

苫小牧市地域公共交通計画 (案)

令和3（2021）年3月

苫小牧市

苫小牧市公共交通協議会

目 次

1. はじめに	1
1－1 計画の概要	1
2. まちづくりの方向性	2
2－1 まちづくりに関する上位計画・関連計画	2
3. 公共交通を取り巻く現状と課題	8
3－1 地域の現況	8
3－2 公共交通の現況	18
3－3 バス乗降データの分析	32
3－4 交通ニーズ把握調査の結果	42
3－5 地域公共交通の問題・課題	51
4. 計画の基本的な方針	52
4－1 苫小牧市地域公共交通計画の基本理念	52
4－2 目指す公共交通の将来像	53
4－3 バス路線の再編シミュレーション	55
4－4 計画の目標	57
5. 目標実現に向けた取組	58
5－1 目標1「利用促進と利便性向上」に向けた取組	60
5－2 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」に向けた取組	64
5－3 目標3「継ぎ目のない交通の実現（シームレス化）」に向けた取組	70
5－4 目標4「わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供」に向けた取組	75
5－5 目標5「広域移動利便・観光振興への貢献」に向けた取組	78
5－6 目標6「関係者の協力に基づく計画的な実施」に向けた取組	80
6. 計画の進行管理	82
6－1 事業の実施目標とスケジュール	82
6－2 P D C Aサイクルの実施	84
6－3 計画の達成状況評価	85

1. はじめに

1-1 計画の概要

(1) 計画の背景・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。

平成 26 年には「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、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえ、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、住民・交通事業者・行政の役割を定める「地域公共交通計画」（旧「地域公共交通網形成計画」）の策定ができるようになりました。

このような背景を踏まえ、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。

(2) 計画の対象区域

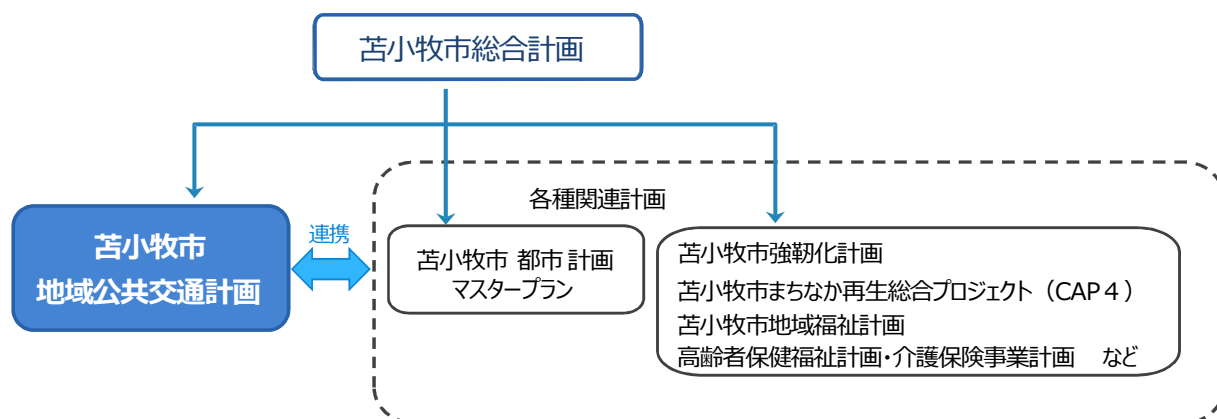
苫小牧市内全域を本計画の対象区域とします。

(3) 計画の期間

令和 3（2021）年度から令和 7（2025）年度までの 5 年間を計画期間とします。

(4) 計画の位置付け

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。



図表 1-1 計画の位置付け

2. まちづくりの方向性

2-1 まちづくりに関する上位計画・関連計画

「苫小牧市地域公共交通計画」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す。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ます。

(1) 「苫小牧市総合計画」の概要

総合計画とは、これからの苫小牧をどのようなまちにしていくかという「まちづくり」の長期的な目標や考え方を示す、苫小牧市にとって基本となる計画です。

現在、苫小牧市を取り巻く社会情勢は、少子高齢化社会の到来、地球規模の環境問題、規制緩和や地方分権の推進など、急激に変化しています。こうした時代の変化に対応し、最も効率よく魅力あるまちづくりを進めるために、何を優先し、どのように事業を進めるべきか、まちの将来を見据えたものが総合計画です。

(苫小牧市総合計画（第6次基本計画）における「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。

(2) 「苫小牧市都市計画マスタープラン」の概要

都市計画マスタープランは、「市町村が創意工夫のもとに、市民の意見を反映させて、将来都市像や地域別の都市計画の方針をきめ細かく総合的に定めた、市町村の都市計画に関する基本的な方針」です。

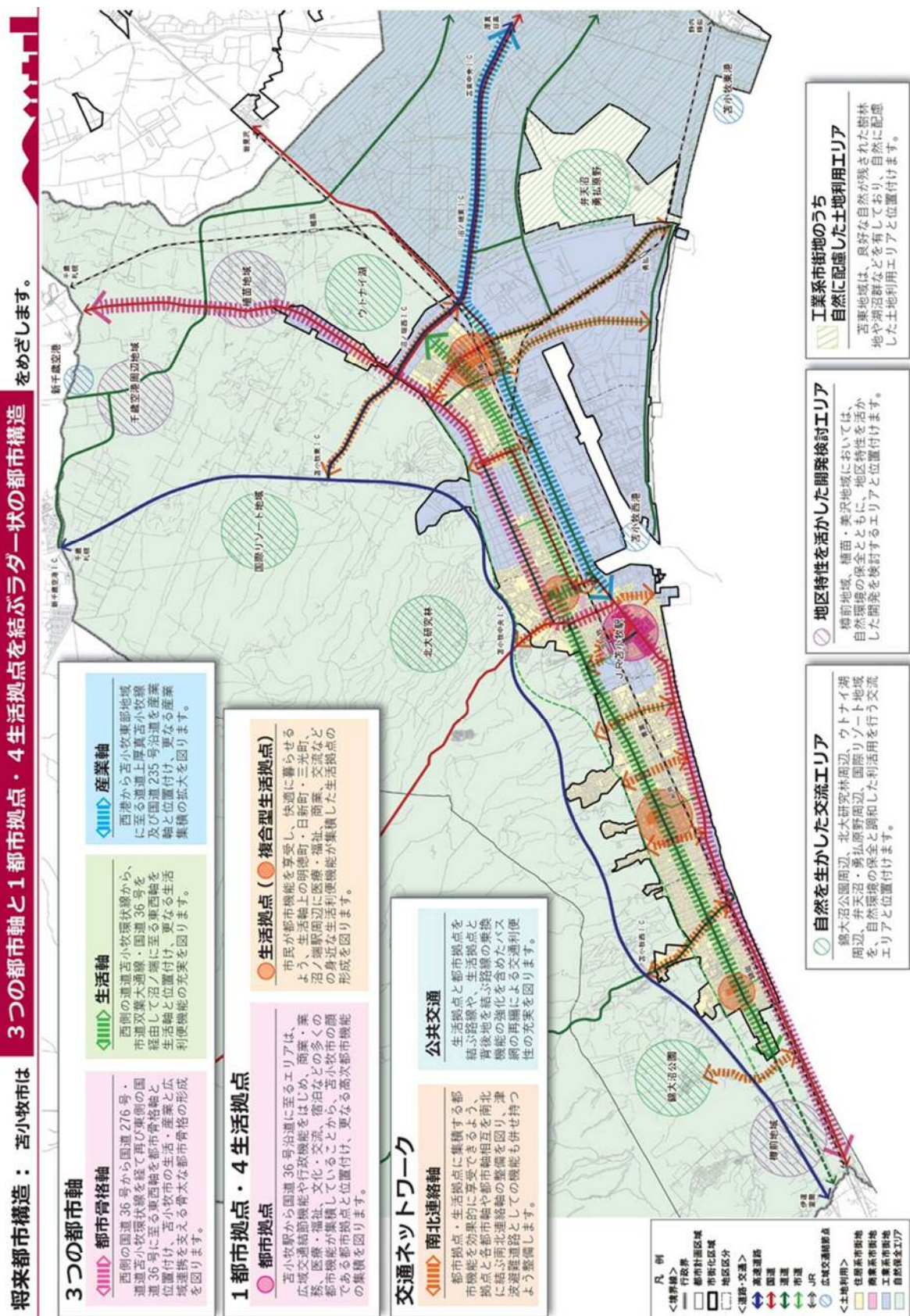
(苫小牧市都市計画マスタープランにおける「公共交通」の基本的な考え方)

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。

次頁に「苫小牧市都市計画マスタープラン」における「将来都市構造」のイメージ図を示します。これはおおむね20年先を見据えたものとなっています。

図表 2-1 「苫小牧市都市計画マスタープラン」における「将来都市構造」



(3) 「苫小牧市地域公共交通総合連携計画（第1次計画）」の概要

市営バスの民間移譲等も含めた、効率的で利便性の高い持続可能な公共交通体系のあり方や、地域公共交通の活性化を図るなど、地域活性化に資する「苫小牧市地域公共交通総合連携計画」を平成23（2011）年3月に策定しています。

【計画期間】

平成23（2011）年度から平成25（2013）年度

【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

利用者が少ないバス路線の効率化や、利用者に対するサービスレベルの向上を図るため、デマンド型コミュニティバスなどの新しい公共交通システムを導入します。

＜事業＞

- ・デマンド型コミュニティバスの導入
- ・目的を絞った快速バスの導入

② 地域の活性化に寄与する交通サービスの充実

市中心部の商業施設や公共施設等へのアクセス向上に寄与する周遊バス（循環バス）を導入し、“まちなか”における生活交通を確保するとともに、市民や来訪者に対するサービスレベルの向上を図ります。

＜事業＞

- ・中心部周遊バス（循環バス）の導入
- ・休憩・交流機能等を兼ねたバス待合所の設置

③ 公共交通サービスレベルの向上

公共交通の利便性を向上するために、バス路線・ダイヤの見直しやバス待合環境の改善等を行います。

＜事業＞

- ・バス路線・ダイヤの見直し
- ・ＪＲとバスの乗り継ぎ改善
- ・屋根付バス待合所の設置
- ・デマンド型コミュニティバスの導入
- ・目的を絞った快速バスの導入
- ・携帯電話端末を利用した情報提供（平成 26（2014）年度以降実施）

④ 公共交通の利用促進

公共交通の利用促進を図るために、公共交通の普及啓発や広報等を行います。

＜事業＞

- ・バスマップ・時刻表の作成
- ・モビリティ・マネジメント※の実施
- ・地域と連携した割引制度の導入（平成 26（2014）年度以降実施）

※モビリティ・マネジメントとは：一人一人の移動（モビリティ）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用するなど）に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

(4) 「第2次苫小牧市地域公共交通総合連携計画」の概要

「苫小牧市地域公共交通総合連携計画」を策定し計画の達成に向け努力してきましたが、第1次計画期間内（平成23（2011）年度～平成25（2013）年度）に、全ての目標を達成することはできませんでした。

そこで、第1次計画内容の達成・進捗状況等を検証し、苫小牧市における現況や課題、関連計画等に基づいた「第2次苫小牧市地域公共交通総合連携計画」を平成26（2014）年3月に策定しています。

【計画期間】

平成26（2014）年度から平成28（2016）年度

【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

利用者が少ないバス路線の効率化や、利用者の円滑な移動を確保する快速バスなどの新しい公共交通システムを導入します。

<事業>

- ・デマンド型コミュニティバスの維持・改善
- ・目的を絞った快速バスの導入

② 地域の活性化に寄与する交通サービスの充実

地域の活性化を図るため、市中心部の商業施設や公共施設等へのアクセス向上に寄与する循環バスを導入し、“まちなか”における生活交通を確保するとともに、市民や来訪者に対する交通サービスレベルの向上を図ります。

<事業>

- ・中心部周遊バス（循環バス）の導入
- ・休憩・交流機能を兼ねたバス待合所の設置（まちなか交流センター内）

③ 公共交通サービスレベルの向上

公共交通の利便性を向上するために、バス路線・ダイヤの見直しやバス待合環境の改善を図ります。

<事業>

- ・バス路線・ダイヤの見直し
- ・バス待合環境の改善

④ 公共交通の利用促進

より多くの市民が公共交通に関する情報を得ることで、市民の公共交通に対する関心を高め、公共交通の利用促進を図ります。

<事業>

- ・バスマップ・時刻表の作成
- ・モビリティ・マネジメントの実施

図表 2-2 苫小牧市地域公共交通総合連携計画（第1次、第2次）の事業スケジュール

凡例：→ 実施 ⇨ 協議・検討

計画の目標	第1次計画			第2次計画		
	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
効率的なバス運行システムの導入						
コミュニティバスの維持・改善 （第1次計画の事業：コミュニティバスの導入）	→	→	→	→	→	→
目的を絞った快速バスの導入	⇨	⇨	⇨	→	→	→
地域の活性化に寄与する交通サービスの充実						
循環バスの導入	⇨	⇨	⇨	→	→	→
休憩・交流機能等を兼ねたバス待合所の設置	⇨	⇨	⇨	→	→	→
公共交通のサービスレベル向上						
バス路線・ダイヤの見直し （第1次計画の事業：JRとバスとの乗り継ぎ改善含む）	⇨	⇨	⇨	→	→	→
バス待合環境の改善 （第1次計画の事業：屋根付バス待合所の設置）	→	→	→	→	→	→
公共交通の利用促進						
バスマップ・時刻表の作成	⇨	⇨	⇨	→	→	→
モビリティ・マネジメントの実施	⇨	⇨	⇨	→	→	→

「苫小牧市地域公共交通総合連携計画(第1次、2次)」については、平成23（2011）年度から平成28（2016）年度までの計画期間において、おおむね計画の目標を達成しました。

また、「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、「地域公共交通計画」（旧「地域公共交通網形成計画」）の策定ができるようになり、公共交通の現状と課題を考慮しつつ、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築が可能になりました。

以上のことから、「苫小牧市地域公共交通総合連携計画(第1次、2次)」の取組結果及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を踏まえ、本計画を策定するものです。

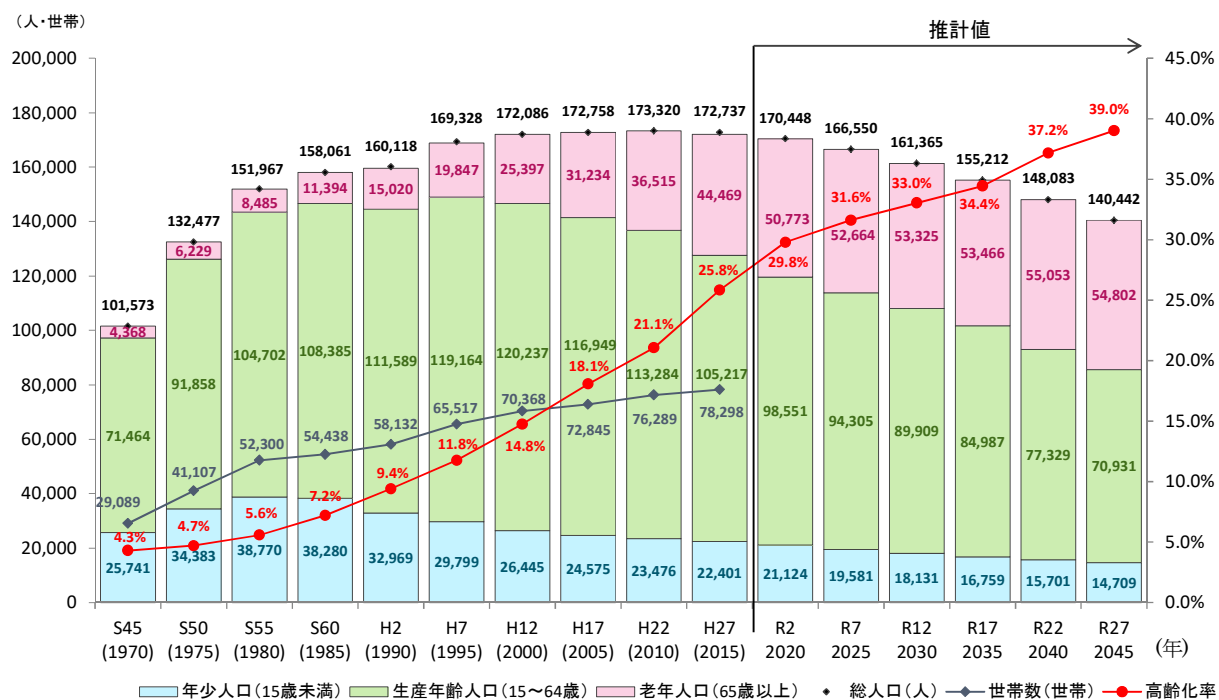
3. 公共交通を取り巻く現状と課題

3-1 地域の現況

(1) 人口・世帯数の推移と将来推計

平成 27 (2015) 年国勢調査では約 17 万 3 千人となっており、国立社会保障・人口問題研究所によると、今後人口減少が進み、令和 2 (2020) 年には約 17 万人、令和 12 年 (2030) 年には約 16 万 1 千人、令和 22 (2040) 年には 15 万人を下回って約 14 万 8 千人になると推計されています。

図表 3-1 人口・世帯数の推移と将来推計



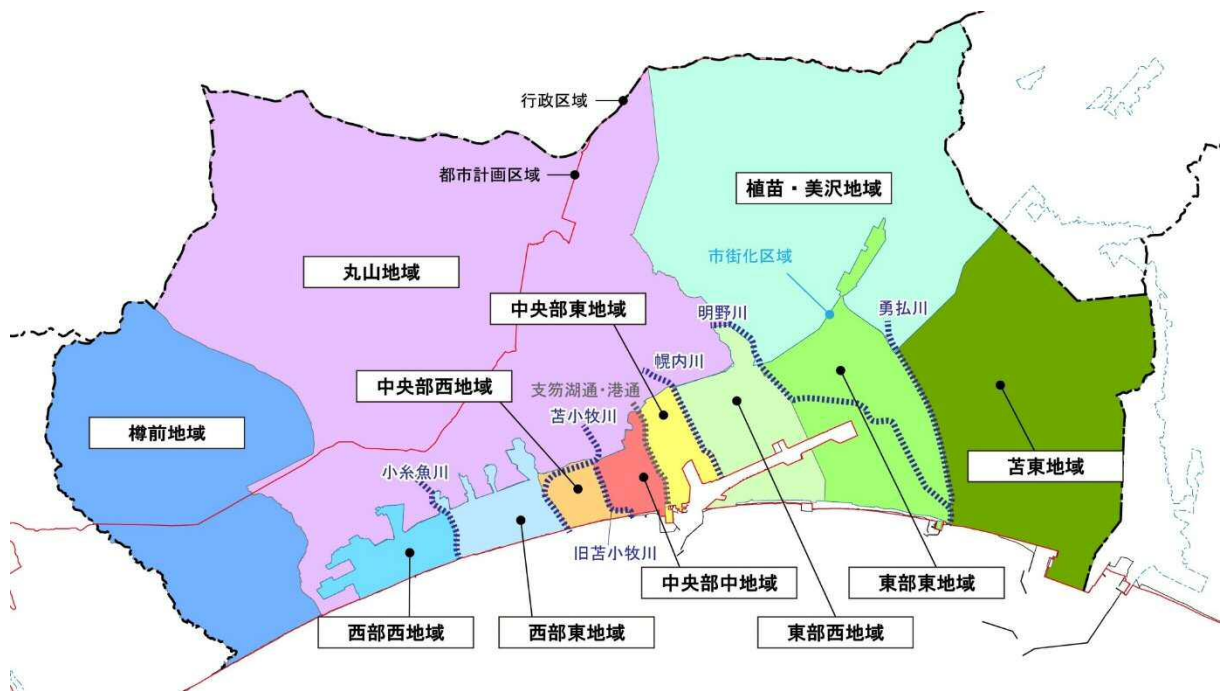
資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」

(2) 地域別人口の特性

①【地域区分】

「第2次苫小牧市都市計画マスタープラン（2019.4）」との整合を考慮し、市街を7地域、それ以外を樽前地域、植苗・美沢地域、高丘・丸山地域、苫東地域の4地域、合計11地域に区分して整理・分析します。

図表 3-2 地域区分

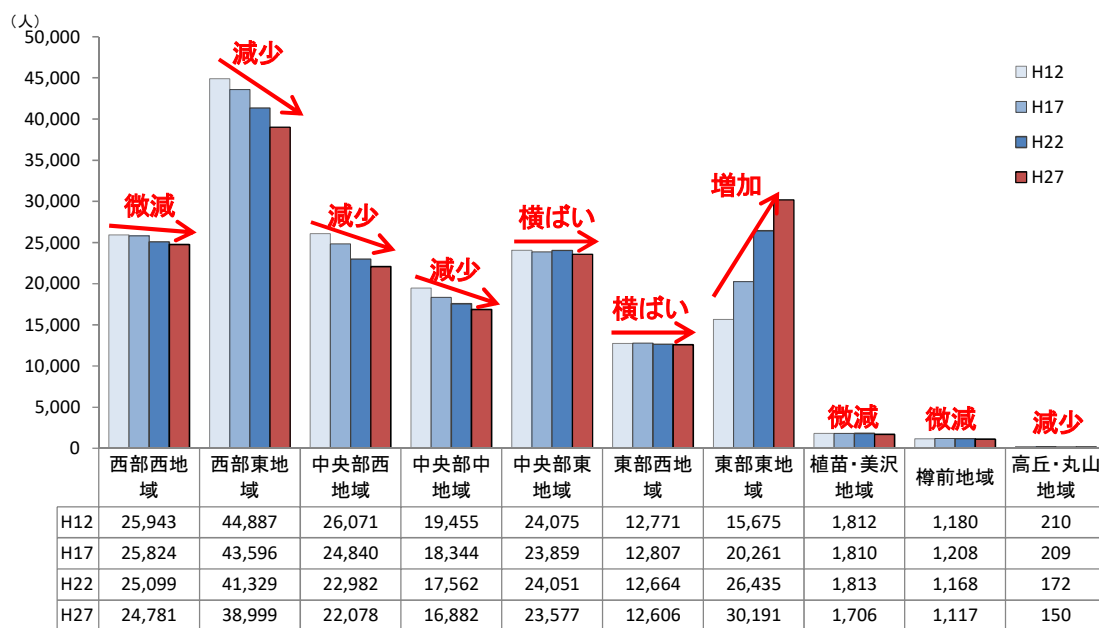


②【地域別人口の推移】

平成 12（2000）年から平成 27（2015）年までの人口推移をみると、西部東地域、中央部西地域、中央部中地域は減少傾向、西部西地域は微減、中央部東地域、東部西地域で横ばい傾向となっています。中でも、西部東地域は市街化区域内で最も減少割合が大きくなっています。一方、沼ノ端の宅地分譲が進んだことにより、東部東地域は増加が続いています。

市街化調整区域に位置する地域は減少傾向となっています。

図表 3-3 地域別人口の推移

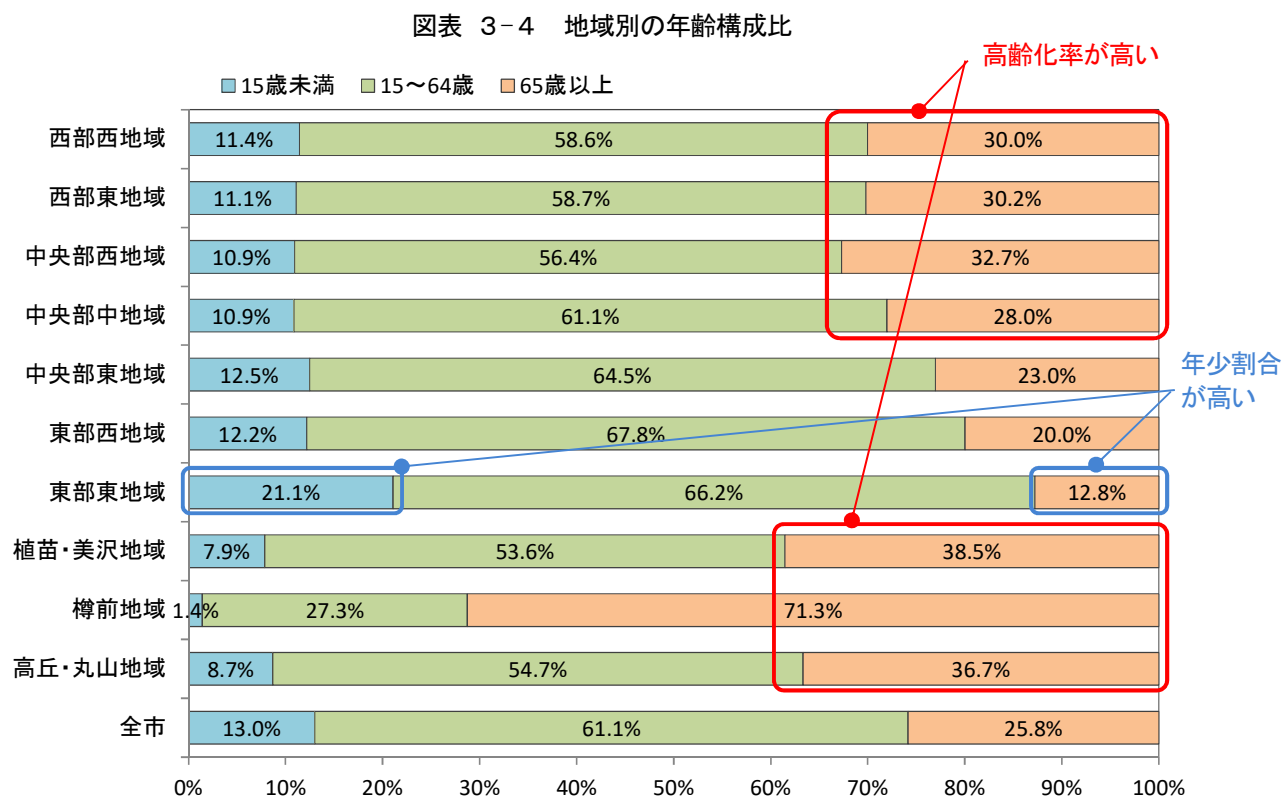


資料：総務省「国勢調査」

③【地域別人口の年代構成】

年代構成をみると、中央部西地域の高齢化率が32.7%と市街では最も高く、西部西地域や西部東地域、中央部中地域も全市の高齢化率と比べると高くなっています。人口流入が進んでいる東部東地域は、15歳未満人口の割合が21.1%と全市の中でも突出して高く、高齢化率は12.8%と全市の約半分の割合となっています。

植苗・美沢地域の高齢化率は38.5%、高丘・丸山地域が36.7%と全市の中でも高く、樽前地域においては、71.3%と全市の中で最も高く、高齢化が進んでいます。

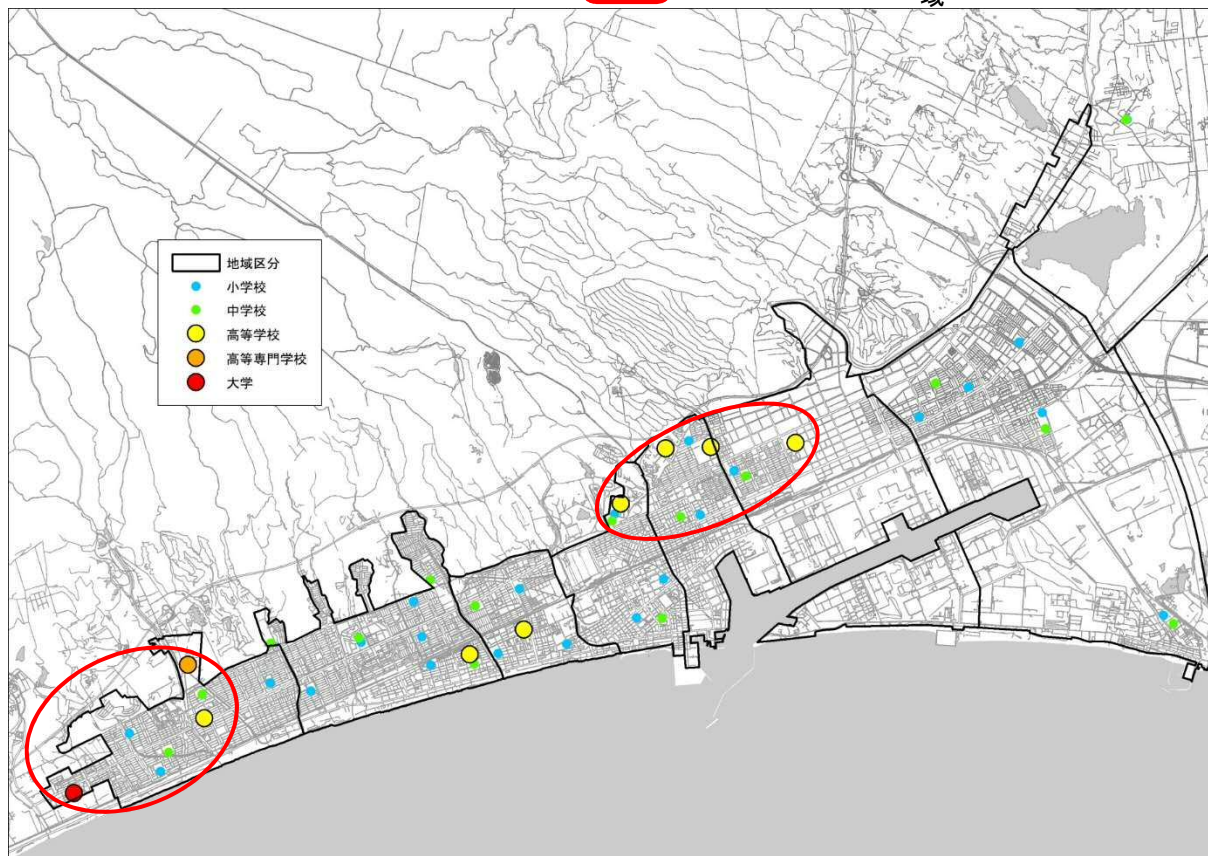
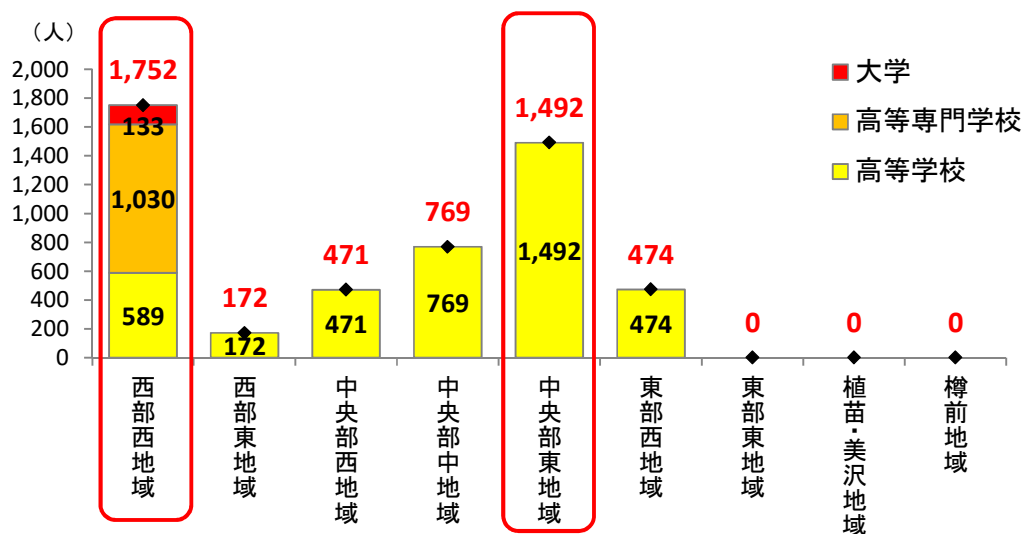


(3) 主要施設の立地状況

①【教育施設の立地状況】

小中学校は各地域に立地しています。高等学校は、中央部中地域から東部西地域の鉄北地域に市内の半数以上の高校が立地しています。高等専門学校・大学は、西部西地域に立地しており、生徒数が多くなっています。

図表 3-5 教育施設の立地状況・生徒数

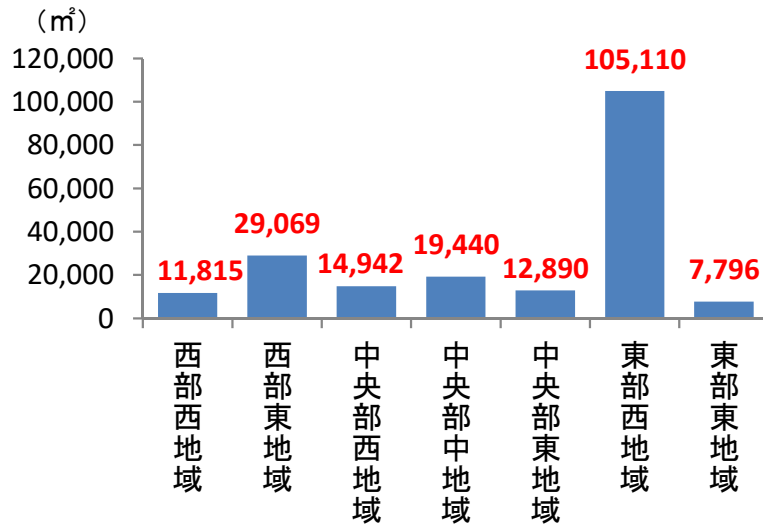


資料：国土交通省「国土数値情報」平成 25（2013）年度をもとに作成

②【商業施設の立地状況】

商業施設は各地域に日常生活を支える商業施設は立地しています。東部西地域には大型商業施設が多く立地し、店舗面積が突出して大きくなっています。

図表 3-6 商業施設の立地状況・店舗面積

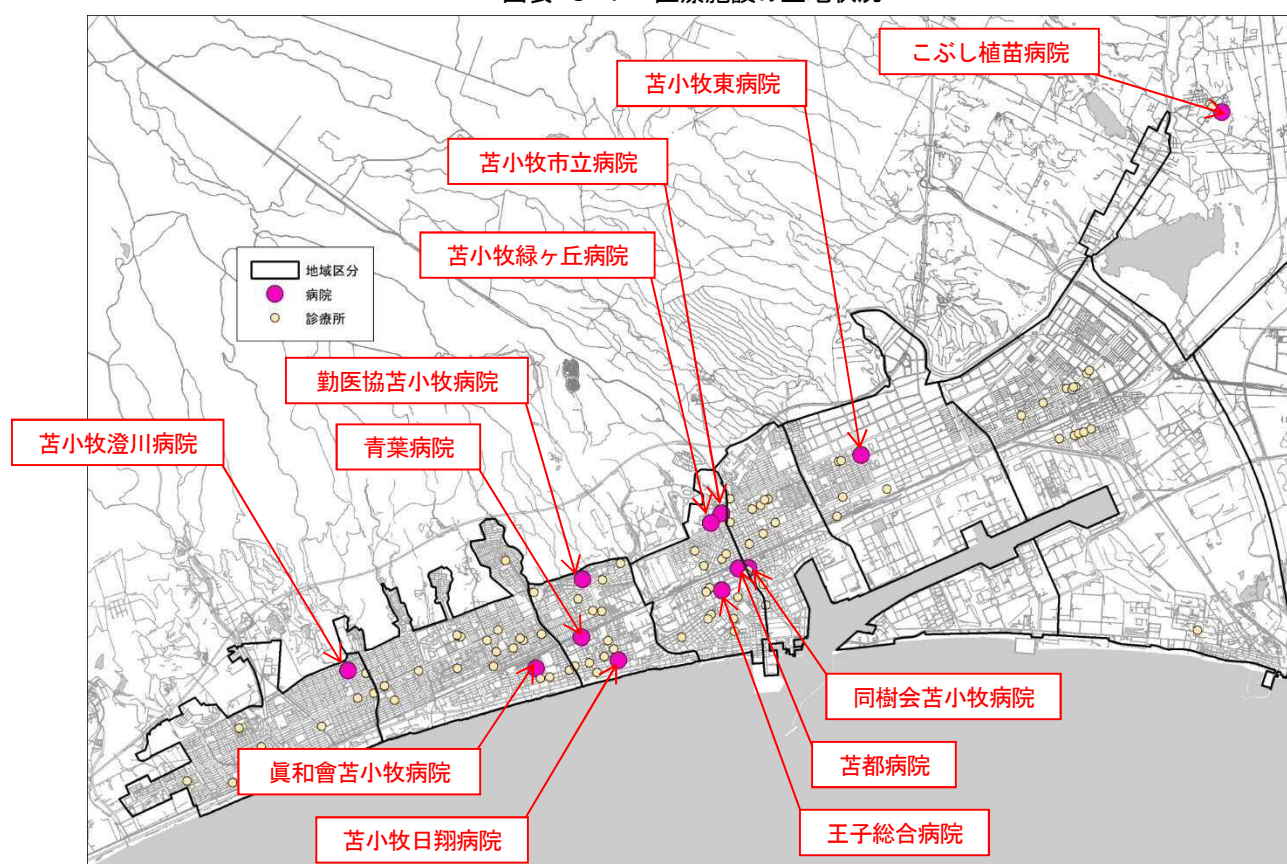


資料：東洋経済「全国大型小売店舗総覧 2015」、iタウンホームページ、苫小牧市資料を基に作成

③【医療施設の立地状況】

病院は東部東地域を除き、各地域に立地しており、特に中央部中地域には、東胆振地域の拠点的な医療機関である苫小牧市立病院、王子総合病院が立地しています。

図表 3-7 医療施設の立地状況

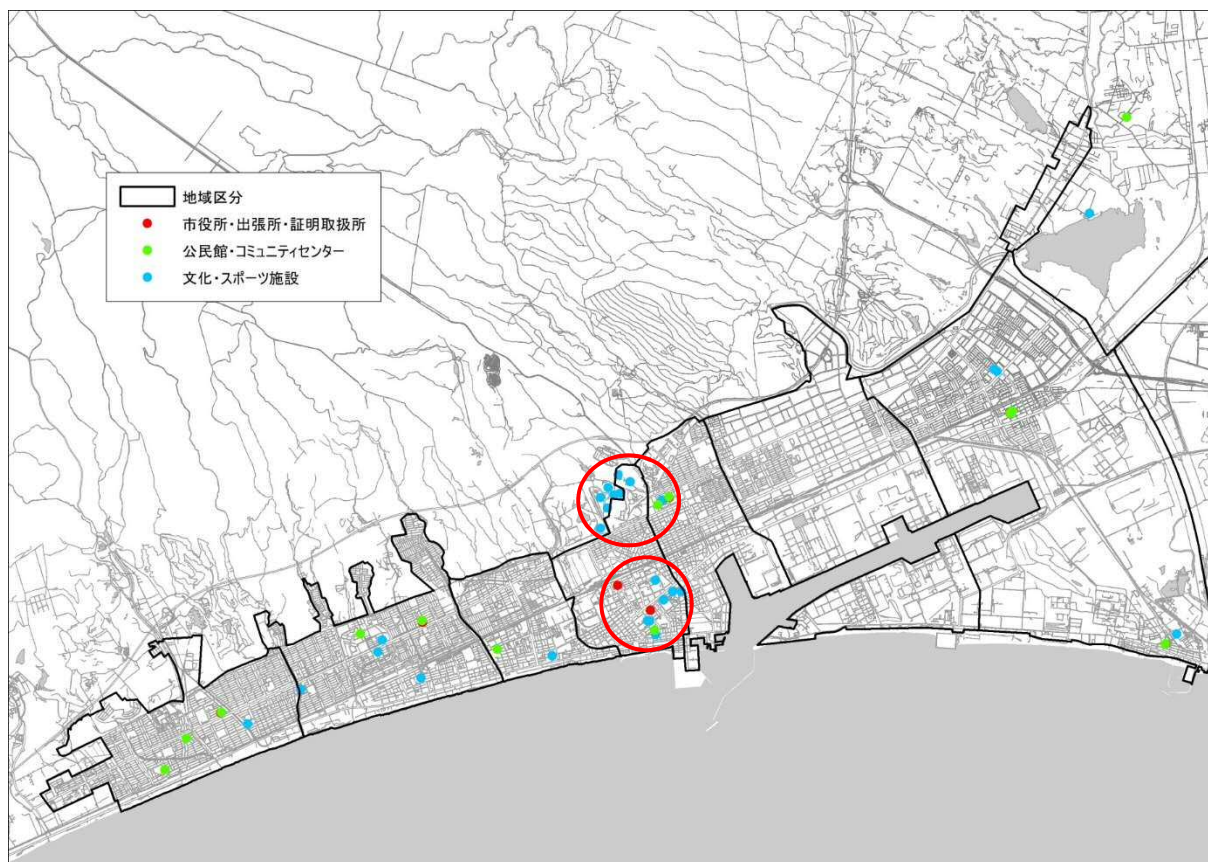


資料：国土交通省「国土数値情報」平成 26（2014）年度をもとに作成

④【行政・集会・文化・スポーツ施設の立地状況】

行政施設や文化・スポーツ施設は、中心部中地域に特に集中しています。

図表 3-8 行政・集会・文化・スポーツ施設の立地状況



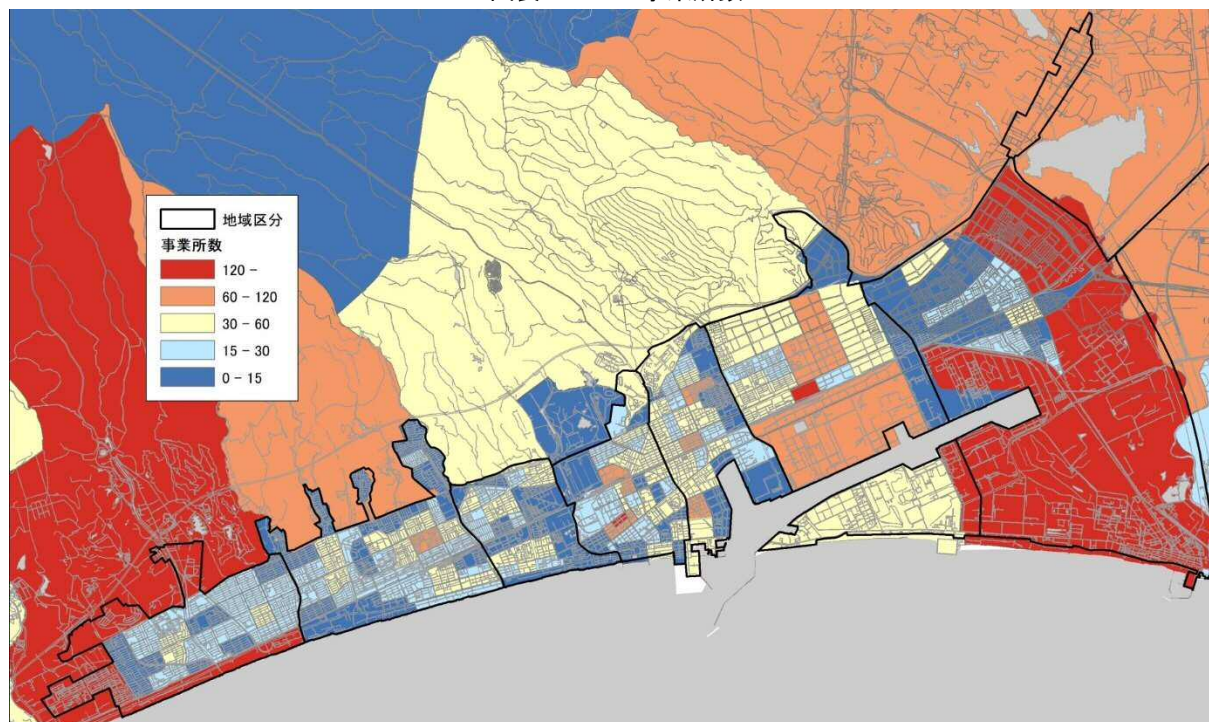
資料：国土交通省「国土数値情報」（市役所・出張所・証明取引所及び公民館・コミュニティセンターは平成 22（2010）年度、文化・スポーツ施設は平成 25（2013）年度）をもとに作成

(4) 事業所・従業者

【地域別の事業所数・従業者数】

事業所は東部東地域、西部西地域で多くなっており、従業者数は東部東地域、東部西地域、西部西地域で多くなっています。

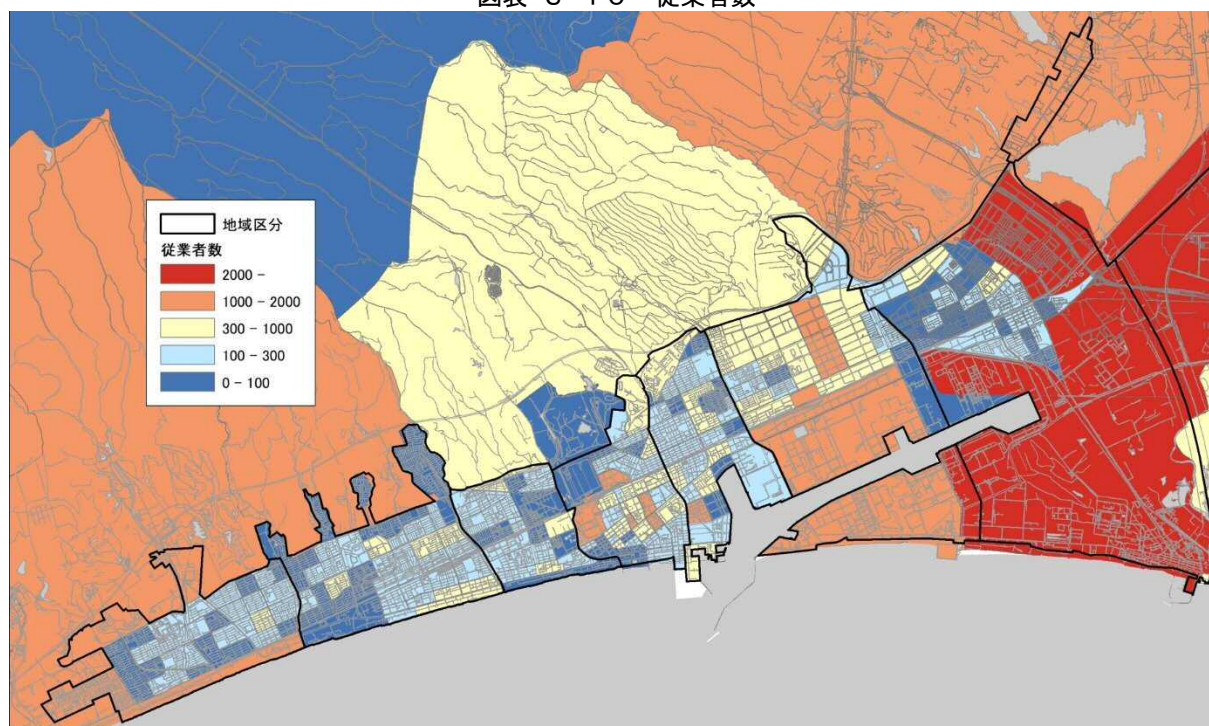
図表 3-9 事業所数



資料：総務省「平成 26 年経済センサス（基礎調査）」

(事業所)

図表 3-10 従業者数



資料：総務省「平成 26 年経済センサス（基礎調査）」

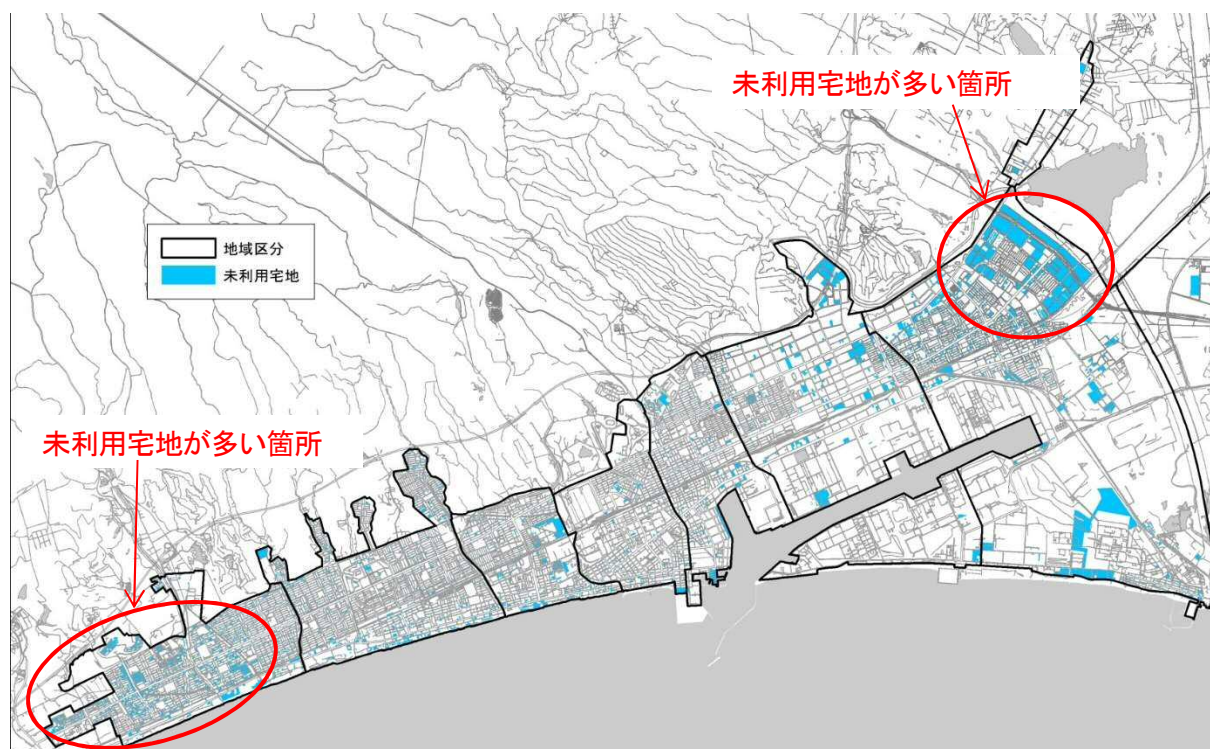
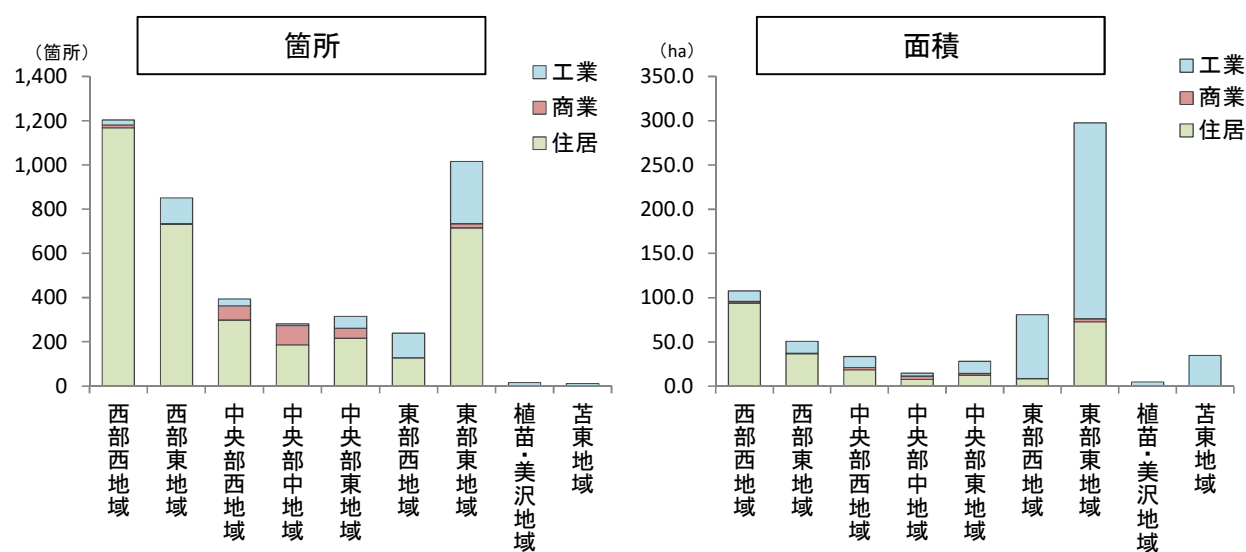
(人)

(5) 土地利用の状況

「未利用宅地」の状況をみると、箇所数では西部西地域が最も多く、面積では東部東地域が最も多くなっています。

西部西地域は主に住居系の用途地域が指定されているエリアで多く、東部東地域は工業系用途地域が指定されているエリアで多くなっています。

図表 3-11 未利用宅地の立地状況



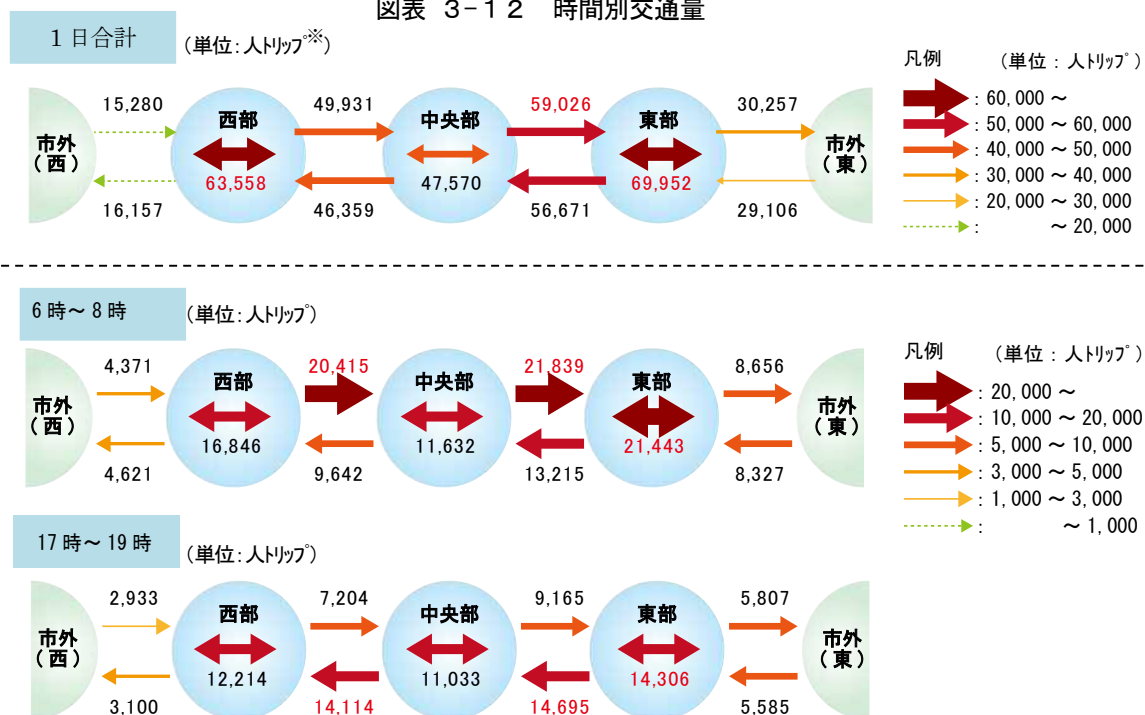
資料：北海道「平成 27 年都市計画基礎調査」

3-2 公共交通の現況

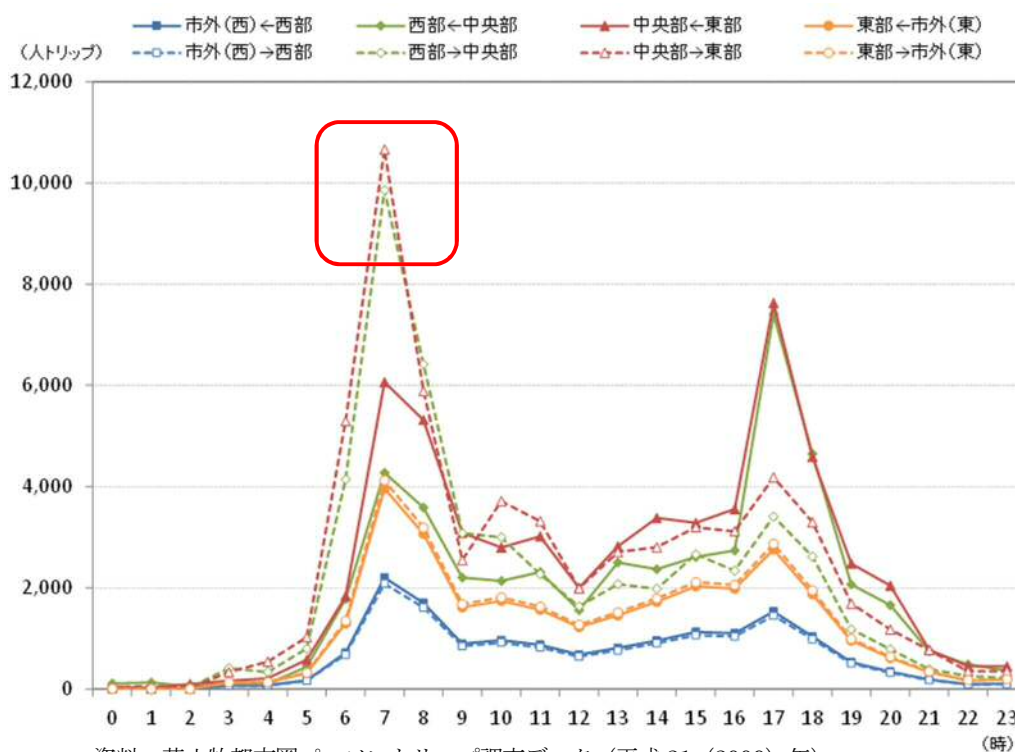
(1) 市民の移動交通量

苫小牧市の市街地は東西に長く、国道 36 号や道道苫小牧環状線においては、広域的な通過交通と生活交通が混在し、特に朝の通勤時間には、西部から東部に向かう移動が集中しています。

図表 3-12 時間別交通量



※トリップ (単位) とは: 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。



(2) 鉄道

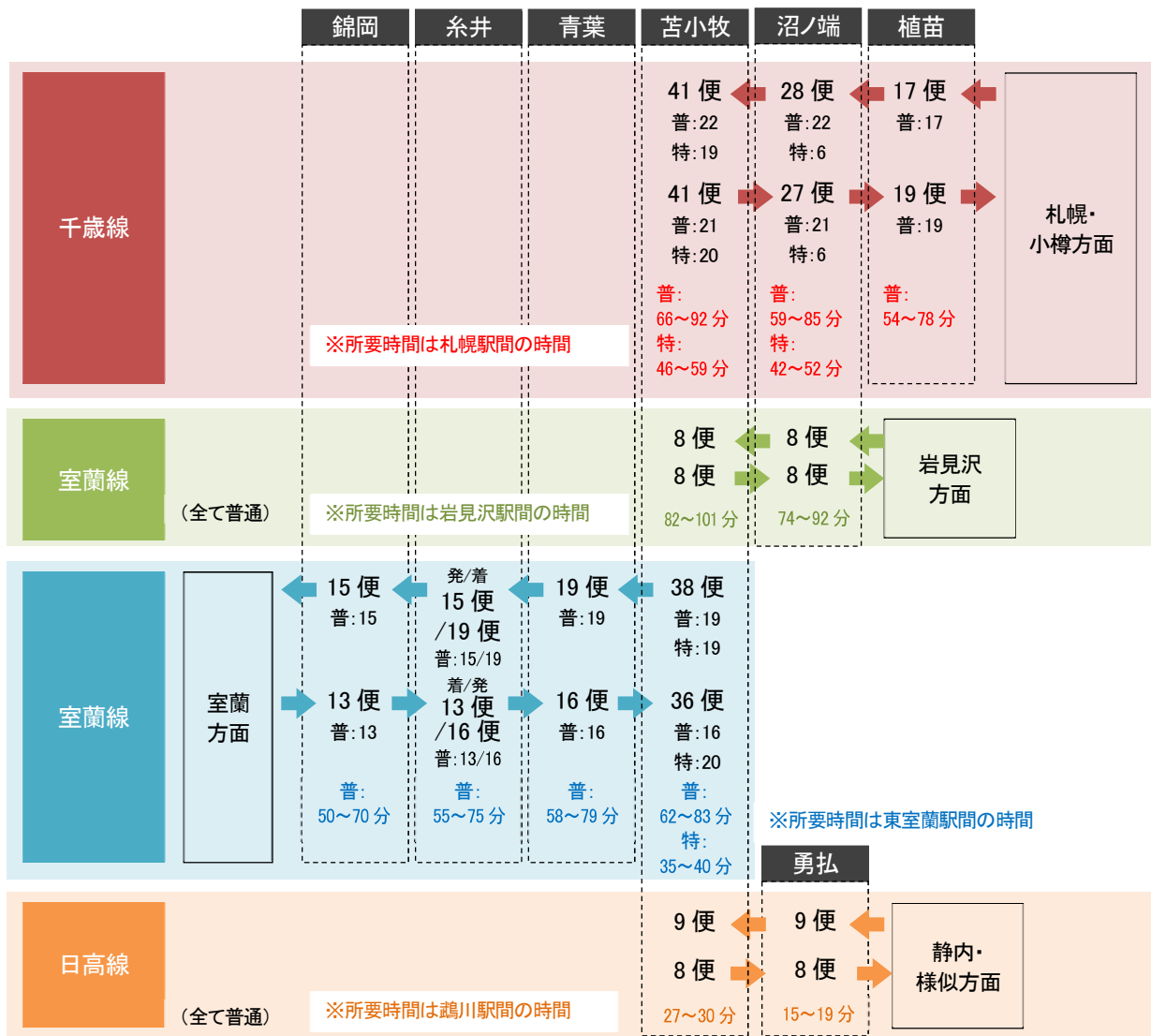
①【鉄道路線と便数】

苫小牧市内には、千歳線、室蘭線（室蘭方面、岩見沢方面）、日高線（苫小牧～鵠川間）の3路線が通っており、市内には7つの鉄道駅が立地しています。このうち、苫小牧駅及び沼ノ端駅に特急が停車します。

苫小牧駅は、胆振地域の主要駅であり、札幌・小樽方面、室蘭方面と片道36～41便/日で結ばれており、岩見沢方面や静内・様似方面とも8～9便/日で運行されています。

錦岡駅、糸井駅、青葉駅は、13～19便/日の頻度で運行する普通列車のみ停車し、札幌方面へ向かうためには、苫小牧駅等での乗り換えが必要です。

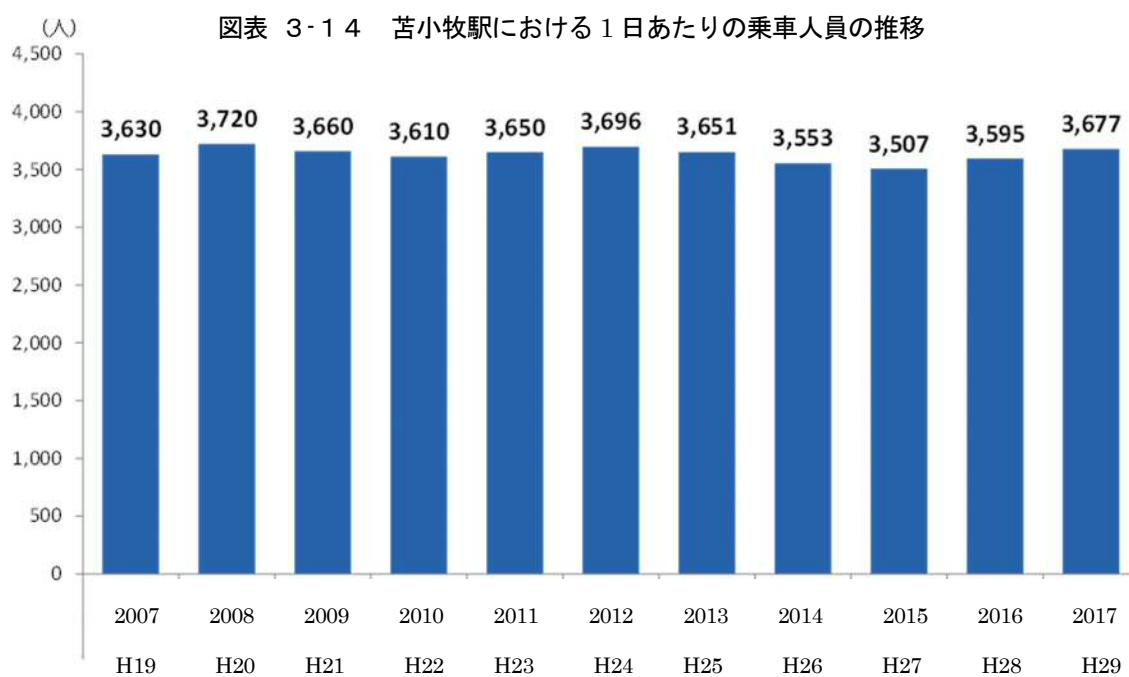
図表 3-13 各鉄道駅を運行する路線と便数



資料：「えきから時刻表 (<http://www.ekikara.jp/top.htm>)」から集計(平成30(2018)年6月4日時点)

②【苦小牧駅乗車人員】

苦小牧駅の1日あたりの乗車人員は、ここ10年横ばい傾向で推移しており、約3,600人/日となっています。



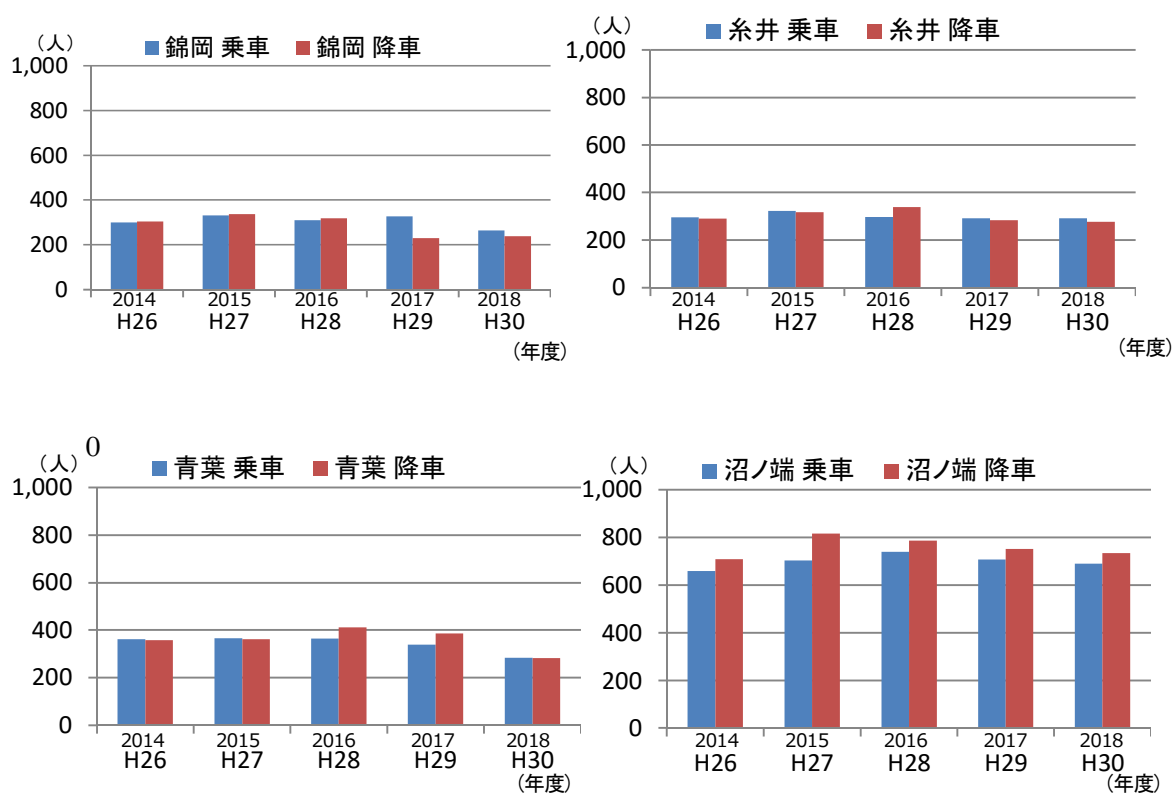
資料：苦小牧市「苦小牧市統計書」

(年度)

③【鉄道駅別乗降人員の推移】

その他の錦岡、糸井、青葉、沼ノ端駅の乗降人員をみると、錦岡駅及び糸井駅は約 300 人/日程度、青葉駅は約 350 人/日程度、沼ノ端駅は約 730 人/日程度となっています。

図表 3-15 駅別乗降人員

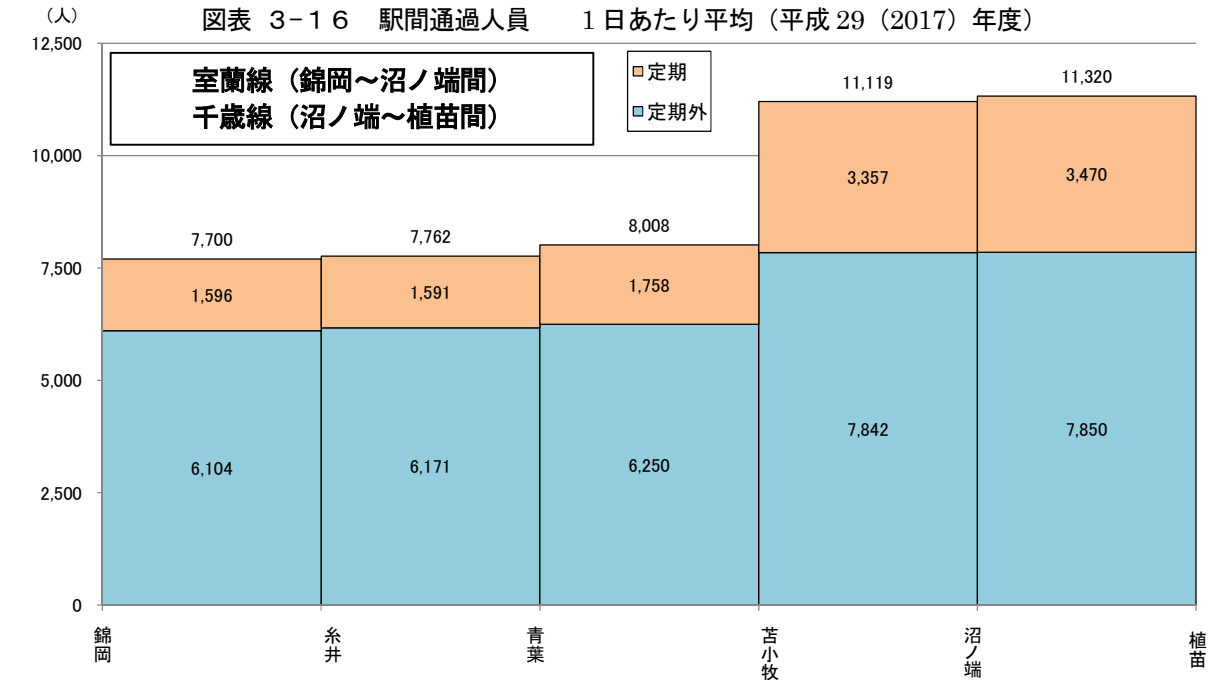


資料：JR 北海道資料

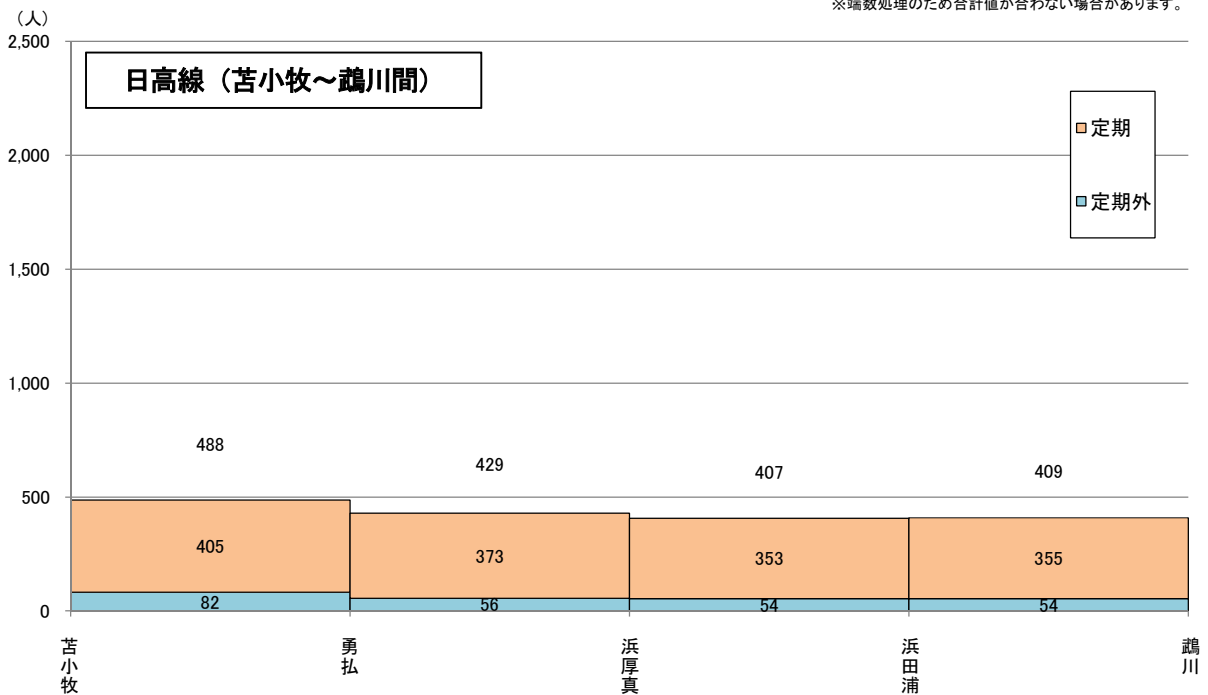
④【鉄道駅間輸送人員】

錦岡～苫小牧間が約 8,000 人、苫小牧～植苗間が約 11,000 人と、苫小牧駅を境に輸送人員が大きくなっています。定期利用者は錦岡～苫小牧間が約 2 割、苫小牧～植苗間が約 3 割です。

苫小牧～鵜川間で約 400～500 人となっており、ほとんどが定期利用者となっています。



※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

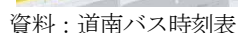


資料：JR 北海道資料

※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

①【市内バス路線網】

図表 3-17 市内路線図



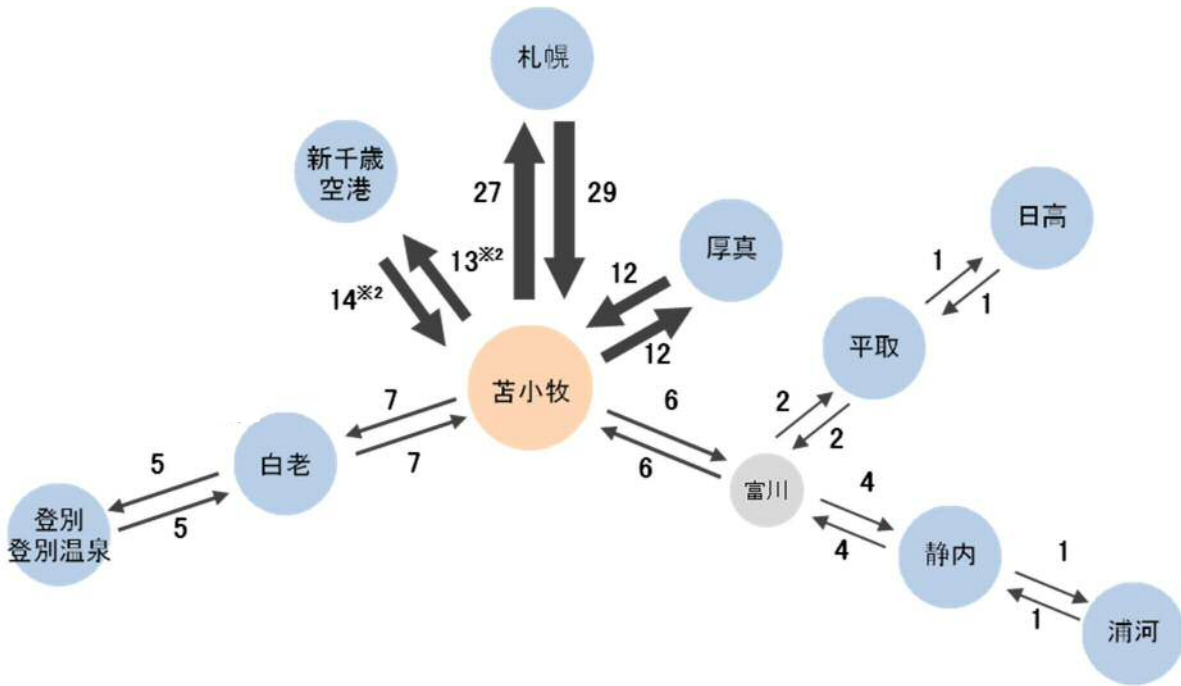
②【都市間バス】

苫小牧市と各都市を結ぶバスの運行便数をみると、札幌と結ぶ路線は 27、29 便/日と、日中は約 30 分に 1 便の頻度で運行しています。

新千歳空港と結ぶ路線は、13、14 便/日で運行しており、約 1 時間に 1 便の頻度で運行しています。

厚真とは12便/日、白老とは7便/日、登別とは5便/日、静内とは4便/日、平取とは2便/日、日高・浦河とは1便/日の運行となっています。

図表 3-18 都市間バスの1日あたり便数※1



※1：平日ダイヤ

※2：1 便に浦河ターミナル発着便を含む

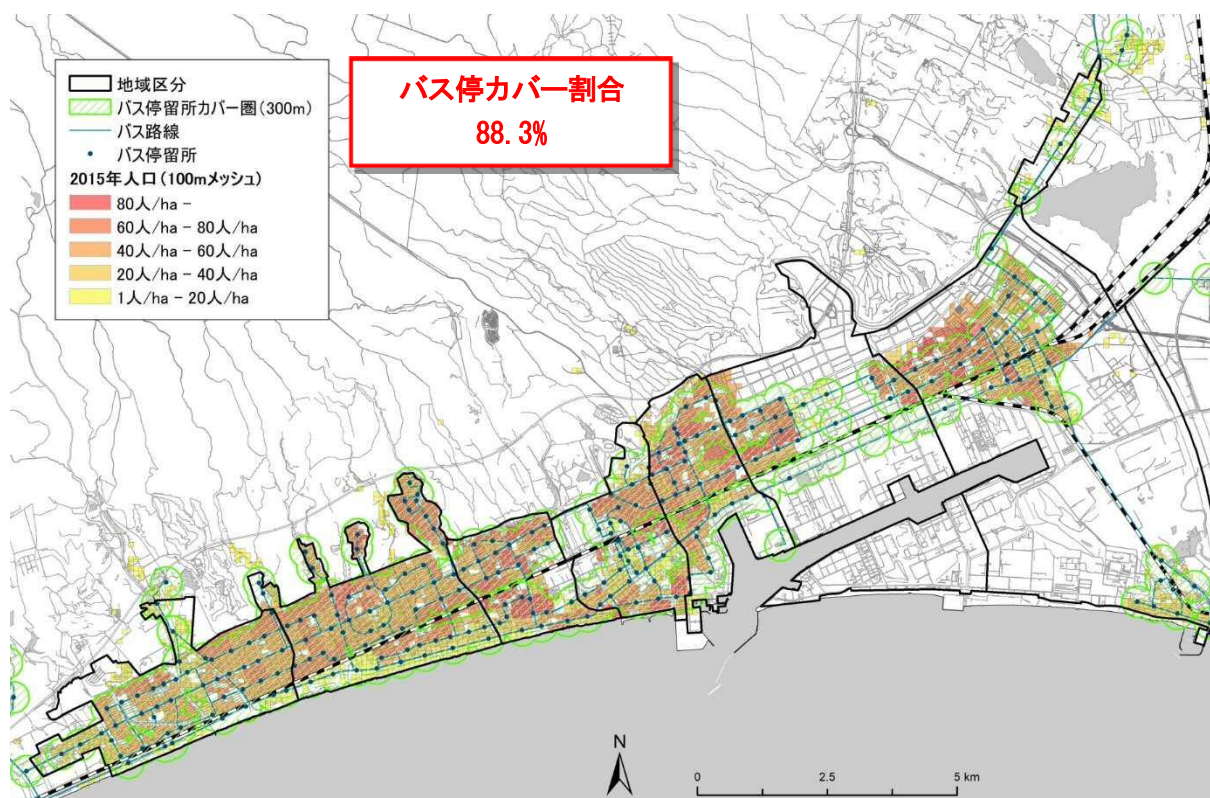
資料：各バス会社ホームページ（北海道中央バス、道南バス、あつまバス）

(平成 30 (2018) 年 4 月時刻表)

③【バス停カバー圏人口】

バス停からの徒歩圏（300m）のカバー状況をみると、88.3%と約9割の人口がカバーされています。人口密度が10人/ha未満のエリアの一部でバス路線が通っていない地域もありますが、ほぼ市街地全域を運行しています。

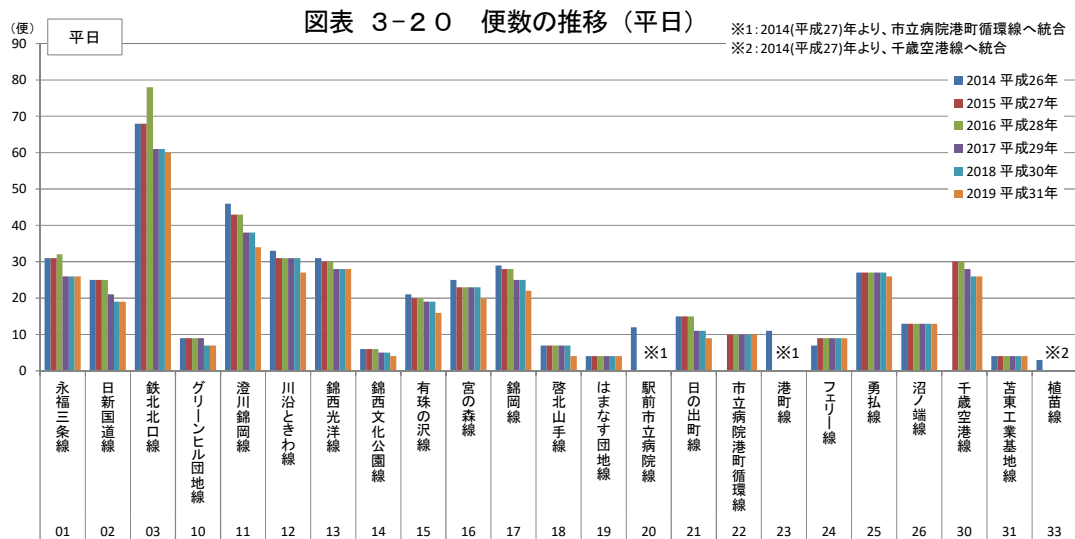
図表 3-19 バスルートと停留所、停留所からの300m圏



資料：総務省「地域メッシュ統計」、国土交通省「国土数値情報」をもとに作成

④【バス路線便数（平日）】

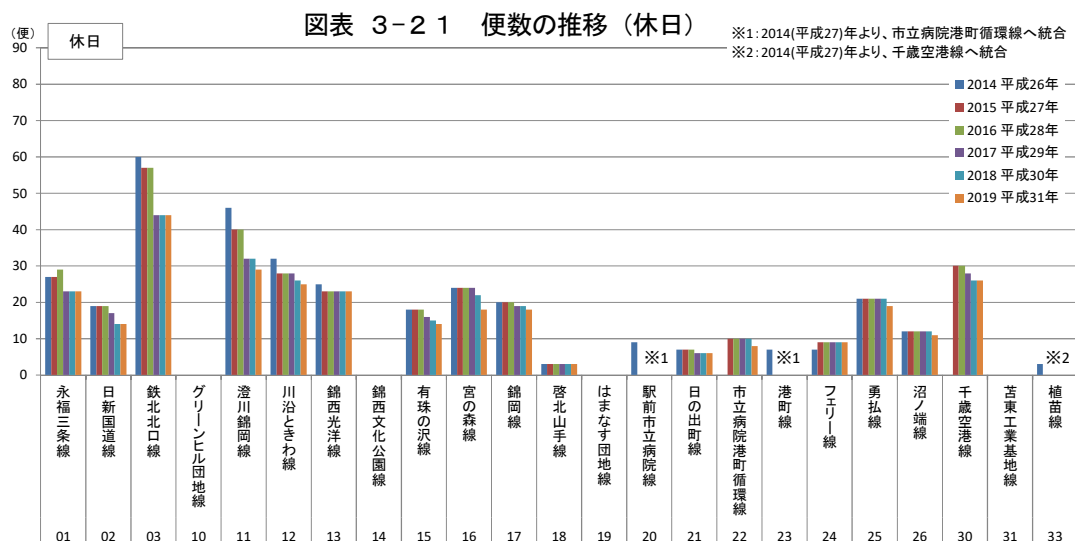
路線別に便数（平日）を見ると、【03】鉄北北口線が最も多く、1日60便運行しており、次いで【11】澄川錦岡線が34便運行されています。ここ5年間の推移をみると、多くの路線で減少しています。



資料：市資料

⑤【バス路線便数（休日）】

路線別に便数（休日）を見ると、【03】鉄北北口線が1日44便運行しており、次いで【11】澄川錦岡線が29便運行されており、全体の便数は平日の約8割程度となっています。ここ5年間の推移をみると、多くの路線で減少しています。

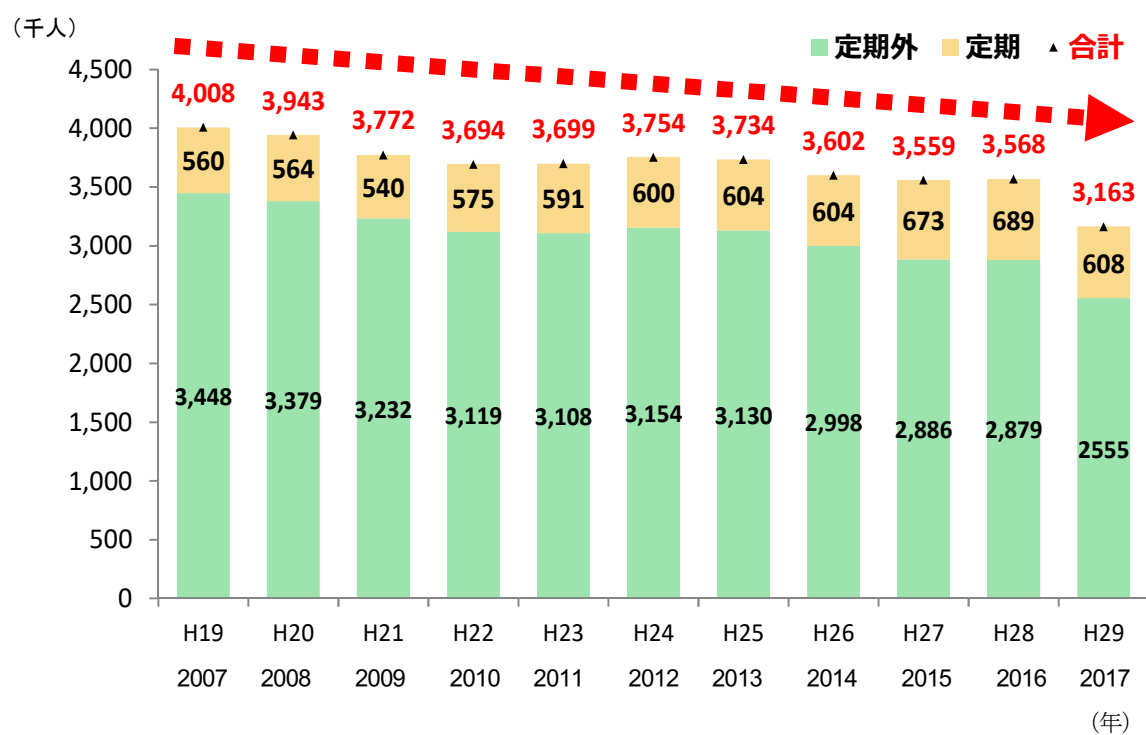


資料：市資料

⑥【バス輸送人員】

市内路線のバス利用者は、平成 29（2017）年で約 316 万人/年であり、ここ 10 年間の推移をみると、減少傾向で推移しています。

図表 3-2 2 市内路線バス輸送状況



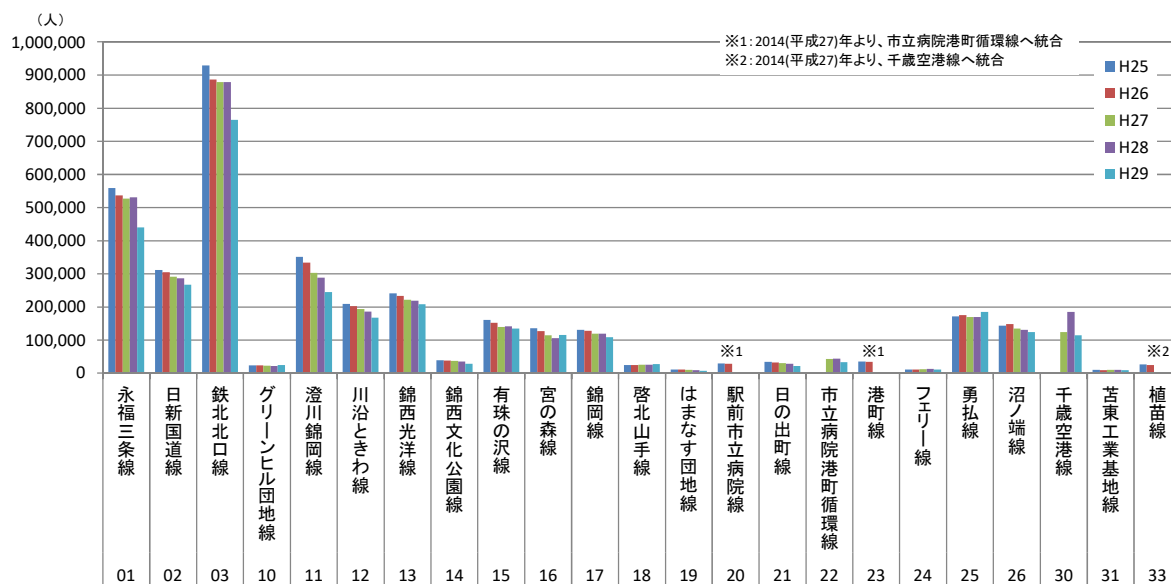
資料：苫小牧市資料

⑦【バス路線別の輸送人員】

路線別の利用人員を見ると、【03】鉄北北口線が多く約 77 万人、ついで【1】永福三条線が約 44 万人となっています。ここ 5 年間の推移をみると、どの路線も減少傾向となっています。

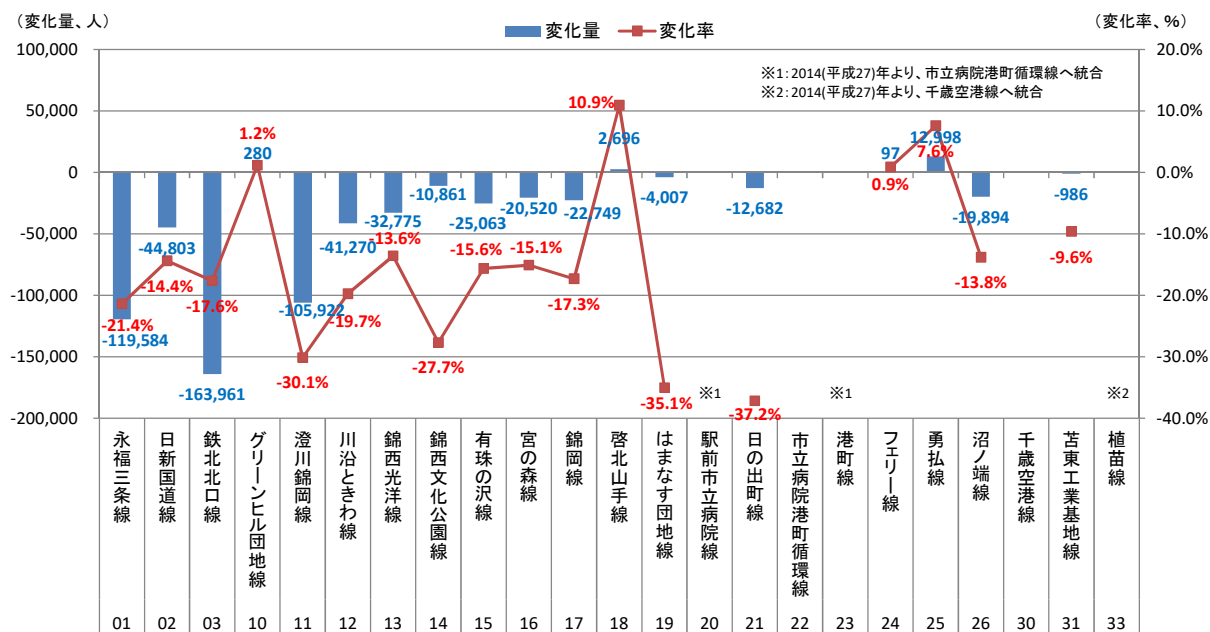
平成 25（2013）年と平成 29（2017）年の利用人員を比較すると、ほとんどの路線で減少しており、特に【03】鉄北北口線では約 16 万人減少しています。変化率でみると、【21】日の出町線、【19】はまなす団地線【11】澄川錦岡線で 30%以上減少しており、利用者が大きく減少しています。

図表 3-2 3 路線別利用人員の推移（平成 25(2013)年～平成 29(2017)年）



資料：市資料

図表 3-2 4 路線別利用人員の変化（平成 25(2013)年→平成 29(2017)年）

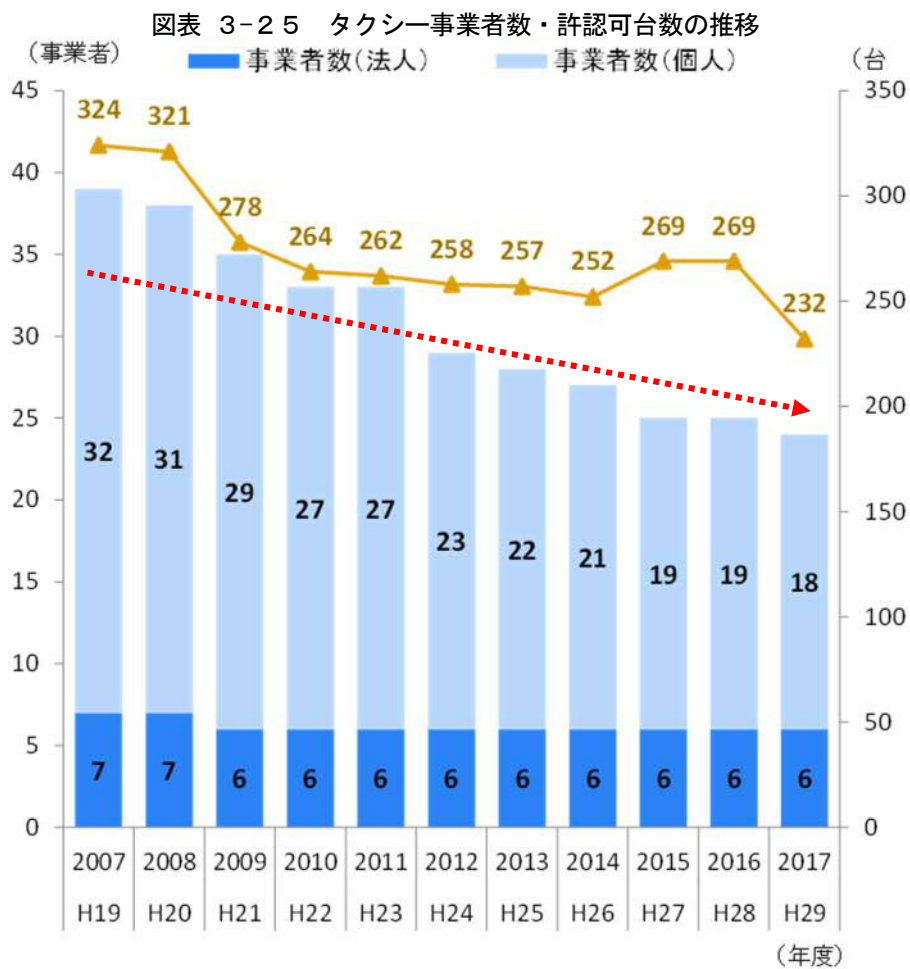


資料：市資料

(4) タクシー

①【タクシー事業者数・許認可台数の推移】

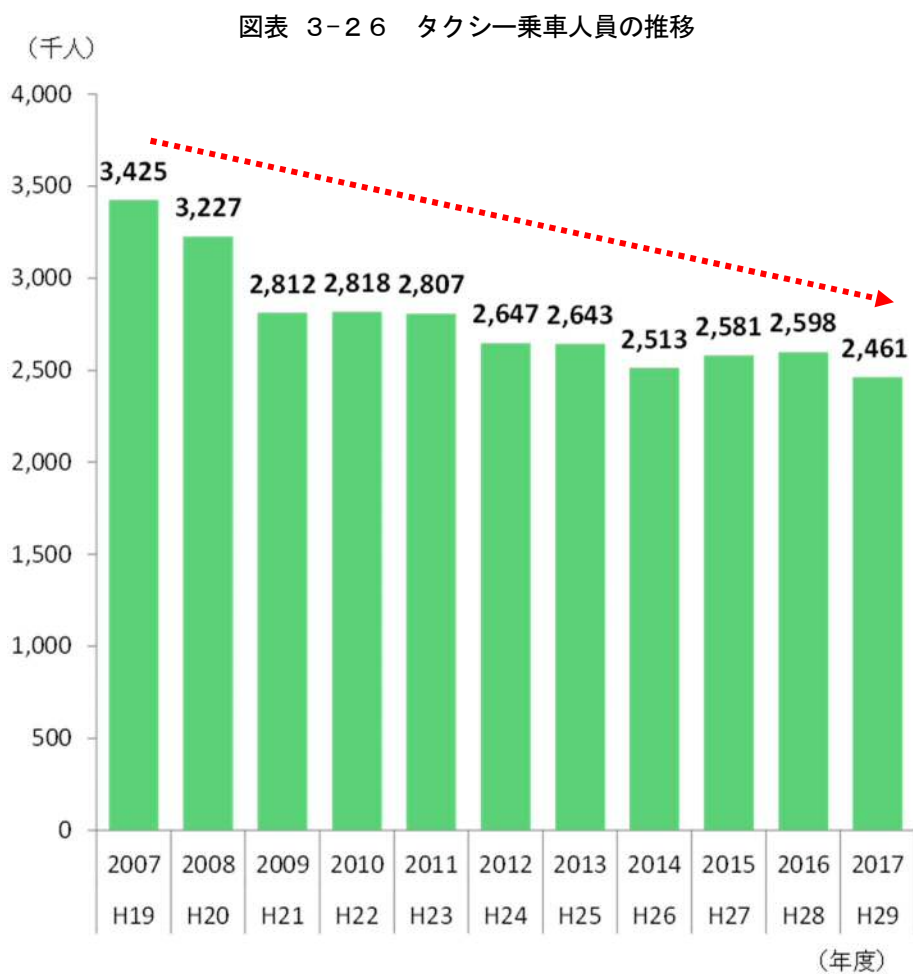
タクシーの事業者数は、平成 29（2017）年度で法人が 6 者、個人が 18 者であり、許認可台数は 232 台です。ここ 10 年間の推移をみると、事業者数（法人）は横ばいですが、事業者数（個人）及び許認可台数は減少傾向にあります。



資料：苫小牧市資料

②【タクシー乗車人員】

タクシー乗車人員の推移は、平成 29（2017）年度で 246 万人であり、事業者数及び許認可台数と同様に減少傾向にあります。



資料：苫小牧市資料

③【ユニバーサルデザインタクシー】

ユニバーサルデザインタクシーとは、健常者はもちろんのこと、高齢者や車椅子利用者、妊婦、ベビーカー利用者など、誰にもやさしく使いやすい新しいタクシー車両です。

令和 2（2020）年 3 月現在、市内では 61 台が運行されています。

(5) デマンド交通など

①【植苗・美沢地区コミュニティバス（とこバス）】

平成 22（2010）年 1 月から、植苗・美沢地区住民を対象とした地域コミュニティバス「とこバス」を運行しています。

地域住民が主体となって、植苗・美沢地区コミュニティバス運行協議会を立ち上げ、植苗町内会連合会からの負担金を、協議会経費に充てています。

事前に利用登録し、電話予約することで自宅から市中心部までの行き帰りに利用できます。1 日 3 往復の便が設定されており、料金は片道大人（中学生以上）500 円、子ども（小学生以下）250 円、高齢者優待乗車証をお持ちの方は 100 円、身体障害者手帳や療育手帳をお持ちの方は大人 250 円、子ども 130 円で利用できます。

②【樽前予約運行型バス（樽前ハッピー号）】

平成 24（2012）年 4 月から、樽前地域を対象に、事前登録・予約運行型の「樽前ハッピー号」を運行しています。一部の便（令和元（2019）年 10 月改正時刻表では行き帰り各 2 便）は定時定路線運行をしているため予約なしに利用できますが、それ以外の便については前日までの予約が必要です。料金は片道大人（中学生以上）150 円から 300 円となっています。

③【福祉有償運送】

「福祉有償運送」とは、単独でタクシー等の公共交通機関を利用できない要介護者や身体障がい者等に対して、NPO 法人等が、実費の範囲内で営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを行うものです。

④【スクールバスなど】

市内路線バスにおいて、各高校への登下校時に学生専用便を運行しているほか、植苗小中学校においては、スクールバスを運行しています。

また、樽前小学校に区域外から通学する児童を対象に、通学定期券の購入補助を実施しています。

3-3 バス乗降データの分析

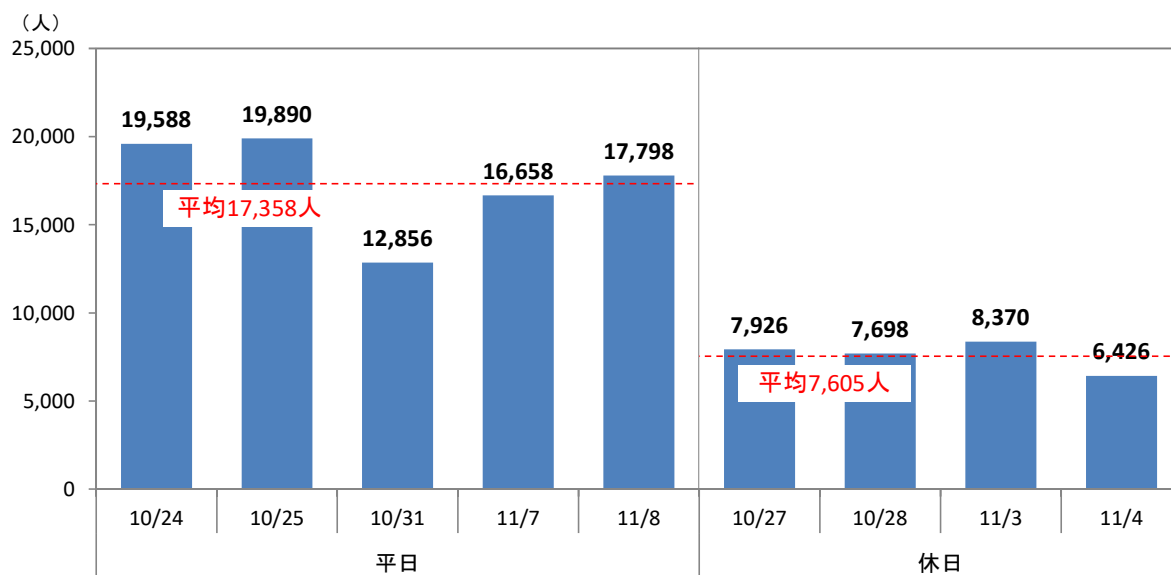
(1) バス乗降データについて

苫小牧市内路線バスの利用実態を詳細に分析するため、平成30(2018)年の平日5日分(10/24、10/25、10/31、11/7、11/8)、休日4日分(10/27、10/28、11/3、11/4)のデータを抽出し乗降人員を整理します。

日別の乗降人員でみると、平日平均は約17,000人、休日は約7,600人となっており、休日は平日の約45%程度の乗降者数となっています。

次頁から、平日平均の値に最も近い11/8の乗降データを用いて、路線バスの利用実態を分析します。

図表 3-27 平日・休日の乗降人員（平成30（2018）年）



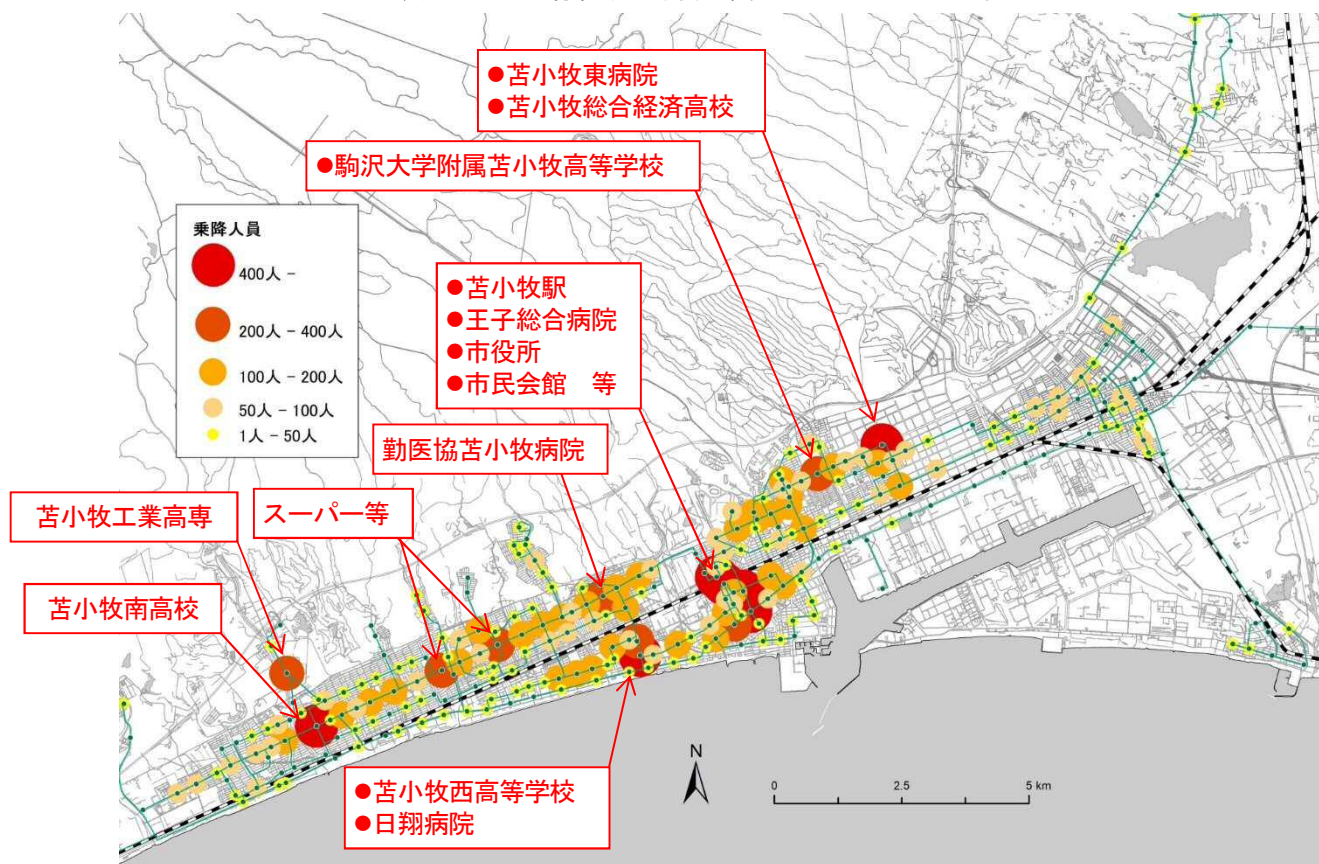
資料：道南バス提供データ

(2) バス停留所別乗降人員

①バス停留所別乗降人員（乗車数＋降車数・一日分）

苫小牧駅や王子総合病院等がある中心部をはじめ、高校や病院が立地する停留所で乗降人員が多くなっています。

図表 3-28 停留所別乗降人員（平成30（2018）年平日）



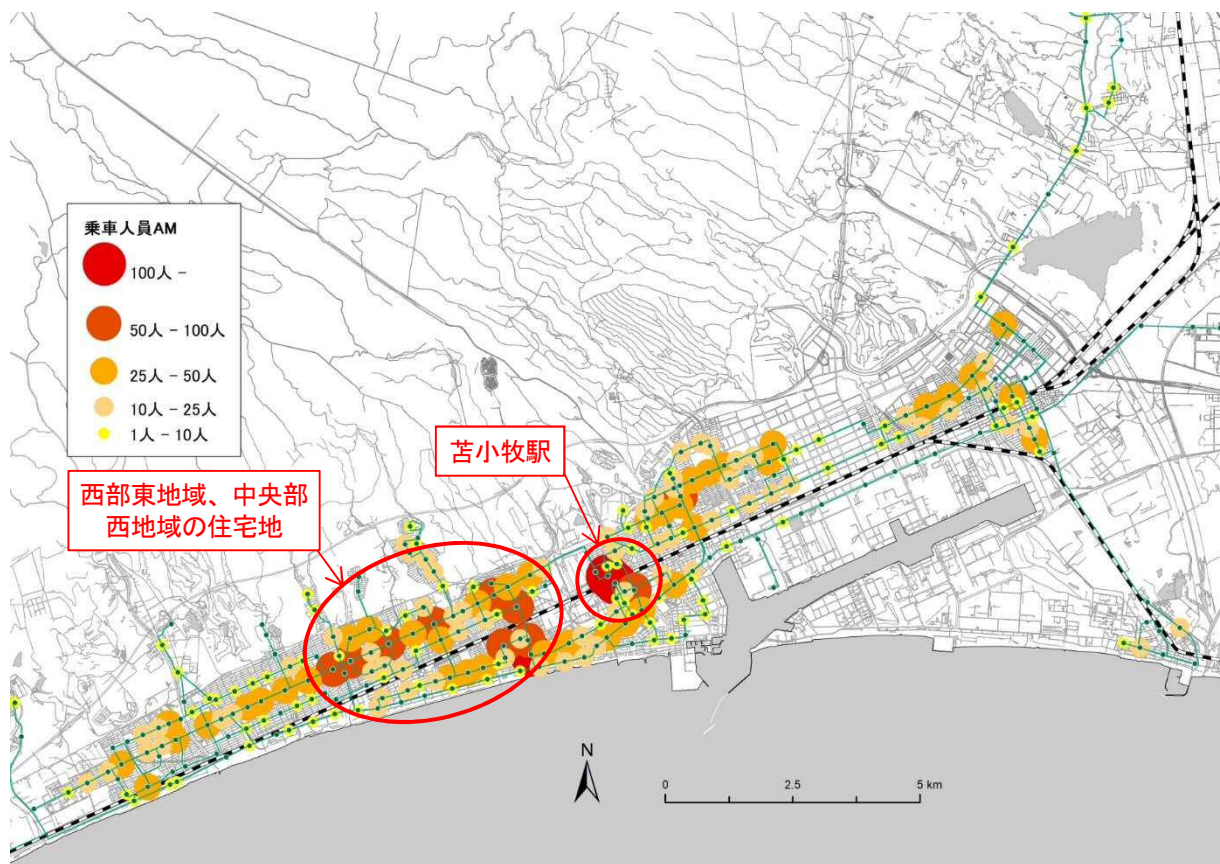
資料：道南バス提供データ

②バス停留所別乗車人員・AM（乗車数・午前分）

午前の乗車は、苫小牧駅と住宅が多く夜間人口*が多い西部東地域と中央部西地域で多くなっています。

*夜間人口：地域に常住している人口のこと。

図表 3-29 停留所別乗車人員・AM（平成 30（2018）年平日）

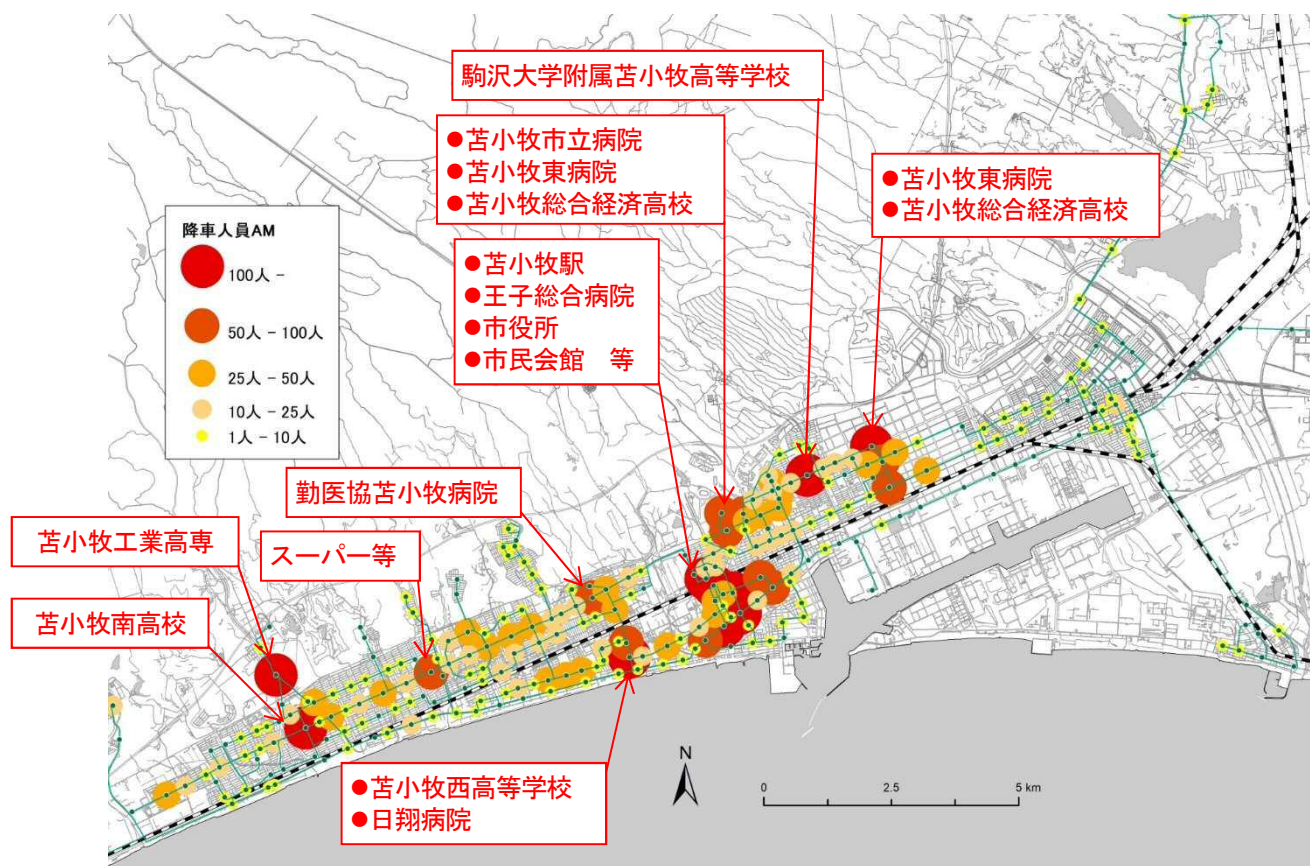


資料：道南バス提供データ

③バス停留所別降車人員・AM（降車数・午前分）

午前の降車は、苫小牧駅や王子総合病院等がある中心部をはじめ、高校や病院が立地する停留所が多くなっています。

図表 3-30 停留所別降車人員・AM（平成 30（2018）年平日）

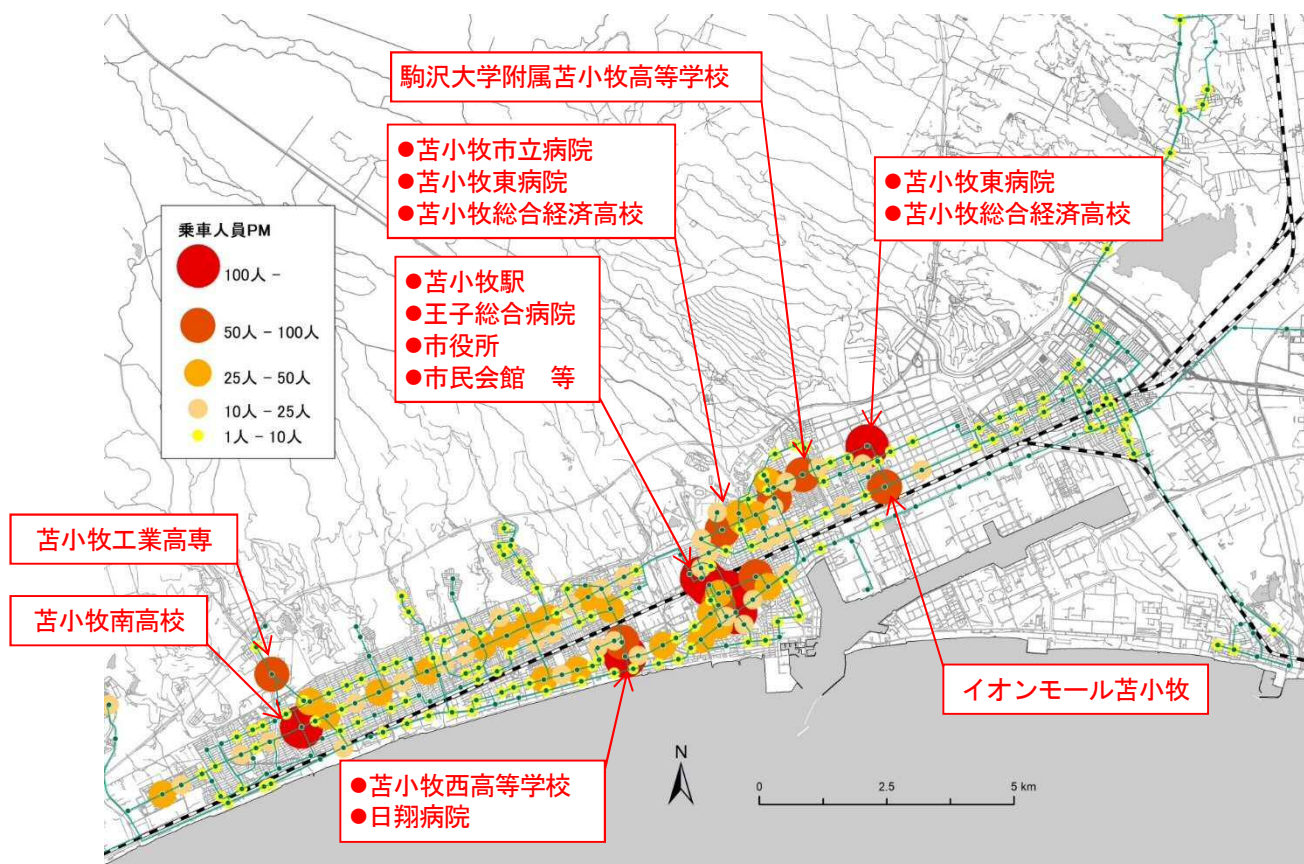


資料：道南バス提供データ

④バス停留所別乗車人員・PM（乗車数・午後分）

午後の乗車は、午前の降車と同様、苫小牧駅や王子総合病院等がある中心部をはじめ、高校や病院が立地する停留所が多くなっています。

図表 3-3 1 停留所別乗車人員・PM（平成 30（2018）年平日）

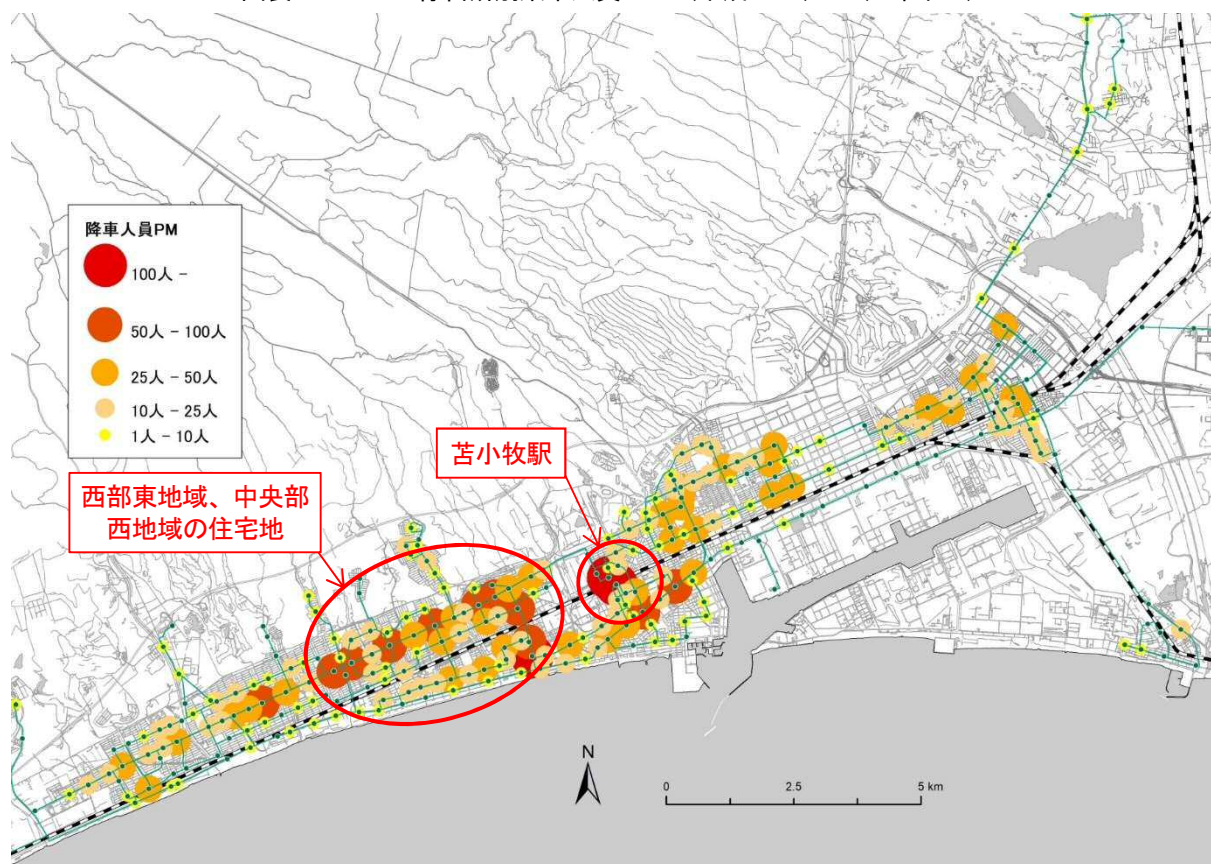


資料：道南バス提供データ

⑤バス停留所別降車人員・PM（降車数・午後分）

午後の降車は、午前の乗車と同様、苫小牧駅と住宅が多く夜間人口が多い西部東地域と中央部西地域で多くなっています。

図表 3-3 2 停留所別乗車人員・AM（平成 30（2018）年平日）

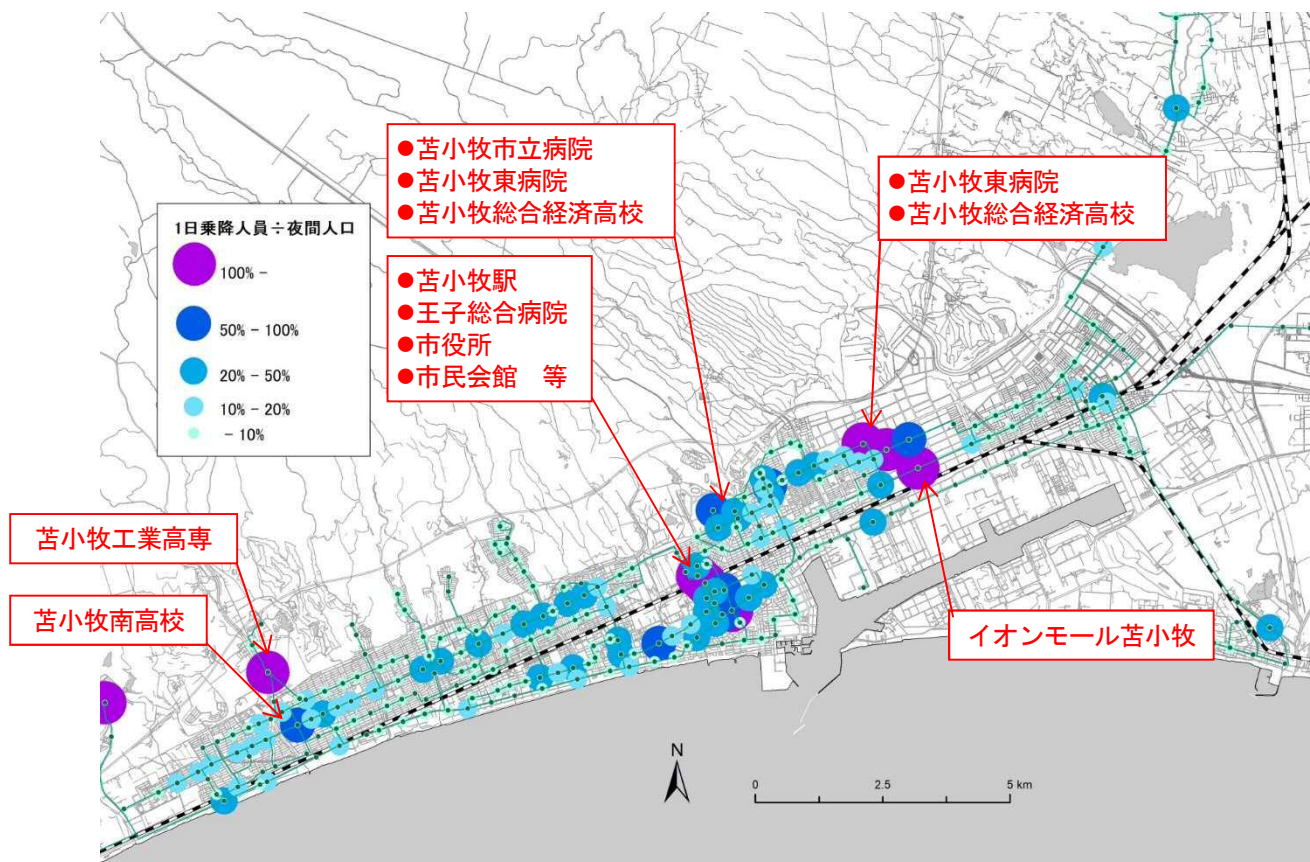


資料：道南バス提供データ

⑥バス停留所別「バス乗降人員／夜間人口」

乗降人員をバス停徒歩圏の夜間人口で割ると、病院や高校等の目的施設が立地する停留所については100%以上と高くなっています。

図表 3-33 停留所別 バス乗降人員／夜間人口



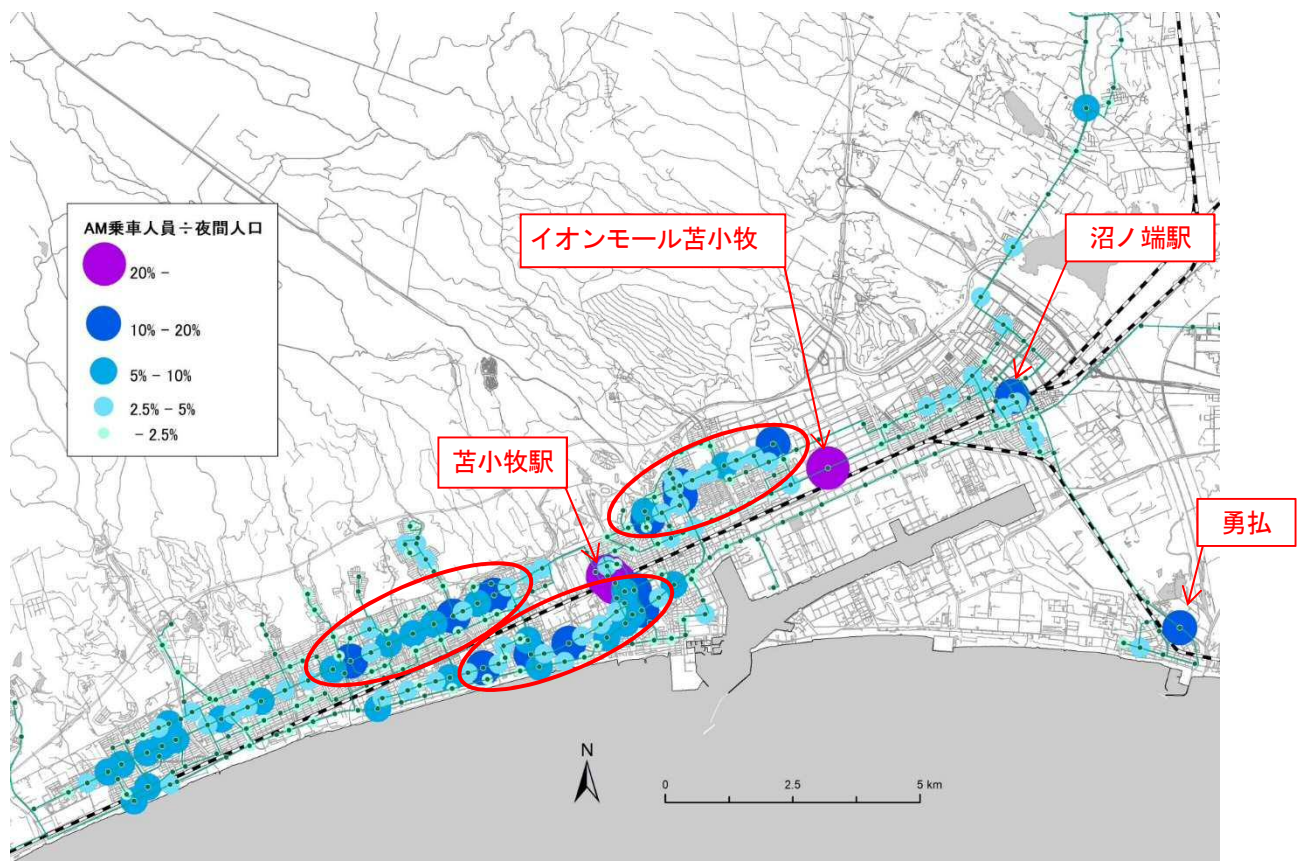
資料：道南バス提供データ、総務省「平成27年国勢調査」

⑦バス停留所別 AM 乗車人員／夜間人口

1 日における通勤・通学、通院等の移動は、午前中に出発することが多いと想定し、午前の乗車人員を夜間人口で割ることで、停留所が位置する地域における路線バスの利用率の傾向を分析します。

停留所別に午前の乗車人員を夜間人口で割ると、道道苦小牧環状線、西町大通、国道 36 号沿線の停留所で割合が高くなっており、特に西部東地域及び中央部西地域で高くなっています。そのため、これらの地域では比較的路線バスの利用率が高いと推察され、反対に割合が低い地域では路線バスの利用率が低いことが推察されます。

図表 3-34 停留所別 AM 乗車人員／夜間人口



資料：道南バス提供データ、総務省「平成 27 年国勢調査」

(3) 市内路線バスによる地域間移動

平成 30 (2018) 年平日における、市内路線バスによる地域間の移動を整理すると下表のように整理されます。

「中央部西地域 (鉄南) → 中央部中地域 (鉄南)」の移動が最も多く、次いで「中央部中地域 (鉄南) → 西部東地域 (鉄北)」の移動が多くなっています。

全体的に「中央部中地域 (鉄南)」との往来が多くなっています。

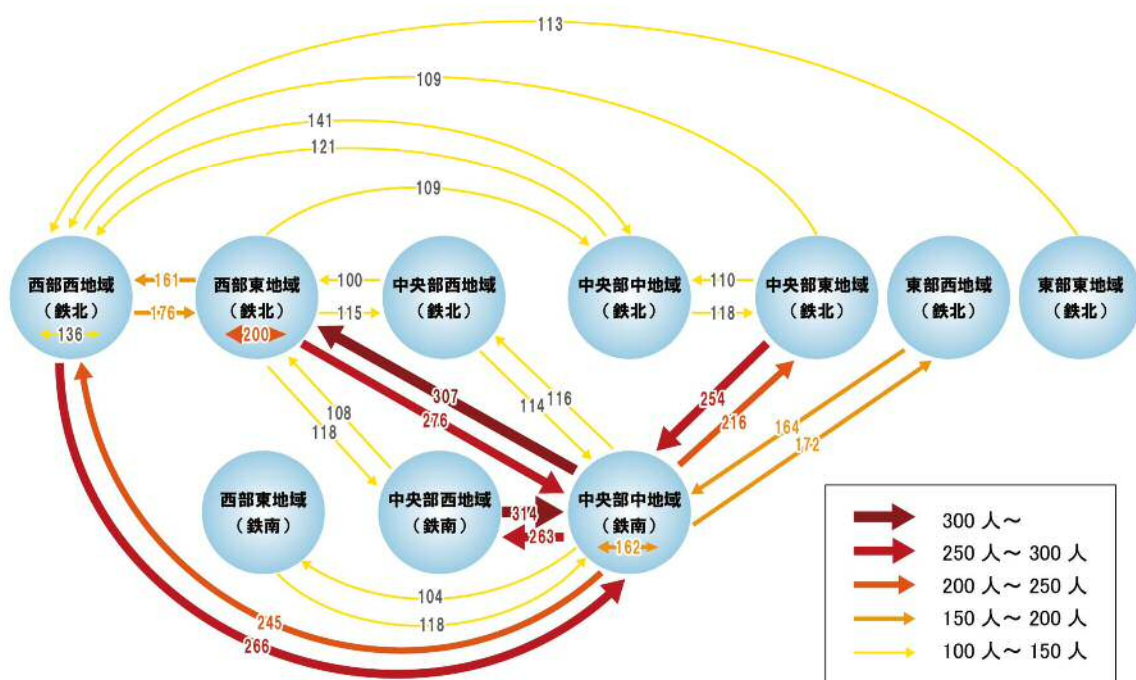
図表 3-35 地域間移動人員の整理 (平成 30 (2018) 年平日)

乗車	降車	西部西地域 (鉄北)	西部西地域 (鉄南)	西部東地域 (鉄北)	西部東地域 (鉄南)	中央部西地域 (鉄北)	中央部西地域 (鉄南)	中央部中地域 (鉄北)	中央部中地域 (鉄南)	中央部東地域 (鉄北)	中央部東地域 (鉄南)	東部西地域 (鉄北)	東部西地域 (鉄南)	東部東地域 (鉄北)	東部東地域 (鉄南)	苫東地域	樽前地域	丸山地域	植苗・美沢地域	札幌・千歳方面	日高方面	白老・登別方面	計
	西部西地域 (鉄北)	136	7	176	38	59	69	141	266	79	1	74		71			9	1		2			1,129
	西部西地域 (鉄南)	6	6		2		2		16													3	35
	西部東地域 (鉄北)	161		200	23	115	118	109	276	84	1	45					1						1,133
	西部東地域 (鉄南)	36	5	21	31		49	12	118	33	1	29		1									336
	中央部西地域 (鉄北)	50		100		19	31	77	114	42		28		1			8						470
	中央部西地域 (鉄南)	68	2	108	75	38	33	16	314	49	7	56		1					1			4	772
	中央部中地域 (鉄北)	121		93	6	76	12	37	35	118	4	76		56	15		1					1	651
	中央部中地域 (鉄南)	245	12	307	104	116	263	39	162	216	25	172		53	60				2	24	2	1	1,803
	中央部東地域 (鉄北)	109		59	25	38	48	110	254	36	11	96		53	31		6			15	1		892
	中央部東地域 (鉄南)			3	1	2	7	5	31	7	1	6		1	2								66
	東部西地域 (鉄北)	82		35	31	24	35	73	171	77	10	31		60	49				4	12			694
	東部西地域 (鉄南)																						0
	東部東地域 (鉄北)	113		2	1	4		60	52	70		79		14	8				3	22			428
	東部東地域 (鉄南)							22	56	48	1	50		9	39						2		227
	苫東地域																						0
	樽前地域	7				7		2		4													20
	丸山地域	1															1						2
	植苗・美沢地域	1							1	3		5		7									17
	札幌・千歳方面								22	10	1	17		18					1	76			145
	日高方面								2					1	1						44		48
	白老・登別方面		1		4		1	3	7								1					14	31
	計	1,136	33	1,104	341	498	668	706	1,897	876	63	764	0	346	205	0	27	1	10	152	49	23	8,899

【凡例】 (人)

300～
200～300
100～200
50～100
30～50
1～30

図表 3-36 地域間移動人員（平成 30（2018）年平日）



※図中には、100 人以上の移動のみ記載しています。

3-4 交通ニーズ把握調査の結果

(1) 調査方法・調査概要

「苫小牧市地域公共交通計画」の策定にあたり、市民の公共交通の利用状況や要望・意見を把握するため、下記のとおりアンケート調査を実施しました。

調査方法はWeb 調査を基本に、公共交通の利用割合が高いと考えられる高齢者・高校生を対象とした紙媒体での調査を組み合わせることで行いました。

回答数は、Web 調査 775 票、紙媒体 316 票の合計 1,091 票です。

図表 3-37 アンケート調査の方法・概要

調査媒体	1. Web 調査	2. 調査票（紙媒体）	
調査対象	市内に居住する Web アンケートモニター	町内会連合会 老人クラブ連合会	市内高校生 （学校配布）
回答 回収数	775 票	316 票	
調査項目	・ 回答者属性 ・ 交通行動 ・ 公共交通の利用状況及び課題 ・ 自動車を運転できなくなった場合の意向 ・ 公共交通の要望・課題		

(2) 回答者属性

①性別・年齢

図表 3-38 性別・年齢

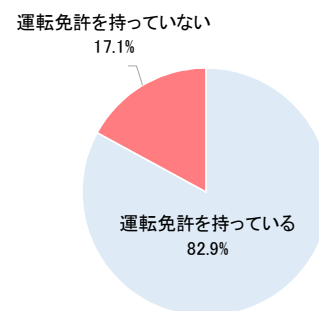
	回答数	構成比
男	505	46.4%
女	584	53.6%
合計(無回答を除く)	1,089	100.0%

	回答数	構成比
0～19 歳	47	4.3%
20～29 歳	78	7.2%
30～39 歳	176	16.1%
40～49 歳	226	20.7%
50～59 歳	174	16.0%
60～69 歳	132	12.1%
70 歳以上	257	23.6%
合計(無回答を除く)	1,090	100.0%

②運転免許証の有無

図表 3-39 運転免許証の有無

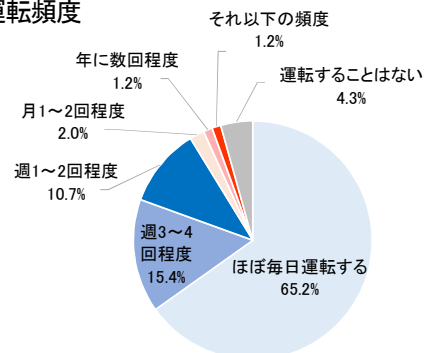
	回答数	構成比
運転免許を持っている	904	82.9%
運転免許を持っていない	186	17.1%
合計(無回答を除く)	1,090	100.0%



③運転頻度

図表 3-40 運転頻度

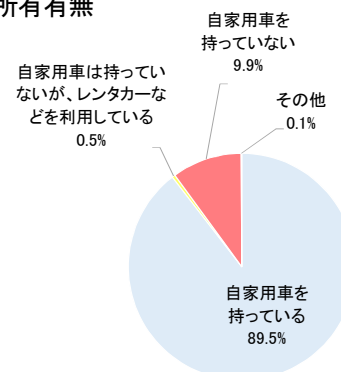
	回答数	構成比
ほぼ毎日運転する	589	65.2%
週3～4回程度	139	15.4%
週1～2回程度	97	10.7%
月1～2回程度	18	2.0%
年に数回程度	11	1.2%
それ以下の頻度	11	1.2%
運転することはない	39	4.3%
合計(無回答を除く)	904	100.0%



④自家用車の所有有無

図表 3-41 自家用車の所有有無

	回答数	構成比
自家用車を持っている	972	89.5%
自家用車は持っていないが、レンタカーなどを利用している	5	0.5%
自家用車を持っていない	108	9.9%
その他	1	0.1%
合計(無回答を除く)	1,086	100.0%

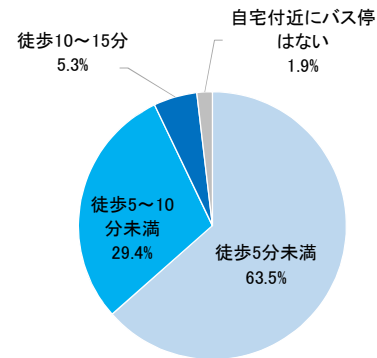


(3) 公共交通の利用状況

① 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間

図表 3-4 2 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間

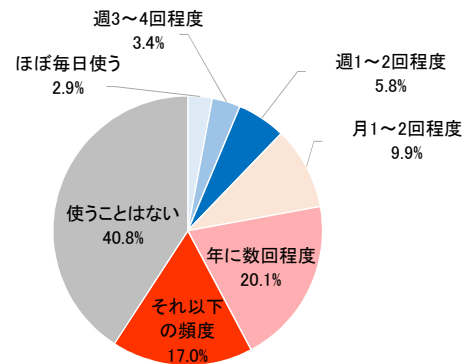
	回答数	構成比
徒歩 5 分未満	652	63.5%
徒歩 5～10 分未満	302	29.4%
徒歩 10～15 分	54	5.3%
自宅付近にバス停はない	19	1.9%
合計(無回答を除く)	1,027	100.0%



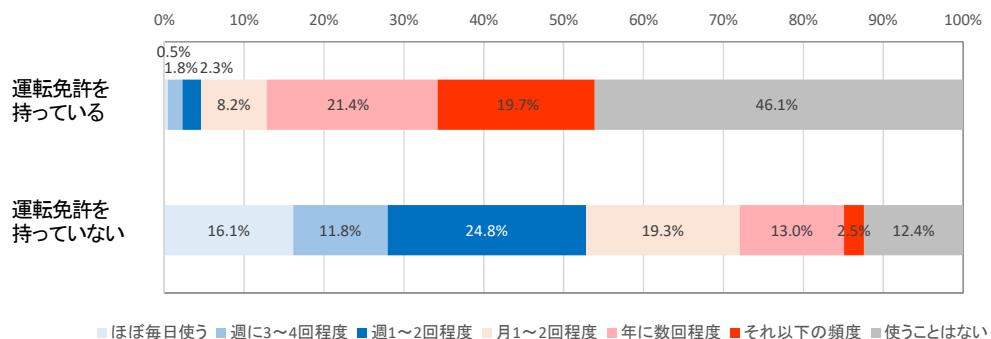
② 路線バスの利用頻度

図表 3-4 3 路線バスの利用頻度

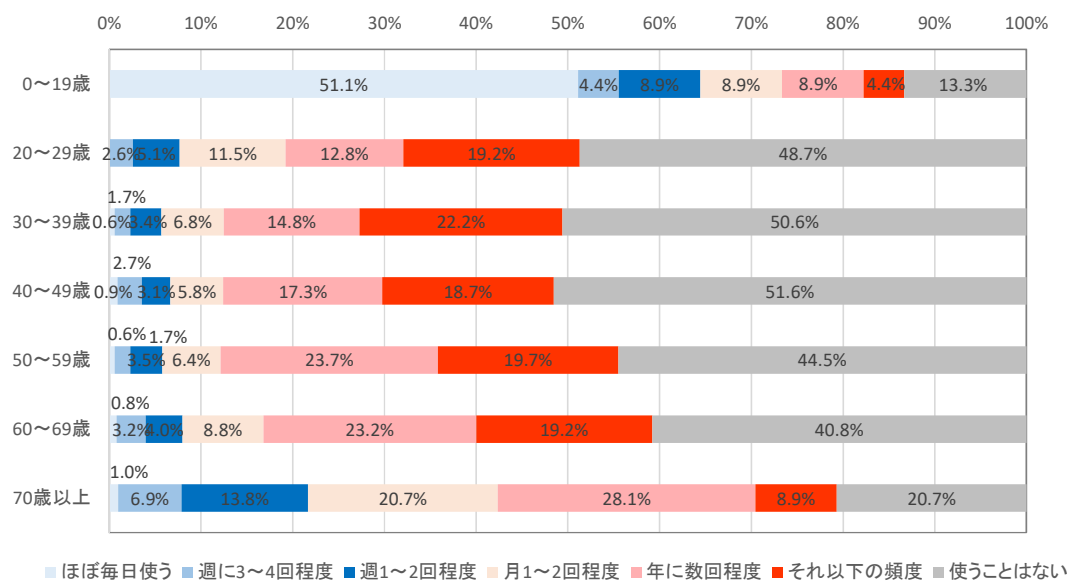
	回答数	構成比
ほぼ毎日使う	30	2.9%
週 3～4 回程度	35	3.4%
週 1～2 回程度	60	5.8%
月 1～2 回程度	102	9.9%
年に数回程度	206	20.1%
それ以下の頻度	174	17.0%
使うことはない	419	40.8%
合計(無回答を除く)	1,026	100.0%



③ 運転免許有無別のバス利用頻度



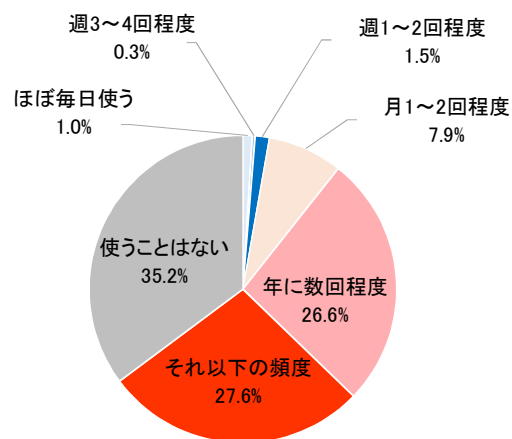
④年齢階層別のバス利用頻度



⑤JR の利用頻度

図表 3-4 4 JR の利用頻度

	回答数	構成比
ほぼ毎日使う	10	1.0%
週 3～4 回程度	3	0.3%
週 1～2 回程度	15	1.5%
月 1～2 回程度	80	7.9%
年に数回程度	270	26.6%
それ以下の頻度	280	27.6%
使うことはない	357	35.2%
合計(無回答を除く)	1,015	100.0%



⑥路線バスをあまり利用しない理由（複数回答）

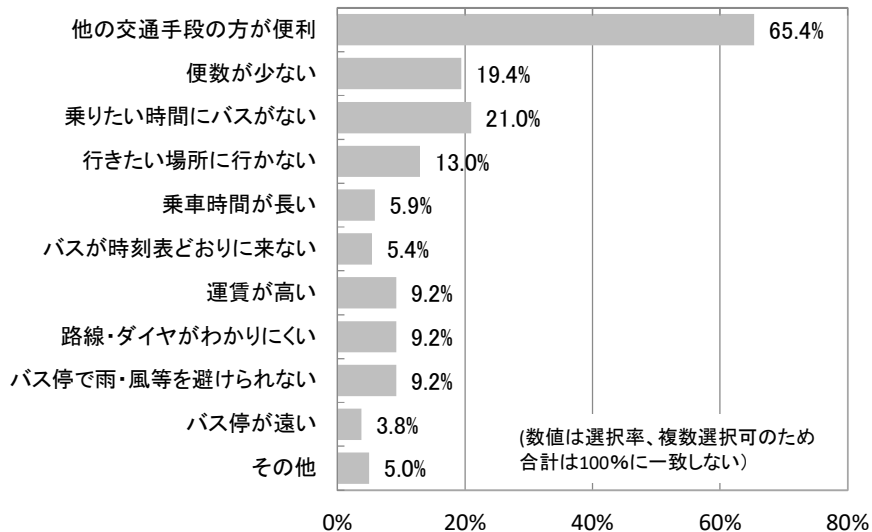
図表 3-4 5 路線バスをあまり利用しない理由

	回答数	選択率
他の交通手段の方が便利	589	65.4%
便数が少ない	175	19.4%
乗りたい時間にバスがない	189	21.0%
行きたい場所に行かない	117	13.0%
乗車時間が長い	53	5.9%
バスが時刻表どおりに来ない	49	5.4%
運賃が高い	83	9.2%
路線・ダイヤがわかりにくい	83	9.2%
バス停で雨・風等を避けられない	83	9.2%
バス停が遠い	34	3.8%
その他	45	5.0%
サンプル数(無回答を除く)	901	-

※選択率＝選択肢の回答数÷当該設問の有効回答数

【その他の内訳】

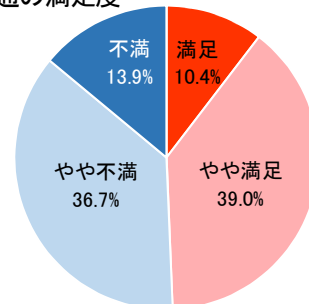
- ・機会・必要性がない…………… 19
- ・小さい子どもを連れての乗車が困難 …… 7
- ・運転手の対応・運転に不満がある …… 6
- ・徒歩圏内のため交通機関を利用しない… 3
- ・ICカードが利用できない…………… 2
- ・面倒…………… 2
- ・その他…………… 6



⑦居住地の公共交通の満足度

図表 3-4 6 居住地の公共交通の満足度

	回答数	構成比
満足	105	10.4%
やや満足	394	39.0%
やや不満	371	36.7%
不満	141	13.9%
合計(無回答を除く)	1,011	100.0%



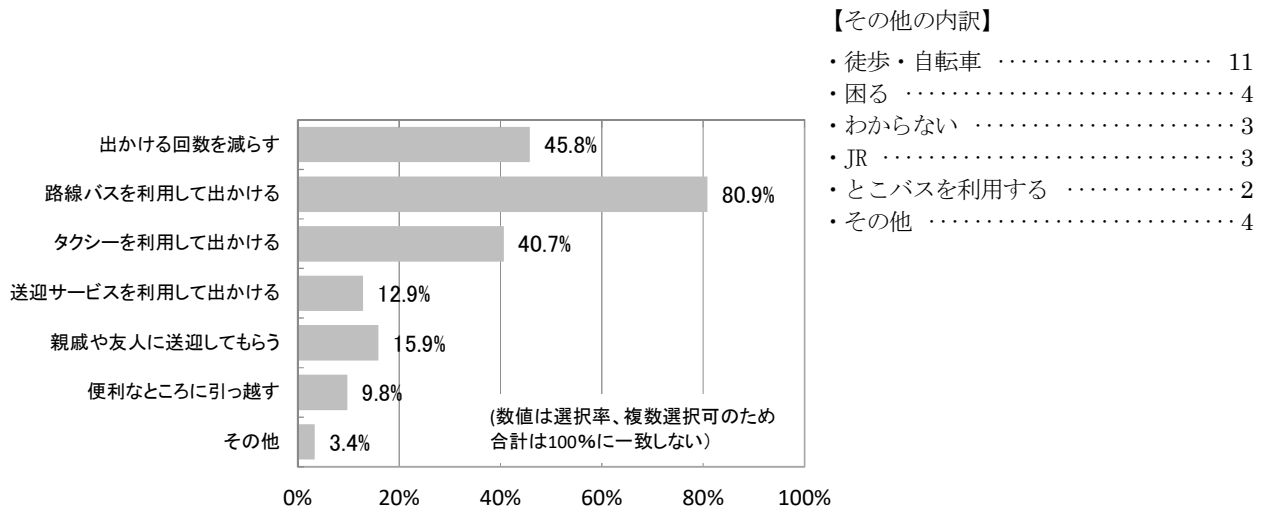
(4) 将来の意向

①運転ができなくなった場合（複数回答）

図表 3-4 7 運転ができなくなった場合

	回答数	選択率
出かける回数を減らす	366	45.8%
路線バス（道南バス）を利用して出かける	646	80.9%
タクシーを利用して出かける	325	40.7%
病院や商業施設などの送迎サービスを利用して出かける	103	12.9%
親戚や友人に送迎してもらう	127	15.9%
（車を使わないですむような）便利なところに引っ越す	78	9.8%
その他	27	3.4%
サンプル数(無回答を除く)	799	-

※選択率＝選択肢の回答数÷当該設問の有効回答数



(5) 公共交通の要望・課題

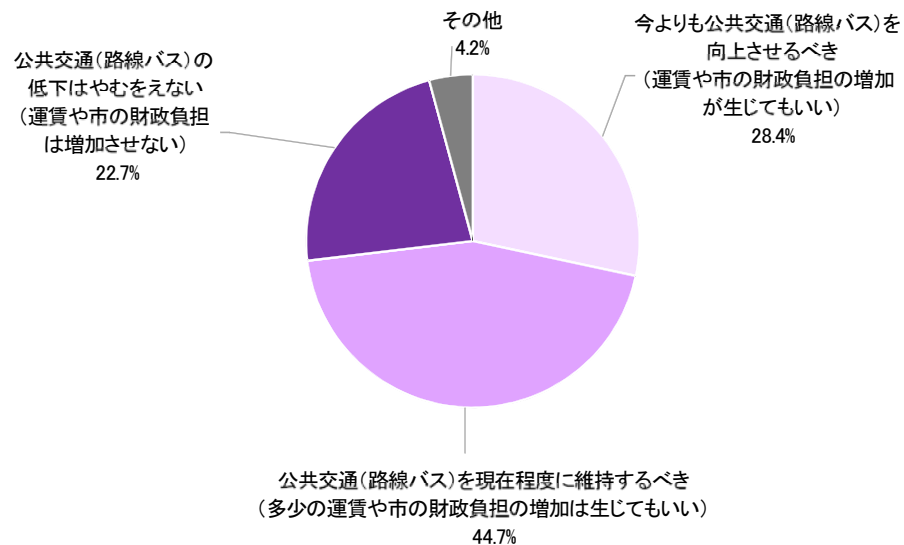
①公共交通のあり方

図表 3-4 8 公共交通のあり方

	回答数	構成比
今よりも公共交通（路線バス）を向上させるべき （運賃や市の財政負担の増加が生じてもいい）	289	28.4%
公共交通（路線バス）を現在程度に維持するべき （多少の運賃や市の財政負担の増加は生じてもいい）	456	44.7%
公共交通（路線バス）の低下はやむをえない （運賃や市の財政負担は増加させない）	231	22.7%
その他	43	4.2%
合計（無回答を除く）	1,019	100.0%

【その他の内訳】

- ・バスの小型化 13
- ・わからない・特にない 12
- ・負担増加させずに利便性を向上すべき 5
- ・運賃負担を増加すべきではない 4
- ・運転手のサービス向上 2
- ・タクシー等を利用する 2
- ・その他 5



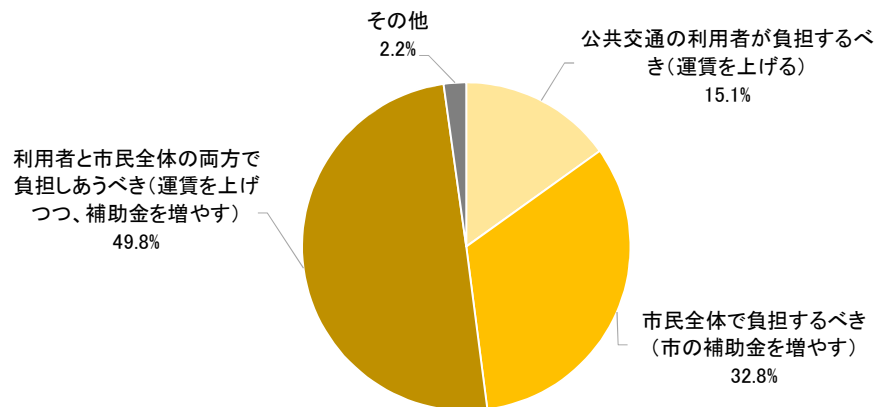
②公共交通の整備費用負担

図表 3-49 公共交通の整備費用負担

	回答数	構成比
公共交通の利用者が負担するべき（運賃を上げる）	112	15.1%
市民全体で負担するべき（市の補助金を増やす）	244	32.8%
利用者と市民全体の両方で負担しあうべき（運賃を上げつつ、補助金を増やす）	371	49.8%
その他	16	2.2%
合計（無回答を除く）	745	100.0%

【その他の内訳】

- ・国 4
- ・バス会社 2
- ・わからない・答えられない 2
- ・その他 8



③力を入れるべき公共交通対策

図表 3-50 力を入れるべき公共交通対策

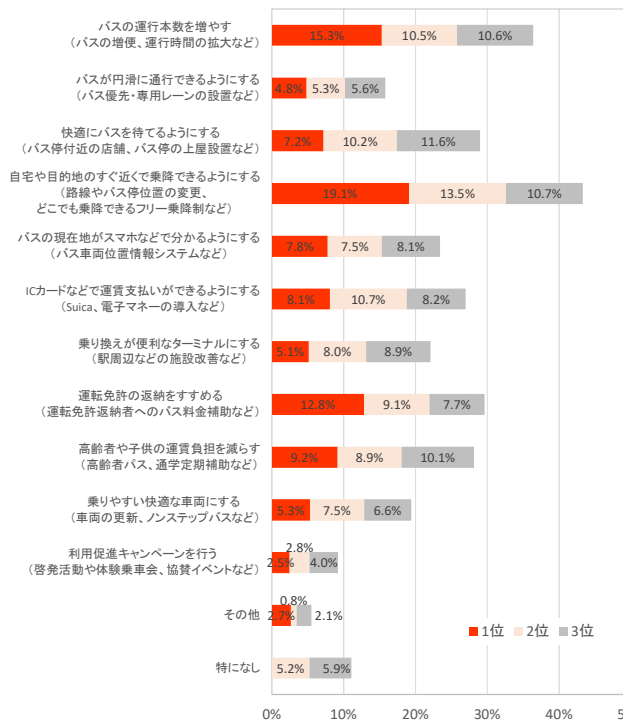
項目	選択率			得点 (点)
	1位	2位	3位	
バスの運行本数を増やす（バスの増便、運行時間の拡大など）	15.3%	10.5%	10.6%	1,922
バスが円滑に通行できるようにする （バス優先・専用レーンの設置など）	4.8%	5.3%	5.6%	712
快適にバスを待てるようにする （バス停付近の店舗、バス停の上屋設置など）	7.2%	10.2%	11.6%	1,182
自宅や目的地のすぐ近くで乗降できるようにする （路線やバス停位置の変更、どこでも乗降できるフリー乗降制など）	19.1%	13.5%	10.7%	2,389
バスの現在地がスマホなどで分かるようにする （バス車両位置情報システムなど）	7.8%	7.5%	8.1%	1,094
ICカードなどで運賃支払いができるようにする （Suica、電子マネーの導入など）	8.1%	10.7%	8.2%	1,250
乗り換えが便利なターミナルにする （駅周辺などの施設改善など）	5.1%	8.0%	8.9%	879
運転免許の返納をすすめる （運転免許返納者へのバス料金補助など）	12.8%	9.1%	7.7%	1,613
高齢者や子供の運賃負担を減らす （高齢者バス、通学定期補助など）	9.2%	8.9%	10.1%	1,295
乗りやすい快適な車両にする （車両の更新、ノンステップバスなど）	5.3%	7.5%	6.6%	854
利用促進キャンペーンを行う （啓発活動や体験乗車会、協賛イベントなど）	2.5%	2.8%	4.0%	376
その他	2.7%	0.8%	2.1%	295
特になし	0.0%	5.2%	5.9%	269

【その他の内訳】

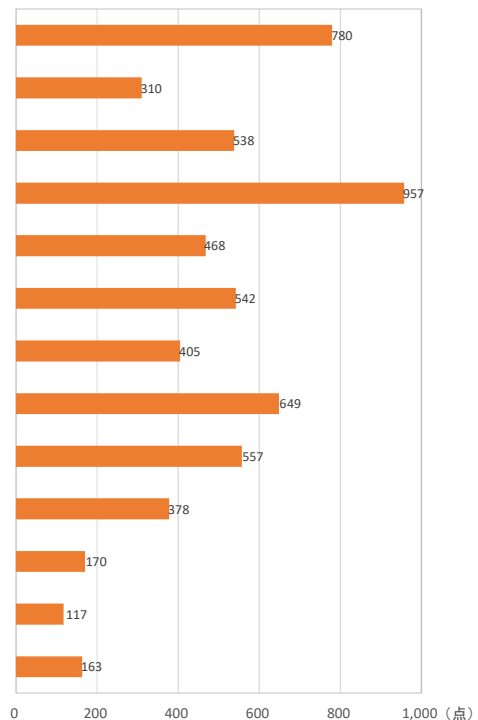
- ・バスの小型化、乗合タクシーの運行…………… 15
- ・循環型や幹線道路主体など運行経路の工夫…………… 7
- ・運転手のサービス向上…………… 7
- ・路線をわかりやすくする…………… 5

- ・バス同士やJRとの乗り継ぎをしやすくする…………… 3
- ・わからない・とくにない…………… 2
- ・一律運賃にするなど料金の見直しを図る…………… 2
- ・その他…………… 14

【順位別選択割合】



【得点】



※選択率＝選択肢の回答数÷当該設問の有効回答数

※1位を3点、2位を2点、3位を1点と設定し、各選択肢の回答者数に乘算し、得点化している

3-5 地域公共交通の問題・課題

苫小牧市の公共交通の現状や交通ニーズ把握調査の結果などから、公共交通の課題と施策の方向性を以下のとおり整理します。

	現 状	公共交通の課題	施策の方向性
人口	人口配置の変化（東部の人口増、西部・中央部の減）	公共交通需要の変化への対応	利用促進・利便性向上 公共交通の維持に向けて、新たな利用を促す必要がある。そのため、公共交通を利用する機会が無い方に対する利用のきっかけづくりや、初めてでもわかりやすく便利な交通サービスの提供が必要である。
	高齢者の増加	郊外部の交通弱者の移動手段確保	
施設配置	西部に高专・大学、東部に大型商業、中心部に病院や行政施設等が立地	目的施設が市内の東西に広く分布しており、効率的なバス運行が困難	
道路・バス	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、移動が集中	通勤の自家用車と路線バスが朝ラッシュで混みあい、定時性確保に課題	バス路線の効率化 路線バスは利用者の減少に伴い、運賃収入が減少している。また、運転手不足の解消が難しい状況もあり、路線を維持するためには、重複路線の解消や路線見直しによる運行の効率化が必要である。
	バス停徒歩圏（300m圏）で人口の約9割をカバー	自宅徒歩圏にバス停があっても大多数はバスを利用していない	
	慢性的な運転手不足	バス路線維持が困難	
交通ニーズ把握調査	公共交通（JR・路線バス）を利用する割合は低く、自家用車利用が多い	マイカー移動で、バス利用になじみがない	乗り継ぎ負担の軽減 バス路線の効率化に伴い、乗り継ぎが新たに発生するため、待合整備やダイヤ調整、乗り継ぎ割引など、乗り継ぎ負担の低減に向けた取組が必要である。
	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	運転ができなくなった場合の移動手段としての必要性	
	サービス向上（負担増）か、負担減（サービス低下）か、両者の意見がほぼ拮抗	大きな負担増とならない公共交通サービス維持方が求められる	
	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合うべき」との回答が約5割と最も多い	公共交通サービスの維持・向上には費用負担が伴うことを市民も理解	
	公共交通の改善要望は、「本数」「路線」「バス停」「料金」などが多い	バスの利便性向上に対する要望対応	

4. 計画の基本的な方針

4-1 苫小牧市地域公共交通計画の基本理念

上位計画・関連計画における公共交通の考え方（2章に掲載）や、「交通ニーズ把握調査（3章に掲載）」など本市の公共交通機関の現状分析や課題把握に基づき、「苫小牧市地域公共交通計画」が目指す「基本理念」を以下のとおり設定します。

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必要があります。

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。

4-2 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。

①鉄道

- ・道内各都市への広域移動を安定的かつ大量に輸送が可能
- ・市街地内を東西に鉄道が貫いている

《将来像》

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す。

②路線バス

- ・定時・定路線運行で市内主要施設を結ぶ、身近な生活の足
- ・年々利用者は減少しているが、運転免許を持たない方など、路線バスが唯一の交通手段となっている方については今後の増加が見込まれる

《将来像》

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す。また、将来的なバス路線網（次頁図参照）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す。

③デマンドバス等

- ・路線バスの運行が困難な地域における重要な移動手段
- ・デマンド交通の導入については、利用者一人当たりの輸送コストが路線バスと比較して割高になる可能性があり、慎重な協議が必要

《将来像》

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・研究する。

④タクシー

- ・ドア・ツー・ドアによる少量個別輸送を担う
- ・路線や時間の制約が無い

《将来像》

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す。

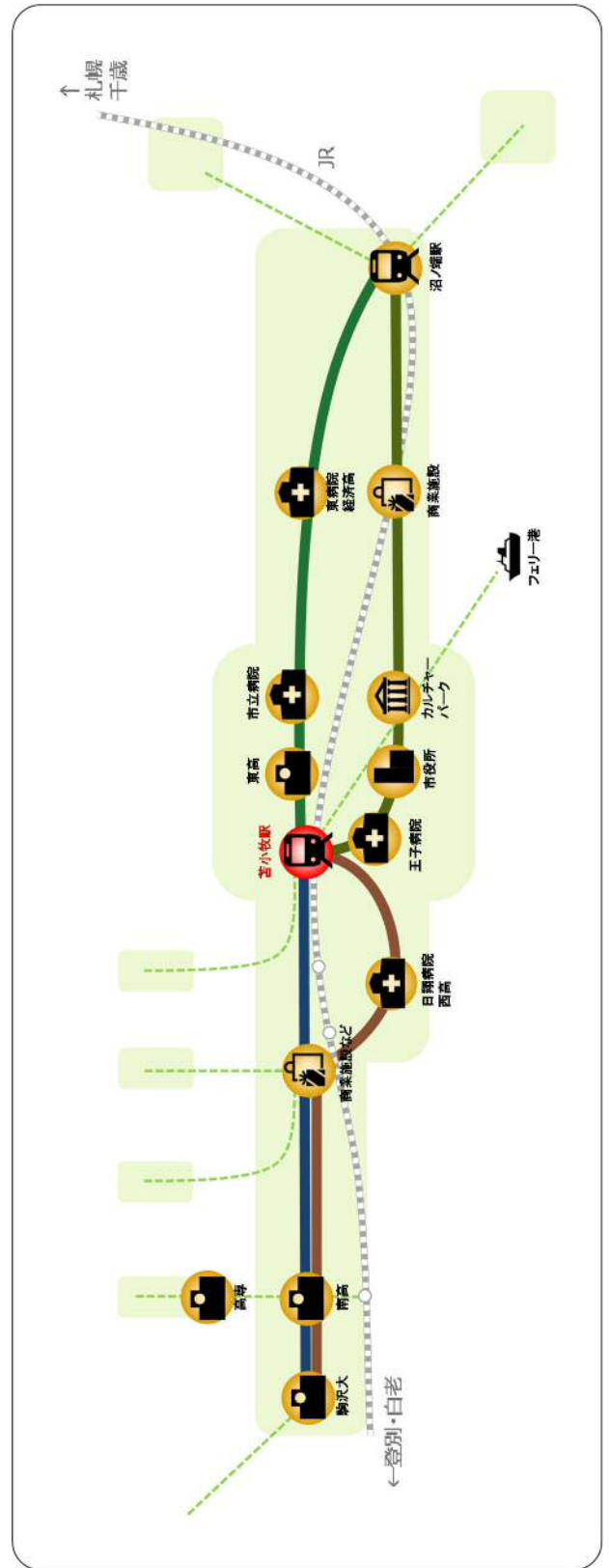
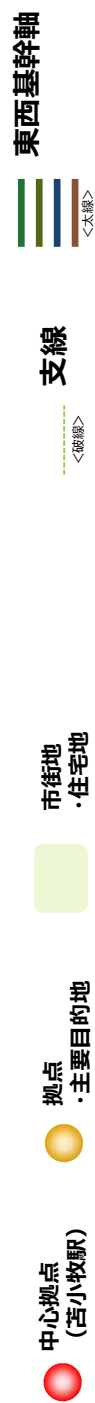
図表 3-3-7 「バス路線の将来像 ～将来的に目指すべき姿～」

将来的（おおむね10年目以降）に目指す方向性として、バス路線の役割を「東西基幹軸」「支線」の2つに分類します。

「東西基幹軸」は苫小牧駅を起点として東西に市街地を貫く、本市の公共交通の背骨となる路線です。

「支線」は、東西基幹軸を補完し、郊外団地や港などを市街地内の各拠点と接続する路線です。

東西基幹軸と支線との乗り換え利便を高めることで、運行効率を高めつつ、一定水準の公共交通サービスの確保を目指します。



4-3 バス路線の再編シミュレーション

本計画の策定にあたり、バス路線の将来像のあり方を検討するため、バス路線の再編シミュレーションを行います。バス路線を再編した場合の「バスの事業性」「利用者サービス水準」について比較検討を行い、今後のバス路線に活かします。

①シミュレーションの目的

平成 30（2018）年の平日バス乗降データを用いて、現況バス路線網と路線再編した場合のバス利用状況を以下のとおりに条件設定し、シミュレーションを行います。

- ・ケース 1：苫小牧駅で路線を分割し遅れを縮小するとともに、路線延長を縮小
- ・ケース 2：ケース 1 に加え、東西基幹軸の類似ルートを集約
- ・ケース 3：ケース 1 に加え、支線及び市内循環線が東西基幹軸と重複する区間を縮小
- ・ケース 4：ケース 2 に加え、支線及び市内循環線が東西基幹軸と重複する区間を縮小

②シミュレーションの結果

シミュレーションの結果、路線再編を進めることでバス事業性の向上が見られる（下表の桃色セル）一方で、利用者の負担は増加する（水色セル）ことから、負担の軽減策が必要であることが分かります。

図表 4-2 シミュレーション結果総括表

		ケース 1	ケース 2	ケース 3	ケース 4
条件設定	東西基幹軸※1	ルート見直し	ルート見直し	ルート見直し	ルート見直し
		—	路線集約再編	—	路線集約再編
	支線等※2	—	—	縮小・再編	縮小・再編
路線概況	総走行距離/日	192km 増加	231km 減少	864km 減少	1,287km 減少
バスの事業性	運行費用	0.3 億円増	0.3 億円減少	1.3 億円減少	1.9 億円減少
	運賃収入	—	0.1 億円増加	—	0.1 億円減少
	収支率	—	2 ポイント改善	4 ポイント改善	5 ポイント改善
利用者サービス水準	総移動時間	—	—	1割増加	1割増加
	バス停までの徒歩移動距離	—	0.7 分(40m)増加	1.7 分(100m)増加	1.9 分(120m)増加
	乗り継ぎ回数・時間	—	—	10 人に 1 人の割合で 1 回 10 分増加	10 人に 1 人の割合で 1 回 10 分増加
	平均乗り継ぎ待ち時間	—	—	—	—

※1「東西基幹軸」：苫小牧駅を起点として東西に市街地を貫く、本市の公共交通の背骨となる路線

※2「支線」：東西基幹軸を補完し、郊外団地や港などを市街地内の各拠点と接続する路線

③シミュレーションのまとめ

【バスの事業性について】

- ・再編を行うことにより、走行キロ数が減少し、運行費用の改善が見込まれる
- ・再編を行った場合においても、運賃収入の変動は小さい
- ・再編を行うことにより、収支率は改善する傾向

【利用者サービス水準について】

- ・利用者の移動にかかる総所要時間は最大で1割増加
- ・バス停までの徒歩距離は最大で約120メートル増加
- ・バス停までの徒歩時間は最大で約2分増加
- ・乗り継ぎ回数は10人に1人の割合で増加し、10分程度の待ち時間が発生



- ・抜本的な再編を行った場合は利用者サービスへの影響が懸念
- ・個別路線の再編を検討する際は、再編路線周辺の影響や利用者への配慮が必要
- ・高齢者への徒歩移動増加への配慮や、乗り継ぎ環境の改善等も含め留意が必要

4-4 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

- ・鉄道・路線バスなどの利用促進
- ・鉄道・路線バスなどの利便性向上

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

- ・バス路線網の効率化
- ・バス路線網を補完する交通サービスの充実

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）
- ・複合型生活拠点（沼ノ端駅周辺）における乗り継ぎ拠点の整備
- ・生活拠点※（明徳町、日新町、三光町）における乗り継ぎ拠点の整備
- ・乗り継ぎ利便性の向上

※生活拠点：一定の地域ごとに形成する、生活利便機能が集積した場所。「苫小牧市都市計画マスタープラン」における、既存の生活利便機能の集積や交通利便性などから地域を設定。

目標4 わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供

- ・初めてでもわかりやすい交通サービス
- ・安心で便利な交通サービス

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・都市間との交通アクセス向上

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（交通事業者・学識者・行政機関など）
- ・市民・利用者の協力

5. 目標実現に向けた取組

計画の目標を達成するための施策を以下のとおり設定します。

各施策の概要、実施主体は 60 頁以降に示します。

目標1 利用促進と利便性向上

(1) 鉄道・路線バスなどの利用促進

施策①	J R利用促進事業	60 頁
施策②	公共交通路線維持費補助事業	61 頁

(2) 鉄道・路線バスなどの利便性向上

施策③	決済のキャッシュレス化	62 頁
施策④	車両のバリアフリー化	63 頁

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

(1) バス路線網の効率化

施策⑤	東西の基幹交通軸におけるバス路線の効率化	64 頁
施策⑥	需要に合わせた運行本数の調整	65 頁
施策⑦	バス停留所の改善	65 頁

(2) バス路線網を補完する交通サービスの充実

施策⑧	植苗・美沢地区コミュニティバス（とこバス）運行事業	66 頁
施策⑨	樽前予約運行型バス（樽前ハッピー号）運行事業	67 頁
施策⑩	新たなモビリティサービスの導入に関する調査研究	68 頁
施策⑪	障がい者・高齢者等の通院手段の確保（福祉有償運送）	69 頁
施策⑫	遠隔地への通学手段の確保（スクールバスなど）	69 頁

目標3 継ぎ目のない交通の実現（シームレス化）

（1）広域交通結節機能の強化（苫小牧駅）

施策⑬	苫小牧駅の駅前広場及び駅周辺の一体的な再整備の実施	70 頁
施策⑭	苫小牧駅と各地区の拠点を結ぶバス路線の充実	71 頁

（2）複合型生活拠点（沼ノ端駅周辺）における乗り継ぎ拠点の整備

施策⑮	待合施設の整備	72 頁
-----	---------	------

（3）生活拠点（明德町、日新町、三光町）における乗り継ぎ拠点の整備

施策⑯	公共施設・商業施設等の屋内バス待合整備	73 頁
-----	---------------------	------

（4）乗り継ぎ利便性の向上

施策⑰	乗り継ぎ利便のためのダイヤ調整	74 頁
施策⑱	乗り継ぎ割引	74 頁

目標4 わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供

（1）初めてでもわかりやすい交通サービス

施策⑲	公共交通利用講習	75 頁
施策⑳	路線図・時刻表の更新・発行	75 頁

（2）安心で便利な交通サービス

施策㉑	バスロケーションシステムの導入・利用促進	76 頁
施策㉒	運行情報掲示ディスプレイの設置	77 頁

目標5 広域移動利便・観光振興への貢献

（1）観光拠点・空港・港湾・都市間との交通アクセス向上

施策㉓	苫小牧駅から新千歳空港へのアクセス確保	78 頁
施策㉔	苫小牧駅からフェリーターミナルへのアクセス確保	79 頁
施策㉕	苫小牧駅から観光施設へのアクセス確保	79 頁

目標6 関係者の協力に基づく計画的な実施

（1）関係者間の協力（市民・交通事業者・学識者・行政機関など）

施策㉖	苫小牧市公共交通協議会の開催	80 頁
-----	----------------	------

（2）市民・利用者の協力

施策㉗	モビリティマネジメントの推進	81 頁
-----	----------------	------

5-1 目標1「利用促進と利便性向上」に向けた取組

(1) 鉄道・路線バスなどの利用促進

施策①	J R利用促進事業
背景とねらい	平成30(2018)年7月に国から発出された監督命令により、J R北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進やコスト削減などに取り組むことが求められた。これを受けてJ R北海道は平成31(2019)年4月に事業計画(アクションプラン)を発表し、沿線自治体と共に利用促進を図っている。
現 状	- 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している。 - 利用促進イベントを開催している。 J R室蘭線フォトコンテスト(令和元(2019)年度) インスタお出かけコンテスト(令和2(2020)年度) - 広報とまこまい、市フェイスブックを活用し、利用促進や上記イベントの情報発信を行っている。   J R室蘭線フォトコンテスト インスタお出かけコンテスト (主催：J R室蘭線活性化連絡協議会(岩見沢市、栗山町、由仁町、安平町、苫小牧市))
目 標	鉄路の維持を図るため、沿線自治体等と連携し、様々な媒体を活用しながら情報発信するなど利用促進の取組を行う。
主 体	苫小牧市・交通事業者
実施時期	継続

施策②	公共交通路線維持費補助事業																
背景とねらい	平成 24（2012）年 4 月から民間移譲した路線バス事業は、移譲後 3 年間は路線の維持や運賃を維持することとされていたが、輸送人員の減少により、バス路線の維持が困難となっている状況を踏まえ、市民にとって必要不可欠なバス路線の適切な維持・確保を図る上で、路線補助が必要となっている。																
現 状	・ 路線バス利用者は、昭和 53（1978）年度の 1,467 万 1 千人をピークに減少傾向が続いており、令和元（2019）年度は 277 万 1 千人となっている。 ・ 鉄北北口線を除くほぼ全路線が赤字となっている。 ・ 北海道との協調補助である「広域生活交通路線維持費補助金」と、市独自補助である「苫小牧市公共交通路線維持費補助金」において、路線補助を行っている。 ＜近年の苫小牧市によるバス路線補助額（単位：千円）＞ <table><tr><td></td><td>広域生活交通路線維持費補助金 （道協調補助）</td><td>苫小牧市公共交通路線維持費補助金 （市独自補助）</td><td>合計</td></tr><tr><td>平成 29（2017） 年度</td><td>26,816</td><td>22,191</td><td>49,007</td></tr><tr><td>平成 30（2018） 年度</td><td>39,425</td><td>21,266</td><td>60,691</td></tr><tr><td>令和元（2019） 年度</td><td>35,985</td><td>20,210</td><td>56,195</td></tr></table>		広域生活交通路線維持費補助金 （道協調補助）	苫小牧市公共交通路線維持費補助金 （市独自補助）	合計	平成 29（2017） 年度	26,816	22,191	49,007	平成 30（2018） 年度	39,425	21,266	60,691	令和元（2019） 年度	35,985	20,210	56,195
	広域生活交通路線維持費補助金 （道協調補助）	苫小牧市公共交通路線維持費補助金 （市独自補助）	合計														
平成 29（2017） 年度	26,816	22,191	49,007														
平成 30（2018） 年度	39,425	21,266	60,691														
令和元（2019） 年度	35,985	20,210	56,195														
目 標	・ バス路線の維持を図るため、市内赤字路線を対象とし、補助要綱に基づき今後も継続して補助を実施する。																
主 体	北海道・苫小牧市																
実施時期	継続																

(2) 鉄道・路線バスなどの利便性向上

施策③	決済のキャッシュレス化
背景とねらい	市民利用者の利便性向上とともに、市外からの来訪者の移動の円滑化を図るべく公共交通機関のキャッシュレス決済化を図る。
現 状	・ 市内路線バス事業者ではキャッシュレス決済に対応し、令和 2（2020）年 12 月 21 日より運賃支払いにおけるQRコード決済を導入した。 ・ 一部タクシー事業者についてもキャッシュレス決済が可能。 ・ JR北海道では、交通系ICカードによるキャッシュレス決済が可能。
目 標	・ キャッシュレス決済の利用拡大に向けて、広報誌やホームページ、出前授業において周知を行う。 (キャッシュレス決済のメリット) ・ 非接触式でウイルス感染リスクを回避できる。 ・ 現金が不要でスピーディーに決済できる。 ・ 来訪者も全国相互利用の電子マネーで利用できる。  ① 座席後部に貼り出ししているQRコードをお客様が読み取り、整理券と運賃表示機をもとに運賃を入力する。  ② 降車の際に、運賃箱に整理券を入れ、その際に決済を運転者の近くで行う。 (PayPayの音声聞こえる様に) 支払成功画面を運転者へ掲示。 QRコードによる運賃支払い方法 (道南バスHPより)
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	継続

施策④	車両のバリアフリー化																												
背景とねらい	高齢者や障がい者、外国人旅行者など、誰でも乗り降りしやすく、気軽に利用が可能であるユニバーサルデザイン車両・バリアフリー車両の普及を図り、公共交通の利便性向上を目指す。																												
現 状	・ 車両の更新にあわせて、ノンステップバスやワンステップバスなどの低床型車両及びユニバーサルデザインタクシーの普及を図っている。 ・ ユニバーサルデザインタクシーの導入に対し、国と協調して1台あたり10万円の補助を行っている。 市内低床型バス車両の台数（各年度4月1日現在） <table><tr><td></td><td>ノンステップバス</td><td>ワンステップバス</td><td>合 計</td></tr><tr><td>平成 29（2017）年度</td><td>4 台</td><td>32 台</td><td>36 台</td></tr><tr><td>平成 30（2018）年度</td><td>9 台</td><td>38 台</td><td>47 台</td></tr><tr><td>令和元（2019）年度</td><td>10 台</td><td>39 台</td><td>49 台</td></tr></table> 市内ユニバーサルデザインタクシー台数（各年度3月末現在） <table><tr><td></td><td>合 計</td><td>補助台数</td></tr><tr><td>平成 29（2017）年度</td><td>35 台</td><td>4 台</td></tr><tr><td>平成 30（2018）年度</td><td>41 台</td><td>1 台</td></tr><tr><td>令和元（2019）年度</td><td>61 台</td><td>4 台</td></tr></table>		ノンステップバス	ワンステップバス	合 計	平成 29（2017）年度	4 台	32 台	36 台	平成 30（2018）年度	9 台	38 台	47 台	令和元（2019）年度	10 台	39 台	49 台		合 計	補助台数	平成 29（2017）年度	35 台	4 台	平成 30（2018）年度	41 台	1 台	令和元（2019）年度	61 台	4 台
	ノンステップバス	ワンステップバス	合 計																										
平成 29（2017）年度	4 台	32 台	36 台																										
平成 30（2018）年度	9 台	38 台	47 台																										
令和元（2019）年度	10 台	39 台	49 台																										
	合 計	補助台数																											
平成 29（2017）年度	35 台	4 台																											
平成 30（2018）年度	41 台	1 台																											
令和元（2019）年度	61 台	4 台																											
目 標	・ 引き続き、車両更新時に低床型車両やユニバーサルデザインタクシーの導入を図る。 ・ ユニバーサルデザインタクシー導入補助を継続する。																												
主 体	交通事業者・苫小牧市																												
実施時期	継続																												

5-2 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」に向けた取組

(1) バス路線網の効率化

施策⑤	東西の基幹交通軸におけるバス路線の効率化
背景とねらい	路線の集約化やルート、起終点の見直しにより、市内主要動線である東西基幹軸を担うバス路線の効率化を図る。 併せて、バス走行環境を改善し、定時性・快速性の確保を図る。
現 状	・ 市内中心部に近づくにつれて、経路が重複する路線が多い。 ・ 運行距離が長い路線が多い。
目 標	・ 路線バスを持続可能なものとするため、おおむね10年目以降に目指すバス路線網の形成に向けて、利用が多い時間帯に便数を多くするなど、市内バス路線を効率的で誰にとってもわかりやすい路線に再編する。 路線再編イメージ
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和3(2021)～5(2023)年度 事業者と協議し、再編路線を決定 令和6(2024)～7(2025)年度 段階的な路線再編とダイヤの調整

施策⑥	需要に合わせた運行本数の調整
背景とねらい	バス乗降者数の実態に合わせて運行本数の調整を行い、限りある人員・車両の資源を有効活用する。
現 状	一日の中で、利用が少ない時間帯があり、運行本数の調整が必要。
目 標	- 乗降客数データの継続的な取得と分析を行う。 - 東西基幹軸及び並行する路線の運行本数を調整する。
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和3（2021）～7（2025）年度 事業者と連携し、乗降客数の実態を分析、運行本数を調整

施策⑦	バス停留所の改善
背景とねらい	バス利用者の利便性向上を図るため、上屋などのバス停施設の改善のほか、停留所位置の調整や集約、フリー乗降の導入などについて調査・研究する。
現 状	- バス停留所からは徒歩圏（300m）で、人口の約9割をカバーしている。 - バス停留所の老朽化や上屋が無いなど、バス待合環境整備が求められている。  広告付きバス上屋「市役所前」
目 標	- 広告付きバス上屋やベンチなどの整備及び老朽化した上屋の修繕など、バス停施設の改善を図る。 - 目的施設へのアクセス性や沿道環境を考慮したバス停位置の調整や集約を行う。 - フリー乗降の導入は、交通量が少なく安全性が確保できる地域において、調査・研究を行う。
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和3（2021）～7（2025）年度 バス停上屋、ベンチ等の整備 令和6（2024）～7（2025）年度 段階的な再編に伴うバス停調整

(2) バス路線網を補完する交通サービスの充実

施策⑧	植苗・美沢地区コミュニティバス（とこバス）運行事業
背景とねらい	地域住民の減少、少子高齢化などにより、一般的な公共交通事業の採算が見込めない地域に予約型のコミュニティバスを導入する。 平成 22（2010）年 1 月から、植苗・美沢地区住民を対象に、事前登録制のコミュニティバス「とこバス」を運行し、地域の足を確保する。
現 状	主に高齢者の方が、買い物や通院の足として利用しており、年間 3,000 人前後の利用者数で推移している。
目 標	地区住民へのアンケート調査を実施して要望を聞き、事業内容の改善を図りながら運行を継続する。 とこバス ウトナイ号 バス停留所ご案内【R1.12.1~】 ●降りるところ ◎乗るところ (カッコ内は道南バス停留所名称) 古小牧駅南口 (古小牧駅前) 王子病院 (王子総合病院前) 市立病院 (市立病院前) ステイ (住吉住宅街) 同樹会病院 (出光カルチャーパーク) 市役所 (市役所前) イオンモール 古小牧 沼ノ端スケートセンター 植苗・美沢地区 (ご自宅) 古小牧東病院 (古小牧営業所) イオンモール とこバス停留所
主 体	古小牧市・利用者・交通事業者
実施時期	継続

施策⑨	樽前予約運行型バス（樽前ハッピー号）運行事業
背景とねらい	地域住民の減少、少子高齢化などにより、一般的な公共交通事業の採算が見込めない地域に予約型のコミュニティバスを導入する。 平成 24（2012）年 4 月から、樽前地域を対象に、事前登録制の「樽前ハッピー号」を運行し、地域の足を確保する。 ※ 朝夕（登下校時間帯）の便については予約不要の定時定路線型運行。
現 状	地域内における通学や買い物、通院などの移動手段として、年間 7,000 人前後の利用者数で推移している。
目 標	地区住民へのアンケート調査を実施して要望を聞き、事業内容の改善を図りながら運行を継続する。 樽前ハッピー号運行路線図
主 体	苫小牧市・利用者・交通事業者
実施時期	継続

施策⑩	新たなモビリティサービスの導入に関する調査研究
背景とねらい	市民や本市を訪れる観光客などに対して、鉄道駅やバス停から目的地までの移動手段を確保することで、利便性が高く、質の高い交通サービスを提供することが可能となる。
現 状	移動手段ごとにダイヤの検索や運賃決済を行う必要がある。
目 標	- 新たなモビリティサービス※¹の導入などを見据えた苦小牧版M a a S※²構想を策定する。 - 構想策定にあたっては、協議会等を設置し、M a a S の調査研究や実証試験を行う。 Mobility as a Service (MaaS) データ連携 鉄道 バス タクシー AIオンデマンドバス 超小型モビリティ シェアサイクル グリーンスローモビリティ カーシェア 自動運転時代への対応 観光 物流 医療・福祉 小売り 地域が抱える課題の解決 地域や観光地における移動の利便性向上 マイカー依存からの脱却と既存公共交通の有効活用 高齢者の外出機会の確保や交通安全 スマートシティの実現 M a a S のイメージ (資料：国土交通省) ※¹ モビリティサービスとは：自動車による移動サービスのこと ※² MaaS とは：Mobility as a Service の略。 ICT（情報通信技術）を活用し、複数の移動手段や目的地における移動手段をシームレスに提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念
主 体	苦小牧市・交通事業者・M a a S 関連事業者
実施時期	令和 3（2021）～7（2025）年度 - 協議会等を立ち上げ、M a a S 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苦小牧版M a a S 構想の策定

施策⑪	障がい者・高齢者等の通院手段の確保（福祉有償運送）
背景とねらい	身体障がい者や要介護者など、1人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、十分な輸送サービスが提供されない場合があることから、「福祉有償運送」により、輸送の確保を図る必要がある。
現 状	・ 現在、実施中の福祉有償運送について、関係機関等から構成される「福祉有償運送協議会（事務局：苫小牧市福祉部介護福祉課）」において、事業内容の改善等を図っている。 ・ 「福祉有償運送」とは、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な要介護者や身体障がい者等に対して、NPO法人等が、実費の範囲内で営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを行うもの。
目 標	・ 「福祉有償運送協議会」において、今後も事業内容の改善等を図りながら、輸送サービスを提供する。
主 体	苫小牧市・福祉有償運送事業者
実施時期	継続

施策⑫	遠隔地への通学手段の確保（スクールバスなど）
背景とねらい	路線バス空白地域など公共交通が不便な地域への通学、また、遠方から通学する児童・生徒の移動手段を確保するため、スクールバス等を運行することが必要である。
現 状	・ 樽前地区に区域外から通学する児童及び樽前地区から通学する生徒を対象に、通学定期券の購入を補助している。 ・ 植苗地区の小中学校に通学する児童・生徒を対象に、スクールバスを運行している。 ・ 市内路線バスにおいて、各高等学校への登下校時に学生専用便を運行している。
目 標	・ 今後も各種事業内容の改善等を図りながら、事業を継続する。
主 体	苫小牧市・交通事業者
実施時期	継続

5-3 目標3「継ぎ目のない交通の実現（シームレス化）」に向けた取組

(1) 広域交通結節機能の強化（苫小牧駅）

施策⑬	苫小牧駅の駅前広場及び駅周辺の一体的な再整備の実施																																												
背景とねらい	苫小牧駅における駅前広場の機能再編を図るとともに、旧バスターミナル・周辺施設を含めた駅周辺の一体的な再整備を実施する。																																												
現 状	・ 平成 27（2015）年 10 月に駅前バスターミナルを廃止し、駅前広場再整備までの当面の措置として、駅前バスのりばの整備を行った。 苫小牧駅前バスのりば配置図 路線別のりば案内 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行 先</th> <th>路線名・経 由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>札 幌 駅 前</td> <td>高速道路経由</td> </tr> <tr> <td>登別温泉・白老緑泉郷 苫小牧市立病院 平取・白高・静内・浦河</td> <td>郊 外 線</td> </tr> <tr> <td>フェリーターミナル</td> <td>郊外線(中央バス)</td> </tr> <tr> <td>24</td> <td>フ ェ リ ー 線</td> </tr> <tr> <td>ウトナイ団地中央</td> <td>26 沼 ノ 端 線</td> </tr> <tr> <td>新千歳空港</td> <td>30 千 歳 空 港 線</td> </tr> <tr> <td>苫小牧営業所</td> <td>01 永 福 三 条 線</td> </tr> <tr> <td>小糸井町</td> <td>10 グリーンヒル団地線</td> </tr> <tr> <td>有珠の沢五丁目</td> <td>15 有 珠 の 沢 線</td> </tr> <tr> <td>宮の森団地</td> <td>16 宮 の 森 線</td> </tr> <tr> <td>老人ホーム前</td> <td>18 啓 北 山 手 線</td> </tr> <tr> <td>はまなす二丁目</td> <td>19 はまなす団地線</td> </tr> <tr> <td>苫小牧営業所</td> <td>21 日 の 出 町 線</td> </tr> <tr> <td>市立病院町</td> <td>22 市 立 病 院 港 町 循 環 線</td> </tr> <tr> <td>勇払正門</td> <td>25 勇 払 線</td> </tr> <tr> <td>テクノセンター</td> <td>31 苫 東 工 業 基 地 線</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>澄 川 錦 岡 線</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>川 沿 と き わ 線</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>錦 西 光 洋 線</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>錦 西 文 化 公 園 線</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>北 錦 岡 線</td> </tr> </tbody> </table> ※ 名のり場は色別になっています 苫小牧駅前 バスのりば配置図・のりば案内（令和 2（2020）年現在）	行 先	路線名・経 由	札 幌 駅 前	高速道路経由	登別温泉・白老緑泉郷 苫小牧市立病院 平取・白高・静内・浦河	郊 外 線	フェリーターミナル	郊外線(中央バス)	24	フ ェ リ ー 線	ウトナイ団地中央	26 沼 ノ 端 線	新千歳空港	30 千 歳 空 港 線	苫小牧営業所	01 永 福 三 条 線	小糸井町	10 グリーンヒル団地線	有珠の沢五丁目	15 有 珠 の 沢 線	宮の森団地	16 宮 の 森 線	老人ホーム前	18 啓 北 山 手 線	はまなす二丁目	19 はまなす団地線	苫小牧営業所	21 日 の 出 町 線	市立病院町	22 市 立 病 院 港 町 循 環 線	勇払正門	25 勇 払 線	テクノセンター	31 苫 東 工 業 基 地 線	11	澄 川 錦 岡 線	12	川 沿 と き わ 線	13	錦 西 光 洋 線	14	錦 西 文 化 公 園 線	17	北 錦 岡 線
行 先	路線名・経 由																																												
札 幌 駅 前	高速道路経由																																												
登別温泉・白老緑泉郷 苫小牧市立病院 平取・白高・静内・浦河	郊 外 線																																												
フェリーターミナル	郊外線(中央バス)																																												
24	フ ェ リ ー 線																																												
ウトナイ団地中央	26 沼 ノ 端 線																																												
新千歳空港	30 千 歳 空 港 線																																												
苫小牧営業所	01 永 福 三 条 線																																												
小糸井町	10 グリーンヒル団地線																																												
有珠の沢五丁目	15 有 珠 の 沢 線																																												
宮の森団地	16 宮 の 森 線																																												
老人ホーム前	18 啓 北 山 手 線																																												
はまなす二丁目	19 はまなす団地線																																												
苫小牧営業所	21 日 の 出 町 線																																												
市立病院町	22 市 立 病 院 港 町 循 環 線																																												
勇払正門	25 勇 払 線																																												
テクノセンター	31 苫 東 工 業 基 地 線																																												
11	澄 川 錦 岡 線																																												
12	川 沿 と き わ 線																																												
13	錦 西 光 洋 線																																												
14	錦 西 文 化 公 園 線																																												
17	北 錦 岡 線																																												
目 標	・ 再整備にあたり、バス待合や乗り換え利便性の向上を図る。 ・ 再整備までの間、現在のバス待合や発着、乗り換え機能の維持に努める。 ・ 案内の多言語表示、絵文字、統一された分かりやすいサインなど、案内情報のユニバーサルデザイン化を実施する。																																												
主 体	苫小牧市・交通事業者																																												
実施時期	令和 3（2021）～7（2025）年度 ・ バス待合、発着、乗り換え機能の維持 ・ 案内のユニバーサルデザイン化の実施																																												

施策⑭	苫小牧駅と各地区の拠点を結ぶバス路線の充実
背景とねらい	苫小牧駅は「都市計画マスタープラン」において都市拠点の中心交通施設と位置付けられており、苫小牧駅と市内各地・各拠点を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワーク（バス路線網）の形成が求められる。 おおむね10年目以降の東西基幹軸を中心としたバス路線の再編を行うことを目指し、効率的な運行によるアクセス性の改善を図る。
現 状	・ 市内中心部に近づくにつれて、経路が重複する路線が多い。 ・ 運行距離が長い路線が多い。
目 標	・ バス事業者と協議し、段階的な路線再編を実施する。 ・ 路線及びダイヤの調整により、東西基幹軸における最大バス待ち時間の短縮を図る。 ・ バス車両と運転手の運用効率化を図る。 ＜将来構造＞ 路線再編イメージ（再掲）
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和3（2021）～5（2023）年度 事業者と協議し、再編路線を決定 令和6（2024）～7（2025）年度 段階的な路線再編とダイヤの調整

(2) 複合型生活拠点※（沼ノ端駅周辺）における乗り継ぎ拠点の整備

施策⑮	待合施設の整備
背景とねらい	東西基幹軸と支線の乗り継ぎ拠点となる複合型生活拠点（沼ノ端駅周辺）の快適な鉄道・バス待ち環境を確保する。
現 状	・ 沼ノ端駅構内に待合用のベンチが設置されているが、バス停に待合室がなく雨風をしのげないなど、待合環境の整備が求められる。   沼ノ端駅改札口 駅自由通路   沼ノ端駅北口のバス停 沼ノ端駅南口のバス停 （写真撮影：令和2（2020）年11月）
目 標	・ 鉄道やバスの待ち時間を快適に過ごせるよう、沼ノ端駅周辺における待合環境の整備を図る。
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和3（2021）～7（2025）年度 運行情報表示ディスプレイの運用 令和6（2024）～7（2025）年度 段階的な路線再編に伴うバス停調整

※複合型生活拠点：中心部の都市拠点機能を併せ持った生活拠点のこと。「苫小牧市都市計画マスタープラン」における、沼ノ端駅周辺を中心とした、日常生活や産業・雇用を支える複合的な生活利便機能が集積した生活拠点を指す。

(3) 生活拠点※（明徳町、日新町、三光町）における乗り継ぎ拠点の整備

施策⑯	公共施設・商業施設等の屋内バス待合整備
背景とねらい	東西基幹軸と支線の乗り継ぎ拠点となる生活拠点（明徳町、日新町、三光町）の快適なバス待ち環境を確保する。
現 状	各生活拠点に屋内バス待合環境が整備されていない。
目 標	- 屋内で快適にバス待ちができるように、沿線の公共施設内に、休憩・交流機能など一体となったバス待合室の整備を図る。 - バス停付近の商業施設等の協力のもと、施設内における待合空間、トイレの貸し出し、バス運行情報の提供などの待合環境の整備を図る。  事例①夕張市拠点複合施設 「りすた」内待合スペース 写真出典：夕張市  事例②ココトマ（苫小牧市民の地域交流・地域情報拠点）内のラウンジ  事例③イオンモール釧路昭和内待合所 写真出典：イオン北海道 群馬県では、バス停付近の店舗等をバスまち協力施設として登録し、施設内でのバス情報提供やトイレの貸出、バス待ちサービスを可能な範囲で提供を行う仕組みを実施している。  バスまち 協力施設 群馬県 バス待合所としてご利用できます。 お気軽にお立ち寄りください。 事例④群馬県バスまち協力施設 画像出典：群馬県
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和3（2021）～7（2025）年度 バス待合室を整備

※生活拠点：一定の地域ごとに形成する、生活利便機能が集積した場所のこと。「苫小牧市都市計画マスタープラン」における、既存の生活利便機能の集積や交通利便性などから、明徳町、日新町、三光町を設定。

(4) 乗り継ぎ利便性の向上

施策⑰	乗り継ぎ利便のためのダイヤ調整
背景とねらい	バス路線を東西基幹軸と支線に分類する場合、一部利用者に乗り継ぎ時間が発生する。利用者にとって利便性の高いバス路線とするために、乗り継ぎ時間の短縮を図る。また、鉄道とバスの乗り継ぎ時間についても短縮を図る。
現 状	・ 市内路線バスについては、鉄道ダイヤを踏まえてダイヤを調整している。
目 標	・ バスとバスの乗り継ぎ利便性向上に向けて、スムーズに乗り継ぎができるように、ダイヤ調整を行う。 ・ 鉄道とバスについては、接続路線のバスダイヤ調整を継続して行う。
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和 3（2021）～7（2025）年度 ・ 乗り継ぎ利便性を向上させるためのダイヤ調整

施策⑱	乗り継ぎ割引
背景とねらい	バス路線を東西基幹軸と支線に分類する場合、一部利用者に乗り継ぎが発生し、運賃が割高になることが想定される。利用者にとって利便性の高いバス路線とするために、乗り継ぎ割引の導入を図る。
現 状	・ 乗り継ぎ割引は実施されていない。
目 標	・ 乗り継ぎ割引を導入する。 札幌市営地下鉄とバスを乗り継ぐ場合、大人 80 円の運賃割引を実施している。現在 IC カードにより自動的に割引が適用されているが、乗り継ぎ券は昭和 57（1982）年から実施している。 直通系統が無い区間をバスからバスへ乗り継いで利用する場合、料金の安いほうの区間を 50 円で利用できる乗り継ぎ割引を実施。函館 IC 乗車券 (ICAS nimoca) を利用すると自動的に割引が適用される。 事例①札幌市営地下鉄・市内バス 資料：札幌の都市交通データブック 事例②函館バスのバス乗継割引 資料：函館バスホームページ
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和 3（2021）～5（2023）年度 乗り継ぎ割引内容を決定 令和 6（2024）～7（2025）年度 乗り継ぎ割引の導入

5-4 目標4「わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供」に向けた取組

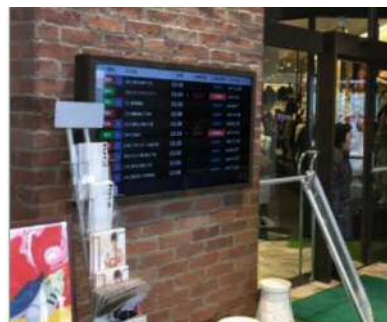
(1) 初めてでもわかりやすい交通サービス

施策⑭	公共交通利用講習
背景とねらい	普段、公共交通に乗車する機会がない方や子どもを対象に、公共交通利用講習を実施し、鉄道やバスの利用方法を知ってもらうことで、公共交通を身近に感じてもらう、利用促進を図る。
現 状	鉄道の「乗り方教室」を実施している。
目 標	- 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。  事例①苫小牧市「乗り方教室」  事例②北見市「バス乗り方教室」 写真出典：北見市地域公共交通会議
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	継続

施策⑮	バス路線図・時刻表の更新・発行
背景とねらい	市内路線バスについては、民間移譲後も引き続き、交通事業者と苫小牧市が協力して市内路線バス時刻表を作成・発行し、市内全戸配布を行っている。 バスダイヤだけでなく、バスに関するお知らせや、バスマップを作成して地図上に路線図及びバス停位置を掲載するなど利用者の利便性向上を図る。
現 状	毎年、市内路線バス時刻表を全戸配布している。
目 標	- 市民に広く市内路線バスが利用されるよう、時刻表の全戸配布を継続する。 - バスロケーションシステムの利用方法など、利用者にとって便利な情報を掲載する。
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	継続

(2) 安心して便利な交通サービス

施策②	バスロケーションシステムの導入・利用促進
背景とねらい	バスロケーションシステムを導入することで、バスの現在地や運行状況をスマートフォン等で確認できるようになり、バス停での待ち時間を短縮することや、利用者が乗ろうとしているバスを逃してしまうことを防ぐことができる。また、経路検索ができるため、乗継利便性の向上に繋がる。
現 状	バスの現在地や遅延などの運行状況が分からないため、遅れが生じている場合に予定より多くの待ち時間が発生している。
目 標	- 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。 (バスロケーションシステムとは) - GPS※等を用いてバスの位置情報を収集し、リアルタイムの運行状況を提供するシステム。 - スマートフォン等からバスの運行状況が把握できるため、バス停での待ち時間短縮につながる。 - バス停やバス待合での密集を避けることが期待できる。 ※GPS とは：Global Positioning System（全地球測位システム）の略。 地球上の現在地を、人工衛星を利用して測定するシステム。 1 経路検索 「出発地」と「目的地」を指定し、日時を選択すると、バスの経路候補が検索できます。 2 バスマップ 「バスマップ」画面では現在の運行中のバスとバス停が表示されます。アイコンを押すと走行経路や運行状況なども確認できます。 3 マイバス 普段よく使う経路を「マイバス」へ登録しておくと、運行状況をすぐに一覧で見ることができ、調べ直す手間がかかりません。 バスロケーションシステムの機能例
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	令和3（2021）～7（2025）年度 - バスロケーションシステムの導入及び運用開始 - 広報誌、ホームページ等による情報発信

施策②	運行情報表示ディスプレイの設置																																																																																																
背景とねらい	施策①「バスロケーションシステムの導入」と併せて、市内の主要拠点においてバスの運行情報を表示するディスプレイ（デジタルサイネージ）を設置することにより、悪天候の際でも屋内でバスの到着を待つことができる。																																																																																																
現 状	バスの遅延などの運行状況が分からないため、屋外のバス停付近でバスの到着を待つ必要がある。																																																																																																
目 標	- デジタルサイネージを市内病院や鉄道駅、公共施設に設置する。 （設置予定箇所） 苫小牧市立病院、王子総合病院、苫小牧駅、沼ノ端駅、ココトマ、総合体育館、日新温水プール、沼ノ端交流センター、沼ノ端コミュニティセンター、豊川コミュニティセンター、のぞみコミュニティセンター、道南バス錦西営業所 - 広報誌やホームページ等を活用した情報発信を行い、市民への周知を行う。  デジタルサイネージの設置例（旭川市HPより） <table><thead><tr><th>会社</th><th>行先</th><th>定刻</th><th>出発予定</th><th>運行状況</th><th>のりば</th></tr></thead><tbody><tr><td>道北</td><td>[28] 旭川駅前</td><td>15:45</td><td></td><td>通常運行</td><td>旭川駅前 4</td></tr><tr><td>道北</td><td>[550] 市役所前</td><td>15:45</td><td></td><td>通常運行</td><td>1号7丁目 11</td></tr><tr><td>道北</td><td>[81] 釧路駅</td><td>15:45</td><td></td><td>通常運行</td><td>旭川駅前 7</td></tr><tr><td>道北</td><td>[6] 旭川駅</td><td>15:45</td><td></td><td>通常運行</td><td>旭川駅前 5</td></tr><tr><td>道北</td><td>[94] 東神楽駅前</td><td>15:45</td><td></td><td>通常運行</td><td>1号8丁目 16</td></tr><tr><td>道北</td><td>[70] 東神楽バスセンター</td><td>15:45</td><td></td><td>通常運行</td><td>旭川駅前 10</td></tr><tr><td>道北</td><td>[62] 永山14丁目</td><td>15:45</td><td>→ 15:47</td><td>2 秒遅れ</td><td>1号8丁目 18</td></tr><tr><td>道北</td><td>[72] 旭川駅前</td><td>15:50</td><td></td><td>通常運行</td><td>1号8丁目 18</td></tr><tr><td>道北</td><td>[5] 豊別駅前</td><td>15:50</td><td></td><td>通常運行</td><td>旭川駅前 7</td></tr><tr><td>道北</td><td>[24] イオンモール旭川西</td><td>15:50</td><td></td><td>通常運行</td><td>1号8丁目 14</td></tr><tr><td>道北</td><td>[53] 高砂台8丁目</td><td>15:52</td><td></td><td>通常運行</td><td>1号7丁目 11</td></tr><tr><td>道北</td><td>[40] 旭川駅前</td><td>15:51</td><td>→ 15:52</td><td>1 秒遅れ</td><td>1号8丁目</td></tr><tr><td>道北</td><td>[45] ごりよう公園前</td><td>15:53</td><td></td><td>通常運行</td><td>1号8丁目 18</td></tr><tr><td>道北</td><td>[75] 当麻ヘルシー</td><td>15:53</td><td></td><td>通常運行</td><td>旭川駅前 22・23</td></tr><tr><td>道北</td><td>[45] ごりよう公園前</td><td>15:55</td><td></td><td>通常運行</td><td>旭川駅前 25</td></tr></tbody></table> 15:43 郵便局前行, [70] 東神楽バスセンター 行が到着いたします。 デジタルサイネージの画面表示例（旭川市HPより）	会社	行先	定刻	出発予定	運行状況	のりば	道北	[28] 旭川駅前	15:45		通常運行	旭川駅前 4	道北	[550] 市役所前	15:45		通常運行	1号7丁目 11	道北	[81] 釧路駅	15:45		通常運行	旭川駅前 7	道北	[6] 旭川駅	15:45		通常運行	旭川駅前 5	道北	[94] 東神楽駅前	15:45		通常運行	1号8丁目 16	道北	[70] 東神楽バスセンター	15:45		通常運行	旭川駅前 10	道北	[62] 永山14丁目	15:45	→ 15:47	2 秒遅れ	1号8丁目 18	道北	[72] 旭川駅前	15:50		通常運行	1号8丁目 18	道北	[5] 豊別駅前	15:50		通常運行	旭川駅前 7	道北	[24] イオンモール旭川西	15:50		通常運行	1号8丁目 14	道北	[53] 高砂台8丁目	15:52		通常運行	1号7丁目 11	道北	[40] 旭川駅前	15:51	→ 15:52	1 秒遅れ	1号8丁目	道北	[45] ごりよう公園前	15:53		通常運行	1号8丁目 18	道北	[75] 当麻ヘルシー	15:53		通常運行	旭川駅前 22・23	道北	[45] ごりよう公園前	15:55		通常運行	旭川駅前 25
会社	行先	定刻	出発予定	運行状況	のりば																																																																																												
道北	[28] 旭川駅前	15:45		通常運行	旭川駅前 4																																																																																												
道北	[550] 市役所前	15:45		通常運行	1号7丁目 11																																																																																												
道北	[81] 釧路駅	15:45		通常運行	旭川駅前 7																																																																																												
道北	[6] 旭川駅	15:45		通常運行	旭川駅前 5																																																																																												
道北	[94] 東神楽駅前	15:45		通常運行	1号8丁目 16																																																																																												
道北	[70] 東神楽バスセンター	15:45		通常運行	旭川駅前 10																																																																																												
道北	[62] 永山14丁目	15:45	→ 15:47	2 秒遅れ	1号8丁目 18																																																																																												
道北	[72] 旭川駅前	15:50		通常運行	1号8丁目 18																																																																																												
道北	[5] 豊別駅前	15:50		通常運行	旭川駅前 7																																																																																												
道北	[24] イオンモール旭川西	15:50		通常運行	1号8丁目 14																																																																																												
道北	[53] 高砂台8丁目	15:52		通常運行	1号7丁目 11																																																																																												
道北	[40] 旭川駅前	15:51	→ 15:52	1 秒遅れ	1号8丁目																																																																																												
道北	[45] ごりよう公園前	15:53		通常運行	1号8丁目 18																																																																																												
道北	[75] 当麻ヘルシー	15:53		通常運行	旭川駅前 22・23																																																																																												
道北	[45] ごりよう公園前	15:55		通常運行	旭川駅前 25																																																																																												
主 体	交通事業者・苫小牧市																																																																																																
実施時期	令和3（2021）～7（2025）年度 - 運行情報表示ディスプレイの運用 - 広報誌、ホームページ等による情報発信																																																																																																

5-5 目標5「広域移動利便・観光振興への貢献」に向けた取組

(1) 観光拠点・空港・港湾・都市間との交通アクセス向上

施策②③	苫小牧駅から新千歳空港へのアクセス確保																	
背景とねらい	苫小牧駅から新千歳空港に向かうには鉄道（普通列車・特急列車）と路線バスの複数の交通手段が提供されている。路線の維持・改善を図り、新千歳空港へのアクセスを確保する。																	
現 状	苫小牧駅から新千歳空港へ向かう鉄道及び路線バスについては、一定の本数が確保されている。 令和2（2020）年度現在の苫小牧駅～新千歳空港間の公共交通運行状況 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">交通機関</th><th>本数</th><th>備考</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">鉄道</td><td>普通列車</td><td>19 往復／日</td><td>南千歳駅乗換</td></tr> <tr> <td>特急列車</td><td>15 往復／日</td><td>南千歳駅乗換</td></tr> <tr> <td>路線バス</td><td>千歳空港線</td><td>13 往復／日</td><td>一部白老緑泉郷線と共同運行</td></tr> </tbody> </table> 資料：J R北海道時刻表 令和2（2020）年3月改正 道南バス時刻表 令和2（2020）年4月1日改正			交通機関		本数	備考	鉄道	普通列車	19 往復／日	南千歳駅乗換	特急列車	15 往復／日	南千歳駅乗換	路線バス	千歳空港線	13 往復／日	一部白老緑泉郷線と共同運行
交通機関		本数	備考															
鉄道	普通列車	19 往復／日	南千歳駅乗換															
	特急列車	15 往復／日	南千歳駅乗換															
路線バス	千歳空港線	13 往復／日	一部白老緑泉郷線と共同運行															
目 標	- 苫小牧駅～新千歳空港間における鉄道と路線バスの運行本数を維持する。 - 鉄道と路線バスの役割分担と連携により、利用者の利便性向上を図る。																	
主 体	交通事業者・苫小牧市																	
実施時期	継続																	

施策⑭	苫小牧駅からフェリーターミナルへのアクセス確保
背景とねらい	「フェリー線」として、苫小牧駅から苫小牧西港フェリーターミナルまでの路線バスが運行している。路線の維持、改善を図り、フェリーターミナルへのアクセスを確保する。
現 状	・ フェリーの運航ダイヤに合わせたバス運行が確保されている。
目 標	・ フェリーの運航時間に合わせてダイヤ調整を行い、フェリーターミナルへの交通手段を確保する。 ・ 路線の維持・改善を図り、フェリーターミナルへのアクセスを確保する。
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	継続

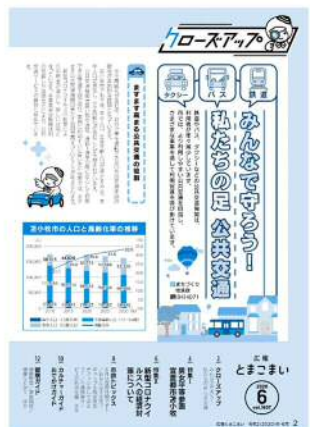
施策⑮	苫小牧駅から観光施設へのアクセス確保
背景とねらい	市内イベント会場までの移動手段として臨時バスを運行し、公共交通利用者の増加及び主要観光施設へのアクセスを確保する。
現 状	・ イベントに合わせた臨時バスが運行されている。
目 標	・ イベント開催に合わせて臨時バスを運行し、イベント会場への交通手段を確保する。 ・ 臨時バスの運行情報について、ホームページ等を活用した情報発信を行い、市民への周知と利用促進を図る。  イベント会場までの「ワンコイン臨時バス」の運行事例（苫小牧市）
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	継続

5－6 目標6「関係者の協力に基づく計画的な実施」に向けた取組

(1) 関係者間の協力（市民・交通事業者・学識者・行政機関など）

施策②⑥	苫小牧市公共交通協議会の開催
背景とねらい	市民・交通事業者・学識者・関係行政機関から構成される「苫小牧市公共交通協議会」を設置し、苫小牧市における必要な交通手段の確保や利便性の向上について協議を行い、本市の実情に即した公共交通サービスを実現することを目的とする。
現 状	・ 住民の生活に必要な交通手段の確保や、利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議している。
目 標	・ 協議会を定期的を開催し、関係者間の合意形成と協力体制を構築するとともに、本計画（「苫小牧市地域公共交通計画」）の進捗状況評価を行い、計画の着実な実現を図る。
主 体	苫小牧市公共交通協議会
実施時期	継続

(2) 市民・利用者の協力

施策⑦	モビリティマネジメントの推進
背景とねらい	公共交通の維持・存続のため、自家用自動車に頼りすぎるのではなく、公共交通機関の利用を促す取組を行い、自発的な意識転換を図る。
現 状	・ 広報誌やホームページを活用した情報発信を行い、公共交通機関の利用方法や、自家用自動車から公共交通への利用転換について、市民周知を行っている。 ・ 「バスの日」イベント等の公共交通利用促進キャンペーンを実施している。 ・ 産学官の連携によるギャラリーバス運行を実施し、公共交通の利用促進を図っている。
目 標	・ 公共交通利用促進キャンペーンを継続し、利用促進を図る。 ・ 広報誌やSNSを活用した情報発信を継続し、利用促進を図る。  バスの日イベント（2019年度） 出典：道南バスホームページ  広報による公共交通利用促進 出典：広報とまこまい  産学官連携によるギャラリーバス・メリークリスマスバス 
主 体	交通事業者・苫小牧市
実施時期	継続

6. 計画の進行管理

6-1 事業の実施目標とスケジュール

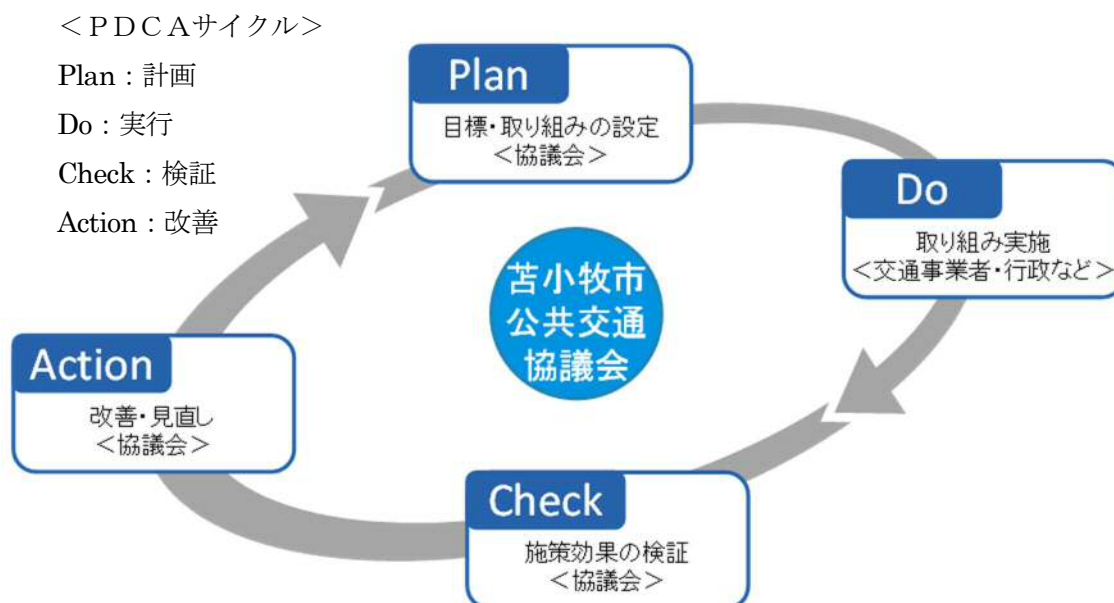
目標	施策の方向性	施策
目標1 利用促進と利便性向上	(1) 鉄道、路線バスなどの利用促進	① JR利用促進事業
		② 公共交通路線維持費補助事業
	(2) 鉄道・バスなどの利便性向上	③ 決済のキャッシュレス化
		④ 車両のバリアフリー化
目標2 将来都市構造に対応した 持続可能な公共交通網の形成	(1) バス路線網の効率化	⑤ 東西の基幹交通軸におけるバス路線の効率化
		⑥ 需要に合わせた運行本数の調整
		⑦ バス停留所の改善
	(2) バス路線網を補完する交通サービスの充実	⑧ 植苗・美沢地区コミュニティバス(とこバス)運行事業
		⑨ 樽前予約運行型バス(樽前ハッピー号)運行事業
		⑩ 新たなモビリティサービスの導入に関する調査研究
		⑪ 障がい者・高齢者等の移動手段の確保(福祉有償運送)
		⑫ 遠隔地からの通学手段の確保(スクールバスなど)
目標3 継ぎ目のない交通の実現 (シームレス化)	(1) 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及び駅周辺の一体的な再整備の推進
		⑭ 苫小牧駅と各地区の拠点を結ぶバス路線の充実
	(2) 複合型生活拠点(沼ノ端駅周辺)における乗り継ぎ拠点の整備	⑮ 待合施設の整備
	(3) 生活拠点(明徳町、日新町、三光町)における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
	(4) 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
		⑱ 乗り継ぎ割引
目標4 わかりやすく、安心・便利な 交通サービスの提供	(1) 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
		⑳ 路線図・時刻表の更新・発行
	(2) 安心で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
		㉒ 運行情報表示ディスプレイの設置
目標5 広域移動利便・観光振興への 貢献	(1) 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
		㉔ 苫小牧駅からフェリーターミナルへのアクセス確保
		㉕ 苫小牧駅から観光施設へのアクセス確保
目標6 関係者の協力に基づく計画的 な実施	(1) 関係者間の協力(市民・交通事業者・学識者・行政機関など)	㉖ 苫小牧市公共交通協議会の開催
	(2) 市民・利用者の協力	㉗ モビリティマネジメントの推進

施策 No.	年度					実施主体
	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
①	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	路線維持補助を継続					北海道・苫小牧市
③	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	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
⑤	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	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	バス停上屋、ベンチ等の整備			段階的な再編に伴うバス停調整		交通事業者・苫小牧市
⑧	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	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	協議会等を立ち上げ、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	輸送サービス継続					福祉有償運送事業者・苫小牧市
⑫	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
⑬	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	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
⑮	運行情報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
⑯	バス待合室を整備					交通事業者・苫小牧市
⑰	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	乗り継ぎ割引内容を決定			乗り継ぎ割引の導入		交通事業者・苫小牧市
⑲	「乗り方教室」や出前授業の拡充					交通事業者・苫小牧市
⑳	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
㉑	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
㉓	JR及び路線バスの運行本数維持					交通事業者・苫小牧市
㉔	フェリー線の運行継続					交通事業者・苫小牧市
㉕	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
㉖	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
㉗	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

6-2 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、苫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ます。

図表 6-1 PDCAサイクル



6-3 計画の達成状況評価

(1) 地域公共交通計画の評価指標

各目標の達成状況の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1】利用促進と利便性向上

指標①		現況値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
鉄道輸送密度(※1)		室蘭線：388人/日 日高線：528人/日	室蘭線：439人/日 日高線：現況維持
算出方法	- 平成31(2019)年4月にJR北海道が公表した事業計画(アクションプラン)における輸送密度の目標値 - アクションプランに基づき、JR北海道と市が連携して利用促進に取り組んでいることから、JR北海道の目標値と同じとし、日高線は現時点で目標値を超えているため現況維持とします。		
指標②		現況値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
路線バスへの路線補助額		5,619万5千円	5,619万5千円以内
算出方法	・北海道との協調補助と市独自補助の合計額の現況値以内としています。		

【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

指標③		現況値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
路線バス実車走行kmあたり利用者数		1.17人/km	現況維持
算出方法	- 路線バス利用者数÷実車走行km - 利用者数の減少を上回る運行効率の向上により、現況維持を目指します。		
指標④		現況値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
とこバス・樽前ハッピー号 1便当たり平均乗車人数		とこバス 2.2人 ハッピー号 5.2人	とこバス 2.7人 ハッピー号 5.7人
算出方法	- 利用者数÷運行便数 - 利用者数の増加により、現況値の0.5人増を目指します。		

【目標3】繋ぎ目のない交通の実現(シームレス化)

指標⑤		現況値 (令和2(2020)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
各生活拠点におけるバス待合整備箇所数		—	4箇所
算出方法	・各生活拠点にバス待合整備を目指します。		

【目標4】わかりやすく、安心・便利な交通サービスの提供

指標⑥	現況値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
公共交通利用講習開催 回数・参加者数	1回・20名	5回・100名
算出方法	・講習開催の増加により、現況値の5倍増を目指します。	
指標⑦	現況値 (平成28(2016)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
市内公共交通の 市民満足度	46.4%	51.4%
算出方法	・市民アンケート調査 ・公共交通の利便性向上などにより、現況値の5ポイント増を目指します。	

【目標5】広域移動利便・観光振興への貢献

指標⑧	現況値 (平成28(2016)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
「他都市への乗り継ぎ」 などの市民満足度	62.1%	67.1%
算出方法	・市民アンケート調査 ・都市間移動の交通手段確保により、現況値の5ポイント増を目指します。	

【目標6】関係者の協力に基づく計画的な実施

指標⑨	現況値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
公共交通利用促進 イベント開催回数	3回	6回
算出方法	・利用促進イベントの開催回数を増やし、現況値の2倍増を目指します。	
指標⑩	現況値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
路線バスの利用頻度 (月1回以上利用の回答割合)	22.0%	27.0%
算出方法	・市民アンケート調査 ・路線バス利用促進の取組により、現況値の5ポイント増を目指します。	