資料１

桜木長都線（実証運行）の結果と今後の運行方針について

バス路線の見直し（桜木長都線）

【桜木長都線の新設の検討経過】

令和3年7月13日　協議会資料抜粋

対象路線	桜木長都線
事業主体	北海道中央バス㈱
背景・課題	• 平成28年のバス路線再編前には、桜木方面と長都駅方面を結ぶ桜木長都線が運行していました。 • 本路線は、JR長都駅を経由し、運行する距離が長く、利用が少ない路線であったことから、収支状況が悪化していたものであり、平成28年10月に桜木方面全体の利便性を向上させるため、千歳駅を起点とした路線へ見直しました。 • しかしながら、今回の見直しにおけるアンケート結果等では、地域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必要があり、路線の新設を検討することとしています。
再編方針案	• 桜木・自由ケ丘方面と長都駅・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や通勤・通学の足を確保します。 • 実証運行を行うことにより、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します。

桜木長都線（実証運行）－ ルート・ダイヤ・運賃 －

ルート

運行期間

令和３年10月１日（金）～31日（日）

ダイヤ

需要を見定めるため目的に合わせ時間限定した運行

往　路

自由ケ丘１丁目	自由ケ丘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
7:15	7:17	7:18	7:18	7:19	7:20	7:21	7:22	7:23	7:28	
8:00	8:02	8:03	8:03	8:04	8:05	8:06	8:07	8:08	8:13	
10:00	10:02	10:03	10:03	10:04	10:05	10:06	10:07	10:08	10:13	10:16
13:00	13:02	13:03	13:03	13:04	13:05	13:06	13:07	13:08	13:13	13:16
16:30	16:32	16:33	16:33	16:34	16:35	16:36	16:37	16:38	16:43	
17:15	17:17	17:18	17:18	17:19	17:20	17:21	17:22	17:23	17:28	

復　路

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	自由ケ丘３丁目	自由ケ丘１丁目
	7:35	7:38	7:39	7:40	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:47
	8:20	8:23	8:24	8:25	8:26	8:27	8:28	8:29	8:30	8:32
11:30	11:34	11:37	11:38	11:39	11:40	11:41	11:42	11:43	11:44	11:46
14:30	14:34	14:37	14:38	14:39	14:40	14:41	14:42	14:43	14:44	14:46
	16:50	16:53	16:54	16:55	16:56	16:57	16:58	16:59	17:00	17:02
	17:35	17:38	17:39	17:40	17:41	17:42	17:43	17:44	17:45	17:47

シルバーおでかけパス適用時間帯

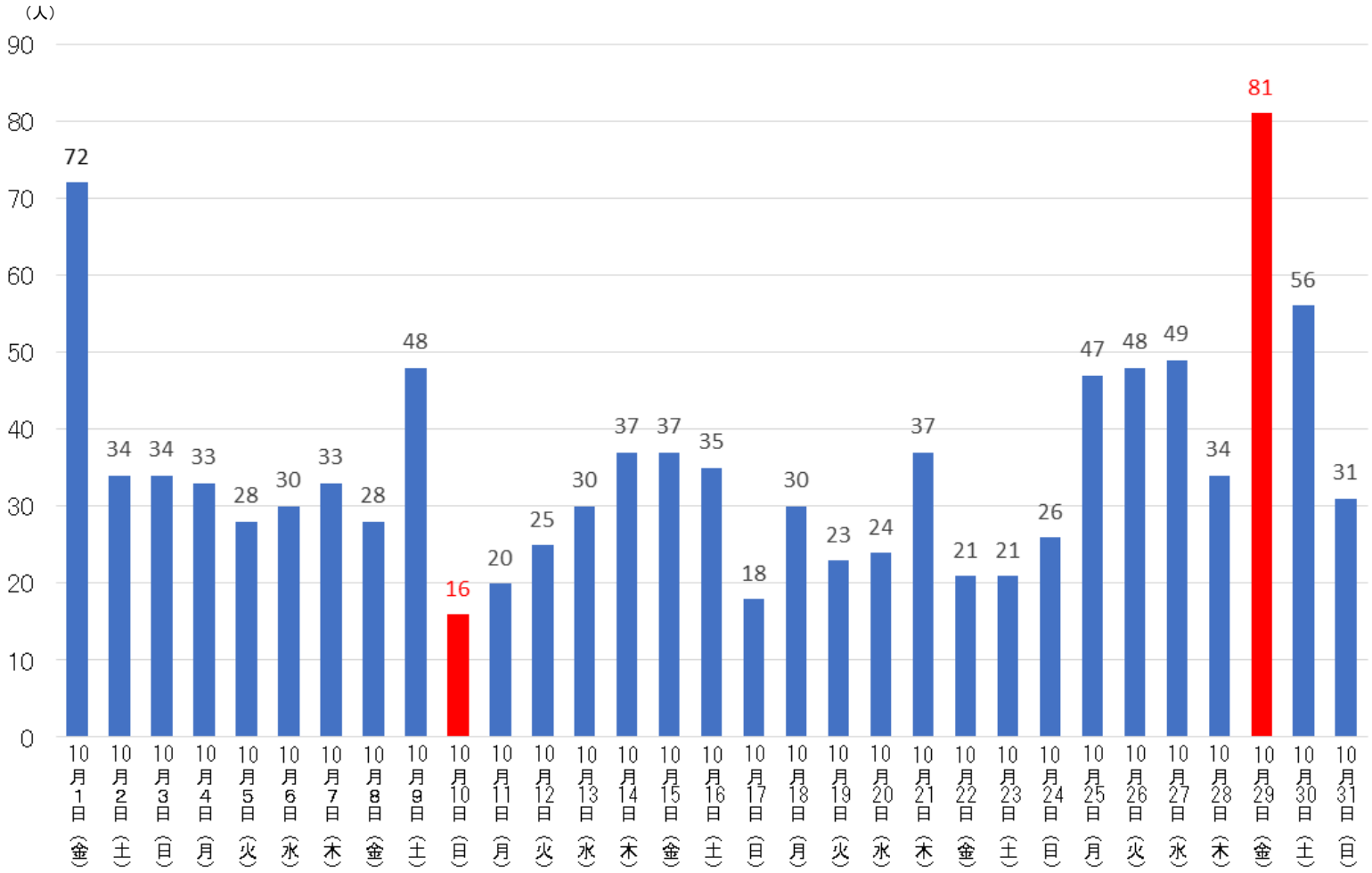
運賃

<u>大人200円、小人100円</u>

※乗車区間1.3ｋｍ以内であれば
「チョイ乗り100円」運賃が適用される。

実証運行の結果概要①

【日別利用状況】



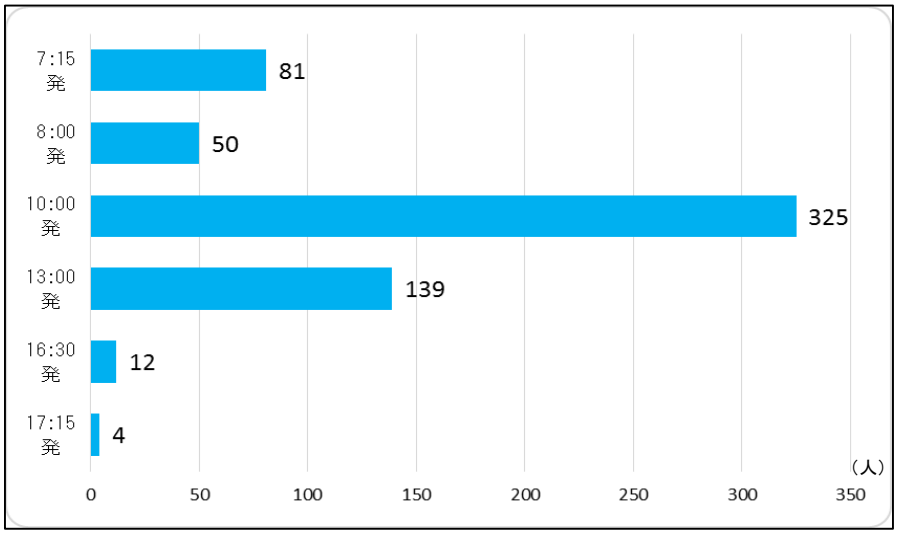
- 全体の利用者数は1086人。
- １日の平均利用者数は約35人。
- 最高値は10月29日の81人、最低値は10月10日の16人。

実証運行の結果概要②

【便毎の利用状況】

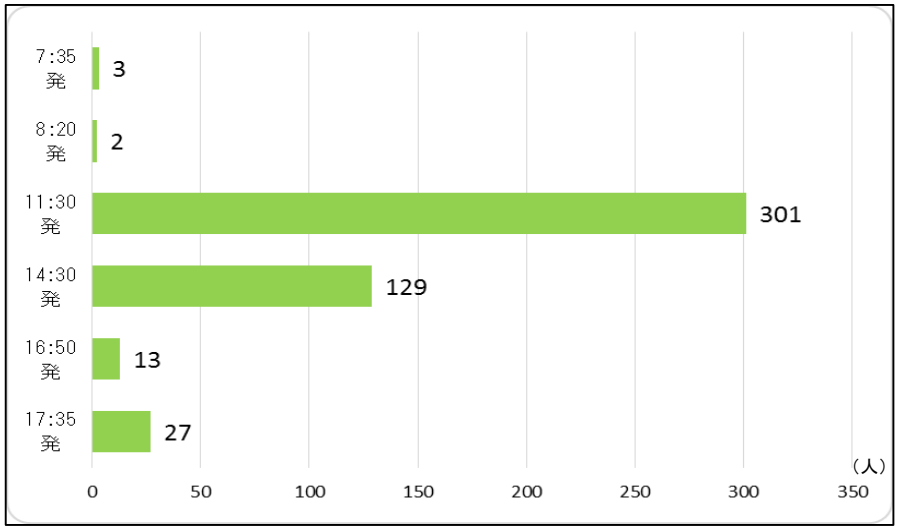
往路 桜木・自由ケ丘 → 長都駅・アークス

（往路利用者611人の内訳）



復路 長都駅・アークス →桜木・自由ケ丘

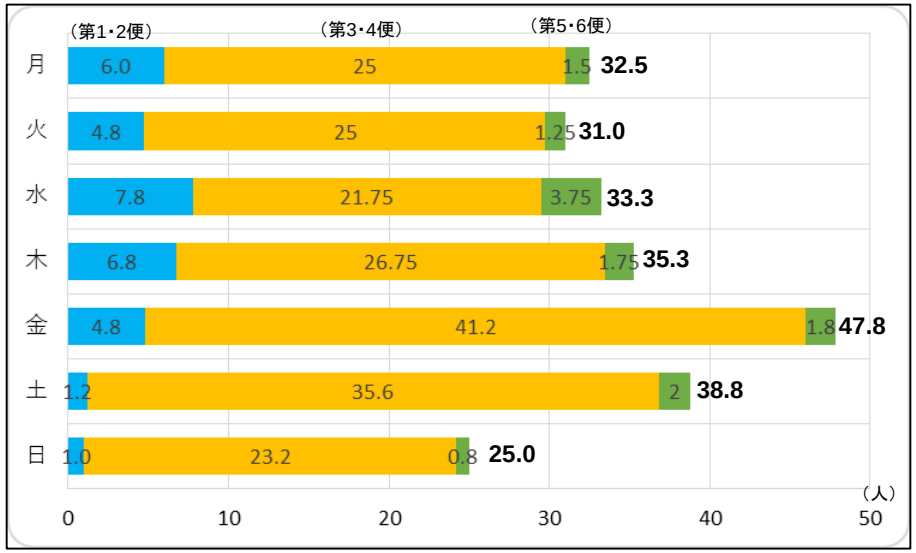
（復路利用者475人の内訳）



- 通勤・通学用に設定した朝の往路の便は、131人の利用があった。
- 朝の復路（7：35発、8：20発）は利用が少ない。
- 買い物目的で設定した午前１往復、午後１往復の便は利用が多く、ほとんどの方が往復で利用された。
- 夕方の2便は往路、復路共に利用が少なく、帰宅を想定した夕方の２便は40人の利用だった。

実証運行の結果概要③

【曜日別平均利用者数】



- 全体的に昼の便の利用が大半を占めている。
- 金曜日、土曜日の利用者が多く、日曜日の利用者が少なかった。
- 第1便、第2便の休日は平日と比較して利用が少ない。

【バス停毎の乗降数】

停留所名	合計（単位：人）			乗降割合
	乗	降	計	
自由ヶ丘1丁目	152	96	248	11.4%
自由ヶ丘3丁目	78	74	152	7.0%
桜木小学校前	31	25	56	2.6%
桜木3丁目	52	34	86	4.0%
勇舞すこやか公園前	49	56	105	4.8%
桜木4丁目	42	25	67	3.1%
桜木5丁目	74	55	129	5.9%
桜木3号公園	42	25	67	3.1%
桜木1丁目	97	85	182	8.4%
長都駅西口	58	187	245	11.3%
アークス長都店	411	424	835	38.4%
合　計	1,086	1,086	2,172	100%

- バス停毎の乗降数は、アークス長都店での乗降が 全体の38.4%と最も多く、自由ケ丘１丁目・長都駅西口が約11%と次いで多かった。
- 自由ケ丘１丁目では降車よりも乗車が多かった。
- 長都駅西口は、乗車よりも降車が多かった。

桜木長都線の実証運行に係るアンケート調査

調査目的：桜木長都線の利用実態やニーズを調査し、本格運行する場合の利便性向上に活用する。

実施期間：令和３年１０月上旬～１１月５日

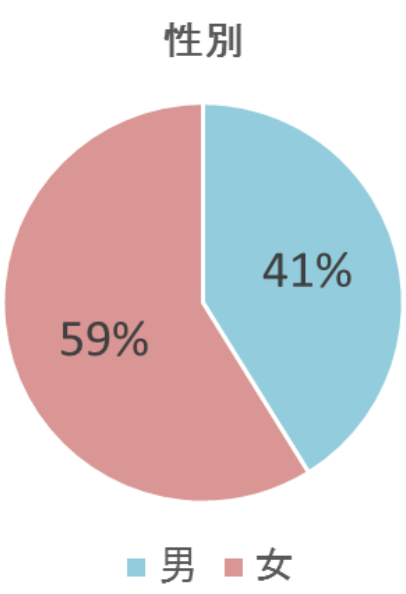
対 象 者：①桜木･自由ケ丘地区、自衛隊長都宿舎の全住民
②桜木長都線の実証運行利用者等で①以外の者

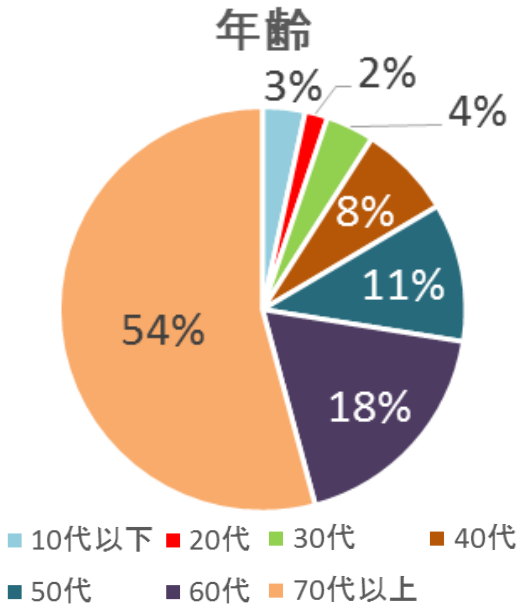
配 布 先：桜木・自由ケ丘地区、自衛隊長都宿舎、バス車内、長都駅待合室

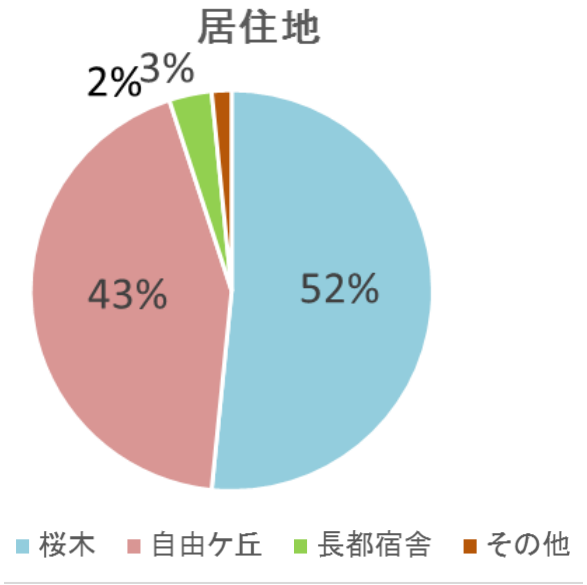
配布世帯：約２，０００世帯

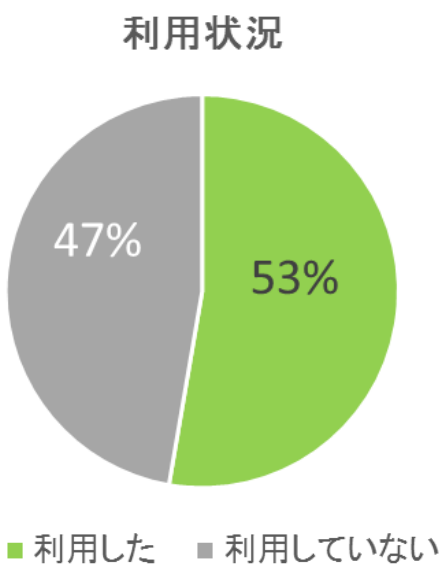
回収部数：４４１件
- 町内会・自治会　４０８件
- バス車内　１９件
- 長都駅待合室　１４件

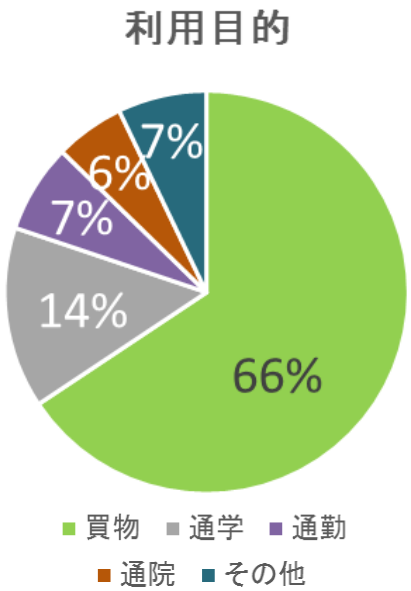
実証運行のアンケート結果①

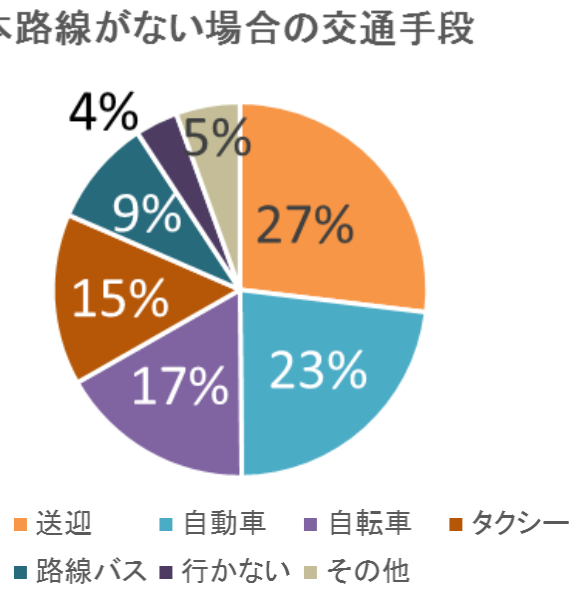








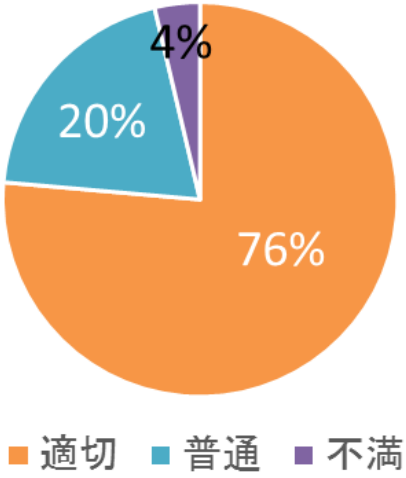




実証運行のアンケート結果②

実証運行の内容について

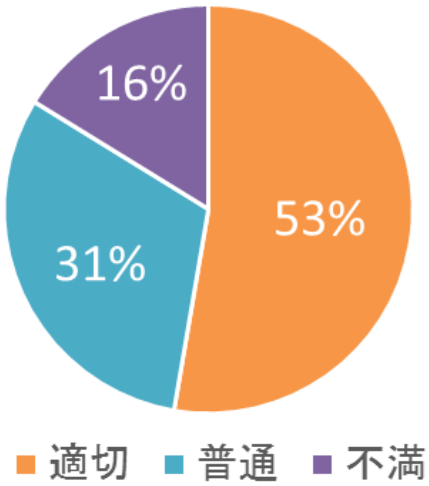
運行ルートについて



【主な意見】

全便アークスまで運行してほしい	8件
市民病院まで運行してほしい	8件
千歳駅まで運行してほしい	4件
北陽高校まで運行してほしい	2件

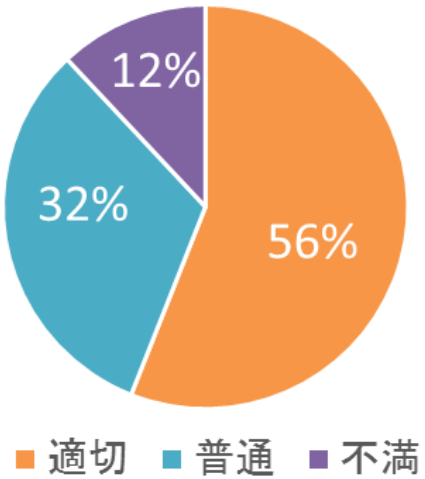
運行時刻について



【主な意見】

帰宅の便をもう少し遅くしてほしい	21件
朝の便をもう少し早くしてほしい	17件
14時のアークス行きを運行してほしい	5件

運行間隔について



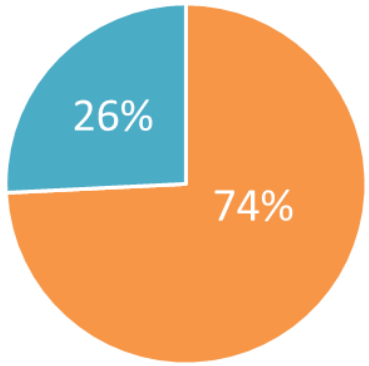
【主な意見】

復路まで1時間半では時間が空きすぎる	10件
復路まで1時間半では時間が足りない	6件
復路まで1時間半でちょうどいい	1件

実証運行のアンケート結果③

本格運行になった場合の利用について

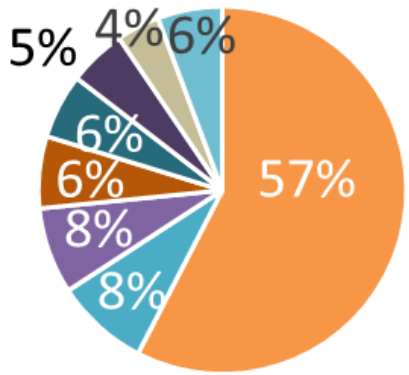
本格運行になった場合、利用するか



■ 利用する ■ 利用しない

利用しない

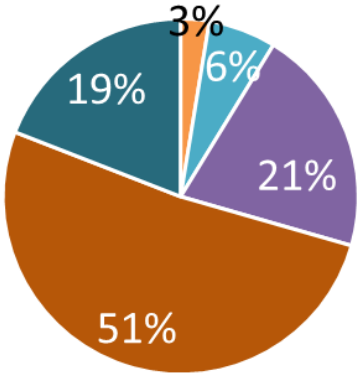
利用しない理由



■ 自動車を使用する
■ 自転車を利用する
■ 時間帯が合わない
■ 家族の送迎がある
■ 長都方面に用事がない
■ 家の近くにバス停がない
■ タクシーを利用する
■ その他

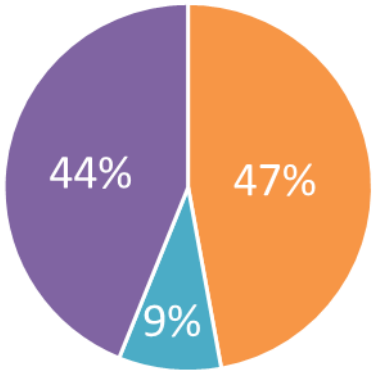
利用する

利用頻度



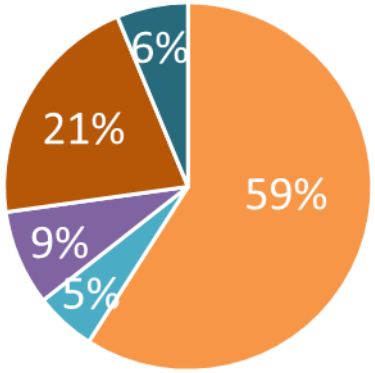
■ 毎日 ■ 5-6/週 ■ 3-4/週
■ 1-2/週 ■ 1/週未満

利用する曜日（平日/休日）



■ 平日 ■ 休日 ■ 両方

利用目的



■ 買物 ■ 通学 ■ 通勤
■ 通院 ■ その他（その他の内訳…札幌への用事など）

実証運行のアンケート結果④

意見・要望（自由記載）

【多かった意見】

本格運行してほしい	48件
便数が少ない	39件
将来利用したい	38件
冬に利用したい	18件
JRとの乗り継ぎが合わない	13件
通勤時間の便が少ない	8件

【バス停に関すること】

自由ケ丘１～３丁目の間に設けてほしい	12件
桜木４～５丁目の間に設けてほしい	6件
キリンビールの工場前に設けてほしい	2件

【運行時間に関すること】

朝の便を増便してほしい	2件
昼の便を増便してほしい	6件
夕方の便を増便してほしい	4件
7時台後半の便を運行してほしい	2件
8時台後半の便を運行してほしい	1件
9時の便を運行してほしい	1件
アークスの開店（10時）に合わせた便を運行してほしい	1件
14時半アークス行きを運行してほしい	1件
15時アークス行きを運行してほしい	2件
16時アークス行きを運行してほしい	3件

【実証運行を行ったバス事業者の感想】

・買い物のために設定した便は利用が多く、十分な需要が見込まれる。
・現行ダイヤでの本格運行は難しいが、ある程度利用の定着や増加傾向が期待され、通年運行することにより、利用者の増加が見込まれる。

【JR長都駅（西口）送迎車両数調査結果】

・調査日時　　令和３年10月21日（木）　６：00～９：00
・調査目的　　長都駅西口における通勤・通学等のための自家用車による送迎状況の把握
・調査内容　　送迎車両数、降車人数の実数調査（※年齢は服装など見た目の判断による）
・調査結果

	台数	降車人数	大学生以下	社会人～60歳	60歳以上
合計	213 台	215 人	193 人	21 人	1 人

※JR長都駅西口における平日の午前６時から９時までの送迎車両の状況を調査したところ、213台の一般の送迎車両を確認した。
※JR千歳線の西口方面の桜木・自由ケ丘地区からの送迎も多く含まれていると考えられることから、運行ダイヤの調整や運行の周知徹底などにより、送迎からバス利用への転換も期待できる。

実証運行の結果分析について

【便毎の利用者数】

		往路（自由ケ丘1→長都）						復路（長都→自由ケ丘1）								
		第1便	第2便	第3便○	第4便○	第5便	第6便	第1便	第2便	第3便○	第4便○	第5便	第6便	往路合計	復路合計	往復合計
		7:15	8:00	10:00	13:00	16:30	17:15	7:35	8:20	11:30	14:30	16:50	17:35			
10月1日	金	1	0	24	13	0	1	0	0	25	8	0	0	39	33	72
10月2日	土	0	0	11	7	0	0	0	0	6	7	2	1	18	16	34
10月3日	日	0	1	13	4	0	0	0	0	11	4	0	1	18	16	34
10月4日	月	2	2	14	1	1	0	0	0	12	0	0	1	20	13	33
10月5日	火	3	0	8	3	0	0	0	0	11	2	0	1	14	14	28
10月6日	水	4	3	7	3	0	0	0	1	5	5	0	2	17	13	30
10月7日	木	3	4	8	4	1	0	0	0	7	6	0	0	20	13	33
10月8日	金	3	2	9	3	0	1	0	0	9	1	0	0	18	10	28
10月9日	土	0	1	18	5	0	0	0	0	20	4	0	0	24	24	48
10月10日	日	0	1	5	2	0	0	0	0	6	2	0	0	8	8	16
10月11日	月	2	1	8	1	0	0	0	0	7	0	1	0	12	8	20
10月12日	火	2	3	6	3	0	0	0	0	7	4	0	0	14	11	25
10月13日	水	1	1	6	7	1	0	1	0	4	7	0	1	17	13	30
10月14日	木	3	2	9	7	1	0	0	0	8	6	0	1	22	15	37
10月15日	金	1	2	10	6	0	0	0	0	9	6	1	2	19	18	37
10月16日	土	1	1	17	2	1	0	0	0	10	1	0	2	22	13	35
10月17日	日	1	0	7	0	0	0	0	0	9	0	1	0	8	10	18
10月18日	月	6	1	9	0	0	0	0	1	11	0	1	1	16	14	30
10月19日	火	2	1	6	3	0	0	0	0	7	2	0	2	12	11	23
10月20日	水	2	2	2	2	4	1	1	0	0	3	0	2	18	6	24
10月21日	木	3	5	6	9	0	0	0	0	4	8	0	2	23	14	37
10月22日	金	5	3	3	2	0	0	0	0	6	2	0	0	13	8	21
10月23日	土	1	0	8	0	0	1	1	0	9	0	0	1	10	11	21
10月24日	日	0	1	8	4	0	0	0	0	8	4	1	0	13	13	26
10月25日	月	6	3	12	4	0	0	0	0	15	6	1	0	25	22	47
10月26日	火	5	3	13	7	0	0	0	0	14	4	2	0	28	20	48
10月27日	水	8	1	7	12	2	0	0	0	6	11	0	2	30	19	49
10月28日	木	4	3	13	2	0	0	0	0	7	3	1	1	22	12	34
10月29日	金	5	2	22	14	0	0	0	0	19	15	1	3	43	38	81
10月30日	土	0	1	25	3	1	0	0	0	21	4	0	1	30	26	56
10月31日	日	1	0	11	6	0	0	0	0	8	4	1	0	18	13	31
合計		81	50	325	139	12	4	3	2	301	129	13	27	611	475	1086

26

19

35

41

	参考①	参考②
一便当たりの平均利用者数	10.09人	10.28人

【採算ライン（一便当たりの利用者数）】

系統①（自由ケ丘１－長都駅西口）

（運行経費）

406.14円/km×4.1km＝1,665.2円

（損益分岐点）1,665.2円/200円＝**8.3人**

系統②（自由ケ丘１－アークス長都店）

（運行経費）

406.14円/km×4.6km＝1,868.2円

（損益分岐点）1,868.2円/200円＝**9.3人**

※参考①<第３便の実績>

（325人+301人）÷62便＝10.09人/便

※参考②

<10月25日～31日の昼の便の実績>

288人÷28便　　＝10.28人/便

往路の第１便、第２便の平日の利用者数

10月　4～ 8日：26人

▽

10月11～15日：19人

▽

10月18～22日：35人

▽

10月25～29日：41人

本格運行への検証について

【収支状況(概算)】

(運賃収入)

1,086人　×　200円※　×　12か月　　＝　2,606,400円

※1人当たり200円と仮定

(運行経費)

406.14円※　×　1587.2km　×　12か月　＝　7,735,500円

※南北海道ブロック平均単価（R３）

(運行収支)

2,606,400円　－　7,735,500円　＝　▲　5,129,100円

⇒**実証運行の内容をそのまま本格運行に移行するには厳しい状況がある。**

【検証結果】

- 買い物の目的として設定した昼の便は、一定の需要が確認できたことから、安定的な運行が見込まれる。
- 朝の往路「長都駅行き」の便は、実証運行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。
- 短期間の実証運行では高校生の利用がほとんど無く、通学時間に合わせたダイヤや通年運行とすることで潜在的な需要を取り込める。
- 運行期間として、冬季は夏季に比べて20～25%程度利用者が増加する傾向がある。

今後の運行方針について

【今後の方針】

- **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年度は通年の試験運行を行い、令和５年度以降の本格運行を目指す。**

（具体的な見直し内容）

・利用者が少ない夕方の往路「長都駅行き」と、朝の復路「桜木・自由ケ丘方面行き」を取りやめる。
・朝の往路「長都駅行き」の運行時刻については、通勤、通学の時刻に合うよう出発時間を繰り上げるなどの調整を行い利用拡大を図る。
・夕方の復路「桜木・自由ケ丘方面行き」の運行時刻は、アンケートにより１時間程度繰り下げ、利用拡大を図る。
・土日の運行については、通勤、通学の利用が少ないため、昼の２便のみの運行とする。

※運行時間をよりニーズに合った内容に調整し、通年運行を行うことにより通勤、通学の定期利用が促進されることが期待され、公共交通計画に掲げる収支率の目標（77.28%）に到達できる見込みがある。