

幕別町生活交通ネットワーク計画 (案)

平成25年5月

幕別町地域公共交通確保対策協議会

目 次

1 幕別町の現況と課題.....	1
1.1 地域の現況.....	1
1.2 公共交通の現況.....	13
1.3 利用者ニーズの把握.....	22
1.4 幕別町における地域・交通課題の整理.....	26
2 幕別町生活交通ネットワーク計画.....	28
2.1 計画策定の目的・必要性.....	28
2.2 基本方針.....	28
2.3 計画の区域.....	29
2.4 計画の目標.....	29
2.5 目標を達成するために行う事業.....	32
2.6 計画期間.....	36
 【参考資料】	
3 利用者ニーズ把握調査.....	参 - 1
3.1 幕別町のバス交通に関するアンケート調査.....	参 - 1
3.2 コミュニティバス試験運行における調査.....	参 - 23
4 町営バス駒島線の見直しに向けた調査.....	参 - 49
4.1 町営バス駒島線の見直しに向けたアンケート調査.....	参 - 49
4.2 現地調査.....	参 - 65
4.3 町営バス駒島線の見直しに向けた調査のまとめ.....	参 - 70

1 幕別町の現況と課題

1.1 地域の現況

(1) 位置、地形、気象

1) 位置、地形

幕別町は、十勝地方のやや南に位置しており、東西間は 20km、南北間は 47km の距離で、西には十勝の主要都市である帯広市と更別町、北に音更町、池田町、東に豊頃町、南に大樹町が隣接している。また北部に十勝川が流れ、流域は平野となっており、その他の地域は丘陵地帯である。総面積は 477.68k m²であり、この広大な大地では、畑作や酪農を中心とした農業が盛んである。

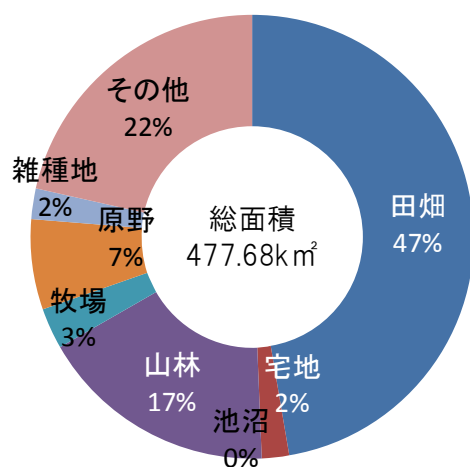


図 1.1.1 幕別町位置図

表 1.1.1 位置及び面積

位置	東経	143° 21' 35"
	北緯	42° 54' 20"
面積		477.68km ²

出典：幕別町資料

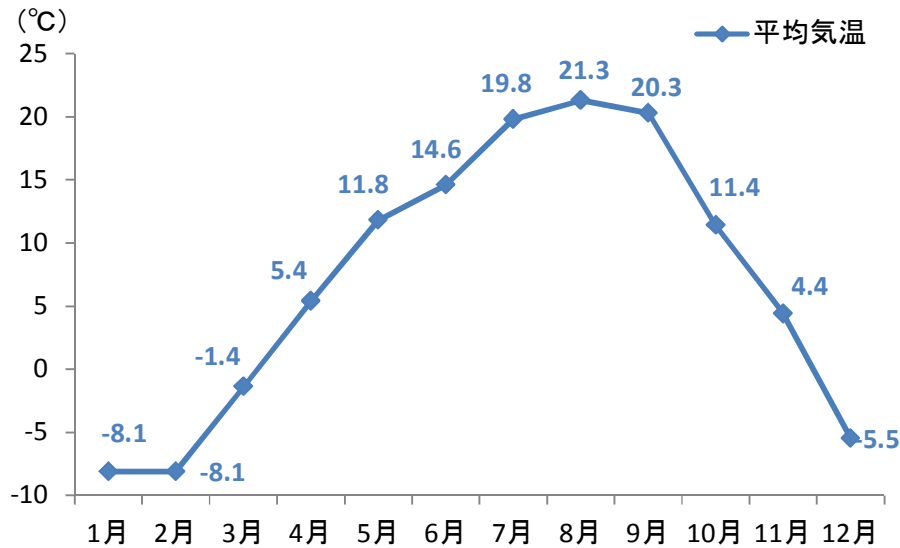


出典：幕別町資料

図 1.1.2 幕別町地目別面積

2) 気象

幕別町は内陸性の気候であり、夏には真夏日が多く猛暑日も観測されることがある。しかし、朝晩は非常に涼しくなり、過ごしやすい気候である。また、夏冬の気温差が大きい地域となっている。

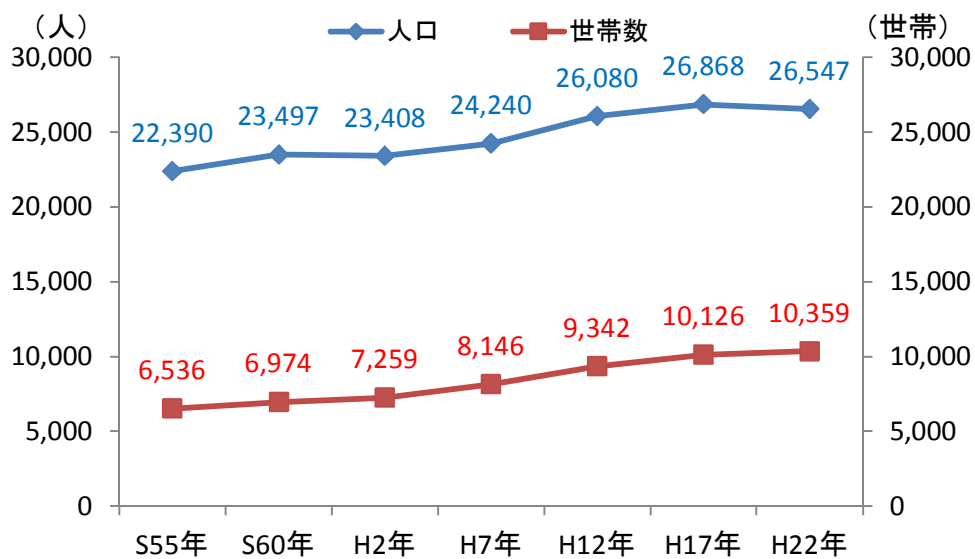


出典：幕別町資料（H23年）

図 1.1.3 幕別町の月別平均気温

(2) 人口・世帯数

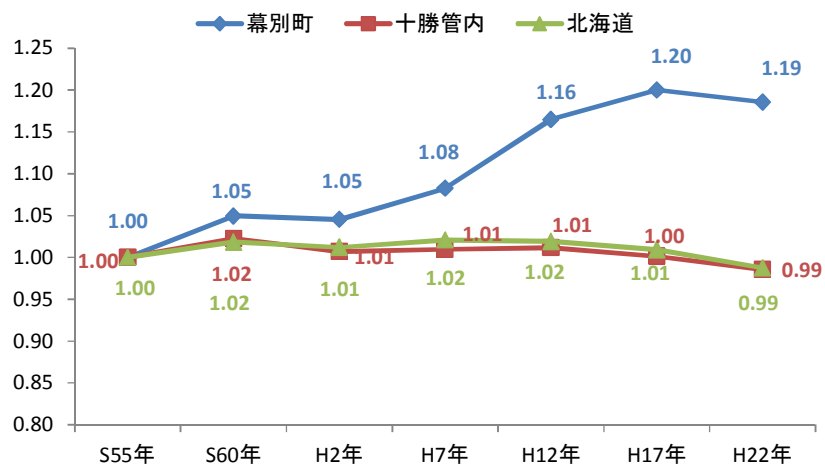
幕別町の人口は、S55年からH17年にかけて増加しているが、H17年からH22年にかけては約300人の減少となっている。一方、世帯数は増加を続けており、H22年には約10,400世帯となっている。



出典：国勢調査

図 1.1.4 幕別町の人口・世帯数推移

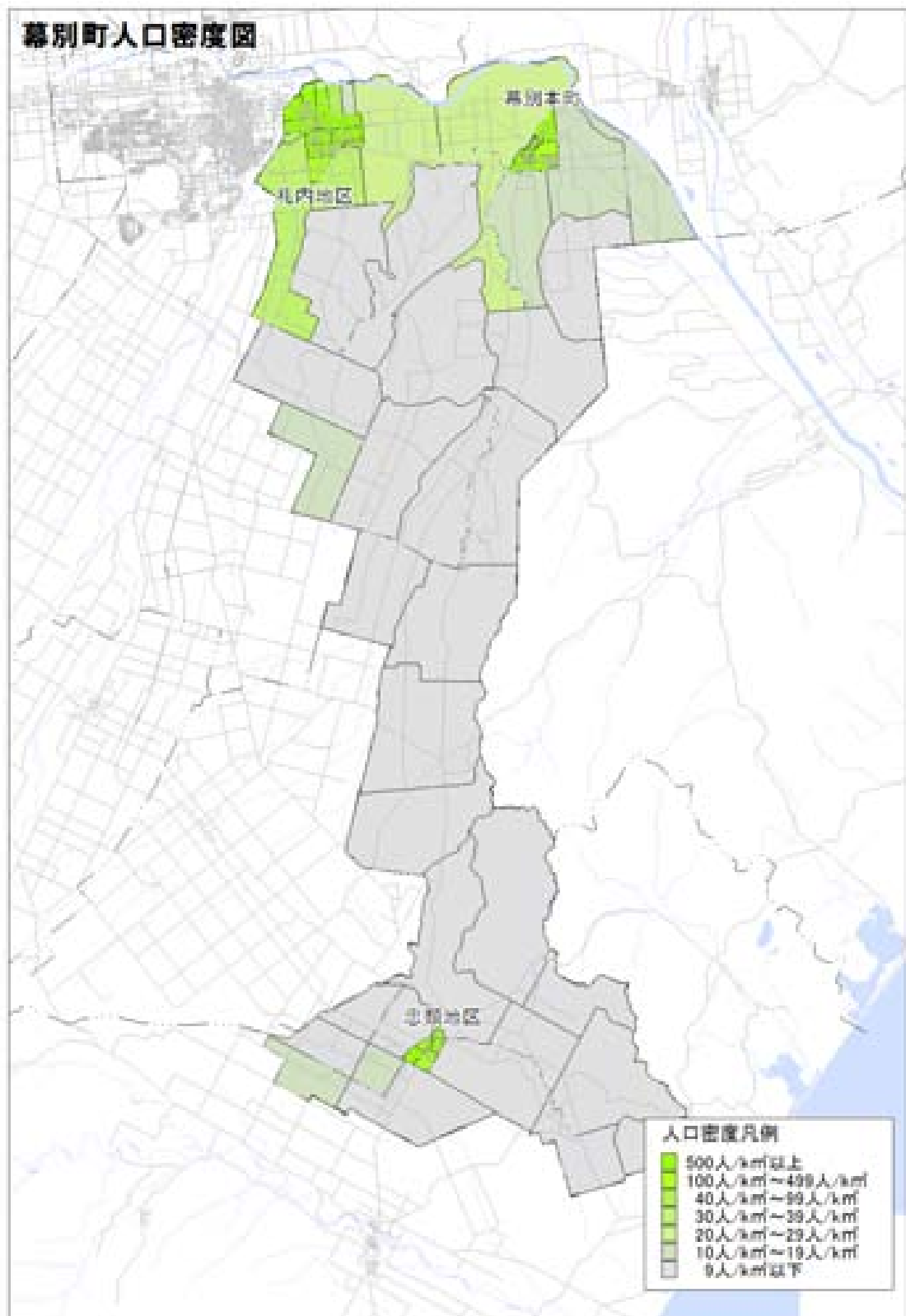
また、北海道及び十勝管内、幕別町の人口伸び率を比較すると、S55 年を基準にした場合、北海道及び十勝管内では 0.01 の減少となっているが、幕別町では 0.19 の増加となっている。



出典：国勢調査

図 1.1.5 人口伸び率の比較（北海道、十勝管内、幕別町）

幕別町における地区別人口密度をみると、札内・幕別・忠類市街地に人口が集中している様子がうかがえる。

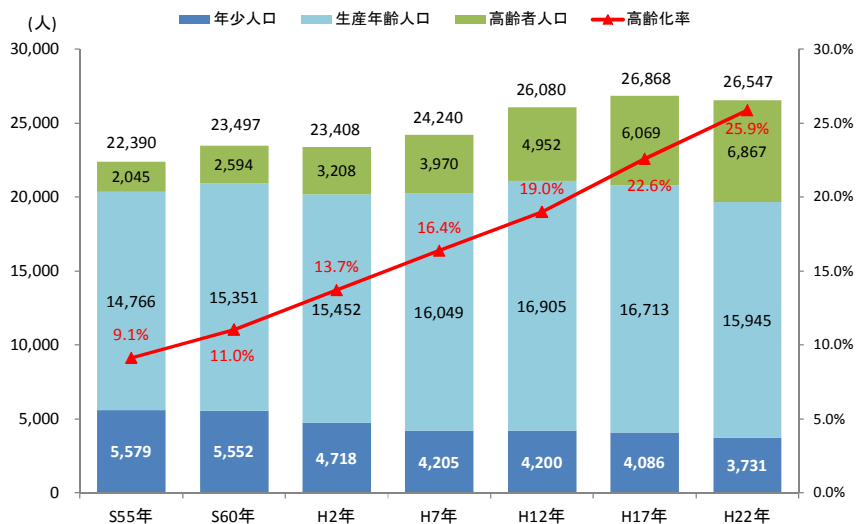


出典：国勢調査

図 1.1.6 人口密度

(3) 少子高齢化の状況

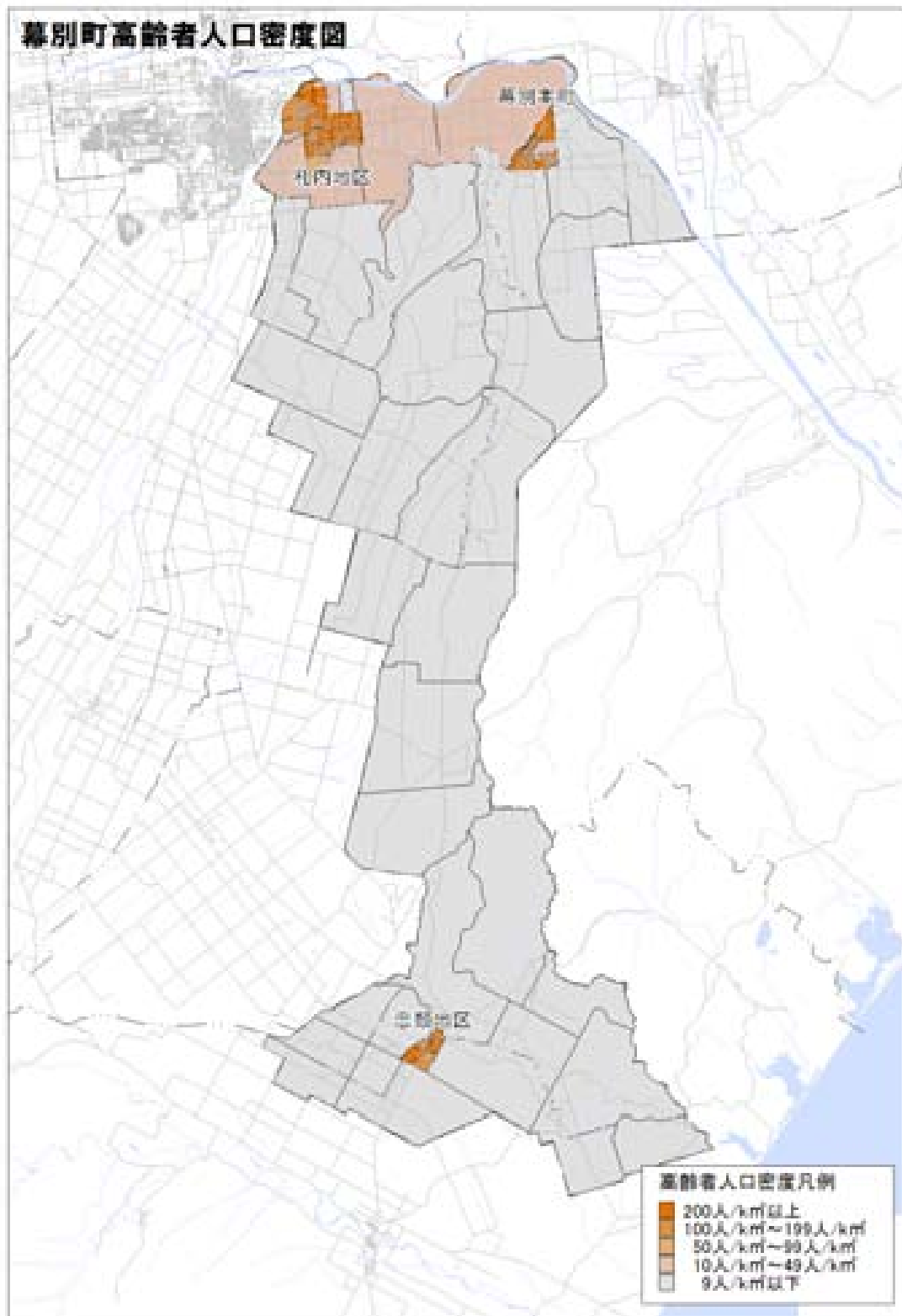
幕別町における年齢階層別（3区分）人口割合の推移をみると、年少人口は減少傾向にあり、高齢者人口は増加傾向にある。高齢者人口はS55年と比較すると約5,000人増加しているが、年少人口は約2,000人減少しており、急速に少子高齢化が進行している。



出典：国勢調査

図 1.1.7 年齢階層別（3区分）人口と高齢化率の推移

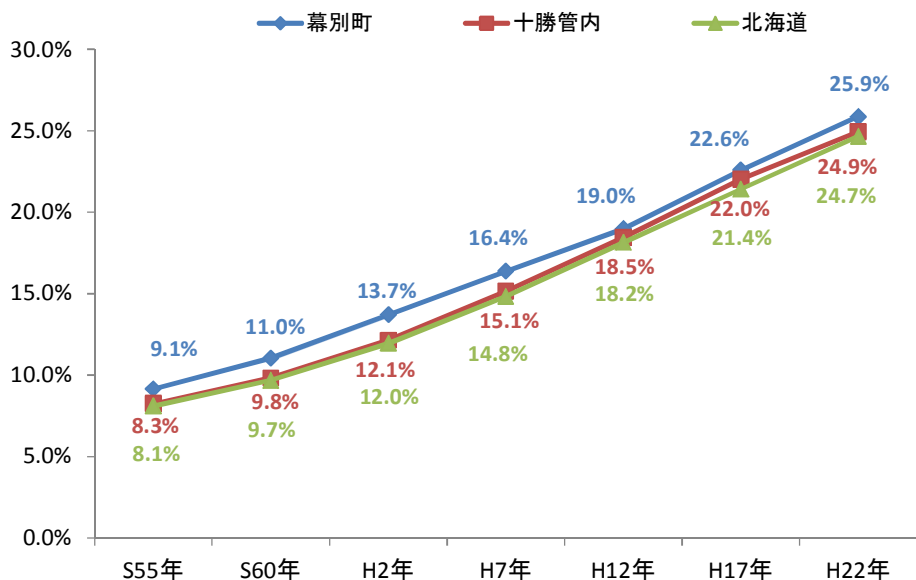
また幕別町の高齢者人口密度をみると、札内・幕別・忠類市街地に高齢者が集中している。



出典：国勢調査

図 1.1.8 高齢者人口密度

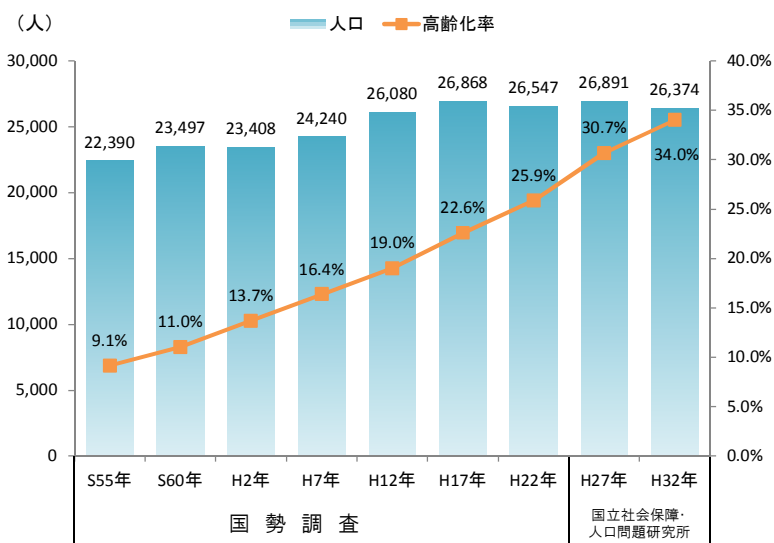
幕別町と十勝管内、北海道の高齢化率を比較すると、H22年において北海道では24.7%、十勝管内では24.9%、幕別町では25.9%となっており、北海道、十勝管内よりも幕別町の方が高齢化率が高くなっている。



出典：国勢調査

図 1.1.9 高齢化率の比較（幕別町、十勝管内、北海道）

幕別町の将来人口及び高齢化率をみると、人口についてはS55年からH27年まで増加傾向にあるが、H32年においては減少している。また高齢化率をみると、H27年以降30%を超えることが予想されており、3人に1人は高齢者となる見通しである。



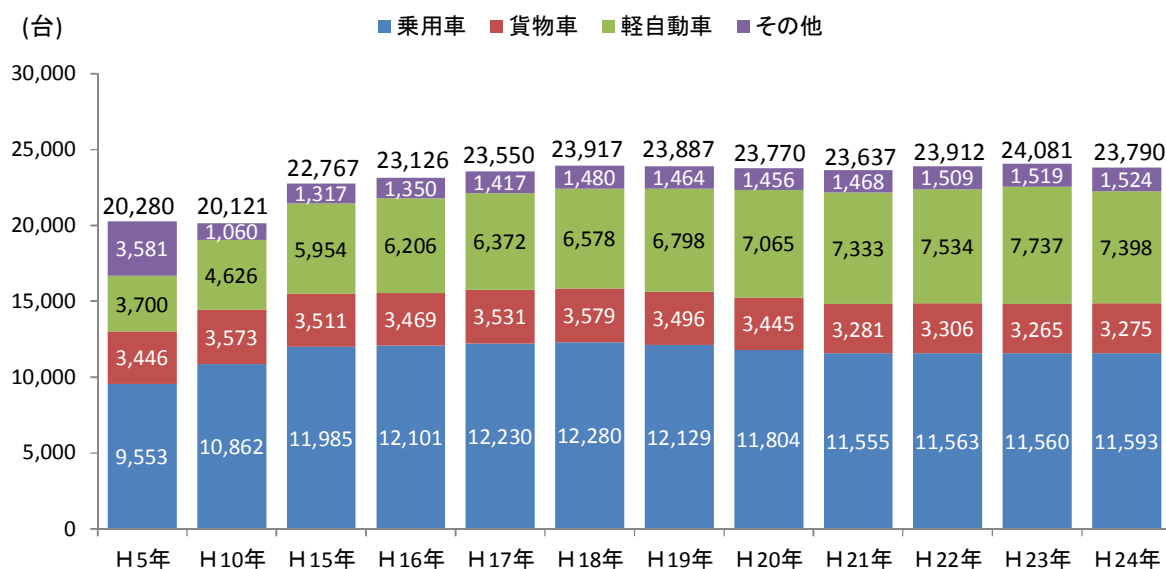
出典：国勢調査（S55年～H22年）

国立社会保障・人口問題研究所（H27年～H32年）

図 1.1.10 幕別町の将来人口及び高齢化率の推計値

(4) 自動車保有台数

幕別町で登録されている自動車保有台数は増加傾向にあり、平成5年と比較すると平成24年には1.2倍の増加となっている。またH22年の世帯数は10,359世帯となっており、一世帯当たり乗用車（乗用車と軽自動車の合計）は1.8台/世帯となっている。



出典：北海道自動車統計（(財)北海道陸運会）

図 1.1.11 幕別町の自動車保有台数の推移（各年3月末現在）

(5) 町内の都市施設等の立地状況

幕別本町地区、札内地区、忠類地区、その他農村部における商業施設、医療機関、文化施設、官公署施設、教育機関の施設位置を整理する。

1) 幕別地区

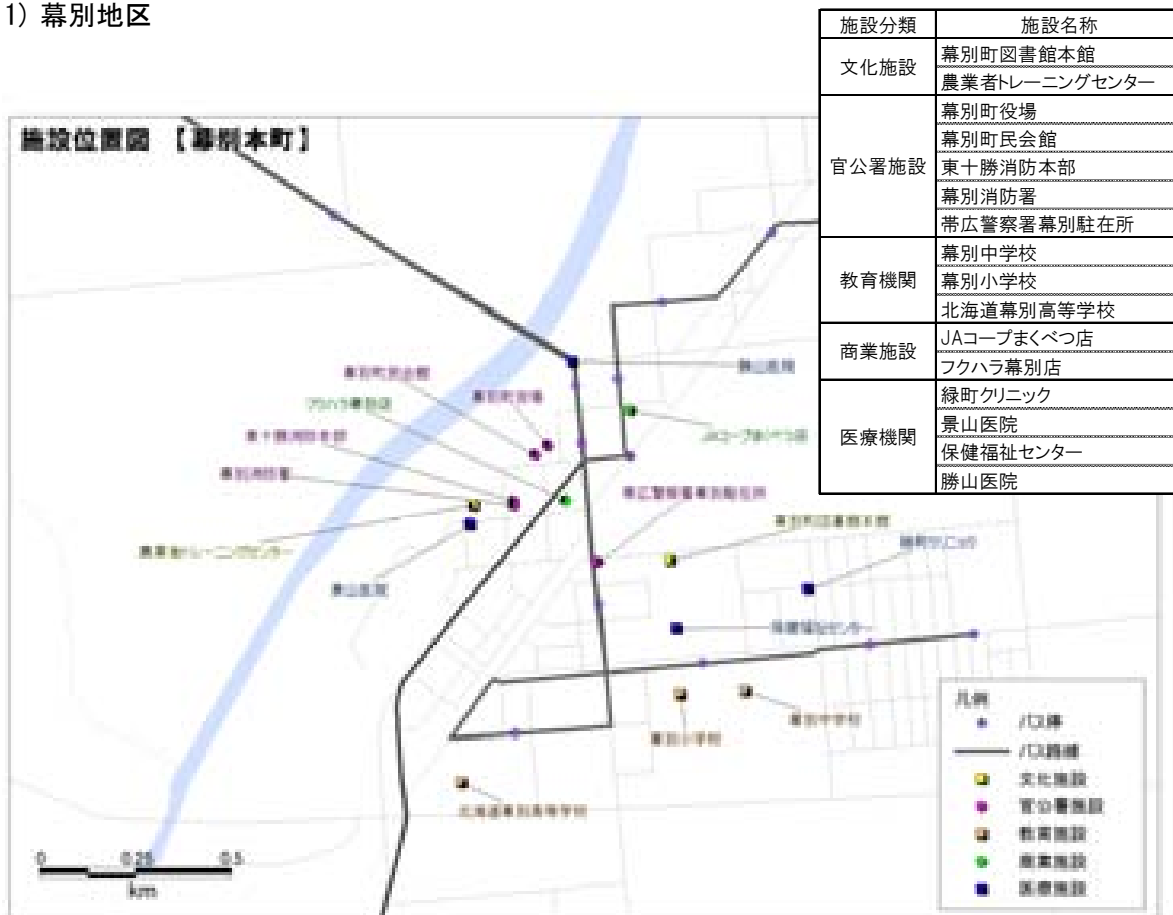


図 1.1.12 幕別地区施設位置

2) 札内地区

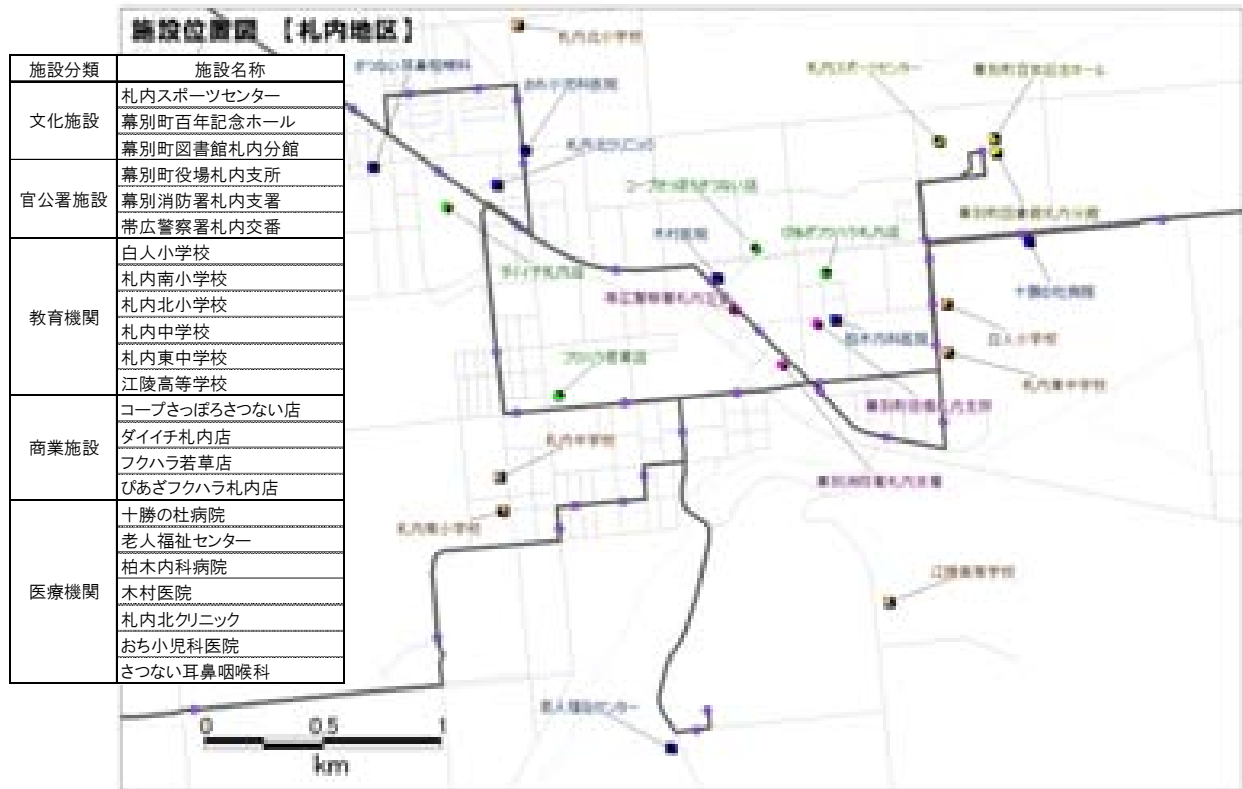


図 1.1.13 札内地区施設位置

3) 忠類地区

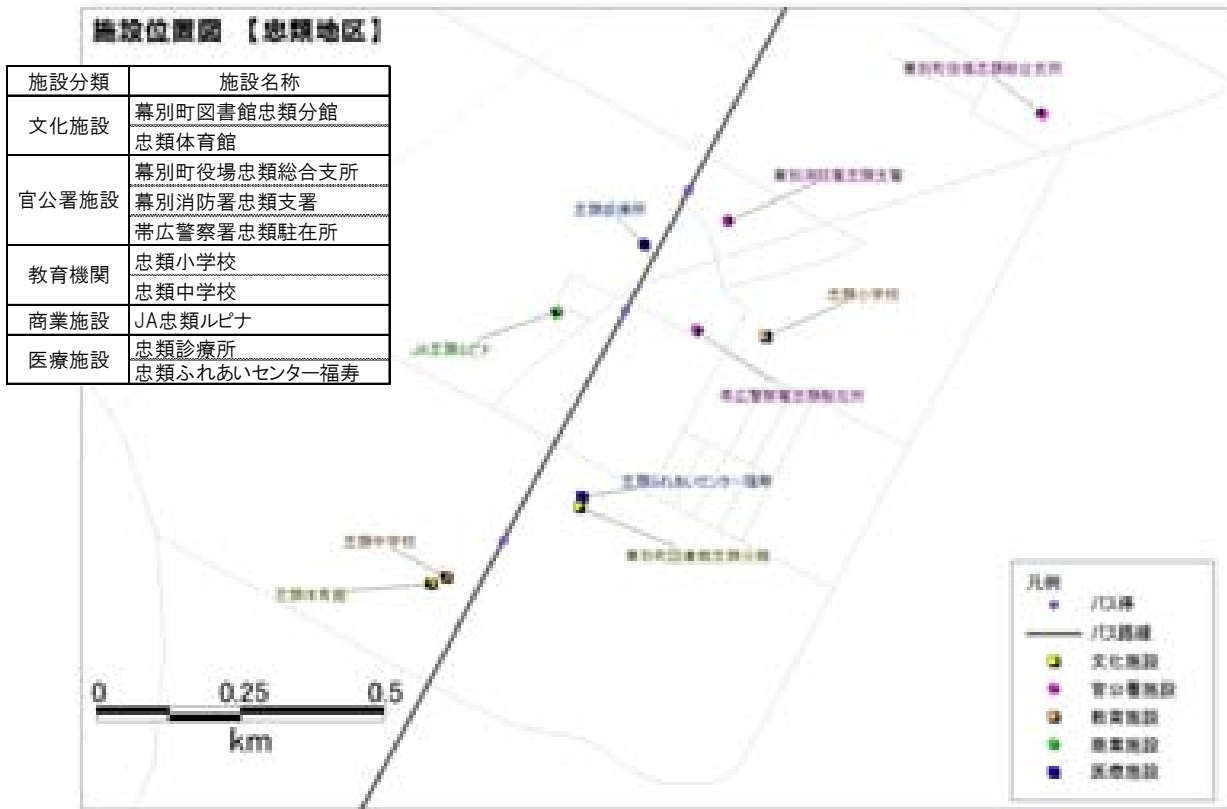


図 1.1.14 忠類地区施設位置

4) その他農村部

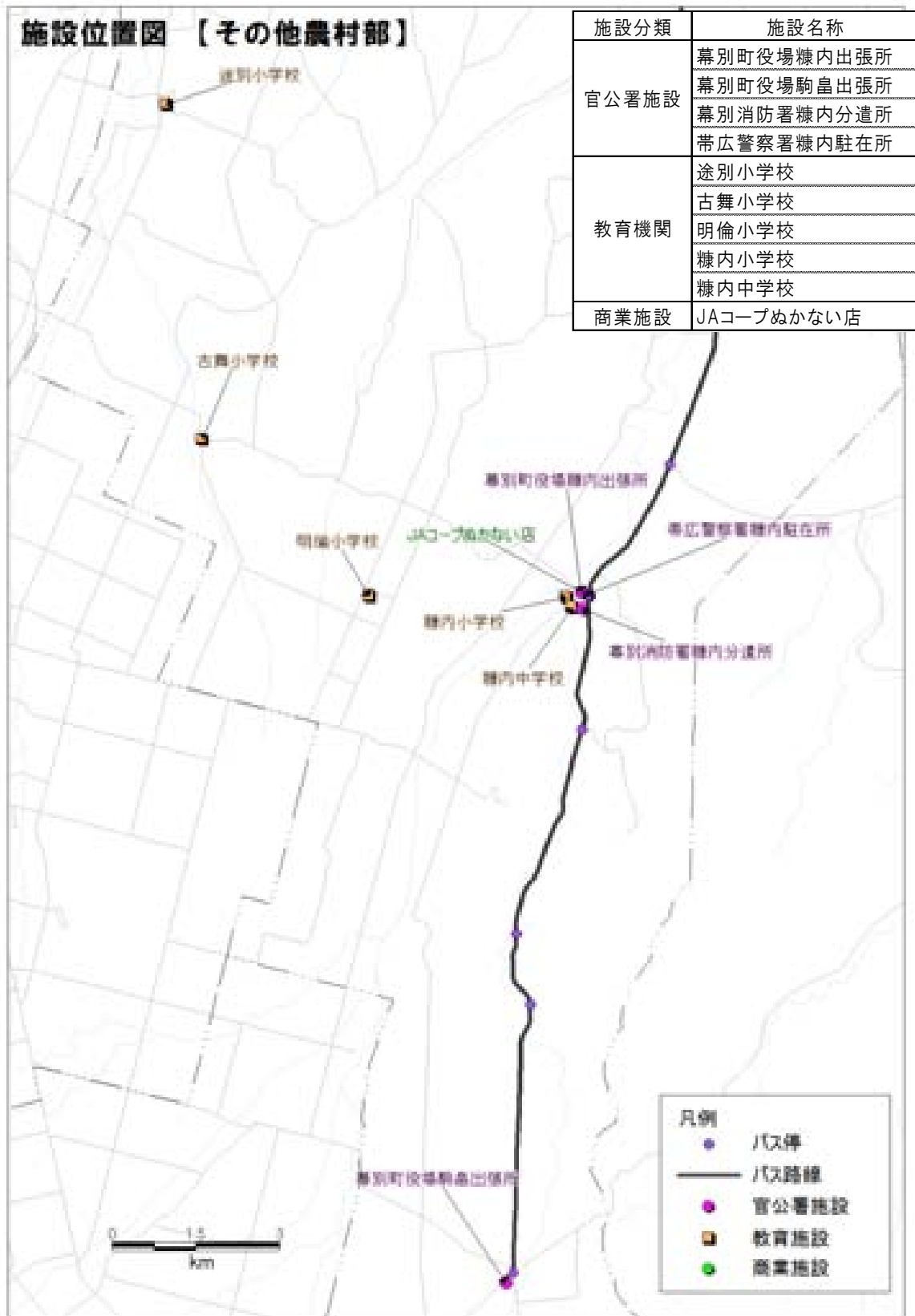


図 1.1.15 その他農村部施設位置

1.2 公共交通の現況

(1) 運行状況等の整理

1) 幕別町におけるバスの運行状況

① 十勝バス及び町営バス

幕別町内における十勝バス、町営バスの運行状況を以下に整理する。



図 1.2.1 十勝バス及び町営バス路線図

② スクールバス

幕別町におけるスクールバス路線を以下に示す。

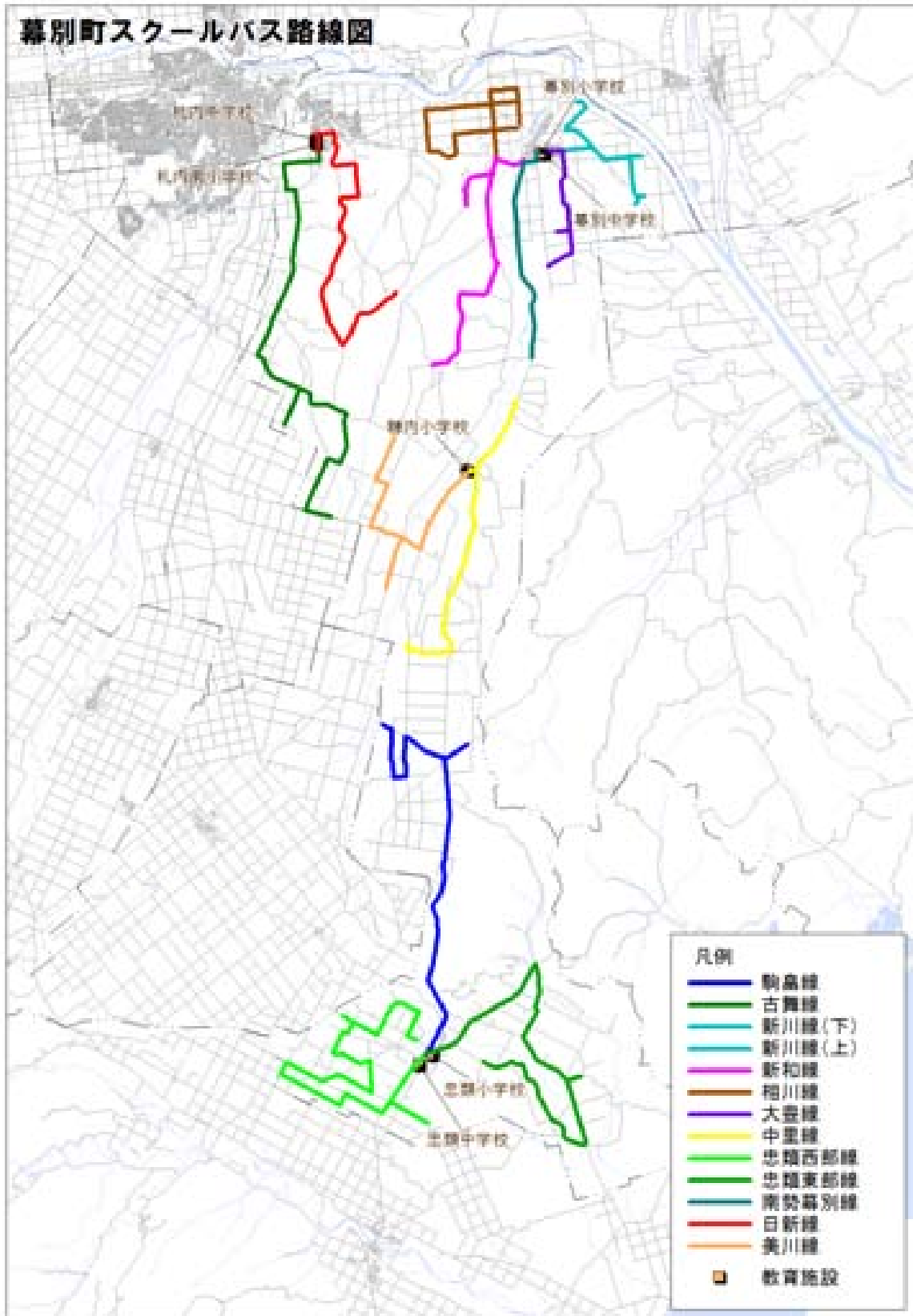


図 1.2.2 スクールバス路線図

2) 幕別町におけるバスの利用状況

幕別町内を運行している町営バス、十勝バスについて、以下に利用状況を整理する。

① 町営バス

町営バスの利用者は減少傾向にあり、平成23年には年間利用者数が1,015人となっている。また、平成23年度の1日当たり利用者数については3.4人、1便（往復）当たり利用者数については1.5人という状況であり、非効率な運行形態となっている。

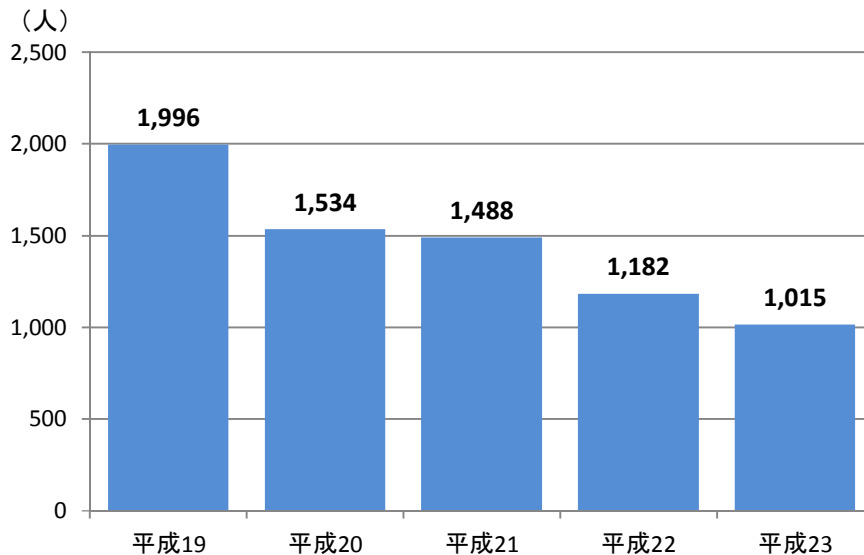


図 1.2.3 年間利用者数の経年変化（町営バス）

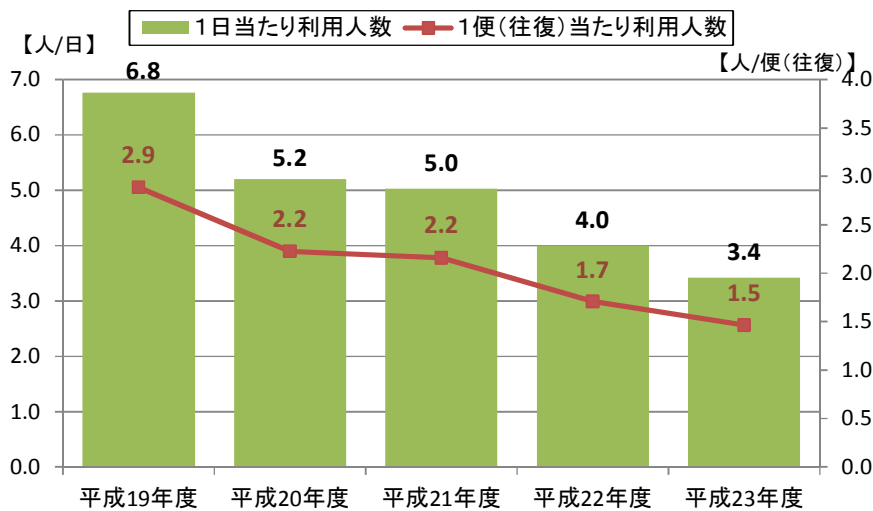
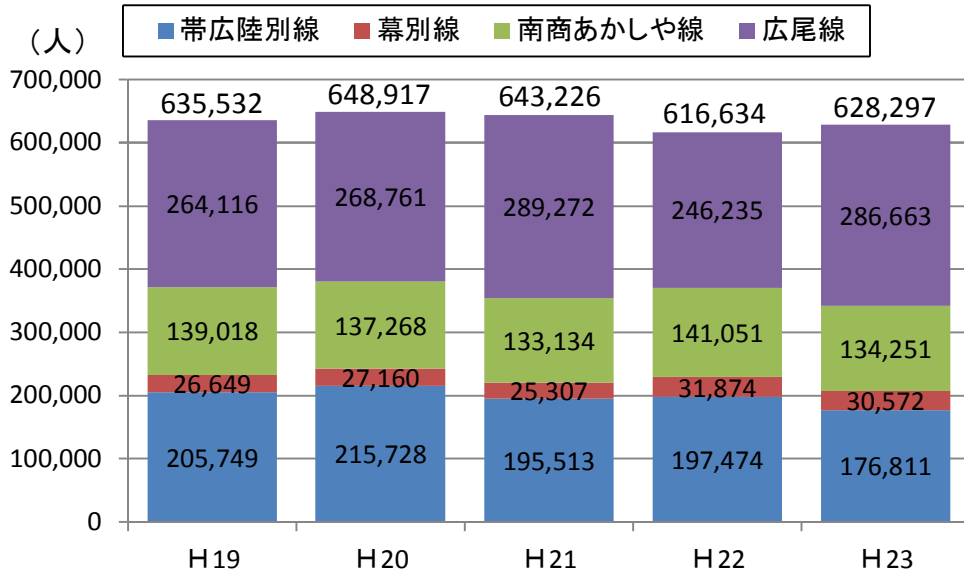


図 1.2.4 1日、1便あたり利用者数の経年変化（町営バス）

② 十勝バス

幕別町内を運行している十勝バス 4 路線について利用状況を見ると、全体的には減少傾向となっており、路線別では広尾線・幕別線はやや増加傾向、帯広陸別線・南商あかしや線は減少傾向となっている。



出典：十勝バス（株）

図 1.2.5 路線別年間利用者数の経年変化（十勝バス）

3) 幕別町におけるバスの運行収支

① 町営バス

町営バス運行に係る経費は年間約 600 万円となっており、無料の利用者が大部分を占めている。したがって、運賃収入は皆無に等しい状況となっている。

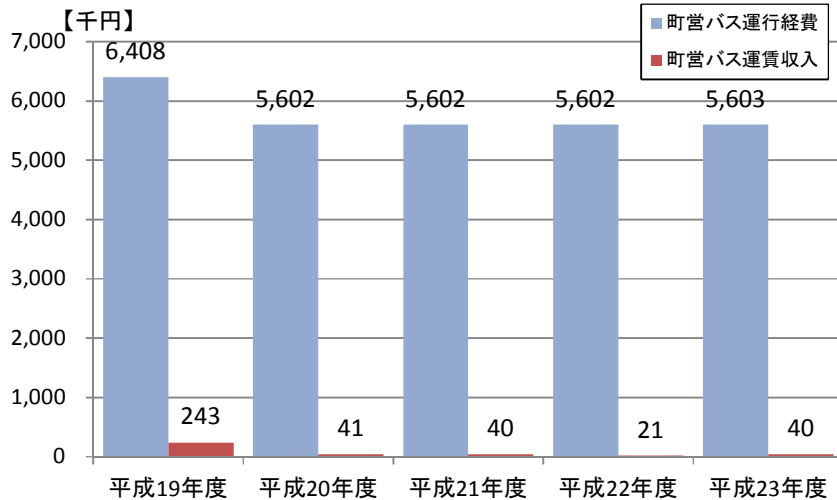
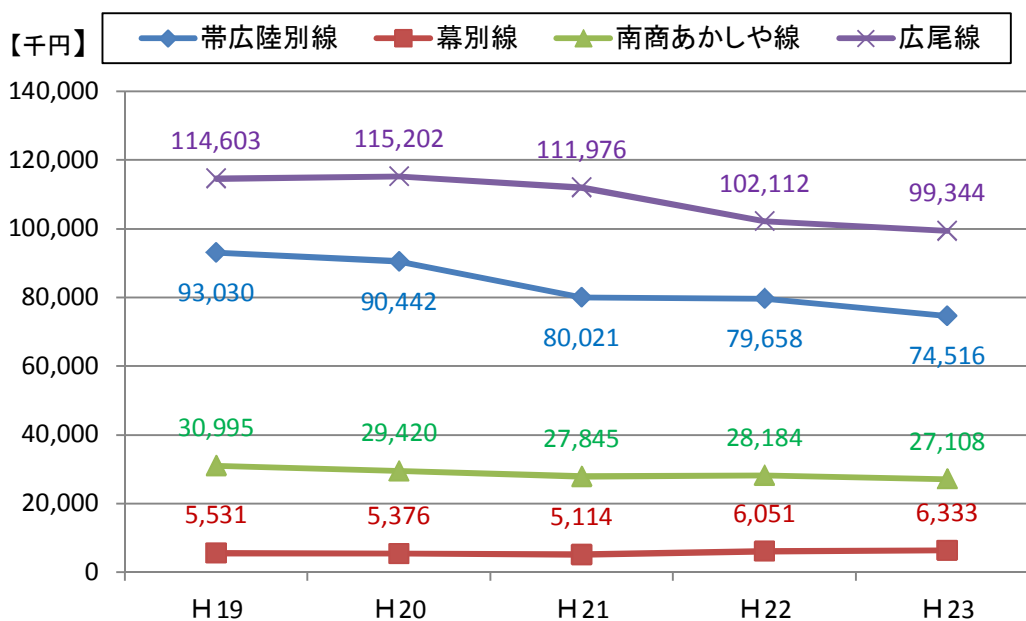


図 1.2.6 運行経費・運行収入の経年変化（町営バス）

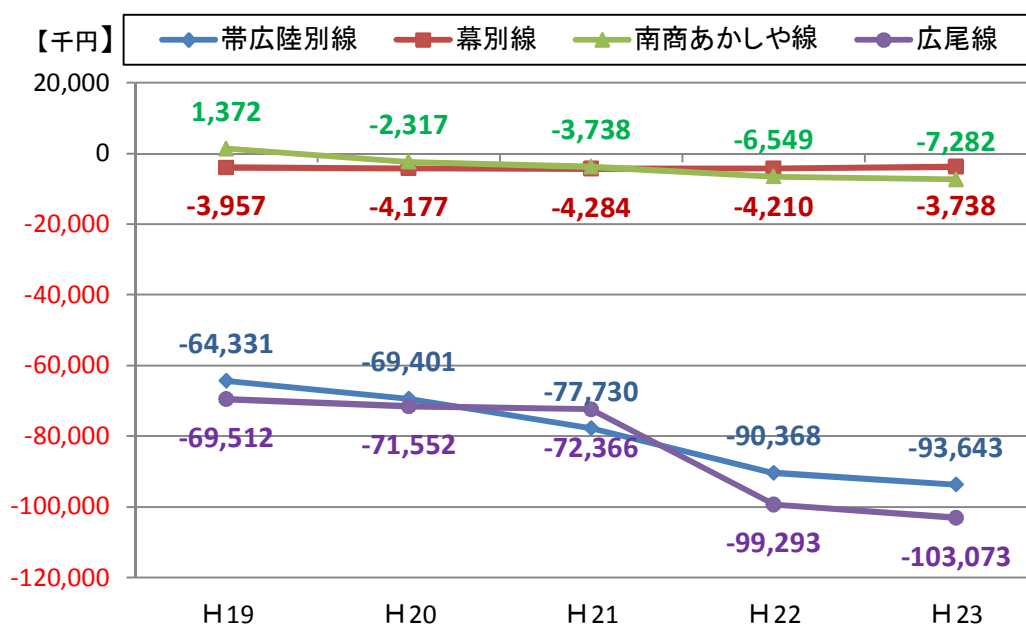
② 十勝バス

幕別町内を運行する十勝バスの路線別運賃収入については、幕別線・南商あかしや線は横ばいであるが、帯広陸別線・広尾線は減少傾向にある。また、年度別経常損益（経常収入－経常費用）は、全路線共に赤字ではあるが、幕別線はやや赤字回復傾向にあり、帯広陸別線・南商あかしや線・広尾線は赤字増加傾向にある。



出典：十勝バス（株）

図 1.2.7 路線別運賃収入の経年変化（十勝バス）



出典：十勝バス（株）

図 1.2.8 路線別経常損益の経年変化（十勝バス）

(2) 交通空白地域の状況整理

幕別町幕別地区、札内地区、忠類地区、その他農村部の交通空白地域について整理を行う。

1) 幕別地区

幕別地区における公共交通空白地域の状況を見ると、幕別駅周辺においてはバス停勢力圏に含まれているが、既存のバス交通でカバーされていない地域も見られる。

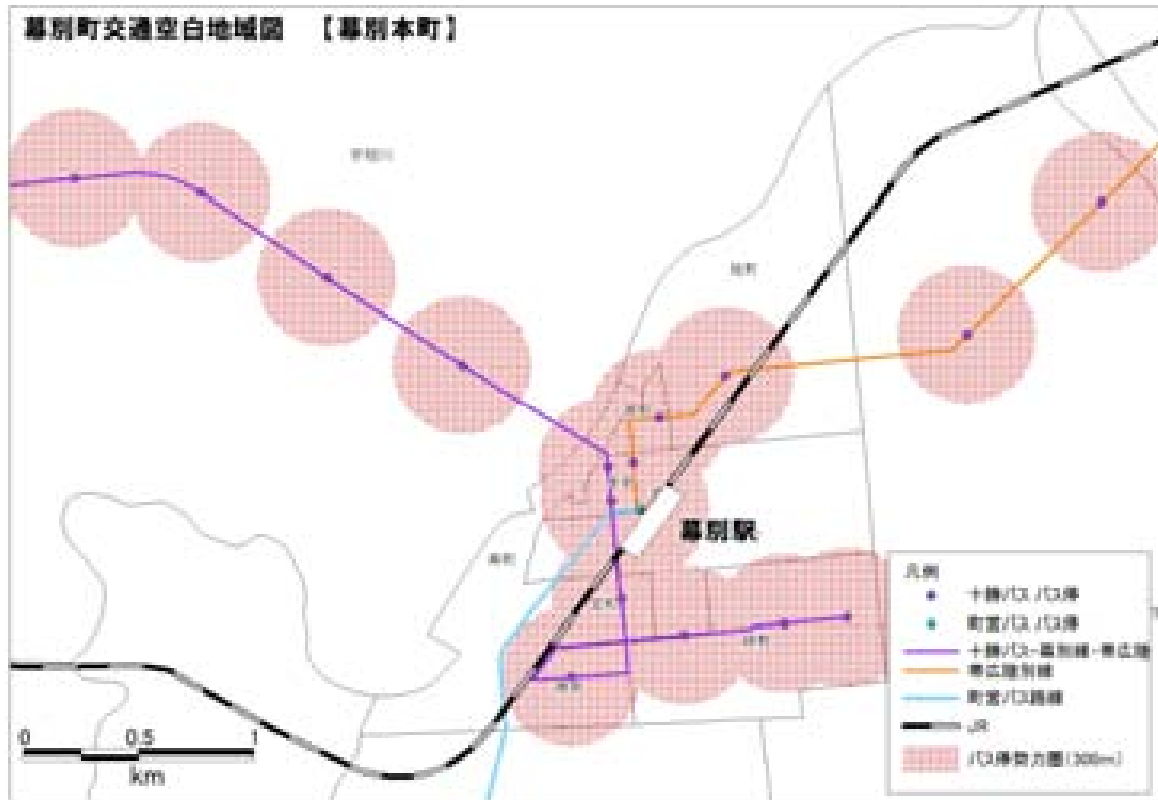


図 1.2.9 幕別地区における公共交通空白地域の状況

2) 札内地区

札内地区における公共交通空白地域の状況を見ると、札内駅周辺はバス停勢力圏に含まれているが、札内東町や札内暁町、札内堤町が既存のバス交通でカバーされていない公共交通空白地域となっている。

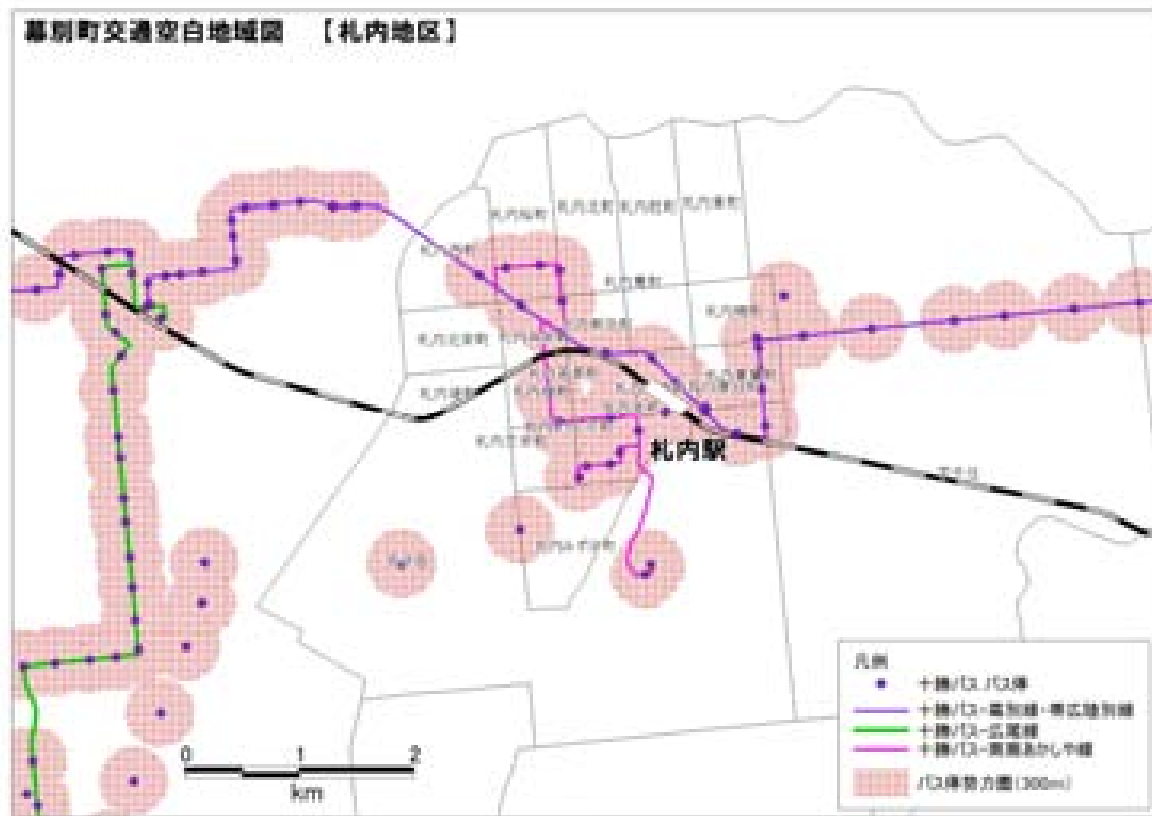


図 1.2.10 札内地区における公共交通空白地域の状況

3) 忠類地区

忠類地区における公共交通空白地域の状況を見ると、忠類市街地を除き、広い範囲で公共交通空白地域が存在している。

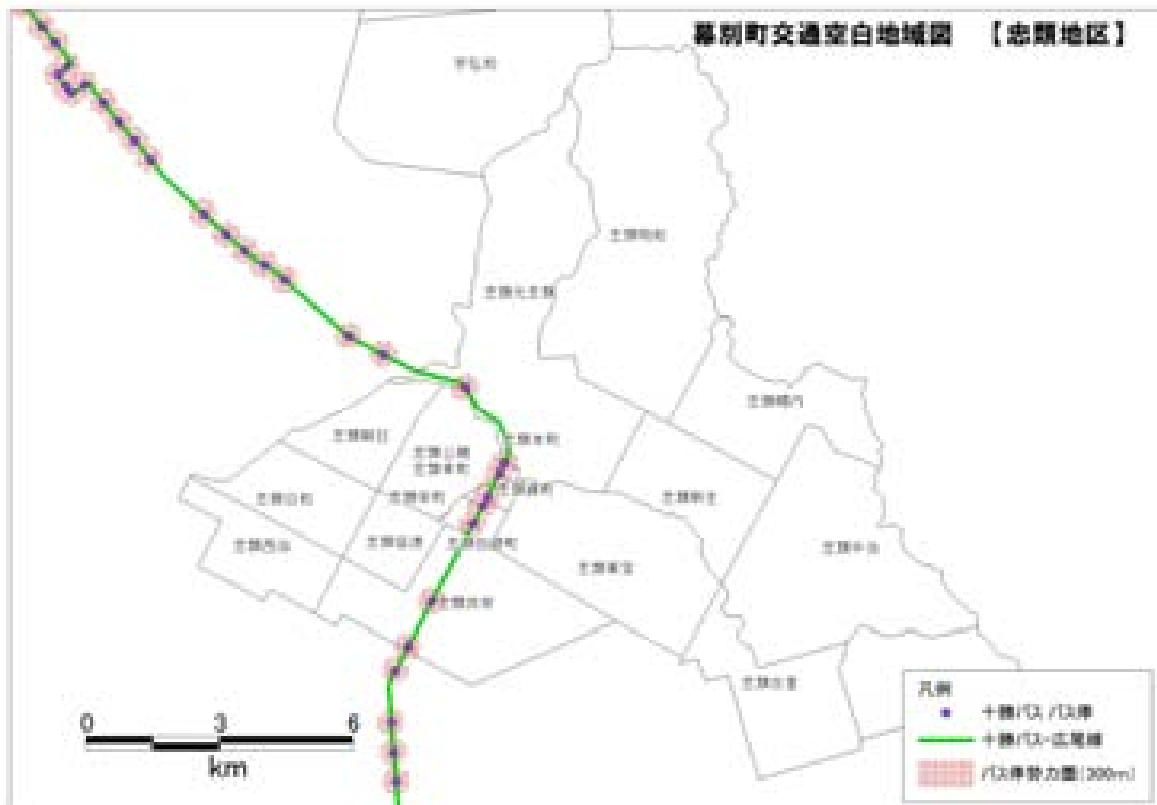


図 1.2.11 忠類地区における公共交通空白地域の状況

4) その他農村部

幕別町内におけるその他農村部の公共交通空白地域の状況を見ると、南勢や五位等の東部地域においては町営バスによりカバーされているが、新和や糠内等の西部地域においては公共交通空白地域となっている。

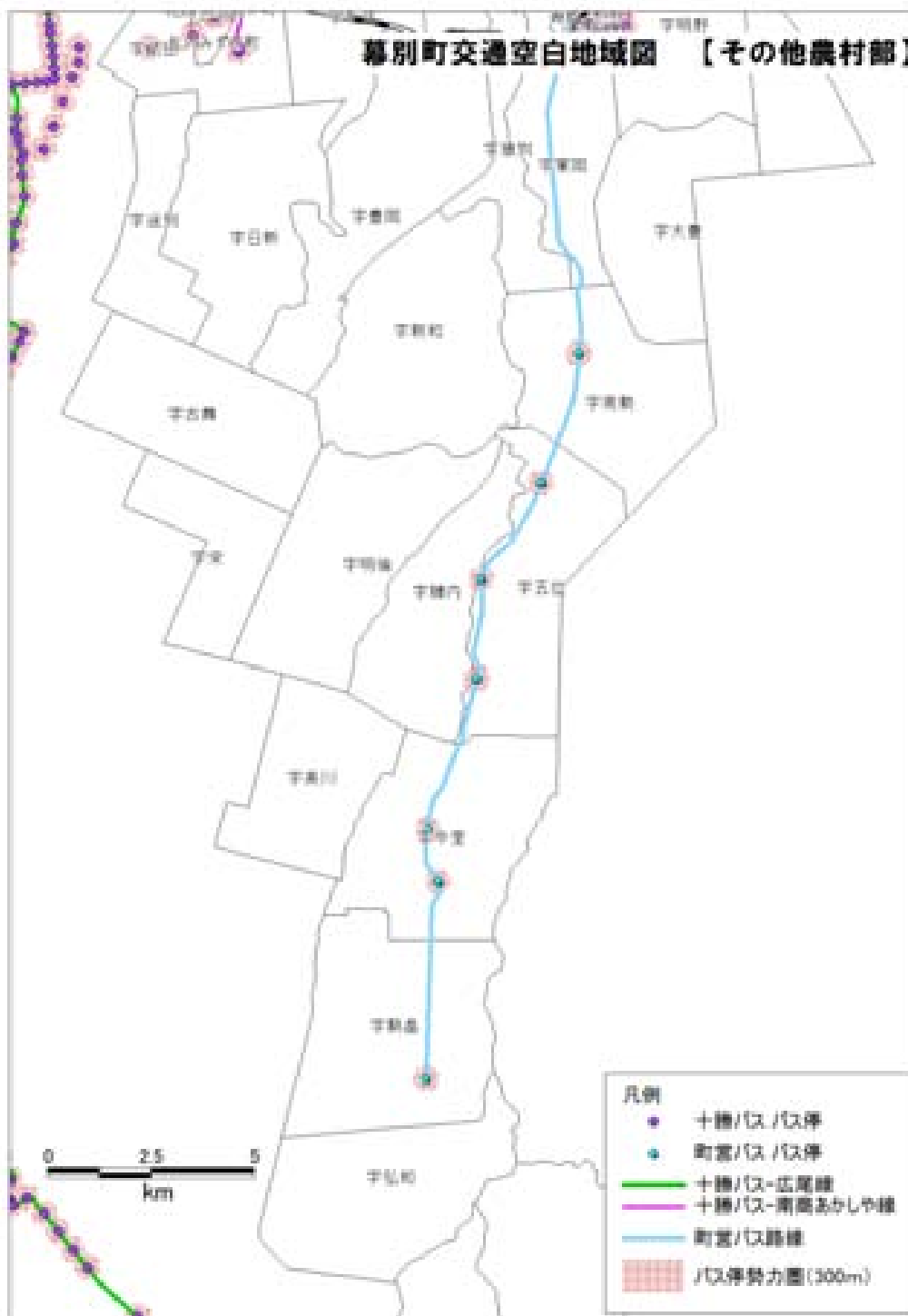


図 1.2.12 その他農村部における交通空白地域の状況

1.3 利用者ニーズの把握

(1) 幕別町のバス交通に関するアンケート調査

幕別町のバス交通に関するアンケート調査から得られた知見を以下に整理する。

1) 調査結果まとめ

① 自動車依存割合が高い

全体の79%が自動車免許を保有しており、そのうち95%が自動車を保有している。また、買い物や通院時の交通手段は自家用車での移動が最も多く、自動車依存割合が高い。自動車運転意向は75～79歳頃までが最も多く、自動車の運転をやめた後はバス等の公共交通を利用する意向が高い。

② 買い物は札内地区、通院は帯広市への移動が多い

買い物場所は、札内地区（ダイイチ・びあざフクハラ）が多くなっており、通院場所は帯広市（帯広厚生病院）が多い。

③ 厳しいバスの利用状況

普段よく利用するバスについて、バスを利用する人は全体の18%しかいなく、その頻度も月に1,2回～年に数回となっており、バスがあまり利用されていない状況となっている。

またバスを利用しない理由としては、“他の交通手段の方が便利”という意見が最も多く、その他“バス便数が少ない”、“自宅からバス停が遠い”、“乗りたい時間にバスがない”等もみられた。バスを利用しない理由が解消された場合、約7割がバスの利用意向を示していた。

④ バスの必要性

バス利用が少ない状況であるが、今後のバスの必要性については、約7割が必要という回答であった。

⑤ コミュニティバスの認知度は高いが利用が少ない

コミュニティバスの認知度は80%であったが、利用したことがあるのは3%であった。また、コミュニティバスを利用した方の本格運行の希望については90%が本格運行してほしいという回答であった。

コミュニティバス本格運行時に支払ってもよいと思う料金は、“100円”が最も多く、“無料”よりも多かった。

2) バス運行の改善に向けた検討課題の整理

① 幕別本町⇄札内地区、幕別地区⇄帯広市を意識した乗り継ぎ利便性向上及びフィーダー交通の利便性向上

買い物は札内地区、通院は帯広市が多くなっているため、JR・幹線バスとの乗り継ぎを意識し、幕別本町⇄札内地区、幕別地区⇄帯広市の利便性向上に向けた、乗り継ぎ情報の提供等（交通結節点への案内情報版の設置等）を行い、フィーダー交通の利便性向上を図ることが重要である。

② 生活行動実態（買い物・通院）に合わせたコミュニティバス運行計画の見直し

住民の生活行動実態を考慮し、交通実態（需要）に合わせた効果的な運行計画を立案することが重要である。

③ バスの利用促進による利用者の下げ止まり

バスの利用状況は厳しくなっていることから、利用者の下げ止まりに向けて、分かりやすいバスマップや時刻表の作成、モビリティ・マネジメントの実施等によるバスの利用促進を図ることが重要である。

(2) コミュニティバス試験運行

コミュニティバス試験運行結果（11月実施）を踏まえ、本格運行に向けた課題を整理する。

1) 調査結果まとめ

① 利用状況について

a) 平日の利用者と比較し、休日の利用者は少ない

幕別線の利用者は平日 18.9 人/日、休日 7.1 人/日で、札内線は平日 36.0 人/日、休日 16.1 人/日で、幕別線、札内線共に、休日は平日の 4 割以下の利用しかない。

b) 利用者は小中学生と高齢者が大部分を占める

利用者の年代をみると、小中学生と 60 歳以上で大部分を占める。

c) 利用目的は通学・下校で半数を占める

利用目的は、幕別線、札内線共に通学・下校で半数を占める。

d) JR やバスへの乗り継ぎはほとんど無い

乗車前後の交通手段は幕別線、札内線共に徒歩・自転車が 9 割を占め、JR やバスへの乗り継ぎはほとんど見られない。

② 運行について

a) 乗車時間については概ね妥当

乗車時間は、幕別線、札内線共に 8 割以上が妥当と回答した。

b) 半数以上が往復利用をしないと回答

幕別線、札内線共に約半数が“往復利用しない”と回答しており、往復利用しない理由は、“時間が間に合わない”が最も多い。

③ 今後のコミュニティバスの利用について

a) 今後のコミュニティバスの利用については、大部分の方が利用する意向

今後のコミュニティバスの利用意向は、幕別線、札内線共に大部分の利用者が利用意向を示している。

2) コミュニティバス本格運行に向けた課題整理

① 平日・休日の利用状況を考慮した運行便数等の見直し

平日と比較し、休日の利用者は少ないことから、利用状況に合わせた運行便数や運行時間帯の設定を検討することが重要である。

② 小中学生の利用に配慮した運行計画の見直し

幕別線では幕別小学校、札内線では札内東中学校の児童・生徒がコミュニティバスを利用しているが、下校時間に合った運行便が無いことや、幕別線においては逆回りが無いため帰ることができないなどの問題があるため、これらの改善を図る必要がある。

③ 利用実態を踏まえた運行ルート等の見直し

利用者が少ないバス停については見直し検討を行うと共に、施設の営業時間等を踏まえ、百年記念ホール前やパークホテル悠湯館前など、朝 1 便目から運行する必要がない場所については、運行便ごとにルートを変更（当該場指定には停車しない）するなどし、総運行距離の短縮による運行の効率化を図ることが重要である。

1.4 幕別町における地域・交通課題の整理

本業務において実施した各種調査結果等を踏まえ、幕別町における地域・交通課題を以下に整理する。

(1) 幕別町を取り巻く現状

1) 少子高齢化の進行

幕別町の人口については、年齢別人口では、年少人口（0歳～14歳）が減少傾向、生産年齢人口（15歳～64歳）は横ばい傾向、老年人口（65歳以上）は増加傾向にあり、特に、高齢化率では平成22年国勢調査時点で25.9%となり、全道平均（24.7%）、十勝管内（24.9%）を上回り、急速な少子高齢化が進んでいる。

2) 厳しい財政運営

幕別町内には、民間バス路線が4路線（帯広陸別線、幕別線、南商あかしや線、広尾線）と町営バスが1路線（駒島線）運行されている。民間バス路線については、全路線が赤字路線となっており、民間バス路線への補助額は年々増加している状況である。厳しい財政運営の中、赤字バス路線への補助金の支出は大きな負担となっている。

3) 公共交通空白地域の存在

幕別本町及び札内市街地においては路線バスが運行されているものの、運行している地域は一部であるため、路線バスを利用することができない公共交通空白地域が存在する。また、農村部の一部は町営バスでカバーされているものの、忠類市街地やその他の農村部において、多くの公共交通空白地域が存在する状況である。

4) 自動車依存型生活の定着

幕別町のバス交通に関するアンケート調査結果によると、自動車免許を持っている住民は約8割であり、そのうちほぼ全員が「自由に使える車がある」と回答している。また、買物、通院、時の利用交通手段も自家用車が最も多く、依存度が高い傾向となっている。

5) 市街地の三極化

幕別町は平成18年に旧忠類村と合併し、市街地は、旧幕別町の「幕別本町地区」と「札内地区」に、旧忠類村の「忠類地区」が加わり三極化している状況にある。

6) バス利用者の減少

町内を運行しているバス路線の利用者数については、横ばい、または減少傾向となっている。特に、農村部で運行されている町営バス路線については、利用者が年々減少している状況であり、平成19年には約2,000人であったものが、平成23年には約1,000人となっている。

7) 非効率なバス運行

町営バス路線においては、利用者が著しく、平成 23 年においては、1 日あたり利用者数が 3.4 人、1 便（往復）あたり利用者数が 1.5 人と、非効率な運行状況となっている。

8) スクールバスの存在

町内にはスクールバスが 12 路線存在し、一般町民の混乗も実施している状況であるが、起終点は小中学生の利用が基本となっているため、一般町民には利便性が低い状況となっている。

(2) 幕別町における地域・交通課題

1) 公共交通空白地域の改善

幕別本町や札内市街地、忠類市街地、その他農村部において、公共交通空白地域が存在するため、町民の生活の足を確保し、利便性の向上を図るために、公共交通空白地域を改善することが必要である。

2) 交通弱者の移動手段確保

今後の少子高齢化の進行に伴う高齢者等の交通弱者の増加に対応するため、将来にわたり生活の足としての公共交通を維持し、移動手段を確保することが重要となる。

3) 効率的な運行体系の構築

厳しい財政状況の中、利用者が著しく少ないなど、非効率な運行となっている路線もみられるため、持続可能な公共交通を確保するためにも、効率的な運行体系を確立することが重要である。

4) 公共交通の利用促進

自動車依存型生活の定着に起因し、バス利用者は減少傾向となっているが、利用者の減少に歯止めをかけ、補助金の支出を抑制するためにも、公共交通の利用促進を行うことが重要である。

2 幕別町生活交通ネットワーク計画

2.1 計画策定の目的・必要性

幕別町の公共交通は、JRが幕別～帯広間において1日14往復運行されており、路線バスは十勝バス（株）が帯広陸別線、幕別線、南商あかしや線及び広尾線の4路線を運行している。

JR、路線バスともに、通学や帯広市への通院、買物等で利用される学生や高齢者にとって重要な交通機関となっている。

町営バス駒島線は、幕別本町と駒島間を運行し、農村部の居住者に利用されており、町内に12路線存在するスクールバスは、農村部に居住する小中学生の通学利用のほか、一般町民も混乗できることから、通院や高校生の通学等にも利用されている。

しかしながら、路線バスについては、利用者が減少傾向であるとともに、全路線が赤字運行となっており、補助金は年々増加傾向となっている。

町営バスについては、利用者が著しく少なく非効率な運行であり、厳しい財政状況の中、運行に係る経費負担が重くなっている状況である。

また、市街地内には公共交通を利用できない公共交通空白地域が存在し、自家用車による移動が困難な高齢者や障がい者、運転免許を持たない方などは、「移動」が制約され不便な生活を強いられることとなり、地域社会を維持していくためには大きな障壁となっている。

このような状況から、今後の少子高齢化の進行による交通弱者の増加や、町内における公共交通空白地域の存在等を踏まえ、効率的で持続可能な公共交通の確保や公共交通の利便性の向上を図ることが課題となっている。

そこで、幕別町の地域・交通課題や住民ニーズ等を踏まえ、効率的で持続可能な交通体系の構築と利便性が高いモビリティの確保を目的に、「幕別町生活交通ネットワーク計画」を策定する。

特に、幕別本町・札内市街地の一部には交通空白地域が存在するため、両市街地において地域間幹線バス系統に接続可能なフィーダー路線（コミュニティバス）を導入する。

また、農村部で運行している町営バス駒島線についても、運行形態を見直し、予約運行型乗合タクシー化に向けた検討を進める。

忠類市街地や他の農村部においても、多くの公共交通の空白地域があることから、スクールバスの運行見直しによる利便性の向上等、各地域に最適な公共交通について検討を進める。

2.2 基本方針

今後の少子高齢化等の社会状況、地域・交通課題への対応等を踏まえ、効率的で持続可能な交通体系の構築と利便性が高いモビリティの確保を目指すことを基本方針とする。

○基本方針

効率的で持続可能な交通体系の構築と利便性が高いモビリティの確保

2.3 計画の区域

幕別町生活交通ネットワーク計画における計画区域は、幕別町全域とする。

2.4 計画の目標

(1) 北海道及び幕別町の上位計画の整理

北海道の上位計画である「新・北海道総合計画」及び幕別町の上位計画である「第5期幕別町総合計画」、「幕別町都市計画マスタープラン」の概要を以下に示す。

北海道の上位計画 『新・北海道総合計画』 (計画期間：平成20年～平成29年)

● 計画策定の趣旨

『新・北海道総合計画』は、北海道がめざす姿と進むべき道すじを明らかにするものとして、道民福祉の向上を基本理念に策定されたものである。この計画は、道政の基本的な方向を総合的に示す計画であり、産業、保健・医療・福祉、環境、教育などの各分野における政策は、総合計画に沿って別に策定する分野別の計画等により推進される。

北海道がめざす姿

人と地域が輝き、環境と経済が調和する、世界にはばたく北海道

▼ゆとりと安心のある暮らし

- 安全・安心が確保され、冬も快適・暮らし満足度の高い社会
- 循環と共生が定着した持続可能な社会
- 多様な価値・豊かさを選択し実現できる社会

▼個性と活力に満ちた地域

- 多様なネットワークに支えられ持続可能で活力のある社会
- 個性豊かで国内外を魅了する地域
- 地域主権型社会にふさわしい主体性・自立性に基づく地域

図 2.4.1 新・北海道総合計画の概要

第5期幕別町総合計画（後期計画期間：平成20年～平成29年）

●総合計画とは

総合計画は、幕別町が進むべき方向を示すもので、まちづくりの最上位計画に位置付けられ、全ての個別計画の立案や事業内容の選択などは本計画に基づいて決定されます。

▼将来像

『人と大地が躍動し みんなで築く ふれあいの郷土』

▼基本目標

- 1 ともに考えともに創る活力あるまちづくり
- 2 農業を核に競争力のある産業のまちづくり
- 3 笑顔ゆきかう健康とやすらぎのあるまちづくり
- 4 文化の香る心豊かな学びのまちづくり
- 5 **自然とともに生きる環境にやさしいまちづくり**

第3節 安全快適な道路、交通環境の整備

4 公共交通機関の確保

- (2) 地方バス路線の維持・強化に努めるとともに町民バスや福祉バスの効率的な利活用を促進します。

図 2.4.2 第5期幕別町総合計画

幕別町都市計画マスタープラン（計画期間：平成12年～平成32年（平成23年度に改訂））

●都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランは、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、住民に最も近い立場である幕別町が、地域の特性を考慮し、住民の意向を反映させた独自の都市づくりの将来ビジョン、地域別の市街地増を確立し、実現化の方策を示すことを目的として定められるものである。

▼目指すべき都市の姿

『水とみどりに包まれた、人と文化の交流都市 まくべつ』

▼部門別方針

- 1 土地利用の方針
- 2 **都市施設等の整備方針**
- 3 安全・安心な都市づくりの方針

(1) 交通体系の整備方針

②公共交通機関の整備

- ・バス交通については、通勤・通学や通院の他、高齢者の貴重な交通手段としてだけでなく、多くの町民の重要な日常生活を支える足であり、関係機関との調整を進めながらバス路線の確保に努めます。また、これまで以上に利用しやすい公共交通の整備や機能の充実の観点から、コミュニティバス等移動手段の多様化について検討を進め、少子高齢化と地球規模の環境問題に対応した都市づくりに努めます。

図 2.4.3 幕別町都市計画マスタープラン

(2) 計画の目標

幕別町における地域・交通課題及び上位計画等を踏まえ、計画の目標を以下に設定する。

目標①：幕別・札内市街地における公共交通空白地域の改善

幕別・札内市街地における公共交通空白地域を改善し、交通弱者の移動手段を確保するとともに、利用者の利便性向上に向けて、コミュニティバスを導入する。

目標②：利用実態に応じた運行形態の導入検討

非効率な運行が行われている町営バスを見直し、効率的で持続可能な交通体系を構築するために、予約運行型乗合タクシーの導入を検討する。

目標③：スクールバスの運行見直しによる利便性の向上

忠類市街地・農村部において、スクールバスの一般利用者の利便性向上を図るために、既存のスクールバスの運行見直しを行う。

目標④：公共交通の利用促進

公共交通の利用促進を図るため、公共交通の普及啓発や広報を行う。

※フィーダー交通とは

フィーダー交通とは、バスの停留所等において、地域間幹線バスと「接続」する交通のことを指す。



参考：地域公共交通確保維持改善事業について（説明資料）（国土交通省総合政策局）

図 2.4.4 フィーダー交通のイメージ

2.5 目標を達成するために行う事業

(1) 幕別・札内市街地における公共交通空白地域の改善

幕別・札内市街地においては、既存のバス路線でカバーされていない公共交通空白地域が存在している状況である。今後の高齢化の進行に伴う交通弱者の増加を踏まえ、移動手段を確保することが重要となる。

そこで、幕別・札内市街地における公共交通空白地域を改善し、交通弱者の移動手段を確保するとともに、利用者の利便性向上に向けて、幕別地区・札内地区にそれぞれコミュニティバスを導入する。また、幕別地区においては幕別駅前バス停（十勝バス）、札内地区においては札内バス停（十勝バス）で地域間幹線系統と接続させ、地域内フィーダー交通の確保を図る。

【①コミュニティバスの導入】

幕別・札内市街地における公共交通空白地域を改善し、交通弱者の移動手段を確保するとともに、利用者の利便性向上に向けて、幕別地区・札内地区でコミュニティバスを導入する。

【②コミュニティバスのバス停設置】

道路交通への影響や安全性、沿線住民との合意形成などを考慮し、コミュニティバス停留所の設置を行う。

【③コミュニティバスの利用実態調査】

コミュニティバスの利用実態調査を適宜実施し、問題点・課題等を把握するとともに、利便性向上に向けた運行改善を行う。

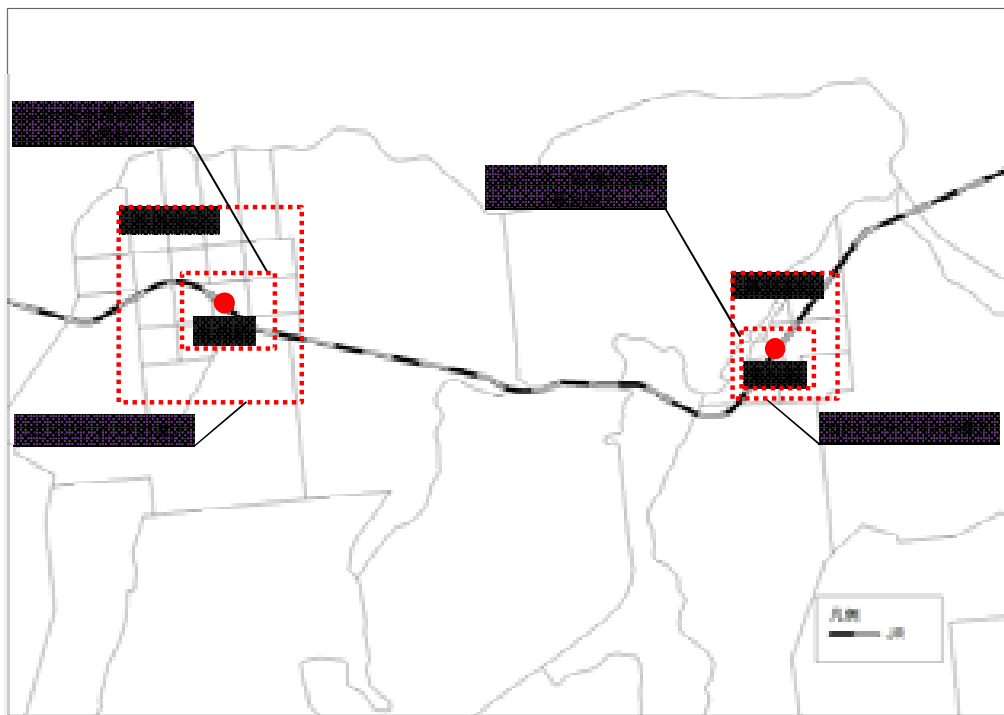


図 2.5.1 幕別・札内市街地におけるコミュニティバスの導入

(2) 利用実態に応じた運行形態の導入検討

町営バスの利用者は年々減少しており、また、平成 23 年度の 1 日当たり利用者数は 3.4 人、1 便当たり利用者は 1.5 人と非効率な運行となっている。このことから、利用実態に応じた運行形態に見直し、支出を抑えた効率的な運行を行い、持続可能な交通体系を構築することが重要となる。

そこで、町営バスの運行を見直し、効率的で持続可能な交通体系を構築するために、予約運行型乗合タクシーの導入について検討を行い、平成 25 年度に予約運行型乗合タクシーの試験運行を行うとともに、試験運行の結果を踏まえ、本格運行に向けた検証を行う。

【①予約運行型乗合タクシーの導入検討】

町営バスの運行を見直し、農村部における予約運行型乗合タクシーの導入について検討を行い、試験運行を実施するとともに、本格運行に向けた検証を行う。

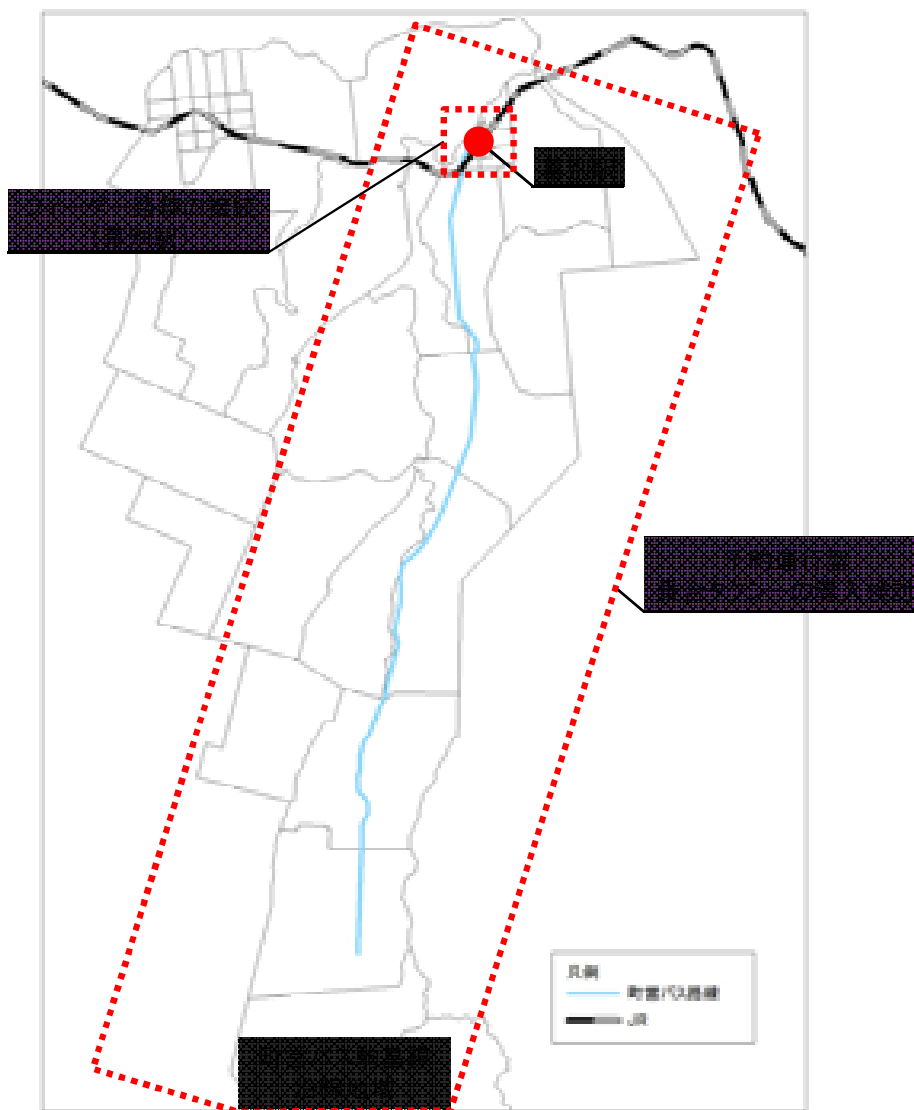


図 2.5.2 予約運行型乗合タクシーの見直し（案）

(3) スクールバスの運行見直しによる利便性の向上

町内にはスクールバスが12路線存在し、一般町民の混乗も実施している状況であるが、起終点は小中学生の利用が基本となっているため、一般町民には利便性が低い状況となっている。

このようなことから、住民の交通の確保と利便性の向上を図るために、スクールバスの運行見直しを行う。忠類地区においては、忠類東部線・忠類西部線の運行を見直し、十勝バス広尾線の忠類バス停で乗降可能とする。幕別・札内中学校が起終点となっている路線について、幕別地区においては幕別駅、札内地区においては札内駅南側まで路線を延長する。また、運行路線上における乗車を可能とする見直しを行う。

【①スクールバスの運行見直し】

幕別地区、札内地区、忠類地区において、住民の交通の確保と利便性の向上を図るために、スクールバスの運行見直しを行う。

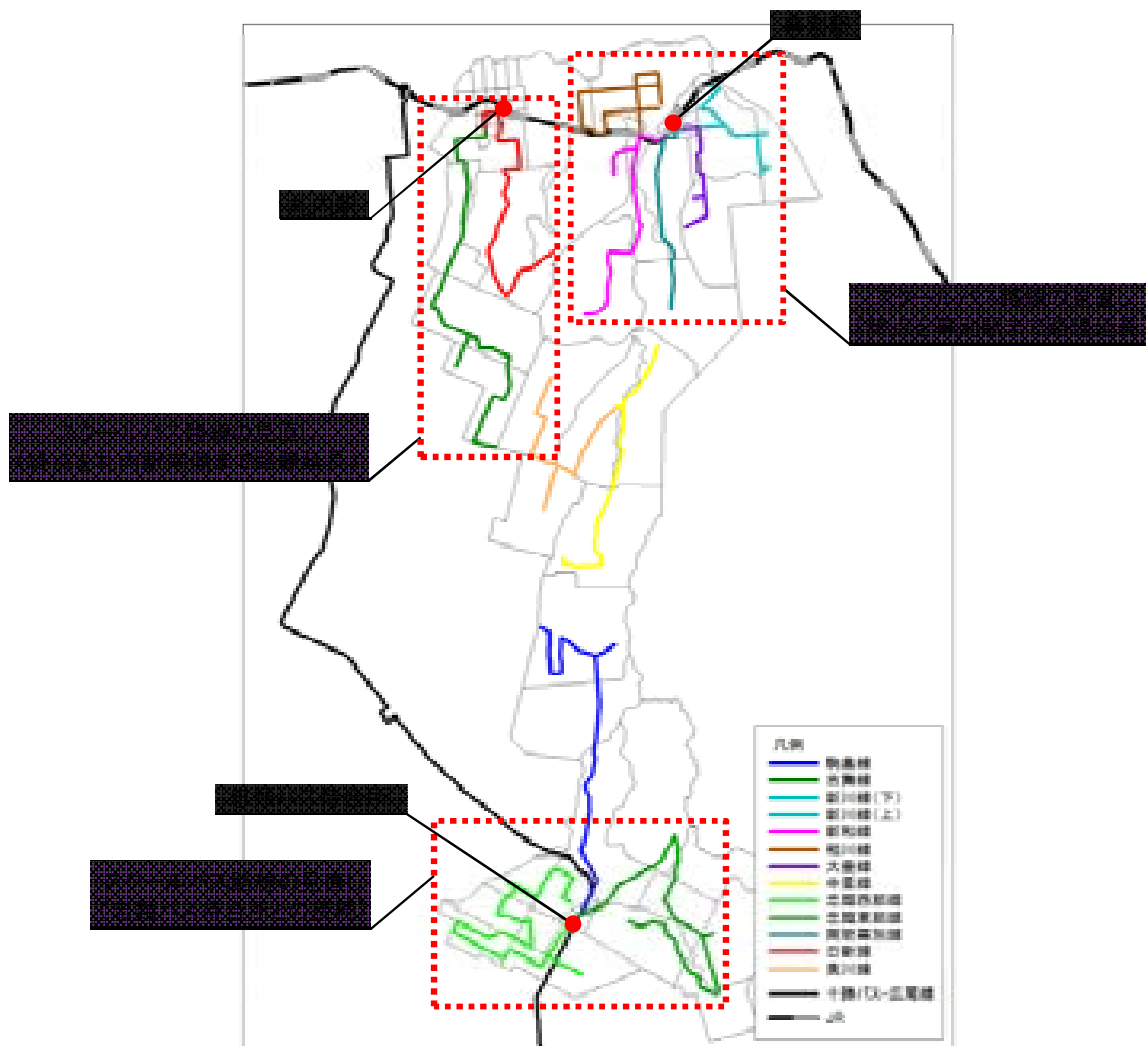


図 2.5.3 スクールバスの運行見直し

(4) 公共交通の利用促進

幕別町におけるバスの利用者は減少傾向にあり、バス交通を将来にわたり維持・確保していくためには、バス利用者の下げ止まりを図ることが重要となる。

そこで、コミュニティバスや予約運行型乗合タクシー、十勝バスなど、町内を運行している公共交通の情報をまとめた、わかりやすい公共交通マップや時刻表の提供による普及啓発、モビリティ・マネジメントによる行動変容の促進等を行い、公共交通の利用促進を図る。

【①わかりやすいバスマップ、時刻表の作成・配布】

わかりやすいバスマップや時刻表を作成・配布し、バス利用促進を図る。

【②JR 幕別駅・札内駅における情報提供の実施】

コミュニティバスと JR・幹線バスとの乗り継ぎを意識し、幕別本町⇄札内間・幕別町⇄帯広市間の利便性向上に向けた、乗り継ぎ情報の提供等を行う。

【③バスの乗り方講座の実施】

コミュニティバスや路線バスの乗り方について、町内会や高齢者団体等を対象とした出前講座や体験試乗会等を行い、公共交通に対する意識を高めるとともにバスの利用促進を図る。

【④バス待合スペースの確保】

地域間幹線バスとコミュニティバスとの乗り継ぎ拠点として、既存施設を有効活用した交流機能や休憩機能を有した待合スペースを確保し、バス待ち時間の抵抗を緩和することにより、乗り継ぎ抵抗の軽減、利便性の向上を図るとともに、町民の憩い空間を創出する。

【⑤バス利用者や免許返納者に対するインセンティブ制度の導入】

バス利用者や免許返納者（高齢者等）を対象としたインセンティブ制度（コミュニティバスの回数券の交付等）を導入し、地域の活性化を図るとともにバスの利用を促進する。

【⑥モビリティ・マネジメントの実施】

個人や企業等の組織及び地域コミュニティの意識と行動が自発的に変化することを目標に、チラシ等による広報や公共交通に関する説明会等を開催し、公共交通に対する町民の意識を向上させるとともに、利用促進を図る。

※モビリティ・マネジメント

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと自発的に変化することを促し、行動の変容を期待する一連の取り組み。

(5) 事業スケジュール

項目	平成25年度		平成26年度		平成27年度		実施主体
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
幕別・札内市街地における公共交通空白地域の改善							
・コミュニティバスの導入	運行準備 住民周知	本格運行					幕別町 交通事業者
・コミュニティバスのバス停設置	設置準備・ 設置	本格運行					幕別町 交通事業者
・コミュニティバスの利用実態調査		適宜実施					幕別町 交通事業者
利用実態に応じた運行形態の導入検討							
・予約運行型乗合タクシーの導入検討	試験運行準備 住民周知	試験運行	本格運行				幕別町 交通事業者
スクールバスの運行見直しによる利便性の向上							
・スクールバスの運行見直し	運行見直し						幕別町、教育委員会 交通事業者 など
公共交通の利用促進							
・わかりやすいバスマップ、時刻表の作成・配布	内容検討	配布					幕別町、 交通事業者 など
・JR幕別駅、札内駅における情報提供	内容検討	実施					幕別町、 交通事業者 など
・バスの乗り方講座の実施	内容検討	実施					幕別町、 交通事業者 など
・バス待合スペースの確保	内容検討	実施					幕別町、 交通事業者 など
・バス利用者や免許返納者に対する インセンティブ制度の導入	内容検討	実施					幕別町、 交通事業者 など
・モビリティマネジメントの実施	実施内容 検討	実施					幕別町、 交通事業者 など

2.6 計画期間

本計画の期間は、平成25年度から平成27年度の3か年とする。ただし、本計画を実行する中で、変更が必要となった場合には、見直しを行うものとする。

【 参 考 資 料 】

3 利用者ニーズ把握調査

幕別町のバス交通に関するアンケート調査、7月・11月に実施したコミュニティバス試験運行における調査の結果について、以下に整理する。

3.1 幕別町のバス交通に関するアンケート調査

幕別町のバス交通に関するアンケート調査について、以下に示す。

(1) 調査概要

1) 調査目的

幕別町民を対象としたアンケート調査を実施し、買い物・通院時の交通行動実態や、バスの利用状況、コミュニティバスに対するニーズ等を把握し、コミュニティバスの本格運行に向けた基礎資料を得ることを目的とする。

2) 調査対象

幕別町に居住している住民が対象であり、調査対象者は無作為抽出により選定を行った（統計的な考え方にに基づき、2,400世帯を抽出）。調査票は各世帯に3部配付（7,200部配付）。

3) 調査実施日

配付日：平成24年9月7日（金） 回収期日：平成24年9月24日（月）

4) 調査実施方法

アンケート調査票を郵送で配付し、返信用封筒により郵送回収。

5) 調査内容

調査内容を以下に整理する。

表 3.1.1 調査内容

調査項目	調査内容
1.個人属性	性別、年齢、職業、住所、自動車免許保有の有無等を把握。
2.外出状況	目的別（買い物、通院）の外出頻度や利用交通手段等を把握。
3.小中学生の通学手段 （保護者への設問）	通学時の主な交通手段を把握。
4.バスの利用状況	普段使うバス、利用頻度、バスを普段使わない理由、今後の利用意向、バスの必要性等を把握。
5.コミュニティバスについて	今後のバスの必要性やコミュニティバスの利用意向・支払い意志額等を把握。

(2) 調査結果

1) 配付・回収状況

アンケート調査票の回収世帯数は 884 世帯（世帯回収率 37%）となっている。

表 3.1.2 配付数及び回収率

	配付 世帯数	回収 世帯数	世帯 回収率	配付総数	回収総数	回収率
幕別地区	406	168	41%	1,218	322	26%
札内地区	1,560	549	35%	4,680	1,005	21%
忠類地区	151	35	23%	453	61	13%
その他農村部	283	109	39%	849	222	26%
住所不明	-	23	-	-	43	-
合計	2,400	884	37%	7,200	1,653	23%

2) 個人属性

① 性別

② 年齢

性別では、男女の割合が約半数ずつとなっており、年齢では 60 歳以上で半数を超えている。

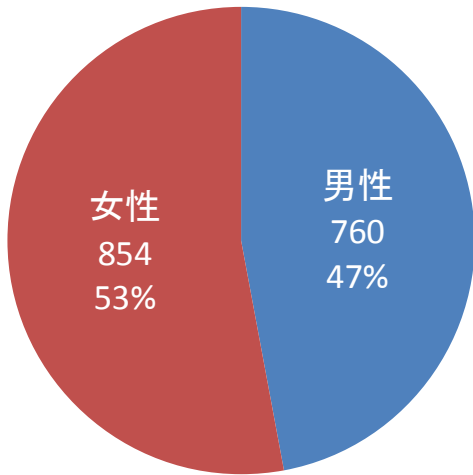


図 3.1.1 性別 (N=1,614)

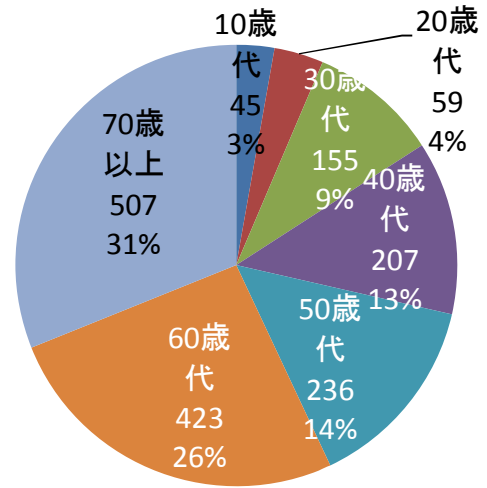


図 3.1.2 年齢 (N=1,632)

③ 職業

④ 居住地

職業は“無職”が最も多く、次いで“会社員・公務員”が多くなっている。また居住地については、“札幌”が約7割と多くなっていた。

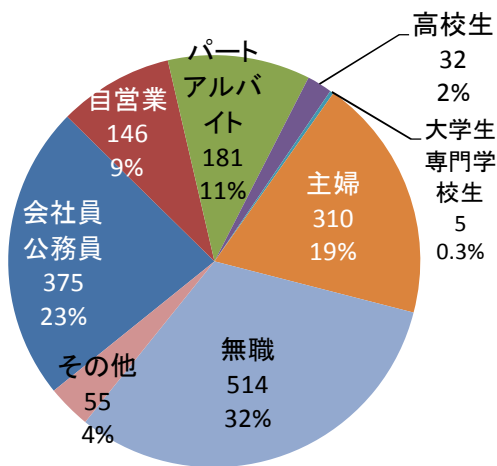


図 3.1.3 職業 (N=1,618)

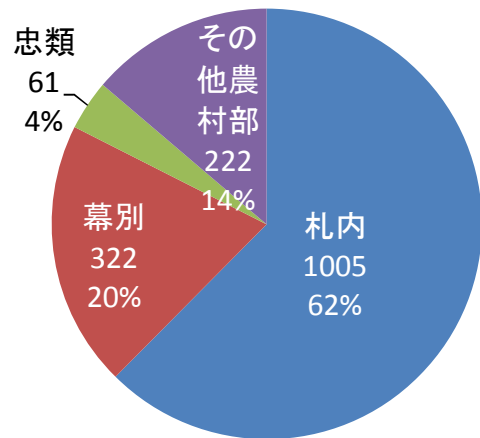


図 3.1.4 居住地 (N=1,610)

⑤ 運転免許保有の有無

⑥ 自動車の有無（免許保有者のみ）

運転免許は 79%の人が保有しており、自動車免許保有者のうち 95%が自動車を保有している。

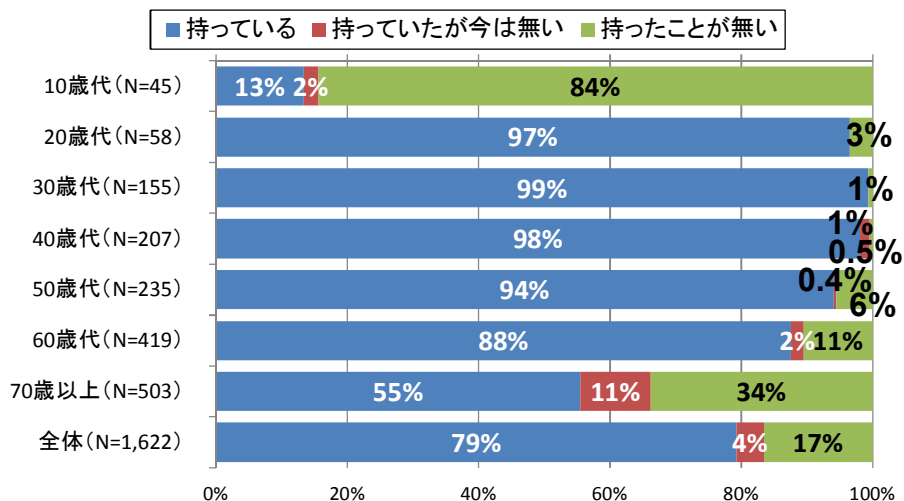


図 3.1.5 自動車免許保有の有無

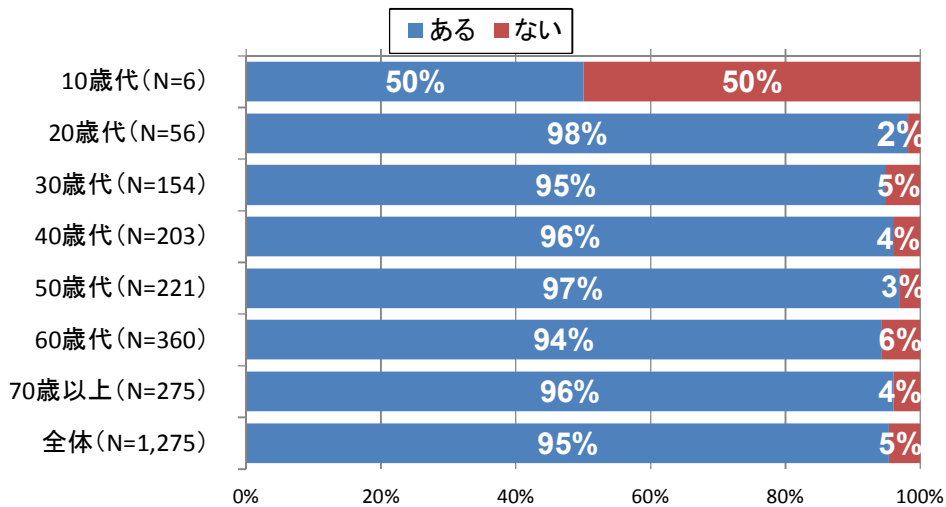


図 3.1.6 自動車の有無（免許保有者のみ）

⑦ 将来自動車利用意向年齢

⑧ 将来運転困難時移動手段

将来、何歳まで自動車を運転する意向があるかについては、75歳～79歳が約3割と最も多くなっていた。また、将来自動車の運転が困難になった場合の移動手段については、“公共交通を利用する”が約7割と最も多くなっていた。

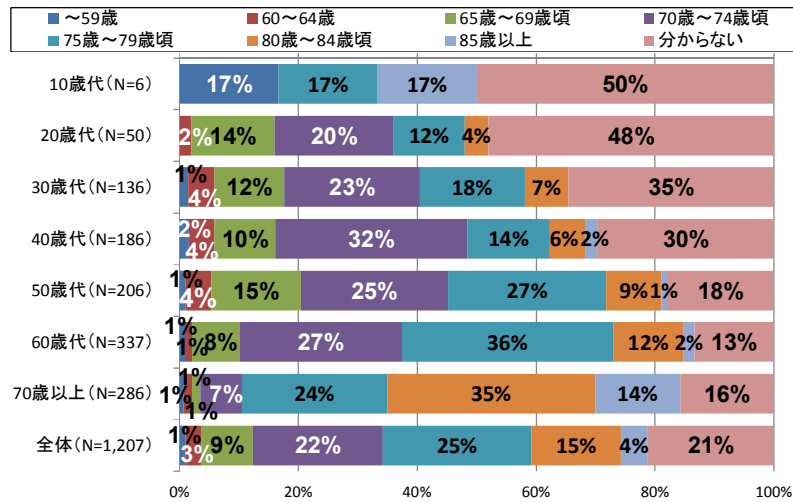


図 3.1.7 将来、何歳まで自動車を運転する意向があるか

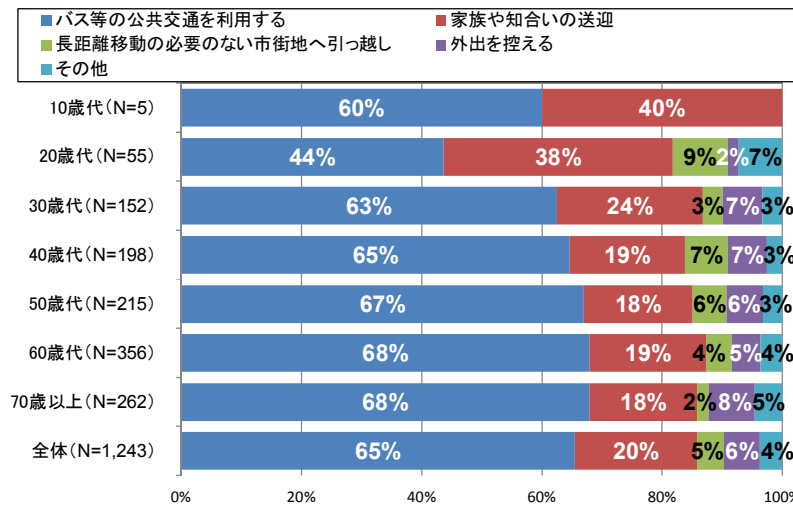


図 3.1.8 将来、運転が困難になった場合の移動手段

3) 交通行動について（買い物）

① 買い物交通手段

② 買い物回数

買い物時に利用する交通手段は”自家用車（運転）”が71%で最も多い。また、買い物の回数は”週に1,2回”が49%で最も多く、次いで”週に3,4回”となっている。

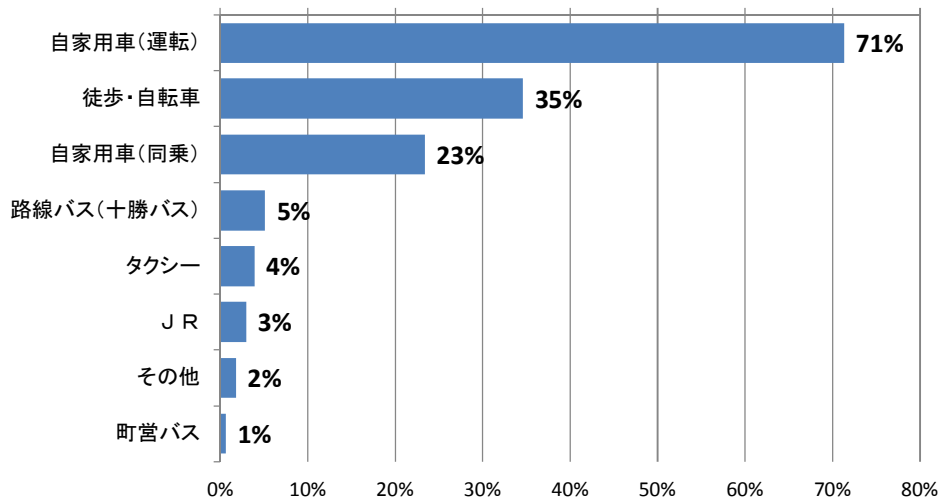


図 3.1.9 買い物交通手段 (N=1,389)

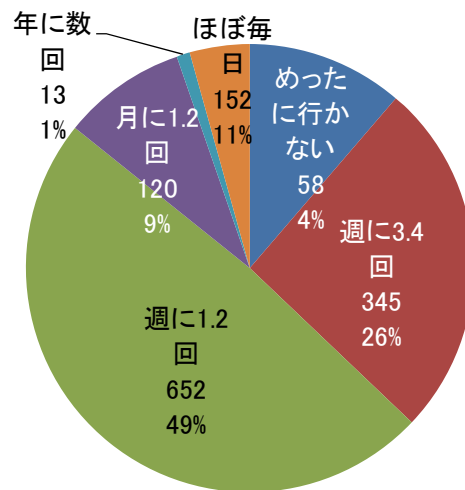


図 3.1.10 買い物回数 (N=1,340)

③ 買い物曜日

④ 買い物時間帯

買い物に行く曜日は、”日曜日”や”土曜日”の週末に多いのが特徴である。また買い物に行く時間帯は、午前では”10時台”が約3割と最も多く、午後では”15時台”が多くなっている。

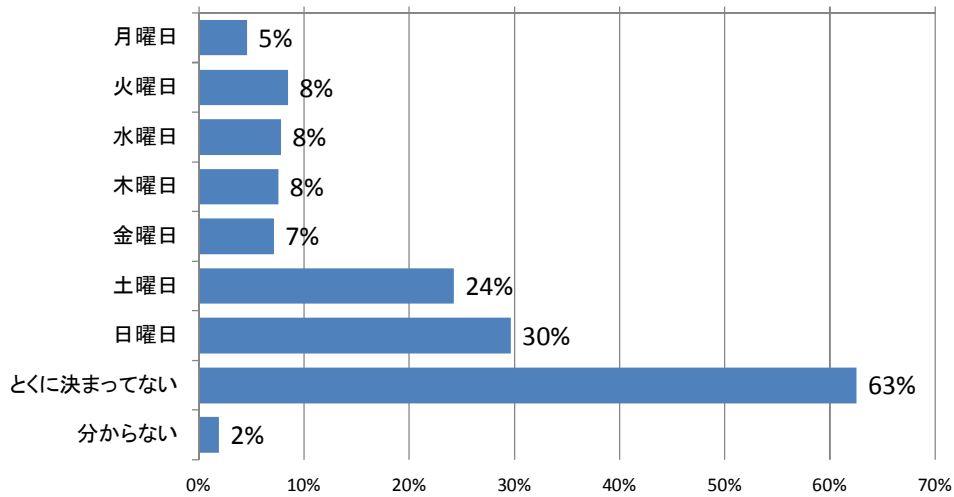


図 3.1.11 買い物曜日 (N=1,345)

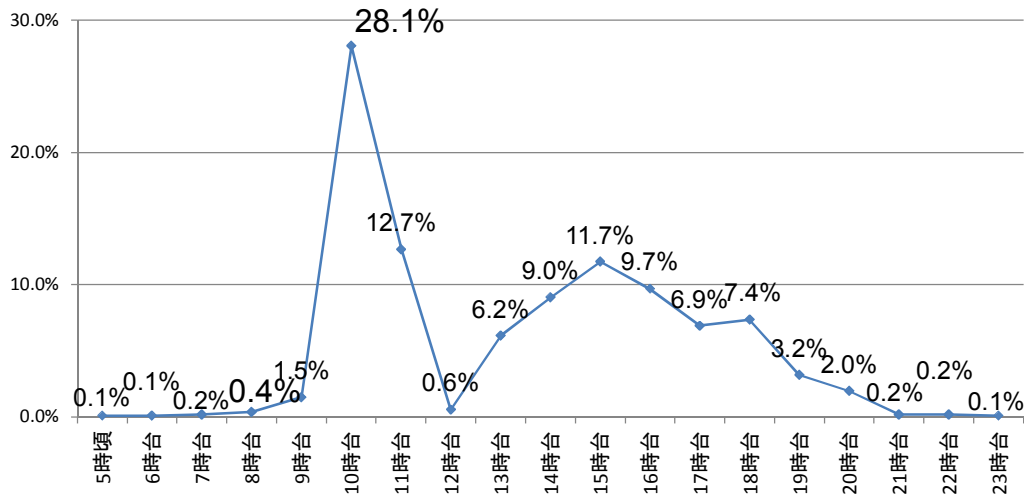


図 3.1.12 買い物に行く時間帯 (N=1,073)

⑤ 買い物滞在時間

⑥ 買い物場所

買い物滞在時間は、”30分以上1時間未満”が最も多く、買い物場所としては、幕別では札内地区・幕別地区、札内・その他農村部では札内地区、忠類では忠類地区・帯広市が多くなっている。

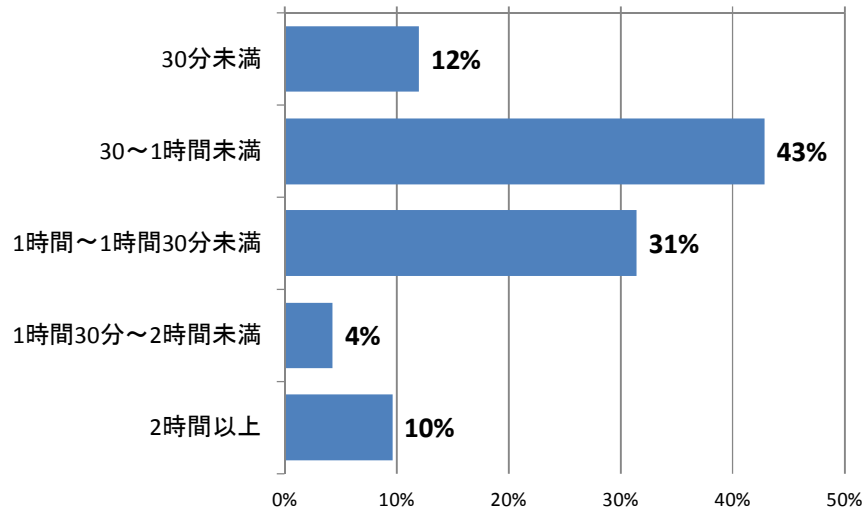


図 3.1.13 買い物滞在時間 (N=1,147)

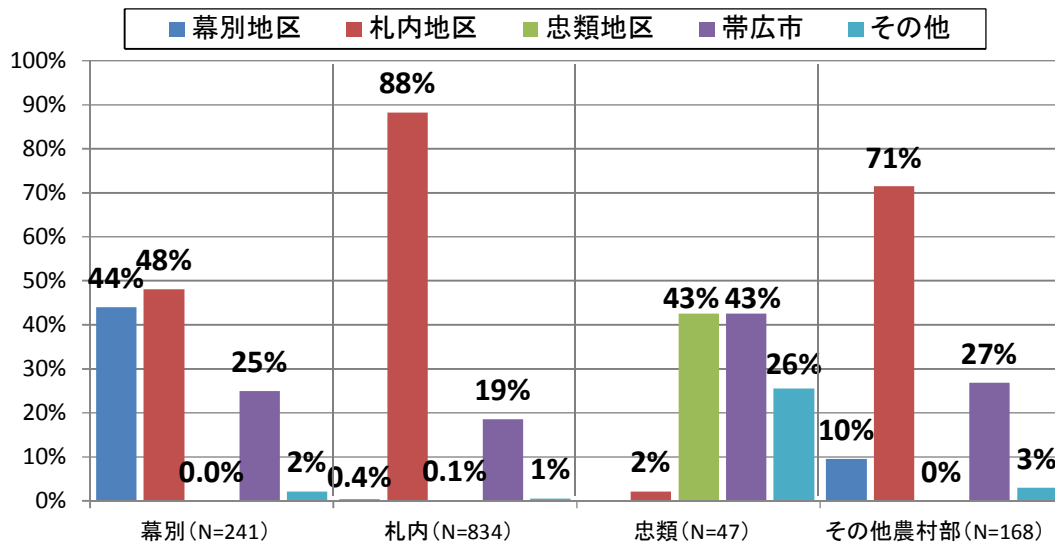


図 3.1.14 買い物場所

⑦ 地区別・買い物店舗

a) 全体

買い物に行く店舗（全体）は、“びあざフクハラ札内店”が最も多く、次いで“ダイイチ札内店”、“コープさっぽろさつない店”、“フクハラ幕別店”となっている。

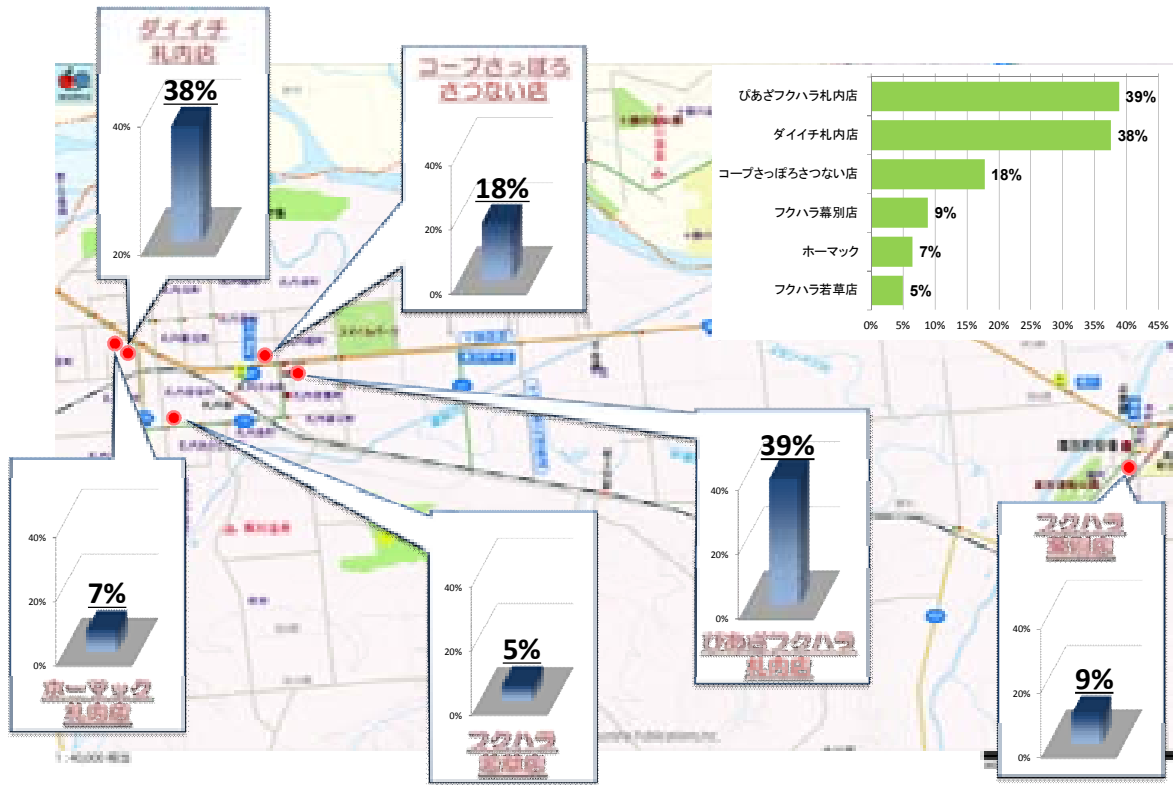


図 3.1.15 地区別・買い物店舗（全体）(N=799)

b) 地区別

地区別における買い物店舗をみると、幕別地区は”フクハラ幕別店”、札内地区は”ぴあざフクハラ札内店”、”ダイイチ札内店”、忠類地区は”A コープ忠類村ルピナ”、その他農村部は”ぴあざフクハラ札内店”、”ダイイチ札内店”が最も多くなっている。

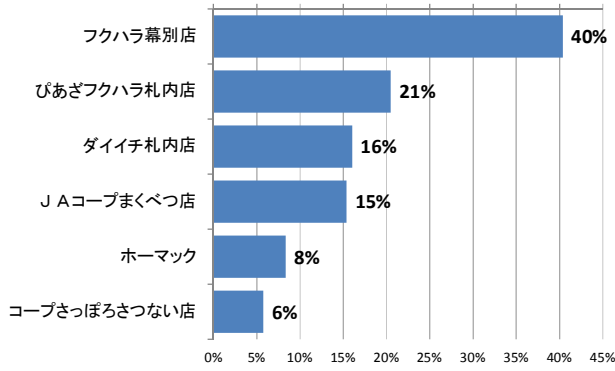


図 3.1.16 地区別・買い物店舗
(幕別地区) (N=156)

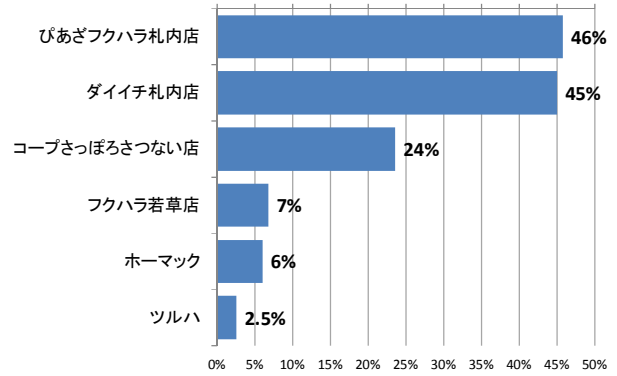


図 3.1.17 地区別・買い物店舗
(札内地区) (N=518)

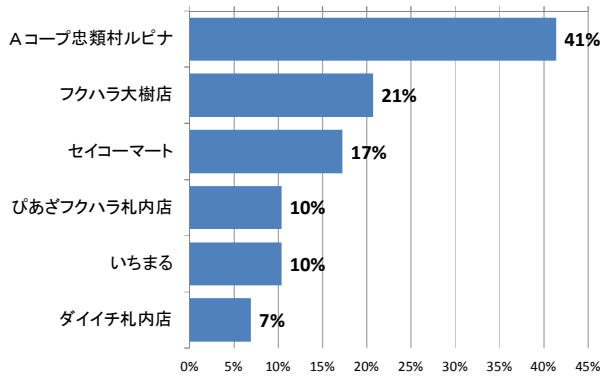


図 3.1.18 地区別・買い物店舗
(忠類地区) (N=29)

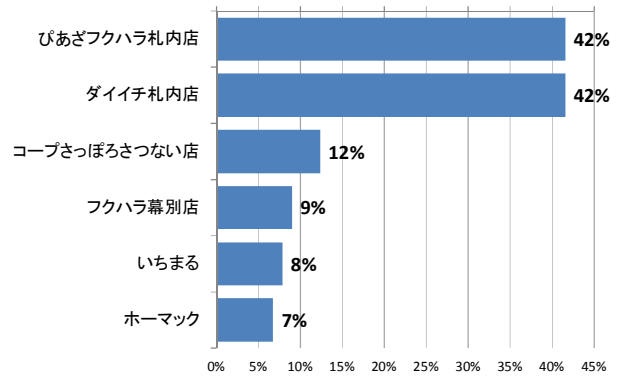


図 3.1.19 地区別・買い物店舗
(その他農村部) (N=89)

4) 交通行動について（通院）

① 通院手段

② 通院回数

通院の主な交通手段は”自家用車（運転）”が72%で最も多く、通院回数は”月に1,2回”が40%で最も多い。

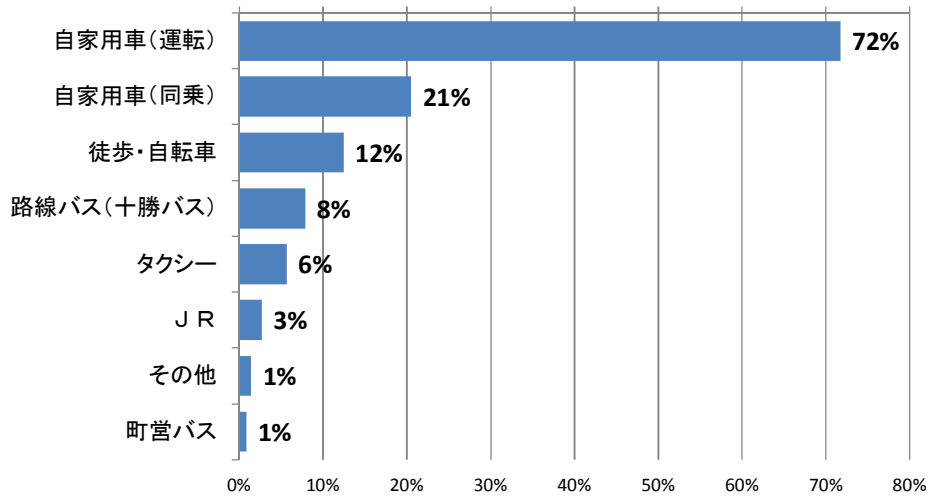


図 3.1.20 通院交通手段 (N=1,326)

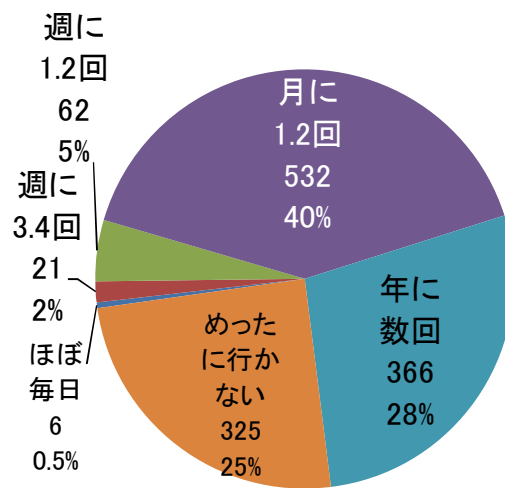


図 3.1.21 通院回数 (N=1,312)

③ 通院曜日

④ 通院時間帯

通院する曜日に大きな傾向の差は見られず、通院時間帯は”9時頃”が33%で最も多い。

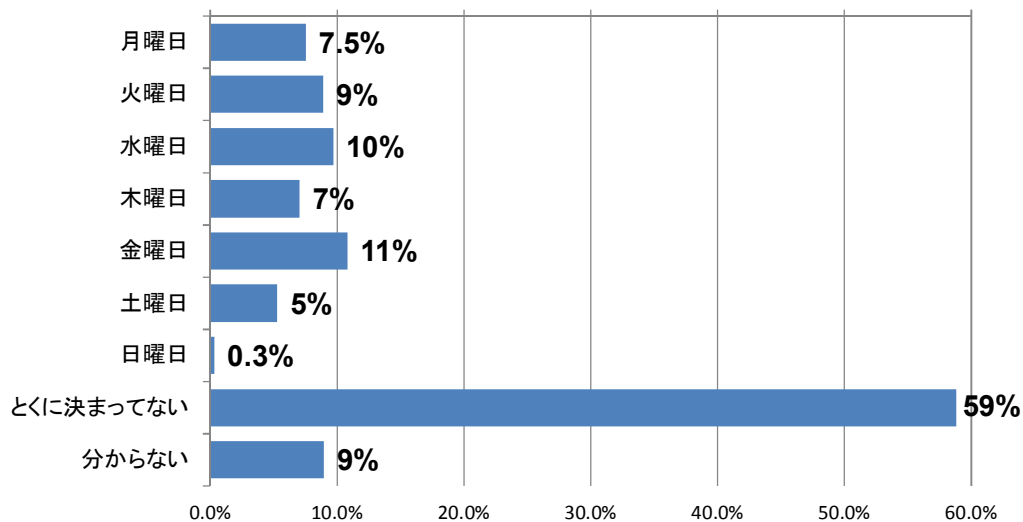


図 3.1.22 通院曜日 (N=1,248)

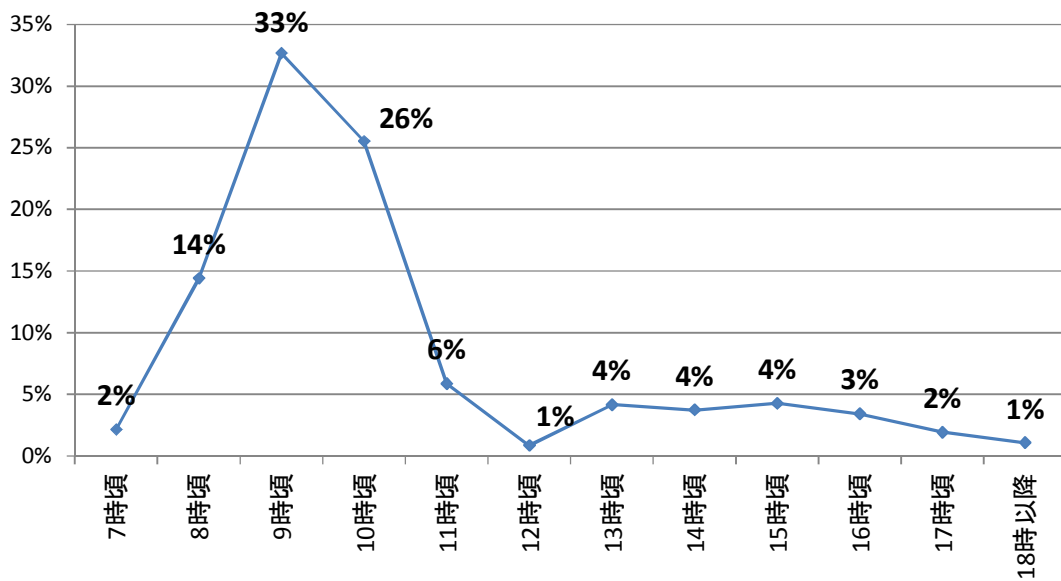


図 3.1.23 通院時間帯 (N=937)

⑤ 通院滞在時間

⑥ 通院場所

通院時の滞在時間は”1時間以上2時間未満”が46%で最も多く、通院する地域は”帯広市”が64%で最も多い。

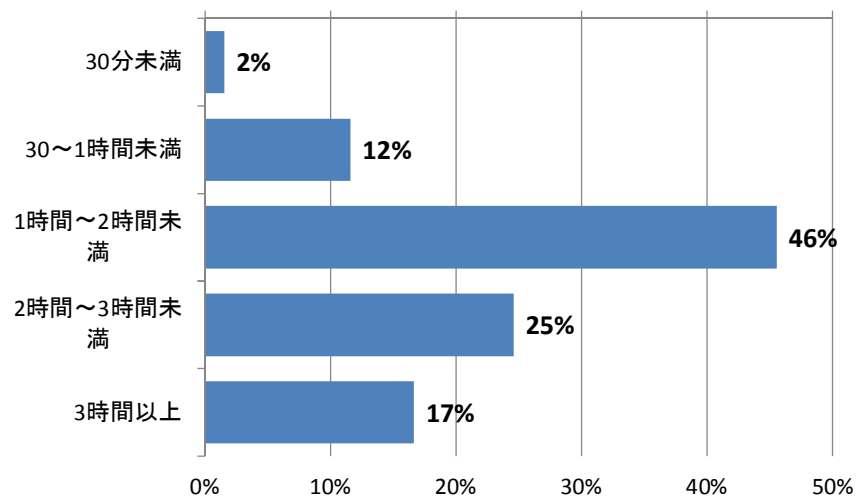


図 3.1.24 通院滞在時間 (N=955)

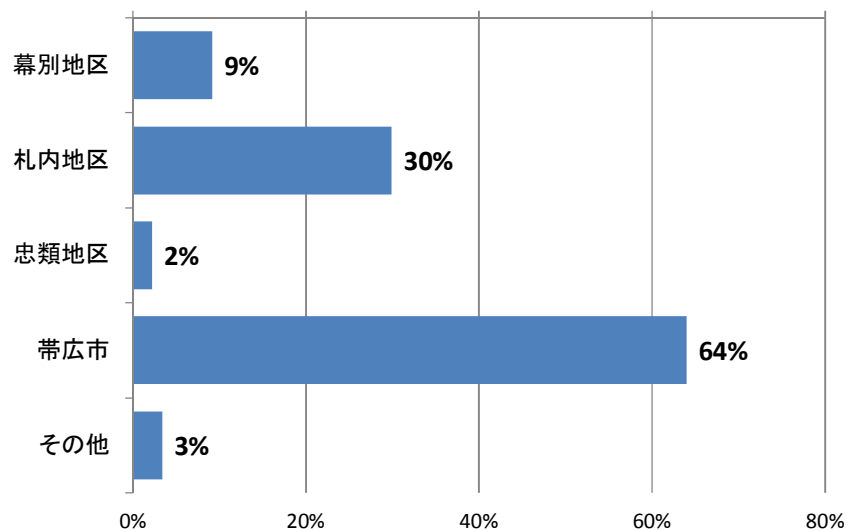


図 3.1.25 通院場所 (N=1,180)

⑦ 地区別・通院施設

a) 全体

通院施設（全体）については、“帯広厚生病院”が最も多く、次いで“帯広協会病院”など、帯広市の病院が多くなっている。

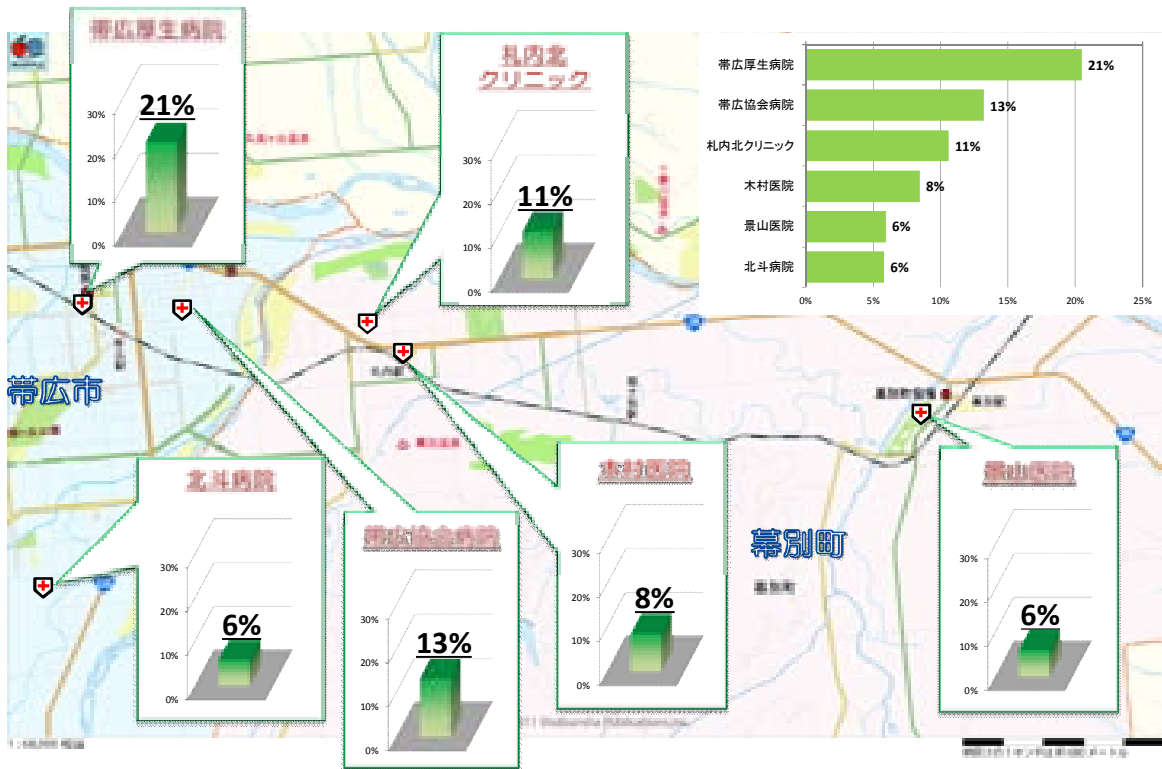


図 3.1.26 地区別・通院施設（全体）(N=756)

b) 地区別

地区別に通院施設をみると、幕別地区・札内地区・その他農村部においては、”帯広厚生病院”が最も多く、忠類地区においては、”忠類診療所”が最も多い。

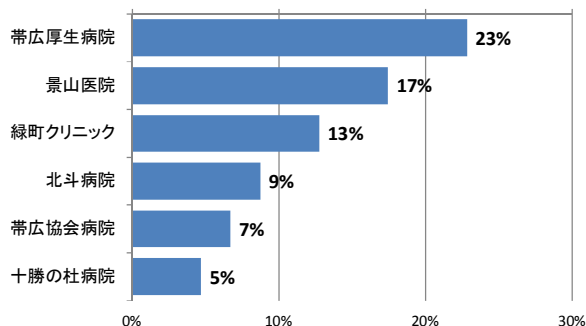


図 3.1.27 地区別・通院施設
(幕別地区) (N=149)

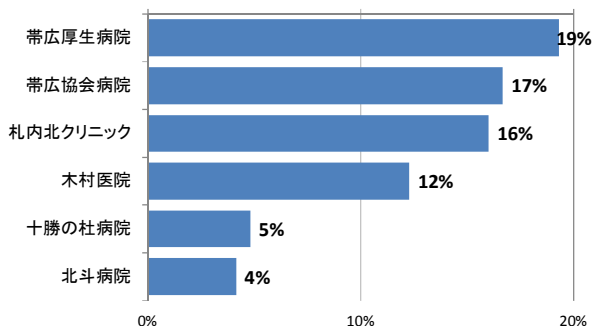


図 3.1.28 地区別・通院施設
(札内地区) (N=456)

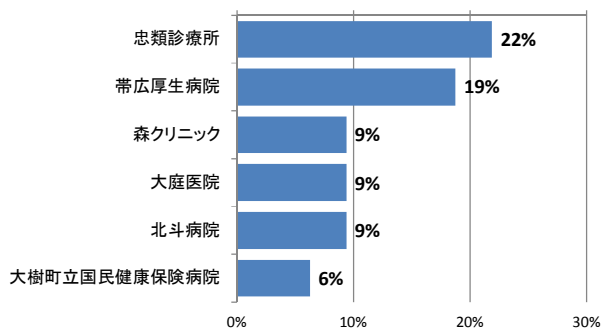


図 3.1.29 地区別・通院施設
(忠類地区) (N=32)

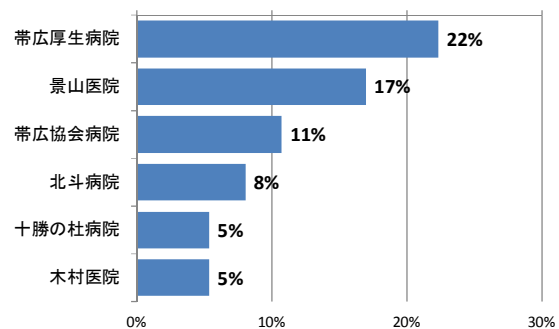


図 3.1.30 地区別・通院施設
(その他農村部) (N=112)

5) 交通行動について（通学）

地区別の通学手段は、幕別・札内・忠類においては”徒歩・自転車”が最も多かったが、その他農村部は”スクールバス”が57%と最も多い。

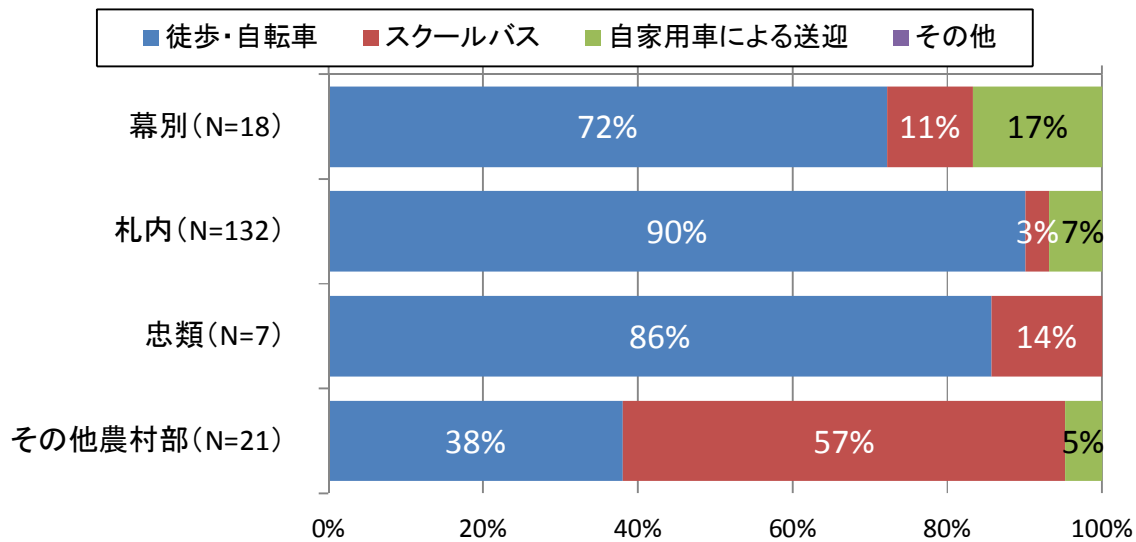


図 3.1.31 地区別・通学交通手段

6) バス利用状況について

- ① 主に使うバス
- ② バス利用頻度
- ③ バスの利用目的

普段のバスの利用状況は、”バスはあまり使わない”という方が82%で最も多い。また、バスを利用している方の利用頻度は、”年に数回”が39%で最も多く、次いで”月に1,2回”が34%であった。利用目的は”通院・治療”が47%で最も多い。

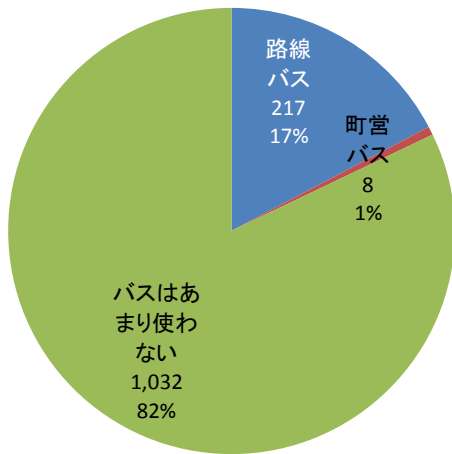


図 3.1.32 主に使うバス (N=1,257)

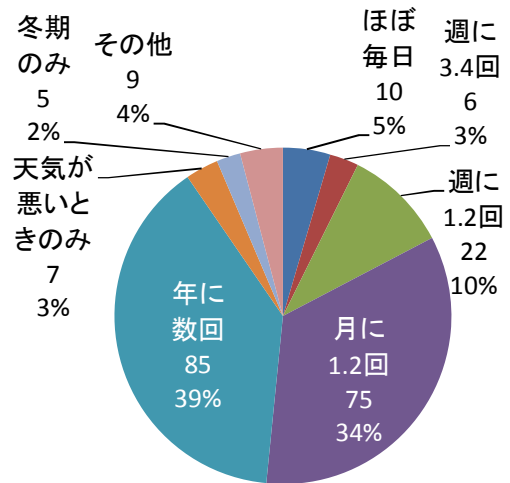


図 3.1.33 バス利用頻度 (N=219)

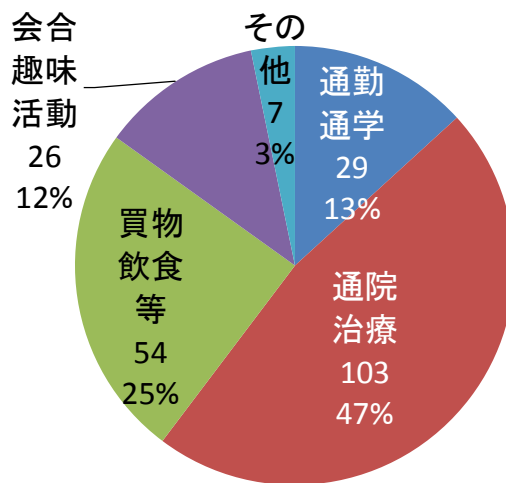


図 3.1.34 バス利用目的 (N=219)

④ バスを利用しない理由

⑤ バス利用意向

⑥ バスの必要性

バスを利用しない理由は、“他の交通手段の方が便利”が79%で最も多い。また、“バスの便数が少ない”や“自宅からバス停が遠い”、“乗りたい時間にバスがない”等も見られた。

バスを使わない理由が解消された場合、約7割がバスの利用意向を示している。

バスの今後の必要性は、“どちらかと言えば必要”とと思っている人を含め、必要とと思っている人が約7割であった。

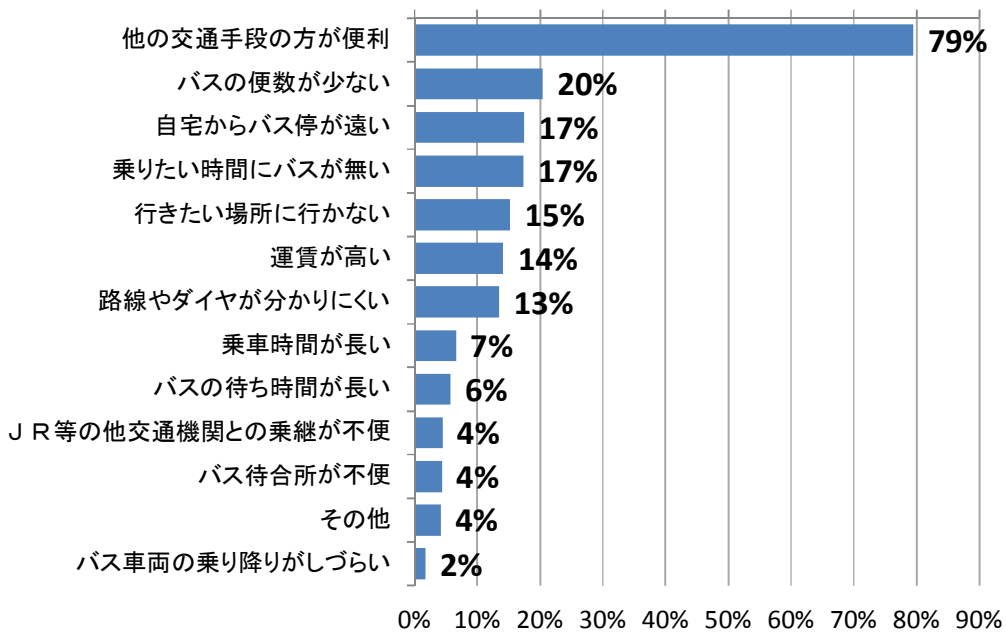


図 3.1.35 バスを利用しない理由 (N=1,032)

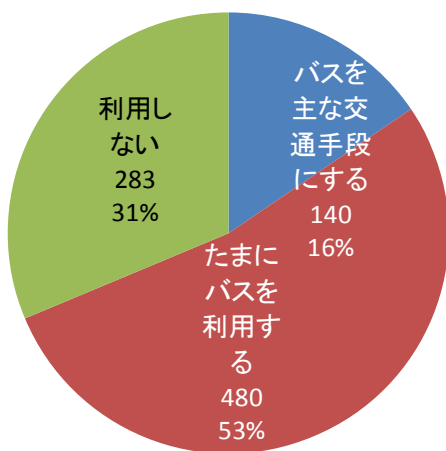


図 3.1.36 バス利用意向 (N=903)

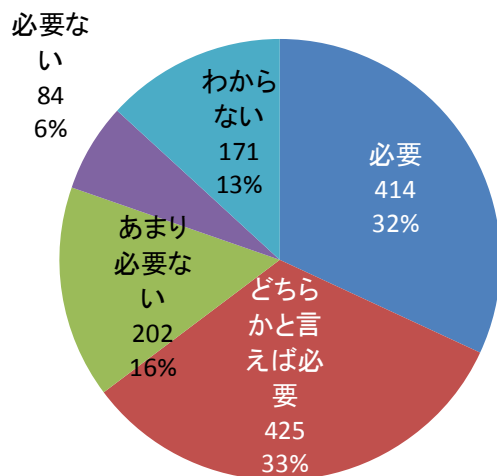


図 3.1.37 バスの必要性 (N=1,296)

7) コミュニティバスについて

- ① コミュニティバスの認知度
- ② コミュニティバスの本格運行希望
- ③ コミュニティバスの料金

コミュニティバスの認知度については、“知っているが乗ったことはない”が約8割と最も多くなっていた。

コミュニティバスに乗ったことがある方の本格運行の希望については、90%の方が“本格運行してほしい”という回答であった。

また、コミュニティバスが本格運行した場合に支払っても良いと思う料金は、“100円”が36%で最も多く、次いで“200円”が26%となっている。

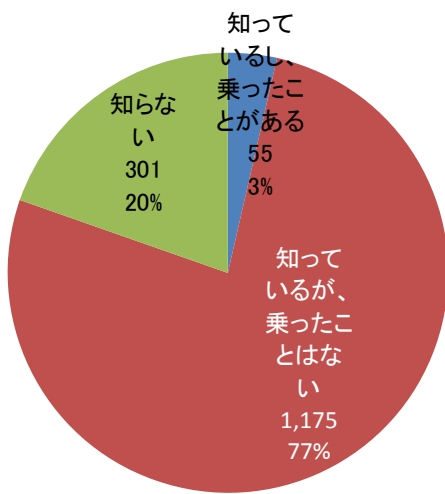


図 3.1.38 コミュニティバスの認知度 (N=1,531)

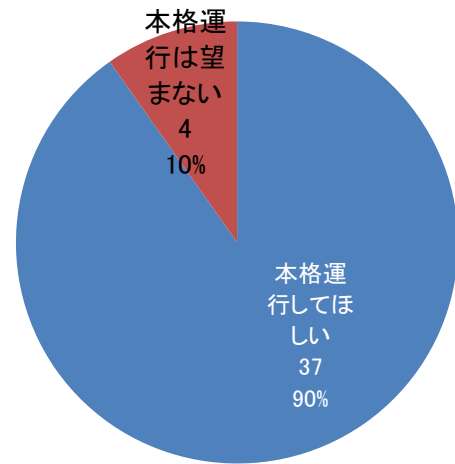


図 3.1.39 コミュニティバスの本格運行希望 (N=41)

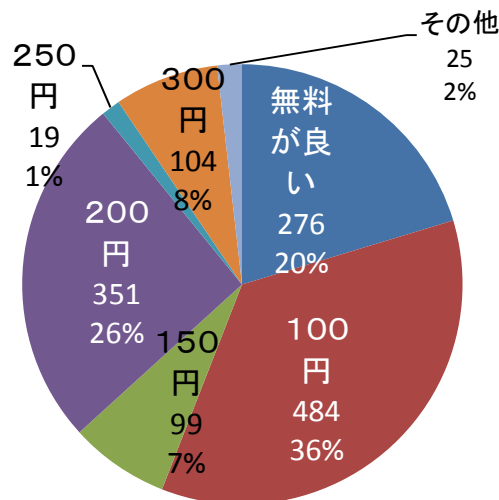


図 3.1.40 コミュニティバスの料金 (N=1,358)

④ コミュニティバスで利用したい施設

コミュニティバスを利用して行きたいと思う施設は、「ダイイチ札内店」、「役場・札内支所・札内福祉センター」、「ぴあぎ札内店」が多くなっている。

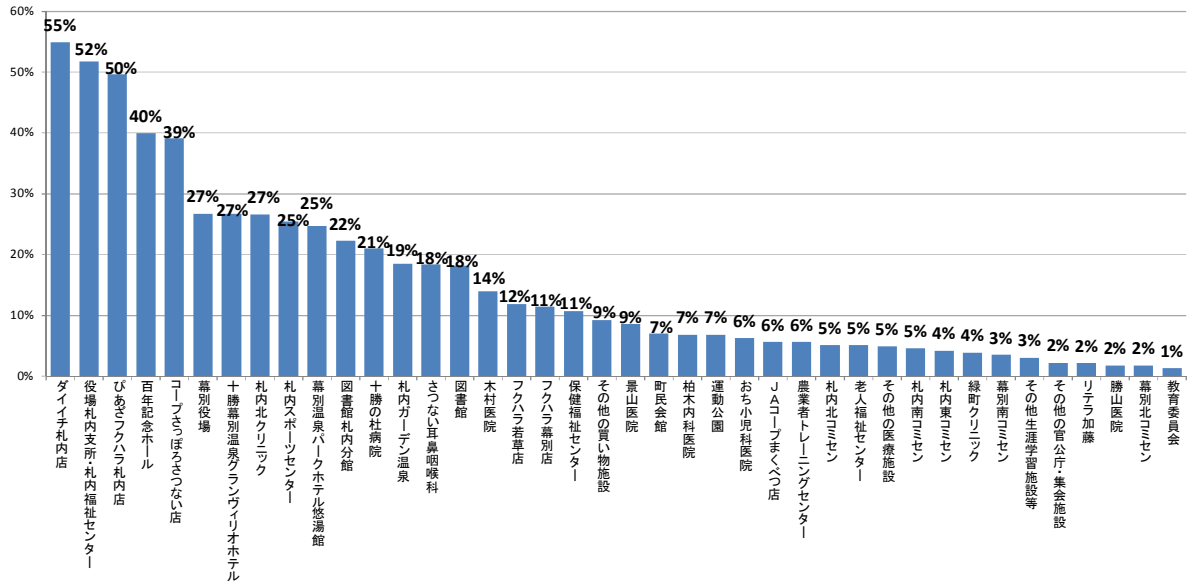


図 3.1.41 コミュニティバスで利用した施設 (N=1,259)

(3) 調査結果まとめ

1) 調査結果のまとめ

幕別町のバス交通に関するアンケート調査から得られた知見を以下に整理する。

① 自動車依存割合が高い

全体の 79%が自動車免許を保有しており、そのうち 95%が自動車を保有している。また、買い物や通院時の交通手段は自家用車での移動が最も多く、自動車依存割合が高い。自動車運転意向は 75～79 歳頃までが最も多く、自動車の運転をやめた後はバス等の公共交通を利用する意向が高い。

② 買い物は札内地区、通院は帯広市への移動が多い

買い物場所は、札内地区（ダイイチ・びあぎフクハラ）が多くなっており、通院場所は帯広市（帯広厚生病院）が多い。

③ 厳しいバスの利用状況

普段よく利用するバスについて、バスを利用する人は全体の 18%しかいなく、その頻度も月に 1,2 回～年に数回となっており、バスがあまり利用されていない状況となっている。

またバスを利用しない理由としては、“他の交通手段の方が便利”という意見が最も多く、その他“バス便数が少ない”、“自宅からバス停が遠い”、“乗りたい時間にバスがない”等もみられた。バスを利用しない理由が解消された場合、約 7 割がバスの利用意向を示していた。

④ バスの必要性

バス利用が少ない状況であるが、今後のバスの必要性については、約 7 割が必要という回答であった。

⑤ コミュニティバスの認知度は高いが利用が少ない

コミュニティバスの認知度は 80%であったが、利用したことがあるのは 3%であった。また、コミュニティバスを利用した方の本格運行の希望については 90%が本格運行してほしいという回答であった。

コミュニティバス本格運行時に支払ってもよいと思う料金は、“100 円”が最も多く、“無料”よりも多かった。

2) バス運行の改善に向けた検討課題の整理

① 幕別元町⇄札内地区、幕別地区⇄帯広市を意識した乗り継ぎ利便性向上及びフィーダー交通の利便性向上

買い物は札内地区、通院は帯広市が多くなっているため、JR・幹線バスとの乗り継ぎを意識し、幕別本町⇄札内地区、幕別地区⇄帯広市の利便性向上に向けた、乗り継ぎ情報の提供等（交通結節点への案内情報版の設置等）を行い、フィーダー交通の利便性向上を図ることが重要である。

② 生活行動実態（買い物・通院）に合わせたコミュニティバス運行計画の見直し

住民の生活行動実態を考慮し、交通実態（需要）に合わせた効果的な運行計画を立案することが重要である。

③ バスの利用促進による利用者の下げ止まり

バスの利用状況は厳しくなっていることから、利用者の下げ止まりに向けて、分かりやすいバスマップや時刻表の作成、モビリティ・マネジメントの実施等によるバスの利用促進を図ることが重要である。

3.2 コミュニティバス試験運行における調査

幕別町コミュニティバス試験運行（7月、11月）の調査結果を以下に整理する。

(1) 7月運行

1) 調査目的

試験運行を行っているコミュニティバスの利用状況を把握し、本格運行に向けた問題点や課題を整理し、改善策を検討する際の基礎資料を得ることを目的に調査を実施する。

2) 調査対象

幕別地区及び札幌内地区を運行するコミュニティバス利用者を対象に調査を実施した。その際、調査路線はコミュニティバス全路線・全便について行った。

3) 実証運行実施期間

平成24年7月1日（日）～平成24年7月31日（火）

7:50（始発）～15:50（終発） 計310便

4) 調査実施方法

調査員がバスに乗車し、利用者数をカウントするとともに、ヒアリング及び目視により調査を実施した。

5) 調査内容

調査内容を以下に整理する。

表 3.2.1 コミュニティバス試験運行（7月）調査内容

調査方法	調査項目	備考
ヒアリング	◆乗車・降車バス停	目視と併用で把握
	◆目的地	-
	◆利用目的(通勤・通学・買い物など)	-
	◆利用頻度	-
	◆乗り継ぎ前後の移動手段	徒歩・自転車、車、JR等
	◆乗車時間	-
	◆コミュニティバス導入前の交通手段	-
	◆コミュニティバス導入による外出機会の増加	-
目視	◆今後の利用意向	-
	◆利用者数	バス停別、利用区間別(OD)に把握
	◆性別(男・女)	-
	◆年代(子ども・学生・一般・高齢者)	-
	◆子ども等の同乗者の有無	-

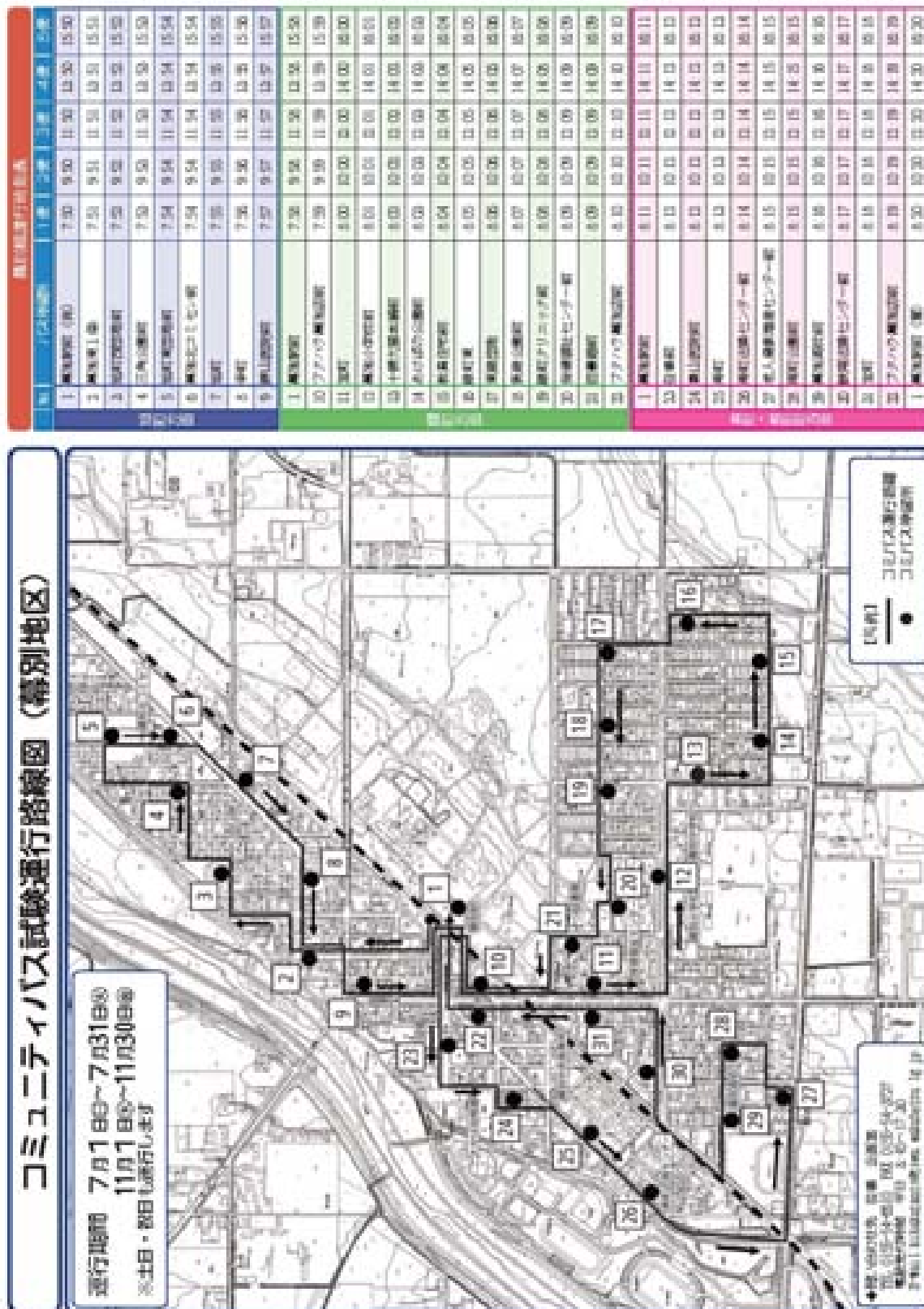


図 3.2.1 コミュニティバス試験運行路線図（幕別地区、7月）

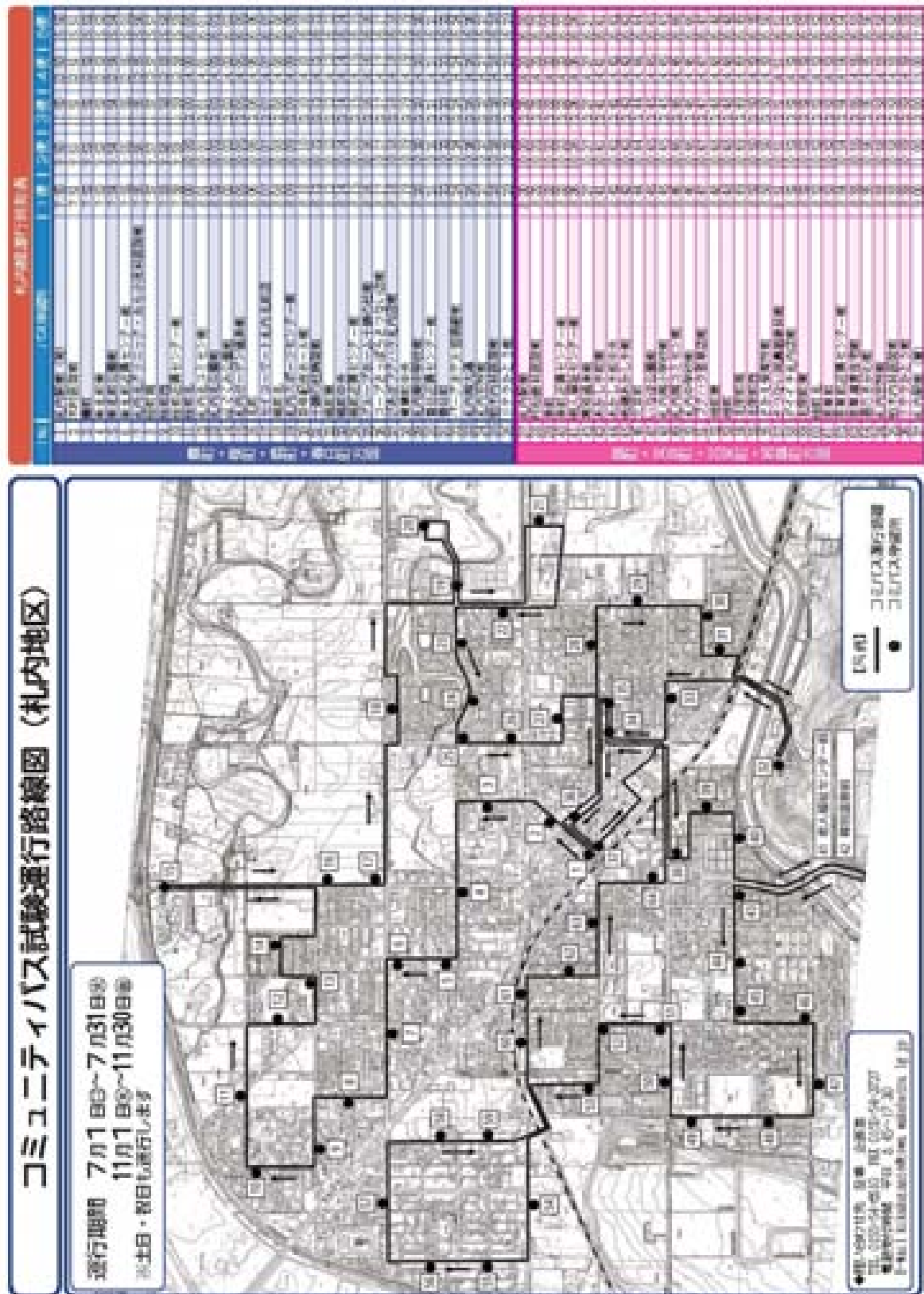


図 3.2.2 コミュニティバス試験運行路線図（札幌地区、7月）

6) 調査結果

① 利用者数

試験運行期間中（7/1～7/31）の利用者数については、幕別線で543人（1日平均17.5人、1便平均3.5人）、札内線で758人（1日平均24.5人、1便平均4.9人）であった。

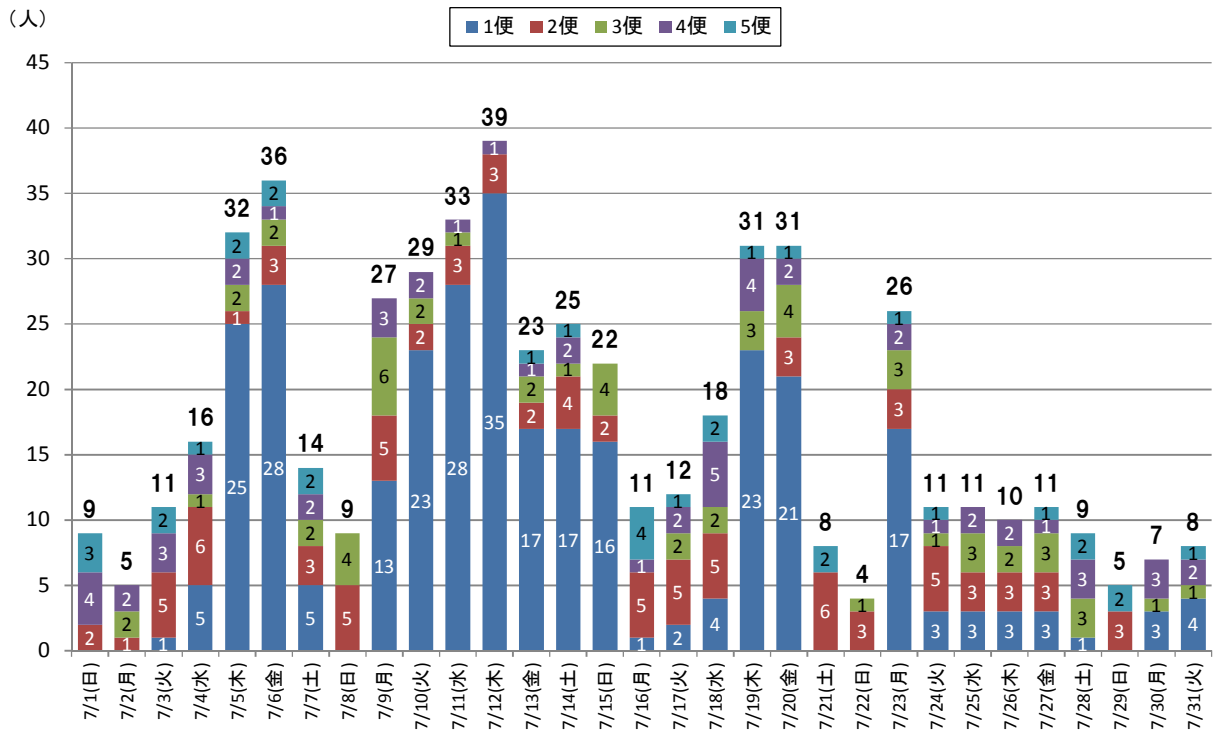


図 3.2.3 幕別線利用者数

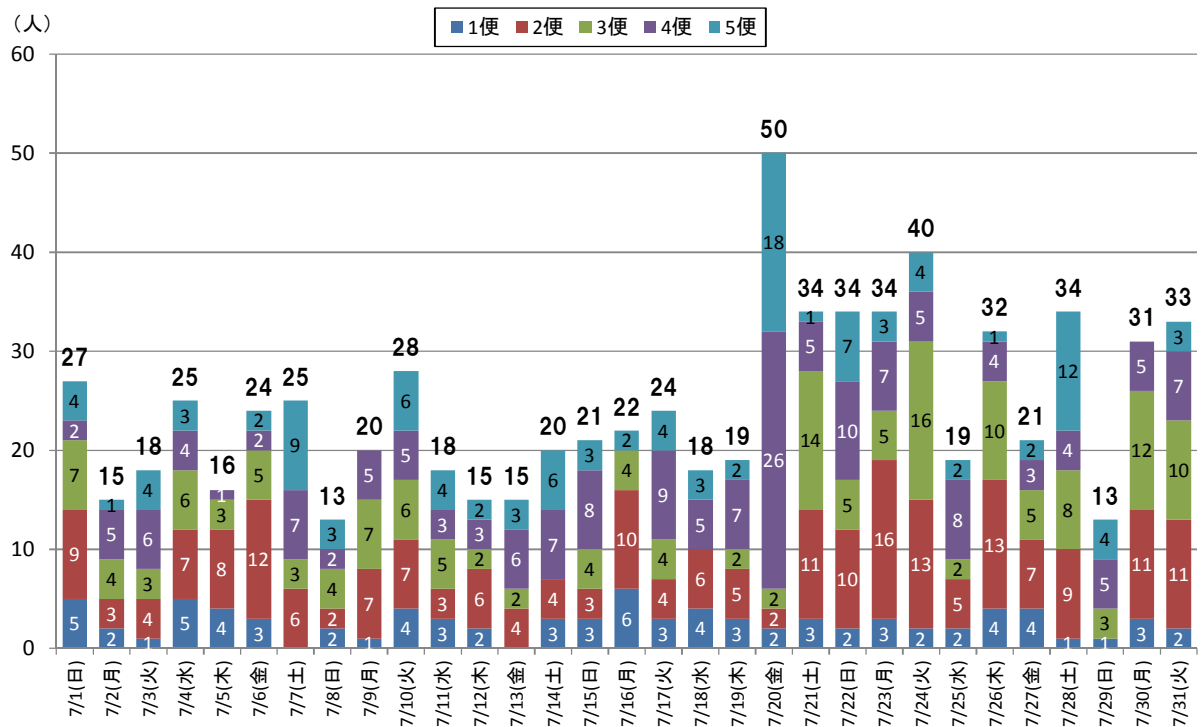


図 3.2.4 札内線利用者数

② 性別

③ 年代

性別は幕別線、札内線共に”女性”が半数以上を占めており、年代は幕別線において10歳代が約5割、札内線においては70歳代が約3割と最も多くなっていた。

【幕別線】

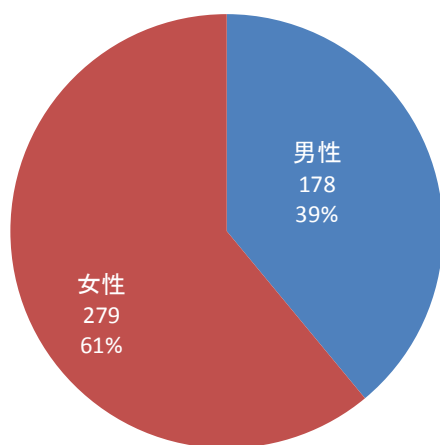


図 3.2.5 性別 (N=457)

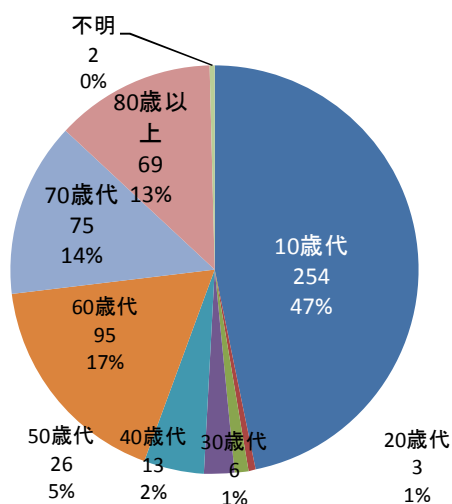


図 3.2.6 年代 (N=648)

【札内線】

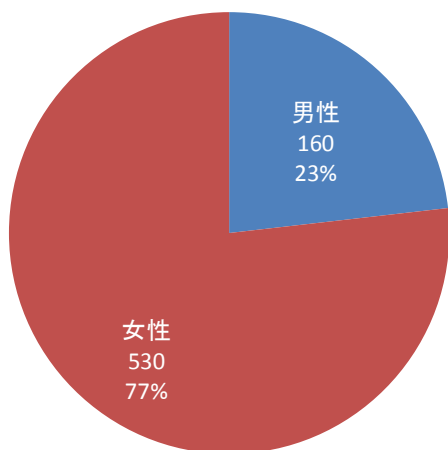


図 3.2.7 性別 (N=690)

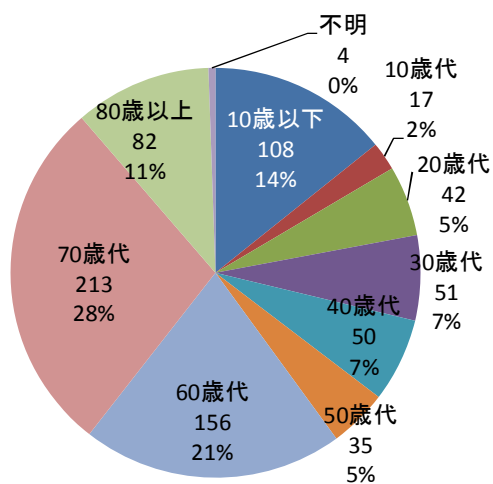


図 3.2.8 年代 (N=758)

④ 便別乗降客数

⑤ 便別利用目的

便別乗降客数は、幕別線では1便が最も多く、札内線では2便が最も多かった。また、各便の利用目的をみると、幕別線においては1便の通学、2便～4便での買い物が多くなっていた。札内線では、その他目的（老人福祉センター、試乗など）の割合が全便において高くなっており、1便での通院、3便・5便においての帰宅の割合も高くなっていた。

【幕別線】

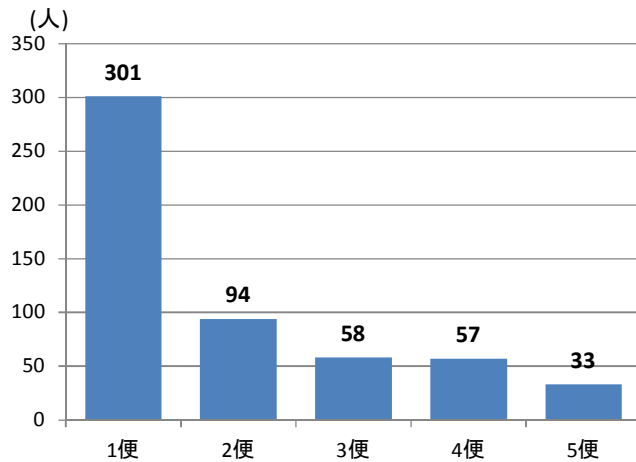


図 3.2.9 便別乗降客数 (N=543)

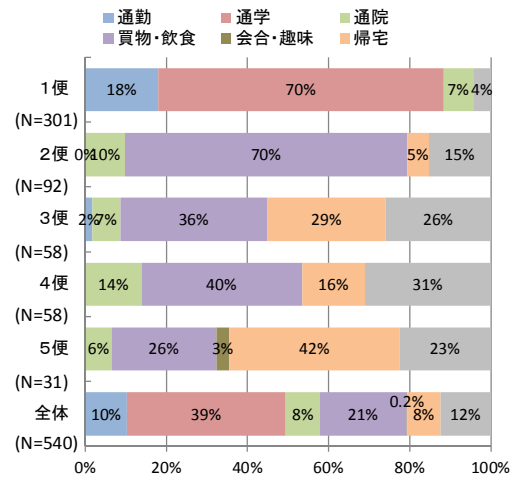


図 3.2.10 便別利用目的

【幕別線】

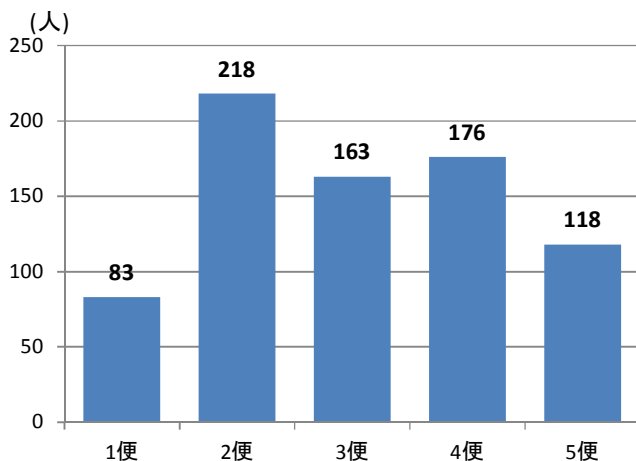


図 3.2.11 便別乗降客数 (N=457)

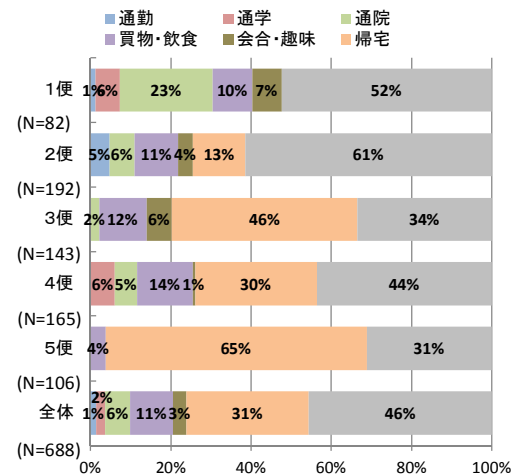


図 3.2.12 便別利用目的

⑥ バス停別乗降客数

路線別バス停別の乗降客数をみると、各路線とも JR 駅での乗降が多くなっていた。またその他、幕別線は”幕別高校前”での降車が多く、札内線は”びあざフクハラ札内店前”や”ダイイチ札内店前”、”さつない耳鼻咽喉科前”、”老人福祉センター前”での乗降が多くなっていた。

【幕別線】

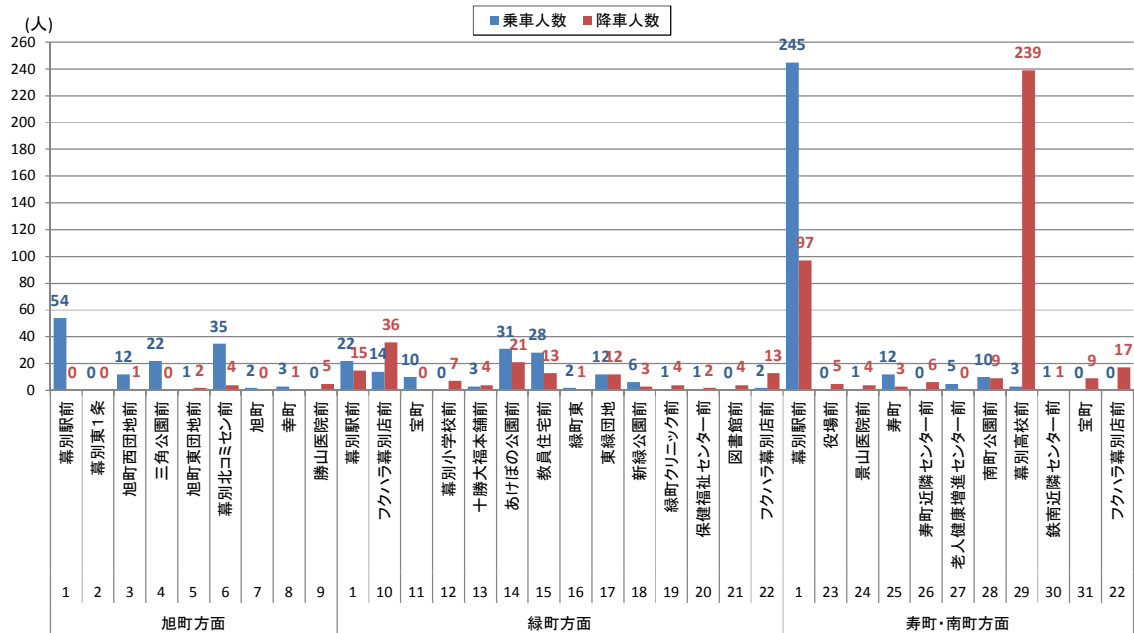


図 3.2.13 バス停別乗降客数 (N=1,076)

【札内線】

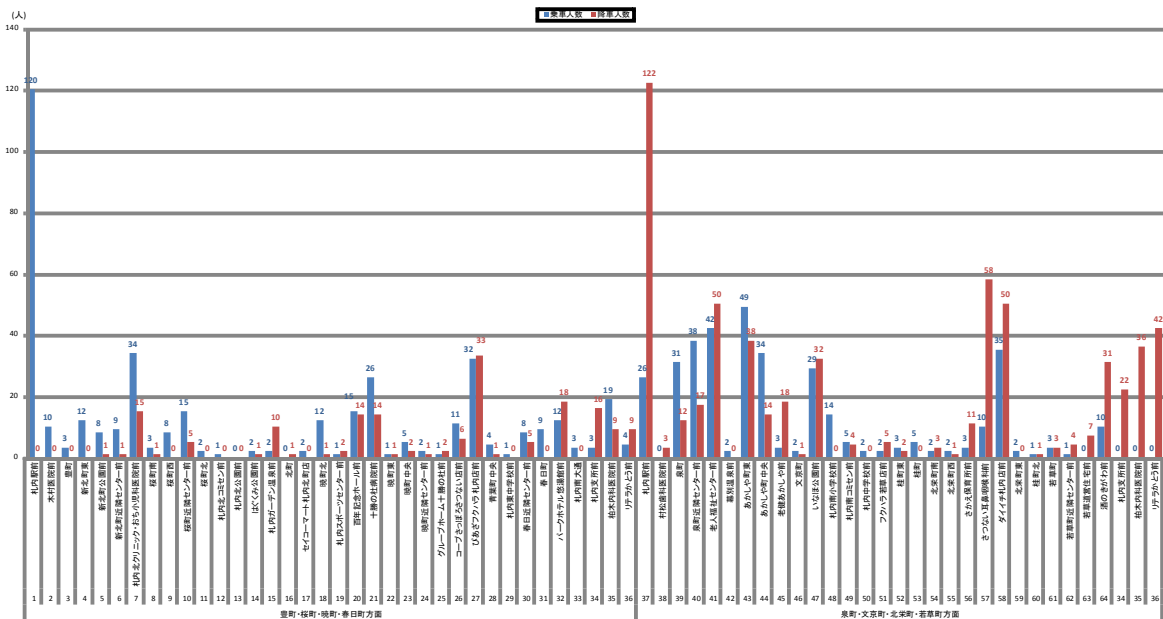


図 3.2.14 バス停別乗降客数 (N=1,512)

⑦ 利用意向

⑧ 主な自由意見

路線別のコミュニティバスの今後の利用意向をみると、幕別線は約 6 割、札内線は約 8 割が利用意向を示していた。

また、主な自由意見については、幕別線、札内線共に「両回り運行」への要望が多かった。

【幕別線】

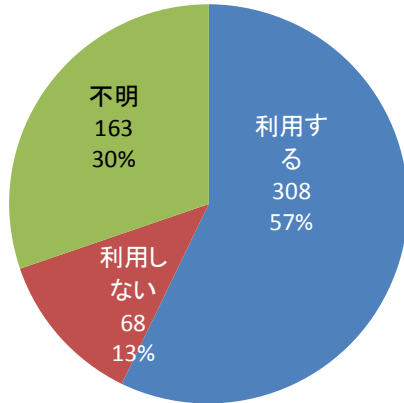


図 3.2.15 利用意向 (N=539)

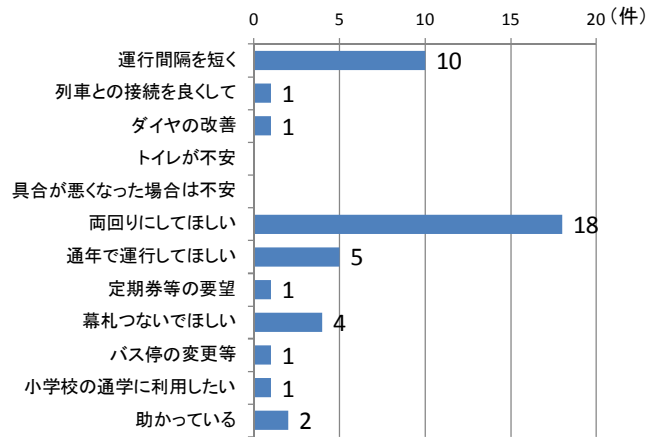


図 3.2.16 主な自由意見 (N=44)

【札内線】

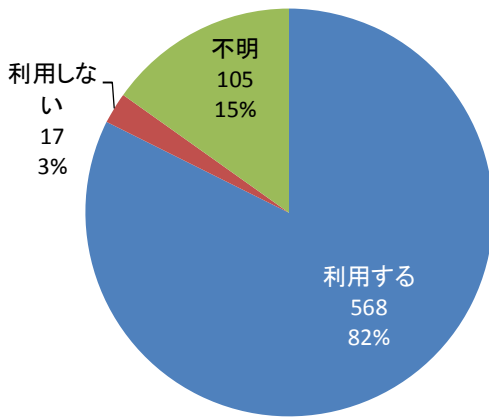


図 3.2.17 利用意向 (N=690)

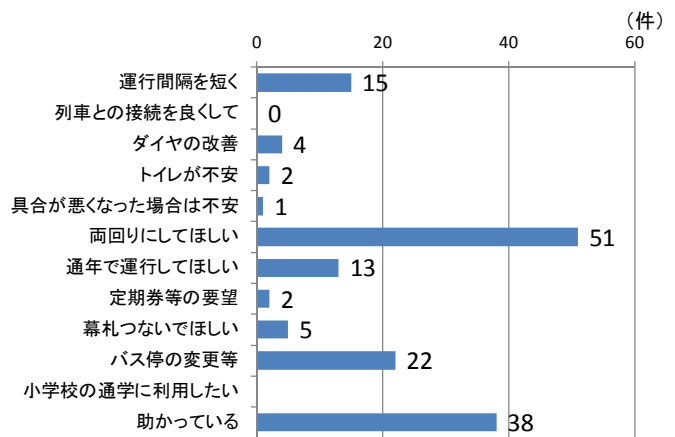


図 3.2.18 主な自由意見 (N=153)

⑨ 職業別コミュニティバス利用意向

職業別の今後のコミュニティバスの利用意向をみると、幕別線においては学生の約6割が「今後は利用しない」という結果であった。

【幕別線】

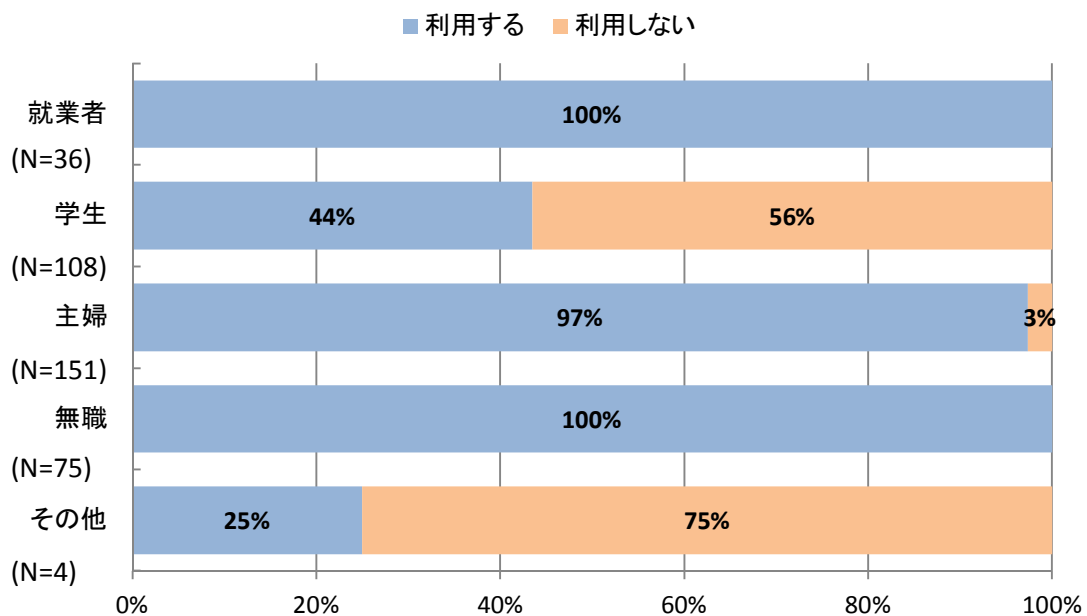


図 3.2.19 職業別コミュニティバス利用意向

【札内線】

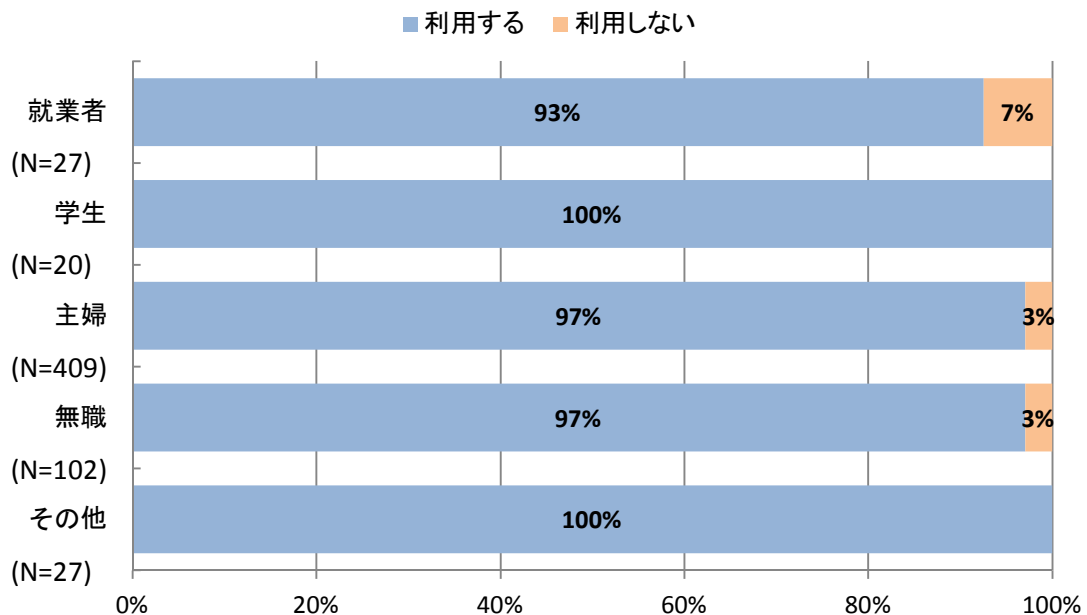


図 3.2.20 職業別コミュニティバス利用意向

⑩ 年齢別コミュニティバス利用意向

年齢別の今後のコミュニティバスの利用意向については、幕別線において10歳代の約6割が「今後は利用しない」という結果であった。

【幕別線】

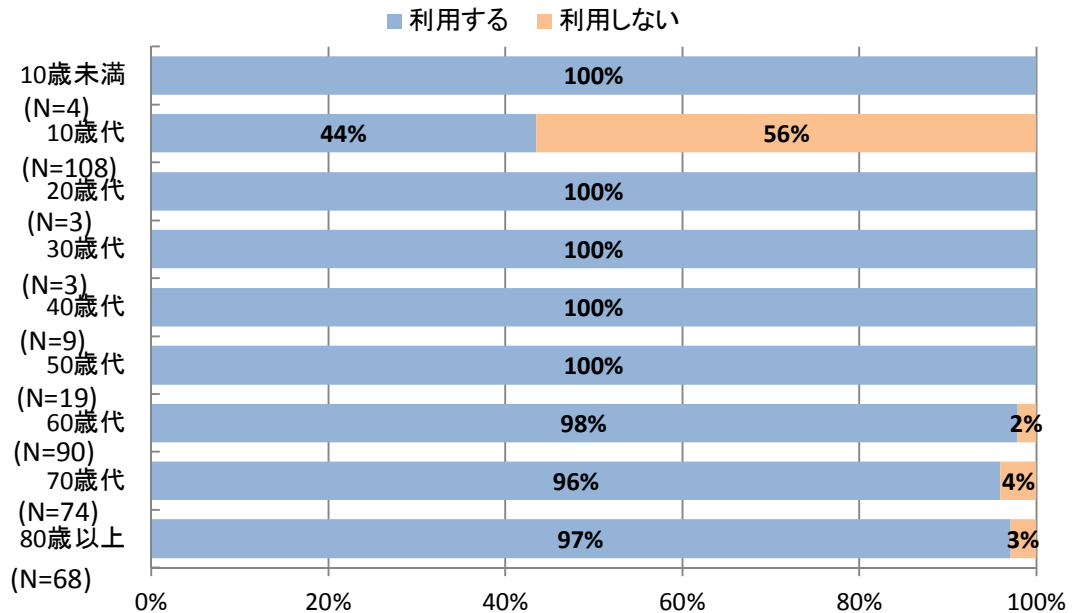


図 3.2.21 年齢別コミュニティバス利用意向

【札内線】

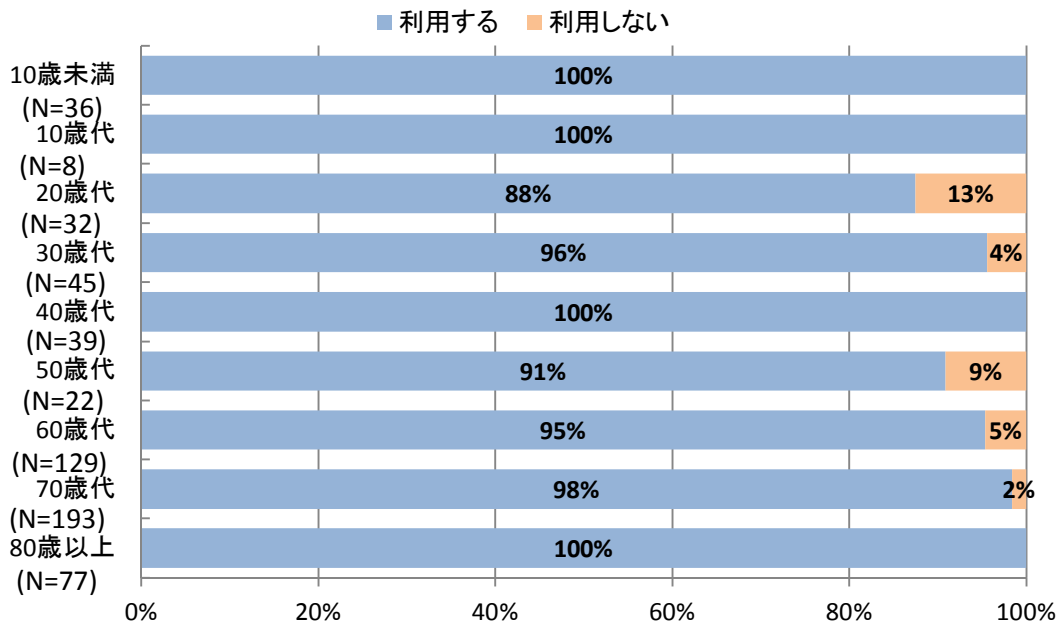


図 3.2.22 年齢別コミュニティバス利用意向

7) 調査結果まとめ

① 調査結果から得られた課題

a) 利用者の少ないバス停や今後の利用意向を考慮した路線の改善

幕別線・札内線共に、JR 駅での乗降が最も多くなっているが、一方でほとんど乗降がないバス停もあった。幕別線においては、幕別高校前が幕別駅に次いで乗降が多いが学生の約 6 割が今後は利用しない意向を持っている。また幕別線・札内線共に「両周りにしてほしい」という要望が多かった。

b) 運行ダイヤの見直しが必要

現状、運行に遅れが生じている状況であり、運行時間にゆとりを持たせる調整時間が必要である。また買い物等で利用後に、帰りのバスがないため、運行間隔の改善を望む声が多かった。

c) 走行性や安全面を考慮した運行ルートの見直しが必要

現運行ルートには、道幅の狭い住宅地や、施設内を通過するルートが含まれているが、冬の道路状況等を考慮すると、バスを運行する際の安全面への配慮が必要となる。

② 11 月試験運行に向けた対応策

a) バス停・運行ルートの見直し

今回、利用の少なかったバス停や、利用者の意向・要望を考慮し、バス停・運行ルートの見直し及び両周りルートの検討を実施する必要がある。

b) 施設滞在時間や帰り便の待ち時間を考慮した運行ダイヤ・起終点の見直し

買い物等の施設での滞在時間や、帰り便を待つ間の待合スペース確保等を考慮し、起終点と運行ダイヤの見直し検討を実施する必要がある。

c) 安全性の高い道幅の広い道路への運行ルートの見直し

道幅の広い道路を基本とした、安全性の高い道幅の広い道路への運行ルート見直しを検討する必要がある。

(2) 11月運行

1) 調査目的

試験運行を行っているコミュニティバスの利用状況を把握し、本格運行に向けた問題点や課題を整理し、改善策を検討する際の基礎資料を得ることを目的に調査を実施する。

2) 調査対象

幕別地区及び札幌地区を運行するコミュニティバスの全利用者を対象に調査を実施した。

3) 実証運行実施期間

平成24年11月1日(木)～平成24年11月30日(金)

7:40(始発)～15:50(終発) 計300便

4) 調査実施方法

調査員がバスに乗車し、利用者をカウントするとともに、ヒアリング及び目視により調査を実施した。

5) 調査内容

調査内容を以下に整理する。

表 3.2.2 調査内容

調査方法	調査項目	備考
ヒアリング	◆乗車・降車バス停	目視と併用で把握
	◆利用目的(通勤・通学・買い物など)	-
	◆利用頻度	-
	◆往復利用について	-
	◆乗り継ぎ前後の移動手段	徒歩・自転車、車、JR等
	◆乗車時間	-
	◆7月のコミュニティバスの利用有無	-
	◆コミュニティバスの利用料金	-
	◆今後の利用意向	-
目視	◆利用者数	バス停別、利用区間別(OD)に把握
	◆性別(男・女)	-
	◆年代(子ども・学生・一般・高齢者)	-
	◆子ども等の同乗者の有無	-

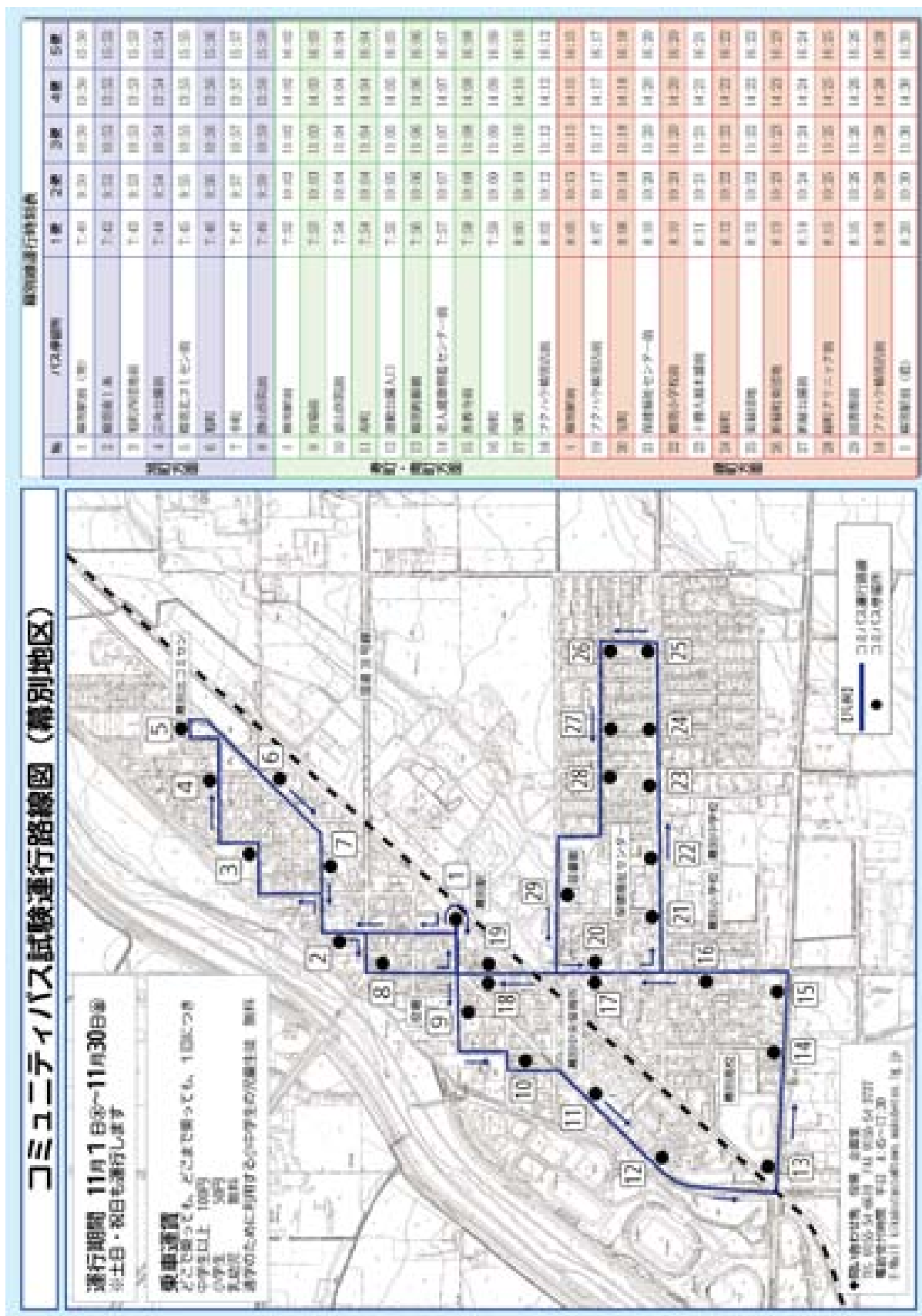


図 3.2.23 コミュニティバス試験運行路線図(幕別地区、11月)

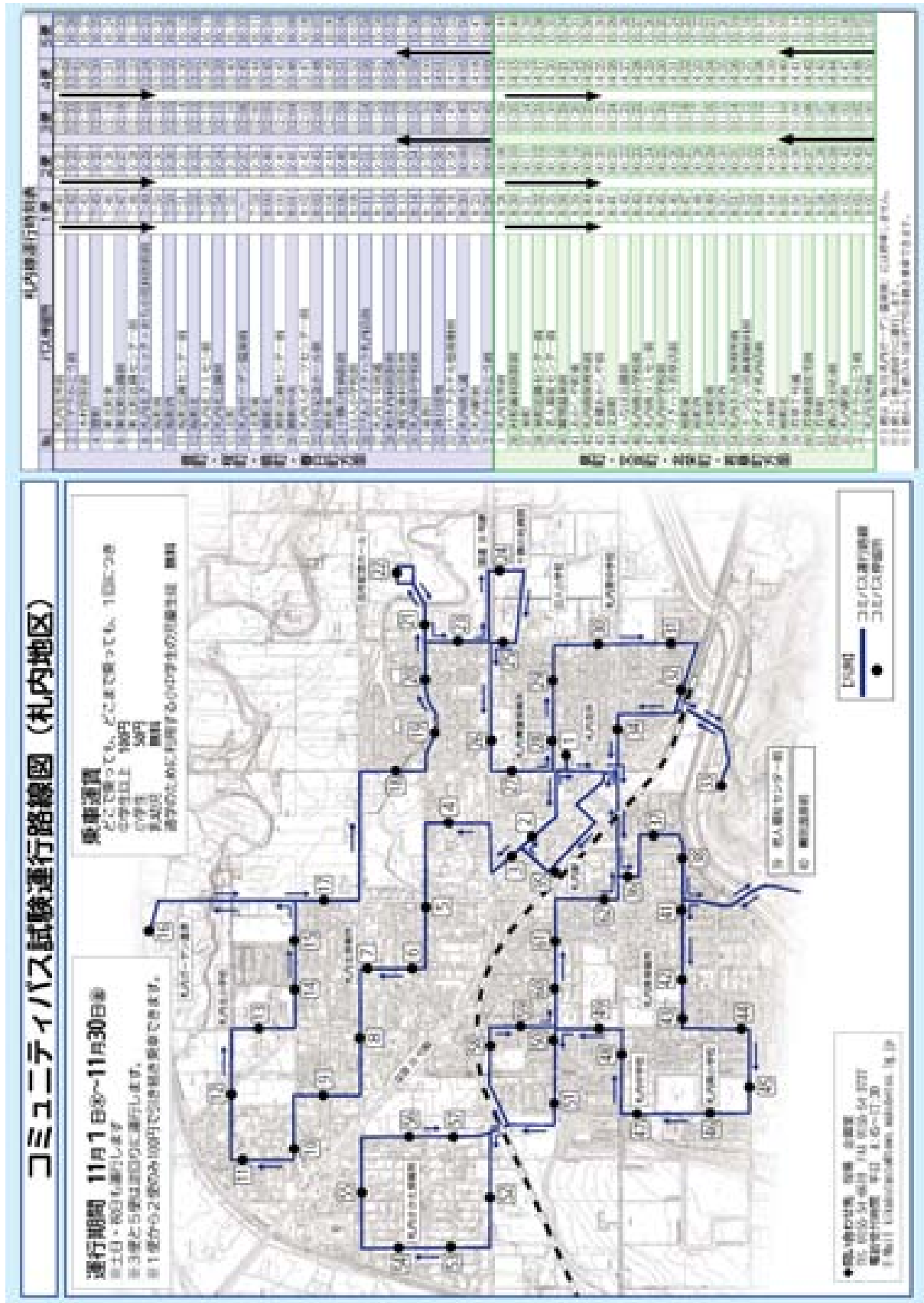


図 3.2.24 コミュニティバス試験運行路線図（札内地区、11月）

6) 調査結果

① 利用者数

試験運行期間中（11/1～11/30）の利用者数については、幕別線で461人（1日平均15.4人、1便平均3.1人）、札内線で900人（1日平均30.0人、1便平均6.0人）であった。

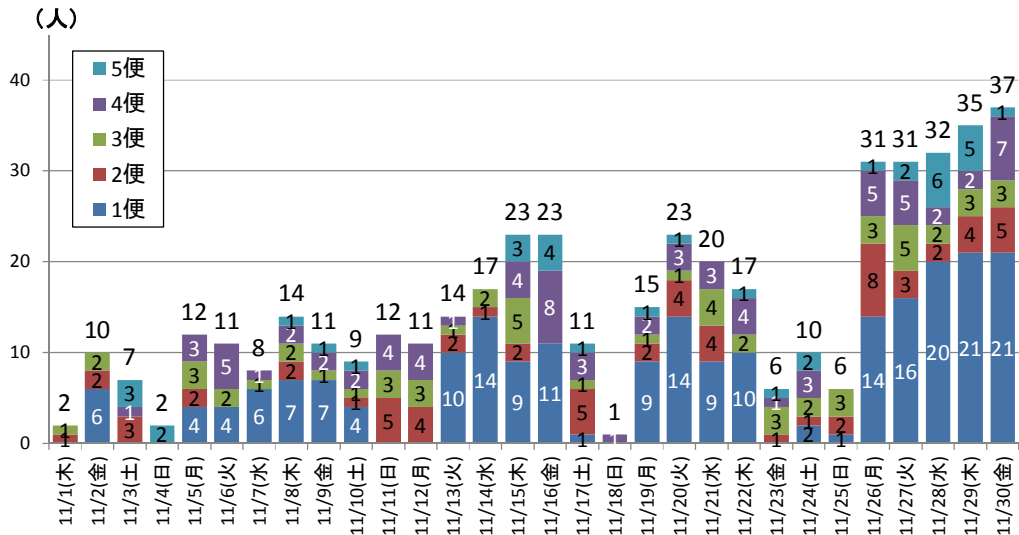


図 3.2.25 幕別線利用者数

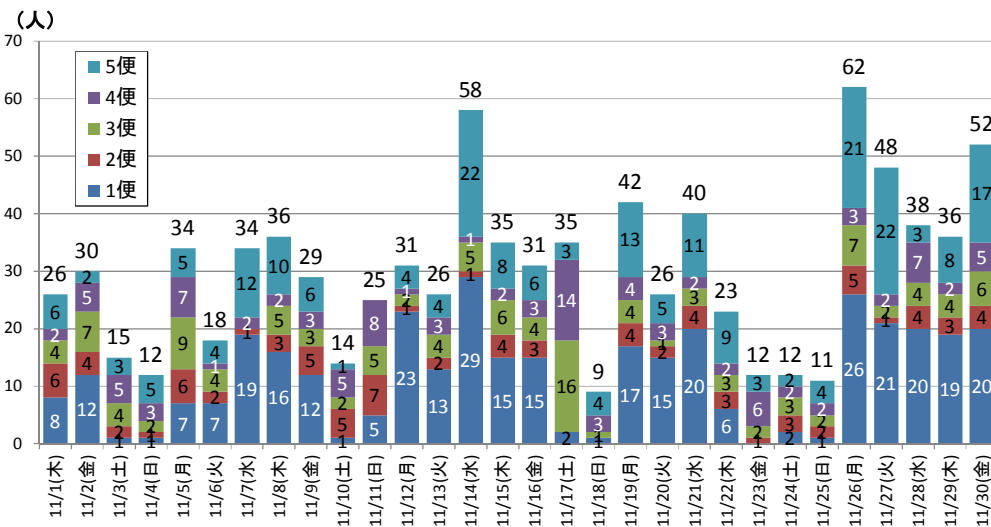


図 3.2.26 札内線利用者数

② 便別乗降客数

③ 便別利用目的

便別乗降客数は、幕別線、札内線ともに1便が最も多い。また各便の利用目的をみると、幕別線においては1便の通学、3便～5便での帰宅が多い。札内線では、1便の通学が多く、2便～4便では帰宅やその他（老人福祉センター、十勝の杜病院（見舞い）、5便においては下校の割合が高い。

【幕別線】

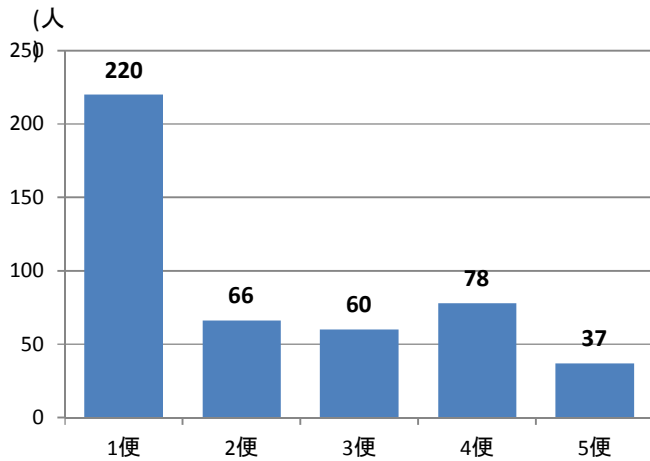


図 3.2.27 便別乗降客数 (N=461)

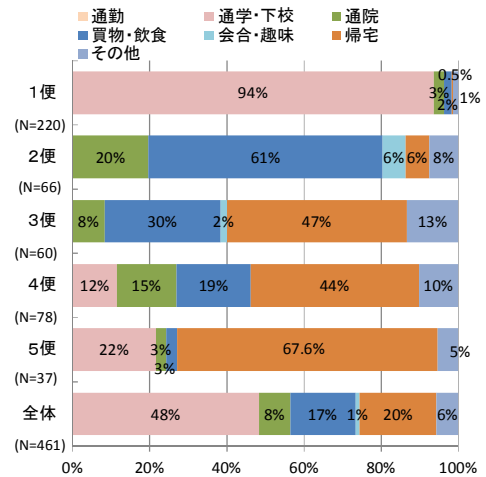


図 3.2.28 便別利用目的

【札内線】

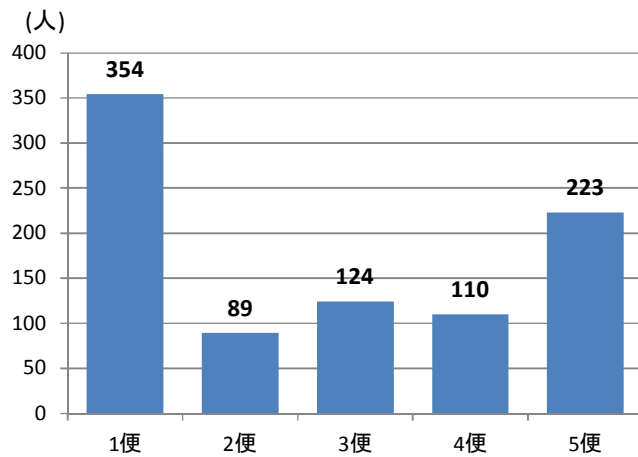


図 3.2.29 便別乗降客数 (N=900)

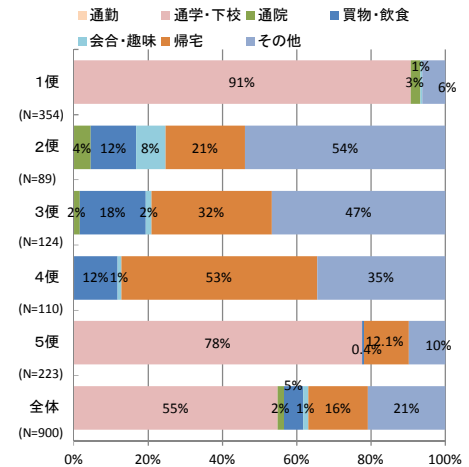


図 3.2.30 便別利用目的

④ バス停別乗降客数

路線別バス停別の乗降客数を見ると、幕別線は旭町方面での乗車が多く、”南町”、”幕別小学校前”での降車が多い。また札内線では、”札内東中学校前”での乗降が多く、その他”札内北公園前”での乗車が多い。

【幕別線】

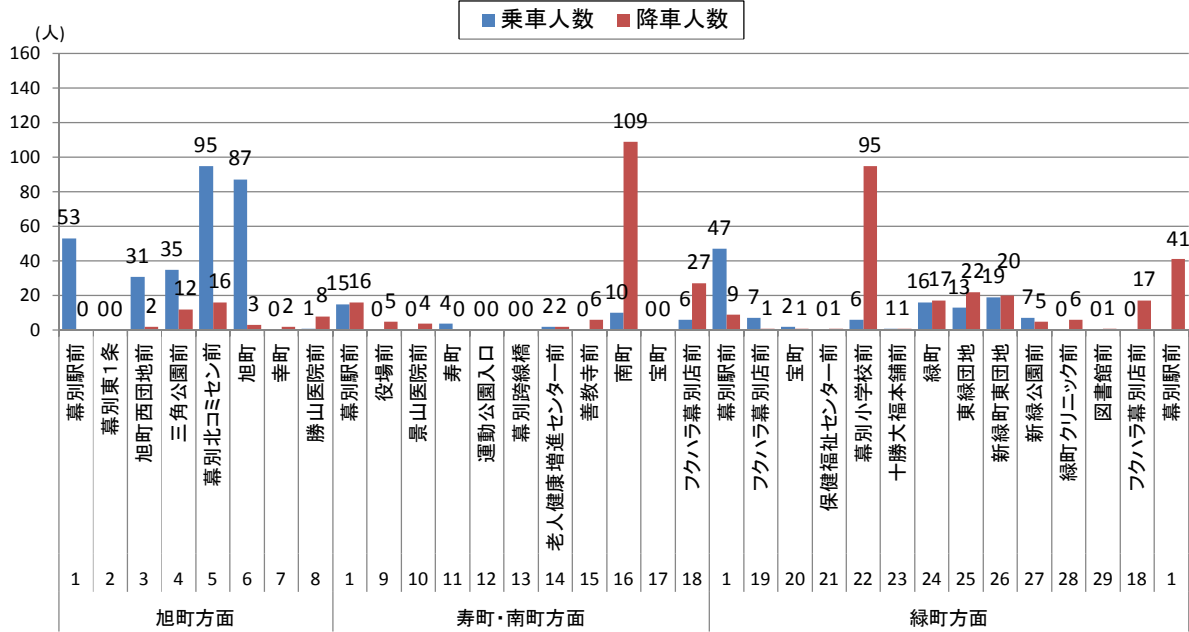


図 3.2.31 バス停別乗降客数

【札内線】

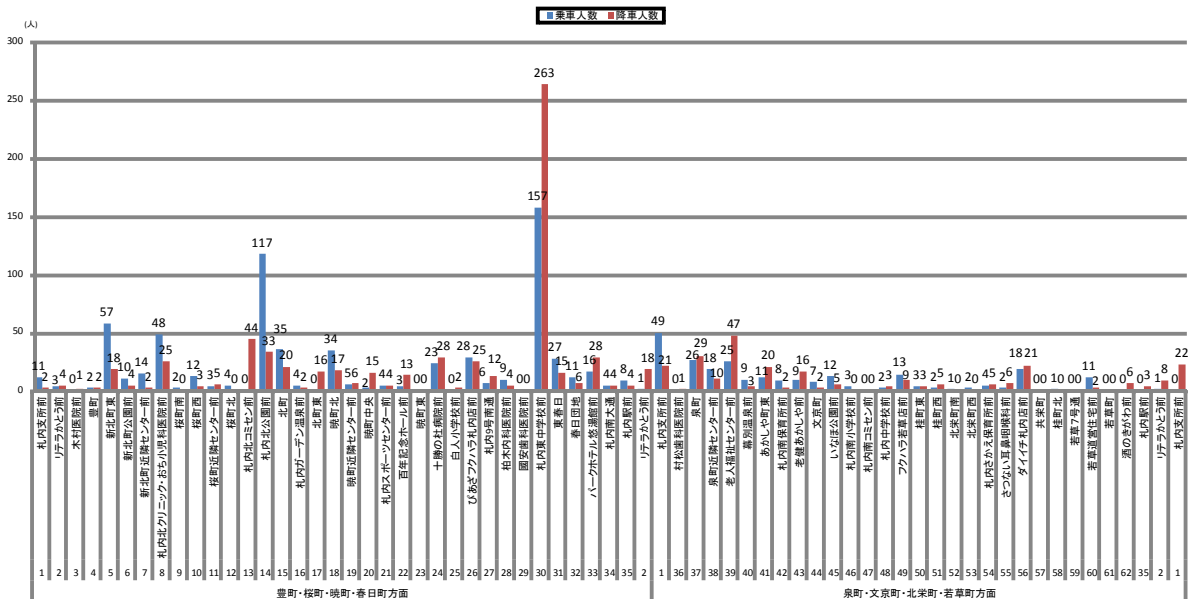


図 3.2.32 バス停別乗降客数

⑤ 性別

⑥ 年代

利用者の属性について、性別は幕別線、札内線ともに女性の割合が高くなっており、年代は幕別線は小学校以下が最も多く、札内線は中学生が最も多い。

【幕別線】

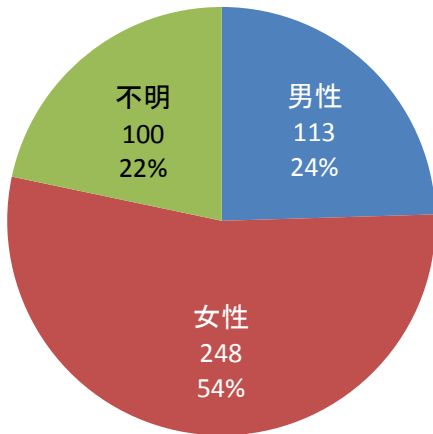


図 3.2.33 性別 (N=461)

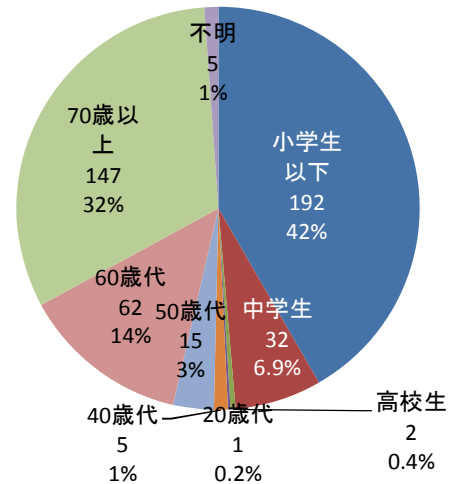


図 3.2.34 年齢 (N=461)

【札内線】

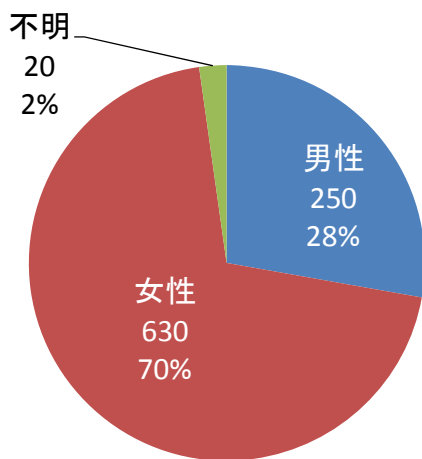


図 3.2.35 性別 (N=900)

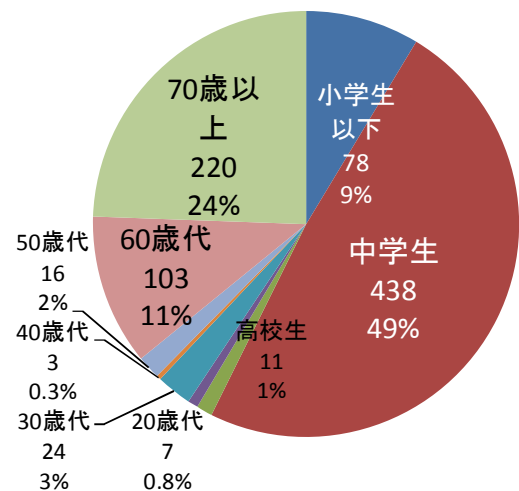


図 3.2.36 年齢 (N=900)

⑦ 利用頻度

⑧ 乗車時間について

利用頻度は、幕別線、札内線共に”2～5回程度”が約4割を占め、最も多い。
また乗車時間は、幕別線、札内線共に”妥当”が大半を占める。

【幕別線】

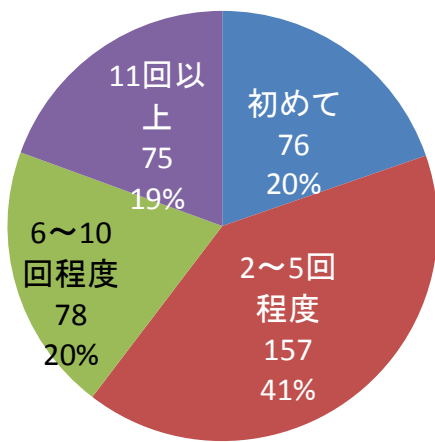


図 3.2.37 利用頻度 (N=386)

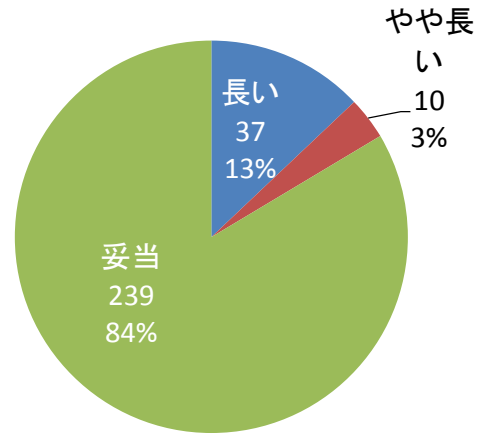


図 3.2.38 乗車時間について (N=286)

【札内線】

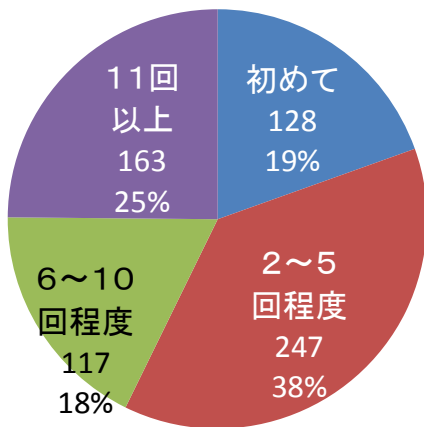


図 3.2.39 利用頻度 (N=655)

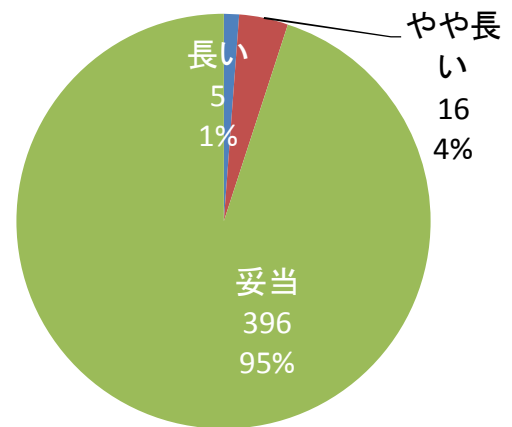


図 3.2.40 乗車時間について (N=417)

⑨ 乗り継ぎ交通手段（乗車前後）

バス乗車前後の交通手段は幕別線、札内線共に” 徒歩・自転車” が約 9 割を占める。

【幕別線】

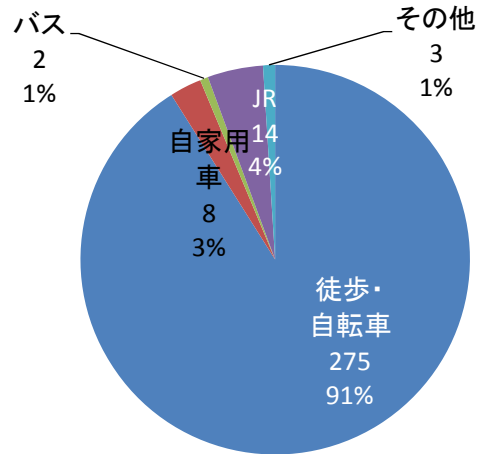
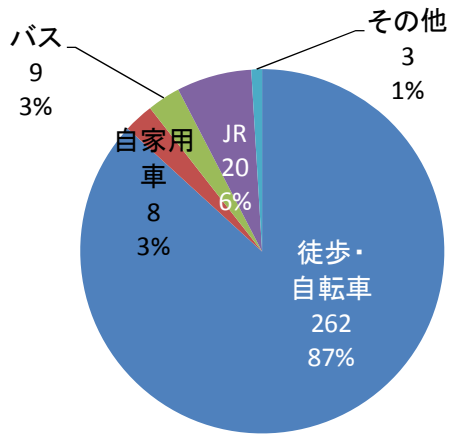


図 3.2.41 乗り継ぎ交通手段（乗車前）（N=286）

図 3.2.42 乗り継ぎ交通手段（乗車後）（N=302）

【札内線】

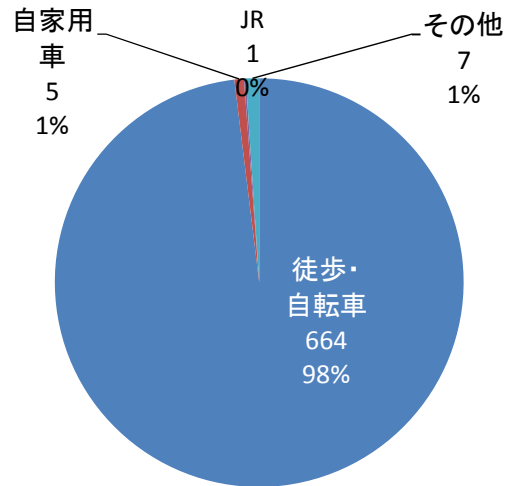
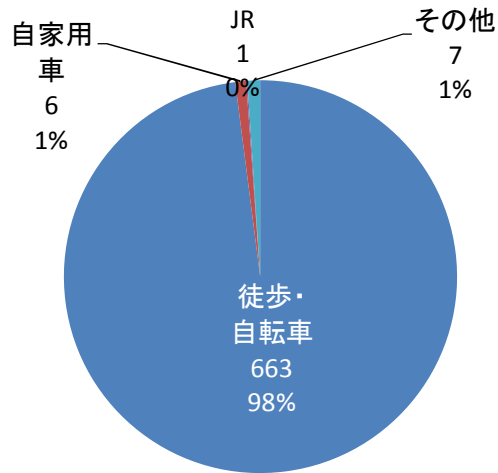


図 3.2.43 乗り継ぎ交通手段（乗車前）（N=677）

図 3.2.44 乗り継ぎ交通手段（乗車後）（N=677）

⑩ 往復利用しない年代

⑪ 往復利用しない職業

往復利用しない年代は、幕別線は小学校、札内線は中学校が最も多く、往復利用しない職業は幕別線、札内線ともに学生が最も多い。

【幕別線】

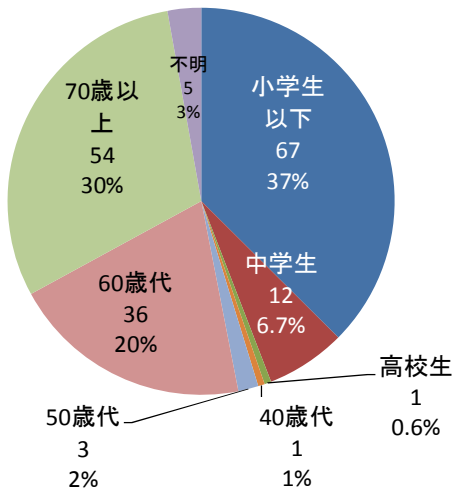


図 3.2.45 往復利用しない年代 (N=179)

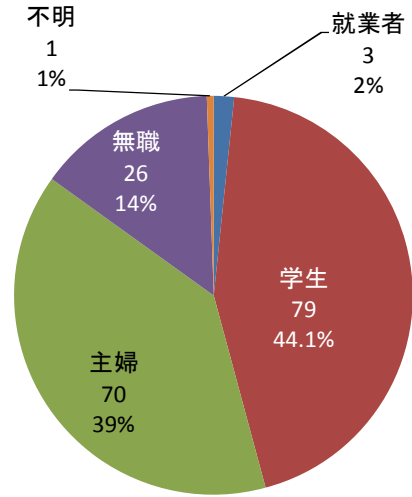


図 3.2.46 往復利用しない職業 (N=179)

【札内線】

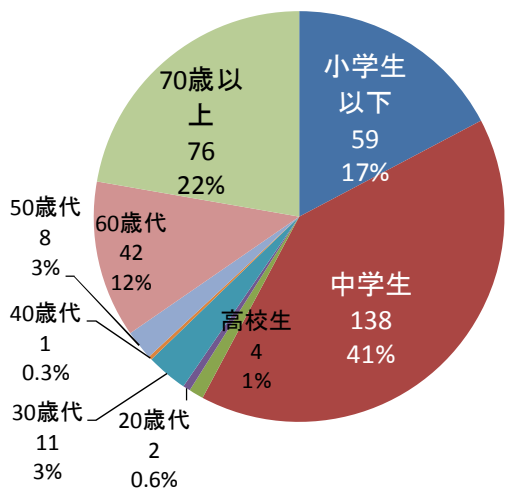


図 3.2.47 往復利用しない年代 (N=341)

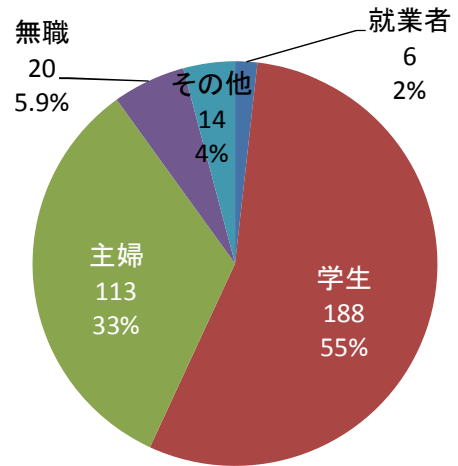


図 3.2.48 往復利用しない職業 (N=341)

⑫ 往復利用しない理由

⑬ 時間が合わないと回答した職業

往復利用しない理由は、幕別線、札内線共に”時間が合わない”が最も多くなっている。往復利用しない理由として”時間が合わない”と回答した人の職業は、幕別線、札内線共に、学生が多くなっている。

【幕別線】

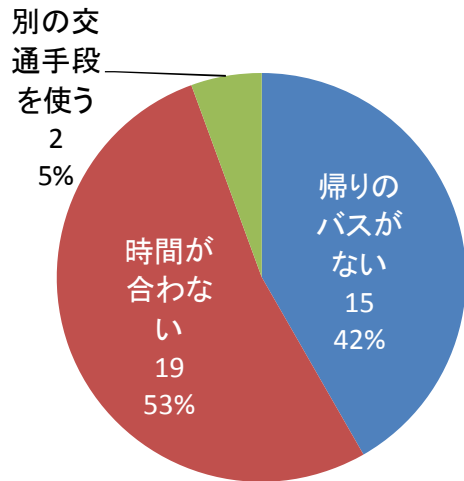


図 3.2.49 往復利用しない理由 (N=36)

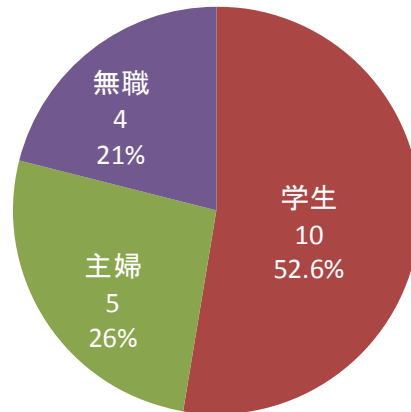


図 3.2.50 時間が間に合わないと回答した職業 (N=19)

【札内線】

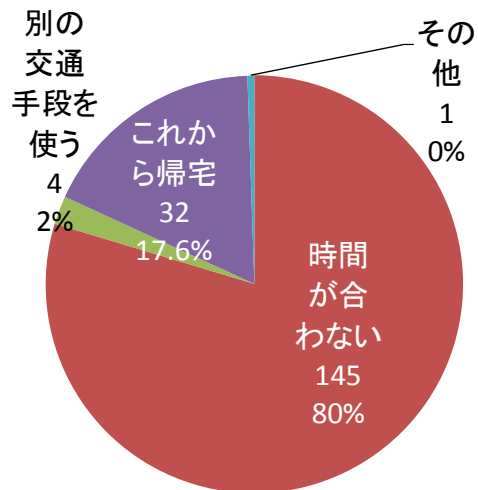


図 3.2.51 往復利用しない理由 (N=182)

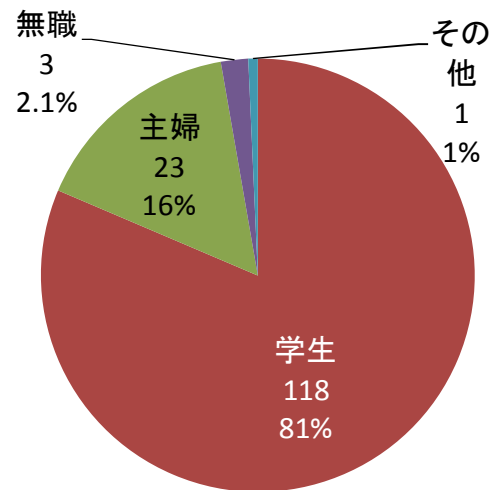


図 3.2.52 時間が間に合わないと回答した職業 (N=145)

⑭ 7月試験運行時のコミュニティバスの利用

7月の試験運行時にコミュニティバスを利用していた利用者は、幕別線では半数を超えているが、札内線では約4割であった。

【幕別線】

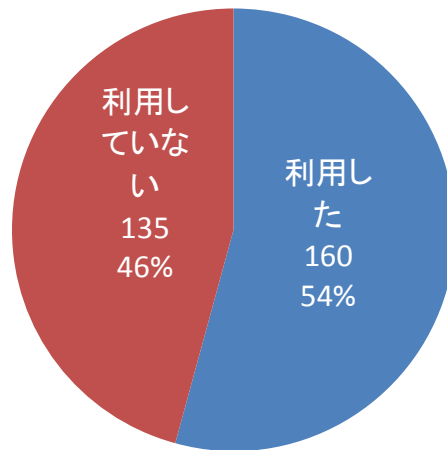


図 3.2.53 7月試験運行時のコミュニティバスの利用 (N=295)

【札内線】

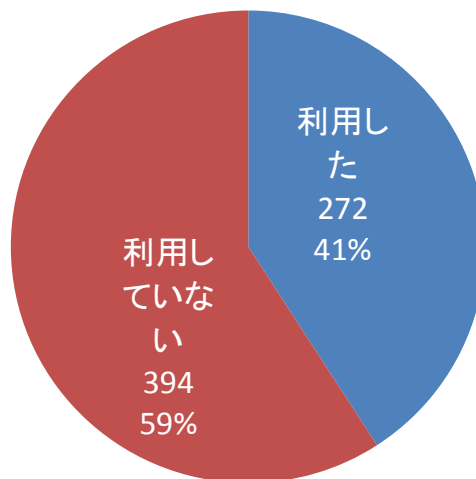


図 3.2.54 7月試験運行時のコミュニティバスの利用 (N=666)

⑮ コミュニティバスの利用料金

⑯ 料金が妥当と回答した人の利用意向

コミュニティバスの利用料金は、幕別線、札内線共に妥当という利用者が大半を占めている。また、料金が妥当と回答した人のコミュニティバス利用意向は、幕別線、札内線共に 9 割以上が利用する意向が見られる。

【幕別線】

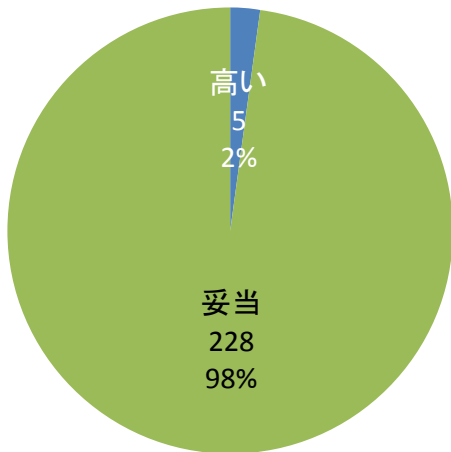


図 3.2.55 コミュニティバスの利用料金 (N=233)

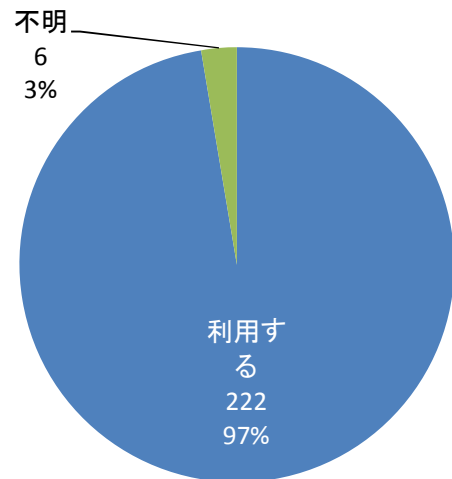


図 3.2.56 料金が妥当と回答した人の利用意向 (N=228)

【札内線】

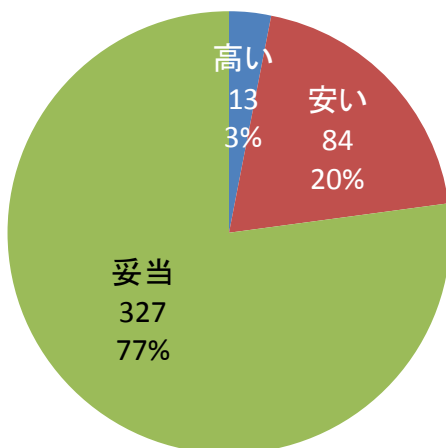


図 3.2.57 コミュニティバスの利用料金 (N=424)

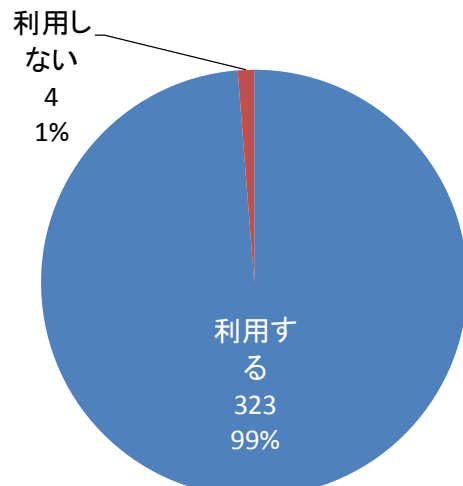


図 3.2.58 料金が妥当と回答した人の利用意向 (N=327)

7) 調査結果まとめ

① 利用状況について

a) 平日の利用者と比較し、休日の利用者は少ない

幕別線の利用者は平日 18.9 人/日、休日 7.1 人/日で、札内線は平日 36.0 人/日、休日 16.1 人/日で、幕別線、札内線共に、休日は平日の 4 割以下の利用しかない。

b) 利用者は小中学生と高齢者が大部分を占める

利用者の年代をみると、小中学生と 60 歳以上で大部分を占める。

c) 利用目的は通学・下校で半数を占める

利用目的は、幕別線、札内線共に通学・下校で半数を占める。

d) JR やバスへの乗り継ぎはほとんど無い

乗車前後の交通手段は幕別線、札内線共に徒歩・自転車が 9 割を占め、JR やバスへの乗り継ぎはほとんど見られない。

② 運行について

a) 乗車時間については概ね妥当

乗車時間は、幕別線、札内線共に 8 割以上が妥当と回答した。

b) 半数以上が往復利用をしないと回答

幕別線、札内線共に約半数が“往復利用しない”と回答しており、往復利用しない理由は、“時間が間に合わない”が最も多い。

③ 今後のコミュニティバスの利用について

a) 今後のコミュニティバスの利用については、大部分の方が利用する意向

今後のコミュニティバスの利用意向は、幕別線、札内線共に大部分の利用者が利用意向を示している。

8) コミュニティバス本格運行に向けた課題整理

① 平日・休日の利用状況を考慮した運行便数等の見直し

平日と比較し、休日の利用者は少ないことから、利用状況に合わせた運行便数や運行時間帯の設定を検討することが重要である。

② 小中学生の利用に配慮した運行計画の見直し

幕別線では幕別小学校、札内線では札内東中学校の児童・生徒がコミュニティバスを利用しているが、下校時間に合った運行便が無いことや、幕別線においては逆回りが無いため帰ることができないなどの問題があるため、これらの改善を図る必要がある。

③ 利用実態を踏まえた運行ルート等の見直し

利用者が少ないバス停については見直し検討を行うと共に、施設の営業時間等を踏まえ、百年記念ホール前やパークホテル悠湯館前など、朝 1 便目から運行する必要がない場所については、運行便ごとにルートを変更（当該場指定には停車しない）するなどし、総運行距離の短縮による運行の効率化を図ることが重要である。

4 町営バス駒島線の見直しに向けた調査

4.1 町営バス駒島線の見直しに向けたアンケート調査

駒島線沿線の住民を対象としたアンケート調査を実施し、交通行動実態や町営バスの利用状況、予約運行型乗合タクシーの利用意向、支払意志額等を把握する。

(1) 調査概要

1) 調査目的

駒島線沿線の地域に居住する住民を対象に、町営バス駒島線の見直しに向けたアンケート調査を実施し、交通行動実態や町営バスの利用状況、予約運行型乗合タクシーの利用意向、支払意志額等を把握し、駒島線の見直しに向けた基礎資料を得ることを目的とする。

2) 調査対象

町営バス駒島線沿線の地域に居住する住民を対象にアンケートを実施。

配付 475 世帯、回収 114 世帯

3) 調査実施日

配付日：平成 24 年 12 月 28 日（金） 回収期日：平成 25 年 1 月 18 日（金）

4) 調査実施方法

広報紙 1 月号に併せて配付し、返信用封筒により回収する。

5) 調査内容

調査内容を以下に整理する。

表 4.1.1 調査内容

調査項目	調査内容
1.個人属性	性別、年齢、職業、住所、自動車免許の有無等を把握
2.行動実態について (買い物・通院)	目的別(買い物、通院)の外出頻度や利用交通手段等を把握
3.町営バスの利用状況について	町営バス駒島線の利用頻度、利用目的等を把握
予約運行型乗合タクシーについて	予約運行型乗合タクシーの利用意向、支払意志額を把握

(2) 調査結果

1) 配付、及び回収状況の整理

アンケート調査の回収総数は 214 票となっている（世帯回収率 24%）。また”五位”、”中里”、”中糠内”、”美川”、”南勢”、”糠内市街”での回収率が高い。

表 4.1.2 配付世帯数及び世帯回収率

公区名	配付世帯数	回収世帯数	回収票数	世帯回収率
大豊	11	0	0	0%
明野南	31	5	11	16%
明野北	26	2	3	8%
新川	23	5	10	22%
軍岡	34	6	9	18%
南勢	33	12	22	36%
猿別	26	5	7	19%
西猿別	20	2	2	10%
新和	47	8	14	17%
糠内市街	36	9	12	25%
五位	12	12	21	100%
糠内第一	11	1	2	9%
西糠内	11	1	2	9%
中糠内	12	5	12	42%
美川	20	8	17	40%
明倫	38	6	13	16%
中里	24	14	30	58%
駒島	60	12	24	20%
未記入		1	3	
合計	475	114	214	24%

※調査票は各世帯に3部ずつ配付

2) 個人属性

① 性別

② 年齢

③ 職業

性別では、男女の割合が約半数ずつとなっており、年齢では60歳以上で約6割を占めている。また、職業では”自営業”が約半数を占め、次いで”無職”が24%となっている。

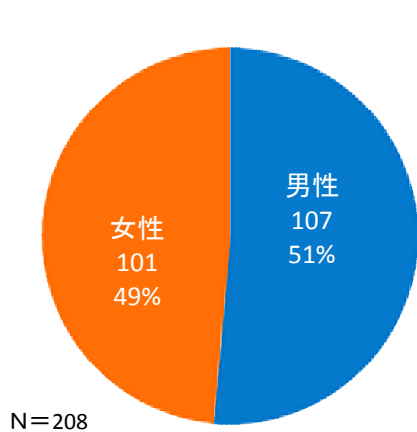


図 4.1.1 性別

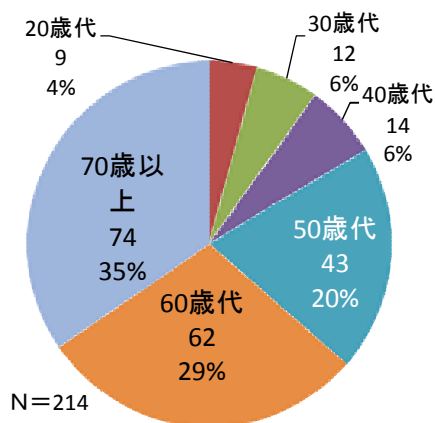


図 4.1.2 年齢

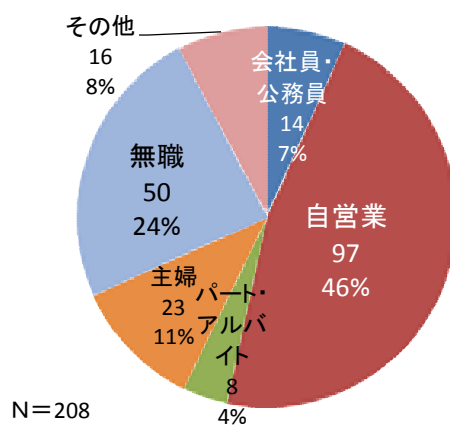


図 4.1.3 職業

- ④ 運転免許の有無
- ⑤ 自動車の有無（免許保有者のみ）
- ⑥ 将来自動車運転意向
- ⑦ 将来運転困難時移動手段

運転免許は 86%の人が保有しており、自動車免許保有者のうち 98%が自動車を保有している。また将来の自動車運転意向は、“75歳～79歳頃”が23%と多くなっている。将来自動車の運転が困難になった場合の移動手段については、“バス等の公共交通を利用する”が約4割と最も多くなっていた。

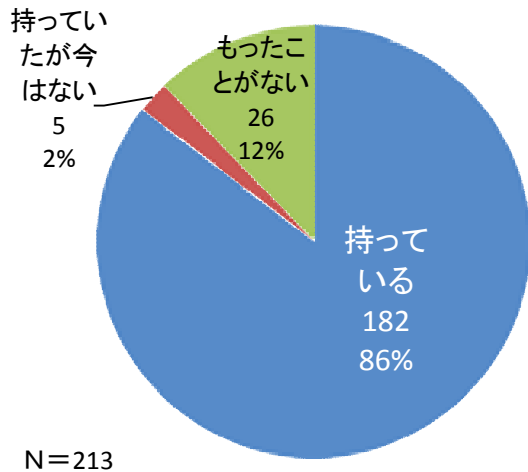


図 4.1.4 運転免許の有無

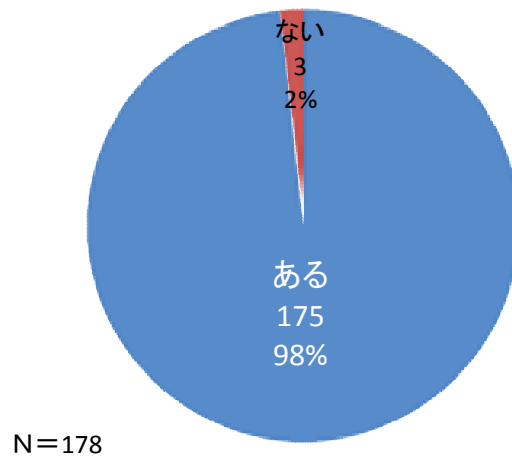


図 4.1.5 自動車の有無
(自動車免許保有者のみ)

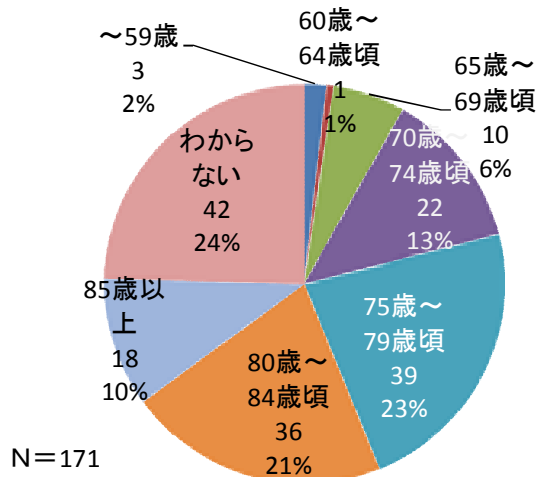


図 4.1.6 将来自動車運転意向

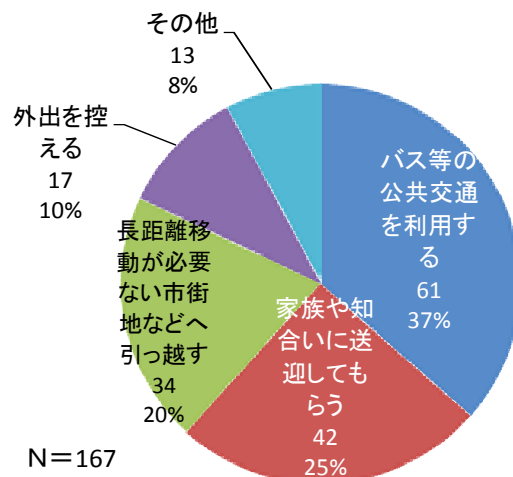


図 4.1.7 将来運転困難時移動手段

3) 交通行動について（買い物）

① 買い物回数

買い物時に利用する交通手段は”自家用車（運転）”が79%で最も多い。また買い物回数は”週に1,2回”が60%で最も多く、次いで”月に1,2回”となっている。

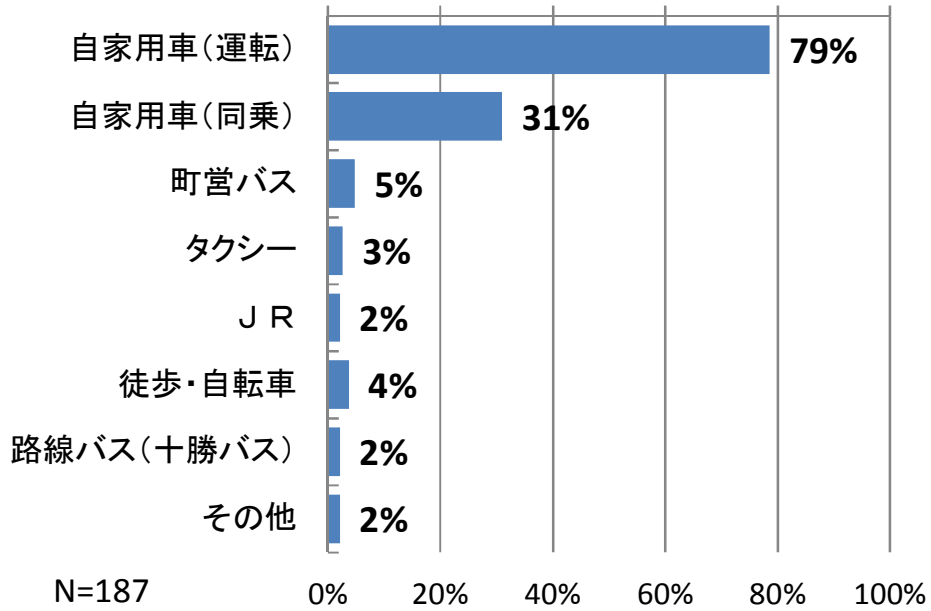


図 4.1.8 買い物交通手段

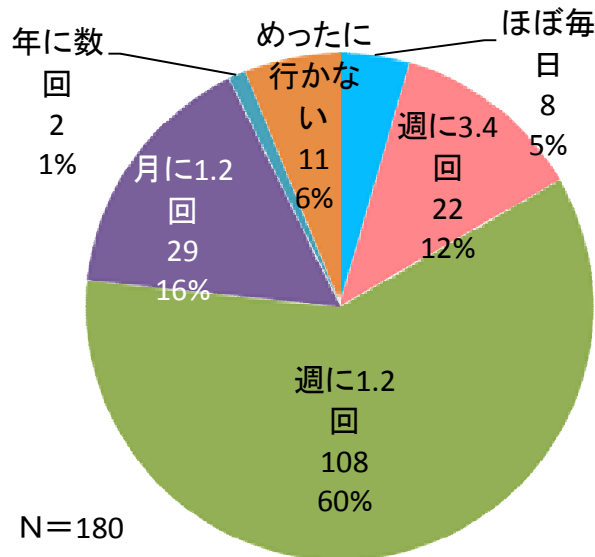


図 4.1.9 買い物回数

② 買い物する曜日

③ 買い物時間帯

買い物する曜日は、”とくに決まっていない”が最も多かった。また買い物時間帯は、午前では”10時台”が23%と最も多く、午後では”13時台”が多くなっている。

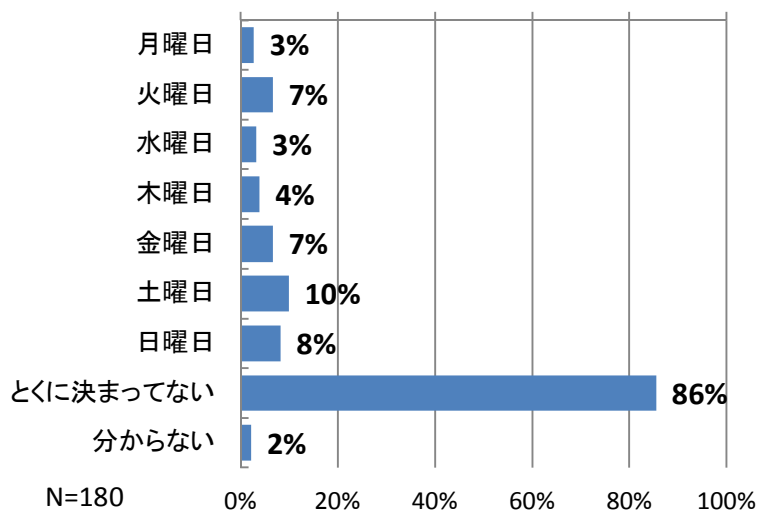


図 4.1.10 買い物する曜日

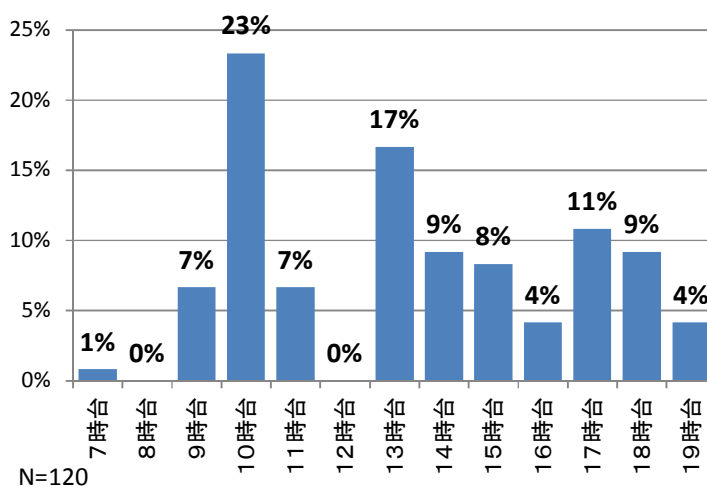


図 4.1.11 買い物時間帯

④ 買い物滞在時間

⑤ 買い物場所

買い物滞在時間は”1時間以上1時間30分未満”が最も多く、買い物場所としては、”帯広市（いちまる帯広店）”、”札内地区（びあざフクハラ札内店、ダイイチ札内店等）”が多くなっている。

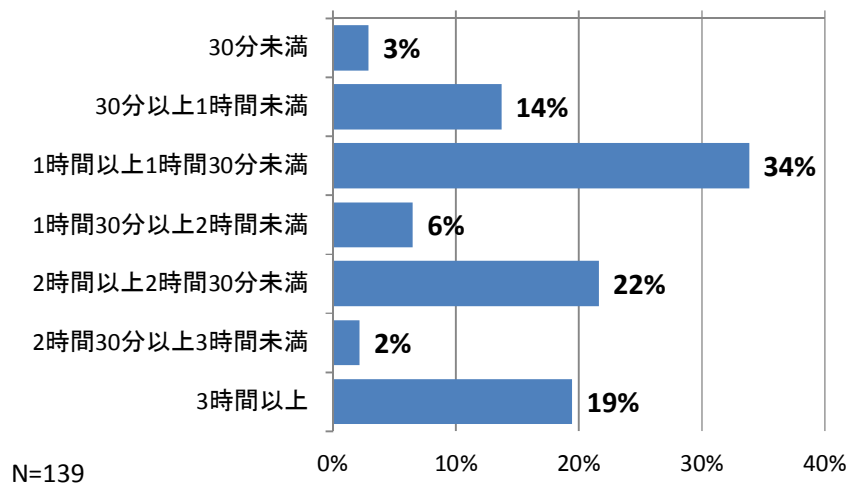


図 4.1.12 買い物滞在時間

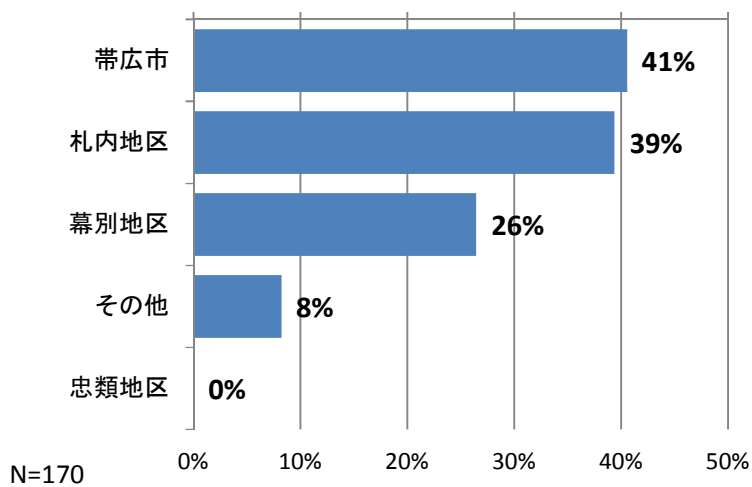


図 4.1.13 買い物場所

4) 交通行動について（通院）

① 通院手段

② 通院回数

通院の主な交通手段は”自家用車（運転）”が79%で最も多く、通院回数は”月に1,2回”が51%で最も多い。

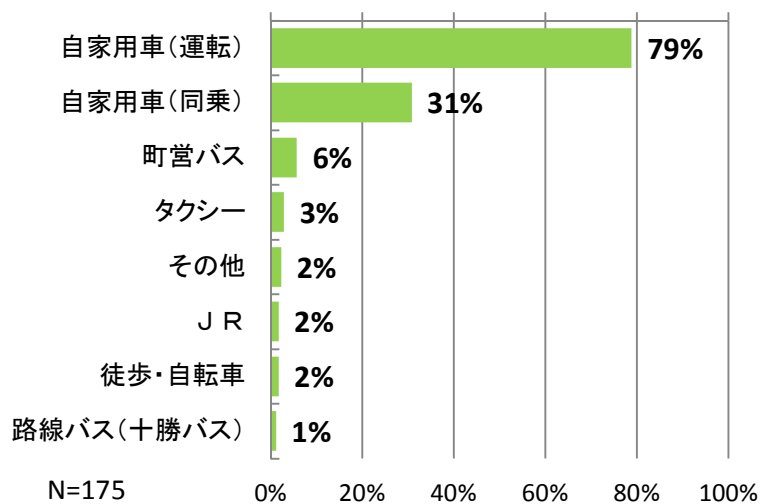


図 4.1.14 通院手段

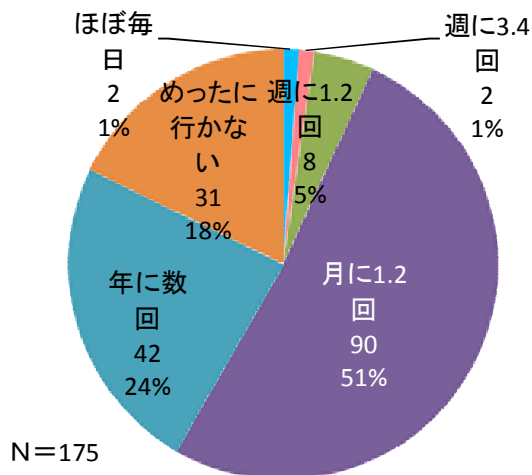


図 4.1.15 通院回数

③ 通院する曜日

④ 通院時間帯

通院する曜日に大きな差は見られず、通院時間帯は”9時頃”が43%で最も多い。

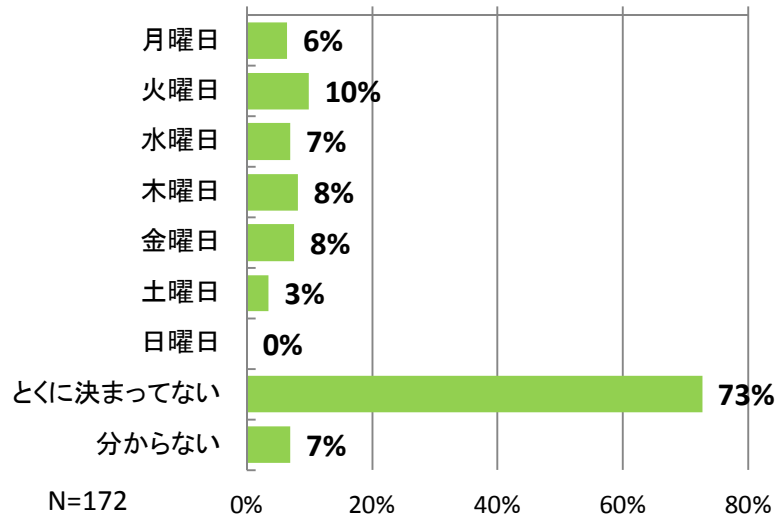


図 4.1.16 通院する曜日

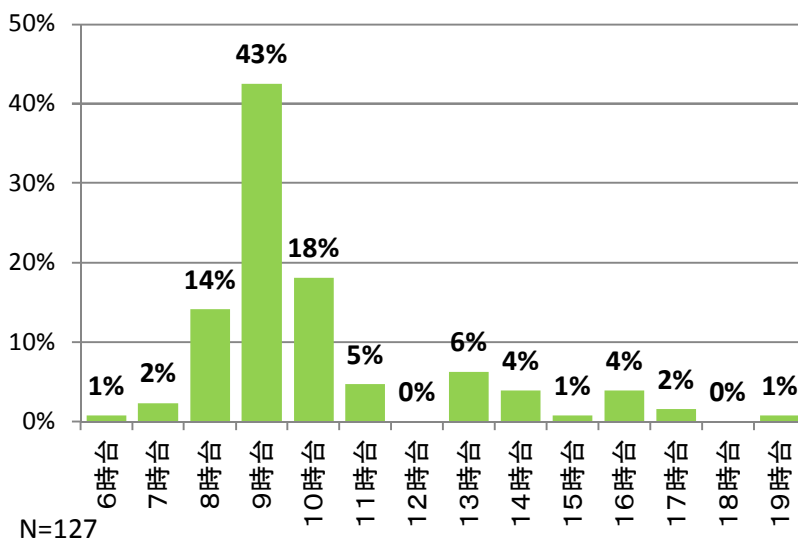


図 4.1.17 通院時間帯

⑤ 通院滞在時間帯

⑥ 通院する場所

通院時の滞在時間は”1時間以上1時間30分未満”が33%で最も多くなっており、通院する地域は”帯広市（帯広厚生病院、北斗病院等）”が61%と最も多い。

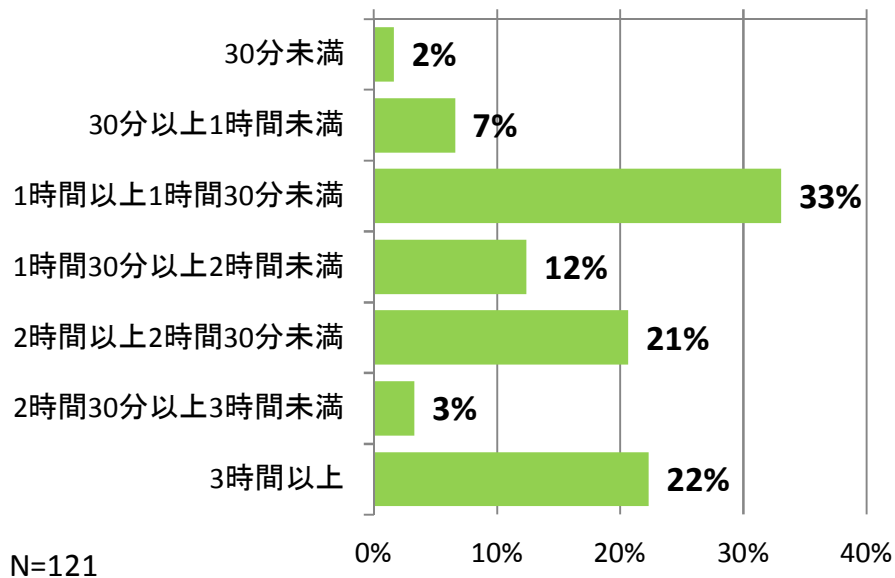


図 4.1.18 通院滞在時間

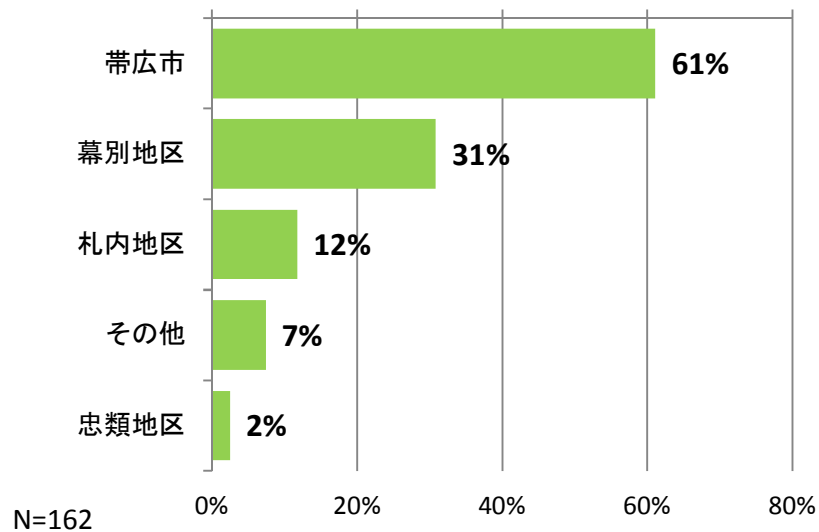


図 4.1.19 通院する場所

5) 町営バス駒島線の利用状況について

- ① 駒島線の利用状況
- ② 駒島線の利用頻度（駒島線を利用したことがある方を対象）
- ③ 駒島線の利用目的（駒島線を利用したことがある方を対象）

駒島線の利用状況は、12%が”利用したことがある”という結果であり、利用頻度は”週に1,2回”、”月に1,2回”、”年に数回”がそれぞれ約3割となっている。また利用目的は、”通院・治療”が68%と最も多い。

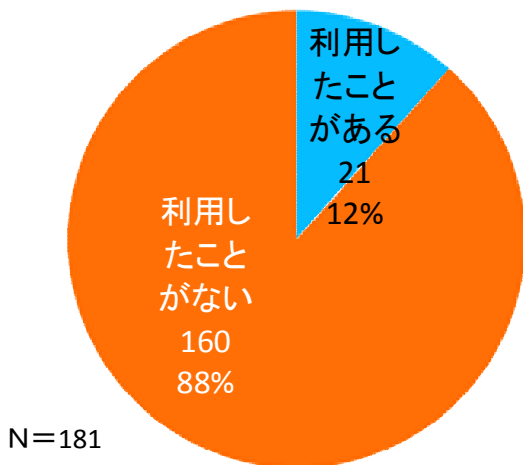


図 4.1.20 駒島線の利用状況

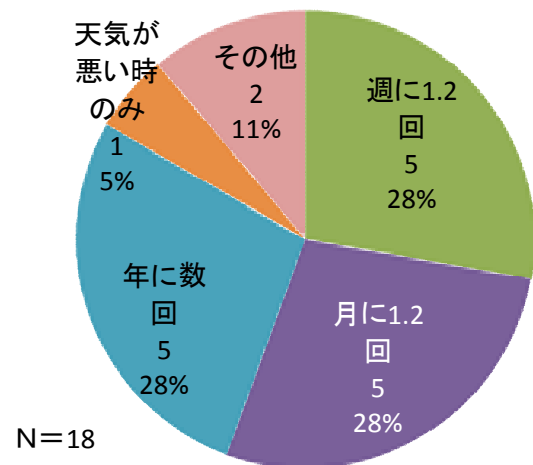


図 4.1.21 駒島線の利用頻度
(駒島線を利用したことがある方のみ)

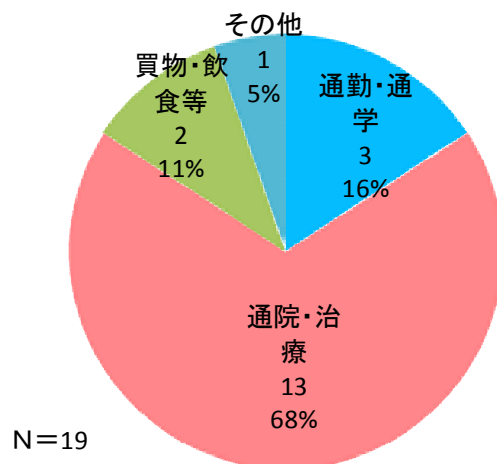


図 4.1.22 駒島線の利用目的
(駒島線を利用したことがある方のみ)

④ 駒島線を利用したことがない理由

駒島線を利用したことがない理由は、“他の交通手段の方が便利”が70%と最も多く、次いで“自宅からバス停が遠い”、“行きたい場所に行かない”、“バス便数が少ない”、“乗りたい時間にバスがない”となっている。

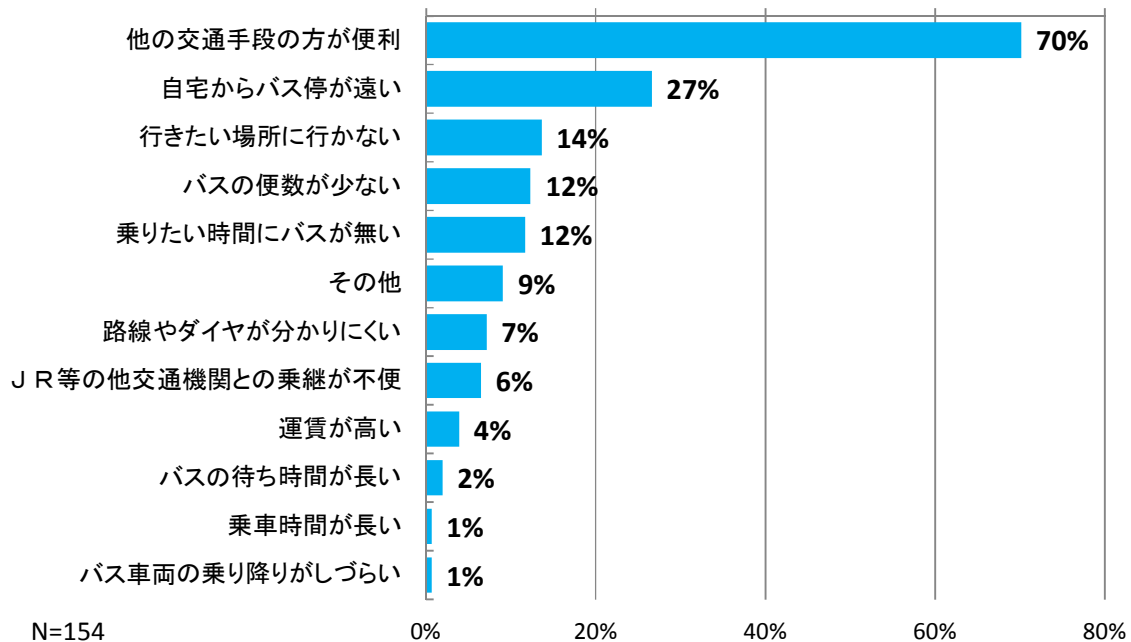


図 4.1.23 駒島線を利用したことがない理由

6) 予約運行型乗合タクシーについて

① 予約運行型乗合タクシーの利用意向

② 地区別予約運行型乗合タクシーの利用意向

予約運行型乗合タクシーの利用意向については、“利用したい”が56%となっている。また地区別の利用意向をみると、“糠内”や“新和”、“明野南”、“南勢”、“軍岡”、“駒島”、“猿別”、“中里”で高くなっている。

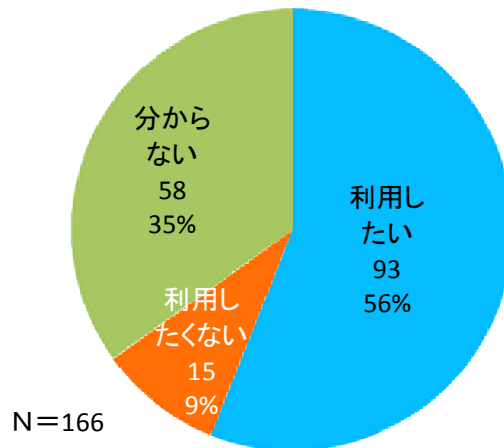


図 4.1.24 予約運行型乗合タクシーの利用意向

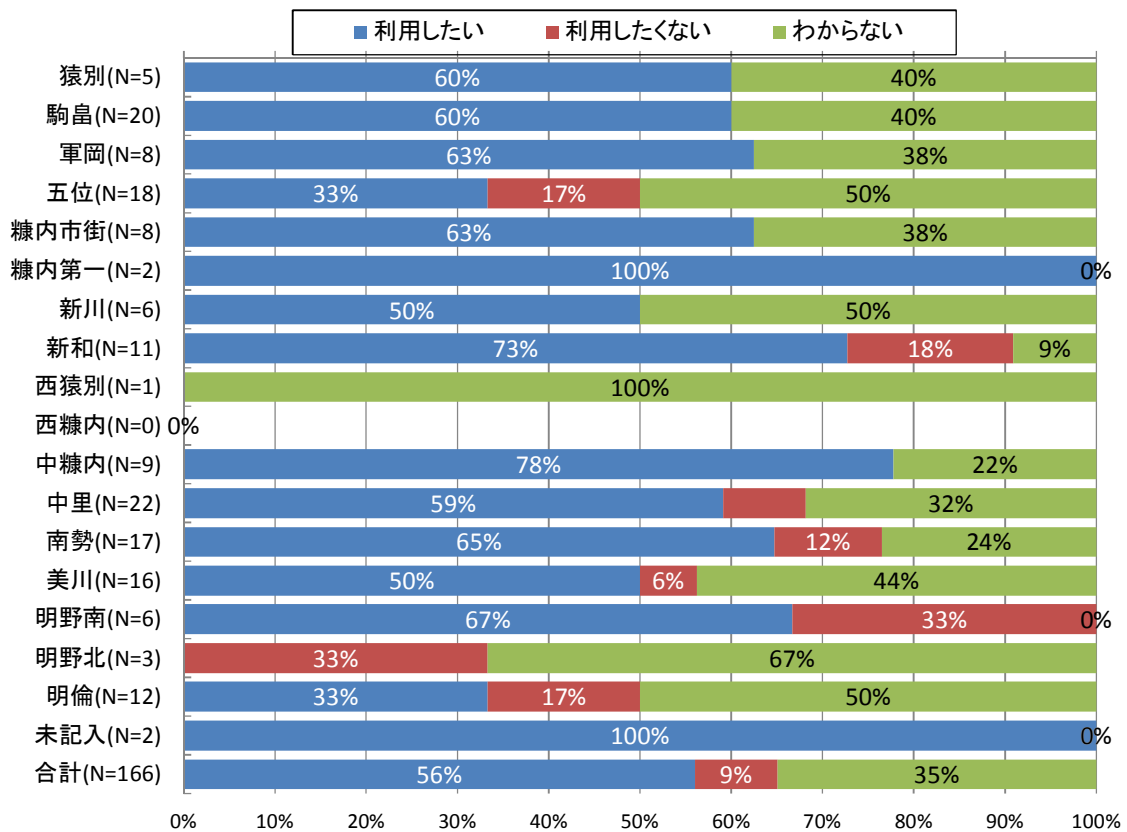


図 4.1.25 地区別予約運行型乗合タクシーの利用意向

③ 予約運行型乗合タクシーの利用意向（自動車免許を持っていない方のみで集計）

④ 地区別予約運行型乗合タクシーの利用意向（自動車免許を持っていない方のみで集計）

免許を持っていない方の予約運行型乗合タクシーの利用意向については、「利用したい」が65%となっており、地区別の利用意向をみると、「糠内」や「明野南」、「南勢」、「駒島」、「新川」、「中里」で高くなっている。

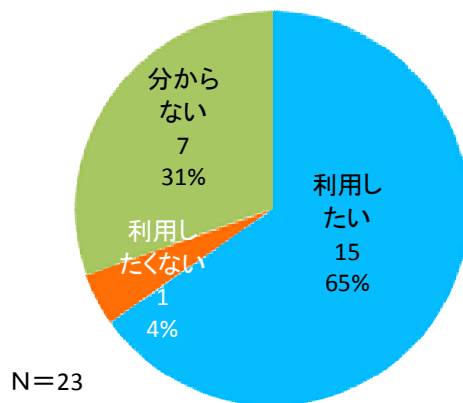


図 4.1.26 予約運行型乗合タクシーの利用意向
（自動車免許を持っていない方のみで集計）

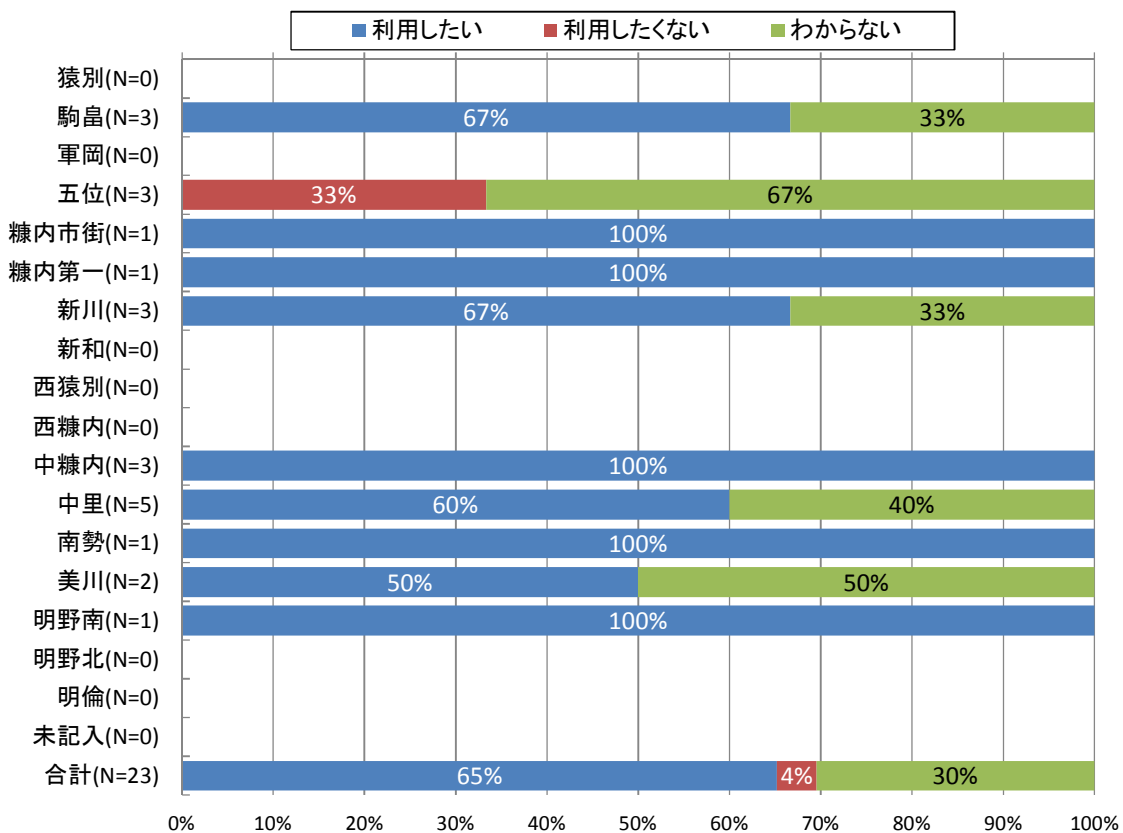
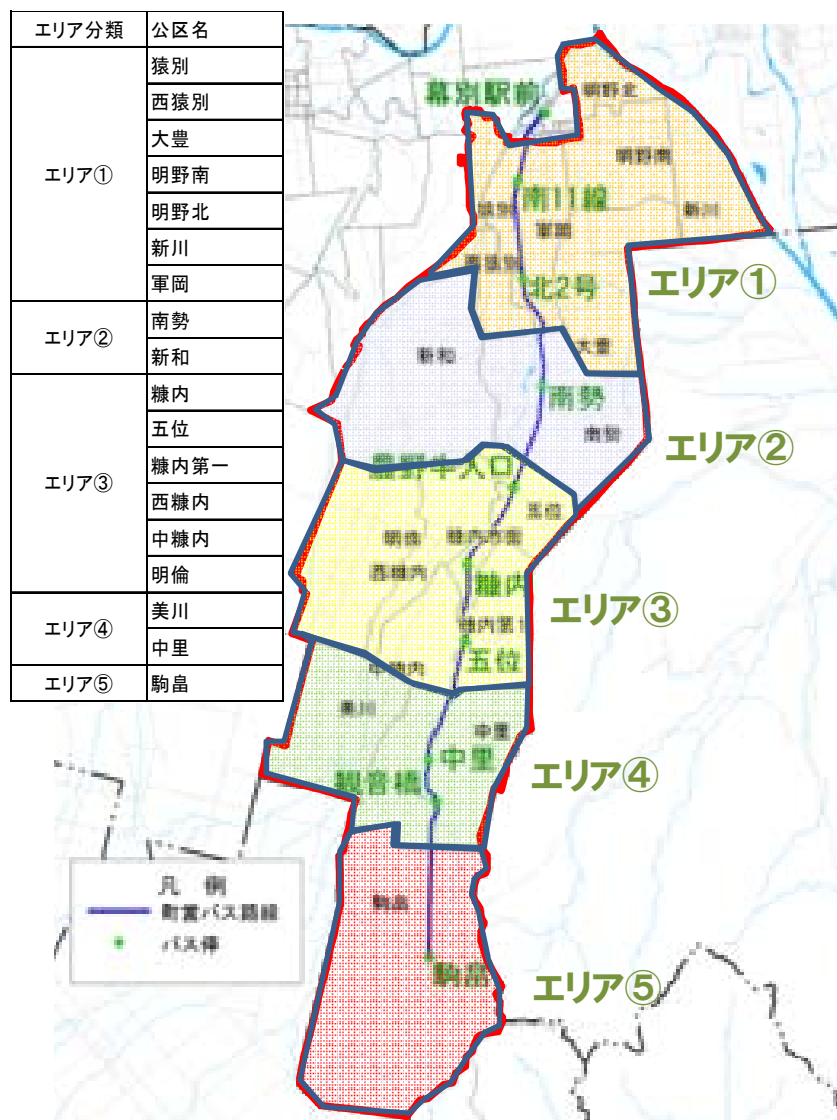


図 4.1.27 地区別予約運行型乗合タクシーの利用意向
（自動車免許を持っていない方のみで集計）

⑤ 予約運行型乗合タクシーに対する支払意志額

a) エリア分類

予約運行型乗合タクシーを利用する際の支払い意志額の算出に当たって、エリアを町営バスのバス停からの距離、及び料金を参考に以下のように設定した。



b) エリア別支払意志額（価格感度分析結果）

予約運行型乗合タクシーを利用する際の支払意志額について価格感度分析（KLP 分析）を行った結果、エリア別にみると、エリア①では基準価格 439 円、上限価格 536 円、エリア②は基準価格 857 円、上限価格 993 円、エリア③は基準価格 1,188 円、上限価格 1,558 円、エリア④は基準価格 894 円、上限価格 1,129 円、エリア⑤は基準価格 1,166 円、上限価格 1,641 円となった。ここで、基準価格とは各エリアに居住している人が「値ごろ感を持つ価格」であり、上限価格は「利用者が受け入れられる上限の価格」となる。

表 4.1.3 エリア別支払意志額（価格感度分析結果）

エリア分類	KLP分析結果	
	基準価格	上限価格
エリア①	439円	536円
エリア②	857円	993円
エリア③	1,188円	1,558円
エリア④	894円	1,129円
エリア⑤	1,166円	1,641円

※価格感度分析（KLP分析）

あるサービス等について、価格に関する質問（安いと感じる価格、高いと感じる価格等）をすることにより、「上限価格」、「基準価格」等を導き出す分析手法。

c) 予約運行型乗合タクシーを利用したいと思う料金（エリア別）

エリア別に予約運行型タクシーを利用したいと思う料金をみると、幕別駅から距離が遠くなるにつれて、料金が高くなっている。

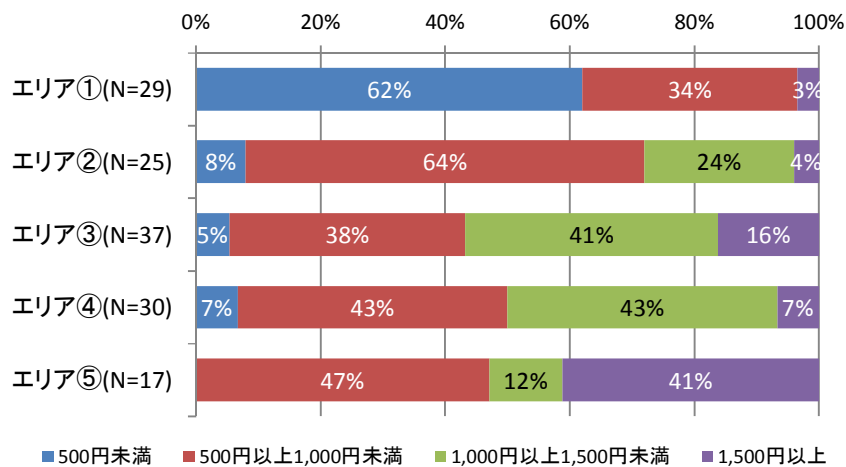


図 4.1.28 予約運行型乗合タクシーを利用したいと思う料金（エリア別）

4.2 現地調査

アンケート調査結果を踏まえ、予約運行型乗合タクシーの利用が見込まれる地域を対象に走行時間調査（予約運行型乗合タクシーの運行にどのくらい時間がかかるか調査）を実施する。

(1) 調査概要

1) 調査目的

アンケート調査の結果を踏まえ、予約運行型乗合タクシーの利用が見込まれる地域を運行した際の走行時間や道路状況等について調査を実施し、試験運行や本格運行の運行計画を検討する際の基礎資料を得ることを目的とする。

2) 調査対象地区

アンケート調査の結果を踏まえ、予約運行型乗合タクシーの利用が想定される地域を対象に調査を実施した。

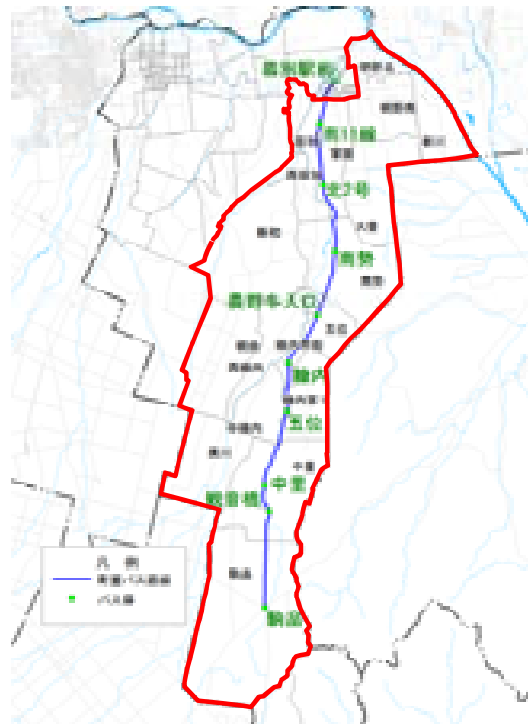


図 4.2.1 調査対象地区

3) 調査実施日時

平成 25 年 2 月 10 日（日） 13 : 00～17 : 00

4) 調査実施方法

調査車両（ハイエース）の車内にビデオカメラを設置し、走行状況を記録した。走行速度については、規制速度に従い実施した。また、デジタルカメラによる記録も合わせて行った。

(2) 調査結果

予約運行型乗合タクシーの利用が想定される地域を対象に実施した走行調査の結果を以下に示す。調査車両（ハイエース）により走行調査を行った区間を以下に示す。

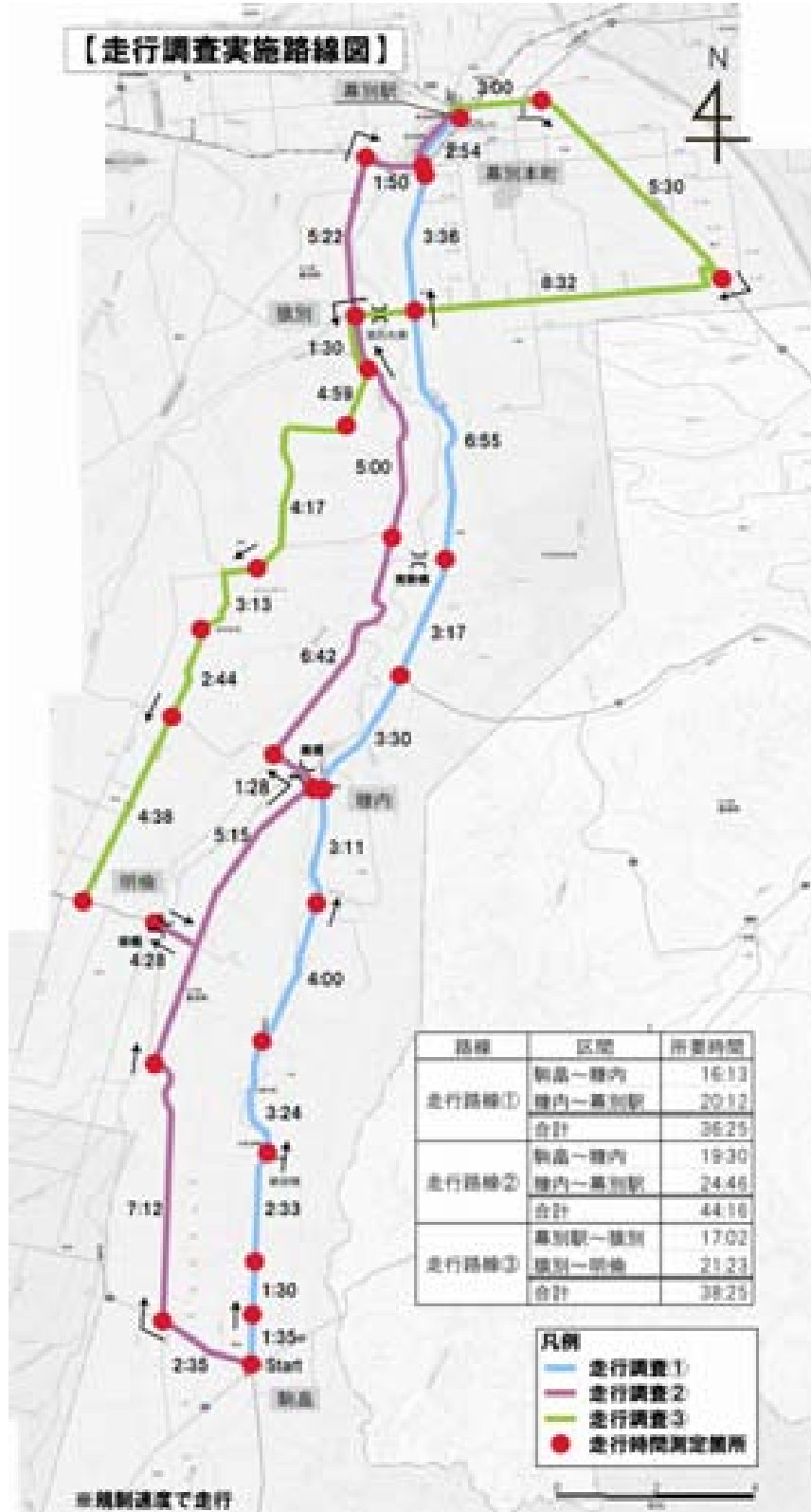


図 4.2.2 走行調査実施路線図



图 4.2.3 走行実施路線図①



图 4.2.4 走行調査実施路線図②



图 4.2.5 走行調査実施路線図③

4.3 町営バス駒島線の見直しに向けた調査のまとめ

(1) 調査結果の整理

町営バス駒島線の見直しに向けたアンケート調査、及び現地調査から得られた知見を以下に整理する。

1) 自動車への依存割合が高い

全体の約 9 割が自動車免許を保有しており、自動車免許を保有している方の大部分が自由に使える車を持っている。また、買い物・通院時における移動手段は自動車が約 8 割を占め、自動車への依存割合が高くなっている。しかし、将来における自動車利用意向を見ると、75 歳～85 歳頃には自動車の運転をやめる意向が見られ、10 年後を想定すると、多くの方が自動車の運転をやめる可能性がある。また、自動車の運転が困難になった場合には、約 4 割が“公共交通を利用する”と回答していた。

2) 買い物・通院の多くは帯広市に依存

買い物に行く場所としては、帯広市・札内地区が約 4 割、通院時に行く場所としては、帯広市が約 6 割、幕別地区が約 3 割と、買い物・通院ともに帯広市の割合が高くなっている。また、買い物の頻度は週に 1、2 回、通院の頻度は月に 1、2 回となっている。

3) 町営バス駒島線は主に通院目的で利用

町営バス駒島線を利用したことがある方は全体の約 1 割程度となっていた。また、町営バスを利用したことがある方の利用目的を見ると、通院・治療が約 7 割となっており、帯広市や幕別本町への通院時に利用されている傾向が見られた。また、町営バスを利用しない理由については、“他の交通手段の方が便利”が約 7 割と多くなっており、次いで、“自宅からバス停が遠い”が約 3 割程度見られた。

4) 予約運行型乗合タクシーの利用意向は高い

予約運行型乗合タクシーが運行された場合の利用意向については、約 6 割が“利用したい”と回答していた。また、予約運行型乗合タクシーを利用する際の支払意志額については、幕別駅から各エリアまでの距離によって差が見られ、約 450 円～約 1,200 円程度の幅となっていた。

5) 予約運行型乗合タクシーの運行地区における走行性は高い

予約運行型乗合タクシーの運行が想定される道路について走行調査を実施したが、道路線形や幅員に問題がある箇所は見られず、冬期の調査であったが、除雪等の実施により維持管理が適切にされており、走行に支障はなく問題がある箇所は見られなかった。

(2) 町営バス駒島線の見直しに向けた課題の整理

町営バス駒島線の見直しに向けたアンケート調査から得られた知見を踏まえ、町営バスの見直しに向けた課題を以下に整理する。

1) 運行ダイヤの検討

町営バスを利用したことがある方の利用実態を見ると、帯広市や幕別本町への通院に利用している方が約7割となっているため、通院時間帯として最も利用が多い朝9時台に病院に到着するような、通院を考慮した運行ダイヤの検討が重要となる。また、帯広への移動を確保する必要があるため、幕別駅前での乗り継ぎ（JRや地域間幹線バス）を考慮した運行ダイヤの設定を行う必要がある。

2) 運行区域の設定

予約運行型乗合タクシーの運行区域を検討する際に、全地区をカバーすると運行時間が長くなり、利便性が著しく低下するため、利用意向が高い地域を優先的に運行するなど、運行区域の設定を検討することが重要である。特に、予約運行型乗合タクシーはこれまでにない新しい交通システムとなるため、試験運行等の実施により利用状況等を把握し、利用実態に応じた運行区域を検討する必要がある。

3) 利用料金の設定

現在の町営バスの運賃は、最大が駒島～幕別で、1,020円となっており、現在の運賃を基準としたエリア制運賃とすることが望ましいと考えられる。本調査の結果を参考とし、バスとタクシーの中間程度になる料金設定を基本に、エリアごとの運賃設定を検討することが必要となる。