

A stylized landscape illustration. The top half features a dark blue sky with a large, light blue cloud. Below the sky, there are rolling green hills and a road. A bus is driving on the road. There are several houses and trees scattered across the landscape. The bottom half of the image shows a road with white dashed lines and a large green tree in the foreground.

美唄市 地域公共交通計画

令和 4 年 12 月

美唄市

目次

1 計画の目的と位置付け	1
(1) 計画の目的	1
(2) 計画の区域	3
(3) 計画の期間	3
2 美唄市の現状等	4
(1) 地勢・自然	4
(2) 土地利用	5
(3) 人口	6
(4) 日常生活圏	10
(5) 運転免許証の状況	12
(6) 産業の状況	13
(7) 公共・公益施設の状況	15
3 上位・関連計画の整理	19
(1) 上位計画	19
(2) 関連計画	21
4 公共交通の現況	24
(1) 既往資料による現況把握	24
(2) 市民アンケート結果に基づく公共交通の実態把握	41
5 地域公共交通の課題	46
(1) 人口構造の変化	46
(2) 地域特性	46
(3) 路線バスによる輸送の課題	47
(4) 乗合タクシーの課題	47
(5) 公共交通の収支	48
(6) 利用促進による利用者数の確保	48
(7) 市民アンケート結果	48
6 計画の基本方針及び基本目標	50
(1) 基本方針	50
(2) 地域公共交通の将来像	51
(3) 基本目標と施策メニュー	54
7 施策内容	56
(1) 基本目標① 市街地の効率的な公共交通体系の実現	56
(2) 基本目標② 郊外部における資源の有効活用による輸送支援	58
(3) 基本目標③ 地域で守り育てる公共交通への意識の醸成	60
8 計画の推進	64
(1) 計画の進行管理と推進体制	64
(2) 地域公共交通全体の定量的な目標の設定	64
(3) 施策の持続的な実施に向けた目標値設定	65

1 計画の目的と位置づけ

(1) 計画の目的

人口減少や高齢社会が進む状況を踏まえ、これまで様々な主体が連携し発展してきた地域公共交通の維持に向けて、将来のまちづくりを加味した交通ネットワークの検討が求められています。

一方、国においては「交通政策基本法」が成立し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、既存バス路線やスクールバス・福祉バスなどの多様な交通資源の総動員による「地域公共交通計画」等の計画制度が新たに位置づけられました。

本市では、このような背景を踏まえ、路線バスや乗合タクシーを始め様々な交通資源を活かした持続可能な公共交通の実現を目指す施策を位置付ける「美唄市地域公共交通計画」を策定します。

国の動向

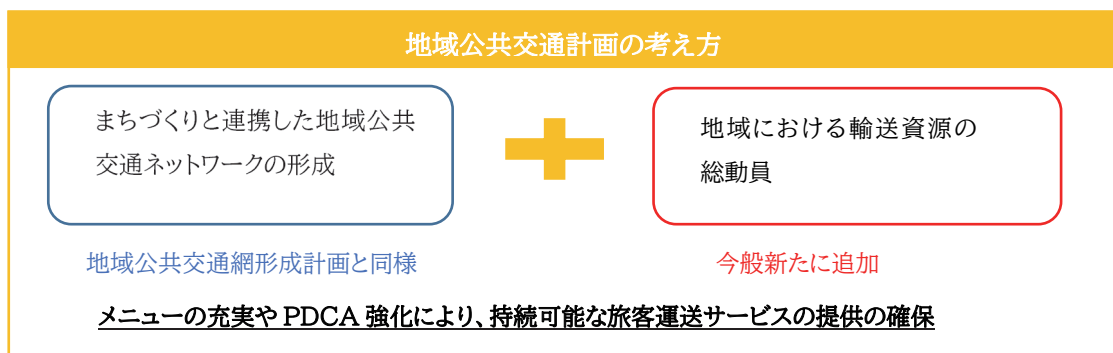
美唄市の取組



図 1 地域公共交通活性化及び再生に関する法律の制定・改正の変遷と美唄市の取組

法改正に伴い「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に名称が変更になり、地域交通に関するマスタープランが以下の観点からバージョンアップされました。

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化(国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組をさらに促進)
- ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客輸送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額等定量的な目標の設定、毎年度の評価等(データに基づく PDCA を強化)



(2) 計画の区域

本計画は、美唄市全域を計画区域とします。

(3) 計画の期間

本計画は令和4年度から令和8年度までの5年間を計画期間とします。

2 美唄市の現状等

(1) 地勢・自然

美唄市は北海道の道央圏に位置し、東西約 32 km、南北約 19 km、総面積 277.6 km²を有しています。

美唄市の地形は西側に石狩川が流れ、大きく東部の丘陵地帯と西部の平野部に分かれます。平野部では米作を中心とした農耕地が広がります。

気象は、比較的気温の寒暖差が大きく、四季の変化がはっきりしています。冬期は積雪が 80 cm を超える豪雪地帯となっています。

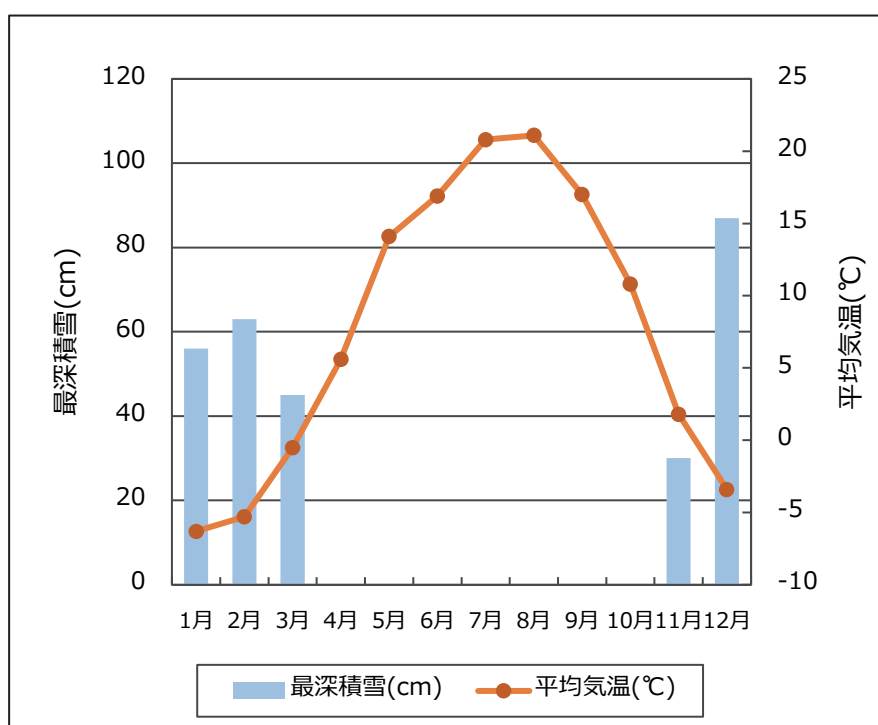


図 2 美唄市の気象

(資料: 気象庁気象統計情報(2020 年: 観測地点 最深積雪・平均気温/美唄))

(2) 土地利用

土地利用の状況は、総面積の約 33.4%が山林、田が約 31.4%を占めており、宅地は約 4%程度となっています。

交通網は、中心部を JR 函館本線、国道 12 号及び北海道縦貫自動車道が南北に縦貫しており、札幌市と約1時間程度と恵まれた交通条件にあります。

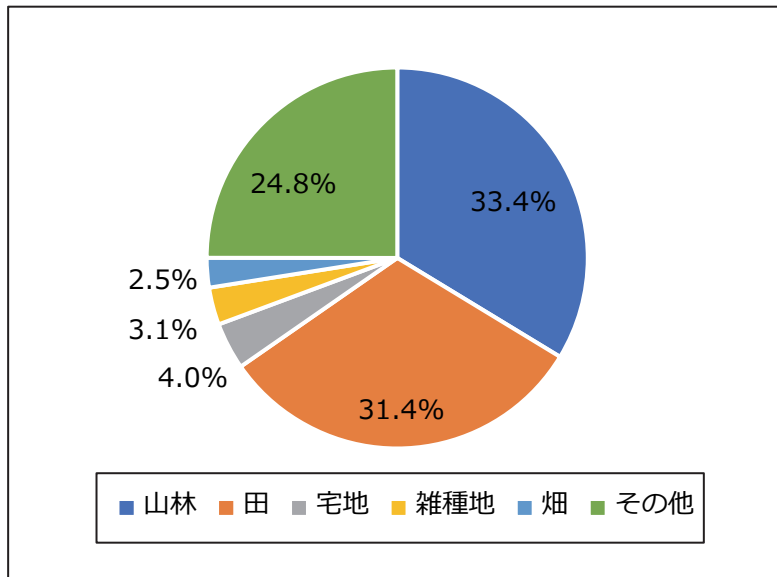


図 3 美唄市の土地利用

(資料:美唄市統計書)

(3)人口

①人口動向

美唄市の人口は一貫して減少傾向にあり、令和 2 年では 20,350 人と 10 年前の平成 22 年と比較すると 21.7%程度減少しています。

年齢階層別にみると、令和 2 年では 14 歳以下が 7.6%、15～64 歳が 50.0%、65 歳以上が 42.5%と 5 人に 1 人が 65 歳以上となっており、若年層と生産年齢層が減少し高齢者層が増加する少子高齢化が進行しています。

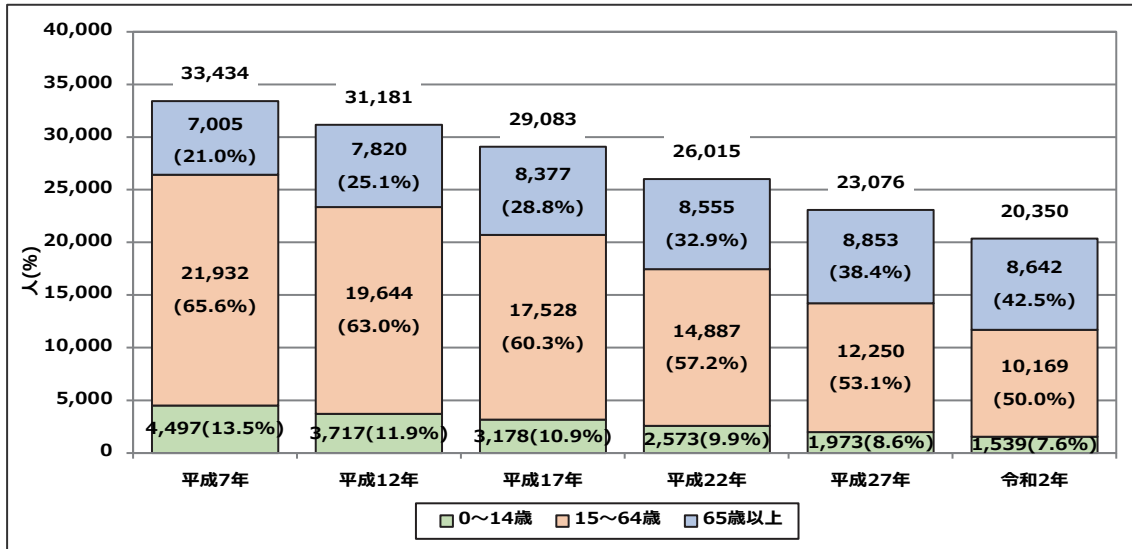


図 4 美唄市の人口

(資料:国勢調査)

②行政区別人口

住民基本台帳による人口は、全市で平成 27 年の 23,682 人に対し、令和 3 年が 20,328 人と1割程度減少しています。減少率は市街地部が 12.1%に対し、郊外部では 20.0%となっており、減少率が高い行政区は、市街地部が「05.南美唄町」の 21.6%、郊外部では「24.我路町」が 60.0%、「22.落合町」が 32.5%となっています。

③行政区別の高齢者比率・若年者比率

住民基本台帳による高齢化比率は、全市で平成 27 年の 32.7%に対し、令和 3 年が 42.9%と 5.0 ポイント高齢化が進行しています。最も高齢化が進行している行政区は、「24.我路町」の 15.0 ポイント増、次いで「14.西美唄町」の 12.0 ポイント増、「16.日東町」の 10.1 ポイント増の順となっているほか、最も高齢化が改善している行政区は、「20.共練町」が 14.3 ポイント減となっています。

若年者比率は、全市で平成 27 年の 8.6%に対し、令和 3 年が 7.4%と 1.2 ポイント少子化が進行しています。最も少子化が進行している行政区は、「24. 我路町」が 10.0 ポイント減、「07.一心町」が 4.3 ポイント減となっているほか、最も少子化が改善している行政区は、「20.共練町」が 4.8%ポイント増となっています。

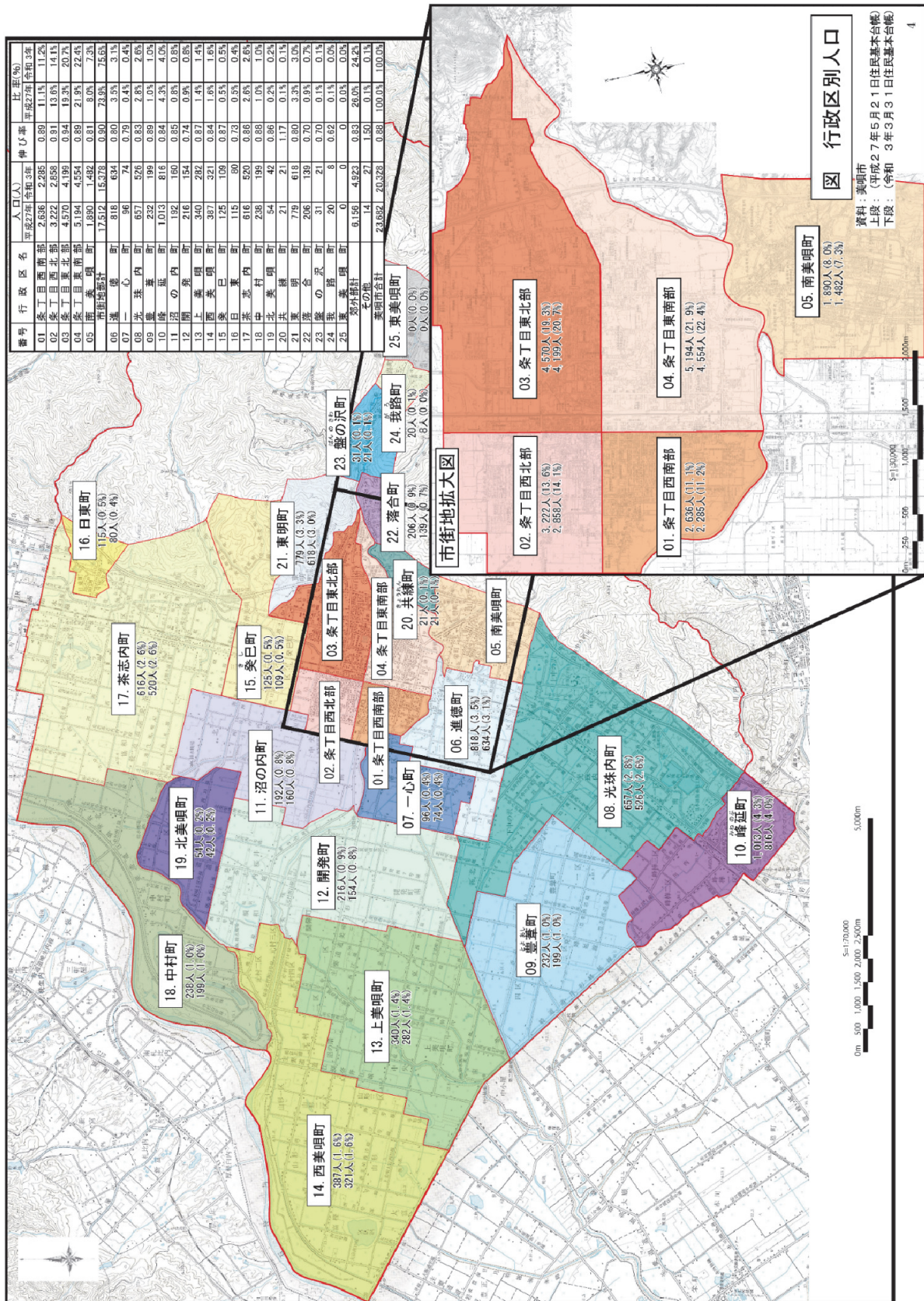


図5 行政区別人口

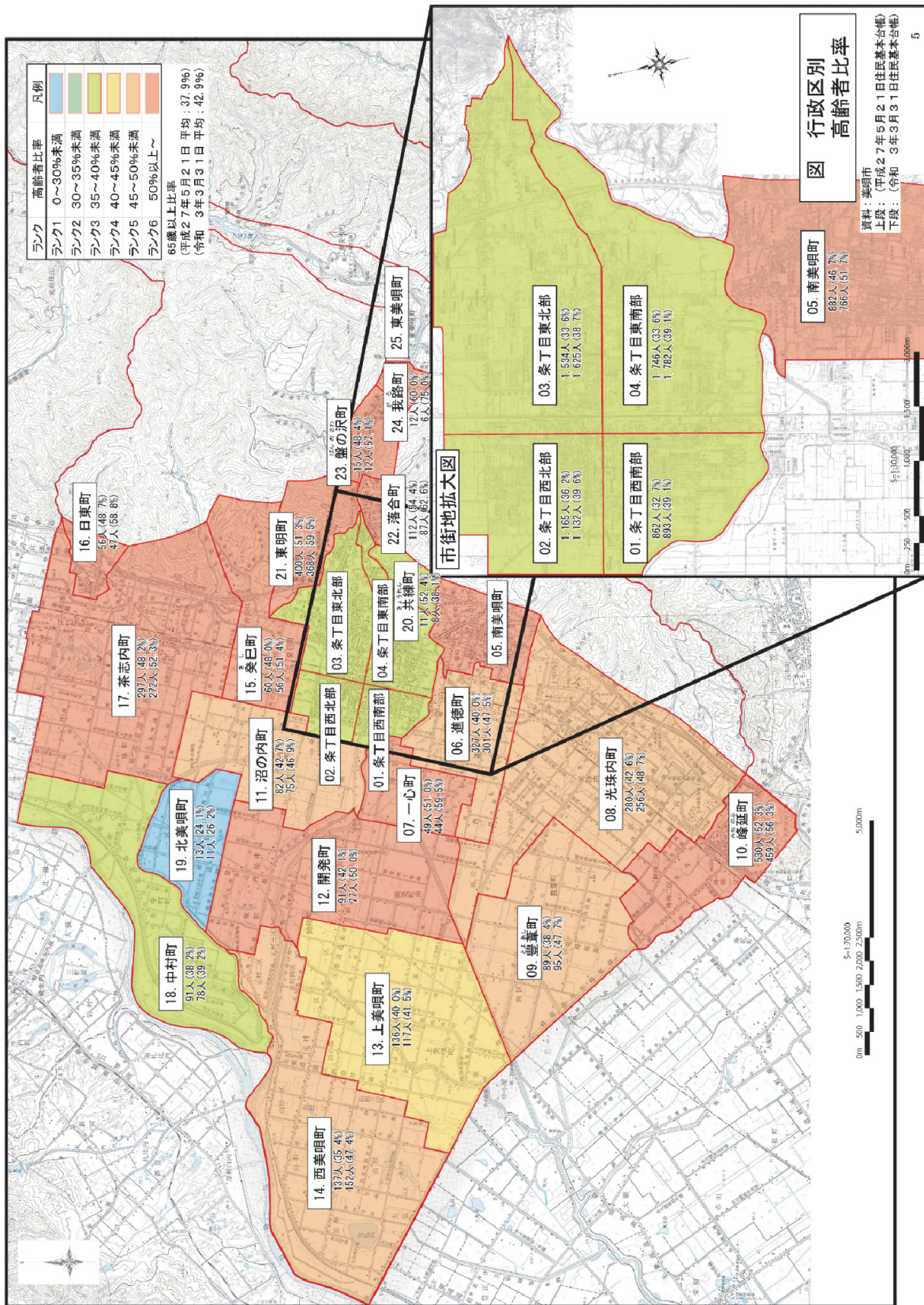


図6 行政区別高齢者比率

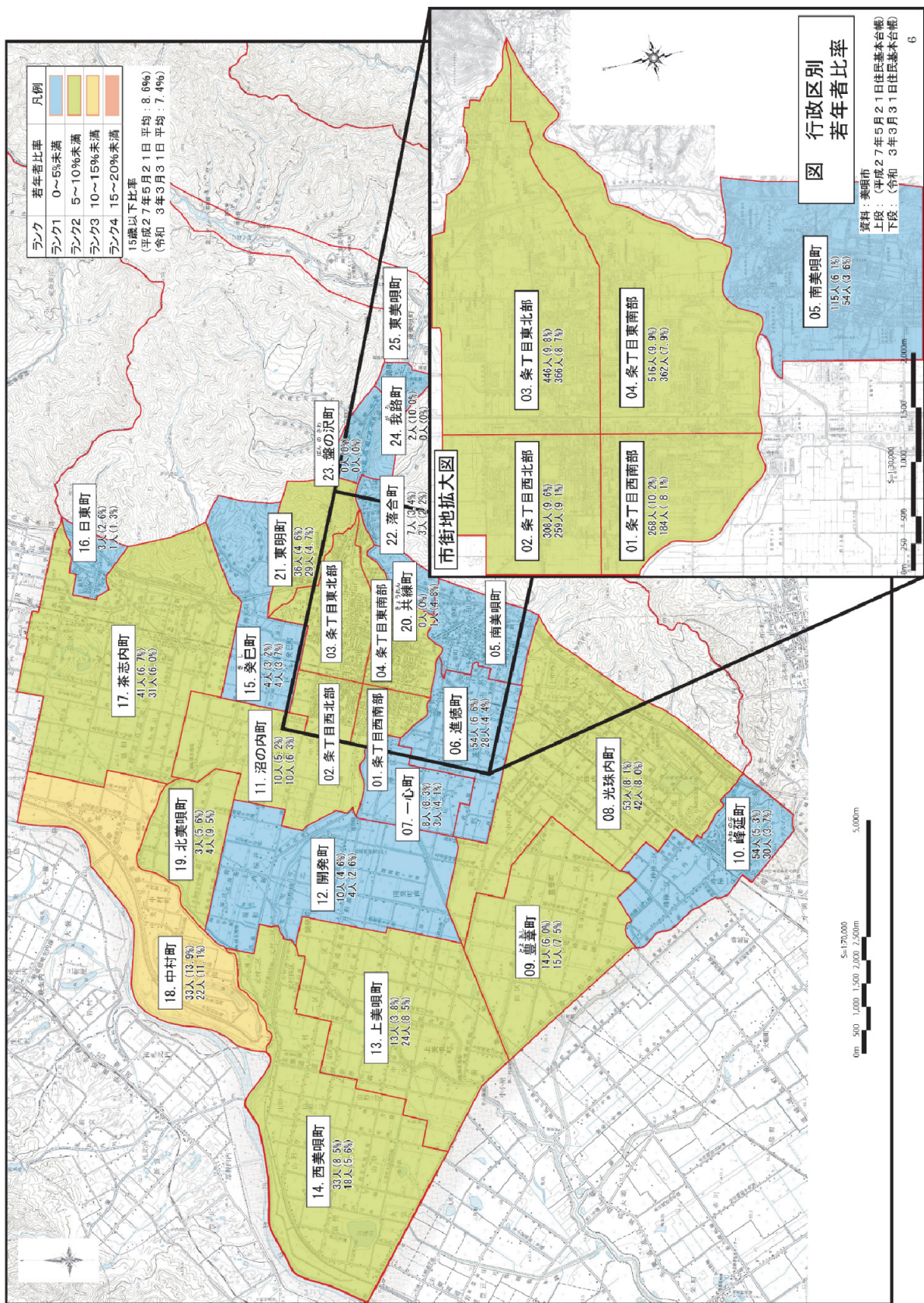


図7 行政区別若年者比率

(4) 日常生活圏

① 就業者の状況

美唄市を中心とした就業者の移動状況は、美唄市から岩見沢市へ通う就業者人口が 817 人、逆に岩見沢市から美唄市に通う就業者人口が 888 人となっており、岩見沢市との結びつきが最も強い状況です。

その他、奈井江町、札幌市、三笠市、砂川市、滝川市との間で、入出のいずれも、あるいはいずれかが 100 人を超えており、相互移動が多い状況にあります。

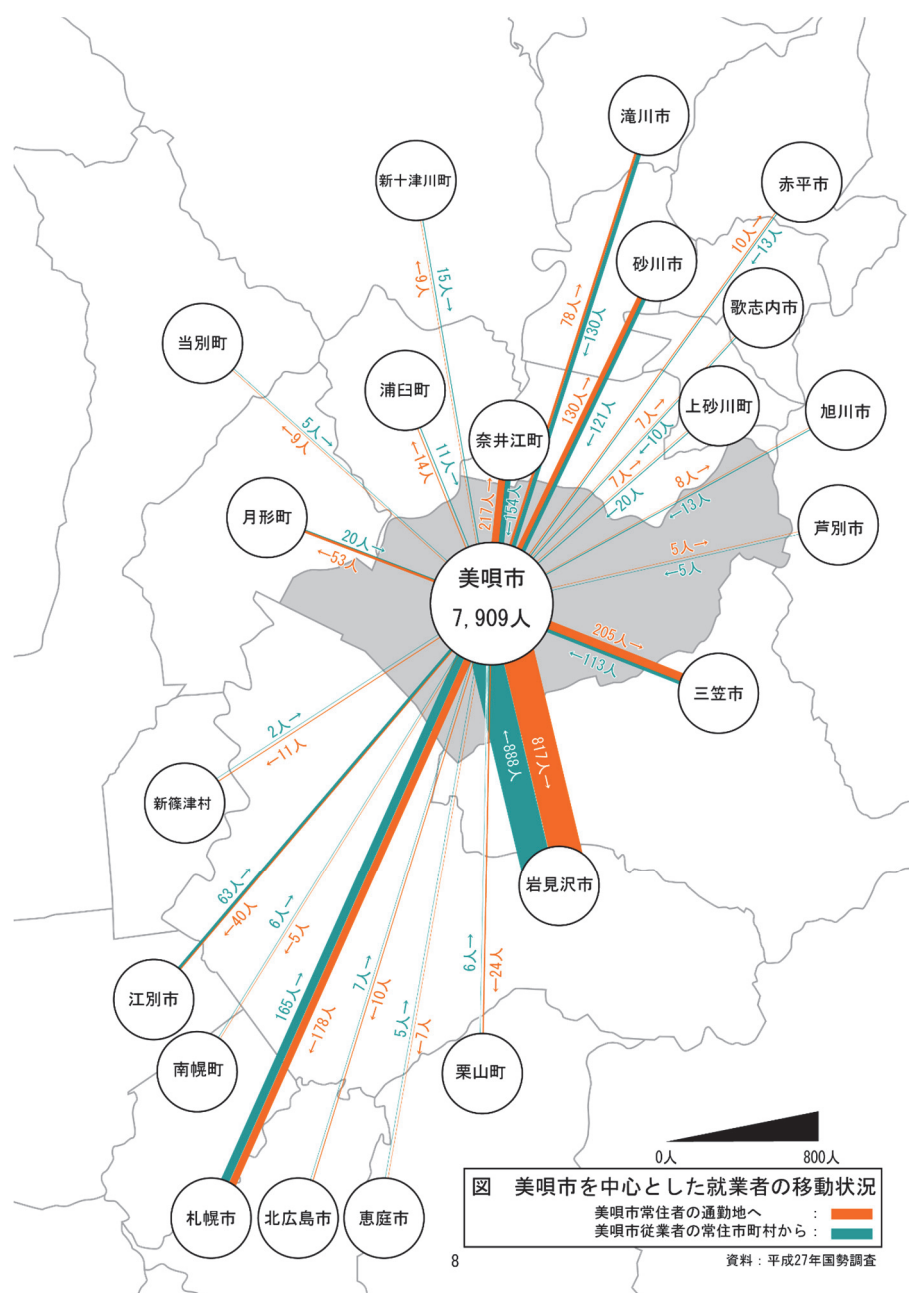


図 8 美唄市を中心とした就業者の移動状況

①通学者の状況

通学者の移動状況は、美唄市から岩見沢市へ通う通学者人口は 254 人、逆に岩見沢市から美唄市に通う通学者人口は 92 人となっており、就業者と同様に岩見沢市と最も結びつきが強い状況です。

その他、札幌市と江別市との相互移動が多くなっています。

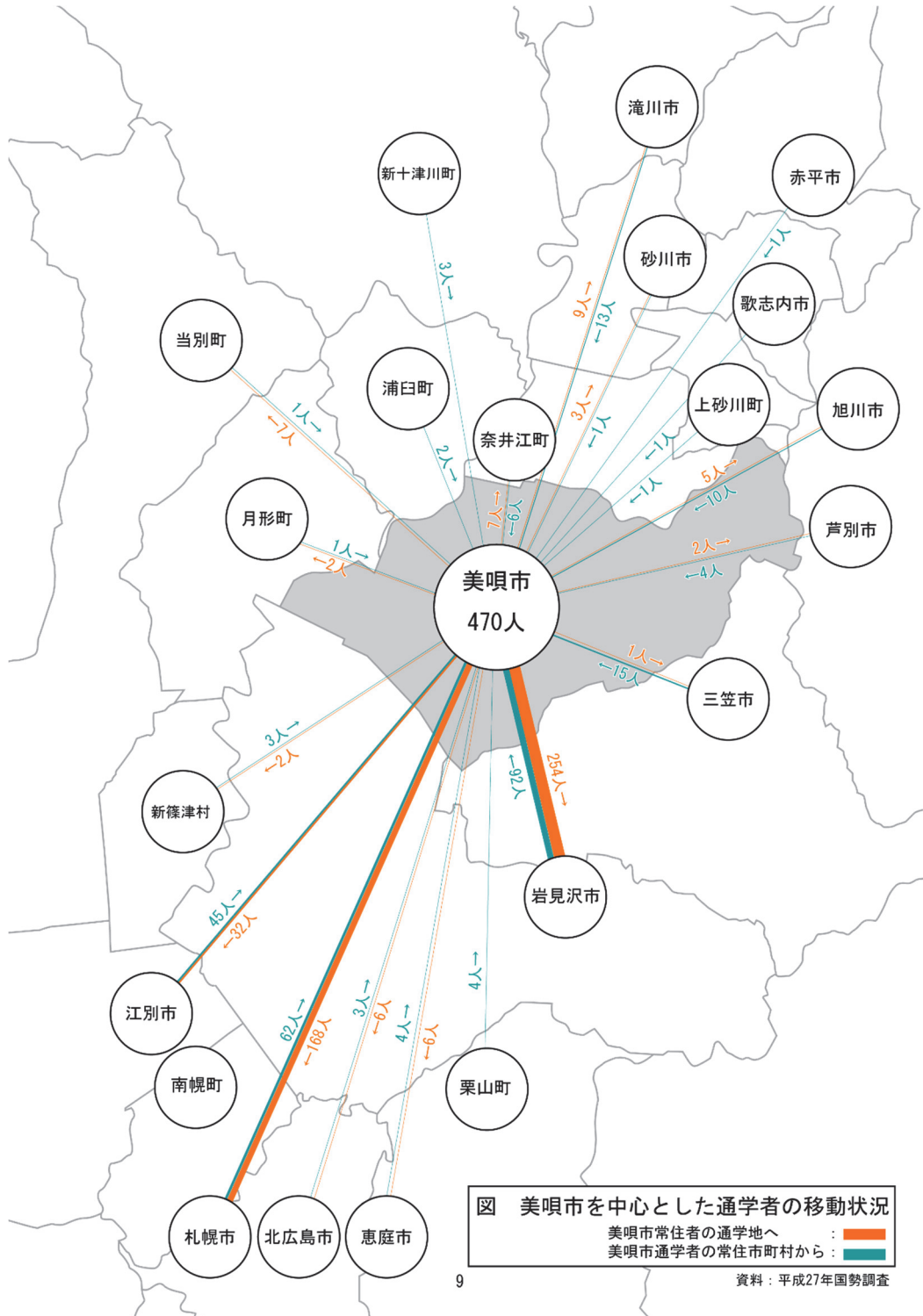


図 9 美唄市を中心とした通学者の移動状況

(5) 運転免許証の状況

① 免許証保有状況

令和 2 年 12 月の美唄市の免許証保有者数は 12,587 人となっており、このうち 65 歳以上の方の免許証保有者数 4,143 人(32.9%)、75 歳以上の方の免許証保有者数 1,421 人(11.3%)となっており、高齢者の免許証保有が多い状況です。

② 免許証返納者数

免許証返納者数は年々増加してきており、令和 2 年では約 80 名となっています。これに伴い、高齢者の公共交通による移動支援が重要となっています。

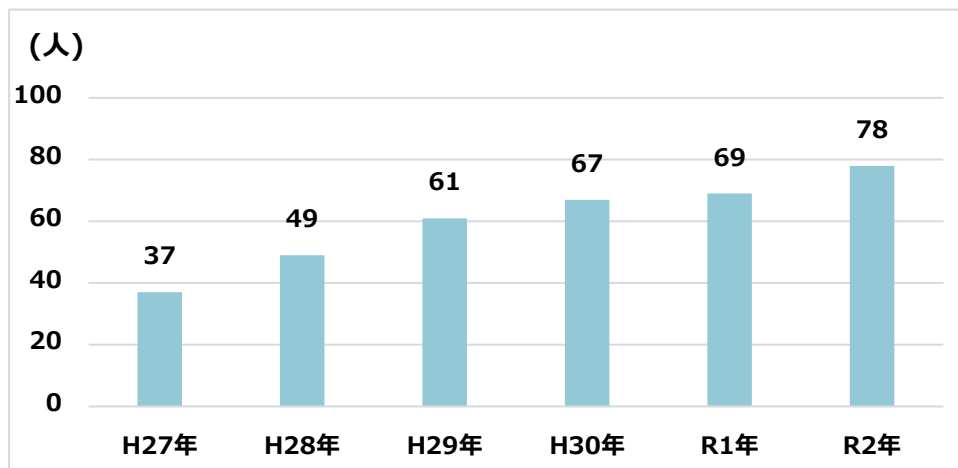


図 10 免許返納者数の推移

(資料:美唄警察署提供)

(6)産業の状況

①農業

美唄市の農業として販売農家数は平成 17 年が 818 戸に対し、平成 27 年が 593 戸と 27.5%程度減少しています。一方、経営耕地面積は平成 17 年が 8,570ha に対し、平成 27 年では 8,953ha と増加傾向となっており、農業の大規模経営化が進んでいるものと推測されます。

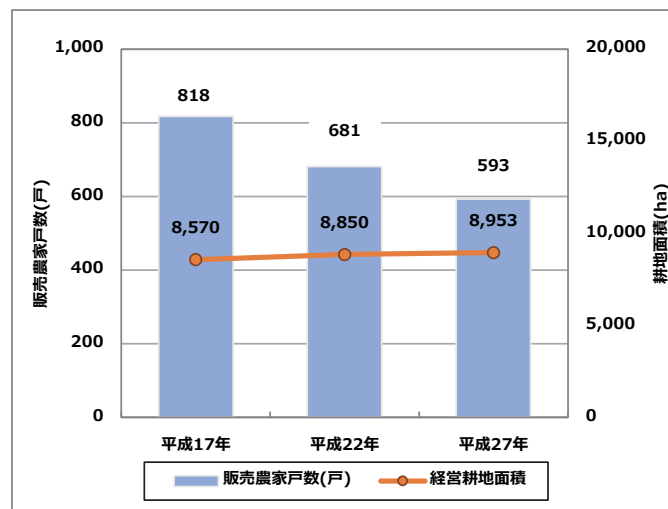


図 11 農業の状況(販売農家戸数・経営耕地面積)

(資料:美唄市統計書)

②製造業

美唄市の製造業として従業者数は平成 27 年まで減少傾向にありましたが、平成 28 年には増加しています。一方、事業所数は平成 27 年まで横ばい傾向にありましたが、平成 28 年には減少しています。

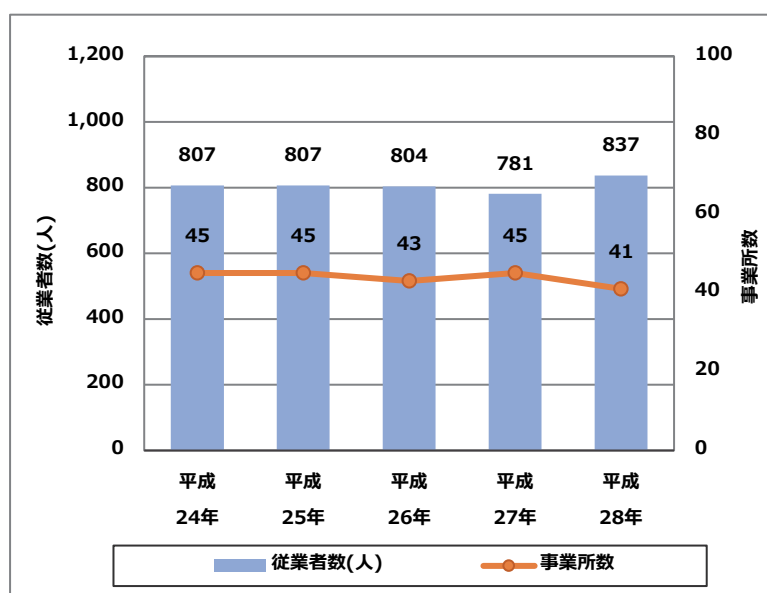


図 12 製造業の状況

(資料:美唄市統計書)

③商業の状況

美唄市の商業の状況は、平成14年で従業者が1,819人、店舗数が314店舗に対し、平成26年がそれぞれ1,043人、183店舗と、ともに減少している状況です。

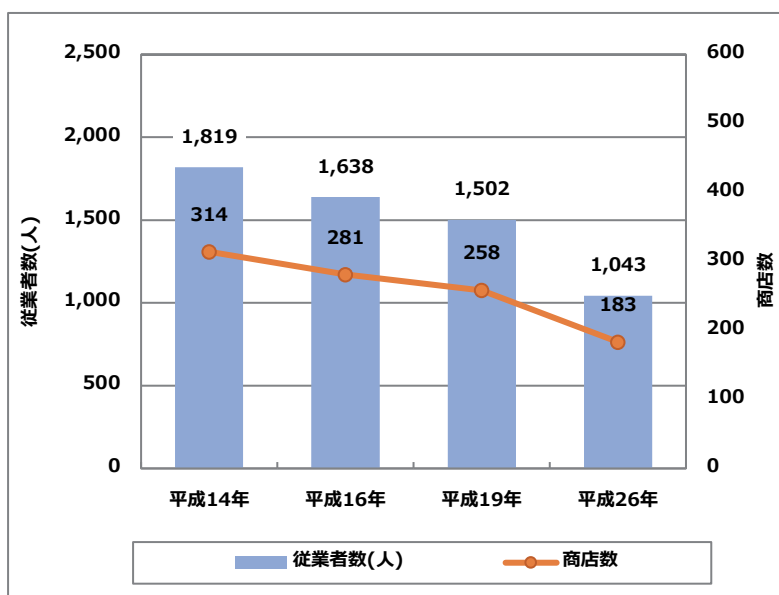


図13 商業の状況

(資料:美唄市統計書)

(7) 公共・公益施設の状況

① 公共・公益施設

美唄市の公共・公益施設は、大型店がコアビバイ、JA美唄、コープさっぽろ美札幌（郊外店）等が中心市街地及びその外縁部に分布しています。その他の公共施設は、市街地を中心に郊外部にも多数分布しています。

② 学校教育施設

美唄市内の学校教育施設は、幼稚園が2箇所、小・中・高等学校がいずれも2校となっています。

児童生徒数は、少子化の進行により減少傾向にあります。

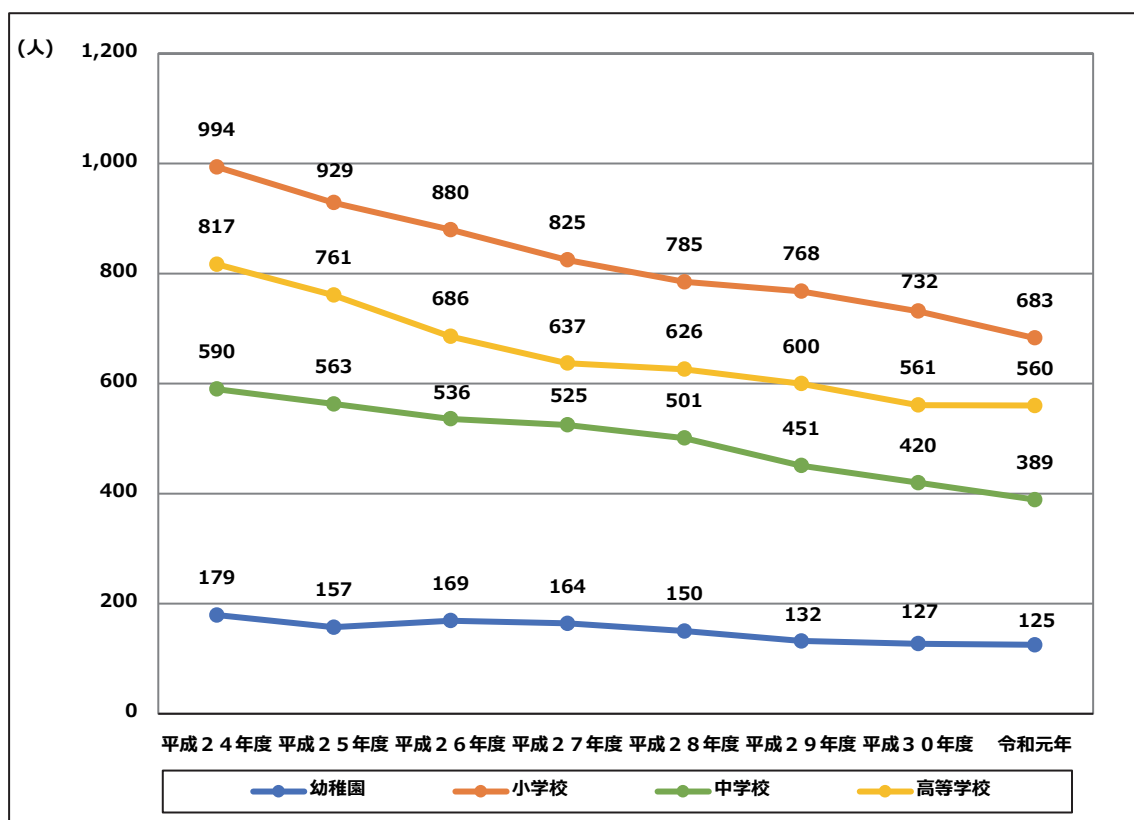


図 14 美唄市の児童生徒数の推移

（資料：学校基本調査）

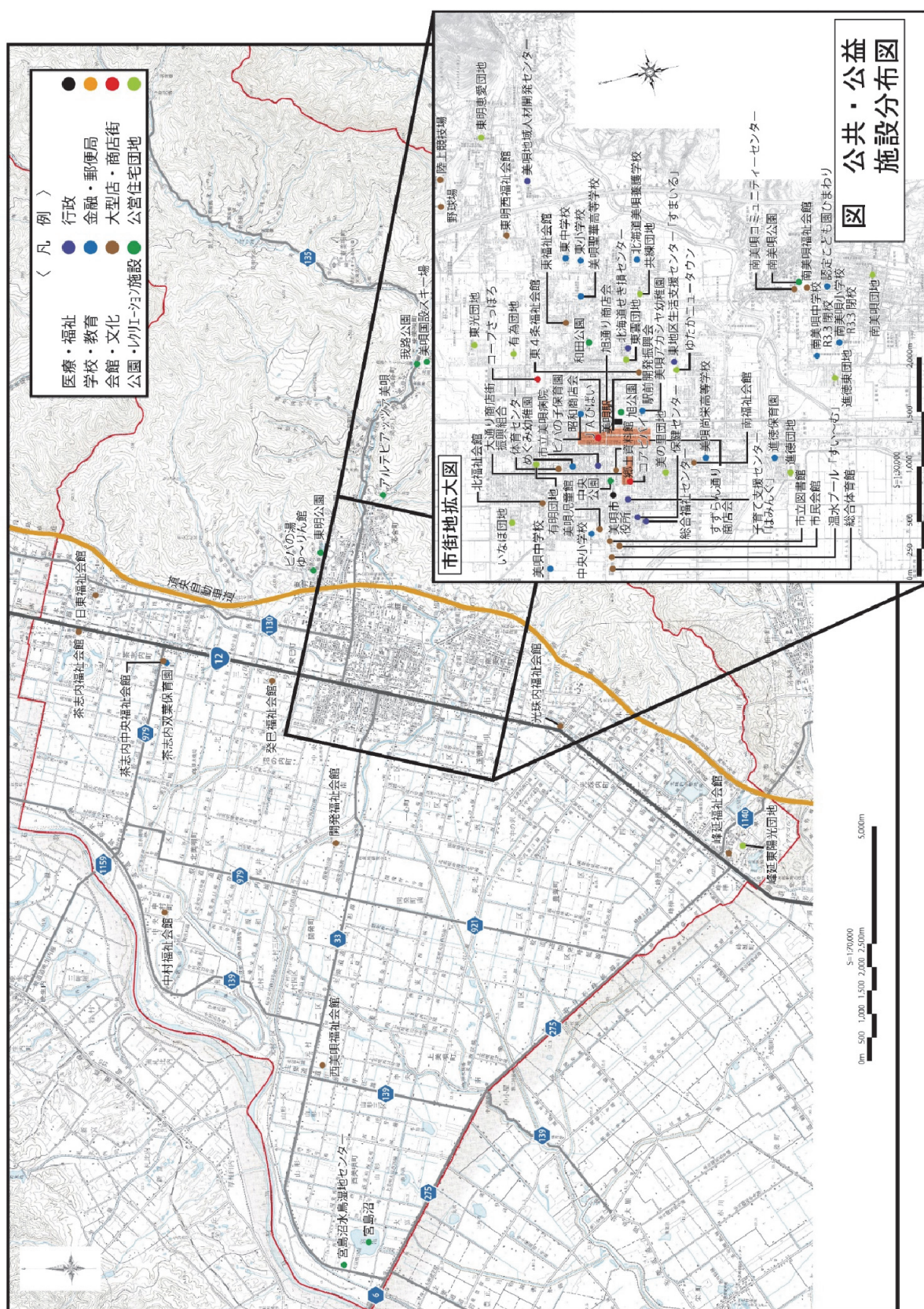


図 15 公共・公益施設分布図

③観光・レクリエーション施設

美唄市の観光入込数は、令和 2 年度が 136,800 人となっています。令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により観光客数が大幅に減少しており、新型コロナウイルス感染症流行前の平成 30 年度と比較すると、約 56.0%と半数以上減少しています。

美唄市内の観光・レクリエーション施設は、アルテピアッツアびばい、宮島沼など高い知名度を有する観光施設が分布している他、優れた眺望を有し総合公園に隣接しているゆ〜りん館や、中心部には美唄ならではの食文化が育まれています。

また、市内の観光バス事業者は 31 名の運転手を雇用しており、60 代・70 代が中心であり、今後の高齢化による輸送力の減少が懸念されます。

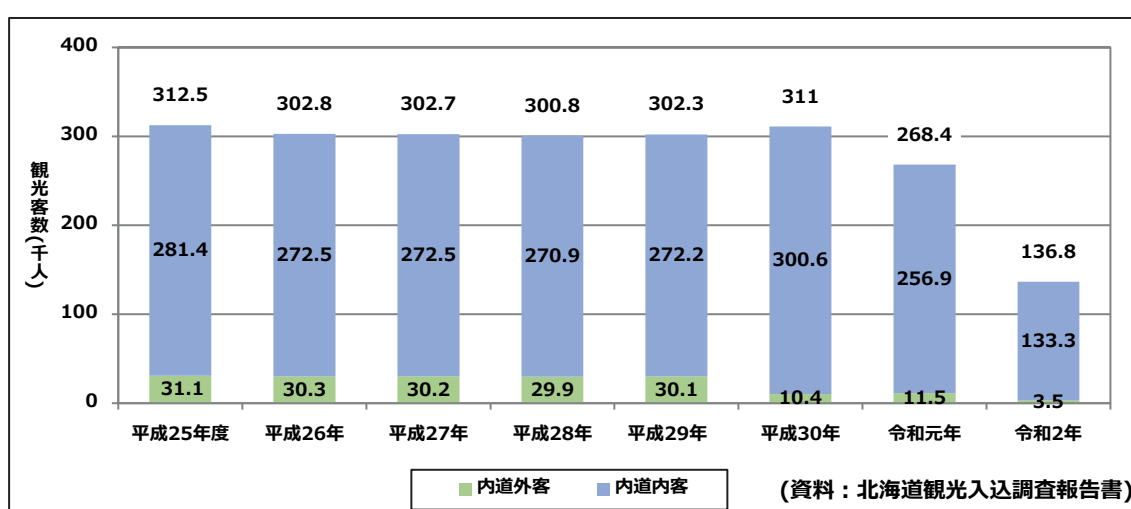


図 16 美唄市の観光入込数(道内・道外)

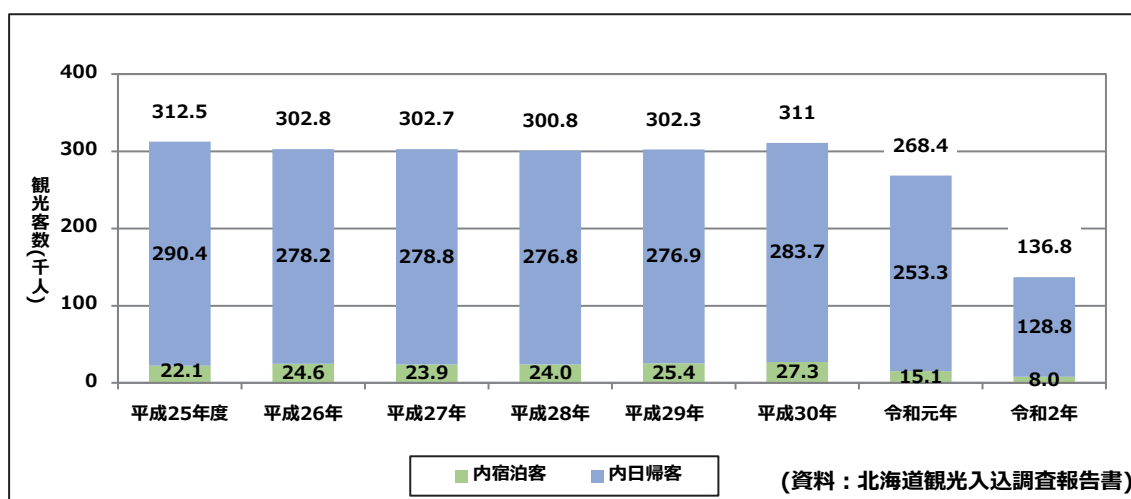


図 17 美唄市の観光入込数(日帰り・宿泊)

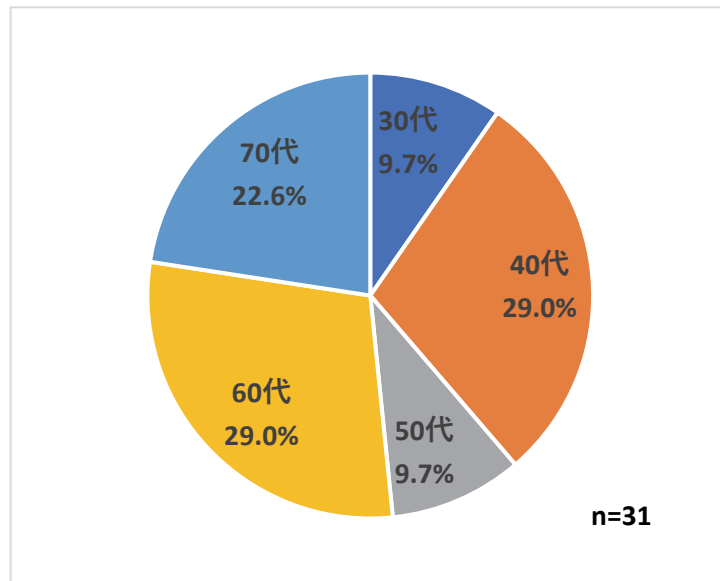


図 18 美唄市内の観光バスの年齢構成

(資料:交通事業者提供)

3 上位・関連計画の整理

(1) 上位計画

①第7期美唄市総合計画（基本構想：令和3～12年度）

公共交通は、都市像を実現するための5つの挑戦の一つである「人と自然が共生した安全・安心のまちづくり」の中に「快適な都市空間の形成」として示されています。

令和7年度を目標年次とした前期基本計画に位置付けられている、「施策の方向性」、「まちづくり成果指標」及び「関連指標」は以下のとおりとなっています。

●施策の方向

1. 公共交通機関

「美唄市地域公共交通網形成計画」及び新たに策定する「美唄市地域公共交通計画」に基づき、民間事業者やまちづくりと連携した、地域にとって望ましい公共交通を整備し、高齢者など交通弱者の日常生活に配慮した公共交通を持続していくとともに、乗合タクシー事業についても、事業者や利用者の意見を伺いながら、利便性を図ります。

2. 公共交通の見直し

市民路線バスをはじめ、民間路線や買い物バスなどの既存路線にかかる乗降調査や市民・地域からの意見を聴取し、運行経路の見直しを行い、路線の維持に努めます。

●まちづくり成果指標

市内公共交通の満足度

現状値(R1):62.4% → 目標値(R7):70.0%

●関連指標

市民バス年間利用者数 (東線・西線)	現状値(R1):68,192人→目標値(R7):現状値維持
乗合タクシー年間利用者数	現状値(R1):3,439人 → 目標値(R7):現状値維持

②美唄市都市計画マスタープラン(令和 3～22 年度)

まちづくりの基本姿勢の柱として、集約型のまちづくりの中から「コンパクトなまちづくりによる市街地の形成」と、交通体系の充実化として、日常生活を支える交通網の整備の中から「公共交通の充実」に関する内容を抽出すると以下のとおりです。

●コンパクトなまちづくりによる市街地の形成

本市の市街地は、JR 美唄駅を中心に国道12 号、道道美唄月形線及び旭通の沿道を含む地区を基本に商業業務地を配置し、市街地中心部から周辺地区へと緩やかに一般住宅地を配置し、専用住宅地は、市街地の東西外縁部に配置する土地利用規制を導入しています。

今後進行する人口減少や少子高齢化社会に対応していくために、中心市街地での商業環境の向上によるにぎわい創出を図るとともにまちなかで暮らせる環境づくりを進めていきます。更には、人口規模に見合った快適な持続可能とする集約化された市街地形成を計画的に進めていきます。

●公共交通の充実

市民の暮らしを支える身近な公共交通として、市街地と市内各地の生活拠点地区を連絡するJR 函館本線と北海道中央バスによる広域的な公共交通軸とJR 美唄駅を交通結節点とする市街地を循環運行する路線バスやスクールバスの混乗及び乗合タクシー輸送による補助的な公共交通軸などの公共交通システムを充実化していきます。実証運行による検証、検討を行うなど、高齢化、過疎化に対応した公共交通の効率化を高めていきます。

(2) 関連計画

①美唄市立地適正化計画(平成 31～令和 22 年度)

公共交通は、5 つの基本方針(①居住誘導の推進、②公共施設の集約化、③公共交通の充実、④効率的な財政運営、⑤生活環境の向上、⑥賑わいづくり)の一つに設定されています。方針設定に至る課題、基本方針および公共交通の充実に向けた施策については以下のとおりとなっています。

●公共交通に係る課題の抽出・整理

1. 公共交通利用者の減少

市内路線バスと幹線路線バスとの適切な連携を図るとともに、市内路線バスの効率的な運行や運行情報をわかりやすく周知するなどの取組を進める必要があります。

2. 円滑な道路網の不足

バス路線となっている都市計画道路の整備を優先的に進めるなど、円滑な公共交通道路網を形成する必要があります。

道路の除雪を充実させるとともに、移動しやすいコンパクトな市街地形成が必要となります。

3. 高い自家用車の利用率

自家用車・バイクの利用が様々な移動目的で大半を占めていることにより、CO₂排出量が多く、環境対策上まち歩きを促す道路空間整備等の取組が必要です。

●公共交通に係るまちづくり方針・施策等

基本方針

【公共交通の充実】

市街地周辺の各生活拠点地区から市街地中心部へのアクセス及び市街地内のアクセスを確保するため、公共交通の充実化を図り、市街地中心部での生活サービスの利用率向上に努め、自家用車に頼らない公共交通体系を目指します。

都市の骨格構造

【基幹的な公共交通軸】

・JR美唄駅を交通結節点とし、市街地等を循環運行する路線バス(市民バス東線、南美唄線)

課題解決のために必要な施策

【ネットワーク形成の充実化】

- ・JR美唄駅を交通結節点とした市街地における循環運行の充実化
- ・幹線交通((株)北海道中央バス)利用者数を増やすための市内路線バスとの連携体系の充実化
- ・郊外部におけるスクールバスへの混乗や乗合いタクシーによる交通体系の確保
- ・市内公共交通のPRと運行内容の情報発信による利用促進

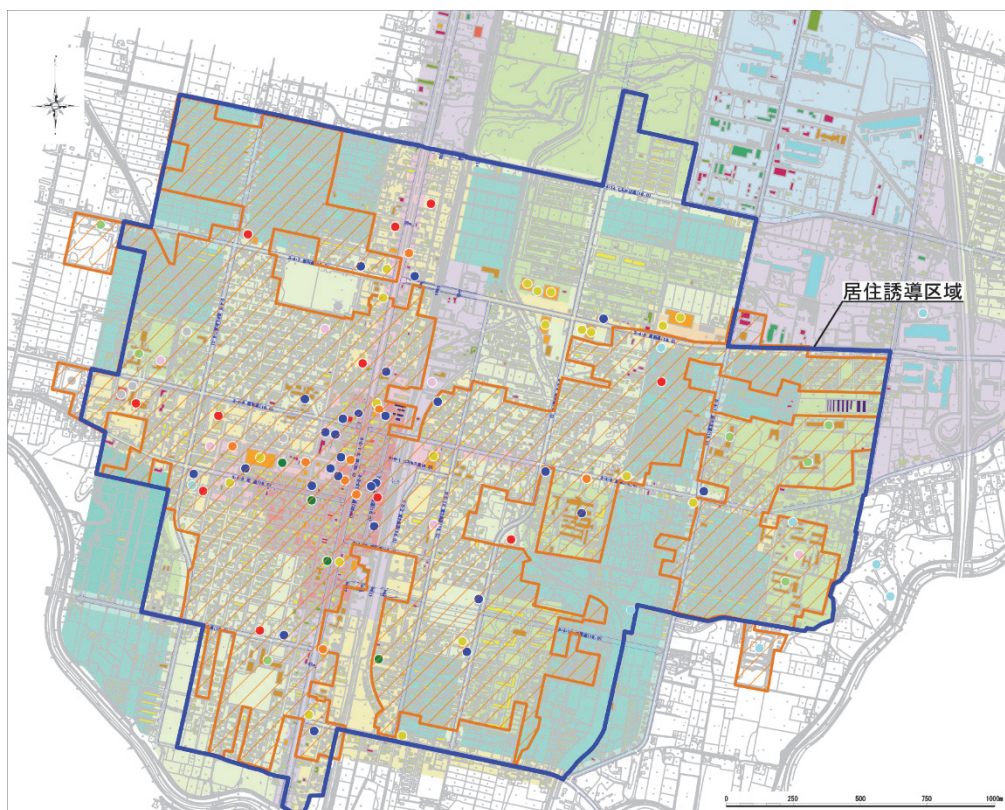


図 18 居住誘導区域

(出典:美唄市立地適正化計画)

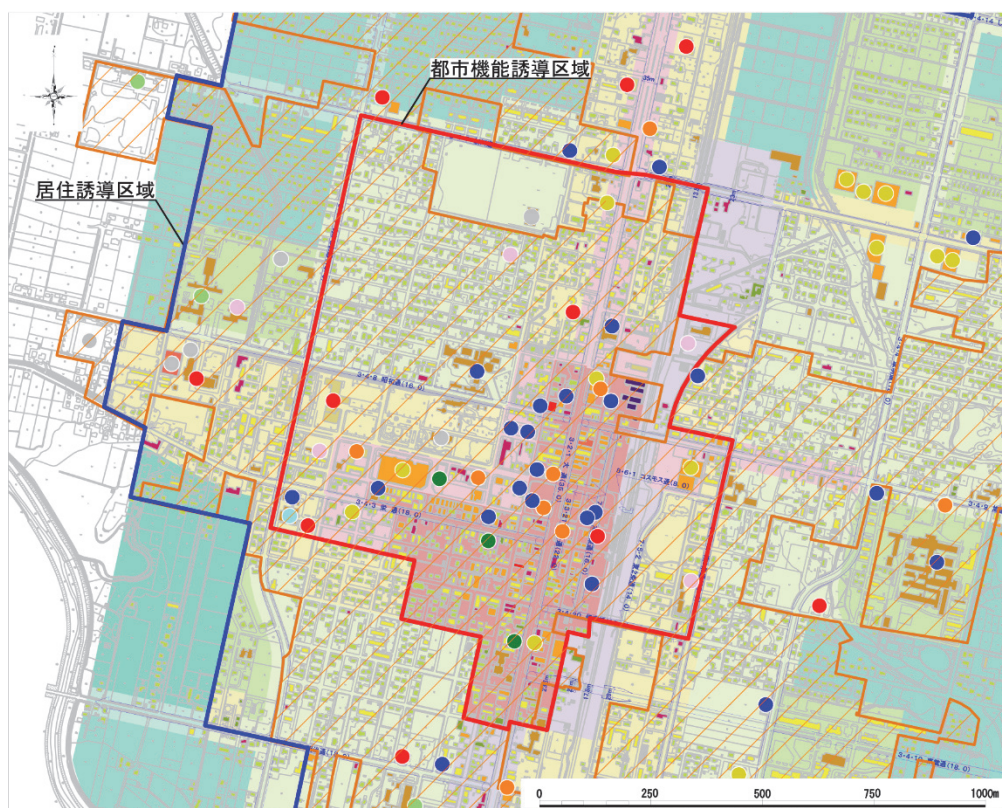


図 19 都市機能誘導区域

(出典:美唄市立地適正化計画)

②第4期美唄市地域福祉計画(平成31～令和5年度)

計画の目標達成のためのまちづくりの柱の内、「公共交通」に関するものは以下のとおりとなっています。

●快適、安全に移動できるまちづくり(交通)

【道路の整備】

・誰もが、自立して安全に生活できるよう歩行者の安全確保のための歩道整備や段差解消等、道路環境の整備などが求められています。

都市計画街路整備事業、道路維持管理事業(都市整備課)

【移動手段の確保】

・地域人口の減少による利用者の減少から、民間事業者や市民バスの減便が避けられない状況になっており、効率的な運行が求められています。

・特に、高齢化社会を迎え、通院や買い物などに利用する市民・民間バスなどの公共交通機関の維持・確保が求められています。

市民バス事業(生活環境課)、移送サービス事業(高齢福祉課)、
障害者移動支援事業、福祉有償運送(地域福祉課)

③高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(第8期計画)

公共交通に関連する内容は、以下のとおりとなっています。

●移送サービス

要介護認定3から5までの人及び重度の障がい者で寝たきり等の状態にあり、一般車両での移動が困難な人に通院機会の確保や社会参加の促進のため、年最大48回の移送サービスを行っています。

④美唄市観光ビジョン(平成30～令和4年度)

公共交通に関連する内容は、3つの基本方針のうち、『3 観光客のニーズに対応した受入環境整備の充実』に位置付けられています。

●観光客のニーズに対応した受入環境の充実

(1)満足度の高い受入体制の整備

旅マエ・旅ナカ・旅アトの行動に合った受入環境の整備を行い、観光客の動線をストレスなくスムーズにできるように努めます。

【2次交通の利便性向上】

市民バス、タクシーなど2次交通を利用しやすいように検討します。

4 公共交通の現況

(1) 既往資料による現況把握

① 鉄道

鉄道は、JR 北海道函館本線が乗り入れており、市内には美唄駅、峰延駅、光珠内駅、茶志内駅の 4 つの駅があり、美唄駅以外は無人駅となっています。

美唄駅に停車する特別急行列車が 1 日 48 便、小樽方面―旭川方面をつなぐ普通列車が 1 日 32 便となっています。

JR 美唄駅の 1 日当たりの乗降客数は、毎年 2,700 人前後で横ばいに推移しています。

表 1 JRの運行状況(令和 3 年度)

運行主体	路線名	美唄市内停車駅	区間	運行便数 (便/日)	所要 時間
JR 北海道	函館 本線	美唄駅	旭川駅 - 札幌駅	上:22 便 下:22 便	85 分
			網走駅 - 札幌駅	上: 1 便 下: 2 便	321 分
			稚内駅 - 札幌駅	下: 1 便	310 分
		峰延駅 - 光珠内駅 - 美唄駅 - 茶志内駅	旭川駅 - 札幌駅	下: 1 便	173 分
			滝川駅 - 小樽駅	上: 1 便 下: 3 便	136 分
			滝川駅 - 手稲駅	上: 1 便	113 分
			滝川駅 - 札幌駅	下: 1 便	96 分
			旭川駅 - 手稲駅	上: 1 便	170 分
			深川駅 - 岩見沢駅	上: 1 便	58 分
			旭川駅 - 岩見沢駅	上: 4 便 下: 5 便	97 分
			滝川駅 - 岩見沢駅	上: 8 便 下: 5 便	39 分
			滝川駅 - ほしみ駅	下: 1 便	122 分

(資料:JR 北海道)

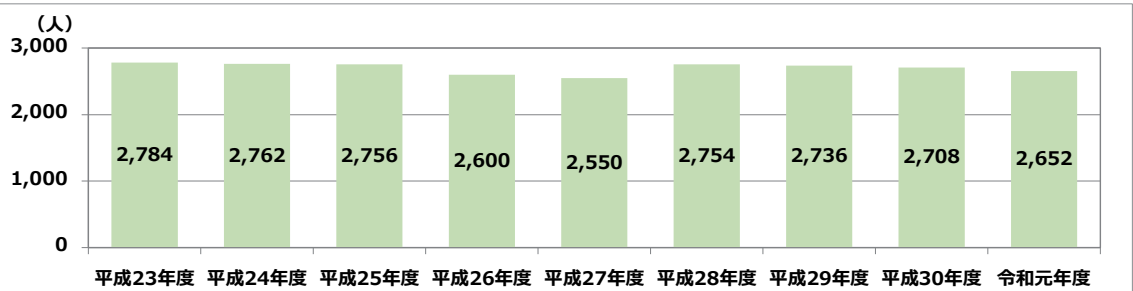


図 20 美唄駅の 1 日当たり乗降客数の推移

(資料:国土数値情報)

②北海道中央バス

市町村間を連絡する幹線系統は、全て北海道中央バス株式会社によるバス路線で、滝岩線の滝川岩見沢美唄区間と美唄区間の 1 路線 2 区間となっています。

滝岩線のバス路線は、主に国道 12 号となっており、多数の停留所が設置されています。

便数は、岩見沢美唄線は(土日祝日便と平日便あわせて)1 日 9 便、滝川美唄線は(土日祝日便と平日便あわせて)1 日 17 便運行しております。利用者数は、岩見沢美唄線と滝川美唄線の合計で、平成 27 年度が 187,599 人に対して令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響があり 95,232 人と減少しています。

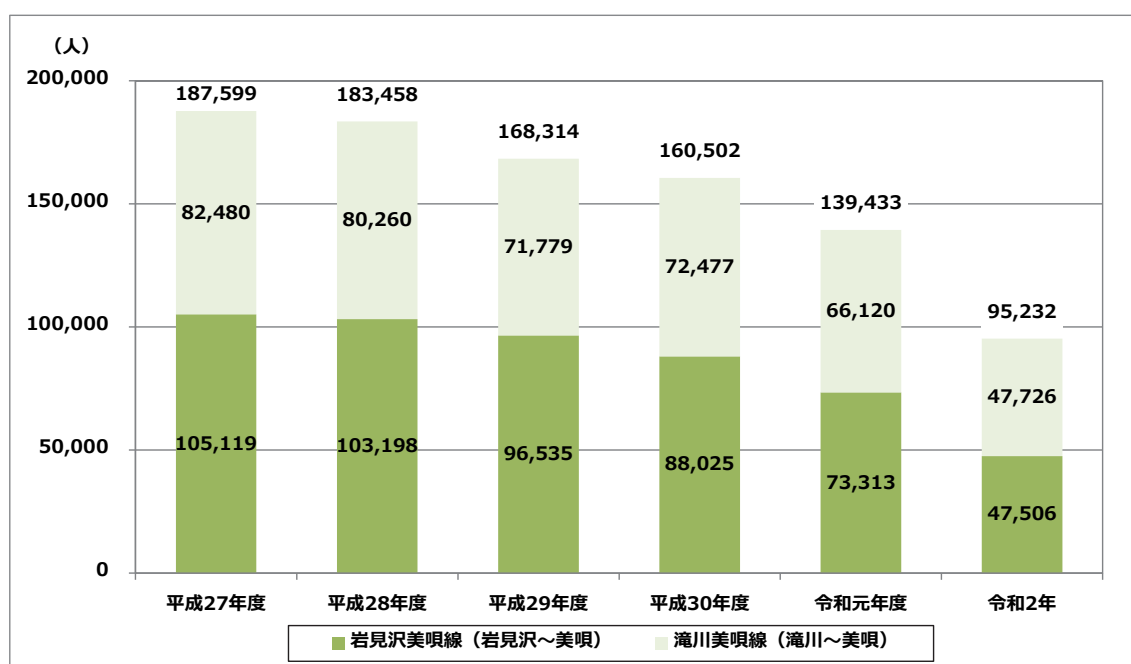


図 21 北海道中央バス株式会社滝岩線輸送人数の推移

(資料:北海道中央バス株式会社)

③市民バス東線・西線

市民バスは、市街地を運行する市民バス東線と郊外部を運行する西線(一部スクールバス)があります。

(ア)市民バス東線

市民バス東線は、循環形式の右回り左回りそれぞれ 1 日 11 便を運行しており、主な系統として「尚栄高校経由」、「総合体育館経由」、「いなほ経由」、「国道経由」、「ゆ〜りん館経由」、「アルテピアッツァ経由」の 6 系統があります。運行経路は、所要時間の短縮や、施設アクセスによる効率運行のために、個々の便で経由する停留所がその都度変わる状況となっております。なお、一周の所要時間は、29 分から 58 分となっています。

年間輸送人数は、平成 27 年度が 72,074 人に対し、令和 2 年度は 55,811 人と 5 年で 22.5%程度減少しています。月別の利用状況では夏期(7～9 月)は 4,200 人程度、冬期では 12 月が 1 年で最も利用人数が多く 5,789 人、1～2 月も含めると 5 千人を超えています。

曜日別では、月曜から金曜が平均 232 人/日に対し、土曜と日曜が平均 145 人/日となっています。

時間帯別の利用者数では、午前 7 時～9 時に集中的に利用されており、平日の 1 日当たりの平均利用者数は 10 人を上回っている状況です。

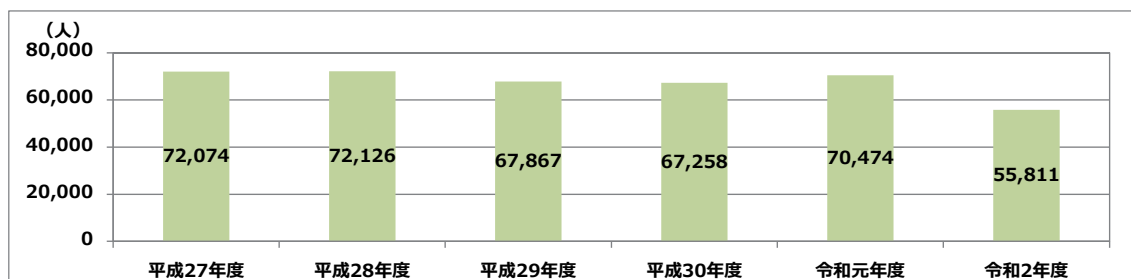


図 22 市民バス東線年間輸送人数の推移

(資料:美唄市)

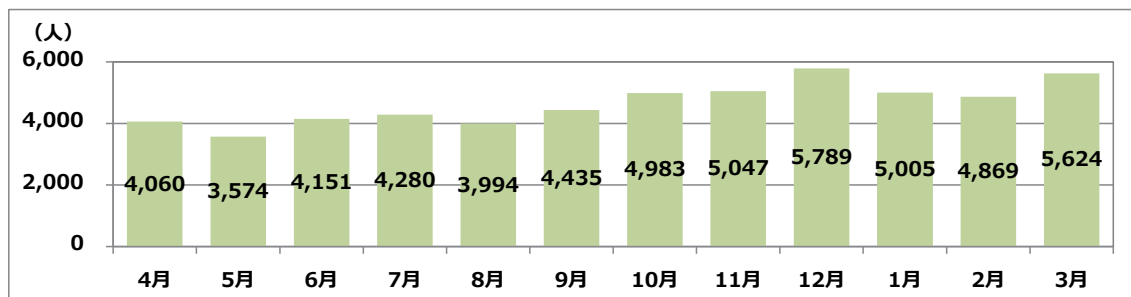


図 23 市民バス東線月別輸送人数の推移(令和 2 年度)

(資料:美唄市)

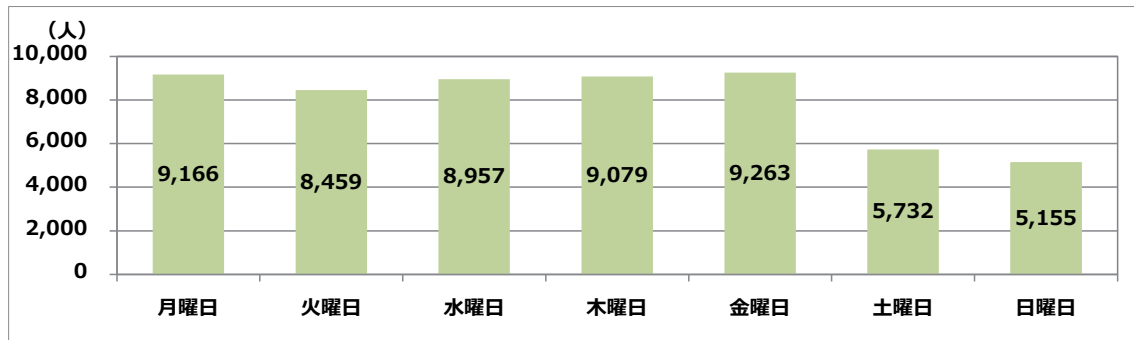


図 24 市民バス東線曜日別輸送人数の推移(令和 2 年度)

(資料:美唄市)

表 2 市民バス東線の時間帯別日利用者数(令和 2 年度)

		美唄駅 発時間	利用者/日数	
			平日	休日
東 明 通 り 先 回 り	1便	6:30	1.7	1.3
	2便	7:15	16.0	4.7
	3便	8:25	14.3	7.1
	4便	9:34	10.1	7.4
	5便	10:45	6.2	6.6
	6便	11:55	8.7	6.0
	7便	13:25	7.0	6.5
	8便	14:35	6.0	5.4
	9便	15:45	8.2	4.3
	10便	17:05	14.7	4.7
	11便	18:20	1.3	1.1

		美唄駅 発時間	利用者/日数	
			平日	休日
旭 通 り 先 回 り	1便	6:35	2.9	1.7
	2便	7:30	11.7	2.4
	3便	8:35	11.0	4.4
	4便	9:35	12.2	10.8
	5便	10:40	8.2	5.1
	6便	11:45	10.7	7.6
	7便	13:30	5.7	4.9
	8便	14:50	6.2	4.1
	9便	16:00	6.9	3.5
	10便	17:30	5.8	3.5
	11便	19:10	1.9	1.8

(資料:美唄市)

(イ)市民バス西線

市民バス西線は、郊外部をスクールバス(一般利用含む)として以下に示す 11 路線を運行しており、便数(往復)は、1 日 3 便程度を運行しています。

- ①茶志内線 ②日東線 ③元村・親和線 ④北沼の内・開発線
⑤西美唄・大富線 ⑥上美唄・開発線 ⑦進徳・拓北線 ⑧峰延線 2
⑨峰延線 3 ⑩峰延線 4 ⑪山形・沼の内線

市民バス西線の年間輸送人数は、平成 27 年度が 4,389 人に対し、令和 2 年度が 2,711 人と 5 年で 38.2%程度減少していますが、直近 2 か年は 2,800 人前後で推移しています。また、輸送人数の 73.5%は進徳・拓北線となっております。

月別では 4 月、5 月、8 月に利用者数が減少するものの、年間を通して 250 人台となっています。

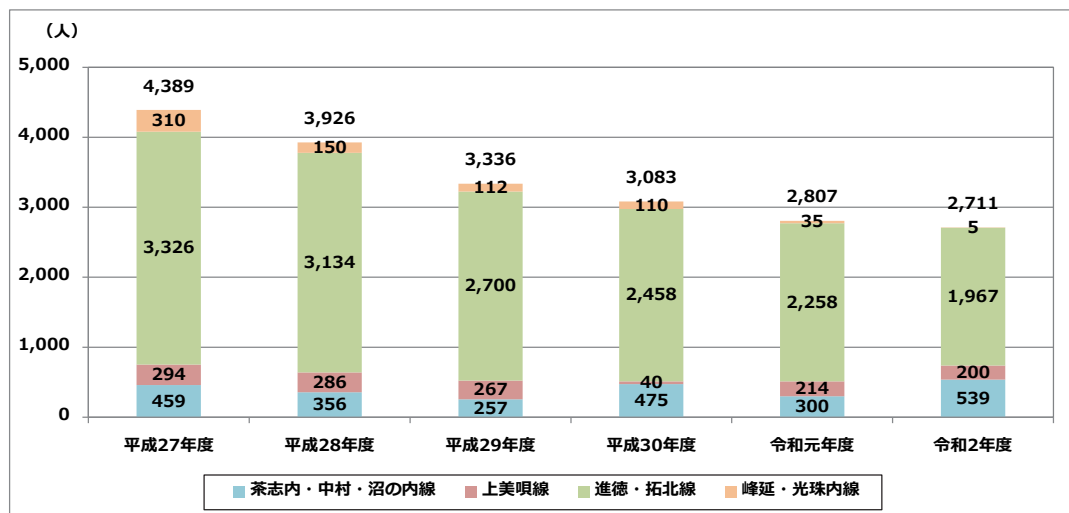


図 25 市民バス西線年間輸送人数の推移

(資料:美唄市)

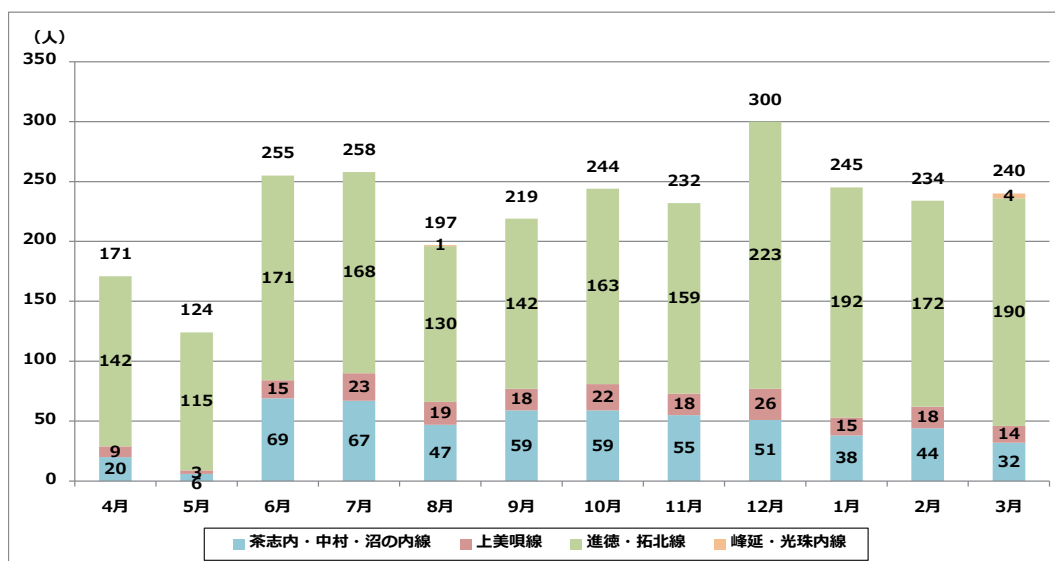


図 26 市民バス西線月別輸送人数の推移(令和 2 年度)

(資料:美唄市)

スクールバスの運転手は 60 名となっており、50 代・60 代を中心に構成されています。また、所属している全員が大型二種免許又は有償運送運転者講習を受講済みであり、運転手の不足や高齢化が進む中で、有償運送の運転手としての活躍が期待されます。

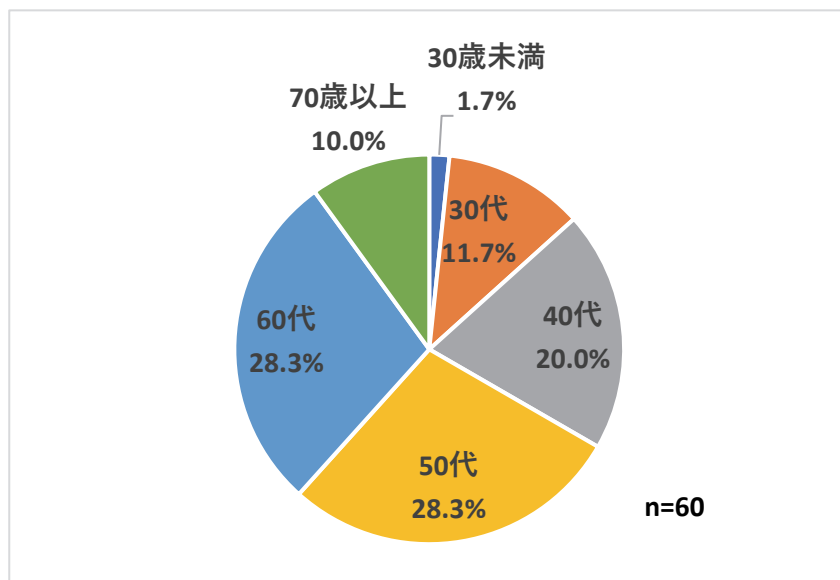


図 27 スクールバス運転手の年齢構成(令和 2 年度)

(資料:株式会社美唄自動車学校)

④南美唄線

南美唄線は、株式会社美唄自動車学校により概ね美唄駅と南美唄6丁目を起終点とした官舎経由、国道経由、労災経由及び労災・生協経由の4系統を運行しています。便数は片道15便を運行しています。最も多く運行しているのは労災生協経由です。

南美唄線の年間利用者数は、平成27年度が57,465人に対し、令和2年度は43,484人と5年間で24.3%程度減少しています。

月別では夏期(7～9月)が3,300人程度、冬期では12月、3月に利用者が増加しています。

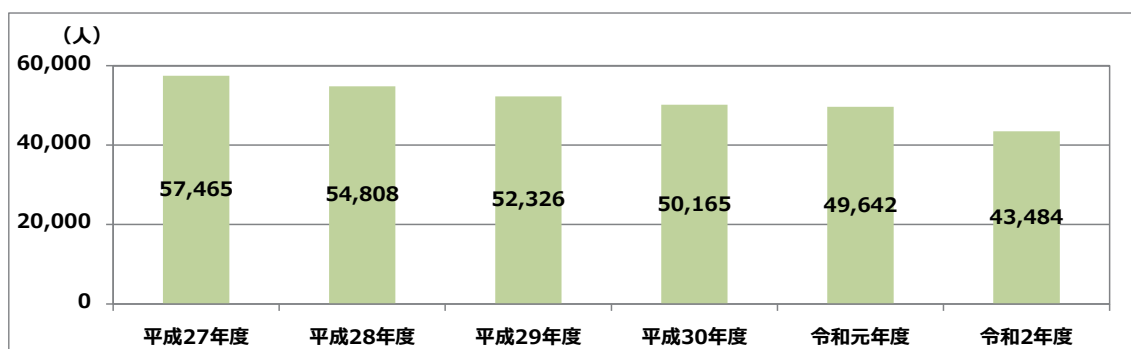


図 28 南美唄線等年間輸送人数の推移

(資料:株式会社美唄自動車学校)

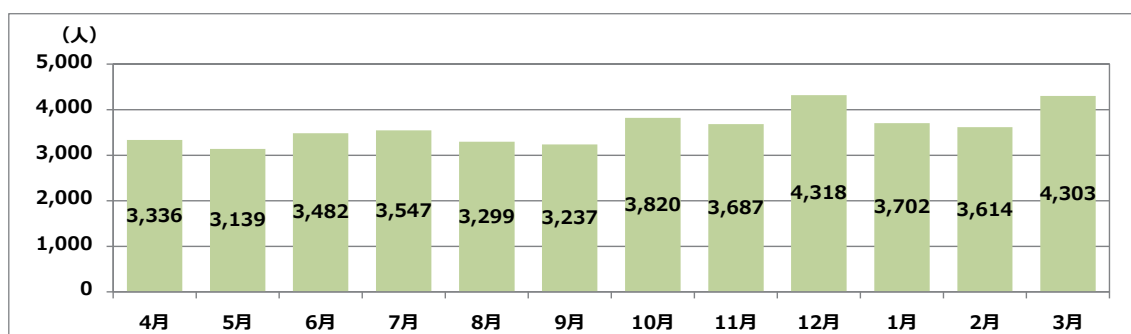


図 29 南美唄線等月別輸送人数の推移(令和2年度)

(資料:株式会社美唄自動車学校)

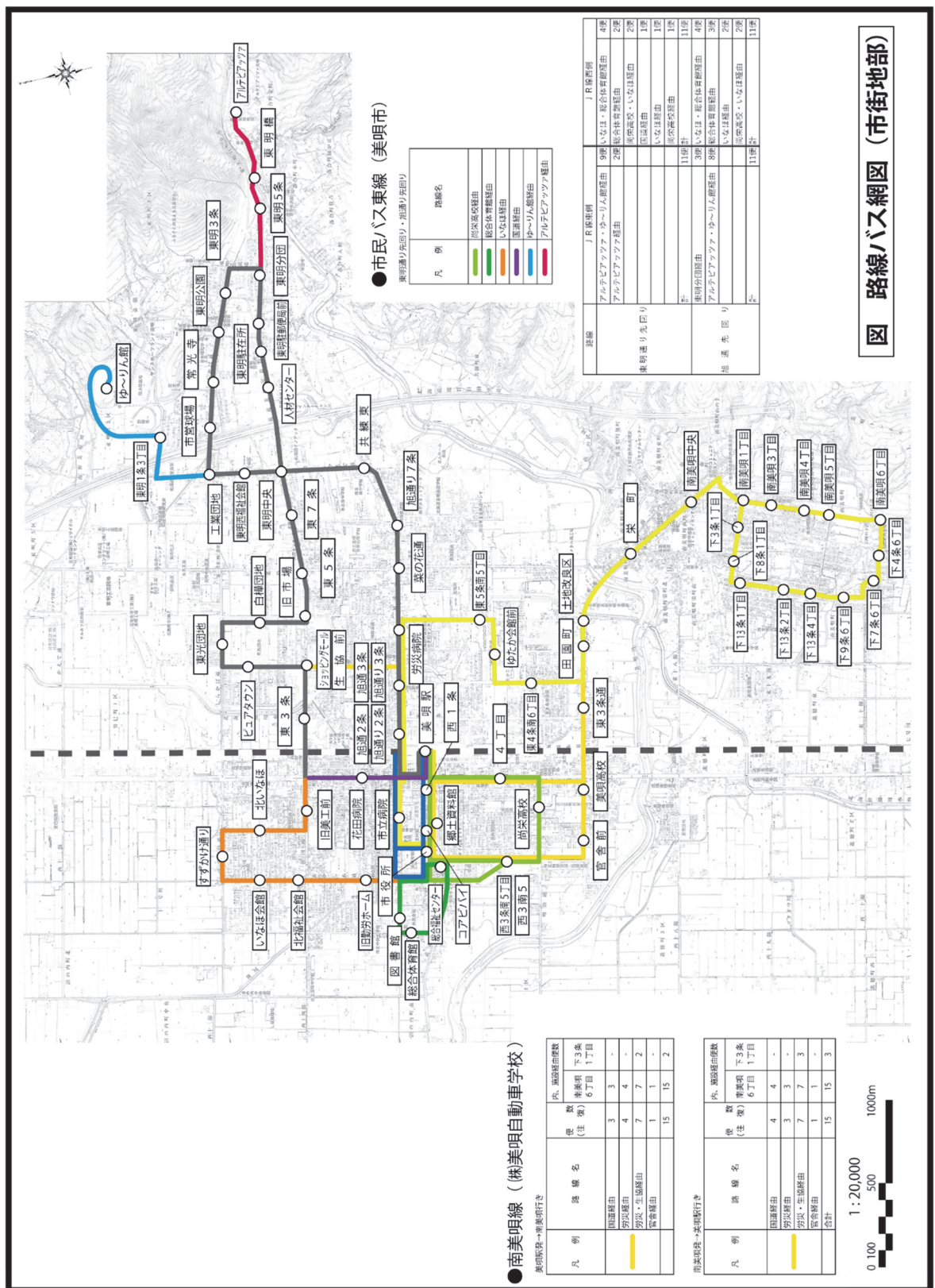


図 30 路線バス網図(市街地部)

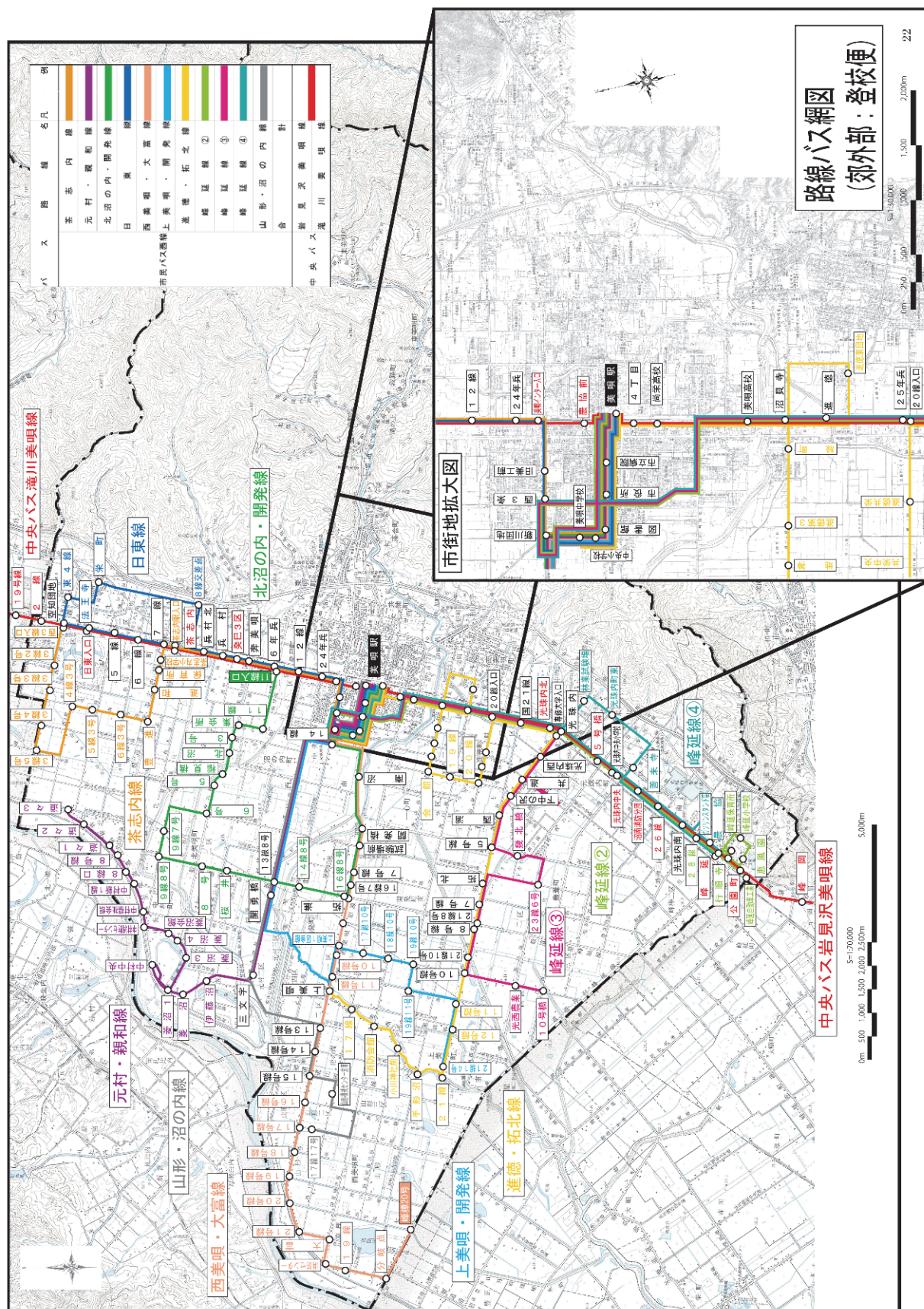


図 31 路線バス網図(郊外部：登校便)

⑤タクシー・ハイヤー事業

(ア)乗合タクシー運行状況

乗合タクシーは、市民バス東線の経路の短縮及び市民バス西線の減便に伴い、利用登録による完全予約制で平成 23 年度から運行を開始しています。

運行主体は、市内のタクシー事業者である昭和ハイヤー株式会社、美唄交通株式会社及び株式会社ビジコーとなっており、盤の沢・我路方面、日東・茶志内方面、西美唄・開発方面、中村・沼の内方面の 4 方面について、高齢者など交通弱者の生活交通に配慮し、利用者自宅と中心部等の主要な公共・公益施設(連絡施設)間を輸送しています。

運行便数は、盤の沢・我路方面が 1 日 4 往復(日曜祝日運休)、その他の方面が 1 日 3 往復(週 2 日)を運行しています。

乗合タクシーの年間輸送人数は、年々減少傾向にあり、令和 2 年度で 2,483 人となっています。その方面別内訳では日東・茶志内方面が約 32.3%(803 人)と最も多く、次いで西美唄・開発方面が約 26.6%(662 人)、盤の沢・我路方面が約 23.0%(572 人)、中村・沼の内方面が約 17.9%(446 人)となっています。

月別では 4 月、11 月、1 月、2 月が減少するものの、年間を通して 200 人台となっています。

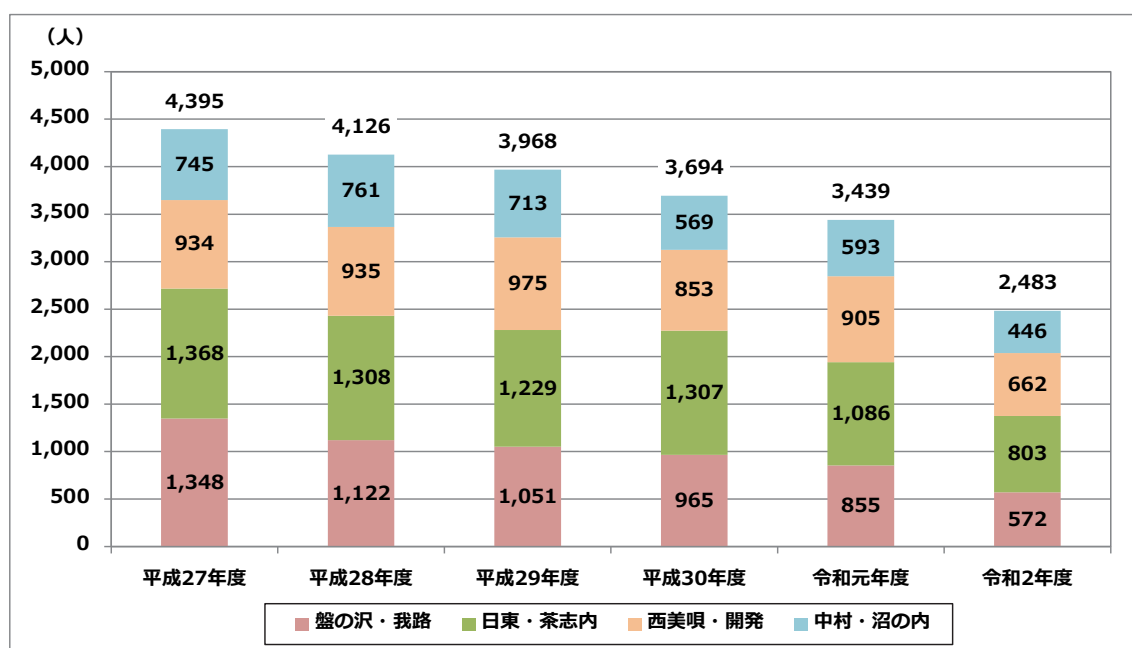


図 32 乗合タクシー年間輸送人数の推移

(資料:美唄市)

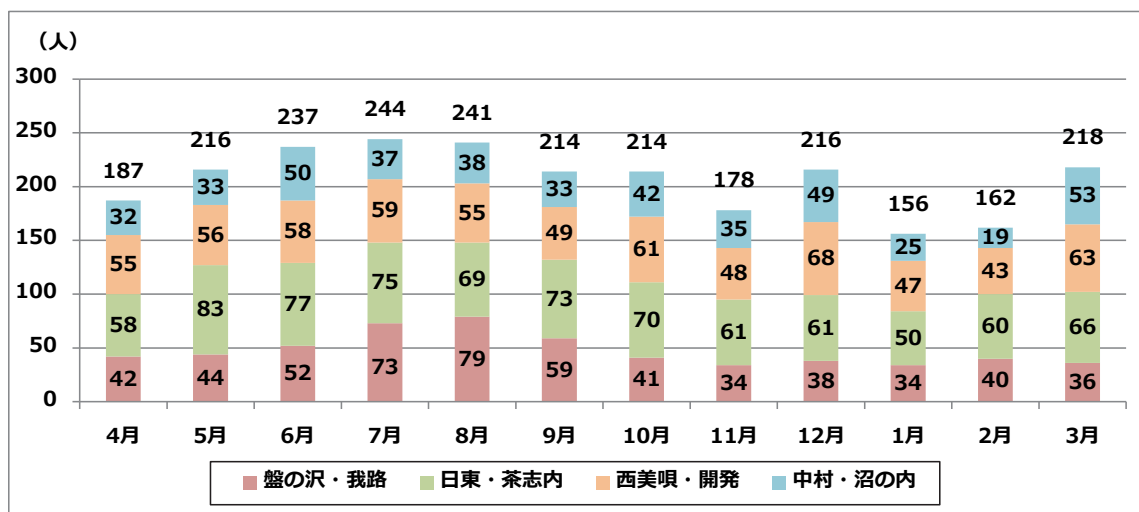


図 33 乗合タクシー月別輸送人数の推移(令和 2 年度)

(資料:美唄市)

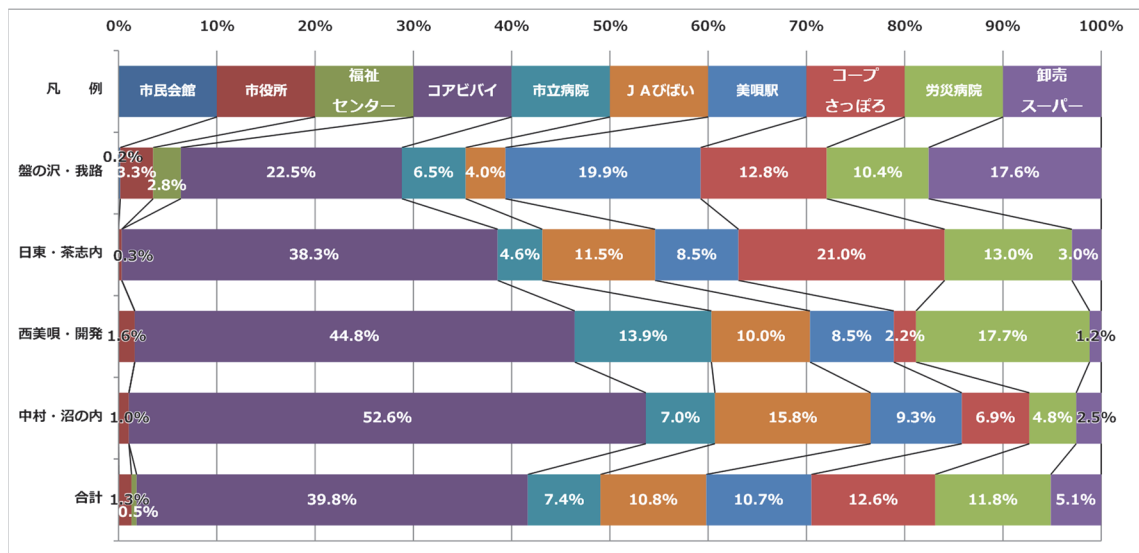


図 34 乗合タクシー連絡施設の利用状況

(資料:美唄市)

表 3 連絡施設

西側連絡施設	①市民会館 ②市役所 ③総合福祉センター ④コアビバイ ⑤市立病院 ⑥JAびばい
美唄駅	⑦美唄駅
東側連絡施設	⑧コープさっぽろ ⑨せき損センター ⑩卸売りスーパー ⑪旧まるびし前※ ⑫東明郵便局前※

※盤の沢・我路方面のみ連絡可

(イ)乗用タクシー事業者の現状

保有している車両台数は各社合わせると 36 台であり、このうち 1 台は大型の福祉車両です。各事業者の運転手の年齢別構成を統合すると約 5 割が 70 代となっており、運転手の高齢化が進行しており、将来的な人手不足が懸念されます。

表 4 乗用タクシー事業者の車両保有数・運転者数

事業者	概要
昭和ハイヤー株式会社	【車両台数】小型車:13 台 大型車(福祉車両):1 台 【運転者数】18 名
美唄交通株式会社	【車両台数】小型車:8 台 【運転者数】7 名
株式会社ビジコー	【車両台数】普通車:14 台 【運転者数】19 名

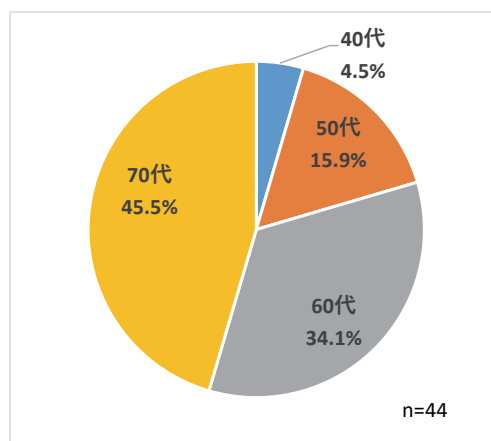


図 35 乗用タクシーの運転者数（資料:各事業者提供）

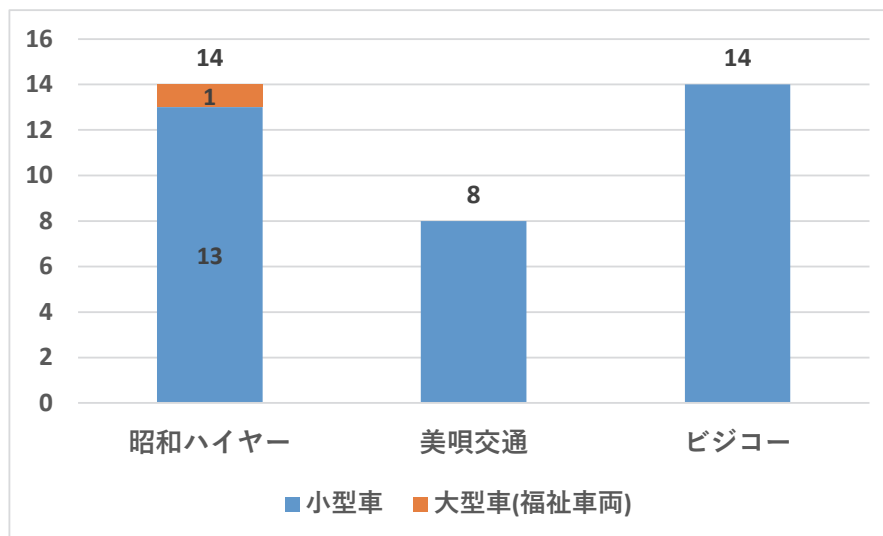


図 36 タクシー会社各社の車両登録台数（資料:各事業者提供）

⑥運行費用・収益

地域間幹線系統である滝岩線は、経常費用 68,001 千円に対し、経常収益が 46.2%にあたる 31,432 千円、国・道補助金が 45.2%にあたる 30,755 千円、その他、市町村負担金が 15.2%にあたる 10,352 千円となっています。

市民バス東線は地域内フィーダー系統に位置づけられており、経常費用 31,796 千円に対し経常収益が 34.2%にあたる 10,886 千円、国・道補助金が 26.6%にあたる 8,478 千円、美唄市負担金が 39.0%にあたる 12,432 千円となっています。一方、市民バス西線は、経常費用 69,516 千円に対し、経常収益が 1.0%にあたる 553 千円と少額となっているものの、95.9%にあたる 66,650 千円が普通交付税により予算措置されています。

市内民間路線として南美唄線は、経常費用 14,474 千円に対し、経常収益が 32.6%にあたる 4,728 千円、美唄市補助金が 26.9%にあたる 3,907 千円となっています。

地域内フィーダー系統である乗合タクシーは、4 方面合計で経常費用が 5,260 千円に対し、経常収益が 17.3%にあたる 915 千円、国・道補助金が 10.9%にあたる 577 千円、市町村補助金が 71.6%にあたる 3,768 千円となっています。

以上、美唄市内の路線バス等公共交通に関する収支は、経常費用 189,047 千円に対し、経常収益が 25.6%にあたる 48,514 千円、国・道補助金が 56.3%にあたる 106,460 千円、市町村補助金が 17.3%にあたる 32,772 千円及び事業者負担金が 1.0%にあたる 1,301 千円となっています。市民バス及び市内民間路線の効率運行とコスト削減の検討が必要です。

【地域間幹線系統】

「複数の市町村にまたがる系統であること」、「平日 1 日当たりの平均運行回数が 3 回以上であること」、「乗車人数が 1 日あたり 15 人～150 人と見込まれること」及び「経常赤字が見込まれること」など一定の要件を満たすバス路線などをいいます。

【地域内フィーダー系統】

バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいいます。

なお、接続とは、バス停留所相互及びバス停留所と駅、海港及び空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいいます。

フィーダー(Feeder)とは、鉄道の支線という意味です。

表 5 路線バス等の収支

単位：千円

区 分	路 線 名	支 出 経常費用	収 入					
			経 常 収 益	国・道補助金額	市町補助金額	内、美唄市金額	事業者負担金	収 入 計
地域間幹線系統 (北海道中央バス)	滝 岩 線 岩 見 沢 ～ 美 唄	36,448 (1.00)	16,287 (0.45)	16,402 (0.45)	6,109 (0.17)	3,170 (0.09)	-2,350 -(0.06)	36,448 (1.00)
	滝 岩 線 滝 川 ～ 美 唄	31,553 (1.00)	15,145 (0.48)	14,353 (0.45)	4,243 (0.13)	1,239 (0.04)	-2,188 -(0.07)	31,553 (1.00)
	●小計	68,001 (1.00)	31,432 (0.46)	30,755 (0.45)	10,352 (0.15)	4,409 (0.06)	-4,538 -(0.07)	68,001 (1.00)
市町村運営有償 運 送 路 線 (美 唄 市)	市 民 バ ス 東 線	31,796 (1.00)	10,886 (0.34)	8,478 (0.27)	12,432 (0.39)	12,432 (0.39)	0 (0.00)	31,796 (1.00)
	市民バス西線11路線	69,516 (1.00)	553 (0.01)	※ 66,650 (0.96)	2,313 (0.03)	2,313 (0.03)	0 (0.00)	69,516 (1.00)
	●小計	101,312 (1.00)	11,439 (0.11)	75,128 (0.74)	14,745 (0.15)	14,745 (0.15)	0 (0.00)	101,312 (1.00)
市 内 民 間 路 線 (市内交通事業者)	南 美 唄 線 (美唄自動車学校)	14,474 (1.00)	4,728 (0.33)	0 (0.00)	3,907 (0.27)	3,907 (0.27)	5,839 (0.40)	14,474 (1.00)
	盤 の 沢 ・ 我 路 方 面 (タクシー事業者)	1,459 (1.00)	153 (0.10)	126 (0.09)	1,180 (0.81)	1,180 (0.81)	0 (0.00)	1,459 (1.00)
	日 東 ・ 茶 志 内 方 面 (タクシー事業者)	1,273 (1.00)	334 (0.26)	174 (0.14)	765 (0.60)	765 (0.60)	0 (0.00)	1,273 (1.00)
	西美唄・開発方面 (タクシー事業者)	1,661 (1.00)	299 (0.18)	221 (0.13)	1,141 (0.69)	1,141 (0.69)	0 (0.00)	1,661 (1.00)
	中村・沼の内方面 (タクシー事業者)	867 (1.00)	129 (0.15)	56 (0.06)	682 (0.79)	682 (0.79)	0 (0.00)	867 (1.00)
	○乗合タクシー計	5,260 (1.00)	915 (0.17)	577 (0.11)	3,768 (0.72)	3,768 (0.72)	0 (0.00)	5,260 (1.00)
	●小計	19,734 (1.00)	5,643 (0.29)	577 (0.03)	7,675 (0.39)	7,675 (0.39)	5,839 (0.30)	19,734 (1.00)
■合計		189,047 (1.00)	48,514 (0.26)	106,460 (0.56)	32,772 (0.17)	26,829 (0.14)	1,301 (0.01)	189,047 (1.00)

66,650千円は普通交付税額

(資料：美唄市、北海道中央バス株式会社、株式会社美唄自動車学校：令和元年度)

⑦その他送迎交通

その他送迎交通としては、「コアビバイ」及び「ゆ〜りん館」において無料送迎バスが運行しています。

コアビバイが運行する送迎バスは、毎週土曜日の運行となっています。「いなほ方面」と「進徳方面」の2路線を1往復しており、「いなほ方面」においては、市民バス東線と一部重複する区間があります。なお、当送迎バスを5回利用すると市民バス、あるいは、南美県線回数券一枚を贈呈するサービスを行っており、路線バス利用促進に貢献しています。利用者数は年々減少しており、令和2年には3,000人を下回っており、特に進徳方面の利用者が減少しています。

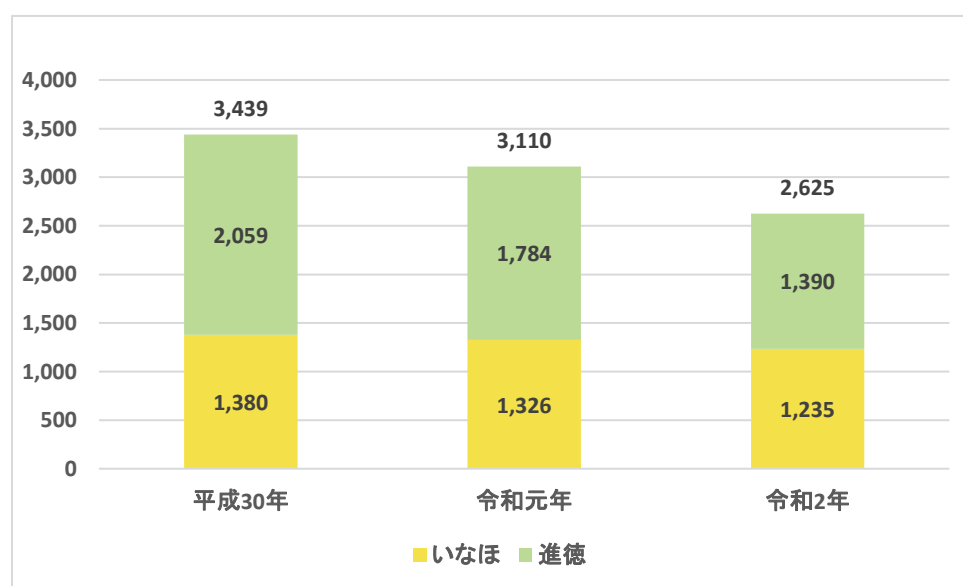


図 37 コアビバイ無料送迎バス輸送人数の推移

(資料:コアビバイ)

表 6 コアビバイ無料シャトルバス(まちなか元気バス)時刻表

<いなほ方面:到着便>		<進徳方面:到着便>	
乗り場	第1便	乗り場	第1便
西3条北5/6丁目	9:40	進徳東団地東側通り	10:00
西2条北6/7丁目	9:42	進徳東団地	10:01
西3条北7丁目	9:43	伊藤工務店付近	10:02
西4条北7丁目	9:44	進徳集会所	10:05
西4条北6/7丁目	9:47	進徳団地東通り(12号線)	10:06
旧Aコープ稲穂店	9:48	西2条南6/7丁目	10:08
メロディー歯科	9:50	西3条南6丁目	10:09
コアビバイ	9:50	西3条南5丁目	10:10
		コアビバイ	10:12
<いなほ方面:帰宅便>		<進徳方面:到着便>	
降り場	第1便	降り場	第1便
コアビバイ	10:30	コアビバイ	11:00
メロディー歯科	10:32	西3条南5丁目	11:02
旧Aコープ稲穂店	10:33	西3条南6丁目	11:03
西4条北6/7丁目	10:34	西2条南6/7丁目	11:04
西4条北7丁目	10:35	進徳団地東通り(12号線)	11:06
西3条北7丁目	10:36	進徳集会所	11:07
西2条北6/7丁目	10:38	伊藤工務店付近	11:10
西3条北5/6丁目	10:40	進徳東団地	11:11
		進徳東団地東側通り	11:12

(資料:コアビバイ)

ゆ～りん館が運行する送迎バスは、一週間に火曜、水曜、木曜の3日、1日1往復を運行しております。運行路線は、火曜が美咲市中心部を運行する市内線、水曜が砂川奈井江線及び木曜が南美咲及び進徳を経由する市内線となっており、火曜と木曜において市民バス東線及び南美咲線のバス路線と重複する区間があります。利用者は年々減少傾向にあり、令和2年には6,000人を下回っています。

その他、コアビバイを除き平成27年4月から、運行費用の高騰により運行本数の減便を行っている状況です。このため、市民バス東線や乗合タクシーとの連携など運行の合理化が可能かを検討していく必要があります。

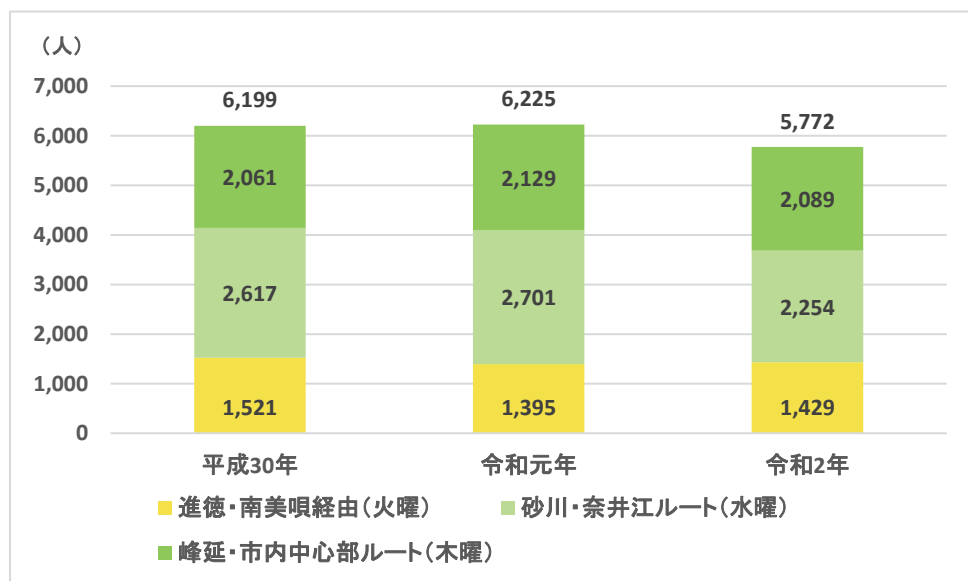


図 38 ゆ～りん館無料送迎バス輸送人数の推移

(資料:ゆ～りん館)

表 7 ゆ～りん館送迎バス時刻表

美咲市内ルート(進徳発 南美咲経由): 火曜日		美咲市内ルート(峰延発 市内中心部): 木曜日		砂川・奈井江ルート(砂川出発): 水曜日	
進徳集会所	9:55	峰延福祉会館	9:35	コープさっぽろ砂川店	9:57
進徳東団地	10:00	沼南地区コミュニティ消防センター	9:40	J R砂川駅	10:00
土屋電機	10:03	光珠内バス停 (J R光珠内駅側)	9:44	ショッピングプラザアイアイ	10:03
広島組	10:05	光珠内北バス停	9:46	スーパーチェーンふじ	10:06
美咲駐屯地	10:07	セブンイレブン大通南店	9:52	奈井江町道の駅	10:16
南美咲郵便局	10:10	美咲尚栄高校	9:55	北町コミュニティ会館	10:18
瀧川商店	10:13	ビバオイの里プラザ	9:58	町立国保病院	10:19
理容のかなさし	10:16	洗濯曜日(コインランドリー)	9:59	J R奈井江駅	10:22
東5南5バス停	10:20	コアびばいバス停	10:02	桜町団地	10:26
美咲中央保育園	10:22	昭和公園	10:05	日東入口国道12号線	10:32
美咲聖華高校	10:23	北福祉会館	10:07	砂場新聞販売所	10:35
(株)環商事	10:27	メロディー歯科	10:10	プラナス動物病院	10:45
東明郵便局	10:29	Aコープ美咲店	10:15	(株)環商事	10:47
東明消防団	10:31	J R美咲駅西口	10:20	ゆ～りん館 (着)	10:52
栄町コミュニティセンター	10:34	小林工務店	10:23		
東明生活館	10:38	セイコーマート共練店	10:25		
市営球場バス停	10:40	東4条福祉会館	10:28		
ゆ～りん館 (着)	10:43	ツルハドラッグ美咲店	10:33		
		プラナス動物病院※向い側	10:35		
		(株)環商事	10:37		
		ゆ～りん館 (着)	10:42		

(資料:ゆ～りん館)

(2) 市民アンケート結果に基づく公共交通の実態把握

①調査概要

1) 調査の目的

令和 3 年度に美唄市地域公共交通計画を策定するにあたり、令和 2 年度に公共交通ニーズを把握するなど地域公共交通課題をとりまとめるための基礎資料を整理することを目的として、市民を対象とした公共交通アンケートを実施しました。

2) アンケート調査項目

アンケート調査は以下の質問の概要に示すとおりです。

項目	質問の概要
個人属性	・性別、年齢、職業、お住まい、家族人数
運転の状況と公共交通サービス水準など	・運転免許と自家用車の保有状況、現在と今後の運転、公共交通サービス水準、免許証返納特典
普段の外出	・時間帯、目的、行き先、交通手段
公共交通サービス要望など	・公共施設等到着時間と到着要望時間、公共交通利用予定と公共交通手段、自動車を利用しない場合の公共交通内容、乗合タクシー利用要望
その他	・公共交通についての要望

3) 調査方法

アンケート調査票は、郵送にて配付・回収しました。

4) 配付・回収スケジュール

調査表は、以下のとおりに配付、回収しました。

配付日	回収期日
令和 2 年 11 月 21 日(土)	同年 12 月 7 日(月)

5) 配付数・回収数

配付は、15 歳以上の市民から 1,200 人を抽出して行いました。抽出方法は、年齢階層ごとに均等、かつ概ね行政区別の人口比率により設定しました。

回収数は 403 件で、回収率は 33.6%となりました。

②調査結果の概要

【あなたご自身のことについて】

1) 性別

- ・「男」が4割強、「女」が6割弱である

2) 年齢

- ・「70代」が最も多い

3) 職業

- ・「無職」が最も多い

4) お住まいの地区

- ・美唄市すべての行政区において回収された
- ・「条丁目東南部」が最も多く、続いて「条丁目東北部」、「条丁目西北部」の順
- ・市街地は「条丁目東南部」、郊外部は「進徳町」が最も多い

5) 家族人数

- ・家族人数は「1人」が最も多い

6) 自動車運転免許証、自動車の有無

- ・「免許証も自動車も持っている」が7割弱と最も多い
- ・自動車運転免許証の所有経験がある方が308人、うち18人が返納済み

7)－1 運転テクニックの自信

- ・「自信がある」が6割弱を占めている

7)－2 運転が困難になった場合の移動手段

- ・「徒歩、自転車」が最も多く、続いて「タクシーを利用する」、「路線バスを利用する」の順
- ・全体の半数以上が、将来運転が困難になった場合に公共交通の利用を考えている

7)－3 何歳まで運転を続けたいか

- ・「〇歳ごろまで運転したい」が4割強と最も多い
- ・「〇歳ごろまで運転したい」の年齢は「80歳以上」が4割強と最も多い

8) 移動を公共交通に頼る場合の自由度

- ・「自家用車の利便性と同じくらい、公共交通を使って自由に行きたいところに行ける生活を送りたい」が4割強と最も多い
- ・車を手放した後も、車と同水準のサービスレベルを公共交通に求めている状況である

9) 免許証の返納について

- ・特典があれば「返納しやすくなる」が4割弱と最も多い

【あなたの普段の外出について】

10)－1 主な外出の時間

- ・主な外出の時間は「7時」が最も多い
- ・主な帰宅の時間は「18時」最も多い
- ・最も多い外出時間、帰宅時間の外出目的は「通勤」が最も多い

10)－2 外出の目的

- ・平日は「通勤」が最も多く、続いて「買い物」、「その他の私用」の順
- ・休日は「買い物」が最も多く、続いて「通勤」、「その他の私用」の順

10)－3 最も遠い行き先

- ・平日は「条丁目西南部」、「条丁目西北部」、「丁目東北部」、「条丁目東南部」の市街地間の移動が多い。特に「条丁目東北部」を中心とした動きが目立つ
- ・休日は、平日と同様の傾向であり、平日より交通量は少ない
- ・市外との移動状況は、平日、休日共に「滝川砂川方面」との結びつきが強い

10)－4 主な交通手段

- ・平日、休日共に「自動車」が7割前後で最も多く、続いて「徒歩」、「自転車、バイク」の順
- ・平日、休日を合わせた公共交通は「市民バス東線」が最も多い

11) 公共交通を利用し施設へ出掛けたか

- ・各施設に「着いた時刻」と「着きたい時刻」及び双方の回答が異なる時刻を整理した
- ・結果、ゆ〜りん館、アルテピアッツァびばい、JA美唄、コープさっぽろ美唄店などにおいて、1～3件程度の異なる時刻があった

12) 今後、公共交通を利用するか

- ・「10年以内には利用しない」が4割弱と最も多い

13) 最も利用する公共交通

- ・「JR」が3割弱と最も多く、続いて「タクシー」、「市民バス東線」の順

14) どの公共交通を利用したいか

- ・「タクシー」が5割弱と最も多く、続いて「コミュニティバス」、「乗合タクシー」の順

15)－1 乗合タクシーの利用状況

- ・「利用する予定はない」が4割強と最も多く、続いて「今後利用したいと思っている」の順
- ・「今後利用したいと思っている」の現在の交通手段は「自動車」が6割強を占めている

15)－2 乗合タクシーを利用したい頻度

- ・「週2～3回利用したい」が3割強と最も多く、続いて「月に数回利用したい」の順

15)－3 利用したい曜日

- ・「火曜日」、「水曜日」、「金曜日」が最も多い

③アンケート結果における課題

【課題1 引き続き高齢化に対応した公共交通の確保・維持】

- ・年齢が高くなるにつれて、単身世帯の比率が増加
- ・年齢が高くなるにつれて、免許証及び自家用車を保有している比率が減少。
- ・50代以上において公共交通手段を利用する回答が7割前後
- ・市街地内の移動、郊外部と市街地間の移動及び滝川・砂川方面の移動に対応した公共交通の確保
- ・「5年以内、10年以内に公共交通を利用する」は「60代」以上で多い

【課題2 タクシー・ハイヤーについて公共交通体系への組み込みを検討】

- ・年齢が進むにつれて、現在と同様、あるいは現在より高いサービス水準が求められている
 - ・「60代」以上において「ハイヤー・タクシー」を利用したい方が多い
 - ・市街地では「ハイヤー・タクシー」が多く、郊外部では「乗合タクシー」が多い
- ※タクシー事業者の運転手不足から乗合タクシーは取りやめ、定額タクシーへの転換可能性について検討することが考えられる

【課題3 乗合タクシー等の運行拡大検討】

- ・西地区(峰延町・光珠内・豊葦)40.0%が「利用したいと思っている」(12人/30人)
- ・東地区(落合・共練)25.0%が「利用したいと思っている」(3人/12人)

【課題4 東明町の市民バスから乗合タクシーへの転換】

- ・2人/7人が乗合タクシーを利用したいと思っている
- ・東明町の市民バスの利用状況を別途把握する必要あり

【課題5 高齢者について自家用車から公共交通への転換を誘導】

- ・小中学生におけるモビリティマネジメントも併せて検討(公共交通の乗り方教室など)
- ・年齢が高くなるにつれて、事故を回避する運転テクニックに自信のある比率が増加
(参考)人口10万人当たり年齢別の死亡交通事故率
- ・年長高齢者において、死亡交通事故の比率が増加
- ・できる限り運転したいや、80歳代においてもさらに高年齢まで運転したいとの回答が半数以上見られる

【課題6 自動車運転免許証の返納支援制度の検討】

- ・特典があれば返納しやすくなるが多い(「少し」を含む7割強)

【課題7 その他】

- ・ゆ〜りん館において「8時」との回答あり
- ・花田病院において「9時」との回答あり
- ・市街地を運行するバス等について増便を要望する意見が10件あり

【モビリティマネジメント】

公共交通を活性化、再生させるためには、路線の見直し、運行ダイヤや運賃の改善など、交通事業者の取組だけでは限界があり、地域の住民、学校、企業などの利用者が、利用促進の取組を支援していく必要があります。

モビリティマネジメントとは、一人一人のモビリティ(移動しやすさ)が社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策です。

5 地域公共交通の課題

地域特性、地域公共交通の現状及び各種調査結果から、美唄市における地域公共交通における課題は以下の通りです。

(1) 人口構造の変化

人口は経年的に減少しており、近年では平成 27 年から令和 3 年まで市街地及び郊外部においても人口が 1 割程度減少しています。

特に郊外部においては顕著に進む少子高齢化の影響により、これまで自家用車を使用してきた高齢者の方は、運転への不安から自動車運転免許証の自主返納が増加することが予想され、こういった方々への移動支援が今後ますます必要となることが考えられます。

また郊外部では、市民バス西線と一部地域を除く乗合タクシーにより、生活交通を確保してきましたが、今後は高齢者のための公共交通の支援として、郊外部全域においてデマンド交通の確保を検討することが必要です。

(2) 地域特性

稲作が営まれている田園地帯に JR 美唄駅を中心とした市街地が配置されており、現状においてもコンパクトな市街地形成がなされていますが、今後は立地適正化計画に基づき更なる効率的な市街地形成が計画的に推進されることが考えられます。

人口密度の高い市街地と郊外部の田園地域のそれぞれの移動シーンに合わせた質の高い公共交通の支援が求められます。

(3) 路線バスによる輸送の課題

① 市民バス東線

市民バス東線は美唄駅を中心とする循環路線により運行しています。右回り・左回りで一日 11 便の 6 系統を運行していますが、便ごとに系統が異なることから利用者にとっては複雑な運行形態であるといわざるを得ません。

年間輸送人員は近年 7 万人前後で横ばいに推移していますが、長期的には減少傾向となっており、特に令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け 55,811 人まで減少しています。

曜日別では平日では平均 232 人/日に対し、土曜日・日曜日は平均 145 人/日となっており、土日ダイヤの見直しが必要と考えられます。

時間帯別の利用者数では、午前 7 時～9 時に集中的に利用されており、午前中を始めとするピーク時に対応する必要があるものの、各停留所において乗降が分散する利用形態に対応した輸送方法の検討が必要です。

② 南美唄線

南美唄線は、中心部において市民バス東線と経路が一部重複しながら一日 15 便の 4 系統を運行しており、主に南美唄町の移動を支援するバス路線となっています。

年間輸送人員は年々減少しており、令和元年度からは 5 万人を下回る利用となっています。

市民バス東線及び南美唄線とも減少していることから、一体的な輸送など効率的な市街地公共交通の検討が必要と考えられます。

(4) 乗合タクシーの課題

乗合タクシーは方面別に株式会社ビジコー・美唄交通株式会社・昭和ハイヤー株式会社が輸送を担っているものの、高齢化に伴い運転手が不足する状況となっており、各社の状況を踏まえた輸送の在り方を検討する必要があります。

運転手不足が顕著に進むことに対して、光珠内・峰延・豊葦地区や落合地区においては公共交通ニーズがあるものの、公共交通空白地域が存在しているため、乗合タクシーと同等の輸送方法による運行区域の拡大・検討により、公共交通空白地域の解消が必要です。

(5) 公共交通の収支

美唄市の公共交通に係る収支は経常費用 189,047 千円に対し、経常収益が 25.7%に当たる 48,514 千円となっています。美唄市は全体の 14.2%にあたる 26.829 千円を負担して、地域公共交通を維持しており、効率的で効果的な地域公共交通の再構築によって、利用者の確保による収入の増加と運行経費の削減など、財政負担の健全化が求められます。

(6) 利用促進による利用者数の確保

利用者の減少や財政負担の拡大、高齢社会の進行を踏まえて、今後の地域公共交通の維持のためには利用者の確保を進める必要があります。

(7) 市民アンケート結果

市民アンケート結果では、市街地において運転が困難になった場合にバス利用よりもタクシー利用を希望する割合が高くなっています。

また郊外部では乗合タクシーの利用意向が比較的高く、郊外部の輸送支援の方向性として乗合タクシーが考えられます。

6 計画の基本方針及び基本目標

(1)基本方針

美唄市の公共交通は、JR や地域間幹線系統により都市間の移動が確保されているとともに、これら広域交通と美唄駅を接続する形で、市内の居住地と公共施設・商業施設・医療施設等の生活関連施設を結ぶ路線バスや乗合タクシーが運行しており、きめ細かな公共交通サービスを実現しています。

一方、人口減少や少子高齢化に伴う通勤・通学における公共交通利用者の減少や、運転手不足、財政のひっ迫状況から、市内の公共交通をこのまま維持することが困難になってきており、これまで以上に利便性が高く効率的な公共交通体系の充実が必要です。

特に市街地では市民バス東線と南美唄線を運行するものの、バス路線の重複状況や多数の系統によりバス路線が複雑化する一方で、利用者からは増便を求められていることから、分かりやすく利用したい時に利用できる高い利便性を有するとともに、バス路線が重複しない効率的な公共交通の運行が必要です。

また郊外部では乗合タクシーと市民バス西線を運行するものの、公共交通空白地域の解消について、交通事業者等の状況を踏まえながら取り組むことで、市民の生活交通を持続的に確保していくことが必要です。

これらの状況を踏まえて、今後の美唄市における地域公共交通の基本方針としては、以下のとおり設定することにより、市民の生活の足を確保する公共交通体系を構築します。

交通資源の有効活用による地域特性に応じた

持続可能な公共交通の実現

(2) 地域公共交通の将来像

地域公共交通の将来像は、機能分類の観点から性格・役割を明確化することにより、以下のとおり整理します。なお、地域間幹線系統の方向性については、北海道で検討が進められる広域的な公共交通と整合を図る必要があるため、別途協議により継続的に検討します。

①現状

表 8 公共交通の機能分類と性格・役割

機能分類		性格・役割
広域幹線 ・JR函館本線		・広域的な公共交通軸 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
地域内公共交通等	地域間幹線系統 ・岩見沢美唄線 ・滝川美唄線	・広域的な公共交通軸で、かつ市内交通の骨格を形成する路線 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
	地域内フィーダー系統	
	【市街地等】 ・市民バス東線(表9参照) ・南美唄線(補助対象外)	・市街地及び市街地に隣接する生活拠点の生活交通を支える路線 ・通勤、通学、通院、買物などの目的に対応
	【郊外部】 ・乗合タクシー(表10参照)	・郊外の生活拠点の生活交通路線 ・通院、買物などの目的に対応
	【郊外部】・市民バス西線 (一部スクールバス一般混乗)	・郊外の生活拠点の生活交通路線 ・通学、通院、買物などの目的に対応
	補完交通 ・タクシー	・通院、買物などの目的に対応
	その他の送迎交通	・コアビバイ無料送迎バス ・ゆ〜りん館無料送迎バス
交通結節点 ・JR美唄駅		・乗継ぎ拠点 (待合空間、乗継ぎ情報提供)

表 9 市民バス東線の系統

名称	系統	経由地	回り順
東明分団循環線	第1号	いなほ経由	旭通り先回り
	第3号	いなほ・高校経由	同上
	第4号	総合体育館・いなほ・国道経由	同上
アルテピアッツァ循環線	第2号	国道経由	東明通り先回り
	第5号	総合体育館・国道・高校経由	同上
ゆ〜りん館循環線	第6号	いなほ・総合体育館経由	東明通り先回り
	第6号	高校・国道経由	同上
	第7号	総合体育館・国道経由	旭通り先回り
	第7号	いなほ・総合体育館経由	同上
	第8号	高校・いなほ経由	同上
	第9号	総合体育館・国道経由	東明通り先回り
	第10号	国道経由	同上
	第11号	高校・いなほ経由	同上
	第12号	総合体育館・いなほ経由	旭通り先回り
	第13号	いなほ経由	東明通り先回り

表 10 郊外部 乗合タクシー

・盤の沢・我路方面 ・日東・茶志内方面 ・中村・沼の内方面 ・西美唄・開発方面

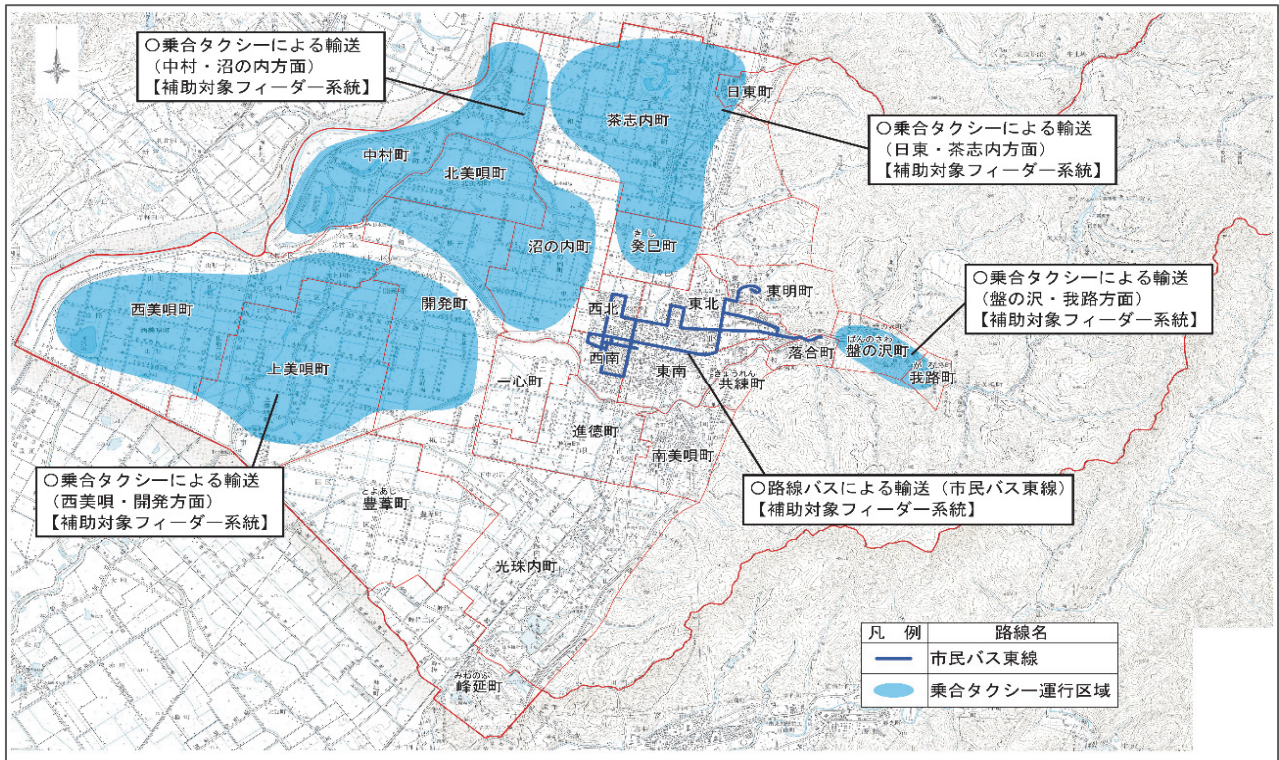


図 41 現状の地域内フィーダー系統

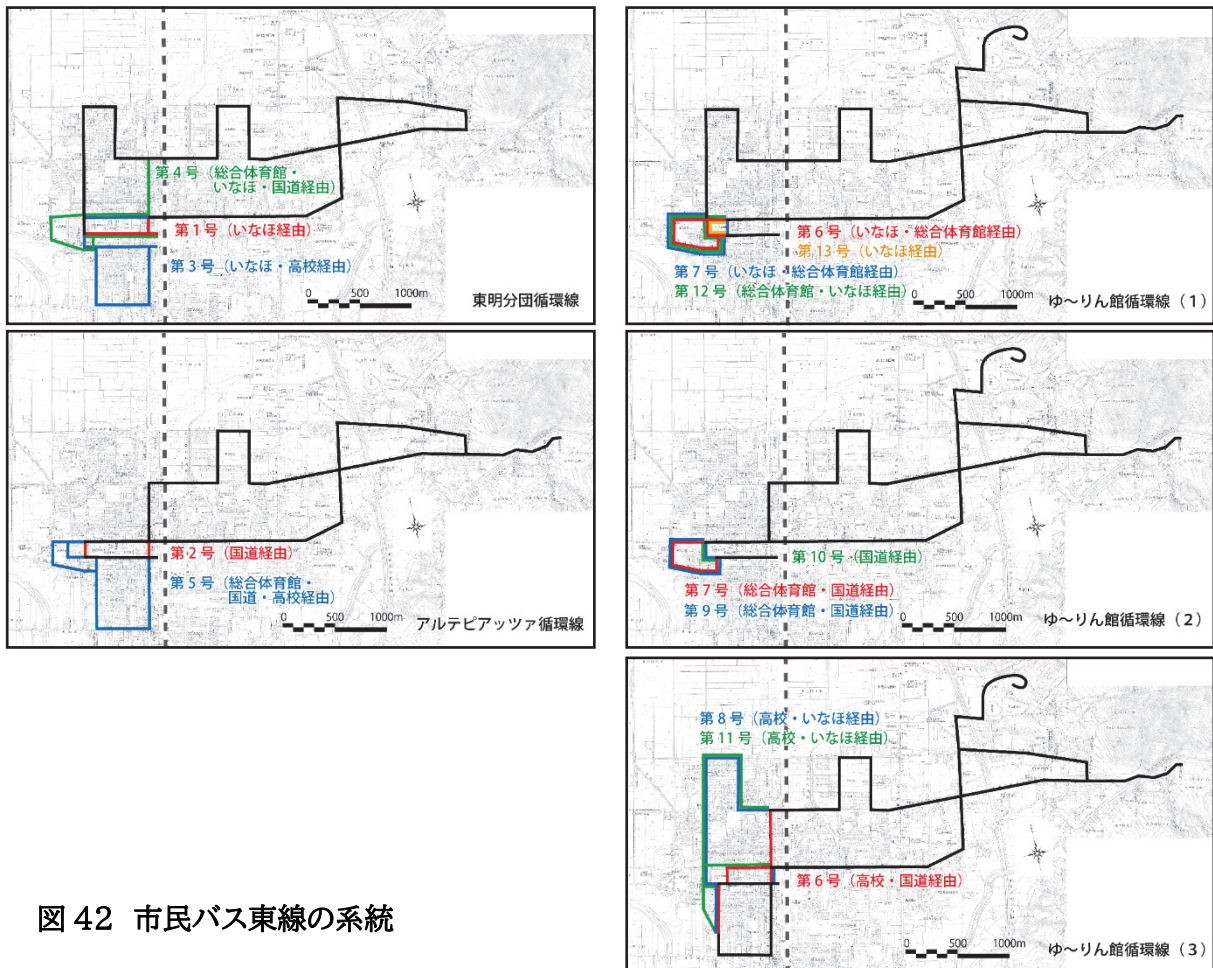


図 42 市民バス東線の系統

②再編後

表 11 公共交通の機能分類と性格・役割

機能分類		性格・役割
広域幹線 ・JR函館本線		・広域的な公共交通軸 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
地域内公共交通等	地域間幹線系統 ・岩見沢美唄線 ・滝川美唄線	・広域的な公共交通軸で、かつ市内交通の骨格を形成する路線 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
	地域内フィーダー系統	
	【市街地等】 ・デマンドバス	・市街地及び市街地に隣接する生活拠点の生活交通を支える路線 ・通勤、通学、通院、買物などの目的に対応
	【郊外部】 ・乗合タクシー・デマンドバス	・郊外の生活拠点の生活交通路線 ・通院、買物などの目的に対応
	【郊外部】・市民バス西線 (一部スクールバス一般混乗)	・郊外の生活拠点の生活交通路線 ・通学、通院、買物などの目的に対応
	補完交通 ・タクシー その他の送迎交通	・通院、買物などの目的に対応 ・コアピバイ無料送迎バス ・ゆ〜りん館無料送迎バス
交通結節点 ・JR美唄駅		・乗継ぎ拠点 (待合空間、乗継ぎ情報提供)

表 12 郊外部 乗合タクシー・デマンドバス

・落合・盤の沢・我路方面、日東・茶志内方面、西美唄・中村方面、光珠内・峰延・豊葦方面

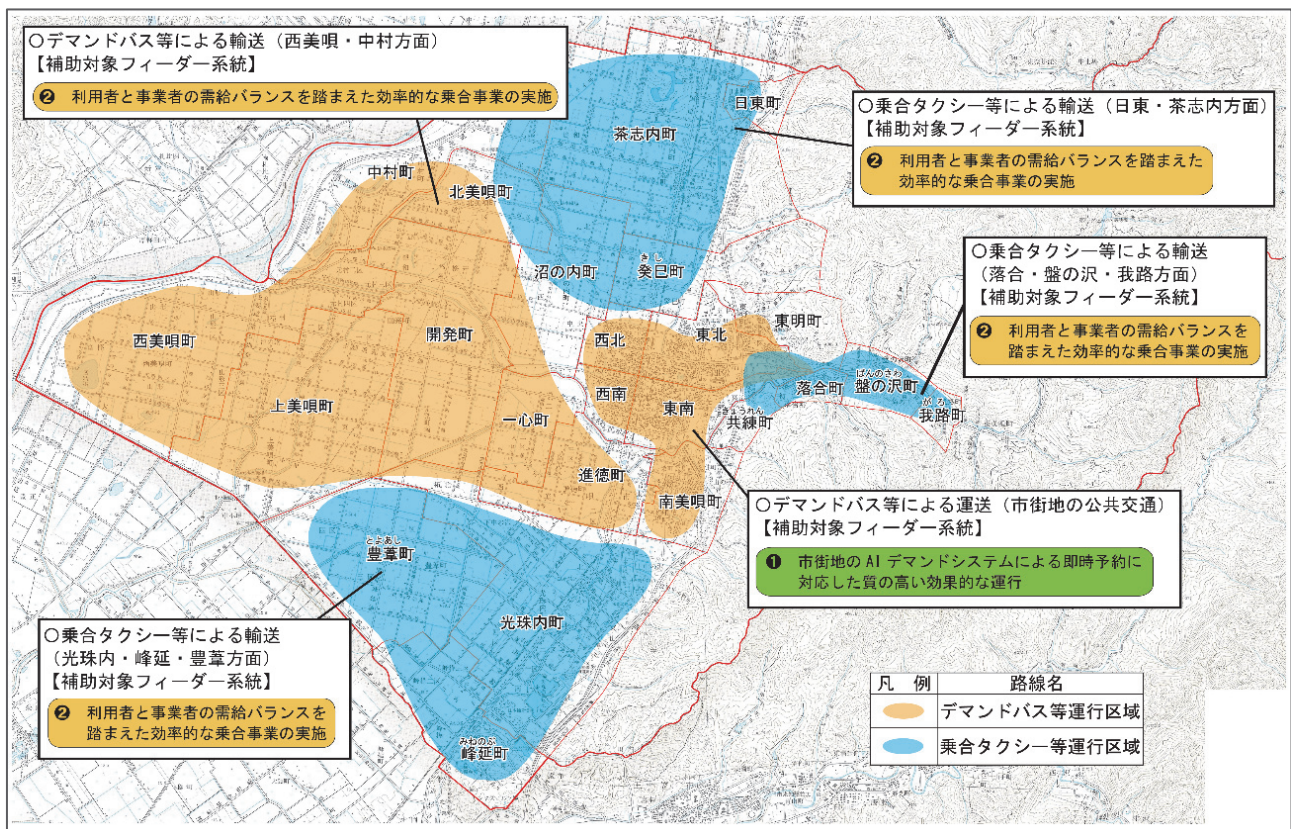


図 43 再編・拡大後の地域内フィーダー系統

(3) 基本目標と施策メニュー

基本方針と公共交通の将来像から、まちづくりと連携した地域公共交通の基本目標を以下のとおり3つ設定します。

基本目標① 市街地の効率的な公共交通体系の実現

現状の市街地公共交通は、市民バス東線と南美唄線の運行により市民の生活の足を確保していますが、利用者の減少や多数の系統による複雑な運行経路及び増便への対応などの課題を有しており、これら課題を解決する利便性の高い効率的な運行を検討する必要があります。

このため、市民バス東線と南美唄線の運行範囲の一体化による運行の効率化と、AIデマンドシステムの導入を検討することで、利便性の向上を目指します。

なお、AIデマンドシステムにより以下の利便性向上と効率運行が期待できます。

<AIデマンドシステムにより期待できる効果(利用者視点)>

- ①来たバスがどこ行きなのか分からないといったことがなくなる
- ②バスが大きく迂回することがなくなる
- ③予約すると10分ぐらいでバスが来てくれる
- ④今よりもバス停を細かく配置できる
- ⑤空のバスを見かける機会が少なくなる

なお、AIデマンドシステムを用いることで、スマートフォンを用いたバスロケーションシステム等のICTサービスが付加されることとなります。

その他、電話による予約に対応するため、タクシー事業者の参画も含めて、具体的な運用方法について検討を進めます。

【施策メニュー】

- ①市街地公共交通の運行
- (現状)市民バス東線の運行
- (再編)市民バス東線と南美唄線の一体化によるAIデマンドの運行

基本目標② 郊外部における資源の有効活用による輸送支援

郊外部の公共交通は、市民バス西線（一部を除きスクールバスの一般混乗）とタクシー会社の交通事業者 3 社がエリアを分担する乗合タクシーを運行するものの、運転手不足により現状の維持が困難な状況となっています。また現状の維持が困難な状況の中で利用ニーズがある公共交通空白地域が存在する状況となっています。

そのため、現状の郊外公共交通の維持と公共交通空白地域の解消にあたっては、バス事業者の参画や人手不足に対応した曜日運行の検討などにより、将来における郊外公共交通の確保を目指します。

【施策メニュー】

②郊外公共交通の運行

（現 状）乗合タクシーの運行

盤の沢・我路方面、日東・茶志内方面、中村・沼の内方面、
西美唄・開発方面

（再編・拡大）デマンド交通の運行

落合・盤の沢・我路方面、日東・茶志内方面、
中村・西美唄方面、光珠内・峰延・豊葦方面

基本目標③ 地域で守り育てる公共交通への意識の醸成

公共交通の利用者は、人口減少や高齢社会における高齢者の運転継続などにより減少しており、今ある公共交通の維持が困難になると予想されます。

そのため、今後の運行を継続する上でも利用者を確保していく必要があることから、公共交通を地域で守り育てる意識を醸成することが必要であると考えられます。

【施策メニュー】

③北海道と連携による免許返納助成制度の導入

④分かりやすいバスマップや総合的な時刻表、AI デマンドバス等の利用方法などを掲載した広報紙の作成

⑤AIデマンドバス等の乗り方講座やモビリティマネジメントの実施

※AIデマンドバスの運行にあたっては、市民懇談会を開催して周知を図るとともに、システム開発者や運行事業者との協議の元で運用しやすいシステムに留意する

⑥市民との意見交換会の開催による地域主導の公共交通の実現

7 施策内容

(1)基本目標① 市街地の効率的な公共交通体系の実現

施策① 市街地公共交通の運行 (現状)市民バス東線の運行 (再編)市民バス東線と南美唄線の一体化によるAIデマンドの運行	
現状	【事業概要】 ・市民バス東線は、「東明通り先回り(右回り)」と「旭通り先回り(左回り)」による市街地を循環する路線バスとして運行することにより、市街地に居住する市民の生活交通の確保と、生活利便性の向上による市街地への居住誘導を促進します 【地域内フィーダー系統補助の必要性】 ・市街地の北東地区及び南東地区の生活交通を確保する路線バスは、市民バス東線のみであるため、平成 25 年度から交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、安定的な確保維持を目指します
再編	【再編の必要性】 ・市民バス東線と南美唄線は、一部の路線が重複する形で運行していますが、市街地及び南美唄地区の人口減少により、それぞれの運行の効率化を図るだけでは、持続可能な運行が困難な状況となっています。 ・利用者からは、複雑な運行経路による分かりづらさの解消や、アンケート調査による増便といった要望があります。 ・上記2点の課題に対応していくためには、AIデマンドバスの運行が必要です 【事業概要】 ・市民バス東線と南美唄線の運行範囲が一体となる運行区域を定め、複数の車両によるデマンドバスにより、効率的な運行の実現を目指します ・AIによる予約運行システムの導入を検討することにより、利用したいタイミングで予約により乗車できる即時予約や、バス停をきめ細かに配置する運用を可能とすることで、利便性の高い運行を目指し、より一層まちづくり計画との連携を図ります 【地域内フィーダー系統補助の必要性】 ・市民バス東線と南美唄線を一体化すると、市街地及び南美唄地区の生活交通を支える路線バスは、本AIデマンドバスのみとなるため、現状の市民バス東線から引き続き、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)の交付を受け、これを活用した安定的な確保維持を目指します

再編	【AIデマンドバスの運行区域イメージ】				
実施主体	現状:美咲市(交通事業者への運行委託) 再編:美咲市、交通事業者				
スケジュール	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
現 状	●	●	●	—	—
再 編	○	○	○	●	●

スケジュールの見方:○⇒調査・検討、●⇒実施

(2)基本目標② 郊外部における資源の有効活用による輸送支援

施策② 郊外部の公共交通の運行 (現 状)乗合タクシーの運行 (再編・拡大)デマンド交通の運行	
現状	【事業概要】 ・乗合タクシーは、利用登録による会員制と事前乗車予約による完全予約制により、利用者の自宅と連絡施設間を直接連絡します ・運行方面は、東西地域を合わせて以下に示す4方面とします 東地域：盤の沢・我路方面 西地域：日東・茶志内方面、中村・沼の内方面、西美唄・開発方面 【地域内フィーダー系統補助の必要性】 ・郊外部の公共交通は市民バス西線（一部スクールバス一般混乗線）があるものの、高齢化率が市街地と比較して高い郊外部の公共交通としては、不十分な状況となっています ・このため、高齢者など交通弱者にとっても利用しやすい乗合タクシーにより市民の通院、買物といった生活交通を確保することで、東地域は平成 25 年度、西地域は平成 26 年度から地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)の交付を受け、これを活用した安定的な確保維持を目指します
再編・拡大	【再編・拡大の必要性】 ・アンケート調査結果から落合地区や光珠内・峰延・豊葦地区には公共交通ニーズがあるものの、公共交通空白地域となっています ・乗合タクシーの運行を担うタクシー事業者は、運転手不足により今後の運行の維持が困難な状況となっています ・現在の乗合タクシー運行区域に公共交通空白地域を取り込むにあたっては、運行区域の再編・拡大と、バス事業者を加えた運行体制の拡充によるデマンド交通の運行が必要です 【事業概要】 ・デマンド交通は、現状の乗合タクシーの運行と同様の完全予約制により、利用者の自宅と連絡施設間を直接連絡します ・運行方面は、東西地域を合わせて以下に示す4方面とします 東地域：落合・盤の沢・我路方面 西地域：日東・茶志内方面、中村・西美唄方面、 光珠内・峰延・豊葦方面 ・利用が多い運行エリアはデマンドバス、少ないエリアは乗合タクシーなど需要に対応した輸送方法を選定します

	【地域内フィーダー系統補助の必要性】 ・高齢者など交通弱者にとっても利用しやすいデマンド交通により市民の通院、買物といった生活交通を確保することで、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)の交付を受け、これを活用した安定的な確保維持を目指します				
実施主体	美唄市、交通事業者				
スケジュール	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
現 状	●	●	—	—	—
拡大・再編	○	○	●	●	●

スケジュールの見方：○⇒調査・検討、●⇒実施

(3)基本目標③ 地域で守り育てる公共交通への意識の醸成

施策③ 北海道との連携による免許証返納助成制度の導入					
事業概要	【北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度のPR】 ・北海道では、運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりのため、「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」を実施しています ・北海道在住の 65 歳以上の方で「運転経歴証明書」の交付を受けた方が、協賛店において証明書を提示することによりサービスを受けられる制度です ・イオン北海道株式会社や生活協同組合コープさっぽろなどの商業施設をはじめ、飲食店・衣料品店など様々な業種が協賛しており、北海道の既存の取組を PR することにより、免許証返納の促進に取組ます				
	 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度				
	【北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度】 (出典:北海道HP) 【美唄市独自の免許証返納助成制度の導入の検討】 ・北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度に合わせて美唄市独自の取組として、地域内公共交通に対する割引チケットの配付や地域の商業施設等との連携など、地域の公共交通の活性化や安全・安心な地域の実現に向けた免許証返納助成制度の導入を検討します				
実施主体	北海道、美唄市、商業施設等				
スケジュール	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
道制度のPR	●	●	●	●	●
独自制度検討	○	○	○	●	●

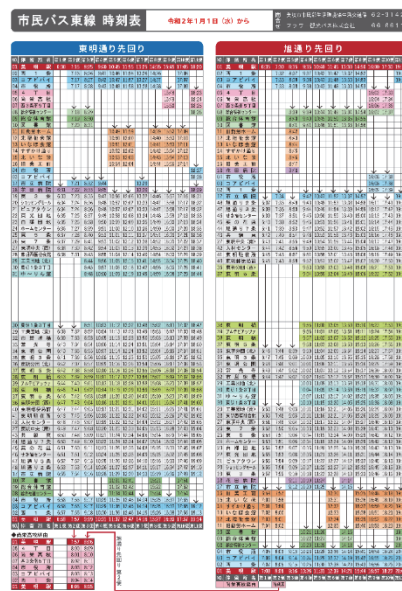
スケジュールの見方:○⇒調査・検討、●⇒実施

施策④ わかりやすいバスマップや総合的な時刻表、AIデマンドバス等の利用方法などを掲載した広報紙の作成

事業概要

【総合的なバスマップの作成】

- ・各公共交通の行先等を明確にし、全てのバス停の時刻やJRとの接続時間を把握できることで、地域公共交通の全体像がわかる総合的なバスマップの作成を検討します



【市民バス東線のバスマップ】

【利用案内パンフレットの作成】

- ・AIデマンドバスや乗合タクシーは、利用方法を分かりやすく伝えるパンフレットの作成を検討します

【広報誌によるAIデマンドバスの紹介】

- ・AIデマンドバスについては、短い期間で地域に根付いていくように、定期的な広報誌等での紹介を検討します

実施主体

美唄市、交通事業者

スケジュール

総合マップ

パンフ

広報誌

令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
—	—	—	●	●
—	●	●	●	●
—	●	●	●	●

スケジュールの見方：○⇒調査・検討、●⇒実施

施策⑤ AIデマンドバス等の乗り方講座やモビリティマネジメントの実施

事業概要

【乗り方講座の開催】

- ・AIデマンドバスや乗合タクシーの周知に加えて乗り方講座の開催を検討し、市民の理解向上に努めます
- ・特にAIデマンドバスの運行にあたっては、予約・乗車の流れやスマートフォンでの予約等について、市民懇談会の開催を検討して十分な説明を行っていきます
- ・AIデマンドバスへの移行にあたっては、サービス水準の向上に伴う運賃の値上げについて、実証運行時等から利用者等へ十分な説明を行っていきます

【モビリティマネジメント(MM)の実施検討】

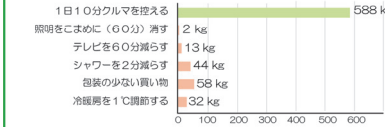
- ・交通事故の動向と免許返納の推進や、車と交通安全・環境・健康・維持費等をテーマとしたモビリティマネジメントの実施を検討し、公共交通の利用促進を図ります

●小冊子

クルマと環境

ちょっとクルマを使うだけで、あなたが排出するCO₂(二酸化炭素・地球温暖化ガス)は**何倍にも**なってしまいます。

●1年間で削減できるCO₂の量



(出典:「環境配慮行動における自動的CO₂排出削減事業情報提供の効果に関する実証研究」大田裕之・藤井聡、土木学会論文集、2007)

クルマと維持費

実は、クルマの維持費は、結構かさみます。ふつうに使えば、場合によっては、**1日に2000円以上** もかかるかもしれません。

クルマには、保険、税金、駐車場が必要です。例えば、2000ccのクルマを持っているだけで、**1日1700円**。さらにガソリン、高速道路、駐車場などを含めると一生懸命節約して乗っても、**1日2000円**かかってしまいます。

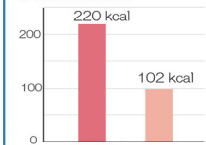


(出典: 科学雑誌研究)

クルマと健康・ダイエット

クルマではずっと座っていられます。だからこそ、便利なのですが、だからこそ**運動不足**になるかもしれません。

●移動に伴う消費カロリー



例えば、1時間クルマで移動する代わりにバスや電車を使えば、それだけで消費カロリーは**2倍以上**になります。

(出典: 第6次改訂日本人の栄養所要量)

クルマと交通安全

クルマの「重大事故」は減多にないのでしょうか？計算してみると...

210人に1人が死亡事故を起こすようです。

「人身事故」は、年間約73万件(H22年)起こっています。交通事故でなくなるかたは、年間約4,800人(H22年)です。

クルマの利用人口(約5千万人)から換算すると例えば、50年クルマに乗り続けると...

5人に3人のドライバーが「事故でケガをさせて」しまいます。

さらに**210人に1人**が死亡事故を起こしてしまうことになります。

(出典: 警察白書)

【交通安全・環境・健康・維持費をテーマとしたMMの例】

実施主体	美唄市、交通事業者、警察署				
スケジュール	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
乗り方講座	—	●	●	●	●
MM	—	—	—	●	●

スケジュールの見方: ○⇒調査・検討、●⇒実施

施策⑥ 市民との意見交換会の開催による地域主導の公共交通の実現					
事業概要	【意見交換会の開催】 ・既存の町内会組織、サークル活動等の場をお借りし、公共交通の利用を促進していくための方策や、ちょっと便利な公共交通についての意見を求めています ・地域住民との話し合いを通して主体的に考える意識を醸成し、公共交通を守り育てるための行動変容に繋げていきます 【その他の施策の検討】 ・地域主導の自家用有償運送や相乗りタクシー、貨客混載輸送など新たな制度についても必要に応じて市民へ情報を提供しながら、施策の有効性が高いと判断される場合、継続的に検討を進めます				
実施主体	美唄市、地域住民				
スケジュール	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
意見交換会	—	●	●	●	●
その他	○	○	○	○	○

スケジュールの見方：○⇒調査・検討、●⇒実施

8 計画の推進

(1) 計画の進行管理と推進体制

計画の推進にあたっては、行政や交通事業者のみならず、市民の理解・参加・協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要であり、施策を実施しながら地域が一体となって地域公共交通に向き合う必要があります。

本計画の策定以降、これまでも実行してきたPDCAサイクルに従い、美唄市地域公共交通活性化協議会において計画の進捗状況確認と検証・評価を継続的に行うものとしします。

具体的には、1 年毎に実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組の内容を見直します。また、本計画で掲げた評価指標である目標値の評価を 5 年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証します。

(2) 地域公共交通全体の定量的な目標の設定

地域公共交通全体の定量的な目標は、後述の「(3) 施策の継続的な実施に向けた目標値の設定」における、利用者数、収益率及び公共交通負担額から以下のとおり定めます。

表 9 地域公共交通全体の定量的な目標

【利用者数】：人

項 目	令和元年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
市街地等	120,116	111,500	107,700	103,900	102,200	98,300
郊 外 部	3,439	3,100	2,900	3,400	3,200	3,100
全 体	123,555	114,600	111,300	107,300	105,400	101,400

【収益率】

項 目	令和元年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
市街地等	33.4%	36.3%	35.2%	34.1%	41.6%	40.2%
郊 外 部	17.4%	21.3%	19.7%	18.3%	18.3%	16.9%
全 体	32.1%	34.5%	33.4%	32.0%	38.6%	37.2%

【公共交通負担額】：千円

項 目	令和元年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
市街地等	22,178	25,200	25,700	26,200	23,600	24,300
郊 外 部	3,768	4,600	4,700	5,600	5,600	5,700
全 体	25,946	29,800	30,400	31,800	29,200	30,000

(3)施策の持続的な実施に向けた目標値設定

施策の持続的な実施に向けた評価指標及び目標値を整理するとともに、目標値の測定方法や評価のスケジュールを整理します。以下の目標値を設定し、計画及び施策の進行管理を行います。

基本目標① 市街地の効率的な公共交通体系の実現に係る目標値

【市街地における路線バス(路線運行・デマンド運行)の利用者数】

現状値 (人/年)	目標値(人/年)				
	上段:市民バス東線、中段:南美唄線、下段:デマンド運行				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
70,474	67,100	65,600	64,000	63,800	62,200
49,642	44,400	42,100	39,900	38,400	36,100
120,116	111,500	107,700	103,900	102,200	98,300
評価実施 スケジュール	現状	現状	現状	再編	再編
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・新型コロナ前である令和元年度の市民バス東線と南美唄線の利用者数を現状値として採用 ・沿線の行政区の人口減少を加味するとともに、路線運行では年間で2%、デマンド運行では年間で4%利用率が改善 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

※新型コロナ後の年間輸送人数による検証が必要

H27～R1 人口の線形近似式 東線(市街地人口) $= -305.1X + 15788$ $[R^2 = 0.9939]$ 南美唄線(南美唄人口) $= -69.5X + 1937.1$ $[R^2 = 0.9798]$						
地域名	R1	R4	R5	R6	R7	R8
市街地	0.0%	-6.6%	-8.7%	-10.9%	-13.0%	-15.1%
南美唄	0.0%	-12.4%	-16.9%	-21.2%	-25.7%	-30.1%
○市民バス東線の利用者数 利用者数 = R1 東線利用者数 $\times (100\% - \text{変化率}) \times \text{利用率の改善}(1.02, \text{あるいは} 1.04)$ R4 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 6.6) \times 1.02 = 67,139 \div 67,100 \text{ 人/年}$ R5 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 8.7) \times 1.02 = 65,630 \div 65,600 \text{ 人/年}$ R6 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 10.9) \times 1.02 = 64,048 \div 64,000 \text{ 人/年}$ R7 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 13.0) \times 1.04 = 63,765 \div 63,800 \text{ 人/年}$ R8 利用者数 $= 70,474 \text{ 人} \times (100 - 15.1) \times 1.04 = 62,226 \div 62,200 \text{ 人/年}$						
○南美唄線の利用者数 利用者数 = R1 南美唄線利用者数 $\times (100\% - \text{変化率}) \times \text{利用率の改善}(1.02, \text{あるいは} 1.04)$ R4 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 12.4) \times 1.02 = 44,356 \div 44,400 \text{ 人/年}$ R5 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 16.9) \times 1.02 = 42,078 \div 42,100 \text{ 人/年}$ R6 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 21.2) \times 1.02 = 39,900 \div 39,900 \text{ 人/年}$ R7 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 25.7) \times 1.04 = 38,359 \div 38,400 \text{ 人/年}$ R8 利用者数 $= 49,642 \text{ 人} \times (100 - 30.1) \times 1.04 = 36,088 \div 36,100 \text{ 人/年}$						

【市街地における路線バス(路線運行・デマンド運行)の収益率】

現状値	目標値				
	上段:市民バス東線、中段:南美唄線、下段:デマンド運行				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
34.2%	37.4%	36.8%	35.8%	—	—
32.7%	33.8%	31.7%	30/3%	—	—
33.7%	36.3%	35.2%	34.1%	41.6	40.2%
評価実施 スケジュール	現状	現状	現状	再編	再編
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	【路線運行】 ・経常収益は利用人数の伸び率により算定 ・経常費用は現況値と同値 【デマンド運行】 ・市民バス東線及び南美唄線の収益率を採用 ・経常収入について、1回当たりの運賃を現状230円から300円に値上げし、現状値を基に利用者数を基に推計 ・経常費用は1便(1台)当たりの費用を現状値より推計 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

■路線運行

●市民バス東線

【経常費用】

R4～R8 経常費用=R1 経常費用=31,796 千円

【経常収益】

経常費用=R1 経常収益×利用者数の伸び率×運賃の値上げ率

R4 経常収益=10,886 千円×0.95×1.15=11,926 ≒ 11,900 千円

R5 経常収益=10,886 千円×0.93×1.15=11,658 ≒ 11,700 千円

R6 経常収益=10,886 千円×0.91×1.15=11,377 ≒ 11,400 千円

【収益率】

R4 収益率 = 11,900 ÷ 31,796 = 37.4%

R5 収益率 = 11,700 ÷ 31,796 = 36.8%

R6 収益率 = 11,400 ÷ 31,796 = 35.9%

●南美唄線

【経常費用】

R4～R8 経常費用=R1 経常費用=14,474 千円

【経常収益】

経常費用=R1 経常収益×利用者数の伸び率×運賃の値上げ率

R4 経常収益=4,728 千円×0.89×1.15=4,858 ≒ 4,900 千円

R5 経常収益=4,728 千円×0.85×1.15=4,609 ≒ 4,600 千円

R6 経常収益=4,728 千円×0.80×1.15=4,370 ≒ 4,300 千円

【収益率】

R4 収益率 = 4,900 ÷ 14,474 = 33.9%

R5 収益率 = 4,600 ÷ 14,474 = 31.8%

R6 収益率 = 4,300 ÷ 14,474 = 29.7%

■デマンド運行

【経常費用】

○現状値

$$\begin{aligned} \text{1日1台当り費用} &= (\text{市民バス東線費用} + \text{南美唄線費用}) \div 3 \text{ 台} \div 365 \text{ 日} \\ &= (31,796 \text{ 千円} + 14,474 \text{ 千円}) \div 3 \text{ 台} \div 365 \text{ 日} \\ &= 42,256 \text{ 円} \approx 42,300 \text{ 円/台} \end{aligned}$$

○目標値

(運行費用)

$$\begin{aligned} \text{平日経常費用} &= \text{1日1台当り費用} \times \text{平日日数} \times \text{台数} \\ &= 42,300 \text{ 円/台} \times 246 \text{ 日} \times (3 \text{ 台} \times 46\% + 2 \text{ 台} \times 54\%) \\ &= 25,598 \text{ 千円} \approx 25,600 \text{ 千円} \end{aligned}$$

ここで 6:30~12:30 :3 台 6 時間/13 時間=46%

12:30~19:30 :2 台 7 時間/13 時間=64%

$$\begin{aligned} \text{土日祝日費用} &= \text{1日1台当り費用} \times \text{土日祝日日数} \times \text{台数} \\ &= 42,300 \text{ 円/台} \times 119 \text{ 日} \times 2 \text{ 台} \\ &= 10,067 \text{ 千円} \approx 10,100 \text{ 千円} \end{aligned}$$

$$\text{運行費用} = 25,600 + 10,100 = 35,700 \text{ 千円}$$

(予約システム・電話受付人件費)

$$\text{予約システム} = 180 \text{ 千円/月} \times 12 \text{ ヶ月} \times 1.2 (\text{諸経費}) = 2,592 \text{ 千円}$$

$$\begin{aligned} \text{平日人件費} &= 1,000 \text{ 円} \times 13 \text{ 時間} \times 246 \text{ 日 (平日日数)} \times 2 \text{ 人} \times 1.2 (\text{経費}) \\ &= 7,676 \text{ 千円} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{土日祝日人件費} &= 1,000 \text{ 円} \times 13 \text{ 時間} \times 119 \text{ 日 (平日日数)} \times 1 \text{ 人} \times 1.2 (\text{経費}) \\ &= 1,857 \text{ 千円} \end{aligned}$$

$$\text{人件費} = 7,676 + 1,857 = 9,533 \text{ 千円}$$

$$\text{予約システム・電話受付人件費} = 2,592 + 9,533 = 12,125 \text{ 千円} \approx 12,100 \text{ 千円}$$

$$\begin{aligned} \text{経常費用} &= 35,700 (\text{運行費用}) + 12,100 (\text{システム・人件費}) \\ &= 47,800 \text{ 千円} \end{aligned}$$

【経常収益】

$$\text{経常費用} = \text{年間輸送人数} \times \text{運賃} \times \text{運賃低減率}$$

ここで運賃低減率は定期券等の割引率を加味した値

$$= R1 \text{ 経常収益} \div \text{輸送人数} \div 200 \text{ 円}$$

$$= (10,886 \text{ 千円} + 4,728 \text{ 千円}) \div 120,116 \text{ 人} \div 200 \text{ 円} = 0.65$$

$$R4 \text{ 経常収益} = 111,500 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 21,743 \text{ 千円} \approx 21,700 \text{ 千円}$$

$$R5 \text{ 経常収益} = 107,700 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 21,002 \text{ 千円} \approx 21,000 \text{ 千円}$$

$$R6 \text{ 経常収益} = 103,900 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 20,261 \text{ 千円} \approx 20,300 \text{ 千円}$$

$$R7 \text{ 経常収益} = 102,200 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 19,929 \text{ 千円} \approx 19,900 \text{ 千円}$$

$$R8 \text{ 経常収益} = 98,300 \text{ 人} \times 300 \text{ 円} \times 0.65 = 19,169 \text{ 千円} \approx 19,200 \text{ 千円}$$

【収益率】

$$R4 \text{ 収益率} = 21,700 \div 47,800 = 45.3\%$$

$$R5 \text{ 収益率} = 21,000 \div 47,800 = 43.9\%$$

$$R6 \text{ 収益率} = 20,300 \div 47,800 = 42.4\%$$

$$R7 \text{ 収益率} = 19,900 \div 47,800 = 41.6\%$$

$$R8 \text{ 収益率} = 19,200 \div 47,800 = 40.2\%$$

【市街地における路線バス(路線運行・デマンド運行)の公共交通負担額】

現状値 (千円)	目標値(千円)				
	上段:市民バス東線、中段:南美唄線、下段:デマンド運行				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
12,432	15,600	15,800	16,100	—	—
9,746	9,600	9,900	10,100	—	—
22,178	25,200	25,700	26,200	23,600	24,300
評価実施 スケジュール	現状	現状	現状	再編	再編
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・市民バス東線及び南美唄線の市負担額及び公共交通負担額を 現状値として採用 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

公共交通負担額＝経常費用－経常収益－地域内フィーダー系統補助金

【市民バス東線】

R4 公共交通負担額＝31,800－11,900－4,300 ＝ 15,600 千円

R5 公共交通負担額＝31,800－11,700－4,300 ＝ 15,800 千円

R6 公共交通負担額＝31,800－11,400－4,300 ＝ 16,100 千円

【南美唄線】

R4 公共交通負担額＝14,500－ 4,900 ＝ 9,600 千円

R5 公共交通負担額＝14,500－ 4,600 ＝ 9,900 千円

R6 公共交通負担額＝14,500－ 4,400 ＝ 10,100 千円

【デマンド運行】

R7 公共交通負担額＝47,800－19,900－4,300 ＝ 23,600 千円

R8 公共交通負担額＝47,800－19,200－4,300 ＝ 24,300 千円

ここで地域内フィーダー系統補助金は、下式により求めるとともに、R1 の乗合タクシー費用とで按分する。

地域内フィーダー系統補助金＝20,350 人(R2 人口)×120 円＋220 万円＝4,642 千円

市街地デマンド交通の按分比率＝4,642×8,478÷9,055＝4,346 ÷ 4,300 千円

基本目標② 郊外部における資源の有効活用による輸送支援に係る目標値
【郊外部における乗合タクシー・デマンド交通の利用者数】

現状値 (人/年)	目標値(人/年)				
令和元年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年
a) 855	740	700	670	630	590
b) —	—	—	120	110	90
c) 1,086	980	930	890	840	800
d) 593	550	530	510	490	470
e) 905	810	770	730	700	660
f) —	—	—	490	470	450
3,439	3,080 ≒3,100	2,930 ≒2,900	3,410 ≒3,400	3,240 ≒3,200	3,060 ≒3,100
評価実施 スケジュール	現状 再編等検討	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・乗合タクシー全体の利用者数を現状値として採用 ・盤の沢・我路方面に落合を追加、新たな運行区域として光珠内・峰延・豊葦方面を中村・沼の内方面の利用者数と同等と仮定して推計 ・運行区域内の人口減少を加味するとともに、年間で利用率が 2% 改善 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

※落合及び光珠内・峰延・豊葦方面の輸送人数実績による検証が必要

※a)盤の沢・我路方面、b)落合方面、c)日東・茶志内方面、d)中村・沼の内方面、
e)西美唄・開発方面、f)光珠内・峰延・豊葦方面

○人口減少率の推計

H27～R1 人口の線形近似式

a)盤の沢・我路方面人口 $= -32.114X + 862.73$ 【 $R^2 = 0.9918$ 】

b)落合方面人口 $= -11.629X + 215.2$ 【 $R^2 = 0.9773$ 】

c)日東・茶志内方面人口 $= -29.857X + 883.67$ 【 $R^2 = 0.9913$ 】

d)中村・沼の内方面人口 $= -14.343X + 492.87$ 【 $R^2 = 0.9669$ 】

e)西美唄・開発方面人口 $= -32.629X + 957.2$ 【 $R^2 = 0.9932$ 】

f)光珠内・峰延・豊葦方面人口 $= -57.371X + 1921.1$ 【 $R^2 = 0.9914$ 】

略称	R1	R4	R5	R6	R7	R8
a)盤の沢	0.0%	-14.7%	-19.2%	-23.7%	-28.2%	-32.7%
b)落合	0.0%	-20.3%	-28.1%	-35.9%	-43.1%	-51.0%
c)日東	0.0%	-11.5%	-15.7%	-19.6%	-23.8%	-27.9%
d)中村	0.0%	- 8.9%	-12.5%	-15.9%	-19.3%	-22.9%
e)西美唄	0.0%	-12.3%	-16.5%	-20.7%	-24.7%	-28.8%
f)光珠内	0.0%	-11.3%	-14.8%	-18.3%	-21.7%	-25.2%

a) 盤の沢・我路方面の利用者数

利用者数 = R1 盤の沢方面利用者数 $\times$ (100%-変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 855 人 $\times$ (100-14.7) $\times$ 1.02 = 744 $\div$ 740 人/年

R5 利用者数 = 855 人 $\times$ (100-19.2) $\times$ 1.02 = 705 $\div$ 700 人/年

R6 利用者数 = 855 人 $\times$ (100-23.7) $\times$ 1.02 = 665 $\div$ 670 人/年

R7 利用者数 = 855 人 $\times$ (100-28.2) $\times$ 1.02 = 626 $\div$ 630 人/年

R8 利用者数 = 855 人 $\times$ (100-32.7) $\times$ 1.02 = 587 $\div$ 590 人/年

b) 落合方面の利用者数

利用者数 = R1 日東・茶志内方面利用者数 $\times$ (100%-変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 185 人 $\times$ (100-20.3) $\times$ 1.02 = 150 $\div$ 150 人/年

R5 利用者数 = 185 人 $\times$ (100-28.1) $\times$ 1.02 = 136 $\div$ 140 人/年

R6 利用者数 = 185 人 $\times$ (100-35.9) $\times$ 1.02 = 121 $\div$ 120 人/年

R7 利用者数 = 185 人 $\times$ (100-43.1) $\times$ 1.02 = 107 $\div$ 110 人/年

R8 利用者数 = 185 人 $\times$ (100-51.0) $\times$ 1.02 = 92 $\div$ 90 人/年

※落合の R1 利用者数は現状ではデータが無いため、盤の沢・我路の R1 人口(709 人)に対する R1 利用者数(855 人)の比率 120.6%を落合の R1 人口(153 人)に乗じて算出(185 人)

c) 日東・茶志内方面の利用者数

利用者数 = R1 日東・茶志内方面利用者数 $\times$ (100%-変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100-11.5) $\times$ 1.02 = 980 $\div$ 980 人/年

R5 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100-15.7) $\times$ 1.02 = 934 $\div$ 930 人/年

R6 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100-19.6) $\times$ 1.02 = 891 $\div$ 890 人/年

R7 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100-23.8) $\times$ 1.02 = 844 $\div$ 840 人/年

R8 利用者数 = 1,086 人 $\times$ (100-27.9) $\times$ 1.02 = 799 $\div$ 800 人/年

d) 中村・沼の内方面の利用者数

利用者数 = R1 中村・沼の内方面利用者数 $\times$ (100%-変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 593 人 $\times$ (100- 8.9) $\times$ 1.02 = 551 $\div$ 550 人/年

R5 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-12.5) $\times$ 1.02 = 529 $\div$ 530 人/年

R6 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-15.9) $\times$ 1.02 = 509 $\div$ 510 人/年

R7 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-19.3) $\times$ 1.02 = 488 $\div$ 490 人/年

R8 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-22.9) $\times$ 1.02 = 466 $\div$ 470 人/年

e) 西美唄・開発方面の利用者数

利用者数 = R1 西美唄・開発方面利用者数 $\times$ (100%-変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 905 人 $\times$ (100-12.3) $\times$ 1.02 = 810 $\div$ 810 人/年

R5 利用者数 = 905 人 $\times$ (100-16.5) $\times$ 1.02 = 771 $\div$ 770 人/年

R6 利用者数 = 905 人 $\times$ (100-20.7) $\times$ 1.02 = 732 $\div$ 730 人/年

R7 利用者数 = 905 人 $\times$ (100-24.7) $\times$ 1.02 = 695 $\div$ 700 人/年

R8 利用者数 = 905 人 $\times$ (100-28.8) $\times$ 1.02 = 657 $\div$ 660 人/年

f) 光珠内・峰延・豊葦方面の利用者数

利用者数 = R1 光珠内・峰延・豊葦方面利用者数 $\times$ (100%-変化率) $\times$ 利用率の改善(1.02)

R4 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-11.3) $\times$ 1.02 = 537 $\div$ 540 人/年

R5 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-14.8) $\times$ 1.02 = 515 $\div$ 520 人/年

R6 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-18.3) $\times$ 1.02 = 494 $\div$ 490 人/年

R7 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-21.7) $\times$ 1.02 = 474 $\div$ 470 人/年

R8 利用者数 = 593 人 $\times$ (100-25.2) $\times$ 1.02 = 452 $\div$ 450 人/年

※光珠内・峰延・豊葦方面の R1 利用者数は現状ではデータが無いため、中村・沼の内方面の R1 利用者数(593 人)を適用

【郊外部における乗合タクシー・デマンド交通の収益率】

現状値	目標値				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
a) 10.5%	14.1%	13.5%	12.4%	11.8%	10.6%
b) —	—	—			
c) 26.2%	30.0%	28.7%	27.3%	26.0%	24.7%
d) 14.9%	18.0%	17.0%	17.0%	16.0%	15.0%
e) 18.0%	21.1%	20.0%	18.9%	18.4%	17.4%
f) —	—	—	16.0%	15.0%	15.0%
17.4%	20.8%	19.8%	18.3%	17.4%	16.5%
評価実施 スケジュール	現状 再編等検討	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・乗合タクシーの収益率を現状値として採用 ・経常収入について、利用者1回当たりの運賃を変動なしと仮定し、現状値を基に利用者数を基に推計 ・経常費用は運行区域が増える分を類似地域や人口比で推計し、現状と変わらない区域は現状値を採用 ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

【経常費用】

経常費用(R4～R8) = 令和元年度費用×値上げ率(1.17)

a) 盤の沢・我路方面

経常費用(R4～R8) = $1,459 \times 1.17 = 1,707 \div 1,700$ 千円

b) 落合方面

a)に含む

c) 日東・茶志内方面

経常費用(R4～R8) = $1,273 \times 1.17 = 1,489 \div 1,500$ 千円

d) 中村・沼の内方面

経常費用(R4～R8) = $867 \times 1.17 = 1,014 \div 1,000$ 千円

e) 西美唄・開発方面

経常費用(R4～R8) = $1,661 \times 1.17 = 1,943 \div 1,900$ 千円

f) 光珠内・峰延・豊葦方面

経常費用(R4～R8) = $867 \times 1.17 = 1,014 \div 1,000$ 千円

※d) 中村・沼の内方面と同費用と仮定

【経常収益】

a) 盤の沢・我路方面

一人当たり収益 = 令和元年度収益 ÷ 同年度輸送人数 = $153 \text{ 千円} \div 855 \text{ 人} = 179 \text{ 円/人}$

R4 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 890 \text{ 人} \times 1.5 = 239 \div 240$ 千円

R5 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 840 \text{ 人} \times 1.5 = 226 \div 230$ 千円

R6 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 790 \text{ 人} \times 1.5 = 212 \div 210$ 千円

R7 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 740 \text{ 人} \times 1.5 = 199 \div 200$ 千円

R8 経常収益 = $179 \text{ 円/人} \times 680 \text{ 人} \times 1.5 = 183 \div 180$ 千円

ここで 1.5 は R2 料金改定値上げ率

b) 落合方面 a) 盤の沢・我路方面に含める

c)日東・茶志内方面

一人当り収益=令和元年度収益÷同年度輸送人数=334千円÷1,086人 =308円/人

R4 経常収益=308円/人×980人×1.5 = 453 ≒ 450千円

R5 経常収益=308円/人×930人×1.5 = 430 ≒ 430千円

R6 経常収益=308円/人×890人×1.5 = 411 ≒ 410千円

R7 経常収益=308円/人×840人×1.5 = 388 ≒ 390千円

R8 経常収益=308円/人×800人×1.5 = 370 ≒ 370千円

d)中村・沼の内方面

一人当り収益=令和元年度収益÷同年度輸送人数=129千円÷593人 =218円/人

R4 経常収益=218円/人×550人×1.5 = 180 ≒ 180千円

R5 経常収益=218円/人×530人×1.5 = 173 ≒ 170千円

R6 経常収益=218円/人×510人×1.5 = 167 ≒ 170千円

R7 経常収益=218円/人×490人×1.5 = 160 ≒ 160千円

R8 経常収益=218円/人×470人×1.5 = 154 ≒ 150千円

e)西美唄・開発方面

一人当り収益=令和元年度収益÷同年度輸送人数=299千円÷905人 =330円/人

R4 経常収益=330円/人×810人×1.5 = 401 ≒ 400千円

R5 経常収益=330円/人×770人×1.5 = 381 ≒ 380千円

R6 経常収益=330円/人×730人×1.5 = 361 ≒ 360千円

R7 経常収益=330円/人×700人×1.5 = 347 ≒ 350千円

R8 経常収益=330円/人×660人×1.5 = 327 ≒ 330千円

f)光珠内・峰延・豊葦方面

一人当り収益=令和元年度収益÷同年度輸送人数=129千円÷593人 =218円/人

R4 経常収益=218円/人×550人×1.5 = 180 ≒ 180千円

R5 経常収益=218円/人×530人×1.5 = 173 ≒ 170千円

R6 経常収益=218円/人×510人×1.5 = 167 ≒ 170千円

R7 経常収益=218円/人×490人×1.5 = 160 ≒ 160千円

R8 経常収益=218円/人×470人×1.5 = 154 ≒ 150千円

※d)中村・沼の内方面と同費用と仮定

【収益率】

a)盤の沢・我路方面

R4 収益率=240÷1,700= 14.1%

R5 収益率=230÷1,700= 13.5%

R6 収益率=210÷1,700= 12.4%

R7 収益率=200÷1,700= 11.8%

R8 収益率=180÷1,700= 10.6%

b)落合方面 a)盤の沢・我路方面に含む

c)日東・茶志内方面

R4 収益率=450÷1,500= 30.0%

R5 収益率=430÷1,500= 28.7%

R6 収益率=410÷1,500= 27.3%

R7 収益率=390÷1,500= 26.0%

R8 収益率=370÷1,500= 24.7%

d)中村・沼の内方面

R4 収益率=180÷1,000= 18.0%

R5 収益率=170÷1,000= 17.0%

R6 収益率=170÷1,000= 17.0%

R7 収益率=160÷1,000= 16.0%

R8 収益率=150÷1,000= 15.0%

e)西美唄・開発方面

R4 収益率=400÷1,900= 21.1%

R5 収益率=380÷1,900= 20.0%

R6 収益率=360÷1,900= 18.9%

R7 収益率=350÷1,900= 18.4%

R8 収益率=330÷1,900= 17.4%

f)光珠内・峰延・豊葦方面

R4 収益率=180÷1,000= 18.0%

R5 収益率=170÷1,000= 17.0%

R6 収益率=160÷1,000= 16.0%

R7 収益率=150÷1,000= 15.0%

R8 収益率=150÷1,000= 15.0%

【郊外部における乗合タクシー・デマンド交通の公共交通負担額】

現状値 (千円)	目標値(千円)				
令和元年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
3,768	4,600	4,700	5,600	5,600	5,700
評価実施 スケジュール	現状 再編等検討	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大	再編・拡大
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・乗合タクシーの市負担額を現状値として採用 ・地域内フィーダー系統の国庫補助により負担軽減を図るが、運行区域を拡大し、市民の利便性向上を図るため、市の負担配分が増額と推計 ・利用促進や効率的な運行への改善を継続的に検討しながら、適宜見直しを図る ・今後は毎年各事業者から情報提供いただき検証を実施				

市負担額＝経常費用－経常収益－地域内フィーダー系統補助金
 ここで地域内フィーダー系統補助金は、下式により求めるとともに、R1の市民バス東線費用とで按分する。
 $\text{地域内フィーダー系統補助金} = 20,350 \text{ 人(R2人口)} \times 120 \text{ 円} + 220 \text{ 万円} = 4,642 \text{ 千円}$
 $\text{市街地デマンド交通の按分比率} = 4,642 \times 577 \div 9,055 = 295 \div 200 \text{ 千円}$

R4 市負担額＝6,100－1,300－200 ＝ 4,600 千円
 R5 市負担額＝6,100－1,200－200 ＝ 4,700 千円
 R6 市負担額＝7,100－1,300－200 ＝ 5,600 千円
 R7 市負担額＝7,100－1,300－200 ＝ 5,600 千円
 R8 市負担額＝7,100－1,200－200 ＝ 5,700 千円

基本目標③ 地域で守り育てる公共交通への意識の醸成に係る目標値

【運転免許証返納者数】

現状値 (人/年)	目標値(人/年)				
令和2年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
78	80	85	90	90	90
評価実施 スケジュール	○	○	○	○	○
目標値設定の 考え方・ 調査方法等	・美唄警察署提供資料より現状値を採用 ・今後の取組の進捗に応じた免許証返納者の増加を期待するものとし、令和6年以降、毎年90人の免許証返納者を目標とする ・今後は毎年美唄警察署から情報提供いただき検証を実施				

美唄市地域公共交通計画
令和4年(2022年)12月策定