

苫小牧市地域公共交通計画 概要版

令和3年（2021年）6月 苫小牧市・苫小牧市公共交通協議会

1. はじめに

本編 1 頁

【背景・目的】

苫小牧市においては、将来人口の減少及び少子高齢化の進行、中心市街地の空洞化などの社会情勢の変化及び長期的なバス利用者の減少により、市民の日常生活に必要な不可欠である公共交通の維持確保が喫緊の課題となっています。

苫小牧市における地域公共交通のあり方や地域公共交通の活性化、維持を図るための方策などについて、三位一体（事業者、行政、市民・利用者）で取り組み、適正で持続可能な公共交通網の形成に向けた「苫小牧市地域公共交通計画」を策定します。

【対象区域】 苫小牧市内全域

【計画期間】 令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5年間

【位置付け】

本計画は本市の公共交通のマスタープランと位置付けられる計画で、まちづくりの基本となる「苫小牧市総合計画」を上位計画とし、「苫小牧市都市計画マスタープラン」など各種の関連計画と連携しながら、公共交通分野の取組方針を定めるものです。

2. まちづくりの方向性

本編 2～7 頁

「苫小牧市総合計画」「苫小牧市都市計画マスタープラン」と「苫小牧市地域公共交通総合連携計画」では、公共交通の方針を以下のように定めています。

【苫小牧市総合計画（第6次計画）】

「公共交通の充実」の基本目標

利用者ニーズに対応した公共交通サービスを提供するとともに、効率的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

【苫小牧市都市計画マスタープラン】

「公共交通」の基本的な考え方

苫小牧市においては自動車に依存する割合が高く、バスや鉄道など公共交通機関の利用が少なくなっています。今後、利用促進が図られず人口減少が進行した場合、公共交通利用者の更なる減少が懸念されます。

高齢者や子どもなど、自ら自動車を運転することが難しい市民の移動手段を確保するとともに、自家用車による二酸化炭素排出量を抑える低炭素まちづくりを推進するため、公共交通網再編や利便性向上、利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

【苫小牧市地域公共交通総合連携計画*】 ※1次計画（2011年策定）・2次計画（2014年策定）

基本方針

利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供と、利便性の高い持続可能な交通システムの構築

計画の目標

- ①効率的なバス運行システムの導入
- ②地域の活性化に寄与する交通サービスの充実
- ③公共交通サービスレベルの向上
- ④公共交通の利用促進

【地域と公共交通の現況】

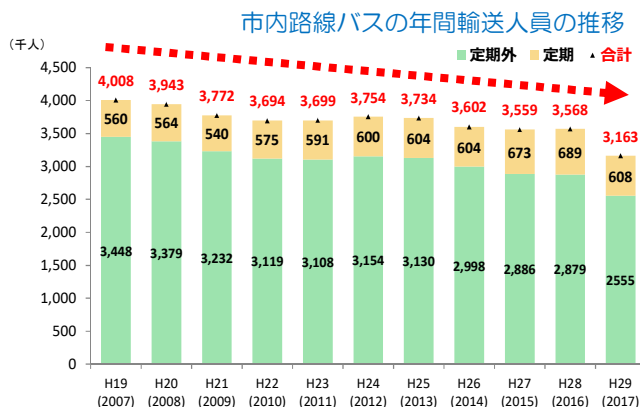
- ・市内の人口は、市内東部で人口が増加し、西部・中央部で人口が減少してきています。
- ・市内西部に高専や大学、東部に大型商業施設、中心部に病院や行政施設が立地しており、移動の目的地となる施設が市内東西に広く分布しています。
- ・国道 36 号や道道苫小牧環状線などにおいて通過交通と生活交通が混在し、朝ラッシュには道路が混みあっています。
- ・バス徒歩圏（300m）で人口の約9割をカバーしています。
- ・バスの輸送人員は年々減少傾向にあります。
- ・病院・学校などに近いバス停留所での乗降者数が比較的多くなっています。

【交通ニーズ把握調査の結果】

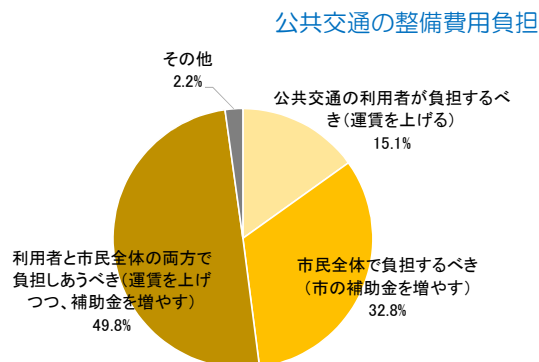
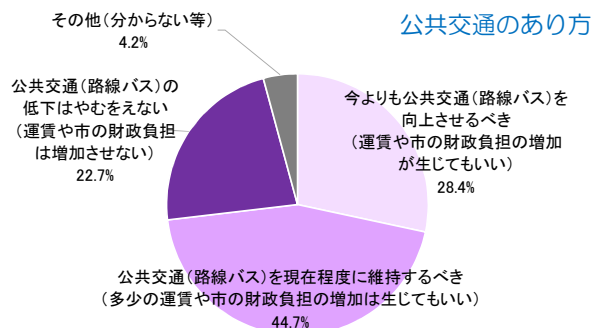
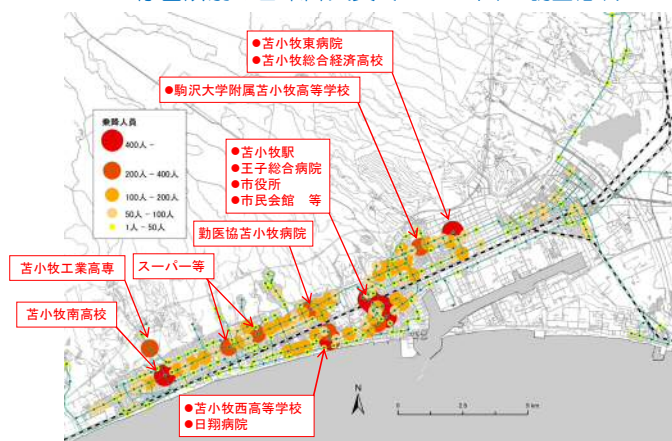
- ・本計画の策定にあたり、2019 年度に市民アンケートを実施し、Web と紙媒体あわせて 1,091 の回答を得ました。
- ・公共交通（JR・路線バス）を利用する割合は低く、自家用車利用割合が多い傾向です。
- ・将来運転ができなくなった場合は「路線バスを利用する」との回答が約8割でした。
- ・「公共交通のあり方」について、サービス向上（負担増）か、負担減（サービス低下）か、意見は両者がほぼ拮抗しました。
- ・公共交通の整備費用の負担は「利用者と市民全体の両方で負担しあうべき」との回答が約5割と最も多い結果でした。

【施策の方向性】

上記の地域と公共交通の現状
交通ニーズ把握調査の結果
など



停留所別の日乗降人員 (2018 年平日調査結果)



- 施策の方向性
- ・利用促進・利便性向上
 - ・バス路線の効率化
 - ・乗り継ぎ負担の軽減

【基本理念】

『将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成』

少子化の進行、高いマイカー利用率、学校・病院・商業施設などの目的施設が東西に広く分散した施設配置、人口配置の変化、運転手不足と高齢化など、本市の公共交通機関を取り巻く事業環境は厳しいものとなっています。さらに、直近では新型コロナウイルスの感染拡大防止のための外出自粛などで、利用者数が大幅に減少しています。

その一方で、高齢化が進むなか、自家用車が利用できない方や高齢等の事情で自家用車が利用できなくなった際の「生活の足」として、公共交通機関の存在意義は高まっており、厳しい事業環境のなかでも公共交通機関を維持しつづけることが必要です。

なお、公共交通サービスの維持・向上には費用負担が伴うため、利便性向上だけでなく、効率性も考慮し、「利便性と効率性のバランス」の取れた対策を行う必要があります。

交通事業者や行政機関はもちろんのこと、利用者や地域住民など公共交通に関わる全ての人が共に知恵を出し合い、様々な工夫を重ねることでこの難局に立ち向かってまいります。

【目指す公共交通の将来像】

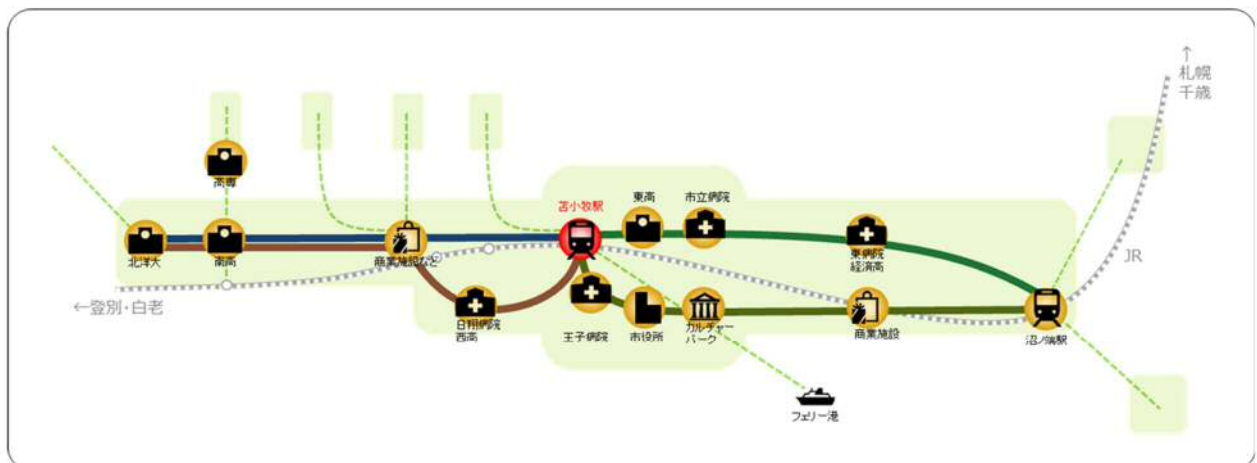
「将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成」に向けて、この計画の対象期間である5年後の公共交通機関ごとの目指すべき将来像を示します。

■ 鉄 道 ■

都市間の広域移動だけでなく市内移動についても主要な公共交通機関としての役割を目指します。

■ 路線バス ■

市内移動の主たる交通機関として、市街地内における一定水準の公共交通サービス確保を目指します。また、おおむね10年目以降の将来的なバス路線網（下図）への再編に向けて、バス事業者等と協議し、段階的に路線再編を行っていくことを目指します。



■ デマンドバス等 ■

現在のデマンドバスを維持するとともに、今後の路線バスの利用状況・収支状況などをふまえ、地域の実態に合った運行形態への見直しを調査・研究します。

■ タクシー ■

鉄道や路線バスではサービスが難しい利用者ニーズに応じた移動サービスの継続を目指します。

【計画の目標】

『将来にわたり
持続可能な
公共交通
ネットワーク
の形成』

目標1 利用促進と利便性向上

目標2 将来都市構造に対応した持続可能な公共交通網の形成

目標3 継ぎ目のない交通の実現（シームレス化）

目標4 わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供

目標5 広域移動利便・観光振興への貢献

目標6 関係者の協力に基づく計画的な実施

5. 目標実現に向けた取り組み

～取り組みの一部を紹介します～

本編 58～81 頁

施策① JR利用促進事業

- ・市内で行われる各種イベントに合わせて公共交通利用促進ポスターを作成し、沿線周辺の駅や関係自治体に掲出する。
- ・利用促進イベントを開催する。
- ・広報とまこまい、市フェイスブックを活用し、利用促進やイベントの情報発信を行う。

JR 室蘭線フォトコンテスト（2019 年度）



施策⑦ バス停留所の改善

- ・広告付きバス上屋やベンチなどの整備。
- ・目的施設へのアクセシビリティや沿道環境を考慮したバス停位置の調整や集約。
- ・交通量が少なく、安全性が確保できる地域におけるフリー乗降の導入について調査・研究。

広告付きバス上屋
「市役所前」



施策⑱ 公共交通利用講習

- ・幼稚園や保育園を対象にした「乗り方教室」を継続して実施する。
- ・高齢者や小中学校を対象とした出前授業の実施など、講習の拡充を図る。



苫小牧市「乗車教室」

施策⑳ バスロケーションシステムの導入・利用促進

- ・市内路線バス運行事業者において、バスロケーションシステムを運行路線全域に導入する。
- ・システムの利用方法について、広報誌やホームページ等を活用した情報発信を行い、市民への周知と利用促進を図る。

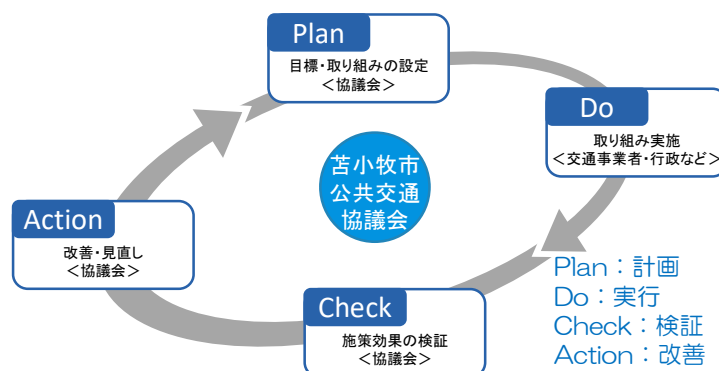


【事業スケジュール】

施策の方向性／施策		年度					実施主体
		R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
目標1 利用促進と利便性向上							
鉄道、路線バスなどの利用促進	① JR利用促進事業	沿線自治体と連携した利用促進の取組を実施			取組の検証 利用促進継続	利用促進継続	苫小牧市・ 交通事業者
	② 公共交通路線維持費補助事業	路線維持補助を継続					北海道・ 苫小牧市
鉄道・バスなどの利便性向上	③ 決済のキャッシュレス化	キャッシュレス決済の利用拡大に向けて広報誌等で周知					交通事業者・ 苫小牧市
	④ 車両のバリアフリー化	低床型バス車両導入 ユニバーサルデザインタクシー導入補助を継続					交通事業者・ 苫小牧市
目標2 将来都市構造に対応した持続可能な公共交通網の形成							
バス路線網の効率化	⑤ 東西の基幹交通軸におけるバス路線の効率化	事業者と協議し再編する路線を決定		段階的な路線再編と ダイヤの調整			交通事業者・ 苫小牧市
	⑥ 需要に合わせた運行本数の調整	事業者と連携し、乗降客数の実態を分析、運行本数を調整					交通事業者・ 苫小牧市
	⑦ バス停留所の改善	バス停上屋、ベンチの設置		段階的な再編に伴うバス停調整			交通事業者・ 苫小牧市
バス路線網を補完する交通サービスの充実	⑧ 植苗・美沢地区コミュニティバス(とこバス)運行事業	利用者アンケートにより地域住民の要望を確認し、運行継続					苫小牧市・ 利用者・交通事業者
	⑨ 樽前予約運行型バス(樽前ハッピー号)運行事業	利用者アンケートにより地域住民の要望を確認し、運行継続					苫小牧市・ 利用者・交通事業者
	⑩ 新たなモビリティサービスの導入に関する調査研究	協議会を立ち上げ、MaaSの調査研究や実証試験の実施 実証試験の結果などを踏まえた苫小牧版MaaS構想の策定					苫小牧市・交通事業者 ・MaaS関連事業者
	⑪ 障がい者・高齢者等の移動手段の確保(有償福祉運送)	輸送サービス継続					福祉有償運送事業者 ・苫小牧市
	⑫ 遠隔地からの通学手段の確保(スクールバスなど)	定期券補助の継続 スクールバス及び学生専用便の運行継続					苫小牧市・ 交通事業者
目標3 継ぎ目のない交通の実現(シームレス化)							
広域交通結節機能の強化(苫小牧駅)	⑬ 苫小牧駅の駅前広場および駅周辺の一体的な再整備の推進	バス乗り場、バス待合、発着、乗り換え機能の維持 その他:案内のユニバーサルデザイン化を実施					苫小牧市・ 交通事業者
	⑭ 苫小牧駅と各地区の拠点を結ぶバス路線の充実	事業者と協議し再編する路線を決定		段階的な路線再編を実施 ダイヤの調整			交通事業者・ 苫小牧市
複合型生活拠点の乗り継ぎ拠点の整備	⑮ 待合施設の整備	運行表示ディスプレイの設置及び運用開始			段階的な再編に伴うバス停調整		交通事業者・ 苫小牧市
生活拠点の乗り継ぎ拠点の整備	⑯ 公共施設・商業施設等の屋内バス待合整備	バス待合室を整備					交通事業者・ 苫小牧市
乗り継ぎ利便性の向上	⑰ 乗り継ぎ利便のためのダイヤ調整	乗り継ぎ利便性を向上させるためのダイヤ調整					交通事業者・ 苫小牧市
	⑱ 乗り継ぎ割引	乗り継ぎ割引内容を決定		乗り継ぎ割引の導入			交通事業者・ 苫小牧市
目標4 わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供							
初めてでも分かりやすい交通サービス	⑲ 公共交通利用講習	「乗り方教室」や出前授業の拡充					交通事業者・ 苫小牧市
	⑳ 路線図・時刻表の更新・発行	市内路線バス時刻表の作成、全戸配布を継続					交通事業者・ 苫小牧市
安心して便利な交通サービス	㉑ バスロケーションシステムの導入・利用促進	バスロケーションシステム導入及び運用開始 広報誌、ホームページ等による情報発信					交通事業者・ 苫小牧市
	㉒ 運行情報表示ディスプレイの設置	運行情報表示ディスプレイの設置及び運用開始 広報誌、ホームページ等による情報発信					交通事業者・ 苫小牧市
目標5 広域移動利便・観光振興への貢献							
観光拠点・空港・港湾・都市間交通とのアクセス向上	㉓ 苫小牧駅から新千歳空港へのアクセス確保	JR及び路線バスの運行本数維持					交通事業者・ 苫小牧市
	㉔ 苫小牧駅からフェリーターミナルへのアクセス確保	フェリー線の運行継続					交通事業者・ 苫小牧市
	㉕ 苫小牧駅から観光施設へのアクセス確保	イベント臨時バスの運行継続 イベント臨時バスの運行情報の周知					交通事業者・ 苫小牧市
目標6 関係者の協力に基づく計画的な実施							
関係者間の協力	㉖ 苫小牧市公共交通協議会の開催	毎年度ごとに本計画(苫小牧市地域公共交通計画)の事業評価を実施					苫小牧市公共交通協議会
市民・利用者の協力	㉗ モビリティマネジメントの推進	公共交通利用促進キャンペーンを継続 広報誌等による情報発信					苫小牧市・ 交通事業者

【PDCAサイクルの実施】

本計画で掲げた目標と目標実現に向け、苦小牧市公共交通協議会において「PDCAサイクル」を実施し、施策にかかわる全ての関係者（交通事業者・市民・行政機関など）が施策効果の検証結果を共有し、改善を図りながら取組を進めていくこととします。



【計画の達成状況評価】

各目標の達成状況を評価するための指標と目標値を以下のとおり設定します。

目標	評価指標	現況値（2020）	目標値（2025）
1. 利用促進と利便性向上	鉄道輸送密度	室蘭線：388人/日 日高線：528人/日 (2019年度)	室蘭線：439人/日 日高線：現況維持
	路線バスへの路線補助額	5,619万5千円 (2019年度)	5,619万5千円以内
2. 将来都市構造に対応した持続可能な公共交通網の形成	路線バスの実車走行 km あたり利用者数	1.17人/km (2019年度)	現況維持
	とこバス・樽前ハッピー号 1便あたり平均乗車人数	とこバス 2.2人 ハッピー号 5.2人 (2019年度)	とこバス 2.7人 ハッピー号 5.7人
3. 継ぎ目のない交通の実現(シームレス化)	各生活拠点における屋内バス待合整備箇所数	—	4箇所
4. わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供	公共交通利用講習開催回数・参加者数	1回・20名 (2019年度)	5回・100名
	市内公共交通の市民満足度	46.4% (2016年度)	51.4% ※
5. 広域移動利便・観光振興への貢献	「他都市への乗り継ぎ」などの市民満足度	62.1% (2016年度)	67.1% ※
6. 関係者の協力に基づく計画的な実施	公共交通利用促進イベントの開催回数	3回 (2019年度)	6回
	路線バスの利用頻度 (月1回以上利用の回答割合)	22.0% (2019年度)	27.0% ※

※総合計画における市民アンケートより