

## 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)

平成31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

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) 【車両減価償却費等国庫補助】	平成29補助年度に路線、便数、ダイヤの大幅な見直しを行ったことが利用者に浸透し、安定的な運行がなされてきている。 また、芦別駅前における地域公共交通機能の向上及び駅前地区の活性化を図るため、平成31年度を供用開始とする芦別駅前広場整備事業を推進し、地域公共交通のハブ(拠点)化を目指す。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 目標値3.9人/1運行当たりに対し4.2人/1運行当たりであった。 車両減価償却費等補助金の交付を受け車両更新を行い車両の必要台数を確保したため計画通りの運行ができた。	地域の公共交通について検討することを目的に、地域公共交通会議の部会である地域公共交通検討委員会を設置し意見交換等を行った。 今後、検討委員会において出された意見等を交通会議に報告し、路線、便数、ダイヤ設定等を見直しする際の検討事項として活用していく。 車両減価償却費等補助金の交付を受け車両更新を行い車両の必要台数を確保したため計画通りの運行ができた。
	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) 【車両減価償却費等国庫補助】	○都市間の路線バス・市内循環バスの停留所の設置及びバス・タクシープールの整備	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標値8.4人/1運行当たりに対し8.3人/1運行当たりであった。 車両減価償却費等補助金の交付を受け車両更新を行い車両の必要台数を確保したため計画通りの運行ができた。	
	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) 【車両減価償却費等国庫補助】		A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標値10.4人/1運行当たりに対し10.3人/1運行当たりであった。 車両減価償却費等補助金の交付を受け車両更新を行い車両の必要台数を確保したため計画通りの運行ができた。	
	芦別温泉線 ⑦ 芦別駅前～市立病院～芦別温泉 【車両減価償却費等国庫補助】		A 計画通り事業は適切に実施された。	C 目標値12.1人/1運行当たりに対し9.6人/1運行当たりであった。 車両減価償却費等補助金の交付を受け車両更新を行い車両の必要台数を確保したため計画通りの運行ができた。	

## 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

平成31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)	<p><b>【地域内フィーダー】</b>          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865.04km<sup>2</sup>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110km、旭川市まで約40kmの地点に立地している。人口は平成30年10月末日現在で13,711人、そのうち65歳以上人口は6,273人で高齢化率は45.75%となっている。</p> <p>当市は、人口の減少及び高齢化の急速な進展といった社会的問題、また、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おり、こうした中、市内バス路線を運行していた事業者が、利用者の減少による収支の悪化を理由に、平成19年度末ですべての路線を廃止し、その後を地元交通事業者である空知交通株がキラキラバスとして路線を引き継ぎ運行してきた。</p> <p>しかしながら、利用者の減少に歯止めがかからず、減便による運行コストの削減を図るものの、運行収支の悪化による市及び事業者の負担が年々増加し、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が危うい状況となってきた。</p> <p>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」の結果をもとに、「地域公共交通確保維持事業」により、市及び事業者の負担の軽減と、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中で本計画を策定したところである。</p> <p>平成23年度に実施した市民アンケート調査では、市内路線バスと地域間幹線系統バス及びJRとの接続への配慮や、バス待合所の確保、循環バスや乗合タクシーの運行を希望する意見が多くあった。</p> <p>当市には、旭川市、砂川市、滝川市など他市へ通院する高齢者も多いことから、JR及び地域間幹線系統(滝芦線、芦旭線)との接続に配慮しながら平成28年10月には大幅な系統数や便数の見直しを行った。また、平成31年には芦別駅前広場を整備することで、沿線自治体を結ぶバスの乗り入れを開始し、芦別駅前の地域公共交通のハブ(拠点)化をさらに進めながら、持続可能な公共交通手段の確保とサービスの提供を維持し、生活交通ネットワークの構築を進めていくこととしている。</p> <p><b>【車両取得】</b>          平日の朝、一度に4台運行する時間帯があり、予備車を含め5台体制にしなければならないこと、また、車両の1台は平成8年登録車で、老朽化が進み維持が困難となりつつあることから、平成26年度に車両の取得を行った。</p>