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8年1月16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） 【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	広報紙やデジタルサイネージにより、公共交通の利用を促すなど、路線維持のための取り組みを行った。 令和7補助年度においては、①通勤や通院などの利用が多い本町循環線の午前便を1便増②平日の利用が少ない上芦別線と頼城線の最終便を減便③企業の就業時間の変更により、乗車できなくなっていた頼城線のダイヤを改善などのダイヤ改正を行った。 市域が広い本市にとって、同路線の果たす役割は大きく、本町循環線、上芦別線、頼城線は通勤や通学、通院のほか、他市への接続など、芦別温泉線においては、観光の振興や市民の健康増進に寄与する路線であることから、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。	A	計画通り事業は実施された。	B	輸送人員の目標値58,089人に対する実績は57,808人、23.95%としていた収益率が25.72%、行政負担率が50,419千円に対して、52,376千円となった。 輸送人員は目標より２８１人減少しているが、令和６年１２月にダイヤ改正を行ったことにより、昨年実績を上回った路線もあった。収益率については、車両減価償却費補助の影響を受けて見込みを上回ったところであるが、バス購入に伴い委託料が増加していることから、行政負担率は増加している。	・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月に策定した地域公共交通計画により、公共交通の構築を進めていく。 ・令和7年10月から令和8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回掲載するとともに、デジタルサイネージを活用した周知を行うなど、利用促進に向けた取組を行う。 ・利用実績に基づいたダイヤ改正を行う。

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8年1月16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7年3月末日現在で11，069人、そのうち65歳以上人口は5，390人で高齢化率は48．7%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たところである。 しかしながら、利用者の減少が続き、減便による運行コストの削減を図ったものの、運行収支の悪化が著しく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た。 このことから、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本計画を策定したところである。 キラキラバスの運行に関しては、これまでも旭川市、砂川市及び滝川市などへ通院する高齢者などに配慮し、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即した大幅な系統数・便数の見直しのほか、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ったことによるダイヤ改正などを実施してきた。また、令和6年12月には、通勤や通院時間帯の混雑解消や、企業の就業時間変更によるミスマッチなどを解消するためのダイヤ改正を行うなど、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経て、令和6年10月から本格運行に移行しており、平日の一部の便において、新城峠で乗り換えることによって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を確保するため、令和5年度に策定した「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こととする。