

生活交通確保維持改善計画の名称

当別町地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

平成 18 年度より行ってきた実証運行により、導入以前は 2 路線 22 便しかなかったバス交通が、コミュニティバス 89 便(平日)の 4 倍まで増やすことができた。利用者もコミュニティバス導入以前に比べ 1.8 倍まで増加したことは、一元化によるコミュニティバス導入の最大のメリットと言える。

コミュニティバスは、スウェーデンヒルズ地区と JR 石狩太美駅を經由し、札幌市北区とを結ぶ地域間幹線路線とこれに付随するフィーダー 3 系統を確保している。

地域間幹線路線については、札幌市への通勤・通学で利用されているほか、北区にある大学病院に接続しているため、高齢者等の通院にも多く利用されており、大型スーパーも經由していることから日常生活に不可欠なものである。

フィーダー系統は、コミュニティバスの基点となっている JR 石狩当別駅南口で幹線と接続しており、市街地から離れている青山・みどり野地区からの輸送する青山線や平成 30 年 10 月から本格運行を開始した西当別道の駅線、市街地におけるデマンド交通として市街地予約型線を運行している。どちらの系統も高齢者の通院や買い物に利用されており、地域の足として必要不可欠なものと考えている。

一方で、地方における人口減少により利用者の絶対数が少ない中で、利用者の促進を図るため、運行形態を検討し、利用者ニーズに即した需要の高い交通を維持することが必要である。

これらの住民に根付いたコミュニティバスシステムを維持し、交通弱者である子供や高齢者の移動手段を確保することで、住民の住環境の向上、高齢者の行動範囲拡大による健康増進を図るほか、コミュニティバスを通じた環境教育による環境意識の啓発にも資することができる。

一度失ってしまったバス交通を回復させるために 5 年の歳月を要したことを考えると、バス路線は容易に廃止すべきものではなく、子供や高齢者の健康で安全な必要最低限の住環境を守るためにも、地域公共交通の中心であるコミュニティバスを確保することは重要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

コミュニティバスの運行による住民サービスの向上効果を得るため、次の目標を定める。

①青山線

新型コロナウイルス感染症の影響により直近である 5 月の利用者数は前年比約 48%となっている。今後も自粛等の影響を受けることが想定されることから令和元年補助年度実績 7,751 人/年の約 60%に当たる 4,700 人/年を目標とする。

②市街地予約型線

新型コロナウイルス感染症の影響により直近である 5 月の利用者数は前年比約 70%となっている。今後も自粛等の影響を受けることが想定されることから令和元年補助年度実績 4,039 人/年の約 80%に当たる 3,200 人/年を目標とする。

③西当別道の駅線（スターライト道の駅線含む）

新型コロナウイルス感染症の影響により直近である5月の利用者数は前年比約42%となっている。今後も自粛等の影響を受けることが想定されることから令和元年補助年度実績9,183人/年の約60%に当たる5,500人/年を目標とする。

(2) 事業の効果

- ・バス路線の確保による交通弱者の救済
- ・公共交通の認知度向上による、住民の環境や健康意識の啓発

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・年2回（10月・2月）に時刻表を発行し、町内に全戸配布（協議会）
- ・路線内容変更時に周知チラシ等を作成し、町内に全戸配布（協議会）
- ・町内の学校にバスの環境と交通に関する授業、バスの試乗体験の実施（協議会・運行事業者）
- ・町内会や高齢者クラブへの出前講座の実施（協議会）
- ・高齢者向け冊子を作成し、高齢者クラブ等を通して配布（協議会）
- ・町内の図書室で借りた本をバスによる図書返却サービスの実施（協議会・運行事業者）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者

別紙「表1」のとおり

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

運行経費と運行収入及び国庫補助金との差額を当別町地域公共交通活性化協議会が負担する。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

当別町地域公共交通活性化協議会

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法

【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

バス乗務員による乗降調査（常時実施）

8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要

【地域間幹線システムのみ】

※該当なし

<p>9. 別表1の補助対象事業の基準に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認められた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】</p>
<p>別紙「表5」のとおり</p>
<p>13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>地域内フィーダー系統で利用する車両は、冬期間の運行に安全性を維持し、小回りの利く小型車両で、高齢者が利用しやすい補助ステップ等の機能を持たせた車両が必要である。旧車両は、導入から15年以上経過し、老朽化に伴う整備も増加していたことから安全かつ継続した運行を実施するために平成29年10月に新車両を導入した。</p>
<p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>車両購入により、安全性を維持するほか、老朽化に伴うメンテナンス経費を削減し、継続した路線確保に努める。また、車両環境を整える事により高齢者や障がい者などなたでも利用しやすい環境を目指す。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響により今後も自粛等の影響を受けることが想定されることから交通弱者（子ども・障がい者等）のデマンドバス利用者数を令和元年補助年度実績2,854人/年の約80%に当たる2,300人/年を目標とする。</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>車両の取得により、地域内フィーダー系統が確保維持されるほか、車両に係るメンテナンス経費が削減される。また、車両に補助ステップや手すり等の機能を持たせて、高齢者や障がいのある方でも気軽に利用しやすい環境を整え、利用者数の維持又は増加が期待できる。</p>

<p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>別紙「表6」のとおり</p>
<p>16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>17. 協議会の開催状況と主な議論</p>
<p>令和元年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年6月11日（第1回） 令和元年度変更予算、令和2年度当別町地域内フィーダー系統確保維持計画について ・ 令和元年10月15日（第2回） 令和元年12月1日付けダイヤ改正、ふれあいバス運賃、代替バス運行にかかる協議について ・ 令和2年1月10日（第3回） 令和元年度地域公共交通確保維持改善・事業評価について ・ 令和2年2月20日（第4回） 令和2年度協議会運行事業計画、令和2年度協議会予算、あいの里金沢線の運行経路変更について <p>令和2年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年6月29日（第1回） 令和2年度変更予算、令和3年度当別町地域内フィーダー系統確保維持計画について
<p>18. 利用者等の意見の反映状況</p>
<p>冬期間における吹雪が多い当別町において、降雪時にバスが停留所に来るまで外で待つことが大変という声が多かった。そういった問題を解消するため、バスの現在位置情報をスマートフォンを通して確認することができるバスロケーションシステムを導入した「とペナビ」アプリを開発。他にもデマンドバスの予約や経路検索も行うことができるため、バス利用時の利便性向上を図ることができた。</p>
<p>19. 協議会メンバーの構成員</p>
<p>別添のとおり</p>

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）石狩郡当別町白樺町 58 番地 9

（所 属）当別町地域公共交通活性化協議会

（氏 名）事務局 平田 拓也

（電 話）0133-23-2393

（e-mail）kotsu@town.tobetsu.hokkaido.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和3年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)
当別町	有限会社下段モータース	(1) 青山線①	JR石狩当別駅南口	とうべつ整形外科	みどりの会館	往 9.0km 復 10.2km	364日	1,215.0回		路線定期運行	①	停留所「JR当別駅南口」にて、あいの里金沢線とのダイヤを調整し、接続確保、乗継地点の集約化	③
		(2) 青山線②	JR石狩当別駅南口	とうべつ整形外科	青山会館	往 15.5km 復 15.5km	246日	984.0回		路線定期運行	①	停留所「JR当別駅南口」にて、あいの里金沢線とのダイヤを調整し、接続確保、乗継地点の集約化	③
		(3) 市街地予約型線	JR石狩当別駅南口	当別町内	JR石狩当別駅南口	往 km 復 km	246日	1,439.0回		区域運行	①	JR石狩当別駅に近接する停留所「JR当別駅南口」にて、あいの里金沢線との接続確保、乗継地点の集約化	③
		(4) 西当別道の駅線①	北欧の風道の駅とうべつ	JR石狩太美駅	ヒルズE5-3-17	往 10.2km 復 10.2km	364日	1,638.0回		路線定期運行	①	停留所「JR太美駅」にて、あいの里金沢線との接続確保、乗継地点の集約化	③
		(5) 西当別道の駅線② (スターライト道の駅線)	北欧の風道の駅とうべつ	JR石狩太美駅	太美スターライト中央	往 4.4km 復 4.2km	364日	546.0回		路線定期運行	①	停留所「JR太美駅」にて、あいの里金沢線との接続確保、乗継地点の集約化	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	当別町	令和3年度の上限額算定式については、 国土交通省にて調整中（予算確定後に通知）
(単位:人)		
	人 口	
人口集中地区以外	11,321	
交通不便地域		

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定年月日

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
当別町地域公共交通網形成計画	平成30年3月26日	平成30年度

(※参考)

対象人口	算定式	国庫補助上限額
11,321	$11321人 \times \times + 万円 = 0千円$	0千円

(1) 記載要領

- 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
- 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
- 「交通不便地域」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（口②（1））に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7（口②（2）（実施要領の2.（1）⑭））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
- 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
- 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2) 添付書類

- 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

表6 車両の取得計画の概要(地域内フィーダー系統)

市区町村	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	補助対象車両の種別			乗車定員	購入年月	再編 特例 措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ				
当別町	有限会社 下段モータース	1	(3) 市街地予約型線	小型車両			14	平成29年10月		一括
		2	()							
		3	()							
		4	()							
		5	()							

(注)

- 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型又は小型車両の別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
- 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
- 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載する。
- 「購入年月」については、初年度については購入予定年月を記載すること。
- 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

当別町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

令和2年6月1日 現在

	選任区分	所属・役職	氏名	役割分担	備考
1	当別町長が指名する者	当別町副町長	増輪 肇	A	会長
2	北海道運輸局札幌運輸支局長が指名する者	北海道運輸局札幌運輸支局首席運輸企画専門官	杉澤 武則	H	副会長
3	北海道石狩振興局長が指名する者	北海道石狩振興局地域創生部地域政策課長	衆重 理香	B	
4	札幌地区バス協会の代表	札幌地区バス協会	野川 祐次	F	
5	関係する道路管理者	札幌開発建設部 札幌道路事務所計画課長	池田 俊次	G	
6		空知総合振興局 札幌建設管理部当別出張所長	菊地 和之		
7	関係する鉄道事業者	J R石狩当別駅長	杉本 信也	D	
8	当別町コミュニティバス実証運行事業参加事業者の代表	北海道医療大学 経営企画部総務企画課長	熊谷 拓真	C	
9		スウェーデンハウス株式会社 スウェーデンヒルズ管理センター長	仮屋 雄二		
10	一般乗合旅客自動車運送事業者の代表	有限会社下段モータース 代表取締役社長	下段 聡	D	
11	一般貸切旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が所属する団体等の代表	有限会社下段モータース (運転手が所属する団体等の代表)	加藤 啓一	E	
12	住民又は利用者の代表 (地域住民及び団体の代表)	当別町行政推進員連絡協議会 副会長	吉成 義重	C	
13		当別町 P T A 連合会 理事	須藤 孝明		
14		当別町商工会 事務局長	竹原 陽一		
15		当別町社会福祉協議会 事務局長	二木 勝義		

	構成員	主な役割
A	当別町	・地域住民の移手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域ニーズの把握
B	石狩振興局	・広域的な視点からの指導・助言 ・複数市町村の取り組みに対する調整
C	地域住民・利用者・参加事業者の代表	・地域住民、利用者ニーズの代弁者 ・利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定 ・地域の公共交通を支えるという視点から、自ら主体となつての交通行動の実施
D	交通事業者	・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画の策定
E	運転手が組織する団体	・運転者を通じて得られる利用者ニーズの報告とその対応提案の策定 ・労働条件及び労働環境からの意見・提言
F	事業者団体	・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整
G	道路管理者	・道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言
H	札幌運輸支局	・先進事例等、各地での取り組みの情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する指導