

第2次

大樹町地域公共交通計画

令和8（2026）年度 から 令和12（2030）年度

令和8年3月

北海道大樹町

目次

1 序章	1
1-1 計画策定の背景と考え方	1
1-2 大樹町の位置	3
1-3 計画の位置づけ	4
1-4 計画区域	4
1-5 計画期間	4
2 現状診断	5
2-1 現状診断	5
2-2 地域公共交通の課題	16
3 本計画の基本方針・計画目標	19
3-1 基本方針・計画目標	19
4 施策	24
4-1 施策内容の整理	24
5 本計画のKPI・目標値	33
5-1 評価指標の設定	33
5-2 本計画のモニタリング	36
5-3 EBPMに基づくモニタリング	38
5-4 モニタリングの実質化	39
資料編	40
資料1 地域の現況	40
資料2 地域公共交通の運行状況	44
資料3 上位・関連計画の整理	47
資料4 関連法規の整理	54
資料5 住民の移動ニーズ把握調査結果	57

1 序章

1-1 計画策定の背景と考え方

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として、十勝バス株式会社（以下、十勝バス）により帯広市と本町、広尾町を結ぶバス路線「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）となっていました。

こうした状況を踏まえ、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に規定する「大樹町地域公共交通計画（現計画）」を令和3（2021）年に策定し、令和4年度からは、市街地における移動利便性の向上と公共交通空白の解消を目的として、市街地循環バス「コスモ」の運行を開始しています。

しかしながら、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、交通事業者における運転手不足は各地で深刻化している全国的な課題であり、本町においても例外ではなく、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が困難となることが懸念されています。

このような社会情勢を踏まえつつ、本計画は、国土交通省による『「地域公共交通計画」の実質化に向けたアップデート（令和6年4月26日）』を踏まえるとともに、現計画の取組状況から表面化した問題点及び課題点、また現状の地域公共交通ネットワークの状況を踏まえて、「第2次大樹町地域公共交通計画」として取りまとめるものです。

1-2 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 815.67 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 1-2 大樹町の位置図

1-3 計画の位置づけ

本計画は、町における行政運営の総合的な指針となる「第6期大樹町総合計画」を本計画の最上位計画と位置づけるとともに、大樹町都市計画マスタープランや令和7年度策定予定の大樹町立地適正化計画など当該計画との整合性を図る他の関連計画を踏まえ、町の地域公共交通におけるマスタープラン（基本計画）として策定します。

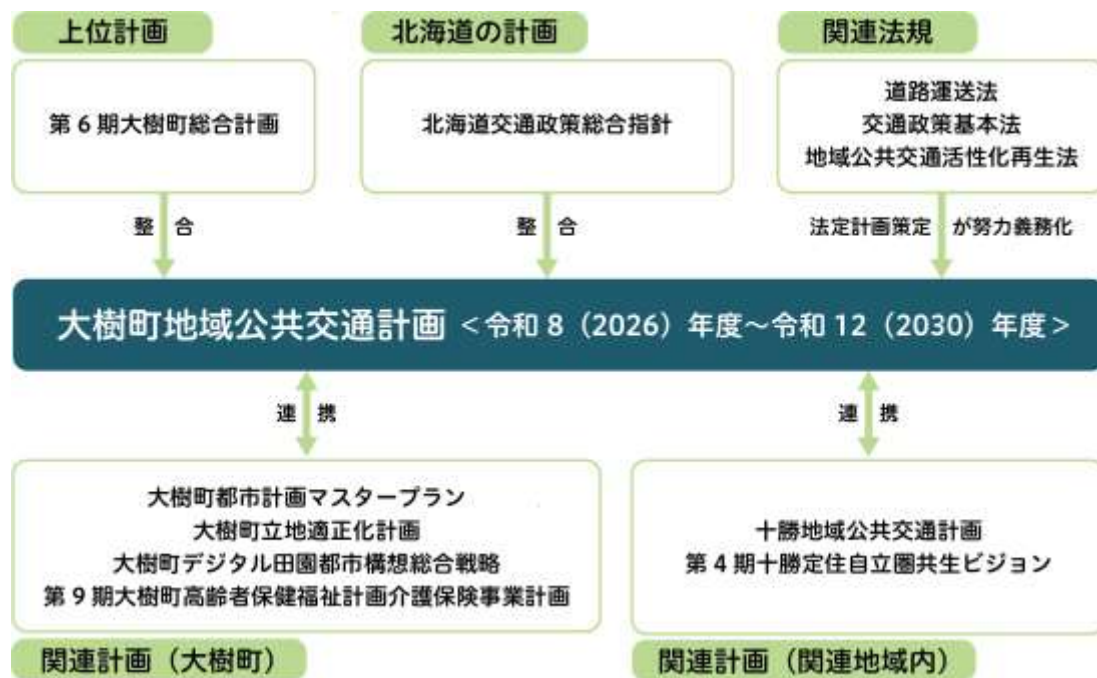


図 1-3 本計画の位置づけ

1-4 計画区域

本町全域を対象とします。ただし、地域公共交通による本町内外との移動実態を踏まえ、広域の移動にも考慮します。

<計画区域> 大樹町全域

1-5 計画期間

本計画の期間は、令和8(2026)年度 から 令和12(2030)年度の5年間とします。

<計画期間> 令和8(2026)年度 から 令和12(2030)年度の5年間

2 現状診断

2-1 現状診断

(1) 都市機能施設と公共交通利用圏域

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利用者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。

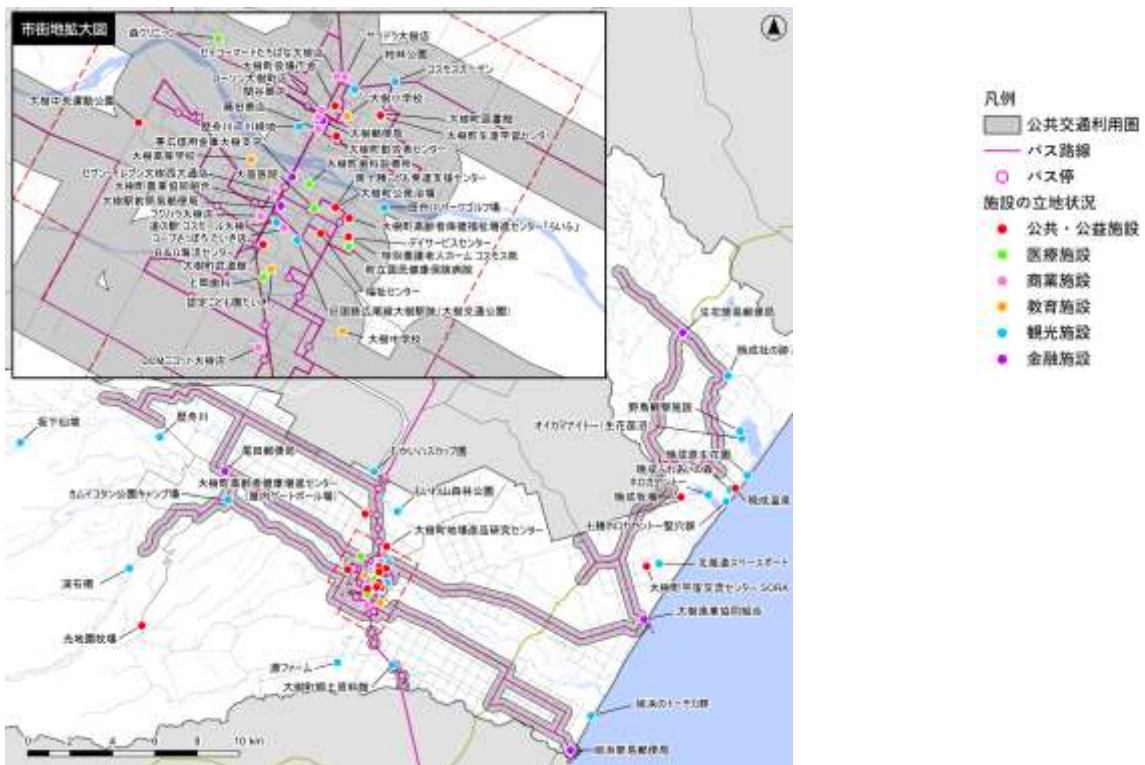



図 2-1 都市機能施設と公共交通利用圏の状況

POINT 

- 生活関連施設が市街地に集中しており、市街地へ移動しやすい交通手段の確保が必要
- 川北・川南を行き来しやすい市街地内交通の確保が必要

(2) 地域公共交通のカバー状況

1) 交通空白地域の抽出

大樹町内の公共交通空白地域は約2割となり、大樹町の全人口の8割を超える4,556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）。

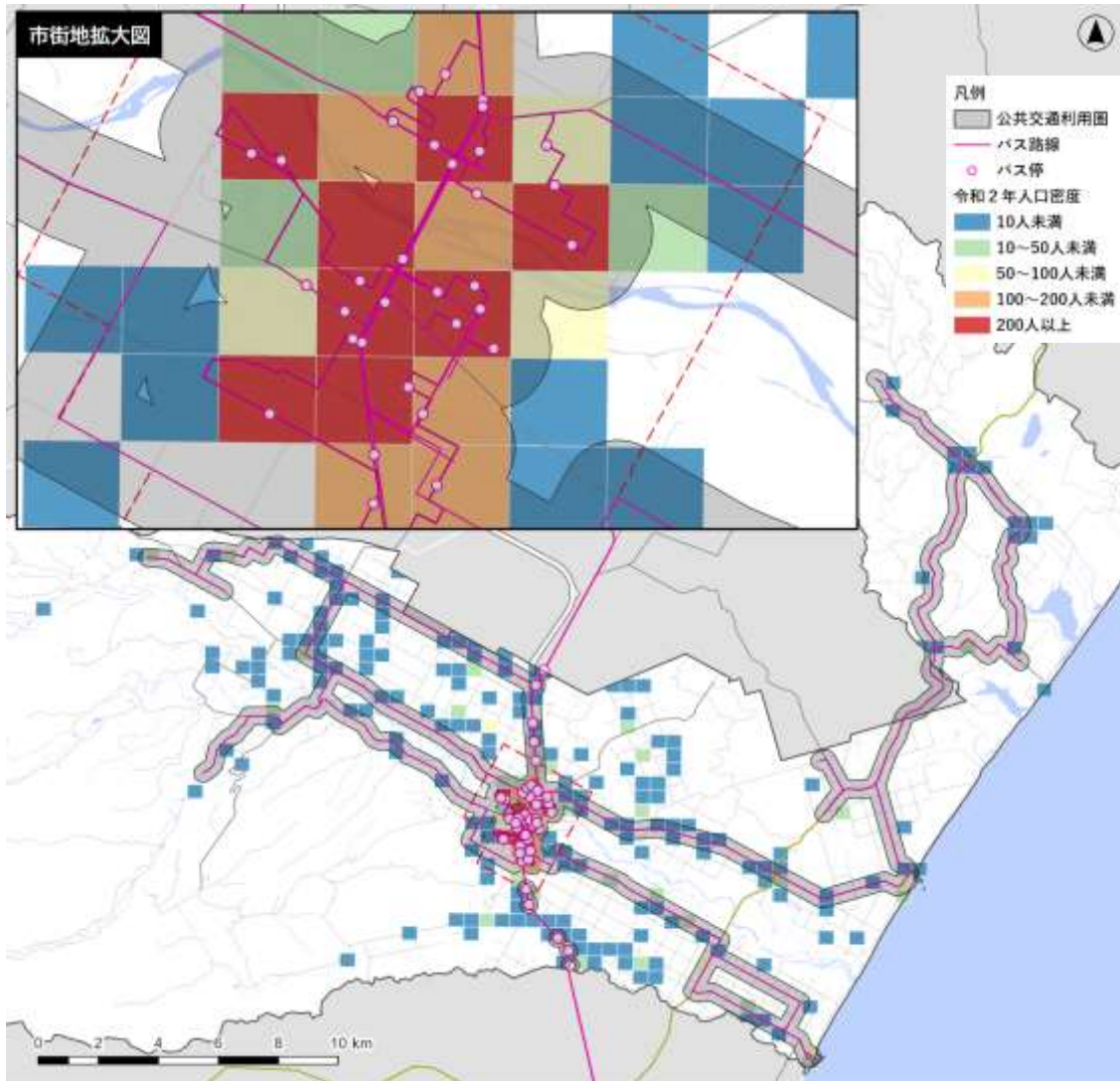


図 2-2 公共交通空白地の現状

2) 交通空白時間帯の抽出

ただし、十勝バスの広尾線以外は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。

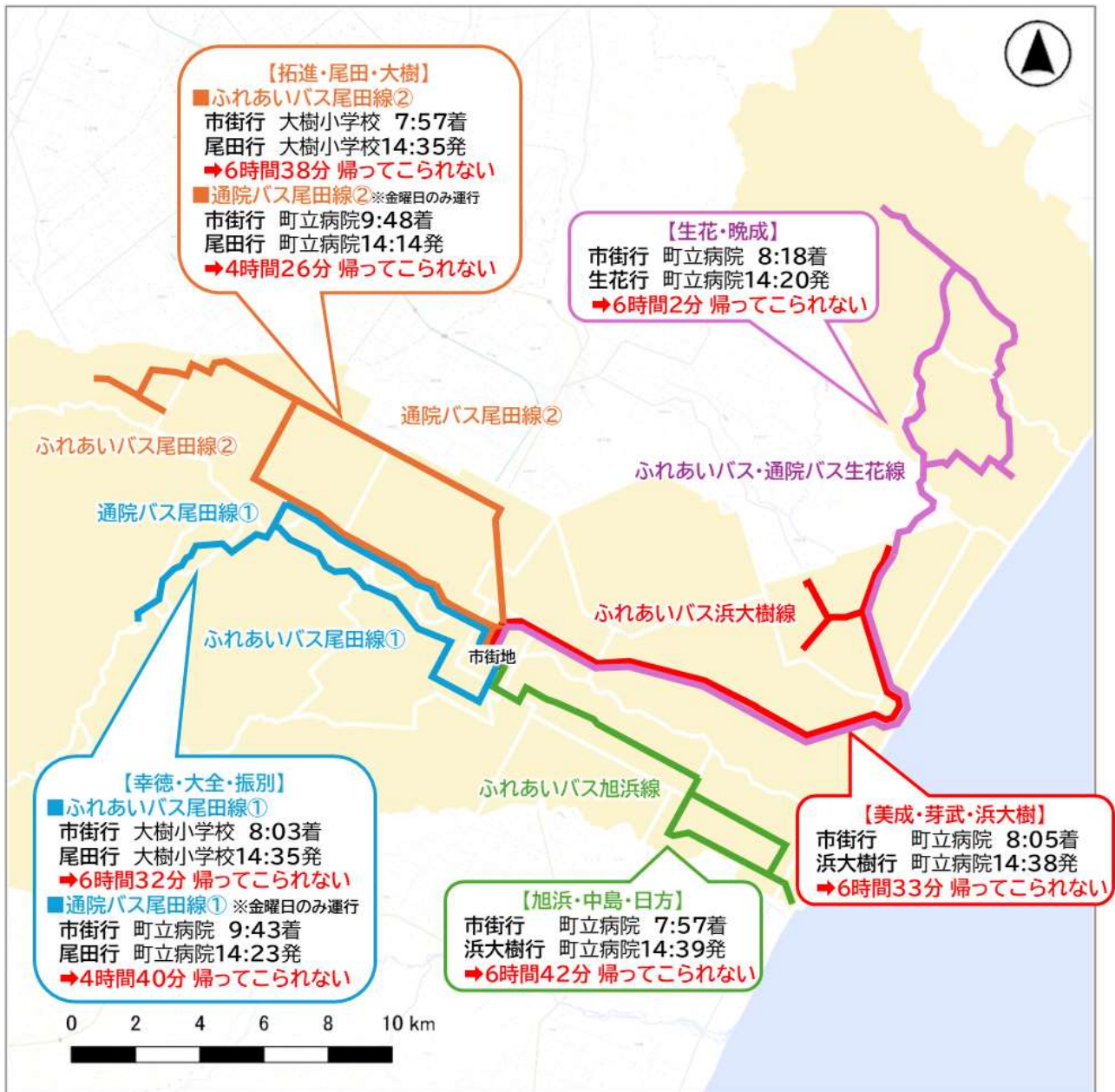



図 2-3 公共交通空白時間帯の現状

POINT 

- バス停の位置上は多くの住民が利用可能な環境にあるが、実際に日常的に使える公共交通は限られている
- 運行本数や運行時間帯を見直し、使いやすい時間に使える交通を確保することが必要
- 市街地循環バスやふれあいバス等で、使いにくい時間帯や地域を補うことが必要

(3) 大樹町の人口と高齢化率

本町の人口は、昭和 22 (1947) 年の臨時国勢調査をピークに、旧大津村西部地区の編入による一時的な増加はあったものの、昭和 45 (1970) 年までの高度成長期に人口が大きく減少、その後一時的に横ばい状態でしたが、昭和 60 (1985) 年以降人口減少が続いており、令和 2 (2020) 年には、5,420 人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所 (以下、「社人研」という。) の推計によると、今後も人口は減少を続け、令和 22 (2040) 年には 3,946 人 (令和 2 年から約 27.2%減少) になるものとされています。また、高齢化率は増加傾向にあり、令和 22 (2040) 年には約 37.1%まで増加する見込みです。

しかし、町では、自然増減については国や北海道より高い傾向にあることや、「宇宙のまちづくり」の取組を一層強化することにより 20 歳代から 40 歳代の転入超過が一定程度継続することを目標としていることから、大樹町デジタル田園都市構想総合戦略 (第 3 期 大樹町まち・ひと・しごと創生総合戦略) において、2040 年の人口は 5,068 人 (約 6.5%減) に減少し、高齢化率も 30.3%まで減少すると推計しています。



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

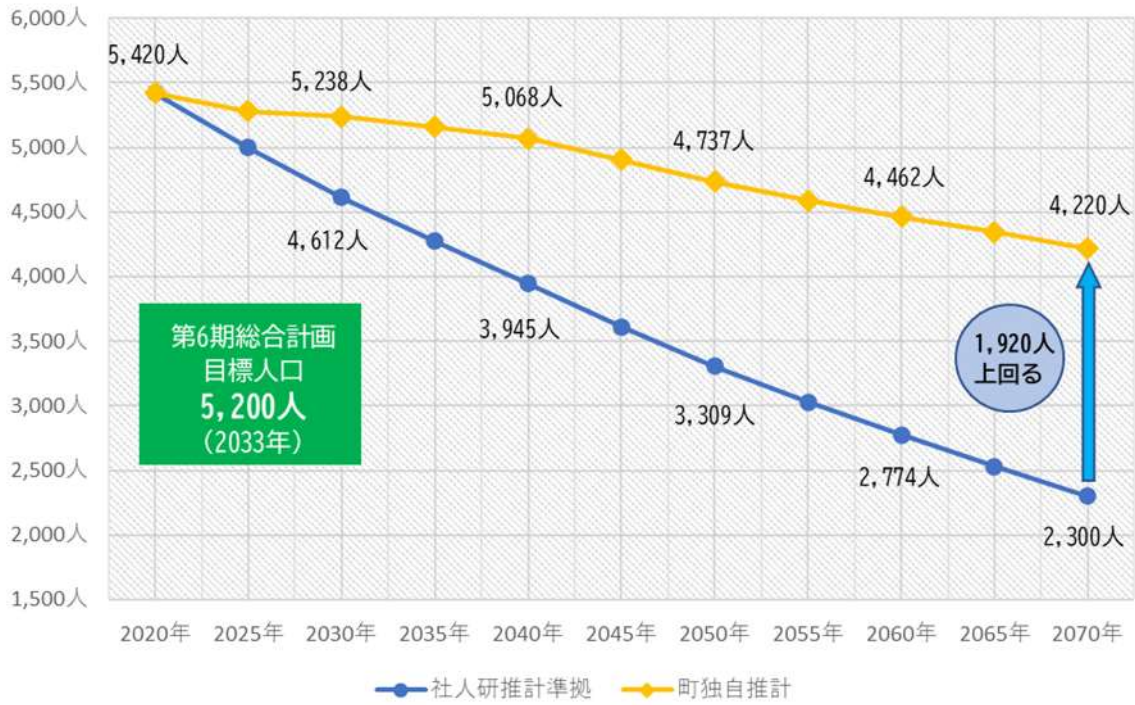
図 2-4 人口・高齢化率の推移

POINT

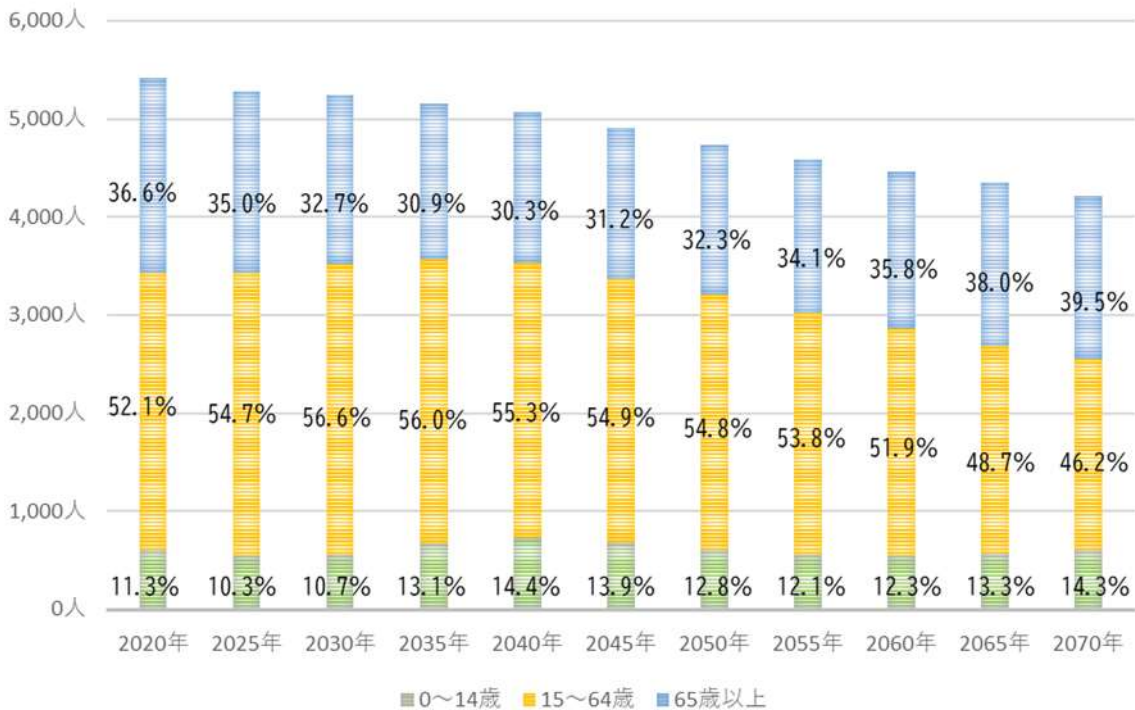
👉

- 人口減少に伴う、公共交通利用者の減少への対応
- 高齢者などの交通弱者の生活交通の確保

大樹町の人口の将来展望



町独自推計における年齢3区分別の人口構成

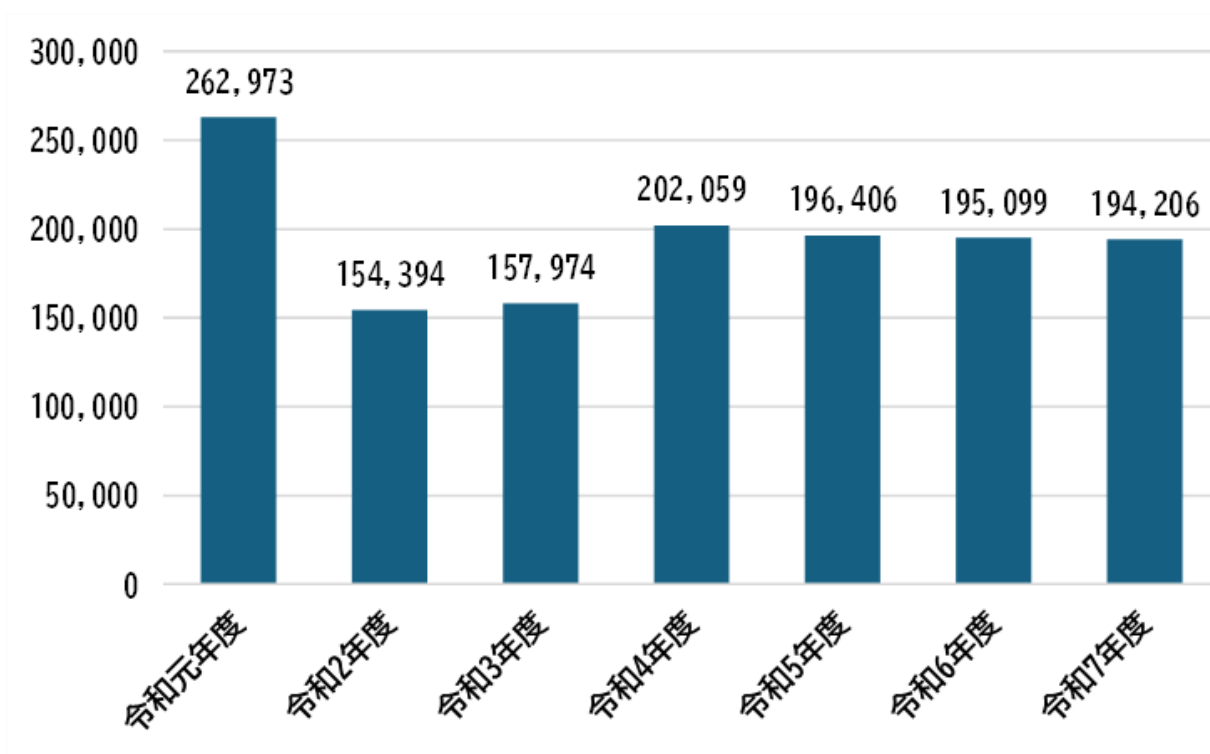


<出典> 大樹町デジタル田園都市構想総合戦略

(4) 広域交通の利用状況

町民の生活圏である帯広市の医療及び商業施設は、概ね十勝バスの広尾線沿線上に立地しています。大樹町で生活をするうえで、帯広市との関係は強いですが、大樹町から帯広市までは広尾線で約2時間かかることから、利用者の負担が大きくなっています。


十勝バス広尾線は、令和2年度は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、利用者数は約20万人まで回復し、現在では横ばい傾向です。



※各年度は地域公共交通交通確保維持改善事業補助金要綱に定める補助対象期間（前年10月～当該年9月まで）に合わせて集計している。

<出典>：広尾線バス輸送確保対策協議会資料

図 2-5 十勝バス広尾線の利用者数の推移

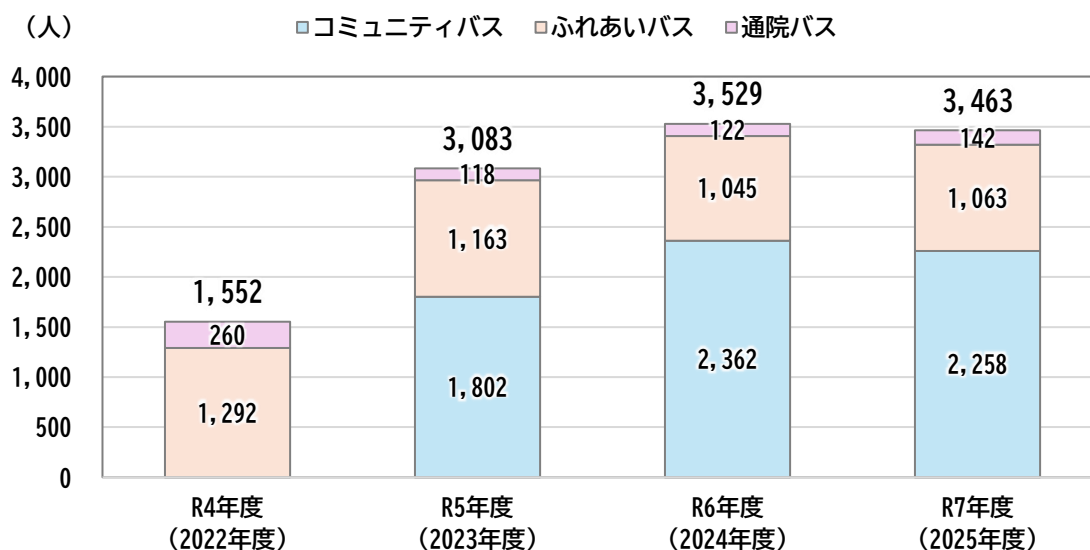
POINT 

- 帯広市への通院や買い物など、広尾線が重要な役割を担っている
- 帯広市までの所要時間が長く、利用者の移動負担が大きい
- 道の駅など主要バス停を交通拠点として活用していく重要性
- 市街地内交通と広域交通の接続を意識した施策展開の必要性

(5) 地域公共交通の利用状況

本町における町内公共交通（コミュニティバス、ふれあいバス、通院バス）の利用者数は、令和5年度は3,083人、令和6年度は3,529人と最も多くなり、令和7年度は3,463人とやや減少傾向にあります。内訳を見ると、いずれの年度においてもコミュニティバスの利用者数が最も多く、町内公共交通の中核的な移動手段となっている状況です。

一方、ふれあいバス及び通院バスについても、一定の利用は見られるものの、全体としては利用者数が減少しており、今後は人口予測からも町内公共交通の利用規模が縮小に向かうと予想されます。



※各年度は地域公共交通交通確保維持改善事業補助金要綱に定める補助対象期間（前年10月～当該年9月まで）に合わせて集計している。

※コミュニティバスは令和4年12月2日より運行開始

図 2-6 大樹町コミュニティバス利用者数の推移

POINT



- 日常生活を支える移動手段として、どのように維持していくか
- 運行内容や利用促進の取組について検討していくことが重要

(6) 地域へのヒアリング

本町の移動事業等を担っている「雅交通」と「社会福祉協議会」に対し、公共ライドシェアをはじめとする自家用有償旅客運送についてヒアリングを実施し、地域の現状や移動を担う運転手等の現状を調査しました。

下記に、ヒアリングの結果を抜粋して掲載します。

分類	ヒアリング概要
実証実験	<ul style="list-style-type: none">・ 事業者単独での対応は難しく、住民の協力が前提となる可能性がある・ 地区によっては一定のニーズが見込まれる一方、乗り合い成立は限定的と想定される・ 地区によっては一定の利用ニーズが見込まれる可能性がある・ 既存交通（市街地循環バス等）との接続が重要になると考えられる・ いつ入るかわからない運行に備えるのは現実的ではなく、運行時間が限定されるなどドライバー負担軽減策があれば、住民参加が進む可能性がある
運転手確保 運行体制	<ul style="list-style-type: none">・ 運転手の高齢化により、将来的な担い手不足が懸念される・ 保険や制度面の制約が、送迎活動の継続を難しくしている場合がある・ タクシー需要が集中した場合、対応に限界が生じる可能性がある
住民の移動実態 地域特性	<ul style="list-style-type: none">・ ドアトゥドア志向が強く、地域交通への理解が十分でない可能性がある・ 農村部では家族送迎への依存が高い傾向にあると考えられる・ 自力移動が難しく、福祉的支援が必要な層が一定数存在すると想定される・ 待ち時間や予約方法が、利用のしやすさに影響している可能性がある・ 生活支援や介護予防事業等との連動により、利用促進につながる可能性がある・ 困りごとが「今の問題か将来の問題か」分かりにくい状況にある

POINT



- 実証実験は、地域の協力を前提に、実現可能性を見極めながら段階的に検証していく取組である
- 運転手確保や制度面の制約により、対応力には限界があることを踏まえる必要がある
- 移動意識や利用環境の違いを踏まえ、使いやすさと理解促進の両面が課題

(7) 令和7年度 公共ライドシェア実証実験の利用状況

本町では、郊外部において日中時間帯を中心に公共交通の選択肢が限定されている状況を踏まえ、町内における移動の実態やニーズ、新たな移動手段の有効性を検証することを目的として、令和7年度に公共ライドシェアの実証実験を実施しました。

下記に、実証実験の実施に至るまでの経緯と、利用状況、実施結果を整理するとともに、新たに明らかとなった課題等について、整理しています。

<p>Plan (運行内容の検討・計画)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 郊外部を中心に、日中時間帯の移動手段が限られている状況を踏まえ、新たな移動手段として公共ライドシェアの有効性を検証します。 ・ 市街地循環バスとの接続を前提とした運行形態とし、町内公共交通体系の中での位置付けを確認します。 ・ 利用実態、利用目的、利用者の受け止め方を把握し、今後の施策検討に必要な基礎データを取得します。 ・ 運行体制、ドライバー確保、保険制度等の運用上の課題を整理します。
<p>Do (実証実験の実施)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和7年11月～12月の2カ月間、町内で公共ライドシェアの実証実験を行いました。 ・ 尾田、生花、晩成、浜大樹地区を対象に、既存交通との接続を前提に時間を限定して運行しました。 ・ 運転手は役場職員含め、計7名を確保しました。 ・ 運行対象地区の全世帯にチラシを郵送し、広報を実施したほか、ホームページや広報紙、防災無線による周知を実施しました。 ・ また、対象地区に対し、全6回の説明会を実施しました。
<p>Check (実証実験結果の検証)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証実験期間中の利用実績は、運行回数4回、運行日数3日、利用者数は2人となり、郊外部における新たな公共交通手段としての需要は限定的でした。 ・ 利用目的は、当初想定の買い物利用よりも、通院利用が多い結果でした。 ・ 郊外部から市街地への移動では、既存の通院バスを利用し、帰りに公共ライドシェアを利用するケースが見られました。 ・ いずれの利用においても、帰り便の利用時におおむね1時間程度の待ち時間が発生していました。 ・ 利用されなかった理由として、「よく分からないから乗らなかった」等の声が確認されました。 ・ 一方で、「町で配布するタクシー券が足りず利用した」等の、既存施策を補完する形での利用も見られました。 ・ 運営面では、自家用有償旅客運送講習の受講がかなり限定的であるなど、実装に向けた運行体制確保の課題が確認されました。



- 利用者数は少ないものの、一定のニーズにどのように応えるか
- 「利用の仕方が分からない人」等の潜在需要をどう取り込むか

(8) 住民の移動ニーズ

住民の移動ニーズ等の把握に向け、令和7（2025）年度に、アンケート調査を実施しました。

アンケート結果から、現在の大樹町では自家用車による移動が生活の中心となっており、公共交通は主に高齢者や運転が困難な人の生活を支える役割として位置付けられていることが分かります。市街地循環バスや郊外バスについては、運行内容の大幅な見直しや拡充よりも、現行の運行を安定的に継続してほしいという意向が強く見られます。一方で、農村部では自宅近辺から市街地まで柔軟に移動できる交通手段への潜在的なニーズが確認されました。

また、帯広市方面への広域交通については重要性が高いものの、運賃や所要時間に対する負担感が大きく、利便性向上を求める声が多くなっています。ライドシェアなどの新たなモビリティについては、「分からない」とする回答が多数を占めており、現時点では導入を前提とするよりも、情報提供や事例収集を進めながら慎重に検討していく段階にあることがうかがえます。

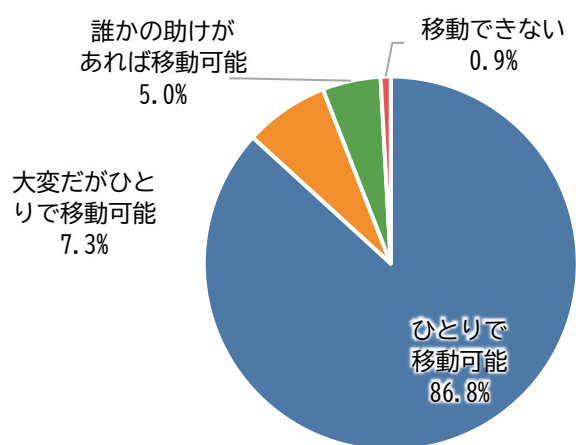


図 2-7 日常的な生活での移動状況（N=575）

・現時点では自家用車による移動が生活を支えているが、将来的な移動手段確保が課題です。

POINT

- 自家用車による移動が生活の中心となっている
- 将来の運転困難者増加を見据えた交通手段の確保が必要

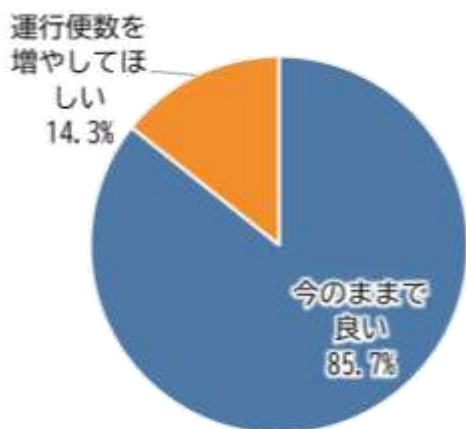


図 2-8 市街地循環バスの運行便数について（N=287）

・市街地循環バスは「拡充」よりも「安定的な継続運行」が強く求められています。

POINT

- 現行の運行内容は概ね良い評価
- 安定した運行の継続が重要

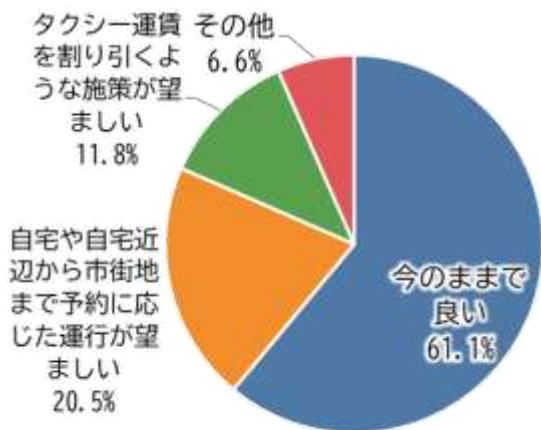


図 2-9 郊外バスの今後のあり方について (N=380)

・農村部では、予約型や柔軟な運行への潜在的ニーズがあります。



- 自宅近くから移動できる交通へのニーズがある
- 農村部に配慮した運行形態の検討が必要

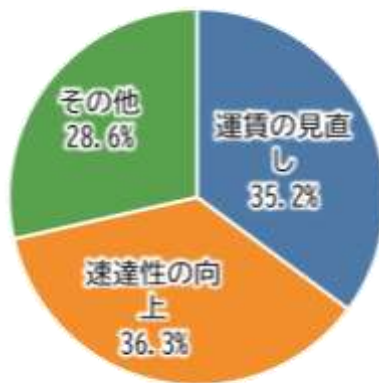


図 2-10 十勝バスが利用しやすくなるために必要な取組 (N=360)

・広域交通は重要ですが、負担感の軽減が課題です。



- 帯広方面への移動は生活上不可欠
- 運賃や所要時間の負担軽減が課題

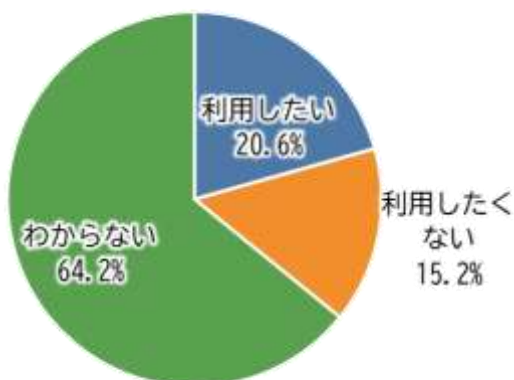


図 2-11 ライドシェアが導入された場合 (N=533)

・ライドシェアなどの新技術は、現時点では導入について慎重な検討が必要です。



- 認知や理解が十分に進んでいない
- 慎重に情報収集・検討を進める段階

2-2 地域公共交通の課題

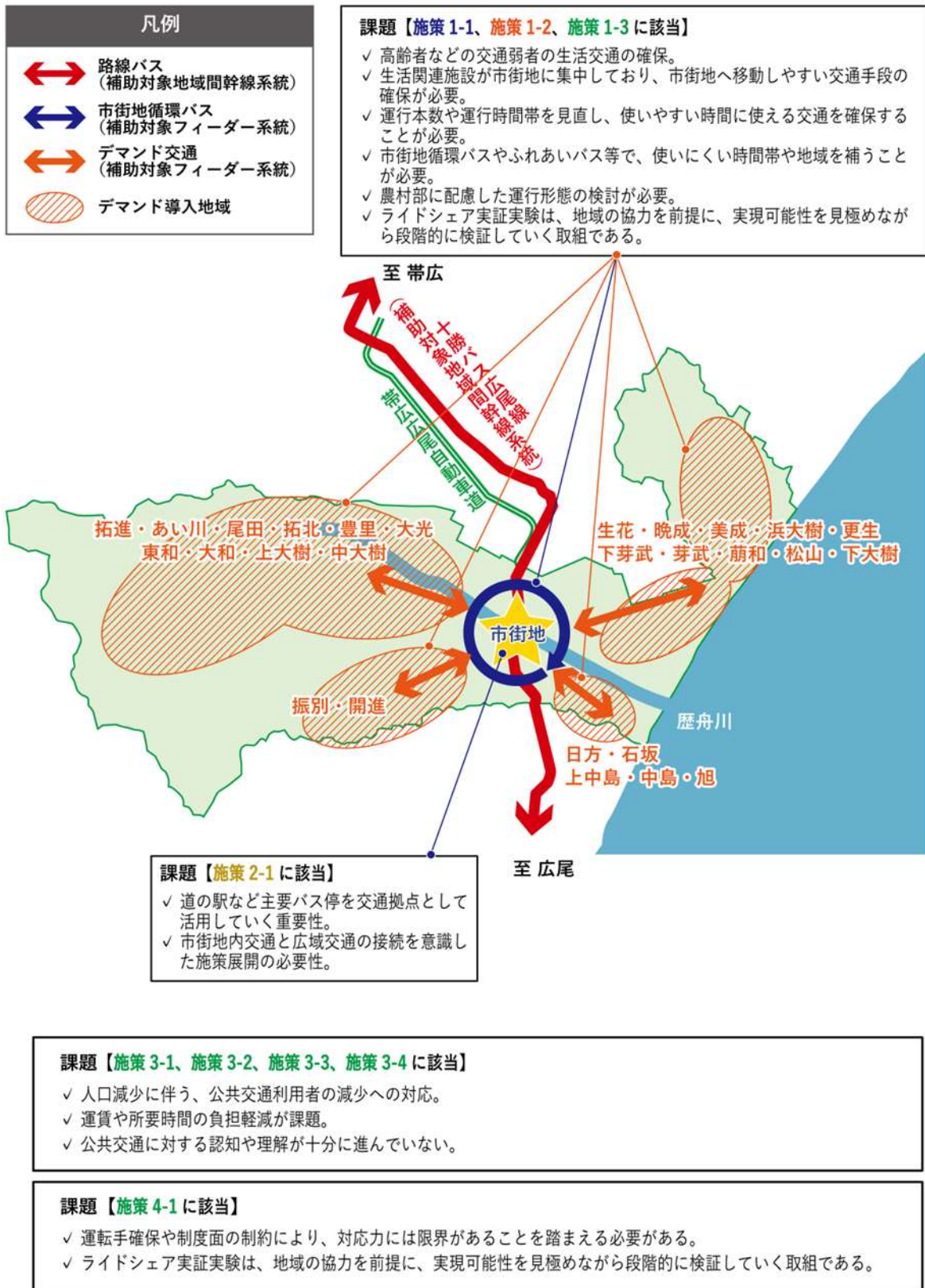
1) 現状診断を踏まえた課題の整理

分類	課題
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内の多くの住民がバス停から一定距離内に居住しているものの、運行本数や運行時間帯が限られており、バス停の位置上は利用可能であっても、実際に日常的に利用できる公共交通は限られています。 ● 大樹町から帯広市までは約 2 時間を要しており、所要時間が長いことが、利用者にとって大きな負担となっています。 ● 重要性が高いものの、運賃や所要時間に対する負担感が大きく、負担軽減が課題であることが示されています。
町内交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活関連施設が市街地に集中していることから、町民が日常生活の用務に応じて市街地へ移動しやすい交通手段を引き続き確保していく必要があります。 ● あわせて、川北と川南に分かれる市街地構造を踏まえ、両地区を行き来しやすい市街地内交通の確保が課題となっています。 ● 使いやすい時間に利用できる交通を確保するため、運行本数や運行時間帯の見直しが必要となっています。 ● 市街地循環バスやふれあいバス等については、使いにくい時間帯や地域が残っていることから、既存の町内交通同士が相互に補完しながら、移動の空白が生じにくい運行となるよう調整していくことが課題です。 ● 市街地循環バスは安定した運行の継続が強く求められており、今後も日常生活を支える移動手段としてどのように維持していくかが重要な課題となっています。 ● 郊外部においては、自宅近くから移動できる交通手段へのニーズがあることから、農村部の居住形態に配慮した郊外バスの運行形態について検討していく必要があります。
ライドシェアを含めた新たな移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ● 使いやすい時間帯に利用できる交通手段の確保が課題となっています。 ● 道の駅などの主要バス停を交通拠点として活用し、既存の公共交通と一体的に利用できる環境を整えることが重要です。 ● ライドシェア実証実験における利用者数は少数にとどまっており、確認された一定のニーズに対して、どのような形で応えていくかが課題となっています。 ● 新たな移動手段の展開には、運転手確保や制度面の制約により、対応力の限界があることを踏まえる必要があります。 ● 当面は慎重に情報収集や事例調査を行いながら、検討を進めていく段階にあります。

分類	課題
公共交通への理解	<ul style="list-style-type: none"> ● ライドシェア実証実験では、「利用の仕方が分からない人」など、潜在的な利用層の存在も確認されており、こうした潜在需要をどのように取り込んでいくかが課題です。 ● 移動に対する意識や利用環境は住民ごとに異なることから、使いやすさの確保とあわせて、利用方法に対する理解促進の両面での対応が課題となっています。 ● ライドシェアを含めた新たな移動手段については、町民の認知や理解が十分に進んでいない状況にあります。
運転手の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● ライドシェア事業については、既存の交通事業者のみで運行体制を確保することは難しく、地域住民の協力を前提とした体制づくりが必要となる可能性があります。 ● また、オンライン点呼などの導入によりドライバー負担の軽減が図られる場合には、住民参加が進む可能性も考えられます。 ● タクシー需要が特定の時間帯に集中した場合には、現行の人員体制では対応に限界が生じる可能性があり、突発的・集中的な需要への対応力が課題となっています。 ● 交通事業者における運転手の高齢化が進んでおり、今後、退職等に伴う担い手不足が懸念されることから、将来的な運行体制の維持が課題となっています。 ● 高齢者などの交通弱者の生活交通を将来にわたり確保していく必要があり、限られた人材で公共交通サービスを維持していく体制づくりが大きな課題となっています。

2) 課題の可視化

前ページで整理した課題を、大樹町全体に落とし込むと下記のイメージとなります。



3 本計画の基本方針・計画目標

3-1 基本方針・計画目標

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。

(1) 基本方針（目指す姿）

将来にわたって住民の交通手段を確保するため、誰もが安心して移動できる利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

【基本方針の考え方】

- 本町のまちづくりのテーマである「人とひと・人と自然・人と宇宙がつながる 誰にでも居場所のあるまち大樹」を実現するためには、第6期大樹町総合計画の第4章「美しい自然と共生する持続可能なまち」に基づき、町民が安心・安全に生活移動ができる環境の整備が重要です。
- とりわけ、公共交通分野においては、現行の公共交通ネットワークを基本とし、市街地部では生活利便施設と住宅地を結ぶ市街地循環バスの安定的な運行の継続を図るとともに、農村部においては、高齢化の進行や散居形態といった地域特性を踏まえ、住宅と市街地の生活利便施設を結ぶ移動手段の維持・確保を基軸として施策を展開します。
- あわせて、これらの取組は新たな制度や仕組みの導入を前提とするものではなく、現状の運行体制やサービス水準を基本としながら、町民ニーズの変化や社会情勢の動向、交通事業者を取り巻く環境の変化等を踏まえ、必要に応じて柔軟に見直しを行い、安心して移動できる公共交通ネットワークの持続可能性を確保していくことを重視します。
- また、構築した公共交通網については、利用実態や町民の意見を踏まえながら、大樹町地域公共交通会議において継続的に状況を確認し、施策の改善や運行内容の見直しにつなげていくことで、町の実情に即した形で公共交通サービスを維持・充実させ、町民が安心して住み続けることのできる移動環境の確保を図ります。

(2) 計画目標

現状診断と課題を踏まえ、4つの計画目標と計画目標に紐づく施策を設定します。

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運行
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 町民の移動は自家用車が中心であり、公共交通は主に高齢者や運転が困難な方の生活を支える役割となっている。 ● 市街地循環バスは、拡充よりも現行の運行内容を維持・継続することへの評価が高い。 ● 農村部では、自宅近くから市街地まで移動できる交通手段へのニーズが一定程度存在している。 ● ライドシェアなどの新たなモビリティについては、認知や理解が十分に進んでいない状況にある。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 高齢者などの交通弱者の生活交通の確保。 ✓ 生活関連施設が市街地に集中しており、市街地へ移動しやすい交通手段の確保が必要。 ✓ 運行本数や運行時間帯を見直し、使いやすい時間に使える交通を確保することが必要。 ✓ 市街地循環バスやふれあいバス等で、使いにくい時間帯や地域を補うことが必要。 ✓ 農村部に配慮した運行形態の検討が必要。 ✓ ライドシェア実証実験は、地域の協力を前提に、実現可能性を見極めながら段階的に検証していく必要がある。
施策	<p><施策 1-1> 市街地循環バスによる生活利便施設間の回遊性の確保と運行の安定化</p> <p><施策 1-2> 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</p> <p><施策 1-3> 新たなモビリティへの段階的な対応</p>

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
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内外を結ぶ広域交通は十勝バス広尾線が担っており、帯広市方面への移動において重要な役割を果たしている。 ● 町内における広域バスの利用は、「大樹コスモール前」など道の駅周辺のバス停に集中している。 ● 市街地循環バスや郊外部交通と広域交通の接続拠点として、道の駅の位置付けが大きくなっている。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 道の駅など主要バス停を交通拠点として活用していく重要性。 ✓ 市街地内交通と広域交通の接続を意識した施策展開の必要性。
施策	<p><施策 2-1> 道の駅における交通拠点機能の強化</p>

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
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内には複数の公共交通があるが、運行内容や使い方が分かりにくい状況にある。 ● 公共交通に対して不安や距離感があり、利用のきっかけが少ない。 ● 公共交通を身近な移動手段として捉える意識は十分に高くない。 ● 町民の意見を継続的に反映する仕組みが限られている。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 人口減少に伴う、公共交通利用者の減少への対応。 ✓ 運賃や所要時間の負担軽減が課題。 ✓ 公共交通に対する認知や理解が十分に進んでいない。
施策	<p><施策 3-1> 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</p> <p><施策 3-2> 町民を対象とした公共交通乗り方教室や試乗会の実施</p> <p><施策 3-3> 町民等が利用しなくなる運賃施策の検討・実施</p> <p><施策 3-4> その他、大樹町に住み続けるために必要な交通施策の実施・継続</p>

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
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内外を結ぶ広域交通は十勝バス広尾線が担っており、帯広市方面への移動において重要な役割を果たしている。 ● 町内における広域バスの利用は、「大樹コスモール前」など道の駅周辺のバス停に集中している。 ● 市街地循環バスや郊外部交通と広域交通の接続拠点として、道の駅の位置付けが大きくなっている。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運転手確保や制度面の制約により、対応力には限界があることを踏まえる必要がある。 ✓ ライドシェア実証実験は、地域の協力を前提に、実現可能性を見極めながら段階的に検証していく必要がある。
施策	<p><施策 4-1> 大樹町地域公共交通会議の機能強化</p>

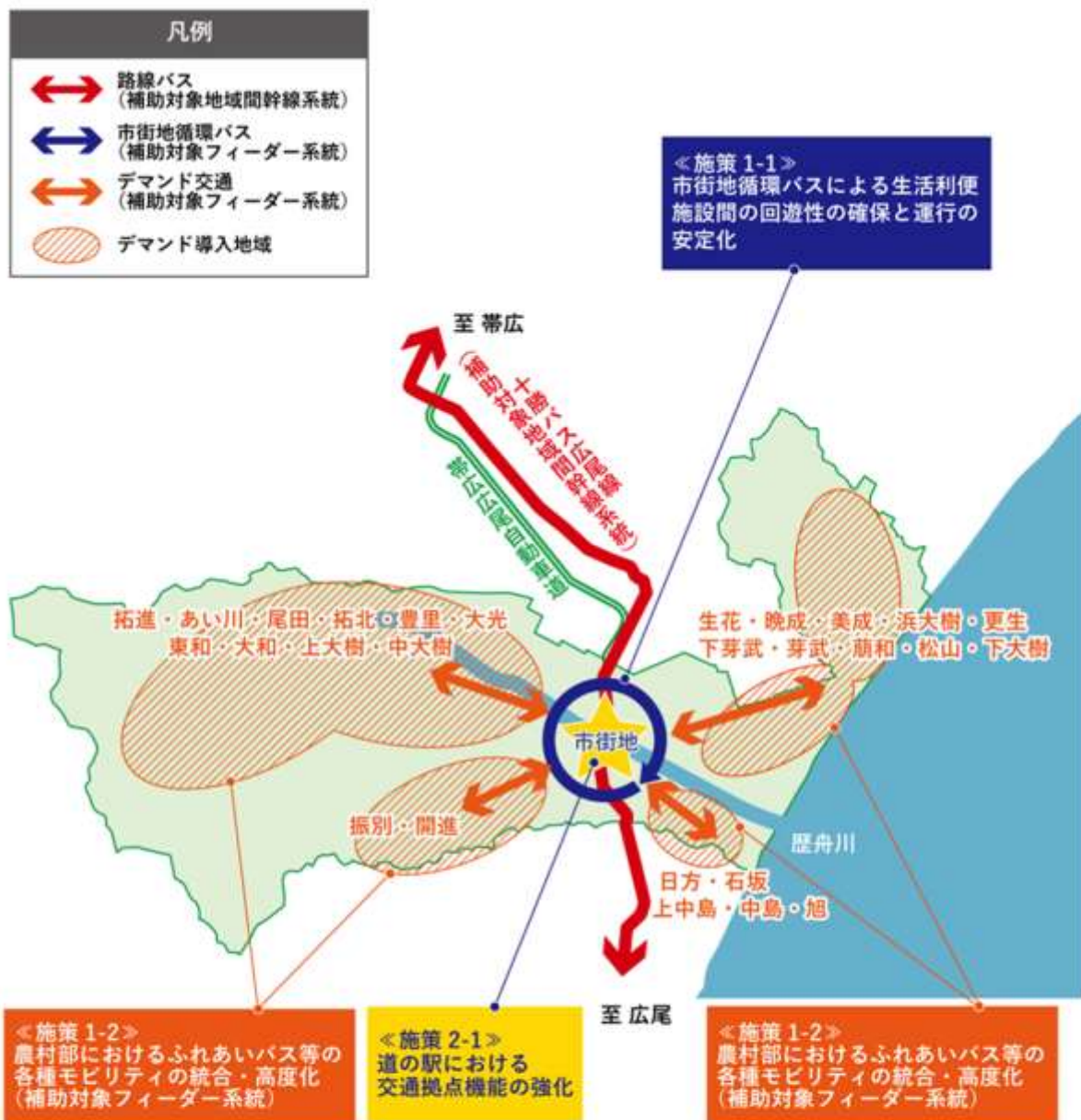
(3) 大樹町内の各交通の役割・位置づけ等

本町内を運行する各交通の役割・位置づけ等について、以下に整理します。

交通手段名	役割・位置づけ・維持の必要性	維持確保方針	実施主体
広尾線	<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線として、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る。中でも、学生の登下校を支える役割を担う。 町民の広域的な外出を確保するために維持が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、運行便数や運賃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。 	交通事業者
コミュニティバス「コスモ」	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の支線として、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。 市街地における生活利便施設間の移動を支える移動手段として、維持が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 （運行は交通事業者 に委託）
ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の支線として、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。 郊外部と市街地をつなぎ、生活移動を支える移動手段として維持が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の運行内容の維持に努めつつ、公共ライドシェアをはじめとするデマンド運行への移行など、他モビリティとの統合や高度化を検討する。 	大樹町 （運行は交通事業者 に委託）
<u>タクシー</u>	<ul style="list-style-type: none"> <u>目的地までのドアツードアの移動手段として、通院や買い物、私用等の生活移動の役割を担う。</u> <u>上記の交通手段が運行していないエリアや、バスの空白時間には唯一の公共交通手段となることから維持が必要。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> <u>これまで同様、新たなモビリティの実証実験等については、協働で推進する。</u> <u>一方で、新たな交通手段の導入に際しては、既存の交通事業者への影響を十分に精査する必要がある。</u> 	<u>交通事業者</u>

(4) 大樹町内の目指す姿

本町の地域公共交通の目指す姿について、以下に整理します。



利用促進策等

- 策 1-3 新たなモビリティへの段階的な対応
- 策 3-1 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
- 策 3-2 町民を対象とした公共交通乗り方教室や試乗会の実施
- 策 3-3 町民等が利用しなくなる運賃施策の検討・実施
- 策 3-4 その他、大樹町に住み続けるために必要な交通施策の実施・継続
- 策 4-1 大樹町地域公共交通会議の機能強化

4 施策

4-1 施策内容の整理

以下では、本町の地域公共交通の目指す姿を実現するための、計画目標に基づく事業の具体的な内容等を整理します。

計画目標 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運行

施策 1-1 市街地循環バスによる生活利便施設間の回遊性の確保と運行の安定化

施策内容	1) 回遊性の確保 ・大樹町市街地において、商業施設、医療機関、公共施設などの各種生活利便施設と住宅地を結ぶ市街地循環バス（コスモ）の運行を継続することにより、町民の日常的な移動手段を確保し、誰もが安心して生活できる移動環境を維持します。 ・また、利用実態や住民ニーズの変化を踏まえ、運行ルート、ダイヤ、停留所配置などについて継続的な見直しを行い、市街地循環バス（コスモ）を町内公共交通体系の基盤として、より一層定着させていきます。		
	2) 運行の安定化 ・運行の継続にあたっては、大樹町の財政負担のみならず、国土交通省の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（フィーダー補助）を継続して活用し、持続可能な財源構造の確立を図ります。あわせて、車両の更新やバリアフリー対応の推進についても、国庫補助制度の活用を検討し、誰もが安心して利用できる移動環境の整備を進めます。		
関係者の役割	大樹町	・運行の統括、制度設計、事業者との協議 ・利用状況の分析 ・住民周知、モニタリングの実施	
	交通会議	・運行結果のモニタリング ・住民の意見・要望のフィードバック	
	交通事業者	・運行の実施、運行効率・安全性の確保 ・運行状況のフィードバック	
	地域住民	・市街地循環バス（コスモ）の利用 ・意見・要望の提供	
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	・運行の継続 ・補助金の活用継続 ・利用実態の把握 ・継続的な見直し	・運行の継続 ・補助金の活用継続 ・利用実態の把握 ・継続的な見直し	・運行の継続 ・補助金の活用継続 ・利用実態の把握 ・継続的な見直し

施策 1-2 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

施策内容	1) 現行運行体制の維持 <ul style="list-style-type: none"> ・農村部において運行しているふれあいバスや通院バスなどの各種モビリティについては、統合・高度化に向けた実証運行を令和7年度に実施したものの、利用者数が限定的であったことを踏まえ、当面は現行の運行体制を基本として維持します。 ・現在の利用者にとっての移動手段を確実に確保し、農村部における生活交通の安定的な維持を図ります。 		
	2) 統合・高度化に向けた継続的な検討 <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の結果や運行実績を踏まえつつ、ふれあいバス等の各種モビリティの統合・高度化については、引き続き検討を継続します。 ・あわせて、地域住民からの要望や移動ニーズの変化、モビリティに対する意識の変容などを丁寧に把握し、状況の変化が認められた場合には、速やかに運行形態の見直しや新たな取組の検討を行います。 		
	3) 柔軟に対応できる体制の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・将来的な統合・高度化の実施に備え、制度設計や運行体制の選択肢について整理を進め、必要に応じて速やかに対応できる体制を整えます。 ・これにより、農村部における移動手段を、地域の実情に即した形で段階的に高度化していく基盤を構築します。 		
	4) 公共ライドシェアをはじめとするデマンド型交通への移行に向けた検討 <ul style="list-style-type: none"> ・公共ライドシェアを含めたデマンド型交通の運行により、交通空白地を解消しつつ、利便性を高めながら各モビリティを集約できる可能性があります。 ・料金・時期・運行地域を変えるなどして、今後も実証実験を重ね、移行する際はファイダー補助等の国庫補助の活用を検討し、路線の再編も検討します。 		
関係者の役割	大樹町	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の統括、制度設計、事業者との協議 ・利用状況の分析 ・住民周知、モニタリングの実施 	
	交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・運行結果のモニタリング ・住民の意見・要望のフィードバック 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の実施、運行効率・安全性の確保 ・運行状況のフィードバック 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・各種モビリティの利用 ・意見・要望の提供 	
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の農村部の路線形態の運行継続 ・地域住民ニーズの把握 ・統合・高度化に向けた検討や実証実験の継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の農村部の路線形態の運行継続 ・地域住民ニーズの把握 ・統合・高度化に向けた検討や実証実験の継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民ニーズの把握 ・農村部の交通形態の統合・高度化による路線の再編

施策 1-3 新たなモビリティへの段階的な対応

施策内容	1) 新たなモビリティに関する情報収集・事例研究 <ul style="list-style-type: none"> 自動運転技術やライドシェアを含む新たなモビリティについては、大樹町における必要性や有効性を見極めるため、全国の先行事例や実証事業の動向、制度動向等の情報収集及び研究を進めます。 あわせて、人口規模や地理条件、既存公共交通との役割分担などを踏まえ、大樹町に適した新たなモビリティの在り方について整理を行います。 		
	2) 持続可能性を踏まえた導入可能性の検証 <ul style="list-style-type: none"> 新たなモビリティの導入にあたっては、運行経費、運営体制、人材確保などを含め、大樹町の財政規模において持続的に維持できるかどうかの観点から検証を行います。 一過性の取組に終わらせないため、導入後の運営を見据えた費用対効果や継続可能性について整理を進めます。 		
関係者の役割	3) 実証実験への柔軟な参画 <ul style="list-style-type: none"> 国や道の補助制度等を活用し、大樹町の財政負担が少ない形で実証実験に参加できる場合には、地域課題の解決に資するかどうかを見極めたうえで、積極的に参画を検討します。 実証実験を通じて得られた知見を、今後の公共交通施策や新たなモビリティ導入の判断材料として活用します。 		
	大樹町	<ul style="list-style-type: none"> 事例調査及び導入可能性の整理 財政負担及び持続性の検証 既存交通との役割分担の検討 	
	交通会議	<ul style="list-style-type: none"> 新たなモビリティの位置付けに関する協議 実証実験結果の評価 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 技術動向や制度情報の提供 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 新たなモビリティに対する意見提供 	
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> 各種事例調査 制度・補助制度の情報収集 大樹町における必要性の整理 導入可能性及び持続性の検証 	<ul style="list-style-type: none"> 各種事例調査 制度・補助制度の情報収集 大樹町における必要性の整理 導入可能性及び持続性の検証 	<ul style="list-style-type: none"> 各種事例調査 制度・補助制度の情報収集 大樹町における必要性の整理 導入可能性及び持続性の検証

施策事業 2-1 道の駅における交通拠点機能の強化

<p>施策内容</p>	<p>1) 乗換環境の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所の配置や動線の整理、待合環境の充実などにより、利用者が安心して乗り換えできる環境の整備を進めます。 ・高齢者や観光客を含む多様な利用者にとって分かりやすく、利用しやすい交通拠点となるよう改善を図ります。 ・町内外を結ぶ公共交通の乗換拠点としての機能を強化することにより、公共交通ネットワーク全体の利便性向上を図ります。 <p>2) 情報発信機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表や路線図、運行情報等の分かりやすい掲示により、公共交通に関する情報提供機能の充実を図ります。 ・観光案内や地域情報と連携した情報発信を行い、公共交通の利用促進につなげます。 <p>3) 周辺機能との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅の商業機能や観光機能と公共交通を連携させることで、地域の交流促進や滞在時間の拡大を図ります。 ・町内の観光資源や生活利便施設へのアクセス拠点としての機能を高めていきます。 <p>4) 十勝地域公共交通計画との連動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十勝地域生活交通確保対策協議会第3分会において近隣市町村と連携し、広域移動に係る利用実態の調査・分析や移動サービスの最適化に向けた検討を行い、広尾線の維持を図ります。
-------------	--

<p>関係者の役割</p>	大樹町	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点機能強化の企画・調整 ・施設管理者等との調整 ・他町村との連携
	交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点機能の在り方の協議 ・施策進捗の確認
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報の提供 ・乗換環境改善への協力
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者視点での意見提供

<p>施策実施の想定スケジュール</p>	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p>	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p>	<p>長期 (計画推進5年目以降)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点としての役割整理 ・現状の乗換環境・情報提供の確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点としての役割整理 ・現状の乗換環境・情報提供の確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点としての役割整理 ・現状の乗換環境・情報提供の確認

施策事業 3-1 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

施策内容	<p>1) 公共交通情報の“見える化”による利用環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内を運行するすべての公共交通について、情報を一体的に整理し、利用者が容易に必要な情報を得られる環境を整備します。 ・情報不足や分かりにくさを解消することで、公共交通利用の心理的なハードルを下げ、利用促進につなげます。 ・公共交通の全体像を可視化することで、各交通手段の役割分担や接続関係を明確にし、公共交通ネットワークとしての一体性を高めます。 <p>2) 利用者の使いやすさを重視した構成の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通マップについては、すべての交通手段を一つのマップに集約する方法に加え、利用者の視点に立ち、モビリティごとに運行概要や利用方法を整理した資料構成とすることも含めて検討します。 ・高齢者や観光客など、多様な利用者が直感的に理解できる表現や構成とすることで、公共交通の利用促進につなげます。 <p>3) 周知・配布による利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・作成した公共交通マップは、町広報、公共施設、道の駅、医療機関等を通じて配布するとともに、町ホームページ等での掲載も行い、広く周知を図ります。 ・継続的な更新を行うことで、正確で信頼性の高い情報提供を維持します。 		
	関係者の役割	<p>大樹町</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マップ作成及び配布の実施 ・周知活動の実施 <p>交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マップ内容の確認 ・構成案に関する協議 ・周知活動の協力 <p>交通事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行情報の提供 ・内容確認への協力 ・周知活動の協力 <p>地域住民</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マップの活用 ・分かりやすさに関する意見提供 	
施策実施の想定スケジュール	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて、内容及び構成の更新 ・配布・周知の実施 ・表現方法の改善 	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて、内容及び構成の更新 ・配布・周知の実施 ・表現方法の改善 	<p>長期 (計画推進5年目以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて、内容及び構成の更新 ・配布・周知の実施 ・表現方法の改善

施策事業 3-2 町民を対象とした公共交通乗り方教室や試乗会の実施

施策内容	1) 公共交通利用への不安や戸惑いの解消 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用に不慣れな町民に対し、乗り方や利用方法が分からないことによる不安や抵抗感を和らげることを目的として、公共交通乗り方教室や試乗会の実施について検討します。 特に高齢者をはじめ、公共交通の利用経験が少ない町民が、安心して利用を始められる環境づくりを進めます。 		
	2) 無理のない実施方法の検討 <ul style="list-style-type: none"> 乗り方教室や試乗会については、実施手法や対象、実施時期を含め、町の体制や他施策の進捗状況を踏まえながら、無理のない形での実施を検討します。 既存の行事や地域活動と連携するなど、効率的かつ実行可能性の高い方法を模索します。 		
関係者の役割	3) 利用促進施策との連携 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップの作成や情報発信の取組と連携し、情報提供と体験機会を組み合わせた形で、段階的な利用促進につなげていきます。 必要性や効果を見極めながら、実施の可否や内容を柔軟に判断します。 		
	大樹町	<ul style="list-style-type: none"> 実施方法や内容の検討 関係者との調整 	
関係者の役割	交通会議	<ul style="list-style-type: none"> 施策の必要性や方向性の確認 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 運行説明や資料提供への協力 試乗等への協力検討 	
関係者の役割	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 参加や意見提供への協力 利用者目線での意見発信 	
	施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目) <ul style="list-style-type: none"> 実施内容や方法の整理 他施策との連携可能性の検討 	中期 (計画推進3～4年目) <ul style="list-style-type: none"> 実施内容や方法の整理 他施策との連携可能性の検討

施策事業 3-3 町民等が利用したくなる運賃施策の検討・実施

施策内容	1) 市街地循環バス「コスモ」における回数券の継続 <ul style="list-style-type: none"> 市街地循環バス（コスモ）については、利用者の負担軽減や継続利用の促進を目的として、現在実施している回数券制度を引き続き継続します。 日常的に利用する町民にとって利用しやすい運賃体系を維持することで、公共交通を身近な移動手段として定着させていきます。 		
	2) 利用意欲を高める運賃施策の検討 <ul style="list-style-type: none"> 町民等が「使ってみたい」「使い続けたい」と感じられる運賃施策について、利用実態やニーズを踏まえながら検討を進めます。 町民等がより利用しやすい環境を整えるため、キャッシュレス決済の導入など、運賃支払い方法の利便性向上に資する取組について検討します。 新たな運賃施策の導入にあたっては、利用者の利用環境や交通事業者の運用負担等も踏まえ、実現可能性を見極めながら、段階的に検討を進めます。 		
関係者の役割	3) 他の公共交通と連携した企画乗車券の検討 <ul style="list-style-type: none"> 大樹町で運行する公共交通と町内外を運行する公共交通を乗り継いで利用する場合の負担軽減に資する企画乗車券について、利用者ニーズを踏まえた検討を進めます。 関係する公共交通の利用者が増加することで、収入状況の安定に繋がり、持続可能性が向上することを期待し、公共交通を組み合わせる移動しやすい環境づくりを進めます。 		
	大樹町	<ul style="list-style-type: none"> 既存事業の検討 運賃施策全体の制度検討 	
	交通会議	<ul style="list-style-type: none"> 運賃施策の方向性に関する協議 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 運賃制度の運用協力 企画乗車券に関する実務への協力 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 回数券等の利用 運賃制度に対する意見提供 	
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> 既存実施事業の継続 運賃施策に関する課題整理 他交通機関との連携可能性整理 	<ul style="list-style-type: none"> 既存実施事業の継続 運賃施策に関する課題整理 他交通機関との連携可能性整理 	<ul style="list-style-type: none"> 既存実施事業の継続 運賃施策に関する課題整理 他交通機関との連携可能性整理

施策内容

1) 地域の実情に応じた交通施策の柔軟な検討・実施

- ・本計画に位置付けた施策に加え、大樹町に住み続けるために必要となる交通施策について、社会情勢や町民ニーズの変化を踏まえながら、柔軟に検討し、必要に応じて実施・継続します。
- ・高齢化の進行や人口構造の変化、交通事業者を取り巻く環境の変化などを踏まえ、既存施策では対応が難しい課題が生じた場合にも、状況に応じて適切に対応できる体制を確保します。
- ・あわせて、路線の再編や運行形態の変更など、町内公共交通の仕組みが大きく変化する場面においては、町民の受け止め方や意見を把握し、今後の検討や協議を進めるための議論の土台として活用します。なお、町民意見の把握については、必要に応じて、ワークショップの開催や既存の集まり等の機会を活用し、意見を聴取します。
- ・また、交通施策の検討、実施する際には、町内のタクシー事業者をはじめとした、町民の生活の足の確保に関わる関係者と連携し、持続可能な施策事業の展開を図ります。

2) 既存施策の補完・発展及び施策検討への反映

- ・既存の公共交通施策を補完する取組や、より効果を高めるための追加施策についても検討し、小規模な取組や段階的な対応も含め、町の実情に合った交通施策の積み重ねを図ります。
- ・あわせて、町民から聴取した意見については、施策の是非や方向性を検討・協議するための参考資料として整理し、公共交通施策の検討や見直しの議論の土台として活用します。
- ・さらに、町内のタクシー事業者をはじめとした、町民の生活の足の確保に関わる関係者と役割分担や連携の在り方を整理しながら、町内公共交通を支える体制の維持・充実につなげていきます。

3) 継続的な見直しによる施策の充実

- ・交通施策については、実施後の状況を踏まえ、必要に応じて見直しや改善を行いながら、持続可能な形での展開を目指します。

関係者の役割	大樹町	<ul style="list-style-type: none"> ・交通課題の把握 ・施策の検討及び実施判断
	交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな施策の方向性に関する協議 ・施策実施の妥当性確認
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・現場状況や課題の情報提供 ・施策検討への助言
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・生活に基づく意見提供 ・施策への理解と協力

施策実施スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな課題の把握 ・対応の必要性の整理 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな課題の把握 ・対応の必要性の整理 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな課題の把握 ・対応の必要性の整理

施策 4-1 大樹町地域公共交通会議の機能強化

施策内容	<p>1) 協議・調整体制としての役割の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大樹町地域公共交通会議について、町内公共交通施策の検討、調整及び合意形成を行う中核的な場として位置付けます。 ・各施策の進捗状況や課題を共有し、関係者間で認識を揃えながら計画を推進していく体制を整えます。 ・運転手不足など公共交通の運営を取り巻く構造的な課題についても、関係者が情報を共有し、対応の方向性を検討する場として機能させます。 <p>2) 施策推進・評価機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各施策の実施状況や効果について定期的に確認し、必要に応じて見直しや改善につなげます。 ・計画の実効性を高めるため、単なる情報共有の場にとどまらず、施策推進を支える会議体としてのモニタリング体制を構築します。 ・運転手確保や人材確保に関する取組状況についても継続的に確認し、必要な対応の検討につなげます。 <p>3) 関係者間の連携体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政、交通事業者、関係機関等が継続的に意見交換できる場として、連携体制の強化を図ります。 ・町内公共交通を支える関係者が共通認識を持って施策を進められる環境づくりを進めます。 ・運転手不足への対応についても、交通事業者のみの課題とせず、関係者が連携して対応策を検討する体制づくりを進めます。 			
	関係者の役割	<p>大樹町</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会議の運営及び統括 ・施策進捗状況の整理 ・運転手確保に向けた取組の検討や関係機関との調整 	<p>交通会議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策内容の協議 ・進捗及び課題の共有 ・運転手不足への対応方針や連携方法の検討 	<p>交通事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場状況の報告 ・施策検討への意見提供 ・運転手確保に関する課題や実情の共有
	<p>地域住民</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者視点での意見提供 ・公共交通に対する意識共有 ・地域での支え合いの視点からの意見提供 			
施策実施スケジュール	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モニタリング項目・確認指標の設定 ・定期的な進捗確認の実施 ・運転手確保に向けた連携のあり方の検討 	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モニタリング項目・確認指標の設定 ・定期的な進捗確認の実施 ・運転手確保に向けた連携のあり方の検討 	<p>長期 (計画推進5年目以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モニタリング項目・確認指標の設定 ・定期的な進捗確認の実施 ・運転手確保に向けた連携のあり方の検討 	

5 本計画のKPI・目標値

5-1 評価指標の設定

(1) 本計画のKPI・目標値

本計画に基づいて実施する各施策については、その進捗状況や効果を客観的に把握するとともに、町内公共交通が将来にわたり安定的に維持・運営されているかという観点から評価を行うため、評価指標（KPI）及び目標値を設定します。

評価指標は、単に利用者数の増減を把握するためのものではなく、運行の効率性や財政負担の状況なども含め、公共交通の持続可能性を多面的に確認するための指標として位置付けます。

毎年度の評価を通じて、利用状況、収支状況、公的負担の水準などを継続的に把握し、必要に応じて運行方法や施策内容の見直しにつなげることで、町民の生活を支える公共交通の利便性の確保と、将来にわたって維持可能な運営体制の両立を図ります。

表 5-1 評価指標（一覧）

評価指標	現状値	目標値
① 市街地循環バスの利用者数	2,258 人/年	2,500 人/年
② 市街地循環バスの収支率	3.97 %/年	4.0%
③ 市街地循環バスへの公的資金投入額	5,172 千円/年	5,967 千円以内
④ 住民一人あたりの公共交通のコスト	2,748 円/人・年	3,500 円以内
⑤ 地域公共交通会議での自己評価シートの報告・点検	0 回/年	1 回/年

※①～③の指標については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の報告値による。

(2) 各評価指標の考え方・測定方法

本計画に基づいて実施する各施策について、その進捗状況や効果を客観的に把握し、計画が適切に推進されているかを確認するための評価指標（KPI）を設定します。

また、評価指標は単に数値の増減を確認するためのものではなく、施策の見直しや改善の必要性を判断する材料として位置付けます。毎年度の評価を通じて課題を把握し、必要に応じて施策内容や運行方法の見直しにつなげることで、地域公共交通の利便性と持続可能性の両立を図ります。

① 市街地循環バスの利用者数
【考え方】 <ul style="list-style-type: none">市街地循環バスが町民の生活交通としてどの程度定着しているかを把握するための基本的な指標です。回遊性の確保、運行内容の見直し、運賃施策、情報提供施策など、複数の施策効果を総合的に反映するものとして位置付けます。人口減少下においては「大きな減少をさせない」「一定水準を維持する」ことも重要な評価視点となることから、この項目では、<u>利用実績から目下の目標値を設定し、最終的には大樹町デジタル田園都市構想総合戦略の KPI である令和 10 年度目標値 2,750 人を目指します。</u>
【測定方法】 <ul style="list-style-type: none">交通事業者が保有する乗車実績データを基に整理します。月別・年度別の乗車人数などを参考に、年間の利用者数を集計します。

② 市街地循環バスの収支率
【考え方】 <ul style="list-style-type: none">市街地循環バスの運行がどの程度効率的に行われているかを把握する指標です。黒字化を目指すものではなく、町の財政負担が過度になっていないか、改善の余地があるかを確認する管理指標として設定します。
【測定方法】 <ul style="list-style-type: none">交通事業者が保有する運行収支資料を基に整理します。運賃収入などの収入データと、運行に要する経費（人件費、燃料費、車両関係費等）を用いて、算出します。

③ 市街地循環バスへの公的資金投入額

【考え方】

- 市街地循環バスを維持するために、どの程度の公的資金が投入されているかを把握する指標です。
- 国庫補助金の活用状況を含め、財政的に持続可能な水準に収まっているかを確認します。

【測定方法】

- 町の予算書・決算書および補助金関係資料を基に整理します。
- 市街地循環バスの総事業費に対し、国庫補助金や道補助金と町の負担額を集計します。

④ 住民一人あたりの公共交通のコスト

【考え方】

- 本町が公共交通の維持に要している財政負担が、人口規模に対してどの程度の水準にあるのかを把握し、公共交通施策の持続可能性を確認するための指標として設定します。
- 住民一人あたりのコストとして整理することで、単年度の支出額の増減だけでなく、人口減少が進行する中における町の負担水準の変化を継続的に把握することが可能となります。
- あわせて、人件費や燃料費等の上昇といった外部要因による影響も踏まえつつ、本指標が人件費や物価の上昇率を超えて大きく上昇する場合には、運行内容や便数など既存交通の在り方について見直しを検討する判断材料として活用します。

【測定方法】

- 住民一人あたりの公共交通のコストは、当該年度（n年度）の当初予算に計上した公共交通関連経費（実証実験等の臨時的経費を除く）を用い、分母には、前年度末（n-1年度末）の本町人口を用います。
- また、算出式は次のとおりとします。

【住民一人あたりの公共交通のコスト】

$$= n \text{ 年度当初予算額（歳出予算額 - 特定財源充当額）} \div n-1 \text{ 年度末人口}$$

⑤ 地域公共交通会議での評価結果の報告

【考え方】

- 本計画に基づく各施策の進捗状況や効果、課題について、大樹町地域公共交通会議において定期的に確認し、計画の実効性と継続的な改善が図られているかを把握するための指標として設定します。
- 単に施策を実施したかどうかではなく、評価結果を関係者間で共有し、必要な見直しや対応方針が検討されているかを確認することで、公共交通施策の持続可能な運営につなげることを目的とします。

【測定方法】

- 各年度において、大樹町地域公共交通会議において実施した施策の進捗状況及び評価結果の報告の有無を確認します。

5-2 本計画のモニタリング

本計画を実効性のあるものとして運用していくためには、計画に位置付けた施策・事業の進捗状況や効果を継続的に把握・検証し、その結果を施策の改善や計画の見直しにつなげていく体制を構築することが重要です。

このため、本計画では、大樹町地域公共交通会議を、計画のマネジメントおよびモニタリングを担う中核的な組織として位置付けます。

交通会議は、計画全体の方向性や施策の継続・見直しに関する判断、関係者間の合意形成を行う場であるとともに、KPIに基づくモニタリング結果を確認し、計画運用に反映させる役割を担います。

交通会議におけるモニタリングでは、前章で設定した KPI および目標値を基本的な確認材料として、数値の達成・未達のみを評価するのではなく、利用実態や現場の状況、地域住民や利用者の意見等も踏まえ、総合的に状況を把握します。

これにより、KPI を単なる管理指標として扱うのではなく、施策の改善や次の判断につなげるための共通の基礎情報として活用します。

また、モニタリングは交通会議開催時のみ行うものではなく、関係部署や交通事業者から提供される利用実績や運行状況等を通じて、継続的に情報を整理します。これらの整理結果を交通会議で共有し、施策の継続、改善、見直しの検討に活用します。

このように、交通会議がマネジメントとモニタリングの両機能を担う体制とすることで、KPI の確認、状況整理、判断、改善という一連のプロセスを計画運用の中に位置付け、地域公共交通を取り巻く状況の変化に柔軟に対応しながら、本計画を継続的にアップデートしていく運用体制を構築します。

表 5-2 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	● 十勝地区バス労働組合連合会
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 5-3 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施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

5-3 EBPMに基づくモニタリング

EBPM（エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング。証拠に基づく政策立案）とは、政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠（エビデンス）に基づくものとすることです。

本計画では、施策・事業の効果や課題を客観的に把握し、適切な改善につなげていくため、EBPMの考え方に基づいたモニタリングを行います。

交通会議では、KPI・目標値に基づく数値データを基本としつつ、それらの背景にある利用実態や地域の状況を総合的に整理・確認します。

あわせて、地域住民や利用者からの意見、交通事業者からの現場情報、交通会議での意見交換を通じて得られる定性的な情報についても整理し、数値だけでは把握しきれない実態を補完します。

これらの定量・定性の情報を組み合わせることで、施策が地域の実情に即して機能しているか、改善が必要な点はどこにあるかを多角的に検証し、その結果を交通会議において共有・議論し、施策の継続、運用改善、見直しの必要性について判断します。

このように、EBPMに基づくモニタリングは、KPIの数値を評価して終えるものではなく、数値と現場の状況を結び付け、次の判断や改善につなげるプロセスとして位置付けます。

区分	データの種類	主な内容	主な活用目的	収集整理主体
利用実態	市街地循環バス利用者数	月別・年度別の乗車人数、便別・時間帯別利用状況	利用状況の把握、施策効果の検証、運行内容見直しの判断	交通事業者 町
	地域間幹線系統利用者数	路線別・停留所別の乗降者数、町内発着利用者数	広域交通機能の維持状況確認、結節点施策の効果検証	交通事業者 町
財政状況	市街地循環バス収支データ	運賃収入、運行経費（人件費・燃料費等）	運営効率性の把握、収支改善の検討材料	交通事業者 町
	市街地循環バスへの公的資金投入額	総事業費、国庫補助金額、町の実質負担額	財政負担の水準確認、持続可能性評価	町
	本町の公共交通関連総費用	各交通施策に係る事業費、補助金額、町負担額	町全体として公共交通施策の妥当性評価	町
サービス水準	運行ダイヤ・本数・運行区域	路線構成、運行頻度、運行時間帯、停留所配置	利便性評価、見直し検討の基礎資料	交通事業者 町
利用者意識	利用者アンケート・交通会議、意見交換での声	利用満足度、改善要望、利用しない理由	サービス改善、施策方向性検討	町
人口・地域特性	人口・高齢化率・施設立地	人口動態、高齢者分布、医療・商業施設位置	交通需要の将来見通し、施策妥当性確認	町

5-4 モニタリングの実質化

本計画では、モニタリングを単なる実績確認にとどめず、施策の改善や計画運用に確実につなげるため、年間を通じたモニタリングと見直しの流れを明確化します。

具体的には、大樹町地域公共交通会議を中心に、日常的な状況把握と、定期的な整理・判断を組み合わせた年間サイクルによりモニタリングを実施します。

計画期間中は、関係部署や交通事業者から提供される利用実績、運行状況、収支等の情報を通じて、施策・事業の状況を継続的に把握します。これにより、数値の変化や現場で生じている課題を早期に把握し、必要に応じて対応の検討を行います。

また、一定のタイミング（年度単位等）で、前章までに示した KPI を中心に、定量的なデータと定性的な情報を整理します。この整理では、単に数値の増減を確認するのではなく、その背景や要因についてもあわせて確認し、施策の効果や課題を多面的に把握します。

その上で、交通会議において、整理した結果を共有し、

「継続して取り組む施策」

「運用の改善が必要な施策」

「見直しの検討が必要な施策」

といった観点から整理を行い、次年度以降の対応方針を検討します。

検討結果については、必要に応じて施策の運行内容や支援方法の改善、KPI の見直し、計画内容の更新等に反映し、次の取組につなげます。この一連の流れを繰り返すことで、計画の実効性を高めていきます。

このように、本計画では、KPI の設定、モニタリング、判断、改善という一連のプロセスを年間サイクルとして明確に位置付けることで、計画を継続的にアップデートしていく運用を行います。

出典：MOBILITY UPDATE PORTAL（国土交通省）

図 5-1 モニタリングの実質化に向けた自己評価シートの例

資料編

資料1 地域の現況

1) 気温・降水量

本町の気候は大陸型で、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3月の厳寒期には氷点下となります。



出典：気象庁

図 資料-1 大樹町の降水量と気温（1991年～2020年の平均値）

2) 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 資料-2 大樹町の産業別人口割合

3) 人口分布

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あり、郊外部、農村部の生活交通の確保も重要となります。

また、高齢化率は令和2年においても30%を超える地域が大半となっています。

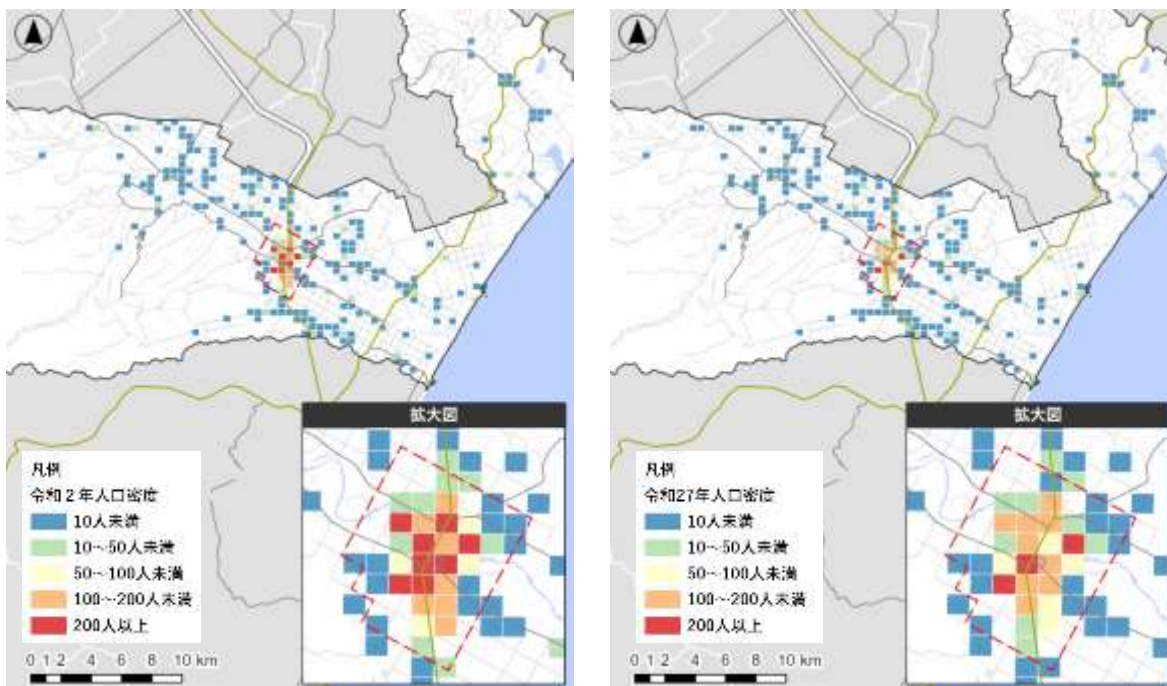
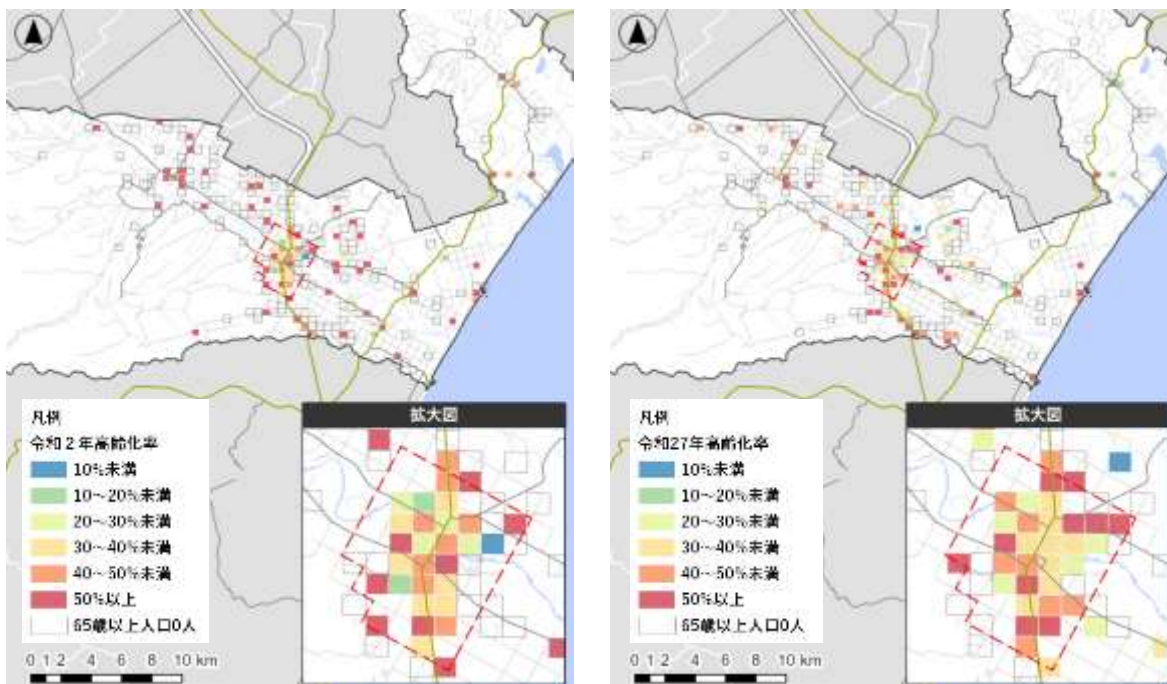


図 資料-3 人口分布図（左：令和2年、右：令和27年）

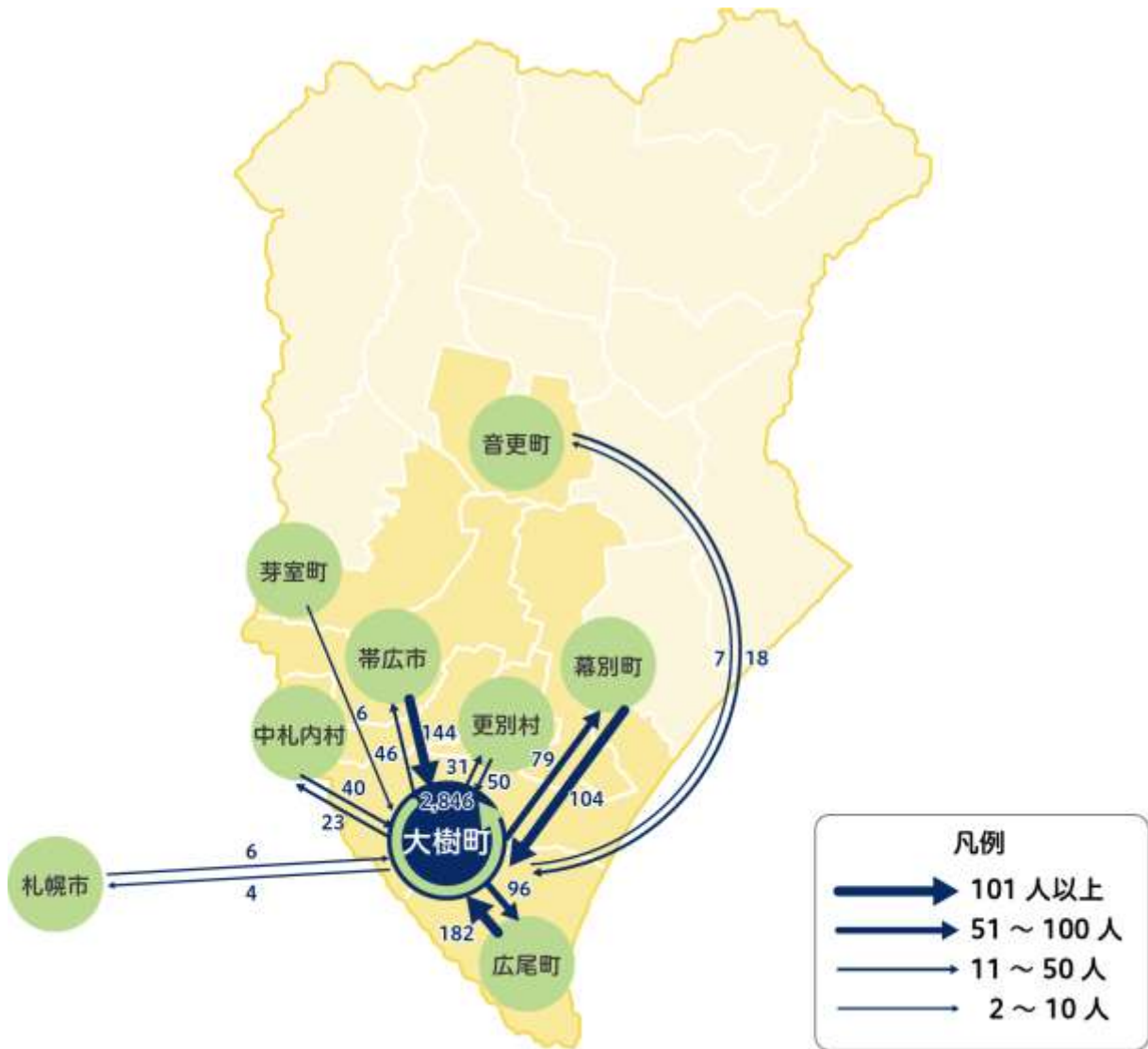


出典：国勢調査

図 資料-4 高齢化率（左：令和2年、右：令和27年）

4) 通勤・通学流動

令和2（2020）年の国勢調査より、大樹町に係る通勤・通学時の流動を見ると、大樹町内の流動が大半を占めますが、周辺自治体の帯広市、幕別町、広尾町などとの流動が多いことがわかります。町内の地域公共交通の他、広域的な地域公共交通の確保も重要です。



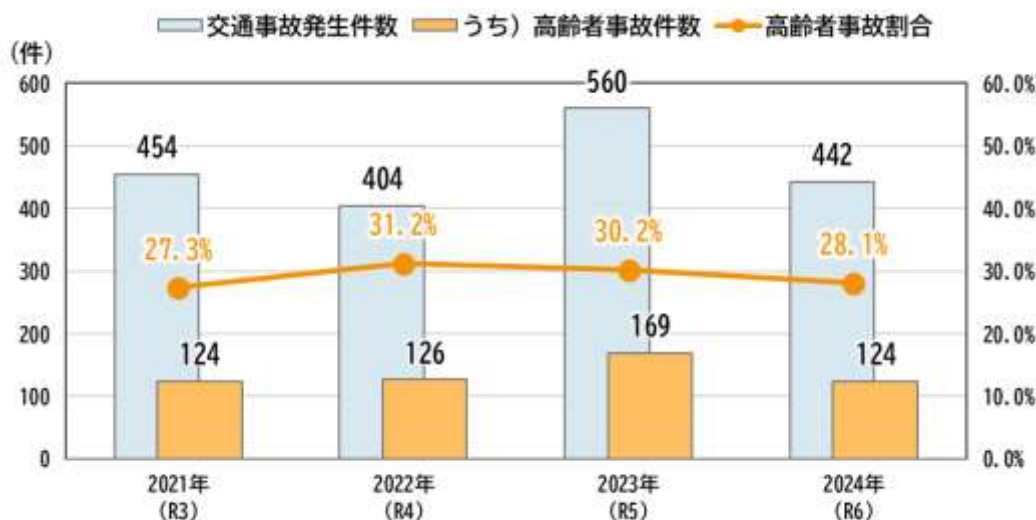
※2人以上の流動数を掲載
出典：令和2年国勢調査

図 資料-5 通勤・通学流動

5) 交通事故発生状況

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 400～500 件ほど発生しており、そのうち、高齢運転手が第一当該者となる交通事故は、約 3 割となっています。

自動車に依存しない公共交通網の構築や高齢者等の安全な移動の確保が重要となります。



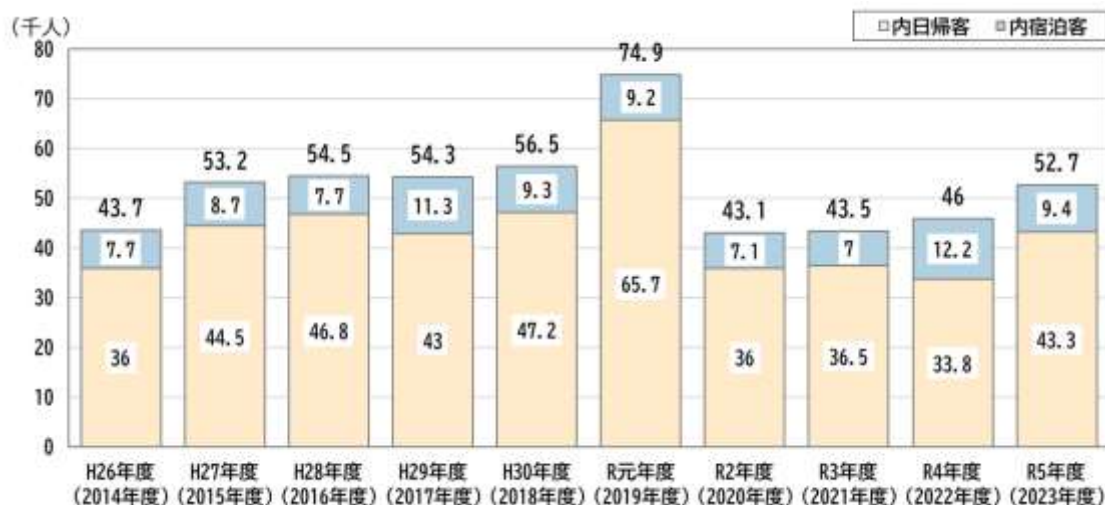
※高齢者事故件数 (事故割合)：第一当事者が高齢者の事故件数 (事故割合)

出典：十勝地区交通安全推進交通会議「十勝の交通安全」

図 資料-6 十勝管内における交通事故の発生件数と高齢者事故の割合

6) 観光入込客数の推移

本町の観光入込客数は、晩成温泉や民間のロケット打ち上げ等により増加傾向にあり令和元(2019)年度には 70 万人を超えましたが、令和 2(2020)年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しました。令和 5(2023)年度には 50 万人を超えるまでに回復しています。



出典：北海道「北海道観光入込客数調査報告書」

図 資料-7 大樹町における観光入込客数の推移

資料2 地域公共交通の運行状況

1) 十勝バス

大樹町では、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、十勝バスが運行主体の広尾線（1路線1系統）が運行しています。

表 0-1 十勝バスの運行状況<令和7（2025）年6月2日改正>

路線名	区間			運行曜日	便数	始発	終発	最短所要時間
広尾線	帯広駅B T	大樹コスモール前	広尾 営業所前	平日	上 12	6:02	20:20	2:36
					下 12	5:11	18:24	2:41
				土曜日 日曜日 祝日	上 8	7:15	20:20	2:39
					下 8	5:52	18:24	2:41

出典：十勝バス 時刻表

2) コスモ

大樹町では、町民等の移動手段の確保を目的として、コミュニティバス「コスモ」（1路線2系統）が市街地内を循環運行しています。

表 0-2 コスモの運行状況<令和6（2024）年4月1日改正>

路線名等	区間			運行曜日	便数	始発	終発	最短所要時間
南ルート	コスモール 大樹	町立病院前	コスモール 大樹	月曜日 水曜日 金曜日	4便	8:15	12:10	0:29
北ルート	コスモール 大樹	町立病院前	コスモール 大樹	月曜日 水曜日 金曜日	4便	8:47	12:42	0:35

出典：コミュニティバス「コスモ」 時刻表

3) ふれあいバス・通院バス

大樹町では、市街地以外の移動手段の確保を目的として、ふれあいバス及び通院バス（8路線10系統）を運行しており、通学（小学校・中学校・高校、ことぶき大学）や通院、買い物などで利用されています。

表 0-3 ふれあいバス及び通院バスの運行状況<令和7（2025）年4月1日改正>

路線名等	区間			運行曜日	便数	始発	終発	最短所要時間
浜大樹線	基線10号	町立病院	大樹小学校	平日	上 3	7:28	15:08	0:37
					下 2	14:35	15:50	0:25
旭浜線	旭浜バス停	町立病院	大樹小学校	平日	上 3	7:32	15:01	0:22
					下 2	14:35	15:50	0:26
	南6線7号	旭行政区会館	旭浜バス停	平日	上 1	7:23	—	0:09
尾田線①	幸徳	西本通りバス停	大樹小学校	平日	上 1	7:34	—	0:29
					下 2	14:35	15:50	—
尾田線②	岡本宅	大樹小学校	大樹中学校	平日	上 1	7:29	—	0:35
	大樹小学校	コスモールバス停	岡本宅	平日	上 2	14:35	15:50	—
通院バス 尾田線①	大光	町立病院	コスモールバス停	金曜日	上 1	9:16	—	0:33
				ことぶき大学開講日	下 1	14:23	—	—
				ことぶき大学開講日以外	下 1	13:00	—	—
通院バス 尾田線②	高松宅	コスモールバス停	町立病院	金曜日	上 1	9:14	—	0:34
				ことぶき大学開講日	下 1	14:14	—	—
				ことぶき大学開講日以外	下 1	13:00	—	—
生花線	上生花	コスモールバス停	町立病院	平日	上 1	7:20	—	0:58
					下 2	14:20	15:50	—
通院バス 生花線	上生花	町立病院	コスモールバス停	金曜日	上 1	9:10	—	0:40

出典：大樹町ふれあいバス 時刻表

4) 公共ライドシェア実証実験

大樹町では、町内における移動の実態ニーズ、新たな移動手段の有効性を検討することを目的として、公共ライドシェア¹⁾の実証実験を実施しました。以下に実施概要を整理します。

表 0-4 公共ライドシェア実証実験の実施概要

実施期間	令和7年11月1日(土)～12月26日(金) 祝日を除く、月曜日、水曜日、金曜日に運行	
対象行政区	① 東和、上大樹、大和、豊里、拓北、尾田、拓進 ② 萌和、芽武、下芽武、更生、美成、浜大樹、晩成、生花	
運行時間	■ 郊外 ⇒ 市街地 ・9:15～9:45頃：自宅前を発車 ・10:15頃：「コスモール大樹」、「町立病院」に到着	■ 市街地 ⇒ 郊外 ・11:40頃/12:50頃：「コスモール大樹」、「町立病院」を発車し、自宅前に到着
料金	片道 生花・晩成 1,000円、その他の地域 700円	

出典：大樹町ホームページ

5) タクシー・ハイヤー

大樹町では、有限会社大樹ハイヤーや有限会社雅交通の2社が所在します。

表 0-5 タクシー・ハイヤーの運行状況

事業社名	営業所
有限会社大樹ハイヤー	大樹町西本通 64
有限会社雅交通	大樹町高校通 26 番地 6

出典：北海道ハイヤー協会

6) スクールバス

大樹町では、町内の小学校および中学校に通学する児童・生徒のうち、通学距離が長い児童・生徒の移動手段を確保するため、8路線において、登校時に1便、下校時に2便を運行しています。

表 0-6 スクールバスの運行状況

路線名	便数
拓北・上大樹・東和・大和・下大樹	朝・夕 1往2復
日方・中島・旭	
拓進・拓北・尾田・中大樹	
上中島・石坂・開進	
美成・浜大樹・下芽武・芽武	
芽武・萌和・下大樹・松山	
大光・振別	
晩成・生花	

出典：大樹町ホームページ

¹⁾ 公共ライドシェア：既存のバス事業者及びタクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に、地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置が講じられた自家用車を用いて提供する運送サービスです。

資料3 上位・関連計画の整理

本計画の上位・関連計画として、北海道の公共交通に係る法や指針の他、第6期大樹町総合計画を上位計画として整理するとともに、大樹町都市計画マスタープラン等の関連計画を整理します。

1) 第6期大樹町総合計画

第6期大樹町総合計画	
計画期間	令和6(2024)年から令和15(2033)年
基本理念	人とひと・人と自然・人と宇宙がつながる 誰にでも居場所のあるまち大樹
基本目標	1 共に支え合い安心して暮らせるまち 2 誰もが学び続けられるまち 3 豊かな資源を活かし挑戦を続けるまち 4 美しい自然と共生する持続可能なまち 5 地域共創やデジタル化が進むまち
地域公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none">●生活バス路線の確保 ・沿線地域及び交通事業者と連携し持続可能なバス路線の確保に努めます。●コミュニティバスの利便性向上 ・コミュニティバスやふれあいバスの利便性向上に努めます。 ・郊外部におけるデマンドバス等の導入を検討します。●持続可能な公共交通の確保 ・町内外への移動の足の利便性向上に向け、道の駅を交通拠点として機能強化を図ります。 ・自動運転技術の導入やMaaS等の新たな交通サービスの導入を検討します。

2) 北海道交通政策総合指針

北海道交通政策総合指針	
計画期間	平成 30（2018）年度から令和 12（2030）年度
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<p>※大樹町に関連のある施策を抜粋</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 <ul style="list-style-type: none"> ～公共交通が連携した需要拡大と周遊の促進 ●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 <ul style="list-style-type: none"> ～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 <ul style="list-style-type: none"> ～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 <ul style="list-style-type: none"> ～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 <ul style="list-style-type: none"> ～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 <ul style="list-style-type: none"> ～多様な輸送モードの確保 ●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 <ul style="list-style-type: none"> ～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 <ul style="list-style-type: none"> ～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

3) 大樹町都市計画マスタープラン

大樹町都市計画マスタープラン	
計画期間	令和 6 (2024) 年から令和 25 (2042) 年
都市づくりの目標	魅力拠点の創造と計画的な市街地形成をめざして
地域公共交通の方針	<p>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。</p> <p>現在運行している路線バスやふれあいバス、コミュニティバスは、地域公共交通として重要な役割を担っていることから、今後のあり方について検討するほか、高齢者の通院タクシー助成券など、既存の交通施策の整理・効率化を図ります。</p> <p>また、農村部における各種モビリティの統合・高度化を検討します。</p>
地域公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 「道の駅」のあり方検討 ・ 「道の駅」は魅力アップを求める声が多く寄せられており、既存バス待合所の情報提供機能の強化はもとより、改修、移転、増改築、または他施設との複合化も含めて「幅広い意見を取り入れる」かたちで検討を行います。

4) 大樹町立地適正化計画

大樹町立地適正化計画	
計画期間	令和 8 (2026) 年から令和 27 (2045) 年
地域公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点機能の向上 ・ 道の駅「コスモール大樹」では、地域公共交通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。 ● 市街地循環バスの運行 ・ 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継続します。 ● 農村部等における公共交通の利便性確保 ・ 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」「通院バス」について、より町民が利用しやすい運行形態として、公共ライドシェアの実証実験を行いました。実証実験の結果を踏まえ、今後の公共交通のあり方を検討していきます。 ● 町内交通への自動運転技術の導入検討 ・ 利用者の利便性および安全性の向上や町内公共交通網の維持に向け、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。

5) 大樹町デジタル田園都市構想総合戦略

大樹町デジタル田園都市構想総合戦略	
計画期間	令和 6（2024）年度から令和 8（2026）年度
基本理念	<p style="text-align: center;">人とひと・人と自然・人と宇宙がつながる 誰にでも居場所のあるまち大樹</p> <p style="text-align: right;">※総合計画と同様</p>
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 共に支え合い安心して暮らせるまち 2 誰もが学び続けられるまち 3 豊かな資源を活かし挑戦を続けるまち 4 美しい自然と共生する持続可能なまち 5 地域共創やデジタル化が進むまち <p style="text-align: right;">※総合計画と同様</p>
地域公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ●美しい自然と共生する持続可能なまち ・コミュニティバスの利便性向上

6) 第9期大樹町高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

第9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7(2025)年から令和10(2028)年
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よう、高齢者の社会参加の促進、継続した健康づくりや介護予防への参加を促し、地域の医療・介護・保健・福祉などの多職種連携による、切れ目のない医療や介護が受けられる環境を整えるとともに、緊急・災害時の体制整備など、高齢となっても元気で安心して暮らせる取組みをさらに推進していきます。
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 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
地域公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ●生活支援サービスの提供 <ul style="list-style-type: none"> ・介護タクシー利用料金助成事業 ・高齢者等通院交通費助成 ●やさしい生活環境整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・暮らしやすい生活環境の整備（ふれあいバス、コミュニティ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）

7) 十勝地域公共交通計画

十勝地域公共交通計画	
計画期間	令和 5 (2023) 年から令和 9 (2027) 年
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
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 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
地域公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ●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 <ul style="list-style-type: none"> ・広域移動に係る利用実態の調査、分析 ・移動サービスの最適化に向けた検討・実施 ・地域ニーズを踏まえた移動手段の調査、研究 ●バス・タクシー運転手の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・バス・タクシー運転手の業務や魅力の発信 ・人材確保の取組 ●乗継シームレス化によるサービスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・幹線交通、広域交通と生活圏交通の連携強化 ・交通結節点へのアクセス性向上 ●デジタル技術活用による利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・情報発信や支払い方法の高度化の検討 ・Wi-Fi 等のデジタル設備の導入 ・MaaS の継続的推進 ●公共交通の利用促進活動の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントの実施 ・公共交通利用促進活動の実施

8) 第4期十勝定住自立圏共生ビジョン

第4期十勝定住自立圏共生ビジョン	
計画期間	令和7(2025)年度から令和11(2029)年度
将来像	十勝の強みを最大限に活かし、19市町村が農畜産物の高付加価値化や観光の広域化、人口減少社会への対応などを進めることで、十勝のさらなる発展と魅力の向上を図るとともに、保健・医療福祉、教育、地域公共交通など様々な分野で連携することにより、誰もが安全・安心して豊かに暮らせる社会を築き、住みたい・住み続けたいと思える十勝を目指します。
協定に基づき推進する具体的取組	<ol style="list-style-type: none"> 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
地域公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ●広域観光の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・観光客が周遊しやすい環境づくりを進めるとともに、観光資源の開発や圏域の観光情報を周知します。 ●地域公共交通の維持確保と利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の維持・確保を図るため、各町村と連携し、バスの利用実態の把握・分析や今後のバス運行のあり方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。

資料4 関連法規の整理

国は「交通政策基本法」、「地域公共交通活性化再生法」において、交通施策に関する基本理念や基本事項、地方公共団体による計画策定等を定めており、これら関係法規に基づき本計画を策定しています。

1) 道路運送法（昭和26年6月施行、令和4年6月改正）

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場など、旅客自動車運送事業を行うにあたり、必要となる手続内容等について定めています。

表2 道路運送法の概要

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ●道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること ●道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
定める運行の種別	<ul style="list-style-type: none"> ●旅客自動車運送事業（4条・34条） <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> ～ 路線定期運行 ～ 路線不定期運行 ～ 区域運行 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ●一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（21条） ●自家用有償旅客運送（79条） <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送
運行にあたって定める事項	<ul style="list-style-type: none"> ●事業計画 <ul style="list-style-type: none"> ・路線又は営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 ●運行計画 <ul style="list-style-type: none"> ・運行系統（ルート） ・運行回数 ・運行時刻 ●運賃 <ul style="list-style-type: none"> ・上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） ・協議運賃（地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）

2) 交通政策基本法（平成25年12月施行、令和2年12月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

表 3 交通政策基本法の概要

項目	内容
目的	交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る
基本的認識	<ul style="list-style-type: none"> ●交通が果たす機能 <ul style="list-style-type: none"> ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流、国際交流 ・物資の円滑な流通 ●国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	<ul style="list-style-type: none"> ●交通機能の確保・向上 <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ～ 豊かな国民生活の実現 ～ 国際競争力の強化 ～ 地域の活発な向上 ・大規模災害に的確に対応 ●環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●豊かな国民生活の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障がい者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ●地域の活力の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ●国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地方公共団体の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

3) 地域公共交通活性化再生法（平成 19 年 10 月施行、令和 5 年 10 月改正）

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、改正では、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン（再構築）」を加速化することを目的とした項目が創設・拡充されています。

表 4 地域公共交通活性化再生法の概要

項目	内容
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、個性豊かで活力に満ちた地域社会に寄与すること
地域が自らデザインする地域の交通	<ul style="list-style-type: none"> ●地方公共団体による「地域公共交通計画（マスタープラン）」の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成の努力義務化 ・ 地域の多様な輸送資源も計画に位置付け ・ 定量的な目標（利用者数・収支・公的資金投入額等）の設定、毎年度の評価を行う ●地域における協議の促進
移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実	<ul style="list-style-type: none"> ●輸送資源の総動員による移動手手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、新たな事業者を選定する事業を創設 ・ 自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理・車両整備管理で協力する制度を創設 ・ 自家用有償旅客運送について、地域住民だけではなく観光客も含む来訪者も対象として明確化 ・ 鉄道や乗合バス等において貨客混載を行う事業を創設 ●既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・ 等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継割引運賃等のサービス改善を促進
地域公共交通の「リ・デザイン」	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の関係者の連携と協働の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ・ 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 ●ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築交通会議」を創設 ●バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 ・ AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設 ●鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

資料5 住民の移動ニーズ把握調査結果

令和7年9月4日（木）から9月19日（金）まで実施した、住民の移動ニーズ把握調査の調査票及び調査結果について、整理を行いました。

1) 調査目的

町内各地区で異なる町民の生活実態（生活圏）や公共交通に対するニーズを把握し、大樹町における地域公共交通のあり方の検討に向けた基礎資料とすることを目的に調査を実施しました。

2) 調査期間

令和7年9月4日（木）から9月19日（金）

3) 調査対象

大樹町に居住する15歳以上の方を対象に1,300世帯を抽出
（1世帯あたり2票配布、計2,600票配布）

4) 回収・配布方法

郵送による配布・回収（1,300世帯分、600票回収）
→回収率46.2%（世帯ベース）

5) 調査項目

- ①個人属性（性別、年齢、家族構成、職業、住まい、自動車及び免許の保有状況、日常生活での移動状況 など）
- ②日常生活状況（通学・通勤・買い物・通院・お出かけの頻度、曜日、目的地、交通手段、時間帯 など）
- ③地域交通に求めること（コミュニティバスの運行ルート・便数、郊外バスの今後のあり方、十勝バスが利用しやすくなるための取組）
- ④ライドシェアへの関心及び利用意向（ライドシェアの利用意向、ライドシェアの運転手を担えるかどうか）

6) 調査票

3.地域交通に求めることについて教えてください。

問13 町内の公共交通について【それぞれ1つだけ】

①コミュニティバス「コスモ」

【運行ルートについて】

1. 今のままで良い

2. 立ち寄り箇所を増やしてほしい

【立ち寄ってほしい施設名等を記入】

【運行回数について】

1. 今のままで良い

2. 運行回数を増やしてほしい

【運行してほしい時間帯を記入】

②郊外バス（ふれあいバス、こどろぎ大学、通院バス）

【今後のあり方について】

1. 今のままで良い

2. 自宅や自宅近辺から市街地まで予約に応じた運行が望ましい

3. タクシー運賃を割り引くような施策が望ましい

4. その他（ ）

③十番バス

【十番バスが利用しやすくなるために必要な取組】

1. 運賃の見直し（例：駅まで130円）⇒ 望ましい運賃（ ）円

2. 運賃の向上（例：駅まで1000円）⇒ 望ましい所要時間（ ）時間（ ）分

3. その他（ ）

4.ライドシェアへの関心及び利用意向について教えてください。【回答を要せずから、以下を複数にお答えください。】

問14 もしライドシェアが導入された場合、あなたは利用してみたいと思えますか。【1つだけ】

1. 利用したい 2. 利用したくない 3. わからない ⇒ アンケートは終了です。

※問14で「1」と回答された方にお聞きします。

問15 利用するとしたら、どのような用途で利用したいですか。【1つだけ】

1. 通勤・通学 2. 買い物 3. 通院 4. 利用 5. その他（ ）

※問14で「2」と回答された方にお聞きします。

問16 ライドシェアを利用したくない理由について教えてください。【いくつでも】

1. 安全が不安である 2. 他人と共有することに抵抗がある 3. 利用方法や予約の仕方が難しい

4. 現在の移動手段に不満を感じていない 5. その他（ ）

問17 ライドシェアの運転手を募集するかどうか他町を募集してください。【1つだけ】

1. やってみたいと思う 2. やってみたいと思わない

4. 運転手を募らう前に考慮してほしいことを教えてください。【いくつでも】

4. 運転手を募集しない理由を教えてください。【いくつでも】

1. 安定した収入が得られる仕組みがあるかどうか 1. 運転技術に不安があるから

2. 自分の生活に合わせて働く時間を決められるか 2. 運転手としての運転の機会がないから

3. 事故発生時の運転手への保護や保険の充実度 3. 自分で運転していないから

4. その他（ ） 4. その他（ ）

◎大樹町の公共交通をより良くするための意見などがございましたら、ご記入ください。

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 調査票

■選択肢に「○」を付ける質問には、「1つだけ」、「いくつでも」の2種類がございます。
■質問中で、「（ ）」部分には、当てはまる数字、あるいは質問の内容を踏まえた具体的な記述をお願いします。

1.あなたご自身のことについて教えてください。

問1 あなたの性別・年齢・家族構成【それぞれ1つだけ】

①性別 1. 男性 2. 女性 3. 回答したくない

②年齢 1. 15～19歳 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代
6. 60～64歳 7. 65～69歳 8. 70歳代 9. 80歳以上

③家族 1. 一人暮らし 2. 配偶者と同居 3. 配偶者・子どもと同居 4. 子どもと同居
構成 5. 親と同居 6. 親・配偶者と同居 7. 親・配偶者・子どもと同居 8. その他

問2 あなたの職業【1つだけ】

1. 会社員・団体職員 2. 農林水産業 3. 公務員 4. 自営業 5. パート・アルバイト
6. 学生 7. 主婦・主夫 8. 無職 9. その他（ ）

問3 あなたの住まいの地区

大樹町（ ） ※記載例：緑町、新通町、大樹、日方 など

問4 免許・自動車の保有状況【1つだけ】

1. 免許も自動車も持っている 2. 免許も自動車もあるが免許返納を考慮している

3. 免許はあるが、自動車はない 4. 以前は免許を持っていたが、免許返納をした

5. 免許を持ったことがない ⇒ 「問7」へお進みください。

※問4で「1」もしくは「2」と回答された方にお聞きします。

問5 免許の種類について【1つだけ】

1. 第一種運転免許を持っている 2. 第一種運転免許・第二種運転免許、両方持っている

※問4で「1」もしくは「2」と回答された方にお聞きします。

問6 自動車の運転意向【1つだけ】

1. （ ） 2. できるだけ運転したい

3. 今すぐにはやめたい（免許返納をしたい） 4. 分からない 5. その他（ ）

問7 日常的な生活での移動状況について【1つだけ】

1. ひとりで移動可能 2. 大変だがひとりで移動可能

3. 誰かの助けがあれば移動可能 4. 移動できない

問8 スマートフォン・インターネットなど、どの程度利用していますか【1つだけ】

1. インターネット検索や地図アプリ、SNSなども活用している

2. 電話やメールの使用が主で、その他の機能はあまり使わない

3. 家族や他人のサポートを受けながら、必要なときだけ利用している

4. スマートフォン・インターネットは基本的に利用していない

図 資料-8 調査票(1/2)

2.あなたの日常的な生活状況について教えてください。

問9 通学・通勤の状況についてお聞きします。

①通学・通勤の状況【1つだけ】

1. 通学している 2. 通勤している（パート・アルバイトを含む）

3. 通学・通勤していない ⇒ 「問7」へお進みください。

②通学先もしくは通勤先【1つだけ】

1. 大樹町内 2. 広野町 3. 帯広市 4. 更別村

5. 中札内村 6. その他（ ）

※具体的な学校名、または通勤先の地区名もご記入下さい

通学先の学校名（ ） ※地区名でお答えください

大樹町内の通勤先（ ）

③通学・通勤する際の移動手段【いくつでも】

1. 徒歩 2. 自転車 3. 十番バス 4. コミュニティバス

5. ふれあいバス 6. スクールバス 7. こどろぎ大学

8. 通院バス 9. タクシー 10. 原付・バイク

11. 自動車(運転) 12. 自動車(家族の送迎)

13. 自動車(家族以外の送迎) 14. その他（ ）

④通学・通勤先に到着する時間帯

記入例：()時()分

⑤通学・通勤先から帰る時間帯

記入例：()時()分

問10 買い物についてお聞きします。

①商品配達等の利用状況【いくつでも】

1. 商品宅配（インターネット利用含む）を利用している

2. 移動販売車を利用している

3. 買い物代行サービスを利用している

4. 介護や障がいなどのヘルパーに買い物依頼している

5. その他のサービス（サービス名： ）を利用している

6. 利用していない

②お買い物へ買い物に行く頻度【1つだけ】

1. 週に（ ）日 2. 月に（ ）日 3. 年に（ ）日

4. 出がけない ⇒ 「問7」へお進みください。

③よく行く買い物の市の町名【いくつでも】

1. 大樹町内 2. 広野町 3. 帯広市 4. 更別村

5. 中札内村 6. その他（ ）

※具体的な町名もご記入下さい

具体的な町名（ ）

④よく行く買い物の市の町名【いくつでも】

1. 徒歩 2. 自転車 3. 十番バス 4. コミュニティバス

5. ふれあいバス 6. こどろぎ大学 7. 通院バス

8. タクシー 9. 原付・バイク 10. 自動車(運転)

11. 自動車(家族の送迎) 12. 自動車(家族以外の送迎)

13. その他（ ）

⑤よく買い物をする曜日【いくつでも】

1. 特に決まっていない 2. 月曜日 3. 火曜日 4. 水曜日

5. 木曜日 6. 金曜日 7. 土曜日 8. 日曜日

⑥買い物先に到着する時間帯

記入例：()時()分

⑦買い物先での滞在時間

記入例：()時間()分

問11 通院の状況についてお聞きします。

①病院に行く頻度【1つだけ】

1. 週に（ ）日 2. 月に（ ）日 3. 年に（ ）日

4. 通院はしていない ⇒ 「問7」へお進みください。

②よく行く通院先の市の町名【いくつでも】

1. 大樹町内 2. 広野町 3. 帯広市 4. 更別村

5. 中札内村 6. その他（ ）

※具体的な病院名もご記入下さい

具体的な病院名（ ）

③病院に行く際の移動手段【いくつでも】

1. 徒歩 2. 自転車 3. 十番バス 4. コミュニティバス

5. ふれあいバス 6. こどろぎ大学 7. 通院バス

8. タクシー 9. 原付・バイク 10. 自動車(運転)

11. 自動車(家族の送迎) 12. 自動車(家族以外の送迎)

13. その他（ ）

④よく通院する曜日【いくつでも】

1. 特に決まっていない 2. 月曜日 3. 火曜日 4. 水曜日

5. 木曜日 6. 金曜日 7. 土曜日 8. 日曜日

⑤通院先に到着する時間帯

記入例：()時()分

⑥通院先での滞在時間

記入例：()時間()分

問12 利用などのお出かけの状況についてお聞きします。

①利用などで出かける頻度【1つだけ】

1. 週に（ ）日 2. 月に（ ）日 3. 年に（ ）日

4. 出がけない ⇒ 「問7」へお進みください。

②よく行くお出かけ先の市の町名【いくつでも】

1. 大樹町内 2. 広野町 3. 帯広市 4. 更別村

5. 中札内村 6. その他（ ）

※具体的なお出かけ先もご記入下さい

具体的なお出かけ先（ ）

③お出かけの際の移動手段【いくつでも】

1. 徒歩 2. 自転車 3. 十番バス 4. コミュニティバス

5. ふれあいバス 6. こどろぎ大学 7. 通院バス

8. タクシー 9. ふれあいバス 10. 原付・バイク

11. 自動車(運転) 12. 自動車(家族の送迎)

13. 自動車(家族以外の送迎) 14. その他（ ）

④よくお出かけをする曜日【いくつでも】

1. 特に決まっていない 2. 月曜日 3. 火曜日 4. 水曜日

5. 木曜日 6. 金曜日 7. 土曜日 8. 日曜日

⑤お出かけ先に到着する時間帯

記入例：()時()分

⑥お出かけ先での滞在時間

記入例：()時間()分

図 資料-9 調査票(2/2)

7) 調査結果

大樹町の公共交通をより良くするための アンケート調査結果

図 資料-10 住民の移動ニーズ把握調査（表紙/15）

1. アンケート概要

(1) 調査目的

町内各地区で異なる住民の生活実態(生活圏)や公共交通に対するニーズを把握し、大樹町における地域公共交通のあり方の検討に向けた基礎資料とすることを目的に調査を実施しました。

(2) 調査期間

令和7年9月4日(木)～9月19日(金)まで

(3) 調査対象者

大樹町に居住する15歳以上の方を対象に1,300世帯を抽出(1世帯あたり2票配布、計2,600票配布)

(4) 回収・配布方法

郵送による配布・回収(1,300世帯分、600票回収)
→回収率46.2%(世帯ベース)

(5) 調査項目

- ①個人属性(性別、年齢、家族構成、職業、住まい、自動車及び免許の保有状況、日常的な生活での移動状況 など)
- ②日常的な生活状況(通学・通勤・買い物・通院・お出かけの頻度、曜日、目的地、交通手段、時間帯 など)
- ③地域交通に求めること(コミュニティバスの運行ルート・便数、郊外バスの今後のあり方、十勝バスが利用しやすくなるための取組)
- ④ライドシェアへの関心及び利用意向(ライドシェアの利用意向、ライドシェアの運転手を担えるかどうか)

図 資料-11 住民の移動ニーズ把握調査（1/15）

2. 集計結果（個人属性）

問1① 性別（N=575）

♂男性50.8%、女性48.2%と男女ほぼ同数の回答になっています。



問1② 年齢（N=584）

♂65歳以上の回答が約6割を占めています。



問1③ 家族構成（N=558）

♂配偶者との同居が44.4%、次いで一人暮らしが26.6%です。

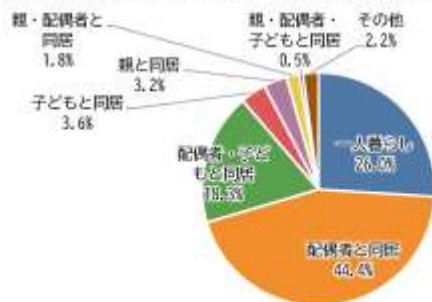


図 資料-12 住民の移動ニーズ把握調査（2/15）

2. 集計結果（個人属性）

問2 職業（N=576）

♂65歳以上の回答が多いこともあり、無職が34.9%と多いです。



問3 居住地（N=561）

♂緑町、日方の回答が多いです。

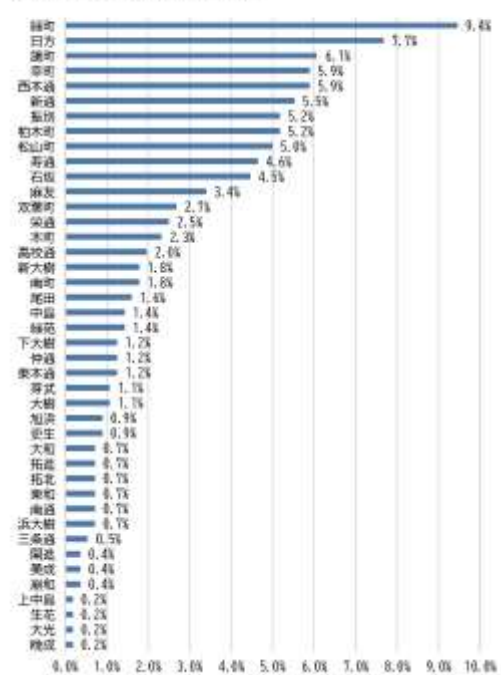
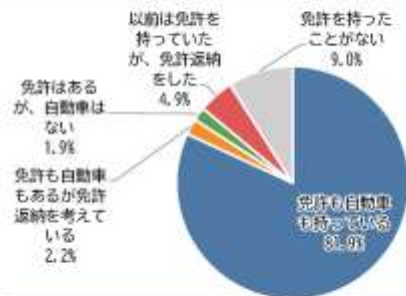


図 資料-13 住民の移動ニーズ把握調査（3/15）

2. 集計結果（個人属性）

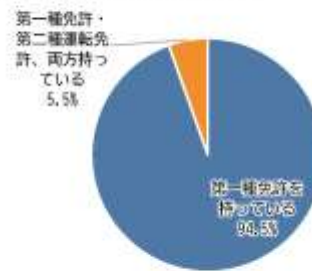
問4 免許・自動車の保有状況（N=586）

②免許も自動車も持っている方が81.9%となっています。



問5 免許の種類（N=476）

②第一種免許が94.5%となっています。



問6 自動車の運転意向（N=486）

②できるだけずっと運転したいが54.7%と運転意向が高いです。



【ある年齢頃まで運転したいと回答した人】

②76～80歳頃までが42.0%となっています。

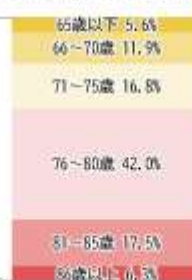


図 資料-14 住民の移動ニーズ把握調査（4/15）

2. 集計結果（個人属性）

問7 日常的な生活での移動状況（N=575）

②ひとりで移動可能が86.8%となっています。



問8 スマートフォンやインターネット（N=568）

②インターネットやアプリを活用する人が51.2%となっています。

スマートフォンやインターネットは基本的に利用していない

13.7%

家族や他人のサポートを受けながら、必要なときだけ利用している

3.0%

スマートフォン中心の使用が主で、その他の機能はあまり使わない

32.0%

インターネットやアプリ、SNSなどを活用している

48.1%

インターネットやアプリ、SNSなどを活用している

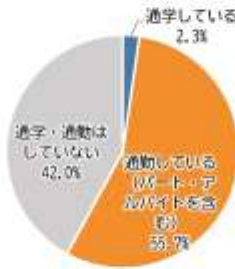
48.1%

図 資料-15 住民の移動ニーズ把握調査（5/15）

2. 集計結果（通学・通勤の状況）

問9① 通学・通勤の状況（N=433）

①通学10名（2.3%）、通勤241名（55.7%）の回答を得ています。



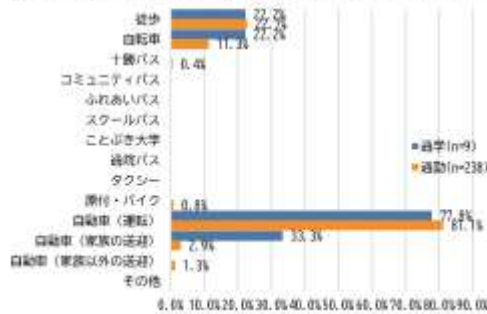
問9② 通学先・通勤先（N=252）

②通学・通勤先は大樹町が86.1%となっています。



問9③ 通学・通勤時の交通手段

③通学・通勤ともに自動車（運転）が約8割となっています。



問9④ 通学・通勤時間帯

④到着は8時台が多く、帰宅は17～18時台が多いです。

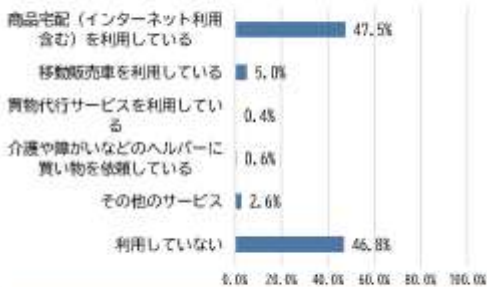


図 資料-16 住民の移動ニーズ把握調査（6/15）

2. 集計結果（買い物の状況）

問10① 商品宅配の利用状況（N=539）

①商品宅配等の利用者は47.5%となっています。



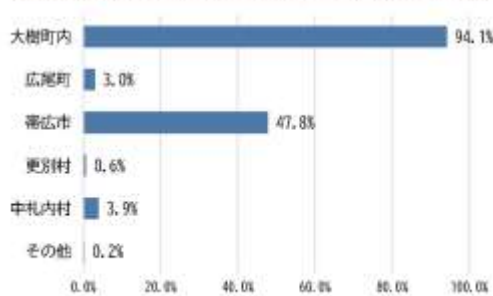
問10② 直接お店へ買物に行く頻度（N=545）

②買物の頻度は週に2～4回が51.9%となっています。



問10③ よく行く買い物先（N=542）

③買い物先は大樹町内が94.1%、次いで帯広市が47.8%となっています。



具体的な買い物先（N=311）※上位10位

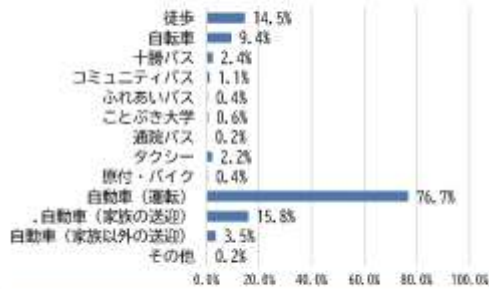
自治体名	店舗名	回答者数	割合
大樹町	コスモール大樹（コープさっぽろ大樹店）	119	38.3%
大樹町	フクハラ大樹店	113	36.3%
-	フクハラ（店舗不明）	90	28.9%
-	コープさっぽろ	68	21.9%
大樹町	サツドラ大樹店	42	13.5%
帯広市	イオン帯広店	38	12.2%
-	サツドラ（店舗不明）	31	10.0%
-	ダイイチ（店舗不明）	20	6.4%
-	コンビニ（店舗不明）	11	3.5%
大樹町	BCNニコット大樹店	10	3.2%

図 資料-17 住民の移動ニーズ把握調査（7/15）

2. 集計結果（買い物の状況）

問10④ 買い物時の移動手段（N=544）

④買い物時の交通手段は自転車（運転）が76.7%となっています。



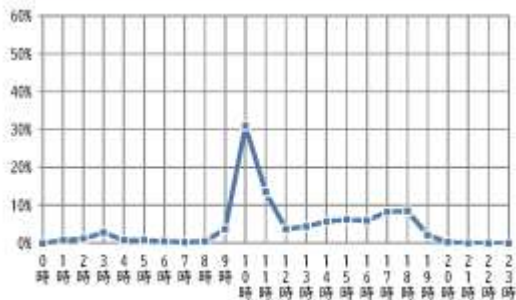
問10⑤ よく買物する曜日（N=544）

⑤曜日が決まっている方は、土日が多い傾向です。



問10⑥ 買い物先に到着する時間帯（N=437）

⑥到着時間は、午前中の10時台が多いです。



問10⑦ 買い物先での滞在時間（N=455）

⑦滞在時間は1時間以内が多いです。

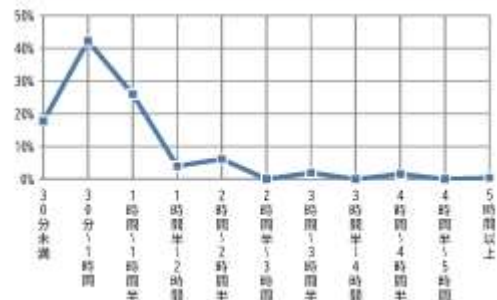


図 資料-18 住民の移動ニーズ把握調査（8/15）

2. 集計結果（通院の状況）

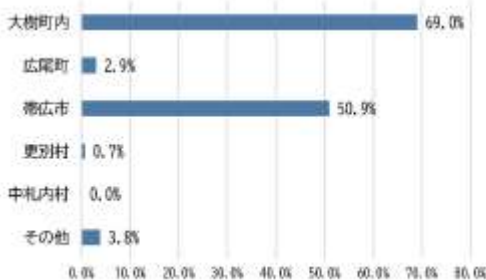
問11① 病院に行く頻度（N=530）

①月に1～3回が40.4%、2～4か月に1回が28.7%となっています。



問11② よく行く通院先（N=442）

②通院先は大樹町内が69.0%、次いで帯広市が50.9%となっています。



具体的な通院先（N=266）※上位10位

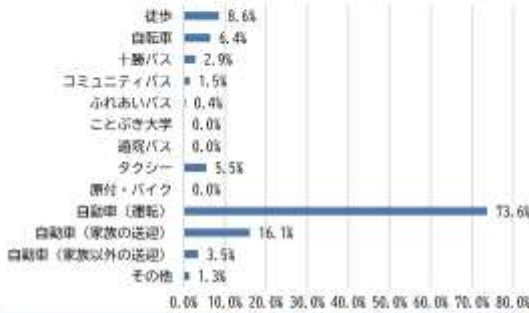
自治体名	店舗名	回答者数	割合
大樹町	大樹町立国民健康保険病院	139	52.3%
帯広市	帯広厚生病院	49	18.4%
大樹町	大庭医院	45	16.9%
帯広市	帯広協会病院	14	5.3%
帯広市	北斗病院	11	4.1%
帯広市	北斗クリニック	11	4.1%
帯広市	森クリニック	7	2.6%
帯広市	クリニックつつみ	6	2.3%
帯広市	山田眼科	6	2.3%
帯広市	帯広中央病院	6	2.3%

図 資料-19 住民の移動ニーズ把握調査（9/15）

2. 集計結果（通院の状況）

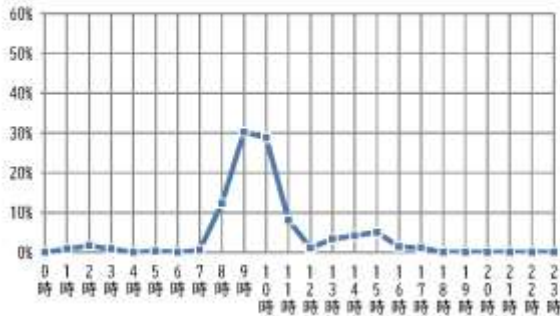
問11③ 病院に行く際の交通手段（N=454）

④通院時の交通手段は自動車（運転）が73.6%となっています。



問11⑤ 通院先に到着する時間帯（N=357）

④到着時間は午前中の9～10時が多いです。



問11④ よく通院する曜日（N=446）

④曜日が決まっている方は、火曜日、水曜日が多い傾向です。



問11⑥ 通院先での滞在時間（N=362）

④滞在時間は1時間～2時間半が多いです。

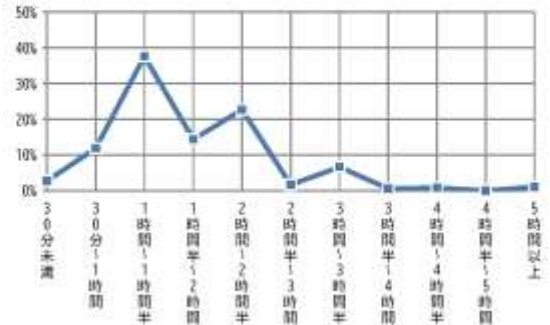
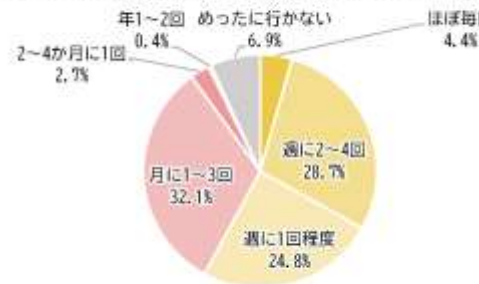


図 資料-20 住民の移動ニーズ把握調査（10/15）

2. 集計結果（私用等のお出かけの状況）

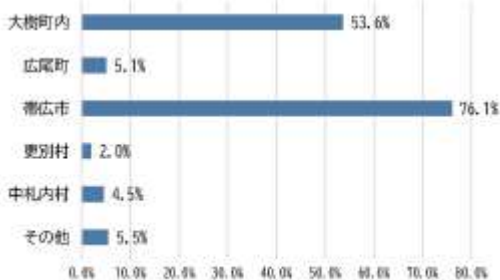
問12① 私用等でお出かける頻度（N=520）

④月に1～3回が32.1%、週に2～4回が28.7%、週に1回程度が24.8%となっています。



問12② よく行くお出かけ先（N=511）

④男性50.8%、女性48.2%と男女ほぼ同数の回答になっています。



具体的なお出かけ先（N=151）※上位10位

自治体名	店舗名	回答者数	割合
-	家族・親戚・友人宅	28	18.5%
帯広市	イオン帯広店	14	9.3%
-	買い物	12	7.9%
-	スーパー	10	6.6%
帯広市	フレスポズランプラザ	9	6.0%
-	病院	8	5.3%
-	飲食店	7	4.6%
-	銀行	5	3.3%
-	美容室	5	3.3%
-	温泉	4	2.6%

図 資料-21 住民の移動ニーズ把握調査（11/15）

2. 集計結果（私用等のお出かけの状況）

問12③ お出かけの際の交通手段（N=528）

①お出かけ時の交通手段は自動車（運転）が79.2%となっています。



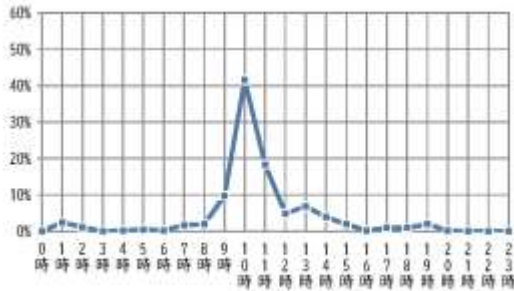
問12④ よくお出かけする曜日（N=517）

①曜日が決まっている方は土日が多い傾向にあります。



問12⑤ お出かけ先に到着する時間帯（N=409）

①到着時間は午前中の10時台が多いです。



問12⑥ お出かけ先での滞在時間（N=409）

①滞在時間は幅広く、1時間～4時間程度が多い傾向です。

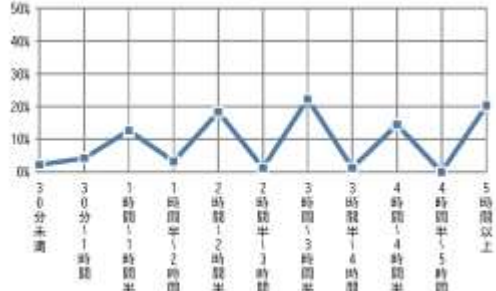


図 資料-22 住民の移動ニーズ把握調査（12/15）

2. 集計結果（町内の公共交通について）

問13① コスモの運行ルートについて（N=360）

①今のままで良いが90.6%となっています。



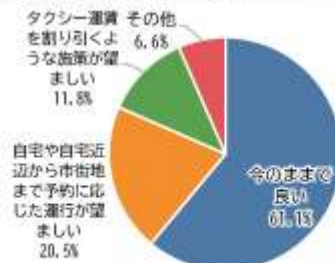
問13① コスモの運行便数について（N=287）

①今のままで良いが85.7%となっています。



問13② 郊外バスの今後のあり方について（N=380）

①今のままで良いが61.1%となっています。



問13② 郊外バスの運行便数について（N=287）

①今のままで良いが85.7%となっています。



図 資料-23 住民の移動ニーズ把握調査（13/15）

2. 集計結果（町内の公共交通について）

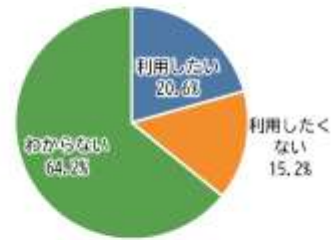
問13③ 十勝バスが利用しやすくなるために必要な取組（N=360）

②運賃の見直しが35.2%、速達性の向上が36.3%、その他が28.6%となっています。



問14 ライドシェアが導入された場合（N=533）

①利用したいが20.6%、利用したくないが15.2%となっています。



問15 ライドシェアの用途（N=109）

①通院が43.1%、買い物物が34.9%、使用が18.3%となっています。



問16 ライドシェアを利用したくない理由（N=107）

①他人と同乗することに抵抗があるが49.5%となっています。

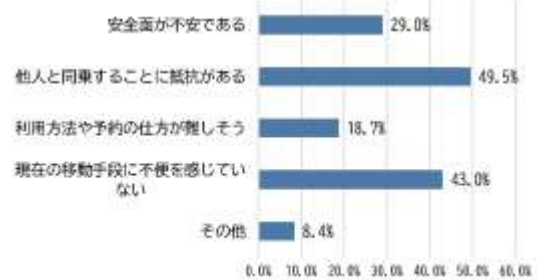
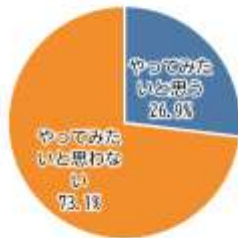


図 資料-24 住民の移動ニーズ把握調査（14/15）

2. 集計結果（町内の公共交通について）

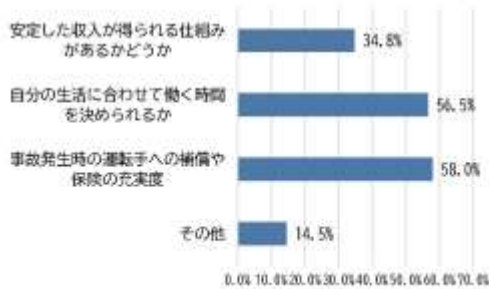
問17① ライドシェアの運転手（N=208）

②やってみたいと思わないが73.1%となっています。



問17 運転手を担う際に考慮してほしいこと（N=69）

①事故発生時の補償や保険の充実度が58.0%となっています。



問17 運転手を担えない理由（N=126）

①運転技術に不安があるからが47.6%となっています。

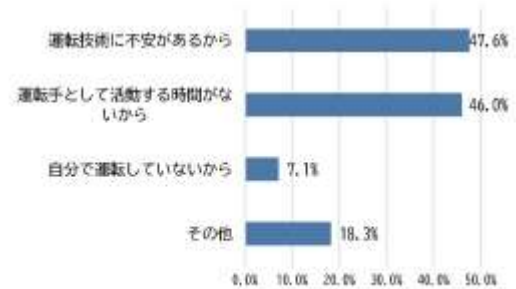


図 資料-25 住民の移動ニーズ把握調査（15/15）

(裏表紙)