

大樹町地域公共交通計画

2021-2025



令和3年5月
(令和6年2月一部更新)

－ 目 次 －

第 1 章 はじめに	1
1.1 公共交通に関する社会情勢	1
1.2 大樹町地域公共交通計画策定の背景と目的	2
1.3 町の位置及び特性	3
1.4 計画の区域	5
1.5 計画の期間	5
第 2 章 上位・関連計画の整理	6
2.1 上位計画の整理	6
2.2 関連計画の整理	9
2.3 地域公共交通計画の位置付け	14
第 3 章 地域及び公共交通の現状と課題	15
3.1 地域の現状	15
3.2 公共交通の現状	19
3.3 大樹町の公共交通に係る各種調査結果の整理	37
3.4 課題の整理	55
第 4 章 大樹町地域公共交通計画の基本方針	58
4.1 基本方針	58
4.2 施策を展開していく上での目標	59
4.3 目標に基づく施策体系	61
4.4 施策で実施していく公共交通の整理	62
4.5 大樹町内公共交通網の将来像	63
4.6 大樹町内の各交通の維持確保方針の整理	64
第 5 章 目標に基づく施策内容の整理	65
5.1 施策内容の整理	65
5.2 施策実施スケジュール	77
第 6 章 施策の持続的な実施に向けた目標値設定	78
6.1 施策と評価指標の関係	78
6.2 評価指標及び数値目標	79
6.3 数値目標の測定方法	80
6.4 数値目標の評価スケジュール	81
第 7 章 計画の推進体制	82
7.1 計画推進状況の評価推進体制	82
7.2 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築	84
7.3 今後の会議開催スケジュール（予定）	85

第1章 はじめに

本章では、大樹町地域公共交通計画策定の背景及び目的、計画区域、計画期間を記載します。

1.1 公共交通に関する社会情勢

我が国は、モータリゼーション^{※1}の発達により自家用車を利用するライフスタイルが広く浸透してきました。特に、人口が少なく、従来の公共交通の便が極端に悪い地方部では、より自家用車での利用が便利になるように、道路が整備され、広い駐車場を備えた公共施設や大型小売店舗等、生活を支える施設の郊外化が進んできました。また、自家用車を利用できない人のために、バス等の公共交通ネットワークが形成されてきました。

ところが昨今、少子高齢化による人口減少が急激に進み、地方部では都市部への人口流出に歯止めがかからず、過疎化に拍車がかかったことにより、従来の地域経済を支えてきた産業や商業が衰退してきました。このことから、住民の移動を支えてきた地域の公共交通も、存続の危機に直面してきました。

平成12年に路線バスの規制が緩和され、路線の新設・改廃が自由化されたため、不採算路線の撤退が相次ぎ、生活の代替手段として市町村が運営する生活路線バス（いわゆる過疎バス）が、全国的に広がってきました。とはいえ、地域の公共交通をめぐる環境は、年々厳しさを増してきたため、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称、活性化再生法）」が施行され、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。

さらに、高齢者人口の増加に伴い、自動車運転免許証の返納が増加しており、免許返納後の移動手段の受け皿の確保が重要となってきましたが、地方部では、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が容易な状況とは言えません。そこで、従来の活性化再生法が改正され、令和2年11月27日に施行されました。改正された法律では、人口減少や労働力不足が本格化する地方部における移動手段を確保していくために、次のような考え方が示されました。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって、取り組める制度を充実・強化していく。

以上のような考え方に基づいた「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。

1.2 大樹町地域公共交通計画策定の背景と目的

本町内を運行する公共交通機関は、1987年に廃止となった国鉄広尾線の廃止代替路線※²として、帯広市と本町、広尾町を結ぶバス路線として、十勝バス株式会社（以下、十勝バス）により広尾線が運行されています。この他、本町独自に町民の生活移動の確保を目的に、町内各地区と市街地の道の駅コスモールを結ぶ路線として、ふれあいバス及び通院バス等を運行しておりますが、これら公共交通は、郊外部を中心に運行されており、市街地の多くは公共交通空白地域（バス停から300m以上離れた地域）となっています。また、郊外部においては、市街地と比較して高齢化の進行が著しい状況で、現在運行しているふれあいバス及び通院バス等の定時定路線型の公共交通では、自宅からバス停が遠く、高齢者をはじめとする利用者は公共交通を活用しにくい環境となっています。加えて、本町の交通事業者は、近年の運転手不足が深刻化しており、5年後、10年後の将来において、現在の公共交通体系を維持することも困難となっています。

このような問題点を解決すべく、本町では、平成30年度から自動運転技術を活用した町内公共交通の実証運行に協力してきており、これらの調査結果から、本町の公共交通の方向性を以下の通り、整理をしてきました。

- 方向性①：市街地の各種施設を回遊する「市街地循環バス」の運行
- 方向性②：農村部におけるふれあいバス等の各種モビリティ※³の統合・高度化
- 方向性③：市街地循環バス及びふれあいバス（高度化）へのその他交通の機能の統合
- 方向性④：町内における町民同士の助け合いを支援する枠組みの構築
- 方向性⑤：町内公共交通の持続的な運行に向けた利用促進策の展開

これら方向性の具体化を図ることを目的に、町内公共交通のあり方（指針）を示す、「大樹町地域公共交通計画」を策定します。

※1：モータリゼーションとは、自動車交通の発達のことをいい、生活に自動車が必要となっている状況を指す。

※2：廃止代替路線とは、1980年の国鉄再建法により輸送密度4,000人未満の路線を特定地方交通線として、バスに転換した路線を指す。

※3：モビリティとは、英語のmobilityのことをいい、乗り物などの人の移動に関することを指す。

1.3 町の位置及び特性

(1) 大樹町の位置

本町は十勝総合振興局管内の南部に位置し、西は日高山脈、東は太平洋に面し、町の中央を「歴舟川」が流れています。面積は815.68平方キロメートルですが、その7割は国有林を中心とする山林で、可住地面積は3割となっています。

本町の周辺自治体は、北に豊頃町・幕別町・更別村・中札内村、南に広尾町の5町村が隣接しています。

十勝定住自立圏の中核都市である帯広市までは、自家用車を活用した場合で約1時間10分、バスを活用した場合は約2時間の距離にあります。



図 1-1 大樹町の位置図

第1章 はじめに

(2) 気温・降水量

気候は大陸型で、四季を通じて快晴の日が多く年間降水量は比較的少ない環境にあります。年間の気温差が大きく、12月から2月の厳寒期には氷点下となります。

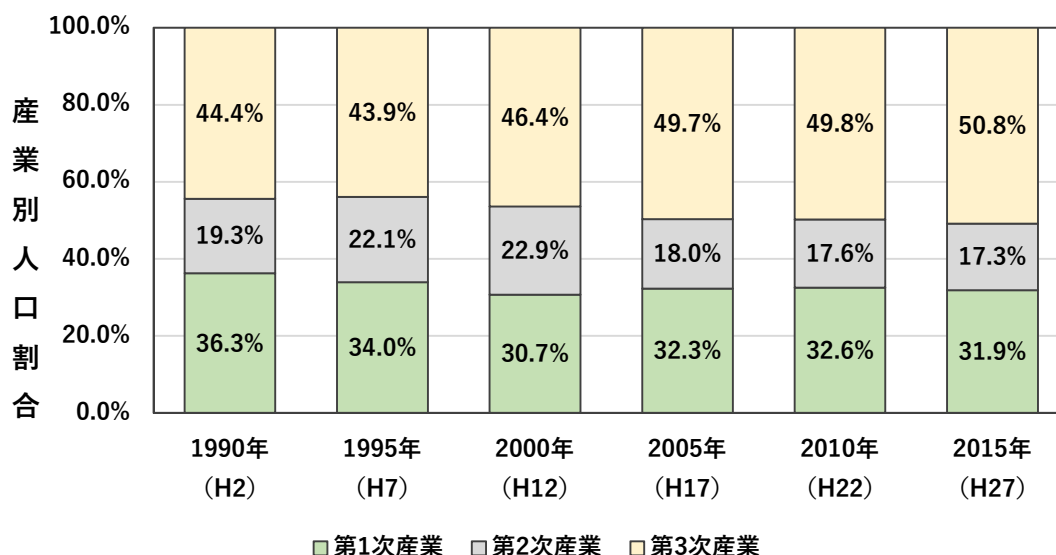


出典：気象庁

図 1-2 大樹町の気温及び降水量の推移

(3) 産業別人口

本町の基幹産業は農業を中心とした第1次産業ですが、産業別人口割合を見ると、サービス業を中心とする第3次産業が最も多くなっており、第1次産業及び第2次産業では減少傾向となっています。



出典：国勢調査

図 1-3 大樹町の気温及び降水量の推移

1.4 計画の区域

本計画の対象区域は、「大樹町全域」とします。

計画の区域：大樹町全域

1.5 計画の期間

本計画の計画期間は、令和3年度から令和7年度の5か年とします。

計画の期間：令和3年度から令和7年度（5か年）

第2章 上位・関連計画の整理

本章では、大樹町地域公共交通計画の上位・関連計画として、国・北海道の公共交通に係る法や指針の他、第5期大樹町総合計画を上位計画として整理するとともに、大樹町人口ビジョン・第2期総合戦略等の関連計画を整理します。

2.1 上位計画の整理

2.1.1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

法の目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かな活力に満ちた地域社会の実現に寄与することが目的
法の概要 ※詳細は本町に係る記述のみ掲載	<u>(1)地域が自らデザインする地域の交通</u> ○地方公共団体による「地域公共交通計画」（基本計画）の作成 ・地方公共団体による地域公共交通計画（基本計画）の作成を努力義務化 ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉有償運送、スクールバス等）も計画に位置付け ・定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等 ○地域における協議の促進 <u>(2)地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</u> ○輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続 ・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化 ・貨客混載に係る手続の円滑化 ○既存の公共交通サービスの改善の徹底 ・利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定 ・MaaS^{※4}の円滑な普及促進に向けた措置

※4：MaaSとは、Mobility as a Service の略語であり、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指す。

2.1.2 北海道交通政策総合指針

計画期間	平成 30 年度から令和 12 年度
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	○世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現 ・ 4 つの基本方向：①交流人口の拡大、②ストレスのない移動、③安全・安心な地域社会、④防災機能の強化 ・ 人流と物流が抱えている共通課題を踏まえ、人流・物流が一体となった効率的・効果的な施策を展開 ・ 今後 3 年間で集中的に進める取組を 5 つの重点戦略として設定し、本道のさらなる発展を加速
重点戦略 ※ 2030 年度までの長期的な施策 ※ 大樹町に関する施策のみ抜粋	(1)グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化 ○観光施策と連携した交流人口の拡大 ・ 公共交通が連携した需要拡大と周遊の促進 (2)事業者等の連携による移動円滑化・輸送効率化の促進 ○持続的な鉄道網の確立 ・ 鉄道の利活用促進 ○交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 ・ 交通モード間の連携による移動の円滑化 ・ 積極的な交通情報の提供 ○新技術の活用と環境負荷の低減 ・ 自動走行の実用化に向けた取組の推進 ・ 新技術の活用に向けた体制づくり ・ 北海道の特性を生かした新技術の研究開発の推進 ・ 交通分野における環境負荷の低減に向けた取組 ○バリアフリー化の推進 ・ 誰もが安全で快適に利用できる移動環境の整備 ・ 心のバリアフリー化の促進 ○輸送手段の充実・強化 ・ 多様な輸送モードの確保 (3)人・地域を支える持続的なネットワークの構築 ○まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 ・ 地域の暮らしを守る生活交通の確保 ・ 公共交通利用の定着化 ○安定した地域交通の確保 ・ 鉄道やバス路線の持続的な維持・確保 ・ 地域の実情に応じたきめ細かな交通サービスの展開

2.1.3 第5期大樹町総合計画

計画期間	平成26年度から令和5年度
理念とテーマ	理念 「～活力とやすらぎあふれるまちづくり～大いなる挑戦の継続」 テーマ 「～暮らしと明日を彩る清流の里～コスモスのまち 大樹」
基本目標	○人と自然にやさしいまちづくり ○安心と支え合いのまちづくり ○夢を育み学びの意欲を高めるまちづくり ○資源を豊かさにつなげるまちづくり ○交流と協働で進めるまちづくり
公共交通に関する施策	第1章 「やすらぎを生み出す」人と自然にやさしいまちづくり 第1節 安全・安心な生活空間をつくる まちづくり基盤 (4)公共交通 <u>○基本方針</u> 公共交通の維持・確保をはかるとともに、利用者の利便性に配慮した持続性の高い運行体制の確立をはかります。 <u>○現状と課題</u> 圏域の中心都市である帯広市から広尾までは、民間バス事業者がバスを運行しており、通学や高齢者などの通院に利用されています。また、町内各地域へは、スクールバスへの混乗方式により、通院・買物などにも利用できる「ふれあいバス」を運行しています。高齢者の増加などにより、今後、公共交通の重要性はいっそう高まることから、利便性の高い交通体系の維持・確保をはかるとともに、町内交通にあっては、デマンドバス※5など利用者の視点にたった新たな運行形態を整えていく必要が有ります。 <u>○主な取り組み</u> ■交通機関の確保 ●バス交通の確保 ・帯広・広尾間のバス路線維持に係る支援と要請 ・ふれあいバスの運行 ・デマンドバスや循環バスなどの創設

※5：デマンドバスとは、予約型の運行形態の輸送サービスを指す。

2.2 関連計画の整理

2.2.1 大樹町都市計画マスタープラン

計画期間	平成16年度から平成35年度
まちづくりの将来目標	交流ゆたかに、住み続けられるまちをめざして ～コンパクトで美しい住み良いまちづくり～
まちづくりの基本方針	①水辺や周囲の緑と調和する安全で美しいまちづくり (暮らし・交流の基礎) ○災害に強い都市環境づくり ○歴舟川をはじめとする自然環境の保全 ○まちの顔に相応しい美しい景観づくり ②豊かな暮らしや近隣の協力関係が育まれるまちづくり (暮らしの視点) ○誰もが安心して暮らせる住環境づくり ○支え合い、助け合える協力関係づくり ○歩いて暮らせる便利なまちなかづくり ③地域資源を活かし活発な交流が展開されるまちづくり (交流の視点) ○多様な活動が営まれる市街地環境や情報・交流拠点の形成 ○郡部（農・漁村部）と都市部（市街地）との交流の促進 ○森や川、食を活かした魅力ある交流・滞在環境の充実
公共交通に関する施策	第4章 部門別方針 4-2 道路・交通の方針 (2)道路・交通の方針 ①広域幹線道路（国道） 国道236号を主軸に帯広方面や広尾方面ほか、広域交通のネットワークの強化を図ります。 また、国道236号、道道旭浜大樹停車場線が交わる地区に位置し、広域からの集客があり、交通や観光の拠点である道の駅「コスモール大樹」では、地域公共交通（路線バス、ふれあいバスなど）やマイカーへの乗換えなどの促進を図る交通結節点としての機能を高めます。 現在運行している路線バスやふれあいバスは、拠点間を結ぶ地域公共交通として重要な役割を担っており、今後においてもその存続と利用実態に即した利便性の向上を図ります。

2.2.2 大樹町人口ビジョン・第2期総合戦略

計画期間	【総合戦略】令和2年度から令和6年度
将来展望人口	【人口ビジョン】 ・2025年（令和7年）時点：5,135人 ・2045年（令和27年）時点：4,095人 ・2065年（令和47年）時点：3,238人
基本目標 （施策分野）	（1）「活力を高める」 資源を豊かさにつなげるまちづくり（地域産業・経済・雇用） （2）「明日につなぐ」 交流と協働で進めるまちづくり（移住・定住・交流） （3）「やすらぎを生み出す」 人と自然にやさしいまちづくり（地域施設整備・交通） （4）「人が輝く」 夢を育み学びの意欲を高めるまちづくり（子育て・教育・文化） （5）「健やかに暮らす」 安心と支えあいのまちづくり（医療・福祉・安心）
公共交通に関する 施策	○施策の基本方向 平成27年4月に、コンパクトで美しく住み良いまちづくりをめざし、大樹町都市計画マスタープランの改定を行いました。このマスタープランに基づき安全・安心な生活空間をつくり、定住に結びつける生活環境を提供します。また、公有地、公共施設の有効活用を図り、出産・子育ての希望をかなえる取組みを進めます。 高齢化や人口減少などにより、今後、公共交通の役割や重要性が高まることから、利用者の利便性に配慮した地域交通の在り方を検討していきます。 ○施策：地域公共交通の在り方検討 ①平成29年度及び令和元年度の自動運転サービス実証実験の結果や利用者の意見を踏まえ、利用者の利便性を考慮した地域交通の在り方を検討します。 ②「地域公共交通確保維持改善事業」（国土交通省）等を活用し、具体的な地域交通の確立を目指します。 ○重要評価指導（KPI） ・地域公共交通網形成計画（マスタープラン）の新規策定

2.2.3 第8期大樹町高齢者保健福祉計画介護保険事業計画

計画期間	令和3年度から令和5年度
基本理念	高齢者が可能な限り住み慣れた地域で、生きがいを感じながら安心して生活していくことができる環境整備を進めるとともに、高齢となっても元気で安心して暮らせる取組みを推進
計画目標	1 生きがい対策の充実 2 介護予防・健康づくり・地域支援体制の充実 3 高齢者にやさしい住生活環境づくり 4 在宅医療・介護連携の推進 5 認知症対策・権利擁護の推進 6 地域支え合いネットワークの構築 7 サービスの質の向上、福祉・介護人材の確保及び育成 8 介護保険制度の円滑な運営
公共交通に関する施策	<u>第2節 介護予防・健康づくり・地域支援体制の充実</u> <u>5 生活支援サービスの提供</u> (3) 介護タクシー利用料金助成事業 (7) 高齢者等通院交通費助成 <u>第3節 高齢者にやさしい住生活環境づくり</u> <u>2 やさしい生活環境整備の推進</u> (1) 暮らしやすい生活環境の整備 ○高齢者等に配慮した道路や公共施設等のバリアフリー化の推進を図ります。 また、ふれあいバス等の公共交通機関の維持・確保を図るとともに、利用者の利便性が高い交通体系の検討を進めます。

2.2.4 第3期十勝定住自立圏共生ビジョン

計画期間	令和2年度から令和6年度
圏域の将来像	十勝の「強み」を最大限に生かした様々な連携 ・十勝の住民の豊かな生活の確保 ・十勝のさらなる発展と魅力向上
協定に基づき 推進する 具体的取組	1 生活機能の強化に係る政策分野 2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 3 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野
公共交通に 関する施策	2 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 (1) 地域公共交通 ① 地域公共交通の維持確保と利用促進 【形成協定の内容】 圏域住民の移動手段の確保や利便性の向上を図るため、生活交通路線の維持確保、利用促進の取り組みを進めます。 【具体的な取組】 ○関係市町村 全市町村 ○取組概要（生活交通路線の維持確保と利用促進） バス交通の維持・確保を図るための協議・協力体制を継続し、乗降調査やアンケート調査などにより利用実態の把握や分析を行うとともに、モビリティ・マネジメント※6の推進、観光資源の活用などの利用促進策や地域公共交通に関する課題を検討し、必要な事業を実施します。 ○役割分担（大樹町（関係町村）） バス路線の維持・確保を図るため、各市町村と連携し、バスの利用実態の把握・分析やバス運行等について協議を行います。 バス路線毎に実施する利用促進策を各市町村と連携し推進するとともに、住民への利用促進の啓発活動などを行います。

※6：モビリティ・マネジメントとは、「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利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを指す。

2.2.5 十勝地域公共交通計画

計画期間	令和5年度から令和9年度
基本理念	十勝地域の階層的な基礎圏域を支える 広域交通ネットワークの持続性・利便性の確保
基本方針	1 広域移動ニーズを支える広域交通ネットワークの持続性確保 2 シームレス化やデジタル化による広域交通の利便性向上 3 地域全体で取り組む広域交通の利用促進
公共交通に関する施策	(1) 広域移動ニーズを支える公共交通の確保に向けた検討・実施 1) 広域移動に係る利用実態の調査、分析 2) 移動サービスの最適化に向けた検討・実施 3) 地域ニーズを踏まえた移動手段の調査、研究 (2) バス・タクシー運転手の確保 1) バス・タクシー運転手の業務や魅力の発信 2) 人材確保の取組 (3) 乗継シームレス化によるサービスの利便性向上 1) 幹線交通、広域交通と生活圏交通の連携強化 2) 交通結節点へのアクセス性向上 (4) デジタル技術活用による利便性向上 1) 情報発信や支払い方法の高度化の検討 2) Wi-Fi等のデジタル設備の導入 3) MaaSの継続的推進 (5) 公共交通の利用促進活動の実施 1) モビリティ・マネジメントの実施 2) 公共交通利用促進活動の実施

2.3 地域公共交通計画の位置付け

「2.1 上位計画」及び「2.2 関連計画」で整理した内容を踏まえ、大樹町地域公共交通計画の位置付けを整理します。

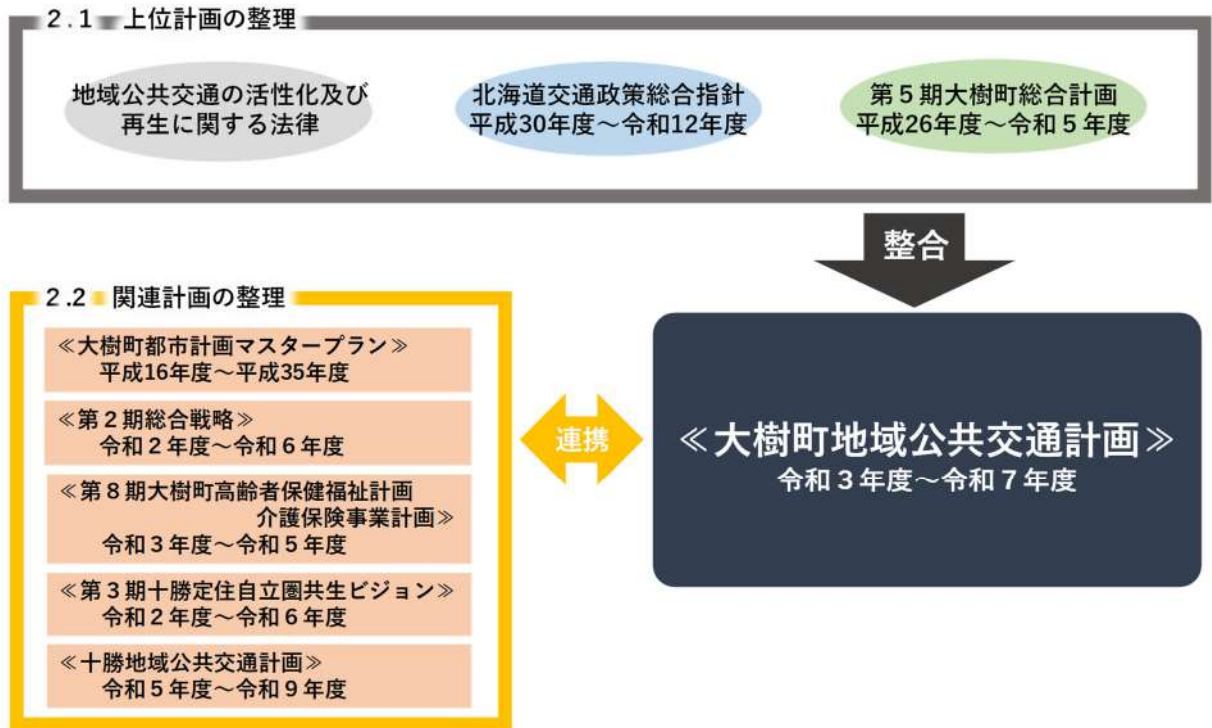


図 2-1 大樹町地域公共交通計画の位置付け

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

本章では、本町の地域や公共交通の現状を整理するとともに、本計画を策定するまでに実施してきた各種調査結果を整理します。

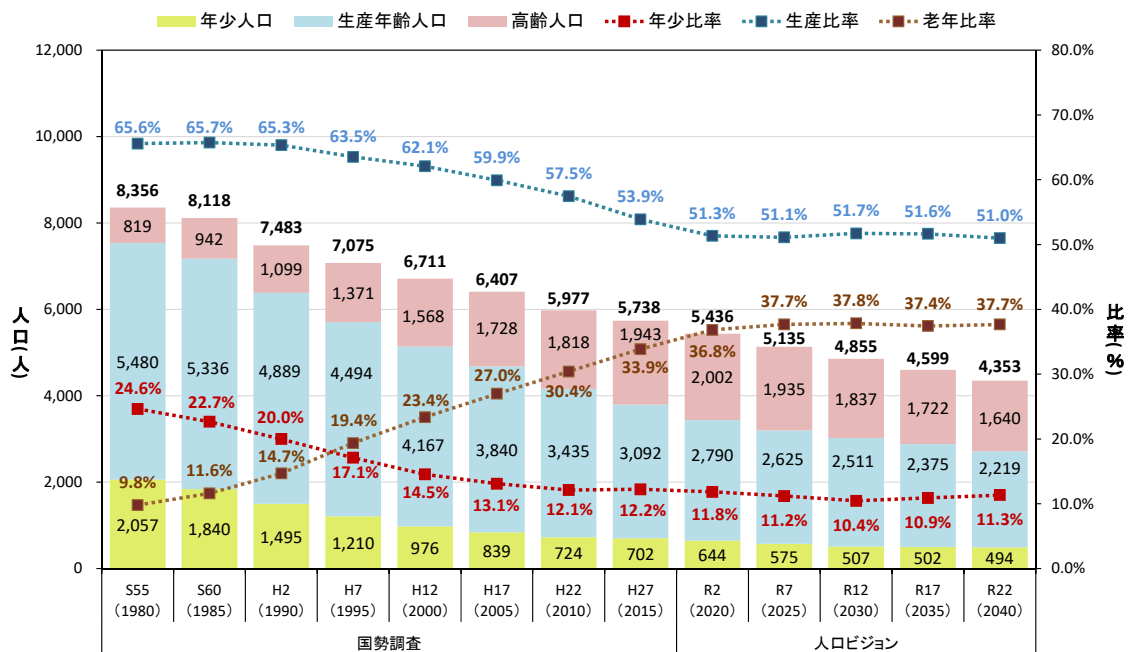
3.1 地域の現状

3.1.1 人口

(1) 大樹町の人口推移

本町の平成27年の国勢調査の人口は5,738人であり、昭和55年（1980年）と比較すると約3割減少しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では今後もさらに減少することが予想されています。

また、高齢化率は年々増加傾向にあり、令和12年（2030年）には約37.8%まで増加する見込みです。



出典：国勢調査、大樹町人口ビジョン

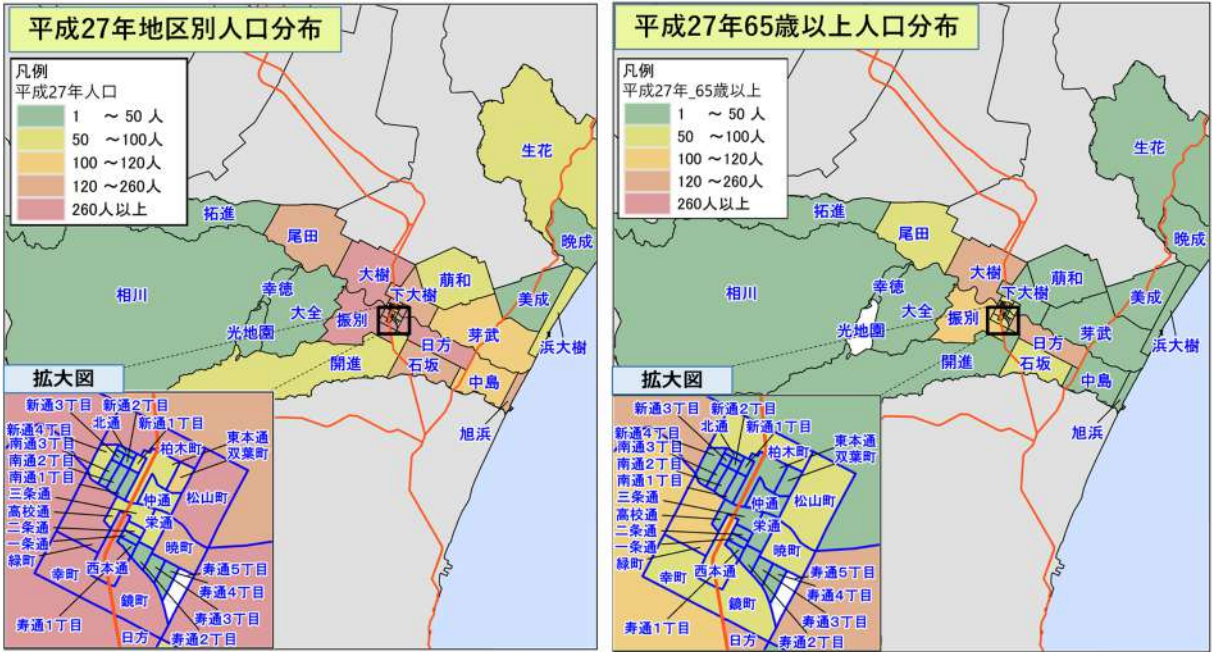
図 3-1 大樹町における人口推移

現況	● 人口減少と高齢化の進行 ● 送迎を担う世代（生産年齢人口）の減少
問題点	● 人口減少に伴う、公共交通利用者の減少 ● 高齢者などの交通弱者の生活交通の確保

(2) 大樹町の人口分布状況

本町における人口分布は、市街地に全人口の約8割が居住していますが、郊外部にも人口が点在している状況です。

65歳以上の人口分布は、市街地と市街地周辺の郊外部に多く居住しています。



出典：平成27年国勢調査

図 3-2 大樹町における地区別人口分布

現況	● 町内を広域的に人口が散見
問題点	● 郊外部、農村部の生活交通の確保

3.1.2 都市機能

(1) 大樹町の生活関連施設の分布状況

本町内の生活関連施設（商業・医療・公共施設）は市街地に集積し、市街地においては川を挟んで川北と川南に二分しており、川北と川南で有する都市機能が異なります。大型商業施設や大型総合病院については町内にはなく、町外に依存しています。

観光施設については市街地に「道の駅コスモール大樹」がありますが、晩成温泉や民間のロケット打ち上げ等により観光客が増加している宇宙交流センターSORA等のロケット関連施設は、農村部に立地しています。

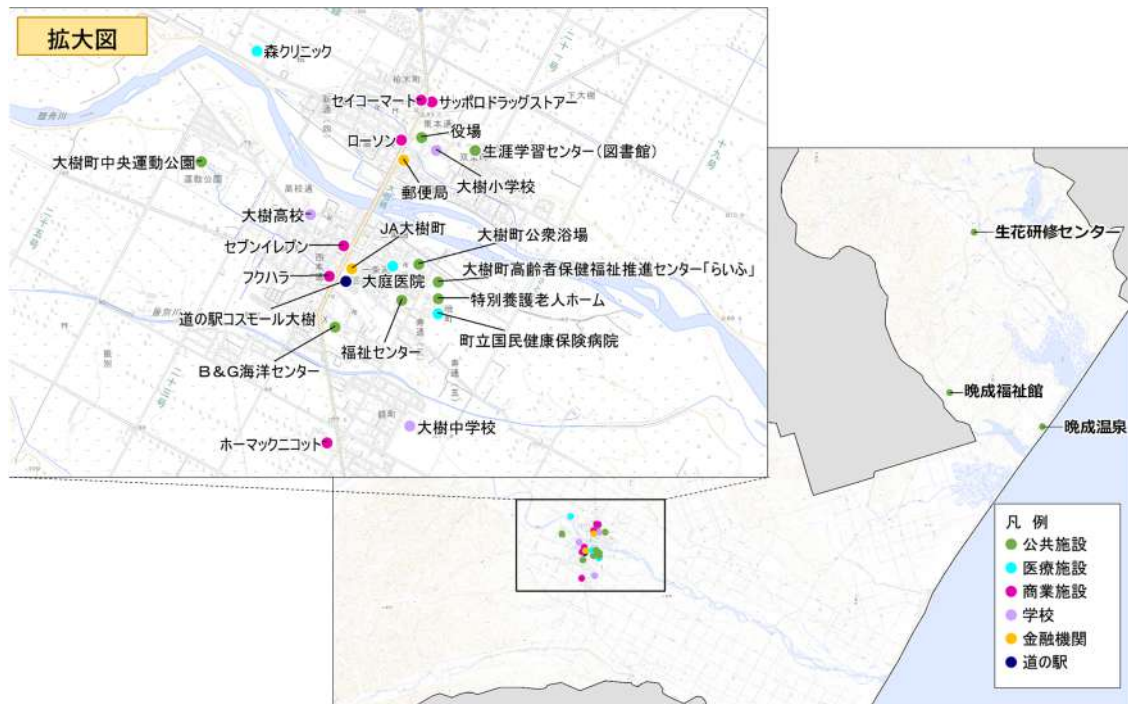
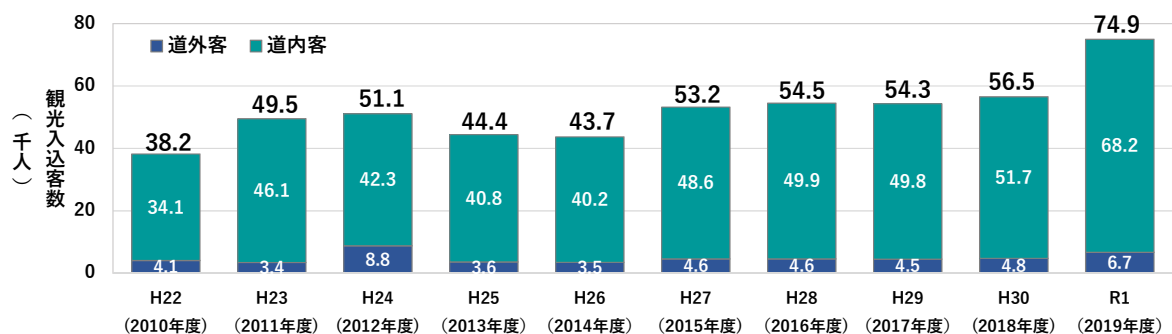


図 3-3 大樹町における生活利便施設の立地状況



出典：北海道観光入込客数調査

図 3-4 大樹町における観光入込客数の推移

現況	- 都市機能は市街地に集積し、市街地においても川北と川南に二分 - 観光施設の多くは農村部に立地
問題点	- 農村部から市街地までの生活移動を支援する公共交通サービスの不足 - 観光施設への移動はハイヤーが主であり、金銭的な負担が大きい

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

3.1.3 交通事故

(1) 十勝管内における交通事故の発生状況

本町を含む十勝管内における交通事故の発生件数は、年間約500件発生しており、そのうち、高齢運転手が第一次当事者となる交通事故は、約3割となっています。

表 3-1 十勝管内における交通事故発生状況

区分 年		発 生 件 数				死 者 数	傷 者 数		
		死 亡	重 傷	軽 傷	小 計		重 傷 者 数	軽 傷 者 数	小 計
令和元年(2019年)		16	70	382	468	17	77	446	523
平成30年		10	69	456	535	10	72	549	621
増減	増減数	6	1	-74	-67	7	5	-103	-98
	増減率	60.0%	1.4%	-16.2%	-12.5%	70.0%	6.9%	-18.8%	-15.8%

出典：十勝地区交通安全推進協議会 令和元年十勝の交通安全

表 3-2 十勝管内における対象別交通事故発生状況

対象		若年運転者	高校生	大学生	高齢運転者	女性運転者	建設業	運送業	公務員
R01	発生件数	59	0	4	127	142	35	5	13
	発生構成率	13.3%	0.0%	0.9%	28.6%	32.0%	7.9%	1.1%	2.9%
	死者数	3	0	0	8	3	0	2	1
	死者構成率	13.6%	0.0%	0.0%	36.4%	13.6%	0.0%	9.1%	4.5%
	傷者数	65	0	4	141	159	42	4	16
H30	発生件数	83	0	7	146	164	31	1	18
	発生構成率	16.1%	0.0%	1.4%	28.3%	31.8%	6.0%	0.2%	3.5%
	死者数	0	0	0	3	0	0	0	1
	死者構成率	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%
	傷者数	108	0	7	164	192	36	1	21
R01	発生件数	27	1	9	5	1	13	0	3
	発生構成率	6.1%	0.2%	2.0%	1.1%	0.2%	2.9%	0.0%	0.7%
	死者数	1	1	0	0	0	2	0	1
	死者構成率	4.5%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	4.5%
	傷者数	30	0	9	8	1	17	0	2
H30	発生件数	31	1	13	1	1	14	0	4
	発生構成率	6.0%	0.2%	2.5%	0.2%	0.2%	2.7%	0.0%	0.8%
	死者数	1	0	0	0	0	0	0	1
	死者構成率	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%
	傷者数	38	1	17	1	1	19	0	6

出典：十勝地区交通安全推進協議会 令和元年十勝の交通安全

現況	● 十勝管内の自動車事故は年間約500件発生しており、そのうち約3割は高齢者が第一次当事者となっている
問題点	● 自動車に依存しない公共交通網の構築 ● 高齢者等の安全な移動の確保

3.2 公共交通の現状

3.2.1 大樹町内を運行する公共交通網の整理

本町内を運行する公共交通網としては、十勝圏域の中核都市である帯広市への地域間幹線系統として、十勝バスの広尾線（1 路線 1 系統）が運行しています。

この他、町内交通として、コミュニティバス「コスモ」が 1 路線 2 系統、スクールバスが 1 路線 8 系統、通院バスが 1 路線 2 系統、その他、保育園・こども園や温泉などの各種施設への送迎バスが数路線運行しています。

また、町内には 2 社のタクシー事業者が営業しており、これら資源を有効活用した公共交通網の構築が求められます。

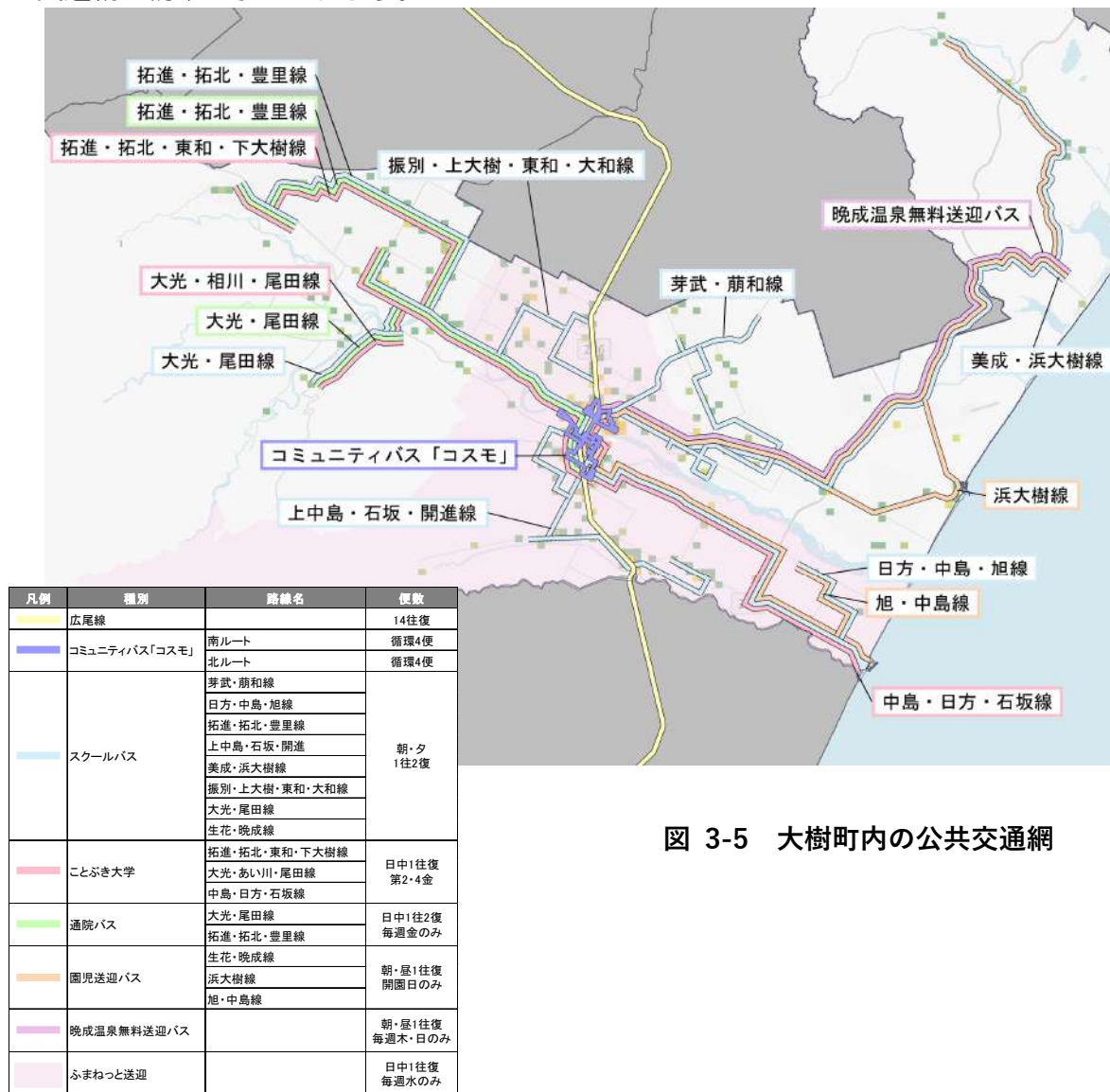


図 3-5 大樹町内の公共交通網

現況	● 各種送迎バスが運行されているが、生活関連施設が集積する川北と川南の各施設を結ぶ交通は未整備
問題点	● 市街地内の施設間を結ぶ公共交通サービスが不足

3.2.2 大樹町における公共交通空白地域※7の分析

大樹町内の公共交通空白地域は 24%となり、大樹町の全人口の 76%にあたる 4,118 人が利用できる環境下にあります（バス停から半径 300m 以内は公共交通を利用できる範囲として算出）。

ただし、十勝バスの広尾線及びコミュニティバス「コスモ」以外は極端に運行時刻が限られており、普段から利用できる人は限定されている状況です。

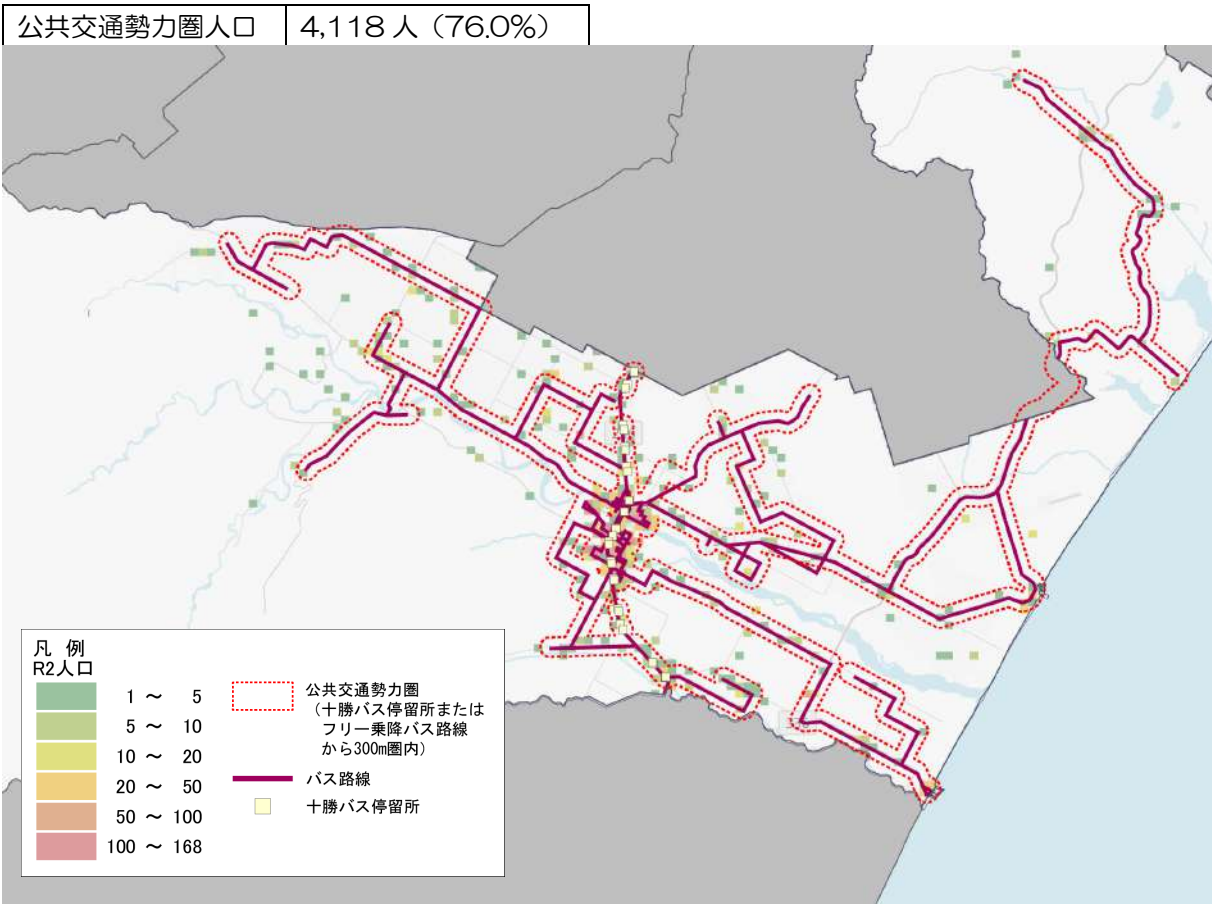


図 3-6 大樹町内の公共交通空白地域の現状

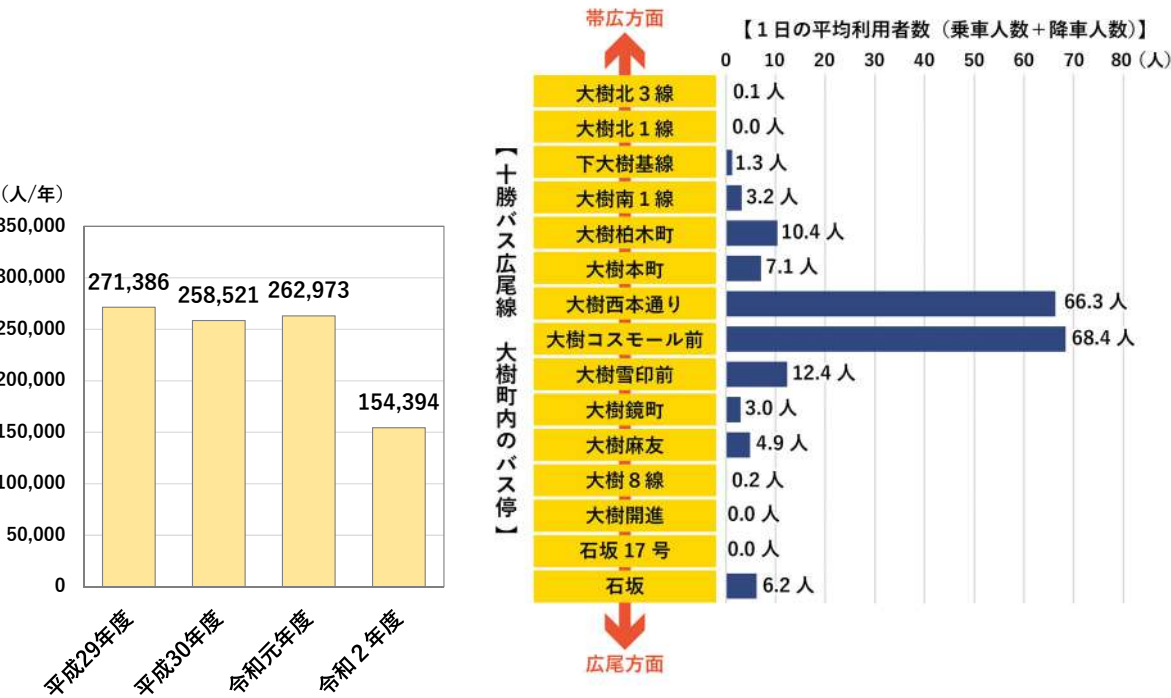
現況	● 町内の公共交通は幹線道路を中心に運行しており、公共交通空白地域は約2割
問題点	● 十勝バス広尾線の沿線以外の居住者は、常時利用できる公共交通サービスが少ない

※7：公共交通空白地域とは、一定の距離に駅やバス停などが無い地域を指す。

(2) 十勝バス広尾線の利用状況

十勝バス広尾線は、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者数は大きく減少していますが、通常、年間25万人以上が利用しており、利用者数は横ばい傾向です

大樹町内での利用は、市街地にある道の駅の「大樹コスモール前」と「大樹西本通り」のバス停利用が大半を占めています。

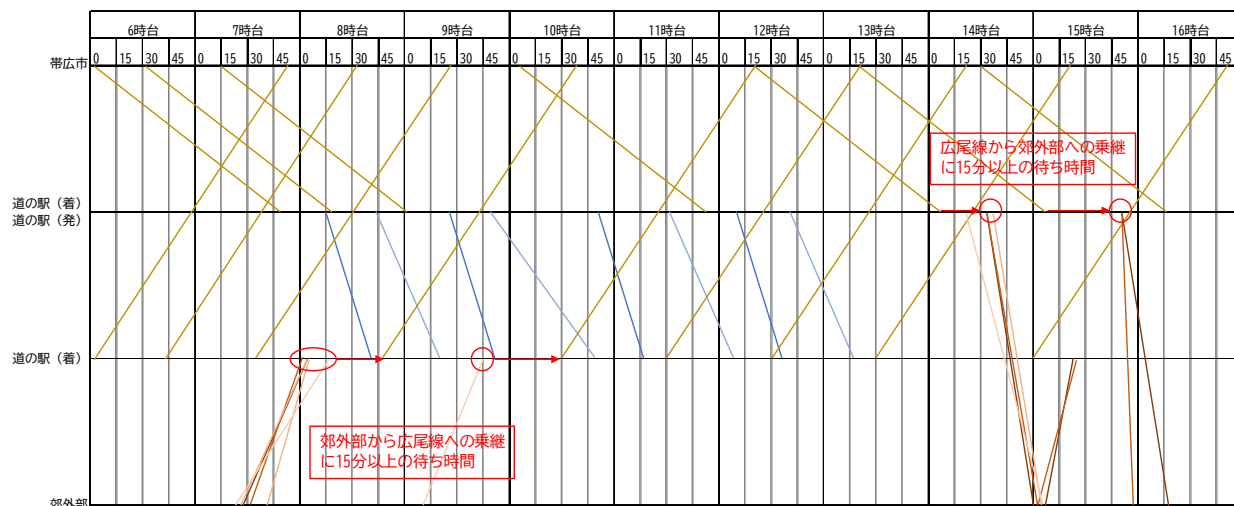


出典：十勝バス提供資料

図 3-8 (左)十勝バス広尾線の利用者数の推移と(右)大樹町内バス停の1日の平均利用者数

(3) 町内交通と広域交通の接続性

大樹町郊外部から広尾線を利用するには、道の駅で町内交通と結節していますが、接続性が良好ではないため、郊外部居住者の公共交通による町外移動は困難となっています。



凡例

十勝バス	広尾線
コミュニティバス「コスモ」	南ルート
	北ルート
ふれあいバス	浜大樹線
	旭浜線
	尾田線
	生花線

図 3-9 広域交通と町内交通との接続性分析

現況	● 十勝バス広尾線の利用者数は横ばい傾向 ● 主な町内での利用は市街地の「大樹コスモール前」と「大樹西本通り」が大半を占める ● 道の駅で広域交通と町内交通が接続
問題点	● ニーズに即した、町内交通と広域交通との接続性が確保されていない

バス停掲示について

「十勝バスのバス停」への掲示

⑮西本通
②⑨本町
③⑩サツドラ前

施設への掲示

⑪コスモール大樹
⑨町立病院前
⑩福祉センター前
⑪役場前
⑫生涯学習センター前

上記以外のバス停掲示

電柱もしくは街灯にバス停掲示をしています

凡例

— 南ルート
— 北ルート
— フリー乗降区間

北ルート

①コスモール大樹
②松並
③幸町
④オカモト前
⑤日方
⑥中学校前
⑦鏡町
⑧鏡町団地前
⑨町立病院前
⑩福祉センター前
⑪らいう前
⑫公共浴場前
⑬大庭医院前
⑭西本通
⑮雪印メグミルク前
⑯緑町
⑰中央運動公園前
⑱緑苑
⑲柏木運動公園前
⑳柏木町団地前
㉑新通3丁目
㉒新通1丁目
㉓本町
㉔勤労者センター前
㉕役場前
㉖生涯学習センター前
㉗双葉町
㉘松山町

南ルート

便数・所要時間	《便数》1日4便 《所用時間》1時間4分
利用者数	《1日あたりの利用者数》14.9人/日 《1便あたりの利用者数》3.7人/便
現状	● 社会福祉協議会との連携により、着実に利用者は増加 ● 一方で、4便は他の便と比較し、利用が低調

3.2.5 ふれあいバス及び通院バスの現状

令和2年10月8日(木)、9日(金)に行ったふれあいバス及び通院バスの利用実態調査より、各路線の利用者数や利用目的等について整理します。

(1) ふれあいバス 浜大樹線

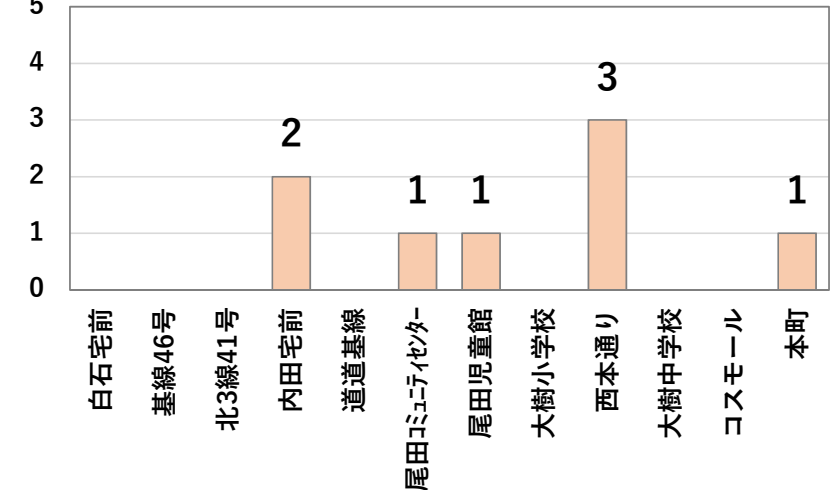
バス路線図	
便数・所要時間	《便数》 1日5便 《所用時間》 25分
利用者数	《1日あたりの利用者数》 9人/日 (一般利用はなし) 《1便あたりの利用者数》 1.8人/便
一般利用目的	※ 小中学生の通学のみ
現状	● 5便のうち3便に利用者のいない便がある ● 一般の利用者の乗車は見られない

(2) ふれあいバス 尾田線 (大光・尾田)

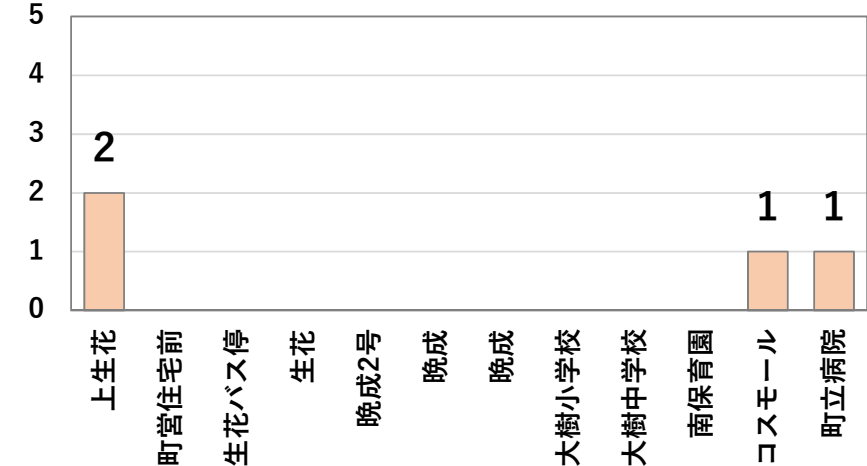
バス路線図	
便数・所要時間	《便数》 1日3便 《所用時間》 25分
利用者数	《1日あたりの利用者数》 0人/日 《1便あたりの利用者数》 0人/便
一般利用目的	※利用者なし
現状	● 全便で利用者なし

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(3) ふれあいバス 尾田線（拓進・拓北）

バス路線図																											
便数・所要時間	≪便数≫ 1日3便 ≪所用時間≫ 32分																										
利用者数	≪1日あたりの利用者数≫ 23人/日（うち一般利用：4人/日） ≪1便あたりの利用者数≫ 7.7人/便（うち一般利用：1.3人/便）																										
バス停別の一般利用者数（乗降人数）	(人/日)  <table border="1"> <thead> <tr> <th>バス停</th> <th>一般利用者数 (人/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>白石前</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>基線46号</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>北3線41号</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>内田前</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>道道基線</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>尾田コミュニティーセンター</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>尾田児童館</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>大樹小学校</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>西本通り</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>大樹中学校</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>コスモール</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>本町</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	バス停	一般利用者数 (人/日)	白石前	1	基線46号	2	北3線41号	1	内田前	1	道道基線	3	尾田コミュニティーセンター	1	尾田児童館	1	大樹小学校	1	西本通り	3	大樹中学校	1	コスモール	1	本町	1
バス停	一般利用者数 (人/日)																										
白石前	1																										
基線46号	2																										
北3線41号	1																										
内田前	1																										
道道基線	3																										
尾田コミュニティーセンター	1																										
尾田児童館	1																										
大樹小学校	1																										
西本通り	3																										
大樹中学校	1																										
コスモール	1																										
本町	1																										
一般利用目的	高校生の通学・帰宅																										
現状	● 一般利用者は大樹高校への通学利用で町外への利用は見られない ● コロナの問題もあり、小中学生が多くほぼ満席になるので車両を大きくして欲しい（アンケート結果より）																										

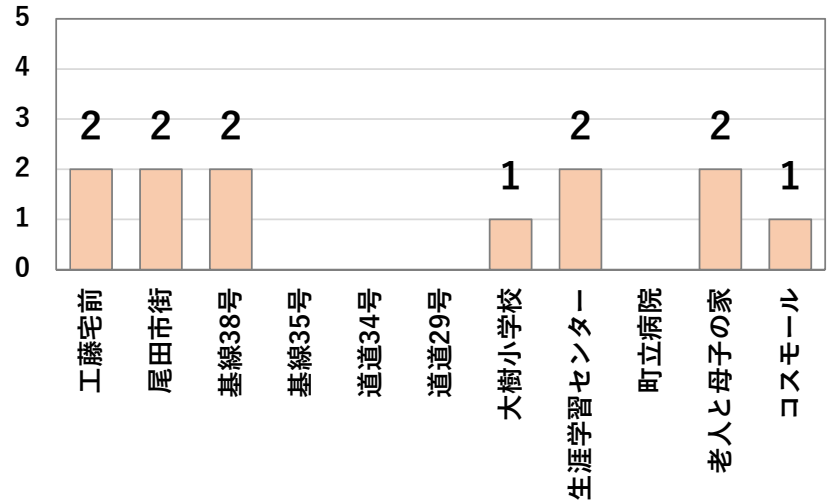
(4) ふれあいバス 生花線

バス路線図																											
便数・所要時間	《便数》1日4便 《所用時間》45分																										
利用者数	《1日あたりの利用者数》21人/日（うち一般利用：2人/日） 《1便あたりの利用者数》5.3人/便（うち一般利用：0.5人/便）																										
バス停別の一般利用者数（乗降人数）	(人/日)  <table border="1"> <thead> <tr> <th>バス停</th> <th>一般利用者数 (人/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>上生花</td><td>2</td></tr> <tr><td>町営住宅前</td><td>0</td></tr> <tr><td>生花バス停</td><td>0</td></tr> <tr><td>生花</td><td>0</td></tr> <tr><td>晩成2号</td><td>0</td></tr> <tr><td>晩成</td><td>0</td></tr> <tr><td>晩成</td><td>0</td></tr> <tr><td>大樹小学校</td><td>0</td></tr> <tr><td>大樹中学校</td><td>0</td></tr> <tr><td>南保健園</td><td>0</td></tr> <tr><td>コスモール</td><td>1</td></tr> <tr><td>町立病院</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	バス停	一般利用者数 (人/日)	上生花	2	町営住宅前	0	生花バス停	0	生花	0	晩成2号	0	晩成	0	晩成	0	大樹小学校	0	大樹中学校	0	南保健園	0	コスモール	1	町立病院	1
バス停	一般利用者数 (人/日)																										
上生花	2																										
町営住宅前	0																										
生花バス停	0																										
生花	0																										
晩成2号	0																										
晩成	0																										
晩成	0																										
大樹小学校	0																										
大樹中学校	0																										
南保健園	0																										
コスモール	1																										
町立病院	1																										
一般利用目的	大庭病院への通院・帰宅																										
現状	● 一般利用者は大庭病院への通院利用で町外への利用は見られない ● 冬期はバスのステップが出ないので乗り降りに困る（アンケートより）																										

(5) ふれあいバス 旭浜線

バス路線図																											
便数・所要時間	《便数》 1日5便 《所用時間》 30分																										
利用者数	《1日あたりの利用者数》 30人/日 (うち一般利用：3人/日) 《1便あたりの利用者数》 6.0人/便 (うち一般利用：0.6人/便)																										
バス停別の一般利用者数 (乗降人数)	(人/日) <table border="1"><thead><tr><th>バス停</th><th>一般利用者数 (人/日)</th></tr></thead><tbody><tr><td>旭浜</td><td>3</td></tr><tr><td>中島2号</td><td>0</td></tr><tr><td>旧中島小学校</td><td>0</td></tr><tr><td>国道南6線</td><td>0</td></tr><tr><td>日方11号</td><td>0</td></tr><tr><td>日方13号</td><td>0</td></tr><tr><td>日方19号</td><td>0</td></tr><tr><td>大樹中学校</td><td>0</td></tr><tr><td>コスモール</td><td>0</td></tr><tr><td>町立病院</td><td>0</td></tr><tr><td>西本通</td><td>3</td></tr><tr><td>大樹小学校</td><td>0</td></tr></tbody></table>	バス停	一般利用者数 (人/日)	旭浜	3	中島2号	0	旧中島小学校	0	国道南6線	0	日方11号	0	日方13号	0	日方19号	0	大樹中学校	0	コスモール	0	町立病院	0	西本通	3	大樹小学校	0
バス停	一般利用者数 (人/日)																										
旭浜	3																										
中島2号	0																										
旧中島小学校	0																										
国道南6線	0																										
日方11号	0																										
日方13号	0																										
日方19号	0																										
大樹中学校	0																										
コスモール	0																										
町立病院	0																										
西本通	3																										
大樹小学校	0																										
一般利用目的	高校生の通学・帰宅																										
現状	● 一般利用者は大樹高校への通学利用で町外への利用は見られない																										

(6) 通院バス 尾田線 (大光・あい川・尾田)

バス路線図	
便数・所要時間	《便数》1日2便 《所用時間》29分
利用者数	《1日あたりの利用者数》6人/日 (うち一般利用: 6人/日) 《1便あたりの利用者数》3.0人/便 (うち一般利用: 3.0人/便)
バス停別の一般利用者数 (乗降人数)	(人/日) 
一般利用目的	町立病院・ことぶき大学・生涯学習センターの利用
現状	● 全員が一般利用であるが、町内の施設への移動が中心 ● 利用者は帰宅便が15時台のため増便を希望している（アンケート結果より）

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

(7) 通院バス 尾田線（拓進・拓北・東和）

バス路線図																															
便数・所要時間	≪便数≫ 1日2便 ≪所用時間≫ 36分																														
利用者数	≪1日あたりの利用者数≫ 8人/日（うち一般利用：5人/日） ≪1便あたりの利用者数≫ 4.0人/便（うち一般利用：2.5人/便）																														
バス停別の一般利用者数（乗降人数）	(人/日) <table border="1"> <thead> <tr> <th>バス停</th> <th>一般利用者数 (人/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>基線46号</td><td>1</td></tr> <tr><td>高松宅前</td><td>0</td></tr> <tr><td>北3線42号</td><td>2</td></tr> <tr><td>拓北会館前</td><td>0</td></tr> <tr><td>東和 高場宅前</td><td>2</td></tr> <tr><td>加藤宅前</td><td>0</td></tr> <tr><td>国道基線</td><td>0</td></tr> <tr><td>尾田コミュニティセンター</td><td>2</td></tr> <tr><td>基線21号</td><td>1</td></tr> <tr><td>大樹小学校</td><td>3</td></tr> <tr><td>生涯学習センター</td><td>1</td></tr> <tr><td>町立病院</td><td>3</td></tr> <tr><td>老人と母子の家</td><td>0</td></tr> <tr><td>コスモール</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	バス停	一般利用者数 (人/日)	基線46号	1	高松宅前	0	北3線42号	2	拓北会館前	0	東和 高場宅前	2	加藤宅前	0	国道基線	0	尾田コミュニティセンター	2	基線21号	1	大樹小学校	3	生涯学習センター	1	町立病院	3	老人と母子の家	0	コスモール	1
バス停	一般利用者数 (人/日)																														
基線46号	1																														
高松宅前	0																														
北3線42号	2																														
拓北会館前	0																														
東和 高場宅前	2																														
加藤宅前	0																														
国道基線	0																														
尾田コミュニティセンター	2																														
基線21号	1																														
大樹小学校	3																														
生涯学習センター	1																														
町立病院	3																														
老人と母子の家	0																														
コスモール	1																														
一般利用目的	町立病院・大庭病院・ことぶき大学の利用																														
現状	● 全員が一般利用であるが、町内の施設への移動が中心 ● いまのままで助かっている（アンケート結果より）																														

(8) まとめ

ふれあいバス及び通院バスの一般利用者の実態を見ると、両バス共に数名ではありますが、ふれあいバスでは高校生の通学と町内病院の通院目的で利用され、通院バスでは町内の病院の他、ことぶき大学や生涯学習センターへの利用がみられます。どちらのバスも町内の移動目的のために利用されており、十勝バスの広尾線への乗換のために利用している町民は調査では見られず、乗換の不便さ等、利便性が低いことが影響していると思われます。調査結果は以下の通りです。

調査結果 (ふれあいバス)	● 調査当日の5路線全体の利用者数83名のうち、中学生以下が74名、一般利用者が9名である。 ● 5路線全体で一般利用者の職業割合は「学生」が78%、「無職」が22%と「学生」の利用者が高い。 ● 5路線全体で利用頻度は「ほぼ毎日」「週に数回」の利用が7割以上を占める。職業「無職」の利用頻度は「月に数回」が10割である。 ● 5路線全体の移動手段は乗車前、降車後ともに徒歩である。 ● 通学生徒が多いことから大きい車両への変更を望む声や増便を望む声がある。
調査結果 (通院バス)	● 調査当日の利用者数14名のうち、中学生以下が3名、一般利用者が11名である。 ● 一般利用者の職業割合は「主婦」が46%、「無職」が45%、「学生」が9%と「主婦」「無職」の利用者が高い。 ● 利用目的は「通院」が約5割と最も高く、次いで「帰宅」が約4割である。 ● 利用頻度は「週に数回」「週に1回」の利用が6割以上を占め、「月に数回」が約4割である。 ● 移動手段は乗車前、降車後ともに徒歩である。 ● 増便を望む声がある。

現況	● 一般利用目的の町民は少なく、利用者がいない便も存在 ● 町内交通を担う事業者における運転手の高齢化が進行
問題点	● 需要の少ない路線が存在 ● 現行の町内交通の利用者は小需要 ● 運転手の高齢化に伴う運転手不足が懸念

3.2.6 地域ふれあい活動の利用状況

本町では、社会福祉協議会が中心となり、「地域ふれあいサポート事業」や「地域支え合い推進事業「お互いさまあーず」」などを実施しており、これら2事業の利用状況を以下に整理します。

これら事業の中で、利用者からは、「買い物に関する希望」及び「その他外出に関するサポート依頼」などが挙げられています。

表 3-3 地域ふれあい活動の利用状況

利用状況		H29	H30	R1		R2 (R3.1.31 現在)	
				ふれサポ	さまあーず	ふれサポ	さまあーず
利用 人数	実人数	7人	17人	14人	4人	15人	7人
	延べ人数	72人	148人	223人	38人	127人	40人
内容	1位	掃除	調理	買い物	買い物	買い物	掃除
	2位	調理	買い物	掃除	掃除	掃除	買い物
	3位	ごみ捨て	ごみ捨て	調理	草取り	ごみ捨て	草取り
	その他	窓ふき・おしゃべり（安否確認）・カーテン交換・PC操作・引っ越し準備・通院の付き添い					

表 3-4 登録利用者からの要望

買い物に関する希望	・1人で行くのが不安。車に乗せてもらうことはできないのか ・（特に農村部）ハイヤー代の負担が大きく、買い物ではハイヤー券も利用できない ・買った商品を自宅まで運ぶことができない
その他外出に関するサポート依頼	・用事足し（支払い・書類提出） ・交流の継続（香典を渡したい、知人に贈り物をしたい） ・ゴミステーションまで行けない（農村部）

現況	● 地域での支え合いにより、生活を維持している町民が存在 ● 地域ふれあい活動の利用者は増加傾向
問題点	● 地域ふれあい活動では、サポーターの自家用車に利用者を乗せることはできない

3.2.7 大樹町の生活移動支援策に係る経費の整理

本町では、各種公共交通の維持や移動困難者を対象とした支援等、全 14 事業を実施しており、要介護者の輸送等の専門性の高い事業を除いた、通学や高齢者等の輸送に係る事業の経費は、年間約 8,500 万円（令和 5 年度予算）となります。

表 3-5 大樹町の生活移動支援策に係る経費の整理（千円単位で標記）

No.	制度名	H30決算	R1決算	R2決算	R3決算	R4決算	R5予算
1	ふれあいバス （スクールバス運行業務）	45,993	47,791	50,872	50,622	52,635	53,979
2	移送サービス事業 ※H30.7月で廃止	35	-	-	-	-	-
3	福祉車両貸出事業	240	135	190	228	112	331
4	介護タクシー利用料金 助成事業	62	38	89	35	88	150
5	高齢者等通院交通費助成 事業	1,181	1,330	1,260	1,465	1,503	1,537
6	大樹町高齢者運転免許証 自主返納支援事業	9	14	12	11	24	48
7	ふまねっとクラブ （送迎関係の経費のみ）	5,065	4,846	5,260	3,890	5,375	5,376
8	地域ふれあいサポート事業	利用者負担	利用者負担	利用者負担	利用者負担	利用者負担	利用者負担
9	地域支え合い推進事業 「お互いさまあーず」	利用者負担	利用者負担	利用者負担	利用者負担	利用者負担	利用者負担
10	児童送迎業務（保育園児）	13,376	13,313	13,515	13,184	14,453	13,002
11	心身障害者訓練通園費助成	2,346	2,515	2,367	1,674	2,266	4,030
12	重度身体障害者交通費助成	271	238	227	266	232	600
13	指定難病患者通院費助成	580	518	512	418	475	716
14	コミュニティバス	-	-	-	-	2,596	4,855
合計		69,158	70,739	74,303	71,791	77,163	84,624

現況	● 町民の日常生活の足の確保に向けた施策は限られている ● 通学世代や高齢者等の輸送に係る事業費用は約8,500万円
問題点	● 市街地における年齢制限等がされていない交通が運行していない ● 効率的に交通施策を組み立てることが重要

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

表 3-6 ふれあいバス（スクールバス運行業務）の詳細

制度名	ふれあいバス（スクールバス運行業務）
制度内容	スクールバスの余剰席の混乗利用
対象	制限なし
所管	企画商工課/学校教育課

表 3-7 福祉車両貸出事業の詳細

制度名	福祉車両貸出事業
制度内容	医療機関への利用や買い物など社会参加に際し、福祉車両を無料で貸し出し
対象	町内在住/公共交通機関での移動が困難な方/運転手を確保できる方
所管	保健福祉課

表 3-8 介護タクシー利用料金助成事業の詳細

制度名	介護タクシー利用料金助成事業
制度内容	管内医療機関の受診・入退院時、介護タクシー利用者に料金の半額を助成
対象	町内在住/車いすもしくはストレッチャーを必要とする方
所管	保健福祉課

表 3-9 高齢者等通院交通費助成の詳細

制度名	高齢者等通院交通費助成
制度内容	15,000 円分のタクシーチケットを配布
対象	町内 60 歳以上の高齢者/通院手段確保が困難な者
所管	保健福祉課

表 3-10 大樹町高齢者運転免許証自主返納支援事業の詳細

制度名	大樹町高齢者運転免許証自主返納支援事業
制度内容	返納証明書交付手数料の 1,100 円を助成
対象	町内 65 歳以上の高齢者/運転免許証の自主返納者
所管	住民課

表 3-11 ふまねっとクラブの詳細

制度名	ふまねっとクラブ
制度内容	ふまねっとクラブ開催時の無料送迎
対象	ふまねっと等の参加者で交通手段がない方
所管	社会福祉協議会

表 3-12 地域ふれあいサポート事業の詳細

制度名	地域ふれあいサポート事業
制度内容	30分250円の利用券購入により、買い物代行、外出付き添いのサービスを実施
対象	65歳以上の要支援1・2
所管	社会福祉協議会

表 3-13 地域支え合い推進事業「お互いさまあーず」の詳細

制度名	地域支え合い推進事業「お互いさまあーず」
制度内容	30分250円の利用券購入により、買い物代行、外出付き添いのサービスを実施
対象	概ね65歳以上の高齢者及び心身に障害のある方/日常生活を送る上で何らかの手伝い（生活支援サービス）を必要とする者
所管	社会福祉協議会

表 3-14 児童送迎業務（保育園児）の詳細

制度名	児童送迎業務（保育園児）
制度内容	郡部から市街地の保育園への送迎業務（無償）
対象	2歳以上の通園時（閉園した町立保育所の郡部を対象）
所管	保健福祉課

表 3-15 心身障害者訓練通園費助成の詳細

制度名	心身障害者訓練通園費助成
制度内容	町外の社会福祉施設への通所費用を助成 ・公共交通機関利用実費分 ・施設送迎車利用実費分 ・自家用車使用 1kmにつき30円
対象	障がい福祉サービス施設通所者
所管	保健福祉課

表 3-16 重度身体障害者交通費助成の詳細

制度名	重度身体障害者交通費助成
制度内容	自分で車を運転できない対象者（重度の障害者）にタクシーチケットを助成
対象	重度の障害者（下肢・体幹・視覚障害の2級以上、心臓・腎臓・呼吸器機能の1級、療育A、精神1級）
所管	保健福祉課

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

表 3-17 指定難病患者通院費助成の詳細

制度名	指定難病患者通院費助成
制度内容	認定患者又は保護者が、指定難病治療の目的で、町外に通院する際の費用総額 2 分の 1 以内、なお、回数は次の限度とする。 ・道内へ通院する場合 年 12 回 ・道外へ通院する場合 年 1 回
対象	・特定疾患治療研究対象認定患者 ・特定医療費支給認定患者 ・小児慢性特定疾患治療研究対象認定患者 ・幼児又は症状により介護を要すると医師が認めた保護者
所管	保健福祉課

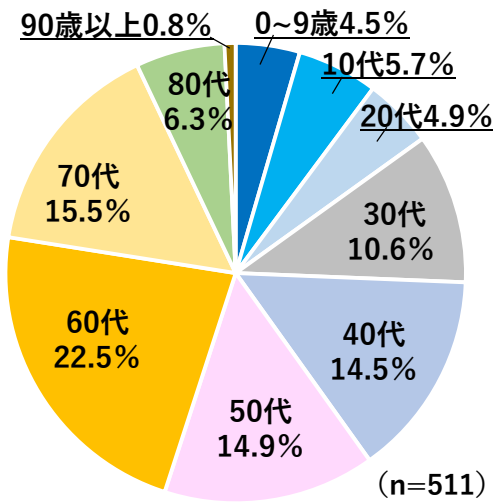
表 3-18 コミュニティバス「コスモ」の詳細

制度名	コミュニティバス「コスモ」
制度内容	市街地を中心に週3日運行をしており、買い物や通院、私用等の生活移動を支援
対象	制限なし
所管	企画商工課

3.3 大樹町の公共交通に係る各種調査結果の整理

3.3.1 平成 30 年 北大・北見工大アンケート調査

(1) 調査の概要

調査の目的	町民の生活行動の把握																						
調査の期間	平成 30 年																						
調査対象者	大樹町の全町民																						
回答者数	827 票（回収率 10.3%）																						
回答者属性	 <table border="1"> <caption>回答者属性の年齢別割合 (n=511)</caption> <thead> <tr> <th>年齢層</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0~9歳</td> <td>4.5%</td> </tr> <tr> <td>10代</td> <td>5.7%</td> </tr> <tr> <td>20代</td> <td>4.9%</td> </tr> <tr> <td>30代</td> <td>10.6%</td> </tr> <tr> <td>40代</td> <td>14.5%</td> </tr> <tr> <td>50代</td> <td>14.9%</td> </tr> <tr> <td>60代</td> <td>22.5%</td> </tr> <tr> <td>70代</td> <td>15.5%</td> </tr> <tr> <td>80代</td> <td>6.3%</td> </tr> <tr> <td>90歳以上</td> <td>0.8%</td> </tr> </tbody> </table>	年齢層	割合	0~9歳	4.5%	10代	5.7%	20代	4.9%	30代	10.6%	40代	14.5%	50代	14.9%	60代	22.5%	70代	15.5%	80代	6.3%	90歳以上	0.8%
年齢層	割合																						
0~9歳	4.5%																						
10代	5.7%																						
20代	4.9%																						
30代	10.6%																						
40代	14.5%																						
50代	14.9%																						
60代	22.5%																						
70代	15.5%																						
80代	6.3%																						
90歳以上	0.8%																						
調査の内容	● 免許保有状況と自動車等保有状況より公共交通利用想定者を推移を算出 ● 公共交通利用想定者の地区別分布状況の把握 ● 町内外の移動における公共交通の使いやすさの把握																						

(2) 調査結果

1) 公共交通利用想定者数

「運転免許証を保有していない」または「運転免許証を保有していても、自由に使える車がない」人を公共交通が必要な人として位置づけを行うと、約20%が公共交通の必要な人と想定されます。

高齢者の増加に伴い、町内の公共交通利用想定者数は増加することが予想されます。

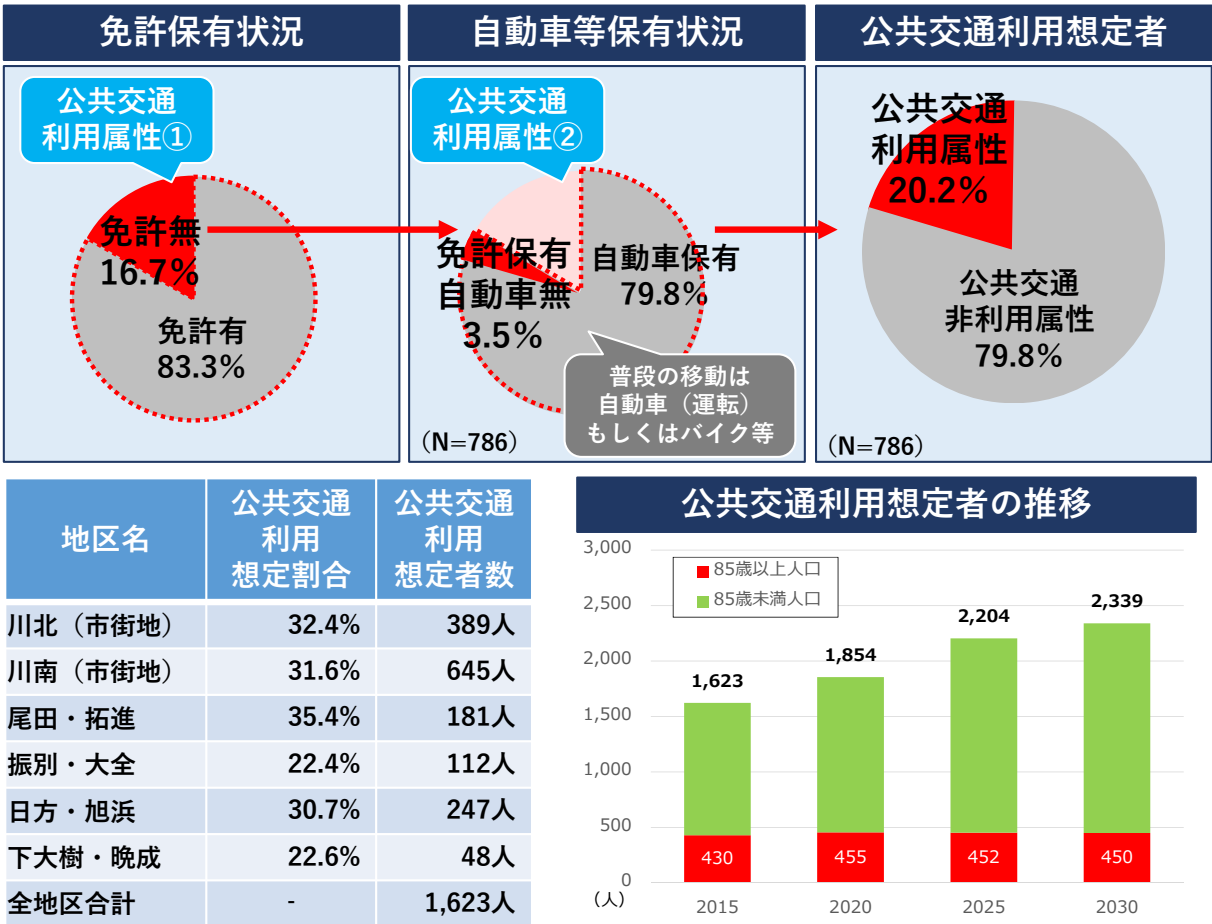
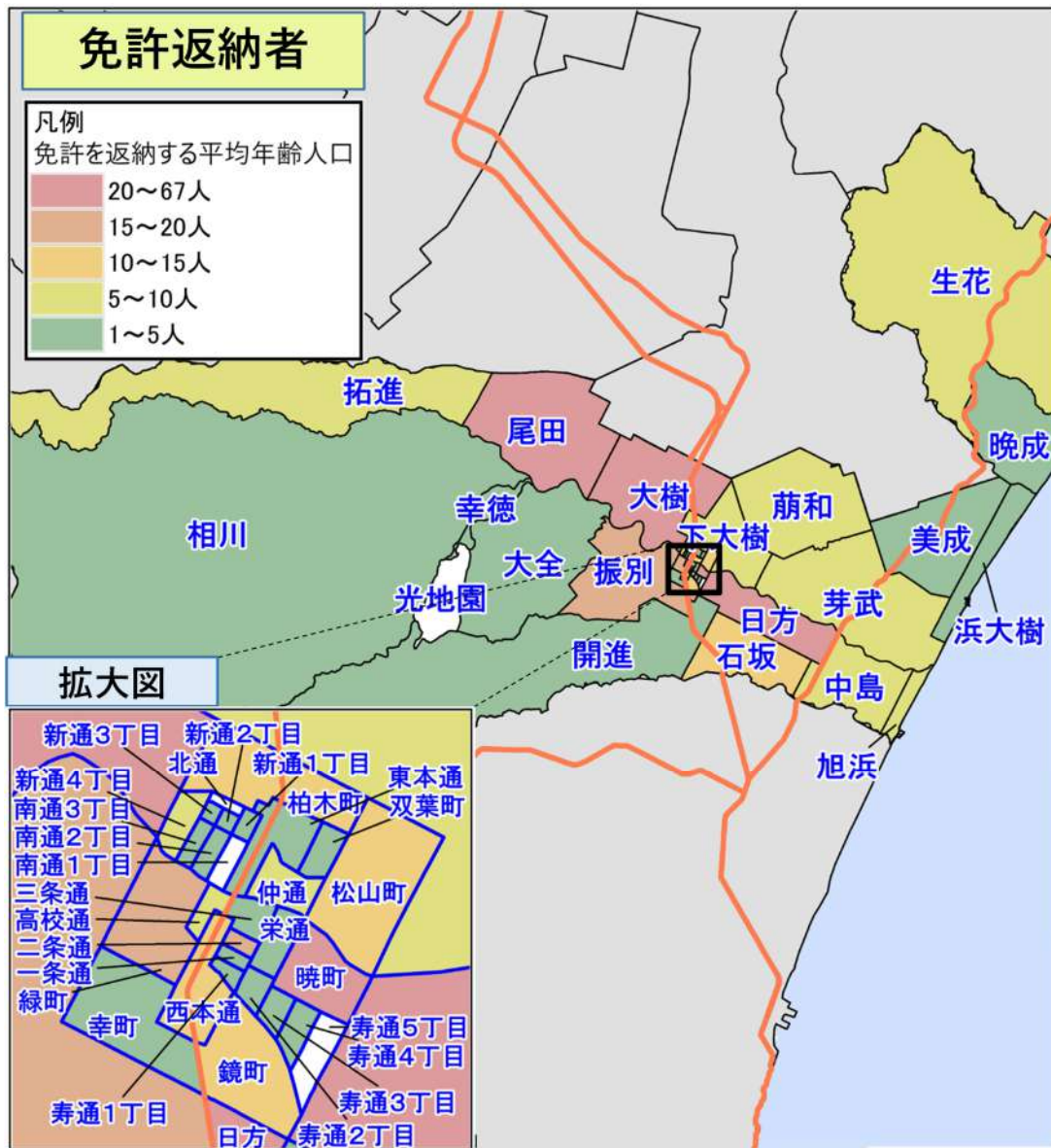


図 3-10 公共交通利用想定者数の算出（2015 年）と将来予測（2015～2030 年）

調査結果	● 町民の多くは自動車が主な交通手段 ● 公共交通利用想定者は全町民の約2割 ● 高齢者の増加に伴い、公共交通が必要な町民も増加することが想定
------	---

2) 公共交通利用想定者の地区別分布状況の把握

「運転免許証を保有していない」または「運転免許証を保有していても、自由に使える車がない」公共交通利用想定者の平均年齢は約 83 歳となっており、地区別の分布をみると各地区に点在しています。



出典：人口は平成 27 年国勢調査

※国勢調査の年齢区分が 5 歳階級のため、85 歳以上の人口を抽出

図 3-11 公共交通利用想定者の地区別分布状況

調査結果

- 公共交通利用想定者は各地区に点在

3) 町内外の移動における公共交通の使いやすさ

町内外の移動に関係なく、公共交通に対する不満は全地区で高く、特に、公共交通が運行していない郊外部での不満が高くなっています。

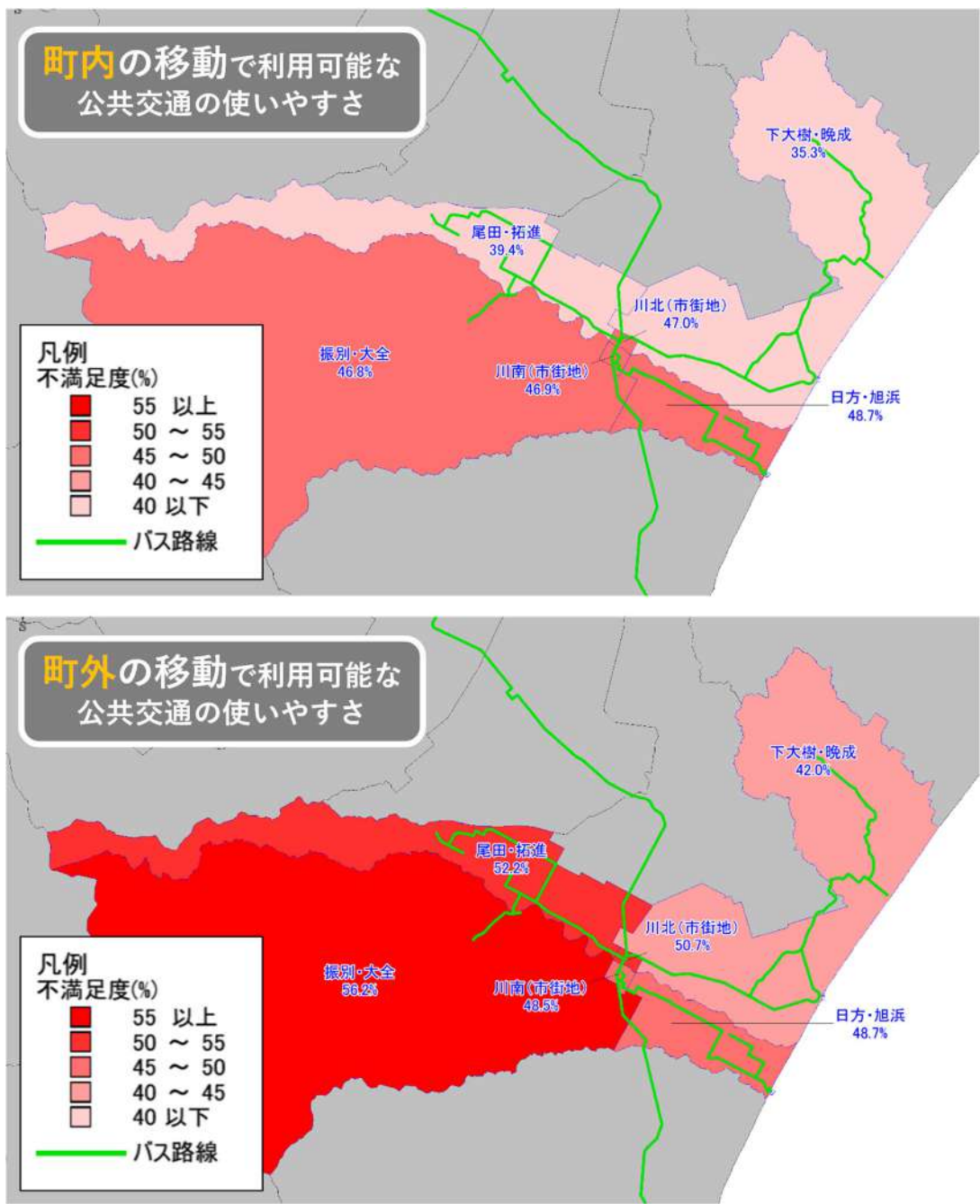
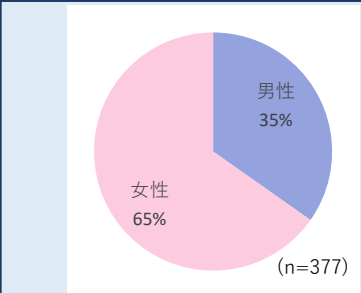
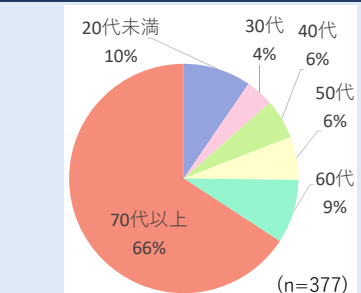
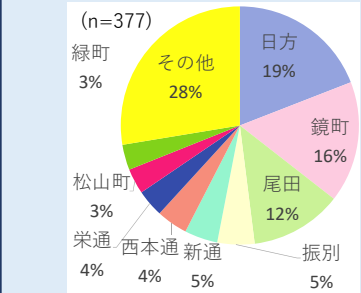
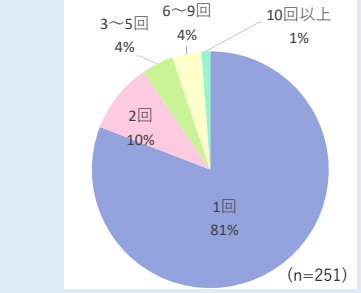
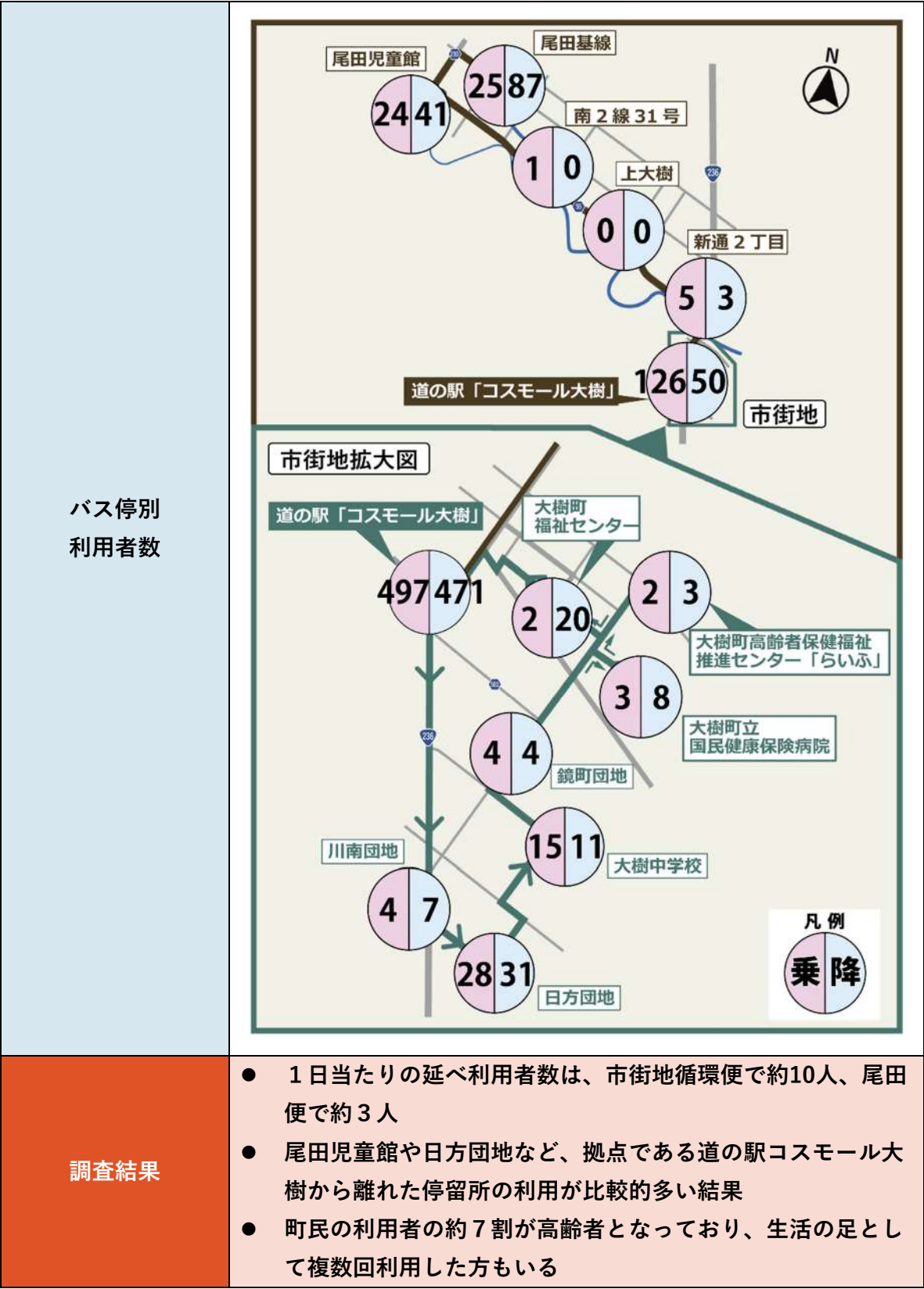


図 3-12 町内外の移動における公共交通への不満足度

調査結果	● 町内外の移動における公共交通の使いやすさに対する不満は全地区で高く、とりわけ郊外部で顕著
------	--

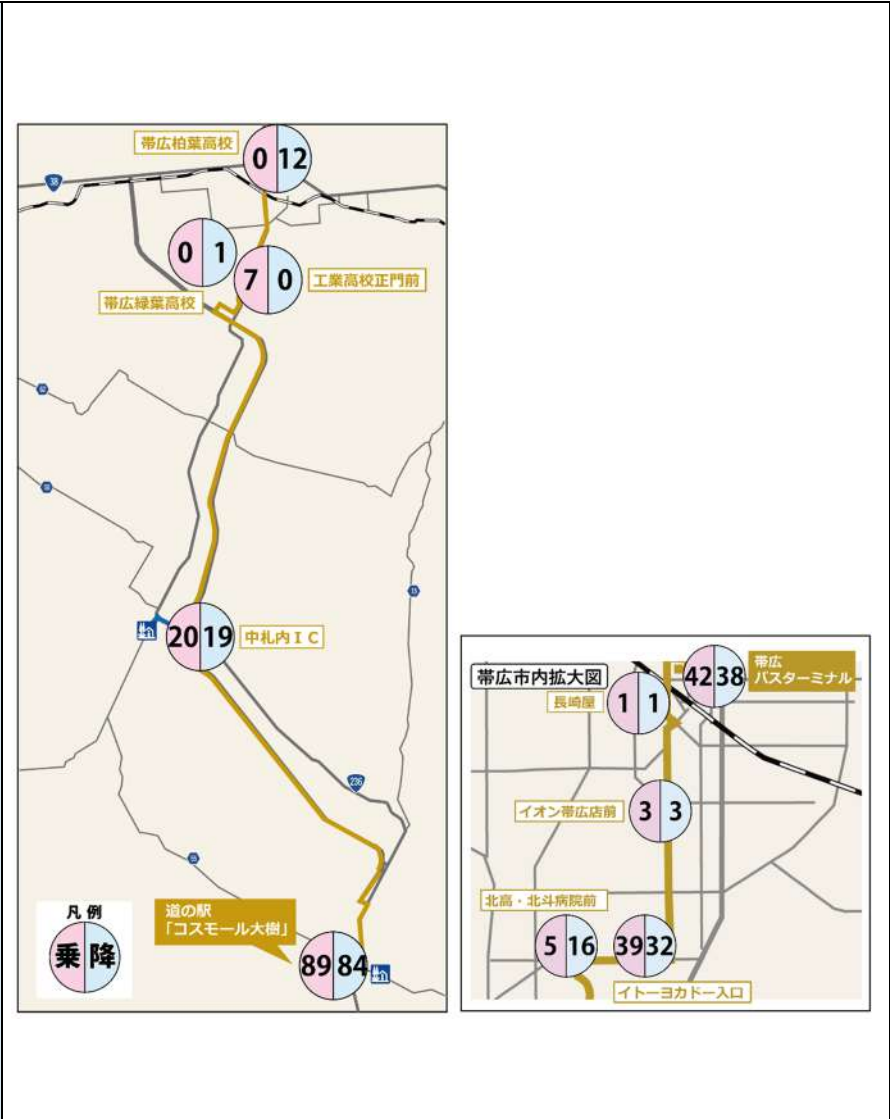
3.3.2 令和元年 自動運転実証運行

実証運行の内容	国土交通省は、内閣府SIP（戦略的イノベーション創造プログラム）の枠組みの中で、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指し、平成29年度より実証実験を行う。 令和元年の実証実験では、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備、地域の実情に応じた運行管理システムやビジネスモデルの構築に向け、全国で初めて自家用有償旅客運送により料金を徴収する長期間の実証実験を行った。
運行路線	道の駅を中心とし、市街地の川南側を循環する市街地循環便と尾田地区と市街地を結ぶ尾田便の2路線
運行期間	令和元年5月18日～令和元年6月21日
運行日数	30日
利用者数	377人（循環便：288人、尾田便：89人 ※大樹町民のみ）
平均乗車数	12.6人/日 ※大樹町民のみ
利用者属性	性別  女性 65% 男性 35% (n=377) 年齢  20代未満 10% 30代 4% 40代 6% 50代 6% 60代 9% 70代以上 66% (n=377) 居住地区  (n=377) 緑町 3% その他 28% 日方 19% 鏡町 16% 尾田 12% 振別 5% 新通 5% 西本通 4% 米通 4% 松山町 3% 緑町 3% 利用回数  3～5回 4% 6～9回 4% 10回以上 1% 2回 10% 1回 81% (n=251)



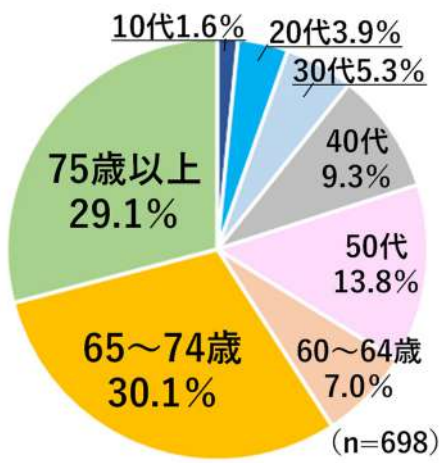
3.3.3 令和元年 都市間高速バス実証運行

実証運行の内容	自動運転実証運行の最終週に、帯広・広尾自動車道を活用して帯広—大樹間を運行する都市間快速バスと乗り継ぎできるよう連携し、広域の公共交通網形成の可能性を検討した。																																								
運行路線	帯広—大樹間																																								
運行期間	令和元年 6 月 17 日～令和元年 6 月 21 日																																								
運行日数	5 日																																								
利用者数	107 人 ※大樹町民のみ																																								
平均乗車数	21.4 人/日 ※大樹町民のみ																																								
利用者属性	年齢 <table border="1"> <caption>年齢分布</caption> <thead> <tr><th>年齢</th><th>割合</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>20歳未満</td><td>6.9%</td></tr> <tr><td>30代</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>40代</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>50代</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>60代</td><td>13.9%</td></tr> <tr><td>70代以上</td><td>73.3%</td></tr> </tbody> </table> 居住地区 <table border="1"> <caption>居住地区分布</caption> <thead> <tr><th>居住地区</th><th>割合</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>鏡町</td><td>17.5%</td></tr> <tr><td>日方</td><td>15.5%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>32.0%</td></tr> <tr><td>西本通</td><td>9.7%</td></tr> <tr><td>寿通</td><td>8.7%</td></tr> <tr><td>幸町</td><td>8.7%</td></tr> <tr><td>栄通</td><td>7.8%</td></tr> </tbody> </table> 利用回数 <table border="1"> <caption>利用回数分布</caption> <thead> <tr><th>利用回数</th><th>割合</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1回</td><td>7.8%</td></tr> <tr><td>2回</td><td>86.3%</td></tr> <tr><td>3回</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>6回</td><td>3.9%</td></tr> </tbody> </table>	年齢	割合	20歳未満	6.9%	30代	2.0%	40代	2.0%	50代	2.0%	60代	13.9%	70代以上	73.3%	居住地区	割合	鏡町	17.5%	日方	15.5%	その他	32.0%	西本通	9.7%	寿通	8.7%	幸町	8.7%	栄通	7.8%	利用回数	割合	1回	7.8%	2回	86.3%	3回	2.0%	6回	3.9%
年齢	割合																																								
20歳未満	6.9%																																								
30代	2.0%																																								
40代	2.0%																																								
50代	2.0%																																								
60代	13.9%																																								
70代以上	73.3%																																								
居住地区	割合																																								
鏡町	17.5%																																								
日方	15.5%																																								
その他	32.0%																																								
西本通	9.7%																																								
寿通	8.7%																																								
幸町	8.7%																																								
栄通	7.8%																																								
利用回数	割合																																								
1回	7.8%																																								
2回	86.3%																																								
3回	2.0%																																								
6回	3.9%																																								

バス停別 利用者数	 The map displays several bus routes and stops with passenger counts. Key locations include: - 帯広柏葉高校: 012 - 工業高校正門前: 70 - 帯広緑葉高校: 01 - 中札内IC: 2019 - 道の駅「コスモール大樹」: 8984 - 帯広市内拡大図 (Inset Map): - 帯広バスターミナル: 4238 - 長崎屋: 11 - イオン帯広店前: 33 - 北高・北斗病院前: 516 - イトーヨーカドー入口: 3932 凡例: 乗降 (乗: 乗車, 降: 降車)
調査結果	● 帯広広尾自動車道を活用することにより、所要時間が約1時間短縮 ● 1日当たりの延べ利用者数は約21人 ● 大型商業施設であるイトーヨーカドーや市街地の中心部である帯広バスターミナルでの乗降者数が多い ● 町民の利用者の約9割が高齢者となっており、広域交通での移動手段として有効と考えられる

3.3.4 令和元年 大樹町の公共交通をより良くするためのアンケート調査

(1) 調査の概要

調査の目的	町民の生活行動の把握
調査の期間	令和元年 11 月
調査対象者	大樹町にお住いの 15 歳以上
回答者数	733 世帯（回収率 13.4%）
回答者属性	 10代1.6% 20代3.9% 30代5.3% 40代9.3% 50代13.8% 60~64歳7.0% 65~74歳30.1% 75歳以上29.1% (n=698)
調査の内容	● 移動手段について ● 目的別の行先市町村について ● 新たな公共交通サービスに対する利用意向

(2) 調査結果

1) 町民の移動手段について

町民の大樹町内の移動状況は、自動車が必要な交通手段となっており、後期高齢者でも約5割が運転を続けている状況です。

帯広市までの移動状況も同様の傾向である一方で、後期高齢者では送迎の割合が高くなっています。

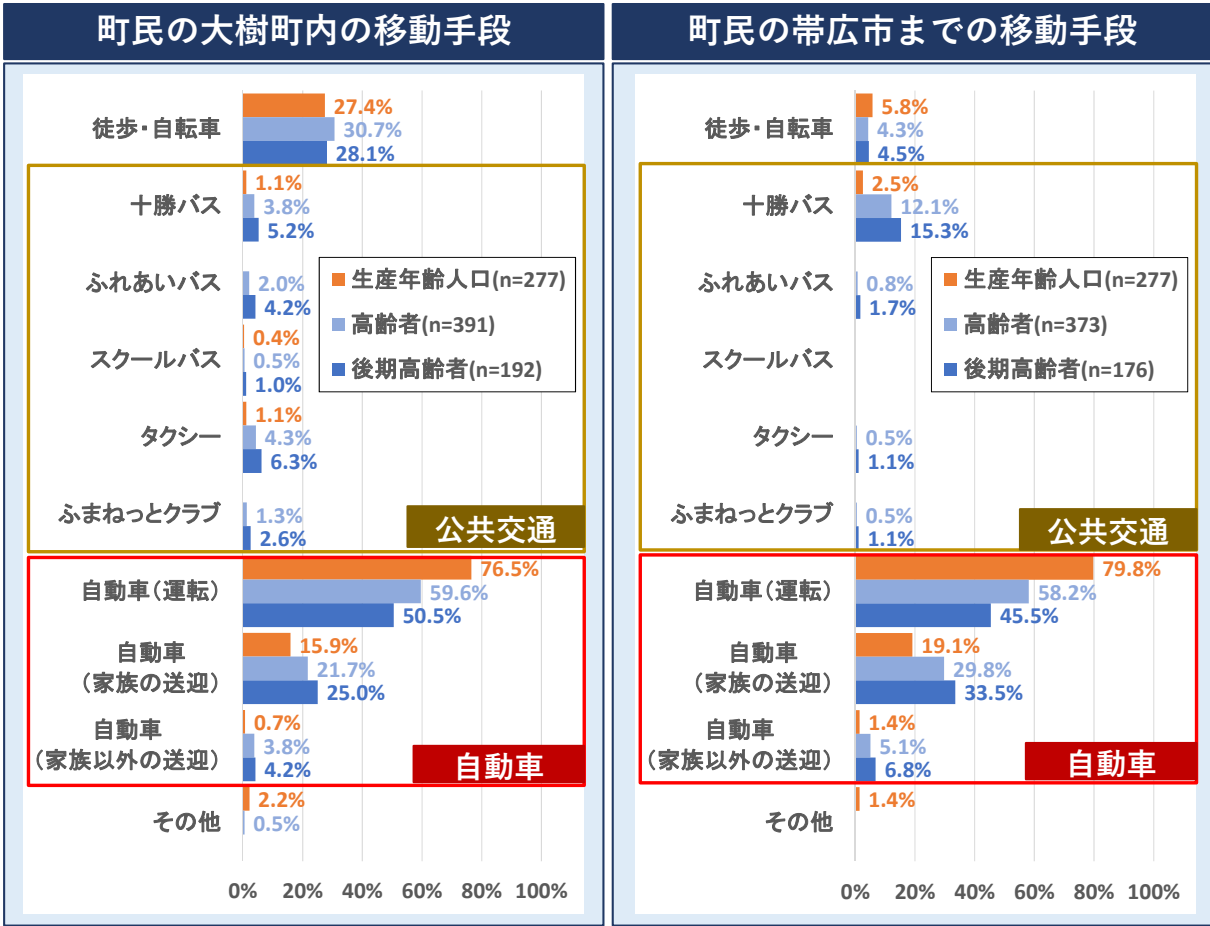


図 3-13 移動手段

調査結果	● 町民の多くは自動車が主な交通手段であり、後期高齢者でも約5割が運転を続けている
------	---

2) 目的別の行先市町村

目的別の行先市町村は、目的によらず大樹町内もしくは帯広市を行先とする人が多く、町民にとって、帯広市が広域生活圏として成り立っていることが想定されます。

後期高齢者世代でも、帯広市を行先とする割合が約3割を超えています。

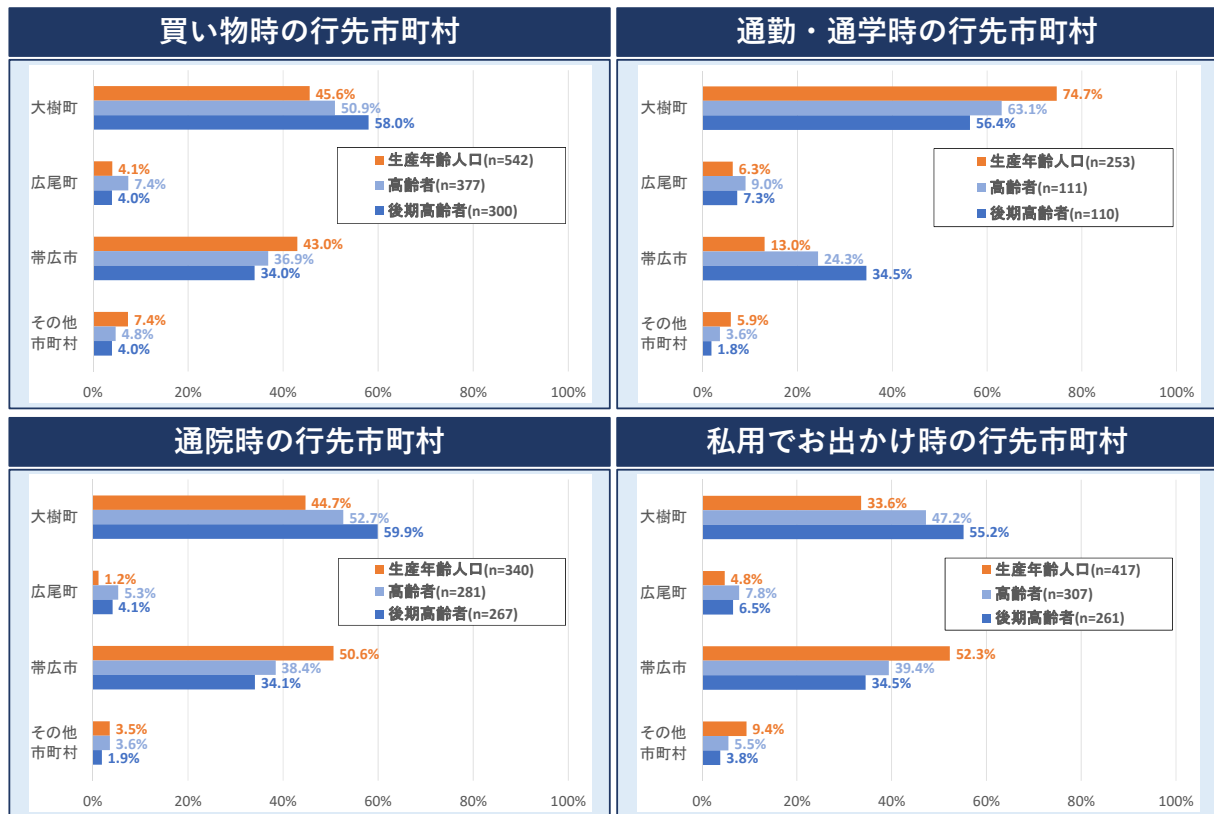


図 3-14 目的別の行先市町村

調査結果

- 町民にとって帯広市が広域生活圏として成り立っていることが想定

3) 新たな公共交通サービスに対する利用意向

町内公共交通の利便性向上に向けた新たな公共交通サービスに対する利用意向は、自動運転を利用した町民の方が高い傾向にあり、生活の足としての活用が見込まれています。

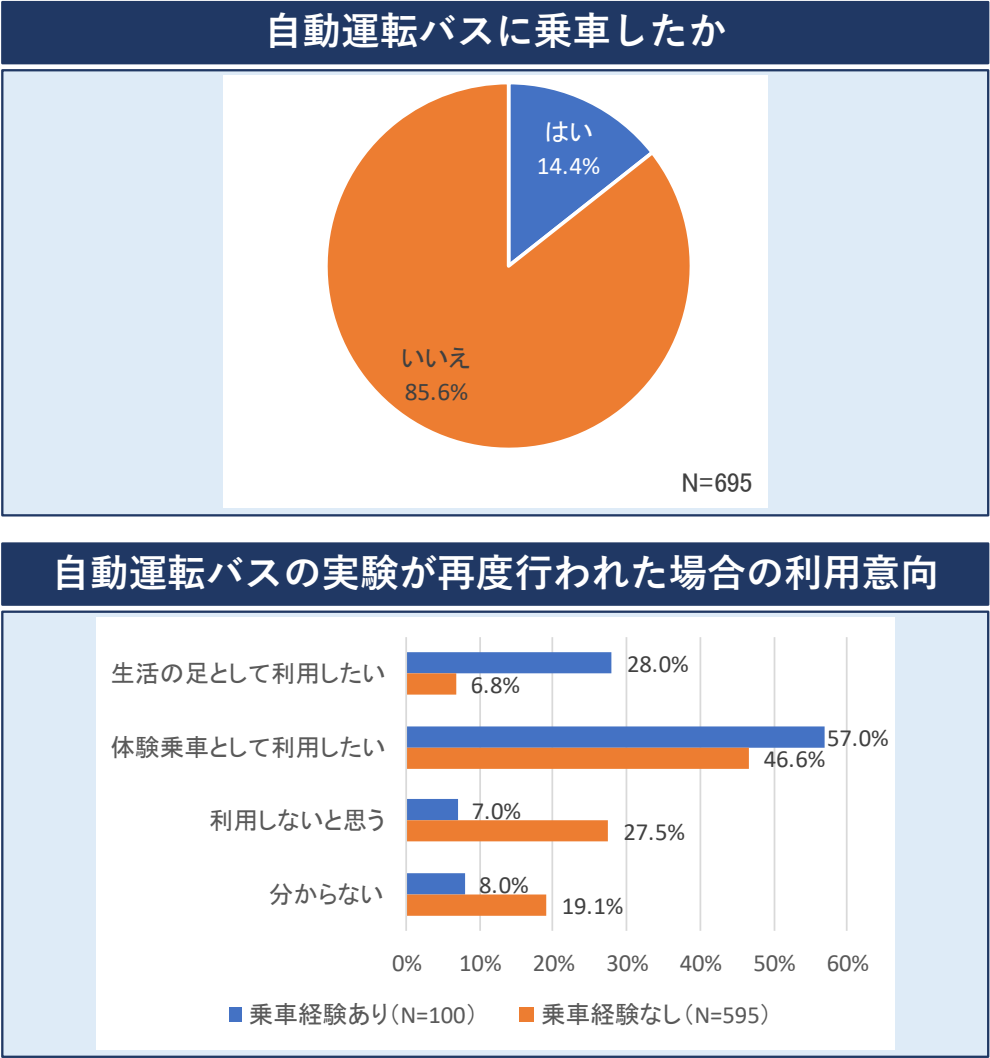


図 3-15 自動運転バスの乗車の有無と利用意向

調査結果	● 自動運転バス（市街地を循環する交通）の需要は一定数あることが見込まれる
------	---------------------------------------

3.3.5 町民意見交換会

(1) 調査の概要

調査の目的	町内公共交通網の見直しに向けた、町民ニーズを把握
調査の日時・場所	令和3年2月16日（火） 10:00～11:30 歴舟地域コミュニティセンター（参加者数：8人） 令和3年2月16日（火） 13:30～15:00 石坂行政区会館（参加者数：5人） 令和3年2月18日（木） 10:00～11:30 勤労者センター（参加者数：20人） 令和3年2月18日（木） 13:30～15:00 生花研修センター（参加者数：13人） 令和3年2月19日（金） 10:00～11:30 中大樹行政区会館（参加者数：20人） 令和3年2月19日（金） 13:30～15:00 尾田地域コミュニティセンター（参加者数：20人） 令和3年2月25日（木） 10:00～11:30 福祉センター（参加者数：9人） 令和3年2月25日（木） 13:30～15:00 B&G 海洋センター（参加者数：10人）
調査の方法	社会福祉協議会が主催する地域福祉懇談会に参加している参加者から意見交換会方式で意見を聴取
調査項目	1) 令和2年度実証運行結果の報告 2) 地域公共交通計画（たたき台）の説明 3) 意見交換 実証運行内容の見直し点等について 地域公共交通に対する要望について

(2) 調査結果

2/16 歴舟地域 コミュニティ センター	● 高齢化が高まる中で、自宅まで来てくれるデマンド交通の運行は助かる ● 現状は、住民同士の送迎なども行えていることから、今すぐの導入は不要 ● 小学生の少年団の帰りなどに合わせた運行があると、親の送迎などが必要なくなり、余暇時間が長くなる ● デマンド交通で片道 200 円は安いように感じる
2/16 石坂行政区会館	● デマンド交通の導入は是非とも進めてほしいが、住民同士の送迎なども行えていることから、今すぐの導入は不要 ● 免許返納者も気軽に使える運賃制度が必要（ふれサポとの連携も必要） ● 南町では市街地循環バスは必要だと思う ● 運賃が安ければ安いほど良いが、利用者も少しは負担すべき
2/18 勤労者センター	● 冬場は自宅からの送迎が望ましい ● 今回の実証運行は、自宅からバス停まで離れていたため、利用がしづらい ● これまでバス交通を使ってきた人が少ないので、利用促進策も併せて実施する必要がある ● 運賃は今回の実証運行程度で良い
2/18 生花研修センター	● プロのドライバーによる運行が望ましい ● 曜日別に利用目的が明確な交通が望ましい ● 移動目的によらず、午前中に自宅を出発し、午後に帰ってくることが多い ● 運賃はもう少し高くても良い
2/19 中大樹行政区会館	● ボランティア輸送と組み合わせた運行をしてはどうか ● 今回のようなデマンド交通の運行が望ましい ● ボランティア輸送は、デマンド交通ではカバーしきれない範囲をカバーしてはどうか ● 自宅まで運んでくれる交通があると良い ● 病院の診察予約等と連携したシステムがあると良い ● 低床車両など、高齢者でも乗車しやすい車両が望ましい ● 今回の片道 200 円は安いと思う ● 回数券の導入を検討してはどうか

2/19 尾田地域 コミュニティ センター	● 様々な生活施設でバス待ちが出来る環境があると、バス待ちストレスが軽減される ● 体験乗車会などを実施してはどうか ● 地区内でも曜日別に運行しても良いと思う ● ボランティア輸送を NPO 法人化して事業化してはどうか ● 目的地に直接アクセスしてほしい ● 運賃は片道 200 円が妥当
2/25 福祉センター	● 週に 1 回でも良いので、目的地まで直接行く交通が望ましい ● 大庭医院や工藤公園にもバス停がほしい ● 地域ふれあい活動はとても良い事業なので、もっと周知した方がよい ● 今回のコミュニティバスを基本に、町民が利用しやすくなるように継続的な見直しを行ってほしい ● 道の駅のバス待合所から直接バス停にアクセスできるようにしてほしい ● 新しくなる役場にバス路線を引き込むことはできないか ● 西本通の住宅街側を運行させてほしい ● 運賃は片道 100 円が妥当
2/25 B&G 海洋センター	● 実際に乗車してもらう周知活動を行うとより具体的な意見が取れるのではないかと ● コミュニティバスも予約が必要と勘違いしている町民がいる ● 自由乗降区間の乗車方法はきちんと理解してもらう必要がある ● 運行形態はコミュニティバスとデマンド交通の組み合わせで良いと思う ● 通院補助のハイヤー券は、通院目的だけではなく、買い物目的でも利用できると良い ● デマンド交通の運賃はもう少し高くても良いと思う(片道 500 円など)

調査結果	● 実証運行のコミュニティバスとデマンド交通の組み合わせで生活交通の確保をしてほしい ● 利用者層を明確にした運行が必要 ● 町民が利用しやすい運賃体系の検討が必要
------	--

3.3.6 令和2年 大樹町内公共交通実証運行

(1) 実証運行の概要

実証運行の目的	・ 町民の市街地循環バス及びデマンド交通の必要性を把握 ・ 運行内容の妥当性確認																											
実証運行の期間	・ 北ルート＋尾田デマンド：令和3年1月18日～2月12日 ・ 南ルート＋尾田デマンド：令和3年2月15日～3月12日 ※土日祝日は運休																											
実証運行対象者	・ 北ルート、南ルート：町民及び来訪者等 ・ 尾田デマンド：運行区域に居住する町民																											
実証運行利用者数	・ 北ルート：128人（7.1人/日） ・ 南ルート：190人（10.0人/日） ・ 尾田デマンド：14人（0.4人/日）																											
便別利用状況	【北ルート】 <table><tr><th>バス番号</th><th>利用人数 (人)</th><th>1日当たり利用者数 (人/日)</th></tr><tr><td>1便 (8時台)</td><td>44</td><td>2.4</td></tr><tr><td>2便 (10時台)</td><td>33</td><td>1.8</td></tr><tr><td>3便 (11時台)</td><td>8</td><td>0.4</td></tr><tr><td>4便 (12時台)</td><td>10</td><td>0.6</td></tr><tr><td>5便 (14時台)</td><td>7</td><td>0.4</td></tr><tr><td>6便 (15時台)</td><td>3</td><td>0.2</td></tr><tr><td>7便 (16時台)</td><td>1</td><td>0.1</td></tr><tr><td>8便 (17時台)</td><td>22</td><td>1.2</td></tr></table>	バス番号	利用人数 (人)	1日当たり利用者数 (人/日)	1便 (8時台)	44	2.4	2便 (10時台)	33	1.8	3便 (11時台)	8	0.4	4便 (12時台)	10	0.6	5便 (14時台)	7	0.4	6便 (15時台)	3	0.2	7便 (16時台)	1	0.1	8便 (17時台)	22	1.2
	バス番号	利用人数 (人)	1日当たり利用者数 (人/日)																									
1便 (8時台)	44	2.4																										
2便 (10時台)	33	1.8																										
3便 (11時台)	8	0.4																										
4便 (12時台)	10	0.6																										
5便 (14時台)	7	0.4																										
6便 (15時台)	3	0.2																										
7便 (16時台)	1	0.1																										
8便 (17時台)	22	1.2																										
	【南ルート】 <table><tr><th>バス番号</th><th>利用人数 (人)</th><th>1日当たり利用者数 (人/日)</th></tr><tr><td>1便 (8時台)</td><td>15</td><td>0.8</td></tr><tr><td>2便 (10時台)</td><td>63</td><td>3.3</td></tr><tr><td>3便 (11時台)</td><td>23</td><td>1.2</td></tr><tr><td>4便 (12時台)</td><td>18</td><td>0.9</td></tr><tr><td>5便 (14時台)</td><td>23</td><td>1.2</td></tr><tr><td>6便 (15時台)</td><td>7</td><td>0.4</td></tr><tr><td>7便 (16時台)</td><td>5</td><td>0.3</td></tr><tr><td>8便 (17時台)</td><td>36</td><td>1.9</td></tr></table>	バス番号	利用人数 (人)	1日当たり利用者数 (人/日)	1便 (8時台)	15	0.8	2便 (10時台)	63	3.3	3便 (11時台)	23	1.2	4便 (12時台)	18	0.9	5便 (14時台)	23	1.2	6便 (15時台)	7	0.4	7便 (16時台)	5	0.3	8便 (17時台)	36	1.9
バス番号	利用人数 (人)	1日当たり利用者数 (人/日)																										
1便 (8時台)	15	0.8																										
2便 (10時台)	63	3.3																										
3便 (11時台)	23	1.2																										
4便 (12時台)	18	0.9																										
5便 (14時台)	23	1.2																										
6便 (15時台)	7	0.4																										
7便 (16時台)	5	0.3																										
8便 (17時台)	36	1.9																										

(2) 調査結果

調査結果	【北ルート】 ● 最も利用者数の多い「1便」は、通勤及び通院目的の利用が多く、次いで利用者数の多い「2便」は、買い物目的の利用が多い ● 一方で、「5便」以降の午後便については、極端に利用が少なくなる傾向にある 【南ルート】 ● 最も利用者数の多い「2便」は、買い物目的での利用が多く、「3便」及び「4便」で帰宅している傾向にある ● 一方で、「5便」、「6便」、「7便」は、北ルート同様に極端に利用が少なくなる傾向にある 【尾田デマンド】 ● 実証運行期間中、合計で14人の利用と低調な結果である ● 尾田地区で意見交換会を行った結果、利用したい方の地域が対象区域と異なっていたことや、一人で乗車するのは申し訳ないなど、運行面及び利用者の意識面から乗車が少ない結果となったことが想定される。
調査結果	【市街地循環バス】 ● 各ルートの利用者属性を考慮した、運行内容の見直しが必要 ● 利用者数が少ない午後便については、夕方までの間を運行取りやめとし、18時台に十勝バス広尾線と接続する便を設定することで、広域的な移動を行う需要にもマッチできる可能性がある 【デマンド交通】 ● 令和2年度の実証運行は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、チラシ及び防災無線による周知のみと、周知不足は否めない。 ● 令和3年度実証運行では、実際に利用する試乗会などを組み合わせることで、より具体的に利用方法を周知できることが想定される。

3.3.7 社会実験を含め、本町内で運行してきた交通手段の整理

これまで本町内で運行してきた交通手段（社会実験を含む）の一覧を以下に整理します。

交通手段	乗車までの移動 距離	移動自由度				金銭面			安全性	その他
		町内移動快適性	町外移動快適性	観光移動快適性	生活移動快適性	導入コスト	ランニング コスト	運賃負担		
路線バス	△ バス停まで 移動する必要有	△ バス停まで移動 する必要有	△ ルート上に 限られる	△ ルート上に 限られる	△ ルート上に 限られる	- 民間が運行する ため車両購入費 は発生しない	× 赤字運営の場 合、欠損補助が 必要	○ タクシー等と 比較し、安価	◎ 自家用車等と 比較し、安全	需要の多い区間 の運行に適して いる
タクシー	◎ 自宅から 乗車可能	◎ 目的地に 直接アクセス	◎ 目的地に 直接アクセス	◎ 目的地に 直接アクセス	◎ 目的地に 直接アクセス	- 民間が運行する ため車両購入費 は発生しない	- 欠損補助等はないが、需要が少 ない場合、事業 者撤退可能性有	△ 他交通手段と比 較し、高い	◎ 自家用車等と 比較し、安全	小需要の区間も しくは区域に適 している
ふれあいバス 通院バス スクールバス	△ バス停まで 移動する必要有	△ ルート上に 限られる	× 町内移動のみ	× 観光施設への アクセスは無	△ ルート上に 限られる	× 車両購入費が 発生	× ガソリン・保険 等の維持費用が 発生	◎ 無料で乗車可能	◎ 自家用車等と 比較し、安全	需要が多い区間 の運行に適して いる
晩成温泉送迎 バス	△ バス停まで 移動する必要有	△ 停車バス停が 限られている	× 温泉送迎を目的	× 観光施設への アクセスは無	× 温泉送迎を目的	- 民間が運行する ため車両購入費 は発生しない	- 欠損補助等はないが、需要が少 ない場合、事業 者撤退可能性有	◎ 無料で乗車可能	◎ 自家用車等と 比較し、安全	ふれあいバス等 の運行区域と 重複
市街地循環バス	○ 路線バスよりも 細かく停車	○ 主要な生活利便 施設へ停車	△ 路線バスへの 接続が可能	× 観光施設への アクセスは無	○ 主要な生活利便 施設へ停車	× 車両購入費が 発生	× ガソリン・保険 等の維持費用が 発生	○ タクシーや路線 バスと比較し、 安価	◎ 自家用車等と 比較し、安全	需要が多い区間 の運行に適して いる
デマンド交通	◎ 自宅から 乗車可能	△ 市街地循環バス への接続が可能	△ 路線バスへの 接続が可能	× 観光施設への アクセスは無	△ 市街地循環バス への接続が可能	× 車両購入費が 発生	× ガソリン・保険 等の維持費用が 発生	○ タクシーや路線 バスと比較し、 安価	◎ 自家用車等と 比較し、安全	小需要の区間も しくは区域に適 している
自動運転バス	○ 路線バスよりも 細かく停車	○ 主要な生活利便 施設へ停車	△ 路線バスへの 接続が可能	× 観光施設への アクセスは無	○ 主要な生活利便 施設へ停車	× 車両購入コスト は高い	× メンテナンス等 保守作業が発生	○ タクシーや路線 バスと比較し、 安価	○ 路線バス等と比 較し、安全性が 低い	技術的に確立さ れておらず、 モニタリングが 必要
自家用車	◎ 自宅から 乗車可能	◎ 目的地に 直接アクセス	◎ 目的地に 直接アクセス	◎ 目的地に 直接アクセス	◎ 目的地に 直接アクセス	× 自家用車を購入 する必要有	× ガソリン・保険 等の維持費用が 個々に発生	- 運賃負担無	× 他交通手段より は安全性が低い	個人での維持費 は他交通手段と 比較して大幅に 負担増

3.4 課題の整理

「3.1 地域の現状」、「3.2 公共交通の現状」及び「3.3 大樹町の公共交通に係る各種調査結果の整理」から抽出される課題を整理します。

3.4.1 公共交通を取り巻く現状と課題

公共交通を取り巻く現状と課題について、「人口減少・少子高齢化」、「都市機能」、「交通事故」、「町内交通」、「広域交通」、「経費」、「観光」の観点から以下の通り整理しました。

		現 状	問 題 点	課 題
公共交通を取り巻く現状と課題	人口減少・少子高齢化	● 人口減少と高齢化の進行 ● 送迎を担う世代（生産年齢人口）の減少	● 人口減少に伴う、公共交通利用者の減少 ● 高齢者などの交通弱者の生活交通の確保	➢ 安心して生活移動ができる公共交通体系の構築
		● 町内を広域的に人口が散見	● 郊外部、農村部の生活交通の確保	➢ 町内各地区の実態に即した公共交通サービスの提供
	都市機能	● 都市機能は市街地に集積し、市街地においても川北と川南に二分	● 農村部から市街地までの生活移動を支援する公共交通サービスが不足	➢ 町内各地区と市街地の繋がりの強化に向けた公共交通網の構築
	交通事故	● 十勝管内の自動車事故は年間約500件発生しており、そのうち約3割は高齢者が第一次当事者となっている	● 自動車に依存しない公共交通網の構築 ● 高齢者等の安全な移動の確保	➢ 安心して生活移動ができる公共交通体系の構築（再掲）
	町内交通	● 各種送迎バスが運行されているが、生活関連施設が集積する川北と川南の各施設を結ぶ交通は未整備	● 市街地内の施設間を結ぶ公共交通サービスが不足	➢ 市街地内の施設間を循環する交通の整備
		● 町内の公共交通は幹線道路を中心に運行しており、公共交通空白地域は約2割	● 十勝バス広尾線の沿線以外の居住者は、常時利用できる公共交通サービスが少ない	➢ 利用実態に即した公共交通の導入
		● 一般利用目的の町民は少ない ● 利用者がいない便も存在	● 現行の町内交通の利用者は小需要	
		● 町内交通を担う事業者における運転手の高齢化が進行	● 運転手の高齢化に伴う運転手不足が懸念	➢ 運転手不足に対応した自動運転等のICT技術の活用
		● 地域での支え合いにより、生活を維持している町民が存在 ● 地域ふれあい活動の利用者は増加傾向	● 地域ふれあい活動では、サポーターの自家用車に利用者を乗せることはできない	➢ 安心して生活移動ができる公共交通体系の構築（再掲）

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

		現 状	問 題 点	課 題
公共交通を取り巻く現状と課題	広域交通	● 広域交通である十勝バス広尾線沿線に帯広市の生活利便施設が立地 ● 十勝バス広尾線の利用者は横ばい傾向 ● 主な町内での利用は市街地の「大樹コスモール前」と「大樹西本通り」が大半を占める ● 道の駅で広域交通と町内交通が接続	● 帯広市まで約2時間の乗車時間であり、利用者の負担が大きい ● ニーズに即した、町内交通と広域交通との接続性が確保されていない	➢ 安心して生活移動ができる公共交通体系の構築(再掲) ➢ 広域交通の利便性向上に向けた取組の実施
	経費	● 通学世代や高齢者等の輸送に係る事業費用は約8,500万円/年 ● 町民の日常生活の足の確保に向けた施策は限られている	● 市街地における年齢制限等がされていない交通が運行していない ● 効率的に交通施策を組み立てることが重要	➢ 効率的な生活交通の確保
	観光	● 観光施設の多くは農村部に立地	● 観光施設への移動はハイヤーが主であり、金銭的な負担が大きい	【長期的に検討する課題】 ➢ 観光施設までの移動手段の選択肢の拡大

3.4.2 各種調査結果による町民ニーズの整理と課題

各種調査結果より町民ニーズを把握し、各ニーズを満たすための課題について、以下に整理しました。

調査結果（町民ニーズ）		課題
実証実験	《自動運転（町内交通）》 ● 1日当たりの延利用者数は市街地循環便で約10人、尾田便で約3人 ● 尾田児童館や日方団地など、拠点である道の駅コスモール大樹から離れた停留所の利用が比較的多い結果 ● 町民の利用者の約7割が高齢者となっており、生活の足として複数回利用した方もいる	➤ 自動運転技術の確立後の実装に向けた体制構築
	《快速バス（広域交通）》 ● 帯広尾自動車道を活用することにより、所要時間が約1時間短縮 ● 1日当たりの延利用者数は約21人 ● 大型商業施設であるイトーヨーカドーや市街地の中心部である帯広バスターミナルでの乗降者数が多い ● 町民の利用者の約9割が高齢者となっており、広域交通での移動手段として有効と考えられる	➤ 市街地循環便や尾田便のような生活交通が必要
	《R2年度実証実験（市街地循環バス）》 ● 各ルートの利用者属性を考慮した、運行内容の見直しが必要 ● 利用者数が少ない午後便については、夕方までの間を運行取りやめとし、18時台に十勝バス広尾線と接続する便を設定することで、広域的な移動を行う需要にもマッチできる可能性がある	➤ 広域移動に係る移動時間の短縮
	《R2年度実証実験（デマンド交通）》 ● 令和2年度の実証運行は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、チラシ及び防災無線による周知のみと、周知不足は否めない。 ● 令和3年度実証運行では、実際に利用する試乗会などを組み合わせることで、より具体的に利用方法を周知できることが想定される。	➤ 利用目的に合わせた公共交通の導入
アンケート調査・意見交換会	● 町民の多くは自動車が主な交通手段（後期高齢者でも約5割が運転を続けている） ● 公共交通利用想定者は全町民の約2割 ● 高齢者の増加に伴い、公共交通が必要な町民も増加することが想定 ● 公共交通利用想定者は各地区に点在 ● 町内外の移動における公共交通の使いやすさに対する不満は全地区で高く、とりわけ郊外部で顕著 ● 町民にとって帯広市が広域生活圏として成り立っていることが想定 ● 自動運転バス（市街地を循環する交通）の需要は一定数あることが見込まれる ● 実証運行のコミュニティバスとデマンド交通の組み合わせで生活交通の確保をしてほしい ● 利用者層を明確にした運行が必要 ● 町民が利用しやすい運賃体系の検討が必要	➤ 自動車から公共交通へ円滑な転換に向けた施策の実施
		➤ 免許返納後にも安心して生活できる交通の確保
		➤ ハード・ソフト施策の多様な交通支援策を組み合わせた効率的な施策の展開

各種調査結果による町民ニーズの整理と課題

実証実験

アンケート調査・意見交換会

第1章

第2章

地域及び公共交通の現状と課題

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第4章 大樹町地域公共交通計画の基本方針

本章では、大樹町地域公共交通計画の骨格となる、本計画の基本方針、目標及び施策体系を整理するとともに、本町における公共交通の将来像を示します。

4.1 基本方針

町民の暮らしと明日を彩る

生活移動の確保に向けた公共交通網の構築

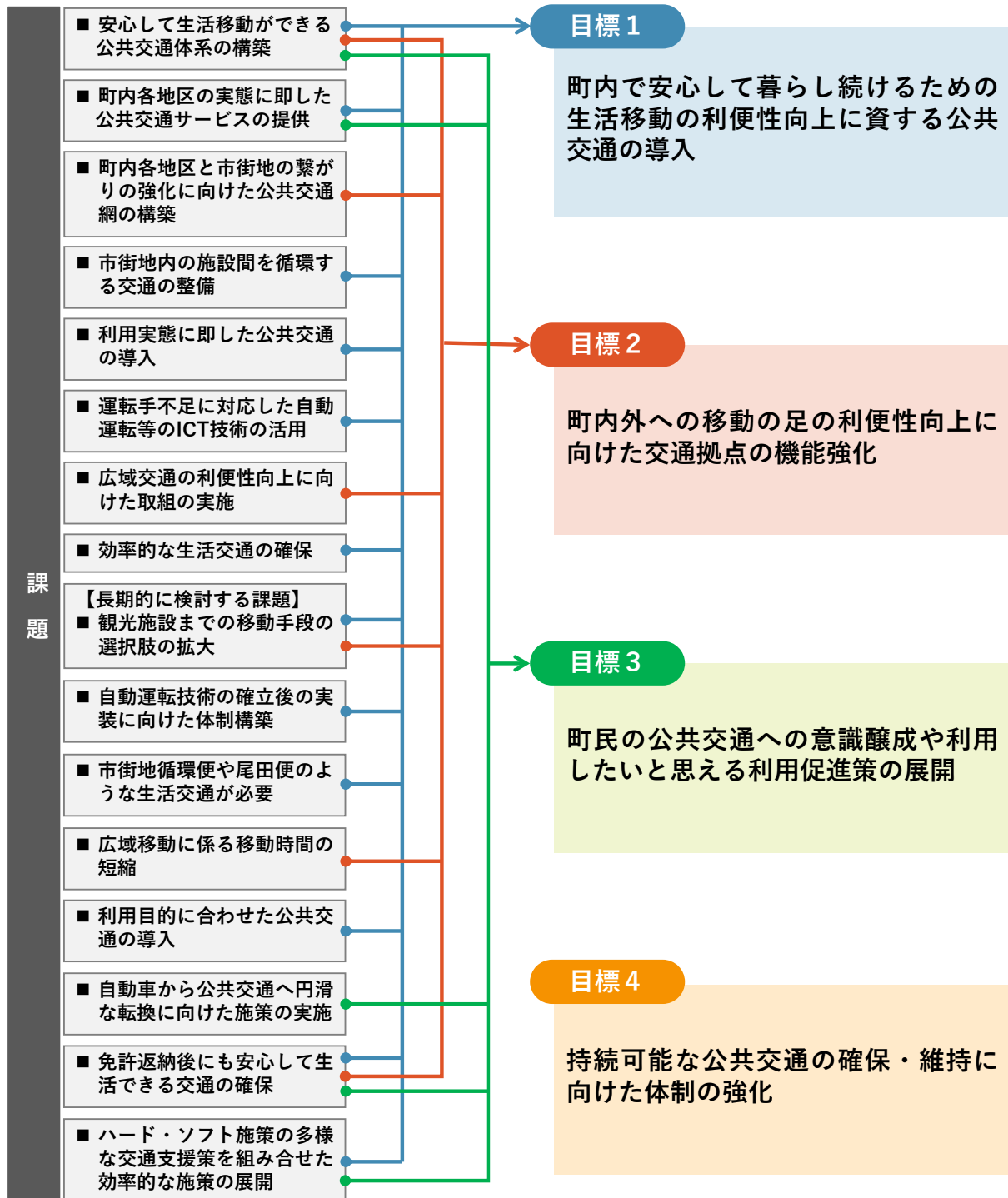
【基本方針の考え方】

- 本町のまちづくりのテーマである「暮らしと明日を彩る清流の里～コスモスのまち大樹」を実現するためには、「安心と支え合いのまちづくり」に基づき、町民が安心・安全に生活移動ができる環境を整備することが重要です。
- とりわけ、公共交通の分野としては、市街地において、生活利便施設と住宅街を循環する「市街地循環バス」の導入、また、高齢化の進行が著しく散居形態となっている農村部においては住宅と市街地の生活利便施設を繋ぐ「予約運行型交通」の導入を基軸に施策の展開を行います。
- これら公共交通の導入により、町民の利便性の高い暮らしと明日を彩ることが重要です。
- また、構築した公共交通網は時代の変化に応じて、改善を続けることが重要であり、町民の居住状況や公共交通の利用者意見を踏まえ、大樹町地域公共交通会議で議論を重ね、各種施策の展開・改善を行い続けることが、より良い生活移動の確保に繋がります。

4.2 施策を展開していく上での目標

第3章で整理した本町における公共交通に係る課題の解決に向け、施策を展開していく上での目標を、以下の通り設定します。

4.2.1 地域課題と目標の対応関係



4.2.2 施策を展開していく上での目標の概要

目標1

町内で安心して暮らし続けるための生活移動の
利便性向上に資する公共交通の導入

本町では、農村部を中心にふれあいバスや通院バスが運行しておりますが、市街地は国道 236 号を中心に十勝バスの広尾線が運行しているのみであり、多くが公共交通空白地域となっています。

また、農村部を中心に運行しているふれあいバス等は、定路線型の交通であり、バス停まで移動する必要があるなど、高齢化が進行している農村部のニーズとは異なっています。

そこで、市街地及び農村部における居住性向上を目的に、市街地においては、生活利便性施設と住宅街を繋ぐ「市街地循環バス」、農村部においては自宅と市街地を繋ぐ「デマンド交通」の導入を行い、町民の利便性の高い生活の足の確保を図っていきます。

また、平成 30 年、令和元年に町内で実施された「自動運転技術を活用した実証運行」など、近年の公共交通の担い手不足に対応した取り組みとして、最新技術の発展状況を鑑み、適宜町内公共交通への導入を検討していきます。

目標2

町内外への移動の足の利便性向上に向けた交通拠点の機能強化

本町における利便性の高い公共交通網を構築するにあたっては、町内交通間や広域交通と町内交通がシームレス^{※8}に繋がることが重要です。

本町の地域情報の提供・発信拠点である道の駅コスモール大樹は、コンパクトなまちづくりの中心でもあり、かつ十勝地域の中核都市である帯広市と本町を繋ぐ「十勝バス 広尾線」の経由地でもあります。

そこで、本町の公共交通網は、まちづくりの中心である「道の駅コスモール大樹」を交通拠点と位置付け、町民の町内移動及び広域移動を支える交通のシームレス化を図るとともに、道の駅コスモール大樹における公共交通の情報発信機能の強化を行っていきます。

目標3

町民の公共交通への意識醸成や利用したいと思える利用促進策の展開

本町においても人口減少やモータリゼーションが進行しており、町内を運行する公共交通の利用者数は年々減少傾向にあります。このような状況下では、継続的な生活移動の足の確保をし続けることは困難であることが予想されます。

そこで、目標①及び目標②を基に展開していく施策により、生活移動で利用しやすい公共交通網を整備していくとともに、同時並行的に、町民等が積極的に公共交通を利用する意識の醸成を図っていくことが重要です。

加えて、町民が主体となり、継続的に公共交通を見直していくために積極的に改善点を見つけ、町民とともに公共交通の見直しを行い続けることが重要です。

目標4

持続可能な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

基本方針の実現にあたっては、上記の目標に基づく施策の実施や変化する社会情勢等との適合性を検討・評価し、柔軟に本計画の見直しを行うことが重要です。

そこで、本計画に係る協議を行ってきた「大樹町地域公共交通会議」において、PDCA サイクルによる推進施策の実施・評価を行い続けることが必要です。

※8：シームレスとは、継ぎ目のないという意味であり、交通のシームレス化としては、複数の交通手段の接続性を改善することを指す。

4.3 目標に基づく施策体系

基本方針の実現に向け、本町の地域公共交通の基本方針及び目標に基づく施策体系を以下の通り、整理します。

基本 方針

町民の暮らしと明日を彩る

生活移動の確保に向けた公共交通網の構築

目標 1

町内で安心して暮らし続けるための生活移動の利便性向上に資する公共交通の導入

＜施策①＞

市街地の各種生活利便施設を回遊する市街地循環バスの運行

＜施策②＞

農村部におけるふれあいバス等の各種モビリティの統合・高度化

＜施策③＞

自動運転技術等の先進技術への対応

目標 2

町内外への移動の足の利便性向上に向けた交通拠点の機能強化

＜施策④＞

道の駅における交通拠点機能の強化

目標 3

町民の公共交通への意識醸成や利用したいと思える利用促進策の展開

＜施策⑤＞

町内を運行する全ての公共交通を網羅した公共交通マップの作成・配布

＜施策⑥＞

全町民を対象とした公共交通乗り方教室や試乗会の実施

＜施策⑦＞

町民とともに検討し続ける公共交通利活用WS（ワークショップ）の開催

＜施策⑧＞

町民等が利用したくなる運賃施策の検討・実施

＜施策⑨＞

町内小中学生を対象とした町内公共交通を考える機会の創出

＜施策⑩＞

その他、大樹町に住み続けるために必要となる各種交通施策の実施・継続

目標 4

持続可能な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

＜施策⑪＞

大樹町地域公共交通会議の機能強化

4.4 施策で実施していく公共交通の整理

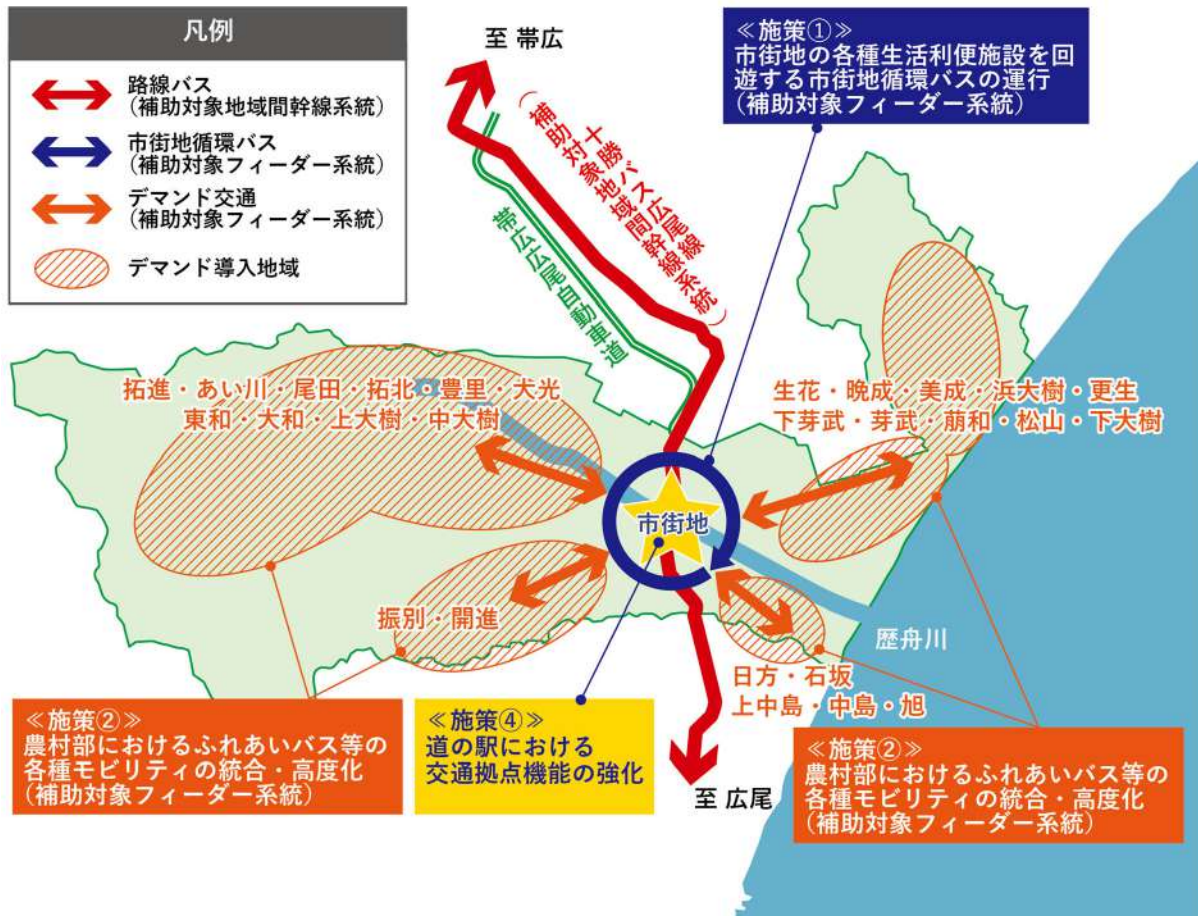
「3.3.7 社会実験を含め、本町内で運行してきた交通手段の整理」で整理したこれまで本町内で運行してきた交通手段の特徴を総合的に考慮し、「4.3 目標に基づく施策体系」で整理した施策でどの交通手段を適合させていくかを以下で整理します。

なお、施策⑤以降は、利用促進策の展開に関する施策であり、特定の交通手段に限るものではないことから、以下の整理からは除外します。

交通手段	施策①	施策②	施策③	施策④
路線バス	市街地における新たな公共交通を運行 ※施策⑦と連携し、継続的な見直しを実施	帯広市までの速達性向上に資する路線バスの改正を十勝バスと継続的に協議		
タクシー				
ふれあいバス 通院バス スクールバス		高齢化の状況を踏まえ、ドア・トゥ・ドア型の交通に変更		
晩成温泉送迎バス				
市街地循環バス			先進技術の開発状況を踏まえ、町内交通等に反映	
デマンド交通				
自動運転バス				
自家用車			道の駅コスモール大樹等で各種交通手段が結節するなど、生活交通の拠点を創出	

4.5 大樹町内公共交通網の将来像

本計画の基本方針及び目標に基づく施策の実施による、本町における公共交通の将来像は、以下に示す通りです。



利用促進策等

- 《施策③》自動運転技術等の先進技術への対応
- 《施策⑤》町内を運行する全ての公共交通を網羅した公共交通マップの作成・配付
- 《施策⑥》全町民を対象とした公共交通乗り方教室や試乗会の実施
- 《施策⑦》町民とともに検討し続ける公共交通利活用WSの開催
- 《施策⑧》町民等が利用したくなる運賃施策の検討・実施
- 《施策⑨》町内小中学生を対象とした町内公共交通を考える機会の創出
- 《施策⑩》その他、大樹町に住み続けるために必要となる各種交通施策の実施・継続
- 《施策⑪》大樹町地域公共交通会議の機能強化

4.6 大樹町内の各交通の維持確保方針の整理

本町内を運行する各交通の役割及び維持確保方針について、以下に整理します。

表 4-1 本町内を運行する各交通の役割及び維持確保方針

交通手段名	役割	維持確保方針	関係する自治体
広尾線	- 主に、帯広市内での移動や帯広市との往来、大樹町と沿線町村（中札内村・更別村・幕別町忠類・広尾町）の往来、広尾町での町内での移動に利用 - 主な利用者は、学生・買物客・通院者となっており、帯広駅周辺や路線沿線の高校等への移動手段を担っています。中でも、学生の登下校を支える役割を担う路線	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、運行便数の見直しを実施するなど最適化を図りながら、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進を図っていく	- 帯広市 - 幕別町 - 中札内村 - 更別村 - 大樹町 - 広尾町
コミュニティバス「コスモ」	本町内の市街地において、通院や買い物、私用等の生活移動の役割を担う	- 地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）を活用し、かつ利用促進にも取り組み、現行の運行内容の維持に努める - 一方で、継続的なモニタリングを通じて、運行内容の変更が必要と協議会において判断された場合、見直しに向けた検討を開始するものとする	大樹町
ふれあいバス	本町の郊外部から市街地までの通院や買い物、私用等の生活移動の役割を担う	利用促進に取り組み、現行の運行内容の維持に努める	大樹町

第5章 目標に基づく施策内容の整理

本章では、大樹町地域公共交通計画の基本方針を実現するための、目標に基づく施策の具体的な内容等を整理します。

5.1 施策内容の整理

5.1.1 町内で安心して暮らし続けるための生活移動の利便性向上に資する公共交通の導入

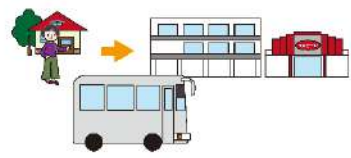
施策① 市街地の各種生活利便施設を回遊する市街地循環バスの運行	
施策概要	町民の生活移動の充実を行うことを目的に、市街地に立地している生活利便施設と市街地住宅街を繋ぐ、市街地循環バスの運行を行います。
施策実施イメージ	- 町民等の移動利便性の確保を目的に、令和4年12月から大樹町コミュニティバス「コスモ」が本格運行を開始しました。 - 大樹町コミュニティバス「コスモ」の継続的な運行に向け、本町から運行継続に要する経費を捻出するほか、国土交通省の地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）を活用するなど、必要な財源の確保を行います。 - また現在、大樹町コミュニティバス「コスモ」で使用している車両については、町保有の小型車両を使用しているが、バリアフリー化をしていない車両ではありません。 - そこで、利用者の利便性確保の観点から、早期にバリアフリー化された小型車両等を購入し、車両更新を行う必要があります。 - 車両更新にあたっては、本町から車両更新に必要な経費を捻出するほか、国土交通省の地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助-車両原価償却費等補助）を活用するなど、必要な財源の確保を行います。

施策① 市街地の各種生活利便施設を回遊する市街地循環バスの運行



実施エリア	大樹町市街地				
実施主体	大樹町、交通事業者、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	△	◎	◎	◎	◎

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

施策② 農村部におけるふれあいバス等の各種モビリティの統合・高度化																	
施策概要	・農村部等における町民の高齢化の進行など、町民の実態を考慮し、現在定時定路線型で運行している「ふれあいバス」及び「通院バス」の運行形態を変更し、より町民の方が利用しやすい運行を行います。 ・令和2年度に実施した尾田地区デマンド交通実証運行の結果を踏まえ、運行区域や運行時間帯等を見直したデマンド交通の運行を行います。																
施策実施イメージ	尾田地区運行区域図  《尾田地区デマンド便 時刻表》 <table><tr><th>バス停名・区域名</th><th>1 便</th><th>2 便</th></tr><tr><td>コスモール大樹（発）</td><td>8:55</td><td>12:50</td></tr><tr><td>尾田地区</td><td>}</td><td>}</td></tr><tr><td>コスモール大樹（着）</td><td>9:45</td><td>13:40</td></tr></table> 尾田地区デマンドバスの乗り方・降り方 1 前日の16:00までに電話予約をする。 帰日もご利用される方は、両方にお申込みください。 予約をお願いします。 予約センターです。 伝える内容 ・お名前と人数 ・乗車する日 ・乗車する場所（ご住所） ・降車する場所（ご住所）やバス停 受付時間 9:00～17:00 予約先 南雅交通 01558-6-5114 ご利用には事前のご予約が必要です！ 2 当日、予約をした場所（ご自宅もしくはバス停）で待ち、バスに乗って目的地へ！  デマンドバスのご利用の際は… ● 運賃は、1乗車につき200円です。 両替機はありませんので、「おつり」のないよう必ず事前に小銭をご用意ください。 ● ご都合により、キャンセルや予約変更などをする場合は、予約先の南雅交通 01558-6-5114 へ必ずご連絡をお願いいたします。 ● デマンドバスは、予約の状況などにより運行時刻に変動があります。早めのご準備をお願いいたします。また、バスの多少の遅れも予想されますことをご了承ください。					バス停名・区域名	1 便	2 便	コスモール大樹（発）	8:55	12:50	尾田地区	}	}	コスモール大樹（着）	9:45	13:40
	バス停名・区域名	1 便	2 便														
コスモール大樹（発）	8:55	12:50															
尾田地区	}	}															
コスモール大樹（着）	9:45	13:40															
図 5-2 令和2年度尾田地区デマンド交通実証運行の概要 ・なお、本格運行は、令和7年度以降とし、地域ニーズを踏まえ、慎重に判断をしていきます。 ・また、施策⑦と連携し、デマンド交通の本格運行後も継続的に見直しを行える環境を整備します。																	
実施エリア	大樹町農村部等																
実施主体	大樹町、交通事業者、会議																
施策実施スケジュール	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)												
	△	△	△	△	○												

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

施策③ 自動運転技術等の先進技術への対応

施策概要

- ・ 町民等の利用者の利便性及び安全性の向上や町内公共交通網の維持に向け、昨今、全国各地や大樹町でも社会実験が行われた自動運転技術等の先進技術の開発状況を鑑み、町内交通への導入を検討します。
- ・ 本町内で社会実験が行われた「自動運転技術」や全国的に実施されている「MaaS」などの新たな交通サービスについて、開発状況等を継続的に情報収集し、町内公共交通への導入を検討します。

施策実施イメージ



図 5-3 令和元年度に実施された自動運転実証実験の概要

出典：国土交通省北海道開発局帯広開発建設部



乗車料金	無料
乗車人数	11名/便
運行時間	平日午前10時 ～午後3時30分
運行便数	16便/日
運行最高速度	18km/h

図 5-4 自治体で初めて公道で自動運転バスが運行した事例

出典：茨城県境町

実施エリア	大樹町				
実施主体	大樹町、交通事業者、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	△	○	○	○	○

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

5.1.2 町内外への移動の足の利便性向上に向けた交通拠点の機能強化

施策④ 道の駅における交通拠点機能の強化					
施策概要	- 十勝バス広尾線及び町内交通の円滑な乗り継ぎができる拠点として、道の駅コスモール大樹において、既存バス待合所の情報提供機能の強化を行います。 - 加えて、大樹町から中核都市である帯広市までのアクセス性向上に資する取り組みについて、交通事業者である十勝バスや沿線自治体と継続的に協議を行います。				
	南十勝地域内を運行する唯一の地域間幹線系統である、十勝バス広尾線の維持に向け、町内交通からの乗り継ぎ改善に資する情報提供機能の強化を、道の駅コスモール大樹を中心に展開していきます。				
施策実施イメージ	図 5-5 鹿追営業所におけるバスロケーションシステムの導入 出典：北海道拓殖バス株式会社 また、本町に住み続けられる環境整備の一環として、令和元年度に実証運行を行った、帯広広尾自動車を行行する快速バスの本格運行についても、継続的に交通事業者である十勝バスや沿線自治体との協議を行っていきます。				
実施エリア	大樹町				
実施主体	大樹町、交通事業者、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	○	○	○	○	○

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

5.1.3 町民の公共交通への意識醸成や利用したいと思える利用促進策の展開

施策⑤ 町内を運行する全ての公共交通を網羅した公共交通マップの作成・配布

施策概要

- ・町民や本町への来訪者が公共交通を利用したいと思う「わかりやすい情報提供」を行うため、本町内を運行する全ての公共交通を網羅しつつ、運行ルート上に立地している施設が掲載された町内公共交通マップを作成・配布します。

施策実施イメージ

- ・本計画で示す各種公共交通を網羅した公共交通マップの作成・配布
- ・生活利便施設に加え、晩成温泉や多目的航空公園、道の駅コスモール大樹などの観光施設も掲載
- ・利用方法や公共交通を利用した移動例等も掲載
- ・全町民への配布に加え、各種施設での配布を予定
- ・ICTを活用した配布方法なども検討

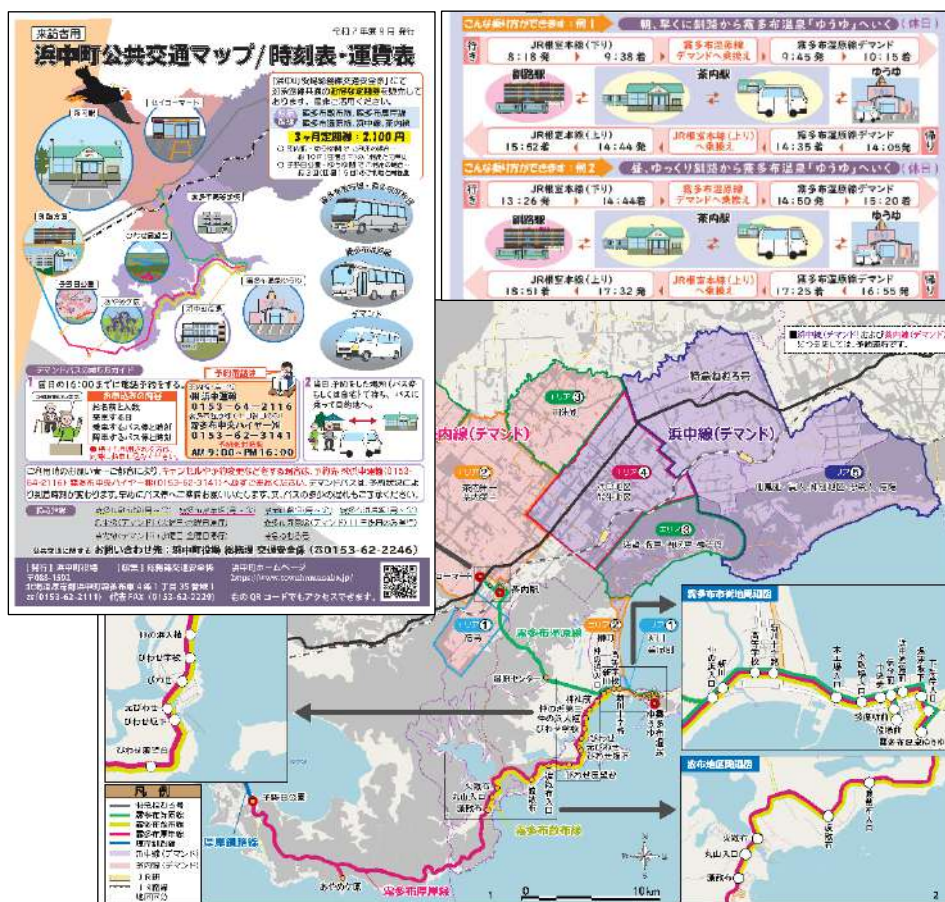


図 5-6 浜中町公共交通マップ

出典：浜中町地域公共交通活性化協議会

実施エリア	大樹町				
実施主体	大樹町、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	△	◎	◎	◎	◎

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

施策⑥ 全町民を対象とした公共交通乗り方教室や試乗会の実施					
施策概要	・町内公共交通網の利用方法の周知を行うにあたっては、施策⑤で作成・配布する公共交通マップを活用した PR を実施していくとともに、公共交通に関する勉強会の実施や実際に乗車していただく機会の提供なども行っていきます。 ・社会福祉協議会等と連携した町民を対象とした公共交通に関する乗り方教室の開催や町内における生活目的を移動の疑似体験などの試乗会を開催				
施策実施イメージ	  図 5-7 公共交通乗り方教室及び試乗会 出典：(上) 十勝バス、(下) 北広島市				
実施エリア	大樹町				
実施主体	大樹町、社会福祉協議会、その他関係組織、交通事業者、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	△	◎	◎	◎	◎

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

第5章 目標に基づく施策内容の整理

施策⑦ 町民とともに検討し続ける公共交通利活用ワークショップの開催					
施策概要	町民等にとって利用しやすい公共交通網を構築していくためには、利用者目線での見直しを継続的に行っていくことが重要であることから、町民を対象とした公共交通の見直しや使い方の提案などを議題にしたワークショップを開催します。				
施策実施イメージ	継続的な公共交通の改善や公共交通の利用方法など、町民目線で検討していく機会として、町民を対象とした公共交通利活用検討ワークショップを開催します。 ※新型コロナウイルス感染症などの感染症の蔓延状況を加味し、適切な時期・開催方法を検討します。				
					
					
図 5-8 令和2年度に実施した意見交換会の様子 出典：(上) B&G 海洋センター、(下) 社会福祉センター					
実施エリア	大樹町				
実施主体	大樹町、社会福祉協議会、その他関係組織、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	△	◎	◎	◎	◎

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

施策⑧ 町民等が利用したくなる運賃施策の検討・実施					
施策概要	・施策⑦で実施する利活用ワークショップなどを通じて、町民が利用したくなる運賃施策等を継続的に検討します。 ・令和2年度に実施した実証運行では、現金のみによる支払い方法でしたが、利用者利便性の向上に向け、回数券や定期券の発行のほか、社会福祉協議会で実施している取組と連携した運賃支払い方法などを検討します。				
	・町内公共交通の町民の積極的な利用に向け、現金に加え、回数券や定期券の発行を検討します。 ・また、本町内で実施されている各種施策と連携し、より積極的に町民が公共交通を利用できる環境を整備します。 例) 社会福祉協議会で実施している「お互いさまあーず」を利用した場合のサポーターの運賃を無償化  図 5-9 お互いさまあーずの概要及び問題点				
実施エリア	大樹町				
実施主体	大樹町、社会福祉協議会、その他関係組織、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度(2021)	令和4年度(2022)	令和5年度(2023)	令和6年度(2024)	令和7年度(2025)
	△	○	○	○	○

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

施策⑨ 町内小中学生を対象とした町内公共交通を考える機会の創出					
施 策 概 要	- 公共交通の継続的な運行に向けては、若い世代から積極的に公共交通を利用したいと思える意識醸成を行うことが重要です。 - そこで、町内の小中学生を対象に町内公共交通を考える機会を創出します。				
施 策 実 施 イ メ ー ジ	町内の小中学校と連携し、公共交通の車両ラッピング案や公共交通を活用したまちづくりなどをテーマとした、意見募集を行い、それらを町内公共交通網に反映していく取組を実施します。				
	 図 5-10 小学生がデザインしたラッピングバスの運行 出典：西日本鉄道株式会社				
実 施 エ リ ア	大樹町				
実 施 主 体	大樹町、教育委員会、その他関係組織、会議				
施 策 実 施 ス ケ ジ ュ ー ル	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	△	◎	◎	◎	◎

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

施策⑩ その他、大樹町に住み続けるために必要となる各種交通施策の実施・継続					
施策概要	・施策⑨までで整理した施策の他、大樹町民が今後も大樹町に住み続けられる施策を継続的に検討・実施していきます。				
施策実施イメージ	・令和元年度に実証実験が行われた「貨客混載事業」や帯広市を中心に実証実験が行われている「MaaS」など、大樹町で住み続ける上で、より生活利便性が向上する取り組みについて、継続的に検討し、適宜実施していきます。  図 5-11 令和元年度自動運転実証実験-貨客混載事業の様子  図 5-12 Tokachi MaaS の概要 出典：北海道				
実施エリア	大樹町				
実施主体	大樹町、交通事業者、教育委員会、その他関係機関、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度(2021)	令和4年度(2022)	令和5年度(2023)	令和6年度(2024)	令和7年度(2025)
	△	○	○	○	○

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

5.1.4 持続可能な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

施策⑪ 大樹町地域公共交通会議の機能強化					
施策概要	- 基本方針の実現に向けては、各施策の実施や変化する社会情勢等への適合性を継続的に検討・評価し、柔軟に本計画の見直しを行うことが重要です。 - そこで、本計画に係る協議を行ってきた「大樹町地域公共交通会議」において、施策の実施・推進状況について、評価・検証を行います。				
施策実施イメージ	- 本計画の第6章で掲げる目標値に基づき、各種データから施策の実施・推進状況の評価・検証を行います。 - 評価・検証にあたっては、大樹町地域公共交通会議において、第7章で示す PDCA サイクルによる進捗管理体制や評価スケジュール等を基に、着実かつ継続的な協議を行います。				
実施エリア	大樹町				
実施主体	大樹町、会議				
施策実施スケジュール	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
	◎	◎	◎	◎	◎

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

5.2 施策実施スケジュール

施策実施のスケジュールは、以下に示す通りです。

表 5-1 施策実施スケジュール

		令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)
施策①	市街地の各種生活利便施設を回遊する市街地循環バスの運行	検討	実施			
施策②	農村部におけるふれあいバス等の各種モビリティの統合・高度化	検討				
施策③	自動運転技術等の先進技術への対応	検討	適宜実施			
施策④	道の駅における交通拠点機能の強化	適宜実施				
施策⑤	町内を運行する全ての公共交通を網羅した公共交通マップの作成・配布	検討	実施			
施策⑥	全町民を対象とした公共交通乗り方教室や試乗会の実施	検討	実施			
施策⑦	町民とともに検討し続ける公共交通利活用ワークショップの開催	検討	実施			
施策⑧	町民等が利用したくなる運賃施策の検討・実施	検討	適宜実施			
施策⑨	町内小中学生を対象とした町内公共交通を考える機会の創出	検討	実施			
施策⑩	その他、大樹町に住み続けるために必要となる各種交通施策の実施・継続	検討	適宜実施			
施策⑪	大樹町地域公共交通会議の機能強化	実施				

第6章 施策の持続的な実施に向けた目標値設定

本章では、施策の持続的な実施に向けた評価指標及び目標値を整理するとともに、目標値の測定方法や評価のスケジュールを整理します。

6.1 施策と評価指標の関係

本計画に基づき実施していく施策とその施策の推進状況を確認するための評価指標との関係性を以下に整理します。

なお、施策②に対応する評価指標については、施策実施後に設定することとします。

表 6-1 施策と評価指標の関係性

評価指標名		施策番号										
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
評価指標①	市街地循環バスの利用者数	○			○	○	○	○	○	○	○	○
評価指標②	市街地循環バスの収支率	○			○	○	○	○	○	○	○	○
評価指標③	市街地循環バスへの公的資金投入額	○			○	○	○	○	○	○	○	○
評価指標④	地域間幹線系統の利用者数					○	○	○	○	○	○	○
評価指標⑤	本町の公共交通に要している費用			○		○	○	○	○	○	○	○

6.2 評価指標及び数値目標

本計画及び施策の推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。

表 6-2 目標値一覧表

評価指標		単位	現況値 令和2 (2020)	目標値				
				令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)
評価 指標 ①	市街地循環 バスの 利用者数	人/年	2,748	-	1,802	2,500	2,500	2,500
評価 指標 ②	市街地循環 バスの 収支率	%	2.4 (令和4)	-	2.4	5.1	4.0	4.0
評価 指標 ③	市街地循環 バスへの 公的資金投入額	千円/年	2,533 (令和4)	-	2,533	4,605	6,004	6,004
評価 指標 ④	町内での 地域間幹線系統 の利用者数	人/日	190.5 (平成30)	115	130	160	180	210
評価 指標 ⑤	本町の 公共交通に 要している費用	千円/年	80,100	77,500	82,600	86,600	87,800	89,200

6.3 数値目標の測定方法

数値目標の評価に必要なデータの測定方法は、以下の通りです。

表 6-3 数値目標の評価に必要なデータの測定方法

評価指標	データ測定方法	調査手法概要等
市街地循環バスの利用者数	運行事業者からの情報提供	運行事業者からの提供データ等による把握
市街地循環バスの収支率	運行事業者からの情報提供	運行事業者からの提供データ等による把握
市街地循環バスの公的資金投入額	運行事業者からの情報提供	運行事業者からの提供データ等による把握
地域間幹線系統の利用者数	運行事業者からの情報提供	運行事業者からの提供データ等による把握
本町の公共交通に要している費用	大樹町役場関係部署からの情報提供	各種交通施策の実情から把握

6.4 数値目標の評価スケジュール

数値目標の評価スケジュールは、以下の通りです。

表 6-4 数値目標の評価スケジュール

評価指標	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)
市街地循環バスの利用者数	-	○	○	○	○
市街地循環バスの収支率	-	○	○	○	○
市街地循環バスへの公的資金投入額	-	○	○	○	○
地域間幹線系統の利用者数	○	○	○	○	○
本町の公共交通に要している費用	○	○	○	○	○

第7章 計画の推進体制

本章では、本計画を運用していくにあたっての計画進捗状況の評価体制やPDCAサイクルによる評価・検証方法、今後計画期間内における会議の想定実施スケジュールを整理します。

7.1 計画推進状況の評価推進体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、第6章で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これら目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた、「大樹町地域公共交通会議」で行うこととし、7.2に示すPDCAサイクルにより評価・検証を行います。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、本町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施することで、本町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

表 7-1 計画推進状況の評価体制

関係各所	所属
運輸局	● 国土交通省北海道運輸局帯広運輸支局
北海道	● 北海道十勝総合振興局地域創生部
交通事業者関係者	● 十勝バス株式会社 ● 有限会社雅交通 ● 有限会社大樹ハイヤー
道路管理者	● 国土交通省北海道開発局帯広開発建設部 ● 北海道十勝総合振興局帯広建設管理部 ● 大樹町建設水道課
警察	● 北海道釧路方面広尾警察署
地域住民・利用者代表	● 道の駅コスモール大樹 大樹町商工会 ● 大樹町行政区長連絡協議会 ● 社会福祉法人大樹町社会福祉協議会
交通事業労働組合	● 十勝地区交通運輸産業労働組合協議会
その他	● 大樹町副町長 ● 大樹町保健福祉課
事務局	● 大樹町企画商工課

表 7-2 計画の推進に向けた各関係機関の役割と内容

関係者	役割	内容
地域住民	積極的な利用	● 公共交通の積極的な利用 ● 利用促進策の積極的な実施 ● 公共交通に対する改善策等の積極的な要望
交通事業者	安全な運行等	● 公共交通の安全な運行 ● 運行実績等のモニタリングの協力 等
大樹町 関係機関	施策の検討・実施等	● 地域のニーズ把握 ● 各種交通事業の実施 ● 資金の調達 等

7.2 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築

計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さなPDCAサイクル」では、目標値を基に施策の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCAサイクル」では、毎年の評価・検証を基に、基本的には計画最終年次の令和7年度に見直しを行うことを想定しています。

一方で、本計画の特質上、社会情勢等の変化などを柔軟に捉え、反映していく必要があることから、計画期間でも必要に応じて計画内容の見直しを行います。

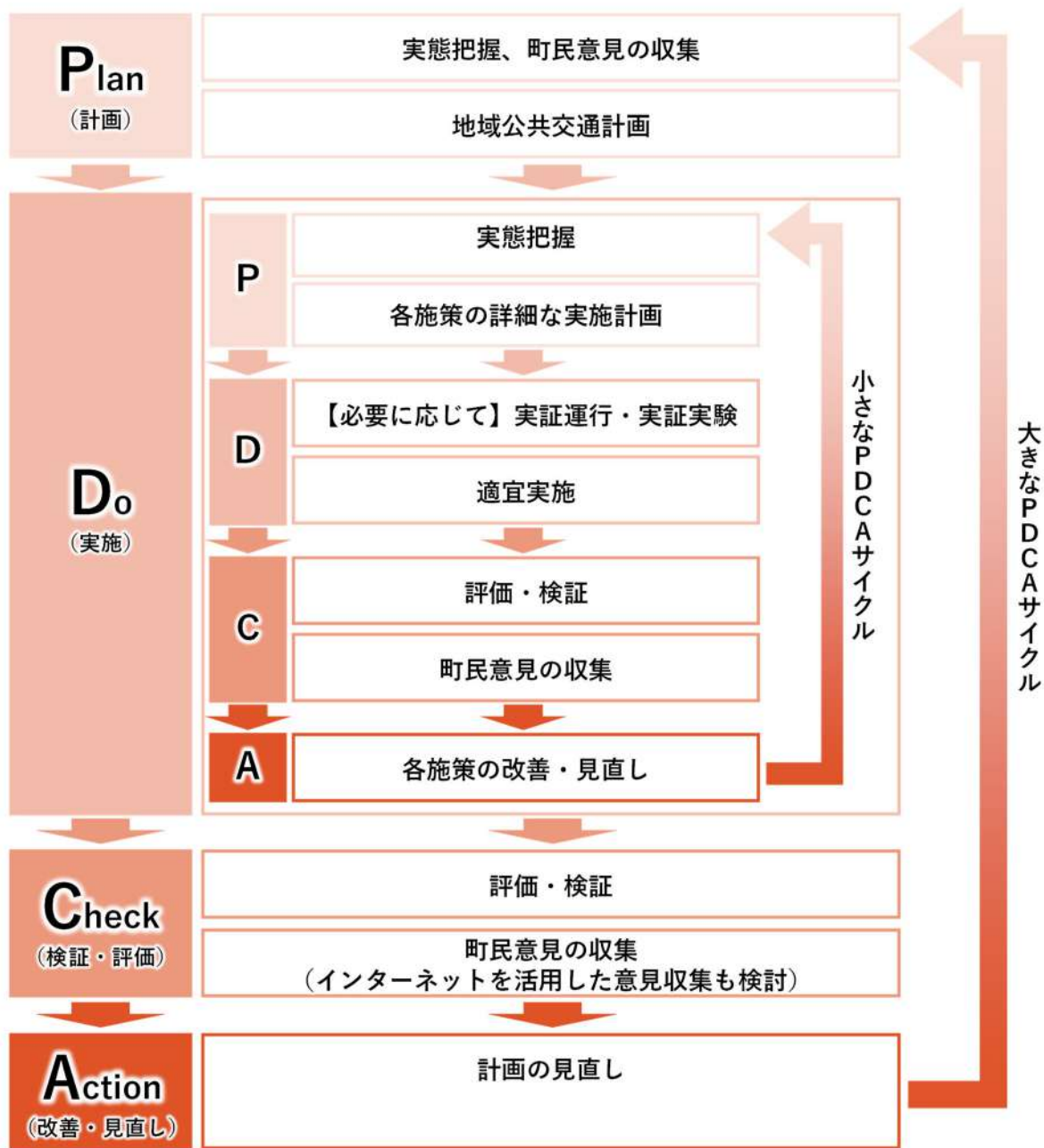


図 7-1 PDCA サイクルによる評価・検証

7.3 今後の会議開催スケジュール（予定）

適切な施策実施及び計画推進に向けた継続的な PDCA サイクルを行うため、以下のスケジュールで会議を開催することを予定しています。

なお、毎年、施策評価・検証結果により、施策の改善や見直しが必要になった場合は、以下のスケジュールとは別に会議を行うなど、柔軟な対応を行います。

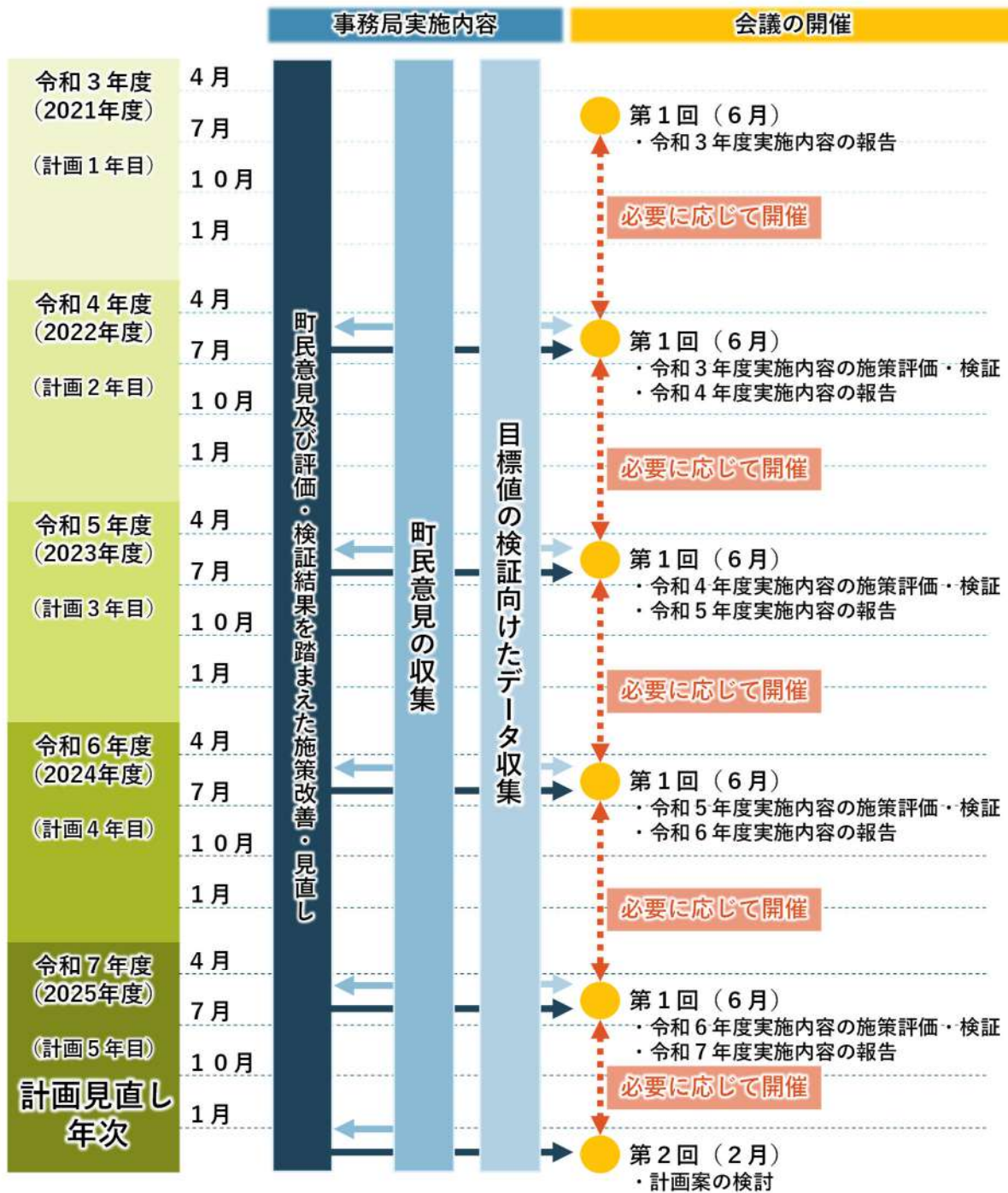


図 7-2 計画期間における会議開催スケジュール（予定）