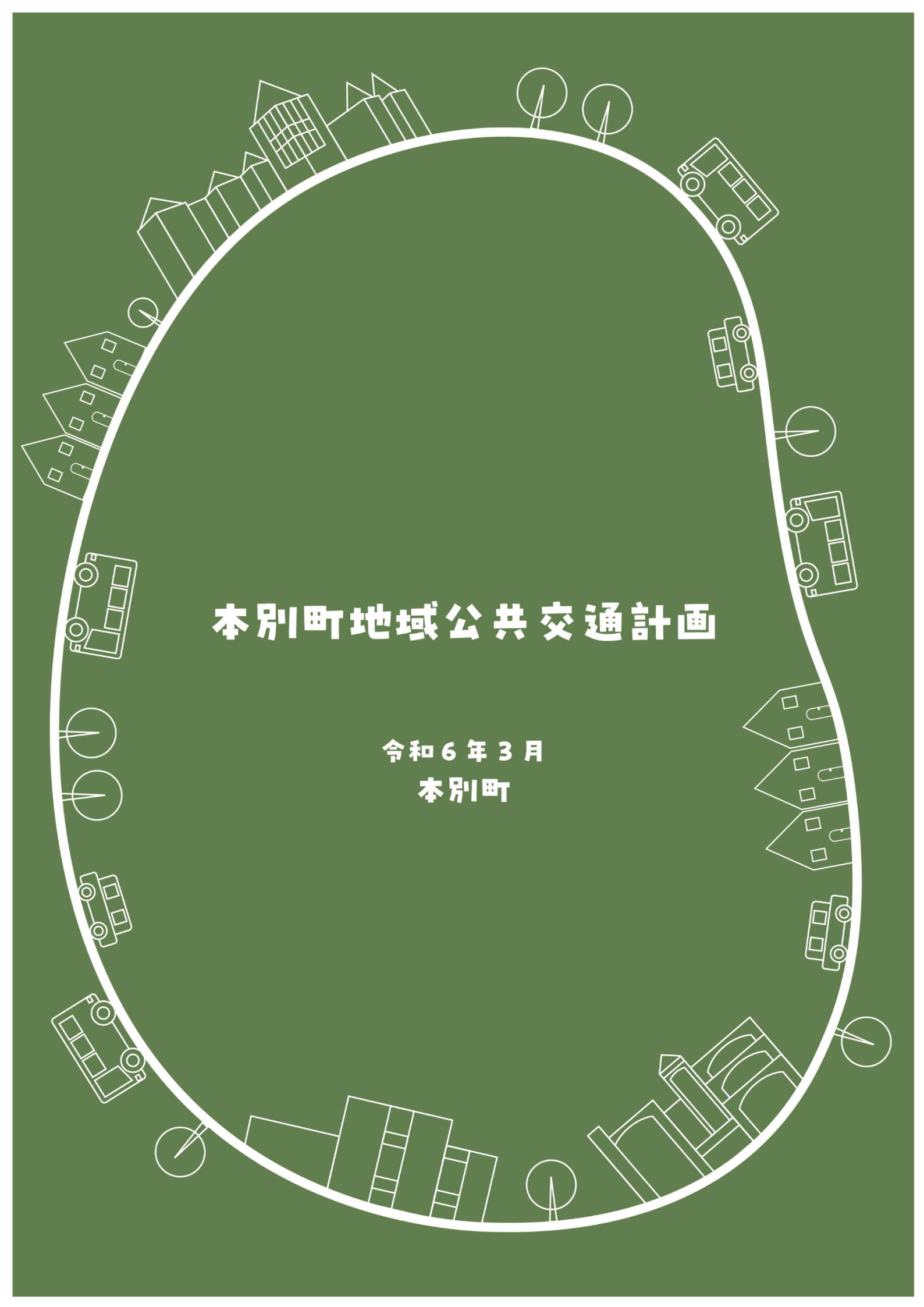




本別町地域公共交通計画

令和6年3月
本別町

目 次（案）

1 章 本計画について.....	1
1-1 計画の概要.....	2
1-2 計画の位置づけ.....	5
2 章 地域特性について.....	13
2-1 人口・地勢.....	14
2-2 施設・移動.....	19
2-3 地域交通サービス.....	31
3 章 移動ニーズについて.....	37
3-1 サービス利用実績.....	38
3-2 移動ニーズ.....	50
4 章 本計画の目標・基本方針.....	79
4-1 重点課題.....	80
4-2 本計画の目標（将来像）.....	81
4-3 本計画の基本方針.....	82
5 章 施策と位置づけ.....	85
5-1 施策内容.....	86
5-2 各交通サービスの位置づけ.....	96
6 章 評価方法.....	99
6-1 評価指標.....	100
6-2 測定方法.....	101
7 章 実施体制・スケジュール.....	103
7-1 関係者の役割.....	104
7-2 進捗管理（PDCA）.....	105
7-3 スケジュール.....	106
資料編.....	109
資料 1 高齢者向けアンケート調査結果.....	110
資料 2 学生向けアンケート調査結果.....	148
資料 3 バス利用者アンケート調査結果.....	160
資料 4 協議会規約・委員名簿・経過.....	176
資料 5 用語集.....	180

1章 本計画について



- |1-1| 計画の概要
- |1-2| 計画の位置づけ

1-1 | 計画の概要

(1) 計画の目的

| 移動を取り巻く社会情勢

昭和から平成にかけて、自家用車の普及や道路開発が大きく進み、わたしたちの日々の移動は便利で快適なものになりました。特に地方部では、一家に一台、一人一台、とマイカーの所有率が高く、マイカーのある生活が地域の発展や一人一人の豊かな暮らしに繋がったといえます。一方で、マイカーに頼り切った地域づくりは、ドーナツ化現象や公共交通サービスの縮小撤退といった様々な問題を引き起こしています。高齢化が深刻化する今、増加していく非マイカーユーザーにとって、今の地方部、そして本別町は住みよい街といえるでしょうか。新型コロナウイルス感染症の流行や運転手不足の深刻化によって、非マイカーユーザーの足である「地域交通サービス」が大きな岐路に立たされる中で、疲弊した地域交通サービスのあり方を見直し、マイカーに頼り切りにならずとも豊かな生活を送ることが出来るまちづくりが求められています。

| 本別町地域公共交通計画の目的

マイカーの便利さ・快適さも生かしつつ、マイカーを利用できない町民やマイカー利用が望ましくない生活シーンにおいても、過度な負担なく豊かな移動の選択を可能にするためには、町民ニーズに即した地域交通サービスの提供が求められます。本計画では、本町の移動ニーズや移動課題を明らかにし、現行の地域交通サービスを最大限生かしながら、持続可能な地域交通サービスの実現に向けた方針・施策・目標を示します。

※地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、地域にとって望ましい交通サービスのあり方を明らかにし、その実現のための方針や施策・目標を示す「交通のマスタープラン＝指針」です。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、全ての地方公共団体に対し「地域公共交通計画」の策定が努力義務とされています。



(2) 計画の区域

本計画の区域は、**本別町全域** とします。



図 1-1 計画区域図

(3) 計画の対象

本計画の対象は、**本別町内の地域旅客輸送サービス** とします。

主なサービスは以下に示す4つの交通ですが、計画期間内において町内で交通サービスの見直しや新規導入が実施された場合、それらのサービスも計画の対象とします。

(本計画の対象とする主な交通サービス)

- 太陽の丘循環バス
- 患者輸送バス
- 町有バス（スクールバス）
- 乗用ハイヤー（本別ハイヤー）

また、本別町では本計画の区域を超えて運行する広域バス路線も運行しています。これらの交通は本計画に関連する交通サービスとして、十勝地域公共交通計画等の他の計画の方針と連携しつつ、本計画においても確保維持方針を示します。

(計画区域を超えて運行する広域バス)

- 本別・浦幌生活維持路線バス
- ふるさと銀河線代替バス（十勝バス帯広陸別線）

※本別・浦幌生活維持路線バスはR6年3月に廃止が決定しており、その代替として運行する新たな交通サービスについても本計画において示します。

(4) 計画の期間

本計画の期間は、令和6（2024）年4月 から 令和10（2028）年3月 の5か年とします。

< 計画の期間 >

令和6（2024）年 4 月 から 令和10（2028）年 3 月

| 1-2 | 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

本計画は、本町における最上位計画である「第7期本別町総合計画」などの上位計画の動向を踏まえるとともに、「本別町都市計画マスタープラン」などの本町の関連計画や「十勝地域公共交通計画」といった他都市の関連計画と連携を図り、本町の公共交通におけるマスタープラン（基本計画）に位置づけます。

上位計画

第7期本別町総合計画
＜2021年度～2030年度＞

第2期本別町
まち・ひと・しごと
創生総合戦略
＜2021年度～2025年度＞

本別町人口ビジョン
＜2060年までの人口目標＞

整合

本別町地域公共交通計画

＜2024年度～2028年度＞

連携

連携

関連計画

第4期本別町地域福祉計画
＜2021年度～2026年度＞

本別町都市計画マスタープラン
＜2021年度～2030年度＞

本別町過疎地域持続的発展市町村計画
＜2021年度～2025年度＞

他都市関連計画

十勝地域公共交通計画
＜2023年度～2027年度＞

帯広市地域公共交通計画
＜2023年度～2027年度＞

十勝定住自立圏共生ビジョン
＜2021年度～2025年度＞

図 1-2 上位・関連計画との関係性

1 章
本計画に
ついて

2 章
地域特性に
ついて

3 章
移動
ニーズに
ついて

4 章
本計画の
目標・
基本方針

5 章
施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章
評価方法

7 章
実施体制・
スケジュール

資料編

(2) 上位計画

1) 第7期本別町総合計画

第7期本別町総合計画	
計画期間	令和3(2021)年度～令和12(2030)年度
まちの将来像	心を合わせて みんなの笑顔を 未来につなぐ
基本目標	<目標1> 安定した産業から、わくわく笑顔をつくり出すまち <目標2> 人と人のつながりで、いきいき笑顔で暮らすまち <目標3> 豊かな心と、きらきら笑顔を育むまち <目標4> 安全と安心を確保して、にこにこ笑顔で暮らすまち <目標5> みんなの笑顔を未来につなぐまち
公共交通に関連する施策	<公共交通に関連する施策> 道路整備・交通網の充実 <10年後の目指す姿像> 個々の生活形態に沿った交通体系の確保により、通院や買い物などに利用され、住み慣れた地域で生活している。 <具体的内容> 通院や買い物等に利用する交通手段ニーズを反映した路線等の見直しや新たなサービスの導入を図り、利便性の高い地域公共交通の確保を図る。

2) 第2期 本別町まち・ひと・しごと創生総合戦略

第2期 本別町まち・ひと・しごと創生総合戦略	
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
基本目標	<目標1> 元気な産業をつくり安心して働けるようにする <目標2> 本別への新しい人の流れをつくる <目標3> 結婚・出産・子育ての希望をかなえる <目標4> 安心して暮らせる地域をつくる
公共交通に関連する施策	<基本目標4に対する施策> ●施策4－1 公共交通の維持確保 ・ 町有バス等の安定的運行や町内交通体系の整備 ・ 本別浦幌生活維持路線の運行 ・ 帯広陸別線の運行維持確保 ●KPI（重要業績評価指数） ・ 道の駅を発着するバスの便数 基準値 40 便（R1） 目標値 40 便（R7）

3) 本別町人口ビジョン

本別町人口ビジョン	
計画期間	2060 年までの人口目標
公共交通の課題	高齢者が安心して暮らせる地域づくりを行う施策の充実については「買い物・通院等が不便・困難な地域への生活上の不便を解消する施策の充実」を求める回答が多く、生活の利便性を懸念する町民が多いことがうかがえる。

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

(3) 関連計画

1) 第4期 本別町地域福祉計画

第4期 本別町地域福祉計画	
計画期間	令和3（2021）年度～令和8（2026）年度
基本理念	地域のきずなと交流ネットワークを育み 誰もがいきいき笑顔で暮らすまち 本別
基本目標	＜目標1＞互いに支え合う地域をつくろう ＜目標2＞安心して暮らせる地域をつくろう ＜目標3＞いきいきと暮らせる地域をつくろう
公共交通の課題	＜安心して暮らせる安全で快適な環境づくり＞ 「免許証返納による足の確保」や「高齢運転手による事故防止」を考慮した「移動手段の確保」や「地域交通の利便性向上」に取り組むことを課題としている。

2) 本別町都市計画マスタープラン

本別町都市計画マスタープラン	
計画期間	令和3（2021）年度～令和12（2030）年度
都市将来像	人と自然にやさしい希望のまち ほんべつ
基本目標	＜目標1＞誰もが安心して過ごせる都市 ＜目標2＞文化・学習活動が盛んな都市 ＜目標3＞自然や農村と調和した都市 ＜目標4＞産業を大切にした都市 ＜目標5＞都市づくりと町民活動の融和した都市
公共交通に関連する課題と整備方針	＜課題 高齢者・障害者へ対応した公共施設や都市施設の整備＞ 自動車で移動できない人の交通手段となるバス路線の充実 ＜分野別の整備方針 公共交通の利用促進＞ ふるさと銀河線は平成18年4月20日をもって廃線となり、バス路線へと転換された。代替バス路線は、自動車等の交通手段を持たない高齢者や通学者が町外に出るときに必要な交通手段であるため、今後も利用促進を図る。



3) 本別町過疎地域持続的発展市町村計画

本別町過疎地域持続的発展市町村計画	
計画期間	令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度
基本方針	<方針 1> 安定した産業から、わくわく笑顔をつくり出すまち <方針 2> 人と人のつながりで、いきいき笑顔で暮らすまち <方針 3> 豊かな心と、きらきら笑顔を育むまち <方針 4> 安全と安心を確保して、にこにこ笑顔で暮らすまち <方針 5> みんなの笑顔を未来につなぐまち
公共交通の 現状・課 題・対策	<公共交通の現状> ● ふるさと銀河線の廃止後、十勝バス株式会社の路線バスが帯広～陸別間、北見バス株式会社の路線バスが陸別～北見間をそれぞれ運行し、交通弱者である高齢者や高校生の生活の足となっている。 ● 本別・浦幌町間では両町の共同事業として、予約制の乗合バス（乗合タクシー）運行を行っている。 ● 本別市街地を循環運行するコミュニティバス「太陽の丘循環バス」は、通院や買い物などに利用されている。 ● 「へき地患者輸送バス」と「町有バス」は、郊外居住者が中心市街地へ行くための路線で、農村部に多い独居の高齢者にとって重要な交通手段となっている。 <公共交通の課題> ● 地域内公共交通の利用者数は減少傾向にあるが、過疎地域における交通弱者の生活を支え、町民の暮らしと活力あるまちづくりのため、維持・確保に努める必要がある。 <対策> ● 「ふるさと銀河線代替バス」をはじめ、「本別・浦幌生活維持路線バス」「太陽の丘循環バス」「へき地患者輸送バス」「町有バス」の安定運行に努めるとともに、利用促進を図る。 ①ふるさと銀河線代替バスの利用促進 ②本別・浦幌生活維持路線バス、へき地患者輸送バス、町有バスの運行維持確保

1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・
スケジュール

資料編

4) 第3期 十勝定住自立圏共生ビジョン

第3期 十勝定住自立圏共生ビジョン	
計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
圏域の将来像	19 市町村が農畜産物の高付加価値化や自然エネルギーの活用、観光の広域化、人口減少社会への対応などを進めることで、十勝のさらなる発展と魅力の向上を図るとともに、保健・医療、福祉、教育、地域公共交通など様々な分野で連携することにより、子どもからお年寄りまで、安全で安心して豊かに暮らせる社会を築きあげ、誰もが住みたい、住み続けたいと思える十勝を目指します。
公共交通の取組み	< 地域公共交通の維持確保と利用促進 > ● 圏域住民の移動手段の確保や利便性の向上を図るため、生活交通路線の維持確保、利用促進の取組を進めます。 < 具体的な取組 > ● 生活交通路線の維持確保と利用促進

5) 十勝地域公共交通計画

十勝地域公共交通計画	
計画期間	令和 5（2023）年度～令和 9（2027）年度
基本理念	十勝地域の階層的な基礎圏域を支える 広域交通ネットワークの持続性・利便性の確保
基本方針	<方針 1> 広域移動ニーズを支える広域交通ネットワークの持続性確保 <方針 2> シームレス化やデジタル化による広域交通の利便性向上 <基本方針 3> 地域全体で取り組む広域交通の利用促進
本別町に関連する記載事項	<十勝バス帯広陸別線について（OD 調査より）> ● 帯広市との距離が短い幕別町・池田町・本別町では、主に帯広市との往来に利用され、主な利用者は、学生と通院者 <十勝バス帯広陸別線の対応方針> ● 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく <基本施策> （施策 1）広域移動ニーズを支える公共交通の確保に向けた検討・実施 （施策 2）バス・タクシー運転手の確保 （施策 3）乗り継ぎシームレス化によるサービスの利便性向上 （施策 4）デジタル技術活用による利便性向上 （施策 5）公共交通の利用促進活動の実施

6) 帯広市地域公共交通計画

帯広市地域公共交通計画	
計画期間	令和 5（2023）年度～令和 9（2027）年度
将来像	みんなで創り 未来へつなぐ 公共交通
本別町に関連する記載事項	<広域交通路線バス（市町村をまたがって運行する路線）> 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）や北海道生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線）を活用しながら、国・北海道・沿線市町村・交通事業者により確保・維持を図る。

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

2章 地域特性について



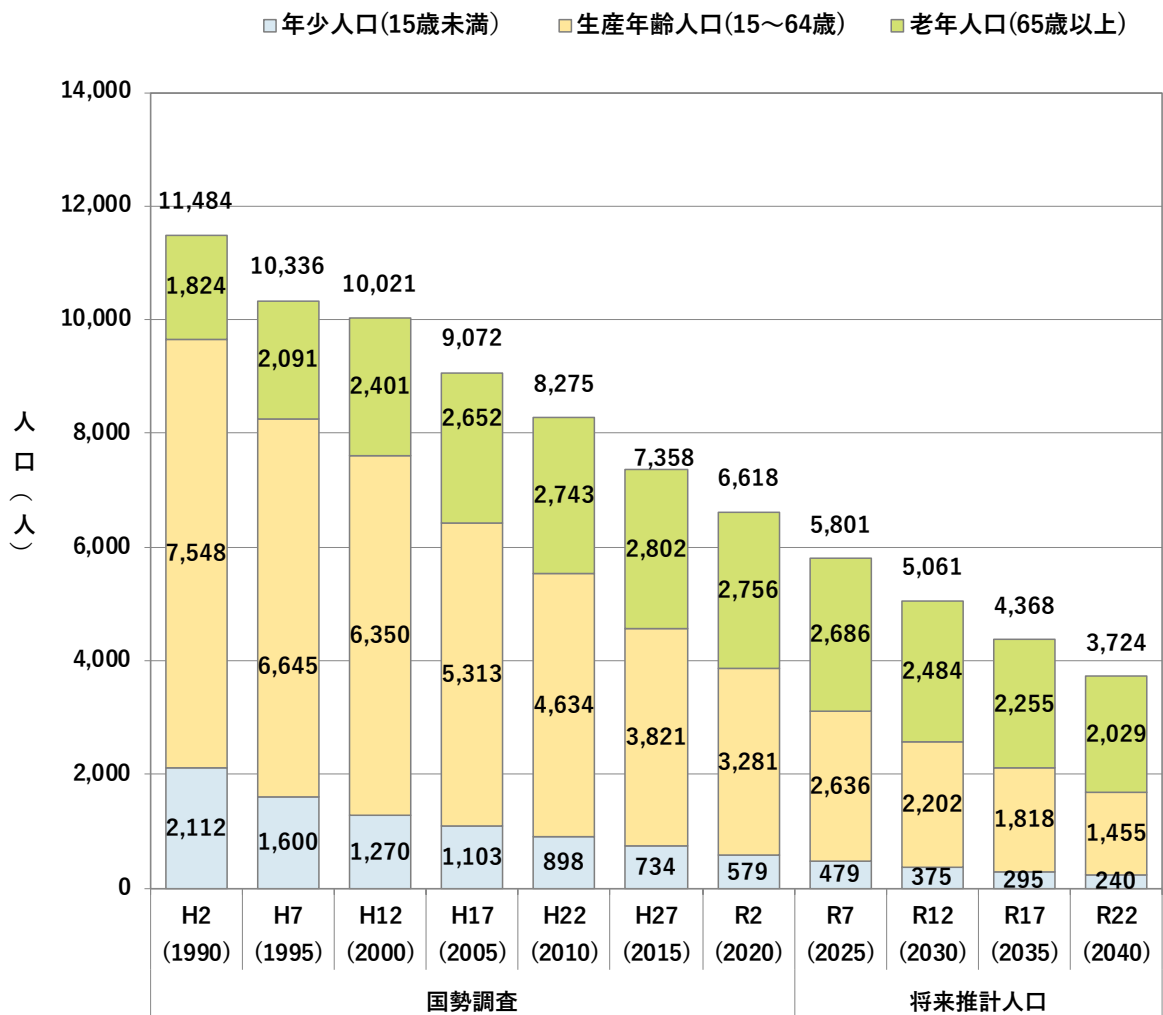
- |2-1| 人口・地勢
- |2-2| 施設・移動
- |2-3| 地域交通サービス

| 2-1 | 人口・地勢

(1) 人口

1) 人口の推移

本町の人口は平成17年（2005年）に1万人を下回り、令和2年（2020年）には6,618人まで減少しています。今後、人口はさらに減少することが予想され、これまでの公共交通体系の維持が困難なることが想定されます。

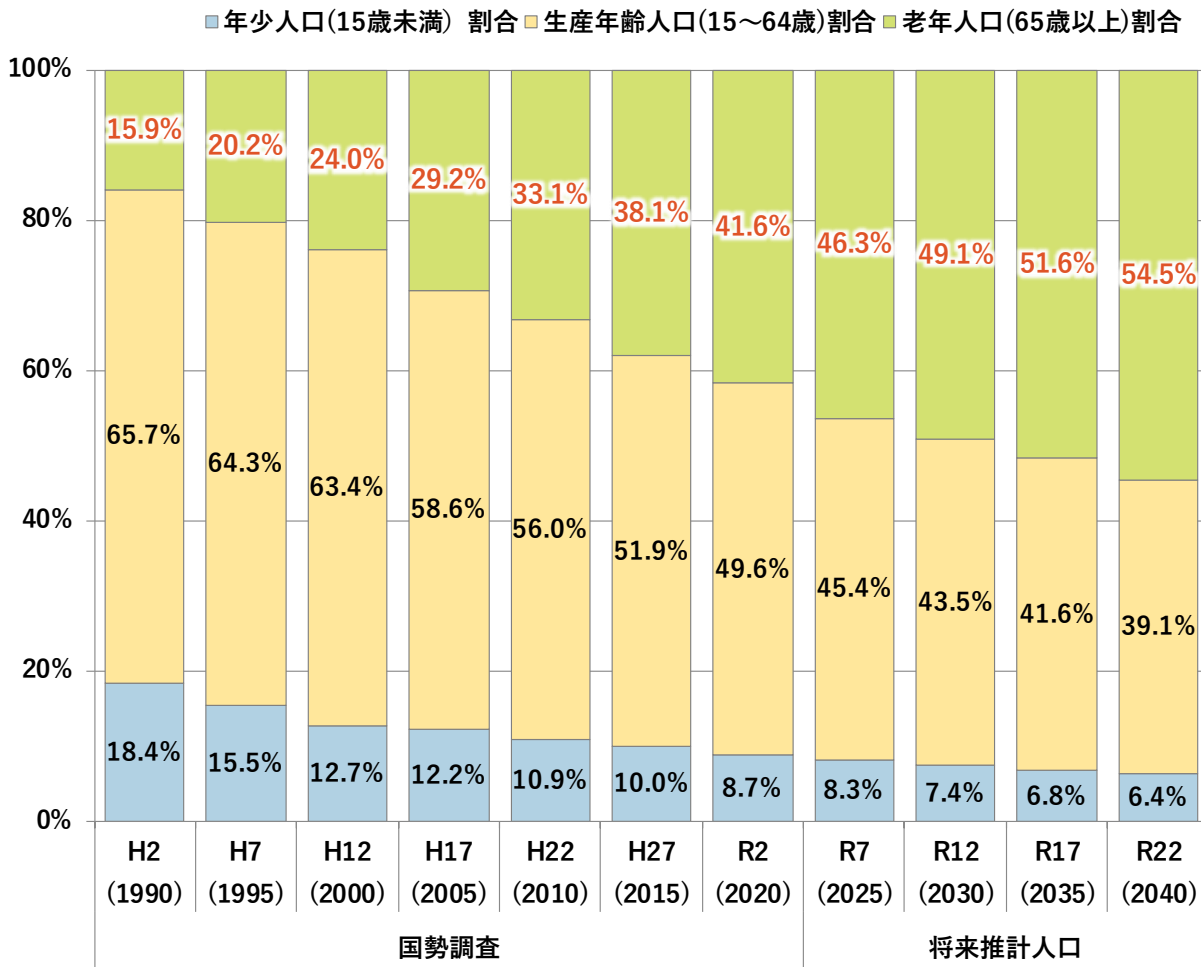


<出典> H2～R2 国勢調査（総務省統計局） R7～R22：国立社会保障・人口問題研究所
※総人口には年齢不詳を含む

図 2-1 人口の推移

2) 高齢化率の推移

年齢3区分別に人口の推移をみると、平成7年（1995年）に老年人口が年少人口を上回りました。令和7年（2025年）には生産年齢人口も上回ることが予想され、高齢化率（人口に占める老年人口の割合）は、今後も増加を続け、公共交通を必要とする高齢者の割合は増加する見込みです。



<出典> H2～R2 国勢調査（総務省統計局） R7～R22：国立社会保障・人口問題研究所
※総人口には年齢不詳を含む

図 2-2 老年人口割合（高齢化率）の推移

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

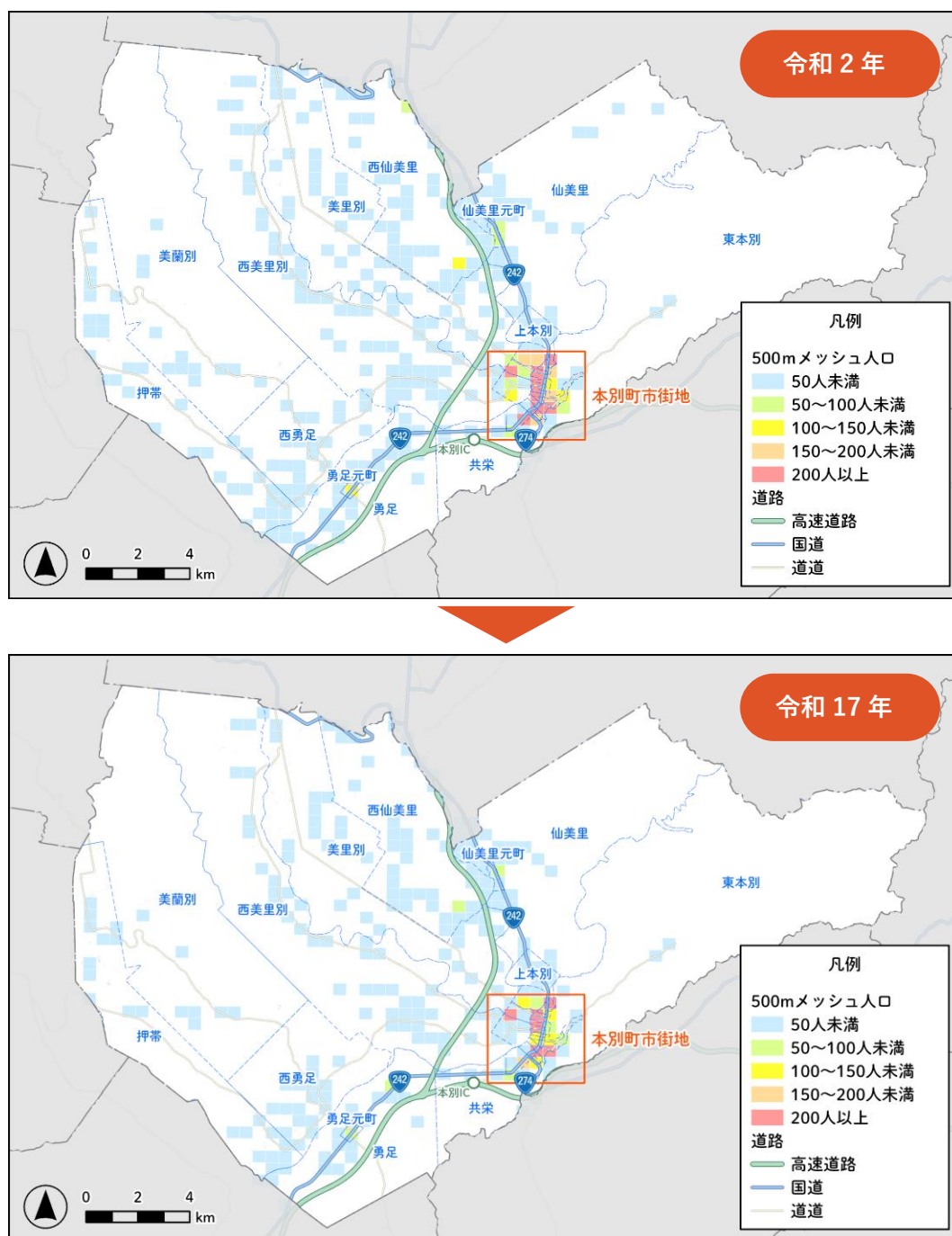
7 章

実施体制・スケジュール

資料編

3) 人口分布の推移

本町の人口は、市街地に集中していますが、国道や道道沿いにも分布しており、広域的に人が住んでいます。令和 17 年の将来予測においても人口は減少しますが分布の広がりとは概ね変わらないことが予想されています。今後、町内の広域的な人口分布を考慮し、町内を効率的に運行する公共交通体系の必要性が窺えます。

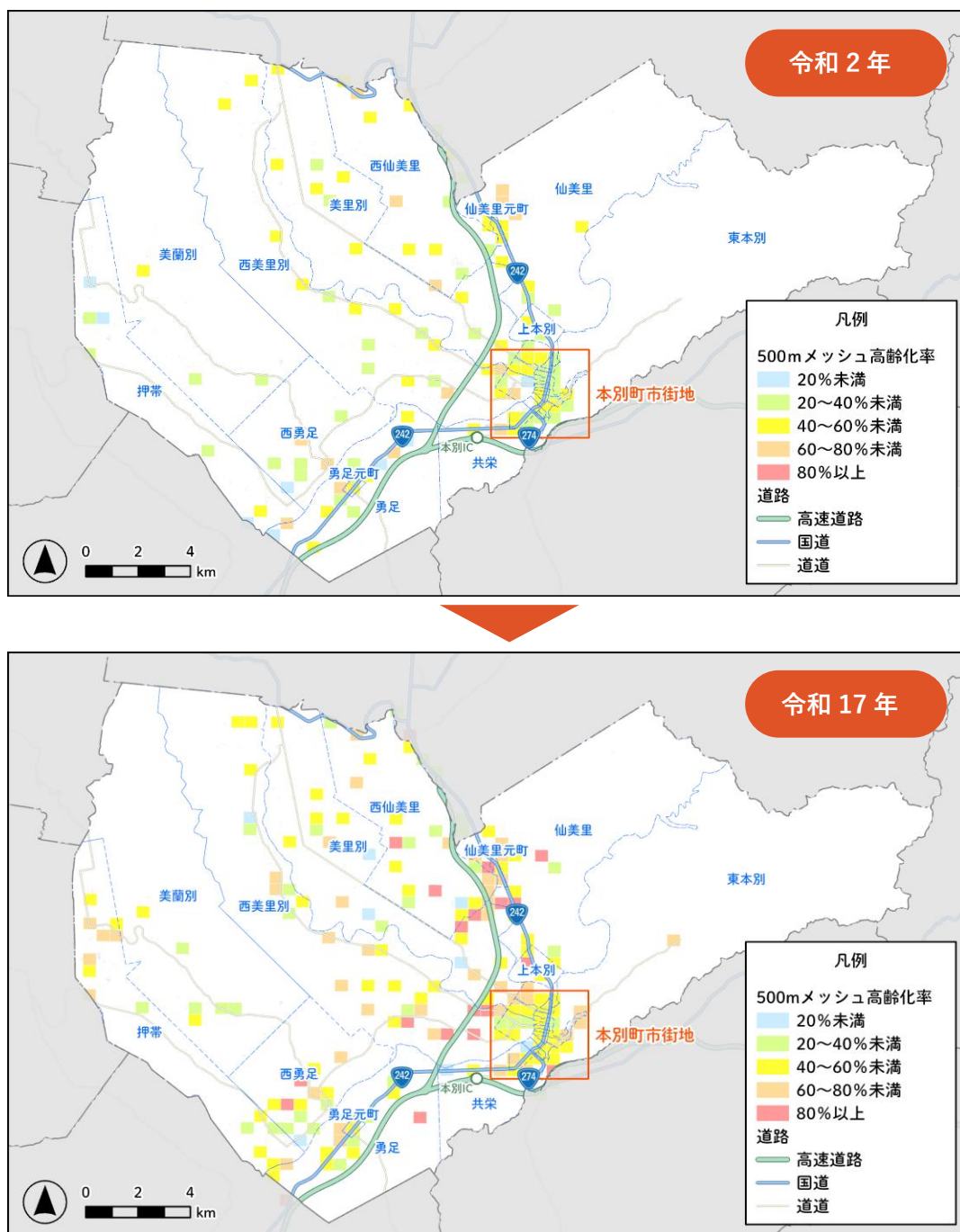


<出典> R2 国勢調査（総務省統計局） R17：国立社会保障・人口問題研究所

図 2-3 人口分布の推移

4) 高齢化率分布

本町の65歳以上の人口割合（高齢化率）は、市街地においても20%以上となっており、郊外では40%以上の地区が多いです。令和17年の将来予測では、高齢者が多く住む地区が拡大し、高齢化率が60%を超える地区も多くなることが予想され、高齢化の進む郊外部の生活交通の確保が重要と考えられます。



<出典> R2 国勢調査（総務省統計局） R17：国立社会保障・人口問題研究所

図 2-4 高齢化率分布の推移

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

(2) 地勢

本町は、北海道・十勝の東北部に位置し、国道 242 号や 274 号等により、帯広、釧路といった道内の主要都市とアクセスができます。平成 15 年に開通した北海道横断自動車道の本別インターチェンジにより、道央圏等へ、より快適なアクセスが構築されています。

本別町の市街地は、山々や畑地に囲まれた中で、国道 242 号を中心に形成されており、工業等の発展により、市街地は勇足方面に向けて拡大しています。

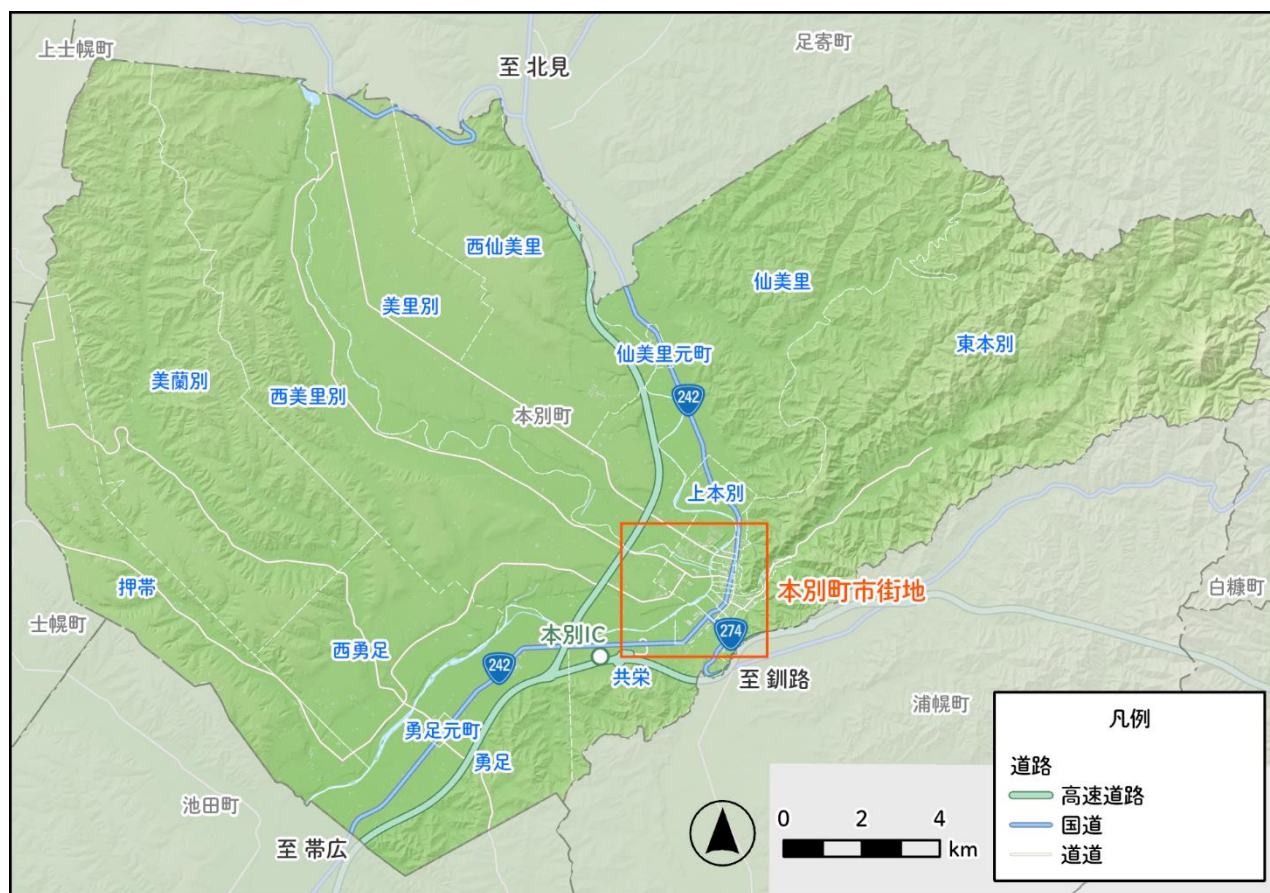


図 2-5 地勢図

| 2-2 | 施設・移動

(1) 施設

1) 行政施設

行政施設（役場・出張所、警察署、保健所等）は、市街地に集中して立地しており、バス停留所を中心とした半径 300m 圏内に立地しています。



<出典> 本別町調べ

図 2-6 行政施設の施設立地状況

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

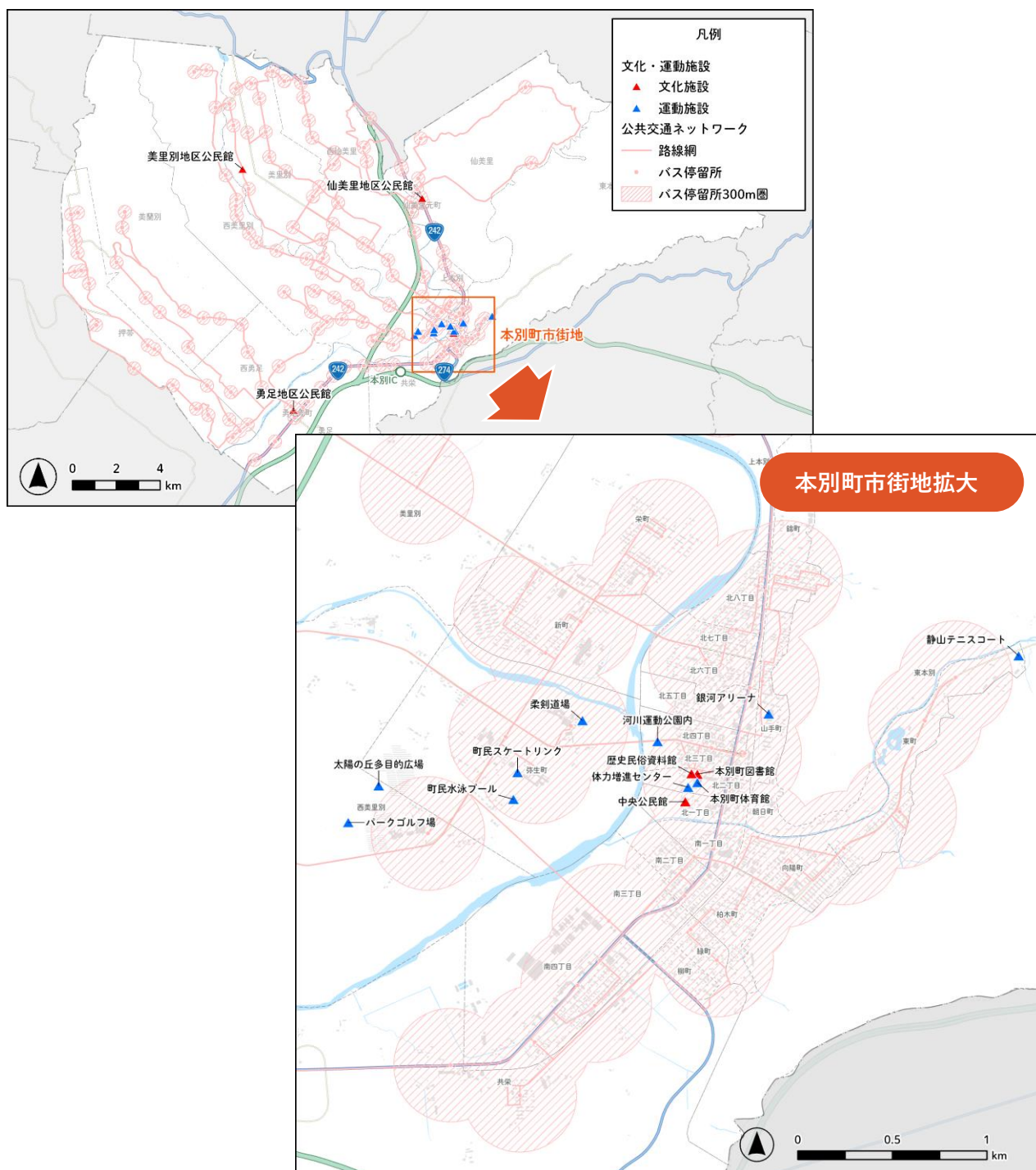
7 章

実施体制・スケジュール

資料編

2) 文化・運動施設

文化・運動施設（文化施設、運動施設）は、市街地に集中しており、バス停留所を中心とした半径300m 圏内に概ね立地しています。

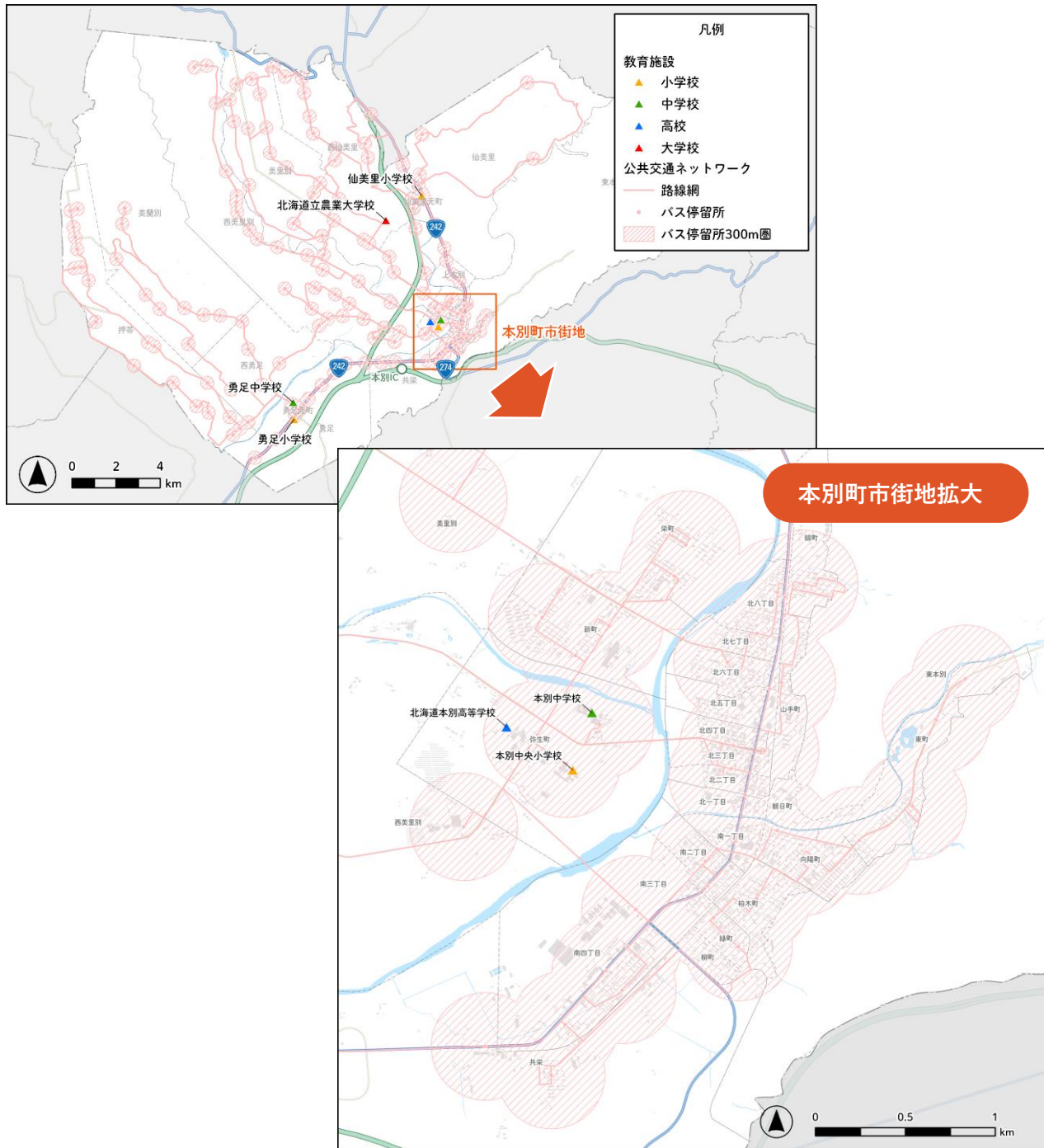


<出典>本別町調べ

図 2-7 文化・運動施設の施設立地状況

3) 教育施設

教育施設（小学校、中学校、高校、大学校）は、市街地の他、北部の仙美里地区周辺、南部の勇足地区周辺に位置しています。小学校・中学校・高校は、バス停留所を中心とした半径 300m 圏内に立地していますが、北海道立農業大学校は、周辺に公共交通が運行していません。



<出典> 本別町調べ

図 2-8 教育施設の施設立地状況

1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

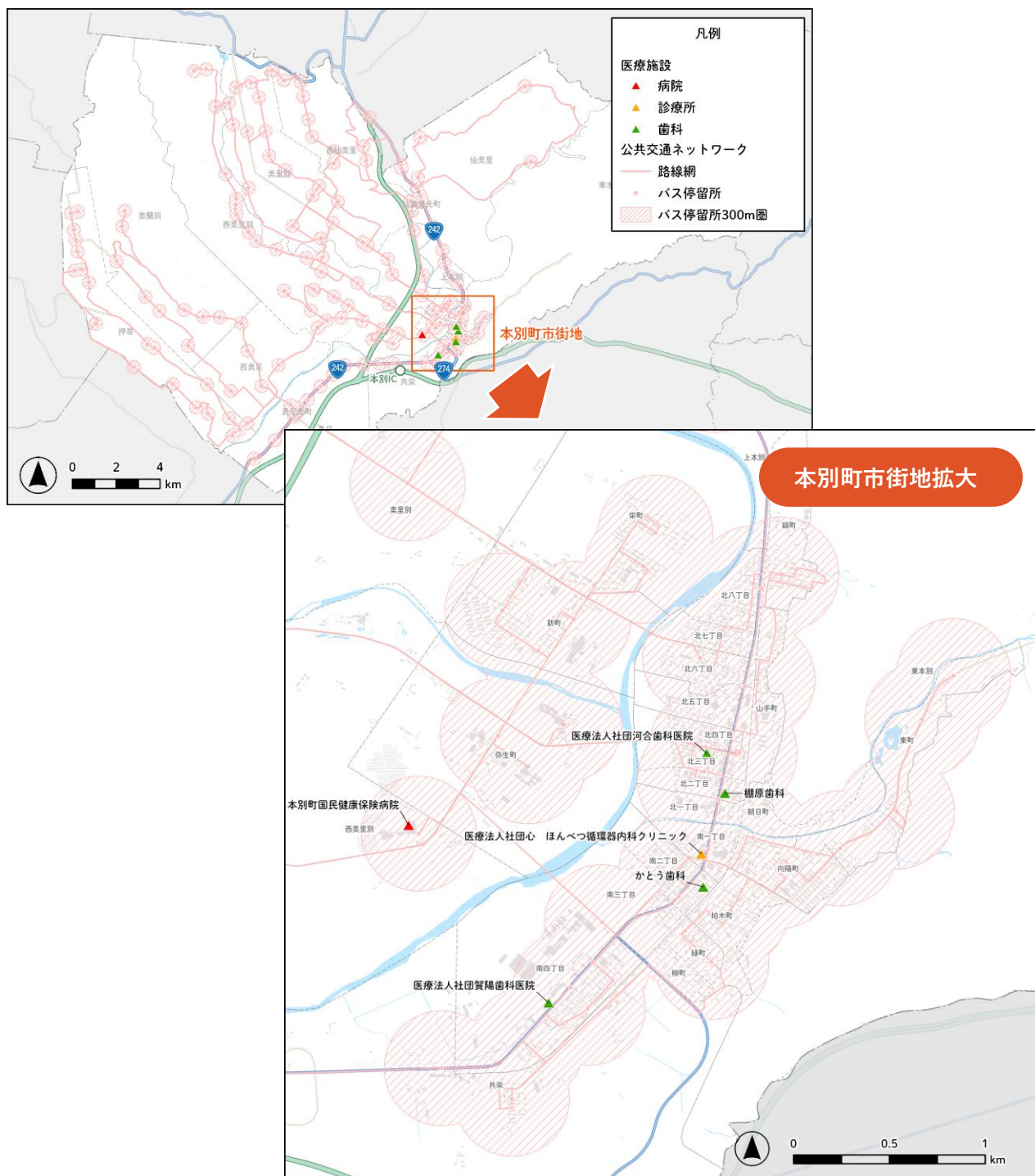
7 章

実施体制・
スケジュール

資料編

4) 医療施設

医療施設（病院、診療所、歯科）は、市街地に集中しており、バス停留所を中心とした半径 300m 圏内に立地しています。

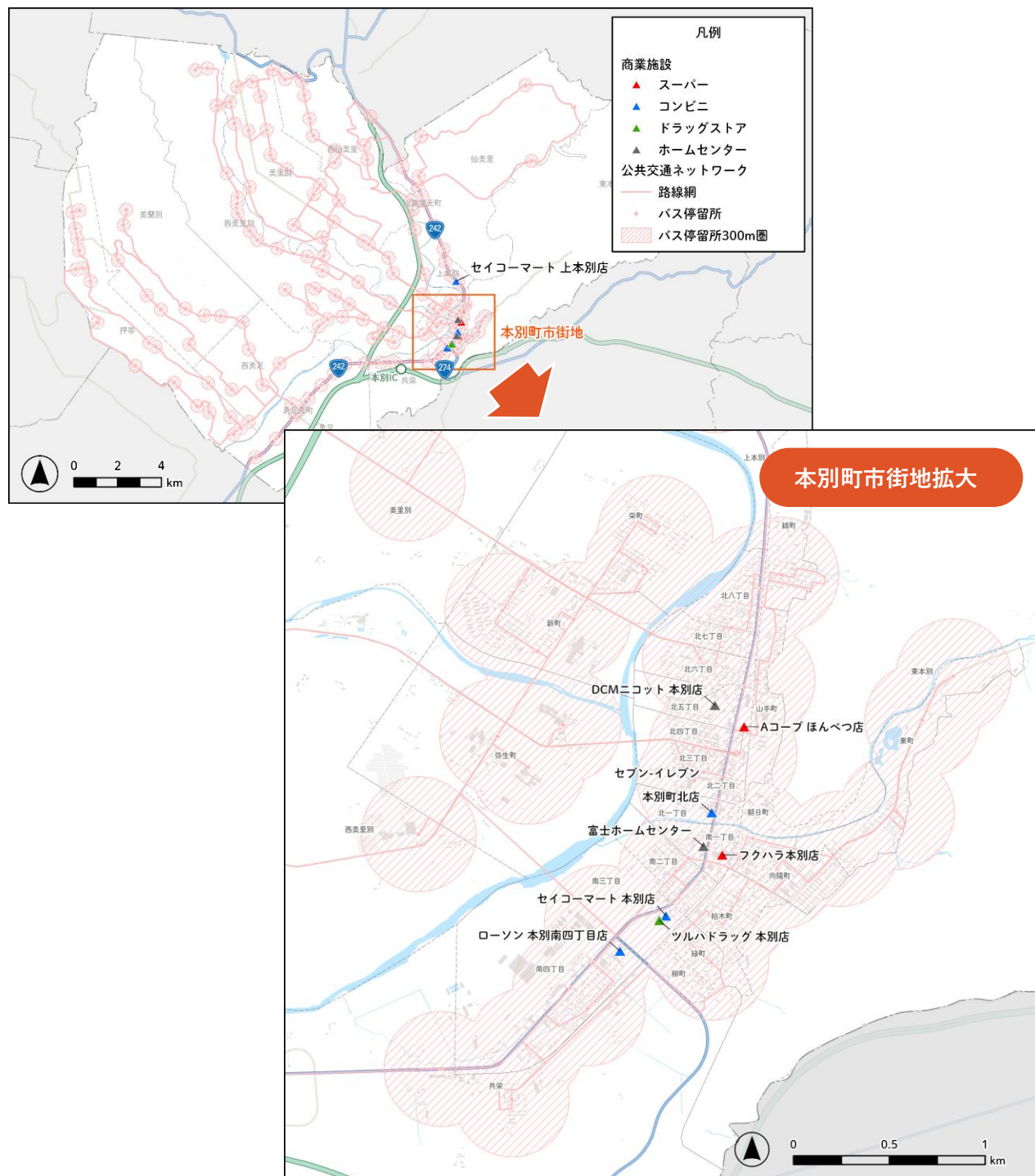


<出典> 本別町調べ

図 2-9 医療施設の施設立地状況

6) 商業施設

商業施設（スーパー、コンビニ、ドラッグストア、ホームセンター）は、市街地に集中しており、バス停留所を中心とした半径 300m 圏内に立地しています。

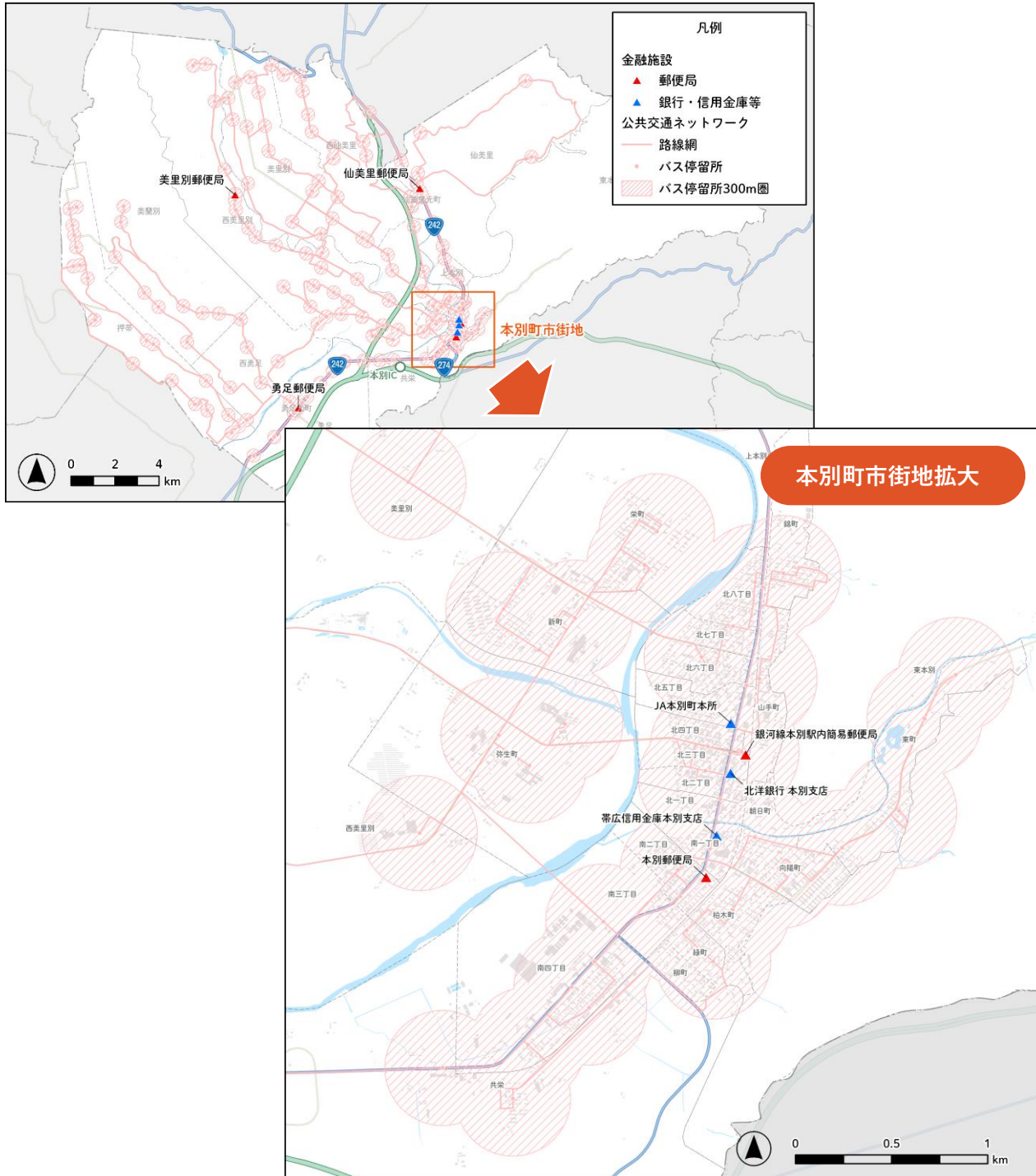


<出典> 本別町調べ

図 2-11 商業施設の施設立地状況

7) 金融施設

金融施設（郵便局、銀行・信用金庫等）について、銀行や信用金庫は市街地に集中し、郵便局は郊外部にも位置し、すべての施設がバス停留所を中心とした半径 300m 圏内に立地しています。



<出典> 本別町調べ

図 2-12 金融施設の施設立地状況

1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

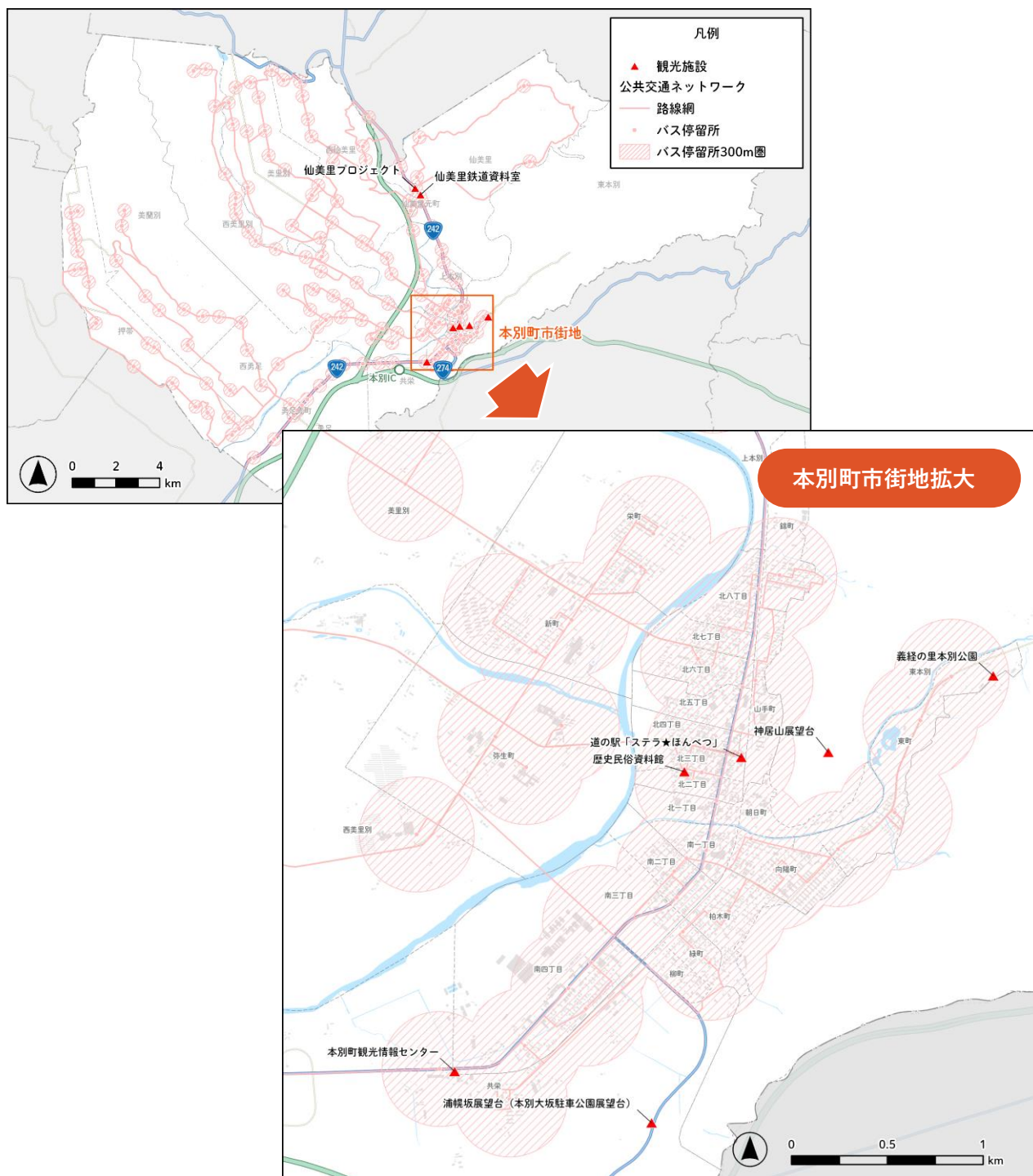
7 章

実施体制・
スケジュール

資料編

8) 観光施設

観光施設は、市街地と、北部の仙美里地区周辺に位置し、バス停留所を中心とした半径 300m 圏内に概ね立地しています。



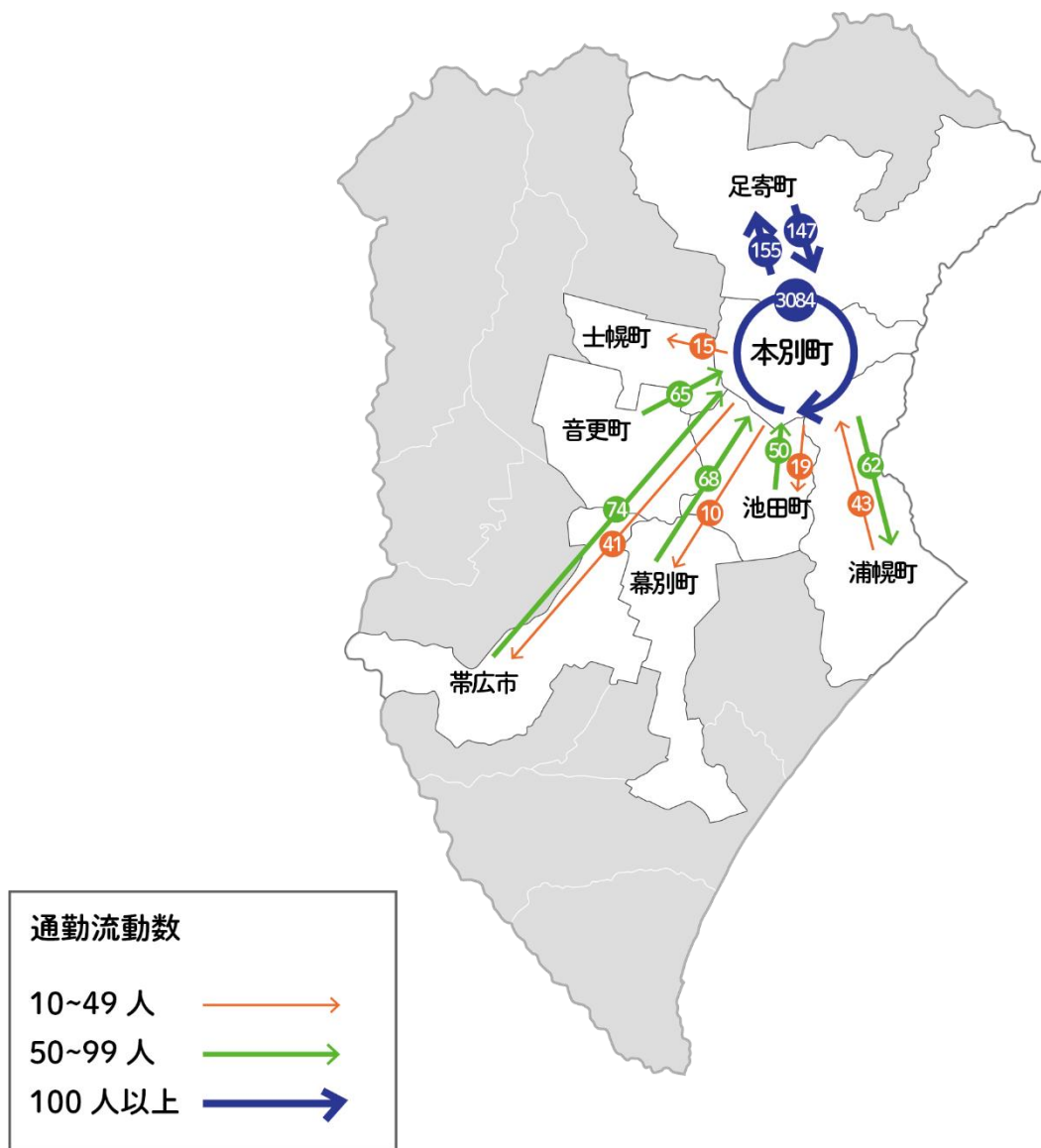
<出典>本別町調べ

図 2-13 観光施設の施設立地状況

(2) 移動

1) 通勤流動

本町の通勤流動を見ると、町内での通勤が大半を占めますが、足寄町との移動も多くみられます。また、遠くは帯広市からの通勤も見られます。



<出典> R2 国勢調査 (総務省統計局)

図 2-14 通勤流動図

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

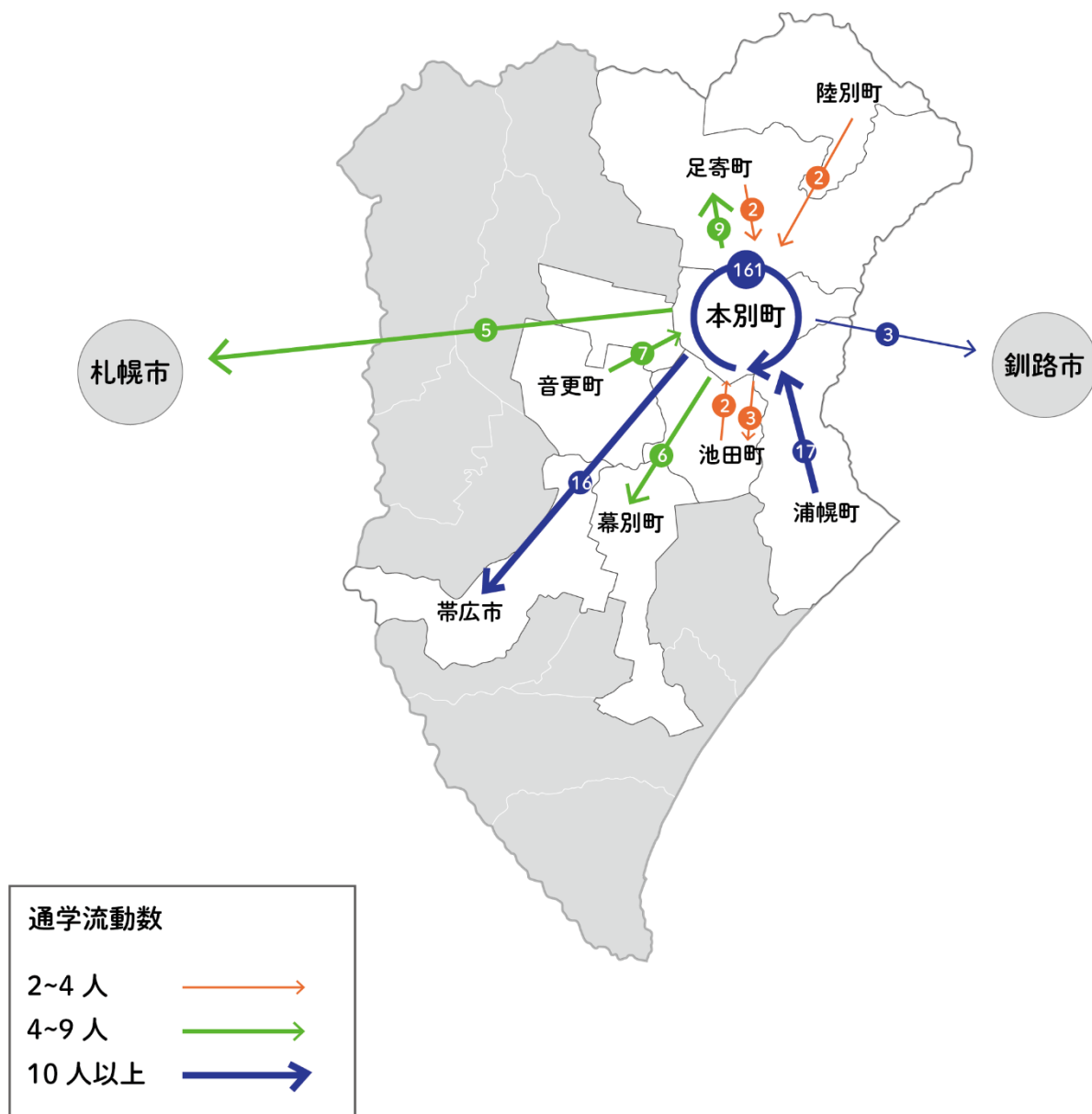
7 章

実施体制・スケジュール

資料編

2) 通学流動

本町の通学流動を見ると、通勤と同様に町内での通学が大半を占めますが、帯広市への通学や浦幌町からの通学も見られます。

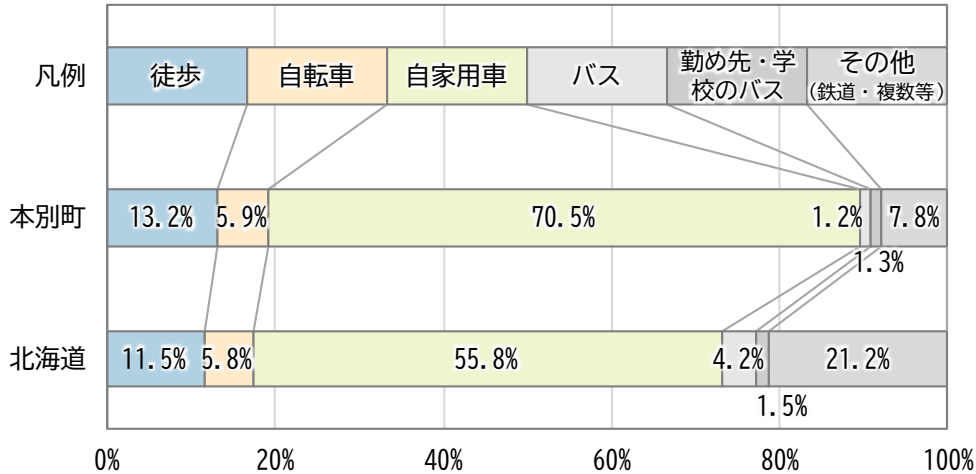


<出典> R2 国勢調査（総務省統計局）

図 2-15 通学流動図

3) 交通手段分担率

本町の通勤・通学者の交通手段を見ると、自家用車による移動が70.5%と北海道平均の55.8%よりも高く、自動車に依存しています。

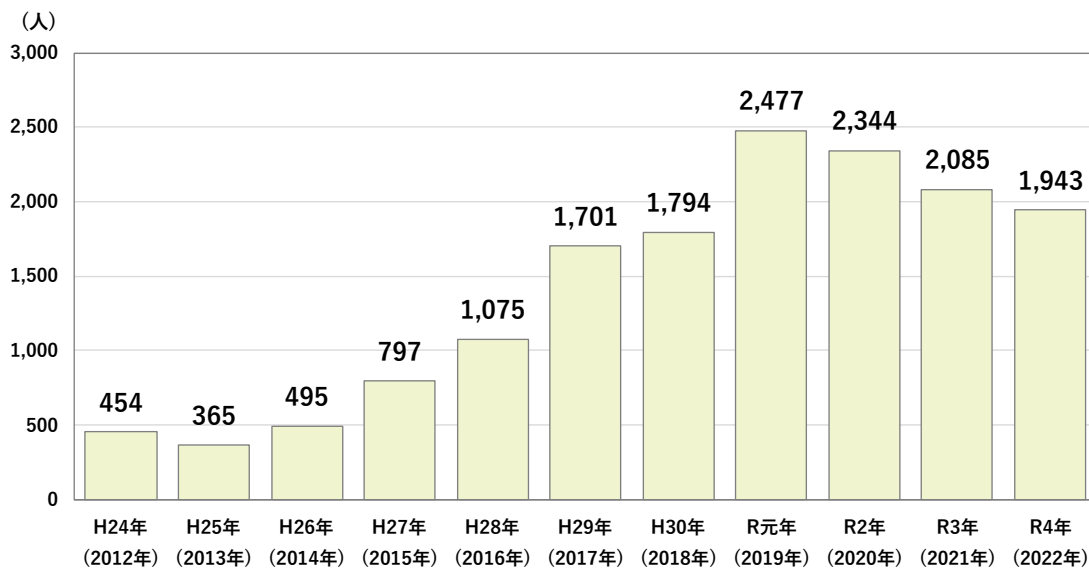


<出典> R2 国勢調査（総務省統計局）

図 2-16 交通手段分担率

4) 免許証返納者数の推移（65 歳以上）

本町を管轄する北海道管区釧路方面における65歳以上の免許証の返納者数は、令和元年にかけて大きく増加し、以降、横ばい傾向です。今後、自家用車に頼らなくても生活できる移動手段の確保が、特に重要となると考えられます。



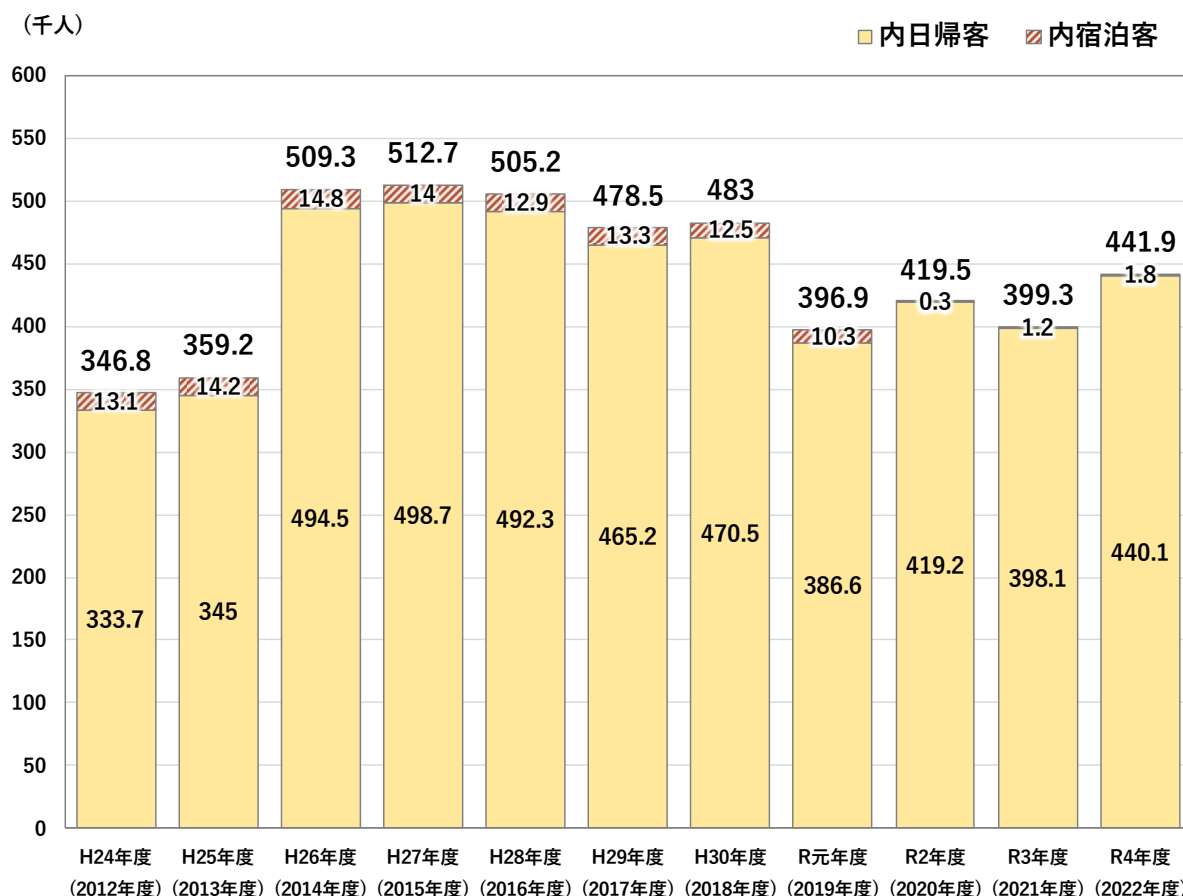
<出典> 運転免許統計（警察庁）

図 2-17 免許証返納者数の推移（北海道管区釧路方面 ※本別町の管轄）

5) 観光入込客数

本町の観光入込客数は、令和元年度（2019年度）より新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少しています。その後は緩やかな回復を見せていますが、感染症影響前の水準まではまだ戻っていない状況です。

住民の移動手段を確保しつつ、近隣市町村との連携により、観光客の周遊性を高める公共交通の運行の必要性なども、今後、重要になると考えられます。



< 出典 > 北海道観光入込客数調査報告書（北海道）

図 2-18 観光入込客数の推移

| 2-3 | 地域交通サービス

(1) 地域交通サービスの概況

1) 町内交通

本町では、市街地を運行する定時定路線型のコミュニティバスである「太陽の丘循環バス」、郊外部と市街地を結ぶ「患者輸送バス」、郊外部からの登下校を担う「町有バス（スクールバス）」、そして「乗用ハイヤー（本別ハイヤー）」が運行しています。

- 太陽の丘循環バス
- 患者輸送バス
- 町有バス（スクールバス）
- 乗用ハイヤー（本別ハイヤー）

2) 広域交通

本町では、本計画の区域を超えて運行する広域バスとして、主に浦幌町からの登下校や透析患者の移動手段を担う「本別・浦幌生活維持路線バス」、帯広市と陸別町を結ぶ広域バス路線である「ふるさと銀河線代替バス（十勝バス帯広陸別線）」が運行しています。

- 本別・浦幌生活維持路線バス（※R6 年3月に廃止が決定しています）
- ふるさと銀河線代替バス（十勝バス帯広陸別線） ※以下、帯広陸別線と表記

3) その他

上記の他、移動手段の確保が課題となっている高齢者等を対象としたハイヤー利用の負担軽減を目的とした助成事業として「高齢者生活交通支援事業（タクシーチケット助成）」を実施しています。

- 高齢者生活交通支援事業（タクシーチケット助成） ※以下、タクシーチケット助成と表記

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

表 2-1 地域交通サービスの概況

	路線名	概要	系統	運行便数	
				上り (終⇒起)	下り (起⇒終)
町内交通	太陽の丘循環バス (4 系統／1 日 14 便)	・市街地内 ・100 円/回 ・乗合 ・フィーダー系統	南回り	(平日) 4 便	—
			北回り	(平日) 4 便	—
			直行コース	(平日) 1 便	—
			近道コース	(平日) 5 便	—
	患者輸送バス (5 系統／各系統週 1 往復)	・郊外～市街地 ・無料 ・乗合	押帯地区	(月曜) 1 便	(月曜) 1 便
			活込・美里別東地区	(火曜) 1 便	(火曜) 1 便
			仙美里地区	(水曜) 1 便	(水曜) 1 便
			美里別・拓農地区	(木曜) 1 便	(木曜) 1 便
			新生・月見台・明美地区	(金曜) 1 便	(金曜) 1 便
	町有バス（スクールバス） (7 系統／各系統平日 1 往復)	・郊外～小中学校 ・無料 ・乗合 ・一般混乗可	負簾方面	(平日) 1 便	(平日) 1 便
			活込方面	(平日) 1 便	(平日) 1 便
			拓農方面	(平日) 1 便	(平日) 1 便
			追名牛方面	(平日) 1 便	(平日) 1 便
			新生方面	(平日) 1 便	(平日) 1 便
			美蘭別方面	(平日) 1 便	(平日) 1 便
			押帯方面	(平日) 1 便	(平日) 1 便
	本別ハイヤー	・乗用タクシー	—	—	—
広域交通	本別・浦幌生活維持路線バス (R6.3 廃止決定)	・町内外 ・予約制 ・乗合 ・無料	本別町～浦幌町	(毎日) 3 便	(毎日) 3 便
	帯広陸別線	・町内外 ・乗合 ・運賃制 ・地域間幹線系統	帯広市～陸別町	(平日) 9 便 (土日祝) 7 便	(平日) 9 便 (土日祝) 7 便
その他	タクシーチケット助成	・運賃助成／料金助成 ・65 歳以上 ・身体障害者 ・15,000 分支給 ・追加支給補助あり	本別ハイヤー限定	—	—

※令和 6 年（2024 年）1 月時点



図 2-19 町内を運行する地域交通サービス（全域図）

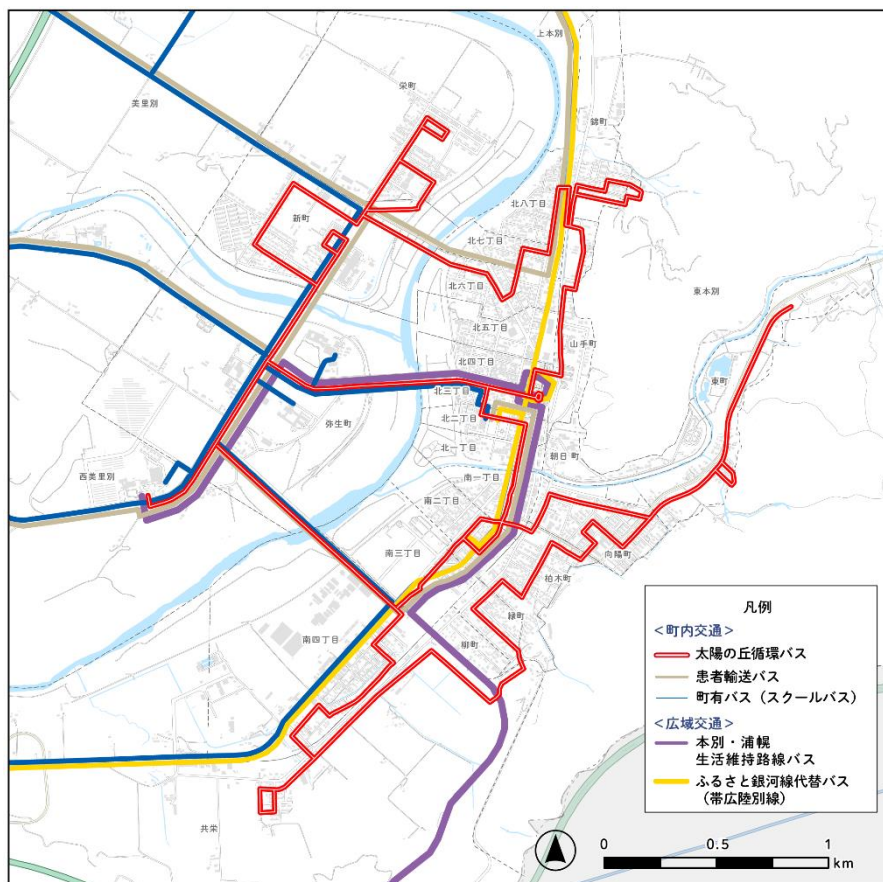


図 2-20 町内を運行する地域交通サービス（市街地図）

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

(2) 地域交通サービスの実施に要する費用

前述の地域交通サービスの運行・実施にかかる費用を下表に示します。いずれも費用が増加傾向にあり、今後の予算確保が課題となっています。特に、「高齢者生活交通支援事業」は新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した事業となっており、今後の当該補助の活用はできません。ここで、「一般バス路線の維持に係る補助」は補助算定方法の特例や減便対応等により費用が上下していますが、運行単価の増加並びに利用者減少の傾向から、今後の補助費用拡大が懸念されます。

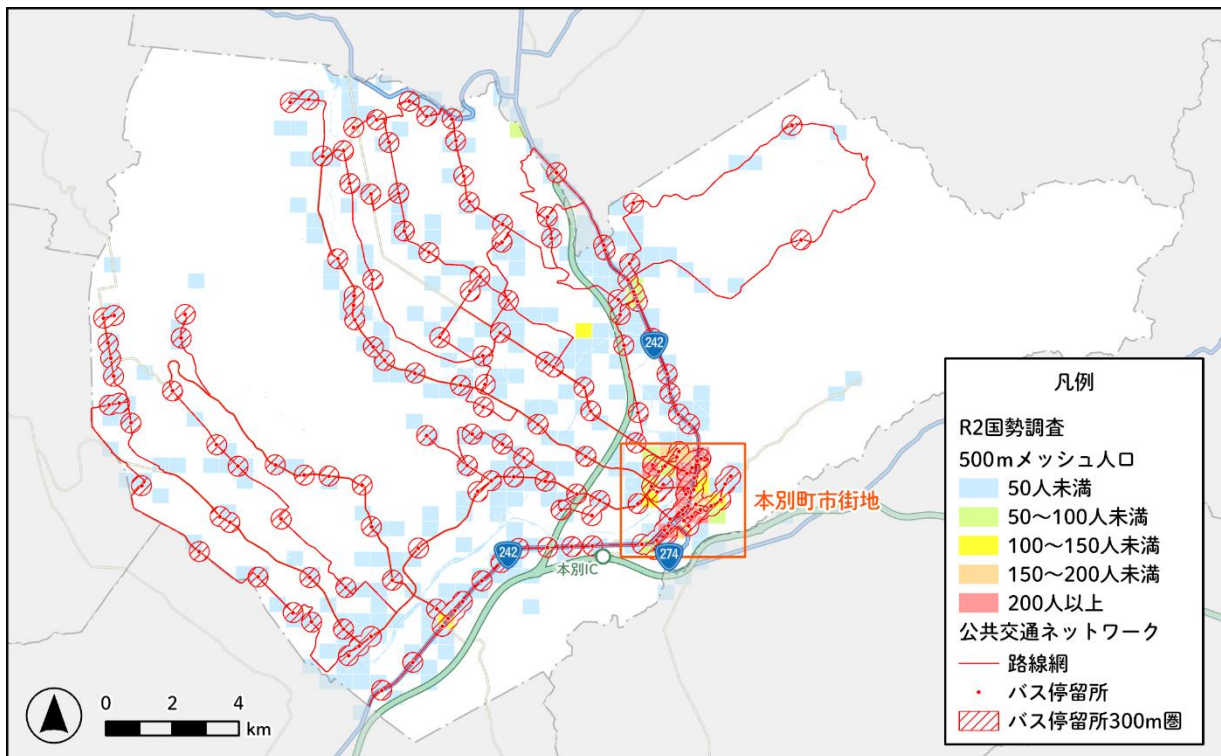
表 2-2 地域交通サービスの実施に要する費用

事業名	対象のサービス	R3 年度 (実績)	R4 年度 (実績)	R5 年度 (予算)
太陽の丘循環バス事業	太陽の丘循環バス	12,386	12,540	13,794
へき地患者輸送車両 運行事業	患者輸送バス	4,238	3,673	3,992
スクールバス事業	町有バス (スクールバス)	18,102	18,920	21,164
本別・浦幌生活維持 路線運行事業	本別・浦幌 生活維持路線バス	15,431	14,943	16,157
一般バス路線の 維持に係る補助	帯広陸別線	18,105	15,416	26,914
高齢者生活交通 支援事業	本別ハイヤー	6,099	6,637	9,165
合計		74,363	72,131	91,187

(単位：千円)

(3) 公共交通カバー率

以下に、地域交通サービスの「停留所勢力圏図」を示します。これは各地域交通サービスの停留所から 300m 半径を図示したもので、その半径内にどれくらいに人が住んでいるか、つまりどれくらいの人にサービスを届けられているかを測るための指標となります。本町においては、市街地を中心に停留所勢力圏が広がっており、令和 2（2020）年時点で総人口の 70.1%の住民がこの勢力圏内に居住していることがわかります。



	総人口	公共交通カバー人口	公共交通カバー率
令和 2 年(2020 年)	6,618 人	4,641 人	70.1 %
令和 17 年(2035 年)	4,368 人	3,087 人	70.7 %

図 2-21 公共交通ネットワークと公共交通カバー率

3章 移動ニーズについて



|3-1| サービス利用実績

|3-2| 移動ニーズ

| 3-1 |

サービス利用実績

(1) 運行状況

1) 太陽の丘循環バス

太陽の丘循環バスの利用者数は減少傾向にあり、平成 30 年度から令和 4 年度にかけて 47.3%の減少となっています。月別の利用者数については、大きな変動は見られません。

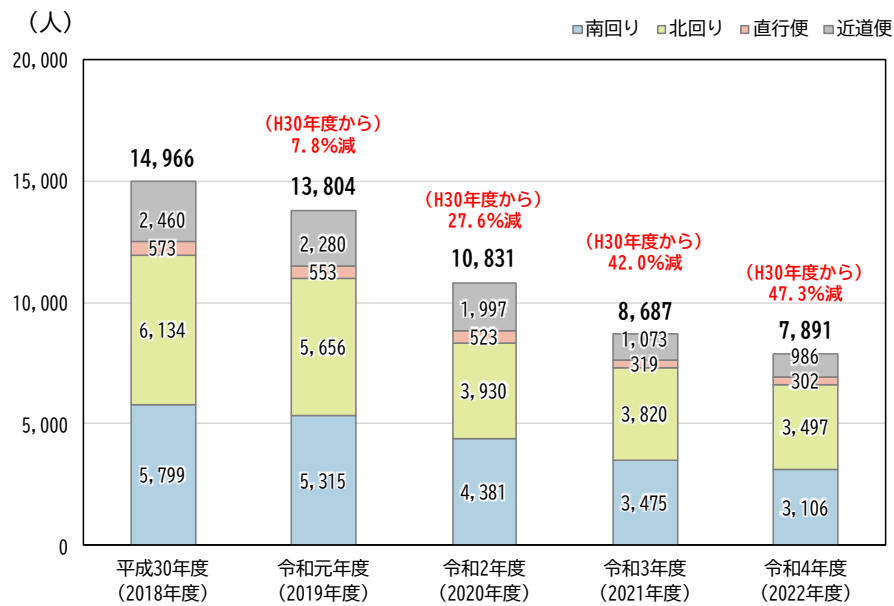


図 3-1 利用者数の推移 (平成 30 年度～令和 4 年度)

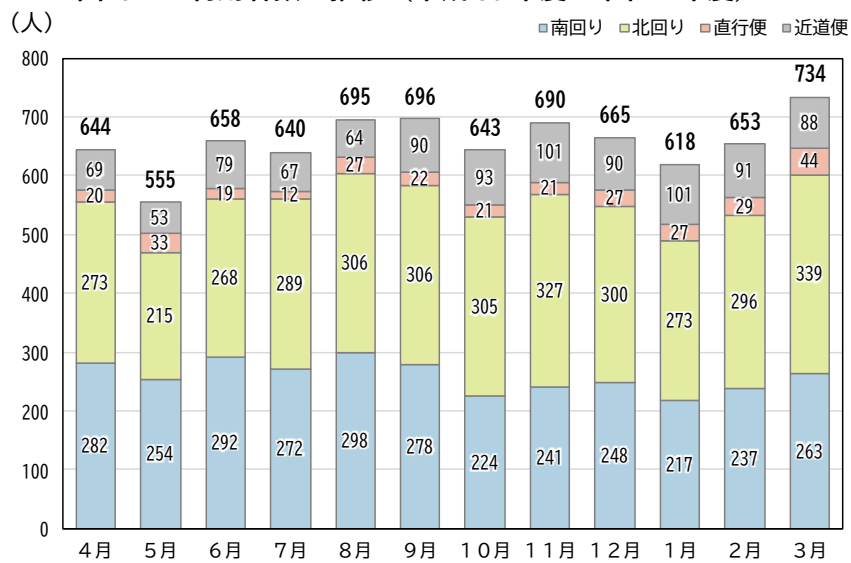


図 3-2 月別利用者数 (令和 4 年度)

2) 患者輸送バス

患者輸送バスの利用者数は、減少傾向にあり、令和4年度には、令和2年度の利用者数から半減しています。

曜日別の利用者数を見ると、金曜日（新生・月見台・明美地区）の利用者が大半を占めています。
※月曜日（押帯地区）、火曜（活込・美里別東地区）、水曜（仙美里地区）、木曜（美里別・拓農地区）

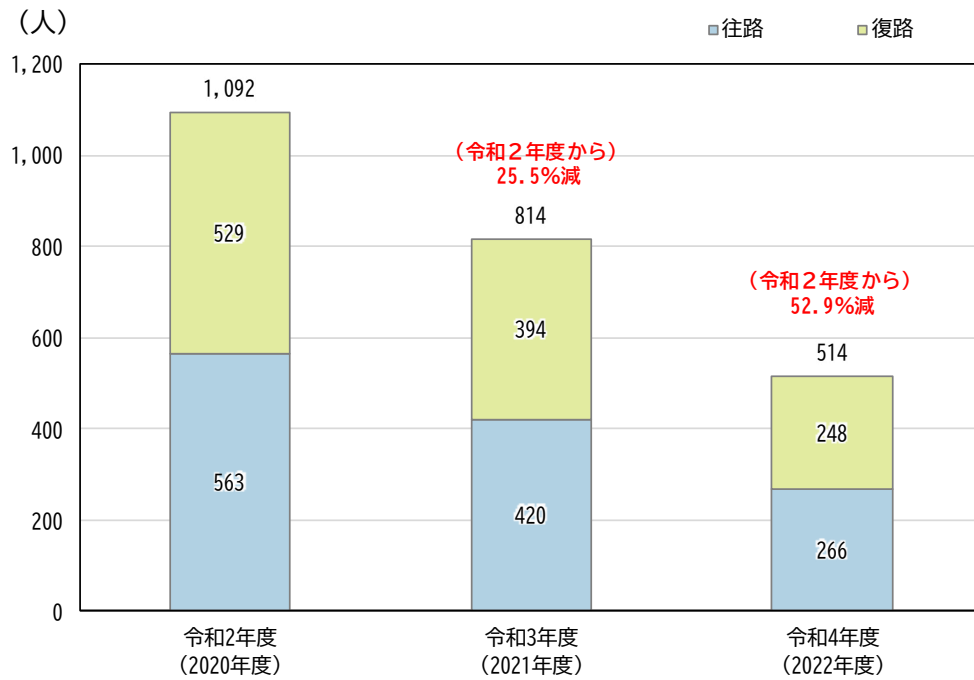


図 3-3 利用者数の推移（令和2年度～令和4年度）

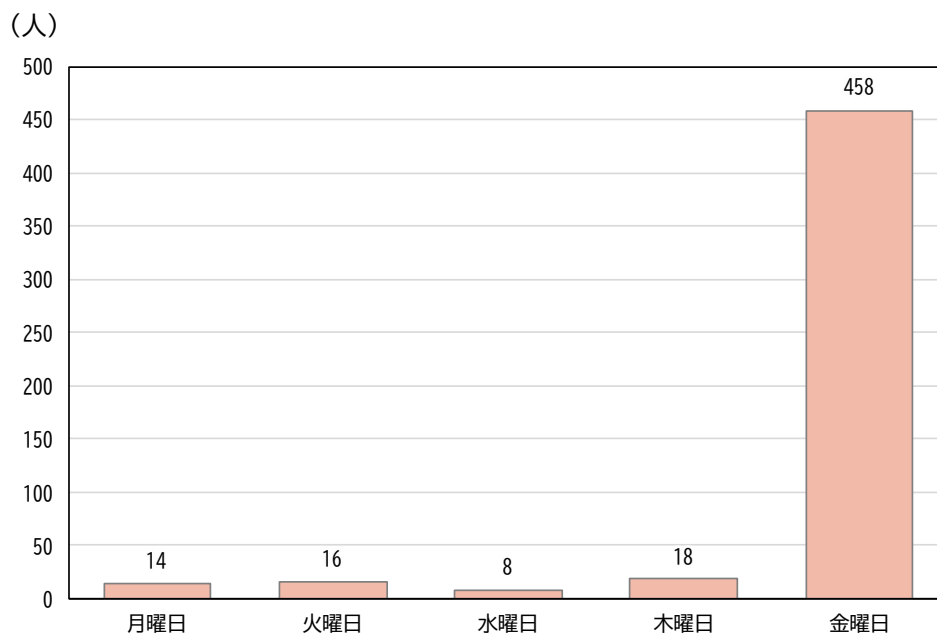


図 3-4 曜日別利用者数（令和4年度）

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

3) 町有バス（スクールバス）

町有バス5路線の利用者数は、減少傾向にあり、特に令和3年度から令和4年度にかけて大きく減少しました。

月別の利用者数を見ると、休み等による学生の利用が減る、5月、8月、12月、2月の利用が少ないです。

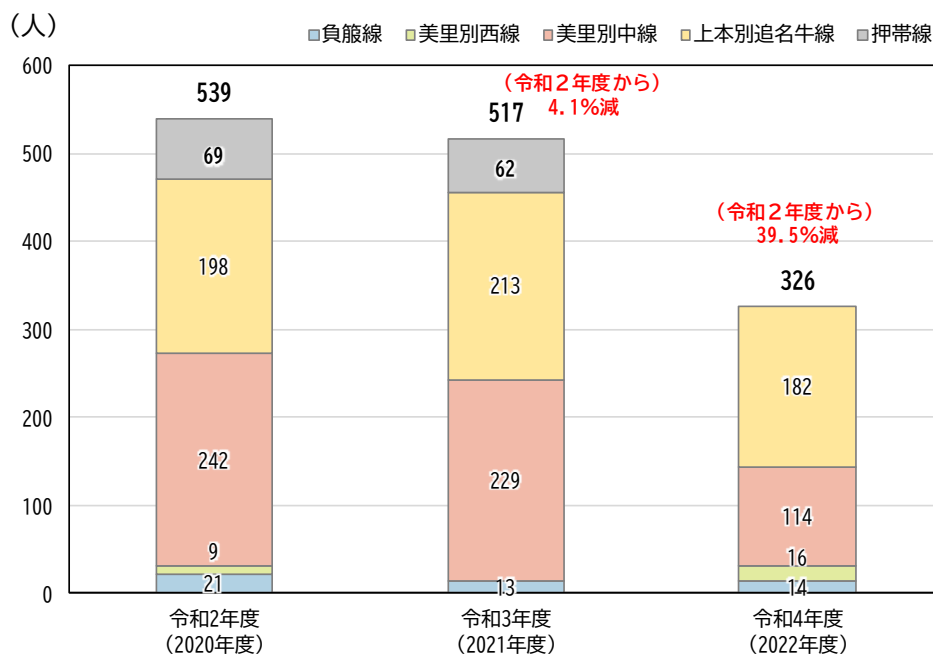


図 3-5 利用者数の推移（令和2年度～令和4年度）

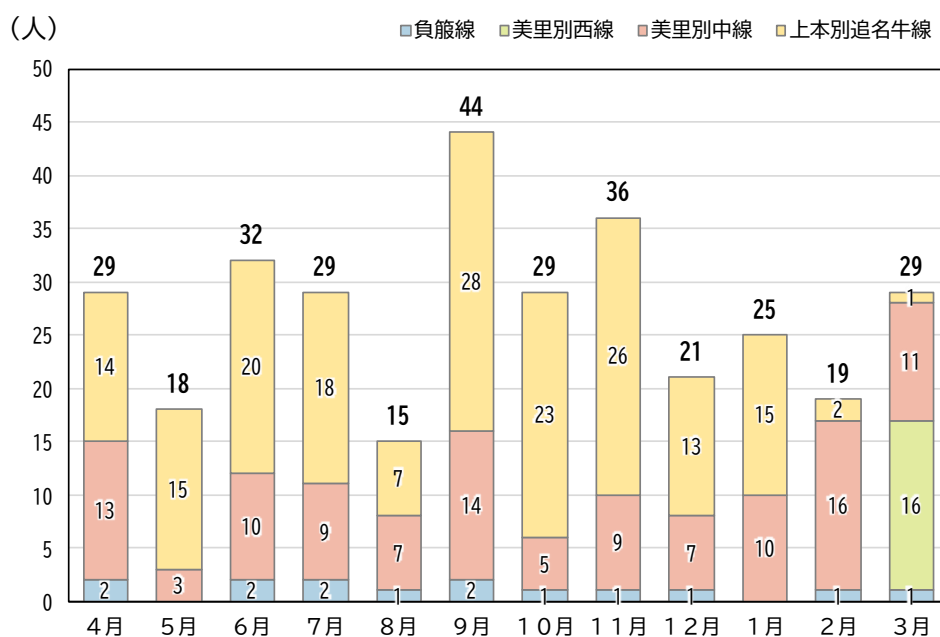


図 3-6 月別利用者数（令和4年度）

4) 本別・浦幌生活維持路線バス

本別・浦幌生活維持路線バスの利用者数は、減少傾向にあり、利用者は学生の往路利用が大半を占めています。委託費は増加傾向であり、令和4年度の委託費は1千494万円と令和元年と比較すると8.9%増加しています。また、本サービスは運転手不足等の実態を踏まえて、令和6年3月に廃止が決定しており、今後は特定旅客自動車運送業による新たなサービスにより高校生の通学手段を代替することとします。

※往路：（朝）浦幌⇒本別、（夕）本別⇒浦幌 復路：（朝）本別⇒浦幌、（夕）浦幌⇒本別

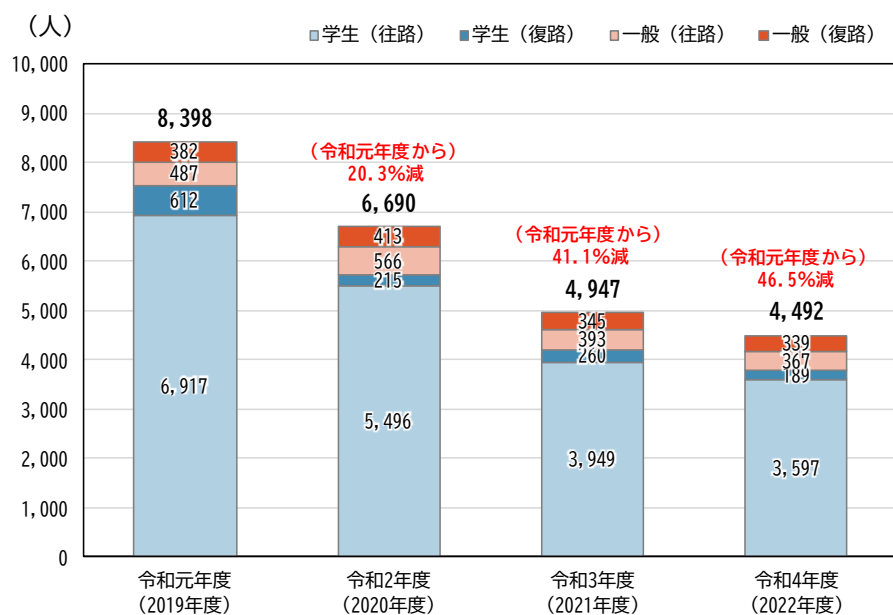


図 3-7 利用者の推移（令和元年度～令和4年度）

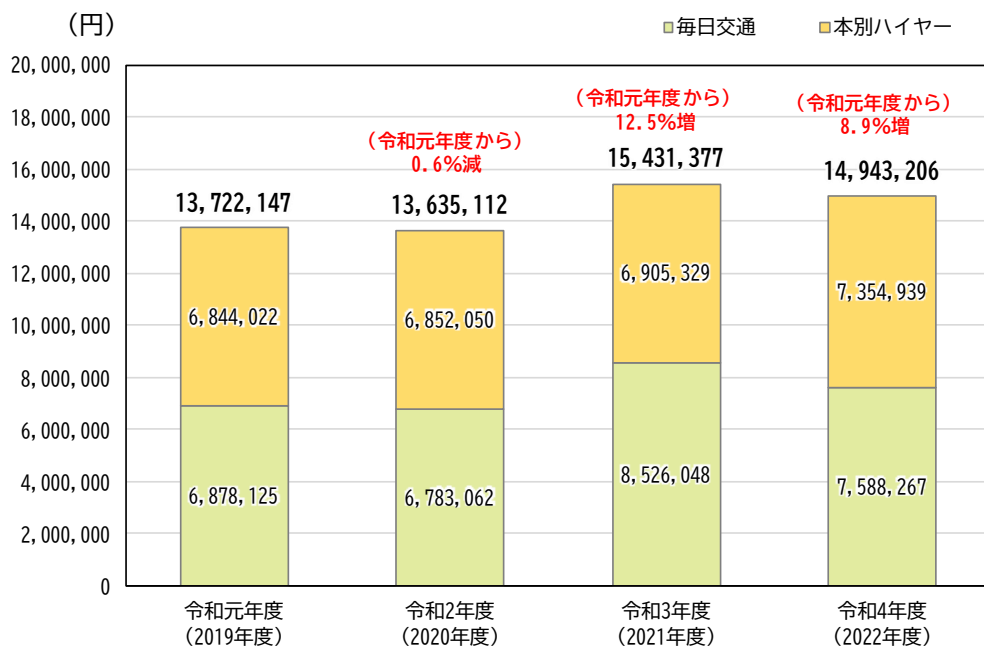


図 3-8 委託費の推移（令和元年度～令和4年度）

(2) 乗降調査

1) 帯広陸別線

以下では、十勝地域公共交通活性化協議会の令和3年度調査データを基に、本別町内で乗車または降車した、帯広陸別線利用者について整理します。

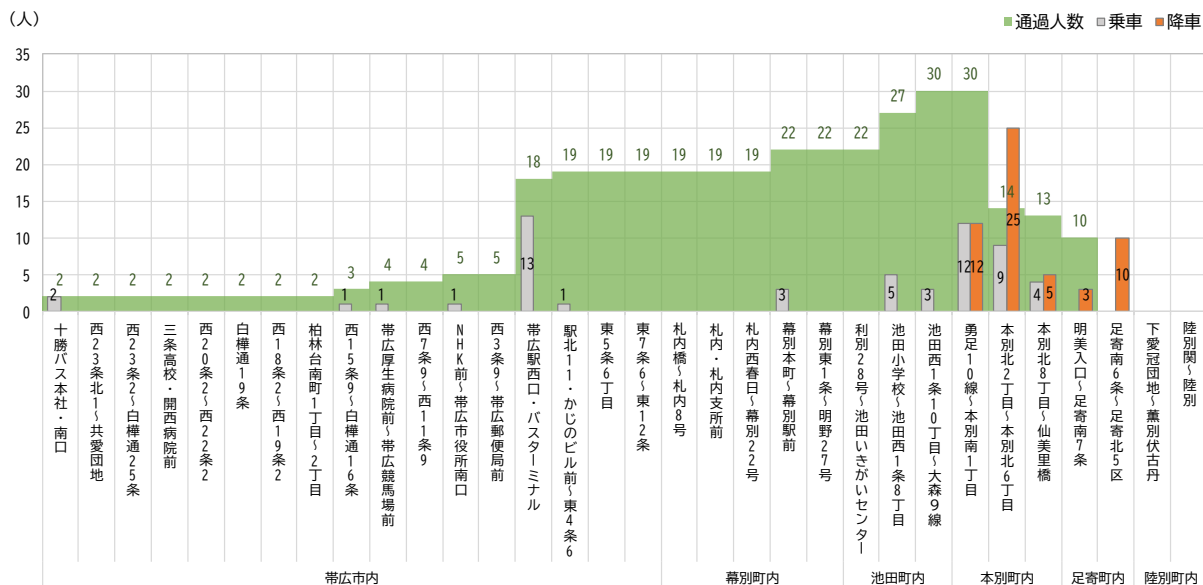
① 夏期調査

利用者属性（夏期）	
利用目的	利用頻度
○ 通勤、買物、帰宅利用が多いです (N=98)	○ 通学利用が多いこともあり、週5日以上の利用が多いです (N=85)
年齢	居住地
○ 通学利用が多いことから、19歳未満の利用が多いです (N=102)	○ 本別町の居住者が多いです (N=89)

乗降バス停（夏期）

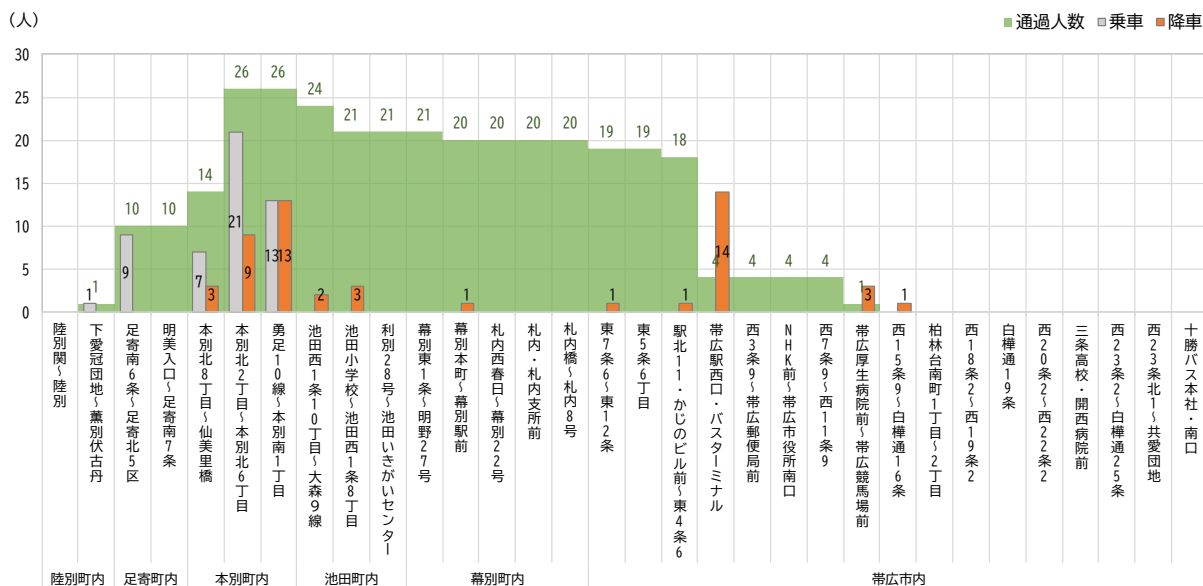
帯広⇒陸別

- 乗車は帯広市内「帯広駅前・バスターミナル」及び本別町内「勇足 10 線～本別南 1 丁目」間が多いです
- 降車は町内の「勇足 10 線～本別南 1 丁目」間及び「本別北 2 丁目～本別北 6 丁目」間、また、足寄町内「足寄南 6 条～足寄北 5 区」間が多いです



陸別⇒帯広

- 乗車は足寄町内「足寄南 6 条～足寄北 5 区」及び本別町内「本別北 2 丁目～本別北 6 丁目」間および「勇足 10 線～本別南 1 丁目」間が多いです
- 降車は町内の本別町内「本別北 2 丁目～本別北 6 丁目」間および「勇足 10 線～本別南 1 丁目」間、また、帯広市内「足寄駅前・バスターミナル」が多いです



1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

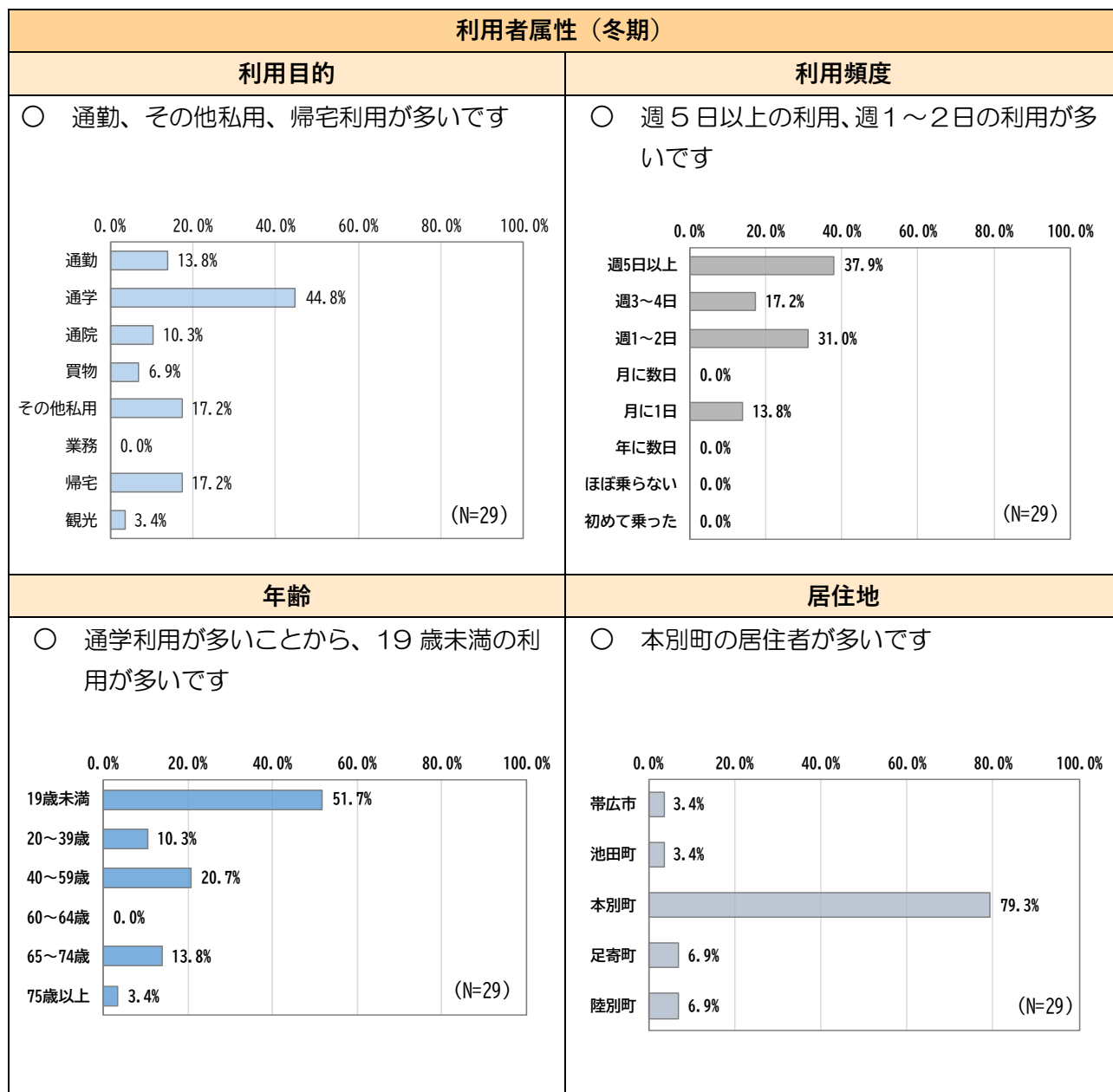
評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

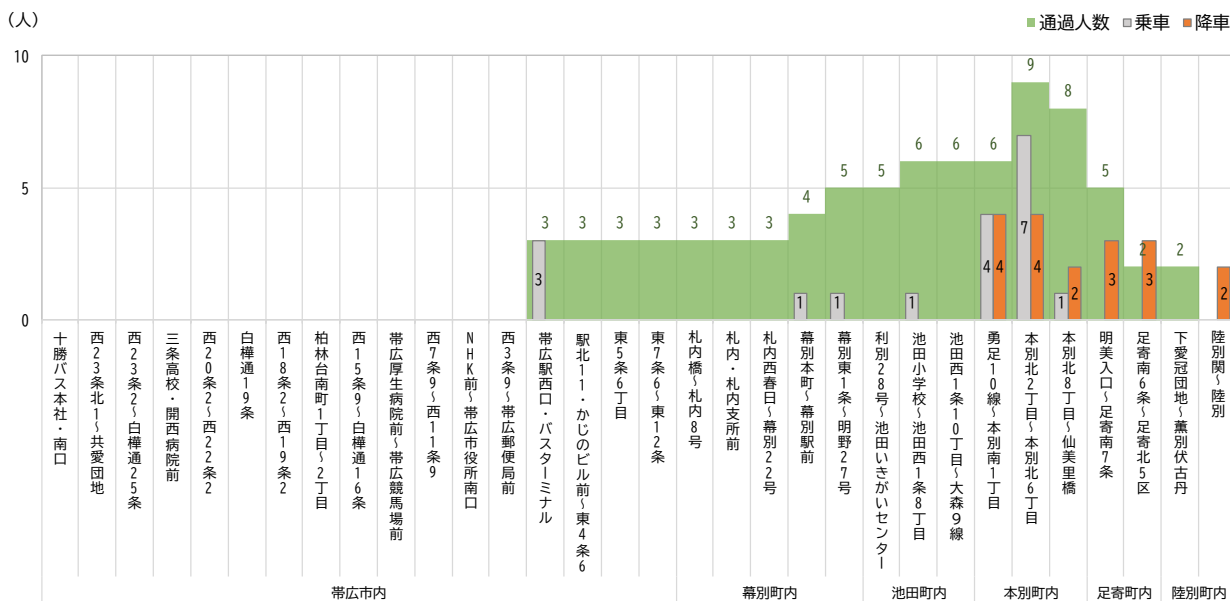
② 冬期調査



乗降バス停（冬期）

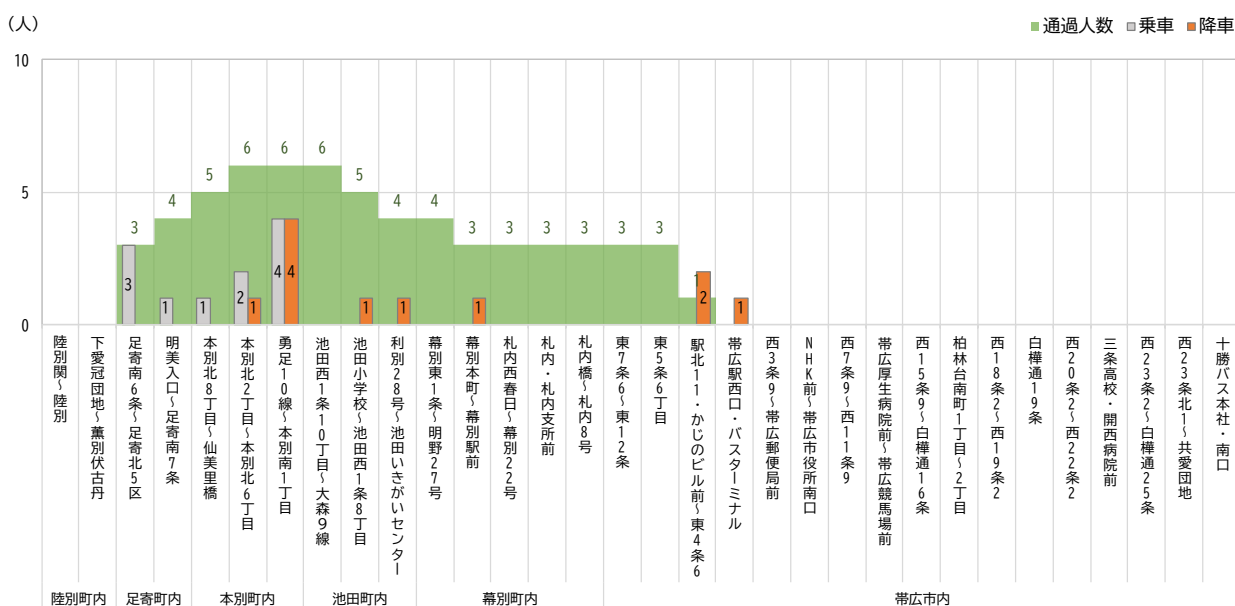
帯広⇒陸別

- 乗車は帯広市内「帯広駅前・バスターミナル」及び本別町内「勇足 10 線～本別南 1 丁目」間及び「本別北 2 丁目～本別北 6 丁目」間が多いです
- 降車は町内の「勇足 10 線～本別南 1 丁目」間及び「本別北 2 丁目～本別北 6 丁目」間が多いです



陸別⇒帯広

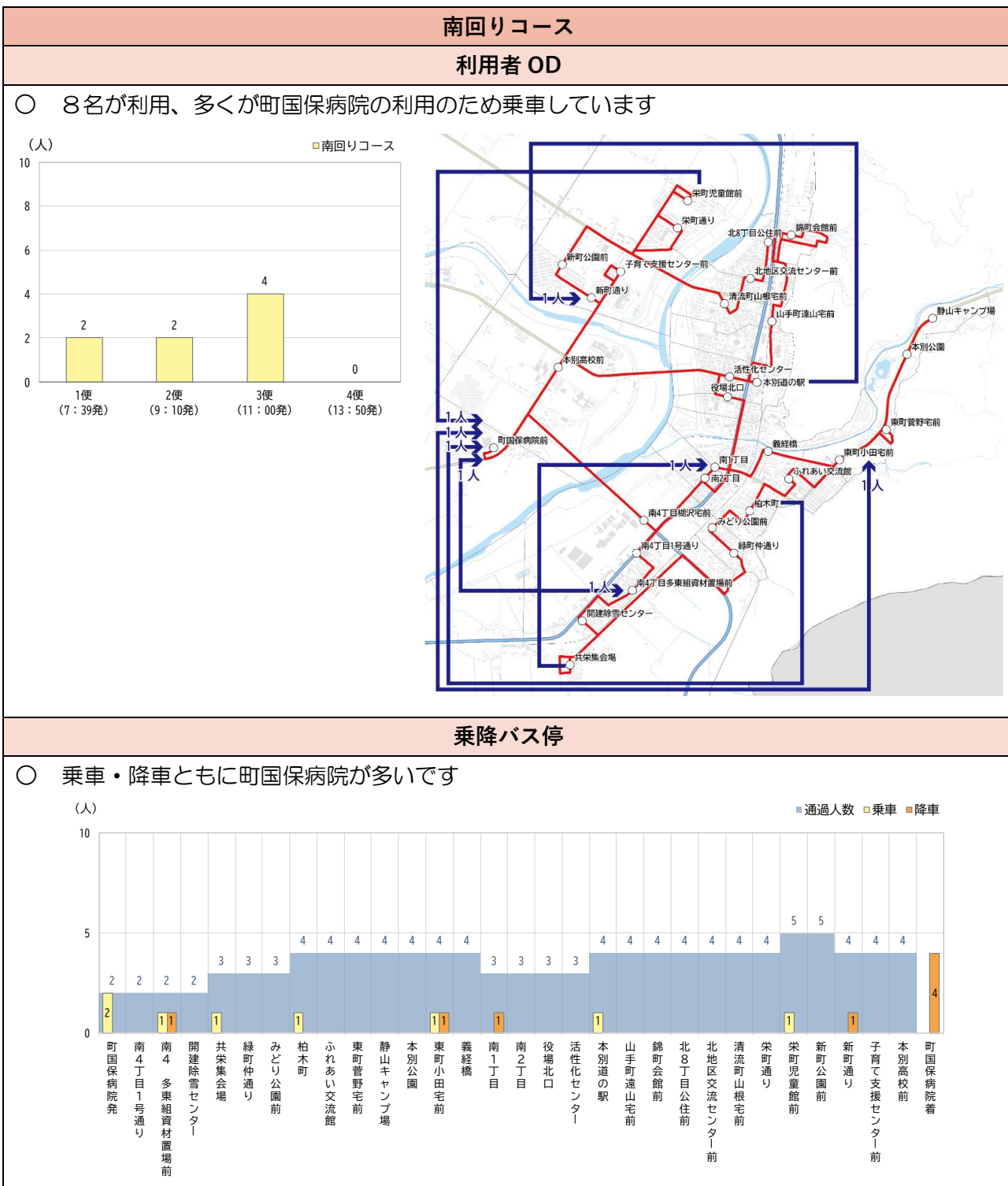
- 乗車は足寄町内「足寄南 6 条～足寄北 5 区」及び本別町内「勇足 10 線～本別南 1 丁目」間が多いです
- 降車は町内の本別町内「勇足 10 線～本別南 1 丁目」間が多いです



2) 太陽の丘循環バス

以下では、令和5年（2023年）10月に実施した、太陽の丘循環バスの乗降調査について整理します。

① 南回りコース

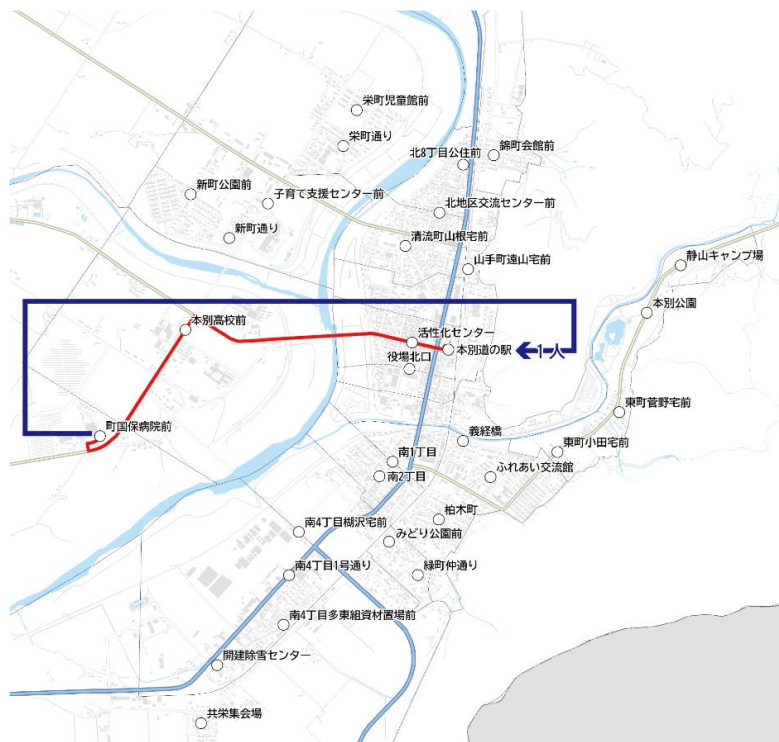
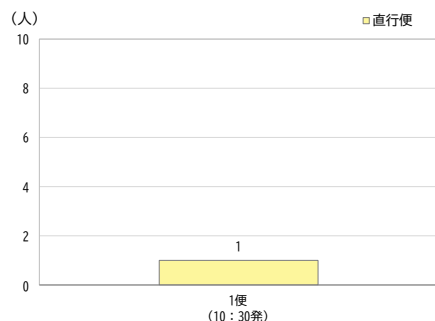


③ 直行便

直行便

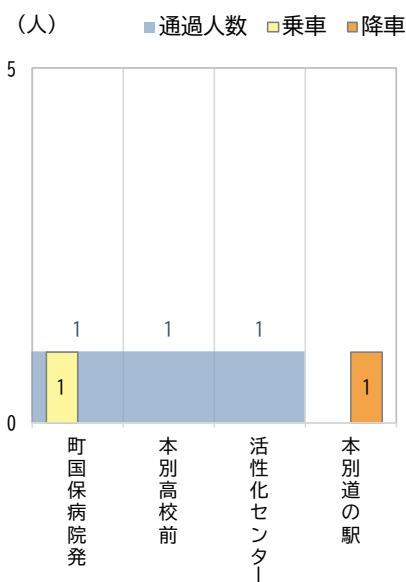
利用者 OD

○ 1 名が利用、町国保病院で乗車し、本別道の駅で降車しています



乗降バス停

○ 町国保病院で乗車し、本別道の駅で降車しています

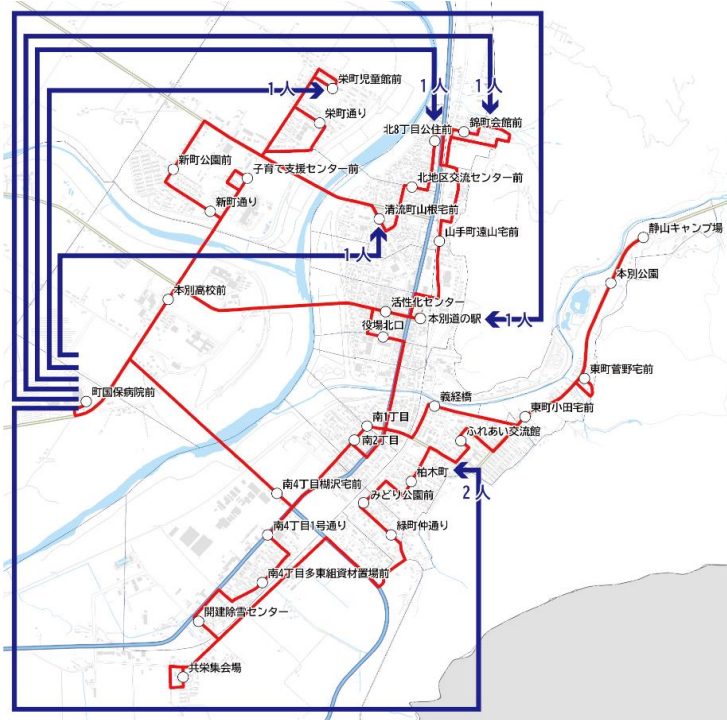
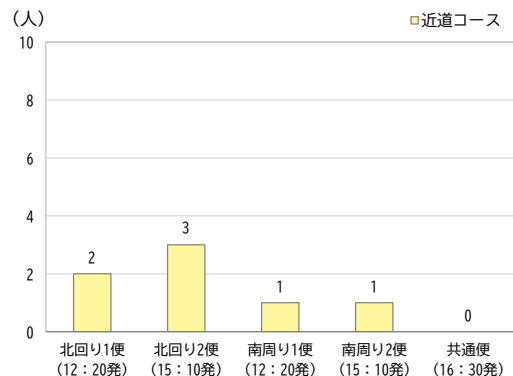


④ 近道コース

近道コース

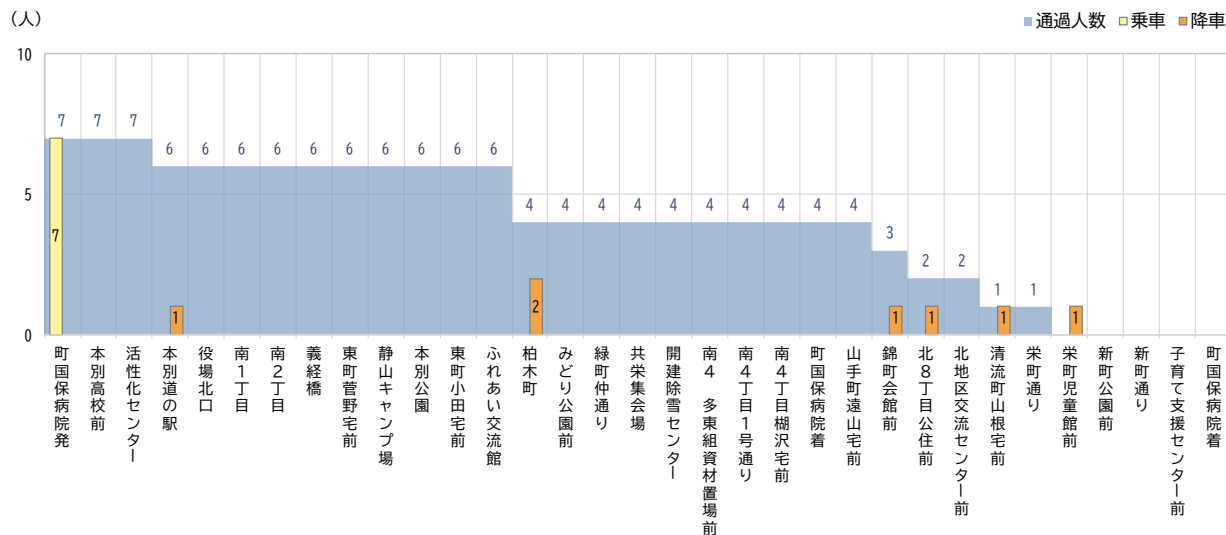
利用者 OD

○ 7名が利用、市街地北部の方が多く、町国保病院からの帰りに乗車しています



乗降バス停

○ 乗車・降車ともに町国保病院が多いです



1 章
本計画について

2 章
地域特性について

3 章
移動ニーズについて

4 章
本計画の目標・基本方針

5 章
施策・各交通サービスの位置づけ

6 章
評価方法

7 章
実施体制・スケジュール

資料編

| 3-2 | 移動ニーズ

(1) 高齢者向けアンケート調査

移動ニーズを把握するため、本町に住む高齢者とその家族を対象とした、アンケート調査を行いました。調査概要と調査結果は以下の通りです。

1) 調査実施状況

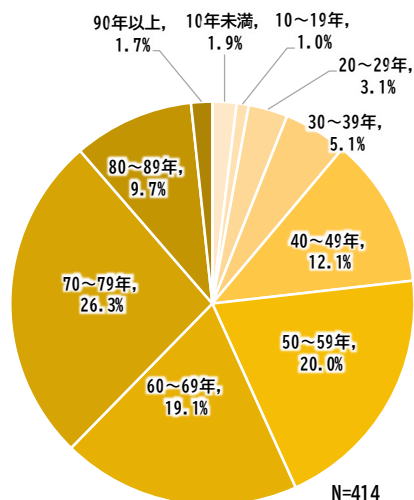
調査実施概要	
○ 調査対象	高齢者（65 歳以上）を含む 1,000 世帯
○ 抽出方法	住民基本台帳より対象抽出
○ 調査方法	郵送配布 - 郵送回収
○ 回収件数	419 世帯（回収率 41.9%）
○ 調査時期	R5 年 9 月～10 月
○ 3 種 1 セットで郵送	
 〔世帯票〕 世帯主が記入 〔高齢者票〕 世帯人員のうち 65歳以上の方が 記入（最大2件） 〔同居者票〕 世帯人員のうち 65歳未満の方が 記入（最大1件）	

2) 調査結果（抜粋）

① 属性（世帯主が回答）

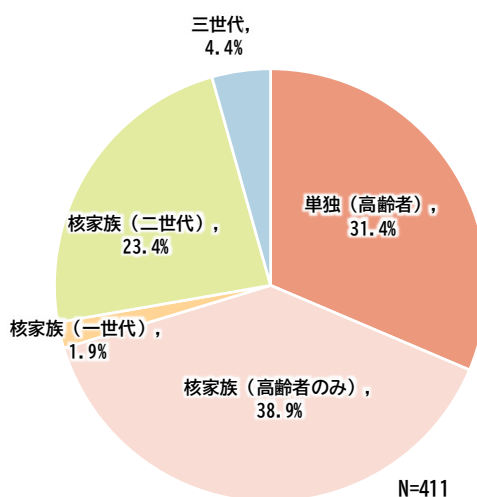
< 居住歴 >

- 50 年以上の長期居住者が大半を占めています



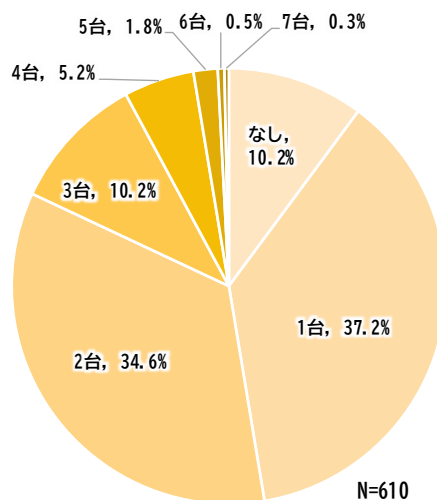
< 家族構成 >

- 高齢者のみの核家族世帯が最も多く 4 割近くを占めています
- 高齢者単身世帯も 3 割を超えており、高齢者のみの核家族世帯に次いで多いです



< 自家用車の有無 >

- 半数以上が複数台所有しています
- 約 1 割が自家用車を持たない世帯となっています



1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

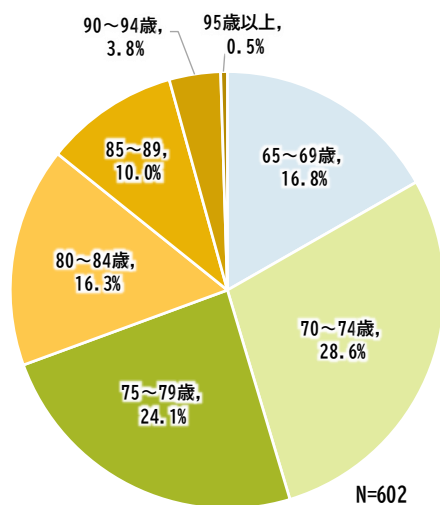
実施体制・スケジュール

資料編

① 属性 (65 歳以上の高齢者が回答)

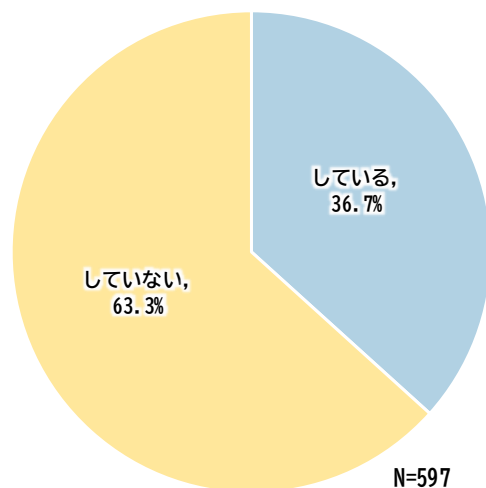
<年齢>

- 75 歳以上の後期高齢者の割合が半数を超えています



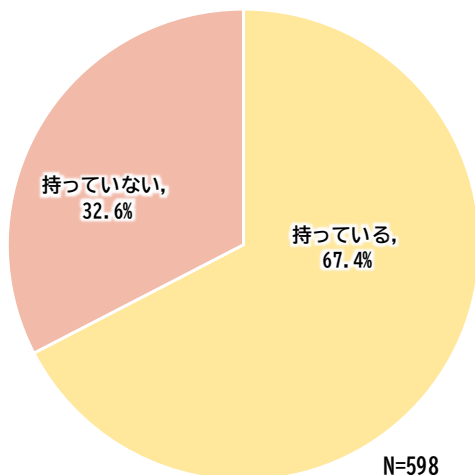
<就業の有無>

- 就業しているかたは、4割弱となっています



<スマートフォンの有無>

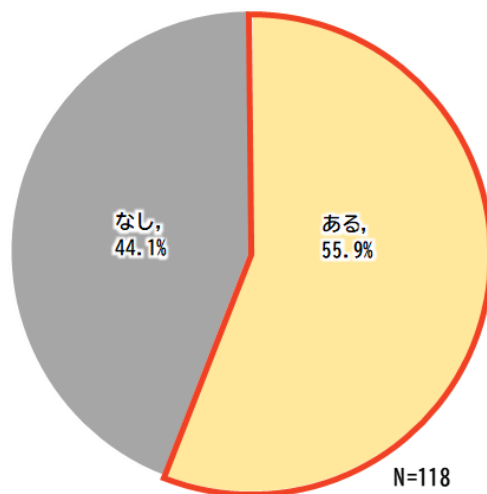
- 7 割近くの高齢者がスマートフォンを所有しています



② 送迎実態 (65 歳未満の同居者が回答)

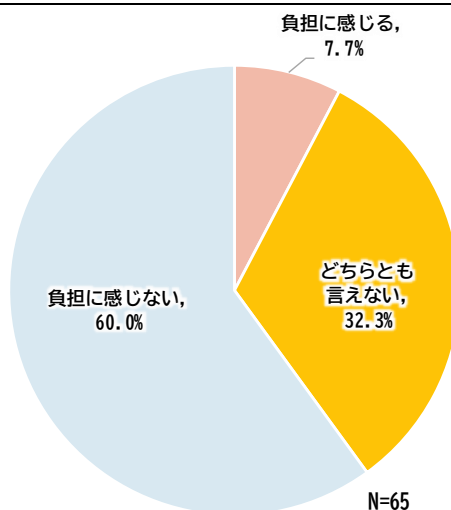
<送迎の有無>

- 同居者の半数以上が高齢者家族を送迎することがあると回答しています



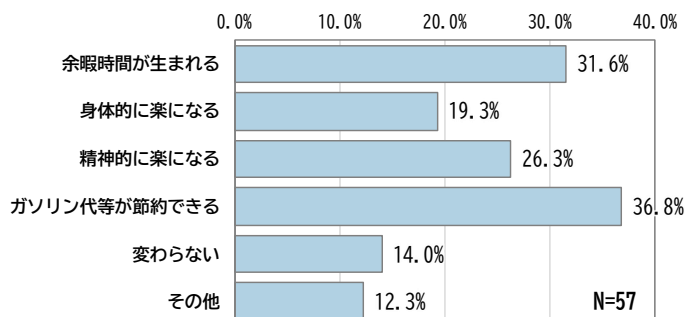
<送迎の負担>

- 7.7%が送迎を負担に感じています



<送迎がなくなるメリット>

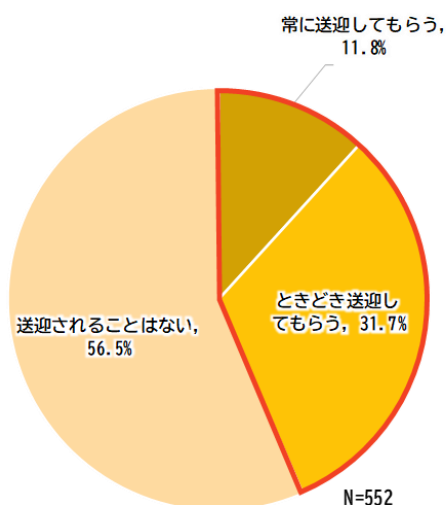
- 送迎がなくなることのメリットへの回答割合から、少なくとも 32%程度は多少なりの負担を感じていることが推測されます (N=57 の 36.8% を N=65 に乗じて 32% としました)



② 送迎実態 (65 歳以上の高齢者が回答)

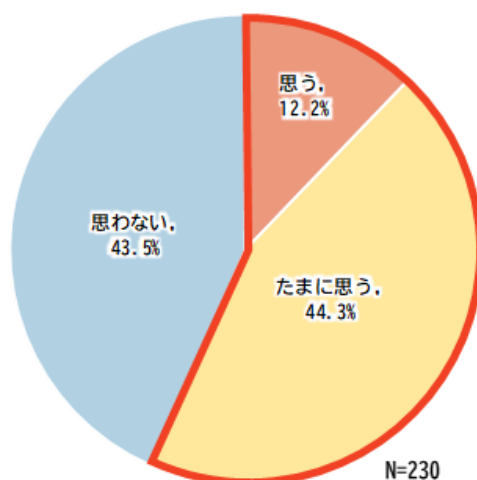
<被送迎の有無>

- 「常に送迎してもらう」割合は 1 割強、「ときどき送迎してもらう」を含めると 4 割強が送迎されることがあります



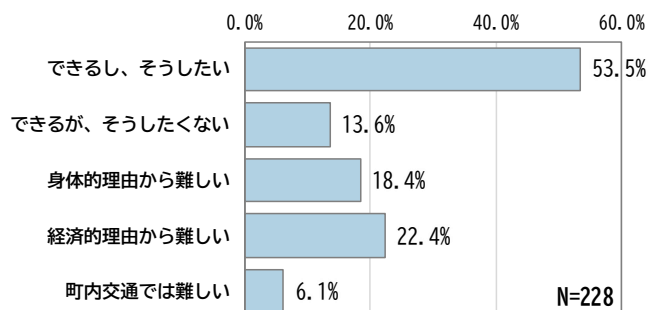
<送迎の頼みにくさ>

- 送迎されることのある高齢者のうち、6 割近くが送迎を頼みにくいことがあると回答しています



<公共交通改善による効果>

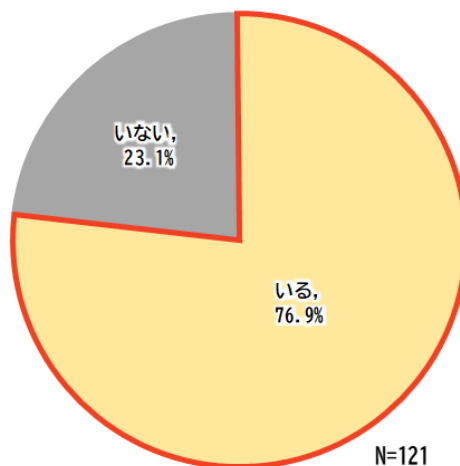
- 公共交通が利用しやすくなると、6～7 割は送迎が不要になると回答し、5 割近くはそうしたいと願っています



③ 運転実態 (65 歳未満の同居者が回答)

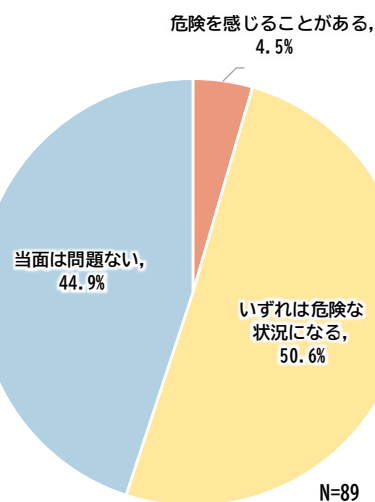
< 高齢家族の運転有無 >

- 65 歳未満の同居がいる高齢者世帯でも、7 割以上の世帯で高齢者が自ら運転をしています



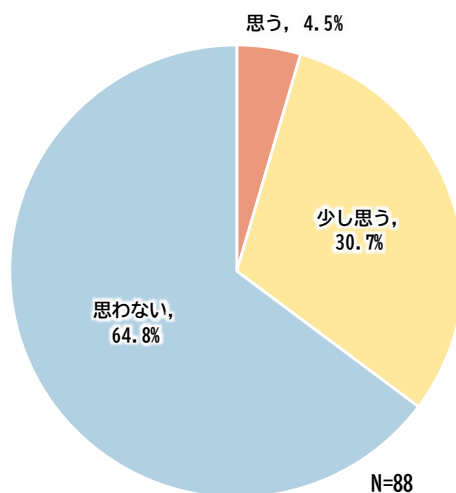
< 高齢家族の運転に対する懸念 >

- 運転する高齢者に対し、同居家族の 4.5% が危険を感じています
- 同じく半数がいずれは危険な状況になると感じています



< 高齢家族の運転継続への想い >

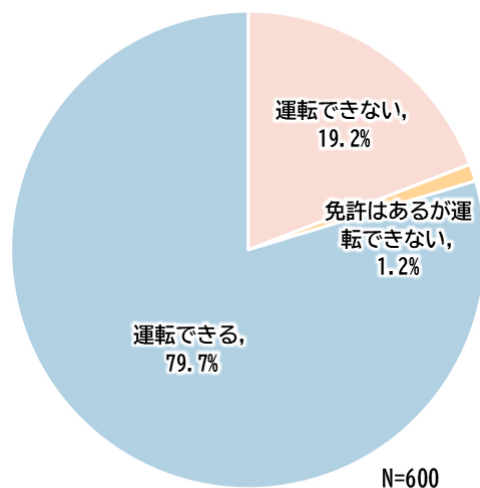
- 35% ほどの同居者は、高齢家族に運転を辞めてほしいと考えています



③ 運転実態 (65 歳以上の高齢者が回答)

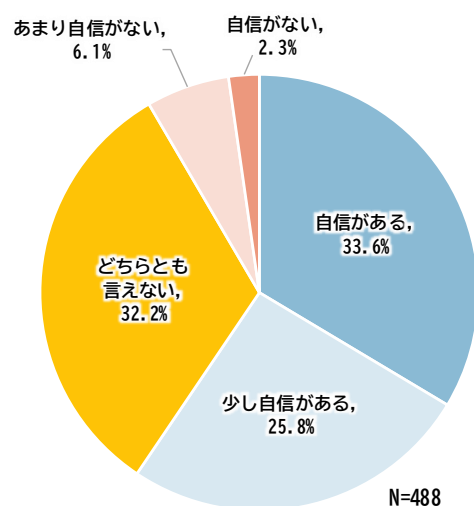
< 運転の有無 >

- 約 8 割の高齢者が運転をしています
- 免許はあるが運転できないと回答する高齢者もいます



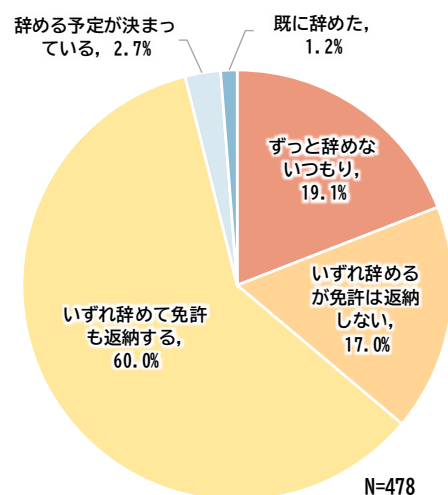
< 自分の運転への自信 >

- 運転に自信がない割合は 1 割未満となっています
- 大半の高齢運転者は「自信がある」「少し自信がある」と回答しています



< 運転継続の意向 >

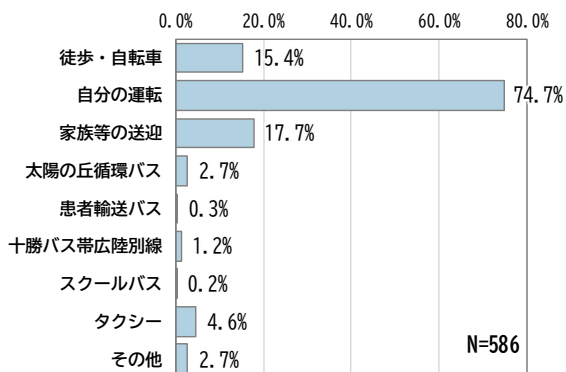
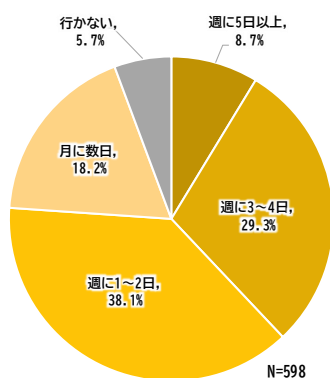
- ずっと辞めないつもりと回答する高齢者は 2 割となっています
- いずれ辞めると考えている割合は、8 割を占めています



④ 外出実態(1) (65 歳以上の高齢者が回答)

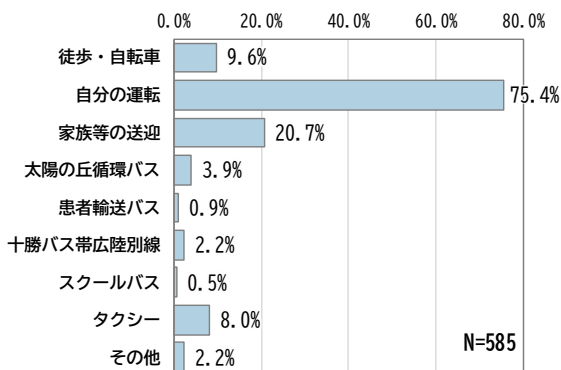
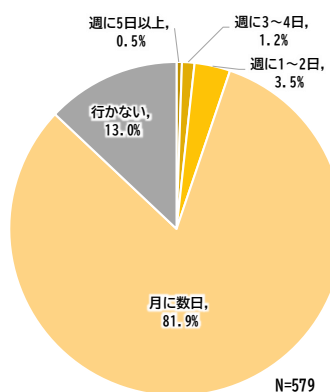
<買物での外出>

- 週に 1 日以上の場合の合計で 8 割程度となります
- 移動手段は「自分の運転」が大半を占め、次いで「送迎」や「徒歩・自転車」が多いです



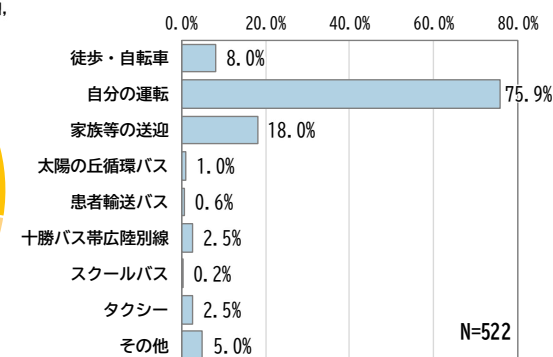
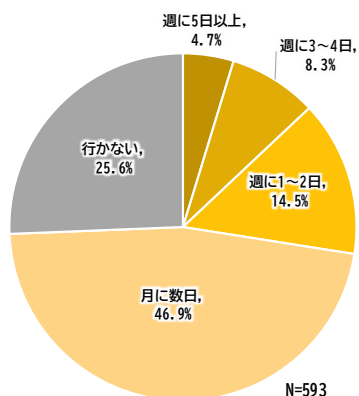
<通院での外出>

- 月に数日が約 8 割と大半を占めます
- 移動手段は「自分の運転」が大半を占め、次いで「送迎」や「徒歩・自転車」「タクシー」が多いです



<余暇・娯楽での外出>

- 週に 1 日以上の場合の合計が 3 割弱となっています
- 移動手段は「自分の運転」が大半を占め、次いで「送迎」や「徒歩・自転車」が多いです



1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

7 章

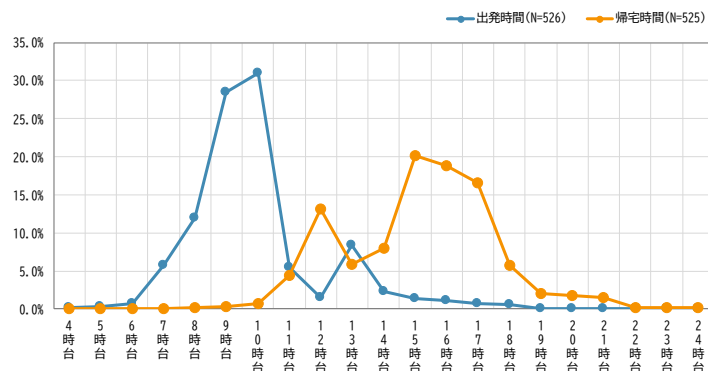
実施体制・
スケジュール

資料編

④ 外出実態(2) (65 歳以上の高齢者が回答)

<でかける時間／帰宅する時間>

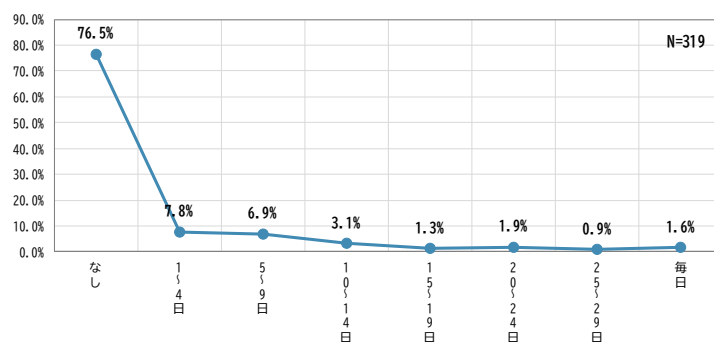
- でかける時間は午前中が多いです（8～10 時で全体の 7 割以上）
- 帰宅する時間は午後から夕方が多いです（15～17 時で全体の 5～6 割）



<移動手段がないために

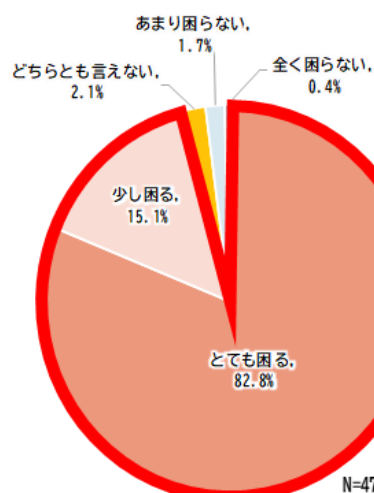
外出を我慢する日数>

- 我慢日数無しは全体の 76.5% となり、運転できる割合と近似しています
- 運転や送迎の手段を持たない高齢者は一定の我慢をしている可能性が窺えます



<運転できなくなると困るか>

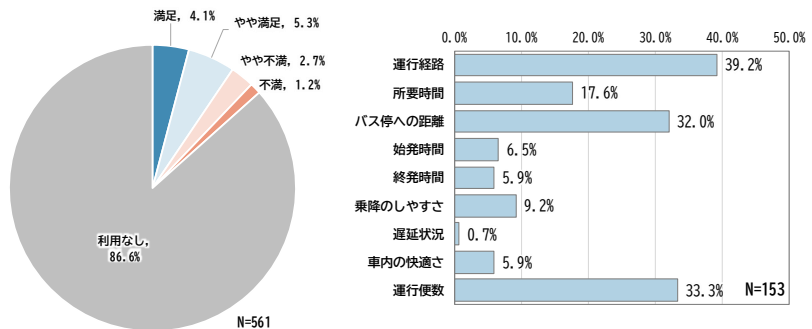
- 9 割近くが運転できなくなると困ると回答しています



⑤ 交通サービスへの評価・不満点(1) (65歳以上の高齢者が回答)

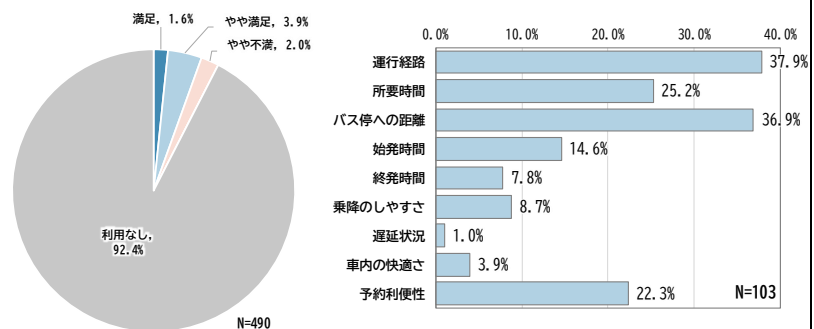
<太陽の丘循環バス>

- 利用者は 13.4%で、満足/やや満足の割合は 9.4%となっています(利用者に占める割合は 70.1%)
- 不満点は「運行経路」「運行便数」「バス停への距離」の割合が高いです



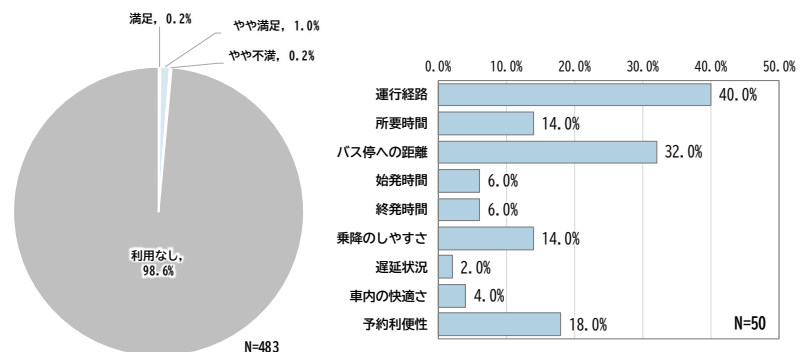
<患者輸送バス>

- 利用者は 7.6%で、満足/やや満足の割合は 5.5% (同 72.4%)
- 不満点は「運行経路」「バス停への距離」「所要時間」の割合が高いです



<本別・浦幌生活維持路線バス>

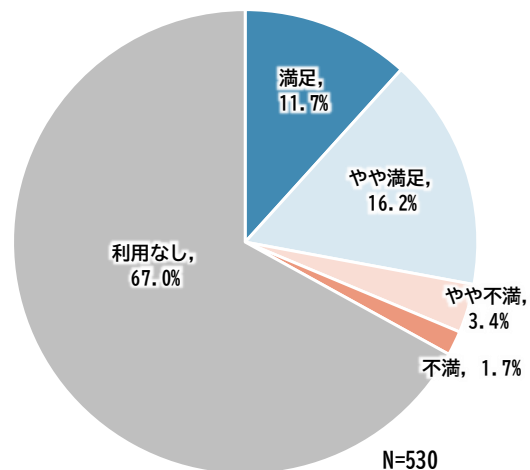
- 利用者は 1.4%で、満足/やや満足の割合は 1.2%となっています(利用者に占める割合は 85.7%)
- 不満点は「運行経路」「バス停への距離」の割合が高いです



⑤ 交通サービスへの評価・不満点(2) (65 歳以上の高齢者が回答)

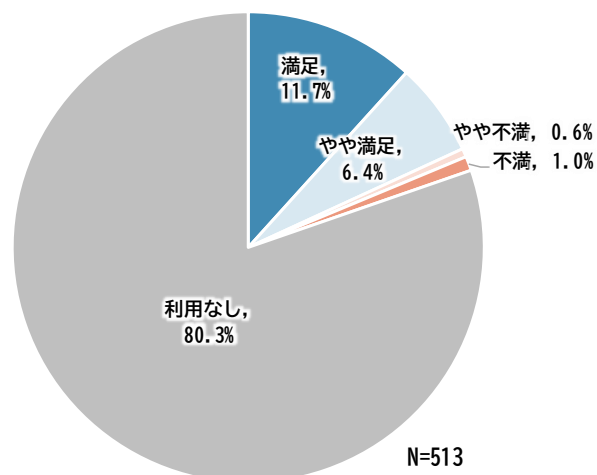
<タクシー（満足度）>

- タクシーの利用者は 33.0%となっています
- タクシーの満足/やや満足の割合は 27.9%となっています（利用者に占める割合は 84.5%）



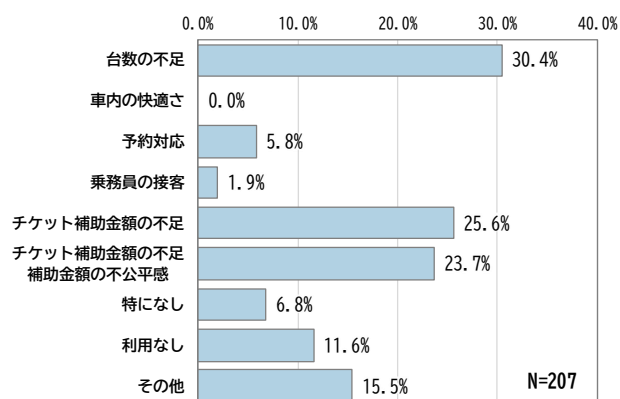
<タクシー（助成制度の満足度）>

- 助成制度の利用者は 19.7%となっています
- 助成制度の満足/やや満足の割合は 18.1%となっています（同割合は 91.9%）



<タクシー（不満点）>

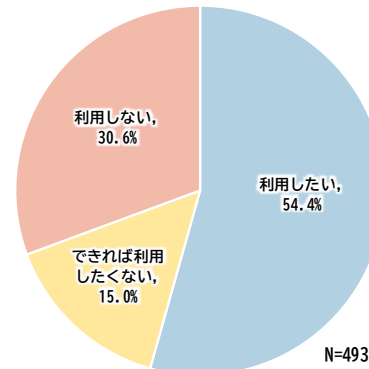
- 不満点は「台数の少なさ」「補助金額の不足」「補助金額の不公平感」の割合が高いです



⑥ 公共交通サービスへの意向 (65 歳以上の高齢者が回答)

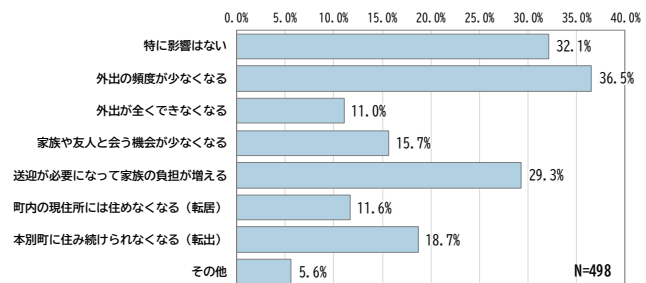
<今後、公共交通サービスを利用したいか>

- 現在の利用割合は少ないが、利用したいという意向は高く、半数を超えています
- 一方でできれば利用したくないという声もあります（不便だという認識が定着している）



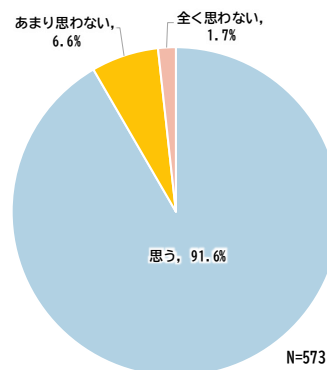
<公共交通サービスが無くなると>

- 公共交通サービスがなくなることによって「外出頻度」「送迎負担」「定住性」「交流頻度」が低下することが危惧されます
- 一方で特に影響はないという声も 3 割を超えています（自家用車生活以外が連想できない実態）



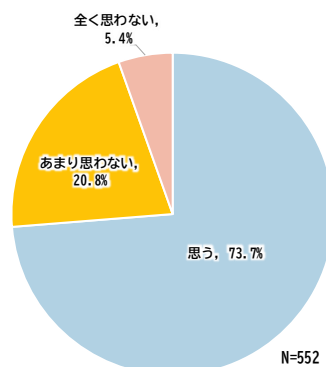
<町内交通サービスを維持すべきと思うか>

- 利用したいという割合を大きく超えて、維持すべきという割合が約 9 割となっています



<維持管理のために運賃負担等の協力は可能か>

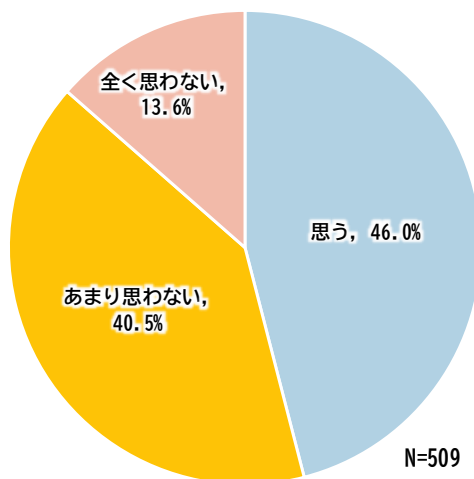
- 利用したいという割合を超えて 7 割強が負担協力に対して肯定的な意見を示しています



⑦ 乗合デマンド交通の利用意向 (65 歳以上の高齢者が回答)

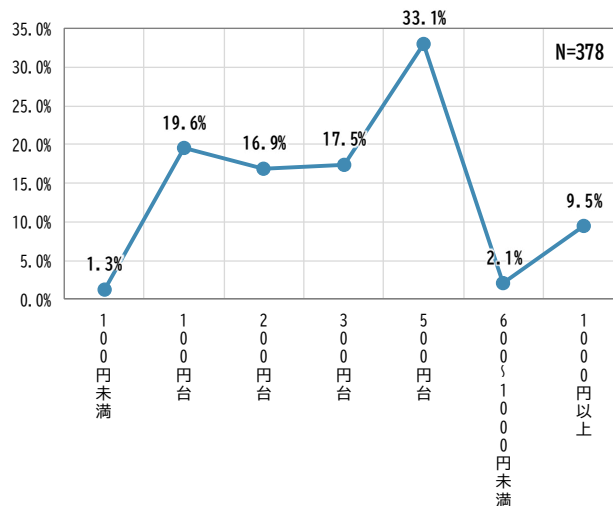
<利用意向>

- 半数弱が利用したいと回答しています
- 「全く思わない」の割合は、1～2 割となっています



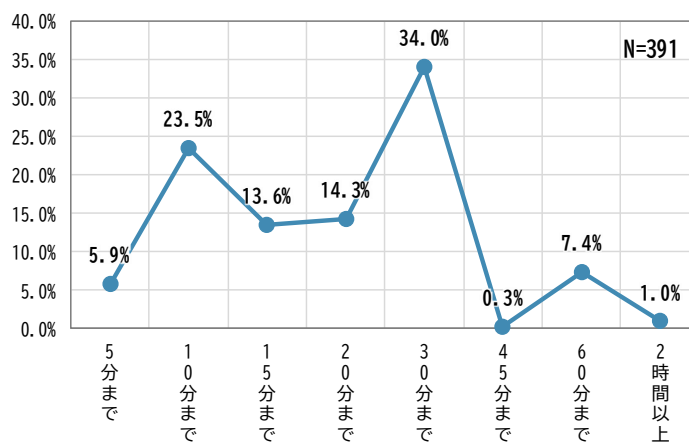
<支払運賃>

- 500 円が最も多く、1000 円以上も約 1 割となっています



<待ち時間>

- 30 分までが最も多く、次いで 10 分までが多くなっています



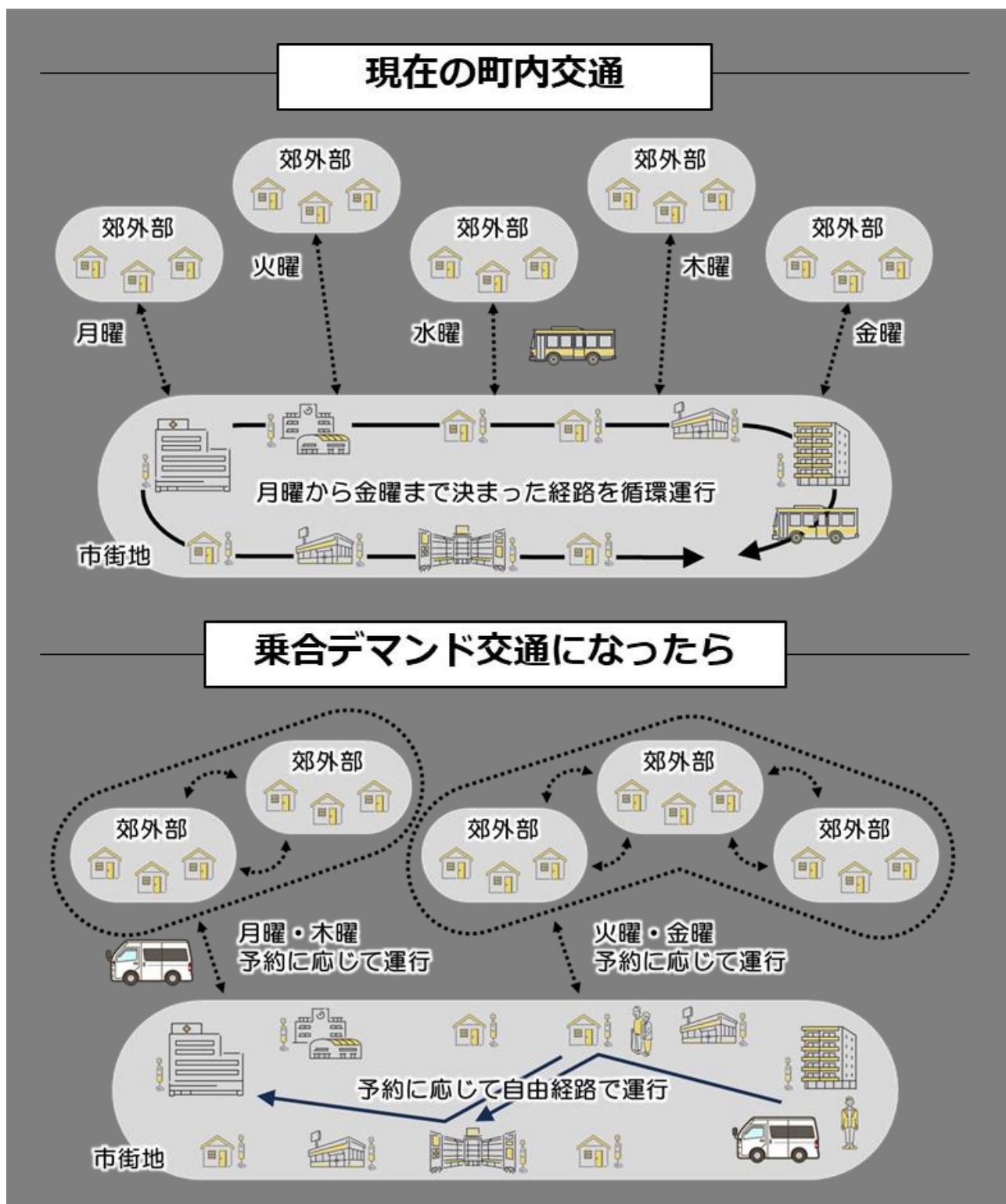


図 3-9 調査票で示したデマンド交通の説明図

1 章
本計画について

2 章
地域特性について

3 章
移動ニーズについて

4 章
本計画の目標・基本方針

5 章
施策・各交通サービスの位置づけ

6 章
評価方法

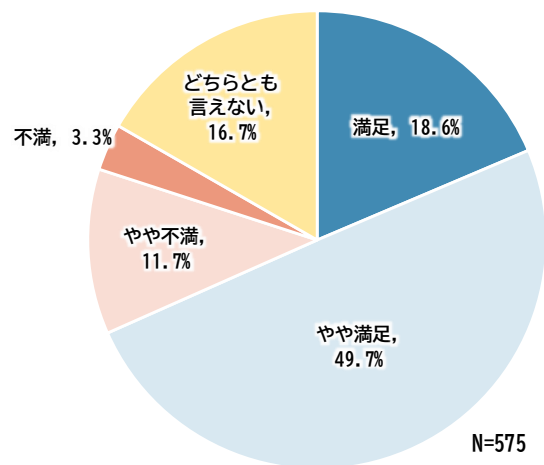
7 章
実施体制・スケジュール

資料編

⑧ 暮らしの状況(1) (65歳以上の高齢者が回答)

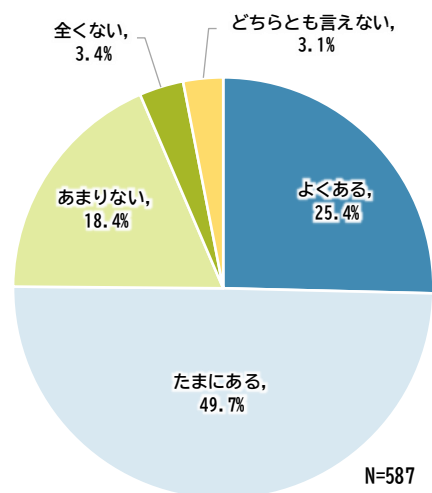
<暮らしの満足度>

○ 「満足」「やや満足」を合わせると7割近くが満足しています



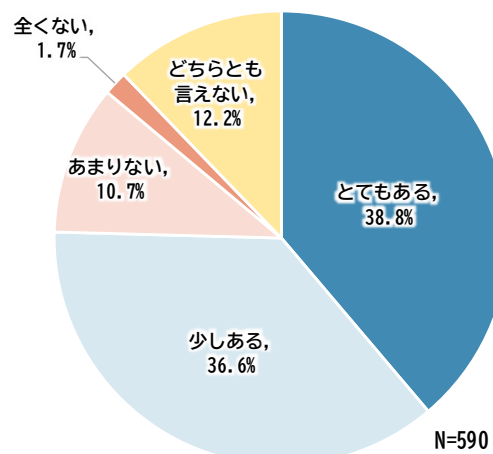
<友人・知人との交流>

○ 「よくある」「たまにある」を合わせると75%ほどが友人・知人と交流しています



<本別町への愛着度>

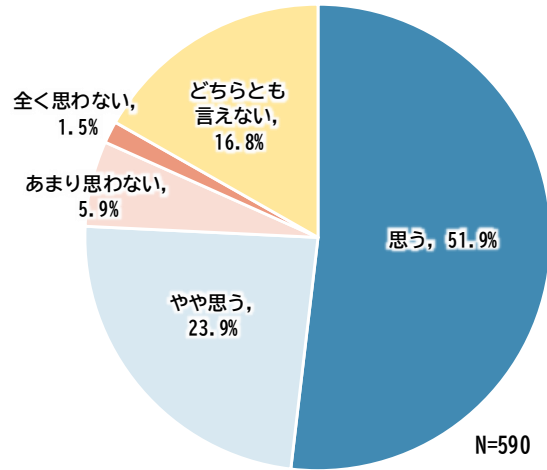
○ 「とてもある」「少しある」を合わせると75%ほどが本別町に愛着を感じています



⑧ 暮らしの状況(2) (65 歳以上の高齢者が回答)

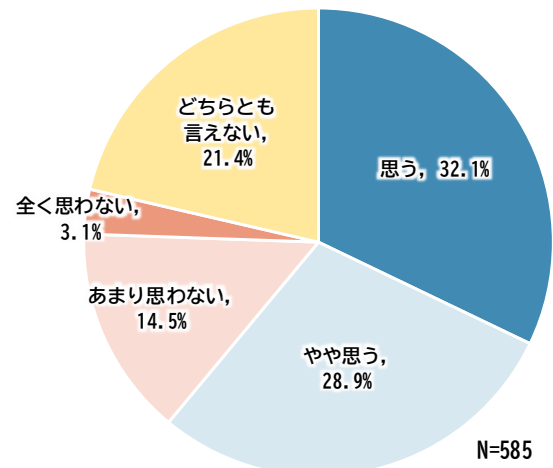
< 今後も住み続けたいか (定住意向) >

- 「思う」「やや思う」を合わせると 75%ほどが住み続けたいと感じています



< 今後も住み続けられるか (定住の可能性) >

- 住み続けたいか (定住意向) に比べると、「思う」「やや思う」の割合が少ないことがわかります



(2) 学生向けアンケート調査

移動ニーズを把握するため、本町に所在する、高校（本別高校）と農業大学校の学生を対象とした、アンケート調査を行いました。調査概要と調査結果は以下の通りです。

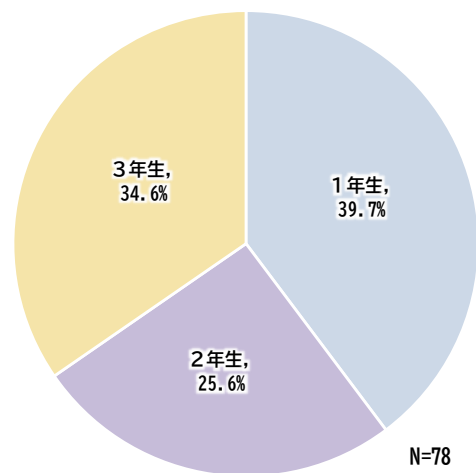
1) 調査実施状況

調査実施概要	
○ 調査対象	①本別高校生徒 ②農業大学生
○ 調査方法	学校を通じて配布-回収
○ 回収件数	①78件 ②87件
○ 調査時期	R5年9月～10月

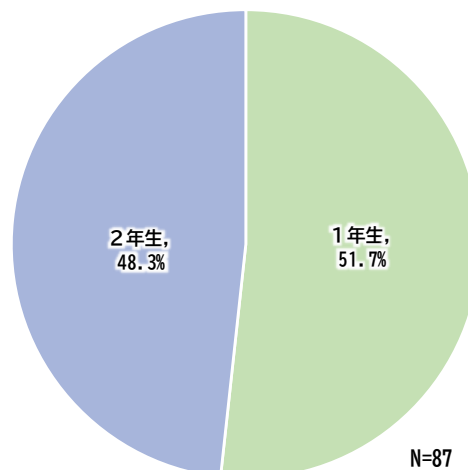
2) 調査結果（抜粋）

① 学年

<本別高校生徒>



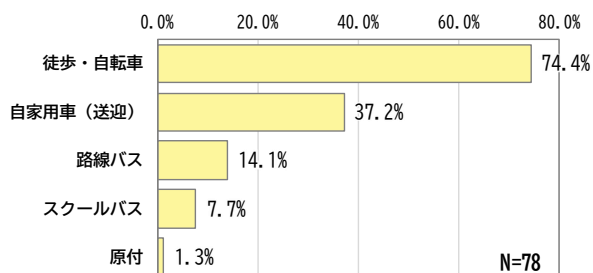
<農業大学校学生>



② 本別高校生徒(1)

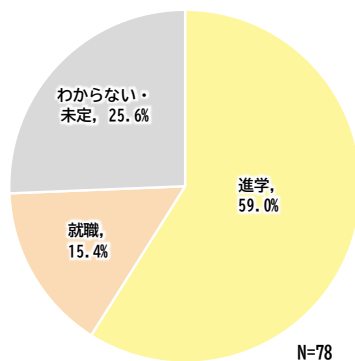
<通学手段>

- 徒歩・自転車が多く 74.4%を占めています
- 次いで自家用車送迎が 37.2%となっています



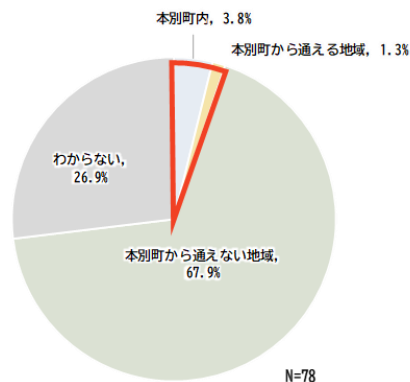
<卒業後の希望進路>

- 進学が最も多く約 6 割となっています



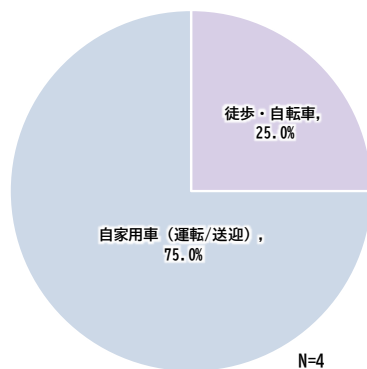
<卒業後の進学・就職等の希望地>

- 本別町内または本別町内から通える地域は合わせて 5.1%となっています



<卒業後に予定している移動手段>

- 徒歩・自転車または自家用車で移動を予定しており、公共交通での移動は想定されていません



1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

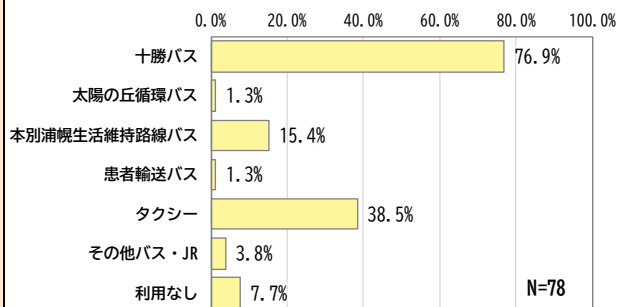
実施体制・スケジュール

資料編

② 本別高校生徒(2)

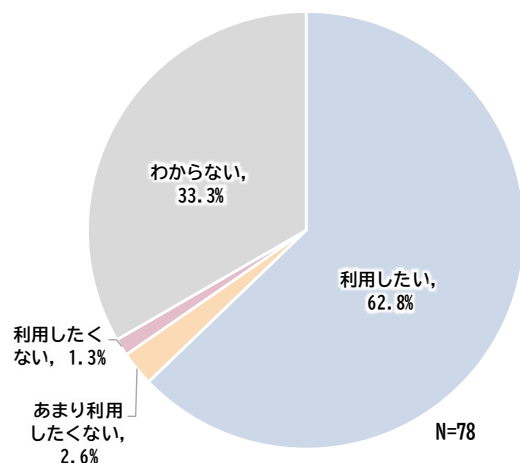
<利用したことのある公共交通>

- 十勝バスが最も多く、次いでタクシーが多いです
- 太陽の丘循環バスや患者輸送バスなどの町内乗合交通の利用は 1.3%と少ないです
- 利用したことがない割合も 7.7%と一定数存在しています



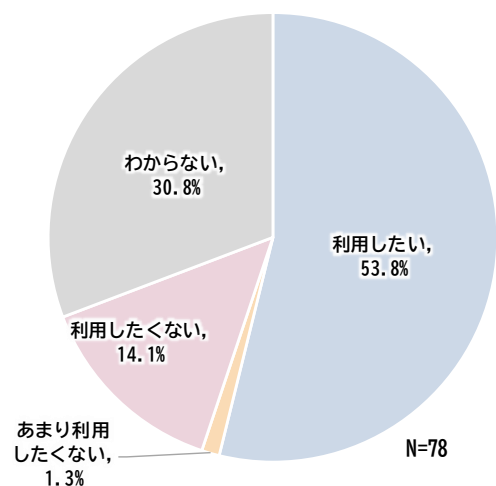
<今後の公共交通利用意向>

- 「利用したい」の割合が6割を超え最も多いです
- 「わからない」の割合が3割を超えた一方で、「利用したくない」の割合は 3.9%と少ないです



<乗合デマンド交通の利用意向>

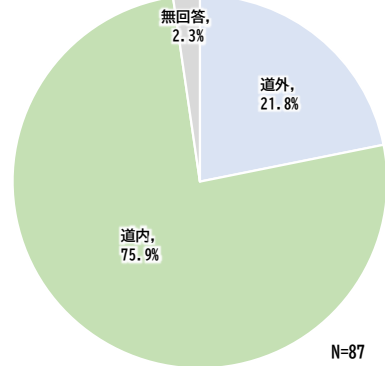
- 「利用したい」の割合が5割を超え最も多いです
- 「今後の公共交通利用意向（公共交通全体）」と比べて、「利用したくない」の割合が多いです



③ 農業大学校学生(1)

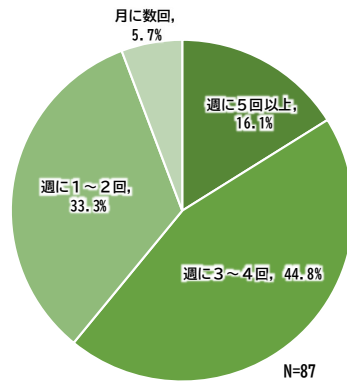
<出身地>

- 大半が道内出身者となっています
- 道外出身は2割強となっています



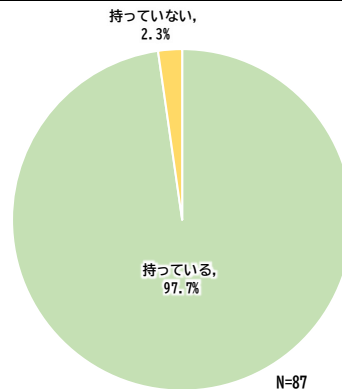
<本別町市街地への訪問頻度>

- 週に3~4回が最も多く4割を超えています
- 週に1回以上が全体の9割を超えています



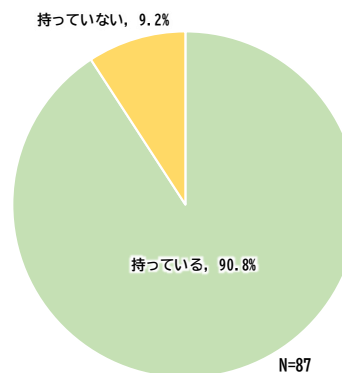
<運転免許の有無>

- ほとんどが運転免許を持っています



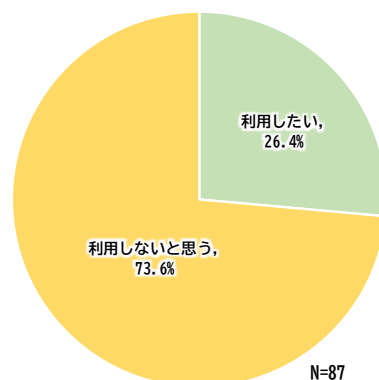
<利用できる自家用車の有無>

- 9割が自家用車を持っています

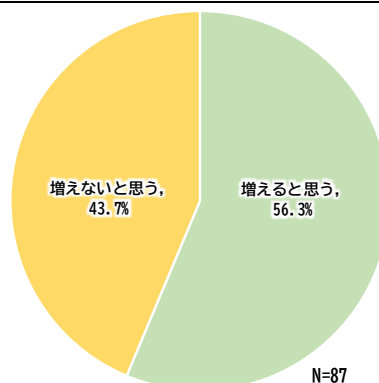


③ 農業大学校学生(2)

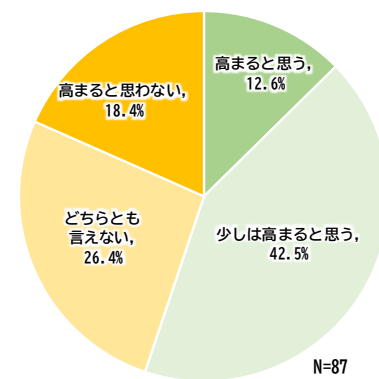
＜大学から市街地へのバス路線があれば
利用するか＞
○ 4人に1人が利用したいと回答しています



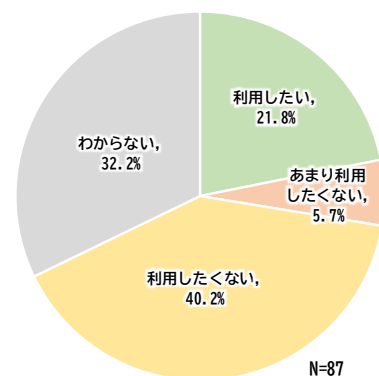
＜公共交通利便性向上で
市街地訪問頻度は向上するか＞
○ 「増えると思う」の割合がやや優勢です



＜本別町との関わり増加で
町内定住の意向は高まるか＞
○ 「高まると思う」「少しは高まると思う」の割合が合わせて半数を超えています



＜乗合デマンド交通の利用意向＞
○ 「利用したい」の割合は2割にとどまっています



(3) バス利用者アンケート

移動ニーズを把握するため、バス利用者を対象とした、アンケート調査を行いました。調査概要と調査結果は以下の通りです。

1) 調査実施状況

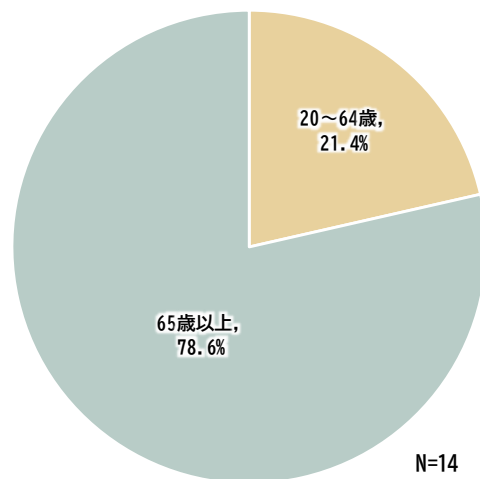
調査実施概要	
< 太陽の丘循環バス >	
○ 調査対象	調査日における全便
○ 調査日程	R5 年 10 月 12 日（木曜日）
○ 調査方法	調査員乗り込みによる乗客への調査票配布及び聞き取り
○ 回収件数	14 件
< 患者輸送バス（新生・月見台・明美地区） >	
○ 調査対象	調査日における往復便
○ 調査日程	R5 年 10 月 13 日（金曜日）
○ 調査方法	調査員乗り込みによる乗客への調査票配布及び聞き取り
○ 回収件数	6 件
< 患者輸送バス（上記以外） >	
○ 調査対象	調査日における往復便
○ 調査日程	R5 年 10 月 16 日（月曜日）～10 月 19 日（木曜日）
○ 調査方法	調査票留め置き（郵送回収）
○ 回収件数	回答なし

2) 調査結果（抜粋）

① 太陽の丘循環バス利用者(1)

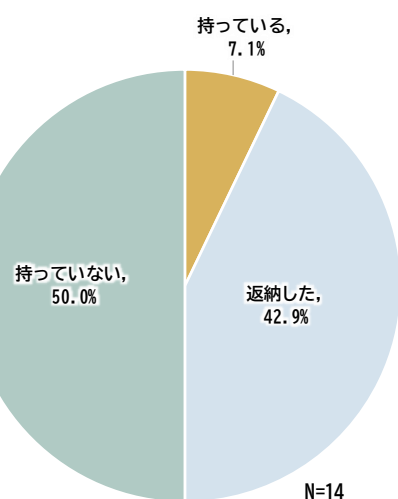
<年齢>

- 約8割が高齢者の利用となっています



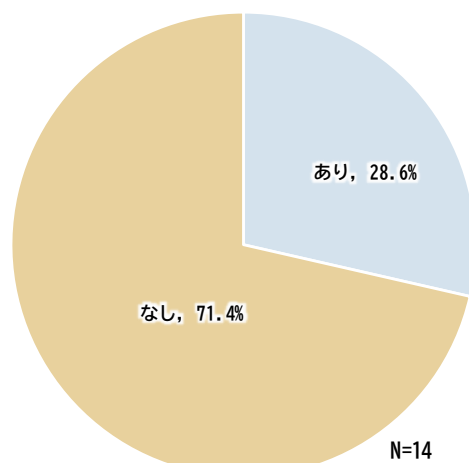
<運転免許の有無>

- 免許を持っていない割合が半数となっています
- 町内高齢者の全体の傾向と比べて、免許の無い人の割合が高いです



<送迎者の有無>

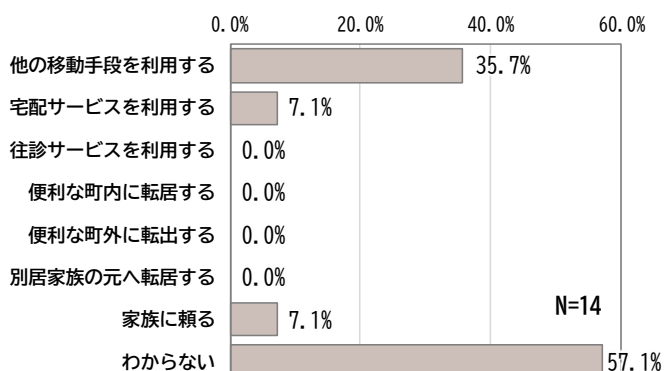
- 送迎者のいない割合が約7割となっています
- 町内高齢者の全体の傾向と比べて、送迎者のいない割合が高いです



① 太陽の丘循環バス利用者(2)

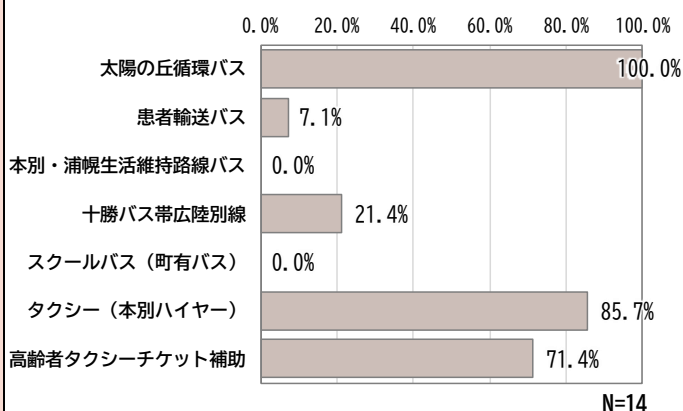
<このバスがなかったら>

- 代替手段としては、「他の移動手段を利用する」が最も多く 35.7%となっています
- 次いで「宅配サービス」「家族に頼る」が 7.1%となっています



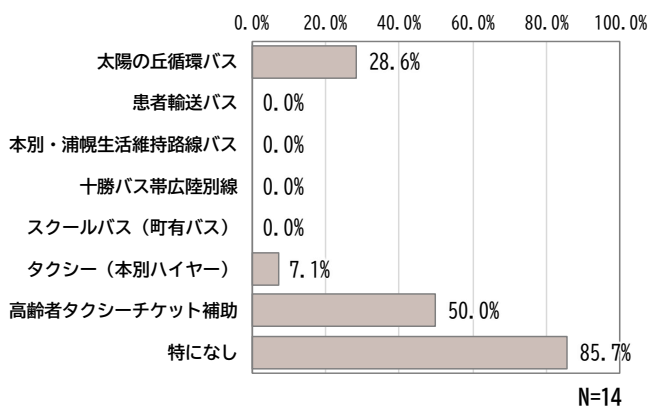
<生活に必要な公共交通>

- 「太陽の丘循環バス」が満票で最も多いです
- 次いで「タクシー」及び「タクシーチケット」が 7 割を超えています



<改善が必要な公共交通>

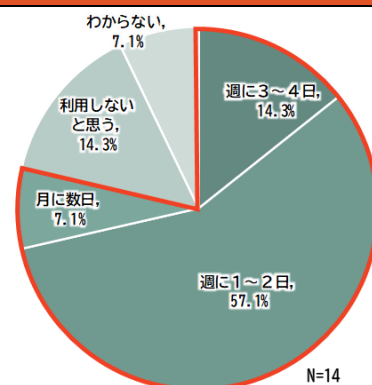
- 「特になし」が最も多く 8 割を超えています
- 次いで、「タクシーチケット」と「太陽の丘循環バス」の順に多いです



① 太陽の丘循環バス利用者(3)

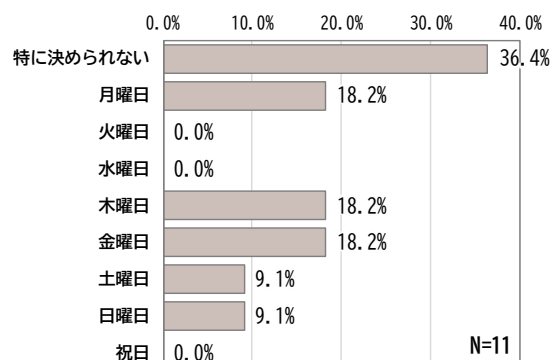
<乗合デマンド交通の利用意向 / 利用頻度>

- 約 8 割が利用意向を示しています
- 最も多いのは「週に 1～2 日」、次いで「週に 3～4 日」となっています



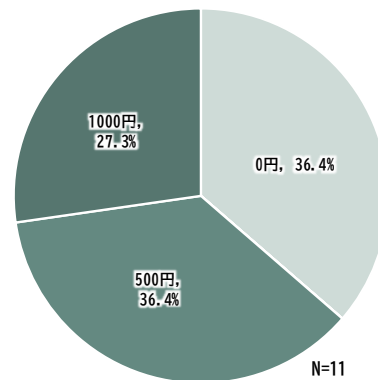
<利用したい曜日>

- 「決められない」が最も多くなっています
- 「火曜」と「水曜」は得票がありません
- 「土曜日」「日曜日」は比較的少ないです



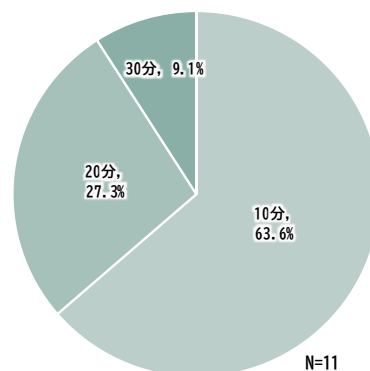
<希望運賃>

- 「500 円」が最も多く 36.4%となっています
- 「0 円」との回答もみられます



<希望待ち時間>

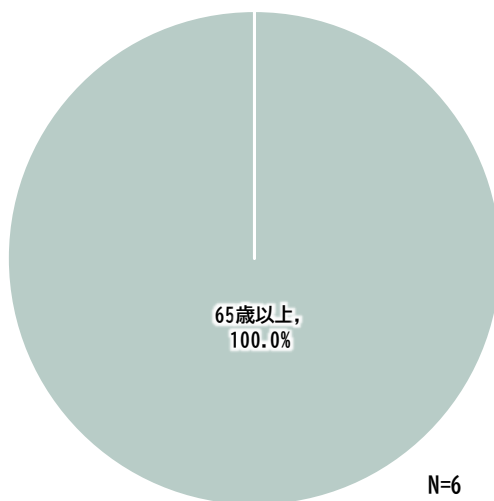
- 「10 分」が最も多く半数以上となっています
- 最大は「30 分」となっています



② 患者輸送バス（新生・月見台・明美地区）利用者(1)

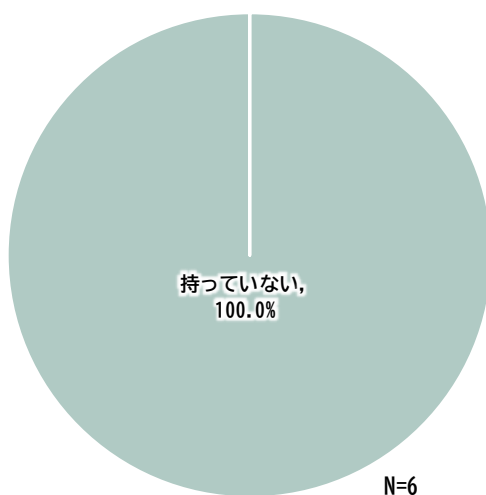
<年齢>

○ 全員が高齢者です



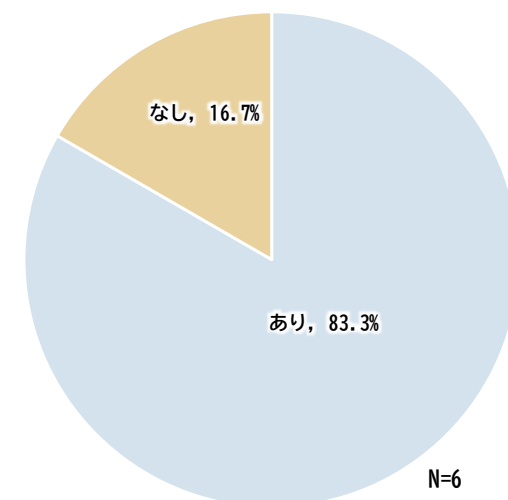
<運転免許の有無>

○ 全員が免許を持っていません



<送迎者の有無>

○ 送迎者のいる利用者のほうが多いです



1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

7 章

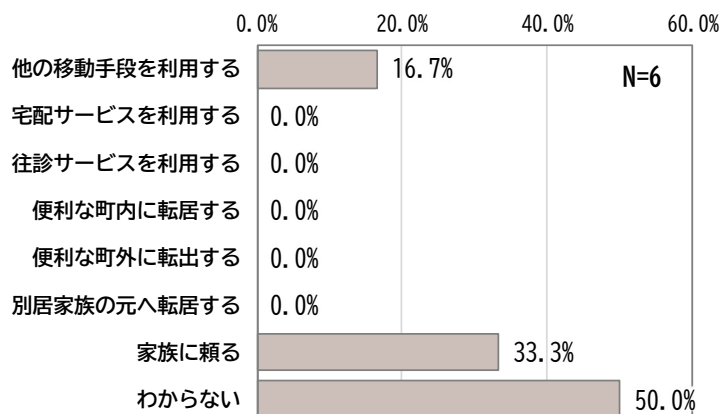
実施体制・
スケジュール

資料編

② 患者輸送バス（新生・月見台・明美地区）利用者(2)

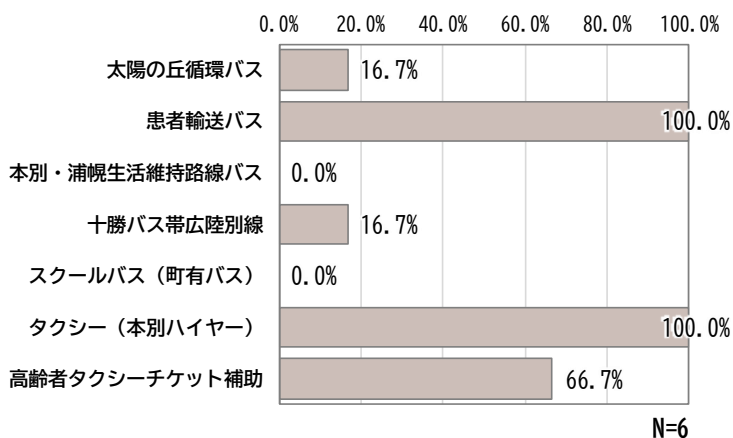
<このバスがなかったら>

- 代替手段としては、「家族に頼る」が最も多く 33.3%となっています
- 次いで「他の移動手段を利用する」が 16.7%となっています



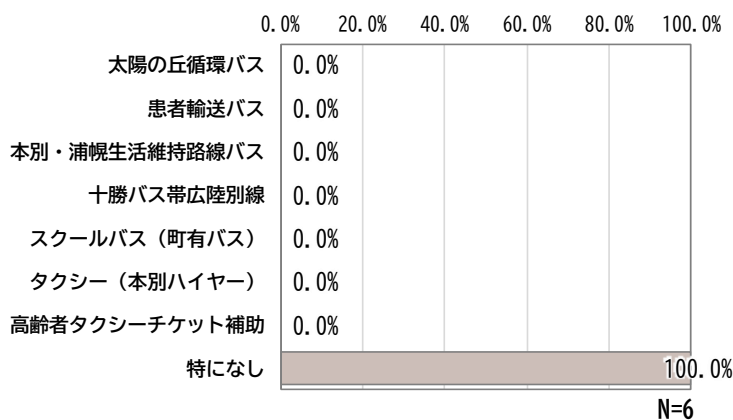
<生活に必要な公共交通>

- 「患者輸送バス」と「タクシー」が満票で最も多いです
- 次いで「タクシーチケット」が 66.7%と多いです



<改善が必要な公共交通>

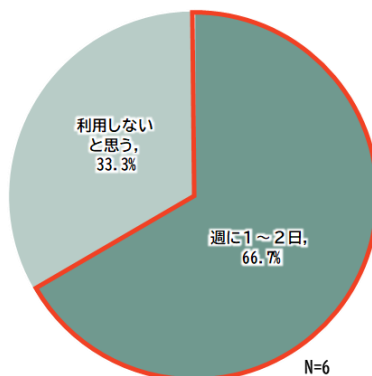
- 回答者全員が「特になし」と回答しています



② 患者輸送バス（新生・月見台・明美地区）利用者(3)

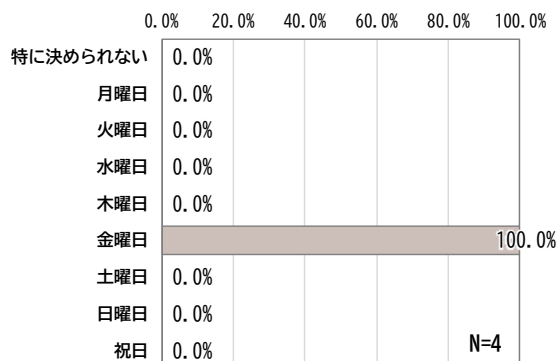
<乗合デマンド交通の利用意向 / 利用頻度>

- 6人中4人が利用意向を示しています
- そして全員が「週に1～2日」と回答しています



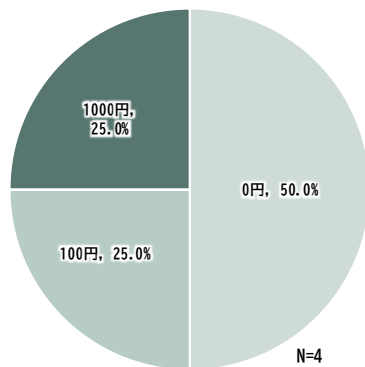
<利用したい曜日>

- 全員が金曜日と回答しています
- ※調査対象が金曜日運行であることが要因と考えられます



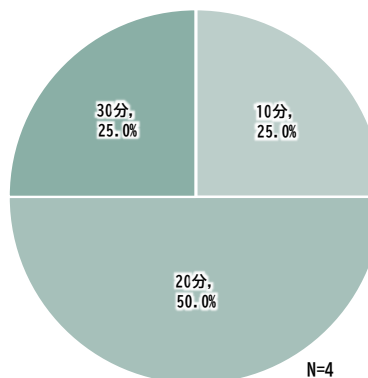
<希望運賃>

- 半数が0円と回答しています
- ※調査対象が無料であることが要因と考えられます



<希望待ち時間>

- 半数が「20分」と回答しています
- 最大は「30分」となっています



4章

本計画の目標・基本方針



- |4-1| 重点課題
- |4-2| 本計画の目標（将来像）
- |4-3| 本計画の基本方針

| 4-1 | 重点課題

各調査結果を踏まえて、町内交通の4つの重点課題を設定しました。

重点課題 1

交通弱者の移動手段の確保（サービスのターゲットの観点）

- 高齢化の進展に伴って「免許なし×送迎者なし」という町民に対する移動手段の確保が求められます
- 郊外部に居住する町民等に対する市街地までの移動手段の確保が求められます

重点課題 2

地域交通サービスの利便性確保（サービスレベルの観点）

- 市街地内を運行する「太陽の丘循環バス」の複雑で長い運行経路を見直し、わかりやすい地域交通サービスの構築が求められます
- 高齢化の進展によってバス停までの移動負担が相対的に高まる中、ドア to ドア性の高い地域交通サービスの構築が求められます

重点課題 3

地域交通サービスの持続性確保（サービス運営の観点）

- 運転手不足の深刻化に対して、「増やす対策(新規雇用等)」と「減らす対策(省人化等)」の双方が求められます
- 地域交通政策に要する費用拡大に対して、効率的なサービス提供への転換が求められます

重点課題 4

地域交通サービスの利用意識醸成（サービス利用の観点）

- 自家用車に依存しないまちづくりに向けて利用される地域交通サービスを構築するため、町民の利用意識醸成が求められます

| 4-2 | 本計画の目標（将来像）

重点課題を踏まえて、計画の目標（将来像）を以下の通り設定しました。この目標（将来像）における各文言には、以下の示す「ねらい」を持って設定しています。

< 計画の目標（将来像） >

安心・安全で豊かな移動が生まれる本別町と
その多様な移動を支える持続可能な地域交通サービスの構築

< 計画の目標（将来像）のねらい >

●安心・安全

- ・交通事故のない安全な地域社会
- ・高齢者が不安な思いをもって運転を続けなくてもよい社会
- ・移動手段を失うことの不安のない地域社会

●豊かな移動

- ・町内外の移動が活性化し、地域社会の賑わいが生まれる
- ・過度な我慢をせずに、質的に魅力ある移動ができる

●多様な移動を支える

- ・町民や来訪者の多様なライフスタイル・多様な生活シーンを支える移動環境
- ・対象エリアや運行方式が異なる多様な交通サービスが一体となってつくる移動環境

●持続可能な地域交通サービス

- ・経費・人材・車両といったリソースの観点から持続的に提供可能な交通サービス
- ・将来にわたって利用される交通サービス
- ・将来にわたって本別町に人が住み続けられる移動環境

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

| 4-3 | 本計画の基本方針

重点課題の解決と計画の目標（将来像）の実現に向け、3つの基本方針を設定しました。

基本方針 1 地域交通のサービス改善・維持確保

1-1 町内交通の最適化・合理化

現行の町内交通サービスについて、移動ニーズの変化や運転手不足等の状況を踏まえて、サービス内容・運行形態の最適化・合理化を進めます。

〔対応する課題〕 課題1 / 課題2 / 課題3 / 課題4

1-2 広域交通のサービス維持確保

町内外の移動手段を維持するため、広域交通の見直しを進めます。

〔対応する課題〕 課題1 / 課題3 / 課題4

基本方針 2 サービス運営面での持続性確保

将来にわたって移動手段を維持確保していくために、運転手不足や経費拡大に対する対策を講じます。

〔対応する課題〕 課題3

基本方針 3 利用促進活動の実施

利用意識醸成に向けて、モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動を行います。

〔対応する課題〕 課題4

将来像実現に向けた 3本の矢

本計画の基本方針は、次の3つの観点に基づいて設定しています。この3つは全てが揃って一人前のいわゆる「3本の矢」の関係にあります。将来像の実現に向けて、これらの観点を踏まえながら取組を進めていきます。

■ サービス改善：ニーズに合ったサービスを目指そう

利用者にとって不便なサービスは選ばれません。車を持たない世帯が多かった時代の大量輸送機関であった無機質なサービスから、高齢化が進みライフスタイルが多様化した時代のきめ細かいサービスへと転換していかなければ必要とされるサービスにはなれません。マイカーに勝つ利便性を持つことは至難の業ですが、ターゲットや利用シーンを踏まえながら適切なサービスとなるよう改善と向上を図っていく必要があります。〔方針1〕はこうした利用者ニーズにあったサービスアップ（改善・向上）および移動手段確保を目指す内容となっています。

■ リソース確保と合理化：サービス提供の源泉を確保しよう、節約しよう

利用されたいからといってやみくもにサービスレベルをあげることはできません。地域交通サービスの運行には、当然お金がかかります。そこには税金も投入されています。加えて運転手と車両も必要です。こうしたリソース（お金・運転手・車両）の確保には限界があるため、地域交通サービスは合理的で無駄のないサービスにしていく必要があります。〔方針2〕はこうしたリソース確保と合理化などの持続性確保に関する内容となっています。

■ 利用意識醸成：知ってもらおう、乗ってもらおう

ニーズに合ったサービスが持続的に運行できるようになってもそこで終わりではありません。そういったサービスがあることを認知してもらわなければ、「サービスが無い」と変わりありません。どのようなサービスなのか／どういったニーズに合うのか／どういうシーンで利用するとよいのか／利用するとどんなメリットがあるのか、こうした情報を継続的に発信していくことで利用意識を醸成することが肝要です。特に、移動手段のような毎日行う選択は、一番便利で合理的な選択肢よりも、一番使い慣れた選択肢が選ばれやすい傾向にあります。マイカー依存が進んだ今、せっかくなつくた便利な地域交通サービスを利用してもらい、地域を活性化していくためには、利用促進などの地道な活動も必要です。また多くの人に利用されることは、サービス改善やリソース確保にも繋がります。〔方針3〕はこうした利用促進活動に関する内容となっています。

折れない・強い地域交通の実現のためにも、3本の矢で取り組んでいくことが求められます。

5章

施策と位置づけ



|5-1| 施策内容

|5-2| 各交通サービスの位置づけ

| 5-1 | 施策内容

計画の基本方針に紐づく施策体系を以下の通り設定します。また、これら9つの施策について詳細を次ページ以降に示します。

基本方針 1

地域交通のサービス改善・維持確保

1-1

町内交通の最適化・合理化

- 施策1 〔太陽の丘循環バス〕のサービス見直し
- 施策2 〔患者輸送バス〕のサービス見直し
- 施策3 〔タクシーチケット助成〕の制度見直し

1-2

広域交通のサービス維持確保

- 施策4 〔北海道本別高等学校通学車両〕の運行
- 施策5 〔帯広陸別線〕の最適化検討

基本方針 2

サービス運営面での持続性確保

- 施策6 運転手確保・省人化に向けた取組実施
- 施策7 新たな運賃体系の検討

基本方針 3

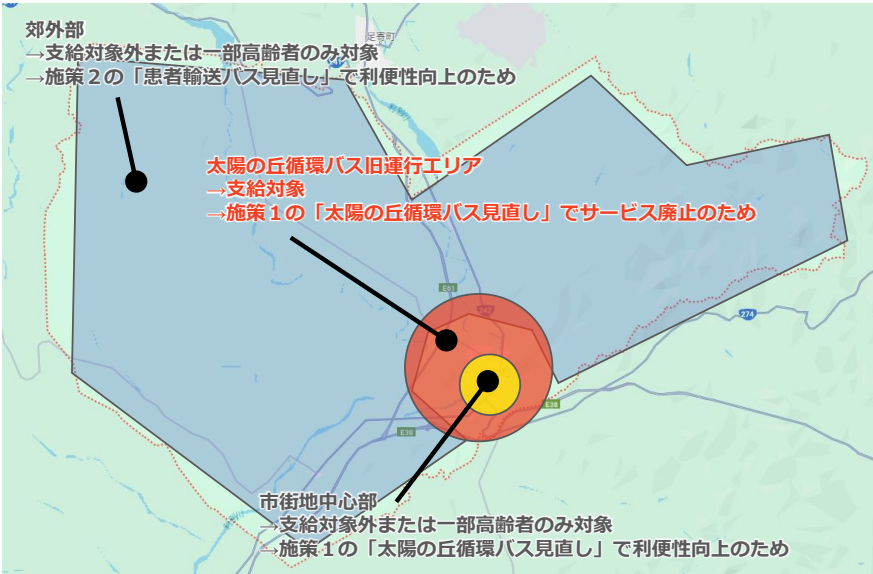
利用促進活動の実施

- 施策8 わかりやすい情報発信
- 施策9 モビリティ・マネジメントの実施

<施策2> 「患者輸送バス」のサービス見直し

問題点	● 運行距離が長い ● 運行頻度が少ない						
施策方向性	● 運行形態の合理化による運行効率化と利便性確保						
実施内容 (例)	● 運行形態の変更（定時定路線→予約型区域運行） ● 対象系統の再編（5系統→2区域） ● 運行頻度の見直し（週1往復→週2～3往復） ※上図：郊外方面を束ねて予約型にするイメージ図						
得たい効果	● 運行の効率化 ● 郊外部からの移動利便性向上						
実施主体	本別町地域公共交通活性化協議会						
実施エリア	押帯、活込・美里別東、仙美里、美里別・拓農、新生・月見台・明美、市街地						
スケジュール	事業	事業事項	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	1	サービスの見直し内容検討					
	2	サービス見直しの実施					
	3	住民周知					

< 施策 3 > 「タクシーチケット助成」の制度見直し

問題点	● チケットの一律配布による不公平感 ● チケット配布費用の予算確保 ● 運転手不足 ● 施策 1 による太陽の丘循環バス廃止エリアの発生						
施策方向性	● 移動環境やニーズを踏まえた適切な助成制度の構築						
実施内容 (例)	● 補助対象者の見直し（65 歳以上→エリアを限定した配布） ● 補助金額の見直し（一律→市街地までの距離や属性に応じた金額設定）  ※上図：補助対象エリアの区分案イメージ						
得たい効果	● 補助制度の合理化 ● 移動に困る方への適切な補助の配布						
実施主体	本別町地域公共交通活性化協議会、本別ハイヤー						
実施エリア	要検討						
スケジュール	事業	事業事項	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	1	新補助制度の内容検討					
	2	新補助制度の開始					

基本方針 1-2 広域交通のサービス維持確保

< 施策 4 > 〔北海道本別高等学校通学車両〕の運行

問題点	● 運転手不足 ● 浦幌町から本別高校への通学手段						
施策方向性	● 通学手段維持確保を図る						
施策内容 (案)	● 現行の「本別・浦幌生活維持路線バス」の廃止 ● 浦幌町から本別高校に通う高校生の通学手段として特定旅客自動車運送業により北海道本別高等学校通学車両（スクールバス・一般混乗不可）を運行する						
得たい効果	● 浦幌町在住の学生の通学手段確保 ● 本別高校の生徒確保						
実施主体	本別高校の教育を考える会、本別ハイヤー						
実施エリア	本別町～浦幌町						
スケジュール	事業	事業事項	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R10 年度
	1	北海道本別高等学校通学車両の運行					

1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・
スケジュール

資料編

< 施策 5 > 〔帯広陸別線〕の最適化検討

問題点	- 沿線市町の赤字補填額の拡大 - 運転手不足 - 利用者の減少						
施策方向性	十勝地域公共交通計画に準拠した対応の実施						
施策内容 (案)	- サービスの最適化に向けた検討 - 十勝地域生活交通確保対策協議会第4分科会での協議						
得たい効果	- 東十勝における広域な移動手段の確保 - 沿線市町の赤字補填額の縮小						
実施主体	十勝地域生活交通確保対策協議会第4分科会、十勝バス株式会社						
実施エリア	帯広市～本別町～陸別町						
スケジュール	事業	事業事項	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	1	第4分科会での最適化検討					

基本方針

2

サービス運営面での持続性確保

< 施策 6 > 運転手確保・省人化に向けた取組実施

問題点	● 運転手不足 ● 非効率な運行形態						
施策方向性	● 新規採用と省人化・負担軽減の双方を目指す						
施策内容 (案)	● 採用イベント等の開催検討（合同採用説明会等） ● 運転手就労環境改善に向けた検討 ● 地域交通サービスの運行の効率化（施策1～3） ● 予約システム等の導入検討						
得たい効果	● 新規運転手の採用 ● 既存運転手の定着 ● 必要運転手人数の削減（省人化） ● オペレーション負担の軽減						
実施主体	本別町地域公共交通活性化協議会、本別ハイヤー、十勝バス						
実施エリア	本別町						
スケジュール	事業	事業事項	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	1	採用イベント等の開催検討			検討を踏まえて対応		
	2	運転手就労環境改善に向けた検討					
	3	地域交通サービスの運行の効率化	施策1～3にて実施				
	4	予約システム等の導入検討			検討を踏まえて対応		

< 施策 7 > 新たな運賃体系の検討

問題点	- サービスレベルに対して低価格な運賃 - 運行経費の拡大						
施策方向性	適切な利用者負担による健全なサービス運営を目指す						
施策内容 (案)	- 属性別運賃/料金の導入検討 - サービス見直し後の運賃導入検討 - サブスクリプション料金の導入検討 - 横断型チケットの導入検討						
得たい効果	- 適切な利用者負担による運賃収入の獲得 - 使いやすい運賃体系による利用促進						
実施主体	本別町地域公共交通活性化協議会、本別ハイヤー、十勝バス						
実施エリア	本別町、その他沿線市町						
スケジュール	事業	事業事項	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	1	属性別運賃/料金の導入検討					
	2	サービス見直し後の運賃導入検討					
	3	サブスクリプション料金の導入検討					
	4	横断型チケットの導入検討					

基本方針 3

利用促進活動の実施

< 施策 8 > わかりやすい情報発信

問題点	- 複雑なサービス体系 - わかりにくいバスマップ・時刻表						
施策方向性	地域内の交通サービスのわかりやすく一体的な情報発信を進める						
施策内容 (案)	- 目的別・属性別の情報発信の検討・実施 - 一体的な情報発信の実施 - サービス見直し時の住民説明の実施						
得たい効果	- 利用者の増加 - 利用者の満足度改善 - サービス見直しに対する住民理解の促進						
実施主体	本別町地域公共交通活性化協議会、本別ハイヤー、十勝バス						
実施エリア	本別町全域						
スケジュール	事業	事業事項	R 6 年度	R 7 年度	R 8 年度	R 9 年度	R 10 年度
	1	目的別・属性別の情報発信の検討・実施					
	2	一体的な情報発信の実施					
	3	サービス見直し時の住民説明の実施					

< 施策 9 > モビリティ・マネジメントの実施

問題点	● 自家用車への依存が高い ● 地域交通の利用意識が低い						
施策方向性	● 地域交通サービスの利用意識を高める						
施策内容 (案)	● モビリティ・マネジメントに関する情報収集 ● モビリティ・マネジメントの実施検討 ● モビリティ・マネジメントの実施 写真：銀河線代替バス（十勝バス）を利用した春休み子ども映画観賞会の様子（H29.3）						
得たい効果	● 地域交通サービスの利用意識醸成 ● 利用者の増加						
実施主体	本別町地域公共交通活性化協議会、本別ハイヤー、十勝バス						
実施エリア	本別町全域						
スケジュール	事業	事業事項	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	1	モビリティ・マネジメントに関する情報収集					
	2	モビリティ・マネジメントの実施検討					
	3	モビリティ・マネジメントの実施					

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

| 5-2 | 各交通サービスの位置づけ

(1) 各交通サービスの位置づけ

本計画の基本方針・施策内容を踏まえて、町内の地域交通サービスの位置づけを示します。

交通サービス	施策概要及び維持方針 (下線部は検討事項)	施策実施後の役割 (下線部が新たな役割)
太陽の丘循環バス	・ <u>サービス見直し</u> - 経路や運行台数の見直し - 予約制区域運行への転換 ・ フィーダー系統補助の活用（継続）	・ 市街地内の移動手段 ・ <u>市街地内の周遊促進</u> ・ 広域路線へのアクセス
患者輸送バス	・ <u>予約制・区域運行への転換</u> ・ <u>フィーダー系統補助の活用（新規）</u>	・ 郊外部から市街地への移動 ・ <u>広域路線へのアクセス</u>
スクールバス	・ サービスの維持	・ 郊外部からの登下校
乗用ハイヤー（本別ハイヤー）	・ サービスの維持	・ ドア to ドアニーズへの対応
本別・浦幌生活維持路線バス	・ サービス廃止	・ <u>浦幌町からの登下校</u> ・ <u>浦幌町からの透析通院</u>
北海道本別高等学校通学車両	・ 新規導入（特定旅客自動車運送業）	・ <u>浦幌町からの登下校</u>
帯広陸別線	・ 最適化に向けた検討 (十勝地域公共交通計画に準拠) ・ 地域間幹線系統補助の活用（継続）	・ 中核市（帯広市）への移動 ・ 隣接町（足寄町）との移動 ・ 他の沿線町との移動
タクシーチケット助成	・ <u>事業の継続（対象見直し前提）</u> ・ <u>サービスの見直し</u> - 対象エリアの見直し - 対象年齢等の見直し - 助成金額の見直し	・ 高齢者の移動負担軽減 ・ <u>太陽の丘循環バスの運行縮小</u> <u>エリアへの補償</u>

(2) 地域公共交通確保維持改善事業の補助活用

前述の交通サービスのうち、以下に示すものは地域公共交通確保維持改善事業の補助を活用し、サービスを維持確保していくこととします。

1) 太陽の丘循環バス

太陽の丘循環バスは、町内市街地内での移動手段としての役割に加えて、広域路線（帯広陸別線）に接続し、町民等の中核都市への移動の一部を担っています。一方で、人口減少等の避けられない要因により利用者減少は今後も続くことが予想され、自治体や運行事業者の運営努力だけでのサービス維持は困難な状況にあります。このため、太陽の丘循環バスのサービスは、サービス見直しによる効率化・利便性向上を実現した後においても、地域公共交通確保維持改善事業における「地域内フィーダー系統補助金」を活用してサービスを維持します。

2) 患者輸送バス

患者輸送バスは、現行サービスにおいて郊外部から市街地への移動手段の役割を担っています。また、本計画期間内において、予約型区域運行の公共交通サービスへの転換を検討しており、当該施策実施により、広域路線（帯広陸別線）に接続されることで町民等の中核都市への移動の一部としての役割も担うこととなります。一方で、施策実施により効率化及び利便性向上が図られたうえでも、人口減少等の理由から自治体や運行事業者の運営努力だけでのサービス維持は困難な状況が続くことが予想されます。このため、患者輸送バスは、予約型区域運行への転換の後に、地域公共交通確保維持改善事業における「地域内フィーダー系統補助金」の対象路線に申請を行い、当該補助を活用してサービスを維持します。

3) 帯広陸別線

帯広陸別線は、町民の帯広市等の中核都市への広域な移動手段としての役割を担っています。一方で、人口減少等に起因する利用者減少が深刻なため、沿線自治体や運行事業者の運営努力だけでのサービス維持は困難な状況にあります。このため、帯広陸別線は、十勝地域公共交通計画の記載内容の通り、地域公共交通確保維持改善事業における「地域間幹線系統補助金」を活用し、サービスを維持確保します。

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

6章 評価方法



|6-1| 評価指標

|6-2| 測定方法

| 6-1 | 評価指標

本計画の評価指標及び数値目標を以下に示します。

■ 評価指標 1：町内交通の利用者数

対象となる交通サービス 太陽の丘循環バス、患者輸送バス、タクシーチケット

現況値_令和 5 年度 9,268 人

目標値_令和 10 年度 9,268 人

「現状維持」を目標とする。これは人口減少が見込まれる中でも利用者数を維持すること、サービス合理化で運行費用縮減を図る中で利用者数を維持することを目指すものとなる

■ 評価指標 2：公的資金投入額

対象となる交通サービス 全ての交通事業予算

現況値_令和 5 年度 91,187 千円（82,022 千円）

目標値_令和 10 年度 82,000 千円

「現状維持（※）」を目標とする。これは、令和 5 年度時点における新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用したタクシーチケット助成に要する費用を除いた公的資金投入額（82,022 千円）を基準とし、現行の投入額を基本的な上限額として、サービスの合理化・効率化により利便性向上と利用者数維持を図るものとする

■ 評価指標 3：公的資金を投入する事業の収支率

対象となる交通サービス 太陽の丘循環バス、患者輸送バス、タクシーチケット

現況値_令和 5 年度 4.62% （1,244 千円／26,951 千円）

目標値_令和 10 年度 5.81% （1,009 千円／17,387 千円）

「1%超改善」を目標とする。太陽の丘循環バスと患者輸送バスの予約制区域運行への転換、タクシーチケットの助成対象見直し等、運賃体系の見直しを行うことで、運行経費の削減と運賃収入の確保を行い、利用者数の維持を図りながら収支率の改善を目指す。

| 6-2 | 測定方法

数値目標の測定方法を以下に示します。

評価指標		数値データの確認方法
標準指標	町内交通の利用者数	・ 運行事業者からの資料提供 (各交通サービス別の年間利用者数データより検証)
	公的資金投入額	・ 管轄部署の収支報告書 (毎年の事業収支状況より検証)
	公的資金を投入する事業の収支率	・ 管轄部署の収支報告書 (毎年の事業収支状況より検討)

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

7章 実施体制・スケジュール



- |7-1| 関係者の役割
- |7-2| 進捗管理
- |7-3| スケジュール

| 7-1 | 関係者の役割

本計画で示した方針に基づき「目指すべき将来像」を実現するためには、各種施策を着実に推進し、評価・進捗管理・改善等を行う必要があります。そのため、本計画では施策実施に向けた推進体制（関係者の役割）を下表のように定め、目標の実現に向けて取り組みます。

主体	主な役割
行政	- 各種交通サービスに関する施策の検討・実施 - 各種交通サービスに対する適切な行政負担 - 各種交通サービスに対する利用者意見の調査・集約 - 利用促進活動の実施
運行事業者	- 安全な運行 - 運行実績や利用実績のデータ収集・提供 - 各種交通サービスに関する施策の検討・実施・協力 - 利用促進活動の実施
運転手が組織する団体	安全な運行
町民	- 各種交通サービスの積極的な利用 - 各種交通サービスに対する意見や要望の発信 - 各種交通サービスの利用に対する運賃の負担 - 各種交通サービスの運行に対する協力
道路管理者	- 安全な運行を支える道路環境・交通環境の整備 - 各種交通サービスに関する施策実施時における安全管理上の意見・支援

| 7-2 | 進捗管理（PDCA）

本計画は、PDCA サイクル（計画策定（Plan）→事業実施（Do）→モニタリング・評価（Check）→見直し・改善（Action））の考え方に基づいて進捗管理を行います。そして、PDCA サイクルの運用においては、本計画から次期計画までの 5 カ年を対象とする大きな PDCA サイクルを進めるとともに、毎年度の実施→評価→見直しを行う小さな PDCA サイクルを行うことで、着実な計画推進と状況変化への対応を図ります。

ここで、小さな PDCA については、〔10 月～翌 9 月〕をモニタリングの対象期間として、期間終了後の〔10 月～11 月〕に数値評価を行い、〔12 月〕の協議会において評価状況や見直し要否を検討、〔1 月〕より見直し案を検討し、〔6 月〕の協議会で実施方針を協議するサイクルを運用します。

大きな PDCA サイクルは、計画最終年度である令和 10 年度に調査事業を進め、利用状況・評価等を踏まえながら、次期計画策定を進めます。

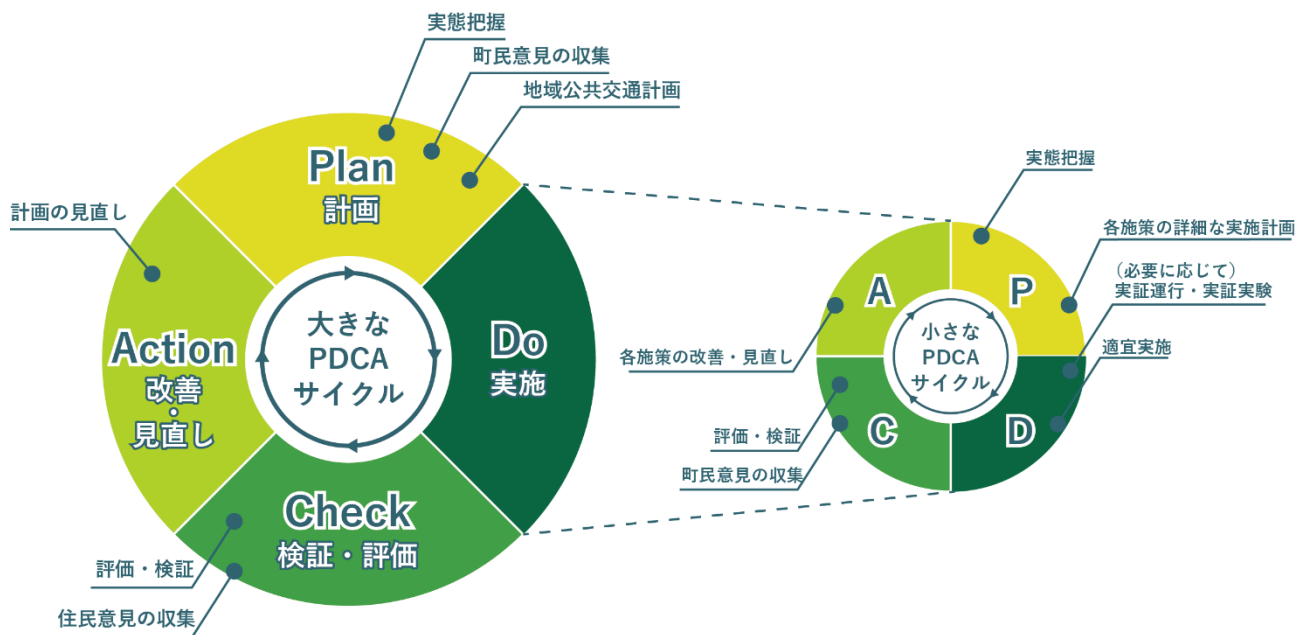


図 7-1 PDCA サイクルのイメージ

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

| 7-3 | スケジュール

計画の着実な推進にあたっては、本別町地域公共交通活性化協議会（法定協議会）の開催を定期的に行い、PDCA サイクルによる進捗管理を行います。

令和 6 年度	6 月	第 1 回協議会：施策方向性検討
	9 月	
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・見直し
	3 月	
令和 7 年度	6 月	第 1 回協議会：施策方向性検討
	9 月	
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・見直し
	3 月	
令和 8 年度	6 月	第 1 回協議会：施策方向性検討
	9 月	
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・見直し
	3 月	
令和 9 年度	6 月	第 1 回協議会：施策方向性検討
	9 月	
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・見直し
	3 月	
令和 10 年度	6 月	第 1 回協議会：調査事業・計画策定事業の着手
	9 月	
	12 月	第 2 回協議会：施策評価・計画素案整理
	3 月	第 3 回協議会：評価等を踏まえた次期計画策定

1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・
スケジュール

資料編



本別町マスコットキャラクター「元気くん」





資料編



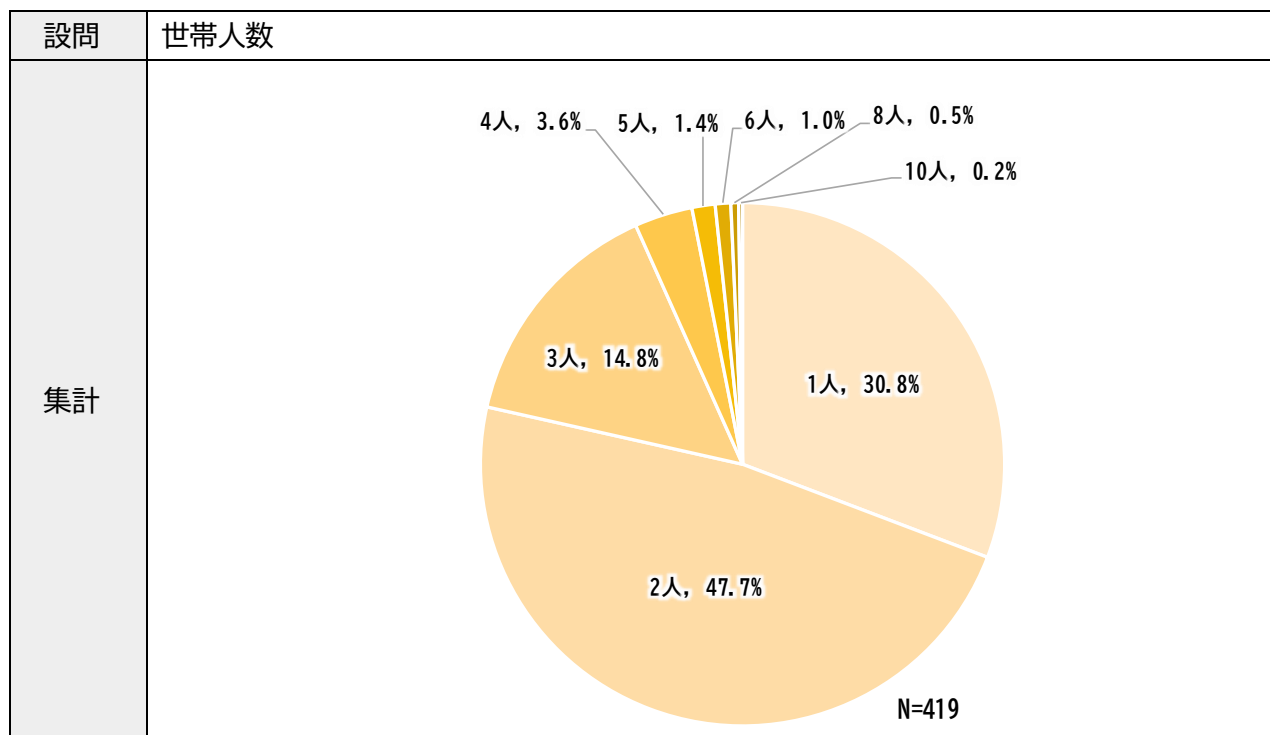
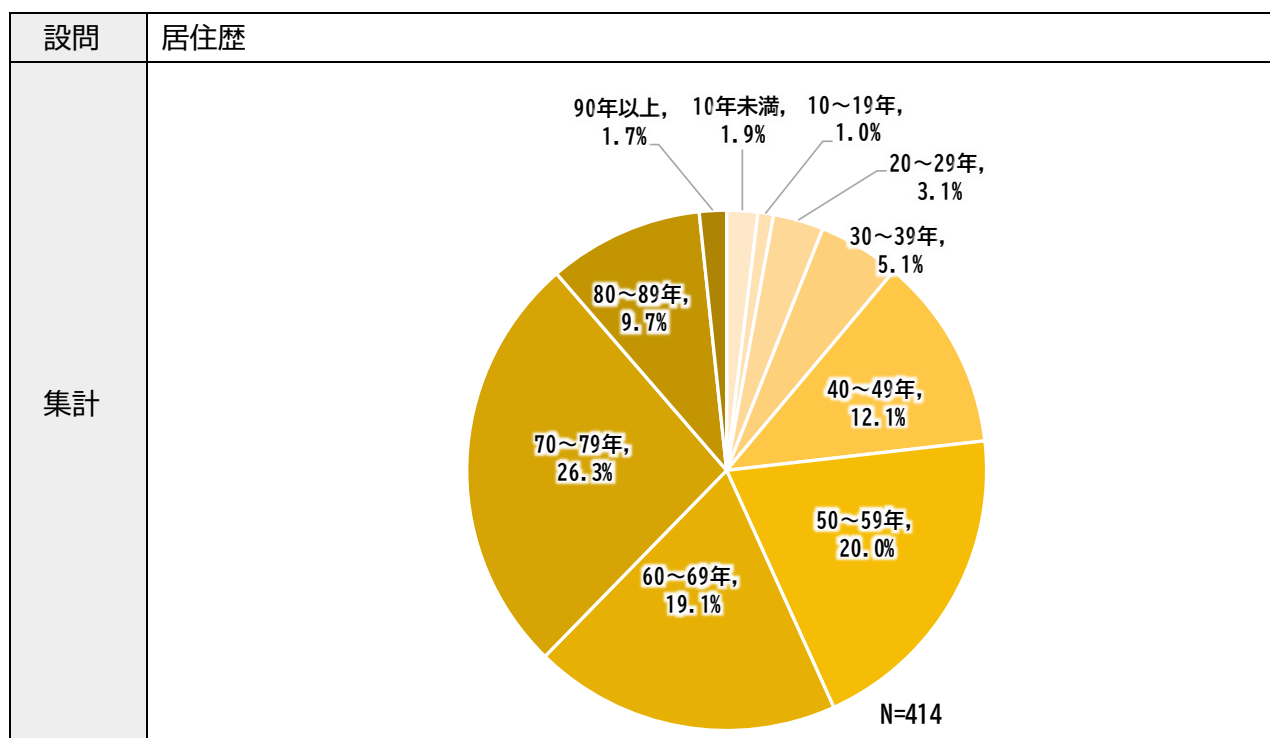
- 資料 1 高齢者向けアンケート調査結果
- 資料 2 学生向けアンケート調査結果
- 資料 3 バス利用者アンケート調査結果
- 資料 4 協議会規約・委員名簿・開催経過
- 資料 5 用語集

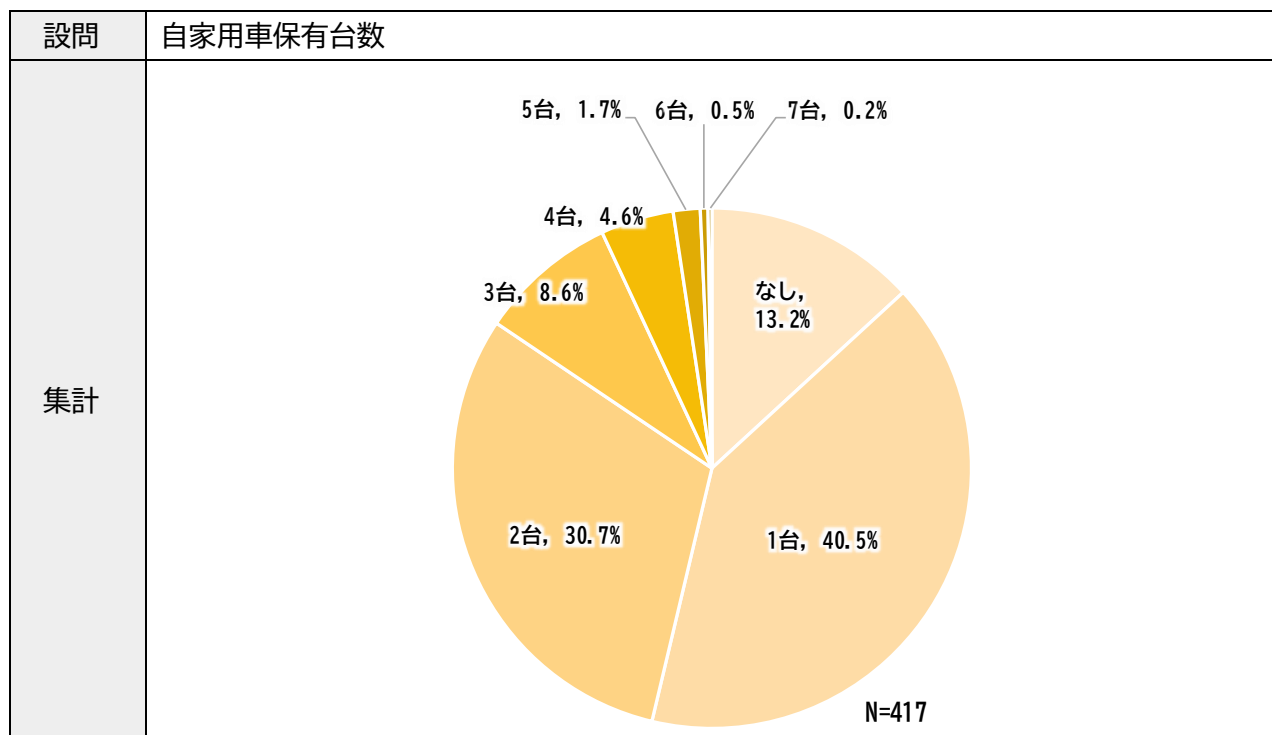
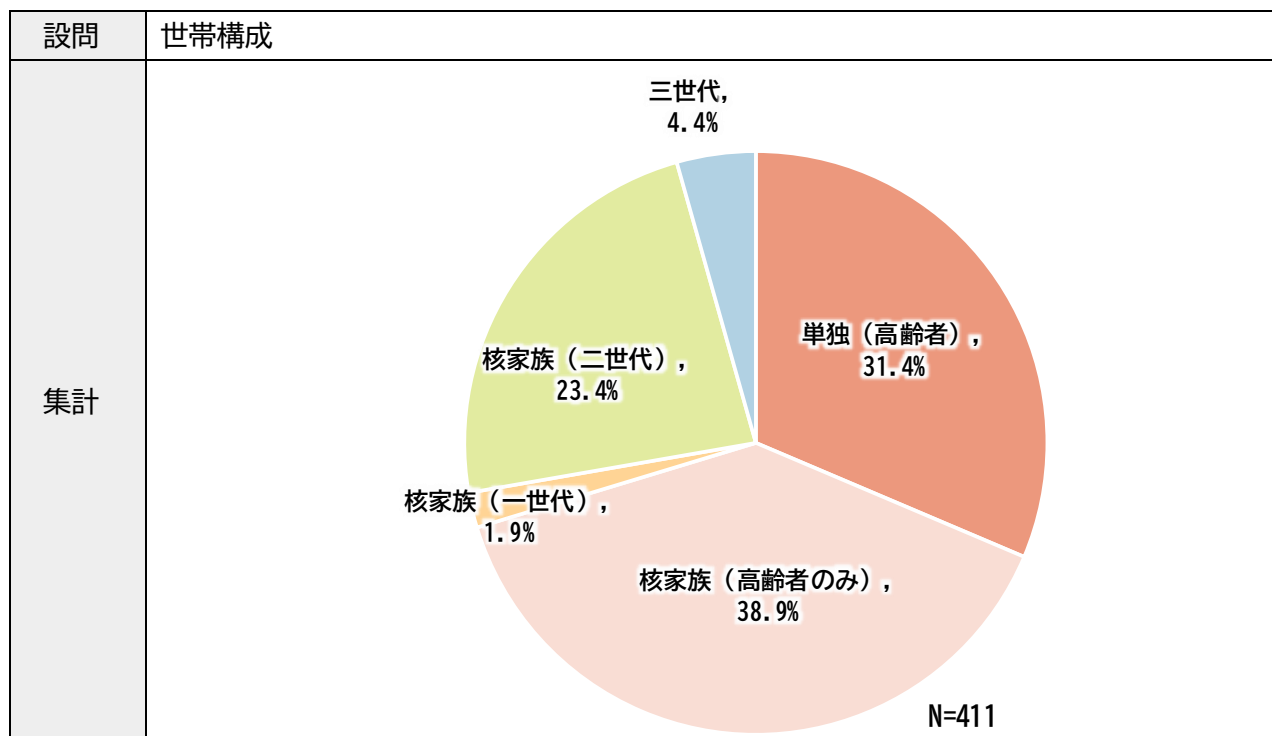
資料1 高齢者向けアンケート調査結果

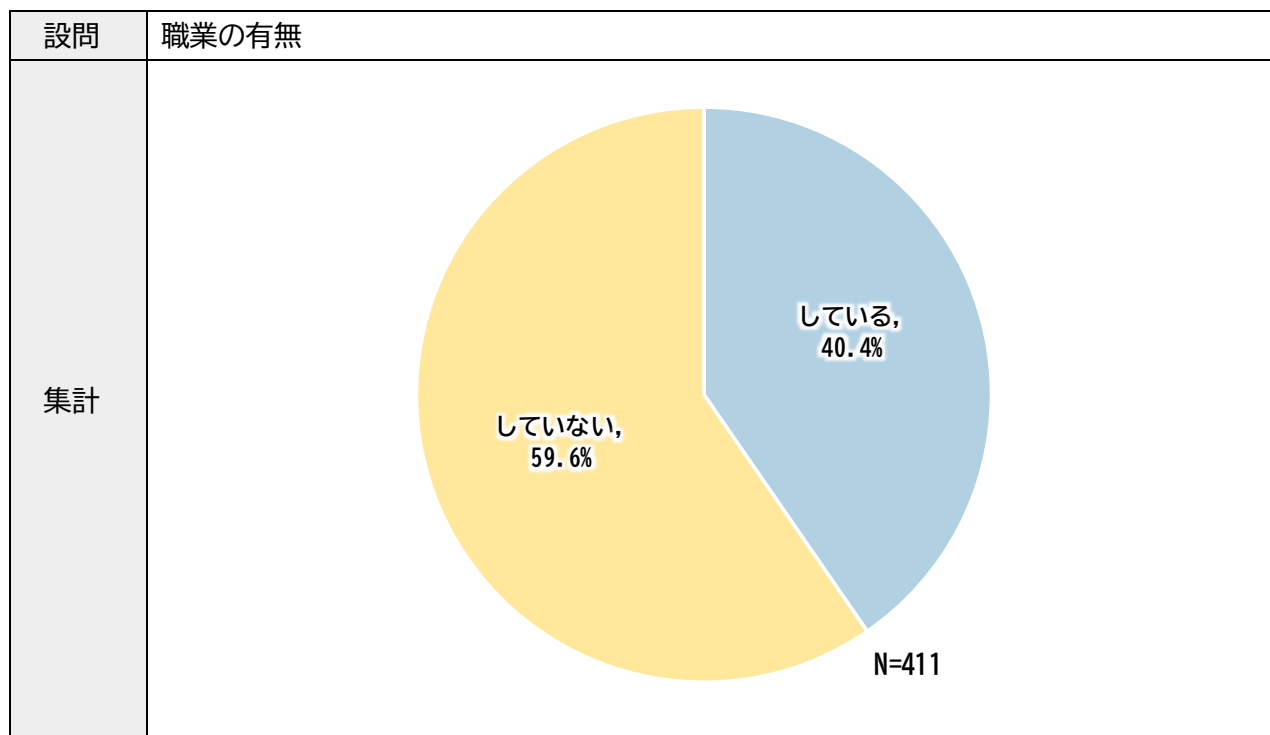
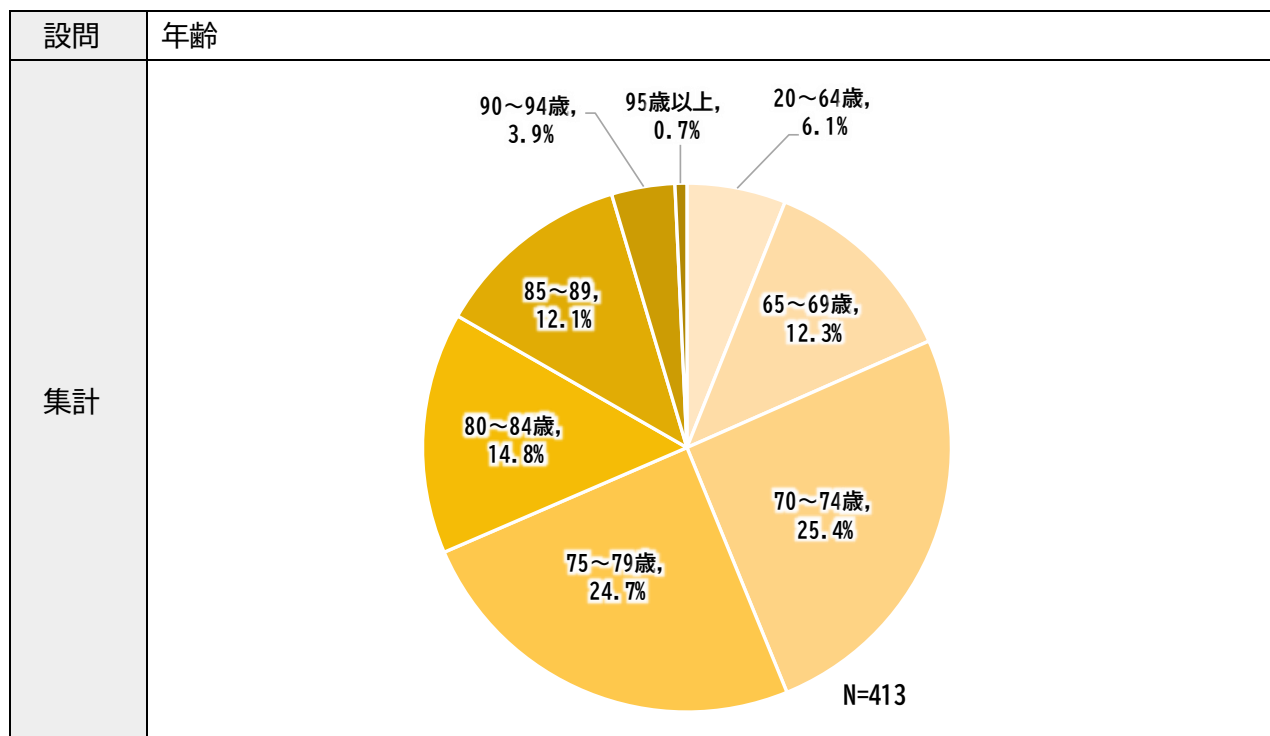
(1) 世帯票

1) 属性

設問	居住地					
集計		小地域分類 (国勢調査)	回答数		小地域分類 (国勢調査)	回答数
	市街地（北部）	錦町	13	郊外部（東部）	上本別	6
		山手町	9		西仙美里	10
		朝日町	3		仙美里	25
		北1～8丁目	71		仙美里元町	1
	市街地（南部）	向陽町	19		東本別	2
		東町	7	郊外部（西部）	押帯	4
		南1～4丁目	44		共栄	9
		柏木町	22		西勇足	3
		柳町	5		美蘭別	3
		緑町	6		勇足	26
	市街地（西部）	栄町	21		勇足元町	2
		新町	33	郊外部（北部）	西美里別	10
		弥生町	10		美里別	15
	市街地（詳細不明）	詳細不明	11	不明	不明	29







1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

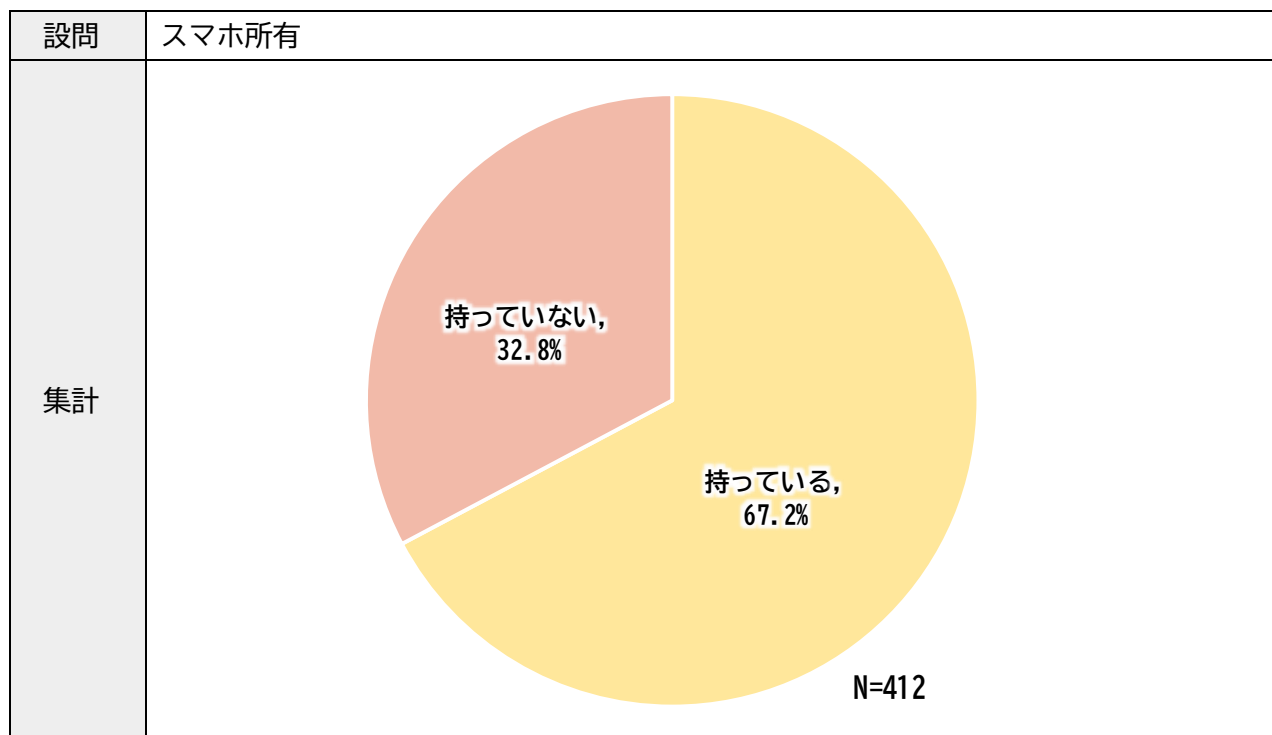
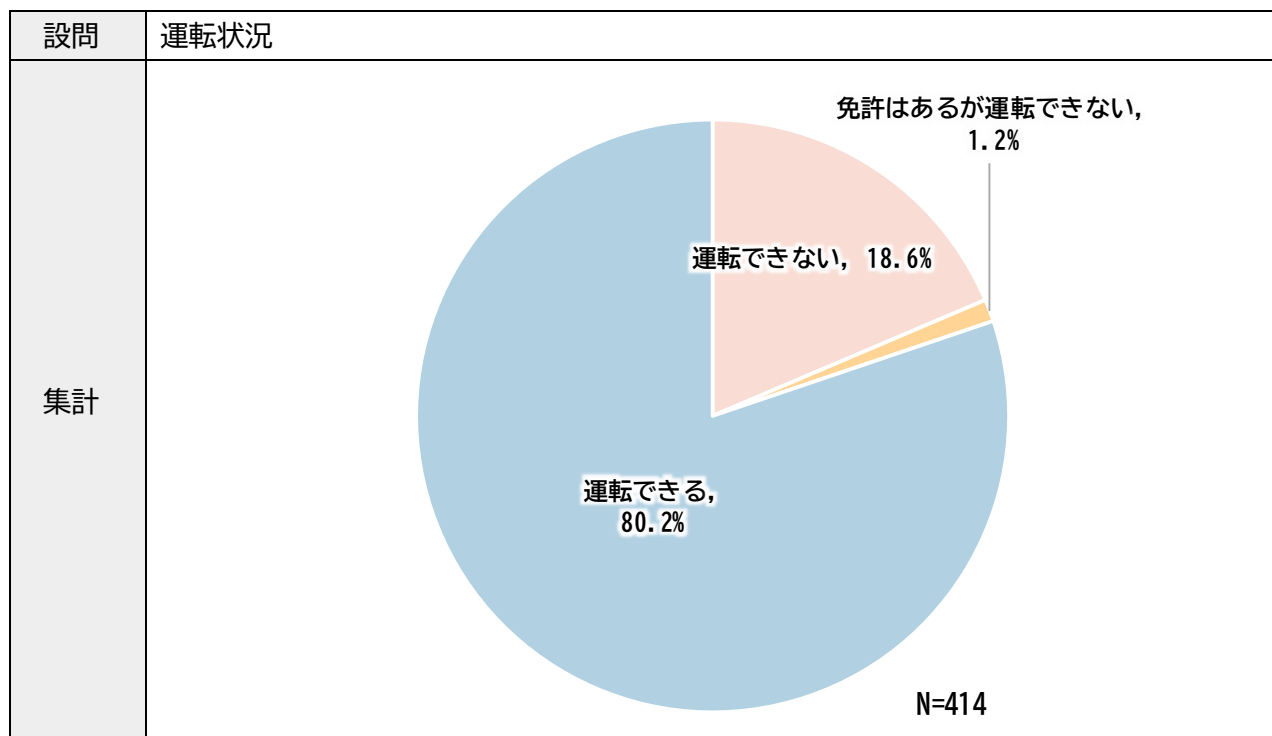
6 章

評価方法

7 章

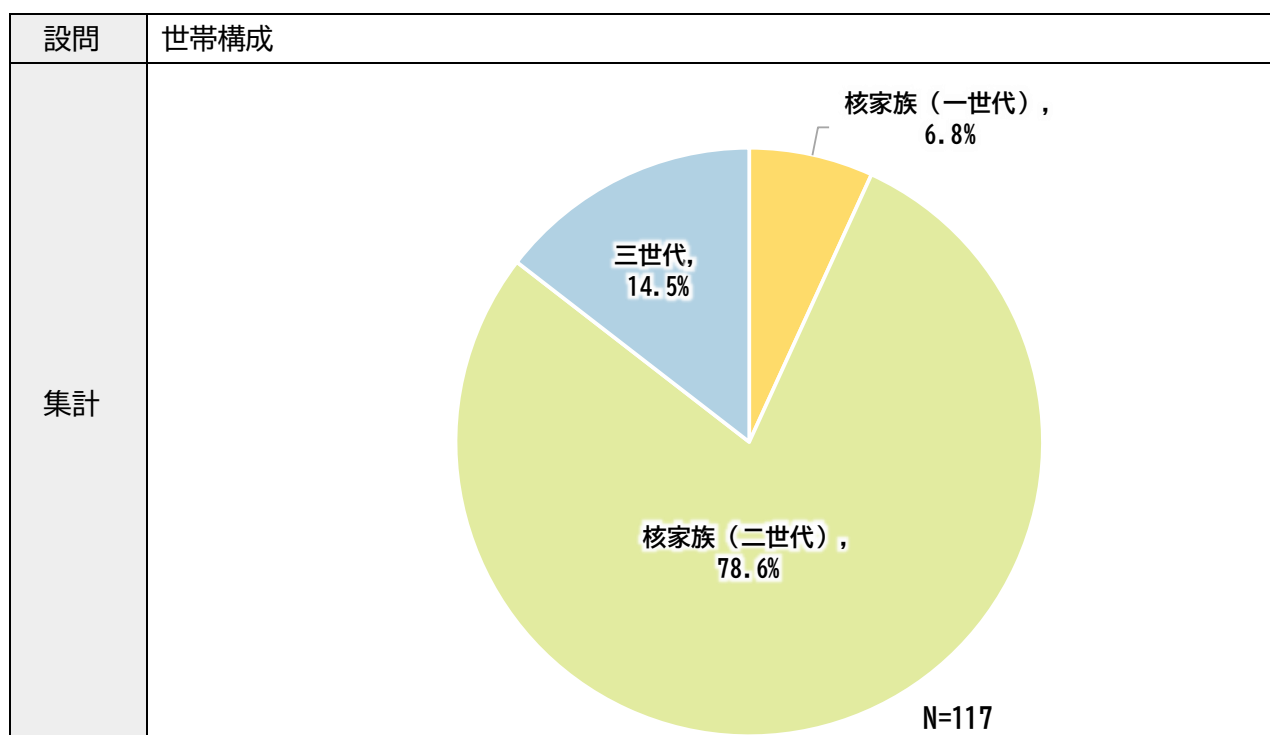
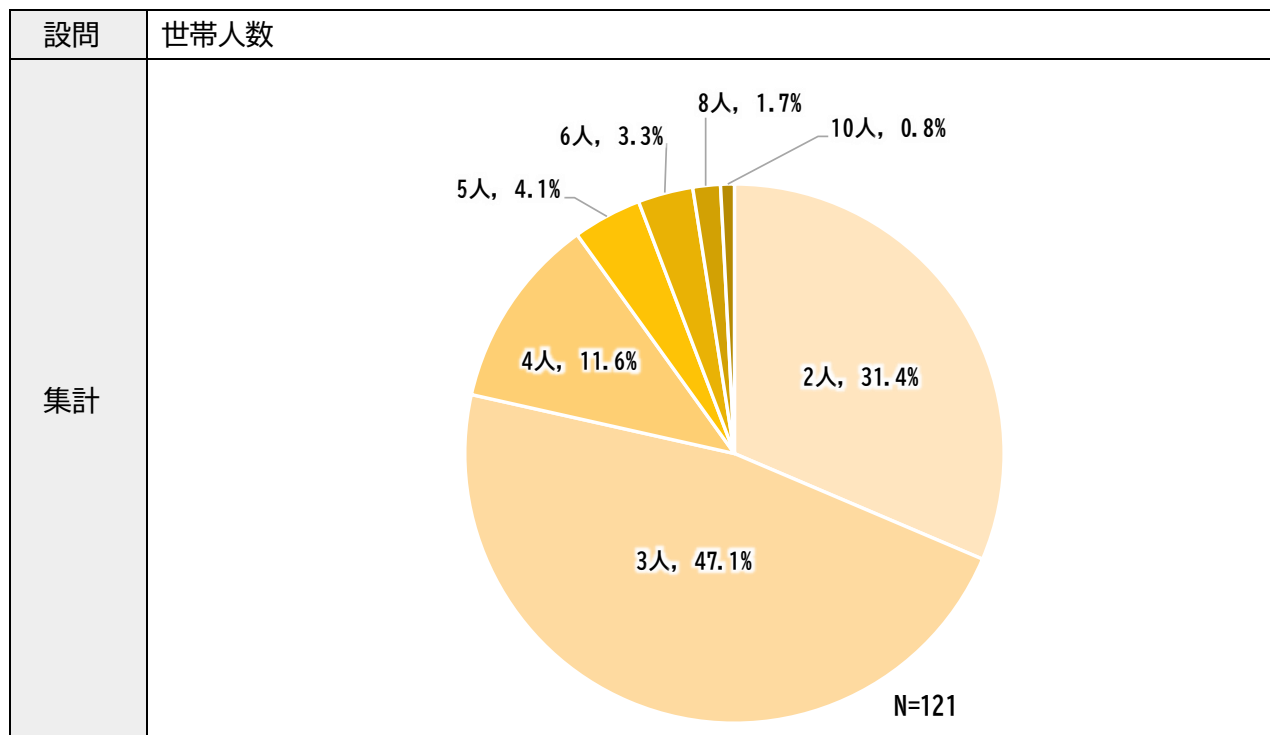
実施体制・スケジュール

資料編



(2) 同居者票

1) 属性



1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

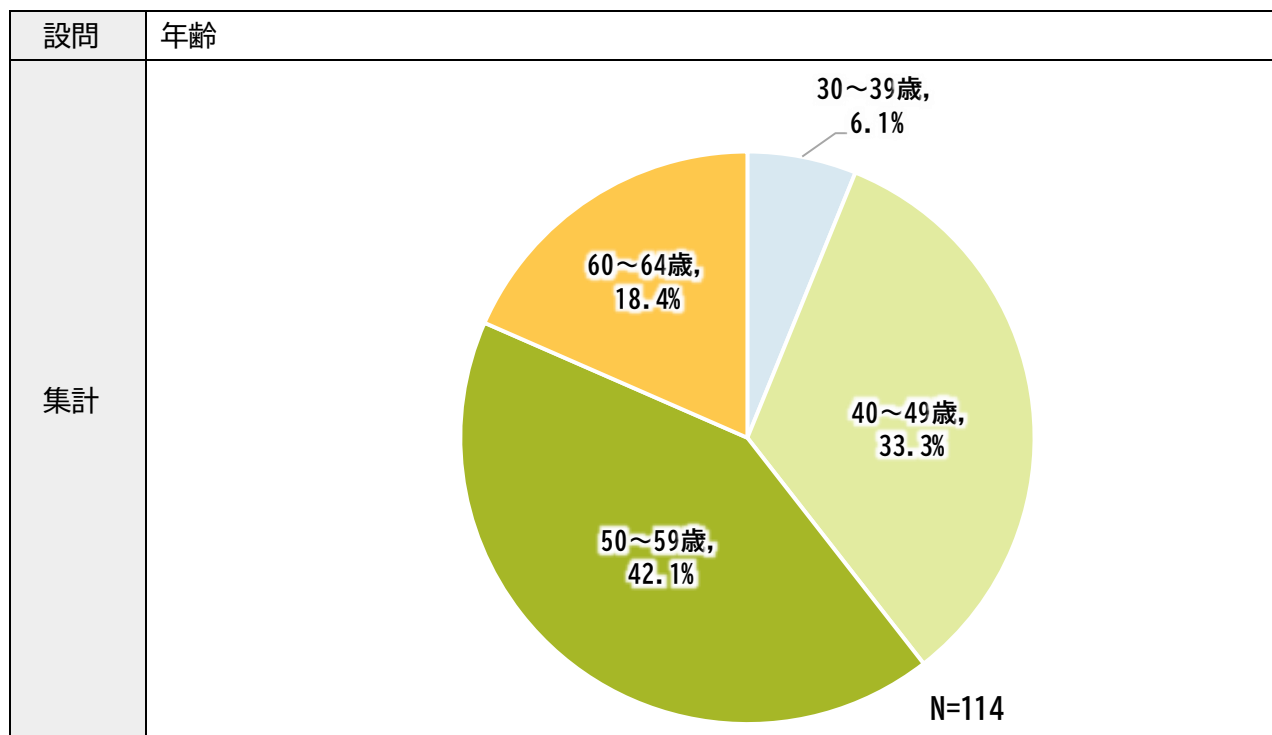
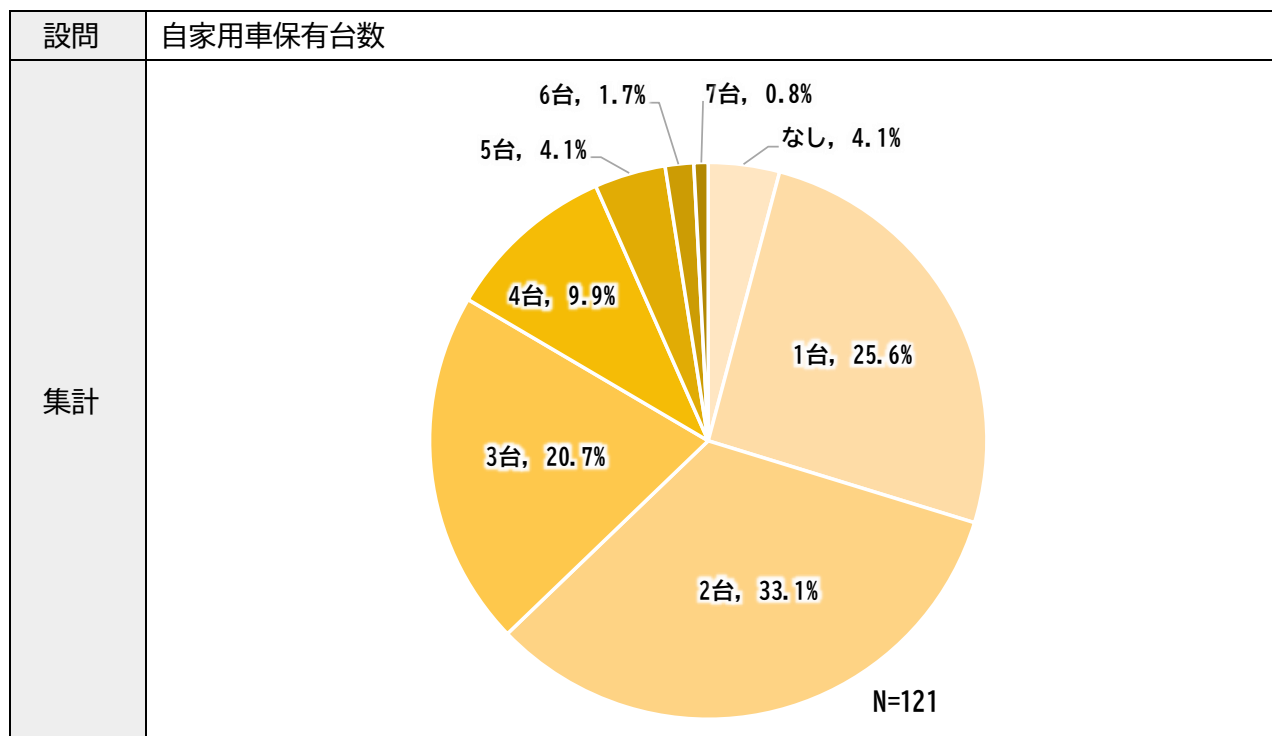
6 章

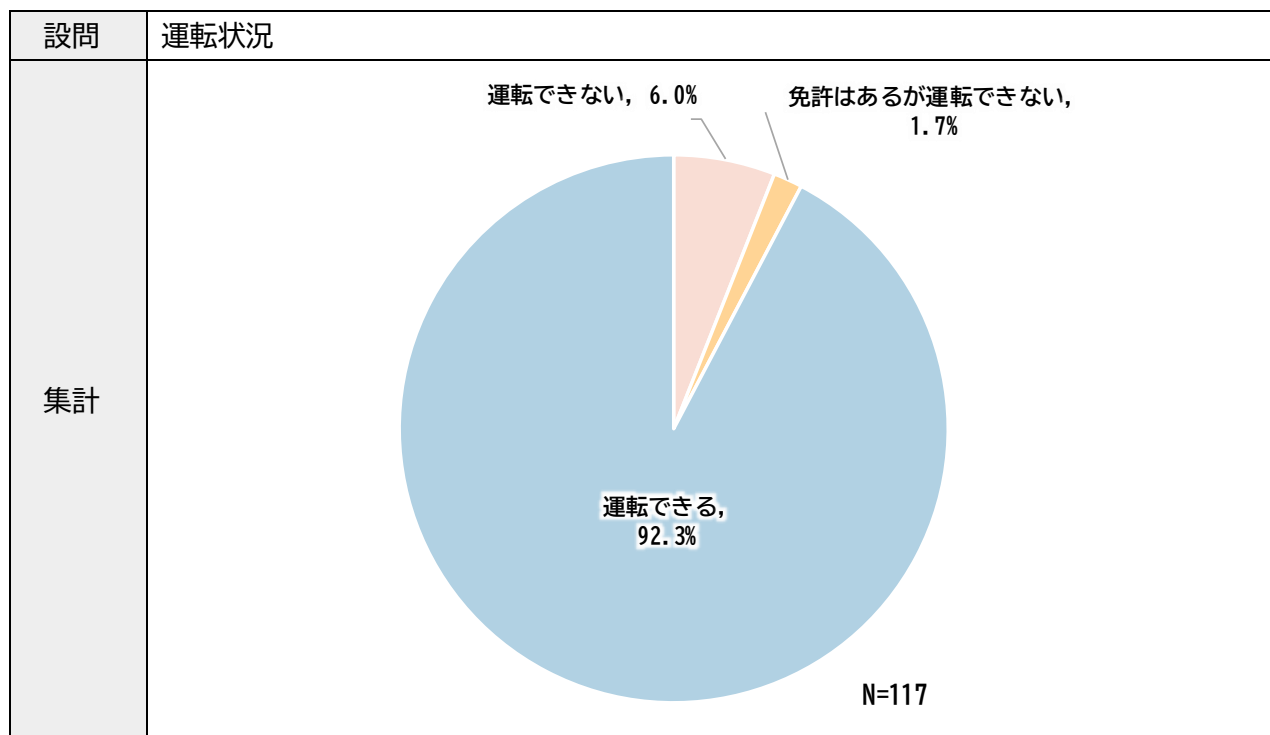
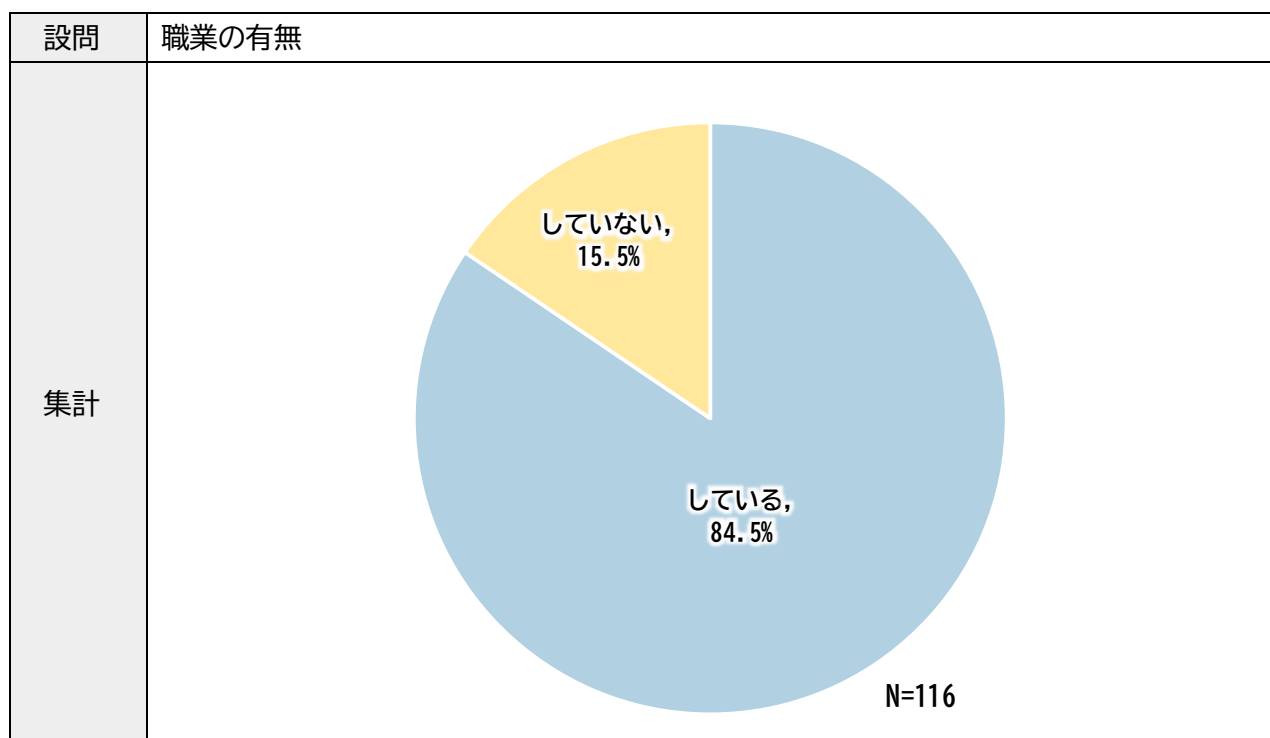
評価方法

7 章

実施体制・
スケジュール

資料編





1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

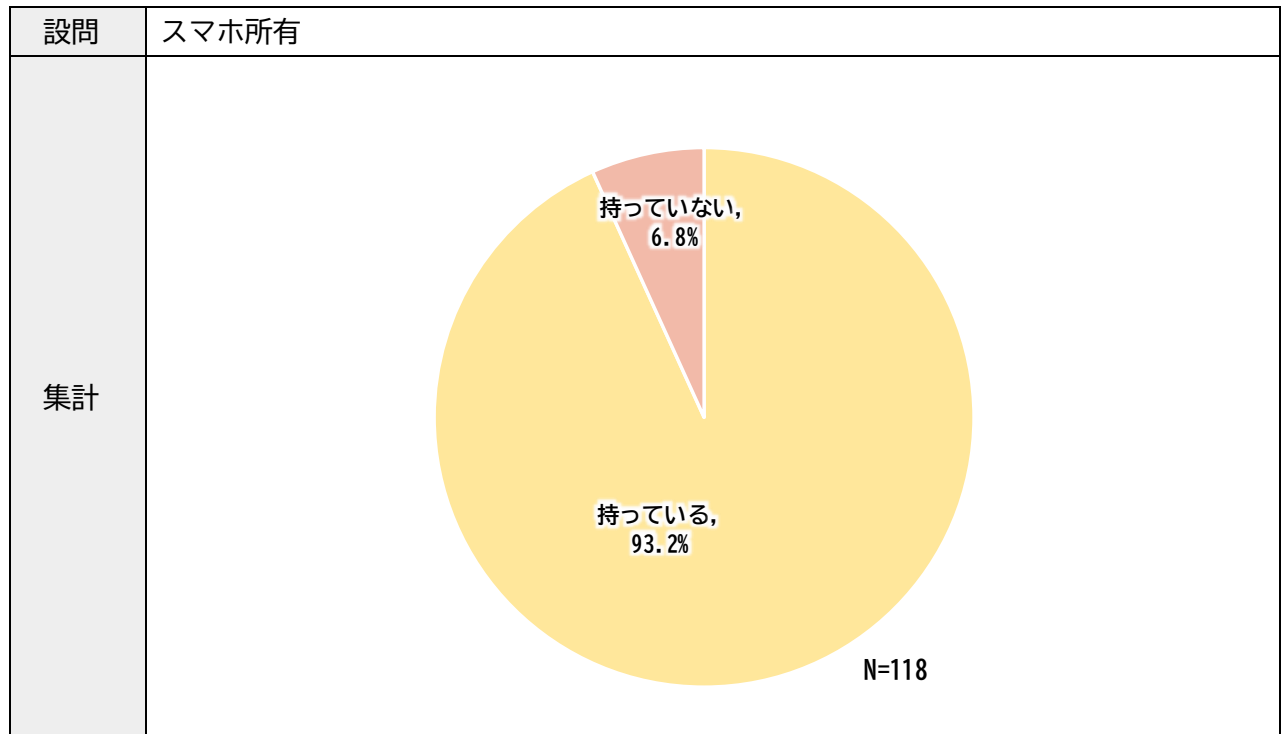
6 章

評価方法

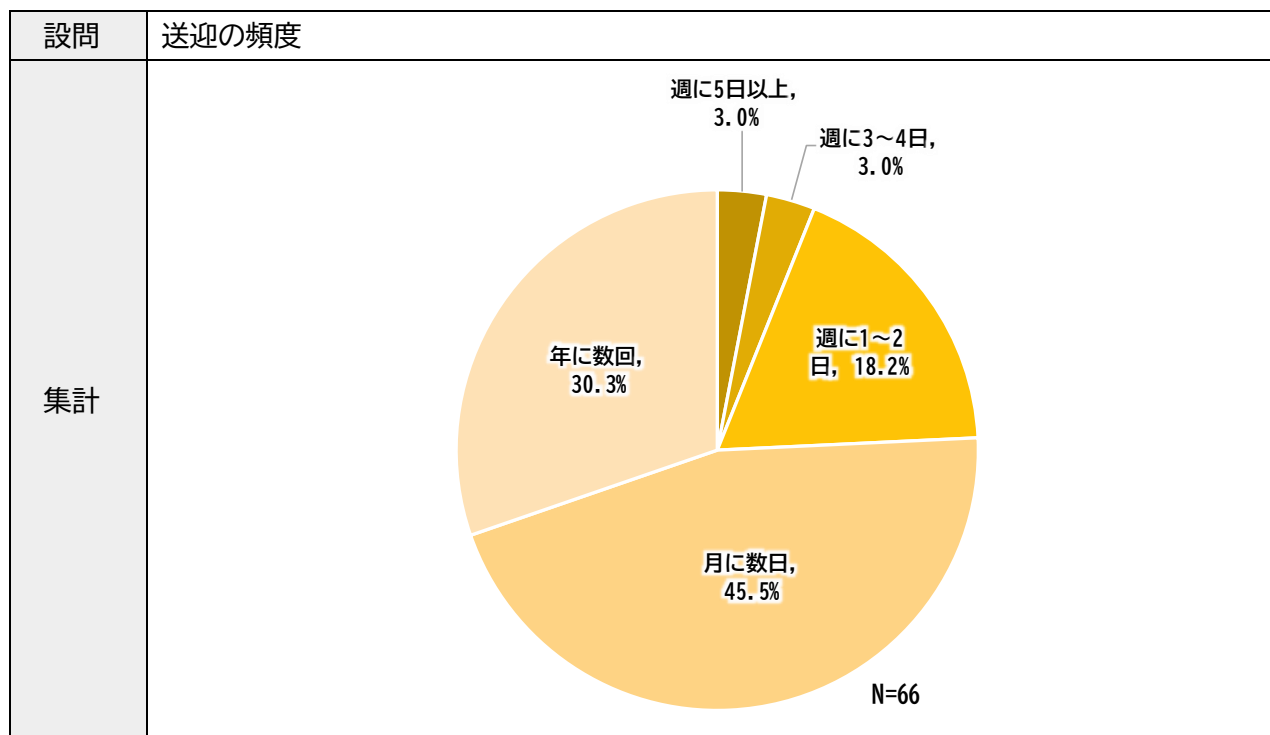
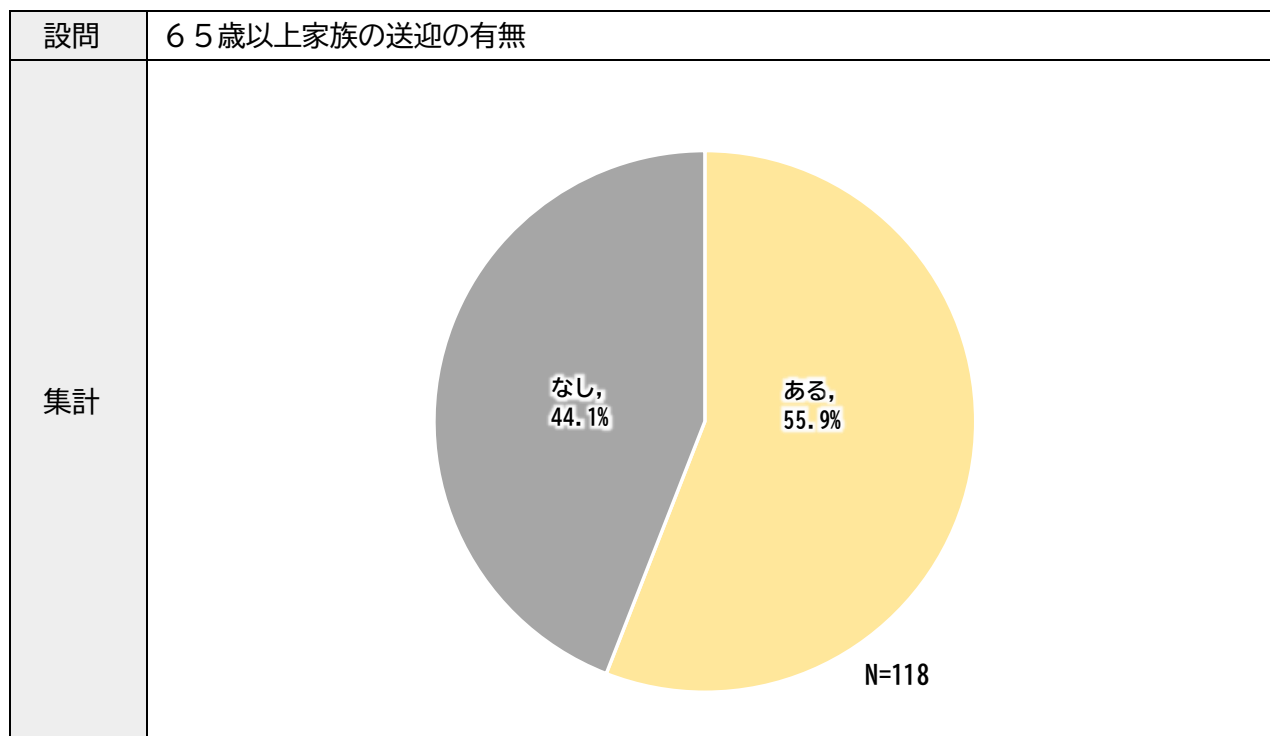
7 章

実施体制・スケジュール

資料編



2) 送迎状況



1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

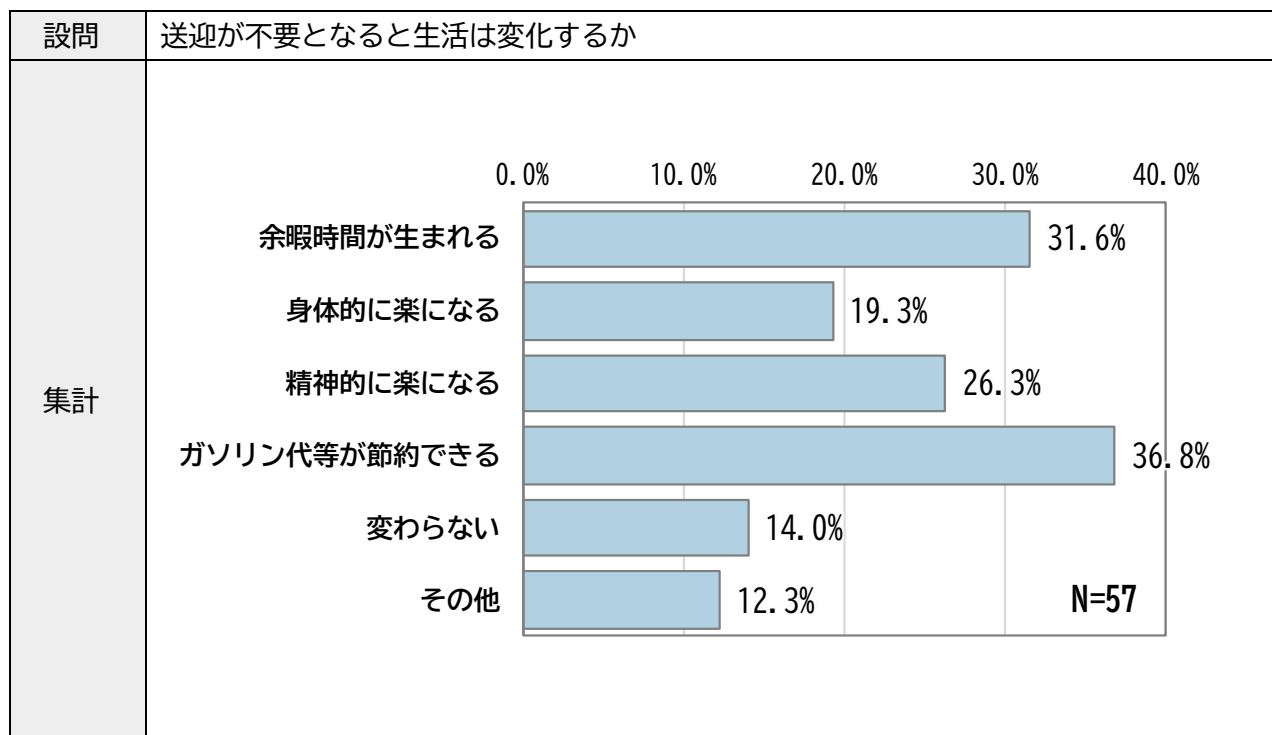
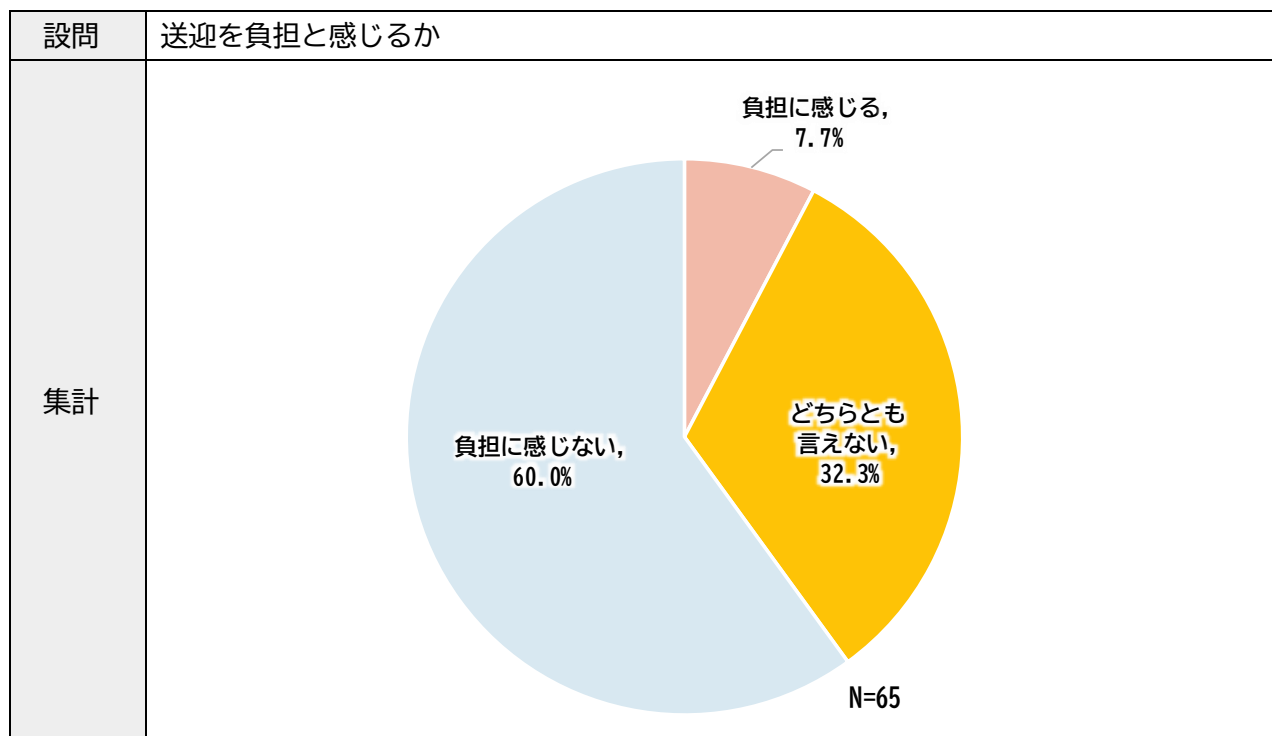
6 章

評価方法

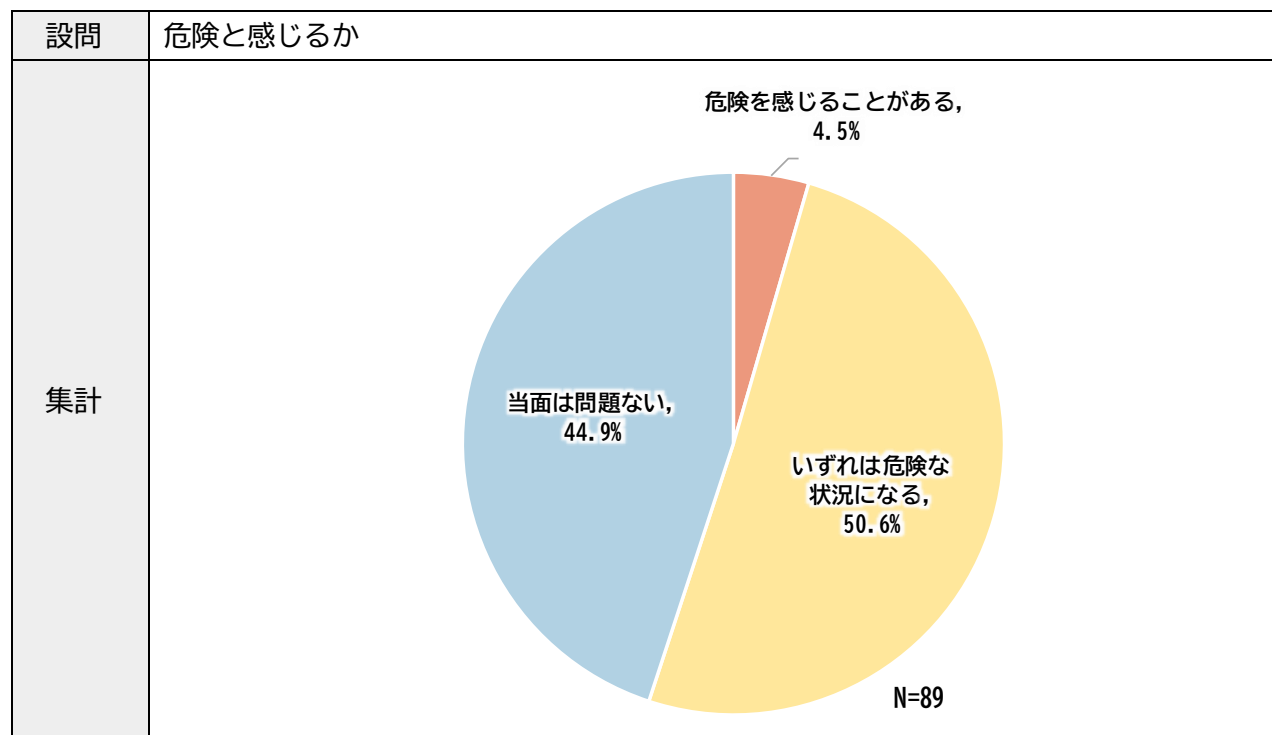
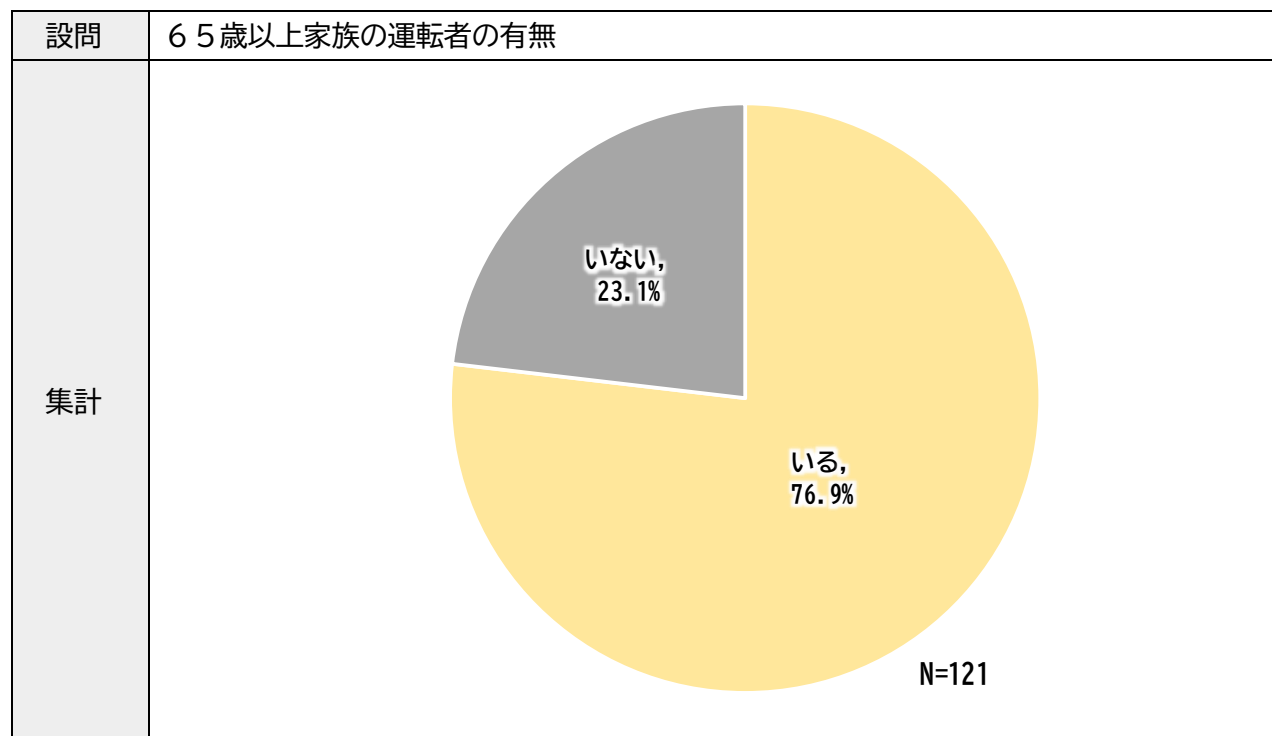
7 章

実施体制・
スケジュール

資料編



3) 高齢者の運転状況



1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

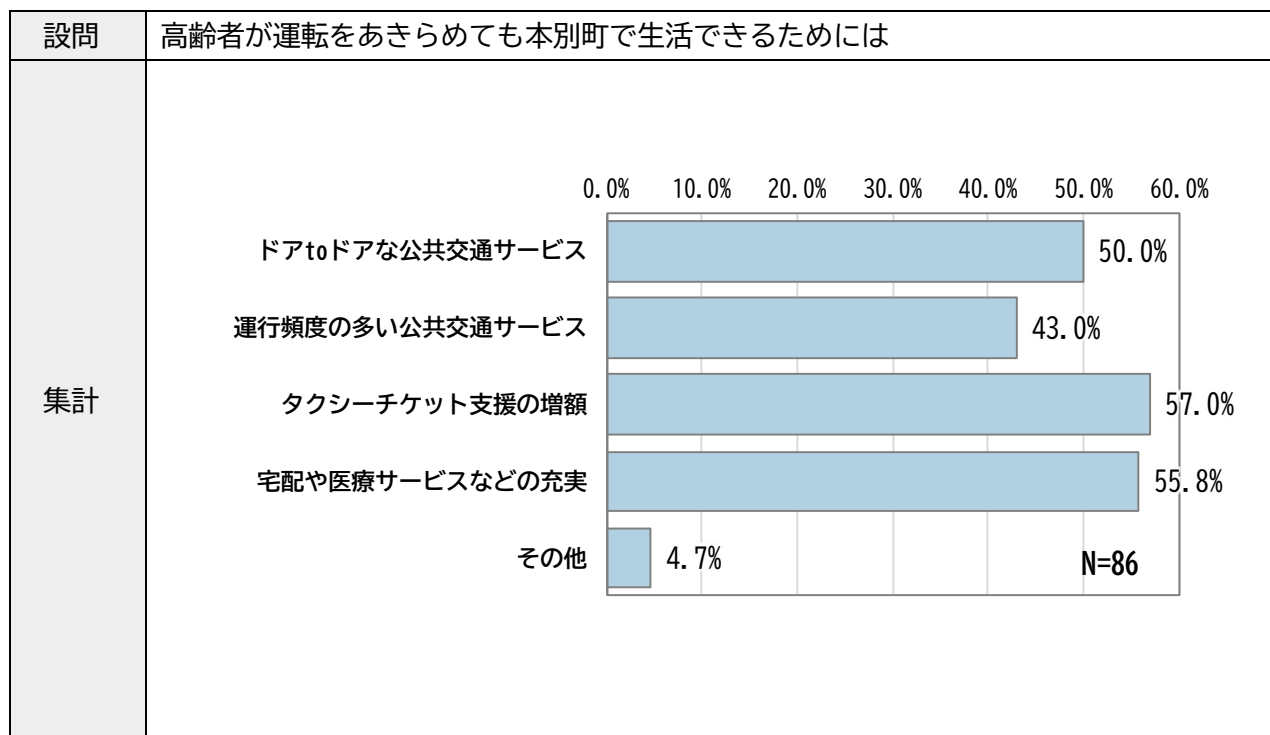
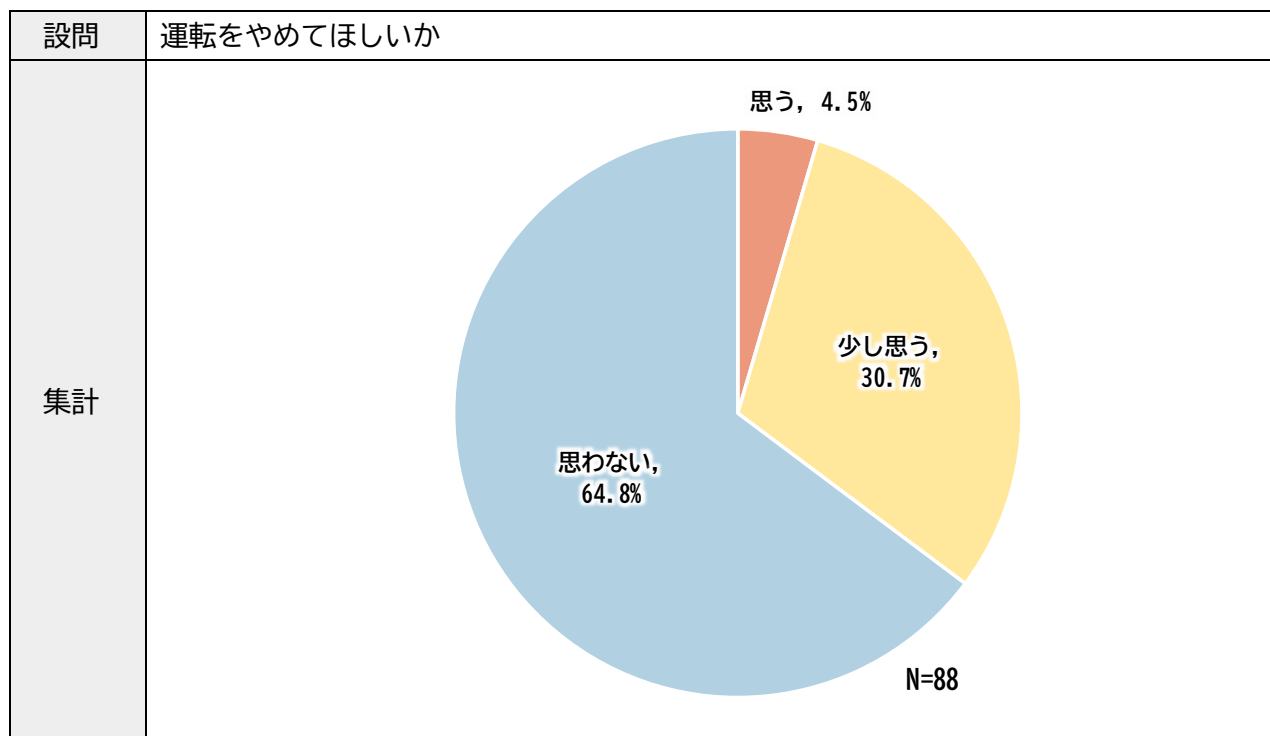
6 章

評価方法

7 章

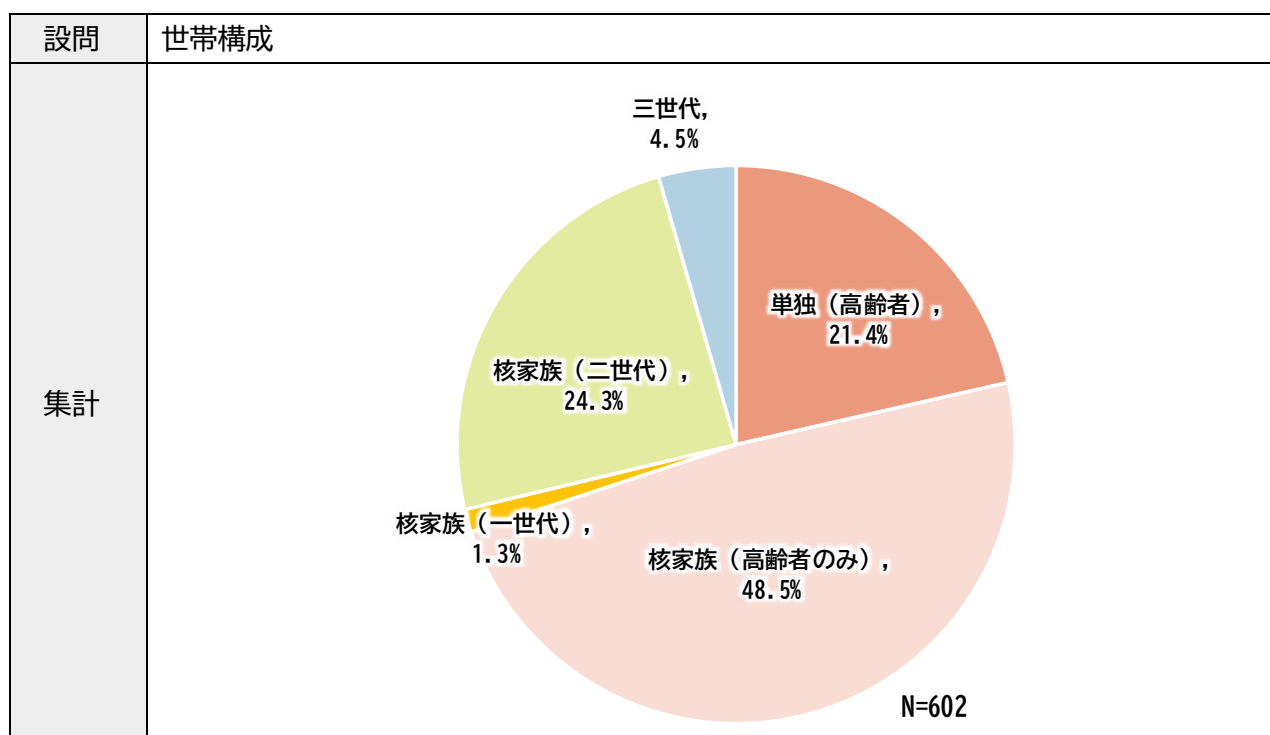
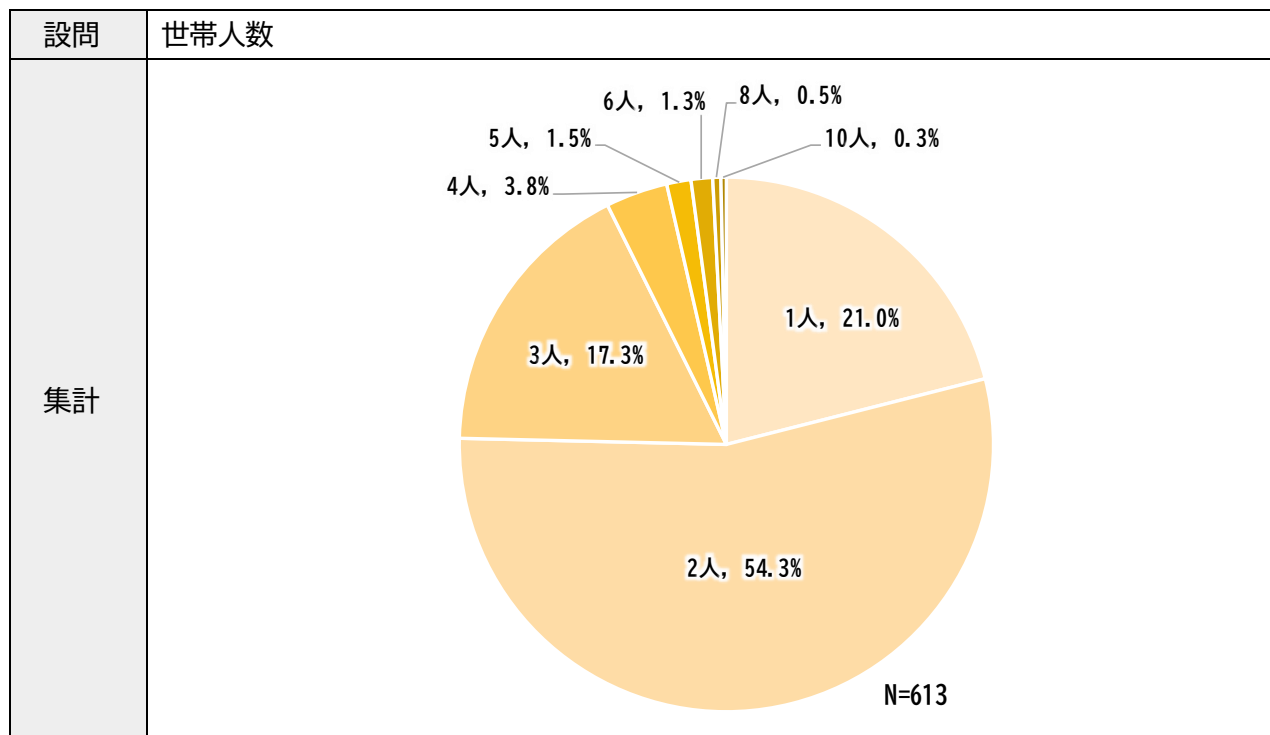
実施体制・スケジュール

資料編



(3) 高齢者票

1) 属性



1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

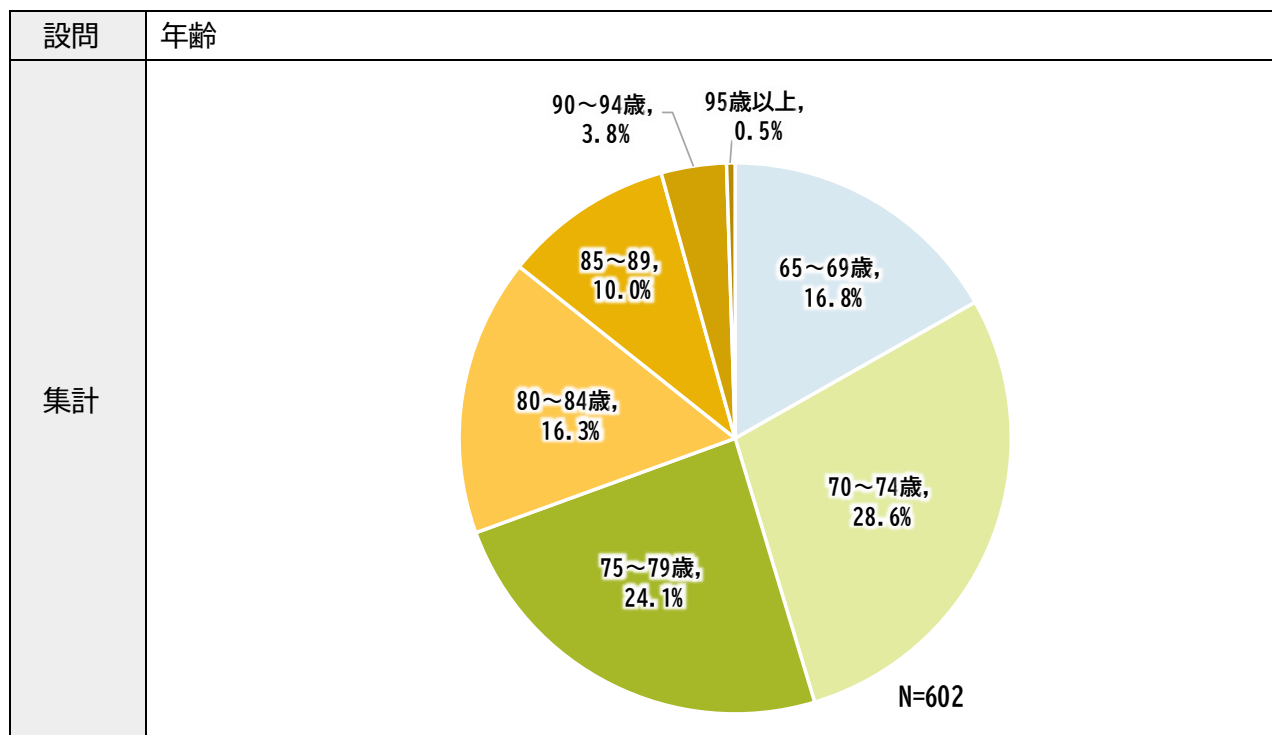
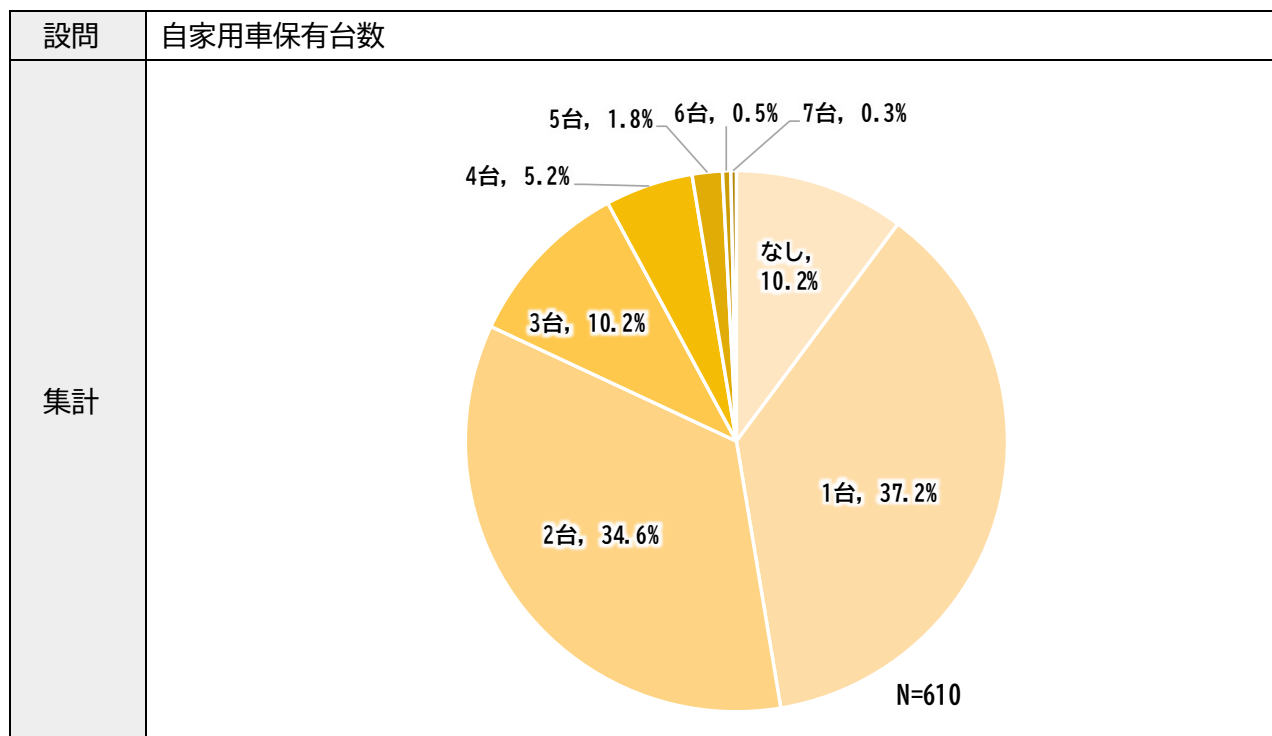
6 章

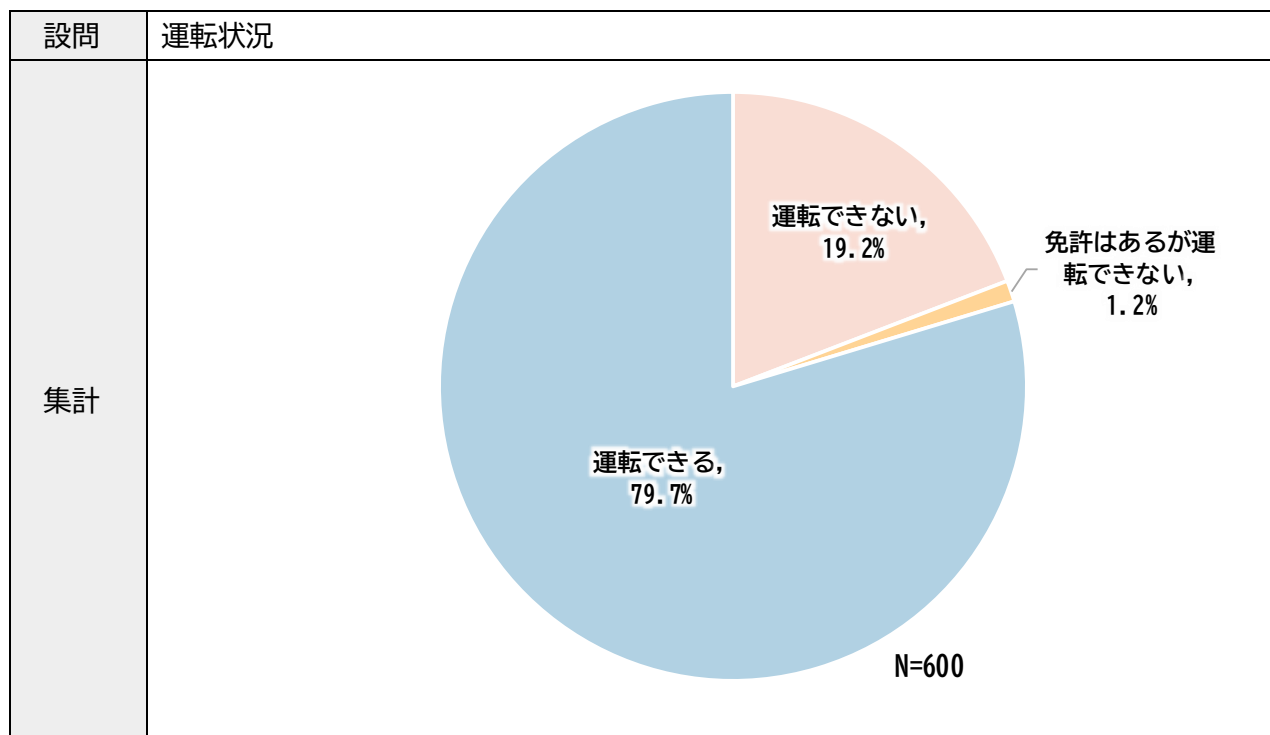
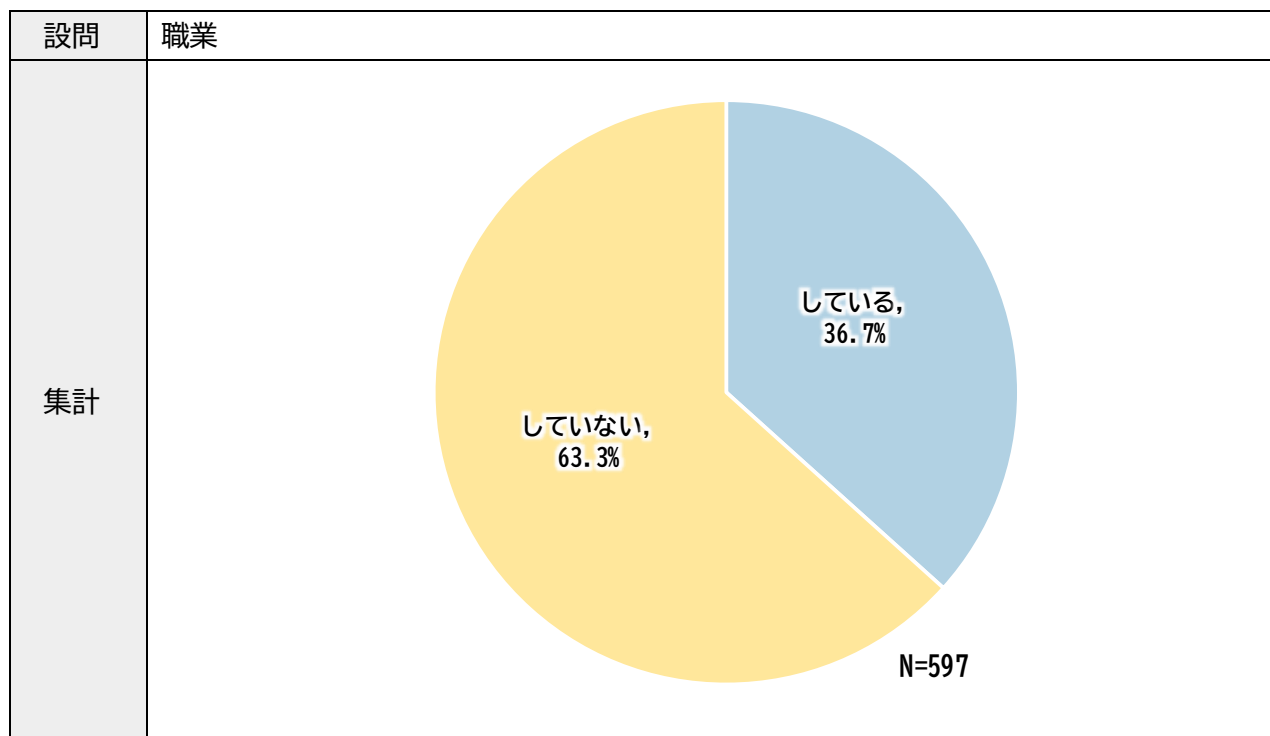
評価方法

7 章

実施体制・
スケジュール

資料編





1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

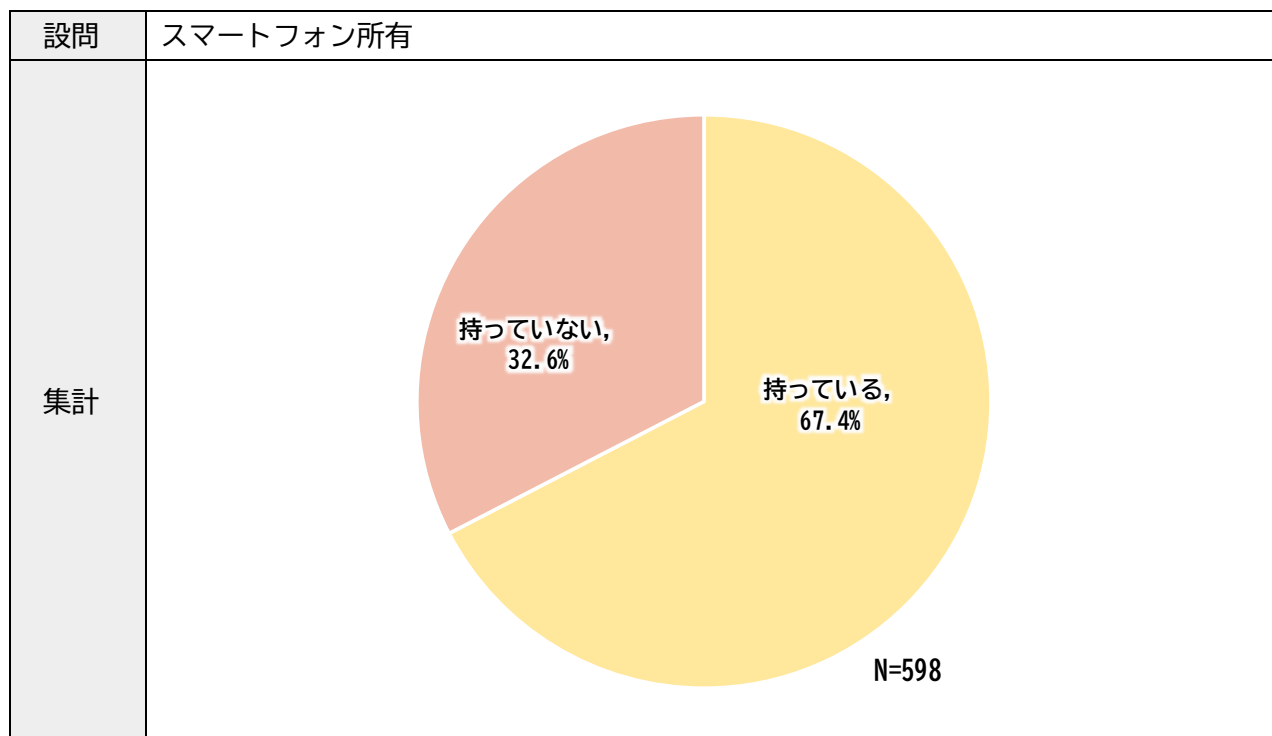
6 章

評価方法

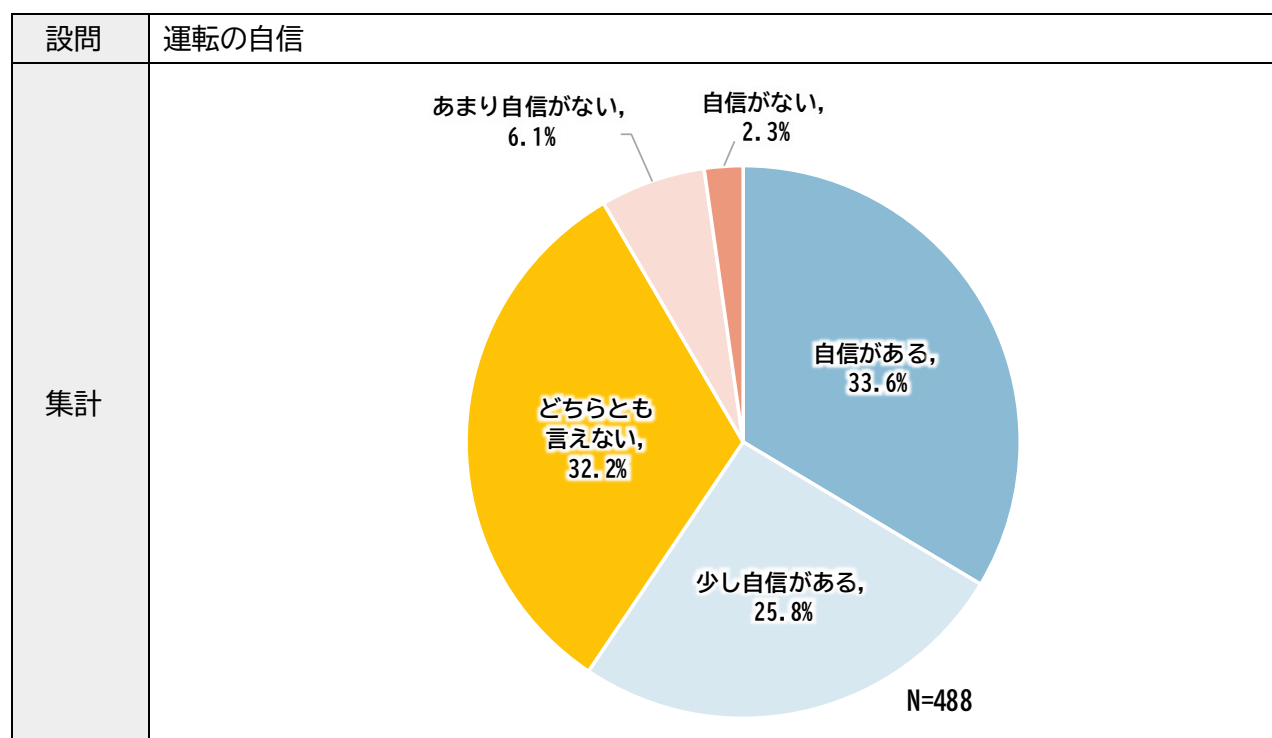
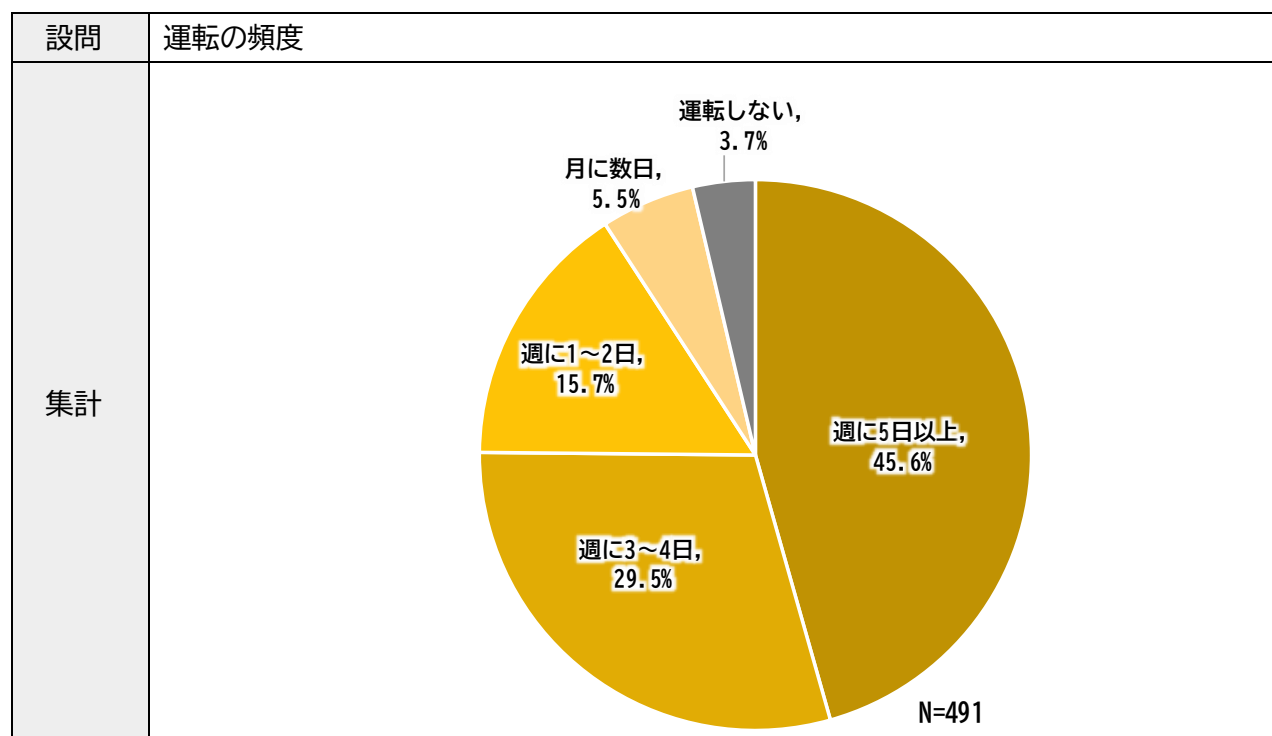
7 章

実施体制・スケジュール

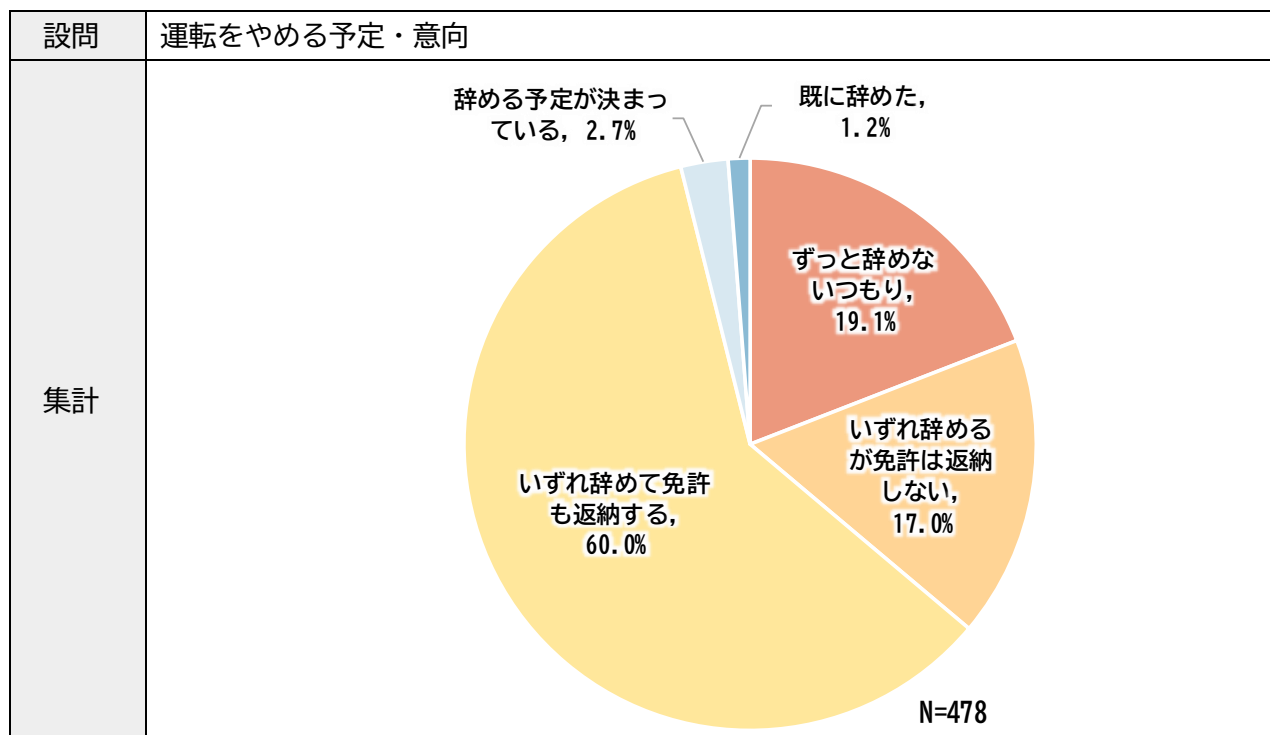
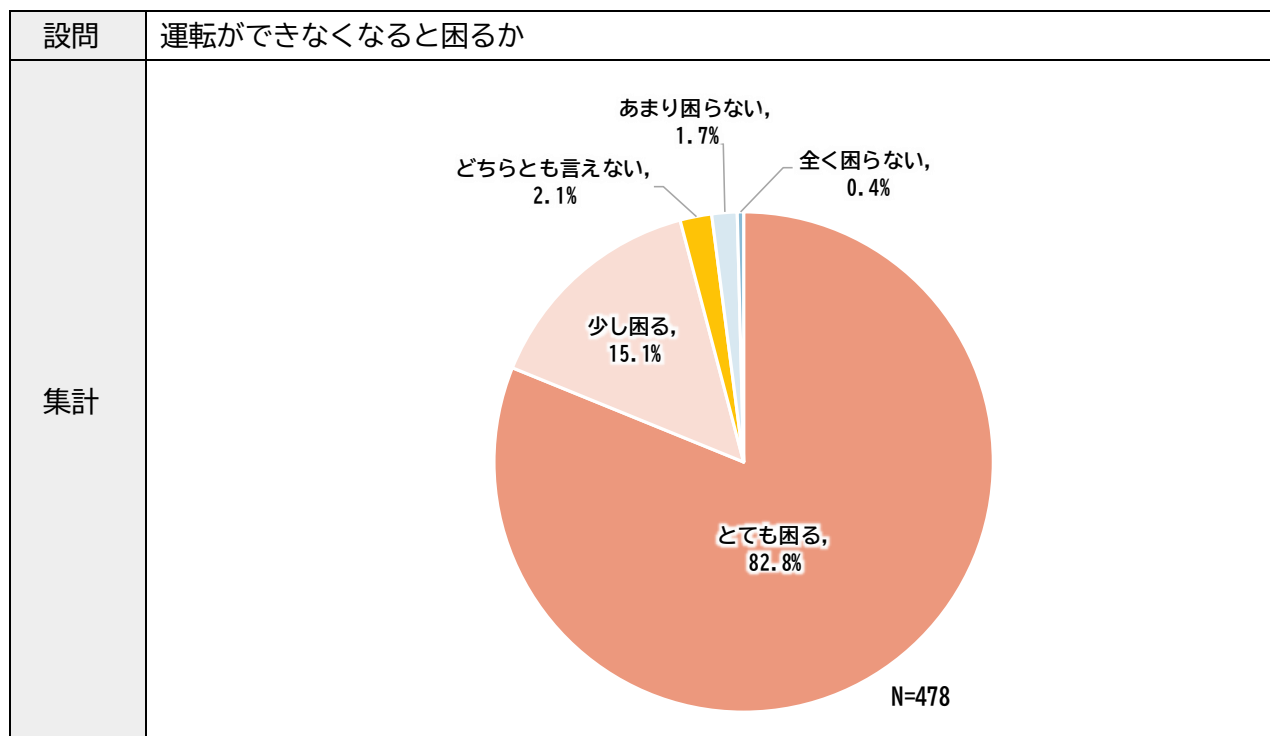
資料編



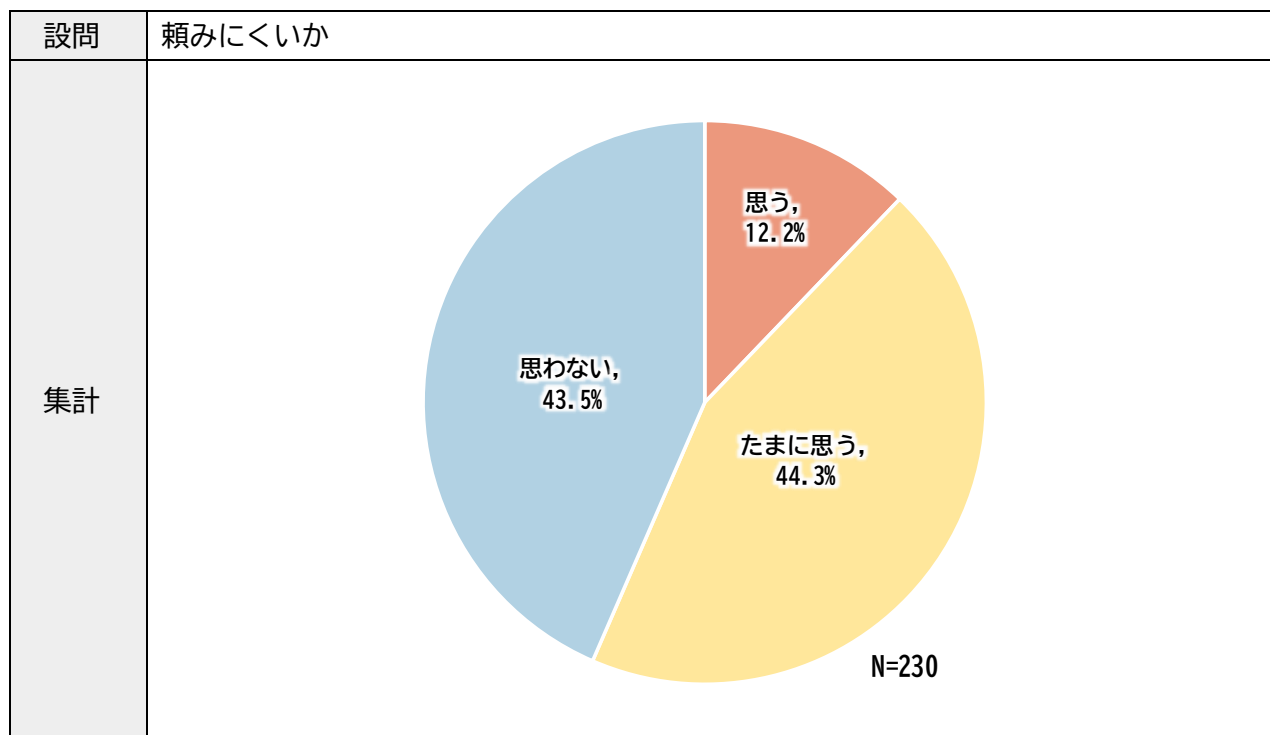
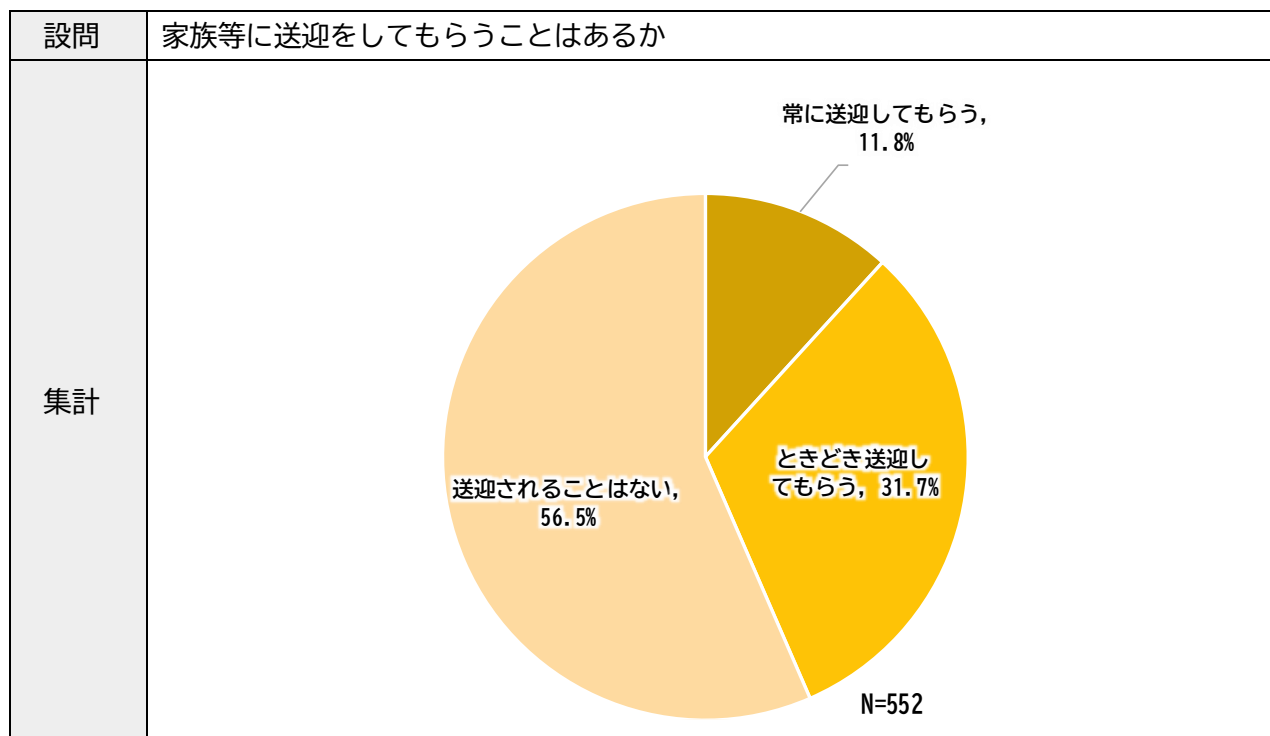
2) 運転状況（免許保有者のみ）

1 章
本計画に
ついて2 章
地域特性に
ついて3 章
移動
ニーズに
ついて4 章
本計画の
目標・
基本方針5 章
施策・
各交通
サービスの
位置づけ6 章
評価方法7 章
実施体制・
スケジュール

資料編



3) 被送迎状況



1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

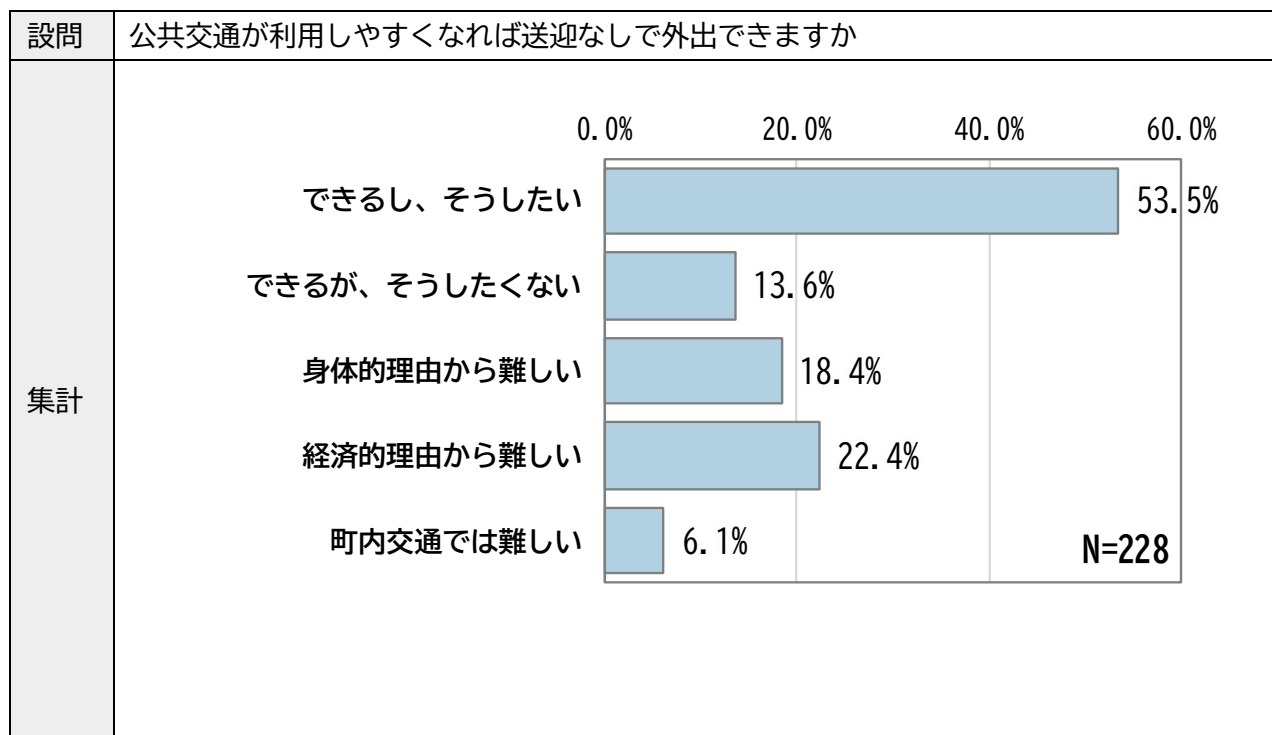
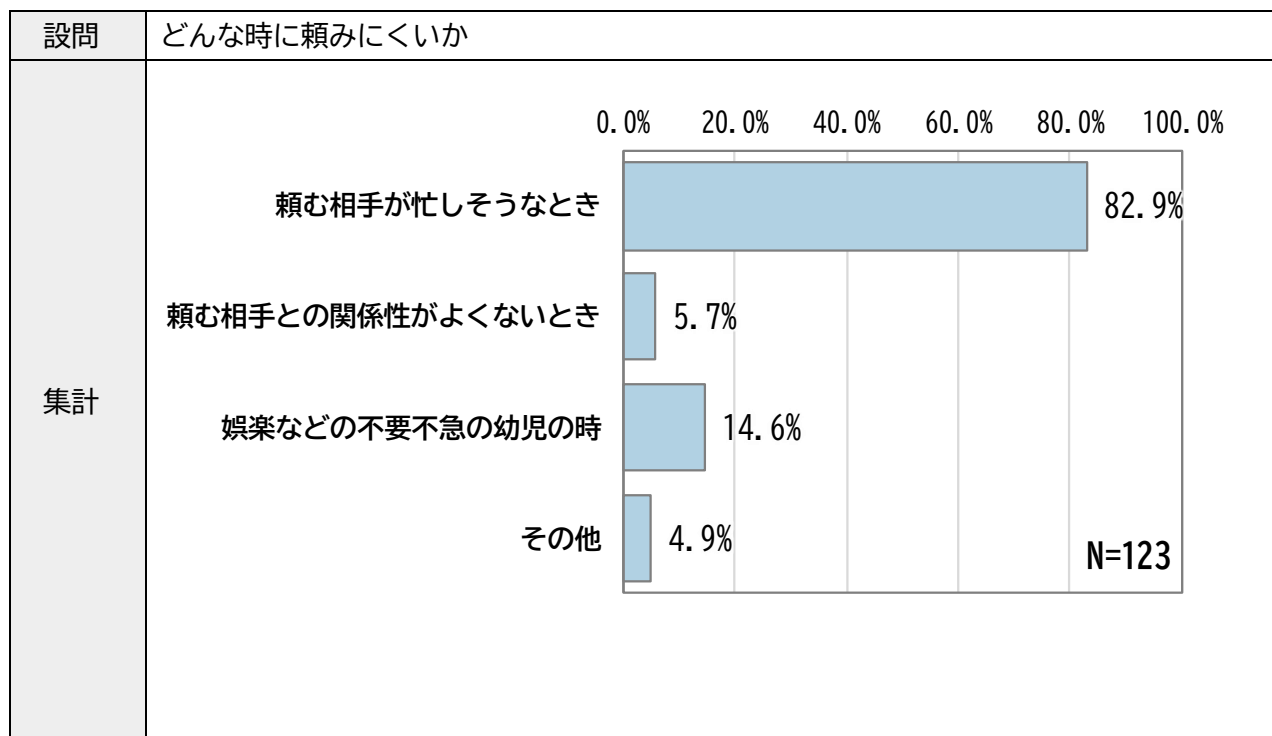
6 章

評価方法

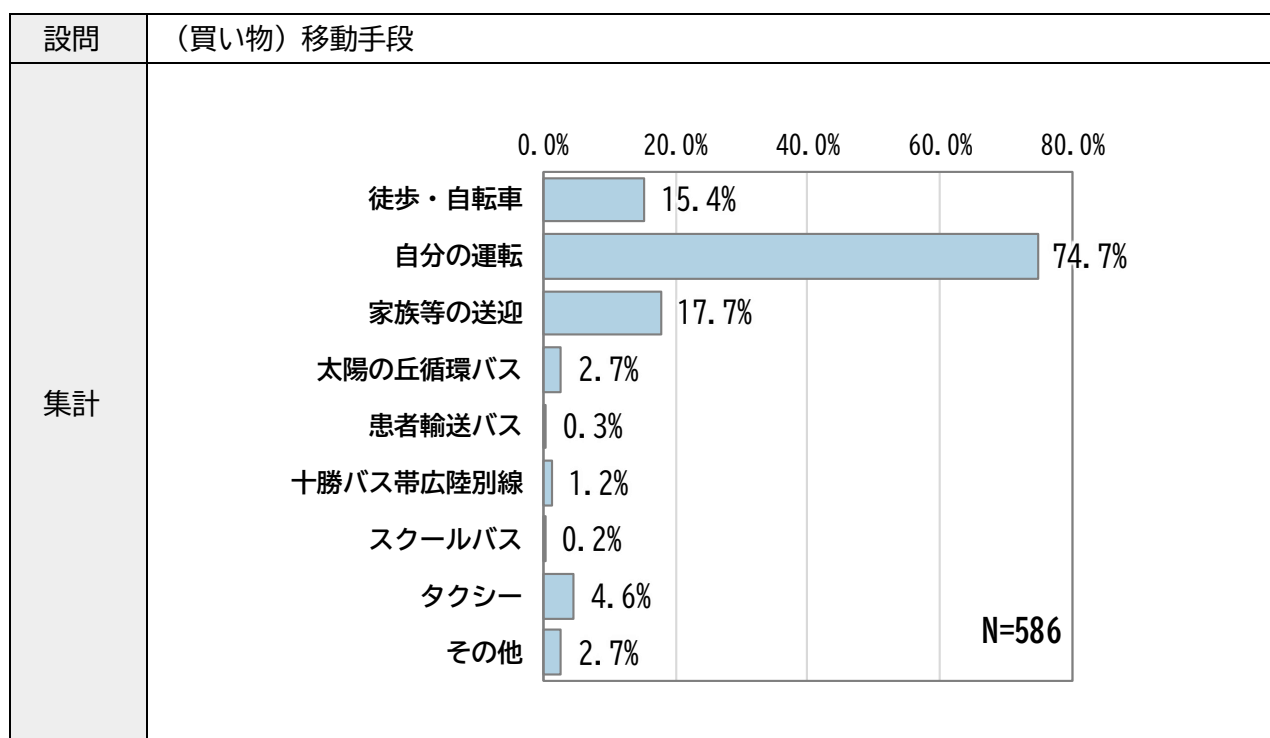
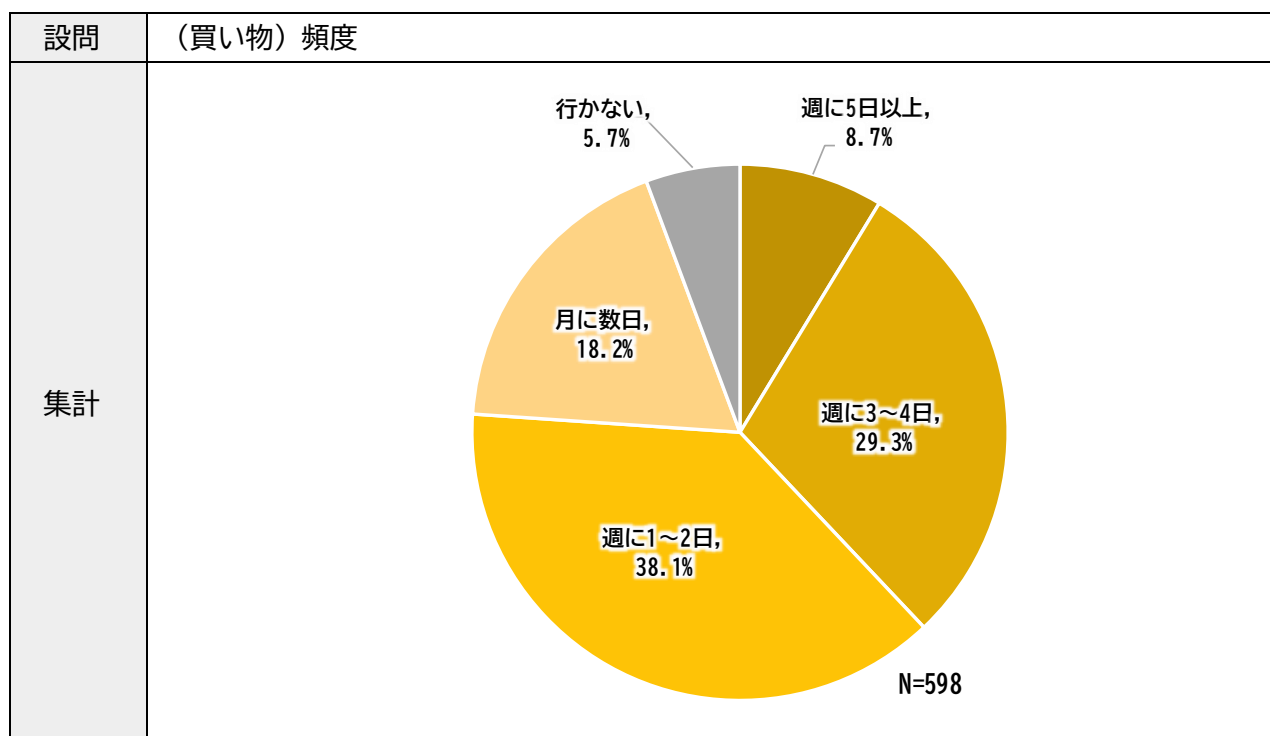
7 章

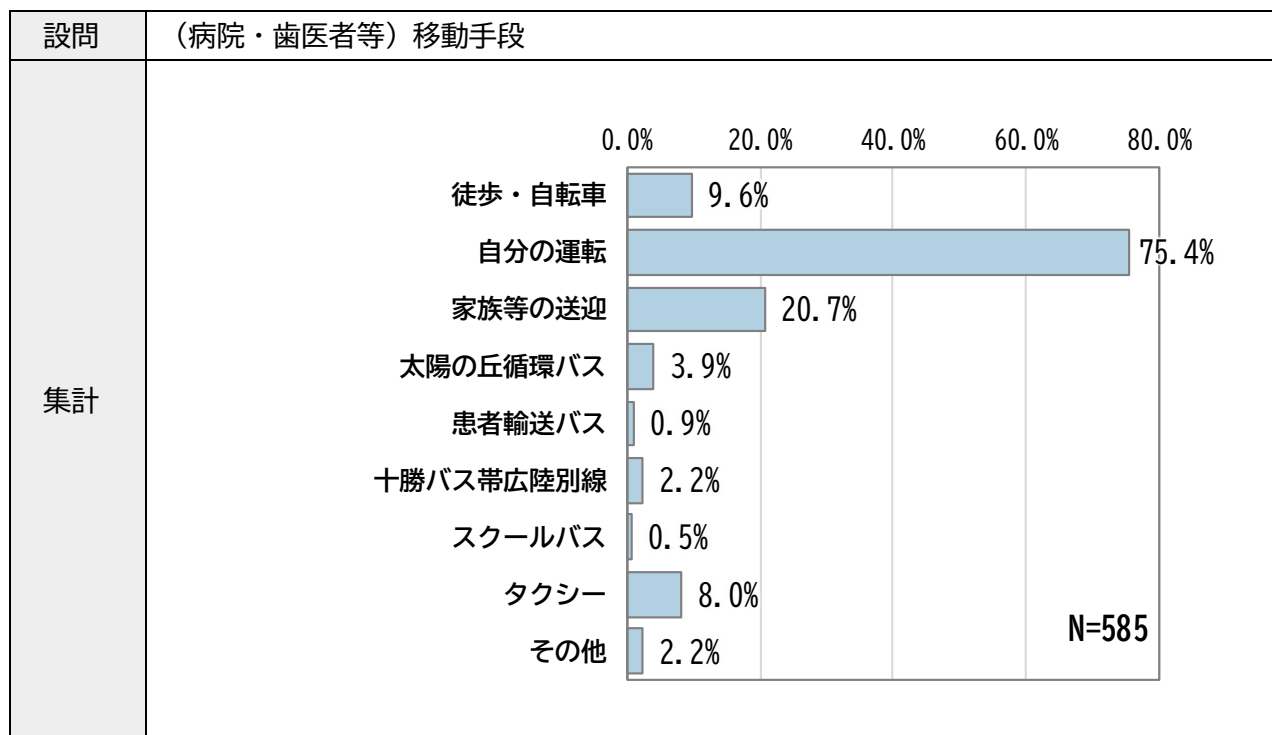
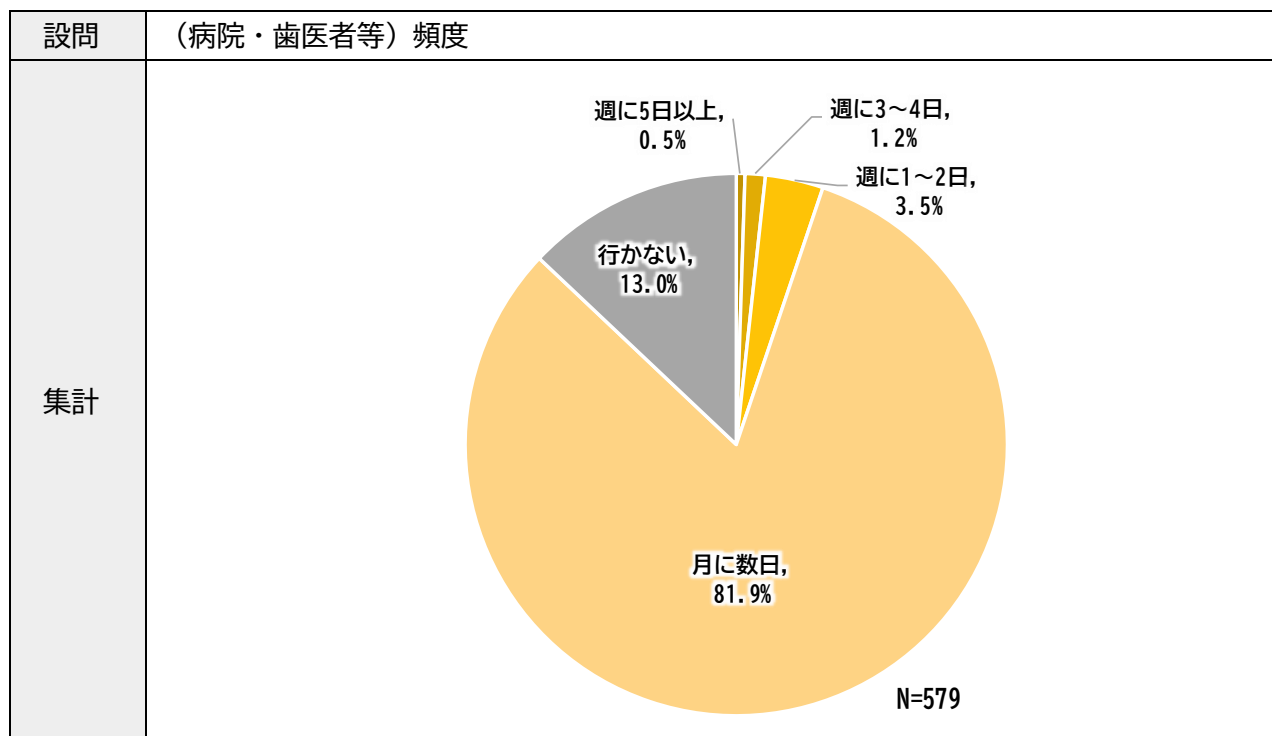
実施体制・スケジュール

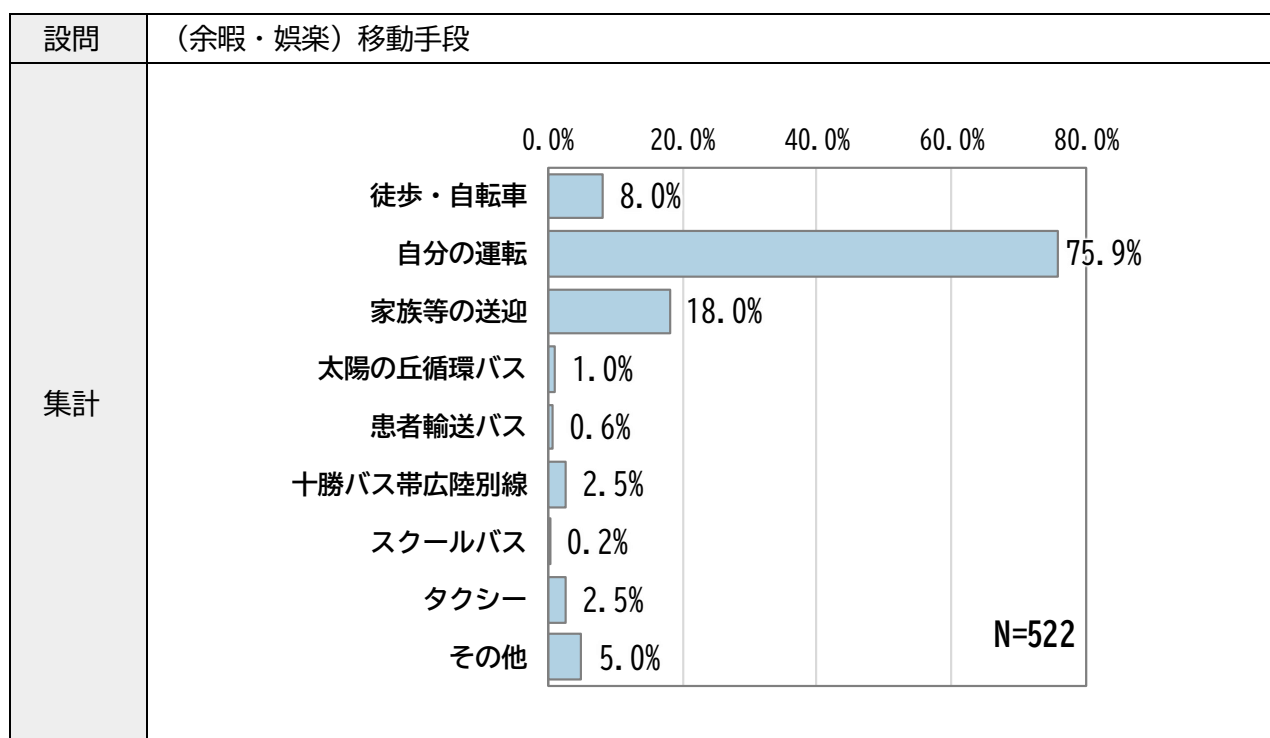
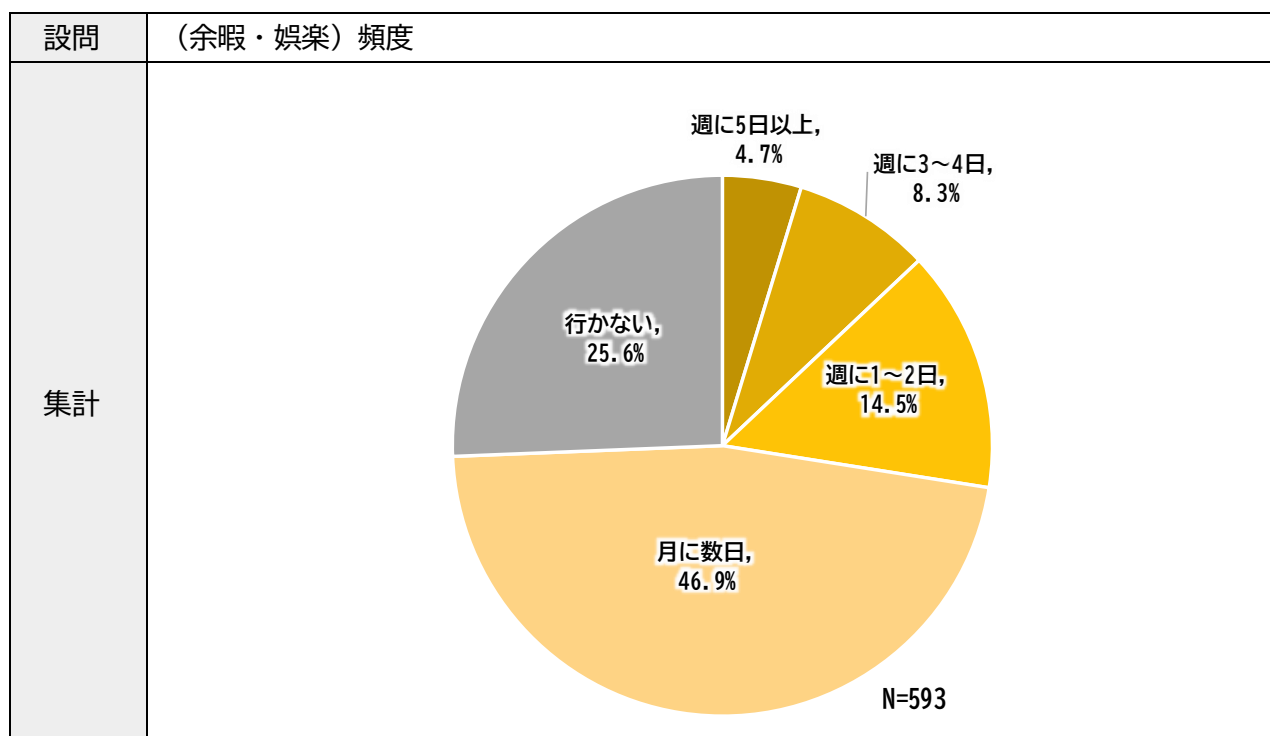
資料編



4) 出かける頻度と移動手段







1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

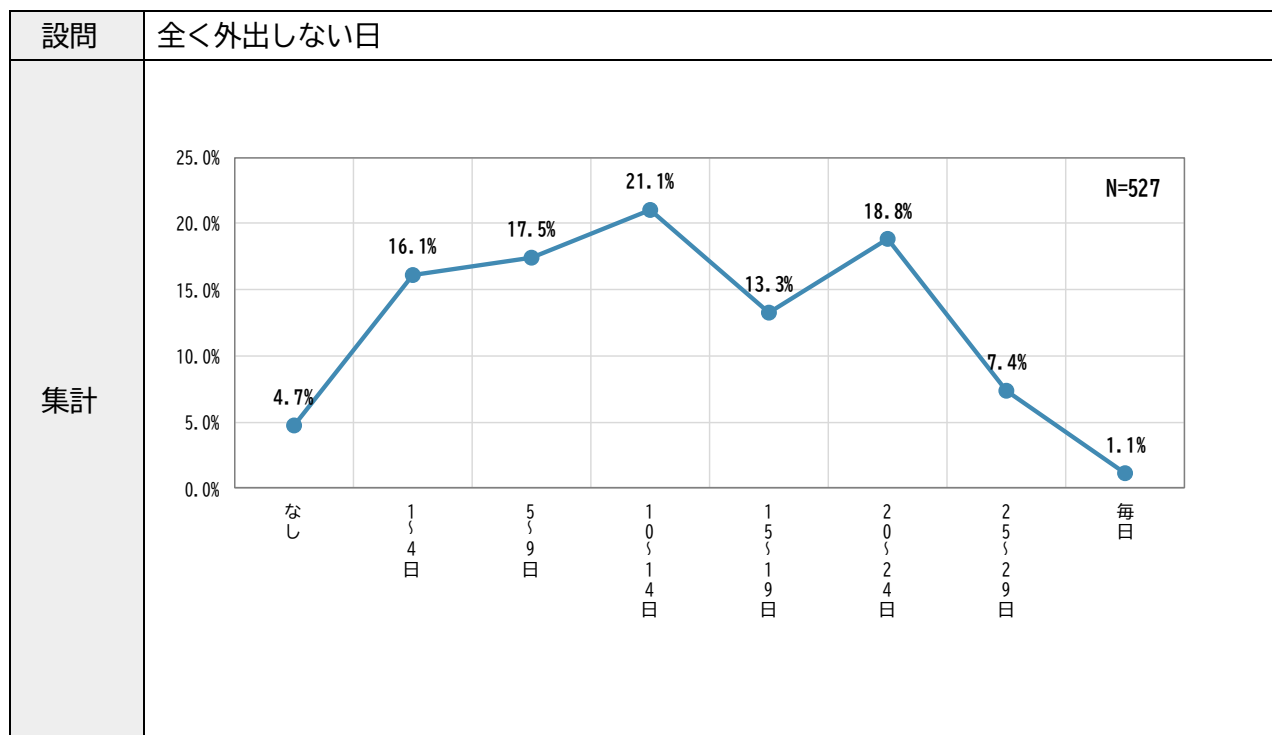
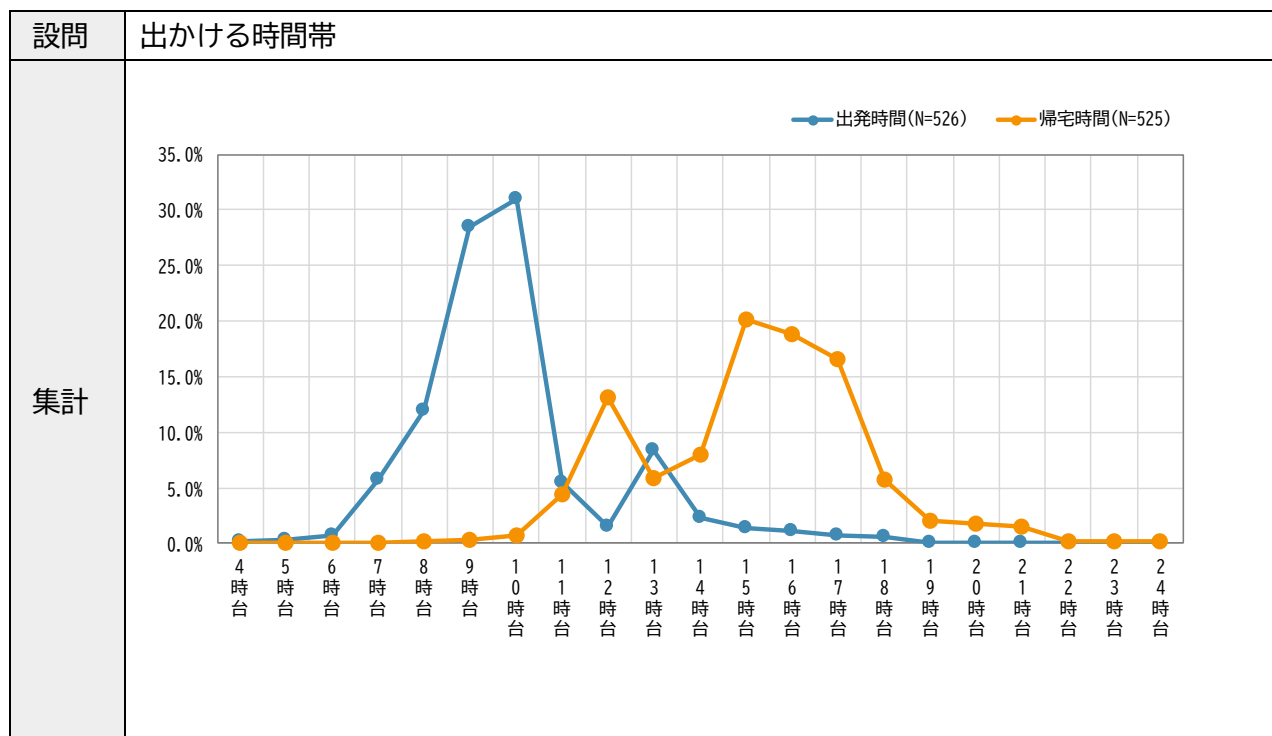
6 章

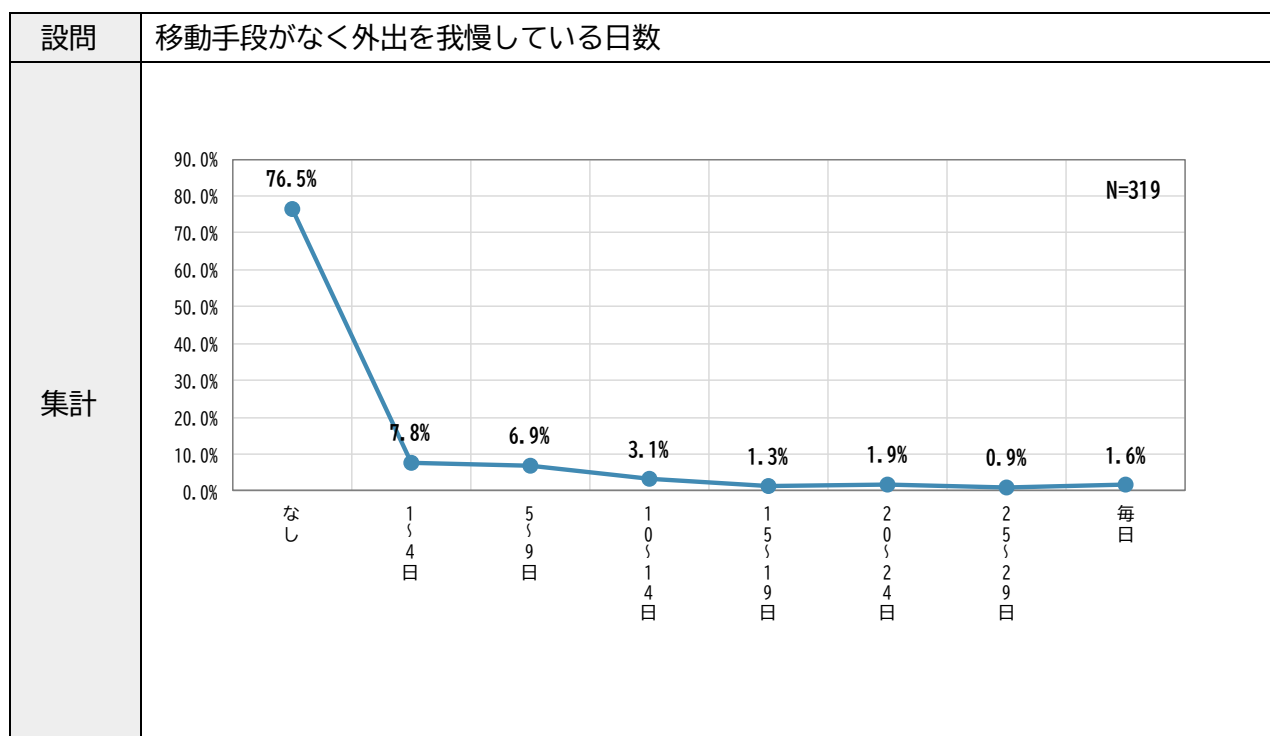
評価方法

7 章

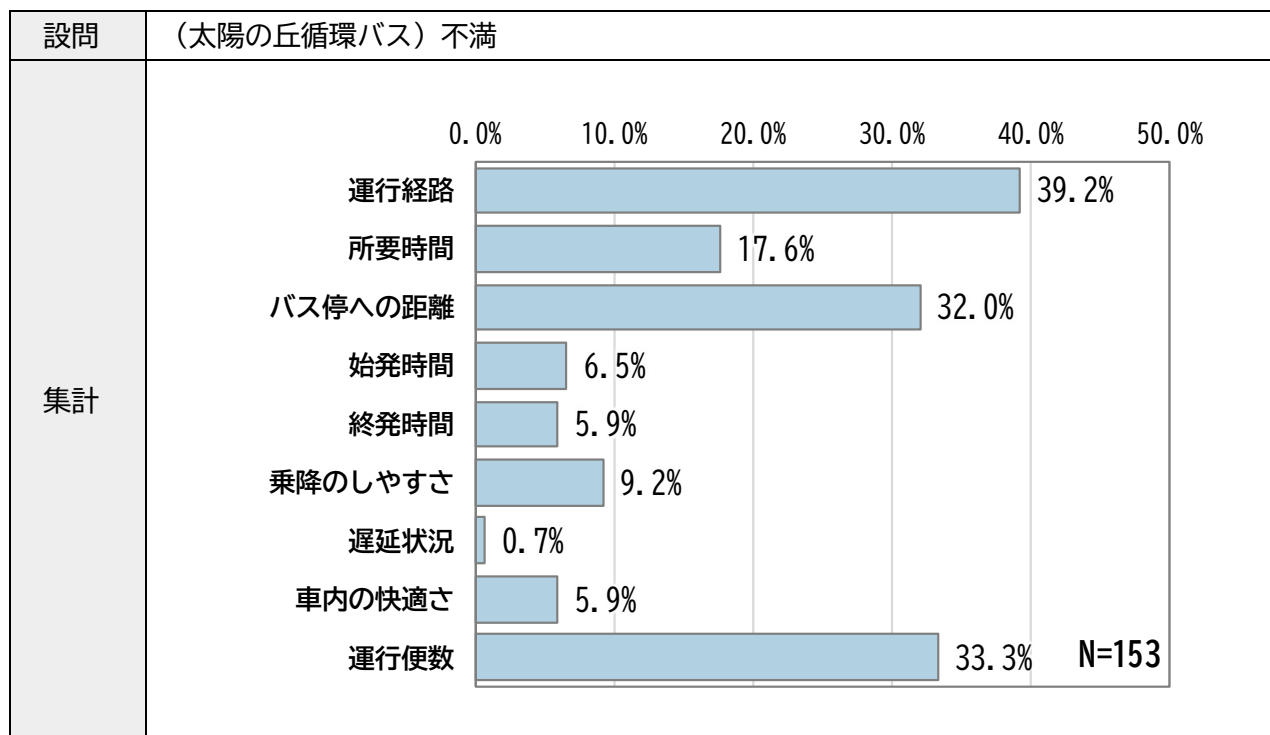
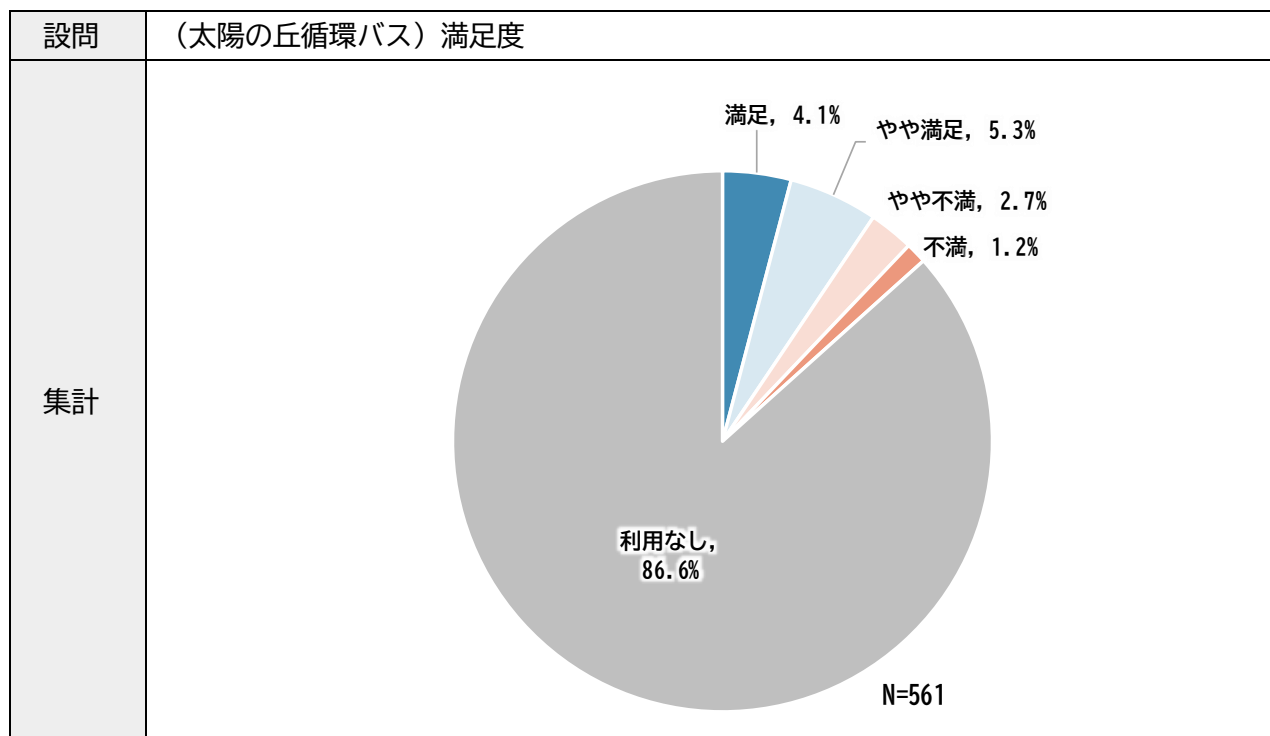
実施体制・スケジュール

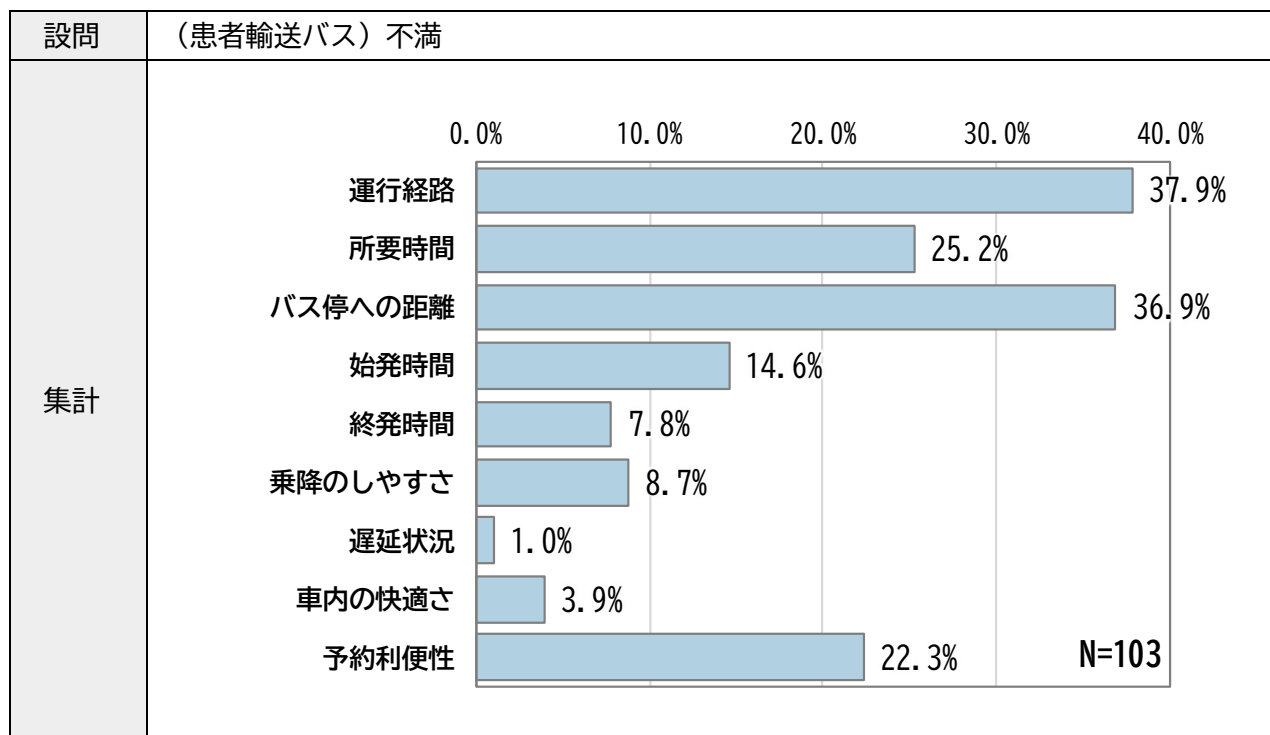
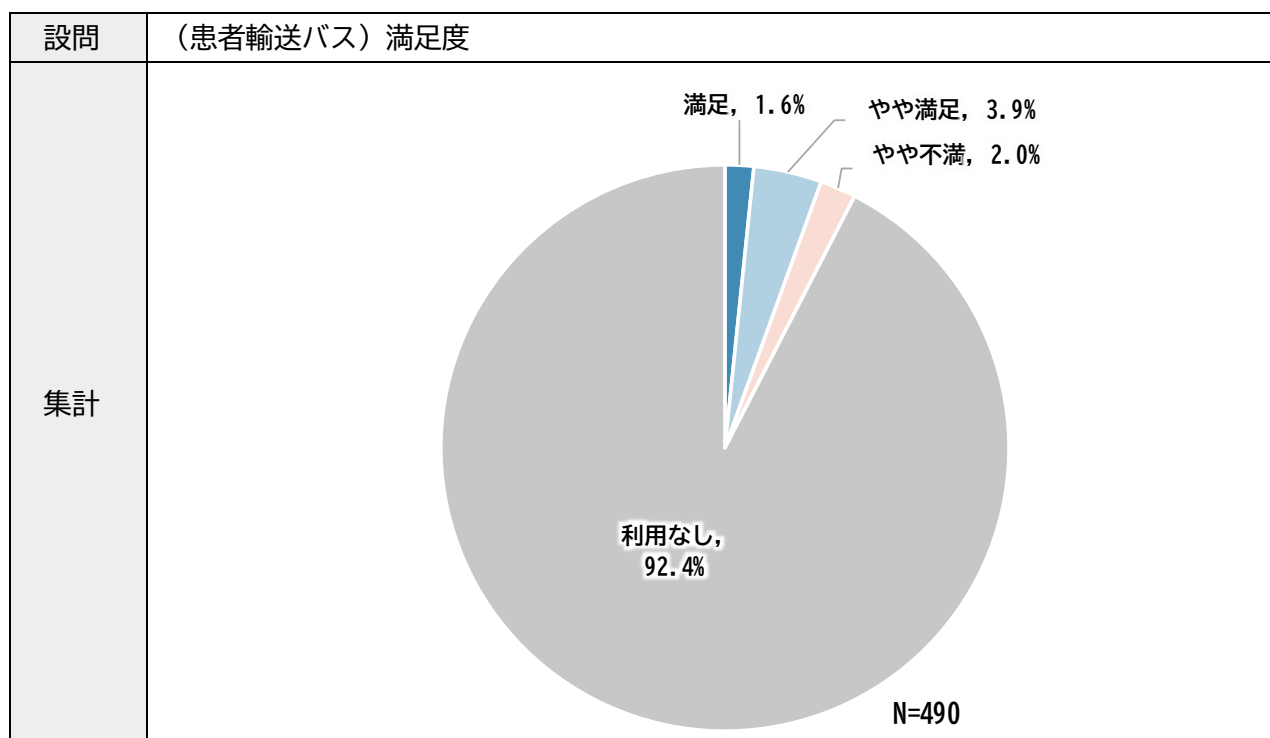
資料編

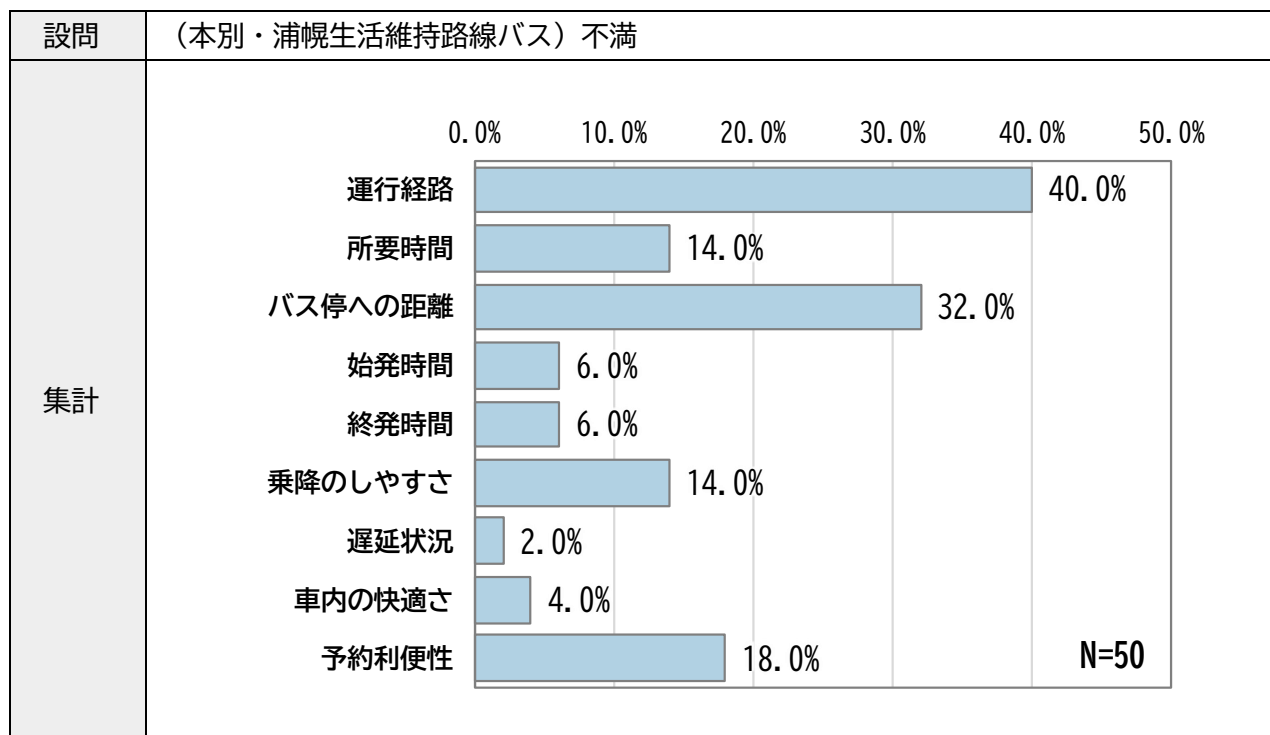
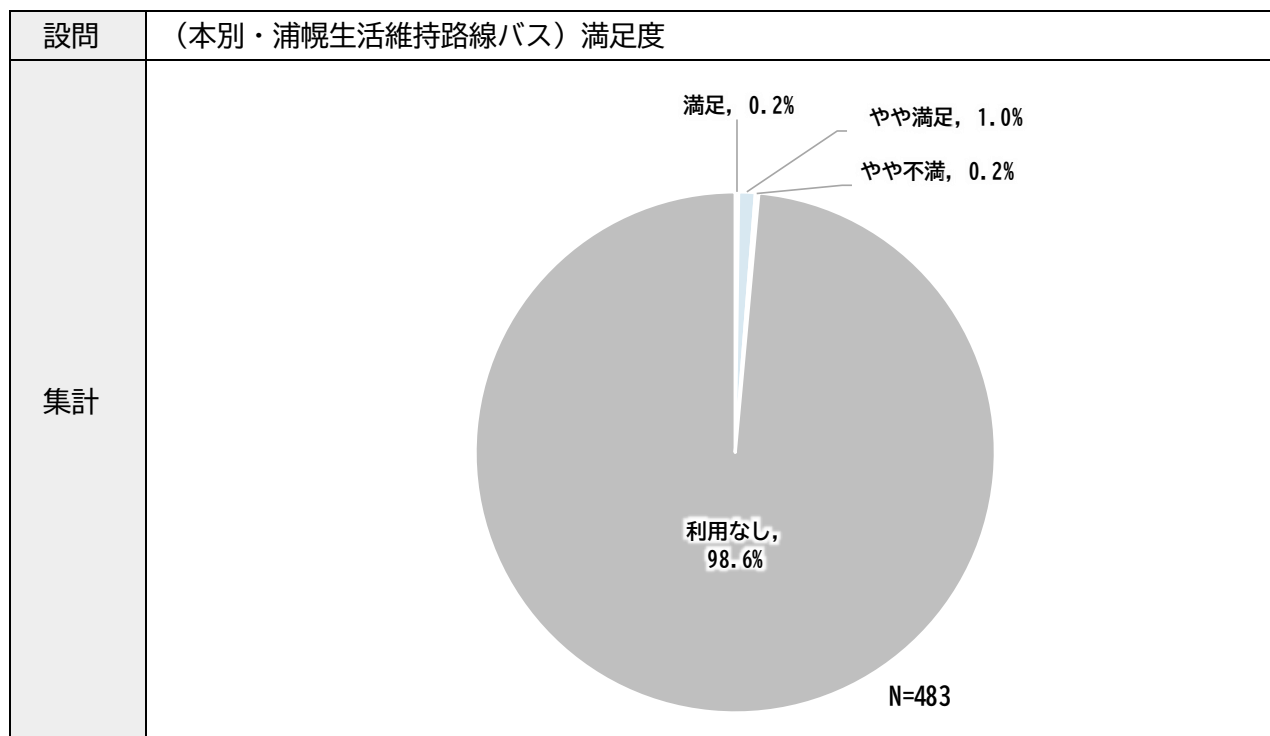


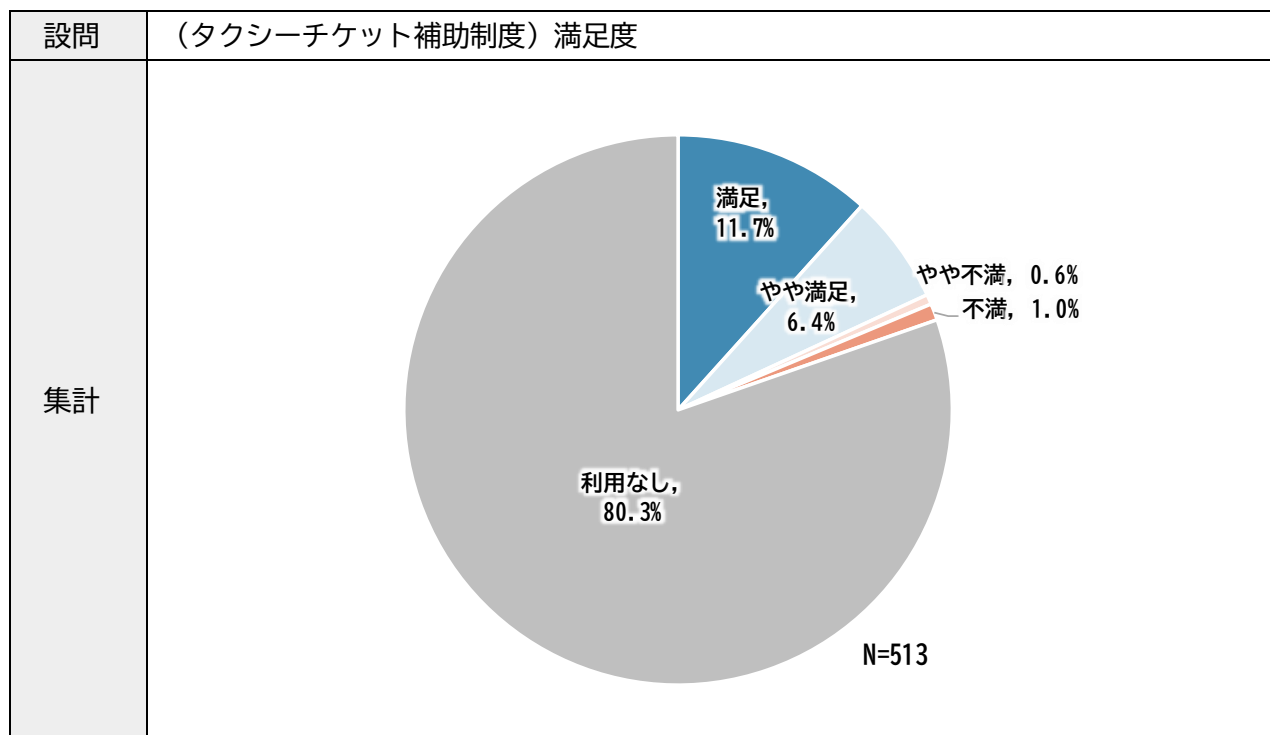
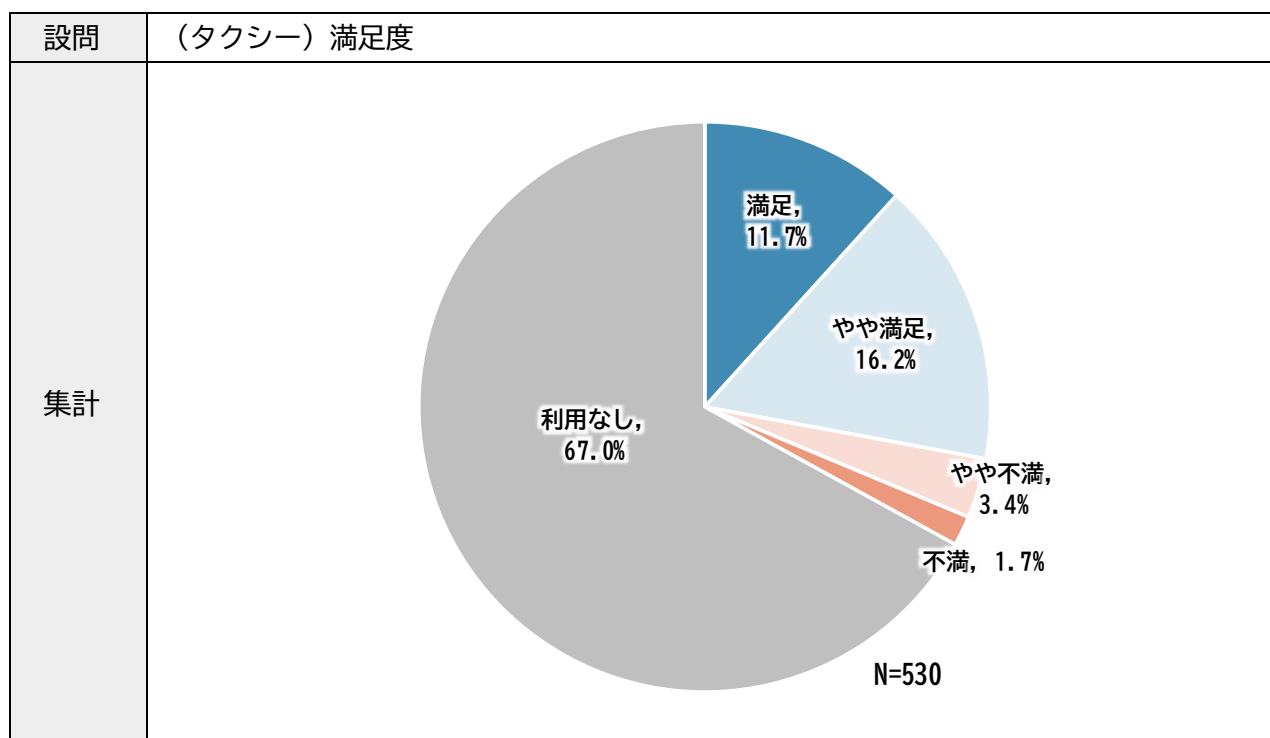


5) 各種公共交通の満足度・不満









1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

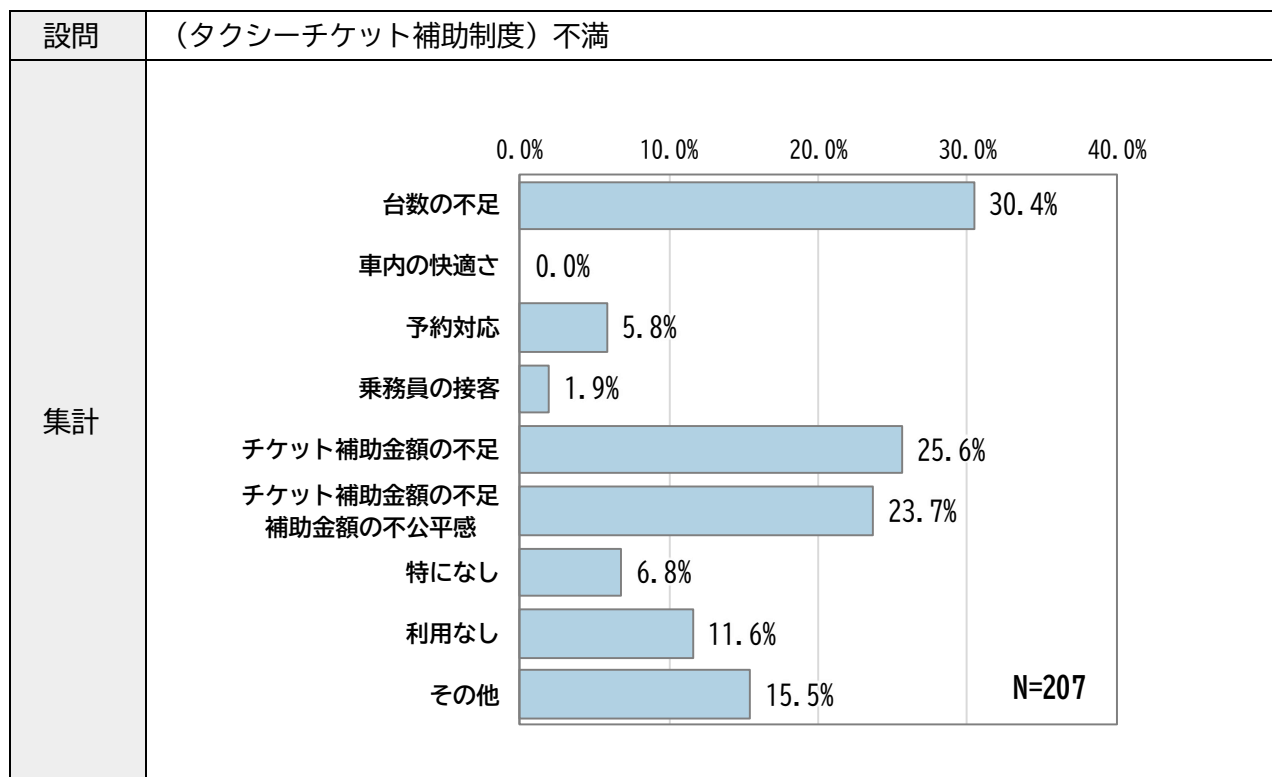
6 章

評価方法

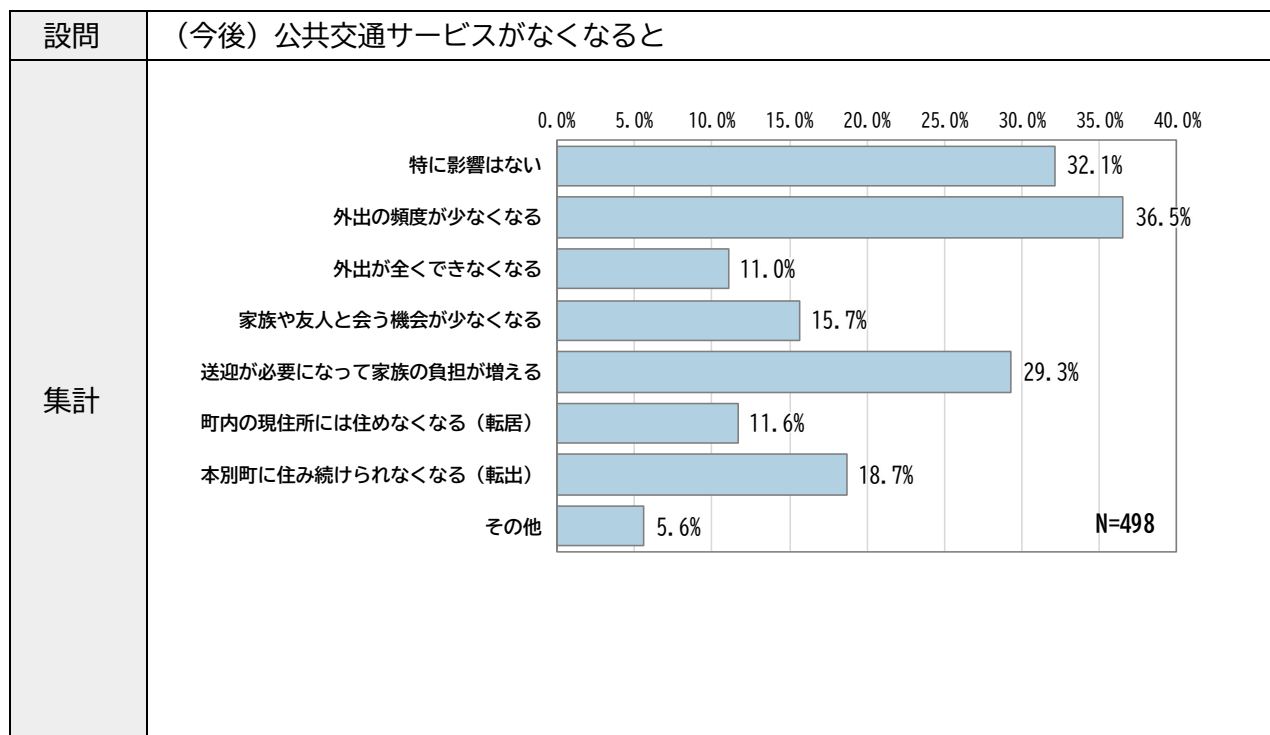
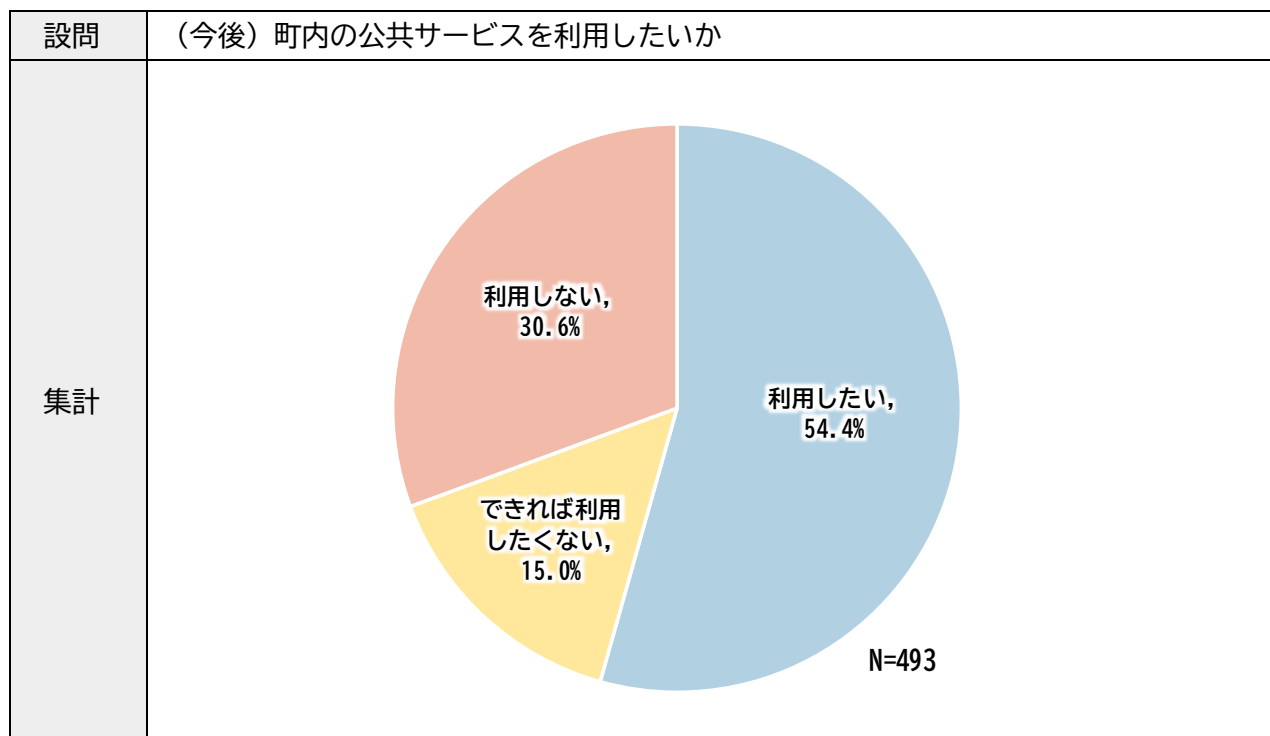
7 章

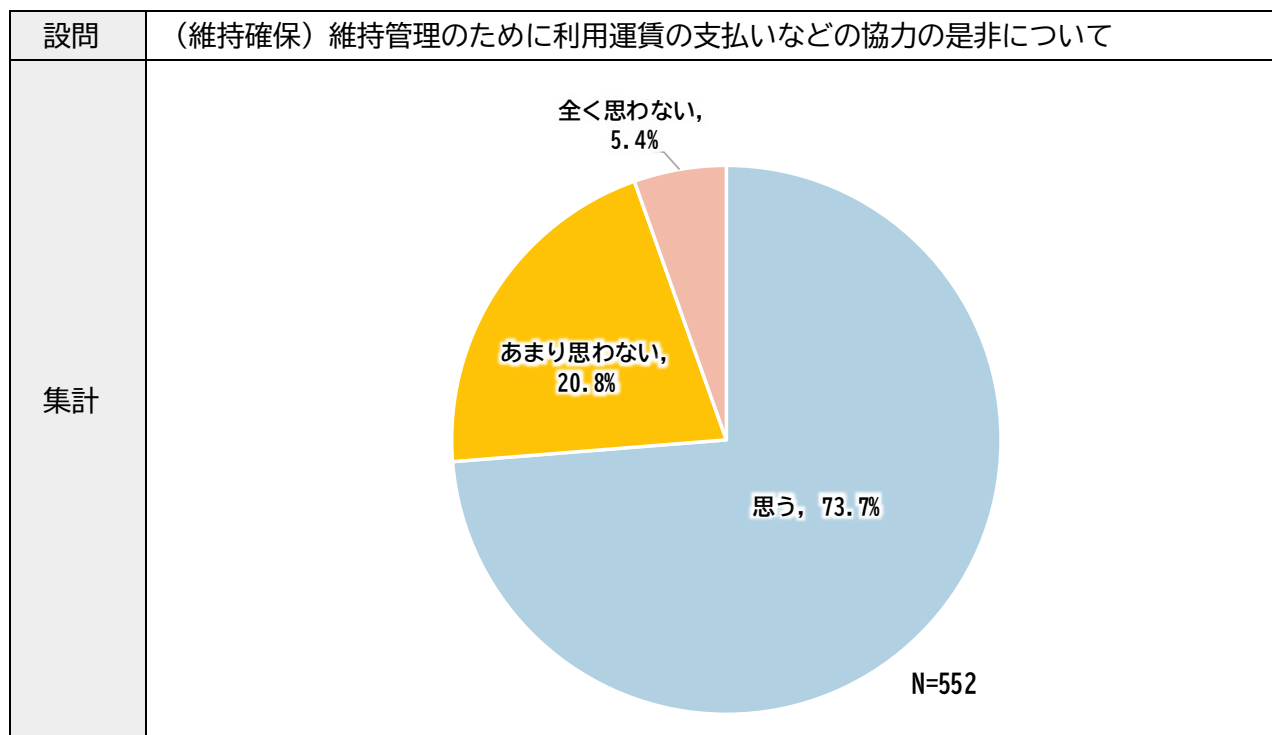
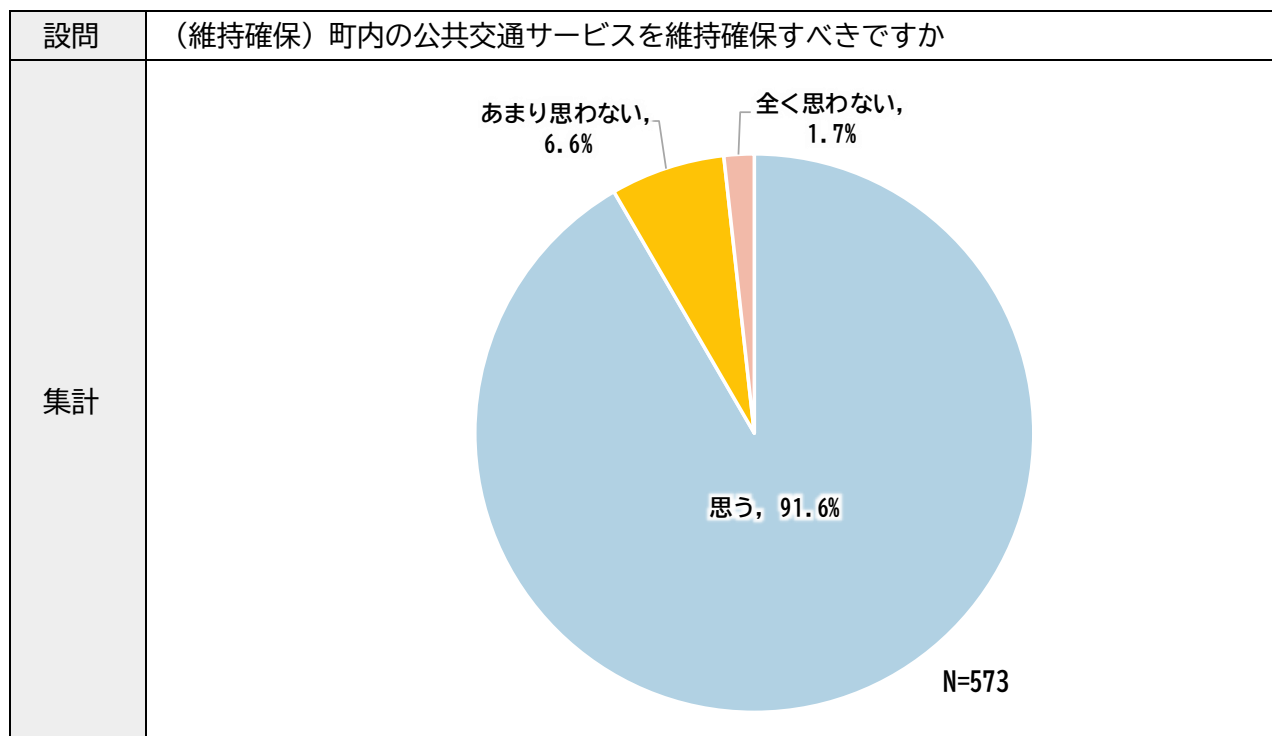
実施体制・スケジュール

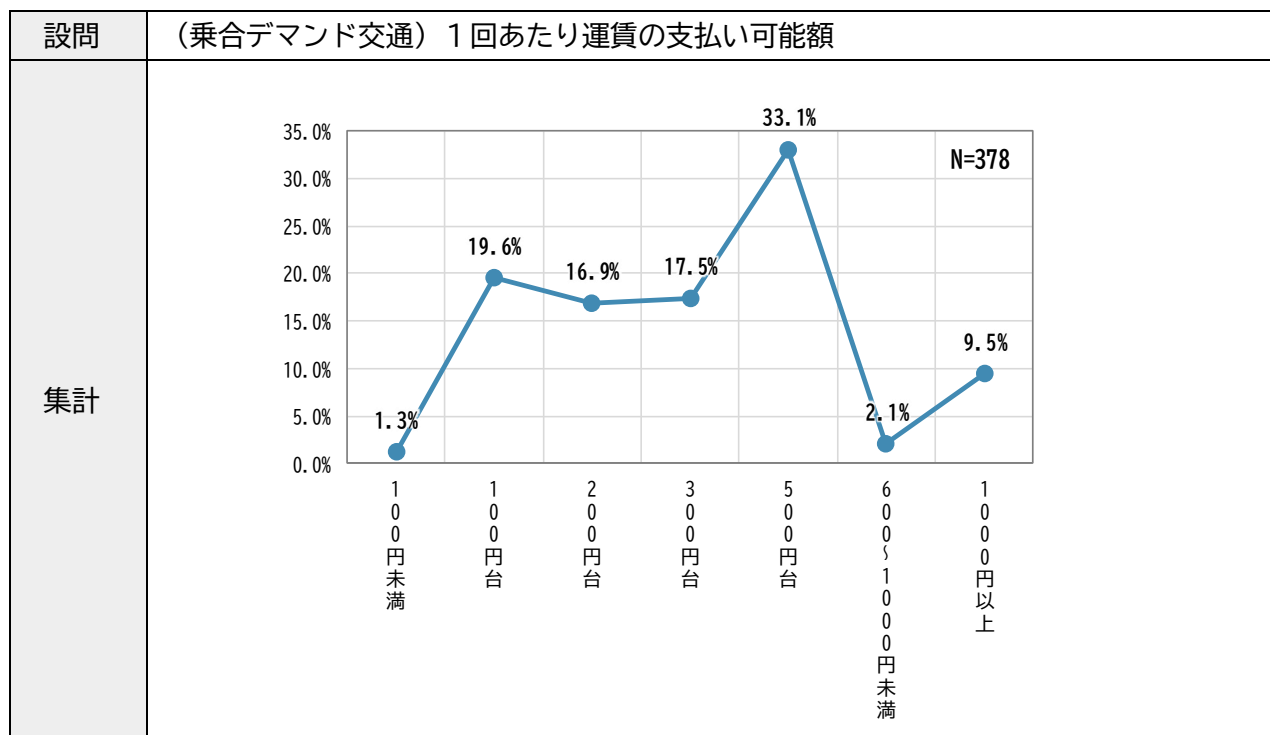
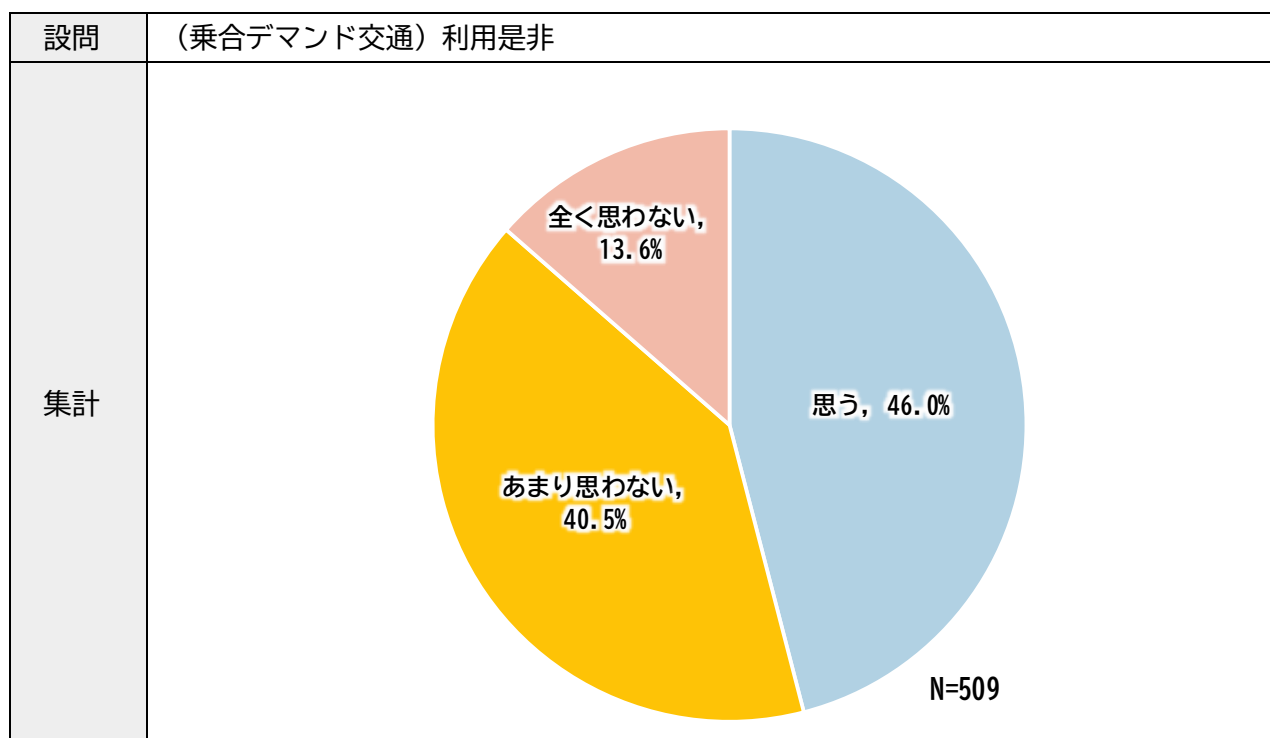
資料編



6) 今後の公共交通について







1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

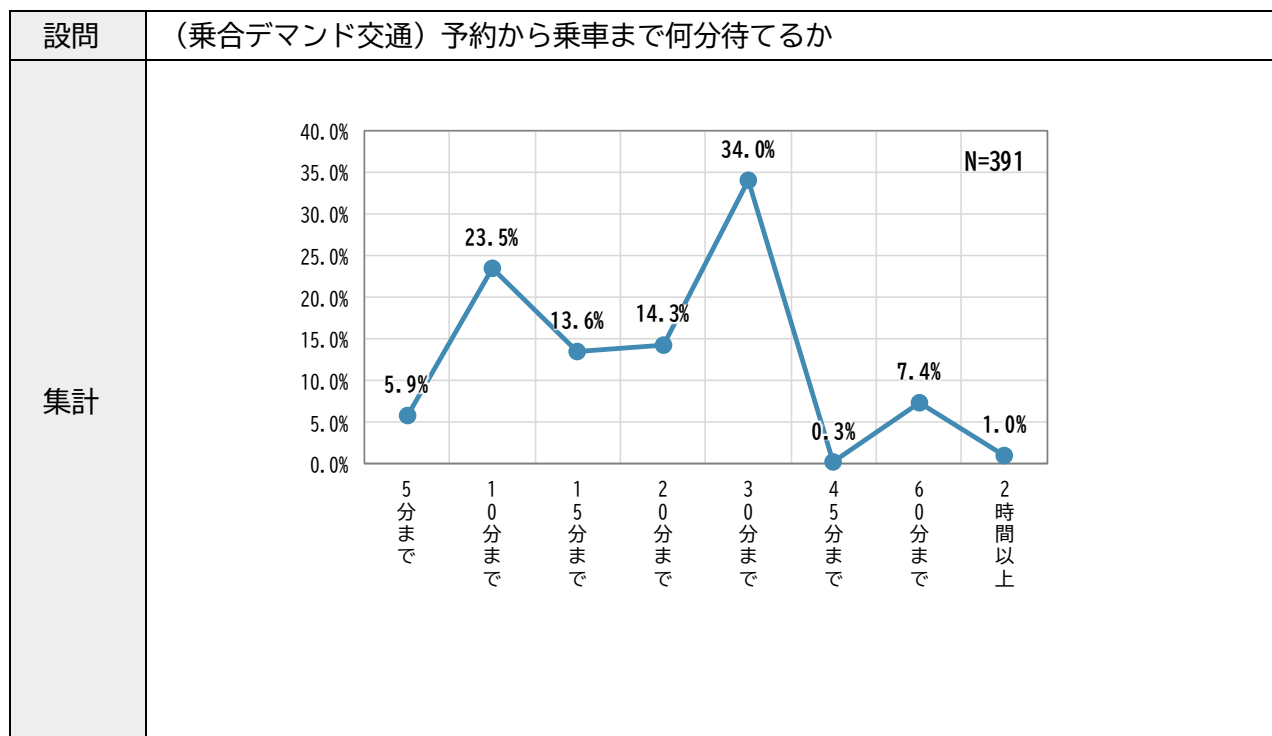
6 章

評価方法

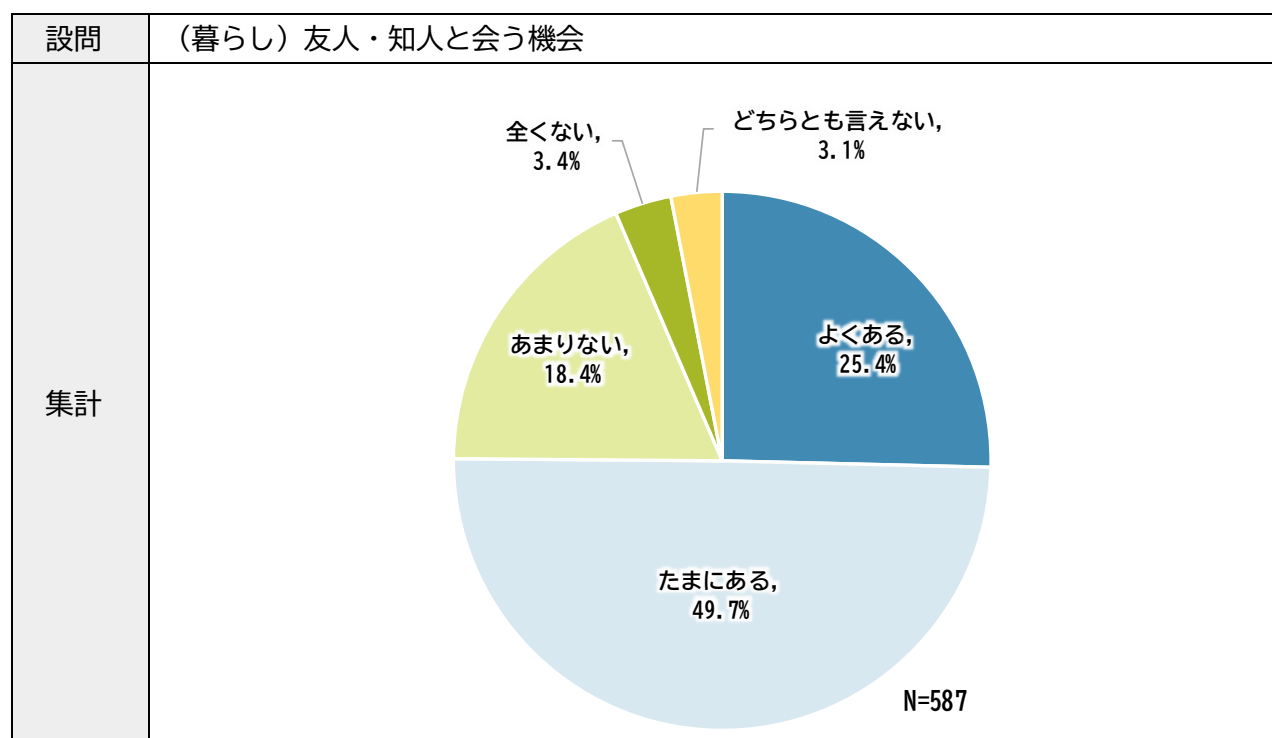
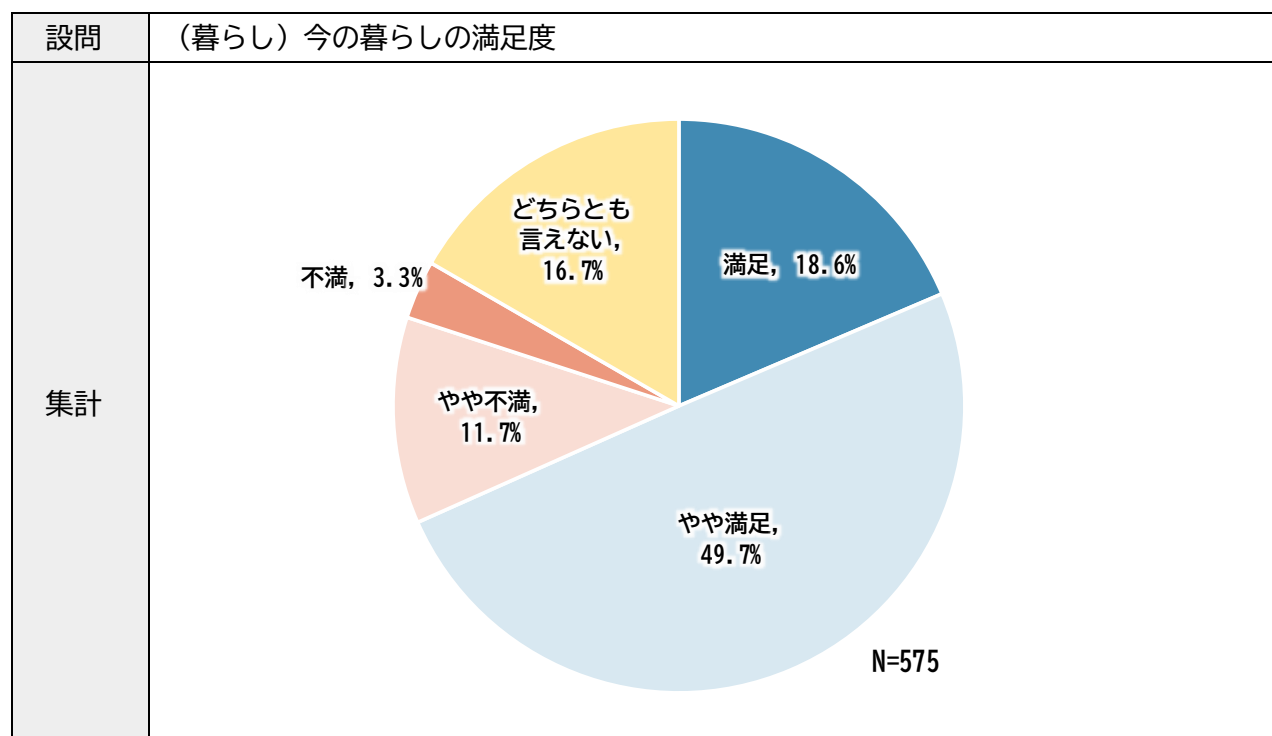
7 章

実施体制・スケジュール

資料編



7) 暮らしの状況



1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

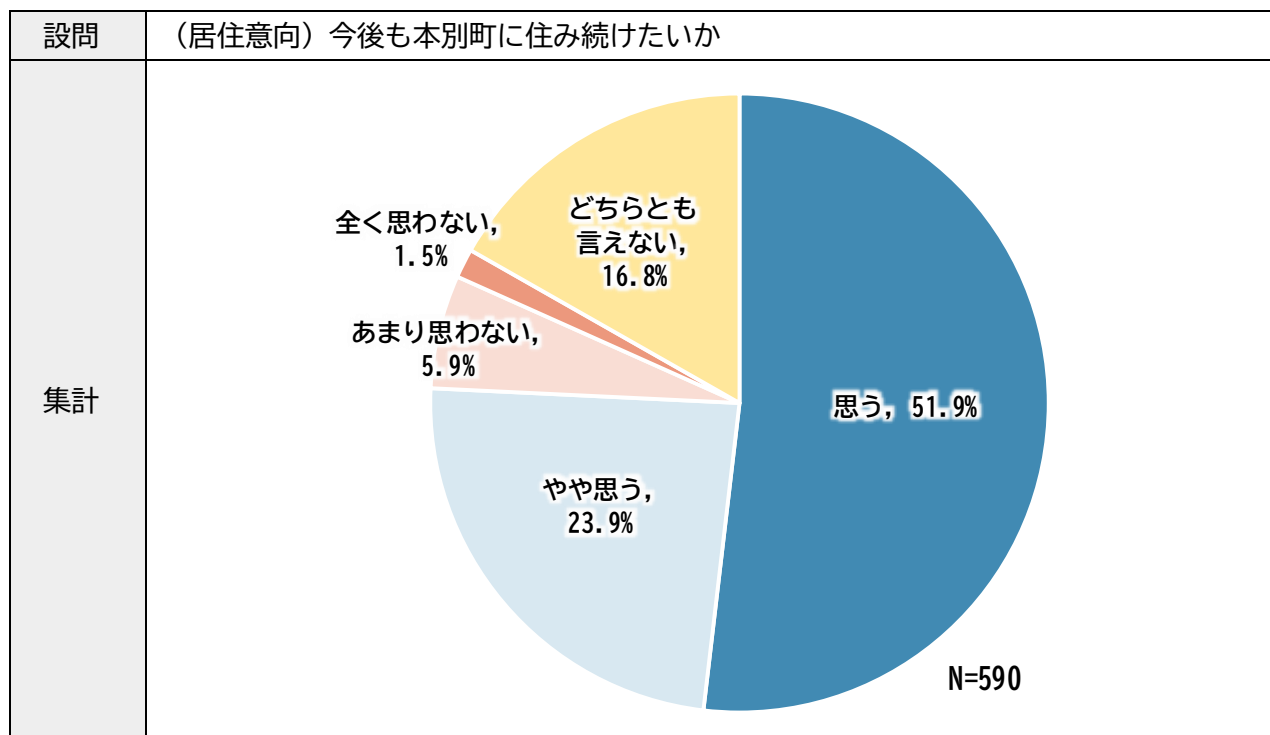
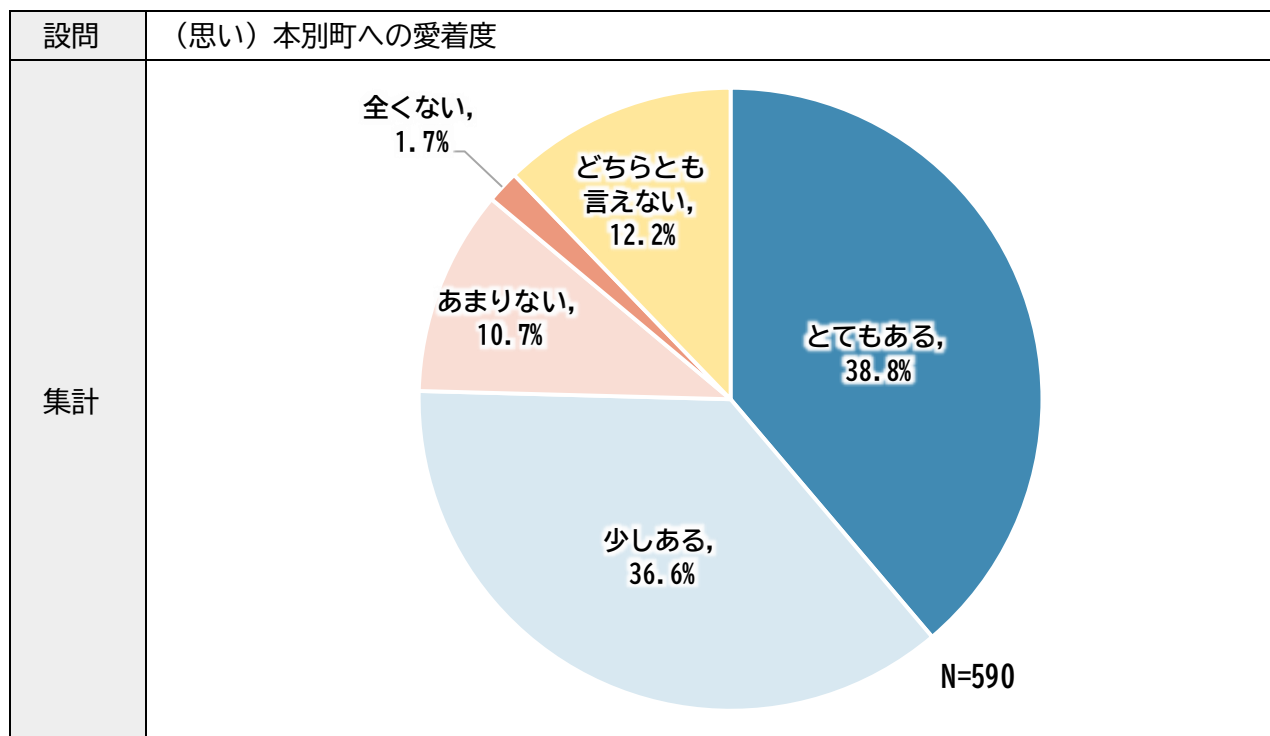
6 章

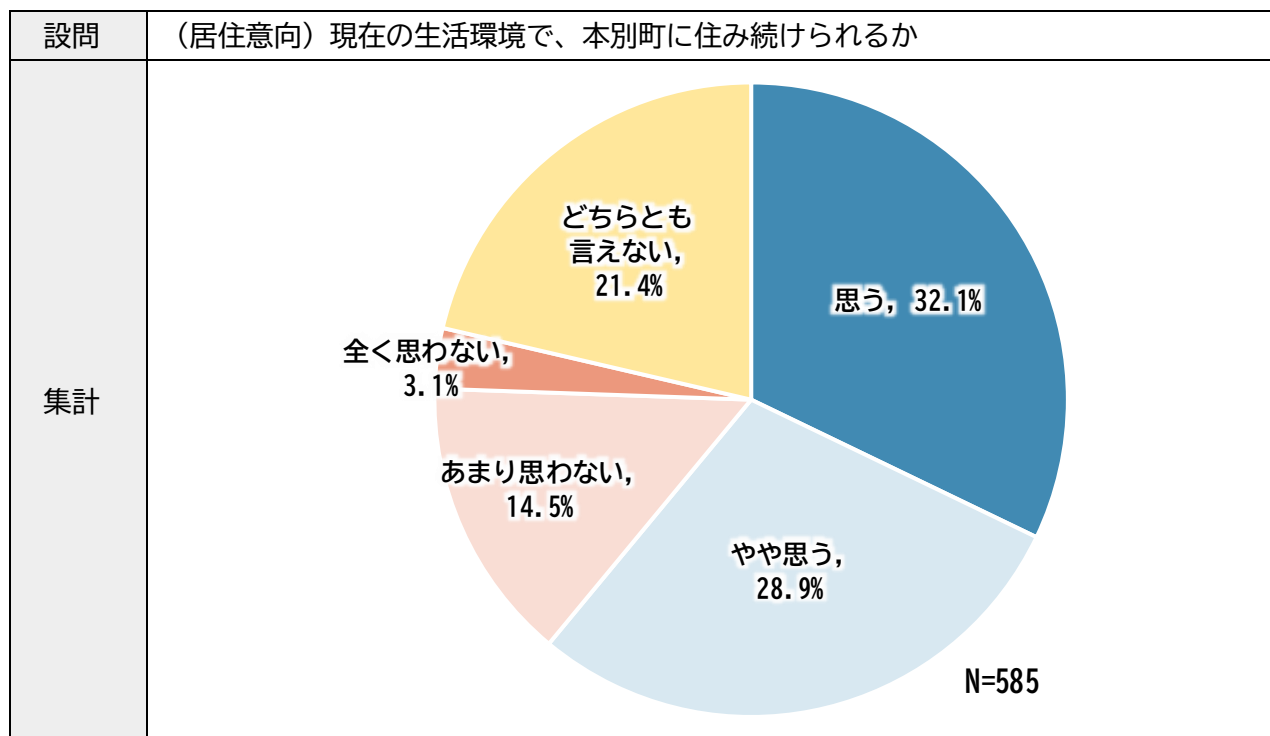
評価方法

7 章

実施体制・
スケジュール

資料編





設問

(自由回答)

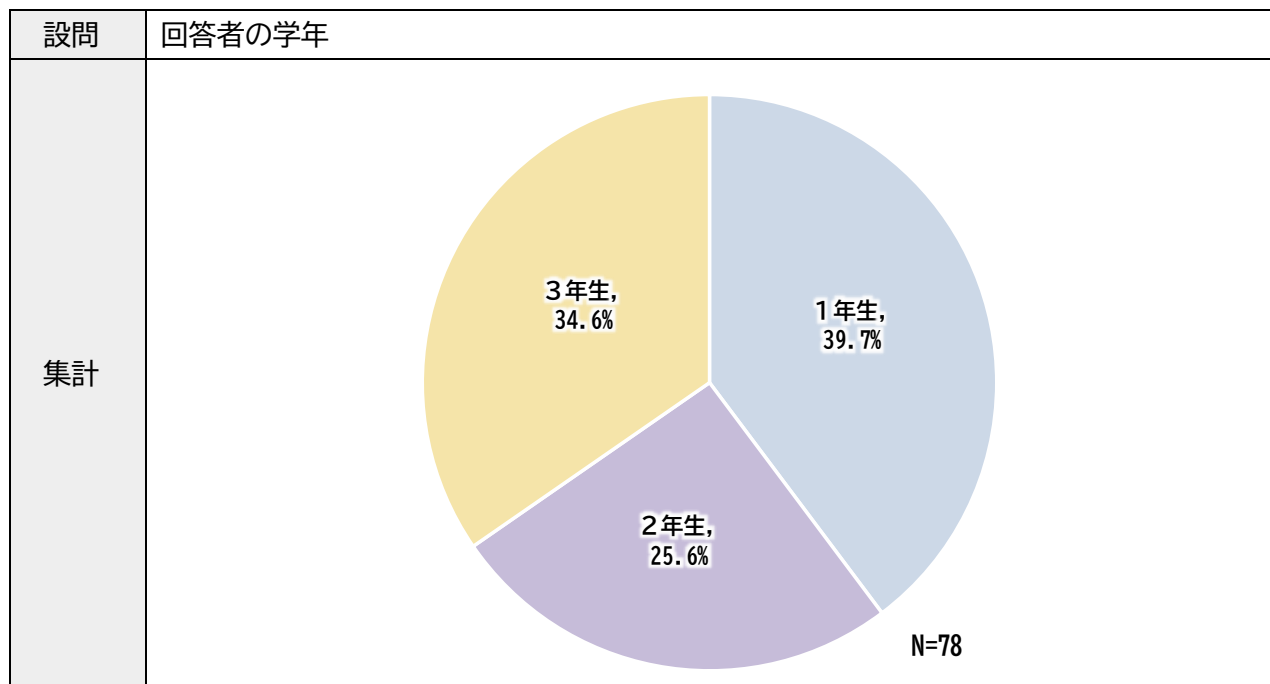
集計

	分類	回答内容
今後期待	乗合デマンド交通	● 現在は車で動いているので乗合デマンド交通の必要は無いのですが、便利だと思います ● 高齢者には乗合デマンド交通は便利な手段だと思います ● 乗合デマンド交通の説明が理解できませんでした（※分かりやすい説明が今後必要です）
	自動運転	● 人手不足で運転手もいないので、自動運転に期待します
要望	太陽の丘循環バス	● 北・南回りが同じ発着ではなくずらしたほうが良いと思います
	タクシー	● 助成回数を増やして欲しいです ● タクシー料金が値上がりしたので、チケット1枚の金額も上げて欲しいです
	通院	● 水曜日の車も時間とか病院に間に合うと良いのですがなかなか思うように行かず、やむを得ずハイヤーとか使っていますので、もう少し仙美里も上手く行くと良いと思います ● 町外の病院等への予約乗合バスのようなものができると将来安心して暮らせると思います
	福祉	● 高齢者は無料にするとういと思います ● もう少し福祉の事を考えて欲しいです ● 車いすの生活の為、協力をしてもらいたいです
	地域連携	● 隣町の方が近いのでそちらを利用する事が多く、人口減少もあり、近隣町村と話し合い、色々サービスをもっと工夫して住みやすくしたらどうかと思っています。
	その他	● 本別町に住んでいたい気持ちがありますが、高齢のため、娘の意向により生活が決まります
不安	移動手段	● 街から遠く週1回の病院行のバスがあるだけで車に乗れなくなったら大変困ります ● 掛かりつけ医が常駐で、自分で運転出来る限りは通院出来るが、出来なくなった場合の不安があります ● 運転が出来なくなった時の事を思うとものすごく不安を感じます
	日常生活	● 生まれてこの年になるまで本別町に住んでいますが、これからの生活に自信がありません ● 住みたいと思うが病院が充実していないと他町に出る事を考えなくてはなりません ● コロナの状況が続いた影響で町の活性化が今も前とは違う気がする
その他	その他	● 他町村を見習うべきだと思います ● 町内の道路や歩道を整備し、歩いて安全に買物等に行けるようになるのが先ではないと思います ● 自動車免許がある以上、遠い方には別の考え方が必要だと思います ● 郊外に視点を当てた対策も必要だと思います

資料2 学生向けアンケート調査結果

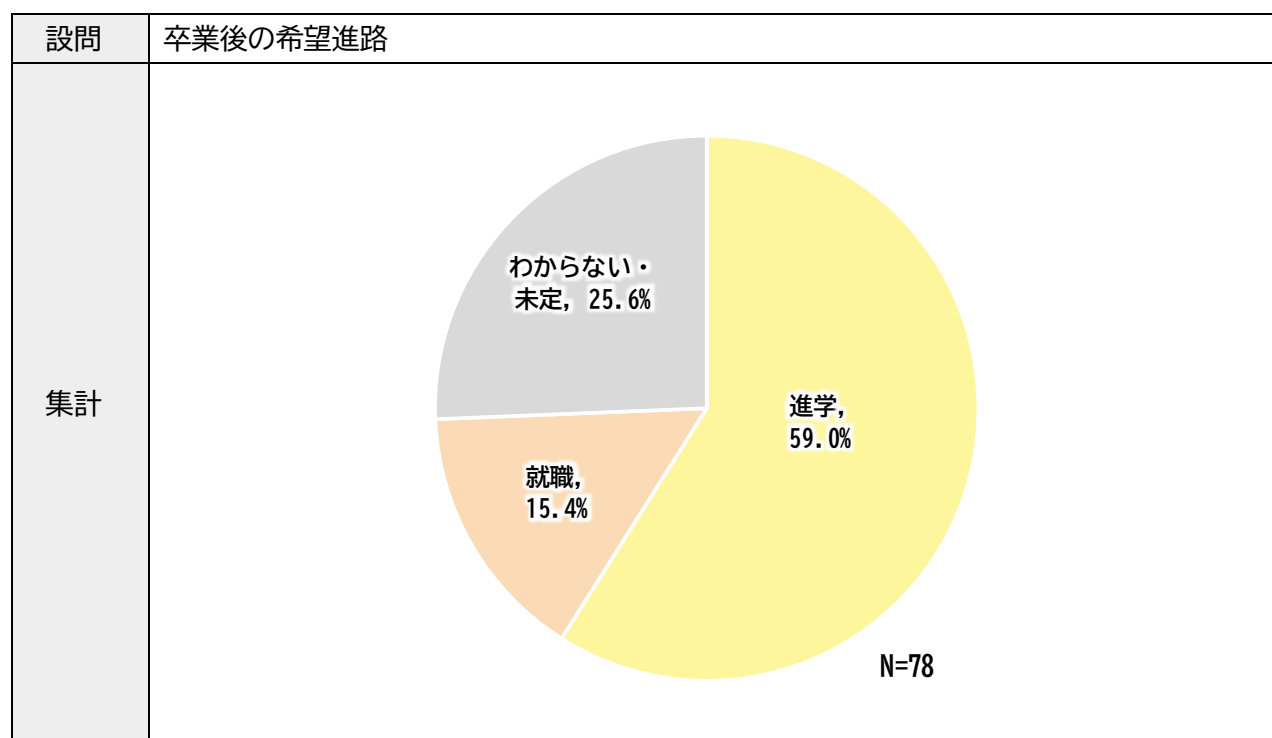
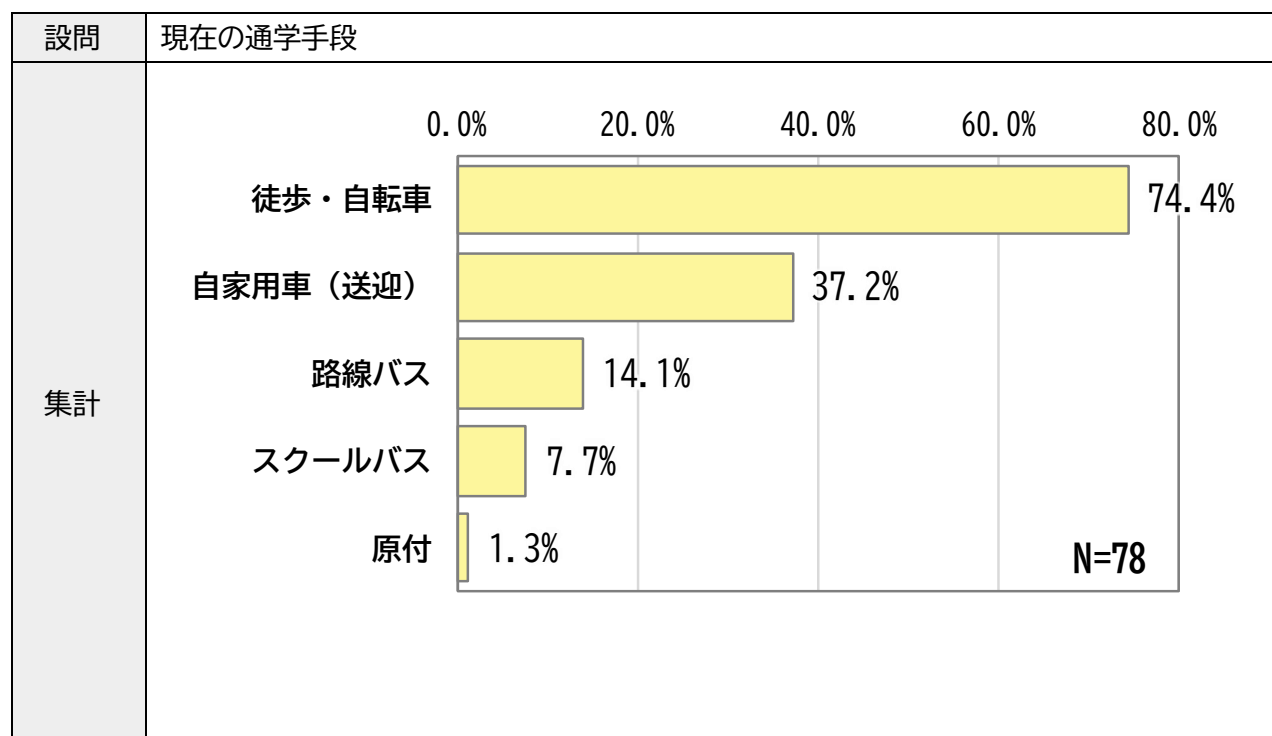
(1) 高校生

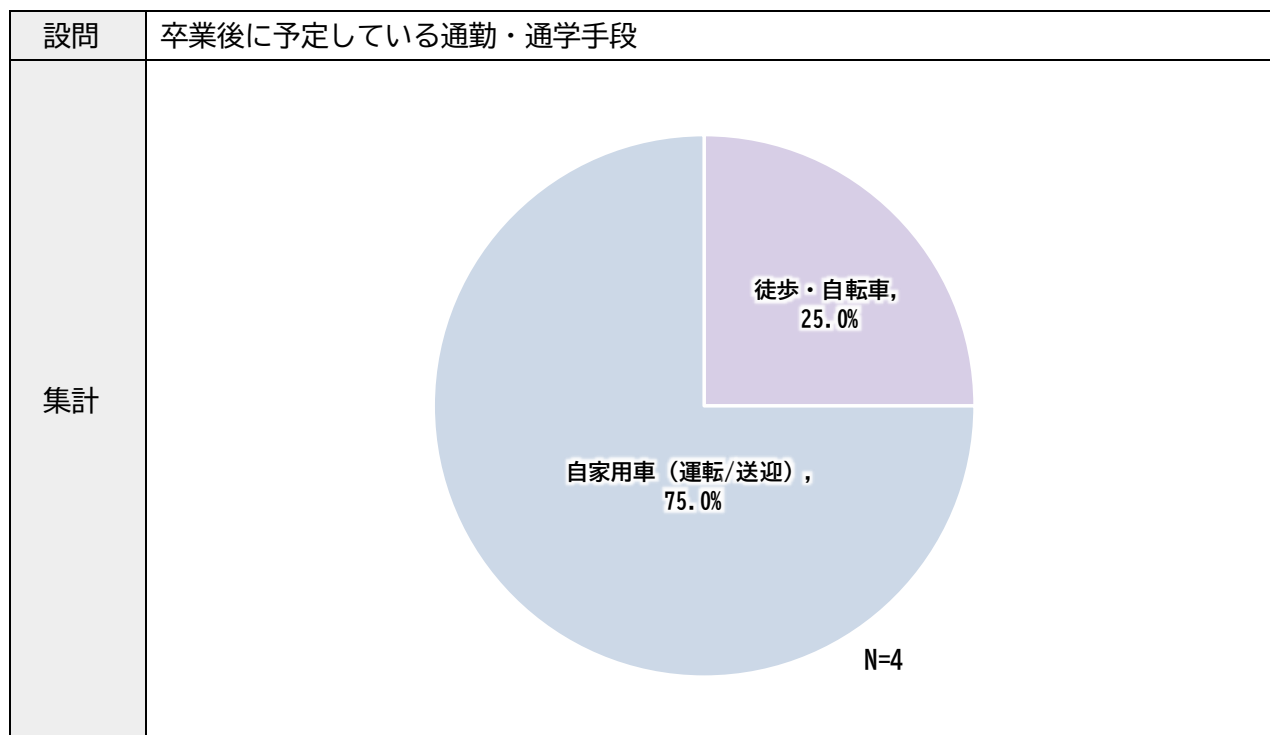
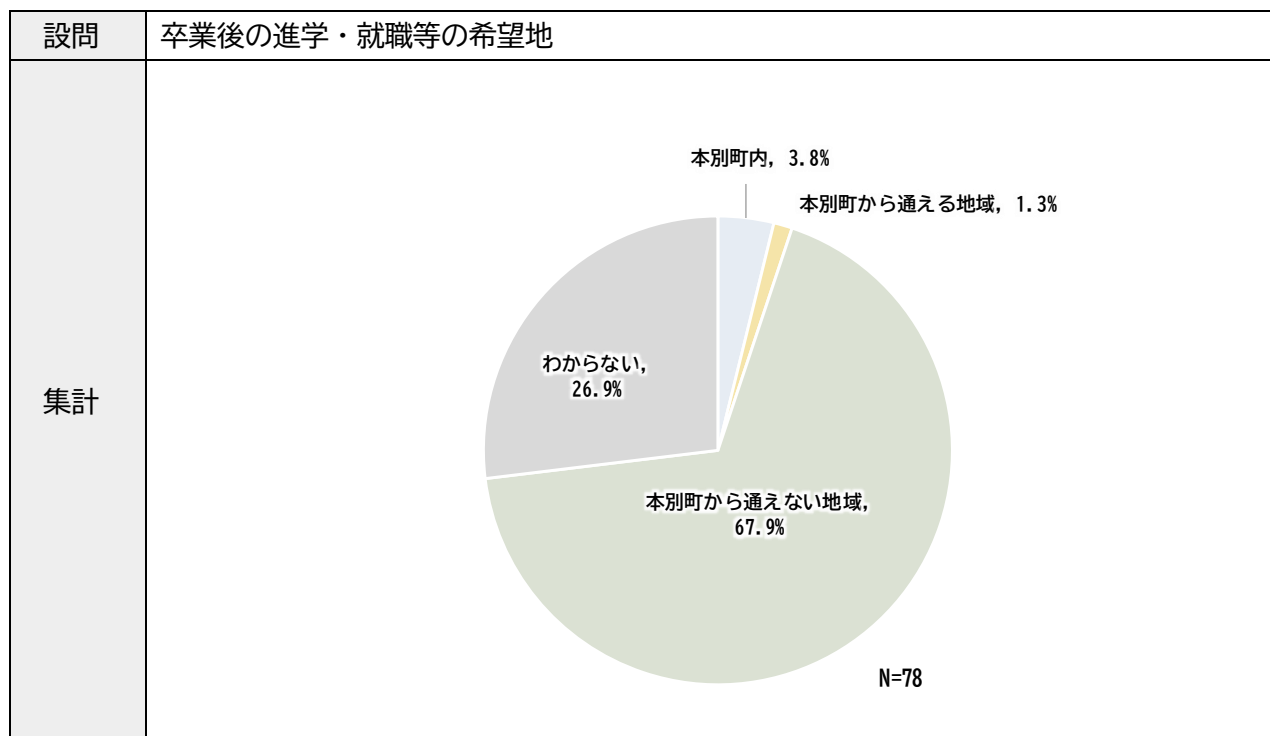
1) 属性

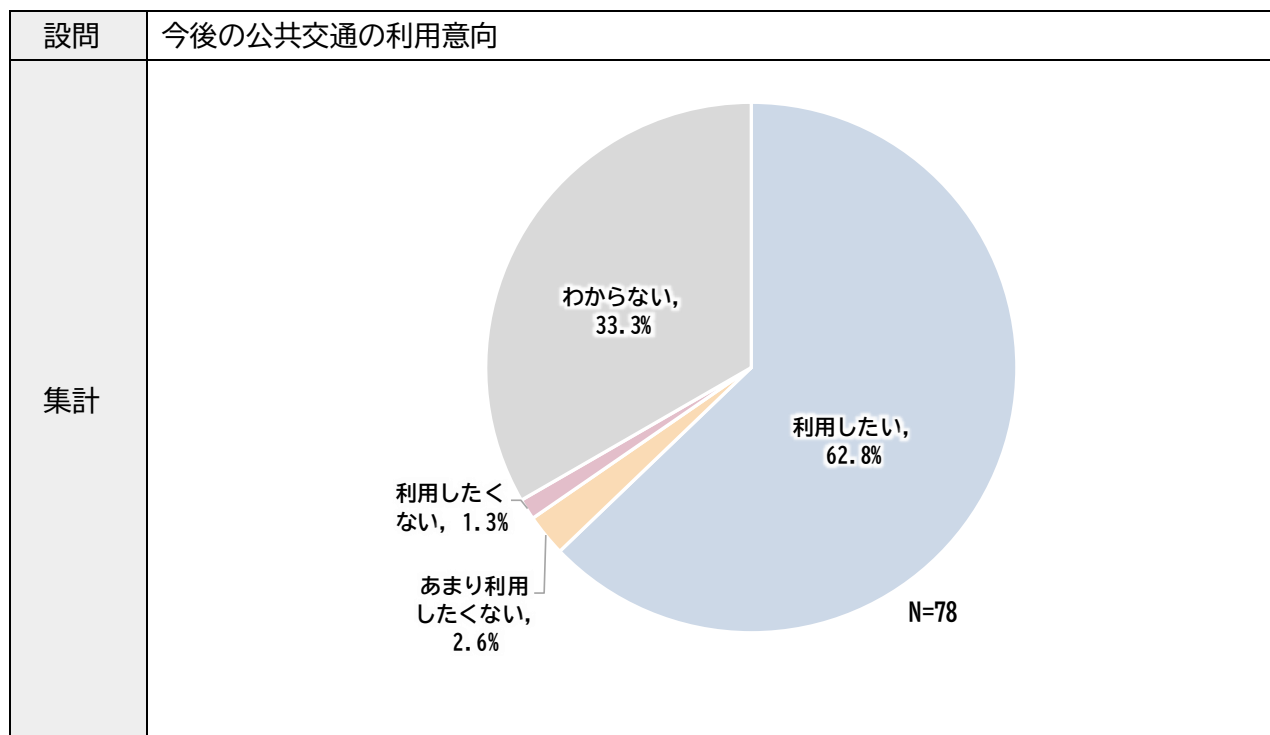
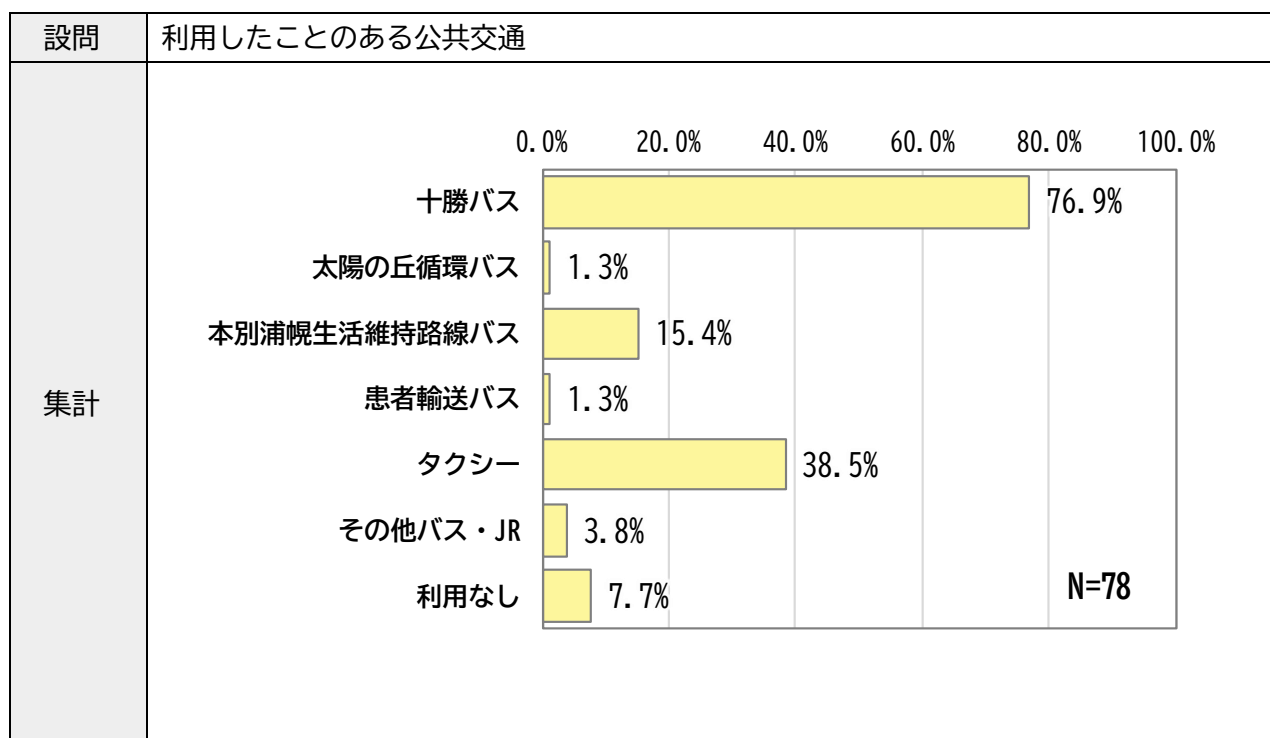


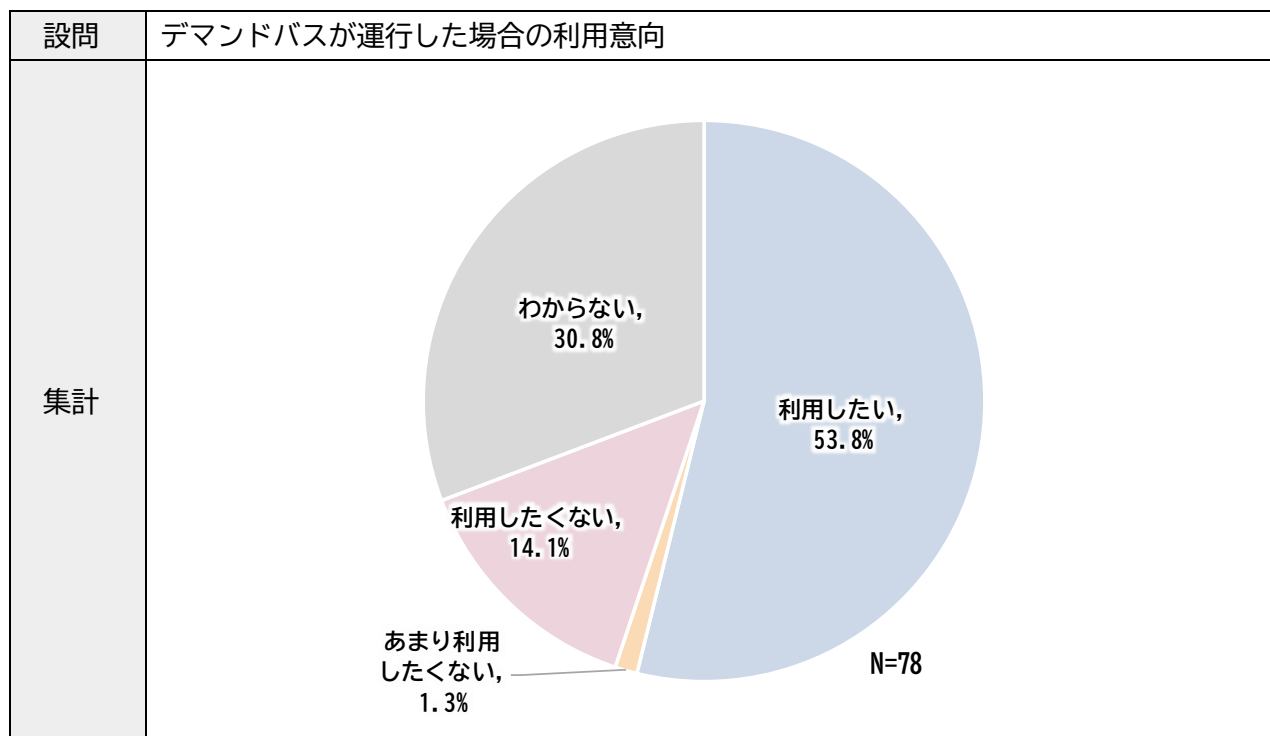
設問	居住地					
集計	市街地（北部）	小地域分類 (国勢調査)	回答数	郊外部（西部）	小地域分類 (国勢調査)	回答数
		錦町	2		上本別	1
		山手町	2		共栄	2
	市街地（南部）	北1～8丁目	11		美蘭別	2
		向陽町	1		勇足	2
		東町	2		勇足元町	1
		南1～4丁目	8	郊外部（北部）	西美里別	2
	市街地（西部）	柏木町	3		美里別	1
		柳町	4	本別町以外	浦幌町	14
		栄町	3		音更町	2
		新町	9		足寄町	1
		弥生町	3		池田町	1
				無回答	-	1

2) 公共交通について





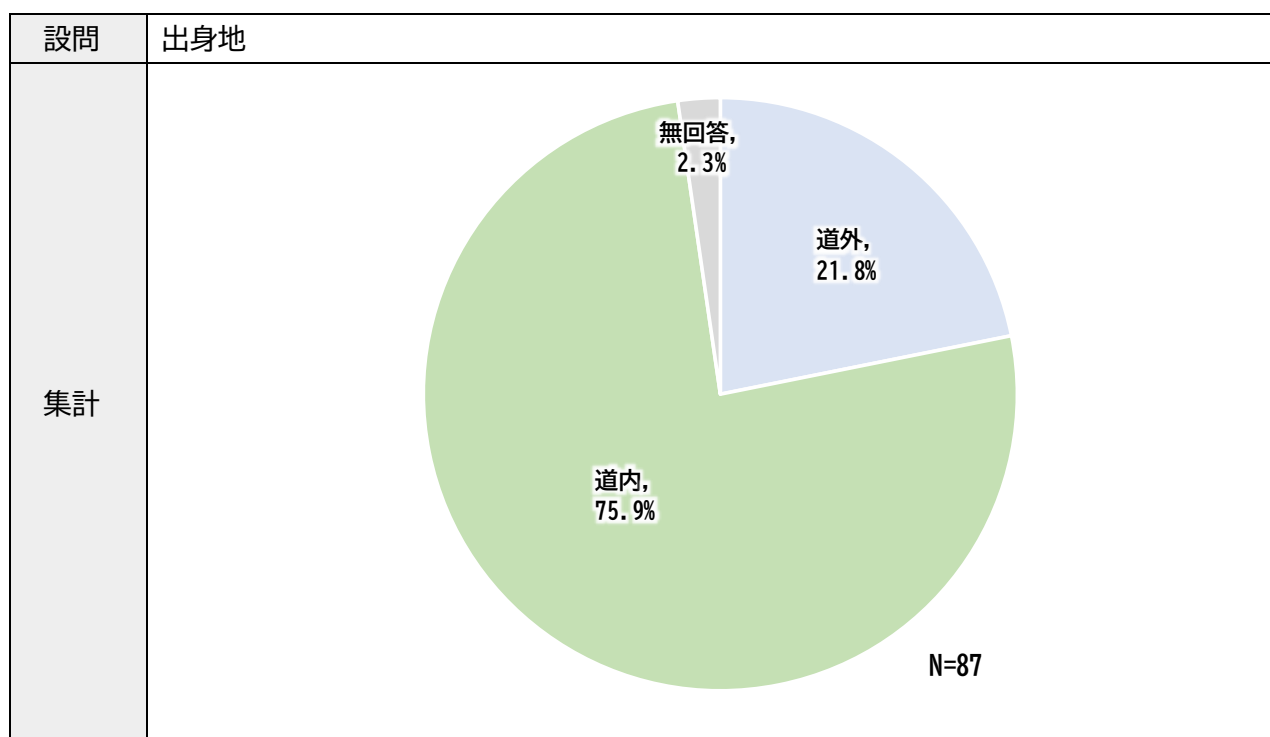
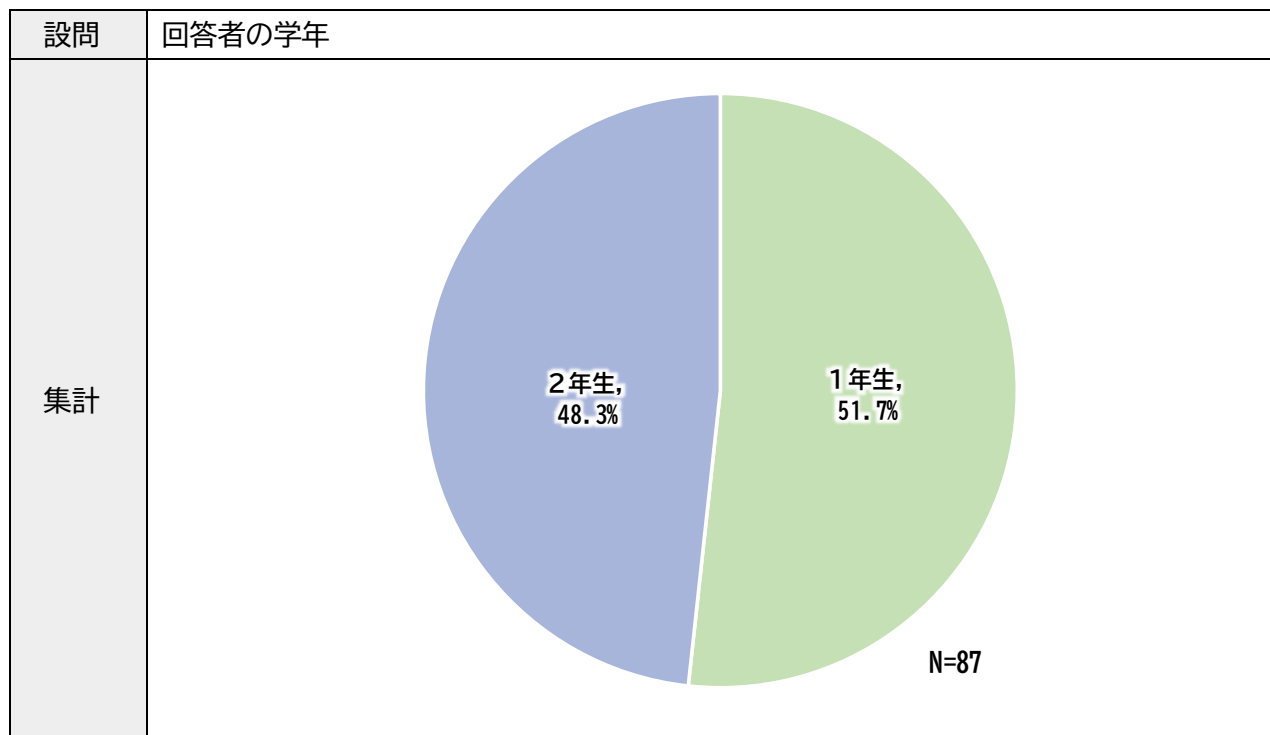




設問	自由記述		
集計		分類	回答内容
	町内の学生	要望	● 冬場に家までのバスを出してほしい ● 十勝バス、5000円両替できるようにして
		今後の思い	● 今は利用しなくても済むが、高齢者の方に知れ渡ってほしい
	町外の学生	要望	● 拓殖バスの導入も考えていただきたいです
		今後の思い	● 1000円以内で本別から帯広などにいけるバスがあったら乗り降りする人が沢山増えると思います

(2) 農業大学校生

1) 属性



1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・
スケジュール

資料編

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

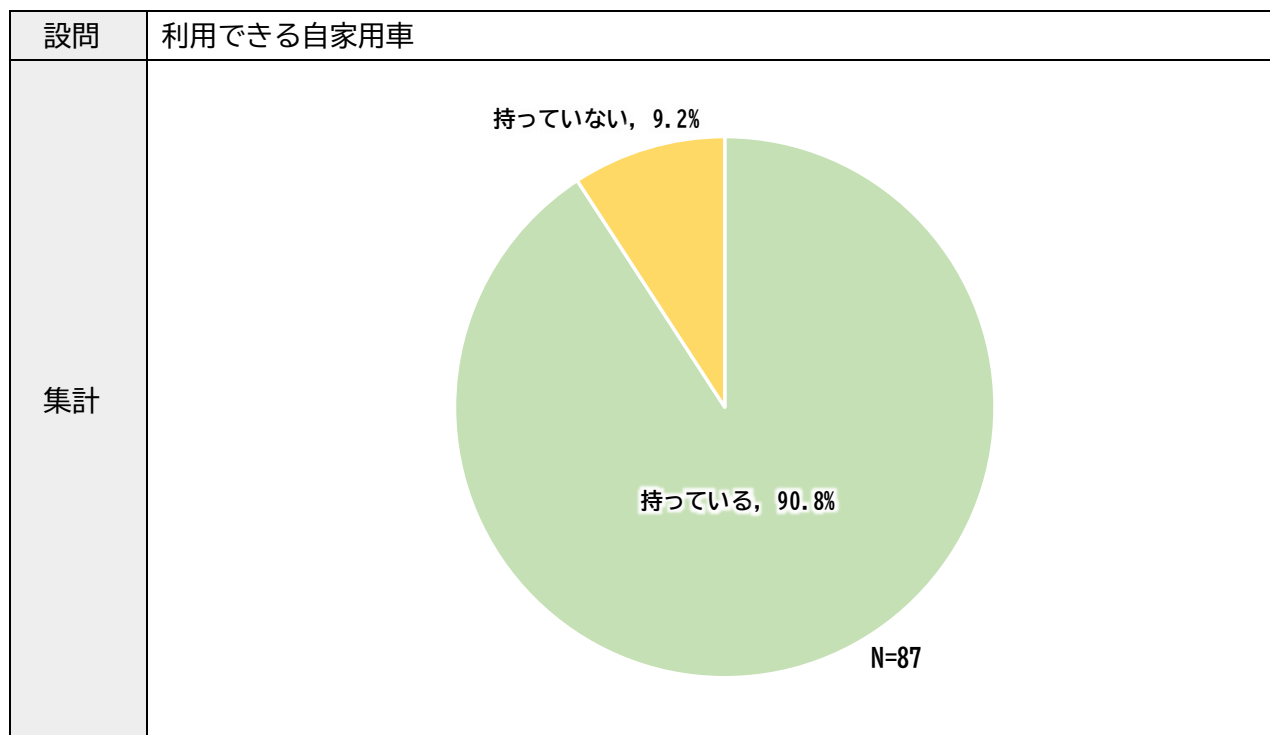
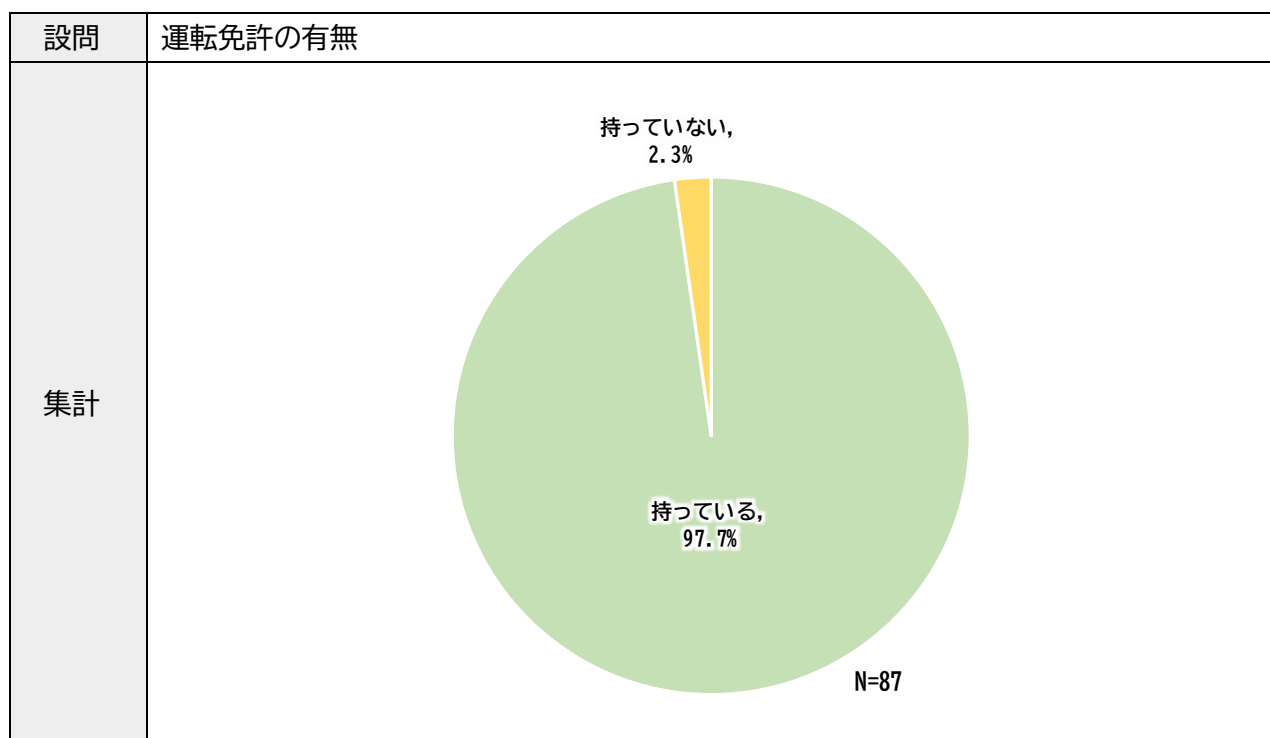
7 章

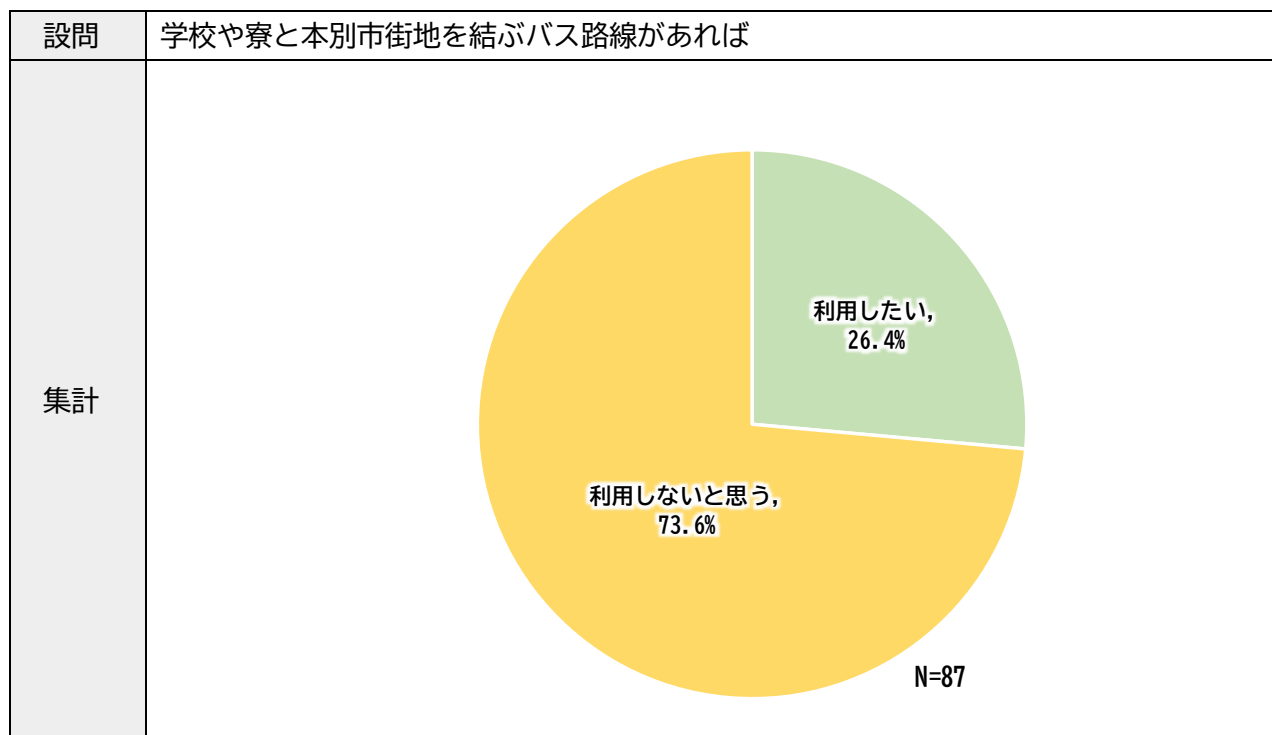
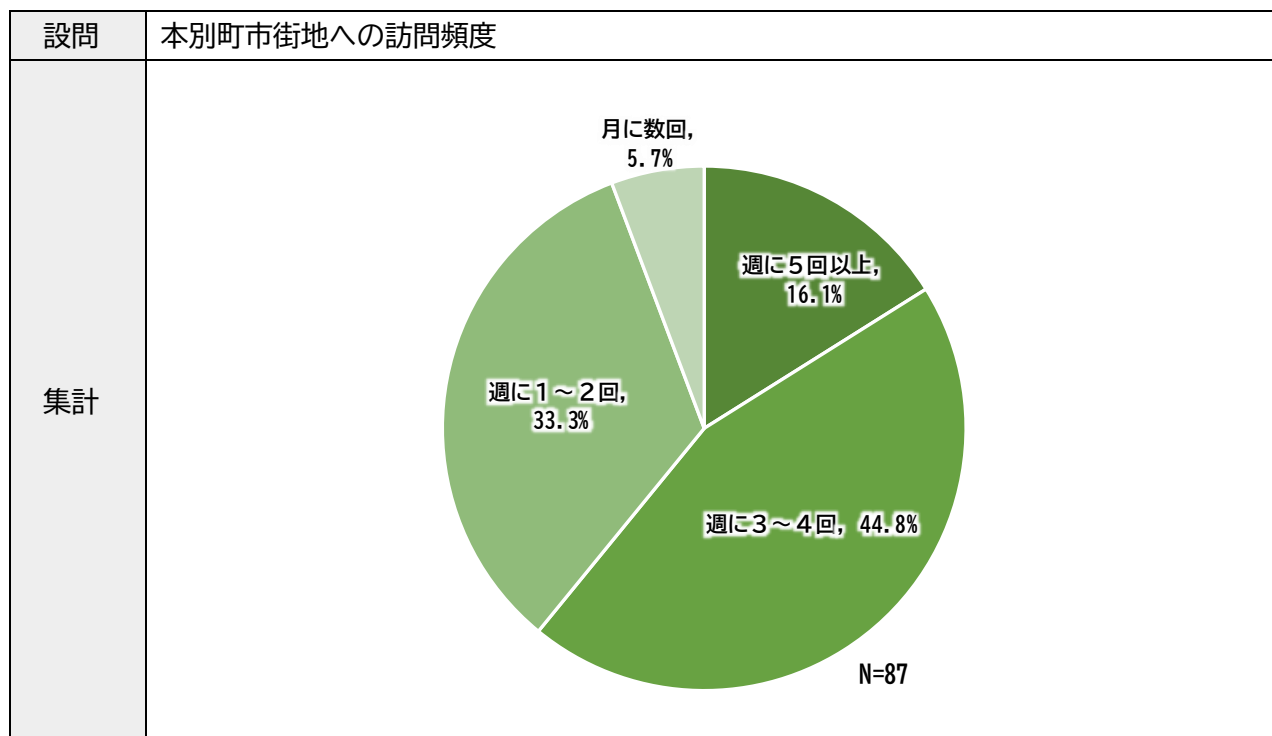
実施体制・スケジュール

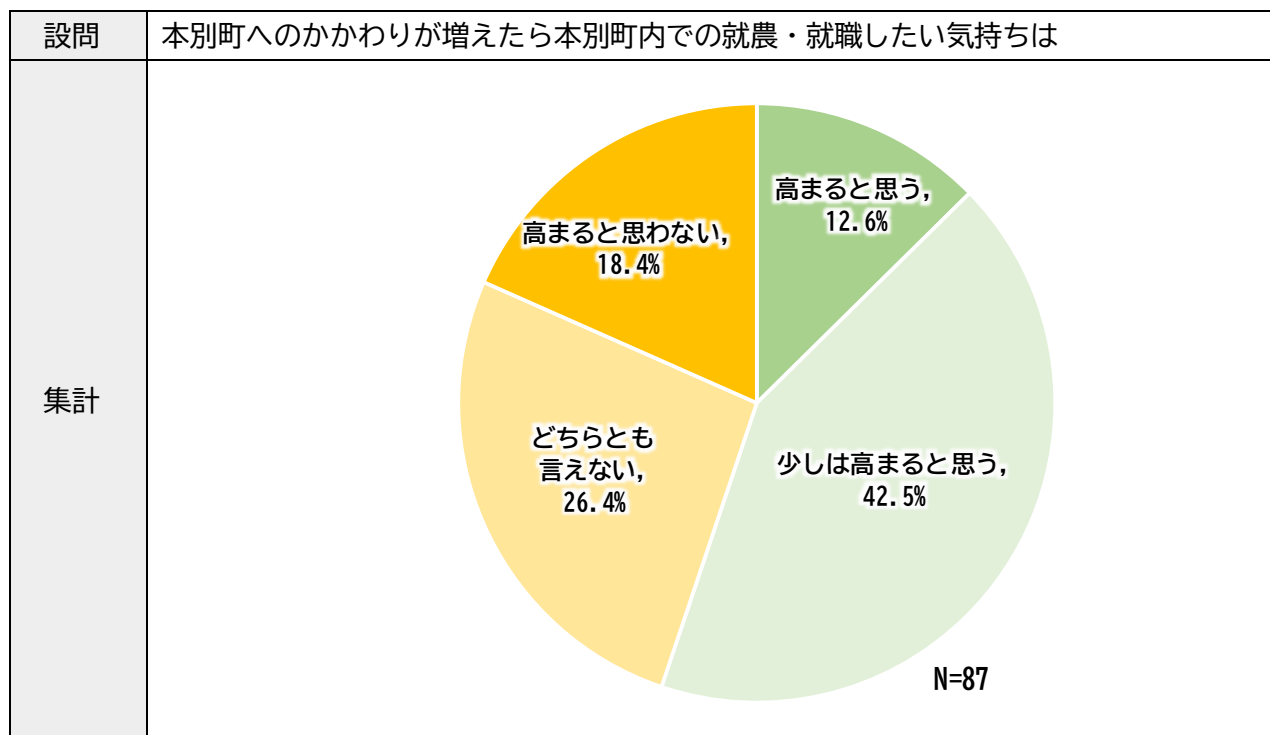
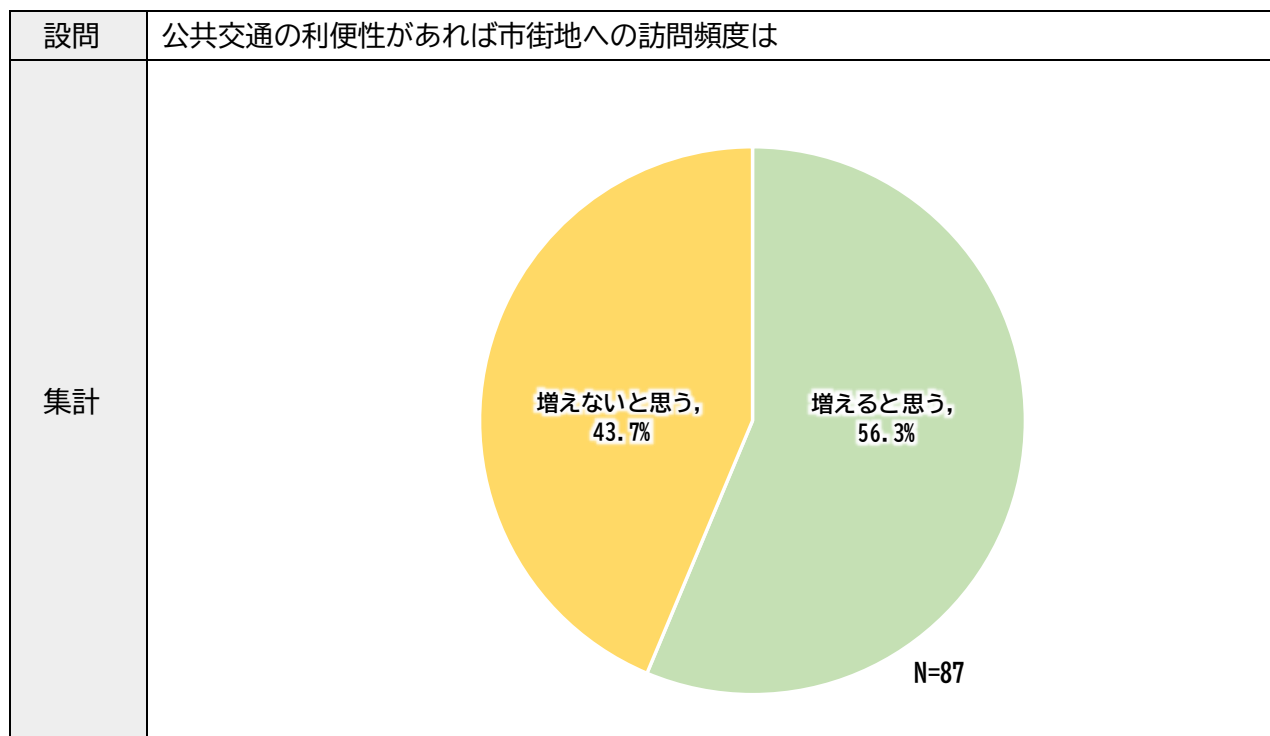
資料編

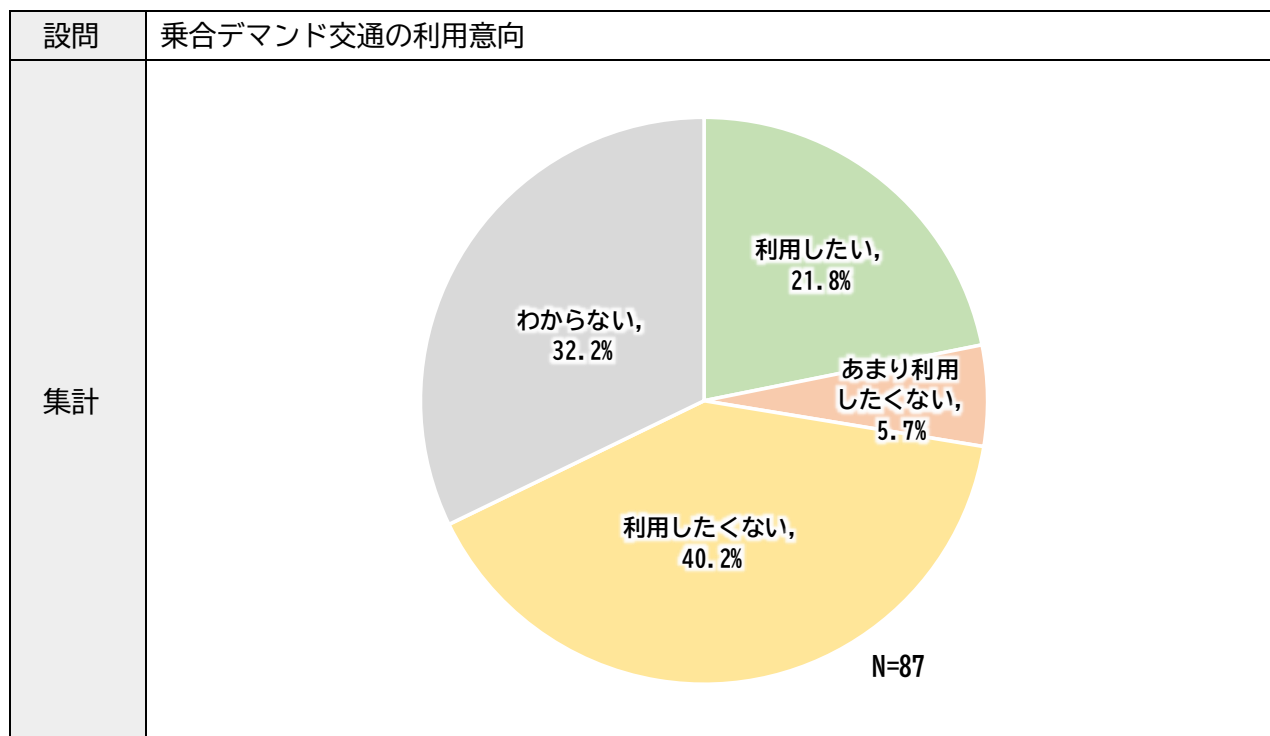
設問	出身地				
集計	道内		市町村	回答数	
			札幌市	5	
			帯広市	5	
			浜中町	5	
			幕別町	4	
			旭川市	3	
			清里町	3	
			別海町	3	
			網走市	3	
			芽室町	2	
			釧路市	2	
			更別村	2	
			大樹町	2	
			中富良野町	2	
			北見市	2	
			蘭越町	2	
			音更町	1	
			岩見沢市	1	
			訓子府町	1	
			厚沢部町	1	
	道外		江別市	1	
			七飯町	1	
			斜里町	1	
			松前町	1	
			上士幌町	1	
			上富良野町	1	
	道内		千歳市	1	
			大空町	1	
			滝川市	1	
			稚内市	1	
			中標津町	1	
			津別町	1	
			天塩町	1	
			標茶町	1	
			豊浦町	1	
			豊頃町	1	
			湧別町	1	
	道外		都道府県	回答数	
			神奈川県	4	
			岐阜県	3	
			茨城県	2	
			東京都	2	
			大阪府	2	
			宮城県	1	
			埼玉県	1	
			長野県	1	
			静岡県	1	
			山口県	1	
			福岡県	1	
		無回答	-	2	

2) 公共交通について









設問	自由記述	
集計		
	分類	回答内容
	乗合デマンド交通	● 車を持っていない人は利用できると便利だと思う ● 新入生は車を持っていないので、4月～6月くらいまで最寄りバス停まで40分くらい歩かないといけなかったので、ぜひ導入をしていただきたいです ● 体調が悪い時、バスがあると病院に行く経費が安くなるのでありがたい ● 「何時、何人今のところ予約が入っているか」もついでに知れたら便利かなと
	バス	● バスの本数を増やしてほしい
	現状	● 車を持っていない人は町への移動きびしい

1 章

本計画に
ついて

2 章

地域特性に
ついて

3 章

移動
ニーズに
ついて

4 章

本計画の
目標・
基本方針

5 章

施策・
各交通
サービスの
位置づけ

6 章

評価方法

7 章

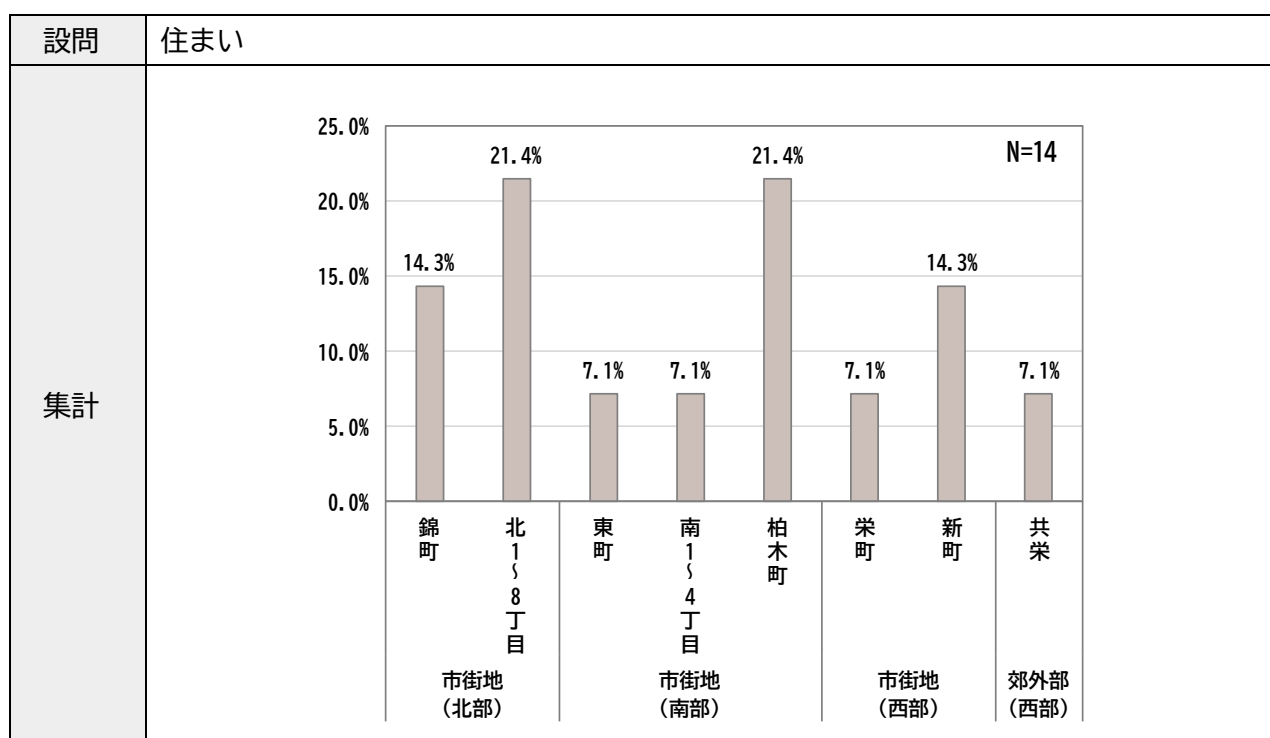
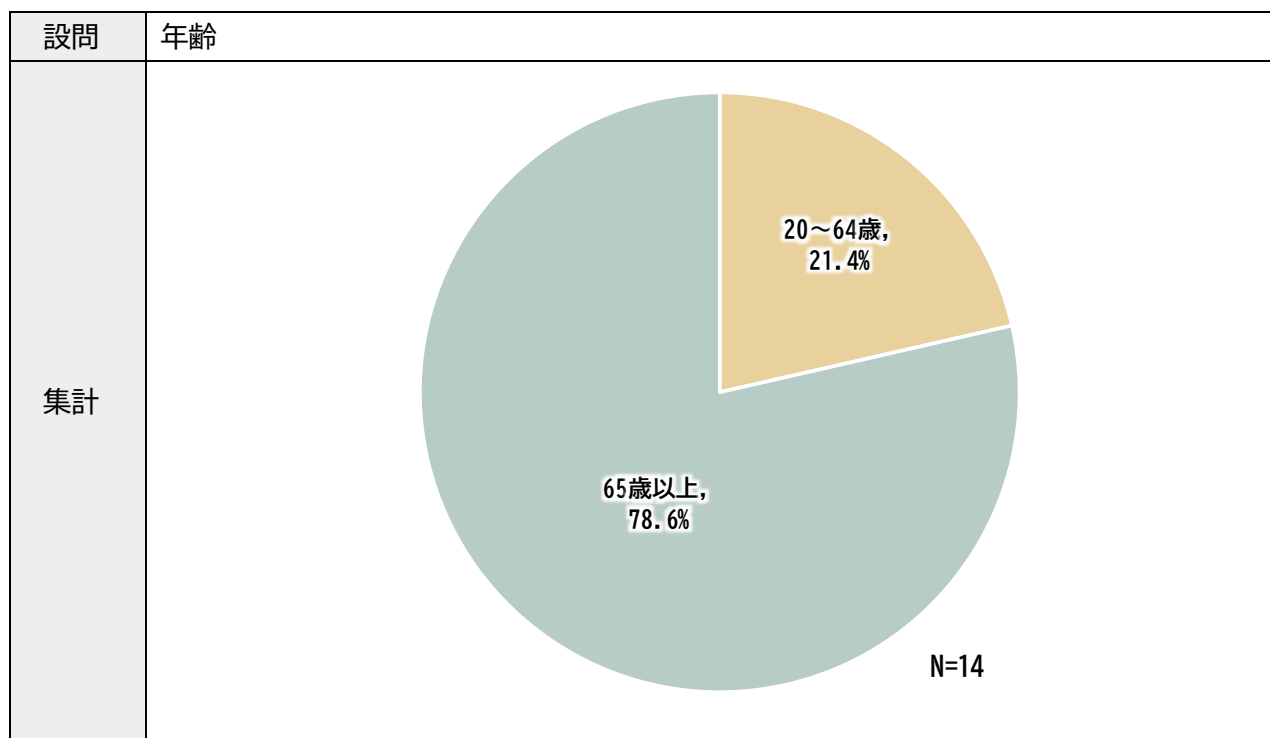
実施体制・
スケジュール

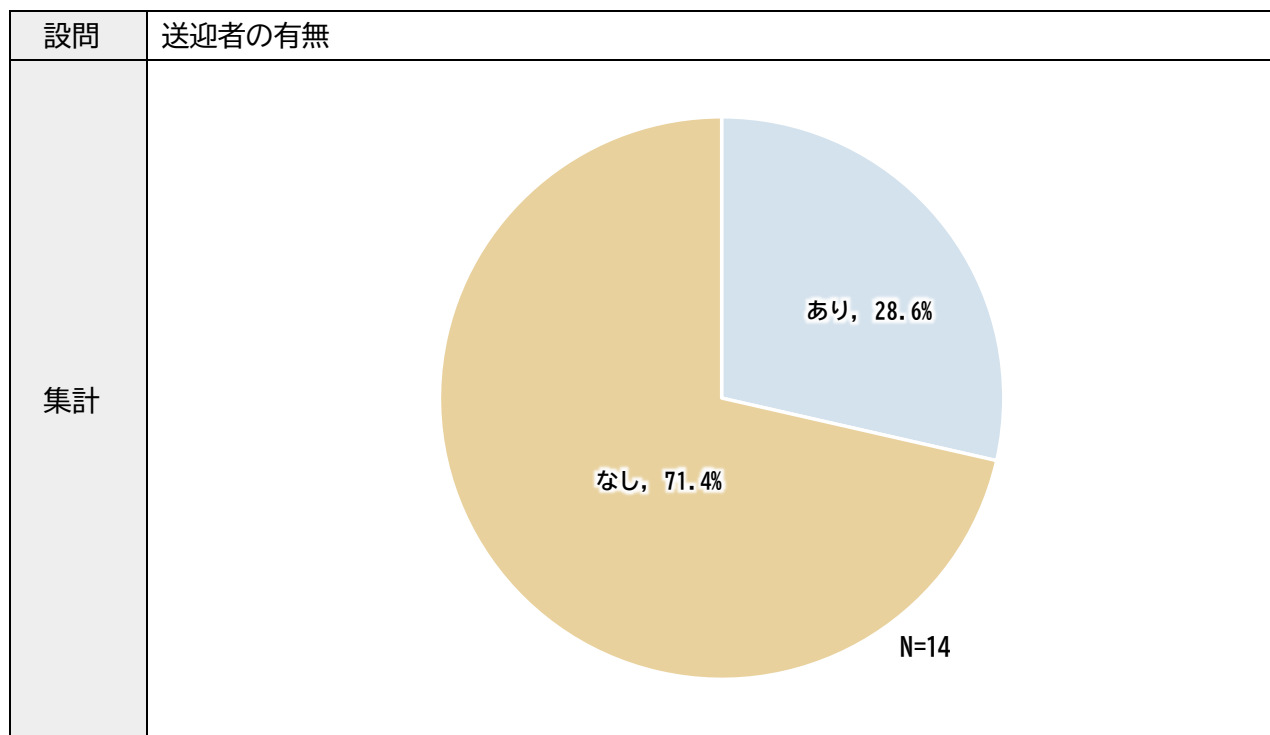
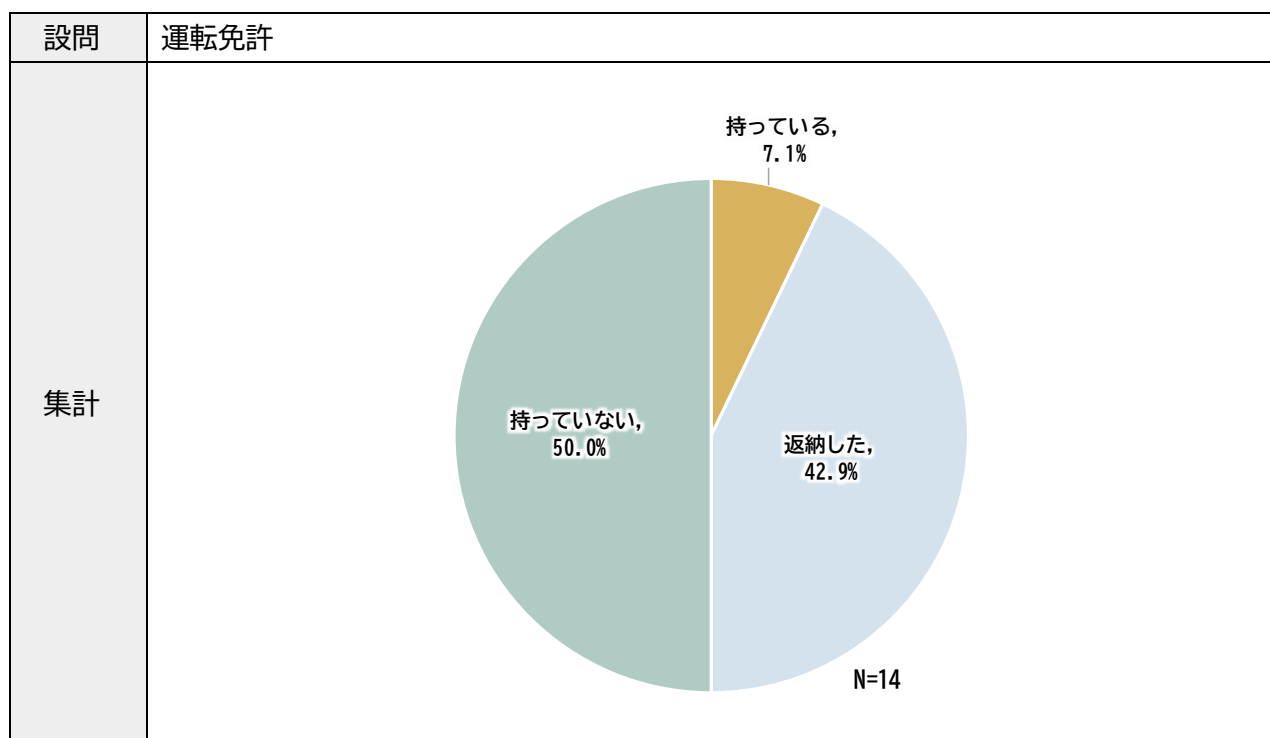
資料編



資料3 バス利用者アンケート調査結果

(1) 太陽の丘循環バス





1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

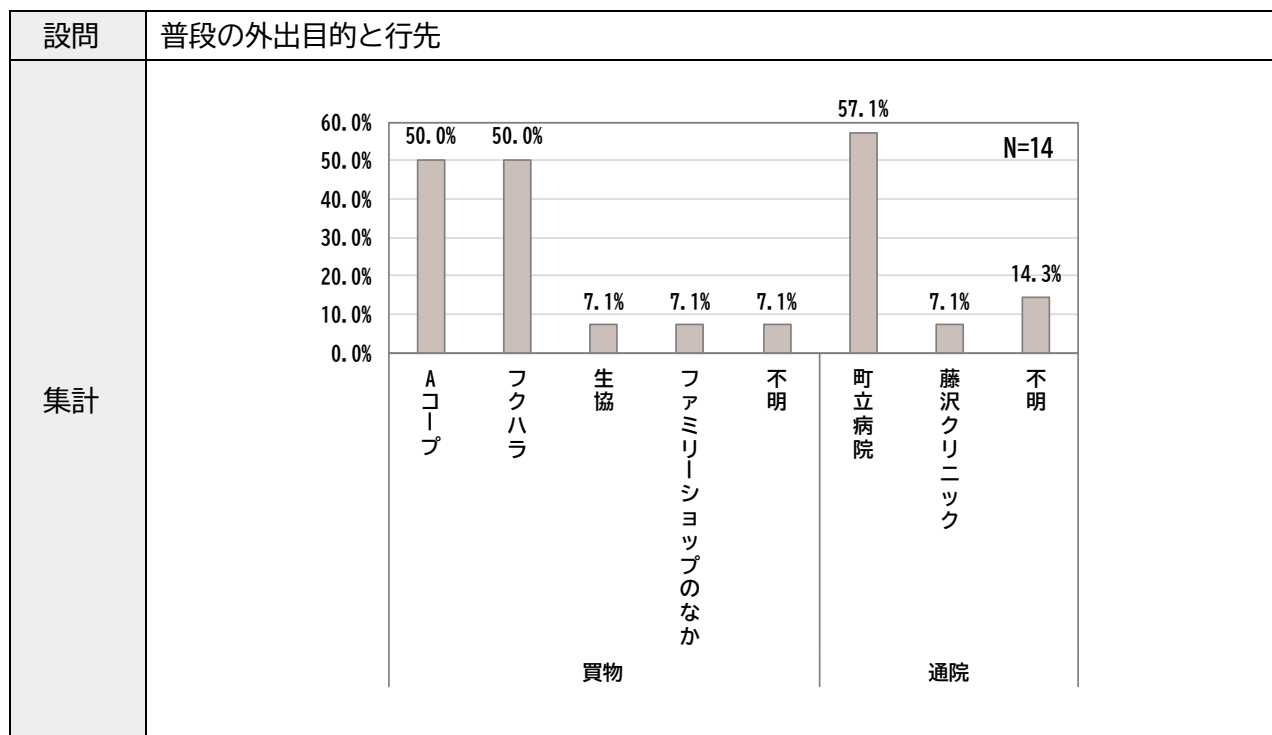
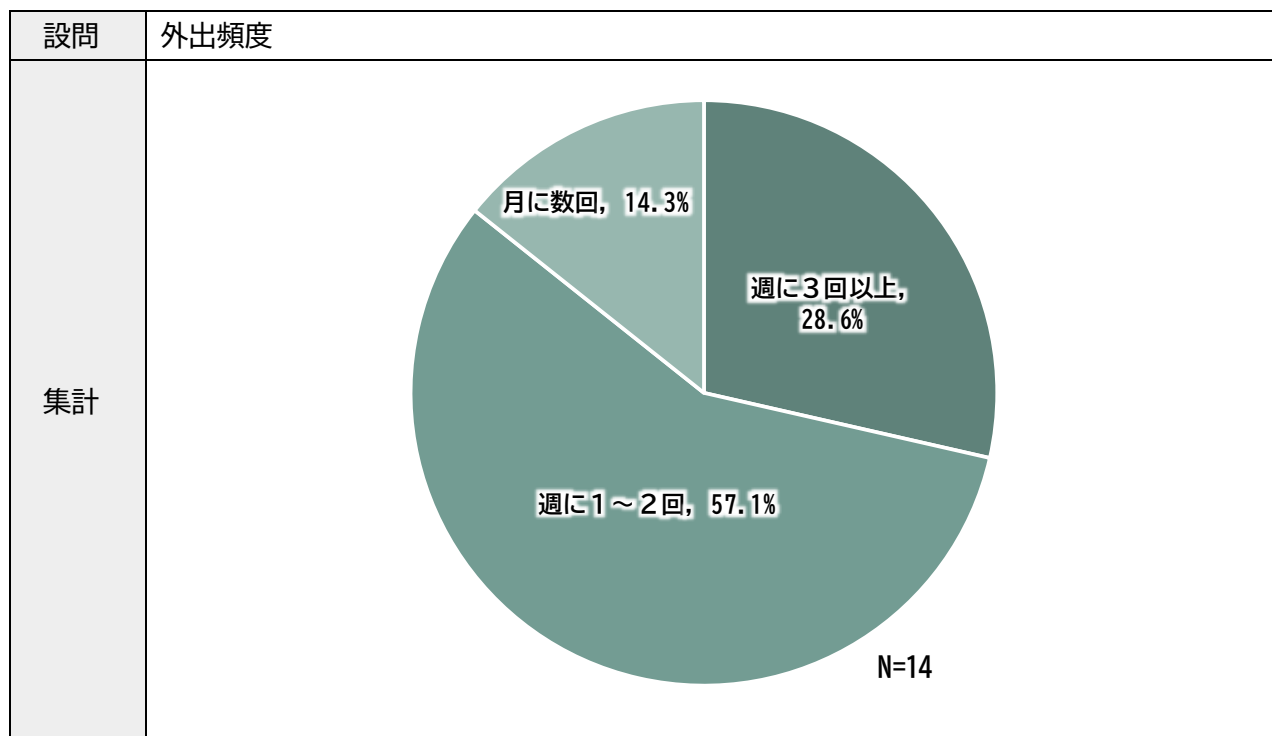
6 章

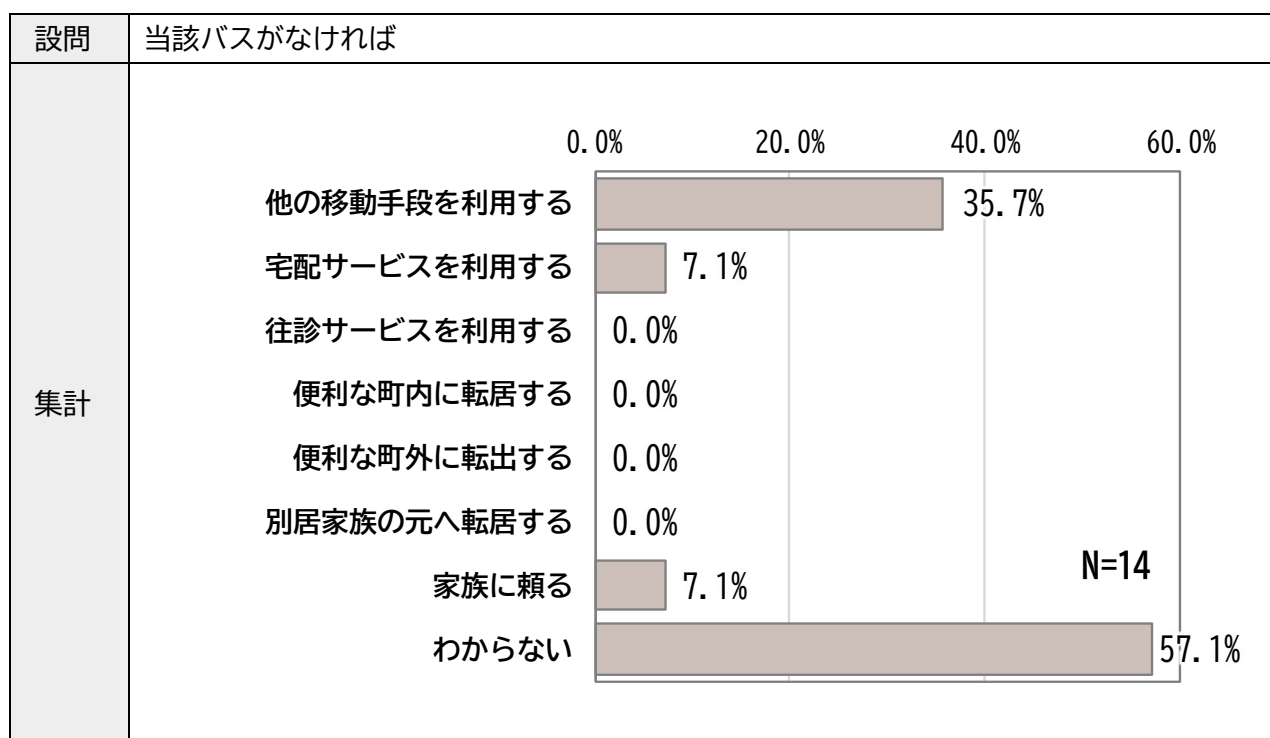
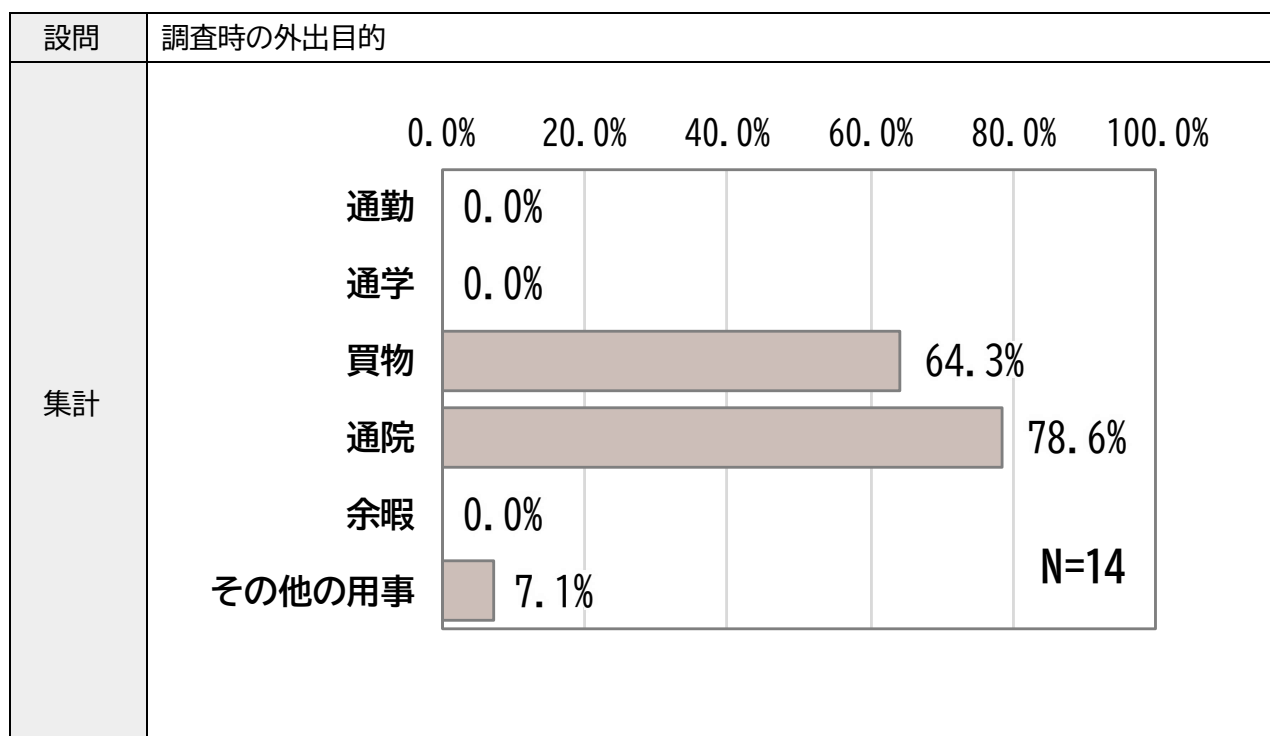
評価方法

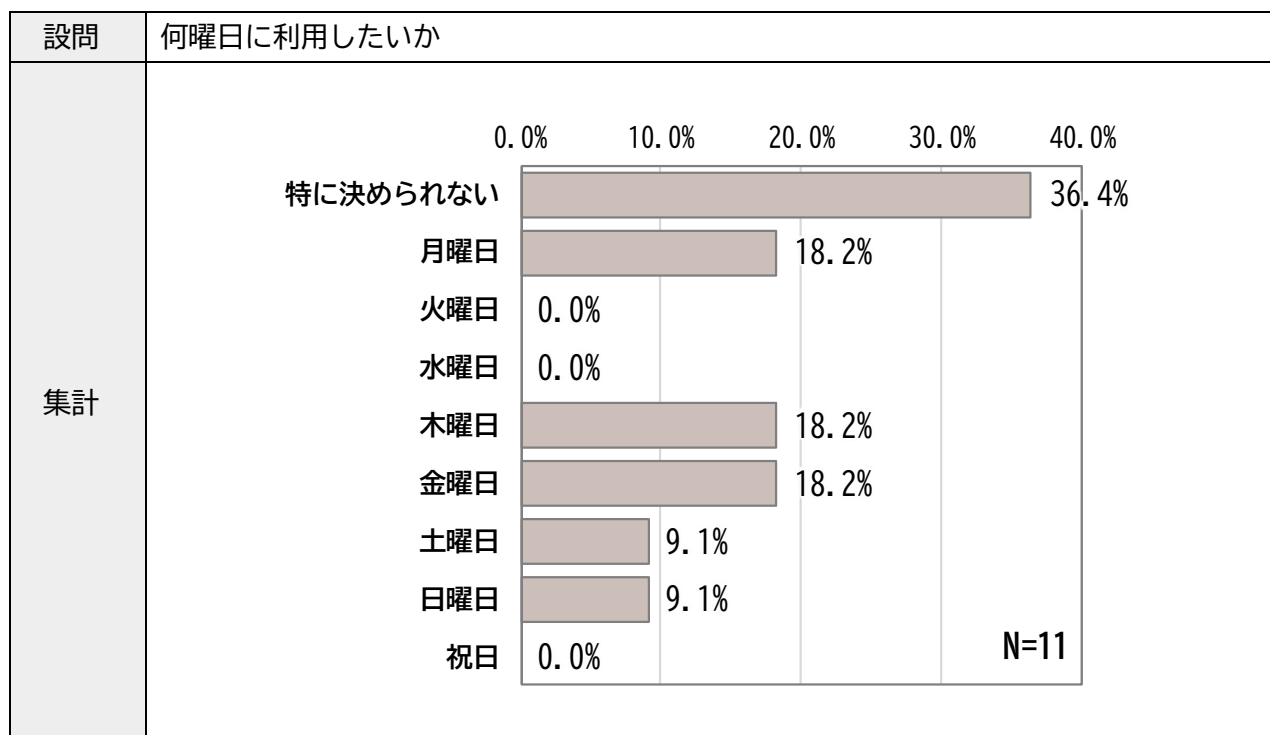
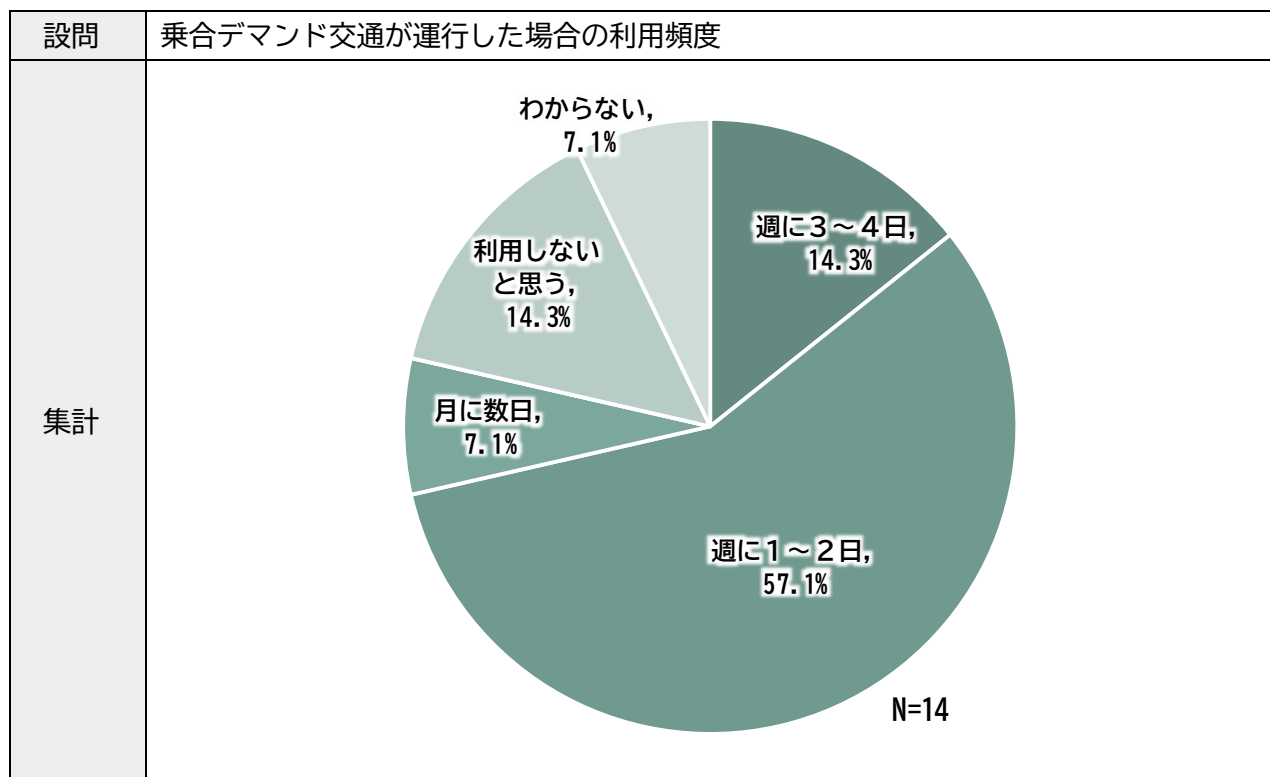
7 章

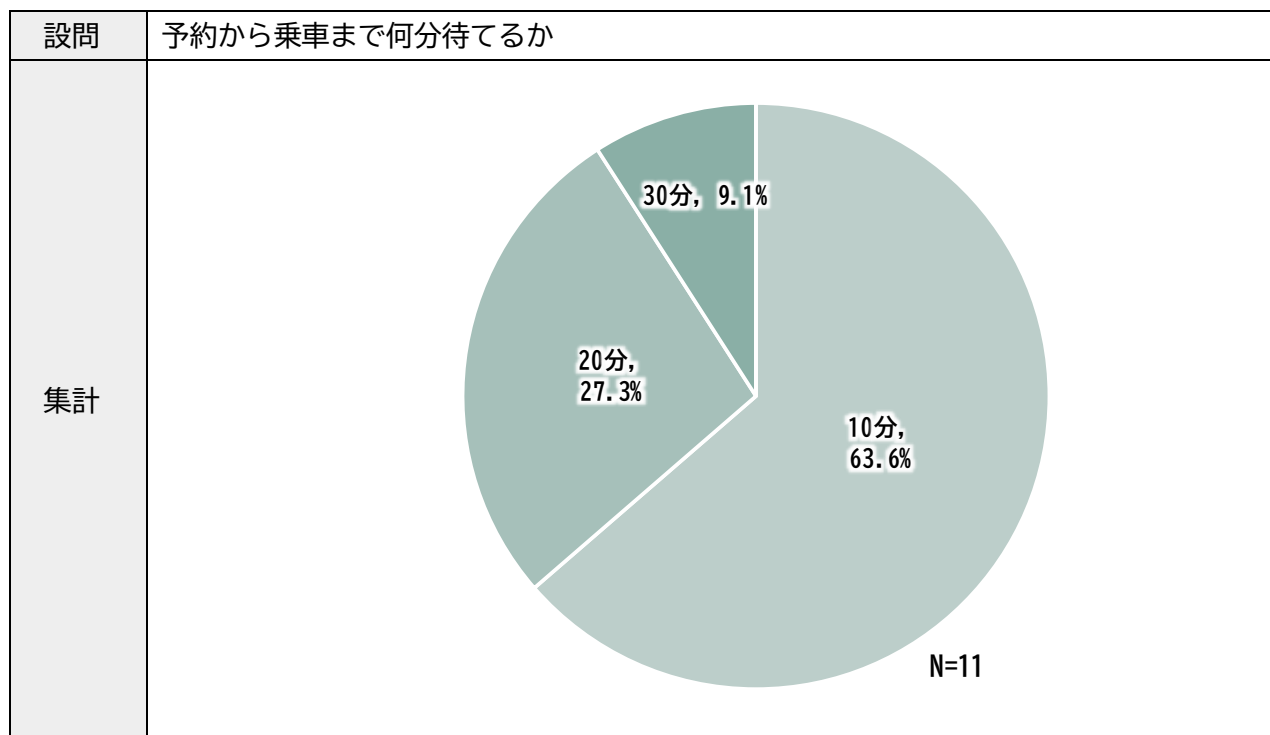
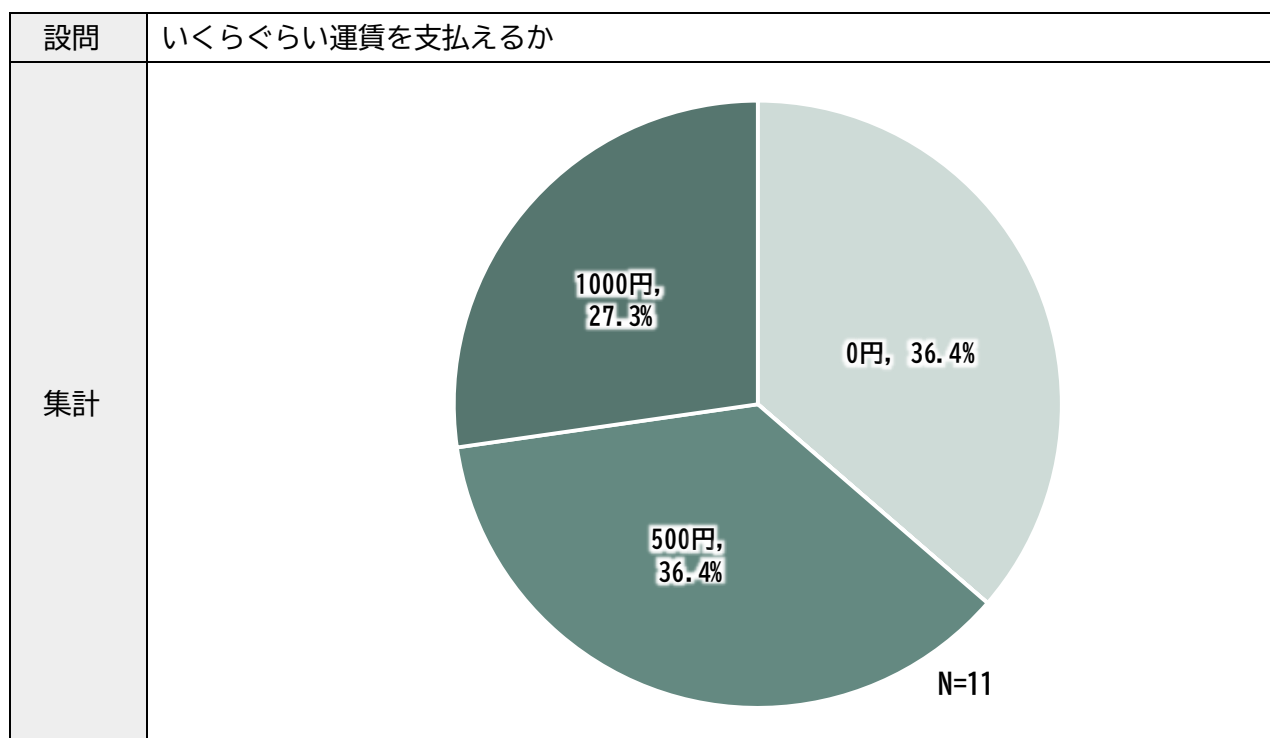
実施体制・スケジュール

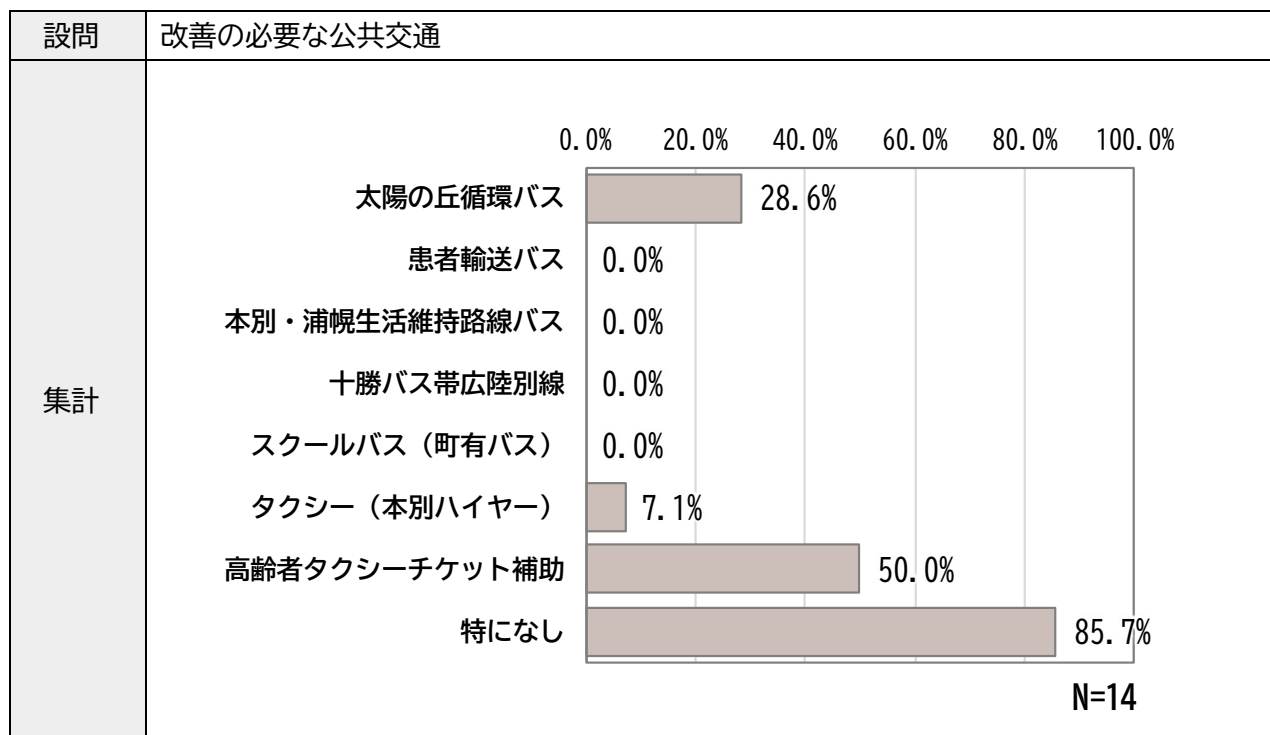
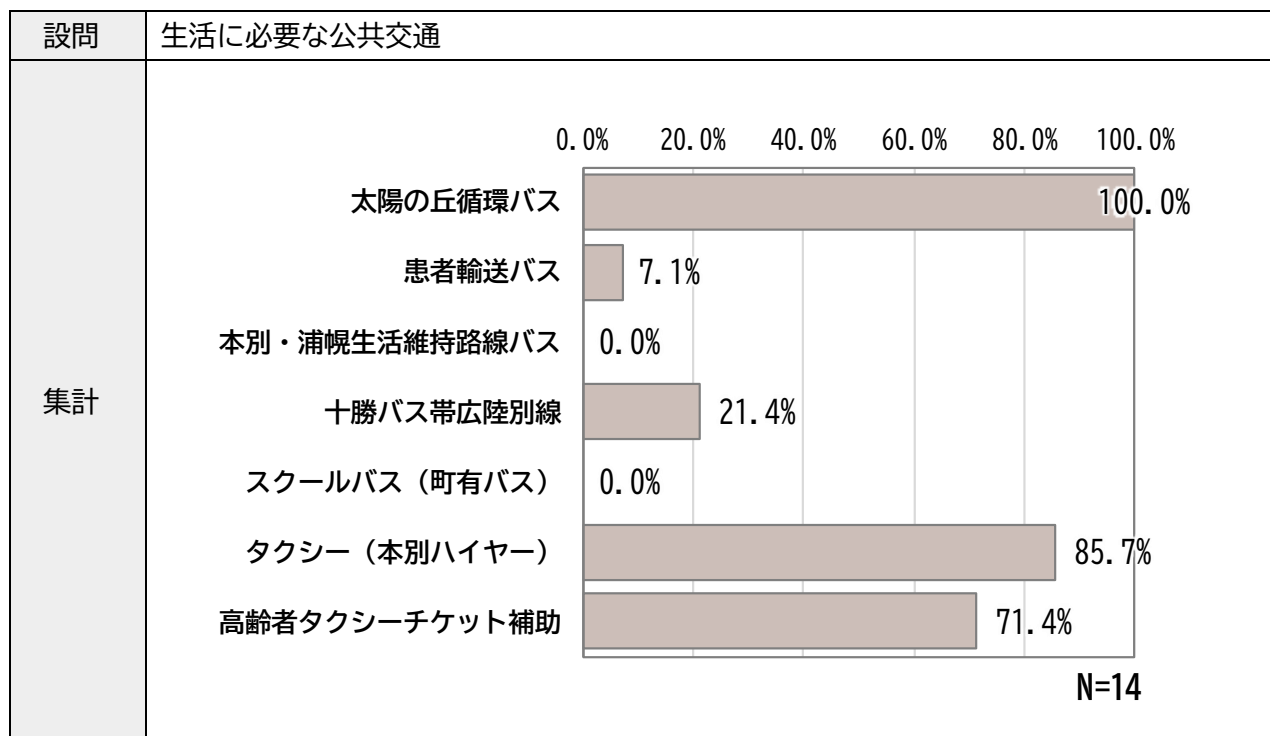
資料編





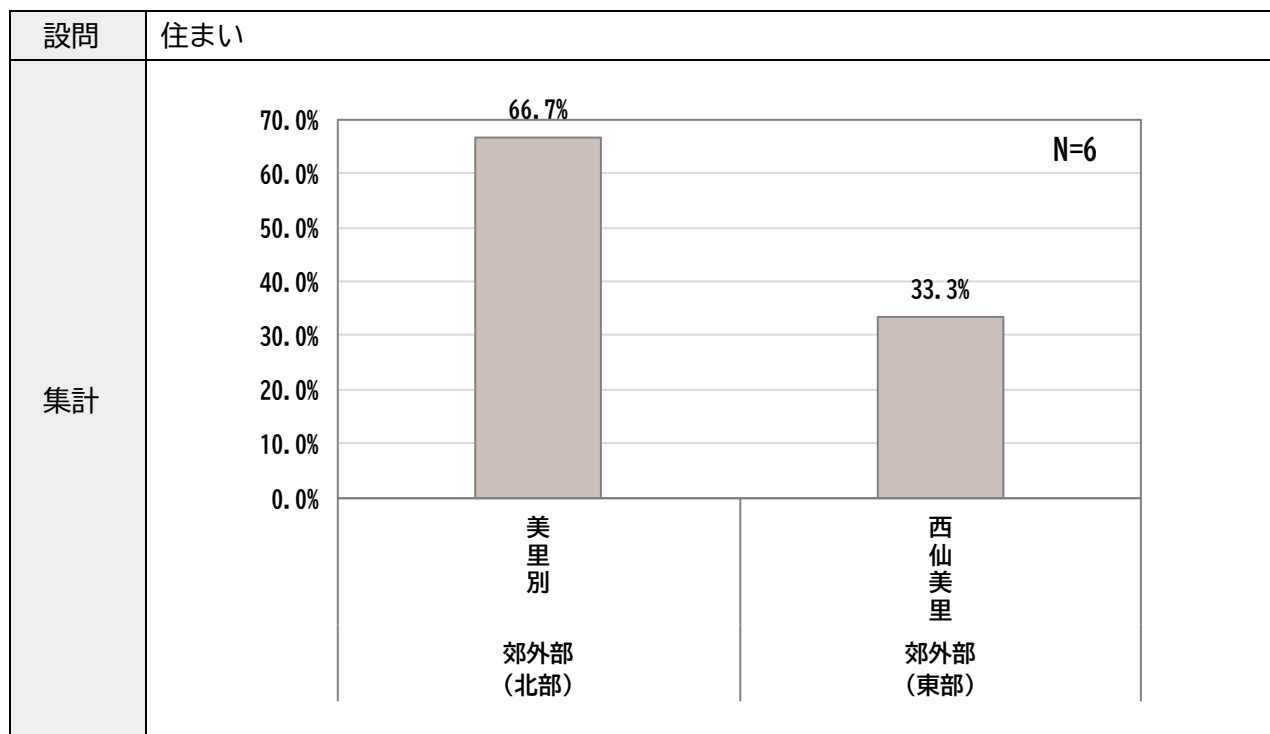
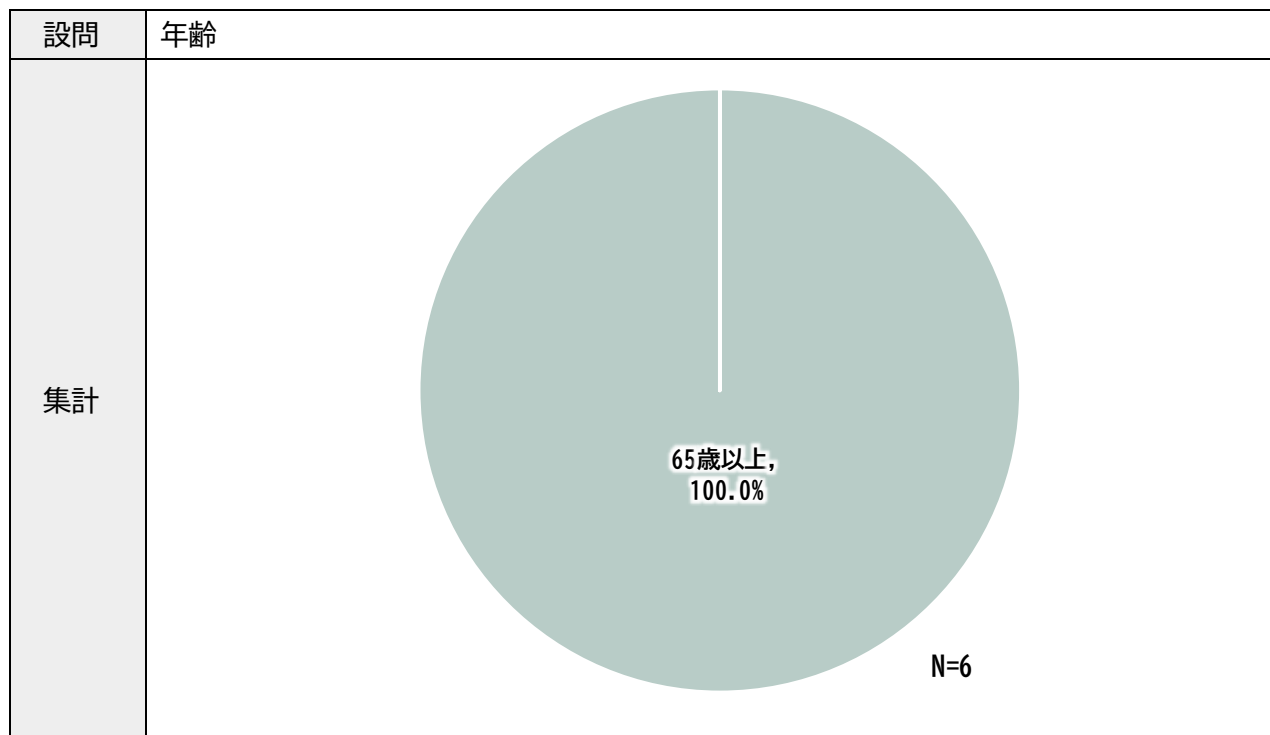


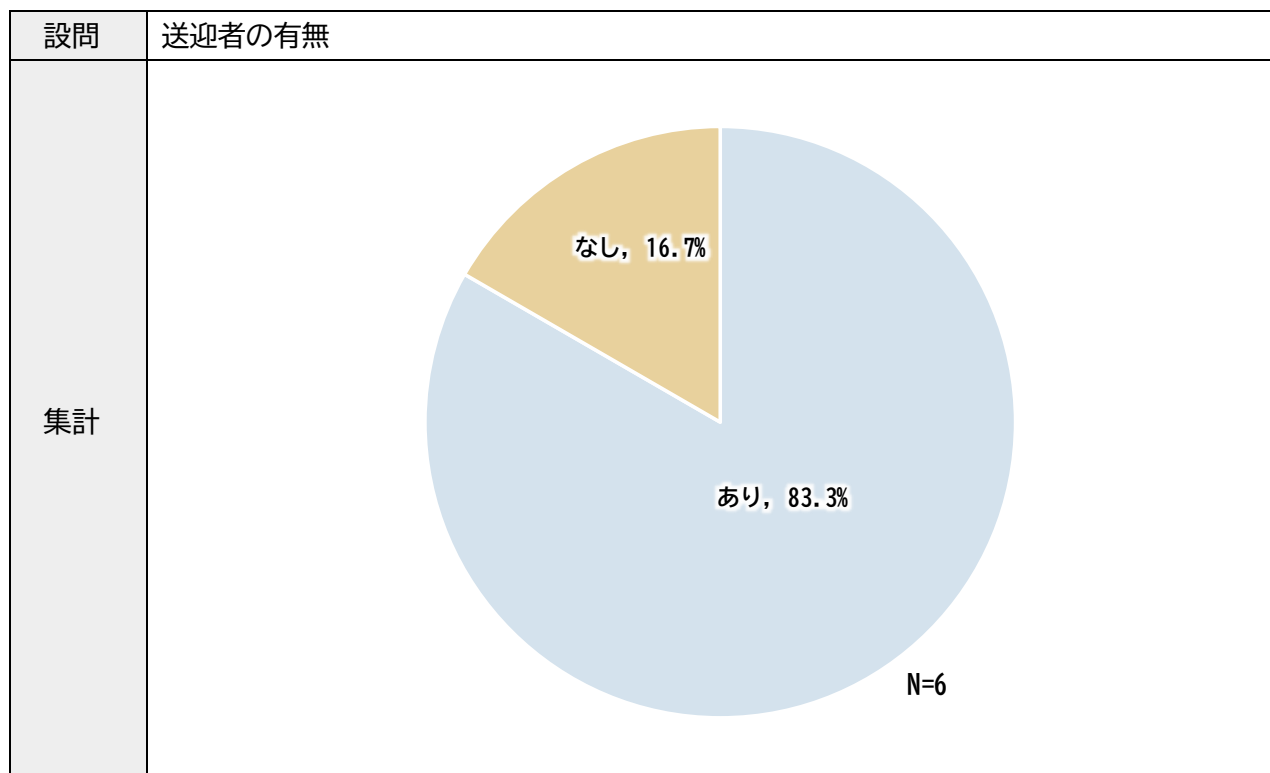
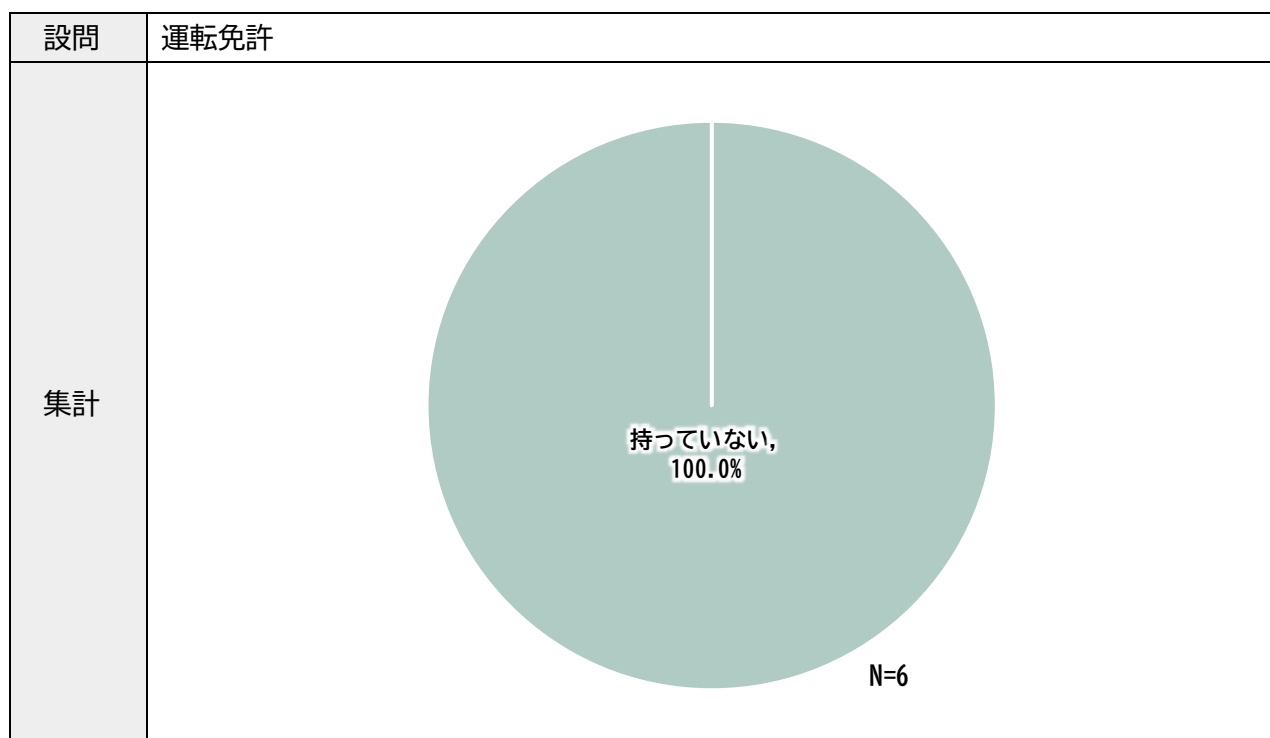




設問	自由記述	
集計	分類	回答内容
	太陽の丘循環バス	● 病院が14時からだと12時のバスに乗らないとならないのでもう少し時間を考えていただけるとありがたいです ● バスの時間がばらばらなのが困る ● 時間帯によって乗れる場所が限定されるので使いづらい
	高齢者タクシーチケット補助	● 半額チケットが欲しい
	乗合デマンド交通	● ワゴン車のデマンド交通にぜひしてほしい
	その他	● 移動販売車があればいい

(2) 患者輸送バス（新生・月見台・明美地区）





1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

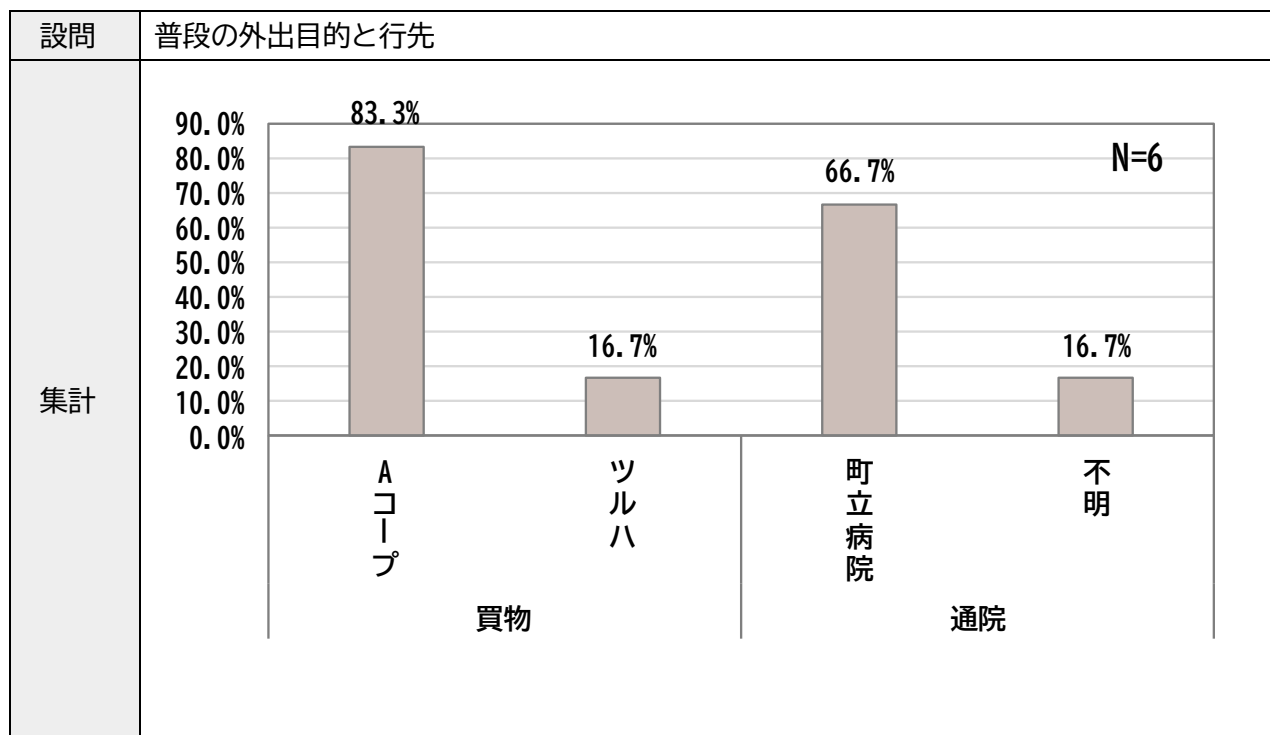
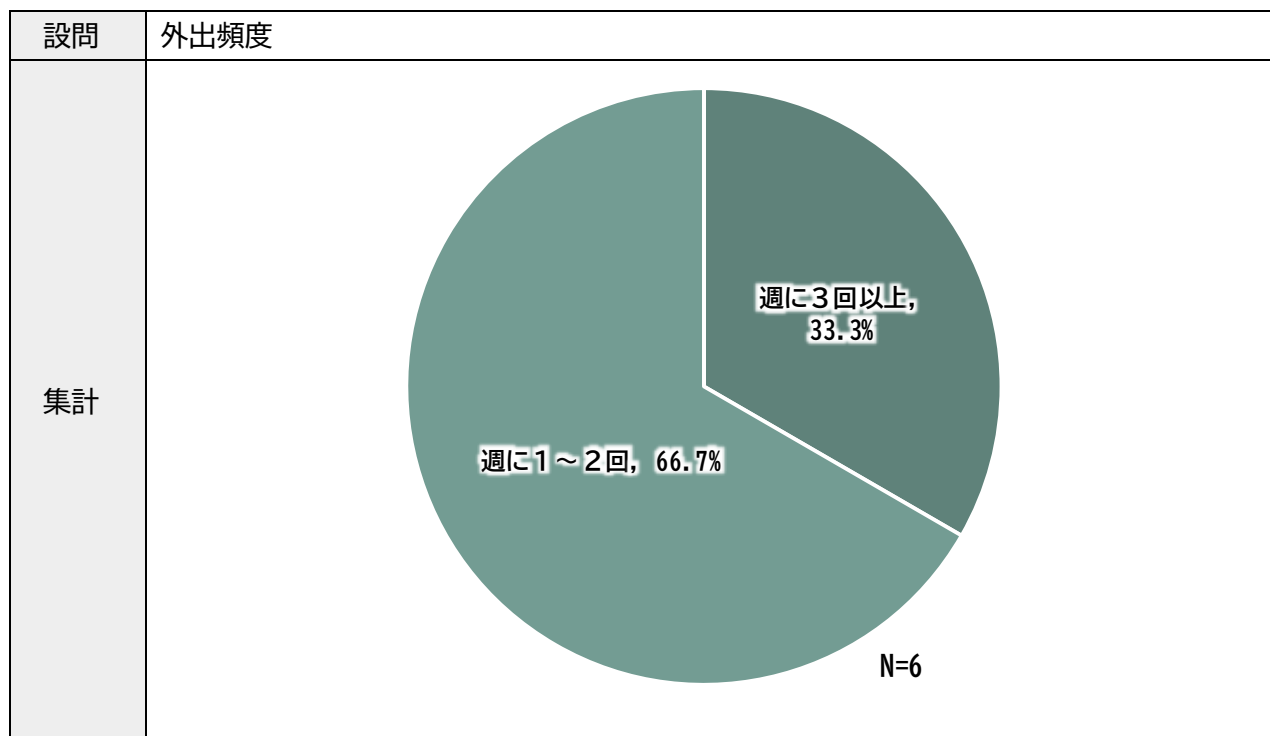
6 章

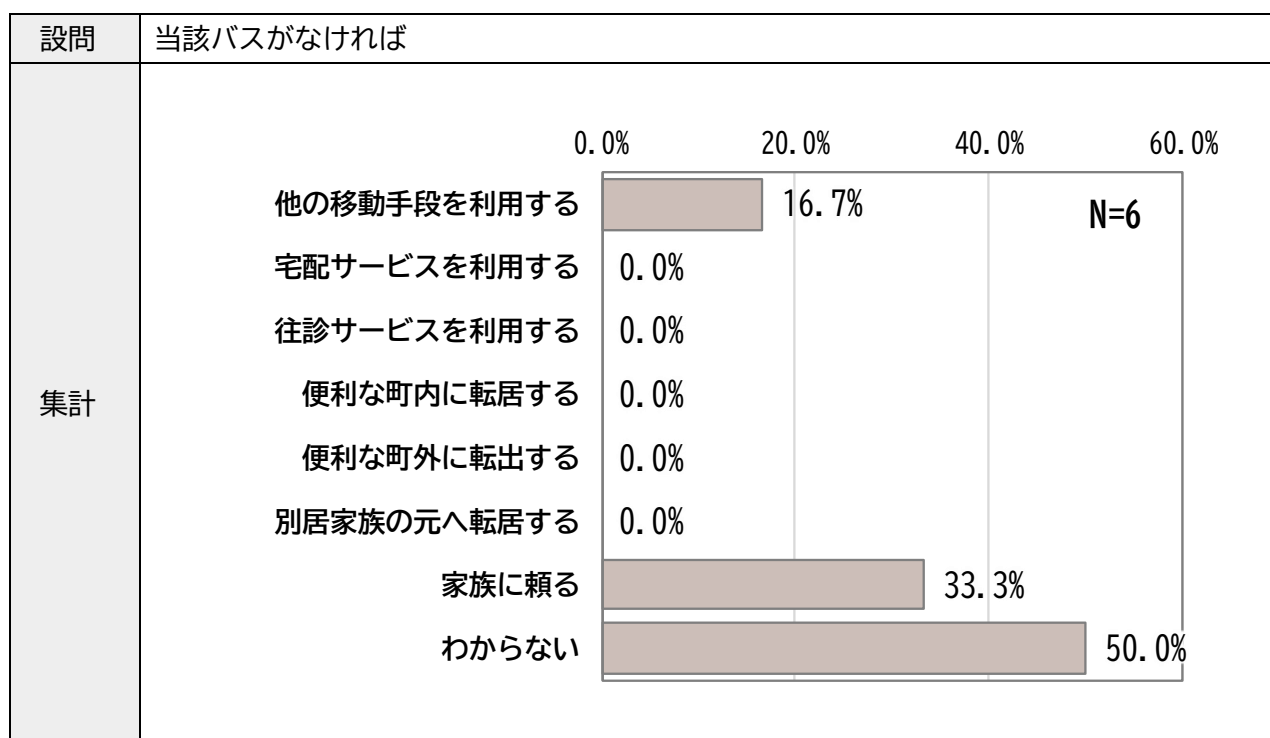
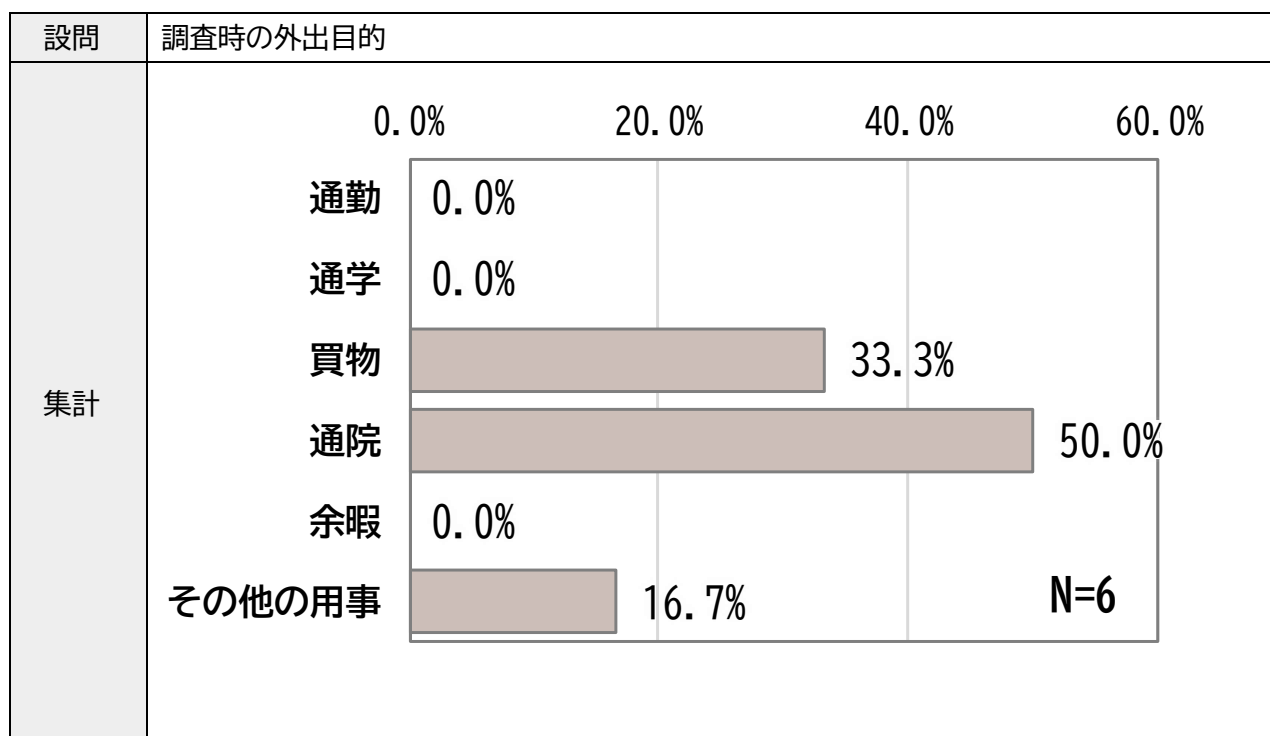
評価方法

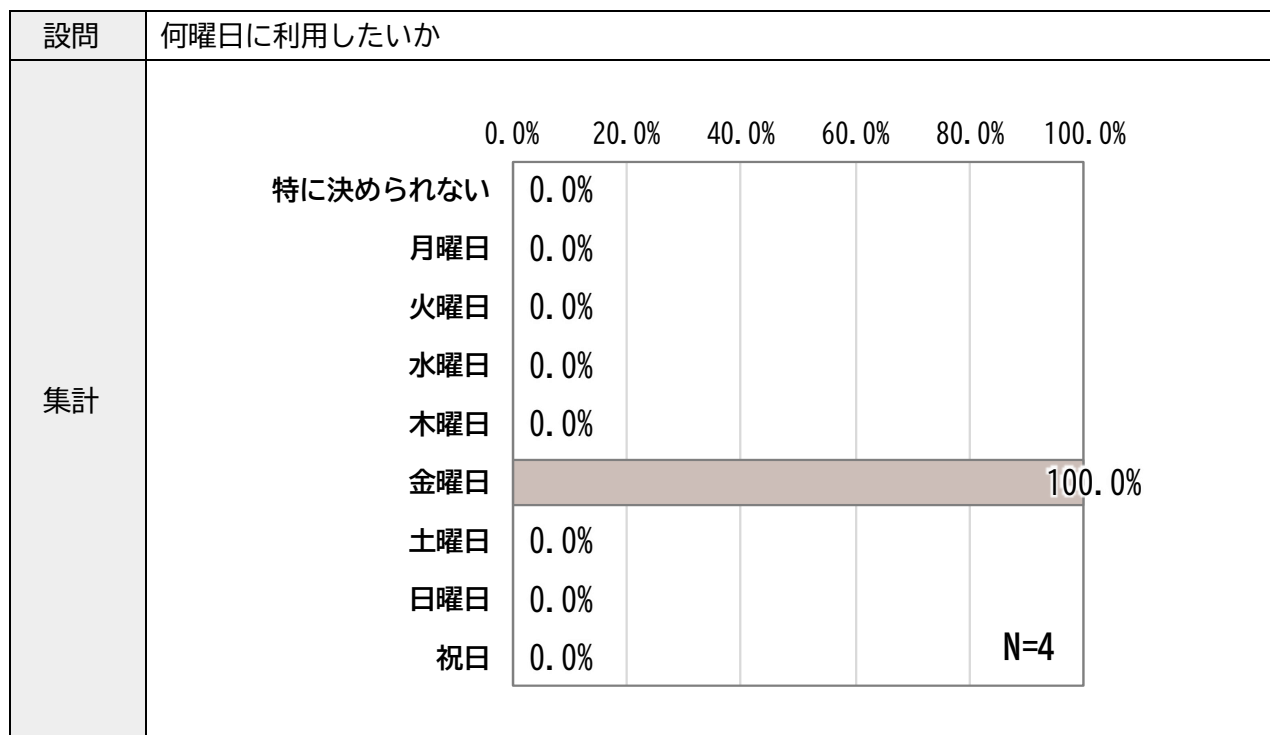
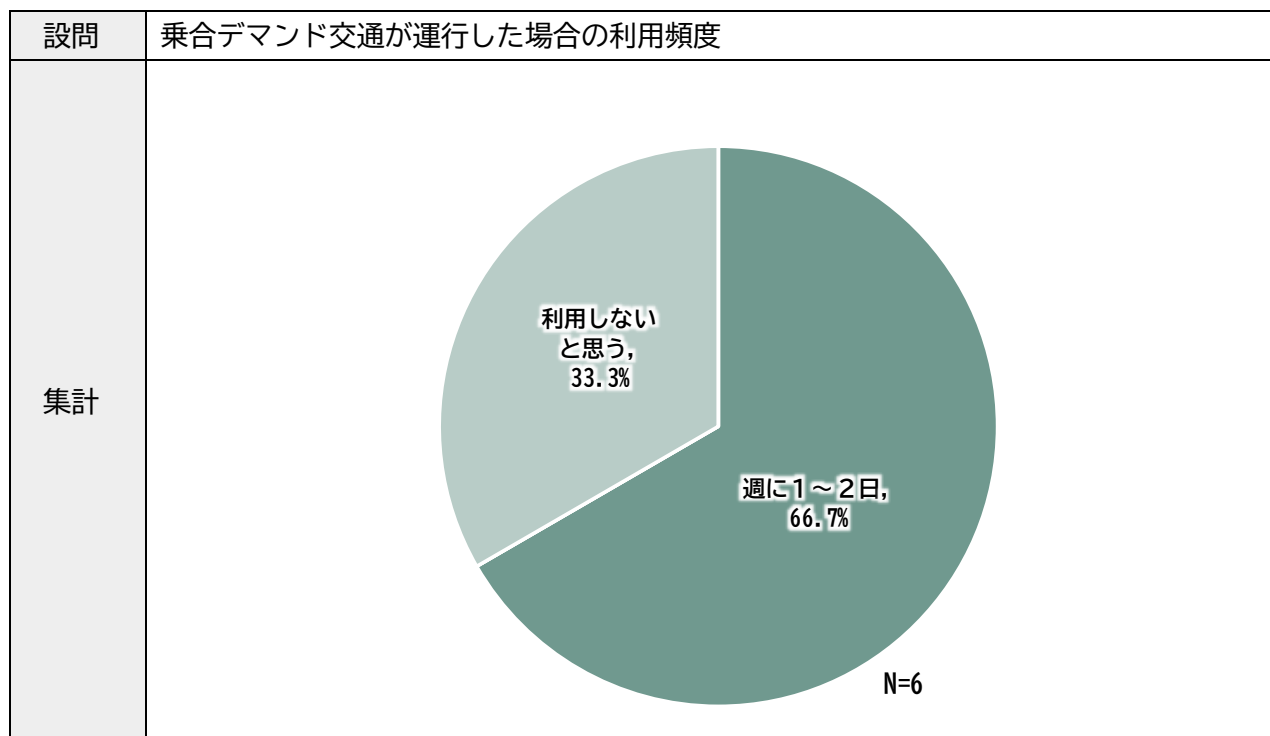
7 章

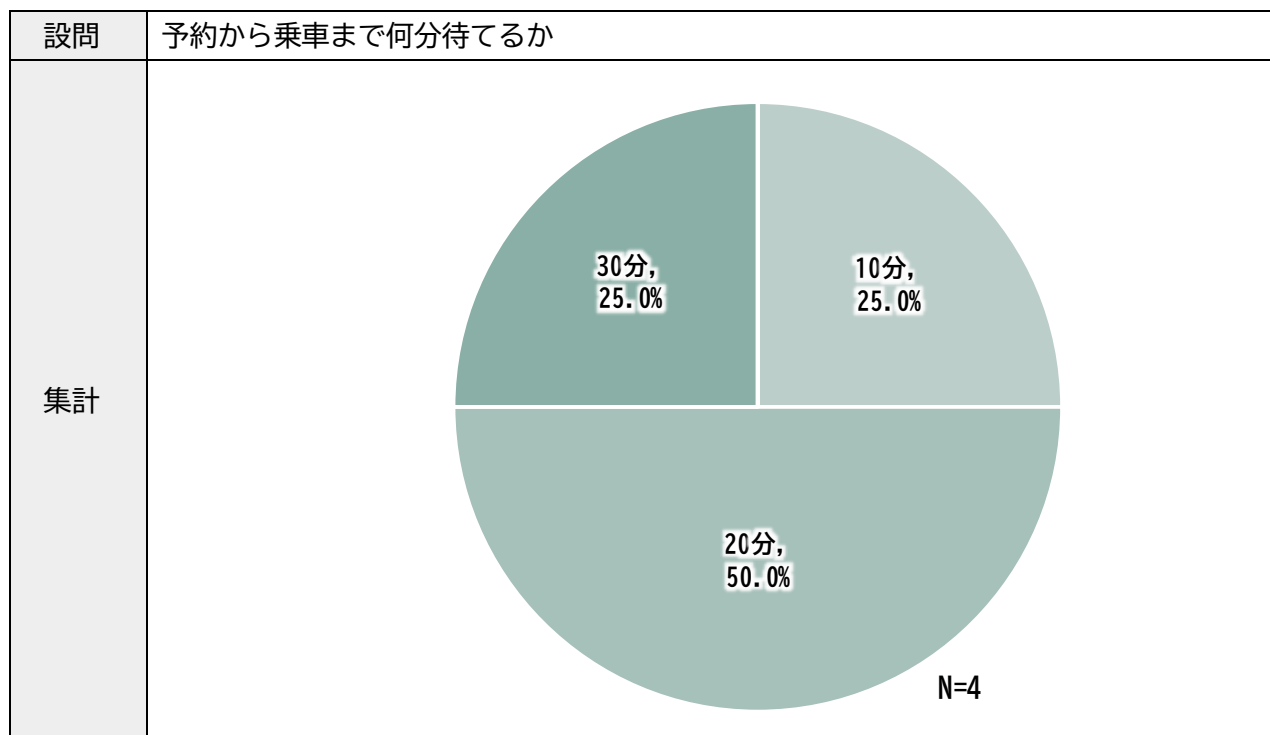
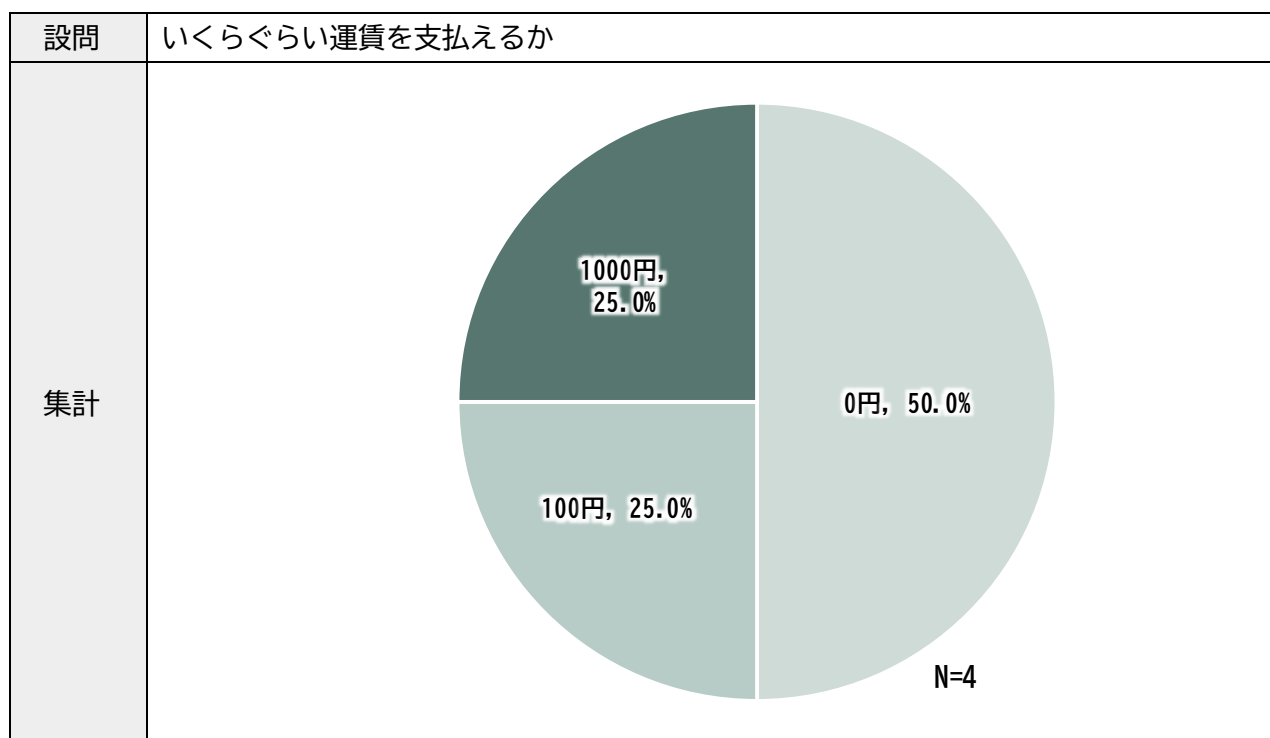
実施体制・スケジュール

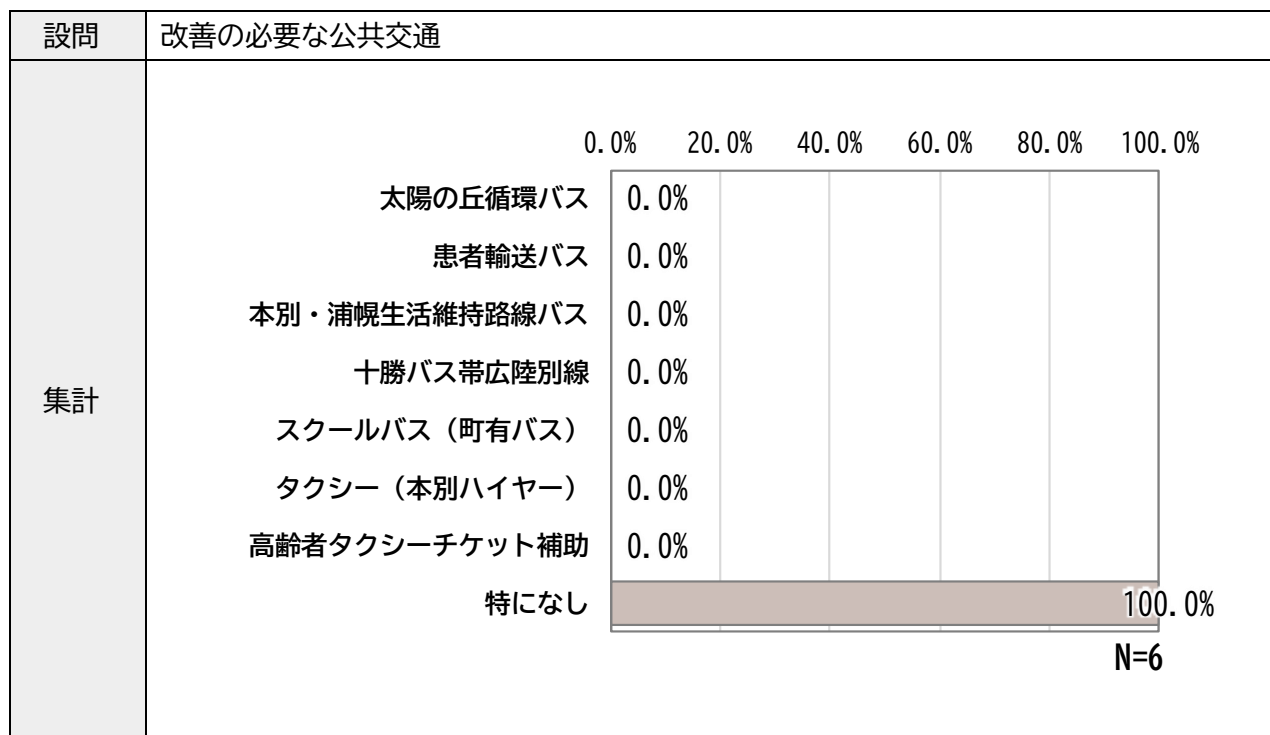
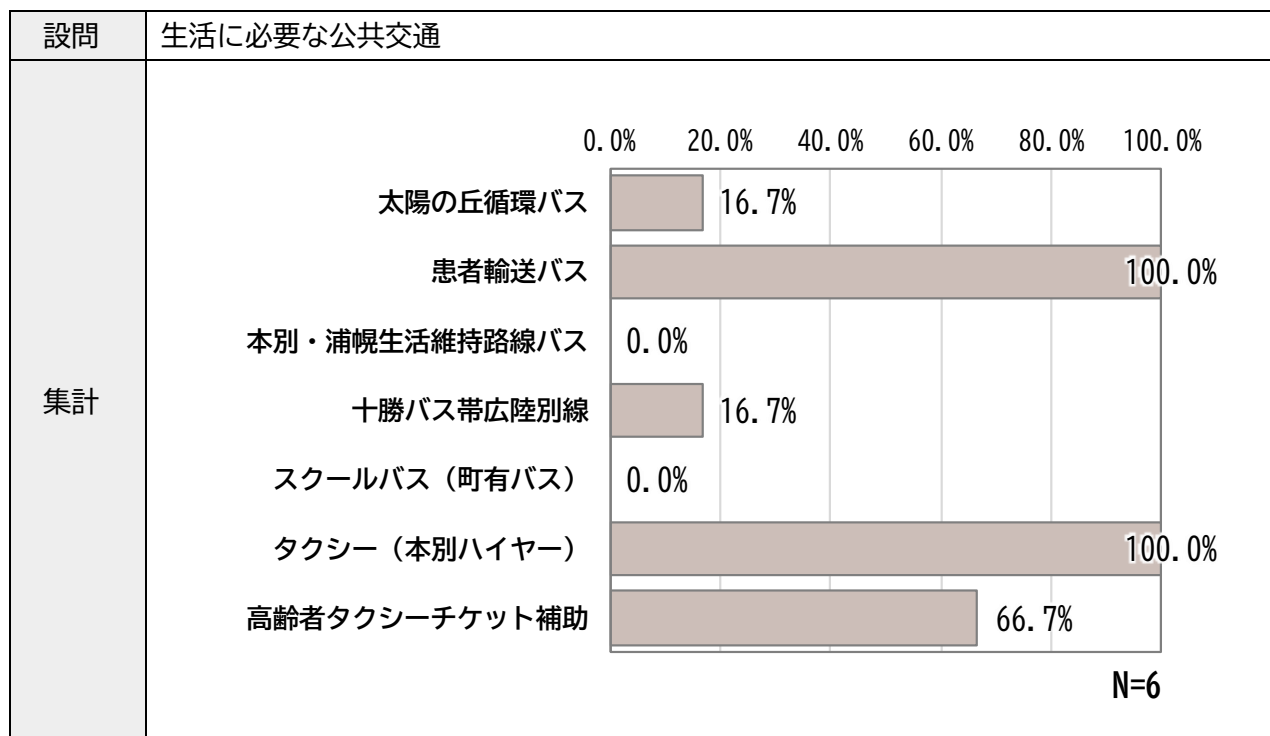
資料編











設問	自由記述	
集計	分類	回答内容
	患者輸送バス	● 満足してます ● 患者輸送バスで満足しています

資料 4 協議会規約・委員名簿・経過

(1) 本別町地域公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 本別町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成、実施に係る協議及び道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図るために必要となる地域の実情に即した輸送サービスの実現に関する事項を協議するため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を本別町北2丁目4番地1本別町役場内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(委員)

第4条 協議会の委員は、別表に掲げる委員をもって組織する。なお、委員の任期は前条に掲げる事業が終了するまでとする。

2 前項のうち行政機関の職員及び団体の役員の任期は、その職にある期間とする。

(会長)

第5条 協議会に会長を置く。

2 会長は、本別町長をもって充てる。

3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

4 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(監事)

第6条 協議会に監事を2人置く。

2 監事は、会長が指名する。

3 監事は、協議会の会計監査を行う。

4 監事は、会計監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の決議方法は、会議出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

5 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して出席を求めることができる。

6 会議は原則として公開で行うとともに、協議会に関する情報は、本別町のホームページ等を利用して公表する。

7 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

8 前7項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(幹事会)

第8条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第9条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、本別町役場企画財政課に置く。

3 事務局には事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 協議会の運営に関する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第12条 協議会が解散した場合においては、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第13条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、令和5年3月28日から施行する。

附 則

この規約は、令和5年7月12日から施行し、令和5年4月1日から適用する。

(2) 委員名簿

別表（第4条関係）

区 分	団 体	委 員
計画を策定する町	本別町	本別町長及び町長が指名する者
公共交通事業者等	十勝バス株式会社	代表又は代表が指名する者
	本別ハイヤー有限会社	
	有限会社北海陸運	
	毎日交通株式会社	
	十勝地区バス協会	
	十勝地区ハイヤー協会	
運転者が組織する団体	十勝地区交通運輸産業労働組合協議会	代表又は代表が指名する者
公安委員会	釧路方面本別警察署 地域・交通課	代表又は代表が指名する者
利用者代表	本別町商工会	代表又は代表が指名する者
	本別町社会福祉協議会	
	本別町自治会連合会	
運輸局	北海道運輸局帯広運輸支局	帯広運輸支局長が指名する者
北海道	北海道十勝総合振興局	十勝総合振興局長が指名する者
道路管理者	北海道開発局帯広開発建設部足寄道路事務所	代表又は代表が指名する者
	十勝総合振興局帯広建設管理部足寄出張所	

(3) 協議会開催経過

回 数	開催方式	開催日時	開催内容
設立総会	書面開催	令和5年3月27日	・協議会規約、事務局規程、財務規程の制定
総会	書面開催	令和5年7月20日	・事業計画（案）、収支予算（案）について ・役員の選出
第1回協議会	対面開催	令和5年9月15日	・本別町地域公共交通計画策定に係る調査方針・調査設計について ・今後の作業工程
第2回協議会	書面開催	令和6年1月16日	・地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定に係る事業）について
第3回協議会	対面開催	令和6年2月6日	・本別町地域公共交通計画策定支援業務におけるアンケート調査結果について ・本別町地域公共交通計画（素案）について
第4回協議会	書面開催	令和6年3月11日	・本別町地域交通計画（案）について

1 章

本計画について

2 章

地域特性について

3 章

移動ニーズについて

4 章

本計画の目標・基本方針

5 章

施策・各交通サービスの位置づけ

6 章

評価方法

7 章

実施体制・スケジュール

資料編

資料 5 用語集

あ

一般混乗（スクールバス） … P32, P90

スクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることができる制度です。

横断型チケット … P93

複数の交通機関の利用の際に、一括で予約・購入、また、観光施設等の入場券といった交通以外の分野のチケットも併せて予約・購入可能なチケットを指します。

か

公共交通カバー率 … P35

一般的には、公共交通サービス圏域（鉄道駅から半径 1.5 km、バス路線から 300m、デマンド型交通は運行範囲）内の人口の総人口に対する割合のことです。

公共弱者 … P9, P80

年少者、要介護者、高齢者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人を指します。

交通手段分担率 … P29

通学や通勤などのある目的の移動の際に、どのような交通手段を利用して移動しているのかを示した割合のことです。

国立社会保障・人口問題研究所

… P14, P15, P16, P17

社会保障及び人口問題に関する調査及び研究を行うことを通じて、国民の福祉向上に貢献することを目的として設立された機関です。

コミュニティバス … P9, P31

地方自治体が、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化などを目的として、主体的に運行を確保するバスです。

さ

サブスクリプション … P93

「定期購読、継続購入」を意味し、商品やサービスを所有・購入するのではなく、一定期間利用できる権利に対して料金を支払うビジネスモデルを指します。

シームレス化 … P11

シームレスとは「継ぎ目のない」という意味であり、そこから複数のサービス間のバリアを取り除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指します。交通のシームレス化においては、主に複数の交通手段の接続性を改良することを意味します。

省人化 … P80, P86, P92

業務の無駄を削減して人員を減らす取り組みです。

た

地域間幹線系統 … P11, P32, P96, P97

複数市町村をまたがる広域的なバス路線です。

地域公共交通確保維持改善事業 … P11, P97

地域内フィーダー系統とは、複数の市町にまたがって走る広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線のことで、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援する国の事業です。

地域内フィーダー系統補助金 … P97

幹線系統を補完する、赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する国の補助金です。

ドア to ドア … P80, P96

ドアからドアまでという意味で、出発点から目的地までをそのまま結ぶことを指します。

ドーナツ化現象 … P2

都心から郊外に人が流れることで、都心を中心にドーナツ型に人口が減少することをいいます。

や

余暇 … P57

仕事・学業・通院・買物など行動や睡眠・食事など生活を送る上でなければいけないことを除いた時間のことをいいます。

ら

(なし)

わ

(なし)

な

乗合デマンド

… P62, P68, P70, P74, P77, P143, P144, P158, P164, P172

利用者の予約に応じて運行する乗合型の公共交通サービスのことです。

は

PDCAサイクル … P105, P106

PDCA（ピー・ディー・シー・エー）サイクルとは、「Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）」の頭文字をとったもので、この一連のプロセスを繰り返し行うことで、業務の改善や効率化を図る手法の一つです。

ま

モビリティ・マネジメント … P82, P86, P95

モビリティ・マネジメント（MM:Mobility Management）とは、1人1人のモビリティ（移動）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政策です。



