

当別町地域公共交通総合連携計画

(抄)

新旧対照表

平成 20 年 3 月

当 別 町

変更概要

新法策定から早い段階での連携計画提出なので、全国的な連携計画のモデルケースとなる為、国土交通省から指導を受け、第2部を修正した。

「1. 当別町地域公共交通総合連携計画の背景と目的」、「2. 当別町における地域交通の課題」の項目を、「1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針」、「2. 目標」に変更した。変更前は、背景⇒目的⇒課題の流れで整理していたが、変更後は課題⇒方針⇒目標へと変更した。

「3. 当別町地域公共交通総合連携計画の内容」を、「3. 計画期間」、「4. 計画区域」、「5. 目標を達成するために行なう事業及びその実施主体に関する事項」、「6. その他」の4項目に細分化して整理した。

連携計画に基づく事業を実施する「実施主体」を記載するよう指導を受け、短期計画・中長期計画について、中項目毎に事業主体を記載した。基本的には当別町と乗合バス事業者が事業を実施し、コミュニティバス実証運行、本格運行に関しては当別町・北海道医療大学・北洋交易・とうべつ整形外科・乗合バス事業者が実施主体となる。

中長期計画の「JRに対する要望」については、項目を分けて「6. その他」として整理した。

変更前

《 目 次 》

はじめに 1

第 1 部 当別町の概況

1. 位置、地形、気象 2
2. 人口 3
3. 当別町における地域交通の概要 8
4. 住民の交通に関する調査 27

第 2 部 当別町地域公共交通総合連携計画

1. 当別町地域公共交通総合連携計画の背景と目的 31
2. 当別町における地域交通の課題 32
3. 当別町地域公共交通総合連携計画の内容 33

参考資料

1. アンケート調査グラフデータ（第 1 部「4. 住民の交通に関する調査」） 4
4
2. 検討の経緯 49
3. 出典 51

変更後

《 目 次 》

はじめに 1

第 1 部 当別町の概況

1. 位置、地形、気象 2
2. 人口 3
3. 当別町における地域交通の概要 8
4. 住民の交通に関する調査 27

第 2 部 当別町地域公共交通総合連携計画

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針 31
2. 目標 32
3. 計画期間 33
4. 計画区域 33
5. 目標を達成するために行なう事業及びその実施主体に関する事項 34
6. その他 43

参考資料

1. アンケート調査グラフデータ（第 1 部「4. 住民の交通に関する調査」） 4
4
2. 検討の経緯 49
3. 出典 51

第2部 当別町地域公共交通総合連携計画

1. 当別町地域公共交通総合連携計画の背景と目的

(1) 計画策定の背景

当別町は、地形が南北に長いほか、東西に市街地が二極化している。また、札幌市や江別市といった都市に隣接しているなどの要件によって、自動車への依存が非常に高い地域である。

主な生活圏となっている札幌市までの公共交通は、J R 札沼線（学園都市線）が存在するが、同路線は他の路線と比べて時間距離が長く、札幌駅からの最終便の時刻が早いことなど不便な点が多い。さらに、札幌大橋の開通により、特に西部地区については短時間で札幌中心部へ移動できるようになったため、郊外の住民も含め「自宅⇒自動車⇒J R 駅⇒J R で札幌」から「自宅⇒自動車⇒札幌」という動線が、大きなウエイトを占めるようになった。

また買い物交通においては、自動車により町外の大型ショッピングセンターへ向かう傾向が数多く見られ、まちの活力を低下させている。

これら自動車に依存する傾向のデメリットとして、環境負荷が高い＝地球環境の問題や高齢者の交通事故が増加する点が挙げられ、道内でも寒冷で積雪の多い当別町においては重要な課題である。

今後、少子高齢化が進み、逼迫する財政状況の中、地域を再生し、高齢者にとっても安全で安心な外出が可能となる地域を創造するためには、町内の交通モードの転換が求められる。

(2) 計画策定の目的

このような状況に対応するため、下記の課題解決を目的とし、計画策定を行った。

- ・公共交通機関での札幌市へのアクセス向上
- ・自動車に依存しない地域及び住民の形成
- ・安全で安心な移動を可能とする“地域の足”の確保
- ・当別町の活性化
- ・運輸部門における環境負荷の低減

平成18年度から実証運行中である「当別ふれあいバス」を軸に各交通機関と連携することにより、地域コミュニティの活性化やこれから訪れる高齢社会等へ対応できる交通モードを形成できると考えられる。

第2部 当別町地域公共交通総合連携計画

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

1-1 課題の整理

(1) 鉄軌道の課題

■時間距離が長い

J R 札沼線（学園都市線）は単線・非電化で快速及び特急の運行がないため、札幌圏の他路線と比べ乗車時間が長い。

■最終便が早い（下り）

札幌⇒当別の最終便時刻は23:07札幌発であり、札幌⇒あいの里公園（23:59札幌発）と比べ、1時間ほど早い。

■石狩金沢駅～中小屋駅の利用者が少ない

対象地域の人口や運行本数の影響もあるが、当該区間の利用者は、町内全J R 駅乗車人員の合計に対してわずか0.79%である（平成16年度）。

(2) コミュニティバス等の課題

■バス利用の促進

当別町民の傾向として自動車への依存が高く、バス等による公共交通網が発達しなかった地域のため、交通モードの転換を図る取組も含めた利用促進策等が必要である。

■運行コストに対する運行収入割合の改善

平成18年度実績では、運行収入の割合がわずか16.5%であったことから、継続可能なバス運行を目指すための、改善が必要である。

■バスネットワークの維持

生活交通確保の観点からも、町内をある程度カバーしている現状と同レベルのバスネットワークを維持していく必要がある。

■地域コミュニティの活性化

商工会や商店街等との連携を図り、地元市街地とバスの両方を活性化させる取組が必要である。

(3) その他

■少子化とスクールバス

少子化による学校の統廃合が進められた当別町では、スクールバス充実の要望が大きくなる中で、コミュニティバスとの連携について、検討が急務である。

■閉じこもり対策等

交通弱者（特に高齢者）の移動手段確保は重要であり、誰もが安心して利用できる、外出が苦にならないための公共交通施策が必要である。

2. 当別町における地域交通の課題

(1) 鉄軌道の課題

■時間距離が長い

J R 札沼線（学園都市線）は単線・非電化で快速及び特急の運行がないため、札幌圏域の他路線と比べ乗車時間が長い。

■最終便が早い（下り）

札幌⇒当別の最終便時刻は 23：07 札幌発であり、札幌⇒あいの里公園（23：59 札幌発）と比べ、1 時間ほど早い。

■石狩金沢駅～中小駅の利用者が少ない

対象地域の人口や運行本数の影響もあるが、当該区間の利用者は、町内全 J R 駅乗車人員の合計に対してわずか 0.79% である（平成 16 年度）。

(2) コミュニティバス等の課題

■バス利用の促進

当別町民の傾向として自動車への依存が高く、バス等による公共交通網が発達しなかった地域のため、交通モードの転換を図る取組も含めた利用促進策等が必要である。

■運行コストに対する運行収入割合の改善

平成 18 年度実績では、運行収入の割合がわずか 16.5% であったことから、継続可能なバス運行を目指すための、改善が必要である。

■バスネットワークの維持

生活交通確保の観点からも、町内をある程度カバーしている現状と同レベルのバスネットワークを維持していく必要がある。

■地域コミュニティの活性化

商工会や商店街等との連携を図り、地元市街地とバスの両方を活性化させる取組が必要である。

(3) その他

■少子化とスクールバス

少子化による学校の統廃合が進められた当別町では、スクールバス充実の要望が大きくなる中で、コミュニティバスとの連携について、検討が急務である。

■閉じこもり対策等

交通弱者（特に高齢者）の移動手段確保は重要であり、誰もが安心して利用できる、外出が苦にならないための公共交通施策が必要である。

1-2 当別町地域公共交通総合連携計画における基本的な方針

当別町は、地形が南北に長いほか、東西に市街地が二極化している。また、札幌市や江別市といった都市に隣接しているなどの要件によって、自動車への依存が非常に高い地域である。

主な生活圏となっている札幌市までの公共交通は、J R 札沼線（学園都市線）が存在するが、同路線は他の路線と比べて時間距離が長く、札幌駅からの最終便の時刻が早いことなど不便な点が多い。さらに、札幌大橋の開通により、特に西部地区については短時間で札幌中心部へ移動できるようになったため、郊外の住民も含め「自宅⇒自動車⇒J R 駅⇒J R で札幌」から「自宅⇒自動車で札幌」という動線が、大きなウエイトを占めるようになった。

また買い物交通においては、自動車により町外の大規模ショッピングセンターへ向かう傾向が数多く見られ、まちの活力を低下させている。

これら自動車に依存する傾向のデメリットとして、環境負荷が高い＝地球環境の問題や高齢者の交通事故が増加する点が挙げられ、道内でも寒冷で積雪の多い当別町においては重要な課題である。

今後、少子高齢化が進み、逼迫する財政状況の中、地域を再生し、高齢者にとっても安全で安心な外出が可能となる地域を創造するためには、町内の交通モードの転換が求められる。

2. 目標

このような状況に対応するため、下記の課題解決を目的とし、計画策定を行った。

- ・公共交通機関での札幌市へのアクセス向上
- ・自動車に依存しない地域及び住民の形成
- ・安全で安心な移動を可能とする“地域の足”の確保
- ・当別町の活性化
- ・運輸部門における環境負荷の低減

平成 18 年度から実証運行中である「当別ふれあいバス」を軸に各交通機関と連携することにより、地域コミュニティの活性化やこれから訪れる高齢社会等へ対応できる交通モードを形成できると考えられる。

3. 当別町地域公共交通総合連携計画の内容

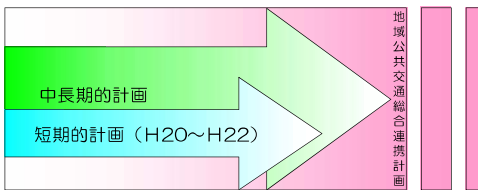
これまでの当別ふれあいバス実証運行事業の結果と、前述の課題を踏まえて、当別町地域公共交通総合連携計画を次のように定める。

(1) 計画年次

計画を実効あるものとするため、交通事業者や各関係機関と密接な連携を図り、節目ごとに計画の検証や新たな展開を図る。

■短期的計画：平成20年度～平成22年度の概ね3カ年

■中長期的計画：期限は設けず、継続して協議・実施していく



図表 2-3-1 地域公共交通総合連携計画

(2) 計画区域

本計画が対象とする区域は、当別町全域とする。



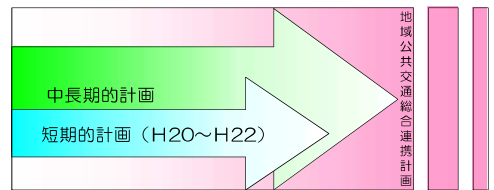
図表 2-3-2 地域公共交通総合連携計画区域

3. 計画期間

計画を実効あるものとするため、交通事業者や各関係機関と密接な連携を図り、節目ごとに計画の検証や新たな展開を図る。

■短期的計画：平成20年度～平成22年度の概ね3カ年

■中長期的計画：期限は設けず、継続して協議・実施していく



図表 2-3-1 地域公共交通総合連携計画

4. 計画区域

本計画が対象とする区域は、当別町全域とする。



図表 2-3-2 地域公共交通総合連携計画区域

(3) 短期的計画の内容

A：コミュニティバス実証運行事業の改善

平成19年度に行った「当別ふれあいバス実証運行事業」をベースに改善し、より効率的で継続可能な運行を検討する。

【①運行収入の改善】

応援券の金額を見直し、運行コストに対する運行収入割合の改善を行なう。また、その影響を調査する。

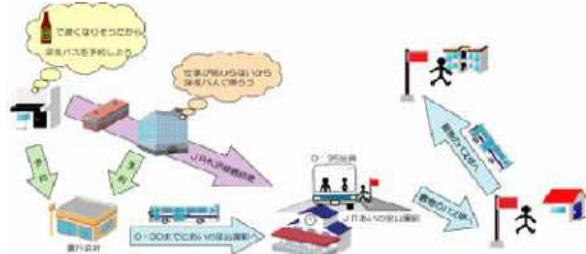
	一般		小・中学生、高校生 障がい者、介護人	
	【新】 平成20年度～	【現在】 平成19年度	【新】 平成20年度～	【現在】 平成19年度
1ヶ月	4,000円	2,500円	2,000円	1,500円
3ヶ月	10,000円	6,000円	5,000円	3,500円
6ヶ月	16,000円	10,000円	8,000円	6,000円

図表 2-3-3 応援券の改正

※運賃及び回数券については、改正なし

【②JRとの連携】

当別ふれあいバスは、従来、JR石狩当別駅及びJR石狩太美駅における列車発着に併せた運行を基本としてきたが、JR札幌⇒当別方面の最終便が早いこともあり、予約制等の一定のルールを設けた「DRT[※]」に近い形での運行としてコストを最小限に抑え、JR札幌⇒あいの里公園駅最終便に接続した「深夜バス」を、新たに運行する。



図表 2-3-4 深夜バスのイメージ

※DRT：

需要応答型交通（Demand Responsive Transport）の略。需要（事前予約等）に応じて定時定路線を運行する方法と、路線や時間を変更させて運行する方法などがある。

5. 目標を達成するために行なう事業及びその実施主体に関する事項

(1) 短期的計画の内容と実施主体

A：コミュニティバス実証運行事業の改善

【実施主体：当別町、北海道医療大学、北洋交通、とうべつ整形外科、乗合バス事業者】

平成19年度に行った「当別ふれあいバス実証運行事業」をベースに改善し、より効率的で継続可能な運行を検討する。

【①運行収入の改善】

応援券の金額を見直し、運行コストに対する運行収入割合の改善を行なう。また、その影響を調査する。

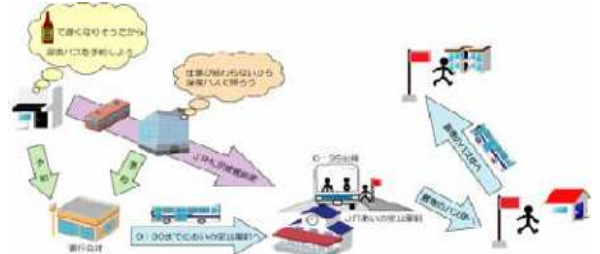
	一般		小・中学生、高校生 障がい者、介護人	
	【新】 平成20年度～	【現在】 平成19年度	【新】 平成20年度～	【現在】 平成19年度
1ヶ月	4,000円	2,500円	2,000円	1,500円
3ヶ月	10,000円	6,000円	5,000円	3,500円
6ヶ月	16,000円	10,000円	8,000円	6,000円

図表 2-3-3 応援券の改正

※運賃及び回数券については、改正なし

【②JRとの連携】

当別ふれあいバスは、従来、JR石狩当別駅及びJR石狩太美駅における列車発着に併せた運行を基本としてきたが、JR札幌⇒当別方面の最終便が早いこともあり、予約制等の一定のルールを設けた「DRT[※]」に近い形での運行としてコストを最小限に抑え、JR札幌⇒あいの里公園駅最終便に接続した「深夜バス」を、新たに運行する。



図表 2-3-4 深夜バスのイメージ

※DRT：

需要応答型交通（Demand Responsive Transport）の略。需要（事前予約等）に応じて定時定路線を運行する方法と、路線や時間を変更させて運行する方法などがある。

【③物流システムの導入】

平成19年にJ R石狩当別駅南口にオープンした「当別赤れんが6号（ふれあい倉庫）」は、コンサートホール・カルチャーホール等文化的拠点としての役割がある一方で当別町の農作物及び特産品なども数多く扱っている。

また、既存施設を改修した「ふくろう図書館」も同年にオープンしている。

これら施設の「利用」を促進させる事は、地域コミュニティの活性化に繋がるものであり、施設に「通う」のはもちろんのこと、「購入・貸出（返却）」も「利用」として捉えて、郵便物（ハガキ・封筒）といった日常的な物も含め、町内を巡るからこそ行える「物流システム導入バス」を計画する。



図表 2-3-5 バスを使った物流システムのイメージ

B：設備の充実

当別ふれあいバスを始めとして、「わかりやすい・利用しやすい・利用したくなる」公共交通を目指し設備の充実を図る。

【①バス停留所及び待合所の整備】

簡素な造りとなっている既存のバス停留所を、デザイン性が高く、わかりやすいバス停留所にする事で、バスに対するイメージアップを図る。

また、雨風や「雪」を防ぐ待合所は、特別豪雪地帯である当別町の利用者にとって必要な設備であり、バス停留所の利用者数も考慮して、設置していく。



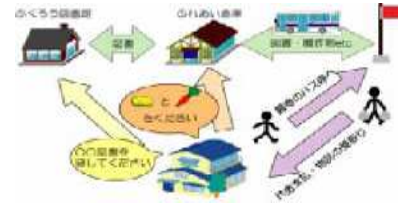
図表 2-3-6 既存のバス停留所等（左：町内／中：スウェーデンヒルズ内／右：町内唯一の待合所）

【③物流システムの導入】

平成19年にJ R石狩当別駅南口にオープンした「当別赤れんが6号（ふれあい倉庫）」は、コンサートホール・カルチャーホール等文化的拠点としての役割がある一方で当別町の農作物及び特産品なども数多く扱っている。

また、既存施設を改修した「ふくろう図書館」も同年にオープンしている。

これら施設の「利用」を促進させる事は、地域コミュニティの活性化に繋がるものであり、施設に「通う」のはもちろんのこと、「購入・貸出（返却）」も「利用」として捉えて、郵便物（ハガキ・封筒）といった日常的な物も含め、町内を巡るからこそ行える「物流システム導入バス」を計画する。



図表 2-3-5 バスを使った物流システムのイメージ

B：設備の充実

【実施主体：①乗合バス事業者 ②・③当別町、乗合バス事業者】

当別ふれあいバスを始めとして、「わかりやすい・利用しやすい・利用したくなる」公共交通を目指し設備の充実を図る。

【①バス停留所及び待合所の整備】

簡素な造りとなっている既存のバス停留所を、デザイン性が高く、わかりやすいバス停留所にする事で、バスに対するイメージアップを図る。

また、雨風や「雪」を防ぐ待合所は、特別豪雪地帯である当別町の利用者にとって必要な設備であり、バス停留所の利用者数も考慮して、設置していく。



図表 2-3-6 既存のバス停留所等（左：町内／中：スウェーデンヒルズ内／右：町内唯一の待合所）

【②デザイン性の高いノンステップバスの導入】

今後訪れる高齢社会においては、容易に乗降可能なノンステップバスは必須であり、また、「使用するバス車両」により、利用頻度が変わるといったデータもあることから、デザイン性の高い車両を導入することは利用促進策としても有効であるため、後述の「ラッピングバス」と併せて、導入を検討する。



図表 2-3-7 ノンステップバス（日野ポンチョ：ショート）

【③情報提供システムの整備】

当別ふれあいバスは、全路線でJR石狩当別駅が起終点となっていることから、同駅内にある自由通路（町道）「当別駅南北連絡線（パブリック通り）」及び同駅南口に隣接している「当別赤れんが6号（ふれあい倉庫）」、利用者が多いJR石狩太美駅で、バス・JRの発着時刻や運行状況などをモニター等で発信する情報提供システムを整備し、利用しやすい公共交通を目指す。

また、バス車内では、事前に通過するバス停留所名を自動案内する音声アナウンスシステムを導入し、利用者の利便性向上を図る。



図表 2-3-8 情報提供（案内版）のイメージ

【②デザイン性の高いノンステップバスの導入】

今後訪れる高齢社会においては、容易に乗降可能なノンステップバスは必須であり、また、「使用するバス車両」により、利用頻度が変わるといったデータもあることから、デザイン性の高い車両を導入することは利用促進策としても有効であるため、後述の「ラッピングバス」と併せて、導入を検討する。

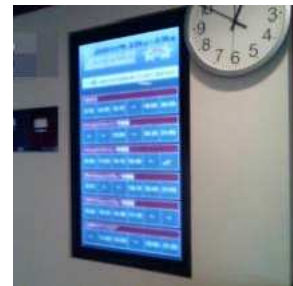


図表 2-3-7 ノンステップバス（日野ポンチョ：ショート）

【③情報提供システムの整備】

当別ふれあいバスは、全路線でJR石狩当別駅が起終点となっていることから、同駅内にある自由通路（町道）「当別駅南北連絡線（パブリック通り）」及び同駅南口に隣接している「当別赤れんが6号（ふれあい倉庫）」、利用者が多いJR石狩太美駅で、バス・JRの発着時刻や運行状況などをモニター等で発信する情報提供システムを整備し、利用しやすい公共交通を目指す。

また、バス車内では、事前に通過するバス停留所名を自動案内する音声アナウンスシステムを導入し、利用者の利便性向上を図る。



図表 2-3-8 情報提供（案内版）のイメージ

C：利用促進策

「公共交通の利用促進策」は、結果として地域の活性化・地球温暖化防止・高齢者の閉じこもり予防など、多方面にわたり有益な影響をもたらすことから、様々な角度でアプローチしていくことが重要となる。

【①モビリティ・マネジメント（MM）^{*}の実施】

当別ふれあいバスの運行開始以来、札幌開発建設部において事業所や地域住民に対し、自動車から公共交通への転換を促す方策であるMMが実施された。

これは、コミュニケーションを中心とした手法を用いて一人ひとりのモビリティ（移動）に対する「意識を変容」させる方策で、近年、国内外において数多く実施されている。

そこで、本町においても、このMMの技術を活用した以下の利用促進策を展開する。

▽①-1 北海道医療大学新入生を対象としたMMの実施

大学生の多くは大学1年生の時に自動車運転免許を取得する傾向が高いとされている。運転免許を取得し自動車を購入すると、自動車に乗ることが習慣化し、公共交通を利用しなくなる可能性が顕著に高くなることは明らかであり、また、一度身に付いた習慣を変更することは困難とされている。

そこで、本町の北海道医療大学の新入生を対象として、MMを展開する。

具体的な展開手法としては、新入生のオリエンテーション時に公共交通に関する情報を提供するとともに、自動車に関するデメリットの情報（例えば、事故リスク、健康面、自動車コスト等）を提供する。さらに、コミュニケーションアンケートの中で、自動車免許取得について、考えてもらい、自発的な行動変容を期待するものである。

これにより、将来的に過度に自動車を利用する人を減少させ、さらに、公共交通の利用率を向上することが可能になると考えられる。

▽①-2 住民を対象としたトラベル・フィードバック・プログラム（TFP）^{*}の実施

住民を対象に、事実情報提供法と行動プラン法を実施する。

事実情報提供法のツールとしては、後述の「利用促進パンフレット」を用いる。

具体的には、このパンフレットを活用し自動車を利用しない、もしくは公共交通を利用する行動プランを立案いただくようアンケート調査の中で要請する。

*モビリティ・マネジメント（Mobility Management）：

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待する取り組み。たとえば、過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などの積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策。

*トラベル・フィードバック・プログラム（TFP）：

モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策の一種で、個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策。具体的には、対象者に具体的なアドヴァイスを実施する「アドヴァイス法」や路線情報や自動車の情報等を提供する「事実情報提供法」、机上で自動車を利用しない行動を立案してもらう「行動プラン法」などがある。

C：利用促進策

【実施主体：当別町、乗合バス事業者】

「公共交通の利用促進策」は、結果として地域の活性化・地球温暖化防止・高齢者の閉じこもり予防など、多方面にわたり有益な影響をもたらすことから、様々な角度でアプローチしていくことが重要となる。

【①モビリティ・マネジメント（MM）^{*}の実施】

当別ふれあいバスの運行開始以来、札幌開発建設部において事業所や地域住民に対し、自動車から公共交通への転換を促す方策であるMMが実施された。

これは、コミュニケーションを中心とした手法を用いて一人ひとりのモビリティ（移動）に対する「意識を変容」させる方策で、近年、国内外において数多く実施されている。

そこで、本町においても、このMMの技術を活用した以下の利用促進策を展開する。

▽①-1 北海道医療大学新入生を対象としたMMの実施

大学生の多くは大学1年生の時に自動車運転免許を取得する傾向が高いとされている。運転免許を取得し自動車を購入すると、自動車に乗ることが習慣化し、公共交通を利用しなくなる可能性が顕著に高くなることは明らかであり、また、一度身に付いた習慣を変更することは困難とされている。

そこで、本町の北海道医療大学の新入生を対象として、MMを展開する。

具体的な展開手法としては、新入生のオリエンテーション時に公共交通に関する情報を提供するとともに、自動車に関するデメリットの情報（例えば、事故リスク、健康面、自動車コスト等）を提供する。さらに、コミュニケーションアンケートの中で、自動車免許取得について、考えてもらい、自発的な行動変容を期待するものである。

これにより、将来的に過度に自動車を利用する人を減少させ、さらに、公共交通の利用率を向上することが可能になると考えられる。

▽①-2 住民を対象としたトラベル・フィードバック・プログラム（TFP）^{*}の実施

住民を対象に、事実情報提供法と行動プラン法を実施する。

事実情報提供法のツールとしては、後述の「利用促進パンフレット」を用いる。

具体的には、このパンフレットを活用し自動車を利用しない、もしくは公共交通を利用する行動プランを立案いただくようアンケート調査の中で要請する。

*モビリティ・マネジメント（Mobility Management）：

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待する取り組み。たとえば、過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などの積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策。

*トラベル・フィードバック・プログラム（TFP）：

モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策の一種で、個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策。具体的には、対象者に具体的なアドヴァイスを実施する「アドヴァイス法」や路線情報や自動車の情報等を提供する「事実情報提供法」、机上で自動車を利用しない行動を立案してもらう「行動プラン法」などがある。

▽①-3 小中学生を対象とした交通教育

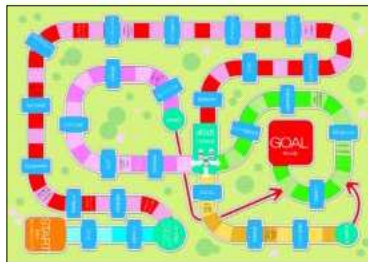
小学生～中学生に対して、社会（環境）学習として、総合的な学習の時間や社会科教育の中で取り入れられやすく、コミュニケーションを中心に興味を持たせるMM手法を用いることで、保護者にも伝わる事が期待できる。

また、現在、学校教諭の負担増が問題視されている中においては、行政や地域が連携することで、この教諭の負担増も解消できると考えられる。

将来を担う子どもやその保護者に「公共交通」への意識を強く持ってもらい、地域における自主的な活動へ繋がるようMMを積極的に実施する。

具体的には、「交通すごろく」と「交通日記」を実施する。

交通すごろくは、ゲームを通じて公共交通路線や公共施設の立地等を児童が理解を深めることを目的とし、交通日記は、日常の交通行動を振り返る機会を与えるため、保護者（家族）での記載を呼びかける。この施策により、特に小学校高学年生～中学生及び保護者においては、モビリティの差異（自動車や JR、バス、徒歩）によって排出される二酸化炭素量に違いがあることを学んでもらい、普段の交通における環境意識が高まるように働きかける。



種類	目的	内容	行先先	利用交通機関	炭素
1	地下鉄	地下鉄有明線	有明駅	有明駅	4.1kg
2	地下鉄丸の内線	丸の内線	丸の内線	丸の内線	4.1kg
3	バス	バス	バス	バス	4.1kg
4	徒歩	徒歩	徒歩	徒歩	4.1kg

図表 2-3-9 交通すごろく（上）と交通日記（下）

▽①-3 小中学生を対象とした交通教育

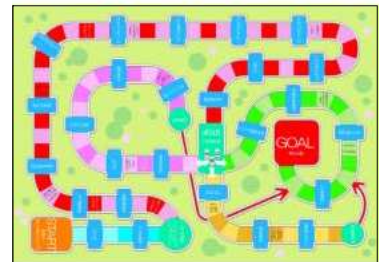
小学生～中学生に対して、社会（環境）学習として、総合的な学習の時間や社会科教育の中で取り入れられやすく、コミュニケーションを中心に興味を持たせるMM手法を用いることで、保護者にも伝わる事が期待できる。

また、現在、学校教諭の負担増が問題視されている中においては、行政や地域が連携することで、この教諭の負担増も解消できると考えられる。

将来を担う子どもやその保護者に「公共交通」への意識を強く持ってもらい、地域における自主的な活動へ繋がるようMMを積極的に実施する。

具体的には、「交通すごろく」と「交通日記」を実施する。

交通すごろくは、ゲームを通じて公共交通路線や公共施設の立地等を児童が理解を深めることを目的とし、交通日記は、日常の交通行動を振り返る機会を与えるため、保護者（家族）での記載を呼びかける。この施策により、特に小学校高学年生～中学生及び保護者においては、モビリティの差異（自動車や JR、バス、徒歩）によって排出される二酸化炭素量に違いがあることを学んでもらい、普段の交通における環境意識が高まるように働きかける。



種類	目的	内容	行先先	利用交通機関	炭素
1	地下鉄	地下鉄有明線	有明駅	有明駅	4.1kg
2	地下鉄丸の内線	丸の内線	丸の内線	丸の内線	4.1kg
3	バス	バス	バス	バス	4.1kg
4	徒歩	徒歩	徒歩	徒歩	4.1kg

図表 2-3-9 交通すごろく（上）と交通日記（下）

▽①-4 公共交通に関するニュースレターの発行

公共交通に関する事業を進めるにあたり、住民に事業への理解と事業の進捗状況等を適切に説明する必要がある。

そこで、事業実施期間は定期的にニュースレターを発行し、事業への理解と認知度の向上を図る。



図表 2-3-10 ニュースレターの発行の例

【②ノーマイカーデーの実施】

MMと併せて、住民や企業と連携し「ノーマイカーデー」を設定し実施する。ノーマイカーデー実施日においては通常よりも運賃を緩和する方策を計画し、利用するメリットを向上させる。

特に企業においては、あらかじめ協力いただける数社に対し、実施前及び実施後に公共交通を意識付けるアンケートを行い、公共交通利用時におけるメリット・デメリットを調査する。

また、ホームページ等でも同様のアンケートを行い、参加した住民等から意見を募り、公共交通改善の参考とする。

▽①-4 公共交通に関するニュースレターの発行

公共交通に関する事業を進めるにあたり、住民に事業への理解と事業の進捗状況等を適切に説明する必要がある。

そこで、事業実施期間は定期的にニュースレターを発行し、事業への理解と認知度の向上を図る。



図表 2-3-10 ニュースレターの発行の例

【②ノーマイカーデーの実施】

MMと併せて、住民や企業と連携し「ノーマイカーデー」を設定し実施する。ノーマイカーデー実施日においては通常よりも運賃を緩和する方策を計画し、利用するメリットを向上させる。

特に企業においては、あらかじめ協力いただける数社に対し、実施前及び実施後に公共交通を意識付けるアンケートを行い、公共交通利用時におけるメリット・デメリットを調査する。

また、ホームページ等でも同様のアンケートを行い、参加した住民等から意見を募り、公共交通改善の参考とする。

【③ラッピングバス・移動展示（絵画等）】

前述の「デザイン性の高いノンステップバスの導入」同様、特色のあるバス車両はそれだけで興味を引き、利用促進に繋げる効果がある。

バス車両のラッピングは、車両購入より低コストで実現できるため、両施策を計画的に行っていく。

また、利用者（特に小・中学生）がテーマに沿った絵を車内に展示する又は直接車体に描き、一定期間運行するといった方策も利用促進に効果的である。



図表 2-3-11 ラッピングバスの例

【④利用促進パンフレットの作成】

当別ふれあいバスの路線図及び時刻表のほか、目的地までのバスの使い方例や、JRとの接続例を記載したパンフレットを作成し配布する。



※平成19年度、MM施策の一つとして作成・配布（国土交通省北海道開発局）

図表 2-3-12 パンフレットの例（左：路線図 右：利用例）

【③ラッピングバス・移動展示（絵画等）】

前述の「デザイン性の高いノンステップバスの導入」同様、特色のあるバス車両はそれだけで興味を引き、利用促進に繋げる効果がある。

バス車両のラッピングは、車両購入より低コストで実現できるため、両施策を計画的に行っていく。

また、利用者（特に小・中学生）がテーマに沿った絵を車内に展示する又は直接車体に描き、一定期間運行するといった方策も利用促進に効果的である。



図表 2-3-11 ラッピングバスの例

【④利用促進パンフレットの作成】

当別ふれあいバスの路線図及び時刻表のほか、目的地までのバスの使い方例や、JRとの接続例を記載したパンフレットを作成し配布する。



※平成19年度、MM施策の一つとして作成・配布（国土交通省北海道開発局）

図表 2-3-12 パンフレットの例（左：路線図 右：利用例）

【⑤利用感謝ツアー等イベントの実施】

平成18年度に実施した「利用感謝ツアー」は、日常の利用者はもちろん、頻度の少ない利用者にも非常に好評であり、延べ517人から応募があった。

また、ツアー参加者へ行なうアンケートでは、一般に行う場合よりも、公共交通に対する率直な意見が多く寄せられた。

感謝ツアーなどのイベントを企画・実施し、潜在している「利用者予備軍」を発掘させるほか、公共交通へのイメージアップに繋げる。



図表 2-3-13 利用感謝ツアーのチラシとその様子

【⑥地域との連携】

商工会や商店街といった「地元」と連携し、利用促進を図る。

たとえば、地元主催のイベント時や、買い物・飲食時に利用することで特典があるなど、前述の「物流システムの導入」と併せて、相乗効果のある方策を検討する。

【⑦天ぷら油の回収】

当別ふれあいバスは、冬期を除きほぼ全車両でBDFによる運行を実施している。

運行事業者が自らBDFを製造しているため、軽油に比べコストも安く、また、「環境に配慮した」バス運行となっているため、イメージアップにも繋がっている。

家庭ゴミが有料化となった当別町においては、ゴミであった「使用済み天ぷら油」をバス利用時に回収できるようにし、それを利用している事を宣伝することで「環境にも家計にも優しいバス」がアピールできる。さらに特典を付加することで、より効果的に利用促進を図ることができる。

【⑤利用感謝ツアー等イベントの実施】

平成18年度に実施した「利用感謝ツアー」は、日常の利用者はもちろん、頻度の少ない利用者にも非常に好評であり、延べ517人から応募があった。

また、ツアー参加者へ行なうアンケートでは、一般に行う場合よりも、公共交通に対する率直な意見が多く寄せられた。

感謝ツアーなどのイベントを企画・実施し、潜在している「利用者予備軍」を発掘させるほか、公共交通へのイメージアップに繋げる。



図表 2-3-13 利用感謝ツアーのチラシとその様子

【⑥地域との連携】

商工会や商店街といった「地元」と連携し、利用促進を図る。

たとえば、地元主催のイベント時や、買い物・飲食時に利用することで特典があるなど、前述の「物流システムの導入」と併せて、相乗効果のある方策を検討する。

【⑦天ぷら油の回収】

当別ふれあいバスは、冬期を除きほぼ全車両でBDFによる運行を実施している。

運行事業者が自らBDFを製造しているため、軽油に比べコストも安く、また、「環境に配慮した」バス運行となっているため、イメージアップにも繋がっている。

家庭ゴミが有料化となった当別町においては、ゴミであった「使用済み天ぷら油」をバス利用時に回収できるようにし、それを利用している事を宣伝することで「環境にも家計にも優しいバス」がアピールできる。さらに特典を付加することで、より効果的に利用促進を図ることができる。

D：その他事業

【①講演会・セミナー等】

地域住民はもちろん、町内における交通関係者や各事業者を対象として、学識経験者による講演会を実施する。

単に「公共交通」だけにとどまらず、環境や健康、今後の生活等多様な話題のあるセミナーを企画する事で、より「公共交通」を身近に感じていただき、そして自分たちで守り育てていく事が重要であるように認識を持ってもらうことが、将来にわたり公共交通を維持していくことと繋がる。



図表 2-3-14 公共交通セミナーのイメージ

【②公共交通アンケート】

公共交通に関するアンケートを定期的に行い、過去からの変化、現状と課題、未来への方策を把握・立案し本計画へ反映させる。

【③子どもからお年寄りまで、広く利用されるバス】

高齢者等の交通弱者や通学・通勤者に対し、外出が容易になり、快適に移動できる環境づくりを進める。また、人の移動による地域の特性を推進するために、関係各機関と継続して協議を行い、住民に対しても公共交通への積極的な主体的関与を促す。



【参考：当別ふれあいバス「ふれバ」 ロゴ】

D：その他事業

【実施主体：当別町】

【①講演会・セミナー等】

地域住民はもちろん、町内における交通関係者や各事業者を対象として、学識経験者による講演会を実施する。

単に「公共交通」だけにとどまらず、環境や健康、今後の生活等多様な話題のあるセミナーを企画する事で、より「公共交通」を身近に感じていただき、そして自分たちで守り育てていく事が重要であるように認識を持ってもらうことが、将来にわたり公共交通を維持していくことと繋がる。



図表 2-3-14 公共交通セミナーのイメージ

【②公共交通アンケート】

公共交通に関するアンケートを定期的に行い、過去からの変化、現状と課題、未来への方策を把握・立案し本計画へ反映させる。

【③子どもからお年寄りまで、広く利用されるバス】

高齢者等の交通弱者や通学・通勤者に対し、外出が容易になり、快適に移動できる環境づくりを進める。また、人の移動による地域の特性を推進するために、関係各機関と継続して協議を行い、住民に対しても公共交通への積極的な主体的関与を促す。



【参考：当別ふれあいバス「ふれバ」 ロゴ】

(4) 中長期的計画の内容

A: JRに対する要望

JRに対する要望活動等は、従来、当別町のほかJR札幌線（学園都市線）沿線及び近郊の5自治体で構成される「札幌線（学園都市線）整備促進期成会」が行っていたが、平成18年度をもって解散となったため、今後、当別町単独で要望活動について検討していく。

【①快速化】

第1部3-(1)で述べているが、JR札幌線（学園都市線）は、札幌圏域の他路線に比べて時間距離が長い。

札幌～当別間を30分以内で運行可能になると予想される「快速化」は、利用向上のみならず、地域力の活性化にも繋がるものとする。

【②DMV】

JR北海道によって開発された、鉄軌道と道路の両走行が可能な「DMV（デュアル・モード・ビークル）」は、抜群の話題性を持った、まさに「夢の乗り物[※]」である。

低コストでの運用が可能で、レール～道路間が数十秒で乗換可能なDMVは、特に利用客が少ない石狩金沢駅以北の運行に最適であり、また、冬期にたびたび起きる「石狩川鉄橋の不通（あいの里公園駅～石狩太美駅間）」時にも、札幌大橋の運行で対応することが可能となる。

このように、多数のメリットがあるDMVを、協議会では、「バス」の特性を活かして当別ふれあいバスと一体となった計画を模索し、導入に向けての要望を検討していく。



※ JR北海道ホームページより引用

図表 2-3-15 DMV

B: 当別ふれあいバスの本格運行

平成18年度～平成22年度まで計5年行う実証運行結果を踏まえて、平成23年度からの本格運行を計画し、継続可能なバス運行体制を構築する。

(2) 中長期的計画の内容と実施主体

A: 当別ふれあいバスの本格運行

【実施主体：当別町、北海道医療大学、北洋交通、どうべつ整形外科、乗合バス事業者】

平成18年度～平成22年度まで計5年行う実証運行結果を踏まえて、平成23年度からの本格運行を計画し、継続可能なバス運行体制を構築する。

6. その他

A: JRに対する要望

JRに対する要望活動等は、従来、当別町のほかJR札幌線（学園都市線）沿線及び近郊の5自治体で構成される「札幌線（学園都市線）整備促進期成会」が行っていたが、平成18年度をもって解散となったため、今後、当別町単独で要望活動について検討していく。

【①快速化】

第1部3-(1)で述べているが、JR札幌線（学園都市線）は、札幌圏域の他路線に比べて時間距離が長い。

札幌～当別間を30分以内で運行可能になると予想される「快速化」は、利用向上のみならず、地域力の活性化にも繋がるものとする。

【②DMV】

JR北海道によって開発された、鉄軌道と道路の両走行が可能な「DMV（デュアル・モード・ビークル）」は、抜群の話題性を持った、まさに「夢の乗り物[※]」である。

低コストでの運用が可能で、レール～道路間が数十秒で乗換可能なDMVは、特に利用客が少ない石狩金沢駅以北の運行に最適であり、また、冬期にたびたび起きる「石狩川鉄橋の不通（あいの里公園駅～石狩太美駅間）」時にも、札幌大橋の運行で対応することが可能となる。

このように、多数のメリットがあるDMVを、協議会では、「バス」の特性を活かして当別ふれあいバスと一体となった計画を模索し、導入に向けての要望を検討していく。



※ JR北海道ホームページより引用

図表 2-3-15 DMV

