

令和5年度

第2回 安平町地域公共交通会議 議案

(兼 安平町地域公共交通協議会)

令和6年1月16日(火) 13:30～
安平町役場総合庁舎 大会議室

～ 会議次第 ～

1 委嘱状交付

[1月16日付け委嘱] **P 2～**

2 議 事

(1) 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について **P 3～**

* **資料1** 事業評価対象：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
令和4年10月～令和5年9月の循環バス運行

(2) 循環バスにおける令和6年4月1日改正内容について **P 4～**

* **P 5～** (1) 乗客満足度アンケート調査結果の概要 (循環バス)
(2) 参考：同調査結果の概要 (デマンドバス)

(3) デマンドバスにおける新たな取組みについて **P 8～**

3 その他

議事（１）

地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について

令和５年補助年度（令和４年１０月１日から令和５年９月３０日まで）における、循環バスの事業評価（１次評価・自己評価）について、下記のとおり委員の承認を求めます。

記

【評価に関する説明】

- ・ 循環バスは、国の補助事業（地域公共交通確保維持改善事業 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、平成３１年４月１日より運行を開始しております。今回の評価対象期間は、令和５年補助年度（令和４年１０月１日から令和５年９月３０日）までの１年間を評価するものとなります。
- ・ 評価対象期間中には、前年度に寄せられた町民意見等をもとに各種改善を図りました。（以下、主な改善点。）
 - ①停留所及び運行ルートの見直し（停留所：２増１減）
 - ②自由乗降区間の拡充（延長１、新設１）
- ・ 「目標・効果達成状況」については、３項目の目標を設定したなかで、達成が２項目、未達成が１項目という結果となりました。この目標については、国が示している推奨項目を参酌して令和４年６月に策定した安平町地域公共交通計画の評価指標に基づき、令和５年補助年度から新たに設定した項目となっております。

１つめの「循環バスの利用者数」については、前年度は新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受ける期間がありましたが、今期は目立った影響は見られず、あびらチャンネルのＣＭを制作し放映した直後の２月～３月において前年同期比 157%と大きな伸びが見られるなど、期間全体でも約 17%増えて 5,854 人となり、ほぼ全期において前年同月比で利用者増となりました。また２つめの「循環バスの経常収支率」についても、利用者数が伸びたことに伴い運賃収入が前年比で 17.5%増え、1.6 ポイント収支率が改善し目標を達成しました。

一方、「循環バスに対する町負担割合」については、73.5%の目標に対して 80.5%という結果となり、前出のとおり運賃収入は増収でありましたが、経常経費の増嵩及び当該フィーダー系統補助の減額といったマイナス要因がこれを上回ったことから、目標未達成となりました。このことについては、燃料等の物価や人件費の高騰、人口減少などの大きなスケールでの事情が立ちはだかるものの、運賃収入については伸びている傾向にあることから、地道に利用促進策を講じながら改善を図っていく考えです。
- ・ 詳細については、別添資料 1 の事業評価様式をご覧ください。なお、今後は２か年に一度実施される北海道運輸局による２次評価を受け、後年の事業計画策定及び事業実施に反映させてまいります。

議事（2）

循環バスにおける令和6年4月1日改正内容について

循環バスは、安平町循環バスの運行に関する規則（平成31年安平町規則第6号）第2条「他の公共交通との調和に考慮した、追分、安平、早来、遠浅間の地区間を跨ぐ移動目的のため」という目的規定に基づき運行しているところですが、安平町地域公共交通計画の推進はもとより、令和5年9月の追分地区町内会連合会による要望書（循環バスの自由乗降区間を国道を除く追分市街全域に拡張すること）及び令和5年12月に実施した乗客満足度等アンケート調査の結果等を踏まえ、目的規定を逸脱しない範囲において利便性向上を図るため、下記のとおり変更したいので、委員の承認を求めます。

記

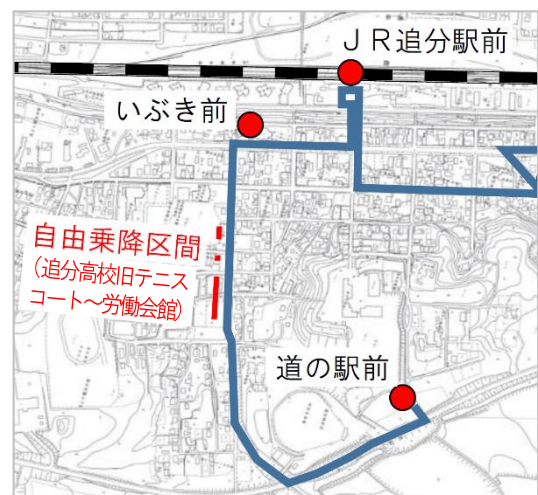
【変更の概要】

（1）変更の内容

- ①追分地区住民が他地区の生活関連施設を利用するため**追分高校校門前に自由乗降区間を新設**
（経路を変更せず同地点の交通事情を総合的に勘案して実施可能な変更）

（2）変更の時期

令和6年4月1日



【継続検討事項など】

今回の変更は、追分地区町内会連合会の要望内容及び乗客満足度アンケート調査等の結果が一致し、見込まれる乗車目的が地区間を跨ぐ移動である地点を選定しました。

今回の変更以外にも、追分白樺1丁目～2丁目や追分花園若草会館前の町道部分などにも自由乗降区間の拡充に対する意見（民生委員協議会等）がありますが、乗客によるアンケート結果や運転手等に直接届く声の裏付けが十分ではなかったことから、今回の変更は見送っております。これら地点においては、該当する町内会と連携し自由乗降区間の試行期間を設け、ニーズや乗車目的など他の公共交通との調和がとれるかどうかを量りながら、今後の変更を検討していく考えです。

また、追分郵便局及び青葉会館についても停留所新設の意見がありますが、これらは乗車目的が同一地域内の移動（例：乗降とも追分地区）が見込まれること、特に追分郵便局についてはハイヤーの目的地になることが多い状況にあることから、ハイヤーとの調和を念頭に、デマンドバスの停留所として実現可能かどうか継続検討していく考えです。

【令和5年12月実施「乗客満足度アンケート調査」結果概要】

(1) 循環バス

[調査期間] 令和5年12月15日～12月29日 (2週間)

[回答数] 111名

[結果概要] ①循環バスはあなたの生活の役に立っていますか (選択式)

選択肢	回答数 (率)
5 (とても役に立っている)	90 (81%)
4 (やや役に立っている)	16 (14%)
3 (どちらともいえない)	3 (3%)
2 (あまり役に立っていない)	1 (1%)
1 (役に立っていない)	1 (1%)
平均点	4.74点
役立ち度 (5～4を選択した率)	95.5%

② (①でお答えいただいた) 主な理由は何ですか (自由記述)

回答内容 (1人が複数記述あり)	回答数
通院に利用できるから	32
買い物に利用できるから	27
通勤に利用できるから	10
JR利用に便利だから	5
足腰しゃんしゃん教室に通うため	5
<p>【回答数4以下】 銀行、役場、道の駅、まなびお、せいこドーム、通学、サークル ・とてもとても助かっています。なくさないでください。 ・冬が安全。自転車が使えない時期に助かる。 ・町からもらえる回数券で乗車できるし、買い物その他に超便利 ・追分若草で手を挙げて乗せてもらえるのが大変ありがたい。 ・安い運賃なので生活に使わせていただいています。 など</p>	

③循環バスにおいて改善してほしいことは何ですか (自由記述)

回答内容 (1人が複数記述あり)	回答数
今までどおりで良い	6
追分駅でのJR接続を改善して欲しい	4
土日にも運行して欲しい	4
午後(13時～16時)の便数を増やして欲しい	4
夜間(17時～19時)に運行して欲しい	3
もう少し全体の便数を増やして欲しい	3

【回答数 2 以下】

- ・ 追分高校の旧門前で乗降できるように希望。
- ・ 青葉会館のところで自由乗降ができるようになると良い。
- ・ 鶴の湯温泉への接続改善を（ぬくもりの湯工事で不便さ）
- ・ キャッシュレス決済を希望。今は「役場購入、紙、現金のみ」
- ・ 月や年単位での共通パスがあれば良い。 など

④循環バスに対して総合的にどれくらい満足していますか（選択式）

選択肢	回答数（率）
5（かなり満足）	61（55%）
4（やや満足）	40（36%）
3（ふつう）	10（9%）
2（やや不満）	0（0%）
1（かなり不満）	0（0%）
平均点	4.46 点
満足度（5～4を選択した率）	91.0%

(2) デマンドバス

[調査期間] 令和5年12月15日～12月29日（2週間）

[回答数] 53名

[結果概要] ①デマンドバスはあなたの生活の役に立っていますか（選択式）

選択肢	回答数（率）
5（とても役に立っている）	41（77%）
4（やや役に立っている）	11（21%）
3（どちらともいえない）	1（2%）
2（あまり役に立っていない）	0（0%）
1（役に立っていない）	0（0%）
平均点	4.75 点
役立ち度（5～4を選択した率）	98.1%

②（①でお答えいただいた）主な理由は何ですか（自由記述）

回答内容（1人が複数記述あり）	回答数
通院に利用できるから（早来・追分）	13
買い物に利用できるから（早来・追分）	10
鶴の湯温泉に通えるから（早来）	5

【回答数 4 以下】 銀行、理美容室、駅、通勤、足腰しゃんしゃん教室

- ・ 早来駅であつまバスに乗り換えられるので良い。
- ・ 買い物に行くのが楽しくなりました（フーズショップきしだ）
- ・ 買い物、病院、銀行、町内ほとんど利用できるから。 など

③ デマンドバスにおいて改善してほしいことは何ですか（自由記述）

回答内容（1人が複数記述あり）	回答数
土日も運行して欲しい	3
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自宅⇄停留所だけでなく、停留所⇄停留所も可能にして欲しい ・ 運行時間を8時から20時までにして欲しい。 	

④ デマンドバスに対して総合的にどれくらい満足していますか（選択式）

選択肢	回答数（率）
5（かなり満足）	37（70%）
4（やや満足）	13（25%）
3（ふつう）	3（6%）
2（やや不満）	0（0%）
1（かなり不満）	0（0%）
平均点	4.64点
満足度（5～4を選択した率）	94.3%

議事（3）

デマンドバスにおける新たな取組みについて

デマンドバスは、安平町商工会が主体となり、交通不便地域の解消や商店街の賑わい活性化等を目的として運行している、自宅から街中バス停を往復利用できる予約制の公共交通ですが、下記のとおり、デマンドバスの乗車予約をスマホアプリで行った乗客に対して「運賃実質無料キャンペーン」を実施する方向で進めておりますので、委員の皆さまにお知らせいたします。（地域公共交通計画に基づく取組）

記

【実施概要】

（1）実施目的・経緯等

デマンドバスにおける「スマホアプリ予約」の利用普及が進んでいない状況から、**スマホアプリ予約の利用促進**、もう一方でその**必要性等を再検討**するため、大胆な「運賃実質無料キャンペーン」を実施するものです。

デマンドバスの運賃を実質無料にすると、他の公共交通とのサービス及び運賃バランスを崩すこととなり、特にハイヤーとの共存が危ぶまれること、また、電話予約とスマホアプリ予約の2方法の利用比率が均衡に向かうことで運行事業者の予約受付・実績報告等の運用上において二重の手間がかかることから、利用者・運行事業者ともにインセンティブが働く内容とし強力に進めます。

（2）実施内容

デマンドバスのスマホ予約者「無料乗車キャンペーン」

- ①町民がスマホアプリで予約・乗車すると、運賃全額の300円/人を町が負担します。（わかりやすく伝わるよう「無料」と銘打つ予定ですが、町が運賃を負担する方式をとります。）
- ②運行事業者がスマホアプリで予約を取ると、300円/人のインセンティブが入ります。（ハイヤーの客を喰うリスクカバー等として、①との合算でハイヤー初乗り運賃600円と同じ額を得られる仕組みとします。町が負担。）

必要経費：600千円（＝①＋②）

*先進地の富岡市事例では、アプリ予約率が初年度24%（≒25%）

*安平町の年間乗客想定は3,000人×25%＝750人をキャンペーン目標に

*目標750人×（運賃300円＋インセンティブ300円）＝450,000円・・・①

*実績上振れ可能性分250人＝150,000円・・・②

*商工会への補助金に600千円を上乗せ交付し、年度末に実績に応じて精算

（3）実施期間

令和6年4月1日～令和7年3月31日（1年間限定）

*ただし、安平町議会における令和6年度予算の議決を前提とします。

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)

協議会名: 安平町地域公共交通協議会

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)
安平町	<p>循環バス 道の駅あびら～早来駅前～ 早来源武</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助】</p>	<p>あびらチャンネルによる利用促進CMの放映など住民への説明機会を増やし、循環バスの認知度を高めるとともに、乗り継ぎや組み合わせなど交通手段を賢く上手に利用する啓発活動を強化した。また、停留所や自由乗降区間の見直し拡充を行った。</p> <p>ノーマイカー運動や鉄道等利用促進活動費助成金事業の実施、常設型公共交通相談窓口の設置など、公共交通全体の利用促進を年間を通じて継続的に展開した。</p>	<p>A 計画どおり事業は適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>循環バスの利用者数 計画 4,150人/年 実績 5,854人/年</p> <p>循環バスの経常収支率 計画 3.7% 実績 5.3%</p> <p>循環バスに対する町負担割合 [未達成※] 計画 73.5% 実績 80.5% ※運賃収入は増収であったが、経常経費の増嵩及び国庫補助の見込比減のマイナス要因が上回った。</p>	<p>地域住民に対して広報や出前型による説明機会を増やし、循環バスをはじめとした公共交通機関の認知度を高めるとともに、交通手段を賢く上手に利用する啓発活動を強化する。また、鉄道や幹線バス、ハイヤー等との連携と共存を念頭に置きながら、利用者アンケートの実施によりデータに基づく循環バスの改善を図っていく。</p> <p>経常収支率や町負担割合については、燃料等の物価や人件費の高騰、人口減少などの大きな経済事情が立ちはだかるものの、運賃収入については伸びている傾向にあることから、地道に利用促進策を講じながら改善を図っていく。</p>

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

協議会名:	安平町地域公共交通協議会
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>安平町は、北海道の南西部、胆振管内の東部に位置し、面積は237.1km²、人口約7,300人の軽種馬や酪農などの農業を基幹産業とした過疎地域であり、北海道胆振東部地震で大きな被害を受けたことにより人口減少幅が大きくなった地域である。</p> <p>こうした背景を直視し、地域住民にとってより使いやすく持続可能な公共交通を目指して令和4年6月に安平町地域公共交通計画を策定した。これを指針に、鉄道、バス、ハイヤー等の移動手段の更なる有効機能、まちづくり計画との連携等による継続的で発展的な地域住民の足を確保し、住みよい環境づくりに取り組んでいる。</p> <p>当該事業により確保を図る「循環バス」は、ニーズとの乖離等の問題点を改善する抜本的な取組として、令和元年度から運行を開始。幹線交通と接続する支線の役割を担い、住民生活を支え、地域内を回遊交流するために重要な路線としての存在は導入以来変わっていないことから、引き続き住民や交通事業者の意見を踏まえた改善や利用促進策を多角的に実施し、「循環バス」の維持確保を進めるものである。</p>

事業実施の目的・必要性

安平町は、北海道の南西部、胆振管内の東部に位置し、面積は237.1km²、人口約7,300人の軽種馬や酪農などの農業を基幹産業とした過疎地域であり、北海道胆振東部地震で大きな被害を受けたことにより人口減少幅が大きくなった地域である。

こうした背景を直視し、地域住民にとってより使いやすく持続可能な公共交通を目指して令和4年6月に安平町地域公共交通計画を策定した。これを指針に、鉄道、バス、ハイヤー等の移動手段の更なる有効機能、まちづくり計画との連携等による継続的で発展的な地域住民の足を確保し、住みよい環境づくりに取り組んでいる。

当該事業により確保を図る「循環バス」は、ニーズとの乖離等の問題点を改善する抜本的な取組として、令和元年度から運行を開始。幹線交通と接続する支線の役割を担い、住民生活を支え、地域内を回遊交流するために重要な路線としての存在は導入以来変わっていないことから、引き続き住民や交通事業者の意見を踏まえた改善や利用促進策を多角的に実施し、「循環バス」の維持確保を進めるものである。

生活交通確保維持改善計画の目標

- 循環バスの利用者数： 4,150人/年(令和5年度)
- 循環バスの経常収支率： 3.7%(令和5年度)
- 循環バスに対する町負担割合： 73.5%(令和5年度)

令和5年度事業概要

循環バスの運行
 運行系統： 道の駅あびら～早来駅前～早来源武
 系統キロ程：往路38.8km、復路39.4km
 運行日数： 246日(R4年10月～R5年9月)
 運行回数： 1,230.0回

地域公共交通の現況

- ・JR石勝線(追分駅)、
JR室蘭線(追分駅、安平駅、早来駅、遠浅駅)
- ・あつまバス(株)(苫小牧線、千歳線等)
- ・循環バス(町内4地区を結ぶ町営バス)
- ・デマンドバス(商工会と追分ハイヤーによる
小地域内を移動する予約制乗合バス)
- ・(有)追分ハイヤー
- ・スクールバス(5路線・町営)
- ・福祉輸送(1事業・町営)

協議会開催状況

- ・令和5年1月19日
循環バス時刻・停留所等の改正 他
- ・令和5年6月30日
地域公共交通計画の令和4年度評価、
地域公共交通計画別紙事業計画の承認 他
- ・令和6年1月16日
確保維持改善事業の事業評価について 他

運賃：大人(中学生以上)	200円
小人(小学生)	100円
幼児(要同伴者)	無料

令和5年度事業の実施状況

1) プロセス、創意工夫

前年度に寄せられた町民意見や乗降データ等をもとに各種見直しを行った。(以下、主な改善点)

- 早来地区におけるハイヤー空白対策及び生活関連施設へのアクセス向上に関する要望を踏まえ、現存する資源を総動員し利便性を最大化する観点から、循環バス(及びデマンドバス)の停留所等を拡充した。
- 循環バスにおける見直し① 停留所及び運行ルートの変更(停留所:2増1減)
- 循環バスにおける見直し② 自由乗降区間の改善(延長1、新設1)

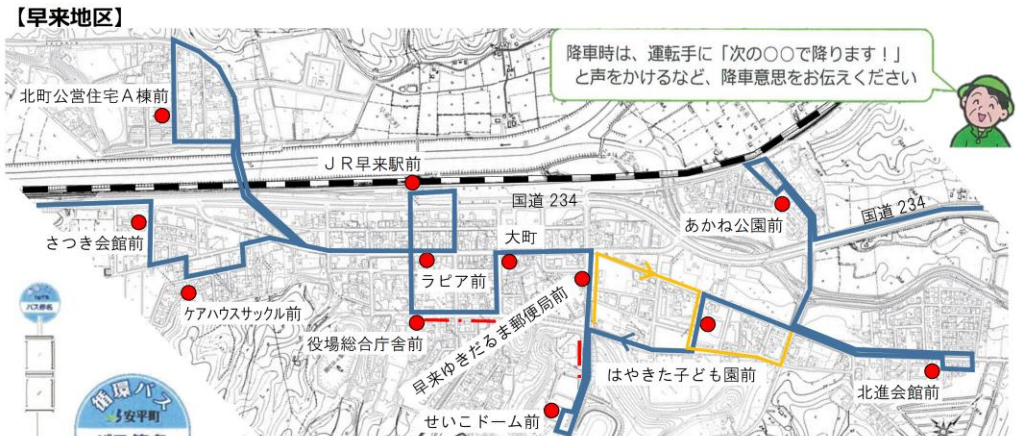
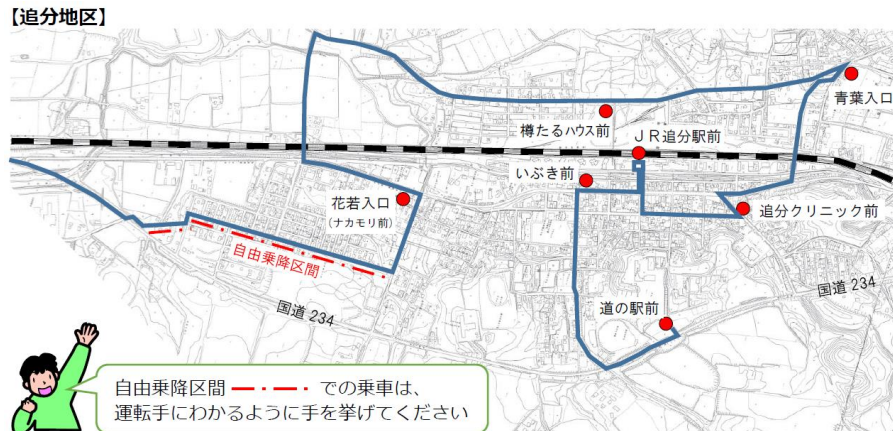
その他、地域公共交通計画に基づき、次の取組を実施した。(以下、主な取組)

- 賢く上手な公共交通の組合せ利用を促す総合時刻表や路線図の全戸配布、GoogleMAP等との連携、あびらチャンネルによるCM放映
- 老人クラブや民生委員協議会などへの訪問説明、常設型公共交通相談窓口の設置など、町民対話型による公共交通の改善
- 利用促進を図るノーマイカー運動や助成金事業の実施、町内全公共交通機関で使用できる共通回数乗車券の発行
- 駅や停留所の美化活動など町民協働による「私たちの公共交通」意識の醸成(関係団体が道振興局長表彰も受賞)

あびらチャンネルによる乗り方ガイドCM放映(駅での接続や電動ステップ設置等も紹介)⇒

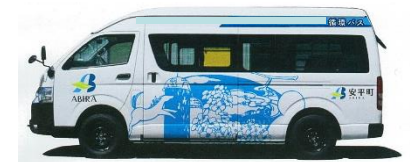


2) 運行系統

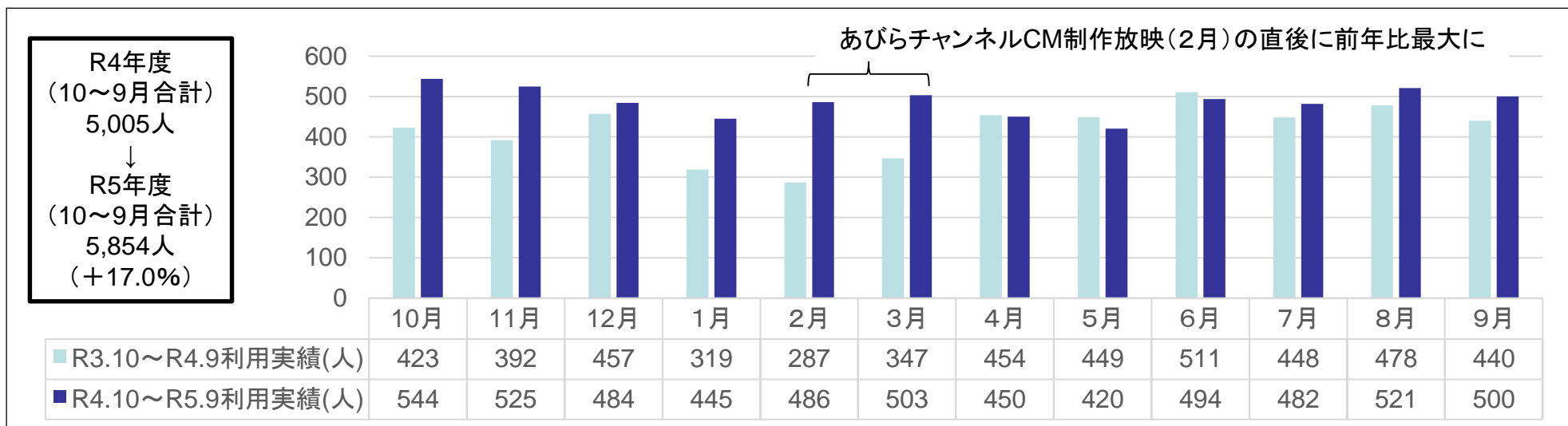


【停留所の間隔について】ハイヤー等との役割分担と共存を図るため、原則200m以内に停留所は設けず、始発点から終着点までの所要時間の冗長に繋がらないことを前提に、300m以上を基本に設定しています。

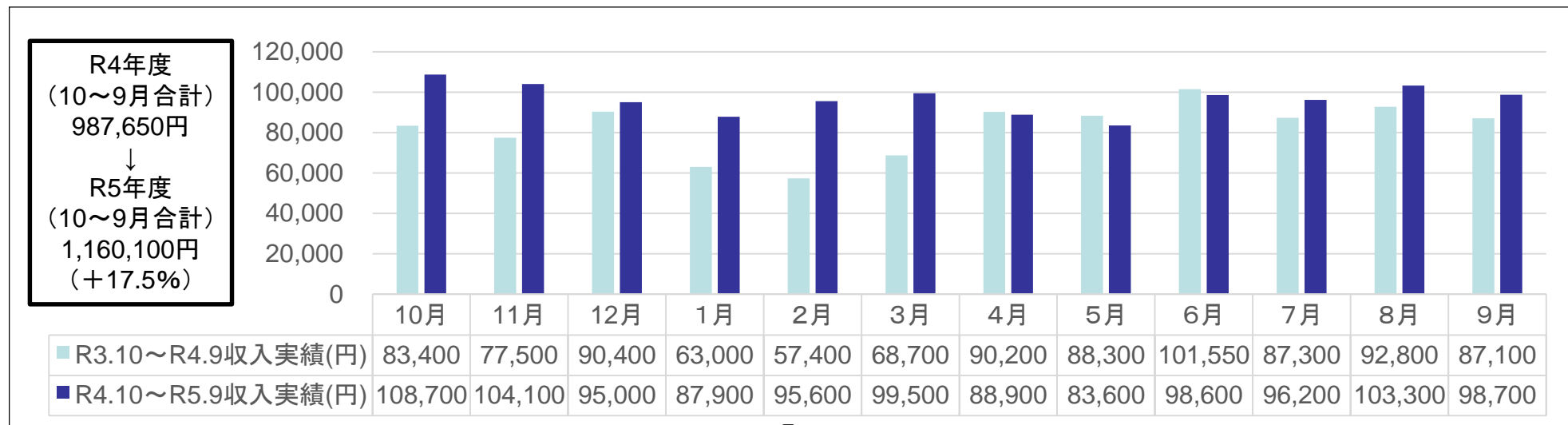
【停留所標識イメージ】



3) 利用実績



4) 収入実績



5) 事業実施の適切性

計画どおり事業は適切に実施された。

6) 目標・効果達成状況

循環バスの利用者数 [達成]

計画 4,150人/年

実績 5,854人/年

循環バスの経常収支率 [達成]

計画 3.7%

実績 5.3%

循環バスに対する町負担割合 [未達成]

計画 73.5%

実績 80.5%

* 運賃収入は増収であったが、経常経費の増嵩及び国庫補助の見込比減のマイナス要因が上回った。

7) 事業の今後の改善点

地域住民に対して広報や出前型による説明機会を増やし、循環バスをはじめとした公共交通機関の認知度を高めるとともに、交通手段を賢く上手に利用する啓発活動を強化する。また、鉄道や幹線バス、ハイヤー等との連携と共存を念頭に置きながら、利用者アンケートの実施によりデータに基づく循環バスの改善を図っていく。

経常収支率や町負担割合については、燃料等の物価や人件費の高騰、人口減少などの大きな経済事情が立ちはだかるものの、運賃収入については伸びている傾向にあることから、地道に利用促進策を講じながら改善を図っていく。

8) 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