

平成 21 年度
当別町地域公共交通活性化・再生総合事業
実績報告書

平成 22 年 4 月

当別町地域公共交通活性化協議会

《 目 次 》

第1部 地域公共交通活性化協議会の開催

1. 協議会設置の背景と目的	1
2. 会議の開催	4

第2部 コミュニティバス実証運行事業

1. 当別ふれあいバス実証運行事業の概要	5
2. 運行データの分析	6
3. 運行コストと運行収入	19
4. S u i S u iふれバの実績	22
5. 夏休み冬休み子ども定期券の販売	25

第3部 設備の充実

1. ノンステップバスの導入	27
2. 車内アナウンスシステムの整備	28

第4部 利用促進策の実施と公共交通サービスに関する情報提供

1. 小中学生向けモビリティ・マネジメントの実施	29
2. 大学生向けモビリティ・マネジメントの実施	34
3. ニュースレターの発行・バスマップの作成	35
4. 利用促進ツアー・車内展示会の実施	36
5. バス祭りの開催	38
6. 使用済みてんぷら油回収とバイオディーゼル燃料の活用	44

第5部 調査・研究

1. OD調査の実施	46
2. デマンドシステム導入調査	47

第6部 まとめ

1. 当別町コミュニティバス実証運行事業のまとめ	51
2. 活性化事業に関するまとめ	53
3. 次年度に向けて	54

別冊 参考資料

平成21年度 地域公共交通活性化再生総合事業計画	1
平成21年度 当別町コミュニティバス実証運行事業計画	9
ニュースレター（第1号～第6号）	21
バスマップ	33
小中学生向けモビリティ・マネジメント使用スライド	34
西当別小学校授業後アンケート調査の結果	39
当別小学校授業後アンケート調査の結果	39
バス祭りアンケート調査（一般）の結果	45
バス祭りアンケート調査（小学生）の結果	51
バス祭り来場者事後アンケート調査の結果	57
S u i S u iふれバキャンペーン車内アンケート調査結果	63
デマンドシステム導入アンケート調査の結果	69
当別ふれあいバスOD調査の結果	96

第1部 地域公共交通活性化協議会の開催

1. 協議会設置の背景と目的

(1) 当別町コミュニティバス実証運行

当別町では、平成17年度に『当別町バス交通体系調査事業』を実施し、委員会を設置して町内及び札幌市あいの里地区までを多目的に運行されている複数のバスの一元化について調査・検討を行い、その結果を基に、平成18年度に『当別町コミュニティバス実証運行事業』を行った。

バスの一元化にあたり、事業の実施は当別町が行っていたが、負担金に関する調整、路線・ダイヤの検討、その他バス運行に関する協議を行うため、負担金を拠出する事業者（以下参加事業者）と、バスを運行する事業者（以下運行事業者）で構成する『当別町コミバス事業者連絡会議』を設置した。事業の実施主体が地域公共交通活性化協議会へ移行した後も会議を継続し、負担金や路線の検討などを行った。

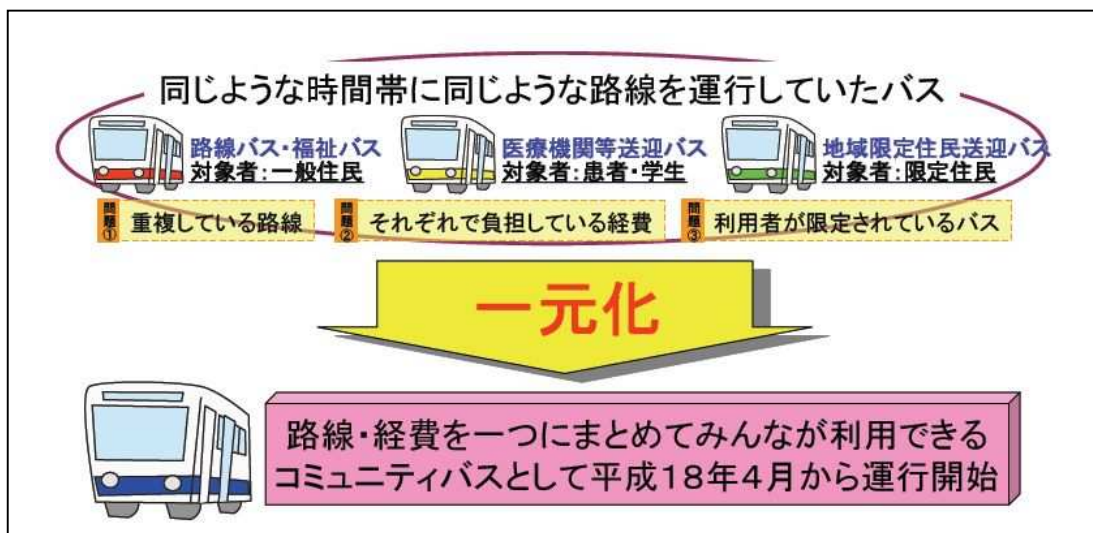


図 1-1-1 当別町コミュニティバス一元化イメージ

(2) 当別町地域公共交通会議の設置

平成18年の道路運送法の改正により、一路線200円の定額料金や柔軟な路線設定を継続するために、地域公共交通会議での協議が必要となることから、平成19年8月に『当別町地域公共交通会議』を設置し、料金設定やダイヤ改正の協議を行った。

選任区分	所属・役職	氏名
当別町長が指名する者	当別町 副町長	近藤 充徳
	当別町 企画部長	増輪 肇
	当別町 福祉部長	武井 久幸
	当別町教育委員会事務局 教育部長	高橋 通
北海道運輸局札幌運輸支局長が指名する者	北海道運輸局札幌運輸支局 主席運輸企画専門官	今 武
北海道石狩支庁長が指名する者	北海道石狩支庁地域振興部 地域政策課長	平 修
札幌地区バス協会の代表	社団法人北海道バス協会 専務理事	岩崎 友雄
当別町コミュニティバス実証運行事業 参加事業者の代表	北海道医療大学 経営企画部長	小野 正道
	北洋交易株式会社 グループリーダー	中村 慧一
	医療法人社団とうべつ整形外科 看護師長	北村 佳代子
一般乗合旅客自動車運送事業者の代表	有限会社下段モータース 代表取締役	下段 寿之
一般貸切旅客自動車運送事業者の代表	山内建材工業株式会社 代表取締役	山内 孝司
一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用運転手が所属する団体等の代表	有限会社下段モータース 代表取締役常務	下段 世志雄
地域住民及び団体の代表	当別町行政推進員連絡協議会 代表	鈴木 智久
	当別町PTA連合会 会長	安藤 頼孝
	当別町高齢者クラブ連合会 会長	高木 馥美
	当別町女性団体連絡協議会 会長	東谷 たまえ
	当別町ボランティア連絡協議会 会長	渡邊 ヨキ子
	当別町商工会 事務局長	竹原 陽一
	当別町社会福祉協議会 主幹	藤原 徹

表 1-1-1 当別町地域公共交通会議名簿(平成 19 年 12 月時点)

(3) 当別町地域公共交通活性化協議会の設置

平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、当別町地域公共交通総合連携計画を策定し実施するため、『当別町地域公共交通活性化協議会』を設置した。当別町コミュニティバス実証運行事業も連携計画に含め、実証運行を行った。また、前述の当別町地域公共交通会議を包含した会議とし、連携計画に基づく事業の実施のほか、路線・ダイヤの協議も行った。

選任区分	所属・役職	氏名
当別町長が指名する者	当別町 副町長	近藤 充徳
	当別町 福祉部長	小山 久夫
	当別町教育委員会事務局 教育部長	高橋 通
北海道運輸局札幌運輸支局長が指名する者	北海道運輸局札幌運輸支局 主席運輸企画専門官	小林 篤
北海道石狩支庁長が指名する者	北海道石狩支庁地域振興部 地域政策課長	川島 尚樹
札幌地区バス協会の代表	社団法人北海道バス協会 専務理事	岩崎 友雄
関係する道路管理者	札幌開発建設部札幌道路事務所 第2維持課長	高橋 恒男
	札幌土木現業所 当別出張所長	小澤 俊郎
	当別町 建設水道部長	滝本 隆志
関係する鉄道事業者	J R 石狩当別駅長	久保 聖章
当別町コミュニティバス実証運行事業 参加事業者の代表	北海道医療大学 経営企画部総務企画課長	鈴木 邦仁
	スウェーデンハウス株式会社 管理グループ次長	丸山 祐二
	医療法人社団とうべつ整形外科 看護師長	北村 佳代子
一般乗合旅客自動車運送事業者の代表	有限会社下段モータース 代表取締役	下段 寿之
一般貸切旅客自動車運送事業者の代表	山内建材工業株式会社 代表取締役	山内 孝司
一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用運転手が所属する団体等の代表	有限会社下段モータース	工藤 亘平
地域住民及び団体の代表	当別町行政推進員連絡協議会 代表	鈴木 智久
	当別町PTA連合会 会長	高橋 昭大
	当別町高齢者クラブ連合会 会長	菊池 久
	当別町女性団体連絡協議会 理事	宮尾 道子
	当別町ボランティア連絡協議会 会長	五十嵐 廣子
	当別町商工会 事務局長	土肥 繁義
	当別町社会福祉協議会 主幹	只野 輝樹

表 1-1-2 当別町地域公共交通活性化協議会委員名簿(平成 22 年 2 月 1 日現在)

北洋交易株式会社は平成 21 年 1 月にスウェーデンハウス株式会社に吸収合併され、名称変更。

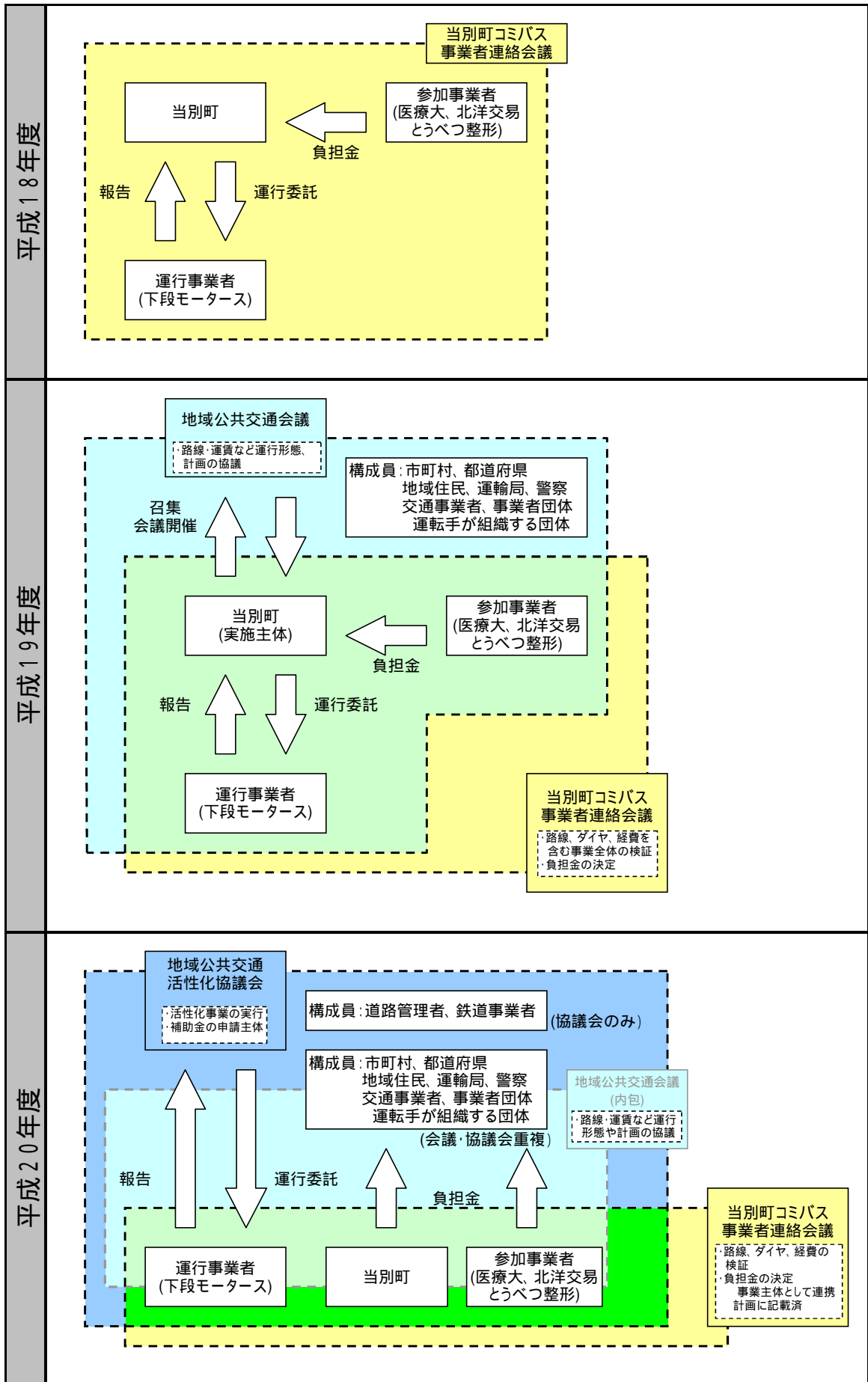


図 1-1-2 事業主体の変遷

2 . 会議の開催

(1) 開催

平成 21 年度は 5 回の協議会（内 1 回は書面会議）を開催した。協議会では、地域公共交通総合連携計画に基づき策定された平成 21 年度計画事業の議論や進捗報告と、平成 22 年度事業計画及び予算の策定を行った。

また、地域公共交通会議の性質も併せ持つことから、平成 22 年 4 月 1 日付けダイヤ改正についての協議も、本協議会で行った。

回	開催日時	主な協議内容
第 1 回	平成 21 年 7 月 6 日	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年度活性化・再生総合事業実績報告について ・平成 20 年度協議会決算報告及び監査報告について ・平成 21 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰について ・利用促進バスツアーの開催について ・夏休み冬休み限定定期の料金について ・バス車両の導入について ・バス祭りの進捗について
第 2 回	平成 21 年 9 月 8 日	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 21 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰について（報告） ・利用促進バスツアーの開催について（報告） ・当別ふれあいバス 平成 21 年 8 月までの実績について ・当別ふれあいバスを利用した図書返却サービスについて ・バス祭りの内容について
第 3 回	平成 21 年 11 月 25 日	<ul style="list-style-type: none"> ・SuiSuiふれバ乗って得々キャンペーンについて ・当別ふれあいバス運賃の変更について
第 4 回	平成 22 年 1 月 14 日	<ul style="list-style-type: none"> ・バスまつりの開催報告について ・冬季OD調査の結果報告（速報値）について ・SuiSuiふれバ利用促進キャンペーンの結果報告について ・当別ふれあいバス 平成 21 年 12 月までの実績について ・平成 22 年 4 月 1 日付けダイヤ改正について ・委員委嘱の更新について
第 5 回	平成 22 年 3 月 10 日	<ul style="list-style-type: none"> ・委員任期更新に伴う委嘱と会長、副会長の選任 ・平成 21 年度予算執行予定について ・当別ふれあいバス 平成 22 年 2 月までの実績について ・平成 22 年度事業計画・予算案・連携計画の変更について

表 1-2-1 会議開催内容

第2部 コミュニティバス実証運行事業

1. 当別ふれあいバス実証運行事業の概要

(1) 運行の概要

平成18年度より実施していた実証運行を基に基本路線の確定を進めるため、平成19年10月に改正したダイヤの乗車データを基に、路線変更を行った。利用者の少なかったお買い物ふれバを廃止し、市街地循環線を運行するバスの台数を増やし、増便するとともに、乗り越し利用を可能として、路線の利便性を高めた。

料金面では、小学生などの通常運賃100円での利用者を対象とした回数券と、夏休み・冬休みに小中学生が利用できる格安な「子ども定期券」を販売し、主に子どもをターゲットとした料金体系を拡充した。

	一般	中学生・高校生	小学生・障がい者・介護人
運賃（一般路線）	200円		100円
（SuiSuiふれバ）	1,000円（応援券利用者は500円）		
回数券	2,000円（12枚綴り）		2,000円（24枚綴り）
応援券（1ヶ月）	4,000円	2,000円	
（3ヶ月）	10,000円	5,000円	
（6ヶ月）	16,000円	10,000円	
夏休み冬休み子ども定期券	小学生500円、中学生1,000円		

表2-1-1 利用料金一覧

系統名	運行系統	系統 キロ	運行回数		備考
			往	復	
市街地循環線 （昇順コース）	J R石狩当別駅南口～栄町 ～当別駅南口～春日町～当別駅南口	14.5 km	8便		土曜・日曜・ 祝日 運休
市街地循環線 （降順コース）	J R石狩当別駅南口～春日町 ～当別駅南口～栄町～当別駅南口	14.5 km	7便		土曜・日曜・ 祝日 運休
西当別線	J R石狩当別駅南口～ロイズふと美工場	12.0 km	6回	6回	
あいの里線	J R石狩当別駅南口 ～医療大学あいの里キャンパス	17.5 km	8回	8回	土曜・日曜・ 祝日 運休
金沢線	J R石狩当別駅南口～北海道医療大学	4.0 km	13回	13回	土曜・日曜・ 祝日 運休
みどり野線	J R石狩当別駅南口～みどり野会館	9.0 km	2回	2回	土曜・日曜・ 祝日 運休
青山線	J R石狩当別駅南口～青山会館	15.5 km	6回	6回	
SuiSuiふれバ	J Rあいの里公園駅～区域内運行	区域内 運行	0回	1回	金曜・土曜 のみ運行

表2-1-2 運行路線一覧

時刻表・路線図は参考資料「平成21年度当別町コミュニティバス実証運行事業計画」を参照。

2. 運行データの分析

(1) 全体利用者数の推移

総利用者数は140,501人、夏季に利用が伸び、冬季は平年並みの月が多い。
 北海道医療大学が長期休暇に入る8月及び3月は利用者が減少している。
 全体の傾向は例年通り、金沢線の利用者の増加により、全体数も増加している。

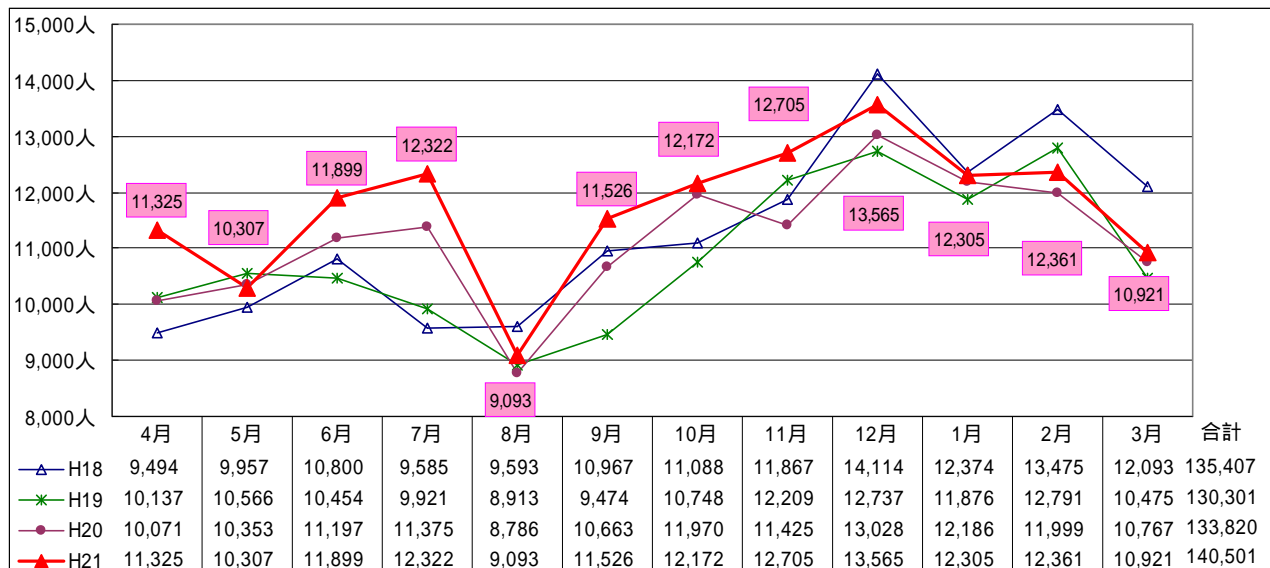


図 2-2-1 月別利用者推移

	平 日								運行日数
	循環(昇順)	循環(降順)	西当別線	あいの里線	金沢線	みどり野線	青山線	小計	
4月	398人	267人	1,818人	3,134人	3,807人	246人	1,021人	10,691人	21日
5月	307人	195人	1,651人	2,647人	3,459人	174人	872人	9,305人	18日
6月	365人	236人	2,131人	3,181人	4,101人	206人	1,031人	11,251人	22日
7月	427人	213人	1,842人	3,106人	4,690人	204人	976人	11,458人	22日
8月	419人	199人	1,599人	2,963人	1,831人	197人	953人	8,161人	21日
9月	419人	195人	1,855人	2,870人	3,851人	156人	1,014人	10,360人	19日
10月	402人	245人	2,014人	3,087人	4,324人	170人	1,117人	11,359人	22日
11月	434人	269人	2,151人	2,967人	4,529人	201人	1,093人	11,644人	19日
12月	504人	399人	2,149人	3,301人	4,642人	249人	1,255人	12,499人	21日
1月	554人	346人	1,967人	3,000人	4,057人	211人	1,043人	11,178人	19日
2月	559人	388人	2,211人	2,987人	3,850人	235人	1,154人	11,384人	19日
3月	523人	441人	2,061人	3,466人	1,946人	309人	1,299人	10,045人	22日
計	5,311人	3,393人	23,449人	36,709人	45,087人	2,558人	12,828人	129,335人	245日
平均	21.7人/日	13.8人/日	95.7人/日	149.8人/日	184.0人/日	10.4人/日	52.4人/日	527.9人/日	
本数	8便/日	7便/日	12回/日	16回/日	26回/日	4回/日	12回/日	85回/日	
平均	2.7人/便	2.0人/便	8.0人/便	9.4人/便	7.1人/便	2.6人/便	4.4人/便	6.2人/便	

	土曜・日曜・祝日				SuiSuiふれんぱ		合計	
	西当別線	青山線	小計	運行日数	乗降車数	運行日数	乗降者数	運行日数
4月	439人	176人	615人	9日	19人	7日	11,325人	30日
5月	780人	201人	981人	13日	21人	7日	10,307人	31日
6月	528人	110人	638人	8日	10人	4日	11,899人	30日
7月	693人	150人	843人	9日	21人	6日	12,322人	31日
8月	763人	154人	917人	10日	15人	5日	9,093人	31日
9月	890人	244人	1,134人	11日	32人	8日	11,526人	30日
10月	636人	148人	784人	9日	29人	9日	12,172人	31日
11月	863人	174人	1,037人	11日	24人	7日	12,705人	30日
12月	836人	170人	1,006人	10日	60人	8日	13,565人	31日
1月	890人	211人	1,101人	11日	26人	8日	12,305人	30日
2月	787人	162人	949人	9日	28人	8日	12,361人	28日
3月	657人	181人	838人	9日	38人	7日	10,921人	31日
計	8,762人	2,081人	10,843人	119日	323人	84日	140,501人	364日
平均	73.6人/日	17.5人/日	91.1人/日		3.8人/日		386.0人/日	
本数	24回/日	7回/日	31回/日		1回/日			
平均	3.1人/便	2.5人/便	2.9人/便		3.8人/便			

表 2-2-1 月別利用者数一覧

(2) 市街地循環線の推移

全体的に平年並みの利用者数を維持している。

冬季は夏季に比べ利用者が伸びたものの、大幅な増加には至らなかった。

ダイヤ改正で新たに追加した午後の便は、改正直後はほとんど利用が見られなかったが、冬季になると利用が増えてきた。

ダイヤ改正により昇順の利用者が減少した。

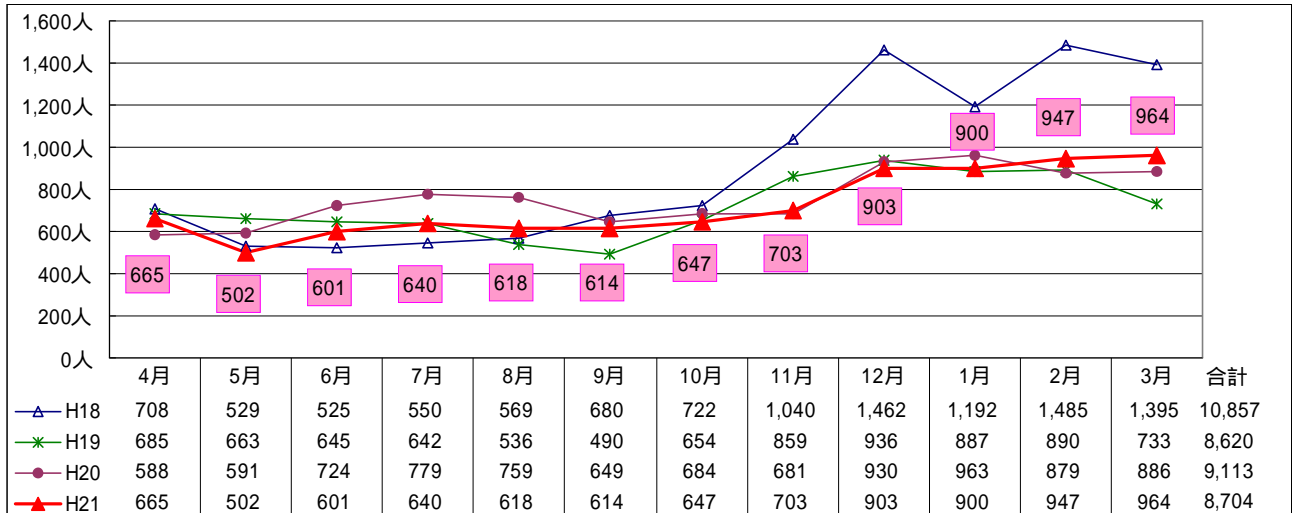
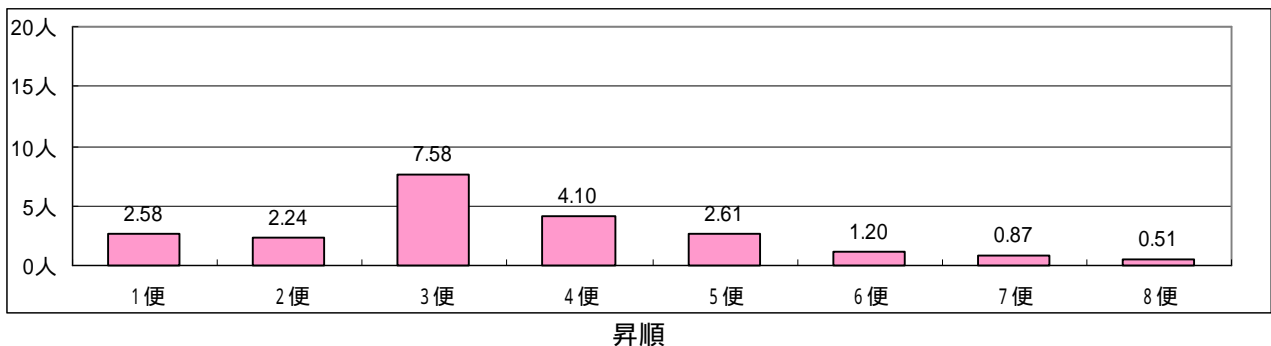
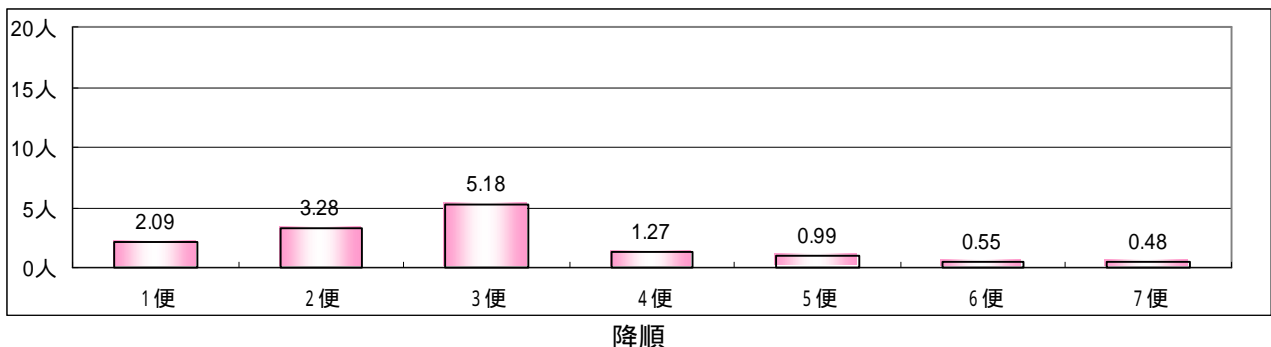


図 2-2-2 月別利用者推移

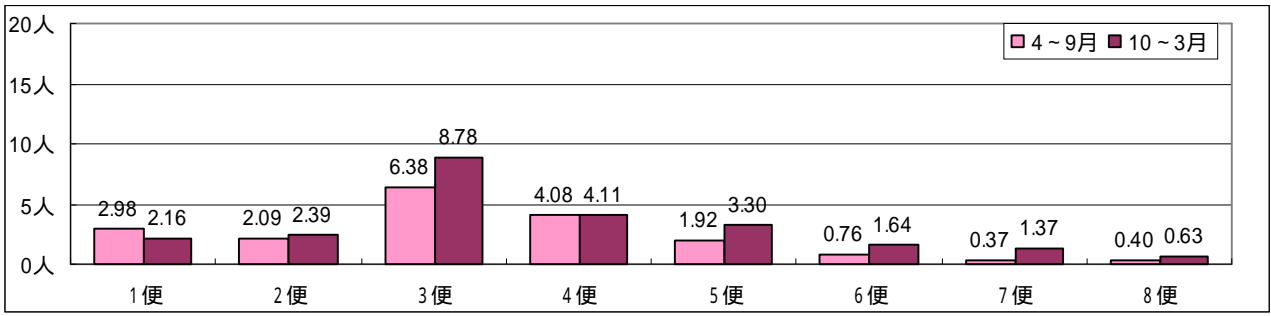


昇順

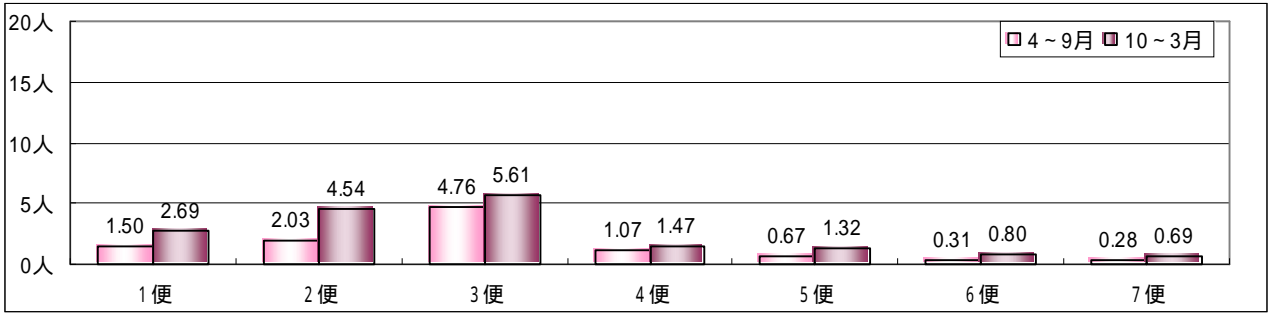


降順

図 2-2-3 市街地循環線 1 便当たり平均利用者数

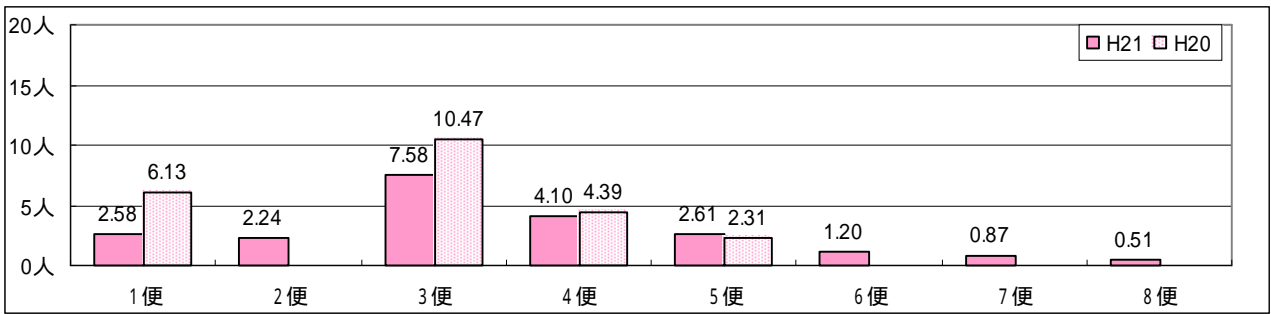


昇順

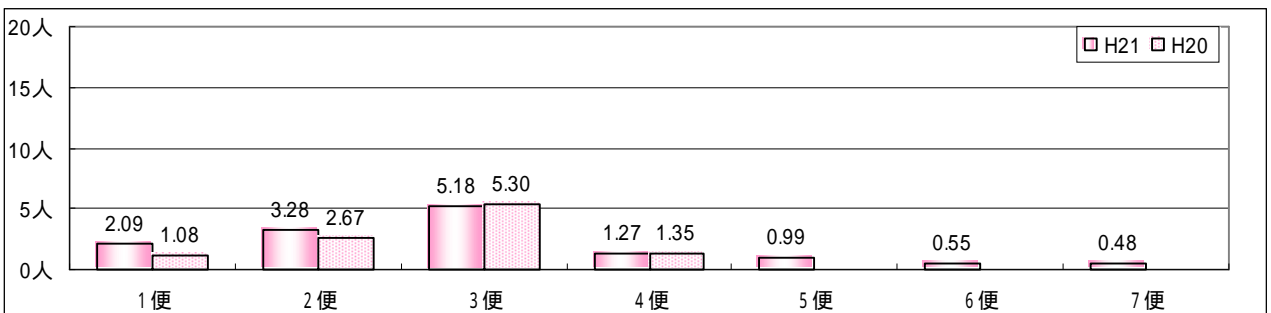


降順

図 2-2-4 市街地循環線 1 便当たり平均利用者数（夏季と冬季の比較）



昇順



降順

図 2-2-5 市街地循環線 1 便当たり平均利用者数（H21 と H20 の比較）

(3) 金沢線の推移

全体を通して過去3年より利用者数を上回った。

長期休暇に入る8月、3月の利用者が少ない。

北海道医療大学行の第1便を大学の講義1講目にあわせて追加したところ、利用者数が著しく増加した。

基本的には夏季より冬季の利用が伸びているが、北海道医療大学行の第1便は、冬季に講義が減ることから、利用者数が減少している。

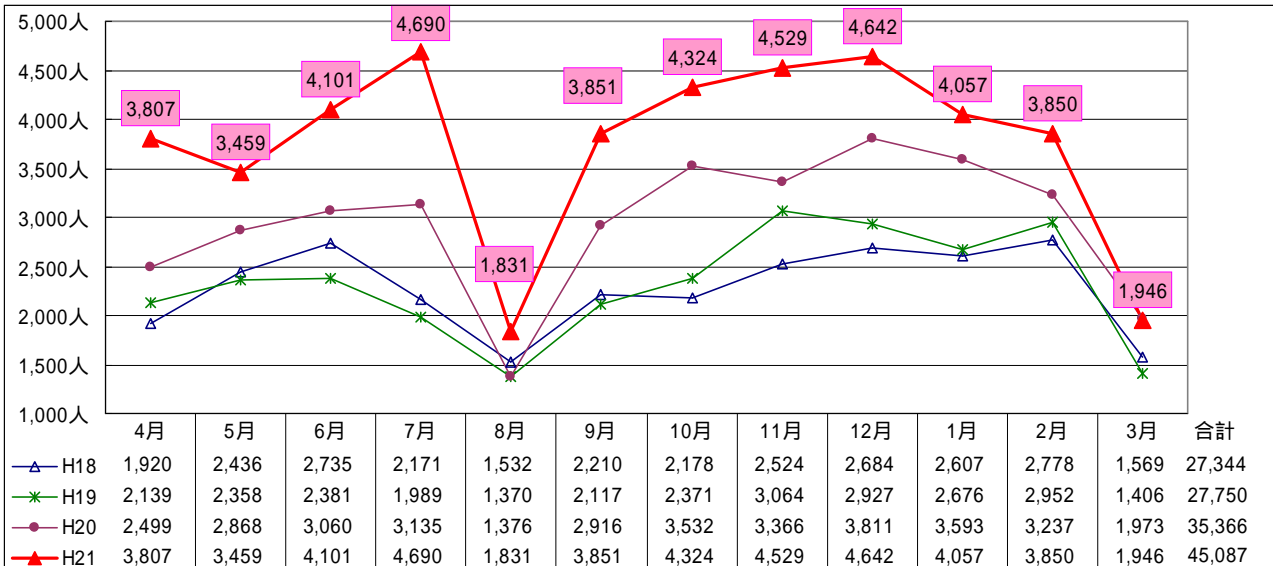
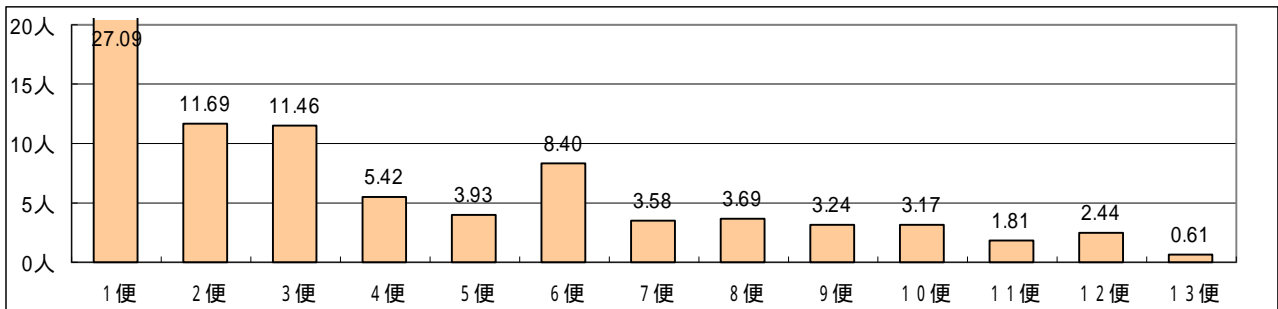
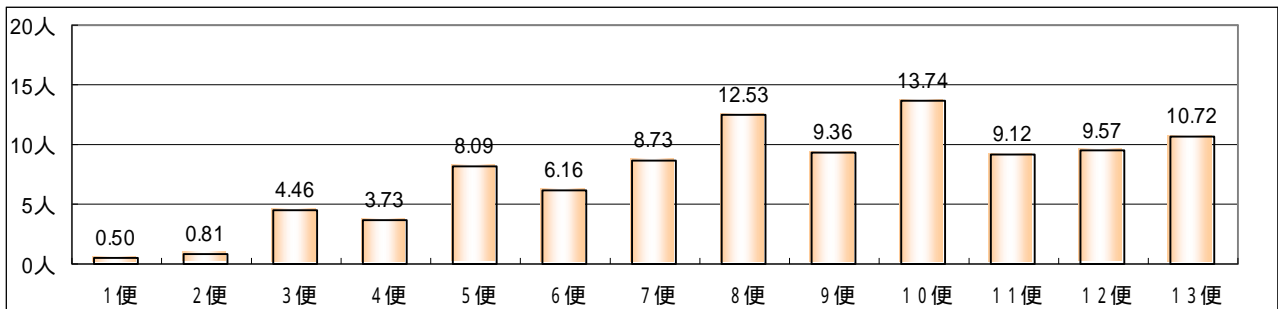


図 2-2-6 月別利用者推移

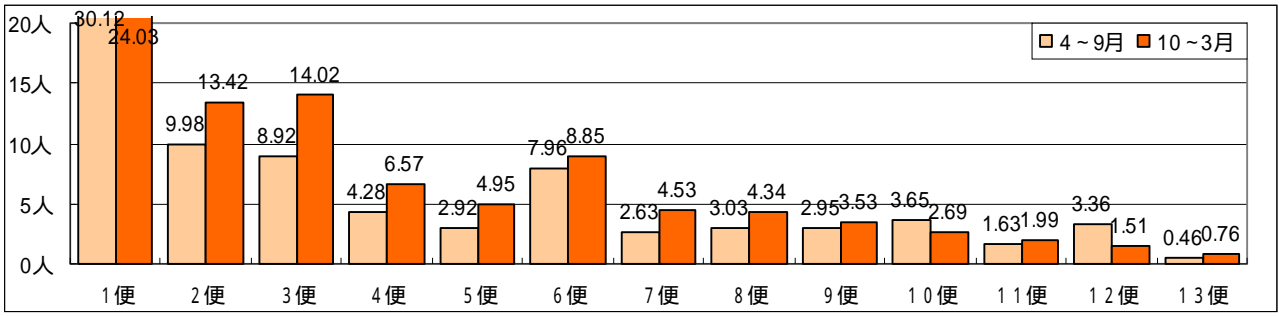


北海道医療大学行

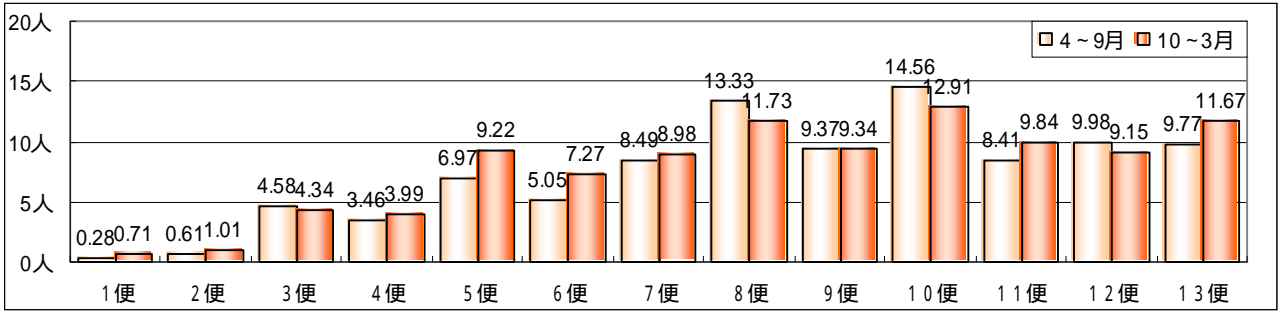


J R 当別駅南口行

図 2-2-7 1 便当たり平均利用者数

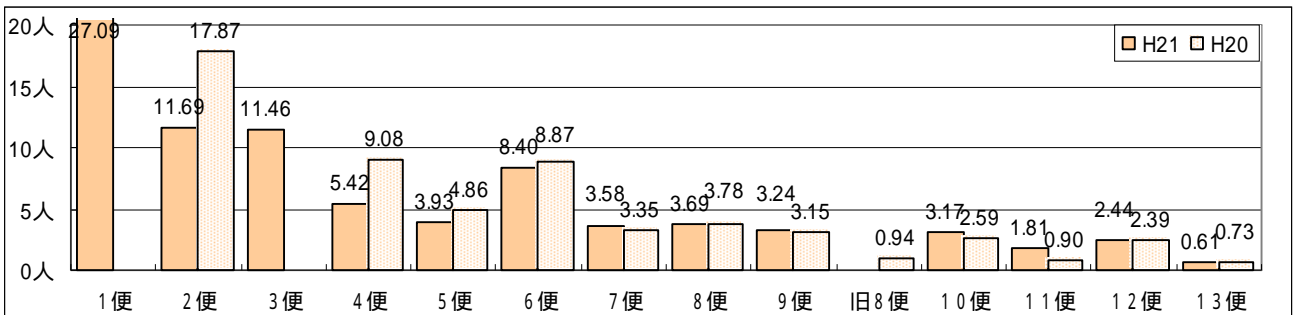


北海道医療大学行

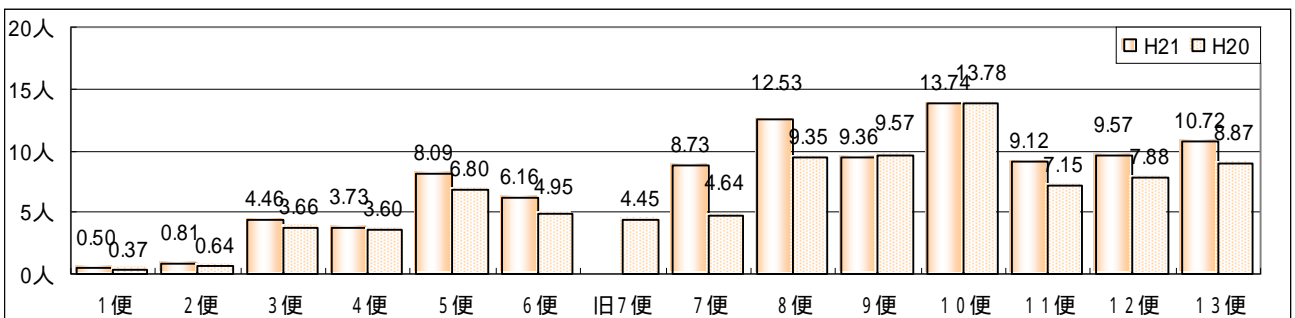


J R 当別駅南口行

図 2-2-8 1 便当たり平均利用者数（夏季と冬季の比較）



北海道医療大学行



J R 当別駅南口行

図 2-2-9 1 便当たり平均利用者数（H21 と H20 の比較）

(4) 西当別・あいの里線の推移

夏季の利用は平年並みだが、冬季の利用者の落ち込みが著しい。土日祝日の利用者は大きく変わらないが、平日利用者の減少が顕著である。

平日の太美駅・ロイズ・あいの里キャンパス行のうち、第1便の利用が多いのは、通勤通学者が太美駅まで利用するため。

同第3便が多いのは、ロイズふとみ工場勤務者が通勤手段として利用するため。

同第4便が多いのは、あいの里キャンパスまで行く最初の便のため。

夏季と冬季の利用者を比較すると、平日休日共に第1便と第2便の利用者が増加しており、冬季になり徒歩や自転車からバスへの乗り換え利用が増えている。

平成21年度と平成20年度の便別利用を見ると、平日は減少の傾向が強いが、土日祝日の利用者は午前中の便を中心に微増の傾向が見られる。

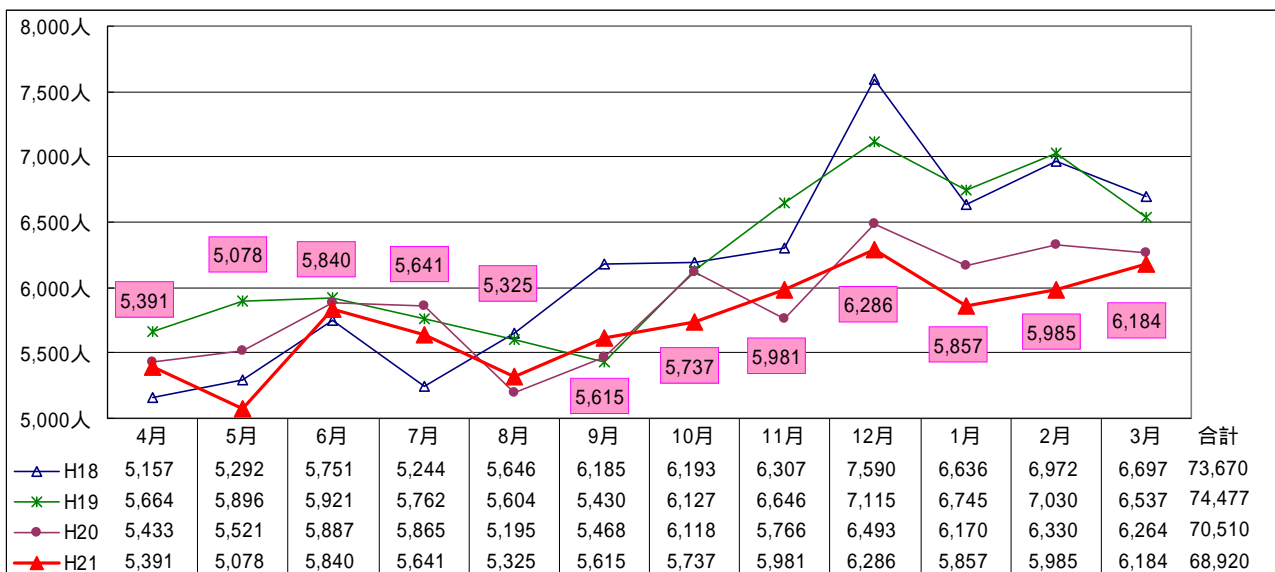
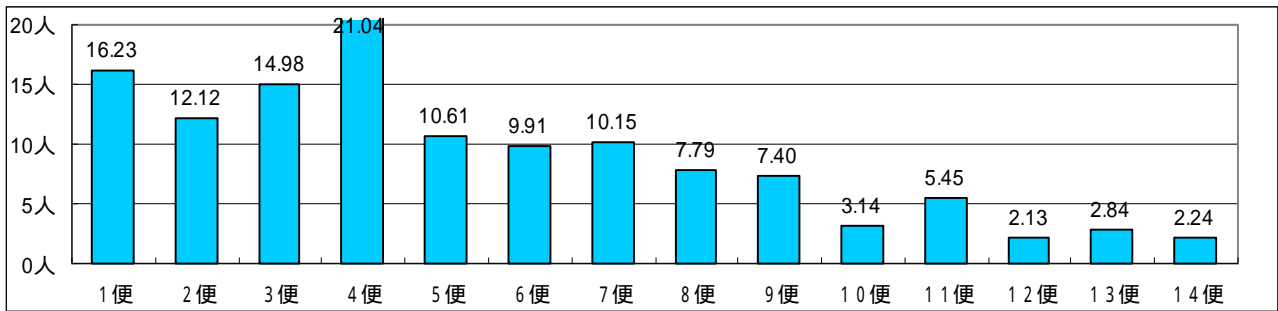
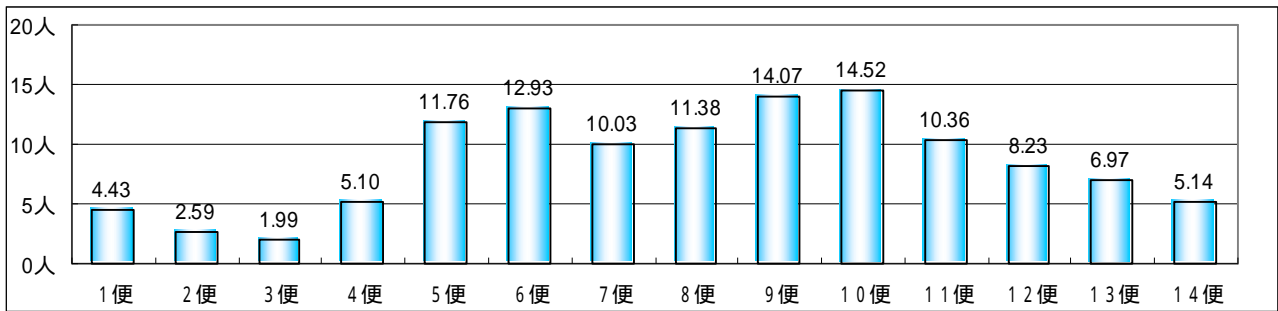


図 2-2-10 月別利用者推移

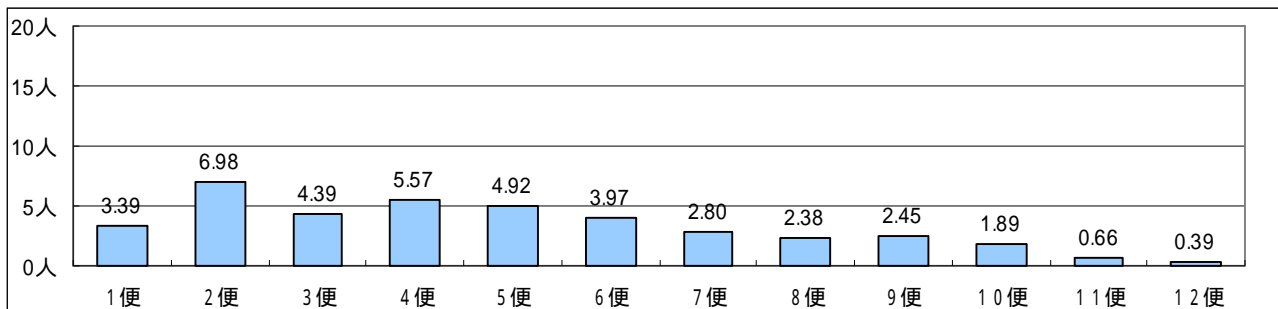


J R太美駅、ロイズふとみ工場、あいの里キャンパス行

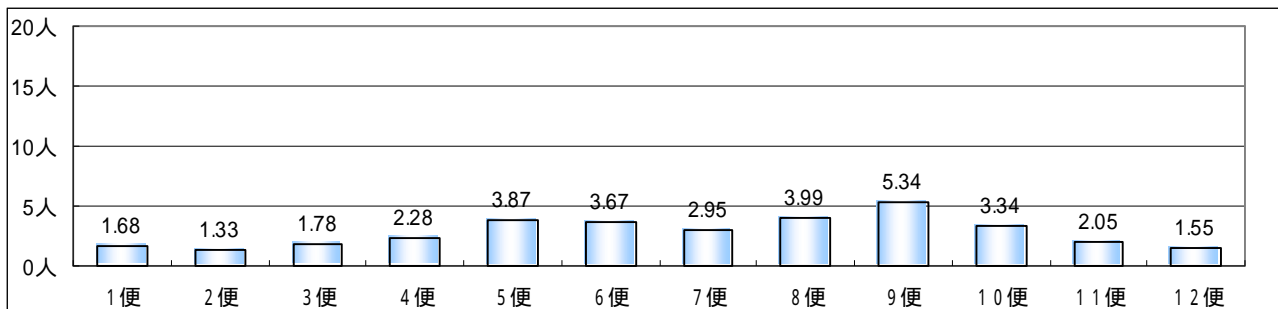


J R当別駅南口行

図 2-2-11 平日 1 便当たり平均利用者数



J R太美駅、ロイズふとみ工場行



J R当別駅南口行

図 2-2-12 土日祝日 1 便当たり平均利用者数

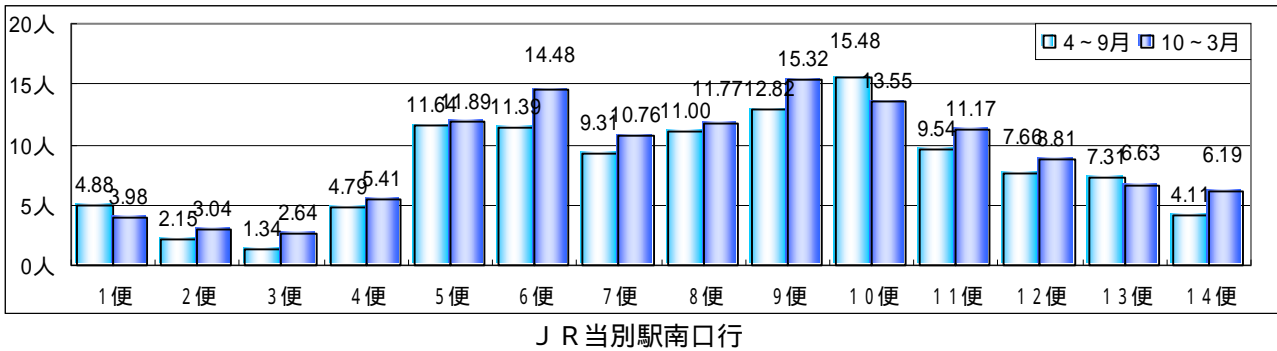
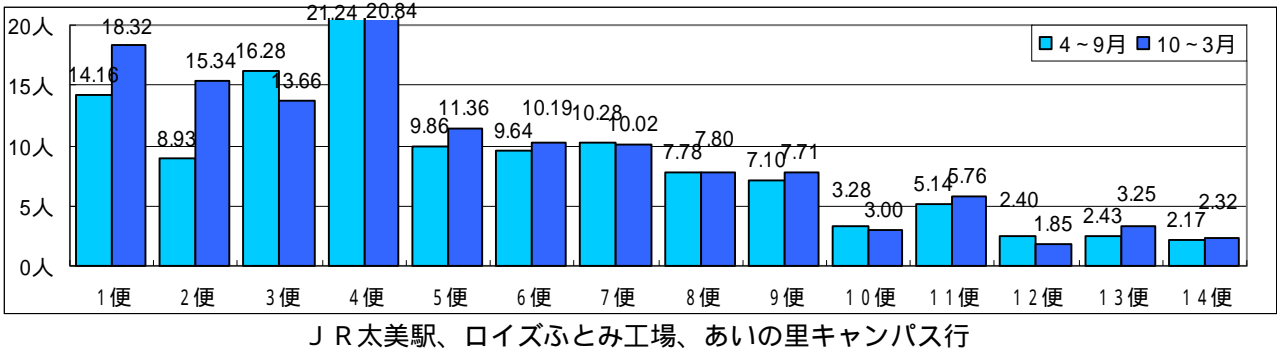


図 2-2-13 平日 1 便当たり平均利用者数（夏季と冬季の比較）

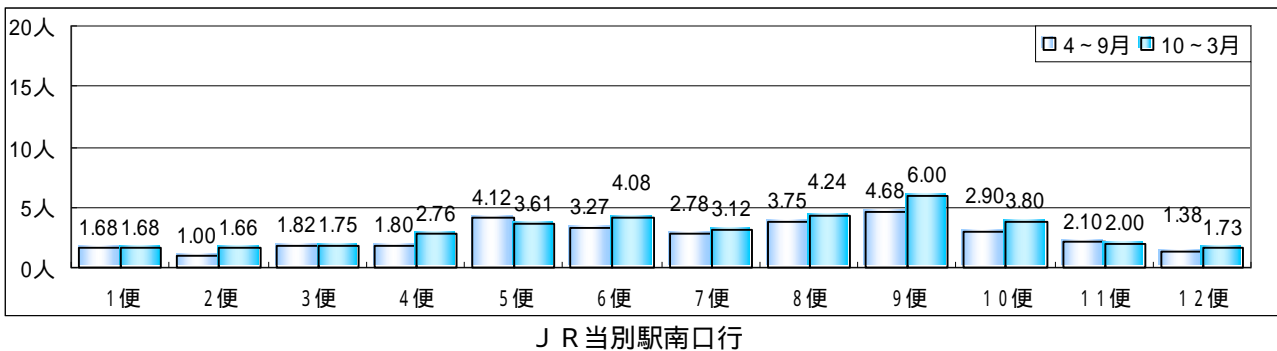
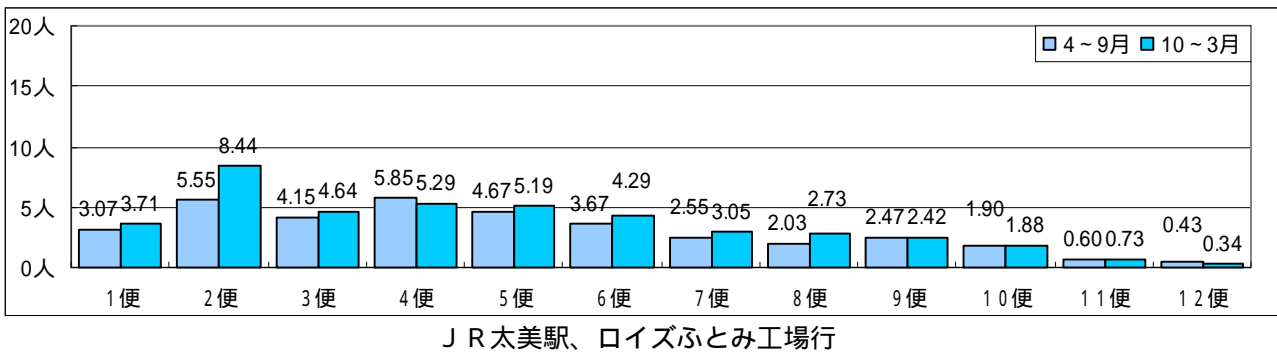


図 2-2-14 土日祝日 1 便当たり平均利用者数（夏季と冬季の比較）

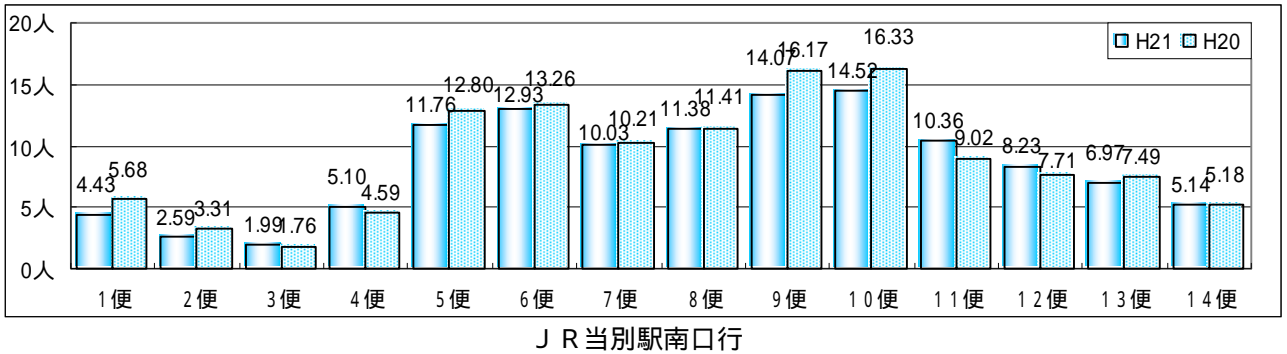
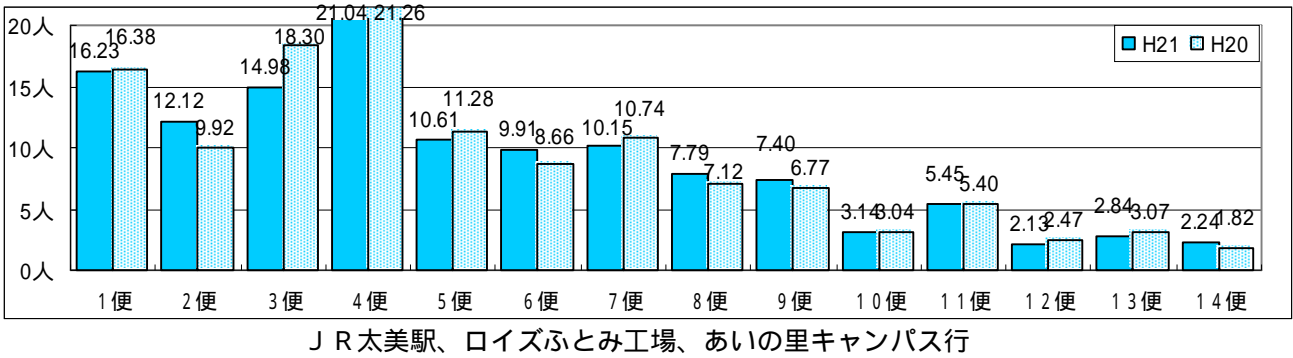


図 2-2-15 平日 1 便当たり平均利用者数 (H21 と H20 の比較)

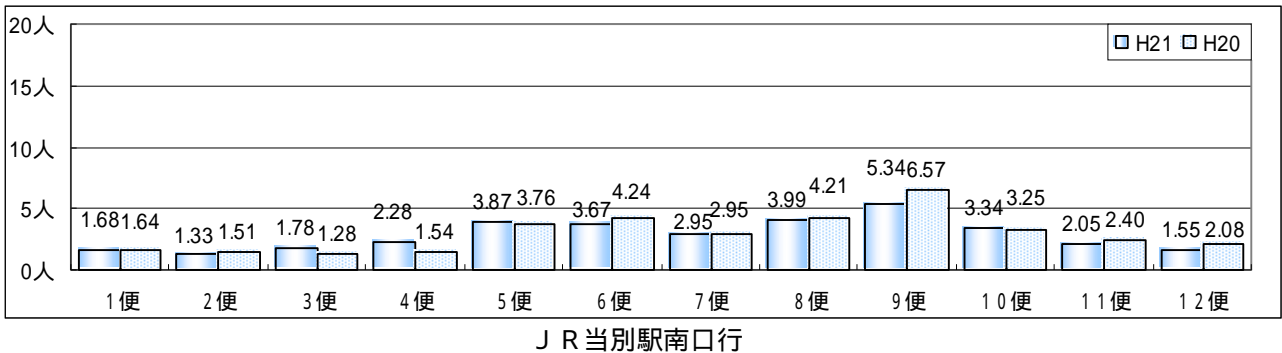
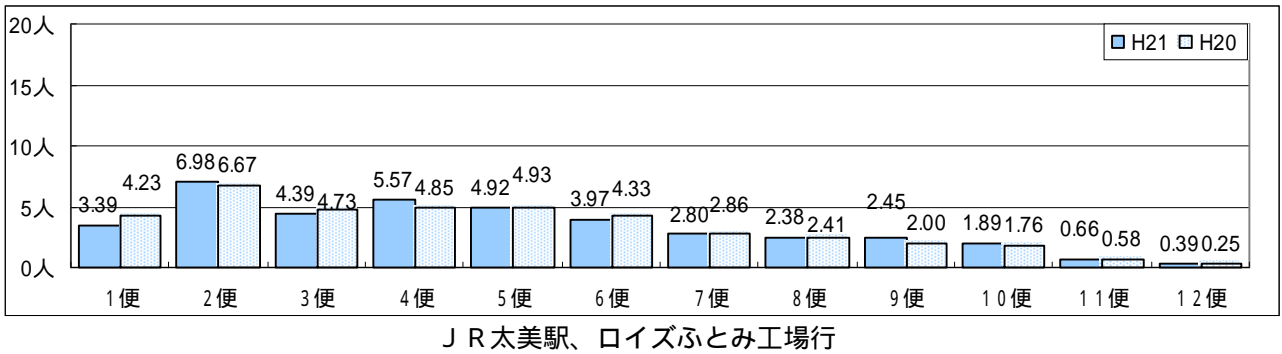


図 2-2-16 土日祝日 1 便当たり平均利用者数 (H21 と H20 の比較)

(5) みどり野・青山線の推移

ゴールデンウィーク、長期休暇のある5月、8月、1月が減少していることから、通学利用者が多いと想定される。

利用者数は全体的に平年を下回っている。特に冬季の利用者の伸びが少ないことから、自転車など他の交通モードからの転換が少ない。

当別駅南口行の第1便・第2便はみどり野・青山地区から当別駅南口までの移動が多い。当別駅南口行の第3便・第4便はとうべつ整形外科から町内市街地までの通院利用が多い。

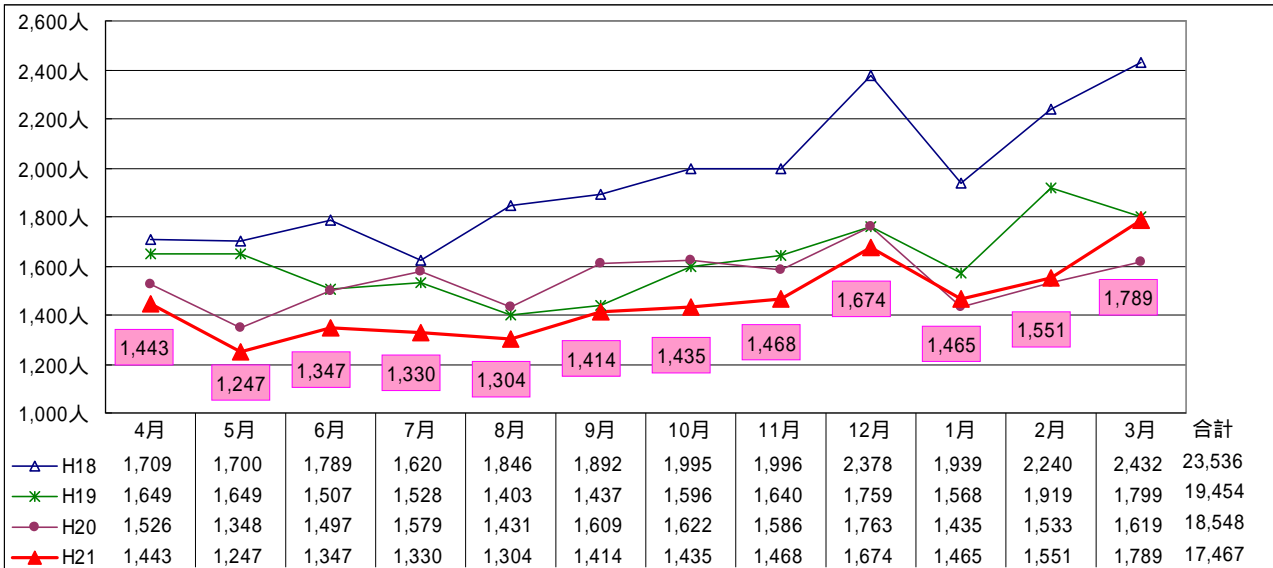
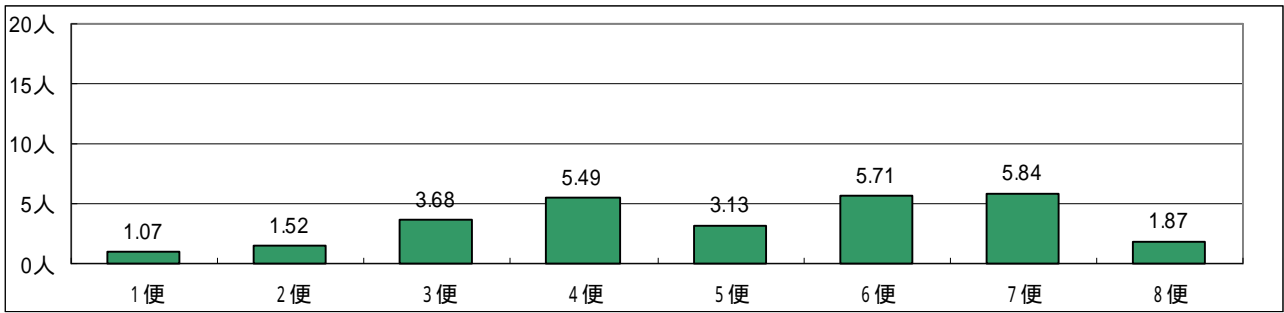
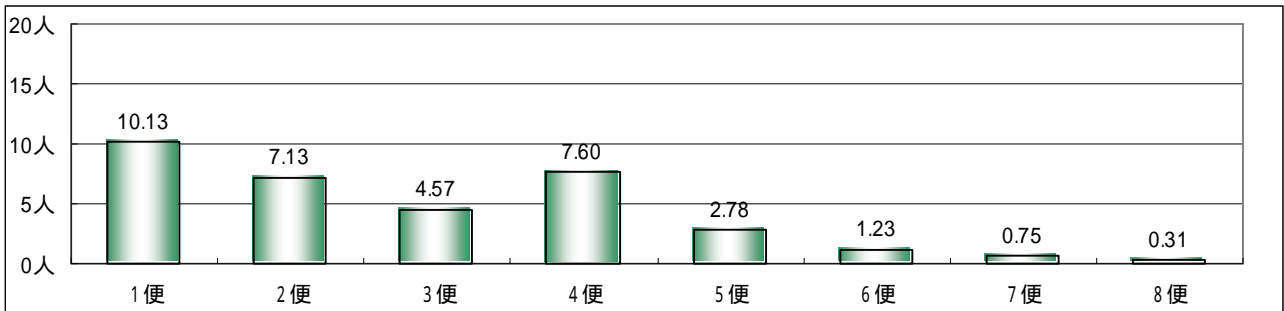


図 2-2-17 月別利用者推移

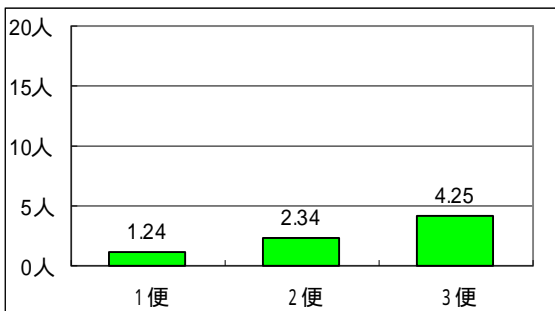


みどり野会館・青山会館行

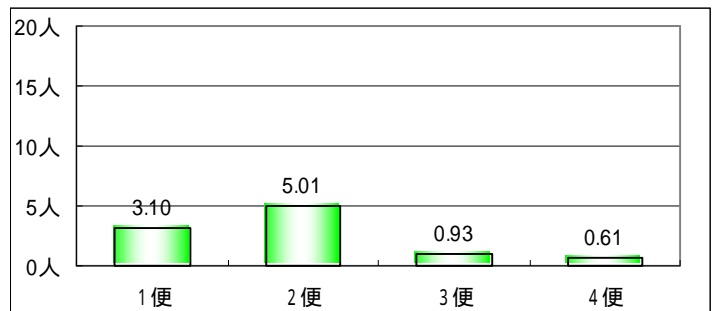


J R当別駅南口行

図 2-2-18 平日 1 便当たり平均利用者数

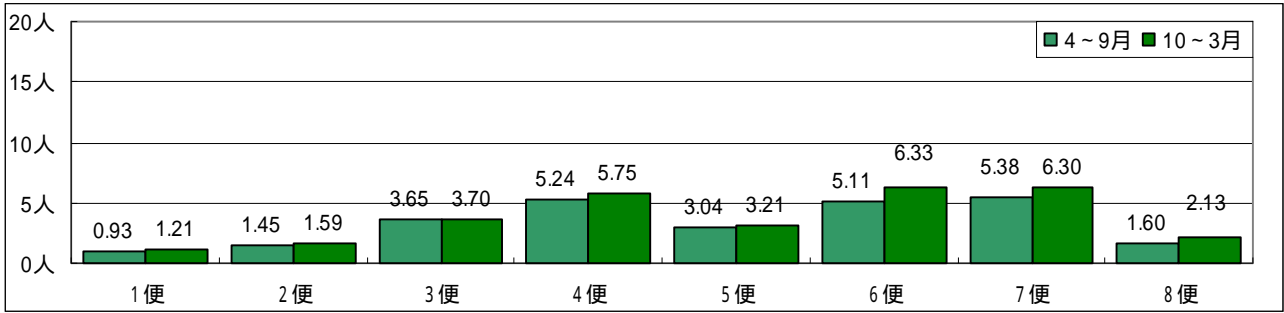


青山会館行

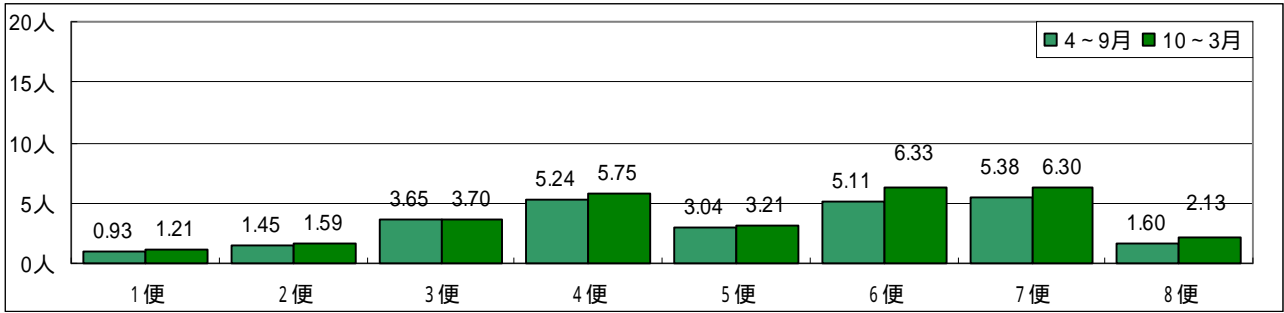


J R当別駅南口行

図 2-2-19 土日祝日 1 便当たり平均利用者数

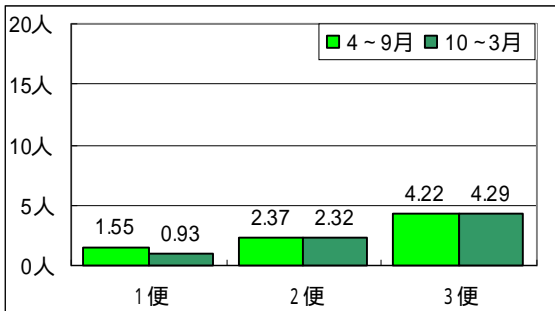


みどり野会館・青山会館行

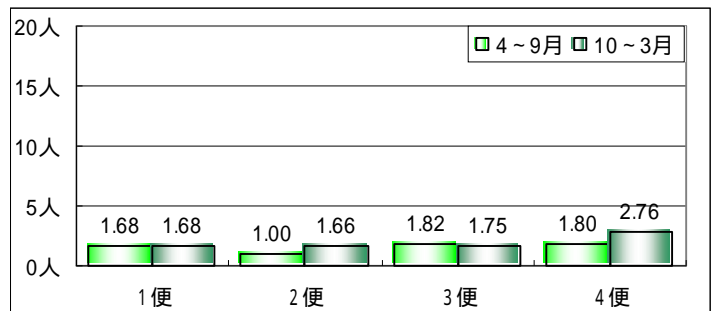


J R当別駅南口行

図 2-2-20 平日 1 便当たり平均利用者数（夏季と冬季の比較）

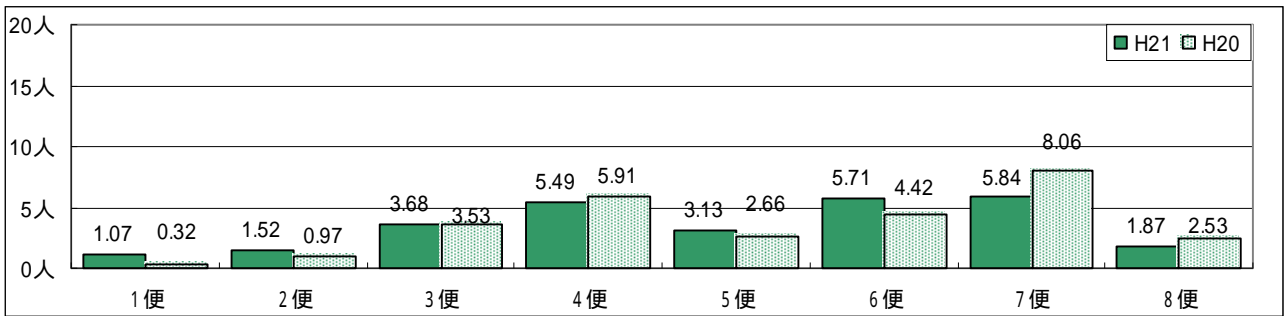


青山会館行

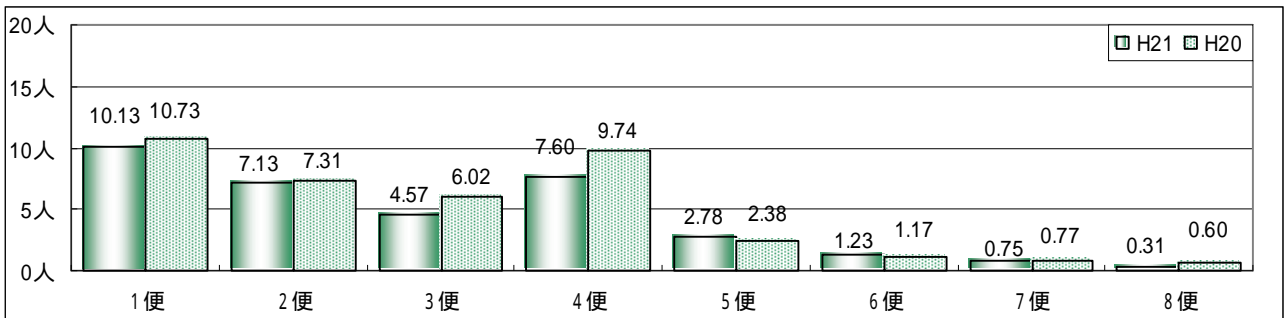


J R当別駅南口行

図 2-2-21 土日祝日 1 便当たり平均利用者数（夏季と冬季の比較）

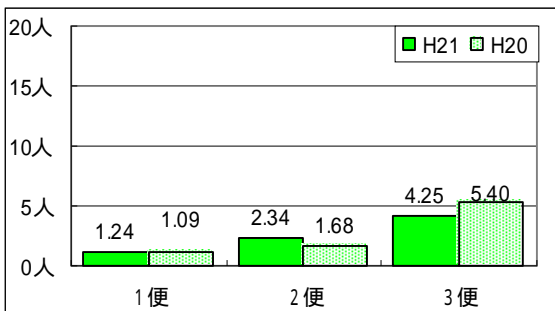


みどり野会館・青山会館行

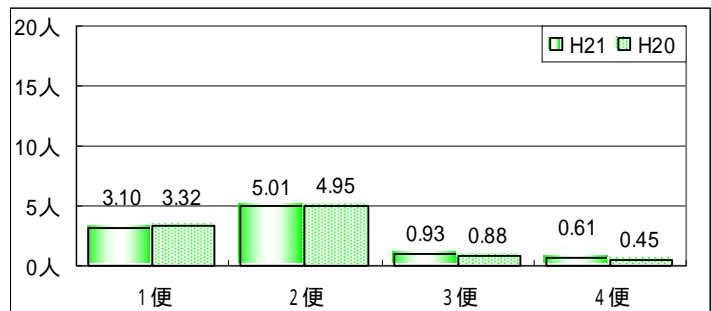


J R 当別駅南口行

図 2-2-22 平日 1 便当たり平均利用者数 (H21 と H20 の比較)



青山会館行



J R 当別駅南口行

図 2-2-23 土日祝日 1 便当たり平均利用者数 (H21 と H20 の比較)

3. 運行コストと運行収入

(1) 運行コスト

実証運行事業の結果、「平成21年度当別町コミュニティバス」の運行コストは、年間5,002万円となり、その内訳は約7割5分が人件費、1割強が車両費、残りをその他で占めている。昨年度より市街地循環線の便数を増やしたため、人件費が増額された。車両も1台増加したが、協議会で購入したバスを使用しているため、車両費の増加はわずかだった。

一方で、バイオディーゼル燃料にかかる経費について、ふるさと雇用再生特別対策推進事業による委託により賄ったため、昨年度より燃料費が減額されたことから、総事業費は昨年度とほぼ同額となった。

項目	金額	備考	構成比
人件費	37,737,000円	運転手・事務員人件費	75.4%
車両費	6,168,000円	バス借上料・メンテナンス・保険料	12.3%
燃料費	2,110,880円	軽油・バイオディーゼル燃料	4.2%
バス停費	1,445,800円	停留所借上料・維持管理費等	2.9%
その他諸経費	2,000,936円	運行管理費・定期券作成・清掃費等	4.0%
消費税	561,280円	人件費・保険料を除く	1.1%
支出(運行コスト)計	50,023,896円		
1kmあたり運行コスト	181.3円/km		
1人あたり運行コスト	373.7円/人		

表2-3-1 平成21年度 当別町コミュニティバス運行コスト

(2) 運行収入等

運行収入は、現金による運賃収入と全路線乗り放題の応援券(定期券)、回数券の販売収入がある。応援券については、町内に7ヶ所の販売所を設け、販売枚数1枚につき100円の手数料を販売所に対して支払い、その差額が応援券収入となっている。

平成21年度より100円利用者向けの回数券を販売したところ、回数券販売額が前年よりも増加した。しかし現金収入や応援券販売額が減少したことから、収入総額は40万円弱減額となった。

	運行収入				広告収入	収入合計
	応援券販売額	運賃収入	回数券販売額	運行収入合計		
H21.4月	1,244,400円	329,500円	238,000円	1,811,900円	24,500円	1,836,400円
5月	75,300円	281,200円	162,000円	518,500円	24,500円	543,000円
6月	80,100円	321,600円	168,000円	569,700円	24,500円	594,200円
7月	142,500円	328,000円	182,000円	652,500円	24,500円	677,000円
8月	95,700円	339,800円	184,000円	619,500円	24,500円	644,000円
9月	602,200円	359,700円	174,000円	1,135,900円	24,500円	1,160,400円
10月	613,900円	320,100円	188,000円	1,122,000円	24,500円	1,146,500円
11月	157,200円	343,800円	210,000円	711,000円	24,500円	735,500円
12月	128,800円	402,500円	240,000円	771,300円	24,500円	795,800円
H22.1月	137,100円	362,800円	232,000円	731,900円	24,500円	756,400円
2月	102,400円	332,250円	250,000円	684,650円	24,500円	709,150円
3月	26,900円	400,050円	262,000円	688,950円	24,500円	713,450円
合計	3,406,500円	4,121,300円	2,490,000円	10,017,800円	294,000円	10,311,800円

表2-3-2 収入一覧

販売店名	所在	電話番号	取扱時間
当別町商工会	錦町 1248	23-2447	9:00～17:00(平日のみ)
当別赤れんが6号(ふれあい倉庫)	錦町 294-4	27-6600	9:00～18:00(月曜定休)
当別町社会福祉協議会(高齢者クラブ連合会事務局)	西町 32-2 総合保健福祉センター内	22-2301	9:00～17:00(平日のみ)
(有)下段モータース	樺戸町 1055 番地	23-2630	9:00～18:00
スウェーデンヒルズ管理センター (スウェーデンハウス(株))	スウェーデンヒルズ V4-4-4	26-2348	9:00～18:00
(株)小島商店	太美町 1484	26-2410	8:00～21:00
とうべつ整形外科	六軒町 72-4	25-5040	月～金 9:00～18:00 土曜日 9:00～12:00

表 2-3-3 応援券販売箇所一覧

	一般				小中学生・高校生・障がい者・介護人						応援券 売上枚数 合計
	1ヶ月 (4,000円)	3ヶ月 (10,000円)	6ヶ月 (16,000円)	小計	1ヶ月 (2,000円)	3ヶ月 (5,000円)	6ヶ月 (8,000円)	限定小学生 (500円)	限定中学生 (1,000円)	小計	
4月	14枚	9枚	49枚	72枚	12枚	11枚	31枚	0枚	0枚	54枚	126枚
5月	6枚	0枚	2枚	8枚	8枚	1枚	0枚	0枚	0枚	9枚	17枚
6月	4枚	2枚	1枚	7枚	10枚	2枚	0枚	0枚	0枚	12枚	19枚
7月	5枚	5枚	0枚	10枚	9枚	6枚	1枚	23枚	11枚	50枚	60枚
8月	8枚	1枚	0枚	9枚	7枚	3枚	3枚	5枚	1枚	19枚	28枚
9月	8枚	2枚	29枚	39枚	10枚	0枚	9枚	0枚	0枚	19枚	58枚
10月	6枚	5枚	20枚	31枚	11枚	9枚	20枚	0枚	0枚	40枚	71枚
11月	10枚	6枚	1枚	17枚	20枚	1枚	0枚	0枚	0枚	21枚	38枚
12月	9枚	5枚	0枚	14枚	14枚	2枚	0枚	15枚	2枚	33枚	47枚
1月	11枚	3枚	0枚	14枚	23枚	4枚	0枚	3枚	0枚	30枚	44枚
2月	17枚	0枚	0枚	17枚	19枚	0枚	0枚	0枚	0枚	19枚	36枚
3月	3枚	0枚	0枚	3枚	8枚	0枚	0枚	0枚	0枚	8枚	11枚
合計	101枚	38枚	102枚	241枚	151枚	39枚	64枚	46枚	14枚	314枚	555枚

表 2-3-4 応援券販売枚数一覧

(3) 無料チケット

参加事業者が独自で行っていた輸送サービスを一元化し、「官民共同による運行」による実現させるために、従来のサービスを低下させないよう一定の条件において無料で利用することができる。

北海道医療大学の病院利用者は昨年同様で推移しているが、学生の利用が顕著に伸びている。大学の講義1講目にあわせたダイヤを組んだことが要因と考えられる。

参加事業者	条件	対象路線	対象者	利用方法(無料)
北海道医療大学	当別町金沢及び札幌市あいの里にある当該大学キャンパス	あいの里線 金沢線	当該大学の学生及び教職員 付属病院の患者	往路：診察券・学生証の提示 復路：無料チケットの交付
スウェーデンハウス	当別町スウェーデンヒルズ内限定の乗降	西当別線 あいの里線	一般住民	スウェーデンヒルズ内限定の乗降である事を運転手に伝える
とうべつ整形外科	当別町六軒町にある当該病院の利用	市街地循環線 みどり野線 青山線	当該病院の患者	往路：診察券の提示 復路：無料チケットの交付

表 2-3-5 従来のサービスによる無料対象者一覧

参加事業者	平成 21 年度 使用枚数	平成 20 年度 使用枚数	増減 (H20 H21)	(参考)平成 19 年度 使用枚数
北海道医療大学 (患者)	3,734 枚	3,763 枚	277 枚	3,486 枚
北海道医療大学 (学生)	22,179 枚	19,230 枚	4,439 枚	14,791 枚
とうべつ整形外科 (患者)	2,883 枚	3,687 枚	601 枚	3,086 枚
合計	26,680 枚	26,680 枚	5,417 枚	21,363 枚

表 2-3-6 無料チケット使用枚数

4. S u i S u iふれバの実績

(1) 概要

平成20年度より、JR学園都市線の最終便が当別町まで運行しない交通空白時間帯を埋めるべく開始した、金曜・土曜日限定の予約型深夜バス「S u i S u iふれバ」について、2年目の試験運行を行った。

実施概要

- 利用料金 1,000円（応援券提示者は500円）
 運行曜日 金曜日および土曜日とし、予約の無い場合は運休。
 降車場所 当別町内のふれあいバス停留所（ただし第8組合以北の停留所を除く）
 予約方法 利用日2週間前から当日20時まで下段モーターズに氏名・住所・電話番号・降車停留所伝えてを予約。
 20時以降のキャンセル又は連絡なしで乗車しない場合は、キャンセル料として利用料金と同額を請求。
 予約が無い場合でも乗車を可能としているが、満席になった場合は予約のない人は全員利用できない。

(2) 利用促進事業「S u i S u iふれバキャンペーン」の実施

S u i S u iふれバの利用促進を図るため、平成21年12月の利用者に対して割引券を配布する「S u i S u iふれバ乗って得々キャンペーン」を実施した。

実施概要

- 実施期間 平成21年12月（運行回数8回）
 方法 12月中に運行するS u i S u iふれバの、予約利用者のみを対象とする。
 割引券は2枚組みとし、乗車時に料金を支払う際に渡す。
 割引券を取得した当日は使用できず、次回の利用以降から使用可能。
 使用する場合も予約が必要。
 通常利用者は1枚利用で1,000円 500円、2枚利用で1,000円 無料。
 応援券提示者は1枚利用で500円 250円、2枚利用で500円 無料。
 割引券の有効期限は平成22年3月末とする。
 周知方法 広報とうべつ12月号に掲載
 とうべつバス通信第4号（12月発行）に掲載
 北海道新聞地方欄に掲載（12月10日）
 JR石狩当別駅及び石狩太美駅前でティッシュを配布
 ・12月3日（木） 6時～9時 約900個配布
 ・12月10日（木） 17時～20時 約500個配布

実施結果

- 利用者数 金曜日 43人 1日平均10.75人（前年同月比 2.05倍）
 土曜日 17人 1日平均4.25人（前年同月比 1.70倍）

効果 12月中の利用者は増加したが、1月以降はまた前年並みの利用者に戻った。乗客にアンケートを取り40件の回答を得た。利用者のうち、SuiSuiふれバを以前より認知していた割合は5割に留まり、今回のキャンペーンの実施により町広報誌などで認知された。キャンペーンの認知は町広報誌に次いで、駅前のティッシュ配布が有効であった。



図 2-4-1 キャンペーン割引券

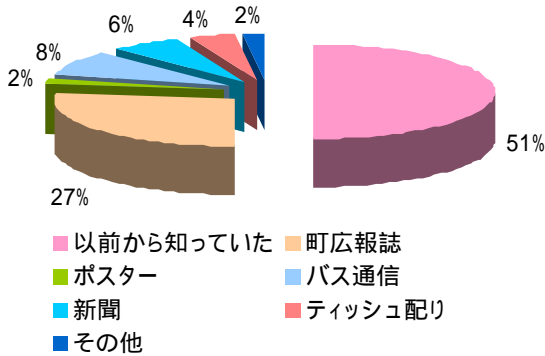


図 2-4-2 SuiSuiふれバ認知媒体

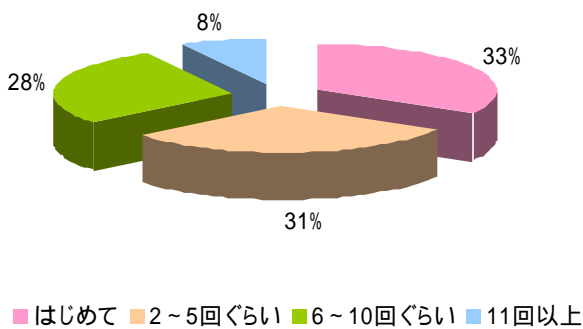


図 2-4-3 SuiSuiふれバ利用頻度

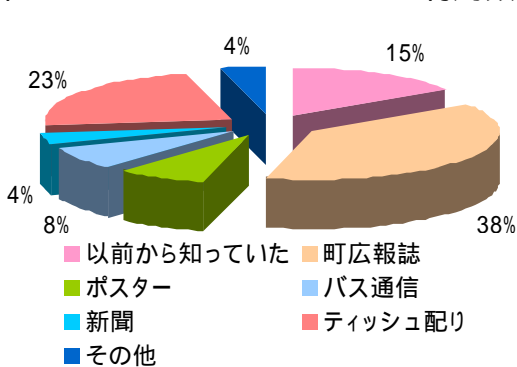


図 2-4-4 キャンペーン認知媒体



図 2-4-5 キャンペーン広報ティッシュ

(3) 利用実績

利用の実績は、金曜日の平均利用者数が4.76人（前年比1.27倍）と増加したものの、土曜日の平均利用者数は2.74人（前年比0.98倍）と微減であった。

金曜日の利用者数増は12月のキャンペーンによる所も大きいですが、12月を抜いた平均利用者数も4.19人（前年比1.12倍）と増加していることから、少しずつであるが、増加している。

一方で土曜日の利用状況は、運休回数が昨年より増加し、利用者数・収入共に減少していることから、状況が悪化していることが分かる。

平成21年度利用実績

	運行回数			乗車数			収入	
	運行	うち 1名利用	運休	総数	平均	最大	総額	平均
金曜日	46回	5回	5回	219人	4.76人	16人	203,500円	4,424円
土曜日	38回	9回	14回	104人	2.74人	5人	101,000円	2,658円
合計	84回	14回	19回	323人	3.85人	16人	304,500円	3,625円

(参考) 平成20年度利用実績

	運行回数			乗車数			収入	
	運行	うち 1名利用	運休	総数	平均	最大	総額	平均
金曜日	44回	4回	8回	165人	3.75人	10人	158,500円	3,602円
土曜日	42回	12回	10回	118人	2.81人	9人	112,500円	2,679円
合計	86回	16回	18回	283人	3.29人	10人	271,000円	3,151円

表2-4-1 SuiSuiふれバ利用状況

(4) 今後の適応性

運行コストからの採算ラインである乗車数6人程度には届かないものの、金曜日の利用者増加は採算ラインに届く可能性を示すことができたが、土曜日については増加が無い為、採算に乗せることが厳しい状況となった。

また、キャンペーン時には金曜日の平均利用者数が10人を超えるなど、潜在需要を確認することができた。ただし、キャンペーン後には通常の利用者数に戻ったことから、潜在需要をいかに利用者とするかが、今後の課題となる。

アンケートでは予約時間の延長などの要望も上げられていることから、平成23年度の本格運行に向けて、SuiSuiふれバの改廃を含めた検討が必要となる。

キャンペーン期間中のアンケート結果は、参考資料「SuiSuiふれバキャンペーン車内アンケート調査結果」を参照。

5. 夏休み冬休み子ども定期券の販売

(1) 概要

中学校向けモビリティ・マネジメント展開の一環として、学校の長期休暇にあわせて、格安の応援券の販売を始めた。

利用概要

料金	小学生 500 円、中学生 1,000 円
利用期間	夏季：平成 21 年 7 月 24 日（金）～8 月 19 日（水） 冬季：平成 21 年 12 月 23 日（水）～平成 22 年 1 月 17 日（日）
購入場所	ふれあいバス応援券販売所
利用方法	ふれあいバス応援券と同様

利用実績

夏季	小学生 28 枚、中学生 12 枚、合計 40 枚
冬季	小学生 18 枚、中学生 2 枚、合計 20 枚



図 2-5-1 夏休み子ども定期券



図 2-5-2 冬休み子ども定期券

(2) 広報

子ども定期券の販売に当たっては、周知を図るためチラシを作成し配布した。

広報概要

夏季

新聞に折り込みを実施（7月21日）

学校を通じて町内全小中学生にチラシを配布

冬季

学校を通じて町内全小中学生にチラシを配布、小学生についてはポスターコンクールと両面印刷し配布する。



図 2-5-3 子ども定期券周知用チラシ

第3部 設備の充実

1. ノンステップバスの導入

当別ふれあいバスでは運行経費を抑えるため、平成18年の運行開始以来、ノンステップバスの導入を見送っていた。地域公共交通総合連携計画に基づき、体の不自由な利用者の利便性を向上させるため、小型のノンステップバスを導入した。

導入車両

車種	日野自動車 小型低床ノンステップバス「ポンチョ」
型式	ロング 多区間前向きタイプ 寒冷地仕様 BDG-HX6JLAE-CWB-PE型
乗車定員	34名
導入日程	平成21年7月13日契約、平成21年9月30日納車 平成21年10月4日バスまつりにて披露、その後路線運行開始
その他	導入は協議会で行い、維持管理は運行事業者が行う 本車両にはバイオディーゼル燃料は使用していない



写真 3-1-1 車両外観



写真 3-1-2 車両内部



写真 3-1-3 車椅子用スロープ



写真 3-1-4 車椅子固定用スペース

2. 車内アナウンスシステムの整備

当別ふれあいバスでは、平成20年度に運転手の負担軽減と乗客の利便性向上のため、運転席のスイッチと連動して停留所の音声案内と、音声と連動して車内に設置したモニターで停留所の案内及びその他情報提供を行えるシステムを導入した。

平成21年度は、新規に導入したノンステップバス「ポンチョ」にも、車両によって受けるサービスに差が出ないように、同様の機材を整備した。

設置概要

- 機材設置** 運転席手元に操作スイッチを設置、音声映像制御装置は運転席付近に設置
モニターは運転手後方の掲示板スペースに設置
- 更新作業** ランニングコスト削減のため、更新作業は自前で行う
作業に必要な機材は平成20年度に整備済み
- 導入日程** 平成21年9月末設置、ポンチョの導入と同時に運用開始

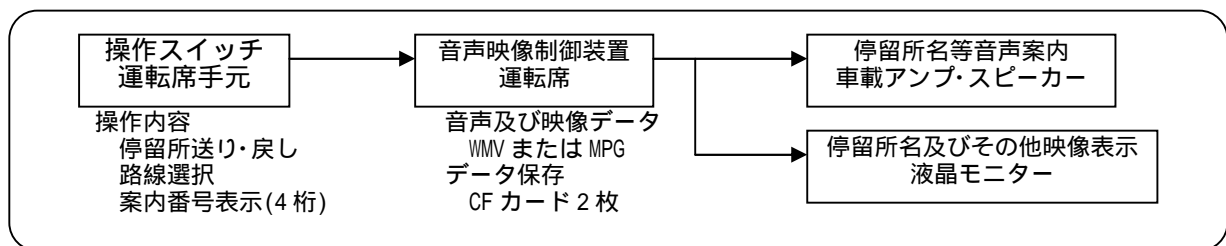


図 3-2-1 音声映像案内システム概要



写真 3-2-1 手元スイッチ



写真 3-2-2 表示モニター

第4部 利用促進策の実施と公共交通サービスに関する情報提供

1. 小中学生向けモビリティ・マネジメントの実施

(1) 事業の計画

小中学生に対して社会学習の一環として、公共交通と環境教育を組み合わせた授業を、平成20年度より実施している。初年度であった平成20年度は、「かしこいクルマの使い方」と「てんぷら油でバスが走る」の2つの題材を中心に授業を組み立てると共に、コミュニケーションツールの作成を行った。

平成21年度は昨年度の授業内容のほか、コミュニケーションツールを用いた授業を、町内小学校3校で実施した。学校の特色を生かしながら、3校それぞれで異なる授業の組み立てを行い、当別町における授業スタイルを構築するため、検討を行った。

(2) 授業の実施

町内小中学校において3校5回の授業を行った。地球温暖化の視点から公共交通の重要性を説く「かしこいクルマの使い方」、当別ふれあいバスで使用しているバイオディーゼル燃料を題材とした「てんぷら油でバスが走る」の2つを中心に、交通すごろくを用いた授業、交通日記を用いた授業、行動プラン法の実践の授業の3種類の授業を行った。

弁華別小学校（実施：平成21年10月26日 3・4時間目）

僻地校である弁華別小学校は、全校生徒29名の複式学級であることから、全校児童を対象とした授業を行った。

3時間目は1～3年生、4～6年生の2つのグループに分け、1～3年生のグループには交通行動による二酸化炭素排出量の差に関して教えた後、交通すごろくを用いた授業を、4～6年生のグループは、「かしこいクルマの使い方」の授業を行った。4時間目はふれあいバスの試乗を、弁華別郵便局から当別駅南口までの実際のバスルートを用いて行った。



写真 4-1-1 弁華別小学校授業風景

交通すごろくの特徴としては、当別町の地理的状況とふれあいバス路線及びJR路線をイメージして作成している点にある。

遊び方は、スタートからゴールを単純に目指すだけでなく、『ミッション』を設けて、そのミッションに書いてある場所に着いた後にゴールを目指す形態としている。また、サイコロを振る前に交通機関カードを選んだ後に決められた数のサイコロを振るが、選ぶカードによりCO2排出量が異なり、最終的に、ゴール順位とCO2排出量の順位より、最終決定を行うことから、前段の交通手段によるCO2排出量の差を、ゲームにより実践することができる。

	徒歩	J R	バス	クルマ
振るサイコロの数	1個	1個 (線路を進める)	2個	3個
CO2排出量 (1枚当たり)	0kg	1kg	3kg	10kg

表 4-1-1 交通機関カード別サイコロを振る個数とCO2排出量



図 4-1-1 交通すごろく

当別小学校1回目 5年1組、2組（実施：平成21年10月2日 1・2時間目）

社会科における自動車産業の授業の一環として「環境に配慮した自動車」を題材に、電気自動車、ハイブリッド自動車等と比較してバイオディーゼル燃料に関する授業を実施した。バイオディーゼル燃料の精製、その特徴とメリット・デメリットについて学習し、バス車両を校庭に持ち込み、車両に関する授業も行った。

当別小学校2回目 5年生（実施：平成22年1月27日 1～5時間目）

公共交通の重要性を説く「かしこいクルマの使い方」の学習に加えて、モビリティ・マネジメントの手法の一つである「行動プラン法」を用いて学習を行った。バスマップを配布し、自宅付近のバス停を探し出し、そこから目的地を一つ選び、ふれあいバスを利用して目的地まで行くルートを自分で探し出した。時刻表の見方や乗り換えの方法など、バス利用を疑似体験することにより、バスへの乗り換え障壁を低くすることが目的である。

その後、ふれあいバスの試乗を行い、バイオディーゼル燃料の排気ガスの体験と、実際のバスルートの体験を行った。5年3組はバイオディーゼル燃料に関する授業を実施していなかったため、ふれあいバスの試乗の前に授業を行った。

また、授業後にはアンケートを実施し、公共交通の利用意識や授業の内容、バイオディーゼル燃料に関する設問を設置し、今後の事業の参考とした。



写真 4-1-2 当別小学校授業風景

図 4-1-2 行動プラン票

西当別小学校1回目 5年生(実施:平成20年10月28日 5・6時間目)

西当別小学校では「かしこいクルマの使い方」に関する授業を発展させ、「交通日記」及び「診断カルテ」を用いて、自身の交通行動によるCO2排出量を、目に見える形で児童に提供することにより、公共交通の優位性を説く授業を行った。

授業は2日に分けて行い、導入として「かしこいクルマの使い方」の授業を行った後、「交通日記」の記入方法を説明し、児童と保護者に3日間の交通行動を記録してもらった。

金曜日 記入例1

12月4日(金)から12月6日(日)までの3日間を記録してください。

12月4日(金)の朝の通勤・通学、12月5日(土)の朝の通勤・通学、12月6日(日)の朝の通勤・通学、12月4日(金)の夕方からの帰宅、12月5日(土)の夕方からの帰宅、12月6日(日)の夕方からの帰宅を記録してください。

12月4日(金)の朝の通勤・通学、12月5日(土)の朝の通勤・通学、12月6日(日)の朝の通勤・通学、12月4日(金)の夕方からの帰宅、12月5日(土)の夕方からの帰宅、12月6日(日)の夕方からの帰宅を記録してください。

12月4日(金)の朝の通勤・通学、12月5日(土)の朝の通勤・通学、12月6日(日)の朝の通勤・通学、12月4日(金)の夕方からの帰宅、12月5日(土)の夕方からの帰宅、12月6日(日)の夕方からの帰宅を記録してください。

時刻	出発地	目的地	利用する交通手段	到着時刻
7:15	本美新	① 通勤バス(本美新→札幌) ② 徒歩(本美新→札幌)	7:45	
7:50	札幌駅	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	8:00	
8:30	勤労会	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	8:30	
13:00	市役所	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	13:10	
16:30	勤労会	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	16:40	
18:10	札幌駅	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	18:10	
18:30	あいの里	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	18:40	
18:40	スーパー	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	18:50	
19:40	バス停	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	20:00	
19:50	本美新	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	20:10	
20:10	自宅	① 通勤バス(札幌→札幌) ② 徒歩(札幌→札幌)	20:15	

まず、お名前を記入してください。

記入をしたら、日付()を記入してください。

性別	学年	名前
男	5	田中 太郎

交通日記の記入方法は2ページ目に記載してあります。また、3ページ目以降で、下記の記録の注意を御覧ください。

—交通日記の記録の注意—

- 12月4日(金)から12月6日(日)までの3日間を記録してください。
- お申し込みの日、12月4日(金)の朝の通勤・通学、12月5日(土)の朝の通勤・通学、12月6日(日)の朝の通勤・通学、12月4日(金)の夕方からの帰宅、12月5日(土)の夕方からの帰宅、12月6日(日)の夕方からの帰宅を記録してください。
- 12月4日(金)の朝の通勤・通学、12月5日(土)の朝の通勤・通学、12月6日(日)の朝の通勤・通学、12月4日(金)の夕方からの帰宅、12月5日(土)の夕方からの帰宅、12月6日(日)の夕方からの帰宅を記録してください。
- 12月4日(金)の朝の通勤・通学、12月5日(土)の朝の通勤・通学、12月6日(日)の朝の通勤・通学、12月4日(金)の夕方からの帰宅、12月5日(土)の夕方からの帰宅、12月6日(日)の夕方からの帰宅を記録してください。
- 12月4日(金)の朝の通勤・通学、12月5日(土)の朝の通勤・通学、12月6日(日)の朝の通勤・通学、12月4日(金)の夕方からの帰宅、12月5日(土)の夕方からの帰宅、12月6日(日)の夕方からの帰宅を記録してください。
- 12月4日(金)の朝の通勤・通学、12月5日(土)の朝の通勤・通学、12月6日(日)の朝の通勤・通学、12月4日(金)の夕方からの帰宅、12月5日(土)の夕方からの帰宅、12月6日(日)の夕方からの帰宅を記録してください。

お申し込みの記入方法、この交通日記の裏面に、詳細にわたって記載してあります。また、3ページ目以降で、下記の記録の注意を御覧ください。

なお、提出は、12月8日(火)までにお願いします。

図 4-1-3 交通日記

西当別小学校2回目 5年生(実施:平成20年10月28日 5・6時間目)

記入してももらった「交通日記」を回収・集計し、児童一人一人に自身の交通行動により発生するCO2の量や消費したカロリーを図示し、「交通診断カルテ」として、配布する。授業では「交通診断カルテ」の説明を行い、「かしこいクルマの使い方」の実践方法の解説を行った。

授業の後半は、「てんぷら油でバスが走る」の授業として、バイオディーゼル燃料の特徴などを説明した後、実際に持ち込んだバスでの体験やバス路線の試乗などを行った。

また、授業後にはアンケートを実施し、公共交通の利用意識や授業の内容、バイオディーゼル燃料に関する設問を設置し、今後の事業の参考とした。

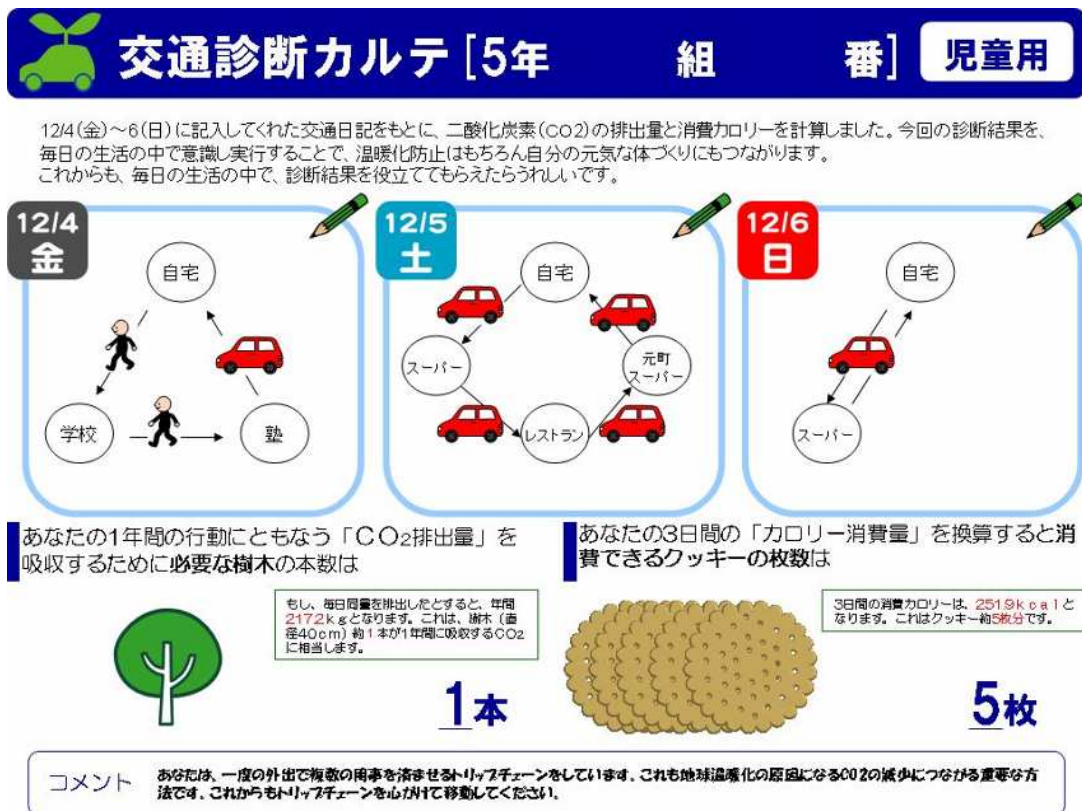


図 4-1-4 交通診断カルテ



写真 4-1-2 西当別小学校授業風景

授業で使用したスライドは参考資料「小中学生向けモビリティ・マネジメント使用スライド」を、アンケート調査の結果は参考資料「西当別小学校授業後アンケート調査の結果」、「当別小学校授業後アンケート調査の結果」を参照

2. 大学生向けモビリティ・マネジメントの実施

ふれあいバスの利用者である北海道医療大学生向けに、ふれあいバスに利用に関するパンフレットを作成、配布することで、大学生のふれあいバス利用を促す。

作成したパンフレットは新入学生向けのオリエンテーションなどで、ふれあいバスの説明と共に配布し、大学生の積極的な利用を図る。

実施概要

- 作成概要 B4版カラー両面刷り4つ折
- 内容 表面：金沢線、あいの里線時刻表及び路線図、無料乗車方法の説明
裏面：クルマと環境・事故・コストに関するコラム
バイオディーゼル燃料に関する説明



図 4-2-1 大学生向けリーフレット

3. ニュースレターの発行・交通マップの作成

(1) ニュースレターの発行

住民に対し公共交通への理解を深めてもらうことを目的として、平成20年度に引き続き、事業の状況や公共交通に関する情報を定期的に発信した。本年度は6回発行し、ふれあいバスに関する情報のほか、各種連携計画事業の周知やOD調査の実績などを掲載し、住民に対しての情報公開を進めた。

号数	発行月	掲載内容	仕様
第1号	8月	-国土交通大臣表彰の受賞について -音声映像案内システム、バス待合所の整備について -夏休み子ども定期券の発売について	A4 両面
第2号	9月	-バス祭り開催案内 -新車両「ポンチョ」の導入について -利用促進ツアー実施報告	A4 両面
第3号	11月	-バス祭り開催報告 -弁華別小学校での授業報告、第2回協議会開催報告	A4 両面
第4号	12月	-S u i S u i ふれバキャンペーン実施案内 -冬休み子ども定期券の販売について -車内ポスターコンクールの開催案内 -年末年始運行について	A4 両面
第5号	2月	-OD調査結果(冬季実績、H20とH21の比較) -西当別小学校での授業(1/15実施)報告 -車内展示会の開催案内	A4 両面
第6号	3月	-平成22年4月1日ダイヤ改正について -1日乗車券の販売開始について -バスマップの配布について	A4 両面

表4-3-1 ニュースレター発行内容一覧

(2) バスマップの作成

平成22年4月1日付けのダイヤ改正に合わせて、新ダイヤの周知を図るとともに、ふれあいバスの認知度を再度高めるために、当別ふれあいバスを中心としたバスマップを作成した。当別ふれあいバスの路線図・時刻表・料金体系などを掲載するほか、昨年度より継続して、S u i S u i ふれバの利用方法、使用済みてんぷら油の回収の情報、当江線の時刻表を掲載したほか、図書回収サービスの内容の追加と、子ども定期券や1日乗車券など新たな料金システムの記載を追加した。

また、A2両面カラーで作成し、8つ折でA5サイズとすることで、持ち運びやすい大きさとしたほか、書き込みしやすい普通紙による印刷とした。

ニュースレター・バスマップの内容は参考資料「ニュースレター(第1号~第6号)」、「バスマップ」を参照。

4．利用促進ツアー・車内展示会の実施

(1) 利用促進ツアーの実施

普段ふれあいバスを利用している方々へ還元するとともに、新たな利用者を発掘するため、バスツアーを企画した。本人以外のペア参加者の資格も、町内在住者及び町内に学校・勤務先がある人に限定して実施することで、バスの潜在需要の発掘を図った。

今年度は、北海道日本ハムファイターズの市町村デーにあわせた観戦ツアーを企画した。球団よりチケットの無料提供があったため、参加者を昨年度のツアーより増加することができた。参加の条件としてバスに関するアンケートを実施し、交通に関する意識や、協議会の事業に関する意見を募った。

実施にあたっては、ポスターの車内掲示のみならず、新聞にチラシを折り込み、普段バスを利用しない人に対しても周知を行い、新規利用者の発掘を図った。また、チラシの裏面にはS u i S u iふれバの宣伝を掲載し、利用の低迷している本路線の促進を図った。

また、当日は当別ファイターズクラブの協力の下、参加者の誘導や車内での観戦マナーの指導やサイン色紙などの抽選会を行った。

実施概要

実施日時	平成21年7月30日(土)
行き先	札幌ドーム
参加資格	バス利用の際、運転手からスタンプ貰い3個で応募可能。応募は1人1枚。
応募期間	平成21年7月1日から平成21年7月16日

実施結果

参加者	一般参加者 97名、スタッフ 16名
行程	第1便 16:00 当別町役場発、16:10 石狩太美駅経由、17:20 札幌ドーム着 第2便 18:00 当別町役場発、18:10 石狩太美駅経由、19:30 札幌ドーム着



写真 4-4-1 利用促進ツアー写真

(2) 車内展示会の開催

当別ふれあいバスの利用促進策のひとつとして、「ふれあいバス」をテーマに絵画やポスターを募集し、バス車内に小学生が書いた絵を展示する「車内展示会」開催した。昨年度の実績を踏まえて今年度は全校生徒を対象を拡大し、テーマを「ふれあいバス」にすることで、バス利用への関心を促した。

実施概要

対象	町内の小学生
応募期間	平成21年度冬休み期間
展示期間	平成22年2月から平成22年4月まで
周知	町内全小学生に対してチラシを配布、とうべつバス通信に掲載
応募総数	149件



図4-4-1 作品募集チラシ



写真4-4-2 作品展示の様子



図4-4-2 応募作品

5 . バス祭りの開催

(1) 実施概要

ふれあいバスの利用促進を図るため、様々なバスの展示会を中心に、交通と環境に関するイベントや展示を実施した。

実施概要

日時	平成21年10月4日(土) 10:00～15:00
会場	JR石狩当別駅南口駐車場及びふれあい倉庫
出展団体	北海道運輸局、北海道地方環境事務所、JR北海道、ジェイアール北海道バス、北海道中央バス、下段モータース、大栄建工
その他	当日は土曜日だが、平日ダイヤにて運行し、バスによる来場を促した
来場者数	約2,000人

(2) 実施内容

DMV（デュアルモードビークル）の展示とデモンストレーション（JR北海道）

JR北海道が所有する、鉄軌道と道路の両方を走行することができる車両「DMV」の展示とデモンストレーションを実施した。展示では車内や運転席を公開し、自由に乗り降りできる環境とした。また、自動車から鉄道へ鉄道用の鉄輪が可変するモードチェンジのデモンストレーションを、JR北海道の担当者の解説を交えながら10時15分より10分程度、1時間おきに計5回実施した。



写真 4-5-1 DMV展示会

ハイブリッドバスの展示及び試乗会（ジェイアール北海道バス、北海道中央バス） CNGバスの展示（ジェイアール北海道バス）

環境もテーマの一つとして取り上げており、環境にやさしいバスとして軽油と電気で走るハイブリッドバスと、天然ガスで走るCNGバスの展示を行った。両車両はノンステップバスであり、展示中の乗車は自由として、運転席に子供を乗せて写真を撮るなど利用されたほか、展示している車両を活用して、北海道運輸局でバスの乗り方教室やバリアフリー教室を実施した。

また、ハイブリッドバスにおいては試乗会を実施し、10時00分より15分程度、1時間おきに計4回、ふれあいバス市街地循環線のコースの一部を走行した。4回の試乗会はいずれもほぼ満席に近く、盛況であった。



写真 4-5-2 ハイブリッドバスの展示及び試乗会

ふれあいバス新車両「ポンチョ」の展示

平成21年度に導入した小型ノンステップバス「ポンチョ」のお披露目を、バス祭り内で行った。ふれあいバスの初のノンステップ車両のため、来場者の多くの目に触れるよう配置し、実際に乗ってもらい車両を体験してもらうことで、新たなバス利用へのきっかけとした。



写真 4-5-3 ポンチョ展示

バスの乗り方教室とバリアフリー教室（北海道運輸局）

北海道運輸局の協力により、展示してあるハイブリッドバス・CNGバスを使用して、旅客第一課による、バスの乗車マナーなどを教えるバスの乗り方教室を実施した。クイズなどを交えて、子供にも分かりやすく説明した。

またノンステップバスである本車両を使用して、消費者行政・情報課とNPO法人手と手による、車椅子を使用したバリアフリー教室を実施した。車椅子に乗りバスに乗車する方法や、車椅子を押してバスに乗るコツなどを体験した。



写真 4-5-4 バスの乗り方教室・バリアフリー教室

バイオディーゼル燃料のデモンストレーション（下段モーターズ）

当別ふれあいバスで使用しているバイオディーゼル燃料について、精製の説明やエンジンを設置してその排気ガスを体験するデモンストレーションを実施した。また、原料となる使用済みてんぷら油を会場で回収し、持ち込んだ来場者に対して記念品を進呈した。



写真 4-5-5 バイオディーゼル燃料のデモンストレーション

ソーラーパネルの展示（大栄建工） 子供縁日の実施（下段モータース）

交通だけでなく環境もテーマにしていることから、町内でソーラーパネルを販売している大栄建工による、太陽光から発電できるソーラーパネルを用いて、噴水を動かすデモンストレーションを実施した。

また、同時開催しているさわやか駅伝で小中学生の来場者が増えるため、子供向けの縁日と軽食の販売を実施した。縁日では、くじや型抜きのほか、ポップコーンやフランクフルト、飲料の販売も行った。



写真 4-5-6 ソーラーパネルのデモンストレーションと子供縁日

来場者アンケートとお楽しみ抽選会、バス利用者に対する記念品

来場者に対して交通に関するアンケートを実施し、ふれあいバスをお試し乗車券と記念品をプレゼントした。また、同時に抽選会の応募券を配布し、祭りの最後に抽選会を実施、バスグッズや農産物などを記念品として進呈した。

アンケートでは、交通に関する設問やバス利用に関する意識調査を実施した。また、希望者にはアンケートに住所と氏名を記入してもらい、後日もう一度アンケートを実施し、バス祭りの実施が、個人の交通行動にどのような変化をもたらしたか調べる、追跡調査を実施した。

このほか、ふれあいバス車で9月5日から10月2日までスタンプラリーを実施し、5つのスタンプが押されたカードを持ってきた来場者に記念品を進呈した。また、バスを利用して当日来場した方にも記念品を進呈した。



写真 4-5-7 来場者アンケートとお楽しみ抽選会

交通すごろく大会と交通や環境に関する展示

ふれあい倉庫において、小学校向けMMで作成した交通すごろくの大会を開催し、子供に対しても交通に関する啓発を行い、子供から大人まで多数の参加があった。

また、JR北海道や北海道環境事務所より提供いただいたDMVや環境問題に関するパネルや映像の展示のほか、今まで当別ふれあいバスが取材を受けたTV番組の放映や、過去のバス通信の展示なども行った。



写真 4-5-8 交通すごろく大会とふれあい倉庫内の展示

ふれあい倉庫「感謝祭」と「さわやか駅伝」の開催について

バス祭りと同日に当別市街地を走る「さわやか駅伝」大会と、ふれあい倉庫の農産品販売イベント「感謝祭」を開催し、イベント来場者の相乗効果を図った。「さわやか駅伝」の表彰式をバス祭り会場で行うなど、来場者が会場に滞留するよう工夫した。



写真 4-5-9 ふれあい倉庫「感謝祭」と「さわやか駅伝」

(3) 広報の実施

開催に当たってはポスターの貼付、チラシの配布、とうべつバス通信や広報とうべつへの掲載、当別町ホームページへの掲載を行った。

作成概要

- チラシ A1 版カラー片面刷り 200 枚作成
町内主要施設及びJR 駅構内に掲示
- ポスター B4 版カラー両面刷り 15,000 枚作成
当別町及び札幌市あいの里地区に9月25日に新聞折込実施



写真 4-5-1 バス祭りチラシ

バス祭りに関連するアンケート結果は、参考資料「バス祭りアンケート調査（一般）」の結果、「バス祭りアンケート調査（小学生）」の結果、「バス祭り来場者事後アンケート調査の結果」を参照。

5. 使用済みてんぷら油回収とバイオディーゼル燃料の活用

(1) 使用済みてんぷら油回収に関する事業

平成20年度に構築した一般家庭からの廃食用油回収システムにより、平成21年度からは、当別町の委託事業として運行事業者である下段モータースが単独で実施することとなった。連携計画での取り組みとされている廃食用油回収事業について、この項で事業経過の報告を行う。

町内一般家庭回収拠点

平成20年度に回収拠点を7箇所へ増加したのち、さらに回収量を増加させるため、平成22年3月に総合保健福祉センター「ゆとろ」と西当別コミュニティセンターを、回収拠点到追加した。また、拠点の追加にあたっては、デザインされた新たな回収専用BOXを、入口の近くに設置することで、より持ち込みやすくする。

また、回収拠点の追加にあたっては、チラシを新聞折込し、周知を図った。

回収場所	住所	備考
下段モータース	当別町樺戸町 1055-22	システム構築以前より回収実施
当別町役場環境生活課	当別町白樺町 58-9	システム構築以前より回収実施
当別熱源	当別町末広 380	システム構築以前より回収実施
フレッティ当別駅前店	当別町園生 55	平成20年12月1日より回収開始
小島商店	当別町太美町 1184-4	平成20年12月1日より回収開始
山田産商	当別町錦町 1091	平成20年12月1日より回収開始
ラルズストア当別店	当別町樺戸町 106	平成21年3月1日より回収開始
保健福祉センターゆとろ	当別町西町 32	平成22年3月1日より回収開始
西当別コミュニティセンター	当別町太美町	平成22年3月1日より回収開始

表4-5-1 回収拠点一覧



写真4-5-1 回収BOX

当別ふれあいバスは、集めたてんぷら油で走っています。

使用済み てんぷら油回収にご協力ください

当別ふれあいバスは、使用済みのてんぷら油から精製されるバイオディーゼル燃料(BDF)で運行しています。環境に優しいバスの運行を継続するために、みなさんの協力をお願いします。

バイオディーゼル燃料のメリット

- 使用済みてんぷら油を再利用するので、ゴミ削減!
- 軽油を使用しないから、二酸化炭素を削減できて、地球温暖化防止!
- 軽油よりエンジンがよりクリーン!

回収場所が2箇所 増えました!

- ① 西当別コミュニティセンター (太美町2番地7)
- ② 総合保健福祉センター「ゆとろ」 (西町3番地2)

回収場所一覧

- 当別町役場 環境生活課 (当別町白樺町58-9)
- 下段モータース (1055-22)
- 当別熱源 (末広380)
- フレッティ当別駅前店 (園生55)
- 小島商店 (太美町1184-4)
- 山田産商 (錦町1091)
- ラルズストア当別店 (樺戸町106)
- 保健福祉センター「ゆとろ」 (西町32)
- 西当別コミュニティセンター (太美町)

ふれあいバス車内でも回収しています! 回収したてんぷら油は、当別ふれあいバスに活用されています!

回収方法 ラードなどの動物性油はご遠慮ください

使い終わったてんぷら油を、ペットボトルや回収ボトルに入れてお持ちください。

※回収が完了し、各回収場所に設置しています。回収は、二酸化炭素削減に貢献します。

お問合せ (有)下段モータース TEL:23-2630

図4-5-1 回収広報チラシ

町外一般家庭回収拠点

平成21年度からは、町内だけでなく町外の一般家庭から排出される廃食用油の回収も進めた。江別市環境課の協力を得て、江別市内のアークスグループ5店舗において回収BOXを設置し、ペットボトルに入れた家庭用廃食用油の回収を、平成21年7月より実施した。

また、当別町が行っている札幌市北区との連携事業の一環として、札幌市が平成22年1月より始めた廃食用油回収事業で収集した油の一部を、札幌市北区を走るふれあいバスの燃料として再利用できるよう、提供を受けた。

(2) 回収量、使用量の推移

平成20年度より回収促進事業を進めてからは、回収量は順調に伸びており、前年比30%増の28,960リットルとなった。また、回収量に比例してバイオディーゼル燃料の使用量も増加しており、前年比29%増の27,326リットルを使用し、総燃料費の約57%を賄うことができた。

今後も廃食用油の回収量が増えることが予想されるが、バイオディーゼル燃料の低温時に流動性が低下する性質上、冬季間の使用が難しいとされているため、4月から10月の期間のみ使用していた。回収量が増えて使用できるバイオディーゼル燃料が増えても対応できるようにするため、エンジン冷却液や走行中に蓄電した電気を利用して、燃料ホースやエンジン周囲を保温する改良を試験的に施した。

	町内家庭	町内業者	町外家庭	町外業者	合計
平成19年度	439ℓ	16,634ℓ		4,245ℓ	21,318ℓ
平成20年度	1,338ℓ	13,417ℓ		7,641ℓ	22,396ℓ
平成21年度	3,832ℓ	14,317ℓ	1,803ℓ	9,008ℓ	28,960ℓ

表4-5-2 廃食用油回収量推移

	バス燃料	内BDF	BDF使用割合	経費節減額
平成19年度	44,810ℓ	19,907ℓ	44.43%	
平成20年度	42,689ℓ	21,148ℓ	49.54%	1,361,721円
平成21年度	47,991ℓ	27,326ℓ	56.94%	842,991円

表4-5-3 バイオディーゼル燃料使用量推移

(3) オフセット・クレジット(J-VER)制度の活用

平成21年1月に、オフセット・クレジット(J-VER)創出モデル事業に認定され、バイオディーゼル燃料利用による二酸化炭素排出量の取引を実現するため、環境省と取り組みを進め、平成21年9月に制度が確定した。

この制度に基づき、平成21年11月に、協議会が中心となり当別ふれあいバスによるバイオディーゼル燃料利用による二酸化炭素排出量削減プロジェクトを申請した。気候変動対策認証センターによる審査を受け、平成22年3月に排出削減プロジェクトに認定され、登録を行った。今後は、削減された二酸化炭素排出量を取引するため、削減量のモニタリングと取引業者の選定を行う。

第5部 調査・研究

1. OD調査の実施

今後の当別ふれあいバスの路線や時刻を検討するために、OD調査を実施した。

現在、バスの利用者数は運行事業者の下段モーターズが独自に行っているが、一般的な性別・年齢層のデータのほか、当別ふれあいバスの多様な支払方法や、バス間での乗り継ぎの有無など、通常の運行では把握できないデータを収集することを目的とした。

昨年度は夏季と冬季の2回実施し、季節による利用動向の変化を調査した。今年度は、昨年と同時期の冬季のみ実施し、路線変更や利用促進事業による利用者の変化を調査した。

実施概要

実施時期	平成21年11月30日(月)～平成21年12月5日(日)
対象路線	当別ふれあいバス全路線 (市街地循環線、金沢線、みどり野・青山線、西当別・あいの里線)
調査方法	調査員がバスに乗車して乗車カウント及び聞き取り調査
調査内容	バス停留所間のOD 利用者の性別(目視による選別) 利用者の年齢層(目視による選別) 支払方法(現金・応援券・回数券・無料チケット) 乗り継ぎの有無と乗り継いだ場合の利用路線
調査結果	総括表 乗り継ぎ区間一覧表 乗客累計 流動図 これらのデータは別冊資料にて報告とする

バスOD調査の結果は参考資料「当別ふれあいバスOD調査の結果」を参照。

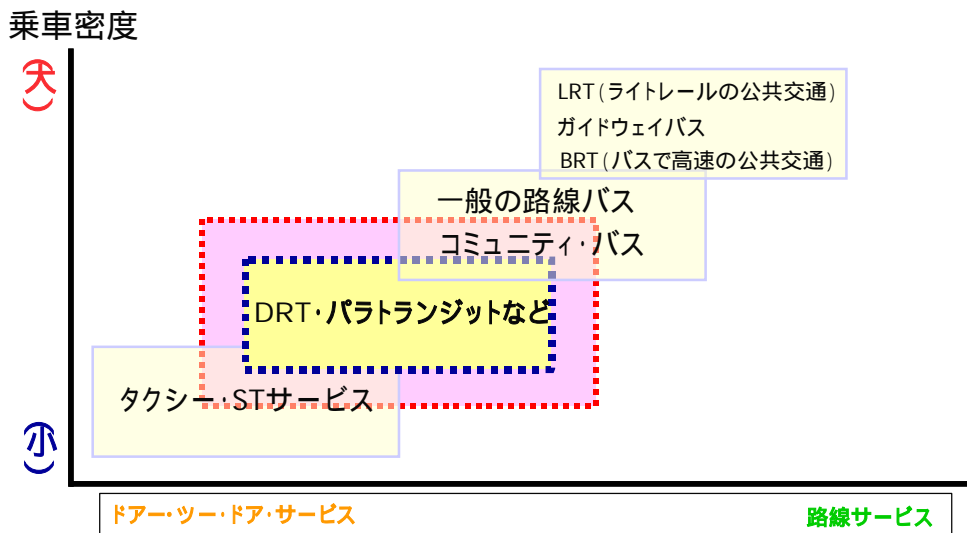
2. デマンドシステム導入調査

(1) デマンドシステムの概要

当別ふれあいバスにおける新たなサービスの可能性と、交通空白地の解消を図る可能性を探るべく、デマンドシステムによる運行の調査を行った。

デマンド型交通の種類

デマンド型交通（DRT: Demand Responsive Transit）とは、需要に応じて運行するモビリティであり、下図に示す通り、一般の路線バスやコミュニティバスとタクシーやSTサービス（Special Transport Service）との中間に位置するモビリティとされている。デマンド型交通は、運行形態により、概ね、迂回型（予約が入ったときのみ運行する迂回経路を設定する）、起終点固定型（起点と終点が決まっており、一定の方向性を持つ運行）、起終点不定型（起終点がなく、予約に応じてあらゆる方向性の移動に対応）に分けることができる。



首都東京大学 秋山教授作成によるものに加筆

図 5-2-1 公共交通機関の位置付け

形態	迂回型 (Route Deviation)	起終点固定型 (Semi-Dynamic)	起終点不定型 (Dynamic)
特徴 評価	・本線に加えて、予約が入ったときのみ迂回する経路を持つ形態。デマンドバスも一形態。	・起終点があり、一定の方向性をもって運行する形態。 ・市街地と郊外を結ぶようなケースに適用される。	・市街地内部等人々の移動に方向性がない場合に向く。 ・相乗りの成立が難しく、効率化が図りにくい。
モデル			
事例	・東急トランセ(渋谷区)など	・おだか ^e まちタクシー (福島県南相馬市)など	・柏市オンデマンドバス (実証実験)など

表 5-2-1 デマンド型交通の運行形態分類

(2) デマンド型交通導入エリアの検討

デマンド型交通の特徴としては、メリットとデメリットとして以下の点が存在する。

【デマンド型交通の特徴】

メリット

需要に発生し運行することから、空のバスが走行しないため、環境面で有効
小規模需要に対して有効

小規模需要に適することから、車両が小型化可能

車両が小型化できることにより、道路幅員の影響が受けづらい

予約に応じて運行することから、フレキシブルな運行が可能となり、

利用者の自宅もしくは自宅近く・目的地もしくは目的地近くまでの運行が可能

利用者のバス停等までのアクセス性の面が改善されることから、高齢者等のモビリティとして適する。

デメリット

事前に電話等での予約が必須であることから、利用者の予約抵抗が発生
利用者が多い場合、運行時間が路線運行よりも長くなる

上述したデマンド型交通のメリット及びデメリットを踏まえると、デマンド型交通の導入エリアとしては、以下の点を考慮すべきと考えられる。

【デマンド型交通の導入エリアに必要な条件】

既存のバス路線のバス停留所までのアクセス性が低い

人口密度が低い

既存の公共交通の利用者が少ない

本検討においては、デマンド型交通の導入エリアについて検討を行うためのモデルケースを郊外地区及び市街地地区の両者において設定した。

まず、郊外地区においては、現状で、当江線が運行を行っているエリア（東裏・蕨岱町・対雁・川下左岸）での検討が有効と考えられる。この理由としては、以下の点が挙げられる。

現状での当江線利用者が少ない

バス停留所までのアクセス性が低い

人口密度が低く、高齢化率が高い

また、市街地地区においては、市街地地区で人口密度が低い(10人/km²以下)の地域を列挙すると、以下の地域が該当する。

町名	人口密度(人/km ²)	世帯数
下川町	3.86	90世帯
六軒町	3.84	287世帯
樺戸町	4.33	198世帯

表5-2-2 市街地地区で人口密度の低い地域

さらに、現状の公共交通(ふれあいバス市街地循環線)における乗降が少ない停留所を列挙すると、幸町・末広が上がる。

順位	バス停名	乗降者数計	該当する地区
1	当別大橋	18	幸町
2	末広セブンイレブン前	22	末広
3	田西会館前	26	
4	弥生さくら館前	36	幸町
5	ゆとりっち稲穂	39	末広
6	白樺緑地	39	
7	末広団地	47	末広
8	伊達記念館	57	
9	J R 当別駅北口	59	
10	中央団地	59	

表5-2-3 市街地循環線の乗降者数計(2009.4~2010.2)

以上のことから、郊外部4地域・市街地部5地域をモデルケースと、住民意識調査をすることとした。配布・回収状況等は以下の通り。

郊外地区

- ・配布数：347世帯
- ・回収数(回収率)：83サンプル(23.9%)

市街地地区

- ・配布数：935世帯
- ・回収数(回収率)：164サンプル(17.5%)

デマンドシステムのアンケート調査の内容は、参考資料「デマンドシステム導入アンケート調査の結果」を参照

(2) 運用システムの検討

デマンド型交通は電話等により予約を受け、その状況を加味し、配車を行わなければならない。特に、利用者の予約抵抗を考慮するならば、この予約をいかに簡単に行うことができるかが、デマンド型交通の成功の鍵と考えられる。

また、我が国で実証されているデマンド型交通の中には、車両にGPSの発信機器を搭載し、それを携帯電話端末等でサーバーに送り、車両位置の管理を行っている事例や最適ルートを探査するシステムを搭載し運行している事例がある。これらの方法は、極めて、利便性の高い方策と考えられる、本検討においては、そもそも、小需要に対応したモビリティであるということが前提としてあるため、費用対効果を考え、このようなイニシャル及びランニングコストがかかるシステムは必要ないものとする。

以上のことから、当別町で実施する際のデマンド型交通における予約・配車システムに求められる最低限の機能は以下と考えられる。

【予約・配車システム】

利用者情報管理機能

- ・ 利用者（会員）情報の管理とともに、各人の予約状況をデータベース化し、次の運行計画（マーケティング）に活用する。

予約受付機能

- ・ 会員からの利用予約を受け付ける。
- ・ 乗車停留所の到達時刻を伝える（コールバック）。

スケジュール設定機能

- ・ プールされた予約をもとに、スケジュール（運行経路や時刻表）を設定する。

第6部 まとめ

1. 当別町コミュニティバス実証運行事業のまとめ

(1) 路線に関して

市街地循環線

平成 18 年度の実証運行開始時には 20 便あった市街地循環線であったが、利用者の少なさや他の市街地路線の創出などで昨年度は 8 便まで減少していた。市街地循環線の利用の可能性を探るため、平成 21 年度ではバスの台数を増加し、便数を 15 便まで増やし、昇順・降順をそれぞれ連続して運行して乗り越しを可能として、運行を行った。

しかし、利用はそれほど劇的には増加しなかった。今まで運行していなかった午後の便については、年度前半はほとんど利用が無く、後半の冬季に利用が増えてきたため、利用者が路線に慣れるまでは 1 年以上かかると考えられる。

また、デマンド調査で市街地循環線エリアのアンケート調査から、バスの本数もさることながら、目的地までの所要時間とバス停留所の位置が、利用意図に反映される意向が強いことから、次回のダイヤ改正への課題とする。

金沢線

過去 3 年間より利用者が格段に伸びている。医療大の学生の利用者増が顕著であり、経済的な側面とシステムに学生が慣れたことから、無料で利用できるバスに転換されたと考えられる。特に大学の講義第 1 講目に合わせたダイヤを組んだところ、利用者が激増した。反面、利用者が増えすぎて、4 月は始発の当別駅南口でバスに乗り切れない事態が発生したことから、今後対応を考えなければならない。

また、夏季から冬季にかけて、午前中の便で利用者が増加していることから、自転車からの転換層が多いことからわかる。

平成 20 年度と平成 21 年度の利用を比較すると、増便した午前中の医療大学行きの利用が増え、午後や夜の当別駅南口行きの利用者が増加していることから、実利用者数が確実に増加していることも読み取れる。

西当別・あいの里線

過去 3 年間と比べて、平日の利用者数が年々減少している。土日祝日の利用者は横ばいもしくは、一部の路線では増加していることから、減少に歯止めがかかっている。これより、通勤・通学での利用者が減少していると考えられる。ただし、冬季間の利用者は増加しており、太美駅行きの第 1・2 便が増加していることから、通勤・通学者が徒歩または自転車から乗り換えていると考えられる。

平日利用者の減少は昨年来の課題であったことから、平成 22 年 4 月のダイヤ改正で、新たな利用者の発掘を探るため、あいの里教育大駅を経由する路線に変更した。この利用者の動向を見ながら、本路線の今後の可能性を探る。

みどり野・青山線

西当別・あいの里線と同様に、過去3年間と比べて平日の利用者が減少している。土日祝日の利用者は変わらないことから、通勤・通学での利用者が減少していると考えられる。また、平成18年度は冬季の利用者が増加しているが、平成19年度以降は夏季と冬季の利用者数に変わりがないことから、自転車からの転換層の利用も少ないと判断できる。

利用者増加を図るための増便は現在の状況では難しいことから、平成22年4月の改正では、みどり野・青山線と西当別・あいの里線の接続時間を改善し、1日乗車券を作成して乗り継ぎの金銭負担を軽減する方法を取り、利用者の増加を図った。今後の利用者動向を見ながら、次の方法を検討する。

SuiSui ふれバ

DRT型の検証と、交通空白時間帯となる深夜のバス利用者を発掘するため実証運行を行ったが、昨年に引き続き平均利用者数が4人弱と、黒字のラインには届かなかった。

利用者の不振は認知度の低さにあることから、12月キャンペーンを実施し、主に通勤者向けに駅前での広報活動を行ったところ、キャンペーン期間中の平均利用者は10人を超えた。期間中に行った車内アンケートでは、認知していたが利用のきっかけが無い人が多かったことから、継続的なキャンペーンの実施によっては、今後も利用者が増える可能性があることがわかる。

ただし、キャンペーンを実施しても土曜日の利用者は振るわず、金曜日の平均利用者は昨年より1名増の5名弱まで伸びたが、土曜日は微減の3名弱にとどまった。

今後は本格運行に向けて、路線の改廃を含めた検討が必要となる。

(2) 収入に関して

平成19年度から平成20年度にかけて応援券を値上げしたことと、広告収入を徴収したことから、事業収入が1,069万円となり、運行経費に占める事業収入の割合が21.39%と向上した。平成20年度から平成21年度にかけては、応援券の値上げなど、収入増加の要因が無かったことから、収入は40万円弱の減少となった。利用者数は大きく変わらないが、無料チケット利用者が増加していることと応援券販売枚数の減少から考えると、有料利用者の割合が減少している。

夏休み冬休み子ども定期券は、夏季から冬季にかけて販売枚数が半減したが、要因として夏季は新聞折り込みを実施したが冬季は行わなかったことや、夏季と冬季での子どもの行動範囲（プールでの利用など）の変化が考えられる。次年度への改善としたい。

2. 活性化事業に関するまとめ

(1) 設備の充実

ノンステップバスの導入を行い利用者の利便性向上を図ることができた。また、協議会で車両を購入することで、運行委託費を抑制にもつなげることができた。また新規車両にも音声映像案内システムを導入し、全車両で同様のサービスを提供することができた。

当初予定していたバス待合所の整備については、公募により自主的に管理を行うことができる地区に設置する予定であったが、地域からの応募が無かったことから整備を取りやめた。地域とバスの関わりなど、今後検討する必要がある。

(2) モビリティ・マネジメントの実施

利用者数が頭打ちになっている現状で、今後安定した収入を確保する為には新たな利用者の発掘のほか、長期に渡る利用促進策の実施が課題である。小中学生に対する将来を見越したモビリティ・マネジメントは、今後町内のバス交通を活性化させるために、きわめて重要な施策と言える。

小中学生を対象とした環境と公共交通に関する授業は、昨年度の導入編である「かしこいクルマの使い方」と「てんぷら油でバスが走る」の内容に加えて、「交通すごろく」を用いた授業、「交通日記」による「事実情報提供法」の実践、「行動プラン法」の実践など、発展的な授業に取り組んだ。今後はこれらの授業スタイルを確立させ、継続的に授業を実施できる環境を構築する。

大学生向けモビリティ・マネジメントとして、バスの利用方法や交通の情報を提供するリーフレットを作成した。実際の実施は平成22年度からなので、今後の大学生の利用動向を見ながら、実施の手法を探る。

住民向けモビリティ・マネジメントとして、継続的にニューズレターを発行している。効果の検証として、コミュニティバス導入当初の平成18年10月と、平成22年3月に行った市街地エリアのアンケートを比較すると、「できるだけバスを利用しようと思うか」との設問に対し、「利用しよう」と思う意識が8.5ポイント上昇、「利用しよう」と全く思わない意識が24.3ポイント減少するなど、住民の交通意図が大きく改善していることがわかる。

(3) バス祭りの開催

ふれあいバスを中心とした公共交通利用を促すため、本年度初開催したバス祭りは、当初の予想より多くの来場者があり、大いに賑わった。ふれあい倉庫「感謝祭」や「さわやか駅伝」など、複数のイベントと組み合わせて実施したことも、来場者が増加したことの要因と考えられる。

会場アンケートでの意識調査や、住所記名者に対する事後アンケートなどから、イベントにおける交通意識の変化などに良好な結果が得られた。また、同時配布した無料乗車券の利用動向からも、イベントがバス利用のきっかけとなった来場者もいたことがわかる。

次回開催にあたっては、交通行動の変化を促すイベントが少なかったことから、直接利用意識に訴えるイベントや、バス利用に関連したイベントを実施する必要がある。

3．次年度に向けて

コミュニティバス実証運行事業の重点課題の一つである市街地エリアのバス利用増加について、平成21年度ではバスの台数を増加し、便数を倍増したにも関わらず、利用者が大きく伸びなかった。アンケート結果などから利用者の交通意図を探り、所要時間の短縮を含めた運行時間の改善と運行経路を検討し、次回のダイヤ改正に反映させる。

西当別・あいの里線の利用者増を図るため、あいの里教育大駅を経由する路線変更を行った。路線の利便性を高めることで利用者を増やし、収入増に繋げることを目指す。また、みどり野・青山線も西当別・あいの里線との接続を改善し、利用しやすくすることで、利用者増へ繋げる。

「SuiSui ふれバ」では3年目の実証運行として、路線の継続に関する可否を判断する年となる。キャンペーンによる潜在需要が確認できたことから、これを黒字化に結び付けることができるか、路線存続の可否を含めて、本格運行までに総合的に判断しなければならない。

平成22年度の利用促進事業としては、21年度より継続する「バス祭り」や、小中学校向けモビリティ・マネジメントなどのほか、バス利用者に対するホスピタリティを向上させるための研修を行う。利用者を増やす手法として、首都圏で実績のある手法であり、ふれあいバスの付加価値を高め、利用者の増加を図る。

小中学校向けのモビリティ・マネジメントは、利用者増に即効性は無いが、継続実施することで初めて効果が現れる。平成22年度で当別町におけるモビリティ・マネジメントのマニュアルを確定させ、本格運行までに継続実施できる仕組み作りを進める。

現在の路線は収支バランスが取れておらず、補助金により赤字を補填している。平成22年度には収支バランスの取れた路線を検討し、本格運行路線を確定させなければならない。また、本格運行時の料金体系や運行主体など、今までの実証運行の実績を基に、永続的に運行できる体制を整備することが必要である。