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10,300人、運送収入1,000千円、運送費11,514千円

②幌内・西6線・千歳橋線

・輸送人員2,000人、運送収入150千円、運送費9,723千円

③南長都線

・輸送人員6,700人、運送収入350千円、運送費9,723千円

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）

協議会開催状況

令和3年6月25日　令和3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）

令和3年8月5日　令和3年度第2回協議会主な協議事項
・路線バス廃止に伴うデマンドエリアの新設について

平成3年12月30日　令和3年度第3回協議会
主な協議事項
・事業評価について

令和３年度事業概要

〇長沼・栗山線　～　・営業区域　長沼町　・発着地　りふれ　・1日5便（日祝3便）
〇幌内・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）
〇南長都線　～　・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

令和３年度事業の実施状況

１）プロセス、創意工夫

〇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。

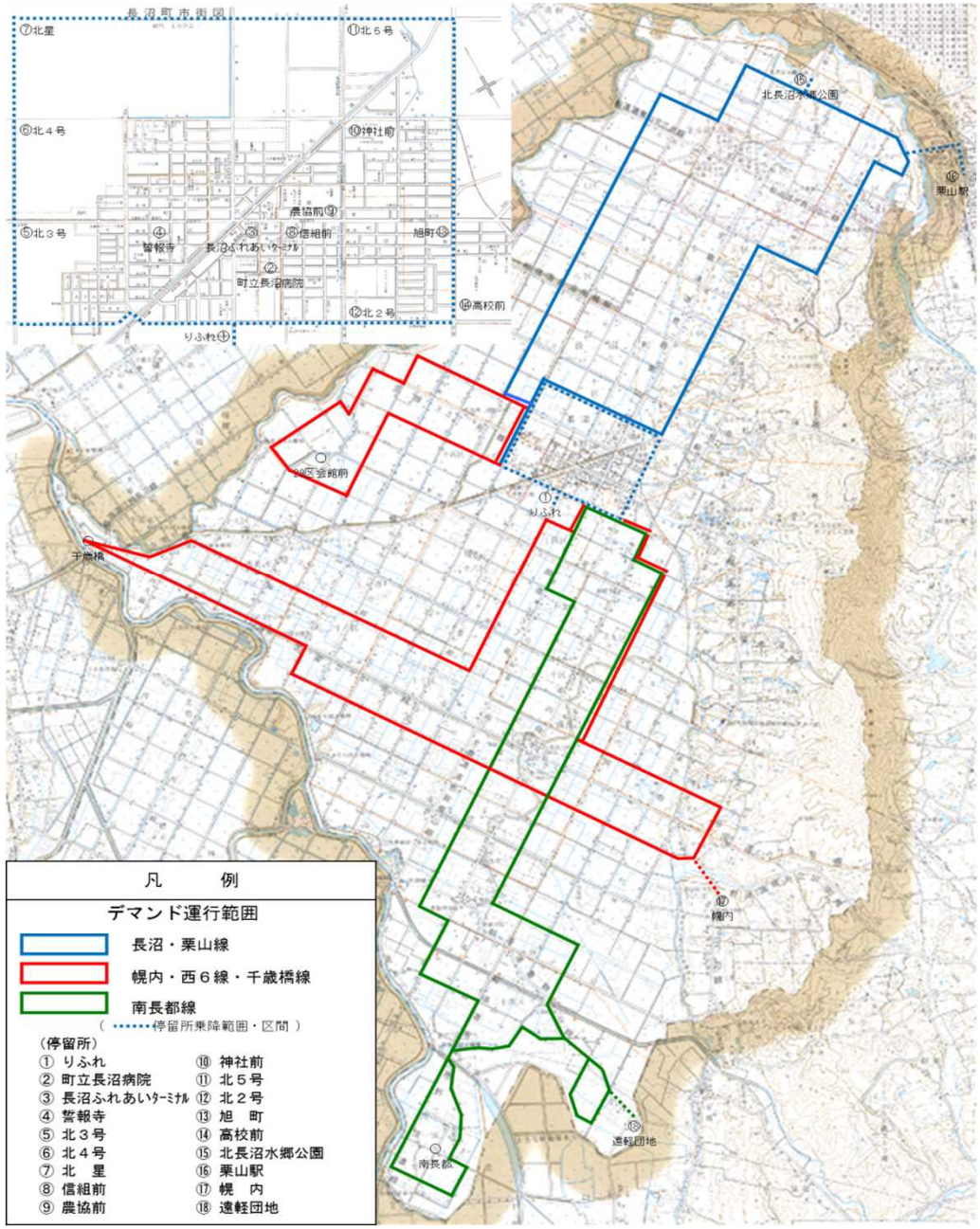
〇令和2年度に引き続きデマンドバス3路線の運行を実施し、交通空白地域の解消、ドア・トゥ・ドアの実施等利便性の向上を図った。

〇実証期間（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
ニューズレター発行　　計7回

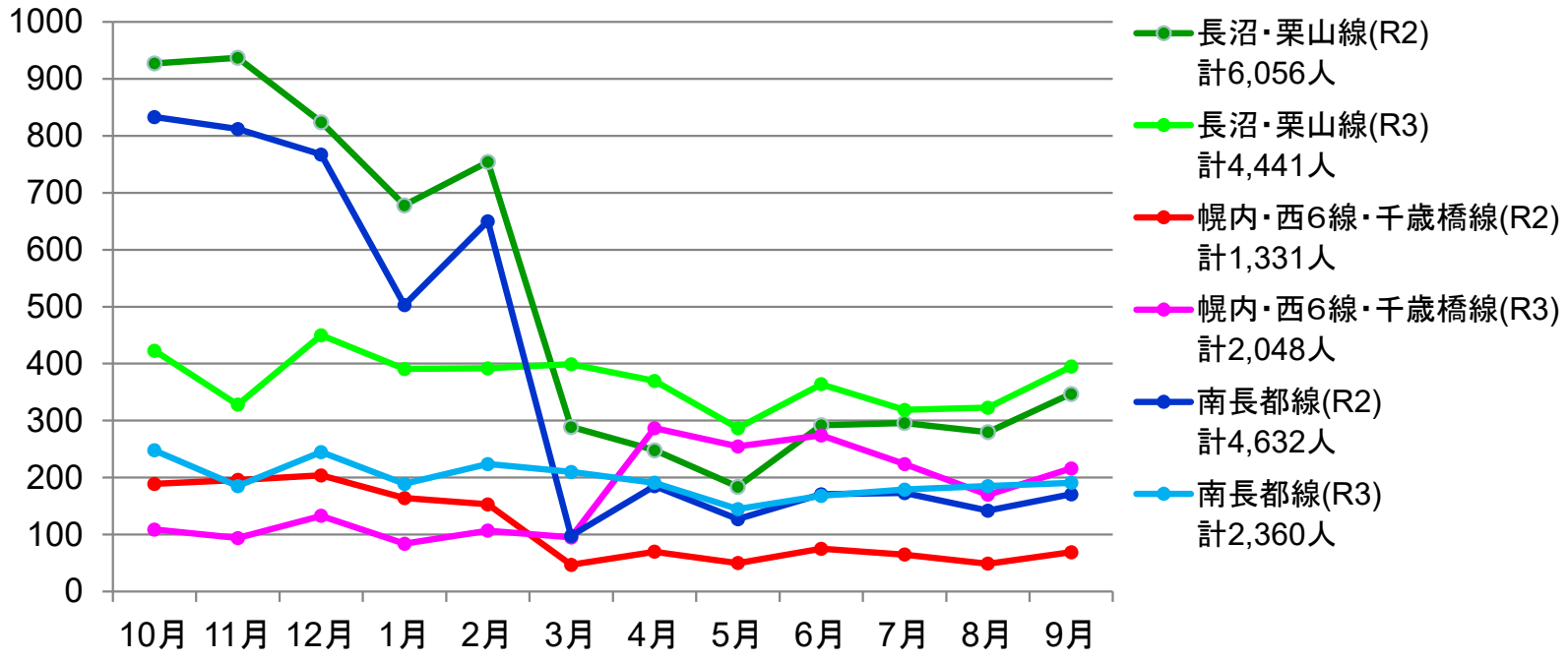
〇令和3年度では乗客の人数に応じ混雑の解消を図るべく、状況に応じて臨時便を導入し、円滑な輸送サービスを展開した。

２）運行系統

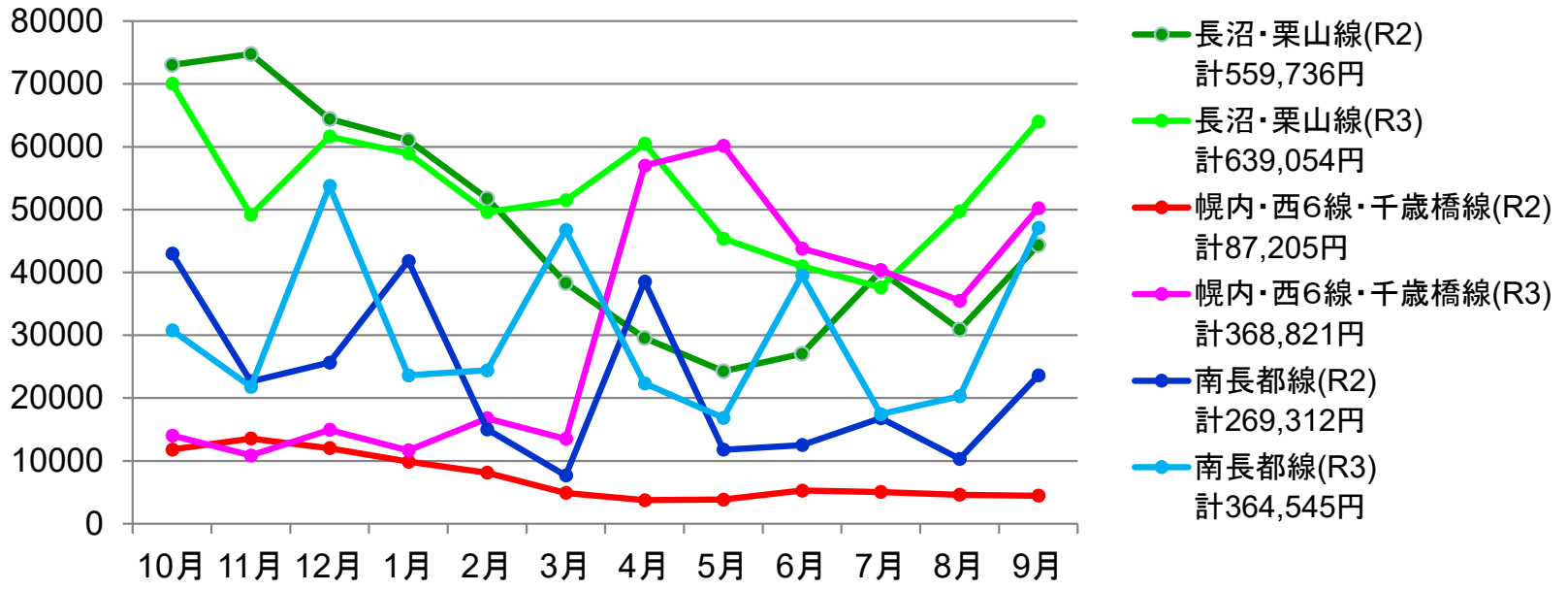
長沼町デマンドバス 運行範囲図



３）利用実績


1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
10月 11月 12月 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月
長沼・栗山線(R2)
計6,056人
長沼・栗山線(R3)
計4,441人
幌内・西6線・千歳橋線(R2)
計1,331人
幌内・西6線・千歳橋線(R3)
計2,048人
南長都線(R2)
計4,632人
南長都線(R3)
計2,360人

４）収入実績


80000
70000
60000
50000
40000
30000
20000
10000
0
10月 11月 12月 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月
長沼・栗山線(R2)
計559,736円
長沼・栗山線(R3)
計639,054円
幌内・西6線・千歳橋線(R2)
計87,205円
幌内・西6線・千歳橋線(R3)
計368,821円
南長都線(R2)
計269,312円
南長都線(R3)
計364,545円

5）事業実施の適切性

〇長沼・栗山線～計画通り適切に実施されている。

〇幌内・西６線・千歳橋線～計画通り適切に実施されている。

〇南長都線～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10300人（目標）⇒4,441人（実績）

・運送収入1,000千円（目標）⇒639千円（実績）

・運送費11,514千円（目標）⇒15,230千円（実績）

学校の統合によりスクールバス拡大したため、学生の利用者が減少した。また、コロナ禍において新規の利用者の獲得が困難かつ利用者が著しく減少したことも利用者減少の要因としてあげられる。

運送収入についても利用者減に比例した結果といえる。

運送費については、主に人件費の単価増、車両修繕等の影響に伴い、目標値達成とまでは至らなかった。

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た。

・輸送人員2,000人（目標）⇒2,048人（実績）

・運送収入150千円（目標） ⇒369千円（実績）

・運送費9,723千円（目標） ⇒7,338千円（実績）

輸送人員については、目標値を達成できた。

運送収入については、目標内を達成できた。

運送費については、目標値を達成できた。他の路線と比較し運送回数、運送コストそのものがおさえられたことが要因としてあげられる。

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6,700人（目標）⇒2,360人（実績）

・運送収入350千円（目標）⇒364千円（実績）

・運送費9,723千円（目標）⇒11,044千円（実績）

学校の統合によりスクールバス拡大したため、学生の利用者が減少した。また、コロナ禍において新規の利用者の獲得が困難かつ利用者が著しく減少したことも利用者減少の要因としてあげられる。

運送収入については概ね達成できた。

運送費については、主に人件費の単価増、車両修繕等の影響に伴い、目標値達成とまでは至らなかった。

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10年、依然として全体の認知度は低いものと考える。

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。

8）地方運輸局における二次評価結果

（令和4年度分と併せて評価）