芦別市地域公共交通会議　平成25年6月26日設置

概　要

芦別市は、北海道のほぼ中央に位置しており、東西に24．96km、南北に48．65km、面積は865．04㎢と広大な土地を有している。市内にはJR根室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110km、旭川市まで約40kmの地点に立地しています。

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といった地理的問題を有していることから、広域移動の交通手段となる鉄道、高速バス、地域間バス、及び市内の各拠点を結ぶ路線バス、デマンド型交通やハイヤーなどによる運行が重要となっています。

このため、市内の公共交通のニーズを把握したうえで、本市にとって利便性の高い持続可能な公共交通体系を構築するため「芦別市地域公共交通計画」を策定します。

○地域公共交通の現況

・JR根室線（芦別駅、上芦別駅、野花南駅）
・北海道中央バス(株)～高速バス1路線、市外線1路線
・空知交通(株)～市内バス路線（4路線7系統）
・共立タクシー(有)～デマンド型乗合タクシー（1路線）
・ハイヤー2社（陣痛タクシー含む）、介護タクシー1社
・スクールバス（4路線）

○地域公共交通の課題

・利用者の減少
・公共交通を維持確保するための財政支援
・滝芦線の維持確保、JR根室線の存続

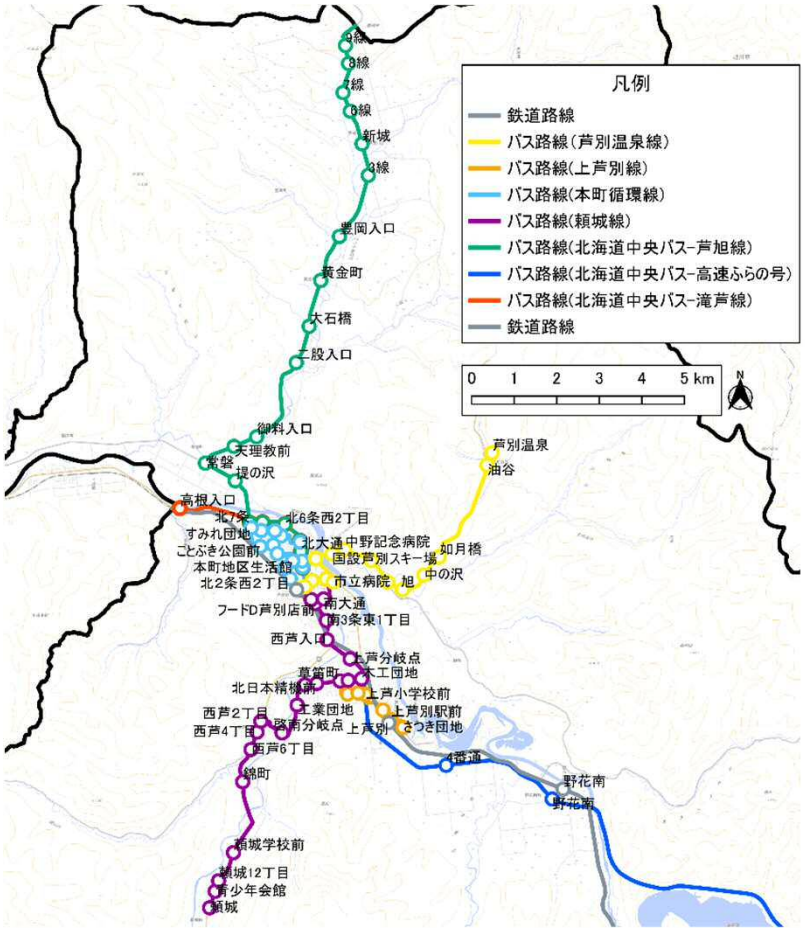
○調査の主な内容

・現状の問題点、課題を踏まえた将来像及び基本方針の設定
・基本方針を踏まえた実施方針及び具体的な取組
・具体的な取組に向けた事業・施策及び評価指標

○地域公共交通会議開催状況

・令和4年10月7日　第2回協議会を開催
　公共交通計画策定（案）について審議
・令和5月1日18日　第3回協議会を開催
　公共交通計画策定（案）の意見公募の報告、修正

公共交通の概要



芦別市地域公共交通会議　計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

第５章　基本的な方針と目標

５－１　公共交通の将来像

第 6 次芦別市総合計画では、だれもが安全・安心に暮らすことができる環境づくりに努め、住み続けたいと思えるまちを築いていくため、目指すまちの将来像を**「みんなで築く　豊かで住みよい人と文化の輝くまち」**と設定しています。

この将来像を実現するための一つの手段として公共交通は位置付けられており、その役割である「交通に対する基本的な需要が適切に充足されること[1]」を実現する必要があります。

しかしながら、本市における公共交通の課題としては、移動手段の需要の変化や運行事業者の経営状況によっては、日常生活における移動手段を提供する体制の構築が難しくなってきます。

これらの課題を踏まえて、今後も市民の足となる移動手段を確保していくためには、これまでの枠組みを越えた輸送資源の活用や、運転手の確保などを総動員することが求められることから、公共交通の将来像を「**地域の輸送資源を総動員した持続可能な公共交通の実現**」とします。

『第６次芦別市総合計画』
○ 基本構想 【目指すまちの将来像】「みんなで築く　豊かで住みよい　人と文化の輝くまち」
《基本計画》
2 生活・環境 【基本目標】「豊かな自然と共生する安全・安心なまち」
(1) 都市基盤 【重点目標】「都市基盤のコンパクト化の推進」
③ 公共交通の維持・ＪＲ根室線の利用促進、並びに路線の維持・存続への取組
（推進すべき施策）・バス路線の運行事業者への支援、並びに路線の維持・確保への取組

反映

反映

『芦別市地域公共交通計画』
（期間：令和５年度～令和 14 年度）
○ 公共交通の将来像
「地域の輸送資源を総動員した持続可能な公共交通の実現」
【基本方針】
1 利用者との協働による移動手段の確保
2 公共交通を維持する仕組みの構築
3 公共交通の利用促進

連携

『芦別市都市計画マスタープラン』
（期間：令和５年度～令和 24 年度）

『芦別市立地適正化計画』
（期間：令和５年度～令和 24 年度）

[1] 交通に対する基本的な需要が適切に充足されること：「交通政策基本法第二条（交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識）」で説明。

５－２　施策体系

【公共交通の将来像】
『地域の輸送資源を総動員した持続可能な公共交通の実現』

【基本方針】
1 利用者との協働による移動手段の確保
2 公共交通を維持する仕組みの構築
3 公共交通の利用促進

【実施方針】
1 交通不便地域への対応
2 高齢者等交通弱者のケア
3 交通需要の変化への対応
4 近隣自治体との連携
5 ソフト事業の実施

【具体的な取組】
1-1 自家用有償旅客運送導入に向けた取組
1-2 タクシー事業者への補助制度の整備
2-1 高齢ドライバーによる事故防止への取組
2-2 保健・福祉分野間との連携
3-1 路線バスのルート・バス停・ダイヤ・運賃等の改正
3-2 居住誘導区域内における公共交通網の整備
3-3 デマンド交通の導入に向けた取組
3-4 多様な輸送手段による連携
4-1 芦別～旭川間の交通環境の改善
4-2 各種公共交通機関との連携強化
5-1 公共交通関連記事の広報誌等による周知
5-2 地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメント
5-3 利便性の向上に向けた取組

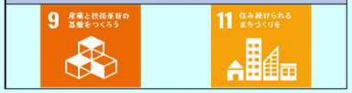
芦別市地域公共交通会議　計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

5－3　基本方針等及び評価指標

公共交通の将来像を実現するため基本方針を定め、公共交通の課題、実施方針、具体的な取組、事業・施策、具体的な取組の概要及び評価指標を示します。

SDGs 関連ゴール



【基本方針１】

利用者との協働による移動手段の確保

豊かで住みよいまちを形成するに当たり、誰でも移動手段を有することは当然の条件となります。

しかしながら、中には「運転免許証は保有しているが自動車を所有していない」、「運転免許証を返納したため自動車を所有していない」、「もともと運転免許証を保有していない」等の理由により、移動手段の確保が困難な方がいることも現状です。

そのため、移動手段となる JR やバス等の従来の公共交通で市全域をカバーできれば良いのですが、利用者の減少による減便や運転手不足などの課題から十分に整備できない状況にあるほか、個別ニーズの多様化や財政状況により、それらの対応は難しくなっています。

このような現状であっても、市民、事業者及び行政が一体となり、協働により公共交通を確保することができるよう**「利用者との協働による移動手段の確保」**を進めていきます。

■ 公共交通の課題

1　交通サービスの質の確保
- 住民が地域で生活していくうえで必要不可欠な社会インフラとして、将来的な人口構造や地域特性を踏まえた公共交通網を整備する必要があります。
- 公共交通全体の需要が減少する中、個別ニーズの多様化に対し、協働により対応していく必要があります。
- 費用と効果のバランスを見極める必要があります。

4　公共交通維持のための支援
- 行政による支援方法を検討する必要があります。

6　協働体制の構築
- 市民の声を踏まえながら計画を進めていく必要があります。

■ 実施方針、具体的な取組及び事業・施策

実施方針	具体的な取組	事業・施策
1　交通不便地域への対応	1-1　自家用有償旅客運送導入に向けた取組	自家用有償旅客運送導入への取組支援
	1-2　タクシー事業者への補助制度の整備	タクシー事業者支援
2　高齢者等交通弱者のケア	2-1　高齢ドライバーによる事故防止への取組	運転免許証自主返納者支援
	2-2　保健・福祉分野間との連携	高齢者・障がい者移動手段等確保対策

【基本方針２】

SDGs 関連ゴール

公共交通を維持する仕組みの構築

地域内の公共交通機関は、整備されて当然と認識されていますが、公共交通環境の維持については、人口減による利用者数の減少で事業収入が見込めないほか、運行の非効率化などから、財政的にも困難となってきています。

本市の将来人口は、令和 22 年に 6,559 人になると推計されており、今後の公共交通機関の利用者数は、ＥＣサイト[1]や在宅ワークの普及により、人の移動に対する考え方に変容が生じていることから、コロナ禍前の状況に戻ることは難しいものと考えられます。

そのため、この状況を踏まえながら、市民にとって利用しやすい移動手段を確保していくためにも、**「公共交通を維持する仕組みの構築」**を進めていきます。

■ 公共交通の課題

2　輸送資源の総動員
- 市全体で効率的・効果的な公共交通手段を確保するため、活用しきれていない輸送資源を動員する必要があります。

4　公共交通維持のための支援
- 行政による支援方法を検討する必要があります。

5　新型コロナウイルスの対応
- コロナの感染状況を踏まえながら、対策を講じていく必要があります。

6　協働体制の構築
- 市民の声を踏まえながら計画を進めていく必要があります。

■ 実施方針、具体的な取組及び事業・施策

実施方針	具体的な取組	事業・施策
3　交通需要の変化への対応	3-1　路線バスのルート・バス停・ダイヤ・運賃等の改正	路線バス運賃等見直し対策
	3-2　居住誘導区域内における公共交通網の整備	居住誘導区域内運行体系整備
	3-3　デマンド交通の導入に向けた取組	デマンド交通導入への取組支援
	3-4　多様な輸送手段による連携（路線バス、タクシー、スクールバス等）	輸送資源活用・移動手段確保対策

[1] EC とは英語で「Electronic Commerce」の略です。EC サイトとは、ネットショッピングや電子商取引ができるサイトのことを指します。

芦別市地域公共交通会議　計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

【基本方針３】

公共交通の利用促進

SDGs 関連ゴール

公共交通を維持し移動手段として定着させていくためには、利用者を増やす必要があり、利用者の増加により事業者の運営費用が確保できることから、充実した交通サービスが提供できます。

また、環境面では Co_2の削減、健康面では外出機会の創出による運動不足の解消など、移動手段を公共交通機関に転換することによるメリットも考えられます。

しかしながら、自動車を使用して移動できる年齢や環境にあるかたにおいては、公共交通機関を利用する機会がほとんど無いことも現実です。

このことから公共交通機関を利用する機会を創出し、移動手段の利便性を実感していただくため、**「公共交通の利用促進」**に向けた環境の整備を進めていきます。

■ 公共交通の課題

3　新技術の導入

・必要性が確認された段階で検討を開始する必要があります。

・新技術を学び、導入について検討する必要があります。

6　協働体制の構築

・市民の声を踏まえながら計画を進めていく必要があります。

■ 実施方針・具体的な取組

実施方針	具体的な取組	事業・施策
5　ソフト事業の実施	5-1　公共交通関連記事の広報誌等による周知	利用促進向上・情報発信機能活用支援
	5-2　地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメント	公共交通の活用に向けた地域コミュニケーション支援
	5-3　利便性の向上に向けた取組	公共交通利用促進確保対策

5－4　本計画の具体的な取組に向けた事業・施策及びスケジュール

本計画の基本方針に基づく実施方針、具体的な取組に向けた事業・施策及びスケジュールは、以下のとおり。

基本方針	実施方針	具体的な取組	事業・施策	R5	R6	R7	R8	R9	R10-14	備考
1　利用者との協働による移動手段の確保	1　交通不便地域への対応	(1-1) 自家用有償旅客運送導入に向けた取組	自家用有償旅客運送導入への取組支援	調査 検討 調整		実施 →			（随時見直し）	58p
		(1-2) タクシー事業者への補助制度の整備	タクシー事業者支援	調査 検討 調整		実施 →			（随時見直し）	59p
	2　高齢者等交通弱者のケア	(2-1) 高齢ドライバーによる事故防止への取組	運転免許証自主返納者支援	検討・調整・実施 →					（随時見直し）	59p
		(2-2) 保健・福祉分野間との連携	高齢者・障がい者移動手段等確保対策	調査 検討 調整		実施 →			（随時見直し）	59p
2　公共交通を維持する仕組みの構築	3　交通需要の変化への対応	(3-1) 路線バスのルート・バス停・ダイヤ・運賃等の改正	路線バス運賃等見直し対策	検討 調整		実施 →			（随時見直し）	62p
		(3-2) 居住誘導区域内における公共交通網の整備	居住誘導区域内運行体系整備	調査 検討 調整		実施 →			（随時見直し）	63p
		(3-3) デマンド交通の導入に向けた取組	デマンド交通導入への取組支援	調査 検討 調整		実施 →			（随時見直し）	64p

芦別市地域公共交通会議　計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

基本方針	実施方針	具体的な取組	事業・施策	R5	R6	R7	R8	R9	R10-14	備考
2 公共交通を維持する仕組みの構築	4 近隣自治体との連携	(4-1) 芦別～旭川間の交通環境の改善（デマンド型タクシー）	本格運行・移動手段等確保対策	調査 検討 調整		実施 → （随時見直し）				66p
		(4-2) 各種公共交通機関との連携強化（ＪＲ根室線、高速バス、地域間バス）	各種公共交通機関との運行体系等整備	実施 → （随時見直し）						67p
3 公共交通の利用促進	5 ソフト事業の実施	(5-1) 公共交通関連記事の広報誌等による周知	利用促進向上・情報発信機能活用支援	実施 → （随時見直し）						70p
		(5-2) 地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメント	公共交通の活用に向けた地域コミュニケーション支援	調査 検討 調整		実施 → （随時見直し）				71p
		(5-3) 利便性の向上に向けた取組	公共交通利用促進確保対策	調査 検討 調整		実施 → （随時見直し）				72p

5－5　評価指標一覧

本計画の達成状況を評価するための基本方針に基づく実施方針、評価指標、現状値及び目標値は、以下のとおり。

【基本方針 1】　利用者との協働による移動手段の確保

実施方針	評価指標	現状値	目標値
1 交通不便地域への対応	① 自家用有償旅客運送の導入地区数（累計）	0 地区	1 地区
2 高齢者等交通弱者のケア	② 運転免許証の自主返納者数（単年）	56 人	49 人

【基本方針 2】　公共交通を維持する仕組みの構築

実施方針	評価指標	現状値	目標値
3 交通需要の変化への対応	③ キラキラバスの利用者数（単年）	61,771 人	45,895 人
4 近隣自治体との連携	④ 地域間バス（滝芦線）におけるバス停「芦別駅前」の１便当たり平均乗車人数（単年）	6.2 人	4.6 人

【基本方針３】　公共交通の利用促進

実施方針	評価指標	現状値	目標値
5 ソフト事業の実施	⑤「広報あしべつ」などへの掲載記事数（単年）	１件	２件

芦別市地域公共交通会議　計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

第６章　評価の方法

６－１　基本的な考え方

本計画は、本市の公共交通に関係する有識者、道路・運行管理者、運行事業者、関係機関及び市民を代表する者で構成する「芦別市地域公共交通会議」での協議を踏まえ策定されました。

なお、本計画を効果的に実施し着実に成果を求めていくため、「芦別市地域公共交通会議」において、計画で示した設定目標に対する進捗状況を継続的に確認・評価していきます。

また、進捗状況の定期的な確認・評価は、マネジメントの基本的なサイクルであるＰＤＣＡサイクル［計画（Plan）→実行（Do）→点検・評価（Check）→改善（Action）］に基づき行います。

６－２　評価方法及び実施体制

PDCA サイクルにおける点検・評価（Check）は、次の方法及び実施体制で行います。

・１年サイクルの PDCA は毎年度、10 年サイクルの PDCA は必要に応じて５年目に実施します。

・点検・評価及び改善した内容は、次期計画の策定に向けた資料として活用します。

・「芦別市地域公共交通会議」の事務局は、取組内容及び進捗状況について情報を収集します。

・取組内容及び進捗状況の結果は、「芦別市地域公共交通会議」へ報告して点検・評価します。

・点検・評価の結果は、広報誌や市ホームページ等を活用して公表します。

●事業実施の適切性

・計画のとおり事業は実施された。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果（案）

運輸局記載欄