

「千歳市地域公共交通計画（素案）」

パブリックコメント（市民意見公募）閲覧用資料

意見募集	令和3年7月16日（金）～令和3年8月16日（月） ※郵送の場合は当日消印有効
応募資格	千歳市内に在住、在勤又は在学の方
意見の提出方法	<ul style="list-style-type: none">○「意見書」用紙に住所・氏名（法人の場合は、その名称・事務所所在地等の連絡先）・電話番号・ご意見等を漏れなく記載してください。○郵便、ファクシミリ、電子メール、意見箱へ投函のいずれかにより提出してください。○記載事項漏れや電話・口頭でのご意見は、提出意見として取り扱わない場合があります。
意見の提出先・問合せ	〒066-8686 千歳市東雲町2丁目34番地 千歳市企画部交通政策課 電話：0123-24-0897（直通） FAX：0123-22-8854 e-mail：koutsuuseisaku@city.chitose.lg.jp



千歳市地域公共交通計画(素案) - 概要版 -

2. 千歳市の現状

1. 計画の概要

●千歳市地域公共交通計画策定の背景と目的

本市では、平成28年3月に『千歳市地域公共交通網形成計画』、平成28年7月に『千歳市地域公共交通再編実施計画』の策定を行い、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの再構築を行いました。

令和2年度は、計画策定及びバス路線再編から概ね5年を迎え、中間見直しに着手しましたが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源の位置付けが必要となったことなどを踏まえ、持続可能な公共交通を維持・確保するための新たな計画として「地域公共交通計画」を策定することとしました。

●地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」です。

既存のバスやタクシーによる公共交通サービスの維持・確保を目指しますが、必要に応じて自家用有償旅客運送や民間の各種送迎サービス、物流サービス等の多様な輸送資源も活用して地域旅客運送サービスの確保に努めます。

また、キャッシュレス化、MaaS※、自動運転などの新しい技術も活用して誰もが使いやすいサービスを提供することが重要です。

※情報通信技術を活用し、公共交通の運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段を1つのサービスとして捉え、移動することができる概念



出典：国土交通省資料

様々な輸送資源や最新のICTも活用しつつ持続可能な地域の公共交通サービスの確保を目指します。



●地域公共交通の維持・確保に向けた動き

地域公共交通の維持・確保に向けて、これまで国でも様々な規制緩和や法整備等が行われてきました。

平成26年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が、令和2年に再度改正され「地域が自らデザインする地域の交通」をキーワードに、地域公共交通計画の作成や実施が「努力義務」となりました。

計画策定が努力義務化され、基本的に全ての自治体が地域公共交通計画を作成することになりました。



●計画の対象地域及び期間

- 対象地域：千歳市全域
- 対象期間：令和4年度～令和8年度（5年間）



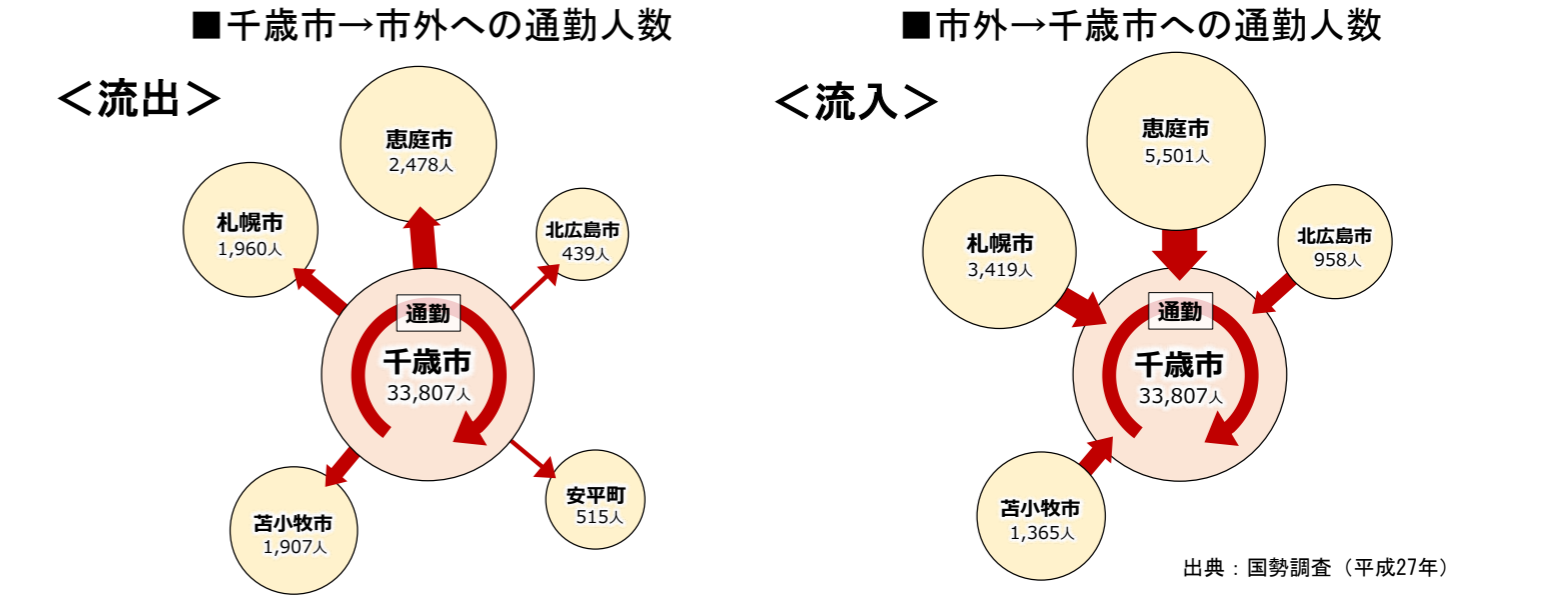
●地域特性

現在は道内で最も高齢化率の低い千歳市ですが、「千歳市人口ビジョン」の人口の将来展望によると、近い将来には人口が減少し、令和27年には、人口の約3割が65歳以上の高齢者になると予想されています。



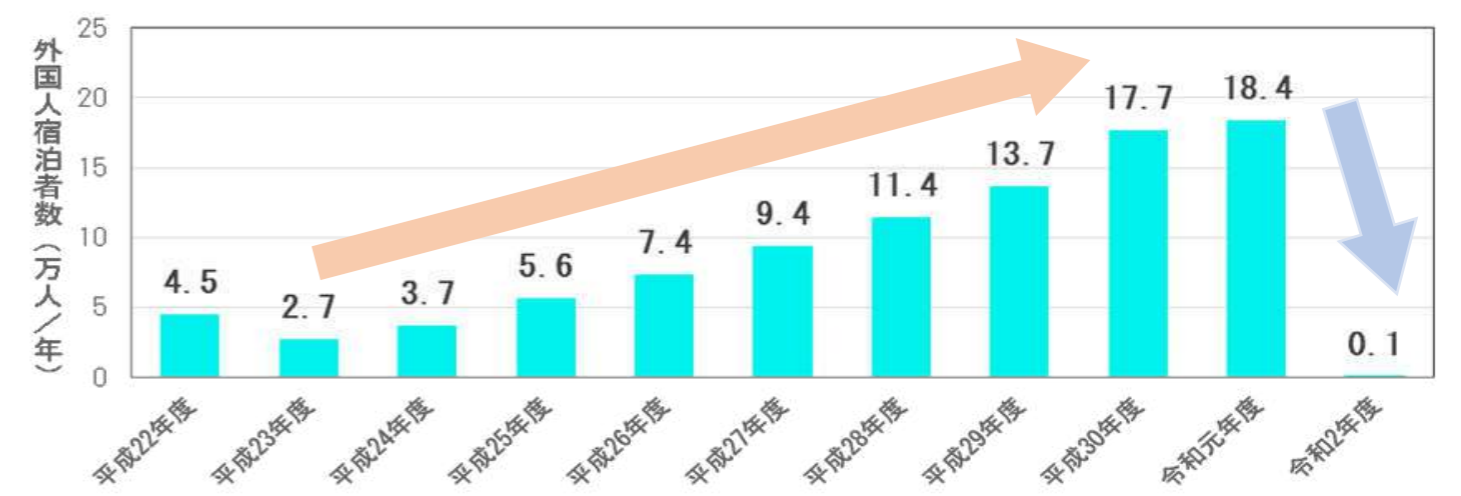
出典：国勢調査（～平成27年）、千歳市人口ビジョン「人口の将来展望」（令和2年～）

通勤は、近隣の恵庭市や札幌市、苫小牧市、北広島市などとの流動が多くなっています。



出典：国勢調査（平成27年）

外国人宿泊者数は大幅に増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は大きく減少しました。



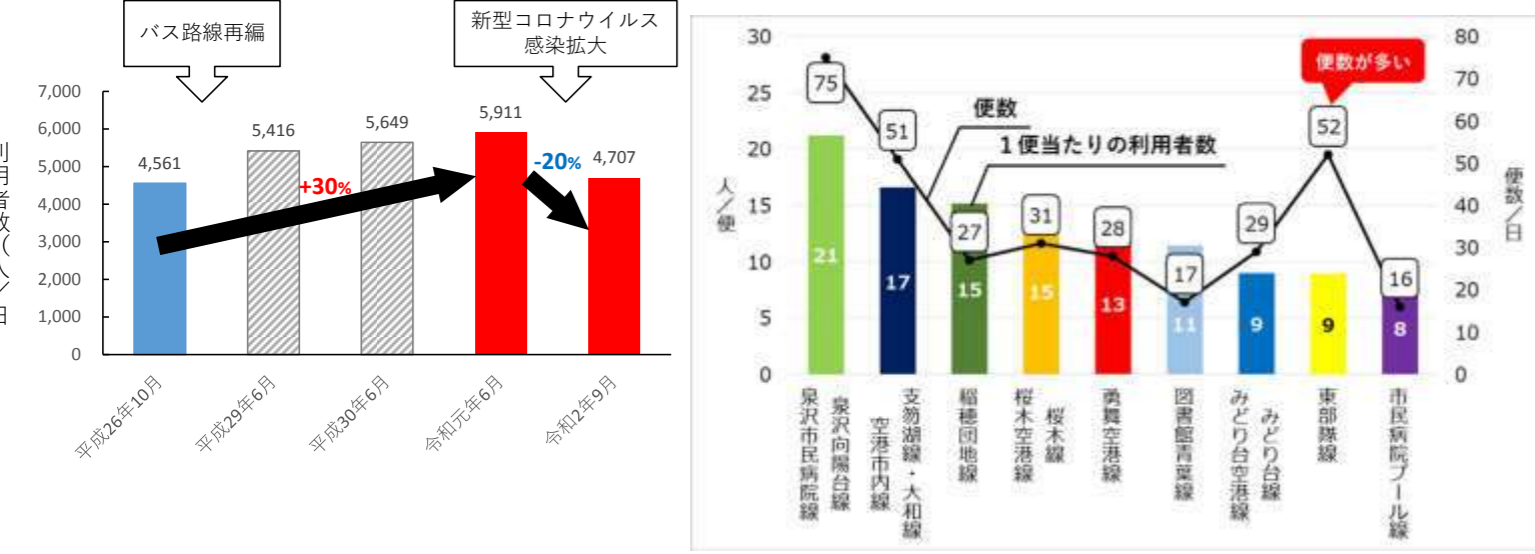
出典：北海道観光入込客数調査



●公共交通の現状

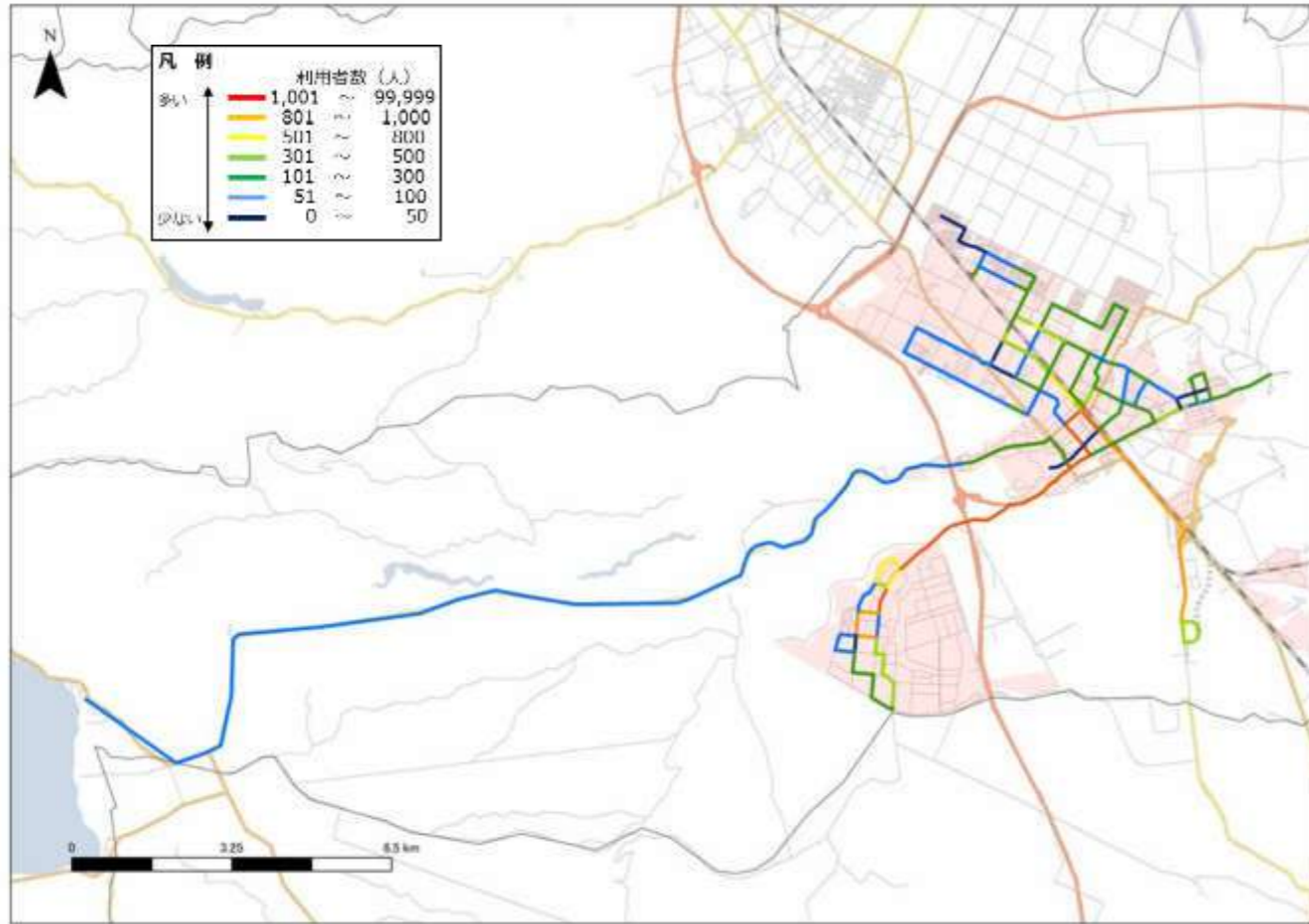
平成28年のバス路線再編後、路線バスの利用者数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症による外出機会の減少により、令和2年度(夏期)の利用者数は再編実施前と同程度まで減少しています。

また、運行本数と比較し、利用者数が少ない路線が見られます。



出典：路線バス乗降客数調査(千歳市)

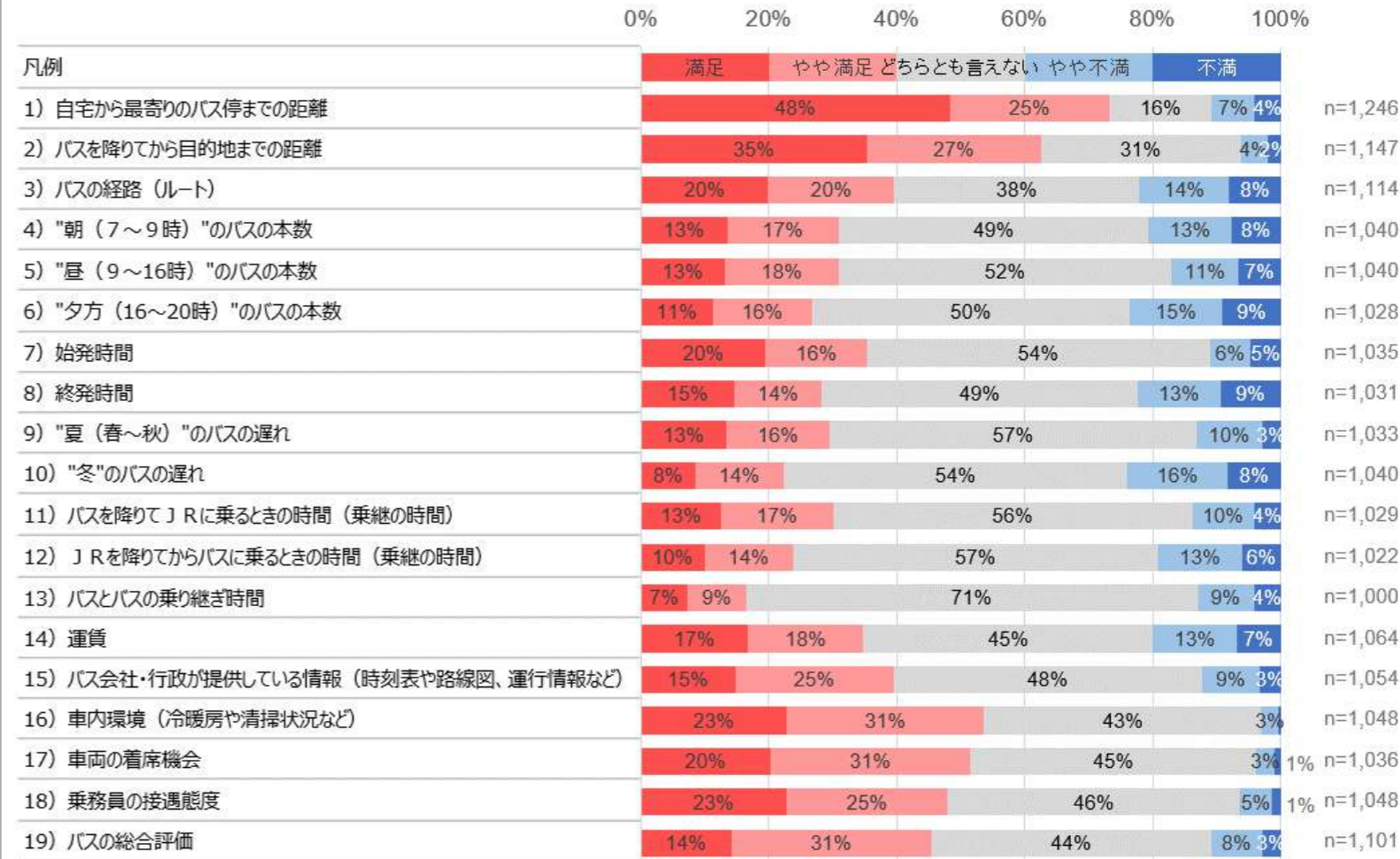
バス停間の利用者数は、向陽台や新千歳空港に向かう路線が多くなっています。支笏湖方面と結ぶ千歳空港支笏湖線や桜木・自由ヶ丘地区を巡回する桜木線は利用者数が少なくなっています。



出典：R2.9路線バス乗降客数調査(千歳市)

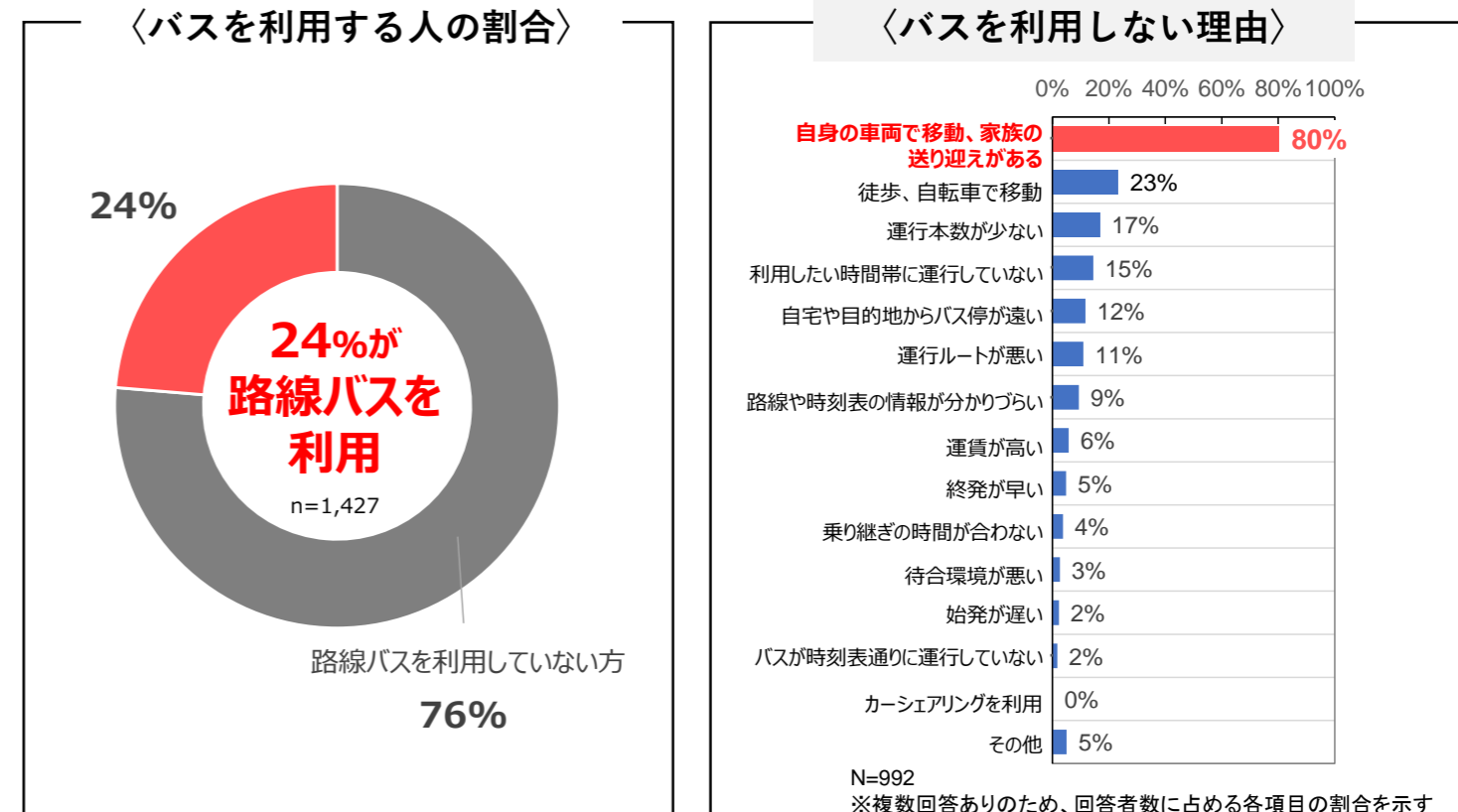
●市民意見

全体として運行本数、運行時間帯、運行ルートに対する改善意見が多く挙がっています。総合的評価として、45%の人が満足・やや満足と回答しています。



出典：R2千歳市民アンケート

時間帯やルート、バス停位置が理由で路線バスを利用しない人は1~2割と少なく、利便性の向上や情報提供、利用意識の醸成により路線バスへの転換可能性が考えられます。



出典：R2千歳市民アンケート





3. 地域公共交通を取り巻く課題と基本方針

●課題 現状分析より、千歳市の公共交通が抱える課題を整理しました。

	現状	課題
地域特性	高齢化が進展し、近い将来は人口が減少	自家用車で移動できない交通弱者の増加、公共交通利用者減少への対応
	千歳駅から離れた向陽台地区は高齢化が進展し、令和12年には高齢化率40%以上の地域も多い	高齢化進展が見られる向陽台地区と千歳駅のアクセス確保
	通勤・通学では、流入出ともに札幌市や恵庭市、苫小牧市、北広島市とのつながりが強い	通勤通学・帰宅時間帯における路線バスの確保
	平日は通勤・通学が移動の5割以上を占め、休日と比較し、鉄道利用者も増加	通勤通学時間帯の千歳駅・長都駅へのアクセス確保
	乗用車保有台数は長年上昇の一途をたどり、モータリゼーションが進展している	CO ₂ 排出の抑制、公共交通利用者減少への対応
	外国人観光客は大幅に増加傾向(令和2年度は新型コロナウイルスの影響により大幅に減少)	外国人含め誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備
経営環境	再編後市内路線バスの利用者が増加傾向だったが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響で減少	新型コロナウイルス拡大で減少した利用者数・収益の回復
	一部、利用者数に比べて便数が多く、需給バランスが悪いバス路線が存在(東部隊線など)	利用者の需要に合っていない非効率なバス路線の運行改善
	路線バスやタクシー運転手の不足・高齢化	将来の公共交通サービス担い手の確保
	バス停徒歩圏は人口の約9割をカバーし、商業・医療施設もバス路線沿線に多数立地	公共交通による拠点アクセスの維持・充実
	15路線のうち11路線が赤字であり、令和2年度は約5.5千万円を市が負担	運行効率化や利用者数増加による赤字額の縮減
市民意見	買い物や通院等の目的、利用者の年代によって移動の傾向が様々	限られた運行体制の中で効果的な路線バスの運行
	路線バスが運行していない地域をカバーするデマンドバスや貸切タクシーの認知度は地域住民の約6割	郊外におけるデマンドバス等の利用促進に向けた更なる周知・情報発信
	自家用車が利用できなくなった場合に想定する代替交通手段は路線バスが約5割と最も多い	交通弱者の受け皿となる路線バスの維持・充実
	路線バス利用者の約3割は新型コロナウイルス拡大により利用中止や頻度減少	利用者が安全に安心して利用できる公共交通環境の整備
	運行本数や運行時間帯が路線バス利用上の課題となっている	路線の見直し等による利便性の高い運行体系の実現
	日常生活での路線バス満足度(約60%)に比べ、通学時の満足度は約40%と低い※高校生	通学時(平日)と余暇時(休日)とのバランスの取れた路線バス運行
約6割はICカードやQRコードなどキャッシュレス決済が便利と回答※高校生	最新のICTも活用した路線バス利用環境の整備	

●基本方針

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

- 千歳市の将来人口予測は、近い将来、減少に転じ、公共交通の利用者数も減少が懸念されます。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で、増加傾向にあった路線バス利用者が減少しました。
- 公共交通利用者の減少は、収益の低下を招き、それがコスト縮減によるサービス水準の低下に繋がることから、更に利用者数が減少するという負のスパイラルを招くことになります。
- 将来的に公共交通を維持し続けるためには、便利で安心して利用できる公共交通を構築し、利用者数の増加を図ることが必要です。



出典：北海道中央バスHP

公共交通サービスを維持するためにも、利用者数の増加を図り、交通事業者の収益を安定させることが重要です。



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

- 市内路線バスには、千歳駅を拠点とした通勤・通学時間帯の利用や商業施設、市民病院等への移動といった需要があります。一方で、利用者の少ない路線、需要と供給のバランスが悪く一部非効率な運行となっている路線があります。
- 交通事業者の経営環境が厳しい中、持続可能な公共交通を実現するためには、効率化を図る箇所と利便性を高める箇所のバランスを取りながら最適な運行体系の構築が必要です。



公共交通サービスを維持するためにも、需要と供給のバランスを取った効率的で利便性の高い運行体系が重要です。



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

- 新千歳空港を有する千歳市は、観光客が多く訪れ、外国人観光客の宿泊数は平成23年度から令和元年度にかけて約7倍に増加しています。
- 市民アンケートでは、通勤や買い物、通院での路線バス利用が多くみられ、平休日や年齢、時間帯によって利用者属性が異なります。国内外との交流人口が多い千歳市では、MaaSや新たなモビリティサービスの導入も視野に入れ、様々な人が利用しやすい公共交通サービスの確保が必要です。

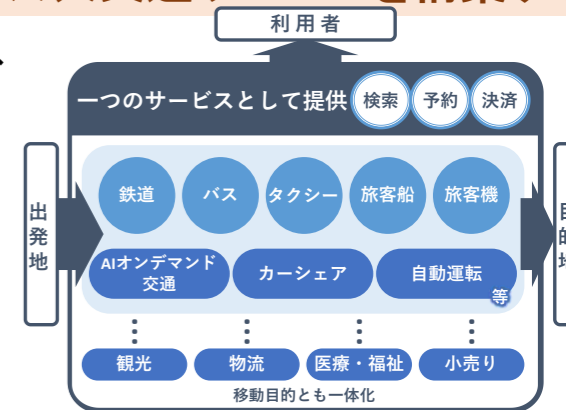


図 MaaSのサービスイメージ

MaaSや自動運転などを見据えた新たな技術も活用しながら、誰もが利用しやすい公共交通サービスの確保が重要です。





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

- 千歳市でも路線バスやタクシーの運転手の高齢化が進展しており、現在の状況が続いた場合、10年後にはドライバー不足を原因とした減便や路線の廃止も懸念されます。
- 各社は公共交通の担い手の確保に向けた取組を行っていますが、一部の交通事業者だけでは限界があるため、関係機関や行政も一体となって、担い手の確保に向けた取組を推進する必要があります。

公共交通サービスを将来的にも維持するため20代、30代など若い世代の確保が重要です。



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

- 自家用車は非常に便利な乗り物ですが、高齢化の進展とともに運転免許証を返納する人や車が運転できない人の増加が見込まれ、移動の足としての公共交通が重要になります。
- 公共交通を維持するためには、事業者側の努力だけではなく、市民が利用して自分たちで公共交通を守るという意識が大切です。
- 公共交通の置かれている状況や果たす役割について市民に理解を促すとともに、公共交通に関する情報に触れる機会や公共交通の利用機会を創出し、市民の公共交通の利用意識を醸成していくことが必要です。



公共交通は地域みんなで守っていくという意識が重要です。

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

- 本計画の取組を通し、公共交通の維持・強化を図りますが、将来的な人口減少を止めることは難しく、路線バスやタクシーなどの公共交通サービスを維持できない地域（公共交通不便地域）の発生が懸念されます。
- そのような状況においては、地域の移動需要を満たすため、福祉バスやスクールバス、民間送迎車両など、多様な輸送資源の活用も視野に、日ごろから情報共有に努める必要があります。

将来、公共交通の確保が困難となった場合を想定し、地域資源を活用した対応策の検討が重要です。



4. 地域公共交通の基本目標及び評価指標

6つの基本方針の実現に向けて、各方針に対応した基本目標と達成度を評価するための評価指標・目標値を設定しました。

基本方針	基本目標	評価指標	目標値(令和8年度)
方針1	バス路線の見直しや公共交通利用環境の整備	路線バスの利用者数	5,510人/日
		JR千歳駅の路線バス乗降者数	3,000人/日
		路線バスの満足度	22%
方針2	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	市内路線バスの収支率	77.28%
方針3	利用者の属性に応じた公共交通利用促進策の実施	新千歳空港の路線バス乗降客数	1,305人/日
		シルバーおでかけパスの交付数	374人/年
方針4	行政と交通事業者が連携した若い世代へのPR	公共交通の利用促進や雇用促進等に関するイベント等の開催	年1回以上
		40代以下の路線バス運転手の割合	令和2年度以上
方針5	情報発信の強化などによる公共交通意識の醸成	市民への公共交通に関する情報提供回数	年4回以上
方針6	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	多様な交通手段の導入必要性検討のための路線バス乗降客数調査	夏冬各1回(年2回)
		関係団体との意見交換実施数	2団体以上

計画の達成度は、定量的な目標値を設定し、客観的に判断します。





5. 取組と実施主体

目標の達成に向けて、実施主体と協力しながら取組を検討・実施します。

取組内容

実施主体

JR千歳駅前広場再整備	交通結節点として、利便性、安全性、公共性に配慮した整備	千歳市
	くつろぎ賑わう空間の創出	
	市民や来訪者が集う拠点として、情報発信機能を強化	
	中心市街地の活性化と連携した整備の実施	
バス路線の見直し	バス路線の再編	千歳市、交通事業者
バス路線名の見直し	分かりやすいバス路線名への見直し	千歳市、交通事業者
需要に応じたバスダイヤの見直し	バスダイヤの見直し	千歳市、交通事業者
路線バス運賃の見直し	市民病院プール線の本格運行に伴う運賃の見直し	千歳市、交通事業者
キャッシュレス決済方法の導入促進	多様な決済方法の導入	交通事業者
新型コロナウイルス感染症の感染防止対策	路線バスやタクシー車内の抗ウイルス・抗菌対策	千歳市、交通事業者
バス運行情報の標準化	バス運行情報のGTFS-RT(リアルタイム) [*] 化	千歳市、交通事業者
千歳独自の運賃制度	利用のしやすい運賃サービスの実施	千歳市、交通事業者
地域の実情にあった公共交通手段の導入検討	新規バス路線導入に向けた実証運行	千歳市、交通事業者、市民
	公共交通不便地域の交通手段確保	
利用者の属性に応じた利用促進策の実施	ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入促進	千歳市、交通事業者
	JR千歳駅前広場再整備に合わせた情報案内の見直し	
来訪者を対象とした情報発信強化	国内観光客向けの情報発信	千歳市、交通事業者、観光事業者
	外国人観光客向けの情報発信	
公共交通の広報・PR活動	仕事のやりがいや社会的役割等の広報	千歳市、北海道、交通事業者、運輸局、教育機関
	就職イベント等とのタイアップ	
	小中学生等を対象としたイベントや情報発信	
モビリティ・マネジメント施策の展開	ノーカーデーの実施	千歳市、市民、交通事業者、民間企業、市民団体、警察、教育機関
	公共交通利用促進キャンペーンの実施	
	高齢者運転免許証自主返納サポート制度の実施	
バス利用目的の創出	企画乗車券の販売	千歳市、民間企業、商業施設、観光事業者、交通事業者
将来における多様な交通手段の活用可能性検討	多様な交通手段の実態把握	千歳市、民間企業
	多様な交通手段の活用可能性検討	

6. 計画達成に向けた取組

●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、本計画に定める目標の達成に向けて、各種交通施策を展開していきます。



行政と交通事業者だけでなく、市民をはじめ様々な関係者と協力体制を築き、千歳市地域公共交通活性化協議会で協議し、取組を進めます。

ポイント

●評価の考え方

本計画の基本方針及び基本目標の達成状況を検証するため、評価指標について継続してモニタリングを行う必要があります。モニタリングは、計画の進捗状況が客観的に評価できるよう、可能な限り定量的な指標を設定します。

計画期間を令和4年度から令和8年度の5年間としているため、最終評価を令和8年度に行うこととしますが、社会情勢の変化や取組の進捗状況により、必要に応じて計画の評価・見直しを行います。



コロナやインバウンドなど社会情勢の変化を踏まえ、モニタリングの結果、計画の見直しを含め柔軟に対応します。

ポイント

千歳市地域公共交通計画(素案)

令和4年4月

(令和3年7月16日現在)

千歳市地域公共交通活性化協議会

1.	計画の概要	1
1.1.	千歳市地域公共交通計画策定の背景と目的	1
1.2.	地域公共交通計画とは	2
1.3.	地域公共交通の維持・確保に向けたこれまでの取組	3
1.4.	計画の位置付け	5
1.5.	計画の対象区域	5
1.6.	計画の期間	5
2.	千歳市の現状	6
2.1.	地域特性	6
2.1.1.	地勢	6
2.1.2.	人口動態・特性	7
2.1.3.	交通動態	12
2.1.4.	鉄道・航空機	17
2.1.5.	観光動向	19
2.2.	公共交通の現状	20
2.2.1.	路線バス	20
2.2.2.	タクシー	33
2.2.3.	その他公共交通	35
2.2.4.	千歳市の財政負担	38
2.3.	その他の多様な輸送資源	41
2.3.1.	福祉バス	41
2.3.2.	スクールバス	42
2.3.3.	企業送迎バス	44
2.4.	公共交通に関する市民意見	46
2.4.1.	市民アンケート	46
2.4.2.	高校生アンケート	59
2.4.3.	その他アンケート調査結果等	62
2.5.	千歳市地域公共交通網形成計画及び再編実施計画による取組	64
3.	地域公共交通を取り巻く課題と基本方針	67
4.	地域公共交通の基本目標及び評価指標	70
4.1.	基本目標	70
5.	目標達成に向けた取組と実施主体	73
5.1.	バス路線の見直しや公共交通利用環境の整備	73
5.2.	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	75
5.3.	利用者の属性に応じた公共交通利用促進策の実施	76
5.4.	行政と交通事業者が連携した若い世代へのPR	77
5.5.	情報発信の強化などによる公共交通意識の醸成	78
5.6.	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	79
6.	計画達成に向けた取組	84
6.1.	実施体制	84
6.2.	評価の考え方	84

1. 計画の概要

1.1. 千歳市地域公共交通計画策定の背景と目的

本市の公共交通の主軸となっている市街地の路線バスは、JR 千歳駅や千歳市民病院を交通結節点として、民間バス事業者4社により16路線27系統（広域的な地域間幹線系統2路線含む）が運行しています。郊外では、地域住民が主体となった運行協議会を設置し、長都・中長都・釜加地区デマンドバスや東千歳定期貸切タクシーが運行しています。

全国の路線バス利用者は、昭和40年代をピークに、モータリゼーションの進展により、3分の1まで減少しており、今後ますます進展する超高齢社会にあって、将来にわたり市民が利用しやすく、持続可能な交通ネットワークを構築することが大きな課題となっています。

本市では、平成26年度に交通実態調査や市民アンケート調査を実施し、平成28年3月に策定した、『千歳市地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」）』に基づき、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの再構築を行い、市民への周知を図りながら、平成28年7月に、『千歳市地域公共交通再編実施計画（以下、「再編実施計画」）』の策定を行い、平成28年10月に市内バス路線の再編を行いました。

令和2年度は、「網形成計画」及び「再編実施計画」の策定や市内バス路線の再編から概ね5年を迎えたことから、各計画と市内バス路線の中間見直しに向けた各種業務に着手しましたが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、現行の「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」へ変更となったことや、計画の策定が努力義務化されたこと、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源の計画への位置付けが必要となったことなどを踏まえ、利便性・採算性・公共性のバランスを考慮した持続可能な公共交通を維持・確保するための新たな計画として「地域公共交通計画」を策定することとしました。

また、本計画の実現により、自家用車への過度な依存を解消し、公共交通の利用促進を図ることで、環境負荷の小さい持続可能な交通体系を構築し、SDGs（持続可能な開発目標）の達成に貢献します。

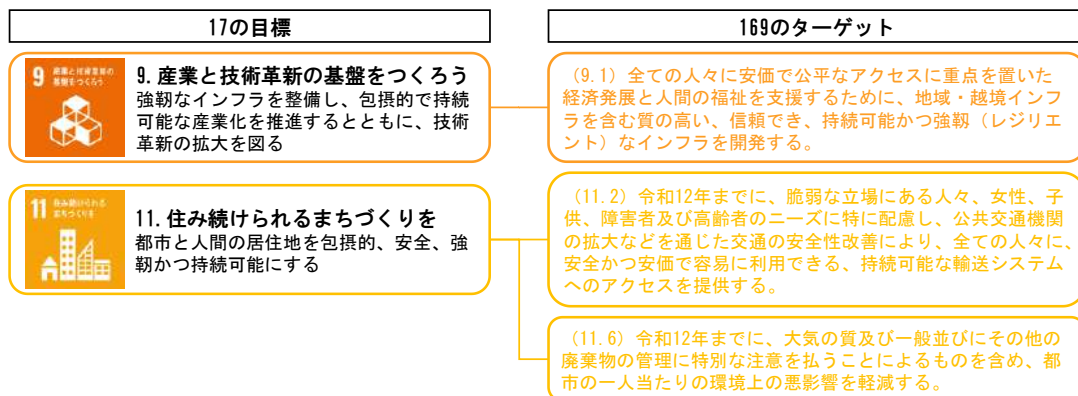


図 1-1 関連する SDGs の目標とターゲット

1.2. 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものであり、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地方公共団体が交通事業者や有識者、地域住民等の関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会）」を開催し、交通事業者や地域の関係者等の意見を踏まえながら作成するものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で地域公共交通の維持・確保を目指しますが、厳しい経営状況により、路線維持や市民ニーズへの対応が出来なくなる事態も考えられ、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源も活用することで、持続可能な地域旅客運送サービスを提供する必要があります。また、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fi の整備といった最新の技術、更には MaaS（Mobility as a Service^{※1}）、AI による配車、自動運転などの新しい技術も活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスを提供することが重要です。

※1： 情報通信技術を活用し、公共交通の運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段を1つのサービスとして捉え、移動することができる概念



図 1-2 地域の多様な交通手段（イメージ）

出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について（国土交通省公表資料）

1.3. 地域公共交通の維持・確保に向けたこれまでの取組

全国の路線バス利用者数は、モータリゼーションの進展により、昭和 40 年代をピークに年々減少傾向をたどってきましたが、平成 19 年にいったん下げ止まり、平成 23 年を底にやや増加傾向となっており、高齢化の急速な進展に伴い、車を運転しない人々の増加が予想される中で、地域公共交通の果たす役割は増しております。

このような中、国は、平成 12 年 2 月からバス、鉄道、タクシー等の交通サービスの質の向上を目的とした需給調整規制の廃止や運賃規制の緩和を行いました。一方で、新規業者の参入によって競争が激化し、安全確保の問題や不採算路線の廃止など利用者に対する負の影響も生じました。

その後、国は平成 19 年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を施行し、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備しました。平成 26 年には、本法律が改正され、まちづくりとの連携や面的な公共交通ネットワークの再構築に向けた制度を整備しました。

直近の令和 2 年の改正では、「地域が自らデザインする地域の交通」をキーワードに、基本的に全ての地方公共団体において、地域公共交通計画の作成や実施を「努力義務」として定め、現在に至っています。

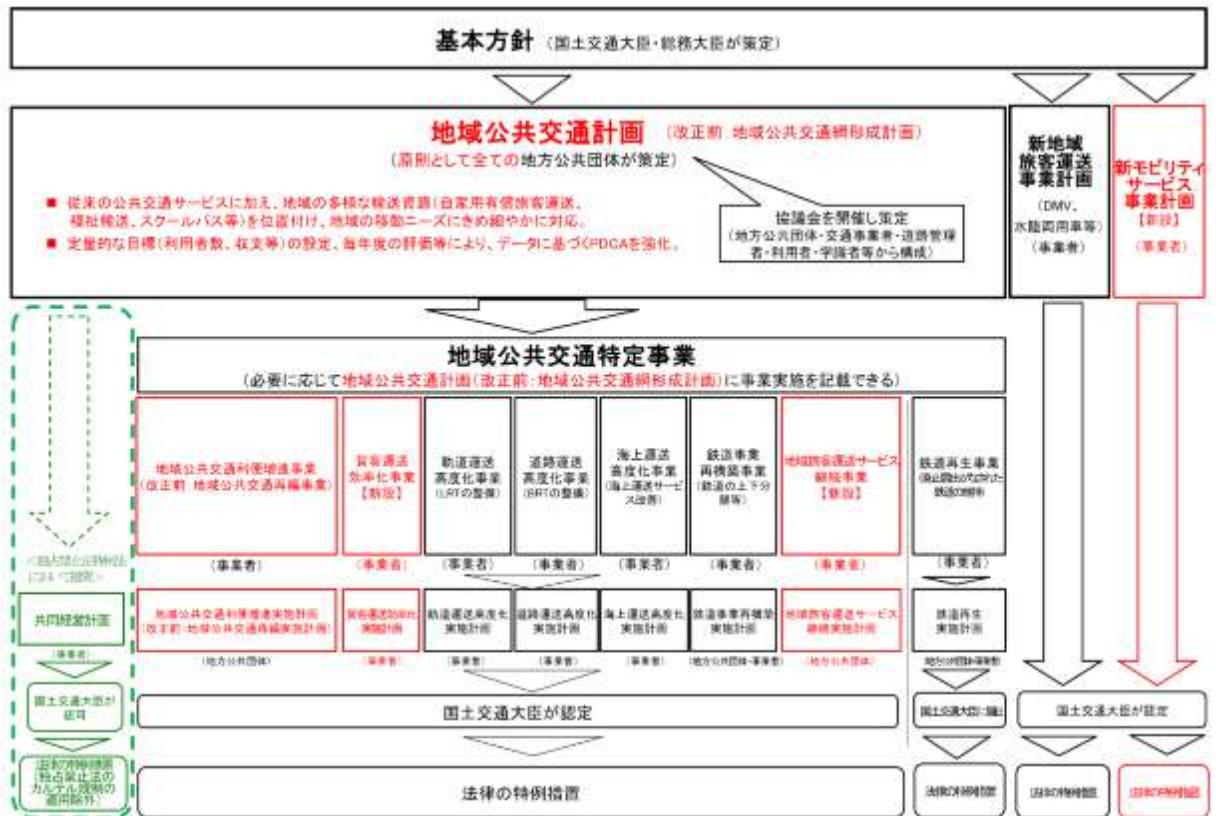


図 1-3 改正後の地域公共交通活性化再生法の全体像

出典：国土交通省公表資料

年月	規制緩和や計画制度・支援策の主な変更
平成12年2月	「貸切バス事業(道路運送法)、国内航空運送事業(航空法)」の規制緩和 概要：需給調整規定の撤廃、運賃を事前届け出制に移行(貸切バス) 需給調整規定の撤廃、運賃を事前届け出制に移行、(航空機)
平成12年3月	「旅客鉄道事業(鉄道事業法)」の規制緩和 概要：需給調整規定の撤廃、運賃を事前届け出制に移行
平成12年10月	「国内旅客船事業(海上運送法)」の規制緩和 概要：需給調整規定の撤廃、運賃を事前届け出制に移行
平成14年2月	「乗合バス事業・タクシー事業(道路運送法)」の規制緩和 概要：需給調整規定の撤廃、運賃を事前届け出制に移行(乗合バス) 需給調整規定の撤廃、運賃規制の緩和(タクシー)
平成18年10月	「自家用有償旅客輸送の登録制度」の創設(道路運送法) 概要：過疎地域で地域の生活維持に必要な輸送がバス・タクシーによって提供されない場合、代替手段として国土交通大臣又は地方公共団体の長から登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を使用して有償で運送
平成19年10月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行 計画：地域公共交通総合連携計画 目的：バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能 位置付け：市町村（複数市町村での作成も含む）による作成が可能
平成23年4月	「地域公共交通確保維持改善事業」の創設 概要：地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
平成25年12月	「交通政策基本法」の施行 目的：地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
平成26年11月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行 計画：地域公共交通網形成計画 目的：バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象とする 位置付け：地方公共団体による作成が可能
令和2年11月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行 計画：地域公共交通計画 目的：ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え、改善や充実に取り組む 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる 位置付け：地方公共団体による作成を法的に努力義務化 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む

■：規制緩和 ■：計画制度・支援策

図 1-4 地域公共交通活性化のための規制緩和や計画制度の変遷

1.4. 計画の位置付け

本計画は、「交通政策基本法」「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法とし、「千歳市第7期総合計画」を上位計画とするとともに、「千歳市都市計画マスタープラン」や「千歳市立地適正化計画」などの関連計画と整合・連携を図った内容とします。

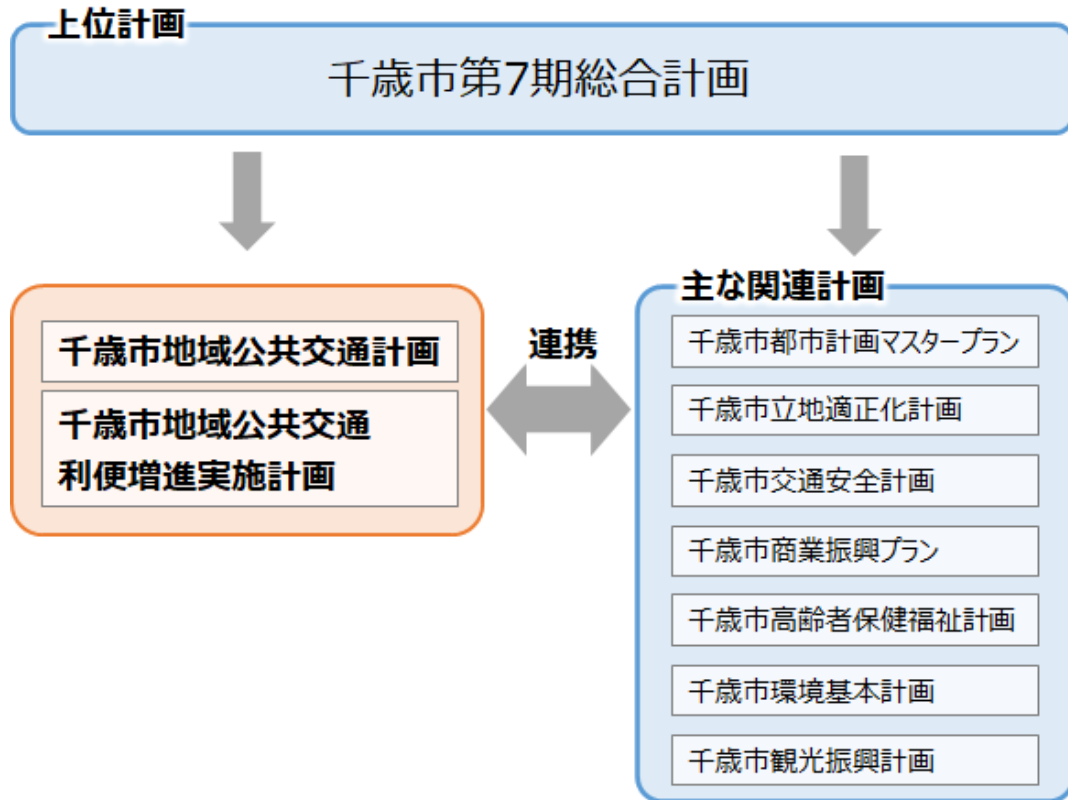


図 1-1 上位・関連計画との関係

1.5. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、千歳市全域とします。

1.6. 計画の期間

本計画の期間は、令和4年度～令和8年度の5年間とします。

2. 千歳市の現状

2.1. 地域特性

2.1.1. 地勢

(1) 位置

千歳市は道央圏に位置し、札幌市、苫小牧市など4市4町に隣接しています。大きさは東西に約57km、南北に約30kmで、総面積は約595km²あります。市の西部には支笏湖があり、国立公園に指定されています。

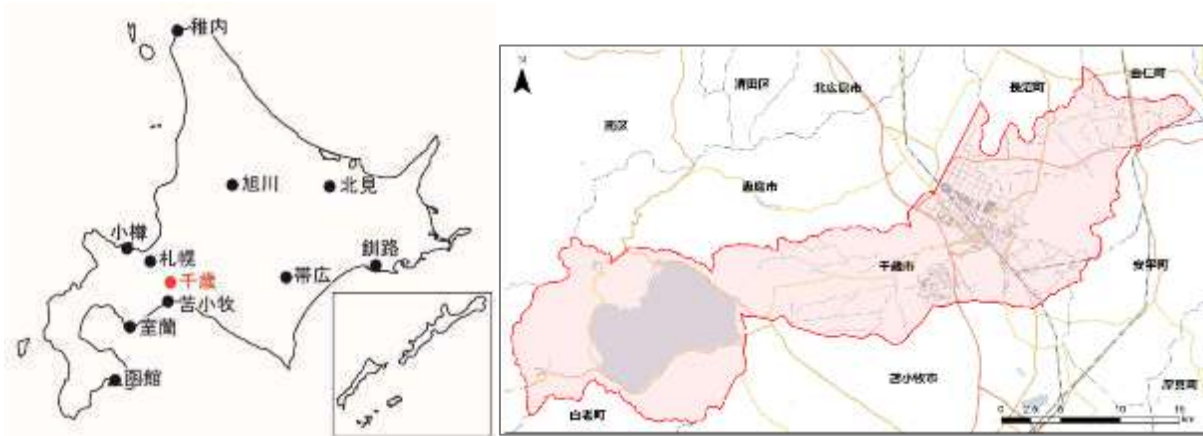


図 2-1 位置図

(2) 地形

千歳市の地形は、西部に火山地形を有し、東部に平地が広がる西高東低の地形となっています。石狩平野が広がる市街地部は平坦な土地となっています。



図 2-2 千歳市の地形

出典：国土数値情報（標高・傾斜度5次メッシュデータ）

2.1.2. 人口動態・特性

(1) 人口推移と世代別人口の推移

平成 27 年に実施した国勢調査に基づく、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口では、千歳市の人口は近い将来、減少に転じると予測されておりますが、市が令和 2 年に改訂した人口ビジョンの人口の将来展望では、令和 12 年まで増加し、その後減少に転じると予測されています。年代別に見ると、年少人口（15 歳未満）は昭和 60 年以降減少傾向にあり、高齢者人口（65 歳以上）は増加の一途をたどっています。それに伴い高齢化率^{*2}も増加していますが、道内では高齢化率が最も低い自治体となっています。

※ 2: 65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合



図 2-3 千歳市の人口推移

出典：国勢調査（～平成 27 年）、千歳市人口ビジョン「人口の将来展望」（令和 2 年～）

(2) 人口分布

平成 27 年の国勢調査による人口分布（図 2-4）を見ると、千歳駅の東側（末広）や長都駅の東側（勇舞）などに人口の集中が見られるほか、市街地から離れている向陽台地区にも部分的な人口集中が見られます。国立社会保障・人口問題研究所の推計に基づく令和 12 年の人口予測（図 2-5）では、全市的な傾向は変わりませんが、清流や幸福地区で人口増加が見られます。

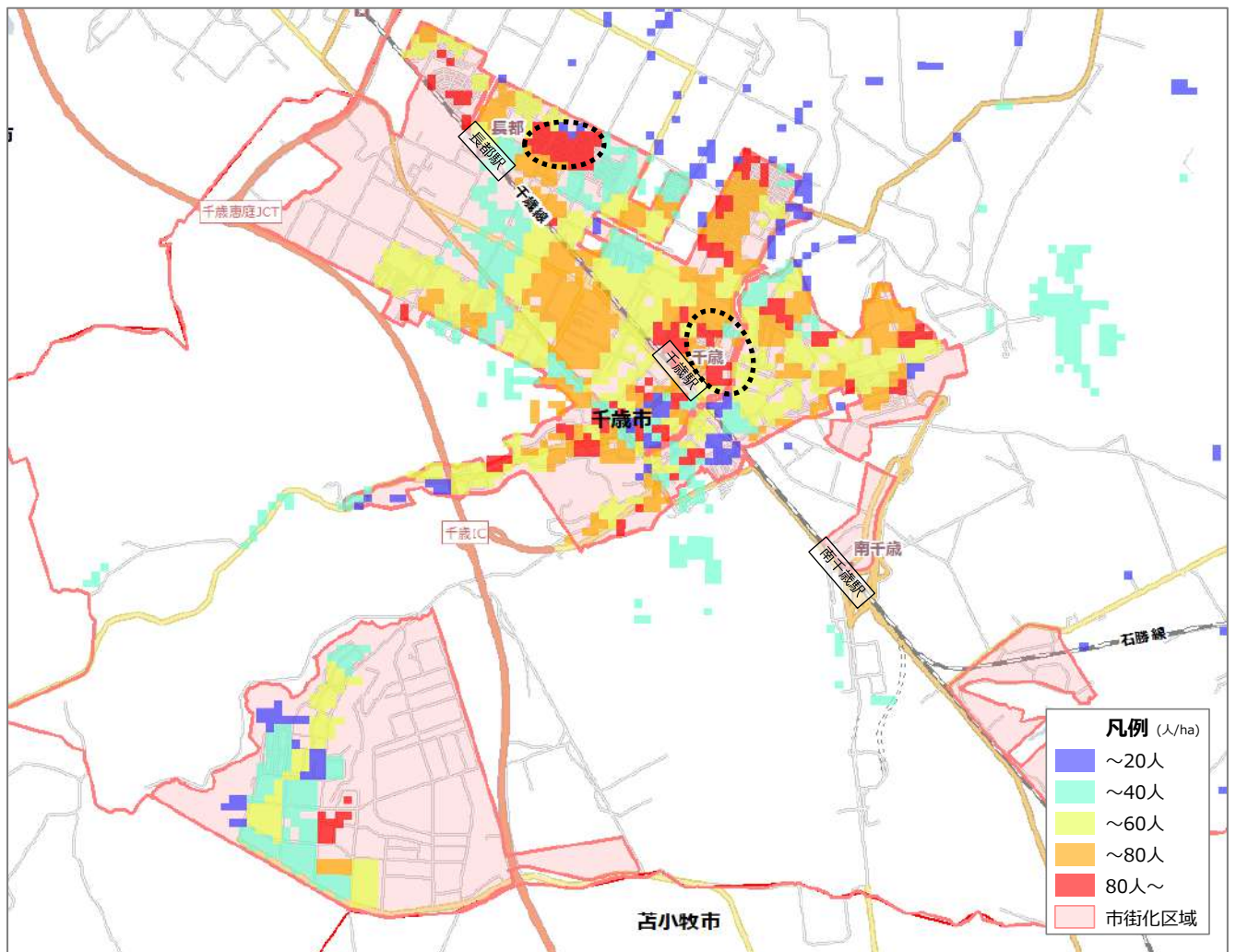


図 2-4 人口分布（現状：平成 27 年）

出典：平成 27 年国勢調査（100m メッシュ人口）

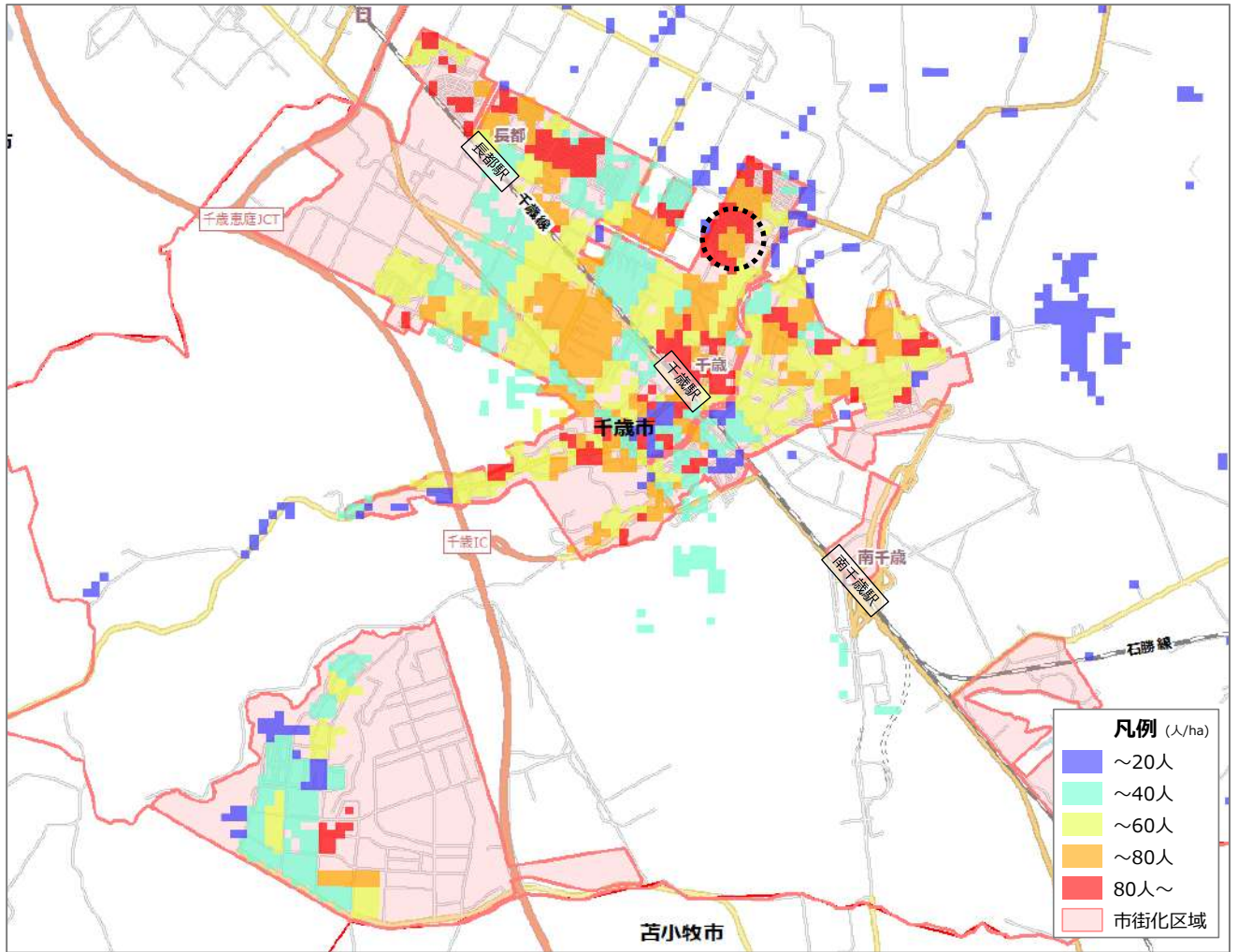


図 2-5 人口分布 (将来 : 令和 12 年)

出典 : 国土技術政策総合研究所作成の将来人口予測ツールを基に作成

※システム上、図 2-4 で空白となっているメッシュについては図 2-5 に反映されていません。

(3) 高齢化率

平成 27 年の国勢調査での高齢化率（図 2-6）を見ると、向陽台地区の一部で高齢化率 40%以上の地域が見られます。また、団地が立地している富丘地区でも高齢化率が高くなっていますが、令和 2 年に市営住宅敷地の一部が戸建住宅用地等として宅地分譲されています。

国立社会保障・人口問題研究所による人口予測を基に算定すると、令和 12 年には、高齢化率 30%を超える地域が市内でも多く見られるようになります。特に向陽台地区は、高齢化率 40%以上の地区が多くを占めるようになります。

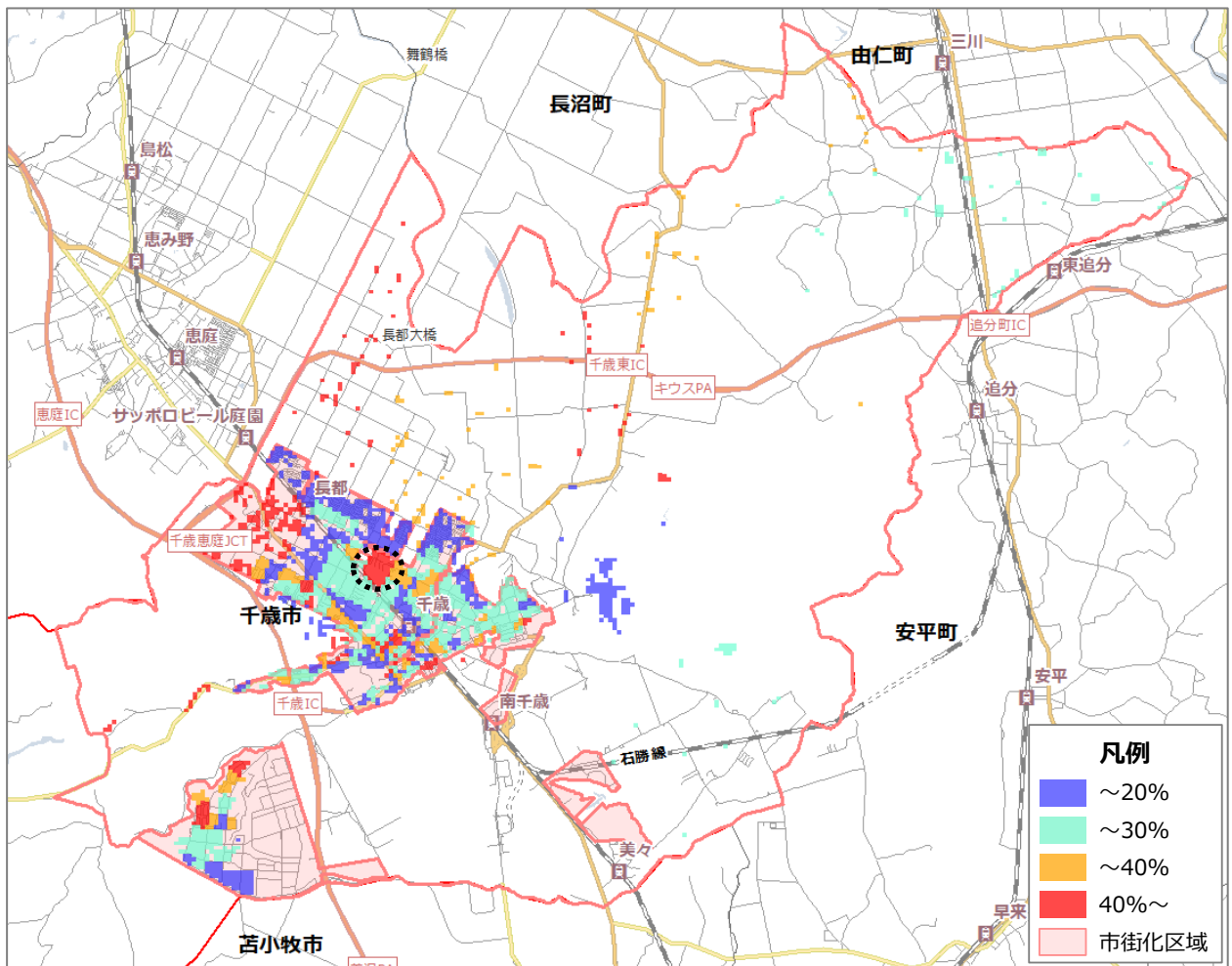


図 2-6 高齢化率（現状：平成 27 年）

出典：平成 27 年国勢調査（100m メッシュ人口）

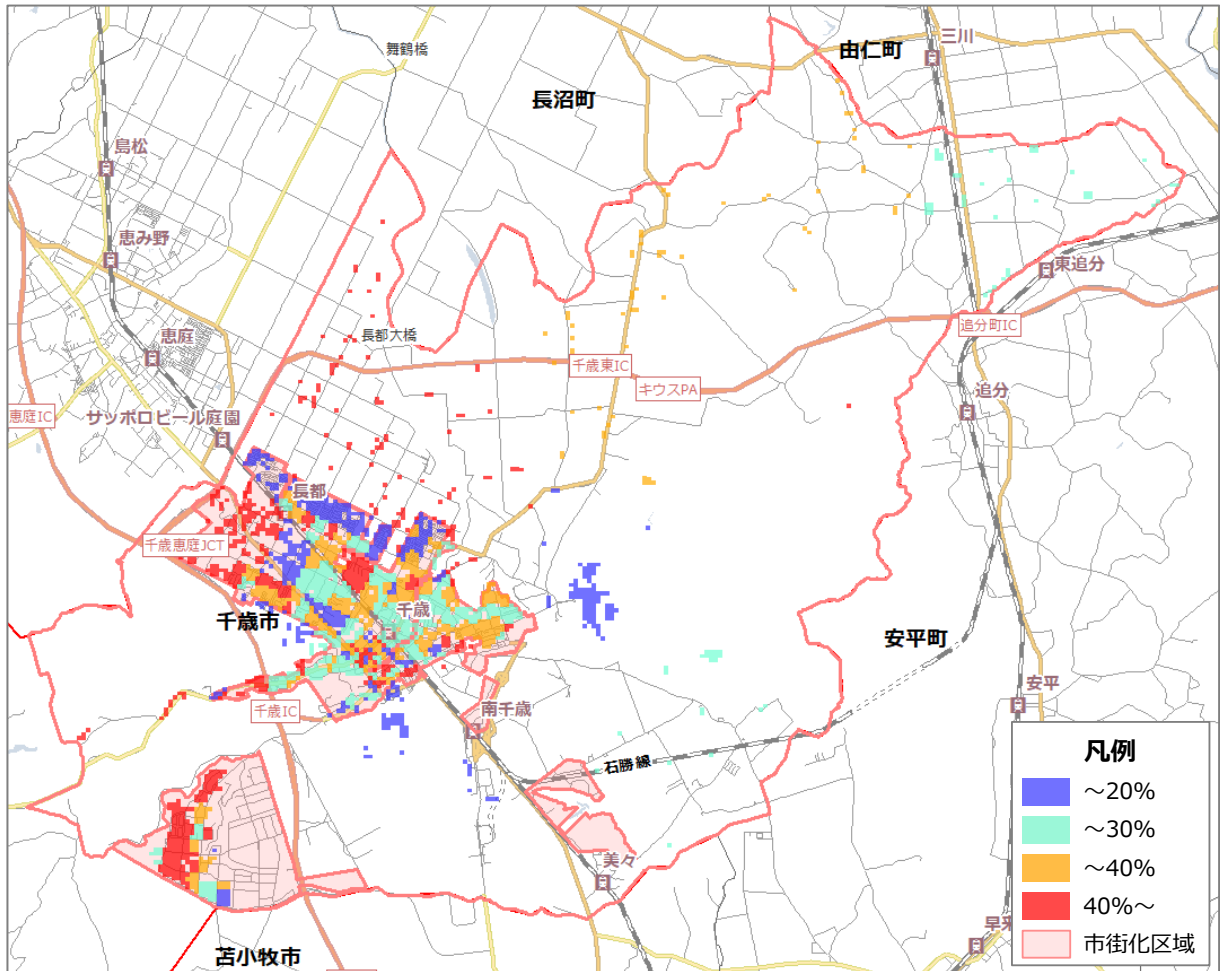


図 2-7 高齢化率（将来：令和 12 年）

(件)

出典：国土技術政策総合研究所作成の将来人口予測ツールを基に作成

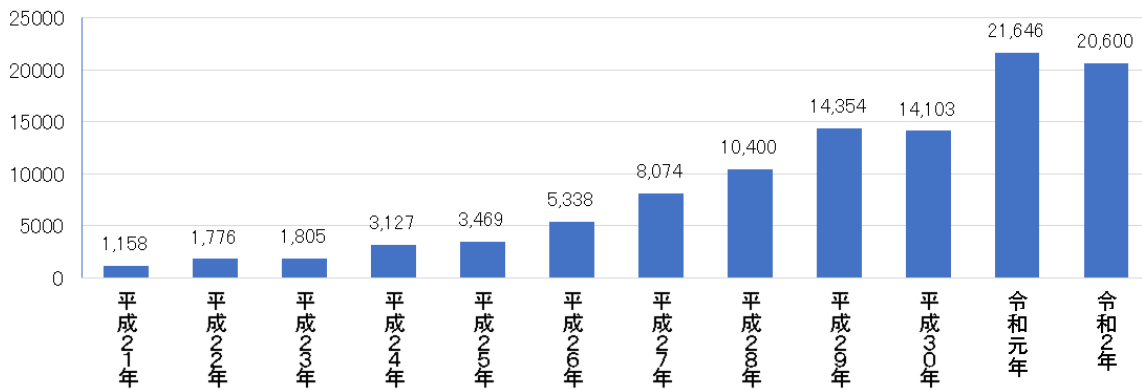


図 2-8 運転免許証自主返納件数（北海道）

出典：運転免許証自主返納件数（北海道警察公表資料）

人口動態からみた公共交通の課題

- 将来的な高齢化の進展に伴い、自家用車が運転できない人や免許返納する人など交通弱者の増加が懸念される。
- 将来の高齢化進展が見られる向陽台地区と千歳駅周辺を結ぶとのアクセス確保が重要である。

2.1.3. 交通動態

(1) 交通手段及び移動目的

国土交通省が5年毎に実施している全国都市交通特性調査は、全国70都市（北海道は札幌市、小樽市、千歳市）が調査対象となっており、平日・休日における交通動態について公表されています。千歳市の通勤・通学の多い平日の交通手段としては、休日と比較して「徒歩」や「鉄道」の利用割合が高くなっているほか、バスの利用割合についても同様ですが、全体の2%未満と非常に低くなっています。また、休日は、自動車（運転・同乗）の割合が増加し、約8割となっており、経年的な傾向としては、自らが自動車を運転して移動している人の割合が増加しています。

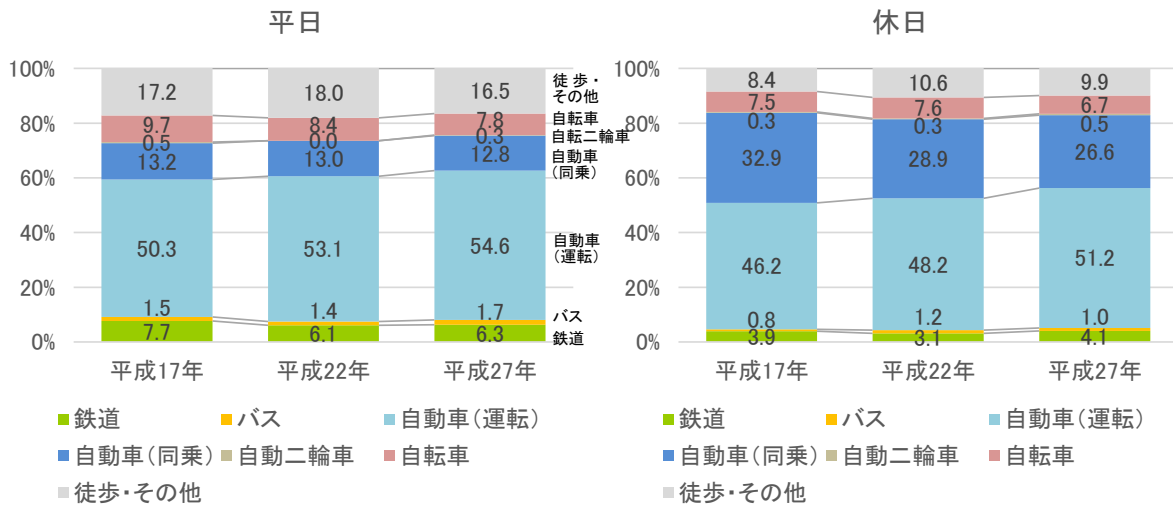


図 2-11 平休別の交通手段 出典：全国都市交通特性調査（国土交通省都市局）

移動の目的としては、平日は「通勤」「通学」が2~3割を占めています。休日は、私事の「買物」と「買物以外」の割合が変化していますが、全体的な傾向として大きな変化は見られません。

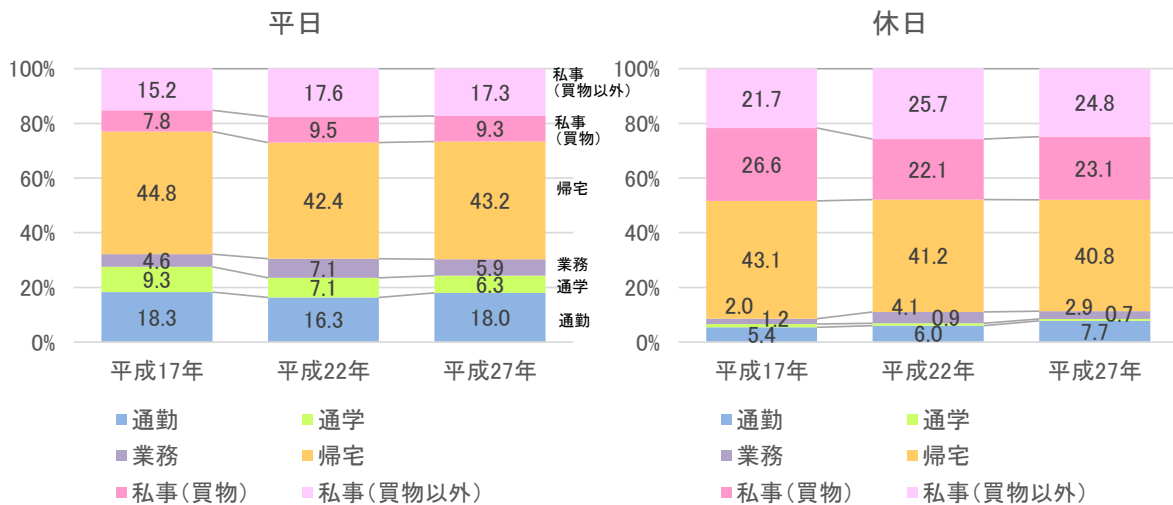


図 2-12 平休別の移動目的 出典：全国都市交通特性調査（国土交通省都市局）

交通手段・移動目的からみた公共交通の課題

□ 平日の通勤・通学時間帯における鉄道駅へのアクセス確保が重要である。

(2) 通勤・通学流動

平成 27 年の国勢調査によると、千歳市民の通勤の約 8 割、通学の約 5 割が市内での移動となっており、市外への通勤先としては、恵庭市、札幌市、苫小牧市が多く、市外への通学先は札幌市や恵庭市が多くなっています。

一方、市外から千歳市への通勤・通学を見ると、通勤者は 11,243 人、通学者は 904 人となっており、通勤・通学ともに、恵庭市、札幌市、苫小牧市、北広島市からの移動が多くなっています。

こうした結果から、流入・流出ともに札幌市や恵庭市、苫小牧市、北広島市との強い繋がりが見られます。

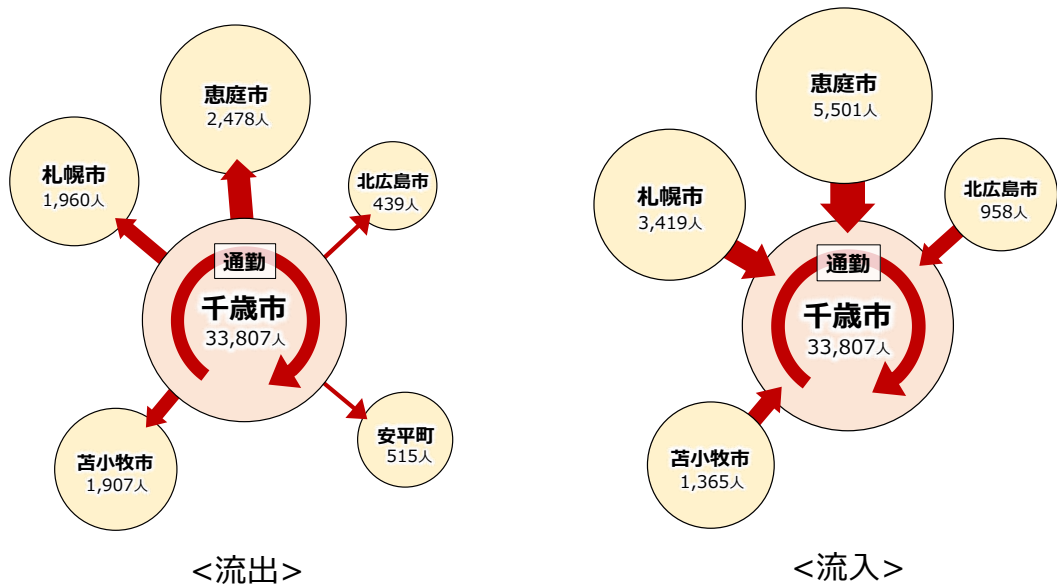


図 2-9 通勤流動

※内々含む全体で占める割合 1%以上を表示

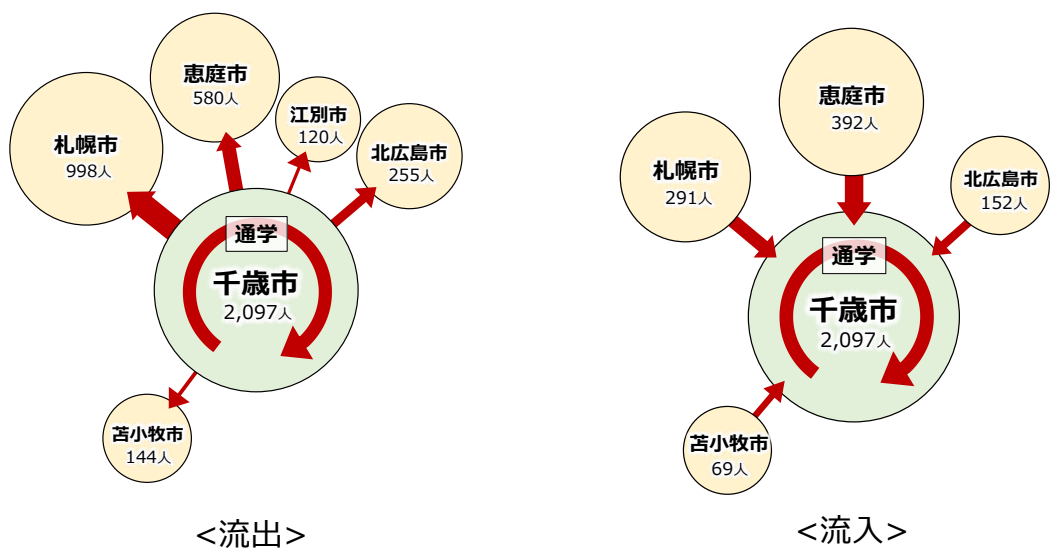


図 2-10 通学流動

※内々含む全体で占める割合 1%以上を表示

出典：国勢調査（平成 27 年）

千歳市内には、「公立千歳科学技術大学」「日本航空大学校」「北海道千歳リハビリテーション大学」の3つの高等教育機関が立地しています。

公立千歳科学技術大学では、千歳駅及び南千歳駅と学校間をスクールバスが運行しています。また、日本航空大学校では、通学時間帯に千歳駅と学校間をスクールバスが運行しています。北海道千歳リハビリテーション大学では、千歳駅と学校間を往復する路線バスが主に利用されていましたが、令和3年度からは大学がバスを所有し、学生の送迎を行うようになりました。

表 2-1 高等教育機関の通学状況

学校名	学生数	バス利用状況
公立千歳科学技術大学	1143 人	スクールバス（千歳駅・南千歳駅⇔学校）
日本航空大学校	606 人	スクールバス（千歳駅⇔学校）
北海道千歳リハビリテーション大学	449 人	スクールバス（千歳駅⇔学校）

出典：各学校 HP 等をもとに作成（令和3年4月1日時点）

通勤・通学流動からみた公共交通の課題

- 市内での移動はもとより、市外からの移動量が多く、通勤・通学・帰宅時間帯における公共交通サービスの確保が必要である。

(3) 乗用車保有台数

全国の乗用車の保有台数は自家用車の普及とともに増加の一途をたどっていましたが、近年、横ばいで推移しつつある一方で、路線バス利用者数は減少し続け、下げ止まっている状況です。

自家用車は日常生活の基盤として定着しておりますが、環境負荷や交通事故、渋滞など負の側面もあることから、自動車に過度に依存しないまちづくりを目指す必要があります。

また、営業収入を見ると、平成4年度をピークに減収になっている一方で、事業者数は年々増加し、1社あたりの営業収入が減少しており、厳しい経営状況が伺えます。

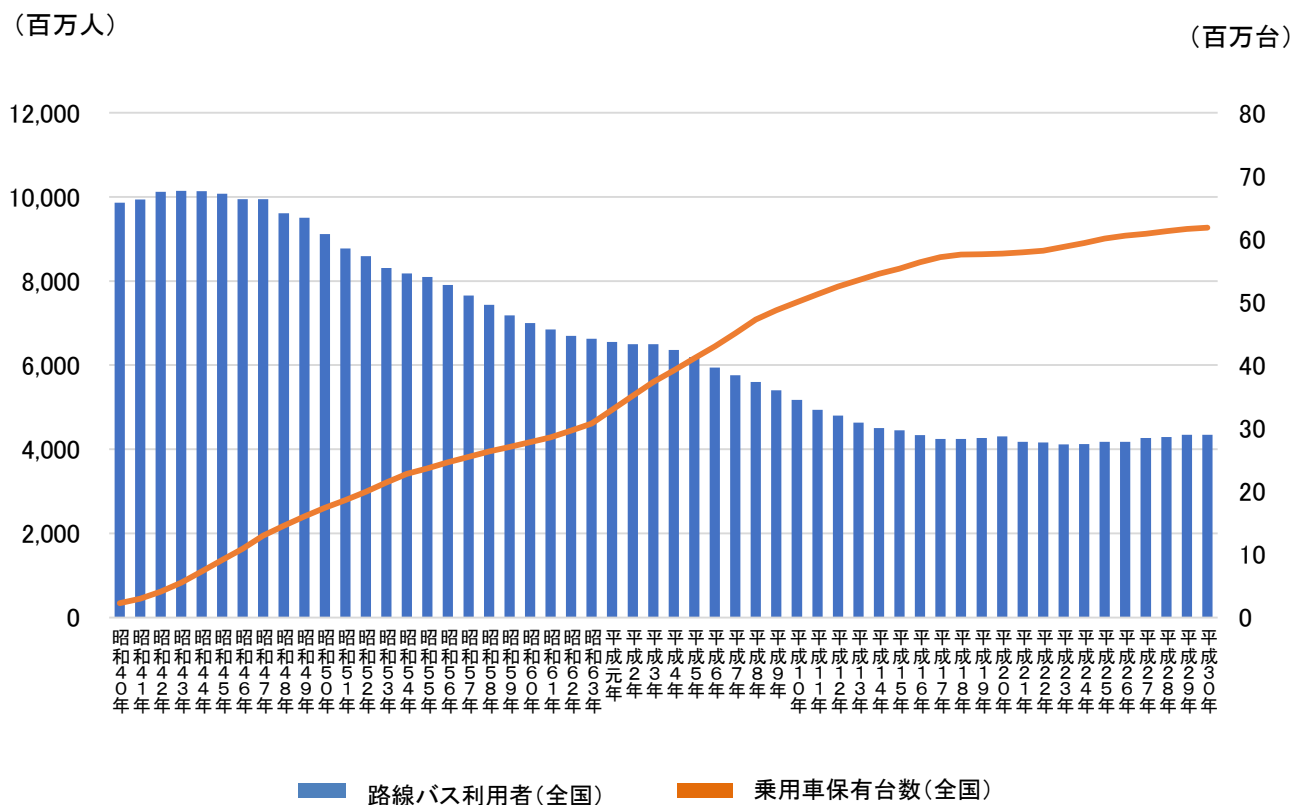


図 2-13 全国の路線バス利用者と乗用車保有台数の推移

出典：日本のバス事業 2020、(一財)自動車検査登録情報協会 自動車保有台数

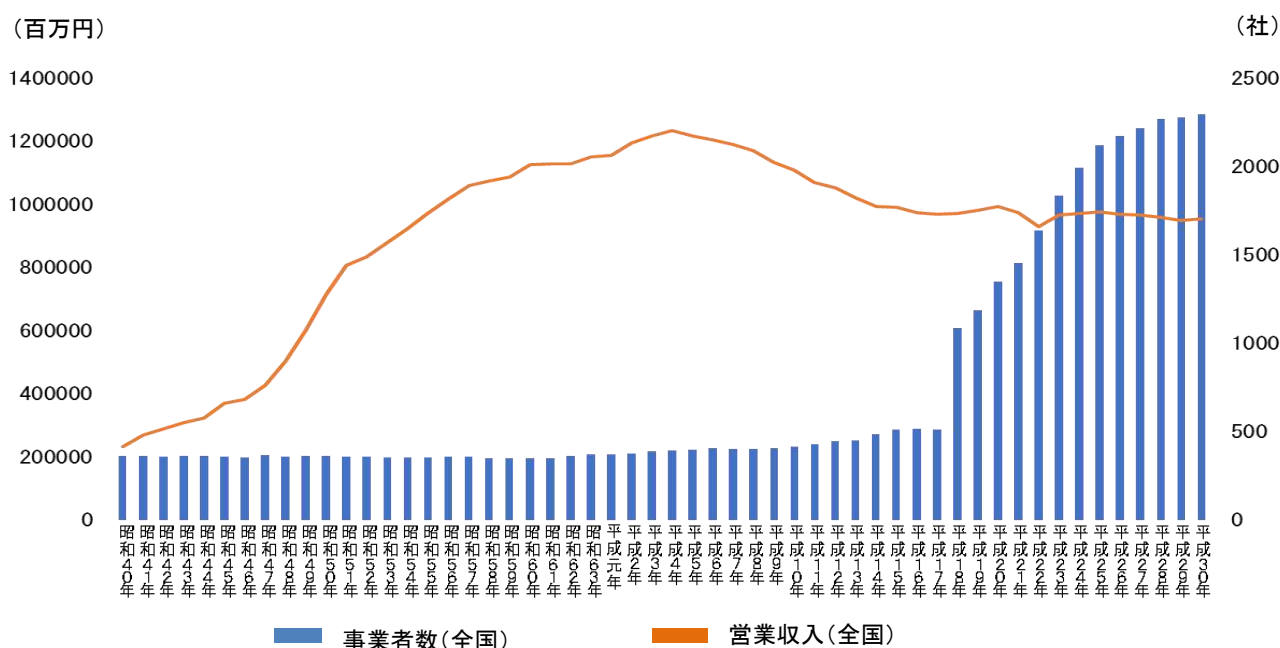


図 2-14 全国のバス事業者数と営業収入の推移

出典：日本のバス事業 2020

乗用車保有台数・営業収入からみた公共交通の課題

- ❑ 低炭素社会を実現するため、日常的な移動における自家用車への過度な依存を解消する必要がある。
- ❑ モータリゼーションの進展に伴う公共交通の利用者数減少と交通事業者の経営悪化が懸念されている。

2.1.4. 鉄道・航空機

(1) 鉄道

鉄道駅は、長都駅、千歳駅、南千歳駅、新千歳空港駅の4駅があり、長都駅は無人駅となっています。平成30年の新千歳空港駅の1日の乗降客数は3.6万人、千歳駅は1.8万人となっています。新千歳空港駅、千歳駅の利用者数は、近年増加傾向にあります。これは市内の人口増加や新千歳空港を利用する観光客増加等による影響が想定されます。

しかし、令和2年は新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少が予想されます。

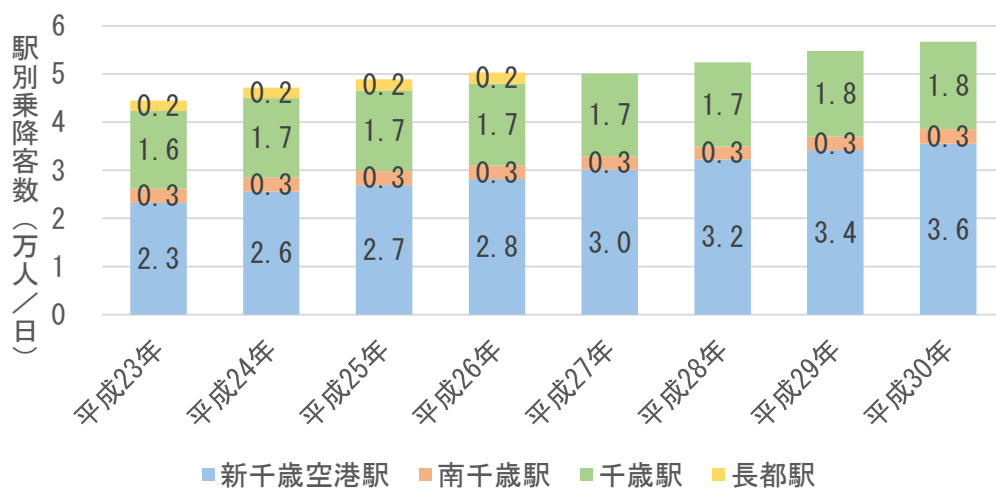


図 2-15 鉄道利用者数

※長都駅は平成27年以降データなし

出典：国土数値情報

(2) 航空機

令和元年における新千歳空港の国内線の乗降客数は2,073万人、国際線は387万人となっています。新千歳空港の利用者数は増加傾向にあり、過去10年で国内線は1.3倍、国際線は4.1倍に増加しています。特に訪日外国人観光客増加の影響を受け、国際線の伸び率が大きくなっています。

しかし、令和2年は新型コロナウイルス感染症の拡大により、国内線の減便や国際線の運休が発生しており、利用者数は大きく減少しました。

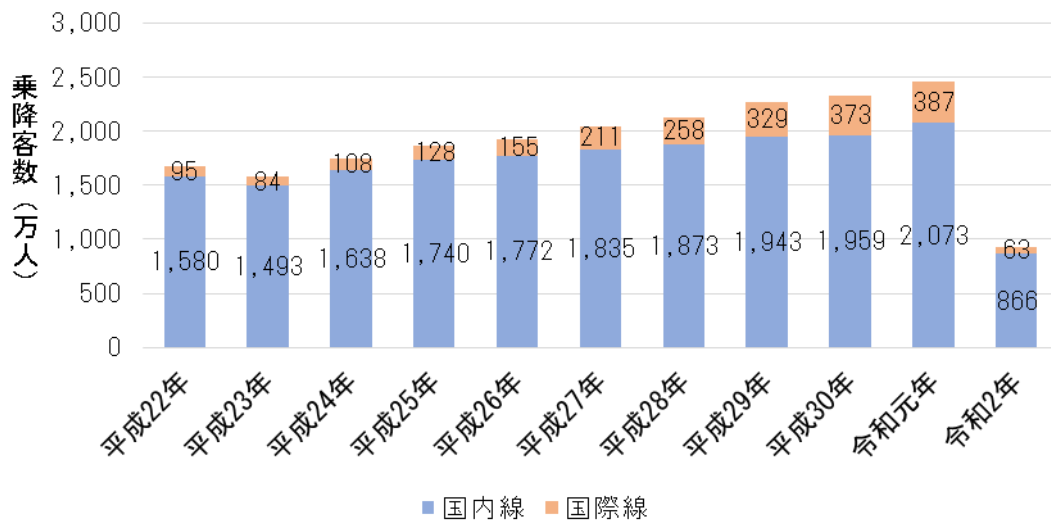


図 2-16 新千歳空港利用者数

出典：暦年・年度別空港管理状況調査

※令和2年は速報値

鉄道・航空機をとりまく現状

□ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により利用者が減少し、収益の悪化が懸念される。

2.1.5. 観光動向

千歳市の観光入込客数は、増加減少を繰り返し、500 万人前後で推移しています。一方、訪日外国人宿泊者数は、国の政策の効果もあり、平成 23 年度以降大きく増加しています。令和元年度は、平成 23 年度の約 6.8 倍となる 18.4 万人が市内に宿泊しています。

しかし、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の拡大により、国内線の減便や国際線の運休が多数発生したため、観光入込客数、訪日外国人宿泊者数ともに大幅に減少しました。

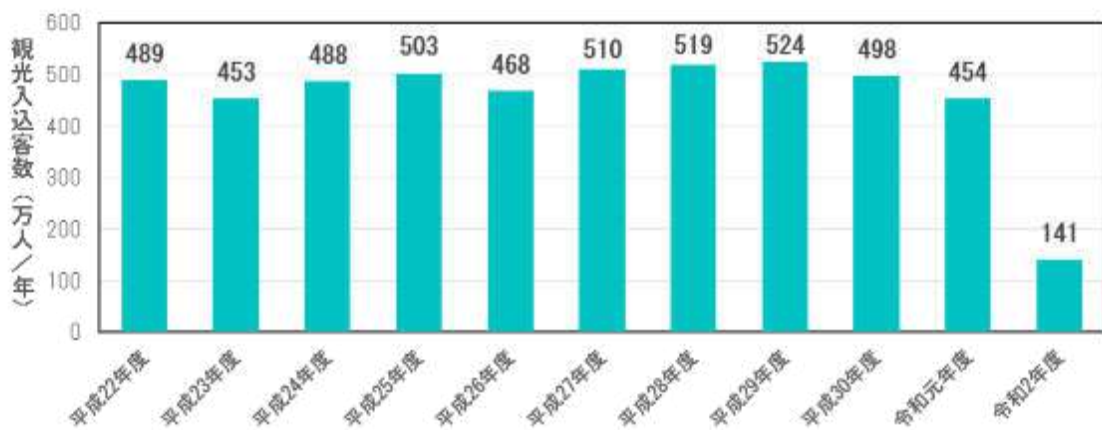


図 2-17 観光入込客数の推移（千歳市）

出典：北海道観光入込客数調査

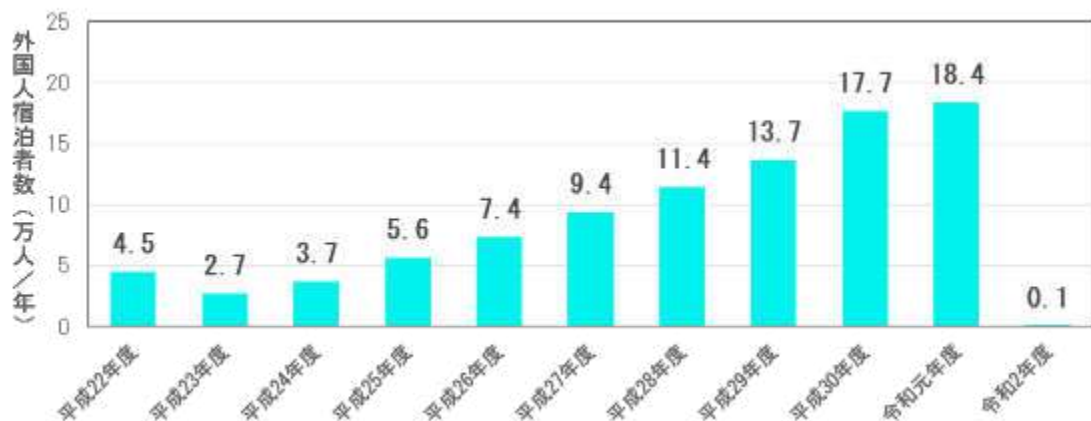


図 2-18 訪日外国人宿泊者の推移（千歳市）

出典：北海道観光入込客数調査

観光動向からみた公共交通の課題

- ウイズコロナの定着、ポストコロナの到来による観光客の回復を想定し、市民だけでなく、外国人観光客なども利用しやすい公共交通環境の整備が重要である。

2.2. 公共交通の現状

2.2.1. 路線バス

(1) 運行状況

千歳市内の路線バスは、北海道中央バス、千歳相互観光バス、道南バス、あつまバスの4社により、16路線27系統（広域的な地域間幹線系統2路線含む）が運行しています。市内バス路線は、千歳駅を拠点として周辺の住宅地及び新千歳空港を結んでいます。

また、市外とのバス路線は、北海道中央バスの千歳線（札幌方面）とあつまバスの千歳線（厚真方面）の2路線が運行しています。

本市の路線バス運行状況は、同じ石狩振興局管内で人口及び市街化区域面積の規模が近い石狩市・江別市と比較すると、路線数や系統数はほぼ同程度となっています。千歳市と石狩市の運行本数は同程度ですが、江別市は札幌市と往来するバス運行本数が非常に多くあります。

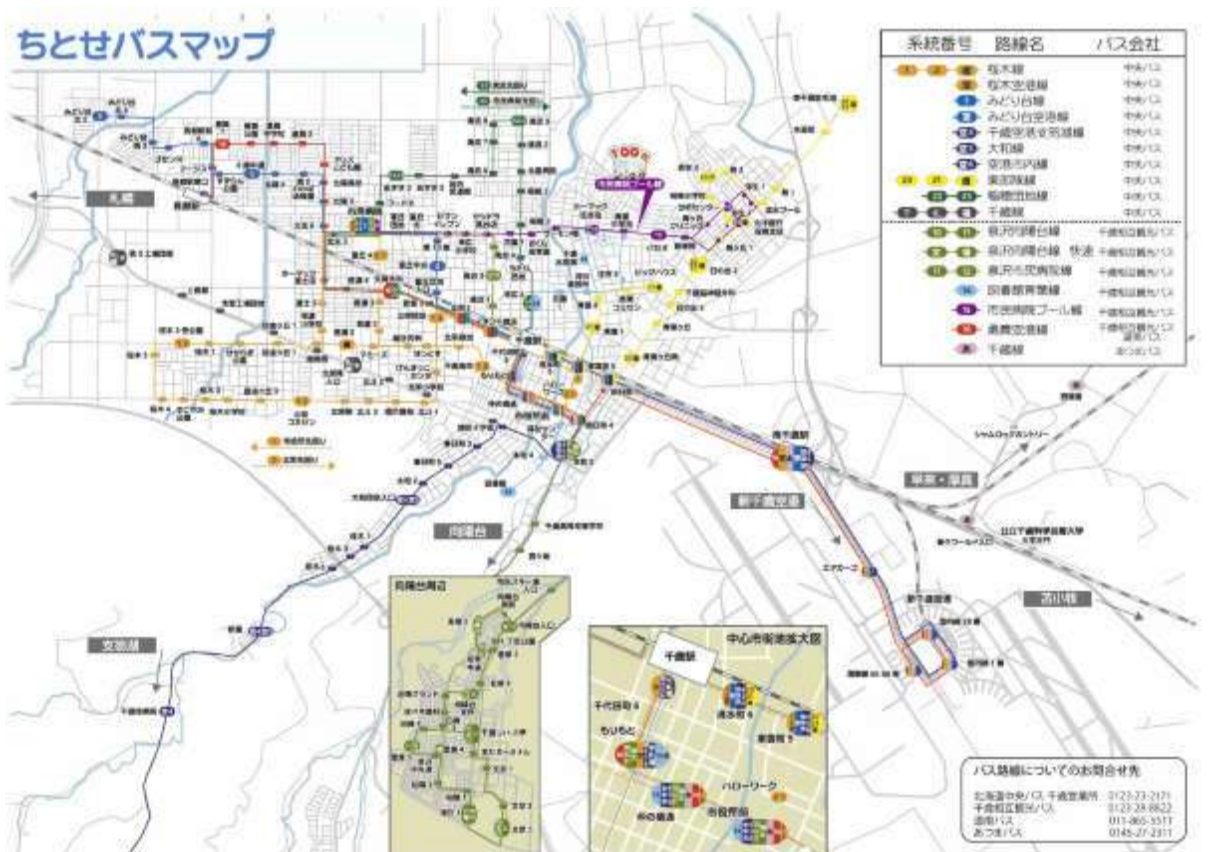


図 2-19 路線バス路線図及び鉄道駅

出典：千歳市 HP

表 2-2 路線バス運行本数

区分	バス会社	路線名	運行本数
市内	北海道中央バス	桜木線	28 便/日
		桜木空港線	3 便/日
		みどり台線	27 便/日
		みどり台空港線	2 便/日
		千歳空港支笏湖線	8 便/日
		大和線	31 便/日
		空港市内線	12 便/日
		東部隊線	52 便/日
		稲穂団地線	27 便/日
	千歳相互観光バス	泉沢向陽台線（快速含む）	25 便/日
		泉沢市民病院線（快速含む）	46 便/日
		図書館青葉線	17 便/日
	千歳相互観光バス	市民病院プール線	16 便/日
		道南バス	勇舞空港線
		勇舞空港線	6 便/日
市外 地域間 幹線系統	北海道中央バス	千歳線	31 便/日
	あつまバス	千歳線	6 便/日

※令和 2 年度時点

(2) 利用者数

千歳市内路線バスの輸送人員は、平成6年度の215万人をピークに減少し、140万人前後で推移していましたが、平成22年度頃からは微増傾向にあります。令和元年度の165.2万人となっており、ピーク時の8割弱となっているほか、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、前年度から約3割減少しています。

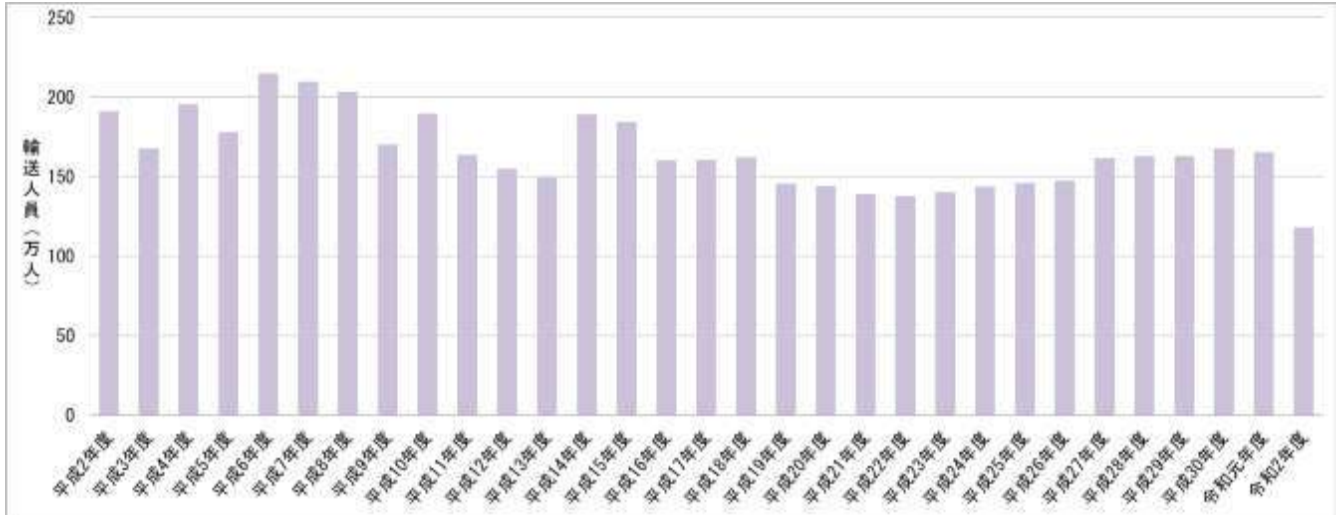


図 2-20 市内路線バスの輸送人員数

出典：千歳市

路線バス乗降調査結果から近年の利用状況を見ると、平成28年度のバス路線再編以降、利用者数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出機会の減少により令和2年度の利用者数は再編実施前と同程度まで減少しています。

また、時差出勤やテレワークの推進、オンライン授業等により、朝夕の通勤通学・帰宅時間帯の利用者数減少が顕著に見られ、この傾向はしばらく続くことが予測されます。

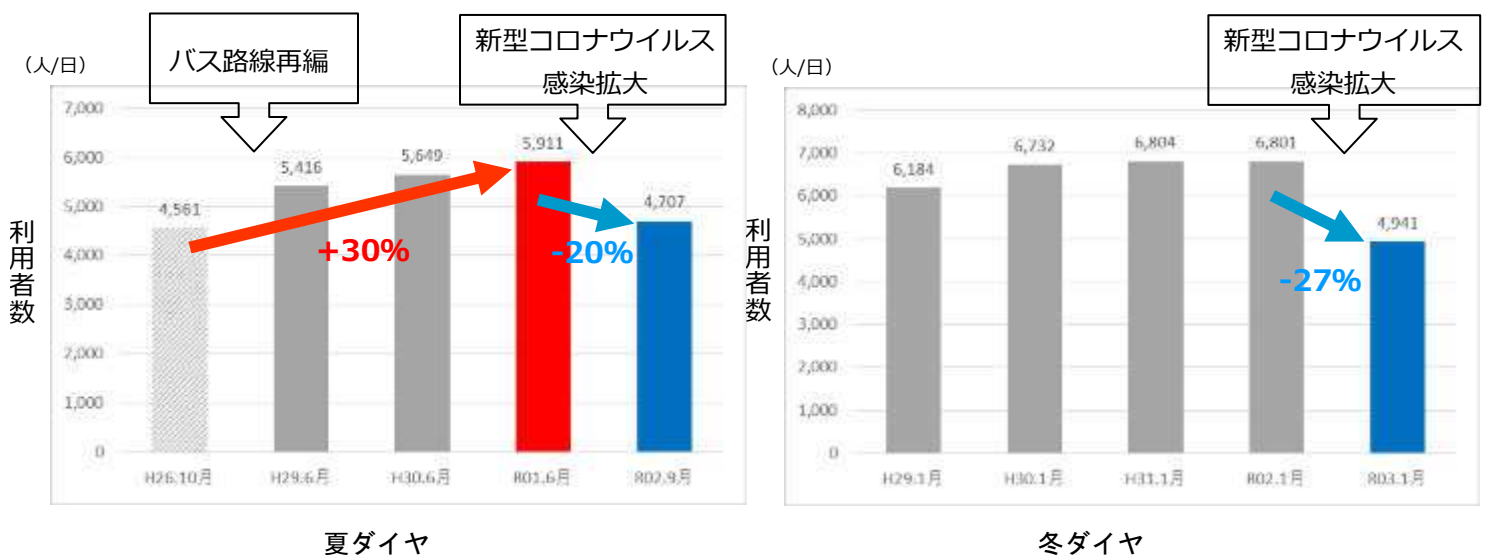


図 2-21 路線バス乗降客数

出典：市内路線バス乗降調査結果（千歳市）

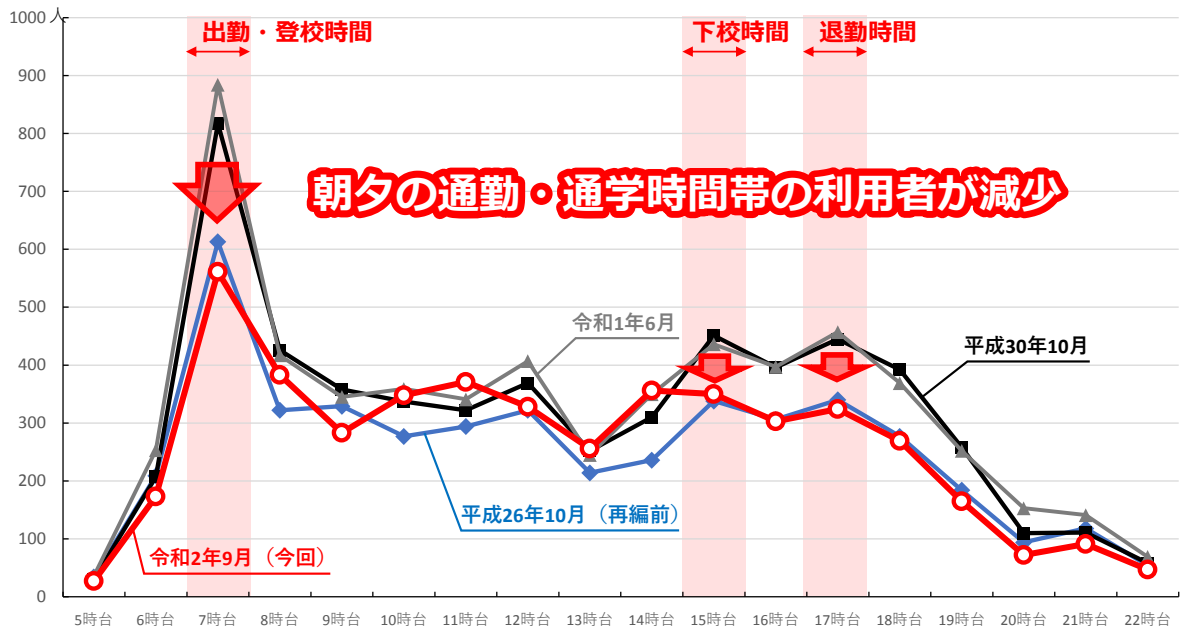


図 2-22 夏期の時間帯別路線バス利用者数

出典：令和2年9月調査結果（千歳市）

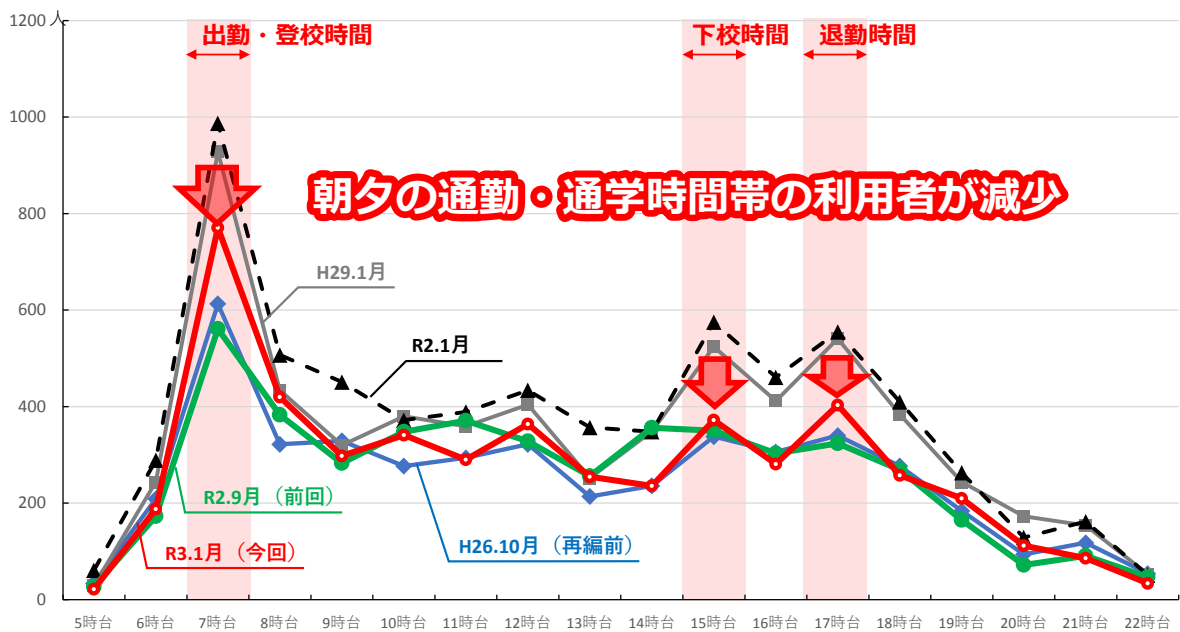


図 2-23 冬季の路線バス乗降客数

出典：令和3年1月調査結果（千歳市）

バス停間の利用者数は、向陽台や新千歳空港に向かう路線が多くなっています。一方、支笏湖方面と結ぶ支笏湖線や桜木・自由ヶ丘地区を巡回する桜木線は利用者数が少なくなっています。

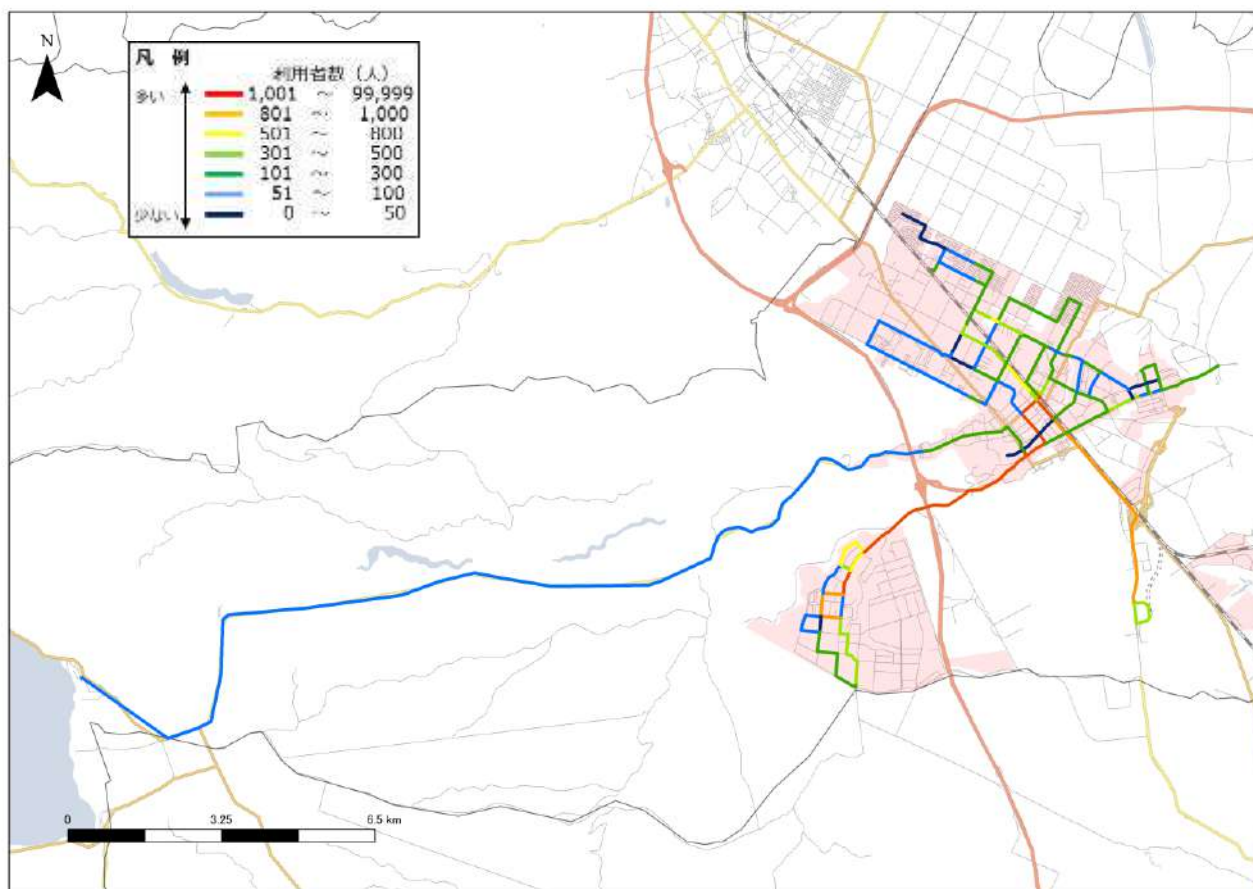


図 2-24 夏期のバス停間利用者数

出典：令和2年9月調査結果（千歳市）

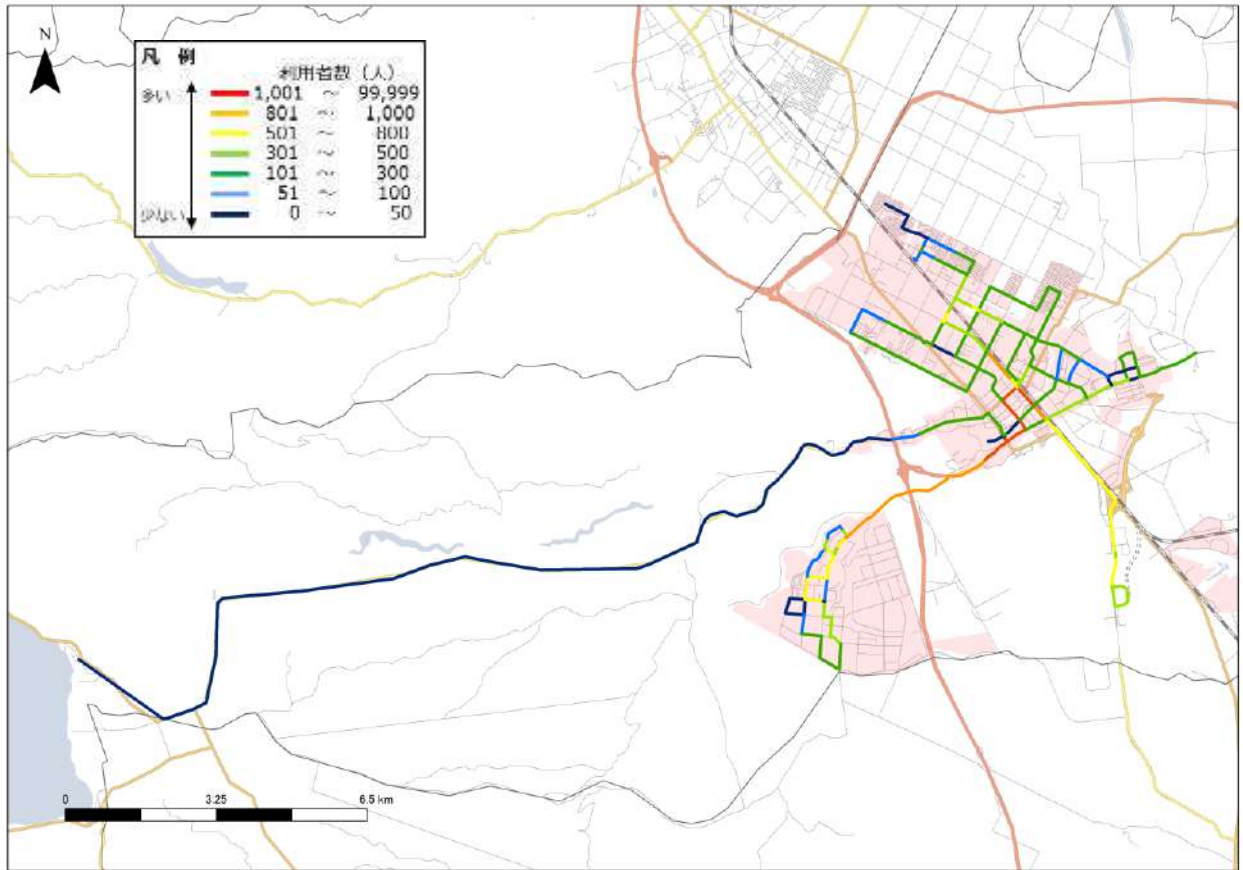
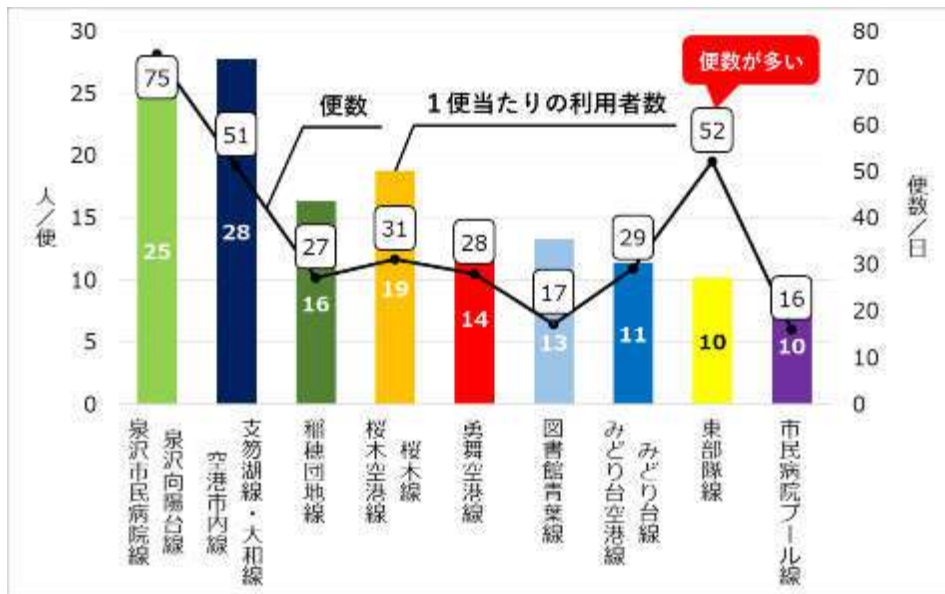


図 2-25 冬期のバス停間利用者数

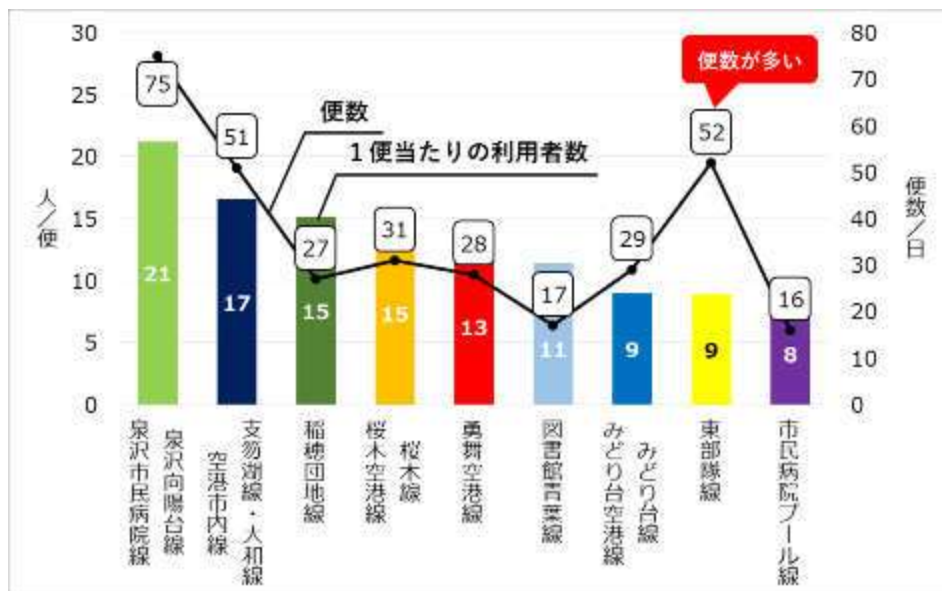
出典：令和3年1月調査結果（千歳市）

路線別の便数及び1便当たりの利用者数では、概ね便数と利用者数に比例関係が見られるものの、「東部隊線」は利用者数に比べて便数が多い傾向が見られます。

向陽台地区には、北海道千歳リハビリテーション大学が所在しており、「泉沢向陽台線・泉沢市民病院線」については、学生の通学の変化に応じて適宜運行体制を見直す必要があると考えられます。



令和元年6月調査



令和2年9月調査

図 2-26 路線別便数と1便当たりの利用者数

出典：市内路線バス乗降調査結果（千歳市）

(3) 乗合バス事業の収支状況

全国の乗合バス事業者では、人件費が原価の約6割と多くを占めています。

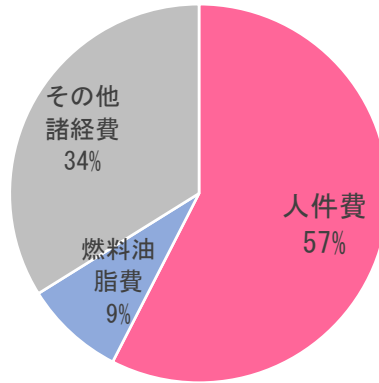


図 2-27 原価に占める人件費・諸経費の割合（令和元年度・民間）

出典：国土交通省報道発表資料

(4) バス運転手の平均年齢

道内の営業用バス運転手の平均年齢は上昇傾向にあり、令和元年には60歳を超えました。10年前の平成22年と比較すると、約14歳平均年齢が上がっています。令和2年時点で市内2つのバス事業者の運転手平均年齢は56.2歳となっており、道内平均よりやや若い状況ですが、このままの状態が続くと5年後には平均年齢が60歳に近づくことも予想されます。

また、令和2年の道路交通法の改正により、観光バスや路線バスなどの運転に必要な第二種運転免許の取得について、これまで「21歳以上かつ普通免許保有3年以上」となっていた条件が、教習を修了していることを条件に「19歳以上かつ普通免許保有1年以上」に引き下げられることが決まりました。

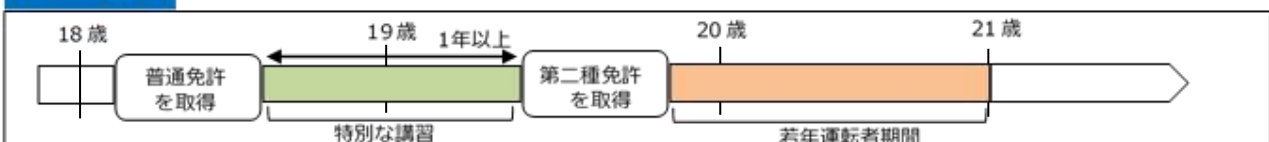
道路交通法の一部を改正する法律 第二種免許等の受験資格の見直し（令和2年6月）

- 特別な教習を修了したものについて、第二種免許・大型免許・中型免許の受験資格を緩和する。
(19歳以上、普通免許等1年以上)
- 21歳（中型免許は20歳）に達するまでの間（若年運転者期間）に、基準に該当する違反を行った場合は、講習の受講を義務付ける。

現行

- 受験資格
 - ・第二種免許・大型免許・・・21歳以上かつ普通免許等保有3年以上
 - ・中型免許・・・20歳以上かつ普通免許等保有2年以上
- ※受験資格の特例
 - ・旅客自動車教習所の教習修了者等（第二種免許）・・・21歳以上かつ普通免許等保有2年以上
 - ・自衛官（大型免許・中型免許）・・・19歳以上（普通免許等の保有不要）

改正の概要



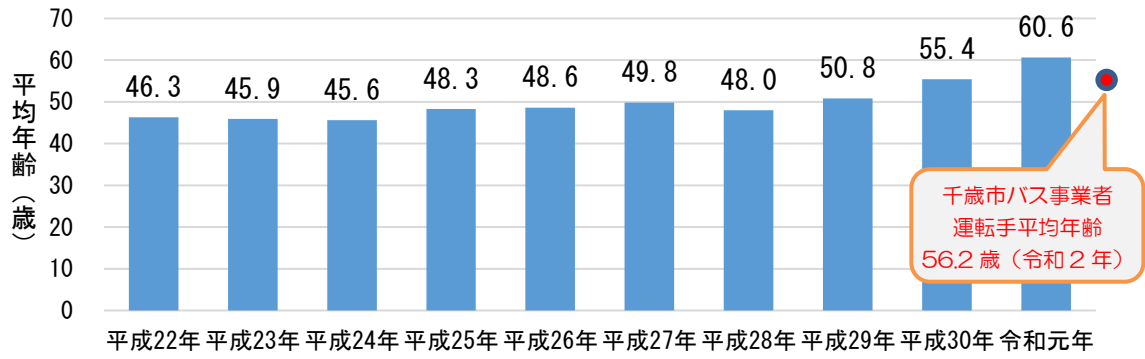


図 2-28 北海道のバス運転手の平均年齢

出典：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）※乗合及び貸切バスの運転手
千歳市：市内バス事業者の平均値

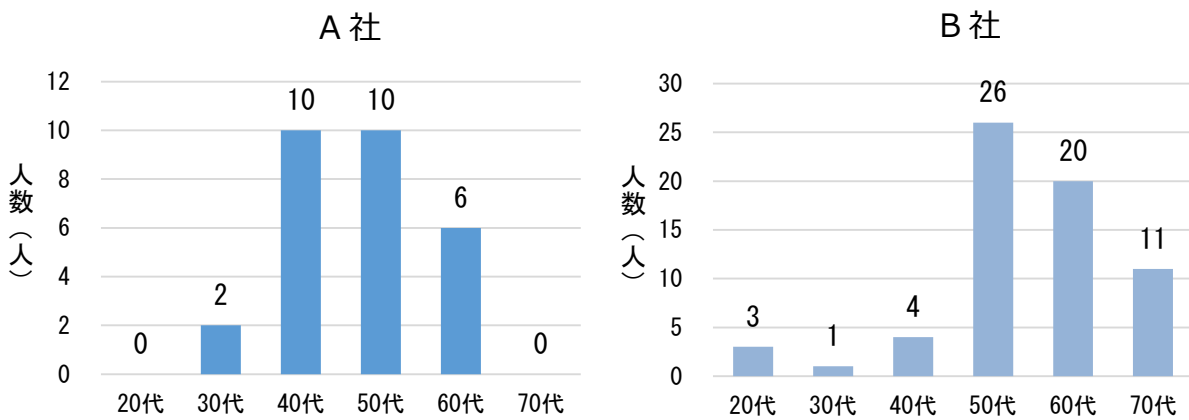


図 2-29 市内バス事業者のバス運転手の年齢構成

出典：市内バス事業者から聞き取り

路線バス事業者の声

- 運転手の平均年齢は 50 歳を超えており、今後も若い人の就職が無い場合には、将来的にドライバー不足による減便の可能性はある。

(5) 路線バスのサービスカバーエリア

市内バス停の徒歩圏は、人口の多い地域を概ねカバーしています。徒歩圏内（半径300m）の人口は約8.4万人で、市内総人口の約9割をカバーしています。

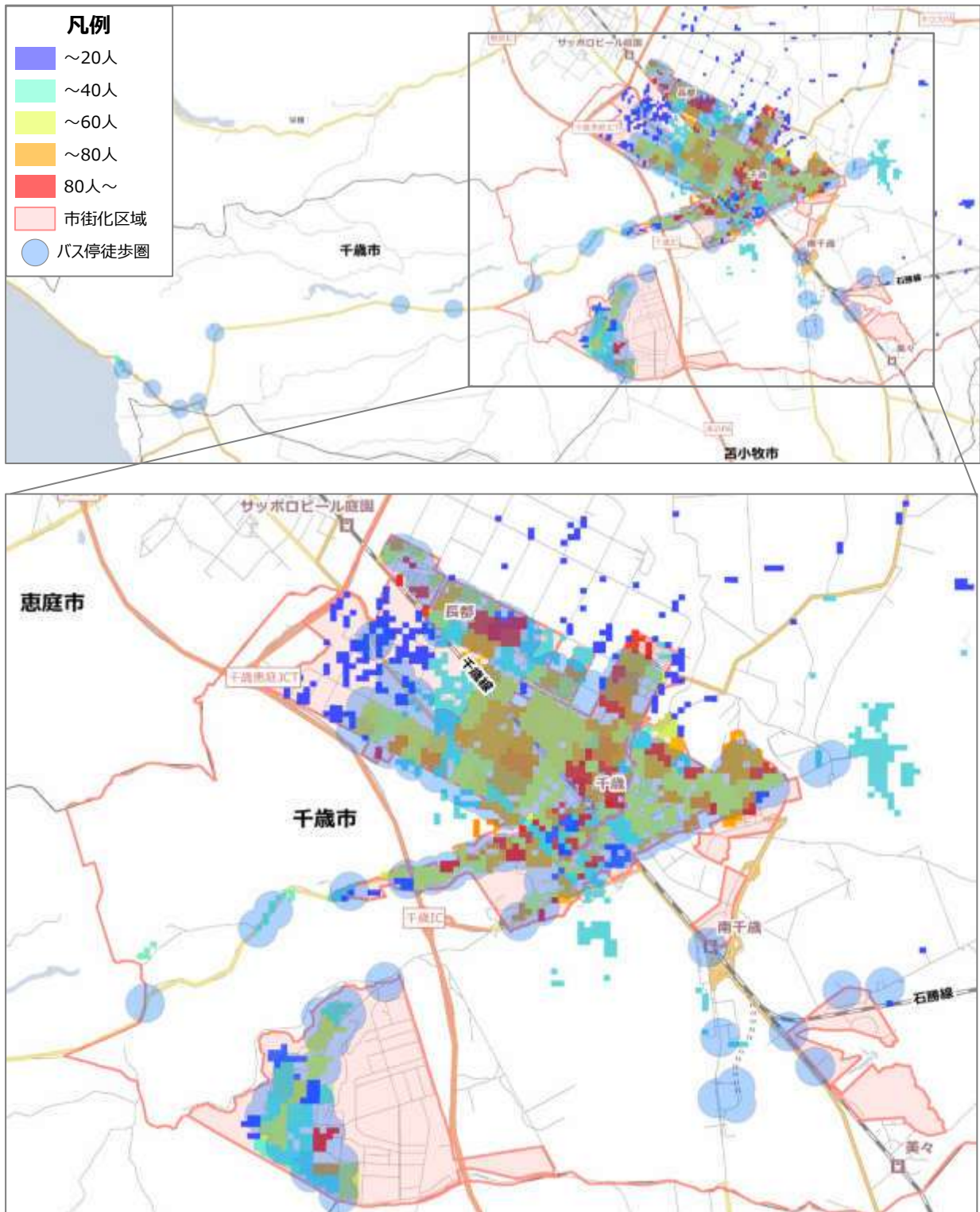


図 2-30 バス停徒歩圏の人口カバー状況

※バス停徒歩圏を半径300mに設定し、GISで集計

出典：国勢調査（平成27年）、千歳市

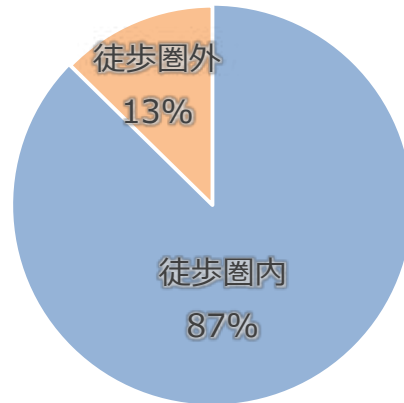


図 2-31 バス停徒歩圏の人口カバー率

路線バスが抱える課題

- ❑ 経営回復のため新型コロナウイルス感染症の拡大により減少した利用者数の回復が重要である。
- ❑ 需要と供給のバランスが取れたバス路線が必要である。
- ❑ 慢性的なドライバー不足や高齢化の進展に伴う今後のサービス水準の低下が懸念される。

(6) 日常生活施設へのアクセス性

市中心部に立地しているコンビニエンスストアや大型小売店舗は、路線バス沿線に立地しているものが多く、公共交通により容易にアクセスが可能となっています。

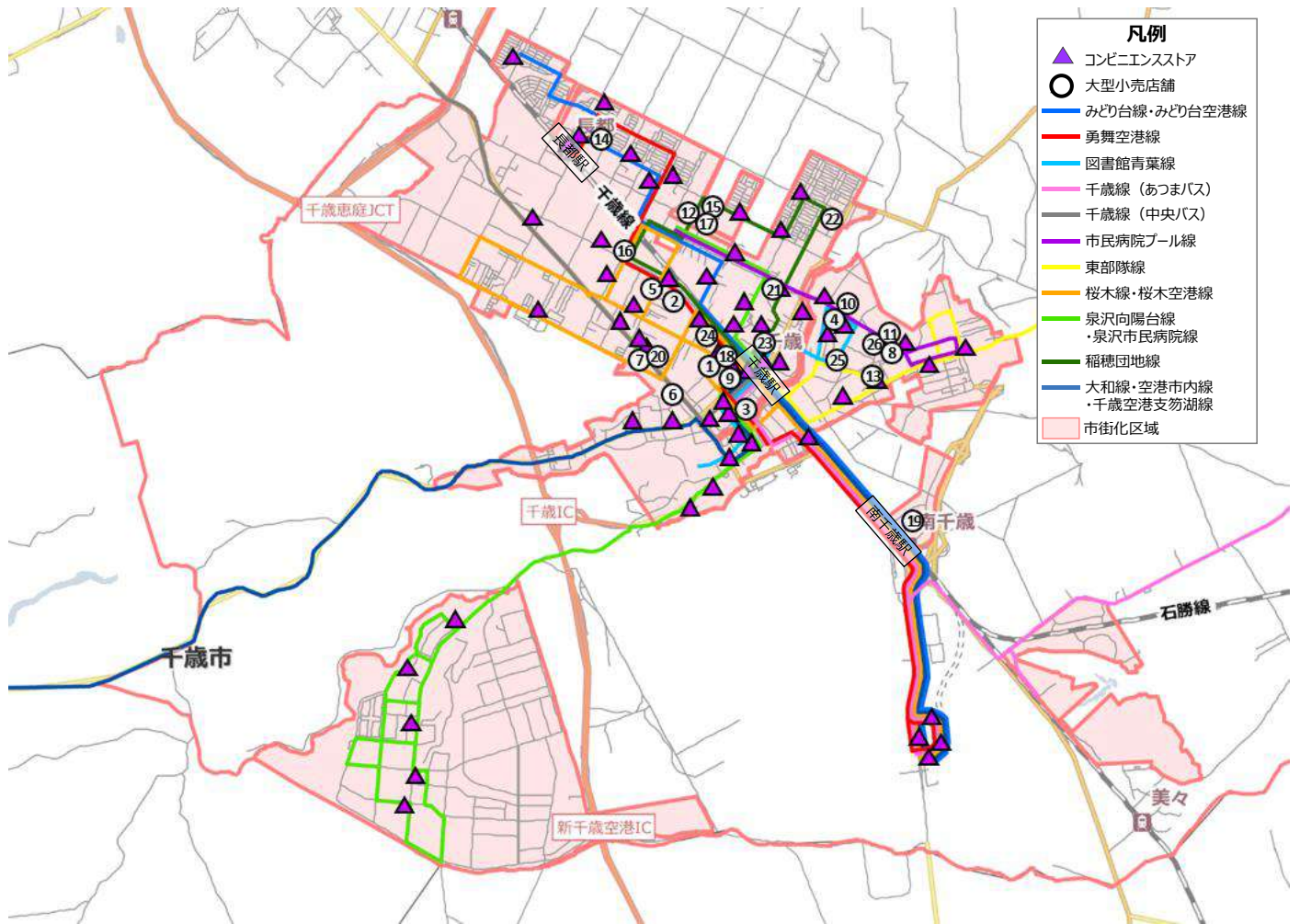


図 2-32 商業施設立地箇所とバス路線

資料：千歳市

■市内の大型小売店舗（店舗面積 1,000 m²以上）

①イオン千歳店	⑩ホクレンショップ東郊店	⑲千歳アウトレットモール・レラ
②サツドラ千歳店	⑪オートバックス千歳豊里店	⑳ヤマダデンキテックランド千歳店
③千歳タウンプラザ	⑫フード D365 千歳店	㉑ツルハドラッグ千歳高台店
④DCM ホーマック住吉店	⑬スーパーアークス千歳店	㉒スーパーセントラル千歳清流店
⑤なんでもりサイクルビッグバン千歳信濃店	⑭ちとせモール	㉓サツドラ千歳末広店
⑥ラッキー千歳錦町店	⑮ファッションセンターしまむら千歳店	㉔エトリ千歳店
⑦丸畑家具センター	⑯DCM ホーマック富士店	㉕ツルハドラッグ千歳住吉店
⑧ダイソー千歳ベルすみよし店	⑰千歳ファッションモール	㉖コップさっぽろバセオすみよし店
⑨ゲオ千歳駅前店	⑱千歳ステーションプラザ	

市中心部に立地している医療施設も、路線バス沿線に立地しているものが多く、公共交通により容易にアクセスが可能となっています。

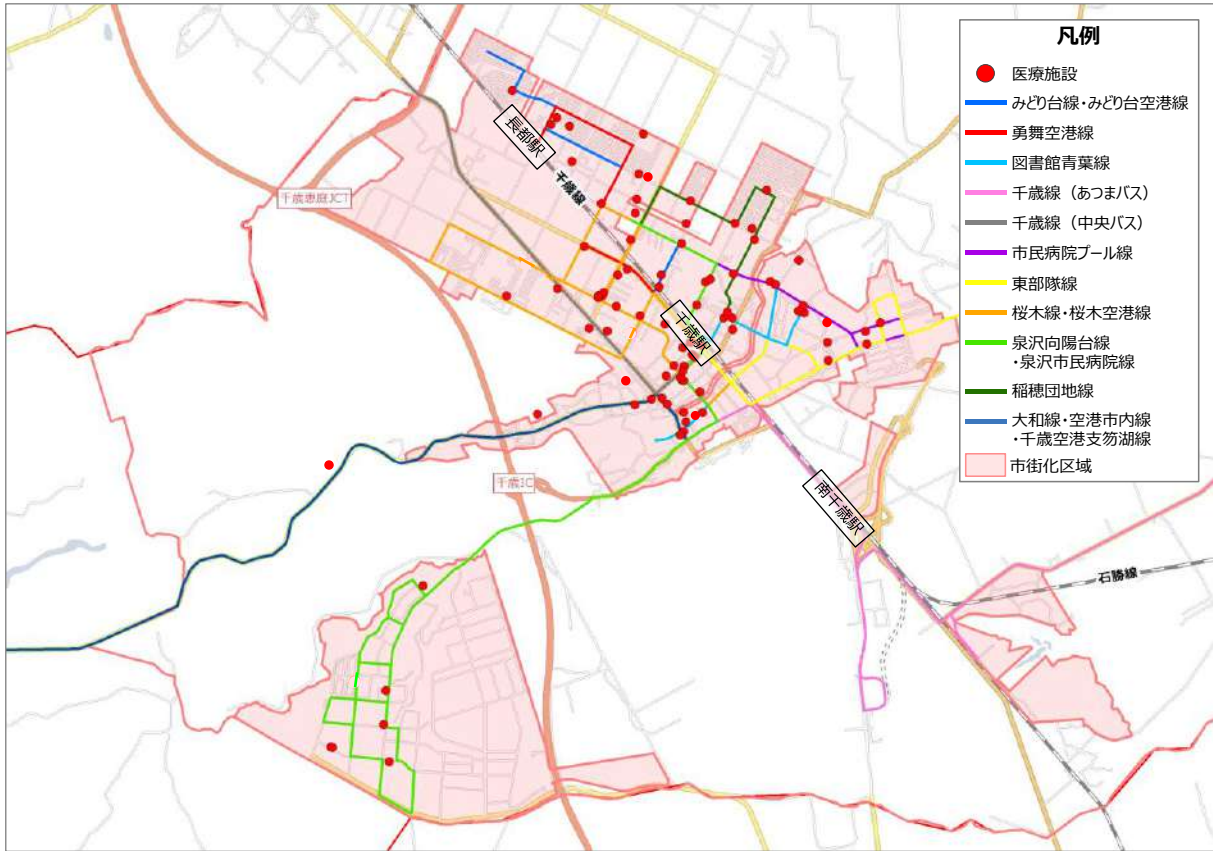


図 2-33 医療施設立地箇所とバス路線

資料：千歳市

■ 市内の医療施設

向陽台病院	千歳こぶしクリニック	佑愛歯科医院	みぞぐち歯科クリニック
向陽台ファミリークリニック	ささき歯科	北斗内科・小児科	こにし小児科医院
栗山歯科クリニック	さとう眼科	矢尾外科胃腸科	スマイルデンタルクリニック
たむら歯科クリニック	村上歯科	ちとせモール歯科クリニック	北星病院
向陽台歯科	古泉循環器内科クリニック	おさつ歯科クリニック	清流デンタルクリニック
青葉公園歯科	ファミリー歯科クリニック	みどり台歯科医院	リーフ歯科
千歳インター消化器・内科	メディカルスクエア千歳	長都内科クリニック	たかぎ歯科
おおはし歯科医院	小出歯科医院	なんぶ歯科医院	川端デンタルオフィス
千歳第一病院	マナベ矯正歯科	市立千歳市民病院	第1歯科
千歳市休日夜間急病センター	赤堀歯科	はせがわ内科クリニック	千歳駅北クリニック
しのめクリニック	すみり歯科	北陽ファミリークリニック	神谷医院
いなば歯科医院	諸岡歯科医院	ほくよう歯科クリニック	三上内科呼吸器科クリニック
浅沼皮膚科医院	尾谷内科	ちとせおひさまこどもクリニック	住吉歯科医院
ポプラ歯科クリニック	くみたこどもクリニック	菅野歯科医院	千歳皮膚科形成外科クリニック
おがわ歯科医院	千歳しなの内科	だんじょう歯科医院	住吉こどもクリニック
あすなる歯科クリニック	鎌田眼科	千歳豊友会病院	千歳循環器クリニック
千歳病院	坂泌尿器科千歳クリニック	尾島歯科医院	池田歯科クリニック
千歳柱病院	マミーズクリニックちとせ	富丘歯科医院	千歳脳神経外科
緑町診療所	宮川歯科医院	あずさ歯科クリニック	梅ヶ丘クリニック
恵聖会クリニック	自由ヶ丘歯科医院	新千歳眼科	ユー歯科
いがらし内科	渡辺歯科クリニック	わかつき歯科医院	
新千歳クリニック	千歳アイクリニック	うすたけ歯科医院	

施設立地からみた公共交通の課題

- 市内の商業施設や医療施設にアクセス可能な公共交通の維持・確保が必要である。

2.2.2. タクシー

(1) 営業状況

市内には、一般者向けのタクシー・ハイヤーのほか、旅行者向けの観光タクシー事業者が多数営業しており、令和元年度の乗車人員数は 2,333 千人、タクシー登録台数は 190 台となっています。タクシーの登録台数と利用者数には相関性が見られ、平成 27 年度以降は増加傾向にありましたが、令和元年度にはどちらも減少しています。令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の拡大による観光客の減少や外出控えにより、更なる利用者数の減少が予想されます。

表 2-3 千歳市内の主なタクシー・ハイヤー会社

会社名	住所
千歳昭和交通株式会社	千歳市青葉 6 丁目 1 4 番 6 号
千歳北交ハイヤー株式会社	千歳市信濃 1 丁目 8 番 1 4 号
ゆたか交通株式会社	千歳市信濃 1 丁目 1 0 番 1 2
金星自動車株式会社 千歳営業所	千歳市朝日町 3 丁目 20 番地
道央交通株式会社	千歳市里美 2 丁目 1 7-2
千歳交通株式会社 千歳支店	千歳市末広 1 丁目 4 番 8 号
北都交通 千歳支店	千歳市北信濃 783 番地 1-4
札幌エムケイ株式会社 千歳営業所	千歳市流通 1 丁目 4-5

出典：各社ホームページ等（令和 2 年 9 月時点）

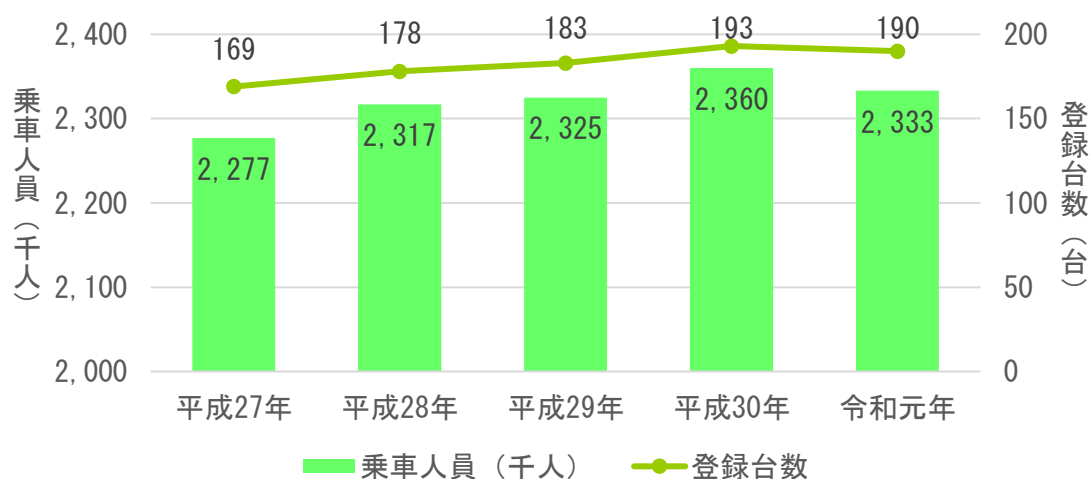


図 2-34 タクシー利用者数

出典：千歳市

(2) タクシー運転手の平均年齢

道内のタクシー運転手の平均年齢は、平成30年に64.1歳でしたが、令和元年には59.9歳に下がりました。しかしながら、平均年齢は60歳前後で推移しており、高齢なドライバーが依然として多くなっています。

千歳・恵庭地域におけるタクシー運転手の平均年齢は、令和2年時点で63.1歳と道内平均よりも高くなっています。路線バスに比べ、タクシーの方がドライバーの高齢化が進んでいる状況です。

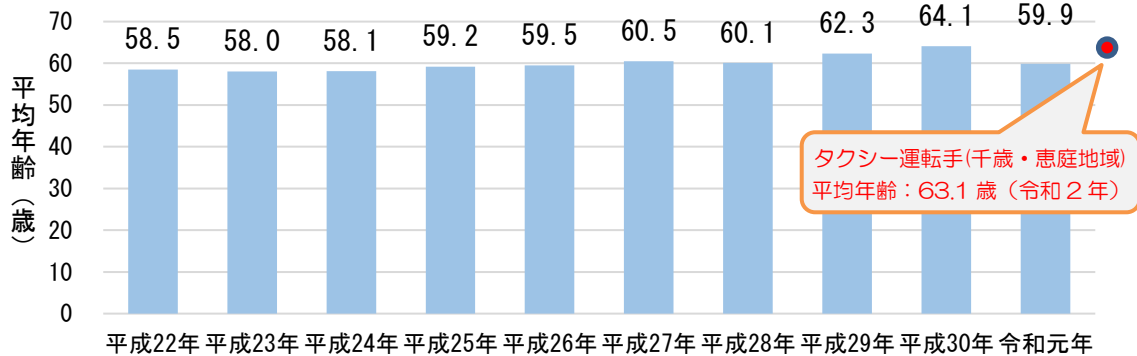


図 2-35 北海道のタクシー運転手の平均年齢

出典：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

千歳地区ハイヤー事業協同組合協会の声

- 新型コロナウイルス感染症の拡大前であれば売上も上昇傾向にあったが、新千歳空港利用者の減少に伴い売上も減少している。今後、感染拡大が収束し、訪日外国人観光客などが回復すれば多少改善される可能性は考えられるが、それまでには少し時間がかかると思う。

タクシーが抱える課題

- 慢性的なドライバー不足や高齢化の進展に伴う、今後のサービス水準の低下が懸念される。
- 経営回復のため新型コロナウイルス感染症の拡大により減少した利用者数の回復が重要である。

2.2.3. その他公共交通

路線バスの運行が難しい地域では、代替交通手段としてデマンドバスと定期貸切タクシーが運行しています。

長都・中長都・釜加地区では、「長都・中長都・釜加デマンドバス運行協議会」が運行主体となり、地域住民を対象として、デマンド方式によるドア・ツー・ドア運行を行っています。運行区間は、利用者の自宅とちとせモール（アークス）、市民病院、北星病院、千歳駅間となっており、1日3往復、運賃は300円/回となっています。

東千歳地区では、「東千歳バス運行協議会」が運行主体となり、交通事業者（令和2年時点：千歳交通株式会社）に運行を委託し、平日は1日3便、土曜日は1日2便（日曜・祝日・お盆・年末年始は運休）を基本とした東千歳定期貸切タクシーを運行しています。料金は、190～500円/回となっています。

路線バスの運行が難しい地域では、地域住民と一体となった運行体制が必要となっており、こうした取組により交通空白地帯の解消に寄与することが期待されます。



図 2-36 長都・中長都・釜加デマンドバス運行地域

出典：千歳市、地理院地図を基に作成

表 2-4 長都・中長都・釜加デマンドバス運行ダイヤ

	往路	長都 地区発	アークス	市民 病院	北星 病院	千歳駅	復路	千歳 駅発	北星 病院	市民 病院	アークス
		第1便	8:00	8:20	8:30	8:40		8:55	9:00	9:15	9:25
第2便	13:00	13:20	13:30	13:40	13:55	14:00	14:15	14:25	14:35		
第3便	16:00	16:20	16:30	16:40	16:55	17:00	17:15	17:25	17:35		

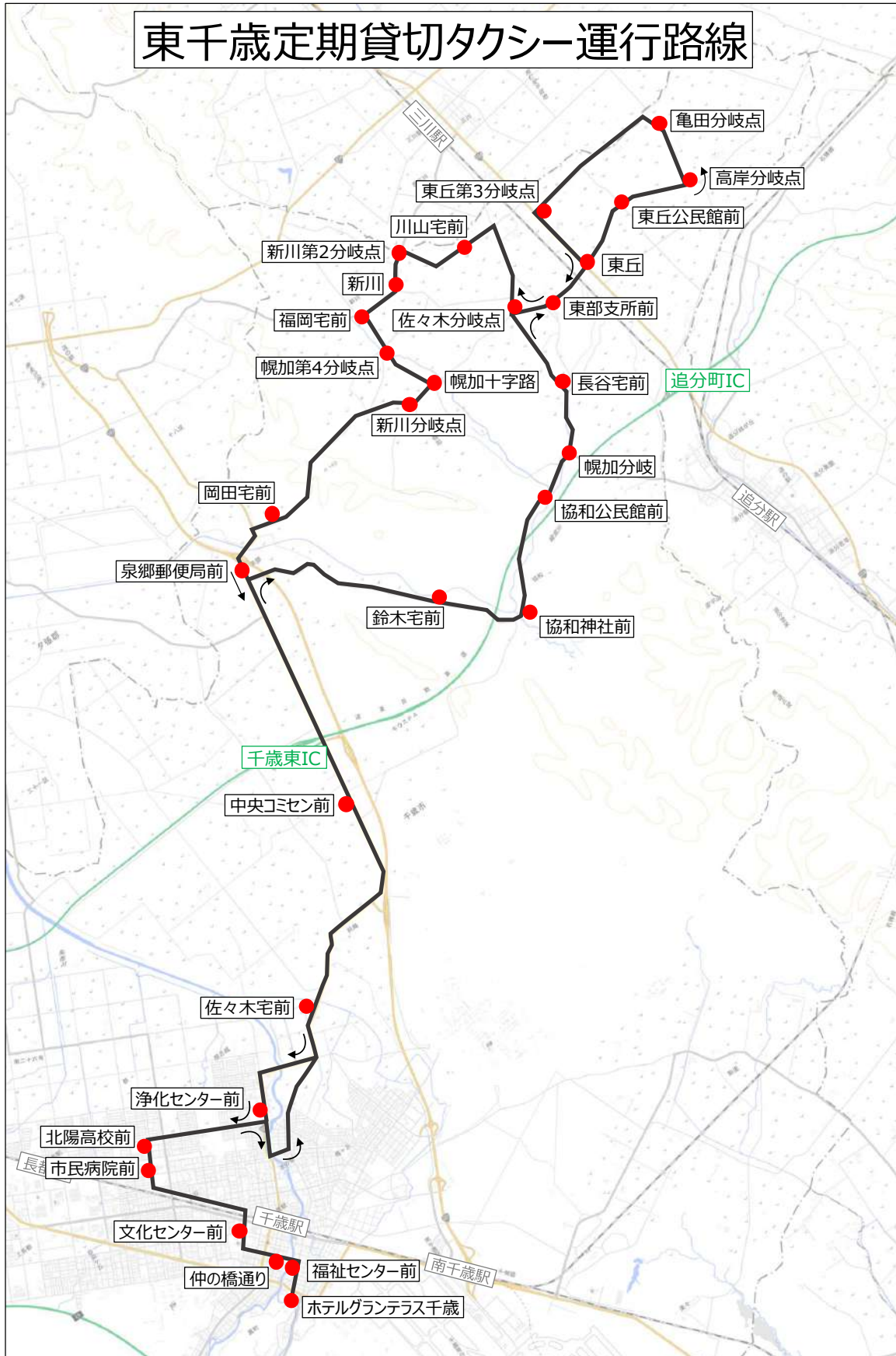


図 2-37 東千歳定期貸切タクシー運行路線

表 2-5 東千歳定期貸切タクシー時刻表

經由所名	朝便	昼便	夜便			
	(平日・土曜日)	(平日のみ)	(平日・土曜日)			
		※土曜日運休	夏	4/1~9/30	冬	10/1~3/31
ホテルグランテラス千歳	6:30	12:45		16:40		16:10
福祉センター前	6:31	12:46		16:41		16:11
仲の橋通り	6:32	12:47		16:42		16:12
文化センター前	6:35	12:50		16:45		16:15
市民病院前	6:38	12:53		16:48		16:18
北陽高校前	—	12:55		16:50		16:20
浄化センター前	—	12:58		16:53		16:23
佐々木宅前	6:46	13:01		16:56		16:26
中央コミセン前	6:50	13:05		17:00		16:30
泉郷郵便局前	6:54	13:09		17:04		16:34
鈴木宅前	6:59	13:14		17:09		16:39
協和神社前	7:01	13:16		17:11		16:41
協和公民館前	7:03	13:18		17:13		16:43
幌加分岐点	7:04	13:19		17:14		16:44
長谷宅前	7:05	13:20		17:15		16:45
佐々木分岐点	7:06	13:21		7:16		6:46
東部支所前	7:09	13:24		17:19		16:49
		13:34				
東丘	7:10	13:35		17:20		6:50
東丘公民館前	7:11	13:36		17:21		6:51
高岸分岐点	7:12	13:37		17:22		6:52
亀田分岐点	7:14	13:39		17:24		6:54
東丘第3分岐点	7:17	13:42		17:27		6:57
東丘	7:18	13:43		17:28		6:58
東部支所前	7:24	13:49		17:34		7:04
佐々木分岐点	7:25	13:50		17:35		7:05
川山宅前	7:27	13:52		17:37		7:07
新川第2分岐点	7:28	13:53		17:38		7:08
新川	7:29	13:54		17:39		7:09
福岡宅前	7:31	13:56		17:41		7:11
幌加第4分岐点	7:32	13:57		17:42		7:12
幌加十字路	7:33	13:58		17:43		7:13
新川分岐点	7:34	13:59		17:44		7:14
岡田宅前	7:38	14:03		17:48		7:18
泉郷郵便局前	7:40	14:05		17:50		7:20
中央コミセン前	7:44	14:09		17:54		7:24
佐々木宅前	7:48	14:13		17:58		7:28
浄化センター前	7:51	14:16		18:01		7:31
北陽高校前	7:54	14:19		18:04		7:34
市民病院前	7:55	14:20		18:05		7:35
文化センター前	7:59	14:24		18:09		7:39
仲の橋通り	8:01	14:26		18:11		7:41
福祉センター前	8:03	14:28		18:13		7:43
ホテルグランテラス千歳	8:05	14:30		18:15		7:45

2.2.4. 千歳市の財政負担

千歳市では、市内バス路線を維持確保するため、市内バス路線確保対策補助金の制度を設けており、令和元年度の収支状況を路線別に見ると、地域間幹線系統を除く市内 15 路線（勇舞空港線は 2 社で別路線とみなす）のうち 11 路線が赤字となっています。市民の足である路線バスを維持確保するため、平成 29 年度までの制度では、補助率を各路線ごとに算出した赤字額の 50%としていたところ、平成 30 年度からは 100%（赤字額を全額補助）に変更しましたが、循環型コミュニティバス「ビーバス」の廃止や路線再編により経営の改善や効率化が図られ、補助金額の大幅な増加は抑えられております。

しかしながら、令和 2 年度の千歳市の負担額は、新型コロナウイルス感染症の影響により、これまで貸切事業等で採算のバランスが取れていた事業者が新たに申請したことに伴い、平成 28 年度の約 1.5 倍となる約 5,500 万円に増加しています。

また、令和 3 年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により路線バス利用者が大きく減少し、補助額は予算ベースで令和 2 年度の約 3 倍となる約 1 億 7,000 万円へ急激に増加する見込みとなっております。

なお、補助金を適正に運用するための事項については、市長の諮問機関である千歳市路線バス補助金審議会で決定し、定期的に審議しております。

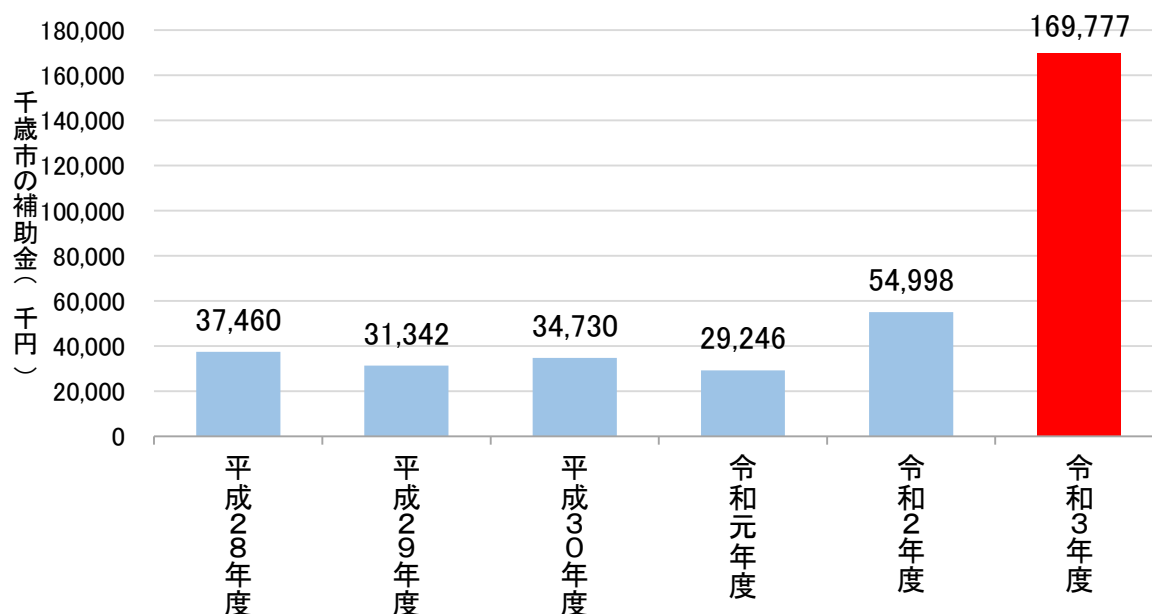


図 2-38 路線バスに対する千歳市の補助金額
※補助金は前年度実績に基づいて算定

出典：千歳市

市内バス路線の収支率の平均（令和元年度）は、82.7%となっており、全国の大都市部以外の収支率と同水準となっています。

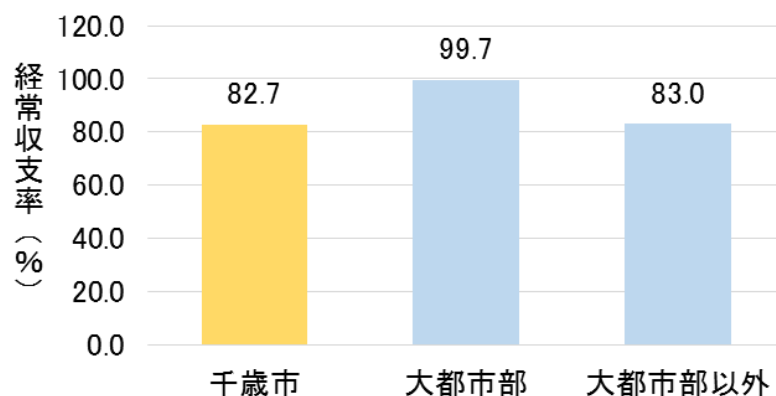


図 2-39 経常収支率の全国比較（令和元年度）

出典：令和元年度乗合バス経常収支（国土交通省）、千歳市
※大都市部：千葉、武相、京浜、東海、京阪神、兵庫県

財政面からみた課題

- 赤字バス路線への補助金による補填は、千歳市財政状況の圧迫に直結するため、バス事業者は効率的な運行に努め、収支率の改善を図るとともに、市と連携しながら利用者を増やすような取組を推進する必要がある。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、補助金額が増加している。

表 2-6 路線バスの路線別収支状況

		令和元年度経常収支 (千円)	令和2年度補助金 (千円)	令和元年度収支率 (%)
北海道 中央バス	桜木線	-20,291	19,390	54.74
	桜木空港線	900		113.01
	みどり台線	-13,990	13,761	47.68
	みどり台空港線	229		105.89
	千歳空港支笏湖線	-1,557	1,557	96.46
	大和線	-4,354	0	90.99
	空港市内線	6,604		136.74
	稲穂団地線	-6,767	6,767	76.26
	東部隊線	4,376	0	109.64
千歳相互 観光バス	泉沢向陽台線	-4,181	0	90.61
	泉沢市民病院線	-7,008	0	91.45
	図書館青葉線	-4,527	4,527	72.67
	市民病院プール線	-11,546	0	21.85
	勇舞空港線	-16,110	16,110	51.9
道南バス	勇舞空港線	-2,724	2,724	69.49
国庫補助金	※国からバス事業者へ支出される補助金		-9,838	
合計		-80,946	54,998	82.66

資料：千歳市

千歳市定期バスの運行に対する補助金の考え方

■ 補助負担割合

赤字額の全額補助

■ 補助対象の考え方

赤字路線ごとに補助

※ただし、同一のバス運行事業者が同一区間の距離を50%以上重複して運行する路線については、一つの補助対象とみなす。

■ 補助対象経常費用

「乗合バス事業者キロ当たり経常費用」と「地域別キロ当たり標準経常費用（ブロック別単価）」を比較し、いずれか低い方の額を採用する。

2.3. その他の多様な輸送資源

本計画では、公共交通の確保が困難になった場合の対応として、路線バスやタクシー、鉄道以外の多様な輸送資源を活用することにより、市民の足を持続的に確保することとしており、本市における福祉バスやスクールバス、企業送迎バスや病院送迎バス等の輸送手段を整理しました。

2.3.1. 福祉バス

市の委託を受け、千歳市社会福祉協議会が2台の福祉バスを運行しており、現在は登録福祉団体や老人クラブ、町内会が利用できるようになっています。

これまでの利用状況を見ると、1号車は平均で4割程度、2号車は2割程度の稼働率となっています。また、月別の平均稼働率では、7月や10月は稼働率が非常に高いものの、その他の月は利用が少なく、特に冬期は稼働率が低くなっています。

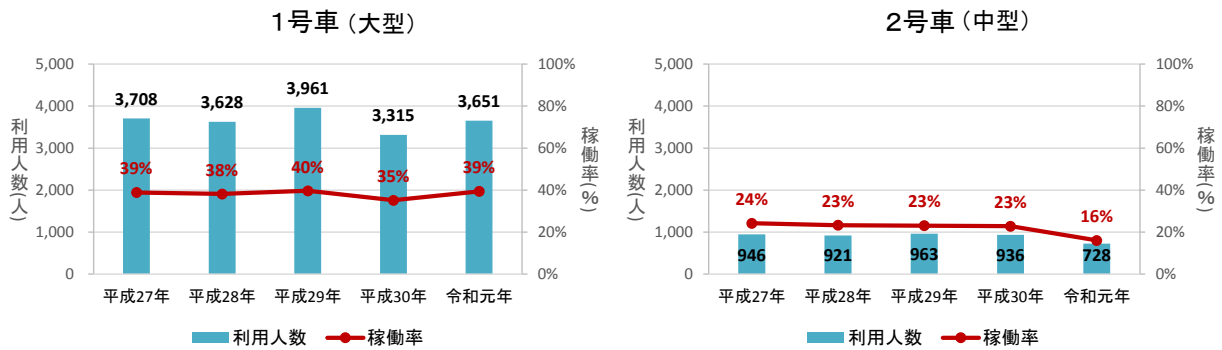


図 2-40 福祉バスの年別稼働状況

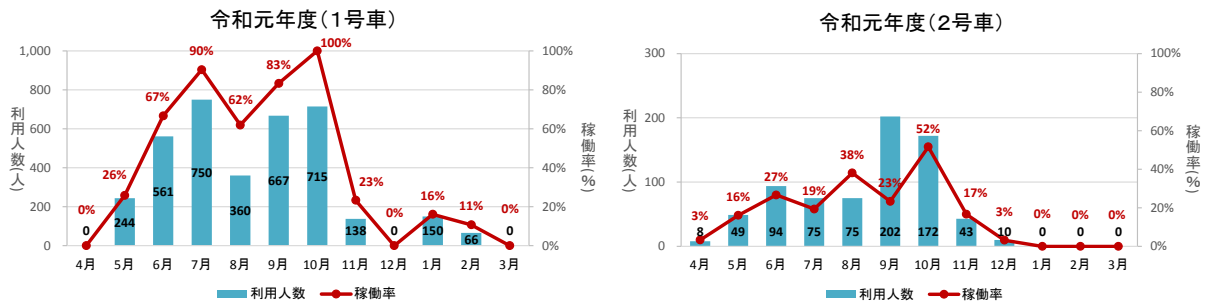


図 2-41 福祉バスの月別稼働状況 (令和元年度)

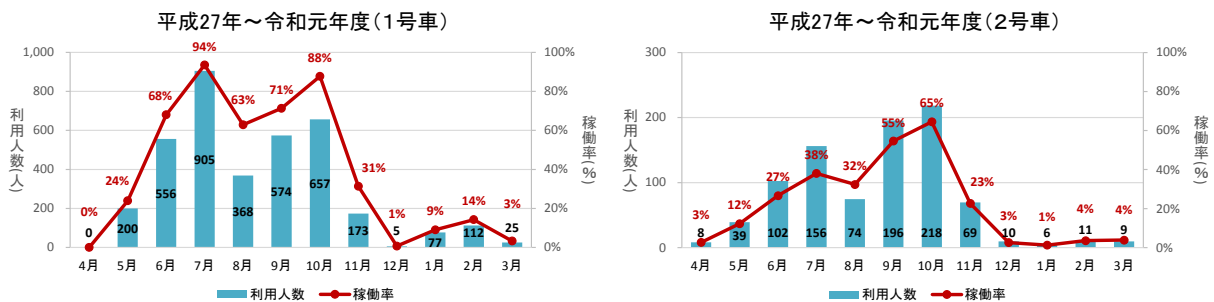


図 2-42 福祉バスの月別稼働運行状況 (平成27年～令和元年度)

資料：千歳市

2.3.2. スクールバス

千歳市では、令和2年度における小学校及び中学校のスクールバスは6路線16台運行しています。スクールバスは利用者数に合わせて、小型・中型・大型がそれぞれ運行しており、利用者数は合計481人となっています。スクールバスの運行は、民間企業に委託しており、その費用は年間で約1.6億円となっています。

表 2-7 スクールバスの運行状況

NO.	スクールバス運行路線名	運行対象地域 (学校)	契約金額(円)	利用者数(人)			備考
				小学生	中学生	合計	
1	支笏湖線①	支笏湖地区・新星・桂木一部 (緑小、千歳中)	20,694,870	0	12	12	小型
2	支笏湖線②			36	0	36	中型
3	長都線	長都、都、釜加 (北陽小、勇舞中)	10,450,000	11	6	17	小型
4	みどり台北線A※	みどり台北 (北陽小)	38,521,828	71	-	71	大型
5	みどり台北線B※			63	-	63	大型
6	みどり台北線C※			69	-	69	大型
7	みどり台北線D※			70	-	70	大型
8	中央線	泉郷・中央・祝梅と根志越の一部 (第二小、富丘中)	9,570,000	10	4	14	小型
9	東千歳線①	東千歳地区 (東小、東千歳中)	16,869,600	15	7	23	小型
10	東千歳線②			11	5	16	小型
11	市内線A	市内全域 (北進小中、千歳中・高台小特学)	62,095,176	5	3	8	小型
12	市内線B			14	7	20	中型
13	市内線C			15	5	20	中型
14	市内線D			4	11	15	小型
15	市内線E(鉄北)	鉄北地区 (祝梅小、富丘中特学)		14	4	18	小型
16	市内線F(信濃北栄)	信濃北栄地区 (信濃小、北栄小特学)		9	-	9	小型

資料：千歳市

※みどり台北線 A～D については、みどり台小学校開校に伴い、令和3年度末に廃止予定

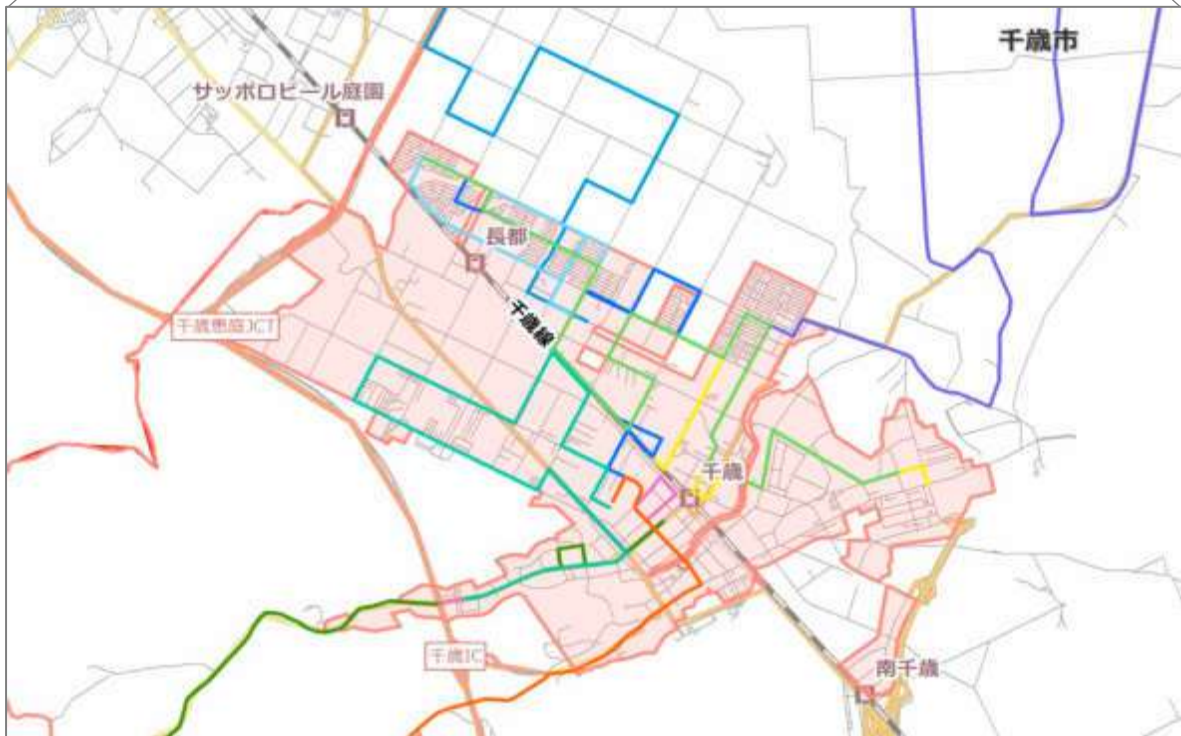
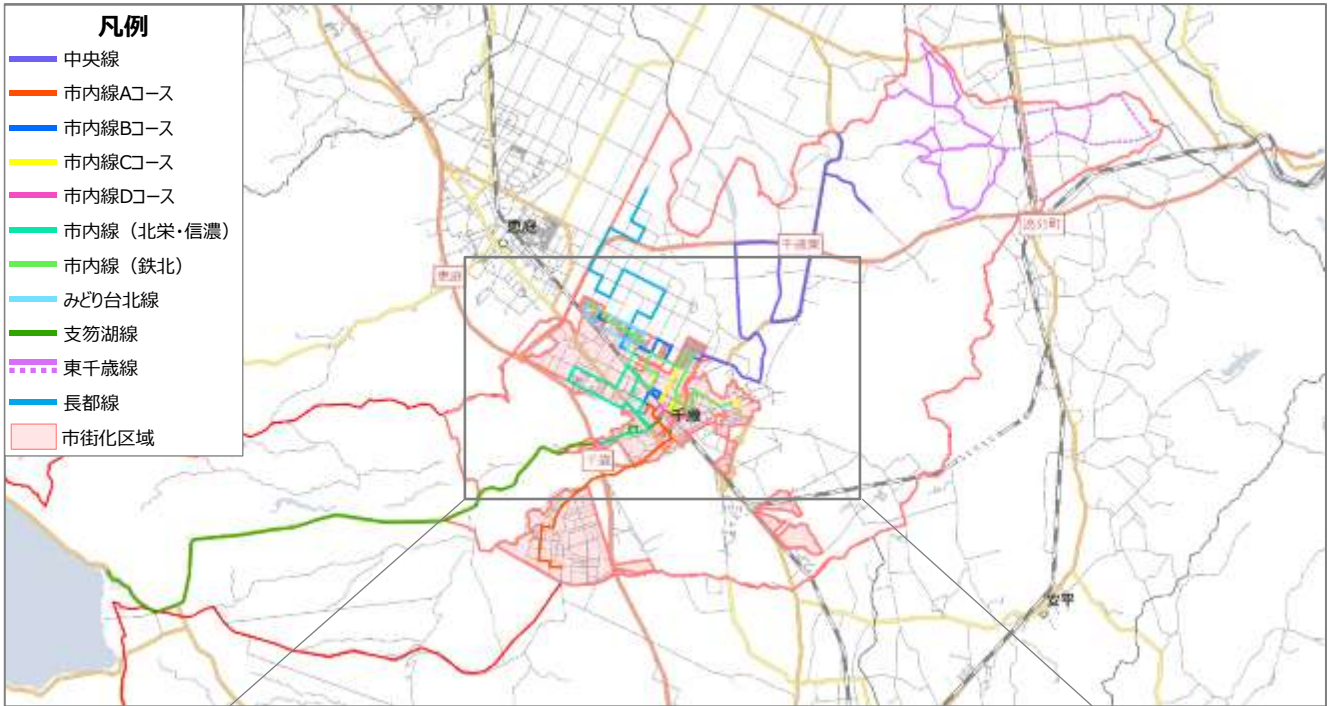


図 2-43 スクールバス路線図

資料：千歳市

2.3.3. 企業送迎バス

千歳市には工業団地に立地する企業が多数あり、平成 29 年度において社員送迎用のバスを運行していた市内 21 社にアンケート調査を行い、17 社から回答を得ました。その 17 社のうち、現在も運行を継続しているのは 13 社であり、その運行状況については以下のとおりです。

Q 企業送迎バスの運行状況

13 社の企業送迎バスの運行頻度については、約 7 割が毎日運行している状況です。

時間帯別の運行本数としては、通勤帰宅時間帯に合わせ、朝の 6～8 時台、夕方の 17 時～18 時台の運行が多くなっておりますが、従業員の交代などのため、日中や夜間に運行している便もあります。

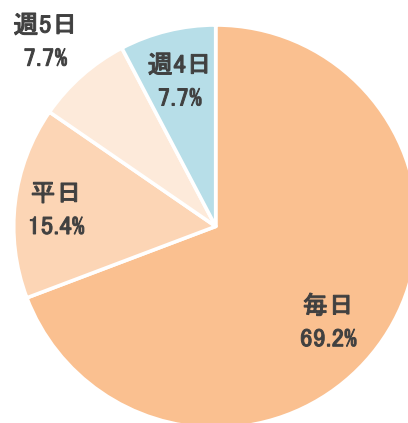


図 2-44 運行頻度 (n=13)

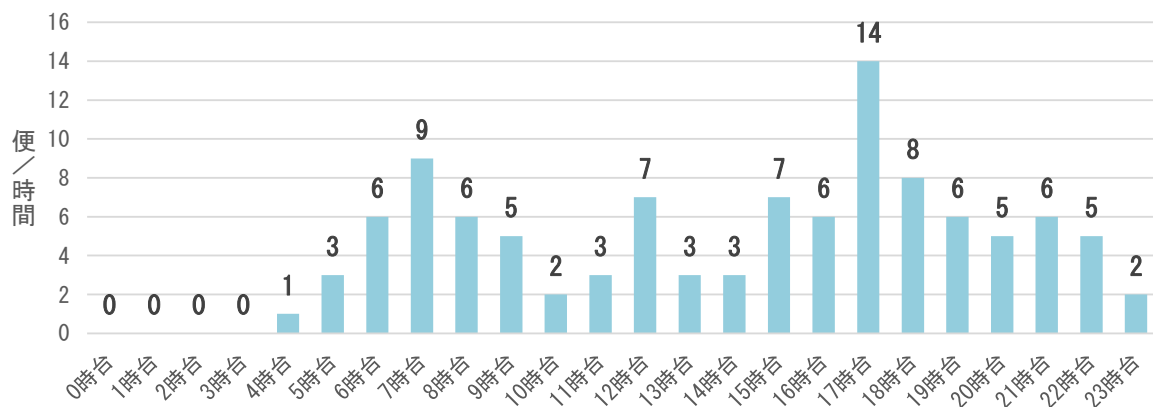


図 2-45 時間帯別の運行本数 (n=13)

Q 企業送迎バスの資源量

ワンボックスまたはマイクロバス 1 台で運行している企業が約 8 割となっており、輸送キャパシティはそれほど大きくありません。

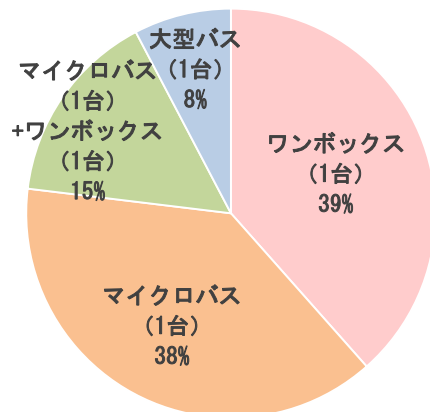


図 2-46 車種及び台数 (n=13)

Q 企業送迎バスの利用状況

利用人数は、企業の規模や業務内容によってばらつきがありました。企業送迎バスの乗車率は平均 7 割以上が全体の約 7 割を占めており、一般利用者の同乗に活用することを検討するとしても、同乗できる人数はそれほど多くありません。

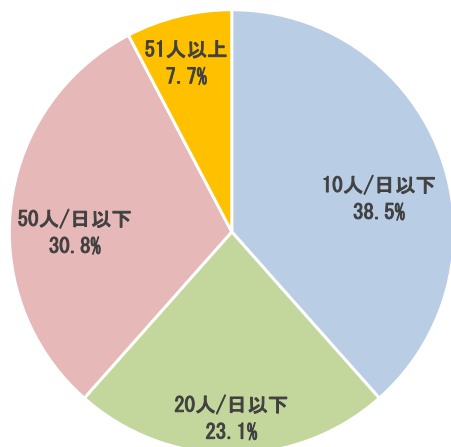


図 2-47 利用人数 (n=13)

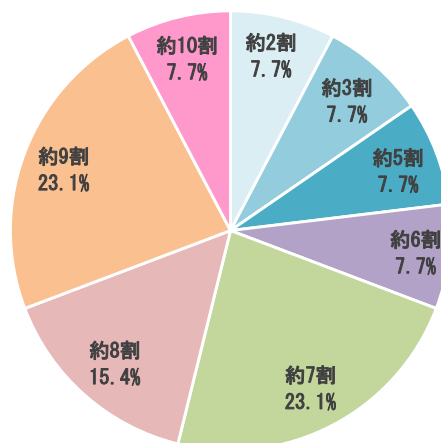


図 2-48 乗車率 (n=13)

資料：千歳市調べ（令和 3 年 2 月）

2.4. 公共交通に関する市民意見

2.4.1. 市民アンケート

市民の公共交通利用実態や公共交通に対するニーズを把握するため、以下のとおりアンケート調査を行いました。

(1) 調査概要

調査対象 千歳市に在住の18歳以上を対象に4,000人を無作為抽出

調査方法 郵送配布・郵送回収

回収期間 令和2年10月27日から11月15日(20日間)

回収数 1,492票(回収率37.3%)

回答者属性 性別：男性が38.3%、女性が61.7%(N=1,482)

年齢：10代：1.5%、20代：7.3%、30代：13.3%、
40代：18.1%、50代：16.1%、60代：17.0%
70代以上：26.8%(N=1,455)

(2) 調査結果

主なアンケート調査結果を以下に示します。

Q 通勤・通学の移動実態

各エリアから新千歳空港周辺エリアへの通勤・通学が多くなっています。



※回答者が10名以下のエリアは除外

図 2-8 通勤・通学の主な移動エリア

通勤・通学では約2割の人が公共交通を一部でも利用しています。買い物目的と比較して、JRの利用割合が約10%と多くなっています。

表 2-8 通勤・通学時のエリア別交通手段分担率（上：春～秋、下：冬）

居住エリア	回答者数	公共交通			公共交通以外			
		路線バス	J R	タクシー	自動車 自分で運転	その他		
エリア1	136	19.1%	9.6%	14.7%	1.5%	80.9%	72.1%	39.0%
エリア2	114	14.0%	6.1%	8.8%	0.0%	86.0%	71.9%	43.9%
エリア3	122	15.6%	10.7%	10.7%	2.5%	84.4%	73.0%	30.3%
エリア4	52	19.2%	11.5%	9.6%	1.9%	80.8%	46.2%	53.8%
エリア5	104	19.2%	14.4%	6.7%	1.9%	80.8%	73.1%	34.6%
エリア6	28	28.6%	10.7%	21.4%	3.6%	71.4%	53.6%	50.0%
エリア7	26	34.6%	19.2%	19.2%	0.0%	65.4%	46.2%	53.8%
エリア8	77	20.8%	10.4%	10.4%	2.6%	79.2%	54.5%	61.0%
エリア9	86	24.4%	24.4%	15.1%	1.2%	75.6%	67.4%	30.2%
エリア10	9	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	44.4%	66.7%
エリア11	14	14.3%	7.1%	7.1%	7.1%	85.7%	57.1%	71.4%
エリア12	1	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%
全エリア	769	19.1%	12.0%	11.4%	1.7%	80.9%	66.2%	41.7%

居住エリア	回答者数	公共交通			公共交通以外			
		路線バス	J R	タクシー	自動車 自分で運転	その他		
エリア1	134	23.1%	14.2%	15.7%	1.5%	76.9%	73.1%	32.8%
エリア2	113	18.6%	10.6%	8.8%	0.9%	81.4%	72.6%	34.5%
エリア3	121	17.4%	14.9%	11.6%	2.5%	82.6%	71.9%	28.9%
エリア4	52	21.2%	15.4%	9.6%	1.9%	78.8%	50.0%	46.2%
エリア5	104	20.2%	16.3%	6.7%	1.9%	79.8%	73.1%	35.6%
エリア6	28	28.6%	10.7%	21.4%	3.6%	71.4%	53.6%	42.9%
エリア7	24	37.5%	20.8%	20.8%	0.0%	62.5%	45.8%	54.2%
エリア8	76	23.7%	18.4%	10.5%	3.9%	76.3%	57.9%	51.3%
エリア9	85	25.9%	25.9%	12.9%	1.2%	74.1%	65.9%	30.6%
エリア10	9	11.1%	11.1%	0.0%	0.0%	88.9%	44.4%	55.6%
エリア11	14	7.1%	7.1%	7.1%	0.0%	92.9%	57.1%	64.3%
エリア12	1	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%
全エリア	761	21.6%	15.8%	11.6%	1.8%	78.4%	66.8%	37.2%

Q 買い物の移動実態

買い物の頻度は週に1～2回という人が6～7割と最も多くなっています。また、時間帯は高齢の方ほど早く、若い人ほど遅い時間帯に買い物をしています。買い物では、千歳駅周辺を目的地としている人が多く見られます。

表 2-9 年齢別の買い物頻度

	週に5日以上	週に3～4日	週に1～2日	その他
10代	0.0%	23.1%	76.9%	0.0%
20代	1.1%	12.2%	75.6%	11.1%
30代	2.2%	20.8%	71.9%	5.1%
40代	7.3%	27.8%	62.0%	2.9%
50代	6.9%	33.3%	56.9%	2.8%
60代	4.3%	29.1%	62.6%	3.9%
70代	5.8%	30.2%	60.4%	3.6%
75歳以上	7.5%	25.4%	59.7%	7.5%

表 2-10 年齢別の買い物時間帯

	早朝 (5～6 時台)	朝 (7～9 時台)	昼 (10～15 時台)	夕方 (16～19 時台)	夜 (20 時～)
10代	0.0%	15.4%	38.5%	76.9%	23.1%
20代	0.0%	4.4%	48.9%	63.3%	32.2%
30代	1.1%	10.6%	65.6%	54.4%	11.1%
40代	1.2%	5.4%	62.2%	63.5%	12.0%
50代	0.5%	9.3%	57.7%	60.5%	8.4%
60代	0.0%	12.2%	79.1%	43.9%	4.3%
70代	0.7%	13.6%	87.1%	32.1%	2.9%
75歳以上	0.0%	16.6%	92.2%	26.4%	0.0%
全体	0.5%	10.5%	70.9%	49.5%	8.7%



※回答者が10名以下のエリアは除外

図 2-49 買い物の主な移動エリア

買い物では、通勤・通学と比べ、公共交通の利用割合が低くなっています。冬は公共交通を利用する人の割合がやや増加しています。

表 2-11 買い物時のエリア別交通手段分担率（上：春～秋、下：冬）

居住エリア	回答者数	公共交通			公共交通以外			
		路線バス	J R	タクシー	自動車 自分で運転	その他		
エリア1	201	10.4%	7.5%	4.5%	3.0%	89.6%	74.6%	40.3%
エリア2	200	17.0%	13.0%	4.0%	5.0%	83.0%	62.5%	49.5%
エリア3	229	13.5%	11.8%	3.5%	3.5%	86.5%	64.6%	52.4%
エリア4	76	18.4%	9.2%	1.3%	9.2%	81.6%	56.6%	53.9%
エリア5	198	17.7%	16.2%	2.5%	7.1%	82.3%	69.2%	42.9%
エリア6	44	13.6%	6.8%	0.0%	6.8%	86.4%	52.3%	56.8%
エリア7	39	7.7%	5.1%	5.1%	5.1%	92.3%	48.7%	69.2%
エリア8	134	17.9%	17.2%	3.0%	5.2%	82.1%	56.0%	50.7%
エリア9	157	22.3%	21.0%	5.1%	3.2%	77.7%	63.1%	39.5%
エリア10	11	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	54.5%	63.6%
エリア11	27	14.8%	14.8%	7.4%	7.4%	85.2%	55.6%	66.7%
エリア12	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%
全エリア		15.7%	9.8%	2.7%	3.6%	84.3%	47.9%	48.0%

居住エリア	回答者数	公共交通			公共交通以外			
		路線バス	J R	タクシー	自動車 自分で運転	その他		
エリア1	195	11.3%	9.2%	5.1%	3.1%	88.7%	75.9%	33.3%
エリア2	197	21.3%	15.2%	4.6%	7.6%	78.7%	61.9%	42.1%
エリア3	227	13.2%	10.6%	4.0%	5.3%	86.8%	64.3%	46.3%
エリア4	76	21.1%	9.2%	1.3%	11.8%	78.9%	55.3%	47.4%
エリア5	195	19.5%	16.9%	3.1%	9.2%	80.5%	68.2%	35.9%
エリア6	44	13.6%	6.8%	0.0%	6.8%	86.4%	52.3%	50.0%
エリア7	38	7.9%	5.3%	5.3%	5.3%	92.1%	47.4%	65.8%
エリア8	132	21.2%	17.4%	3.8%	7.6%	78.8%	56.8%	44.7%
エリア9	154	25.3%	25.3%	5.8%	3.2%	74.7%	60.4%	39.0%
エリア10	11	18.2%	0.0%	9.1%	9.1%	81.8%	63.6%	45.5%
エリア11	27	22.2%	22.2%	7.4%	7.4%	77.8%	48.1%	66.7%
エリア12	1	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%
全エリア		17.9%	14.3%	4.2%	6.4%	82.1%	63.3%	42.3%

Q 通院の移動実態

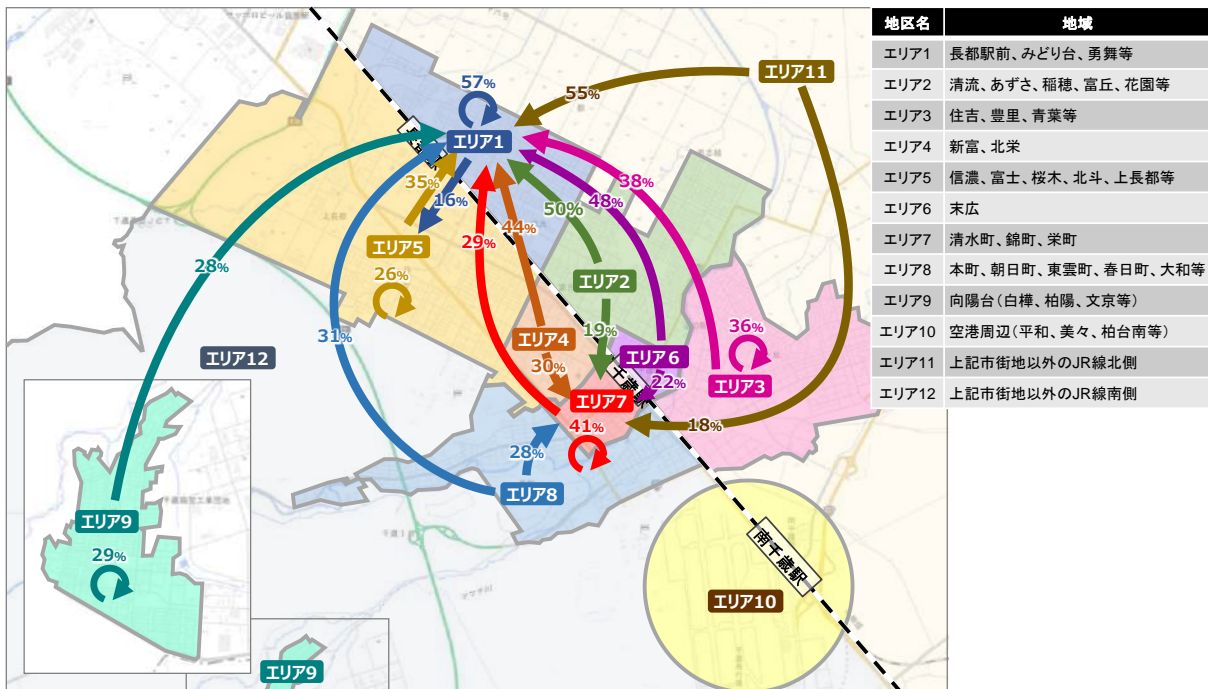
通院の頻度は高齢者ほど高く、70代以上では、月に1回程度という人が約5割を占めます。また、時間帯は高齢の方ほど早く、若い人ほど遅い時間帯に通院しています。通院では、市民病院のあるエリア1を目的地として移動している人が多く見られます。

表 2-12 年齢別の通院頻度

	週に3回以上	週に1~2回	月に2~3回	月に1回程度	年に数回程度	半年に1回程度	その他
10代	0.0%	0.0%	16.7%	16.7%	50.0%	16.7%	0.0%
20代	0.0%	0.0%	7.9%	21.1%	44.7%	23.7%	2.6%
30代	0.0%	4.7%	12.3%	28.3%	31.1%	18.9%	4.7%
40代	0.6%	1.9%	8.4%	31.2%	42.9%	10.4%	4.5%
50代	0.0%	5.7%	9.3%	29.3%	39.3%	8.6%	7.9%
60代	0.6%	5.2%	6.9%	36.2%	35.1%	6.9%	9.2%
70代	0.0%	3.3%	5.7%	47.2%	26.8%	7.3%	9.8%
75歳以上	1.5%	7.8%	14.1%	46.3%	19.0%	4.9%	6.3%
全体	0.5%	4.8%	9.6%	36.4%	32.5%	9.4%	6.9%

表 2-13 年齢別の通院時間帯

	早朝 (5~6 時台)	朝 (7~9 時台)	昼 (10~15 時台)	夕方 (16~19 時台)	夜 (20 時~)
10代	0.0%	16.7%	50.0%	50.0%	0.0%
20代	0.0%	29.7%	70.3%	27.0%	0.0%
30代	0.0%	44.8%	77.1%	21.9%	0.0%
40代	0.7%	33.8%	70.9%	24.3%	0.0%
50代	2.2%	41.2%	71.3%	16.2%	0.7%
60代	0.0%	45.5%	70.7%	10.2%	0.0%
70代	0.8%	51.6%	68.9%	9.8%	0.0%
75歳以上	0.0%	49.7%	74.6%	4.7%	0.0%
全体	0.5%	43.8%	72.0%	14.4%	0.1%



※回答者が10名以下のエリアは除外

図 2-50 通院の主な移動エリア

通院では、通勤・通学や買い物よりも公共交通の利用割合が高くなっています。冬は4人に1人（25%）が公共交通を利用しています。

表 2-14 通院時のエリア別交通手段分担率（上：春～秋、下：冬）

居住エリア	回答者数	公共交通			公共交通以外			
		路線バス	J R	タクシー	自動車 自分で運転	その他		
エリア1	140	15.7%	7.1%	10.7%	2.9%	84.3%	71.4%	37.1%
エリア2	156	21.2%	17.3%	6.4%	4.5%	78.8%	58.3%	44.9%
エリア3	166	16.3%	12.0%	5.4%	4.8%	83.7%	59.0%	43.4%
エリア4	57	21.1%	5.3%	3.5%	14.0%	78.9%	49.1%	47.4%
エリア5	153	24.8%	20.3%	3.3%	7.8%	75.2%	60.8%	43.1%
エリア6	30	26.7%	23.3%	3.3%	3.3%	73.3%	43.3%	66.7%
エリア7	25	20.0%	4.0%	12.0%	12.0%	80.0%	48.0%	64.0%
エリア8	87	24.1%	19.5%	3.4%	6.9%	75.9%	56.3%	46.0%
エリア9	121	32.2%	28.1%	8.3%	3.3%	67.8%	53.7%	43.8%
エリア10	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%
エリア11	22	18.2%	13.6%	13.6%	4.5%	81.8%	54.5%	72.7%
エリア12	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全エリア		21.8%	16.0%	6.4%	5.6%	78.2%	58.5%	90.5%

居住エリア	回答者数	公共交通			公共交通以外			
		路線バス	J R	タクシー	自動車 自分で運転	その他		
エリア1	135	17.0%	8.1%	10.4%	5.2%	83.0%	73.3%	31.9%
エリア2	148	24.3%	17.6%	8.1%	8.1%	75.7%	56.8%	37.8%
エリア3	163	19.0%	14.7%	7.4%	4.9%	81.0%	57.1%	47.2%
エリア4	56	26.8%	5.4%	3.6%	19.6%	73.2%	51.8%	39.3%
エリア5	150	28.0%	21.3%	4.0%	10.0%	72.0%	58.7%	40.0%
エリア6	27	40.7%	33.3%	3.7%	3.7%	59.3%	44.4%	44.4%
エリア7	23	17.4%	4.3%	8.7%	13.0%	82.6%	39.1%	65.2%
エリア8	85	29.4%	22.4%	3.5%	8.2%	70.6%	52.9%	43.5%
エリア9	120	36.7%	31.7%	8.3%	6.7%	63.3%	50.8%	43.3%
エリア10	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	50.0%	50.0%
エリア11	22	22.7%	18.2%	13.6%	4.5%	77.3%	54.5%	63.6%
エリア12	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全エリア		25.3%	17.9%	7.0%	7.8%	74.7%	57.3%	83.6%

Q 地域公共交通網形成計画の評価

バス路線見直しによる結果として、「利用しやすくなった」と回答した人が「利用しづらくなった」と回答した人よりもやや多くなりました。

各種路線バス利用促進策については、概ね高評価となっており、特に「チョイ乗り100円運賃」は約7割が「良い」「まあまあ良い」と回答しました。

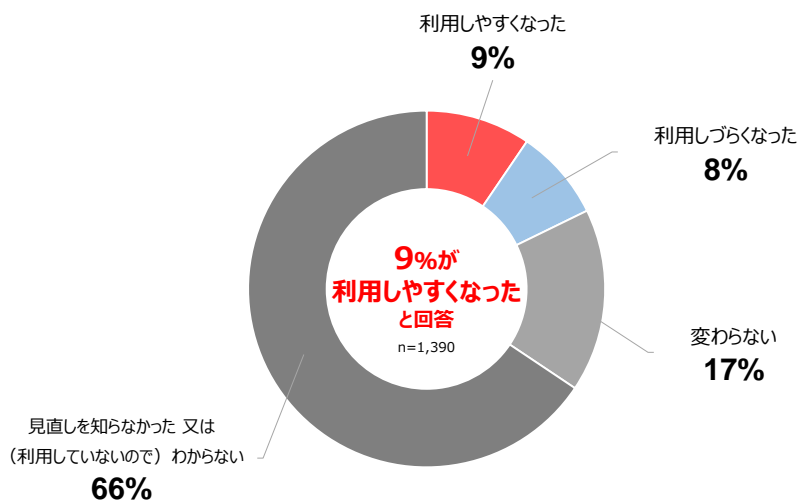


図 2-51 再編実施によるバス路線見直し結果

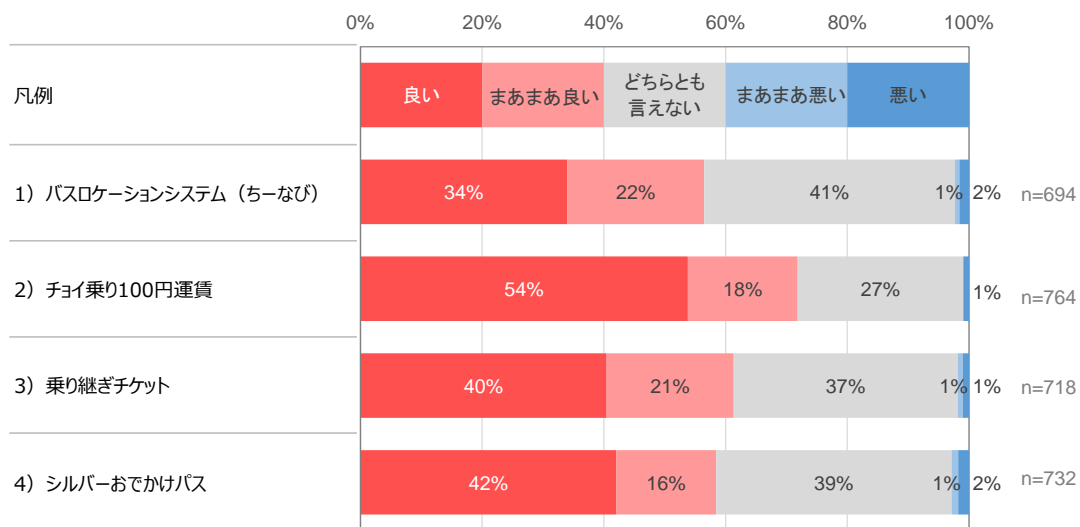


図 2-52 路線バス利用促進策の評価

Q 現在の路線バスに対する満足度

全体として運行本数、運行時間帯、運行ルートに対する改善意見が多く挙がっていますが、総合的には45%の人が満足・やや満足と回答しています。

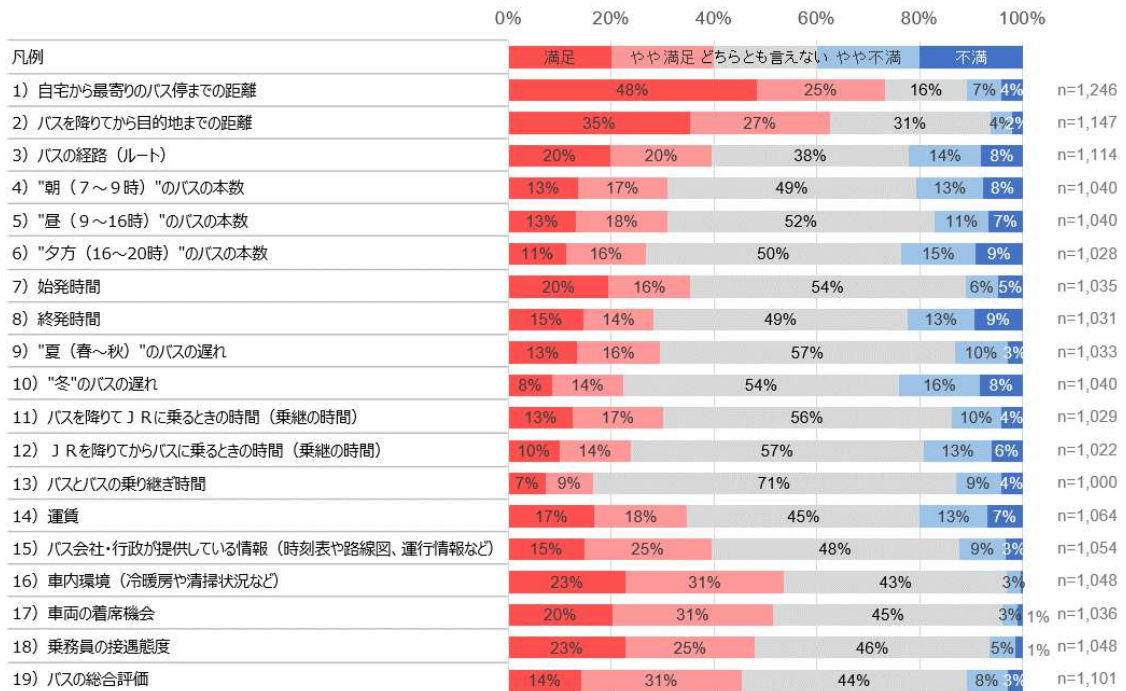
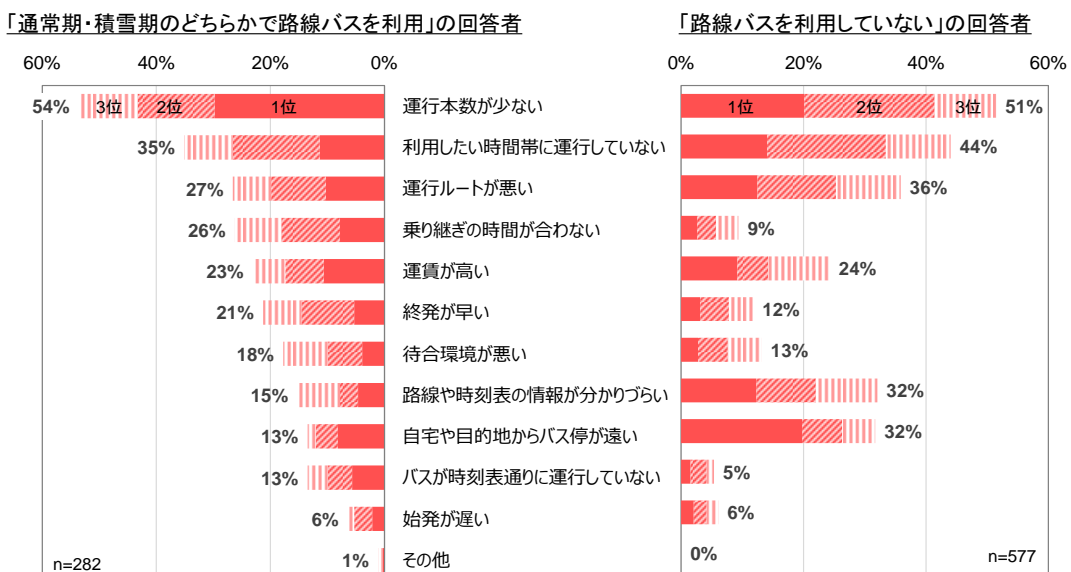


図 2-53 路線バスの満足度評価

Q 路線バスの課題

路線バスの利用有無にかかわらず、運行本数、利用時間帯、運行ルートの改善意見が多くありました。路線バスを利用していない方からは、情報の分かりにくさ、バス停までの距離なども課題として挙げられています。

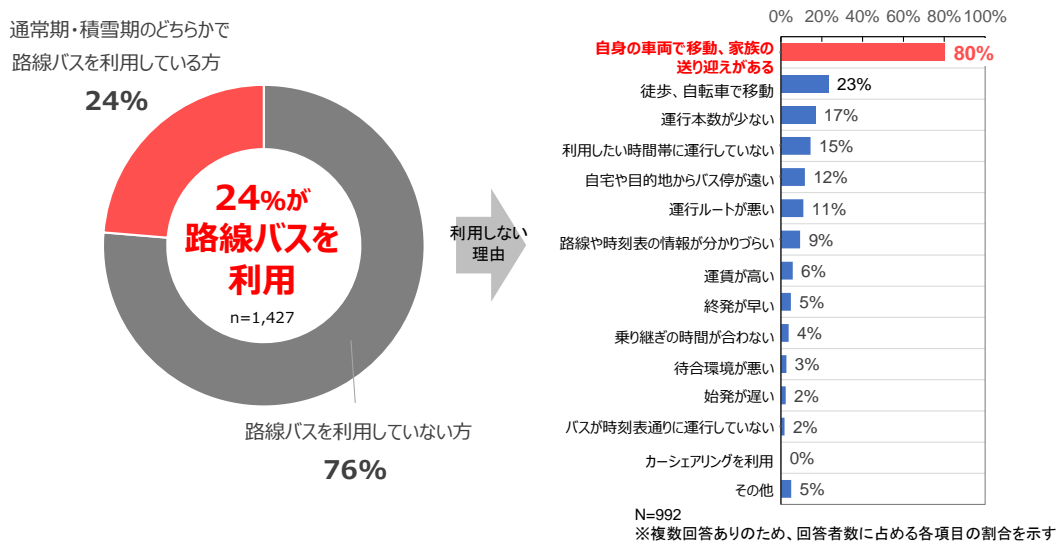


※上位3位までの回答で複数回答ありのため、回答者数に占める各項目の割合を示す

図 2-54 路線バス利用の課題

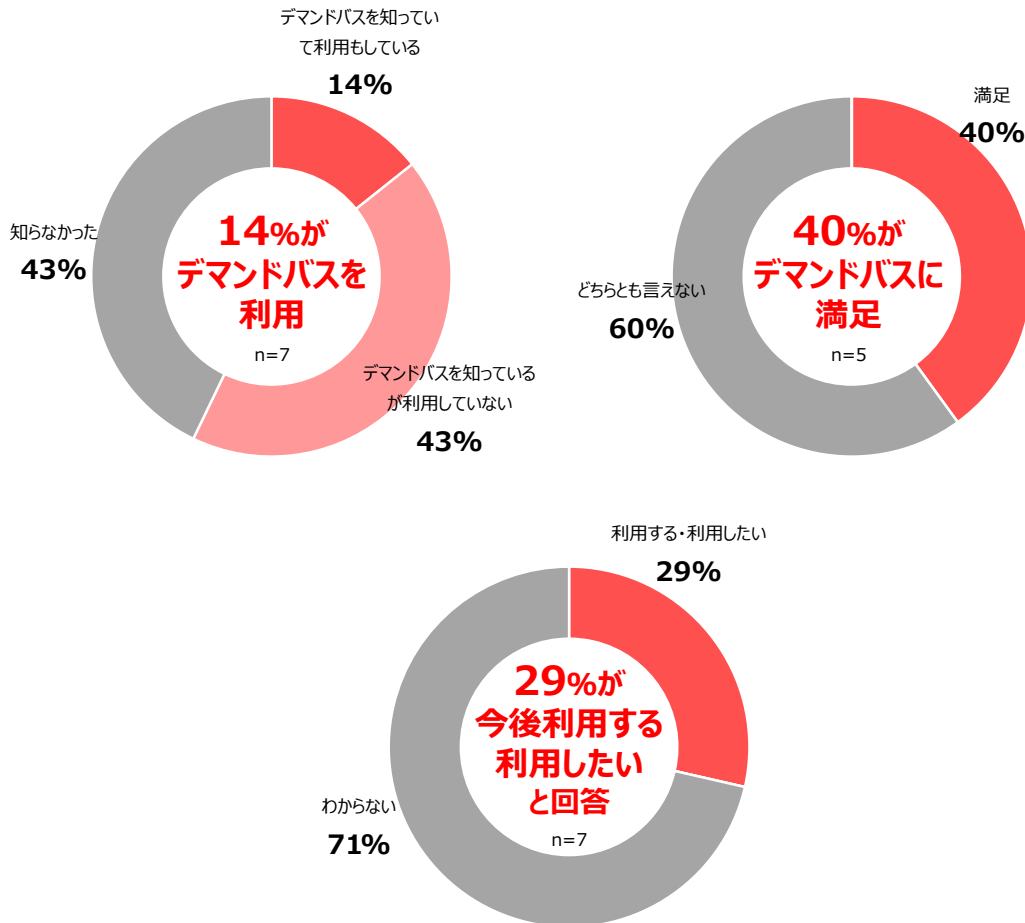
Q 路線バスを利用しない理由

自身の車両で移動・家族の送り迎え等があるため利用しない方が、約8割と非常に多くなっています。時間帯やルート、バス停までの距離が理由で路線バスを利用しない人は1～2割程度と少なく、利便性の向上や情報提供、利用意識の醸成により路線バスへの転換可能性が考えられます。



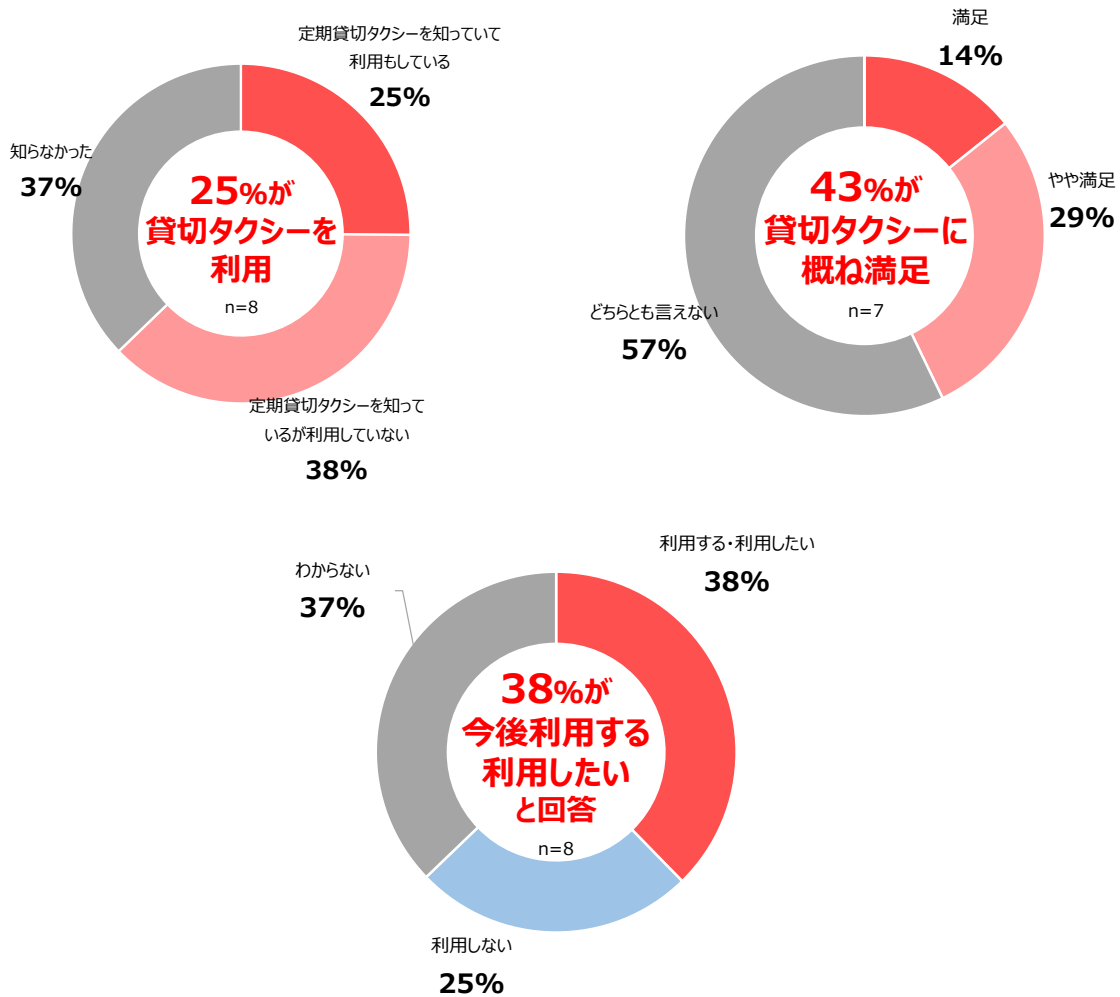
Q 長都・中長都・釜加地区デマンドバスの利用状況及び評価

地域住民のデマンドバスの認知度は約6割となっていますが、そのうち利用している人は2割弱にとどまっています。今後の利用意向については、約3割が「利用する・利用したい」と回答しており、地域における周知を行うことで今後の利用者数増加が期待されます。



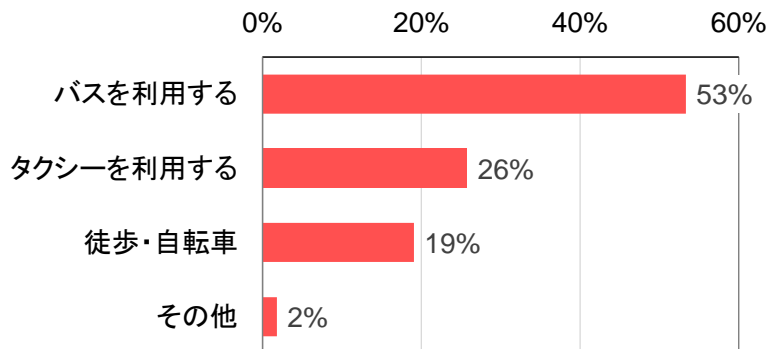
Q 東千歳地区貸切タクシーの利用状況及び評価

貸切タクシーを利用している人の満足度は高く、引き続き利用する意向を示しています。



Q 将来、自家用車が利用できなくなった場合の代替交通手段

病気や怪我、年齢など何らかの理由で将来的に自家用車が運転できなくなった場合には、路線バスを利用すると回答した人が5割と最も多く、路線バスは日常の移動を支える重要な役割を担っています。

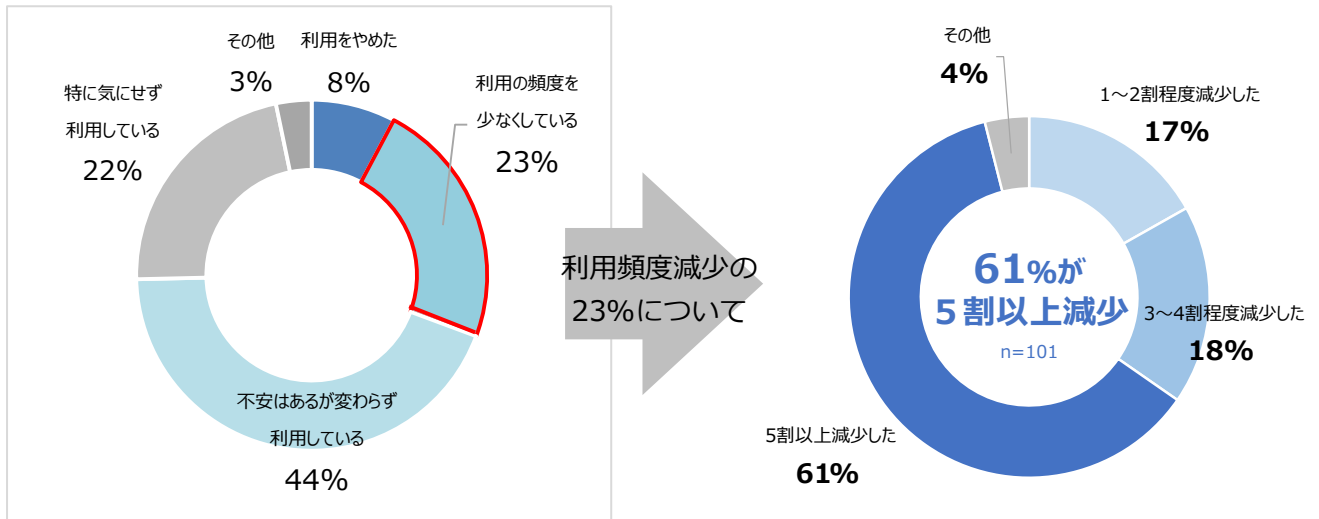


N=1,014 (複数回答)

Q 新型コロナウイルス感染症による影響

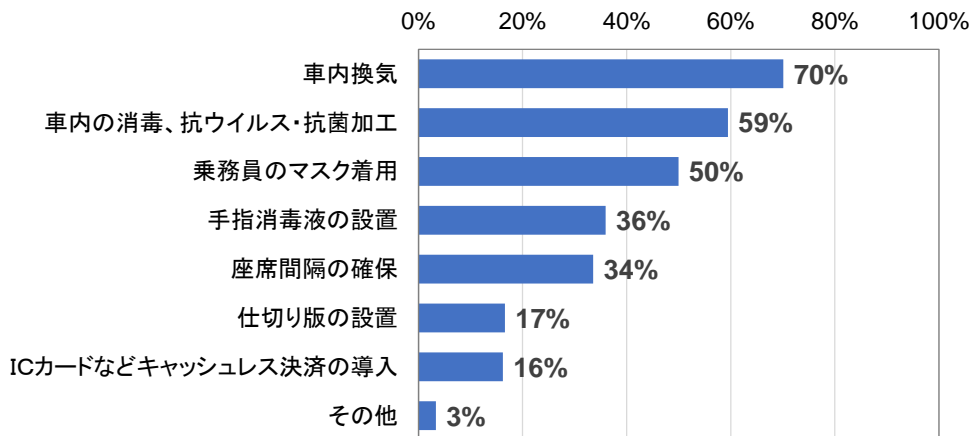
路線バス利用者の約1割は感染予防等の観点から利用をやめたほか、約2割は利用頻度を抑制しています。利用頻度が減少している2割の内、約6割の人は利用頻度が半分以下になったと回答しています。

利用者からは、安心度の向上に寄与する対策として、「車内換気」「消毒や抗ウイルス対策」「乗務員のマスク着用」などが挙げられており、こうした取組により、安心して公共交通を利用してもらえと考えられます。



※路線バスを利用している方の回答

図 2-55 コロナウイルス感染拡大後の路線バス利用状況



N=1,121 (複数回答)

図 2-56 安心度の向上に寄与する対策

Q 千歳市の公共交通に関するご意見等

■運行本数・ルート・サービスについて

- 市民の多い、長都駅付近、みどり台地区のバスの本数をもっと増やすと利用者も増えるのではないのでしょうか。高齢者の多い地区にはバスの本数が増えていけばいいと思います。(30代女性ほか 関連意見全7件)
- 子供やお年寄りの人達をもっと多く利用してもらえるような、情報、時間、料金をわかりやすくして、利用しやすく、検討してもらえたらと思います。(70代女性ほか 関連意見全22件)
- どのバス会社でも乗れる1日券や数日券、大型バスから小型バスへ変更して本数を増やして欲しい。(40代女性ほか 関連意見全5件)
- 北桜地区の住民にとっては長都駅、北陽高校のルートがなくなった事はショックでした。(70代男性ほか 関連意見全8件)
- 個人的にはビーバスがあった時の方がバスを利用することが多かったと思います。路線バスとビーバスのうち、時間帯として使いやすい方を利用していたので便利でした。(50代女性ほか 関連意見全11件)
- 向陽台から空港への直行便を運行してほしい。(60代男性ほか 関連意見全8件)
- 現在の状況(人口、予算等)では大変満足しています。できれば空港から帰宅する時刻に合わせてもう少し遅い時間帯まで運行してほしいと思います。(50代女性)
- シルバーおでかけパスの時間制限を無くしてほしい。(70代男性ほか 関連意見全4件)
- 乗り継ぎチケットがあっても、乗り継ぐバスの連結時間が良くなく利用しづらい。(30代女性ほか 関連意見全8件)

■料金・支払方法・その他

- バス停に屋根のある所とない所があるが、雨・雪等で待っている間、濡れることがないように屋根の設置を切に希望します。(20代女性ほか 関連意見全9件)
- ICカード、キャッシュレス決済を導入して欲しい。(70代男性ほか 関連意見全23件)

市民意識からみた公共交通の課題

- 路線バスの利便性向上のためには、限られた運行体制の中で、利用者の目的や利用時間帯に応じ、効果的に運行していくことが重要である。
- デマンドバスや貸切タクシーの利用促進のため、更なる周知・情報発信が重要である。
- 自家用車を利用できない人にとって、受け皿となる路線バスの持続的な維持が必要である。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、路線バス利用者の約1割が利用をやめたほか、約2割は利用頻度を抑制しており、安全・安心な利用環境の確保が必要となっている。

2.4.2. 高校生アンケート

市民アンケートは18歳以上を調査対象としていることから、通学で路線バスを使う機会が多いと予想される高校生の公共交通の利用実態や課題を把握するため、次のとおりアンケート調査を実施しました。

(1) 調査概要

調査対象 千歳高校、千歳北陽高校の3年生

調査方法 学校での配布・回収

実施日 令和2年11月10日

回収数 480票

(2) 調査結果

主なアンケート調査結果を以下に示します。

Q 積雪有無による主要通学手段

積雪がない時期の通学は自転車が約4割と最も多いですが、積雪がある時期はJRの利用や徒歩、自家用車での送迎、路線バスの利用が多くなっています。

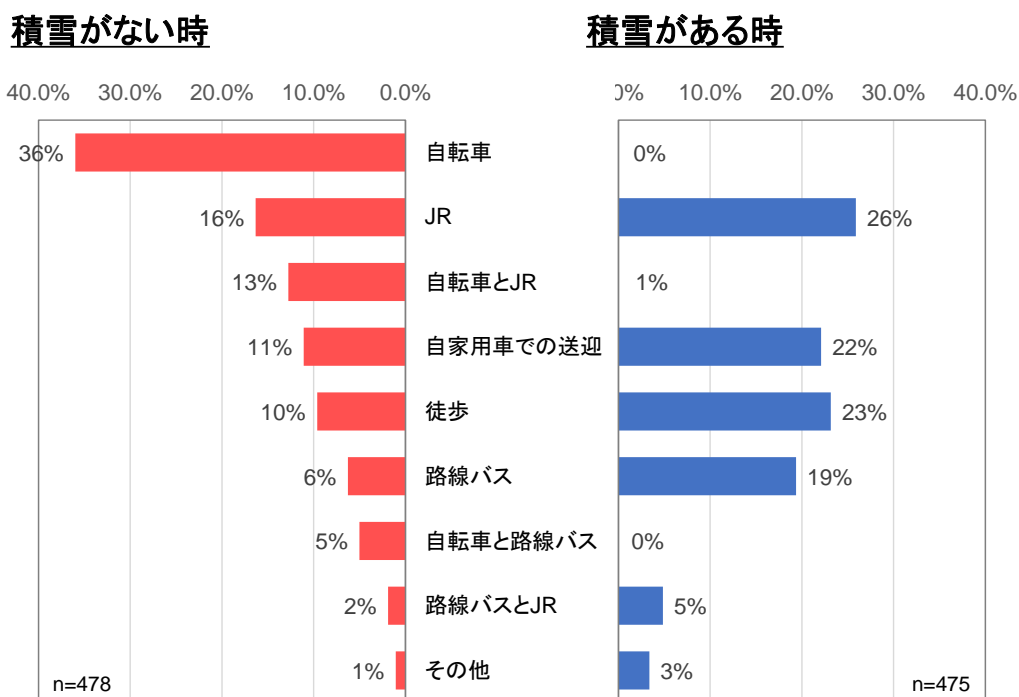
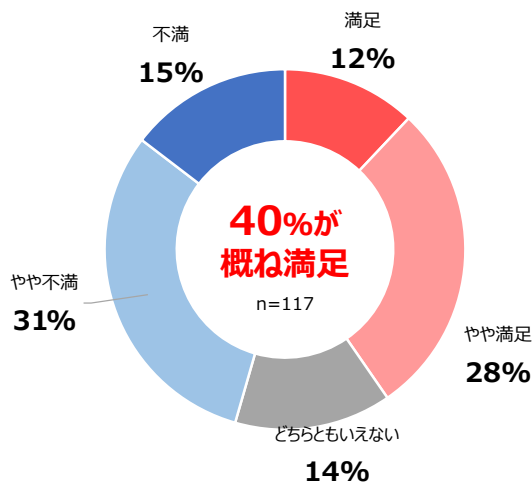


図 2-57 季節別の主な通学手段

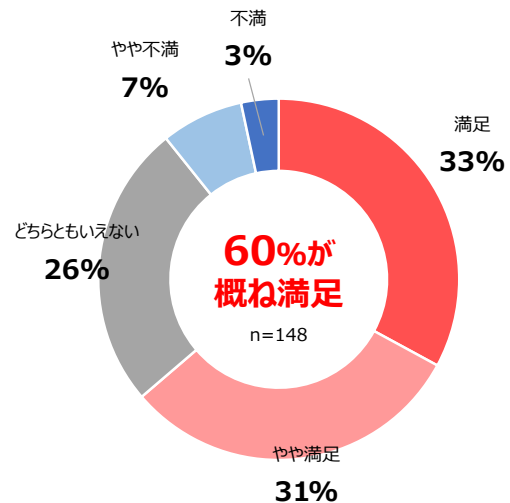
Q 路線バスに対する満足度

通学時に利用する路線バスについては、満足・やや満足が40%、不満・やや不満が46%となっており、不満の割合がやや多くなっています。一方、通学以外では満足・やや満足が63%と不満・やや不満の10%を大きく上回っています。

通学時



通学以外の日常生活

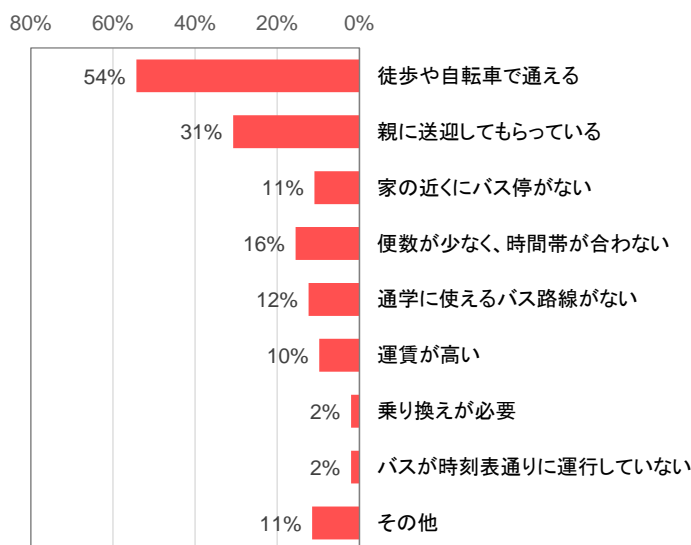


※通常期、冬期いずれかで路線バスを利用している方

Q 路線バスを利用しない理由

通学に路線バスを利用しない理由は、学校や家の立地場所によるものが多くなっています。便数や時間帯など路線バスの運行状況による理由は約1割となっています。

通学時



通学以外の日常生活

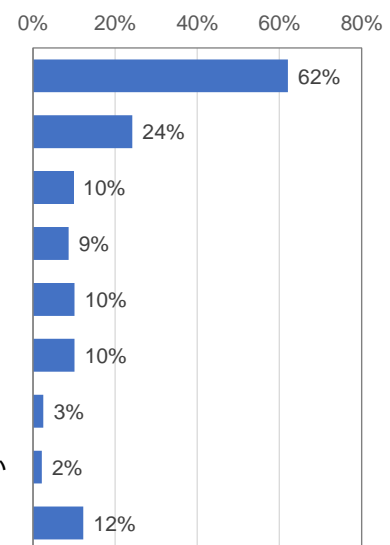
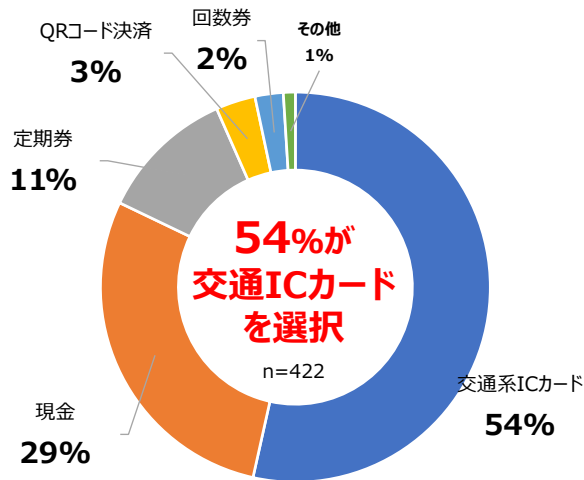


図 2-58 バスを利用しない理由

Q 路線バスを利用する場合、運賃の支払い方法として、一番便利だと思うもの

運賃支払には、ICカードやQRコードなどの電子決済が便利との意見が約6割となっており、若い世代にはキャッシュレス決済が一般的となっています。



※通常期、冬期いずれかで路線バスを利用している方

図 2-59 運賃の支払い方法として便利だと思うもの

Q 千歳市の公共交通に関するご意見等

■運行本数・ルートについて

- 本数が足りなくて学校に間に合わないため本数を増やしてほしい。自分が住んでいるところに止まるバス停が少ない。(旭ヶ丘)
- 1時間に1本ではなくもう少し増やして欲しい。休日も本数減らさず通常通り運行してほしい。(清流)
- 学校に通う時間帯のバスの本数を増やしてほしい。(青葉、恵庭市)
- 朝や夕方は混雑し、昼間は誰も乗っていないことがしばしば。多い時間は本数を増やし、乗らない時間は減らし、効率化をしたら料金も下げられるのではないか。(文京)
- 全体的に千歳はバスの本数が少ない。札幌ターミナルがあったのに福住に変わり大変迷惑をしている。元に戻してほしい。(北広島市)
- みどり台行きの本数が時間を改善してほしい。(春日町)
- バス時間を増やしてほしい。複雑で乗るハードルが高い。(みどり台南、長都駅前)
- 桜木方面から長都駅行きのバスが欲しい。(桜木)

■料金・支払い方法・その他

- 全部のバスにICカード支払いの導入を希望。(文京、住吉ほか)
- 少しでいいから安くしてほしい。(長都駅前、桜木ほか)
- 暗いときに待っている人が黒い服や傘を差していた場合、気付きにくいかもしれないので停留所に待っている人を示すランプなど設置をしたらどうか。(桜木)

高校生からみた公共交通の課題

- 目的の決まっている通学時（平日）と余暇時（休日）とのバランスの取れた路線バスの運行が必要である。

2.4.3. その他アンケート調査結果等

(1) 千歳市第7期総合計画策定時のアンケート

バスの利用しやすさについては、全ての年代で「普通」が最も多くなっています。「満足」「やや満足」は20代以下が29%と最も多くなっています。30代以上では、「やや不満」「不満」が4～5割と多くなっています。

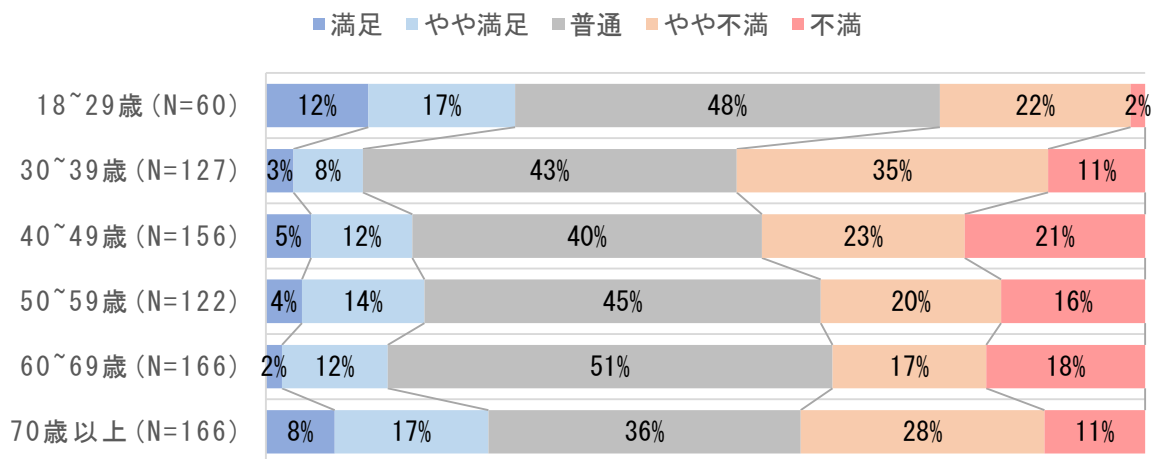


図 2-60 バスの利用しやすさ

出典：市民まちづくりアンケート（令和元年3月）

(2) 千歳市都市計画マスタープラン策定時のアンケート

公共交通に関して寄せられた自由意見では、「路線バスの便数が少ない」との意見が約5割を占めています。

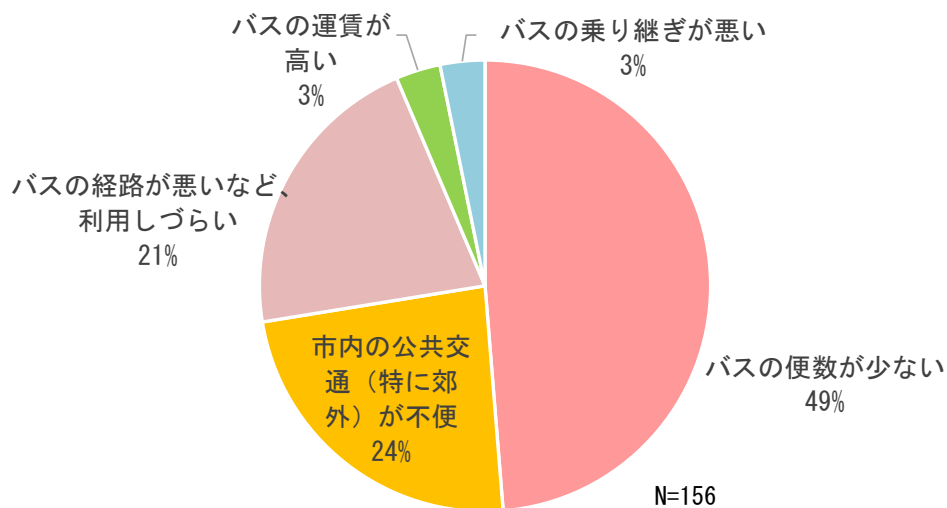


図 2-61 公共交通に関する意見

出典：都市計画マスタープラン策定市民アンケート自由意見（令和2年3月）

(3) 学術機関による調査

公立千歳科学技術大学では、市内の高齢者に対して聞き取り調査を行い、路線バスを利用していない高齢者の利用ニーズを分析しました。

その結果、高齢者ならではの身体的要因や心理的要因、運行ルートや便数、料金等に対する意見が挙がりました。

表 2-15 市内高齢者が路線バスを利用しない理由

No.	カテゴリ	路線バスを利用しない理由
1	バス運行の不備	バスが時刻表通りバス停に来ない
2	バス運行の不備	バス内の料金表が見つらい
3	バス運行の不備	バス内の両替機が使いづらい
4	身体的要因	足や腰の病気を患っている
5	身体的要因	関節の可動域が狭い
6	身体的要因	視力の低下や視野が狭い
7	身体的要因	足腰が弱い
8	心理的要因	バスの乗降に時間がかかりそう
9	心理的要因	周りの人を気遣う
10	心理的要因	バスの乗降時に怪我をしそう
11	心理的要因	バスに乗ることに不安を感じる
12	知識要因	バスの走っているルートがわからない
13	知識要因	目的地とバス停の位置関係がわからない
14	知識要因	料金の支払い方法がわからない
15	知識要因	ネットが使えない、苦手
16	知識要因	目的地に行くのにどのバスを利用すべきかわからない
17	ニーズとサービスの乖離	シルバーバスの利用可能時間とバスを利用する時間が合わない
19	ニーズとサービスの乖離	バスが走る時刻とバスを利用したい時刻が合わない
20	バス利用に感じる不便	時間がかかる
21	バス利用に感じる不便	ルートが遠回り
22	バス利用に感じる不便	土日祝でバスダイヤが変わる
23	バス利用に感じる不便	わからないことを誰に聞けばいいかわからない
24	バス利用に感じる不便	バスの運行本数の不足
18	バス利用に感じる不便	料金が高い
25	バスに関する経験	バスに乗った経験が少ない、ない

出典：公立千歳科学技術大学 小林研究室による調査結果（令和2年度）

その他アンケートによる公共交通の課題

- 路線バスの利用者を増やすためには、路線やダイヤ見直しによる利便性の向上と高齢者への公共交通に関する情報提供等が重要である。

2.5. 千歳市地域公共交通網形成計画及び再編実施計画による取組

千歳市では、平成 28 年に策定した網形成計画や再編実施計画に基づき、路線バス再編や新たな料金体系の導入などの取組を実施しました。

表 2-16 網形成計画の施策メニュー実施状況 (1/2)

基本方針	施策項目	施策メニュー	実施状況
公共交通によるサービス水準の向上	バス路線の抜本の見直し	バス路線再編	平成 28 年 10 月実施済み
		バスダイヤの見直し	同上
		JR 千歳駅と新千歳空港間の路線強化	同上
		JR 長都駅へのアクセス向上	同上
	待合環境の整備	コンビニ等と連携した待合環境整備	千歳タウンプラザ、イオン千歳店、小松宅建などで実施済み
		市民協働によるバス停の管理	道路交通法上の課題があり、調査中
		バスシェルターの整備	「避難用車両等整備事業」で実施中
		乗降に優しいバス停留所の研究	歩道整備時に随時実施済み
	交通体系に対応した運賃制度の導入	使いやすく分かりやすいバス運賃	平成 28 年 10 月実施済み
		IC カードシステムの普及	IC カード決済：中央バス実施済み、QR コード決済：相互・道南・あつまバス実施済み
		障がいに配慮したやさしいバス運賃	相互・あつまバス実施済み、中央・道南バス未実施
	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	道路運送法上の課題があり、継続調査
	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
自転車走行空間の整備に向けた検討			国・道において調査・検討中

表 2-16 網形成計画の施策メニュー実施状況 (2/2)

基本方針	施策項目	施策メニュー	実施状況
"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	基本設計完了
		くつろぎ賑わう空間の創出	同上
		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	同上
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	「ちーなび」導入済み
	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	科技大との協働事業に より実施済み
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	令和 2 年より「ノーカーデ ー」実施済み
		公共交通利用促進キャン ペーンの実施	「バス停市」など実施済 み
		エコ通勤の普及	令和元年まで実施済み
		高齢者運転免許証自主 返納サポート制度の検討	令和元年から実施済み
	バス利用目的の創出	企画乗車券の販売	平成 28 年に初音ミク 記念乗車券販売により 実施済み
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	長都・中長都・釜加地 区で実施済み
	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	平成 30 年に見直し済 み

※実施状況：令和 2 年 11 月末時点

表 2-17 再編実施事業の内容

施策項目	取組内容	実施主体
路線再編	みどり台線の運行	北海道中央バス(株)
	みどり台空港線の運行	北海道中央バス(株)
	桜木線の運行	北海道中央バス(株)
	桜木空港線の運行	北海道中央バス(株)
路線新設	市民病院プール線の運行	千歳相互観光バス(株)
	勇舞空港線の運行	千歳相互観光バス(株) 道南バス(株)
経路変更	東部隊線の運行	北海道中央バス(株)
	図書館青葉線の運行	千歳相互観光バス(株)
	泉沢市民病院線の運行	千歳相互観光バス(株)
	千歳線の運行	あつまバス(株)
ダイヤ変更	稲穂団地線の運行	北海道中央バス(株)
	大和線の運行	北海道中央バス(株)
	空港市内線の運行	北海道中央バス(株)
現状維持	支笏湖線の運行	北海道中央バス(株)
	千歳線の運行	北海道中央バス(株)
	泉沢向陽台線の運行	千歳相互観光バス(株)
路線廃止	ビーバスの廃止	千歳市
新たな運賃制度の導入	チョイ乗り 100 円運賃の導入	北海道中央バス(株)
	乗継チケットの導入	千歳相互観光バス(株)
	シルバーおでかけパスの導入	道南バス(株) あつまバス(株)

3. 地域公共交通を取り巻く課題と基本方針

(1) 課題

千歳市の現状や市民アンケート調査結果から地域公共交通が抱える課題を以下のとおり整理しました。

	現状	課題
地域特性	高齢化が進展し、近い将来は人口が減少	自家用車で移動できない交通弱者の増加、公共交通利用者減少への対応
	千歳駅から離れた向陽台地区は高齢化が進展し、令和12年には高齢化率40%以上の地域も多い	高齢化進展が見られる向陽台地区と千歳駅のアクセス確保
	通勤・通学では、流入出ともに札幌市や恵庭市、苫小牧市、北広島市とのつながりが強い	通勤通学・帰宅時間帯における路線バスの確保
	平日は通勤・通学が移動の5割以上を占め、休日と比較し、鉄道利用者も増加	通勤通学時間帯の千歳駅・長都駅へのアクセス確保
	乗用車保有台数は長年上昇の一途をたどり、電動化が進展している	CO ₂ 排出の抑制、公共交通利用者減少への対応
	外国人観光客は大幅に増加傾向(令和2年度は新型コロナウイルスの影響により大幅に減少)	外国人を含め誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備
経営環境	再編後市内路線バスの利用者が増加傾向だったが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響で減少	新型コロナウイルス拡大で減少した利用者数・収益の回復
	一部、利用者数に比べて便数が多く、需給バランスが悪いバス路線が存在(東部隊線など)	利用者の需要に合っていない非効率なバス路線の運行改善
	路線バスやタクシー運転手の不足・高齢化	将来の公共交通サービス担い手の確保
	バス停徒歩圏は人口の約9割をカバーし、商業・医療施設もバス路線沿線に多数立地	公共交通による拠点アクセスの維持・充実
	15路線のうち11路線が赤字であり、令和2年度は約5.5千万円を市が負担	運行効率化や利用者数増加による赤字額の縮減
市民意見	買い物や通院等の目的、利用者の年代によって移動の傾向が様々	限られた運行体制の中で効果的な路線バスの運行
	路線バスが運行していない地域をカバーするデマンドバスや貸切タクシーの認知度は地域住民の約6割	郊外におけるデマンドバス等の利用促進に向けた更なる周知・情報発信
	自家用車が利用できなくなった場合に想定する代替交通手段は路線バスが約5割と最も多い	交通弱者の受け皿となる路線バスの維持・充実
	路線バス利用者の約3割は新型コロナウイルス拡大により利用中止や頻度減少	利用者が安全に安心して利用できる公共交通環境の整備
	運行本数や運行時間帯が路線バス利用上の課題となっている	路線の見直し等による利便性の高い運行体系の実現
	日常生活での路線バス満足度(約60%)に比べ、通学時の満足度は約40%と低い※高校生	通学時(平日)と余暇時(休日)とのバランスの取れた路線バス運行
	約6割はICカードやQRコードなどキャッシュレス決済が便利と回答※高校生	最新のICTも活用した路線バス利用環境の整備

図 3-1 公共交通を取り巻く現状と課題

(2) 基本方針

現状を整理し、明らかとなった公共交通が抱える課題を解決するため、本計画で検討すべき項目を基本方針として以下のとおり整理しました。

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

国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口によると、千歳市の人口は近い将来、減少に転じると予想されています。その中で、公共交通を特に必要とする高齢者は増加しますが、人口減少が進行するため、公共交通を利用する全体数は減少することが懸念されます。

更に令和2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、利用者が減少しており、今後の見通しが不透明な状況にあります。

このような公共交通利用者の減少は、交通事業者の収益の低下を招き、それがコスト縮減によるサービス水準の低下につながることから、更に利用者数が減少するという負のスパイラルを招くこととなります。

そのため、将来的に公共交通を維持し続けるためには、便利で安心して利用できる公共交通を構築し、利用者数の増加を図ることが必要です。

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

市内路線バスには、JR 千歳駅を拠点とした通勤・通学時間帯の利用や商業施設、市民病院等への移動といった需要があります。一方で、桜木線など利用者の少ない路線、東部隊線など需要と供給のバランスが悪く一部非効率な運行となっている路線があります。

不採算路線の削減は収益の改善に効果的ですが、公共交通の担う役割として、少ない利用ニーズへの対応も重要な役割の一つです。公共サービスの一部として、利用者ニーズの内容や規模に応じた適切な対応が求められます。

交通事業者の経営環境が厳しい中、持続可能な公共交通を実現するためには、利用者の需要を踏まえながら、効率化を図る箇所と利便性を高める箇所のバランスを取りながら最適な運行体系を構築することが必要です。

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

北海道の玄関口である新千歳空港を有する千歳市は、国内外からの道内観光客が多く訪れます。特に国の政策を受け、外国人観光客の宿泊数は大きく増加し、平成23年度から令和元年度にかけて約7倍に増加しています。

市民アンケートにおける路線バスの利用実態によると、通勤や買い物、通院での利用が多く見られます。平日・休日や年齢、時間帯によって利用者属性は異なります。

国内外との交流人口が多い千歳市においては、MaaSや新たなモビリティサービスの導入も視野に入れながら、市民だけでなく様々な来訪者が利用しやすい公共交通サービ

スの確保が必要です。

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

公共交通の維持を考える際には、路線バスやタクシーの運転手の高齢化や人員の確保が重要であり、公共交通を存続するための喫緊の課題となっています。

千歳市においても北海道の傾向と同様、運転手の高齢化が進展しており、こうした傾向が続いた場合、10年後にはドライバー不足を原因とした減便や路線の廃止も懸念されます。

各社は公共交通の担い手確保に向けた取組を行っていますが、一部の交通事業者だけでは限界があるため、関係機関や行政も一体となって、担い手の確保に向けた取組を推進する必要があります。

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

同規模の市や周辺自治体と比較して、公共交通網の整っている千歳市においても、自家用車の利用が増加しており、モータリゼーションの進展が止まりません。自家用車は非常に便利な乗り物ですが、高齢化の進展とともに安全面の配慮により、運転免許証を返納する人や身体的問題により、自家用車が運転できない人が増加すると見込まれます。その際、市民の移動の足を確保するための公共交通が重要になります。

公共交通を維持するためには、事業者側の努力だけではなく、市民が利用して自分たちで公共交通を守るという意識が大切です。そのため、公共交通の置かれている状況や果たす役割について市民に理解を促すとともに、公共交通に関する情報に触れる機会や公共交通の利用機会を創出し、市民の公共交通の利用意識を醸成していくことが必要です。

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

本計画に示すような様々な取組を通し、市内公共交通の維持・強化を図りますが、将来的な人口減少を止めることは難しく、路線バスやタクシーなどの公共交通サービスを維持できない地域（公共交通不便地域）の発生が懸念されます。

そのような状況においては、地域の移動需要を満たすため、福祉バスやスクールバス、民間送迎車両など、多様な輸送資源の活用も視野に、日ごろから情報共有に努めることが必要です。

4. 地域公共交通の基本目標及び評価指標

4.1. 基本目標

6つの基本方針の実現に向けて、各方針に対応した基本目標と達成度を評価するための評価指標・目標値を設定します。

なお、現状値の取扱いについては、新型コロナウイルス感染症の拡大前である令和元年度の数値を基本とし、目標値は新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえて設定します。

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

公共交通の利用実態や利用ニーズを踏まえた路線の見直しをはじめ、交通結節点となる JR 千歳駅前広場再整備の推進や新型コロナウイルス感染症の感染防止対策の継続など、公共交通を利用しやすい環境づくりにつながる様々な施策を展開します。

評価指標と目標値

①路線バスの利用者数

現状：5,911 人/日（令和元年度） ⇒ 目標値：5,510 人/日（令和 8 年度）
（令和 2 年度：4,707 人/日） （令和 12 年度目標値：6,200 人/日）
※千歳市第 7 期総合計画と整合

②JR 千歳駅での路線バス乗降者数

現状：3,220 人/日（令和元年度） ⇒ 目標値：3,000 人/日（令和 8 年度）
（令和 2 年度：2,586/日） （令和 12 年度目標値：3,380 人）
※千歳市第 7 期総合計画と整合

③路線バスの利用しやすさに対する満足度（満足・やや満足）

現状：16.9%（平成 30 年度） ⇒ 目標値：22%（令和 8 年度）

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

利便性向上に向け、路線・ダイヤを見直すとともに、公共交通を維持するための利便性・採算性・公共性のバランスを考慮した運行体制の見直しを目指します。

評価指標と目標値

①市内路線バスの収支率

現状：82.66%（令和元年度） ⇒ 目標値：77.28%（令和 8 年度）
※路線バスの利用者数の目標値を参考に算出

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提供する

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

市民の通勤通学、買い物、余暇活動、観光客など公共交通の利用者・利用目的は多種多様です。公共交通の利用を促進するため、情報提供や割引サービスなど利用者の属性に応じたきめ細やかな公共交通利用促進策の実施を目指します。

評価指標と目標値

①新千歳空港の路線バス利用者数

現状 : 1,458 人/日 (令和元年度) ⇒ 目標値 : 1,305 人/日 (令和 8 年度)
(令和 2 年度 : 867 人/日)

②シルバーおでかけパスの交付数 (累計)

現状 : 416 人 (令和元年度) ⇒ 目標値 : 374 人 (令和 8 年度)

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への PR

若い時から公共交通に触れ合う機会を創出し、公共交通への理解を深めることで次世代の公共交通利用者及び担い手の確保を目指します。交通事業者のほか、千歳市やその他行政機関等が一体となり、公共交通 PR の場を創出します。

評価指標と目標値

①公共交通の利用促進や雇用促進等に関するイベント等の開催

現状 : 1 回/年 (令和 2 年度) ⇒ 目標値 : 1 回/年以上 (令和 8 年度)

②40 代以下の路線バス運転手の割合

現状 : バス事業者実績 (令和 2 年度) ⇒ 目標値 : 令和 2 年度以上 (令和 8 年度)

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

交通事業者や行政が協力し、市民に対して公共交通の置かれている状況や果たす役割について市民に理解を促すことで、地域と一体となった公共交通の維持・強化を目指します。新たな利用者の獲得に向けて、公共交通の利用方法や路線・時刻表情報、環境・健康面へのメリット等の周知により、市民の公共交通意識の醸成を図ります。

評価指標と目標値

①市民への公共交通に関する情報提供回数

現状 : 約 4 回/年 (令和 2 年度) ⇒ 目標値 : 4 回/年以上 (令和 8 年度)

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

将来の公共交通存続の危機に備え、市内の多様な交通手段の運行・利用実態を把握し、今後の活用可能性・必要性を調査することで、地域全体における交通ネットワークの構築を目指します。

評価指標と目標値

①多様な交通手段の導入必要性検討のための路線バス乗降客数調査（基礎データ収集）

現状 : 夏・冬各 1 回（2 回/年） ⇒ 目標値 : 夏・冬各 1 回（2 回/年）

②関係団体との意見交換実施数

現状 : なし ⇒ 目標値 : 2 団体以上（医療系、福祉系、産業系など）

5. 目標達成に向けた取組と実施主体

設定した基本目標を達成するため、今後5年間で実施する取組について、その内容と実施主体、事業スケジュールを以下に示します。

5.1. バス路線の見直しや公共交通利用環境の整備

事業名	JR千歳駅前広場再整備
事業概要	<p>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実施【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、それぞれの乗り換えや施設への接続が簡単にできるよう、歩行者の移動の動線を見直します。 ● バス専用道路では車両走行路の歩行者乱横断が多発しているため、歩行者の安全確保のため、JR千歳駅西口のバスの走行ルートを見直します。 ● 歩行者動線上には、待合環境の向上のため、バスシェルターの設置を検討するほか、広場全体のバリアフリー化を図ります。 ● デジタルサイネージを導入し、乗換案内等の充実を図ります。 <p>②くつろぎ賑わう空間の創出【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民等の滞在時間を延ばすため、イベントスペースを確保し、キッチンカー等を活用した賑わい空間の創出について検討します。 ● JR千歳駅がまちの顔としてふさわしい景観となるよう、JR北海道との協議を推進します。 <p>③市民や来訪者が集う拠点として、情報発信機能を強化【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺施設等への案内看板は、誰もが分かりやすい表示方法に改善します。 ● 広域的な情報や地域の魅力を発信するため、観光情報を集約した案内所の設置を検討します。 <p>④中心市街地の活性化と連携した整備の実施【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅利用者の中心市街地への誘導など、商業的な視点から駅周辺地域の活性化を図るため、効果的な整備手法について関係者と検討を行います。
実施主体	千歳市

事業名	バス路線の見直し
事業概要	<p>①バス路線の再編【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民アンケート結果や社会環境の変化による利用実態の変化、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、利便性・採算性・公共性のバランスが取れたバス路線へと再編を検討・実施します。 <p>(具体的な再編の検討・実施箇所) 検討中</p>
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	バス路線名の見直し
事業概要	<p>① 分かりやすいバス路線名への見直し【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗車するバスがすぐに分かるよう、行先に合った分かりやすい路線名への名称変更を検討します。
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	需要に応じたバスダイヤの見直し
事業概要	<p>①バスダイヤの見直し【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用実態や市民の移動ニーズに合わせたバスダイヤの再編を検討・実施します。 <p>(具体的な再編の検討・実施箇所) 検討中</p>
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	路線バス運賃の見直し
事業概要	<p>① 市民病院プール線の本格運行に伴う運賃の見直し【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民病院プール線は、平成 28 年度から実証試験の位置付けで 100 円運賃を導入していますが、一定の利用が確認できたことから、本格運行とするため、適正な運賃を設定します。
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	キャッシュレス決済方法の導入促進
事業概要	<p>① 多様な決済方法の導入【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 北海道中央バスは IC カード決済、千歳相互観光バス、道南バス、あつまバスは QR コード決済を導入しています。バス利用者の更なる利便性向上に向けて、IC カードや QR コードなど多様なキャッシュレス決済方法の導入についてバス事業者と協議・検討を行います。
実施主体	交通事業者

事業名	新型コロナウイルス感染症の感染防止対策
事業概要	<p>① 路線バスやタクシー車内の抗ウイルス・抗菌対策【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 千歳市では、令和2年度に、市民が安心してバスやタクシーが利用できるよう、手すりや座席など車両内全体に抗ウイルス・抗菌加工等を行う公共交通事業者に対する支援を実施しました。令和3年度以降は公共交通の安全性のPRを行うほか、状況に応じて、公共交通事業者と協力し、安心・安全な公共交通利用環境の確保に向けた取組の検討を行います。
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	バス運行情報の標準化
事業概要	<p>① バス運行情報のGTFS-RT(リアルタイム)^{※1}化【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通省が進めているバス運行情報の標準化を行うことで、様々な既存アプリ等で情報を取り込むことが可能になります。これにより、現在のバスロケーションシステム(ちーなび)に代わる新たなサービスを提供します。本市ではバス事業者による運行情報のGTFS-RT化を支援します。 <p style="text-align: right;">※1：国が作成した遅延情報やバス位置情報など動的情報の標準フォーマット</p>
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	千歳市独自の運賃制度
事業概要	<p>① 利用のしやすい運賃サービスの実施【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗車地点から約1.3kmの運賃を100円とする「チョイ乗り100円運賃」や、乗継しなければ目的地へ辿り着けない方への「乗り継ぎチケット」、利用が少ない時間帯の利用促進策として「シルバーおでかけパス」などの制度を継続できるようバス事業者と協議を行います。
実施主体	千歳市、交通事業者

5.2. 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

事業名	バス路線の見直し(再掲)
事業概要	<p>① バス路線の再編【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民アンケート結果や社会環境の変化による利用実態の変化、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、利便性・採算性・公共性のバランスが取れたバス路線へと再編を検討・実施します。 <p>(具体的な再編の検討・実施箇所) 検討中</p>
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	需要に応じたバスダイヤの見直し（再掲）
事業概要	①バスダイヤの見直し【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ● バス路線の再編や市民の移動ニーズに合わせたバスダイヤの再編を検討・実施します。 （具体的な再編の検討・実施箇所） 検討中
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	地域の実情にあった公共交通手段の導入検討
事業概要	① 新規バス路線導入に向けた実証運行【新規】 検討中 ② 公共交通不便地域の交通手段確保【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスが運行していない地域における公共的な移動手段を確保するため、デマンドバスと定期貸切タクシーが運行しています。既存のサービスについては、運行地域住民への周知や利用促進を図り、地域のニーズや利用状況を踏まえた交通手段の確保に努めます。
実施主体	千歳市、交通事業者、市民

5.3. 利用者の属性に応じた公共交通利用促進策の実施

事業名	利用者の属性に応じた利用促進策の実施
事業概要	① ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの導入促進【継続】 <ul style="list-style-type: none"> ● 市では、国の地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）と協調し、UD タクシーの導入促進を図るための補助制度を創設しています。今後も、補助制度の周知等を行い、誰もが使いやすい公共交通の実現に向けて導入の促進を図ります。 ② JR 千歳駅前広場再整備に合わせた2号連絡歩道等における情報案内の見直し【新規】 <ul style="list-style-type: none"> ● JR から路線バス及びタクシーへの乗り換え利用者に対し、シンプルで分かりやすく情報を伝えるため、2号連絡歩道等における情報案内の見直しを行います。
実施主体	千歳市、交通事業者

事業名	来訪者を対象とした情報発信の強化
事業概要	<p>① 国内観光客向けの情報発信【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 北海道エアポート(株)と連携し、新千歳空港を訪れた観光客に対して千歳市の観光情報と公共交通情報を併せて提供することで、観光振興と公共交通の利用促進を図ります。 <p>② 外国人観光客向けの情報発信【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 外国人観光客の利便性向上・利用促進に向けて、提供するバス情報の多言語化を進めます。また、GTFS-RT 化した路線バスの運行情報を活用し、外国人向けの情報提供サービスを検討します。
実施主体	千歳市、交通事業者、観光事業者

5. 4. 行政と交通事業者が連携した若い世代への PR

事業名	公共交通の広報・PR 活動
事業概要	<p>① 仕事のやりがいや社会的役割等の広報【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通事業の社会貢献度や必要性を広く知ってもらうため、千歳市の関係部署のほか、北海道や北海道運輸局などと共同で、リーフレットの配布やポスターの掲示などを実施します。 <p>② 就職イベント等とのタイアップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道内外で行われる就職イベントや定住促進イベント等において、ポスターやチラシなどを活用し、交通事業者と連携して乗務員募集などのPRを行います。 <p>③ 小中学生等を対象としたイベントや情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来の公共交通利用者の増加や担い手の確保に向けて、イベント会場でのバス展示や出前講座などの実施により、公共交通に触れる機会の創出を検討します。
実施主体	千歳市、北海道、交通事業者、運輸局、教育機関

5.5. 情報発信の強化などによる公共交通意識の醸成

事業名	モビリティ・マネジメント施策の展開
事業概要	<p>① ノーカーデーの実施【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 北海道においては9月20日のバスの日にちなんでノーカーデーの取組を実施しており、千歳市においても、職員向けにバス利用促進等の取組を行っています。今後も北海道と連携しながら取組について幅広く周知するとともに、低炭素社会の実現に向け、自家用車の過度な依存を解消につながる取組を実施します。 <p>② 公共交通利用促進キャンペーンの実施【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路線の再編等、新たなバスサービスを広く市民等に周知するため、市の出前講座やバス事業者との連携による各種PR活動の実施など、様々な機会を創出し、市と交通関係者が一体となった利用促進キャンペーンを展開するほか、市民や公立千歳科学技術大学等の関係団体と連携し、利用促進に向けたイベント等を継続します。 <p>③ 高齢者運転免許証自主返納サポート制度の実施【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、高齢者の自主的な自動車運転免許の返納を促す取組を令和元年度から開始しており、今後も継続して行います。
実施主体	千歳市、市民、交通事業者、民間企業、市民団体、警察、教育機関

事業名	バス利用目的の創出
事業概要	<p>① 企画乗車券の販売【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの利用を促進するため、市内で開催されるイベントや商業施設と連携し、様々なアイデアを生かした企画乗車券の販売について、交通事業者や観光事業者、商業施設等と検討します。
実施主体	千歳市、民間企業、商業施設、観光事業者、交通事業者

5.6. 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

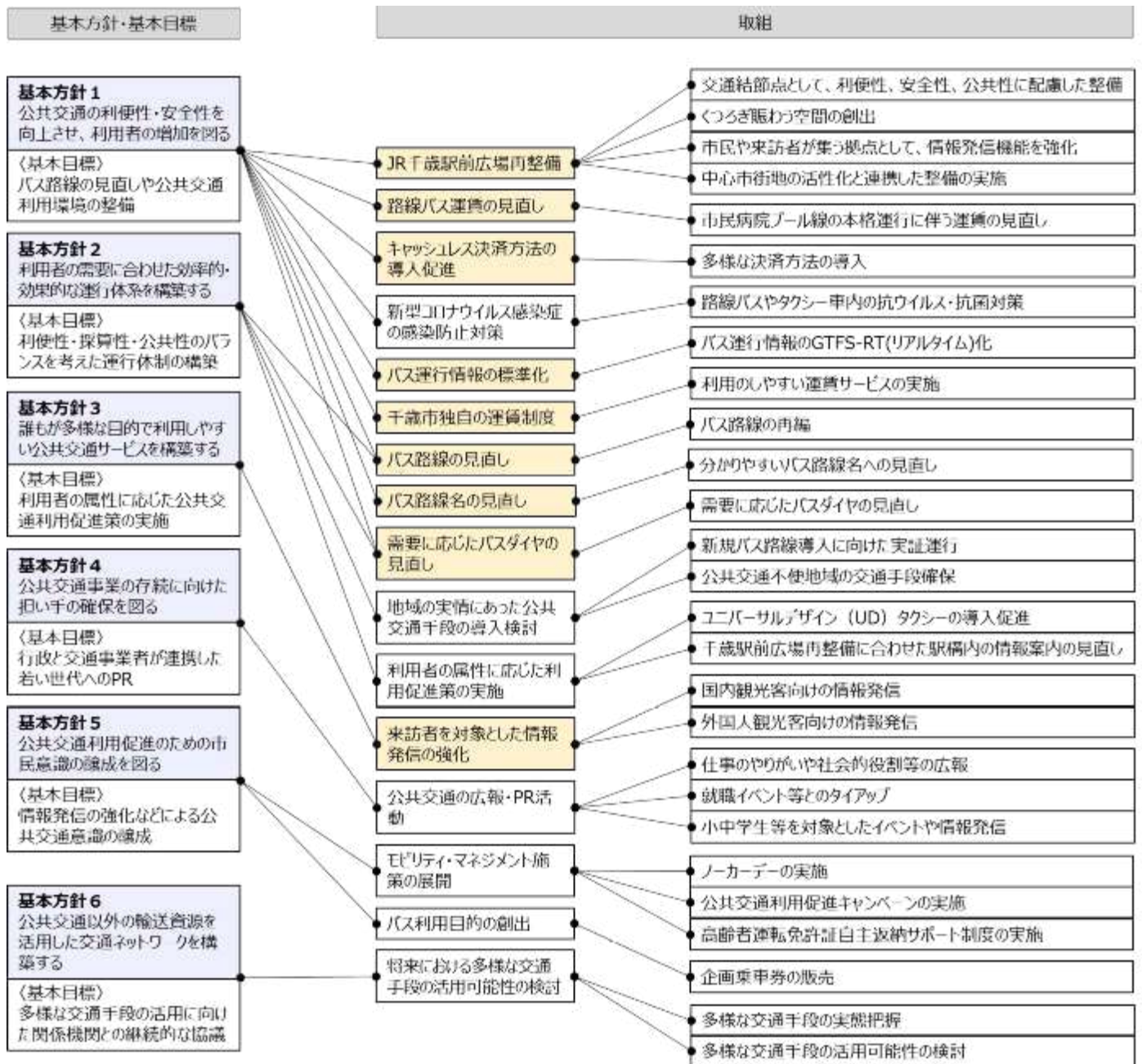
事業名	将来における多様な交通手段の活用可能性の検討
事業概要	<p>① 多様な交通手段の実態把握【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスなど、既存公共交通の維持が困難となった場合を想定し、多様な交通手段の導入検討の基礎資料とするため、市内におけるスクールバスや企業送迎バス等の運行・利用状況などの実態把握を事業者と協力して行います。 <p>②多様な交通手段の活用可能性の検討【新規】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 実態把握の結果、明らかとなった多様な交通手段の運行主体に対し、公共交通の一部として活用できる可能性や課題、方法について意見交換を行います。 ● 路線バスの廃線等により、これまでの公共交通サービスの維持が困難となる地域が発生した場合には、具体的な活用に向けてバス事業者や多様な交通手段の運行主体と協議を行います。
実施主体	千歳市、民間企業

千歳市の公共交通における現状から導き出される課題と対応する基本方針について以下に示します。

	現状	課題	対応する基本方針
地域特性	高齢化が進展し、近い将来は人口が減少	自家用車で移動できない交通弱者の増加、公共交通利用者減少への対応	1 2 3 4 5 6
	千歳駅から離れた向陽台地区は高齢化が進展し、令和12年には高齢化率40%以上の地域も多い	高齢化進展が見られる向陽台地区と千歳駅のアクセス確保	1 2 3 4 5 6
	通勤・通学では、流入出ともに札幌市や恵庭市、苫小牧市、北広島市とのつながりが強い	通勤通学・帰宅時間帯における路線バスの確保	1 2 3 4 5 6
	平日は通勤・通学が移動の5割以上を占め、休日と比較し、鉄道利用者も増加	通勤通学時間帯の千歳駅・長都駅へのアクセス確保	1 2 3 4 5 6
	乗用車保有台数は長年上昇の一途をたどり、モータリゼーションが進展している	CO ₂ 排出の抑制、公共交通利用者減少への対応	1 2 3 4 5 6
	外国人観光客は大幅に増加傾向(令和2年度は新型コロナウイルスの影響により大幅に減少)	外国人を含め誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備	1 2 3 4 5 6
経営環境	再編後市内路線バスの利用者が増加傾向だったが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響で減少	新型コロナウイルス拡大で減少した利用者数・収益の回復	1 2 3 4 5 6
	一部、利用者数に比べて便数が多く、需給バランスが悪いバス路線が存在(東部隊線など)	利用者の需要に合っていない非効率なバス路線の運行改善	1 2 3 4 5 6
	路線バスやタクシー運転手の不足・高齢化	将来の公共交通サービス担い手の確保	1 2 3 4 5 6
	バス停徒歩圏は人口の約9割をカバーし、商業・医療施設もバス路線沿線に多数立地	公共交通による拠点アクセスの維持・充実	1 2 3 4 5 6
	15路線のうち11路線が赤字であり、令和2年度は約5.5千万円を市が負担	運行効率化や利用者数増加による赤字額の縮減	1 2 3 4 5 6
市民意見	買い物や通院等の目的、利用者の年代によって移動の傾向が様々	限られた運行体制の中で効果的な路線バスの運行	1 2 3 4 5 6
	路線バスが運行していない地域をカバーするデマンドバスや貸切タクシーの認知度は地域住民の約6割	郊外におけるデマンドバス等の利用促進に向けた更なる周知・情報発信	1 2 3 4 5 6
	自家用車が利用できなくなった場合に想定する代替交通手段は路線バスが約5割と最も多い	交通弱者の受け皿となる路線バスの維持・充実	1 2 3 4 5 6
	路線バス利用者の約3割は新型コロナウイルス拡大により利用中止や頻度減少	利用者が安全に安心して利用できる公共交通環境の整備	1 2 3 4 5 6
	運行本数や運行時間帯が路線バス利用上の課題となっている	路線の見直し等による利便性の高い運行体系の実現	1 2 3 4 5 6
	日常生活での路線バス満足度(約60%)に比べ、通学時の満足度は約40%と低い※高校生	通学時(平日)と余暇時(休日)とのバランスの取れた路線バス運行	1 2 3 4 5 6
	約6割はICカードやQRコードなどキャッシュレス決済が便利と回答※高校生	最新のICTも活用した路線バス利用環境の整備	1 2 3 4 5 6

図 5-1 現状から導き出される課題

各基本方針と基本目標の実現に向けた取組概要について以下に示します。



■：千歳市地域公共交通利便増進実施計画に記載する事業

図 5-2 基本方針・基本目標の実現に向けた取組

各事業・取組の実施主体と事業スケジュールについて、以下に示します。

基本目標	事業名	取組	事業スケジュール					実施主体
			令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	
バス路線の見直しや公共交通利用環境の整備	千歳駅前広場再整備	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実施	着手予定				完成	千歳市
		②くつろぎ賑わう空間の創出	着手予定				完成	千歳市
		③市民や来訪者が集う拠点として、情報発信機能を強化	着手予定				完成	千歳市
		④中心市街地の活性化と連携した整備の実施	検討				完成	千歳市
	バス路線の見直し	①バス路線の再編	実施					千歳市、交通事業者
	バス路線名の見直し	①分かりやすいバス路線名への見直し	実施					千歳市、交通事業者
	需要に応じたバスダイヤの見直し	①バスダイヤの見直し	実施					千歳市、交通事業者
	路線バス運賃の見直し	①市民病院プール線の本格運行に伴う運賃の見直し	実施					千歳市、交通事業者
	キャッシュレス決済方法の導入促進	①多様な決済方法の導入	協議				実施	交通事業者
	新型コロナウイルス感染症の感染防止対策	①路線バスやタクシー車内の抗ウイルス・抗菌対策	実施					千歳市、交通事業者
バス運行情報の標準化	①バス運行情報のGTFS-RT(リアルタイム)化	実施					千歳市、交通事業者	
	千歳市独自の運賃制度	①利用のしやすい運賃サービスの実施	実施				千歳市、交通事業者	
	バス路線の見直し(再掲)	①バス路線の再編	実施				千歳市、交通事業者	
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	需要に応じたバスダイヤの見直し(再掲)	①需要に応じたバスダイヤの見直し	実施				千歳市、交通事業者	
	地域の実情にあった公共交通手段の導入検討	①新規バス路線導入に向けた試験運行	検討・協議	実施				千歳市、交通事業者、市民
		②公共交通不便地域の交通手段確保	実施					千歳市、交通事業者、市民
利用者の属性に応じた公共交通利用促進策の実施	利用者の属性に応じた利用促進策の実施	①ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入促進	実施				千歳市、交通事業者	
		②JR千歳駅前広場再整備に合わせた2号連絡歩道等における情報案内の見直し	着手予定				完成	千歳市
	来訪者を対象とした情報発信の強化	①国内観光客向けの情報発信	検討・協議	実施				千歳市、交通事業者、観光事業者
		②外国人観光客向けの情報発信	検討・協議	実施				千歳市、交通事業者、観光事業者
行政と交通事業者が連携した若い世代へのPR	公共交通の広報・PR活動	①仕事のやりがいや重要度等の広報	実施				千歳市、北海道、交通事業者、運輸局、教育機関	
		②就職イベント等とのタイアップ	実施				千歳市、北海道、交通事業者、運輸局、教育機関	
		③小中高生を対象としたイベントや情報発信	実施				千歳市、北海道、交通事業者、運輸局、教育機関	
情報発信の強化などによる公共交通意識の醸成	モビリティ・マネジメント施策の展開	①ノーカーデーの実施	実施				千歳市、市民、交通事業者、民間企業、市民団体、観光事業者、警察、教育機関	
		②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、民間企業、市民団体、観光事業者、警察、教育機関	
		③高齢者運転免許証自主返納サポート制度の実施	実施				千歳市、市民、交通事業者、民間企業、市民団体、観光事業者、警察、教育機関	
	バス利用目的の創出	①企画乗車券の販売	検討・協議	実施			千歳市、民間企業、商業施設、観光事業者、交通事業者	
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	将来における多様な交通手段の活用可能性の検討	①多様な交通手段の実態把握	実施				千歳市、民間企業	
		②多様な交通手段の活用可能性の検討		実施			千歳市、民間企業	

図 5-3 事業内容・実施主体・スケジュール

6. 計画達成に向けた取組

6.1. 実施体制

千歳市地域公共交通活性化協議会において、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、本計画に定める目標の達成に向けて、各種交通施策を展開していきます。



図 6-1 計画の実施体制

6.2. 評価の考え方

本計画の基本方針及び基本目標の達成度合を検証するため、「4. 地域公共交通の基本目標及び計画の評価」で定めた評価指標について継続してモニタリングを行う必要があります。モニタリングは、計画の進捗状況が客観的に評価できるよう、可能な限り定量的な指標を設定し、その結果については、適宜、千歳市地域公共交通活性化協議会において、情報を共有します。

計画期間を令和4年度から令和8年度の5年間としているため、最終評価を令和8年度に行うこととしますが、社会情勢の変化や取組の進捗状況により、必要に応じて計画の評価・見直しを行います。

また、コロナ禍における計画策定であることから、計画期間にとらわれず、柔軟に計画の見直しを検討します。

千歳市地域公共交通活性化協議会

【お問合せ】千歳市地域公共交通活性化協議会事務局
(千歳市企画部交通政策課)

〒066-8686 北海道千歳市東雲町2丁目34番地
代表電話 0123-24-3131