

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7,000人、運送収入650千円、運送費12,000千円

②西6線・千歳橋線

・輸送人員3,000人、運送収入230千円、運送費10,500千円

③南長都線

・輸送人員5,000人、運送収入300千円、運送費10,500千円

④東長沼線

・輸送人員3,600人、運送収入200千円、運送費10,500千円

令和4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)
- ・夕鉄バス(夕張～新さっぽろ 札幌方面片クローズ)
- ・中央バス(岩見沢長沼線)

協議会開催状況

令和4年6月16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)
- ・役員の変更について

平成5年1月10日 令和4年度第2回協議会主な協議事項

- ・事業評価について

令和4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3年10月にデマンドバスエリアを再編し、その際に路線バスの廃止にあわせて新たにデマンドバスエリアを新設した。新設した1路線を加えた4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。

○実証期間(平成21年10月～平成24年3月)

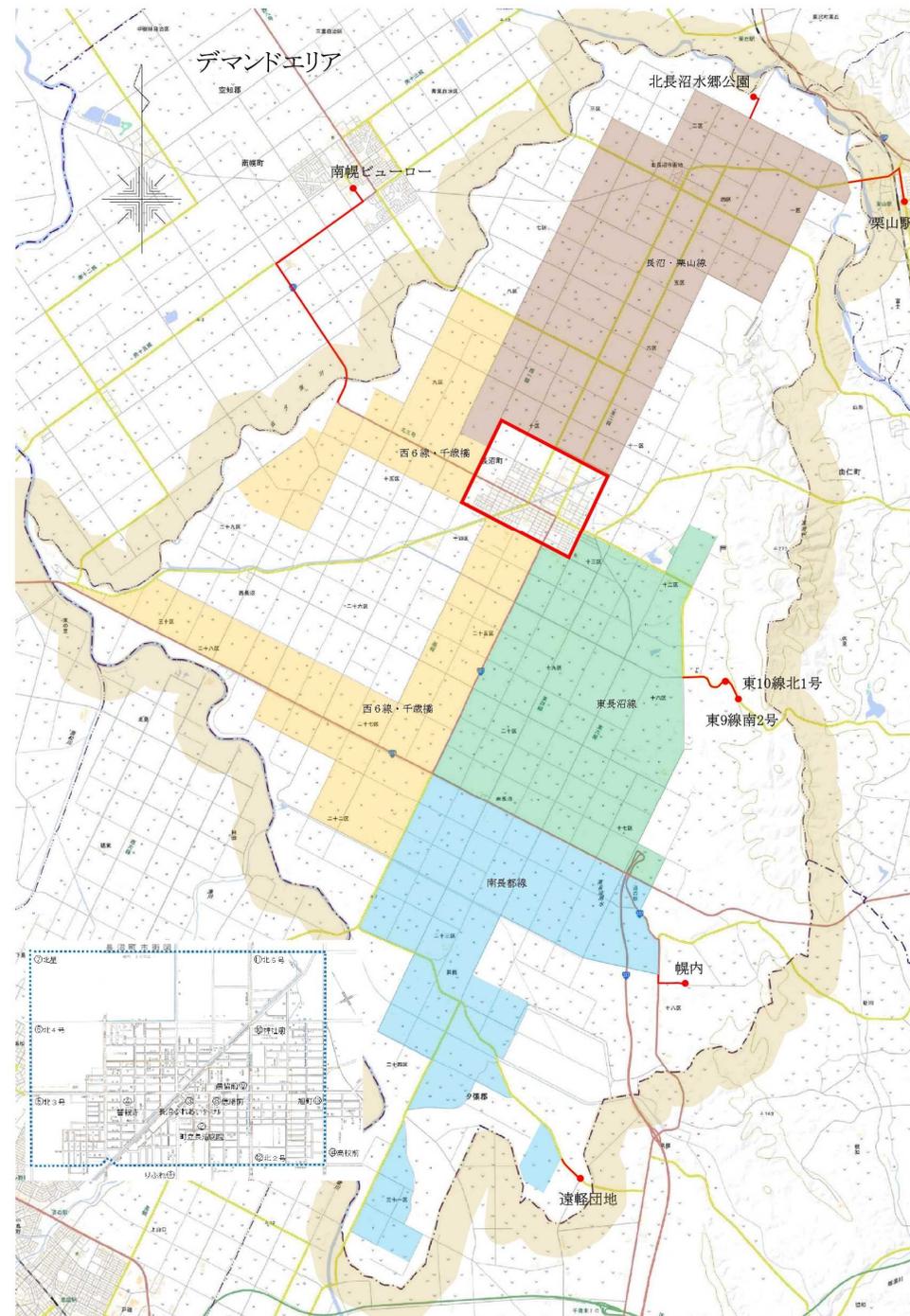
実証運行地区説明会 計15回

住民・利用者アンケート調査 計6回

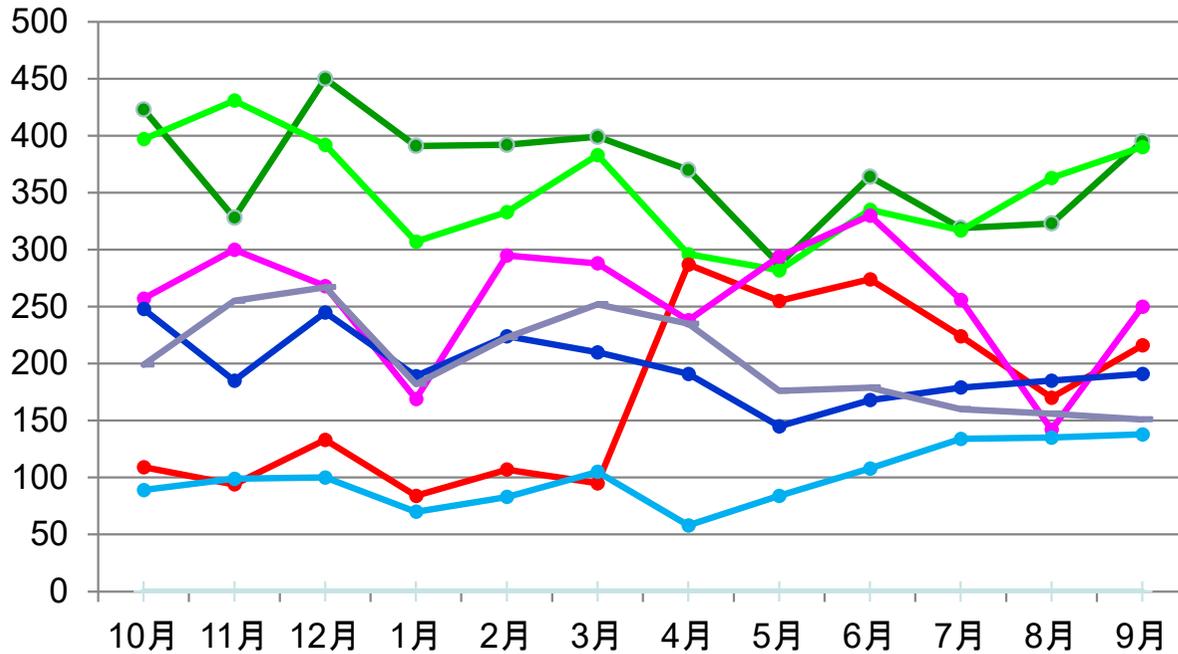
ニュースレター発行 計7回

○令和4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

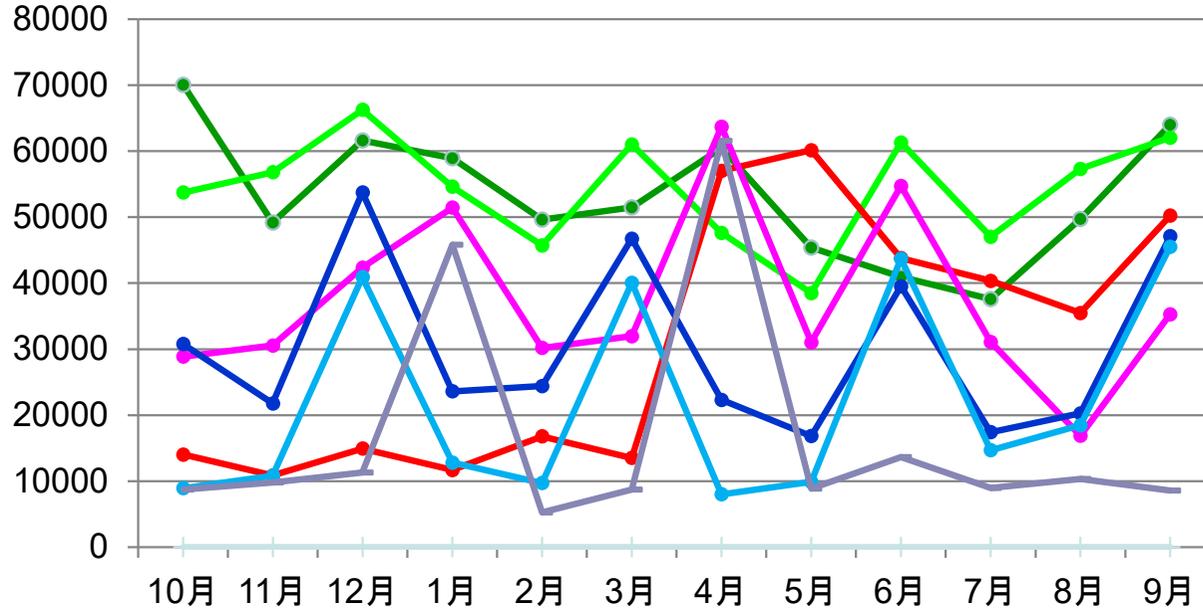


3) 利用実績



- 長沼・栗山線(R3)
計4,441人
- 長沼・栗山線(R4)
計4,226人
- 西6線・千歳橋線(R3)
計2,048人
- 西6線・千歳橋線(R4)
計3,087人
- 南長都線(R3)
計2,360人
- 南長都線(R4)
計1,203人
- 東長沼線(R3)
R4運行開始
- 東長沼線(R4)
計2,435人

4) 収入実績



- 長沼・栗山線(R3)
計639,054円
- 長沼・栗山線(R4)
計651,959円
- 西6線・千歳橋線(R3)
計368,821円
- 西6線・千歳橋線(R4)
計448,151円
- 南長都線(R3)
計364,545円
- 南長都線(R4)
計263,612円
- 東長沼線(R3)
R4運行開始
- 東長沼線(R4)
計201,709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達成できなかった。

- ・輸送人員7,000人(目標)⇒4,226人(実績)
- ・運送収入650千円(目標)⇒652千円(実績)
- ・運送費12,000千円(目標)⇒14,599千円(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3,000人(目標)⇒3,087人(実績)
- ・運送収入230千円(目標)⇒448千円(実績)

- ・運送費10,500千円(目標)⇒7,746千円(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5,000人(目標)⇒1,203人(実績)
- ・運送収入300千円(目標)⇒263千円(実績)
- ・運送費10,500千円(目標)⇒8,003千円(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わずかに達成できなかった。

運送費については、目標値を達成できた。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。

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。

- ・輸送人員3,600人(目標)⇒2,435人(実績)
- ・運送収入200千円(目標)⇒202千円(実績)

・運送費10,500千円(目標)⇒9,310千円(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概ね達成できた。

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11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。

8) 地方運輸局における二次評価結果

- 自己評価のとおり、事業は適切に実施されている。
- スクールバスの拡大や新型コロナウイルス感染症の影響もあり、一部の系統にて目標を達成することができなかったが、デマンドバス認知度の向上策とともに利便性の向上策を実施し、更なる利用促進の取組を期待する。
- 今後も継続して維持していくために、地域公共交通計画を策定することを強く期待する。