

長沼町地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保維持改善事業の概要

事業実施の目的・必要性

本町において進行する人口減少・高齢化の問題の一つとして、地域住民の移動手段の確保が挙げられる。高齢化社会への対応と安全で安心な移動を可能とする“地域の足”の確保、公共交通空白地域の解消と地域間幹線である民間バスとの結接等、バスサービスの向上と生活交通の維持確保のためデマンド型交通を導入し、併せて町営バス路線を再編する。

デマンド型交通の導入により合理的な運行を実施し、併せて環境負荷軽減に寄与する交通体系の確立を目指す。

生活交通確保維持改善計画の目標

①長沼・栗山線

・輸送人員10,600人、運送収入1,100千円、運送費10,500千円

②幌内・西6線・千歳橋線

・輸送人員2,800人、運送収入210千円、運送費8,850千円

③南長都線

・輸送人員7,500人、運送収入460千円、運送費8,850千円

令和元年度事業概要

- 長沼・栗山線 ～ ・営業区域 長沼町 ・発着地 りふれ ・1日5便(日祝3便)
- 幌内・西6線・千歳橋線 ～ ・営業区域 長沼町 ・発着地 りふれ ・1日4便(日祝2便)
- 南長都線 ～ ・営業区域 長沼町 ・発着地 りふれ ・1日4便(日祝2便)

運賃 大人200円
小児・65歳以上100円
小・中学生の通学無料

地域公共交通の現況

- ・JRバス(大谷地ターミナル～長沼方面)
- ・夕鉄バス(夕張～新さっぽろ)
- ・中央バス(岩見沢長沼線)
- ・町営バス(路線バス 1路線)
- ・混乗スクールバス(2路線)

協議会開催状況

令和元年6月19日 令和元年度第1回協議会
主な協議事項

- ・地域公共交通確保維持改善事業について
(生活交通確保維持改善計画の策定)

平成2年1月21日 令和元年度第2回協議会
主な協議事項

- ・事業評価について ・役員改選
- ・乗車料金の改定について(小中学生の通学時
有料化)

令和元年度事業の実施状況

1) プロセス、創意工夫

○高齢化社会に対応した“地域の足”の確保、公共交通空白地域の解消とバスサービスの向上、生活交通の維持確保のためデマンド型交通を導入し、併せて町営バス路線を再編する。

デマンド型交通の導入により合理的な運行を実施し、併せて環境負荷軽減に寄与する交通体系の確立を目指す。

○平成30年度に引き続きデマンドバス3路線の運行を実施し、交通空白地域の解消、ドア・トウ・ドアの実施等利便性の向上を図った。

○実証期間(平成21年10月～平成24年3月)

実証運行地区説明会 計15回

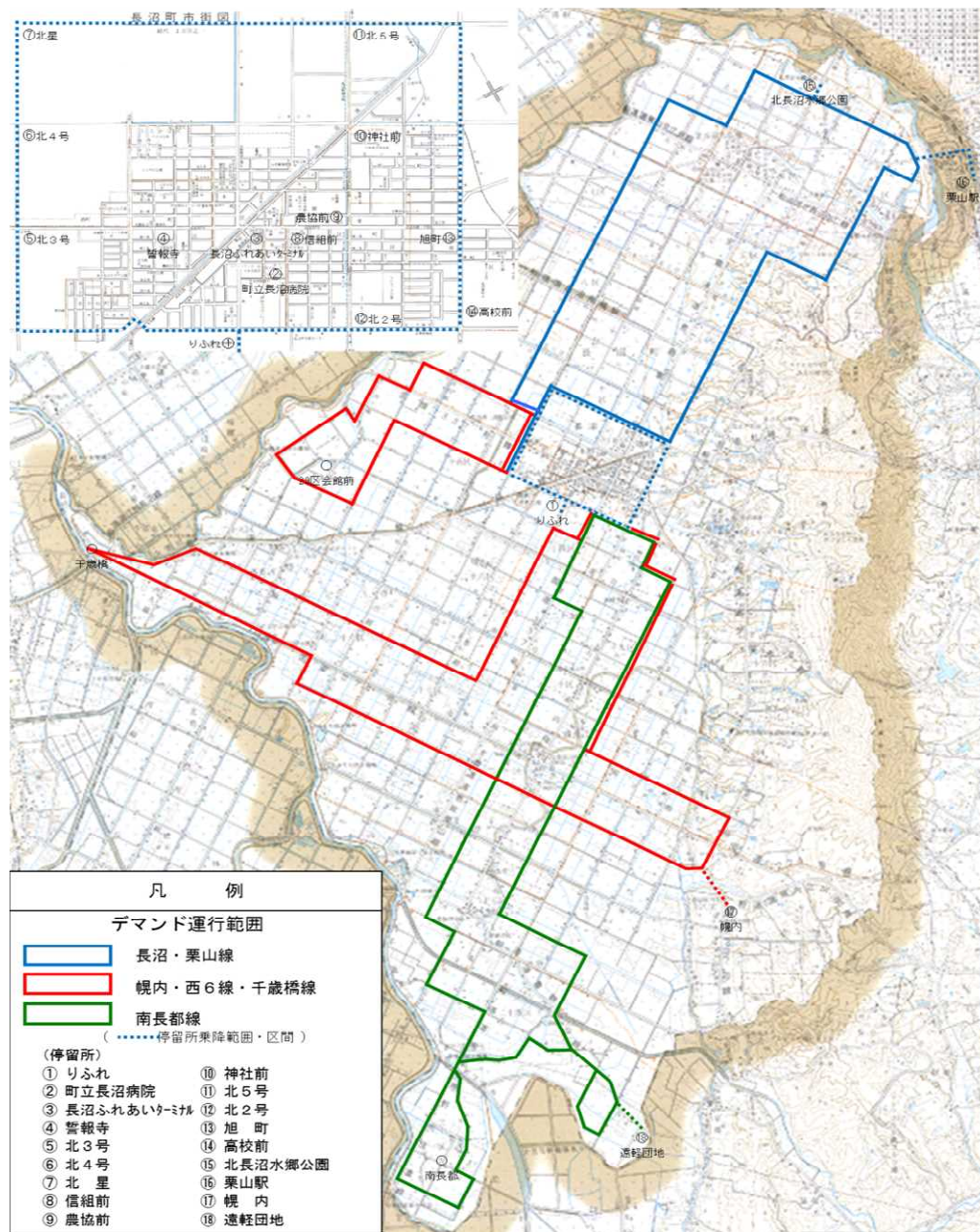
住民・利用者アンケート調査 計6回

ニュースレター発行 計7回

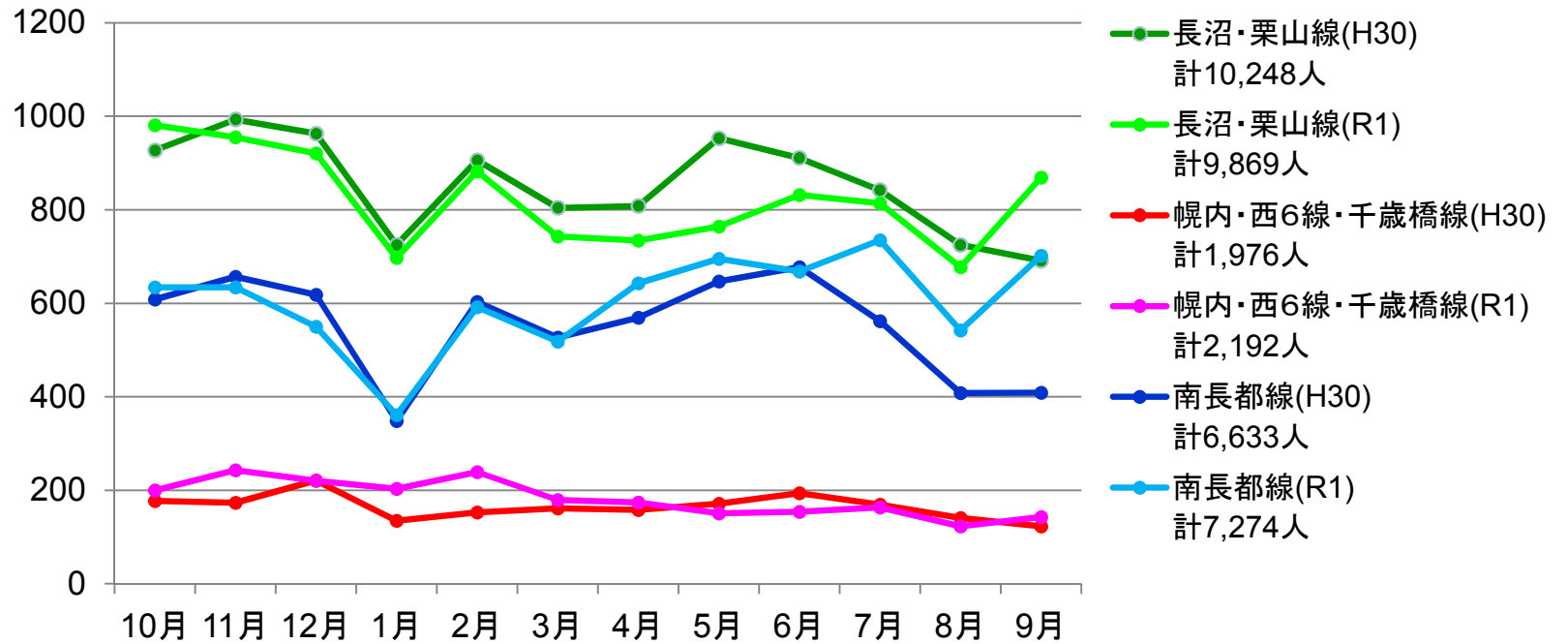
○令和元年度では長沼・栗山線の通学時間帯において混雑の解消を図るべく、状況に応じて臨時便を導入し、円滑な輸送サービスを展開した。

2) 運行系統

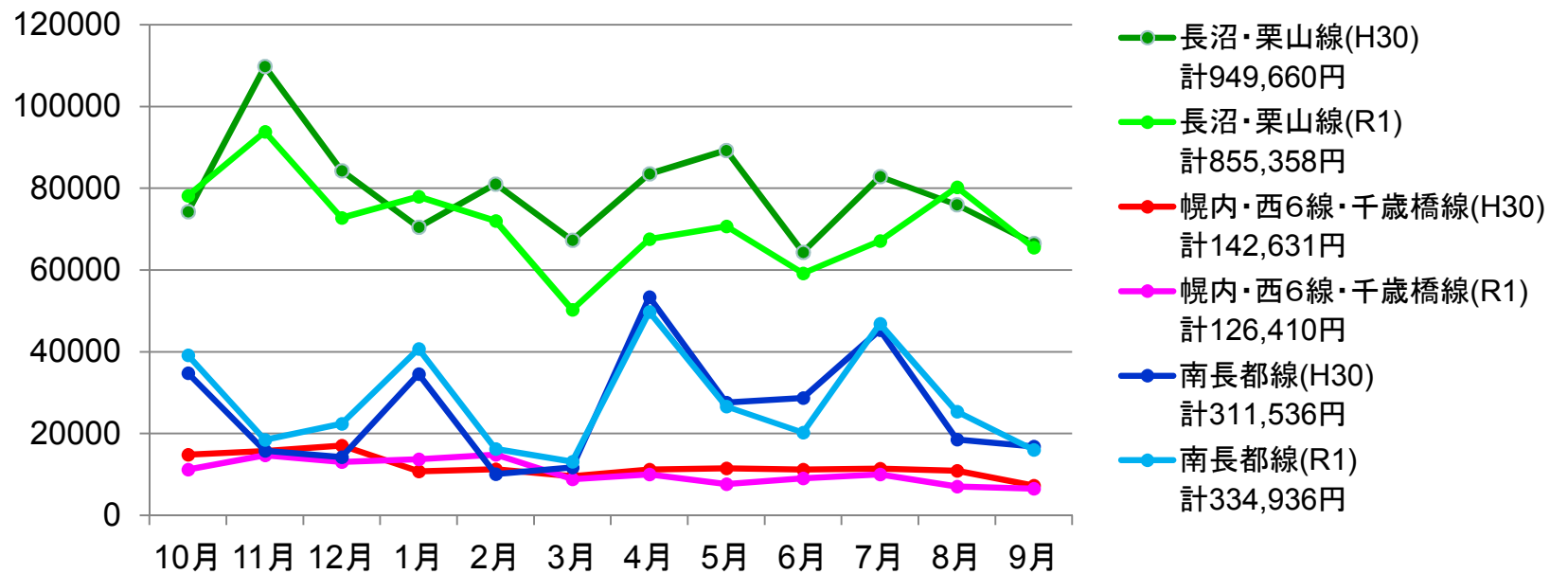
長沼町デマンドバス 運行範囲図



3) 利用実績



4) 収入実績



5) 事業実施の適切性

- 長沼・栗山線～計画通り適切に実施されている。
- 幌内・西6線・千歳橋線～計画通り適切に実施されている。
- 南長都線～計画通り適切に実施されている。

6) 目標・効果達成状況

①長沼・栗山線

計画に位置付けられた目標を達成できなかった。

- ・輸送人員10,600人(目標)⇒9,869人(実績)
- ・運送収入1,100千円(目標)⇒855千円(実績)
- ・運送費10,500千円(目標)⇒14,465千円(実績)

本路線は安定して毎年1万人前後の延べ利用者がいるが、今期からバスを利用しなくなった乗客を補えるほどの新規利用者を獲得できず、輸送人員が伸び悩んだ。

運送収入についても利用者減に比例した結果と考える。

運送費については、主に人件費の単価増や燃料の高騰、車両修繕等の影響に伴い、目標値を大きく越えてしまう結果となった。

②幌内・西6線・千歳橋線

計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった。

- ・輸送人員2,800人(目標)⇒2,192人(実績)
- ・運送収入210千円(目標)⇒126千円(実績)
- ・運送費8,850千円(目標)⇒6,094千円(実績)

輸送人員については、無償利用者、特に登下校にバスを利用する児童生徒が軒並み増えたが、有償利用者の減少分をカバーできるまでには及ばず、目標値には至らなかった。

運送収入については、バス利用者が前年度実績と比較し増加したものの、そのうち無償利用の割合が増大しており、収入増にはつながらなかった。

運送費については、昨年度実績の5,505千円より増加したものの、目標値に対し大きく抑えることができた。他の路線と比較し運行回数が少なく、走行コストそのものがかからなかったことが挙げられる。

③南長都線

計画に位置付けられた目標を達成できなかった。

- ・輸送人員7,500人(目標)⇒7,274人(実績)
- ・運送収入460千円(目標)⇒335千円(実績)
- ・運送費8,850千円(目標)⇒10,401千円(実績)

8) 地方運輸局における二次評価結果(案)

バスを利用して通学する子供が増え、輸送人員が前年に比べ大幅に増加したが、目標値までは至らず。

また小中学生の通学に関しては無償のため、目標達成に至るほどの収入増にはつながらなかった。

新規利用者を獲得できなかったことも、輸送人員及び収入ともに目標達成が困難となった要因の一つとして挙げられる。

運送費については主に人件費の単価増や燃料の高騰、車両修繕等の影響に伴い、目標値を越える結果となった。

7) 事業の今後の改善点

定期的にバスを利用していた高齢者住民においては、体調不良による入院や家族のいる町外への転居、医療福祉施設による会員制送迎バスの利用等により、デマンドバスの利用から遠ざかる傾向にある。

利用者の利便性を確保するべく運行範囲の検証やダイヤの見直し等、ニーズを把握しながら検討していくとともに、コスト面においても効率的な運行を目指すことで経費削減を図る。

また、今年度においても町ホームページを見た町内外の方からデマンドバスに関する問合せが多く寄せられた。微力ながら広報活動の効果が表れているものと推測するが、本格運行を開始して8年、依然として全体の認知度は低いものと考えられる。

引き続き広報PR等、高齢者のみならず新規利用者の開拓を狙いながら、デマンドバスの更なる認知度向上を目指す。

(令和2年度分と併せて評価)