

石狩市地域公共交通調査事業報告及び
石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画
に関する事項について

平成 27 年 2 月

日本データサービス株式会社

目 次

1 石狩市地域公共交通調査事業報告	1
1.1 事業の目的	1
1.2 計画の区域	1
1.3 石狩市浜益区の現況と課題	1
1.4 公共交通の現況	5
1.5 住民ニーズの把握	10
1.6 浜益区における地域・交通課題の整理	13
1.7 他都市の事例	14
1.8 浜益区における新たな公共交通の導入検討	18
2 石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画に関する事項	23
2.1 地域公共交通確保維持事業に係わる目標・必要性	23
2.2 公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果	24
2.3 公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者	24
2.4 公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額	25
2.5 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称	26
2.6 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法	26
2.7 別表4及び別表4-1の補助事業の基準二に基づき、協議会が平均1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要	26
2.8 別表4及び別表4-1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心都市に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧	26
2.9 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要	26
2.10 車両の取得に係る目的・必要性	26
2.11 車両の取得に係る定量的な目標・効果	27
2.12 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額	27
2.13 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）	27

2.14 石狩市地域公共交通会議の開催状況と主な論議	28
2.15 利用者等の意見の反映状況	29
2.16 石狩市地域公共交通会議メンバーの構成	29
2.17 地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統確保維持事業の特例措置を受ける場合は、対象とする系統について、利用促進に向けた継続的かつ計画的な取組みの内容並びに当該取組の実施主体及び推進体制並びに当該系統の輸送量の増加目標	29

1 石狩市地域公共交通調査事業報告

1.1 事業の目的

石狩市浜益区内を運行する公共交通の利用者は、区内の人口減少などにより、減少の一途を辿っている。中でも札幌浜益線は、浜益の区間が不採算路線となっており、運行を継続することが困難な状況となっている。

また、石狩市全体の高齢化率は23.1%（平成22年時点）であるのに対し、浜益区の高齢化率は49.4%（平成22年時点）と高齢化が著しく進行している様子が見受けられ、高齢社会における地域住民の生活交通の確保が重要である。

そのため、高齢者など交通弱者の「生活の足」として、利便性が高く、採算、効率面からも将来に亘って持続可能な公共交通体系の構築を目的とした、石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画を策定する。

1.2 計画の区域

石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画における計画区域は、石狩市浜益区全域とする。

1.3 石狩市浜益区の現況と課題

(1) 地域の現況

1) 位置、地形、気象

① 位置、地形

石狩市は北海道の中央西部に位置し、東は新十津川町、当別町、西側を小樽市と日本海、南は札幌市、北は増毛町に隣接している。平成17年10月1日に旧厚田村、及び旧浜益村と合併し現在の形となり、行政面積は721.86㎢である。浜益区はその約4割に当たる311.2㎢である。市街地は、隣接する札幌のベッドタウンとして成長し、石狩湾新港を有していることから国際的な文化・経済の拠点である。一方、厚田区・浜益区は中山間地域に指定されており、浜益支所は市役所本庁舎から直線距離で約48km、自動車で約60分の距離にある。

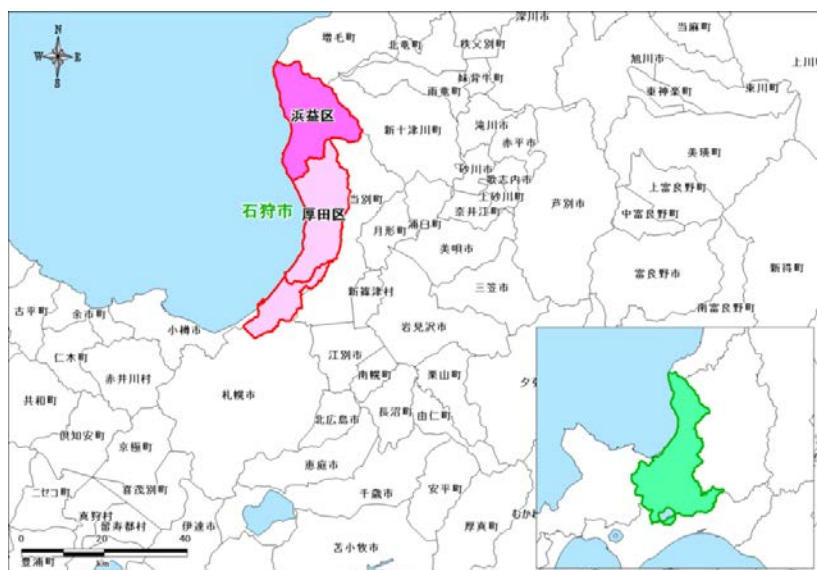
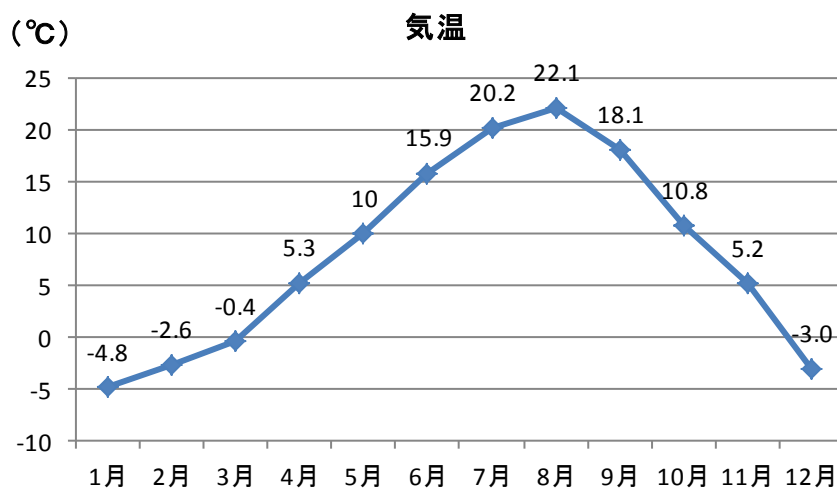


図 1-1 石狩市位置図

② 気象

石狩市は北海道の中でも温暖で四季の変化に富み、台風の影響も極めて少ないのが特徴である。対馬海流の影響による海洋性気候で、春から夏、秋にかけてはしのぎやすく、冬期間の気温も零下10度以下になることは少なく、気温格差もそれほど大きくない。積雪も12月から3月頃までで、最深積雪は120センチ前後となっている。



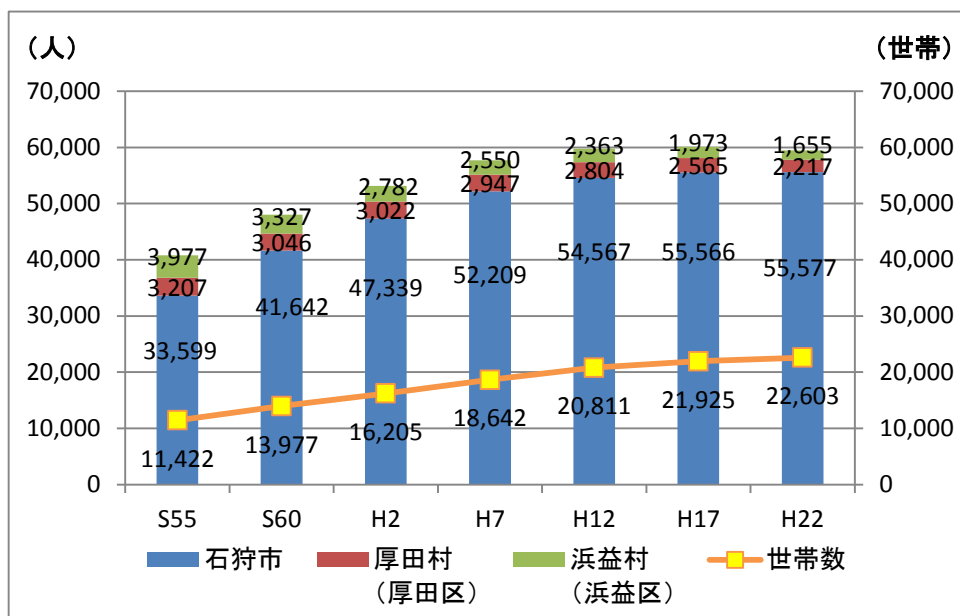
出典：「そこが知りたい石狩市」資料編（H23年）

図 1-2 石狩市の月別平均気温

2) 人口・世帯数

① 人口・世帯数の推移

石狩市の人口は、平成17年までは増加し、6万人を上回っていたが、平成22年には減少に転じている。また、将来的にも減少が予測されている。

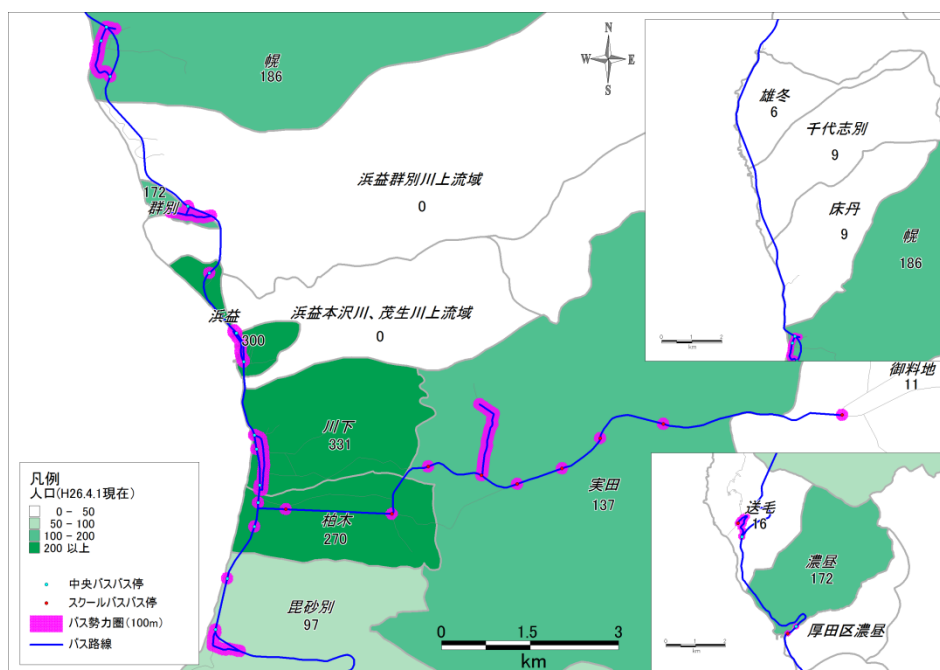


出典：国勢調査

図 1-3 石狩市の人口・世帯数推移

② 浜益区の人口分布

浜益区の人口は、平成 27 年 1 月末現在で、1,530 人（住民基本台帳より）であり、中でも浜益、川下、柏木が比較的人口の多い地域となっている。



出典：住民基本台帳

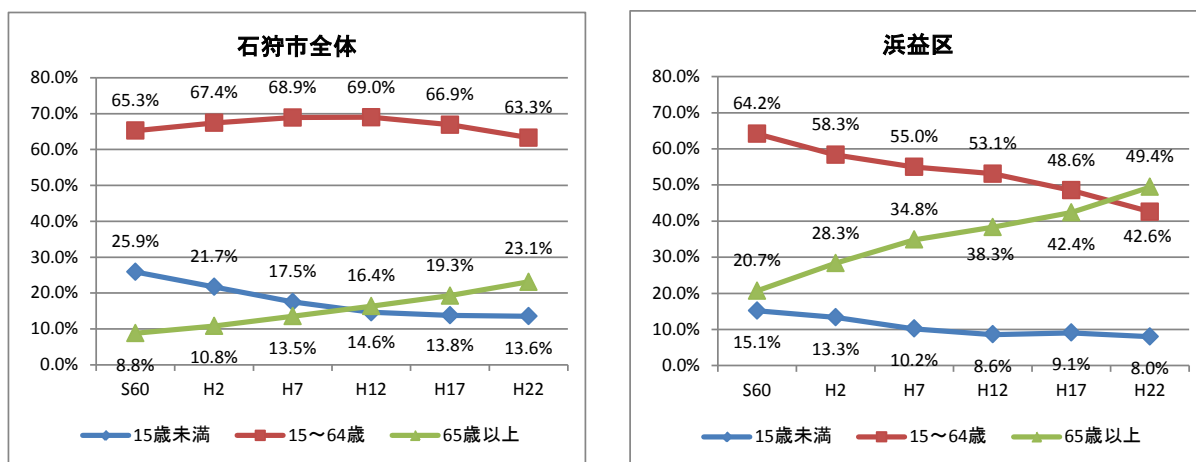
図 1-4 人口分布（浜益区）

3) 少子高齢化の現況

① 石狩市全体と浜益区の年齢構成

石狩市全域において生産年齢人口（15～64 歳）と年少人口（15 歳未満）の割合が減少している一方、高齢化率は増加しており、その後も増加が予測されている。

また、浜益区では生産年齢の割合（H22：42.6%）を老年人口の割合（H22：49.4%）が上回っており、市内でも特に高齢化が進んでいる。

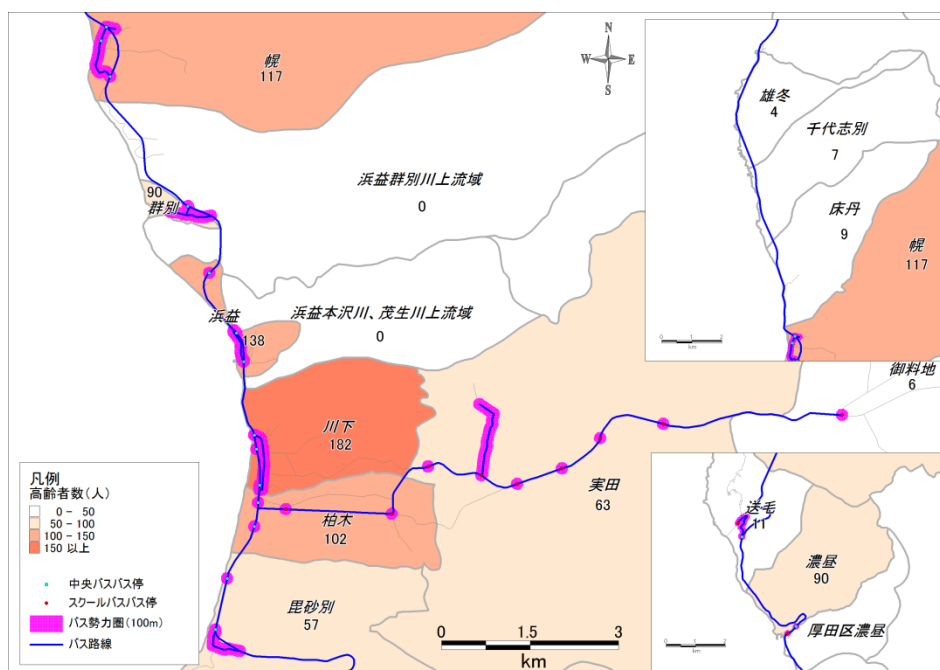


出典：国勢調査

図 1-5 高齢化の進行

② 浜益区の高齢者人口分布

高齢者人口は川下を中心として、浜益、幌、柏木が多いが、人口分布と大きな差は見受けられない。



出典：住民基本台帳

図 1-6 高齢者の人口分布（浜益区）

4) 主要施設の立地状況

浜益、川下、柏木に支所、学校、診療所等の生活関連施設が点在している。そのため、交通弱者にとっては主要施設へ行くことが困難な地域となっている。

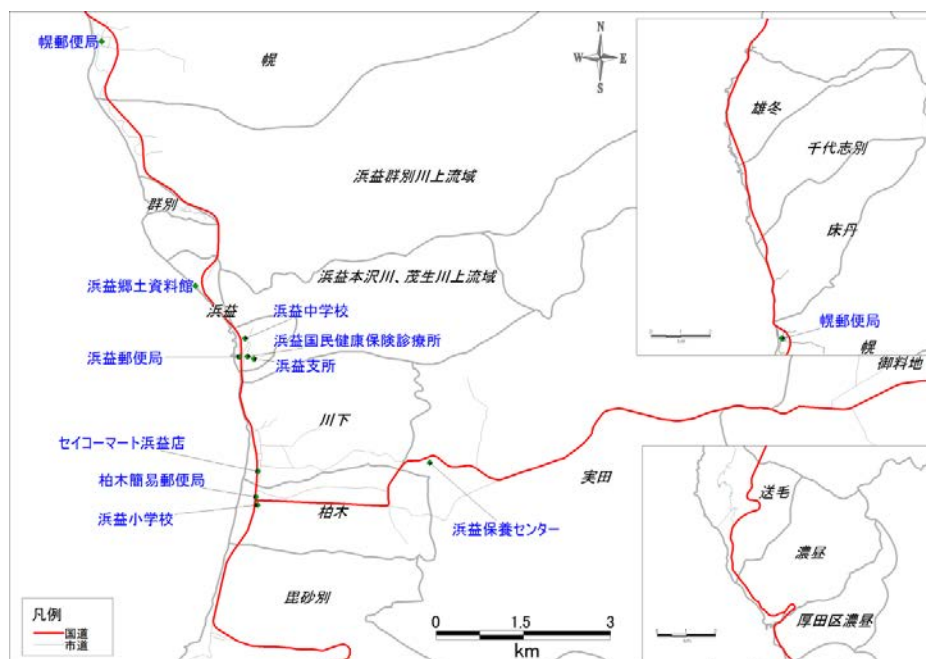


図 1-7 主要施設の立地状況（浜益区）

1.4 公共交通の現況

(1) 浜益区のバス路線

浜益区のバス路線には、都市間バスである特急はぼろ号と札幌浜益線、及び、スクールバス、浜益滝川乗合自動車がある。

現在、区内で営業するタクシー事業者がなく、区内の公共交通による移動は、スクールバスの一般混乗が中心となっている。また、札幌浜益線は赤字額が年々増加しており、市の補てん額も経年的に増加している。

表 1-1 浜益区の公共交通

区分	路線名等	運行主体	運行形態等	1日当たり利用者数 (1日当たり運行便数)	特記事項
バス	①札幌浜益線	中央バス	1日往復1便	5.65人/日 (2便/日)	都市間、有償
	②特急はぼろ号	沿岸バス	1日往復1便	非公表	都市間、有償
	③スクールバス	石狩市 (委託先：北海道東急ビルマネジメント)	登校1便、下校4便 (月曜日～金曜日) その他日中の曜日運行	23.27人/日 (12便/日)	一般混乗有 (有償：200円)
	④浜益滝川間乗合自動車	石狩市 (委託先：北星交通)	月～金曜日の予約制	7.42人/日 (2便/日)	浜益区内の移動 は不可 特種運賃
タクシー	—	タクシー事業者	—	—	—

1) 都市間路線

特急はぼろ号と札幌浜益線はいずれも都市間路線であり、国道231号を通行している。それぞれ、1日1往復のみの運行であり、住民ニーズと必ずしも合致していないため利用者数が減少しているとともに、国道沿線以外の住民には不便な状況である。

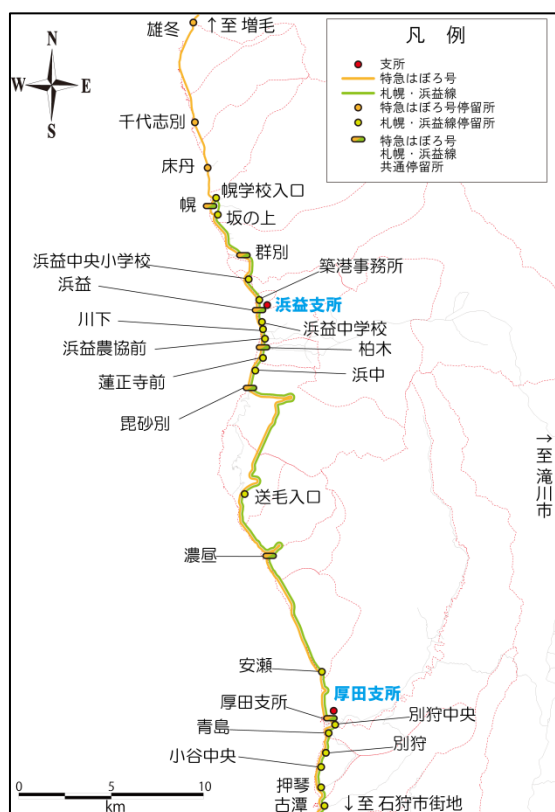


図 1-8 都市間バスの運行経路

2) スクールバス

スクールバスは一般混乗として区民の足を支えているが、車両が大きく、宅地の前まで乗り入れることが困難な状況である。

また、定時定路線であるために、高齢者の生活スタイルとは必ずしも一致していない。
スクールバスの運行経路を以下に示す。

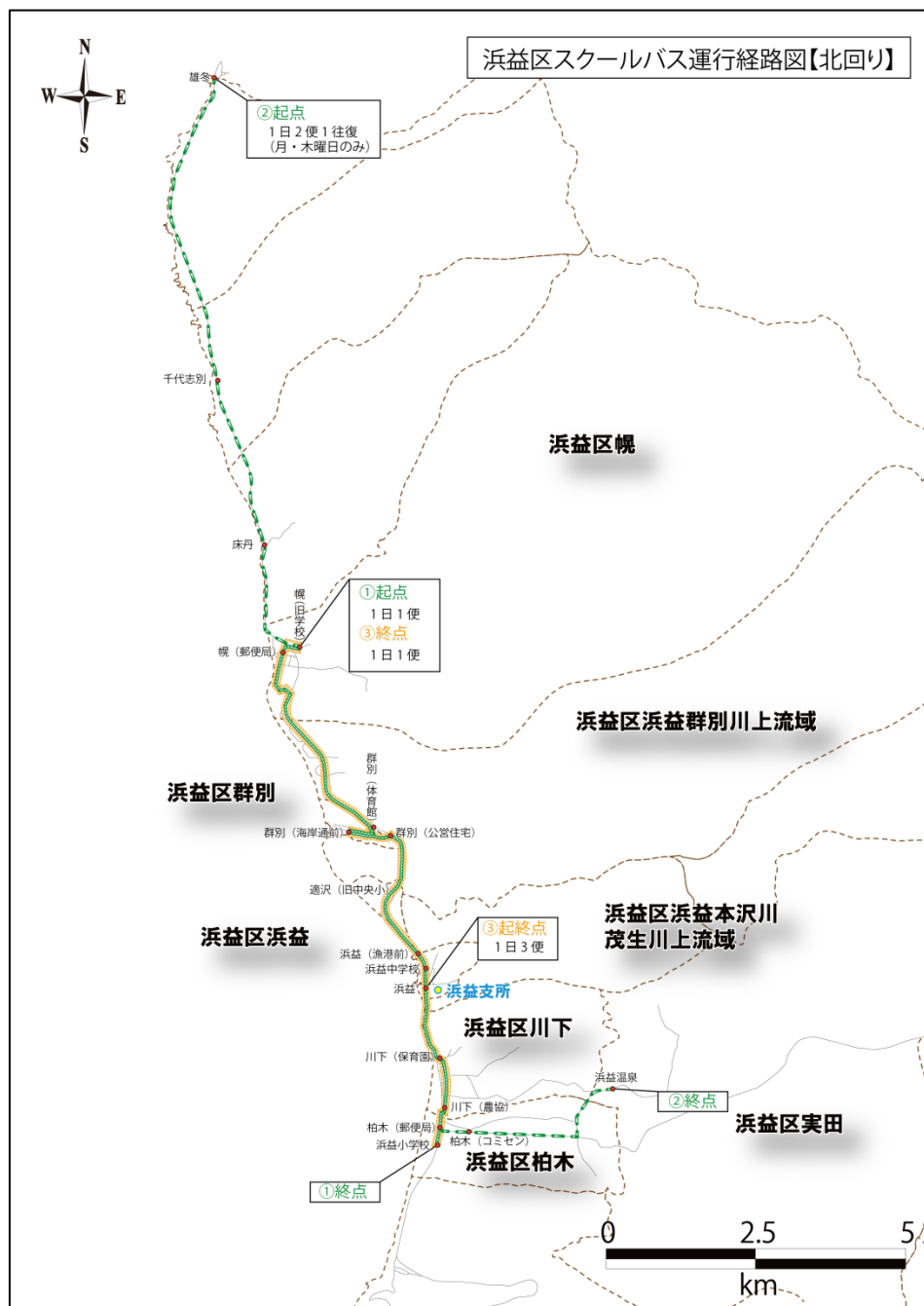


図 1-9 スクールバス運行経路(北回り)

3) 浜益滝川間乗合自動車

浜益と滝川を結ぶデマンド型乗合タクシーであり、滝川市内の主要性施設を利用する場合
には利便性の高い路線であるが、これ以外の目的には利用することが出来ず、利用者数は年々
減少している。

浜益滝川間乗合自動車の運行区域を以下に示す。

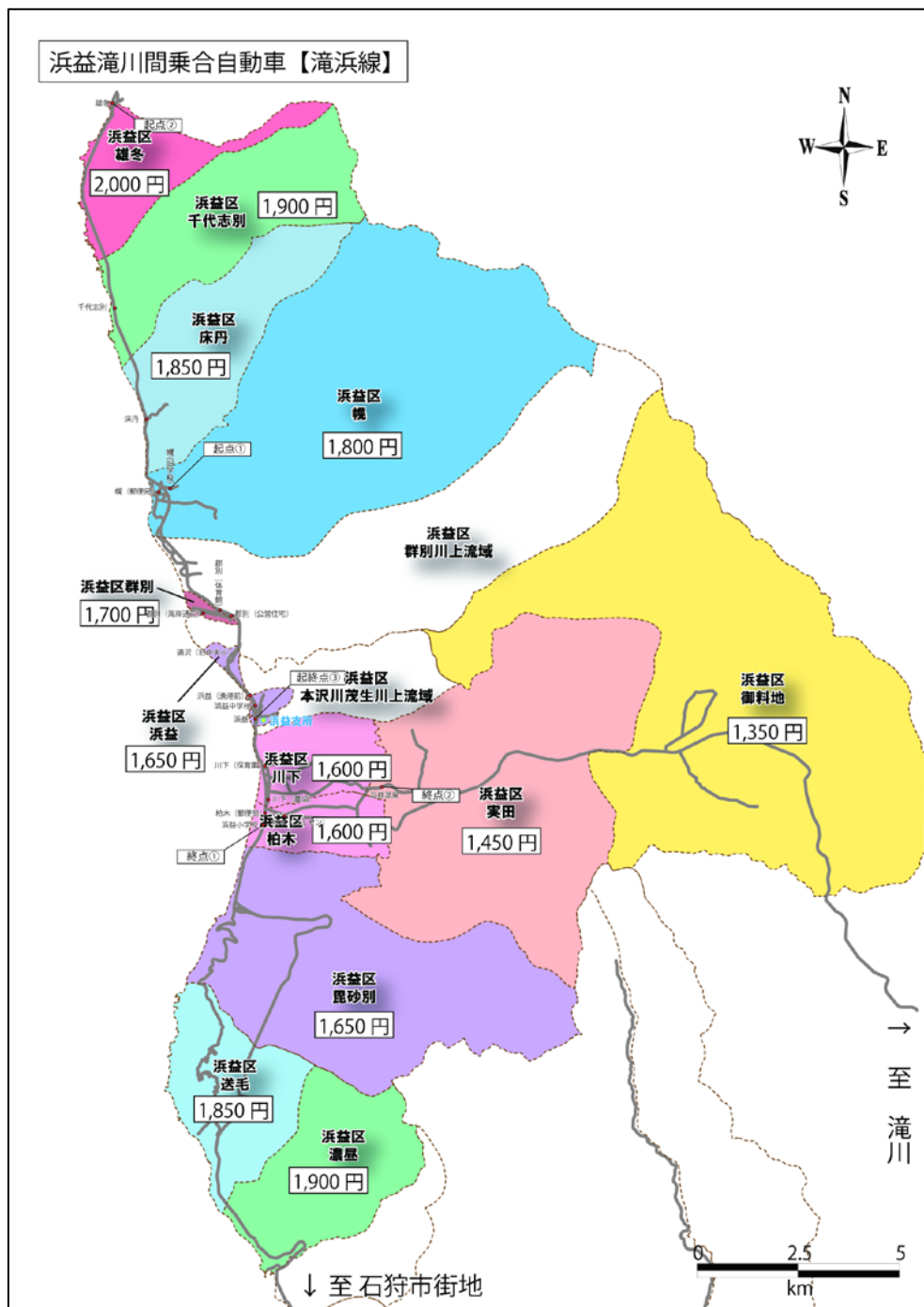


図 1-11 浜益滝川間乗合自動車の運行区域

(2) 浜益区のバス交通に係る費用及び利用者の推移

石狩市が浜益区のバス交通の確保維持に要している経費は経年的に増加傾向であり、乗合自動車及びスクールバスの利用者数は約3割減少している。

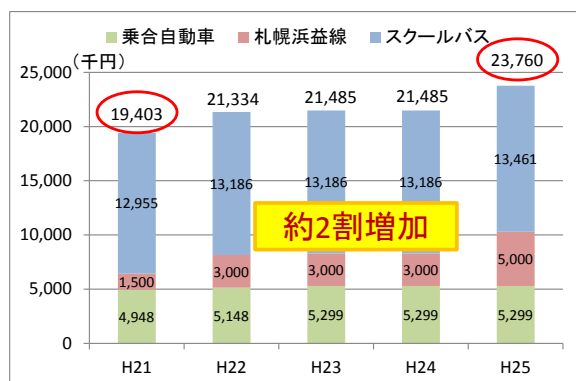


図 1-12 浜益区のバス運行経費の推移

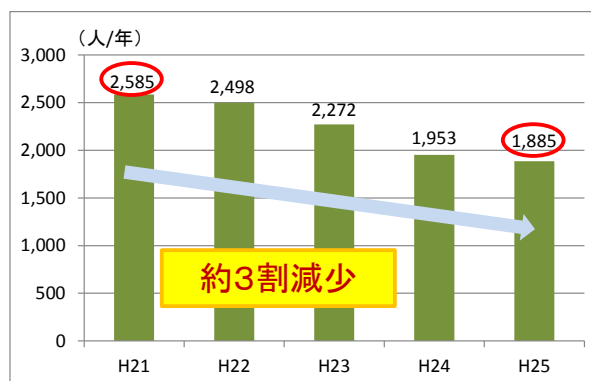


図 1-13 乗合自動車の利用者数の推移

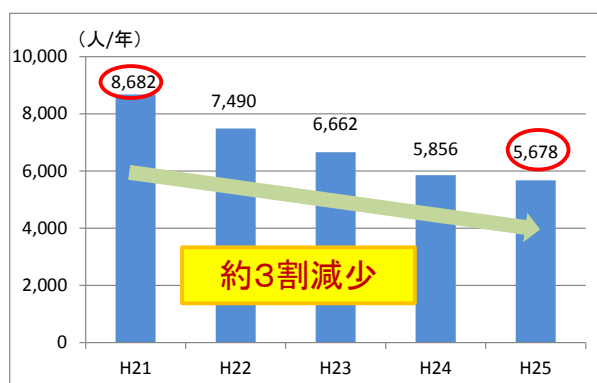


図 1-14 スクールバス利用者数の推移

1.5 住民ニーズの把握

(1) 住民ニーズ把握調査

住民ニーズ把握調査結果を以下に整理する。

1) 調査期間

平成 26 年 7 月 22 日（火）～8 月 26 日（火）

2) 調査結果

【住民ニーズに即し、日常生活を支援できる公共交通の構築が必要】

- ◎バスで困っていることを地区別に整理すると、分析対象全地区（群別、川下、柏木、毘砂別、浜益、幌）で『バスの便数が少ない』や『乗りたい時間に便がない』が 5 割以上となっている。
- ◎また、柏木、毘砂別は上記の困っていることに加え、『バス停が遠い』が他の地区と比較し、多くなっている。

【バス利用頻度などから区民のニーズを的確に捉えたきめ細かい公共交通の検討が必要】

- ◎普段利用するバスは、『スクールバス（一般混乗）』が約 2 割、次いで『中央バス』が多くなっている。
- ◎また、高齢になるほど、自動車からバス交通へ転換している様子がうかがえ、今後の高齢化社会の進行を考慮すると、高齢者の生活交通の確保を検討することが重要となっている。
- ◎一方で、これらバス交通の利用頻度は、『月に数回』が最も多く、次いで『めったに利用しない』が多くなっている。
- ◎今後のバスの必要性については、分析対象地区（群別、川下、柏木、毘砂別、浜益、幌）で『必要』が最も多くなっており、新しい公共交通手段などを含め、持続可能な公共交通の再構築が求められている。
- ◎コミュニティバスや予約運行型バス等の新しい公共交通手段に対する利用意向は約 6 割であり、『コミュニティバスを利用したい』が約 2 割、『予約運行型バスを利用したい』が約 1 割となっている。

【バス利用頻度などから区民のニーズを的確に捉えた、日常生活を支援する公共交通の検討が必要】

- ◎地区別分析の対象地区（群別、川下、柏木、毘砂別、浜益、幌）では、利用時間帯に関して困っており（利用したい時間に運行していないから、便数が少なく感じる等）、買い物や通院等の時間帯に即した運行が望まれる。

【浜益区民の利用頻度を考慮したきめの細かい公共交通の検討が必要】

◎浜益区民の通勤・通学、買物、通院における交通手段は、生産年齢人口では『自動車（運転）』が最も多くなっている。一方で高齢者（70代、80代）の交通手段は、『スクールバス』や『中央バス』等のバス交通が多くなっており、高齢になるほど、自動車から公共交通への転換がみられる。

以上により、今後の高齢化社会の進行を考慮した公共交通体系としては、高齢者の生活（買い物・通院）の支援という視点で検討することが必要であるとともに、浜益区民の利用状況及び地域の交通特性を鑑みた公共交通を導入することが必要である。

(2) バス利用実態調査結果

特急はぼろ号（沿岸バス）、札幌浜益線（中央バス）利用者へのヒアリング調査結果を以下に整理する。

1) 調査実施日

平成 26 年 10 月 30 日（木） 始発から終発全便

2) 調査結果

① 特急はぼろ号（本社ターミナル（羽幌町）⇔札幌駅前バスターミナル）

浜益区内の乗降客は往路 5 名、復路 5 名で、いずれも浜益区内 - 札幌駅前ターミナル間の利用となっている。

② 札幌浜益線（幌⇔札幌ターミナル）

浜益区内の乗降客 5 名のうち、4 名は石狩市街地の利用をしている。

往路では 10 代と 70 代が石狩市街地へ、それぞれ「通学」「通院」で利用し、復路での利用目的はすべて「帰宅」となっている。

1.6 浜益区における地域・交通課題の整理

各種調査結果等を踏まえ、浜益区における地域・交通課題を以下に整理する。

(1) 地域の課題

浜益区における高齢化率は49.6%であり、今後も高まることが予想され、高齢化の進行が課題となっている。

また、浜益区には大型商業施設や総合的な医療施設がないため、区外の施設利用を余儀なくされている。

(2) 交通の課題

公共交通を利用した浜益区外への移動は、朝・夕のみ運行している特急はぼろ号もしくは、札幌浜益線のみであり、公共交通での区外移動が困難となっている。

また、バス運行経費は年々増加しており、平成25年度で約2,400万円となっている。

1.7 他都市の事例

(1) 北海道当別町

自治体名		当別町（北海道）	人 口	17,204 人
まちの概要		札幌都心部から約45分の近距離に位置し、札幌市や江別市という産業集積地の隣地である。石狩湾新港と新千歳空港とを結ぶ交通の要衝で宅地造成がなされ、札幌近郊の田園都市として発展している。		
デ マ ン ド バ ス	運行開始年	平成26年11月、12月	名 称	実証運行
	路 線	1路線8便（実態は1日4便が運行しており1台4～5名利用）		
	運 賃	200 円（定期利用可）		
	内 容	・デマンド運行（全便予約制） ・14人乗り1台で運行		
備考		・当別ふれあいバス（コミュニティバス）の「市街地循環線」について、利用者が減少している（年間1万人あった利用者が現在4,000人まで減少、1便当たり1.3人の利用）ことから、デマンド交通に切り替えることを検討。 ・11月は月間100人程度、12月は150～160人程度の利用。 ・ダイヤ設定はせず、市街地循環線の対象地区から予約を受ける手法で実施したが、固定の利用者がある時間帯に利用が集中した。		

(2) 北海道むかわ町

自治体名		むかわ町（北海道）	人 口	9,069 人
まちの概要		旧鷲川町、旧穂別町が合併して細長い地形。東西及び北部が日高山脈系に囲まれ、南部は太平洋に面し、鷲川が南北に縦走している。		
ス ク ー ル バ ス	運行開始年	平成21年（混乗実験実施）	名 称	なし
	路 線	6路線（旧鷲川町4路線、旧穂別町2路線）		
	運 賃	200 円（高校生・高齢者・障がい者半額、中学生以下無料） 1日フリー乗車券（400 円）あり。		
	内 容	・スクール混乗の町営バス。		
デ マ ン ド バ ス	運行開始年	平成22年10月1日	名 称	らんらんごう
	路 線	2路線（鷲川川西線（5便）・鷲川川東線（7便））		
	運 賃	200 円（高校生、高齢者、障がい者半額、中学生以下無料）		
	内 容	・2路線ともデマンド運行。（全便予約制） ・町営（スクール混乗）バスと路線はほぼ重複し、補完関係にある。 ・ワンボックスタイプ		
備考		・大型車両を用いたものを町営バス、ワンボックス車両でドア・to・ドアサービスを行っているものをコミュニティバスと分けている。		

(3) 北海道ニセコ町

自治体名		ニセコ町（北海道）	人 口	4,857 人
まちの概要		後志管内の中央に位置し、東に羊蹄山（1,898m）、北にニセコアンヌプリ（1,309m）の山岳に囲まれ、丘陵盆地を形成している。		
スクールバス	運行開始年	平成 24 年 10 月 1 日	名 称	なし
	路 線	登校便は 6 路線で早朝に各 1 便運行。 下校便は 5 路線で通常午後に各 3 便運行。		
	運 賃	無料（一般利用客も含む）		
	内 容	・スクール混乗。（登下校用に運行ダイヤが設定） ・下校時に始発地（学校等）に乗客がいない場合は運休。		
デマンドバス	運行開始年	平成 24 年 10 月 1 日	名 称	にこっと BUS
	路 線	デマンドバスによる区域運行。（一部町外区域も含む）		
	運 賃	200 円（高校生、高齢者、障がい者半額、中学生以下無料）		
	内 容	・町内全域（五色温泉地区を除く。） ・ワンボックスタイプ（10 人乗り）、平休日とも 2 台で運行。		
備考		にこっと BUS は、「ふれあいシャトル」バスの廃止代替措置。		

(4) 北海道池田町

自治体名		池田町（北海道）	人 口	7,263 人
まちの概要		十勝平野の中央東寄りに位置し、総面積は 371.91 km ² 。地勢は平坦で、距離は東西 25km、南北 32km となっている。		
スクールバス	運行開始年	不明	名 称	なし
	路 線	8 路線。登下校に合わせた便のみ。		
	内 容	・スクール混乗。・コミバスへの乗換は、コミバスが 1 回まで無料。 ・夏・冬・春休みは完全運休せず、月曜・木曜のみ運行。		
コミュニティバス	運行開始年	平成 26 年 10 月 1 日	名 称	なし
	路 線	2 地区（池田地区、利別地区）		
	運 賃	・100 円（小中学生半額） ※運転免許証を返納者などへの運賃無償化措置あり。 ・1 日フリー乗車券（200 円）あり。		
	内 容	・池田地区：月・水・金曜日、利別地区：火・木曜日の運行。 ・片道循環で 1 日 9 便。（フリー乗降制。） ・ジャンボタクシー 1 台で運行。（増車対応あり） ・始発地の社会福祉協議会内に待合室兼カフェを設置。		
備考		主に池田ー利別間で、スクールバスの多数路線とコミバスが重複運行。（スクールバスとコミバス（2 系統）が、合計で約 4.0km 重複）		

(5) 広島県安芸太田町

自治体名		安芸太田町（あきおおた）	人 口	6,971 人
まちの概要		広島県北西部に位置する急峻な山あいの町（全域過疎地域）。町内には、国道3路線、及び、中国縦貫自動車道がある。また、旧・JR可部線が運行していたが、平成15年の部分廃止（可部ー三段峡）に伴い代替バスが運行している。町内には、名勝三段峡などがある。高齢化率約44%		
新たなモビリティ導入前	運行開始年	平成16年 （平成18年全域導入完了）	名 称	あなたく
	状 況	・一般路線バス（域内）（5路線） ・広域路線バス（JR廃止代替路線バス：在来便、急行便、高速便）、高速バス（都市間：2路線） ・スクールバス（6路線） ・へき地患者輸送、福祉有償運送		
	運 賃	－（様々）		
	内 容	・合併後、前述の各種交通手段と各種助成制度を見直し、旧・加計町で運行していたデマンド型乗合タクシー「あなたく」の全域導入を決定。（8路線） ・「あなたく」運行区域は、域内路線バス（路線バス廃止代替）とほぼ重複。 ・使用車両は「ワゴン車両」。 ・域内路線バス（路線バス廃止代替）は、平成17年度から計画的に廃止。（あなたくに振替）（但し、現在もある）		
新たなモビリティ導入後	運行開始年	平成22年頃に実証実験	名 称	あなたく特別便
	運 賃	居住地域⇄施設間 800 円、施設間移動 200 円		
	内 容	・福祉有償運送では対応しきれない高齢等による移動困難者への対応として導入。（「あなたく」と「福祉有償運送」の隙間を埋める） ・「あなたく」車両の空き時間を有効活用しようとした。 ・利用方法が煩雑で利用が低迷した。（失敗した） ・従来の「あなたく」を利用実態に応じて運行区域や運賃を見直して運行した結果、「バス運行補助の削減」、「交通空白地帯の解消」、「既存タクシー会社の撤退抑制」などの効果を生んだ。		

(6) 福井県越前町

自治体名		越前町	人 口	23,051 人
まちの概要		福井県嶺北地方の西端に位置し、西は日本海に面し、北は県都・福井市に接している。国道は、内陸部から越前町を結ぶ2路線と海岸部を走る合計3路線がある。高齢化率約 25%である。		
新たなモビリティ導入前	状 況	・一般路線バス（京福バス・3路線、福鉄バス・5路線） ・福祉バス（4地区） ・スクールバス（4地区） ※交通空白地域、公共交通不便地域を合わせると約半数の地区がそれらに該当 ・福祉バスでは、地区内移動ができなかった。 ・福祉バスとスクールバスを融合し、路線バスとタクシーの中間を担うコミュニティバスの実現を目指した。		
	運行開始年	平成 18 年	名 称	フレンドリー号
	路 線	9路線（循環2路線、巡回ルート4路線、乗合ルート3路線）		
	運 賃	大人 200 円（高齢者（70 歳以上）、障がい者、小中高生は半額）		
新たなモビリティ導入後	内 容	・平日は9路線、土曜日は2路線（循環路線のみ）の運行となる。（日祝運休） ・運行本数は、便によってデマンド方式を導入し、3～13 便運行している。 ・コミュニティバスの路線は、スクールバス路線と大半が重複している。 ・コミュニティバスの一部の路線では、一般路線バスと近似時刻に運行している便がある。		
				

1.8 浜益区における新たな公共交通の導入検討

(1) 新たな公共交通の導入を見据えた目標

石狩市における地域・交通課題及び上位計画等を踏まえ、浜益区における公共交通の目標を以下に設定する。

目標①：住民ニーズを踏まえた浜益区全域における効率的な生活交通体系の構築

浜益区全域を対象としたドア to ドアによるサービスレベルの高いデマンド型の新たな運行形態の検討を行う。

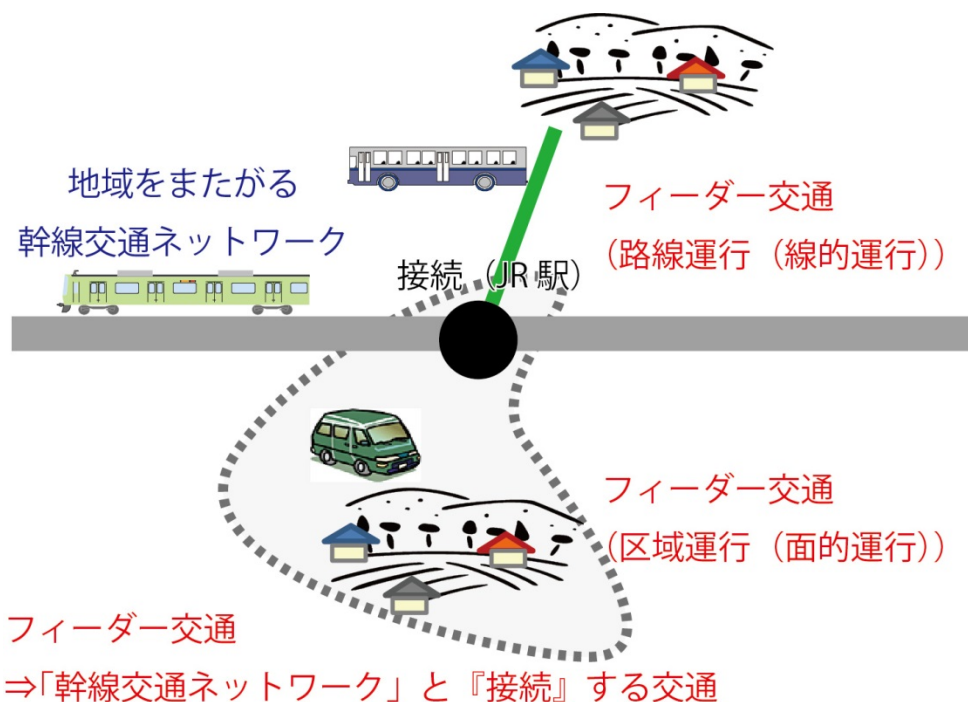
目標②：居住地と生活関連施設を効率的・効果的にネットワークさせる公共交通体系の再構築

浜益区主要施設（支所、学校、診療所等）へのアクセスを考慮した区内公共交通体系の再構築を検討する。

その際、買物・通院支援等のため、フィーダー交通を意識した札幌方面の路線バスへのアクセスも考慮する。

※フィーダー交通とは

フィーダー交通とは、バスの停留所において、地域間幹線バスと接続する。



参考：地域公共交通確保維持改善事業について（説明資料）（国土交通省総合政策局）

図 1-15 フィーダー交通の概念図

(2) 目標を達成するために行う事業

石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画の目標を達成するために行う事業を以下に示す。

1) 住民ニーズを踏まえた浜益区全域における効率的な公共交通体系の構築

浜益区の人口は平成 22 年で 1,655 人であり、昭和 60 年と比較すると、半数程度まで減少している。一方で高齢化率は 49.4%と 2 人に 1 人が高齢者となっている。

石狩市が負担する浜益区内のバス交通への負担額は、年々増加であり、平成 21 年から平成 25 年までで約 2 割の増加となっている。一方で、バス路線の利用者は減少の一途を辿っており、とりわけ、札幌方面への都市間幹線の利用者は少ない。

住民ニーズ把握調査では、柏木や昆砂別で「バス停が遠い」の不満割合が高くなっており、不満項目が改善された場合、6 割以上が「利用する」と回答している。

したがって、今後更なる加速が予想される少子高齢者社会への対応、及び持続可能な公共交通体系の構築が重要となっている。

【①利用実態を考慮した予約運行型の新たな運行形態の導入】

今後更なる増加が予想される高齢者への支援、生活交通の利便性向上のため、利用実態を加味し、予約運行型の新たな運行形態を導入する。

【②利用に関する周知方法の検討】

予約運行型は、定時定路線とは異なり予約に応じて運行することから、予約から当日の乗車までの利用方法を区民に周知することが重要である。

そこで、予約運行型の利用に関する周知方法の検討を行う。

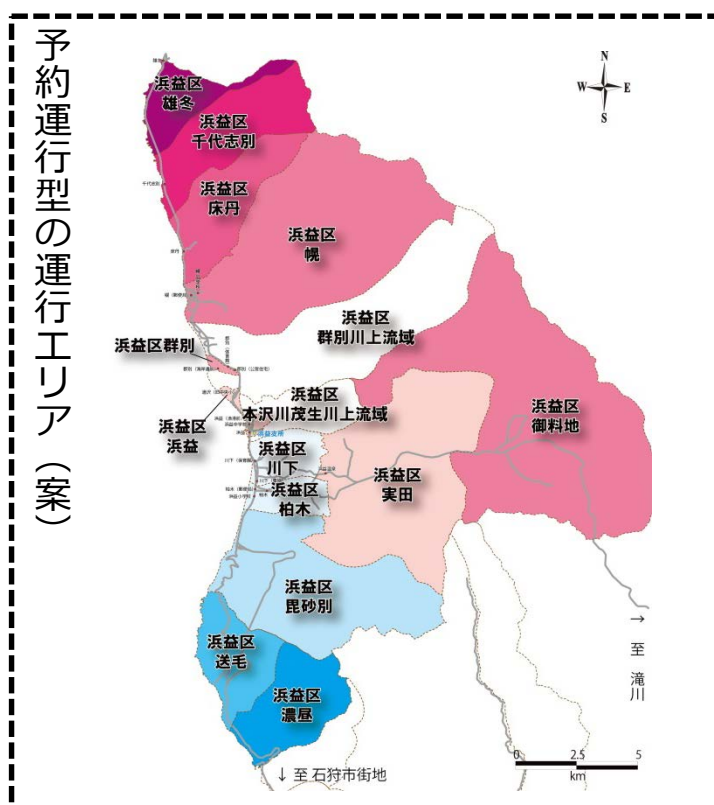


図 1-16 予約運行型の運行エリア (案)

2) 居住地と生活関連施設を効率的・効果的にネットワークさせる公共交通体系の再構築

浜益区の生活関連施設（支所、学校、診療所等）は、区内に点在しており、自ら自動車を運転できない交通弱者にとっては、不便な立地状況となっている。

また、区内で営業しているタクシー事業者は存在せず、公共交通による区内移動は、民間路線バスもしくはスクールバスのみとなっている。しかし、民間路線バスは、朝夕の運行のみとなっており、札幌方面への移動は時間帯が制約されている。

今後更なる交通弱者の増加が予想されており、交通弱者の生活支援のためにも、利便性が高く効率的な公共交通体系が求められる。

そこで、区内生活関連施設のみならず、都市間幹線の拠点である厚田支所への接続も考慮した公共交通体系を再構築する。

【①浜益区内における生活関連施設の接続を考慮した公共交通体系の再構築】

予約運行型の導入にあたっては、区内に点在している生活関連施設へのアクセスを考慮し、エリア型運行を導入する。

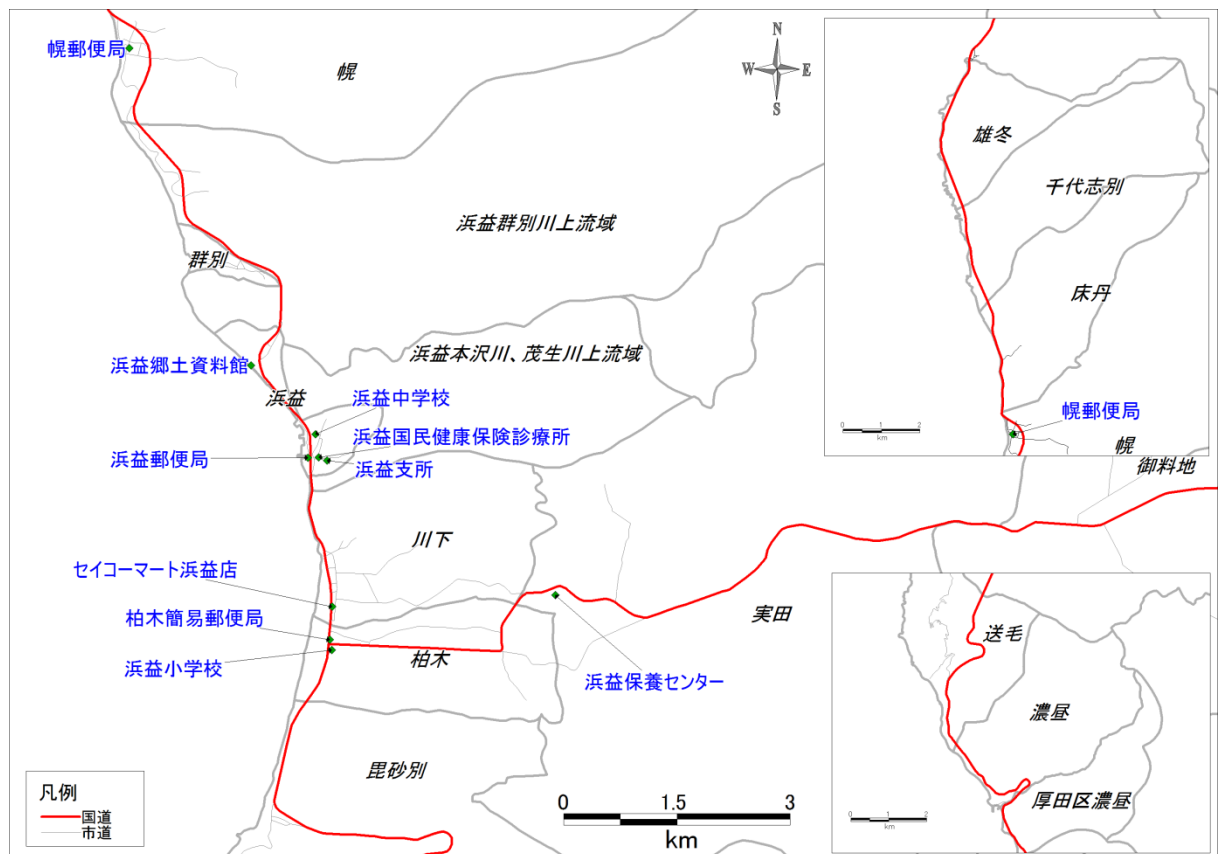


図 1-17 浜益区 生活関連施設立地状況

【②フィーダー交通を意識した区外移動の支援】

区内の行政サービスや医療施設等への移動の支援のみならず、浜益区から札幌市へのニーズも少なからず存在していることや浜益中学校と厚田中学校の合同部活動の支援、新たに整備される厚田区の道の駅計画などの観点から、都市間幹線へのアクセスも考慮し、交通の重要な拠点である厚田支所への接続も含めて検討する。

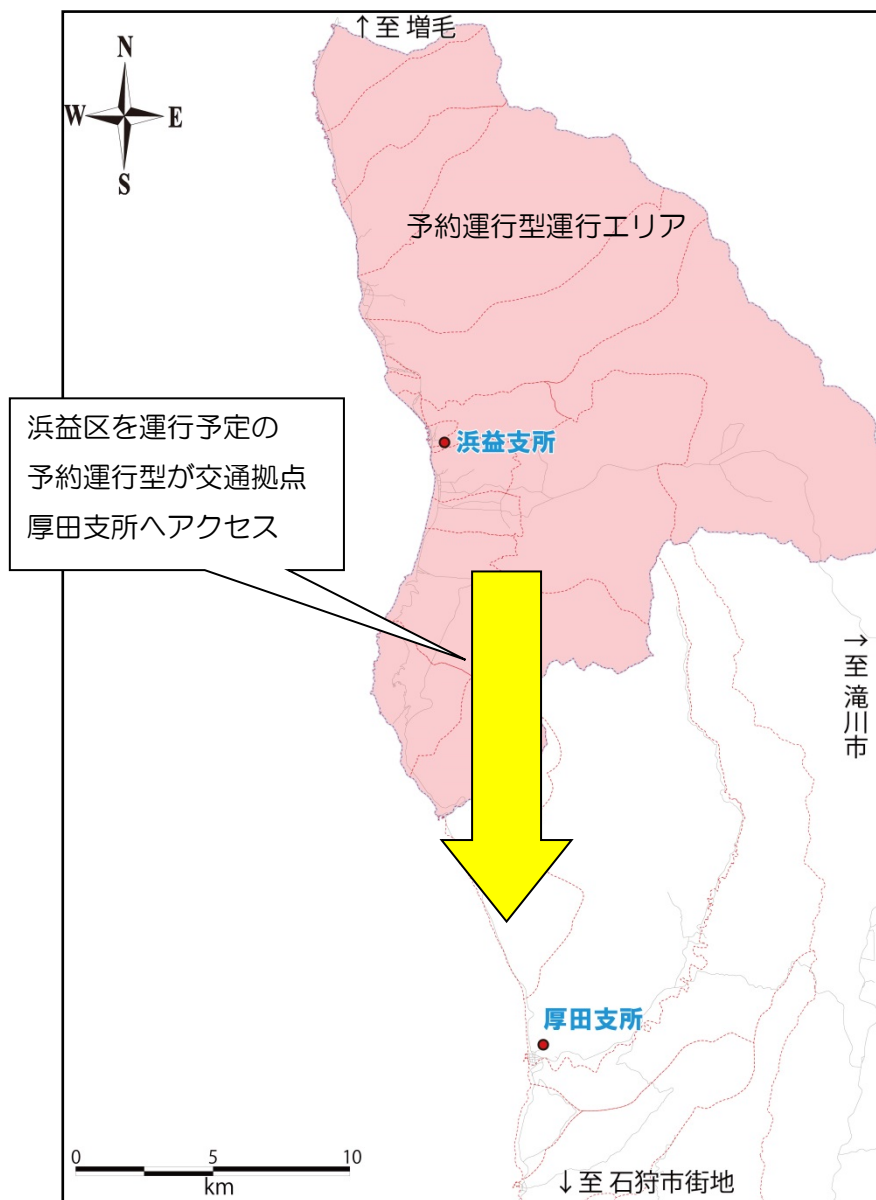


図 1-18 予約運行型と厚田支所のアクセス（イメージ）

(3) 事業スケジュール

項目	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	実施主体
住民ニーズを踏まえた浜益区全域における効率的な公共交通体系の構築					
①利用実態を考慮した予約運行型の新たな運行形態の導入検討	検討・協議	本格運行			石狩市 交通事業者
②利用に関する周知方法の検討	検討	周知活動			石狩市
③予約運行型の利用実態調査と住民ニーズ調査		適宜実施			石狩市
居住地と生活関連施設を効率的・効果的にネットワークさせる公共交通体系の再構築					
①浜益区内における生活関連施設の接続を考慮した公共交通体系の再構築	検討・協議	本格運用			石狩市 交通事業者
②フィーダー交通を意識した区外移動の支援	検討・協議	本格運用			石狩市 交通事業者

(4) 計画期間

本計画の期間は、平成28年度から平成30年度の3か年とする。ただし、本計画を実行する中で変更が必要となった場合には見直しを行うものとする。

2 石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画に関する事項

2.1 地域公共交通確保維持事業に係わる目標・必要性

石狩市浜益区内を運行する公共交通の利用者は、区内の人口減少などにより、減少の一途を辿っている。中でも札幌浜益線は、浜益区の区間が不採算路線となっており、運行を継続することが困難な状況となっている。

また、石狩市全体の高齢化率は23.1%（平成22年時点）であるのに対し、浜益区の高齢化は49.4%（平成22年時点）と高齢化が著しく進行している様子が見受けられ、高齢社会における地域住民の生活交通の確保が重要である。

したがって、高齢者など交通弱者の「生活の足」として、利便性が高く、採算、効率面からも将来に亘って持続可能な公共交通体系を構築する必要がある。

そのため、石狩市浜益区における高齢社会や住民ニーズに即し、かつバス交通に関する財政負担の軽減のため、浜益区内全域を網羅するとともに、幹線バスとの接続を意識した、持続可能なバス交通体系を導入し、区民の生活利便性の向上を図ることを基本方針とする。

なお、幹線バスとの接続点については、以下の点を考慮すると区内に置くことに限定して検討するのではなく、厚田区内に接続点を設けることが肝要である。

- ・浜益中と厚田区の中学校は、合同で部活動を実施しているが、その生徒の移動手段として活用できる公共交通が求められていること
- ・札幌浜益線の赤字額が年々増加し、その継続が不安視されていること
- ・厚田区内の国道231号沿いに道の駅を整備する計画があり、ここを接続拠点とすることにより、接続点における付加価値の向上が期待されること

2.2 公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

※別紙記載

(2) 事業の効果

- ・石狩市浜益区における効率的な公共交通体系の構築を行うことで、高齢者等の交通弱者の買物・通院等の生活に係る移動を確保する。
- ・厚田支所での地域幹線系統との接続により、広域的な移動を支援することができる。

2.3 公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/ 地域内フィーダーの別	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	幹 線 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)			
						乗合バス型/ デマンド型の別	基準ロで 該当する要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 と接続確保策	基準ニで 該当する要件
石狩市	未定	浜益区予約運行型	地域内フィー ダー	#VALUE!		デマンド型	①	・厚田支所への接続 ・乗り継ぎを考慮した時刻設 定	①
合 計				#VALUE!					

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統及び運行予定者については、平成28年度、29年度、30年度において変更の予定はない。

2.4 公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

事業者名		未定		平成28年度	
------	--	----	--	--------	--

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台	補助対象期間の 前々年度の 1台当たりサービス 提供時間(ニ)	時間	経常収支率		%

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の 時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ=ホ	地域時間当たり 標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用 ホとヘのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ=チ
南北海道	#VALUE!	2,841 円 .11 銭	#VALUE!	#VALUE!
	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行 回数	計画運行回数	1回当たりサ ービス提供時間	リのうち補助ブ ロック外乗入部 分に係るサ ービス提供時間	リのうち同一補 助ブロック市区 町村外乗入部 分に係るサ ービス提供時間	補助ブロック外乗 入れ部分及び同 一補助ブロック市区 町村外乗入れ部 分以外のサ ービス提供時間の比率 (リー(スナル)) ÷リ=ヲ	計画サ ービス 提供時間
			発地	営業 区域	着地							
南北海道	第1号	浜益区予約運 行型	浜益支所	浜益区	厚田支所	0 日	0.0 回	0.0 時間	0.0 時間	0.0 時間	#DIV/0!	0.0 時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
合 計		1 系統						0.0 時間	0.0 時間	0.0 時間		0.0 時間

補助ブ ロック 名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額 ト×フ以下の額:カ	経常収益の 見込額 チ×フ以上の額:コ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カー=コタ	タのうち補助ブ ロック外乗入部分及び 同一補助ブ ロック市区町村外乗入部 分以外に係るもの タ×ヲ=ツ	補助対象経費 ネ	補助対象経費の 1/2 ネ×1/2=ナ	国庫補助 上乗額 ラ	国庫補助金 内定申請額 (ナ又はラのうちい ずれか少ないほう の額) ム
南北海道	第1号	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!		
		円	円	円		千円	千円		
		円	円	円		千円	千円		
		円	円	円		千円	千円		
		円	円	円		千円	千円		
合 計		#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	4,000 千円	#VALUE!

補助ブ ロック 名	申請 番号	経常費用から 経常収益を控 除した額 ホ×ワ=ヨ=ウ	損失額から国 庫補助額を控 除した額 ウ=ム=ノ	ノの負担者とその負担割合								
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」 の具体的概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
南北海道	第1号	#VALUE!										
		円										
		円										
		円										
		円										
合 計		#VALUE!	#VALUE!	円	%	円	%	円	%	円	%	

地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額については、平成 28 年度、29 年度、30 年度において変更の予定はない。

2.5 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

浜益区予約運行型：石狩市

2.6 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法

予約運行型バスの利用実態調査と住民ニーズ調査を適宜実施し、問題点・課題等を把握するとともに利便性向上に向けた運行改善を検討する。

2.7 別表4及び別表4-1の補助事業の基準二に基づき、協議会が平均1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

※対象外

2.8 別表4及び別表4-1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心都市に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

※対象外

2.9 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

市町村名	石狩市
------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	15,098
交通不便地域	3,872

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
2,217	厚田区	過疎地域自立促進特別措置法
1,655	浜益区	過疎地域自立促進特別措置法

地域公共交通確保維持事業を行う地域については、平成28年度、29年度、30年度において変更の予定はない。

2.10 車両の取得に係る目的・必要性

※対象外

2.11 車両の取得に係る定量的な目標・効果

※対象外

2.12 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額

※対象外

2.13 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

※対象外

2.14 石狩市地域公共交通会議の開催状況と主な論議

1) 平成 26 年度 第 1 回石狩市地域公共交通会議

開催日時：平成 26 年 9 月 12 日 ※書面協議

【協議内容】

- ・自家用有償運送者登録の更新について

2) 平成 26 年度 第 2 回石狩市地域公共交通会議

開催日時：平成 26 年 12 月 9 日 13：30～15：00

【協議内容】

- ・浜益区生活交通ネットワーク計画策定に向けた全体像について
- ・浜益区バス交通の利用実態調査結果について
- ・浜益区のバス交通に関するアンケート調査結果について
- ・浜益区バス交通の方向性について
- ・全体スケジュールについて

【会議風景】



図 2-1 会長挨拶



図 2-2 協議風景

3) 平成 26 年度 第 3 回石狩市地域公共交通会議

開催日時：平成 27 年 2 月 26 日 10：30～

【協議内容】

- ・浜益区生活交通ネットワークについて
- ・浜益区スクールバスの運行経路及び運行時間の変更について

【会議風景】

2.15 利用者等の意見の反映状況

- ・石狩市浜益区民を対象としたバス交通に関するアンケート調査を実施
- ・地域公共交通会議には各種団体の他、浜益区民から利用者及び住民を代表する委員として参加して頂いており、会議での議論を反映して計画を策定
- ・石狩市浜益区生活交通ネットワーク計画策定にあたり、パブリックコメントを実施予定
実施期間：平成 27 年 4 月 13 日～5 月 13 日（予定）

2.16 石狩市地域公共交通会議メンバーの構成

- ・会 長 石狩市環境市民部長
- ・副会長 札幌運輸支局 首席運輸企画専門官
- ・委 員 北海道石狩振興局 地域政策部地域政策課長
- ・委 員 北海道中央バス株式会社 石狩営業所所長
- ・委 員 厚田区自治連合会代表
- ・委 員 浜益区自治連合会代表
- ・委 員 社団法人北海道バス協会専務理事
- ・委 員 利用者代表
- ・委 員 利用者代表

- ## 2.17 地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統確保維持事業の特例措置を受け る場合は、対象とする系統について、利用促進に向けた継続的かつ計画的な取組みの内容 並びに当該取組の実施主体及び推進体制並びに当該系統の輸送量の増加目標 ※対象外