

資料 2

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: 当別町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
当別町地域公共交通活性化協議会	JR石狩当別駅南口～とうべつ整形外科～みどり野会館(青山線①) 運行日数 365日 運行回数 1,216回	利用促進のため総合時刻表などを通じて町民へ周知を行った。また、ダイヤ・運行経路などを地域の実態に合わせて随時ダイヤの見直しを行った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり適正に実施された。	C 年間利用者数 目標 7,732人 実績 5,978人	今後とも地区の人口は減少傾向にあるので、ダイヤや運行形態について検討する。
当別町地域公共交通活性化協議会	JR石狩当別駅南口～とうべつ整形外科～青山会館(青山線②) 運行日数 242日 運行回数 968回	利用者の利便性向上及び利用促進策としてバスロケーションシステム等を閲覧できる「とべナビ」アプリの開発を行った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり適正に実施された。	C 沿線人口の減少が著しいこと、新型コロナウイルス感染症の影響もあり利用者の増加に繋げることができなかった。	高齢者が多い地区なので、予約型線の使用方法やふれあいバスの乗り方などわかりやすく周知し、利用に繋げる。
当別町地域公共交通活性化協議会	JR石狩当別駅南口～当別町内～JR石狩当別駅南口(市街地予約型線) 運行日数 242日 運行回数 1,382回 【車両減価償却費等国庫補助】	利用促進のため総合時刻表などを通じて町民へ周知を行った。また、ダイヤ・運行経路などを地域の実態に合わせて随時ダイヤの見直しを行った。利用者の利便性向上及び利用促進策としてバスロケーションシステム等を閲覧できる「とべナビ」アプリの開発を行った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり適正に実施された。	C 年間利用者数 目標 4,389人 実績 4,150人 交通弱者の利用者増加 目標 2,706人 実績 3,200人 新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、目標を達成することができなかった。	新型コロナウイルス感染症の影響により目標は達成できなかったが、コロナ禍においても前年同月比を上回る月もあり、一定の効果は出ている。今後も引き続き市街地予約型線の使い方を周知していく。
当別町地域公共交通活性化協議会	北欧の風道の駅とうべつ～JR石狩太美駅～ヒルズE5-3-17(西当別道の駅線) 運行日数 365日 運行回数 1,642回	利用促進のため総合時刻表などを通じて町民へ周知を行った。また、ダイヤ・運行経路などを地域の実態に合わせて随時ダイヤの見直しを行った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり適正に実施された。	C 月間利用者 目標 月平均600人 実績 月平均569人	新型コロナウイルス感染症の影響により目標は達成できなかったが、影響を受ける直前までは利用者が少しずつ伸びてきていた。今後はコロナ禍で減少した利用者を取り戻すため、利用促進に努めていく。
当別町地域公共交通活性化協議会	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(スターライト道の駅線) 運行日数 365日 運行回数 547回	利用者の利便性向上及び利用促進策としてバスロケーションシステム等を閲覧できる「とべナビ」アプリの開発を行った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり適正に実施された。	C 新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、目標を達成することができなかった。	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名:	当別町地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>当別町は、札幌市と境界を接し、札幌中心部から約15～25kmに位置しており、面積は、422.86平方キロメートル。人口（令和2年12月1日住民台帳）は、15,654人である。</p> <p>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5系統を確保している。</p> <p>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、大型スーパーも経由していることから日常生活に不可欠なものである。</p> <p>令和2年4月にはJR札沼線の一部路線（北海道医療大学～新十津川間）が廃線となったため、代替バスとして、同月より月形当別線（JR札沼線石狩当別駅南口～石狩月形駅）の運行を行っている。</p> <p>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。特に青山地区では、住民が減少しており今後も急激な住民増加が見込めないことから利用者実態に合わせた運行にするため、平成28年10月から青山線の路線の一部をデマンド型交通とし、運行内容を見直した。平成28年3月に当別町と江別市を結ぶ廃止代替路線である当江線が利用者の低迷から廃止となったことで、一部地域が交通空白地域となり、その地域に居住する住民の市街地への足を確保するため、平成28年10月から市街地予約型線の運行エリアを拡大した。</p> <p>また、平成29年9月に開業した道の駅へ向かう路線の実証運行を開始し、道の駅への誘客や西当別地区の公共交通の充実が図られたことから、平成30年10月から西当別道の駅線の本格運行を開始した。</p> <p>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、交通弱者である子ども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。</p> <p>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、町民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。</p>