

# 2章 地域特性について



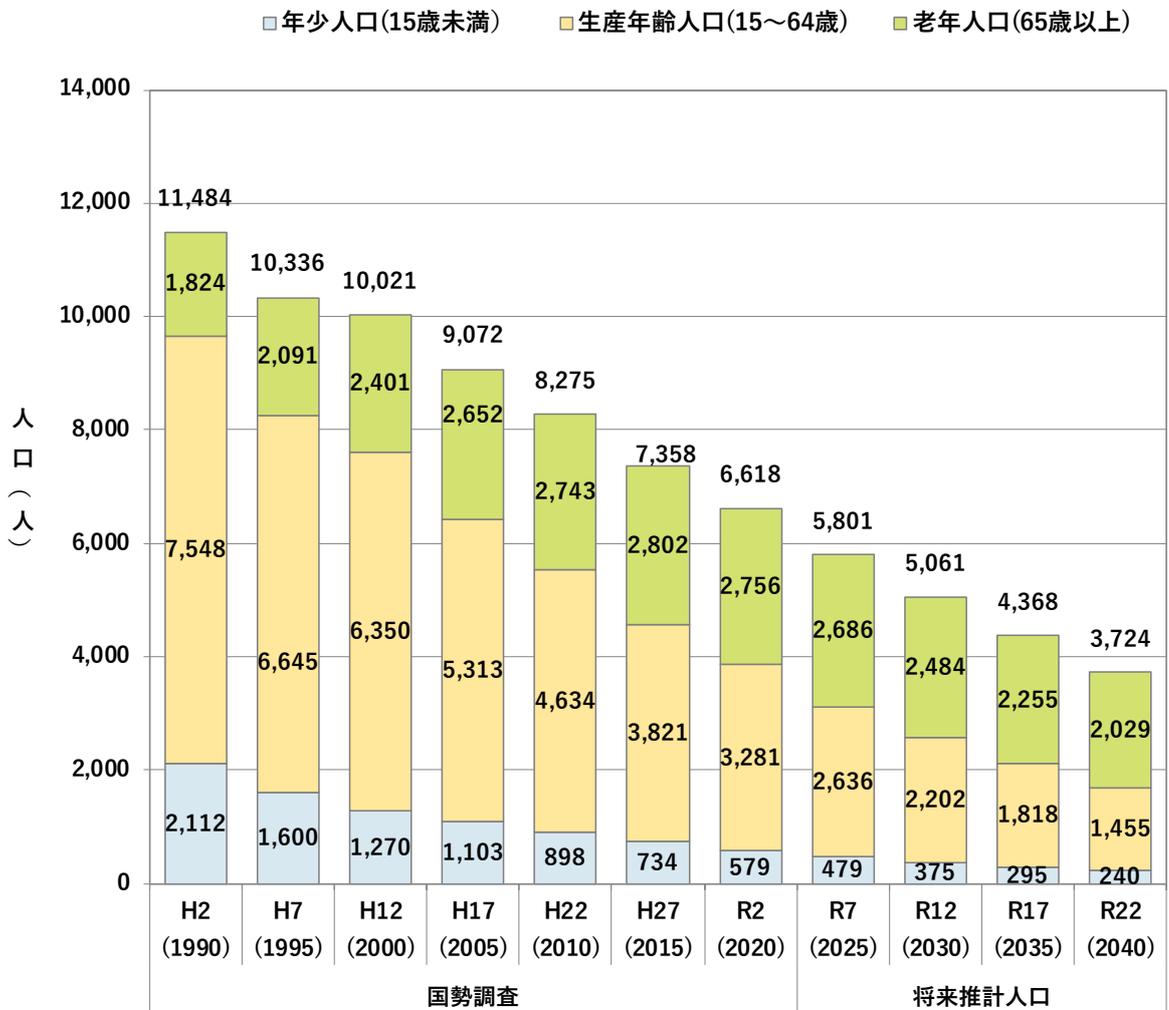
- |2-1| 人口・地勢
- |2-2| 施設・移動
- |2-3| 地域交通サービス

# | 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

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

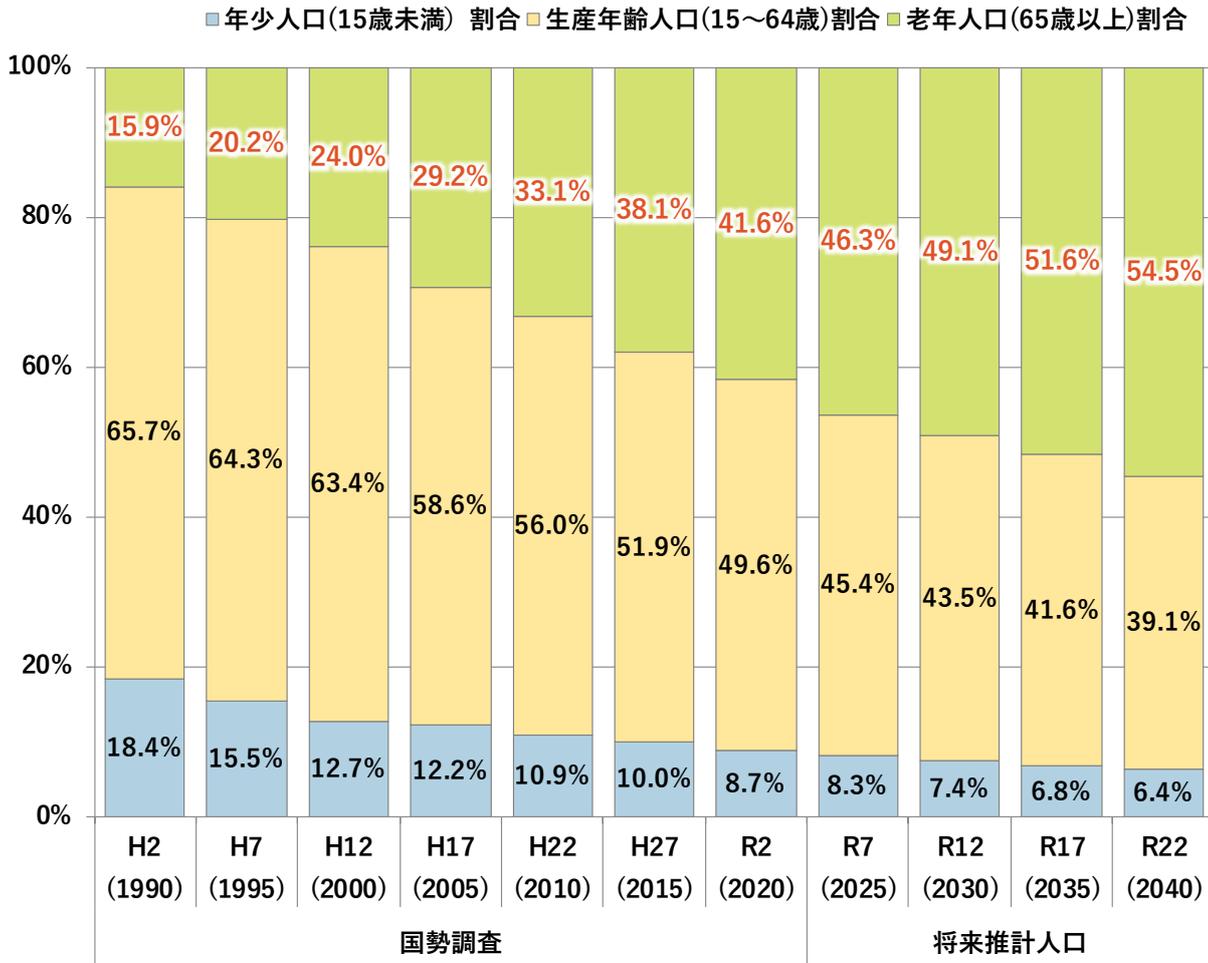
7章

実施体制・スケジュール

資料編

2) 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。



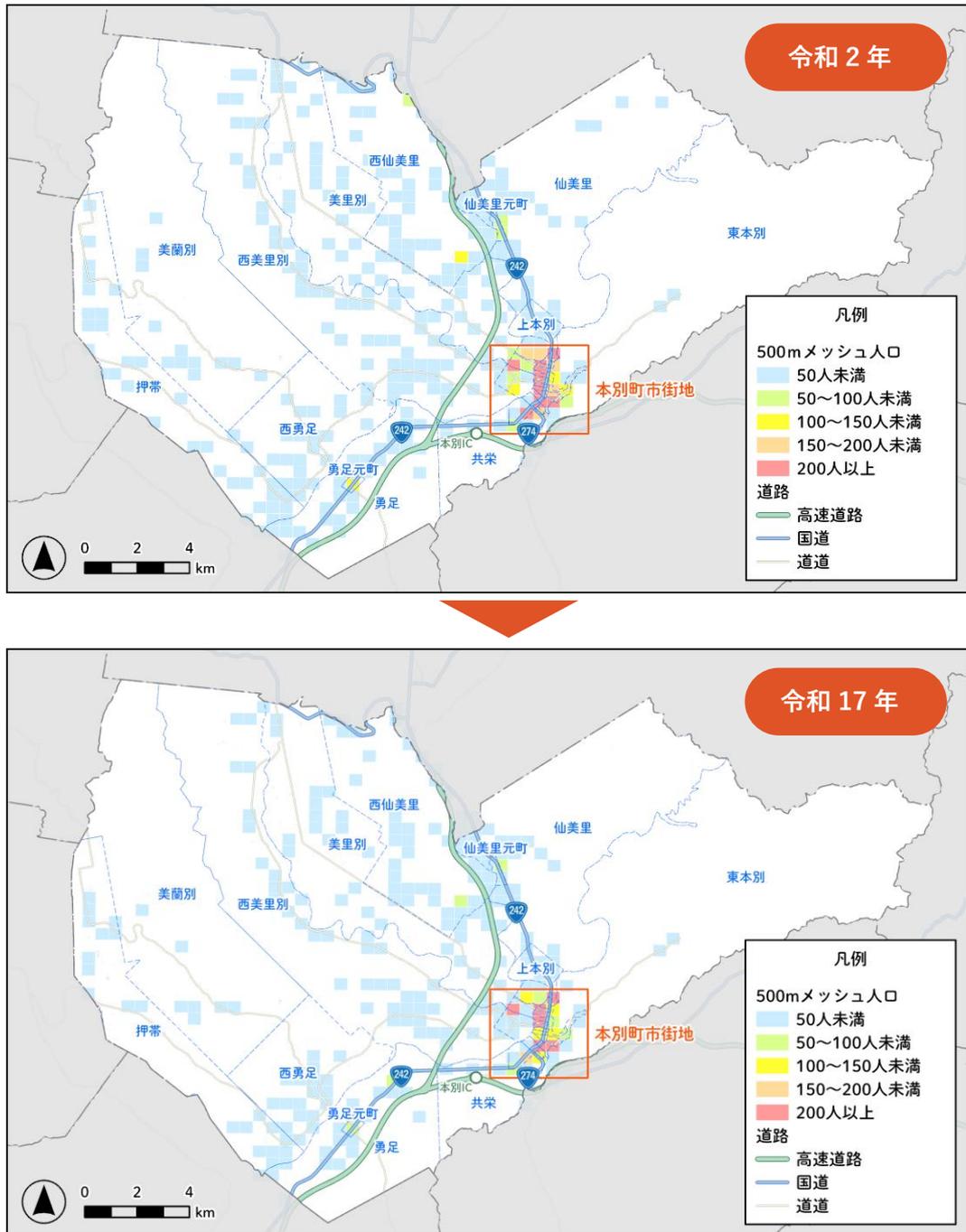
<出典> H2~R2 国勢調査（総務省統計局） R7~R22：国立社会保障・人口問題研究所  
※総人口には年齢不詳を含む

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に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

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

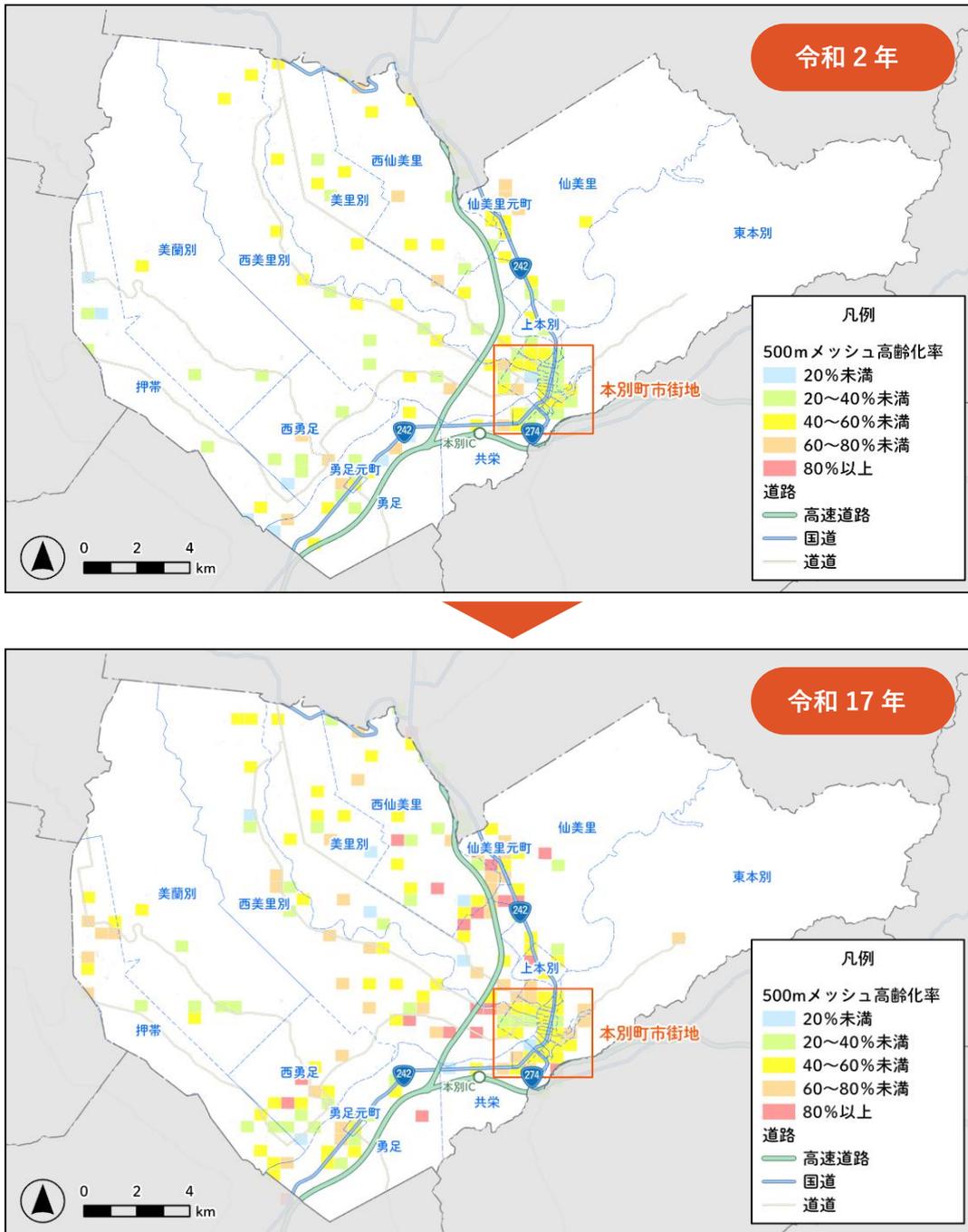
7章

実施体制・スケジュール

資料編

4) 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。

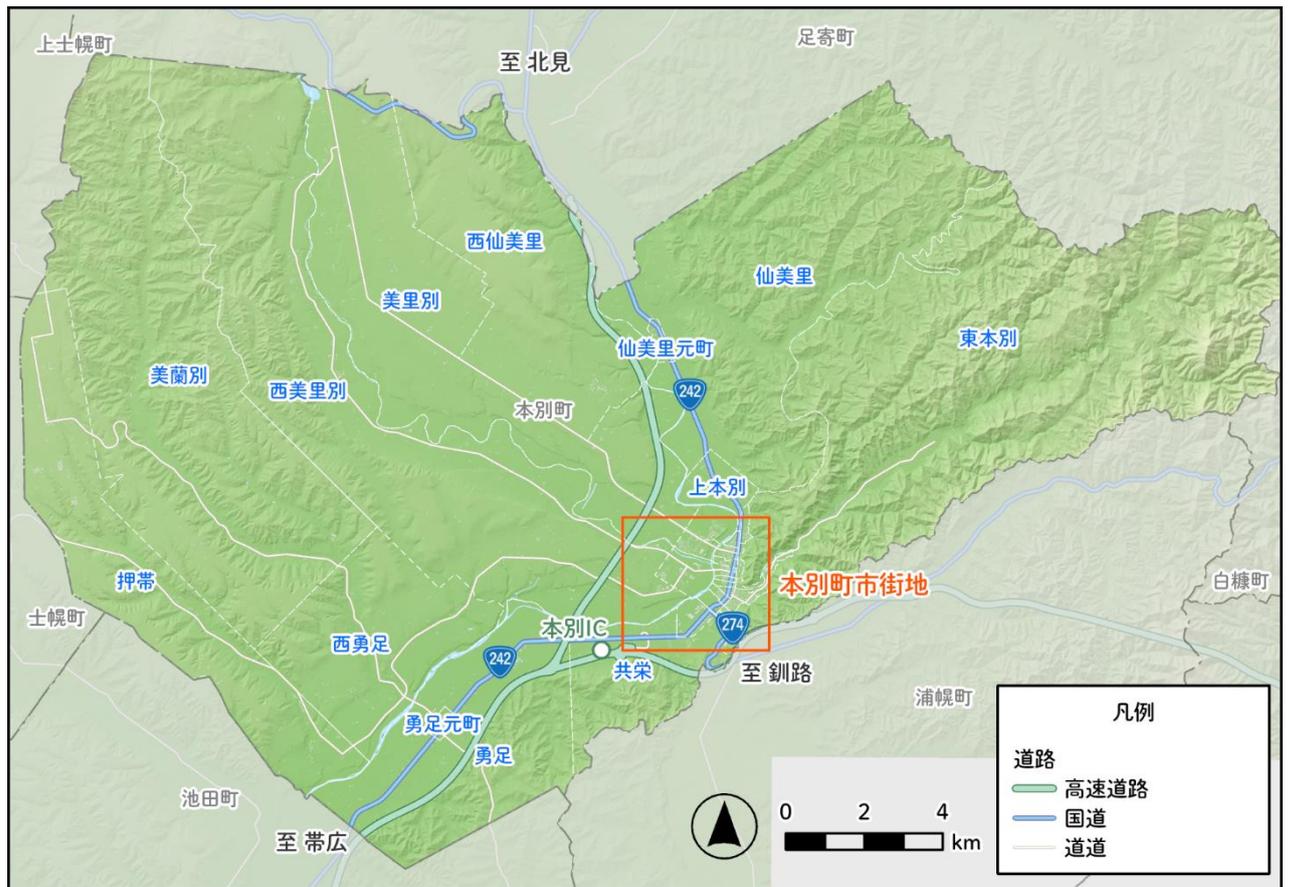


図 2-5 地勢図

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

# | 2-2 | 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

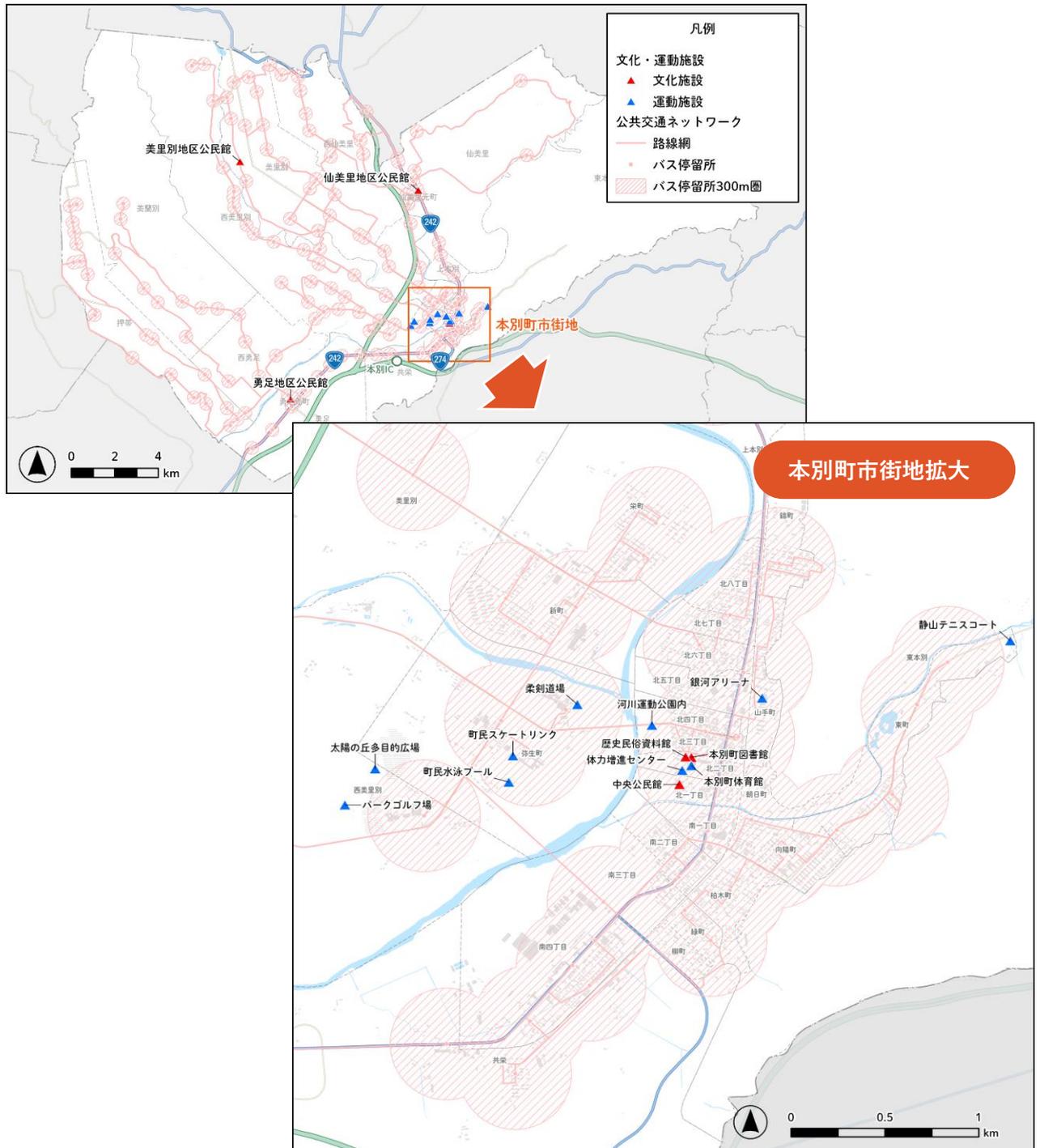
7章

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

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

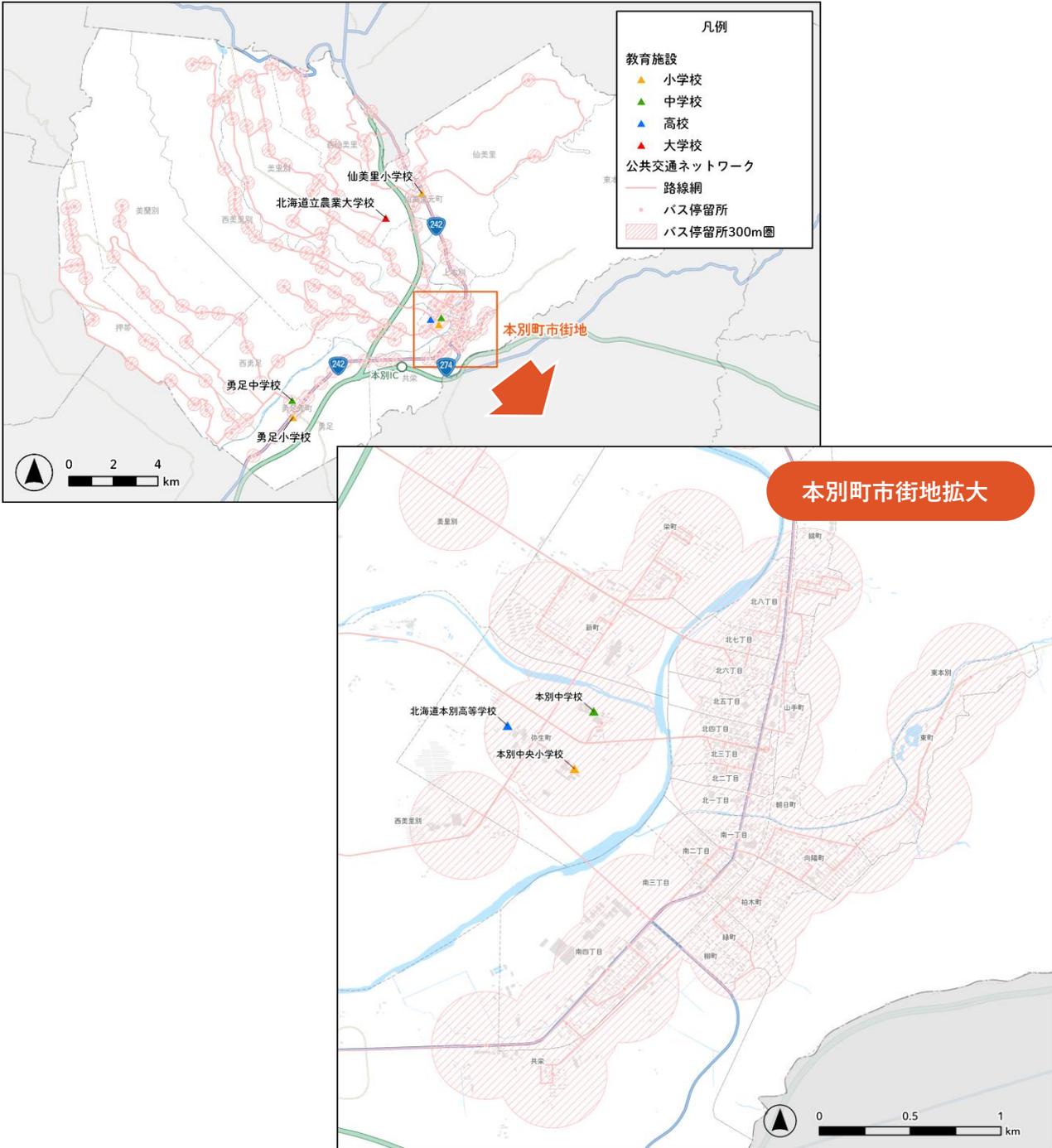
6章  
評価方法

7章  
実施体制・スケジュール

資料編

3) 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

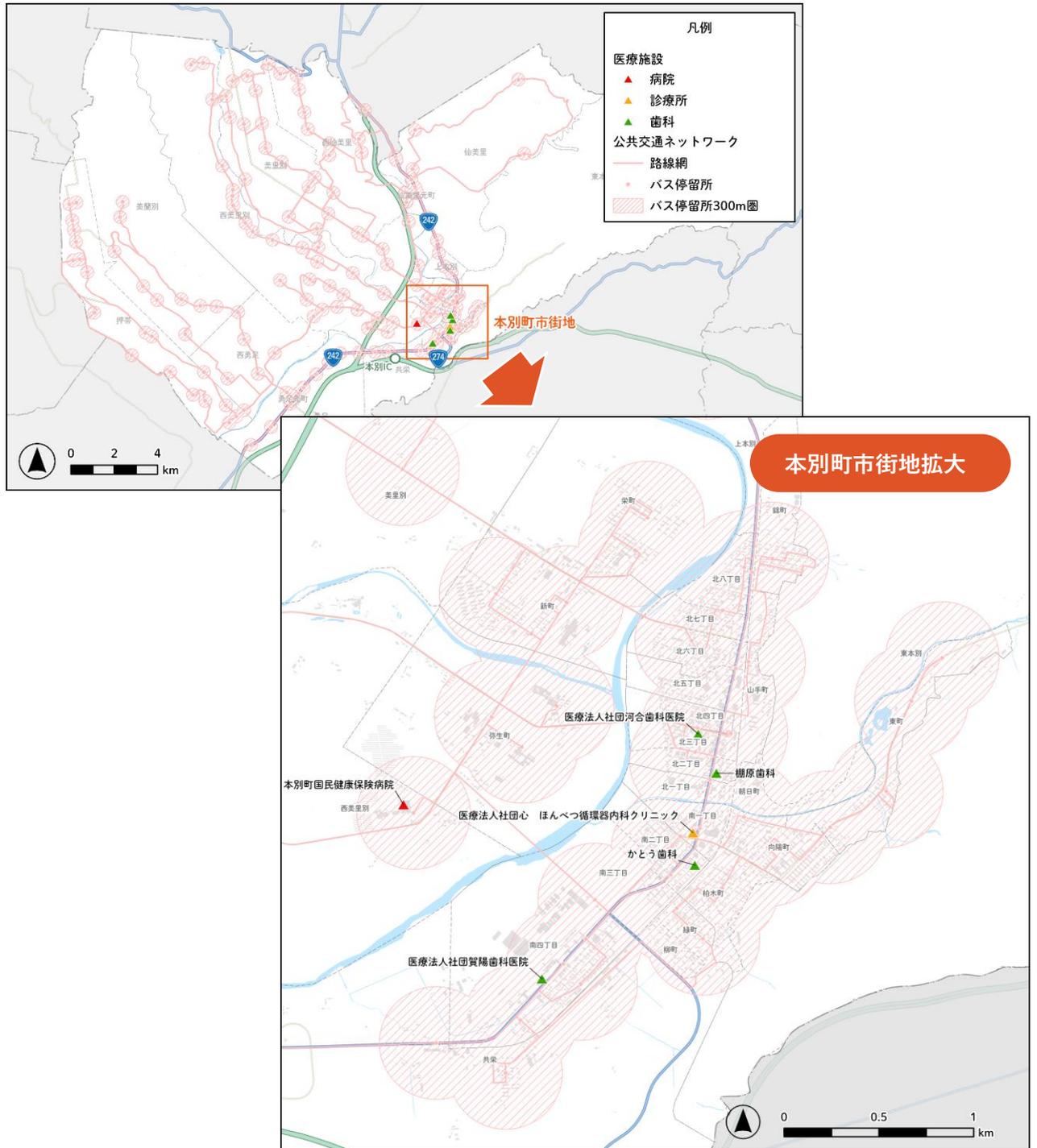
6章  
評価方法

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

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

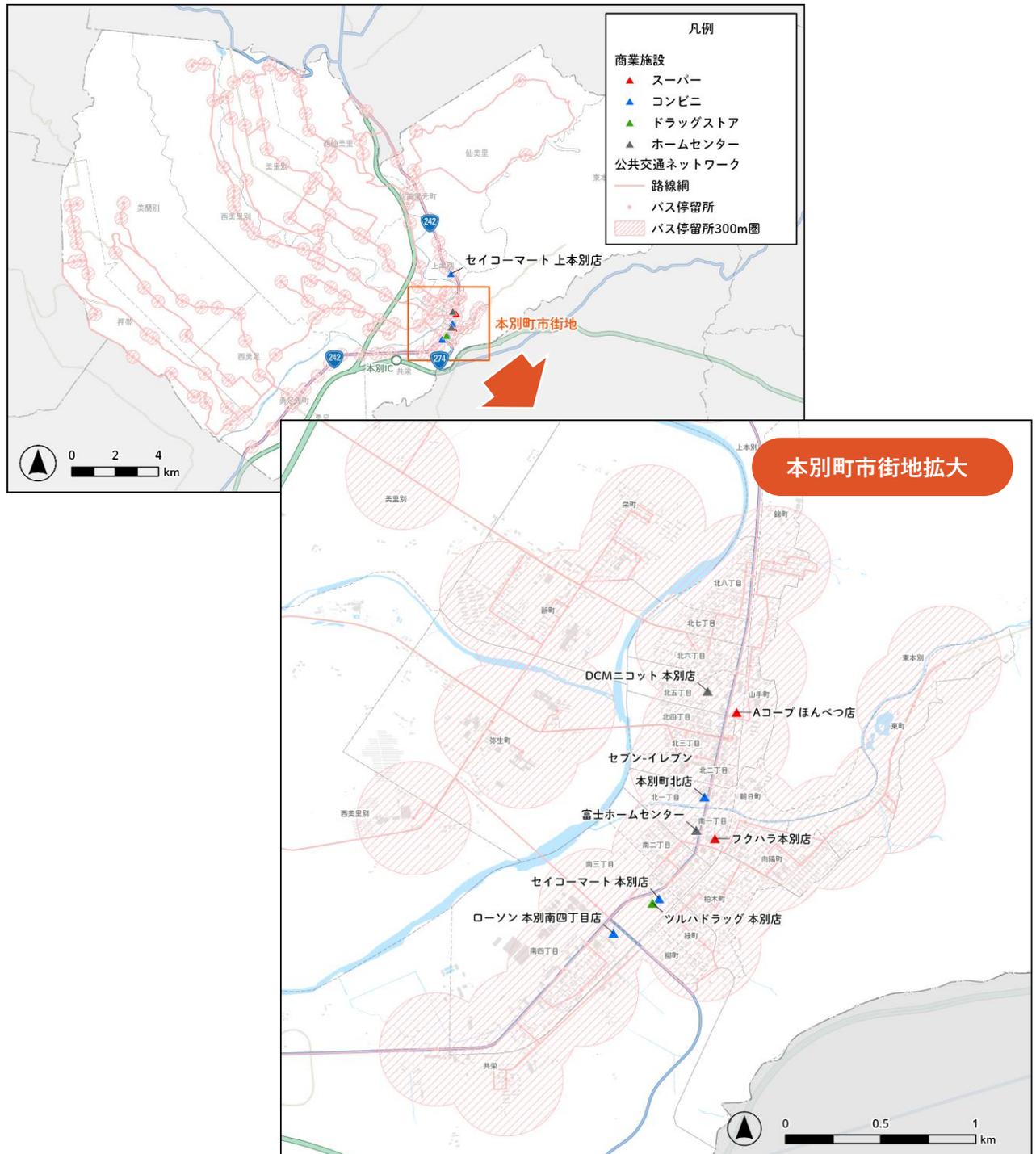
7章  
実施体制・スケジュール

資料編



6) 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

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

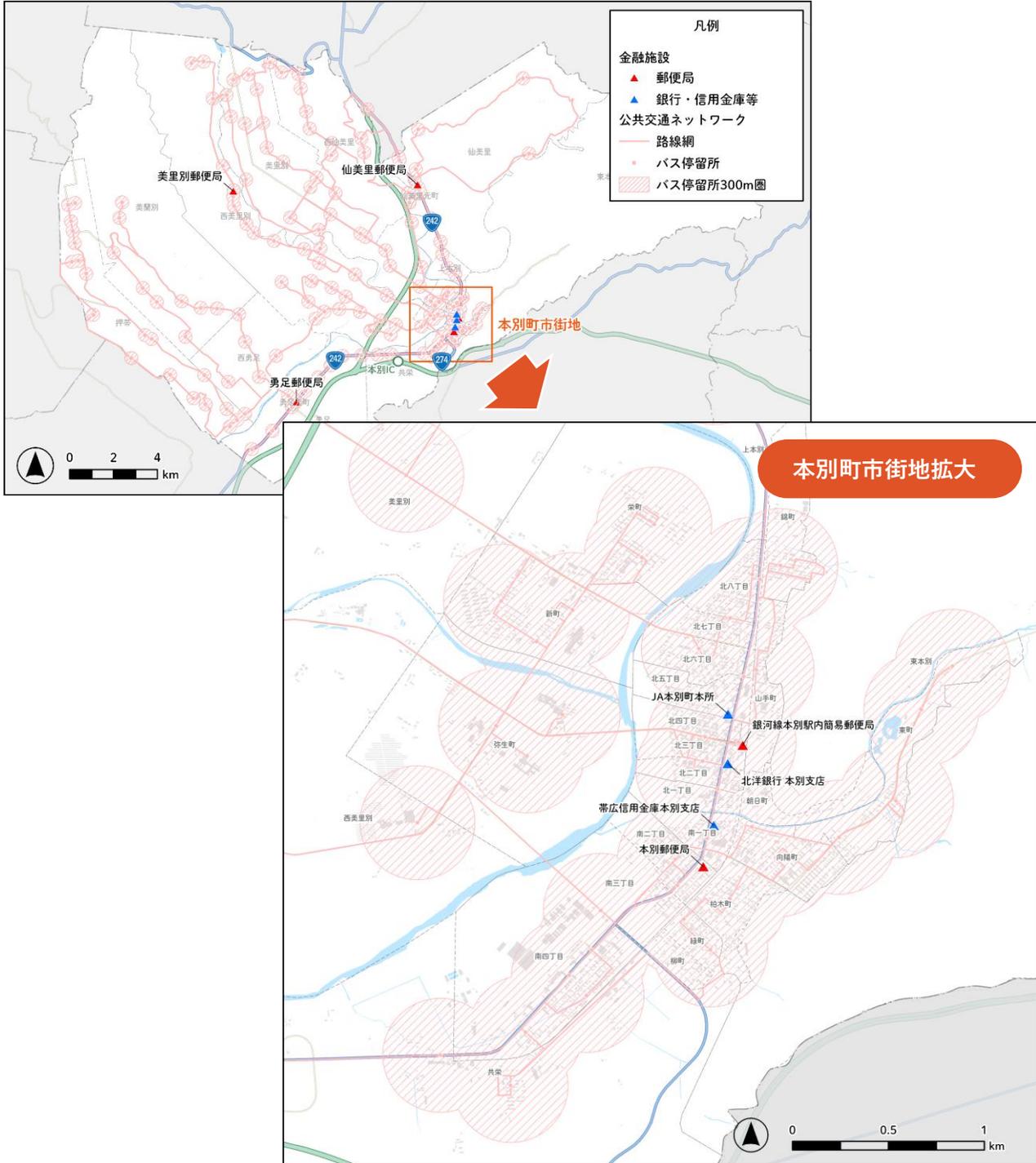
6章  
評価方法

7章  
実施体制・スケジュール

資料編

7) 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

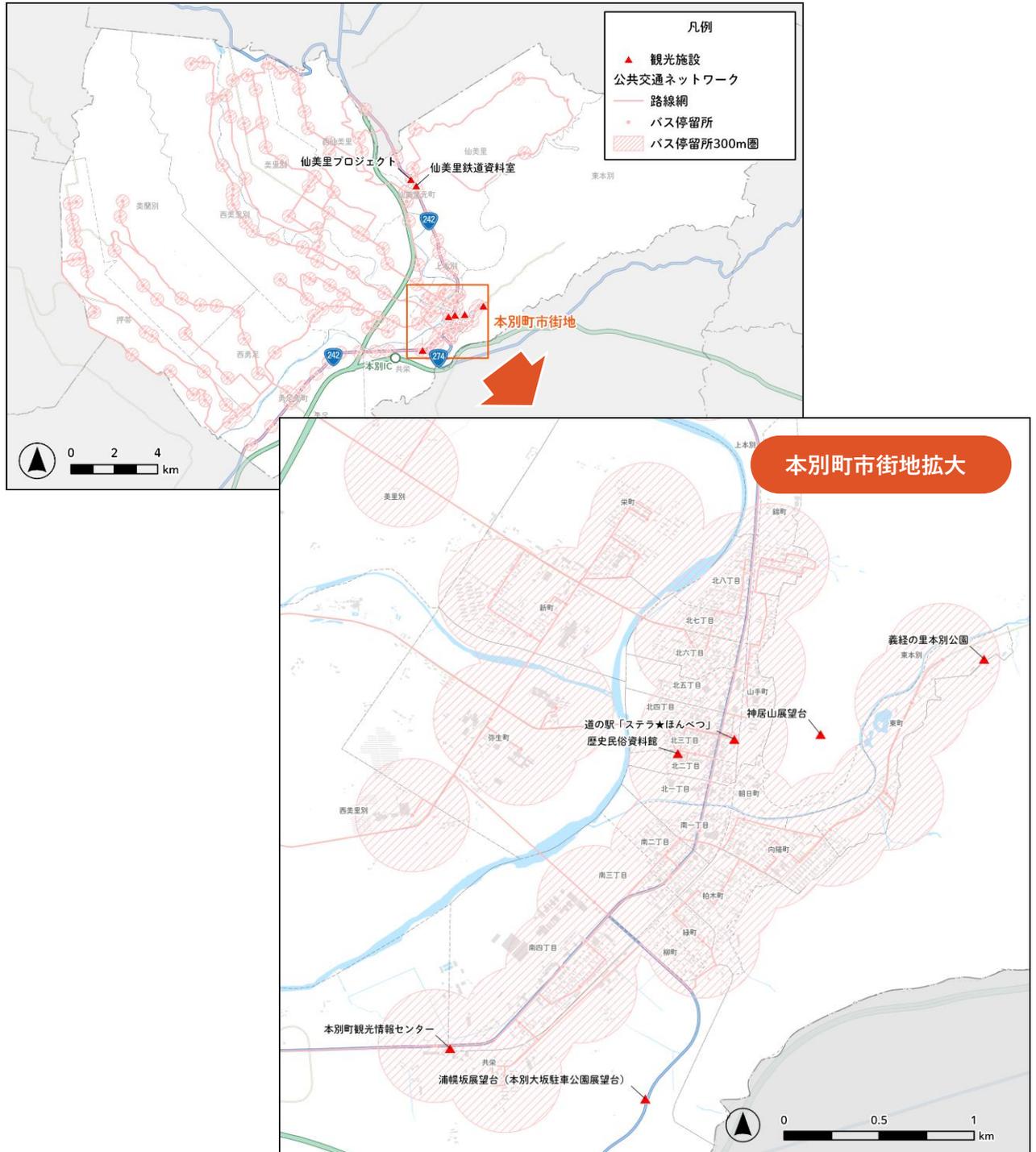
6章  
評価方法

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

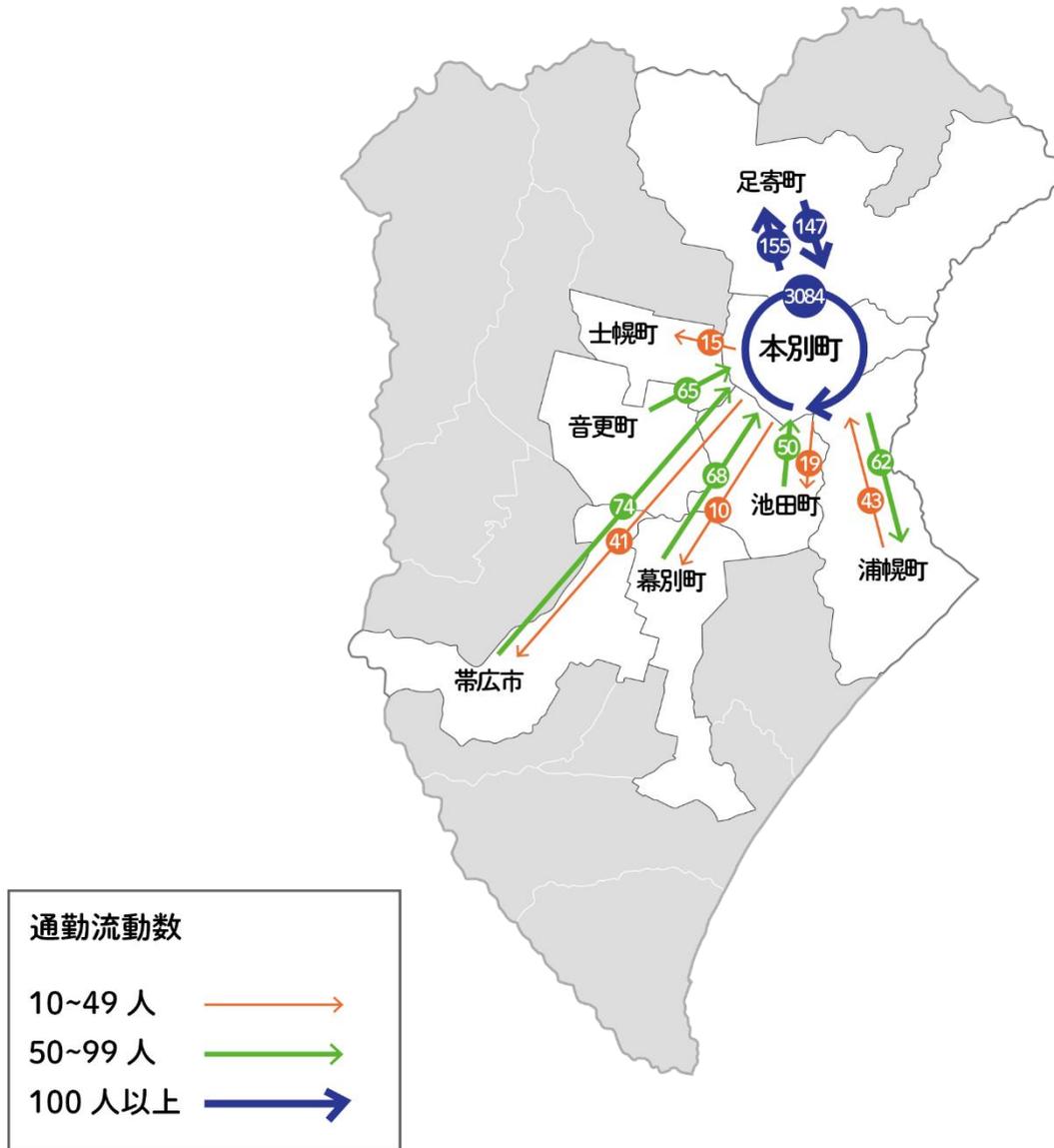
図 2-13 観光施設の施設立地状況

- 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) 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

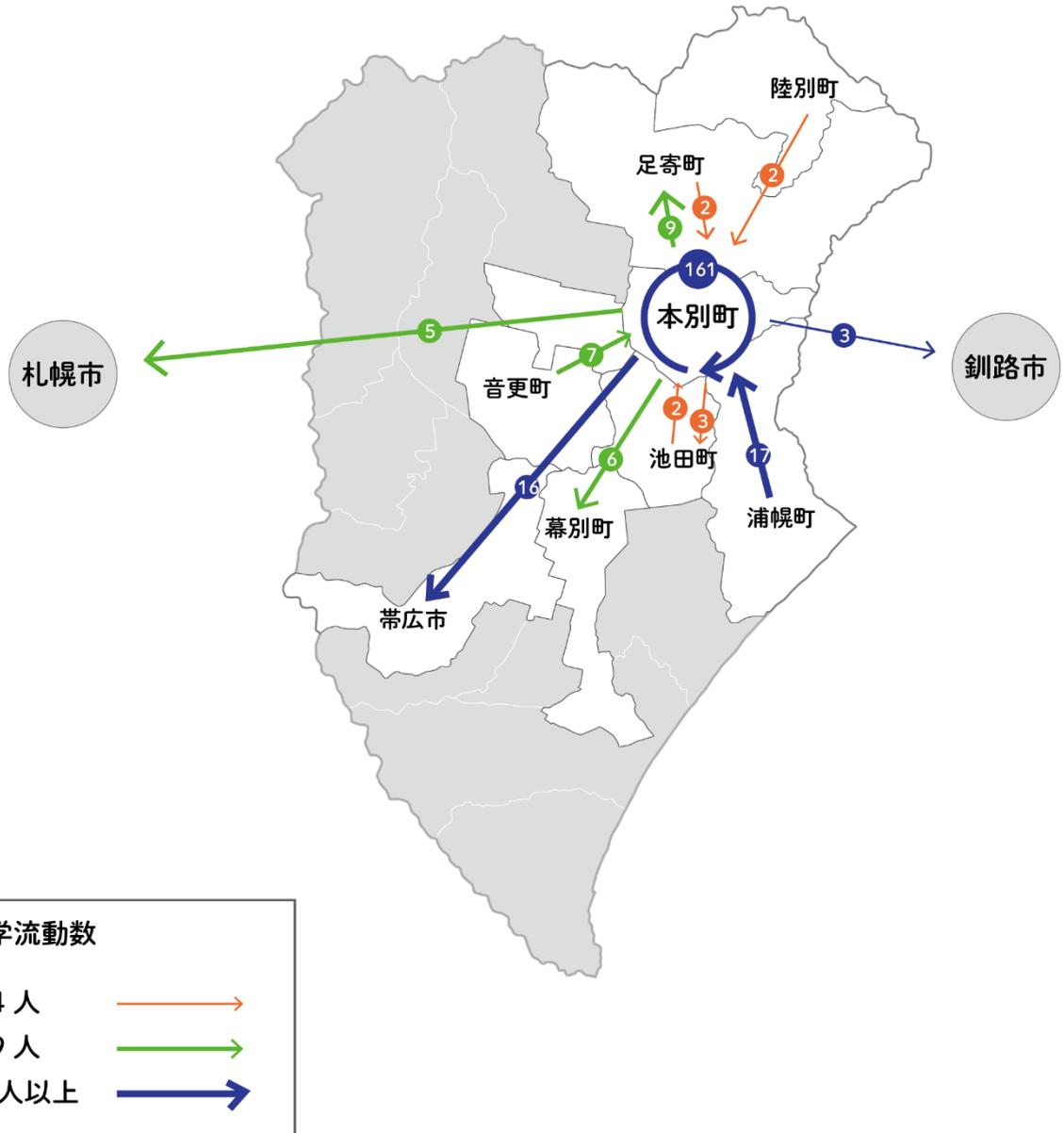
6章  
評価方法

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。



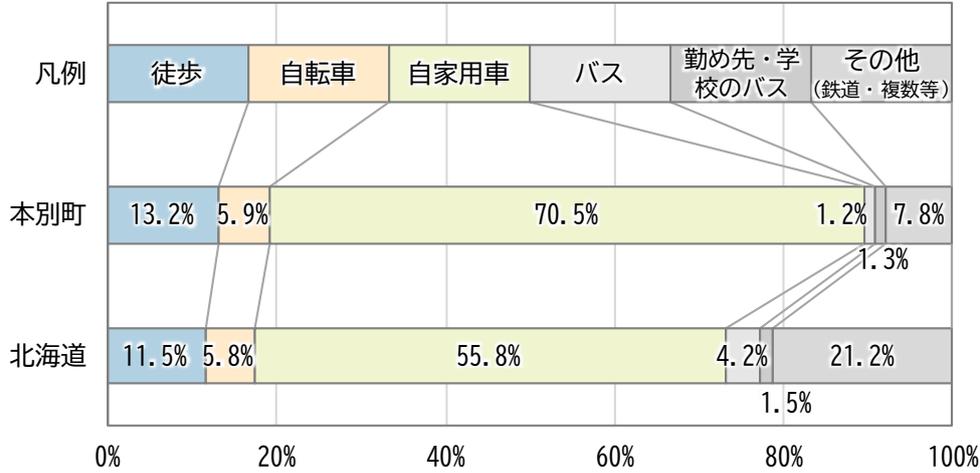
<出典> R2 国勢調査 (総務省統計局)

図 2-15 通学流動図

- 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) 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。

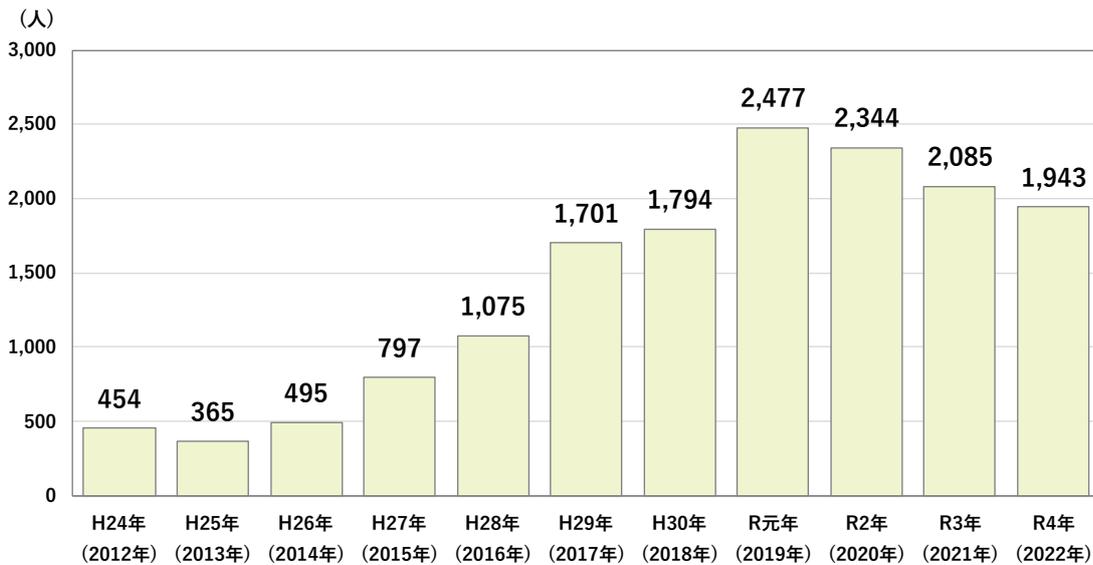


<出典> R2 国勢調査 (総務省統計局)

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)

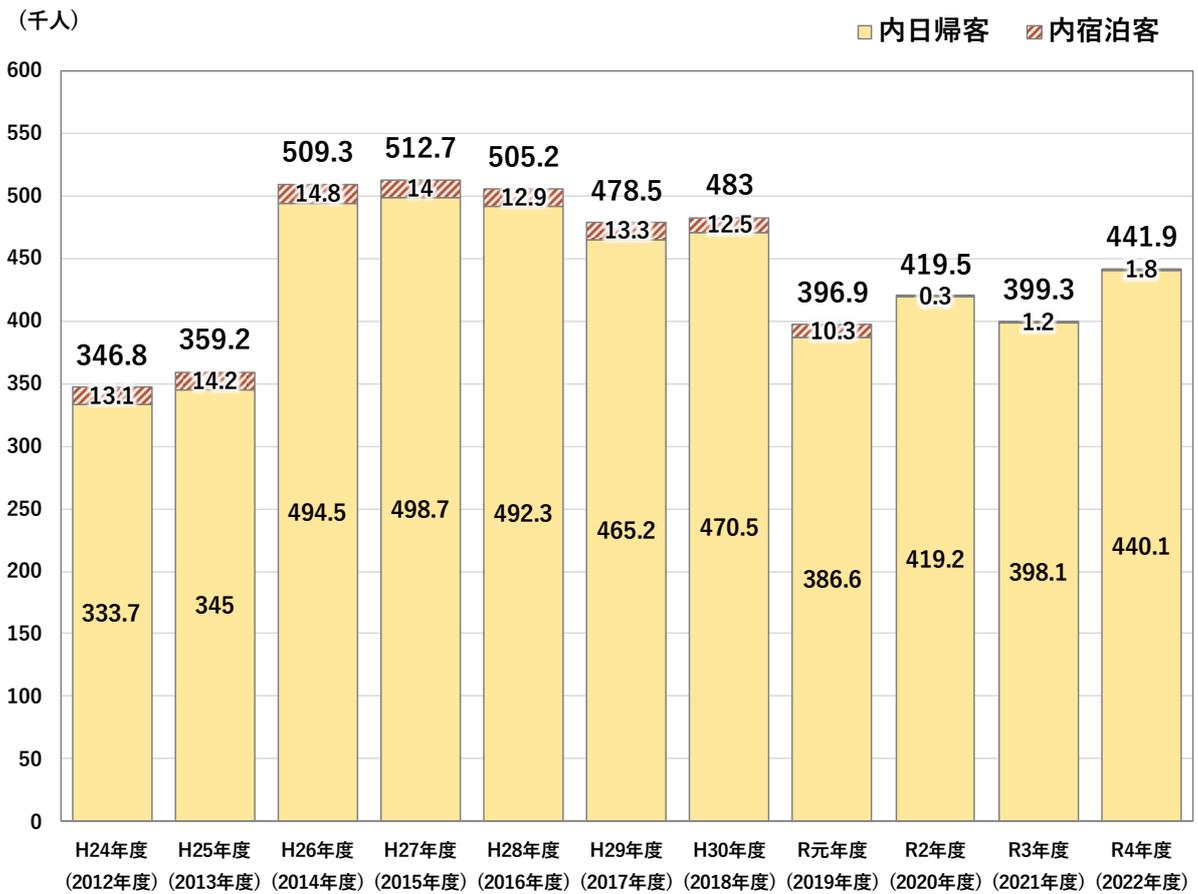
図 2-17 免許証返納者数の推移 (北海道管区釧路方面 ※本別町の管轄)

- 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) 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

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

# | 2-3 | 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

- 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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地内</li> <li>・100円/回</li> <li>・乗合</li> <li>・フィーダー系統</li> </ul>	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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外～市街地</li> <li>・無料</li> <li>・乗合</li> </ul>	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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外～小中学校</li> <li>・無料</li> <li>・乗合</li> <li>・一般混乗可</li> </ul>	負籠方面	(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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内外</li> <li>・予約制</li> <li>・乗合</li> <li>・無料</li> </ul>	本別町～浦幌町	(毎日)3便	(毎日)3便
	帯広陸別線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内外</li> <li>・乗合</li> <li>・運賃制</li> <li>・地域間幹線系統</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃助成/料金助成</li> <li>・65歳以上</li> <li>・身体障害者</li> <li>・15,000分支給</li> <li>・追加支給補助あり</li> </ul>	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）

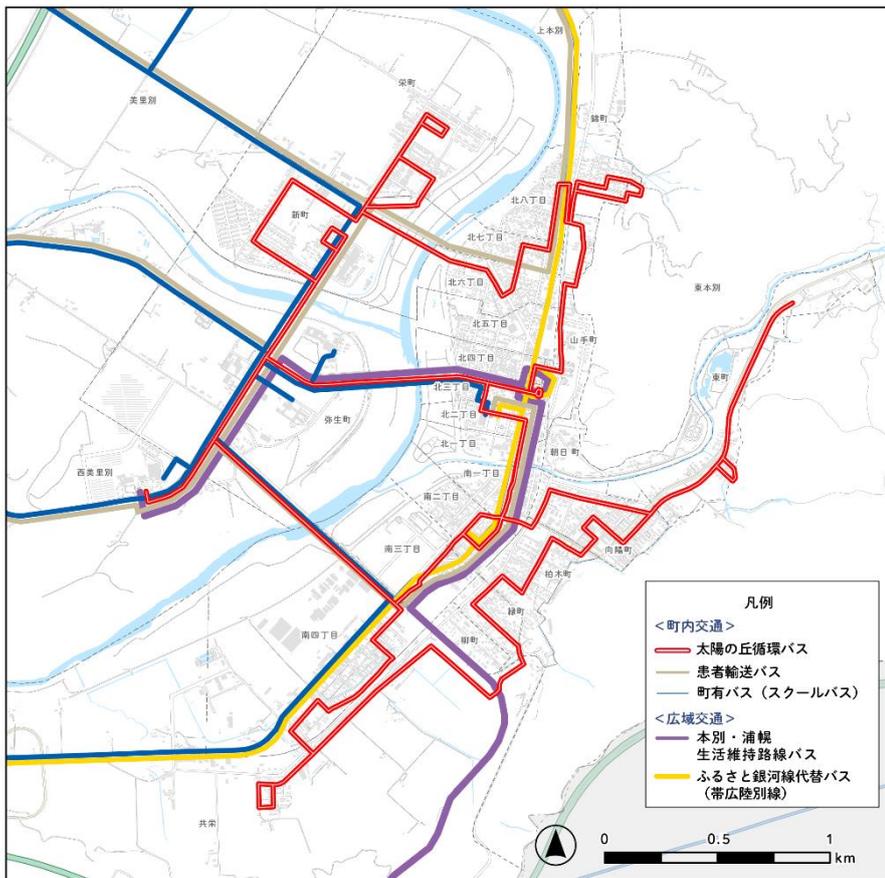


図 2-20 町内を運行する地域交通サービス（市街地図）

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)

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

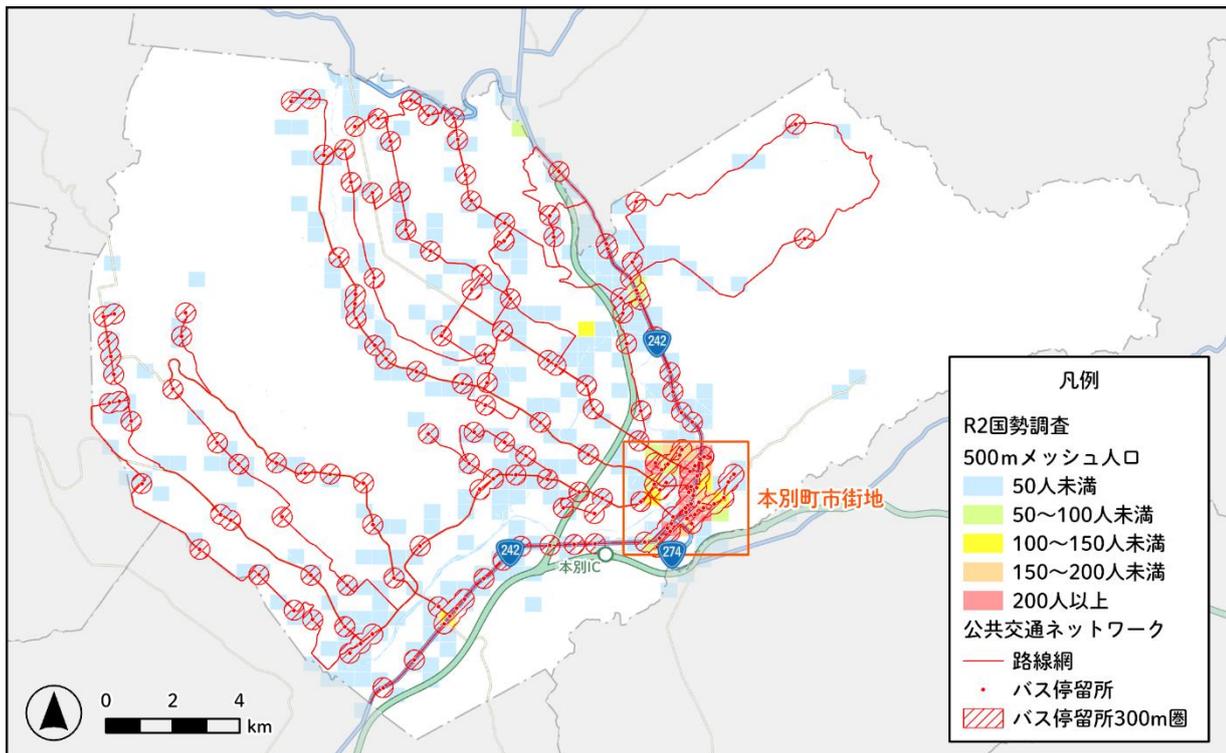
6章  
評価方法

7章  
実施体制・スケジュール

資料編

## (3) 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

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