

# 砂川市生活交通ネットワーク計画(素案)

平成26年 月

砂川市地域公共交通会議

## 【目次】

### 第1部

1	砂川市の概況	1
1.1	位置、地形、気候	1
1.2	人口・世帯数	2
1.3	高齢化の状況	4
1.4	商業の概況	7
1.5	自動車保有台数	7
1.6	公共交通の概要	8
2	公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理	13
2.1	砂川市バス乗降調査結果概要	13
2.2	砂川市住民ニーズ把握調査結果概要	22
2.3	平成25年9月実証調査運行結果概要	32
2.4	平成26年2月実証調査運行結果概要	41
3	砂川市における交通課題	45
3.1	砂川市を取り巻く現状	45
3.2	砂川市における交通課題	47

### 第2部

4	砂川市生活交通ネットワーク計画	48
4.1	計画策定の目的・必要性	48
4.2	基本方針	48
4.3	計画の区域	48
4.4	計画の目標	49
4.5	目標を達成するために行う事業や取組み	51
4.6	計画期間	58

### 参考資料

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

# 第 1 部

# 第1章 砂川市の概況

## 1.1 位置、地形、気候

### (1) 位置、地形

砂川市は、北海道のほぼ中央に位置し、東は夕張山系を境に赤平市、歌志内市、上砂川町に隣接した丘陵地帯が続き、西は石狩川を挟んで新十津川町、浦臼町に、北は空知川を挟んで滝川市、そして南は奈井江町に隣接した平地地帯が広がっている。

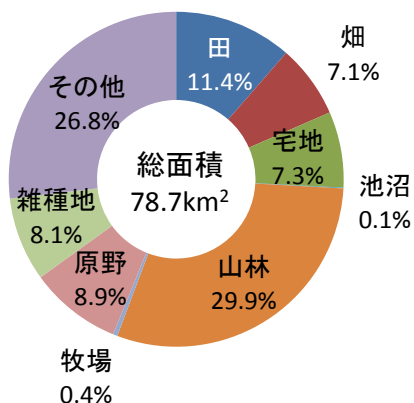


図 1-1 砂川市位置図

表 1.1-1 位置及び面積

面積	位置	
	経度(東経)	緯度(北緯)
	78.69 km <sup>2</sup>	極東142度00分08秒
	極西141度52分22秒	極北43度33分40秒

出典：砂川市



出典：第 119 回北海道統計書

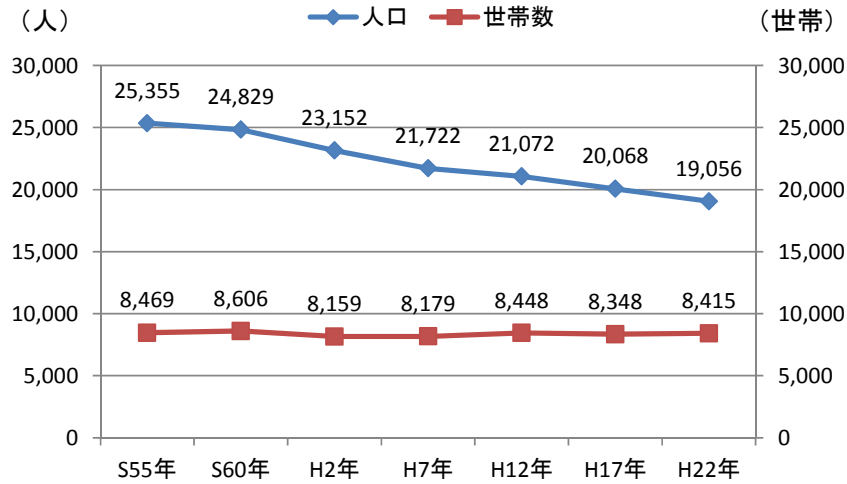
図 1-2 砂川市地目別面積

(2) 気候

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

1.2 人口・世帯数

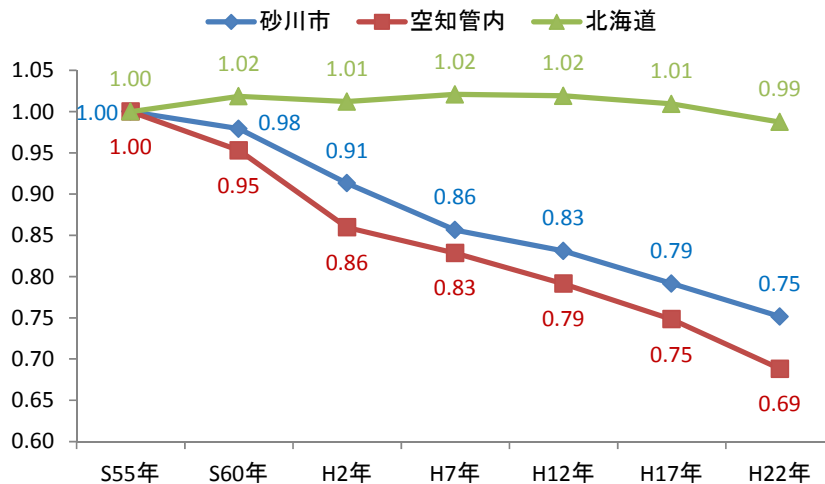
砂川市の人口は、年々減少傾向にあり、S55年とH22年を比較すると、**24.8%**減となっている（約**6,300**人減少）。一方、世帯数に関してはほぼ横ばいとなっている。



出典：国勢調査

図 1-3 砂川市の人口・世帯数推移

また、北海道及び空知管内と砂川市の人口伸び率を比較すると、北海道はS55年の人口を基準とした場合、H22年は**0.01**ポイントの減少、空知管内は**0.31**ポイントの減少と大幅に減少している。砂川市の人口伸び率は、**0.25**ポイントの減少となっており、空知管内の平均値よりも下回る結果となっている。



出典：国勢調査

図 1-4 人口伸び率の比較（北海道、空知管内、砂川市）

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

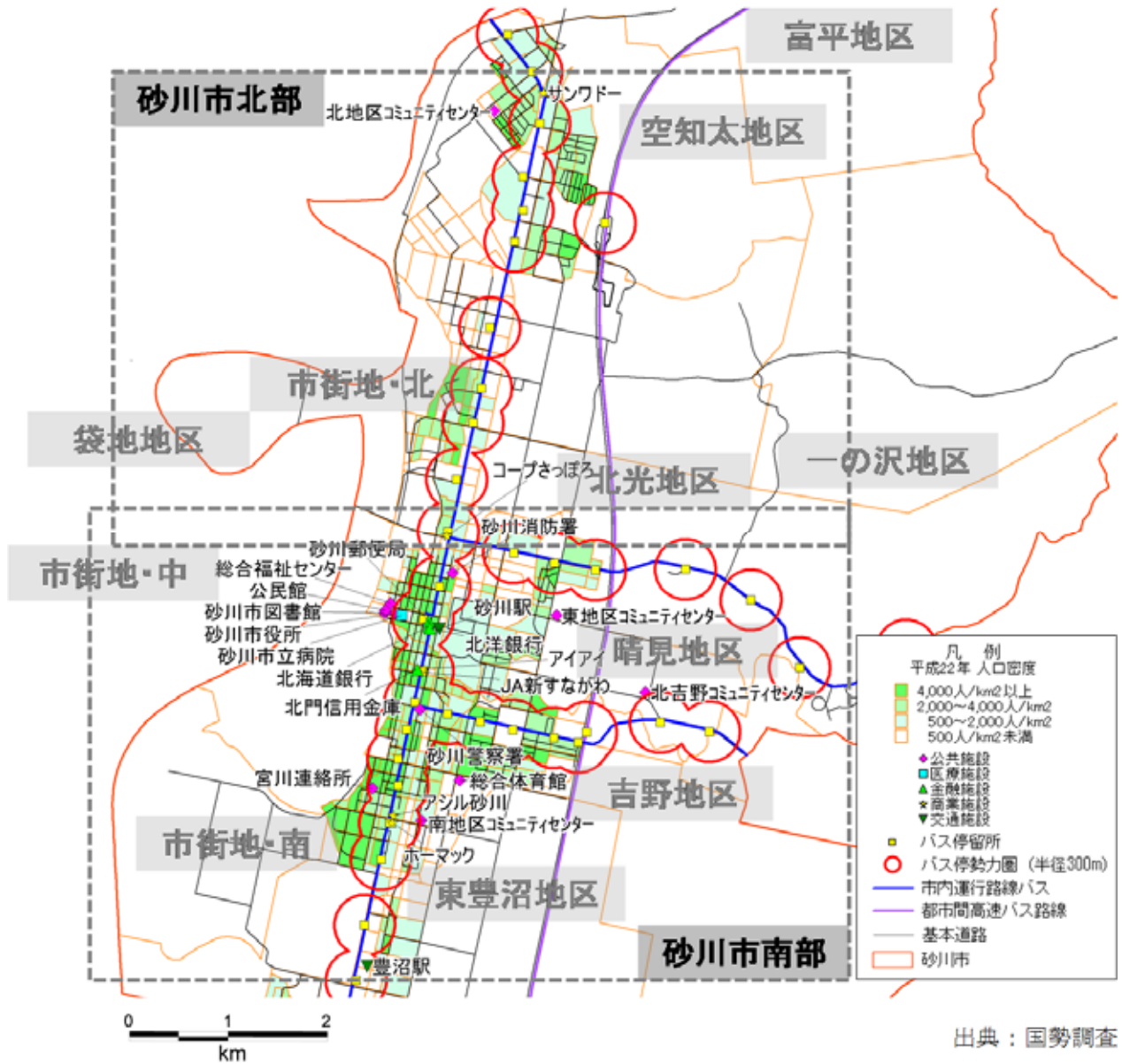
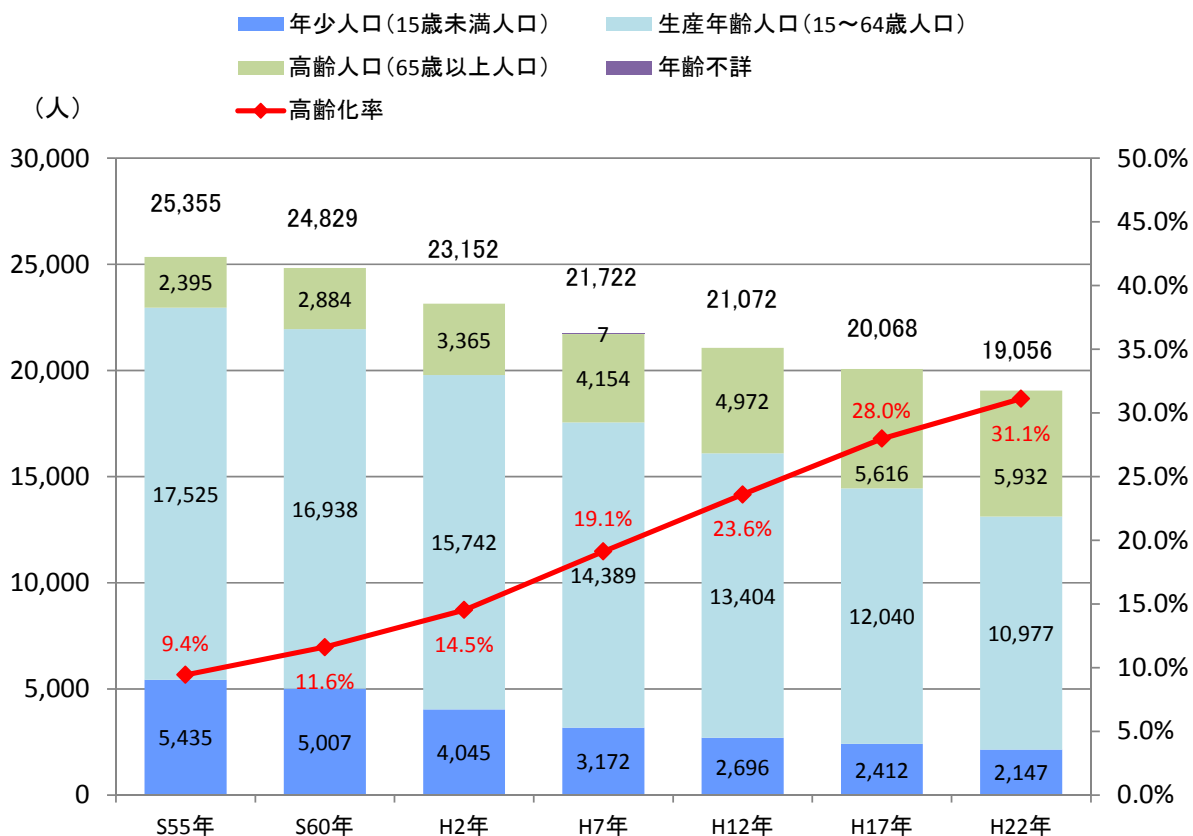


図 1-5 人口密度

### 1.3 高齢化の状況

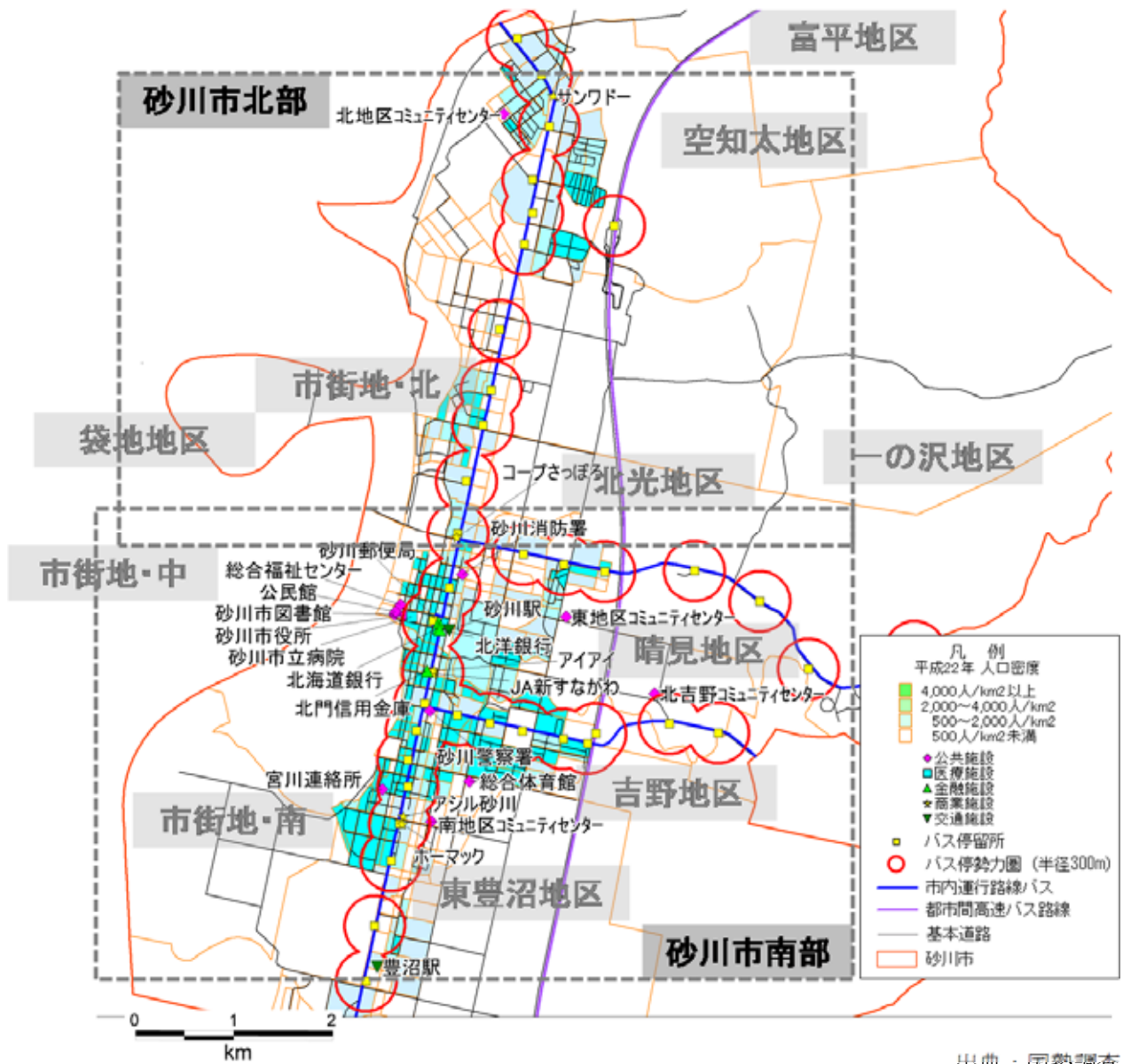
砂川市における年齢階層別（3区分）人口の推移をみると、年少人口、生産年齢人口は減少しているが、高齢人口は増加している。特に高齢人口はS55年からH22年でおよそ2倍以上に増加しており、高齢化率はS55年からH22年でおよそ3倍となっている。



出典：国勢調査

図 1-6 年齢階層別（3区分）人口と高齢化率の推移

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

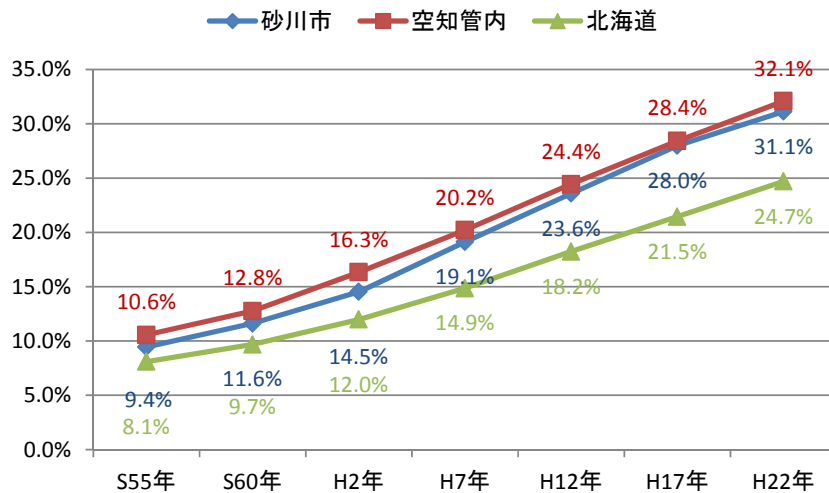


出典：国勢調査

図 1-7 高齢者人口密度



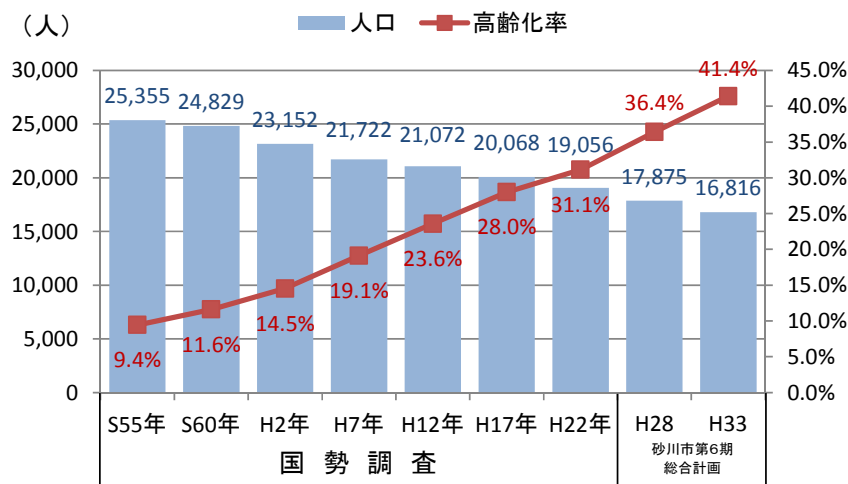
北海道、空知管内、砂川市の高齢化率の推移をみると、北海道はH22年時点で24.7%と20%台となっているが、空知管内、砂川市の高齢化率は30%以上と約3人に1人が高齢者となっており、高齢化の進行が顕著となっている。



出典：国勢調査

図 1-10 高齢化率の比較（北海道、空知管内、砂川市）

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

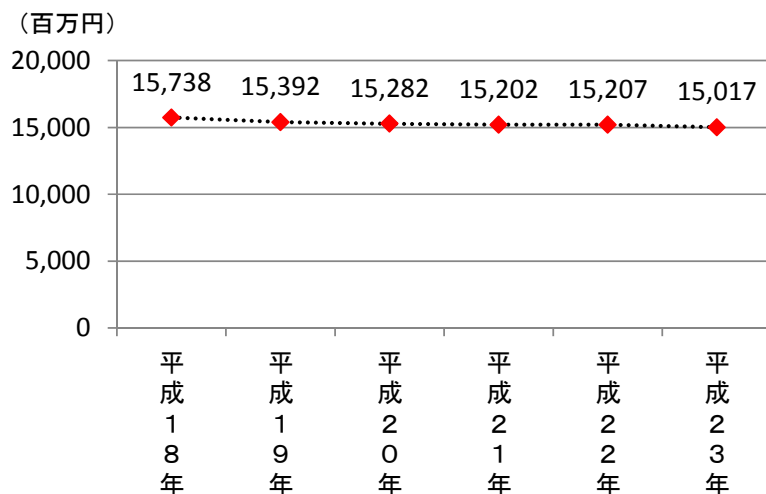


出典：国勢調査、砂川市第6期総合計画

図 1-11 砂川市の将来人口及び高齢化率の推計値

## 1.4 商業の概況

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

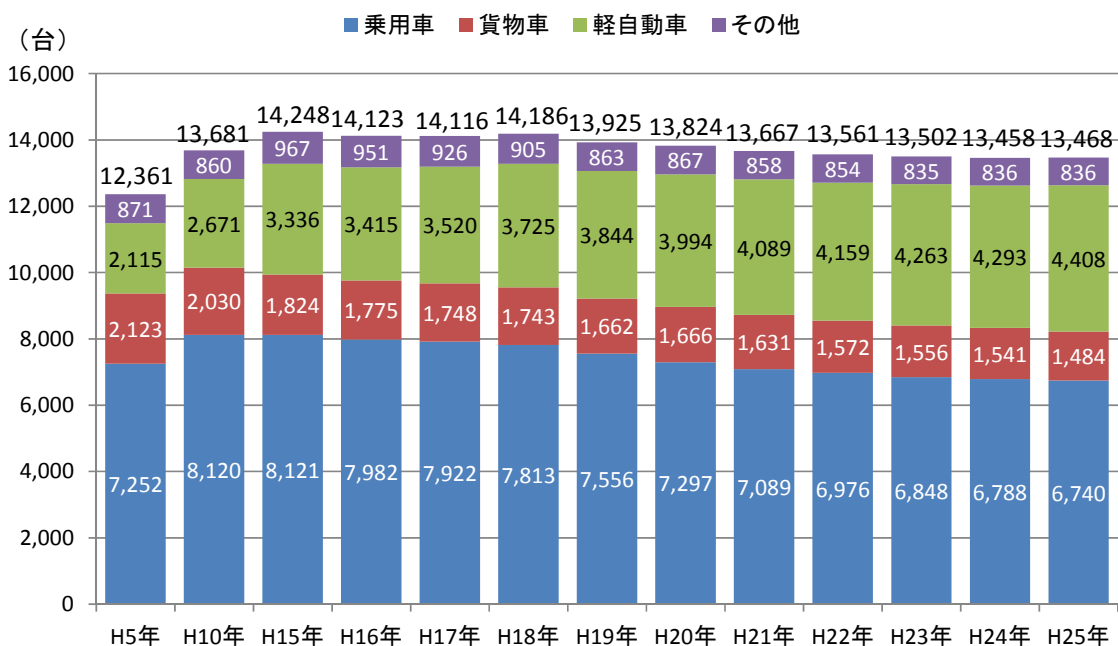


出典：砂川市経済部商工労働観光課 資料

図 1.4 中心市街地小売業年間販売額推移

## 1.5 自動車保有台数

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



出典：北海道自動車統計（(財)北海道陸運会）

図 1-12 砂川市の自動車保有台数推移（各年3月末現在）

## 1.6 公共交通の概要

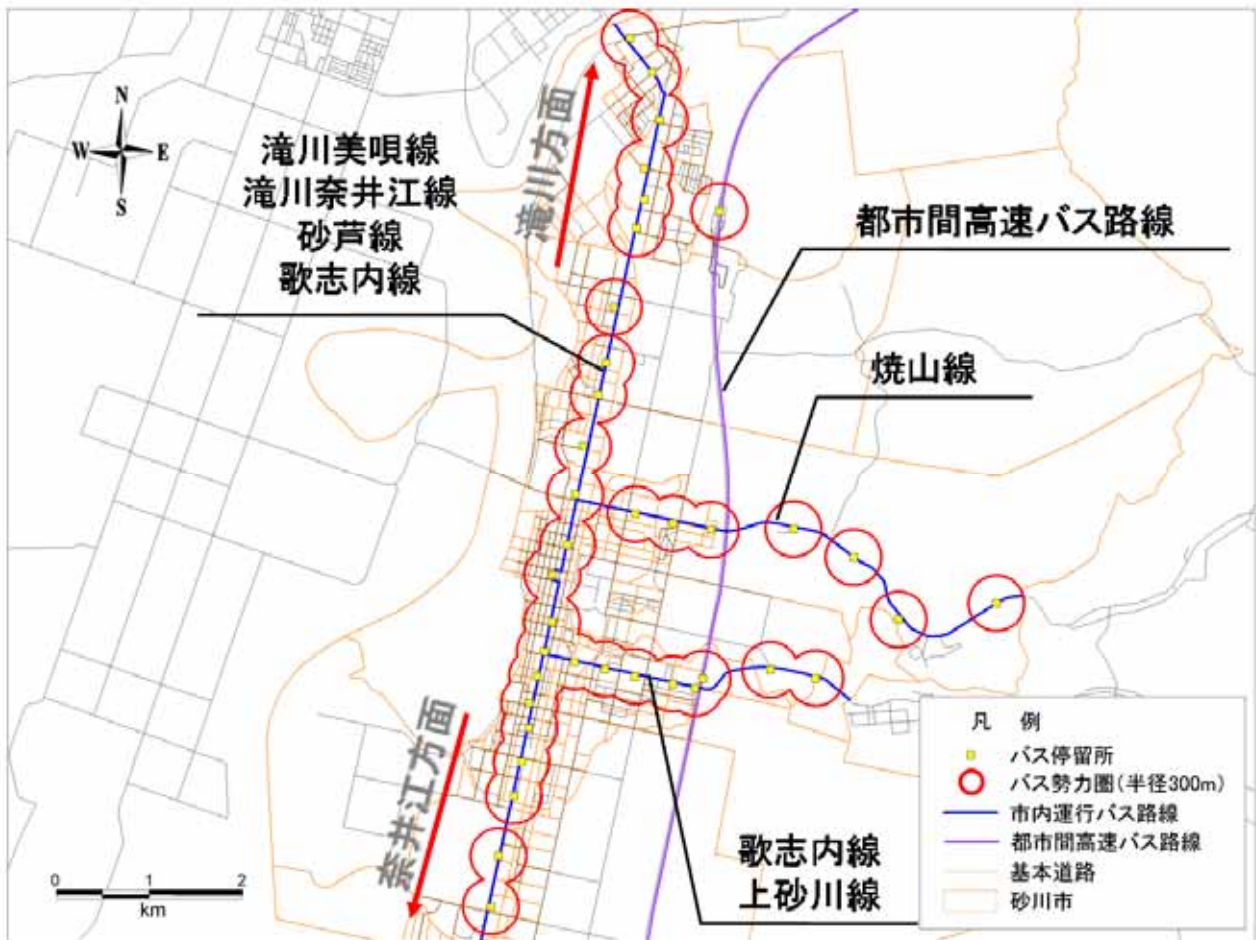
砂川市には、滝川方面や札幌方面へのＪＲ、都市間バスの他、滝川方面や奈井江方面、芦別方面への路線バスが運行しており、砂川市立病院等で滝川方面や札幌方面への都市間バスに乗り継ぐことが可能となっている。

### ◆ＪＲの運行状況

札幌方面			旭川方面		
車種	行先	便数	車種	行先	便数
普通列車	岩見沢	13	普通列車	滝川	10
普通列車	手稲	2	普通列車	旭川	6
普通列車	小樽	1	-	-	-
特急スーパーカムイ	札幌	11	特急スーパーカムイ	旭川	23
特急オホーツク	札幌	2	特急オホーツク	網走	2
特急サロベツ	札幌	1	特急サロベツ	稚内	1
快速エアポート	新千歳空港	12	特急オホーツク	稚内	1
札幌方面 合計便数		42	旭川方面 合計便数		43

### ◆路線バスの運行状況

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



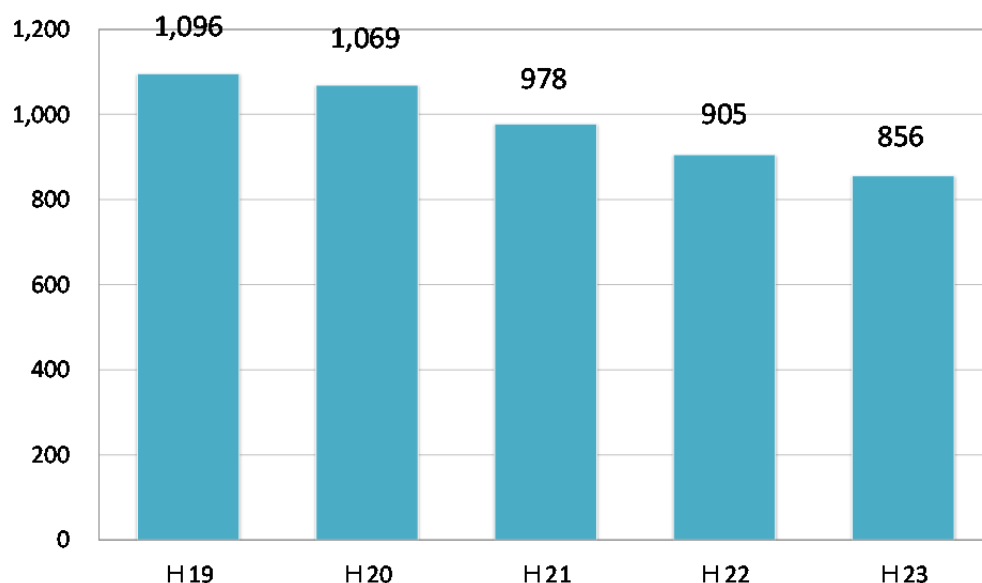
出典：北海道中央バス(株) 路線図

図 1-13 砂川市のバス路線図

### (1) 砂川市におけるバスの利用状況

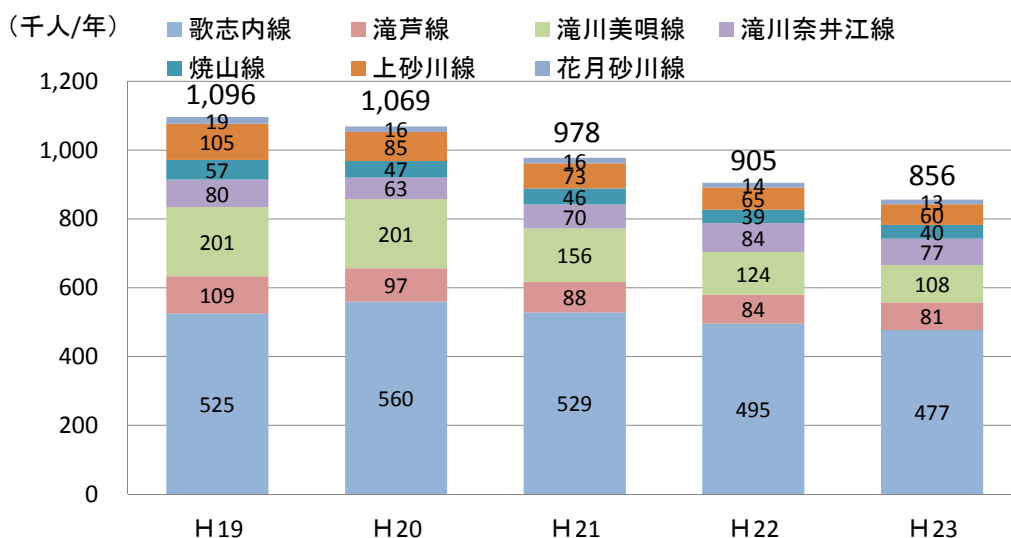
砂川市内を運行している路線バスの利用者数は H19 年以降減少傾向にあり、H19 年から H23 年でおおよそ 2 割減少している。また、砂川市内を運行する路線バスの路線別利用者数をみると、全ての路線で利用者が減少傾向となっており、特に滝川美唄線においては、H19 年から H23 年で約 5 割の減少である（93 千人/年減少）。

(千人/年)



出典：北海道中央バス(株) 資料

図 1-14 市内運行バス路線の年間利用者数

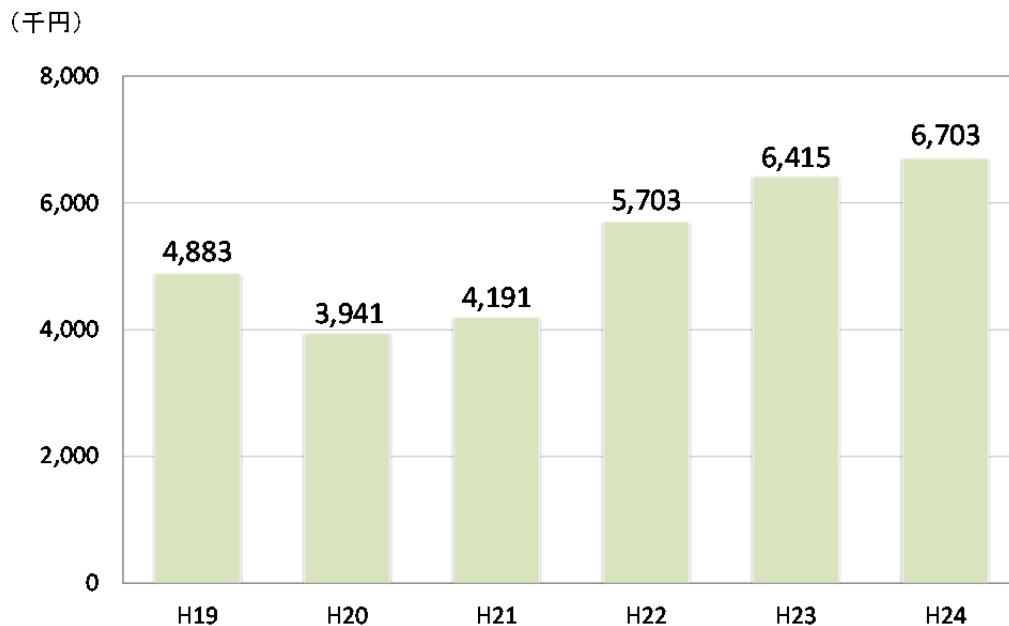


出典：北海道中央バス(株) 資料

図 1-15 市内運行バス路線の路線別利用者数

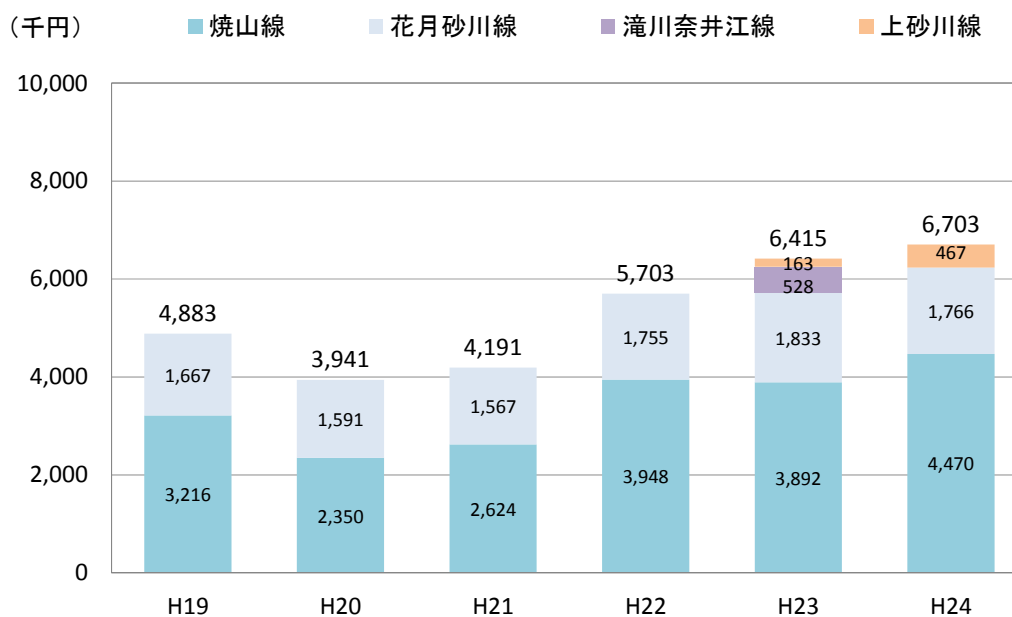
(2) 砂川市における路線バスに対する収支不足額補償金

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



出典：砂川市市民部市民生活課 資料

図 1-16 市内運行バス路線に対する収支不足額補償金

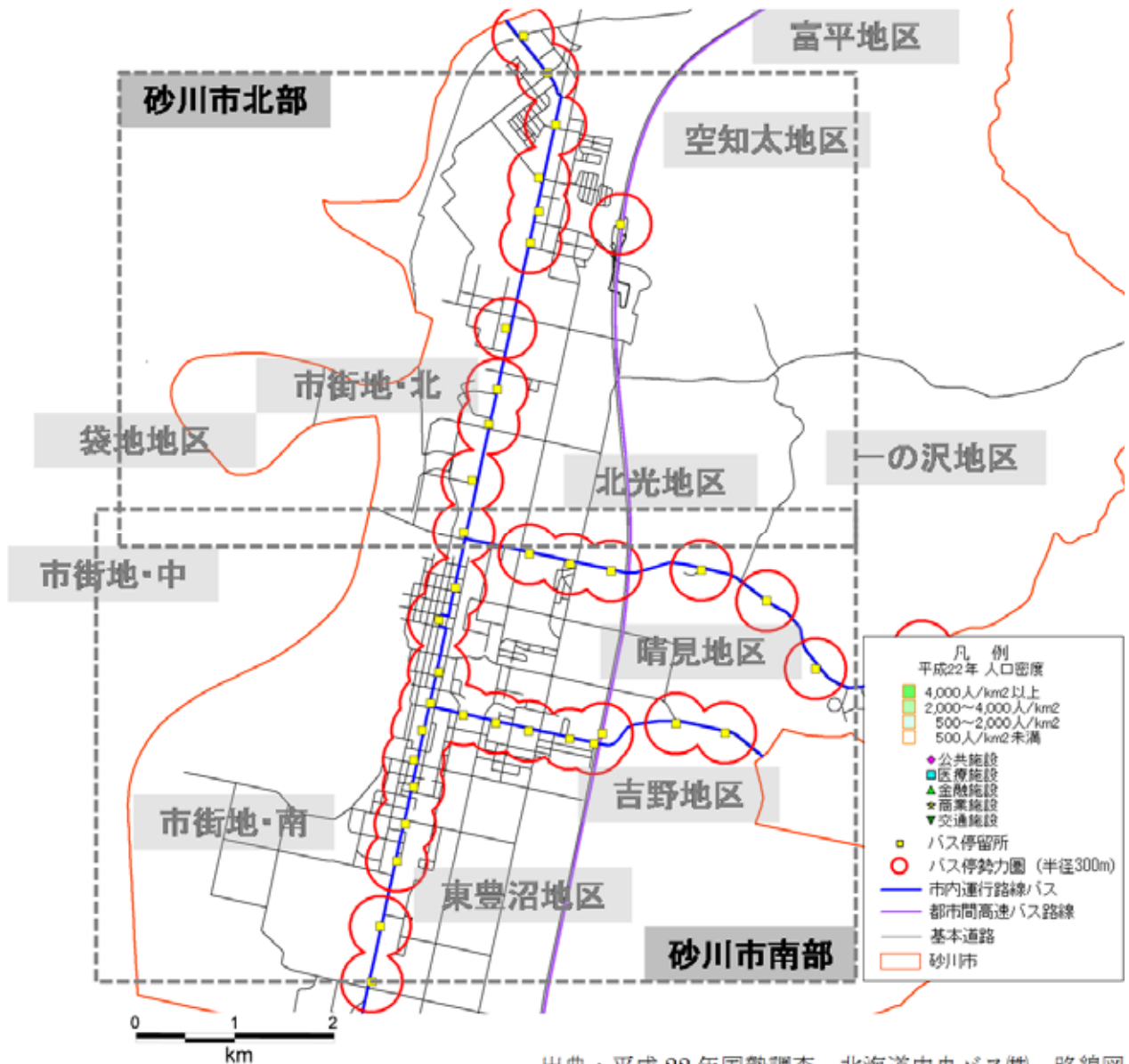


出典：砂川市市民部市民生活課 資料

図 1-17 市内運行バス路線の路線別収支不足額補償金

(3) 交通空白地域の状況整理

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



出典：平成 22 年国勢調査、北海道中央バス(株) 路線図

図 1-18 砂川市における交通空白地域の状況

交通空白地域とは・・・

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

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

$$\text{「}3.5 \text{ (分)} \times 80 \text{ (m/分)} = 280 \text{ (m)} \approx 300 \text{ (m)}\text{」}$$

となる。

## 第2章 公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理

### 2.1 砂川市バス乗降調査結果概要

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

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

時間帯別に利用者数の推移をみると、平日は「7時台」にピークを向えており、次いで「15時台」が多くなっている。また、休日では「10時台」が最も多く、次いで「12時台」周辺や「15時台」が多くなっている。

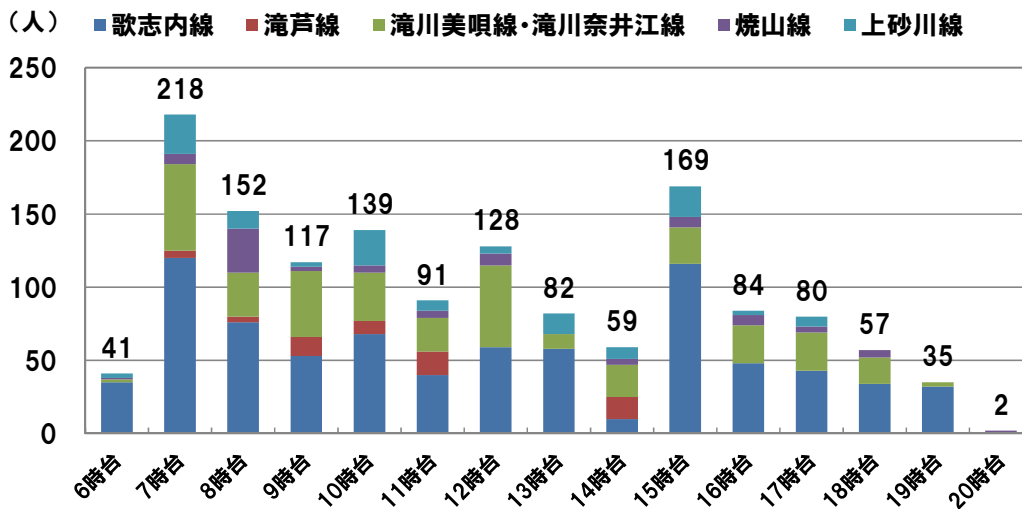


図 2-1 時間帯別利用者数【平日】

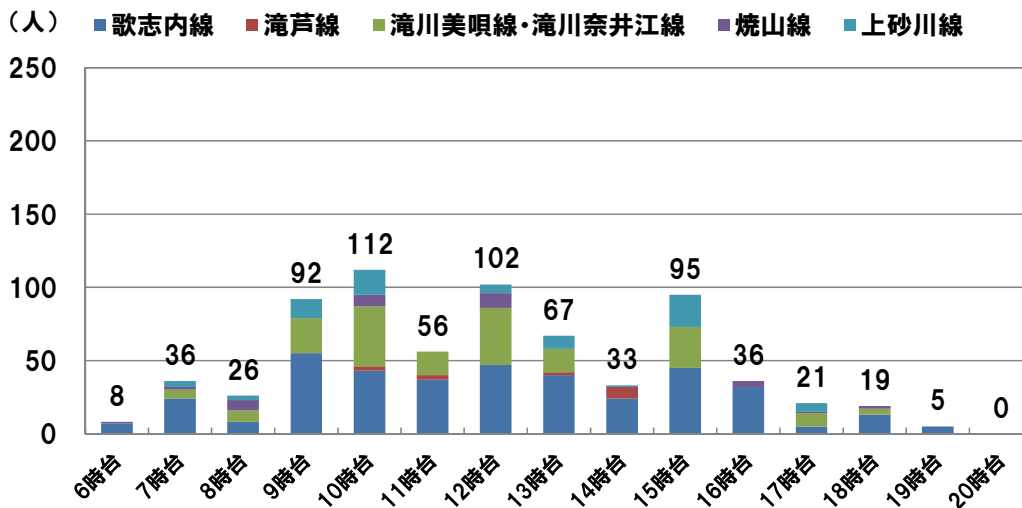


図 2-2 時間帯別利用者数【休日】



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

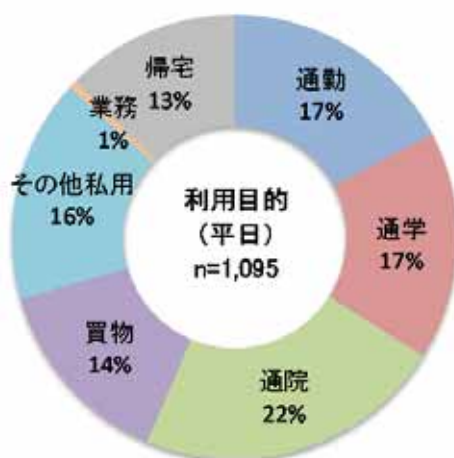


図 2-3 利用目的【平日】

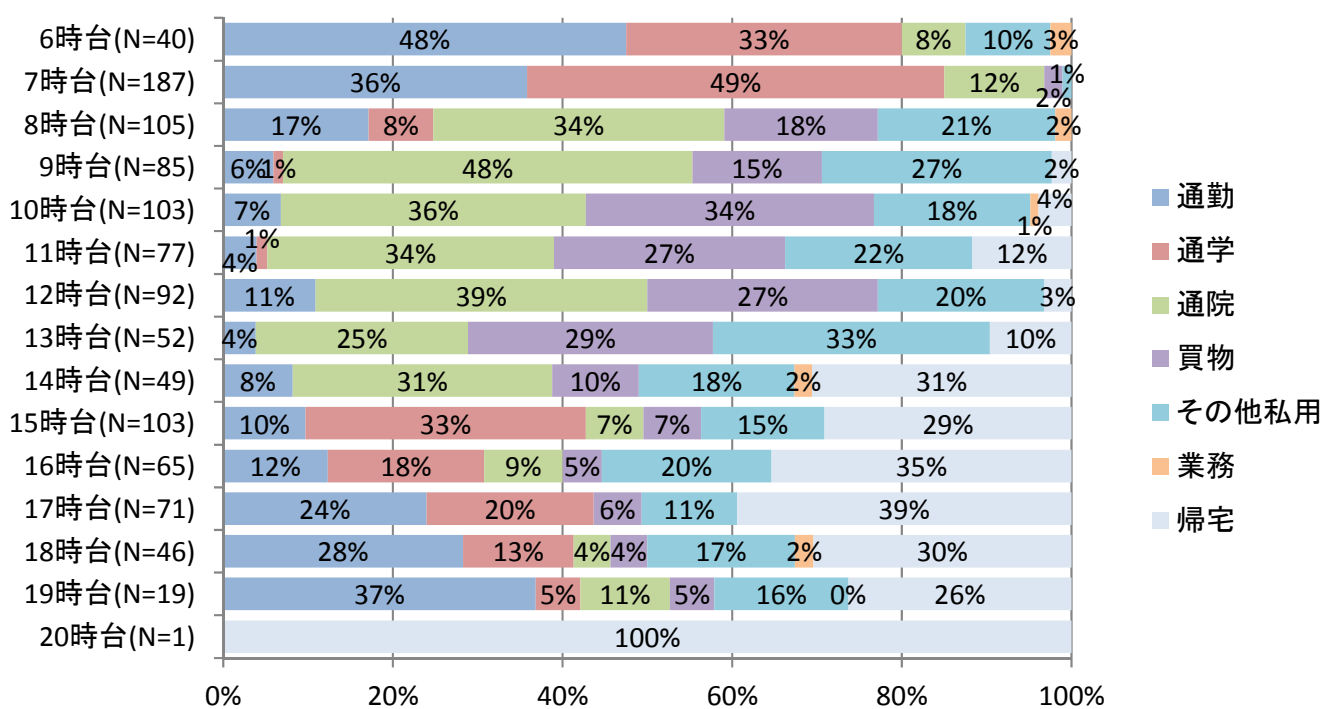


図 2-4 時間帯別利用目的【平日】

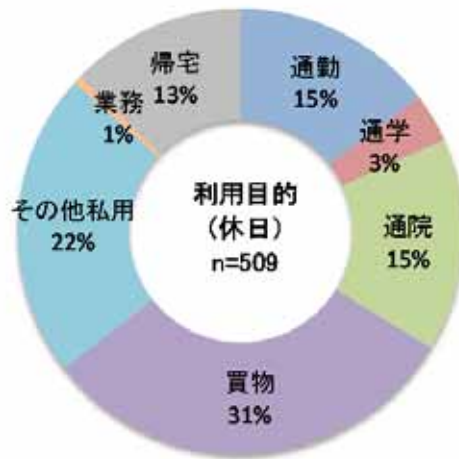


図 2-5 利用目的【休日】

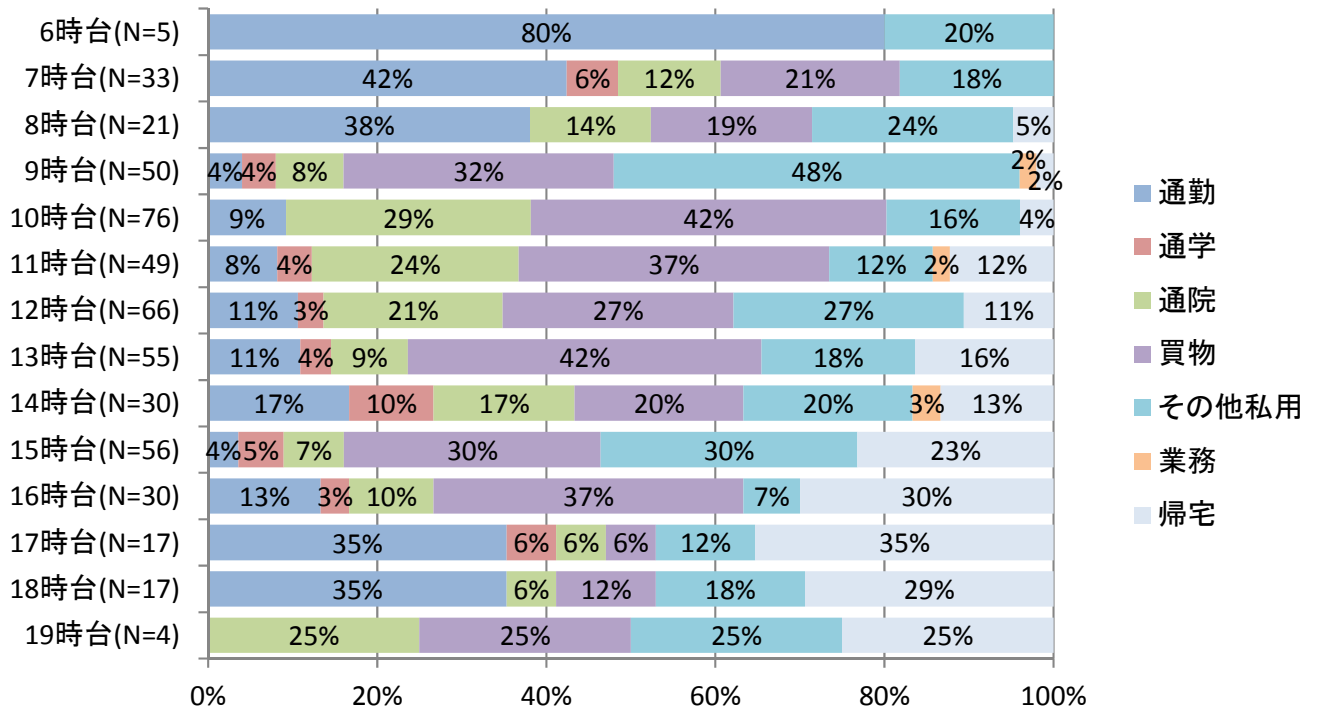


図 2-6 時間帯別利用目的【休日】

歌志内線の利用者数をみると、JRや都市間高速バスに乗り継ぐことができる停留所である「砂川市立病院」で利用者が多くなっている。また、砂川高校や十字街での利用者も多くなっており、通学や買い物目的の利用者が多いことが推察される。

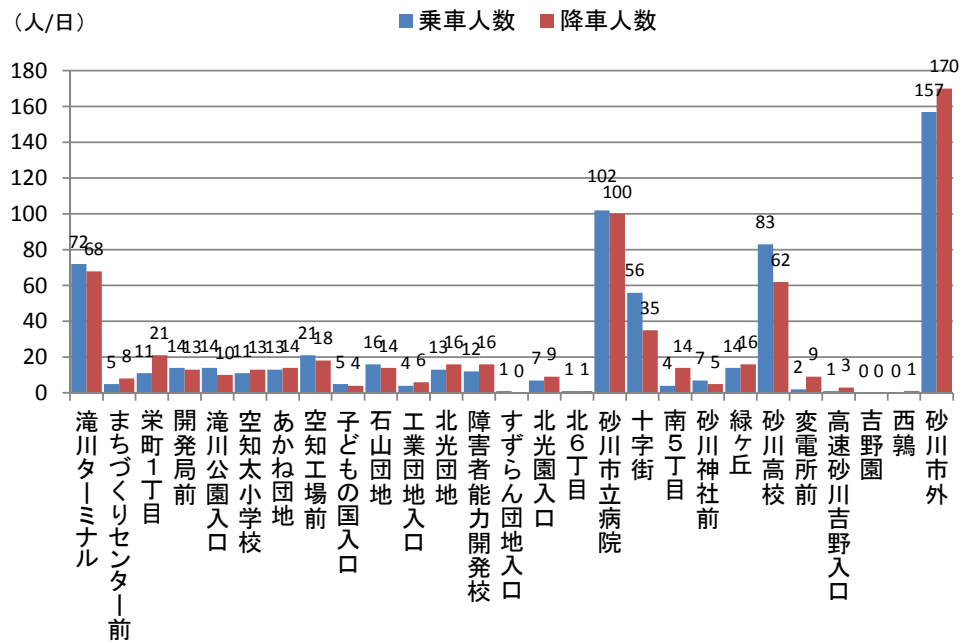


図 2-7 【歌志内線】バス停別利用者数（平日）

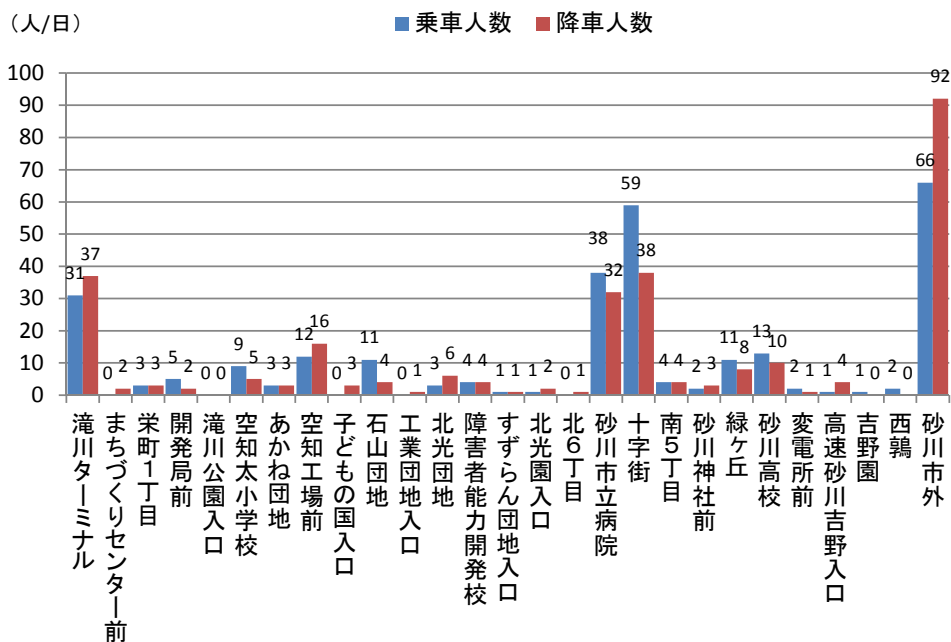


図 2-8 【歌志内線】バス停別利用者数（休日）

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

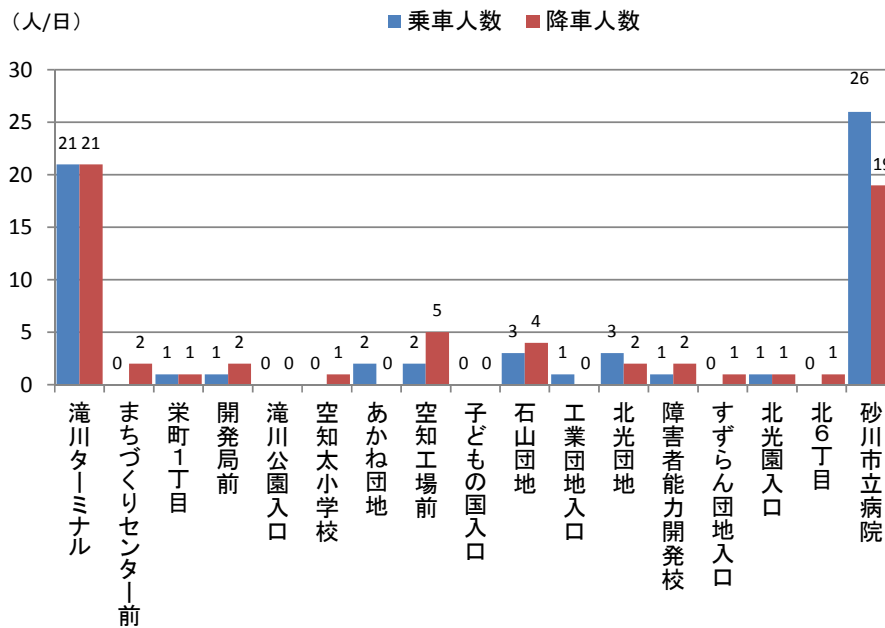


図 2-9 【滝芦線】バス停別利用者数（平日）

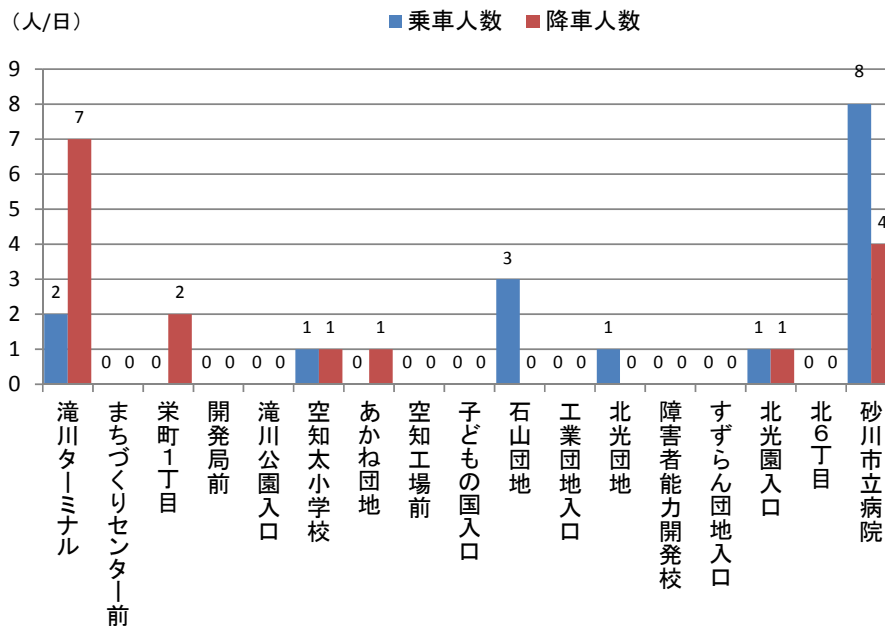


図 2-10 【滝芦線】バス停別利用者数（休日）

滝川美唄線・滝川奈井江線の利用者数をみると、JRや都市間高速バスに乗り継ぐことができる停留所である「砂川市立病院」で利用者が多くなっている。また十字街、宮川町の利用者も多くっており、買い物目的の利用者が多いことが推察される。

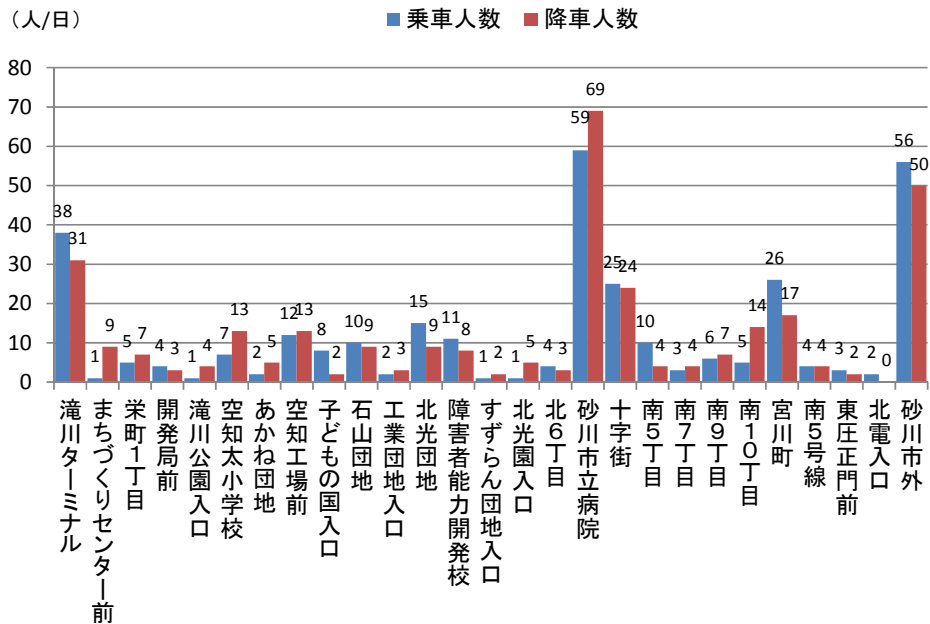


図 2-11 【滝川美唄線・滝川奈井江線】  
バス停別利用者数（平日）

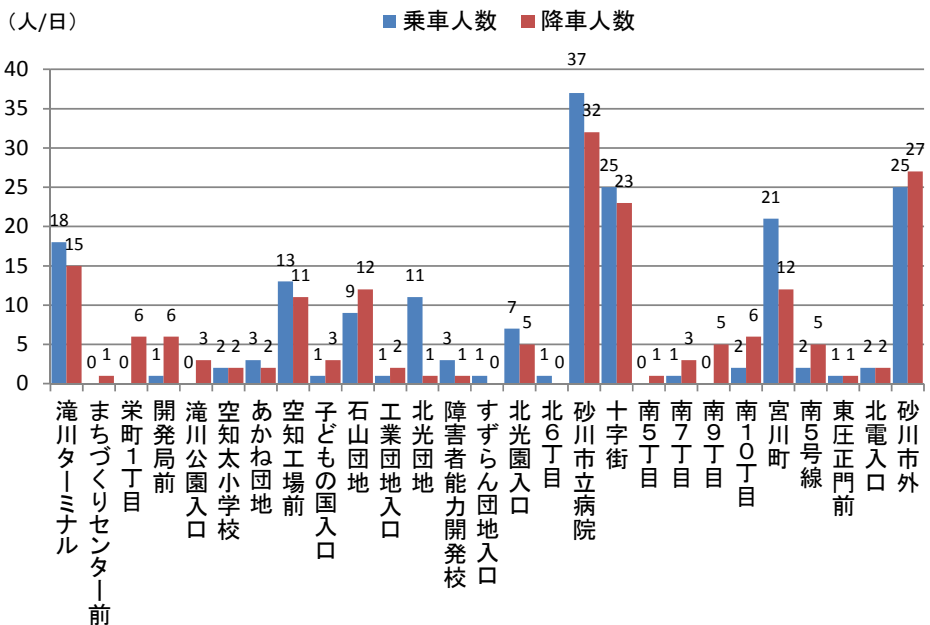


図 2-12 【滝川美唄線・滝川奈井江線】  
バス停別利用者数（休日）

焼山線の利用者数をみると、砂川市立病院の利用者が多く、次いで焼山の利用者数が多くなっている。

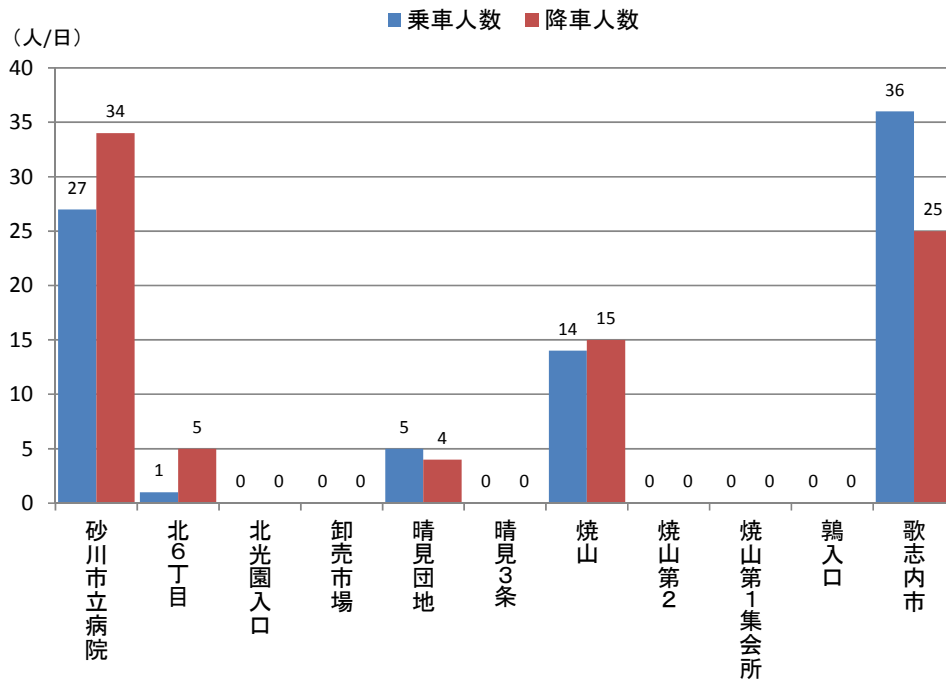


図 2-13 【焼山線】バス停別利用者数（平日）

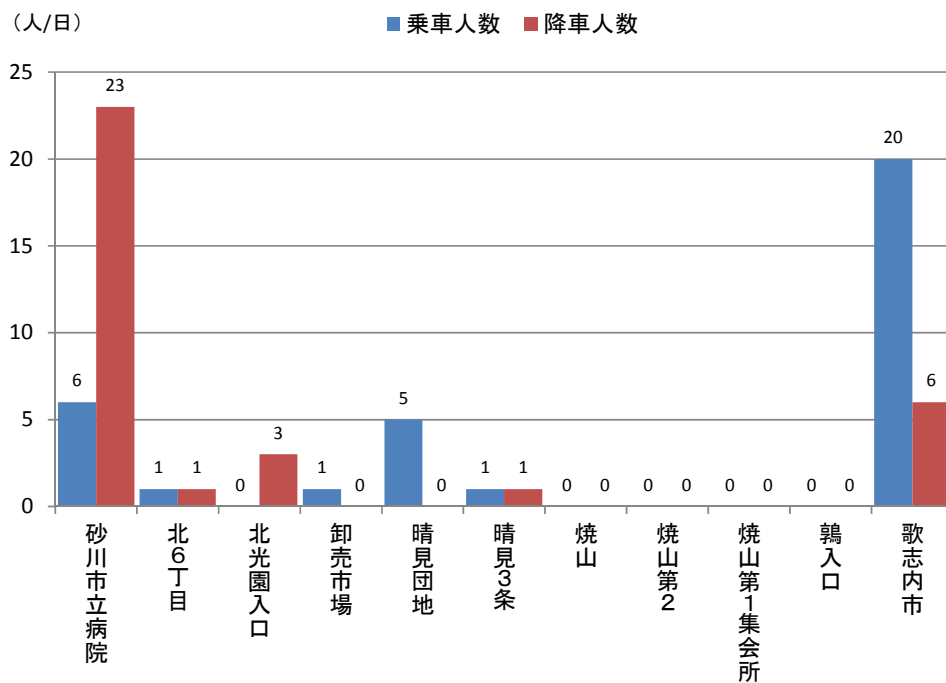


図 2-14 【焼山線】バス停別利用者数（休日）

上砂川線の利用者数をみると、砂川市立病院や十字街、砂川高校で利用者が多くなっており、通院、買物、通学目的の利用者が多くなっている。

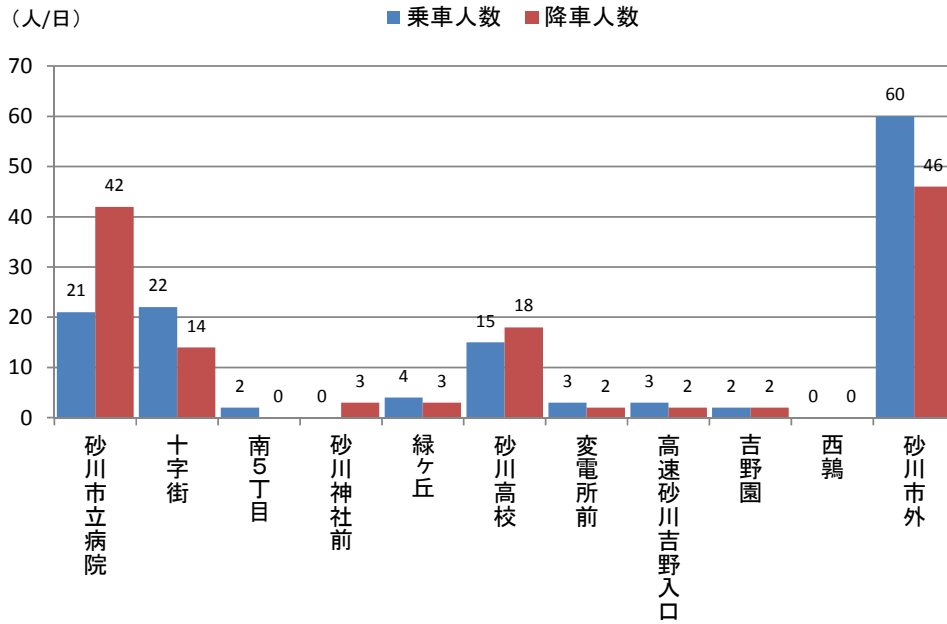


図 2-15 【上砂川線】バス停別利用者数（平日）

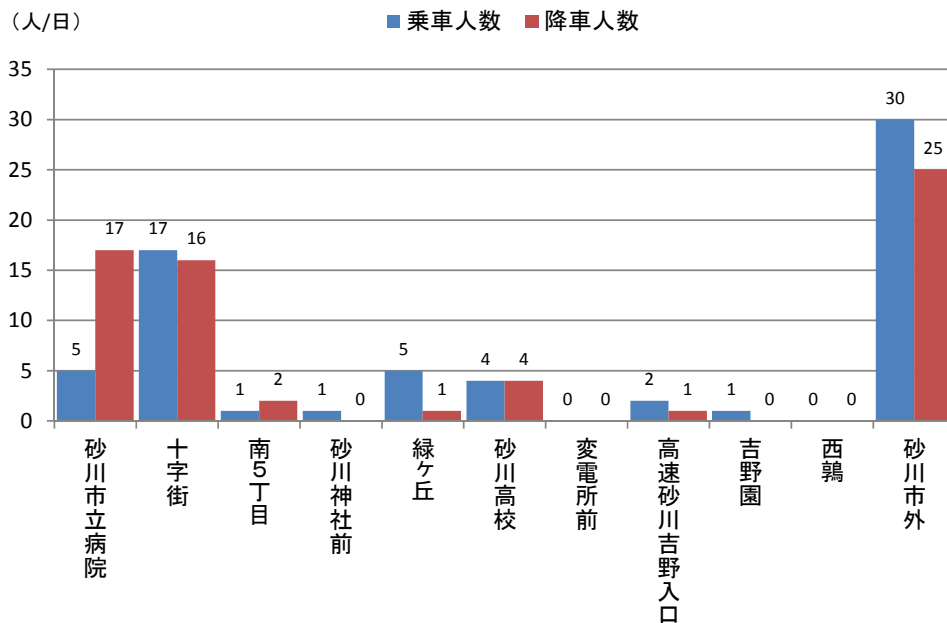


図 2-16 【上砂川線】バス停別利用者数（休日）

## (2) 砂川市バス乗降調査結果のまとめ

砂川市バス乗降調査結果から得られた特徴を以下に整理する。

### ■利用者が少ない時間帯の存在

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

### ■主な利用目的は通院と買物

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

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

### ■利用者数の少ないバス停の存在

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



## 2.2 砂川市住民ニーズ把握調査結果概要

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

砂川市住民ニーズ把握調査の主な結果を以下に示す。

調査対象：砂川市下記地区から 1,500 世帯を無作為抽出

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

調査方法            : 郵送配布・郵送回収

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

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

#### ①砂川市民の交通行動等の現状及び砂川市のバス交通について

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

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

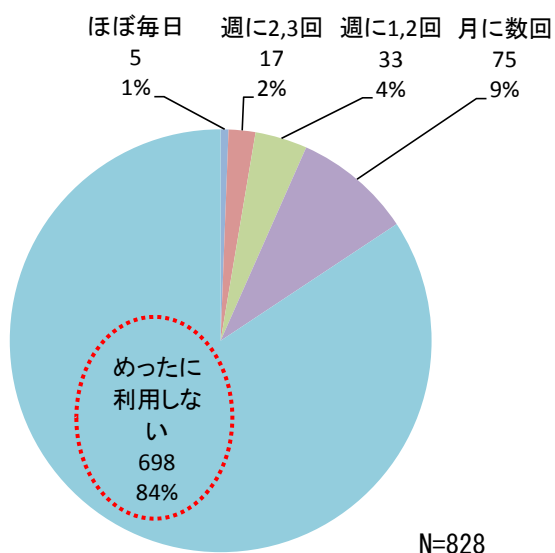


図 2-17 路線バスの利用回数

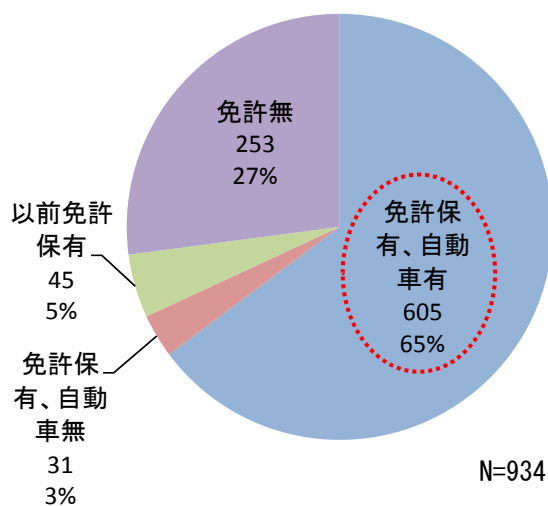


図 2-18 自動車免許・自動車保有状況

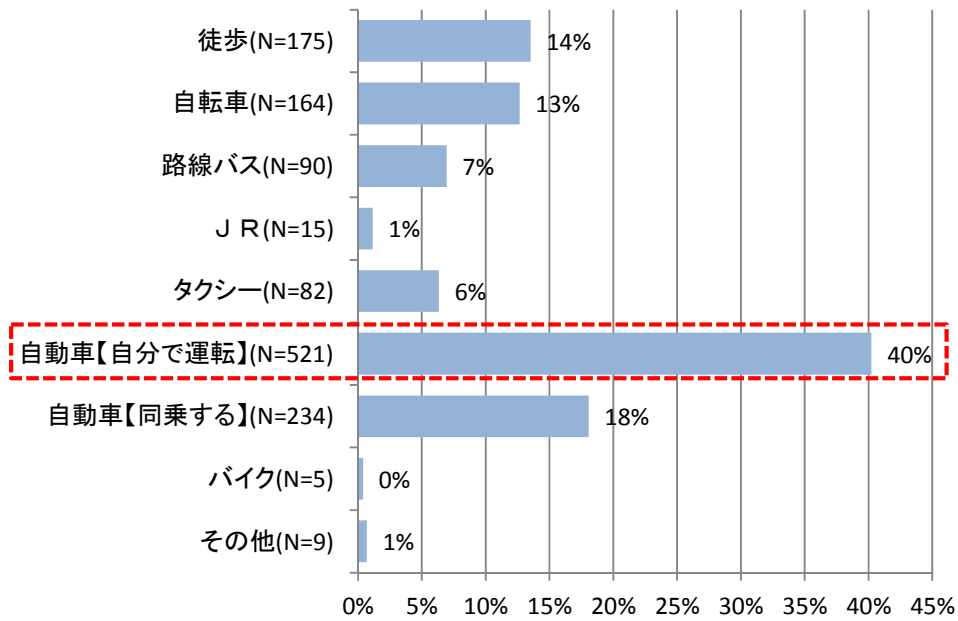


図 2-19 買物時の交通手段【夏期】

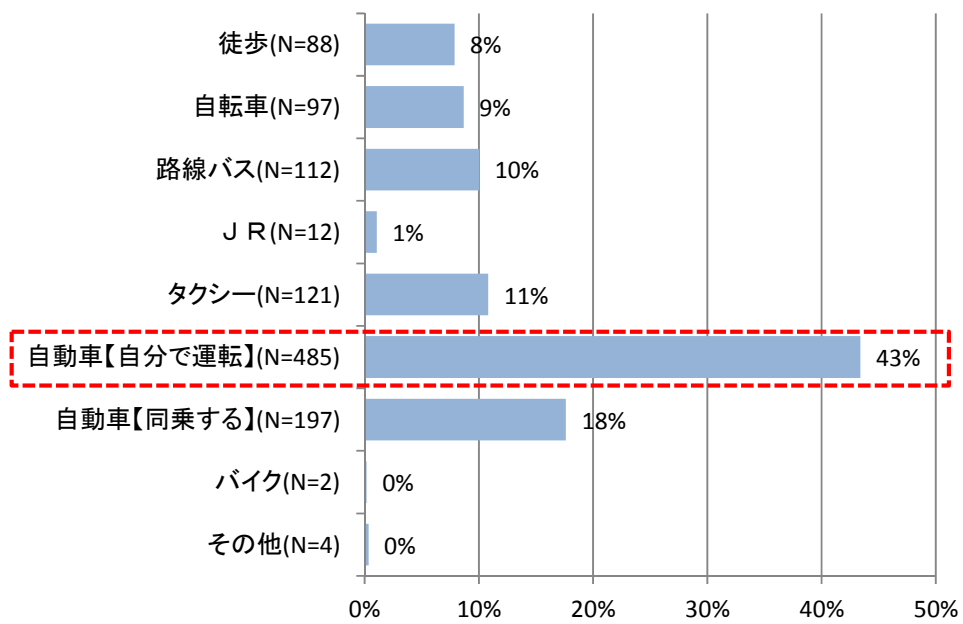


図 2-20 通院時の交通手段【夏期】

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

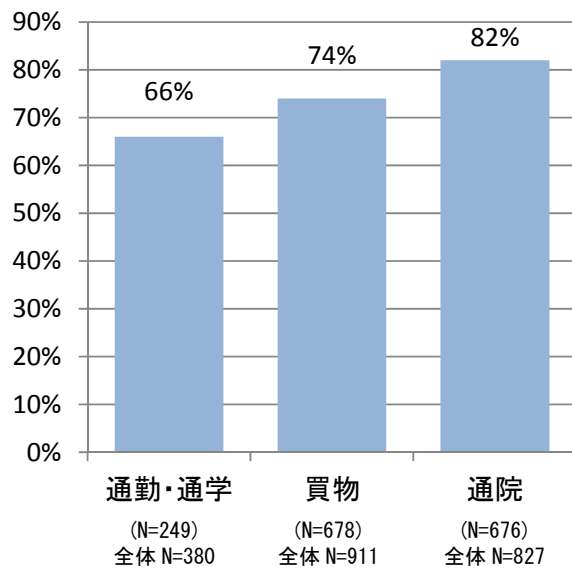


図 2-21 砂川市内における目的別移動割合

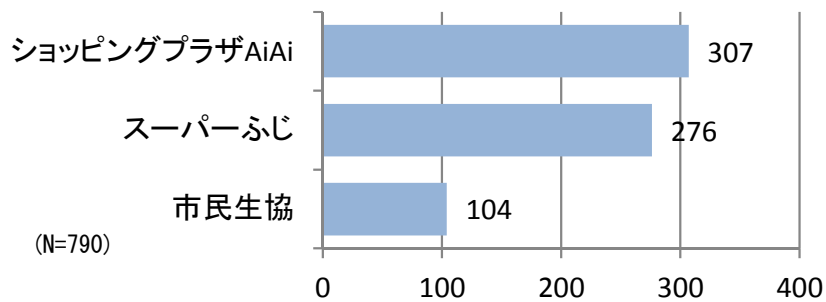


図 2-22 砂川市内における主な買物場所

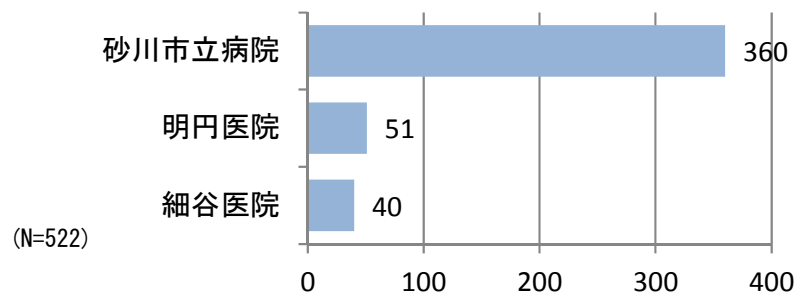


図 2-23 砂川市内における主な通院場所

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

問題が解決された際の利用意向で、今後利用する意向があると回答した年代は、50歳以上が最も多くなっている。

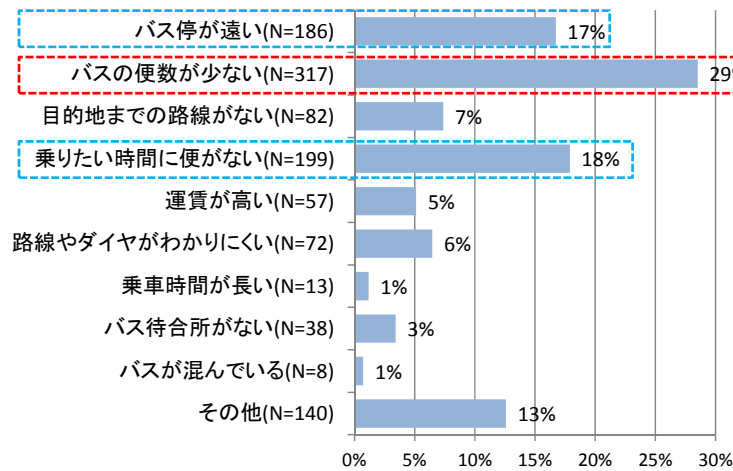


図 2-21 既存路線バスの問題点

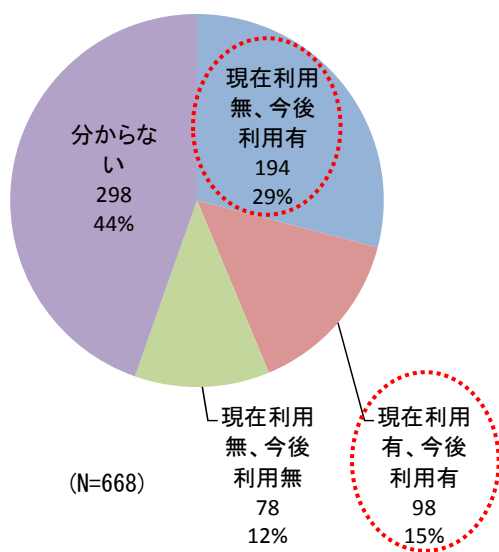


図 2-22 問題点が解決された際の利用意向

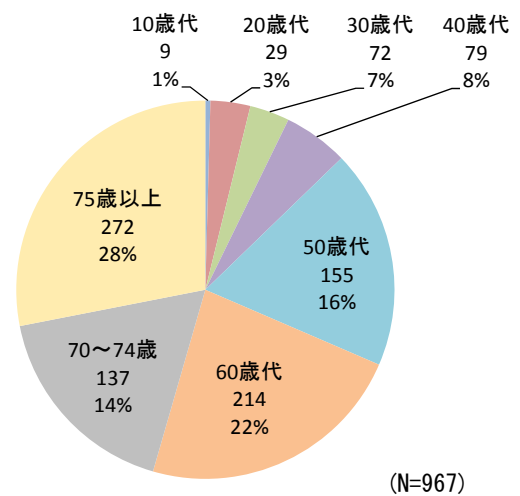


図 2-23 利用意向のある回答者の年齢層

## ② 将来自動車の運転が困難になった場合の移動手段

現在、自動車免許・自動車を保有していると回答した回答者の将来自動車の運転が困難になった場合の移動手段は、「バスを利用する」が約5割、「タクシーを利用する」が約3割となっている。

また、内訳を年齢別にみると、50歳以上の回答者が将来的にバスやタクシー等の公共交通を利用すると回答している。

このことから、砂川市における将来的な公共交通の利用意向は高いと推察される。

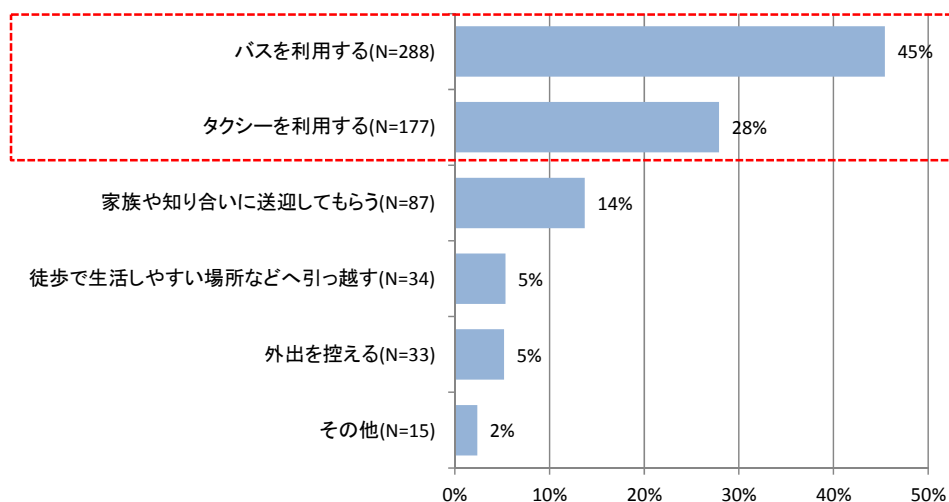


図 2-24 将来自動車運転が困難になった場合の移動手段

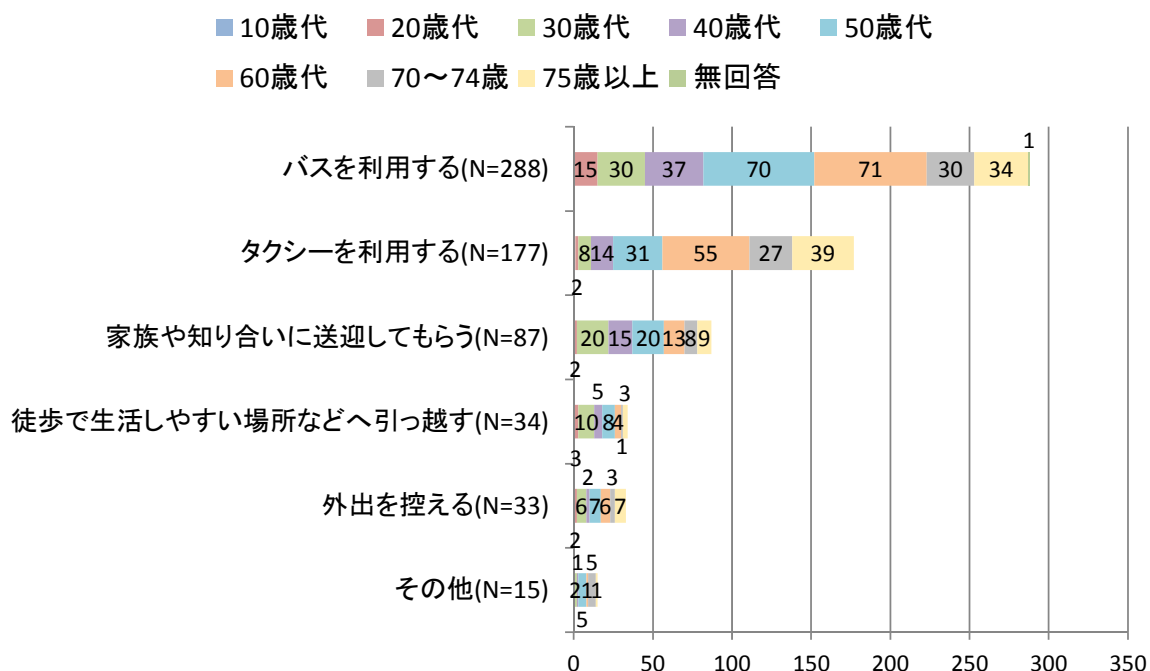


図 2-25 年齢別将来自動車運転が困難になった場合の移動手段

### ③平成 25 年 9 月実証調査運行について

平成 25 年 9 月実証調査運行の認知度は、「コミュニティバスのみ知っていた」や「乗合タクシーのみ知っていた」、「両方知っていた」を合わせた回答割合は、7割と高くなっている。しかし、実際に利用した割合は「コミュニティバス利用」と「乗合タクシー利用」、「両方利用」を合わせても4%と低くなっている。

利用しなかった理由は、乗合タクシーを運行した砂川市北地区で「運行時間がわかりにくい」ということや、コミュニティバスを運行した砂川市南地区では「乗りたい時間に便がない」ということなどが挙げられる。「その他」に関しては、“自家用車がある”と回答した件数が多い。

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

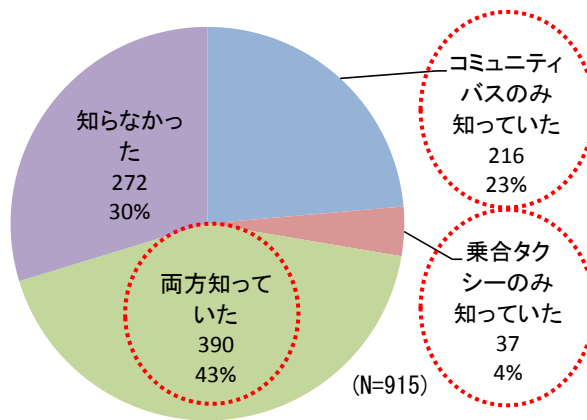


図 2-26 9 月実証調査運行の認知度

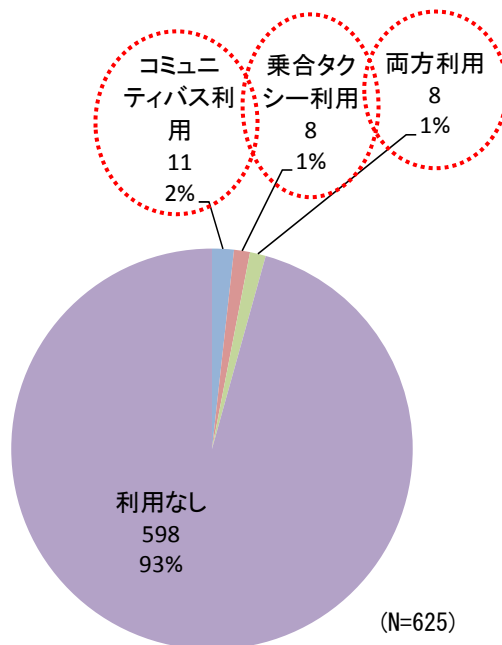


図 2-27 9 月実証調査運行の利用状況

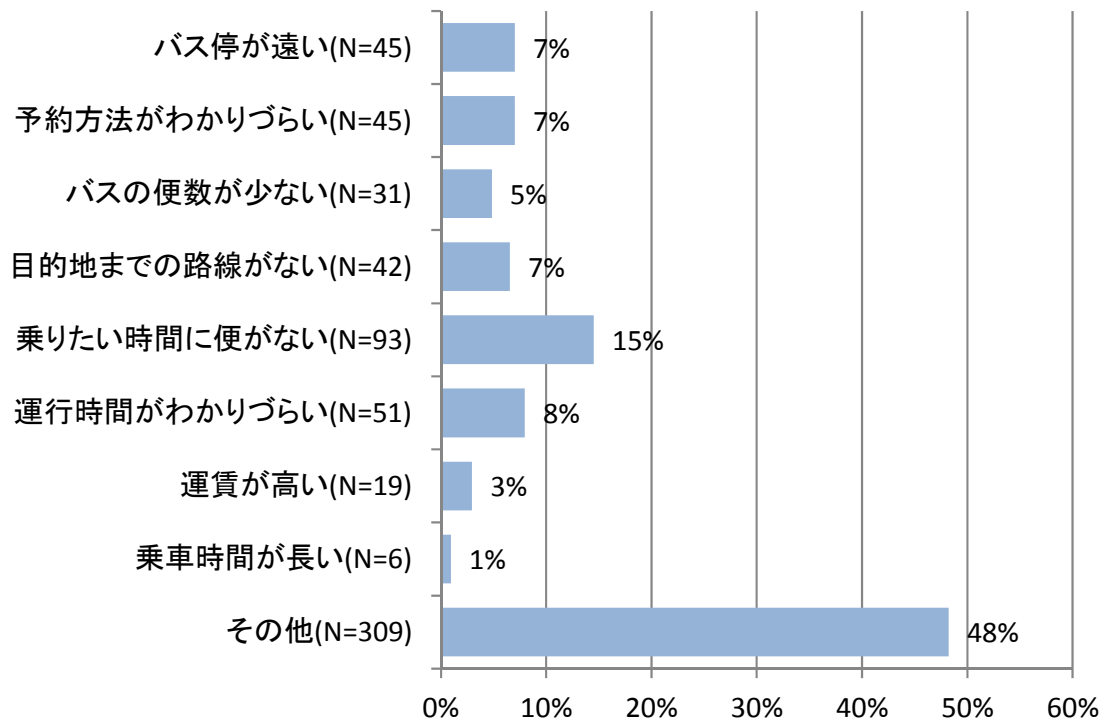


図 2-28 9月実証調査運行を利用しなかった理由

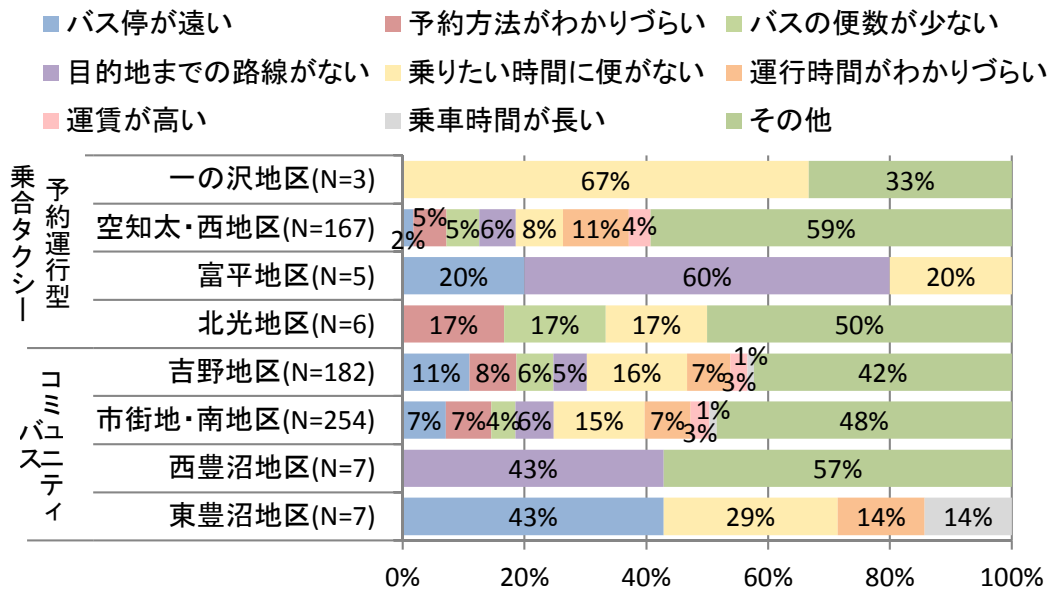


図 2-29 9月実証調査運行を利用しなかった理由（地区別）

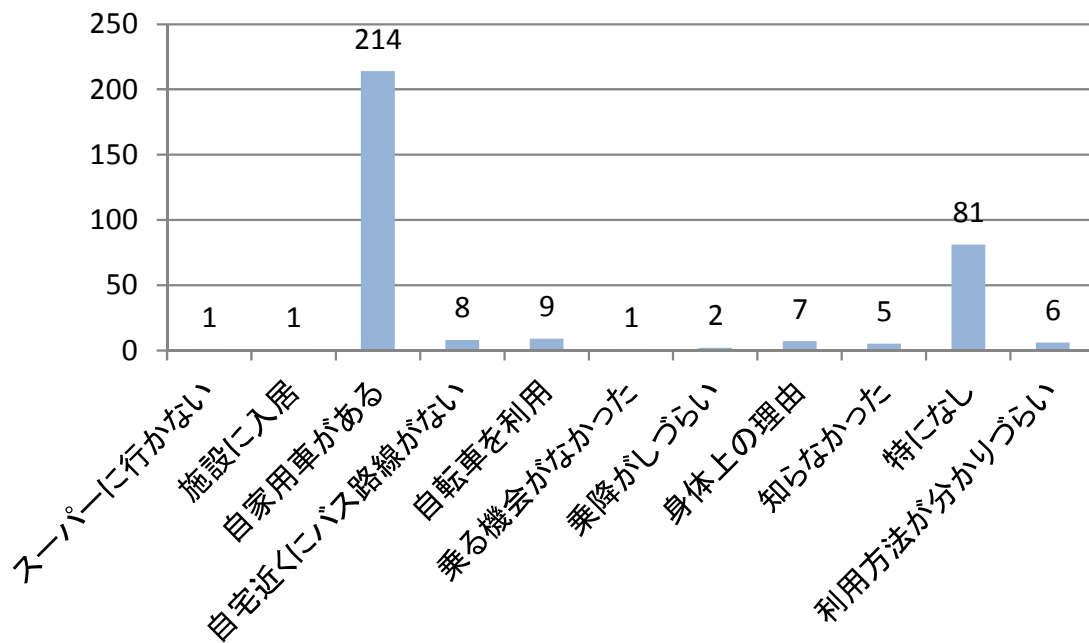


図 2-30 9月実証調査運行を利用しなかった理由（その他）

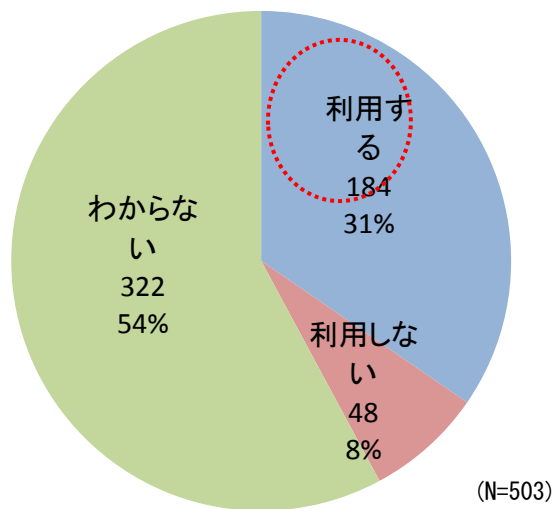


図 2-31 利用しなかった理由が改善された際の利用意向



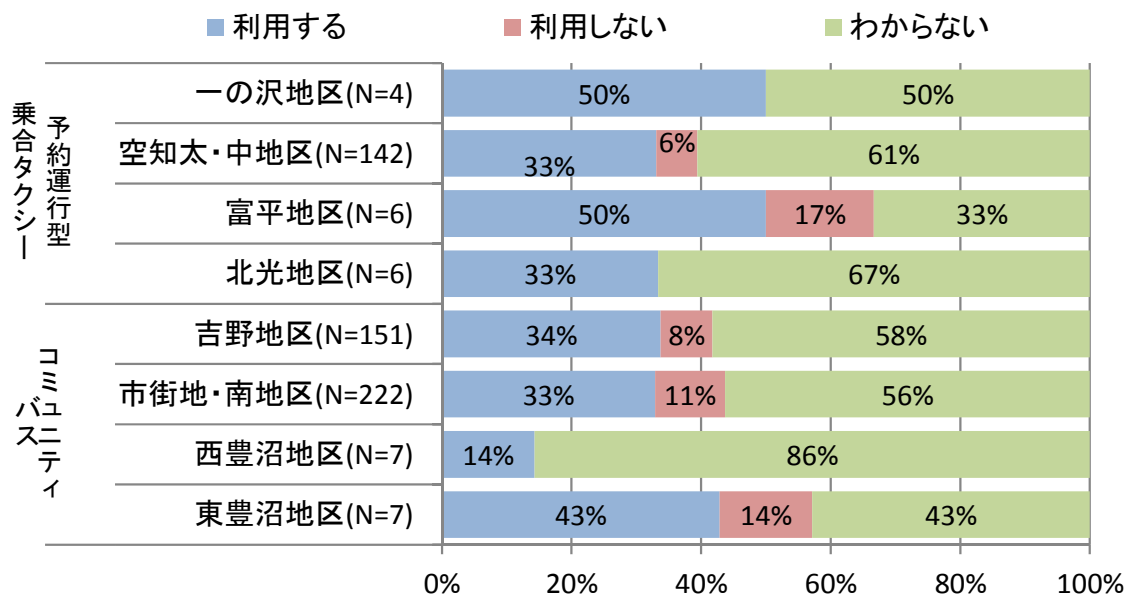


図 2-32 利用しなかった理由が改善された際の利用意向  
(地区別)

## (2) 砂川市住民ニーズ把握調査結果まとめ

砂川市住民ニーズ把握調査結果から得られた特徴を以下に整理する。

### ■自動車依存が高い

自動車免許を保有しており、自由に運転できる自動車を保有している割合は、65%と高くなっている。また、買物、通院時における主な交通手段も自動車での移動が4割以上と高い状況となっている。

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

### ■移動先は大半が砂川市内

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

### ■砂川市内を運行するバスの問題点は便数に関する問題が多い

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

しかし、上記のような不満が解消された際の利用意向は、44%と多くなっている

### ■9月実証調査運行の認知度は高いが、利用は少ない

9月実施の実証調査運行の認知度は、両方の運行を知っていたと回答した割合は43%となっている。

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

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

## 2.3 平成 25 年 9 月実証調査運行結果概要

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

コミュニティバス実証調査運行の主な結果を以下に示す。

#### 【南ルート①利用者の個人属性について】

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

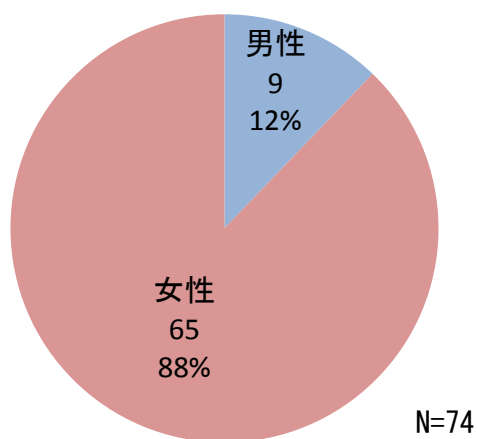


図 2-33 性別（南ルート①）

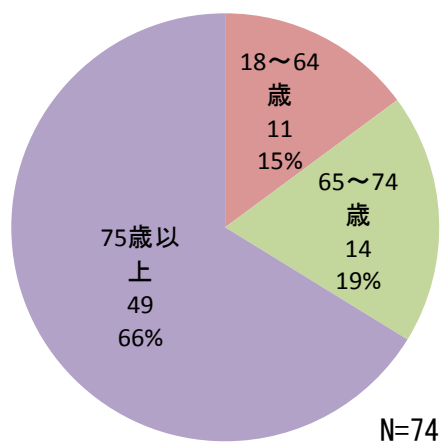


図 2-34 年齢（南ルート①）

【利用状況について】

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

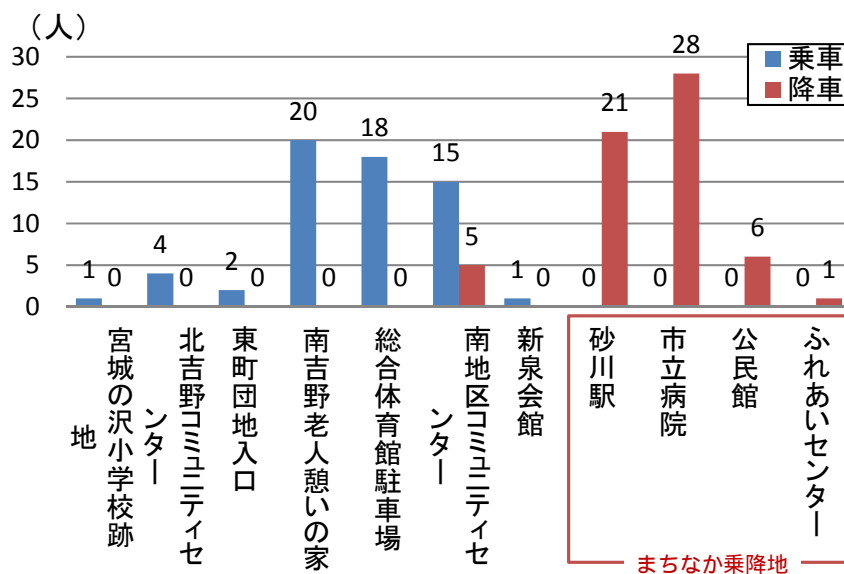


図 2-35 南ルート①バス停別利用者数  
(市街地方面)

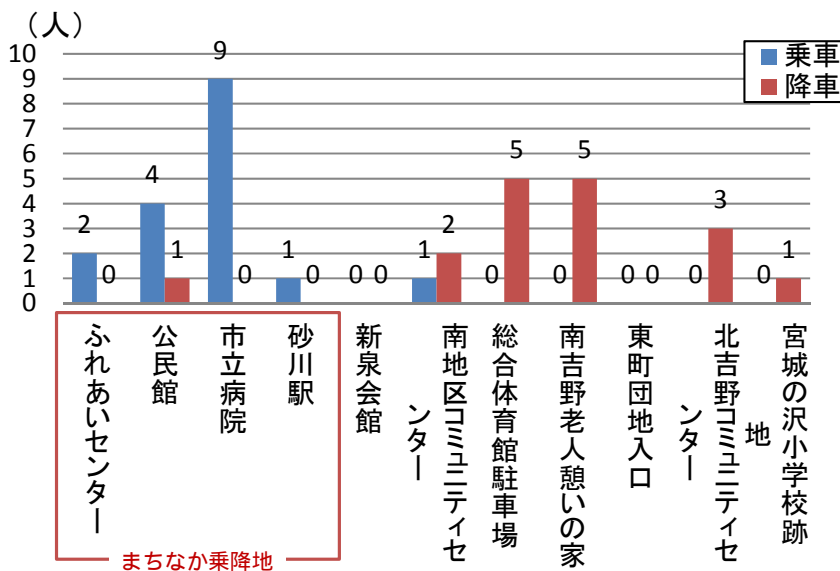


図 2-36 南ルート①バス停別利用者数  
(郊外部方面)

【南ルート②利用者の個人属性について】

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

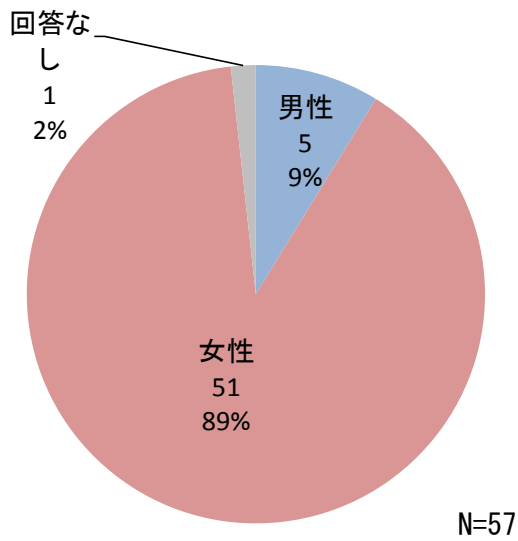


図 2-37 性別（南ルート②）

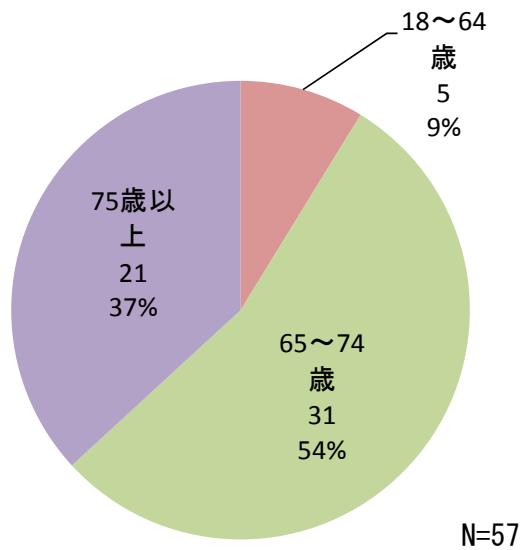


図 2-38 年齢（南ルート②）

【利用状況について】

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

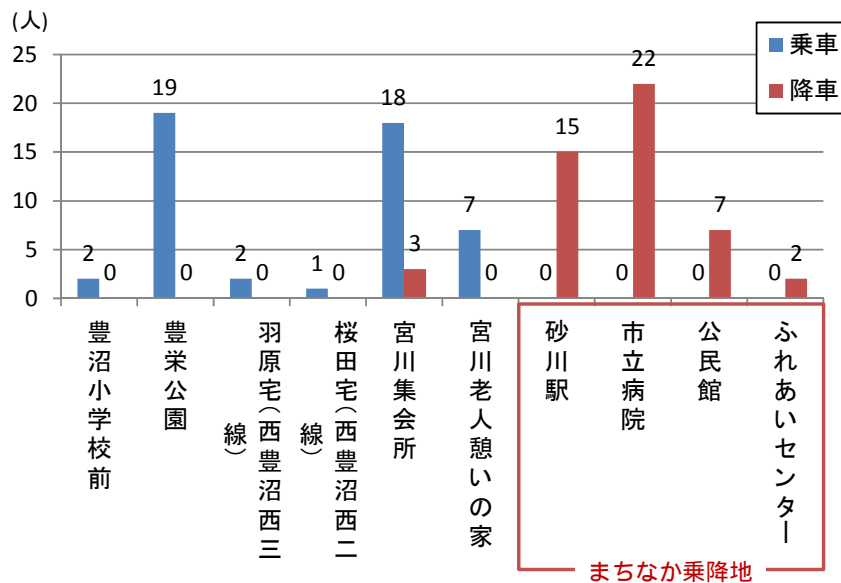


図 2-39 南ルート②バス停別利用者数  
(市街地方面)

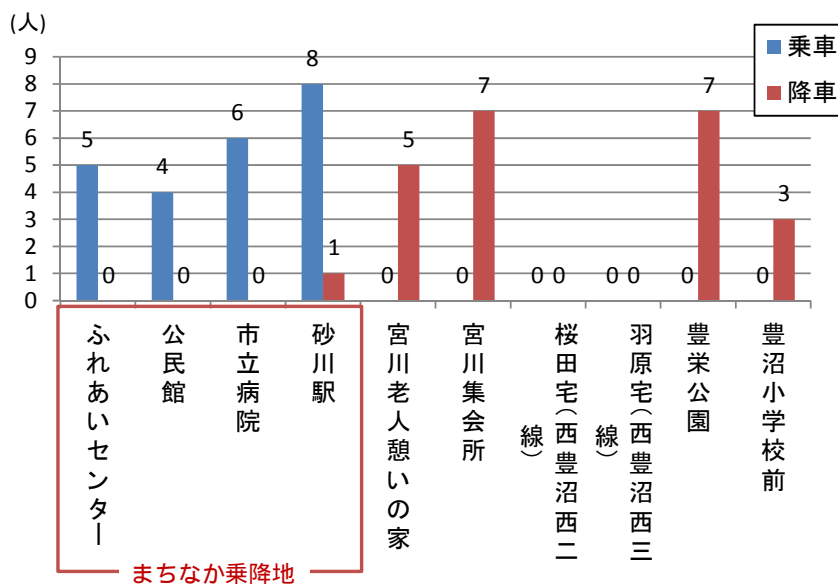
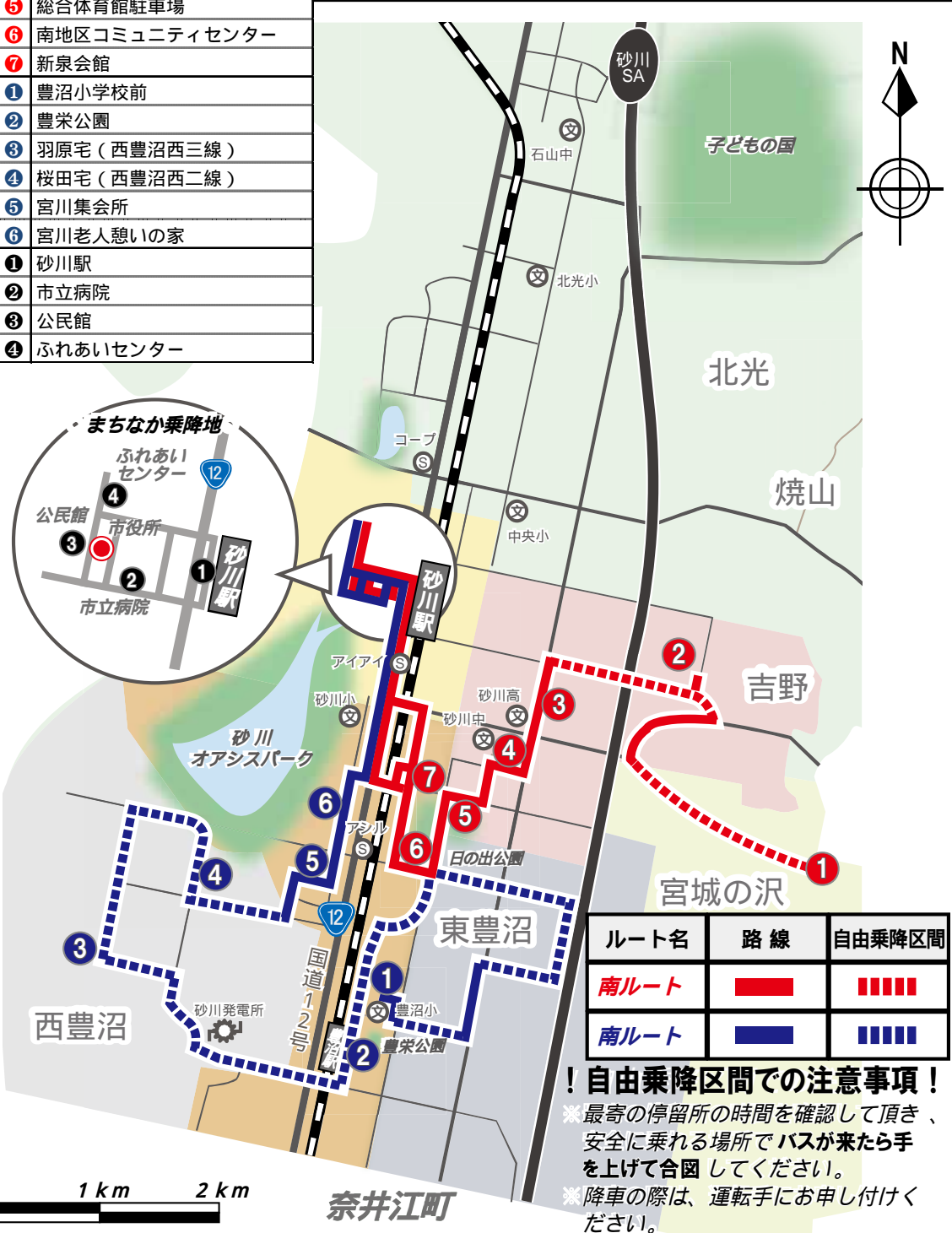


図 2-40 南ルート②バス停別利用者数  
(郊外部方面)

【コミュニティバス運行図】

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



ルート名	路線	自由乗降区間
南ルート		
南ルート		

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

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

予約運行型乗合タクシー実証調査運行の主な結果を以下に示す。

【個人属性について】

平成 25 年 9 月の実証調査運行における、予約運行型乗合タクシーの利用者属性をみると、性別では女性が約 6 割、年齢はすべての利用者が 65 歳以上であった。

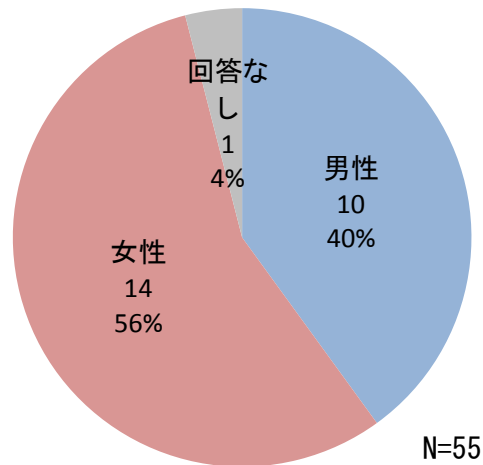


図 2-41 性別

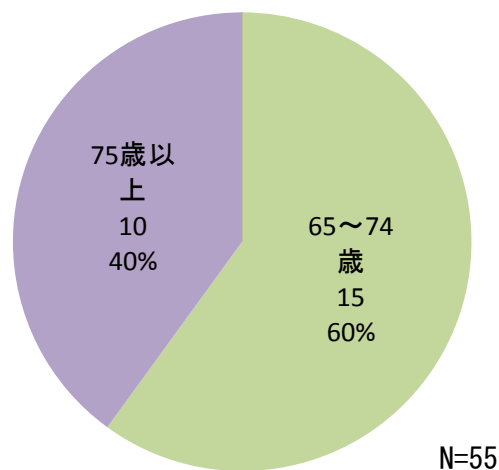


図 2-42 年齢



【利用状況について】

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

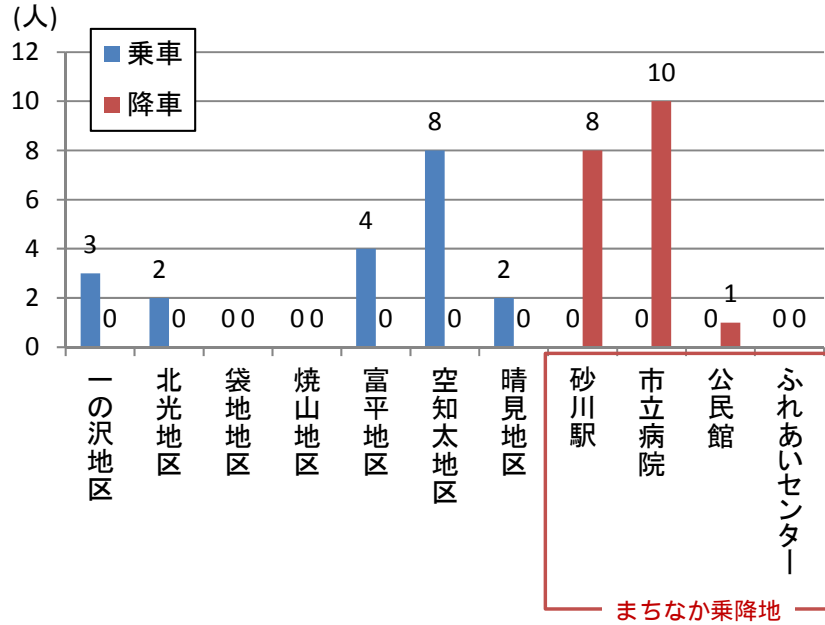


図 2-43 乗合タクシー北エリア  
停留所別利用者数（市街地方面）

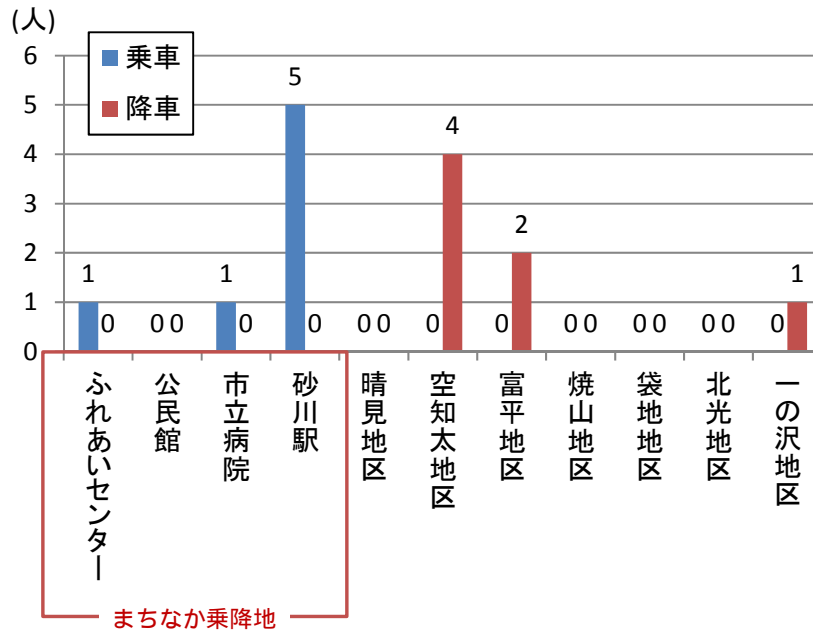
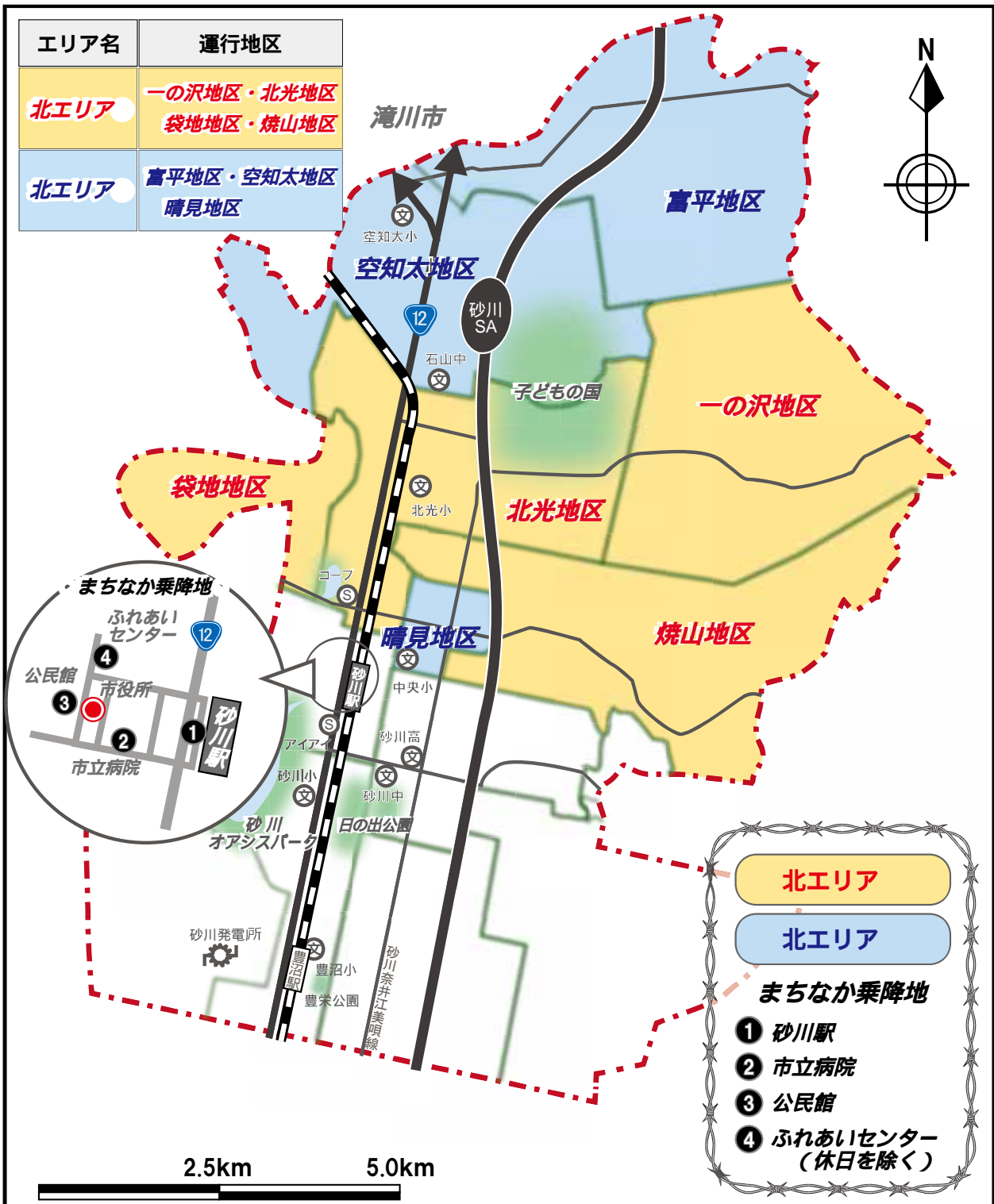


図 2-44 乗合タクシー北エリア  
停留所別利用者数（郊外部方面）

【予約運行型乗合タクシー運行図】



(3) 平成25年9月実証調査運行結果のまとめ

平成25年9月実証調査運行結果から得られた特徴を以下で整理する。

【コミュニティバス実証調査運行結果について】

■平日の利用者と比較して、休日の利用者は少ない

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

【予約運行型乗合タクシー実証調査運行結果について】

■平日と休日の利用者はほぼ同じ

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

## 2.4 平成 26 年 2 月実証調査運行結果概要

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

【コミュニティバス運行図】

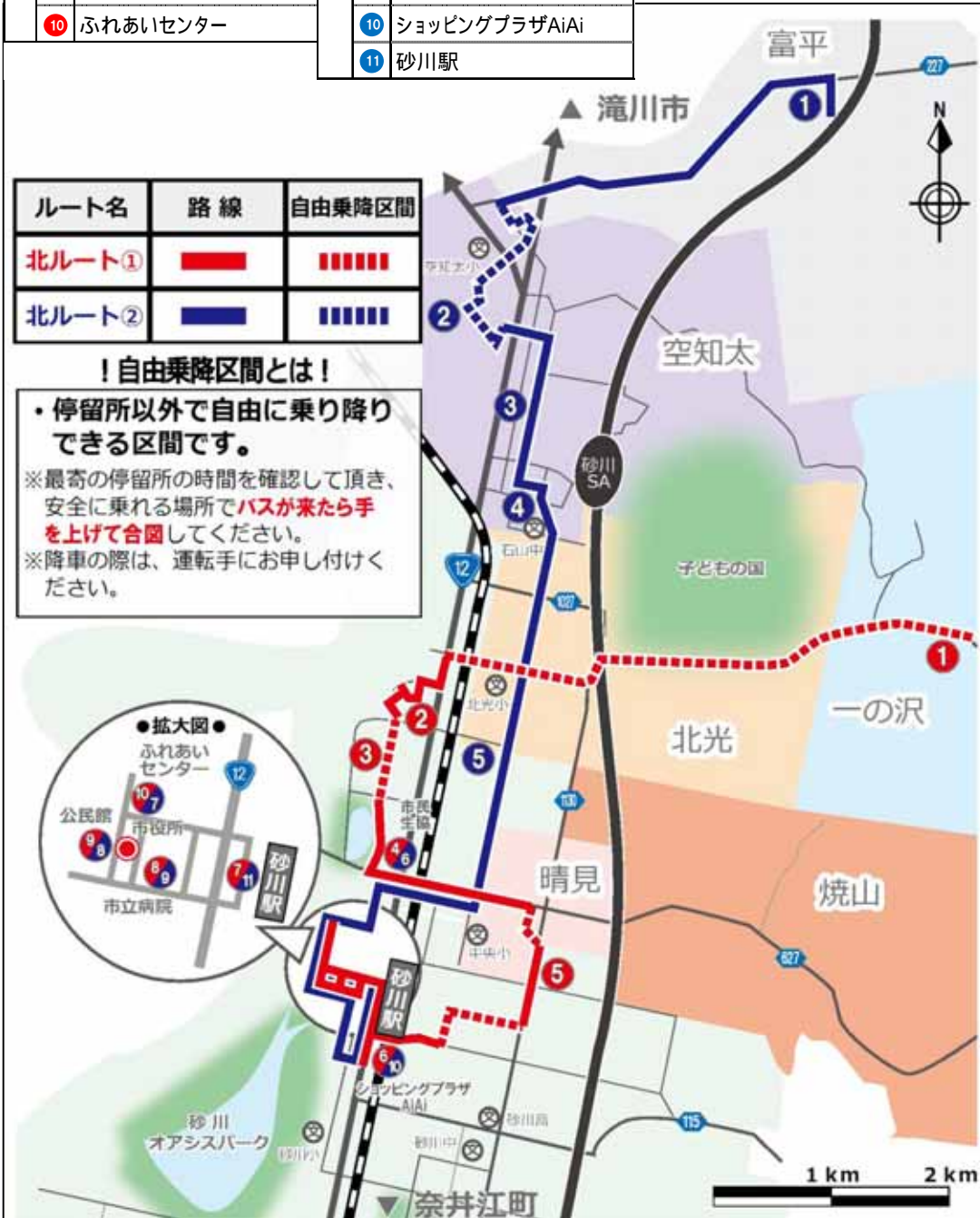
北ルート	①	岩瀬牧場	北ルート	①	富平地区コミュニティセンター
	②	北光老人憩の家		②	北地区コミュニティセンター
	③	すずらん団地集会所		③	空知太老人憩の家
	④	市民生協		④	石山老人憩の家
	⑤	東地区コミュニティセンター		⑤	障害者職業能力開発校
	⑥	ショッピングプラザAiAi		⑥	市民生協
	⑦	砂川駅		⑦	ふれあいセンター
	⑧	市立病院		⑧	公民館
	⑨	公民館		⑨	市立病院
	⑩	ふれあいセンター		⑩	ショッピングプラザAiAi
				⑪	砂川駅

ルート名	路線	自由乗降区間
北ルート①		
北ルート②		

！自由乗降区間とは！

・停留所以外で自由に乗り降りできる区間です。

※最寄の停留所の時間を確認して頂き、安全に乗れる場所で**バスが来たら手を上げて合図**してください。  
 ※降車の際は、運転手にお申し付けください。



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

【予約運行型乗合タクシー運行図】



### 第3章 砂川市における交通課題

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

#### 3.1 砂川市を取り巻く現状

##### (1) 人口減少・高齢化の進行

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

##### (2) 公共交通空白地域の存在

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

##### (3) 広域交通拠点への移動手段の不足

砂川市内を運行する路線バスは、交通結節点となっている停留所「砂川市立病院」で滝川方面や札幌方面への都市間バスやJRに乗り継ぐことが可能であるが、交通空白地域の住民においては広域交通拠点（都市間バスの乗り継ぎ場所やJR砂川駅）への移動手段が不足している。

##### (4) 中心市街地のにぎわいの低下

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

##### (5) バス利用者の減少

砂川市内を運行している路線バスの利用者は、年々減少傾向にあり、平成20年から平成24年でおおよそ2割減少している。砂川市内を運行する路線バスの利用者を路線別にみると、ほとんどの路線で利用者が減少傾向となっている。

なお、近年の路線バス利用者数の増減は、人口減少や自動車依存の進行等の影響が大きいと考えられる。また、滝川奈井江線については、滝川美唄線の収支率の改善を図るため、平成23年4月のダイヤ改正で、滝川美唄線を2往復減便し、滝川奈井江線の奈井江方面2便、及び滝川方面1便増便したが、平成24年4月のダイヤ改正から1往復減便となったことも一つの要因として挙げられる。



(6) 路線バスに対する収支不足額補償金の増加

砂川市にはバス路線が7路線（焼山線、上砂川線、歌志内線、砂芦線、滝川奈井江線、滝川美唄線、花月砂川線※）があり、そのうち焼山線、上砂川線、滝川奈井江線に対して、収支不足額補償金として補助している。また、収支不足補償金額は年々増加しており、砂川市として大きな負担となっている。

※花月砂川線はH24年度までで路線廃止

(7) 公共交通の潜在需要

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

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

## 3.2 砂川市における交通課題

### (1) 交通空白地域の移動手段の確保

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

### (2) 効率的で持続可能な公共交通体系の構築

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

### (3) 公共交通を利用した中心市街地のにぎわいの創出

砂川市における高齢者の増加による交通弱者の増加等、社会情勢の変化や中心市街地のにぎわいの低下を踏まえ、病院や買物施設等の生活利便施設へのアクセスを向上させるため、住宅地等（住宅地、農村、山間）から中心市街地への交通手段を確保し、中心市街地のにぎわいを創出することが重要となる。

### (4) 既存路線バスの利用促進

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

## 第 2 部

## 第4章 砂川市生活交通ネットワーク計画

### 4.1 計画策定の目的・必要性

砂川市の行政面積は 78.69km<sup>2</sup> と比較的小さく、中央部を南北に JR、国道 12 号が縦断しており、近隣市町へは国道と道道で連絡されている。砂川市においては、過去、人口が多い時代に市内を循環するバスが走行していたが、人口の減少、昭和 50 年以降の車社会の到来、店舗の大型化、郊外化などにより「バスから車」へとといった交通手段の変化が起こり、一家に一台から一人に一台の車社会となってきた。加えて、今日では過疎化、高齢化による交通手段の確保が顕著な問題となってきている。

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

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

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

### 4.2 基本方針

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

#### 基本方針

利便性が高く人にやさしい交通環境づくりと

魅力ある生活交通ネットワークの構築

### 4.3 計画の区域

砂川市生活交通ネットワーク計画における計画区域は、砂川市全域とする。

## 4.4 計画の目標

### (1) 砂川市の上位計画の整理

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

第6期砂川市総合計画（計画期間：平成23年4月1日～平成33年3月31日）

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

▼砂川市の都市像  
『安心して心豊かに いきいき輝くまち』

▼まちづくりの基本目標

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

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

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

図 4.4-1 砂川市第6期総合計画の概要

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

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

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

▼基本目標

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

▼都市整備の方針

3-3 (1) 交通施設の整備方針

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

図 4.4-2 砂川市都市計画マスタープランの概要

## (2) 計画の目標

砂川市における交通課題及び上位計画等を踏まえ、計画の目標を以下に設定する。

### 目標 : 新たな公共交通の導入 [コミュニティバス導入編]

砂川市の交通空白地域を改善し、交通弱者の移動手段を確保するとともに、利用者の利便性向上に向けて、コミュニティバスを導入する。

### 目標 : 新たな公共交通の導入 [予約運行型乗合タクシー導入編]

砂川市の交通空白地域を改善し、交通弱者の移動手段を確保するとともに、利用者の利便性向上に向けて、予約運行型乗合タクシーを導入する。

### 目標 : 新たな公共交通の導入 [引き続き検討編]

砂川市の交通空白地域を改善し、交通弱者の移動手段を確保するとともに、利用者の利便性向上に向けて、コミュニティバスや予約運行型乗合タクシーといった新たな公共交通の導入を検討する。

### 目標 : 交通機関の乗り継ぎによる公共交通の利便性向上

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

### 目標 : まちなかへのアクセス性向上によるにぎわいの創出

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

### 目標 : バス交通の利用促進の検討

既存路線バスの利用促進に向けた取り組みの検討を行う。

#### 4.5 目標を達成するために行う事業や取り組み

##### (1) 新たな公共交通の導入【コミュニティバス導入編】

###### 【事業の背景】

砂川市においては、中央バスによる路線バスが運行しているが、既存のバス路線ではカバーできない公共交通空白地域が存在している。また、今後の人口減少や高齢化の進行状況を鑑みると、高齢者等の移動手手段の確保が課題である。

そこで、交通空白地域を改善に向けて、高齢者の移動手手段を確保するため、交通空白地域と市街地を結ぶコミュニティバスを導入する。

###### 【事業概要】

砂川市における交通課題や実証調査運行の結果、市民説明会での意見などを踏まえ、利用者のニーズに即した利便性のある、既存バス路線との共存共栄を考慮したコミュニティバスの導入を行う。

###### 【事業の基本方針】

###### 1. 運行ルート

既存バス路線と可能な限り重複させないことを基本に、高齢者等の交通弱者の多く住む地域と市街地を結ぶルートを設定

定時性・安全性の確保が可能なルートを設定

###### 2. 運行時間帯

買い物・通院・公共施設の利用等、日常生活行動に合わせた時間帯を設定

###### 3. 運行便数

利便性や利用ニーズ、運行事業費を考慮して設定

###### 4. バス停留所

買物施設や病院、公共施設等、既存施設と一体的に設置が可能な場所、また可能な限り雨、風、雪を防げる場所を基本

停留所の設置が不可能な区間は、安全性を考慮して自由乗降区間を設定

###### 5. 運賃

既存路線バスの運賃とのバランス、及び運行経費を考慮した設定

###### 6. 運行車両

実証調査運行の利用状況、及び冬期間の路面状況を考慮した車両設定

###### 【コミュニティバスの利用実態調査の実施】

コミュニティバスの利用実態調査を適宜実施し、問題点・課題等を把握するとともに、利便性向上に向けた運行改善を行う。

## (1) 新たな公共交通の導入【乗合タクシー導入編】

### 【事業の背景】

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

そこで、交通空白地域を改善し、高齢者等の移動手段を確保するため、交通空白地域に予約運行型乗合タクシーを導入する。

### 【事業の概要】

砂川市における交通課題や実証調査運行結果を踏まえ、住民・利用者ニーズに即した効果的で利便性が高く、予約運行型乗合タクシーの導入を行う。

### 【事業の基本方針】

#### 1. 運行エリア

既存バス路線のバス停勢力圏と可能な限り重複せず、高齢者等の交通弱者の多く住む地域をエリアとして設定

#### 2. 運行時間帯

発時刻を定め、買い物・通院・公共施設の利用等、日常の生活行動に合わせた時間帯を設定

#### 3. 運行便数

利便性や利用ニーズ、運行事業費を考慮して設定

#### 4. 目的地（まちなか乗降地）

まちなかの買い物施設や病院、公共施設等の既存施設と一体的に設置が可能な場所を基本

#### 5. 運賃

既存バス及び既存タクシー事業との整合性、及び運行経費を考慮した設定

#### 6. 運行車両

実証調査運行の利用状況に応じた車両設定

### 【予約運行型乗合タクシーの利用実態調査の実施】

予約運行型乗合タクシーの利用実態調査を適宜実施し、問題点・課題等を把握するとともに、利便性向上に向けた運行改善を行う。



## (1) 新たな公共交通の導入検討【引き続き検討編】

### 【取組みの背景】

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

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

### 【取組みの概要】

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

## (2) 交通機関の乗り継ぎによる公共交通の利便性向上

### 【事業の背景】

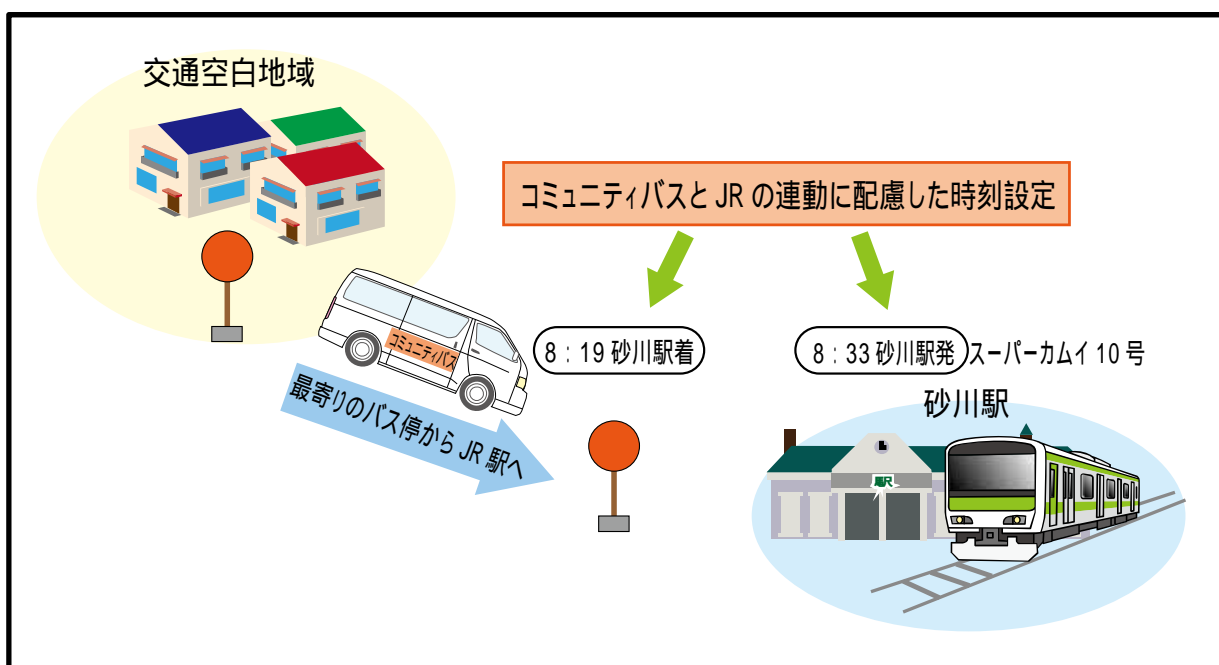
現在、砂川市を運行するバス路線は、交通結節点となっている停留所「砂川市立病院」で滝川方面や札幌方面への都市間バスに乗り継ぐことが可能だが、JRへの乗り継ぎが不便な状況である。

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

### 【事業概要】

新たな公共交通の導入にあたっては、中心市街地からの出発・到着時間を、JR砂川駅からのJR出発・到着時間、都市間バスの出発・到着時間に合わせた時刻設定とし、JRや都市間バスとの乗り継ぎの改善と利便性の向上を図る。

### コミュニティバスからJRへの乗り継ぎイメージ



平成26年2月実証調査運行時の時刻表

### (3) まちなかへのアクセス性向上によるにぎわいの創出

#### 【事業の背景】

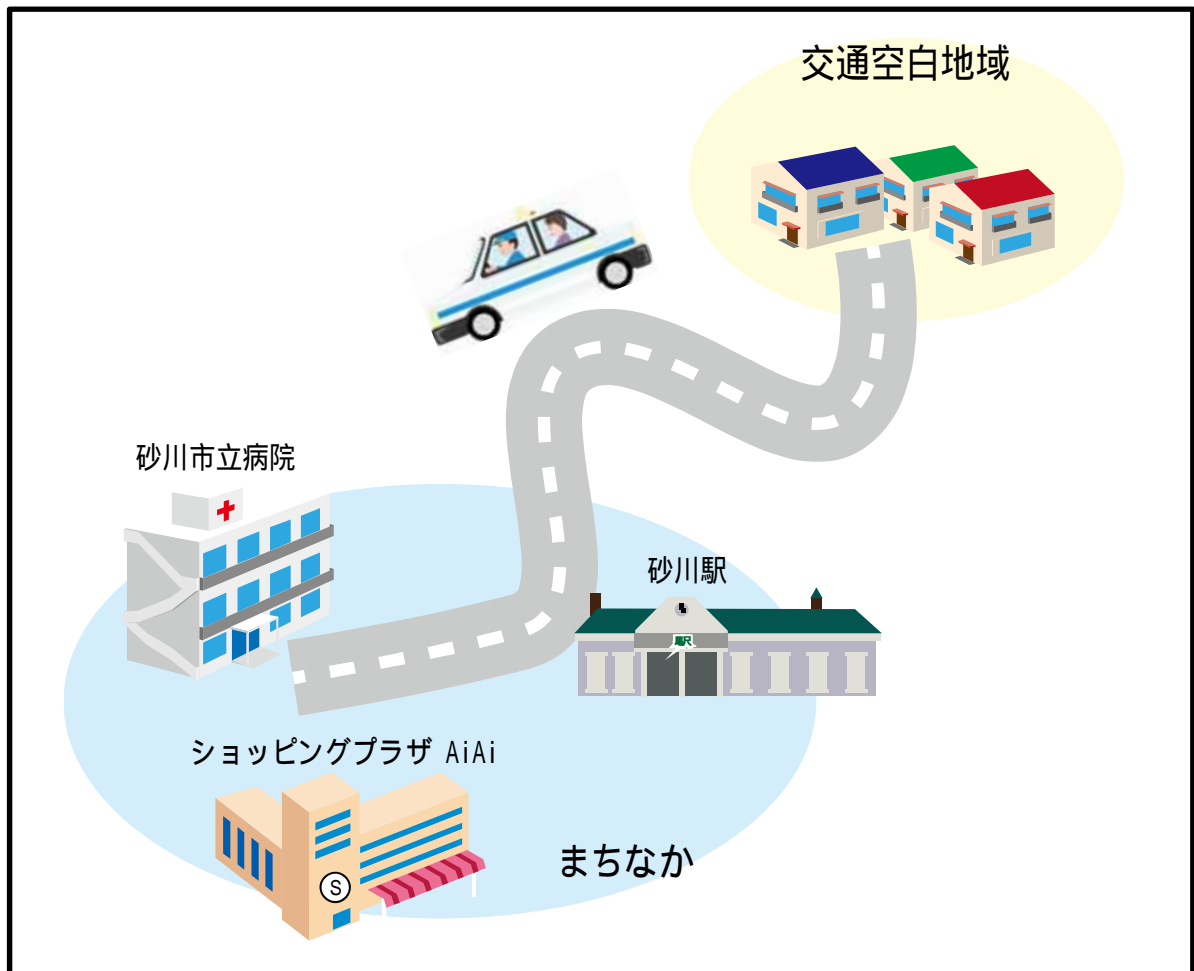
バス乗降調査の結果や実証調査運行の結果では、主な利用目的が「買物」や「通院」となっている。また、住民ニーズ把握調査の結果によると、よく利用される施設は商業施設や病院が大多数となっている。さらに、砂川市第6期総合計画においては、まちなか活性化のため、中心市街地のにぎわい創出を目指している。

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

#### 【事業概要】

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

#### 生活利便施設への接続イメージ



#### (4) バス交通の利用促進の検討

##### 【事業の背景】

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

以上から、バス運行の利用促進を図る取組みが必要である。

##### 【事業概要】

既存バス路線におけるバス停の改善

バス待合所の整備などバス停の環境改善を検討する。

既存バス路線と連携した新たな公共交通のわかりやすいバスマップの作成

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

(5) 事業スケジュール

#### 4.6 計画期間

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