

士別市次世代モビリティビジョン

目次

第1章：本ビジョン策定にあたって

- ① 策定の趣旨
- ② 本ビジョンの役割
- ③ 本ビジョンの推進体制

第2章：土別市の公共交通の課題

第3章：将来における土別市の交通体系

- ① 基本理念
- ② 基本的な考え方

第4章：連携による取り組みの方向性（別冊）

【ビジョン推進の年度別取り組み】

第1章 本ビジョン策定にあたって

1. 策定の趣旨

公共交通は、自家用車を運転できない市民にとって、通勤や通学、買い物、通院などの日常生活に必要な移動手段として、市民の暮らしを支えてきました。

しかし、地域の人口減少や急速な車社会の進展、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者は減少し、業界全体が厳しい経営状況に追い込まれています。

士別市では、2019年に士別市地域公共交通網形成計画を策定し、「地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築」を基本方針として取り組みを進めています。

また、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用し、感染症にも経済危機にも強い、強靱かつ自律的な地域の社会経済の構築に向けて取り組むことが期待される20の政策分野を内閣府が例示する「地域未来構想20」において、「地域交通体系」として、MaaSの普及促進や地域公共交通の確保・維持に対する支援に加え、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた地域の移動ニーズの変化に対応するため、関係者間の連携や事業主体の育成・運営、デジタル技術の積極的活用等による、新たな生活様式に対応して地域が自らデザインする交通体系の整備の加速化を掲げています。

士別市次世代モビリティ推進会議では、地域交通資源の高度化と効率的な活用に向けて、将来における士別市の交通体系の指針として本ビジョンを策定します。

2. 本ビジョンの役割

(1) 本ビジョンの役割と性格

本ビジョンは、新たな生活様式に対応するとともに、人口減少や高齢社会において持続可能な公共交通の提供のための「将来における士別市の交通体系」、それに向けて取り組むべき基本的な考え方と施策の方向性を示すものです。

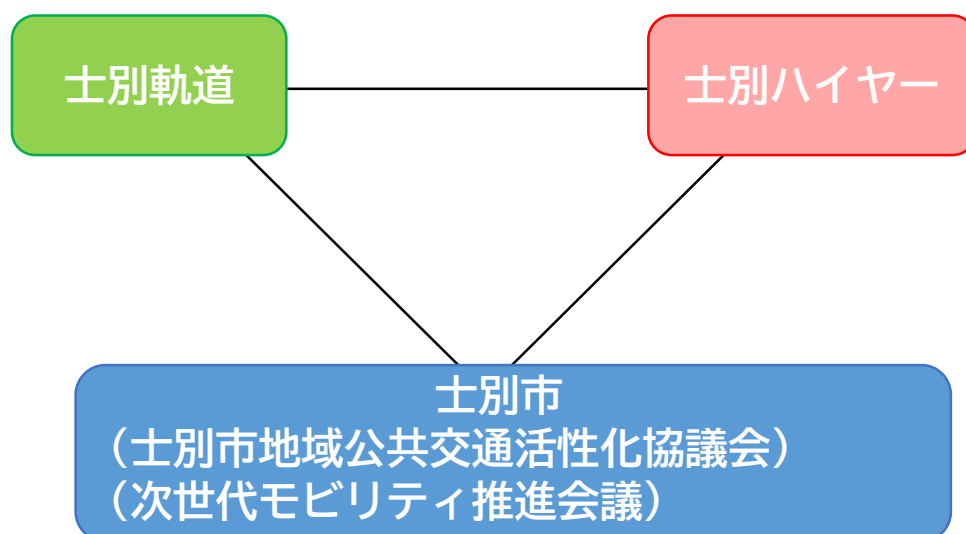
(2) 本ビジョンに基づく取り組み期間

本ビジョンは、取り組みの開始年次を2021年(令和3年)、目標年次を2028年(令和10年)とした、8年間の取り組みとします。

ただし、今後の社会情勢や経済情勢の変化などで内容の見直しが必要となった場合は、状況の変化に応じて柔軟に対応します。

(3) 本ビジョンの推進体制

本ビジョンは、市内交通事業者と行政がそれぞれの役割を果たしながら、「将来における士別市の交通体系」にむけて連携した取り組みにより推進するものです。



第2章 士別市の公共交通の課題

公共交通を取り巻く現状

士別市では、人口減少による利用者の減少や高齢化による交通弱者の増加、郊外部の散居形態の進行、非効率な運行や運転免許返納者への移動支援策不足などの課題があり、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者はさらに減少しています。

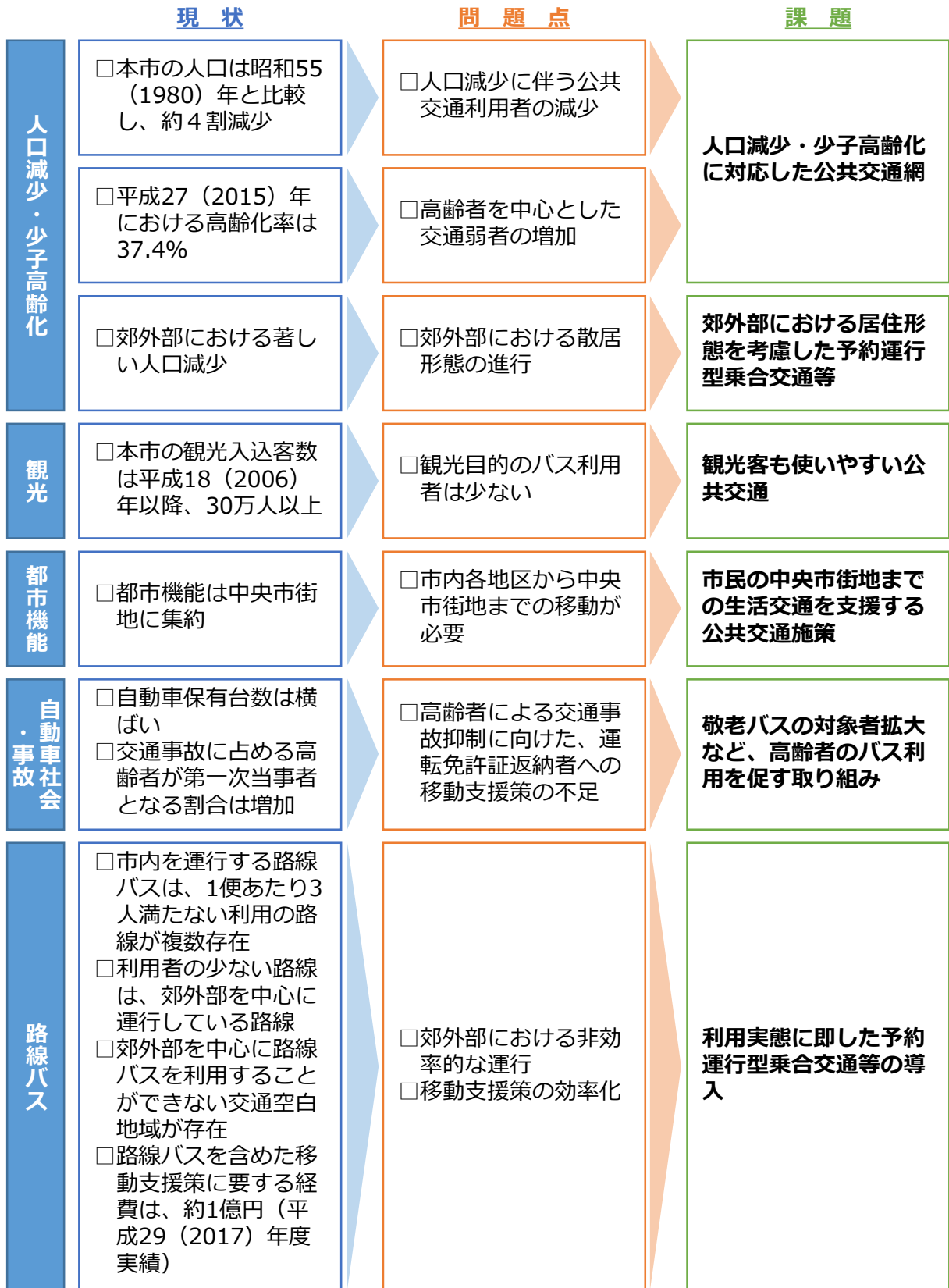
特にバス事業では、路線の赤字が拡大し、経費削減等の経営改善に取り組んでいますが、国や道、市の公的な支援を受けながら路線を維持している厳しい状況にあります。

また、将来人口推計において、士別市の人口は年々減少し、バス利用が可能な絶対数も減少することが確実です。

行政も厳しい財政状況が続いており、将来の人口減少や少子高齢社会では、生産年齢人口の減少による税収の減少や高齢人口の増加による社会保障費の増大などが懸念されています。

このような現状のなかで、新しい生活様式に対応しつつ利便性の高い公共交通ネットワークの構築や利用実態に合った運行形態の導入、まちづくりとの連携など公共交通に求められるニーズは多様化しています。

【士別市が抱える課題 士別市地域公共交通網形成計画より】



意見・提案

課題

| | | |
|-----------|---|--------------------------------------|
| バス路線網の再構築 | <input type="checkbox"/> 中央市街地における利用しやすいバス路線の運行 <input type="checkbox"/> 小中学校の統廃合や大型商業施設の中央市街地南側への進出等、社会的な情勢の変化を踏まえた路線の見直し | 中央市街地における利便性の高い公共交通ネットワークの構築（幹線軸の形成） |
| | <input type="checkbox"/> 利用実態に即した公共交通網の再構築 <input type="checkbox"/> 高齢者等が中央市街地に行きやすくなるような路線バスの運行 | 利用実態に合った公共交通形態の導入 |
| | <input type="checkbox"/> 市街地におけるシームレス（継ぎ目のない）な乗換拠点の構築 <input type="checkbox"/> 待合機能の強化 | まちづくりと連携とした乗換拠点の創出 |
| 自主運行 | <input type="checkbox"/> 地域で支える生活交通の導入 | 地域における自主的な生活交通の仕組みづくり |
| 運賃 | <input type="checkbox"/> 高齢者等の交通弱者が中央市街地まで行きやすくなるような運賃助成の検討 <input type="checkbox"/> 乗り継ぎに伴う費用負担の検討 | バス乗り換えにかかわる乗り継ぎ費用の検討 |
| | <input type="checkbox"/> 中央市街地内における乗り継ぎ利便性の向上 | 市内を周遊しやすくなる方策 |
| | <input type="checkbox"/> 高齢者における自動車免許返納を推進する取り組みの検討 | 敬老バスの見直し |
| 啓発 | <input type="checkbox"/> バスの乗り方等の周知活動の展開が必要 <input type="checkbox"/> バス交通に関する情報提供機能の強化 | 利用者の意識啓発 積極的な情報提供 |
| 支通援学 | <input type="checkbox"/> 児童・生徒が路線バスを利用しやすくなる公共交通施策の検討 | 路線バスを活用した通学手段 |

第3章 将来における士別市の交通体系

1. 基本理念

社会情勢の変化や感染症の影響を踏まえた移動ニーズに対応する公共交通を確保するため、第2章に記載する課題を解決し、持続可能な公共交通の維持をめざすため、事業者間の連携やデジタル技術の積極的な活用を図るものです。

2. 基本的な考え方

(1) 感染症への対応

キャッシュレス決済や車内サーモグラフィの設置など、感染症への対応を実施し、安心・安全な公共交通を実現する。

(2) デジタル化の推進

スマートフォン予約やバスロケーションシステムなど、公共交通の情報提供、利用に関してデジタル化を推進する。

(3) 交通結節点の整備と利用環境の改善

道の駅などあらたな交通結節点の整備と、利用者の待合環境や乗り継ぎ環境を改善し、公共交通利用者の回復と利用促進・意識醸成による新たな顧客の創出を図る。

(4) 協働と連携によるシームレスなモビリティの実現

バスやタクシーといった異なる交通手段の協働や連携、徒歩、自転車も含めたシームレスな交通体系の構築により、自家用車に依存しない市民のモビリティを実現する。

(1) から (4) までの取り組みを推進し、市民に対して公共交通の利用促進、意識啓発を中心としたモビリティマネジメントに取り組む。

感染症への対応

デジタル化の推進

持続可能な 公共交通の維持

交通結節点の整備、環境向上

協働と連携による
シームレスモビリティ

