芦別市地域公共交通会議における地域公共交通確保維持改善事業の概要

事業実施の目的・必要性

芦別市は、人口の減少及び高齢化の進展並びに広大な行政区域に集落が点在する地理的問題を有している。こうした中で、市内路線バスは、通院、通学、通勤、買い物など市民生活の足として重要な役割を担っている。

特に、当市の人口に占める65歳以上の高齢者割合は47%を超え、滝川市、砂川市、旭川市など他市に通院する方がいることから、市内路線バスは、JRや地域間幹線系統（滝川・芦別線）と接続する重要な交通手段となっており確保維持が必要となっている。

地域公共交通の現況

・JR根室本線（芦別駅、上芦別駅、野花南駅）
・空知交通（株）（市内4路線7系統）
・北海道中央バス（株）（地域間幹線1路線、道広域生活交通路線1路線、都市間高速1路線）　・スクールバス（4路線）

生活交通確保維持改善計画の目標

1	本町循環線	4．3人／1運行当たり
2	上芦別線	8．4人／1運行当たり
3	頼城線	10．4人／1運行当たり
4	芦別温泉線	9．7人／1運行当たり

協議会開催状況

●平成30年6月28日　平成30年度第1回会議を開催
　地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について　外
●平成31年1月18日　平成30年度第2回会議を開催
　地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について　外
●令和元年6月27日　令和元年度第1回会議を開催
　地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について　外
●令和2年1月17日　令和元年度第2回会議を開催
　地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について　外
●令和2年6月下旬案内
　令和2年度第1回（書面）会議を開催し、7月6日書面議決
　地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について　外
●令和2年11月26日　令和2年度第2回会議を開催
　地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について　外

令和２年度事業概要

【本町循環線】　①芦別駅前～あけぼの団地～芦別駅前　②芦別駅前～市立病院～芦別駅前
【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）
【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）
【芦別温泉線】　⑦芦別駅前～市立病院～芦別温泉

令和２年度事業の実施状況

１）プロセス、創意工夫

・平成23年度に実施した市民アンケート調査及び昨年度実施した「地域公共交通調査事業」の結果をもとに、25年11月から4路線による循環バスの本格運行を開始し、平成28年10月には系統数や便数の見直しを行った。令和元年12月に駅前整備を行い地域公共交通のハブ化を図り、令和2年10月1日に運行ダイヤの一部見直しを行った。
・バス事業者事務所、バス車内、市ホームページでフィーダー路線を周知　　・バス車体にマグネット広告を掲示し、少額ではあるが運送外収入を確保

２）運行系統

①②本町循環線

③上芦別線（国道経由）

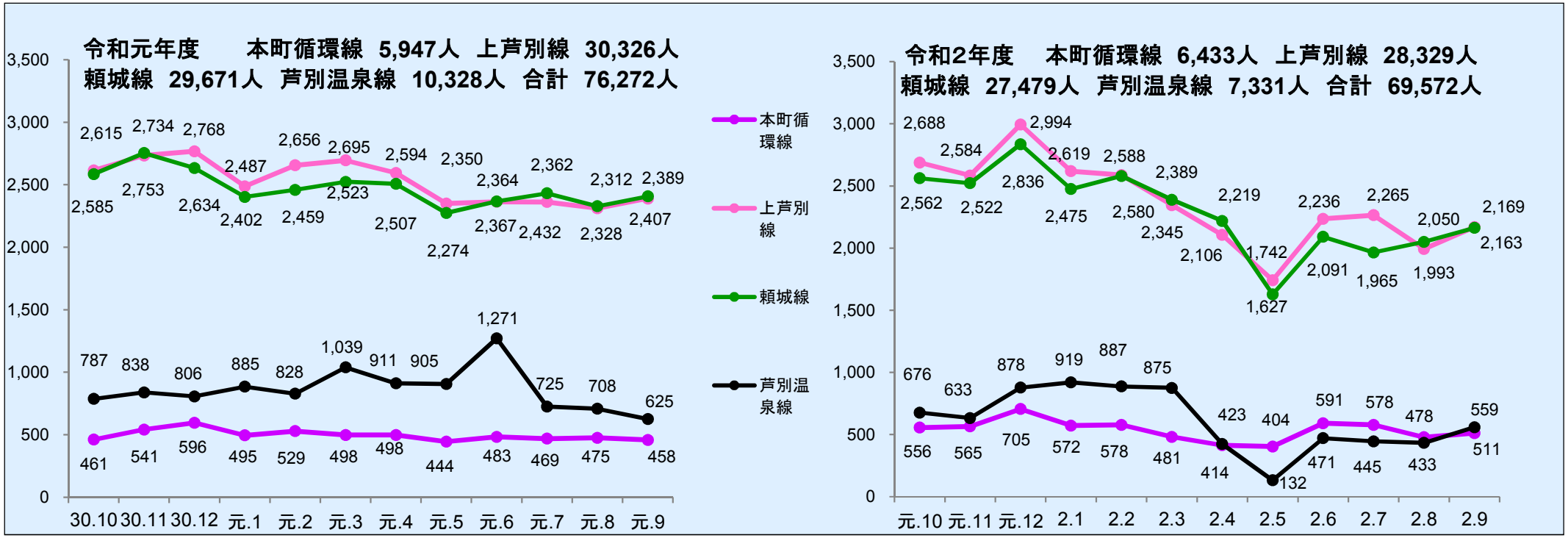
④上芦別線（市立病院経由）

⑤頼城線（国道経由）

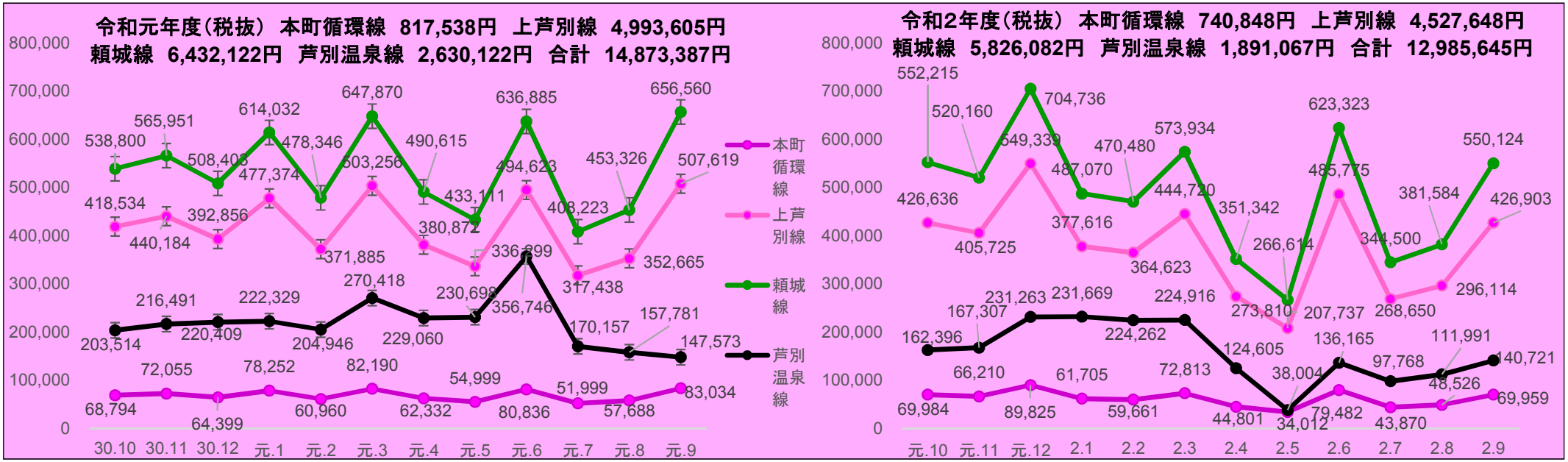
⑥頼城線（市立病院経由）

⑦芦別温泉線

３）利用実績


令和元年度　本町循環線 5,947人 上芦別線 30,326人
頼城線 29,671人 芦別温泉線 10,328人 合計 76,272人
令和2年度　本町循環線 6,433人 上芦別線 28,329人
頼城線 27,479人 芦別温泉線 7,331人 合計 69,572人
本町循環線
上芦別線
頼城線
芦別温泉線
30.10 30.11 30.12 元.1 元.2 元.3 元.4 元.5 元.6 元.7 元.8 元.9
元.10 元.11 元.12 2.1 2.2 2.3 2.4 2.5 2.6 2.7 2.8 2.9

４）収入実績


令和元年度(税抜) 本町循環線 817,538円 上芦別線 4,993,605円
頼城線 6,432,122円 芦別温泉線 2,630,122円 合計 14,873,387円
令和2年度(税抜) 本町循環線 740,848円 上芦別線 4,527,648円
頼城線 5,826,082円 芦別温泉線 1,891,067円 合計 12,985,645円
本町循環線
上芦別線
頼城線
芦別温泉線
30.10 30.11 30.12 元.1 元.2 元.3 元.4 元.5 元.6 元.7 元.8 元.9
元.10 元.11 元.12 2.1 2.2 2.3 2.4 2.5 2.6 2.7 2.8 2.9

5）事業実施の適切性

フィーダー事業は計画どおり適切に実施された。

6）目標・効果達成状況

空知交通㈱が運行する市内路線バスについて、４路線７系統を計画どおり運行したことにより、市民生活の足の確保がなされた。

【本町循環線】

目標値４．３人／１運行当たりに対し４．４人／１運行当たりで目標を達成した。

【上芦別線】

目標値８．４人／１運行当たりに対し７．５人／１運行当たりで、目標を達成できなかった。主な要因は、コロナ禍の影響によるものである。

【頼城線】

目標値１０．４人／１運行当たりに対し９．０人／１運行当たりで、目標を達成できなかった。主な要因は、コロナ禍の影響によるものである。

【芦別温泉線】

目標値９．７人／１運行当たりに対し６．７人／１運行当たりで、目標を達成できなかった。主な要因は、コロナ禍の影響によるものである。

7）事業の今後の改善点

地域住民が安心して暮らすことができるよう通院、通勤、通学、買い物など市民生活の足となる路線の維持確保を図るため、新たに「地域公共交通計画」を「立地適正化計画」に併せて策定し、生活交通ネットワークの構築を進めていく。

8）地方運輸局における二次評価結果