

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

（名称）当別町地域公共交通活性化協議会

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
<p>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。</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3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、大型スーパーも經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>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。</p> <p>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。</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。</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、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。</p>
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
<p>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。</p> <p>① 青山線 新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年補助年度4月～9月の利用者数は前年比約69%となっている。今後は年間通して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69%である5,270人/年を令和3年度の推測値とし、5,500人/年を目標とする。</p>

② 市街地予約型線

新型コロナウイルス感染症の影響が懸念されたが、令和2年補助年度の利用者数は前年比約103%となっている。令和2年補助年度実績4,150人/年を当別町地域公共交通網形成計画（平成30年3月策定：5か年）の目標5,000人/年を達成するため、段階的に利用者を増加させ今年度は対前年比約10%を増加させる。

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令和2年補助年度4月～9月の利用者数は前年比約58%となっている。今後は年間通して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58%である5,330人/年を令和3年度の推測値とし、5,600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・維持する運行系統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）

<p>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系統の概要 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、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どなたでも利用しやすい環境を目指す。 新型コロナウイルス感染症の影響が懸念されたが、令和2年補助年度の交通弱者（子ども・障がい者等）のデマンドバス利用者数は前年比約112%の3,202人/年であった。令和4年度は令和2年度比で約20%増の、3,800人/年を目標とする。</p>

(2) 事業の効果
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。
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 】
別紙「表6」のとおり
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 】
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【 貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ 】
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【 貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ 】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要 【 貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ 】
※該当なし
20. 貨客混載の導入に要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【 貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ 】
※該当なし

21. 協議会の開催状況と主な議論

令和2年度

- ・ 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
- ・ 令和2年10月6日（第2回）
令和2年12月1日付けダイヤ改正について
- ・ 令和2年12月24日（第3回）
令和2年度変更予算、令和2年度地域公共交通確保維持改善・事業評価について
- ・ 令和3年2月12日（第4回）
令和3年度協議会運行事業計画、令和3年度協議会予算、令和3年4月1日付けダイヤ改正について

令和3年度

- ・ 令和3年6月28日（第1回）
令和3年度変更予算、令和4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

18. 利用者等の意見の反映状況

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「とべナビ」アプリを開発。他にもデマンドバスの予約や経路検索、混雑状況の確認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。

19. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	石狩振興局地域創生部地域政策課
関係市区町村	当別町企画部企画課
交通事業者・交通施設管理者等	札幌地区バス協会 札幌道路事務所 札幌建設管理部当別出張所 JR 石狩当別駅 有限会社下段モータース
地方運輸局	札幌運輸支局
その他協議会が必要と認める者	北海道医療大学 スウェーデンヒルズ管理センター 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） 当別町行政推進員連絡協議会 当別町PTA 連合会 当別町商工会 当別町社会福祉協議会

【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 田中 大樹
(電話) 0133-23-2393
(e-mail) kotsu@town.tobetsu.hokkaido.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内ファイダー系統)

令和4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	利便 増進 特別 措置	地域内ファイ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 下段モーターズ	(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	1,214.5 回		①	あいの里金沢線とのダイヤを調 整し、接続確保、料金面での乗 継優遇、乗継地点の集約化	③	
			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	245 日	980.0 回		①	あいの里金沢線とのダイヤを調 整し、接続確保、料金面での乗 継優遇、乗継地点の集約化	③	
			JR石狩当 別駅南口	当別町内	JR石狩当 別駅南口	往 km 復 km	245 日	1,405.0 回			①	あいの里金沢線との接続確保、 乗継地点の集約化	③
			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	1,697.5 回			①	あいの里金沢線との接続確保、 乗継地点の集約化	③
			北欧の風 道の駅とう べつ	JR石狩太美 駅	太美スター 仆中央	往 4.4km 復 4.2km	364 日	546.0 回			①	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「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特別措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特別措置の適用(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、地域内ファイ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

資料6-3

市町村名	当別町
------	-----

(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

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

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

(※) 省略可。

協議会において承認を得る必要があるなど、自治体の必要性に応じて記載可。

なお、記載する場合の適用算定式においては、直近の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額の算定式をご活用ください。

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内ファイダーシステム)

市区町村名	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)	補助対象車両の種類		乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
				イ	ロ					
当別町	有限会社 下段モーターズ	1	(3) 市街地予約型線	小型車両	ハ	14	平成29年10月			一括
		2	()							
		3	()							
		4	()							
		5	()							

(注)

1. 「補助対象車両の種類」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。
2. 「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人あたりの専有面積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)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内ファイダーシステムに係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「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。