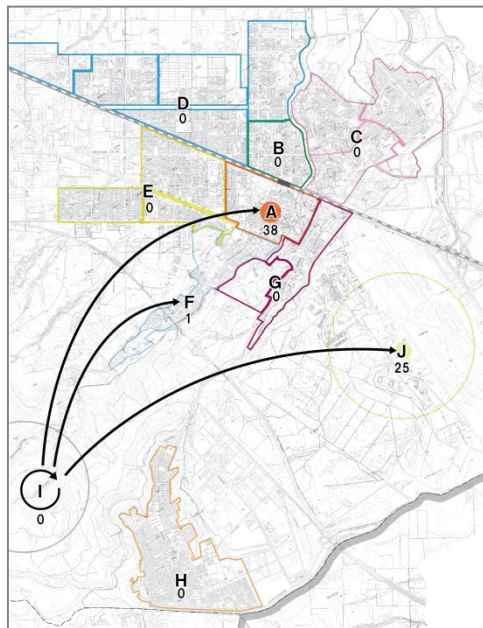


図 4-47 Iエリア居住者のバスによる移動状況
(H26 OD 調査)

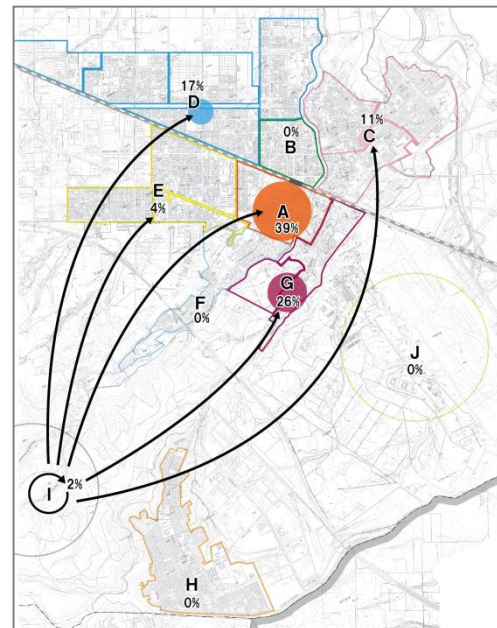


図 4-48 Iエリア居住者の移動ニーズ
(H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

全体的に不満の回答割合が高く、特に、「朝の運行便数」、「昼の運行便数」、「夕方の運行便数」、「始発の時間」、「終発の時間」、「運賃」等、全般にわたり不満が多い。

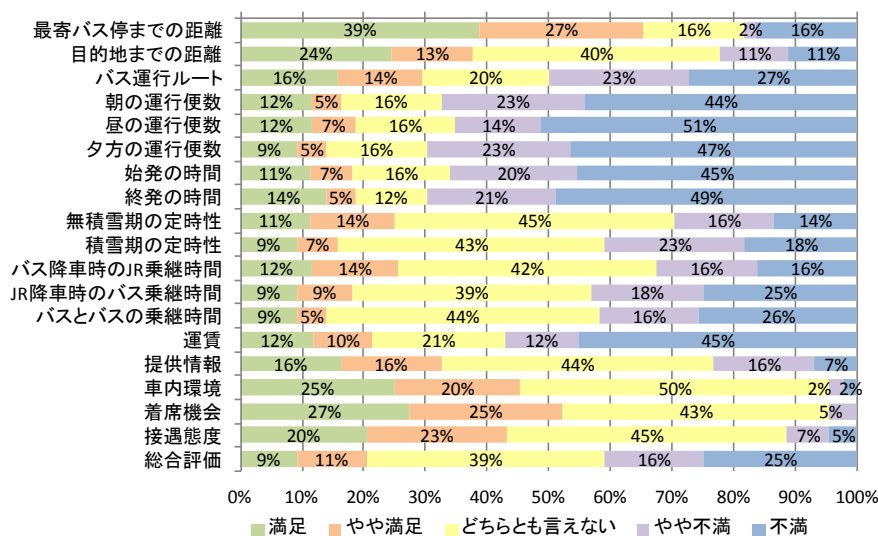


図 4-49 Iエリア居住者の路線バスに係る満足度

4-3-11 Jエリア（平和・美々・柏台・柏台南・青葉丘）

①バスOD調査

AエリアとGエリアへの移動が多い。

②移動ニーズ

回答数が少なく、詳細な分析が難しいが、AエリアとCエリアへの移動ニーズがある。

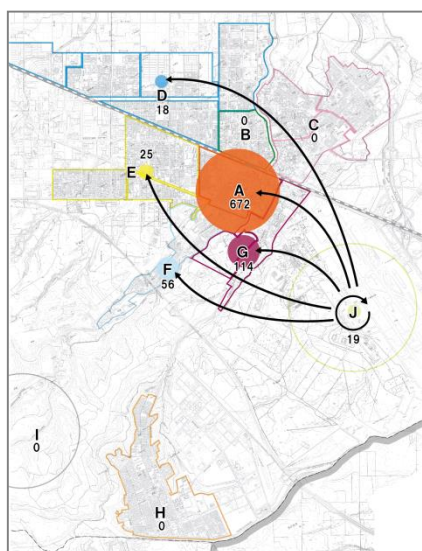


図 4-50 Jエリア居住者のバスによる移動状況
(H26 OD 調査)

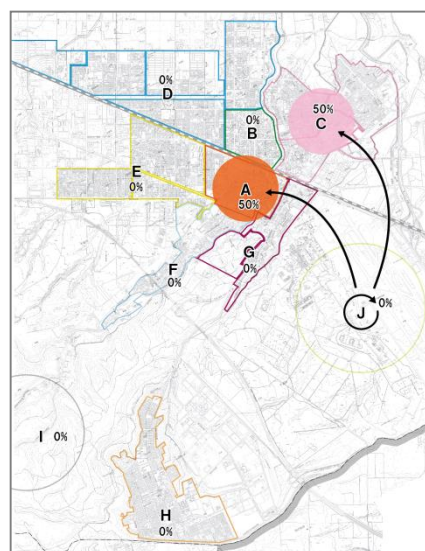


図 4-51 Jエリア居住者の移動ニーズ
(H26 市民アンケート調査)

③バスサービス満足度

回答数が少なく、詳細な分析が難しいが、「JR 降車時のバス乗継時間」、「運賃」、「提供情報」についての不満がある。

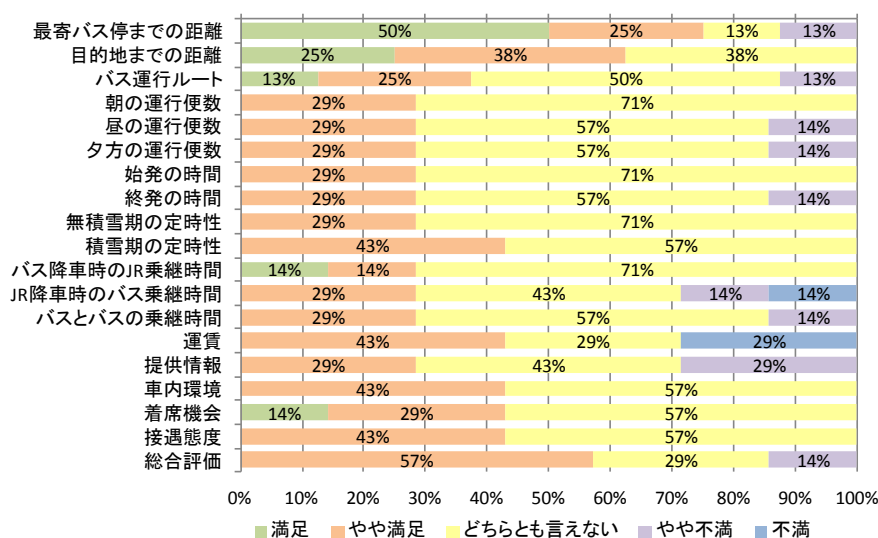


図 4-52 Jエリア居住者の路線バスに係る満足度

4-4 市民ニーズ

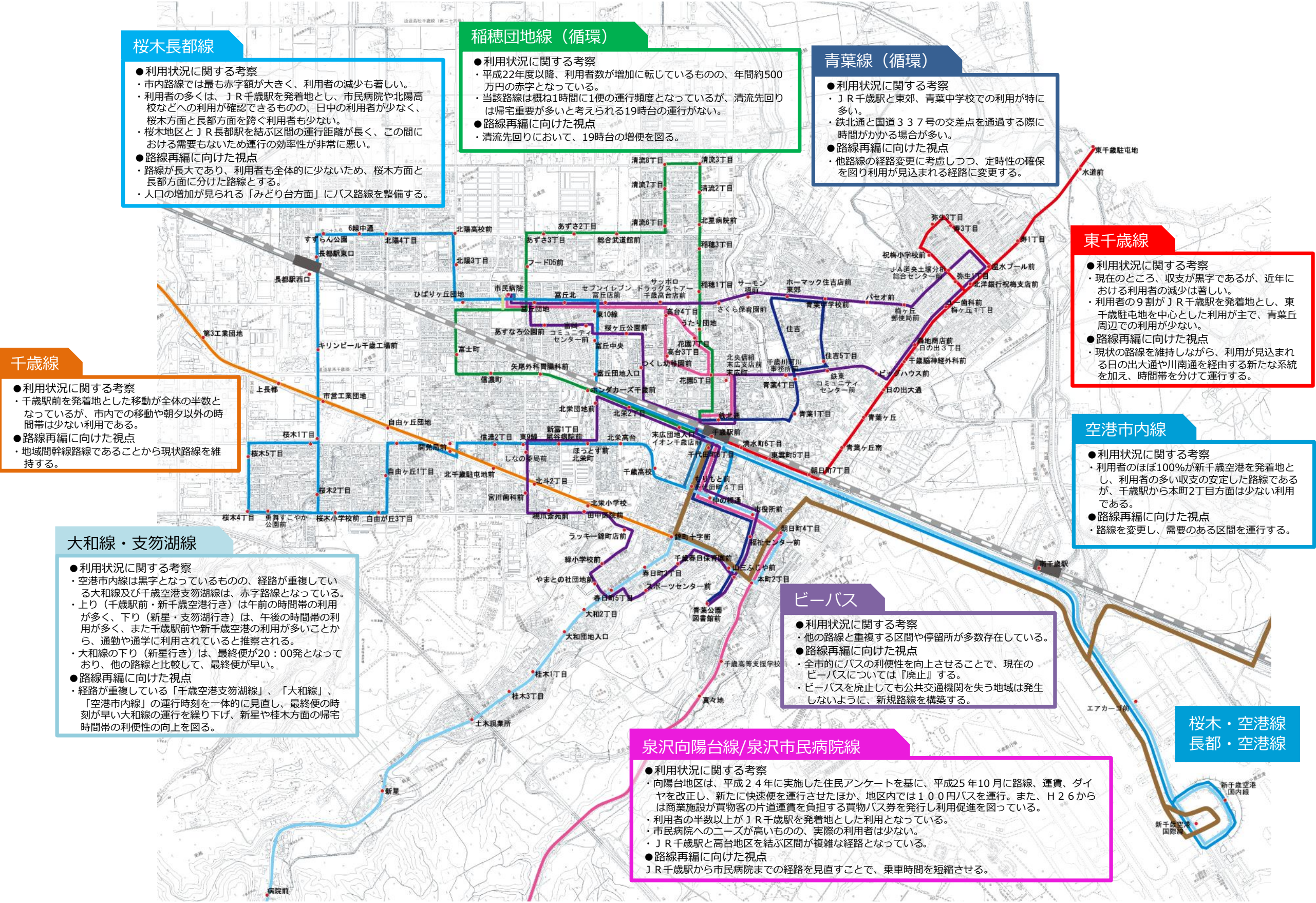
路線バスに対する市民ニーズは高く、これまでの「平成26年度市民まちづくりアンケート」においても重要な施策として常に上位に位置する一方、日常生活における満足度が低い。

≪ 重要な施策 ≫		上位 10 項目	≪ 満足度 ≫		下位 10 項目
順位	項目		順位	項目	
1	病院、診療所などの医療環境	↑	1	上下水道の整備	↓
2	道路や歩道の除排雪		2	ごみの収集・リサイクル	
3	子育ての環境や支援		3	公園や緑地の整備	
4	働く場の確保		4	広報誌やHP等の情報提供	
5	自然災害などに対する防災体制		5	自然環境の保全	
6	バスの利用のしやすさ		6	日常の買い物環境	
7	中心市街地のにぎわいづくり		7	消防・救急体制	
8	高齢者の自立支援		8	スポーツ活動の推進	
9	小中学校の教育環境		9	国際交流・都市間交流	
10	騒音、振動、悪臭などの公害防止		10	健康づくりや病気予防	
11	日常の買物環境	↓	11	子育て環境、支援	↓
12	観光都市としての魅力づくり		12	コミュニティ活動	
13	消防、救急体制		13	交通安全への取り組み	
14	地域での防犯対策		14	窓口対応、サービス提供	
15	ごみの収集、リサイクル		15	生涯学習の情報、機会	
16	健康づくりや病気の予防		16	文化財や史跡の保存	
17	窓口対応や窓口サービスの提供		17	青少年の健全育成	
18	道路の整備		18	光科学技術など高度技術産業	
19	自然環境の保全		19	公営住宅環境	
20	障がい者の生活支援		20	小・中学校の教育環境	
21	企業誘致や企業活動の支援	↓	21	ボランティア活動支援	↓
22	公園や緑地の整備		22	農業の振興	
23	青少年の健全育成		23	芸術文化活動	
24	交通安全への取り組み		24	障がい児等の教育環境	
25	障がいのある児童などの教育環境		25	企業誘致や企業支援	
26	市街地の整備やまちの景観の向上		26	地球環境保全	
27	スポーツ活動の推進		27	協働によるまちづくり	
28	農業の振興		28	男女共同参画	
29	市民と行政の協働によるまちづくり体制		29	防災体制	
30	公営住宅環境の整備		30	障がい者（児）支援	
31	国際交流、都市間交流	↓	31	防犯対策	↓
32	町内会活動などのコミュニティ活動		32	市街地整備やまちの景観	
33	上下水道の整備		33	消費生活の情報提供、相談	
34	広報誌やホームページなどの情報提供		34	高齢者の自立支援	
35	芸術文化活動の促進		35	道路の整備	
36	地球環境の保全に対する取り組み		36	公害防止	
37	男女が等しく社会参加できる環境づくり		37	観光都市としての魅力づくり	
38	市民ボランティア活動の育成、支援		38	医療環境	
39	生涯学習の情報や機会の提供		39	働く場の確保	
40	消費生活に関する情報提供や相談体制		40	バスの利用しやすさ	
41	光科学技術などの高度技術産業の振興	↓	41	道路や歩道の除排雪	↓
42	文化財や史跡の伝承保存		42	中心市街地のにぎわいづくり	

図 4-53 今後のまちづくりで特に重要な施策と満足度

4-5 バス乗降調査結果から見た路線別の利用状況と路線再編に向けた視点

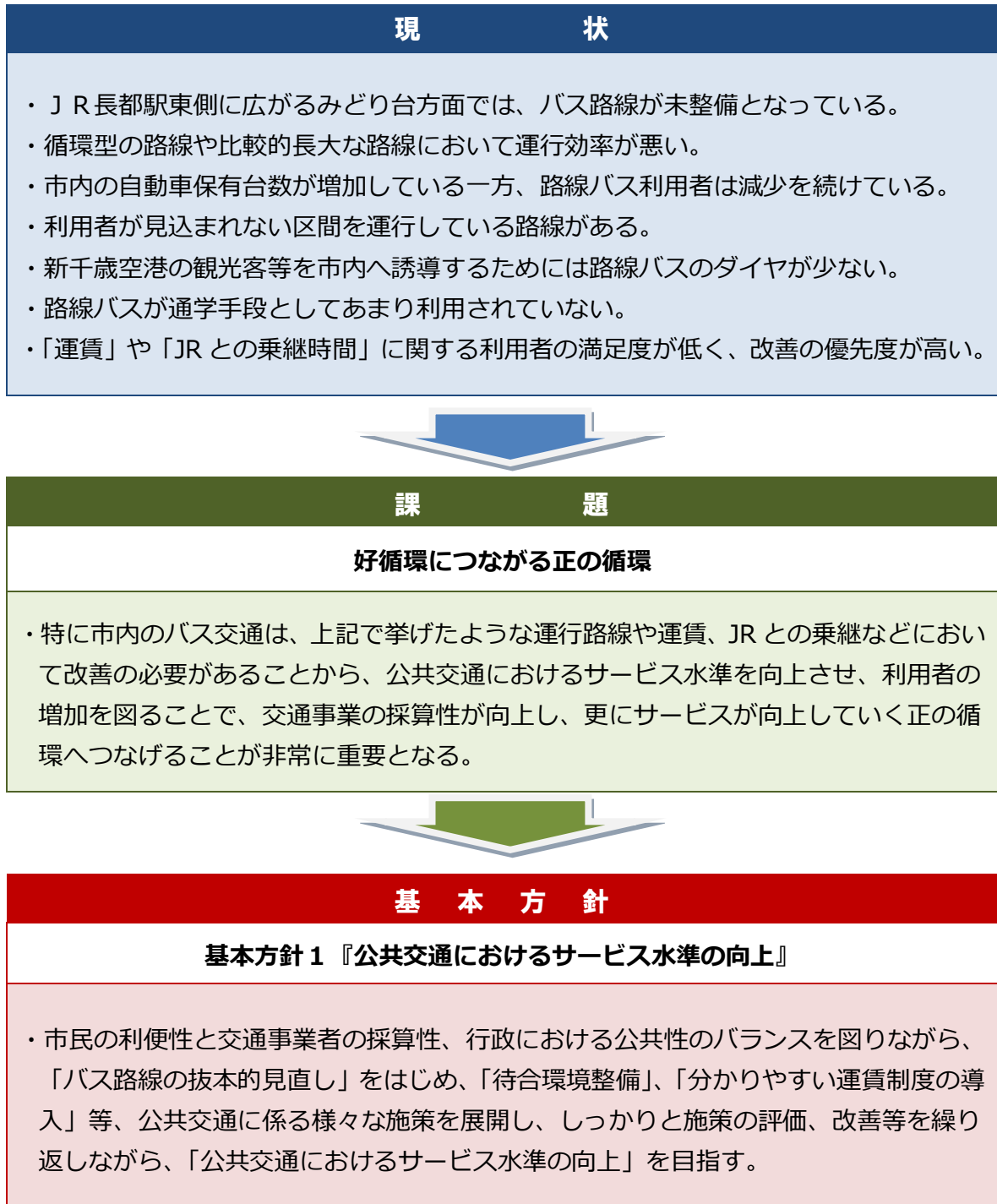
平成 26 年度に実施したバス乗降調査結果から見た路線別の利用状況に関する考察を以下に示す。



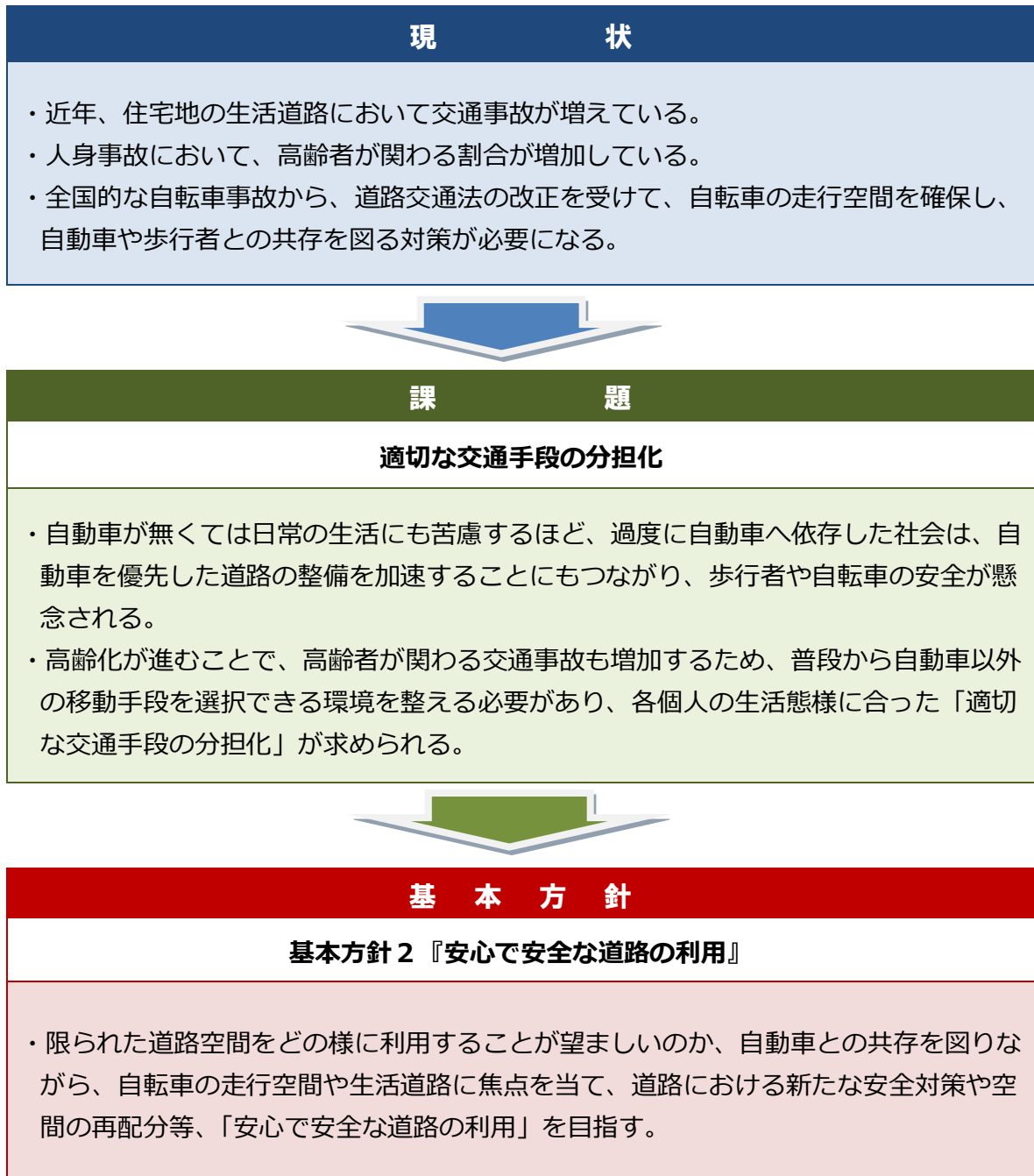
第5章 千歳市における交通の課題

5-1 交通の現状・課題・基本方針

5-1-1 公共交通について



5-1-2 道路の利用について



5-1-3 JR千歳駅周辺について

現 状

- ・千歳駅からバス乗り場までの案内が分かりづらい。
- ・バスレーンによりバス乗り場が二箇所に分断され、JRへの乗換えも上下移動や大きな迂回を要するなど、平面による移動が困難な構造となっている。
- ・事故の危険性から歩行者の横断が禁止されている JR 千歳駅の西口のバスレーンにおいて、乱横断が発生している。
- ・市民・観光客から「くつろぎ、賑わう空間創出」を望む声が多い。

課 題

交通結節点機能の強化

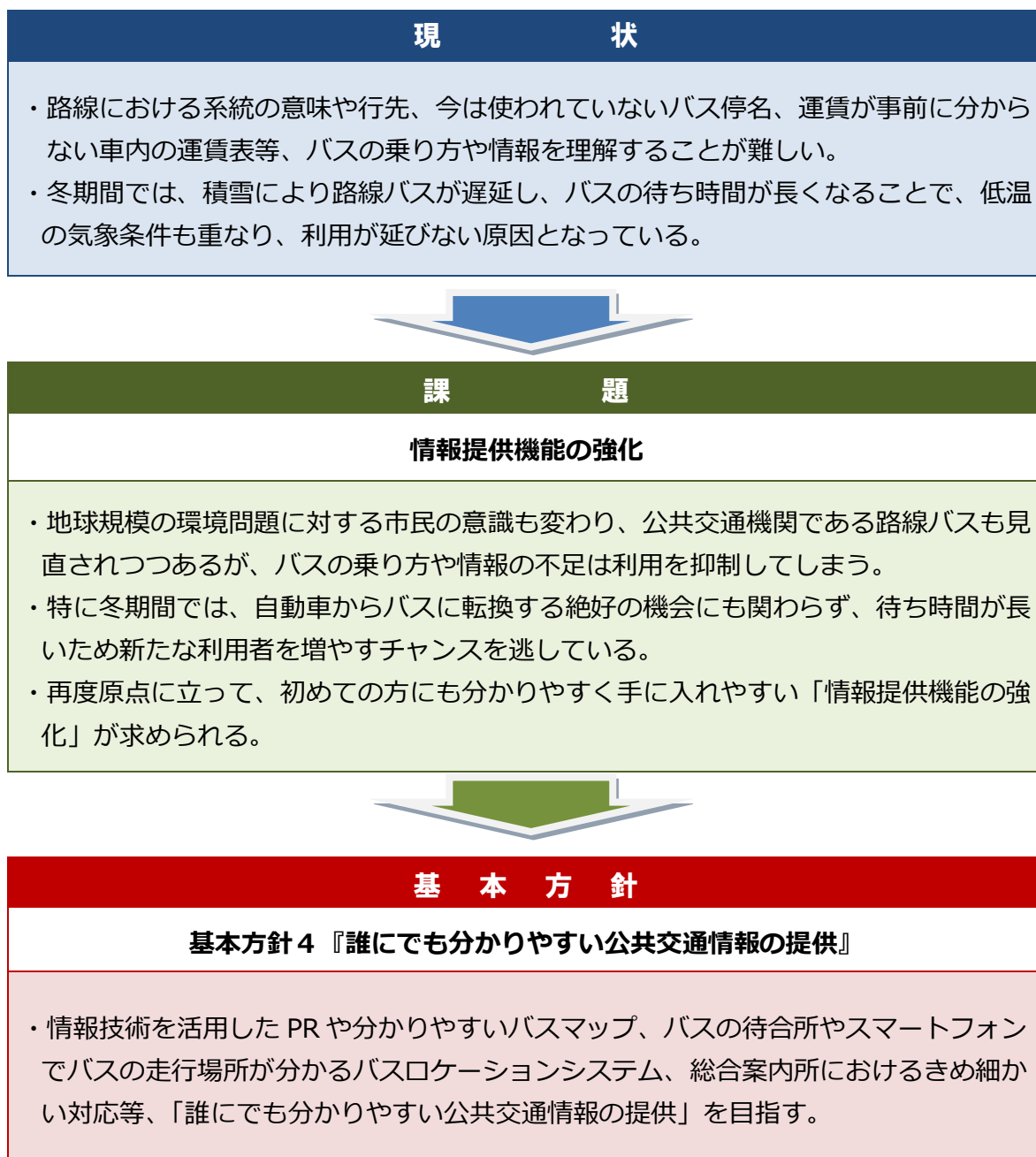
- ・JR千歳駅では、バスレーンによりバス乗り場が分断される構造となっており、このため、バスレーンにおいて、歩行者の乱横断が発生し、交通安全上の問題が潜在している。
- ・JRやバス、タクシー、送迎車、観光バス等が結節し、多くの市民等が往来しているものの、滞留機能が不足しているため、まちの顔としての賑わいにつなげていない。
- ・最も多くの市民等を輸送する駅の改札口とバスの乗り場が導線上にないなど、まちづくりの観点を含めた交通結節点機能の強化が求められる。
- ・駅前には、ホテル等の集客施設が増えていることから、今後、ますます駅前広場における利便性や快適性の向上が望まれる。

基 本 方 針

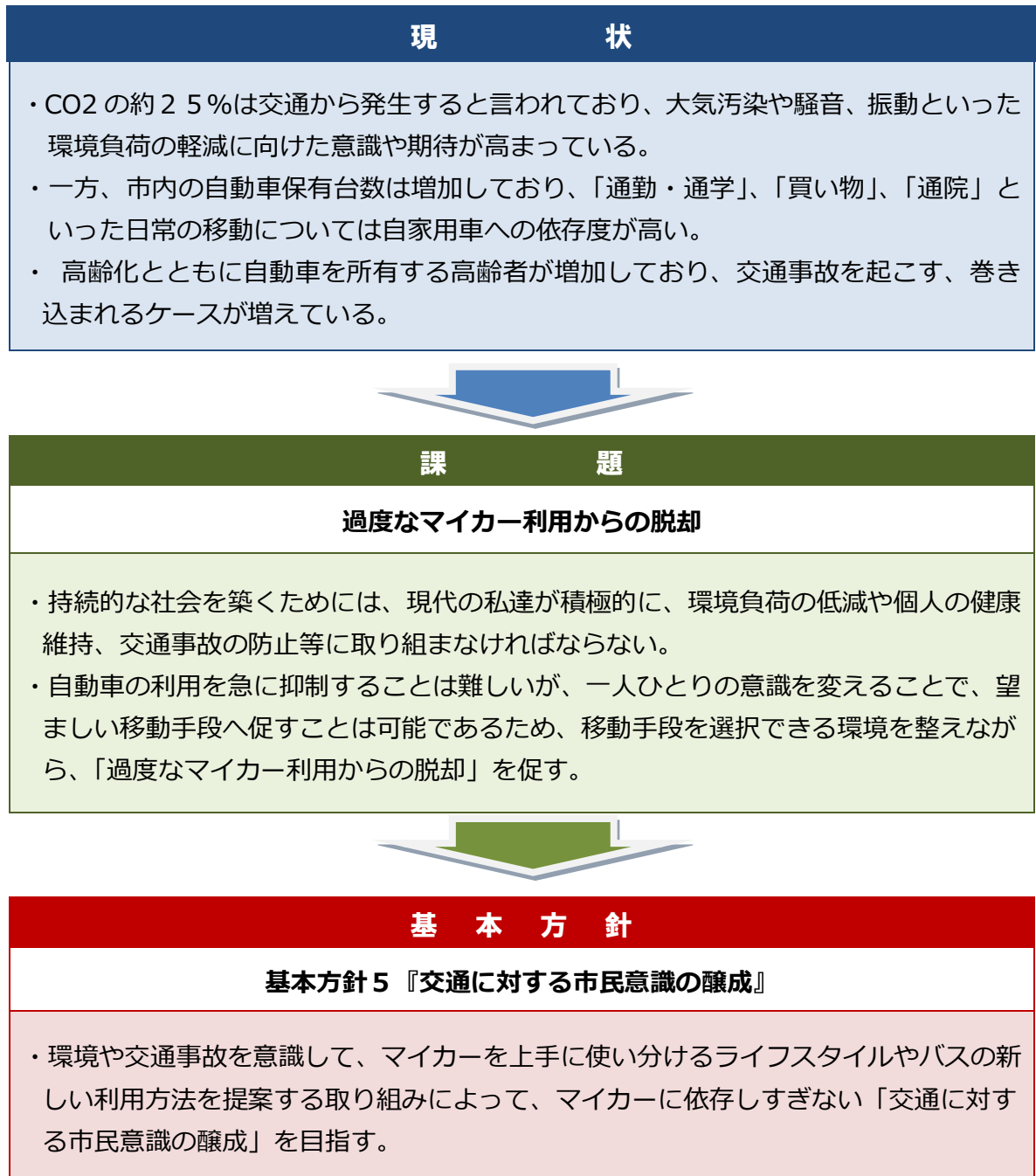
基本方針3 『“賑わい”と“交通結節点機能”が一体化した JR 千歳駅周辺の再整備』

- ・まちづくりの観点をさらに付け加えた駅の交通結節点機能を強化するために、駅前広場の再配置をはじめ、歩行者導線の見直し、案内誘導サインの改善、広域的な情報発信等、“賑わい”と“交通結節点機能”が一体化した JR 千歳駅周辺の再整備”を目指す。

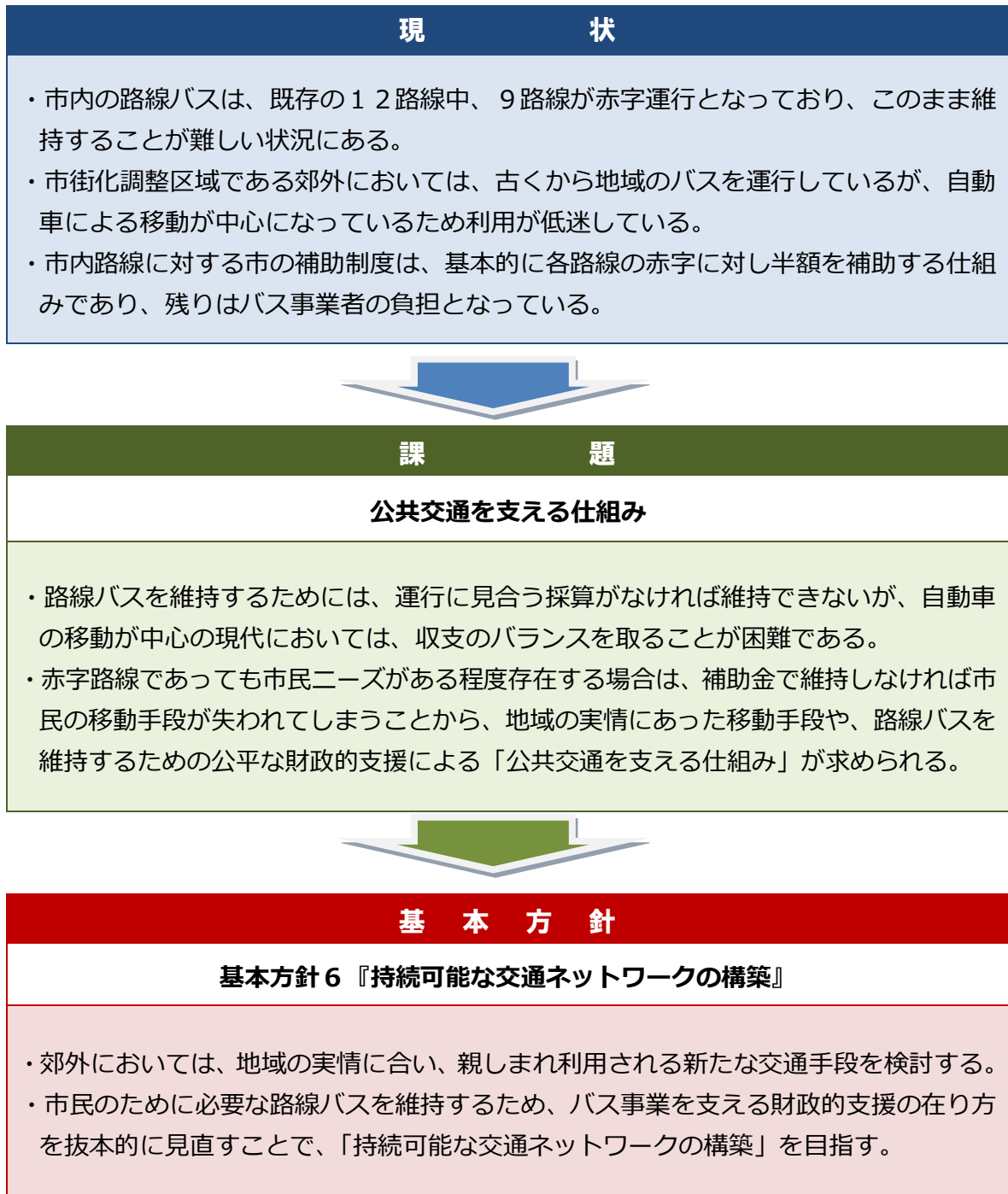
5-1-4 情報提供について



5-1-5 ライフスタイルについて



5-1-6 持続可能な公共交通について



第6章 千歳市交通戦略プラン

6-1 千歳市交通戦略プランの将来像・基本理念・基本方針

前章の課題を踏まえ、本プランの将来像、基本理念、基本方針を次のとおり設定する。

将来像	誰もが公共交通や徒歩、自転車などを日常的に使い分けることが出来て、 自然や人に優しく、賑わいと活力に溢れるまち
-----	--

基本理念	いつでも、どこでも、誰でも移動しやすい交通ネットワークの構築
基本方針 1	公共交通におけるサービス水準の向上
基本方針 2	安全で安心な道路の利用
基本方針 3	“賑わい”と“交通結節点機能”が一体化した JR 千歳駅周辺の再整備
基本方針 4	誰にでも分かりやすい公共交通情報の提供
基本方針 5	交通に対する市民意識の醸成
基本方針 6	持続可能な交通ネットワークの構築

6-2 実施体制

市民・交通事業者・行政・学術研究機関がそれぞれの役割を果たし、産学官民連携により、本プランに掲げる目標の達成に向け、各種交通施策を展開していく。

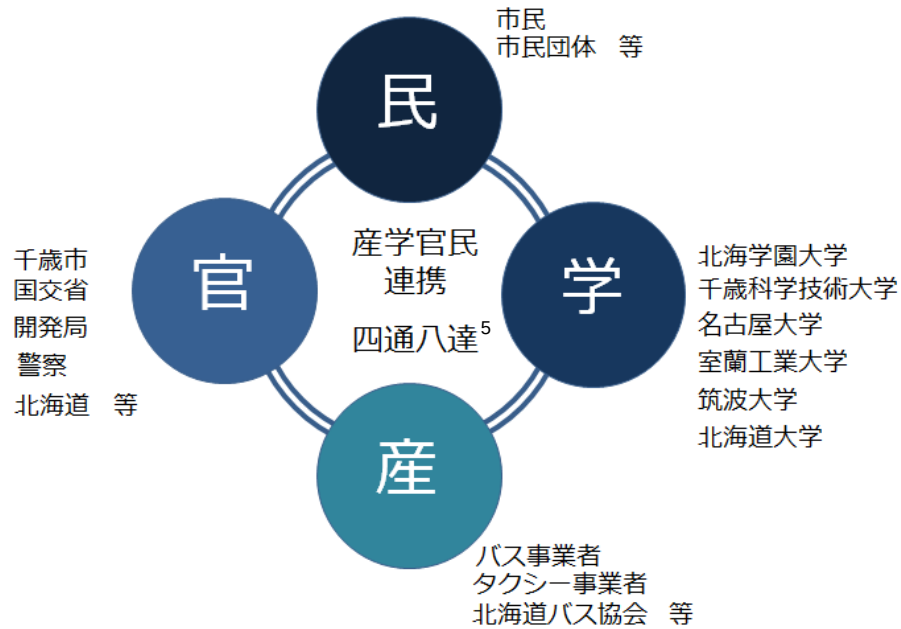


図 6-1 計画の実施体制

6-3 計画の区域

本計画の対象区域は、千歳市全域とする。

6-4 計画期間

平成28年度から平成37年度までの10年間とする。

⁵ 四通八達：道路が四方に通じ往来が盛んで賑やかな場所

6-5 目標を達成するために行う施策及び実施主体

6-5-1 公共交通におけるサービス水準の向上

(1) バス路線の抜本的見直し

表 6-1 バス路線の抜本的見直しに関する施策概要

基本方針1：公共交通におけるサービス水準の向上	
施策項目	バス路線の抜本的見直し
施策概要	① バス路線の再編 ・市民アンケート等の分析を踏まえ利便性の向上とバス事業者の採算性、行政における公共性のバランスがとれたバス路線の再編を実施する。 [再編後のバス路線 図 6-2] (路線再編の基本的な考え方) 1. 市民ニーズの高い施設(市民病院、商業施設等)への接続性を向上させる。 2. 特に利用が見込まれる路線を基幹的な路線として輸送力を向上させる。 3. 運行が非効率となっている(赤字額が大きい)長大循環型路線は見直す。 4. 重複路線で利用が見込まれない場合は見直す。 5. 路線が未整備な地区(みどり台など)への新設を検討する。 6. 利用しやすい「運賃体系」を目指す。 7. J R千歳駅を核としたネットワークを維持する。 8. P D C Aサイクルによって改善を繰り返す。
	② バスダイヤの見直し ・バス路線の再編に伴い、対応可能なバスの台数等、供給体制を出来るだけ効率的に運用しながらJ Rや病院、高校等との接続を考慮したダイヤに編成する。
	③ J R千歳駅と新千歳空港間の路線強化 ・観光客の増加や新千歳空港の拡張に伴い、2次交通の利用者は今後も増えるため、運行便数の増加や新規路線等により輸送力の強化を図る。
	④ J R長都駅へのアクセス向上 ・みどり台方面では居住率が高くなっており、J R長都駅の利用も見込まれることから、新規のバス路線をJ R長都駅に接続させることで公共交通機関の利便性を向上させる。
実施主体	千歳市、交通事業者 等

※地域公共交通再編事業

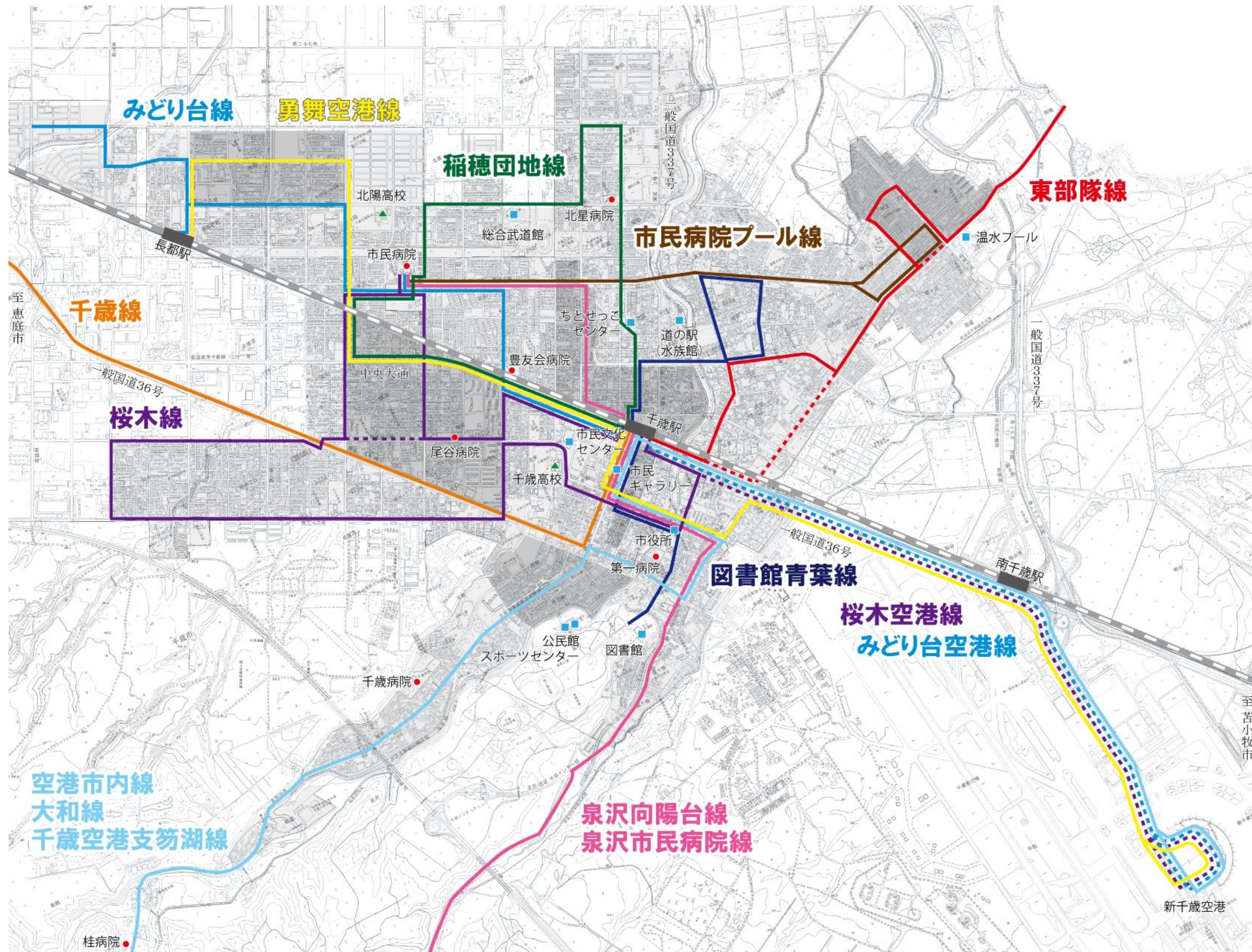


図 6-2 再編後のバス路線

(2)待合環境の整備

表 6-2 待合環境の整備に関する施策概要

基本方針1：公共交通におけるサービス水準の向上	
施策項目	待合環境の整備
施策概要	①コンビニ等と連携した待合環境整備 ・コンビニの店内等を路線バスの待合スペースとして活用するなど、買物客とバス利用者双方にとって効果ある取組みを検討する。 《参考事例》 埼玉県では、「バスまちスポット」として、バスを待てる施設と連携し、県から時刻表や「バスまちスポット」のステッカーを提供するなど、待合環境の改善に取り組んでいる。 ※地域公共交通再編事業  コンビニエンスストア 店前のバス停留所 店内の休憩スペースでバスを待つ様子 店内のおでかけマップ バス待ち利用歓迎、バス時刻表の掲示他 ①ベンチ・椅子の提供 ②トイレの貸出 ③県「まちのクールオアシス事業」実施 ④観光など各種情報の配布・掲示 ⑤サイクルスタンド設置 ⑥ATM、7敷地内に送迎バス停設置 図 （参考）埼玉県のバスまちスポット
	②市民協働によるバス停の管理 ・既存のバス停は、降雪時の除雪やゴミの散乱などが指摘されていることから、周辺住民との協働による管理について検討する。 《参考事例》 新潟県では、バスの停留所や横断歩道付近に除雪用のスコップを配置し、「思いやりのひとかき運動」として、バスや信号待ちの人たちに、待ち時間を使って除雪してもらうことで、歩行環境の改善に取り組んでいる。  ちょっと時間があつたら「ひとかき」しませんか？ 思いやりのひとかき運動 図 （参考）新潟県中央区だより（H19.2）
	③バスシェルターの整備 ・バス停の屋根については、設置されているバス停とそうでないバス停が存在していることから、路線の再編による利用状況を踏まえ、屋根の設置基準を定めて整備を進める。
	④乗降に優しいバス停留所の研究 ・バリアフリーの観点から、バスの乗降を支援するため、歩道の形状や高低を変えることで、段差が解消する様な対策について、先進事例等を参考に道路管理者と協議し検討を進める。
	実施主体 千歳市、道路管理者、交通事業者、地域住民 企業等

(3)交通体系に対応した運賃制度の導入

表 6-3 交通体系に対応した運賃制度の導入に関する施策概要

基本方針1：公共交通におけるサービス水準の向上							
施策項目	交通体系に対応した運賃制度の導入						
施策概要	①使いやすく分かりやすいバス運賃						
	・ 運賃制度は利便性の向上につながる重要な入口であるため、初乗り区間を約1km 100円とする「初乗り運賃 100 円」や、乗継しなければ目的地に辿りつけない方への「乗継無料チケット」、高齢者の外出を支援する「高齢者100円運賃」、加えて、50円、100円など分かりやすい運賃体系等、サービスの向上策について、バス事業者と検討する。						
	・ 乗継拠点等において両替機の設置を検討する。						
	《参考事例》						
	表（参考）八戸市における改定運賃表						
	旧運賃	130 円	140 円	150 円 ～ 190 円	200 円 ～ 240 円	250 円 ～ 290 円	300 円 以上
	改定運賃	150 円	150 円	150 円	200 円	250 円	300 円
	※地域公共交通再編事業						
施策概要	② I Cカードシステムの普及						
	・ I Cカードシステムは小銭の用意が必要ないため、運賃支払い時の利便性を向上させることから、今後の普及についてバス事業者と検討する。						
	③障がい配慮したやさしいバス運賃						
	・ 現在、精神障害者保健福祉手帳所持者については、バス運賃の割引が適用されず、障がい者手帳によって差が生じているため、精神障害者保健福祉手帳所持者についても割引の対象を拡大することについてバス事業者と検討する。						
	※地域公共交通再編事業						
実施主体	千歳市、交通事業者 等						

(4)公共交通の効率的な活用

表 6-4 公共交通の効率的な活用の施策概要

基本方針1：公共交通におけるサービス水準の向上	
施策項目	公共交通の効率的な活用
施策概要	①空車タクシーを活用した新たな交通手段の検討 ・空車タクシーを活用して、路線バスのダイヤを埋める様に同じルートを行き、定路線不定期型の新交通システムについて、交通関係者と連携し研究する。
実施主体	千歳市、交通事業者、国等

6-5-2 安心して安全な道路の利用

表 6-5 道路空間の再配分に関する施策概要

基本方針2:安心して安全な道路の利用	
施策項目	道路空間の再配分
施策概要	①コミュニティ道路の研究及び検討 生活道路の一部において、通過交通が地域住民の日常生活に影響を与えていることから、コミュニティ道路等、自動車交通との共存を図る整備手法を検討する。 《参考事例》 群馬県・新町では、町道 2002 号線外において、周辺住民および交通弱者の安全を図ることを目的にハンプ⁵を交差点に設置。  図 （参考）群馬県・新町の取組み
	②自転車走行空間の整備に向けた研究 道路交通法の改正を受け、自転車走行空間の整備が求められているほか、中心市街地における周遊性の向上や観光振興の観点から、自転車ネットワーク計画の策定に向け研究を進める。 《参考事例》 北海道開発局札幌開発建設部では、国道 230 号の都心の 550m の区間において、「自転車走行指導帯」を整備。  図 （参考）札幌市・国道 230 の取組み
	実施主体 千歳市、交通事業者、道路管理者、国、北海道等

⁵ ハンプ：路面に施工する凹凸

6-5-3 “賑わい”と“交通”の中心としての JR 千歳駅周辺の再整備

表 6-6 JR千歳駅周辺整備に関する施策概要

基本方針3：“賑わい”と“交通結節点機能”が一体化した JR 千歳駅周辺の再整備	
施策項目	JR 千歳駅周辺再整備
施策概要	①交通結節点として、利便性、安全性、公共性に配慮した整備の検討 ・ JR や路線バス、タクシー、自家用車、送迎バス、歩行者、自転車等が結節する拠点であるため、それぞれの乗換や施設への接続が簡単に出来るよう、移動の導線を見直す。 ・ バスロケーションシステム⁶やデジタルサイネージ⁷を導入し、乗換案内等の充実を図る。 ・ 導線の見直しにあたっては、バスシェルターやバリアフリー化を考慮した待合環境の充実を図る。なお、再整備後における JR 千歳駅周辺のイメージ図を図 6-5 に示す。
	②くつろぎ賑わう空間の創出 ・ 路線の再編により、駅周辺のバス停を集約させ、バスレーンの効率化を図ること ・ 市民等の滞留時間を延ばすため、イベントスペースを確保し、オープンカフェやビアガーデン、地場産品フェア等の集客機能について、企業等と連携して検討する。 ・ テーマカラーの設定や観光資源の PR 等、まちの顔にふさわしい景観デザインを検討する。
	③市民、観光客等が集う拠点として、情報発信機能を強化する ・ 駅周辺の施設等へ誘導する案内板については、誰でも分かるような表示方法等に改善する。 ・ 広域的な情報をはじめ、情報の多言語化等、きめ細かな市の紹介や案内を行う行先案内所や案内人の配置について検討する。
実施主体	千歳市、北海道、交通事業者、道路管理者、警察 等

⁶ バスロケーションシステム：GPS などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム

⁷ デジタルサイネージ：ネットワークに接続したディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステム

(1)JR 千歳駅周辺の再整備に向けて

- ・再整備に向けたこの方針は、整備に際し基本的な考え方を示したものであり、今後、下記の課題を整理しつつ、更に詳細な交通量調査や具体的な整備方法、スケジュール、予算等を明示するため「基本計画」→「基本設計」→「実施設計」と進める。



図 6-3 JR 千歳駅周辺の再整備に向けた手順

①駅に関する機関や地権者等による合意形成

駅周辺には、様々な施設や土地、権利、経緯等が輻輳していることから、整備を円滑かつ着実に推進するためには、関係者間による合意形成と連携した取組みが欠かせない。

②管理と費用負担

駅前広場には、JR北海道や商業施設等が隣接し、駅前広場と一体化した空間を形成する都市機能であることから、この整備にあたっては、連携した取組みの中で、管理や費用負担等についても、関係機関と十分に調整しなければならない。

③予算措置

再整備には、多額の予算が必要になることから、市全体における実施計画や施策等との優先順位を踏まえ、タイムスケジュールを調整しなければならない。

④市民周知

駅周辺における施設や広場、接続の利用方法について、今後も引き続き、市民参加を図りながら、周知を徹底する。

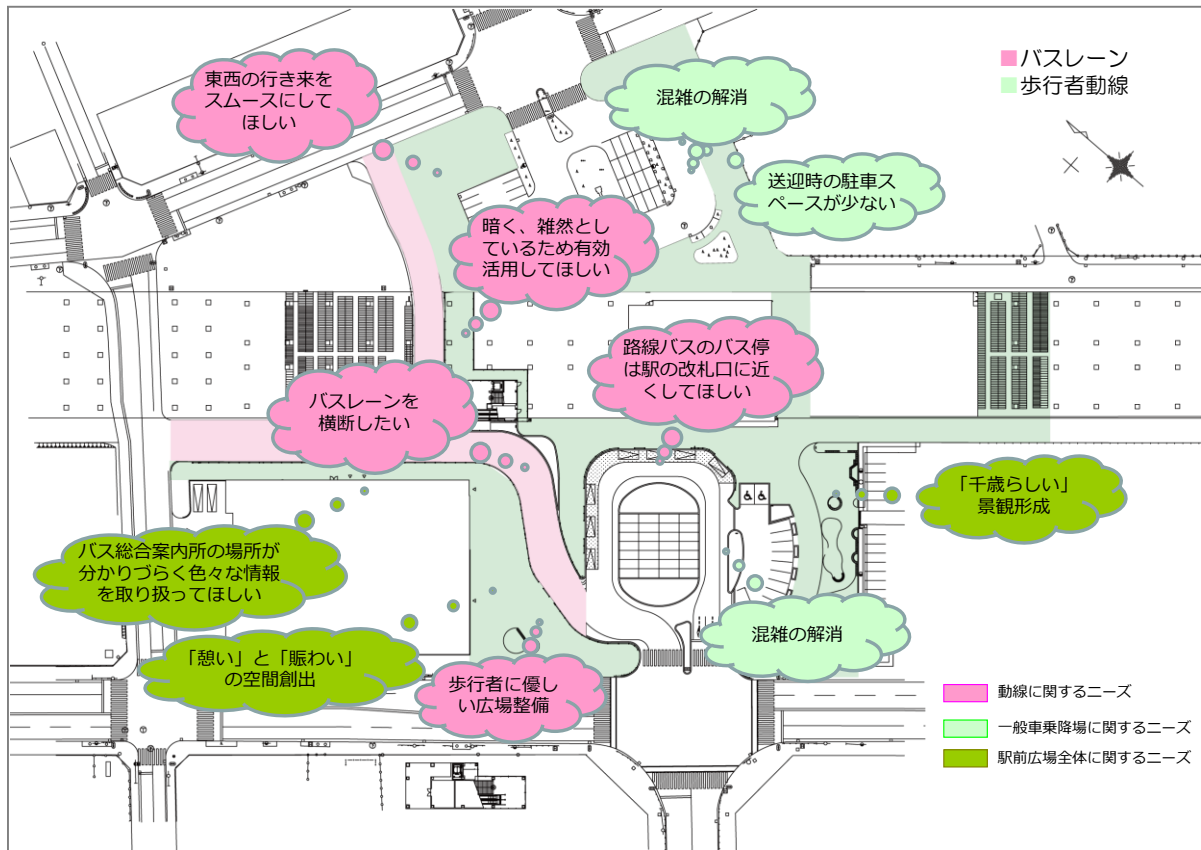


図 6-4 千歳駅周辺に対する市民の期待

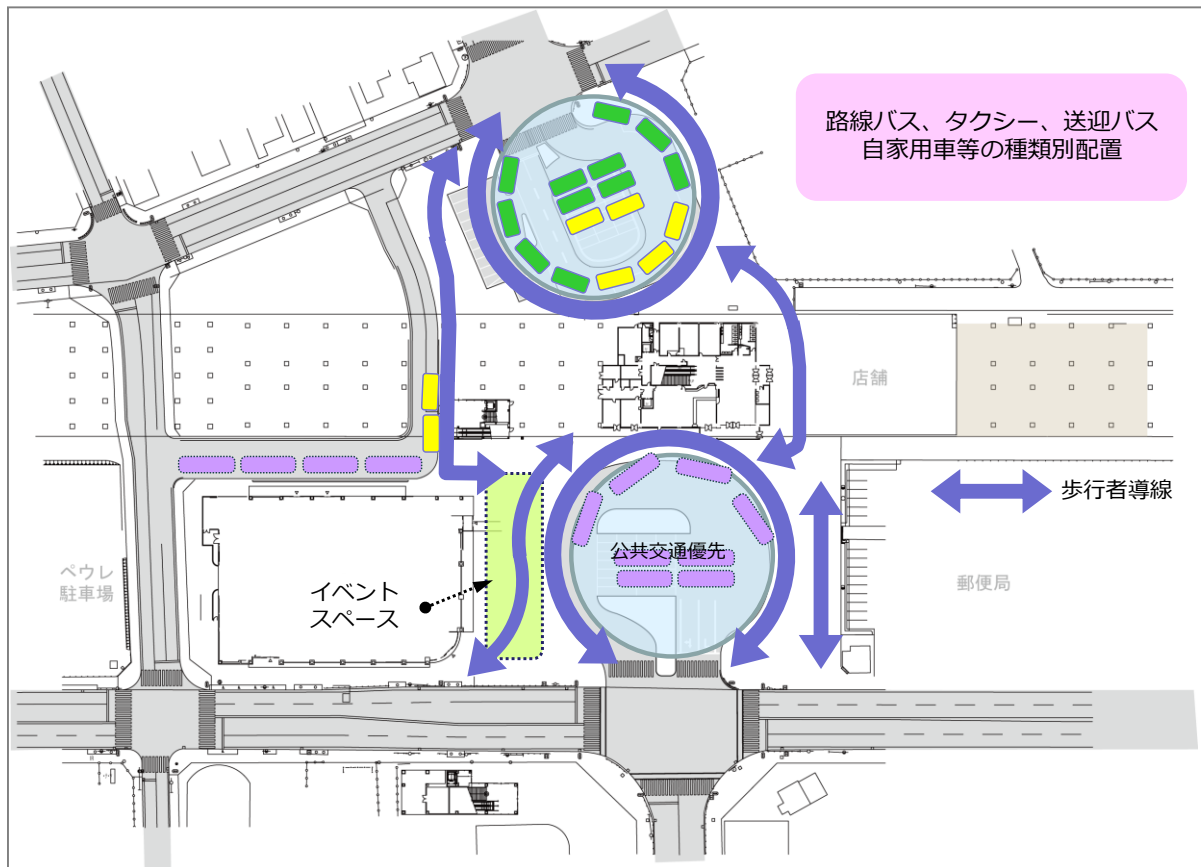


図 6-5 JR 千歳駅周辺再整備のイメージ

6-5-4 誰にでも分かりやすい公共交通情報の提供

(1)交通情報発信の機能充実

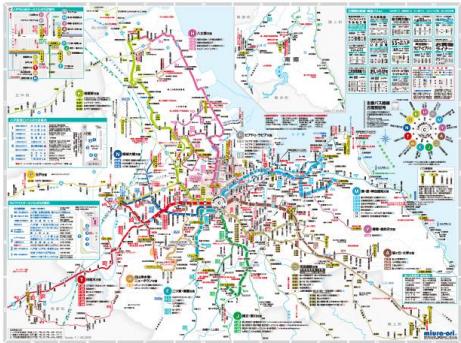
表 6-7 情報発信機能の充実に関する施策概要

基本方針4:誰にでも分かりやすい公共交通情報の提供	
施策項目	情報発信機能の充実
施策概要	①バスロケーションシステムの導入 - 千歳科学技術大学の協力により、スマートフォンやバスの待合所等に設置するディスプレイを通して、バスの走行位置等を知らせるバスロケーションシステムを導入する。 - また、バス情報のほか、交通に関する情報や商業サービス、観光情報等、行政情報の取扱いについても、関係機関と研究を進める。
	
	図 （参考）旭川市におけるバスロケーションシステムの取組み
実施主体	千歳市、交通事業者、民間企業、千歳科学技術大学等

※地域公共交通再編事業

(2)基本情報の発信

表 6-8 公共交通に関する基本情報の発信に関する施策概要

基本方針4:誰にでも分かりやすい公共交通情報の提供	
施策項目	公共交通に関する基本情報の発信
施策概要	①分かりやすいバスマップ等の作成 - 路線バスを利用する上で基本的な情報となるバス路線や運賃、支払い方法などを網羅した、分かりやすいバスマップ等を作成する。 - バス停の統合や情報の統一化、外国語表記等、バス事業者等との連携により分かりやすいバス停について検討する。
	
	図 （参考）八戸市におけるバスマップ作成・配布の取組み
実施主体	千歳市、交通事業者 市民団体等

※地域公共交通再編事業

6-5-5 交通に対する市民意識の醸成

(1)モビリティ・マネジメント施策の展開

表 6-9 モビリティ・マネジメント施策の展開に関する施策概要

基本方針5:交通に対する市民意識の醸成	
施策項目	モビリティ・マネジメント施策の展開
施策概要	①カーフリーデー等の普及 ・ヨーロッパの都市をはじめ世界の2,000都市において、毎年9月22日をカーフリーデーと称し、自動車を中心とした普段の生活を見直す機会として、国内でも普及が進んでおり、本市においても、企業等に働きかけ、連携した取組みとして検討する。 《参考事例》 横浜市ではNPO 法人横浜カーフリーデー実行委員会が中心となり、継続的に環境や公共交通に関わるイベントを実施。  図 (参考) 横浜市におけるカーフリーデーの取組み
	②公共交通利用促進キャンペーンの実施 ・路線の再編等、新たなバスサービスを広く市民や企業等に周知するため、市の出前講座やバス事業者との企業訪問、新千歳空港内におけるPR、町内活動におけるICカードの販売、バスの乗り方教室、お試し乗車券等、様々な機会を創出し、交通関係者が一体となった利用促進のキャンペーンを展開する。 ・利用促進に向けたステッカーや車内イベント等、市民や地域と連携した市民協働事業について検討する。 ※地域公共交通再編事業
	③エコ通勤の普及 ・公共交通や徒歩、自転車等、自動車以外の移動手段で通勤するエコ通勤の取組みについて、市内企業等への普及を図る。
	④高齢者運転免許証返納時サポート制度の検討 ・日常生活の移動を自家用車に頼らざるを得ない高齢者が存在する一方で、高齢者による交通事故の割合も増加していることから、警察等の関係機関と連携し、高齢者の自動車免許を自主的に返納していただく取組みを検討する。
	実施主体 千歳市、市民、交通事業者、企業、市民団体、観光事業者 等

(2)バス利用目的の創出

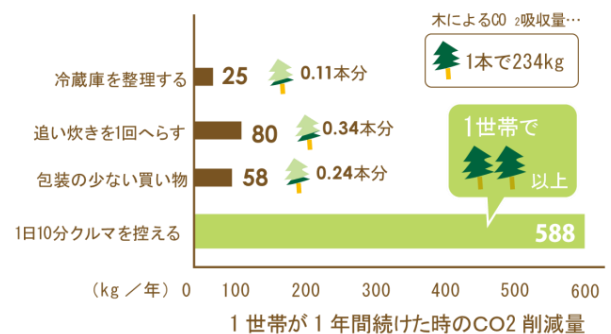
表 6-10 バス利用目的の創出に関する施策概要

基本方針5:交通に対する市民意識の醸成	
施策項目	バス利用目的の創出
施策概要	①企画乗車券の販売 ・路線バスの利用を促進するため、イベントの参加に使えるイベント乗車券や商業施設と連携した買物乗車券、温泉入浴が付いている日帰り温泉乗車券、娯楽施設の特典付き乗車券など、様々なアイデアを活かす企画乗車券について、交通事業者や観光事業者、商業者等と検討する。 《参考事例》 十勝バス(株)では、施設利用券とバス往復乗車券がセットになった日帰り路線バスパックを販売し、好評を得ている。
	
	図 (参考) 十勝バスにおける日帰り路線バスパックの取組み
実施主体	千歳市、民間企業、商業関連組合、観光事業者、交通事業者 等

クルマの利用はほどほどに！

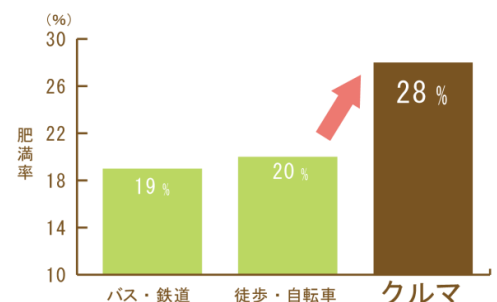
「エコ活動と削減できるCO2」

- ・エコ活動も色々ありますが、節電などより「1日10分クルマを控える」ことが効果的です。



「通勤手段と肥満の関係」

- ・クルマに頼った生活は、歩くことが少なくなり、バスなどを使って移動する人に比べ、肥満になる確率が40%～50%も高くなってしまいます。



出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議

6-5-6 「地域の足」としての持続可能な地域公共交通網の形成

(1)地域における移動手段の見直し

表 6-11 地域における移動手段の見直しに関する施策概要

基本方針6:持続可能な交通ネットワークの形成	
施策項目	地域における移動手段の見直し
施策概要	①新たな地域交通の整備 ・市街化調整区域である郊外において、地域バス等の利用が低迷していることから、地域が主体となって運行するデマンド型交通のモデル事業として、長都、中長都、釜加バス運行協議会で長都方面の実証試験を行い、実績の積み重ねと課題を整理しながら他の地域への普及を図る。
実施主体	千歳市、交通事業者 地域住民 等

(2)路線バス事業者等への補助制度の見直し

表 6-12 路線バス事業者等への補助制度の見直しに関する施策概要

基本方針6:持続可能な交通ネットワークの構築	
施策項目	補助制度の見直し
施策概要	①路線バス事業者等への補助制度の見直し ・本市における交通ネットワークの基軸である路線バスを維持し、市民ニーズに則し、バス事業の採算性も考慮しながら持続的なバスサービスを提供していただくため、バス事業者に対する財政的支援の在り方を根本的に見直し、バス事業を支える補助制度の新たな枠組みを検討する。
実施主体	千歳市、交通事業者 等

6-6 千歳市交通戦略プランの全体フロー

表 6-13 千歳市交通戦略プランの全体フロー



6-7 事業スケジュール

表 6-14 事業スケジュール

基本方針	施策項目	施策メニュー	事業スケジュール					実施主体
			H28	H29	H30	H31	中長期	
基本方針 1 公共交通におけるサービス水準の向上	バス路線の抜本的見直し	バス路線の再編	実施					千歳市、交通事業者 等
		バスダイヤの見直し	実施					千歳市、交通事業者 等
		J R 千歳駅と新千歳空港間の路線強化	実施					千歳市、交通事業者 等
		J R 長都駅へのアクセス向上	実施					千歳市、交通事業者 等
	待合環境の整備	コンビニ等と連携した待合環境整備	検討 協議	実施				千歳市、交通事業者、企業 等
		市民協働によるバス停の管理	検討 協議	実施				千歳市、道路管理者、交通事業者、 地域住民 企業 等
		バスシェルターの整備		検証	設置 基準		順次 整備	千歳市、道路管理者、交通事業者 等
		乗降に優しいバス停留所の研究	研究	検討 協議	逐次 整備			千歳市、道路管理者、交通事業者 等
	交通体系に対応した運賃制度の導入	使いやすくて分かりやすいバス運賃	実施					千歳市、交通事業者 等
		I C カードシステムの普及		検討 協議				千歳市、交通事業者 等
		障がい者に配慮したやさしいバス運賃	検討 協議					千歳市、交通事業者 等
	公共交通の効率的な活用	空車タクシーを活用した新たな交通手段の検討	研究	検討 協議	実施 予定			千歳市、交通事業者 等
基本方針 2 安心して安全な道路の利用	道路空間の再配分	コミュニティ道路の研究及び検討	研究	検討 協議	実施 予定			千歳市、交通事業者、道路管理者、 国、北海道 等
		自転車走行空間の整備に向けた検討	研究 協議					千歳市、交通事業者、道路管理者、 国、北海道 等
基本方針 3 "賑わい"と"交通結節点機能"が 一体化したJR千歳駅周辺の再整備	J R 千歳駅周辺再整備	交通結節点として、利便性、安全性、公共性に配慮した整備の検討	研究	検討 協議			実施 予定	千歳市、北海道、交通事業者、 道路管理者、警察 等
		くつろぎ賑わう空間の創出	研究	検討 協議			実施 予定	千歳市、北海道、交通事業者、 道路管理者、警察 等
		市民、観光客等が集う拠点として、情報発信機能を強化する	研究	検討 協議			実施 予定	千歳市、北海道、交通事業者、 道路管理者、警察 等
基本方針 4 誰にでも分かりやすい 公共交通情報の提供	情報発信機能の充実	バスロケーションシステムの導入	実施					千歳市、交通事業者、民間企業、 千歳科学技術大学 等
	公共交通に関する基本情報の発信	分かりやすいバスマップ等の作成	実施					千歳市、交通事業者 市民団体 等
基本方針 5 交通に対する市民意識の醸成	モビリティ・マネジメント施策の展開	カーフリーデー等の普及	検討 協議		実施			千歳市、市民、交通事業者、企業、 市民団体、観光事業者 等
		公共交通利用促進キャンペーンの実施	実施					千歳市、市民、交通事業者、企業、 市民団体、観光事業者 等
		エコ通勤の普及	実施					千歳市、市民、交通事業者、企業、 市民団体、観光事業者 等
		高齢者運転免許証返納時サポート制度の検討	検討 協議	実施				千歳市、交通事業者 等
	バス利用目的の創出	企画乗車券の販売	検討 協議	実施				千歳市、市民、交通事業者、企業、 市民団体、観光事業者 等
基本方針 6 持続可能な交通ネットワークの形成	地域における移動手段の見直し	新たな地域交通の整備	逐次 実施					千歳市、交通事業者、地域住民 等
	補助制度の見直し	路線バス事業に対する補助制度の見直し	検証 期間	制度 設計	実施			千歳市、交通事業者 等

6-8 計画の目標

①路線バスの利用者数

公共交通の基軸である路線バスの利用者数を目標値に据え、本計画の効果を確認する。

指 標	現 況 値 (平成 26 年度)	中間目標値 (平成 32 年度)	目標値 (平成 37 年度)
路線バス利用者数 (平日 1 日)	4,613 人/日	5 %向上 4,844 人/日	7%向上 4,936 人/日

※現況値は、平成 26 年度バス乗降調査結果より

②ＪＲ千歳駅の利用者数

ネットワークの要として、路線バスの利用者数を目標値に据え、中心市街地との接続性を確認する。

指 標	現 況 値 (平成 26 年度)	中間目標値 (平成 32 年度)	目標値 (平成 37 年度)
ＪＲ千歳駅前バス停の利用者数 (平日 1 日)	1,418 人/日	5 %向上 1,489 人/日	7%向上 1,517 人/日

※現況値は、平成 26 年度バス乗降調査結果より

③新千歳空港の利用者数

新千歳空港における路線バスの利用者数を目標値に据え、市街地と新千歳空港の接続性を確認する。

指 標	現 況 値 (平成 26 年度)	中間目標値 (平成 32 年度)	目標値 (平成 37 年度)
新千歳空港バス停の利用者数 (平日 1 日)	948 人/日	5 %向上 995 人/日	7 %向上 1,014 人/日

※現況値は、平成 26 年度バス乗降調査結果より

④ J R 長都駅の利用者数

J R 長都駅における路線バスの利用者数を目標値に据え、バス路線拡充の効果を確認する。

指 標	現 況 値 (平成 26 年度)	中間目標値 (平成 32 年度)	目標値 (平成 37 年度)
J R 長都駅前バス停の利用者数 (平日 1 日)	43 人/日	50%向上 65 人/日	70%向上 73 人/日

※現況値は、平成 26 年度バス乗降調査結果より

⑤ バスに対する市民満足度

市民まちづくりアンケートにおける満足度を目標値に据え、全市的な効果を確認する。

指 標	現 況 値 (平成 26 年度)	中間目標値 (平成 31 年度)	目標値 (平成 36 年度)
「バスの利用しやすさ」に対する満足度 (満足・やや満足)	15.1%	20%	25%

※現況値は、平成 26 年度市民まちづくりアンケートより

6-9 計画の達成状況の評価に関する事項

(1)PDCA サイクルの実行

本計画で掲げた将来像を実現するためには、各施策が効果的に実行されなければならない。そのためには、数値目標を掲げ、定期的に評価しながら、弛まぬ見直しと改善を繰り返すことが非常に重要となる。

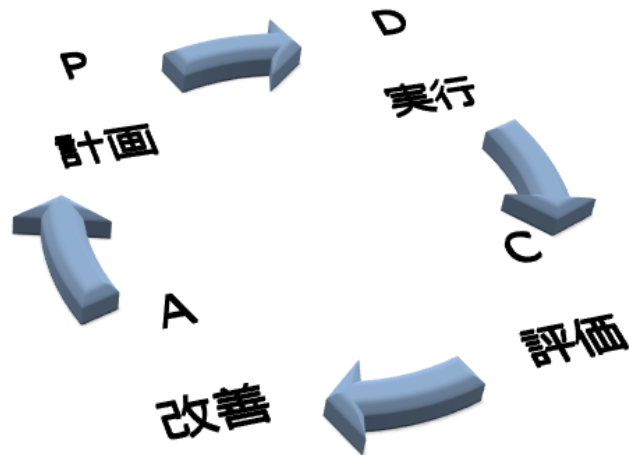


図 6-6 PDCA サイクル

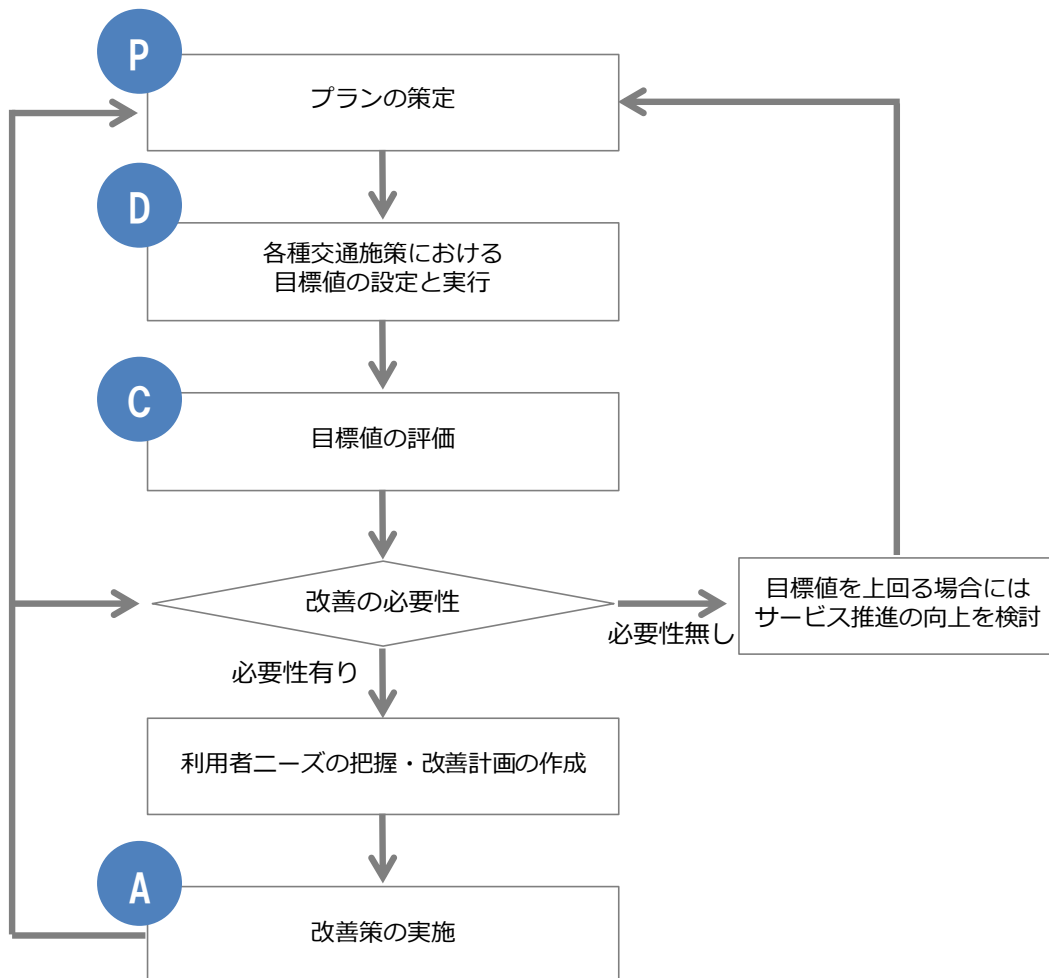


図 6-7 PDCAサイクルの内容

(2)路線再編に対する評価指標

路線再編の評価にあたっては、数値で示す定量的評価と地域事情等を示す定性的評価を行う。

表 6-15 評価指標

データの カテゴリ	データ 把握内容	調査 間隔	把握する指標等	目標値
定量的評価	路線バスの 利用者数	毎年度	平均利用人数 ／便／路線	H28 → H32 → H37 3～5%向上 5～7%向上
	収支状況	毎年度	路線別収支率	・ 83%～85% (H25 実績：81.0%)
定性的評価	アンケート 調査	3年毎	満足度数等	・ 新たなアンケートを設計し、満足度数等を 向上させる。
	地域要望等	毎年度	地域事情	・ 地域にとっての必要性や重要性を確認す る。

参考資料

1 千歳市地域公共交通活性化協議会の開催概要

(1) 千歳市地域公共交通活性化協議会構成員

千歳市地域公共交通活性化協議会の構成員を以下に示す。

表 千歳市地域公共交通活性化協議会構成員

規約	選出機関・団体・役職等	氏名
会長	千歳市 副市長	横田 隆一
副会長	千歳科学技術大学総合光科学部 教授	小林 壮一
一般旅客自動車運送事業者及び その組織する団体を代表する者	北海道中央バス株式会社 千歳営業所 所長	原口 嘉樹
	千歳相互観光バス株式会社 代表取締役社長	中村 敬臣
	札幌地区バス協会 北海道バス協会 専務理事	日野 健一
	千歳地区ハイヤー事業協同組合 事務局長	五十嵐 慎一
住民又は利用者を代表する者	市民（公募）	藤本 聖美
	市民（公募）	榊原 達也
	市民（公募）	廣島 潤子
	千歳市町内会連合会 監査	齊藤 武司
	千歳市社会福祉協議会 副会長	荒 洋一
	千歳市商工会議所中小企業相談所 所長	石川 勇人
	千歳市老人クラブ連合会 理事	清水 久子
	千歳市商店街振興組合連合会 理事	山本 啓子
北海道運輸局札幌運輸支局長又は その指名する者	北海道運輸局札幌運輸支局 首席運輸企画専門官	大友 晃司
一般旅客自動車運送事業者の事 業用自家用車の運転者が組織す る団体を代表する者	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長	今 倫康
学識経験者その他協議会が必要 と認める者	北海道旅客鉄道株式会社 千歳駅長	木原 昌良
道路管理者又はその指名する者	国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部 千歳道路事務所 所長	坂 憲浩
	北海道空知総合振興局 札幌建設管理部 千歳出張所 所長	佐々木 亮
	千歳市建設部道路管理課長	田中 睦実
北海道知事又はその指名する者	北海道 石狩振興局 地域政策部 地域政策課長	今田 美幸
千歳警察署又はその指名する者	北海道 札幌方面千歳警察署 交通第一課長	佐藤 敬一
市長又はその指名する者	千歳市 企画部長	千葉 英二

(平成 28 年 1 月 1 日現在)

※敬称略

(2) 千歳市地域公共交通活性化協議会専門委員会構成員

千歳市地域公共交通活性化協議会専門委員会の構成員を以下に示す。

表 千歳市地域公共交通活性化協議会専門委員会構成員

	団体名	所属	氏名
委員長	北海学園大学工学部生命工学科	教授	鈴木 聡士
一般旅客自動車運送事業者	北海道中央バス(株) 千歳営業所	所長	原口 嘉樹
	千歳相互観光バス(株)	代表取締役社長	中村 敬臣
北海道運輸局	札幌運輸支局	運輸企画専門官	田中 希
市民利用者			榊原 達也
			廣島 潤子
事務局	千歳市企画部	交通政策担当	中出 英利

※敬称略

(3) 開催状況

平成 26、27 年度における千歳市地域公共交通活性化協議会及び千歳市地域公共交通活性化協議会専門委員会の開催状況について、以下に示す。

表 千歳市地域公共交通活性化協議会開催状況

年度	会議	開催日時	議事
平成 26 年度	第 1 回協議会	平成 26 年 6 月 19 日	(1) 予算の補正 (2) 向陽台線に係る平成 27 年度千歳市地域内フィーダー系統確保維持計画 (3) 「千歳市交通戦略プラン」策定業務委託の公募型プロポーザルによる事業者選定結果 (4) 千歳市交通戦略プランの策定方法と今後のスケジュール
	第 1 回専門委員会	平成 26 年 7 月 29 日	(1) 委員長の選任について (2) 市民アンケート調査の概要について (3) バス O D 調査の方法と時期について (4) 駅周辺等実態調査の方法と時期について
	第 2 回専門委員会	平成 26 年 9 月 4 日	(1) 市民アンケート調査票の地区別配布数について (2) 市民アンケート調査票の内容について (3) バス O D 調査の方法について (再協議)
	第 3 回専門委員会	平成 26 年 11 月 6 日	(1) 市民アンケート調査の中間報告について (2) 駅周辺等利用実態調査の中間報告について (3) バス O D 調査の中間報告について
	第 4 回専門委員会	平成 26 年 12 月 5 日	(1) 市民アンケート調査の結果報告について (2) 駅周辺等利用実態調査の結果報告について (3) バス O D 調査の結果報告について (4) 交通戦略プラン素案の方針について
	第 5 回専門委員会	平成 27 年 1 月 8 日	(1) バス O D 調査の分析結果報告について (2) 交通戦略プラン素案の概要について
	第 2 回協議会	平成 26 年 6 月 19 日	(1) 協議会及び専門委員会の委員謝礼支出に係る規約の改正について (2) 千歳市交通戦略プラン策定状況について (3) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
	第 6 回専門委員会	平成 27 年 2 月 16 日	(1) 交通戦略プラン素案の策定状況について
	第 7 回専門委員会	平成 27 年 3 月 10 日	(1) 交通戦略プラン素案について
	第 3 回協議会	平成 27 年 3 月 30 日	(1) 千歳市地域公共交通活性化協議会規約の改正について (2) 千歳市交通戦略プランの素案について (3) 次年度予算 (案) 及び事業概要について

年度	会議	開催日時	議事
平成 27 年度	第 1 回 専門委員会	平成 27 年 7 月 24 日	(1) 千歳市公共交通戦略プラン（バス路線の再編等）
	第 1 回 協議会	平成 27 年 8 月 7 日	(1) 平成 26 年度事業報告及び決算報告 (2) 平成 27 年度地域公共交通再編実施計画策定業務委託の締結 (3) 平成 28 年度千歳市地域内フィーダー系統確保維持計画 (4) 予算の補正 (5) 千歳市交通戦略プランについて（バス路線の再編等）
	第 2 回 専門委員会	平成 27 年 9 月 4 日	(1) 千歳市交通戦略プランの素案について
	第 3 回 専門委員会	平成 27 年 11 月 11 日	(1) 他地域の事例について（みちのり H D） (2) 千歳市交通戦略プラン全体フローについて (3) 路線の再編について (4) 新運賃制度について
	第 2 回 協議会	平成 27 年 11 月 24 日	(1) 他地域の事例について（みちのり H D 等） (2) バス路線の再編について (3) 新運賃制度について (4) 千歳市交通戦略プランについて

2 えきまち空間ワークショップ

(1) 構成員

えきまち空間ワークショップは、本市ホームページ等での募集した市民公募の 12 名により、構成されている。

表 えきまち空間ワークショップ構成員

職業	氏名
フジ商産(株)代表取締役	藤本 聖美
(株)エアロテクノサービス	阿部 剛士
弁護士	高田 周一郎
北海道中央葡萄酒(株)代表取締役社長	三澤 計史
千歳市職員	富成 亨
主婦、科学技術コミュニケーター	廣島 潤子
司会業、千歳市議会議員	松倉 美加
J R 千歳駅副駅長	一杉 隆史
千歳科学技術大学理工学部准教授	小林 大二
科学技術大学学生	畠山 静香
科学技術大学学生	山口 智希
科学技術大学学生	横山 力

※敬称略

(2) 開催状況

平成 26 年度、27 年度におけるえきまち空間ワークショップの開催状況について、以下に示す。

表 えきまち空間ワークショップ開催状況

	会議	開催日時	議事
平成 26 年度	第 1 回	平成 26 年 9 月 12 日	(1) 千歳駅現地視察 (2) 自己紹介 (3) 千歳駅周辺整備の経緯 (4) 千歳市交通戦略プランの概要
	第 2 回	平成 26 年 11 月 8 日	(1) 札幌市手稲駅前広場及び琴似駅前広場視察
	第 3 回	平成 26 年 12 月 2 日	(1) 札幌市手稲駅前広場及び琴似駅前広場視察報告 (2) 千歳駅周辺に関するメンバーからのコメント整理
	第 4 回	平成 27 年 1 月 6 日	(1) 東京近郊駅視察報告 (2) 千歳駅周辺整備の研究
	第 5 回	平成 27 年 2 月 3 日	(1) 千歳駅周辺再整備に関する研究
	第 6 回	平成 27 年 3 月 2 日	(1) 千歳駅周辺再整備に関する研究
平成 27 年度	第 1 回	平成 27 年 5 月 15 日	(1) J R 千歳駅周辺サイン改善事業について
	第 2 回	平成 27 年 9 月 29 日	(1) 千歳科学技術大学による実験結果の発表
	第 3 回	平成 27 年 11 月 6 日	(1) 千歳駅前広場の再整備について
	第 4 回	平成 28 年 2 月 10 日	(1) まとめ

千歳市・千歳市地域公共交通活性化協議会

【お問い合わせ】 千歳市企画部主幹交通政策担当
(千歳市地域公共交通活性化協議会事務局)
〒066-8686 北海道千歳市東雲町2丁目34番地
代表電話 0123-24-3131