

# 石狩市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

石狩市は札幌市の北側に位置し、南北に長く日本海に面している。面積は721.86k㎡、人口は約58,000人である。

北海道中央バス札幌浜益線は、浜益区の区間が不採算路線となり、平成28年3月31日に廃止となった。

また、石狩市全体の高齢化率は33.7%(令和2年10月時点)であるのに対し、浜益区の高齢化率は57.4%(令和2年10月時点)と浜益区の高齢化が著しいことから、高齢社会における地域住民の生活交通の確保が重要である。

このようなことから、事業採算性を意識しながら高齢者等交通弱者の「生活の足」を確保するための、利便性が高く、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築する必要がある。

そのため、浜益区における高齢社会や住民ニーズに即し、かつバス交通に関する財政負担の軽減のため、浜益区内全域を網羅するとともに、地域間幹線系統(北海道中央バス・沿岸バス)との接続を目的とした、持続可能な地域旅客運送サービスを提供し、区民の生活利便性の向上を図ることを目的とする。

## 生活交通確保維持改善計画の目標

浜益厚田間乗合自動車運行事業 年間利用者数 1,298人  
(令和3年10月から令和4年9月まで)

## 令和4年度事業概要

### 浜益南北方面

運行区間:雄冬や柏木などの各戸から幹線交通に接続または浜益温泉や診療所などまで  
(予約制デマンド方式)

### 浜益東方面

運行区間:浜益、柏木、川下、実田、御料地各戸から幹線交通に接続または浜益温泉や診療所などまで  
(予約制デマンド方式)

### 厚田方面

運行区間:浜益区内各戸から北海道中央バス札厚線に接続  
(予約制デマンド方式)

## 地域公共交通の現況

- ・北海道中央バス株式会社(市内22路線)
- ・沿岸バス株式会社(市内1路線)
- ・浜益滝川間乗合自動車(1路線)  
(自家用有償運送)
- ・スクールバス(10路線)(混乗含む)
- ・タクシー会社3社

## 協議会開催状況

- 令和3年6月21日 令和3年度第1回協議会を開催
- ・地域公共交通確保維持改善事業に係る計画認定申請(令和4年度補助年度地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請)について
- 令和4年6月24日 令和4年度第2回協議会を開催
- ・地域公共交通確保維持改善事業に係る計画認定申請(令和5年度補助年度地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請)について
- 令和4年8月24日 令和4年度第3回協議会を開催
- ・地域公共交通確保維持改善事業について

## 令和4年度事業の実施状況

### 1) プロセス、創意工夫

・新型コロナウイルス感染症対策と利用促進の両立を図るよう努めた

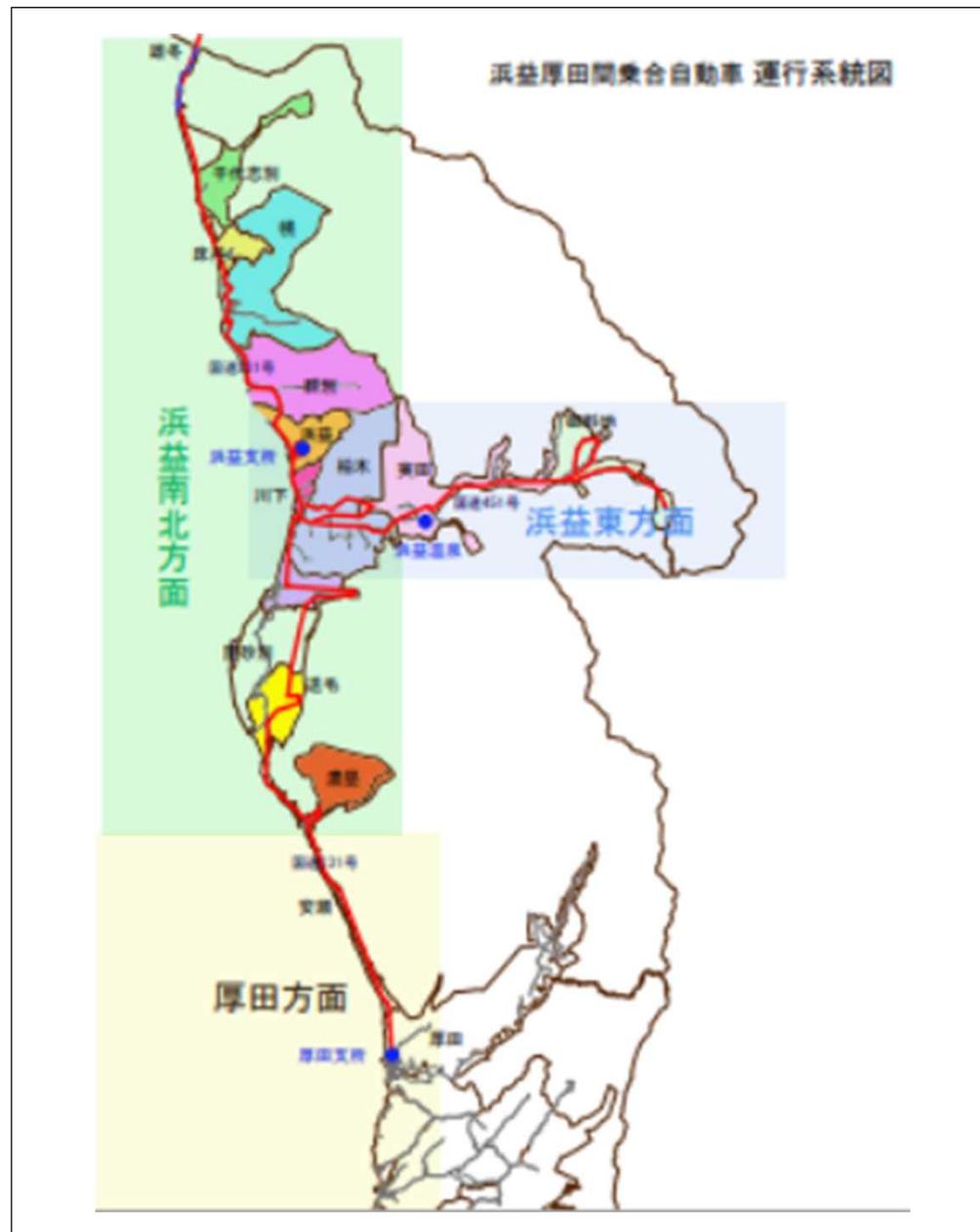
#### 【感染症対策】

・適宜社内換気を実施したほか、車内にビニールカーテンを設置し、飛沫感染の予防に努めた

#### 【利用促進】

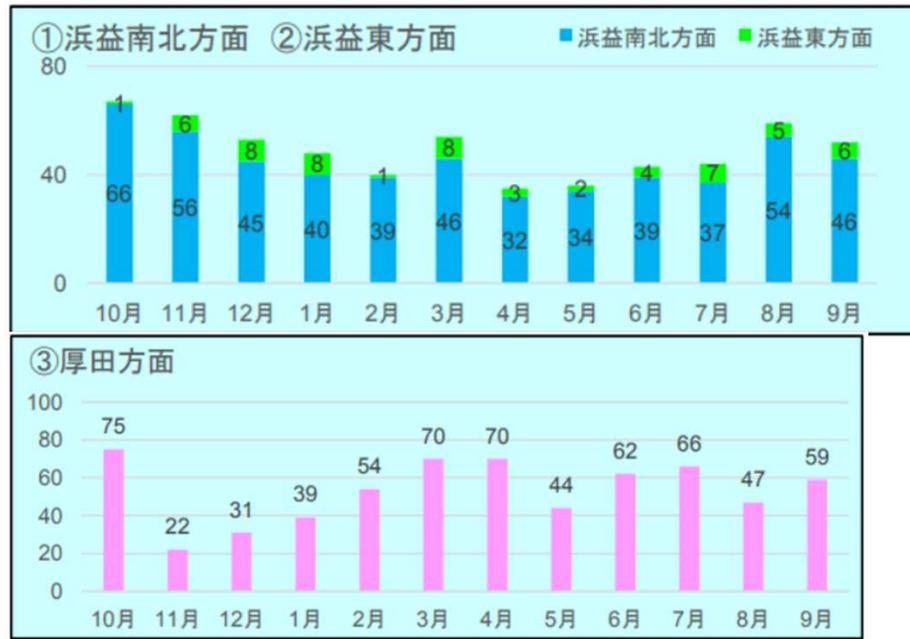
・地域間幹線系統(北海道中央バス札厚線)のダイヤ改正に合わせ、運行時間を変更  
・ポスター及び名刺サイズの周知カードを継続して設置  
・札厚線でデマンド交通の乗り継ぎアナウンスを継続的に実施

### 2) 運行系統

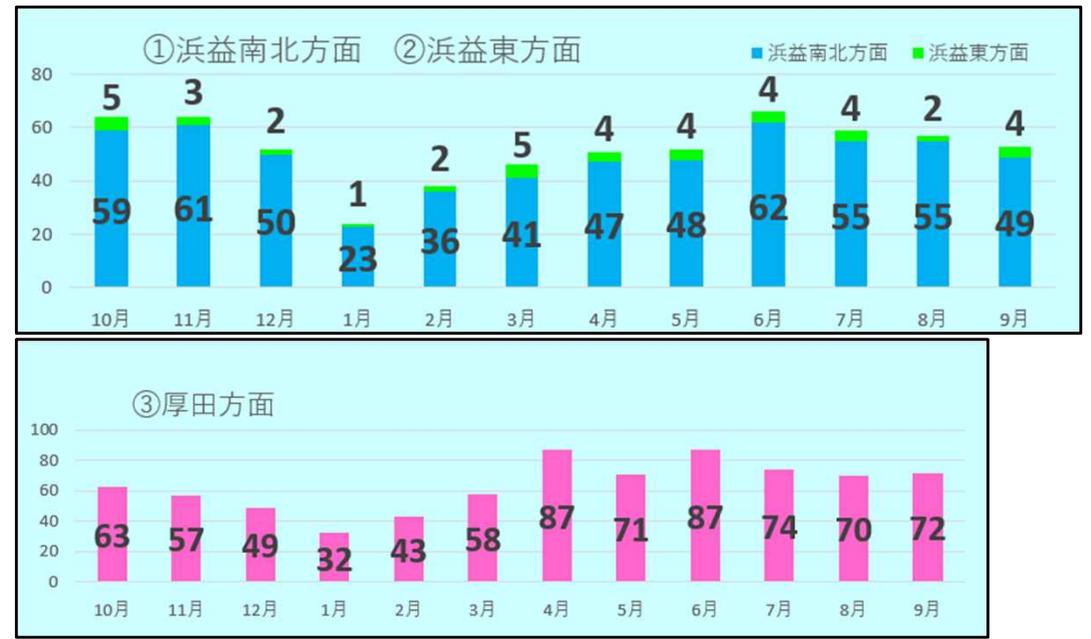


### 3) 利用実績

令和2年10月～令和3年9月の輸送人員（単位：人）

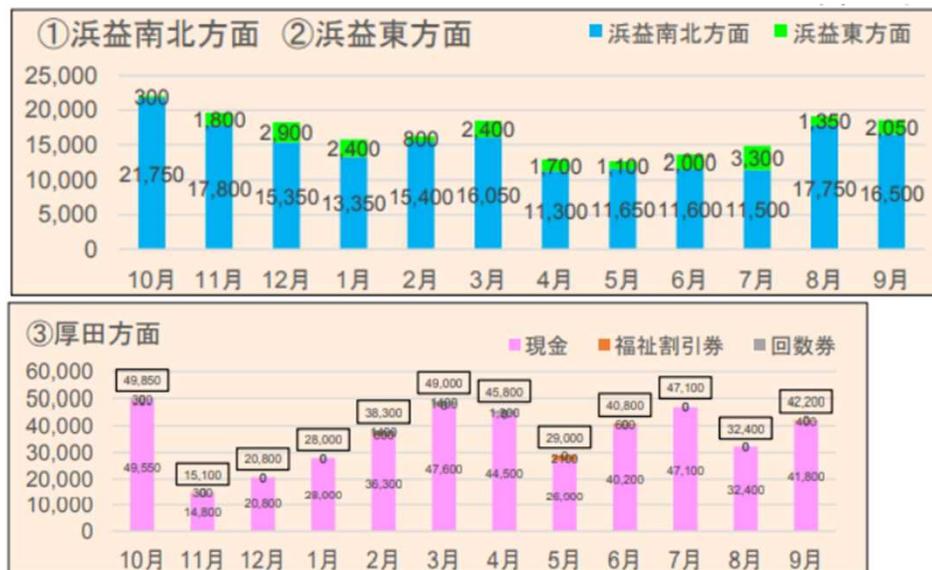


令和3年10月～令和4年9月の輸送人員（単位：人）



### 4) 収入実績

令和2年10月～令和3年9月の運送収入（単位：円）



令和3年10月～令和4年9月の運送収入（単位：円）



## 5) 事業実施の適切性

浜益南北方面の系統は実績運行回数が計画を上回った一方、浜益東方面及び厚田方面は下回ったものの、実績輸送人員は目標を上回っており、計画通り事業は適切に実施された。

## 7) 事業の今後の改善点

引き続き利用者ニーズの把握に努め、運行委託事業者と連携して利便性等の向上に向けた改善を図っていくとともに、利用者増に向けて回覧等で周知を図る。  
また、引き続き新型コロナウイルス感染症の拡大防止策を徹底し、利用者が安心して利用できるよう努める。

## 6) 目標・効果達成状況

### 【事業の目標】

年間利用者数(令和3年10月～令和4年9月)

目標: 1,298人

実績: 1,389人

目標よりも実績が上回った要因として、緊急事態宣言が解除され、日常生活における移動が再開されたことによるものと思料する。

## 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。
- 目標を達成できたが、接続する地域間幹線系統のダイヤ改正に合わせて運行時刻を変更したことや、デマンド交通への乗り継ぎアナウンスを継続的に実施する等の利用促進を行ったことも要因と考えるため、引き続き地域公共交通網形成計画に基づく利用促進施策の取組の実施を期待する。
- 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。