

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。

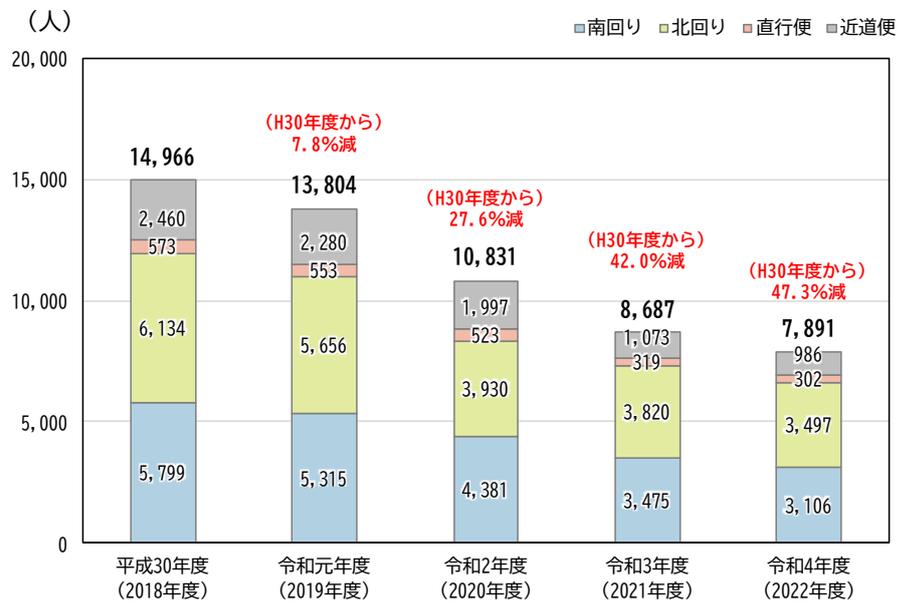


図 3-1 利用者数の推移 (平成30年度～令和4年度)

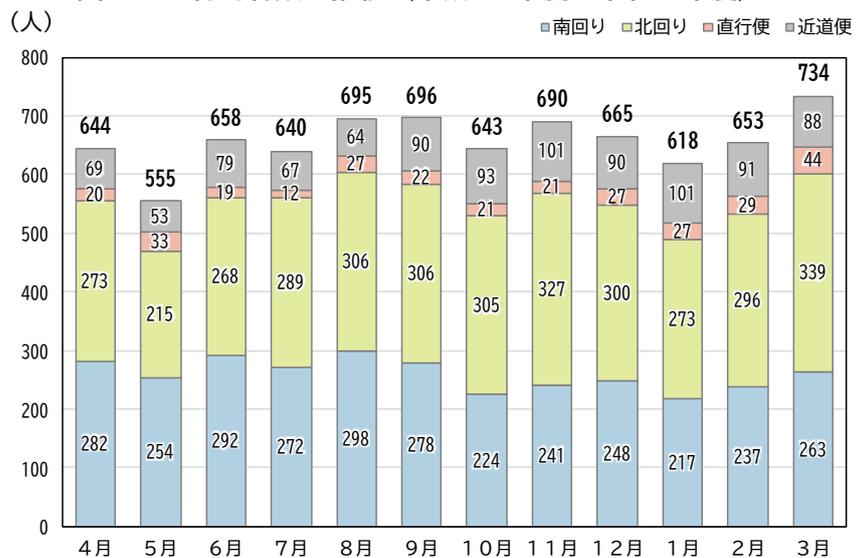


図 3-2 月別利用者数 (令和4年度)

- 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

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）

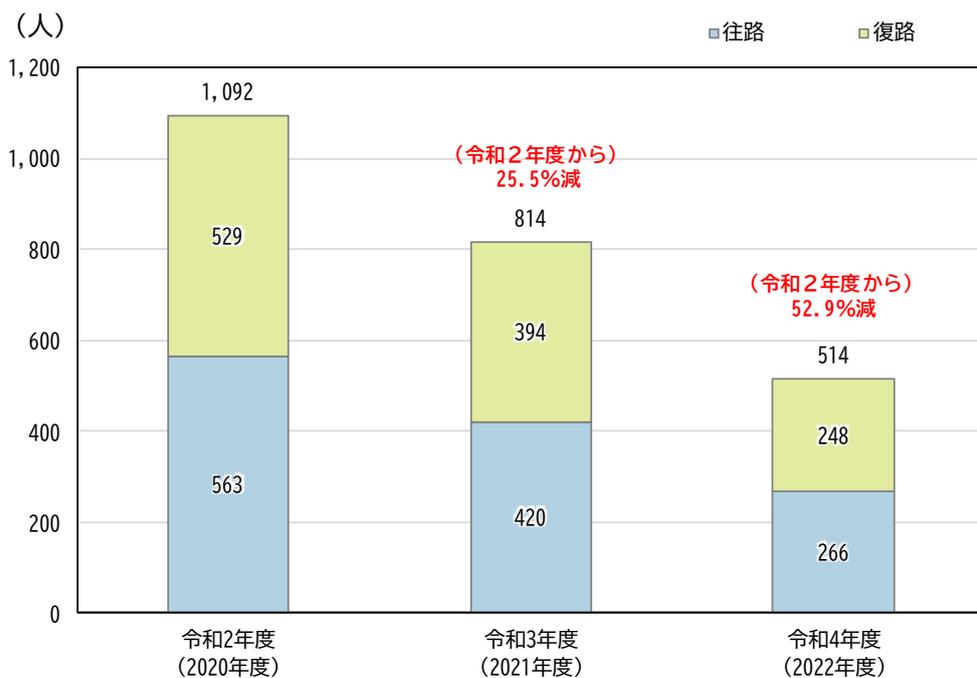


図 3-3 利用者数の推移（令和2年度～令和4年度）

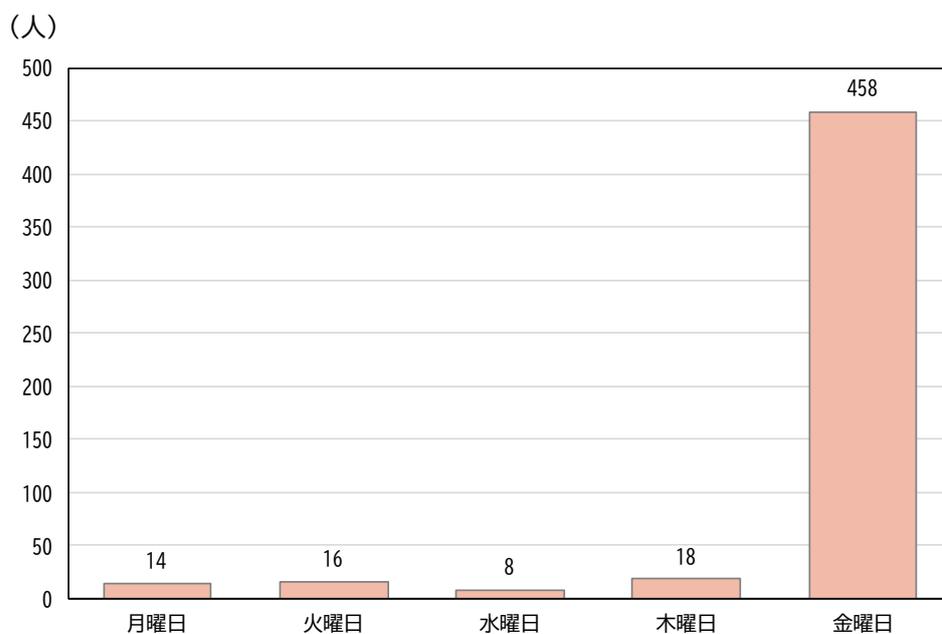


図 3-4 曜日別利用者数（令和4年度）

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。

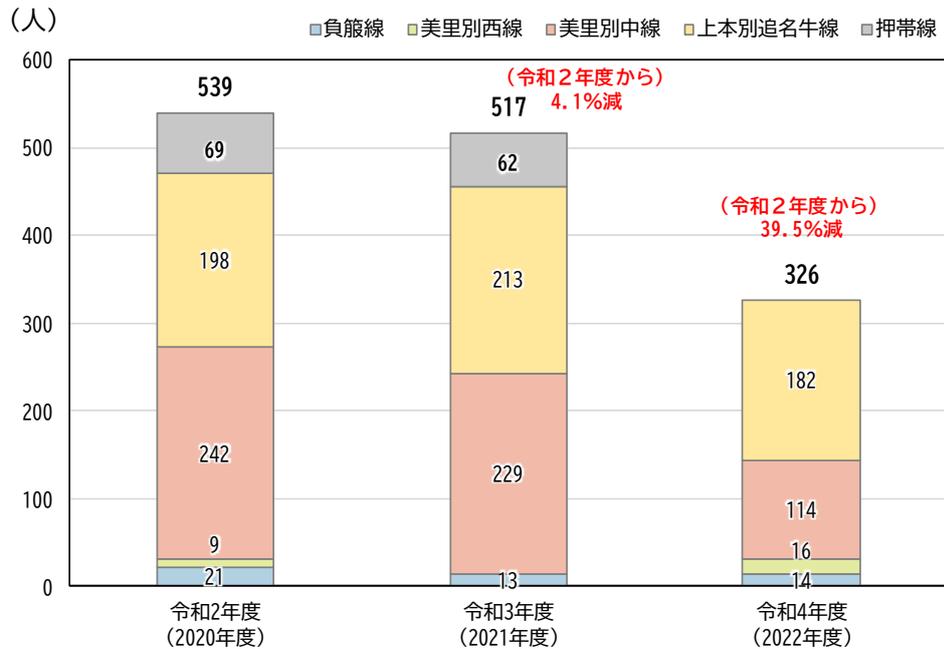


図 3-5 利用者数の推移 (令和2年度～令和4年度)

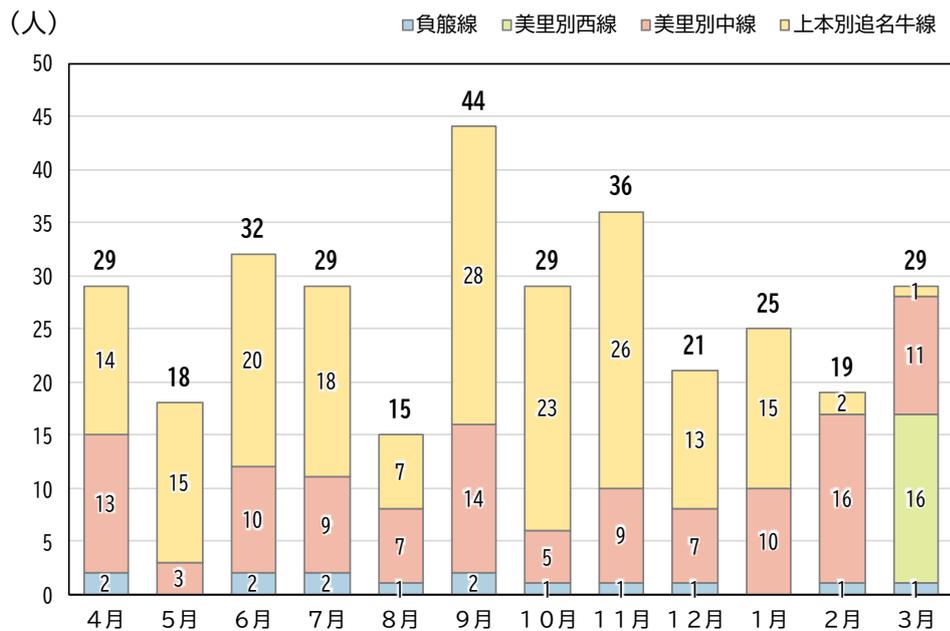


図 3-6 月別利用者数 (令和4年度)

- 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) 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

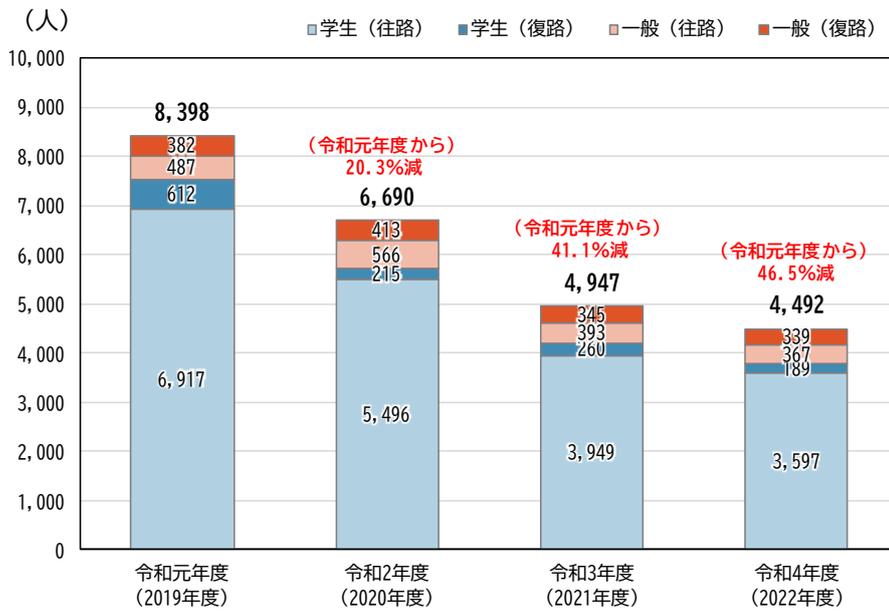


図 3-7 利用者数の推移 (令和元年度～令和4年度)

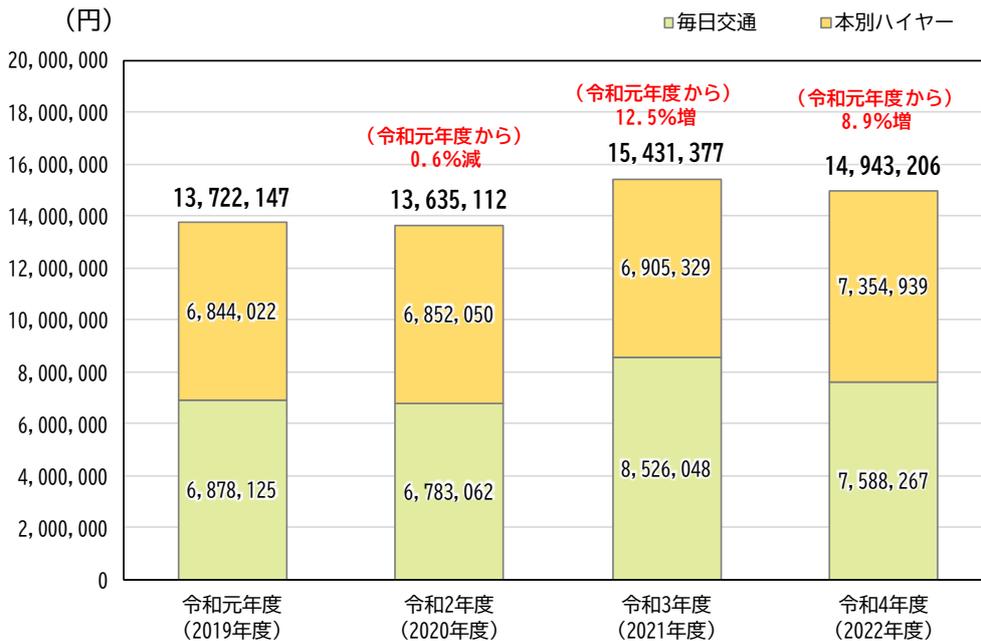


図 3-8 委託費の推移 (令和元年度～令和4年度)

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

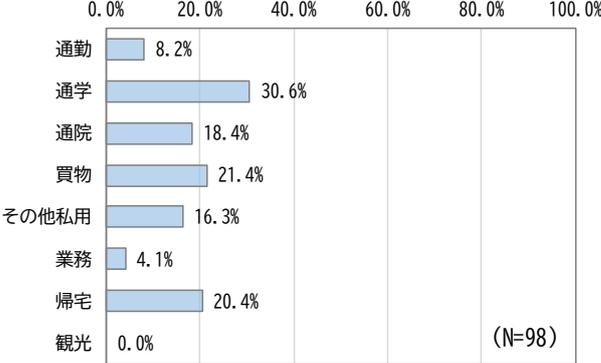
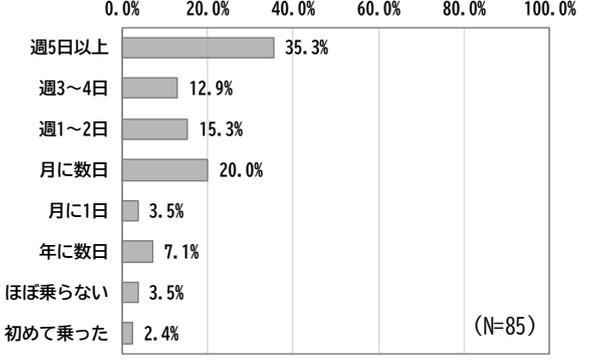
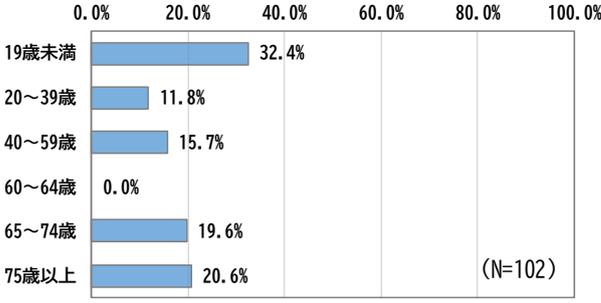
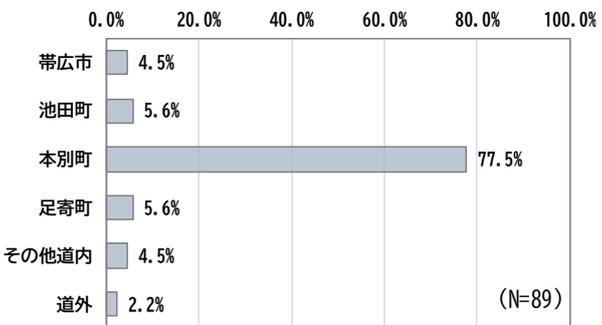
資料編

(2) 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。

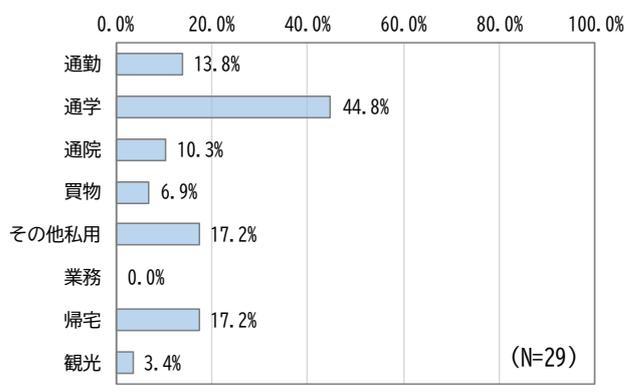
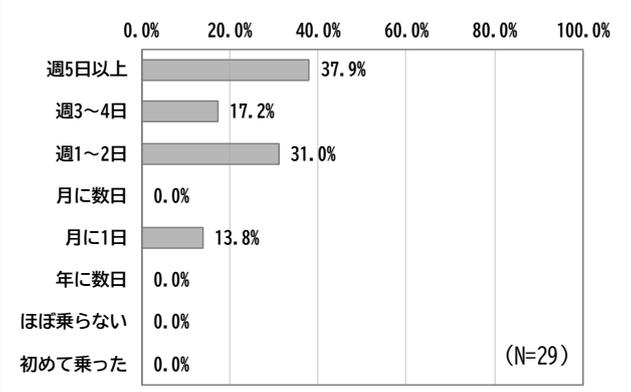
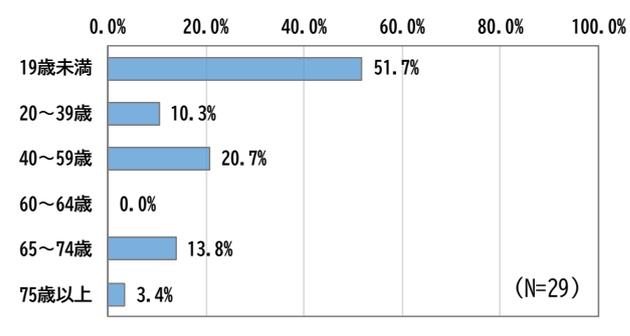
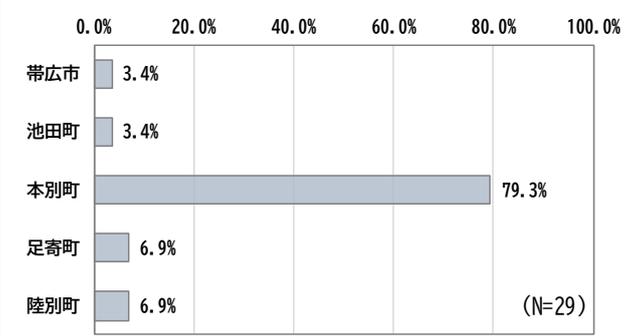
① 夏期調査

利用者属性 (夏期)																																					
利用目的	利用頻度																																				
<p>○ 通勤、買物、帰宅利用が多いです</p>  <table border="1"> <caption>利用目的 (N=98)</caption> <tr><th>利用目的</th><th>割合</th></tr> <tr><td>通勤</td><td>8.2%</td></tr> <tr><td>通学</td><td>30.6%</td></tr> <tr><td>通院</td><td>18.4%</td></tr> <tr><td>買物</td><td>21.4%</td></tr> <tr><td>その他私用</td><td>16.3%</td></tr> <tr><td>業務</td><td>4.1%</td></tr> <tr><td>帰宅</td><td>20.4%</td></tr> <tr><td>観光</td><td>0.0%</td></tr> </table>	利用目的	割合	通勤	8.2%	通学	30.6%	通院	18.4%	買物	21.4%	その他私用	16.3%	業務	4.1%	帰宅	20.4%	観光	0.0%	<p>○ 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</p>  <table border="1"> <caption>利用頻度 (N=85)</caption> <tr><th>利用頻度</th><th>割合</th></tr> <tr><td>週5日以上</td><td>35.3%</td></tr> <tr><td>週3~4日</td><td>12.9%</td></tr> <tr><td>週1~2日</td><td>15.3%</td></tr> <tr><td>月に数日</td><td>20.0%</td></tr> <tr><td>月に1日</td><td>3.5%</td></tr> <tr><td>年に数日</td><td>7.1%</td></tr> <tr><td>ほぼ乗らない</td><td>3.5%</td></tr> <tr><td>初めて乗った</td><td>2.4%</td></tr> </table>	利用頻度	割合	週5日以上	35.3%	週3~4日	12.9%	週1~2日	15.3%	月に数日	20.0%	月に1日	3.5%	年に数日	7.1%	ほぼ乗らない	3.5%	初めて乗った	2.4%
利用目的	割合																																				
通勤	8.2%																																				
通学	30.6%																																				
通院	18.4%																																				
買物	21.4%																																				
その他私用	16.3%																																				
業務	4.1%																																				
帰宅	20.4%																																				
観光	0.0%																																				
利用頻度	割合																																				
週5日以上	35.3%																																				
週3~4日	12.9%																																				
週1~2日	15.3%																																				
月に数日	20.0%																																				
月に1日	3.5%																																				
年に数日	7.1%																																				
ほぼ乗らない	3.5%																																				
初めて乗った	2.4%																																				
年齢	居住地																																				
<p>○ 通学利用が多いことから、19歳未満の利用が多いです</p>  <table border="1"> <caption>年齢 (N=102)</caption> <tr><th>年齢</th><th>割合</th></tr> <tr><td>19歳未満</td><td>32.4%</td></tr> <tr><td>20~39歳</td><td>11.8%</td></tr> <tr><td>40~59歳</td><td>15.7%</td></tr> <tr><td>60~64歳</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>65~74歳</td><td>19.6%</td></tr> <tr><td>75歳以上</td><td>20.6%</td></tr> </table>	年齢	割合	19歳未満	32.4%	20~39歳	11.8%	40~59歳	15.7%	60~64歳	0.0%	65~74歳	19.6%	75歳以上	20.6%	<p>○ 本別町の居住者が多いです</p>  <table border="1"> <caption>居住地 (N=89)</caption> <tr><th>居住地</th><th>割合</th></tr> <tr><td>帯広市</td><td>4.5%</td></tr> <tr><td>池田町</td><td>5.6%</td></tr> <tr><td>本別町</td><td>77.5%</td></tr> <tr><td>足寄町</td><td>5.6%</td></tr> <tr><td>その他道内</td><td>4.5%</td></tr> <tr><td>道外</td><td>2.2%</td></tr> </table>	居住地	割合	帯広市	4.5%	池田町	5.6%	本別町	77.5%	足寄町	5.6%	その他道内	4.5%	道外	2.2%								
年齢	割合																																				
19歳未満	32.4%																																				
20~39歳	11.8%																																				
40~59歳	15.7%																																				
60~64歳	0.0%																																				
65~74歳	19.6%																																				
75歳以上	20.6%																																				
居住地	割合																																				
帯広市	4.5%																																				
池田町	5.6%																																				
本別町	77.5%																																				
足寄町	5.6%																																				
その他道内	4.5%																																				
道外	2.2%																																				

- 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

利用者属性（冬期）																																					
利用目的	利用頻度																																				
<p>○ 通勤、その他私用、帰宅利用が多いです</p>  <table border="1"> <caption>利用目的</caption> <tr><th>利用目的</th><th>割合</th></tr> <tr><td>通勤</td><td>13.8%</td></tr> <tr><td>通学</td><td>44.8%</td></tr> <tr><td>通院</td><td>10.3%</td></tr> <tr><td>買物</td><td>6.9%</td></tr> <tr><td>その他私用</td><td>17.2%</td></tr> <tr><td>業務</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>帰宅</td><td>17.2%</td></tr> <tr><td>観光</td><td>3.4%</td></tr> </table>	利用目的	割合	通勤	13.8%	通学	44.8%	通院	10.3%	買物	6.9%	その他私用	17.2%	業務	0.0%	帰宅	17.2%	観光	3.4%	<p>○ 週5日以上の利用、週1～2日の利用が多いです</p>  <table border="1"> <caption>利用頻度</caption> <tr><th>利用頻度</th><th>割合</th></tr> <tr><td>週5日以上</td><td>37.9%</td></tr> <tr><td>週3～4日</td><td>17.2%</td></tr> <tr><td>週1～2日</td><td>31.0%</td></tr> <tr><td>月に数日</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>月に1日</td><td>13.8%</td></tr> <tr><td>年に数日</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>ほぼ乗らない</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>初めて乗った</td><td>0.0%</td></tr> </table>	利用頻度	割合	週5日以上	37.9%	週3～4日	17.2%	週1～2日	31.0%	月に数日	0.0%	月に1日	13.8%	年に数日	0.0%	ほぼ乗らない	0.0%	初めて乗った	0.0%
利用目的	割合																																				
通勤	13.8%																																				
通学	44.8%																																				
通院	10.3%																																				
買物	6.9%																																				
その他私用	17.2%																																				
業務	0.0%																																				
帰宅	17.2%																																				
観光	3.4%																																				
利用頻度	割合																																				
週5日以上	37.9%																																				
週3～4日	17.2%																																				
週1～2日	31.0%																																				
月に数日	0.0%																																				
月に1日	13.8%																																				
年に数日	0.0%																																				
ほぼ乗らない	0.0%																																				
初めて乗った	0.0%																																				
年齢	居住地																																				
<p>○ 通学利用が多いことから、19歳未満の利用が多いです</p>  <table border="1"> <caption>年齢</caption> <tr><th>年齢</th><th>割合</th></tr> <tr><td>19歳未満</td><td>51.7%</td></tr> <tr><td>20～39歳</td><td>10.3%</td></tr> <tr><td>40～59歳</td><td>20.7%</td></tr> <tr><td>60～64歳</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>65～74歳</td><td>13.8%</td></tr> <tr><td>75歳以上</td><td>3.4%</td></tr> </table>	年齢	割合	19歳未満	51.7%	20～39歳	10.3%	40～59歳	20.7%	60～64歳	0.0%	65～74歳	13.8%	75歳以上	3.4%	<p>○ 本別町の居住者が多いです</p>  <table border="1"> <caption>居住地</caption> <tr><th>居住地</th><th>割合</th></tr> <tr><td>帯広市</td><td>3.4%</td></tr> <tr><td>池田町</td><td>3.4%</td></tr> <tr><td>本別町</td><td>79.3%</td></tr> <tr><td>足寄町</td><td>6.9%</td></tr> <tr><td>陸別町</td><td>6.9%</td></tr> </table>	居住地	割合	帯広市	3.4%	池田町	3.4%	本別町	79.3%	足寄町	6.9%	陸別町	6.9%										
年齢	割合																																				
19歳未満	51.7%																																				
20～39歳	10.3%																																				
40～59歳	20.7%																																				
60～64歳	0.0%																																				
65～74歳	13.8%																																				
75歳以上	3.4%																																				
居住地	割合																																				
帯広市	3.4%																																				
池田町	3.4%																																				
本別町	79.3%																																				
足寄町	6.9%																																				
陸別町	6.9%																																				

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

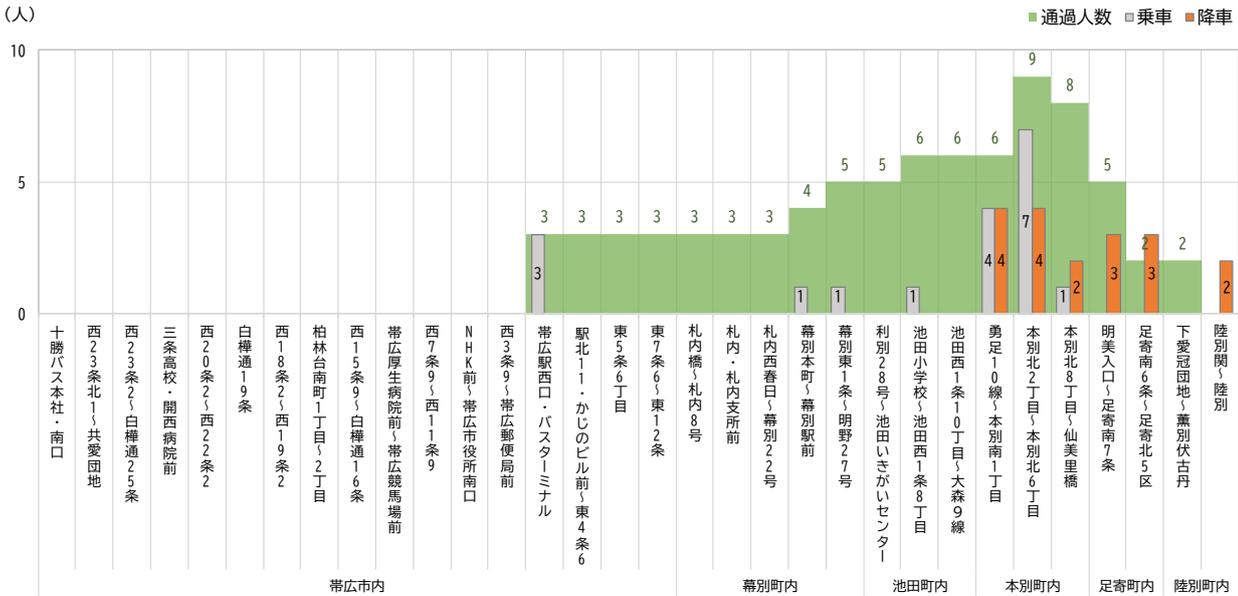
実施体制・スケジュール

資料編

乗降バス停（冬期）

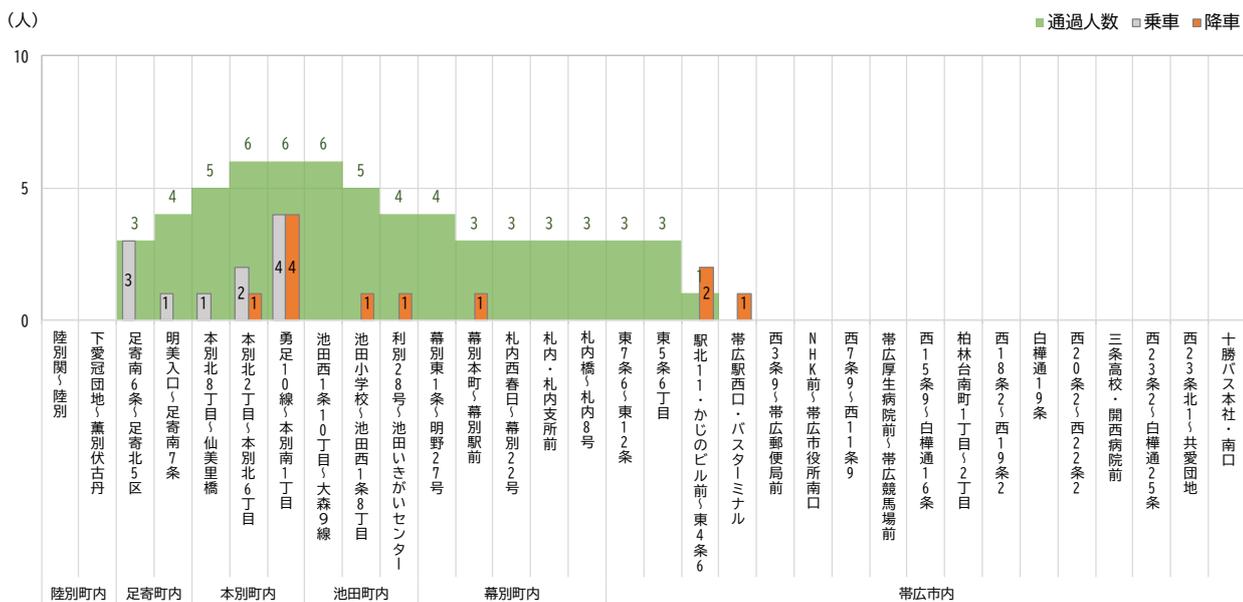
帯広⇒陸別

- 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

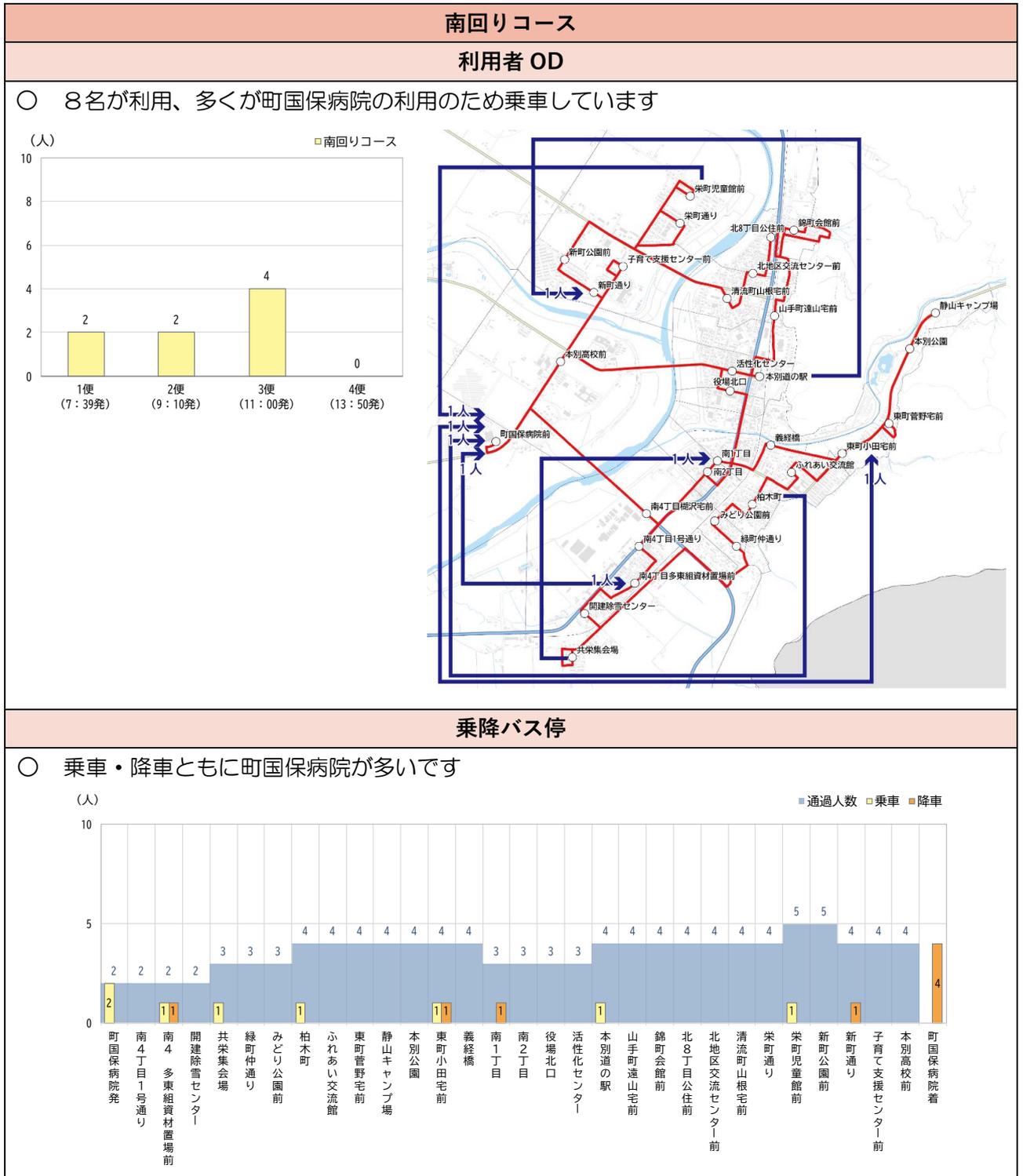


- 1章 本計画について
- 2章 地域特性について
- 3章 移動ニーズについて
- 4章 本計画の目標・基本方針
- 5章 施策・各交通サービスの位置づけ
- 6章 評価方法
- 7章 実施体制・スケジュール
- 資料編

2) 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

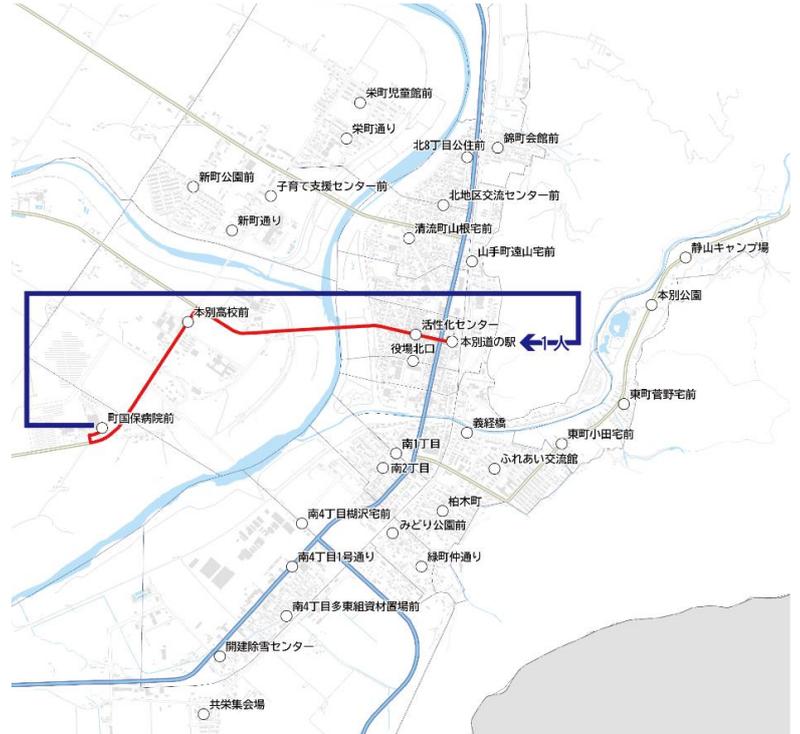
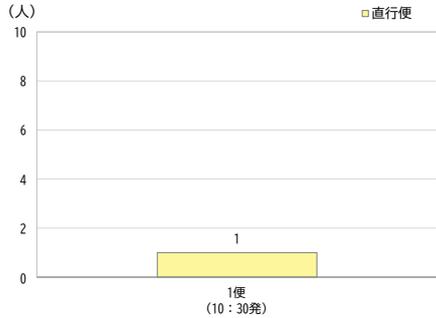


③ 直行便

直行便

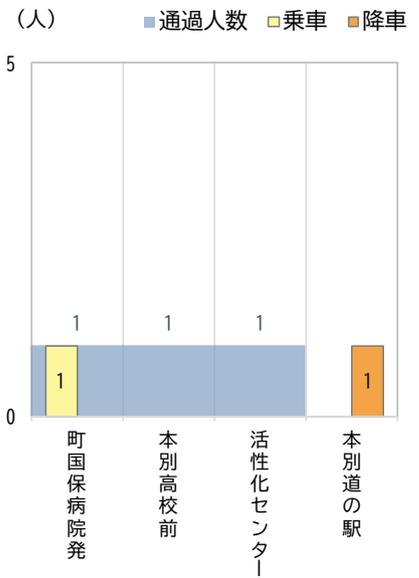
利用者 OD

○ 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



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

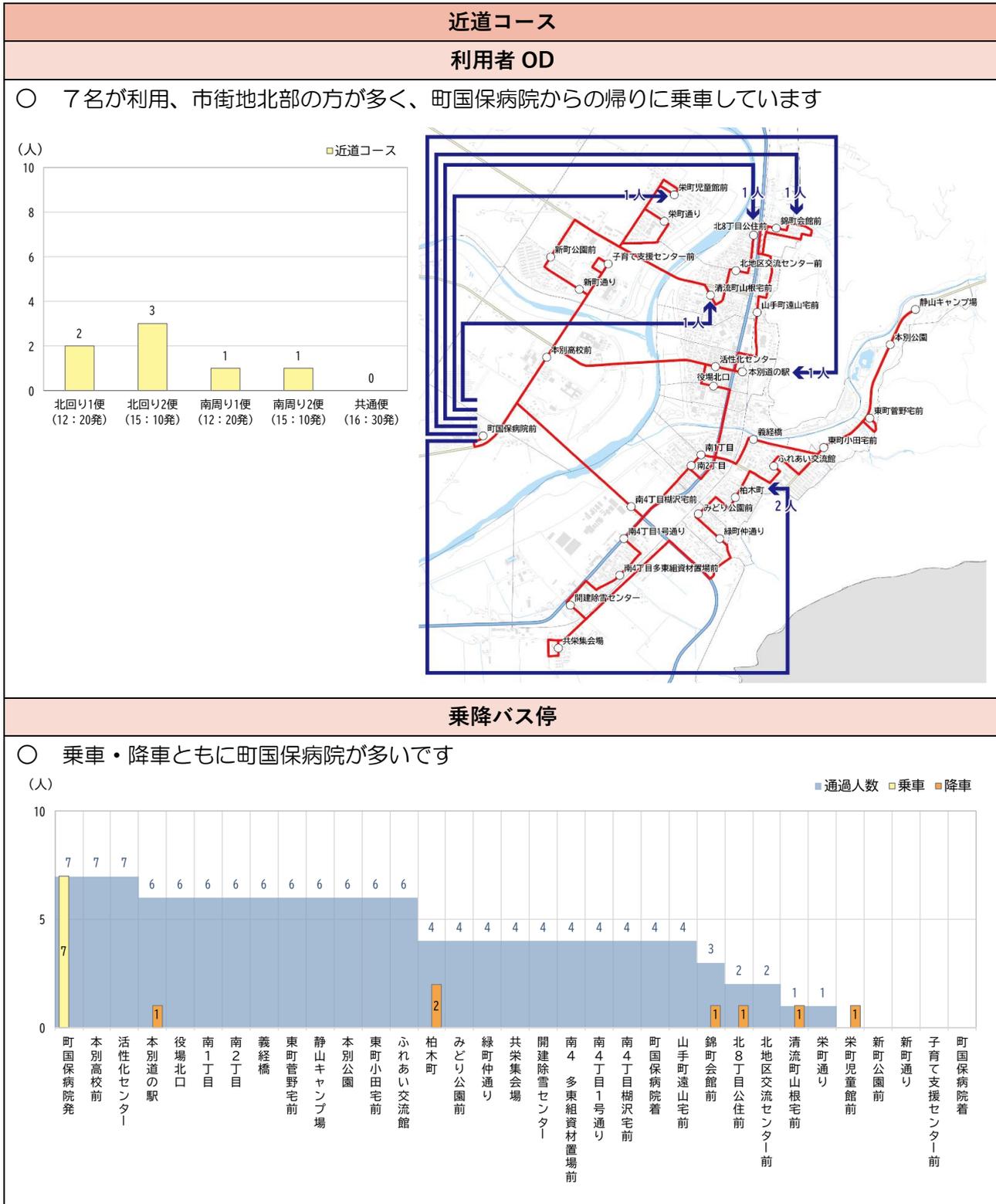
5章
施策・各交通サービスの位置づけ

6章
評価方法

7章
実施体制・スケジュール

資料編

④ 近道コース



- 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

| 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	<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%; background-color: #f0f0f0;"> <p style="text-align: center;">〔世帯票〕</p> <p style="text-align: center;">世帯主が記入</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%; background-color: #f0f0f0;"> <p style="text-align: center;">〔高齢者票〕</p> <p style="text-align: center;">世帯人員のうち 65歳以上の方が 記入（最大2件）</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%; background-color: #f0f0f0;"> <p style="text-align: center;">〔同居者票〕</p> <p style="text-align: center;">世帯人員のうち 65歳未満の方が 記入（最大1件）</p> </div> </div>

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) 調査結果 (抜粋)

① 属性 (世帯主が回答)																									
<p><居住歴></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 50年以上の長期居住者が大半を占めています 	<table border="1"> <caption>居住歴の分布</caption> <tr><th>居住歴</th><th>割合</th></tr> <tr><td>90年以上</td><td>1.7%</td></tr> <tr><td>10年未満</td><td>1.9%</td></tr> <tr><td>10~19年</td><td>1.0%</td></tr> <tr><td>20~29年</td><td>3.1%</td></tr> <tr><td>30~39年</td><td>5.1%</td></tr> <tr><td>40~49年</td><td>12.1%</td></tr> <tr><td>50~59年</td><td>20.0%</td></tr> <tr><td>60~69年</td><td>19.1%</td></tr> <tr><td>70~79年</td><td>26.3%</td></tr> <tr><td>80~89年</td><td>9.7%</td></tr> <tr><td>合計</td><td>N=414</td></tr> </table>	居住歴	割合	90年以上	1.7%	10年未満	1.9%	10~19年	1.0%	20~29年	3.1%	30~39年	5.1%	40~49年	12.1%	50~59年	20.0%	60~69年	19.1%	70~79年	26.3%	80~89年	9.7%	合計	N=414
居住歴	割合																								
90年以上	1.7%																								
10年未満	1.9%																								
10~19年	1.0%																								
20~29年	3.1%																								
30~39年	5.1%																								
40~49年	12.1%																								
50~59年	20.0%																								
60~69年	19.1%																								
70~79年	26.3%																								
80~89年	9.7%																								
合計	N=414																								
<p><家族構成></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	<table border="1"> <caption>家族構成の分布</caption> <tr><th>家族構成</th><th>割合</th></tr> <tr><td>単独(高齢者)</td><td>31.4%</td></tr> <tr><td>核家族(高齢者のみ)</td><td>38.9%</td></tr> <tr><td>核家族(二世帯)</td><td>23.4%</td></tr> <tr><td>三世帯</td><td>4.4%</td></tr> <tr><td>核家族(一世帯)</td><td>1.9%</td></tr> <tr><td>合計</td><td>N=411</td></tr> </table>	家族構成	割合	単独(高齢者)	31.4%	核家族(高齢者のみ)	38.9%	核家族(二世帯)	23.4%	三世帯	4.4%	核家族(一世帯)	1.9%	合計	N=411										
家族構成	割合																								
単独(高齢者)	31.4%																								
核家族(高齢者のみ)	38.9%																								
核家族(二世帯)	23.4%																								
三世帯	4.4%																								
核家族(一世帯)	1.9%																								
合計	N=411																								
<p><自家用車の有無></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	<table border="1"> <caption>自家用車の有無の分布</caption> <tr><th>台数</th><th>割合</th></tr> <tr><td>なし</td><td>10.2%</td></tr> <tr><td>1台</td><td>37.2%</td></tr> <tr><td>2台</td><td>34.6%</td></tr> <tr><td>3台</td><td>10.2%</td></tr> <tr><td>4台</td><td>5.2%</td></tr> <tr><td>5台</td><td>1.8%</td></tr> <tr><td>6台</td><td>0.5%</td></tr> <tr><td>7台</td><td>0.3%</td></tr> <tr><td>合計</td><td>N=610</td></tr> </table>	台数	割合	なし	10.2%	1台	37.2%	2台	34.6%	3台	10.2%	4台	5.2%	5台	1.8%	6台	0.5%	7台	0.3%	合計	N=610				
台数	割合																								
なし	10.2%																								
1台	37.2%																								
2台	34.6%																								
3台	10.2%																								
4台	5.2%																								
5台	1.8%																								
6台	0.5%																								
7台	0.3%																								
合計	N=610																								

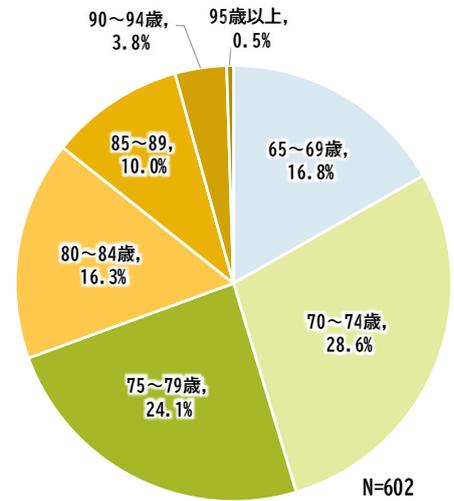
- 1章 本計画について
- 2章 地域特性について
- 3章 移動ニーズについて
- 4章 本計画の目標・基本方針
- 5章 施策・各交通サービスの位置づけ
- 6章 評価方法
- 7章 実施体制・スケジュール
- 資料編



① 属性 (65歳以上の高齢者が回答)

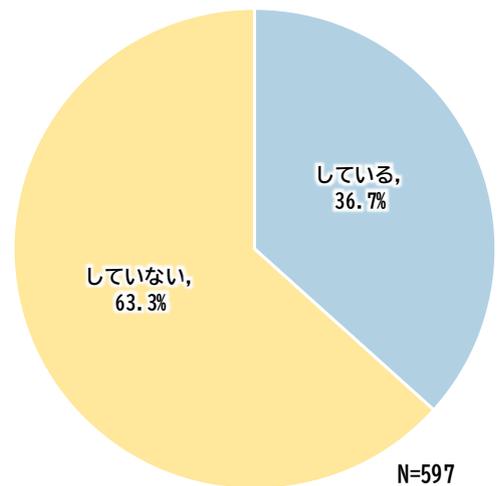
<年齢>

○ 75歳以上の後期高齢者の割合が半数を超えています



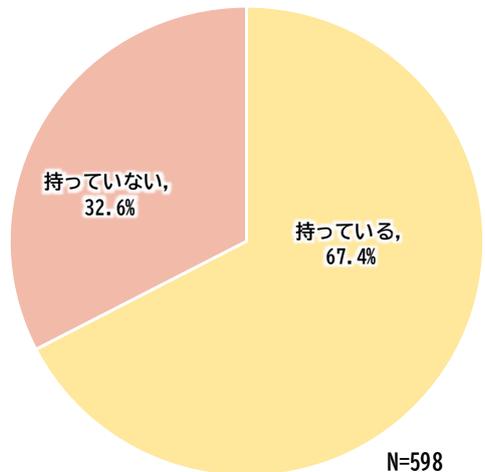
<就業の有無>

○ 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>

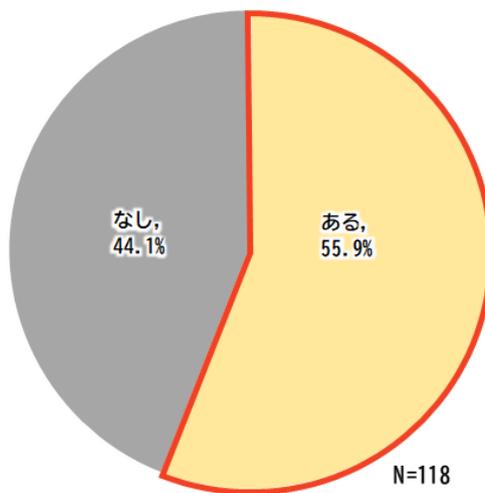
○ 7割近くの高齢者がスマートフォンを所有しています



② 送迎実態 (65歳未満の同居者が回答)

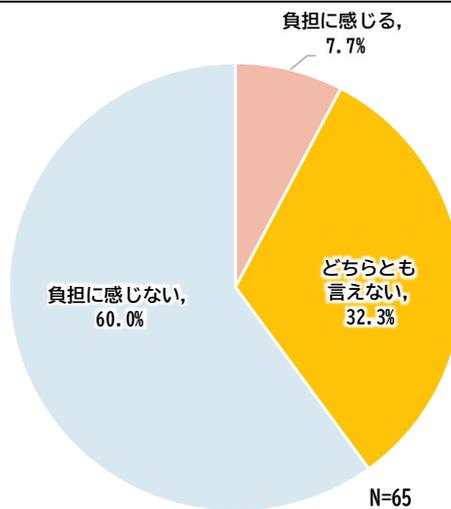
<送迎の有無>

- 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



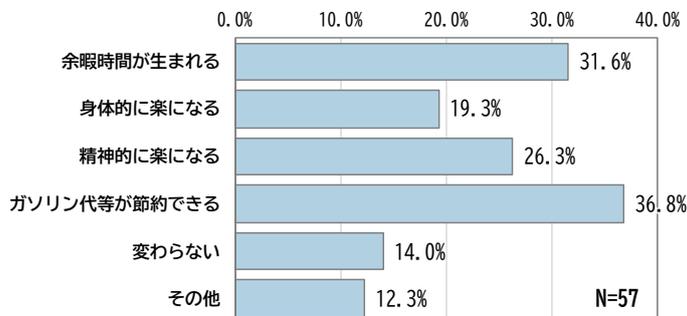
<送迎の負担>

- 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)

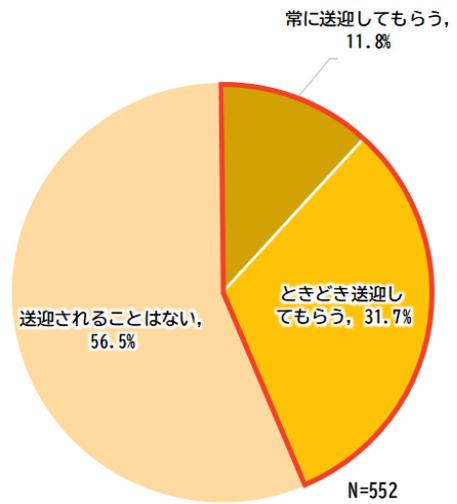


- 1章 本計画について
- 2章 地域特性について
- 3章 移動ニーズについて
- 4章 本計画の目標・基本方針
- 5章 施策・各交通サービスの位置づけ
- 6章 評価方法
- 7章 実施体制・スケジュール
- 資料編

② 送迎実態 (65歳以上の高齢者が回答)

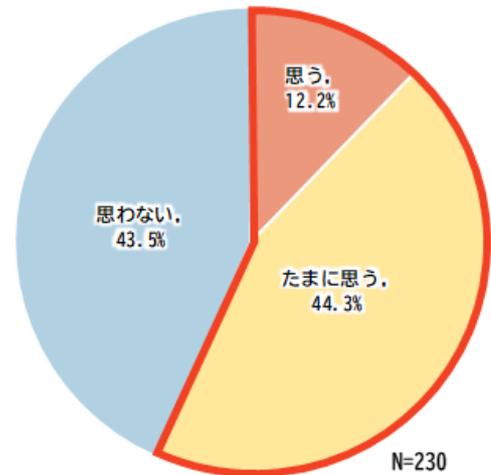
<被送迎の有無>

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



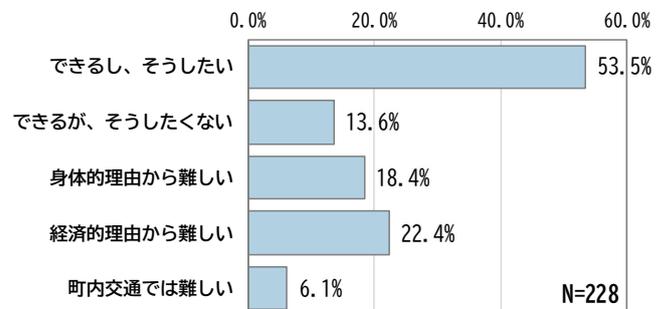
<送迎の頼みにくさ>

- 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>

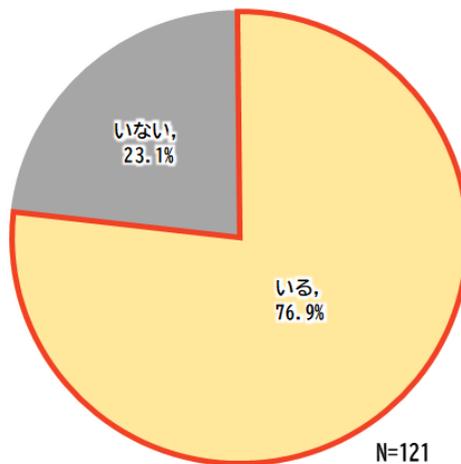
- 公共交通が利用しやすくなると、6~7割は送迎が不要になると回答し、5割近くはそうしたいと願っています



③ 運転実態 (65歳未満の同居者が回答)

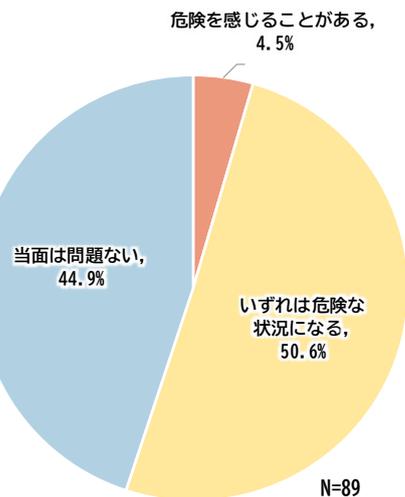
< 高齢家族の運転有無 >

- 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



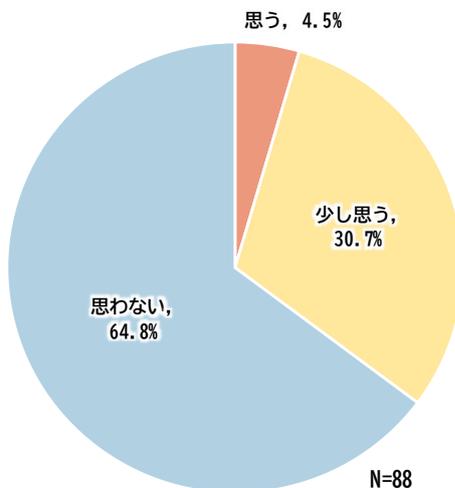
< 高齢家族の運転に対する懸念 >

- 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思い >

- 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

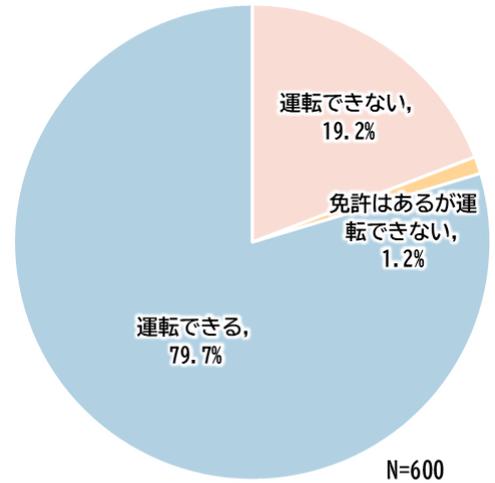


- 1章 本計画について
- 2章 地域特性について
- 3章 移動ニーズについて
- 4章 本計画の目標・基本方針
- 5章 施策・各交通サービスの位置づけ
- 6章 評価方法
- 7章 実施体制・スケジュール
- 資料編

③ 運転実態 (65歳以上の高齢者が回答)

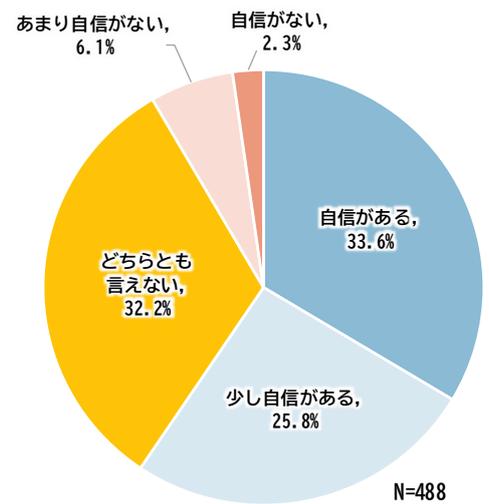
<運転の有無>

- 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



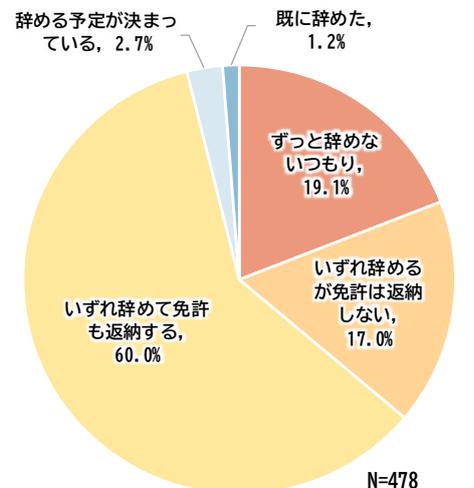
<自分の運転への自信>

- 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>

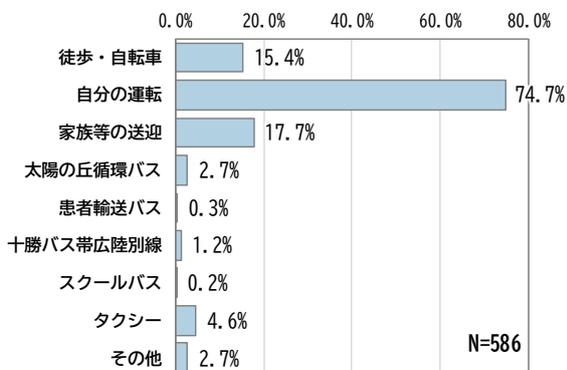
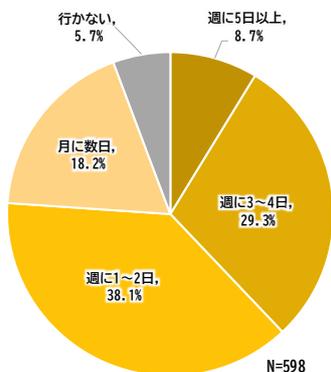
- ずっと辞めないつもりと回答する高齢者は2割となっています
- いずれ辞めると考えている割合は、8割を占めています



4 外出実態(1) (65歳以上の高齢者が回答)

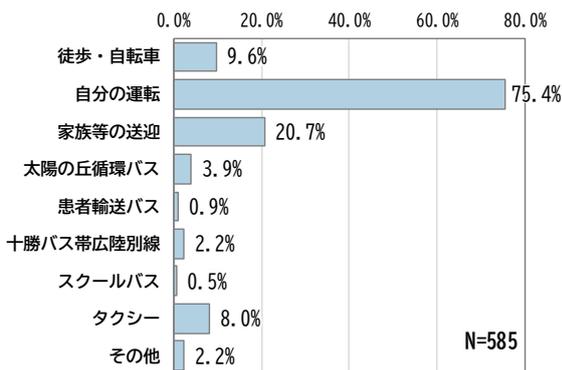
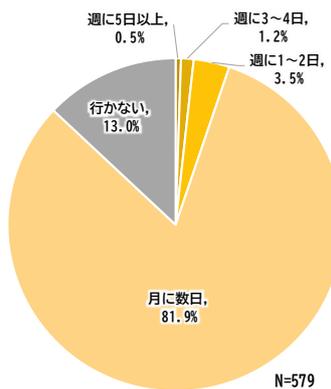
<買物での外出>

- 週に1日以上割合の合計で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



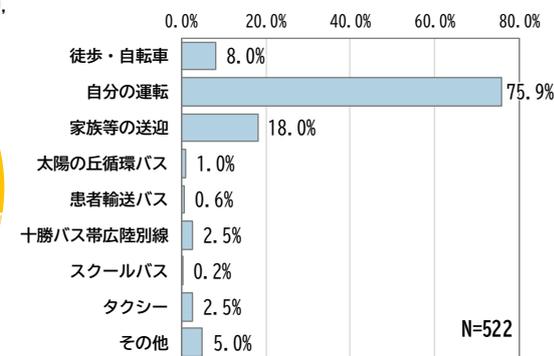
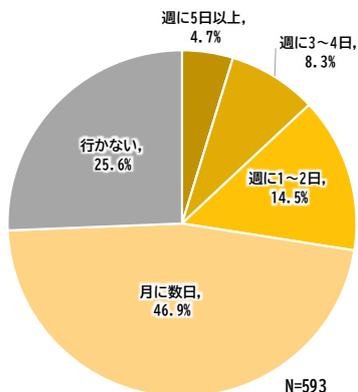
<通院での外出>

- 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日以上割合の合計が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

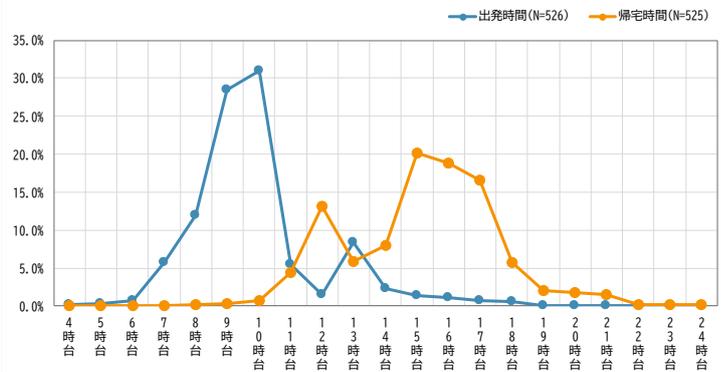
7章
実施体制・スケジュール

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>

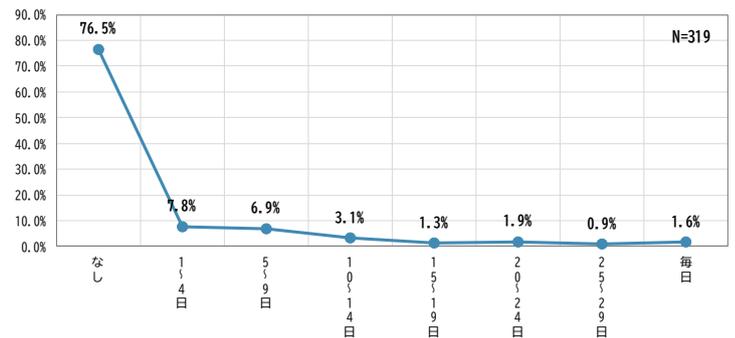
- でかける時間は午前中が多いです(8～10時で全体の7割以上)
- 帰宅する時間は午後から夕方が多いです(15～17時で全体の5～6割)



<移動手段がないために

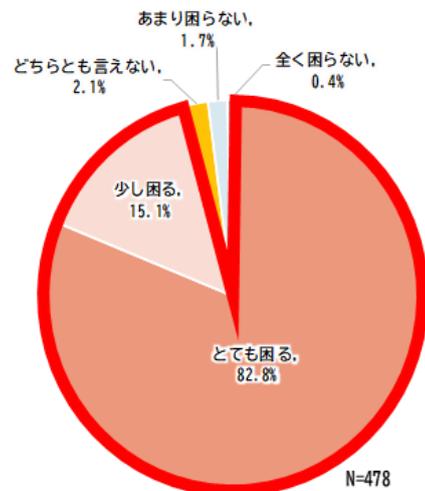
外出を我慢する日数>

- 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>

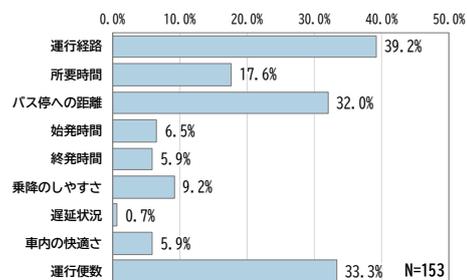
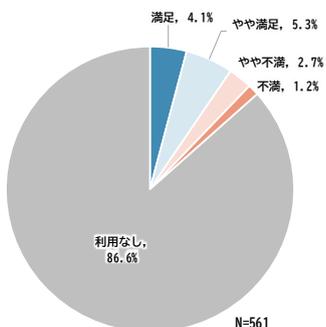
- 9割近くが運転できなくなると困ると回答しています



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)

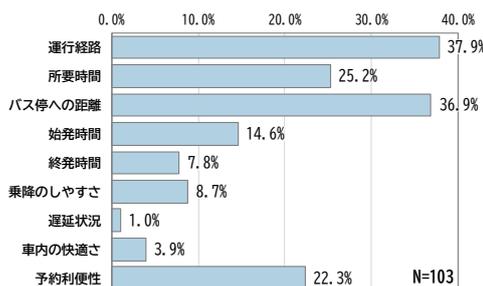
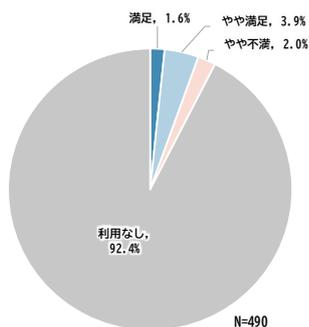
<太陽の丘循環バス>

- 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



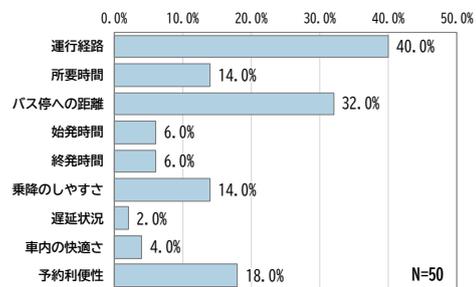
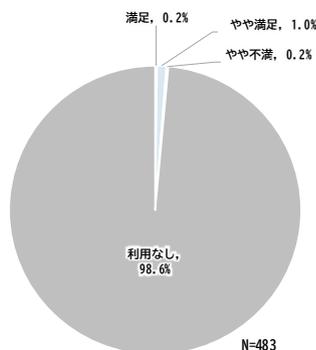
<患者輸送バス>

- 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

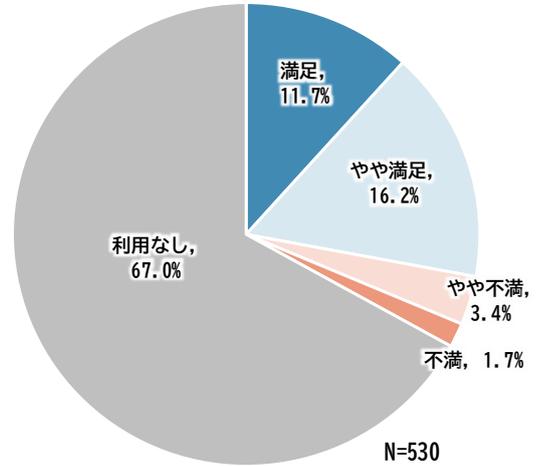


- 1章 本計画について
- 2章 地域特性について
- 3章 移動ニーズについて
- 4章 本計画の目標・基本方針
- 5章 施策・各交通サービスの位置づけ
- 6章 評価方法
- 7章 実施体制・スケジュール
- 資料編

⑤ 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)

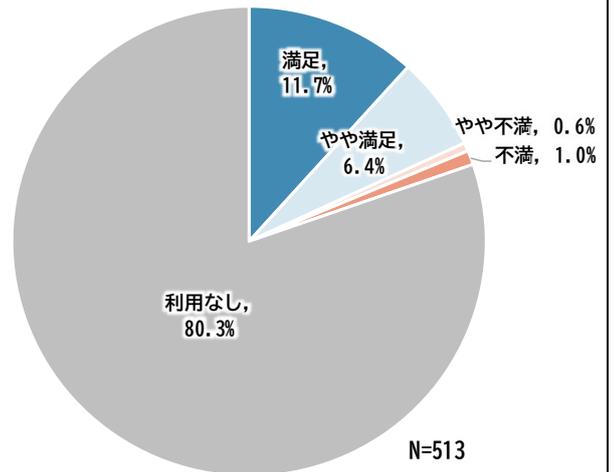
<タクシー（満足度）>

- 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%）



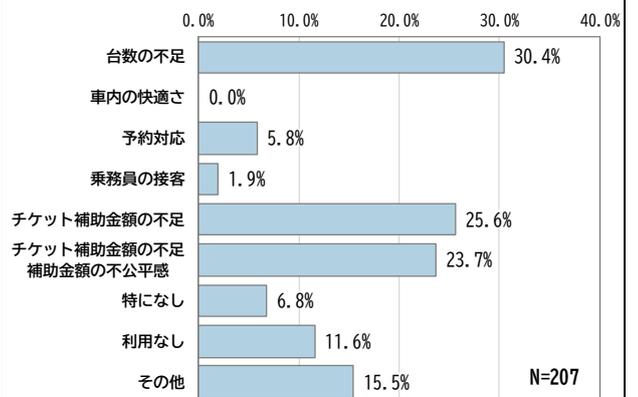
<タクシー（助成制度の満足度）>

- 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）>

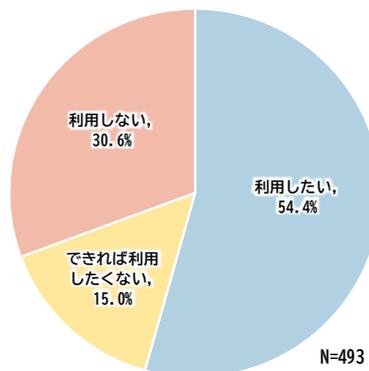
- 不満点は「台数の少なさ」「補助金額の不足」「補助金額の不公平感」の割合が高いです



⑥ 公共交通サービスへの意向 (65歳以上の高齢者が回答)

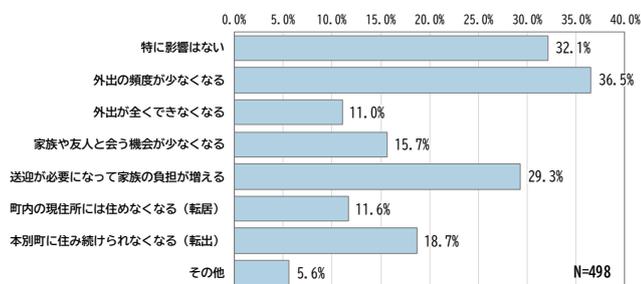
<今後、公共交通サービスを利用したいか>

- 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)



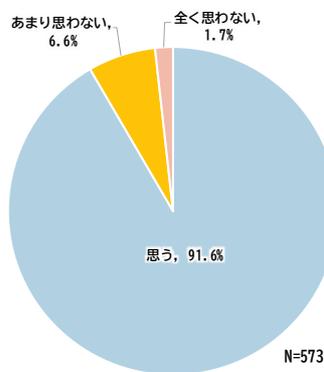
<公共交通サービスが無くなると>

- 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)



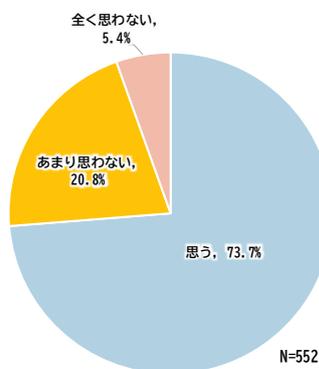
<町内交通サービスを維持すべきと思うか>

- 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



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

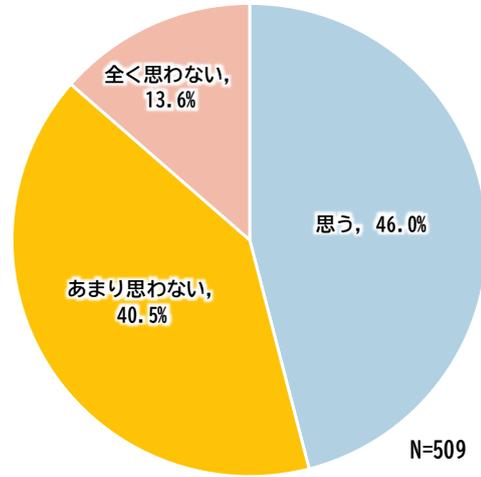
資料編



⑦ 乗合デマンド交通の利用意向 (65歳以上の高齢者が回答)

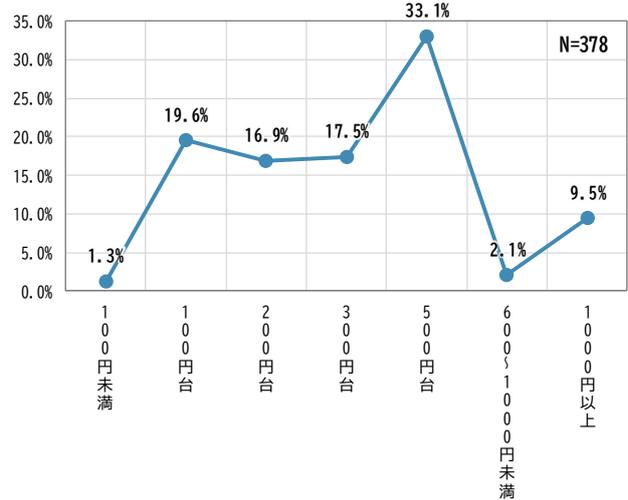
<利用意向>

- 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



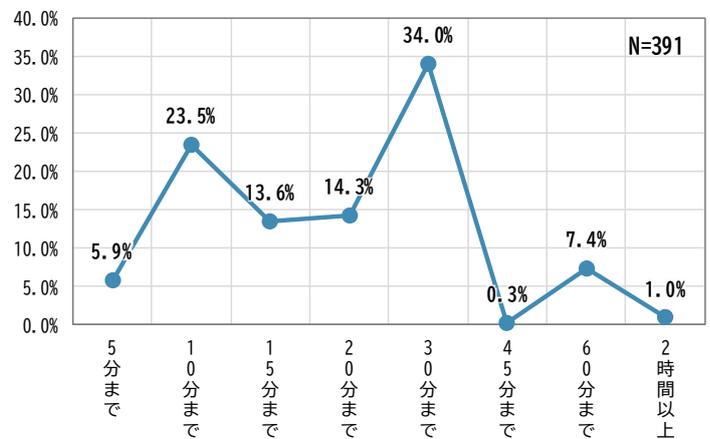
<支払運賃>

- 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



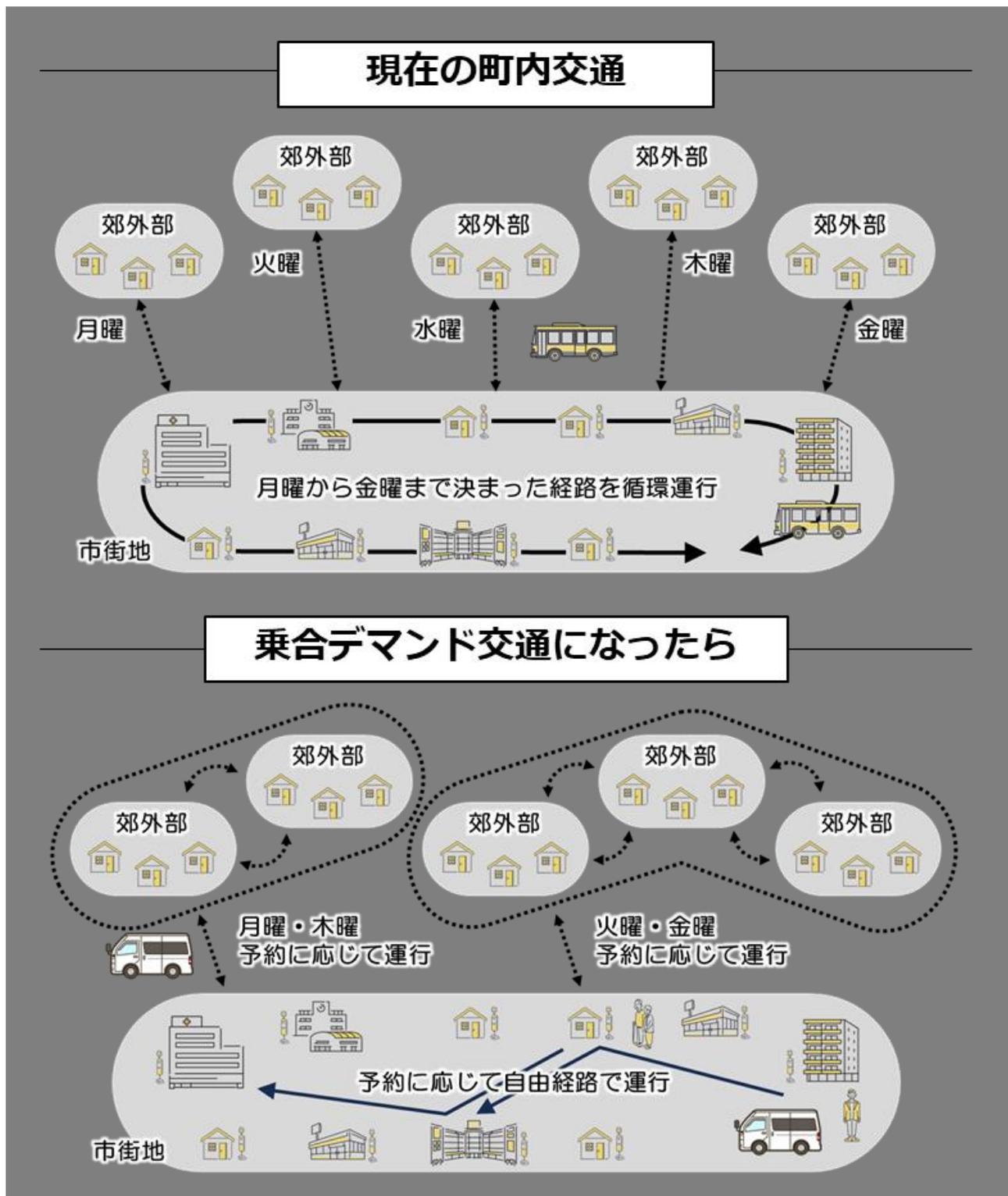


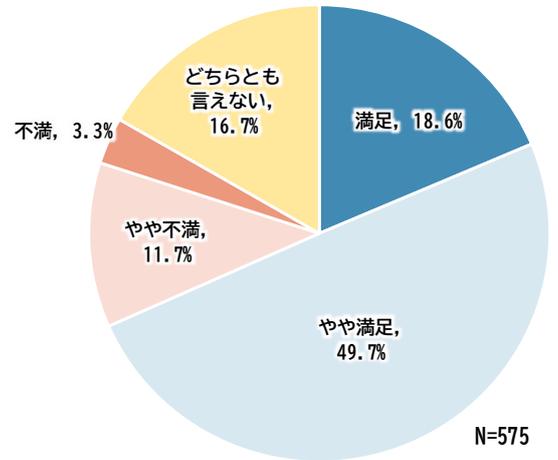
図 3-9 調査票で示したデマンド交通の説明図

- 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)

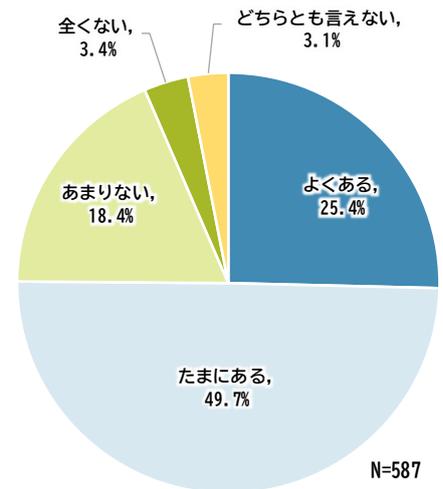
<暮らしの満足度>

○ 「満足」「やや満足」を合わせると7割近くが満足しています



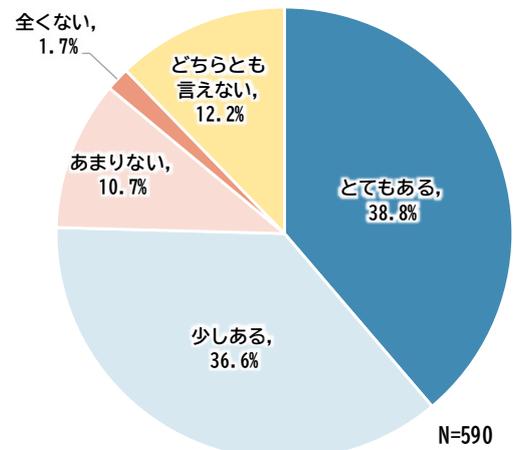
<友人・知人との交流>

○ 「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



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

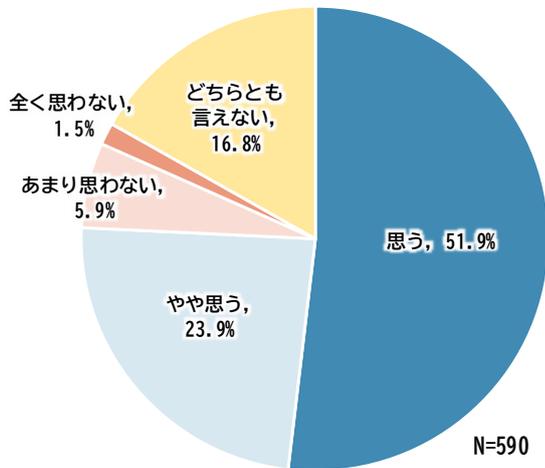
実施体制・スケジュール

資料編

⑧ 暮らしの状況(2) (65歳以上の高齢者が回答)

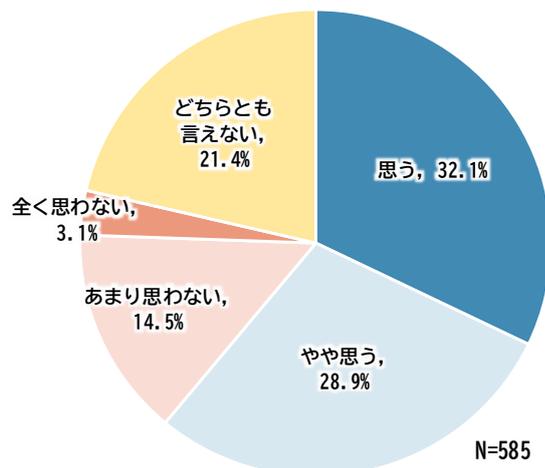
<今後も住みたいか(定住意向)>

○ 「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



- 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

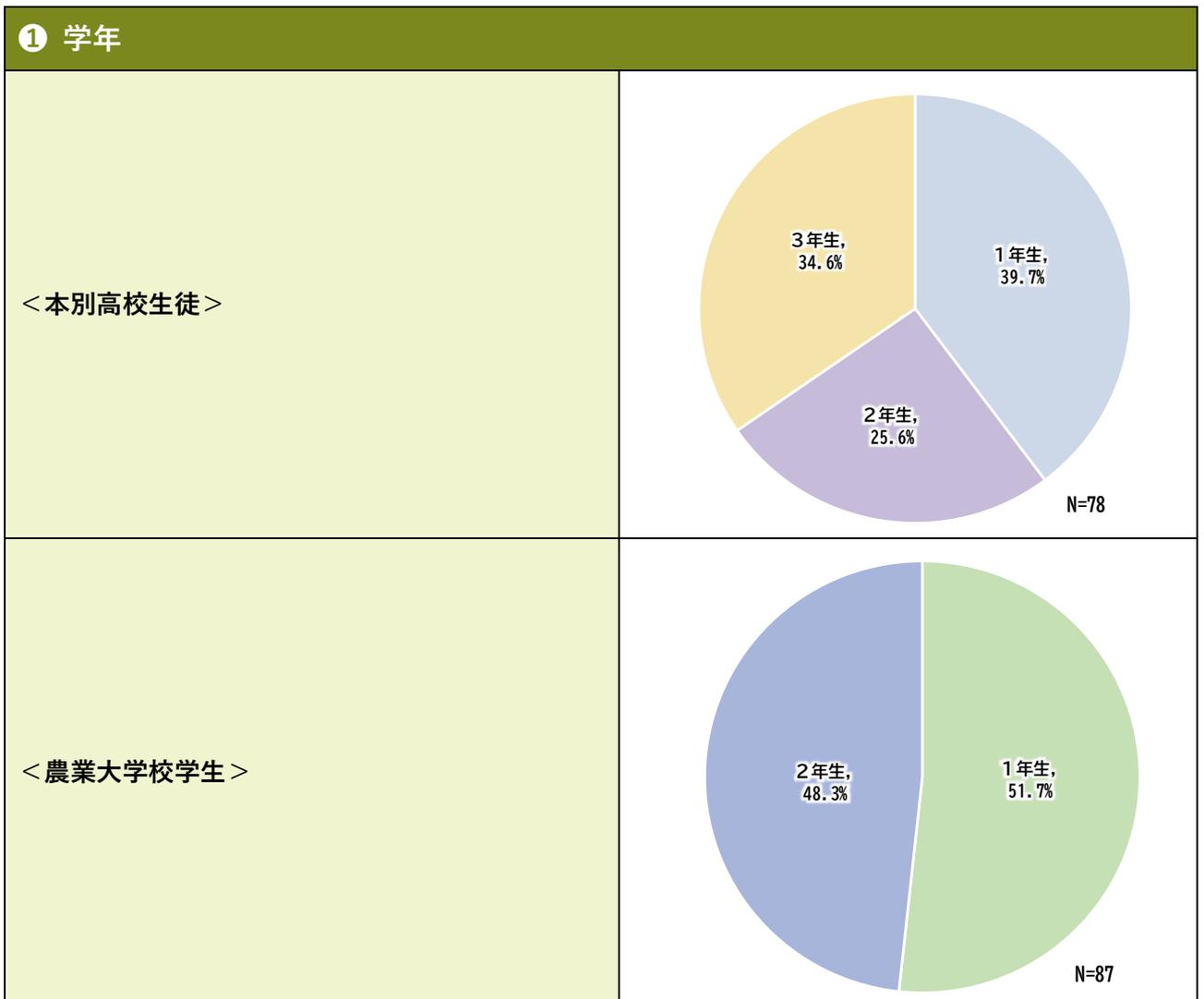
(2) 学生向けアンケート調査

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

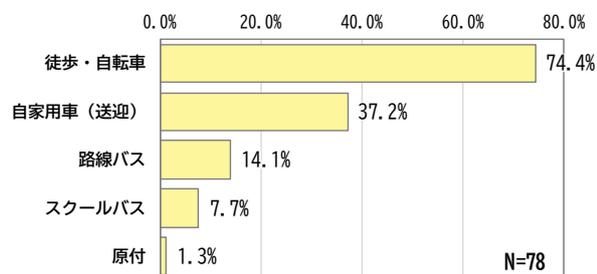
7章
実施体制・スケジュール

資料編

② 本別高校生徒(1)

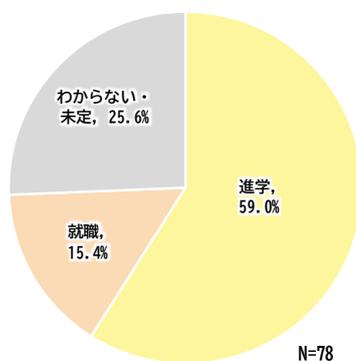
<通学手段>

- 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



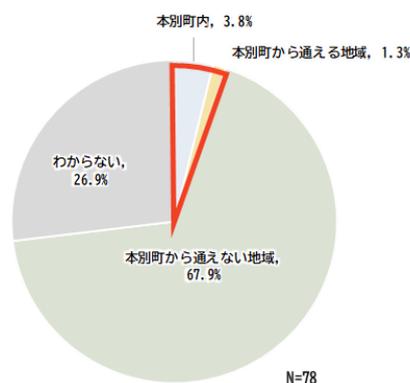
<卒業後の希望進路>

- 進学が最も多く約6割となっています



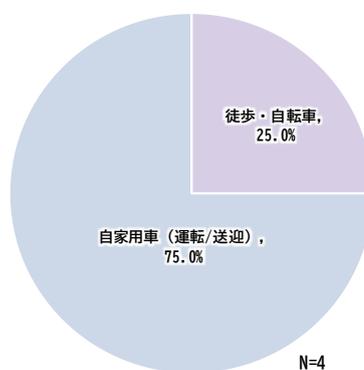
<卒業後の進学・就職等の希望地>

- 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の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

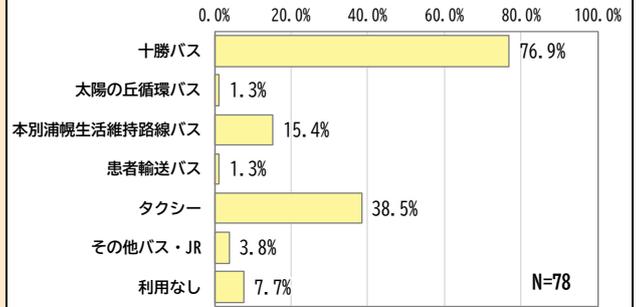


- 1章 本計画について
- 2章 地域特性について
- 3章 移動ニーズについて
- 4章 本計画の目標・基本方針
- 5章 施策・各交通サービスの位置づけ
- 6章 評価方法
- 7章 実施体制・スケジュール
- 資料編

② 本別高校生徒(2)

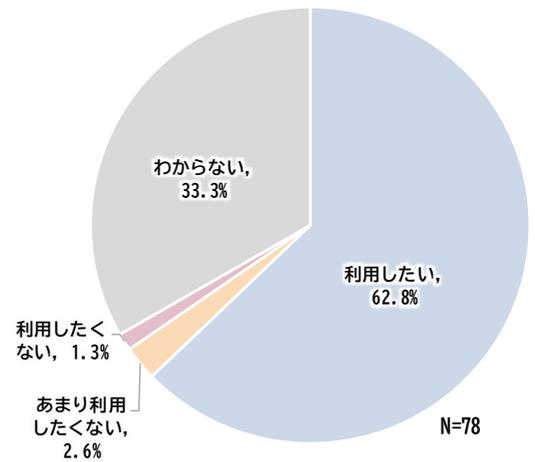
<利用したことのある公共交通>

- 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



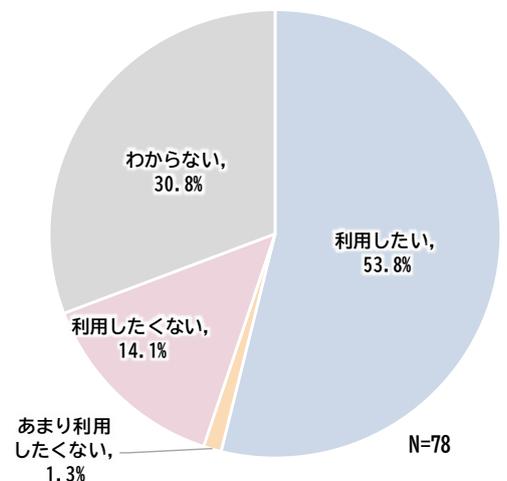
<今後の公共交通利用意向>

- 「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>

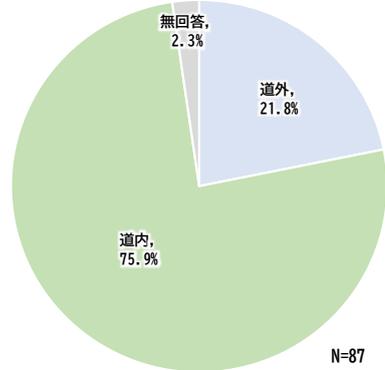
- 「利用したい」の割合が5割を超え最も多いです
- 「今後の公共交通利用意向（公共交通全体）」と比べて、「利用したくない」の割合が多いです



③ 農業大学校学生(1)

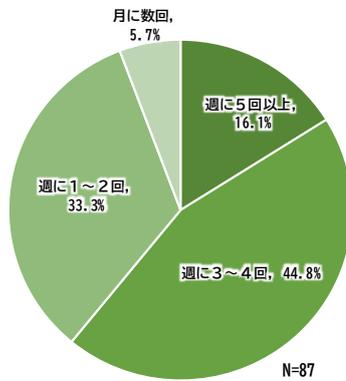
<出身地>

- 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



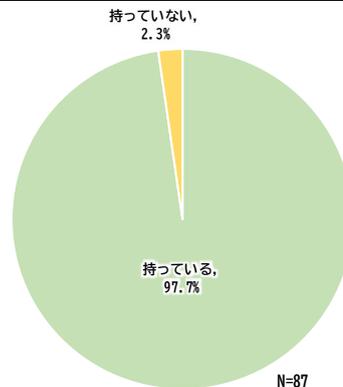
<本別町市街地への訪問頻度>

- 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



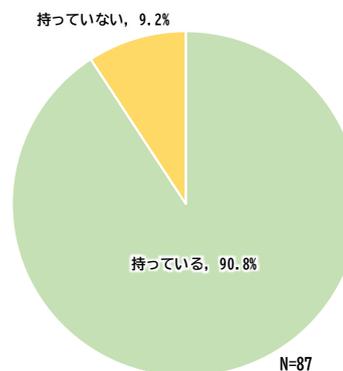
<運転免許の有無>

- 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



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

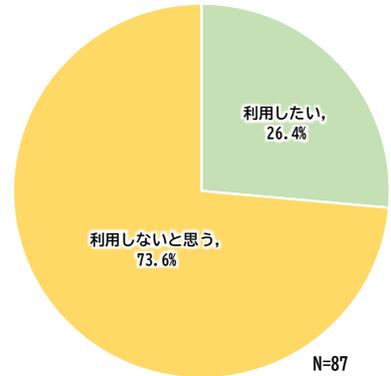
6章
評価方法

7章
実施体制・スケジュール

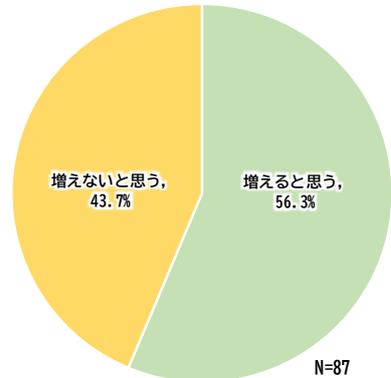
資料編

③ 農業大学校学生(2)

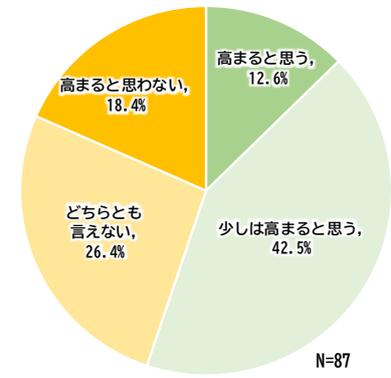
<大学から市街地へのバス路線があれば
利用するか>
○ 4人に1人が利用したいと回答しています



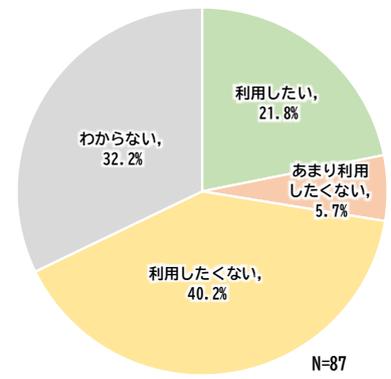
<公共交通利便性向上で
市街地訪問頻度は向上するか>
○ 「増えると思う」の割合がやや優勢です



<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



- 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) 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

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

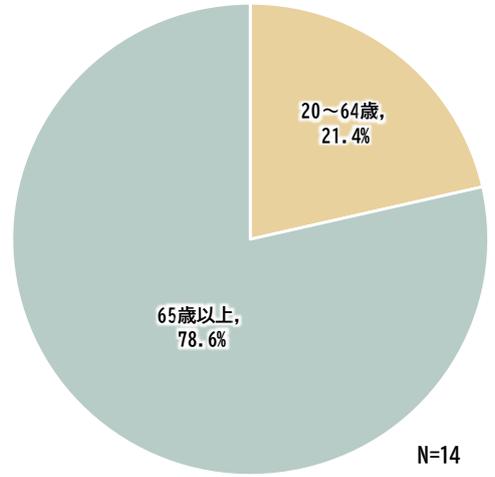


2) 調査結果 (抜粋)

① 太陽の丘循環バス利用者(1)

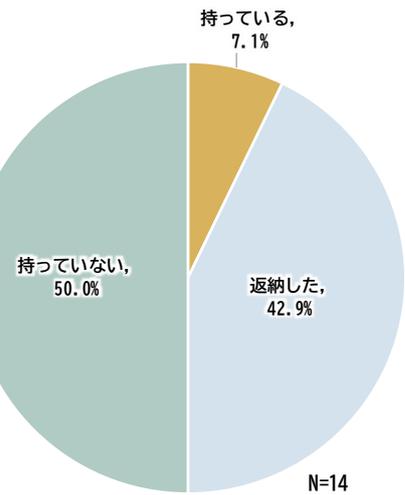
<年齢>

- 約8割が高齢者の利用となっています



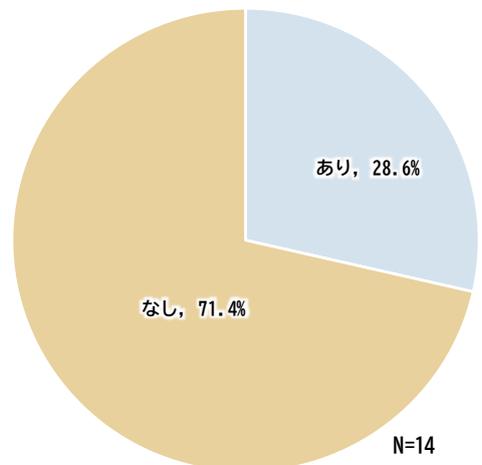
<運転免許の有無>

- 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

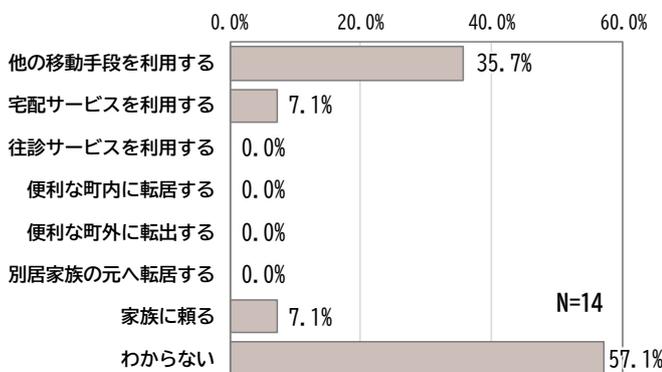
7章 実施体制・スケジュール

資料編

① 太陽の丘循環バス利用者(2)

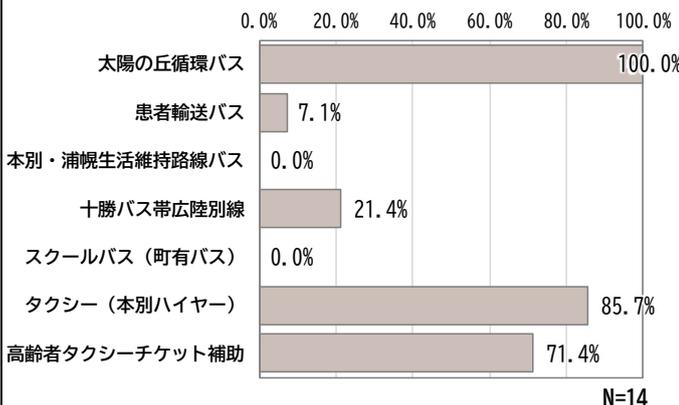
<このバスがなかったら>

- 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



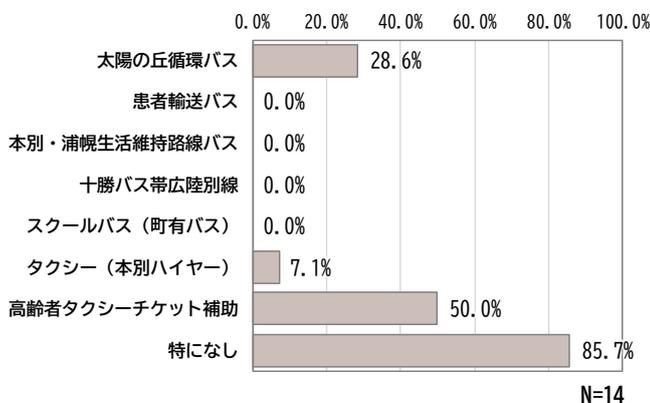
<生活に必要な公共交通>

- 「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>

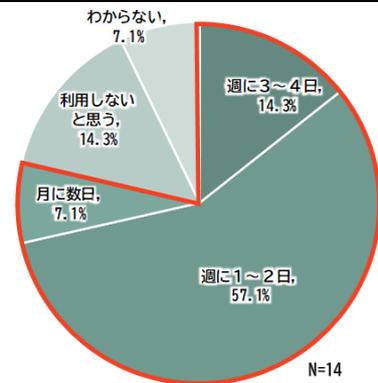
- 「特になし」が最も多く 8割を超えています
- 次いで、「タクシーチケット」と「太陽の丘循環バス」の順に多いです



① 太陽の丘循環バス利用者(3)

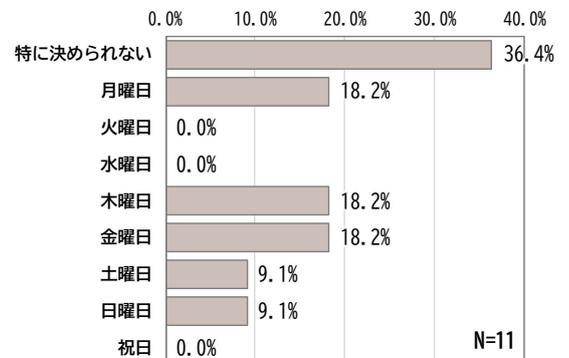
<乗合デマンド交通の利用意向 / 利用頻度>

- 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



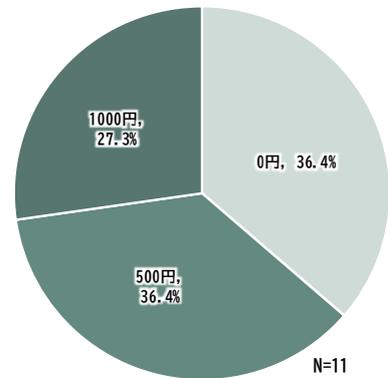
<利用したい曜日>

- 「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



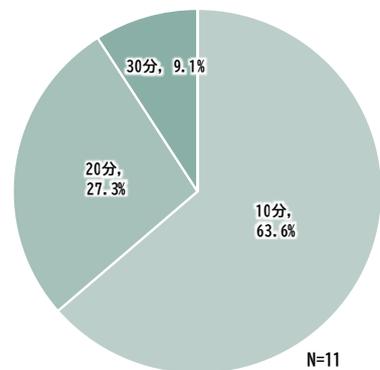
<希望運賃>

- 「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>

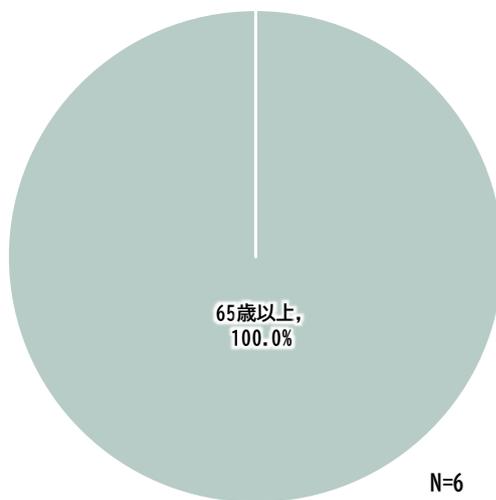
- 「10分」が最も多く半数以上となっています
- 最大は「30分」となっています



② 患者輸送バス（新生・月見台・明美地区）利用者(1)

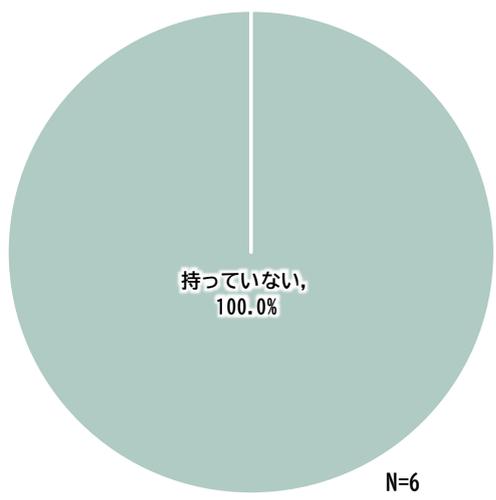
<年齢>

○ 全員が高齢者です



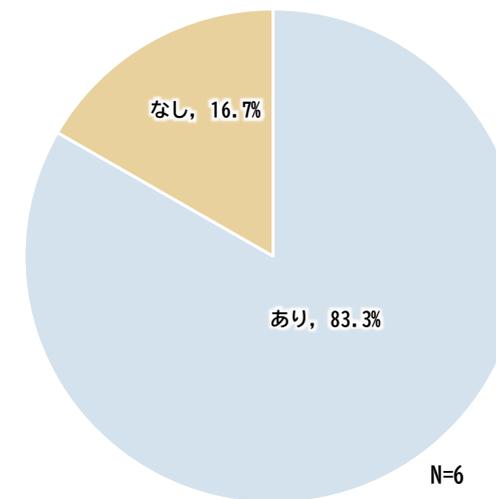
<運転免許の有無>

○ 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

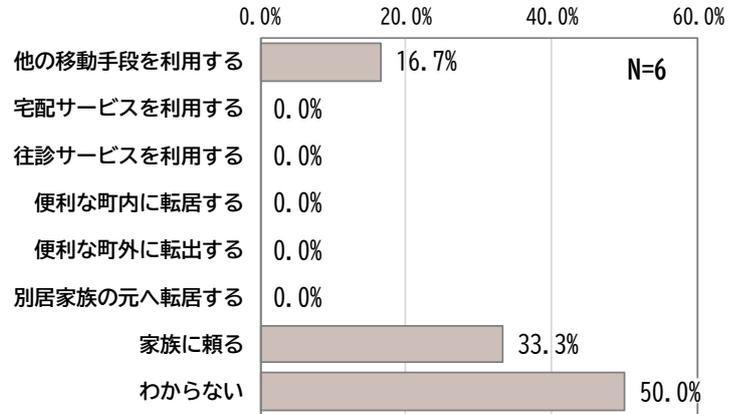
資料編



② 患者輸送バス（新生・月見台・明美地区）利用者(2)

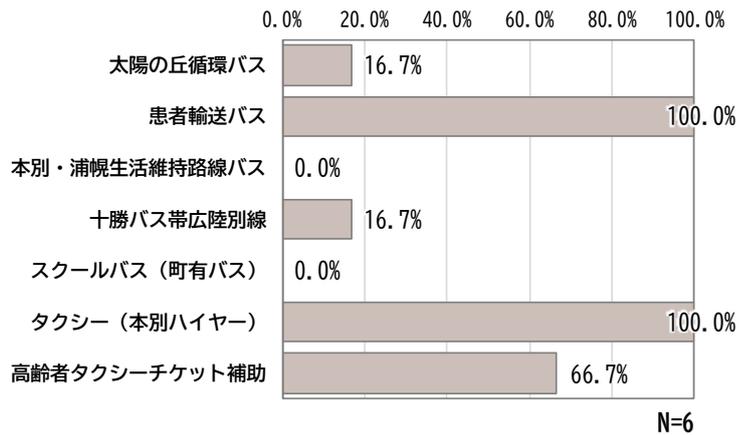
<このバスがなかったら>

- 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



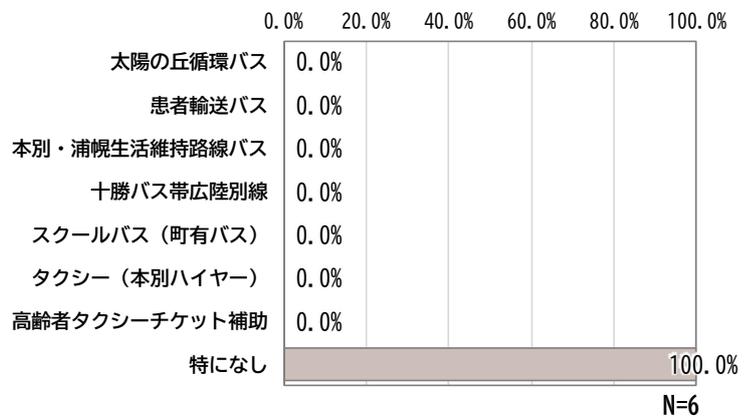
<生活に必要な公共交通>

- 「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>

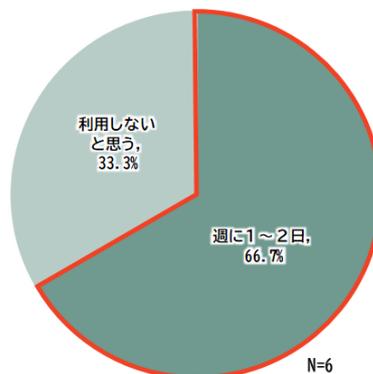
- 回答者全員が「特になし」と回答しています



② 患者輸送バス（新生・月見台・明美地区）利用者(3)

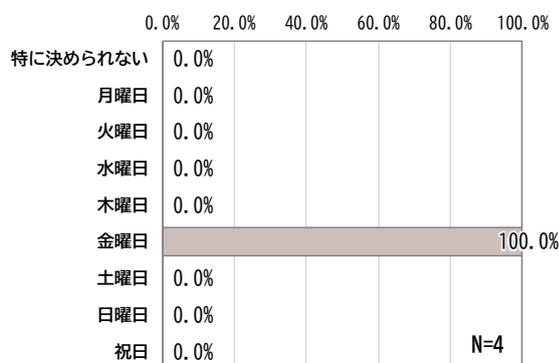
<乗合デマンド交通の利用意向 / 利用頻度>

- 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



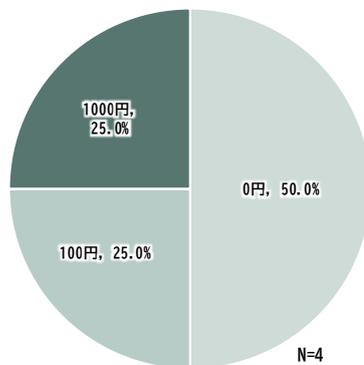
<利用したい曜日>

- 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



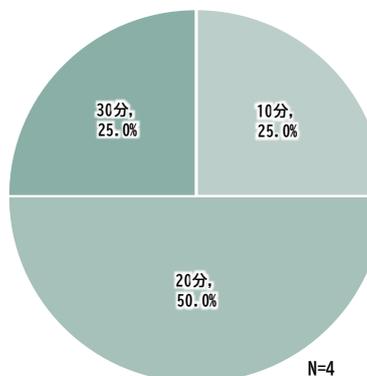
<希望運賃>

- 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



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