

芦別市地域公共交通計画

(令和5年度～令和14年度)

【公共交通の将来像】

『地域の輸送資源を総動員した

持続可能な公共交通の実現』



芦別市地域公共交通会議

【目次】

第1章 計画策定の趣旨	1
1-1 背景・目的	1
1-2 位置付け	2
1-3 計画区域	4
1-4 計画期間	4
第2章 現状等の整理	5
2-1 人口構造	5
2-2 土地利用	8
2-3 都市施設・都市機能	9
第3章 公共交通の現状等の整理	15
3-1 種類	15
3-2 整備状況	16
3-3 交通不便地域	21
3-4 運行状況	22
3-5 利用状況	24
3-6 利用環境	34
3-7 住民・利用者等の意向	39
第4章 公共交通の課題	53
4-1 交通サービスの質の確保	53
4-2 輸送資源の総動員	53
4-3 新技術の導入	54
4-4 公共交通維持のための支援	54
4-5 新型コロナウイルスの対応	54
4-6 協働体制の構築	54

第5章 基本的な方針と目標	55
5-1 公共交通の将来像.....	55
5-2 施策体系.....	56
5-3 基本方針等及び評価指標.....	57
【基本方針1】.....	57
【基本方針2】.....	61
【基本方針3】.....	69
5-4 本計画の具体的な取組に向けた事業・施策及びスケジュール.....	73
5-5 評価指標一覧.....	75
第6章 評価の方法	76
6-1 基本的な考え方.....	76
6-2 評価方法及び実施体制.....	76
資料編	77
1 SDGs との関連性.....	77
2 策定経過.....	77
3 芦別市地域公共交通会議委員名簿.....	78
4 関係条例.....	79

第1章 計画策定の趣旨

【1-1】 背景・目的

公共交通における「移動」は、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で欠かせない手段の一つです。

しかしながら、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易でない状況となってきました。そのため、わが国ではこれまで続いてきた、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなっていることから、これからは地方公共団体が中心となり多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することが重要と考えられています。

また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすほか、地域社会全体の価値を高めることに直結することから、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

このような背景のもと、国では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和2年11月27日施行）により、地域における移動手段を確保するため、自治体が地域の輸送資源を活用した最適な交通体系の指針となる「地域公共交通計画」を策定することが努力義務化されました。

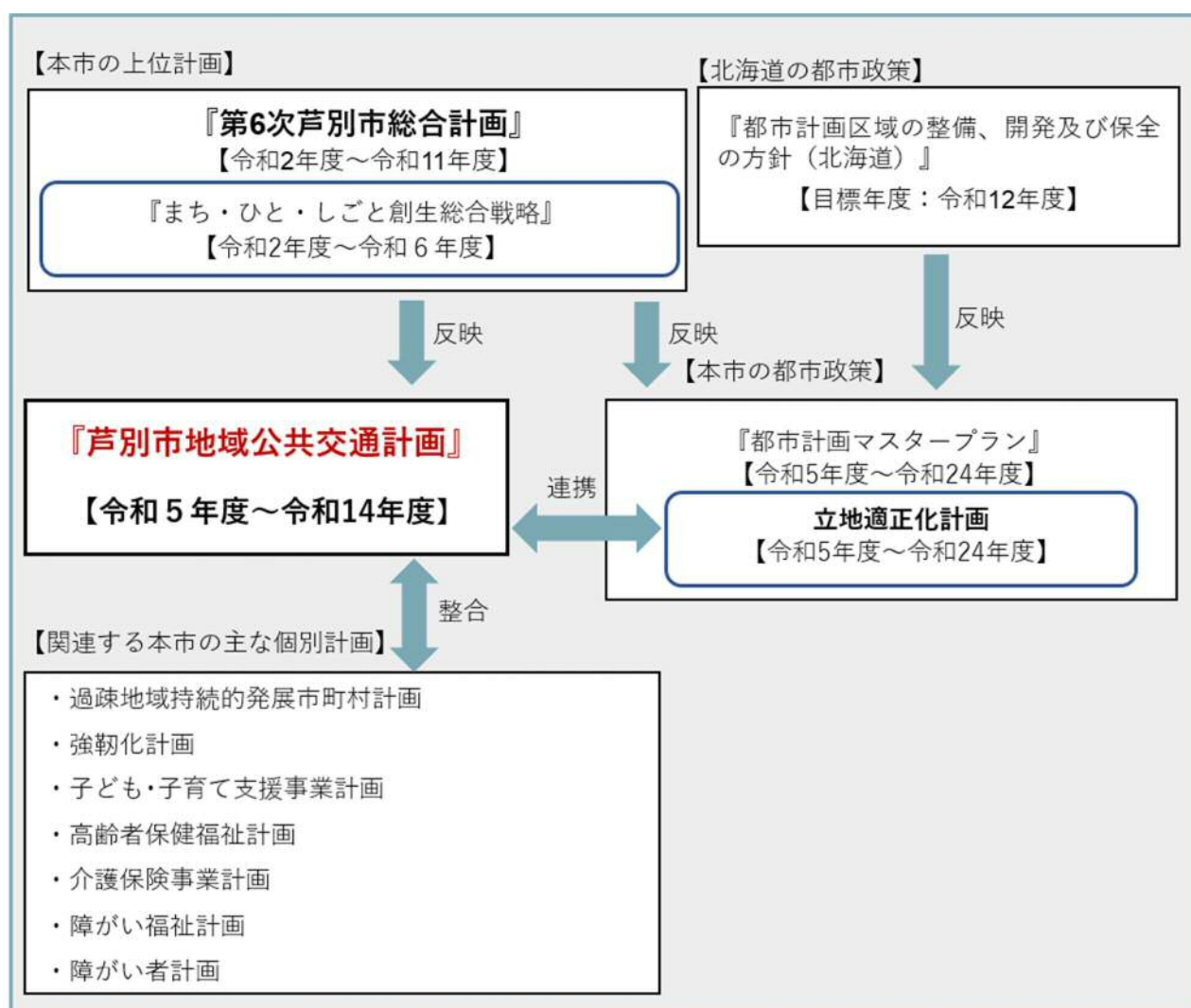
芦別市においても地域における移動手段の維持・確保については、まちづくりや観光振興のほか、健康、福祉、教育等の分野で大きな効果もたらすことから、これまで「芦別市地域内フィーダー系統確保維持計画」などにより、公共交通の確保を進めてきましたが、今後の社会情勢の変化や地域内の実情に合わせた公共交通のあり方を検討していく必要があります。

以上のことから、地域住民の足となる公共交通について、本市における課題や問題点などの実情を把握しながら、持続可能な移動手段の確保を実現していくため「芦別市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定します。

【1-2】 位置付け

本計画は、芦別市のまちづくりの指針である「第6次芦別市総合計画（計画期間：令和2年度～令和11年度）」及び「第2期芦別市まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間：令和2年度～令和6年度）」を本市の上位計画として、令和4年度に策定する「芦別市立地適正化計画（計画期間：令和5年度～令和24年度）」との整合を図りつつ、公共交通に関する方針を定めた「芦別市地域内フィーダー系統確保維持計画（平成24年度～）」も踏まえて、計画の実現に向けた方針や取組などを定めるものです。

第6次芦別市総合計画と本計画、立地適正化計画及び関連する主な個別計画との関連性については、以下のとおり。



本市の上位計画と関連する主な個別計画については、以下のとおり。

分野	計画名	公共交通の位置付け
総合政策	第6次芦別市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ○「生活・環境 ⇒ 都市基盤 ⇒ 公共交通の維持」 ・公共交通は、学生や高齢者などの通学、通院、買い物などの移動手段として重要な役割を担っています。今後、人口減少を見据えながらも利便性を確保しつつ、効率的な運行による公共交通体系を維持・確保していくことが課題です。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ○「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する ⇒ 市民の安全・安心な暮らしを守るまちづくり」 ・市民生活を支える道路・鉄道等の交通ネットワークを維持します。
	過疎地域持続的発展市町村計画	<ul style="list-style-type: none"> ○「通施設の整備、交通手段の確保」 ・鉄路の維持・存続を図る必要がある。 ・バス路線は（中略）市民の利便に合わせた路線の編成等、サービスの向上を働きかけていく必要がある。
	強靱化計画	<ul style="list-style-type: none"> ○「市外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止 ⇒ 交通ネットワークの整備、広域的な公共交通の維持」 ・大量輸送機能により産業や経済を支える役割 ・広域的な物流ルートとしての鉄道貨物輸送の役割 ・路線の維持確保に努める。
環境	環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ○「地球温暖化防止対策」 ・公用自転車や自転車、公共交通機関を利用するなど、自動車の利用を自粛します。
子育て	子ども・子育て支援事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ○「子ども・子育て支援関連施策の推進」 ・免許返納後の高齢者の移動の足となる公共交通機関以外での取組や、自動運転技術を取り入れた新しいモビリティの活用などを検討し、高齢者福祉計画との調和を図っていきます。 ・高齢者の安全運転を支える対策の推進・検討を進めます。

福祉・介護	高齢者保健福祉計画・ 介護保険事業計画	○「在宅介護実態調査」 ・在宅での介護の継続において、介護者が不安に感じることで「外出の付き添い、送迎等」が挙げられています。
	障がい福祉計画	○「市単独福祉サービスの状況」 ・「知的障がい者施設通所交通費助成」 ・「精神障がい者地域活動支援センター等通所交通費助成」 ・「身体障がい者芦別温泉等利用券等交付事業」 ・「ハイヤー券交付事業」
	障がい者計画	○「雇用・就業等の促進」 ・経済的自立の支援として、交通費助成制度を設けています。 ○「移動・交通手段の充実」 ・「市内路線バス・ハイヤー協会等との連携」 ・「交通児女性の充実」

【1-3】 計画区域

本計画の対象区域は、市内全域とします。

【1-4】 計画期間

本計画の計画期間は、令和5年度から14年度までの10年間とします。

実施方針等については、芦別市地域公共交通会議において社会情勢等の変化を踏まえ協議します。

なお、計画期間の中間年となる令和9年度には、必要に応じて具体的な取組、事業・施策等を見直します。

第2章 現状等の整理

【2-1】人口構造

(1) 人口・世帯数の推移

① 人口・世帯数及び世帯人員の推移

本市の人口は、年々減少を続けており減少率は増加傾向にあります。

世帯数については、1世帯あたりの世帯人員も減少傾向が続いていますが、世帯数の減少率は人口の減少率に比べ低いものとなっています。

人口・世帯数及び世帯人員の推移は、以下のとおり。

項目・年	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)	20年間 増減率
人口	21,026	18,899	16,628	14,676	12,555	△40.2%
人口増減率	—	△10.1%	△12.0%	△11.7%	△14.5%	—
世帯数	8,692	8,222	7,526	6,862	6,055	△30.3%
世帯増減率	—	△5.4%	△8.5%	△8.8%	△11.8%	—
世帯人員	2.42	2.30	2.21	2.14	2.07	△14.5%

資料：H27 国勢調査

② 年齢層別人口の推移

平成12年から令和2年までの年少人口の増減率が7割減、生産年齢人口の減少率が増加傾向にあります。相対的に老年人口の比率が増加していることから、少子高齢化の傾向が顕著に現れています。

年齢層別人口の推移は、以下のとおり。

項目・年	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)	20年間 増減率
総人口	21,026	18,899	16,628	14,676	12,555	△40.3%
年少人口	2,421	1,910	1,429	1,109	845	△65.1%
年少人口増減率	—	△21.1%	△25.2%	△22.4%	△23.8%	—
生産年齢人口	12,604	10,566	8,791	7,160	5,705	△54.7%
生産年齢人口増減率	—	△16.2%	△16.8%	△18.6%	△20.3%	—
老年人口	6,001	6,423	6,407	6,405	5,995	0.1%
老齢人口増減率	—	6.9%	△0.2%	△0.0%	△6.4%	—

資料：H27 国勢調査

(2) 将来の人口推計

平成 27 年の国勢調査結果 (14,676 人) に基づく国立社会保障・人口問題研究所 (社人研) の地域別将来推計人口から、令和 22 年の 6,559 人を本市の行政区域における推計人口とします。将来の人口推計は、以下のとおり。

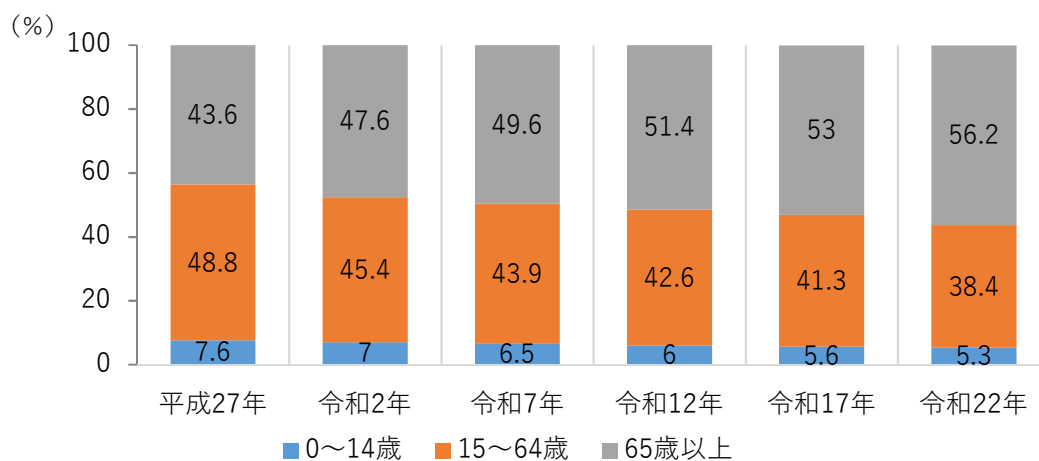
(第 6 次芦別市総合計画の人口指標)

項 目	平成 27 年 (2015 年)	令和 2 年 (2020 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 12 年 (2030 年)	令和 17 年 (2035 年)	令和 22 年 (2040 年)
予想人口(人)	14,676	12,761	10,974	9,328	7,856	6,559
割 合 (%)	100.0	87.0	74.8	63.6	53.5	44.7



年齢区別の人口推計は、以下のとおり。

年齢区分	項 目	平成 27 年 (2015 年)	令和 2 年 (2020 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 12 年 (2030 年)	令和 17 年 (2035 年)	令和 22 年 (2040 年)
0~14 歳	予想人口(人)	1,109	894	708	556	441	356
	割 合 (%)	7.6	7.0	6.5	6.0	5.6	5.3
15~64 歳	予想人口(人)	7,161	5,791	4,821	3,976	3,248	2,520
	割 合 (%)	48.8	45.4	43.9	42.6	41.3	38.4
65 歳以上	予想人口(人)	6,406	6,076	5,445	4,796	4,167	3,683
	割 合 (%)	43.6	47.6	49.6	51.4	53.0	56.2

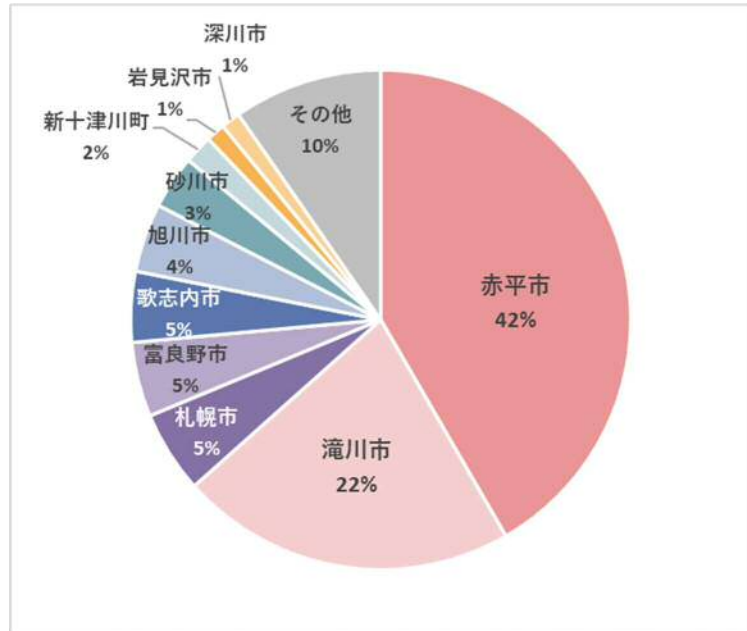


(3) 人口の流入出（通勤・通学者）

① 市内への流入者数

平成 27 年における市内への流入者数は、以下のとおり。

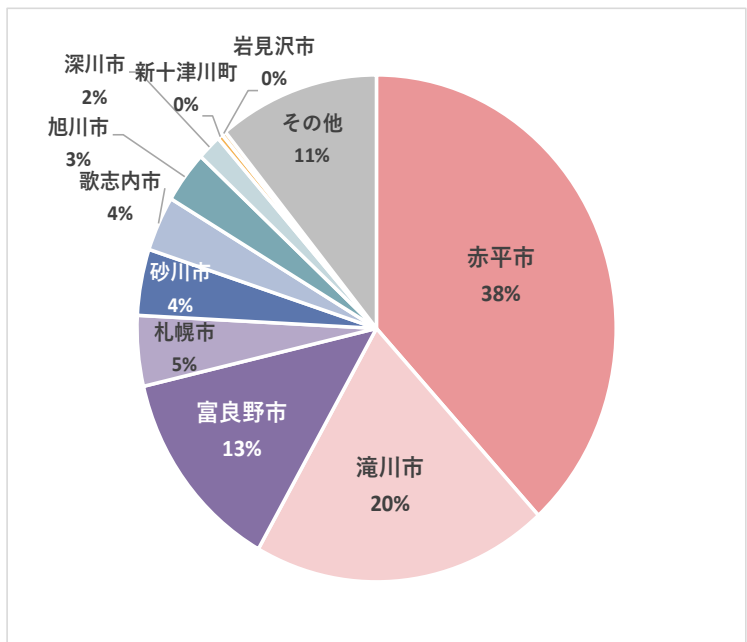
自治体名	人数
赤平市	337
滝川市	176
札幌市	43
富良野市	39
歌志内市	37
旭川市	36
砂川市	28
新十津川町	15
岩見沢市	10
深川市	10
その他	78
合計	809



② 市外への流出者数

平成 27 年における市外への流出者数は、以下のとおり。

自治体名	人数
赤平市	425
滝川市	223
富良野市	146
札幌市	50
砂川市	47
歌志内市	39
旭川市	37
深川市	18
新十津川町	4
岩見沢市	3
その他	121
合計	1,113



資料：平成 27 年 総務省国勢調査

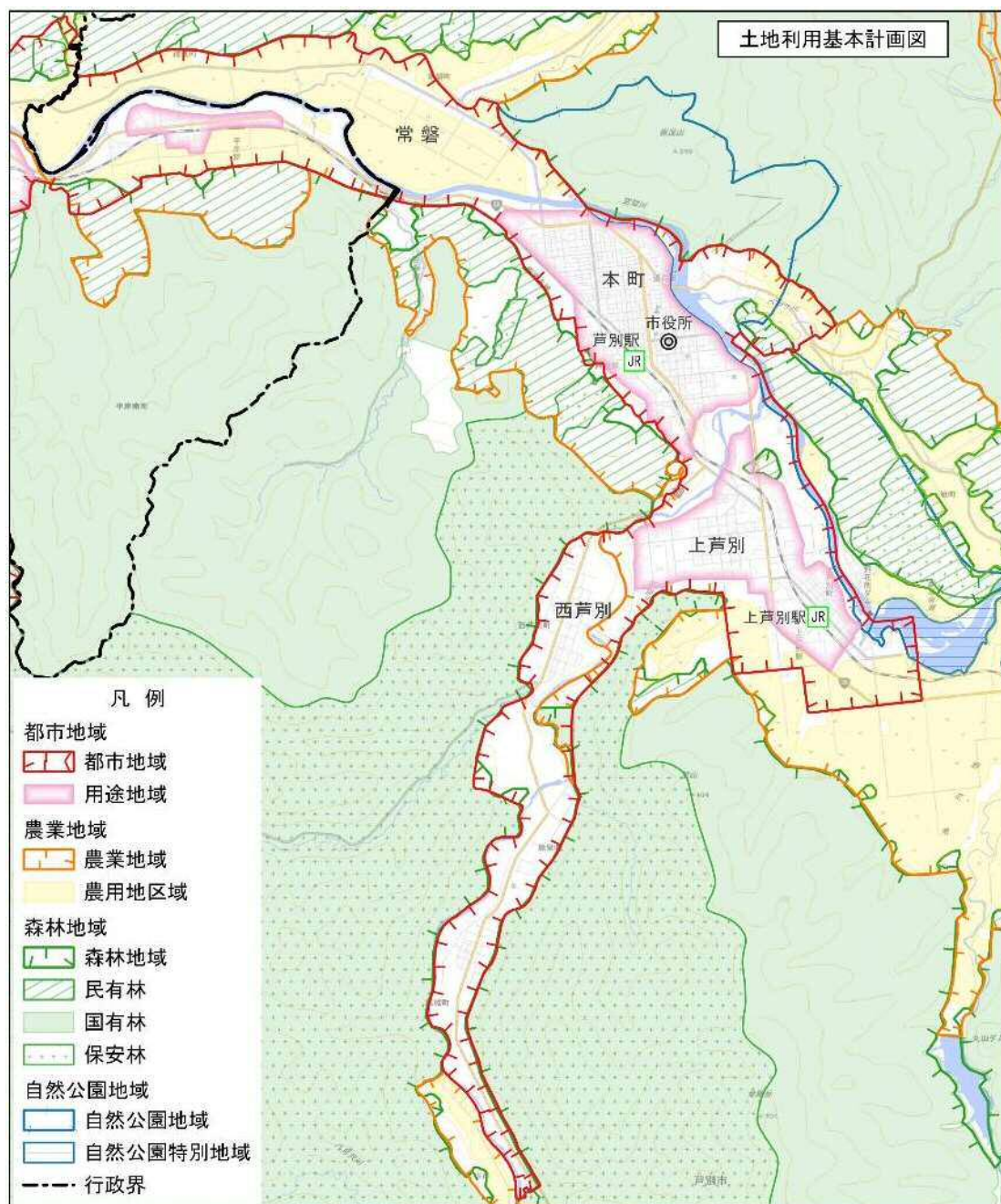
【2-2】 土地利用

本市の土地利用の状況（令和3年芦別市統計書参考）は、以下のとおり。

（単位：km²）

地目	総面積	宅地	田	畑	牧場	山林	原野	雑種地	湖沼	その他
面積	865.04	6.45	29.03	10.08	5.02	758.06	17	6.24	1.37	31.79

【国土利用計画の地域区分¹図（都市計画区域周辺）】



資料：国土数値情報

¹ 地域区分：国土利用計画法に基づき、土地利用基本計画を定めるため、その区分を都市地域、農業地域、森林地域、自然公園地域、自然保全地域の5地域としています。

【2-3】 都市施設・都市機能

(1) 都市施設

① 幹線道路の状況

本市の道路交通センサスにおける一般交通量調査対象路線延長は 147.8 km、うち歩道整備延長が 71.3 kmで歩道整備率は 48.2%となり、評価指標 5 万人未満都市の 45%を上回っています。

また、都市計画道路対象路線は 5 路線あり、すべての路線で歩道が整備されています。

【平成 27 年度】

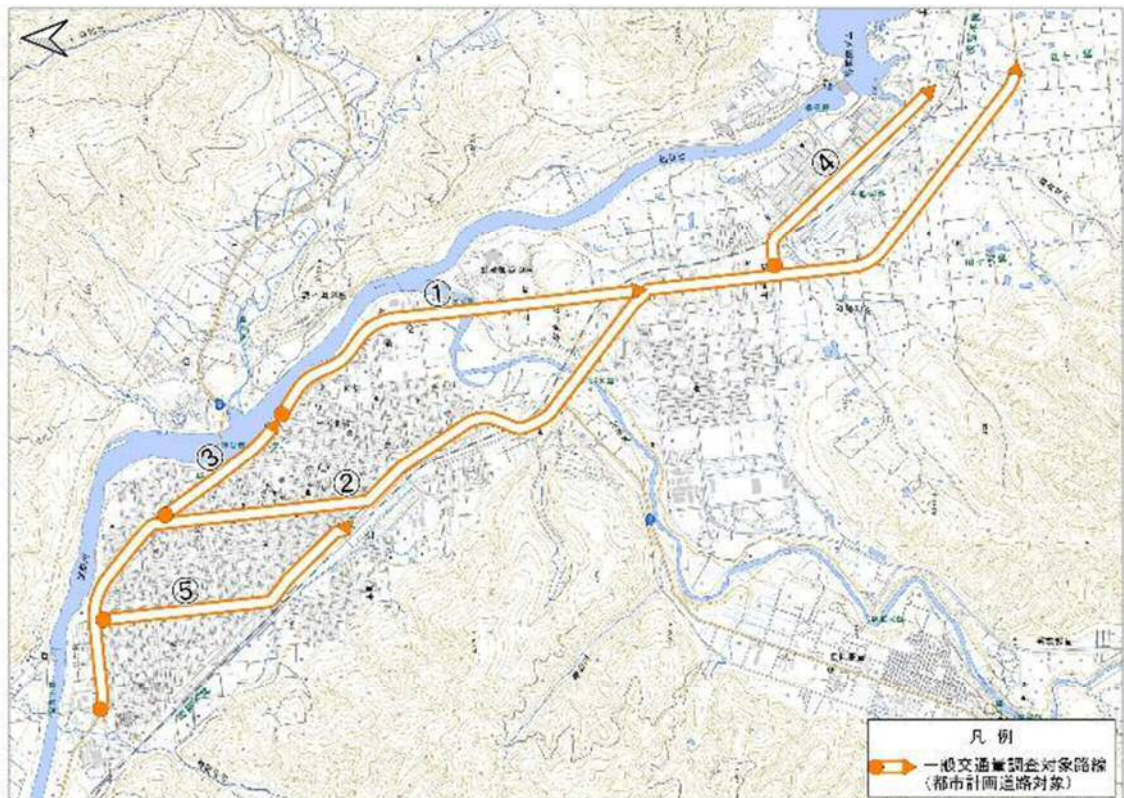
項目	単位	芦別市	北海道平均	全国平均
歩道整備率	%	48.2%	46.3%	46.2%

【都市計画道路の整備状況】

都市計画路線名（道路名）		道路延長 (km)	歩道幅員 (m)	整備率(%)
①	3・2・18 なまこ山通（一般国道 38 号）	2.65	4.5×2	100
②	3・3・4 芦別大通（一般国道 38 号・452 号、道道芦別砂川線）	7.96	4.5×2	
③	3・4・8 芦別環状通（一般国道 38 号・452 号）	1.00	3.5×2	
④	3・4・9 上芦別大通（道道上芦別停車場線、道道上芦別停車場野花南湖線）	1.56	3.5×2	
⑤	3・5・12 西本通（道道芦別停車場線）	1.75	3.0×2	

資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（一般交通量調査）

【路線図】



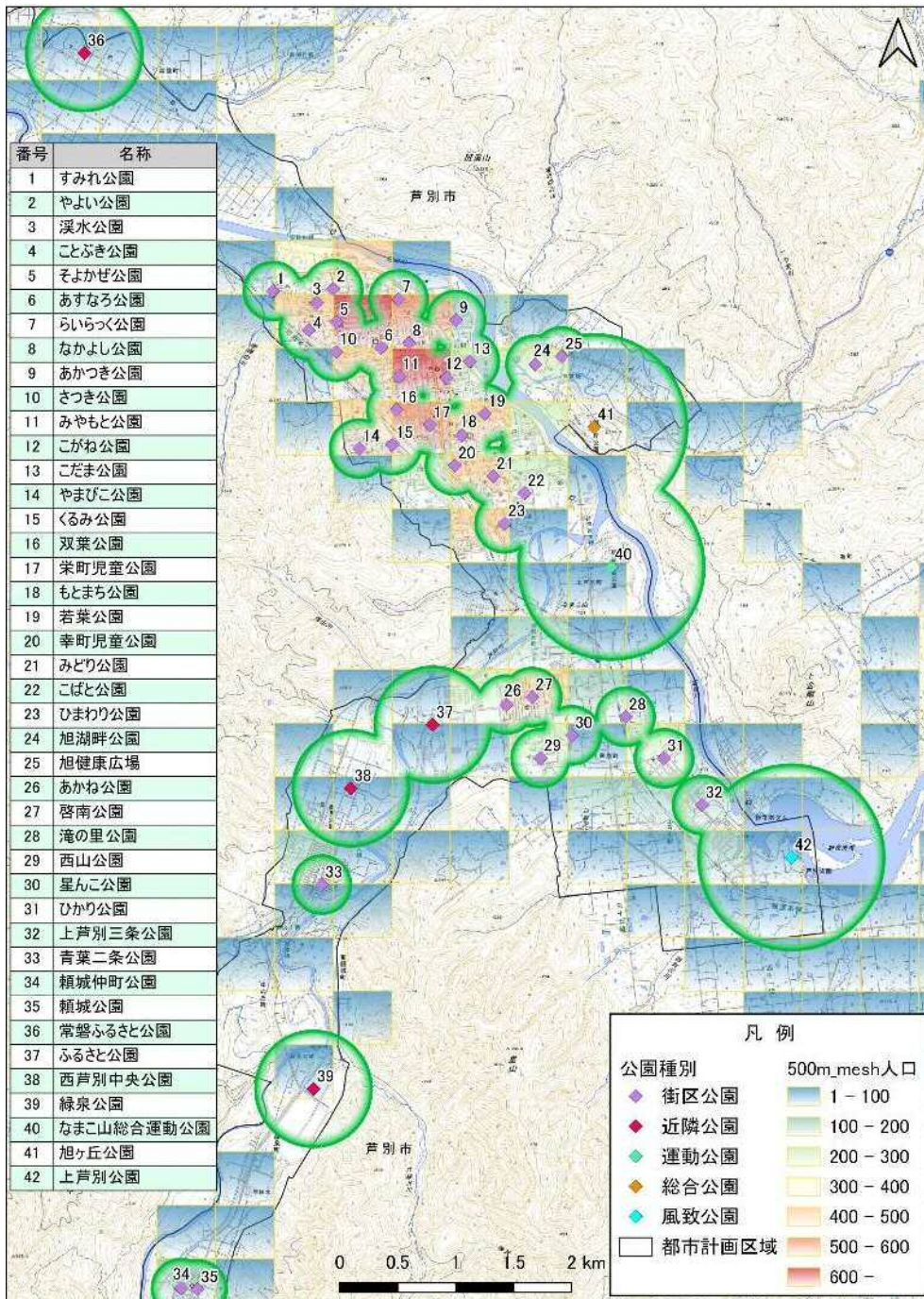
② 都市公園

本市の都市公園は街区公園が 35 か所、近隣公園が 4 か所、運動公園、総合公園、風致公園が各 1 か所の計 42 か所となっており、公園緑地の徒歩圏人口カバー率は 65.1%と評価指標 5 万人未満都市の 44%を上回っています。

【都市規模別平均値】

評価指標	単位	芦別市	全国	概ね 30 万人	5 万人未満
徒歩圏人口カバー率	%	65.1	57	71	44

【位置図】



※国土数値情報 500 メッシュ H27 国勢調査,R2 国勢調査 (速報値) に基づき再集計

(2) 都市機能

本町地域には、官公署、教育・文化・体育施設など多くの公共公益施設と高齢者介護施設、医療施設（病院・診療所）、子育て支援施設（保育園、幼稚園、認定こども園、学童保育など）、商業施設（スーパー、コンビニ）などの生活利便施設が立地しています。

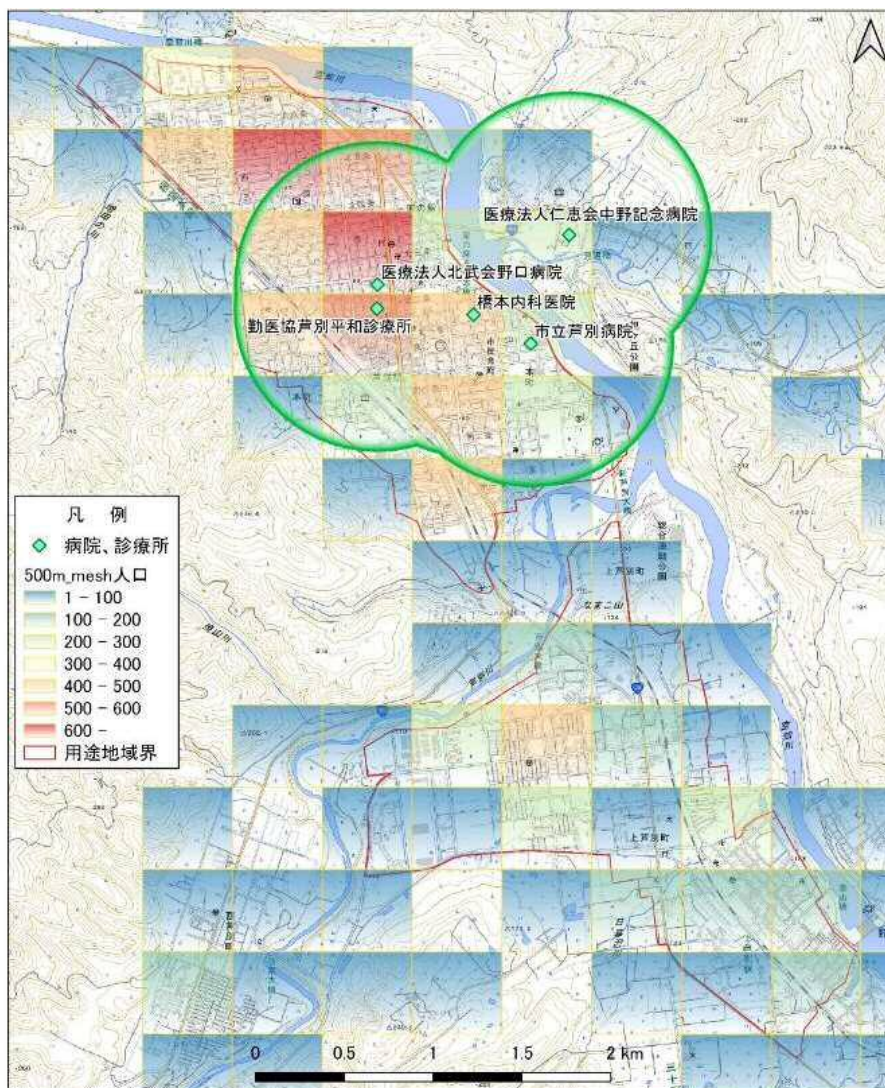
①医療施設

市街地及びその周辺には医療施設（病院、診療所）が5か所あり、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は41.0%で評価指標における都市規模別平均値を下回っていますが、利用圏の人口密度は13.8人/haと評価指標における都市規模別平均値を上回っています。

【都市規模別平均値】

評価指標（医療施設）	単位	芦別市	全国	概ね30万人	5万人未満
徒歩圏人口カバー率	%	41.0	68	80	57
利用圏平均人口密度	人/ha	13.8	18	21	9

【位置図】



※利用圏域 800m：「都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年国土交通省)」に基づく一般的な徒歩圏

② 高齢者介護施設

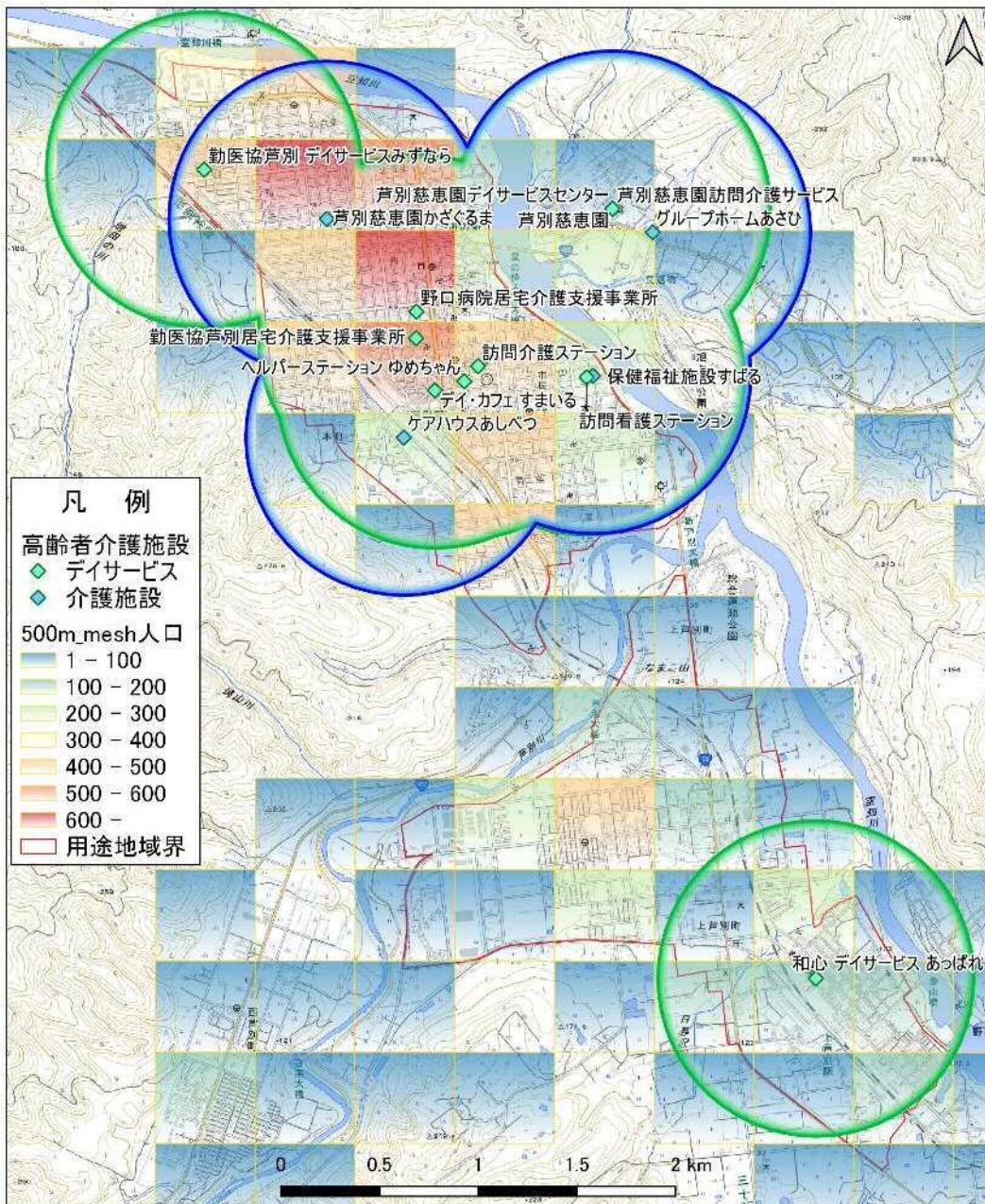
高齢者介護施設は、本町地区に集中して立地しています。

各施設については、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 71.9%、利用圏平均人口密度 10.7 人/ha となっており、両方とも評価指標における都市規模別平均値を上回っています。

【都市規模別平均値】

評価指標（福祉施設）	単位	芦別市	全国	概ね 30 万人	5 万人未満
徒歩圏人口カバー率	%	71.9	51	69	44
利用圏平均人口密度	人/ha	10.7	19	21	9

【位置図】



※通所系：利用者が施設に通い食事や入浴など日常生活上の介護や機能訓練等を受ける介護施設

※利用圏域 800m：「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年国土交通省）」に基づく高齢者の一般的な徒歩圏

③ 子育て支援施設

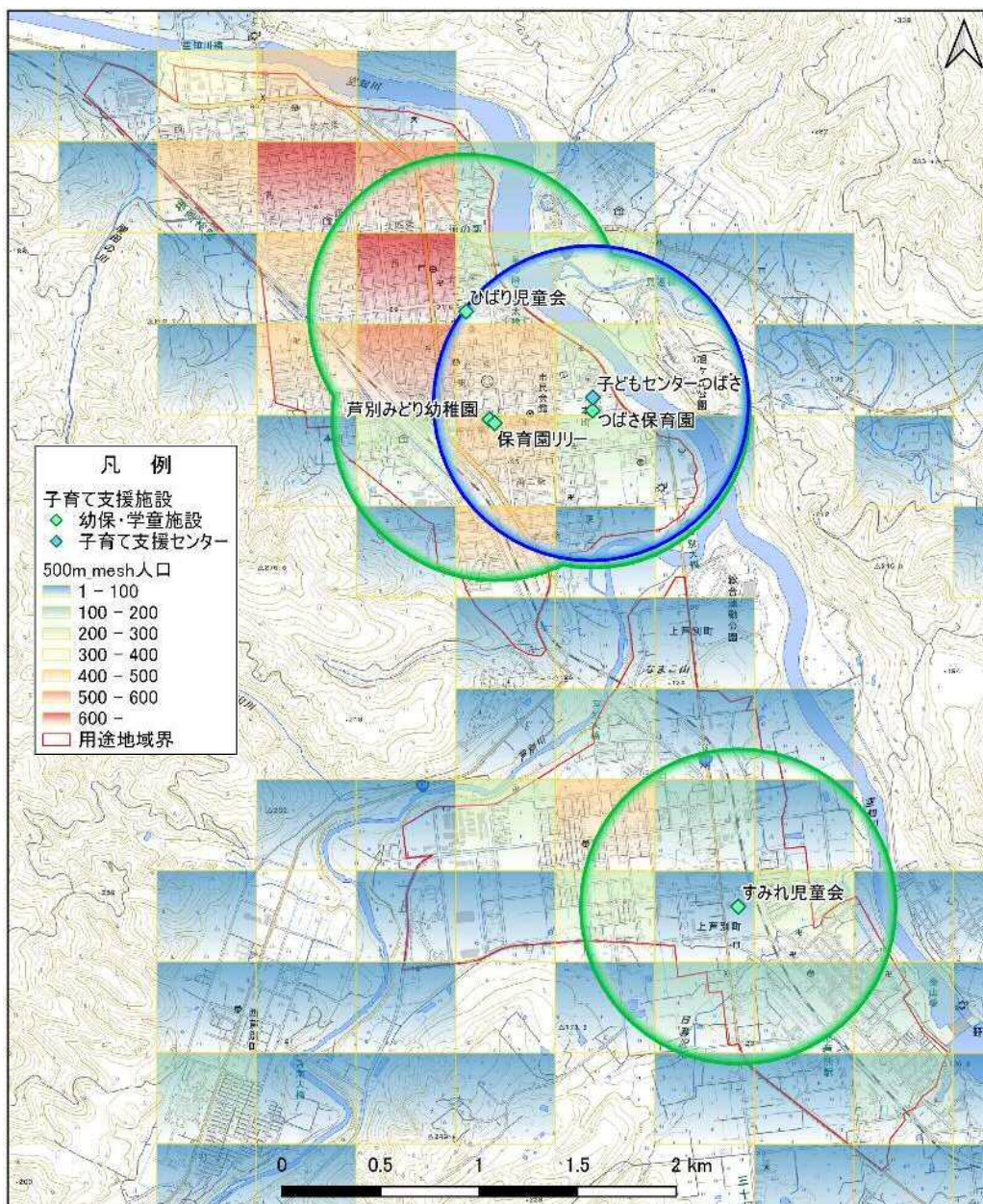
市街地及びその周辺には、子育て支援センターが1箇所、幼保・学童施設が5箇所あります。

各施設については、人口の多い本町地域に概ね集約されており、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 50.5%、利用圏平均人口密度 11.3 人/ha と評価指標における都市規模別平均値を上回っています。

【都市規模別平均値】

評価指標（福祉施設）	単位	芦別市	全国	概ね 30 万人	5 万人未満
徒歩圏人口カバー率	%	50.0	51	69	44
利用圏平均人口密度	人/ha	11.7	19	21	9

【位置図】



※利用圏域 800m：「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年国土交通省）に基づく一般的な徒歩圏

④ 商業施設

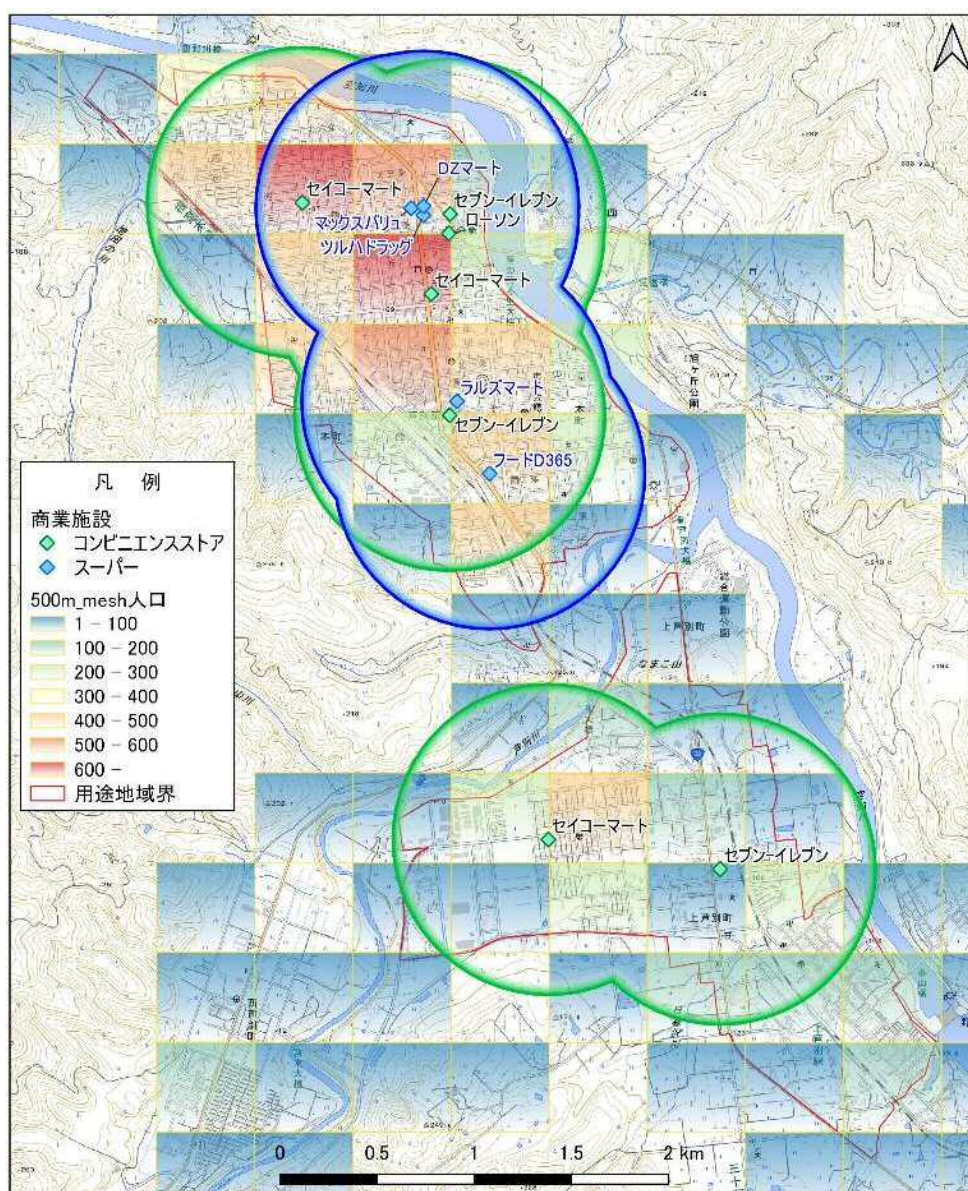
市街地及び周辺にはスーパー 5 店舗とコンビニが7店舗あり、スーパーは本町地域に集中し、コンビニは用途地域内に一定間隔で立地しています。

なお、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は 78.1%で評価指標における都市規模別平均値を上回っていますが、利用圏平均人口密度 11.3 人/ha と評価指標における都市規模別平均値を下回っています。

【都市規模別平均値】

評価指標（商業施設）	単位	芦別市	全国	概ね 30 万人	5 万人未満
徒歩圏人口カバー率	%	78.1	49	62	38
利用圏平均人口密度	人/ha	11.3	23	27	12

【位置図】



※利用圏域 800m：「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年国土交通省）」に基づく一般的な徒歩圏

第3章 公共交通の現状等の整理

【3-1】 種類

(1) 公共交通の種類

本市には、広域移動の交通手段として鉄道、高速バス・地域間バスのほか、市内の各拠点を結ぶ路線バス、デマンド型乗合タクシー及びハイヤー・タクシーが運行されています。

また、スクールバスをはじめ、介護タクシーや陣痛タクシーの運行により、市民のニーズに対応できる交通サービスが提供されています。

公共交通の現状等の整理については、以下のとおり。

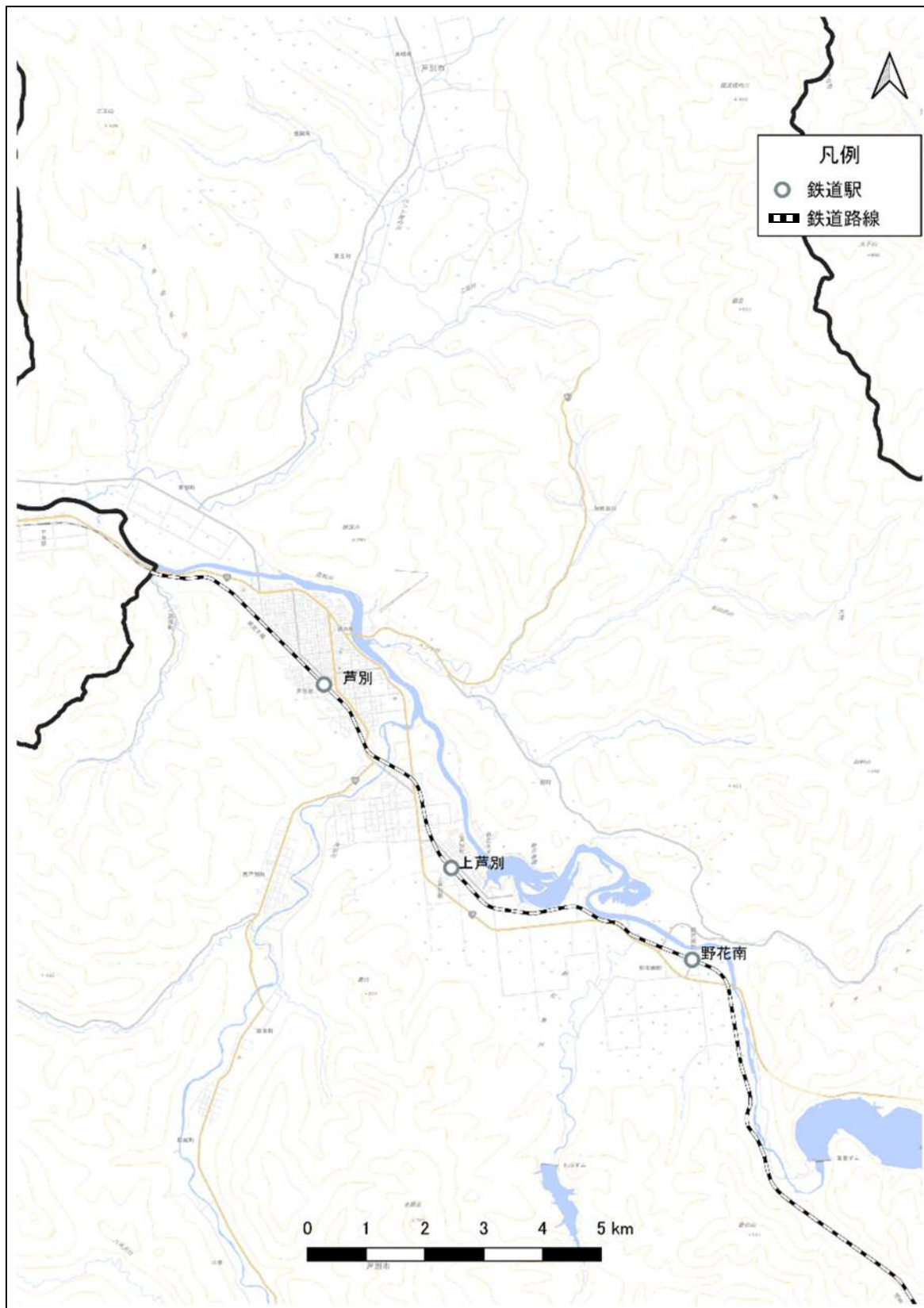
種 類	運行名称等	路線数等	事業主体 (※) 運行事業者
鉄 道	JR 根室線	1 路線 (芦別駅、上芦別駅、野花南駅)	JR 北海道
高速バス・ 地域間バス	高速ふらの号	高速 1 路線 (富良野 - 札幌)	北海道中央バス(株)
	滝芦線	幹線 1 路線 (滝川 - 芦別)	
路線バス	キラキラバス	市内 4 路線 (本町循環線、上芦別線、 頼城線、芦別温泉線)	芦別市 ※空知交通(株)
スクールバス	スクールバス	4 路線 (常磐線、新城線、西芦別線、 野花南線)	芦別市 ※東和自動車整備工業(株) ※(有)栄光産業 ※(有)浄化サービス工業
デマンド型 乗合タクシー	芦別・新城線	1 路線 (芦別 - 新城)	芦別市 ※共立タクシー(有)
ハイヤー・ タクシー	芦別ハイヤー	—	(有)林商販
	共立タクシー	—	共立タクシー(有)
介護タクシー	介護タクシー恵愛	—	介護タクシー恵愛
陣痛タクシー	陣痛タクシー	—	芦別市 ※空知交通(株)

【3-2】 整備状況

(1) 鉄道

本市には、JR 根室線が市内 3 駅（芦別駅、上芦別駅、野花南駅）を結んで運行しています。

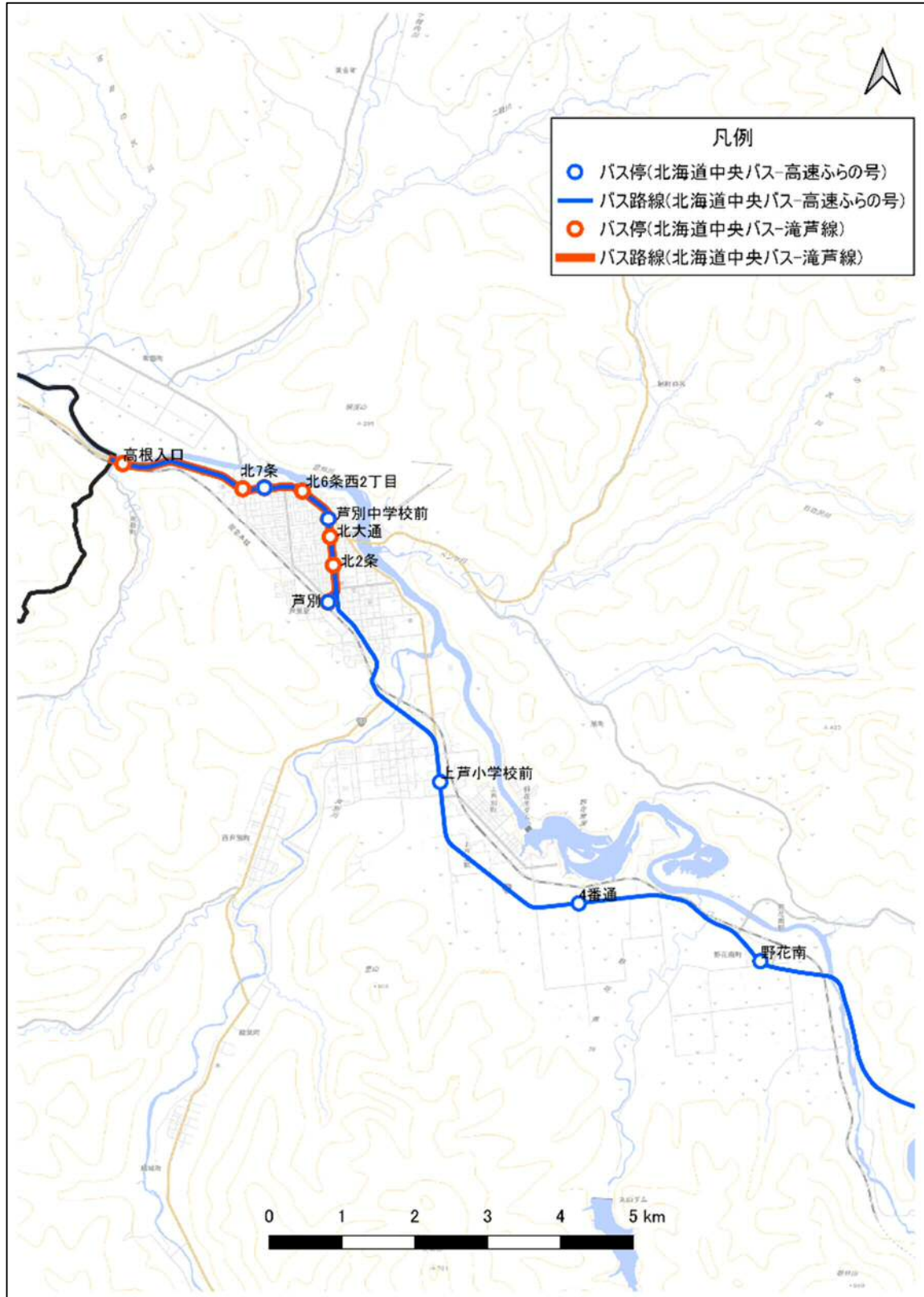
【路線図】



(2) 高速バス・地域間バス

高速バスは、「高速ふらの号」が富良野一札幌間、地域間バスは、「滝芦線」が国道38号を通り芦別駅前から滝川駅前を結んで運行しています。

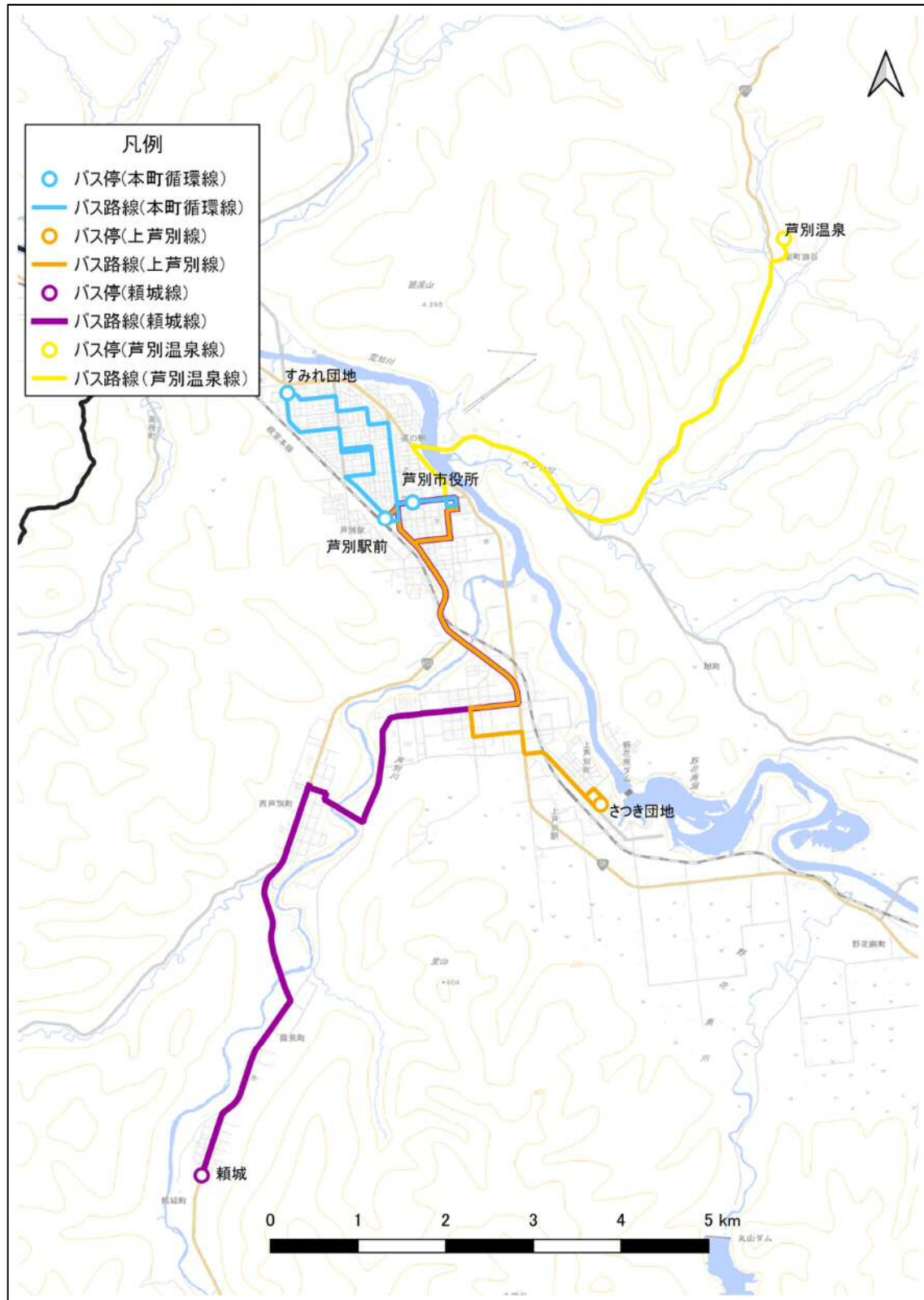
【路線図】



(3) 路線バス

市内の主要拠点となる交通需要の高い地区を中心に「本町循環線」、「上芦別線」、「頼城線」、「芦別温泉線」の4路線を運行しています。これらの運行は「キラキラバス」と称され、市内の事業者である空知交通(株)が市から業務委託を受け運行しています。

【路線図】

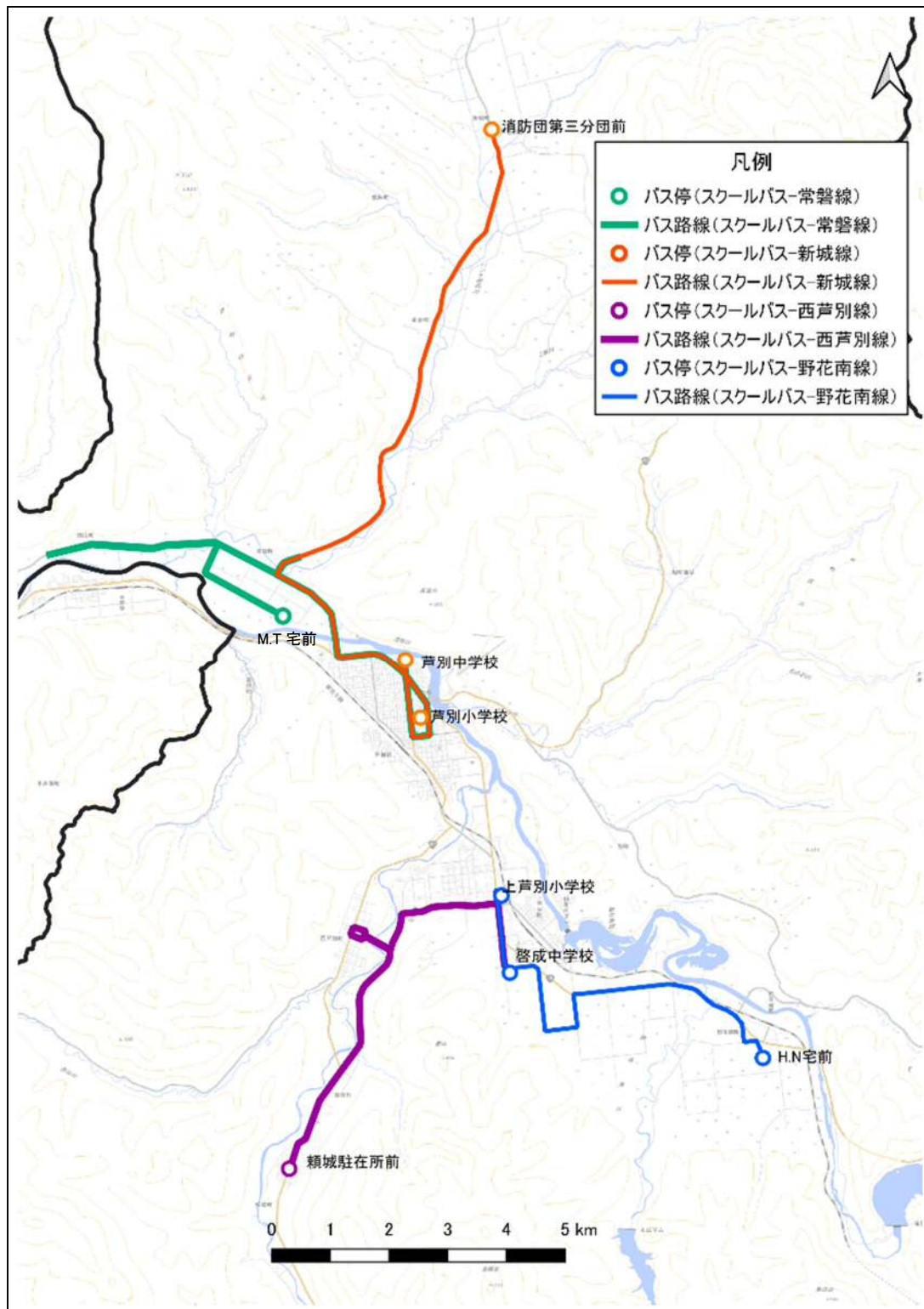


(4) スクールバス

市外に居住している小・中学生の児童・生徒を送迎するため「常磐線」、「新城線」、「西芦別線」、「野花南線」の4路線を運行しています。

なお、「常磐線」と「新城線」は芦別小学校と芦別中学校、「西芦別線」と「野花南線」は上芦別小学校と啓成中学校の児童・生徒がそれぞれ利用しています。

【路線図】



(5) デマンド型乗合タクシー

北海道中央バス(株)が運行していた「芦旭線」が令和3年9月30日をもって廃止となり、その代替交通として、同年10月1日から「芦別・新城線」を運行しています。

そのルートは「芦旭線」と同様であるほか、便数は平日に6便(3往復)、1便(片道)を運行し、土・日・祝日(12月31日～1月3日含む)は6便(3往復)を運行しています。

なお、平日の6便のうち芦別駅前から新城峠まで運行する3便については、新城峠で乗り換えて旭川駅前まで行くことができます。

(6) ハイヤー・タクシー

(有)林商販と共立タクシー(有)による民間のタクシー事業者が、ハイヤー・タクシーを運行しています。

(7) 介護タクシー

民間事業者が運営している「介護タクシー恵愛」は、要支援認定者、要介護認定者、身体障がい者(内部障害・知的障害)及び肢体不自由など、外出困難者への外出支援として介護タクシーを運行しています。

(8) 陣痛タクシー

陣痛が始まった妊婦(市内に在住及び出産のため里帰りしている妊婦が対象)を安全に病院まで送り届ける業務として、市と空知交通(株)が協定を締結して陣痛タクシーを運行しています。

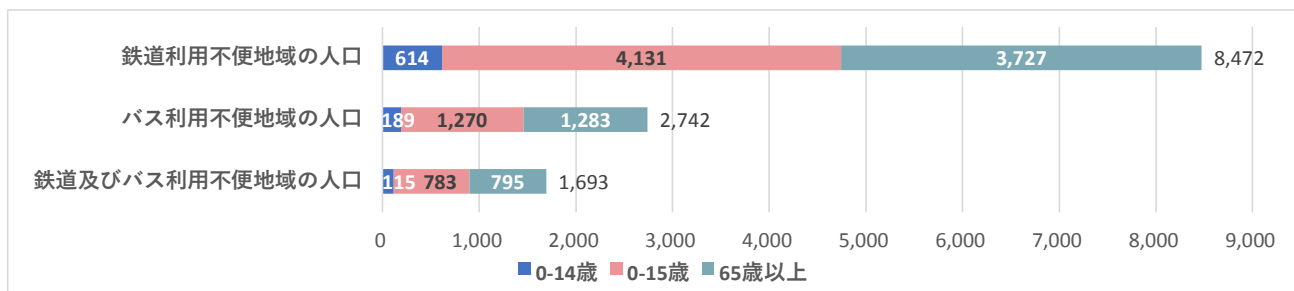
なお、利用するに当たっては登録制となっているほか、タクシーには、バスタオル・防水シートが常備され、乗務員は助産師による講習を受講しています。

【3-3】 交通不便地域²

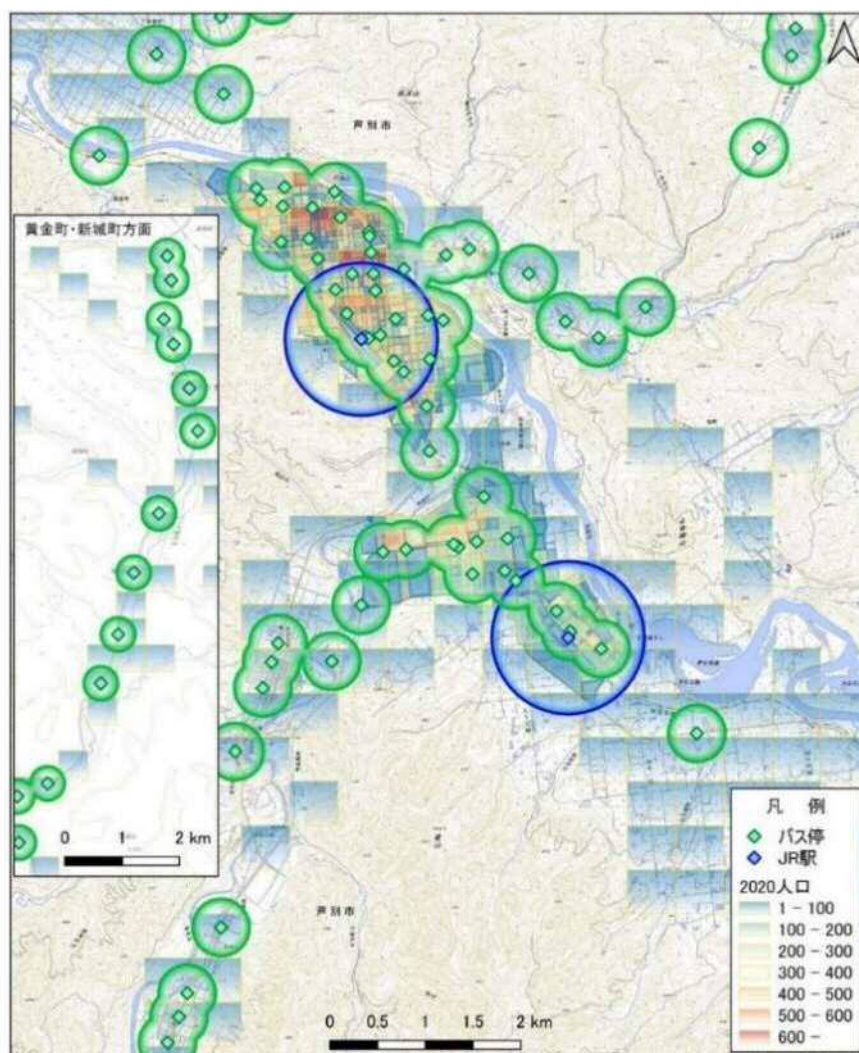
鉄道利用不便地域の人口が最も多く、本市の総人口 12,555 人（令和 2 年国勢調査）の 67% を占めています。

また、バス利用不便地域の人口は総人口の 22% であるほか、鉄道及びバス利用不便地域の人口となる、どちらの利用も不便な地域に住んでいる人の割合は 13% となっています。

交通不便地域の人口は、以下のとおり。



【交通不便地域の人口マップ】



※国土数値情報 500 メッシュ H27(2015)国勢調査,R2(2020)国勢調査（速報値）に基づき再集計

² 交通不便地域：「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 国土交通省都市局都市計画課）」に基づく徒歩による一般的な公共交通利用圏域を鉄道 800m、バス停 300m としたとき、この範囲外の地域を交通不便地域とする。

【3-4】 運行状況

(1) 鉄道

JR 根室線の運行本数（本/日）は、以下のとおり。

駅名／方面・曜日	滝川方面		富良野・東鹿越方面	
	平日	土・日・祝	平日	土・日・祝
芦別駅	9	10	9	10
上芦別駅	8	8	9	9
野花南駅	7	7	9	9

(2) 高速バス・地域間バス

「高速ふらの号」、「滝芦線」の運行本数（本/日）は、以下のとおり。

路線名／曜日	平日	土・日・祝
高速ふらの号	10	
滝芦線	26	22

(3) 路線バス

「本町循環線」、「上芦別線」、「頼城線」、「芦別温泉線」の運行本数（本/日）は、以下のとおり。

路線名／曜日	平日	土・日・祝
本町循環線	6	—
上芦別線	24	14
頼城線	20	10
芦別温泉線	8	

(4) スクールバス

スクールバスの運行本数（開校日・本/日）は、以下のとおり。

路線名／登・下校	登校	下校
常磐線／新城線	1	3
西芦別線／野花南線	1	4

(5) デマンド型乗合タクシー

「芦別・新城線」の日別運行便数（便）は、以下のとおり。

平日	土・日・祝（12/31～1/3 含）
7 便（3 往復、片道）	6 便（3 往復）

(6) ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーの車両台数（台）は、以下のとおり。

名 称	小型	大型	合計
芦別ハイヤー	35	3	38
共立タクシー	30	3	33

(7) 介護タクシー

介護タクシーの車両台数（台）、以下のとおり。

中型	大型	合計
1	1	2

(8) 陣痛タクシー

陣痛タクシーの車両台数（台）は、以下のとおり。

中型	大型	合計
1	1	2

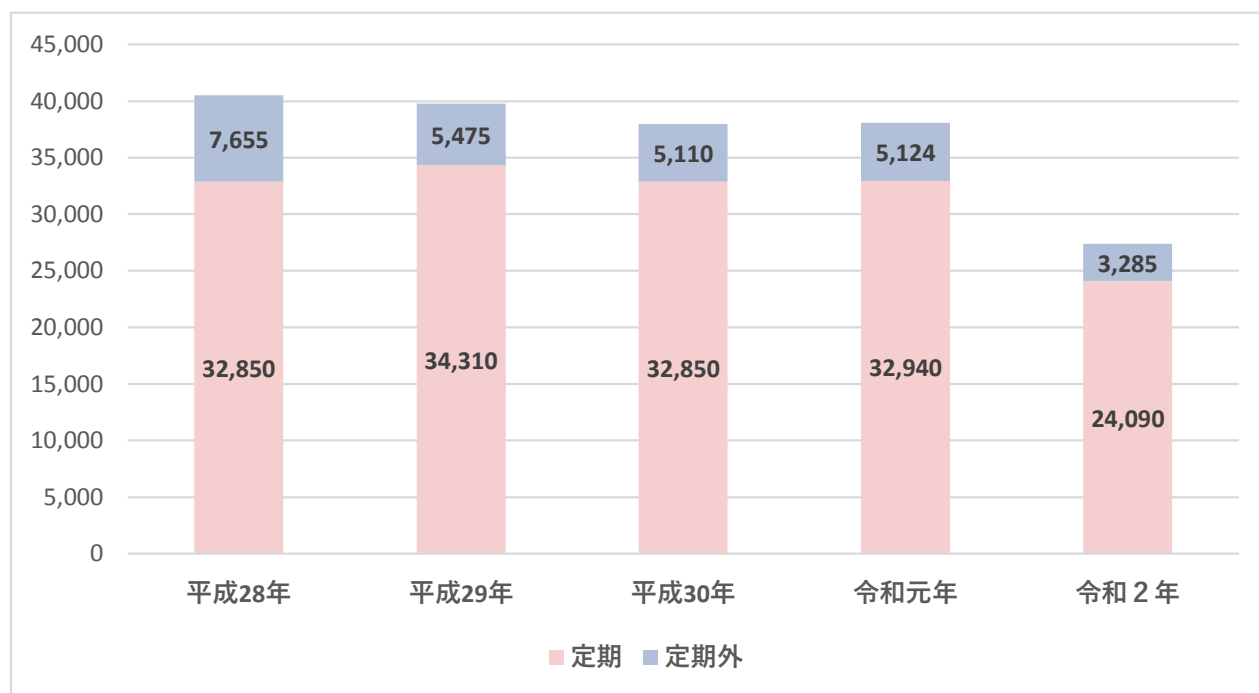
【3－5】 利用状況

(1) 鉄道

利用者数の推移については、若干の減少傾向は見られるものの、令和元年まではほぼ横ばいで推移しています。令和2年は、令和元年と比較して約3割程度の利用者数の減少が見受けられますが、その要因は、新型コロナウイルス感染症の影響と考えられます。

JR根室線の平成28年から令和2年までの5年間の芦別駅における乗車人員のうち、「定期・定期外」³の利用者数の推移は、以下のとおり。

年度	定期	定期外	合計
平成28年	32,850	7,655	40,505
平成29年	34,310	5,475	39,785
平成30年	32,850	5,110	37,960
令和元年	32,940	5,124	38,064
令和2年	24,090	3,285	27,375



³ 乗車人員のうち「定期」は、月割りにした枚数×60人（1カ月＝30日＝を毎日1往復）として算出します。「定期外」は、各駅で発売された普通乗車券、回数券、一日乗車券、団体券などの発売実績によります。

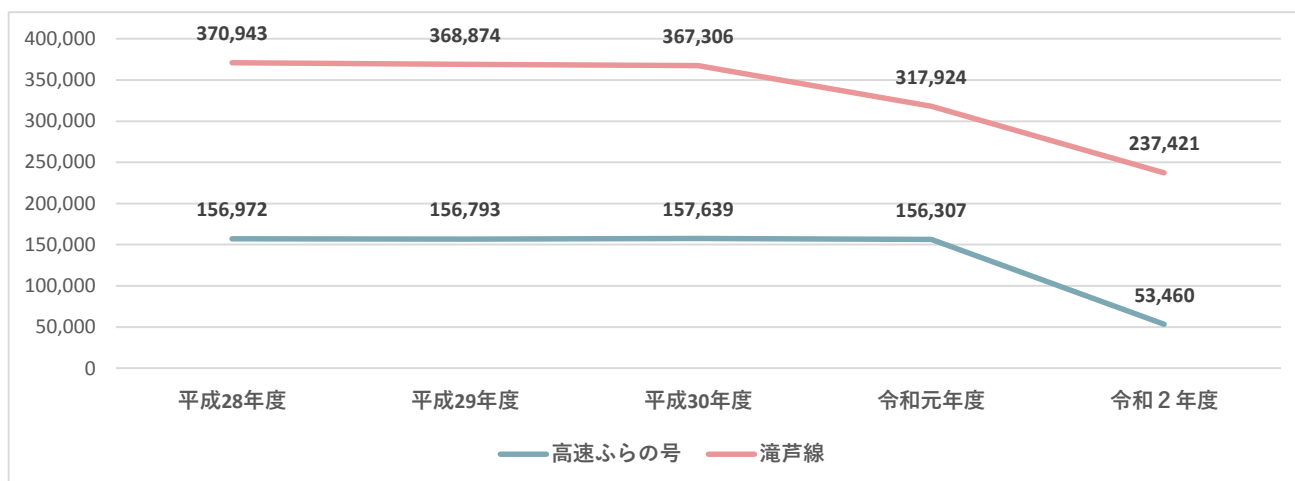
(2) 高速バス・地域間バス

① 利用者数の推移

平成 28 年度～令和年度までの各路線の利用者数は、「高速ふらの号」においては横ばいで推移し、「滝芦線」においては、緩やかではありますが減少傾向が見受けられます。

令和 2 年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものと推測できます。北海道中央バスにおける路線別の利用者数の推移は、以下のとおり。

年度・種別／路線名		高速ふらの号	滝芦線
平成 28 年度	定 期	12,238	99,767
	定期外	144,734	271,176
	合 計	156,972	370,943
平成 29 年度	定 期	13,730	105,019
	定期外	143,063	263,855
	合 計	156,793	368,874
平成 30 年度	定 期	16,226	108,739
	定期外	141,413	258,567
	合 計	157,639	367,306
令和 元 年 度	定 期	13,773	84,733
	定期外	142,534	233,191
	合 計	156,307	317,924
令和 2 年 度	定 期	8,927	57,057
	定期外	44,533	180,364
	合 計	53,460	237,421



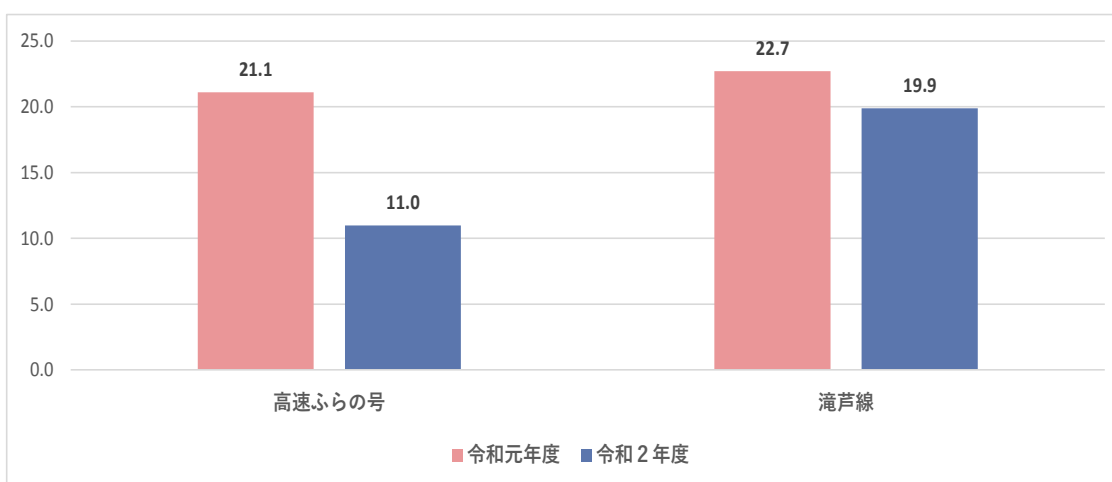
② 1 運行あたり平均利用者数

令和元年度と令和2年度の利用者数を比較すると2路線とも減少していることから、新型コロナウイルス感染症の影響を受けていることが推測できます。

また、令和2年度における「高速ふらの号」の1運行あたり平均利用者数については、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言により、期間中一時的に減便したことから利用者数が半数近くまで減少したものと推測できます。

「高速ふらの号」、「滝芦線」の1運行あたり平均利用者数は、以下のとおり。

年度／路線名	高速ふらの号	滝芦線
令和元年度	21.1	22.7
令和2年度	11.0	19.9



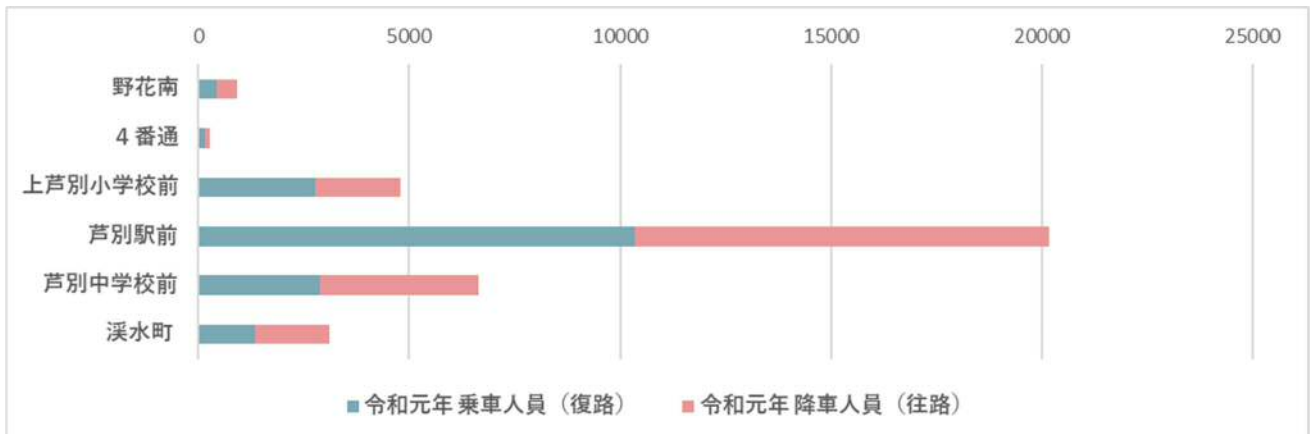
③ バス停別乗降者数（高速ふらの号）

高速ふらの号は、芦別駅前バス停の利用が最も多くなっています。

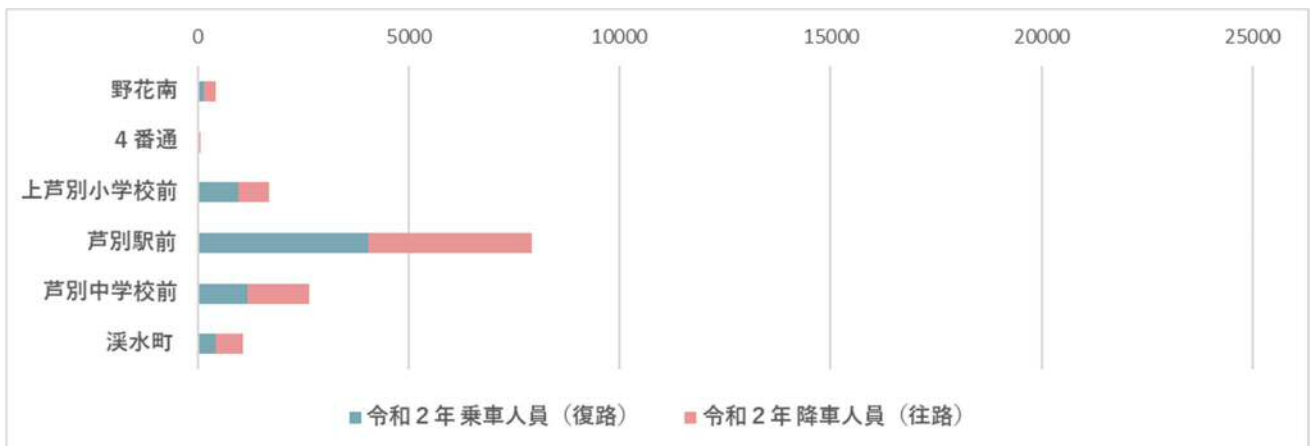
バス停別乗降者数は、以下のとおり。

バス停	令和元年度		令和2年度	
	乗車人員(復路)	降車人員(往路)	乗車人員(復路)	降車人員(往路)
野 花 南	438	484	147	295
4 番 通	164	101	44	34
上芦別小学校前	2,774	2,017	965	719
芦 別 駅 前	10,361	9,820	4,060	3,847
芦 別 中 学 校 前	2,885	3,763	1,185	1,458
溪 水 町	1,340	1,757	434	646

【令和元年度】



【令和2年度】



※「高速ふらの号」の乗降調査は、通年で実施

④ バス停別乗降者数（滝芦線）

滝芦線は、「高速ふらの号」と同様に芦別駅前のバス停利用が最も多くなっています。

バス停別乗降者数のうち、1便あたりバス停別平均乗降者数及び1日あたりバス停別平均乗降者数は、以下のとおり。

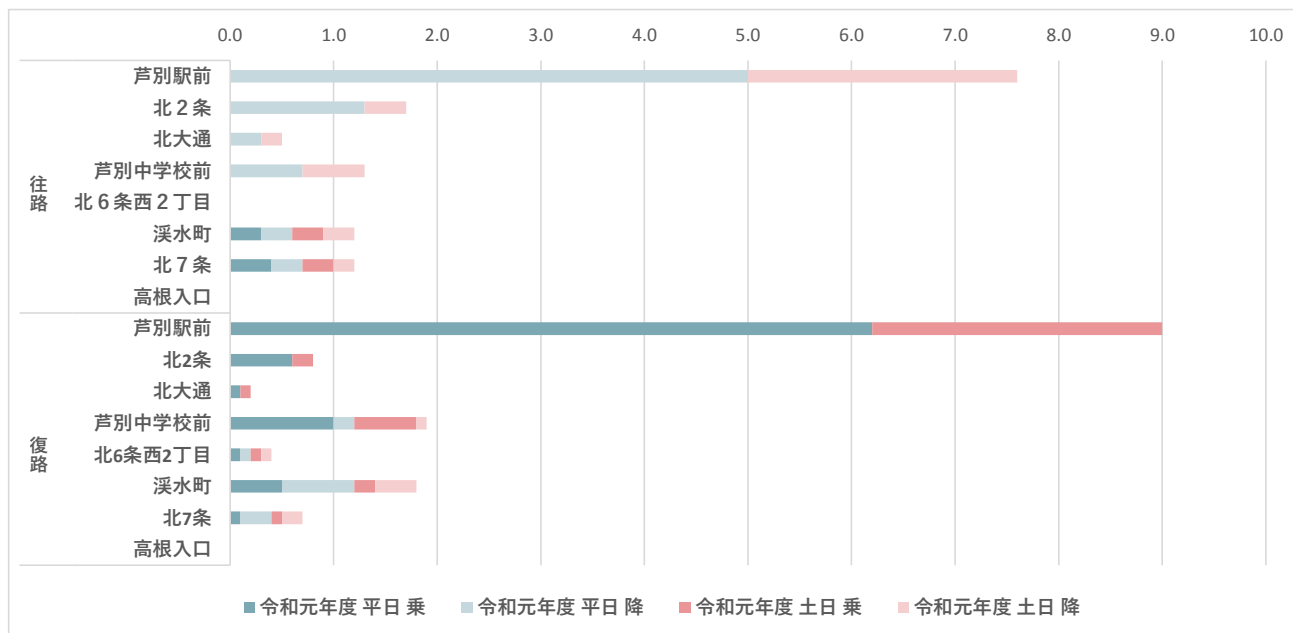
【1便あたりバス停別平均乗降者数】

往/復	バス停	令和元年度				令和2年度			
		平日		土日		平日		土日	
		乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
往路	芦別駅前	-	5.0	-	2.6	-	4.0	-	2.1
	北2条	0.0	1.3	0.0	0.4	0.0	1.2	0.0	0.3
	北大通	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2
	芦別中学校前	0.0	0.7	0.0	0.6	0.0	0.7	0.0	0.6
	北6条西2丁目	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
	溪水町	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2
	北7条	0.4	0.3	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3	0.2
	高根入口	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
復路	芦別駅前	6.2	-	2.8	-	4.3	-	2.2	-
	北2条	0.6	0.0	0.2	0.0	0.5	0.0	0.2	0.0
	北大通	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0
	芦別中学校前	1.0	0.2	0.6	0.1	0.7	0.1	0.7	0.1
	北6条西2丁目	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1
	溪水町	0.5	0.7	0.2	0.4	0.4	0.4	0.2	0.4
	北7条	0.1	0.3	0.1	0.2	0.2	0.3	0.1	0.2
	高根入口	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

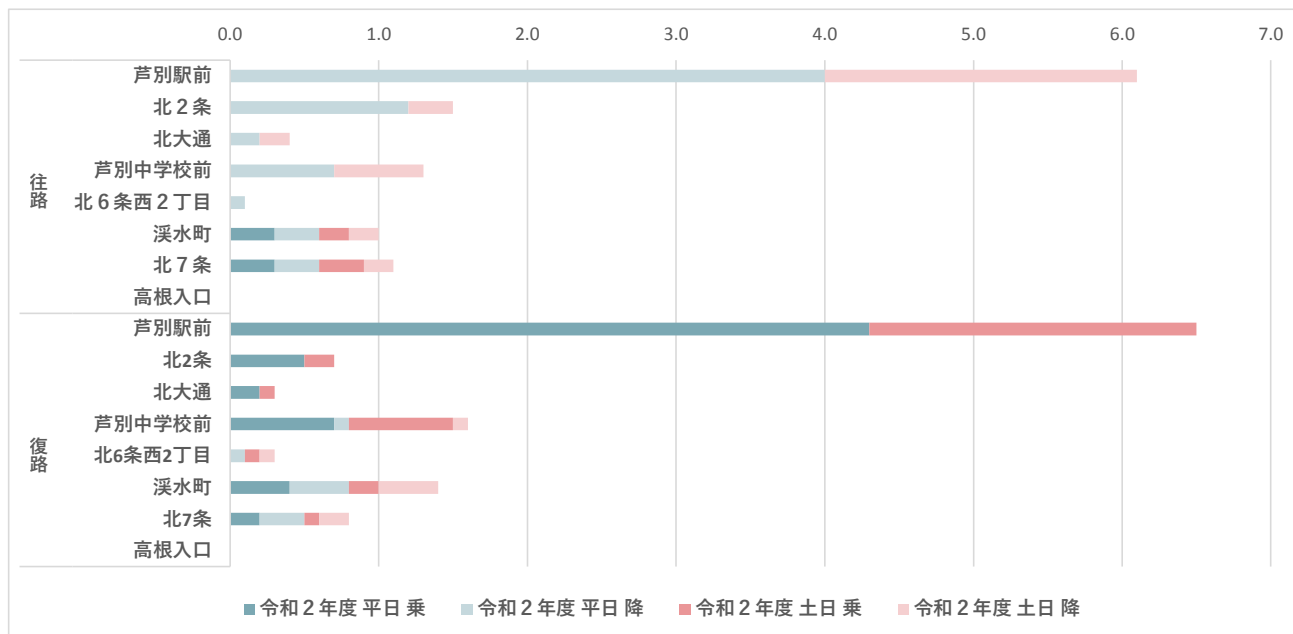
※「滝芦線」の乗降調査は、毎月第3金曜日～日曜日に実施

【1日あたりバス停別平均乗降者数】

【令和元年度】



【令和2年度】



(3) 路線バス

利用者数の推移については、補助年度別の利用者数の合計を比較すると緩やかに減少していますが、令和3補助年度は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり著しい減少が見受けられます。

令和元補助年度と令和2補助年度の「芦別温泉線」の利用者数を比較すると増加していますが、この要因は、同年に1往復分を増便したことによるものと考えられます。

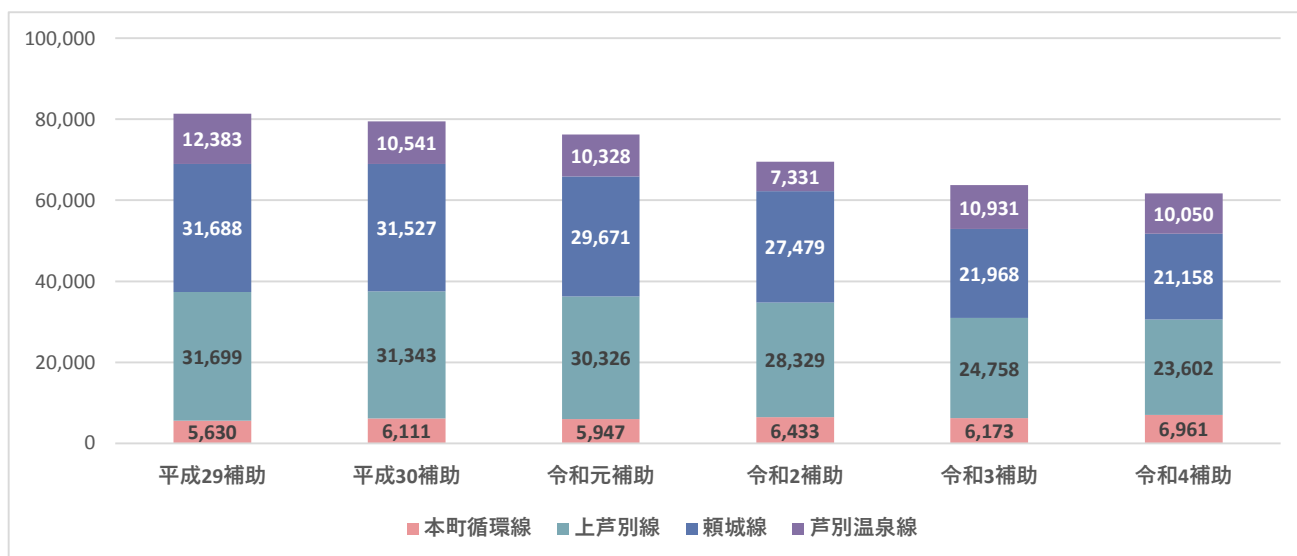
また、各路線の利用者数を比較すると「上芦別線」が最も多くなっています。

なお、「本町循環線」は、平日のみの運行であるとともに他の路線よりも便数が少ないことから、利用者数が最も少ない状況となっていますが、補助年度別で比較するとほぼ一定の数値を示している結果となっています。

平成29補助年度から令和4補助年度までの路線別の年間利用者数の推移は、以下のとおり。

(※ 補助年度とは、前年10月から翌年9月までの期間です。)

年度／路線名	本町循環線	上芦別線	頼城線	芦別温泉線	合計
平成29補助	5,630	31,699	31,688	12,383	81,400
平成30補助	6,111	31,343	31,527	10,541	79,522
令和元補助	5,947	30,326	29,671	10,328	76,272
令和2補助	6,433	28,329	27,479	7,331	69,572
令和3補助	6,173	24,758	21,968	10,931	63,830
令和4補助	6,961	23,602	21,158	10,050	61,771
合計	37,255	170,057	163,491	61,564	432,367



(4) スクールバス

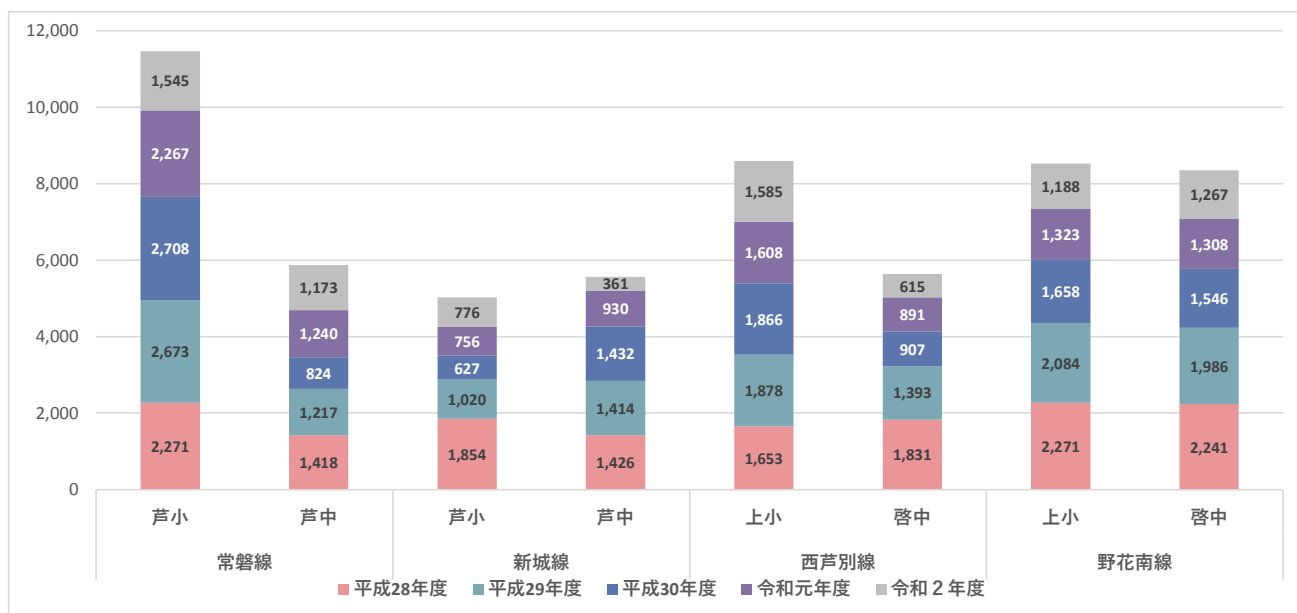
① 路線別の年間利用者数の推移

スクールバスの利用者は、少子化に伴い年々減少傾向にあります。

スクールバスの路線別の年間利用者数の推移は、以下のとおり。

(※「野花南線」は、令和元年度に「野花南(北)線」と「野花南(南)線」が一本化されました。)

路線名	学校名	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	合 計
常 磐 線	芦 別 小 学 校	2,271	2,673	2,708	2,267	1,545	11,464
	芦 別 中 学 校	1,418	1,217	824	1,240	1,173	5,872
新 城 線	芦 別 小 学 校	1,854	1,020	627	756	776	5,033
	芦 別 中 学 校	1,426	1,414	1,432	930	361	5,563
西 芦 別 線	上 芦 別 小 学 校	1,653	1,878	1,866	1,608	1,585	8,590
	啓 成 中 学 校	1,831	1,393	907	891	615	5,637
野 花 南 線	上 芦 別 小 学 校	2,271	2,084	1,658	1,323	1,188	8,524
	啓 成 中 学 校	2,241	1,986	1,546	1,308	1,267	8,348
合 計		14,965	13,665	11,568	10,323	8,510	59,031



② スクールバスのバス停車数及び乗車人数は、以下のとおり。

令和4年3月時点

路線名	小・中学校名		バス停車数	乗車人数
常磐線	芦別小学校		3	3
		芦別中学校	2	2
	芦別小学校	芦別中学校	3	8
新城線	芦別小学校		3	5
西芦別線	上芦別小学校		1	1
		啓成中学校	2	2
	上芦別小学校	啓成中学校	3	9
野花南線	上芦別小学校		1	2
		啓成中学校	3	4
	上芦別小学校	啓成中学校	1	4
合計	2校	2校	22	40

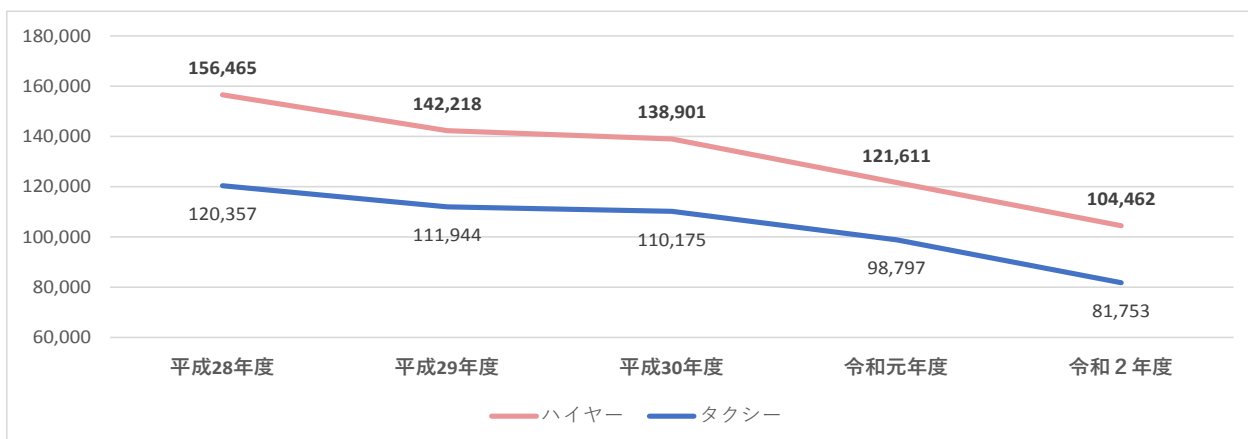
(5) デマンド型乗合タクシー

「芦別・新城線」の利用者数の推移は、令和3年10月1日から運行を開始しているため、データ不足となっています。

(6) ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーの利用者数の推移は、以下のとおり。

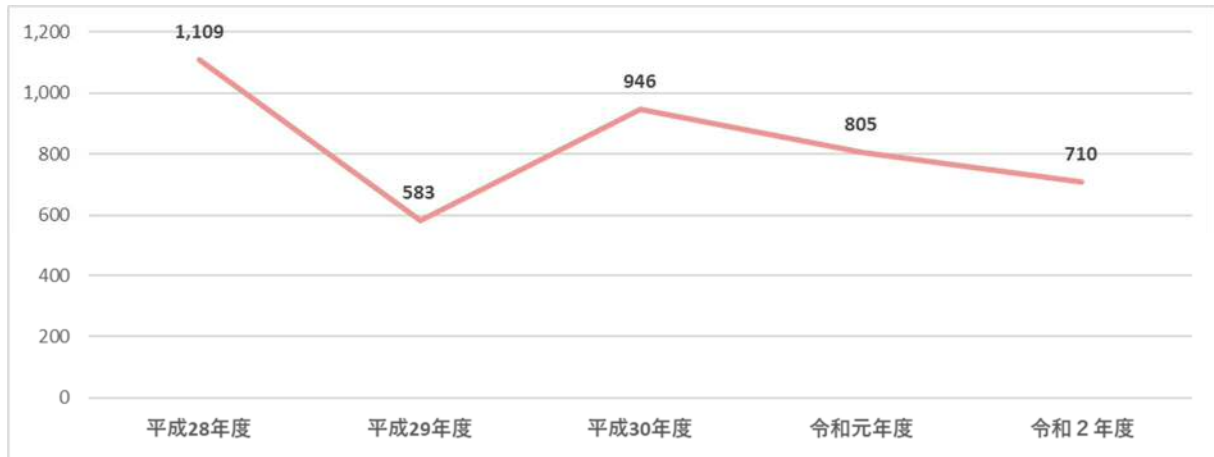
名称／年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
ハイヤー	156,465	142,218	138,901	121,611	104,462
タクシー	120,357	111,944	110,175	98,797	81,753
合計	276,822	254,162	249,076	220,408	186,215



(7) 介護タクシー

介護タクシーの年間利用者数の推移は、以下のとおり。

平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度
1,109	583	946	805	710



(8) 陣痛タクシー

陣痛タクシーの利用者数は、令和2年度時点において未だ利用されていない状況です。

【3-6】 利用環境

(1) 鉄道

いずれの駅においても車椅子での移動には介助が必要であり、整備は進んでいない状況です。
バリアフリーに関する各駅の整備状況は、以下のとおり。

カテゴリ		芦別駅	上芦別駅	野花南駅	
車椅子での移動	地上出入口～改札口	介助が必要	介助が必要	介助が必要	
	改札口～各ホーム		—	・移動できる経路有。	
	各ホーム間				
	利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の出入り口及びホームへの出入口に4cm程度の段差有。 ・ 富良野方面へは全て1番線から、滝川方面も一部を除き1番線から利用可。 ・ 1番線から発車する滝川方面の列車は事前に要確認。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホームは1箇所。 ・ 駅舎の出入口には段差有 ・ ホームまでは跨線橋有。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホームは2箇所。 ・ 駅舎の出入口には段差有。 ・ 全てのホームに上がるには傾斜有。 ・ 手すり等の掴むところ無。 ・ 富良野方面に行くホームには旅客通路（線路上）を通過。 	
ハンドル形車椅子	利用環境	利用不可	利用不可	利用不可	
ホームドア設置状況	路線名 ホーム形状 設置ホーム ホームドア種別	—	—	—	
プラットホーム	車両乗降口の段差・隙間 (縮小ホーム)	×	×	×	
トイレ施設	トイレ	改札内	×	○	×
		改札外	○	×	○
	車椅子対応 オストメイト ベビーベッド	改札内	×	×	×
		改札外	×	×	×
福祉輸送サービスの利用		利用不可	利用不可	利用不可	

【各駅の現況】



「芦別駅」



「上芦別駅」



「野花南駅」

(2) 高速バス・地域間バス

芦別駅前は、令和元年度の再整備工事によりバスの駐停車帯、のりばの待避アーケード及びベンチが整備されたため、これまで乗入れされていたキラキラバスのほか、高速バスと地域間バスの乗入れが可能となっています。

また、新しく案内看板が設置されたことから、バスのりばの場所も解りやすくなっています。芦別駅前にある北海道中央バスのりばにおける停留所の整備状況は、以下のとおり。



「北海道中央バス（高速ふらの号）」



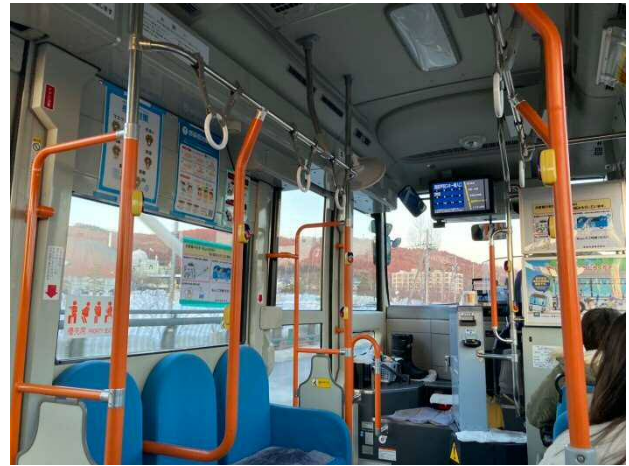
「北海道中央バス（滝芦線）」

(3) 路線バス（キラキラバス）

芦別駅前キラキラバスのりばにおける停留所の整備状況は、以下のとおり。



「キラキラバス」



「キラキラバス」

(4) スクールバス

バリアフリー対応になっていません。

スクールバスの車両は、以下のとおり。



「スクールバス」

(5) デマンド型乗合タクシー

バス停（新城峠）の停留所の整備状況は、以下のとおり。



「バス停・運行車両」

(6) ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーの待機所の状況は、以下のとおり。



「タクシー待機所」

(7) 介護タクシー

① 市民への情報提供の状況

市民への情報提供として、パンフレット等の配布、電話帳への掲載、Web サイトの活用、時刻表への広告掲載等を実施しています。

② 車両のバリアフリー化の状況

全車両が車椅子対応可となっており、大型車はストレッチャーにも対応しています。
また、滝川地区消防組合の患者搬送事業者として登録しています。

(8) 陣痛タクシー

陣痛タクシーについては、令和2年時点において利用実績が無い状況です。
現在も利用する際の登録については、随時、受け付けています。

【3-7】 住民・利用者等の意向

(1) アンケート調査の結果

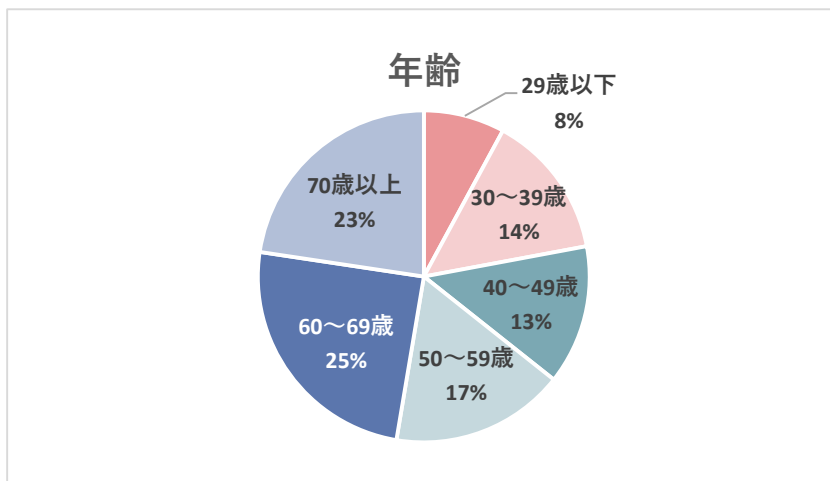
住民アンケートの調査の結果（一部抜粋）は、以下のとおり。

- 調査期間： 令和3年10月1日～令和3年10月15日
- 調査対象： 市内に居住する18才以上の市民
- 配布枚数： 1,300人
- 回答数： 530人（男性256人、女性274人）
- 回収率： 40.8%

① 年代別人数及びその割合

市内在住の年代別分類として29歳以下から70歳以上の計530人の回答をまとめました。
アンケート調査に関する年代別人数及びその割合は、以下のとおり。

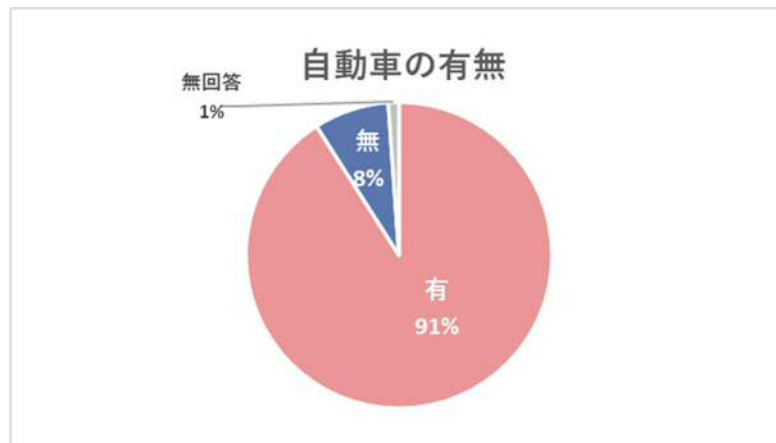
年 齢	人 数
29歳以下	42
30～39歳	75
40～49歳	72
50～59歳	90
60～69歳	131
70歳以上	120
無回答	1
総 計	530



② 自動車所有の有無の人数及びその割合

回答者の約9割の方が自動車を所有している結果でした。
自動車所有の有無の人数及びその割合は、以下のとおり。

有 無	人 数
有	482
無	42
無回答	6
総 計	530



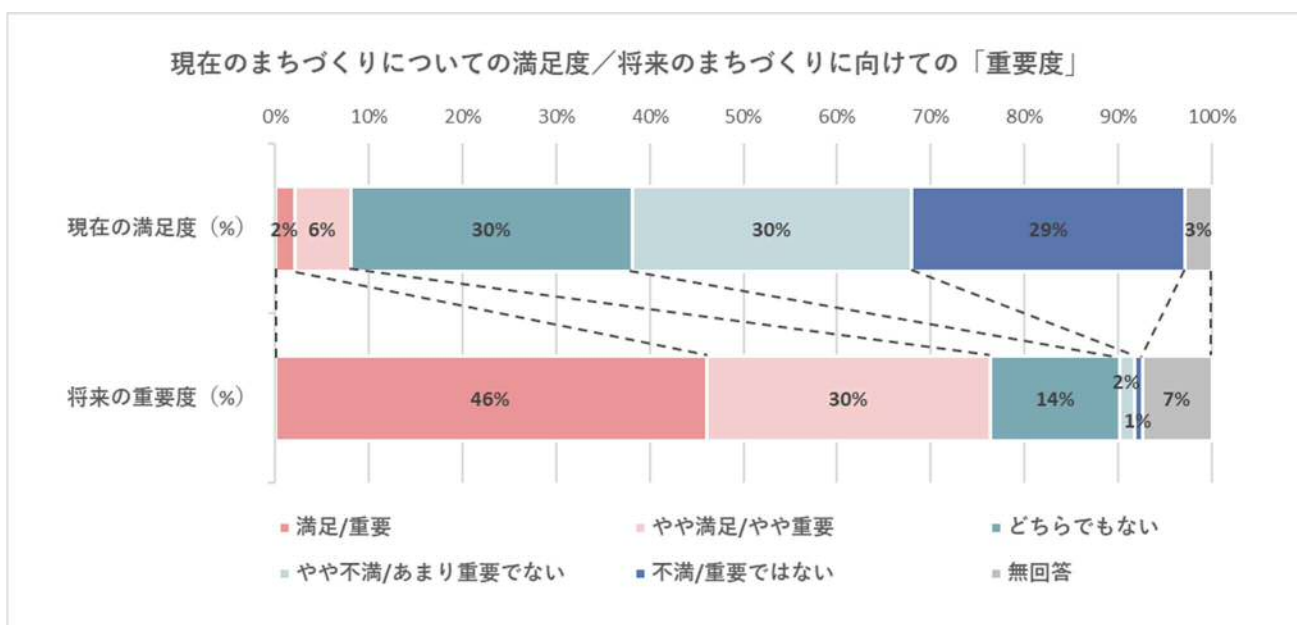
③ 現在のまちづくりについての「満足度」/将来のまちづくりに向けての「重要度」

公共交通に関する現在のまちづくりについての満足度については、「満足」と答えた方は全体の2%となり、「やや満足」は6%、「どちらでもない」は30%、「やや不満」は30%、「不満」29%、無回答は3%となる結果でした。

また、公共交通に関する将来のまちづくりに向けての重要度については、「重要」と答えた方は全体の46%、「やや重要」は30%、「どちらでもない」は14%、「あまり重要でない」は2%、「重要ではない」は1%、無回答は7%となる結果でした。

現在のまちづくりについての「満足度」/将来のまちづくりに向けての「重要度」について回答した人数は、以下のとおり。

項目	満足/ 重要	やや満足 / やや重要	どちら でもない	やや不満 / あまり重要 でない	不満/ 重要では ない	無回答	総計
現在のまちづくり についての「満足度」	11	32	159	158	155	15	530
将来のまちづくり に向けての「重要度」	244	161	73	8	5	39	530

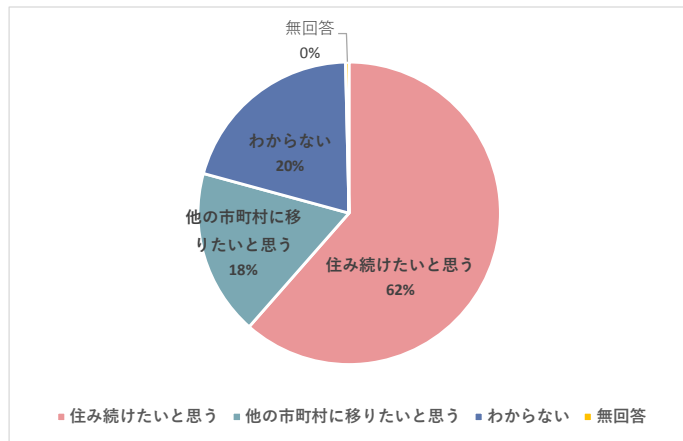


④ 住み続けたいと思うか

市内に住み続けたいと思っている方は全体の62%で、他の市町村に移り住みたいと思っている方は18%、分からないと答えた方は20%となる結果でした。

住み続けたいと思うかに関する項目別の人数及びその割合は、以下のとおり。

項目	人数
住み続けたいと思う	326
他の市町村に移りたいと思う	94
わからない	108
無回答	2
総計	528

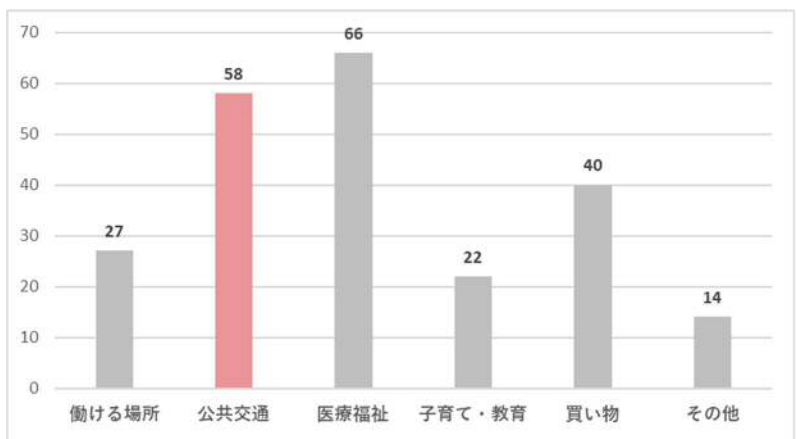


⑤ 他に移りたいと思う理由（複数回答）

上記の回答のうち、「他の市町村に移り住みたい」と思うと答えた方の理由で、「公共交通」と答えた方は94人中58人で、その人数を割合で表すと63%となる結果でした。

他に移りたいと思う理由に関する項目別の人数は、以下のとおり。

項目	人数
働ける場所	27
公共交通	58
医療・福祉	66
子育て・教育	22
買い物	40
その他	14



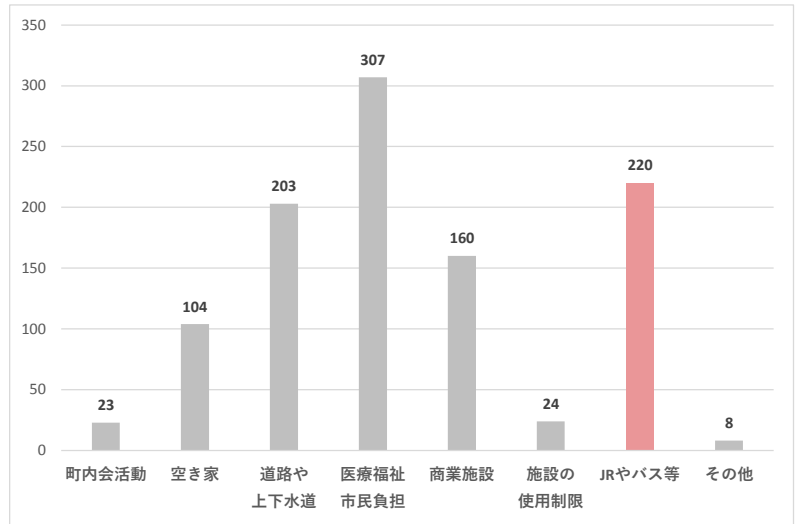
⑥ 将来の生活で不安なこと（2つ回答）

「JR やバス等」と回答した方が 530 人中 220 人であり、その人数を割合で表すと 42%となる結果でした。

将来の生活で不安なことに関する項目別の人数は、以下のとおり。

(※回答数：530 人～複数回答可)

項目	人数
町内会活動	23
空き家	104
道路や上下水道	203
医療・福祉の市民負担	307
商業施設	160
施設の使用制限	24
JR やバス等	220
その他	8

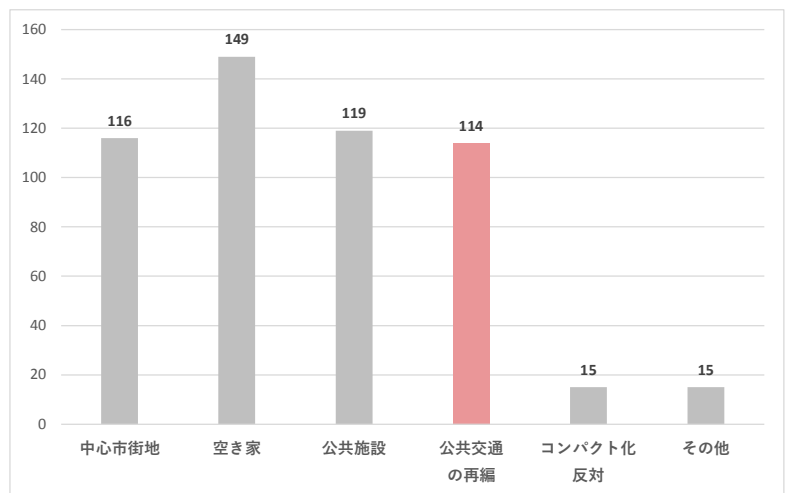


⑦ コンパクト化に必要なこと

「公共交通の再編」と答えた方が 530 人中 114 人で、その人数を割合で表すと 22%となる結果でした。

コンパクト化に必要なことに関する項目別の人数は、以下のとおり。

項目	人数
中心市街地	116
空き家	149
公共施設	119
公共交通の再編	114
コンパクト化反対	15
その他	15
無回答	2
総計	530

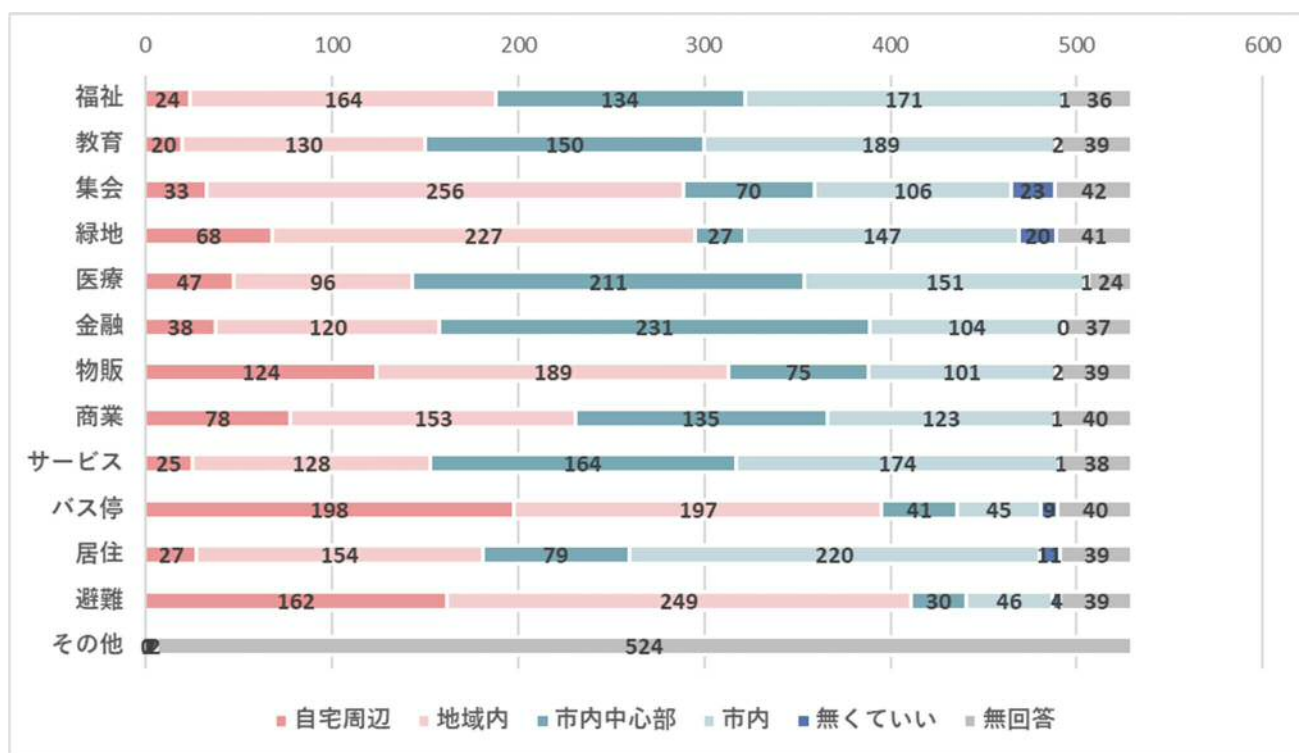


⑧ 施設の必要性和場所

バス停が「自宅周辺」に必要と答えた方は全体の 37%、地域内は 37%、市内中心部は 8%、市内は 8%、無くていいは 2%、無回答は 8%となる結果でした。

施設の必要性和場所は、以下のとおり。

施設／場所	自宅周辺	地域内	市内中心部	市内	無くていい	無回答	総計
福祉	24	164	134	171	1	36	530
教育	20	130	150	189	2	39	530
集会	33	256	70	106	23	42	530
緑地	68	227	27	147	20	41	530
医療	47	96	211	151	1	24	530
金融	38	120	231	104	0	37	530
物販	124	189	75	101	2	39	530
商業	78	153	135	123	1	40	530
サービス	25	128	164	174	1	38	530
バス停	198	197	41	45	9	40	530
居住	27	154	79	220	11	39	530
避難	162	249	30	46	4	39	530
その他	1	0	1	2	2	524	530



⑨ 通勤・通学時の行き先（市内／市外）

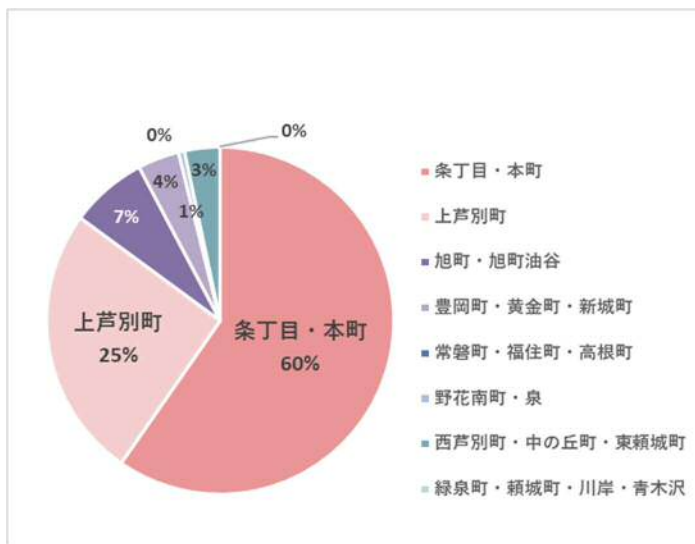
市内で最も多いのは条丁目・本町で60%、続いて多いのが上芦別町で25%です。

また、市外で最も多いのは赤平市で39%、続いて多いのは富良野市で27%となる結果でした。

通勤・通学時の行き先（市内／市外）に関する人数及びその割合は、以下のとおり。

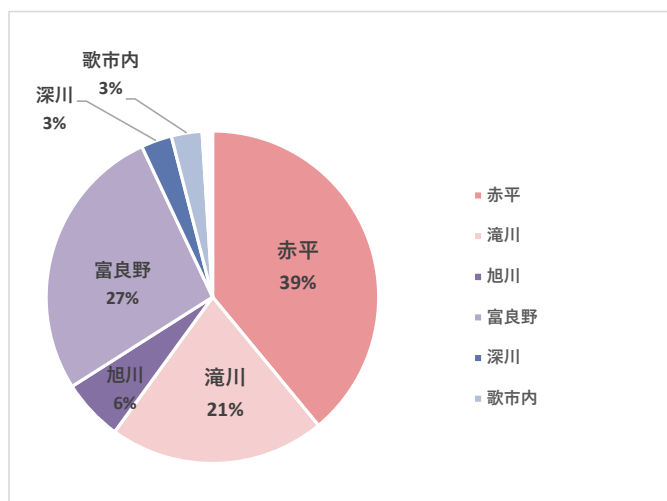
【市内】

地域名	人数
条丁目・本町	108
上芦別町	46
旭町・旭町油谷	13
豊岡町・黄金町・新城町	7
常磐町・福住町・高根町	0
野花南町・泉	1
西芦別町・中の丘町・東頼城町	6
緑泉町・頼城町・川岸・青木沢	0
総計	181



【市外】

市名	人数
赤平	13
滝川	7
旭川	2
富良野	9
深川	1
歌市内	1
総計	33



⑩ 日常の買い物の行き先（市内／市外）

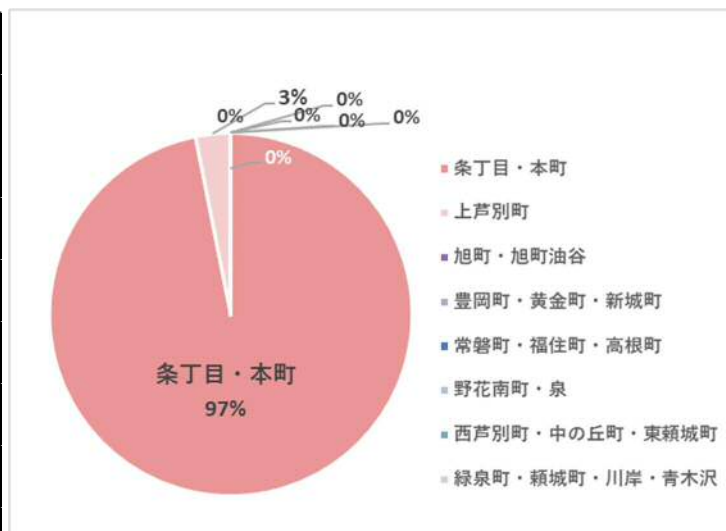
市内で最も多いのは条丁目・本町で、その割合は97%を占めています。

また、市外で最も多いのは滝川で58%、続いて多いのは旭川で25%となる結果でした。

日常の買い物の行き先（市内／市外）に関する人数及びその割合は、以下のとおり。

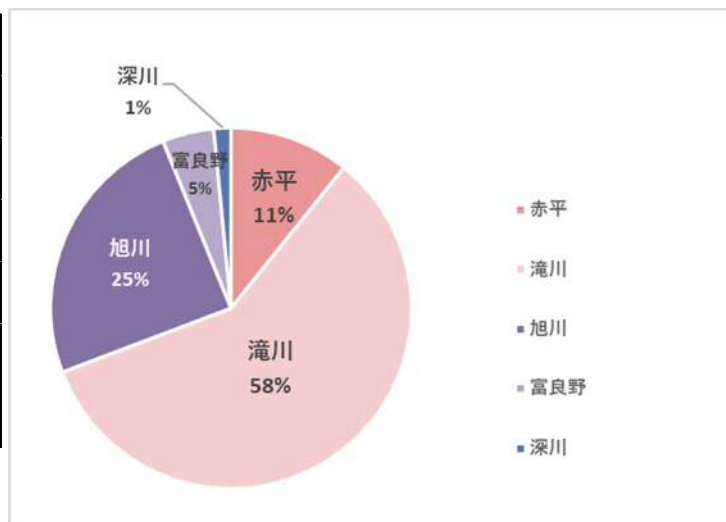
【市内】

地域名	人数
条丁目・本町	279
上芦別町	9
旭町・旭町油谷	0
豊岡町・黄金町・新城町	0
常磐町・福住町・高根町	0
野花南町・泉	0
西芦別町・中の丘町・東頼城町	0
緑泉町・頼城町・川岸・青木沢	0
総計	288



【市外】

市名	人数
赤平	7
滝川	38
旭川	16
富良野	3
深川	1
総計	65



⑪ 病院・福祉施設利用の行き先（市内／市外）

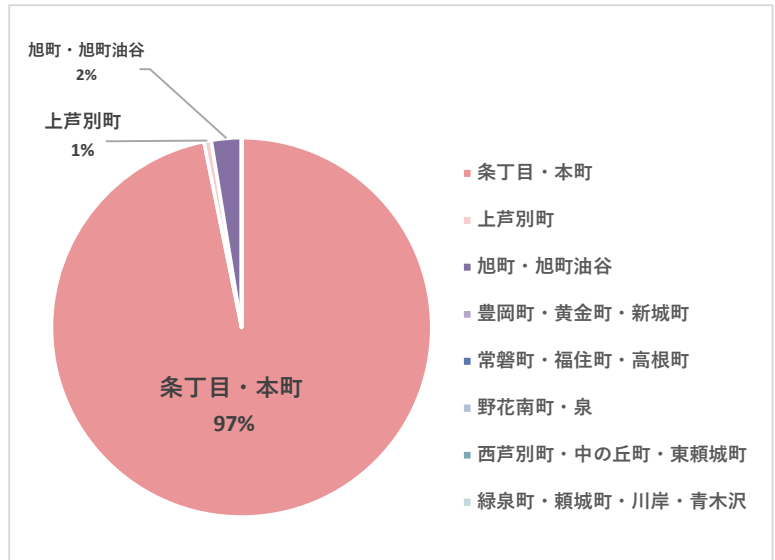
市内で最も多いのは条丁目・本町となっており、その割合は97%を占めています。

また、市外で最も多いのは滝川市で32%、続いて多いのは砂川市で22%となる結果でした。

病院・福祉施設利用の行き先（市内／市外）に関する人数及びその割合は、以下のとおり。

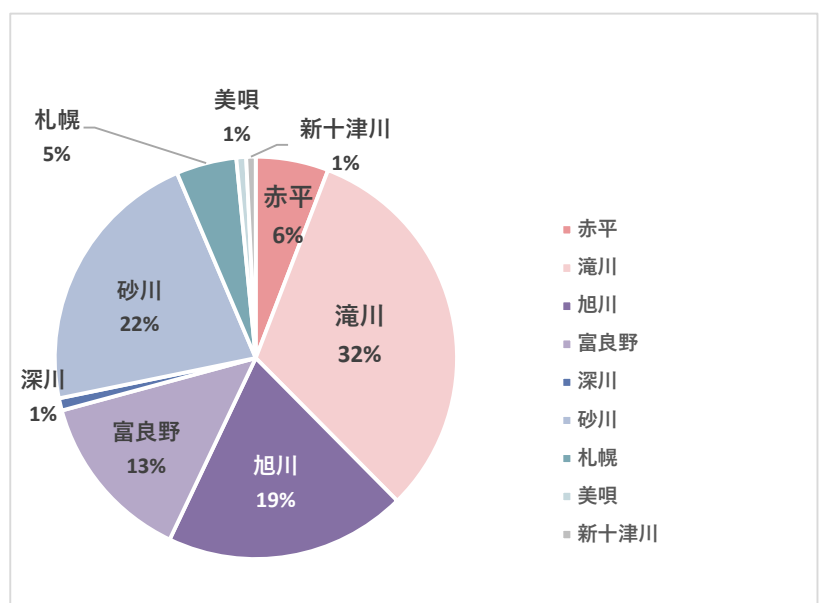
【市内】

地域名	人数
条丁目・本町	152
上芦別町	1
旭町・旭町油谷	4
豊岡町・黄金町・新城町	0
常磐町・福住町・高根町	0
野花南町・泉	0
西芦別町・中の丘町・東頼城町	0
緑泉町・頼城町・川岸・青木沢	0
総計	157



【市外】

市・町名	人数
赤平	9
滝川	48
旭川	30
富良野	21
深川	1
砂川	33
札幌	7
美唄	2
新十津川	1
総計	152



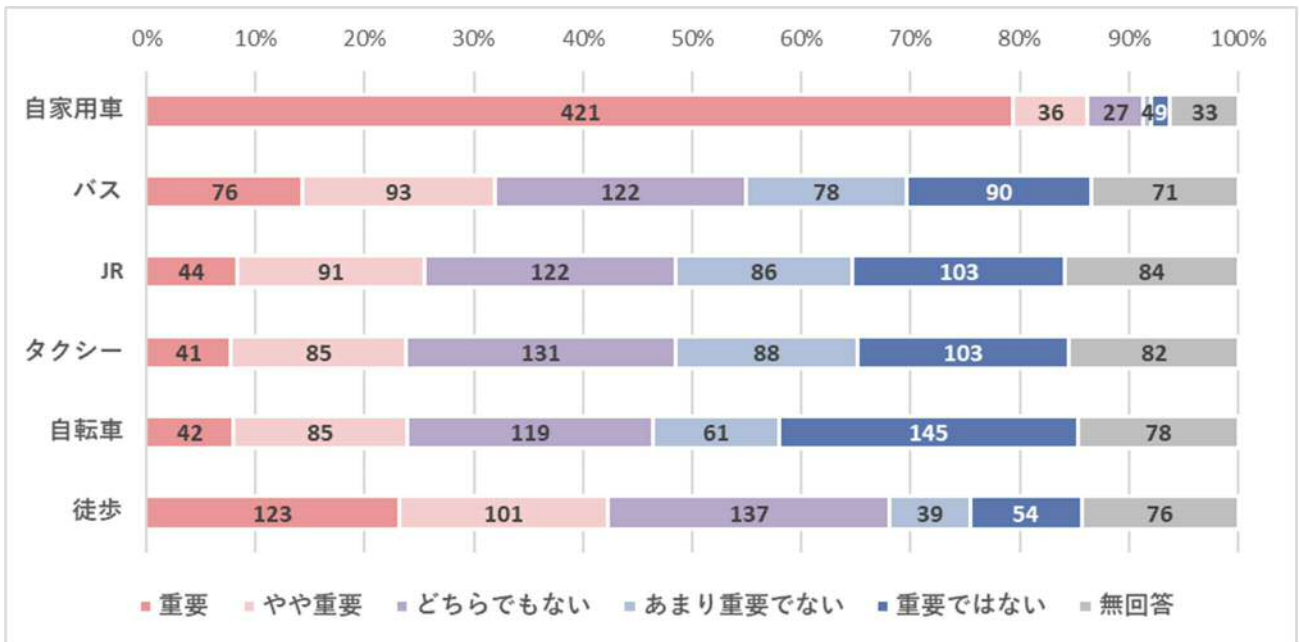
⑫ 移動手段の重要性（現在／将来）

公共交通に関する移動手段の重要性について、現在と将来を比較すると、将来の方がより重要性が高まる結果となりました。

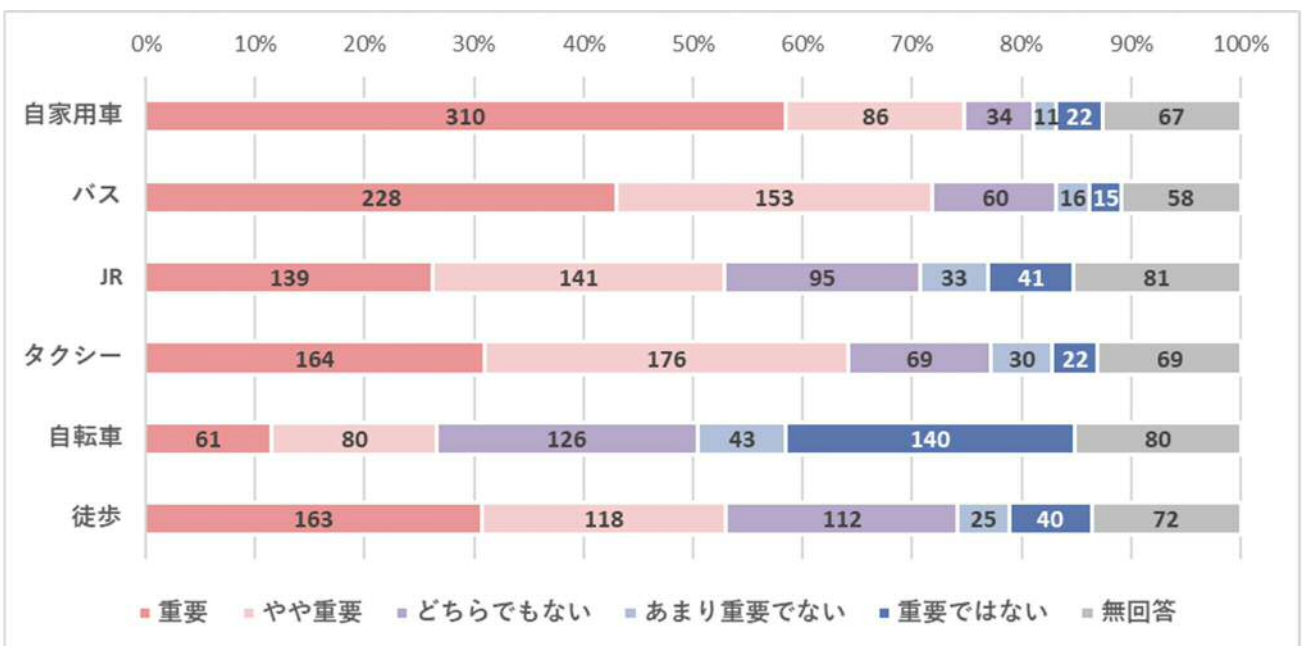
そのうち「重要」、「やや重要」と回答した割合の現在／将来を比較するとバスが40%増、JRが27%増、タクシーが40%増となっており、それぞれ増加しています。

移動手段の重要性（現在／将来）に関する項目別の人数及びその割合は、以下のとおり。

【現在】



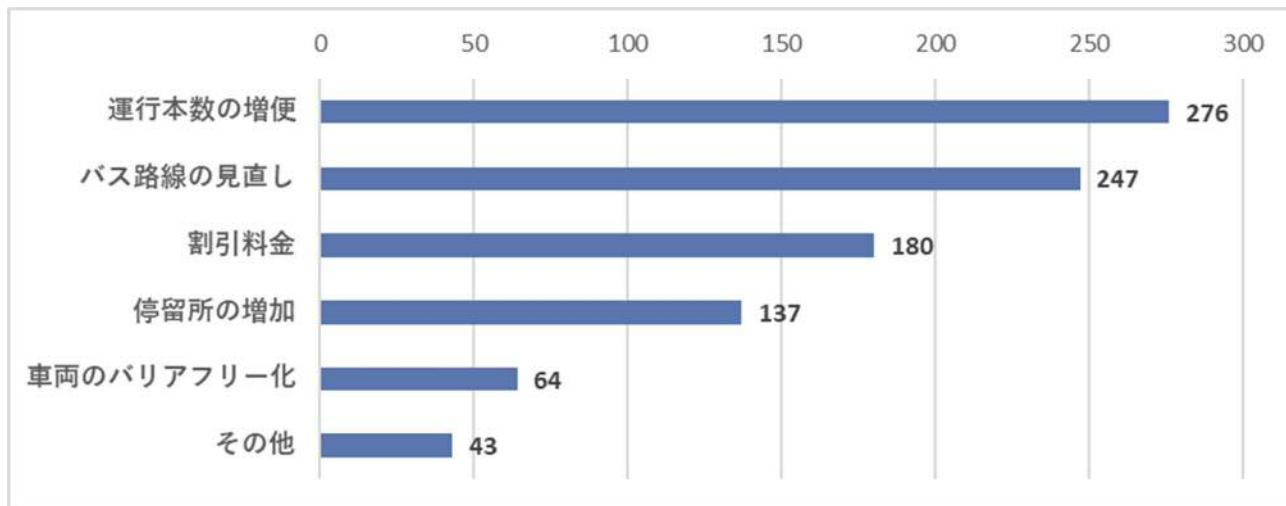
【将来】



⑬ 公共交通機関を利用しやすくするために必要なもの（複数回答）

公共交通の利便性については、「運行本数の増便」を希望している方は全体の52%、「バス路線の見直し」は47%、「割引料金」は34%、「停留所の増加」は26%、「車両のバリアフリー化」は12%、「その他」は8%となる結果でした。

公共交通機関を利用しやすくするために必要なものに関する人数は、以下のとおり。



(2) ヒアリング

① 実施概要

ア 目的

公共交通の事業者や利用者にヒアリング調査を実施し、本市の公共交通の現状・問題点・課題などについて整理しました。

イ 調査対象

公共交通の利用者である市民のほか、計画の運営主体となる公共交通事業者を対象に調査を実施しており、芦別市地域公共交通会議の委員から選出しました。

- 市民 7名
- 事業者 4社

ウ 調査方法

調査方法については、調査対象者と日程調整のうえ、オンライン会議、電話、対面による聴き取りにより、15分～30分程度のヒアリングを実施しました。

エ 調査項目

調査する内容については、全ての項目への回答をお願いするものではなく、項目のうち調査対象者及び公共交通事業者が考えている課題・検討している内容を聴き取りました。

ヒアリングを実施した調査項目については、以下のとおり。

項 目	回答（現状、問題点、要望など）
1. 交通サービスの質 (キーワード) ・ 交通空白地域 ・ 高齢者や子育て世代への対応 ・ 便数、時間帯など	○お住まいの地区 ○地区全体の交通手段確保の傾向 例)「みんな家族に何とかしてもらっている」 「あと10年経ったら大変な地区になっている」など ○地区全体で移動に関して抱えている問題 例)「バス停や路線、運航時刻の不満あり」 「バス停までの距離までが大変」など ○交通弱者への対応の大変さ 例)「声はかけてみるが、助けられるのが嫌なようである」 「助けてあげたいが住民だけでは限界」など
2. 輸送資源 (キーワード) ・ 自家用有償旅客運送の導入 ・ 福祉輸送やスクールバスの活用	○自家用有償旅客運送 例)「出来るのであれば進めた方がいい」など ○福祉輸送やスクールバスの動員 例)「スクールバスはいつも空いているから、バスとして活用すれば良い」など

3. 新技術	○データ管理のIT化
(キーワード) ・MaaS ・自動運転 ・データ管理のIT化	例)「IT化を進めたいけど方法が分からない」など
4. 公共交通の維持	○経営状況
(キーワード) ・補助金	例)「民間事業者だけでは維持できない」など ○補助金 例)「申請したいがスキルがない」など
5. 新型コロナウイルスの感染対策	○感染対策
(キーワード) ・経営状況の悪化 ・感染対策	例)「どこまで対策をすればいいか分からない」など
6. 協働体制	

② 実施結果

実施した結果を整理するに当たり、特に重要と考えられる意見や代表的な意見を抜粋しました。ヒアリングの実施結果については、以下のとおり。

項 目	回答（現状、問題点、要望など）
1. 交通サービスの質の確保	【■ 市民】
(キーワード) ・交通空白地域 ・高齢者や子育て世代への対応 ・便数、時間帯など	<ul style="list-style-type: none"> ・地区の高齢化率は高く、今後は買い物、病院、知人宅への訪問なども大変になるだろう。 ・本町循環線はお昼の便が不便で、買い物に行きにくい。 ・お年寄りや午前中に用事を済ませたいため、午前中にバスが1本増えると、使い勝手が向上する。 ・バス停までのアクセスが困難だと感じている人が多い。 ・以前は農協の移動販売車が来ていたが、採算が合わないとのことで来なくなった。 ・任意団体で高齢者へのアンケート調査を実施しているが、移動手段の確保において様々な問題がある。 ・路線バスを利用している世帯では、「バス停まで距離があるため自宅付近にバス停がほしい」と言っている。 ・今後80代を超える住民が多くなると、道路の除雪も大変になるため、自宅からバス停まで歩いて行くのが困難な人も増えていくだろう。 ・今後は高齢化がさらに進み、移動が困難な人が多くなるだろう。 ・去年から芦旭線が廃止となったため、新城峠で乗り換え

	<p>の際には、非常に不便である。</p> <p>【■ 事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ダイヤの時刻調整などは可能である。 ・ 現在の路線バスではカバーしきれていないエリアがあり、どう対応していくべきか課題である。 ・ 市民のために路線やダイヤを充実させたいが、増やした分だけ赤字が発生してしまう状況である。 ・ 新城線は不便なので改善が必要である。
<p>2. 輸送資源の総動員</p> <p>(キーワード)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用有償旅客運送の導入 ・ 福祉輸送やスクールバスの動員 	<p>【■ 市民】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ボランティアで自家用車に乗せてあげる助け合いの活動があるが、様々な心配があり長く続けられるやり方ではないため、何か他の手段も検討していくべきだと思う。 ・ 各社会福祉法人所有のデイサービス等に使用する送迎車を、事業者が使用しない日及び時間帯に地域で利活用することができるのではないかと。 ・ スクールバスを地域住民も利用できるようなれば良いと思っている。 ・ 自家用有償旅客運送を実施している地域の事例を見たことがあるが、仕事内容に対して報酬が低く、継続・維持していくのが大変そうだという印象を受けた。 <p>【■ 事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域のニーズに柔軟に対応していくには、自家用有償旅客運送やスクールバス、デマンド交通の検討は良いことだと思う。 ・ 自家用有償旅客運送については、高齢者による運転の安全性確保、事故を起こした場合の対処などが心配である。 ・ 本市で自家用有償旅客運送を実施するイメージが解らない。 ・ スクールバスの動員には賛成である。使われていない時間帯のスクールバスや運転手の活用が図れると思う。
<p>3. 新技術の導入</p> <p>(キーワード)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ MaaS ・ 自動運転 ・ データ管理の IT 化 	<p>【■ 事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当社では今のところ考えていない。導入することで経営状況が改善するかもしれないが、導入にかかる費用もあるのでメリット・デメリットを考えて判断する。 ・ 自治体が積極的に推し進めるのであれば協力していきたい。 ・ 新技術の導入については、現時点で導入は考えていない。

	<ul style="list-style-type: none"> ・インターネット予約を実施しているが、バス利用者を中心に高齢者のため、予約者はほぼいない。
4. 公共交通の維持 (キーワード) ・補助金	【■ 事業者】 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは公共交通の核になるものと認識しているが、バス利用者は減っており、バス事業は厳しさを増している。そのような状況ではあるが、社会インフラの一つとして責任をもって運営していく。厳しい面については、協働によって乗り越えていきたい。 ・これまでは通勤・通学の大量輸送の需要があったが、なくなってきている。 ・当社が赤字を抱えながら運行するのはもう厳しい状況である。 ・経営はカツカツな状態である。長期的な補助金が出ると、設備投資や新規従業員の雇用などへの投資ができる。 ・障がい者にはタクシーチケットなどの支援があるが、要介護者や支援者には支援がない。そのような人たちに福祉チケットを出してあげられると良い。 ・車両の小型化（中型、マイクロバス）を推進することで、維持費は大分変わる。
5. 新型コロナウイルスの感染対策 (キーワード) ・経営状況の悪化 ・感染対策	【■ 事業者】 <ul style="list-style-type: none"> ・テレワークの導入によってバス利用が減ってきている。考え方を変えなければいけない。 ・赤字がこれ以上膨らまないような対策をしているが、コロナが収束してもすぐに需要が戻ると思えない。 ・コロナに対する交通事業者への補助があると助かる。
6. 一協働体制	【■ 事業者】 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通計画では、自治体、事業者、住民が一体となった計画が作れば良いと思う。 ・本市に訪れる観光客のほとんどが車で来る。そのため、観光分野における公共交通機関との連携は現時点では検討されていない。

第4章 公共交通の課題

本市における公共交通の課題について、これまで取りまとめた第1章から第3章の内容を踏まえ、ヒアリング調査で設定した設問ごとに、現状、問題点及び課題を整理し、基本方針、実施施策及び具体的な取組などを設定します。

公共交通の課題については、以下のとおり。

【4-1】 交通サービスの質の確保

現 状	問題点	課 題
<p>《地域の現状》</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和22年の人口は6,559人、高齢化率は56.2%と推計されています。 <p>《公共交通の現状》</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域の人口は、鉄道が83%、バスが19%、鉄道及びバスが17%です。 <p>《住民・利用者等の意向》</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケート結果によると、バス・JR・タクシーが重要な移動手段として位置付けられます。 利用しやすい運行ダイヤ、バス停の位置が求められています。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少により、公共交通全体への需要が減少します。 高齢化により、運転免許証の返納者が増加し、特に交通不便地域における移動手段の確保が困難となります。 公共交通全体の需要が減少する一方、高齢化によってそのニーズが多様になります。 公共交通網を充実させると、その分コストが発生します。 	<p>○社会インフラとしての公共交通網の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民が地域で生活していくうえで必要不可欠な社会インフラとして、将来的な人口構造や地域特性を踏まえた公共交通網を整備する必要があります。 公共交通全体の需要が減少する中、個別ニーズの多様化に対し、協働により対応していく必要があります。 費用と効果のバランスを見極める必要があります。

【4-2】 輸送資源の総動員

現 状	問題点	課 題
<p>《公共交通の現状》</p> <ul style="list-style-type: none"> スクールバス、タクシー等の利用者は年々減少しています。 <p>《住民・利用者等の意向》</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者によると、輸送資源の総動員の考え方は支持されています。 	<ul style="list-style-type: none"> 需要は減少しているものの、社会インフラとして各輸送手段の提供を撤廃することは容易には出来ず、経営状況は悪化していきます。 	<p>○輸送資源への新たな動員</p> <ul style="list-style-type: none"> 市全体で効率的・効果的な公共交通手段を確保するため、活用しきれていない輸送資源を動員する必要があります。

【4-3】 新技術の導入

現 状	問題点	課 題
<p>《住民・利用者等の意向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インターネットを利用した予約システムは、利用者にあまり使われていません。 ・事業者によると、現時点での導入予定はありません。 	<ul style="list-style-type: none"> ・システムを導入する費用が多額となります。 	<p>○新技術の必要性と調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性が確認された段階で検討を開始する必要があります。 ・新技術を学び、導入について検討する必要があります。

【4-4】 公共交通維持のための支援

現 状	問題点	課 題
<p>《住民・利用者等の意向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民から様々な要望が上がる一方で、事業者としては経営状況が悪化している状況です。 ・事業者の努力によって赤字路線が維持されている状況です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者の経営状況の悪化が続くと、路線の廃止や減便、交通事業者の撤退が進行します。 ・自治体の財政基盤は盤石なものではなく、財政的な支援は持続できない可能性があります。 	<p>○持続可能な公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「輸送資源の総動員」の考え方も踏まえ、検討を進める必要があります。 ・行政による支援方法を検討する必要があります。

【4-5】 新型コロナウイルスの対応

現 状	問題点	課 題
<p>《公共交通の現状》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍によって公共交通利用者が減少しています。 <p>《住民・利用者等の意向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ライフスタイルの変化により、コロナ終息後もすぐに需要が戻ると想定できません。 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要の減少によって経営状況が悪化します。 	<p>○コロナ終息も踏まえた対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナの感染状況を踏まえながら、対策を講じていく必要があります。

【4-6】 協働体制の構築

現 状	問題点	課 題
<p>《住民・利用者等の意向》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本計画の策定に向けては、自治体、事業者、住民が一体となった計画が求められています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍により、市民の意見を聴き取る機会が少なくなっています。 	<p>○協働による計画づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の声を踏まえながら、計画を進めていく必要があります。

第5章 基本的な方針と目標

【5-1】公共交通の将来像

第6次芦別市総合計画では、だれもが安全・安心に暮らすことができる環境づくりに努め、住み続けたいと思えるまちを築いていくため、目指すまちの将来像を「**みんなで築く 豊かで住みよい人と文化の輝くまち**」と設定しています。

この将来像を実現するための一つの手段として公共交通は位置付けられており、その役割である「交通に対する基本的な需要が適切に充足されること⁴」を実現する必要があります。

しかしながら、本市における公共交通の課題としては、移動手段の需要の変化や運行事業者の経営状況によっては、日常生活における移動手段を提供する体制の構築が難しくなってきます。

これらの課題を踏まえて、今後も市民の足となる移動手段を確保していくためには、これまでの枠組みを越えた輸送資源の活用や、運転手の確保などを総動員することが求められることから、公共交通の将来像を「**地域の輸送資源を総動員した持続可能な公共交通の実現**」とします。

『第6次芦別市総合計画』

○ **基本構想** 【目指すまちの将来像】「みんなで築く 豊かで住みよい 人と文化の輝くまち」

《基本計画》

2 **生活・環境** 【基本目標】「豊かな自然と共生する安全・安心なまち」

(1) **都市基盤** 【重点目標】「都市基盤のコンパクト化の推進」

③ **公共交通の維持**・JR根室線の利用促進、並びに路線の維持・存続への取組

(推進すべき施策)・バス路線の運行事業者への支援、並びに路線の維持・確保への取組

反映

反映

『芦別市地域公共交通計画』

(期間：令和5年度～令和14年度)

○ **公共交通の将来像**

「**地域の輸送資源を総動員した
持続可能な公共交通の実現**」

【基本方針】

- 1 利用者との協働による移動手段の確保
- 2 公共交通を維持する仕組みの構築
- 3 公共交通の利用促進

『芦別市都市計画マスタープラン』

(期間：令和5年度～令和24年度)

『芦別市立地適正化計画』

(期間：令和5年度～令和24年度)

連携

反映

〔公共交通の課題〕

- | | | |
|----------------|----------------|-----------|
| 1 交通サービスの質の確保 | 2 輸送資源の総動員 | 3 新技術の導入 |
| 4 公共交通維持のための支援 | 5 新型コロナウイルスの対応 | 6 協働体制の構築 |

⁴ 交通に対する基本的な需要が適切に充足されること：「交通政策基本法第二条（交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識）」で説明。

【5-2】 施策体系

公共交通の将来像の達成に向けた基本方針、実施方針及び具体的な取組は、以下のとおり。



【5-3】 基本方針等及び評価指標

公共交通の将来像を実現するため基本方針を定め、公共交通の課題、実施方針、具体的な取組、事業・施策、具体的な取組の概要及び評価指標を示します。

【基本方針1】

利用者との協働による移動手段の確保



豊かで住みよいまちを形成するに当たり、誰でも移動手段を有することは当然の条件となります。しかしながら、中には「運転免許証は保有しているが自動車を所有していない」、「運転免許証を返納したため自動車を所有していない」、「もともと運転免許証を保有していない」等の理由により、移動手段の確保が困難な方がいることも現状です。

そのため、移動手段となる JR やバス等の従来の公共交通で市全域をカバーできれば良いのですが、利用者の減少による減便や運転手不足などの課題から十分に整備できない状況にあるほか、個別ニーズの多様化や財政状況により、それらの対応は難しくなっています。

このような現状であっても、市民、事業者及び行政が一体となり、協働により公共交通を確保することができるよう「利用者との協働による移動手段の確保」を進めていきます。

■ 公共交通の課題

1 交通サービスの質の確保

- ・住民が地域で生活していくうえで必要不可欠な社会インフラとして、将来的な人口構造や地域特性を踏まえた公共交通網を整備する必要があります。
- ・公共交通全体の需要が減少する中、個別ニーズの多様化に対し、協働により対応していく必要があります。
- ・費用と効果のバランスを見極める必要があります。

4 公共交通維持のための支援

- ・「輸送資源の総動員」の考え方も踏まえ、検討を進める必要があります。

6 協働体制の構築

- ・市民の声を踏まえながら、計画を進めていく必要があります。


■ 実施方針、具体的な取組及び事業・施策

実施方針	具体的な取組	事業・施策
1 交通不便地域への対応	1-1 自家用有償旅客運送導入に向けた取組	自家用有償旅客運送導入への取組支援
	1-2 タクシー事業者への補助制度の整備	タクシー事業者支援
2 高齢者等交通弱者のケア	2-1 高齢ドライバーによる事故防止への取組	運転免許証自主返納者支援
	2-2 保健・福祉分野間との連携	高齢者・障がい者への移動手段等確保対策

■ 具体的な取組の概要

「実施方針 1 交通不便地域への対応」

(取組 1-1) 自家用有償旅客運送導入に向けた取組

取組内容	<p>高齢化の進行に伴い、自動車の運転ができなくなる方が増えてきます。</p> <p>自動車が運転できなくなると、バスやタクシー等の既存の公共交通や家族等の支援等に頼らざるを得ない状況となりますが、交通空白地域の居住者や家族等の支援を受けられない高齢者は、移動そのものが困難な状況になってきます。</p> <p>そのような方を地域で支えていく仕組みの一つとして、自家用有償旅客運送が考えられることから、導入に向けた調査・検討を進めていきます。</p>					
	実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整		<p>実施</p>  <p>(随時見直し)</p>			

参考

自家用有償旅客運送とは⁵

- ・バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスです。
- ・旅客から収受する対価は実費の範囲内です。実費とは、ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない費用です。
- ・「自家用有償旅客運送」を導入するための検討ではなく、交通空白地域の居住者や身体障がい者等の交通弱者と呼ばれる方の移動手段をどのように確保するかを検討が求められます。その上で、「自家用有償旅客運送」が必要となった際には、現状の把握や交通事業者との協議等の丁寧な合意形成の上で各種手続きを進めていきます。




「事例 (新潟県上越市⁶)」

⁵ 引用：国土交通省自動車局旅客課「自家用有償旅客運送ハンドブック」, 令和2年11月改定


⁶ 引用：上越タウンジャーナル「上越市初、NPO が有償運送、中ノ俣から高田地区のスーパーへ」, 令和2年7月

(取組 1-2) タクシー事業者への補助制度の整備


取組内容	タクシーは、鉄道・バス等とともに安定的に公共交通サービスを提供できることから、地域の持続可能な公共交通環境を形成する重要な交通機関となっています。この公共交通を確保するためには、タクシーチケットの配布、福祉分野との連携、見守りサービスの提供などを通じ、利用者のニーズにきめ細かく対応できるよう市民に向けて積極的に利用促進を図るほか、各種補助制度のあり方について調査・検討していきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○			社会福祉協議会	
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整		実施  (随時見直し)			

「実施方針 2 高齢者等交通弱者のケア」

(取組 2-1) 高齢ドライバーによる事故防止への取組

取組内容	高齢ドライバーによる交通事故防止の観点から、高齢者の運転免許自主返納を促進していくためにも、各種取組によって安心して自主返納ができる公共交通環境を形成することが必要です。 その取組として自主返納に向けた案内、公共交通の利用料割引、タクシーチケットの配布、商業施設と連携したポイント制度の付与等を検討していきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○			社会福祉協議会	
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	検討・調整・実施  (随時見直し)					

(取組 2-2) 保健・福祉分野間との連携

取組内容	移動することが困難な高齢者や障がい者の移動手段を確保するに当たって、交通分野の取組だけでは限界があることから、保健・福祉分野間と連携しながら、情報収集や適切な移動手段を検討していきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○		○	社会福祉協議会	
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整		実施  (随時見直し)			

■ 評価指標

実施方針	評価指標	現状値	目標値
1 交通不便地域への対応	① 自家用有償旅客運送の導入地区数 (累計)	0 地区	1 地区
2 高齢者等交通弱者のケア	② 運転免許証の自主返納者数 (単年)	56 人	49 人

《評価指標設定の考え方及び調査・設定方法》

① 自家用有償旅客運送の導入地区数 (累計)

【考え方】

- ・自家用有償旅客運送について、対象となる地区を選定し導入に向け調査・検討をしたうえで、適正に実施できるのかを確認するため、当指標を設定します。

【調査・設定方法】

- ・市の情報提供により、評価実施時点の状況を調査します。
- ・市内に導入されている地区はないため **0 地区を現状値** とし、自家用有償旅客運送の導入に向けては、住民のニーズや実施体制の把握、関係機関や住民等との合意形成など、一定程度の準備期間とコストを考慮しながら、新たに導入の検討を進めるため **1 地区を目標値** とします。

② 運転免許証の自主返納者数 (累計)

【考え方】

- ・高齢者等の運転免許証の自主返納促進の結果により、安心して自主返納できる公共交通環境が整備できているのかを確認するため、当指標を設定します。
- ・現在の返納者数に対し、人口減少を踏まえた将来予測に応じた割合から、若干の増加を目標とします。

【調査・設定方法】

- ・芦別警察署からの情報提供による運転免許証の自主返納者数をもとに設定します。
- ・当指標は、令和 2 年の高齢者人口 5,995 人を 100% とし、令和 12 年 (10 年後) には 4,796 人と 80% に減少するとことを前提に、令和 13 年の数値を目標値として設定します。
- ・令和 3 年における運転免許証の自主返納者数 **56 人を現状値** とし、人口減少を踏まえた運転免許証の自主返納者数に若干上乗せした数値を目標とすることから、令和 3 年度の返納者数の 80% となる 44.8 人をもとに、110% の **49 人を目標値** とします。

【基本方針 2】

公共交通を維持する仕組みの構築



地域内の公共交通機関は、整備されて当然と認識されていますが、公共交通環境の維持については、人口減による利用者数の減少で事業収入が見込めないほか、運行の非効率化などから、財政的にも困難となってきています。

本市の将来人口は、令和 22 年に 6,559 人になると推計されており、今後の公共交通機関の利用者数は、EC サイト⁷や在宅ワークの普及により、人の移動に対する考え方に変容が生じていることから、コロナ禍前の状況に戻ることは難しいものと考えられます。

そのため、この状況を踏まえながら、市民にとって利用しやすい移動手段を確保していくためにも「公共交通を維持する仕組みの構築」を進めていきます。

■ **公共交通の課題**

2 輸送資源の総動員

- ・市全体で効率的・効果的な公共交通手段を確保するため、活用しきれていない輸送資源を動員する必要があります。

4 公共交通維持のための支援

- ・行政による支援方法を検討する必要があります。

5 新型コロナウイルスの対応

- ・コロナの感染状況を踏まえながら、対策を講じていく必要があります。

6 協働体制の構築

- ・市民の声を踏まえながら、計画を進めていく必要があります。

■ **実施方針、具体的な取組及び事業・施策**

実施方針	具体的な取組	事業・施策
3 交通需要の変化への対応	3-1 路線バスのルート・バス停・ダイヤ・運賃等の改正	路線バス運賃等の見直し対策
	3-2 居住誘導区域内における公共交通網の整備	居住誘導区域内の運行体系整備
	3-3 デマンド交通 ⁸ の導入に向けた取組	デマンド交通導入への取組支援
	3-4 多様な輸送手段による連携 (路線バス、タクシー、スクールバス等)	輸送資源活用・移動手段確保対策

⁷ EC とは英語で「Electronic Commerce」の略です。EC サイトとは、ネットショッピングや電子商取引ができるサイトのことを指します。

⁸ デマンド交通とは、バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのでなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのことです。

実施方針	具体的な取組	事業・施策
4 近隣自治体との連携	4-1 芦別～旭川間の交通環境の改善 (デマンド型タクシー)	本格運行・移動手段等の確保対策
	4-2 各種公共交通機関との連携強化 (JR 根室線、高速バス、地域間バス)	各種公共交通機関との運行体系等の整備

■ 具体的な取組の概要

「実施方針3 交通需要の変化への対応」

(取組3-1) 路線バスのルート・バス停・ダイヤ・運賃等の改正

取組内容	キラキラバスは、市内を循環し市民の移動手段を確保するため4路線7系統の路線を運行しており、その利用者の目的の多くは通勤・通学及び通院となっています。そのため、市民から利用に当たり多くの要望があるほか、芦別駅を拠点としてJR根室線、高速バス、地域間バスとの乗り継ぎを考慮した公共交通環境の構成が必要であることから、キラキラバスが重要な移動手段として維持できるようなルート、バス停、ダイヤ、運賃等の見直しを検討していきます。					
	なお、現在キラキラバスは、地域公共交通確保維持事業の地域内フィーダー系統として国からの補助を受けていることから、利用促進や効率的な運行に努めていきますが、過疎地域である本市において、公共交通の黒字化は困難と予測できるため、今後も補助金を活用しながら持続的な運行に向け取組んでいきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	検討・調整	実施 → (随時見直し)				

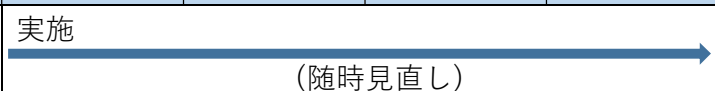
参考

○キラキラバス路線図

「本町循環線」、「上芦別線」、「頼城線」、「芦別温泉線」の4路線7系統が運行されています。



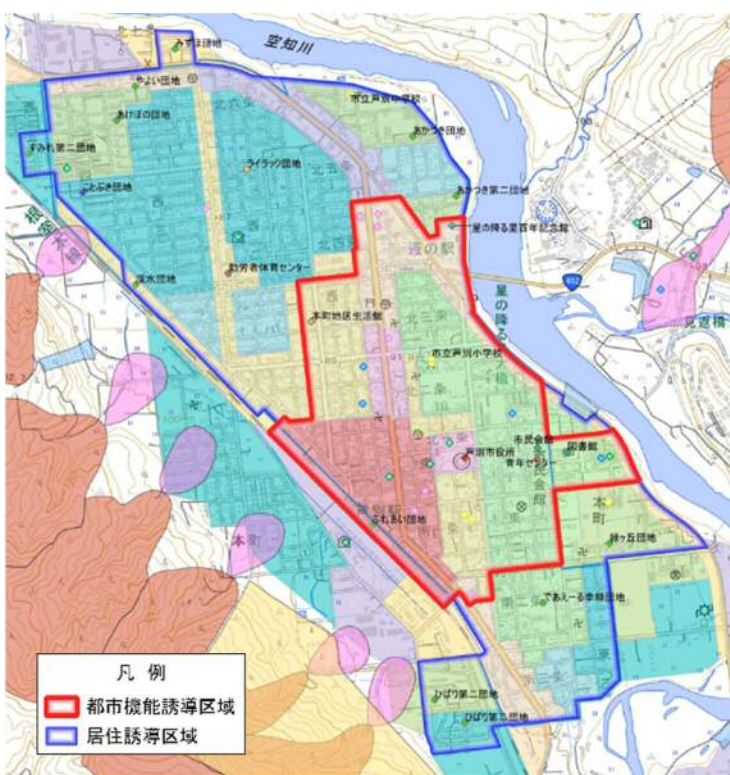
(取組 3-2) 居住誘導区域内における公共交通網の整備

取組内容	本市の人口は、年々減少し続けると推計されていることから、芦別市立地適正化計画では、居住を誘導すべき区域として、一定の区域における人口密度を維持するため、コミュニティを持続的に確保される「居住誘導区域」を設定しており、その中に生活サービス区域となる「都市機能誘導区域」が含まれています。					
	そのため、当該区域内におけるバスの運行ルート・ダイヤ等の充実やバス停環境の改善等により、移動に係る利便性を確保して居住誘導を推進します。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整			実施 		

参考

○居住誘導区域の範囲⁹

- ・芦別市立地適正化計画において、都市機能誘導区域として本町地区 100ha を、居住誘導区域として本町地区 264ha 及び上芦別地区 35ha の合計 299ha を設定しています。




「本町地区」



「上芦別地区」

⁹ 引用：芦別市「芦別市立地適正化計画」，令和 5 年 3 月策定

(取組 3-3) デマンド交通の導入に向けた取組

取組内容	利用者への柔軟な対応、路線バスにおける利用者の減少に対応した効率的な運行などを実現するため、デマンド交通の導入について検討します。 デマンド交通は、全国での導入事例が 700 地域を越えており、様々な成功・失敗事例及び研究が積み重ねられています。それらの事例を参考にしながら、本市に合った最適な方法を検討していきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整		実施  (随時見直し)			

参考

○デマンド交通事例【北海道厚真町¹⁰】

・北海道厚真町では、予約制の乗り合いバス（愛称「めぐるくん」）を運行しています。



¹⁰ 引用：厚真町「広報あつま（2021年11月号）」，令和3年11月

(取組 3-4) 多様な輸送手段による連携

取組内容	公共交通を維持していくためには、地域の輸送資源となる輸送手段などを総動員し、公共交通全体の効率化を図る必要があります。 そのため、路線バスやタクシー等の現状の交通手段に合わせて、スクールバス、福祉輸送等の多様な輸送手段との連携体制の構築について検討していきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○		○		
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整		実施 → (随時見直し)			

参考

○地域旅客運送サービスのイメージ¹¹

- ・従来利用されてきた公共交通機関に様々な輸送手段を組み合わせる仕組みです。



¹¹ 引用：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第2版）」，令和3年3月

「実施方針4 近隣自治体との連携」

(取組 4-1) 芦別～旭川間の交通環境の改善（デマンド型タクシー）

取組内容	芦別と旭川を結ぶ移動手段については、令和3年9月末で民間事業者が運行していた「芦旭線」が廃止されたことから、本市と旭川市で代替交通について協議を重ね、「芦別・新城線」と「豊里線」による移動手段を確保したところです。					
	その後、利用者や事業者から両路線に対し交通環境の改善を望む声が上がっていることから、関係者と協議しながら運行体系を検討していきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○			旭川市	
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整		実施 → (随時見直し)			

参考

○現在の利用方法¹²

・本市は、市内の運行事業者に芦別駅前～新城峠までの区間を業務委託し、旭川市は、市内の運行事業者に新城峠～旭川駅前までの区間を業務委託しています。

なお、市境を越えて利用するには、それぞれの運行事業者への乗車予約と新城峠での乗り換えが必要となります。

(1) 芦別駅前～新城峠「芦別・新城線」の乗車予約について

「芦別・新城線」はジャンボタクシーによる運行です。
どなたでもご利用できますが、乗車定員となる9名を超える場合には、小型タクシーを増便する必要があることから、事前のご予約をお願いします。

芦別ハイヤー ☎ 0124-22-2323 【受付時間 7時30分～17時30分】

- ① ハイ、芦別ハイヤーです。
- ③ お名前をお願いします。
- ⑤ 次に電話番号をお願いします。
- ⑦ いつ、何便のどこからどこまで乗車しますか？
- ⑨ その他、予約は必要ですか？
- ⑪ それでは、予約を受け付けました。



- ② 「芦別・新城線」の乗車予約をお願いします。
- ④ ○○○○です。
- ⑥ ○○-○○○○(携帯可)です。
- ⑧ ○月○日、○便の○○停留所から新城峠まで乗車します。
- ⑩ ○月○日、○便の新城峠から○○停留所まで乗車します。

(2) 新城峠～旭川駅前「豊里線」の乗車予約について

旭川電気軌道 ☎ 0166-31-5241 【受付時間 7時30分～17時30分】

- ① ハイ、旭川電気軌道です
- ③ お名前をお願いします。
- ⑤ 次に電話番号をお願いします。
- ⑦ いつ、何便のどこからどこまで乗車しますか？
- ⑨ その他、予約は必要ですか？
- ⑪ それでは、予約を受け付けました。



- ② 「豊里線」の乗車予約をお願いします。
- ④ ○○○○です。
- ⑥ ○○-○○○○(携帯可)です。
- ⑧ ○月○日、○便の新城峠から○○停留所まで乗車します。
- ⑩ ○月○日、○便の○○停留所から新城峠まで乗車します。

¹² 引用：芦別市「芦別～旭川間の乗合運行のお知らせ」、令和3年9月作成

(取組 4-2) 各種公共交通機関との連携強化 (JR 根室線、高速バス、地域間バス)

取組内容	<p>通勤・通学、通院などへの移動においては、市域を越えた広域の移動手段が必要となります。</p> <p>その際には、複数の公共交通機関を乗り継ぎ目的地まで移動する状況となりますが、利用者からは「乗り換えに要する待ち時間が長い」、「乗り換えが分かりにくい」等の声もあり、移動において不便を感じている方も多いようです。</p> <p>このような状況を最小限に抑えるため、複数の公共交通機関において運行ダイヤを調整するなど、利用促進を図るため継続的な見直しが必要となります。</p>					
	実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他
	○	○				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	<p>実施</p> <p style="text-align: center;">—————→</p> <p style="text-align: center;">(随時見直し)</p>					

参考

○ J R 北海道：根室線

滝川市の滝川駅から南富良野町の東鹿越駅を結び、南富良野町から新得町まで接続バスを利用して、根室市まで行くことができます。

なお、本市には芦別駅、上芦別駅、野花南駅があります。



「芦別駅構内」

○ 北海道中央バス

札幌と富良野間を「高速ふらの号」、滝川と芦別間を「滝芦線」が運行しています。



「芦別駅前停留所」

■ 評価指標

実施方針	評価指標	現状値	目標値
3 交通需要の変化への対応	③ キラキラバスの利用者数（単年）	61,771 人	45,895 人
4 近隣自治体との連携	④ 地域間バス(滝芦線)におけるバス停「芦別駅前」の1便当たり平均乗車人数（単年）	6.2 人	4.6 人

《評価指標設定の考え方及び調査・設定方法》

③ キラキラバスの利用者数（単年）

【考え方】

- ・ 移動手段として路線バスが活用されているのか、公共交通の維持に向け利用者数が確保できているのかを確認するため、当指標を設定します。
- ・ 現在の利用者数の維持を目標とします。ただし、人口減少は進行していくため、人口の将来予測に応じた目標値とします。

【調査・設定方法】

- ・ 交通事業者からの情報提供により調査します。
- ・ 令和2年の本市の人口12,555人を100%とし、令和12年（10年後）には9,328人と推計されていることから74.3%に減少すると想定し、令和13年の数値を目標値として設定します。
- ・ 令和4補助年度のキラキラバス利用者数 **61,771 人を現状値**とし、人口減少を踏まえたキラキラバスの利用者数として、令和2年度の利用者数の74.3%となる **45,895 人を目標値**とします。

④ 地域間バス（滝芦線）におけるバス停「芦別駅前」の1便当たり平均乗車人数（単年）

【考え方】

- ・ 移動手段として地域間バスが活用されているのか、公共交通の維持に向け利用者数が確保できているのかを確認するため、当指標を設定します。
- ・ 現在の利用者数の維持を目標とします。ただし、人口減少は進行していくため、人口の将来予測に応じた目標値とします。

【調査・設定方法】

- ・ 交通事業者からの情報提供により調査します。
- ・ 令和2年の本市の人口12,555人を100%とし、令和12年（10年後）には9,328人と推計されていることから74.3%に減少すると想定し、令和13年の数値を目標値として設定します。
- ・ 令和元年における滝芦線のバス停「芦別駅前」の1便当たり平均乗車人数（復路・平日） **6.2 人を現状値**（P29）とし、人口減少を踏まえた利用者数を目標とするため、令和元年度の利用者数の74.3%となる **4.6 人を目標値**とします。

【基本方針3】

公共交通の利用促進



公共交通を維持し移動手段として定着させていくためには、利用者を増やす必要があります。利用者の増加により事業者の運営費用が確保できることから、充実した交通サービスが提供できます。

また、環境面ではCO₂の削減、健康面では外出機会の創出による運動不足の解消など、移動手段を公共交通機関に転換することによるメリットも考えられます。

しかしながら、自動車を使用して移動できる年齢や環境にあるかたにおいては、公共交通機関を利用する機会がほとんど無いことも現実です。

このことから公共交通機関を利用する機会を創出し、移動手段の利便性を実感していただくため「公共交通の利用促進」に向けた環境の整備を進めていきます。

■ 公共交通の課題

3 新技術の導入

- ・ 必要性が確認された段階で検討を開始する必要があります。
- ・ 新技術を学び、導入について検討する必要があります。

5 新型コロナウイルスの対応

- ・ コロナの感染状況を踏まえながら、対策を講じていく必要があります。

6 協働体制の構築

- ・ 市民の声を踏まえながら、計画を進めていく必要があります。


■ 実施方針・具体的な取組

実施方針	具体的な取組	事業・施策
5 ソフト事業の実施	5-1 公共交通関連記事の広報誌等による周知	利用促進向上・情報発信機能の活用支援
	5-2 地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメント	公共交通の活用に向けた地域コミュニケーション支援
	5-3 利便性の向上に向けた取組	公共交通利用促進への確保対策

■ 具体的な取組の概要

「実施方針5 ソフト事業の実施」

(取組5-1) 公共交通関連記事の広報誌等による周知

取組内容	公共交通の利用を促進するためには、運行状況や乗り継ぎなどについて知ってもらうことが必要です。 そのため、市民に最も身近な情報発信媒体である「広報あしべつ」などを活用して、解りやすく継続的に情報を発信していきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○				
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	実施 					

参考

○「広報あしべつ」への掲載例¹³



まちの公共交通をご利用ください

公共交通を将来につなげていくため、通院、通学、通勤、買い物などご利用しましょう。

■芦別の公共交通は

①キラキラバス
○市内を4路線7系統で運行
○芦別駅前でJRや中央バスと乗り継ぎ可。
※令和2年12月に新車導入！
低床、ノンステップバス





路線名	便数	始点	主な停留所	終点	始点から終点までの運賃
本町循環線① 【病院先回り】	平日：3便 土日祝：運休	芦別駅前	市役所・市民会館・市立病院・芦別中学校前・あけぼの団地・ライラック団地・本町地区生活館	芦別駅前	200円
本町循環線② 【団地先回り】					
上芦別線 【国道経由】	平日：12往復 土日祝：7往復	芦別駅前	フードD・西芦入口・上芦分岐点・木工団地・草笛町・上芦別小学校・上芦別郵便局・上芦別駅前	さつき団地	240円
上芦別線 【病院経由】			市役所・市民会館・市立病院・フードD・西芦入口・上芦分岐点・木工団地・草笛町・上芦別小学校・上芦別郵便局・上芦別駅前		
頼城線 【国道経由】	平日：10往復 土日祝 (行き)：6便 (帰り)：4便	芦別駅前	フードD・西芦入口・上芦分岐点・木工団地・草笛町・北日本精機・啓南分岐点・西芦2丁目・錦町・頼城学校前・頼城12丁目	頼城	380円
頼城線 【病院経由】			市役所・市民会館・市立病院・フードD・西芦入口・上芦分岐点・木工団地・草笛町・北日本精機・啓南分岐点・西芦2丁目・錦町・頼城学校前・頼城12丁目		
芦別温泉線	毎日：4往復	芦別駅前	市役所・市民会館・市立病院・中野記念病院	芦別温泉	340円

※路線名の上芦別線、頼城線の【国道経由】は、市役所・市立病院へは運行しません。

¹³ 引用：「広報あしべつ (令和4年1月号)」, 令和4年1月

(取組 5-2) 地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメント

取組内容	公共交通を維持していくためには、行政や運行事業者等を中心とした実施主体者の取組だけでは限界があることから、公共交通を自発的に利用してもらえよう地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメントの取組を進めていきます。					
	特に公共交通の主な利用者である高齢者に対しては、地域の方が集まる場において運行状況などの情報を提供して利用促進を図っていきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○	○	○	学校等	
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整		実施  (随時見直し)			

参考

○モビリティ・マネジメントとは¹⁴

- ・モビリティ・マネジメント(Mobility Management)とは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。
- ・具体的には、コミュニケーション施策を中心として、様々な運用施策、システムの導入や改善、それらの実施主体の組織の改変や新たな組織の創出などを実施しつつ、持続的に展開していく一連の取り組みを意味します。

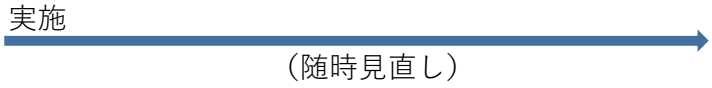


「学校でのモビリティ・マネジメント¹⁵」

¹⁴ 引用：日本モビリティ・マネジメント会議 HP「MMとは」、令和4年8月1日確認 (<https://www.jcomm.or.jp/mm/>)

¹⁵ 引用：札幌市 HP「学校教育におけるモビリティ・マネジメント」、令和4年8月1日確認 (<https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/riyousokushin/schoolmm.html>)

(取組 5-3) 利便性の向上に向けた取組

取組内容	公共交通の利便性を知っていただき、利用者がより快適に利用できるよう、環境整備の向上に向けた取り組みを検討します。					
	具体的には、路線バスの待合環境の改善、キャッシュレス決済などによる決済手段の多様化への対応等を含めた利用環境について、様々な事例や工夫を踏まえて検討していきます。					
実施主体	芦別市	交通事業者	地域住民	民間企業	その他	
	○	○	○	○		
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10~14
	調査・検討・調整		実施  (随時見直し)			

参考

○バス停環境の改善の事例



○キャッシュレス決済の様子¹⁶



■ 評価指標

実施方針	評価指標	現状値	目標値
5 ソフト事業の実施	⑤ 「広報あしべつ」などへの掲載記事数(単年)	1件	2件

《評価指標設定の考え方及び調査・設定方法》

⑤ 「広報あしべつ」などへの掲載記事数(単年)

【考え方】

- 公共交通の利用促進が継続的に実施できているのかを確認するため、当指標を設定します。

【調査・設定方法】

- 令和13年の数値を目標値として設定します。
- 令和4年1月号の「広報あしべつ」で関連記事を掲載しているため、令和3年度の1件を現状値とし、多くの市民が目にする広報誌に掲載する記事は年間2件を目標値とします。

¹⁶ 引用：北海道拓殖バス HP「運賃箱更新およびキャッシュレス決済」

【5-4】 本計画の具体的な取組に向けた事業・施策及びスケジュール

本計画の基本方針に基づく実施方針、具体的な取組に向けた事業・施策及びスケジュールは、以下のとおり。

基本方針	実施方針	具体的な取組	事業・施策	R5	R6	R7	R8	R9	R10-14	備考
1 利用者との協働による移動手段の確保	1 交通不便地域への対応	(1-1) 自家用有償旅客運送導入に向けた取組	自家用有償旅客運送導入への取組支援	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)				58p	
		(1-2) タクシー事業者への補助制度の整備	タクシー事業者支援	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)				59p	
	2 高齢者等交通弱者のケア	(2-1) 高齢ドライバーによる事故防止への取組	運転免許証自主返納者支援	検討・調整・実施 → (随時見直し)						59p
		(2-2) 保健・福祉分野間との連携	高齢者・障がい者への移動手段等確保対策	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)				59p	
	2 公共交通を維持する仕組みの構築	3 交通需要の変化への対応	(3-1) 路線バスのルート・バス停・ダイヤ・運賃等の改正	路線バス運賃等の見直し対策	検討 調整	実施 → (随時見直し)				62p
			(3-2) 居住誘導区域内における公共交通網の整備	居住誘導区域内の運行体系整備	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)				63p
(3-3) デマンド交通の導入に向けた取組			デマンド交通導入への取組支援	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)				64p	
(3-4) 多様な輸送手段による連携			輸送資源活用・移動手段確保対策	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)				65p	

基本方針	実施方針	具体的な取組	事業・施策	R5	R6	R7	R8	R9	R10-14	備考
2 公共交通を維持する仕組みの構築	4 近隣自治体との連携	(4-1) 芦別～旭川間の交通環境の改善 (デマンド型タクシー)	本格運行・移動手段等の確保対策	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)					66p
		(4-2) 各種公共交通機関との連携強化 (JR根室線、高速バス、地域間バス)	各種公共交通機関との運行体系等の整備	実施	→ (随時見直し)					67p
3 公共交通の利用促進	5 ソフト事業の実施	(5-1) 公共交通関連記事の広報誌等による周知	利用促進向上・情報発信機能の活用支援	実施	→ (随時見直し)					70p
		(5-2) 地域・企業・学校等と連携したモビリティ・マネジメント	公共交通の活用に向けた地域コミュニケーション支援	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)					71p
		(5-3) 利便性の向上に向けた取組	公共交通利用促進への確保対策	調査 検討 調整	実施 → (随時見直し)					72p

【5－5】 評価指標一覧

本計画の達成状況を評価するための基本方針に基づく実施方針、評価指標、現状値及び目標値は、以下のとおり。

【基本方針1】 利用者との協働による移動手段の確保

実施方針	評価指標	現状値	目標値
1 交通不便地域への対応	① 自家用有償旅客運送の導入地区数（累計）	0 地区	1 地区
2 高齢者等交通弱者のケア	② 運転免許証の自主返納者数（単年）	56 人	49 人

【基本方針2】 公共交通を維持する仕組みの構築

実施方針	評価指標	現状値	目標値
3 交通需要の変化への対応	③ キラキラバスの利用者数（単年）	61,771 人	45,895 人
4 近隣自治体との連携	④ 地域間バス（滝芦線）におけるバス停「芦別駅前」の1便当たり平均乗車人数（単年）	6.2 人	4.6 人

【基本方針3】 公共交通の利用促進

実施方針	評価指標	現状値	目標値
5 ソフト事業の実施	⑤ 「広報あしべつ」などへの掲載記事数（単年）	1 件	2 件

第6章 評価の方法

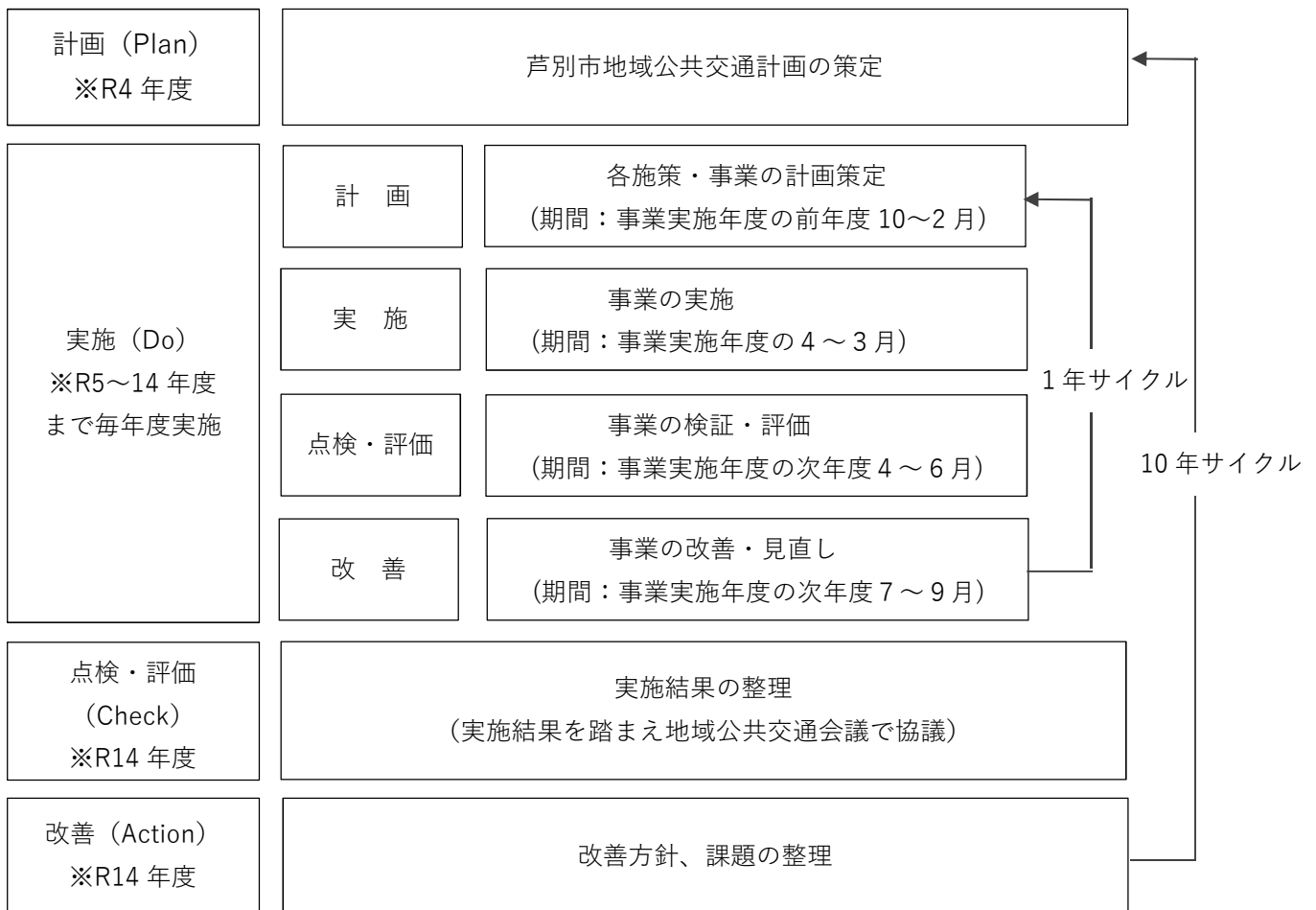
【6-1】 基本的な考え方

本計画は、本市の公共交通に関係する有識者、道路・運行管理者、運行事業者、関係機関及び市民を代表する者で構成する「芦別市地域公共交通会議」での協議を踏まえ策定されました。

なお、本計画を効果的に実施し着実に成果を求めていくため、「芦別市地域公共交通会議」において、計画で示した設定目標に対する進捗状況を継続的に確認・評価していきます。

また、進捗状況の定期的な確認・評価は、マネジメントの基本的なサイクルであるPDCAサイクル [計画 (Plan) → 実行 (Do) → 点検・評価 (Check) → 改善 (Action)] に基づき行います。

本計画を進めるPDCAサイクルのイメージは、以下のとおり。



【6-2】 評価方法及び実施体制

PDCA サイクルにおける点検・評価 (Check) は、次の方法及び実施体制で行います。

- ・ 1年サイクルのPDCAは毎年度、10年サイクルのPDCAは必要に応じて5年目に実施します。
- ・ 点検・評価及び改善した内容は、次期計画の策定に向けた資料として活用します。
- ・ 「芦別市地域公共交通会議」の事務局は、取組内容及び進捗状況について情報を収集します。
- ・ 取組内容及び進捗状況の結果は、「芦別市地域公共交通会議」へ報告して点検・評価します。
- ・ 点検・評価の結果は、広報誌や市ホームページ等を活用して公表します。

《資料編》

1 SDGs との関連性

本計画における SDGs との位置付けについては、第 6 次芦別市総合計画の分野別計画「生活・環境」の「公共交通の維持」で整理されており、SDGs に関連するゴールは「9.産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11.住み続けられるまちづくりを」となっています。

本計画と SDGs との関連性については、以下のとおり。

施策	関連する主な事務事業	SDGs 関連ゴール	SDGs ターゲット
公共交通の維持	生活交通確保対策事業	 	9(1)、11(2)

2 策定経過

年・月・日	内容
令和 3 年 7 月 16 日	公共交通計画調査業務を契約
10 月 1 日～15 日	市民アンケート調査を実施（1,300 人に配布）
令和 4 年 1 月 13 日	令和 3 年度第 2 回地域公共交通会議（書面会議）でアンケートの結果、及び現状等の整理した内容について情報提供
令和 4 年 5 月 18 日	令和 4 年度第 1 回地域公共交通会議で計画の策定について説明
5 月 30 日	公共交通計画策定業務を契約
10 月 7 日	令和 4 年度第 2 回地域公共交通会議で計画（案）について説明
10 月 24 日	総務常任委員会で計画（案）について説明
11 月 25 日～ 12 月 16 日	意見公募（パブリックコメント）の実施
令和 5 年 1 月 18 日	令和 4 年度第 3 回地域公共交通会議で計画（最終案）について説明
2 月 21 日	総務常任委員会で計画（最終案）について報告
2 月 28 日	計画を決定

3 芦別市地域公共交通会議委員名簿

任期：令和 3 年 11 月 11 日～令和 5 年 11 月 10 日

任期：令和 3 年 12 月 1 日～令和 5 年 11 月 30 日（市民公募委員）

（順不同、敬称略）

No.	役職	氏名	区分	所属
1	副会長	こやま しげる 小 山 茂	学識経験者	札幌大学
2		みず お せい じ 水 尾 誠 二	公共的団体の代表者	芦別市町内会連合会
3		よこ はま ひろし 横 浜 博		芦別市町内会連合会
4		さ さ き まさ あき 佐々木 正 昭		芦別市町内会連合会
5		おく ほら しげる 奥 原 茂		芦別市町内会連合会
6		よし ずみ ひで のり 吉 住 英 賢		芦別市老人クラブ連合会
7	監査員	せき や まこと 関 谷 誠		芦別商工会議所
8		なが え まり こ 長 江 万里子		芦別本町婦人会
9	監査員	なか た しゅん いち 中 田 俊 一		一般社団法人 芦別観光協会
10		か とう たつ や 加 藤 達 也		一般乗合旅客自動車運送事業者
11		はやし ひで き 林 秀 樹	空知交通(株)	
12		きょう かめ まさ と 経 亀 真 利	関係行政機関の職員	国土交通省 北海道運輸局 札幌運輸支局
13		おだじま まさ ゆき 小田島 正 之		国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部滝川道路事務所
14		い がみ あつし 井 神 淳		北海道空知総合振興局 地域創生部 地域政策課
15		みや わき とく みつ 宮 脇 得 光		北海道空知総合振興局 札幌建設管理部 滝川出張所
16		たちばな たく や 橘 卓 弥		北海道札幌方面 芦別警察署 地域・交通課 交通係
17		こ たま しげ はる 児 玉 成 治		一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体
18		あら き てる み 荒 木 輝 美	市民公募	
19		あ べ まつ こ 阿 部 松 子		
20		えの もと あらた 榎 本 新		
21	会 長	いな ば こう いち 稲 場 厚 一	市長が指名する者	芦別市
22		なか むら まこと 中 村 誠		芦別市 市民福祉部
23		なか うち くに ひこ 中 内 邦 彦		芦別市 経済建設部都市建設課
24		たか はし とし ゆき 高 橋 俊 之		芦別市教育委員会 学務課

4 関係条例

○芦別市地域公共交通会議条例

平成23年9月30日条例第21号

改正 平成25年6月26日条例第18号

改正 令和3年6月23日条例第19号

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、市内における需要に応じて、市民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便を図り、市の実情に応じた輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づく交通計画(以下「交通計画」という。)の作成及び実施に関し必要な事項を協議するため、芦別市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次の各号に掲げる事項について協議する。

- (1) 市内の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃等に関する事項
- (2) 交通計画の作成及び変更に関する事項並びに交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (3) その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、委員24人以内で組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者又は団体を代表する者のうちから、市長が委嘱又は任命する。

- (1) 市長が指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (4) 学識経験者
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 公共的団体の代表者
- (7) 公募に応じた市民

3 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任されることができる。

(役員)

第4条 交通会議に会長及び副会長を1人置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監査員 2人

2 会長は前条第2項第1号に規定する者をもって充て、副会長及び監査員は委員のうちから会長が指名する者をもって充てる。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

5 監査員は、交通会議の会計監査を行う。

6 監査員は、会計監査の結果を交通会議において報告しなければならない。

(会議)

第5条 交通会議は、会長が招集する。

2 交通会議は、委員の過半数以上の出席がなければ開くことが出来ない。

3 交通会議の議事は、委員全員の合意形成に向けて十分議論を尽くすものとし、その議決に当たっては、出席した委員の過半数をもってこれを決するものとする。ただし、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 交通会議は、原則として公開する。

(関係人の出席)

第6条 交通会議は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(協議結果の尊重)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、委員（団体を代表している場合は、その団体）は、その協議の結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務は、市民福祉部市民課において行う。

(会長への委任)

第9条 この条例に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(芦別市特別職の職員で非常勤のもの報酬及び費用弁償に関する条例の一部改正)

2 芦別市特別職の職員で非常勤のもの報酬及び費用弁償に関する条例（昭和31年条例第16号）の一部を次のように改正する。

次の表の改正前の欄に掲げる規定を同表の改正後の欄に掲げる規定に下線で示すように改正する。

附 則（平成25年6月26日条例第18号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（令和3年6月23日条例第19号）

この条例は、公布の日から施行する。

《芦別市地域公共交通計画》

発行日 令和5年4月

発行 芦別市地域公共交通会議

住所 〒075-8711

北海道芦別市北1条東1丁目3番地

TEL：0124-22-2111

FAX：0124-22-9696

編集 芦別市総務部企画政策課



（撮影者） 芦別市地域おこし協力隊
佐野 貴美恵