

路線の見直し

～桜木長都線の実証実験について～

01 桜木長都線の検証の背景

課題・背景

- 令和2年度に地域公共交通計画の作成に当たり、バス路線に関するアンケートを実施した結果、「地域における重要な目的地の2番目に長都駅が挙げられていること」、「買い物の目的地として長都駅周辺が1番目であったこと」、「当該区間を結ぶ路線の要望が多く寄せられたこと」から、長都駅を利用する通勤・通学やスーパーへの買い物などの地域住民にとって重要な目的地への移動手段を確保することが課題となった。



対策

- 令和3年度に車の運転ができない学生や高齢者の買い物、通勤・通学の足を確保するため、桜木・自由ヶ丘方面と長都駅・アークス方面を結ぶバス路線の実証実験を10月の1か月間行い、地域住民の利用ニーズを調査し、本格運行への移行の是非を検証することとした。

02 桜木長都線の概要

【運行ルート】



【運行便数・時刻】

往路1便 復路1便 (令和6年度)

往路										時刻表										復路			
自由ヶ丘1丁目	自由ヶ丘7線	自由ヶ丘3丁目	桜木小学校前	桜木3丁目	勇舞すこやか公園前	桜木4丁目	桜木5丁目	桜木3号公園	桜木1丁目	長都駅西口	アークス長都店	アークス長都店	長都駅西口	桜木1丁目	桜木3号公園	桜木5丁目	桜木4丁目	勇舞すこやか公園前	桜木3丁目	桜木小学校前	自由ヶ丘3丁目	自由ヶ丘7線	自由ヶ丘1丁目
10:00	10:01	10:02	10:03	10:03	10:04	10:05	10:06	10:07	10:08	10:13	10:16	11:30	11:34	11:37	11:38	11:39	11:40	11:41	11:42	11:43	11:44	11:45	11:46



シルバーおでかけパス利用可能時間帯

【運賃】

大人200円、小人100円

※乗車区間1.3 km以内であれば
「チョイ乗り100円」運賃が適用される。

03 協議会における協議経過

年度	開催回	協議内容・結果	便数
令和2年度		バス路線に関するアンケートを実施した結果、「地域における重要な目的地の2番目に長都駅があげられていること」、「買い物の目的地として長都駅周辺が1番目であったこと」、「同区間を結ぶ路線への要望が多く寄せられたこと」から、長都駅を利用する通勤・通学やスーパーへの買い物などの地域住民にとって重要な目的地への移動手段を確保する必要があり、路線の新設を検討することとした。	-
令和3年度	第2回	桜木・自由ヶ丘方面と長都駅・アークス方面を結ぶバス路線を新設することにより、車の運転ができない学生や高齢者の買い物、通勤・通学の足の確保を図るものとし、令和3年10月の1か月間実証実験を行うことにより、地域住民の利用ニーズを検証するとともに、利用結果を踏まえ、本格運行への移行の是非を判断することとした。(朝、昼、夕:それぞれ2往復)	12便

03 協議会における協議経過

年度	開催回	協議内容・結果	便数
令和3年度	第4回	<p>買い物目的で設定した昼の便は、最大で10.5人となり、一定の需要が確認でき安定的な運行が見込まれること、</p> <p>朝の往路「長都行き」は、実証実験の経過とともに通勤・通学の足として利用の定着がみられ、今後のダイヤの調整により、さらなる増加が期待できること、この実証実験では高校生の利用がほとんどなく、通年運行や通学時間に合わせたダイヤ調整をすることで潜在的な需要を取り込めることなど、</p> <p>通年運行による利用者の増加が期待されることから、採算性を考慮しつつ、通勤・通学、買い物に必要なダイヤに見直した上で、令和4年度は通年の実証実験を行い、令和5年度以降の本格運行を目指す。</p> <p>なお、朝の復路「桜木・自由ヶ丘行き」と夕方の往路「長都駅行き」は、利用者が少なかったことから取りやめる。</p>	12便 →8便

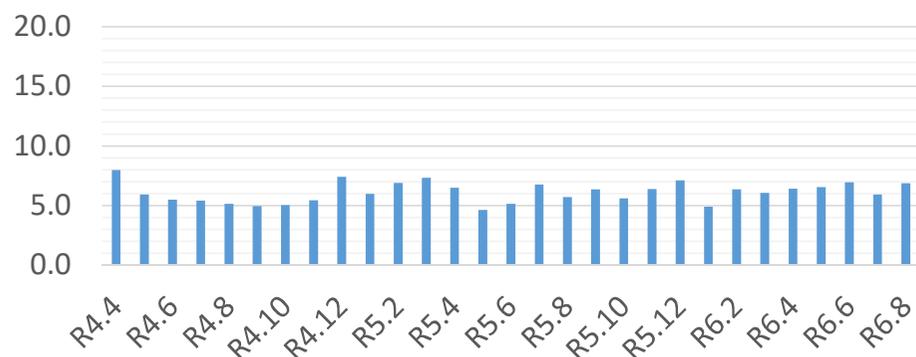
03 協議会における協議経過

年度	開催回	協議内容・結果	便数
令和4年度	第3回	<p>買い物を目的として設定した午前の便はある程度の需要が確認できたことから、継続して実証実験することとし、</p> <p>買い物目的として設定した午後の便は、採算性を考慮しつつ、ダイヤを調整した上で、引き続き、通年の実証実験を継続し、利用状況を注視する。</p> <p>朝と夕方の便は、実証実験の結果、利用者が少なく、今後の需要が見込めないことから、令和5年度以降は取りやめる</p>	8便 →4便
令和5年度	第8回	<p>買い物を目的として設定した便のうち、午後の便は往復共に利用者が少なく、今後の需要が見込めないことから、令和6年度以降は取りやめる。</p>	4便 →2便

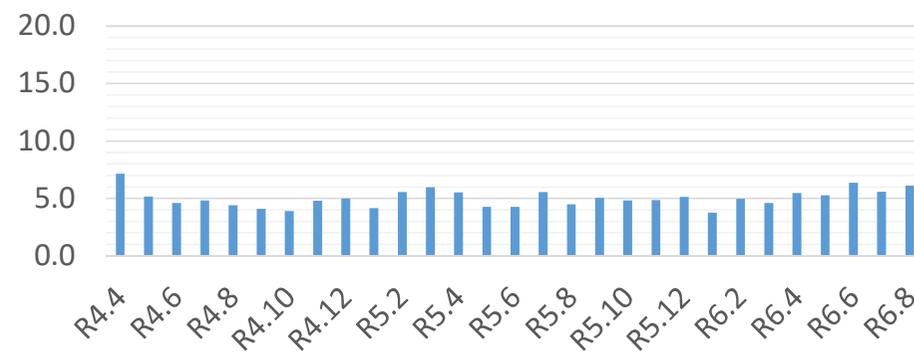
04 桜木長都線実証実験の検証①

【利用状況】（各便の平均利用者数）

（単位：人） 往路（自由ヶ丘1→長都：平均6.1人/便）



（単位：人） 復路（長都→自由ヶ丘：平均5.0人/便）



【収支状況(概算)】

（運賃収入） $(6.7+6.0)$ 人 \times 361日 \times 200円=916,940円

※利用者数はバス事業者から提供、運行日数は年末年始を除く、1人当たり200円と仮定

（運行経費） $9.2\text{km}\times 2$ 便 \times 361日 \times 460.26円/km=3,057,231円

※桜木長都線の運行キロ、令和7年度南北海道ブロック単価

（運行収支）916,940円-3,057,231円=▲2,140,291円

05 桜木長都線実証実験の検証②

【バス事業者の見解】

- ・桜木長都線の収支率の低迷や利用状況が便当たり一桁の利用者数であることなどを踏まえ、路線バスの輸送に適した利用人数ではないことから運行を継続することは難しい。
- ・この路線は、買い物を目的として設定しており、新しく商業施設ができることから、当初の課題が解消されるものと考えている。なお、今後も引き続き、利用者のニーズについては、注視していきたい。
- ・JR利用者は、桜木線を利用することで千歳駅までアクセスすることが可能であることから、遠くなりますが、桜木線をご利用いただくことで、ご理解いただきたい。

06 まとめ

- ・バス事業者から、12月1日の千歳駅前ターミナルのロータリー化に伴うダイヤ改正に合わせ、桜木長都線を廃止したいとの意向が示された。
- ・令和3年10月の1か月間の実証実験により、買い物を目的とした昼の便において、1便当たり10人を超える実績を得たことから、通年利用により検討することとしていたが、令和4年度以降、1便当たり5人を超える程度の利用者数であり、令和4、5年度の実績からも、今後、増加することが見込めないことから、令和6年11月末をもって実証実験を終了する。