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5年1月18日

協議会名： 芦別市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域内フイ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）
空知交通株式会社	【本町循環線】 ① 芦別駅前～あけぼの団地～芦別駅前（①コース） ② 芦別駅前～市立病院～芦別駅前（②コース）	令和2年10月1日から運行ダイヤの一部を見直した芦別温泉線は、観光施設である芦別温泉に向かう観光客や市民の利便性が確保されたことにより、1運行あたりの輸送人数が増えたため、その効果があったものと考えられる。 また、運行時間の変更を行った本町循環線①、頼城線（国道経由）、頼城線（病院経由）については、人口減少やコロナ禍の影響もあり、輸送人数が目標値まで達していない路線も見受けられるところであるが、固定客の利用もあることから、引き続き利用促進を図りながら、本運行の維持に向け取り組んでいく必要があるものと考えている。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 輸送人員は目標値4．4人／1運行当たりに対し4．7人／1運行当たりであった。	・市民が安心して暮らすことができるよう通院、通勤、通学及び買い物など、生活の足となる公共交通路線の維持確保を図るため、令和5年度4月からスタートする「地域公共交通計画」と「立地適正化計画」を基に、生活交通ネットワークの構築を進めていく。 ・令和4年10月から令和5年9月までの期間において、公共交通の利用に関する記事を2回掲載し、利用促進に向けた周知（PR）を図る。
	【上芦別線】 ③ 芦別駅前～南1条東1丁目～さつき団地（国道経由） ④ 芦別駅前～市立病院～さつき団地（市立病院経由）		A 計画通り事業は実施された。	C 利用者の減及びコロナ禍の影響により、輸送人員は目標値6．6人／1運行当たりに対し6．2人／1運行当たりであった。	
	【頼城線】 ⑤ 芦別駅前～南1条東1丁目～頼城（国道経由） ⑥ 芦別駅前～市立病院～頼城（市立病院経由）		A 計画通り事業は実施された。	C 利用者の減及びコロナ禍の影響により、輸送人員は目標値7．2人／1運行当たりに対し6．9人／1運行当たりであった。	
	【芦別温泉線】 ⑦ 芦別駅前～市立病院～芦別温泉		A 計画通り事業は実施された。	C 利用者の減及びコロナ禍の影響により、輸送人員は目標値7．5人／1運行当たりに対し6．9人／1運行当たりであった。	

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5年1月18日

協議会名：	芦別市地域公共交通会議
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）	【地域内フィーダー】 芦別市は、北海道のほぼ中央に位置しており、東西に24．96㎞、南北に48．65㎞、面積は865．04㎢と広大な土地を有している。市内にはJR根室本線が通っているほか、国道38号と国道452号の2路線と11本の道道があり、札幌市まで約110㎞、旭川市まで約40㎞の地点に立地している。 本市の人口は、令和4年12月末日現在で11，976人、そのうち65歳以上人口は5，711人で高齢化率は47．7%となっており、人口減少及び高齢化の急速な進展が社会的問題となっている。 また、本市は広大な行政区域に集落が点在する地理的な問題を有しており、それまで運行していた事業者が、平成19年度末をもって全ての路線を廃止したことから、その後の市民の移動手段を確保するため、地元交通事業者である空知交通㈱がキラキラバスとして路線を引き継ぎ運行している。 しかしながら、利用者の減少が続いていることから減便による運行コストの削減を図るものの、運行収支の悪化が著しいため市及び事業者の負担が年々増加し、通院、通勤、通学及び買い物などの市民生活の足となる公共交通路線の維持確保が難しい状況となっている。 このため、平成23年度に実施した市民アンケート調査、及び平成24年度に実施した「地域公共交通調査事業」の結果を基に、「地域公共交通確保維持事業」による市及び事業者の負担軽減と、高齢者等の交通弱者の通院や買物など生活の足を確保し、地域の実情に適した持続可能な公共交通体系を構築することを目的として、4路線の循環バス及び将来的な乗合タクシーの運行も視野に入れた本計画を策定したところである。 本市では、旭川市、砂川市及び滝川市などへ通院する高齢者も多いことから、平成28年10月にJR及び地域間幹線系統（滝芦線、旭芦線）との接続と利用状況に配慮した大幅な系統数や便数の見直しを実施したところである。また、令和元年12月には、芦別駅を中心とした芦別駅前広場が整備され、沿線自治体を結ぶバスの乗り入れが可能となり、公共交通のハブ化が図られたことから、翌年10月にJRの運行ダイヤに合わせ本市の観光施設に向かう芦別温泉線を1便増便したほか、一部路線の運行ダイヤを見直し利用促進を図っているところである。 旭芦線は、利用者の減による収支状況の悪化から令和3年9月をもって廃止された後、当該路線の沿線住民の足を確保するため、デマンド型乗合タクシーとして3年間の芦別・新城線実証実験運行を実施しており、平日の一部の便において、新城峠で乗り換え旭川駅前まで行くことができている。 公共交通は、地域に暮らす人々が安心して生活するために必要不可欠であり、今後も地域住民の足の確保するため、令和5年度からスタートする「地域公共交通計画」と「立地適正化計画」の整合性を図りながら、生活交通ネットワークの構築を進めていくところである。