

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4,500人、運送収入655千円、運送費14,550千円

②西6線・千歳橋線

・輸送人員3,300人、運送収入450千円、運送費7,700千円

③南長都線

・輸送人員1,700人、運送収入265千円、運送費8,000千円

④東長沼線

・輸送人員2,600人、運送収入205千円、運送費9,300千円

令和6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)
- 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)
- 東長沼線 ～ ・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)
- ・中央バス(岩見沢長沼線)

協議会開催状況

令和6年3月27日 令和6年度第4回協議会

主な協議事項

- ・長沼町地域公共交通計画(案)パブリックコメント結果について
- ・長沼町地域公共交通計画の成案について

令和6年6月14日 令和6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)
- ・役員の変更について

令和6年12月30日 令和6年度第2回協議会

主な協議事項

- ・事業の評価(案)について

令和6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。

○令和5年4月にデマンドバスエリアを再編し、デマンドバスエリアを町域全域をカバーする運行に変行し事業を実施し、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。

○実証期間(平成21年10月～平成24年3月)

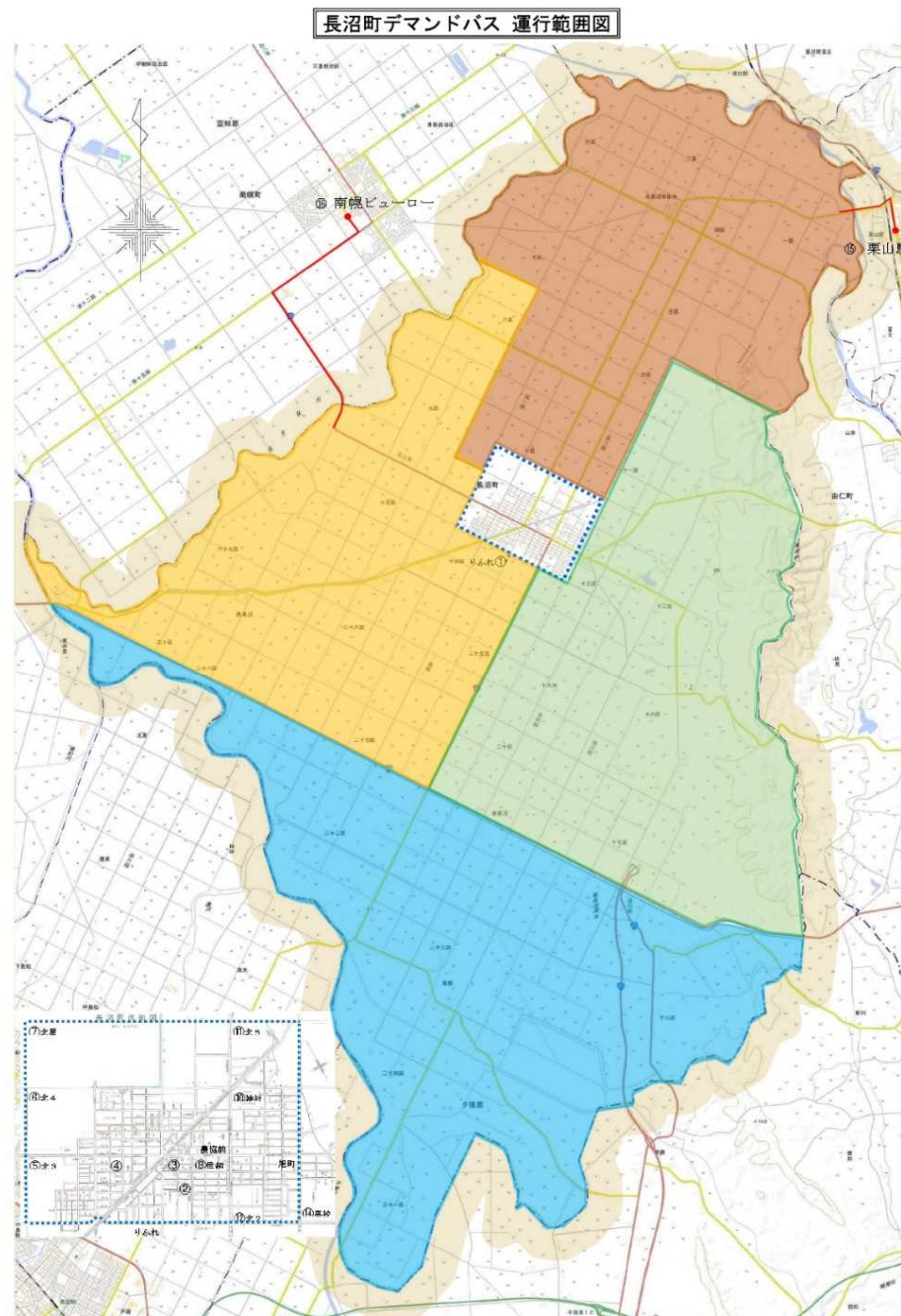
実証運行地区説明会 計15回

住民・利用者アンケート調査 計6回

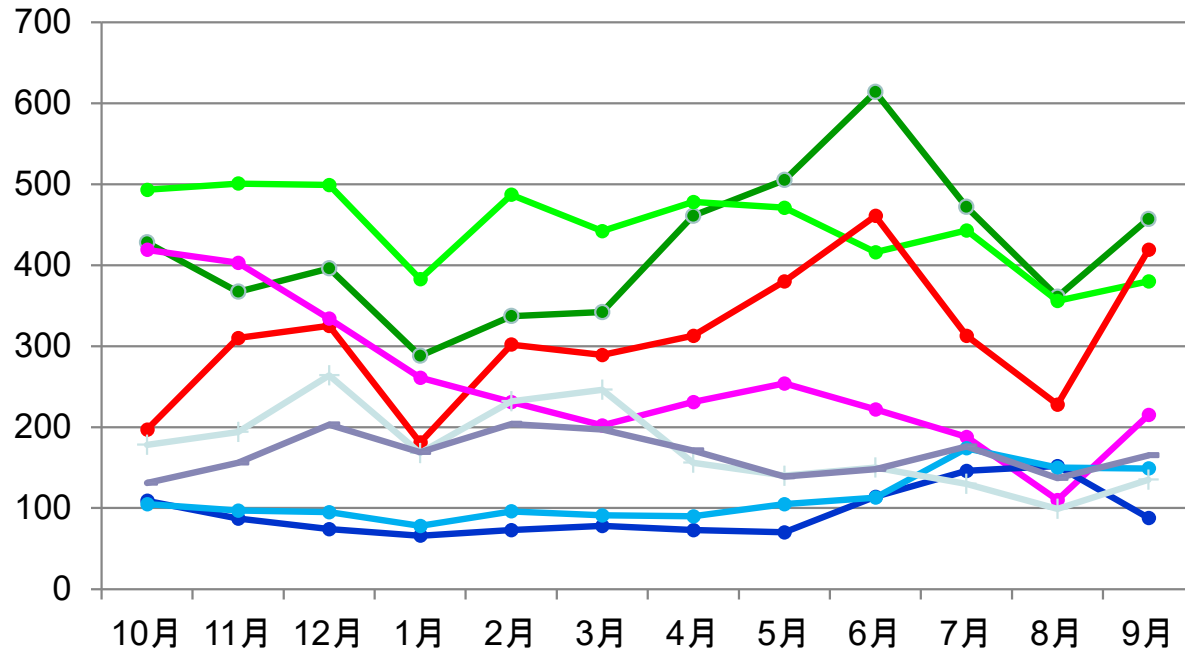
ニュースレター発行 計7回

○令和6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

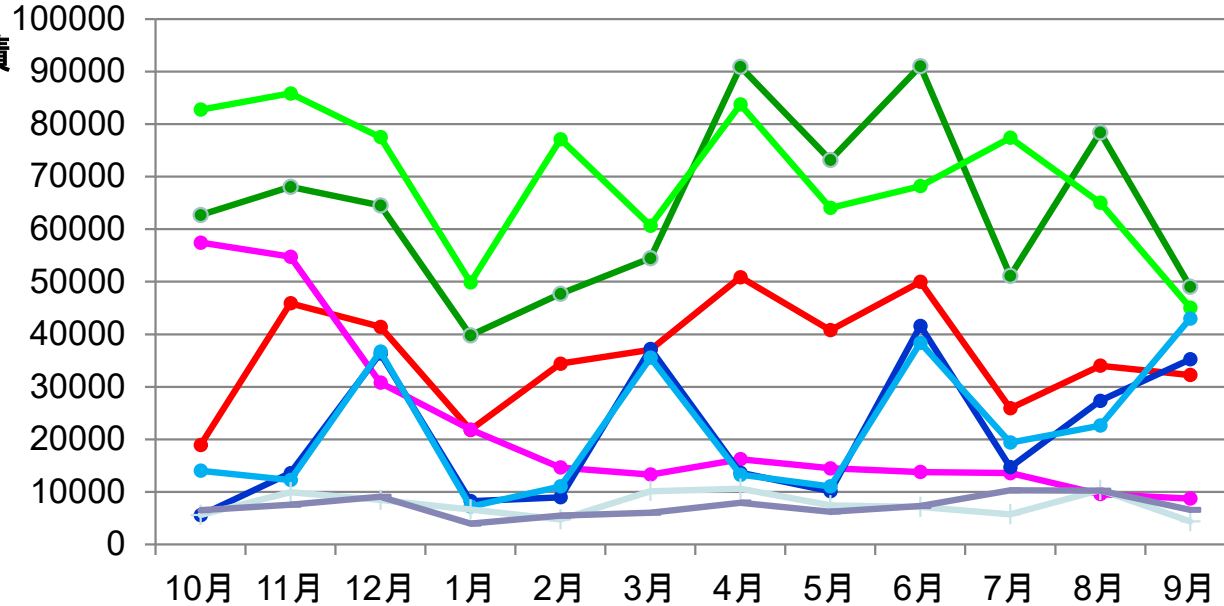


3) 利用実績



- 長沼・栗山線(R5)
計5,028人
- 長沼・栗山線(R6)
計5,349人
- 西6線・千歳橋線(R5)
計3,718人
- 西6線・千歳橋線(R6)
計3,070人
- 南長都線(R5)
計1,130人
- 南長都線(R6)
計1,343人
- 東長沼線(R5)
計2,092人
- 東長沼線(R6)
計1,996人

4) 収入実績



- 長沼・栗山線(R5)
計771,030円
- 長沼・栗山線(R6)
計837,310円
- 西6線・千歳橋線(R5)
計433,412円
- 西6線・千歳橋線(R6)
計269,280円
- 南長都線(R5)
計252,646円
- 南長都線(R6)
計264,568円
- 東長沼線(R5)
計91,347円
- 東長沼線(R6)
計87,343円

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。
- 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。
- 東長沼線～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おおむね達成できた。

- ・輸送人員4,500人(目標)⇒5,349人(実績)
- ・運送収入655千円(目標)⇒837千円(実績)
- ・運送費14,550千円(目標)⇒17,166千円(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、目標値を達成できた。

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。

②西6線・千歳橋線

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3,300人(目標)⇒3,070人(実績)
- ・運送収入450千円(目標)⇒269千円(実績)
- ・運送費7,700千円(目標)⇒8,866千円(実績)

輸送人員については、通学による利用者の減少からわずかに目標値を達成できなかった。

運送収入については、通学による利用者の減少から目標値を達成できなかった。

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。

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1,700人(目標)⇒1,343人(実績)
- ・運送収入265千円(目標)⇒264千円(実績)
- ・運送費8,000千円(目標)⇒8,794千円(実績)

学校の統合によるスクールバスの拡大の影響により学生の利用者の減少が続いている。また、コロナ禍以降新規の利用者の獲得が困難かつ利用者数がコロナ禍前の利用者まで回復を見込めないことが減少の要因としてあげられる。

運送収入については、目標値をおおむね達成できた。

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。

④東長沼線

計画に位置付けられた目標を達成できなかった。

8) 地方運輸局等における二次評価結果

- ・輸送人員2,600人(目標)⇒1,996人(実績)
- ・運送収入205千円(目標)⇒87千円(実績)
- ・運送費9,300千円(目標)⇒9,037千円(実績)

学校の統合によるスクールバスの拡大の影響により学生の利用者の減少が続いている。また、コロナ禍以降新規の利用者の獲得が困難かつ利用者数がコロナ禍前の利用者まで回復を見込めないことが減少の要因としてあげられる。

運送収入については目標値を達成できなかった。

運送費については、目標値を達成できた。

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13年、依然として全体の認知度は低いものとする。

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。

- ・自己評価のとおり、事業は適切に実施されている。
- ・一部の項目で目標を達成することができなかったが、引き続きデマンドバス認知度の向上策を実施し、利用促進につながる取組が実施されることを期待する。
- ・持続可能な公共交通を維持する観点から、収支率といった事業効率の改善につながる目標を設定することもご検討いただきたい。