
当別町地域公共交通利便増進実施計画 (公共交通アクションプラン) ver 2.1

2024 年 3 月 ▶ 2028 年 3 月

当別町

(当別町地域公共交通活性化協議会)

目 次

【1】はじめに

- 1-1 地域公共交通利便増進実施計画とは_p2
- 1-2 本計画の目的・区域・期間_p3
- 1-3 本計画の位置づけ_p4

【2】上位計画の内容

- 2-1 当別町地域公共交通計画の概要_p6
- 2-2 当別町地域公共交通計画のポイント_p7

【3】利便増進事業の内容

- * 利便増進事業の段階的实施について_p14
- 3-1 利便増進事業等の概要（一覧）_p15
- 3-2 利便増進事業の内容_p16
 - 3-2-1 西当別エリアのバス路線再編（取組①）_p16
 - 3-2-2 西当別エリアのバス路線再編（取組②・③）_p21
 - 3-2-3 青山線のデマンド化（取組④）_p26
 - 3-2-4 キャッシュレス決済の導入（取組⑧）_p30
- 3-3 利便増進事業（参考）の内容_p31
 - 3-3-1 青山線のデマンド化（取組⑤）_p31
 - 3-3-2 グーグルマップと連携した情報発信（取組⑥・⑦）_p33
 - 3-3-3 お試し乗車券の配布（取組⑨）_p34
- 3-4 利便増進事業に関連して実施される事業_p35
 - 3-4-1 低床車両への順次入れ替え（取組⑩）_p35
 - 3-4-2 JR 駅へのアクセス性改善（取組⑪・⑫）_p36
 - 3-4-3 バス待ちスポットの創出（取組⑬・⑭）_p37
 - 3-4-4 運賃体系の見直し検討（取組⑮・⑯）_p38
 - 3-4-5 あいの里金沢線のネットワーク・ダイヤの見直し（取組⑰・⑱・⑲）_p39
- 3-5 地方公共団体による支援の内容_p41
- 3-6 事業実施に必要な資金の額・調達方法_p42

【4】事業の効果・評価

- 4-1 利便増進事業実施前後の変化と効果_p44
- 4-2 目標値と評価方法_p46

【1】 はじめに

1-1 地域公共交通利便増進実施計画とは

1-2 本計画の目的・区域・期間

1-3 本計画の位置づけ

1-1 地域公共交通利便増進実施計画とは

1-1-1 地域公共交通利便増進事業

「地域公共交通利便増進事業（以下、利便増進事業）」とは、地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業のことを示します。そして、この利便増進事業の内容や実施方法・体制等を定め、その推進を図るために策定する計画が「地域公共交通利便増進実施計画」です。これは、地域公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」と連携・整合をとった計画であり、利便増進事業の着実な実行のための「アクションプラン」という位置づけにあります。

1-1-2 利便増進事業の種類

利便増進事業は以下のとおりです。

イ. 地域公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

- ① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更
- ② 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業への転換
 - i 旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）へ転換
 - ii 一の種類の道路運送事業（路線バス・一般タクシー）から他の種類の道路運送事業へ転換
 - iii 一の種類の旅客船（定期航路事業）から他の種類の旅客線（定期航路事業）へ転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

ロ. 地方公共団体が地域公共交通の利用者によって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

- ① 運賃又は料金の設定
- ② 運行回数又は運行時刻の設定
- ③ 共通乗車船券の発行

ハ. イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善
- ③ 乗継ぎに関するわかりやすい情報提供
- ④ ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
- ⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
- ⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
- ⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

1-2 本計画の目的・区域・期間

1-2-1 本計画の背景と目的

当別町では、平成 18 年より運行してきたコミュニティバス「当別ふれあいバス」をはじめ、JR 札沼線、タクシー・ハイヤーといった公共交通が運行しています。しかし、これらの公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、地域のニーズに合ったサービスへの見直しによる利便性向上・持続性確保が求められています。こうした現状に対し、国土交通省は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を行い、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため「地域公共交通計画」の策定を「努力義務」としています。本町においても令和 5（2023）年 3 月に「当別町地域公共交通計画」を策定いたしました。

これらの背景を踏まえて「当別町地域公共交通計画」に示される事業のうち、利用者の利便増進に資する取組を具体的に示す【**当別町地域公共交通利便増進実施計画（アクションプラン）**】を策定します。

1-2-2 本計画の区域

- 本計画の対象区域は、【**当別町全域**】とします。

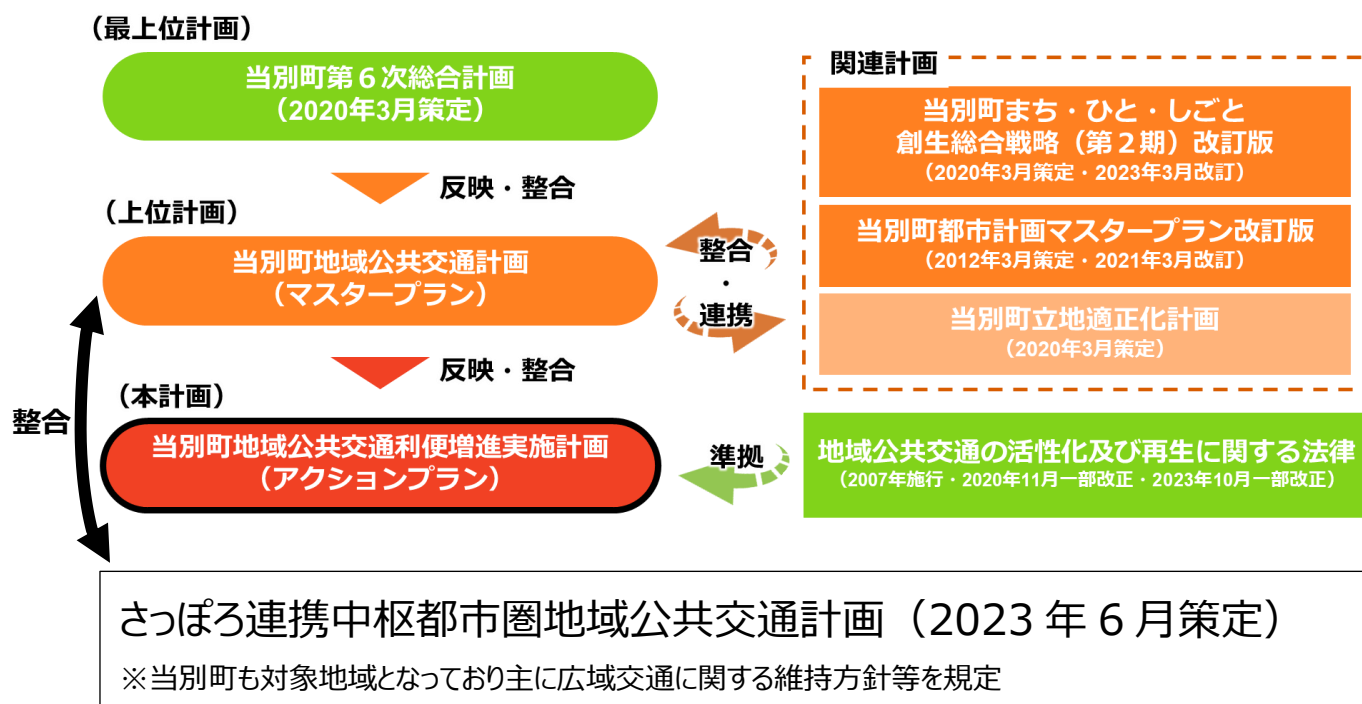
1-2-3 本計画の期間

- 本計画の対象期間は、
【**令和 6（2024）年 3 月から令和 10 年（2028）年 3 月**】とします。

1-3 本計画の位置づけ

本計画は、「当別町地域公共交通計画」を上位計画として、当該計画並びに当該計画の関連計画や本町の最上位計画である「当別町第6次総合計画」等に準拠または整合するものとします。

以下、2章にて「上位計画の内容」として当別町地域公共交通計画の概要やポイントを示した上で、3章にて「利便増進事業の内容」として具体的な事業の内容や実施体制等を示します。



【2】 上位計画の内容

2-1 当別町地域公共交通計画の概要

2-2 当別町地域公共交通計画のポイント

2-1 当別町地域公共交通計画の概要

2-1-1 当別町地域公共交通計画と本計画の位置づけ

本計画は、「当別町地域公共交通計画」を上位計画に位置付けて策定しています。「当別町地域公共交通計画」は、当別町の地域公共交通の総合的な指針＝マスタープランとして作成されたもので、記載項目は、【はじめに】、【現状と課題】、【基本理念と基本方針】、【施策メニュー】、【評価方法と進捗管理】、【資料編】の6区分としています。本計画は、当該計画の【施策メニュー】に記載される事業のうち、特に利便増進に係る事業について、その具体的な内容や実施体制・実施方法を記載するものとなっています。

2-1-2 当別町地域公共交通計画の記載項目の概要

以下に、「当別町地域公共交通計画」の記載項目について示します。

【1】はじめに	計画策定の背景と目的、計画区域、計画期間、計画の位置づけを示しています。
【2】現状と課題	地域の人口動態や移動ニーズ、地域公共交通の概況・利用状況・収支状況等を示しています。また、それらを踏まえて地域公共交通の課題と各交通サービスの役割を示しています。
【3】基本理念と基本方針	【現状と課題】を踏まえて、計画の基本理念と基本方針を示しています。
【4】施策メニュー	【基本理念と基本方針】に基づいて、施策メニューと事業内容、スケジュールを示しています。
【5】評価方法と進捗管理	施策の目標達成に向けて、KPI 及び評価方法を示しています。また、施策や評価の実施体制を示しています。
【資料編】	計画策定に活用したデータや調査結果等について示しています。

2-2 当別町地域公共交通計画のポイント

ここでは、本計画を策定するにあたり、上位計画である「当別町地域公共交通計画」のポイントを示します。

2-2-1 町内の公共交通の運行状況

当別町地域公共交通計画では、町内の公共交通の運行状況を整理しています。以下に、現行の町内の公共交通の運行状況並びにネットワーク図を示します。

【コミュニティバスの運行状況】

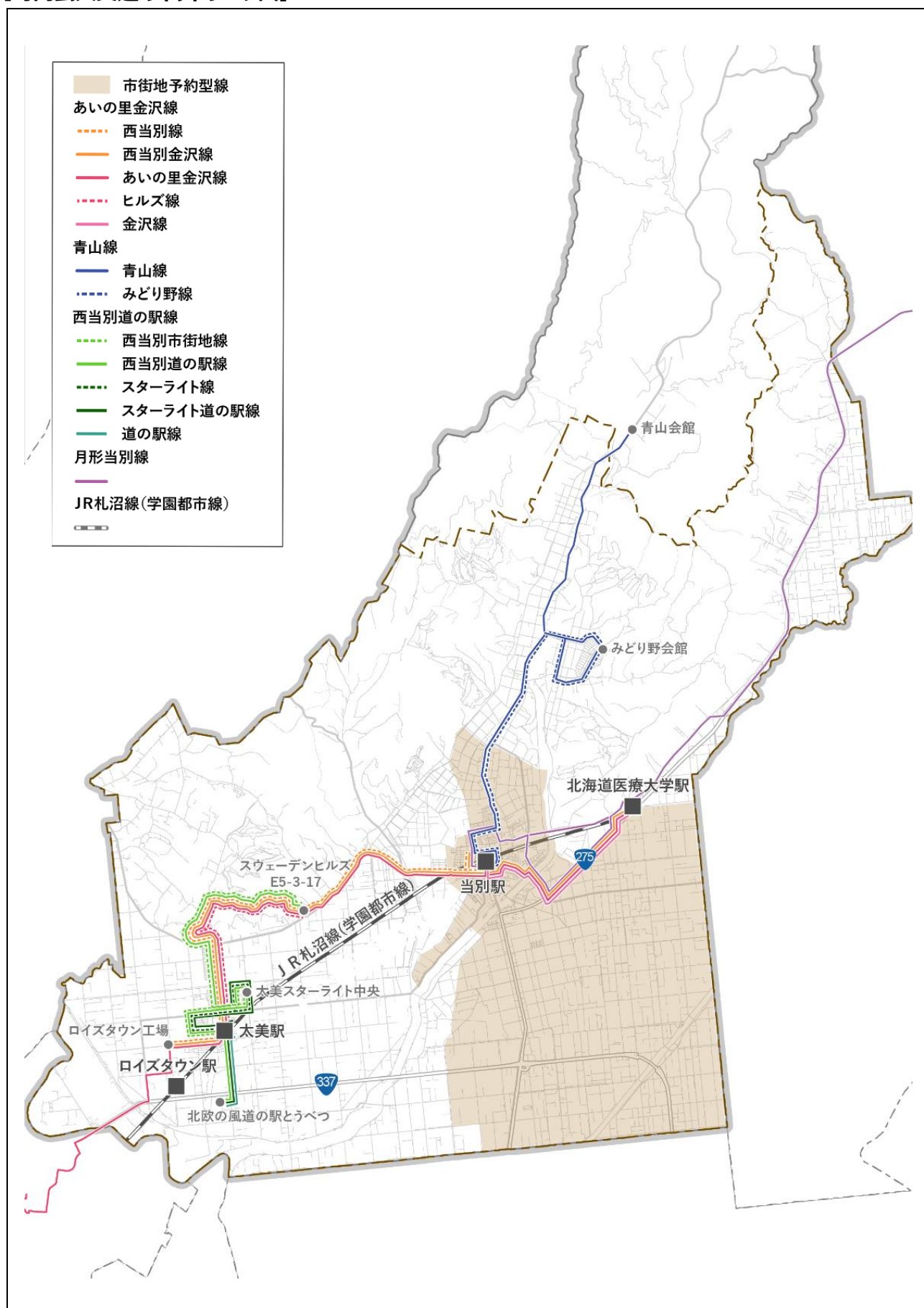
路線名称	運行系統（起点・終点）	系統 キロ	運行回数		補助対象実態
			往路	復路	
01 市街地予約型線	本町市街地の指定区域内（※）	—	8(0)		・地域内フィーダー補助系統
02 あいの里金沢線	北海道医療大学～医療大学あいの里キャンパス	22.2	—	—	・地域間幹線系統
02-1 西当別線	JR 当別駅南口～ロイズタウン工場	12.1	6(8)	7(8)	
02-2 西当別金沢線	北海道医療大学～ロイズタウン工場	16.6	4(0)	4(0)	
02-3 あいの里金沢線	北海道医療大学～医療大学あいの里キャンパス	22.2	8(3)	8(3)	
02-4 ヒルズ線	スウェーデンヒルズ E5-3-17～JR 太美駅	5.7	1(0)	4(0)	
02-5 金沢線	JR 当別駅南口～北海道医療大学	4.5	3(0)	2(0)	
03 青山線	JR 当別駅南口～青山会館	15.5	—	—	・地域内フィーダー系統
03-1 青山線	JR 当別駅南口～青山会館	15.5	5(0)	3(0)	
03-2 みどり野線	JR 当別駅南口～みどり野会館	9.0	2(3)	5(3)	
04 西当別道の駅線	北欧の風道の駅とうべつ～スウェーデンヒルズ E5-3-17	10.3	—	—	・地域内フィーダー系統
04-1 西当別市街地線	JR 太美駅～スウェーデンヒルズ E5-3-17	8.6	0(0)	1(0)	
04-2 西当別道の駅線	北欧の風道の駅とうべつ～スウェーデンヒルズ E5-3-17	10.3	5(4)	4(6)	
04-3 スターライト線	JR 太美駅～太美スターライト中央	2.5	1(0)	0(0)	
04-4 スターライト道の駅線	北欧の風道の駅とうべつ～太美スターライト中央	4.4	2(3)	1(0)	
04-5 道の駅線	北欧の風道の駅とうべつ～JR 太美駅	1.7	1(1)	2(2)	

※西町・北栄町・春日町・東町・緑町・元町白樺町・園生・錦町・弥生・末広・美里・幸町・下川町・栄町・樺戸町・六軒町・若葉の一部（パーソナルタウン）・東裏・対雁・蕨岱の行政区

【その他の公共交通の運行状況】

名称	区分	サービス概要
05 月形当別線	鉄道代替バス	・平日 18 便 ・休日 14 便
06 JR 札沼線（学園都市線）	鉄道	
06-1 JR 北海道医療大学駅	鉄道駅	・JR 当別駅方面行き：34 便 ・JR 当別駅方面から到着：32 便
06-2 JR 当別駅	鉄道駅	・JR 北海道医療大学駅行き：32 便 ・JR 北海道医療大学から到着：34 便 ・JR 札幌駅方面行き：43 便 ・JR 札幌駅方面から到着：41 便
06-3 JR 太美駅	鉄道駅	・JR 当別駅方面行き：41 便 JR 当別駅方面から到着：43 便 ・JR 札幌駅方面行き：43 便 JR 札幌駅方面から到着：41 便
06-4 JR ロイズタウン駅	鉄道駅	・JR 当別駅方面行き：37 便 JR 当別駅方面から到着：38 便 ・JR 札幌駅方面行き：38 便 JR 札幌駅方面から到着：37 便
07 タクシー・ハイヤー	—	・町内で 3 社が営業 ・計 15 台が運行登録
08 スクールバス	—	・町内 11 系統
09 介護タクシー	—	・町内 1 事業者
10 福祉有償運送	—	・町内 3 事業者

【町内公共交通のネットワーク図】



2-2-2 町内の地域公共交通の課題

「当別町地域公共交通計画」では、地域の現状や公共交通サービスの利用状況・収支状況等を踏まえて、4つの課題を示しています。以下にそれらの課題と関連する現状・問題点を示します。本計画においても、これらの課題は同一とします。

課題1 エリア特性を踏まえた地域公共交通ネットワークの維持・形成

- 冬期の豪雪による交通障害
- 公共交通空白地の存在
- 高齢化の進行
- 人口減少の進行
- バス利用者の減少
- 外出の曜日特性
- 外出の時間特性
- JR 駅を中心とした市街地形成
- 札幌市への生活需要
- 新たな居住ニーズ
- 新たな観光ニーズ

課題2 地域公共交通サービスの利便性向上

- 冬期の遅延・運休の発生
- 充実した情報提供の必要性
- 高齢化の進行
- スマートフォンの普及
- デジタル技術の発展
- キャッシュレス需要の増加
- JR 駅を中心とした市街地形成
- 札幌市への生活需要

課題3 地域公共交通サービスの提供に要するリソース確保

- バス利用者の減少
- 人口減少の進行
- 運行経費の増大
- 負担金/補助金による経営
- 利用の少ない路線の顕在化
- 運転手不足/高齢化

課題4 自家用車依存脱却に向けた公共交通の利用促進

- 高い自家用車依存
- 免許返納者数の増加
- バス利用者の減少
- SDG s・低炭素社会の要請

2-2-3 当別町地域公共交通計画の基本理念

「当別町地域公共交通計画」では、地域公共交通の課題等を踏まえて、基本理念を以下のとおり定めています。本計画においても、基本理念はこれと同一とします。

安全・快適な移動を支える持続可能な地域公共交通の実現

2-2-4 当別町地域公共交通計画の基本方針

「当別町地域公共交通計画」では、基本理念に基づき、課題解決に向けた 5 つの基本方針を以下のとおり定めています。本計画においても、基本方針はこれと同一とします。

基本方針① ニーズに合った持続可能な公共交通ネットワークの形成

JR 札沼線とコミュニティバスを軸として、住民や来訪者の移動ニーズに合った公共交通ネットワークの形成に向けて、サービスの見直し・改善を進めます。

基本方針② 地域にフィットするモビリティの導入

人口減少や高齢化といったニーズ変化を踏まえて、ライフスタイルやエリア特性にフィットしたモビリティの導入・転換を進めます。

基本方針③ デジタル技術活用等によるサービスの高度化・利便性向上

デジタル技術等を活用したモビリティの導入やサービス提供、環境整備等を進めることで、サービスの高度化と利便性の向上を図ります。

基本方針④ サービスの安定供給に向けたリソース不足等への対応

公共交通サービスを支える運転手確保・財源確保を着実に行うとともに、新型コロナウイルス等のリスク対応を十分に行いサービスの安定供給を図ります。

基本方針⑤ 公共交通の利用促進とクルマ依存からの脱却促進

戦略的かつ網羅的なモビリティ・マネジメントや利用促進キャンペーンを行い、公共交通利用者を増やすとともにクルマ依存からの脱却を目指します。

2-2-5 当別町地域公共交通計画の施策メニュー

「当別町地域公共交通計画」では、課題や基本方針を踏まえて、以下の施策及び事業を位置付けています。本計画では、これらのうち特に利便増進に資する事業について、利便増進事業に位置付けます。

施策① 地域公共交通サービスの維持確保	
事業 1-1	地域公共交通サービスの維持確保
施策② バス路線のネットワーク・ダイヤの見直し	
事業 2-1	あいの里金沢線のネットワーク・ダイヤの見直し 【利便増進事業に関連する事業】
事業 2-2	月形当別線のネットワーク見直し
事業 2-3	西当別エリアのバス路線再編 【利便増進事業】
施策③ 新たなモビリティの検討・実証・導入	
事業 3-1	自動運転バスの実証運行
事業 3-2	青山線のデマンド化 【利便増進事業】
事業 3-3	交通空白地の移動支援策検討
施策④ 快適な公共交通利用環境の創出	
事業 4-1	低床車両への順次入れ替え 【利便増進事業】
事業 4-2	JR 駅へのアクセス性改善 【利便増進事業】
事業 4-3	バス待ちスポットの創出 【利便増進事業】
施策⑤ 公共交通の情報提供の高度化	
事業 5-1	とペナビの機能強化・多面的活用
事業 5-2	グーグルマップと連携した情報発信 【利便増進事業】
施策⑥ コミュニティバスの運賃体系や支払い方法の見直し・検討	
事業 6-1	運賃体系の見直し 【利便増進事業】
事業 6-2	キャッシュレス決済の導入 【利便増進事業】
事業 6-3	デジタルチケットの導入及び活用検討
施策⑦ 公共交通の運転手確保対策の実施	
事業 7-1	バス・タクシーの運転手確保に向けた取組実施
事業 7-2	感染症対策等の強化支援等によるリスク対策
施策⑧ モビリティ・マネジメント（MM）の実施	
事業 8-1	小中学生向けのMMの実施
事業 8-2	ライフスタイル転換期を対象としたMMの実施
事業 8-3	公共交通イベントの企画・実施
施策⑨ 利用促進キャンペーン等の実施	
事業 9-1	小中学生向けの長期休暇定期券の企画販売
事業 9-2	観光施設・商業施設と連携したパック乗車券の企画販売
事業 9-3	お試し乗車券の配布 【利便増進事業】

【基本方針▶施策メニューの全体フレーム】

※●：施策実施の主目的となる基本方針、○：施策の副次的効果の対象となる基本方針

【基本理念】 安全・快適な移動を支える 持続可能な地域公共交通の実現		基本方針①	基本方針②	基本方針③	基本方針④	基本方針⑤
施策①：地域公共交通サービスの維持確保						
事業1-1：地域公共交通サービスの維持確保	→	●				
施策②：バス路線のネットワーク・ダイヤの見直し						
事業2-1：あいの里金沢線のネットワーク・ダイヤの見直し	→	●				
事業2-2：月形当別線のネットワーク見直し	→	●				
事業2-3：西当別エリアのバス路線再編	→	●	○	○	○	
施策③：新たなモビリティの検討・実証・導入						
事業3-1：自動運転バスの実証運行	→	○	●	○	○	
事業3-2：青山線のデマンド化	→	○	●		○	
事業3-3：交通空白地の移動支援策検討	→	○	●			
施策④：快適な公共交通利用環境の創出						
事業4-1：低床車両への順次入れ替え	→			●	○	
事業4-2：JR駅へのアクセス性改善	→			●		
事業4-3：バス待ちスポットの創出	→		○	●		○
施策⑤：公共交通の情報提供の高度化						
事業5-1：とべナビの機能強化・多面的活用	→			●		○
事業5-2：グーグルマップと連携した情報発信	→			●		○
施策⑥：コミュニティバスの運賃体系や支払い方法の見直し・検討						
事業6-1：運賃体系の見直し	→				●	
事業6-2：キャッシュレス決済の導入	→			●	○	●
事業6-3：デジタルチケットの導入及び活用検討	→			●	○	●
施策⑦：公共交通の運転手確保対策の実施						
事業7-1：バス・タクシーの運転手確保に向けた取組実施	→				●	
事業7-2：感染症対策等の強化支援等によるリスク対策	→			○	●	
施策⑧：モビリティ・マネジメント（MM）の実施						
事業8-1：小中学生向けのMMの実施	→					●
事業8-2：ライフスタイル転換期を対象としたMMの実施	→					●
事業8-3：公共交通イベントの企画・実施	→				○	●
施策⑨：利用促進キャンペーン等の実施						
事業9-1：小中学生向けの長期休暇定期券の企画販売	→					●
事業9-2：観光施設・商業施設と連携したバック乗車券の企画販売	→			○		●
事業9-3：お試し乗車券の配布	→					●

【3】 利便増進事業の内容

- * 利便増進事業の段階的实施について**
- 3-1 利便増進事業等の概要（一覧）**
- 3-2 利便増進事業の内容**
- 3-3 利便増進事業（参考）の内容**
- 3-4 利便増進事業に関連して実施される事業**
- 3-5 地方公共団体による支援の内容**
- 3-6 事業実施に必要な資金の額・調達方法**

＊ 利便増進事業の段階的实施について

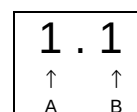
本計画では、当別町地域公共交通計画に記載される施策メニューのうち利便増進事業に位置付けられる 9 つの事業（参照：本計画 p11_2-2-5 当別町地域公共交通計画の施策メニュー／当別町地域公共交通計画 p67～p77_4 章施策メニュー）について、社会情勢や関係者協議の状況を踏まえて着実かつ有用な事業実施を実現するため、**事業実施時期を 3 つの段階（フェーズ）**に分けて推進します。

そして、段階的な事業実施を計画的に管理するため、本計画 3-1 以降において、各事業が該当するフェーズを明記するとともに、関係者協議が完了し着手段階にある事業を「**利便増進事業**」、関係者協議や内容検討段階にある事業を「**利便増進事業（参考）**」として位置づけて計画に記載します。また、「利便増進事業（参考）」に位置付けた事業においてその協議や内容検討が完了し着手段階に移行する際には、当該事業の位置づけを「利便増進事業」に変更するとともに、本計画の変更並びにバージョン更新を行います。

本計画の バージョン管理	事業推進の フェーズ	各フェーズで実施する利便増進事業等 ※協議状況によってこの内容は変更となる場合があります
ver 1.1～	フェーズ 1	・事業 2-3 西当別エリアのバス路線再編 のうち取組①
ver 2.1～	フェーズ 2	・事業 2-3 西当別エリアのバス路線再編 のうち取組②③ ・事業 3-2 青山線のデマンド化 のうち取組④ ・事業 6-2 キャッシュレス決済の導入
ver 3.1～	フェーズ 3	・事業 3-2 青山線のデマンド化 のうち取組⑤ ・事業 5-2 グーグルマップと連携した情報発信 ・事業 9-3 お試し乗車券の配布
※適宜更新	関連事業	・事業 4-1 低床車両への順次入れ替え ・事業 4-2 JR 駅へのアクセス性改善 ・事業 4-3 バス待ちスポットの創出 ・事業 6-1 運賃体系の見直し ・事業 2-1 あいの里金沢線のネットワーク・ダイヤの変更

本計画のバージョン管理について

- ・バージョンは 2 つの数字で管理します（右図）
- ・A はフェーズ番号を示し、B は軽微な修正があった際に数字を順に更新します



3-1 利便増進事業等の概要（一覧）

ここでは、本計画に位置付ける各種事業について、事業名／取組／位置づけ／フェーズの一覧を示します。

	事業名	事業番号	取組	位置づけ	種類	フェーズ
3-2-1	西当別エリアのバス路線再編	事業 2-3	取組 ①	利便増進事業	イ	1
3-2-2			取組 ②・③	利便増進事業	イ	2
3-2-3	青山線のデマンド化	事業 3-2	取組 ④	利便増進事業	イ	2
3-2-4	キャッシュレス決済の導入	事業 6-2	取組 ⑧	利便増進事業	ハ	2
3-3-1	青山線のデマンド化	事業 3-2	取組 ⑤	利便増進事業 (参考)	イ	3
3-3-2	グーグルマップと連携した情報発信	事業 5-2	取組 ⑥・⑦	利便増進事業 (参考)	ハ	3
3-3-3	お試し乗車券の配布	事業 9-3	取組 ⑨	利便増進事業 (参考)	ハ	3
3-4-1	低床車両への順次入れ替え	事業 4-1	取組 ⑩	関連事業	—	—
3-4-2	JR 駅へのアクセス性改善	事業 4-2	取組 ⑪・⑫	関連事業	—	—
3-4-3	バス待ちスポットの創出	事業 4-3	取組 ⑬・⑭	関連事業	—	—
3-4-4	運賃体系の見直し	事業 6-1	取組 ⑮・⑯	関連事業	—	—
3-4-5	あいの里金沢線のネットワーク・ダイヤの見直し	事業 2-1	取組 ⑰・⑱・⑲	関連事業	—	—

3-2 利便増進事業の内容

3-2-1 西当別エリアのバス路線再編（取組①）

（1）事業概要

事業名称	▶西当別エリアのバス路線再編（取組①）
事業区分	▶【イ】 地域公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの ① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更
事業番号	▶事業 2-3
事業背景	▶西当別地区の当別町立地適正化計画において一般居住区域と位置付けるエリアでの新たな宅地造成、それに伴う住民増加・移動ニーズ変化
事業目的	▶新規ニーズに対する交通サービスの提供・サービスの利便性向上 ▶当別町立地適正化計画における一般住居区域と交通拠点である JR 太美駅との交通ネットワークの形成
取組内容	取組①▶人口増加エリアへのバス停新設・経路変更
関係機関等	・（運行事業者）（有）下段モータース ・当別町地域公共交通活性化協議会 ・当別町役場建設課 ・北海道札幌建設管理部 ・北海道運輸局札幌運輸支局 ・北海道警察札幌方面北警察署 ・（株）スウェーデンハウス
スケジュール	▶R5.11～準備・調整・手続き R6.4～実施

（2）対象系統

02 あいの里金沢線	02-1 西当別線／02-2 西当別金沢線／02-3 あいの里金沢線／02-4 ヒルズ線
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線／04-2 西当別道の駅線

(3) 運行便数

【平 日】

系統名		変更前		変更後		状況
		往路	復路	往路	復路	
02 あいの里金沢線	02-1 西当別線	6	7	6	7	変更なし
	02-2 西当別金沢線	4	4	4	4	変更なし
	02-3 あいの里金沢線	8	8	8	8	変更なし
	02-4 ヒルズ線	1	4	1	4	変更なし
	02-5 金沢線	3	2	3	2	変更なし
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線	0	1	0	1	変更なし
	04-2 西当別道の駅線	5	4	5	4	変更なし
	04-3 スターライト線	1	0	1	0	変更なし
	04-4 スターライト道の駅線	2	1	2	1	変更なし
	04-5 道の駅線	1	2	1	2	変更なし
合 計		31	33	31	33	変更なし

【休 日】 変更なし

系統名		変更前		変更後		状況
		往路	復路	往路	復路	
02 あいの里金沢線	02-1 西当別線	8	8	8	8	変更なし
	02-2 西当別金沢線	0	0	0	0	変更なし
	02-3 あいの里金沢線	3	3	3	3	変更なし
	02-4 ヒルズ線	0	0	0	0	変更なし
	02-5 金沢線	0	0	0	0	変更なし
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線	0	0	0	0	変更なし
	04-2 西当別道の駅線	4	6	4	6	変更なし
	04-3 スターライト線	0	0	0	0	変更なし
	04-4 スターライト道の駅線	3	0	3	0	変更なし
	04-5 道の駅線	1	2	1	2	変更なし
合 計		19	19	19	19	変更なし

(4) 運行距離

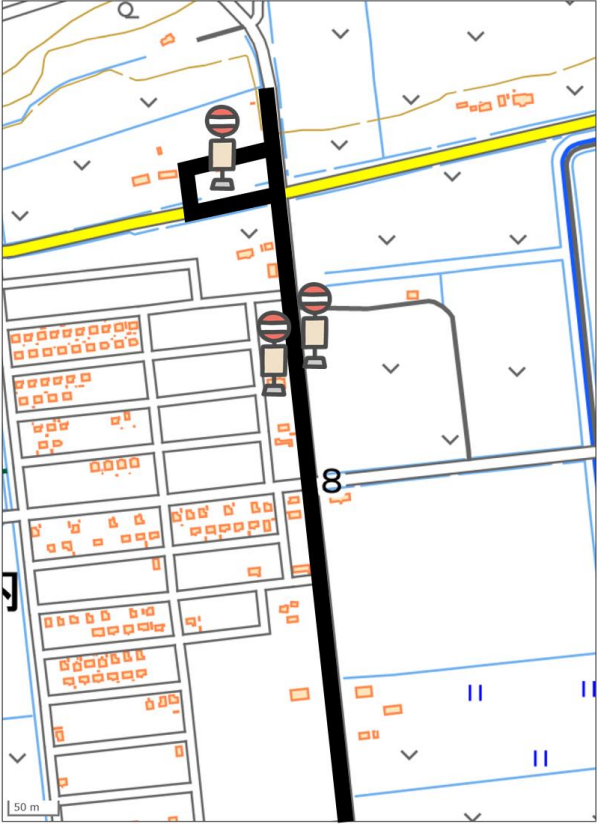
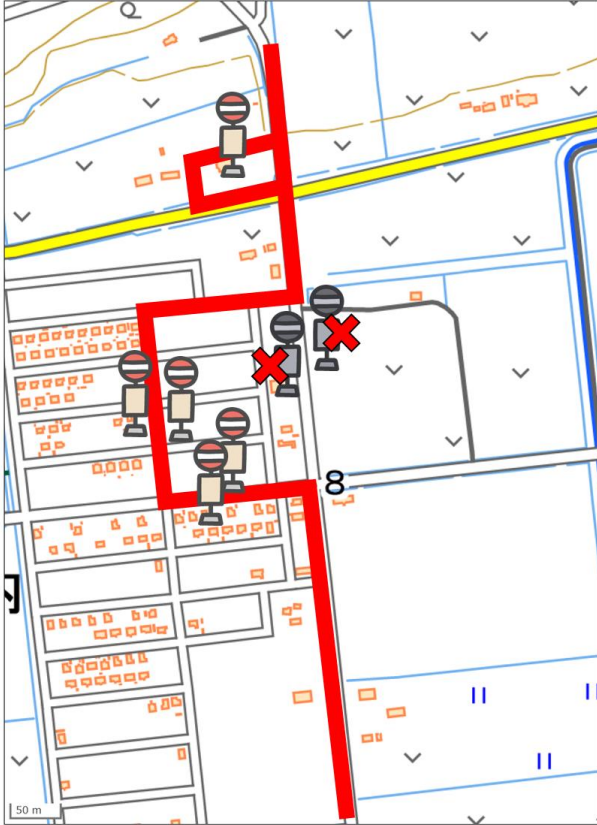
【平 日】

系統名		km/便		km/日		状況
		変更前	変更後	変更前	変更後	
02 あいの里金沢線	02-1 西当別線	12	12.6	156	163.8	増加
	02-2 西当別金沢線	17.3	17.9	138.4	143.2	増加
	02-3 あいの里金沢線	23	24.5	368	392	増加
	02-4 ヒルズ線	5.6	6.2	28	31	増加
	02-5 金沢線	4.5	4.5	22.5	22.5	維持
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線	8.6	9.1	8.6	9.1	増加
	04-2 西当別道の駅線	10.3	10.8	92.7	97.2	増加
	04-3 スターライト線	2.5	2.5	2.5	2.5	維持
	04-4 スターライト道の駅線	4.4	4.4	13.2	13.2	維持
	04-5 道の駅線	1.7	1.7	5.1	5.1	維持
合 計		—	—	835	879.6	増加

【休 日】

系統名		km/便		km/日		状況
		変更前	変更後	変更前	変更後	
02 あいの里金沢線	02-1 西当別線	12	12.6	192	201.6	増加
	02-2 西当別金沢線	17.3	17.9	—	—	—
	02-3 あいの里金沢線	23	24.5	138	147	増加
	02-4 ヒルズ線	5.6	6.2	—	—	—
	02-5 金沢線	4.5	4.5	—	—	—
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線	8.6	9.1	—	—	—
	04-2 西当別道の駅線	10.3	10.8	103	108	増加
	04-3 スターライト線	2.5	2.5	—	—	—
	04-4 スターライト道の駅線	4.4	4.4	13.2	13.2	維持
	04-5 道の駅線	1.7	1.7	5.1	5.1	維持
合 計				451.3	474.9	増加

(5) 運行系統図

変更前	変更後（R6.4～）
・西当別中学校～獅子内会館～スウェーデンヒルズ耳鼻咽喉科（スウェーデン大通り直進）	・西当別中学校～スウェーデンガーデン～スウェーデンヒルズ耳鼻咽喉科（スウェーデン大通り⇒北1号） ・バス停獅子内会館は廃止
	

※国土地理院地図使用

(6) 収支予測

西当別エリアのバス路線再編（取組①）に伴う収支予測を以下に示します。

1) 運行経費について

- ・本取組の実施によって対象の系統の総走行距離は **5.32%増加**（258,347km ▶ 272,085km）します。
- ・運行経費は、この総走行距離の増加に基づき、**5.32%増加**（47,156 千円 ▶ 49,665 千円）することとします。
- ・またこの運行経費の増加によって全系統では、**3.69%増加**（68,000 千円 ▶ 70,509 千円）となります。

2) 運賃収入について

- ・本取組では新規宅地（**173 区画**）へのバス停新設・経路変更となります。
- ・本予測においては、この区画数に平均世帯人員数（1.94 人）を乗じた人数（336 人）を潜在的利用人数と仮定します。
- ・またこのうち実際の利用に結びつく人数の割合を予測することは現状では困難なため、以下の 3 つ利用ケースで収支予測を行うこととします。
 - ▶ **ケース 1**：1%（3.36 人）が週 3 回往復利用（313 回）＝純増：1,051 回／年
 - ▶ **ケース 2**：3%（10.1 人）が週 3 回往復利用（313 回）＝純増：3,154 回／年
 - ▶ **ケース 3**：5%（16.8 人）が週 3 回往復利用（313 回）＝純増：5,256 回／年

3) 収支率について

- ・上記の運行経費及び運賃収入の予測から各ケースにおける収支予測を下表に示します。

ケース	運行経費	利用人数	運賃収入	収支率	収支率変化
現状	68,000 千円	13.6 万人	21,261 千円	31.3%	—
ケース 1	70,509 千円	13.7 万人	21,471 千円	30.5%	▲0.8%
ケース 2		13.9 万人	21,891 千円	31.0%	▲0.3%
ケース 3		14.1 万人	22,312 千円	31.6%	+0.3%

3-2-2 西当別エリアのバス路線再編（取組②・③）

（1）事業概要

事業名称	▶西当別エリアのバス路線再編（取組②・③）
事業区分	地域公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの ① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更
事業番号	▶事業 2-3
事業背景	▶現行路線における利用の少ない系統・区間の顕在化 ▶新規鉄道駅開業や観光ニーズの拡大
事業目的	▶リソースの再配分による効率的な運行・サービスの持続性確保 ▶新規ニーズに対する交通サービスの提供・サービスの利便性向上
取組内容	取組②▶西当別道の駅線（ヒルズ～太美駅）の再編 →新西当別市街地線（仮称）としてフィーダー系統補助対象の維持 取組③▶西当別道の駅線（JR 太美駅～道の駅）の再編 →西当別ロイズタウン線（仮称）としてフィーダー系統補助対象として維持
関係機関等	・（運行事業者）(有)下段モータース ・当別町地域公共交通活性化協議会 ・当別町役場建設課 ・北海道札幌建設管理部 ・北海道運輸局札幌運輸支局 ・北海道警察札幌方面北警察署 ・スターライト町内会 ・太美北町内会 ・(株)tobe ・(株)ロイズコンフェクト
スケジュール	▶R6.10～準備・調整・手続き R7.4～実施

（2）対象系統

04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線／04-2 西当別道の駅線／04-3 スターライト線 04-4 スターライト道の駅線／04-5 道の駅線
------------	---

(3) 運行便数

【平 日】

系統名（新系統）		変更前		変更後		状況
		往路	復路	往路	復路	
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線	0	1	—	—	廃止
	（西当別ロイズタウン線）	—	—	—	—	運行なし
	04-2 西当別道の駅線	5	4	1	3	減少
	（西当別線）	—	—	6	7	追加
	04-3 スターライト線	1	0	—	—	廃止
	04-4 スターライト道の駅線	2	1	—	—	廃止
	04-5 道の駅線	1	2	2	0	減少
	（ロイズタウン線）	—	—	0	0	運行なし
合 計		9	8	9	10	増加

【休 日】

系統名（新系統）		変更前		変更後		状況
		往路	復路	往路	復路	
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線	0	0	—	—	廃止
	（西当別ロイズタウン線）	—	—	4	6	新規
	04-2 西当別道の駅線	4	6	—	—	運行なし
	（西当別線）	—	—	—	—	運行なし
	04-3 スターライト線	0	0	—	—	廃止
	04-4 スターライト道の駅線	3	0	—	—	廃止
	04-5 道の駅線	1	2	0	0	運行なし
	（ロイズタウン線）	—	—	1	1	新規
合 計		8	8	5	7	減少

(4) 運行距離

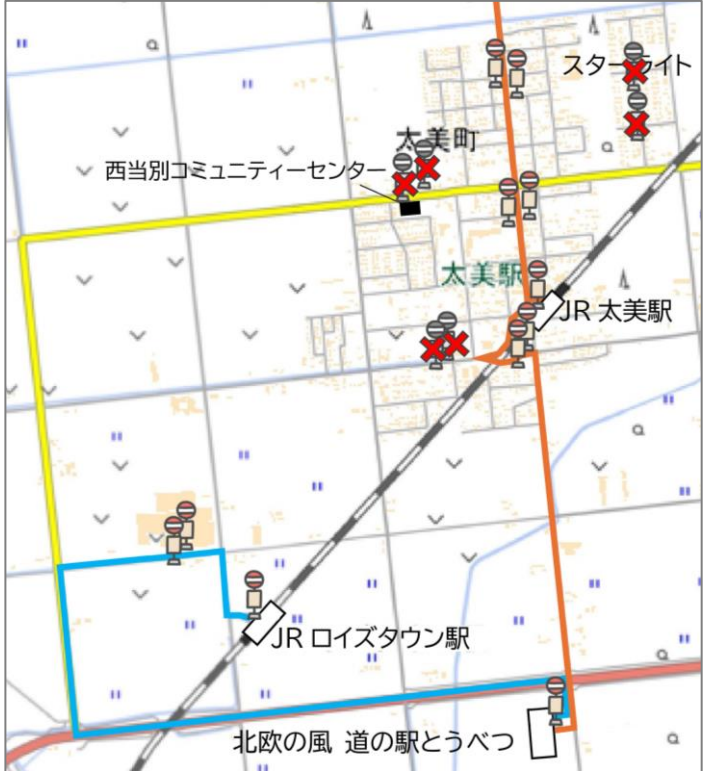
【平 日】

系統名（新系統）		km/便		km/日		状況
		変更前	変更後	変更前	変更後	
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線	9.1	—	9.1	—	廃止
	（西当別ロイズタウン線）	—	11.2	—	—	運行なし
	04-2 西当別道の駅線	10.8	7.9	97.2	31.6	減少
	（西当別線）	—	6.2	—	80.6	新規
	04-3 スターライト線	2.5	—	2.5	—	廃止
	04-4 スターライト道の駅線	4.4	—	13.2	—	廃止
	04-5 道の駅線	1.7	—	5.1	3.4	減少
	（ロイズタウン線）	—	5	—	—	運行なし
合 計		—	—	127.1	115.6	減少

【休 日】

系統名（新系統）		km/便		km/日		状況
		変更前	変更後	変更前	変更後	
04 西当別道の駅線	04-1 西当別市街地線	9.1	—	—	—	廃止
	（西当別ロイズタウン線）	—	11.2	—	112	新規
	04-2 西当別道の駅線	10.8	7.9	103	—	運行なし
	（西当別線）	—	6.2	—	—	運行なし
	04-3 スターライト線	2.5	—	—	—	廃止
	04-4 スターライト道の駅線	4.4	—	13.2	—	廃止
	04-5 道の駅線	1.7	—	5.1	—	運行なし
	（ロイズタウン線）	—	5	—	10	新規
合 計		—	—	121.3	122	増加

(5) 運行系統図案

変更前	変更後（R7.4～）
・スウェーデンヒルズ～太美スターライト～西コミセン～ふとみ銘泉～JR 太美駅～道の駅	・スウェーデンヒルズ～JR 太美駅～道の駅～ロイズタウン駅 ・太美スターライト、西コミセン、ふとみ銘泉のバス停を廃止し、太美郵便局のバス停を追加して経路変更 ・ロイズタウン駅、ロイズタウン工場のバス停を追加し、道の駅～ロイズタウン駅の経路を追加（土日祝のみ運行）
	

(6) 収支予測

西当別エリアのバス路線再編（取組②・③）に伴う収支予測を以下に示します。

1) 運行経費について

- ・本取組の実施によって西当別道の駅線の総走行距離は **3.37%減少**（44,349km ▶ 42,854km）します。
- ・運行経費は、この総走行距離の増加に基づき、**3.37%減少**（10,595 千円 ▶ 10,238 千円）することとします。
- ・またこの運行経費の減少によって全系統の運行経費は、**0.51%減少**（70,509 千円 ▶ 70,152 千円）となります。（取組①反映済み）

2) 運賃収入について

- ・本取組ではバス停を廃止するエリアの利用が減少するものとし、令和4年度の当該廃止バス停の利用者実績 1,284 人 × 200 円 = 256,800 円が運賃収入から減少するものとします。
- ・また、新たに追加する経路については、道の駅からの利用を想定し、令和5年度における土日祝日の道の駅利用者数約 49 万人を参考値として、以下の3つのパターンで収支予測を行うこととします。
 - ▶ **ケース1**：土日祝道の駅利用者 0.1%（490 人）が 1 往復利用＝純増：980 回／年
 - ▶ **ケース2**：土日祝道の駅利用者 0.3%（1,470 人）が 1 往復利用＝純増：2,940 回／年
 - ▶ **ケース3**：土日祝道の駅利用者 0.5%（2,450 人）が 1 往復利用＝純増：4,900 回／年

3) 収支率について

- ・上記の運行経費及び運賃収入の予測から各ケースにおける収支予測を下表に示します。

ケース	運行経費	利用人数	運賃収入	収支率	収支率変化
令和4年度	68,000 千円	13.6 万人	21,261 千円	31.3%	—
取組① ケース3	70,509 千円	14.1 万人	22,312 千円	31.6%	+0.3%
ケース1	70,152 千円	14.2 万人	22,251 千円	31.7%	+0.4%
ケース2		14.4 万人	22,643 千円	32.3%	+1.0%
ケース3		14.6 万人	23,035 千円	32.8%	+1.5%

3-2-3 青山線のデマンド化（取組④）

（1）事業概要

事業名称	▶青山線のデマンド化（取組④）
事業区分	地域公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通 ▶【イ】 通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの ① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更
事業番号	▶事業 3-2
事業背景	▶青山線の利用減少・収支悪化、人口減少による更なる利用減少の懸念 ▶青山線エリア住民の JR 当別駅以南への移動ニーズ ▶青山線エリア住民の高齢化の進展による乗継負担・乗降時負担の増加
事業目的	▶サービス提供の効率化（運行経費の圧縮） ▶JR 当別駅以南へのアクセス性向上 ▶乗継負担・乗降時負担の軽減
取組内容	取組④▶青山線の一部デマンド化（01 市街地予約型線の区域拡大）
関係機関等	・（運行事業者）(有)下段モータース ・当別町地域公共交通活性化協議会 ・当別町役場建設課 ・北海道札幌建設管理部 ・北海道運輸局札幌運輸支局 ・青山・弁華別・茂平沢・みどり野の各町内会
スケジュール	取組④▶R6.10～住民説明・準備・調整・手続き R7.4～実施

（2）対象系統

01 市街地予約型線	01 市街地予約型線
03 青山線	03-1 青山線 03-2 みどり野線

(3) 運行便数

【平 日】

系統名		変更前		変更後		状況
		往路	復路	往路	復路	
03 青山線	03-1 青山線	3	5	1	1	減少
	03-2 みどり野線	5	2	0	0	運行なし
01 市街地予約型線	01 市街地予約型線 (追加エリア)	—		6		増加
合 計		8	7	7	7	減少

【休 日】

系統名		変更前		変更後		状況
		往路	復路	往路	復路	
03 青山線	03-1 青山線	0	0	0	0	変更なし
	03-2 みどり野線	3	3	1	1	減少
01 市街地予約型線	01 市街地予約型線 (追加エリア)	—		—		運行なし
合 計		3	3	1	1	減少

(4) 運行距離

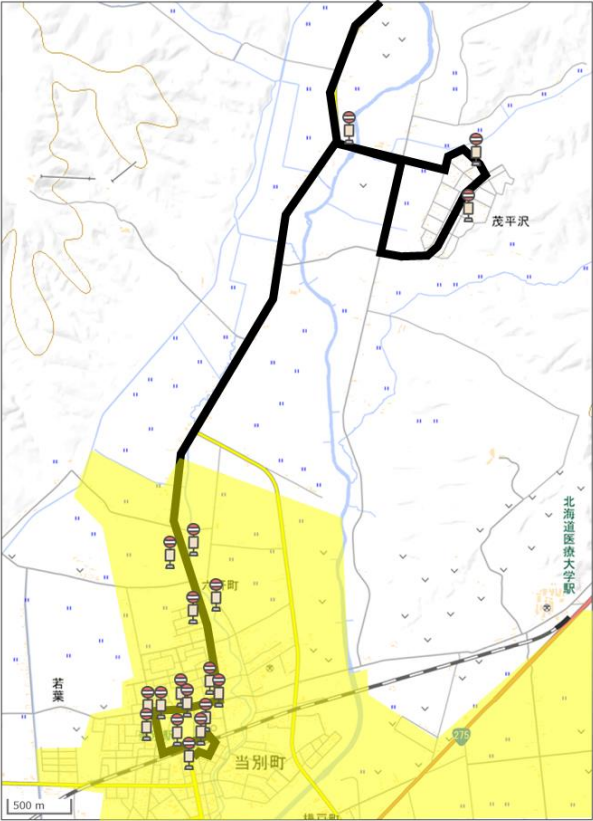
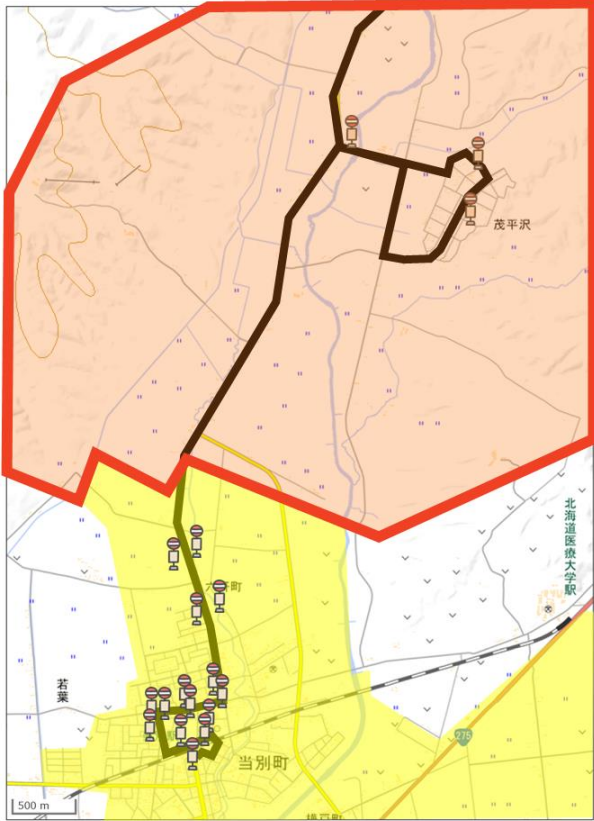
【平 日】

系統名（新系統）		km/便		km/日		状況
		変更前	変更後	変更前	変更後	
03 青山線	03-1 青山線	15.5	15.5	124	31	増加
	03-2 みどり野線	9	9	63	0	減少
01 市街地予約型線	01 市街地予約型線 (追加エリア)	—	—	—	—	—
合 計		—	—	187	31	減少

【休 日】

系統名（新系統）		km/便		km/日		状況
		変更前	変更後	変更前	変更後	
03 青山線	03-1 青山線	15.5	15.5	—	—	運行なし
	03-2 みどり野線	9	9	54	18	減少
01 市街地予約型線	01 市街地予約型線 (追加エリア)	—	—	—	—	—
合 計		—	—	54	18	減少

(5) 運行系統図案

変更前	変更後（R7.4～）
・JR 当別駅南口～みどり野～青山会館 ・定時定路線運行（青山線一部予約運行）	・JR 当別駅南口～みどり野～青山会館 ・朝夕時間帯の定時定路線運行（青山線一部予約運行） ・日中時間帯のデマンド区域運行（市街地予約型線の対象エリアに弁華別地区・茂平沢地区・青山地区の一部を追加し、エリア拡大としてフィーダー系統を維持）
	

(6) 収支予測

青山線のデマンド化（取組④）に伴う収支予測を以下に示します。

1) 運行経費について

- ・本取組の実施によって青山線の総走行距離は **81.01%減少**（51,269km ▶ 9,737km）します。
- ・また、市街地予約型線は対象エリアが約 91%拡大することから、総走行距離は **91%増加**（6,688km ▶ 12,774km）することとします。
- ・運行経費は、青山線については総走行距離の減少に基づき、**81.01%減少**（12,248 千円 ▶ 2,326 千円）することとし、市街地予約型線については総走行距離の増加に基づき、**91%増加**（1,598 千円 ▶ 3,052 千円）することとします。
- ・またこの運行経費の増減によって全系統の運行経費は、**11.81%減少**（70,152 千円 ▶ 61,684 千円）となります。（取組②・③反映済み）

2) 運賃収入について

- ・本取組では、定時定路線型の交通からデマンド型の交通への転換となりますが、利用エリアや利用者の属性に特段変わりはないものとし、運賃収入の増減はないものとしします。

3) 収支率について

- ・上記の運行経費及び運賃収入の予測から各ケースにおける収支予測を下表に示します。

ケース	運行経費	利用人数	運賃収入	収支率	収支率変化
令和4年度	68,000 千円	13.6 万人	21,261 千円	31.3%	—
取組① ケース3	70,509 千円	14.1 万人	22,312 千円	31.6%	+0.3%
取組②・③ ケース3	70,152 千円	14.6 万人	23,035 千円	32.8%	+1.5%
取組④	61,684 千円	14.6 万人	23,035 千円	37.3%	+6.0%

3-2-4 キャッシュレス決済の導入

(1) 事業概要

事業名称	▶キャッシュレス決済の導入
事業区分	▶【ハ】 イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業 ④ IC カード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
事業番号	▶事業 6-2
事業背景	▶買物シーン等でのキャッシュレス決済の普及 ▶複数交通モードの乗継ニーズの高まり
事業目的	▶スムーズでストレスフリーな運賃支払いの実現 ▶町内外の商業施設等との連携強化
取組内容	取組⑧▶キャッシュレス支払いシステムの導入
関係機関等	・当別町地域公共交通活性化協議会 ・(有)下段モータース
スケジュール	取組⑧▶R6.10～準備・調整・手続き R7.1～実施

(2) 事業対象

対象系統	コミュニティバスの全系統
------	--------------

3-3 利便増進事業（参考）の内容

3-3-1 青山線のデマンド化（取組⑤）

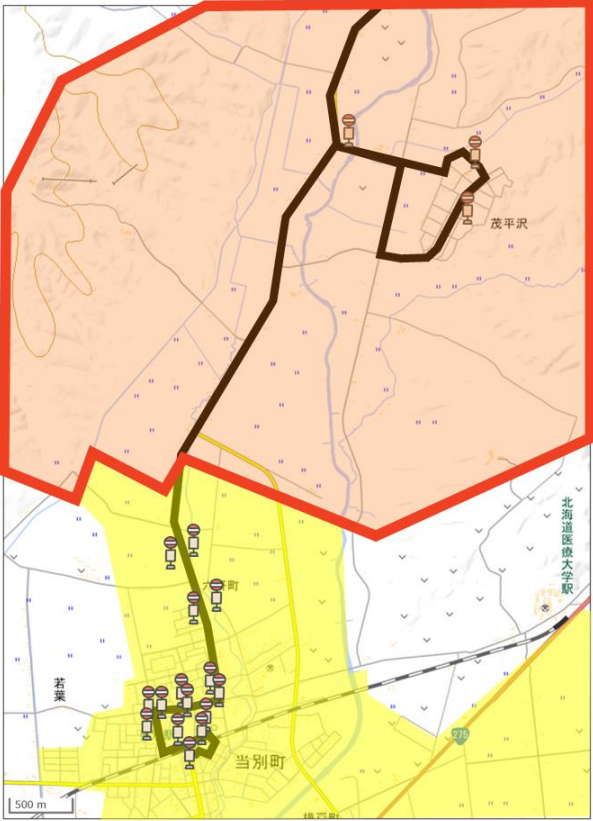
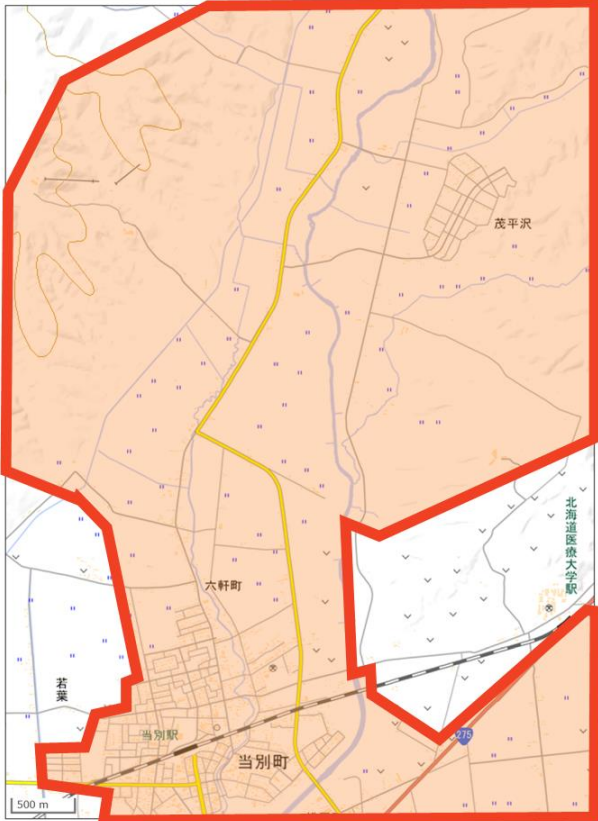
（1）事業概要

事業名称	▶青山線のデマンド化（取組⑤）
事業区分	地域公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの ① 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更
事業番号	▶事業 3-2
事業背景	▶青山線の利用減少・収支悪化、人口減少による更なる利用減少の懸念 ▶青山線エリア住民の JR 当別駅以南への移動ニーズ ▶青山線エリア住民の高齢化の進展による乗継負担・乗降時負担の増加
事業目的	▶サービス提供の効率化（運行経費の圧縮） ▶JR 当別駅以南へのアクセス性向上 ▶乗継負担・乗降時負担の軽減
取組内容	取組⑤▶青山線の完全デマンド化（01 市街地予約型線の区域拡大）
関係機関等	・（運行事業者）(有)下段モータース ・当別町地域公共交通活性化協議会 ・当別町役場建設課 ・北海道札幌建設管理部 ・北海道運輸局札幌運輸支局 ・青山・弁華別・茂平沢町内会・みどり野町内会
スケジュール	取組⑤▶R8.6～取組④の実績分析 R8.8～準備・調整・手続き R8.12～実施

（2）対象系統

01 市街地予約型線	01 市街地予約型線
03 青山線	03-1 青山線 -3-2 みどり野線

(3) 運行系統図案

変更前（R7.4～）	変更後（R8.12～）
・JR 当別駅南口～みどり野～青山会館 ・朝夕時間帯の定時定路線運行（青山線一部予約運行） ・日中時間帯のデマンド区域運行	・全時間帯のデマンド区域運行
	

3-3-2 グーグルマップと連携した情報発信

(1) 事業概要

事業名称	▶グーグルマップと連携した情報発信
事業区分	▶【ハ】 イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業 ③ 乗継に関するわかりやすい情報提供
事業番号	▶事業 5-2
事業背景	▶デジタル技術の進展 ▶新たな観光施設・鉄道駅の開業 ▶路線再編等による乗降しやすさの改善必要性（事業 1-3・2-1・2-2 と関連）
事業目的	▶コミュニティバスと JR の乗継利便性向上 ▶公共交通を使った観光周遊の促進
取組内容	取組⑥▶グーグルマップへのコミュニティバス運行情報（GTFS-JP）の提供 取組⑦▶コミュニティバス運行情報の GTFS-RT の整備
関係機関等	・当別町地域公共交通活性化協議会 ・(有)下段モータース
スケジュール	取組⑥▶R5.11～実施 取組⑦▶R8.4～準備・調整・手続き R8.12～実施

(2) 事業対象

対象系統	コミュニティバスの全系統
------	--------------

3-3-3 お試し乗車券の配布

(1) 事業概要

事業名称	▶お試し乗車券の配布
事業区分	▶【ハ】 イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業 ⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置
事業番号	▶事業 9-3
事業背景	▶高い自家用車依存度 ▶外出に不便を感じる転入者や免許返納に踏み切れない高齢者の存在
事業目的	▶バスを利用した外出・ライフスタイルの機会創出 ▶車がなくとも生活できるまちづくりへの理解促進
取組内容	取組⑨▶お試し乗車券の配布
関係機関等	・当別町地域公共交通活性化協議会 ・(有)下段モータース
スケジュール	取組⑨▶R7.10～準備・調整・手続き R8.4以降実施

(2) 事業対象

対象系統	コミュニティバスの全系統
------	--------------

3-4 利便増進事業に関連して実施される事業

3-4-1 低床車両への順次入れ替え

(1) 事業概要

事業名称	▶低床車両への順次入れ替え
事業区分	▶該当なし
事業番号	▶事業 4-1
事業背景	▶高齢化の進展（乗りやすい車両への潜在的ニーズ拡大） ▶車両の老朽化（車両入れ替えの機会） ▶路線再編等による乗降しやすさの改善必要性（事業 1-3・2-1・2-2 と関連）
事業目的	▶高齢者等でも乗りやすく利用しやすい車両・サービスの実現 ▶負担の少ない形での車両入れ替え
取組内容	取組⑩▶低床車両への順次入れ替え
関係機関等	・当別町地域公共交通活性化協議会 ・(有)下段モータース
スケジュール	取組⑩▶R5.11～順次実施

(2) 事業対象

対象系統	コミュニティバスの全系統
------	--------------

※順次導入を進め、最終的に全車両を低床車両とする方向で検討します
※ただし積雪時の道路状況との相性を踏まえて検討を進めます

3-4-2 JR 駅へのアクセス性改善

(1) 事業概要

事業名称	▶JR 駅へのアクセス性改善
事業区分	▶該当なし
事業番号	▶事業 4-2
事業背景	▶JR の利用ニーズ・乗継ニーズ・送迎ニーズが高い ▶JR 駅の送迎場等の改善必要性 ▶路線再編等による乗継しやすさの改善必要性（事業 1-3・2-1・2-2 と関連）
事業目的	▶JR 駅利用者の利便性向上 ▶JR 利用者の増加
取組内容	取組⑪▶JR への乗継しやすいバスダイヤの作成 取組⑫▶送迎車両等のアクセス時・待機時の利便性向上
関係機関等	・当別町地域公共交通活性化協議会 ・(有)下段モータース ・北海道旅客鉄道株式会社 ・当別町役場建設課
スケジュール	取組⑪▶R5.12～順次実施 取組⑫▶R6.10～準備・調整・手続き R7.4～実施

(2) 事業対象

鉄道駅	JR 当別駅、JR 太美駅、JR 北海道医療大学前駅、JR ロイズタウン駅
-----	---------------------------------------

3-4-3 バス待ちスポットの創出

(1) 事業概要

事業名称	▶バス待ちスポットの創出
事業区分	▶該当なし
事業番号	▶事業 4-3
事業背景	▶冬期の厳しいバス待ち環境 ▶冬期のバス利用満足度・外出頻度の減少 ▶路線再編等による乗降しやすさの改善必要性（事業 1-3・2-1・2-2 と関連）
事業目的	▶1 年を通じたバス待ち環境の快適性維持 ▶バス利用者の増加
取組内容	取組⑬▶バス停近隣施設への協力依頼・バス待ちスポット化 取組⑭▶バス待ちスポットのプロモーション
関係機関等	・当別町地域公共交通活性化協議会 ・(有)下段モータース ・当別町商工会
スケジュール	取組⑬▶R6.10～準備・調整・手続き R7.4～実施 取組⑭▶R7.9～準備・調整・手続き R7.12～実施

(2) 事業対象

主な対象	バス停近隣の公共施設、商店、診療所、観光施設、等
------	--------------------------

3-4-4 運賃体系の見直し検討

(1) 事業概要

事業名称	▶運賃体系の見直し検討
事業区分	▶該当なし
事業番号	▶事業 6-1
事業背景	▶物価の上昇・運行経費の増大 ▶路線再編等による乗継運賃等の検討の必要性（事業 1-3・2-1・2-2 と関連）
事業目的	▶コミュニティバスのサービス提供の持続性向上 ▶公共交通の乗継時の利便性向上
取組内容	取組⑮▶コミュニティバスの適正運賃の検討・導入 取組⑯▶乗継運賃や通し運賃性等の検討・導入
関係機関等	・当別町地域公共交通活性化協議会 ・(有)下段モータース
スケジュール	取組⑮▶R6.10～準備・調整・手続き R7.4～実施 取組⑯▶R7.10～準備・調整・手続き R8.4～実施

(2) 事業対象

対象系統	コミュニティバスの全系統
------	--------------

【各系統の運賃について】

- ・本計画の利便増進事業に係る各系統の通常運賃は、乗車距離や区間に係わらず一律 200 円/回です
- ・利便増進事業のうち「経路変更等」による運賃の改定は行いません（一律 200 円/回を維持）
- ・利便増進事業のうち「運賃体系の見直し検討」の検討結果によっては通常運賃の改定を行う場合があります

3-4-5 あいの里金沢線のネットワーク・ダイヤの見直し

(1) 事業概要

事業名称	▶あいの里金沢線のネットワーク・ダイヤの見直し
事業区分	▶該当なし
事業番号	▶事業 2-1
事業背景	▶西当別エリアにおける新たな宅地造成、それに伴う住民増加・移動ニーズ変化 ▶あいの里エリアにおける潜在的ニーズの高い経路の存在
事業目的	▶新規ニーズに対する交通サービスの提供・サービスの利便性向上 ▶潜在的ニーズに対する交通サービスの提供・サービス利便性向上
取組内容	取組⑰▶人口増加エリアへのバス停新設・経路変更 取組⑱▶潜在的ニーズのある経路へのバス停配置変更・経路変更 取組⑲▶他の取組と合わせた一体的なダイヤ見直し（事業 1-3）
関係機関等	・当別町地域公共交通活性化協議会 ・(有)下段モータース
スケジュール	取組⑰▶ R5.11～準備・調整・手続き R6.4～実施 取組⑱▶ R5.11～準備・調整・手続き R6.4～実施 取組⑲▶ R5.11～準備・調整・手続き R6.4～実施

(2) 対象系統

02 あいの里金沢線	02-3 あいの里金沢線	▶取組⑰⑱⑲
------------	--------------	--------

(3) 運行便数

02 あいの里金沢線	02-3 あいの里金沢線	▶便数の変更はなし
------------	--------------	-----------

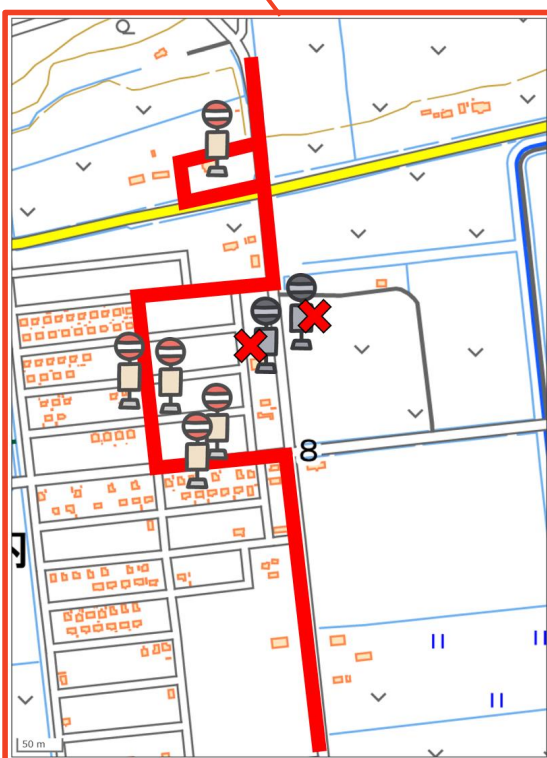
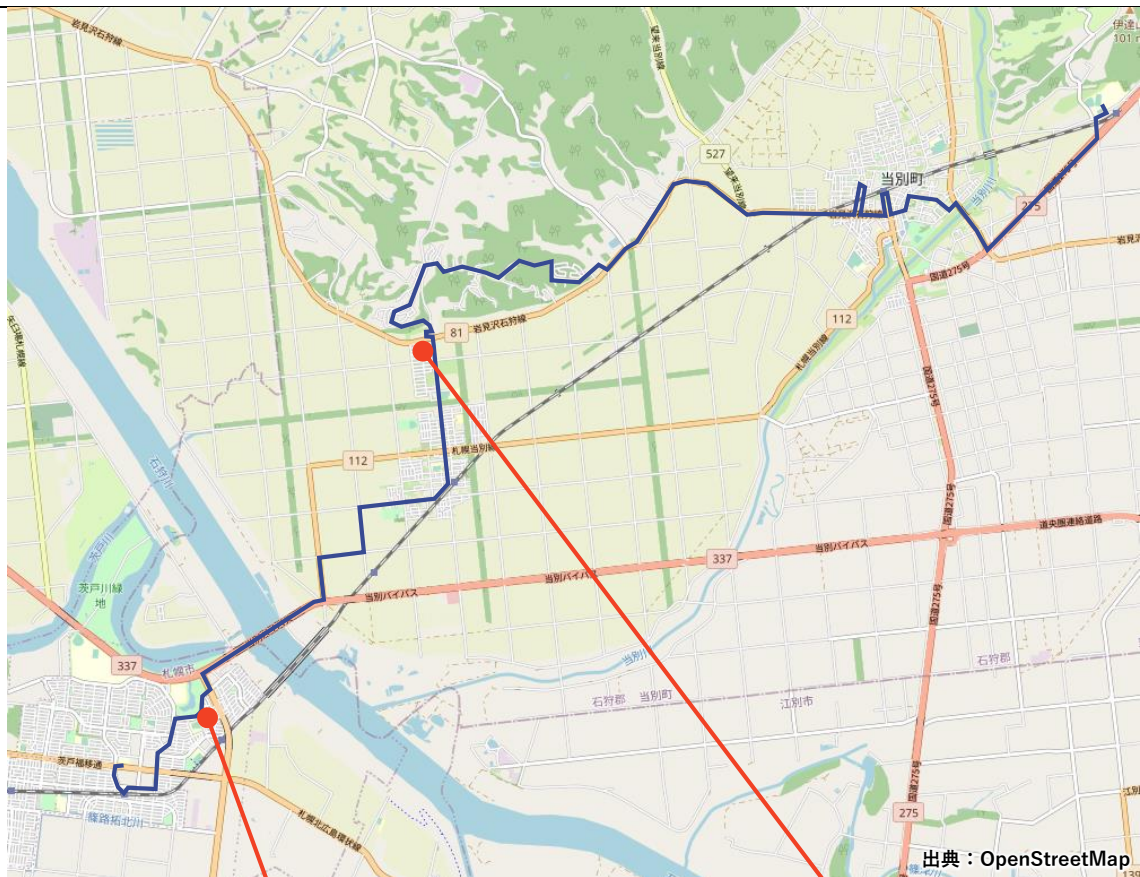
(4) 運行距離

02 あいの里金沢線	02-3 あいの里金沢線	現行：22.1km/便 ▶ 変更後：22.5km
------------	--------------	--------------------------

(5) 運行系統図

変更前：上図 ➡ 変更後：下図抜粋部分のみ（R6.4～）

- ・西当別中学校～スウェーデンガーデン～スウェーデンヒルズ耳鼻咽喉科（スウェーデン大通り⇒北1号）
- ・あいの里エリア内での経路変更



3-5 地方公共団体による支援の内容

ここでは、利便増進事業に位置付けられる各系統やその他の地域公共交通に対する当別町役場並びに当別町地域公共交通活性化協議会による支援の内容について示します。

(1) 運行に対する財政的支援

「コミュニティバス」は、利用者負担（運賃収入）のみでその運行経費を賄うことは困難です。利用ニーズに合わせた適切な路線再編（合理化と利便性向上）を行いながらも、必要な運行経費に関しては、運賃収入、国や道による補助、関係事業者等（当別町役場・学校法人・ハウスメーカー）による負担金で不足する分は、役場による適切な財政的支援を行います。

(2) 運行計画作成やサービス改善に関する支援・協議会事務局運営

「コミュニティバス」の運行にあたっては、利用者からの声を聞き取る役割を担うとともに、変化するニーズへの対応に向けた運行計画作成の補助や、サービス改善に関する適切な支援を継続的にを行います。またこれらの支援を実施する上での推進体制となる当別町地域公共交通活性化協議会の事務局を役場担当部署が担います。

(3) 公共交通空白地への対応や他の町内交通との連携

「コミュニティバス」やその他の公共交通でカバーできない「公共交通空白地」の住民の移動支援策について継続的に検討するとともに、スクールバスの混乗利用、福祉系交通との連携など、他部署が所管する町内交通との連携による効率的かつ効果的な交通ネットワークづくりを進めます。（当別町地域公共交通計画：事業 3-3 等に該当）

(4) 公共交通の利用促進・情報提供・デジタル化の推進

「コミュニティバス」や JR の利用促進に向けて、モビリティ・マネジメントや各種利用キャンペーンを継続的に実施します。また公共交通に関する各種情報提供についても、役場が主体となって進めます（当別町地域公共交通計画：事業 6-2/6-3/8-1/8-2/8-3/9-1/9-2/9-3 に該当）

(5) 運転手確保等に関する支援

「コミュニティバス」やタクシーの運転手不足に対して、運転手の新規採用や定着促進といった運転手確保・安定したサービス提供に資する支援を実施します。（当別町地域公共交通計画：事業 7-1/7-2 に該当）

3-6 事業実施に必要な資金の額・調達方法

ここでは、本計画に基づき運行する路線の事業費（運行費用）について、必要な資金の額とその調達方法について示します。

3-6-1 運行費用の額とその調達方法

利便増進事業に位置付けた各種路線ならびに関連する路線の運行費用の額とその調達方法を示します。表は単年度の状況を示しますが、全事業実施完了後から 2028 年度まで同額程度で推移するものと想定します。

(単位：千円)

路線名 ※1	区分 ※1	系統km	総走行距離 km/年	運行経費 ※2,3	運賃収入 ※4,5	収支差額	幹線補助 ※6	フィーダー補助 ※7	法定協負担金 ※8
				A	B	C	D	E	F
				—	—	B-A	C×9/20	上限：C×1/2	C-DまたはC-F
01 市街地予約型線	変更前		6,688	1,598	62	1,536		462	1,074
	変更後		16,606	3,967	459	3,508		1,941	1,567
02 あいの里金沢線	変更前	22.2	209,483	50,045	8,529	41,516	8,761		32,755
	変更後	23.5	217,989	52,078	9,382	42,696	9,160		33,536
02-3 あいの里金沢線 (幹線補助対象系統)	変更前	22.2	102,875	24,577	4,196	20,381	8,761		11,620
	変更後	23.5	108,899	26,016	4,695	21,321	9,160		12,161
	※幹線補助対象外合計		106,608	25,469	4,333	21,136			21,136
	変更後		109,090	26,062	4,687	21,375			21,375
03 青山線	変更前	15.5	51,269	12,248	355	11,893		3,482	8,411
	廃止	—	—	—	—	—	—	—	—
04 西当別道の駅線	変更前	10.3	44,349	10,595	609	9,986		2,556	7,430
	再編後	11.2	42,864	10,240	1,589	8,651		4,559	4,092
00-1 西当別ロイズタウン線	再編後	11.2	13,328	3,184	494	2,690		1,489	1,201
	再編後	7.9	7,742	1,850	287	1,563		865	698
	再編後	6.2	19,747	4,718	732	3,986		2,205	1,781
	※フィーダー補助対象外合計	再編後	2,047	489	76	413			413
事業6-2 キャッシュレス決済の導入	再編後	—	—	3	—	3			3
		系統距離	総走行距離	運行経費	運賃収入	収支差額	幹線補助	フィーダー補助	法定協負担金
施策実施前			311,789	74,486	9,555	64,931	8,761	6,500	49,670
施策実施後			277,459	66,288	11,430	54,859	9,160	6,500	39,199

※数値は計算段階より四捨五入処理を行っています。

[注釈]

- ※1：区分について、「実施前」は令和4年度実績、「実施後」は全ての事業が完了した2028年度を想定した推計値
- ※2：運行経費（実施前）は、総走行距離（実車）に基づいて、キロ単価 238.9 円として計算
- ※3：運行経費（実施後）は、想定される総走行距離（実車）に、キロ単価 238.9 円を乗じて算出
- ※4：運賃収入（実施前）は、01 は実績値、02・03・04 は利用人数実績に基づいて案分して計算
- ※5：運賃収入（実施後）は、変更前の実績に対して、目標値として 1.1 を乗じて算出（13.6 万人→15.0 万人：およそ 1 割増）
また、変更後の 01 市街地予約型線の運賃収入は変更前の青山線の利用者を合算した後に 1.1 を乗じて算出
- ※6：幹線補助（地域間幹線系統補助）は、実際の計算では 3 力年の収益・費用からなる予測収益・予測費用の差額の 9/20 の額が上限となる
- ※7：フィーダー補助（地域内フィーダー系統補助）は、対象系統の収支差額が対象経費となり、その 1/2 のうち上限額の範囲内が補助額となる
上限額は、利便増進実施計画の認定を受けた場合の想定額 650 万円として、各対象系統に案分して計算
- ※8：法定協負担金は収支差額から該当する補助額を差し引いて計算。

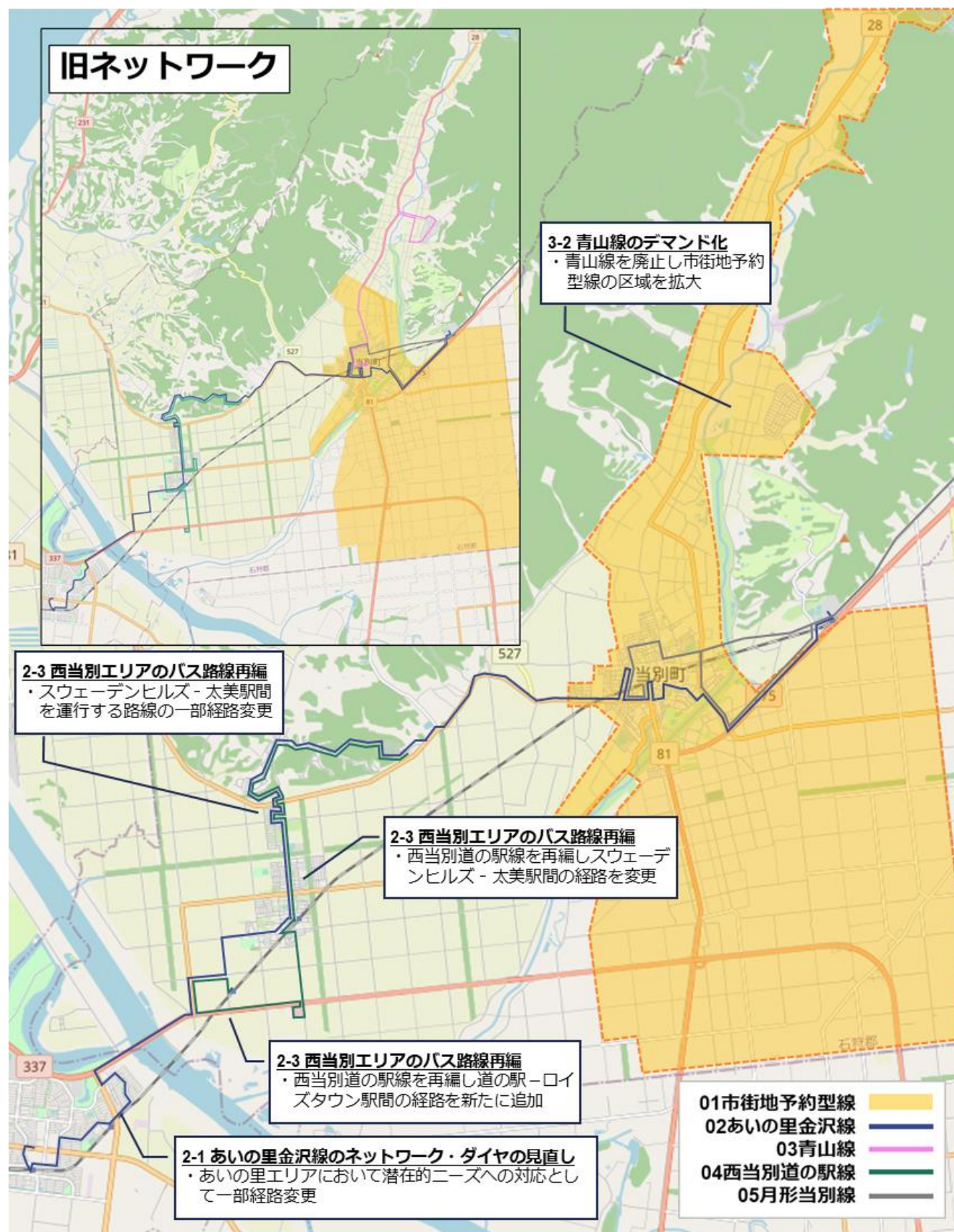
【4】 事業の効果・評価

4-1 利便増進事業実施前後の変化と効果

4-2 目標値と評価方法

4-1 利便増進事業実施前後の変化と効果

4-1-1 事業実施前後のネットワーク図



4-1-2 事業実施により期待される効果

ここで、利便増進事業の実施により期待される効果と、地域公共交通計画における課題との位置づけについて示します。

事業名		事業効果	地域公共交通計画 の課題との整合
3-2-1 3-2-2	西当別エリアの バス路線再編	・バス路線の経路変更や新設によって、人口増加や JR 新駅、観光施設などの新たなニーズに対する移動手段を提供 ・既存路線の一体的再編により、運行経費等のリソースの効率化と利便性向上の双方が期待	課題 1・2・3
3-2-3 3-3-1	青山線のデマ ンド化	・高齢化並びに人口減少が進む地域の特性に対応したサービスへの転換により、利便性が高く効率的なサービス提供の持続性が確保	課題 1・2・3
3-2-4	キャッシュレス決 済の導入	・既存利用者の利便性向上と新規利用者獲得機会の獲得	課題 2
3-3-2	グーグルマップと 連携した情報発 信	・わかりやすくかつリアルタイムでの情報提供の実現 ・訪問者にも利用しやすい情報提供の仕組みの実現	課題 1・2・4
3-3-3	お試し乗車券の 配布	・車に依存しない地域社会の形成に寄与	課題 4
3-4-1	低床車両への順 次入れ替え	・町内全域で進む高齢化に対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	課題 1・2・3
3-4-2	JR 駅へのアクセ ス性改善	・通勤・通学等で JR 駅を利用する町民や訪問者並びに送迎者の移動利便性・乗継利便性の向上	課題 1・2
3-4-3	バス待ちスポット の創出	・冬期の厳しい環境でも快適にバス利用できる環境の提供 ・公共交通利用の目的地との連携・新たな利用者の獲得	課題 1・2・4
3-4-4	運賃体系の見 直し検討	・安定した運賃収入の獲得 ・利用しやすく、利用促進にもつながる支払方法の実現	課題 1・3
3-4-5	あいの里金沢線 のネットワーク・ダ イヤの見直し	・新たな移動ニーズの公共交通への囲い込み ・支線交通との接続性向上	課題 1

4-2 目標値と評価方法

ここでは、本計画に示した利便増進事業の実施により達成したい目標について、当別町地域公共交通計画に準拠し、評価指標と数値目標を示します。

4-2-1 評価指標と目標値

		年度（4月～3月）						
評価指標		単位	現状 2022	目標値				
				2023	2024	2025	2026	2027
標準指標	住民等の公共交通の利用者数(コミュニティバス)	千人/年	136	140	145	150	150	150
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（コミュニティバス）	%	28.3	29.2	30.2	31.3	31.3	31.3
	公共交通への公的資金投入額（コミュニティバス）※1	万円/年	5,200	5,200	5,000	5,000	5,000	5,000
推奨指標	公共交通人口カバー率	%	86.7	—	—	—	—	90.0
	通勤/通学時のコミュニティバス利用割合（西当別エリア・冬期）	%	9.7	—	—	—	—	15.0
	通勤/通学時のコミュニティバス利用割合（青山エリア・冬期）	%	10.0	—	—	—	—	15.0
	買物時のコミュニティバス利用割合（西当別エリア・冬期）	%	7.9	—	—	—	—	15.0
	買物時のコミュニティバス利用割合（青山エリア・冬期）	%	12.3	—	—	—	—	15.0

※1：コミュニティバスの運行経費として法定協から支出する額（フィーダー補助やその他負担金当も含む）

4-2-2 利便増進事業と評価指標の対応関係の整理

評価指標		事業番号										
		利便 増進 事業	利便増進事業（参考）					関連事業				
			2-3	3-2	5-2	6-2	9-3	4-1	4-2	4-3	6-1	2-1
標準 指標	住民等の公共交通の利用者数(コミュニティバス)	●	●	●	●	●	●	●	●		●	
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（コミュニティバス）	●	●							●	●	
	公共交通への公的資金投入額（コミュニティバス）※1	●	●							●	●	
推奨 指標	公共交通人口カバー率	●	●								●	
	通勤/通学時のコミュニティバス利用割合（西当別エリア・冬期）	●		●			●	●	●		●	
	通勤/通学時のコミュニティバス利用割合（青山エリア・冬期）		●	●			●	●	●		●	
	買物時のコミュニティバス利用割合（西当別エリア・冬期）	●		●			●	●	●		●	
	買物時のコミュニティバス利用割合（青山エリア・冬期）		●	●			●	●	●		●	