足寄町地域公共交通計画

足寄町

令和６年６月

目　次

1　はじめに 1
1-1　計画策定の背景と目的 2
1-2　計画の区域 3
1-3　計画の対象 4
1-4　計画の期間 6

2　計画の位置づけ 7
2-1　本計画の位置づけ 8
2-2　上位計画の整理 9
2-3　関連計画の整理 11

3　地域特性 13
3-1　人口構造 14
3-2　都市機能施設の立地状況 18
3-3　移動実態 24

4　公共交通の実態 27
4-1　町内を運行する路線バス 28
4-2　その他、公共交通の利用状況 39
4-3　住民アンケート調査 46

5　将来像と基本方針 55
5-1　課題の整理 56
5-2　目指すべき将来像 57
5-3　基本方針 58
5-4　各交通サービスの位置づけ 59

6　施策と目標 61
6-1　将来像の実現に向けた施策 62
6-2　将来像の実現に向けた目標 71

7　実施体制 73
7-1　計画推進状況の評価体制 74
7-2　評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築 75
7-3　今後のスケジュール 76

資料編 77
資料１　住民アンケート調査 78
資料２　用語集 100

1 はじめに

1-1　計画策定の背景と目的
1-2　計画の区域
1-3　計画の対象
1-4　計画の期間

1-1 計画策定の背景と目的

元号が平成から令和に代わって以降、移動や交通をめぐる環境は大きな転換期を迎えています。例えば、２０１９（平成３１）年より国内外で猛威を振るった新型コロナウイルス感染症は、リモートワークやフードデリバリーといった外出を要しない生活様式を定着させ、外出制限が明けた現在においても公共交通サービスの利用者数に大きな影響を及ぼしています。また、長らく続く人口減少や少子高齢化は、外出者の総量減少や交通弱者の増加といった量的かつ質的な課題を生み出しています。さらには、こうした変化に伴い、交通事業者の収支悪化や運転手不足は深刻度を増しており、公共交通サービスの存廃問題を拡大させています。そしてこれらの環境変化、交通に係る問題は、足寄町においてもけっして他人事とは言えません。

本計画は、こうした社会情勢を踏まえて、全ての町民の移動手段を持続的に確保していくことを目的として、足寄町における今後の地域公共交通サービスの在り方を示す指針＝マスタープランとして策定するものです。町民、来訪者、交通事業者、そして行政を含めたすべての関係者が一体となりながら地域公共交通サービスを将来に残していくために、町内交通の見直しを含めた方針を示します。

○１章では、本計画の**目的や区域・対象・期間**について示します。

○２章では、本町の上位計画や関連計画の内容を整理し、**本計画の位置づけ**を示します。

○３章では、人口構造や施設立地の観点から、公共交通に係る**本町の地域特性**を示します。

○４章では、町内交通の利用状況や住民アンケート結果から、**地域の交通ニーズの実態**を示します。

○５章では、１～４章を踏まえて、課題や将来像を整理し、**計画の基本方針**を示します。

○６章では、基本方針に基づいた**施策と目標**について示します。

○７章では、計画を着実に進めていくための**実施体制やスケジュール**を示します。

1-2 計画の区域

本計画の区域は、足寄町全域とします。

図 1-1 計画区域図

1-3 計画の対象

本計画の対象は、町内を運行している全ての地域公共交通サービスとします（図 1-2・表 1-1）。なお、対象とする地域公共交通の見直し・改善の検討の他、公共交通に関連するサービスや新たな公共交通の必要性等についても検討します。

図 1-2 計画対象となる交通ネットワーク図

表 1-1 計画の対象とする町内の地域公共交通の概要

交通サービス	区分	運行主体	補助	運行概要
① あしバス	市街地	足寄タクシー	※1	・足寄町より業務委託 ・市街地を定時定路線で運行 ・1日5循環 ・運賃100円 ・高齢者等無料
② 100円タクシー	市街地	足寄タクシー		・足寄町より業務委託 ・事前登録制 ・1往復運行／時間固定 ・通院利用のみ ・利用者負担金100円（片道）
③ 患者輸送バス	郊外	足寄町 （車両センター）		・事前登録制乗合路線 ・郊外8方面（無料運行） ・曜日運行 ・定時1往復
④ スクールバス	郊外	足寄町 （車両センター）		・児童・生徒の登下校 ・一般混乗可
⑤ 上士幌代替タクシー	町内外	足寄タクシー		・足寄町より業務委託 ・上士幌方面へのバス路線廃止代替交通として、旧バス運賃と同額で利用可能
⑥ 外出支援サービス	福祉	社会福祉協議会		・事前登録制 ・外出困難者の移送（無料） ・有償ボランティアが乗降介助
⑦ 透析タクシー	福祉	足寄タクシー		・足寄町より業務委託 ・事前登録制 ・透析患者専用 ・各戸と国保病院往復 ・420円/回
⑧ 帯広陸別線	町内外	十勝バス	※2	・民間事業者の運行路線 ・帯広市から陸別町までを結ぶ

※1：地域内フィーダー系統補助の対象路線として国庫補助を受けている

※2：地域間幹線系統補助路線の対象路線として国庫補助を受けている

1-4 計画の期間

本計画の期間は、令和６（2024）年６月から令和 11（2029）年５月の５か年とします。なお、計画期間内であっても、上位・関連計画の策定や改訂、社会情勢の変化や施策推進状況により、柔軟に見直しを行います。

＜計画の期間＞
令和 6（2024）年 6 月から令和 11（2029）年 5 月

2 計画の位置づけ

2-1　本計画の位置づけ
2-2　上位計画の整理
2-3　関連計画の整理

2-1 本計画の位置づけ

本計画は、町における最上位計画である「足寄町第６次総合計画」や「第２期 足寄町まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの上位計画の動向を踏まえるとともに、「足寄町過疎地域持続的発展市町村計画」や十勝地域公共交通活性化協議会が策定した「十勝地域公共交通計画」などの関連計画との整合性を図り、町における公共交通におけるマスタープラン（基本計画）に位置づけます。

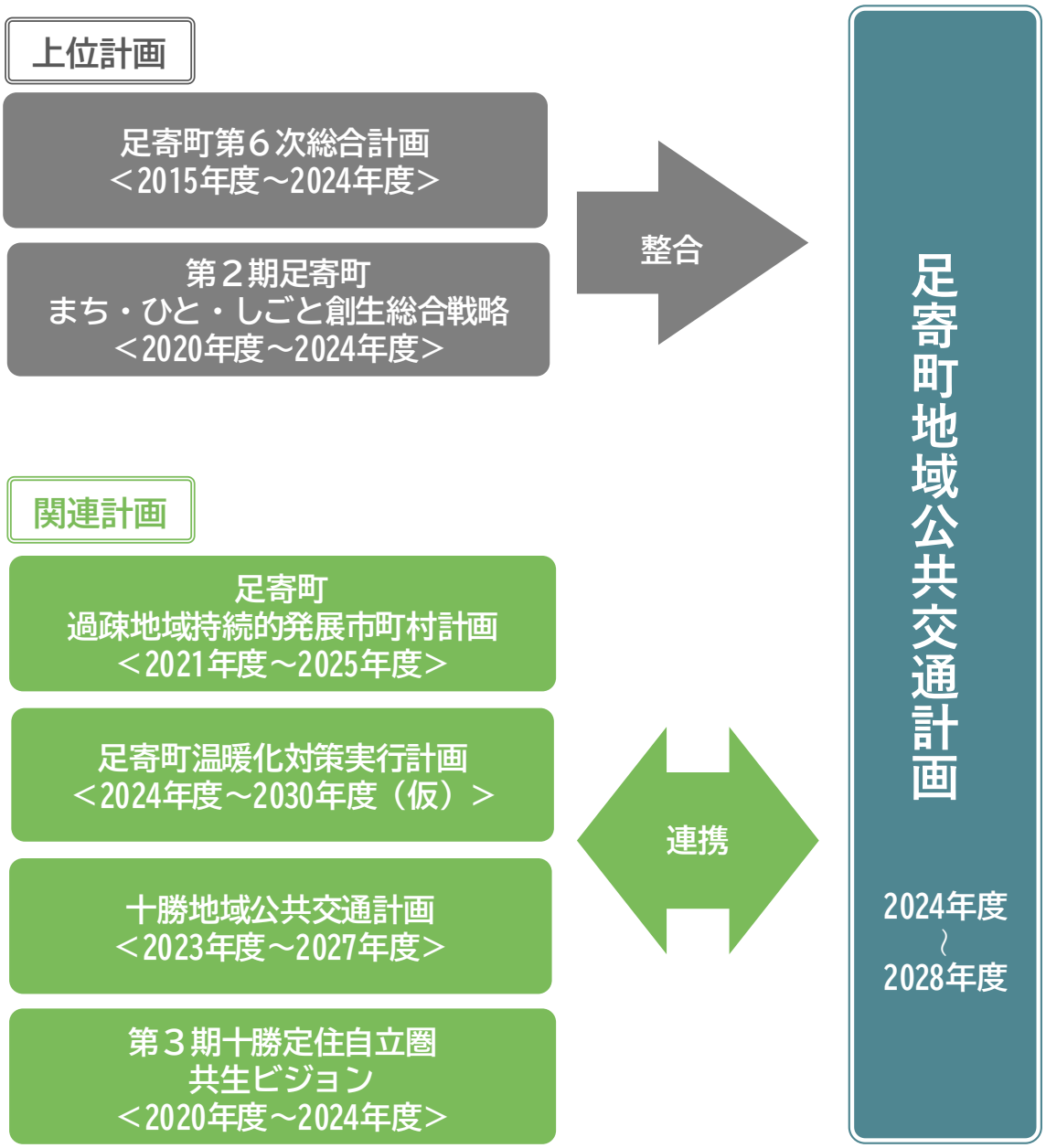


図 2-1 上位・関連計画との関係性

2-2 上位計画の整理

上位計画における、公共交通に関する記載の概要は、以下の通りです。

（1） 足寄町第６次総合計画

足寄町第６次総合計画	
計画期間	平成 27（2015）年度～令和 6（2024）年度
まちの将来像	緑の大地にあふれる幸せ 安全で安心なまち　あしょろ
基本目標	＜**目標１**＞緑豊かな自然と共生し安心して暮らせる快適なまちづくり ＜**目標２**＞いつまでも健康で安心して暮らせる支え合いのまちづくり ＜**目標３**＞豊かで強い心を育む学びと文化のまちづくり ＜**目標４**＞豊かな資源を生かした活力と魅力ある産業によるまちづくり ＜**目標５**＞みんなで創る協働のまちづくり
公共交通に関連する記載事項	**＜現状と課題＞** ⇒ 人口減少やマイカー普及による利用者減少のため、平成 18 年に北海道ちほく高原鉄道が廃止され、現在は十勝バスによる代替バスが運行している。 ⇒ ニーズ調査や実証実験運行による検証を行い、平成 26 年度から市街地コミュニティバス（通称あしバス）を本格運行している。 ⇒ 平成 15 年から、へき地患者輸送車を一般に開放し、沿線住民の生活路線を確保する町有バスとして運行している。 ⇒ 高齢化の進展によって、公共交通の重要性はますます高まると考えられる。安定的な運行体制を維持するため、ふるさと銀河線代替バスの利用促進に努めるとともに、へき地患者輸送車と「あしバス」運行の一層の充実を図り、利便性が高く効率的な公共交通体系づくりを進める必要がある。 **＜公共交通に関連する基本方針＞** 地域住民の交通手段の充実を図るとともに、効率的な公共交通体系づくりに努める **＜公共交通に関連する施策内容＞** **・公共交通の利用促進、利便性向上** ① ふるさと銀河線代替バスの安定的な運行体制を維持するため、利用促進を推進する ② 利便性が高く効率的な地域公共交通体系を確立するため、へき地患者輸送車とあしバス運行形態の定期的な調査検討を行う ③ 町有バスの利活用を推進する

（2） 第２期 足寄町まち・ひと・しごと創生総合戦略

第２期　足寄町まち・ひと・しごと創生総合戦略	
計画期間	令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度
将来都市像	安全と希望、快適なまち
基本目標	＜目標１＞ 若い世代を中心とした、安心して働くための産業振興と雇用の場の創出 ＜目標２＞ 若い世代が希望に応じて、結婚、出産、子育て、働き方が出来る環境づくり ＜目標３＞ 各地域における定住促進、農山村をはじめとした地域における日常生活の機能維持及び地域ネットワークの構築
公共交通に関連する記載事項	**＜基本目標３＞** **各地域における定住促進、農山村をはじめとした地域における日常生活の機能維持及び地域ネットワークの構築** **＜施策＞地域における安心な暮らしの確保** 〇交通ネットワークの充実 患者輸送車、あしバス（コミバス）、帯広陸別線等をはじめとした公共交通機関の維持をはじめ、交通ネットワークの充実を図り、集落の機能維持を図る。 **＜具体的事業＞** ・患者輸送車運行 ・あしバス運行 ・通学定期運賃差額補助 ・地域間幹線系統路維持事業補助 **＜評価指標＞** ・あしバス平均利用者：45 人/日 ・あしバス無料パスポート発行割合（65 歳以上）：5 年間で 3%増加

2-3 関連計画の整理

各種関連計画の公共交通に関連する記載の概要は、以下の通りです。

（1） 足寄町過疎地域持続的発展市町村計画

足寄町過疎地域持続的発展市町村計画	
計画期間	令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度
公共交通に関連する記載事項	**＜交通通信体系の整備、交通手段の確保＞** **（現状と問題点）** ・ 民間の路線バスは過疎化の進行などにより輸送需要が減少し、沿線自治体の補助金がなければ運行維持が困難な状況にある。今後の高齢化の進展による、交通弱者への対応として、公共交通の重要性はますます高まると考えられるため、路線バスの安定的な運行維持のために利用促進施策を進める必要がある。 ・ 市街地内における移動は、平成 26 年度よりコミュニティバス「通称：あしバス」の運行を行っているが、今後も利便性が高く効率的な公共交通体系づくりを進める必要がある。 **（対策）** ①地方路線バスの安定的な運行を維持するため、利用促進を図る。 ②町有バスの更新を図る。 ③交通弱者の生活交通手段確保や負担軽減を図る。 ④公共交通の再編を進め、利便性が高く効率的な交通ネットワークの構築を図る。

（2） 足寄町温暖化対策実行計画

足寄町温暖化対策実行計画　事務事業編（令和５年度末策定予定）	
計画期間	令和 6（2024）年度～令和 12（2030）年度（仮）
基本方針	策定中
目標	策定中

（３） 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）年度～令和 9（2027）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	**＜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 **＜基本方針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 **＜基本方針３＞** 地域全体で取り組む広域交通の利用促進
足寄町に関連する記載事項	**＜十勝バス帯広陸別線について（OD 調査より）＞** ・ 帯広市との距離が長い足寄町・陸別町では、隣接する町との往来に利用されている。 ・ 帯広市以外では、各々の町内で完結する移動にはほとんど利用されていない。 ・ 主な利用者は、学生と通院者 **＜十勝バス帯広陸別線の対応方針＞** ・ 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、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく **＜基本施策＞** **（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 **（施策２）**バス・タクシー運転手の確保 **（施策３）**乗継シームレス化によるサービスの利便性向上 **（施策４）**デジタル技術活用による利便性向上 **（施策５）**公共交通の利用促進活動の実施

（４） 第３期十勝定住自立圏共生ビジョン

第３期十勝定住自立圏共生ビジョン	
計画期間	令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度
圏域の将来像	・ 19 市町村が農畜産物の高付加価値化や自然エネルギーの活用、観光の広域化、人口減少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、子どもからお年寄りまで、安全で安心して豊かに暮らせる社会を築きあげ、誰もが住みたい、住み続けたいと思える十勝を目指す
公共交通に関連する記載事項	**＜地域公共交通の維持確保と利用促進＞** ・ 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、利用促進の取組を進める

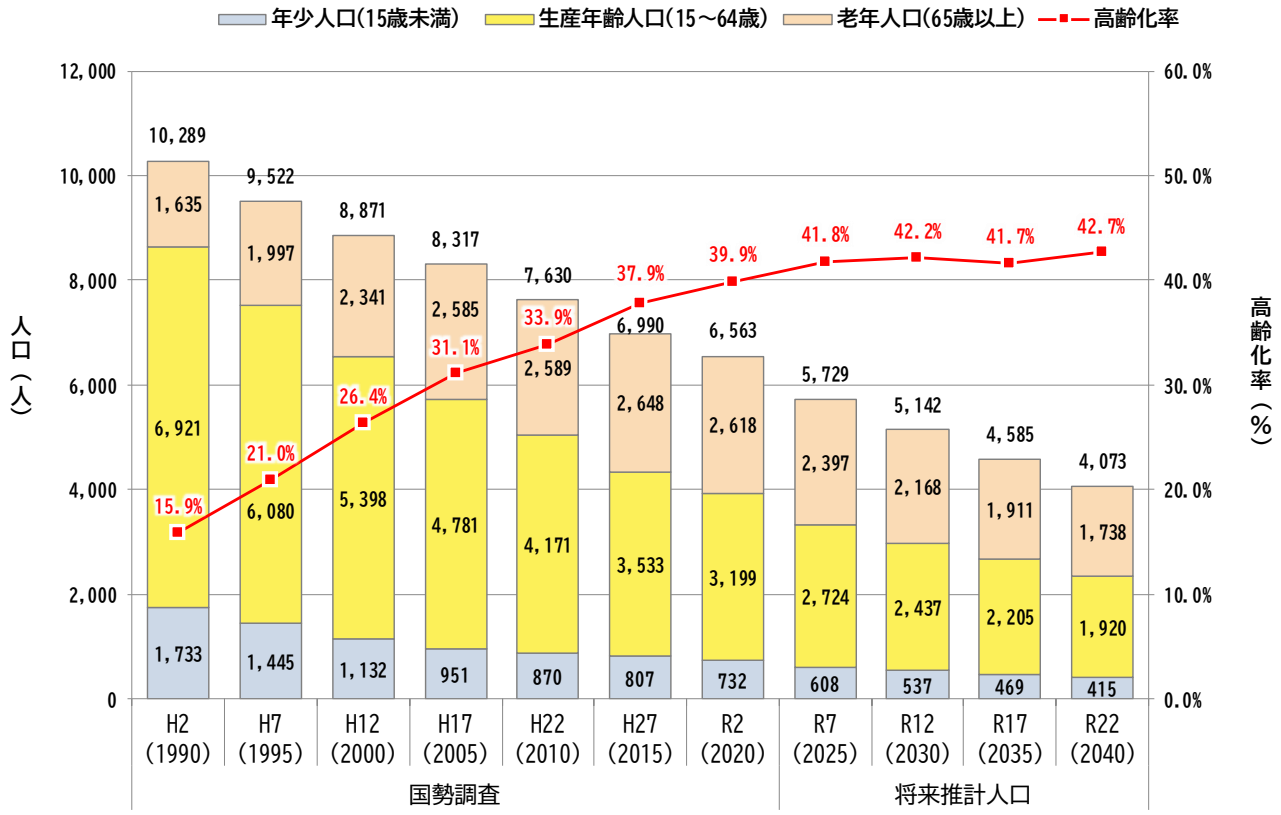
3 地域特性

3-1　人口構造
3-2　都市機能施設の立地状況
3-3　移動実態

3-1 人口構造

（1） 人口推移

現状	○　本町の人口は減少を続けており、今後もさらに減少が予測されています

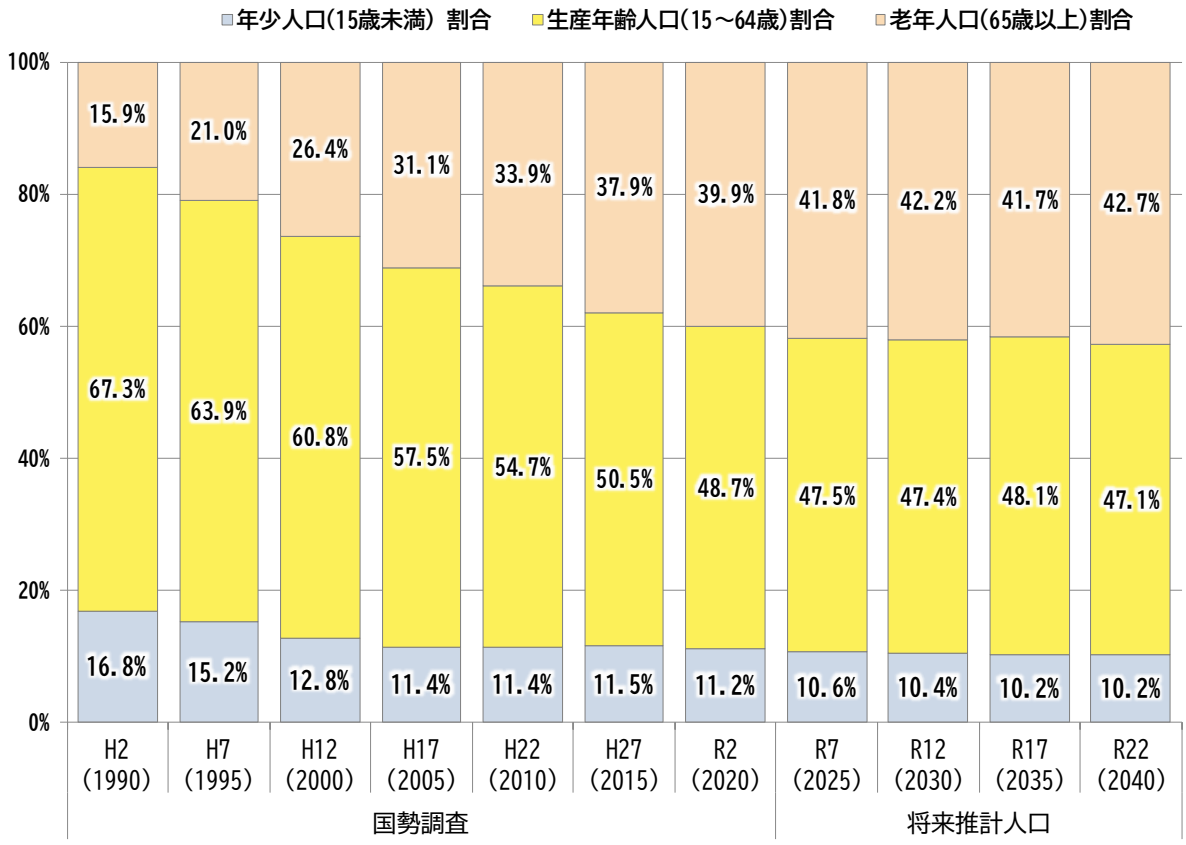


＜出典＞H2～R2：国勢調査（総務省統計局）R7～R22：国立社会保障・人口問題研究所
※総人口には年齢不詳を含む

図 3-1　人口推移

（2） 年齢３区分人口構成比の推移

現状	○ 高齢化が著しく進行しています。将来推計では高齢化の進行は鈍化しますが、一方で、“高齢者の高齢化”が進行することが懸念されます



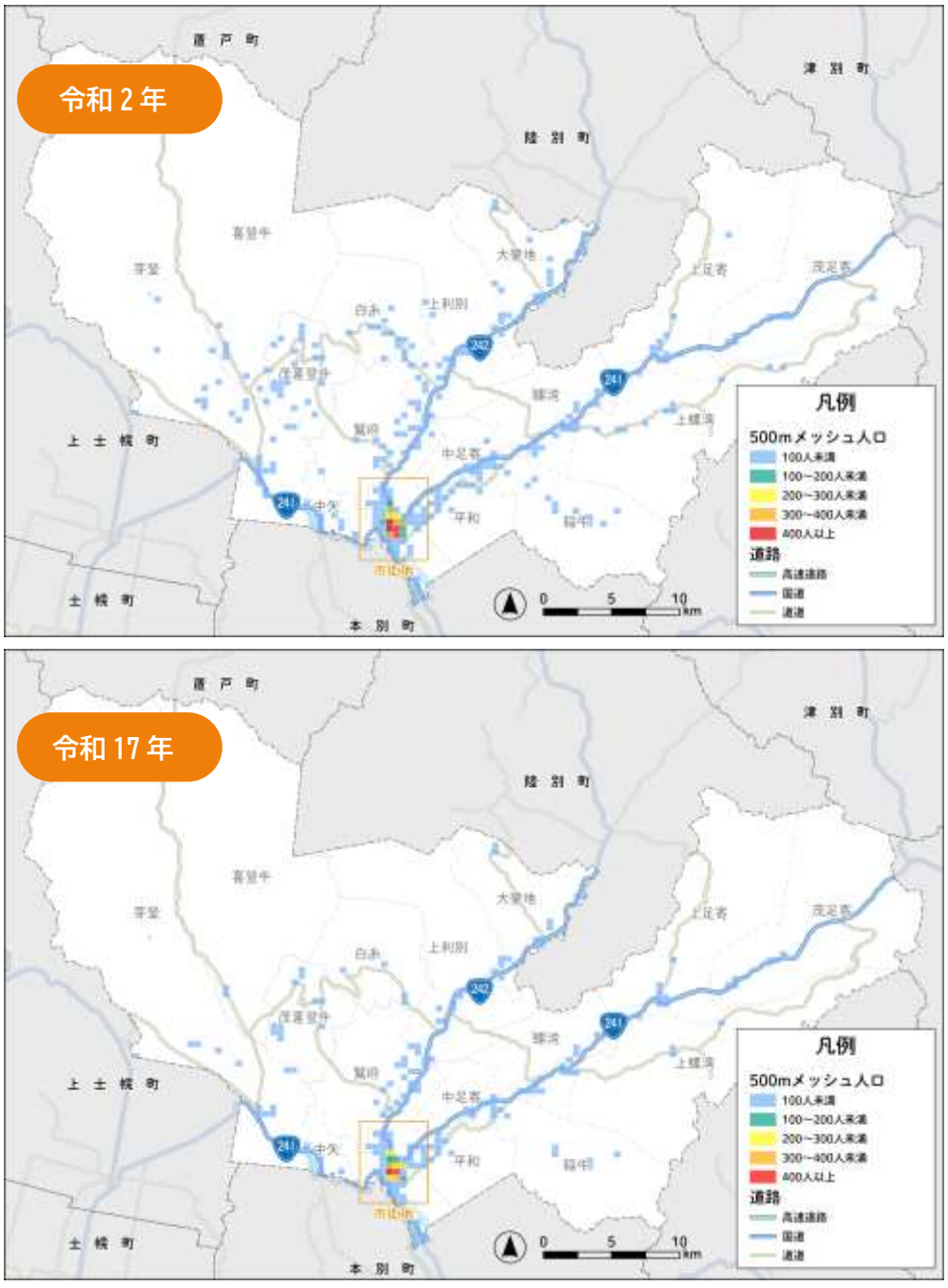
＜出典＞H2～R2：国勢調査（総務省統計局）R7～R22：国立社会保障・人口問題研究所
※総人口には年齢不詳を含む

図 3-2 年齢３区分人口構成比の推移

（3） 人口分布

1） 人口密度

現状	○ 人口の多くは市街地に集中していますが、郊外部を含む広域に分布しています ○ 将来においても人口分布は大きく変わりませんが人口密度は低下する見込みです

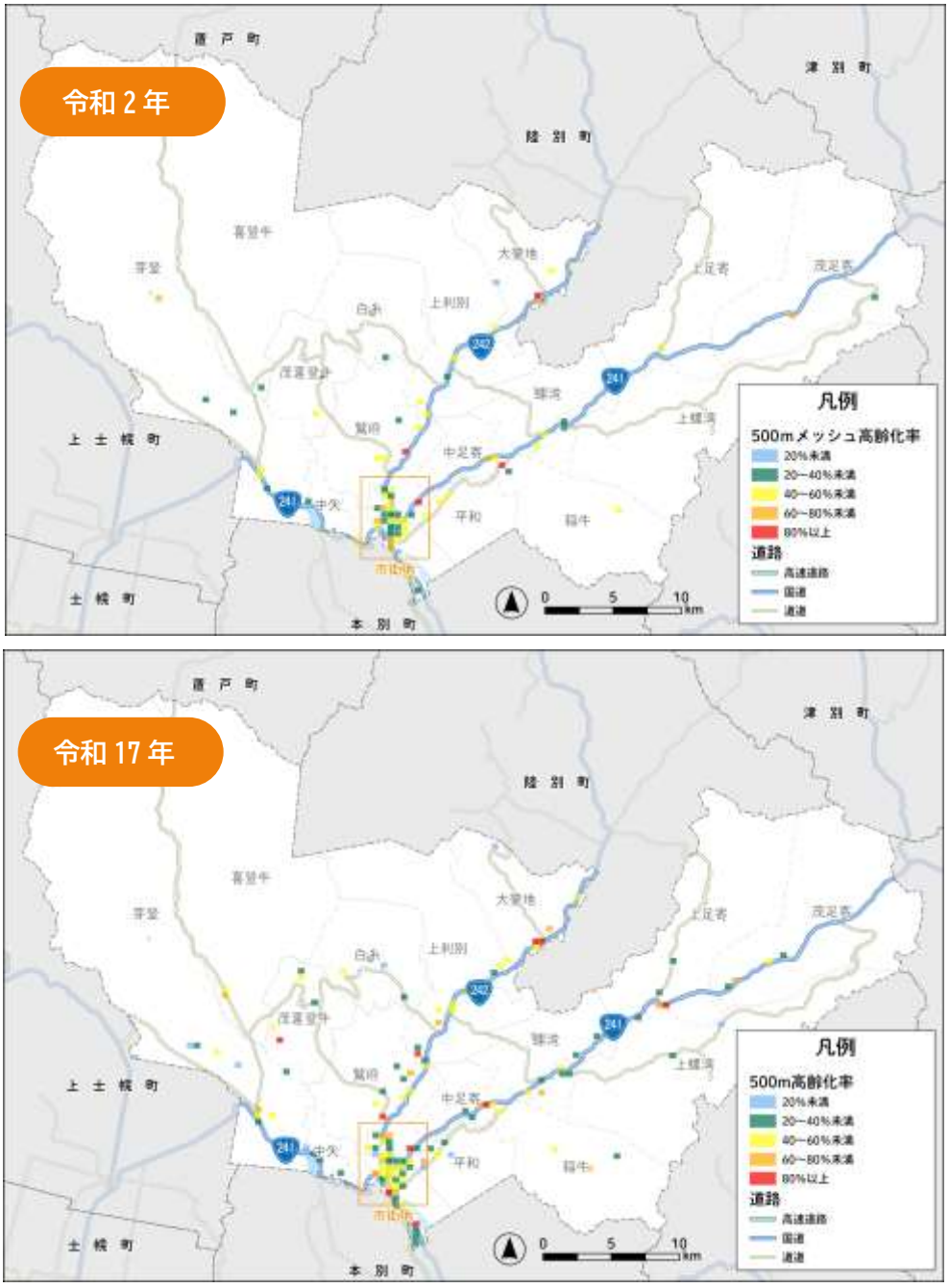


＜出典＞R2：国勢調査（総務省統計局）、R17：国立社会保障・人口問題研究所

図 3-3 人口分布の推移

2） 高齢者人口分布

現状	○ 市街地に比べて郊外部の高齢化率が高い状況です ○ 将来的には、市街地部の高齢化率も上昇する見込みです



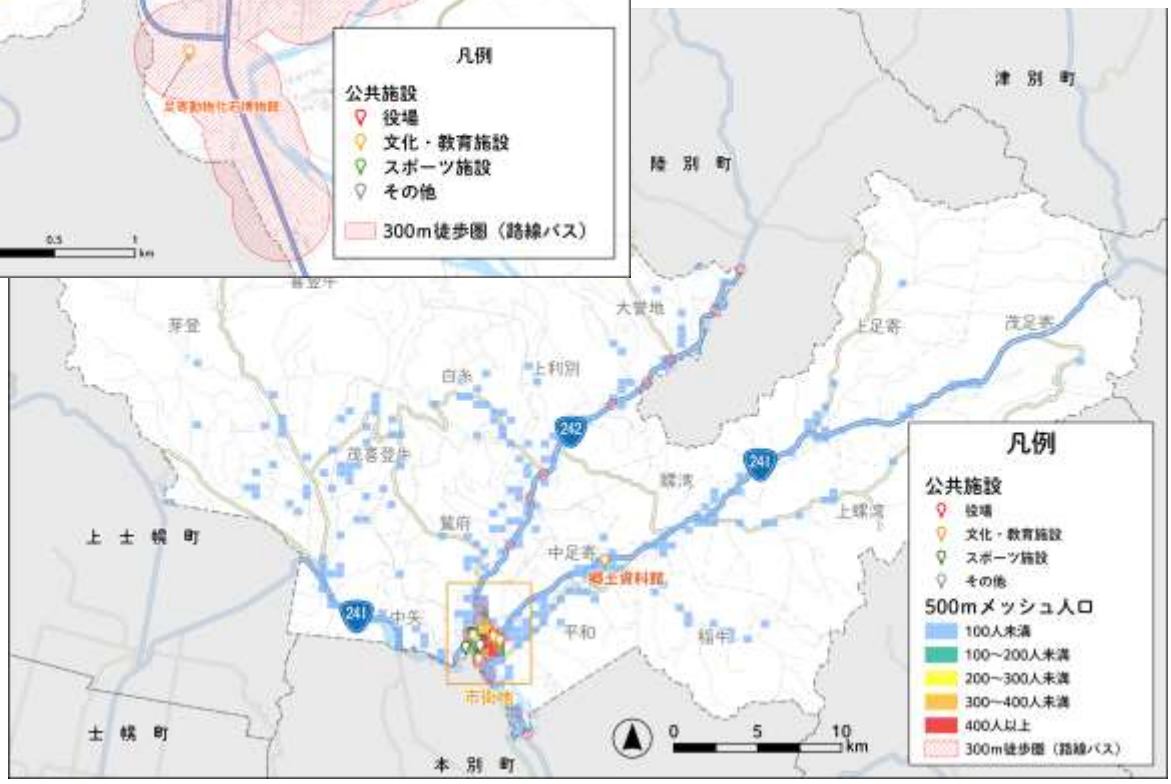
＜出典＞R2：国勢調査（総務省統計局） R17：国立社会保障・人口問題研究所

図 3-4 65 歳以上人口分布の推移

3-2 都市機能施設の立地状況

（1） 公共施設

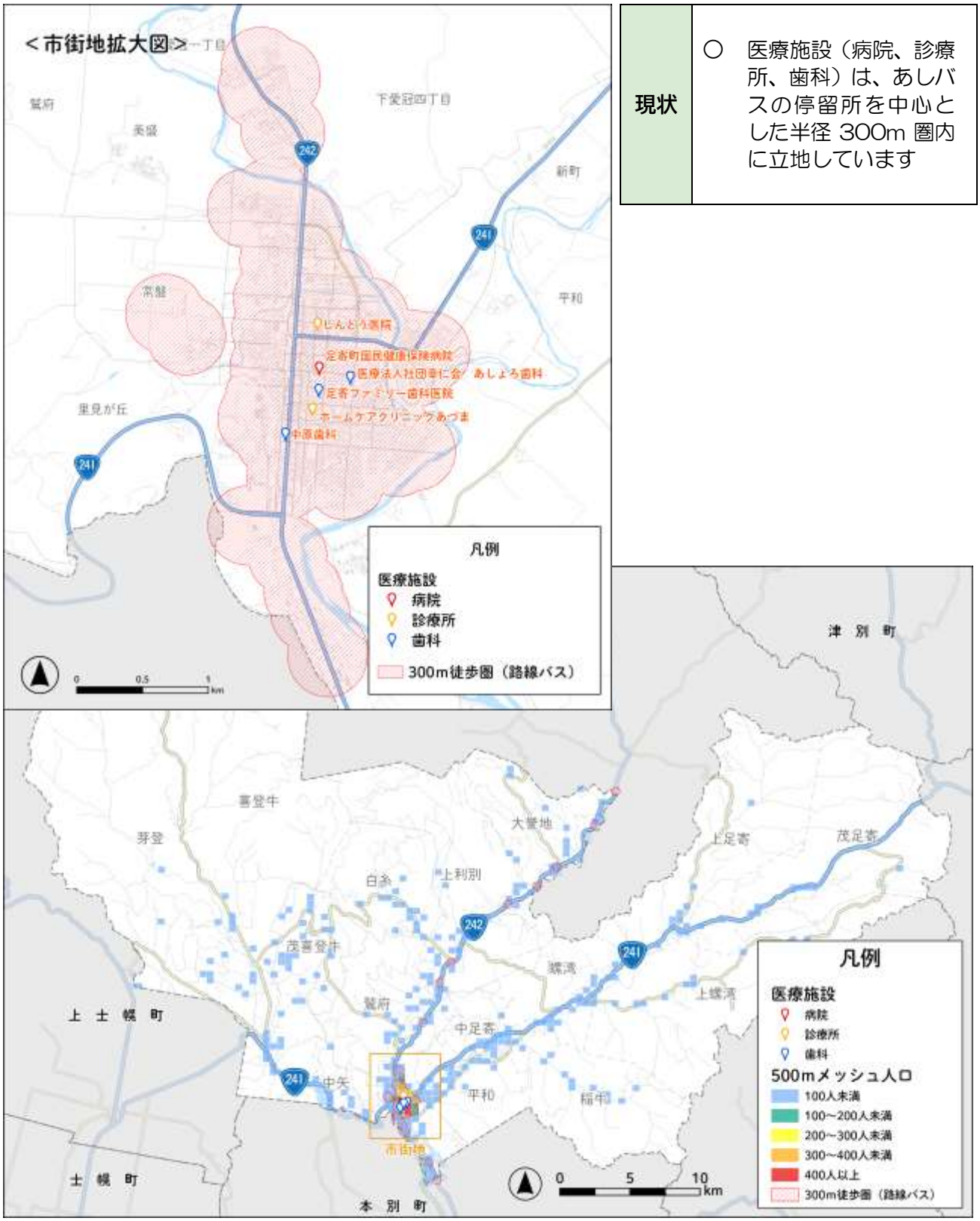
現状	○ 公共施設（役場、文化・教育施設、スポーツ施設）は、市街地に集中しており、あしバスの停留所を中心とした半径 300m 圏内に概ね立地しています



※300m徒歩圏は、町内を運行する路線バスの各停留所の中心から半径 300m以内の範囲
＜出典＞足寄町 HP 掲載施設

図 3-5 公共施設の立地状況

（2） 医療施設

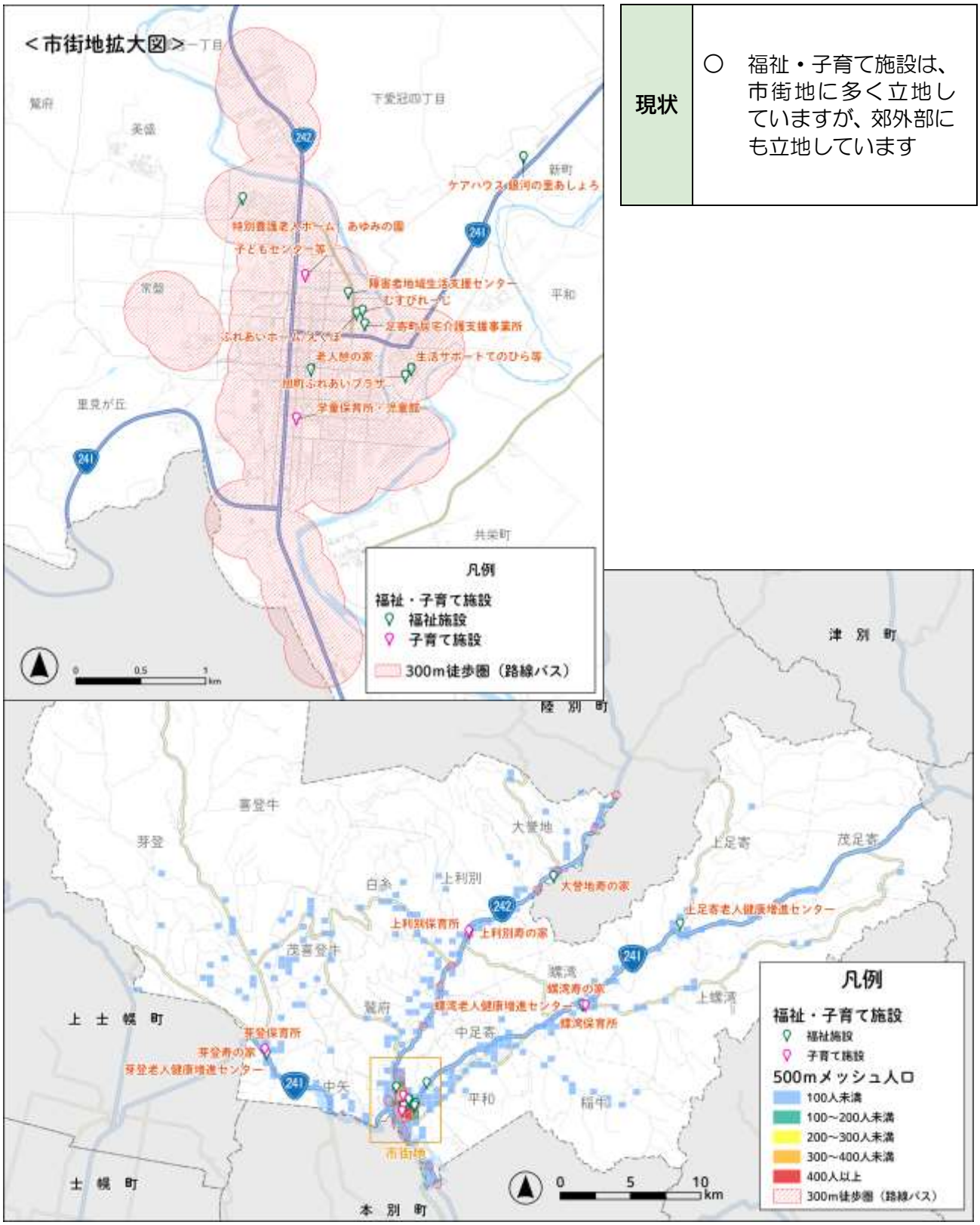


現状	○ 医療施設（病院、診療所、歯科）は、あしバスの停留所を中心とした半径 300m 圏内に立地しています

※300m徒歩圏は、町内を運行する路線バスの各停留所の中心から半径 300m以内の範囲
＜出典＞北海道厚生局「コード内容別医療機関一覧表」

図 3-6 医療施設の立地状況

（3） 福祉・子育て施設

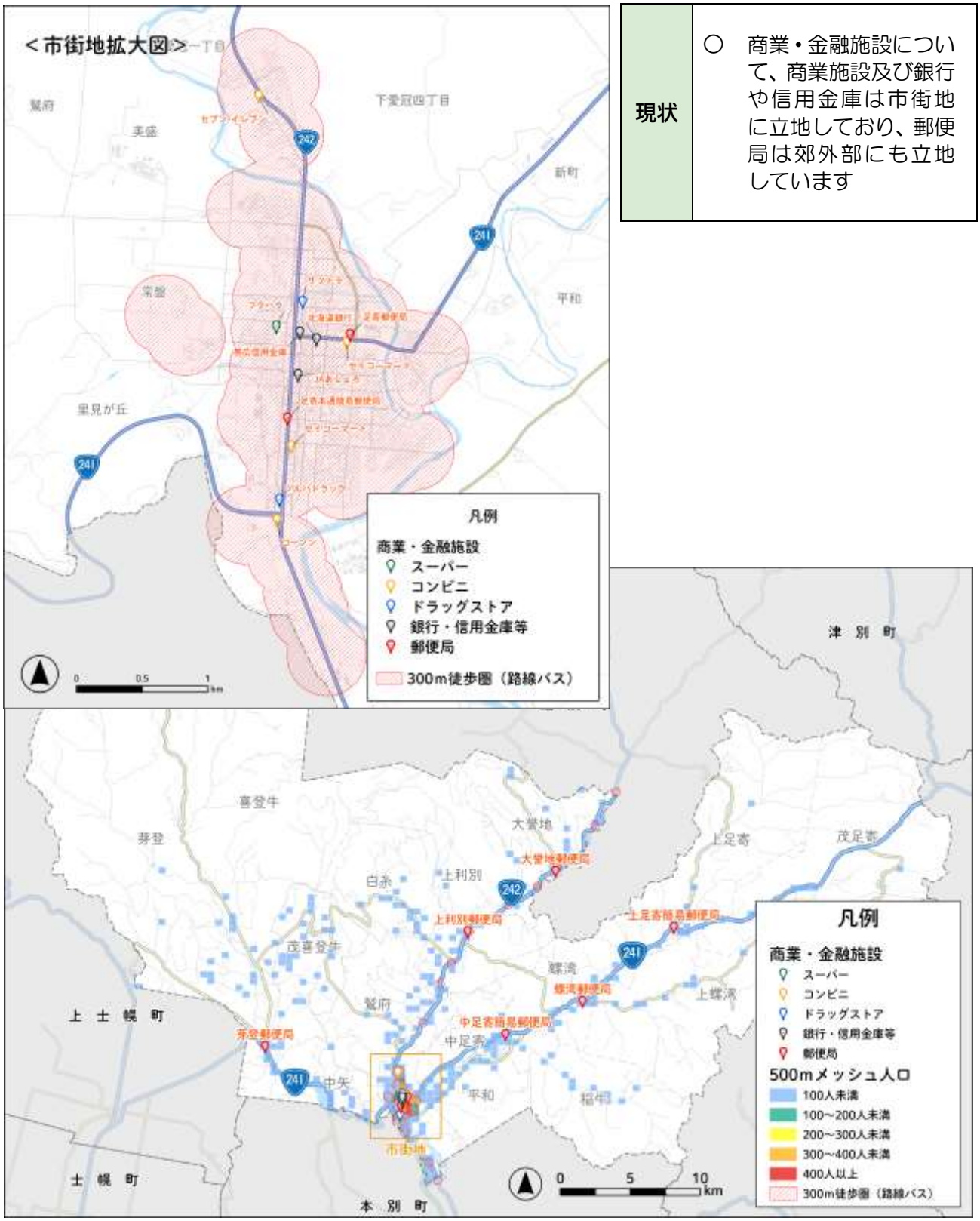


現状	○ 福祉・子育て施設は、市街地に多く立地していますが、郊外部にも立地しています

※300m徒歩圏は、町内を運行する路線バスの各停留所の中心から半径 300m以内の範囲
＜出典＞i タウンページ等

図 3-7 福祉・子育て施設の立地状況

（4） 商業・金融施設



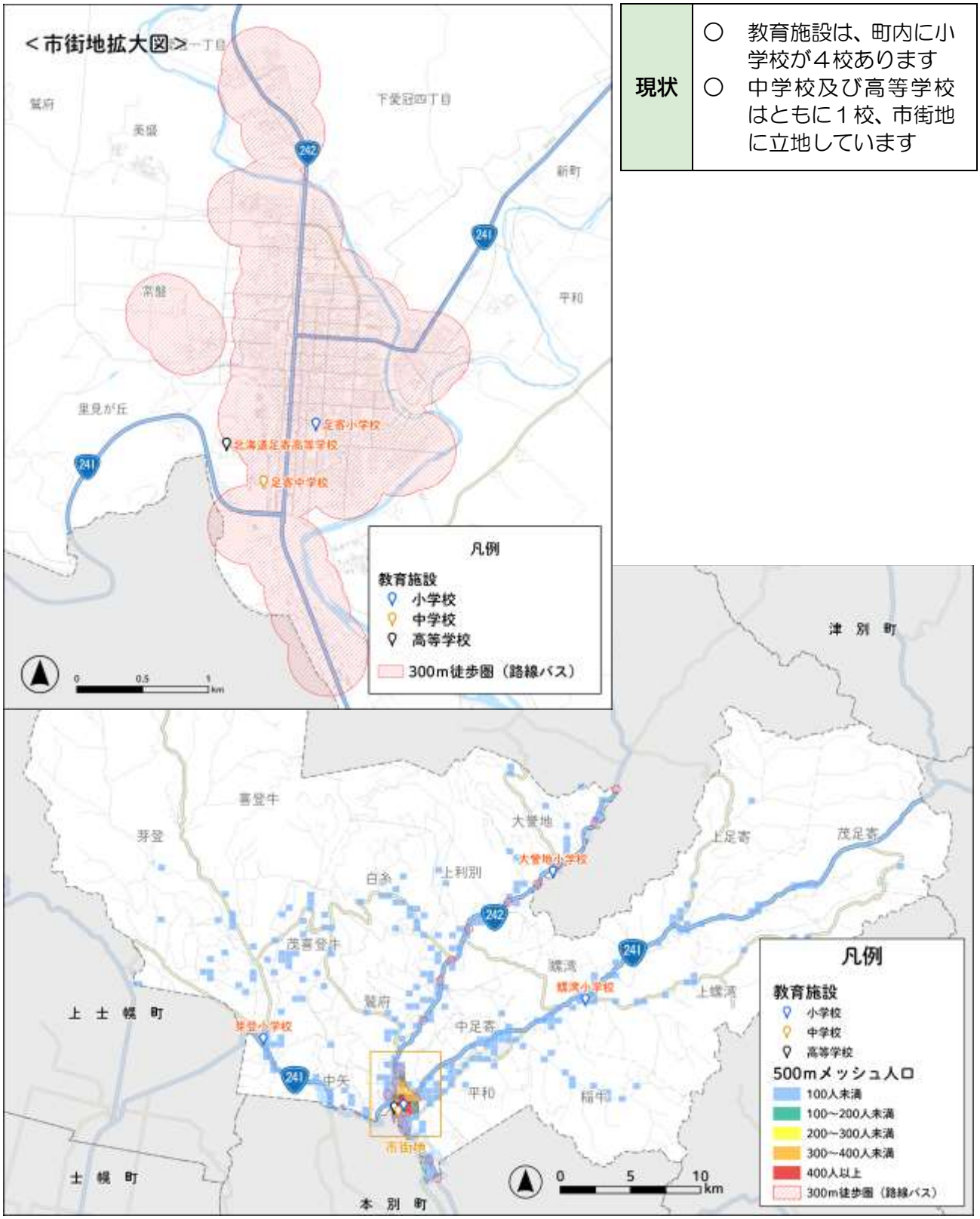
現状	○ 商業・金融施設について、商業施設及び銀行や信用金庫は市街地に立地しており、郵便局は郊外部にも立地しています

※300m徒歩圏は、町内を運行する路線バスの各停留所の中心から半径 300m以内の範囲
＜出典＞i タウンページ等

図 3-8 商業・金融施設の立地状況

（５） 教育施設

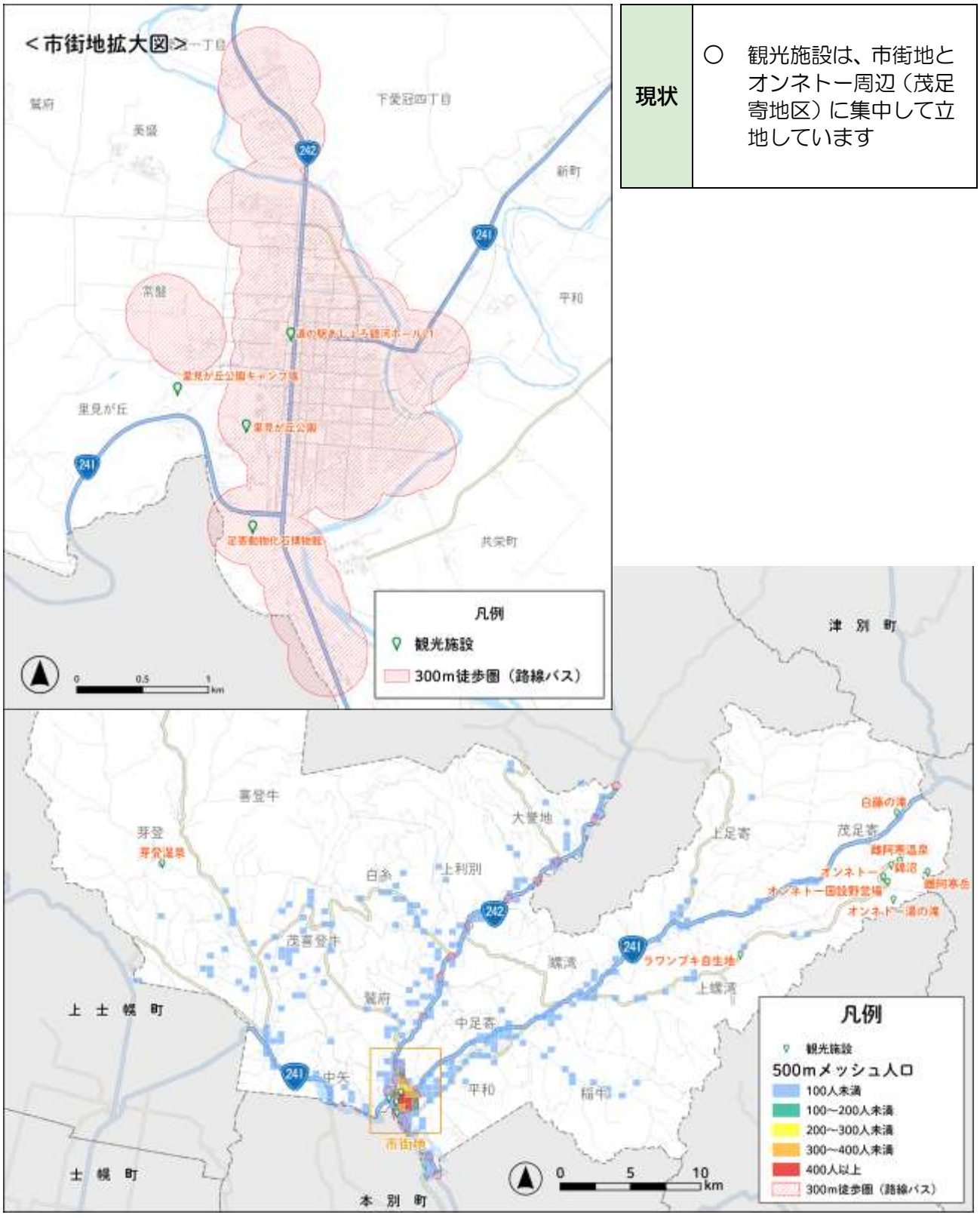
現状	○ 教育施設は、町内に小学校が４校あります ○ 中学校及び高等学校はともに１校、市街地に立地しています



※300m徒歩圏は、町内を運行する路線バスの各停留所の中心から半径 300m以内の範囲
＜出典＞足寄町 HP 掲載施設

図 3-9 教育施設の立地状況

（6） 観光施設



現状	○ 観光施設は、市街地とオンネトー周辺（茂足寄地区）に集中して立地しています

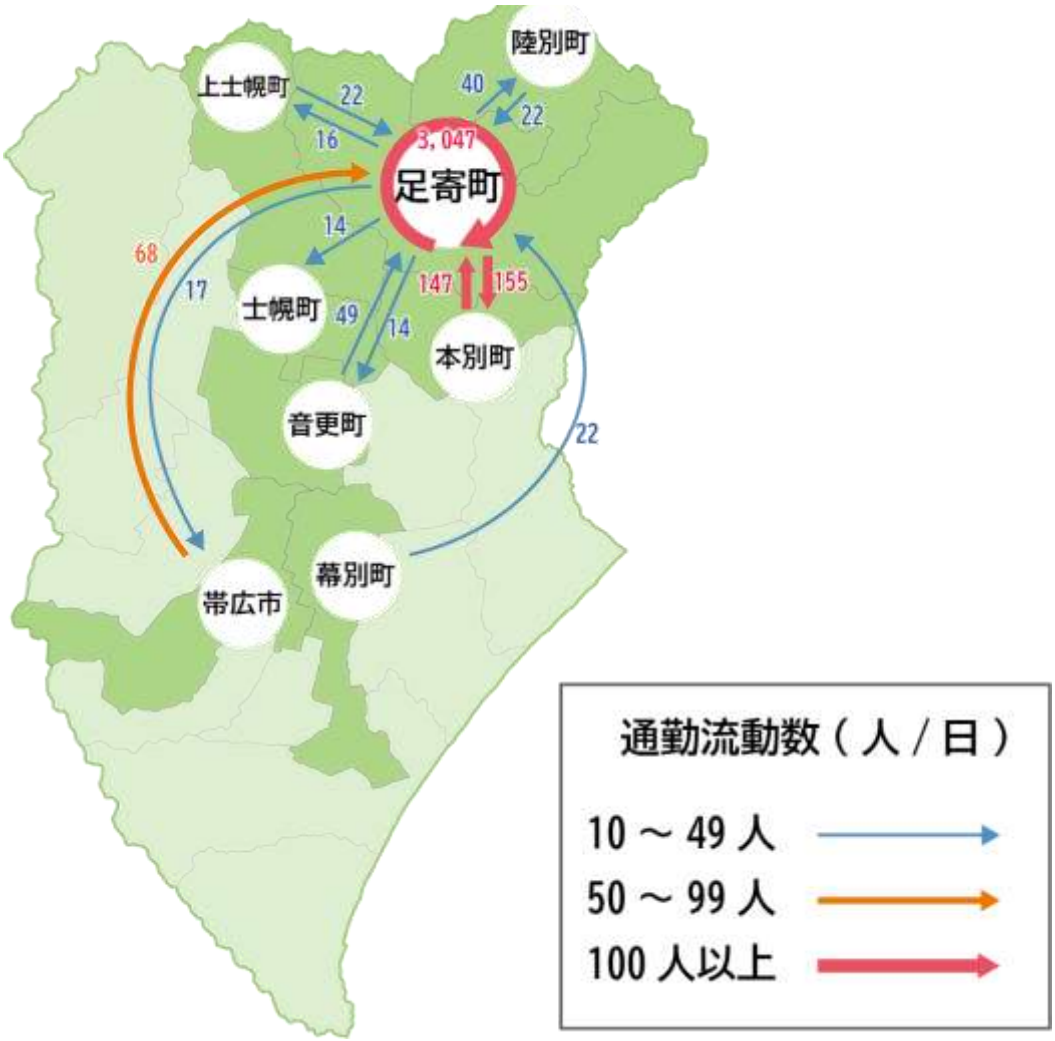
※300m徒歩圏は、町内を運行する路線バスの各停留所の中心から半径 300m以内の範囲
＜出典＞あしょろ観光協会 HP 掲載施設

図 3-10 観光施設の立地状況

3-3 移動実態

（1） 通勤流動

現状	○ 通勤は、町内で完結する動きが最も多い状況ですが、近隣自治体である本別町や帯広市間の流動も見られます

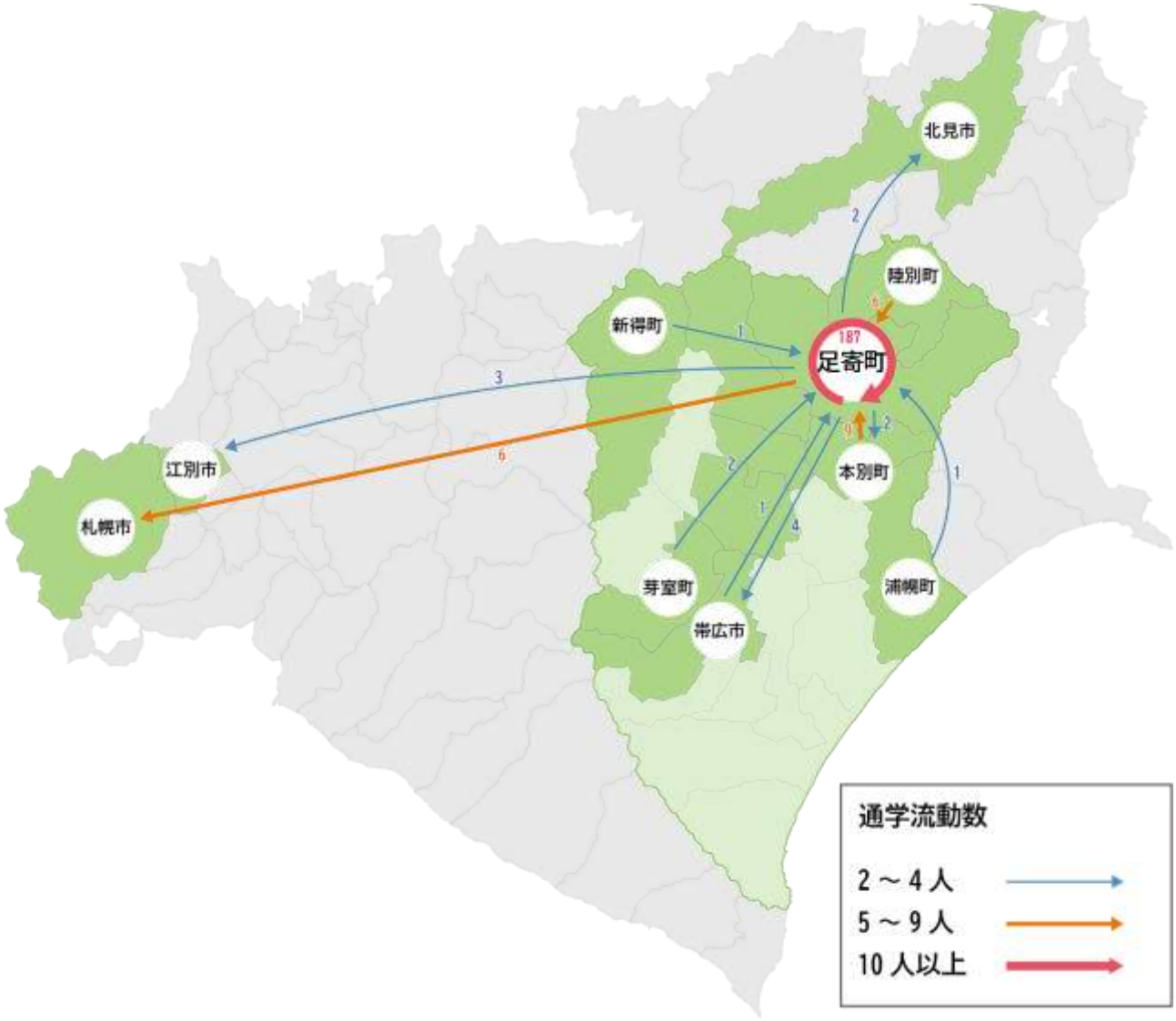


＜出典＞R2 国勢調査（総務省統計局）

図 3-11 通勤流動図

（2） 通学流動

現状	○ 通勤と同様に通学も、町内で完結する動きが最も多い状況ですが、近隣自治体である本別町や陸別町間の流動も見られます

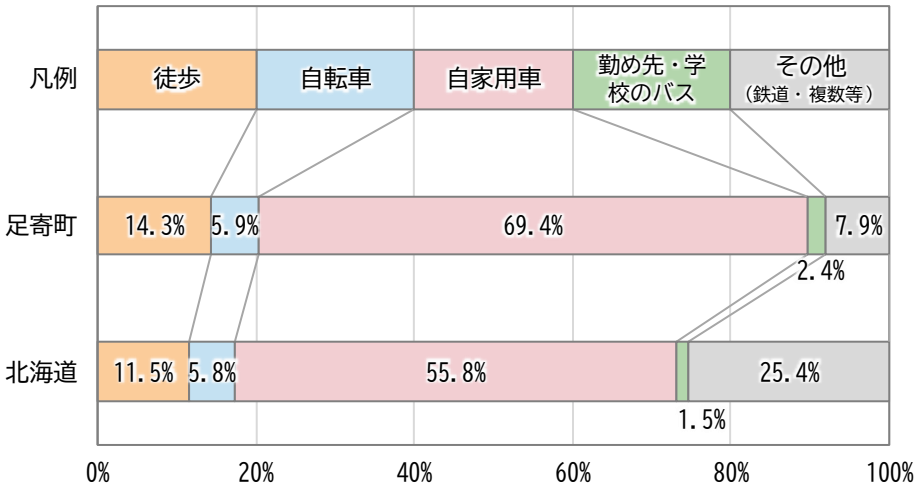


※実際の居住実態と異なる場合があります
＜出典＞R2 国勢調査（総務省統計局）

図 3-12 通学流動図

（3） 交通手段分担率（通勤・通学）

現状	○ 本町の通勤・通学者の交通手段を見ると、自家用車による移動が 69.4%と北海道平均の 55.8%よりも高くなっています

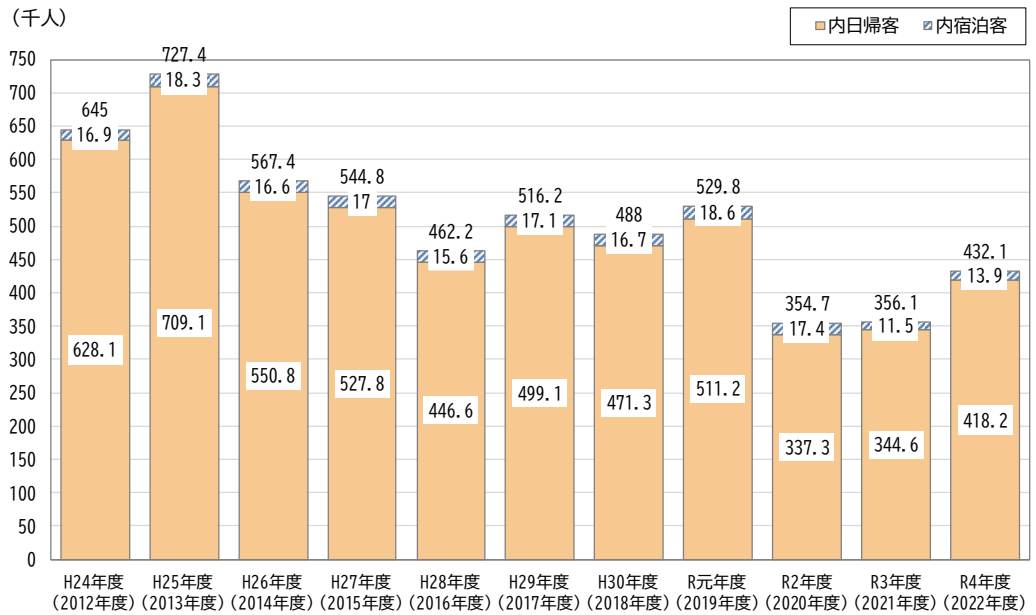


＜出典＞R2 国勢調査（総務省統計局）

図 3-13 交通手段

（4） 観光入込客数

現状	○ 本町の観光入込客数は、令和２年度には新型コロナウイルス感染症等の影響により大きく減少しましたが、令和４年度には回復の兆しが見えています



＜出典＞北海道観光入込客数調査報告書（北海道）

図 3-14 観光入込客数の推移

4 公共交通の実態

4-1　町内を運行する路線バス
4-2　その他、公共交通の利用状況
4-3　住民アンケート調査

4-1 町内を運行する路線バス

（1） 町内を運行する路線バスの概要

町内を運行する路線には、主に帯広市や本別町などへの移動を担う「帯広陸別線」と本町市街地を循環するコミュニティバス「あしバス」があります。路線バスの概要は以下の通りです。

表 4-1 町内を運行する路線バスの概要

	路線名	運行主体	起点	終点	運行便数	
					上り（終⇒起）	下り（起⇒終）
地域間幹線系統	帯広陸別線	十勝バス	十勝バス本社（帯広）	陸別	(平日)9便 (土日祝)7便	(平日)9便 (土日祝)7便
コミュニティバス	あしバス	足寄タクシー	❶西町・下愛冠・北区 区間 ❷旭町・南区 区間 ❸郊南・里見が丘 区間 ※「あしょろ銀河ホール21」を起終点として、 ❶⇒❷⇒❸の区間を順番に循環しながら運行		(平日)5便 (土曜日)5便	

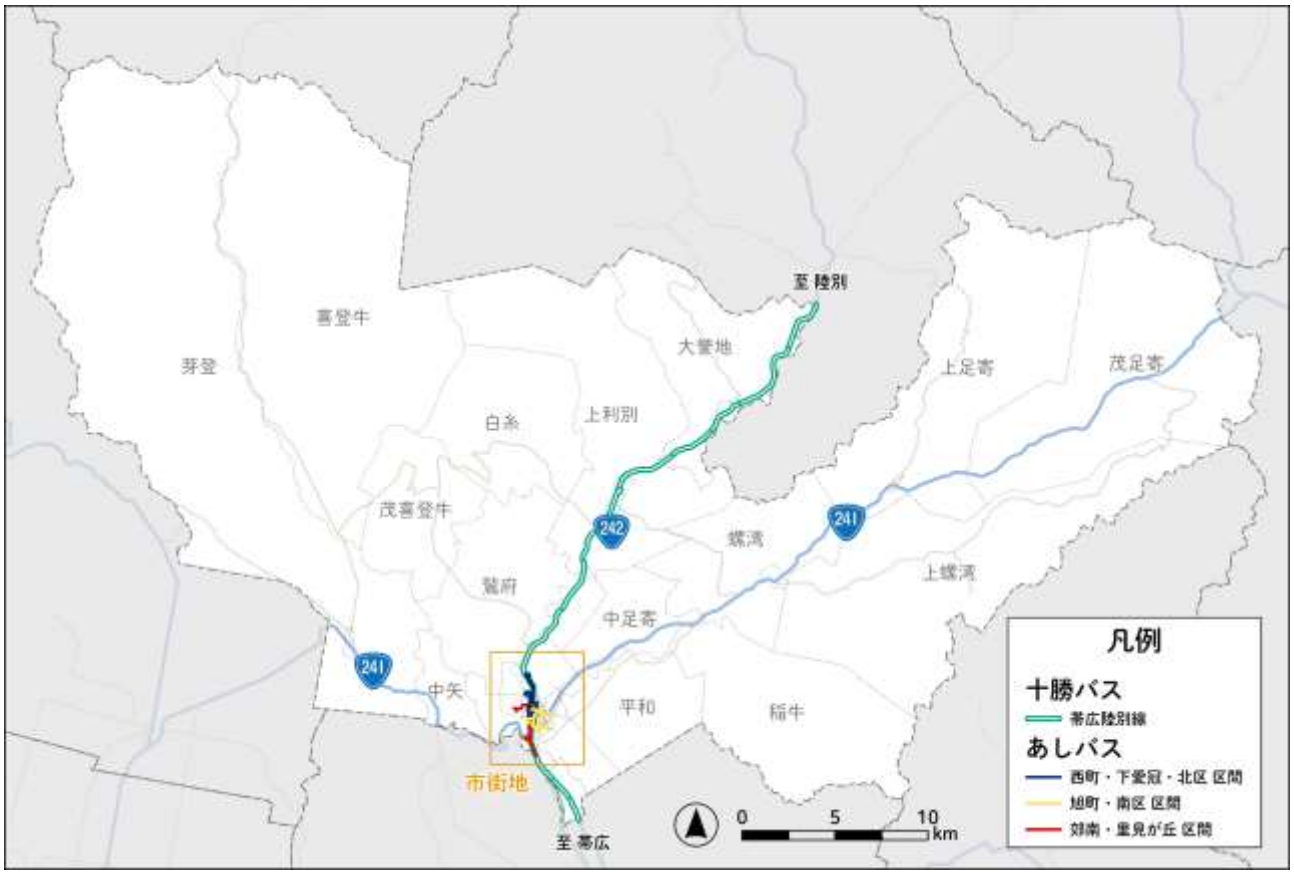


図 4-1 町内を運行する路線バス

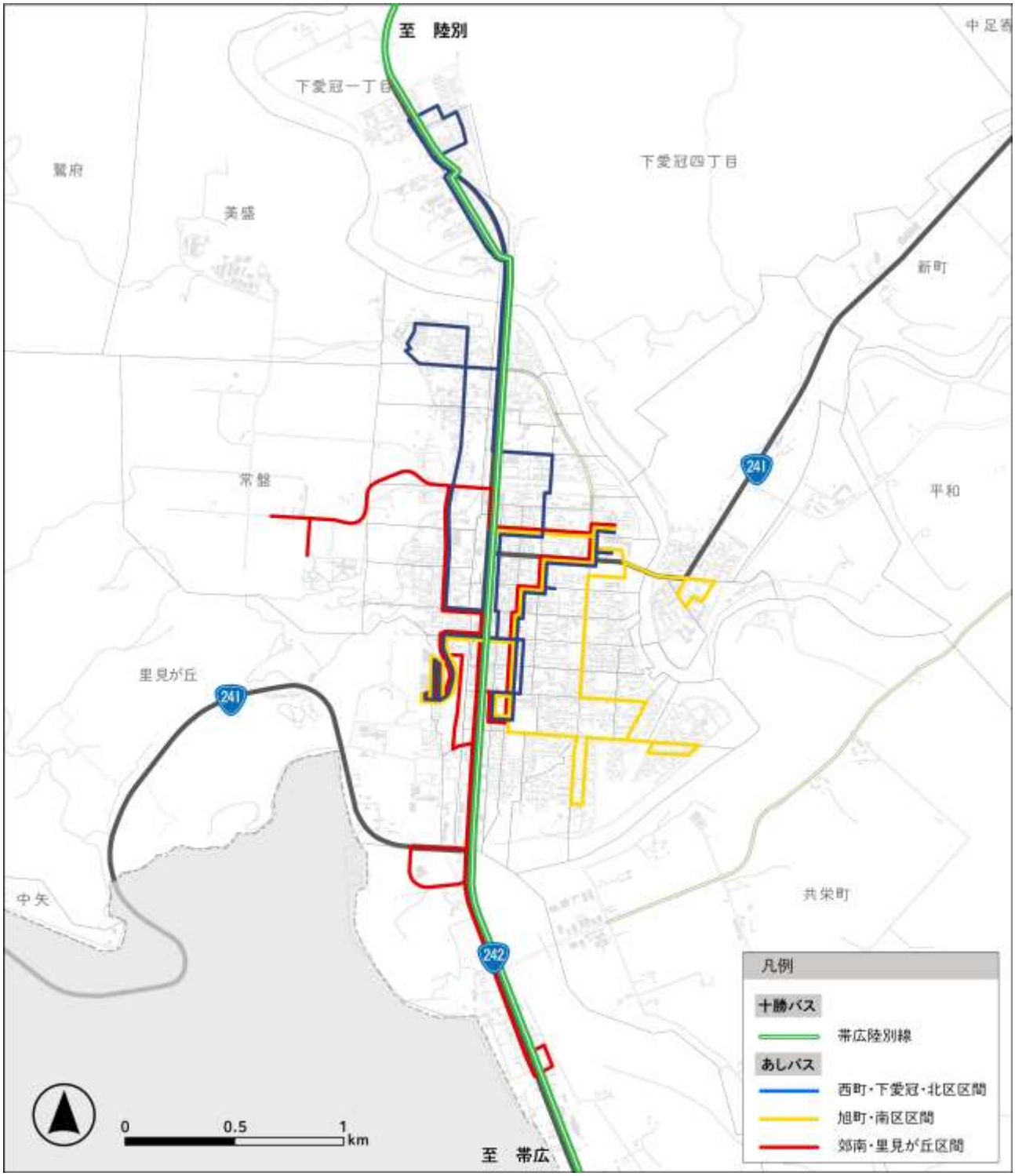
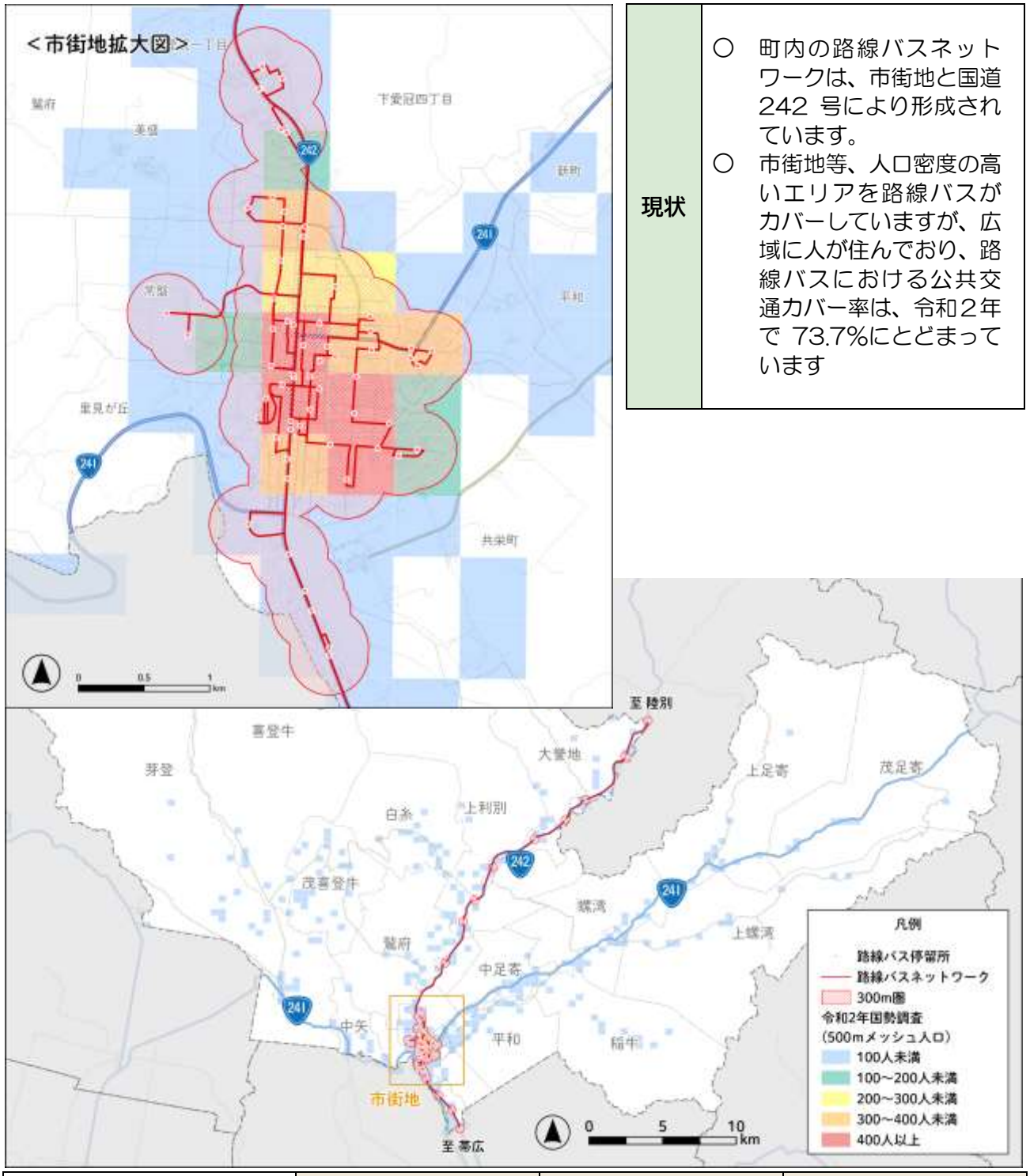


図 4-2 町内を運行する路線バス（市街地）

（2） 公共交通カバー率（路線バス）



現状	○ 町内の路線バスネットワークは、市街地と国道242 号により形成されています。 ○ 市街地等、人口密度の高いエリアを路線バスがカバーしていますが、広域に人が住んでおり、路線バスにおける公共交通カバー率は、令和２年で 73.7%にとどまっています

	総人口	公共交通カバー圏人口	公共交通カバー率
令和 2 年(2020 年)	6,563 人	4,838 人	73.7%
令和 17 年(2035 年)	4,585 人	3,561 人	77.7%

図 4-3 路線バスにおける公共交通ネットワークと公共交通カバー率

（3） あしバスの利用状況

1） 年間利用者数の推移

実態	○ 年間利用者数は、新型コロナウイルス等の影響により、R2 年度に大きく減少し、以後、横ばい傾向にあります ○ 令和 4 年度の 1 日あたりの利用人数はおよそ 26 人です

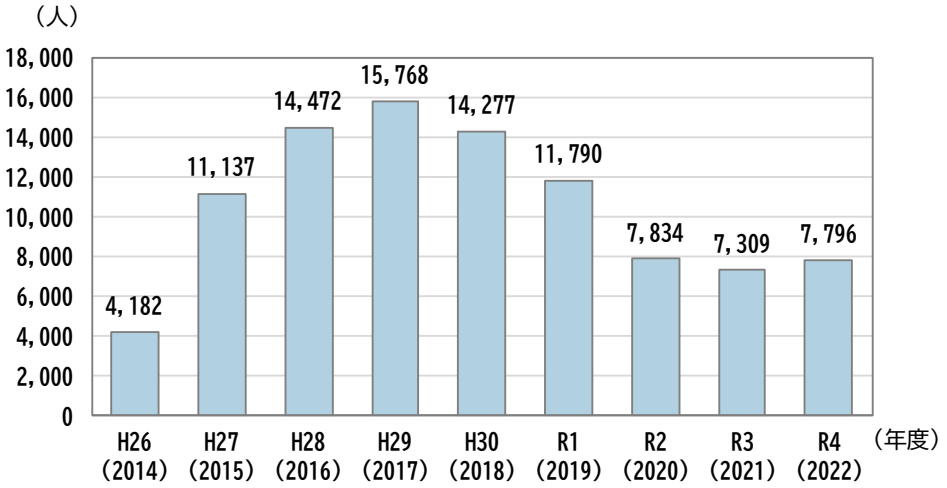


図 4-4 利用者数の推移（H26 年度～R4 年度）

2） 便別・月別利用者数

実態	○ 便別では2便（9：40 発）及び3便（12：05 発）の利用が多く、冬期においては1便（7：45 発）の利用も多いです

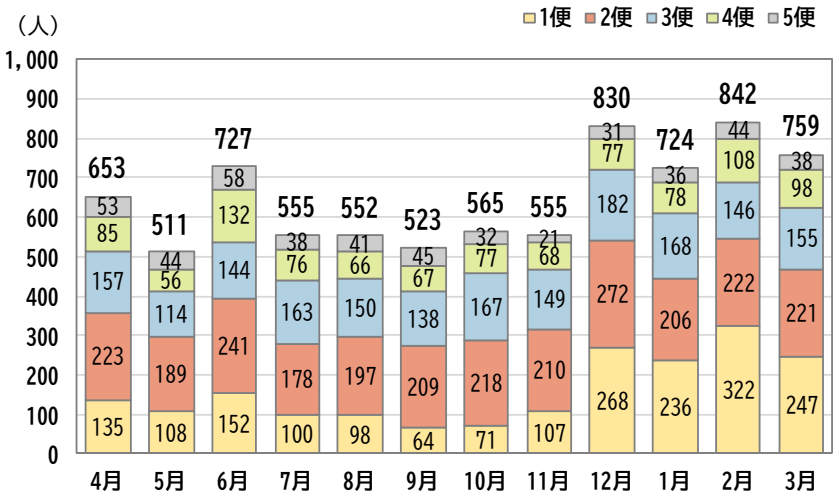
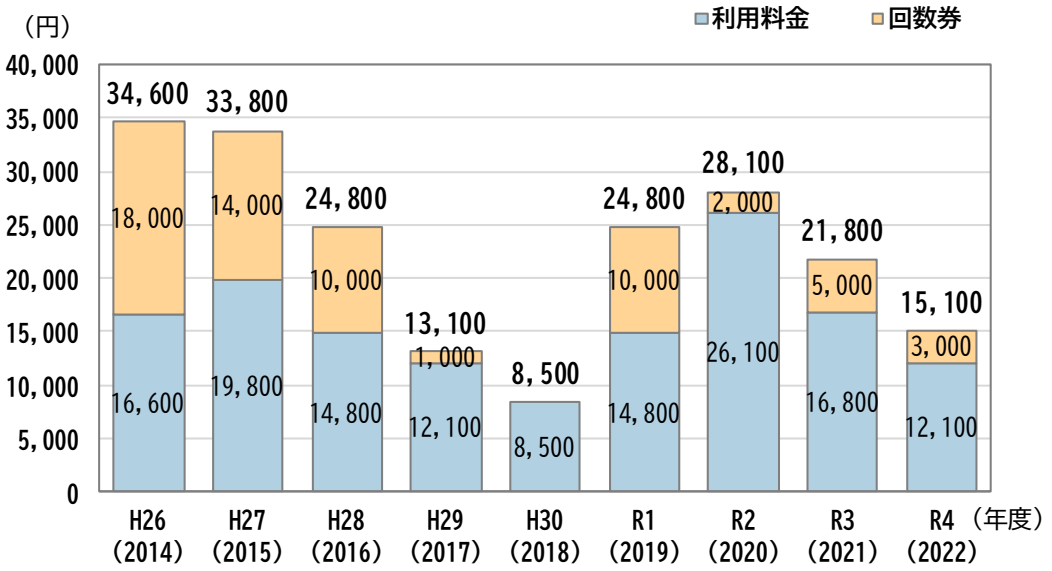


図 4-5 便別・月別利用者数（R4 年度）

3） 利用料の推移

実態	○ R2 年度以降は減少傾向となっています



※65 歳以上の利用者等は無料であるため、利用者数の推移とは一致しません

図 4-6 利用料の推移（H26 年度～R4 年度）

4） 便別・曜日別利用者数

実態	○ 給食サービスが実施されている火曜日と木曜日の利用が多くなっています

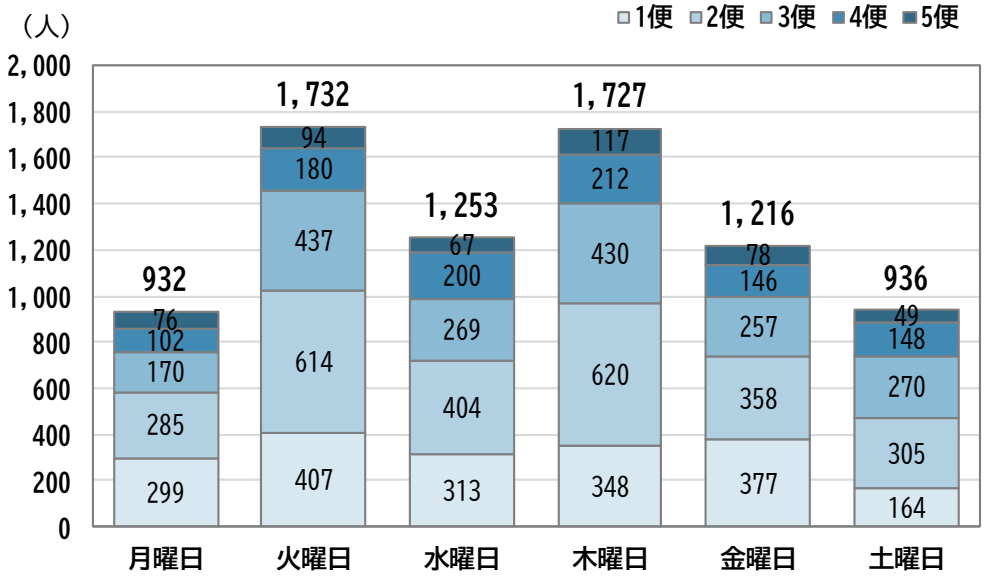


図 4-7 便別・曜日別利用者数（R4 年度）

5） 停留所別の利用者数（令和４年度）

実態	○ 乗車場所は「(1)あしょろ銀河ホール 21」「(14)下愛冠２丁目公営住宅前」「(20)ホームケアクリニックあづま前」の順に多いです ○ 降車場所は「(22)総合体育館（正面側）」「(17)しんどう医院前」「(1)あしょろ銀河ホール 21」の順に多いです

表 4-2 停留所別の年間乗降客数

停留所番号	停留所名	乗車数	降車数	乗降客数
1	あしょろ銀河ホール２１	1,139	615	1,754
2	A コープ	282	42	324
3	ダイコウ商産（大平商店）前	9	4	13
4	フクハラ（西側）	113	126	239
5	総泉寺前	19	36	55
6	西町コミセン前	9	12	21
7	西町８丁目	305	224	529
8	特別養護老人ホーム（東側）	57	52	109
9	金子産業前	7	1	8
10	ボディーショップクニイ前	13		13
11	足寄土木現業所前（十勝バス停留所）	13	17	30
12	北星公園南口	263	235	498
13	下愛冠３丁目公営住宅前	17	19	36
14	下愛冠２丁目公営住宅前	912	491	1,403
15	北５区（十勝バス停留所）	180	55	235
16	北団地前	523	176	699
17	しんどう医院前	20	656	676
18	ミヤケ時計店前	59	77	136
19	児童館・学童保育所前	152	143	295
20	ホームケアクリニックあづま前	879	521	1,400
21	かちまい前	101	604	705
22	総合体育館（正面側）	176	1,089	1,265
23	温水プール前	8	146	154
24	老人憩の家前	74	266	340
25	国保病院前	270	575	845
26	商工会前	19	256	275
27	支え合いセンター前	180	140	320
28	役場前	72	238	310
29	旭町母と子の家前	18	29	47
30	テラスハウスぽのぽの前	40	32	72
31	旭町２丁目東団地前	85	76	161
32	南田商店前	163	59	222
33	町民センター前	17	32	49
34	あしょろ歯科前	10	17	27
35	中島コミュニティセンター前	1	2	3
36	南５条６丁目	105	20	125
37	南６条７丁目	173	34	207
38	栄町２丁目東	127	20	147
39	栄町２丁目西	104	12	116
40	栄団地前	533	214	747
41	校南団地前	168	8	176
42	ネイパルあしょろ前	15	61	76
43	常盤会館前	13	24	37
44	南６条（十勝バス停留所）	32	54	86
45	動物化石博物館前	1	3	4
46	郊南１丁目（十勝バス停留所）	98	51	149
48	南７条（十勝バス停留所）	25	14	39
49	オリオン前	11	3	14
50	足寄ファミリー歯科前	10	79	89
51	足寄キリスト教会前	62	43	105
52	郊南コミュニティセンター前	114	93	207

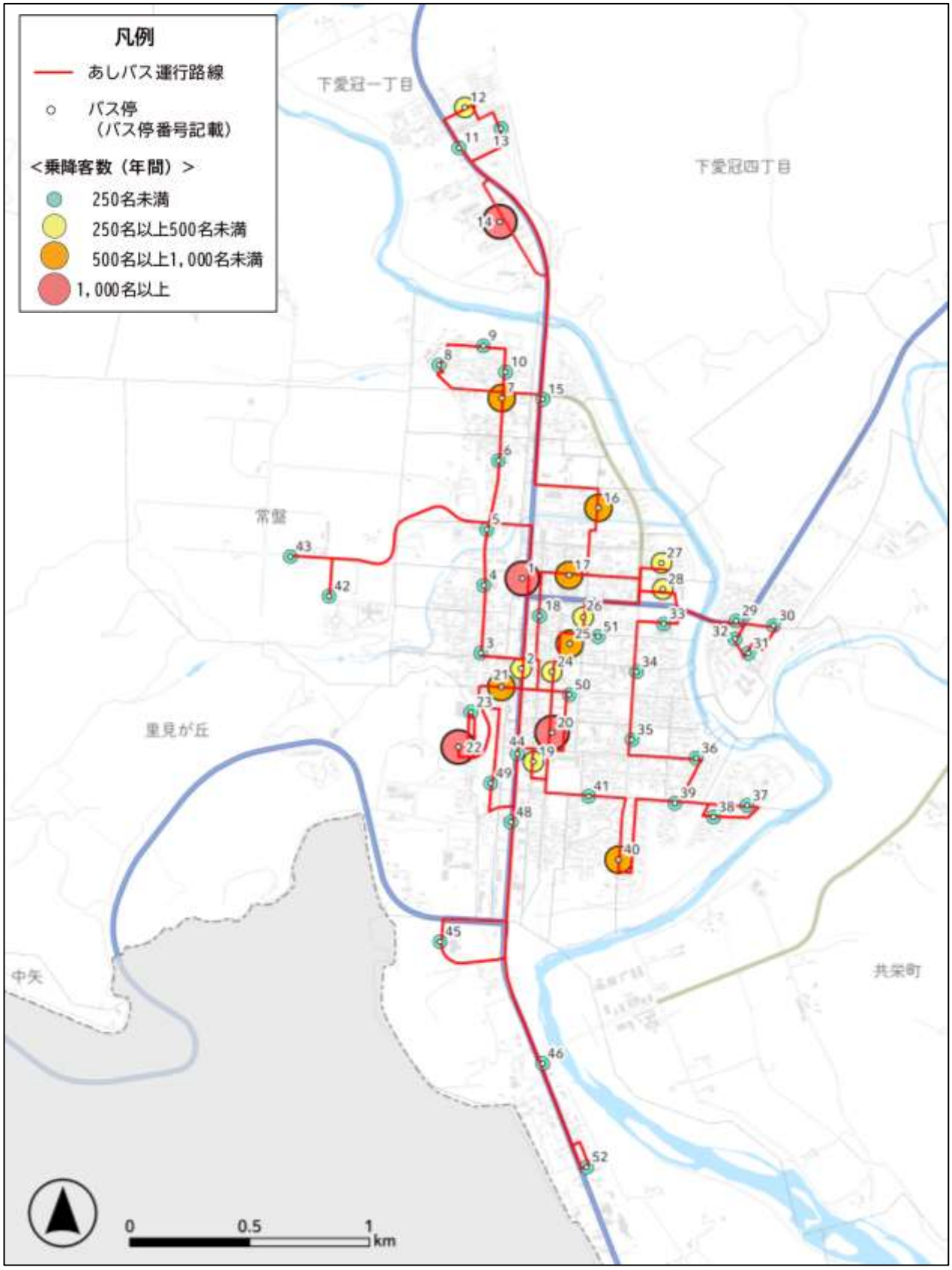


図 4-8　乗降客数の多いバス停留所（R4 年度）

（4） 帯広陸別線の利用状況

1） バス停別利用者数（十勝バスセンサーデータ）

① 帯広発-陸別行

実態	○ 平休日ともに足寄町内での乗降が若干ありますが、町内完結利用はありません ○ 足寄町内のバス停では、平日に比べて休日の利用が少ない状況です

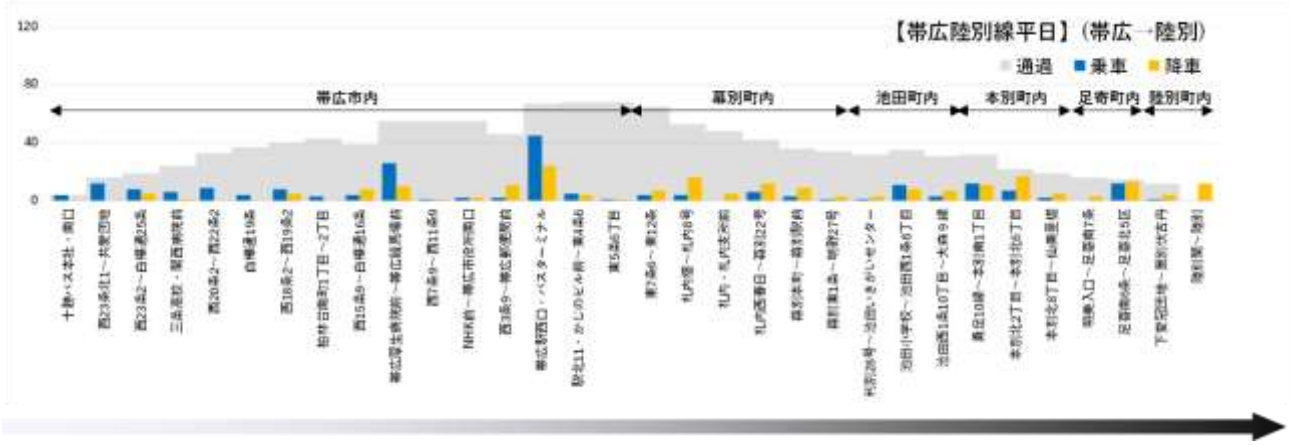


図 4-9 帯広陸別線のバス停別利用人数／日（平日・帯広発→陸別行）

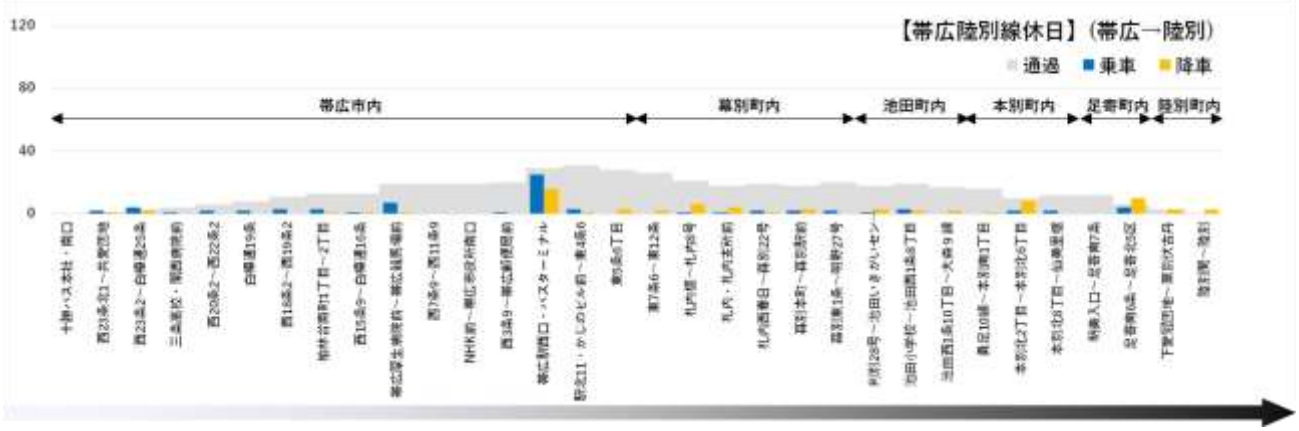


図 4-10 帯広陸別線のバス停別利用人数／日（休日・帯広発→陸別行）

② 陸別発-帯広行

実態	○　反対方面でも、平日休日の利用や、町内外の利用、町内の利用の傾向は同じです

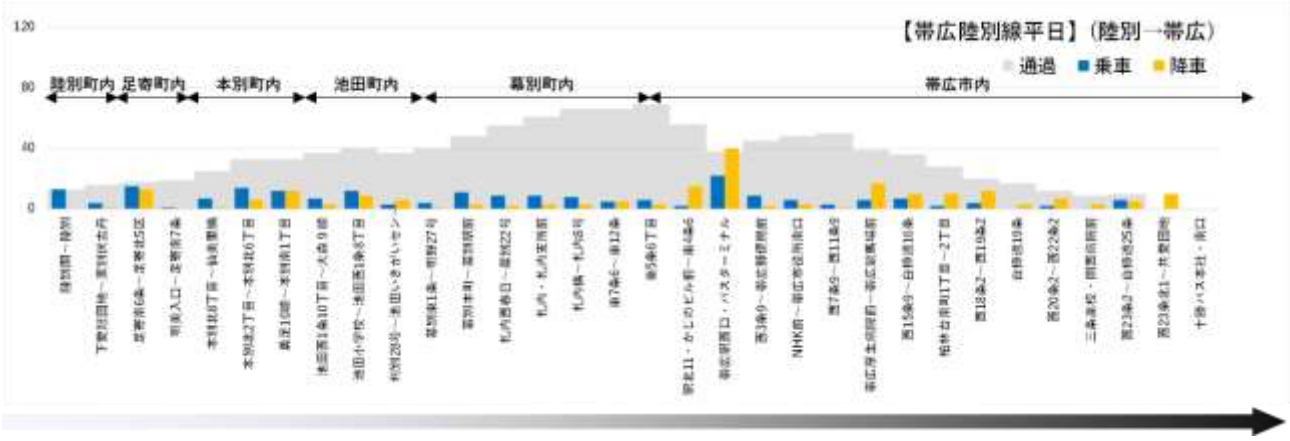


図 4-11　帯広陸別線のバス停別利用人数／日（平日・陸別発→帯広行）

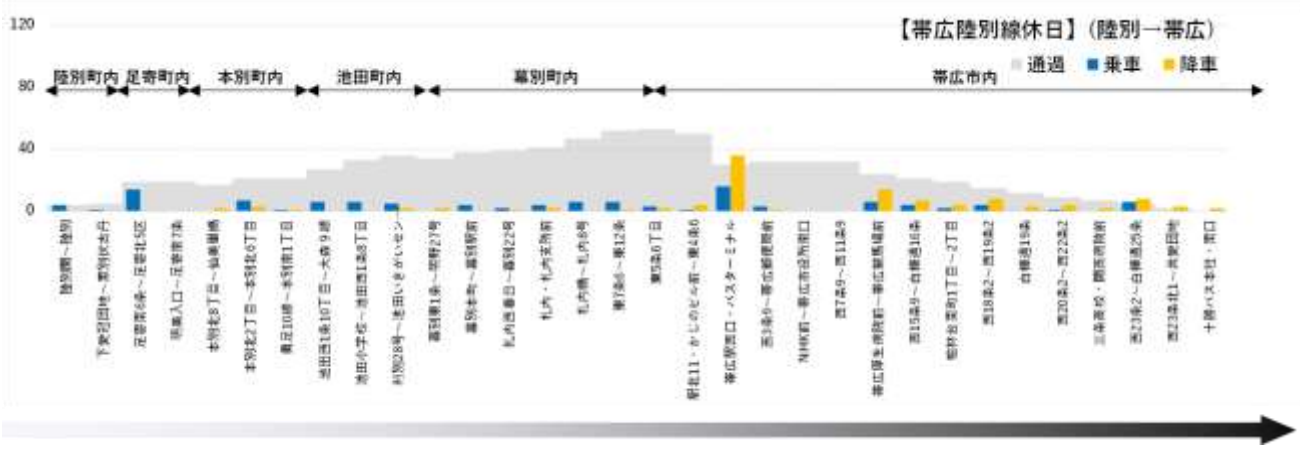


図 4-12　帯広陸別線のバス停別利用人数／日（休日・陸別発→帯広行）

※1）バス停別利用者数データは、十勝地域公共交通計画から引用しています。
　　データ対象年次は令和３年で、十勝バス提供のセンサーデータを活用しています。

2） 利用者 OD 分析（OD 調査データ）

① 夏期の利用

実態	○ 陸別行き・帯広行きともに町内での利用は見られません ○ 陸別町間・本別町間など、主に隣の自治体との移動に使われています

【陸別行き・夏期】

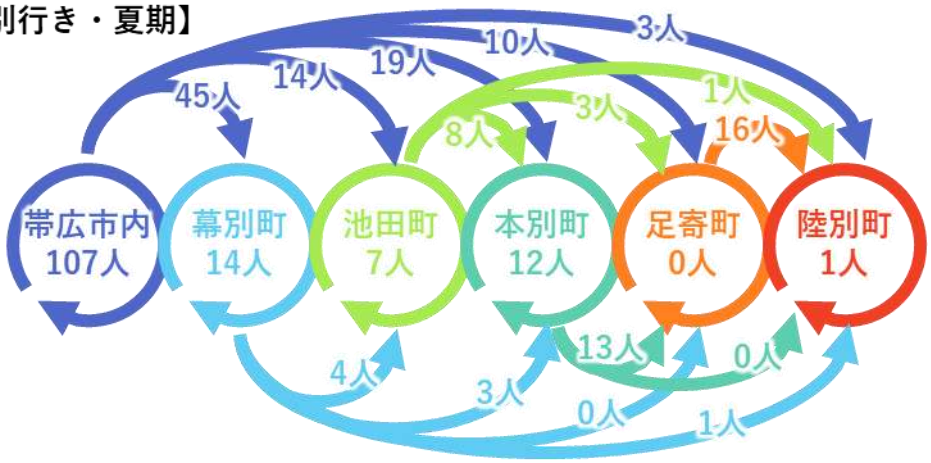


図 4-13 利用者 OD データ/平休２日（夏期：帯広発→陸別行）

【帯広行き・夏期】

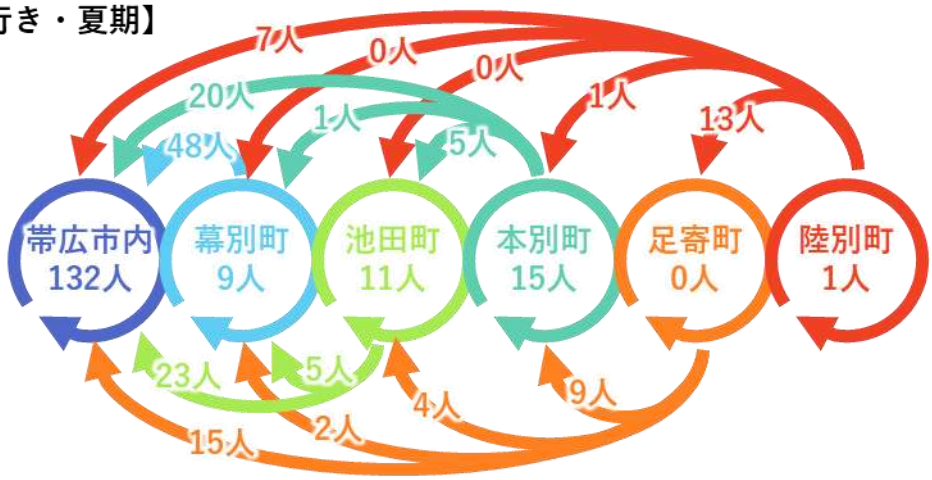


図 4-14 利用者 OD データ/平休２日（夏期：陸別発→帯広行）

② 冬期の利用

実態	○　夏期と冬期に利用傾向の大きな違いは見られません

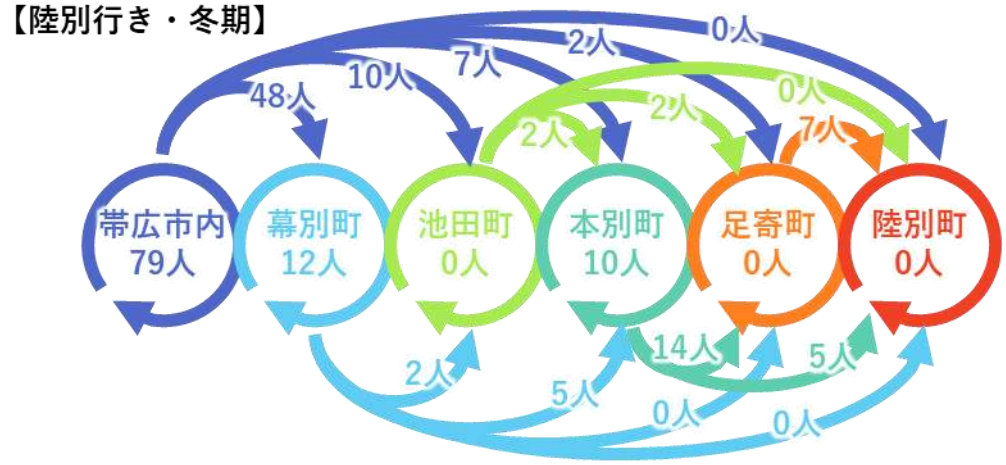


図 4-15　利用者 OD データ/平休２日（冬期：帯広発→陸別行）

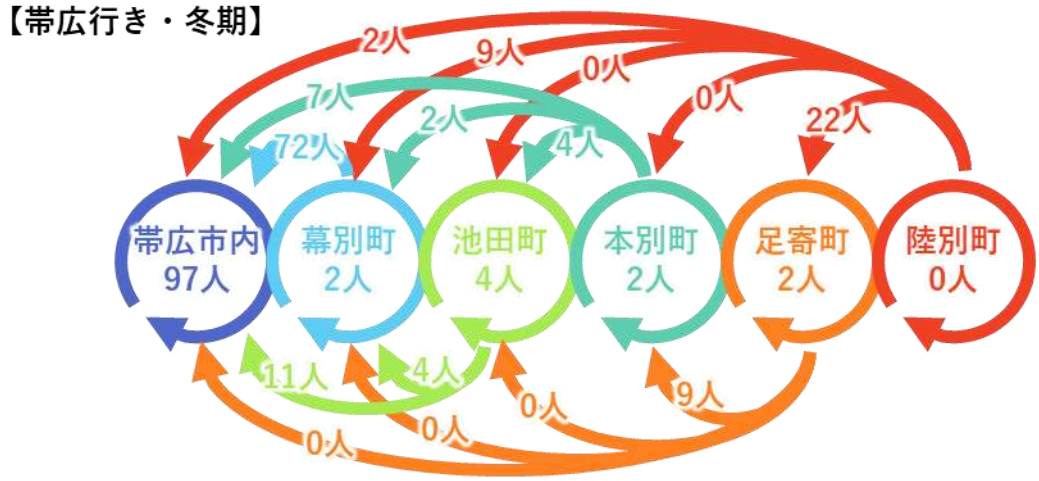


図 4-16　利用者 OD データ/平休２日（冬期：陸別発→帯広行）

※２）利用者 OD データは十勝地域公共交通活性化協議会が R２年度に実施した調査データを取りまとめたものです。

4-2 その他、公共交通の利用状況

（1） 100円タクシー

1） 利用者数の推移

実態	○ 利用者数は、減少傾向にあります ○ 令和４年度の１日あたりの利用人数はおよそ１人です

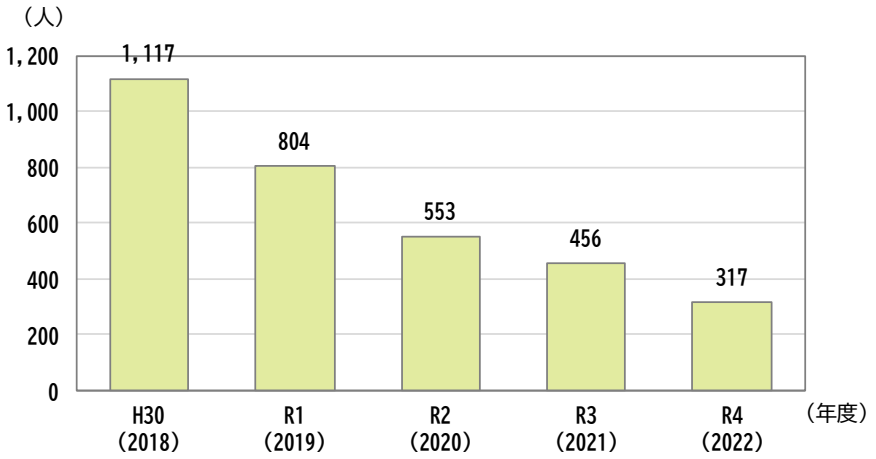


図 4-17 利用者数の推移（H30年度～R4年度）

2） 月別利用者数

実態	○ 11月と12月の利用が他の月に比べて多い傾向が窺えます

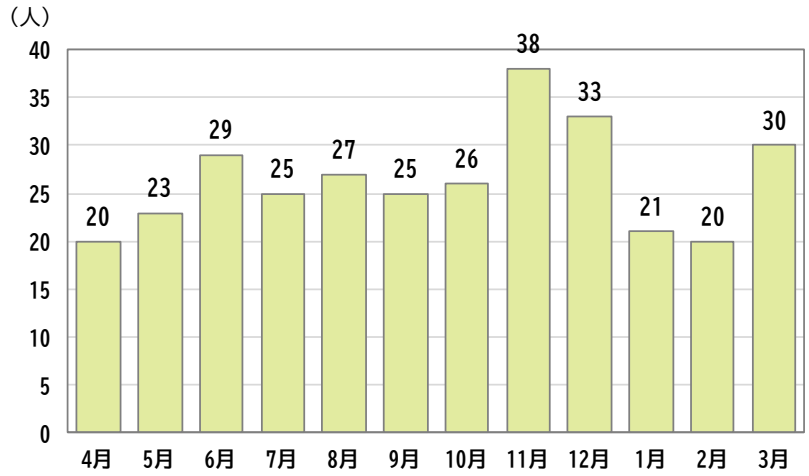


図 4-18 月別利用者数（R4年度）

3） 実走行距離の推移

実態	○　利用者数に比例して、実走行距離も減少しています

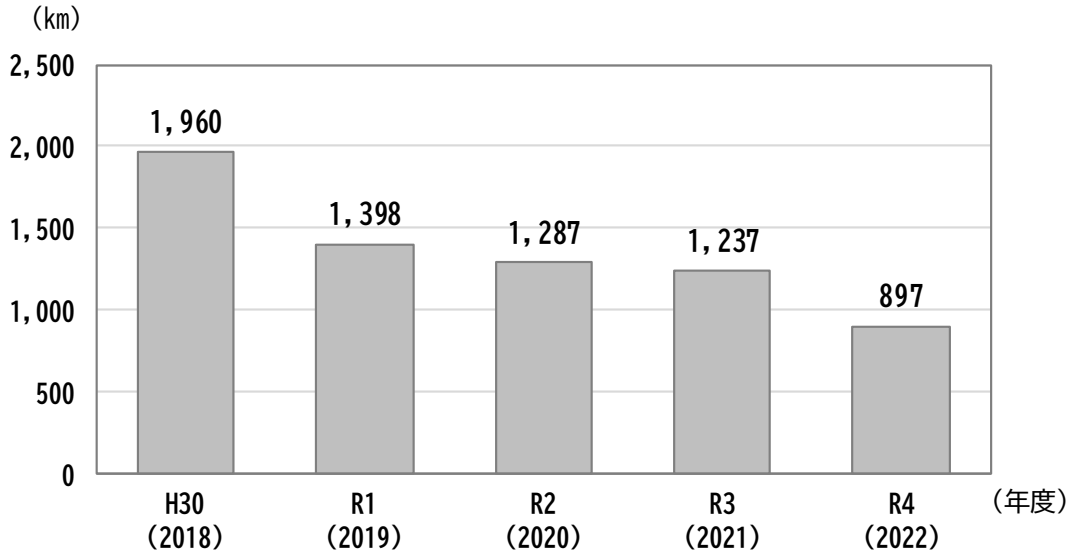


図　4-19　実走行距離の推移（H30 年度～R4 年度）

4） 運行費用の推移

実態	○　委託運行のため、利用者数の減少に関わらず、運行費用は横ばいとなっています

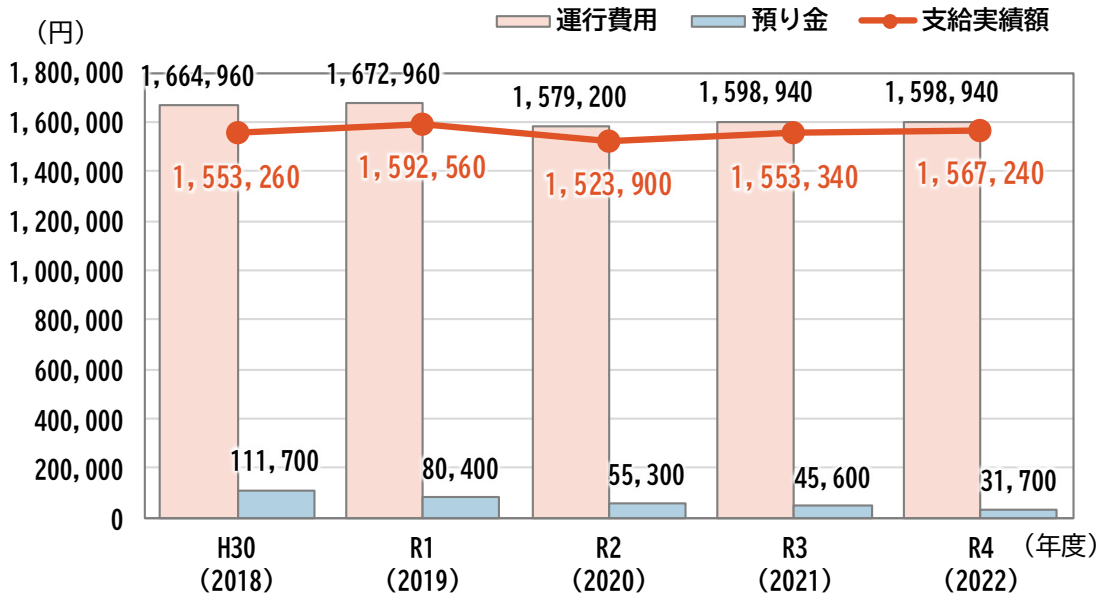


図　4-20　運行費用の推移（H30 年度～R4 年度）

（2） 患者輸送バス

1） 利用者数の推移

実態	○ 年間利用者数は、R1 年度以降、横ばい傾向です ○ 令和４年度の１日あたりの利用人数はおよそ <u>14 人</u>です

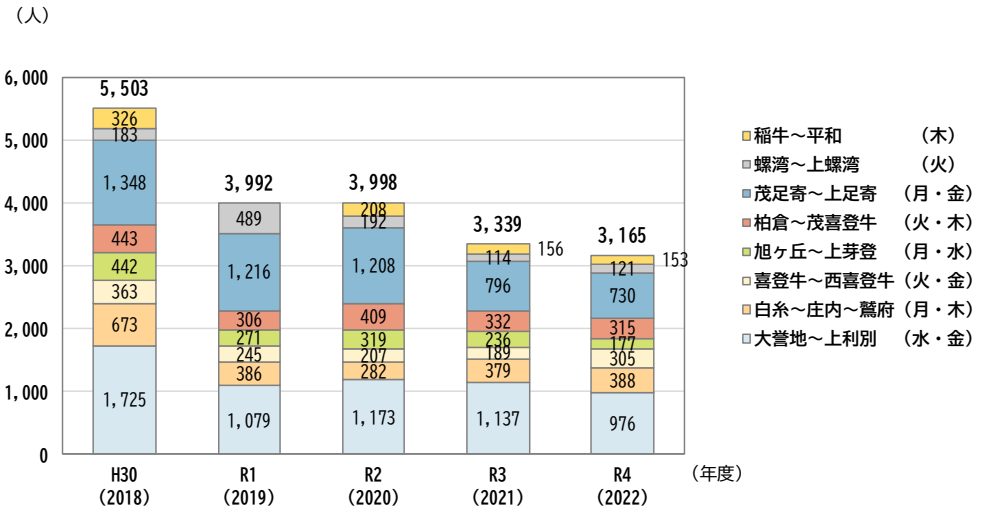
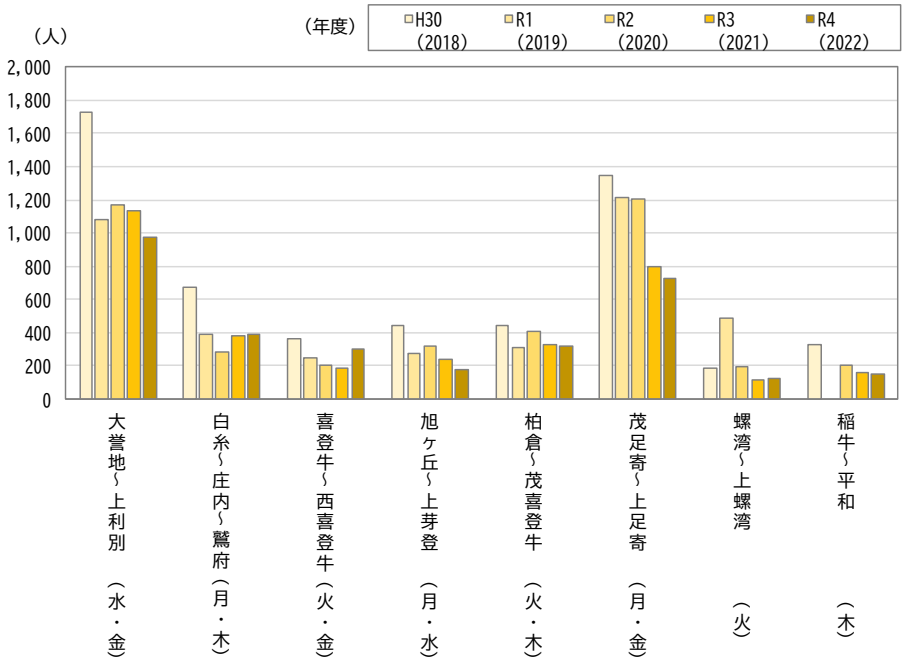


図 4-21 利用者数の推移（H30 年度～R4 年度）

2） 方面別（曜日別）利用者数の推移

実態	○ 方面別に見ると、「大誉地～上利別（水・金運行）」と「茂足寄～上足寄（月・金運行）の利用者が多い状況です



※R1「稲牛～平和」は「螺湾～上螺湾」と統合して運行

図 4-22 方面別（曜日別）利用者数の推移（H30 年度～R4 年度）

（3） スクールバス

1） 対象者数の推移

実態	○　対象者数は、R2年度以降、減少傾向です

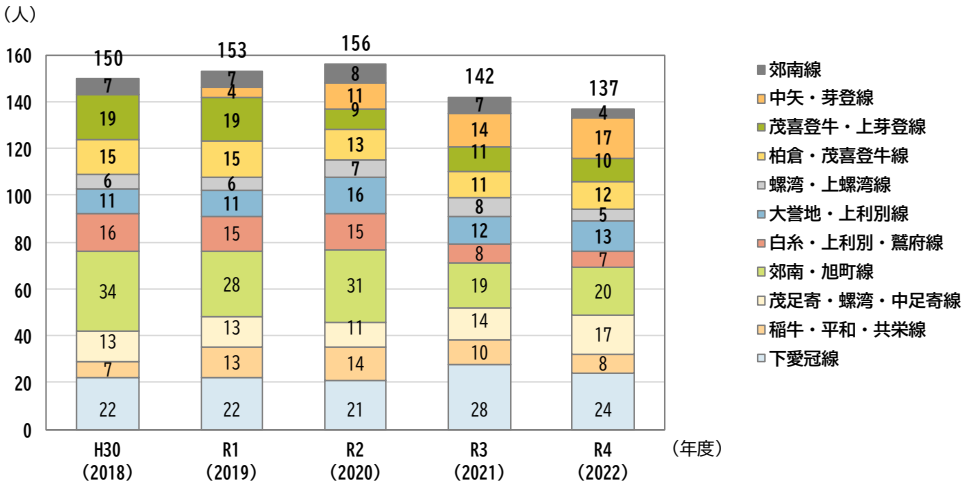


図 4-23　利用者数の推移（H30 年度～R4 年度）

2） 方面別対象者数の推移

実態	○　方面別に見ると、「下愛冠線」と「郊南・旭町線」の対象者が多い状況です

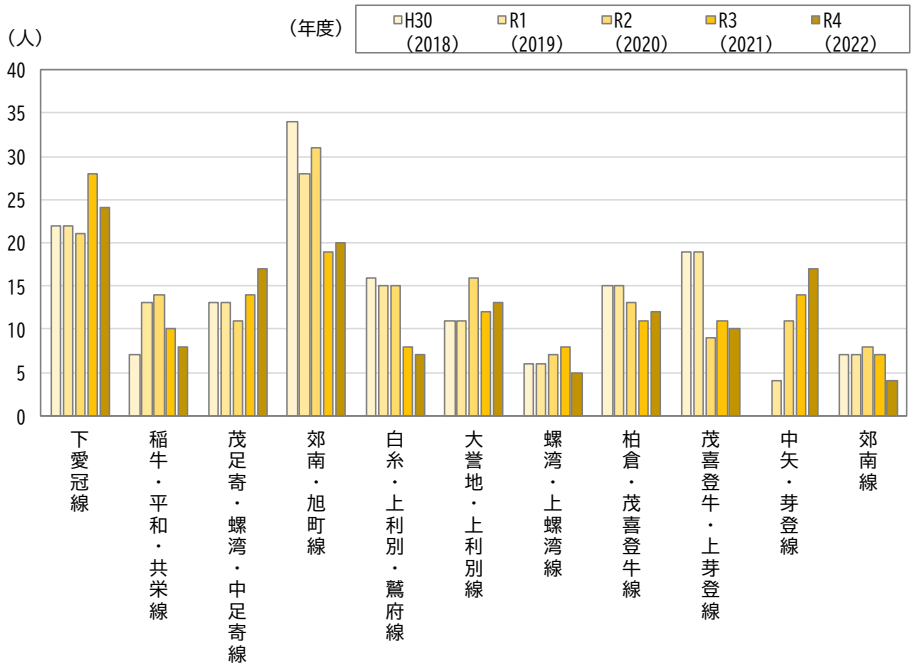


図 4-24　方面別利用者数の推移（H30 年度～R4 年度）

（4） 上士幌代替タクシー

1） 目的別利用者数の推移

実態	○ 延べ利用者数は増加傾向ですが、実利用者数は少数です ○ 利用目的は、通院・買い物以外のその他利用が多い状況です ○ １日あたりの利用人数は 0.1 人未満です

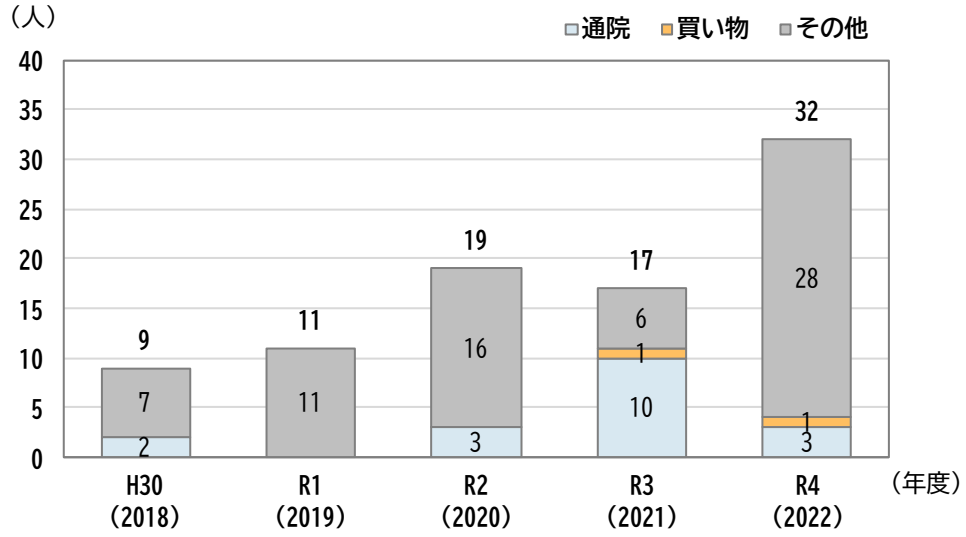


図 4-25 目的別利用者数の推移（H30 年度～R4 年度）

2） 町負担額の推移

実態	○ 延べ利用者数の増加に伴い、町の負担も増加しています

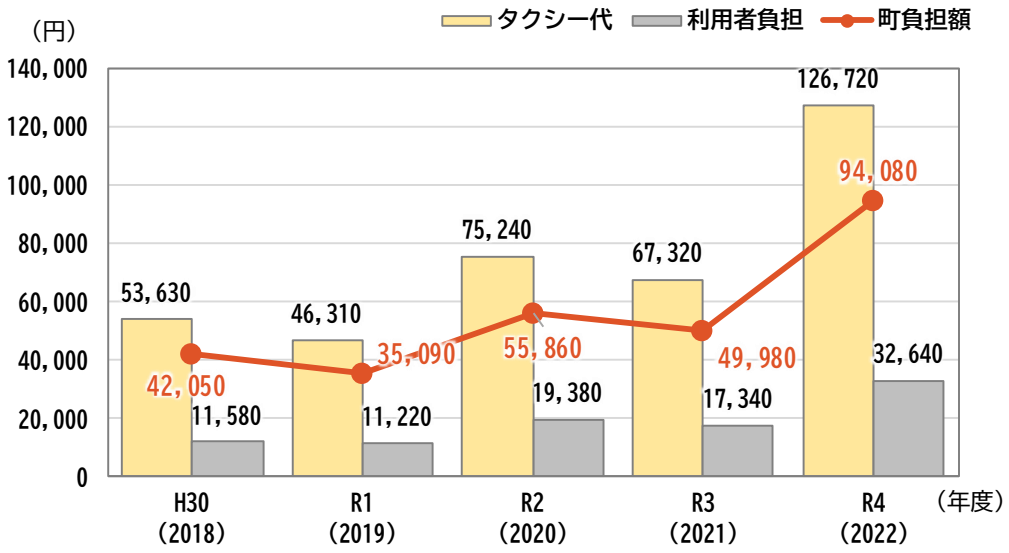


図 4-26 町負担額の推移（H30 年度～R4 年度）

（５） 外出支援サービス

１） 利用者数の推移

実態	○ 利用者数は、減少傾向でしたが、R2 年度以降、横ばい傾向です ○ 令和４年度の１日あたりの利用人数は 0.7 人未満です

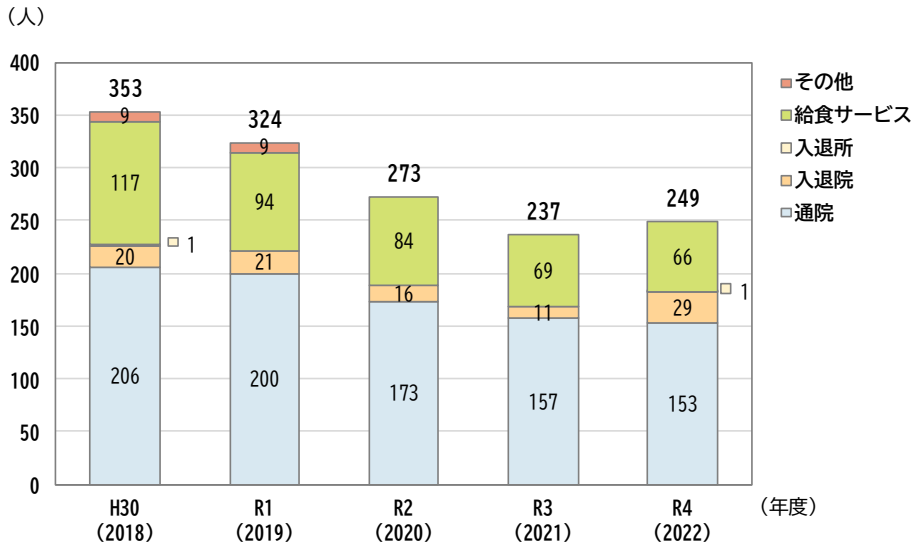


図 ４-２７ 利用者数の推移（H30 年度～R4 年度）

２） 目的別利用者数の推移

実態	○ 利用目的は、通院と給食サービスでの利用が多いです

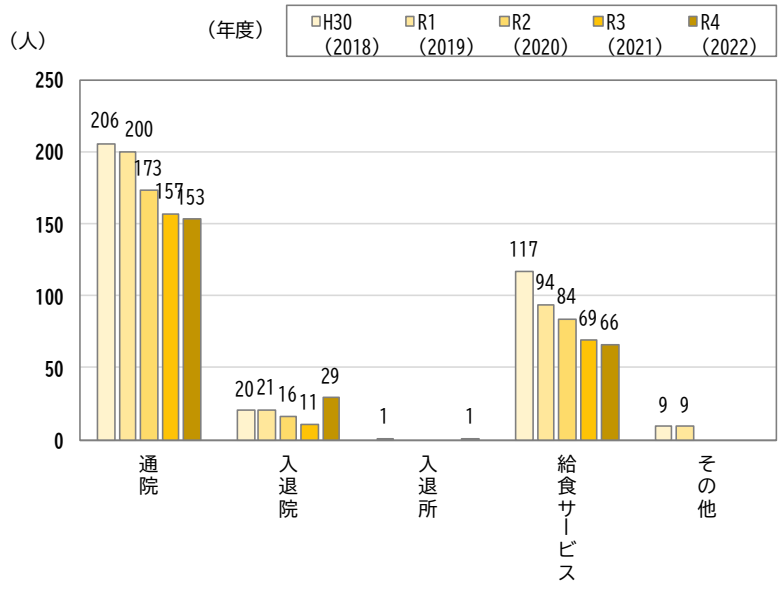


図 ４-２８ 目的別利用者数の推移（H30 年度～R4 年度）

（6） 透析タクシー

1） 方面別の登録者数と運行回数の推移

実態	○ 登録者数に変動はなく、運行回数は微増しています ○ 令和４年度の１日あたりの利用人数はおよそ 1.6 人です

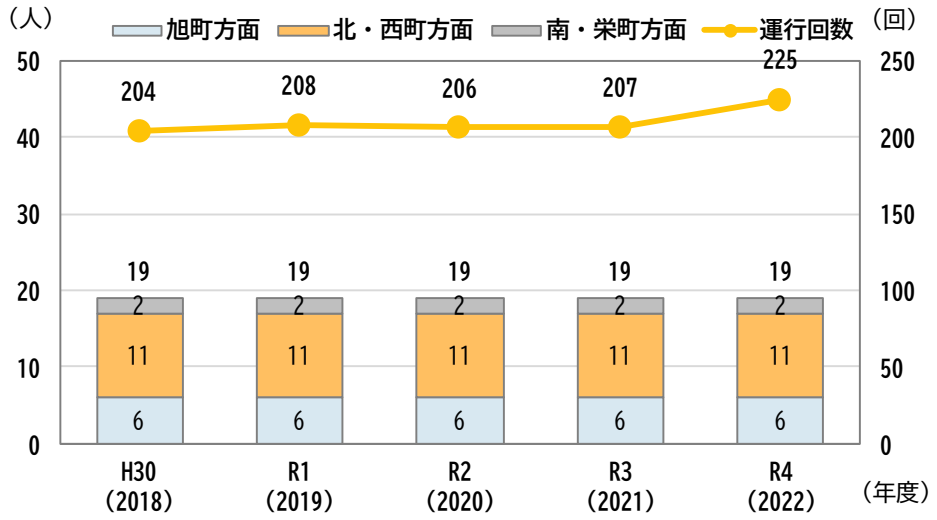


図 4-29 方面別の登録者数と運行回数の推移（H30 年度～R4 年度）

2） 運行費用の推移

実態	○ 支給実績額は、運行費用が抑えられ、減少傾向にあります

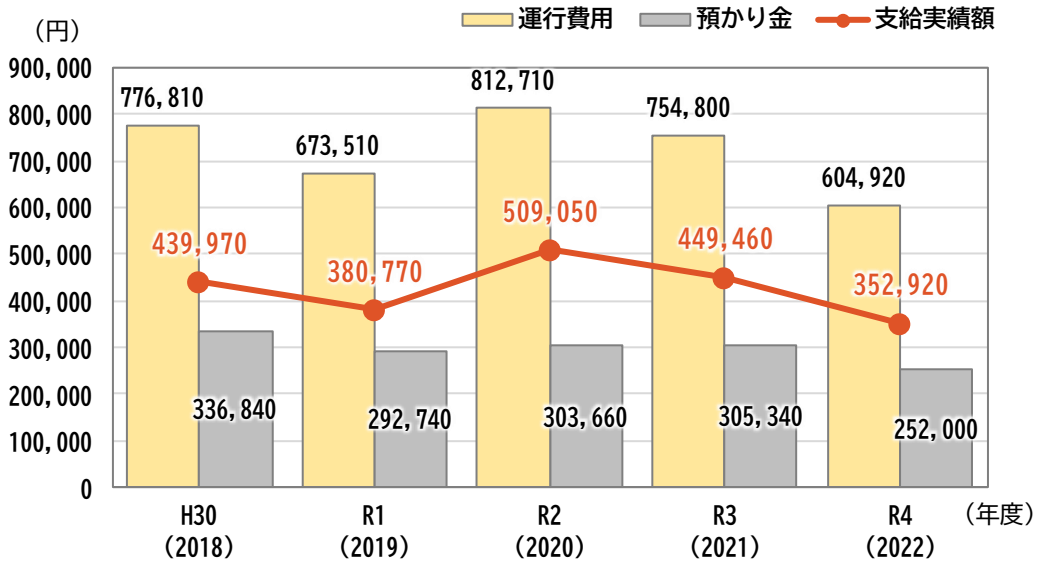


図 4-30 運行費用の推移（H30 年度～R4 年度）

4-3 住民アンケート調査

（1） 調査概要

町民の移動ニーズや公共交通の利用実態等を把握するため、以下の通り、アンケート調査を実施しました。

なお、調査結果（一覧）は、資料編に記載しています。

表 4-3 住民アンケートの概要

	内容
調査対象	● あしバス運行区域内の 65 歳以上の町民（公共交通の主たる利用者・潜在的利用者として抽出） ● 100 円タクシー利用者（利用登録住所に基づいて優先的に抽出）
抽出方法	● あしバス⇒あしバス運行区域に基づいて住民基本台帳から無作為抽出 ● 100 円タクシー⇒登録時情報から抽出
調査方法	● 郵送配布（本人宛名で送付） ● 郵送回収（返信用封筒利用）
調査件数	● 送付数 300 件　回収 133 件
調査項目	1）個人属性／世帯状況／運転・送迎状況 2）外出ニーズ（頻度・行先・出発時間・帰宅時間・移動手段）／巣籠状況・我慢状況 3）町内交通の利用状況／満足度／利用意向 4）乗合デマンド交通利用意向 5）足寄町での暮らし（愛着・幸福感・定住意向・転出回避） 6）自由回答

（2） 調査結果（抜粋）

1） 個人属性

① 年齢

実態	○ 75 歳以上の合計で全体の 2/3 を占めています

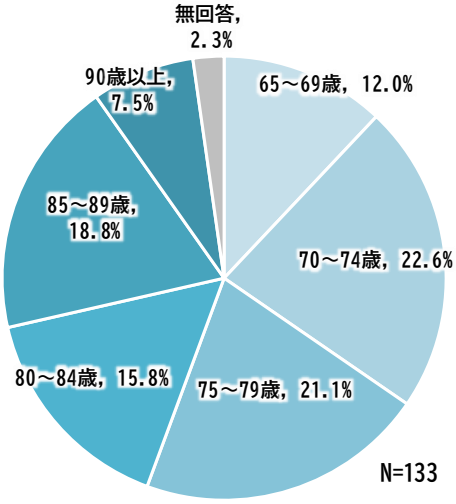


図 4-31 回答者の年齢構成比

② 同居家族

実態	○ 配偶者との同居世帯が６割を占めています ○ 子供世代との同居はあまり多くありません

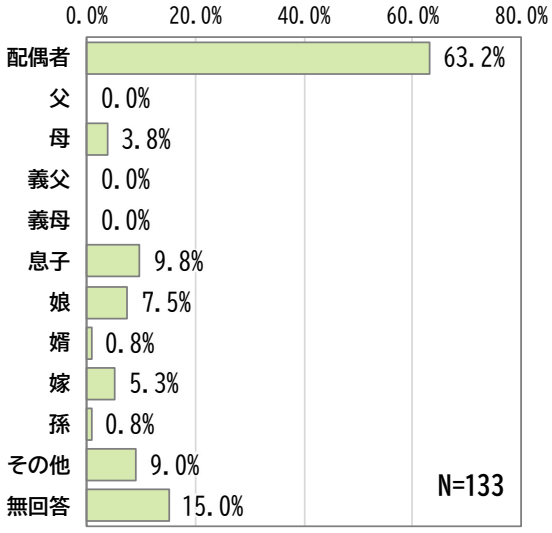


図 4-32 回答者の同居家族の状況

③ 運転免許

実態	○　運転免許保有者は 58.6%、自主返納者は 17.3%となっています

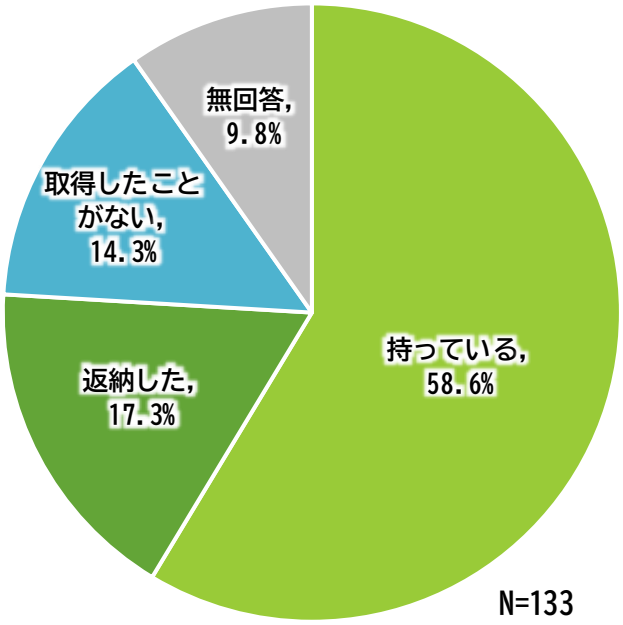


図　4-33　運転免許の有無

④ 運転への自信

実態	○　自分の運転に自信を持っている割合は 79.4%と大半を占めています

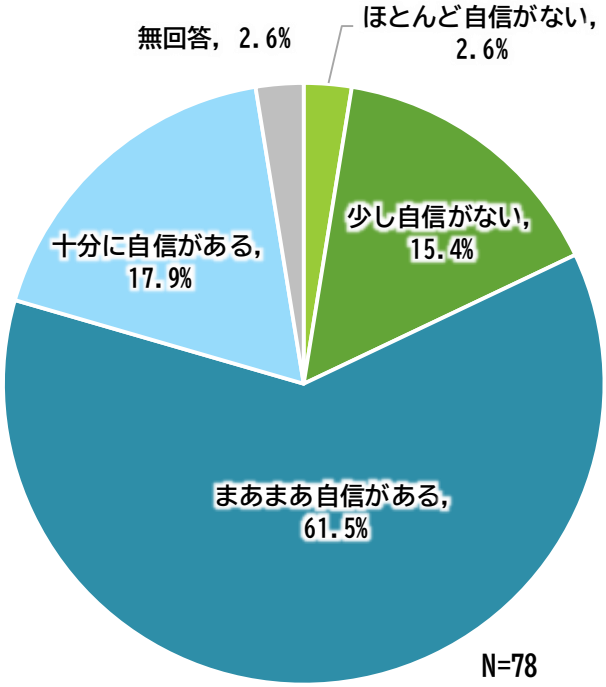


図　4-34　運転への自信の状況

⑤ 運転継続意向

実態	○ 絶対にやめない・できるだけ続けたいの割合は、85.9%と大半を占めています ○ できれば運転したくないの割合は 6.4%と少ない状況です

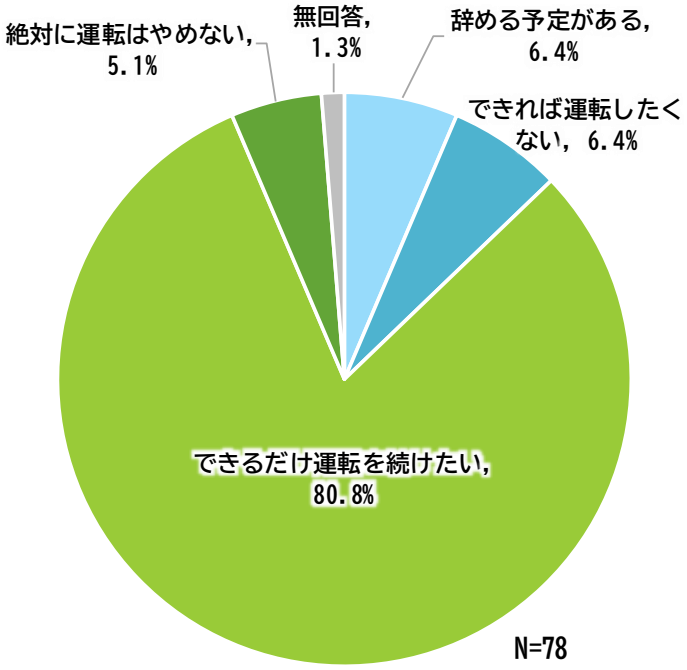


図 4-35 運転継続意向の状況

⑥ 運転意向の理由

実態	○ 辞めたくない理由は、生活が不便になるという理由が大半を占めています ○ 辞めたい理由は、身体的な理由のみとなっています

辞めたい主な理由
● 年だから危ない ● 病気（緑内障）

辞めたくない主な理由
● どこに行くにも不便だから ● 重たいものの買物に必要 ● 公共交通だけでは移動できない ● 公共の乗り物が不便だから ● 生活ができなくなる　など

図 4-36 運転を辞めたい／辞めたくない理由

⑦ 身近な人の免許の有無

実態	○ もっとも多いのは同居する家族の 40.6%です ○ 免許を持っている人が身近にいない割合は 16.5%と比較的少ない状況です

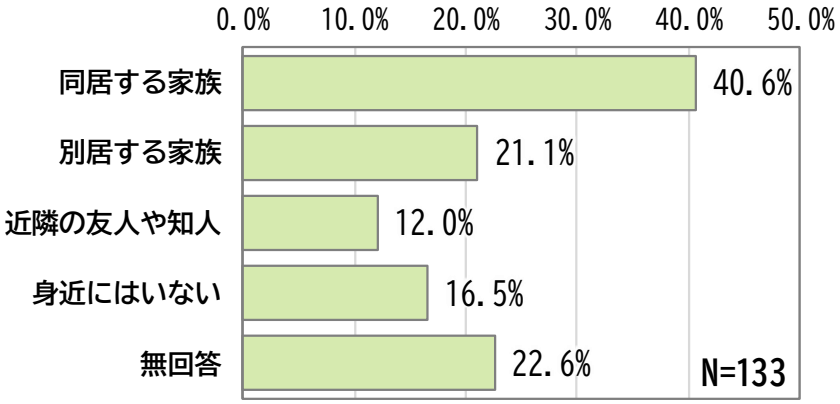


図 4-37 身近な人の免許の有無

⑧ 送迎を頼めるかどうか

実態	○ 頼める人がいない割合は 24.1%と 4 人に 1 人程度となっています ○ 約 6 割は頼める人がいますがその 1/3 は頼みにくいと回答しています

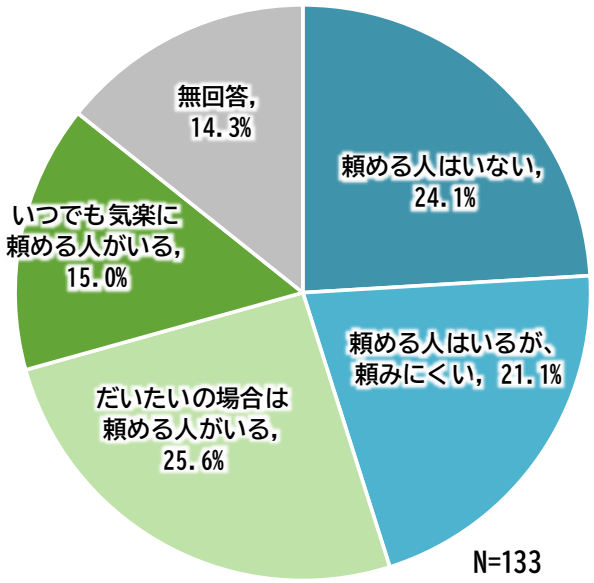


図 4-38 送迎を頼めるかどうか

2） 外出状況

① 目的別の外出頻度

実態	○ 買物／通院／余暇／その他のいずれも「月に 1～4 日」が多い状況です ○ 通院と余暇では「しない」の割合も 20%近いことが分かります

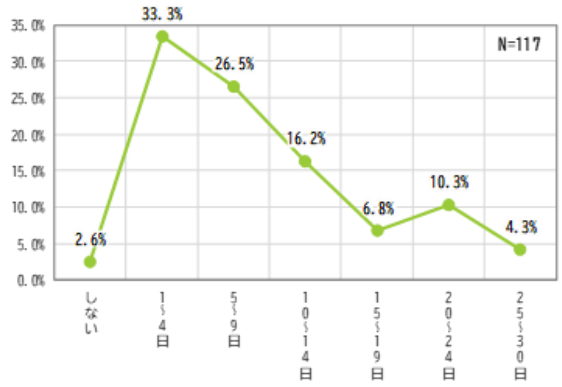


図 4-39 買物頻度の割合

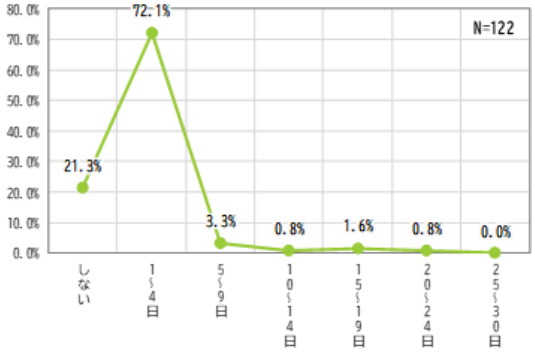


図 4-40 通院頻度の割合

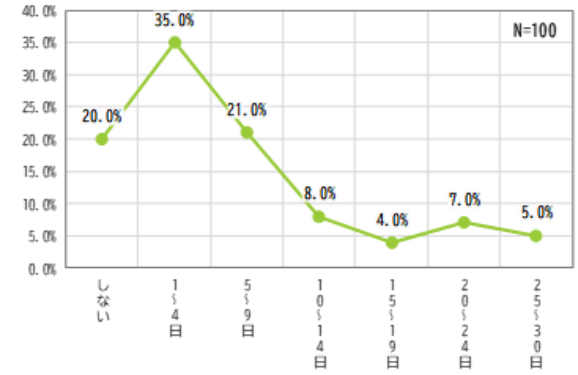


図 4-41 余暇外出頻度の割合

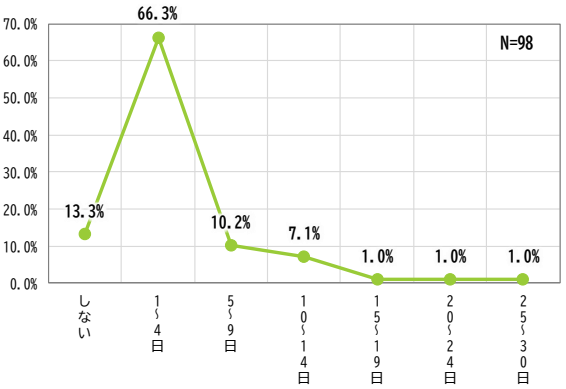


図 4-42 その他の外出頻度の割合

② 外出の出発時間と帰宅時間

実態	○ 出発時間は 9～10 時、帰宅時間は 11 時と 15～17 時にピークがあります ○ 12 時～14 時は移動が少ない時間となっています

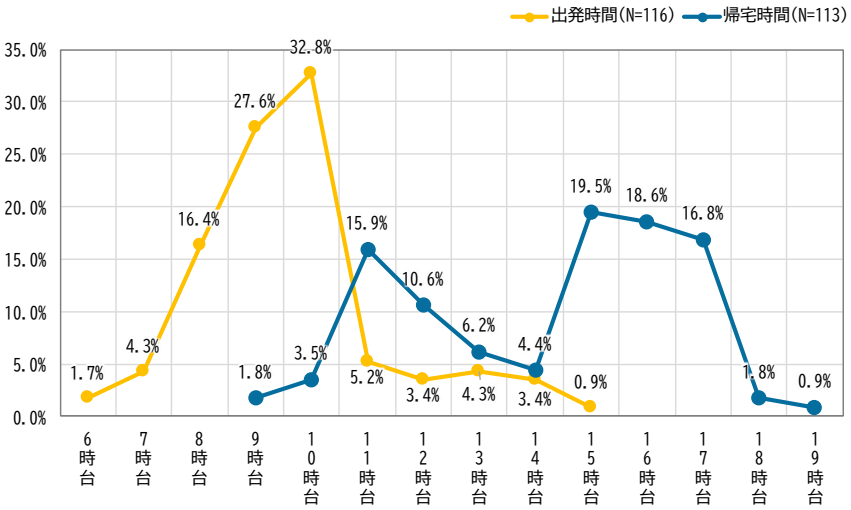


図 4-43 外出の出発時間と帰宅時間

③ 移動手段

実態	○ 自分の運転が最も多く 57.9%となり、免許保有割合とほぼ同じ割合です ○ 次いで家族等の送迎、徒歩のみが多く、公共交通の利用はあまり多くありません

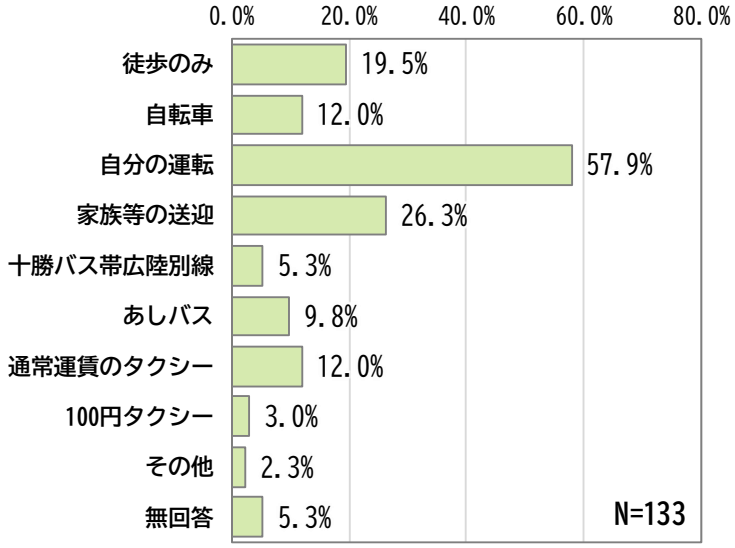


図 4-44 外出時の利用移動手段

3） 現行の移動手段や想定される新たな移動手段への評価

① あしバスの評価（不満な点）

実態	○　運行便数・所要時間・情報のわかりやすさの３点の不満度が高いです

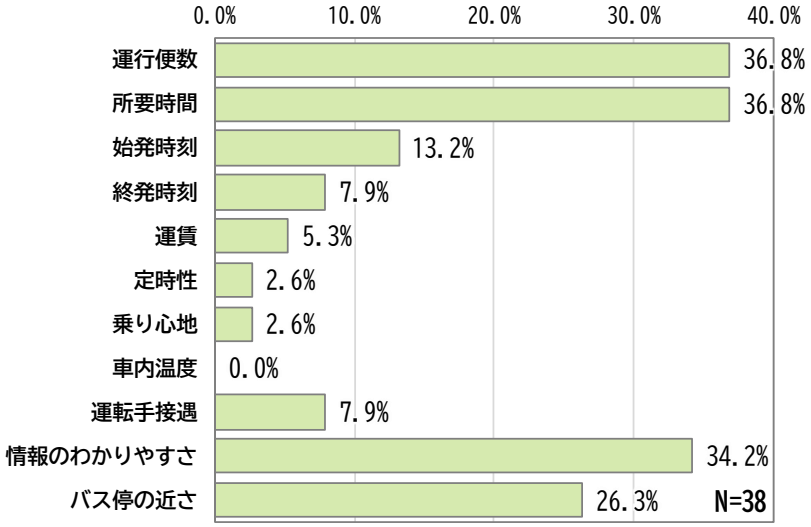


図 4-45　あしバスのサービスの不満な点

② １００円タクシーの評価（不満な点）

実態	○　情報のわかりやすさの不満度が高いです

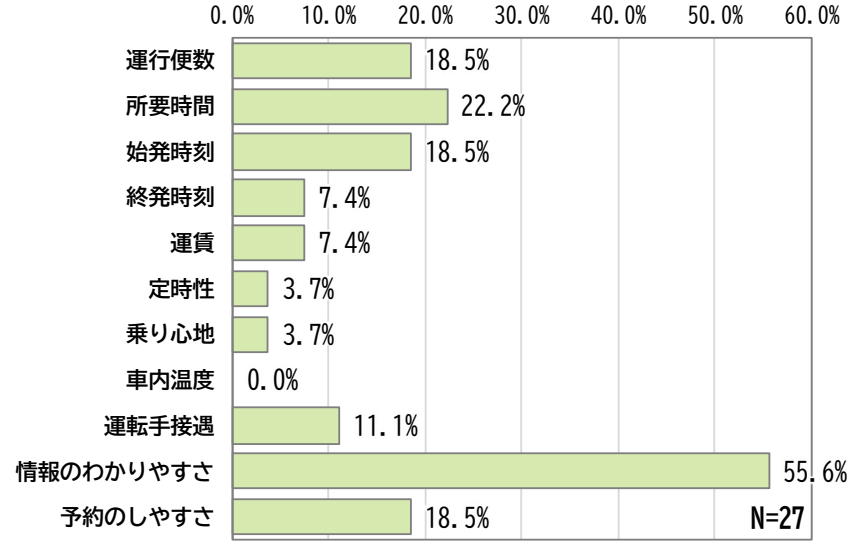


図 4-46　１００円タクシーのサービスの不満な点

③ 乗合デマンド交通の利用意向

実態	○　利用してみたいが 44.4%と最も高いです ※乗合デマンド交通の簡易な説明をした上での設問への回答です

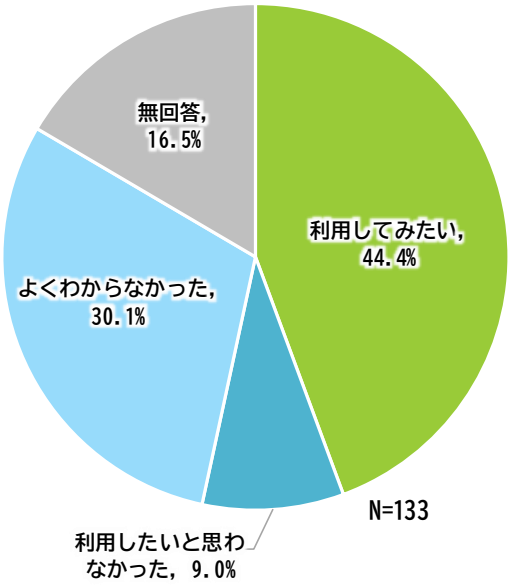


図 4-47　乗合デマンド交通の利用意向

④ 乗合デマンド交通に求めるサービス

実態	○　自宅までのお迎えが最も多く、次いで日時指定が多い状況です

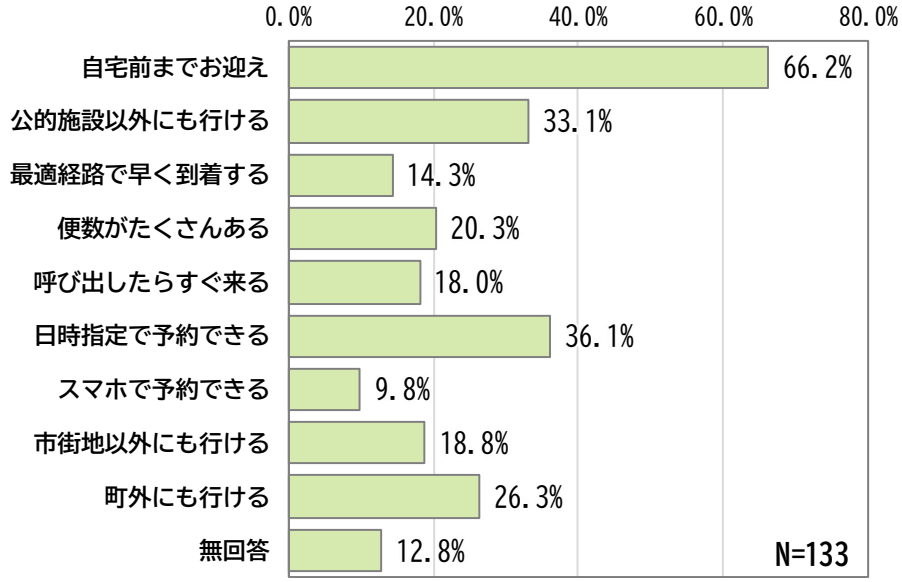


図 4-48　乗合デマンド交通に求めるサービス

5 将来像と基本方針

5-1　課題の整理
5-2　目指すべき将来像
5-3　基本方針
5-4　各交通サービスの位置づけ

5-1 課題の整理

上位・関連計画や地域概況や各種調査等より把握した公共交通の現状や町民・関係者の意向等より、計画期間で解決すべき課題（重点課題）を以下の通りに設定しました。

重点課題 1 交通弱者の移動手段の確保

- 総人口の 40%を占める高齢者人口
- 免許が無く、送迎者不在の高齢者の存在
- 脱マイカー依存による安心・安全な移動環境構築の必要性
- 移動に難を抱える町民の存在

重点課題 2 市街地内の移動手段の利便性向上

- あしバスに対する低評価（運行便数・所要時間・情報提供・バス停の近さ）
- 潜在的利用者の外出パターンと現行サービスとの乖離（外出時間と運行時間）
- 100 円タクシーの利用の少なさ
- 余暇での外出の少なさ

重点課題 3 郊外部からの移動手段の確保

- 市街地に集中する生活施設（公共施設・医療施設・買物施設等）
- 郊外部にも広く点在する居住地
- 郊外部の高い高齢化率
- 郊外部小学校から市街地中学校・高等学校への進学者の存在

重点課題 4 コスト効率の改善・サービスの持続性確保

- 幹線交通への補助費用の拡大・燃料費単価等の諸コストの高騰
- 現行サービスの利用減少と利用がなくとも発生する運行コスト
- １日あたり・１便あたりの最大利用者の少なさ
- 運転手不足と運転手の高齢化

5-2 目指すべき将来像

課題解決後の本町における公共交通の目指すべき将来像を以下の通り設定しました。

目指すべき将来像	将来にわたって健康で 安心・安全な暮らしを支える地域交通ネットワーク

1. 高齢者をはじめとした交通弱者（免許なし／送迎者なし等）であっても
   外出を我慢しない生活ができるような地域交通サービスを目指します
2. 市街地内では誰もがいつでも自由に便利に往来し
   賑わいや町民の健康に資する地域交通サービスを目指します
3. 郊外部に居住する町民であっても気兼ねなく移動でき
   市街地との繋がりを持って生活できるような地域交通サービスを目指します
4. 利用ニーズに見合った適切な運行・適切な行政負担を行い
   将来にわたって持続的に提供できる地域交通サービスを目指します
5. 1～4 を実現するために、地域交通サービスへの十分な町民理解が醸成され
   関係者全員でつくり、支え、利用される地域交通サービスを目指します

5-3 基本方針

地域公共交通の目指すべき将来像を実現するための基本方針を以下の通り設定しました。

基本方針 1

市街地内移動の利便性向上

- あしバスや100円タクシーの利用減少を踏まえ、ニーズにあった利便性の高いサービスへの見直しを検討します

基本方針 2

郊外部と市街地間の移動手段確保

- 郊外居住の児童・生徒の通学手段を確保します
- 郊外部の更なる高齢化への対応として市街地との移動手段を確保します

基本方針 3

町内交通の持続性確保

- 利用者の適切な運賃負担の在り方を検討します
- 運転手不足に対する具体的な施策を検討します

基本方針 4

住民説明と利用促進活動の徹底

- 分かりやすい情報発信と住民説明を徹底します
- 地域公共交通サービスの利用意識醸成を図ります

5-4 各交通サービスの位置づけ

（1） 各交通サービスの方針

本計画では８つの交通サービスを対象としています。5-3 に示す基本方針に基づいてそれぞれの交通サービスの位置づけを示します。

□ 重点対象（市街地内交通／郊外部と市街地間の交通サービス）

・基本方針１に基づいて、市街地内の移動を担う〔あしバス〕と〔100 円タクシー〕を本計画の重点対象に位置付けます。これらの交通サービスは、市街地内の利便性向上に向けて、サービスの改善や新規サービスへの転換などの検討を進めます。
・基本方針２に基づいて、郊外部と市街地間の移動を担う〔患者輸送バス〕と〔スクールバス〕を本計画の重点対象に位置付けます。これらの交通サービスは、郊外部からの移動手段を維持するためサービスの維持確保に向けた効率化等の検討を進めます。

□ 帯広陸別線（広域交通サービス）

・帯広陸別線は、帯広市から陸別町を結ぶ広域幹線交通となっています。当該交通サービスについては、十勝管内全域の公共交通に関する指針を定めた「十勝地域公共交通計画」に今後の方針や位置づけが示されています。
・本計画では、帯広陸別線への対応について、十勝地域公共交通計画に準拠し、「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、持続可能な移動手段を確保するとともに利用促進に取り組むほか、利用実態やニーズを踏まえ、最適化を図っていく」こととします。

□ その他サービス（町内外交通／福祉交通）

・上記の他、〔上士幌代替タクシー〕〔外出支援サービス〕〔透析タクシー〕については、利用想定者が限定的なサービスであることから、利用促進やサービス見直し等は行わず、サービスの現状維持を図ることとします。

（2） 補助事業を活用する交通サービス

本計画では、地域公共交通確保維持改善事業に基づき、以下に示す交通サービスについて補助事業を活用してサービスの維持確保を進めます。

□ 帯広陸別線（地域間幹線系統補助の活用）

・帯広陸別線は、管内の中核都市である帯広市と本町を繋ぐ唯一の公共交通サービスであり、大型商業施設や高次医療施設等へのアクセスを担うバス路線となっています。
・一方で、利用者の減少等により、自治体や運行事業者の運営努力だけでのサービス維持は困難なため、十勝地域公共交通計画に記載のとおり、地域公共交通確保維持改善事業における **地域間幹線系統補助** を活用してサービスを維持確保していきます。

□ あしバス（地域内フィーダー系統補助の活用）

・あしバスは、足寄町の市街地内において、主に高齢者等の移動困難者の買物・通院・娯楽等の移動を担っています。今後、高齢化の益々の進展が予想される中では、あしバスの利便性向上も求められます。
・また、町内市街地を縦貫する広域幹線である帯広陸別線にも接続しており、帯広陸別線沿線以外の住民にとっては、管内中核都市である帯広市へのアクセス手段の一部を担う交通サービスにも位置付けられます。
・一方で、物価高騰に伴う経常費用の増加により運行赤字が拡大している状況にあり、自治体や運行事業者の運営努力だけでのサービス維持・利便性向上は困難なため、サービスの見直しや利便性向上、利用促進策を実施するとともに、地域公共交通確保維持改善事業における **地域内フィーダー系統補助** を活用してサービスを維持確保していきます。

□ その他路線（地域内フィーダー系統補助の活用検討）

・上記の他、高齢化への対応策として市街地内におけるドア to ドア型の交通サービスの導入も検討が求められる状況を踏まえ、新規サービスが導入される際にも、地域公共交通確保維持改善事業における **地域内フィーダー系統補助** を活用したサービスの実施を検討します。

6 施策と目標

6-1　将来像の実現に向けた施策
6-2　将来像の実現に向けた目標

6-1 将来像の実現に向けた施策

目指すべき将来像に向け、基本方針に紐づく、各種公共交通施策について、以下のとおり設定しました。

目指すべき将来像	将来にわたって健康で 安心・安全な暮らしを支える地域交通ネットワーク

基本方針 1 市街地内移動の利便性向上

施策１	「乗合デマンドサービス」の導入検討（100 円タクシーの見直し）
施策２	「あしバス」のサービスレベルの見直し検討

基本方針 2 郊外部と市街地間の移動手段確保

施策３	スクールバスの運行維持確保
施策４	患者輸送バスの最適化検討

基本方針 3 町内交通の持続性確保

施策５	運賃体系の見直し検討
施策６	運転手確保の具体策検討・実施

基本方針 4 住民説明と利用促進活動の徹底

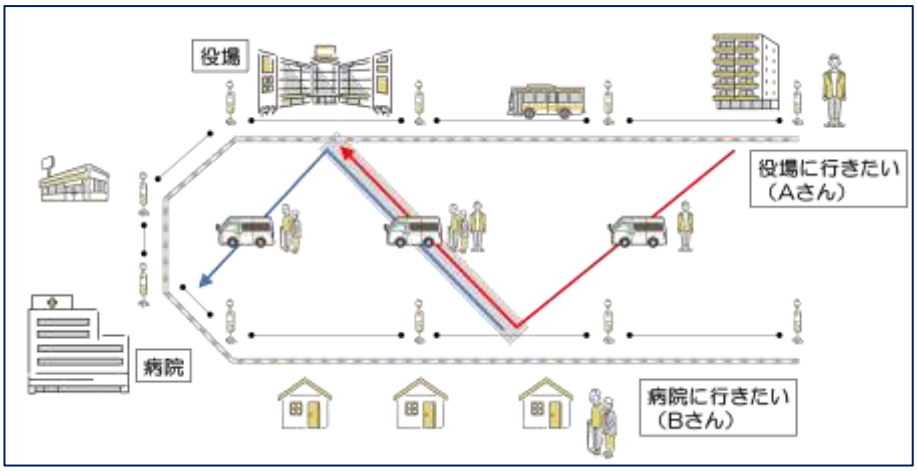
施策７	利用者目線での情報発信の実施
施策８	モビリティ・マネジメントの実施

（1） 基本方針１に紐づく公共交通施策

<table>
<tr><td>施策１</td><td>「乗合デマンドサービス」の導入検討（100 円タクシーの見直し）</td></tr>
<tr><td>施策実施イメージ</td><td>【根拠となるデータ等】
・市街地の高齢化の進展（高齢者人口分布将来推計）
・現行のあしバスにおける「所要時間」の項目に対する低評価（住民アンケート）
・乗合デマンドサービスに対する「利用意向」の高さ（住民アンケート）
・「１００円タクシー」の利用の減少（利用データ）

【導入にあたって検討する項目】
・運行区域→現行のあしバスエリアとするか検討
・乗降場所→ドア to ドアとするかバス停方式とするか検討
・予約方式→予約締切時間の設定をどうするか検討
・利用運賃→1 回あたりの適切な運賃を検討／定期券等のサービスも検討
・運行車両→100 円タクシーのサービス拡大として位置づけるか検討

【検討における留意点】
・運行事業者におけるオペレーション状況を踏まえた予約方法の検討の必要性
・AI による運行経路自動生成やデジタル技術による予約対応等の可能性・必要性検討
・新規サービス導入に際する十分な住民説明の必要性
・サービスの運行時には「地域内フィーダー系統補助」の活用も検討します

乗合デマンドサービスの運行イメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>足寄町地域公共交通活性化協議会、足寄町、足寄タクシー　など</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td>市街地</td></tr>
<tr><td>実施年度</td><td>
<table>
<tr><th>事業</th><th>事業事項</th><th>R6
年度</th><th>R7
年度</th><th>R8
年度</th><th>R9
年度</th><th>R10
年度</th></tr>
<tr><td>1</td><td>サービス内容の検討</td><td>●</td><td>●</td><td>●</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2</td><td>実証運行</td><td></td><td></td><td></td><td>●</td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td>本格運行</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>●</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

※実施年度は検討状況によって柔軟に対応します

施策２	「あしバス」のサービスレベルの見直し検討
施策実施イメージ	**【根拠となるデータ等】** ・あしバスの利用者数の減少（利用データ） ・現行のあしバスにおける「運行経路」「所要時間」「情報のわかりやすさ」の項目に対する低評価（住民アンケート） **【見直しを検討する項目】** ・運行経路→シンプルでわかりやすい経路へ ・所要時間→1 周あたりの時間を短く **【検討における留意点】** ・運行経路短縮となった場合の旧経路周辺の町民の移動手段確保の必要性 ・サービスの見直し後においても「地域内フィーダー系統補助」を活用して運行します 現行のあしバスの運行経路図
実施主体	足寄町地域公共交通活性化協議会、足寄町、足寄タクシー　など
実施エリア	市街地

実施年度

事業	事業事項	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
1	見直し内容の検討	●	●	●	●	
2	見直しの実施					●

※実施年度は検討状況によって柔軟に対応します

（2） 基本方針２に紐づく公共交通施策

施策３	スクールバスの運行維持確保
施策実施イメージ	【根拠となるデータ等】 ・郊外部に点在する居住地（人口分布データ） ・郊外部小学校から市街地中心部の中学校・高等学校への進学（教育施設立地状況） 【実施する事項】 ・現行のスクールバスの維持確保 ・スクールバスを活用した一般混乗の継続
実施主体	足寄町　など
実施エリア	足寄町全域

実施年度

事業	事業事項	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
1	スクールバスの運行維持確保	●	●	●	●	●
2	スクールバスの一般混乗継続	●	●	●	●	●

施策４	患者輸送バスの最適化検討
施策実施イメージ	【根拠となるデータ等】 ・患者輸送バス全体の利用者数の減少（利用データ） ・患者輸送バスの利用の少ない経路の存在（利用データ） ・将来的な郊外部の人口減少（人口分布推計） 【検討する代替案】 ・系統再編による効率化検討 ・予約方式への転換による効率化検討 ・ライドシェアの可能性検討 【検討における留意点】 ・系統再編による経路伸長による影響の確認 ・予約方式への転換による利用者負担の影響の確認 ・ライドシェアの課題や既存交通事業者への影響及び意向の確認 へき地患者輸送バスの運行区域イメージ
実施主体	足寄町　など
実施エリア	足寄町全域

実施年度

事業	事業事項	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
1	最適化検討	●	●			
2	最適化実施			●	●	●

※実施年度は検討状況によって柔軟に対応します

（3） 基本方針３に紐づく公共交通施策

施策５	運賃体系の見直し検討
施策実施イメージ	【根拠となるデータ等】 ・現行サービスの利用料の実態 ・各種交通施策に要する費用の拡大 【検討する代替案】 ・新規サービスにおける運賃徴収検討 ・定期券サービスの導入検討 ・複数の交通サービスの横断的パス導入の検討 ・年齢や免許有無・送迎者有無などの状況に応じた運賃の設定検討
実施主体	足寄町地域公共交通活性化協議会、足寄町、足寄タクシー　など
実施エリア	足寄町全域

プラン	月額料	概要
Whim to GO	無料 （都度清算）	各種チケットをアプリ内で購入・決済のみ （サブスクリプション無し）
Whim Urban30	59.7ユーロ	公共交通機関：対象エリア内乗り放題 （バス・電車・地下鉄・トラム（LRT）） タクシー：月4回（最大5km）まで10ユーロ レンタカー：1日49ユーロ レンタサイクル：1回30分まで無料
Whim Weekend	249ユーロ	公共交通機関：対象エリア内乗り放題 タクシー：15%割引 レンタカー：無料　（※金曜15:00～月曜14:00） レンタサイクル：1回30分まで無料
Whim Unlimited	499ユーロ	公共交通機関：乗り放題 タクシー：月80回（最大5km）まで無料 レンタカー：無料 レンタサイクル：1回30分まで無料

新たな運賃体系の事例（フィンランドのサービス「Whim」）
※国土交通省北陸地方整備局資料より

実施年度

事業	事業事項	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
1	運賃体系に関する情報収集	●	●			
2	新たな運賃体系の導入検討		●			
3	新たな運賃体系の導入			●	●	●

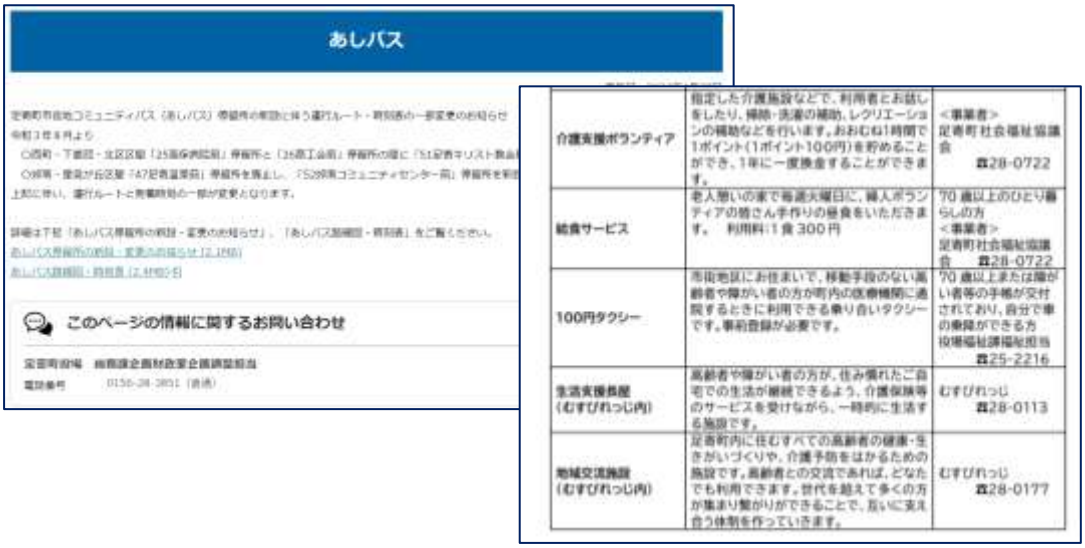
<table>
<tr><td>施策６</td><td colspan="7">運転手確保の具体策検討・実施</td></tr>
<tr><td>施策実施
イメージ</td><td colspan="7">【根拠となるデータ等】
・人口減少・高齢化の進展（人口推移データ）

【実施する事項】
・運転手確保策に関する情報収集
・運転手確保に対する具体策検討・実施

運転手確保の具体策の事例（十勝地区バス協会等）</td></tr>
<tr><td>実施
主体</td><td colspan="7">足寄町地域公共交通活性化協議会、足寄町、足寄タクシー　など</td></tr>
<tr><td>実施
エリア</td><td colspan="7">―</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施
年度</td><td>事業</td><td>事業事項</td><td>R6
年度</td><td>R7
年度</td><td>R8
年度</td><td>R9
年度</td><td>R10
年度</td></tr>
<tr><td>1</td><td>運転手確保策に関する情報収集</td><td>●</td><td>●</td><td>●</td><td>●</td><td>●</td></tr>
<tr><td>2</td><td>運転手確保に対する具体策検討・実施</td><td></td><td>●</td><td>●</td><td>●</td><td>●</td></tr>
</table>

（4） 基本方針４に紐づく公共交通施策

<table>
<tr><td>施策７</td><td>利用者目線での情報発信の実施</td></tr>
<tr><td>施策実施
イメージ</td><td>【根拠となるデータ等】
・低い公共交通サービスの認知度（住民アンケート）
・公共交通サービスの「情報のわかりやすさ」の低評価（住民アンケート）

【実施する事項】
・住民説明会の実施
・ホームページでの情報発信の見直し
・バスマップの見直し
 

足寄町の地域交通の情報発信（統合されていないホームページ情報）</td></tr>
<tr><td>実施
主体</td><td>足寄町地域公共交通活性化協議会、足寄町、足寄タクシー　など</td></tr>
<tr><td>実施
エリア</td><td>足寄町全域</td></tr>
<tr><td>実施
年度</td><td>
<table>
<tr><th>事業</th><th>事業事項</th><th>R6
年度</th><th>R7
年度</th><th>R8
年度</th><th>R9
年度</th><th>R10
年度</th></tr>
<tr><td>1</td><td>住民説明会の実施</td><td></td><td></td><td>●</td><td>●</td><td>●</td></tr>
<tr><td>2</td><td>ホームページでの情報発信の見直し</td><td>●</td><td>●</td><td>●</td><td>●</td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td>バスマップの見直し</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>●</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

施策８	モビリティ・マネジメントの実施
施策実施イメージ	【根拠となるデータ等】 ・高い自家用車依存度（住民アンケート） ・低い公共交通サービスの認知度（住民アンケート） 【実施する事項】 ・モビリティ・マネジメントに関する情報収集 ・モビリティ・マネジメントの実施 高齢者向けのバスの乗り方教室の事例（H29 年北海道運輸局）
実施主体	足寄町地域公共交通活性化協議会、足寄町、足寄タクシー　など
実施エリア	足寄町全域

実施年度

事業	事業事項	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
1	モビリティ・マネジメントに関する情報収集	●	●	●	●	●
2	モビリティ・マネジメントの実施		●	●	●	●

＜モビリティ・マネジメントとは＞

モビリティ・マネジメント（MM:Mobility Management）とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。

6-2 将来像の実現に向けた目標

（1） 評価指標及び数値目標

本計画の評価指標及び数値目標を以下に示します。

評価指標		単位	現況値 令和 4 年度	目標値 令和 10 年度	目標値設定の基準
標準指標	地域公共交通の利用者数 （市街地部：あしバス ＋１００円タクシー）	人	8,113	8,600	年１%改善
	地域公共交通の利用者数 （郊外部：患者輸送バス）	人	3,165	3,165	現状維持
	公的資金が投入されている 公共交通事業の収支率	%	26.37	26.37	現状維持
	公共交通への 公的資金投入額	千円	18,545	18,545	現状維持

（2） 数値目標の測定方法

数値目標の測定方法を以下に示します

評価指標		数値データの確認方法
標準指標	地域公共交通の利用者数 （市街地部：あしバス ＋１００円タクシー）	・運行事業者からの資料提供 （日別・便別・系統別の利用データを記録・検証）
	地域公共交通の利用者数 （郊外部：患者輸送バス）	・運行事業者からの資料提供 （日別・方面別の利用データを記録・検証）
	公的資金が投入されている 公共交通事業の収支率	・管轄部署の収支報告書（毎年の事業収支状況を検証）
	公共交通への 公的資金投入額	・管轄部署の収支報告書（毎年の事業費の状況を検証）

7 実施体制

7-1　計画推進状況の評価体制
7-2　評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築
7-3　今後のスケジュール

7-1 計画推進状況の評価体制

本計画で設定した公共交通施策を推進し「目指すべき将来像」を実現していくために、公共交通施策に基づく事業実施の推進及び評価、進捗管理、事業間の調整等を行う必要があります。

今後、足寄町地域公共交通活性化協議会において、各主体の具体的な役割を下表のように定め、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

表 7-1 各主体の主な役割

主体	主な役割
行政	地域公共交通に関する施策の検討・実施 地域公共交通の運行に対する適切な行政負担 地域公共交通に対する利用者意見の確認
交通事業者	安全な運行 運行実績や利用実績のデータ収集 地域公共交通に関する施策の検討・実施・協力
運転手が組織する団体	安全な運行
町民	地域公共交通の積極的な利用 地域公共交通に対する意見や要望の発信 利用に対する適切な運賃の負担・運行に対する協力
道路管理者 交通管理者	安全な運行を支える道路環境・交通環境の整備 地域公共交通に関する施策等実施時における安全管理上の意見・支援

7-2 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築

本計画は、計画策定（Plan）、事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進します。そして PDCA サイクルの運用は、毎年度の小さな（細やかな）サイクルと計画期間を通しての大きな（長期の）サイクルにより、着実な計画推進・進捗管理を行います。

小さな PDCA サイクルは、〔10 月～翌 9 月〕をモニタリング対象期間として、期間終了後の〔10 月～11 月〕に数値目標等の評価を行い、〔12 月〕の協議会において評価状況や見直しの要否を検討、〔6 月〕の協議会で見直しや施策の方向性を検討し、実施するサイクルを運用します。

大きな PDCA サイクルは、計画最終年度の令和 10 年度に調査事業を行い、利用状況・評価等を踏まえて次期計画策定を進めます。

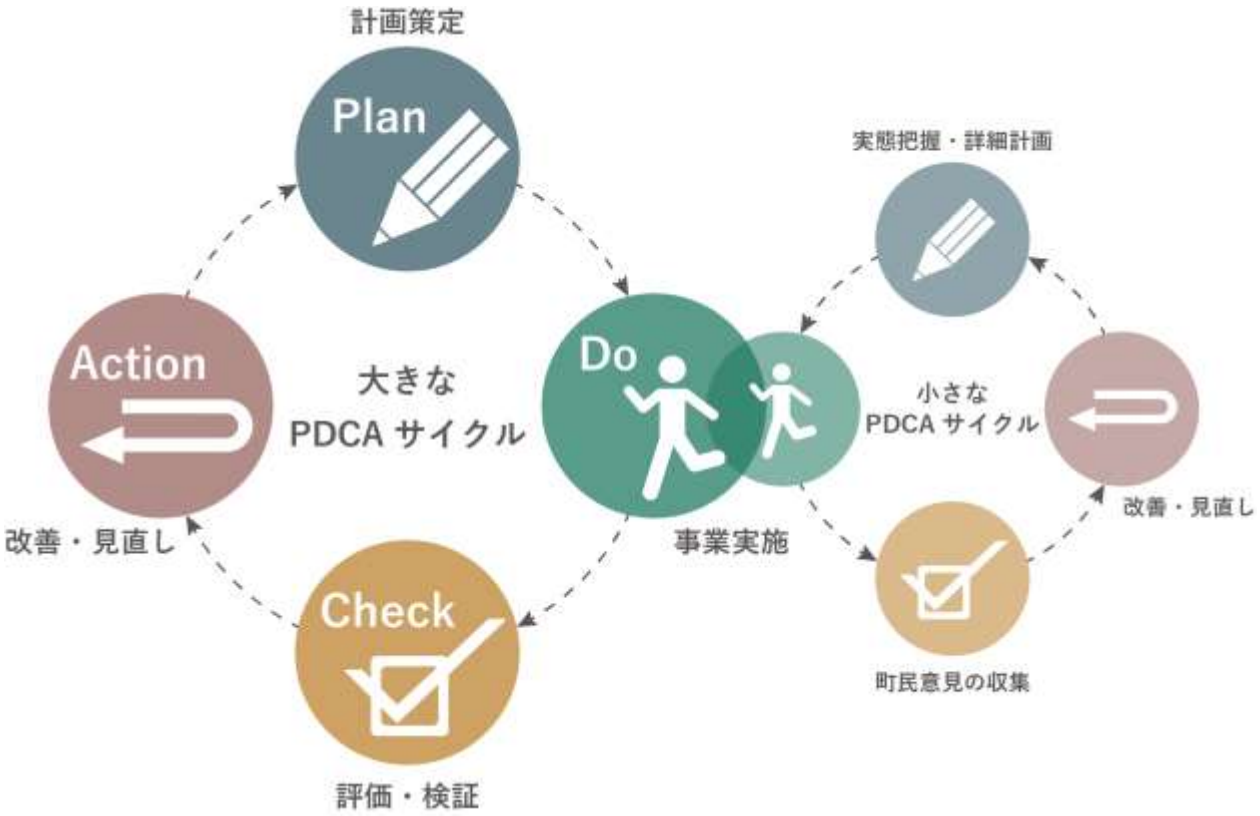


図 7-1 PDCA サイクルのイメージ

7-3 今後のスケジュール

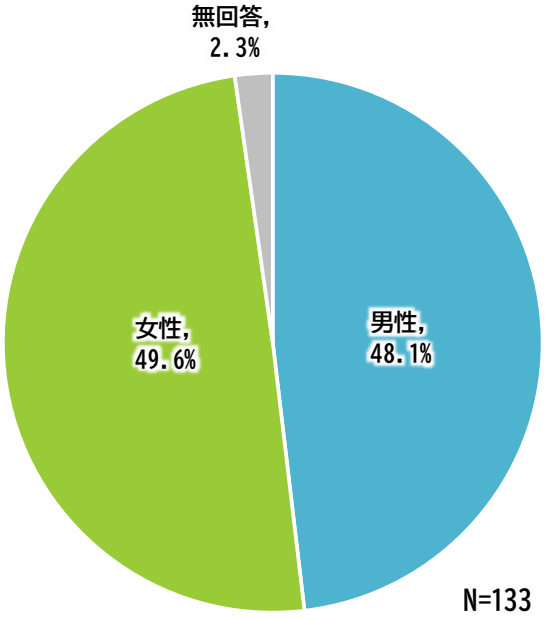
計画の着実な推進にあたっては、足寄町地域公共交通活性化協議会（法定協議会）の開催を定期的に行い、PDCA サイクルによる進捗管理を行います。

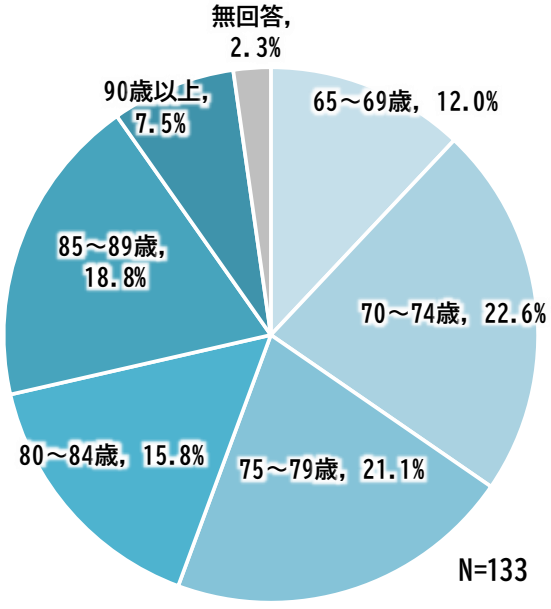
令和６年度	６月	○第１回協議会：施策方向性検討
	９月	
	12月	○第２回協議会：施策評価・見直し
	３月	
令和７年度	６月	○第１回協議会：施策方向性検討
	９月	
	12月	○第２回協議会：施策評価・見直し
	３月	
令和８年度	６月	○第１回協議会：施策方向性検討
	９月	
	12月	○第２回協議会：施策評価・見直し
	３月	
令和９年度	６月	○第１回協議会：施策方向性検討
	９月	
	12月	○第２回協議会：施策評価・見直し
	３月	
令和 10 年度	６月	○第１回協議会：施策方向性検討
	９月	
	12月	○第２回協議会：施策評価・見直し
	３月	○第３回協議会:評価等を踏まえた新計画策定

資料編

資料１　住民アンケート調査
資料２　用語集

資料１　住民アンケート調査

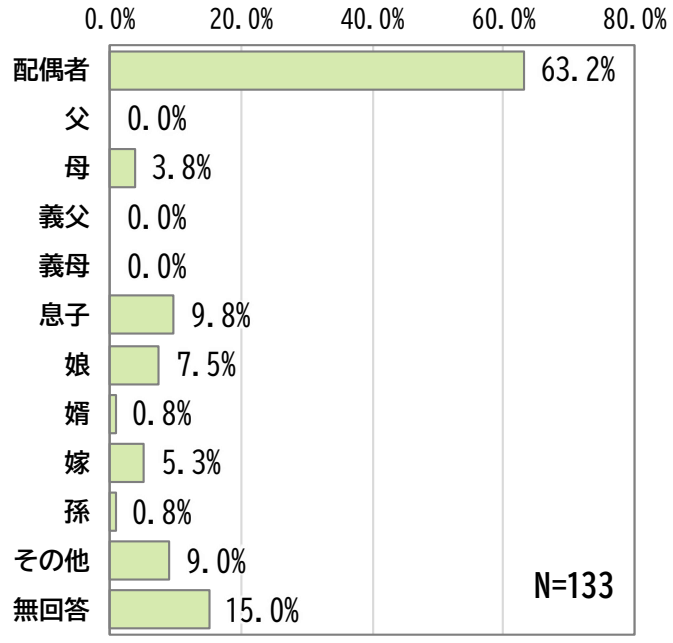
設問	1-1　性別
集計	

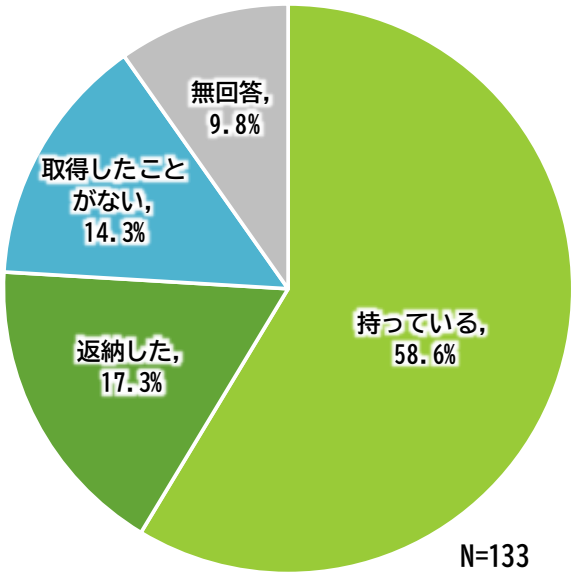
設問	1-2　年齢
集計	

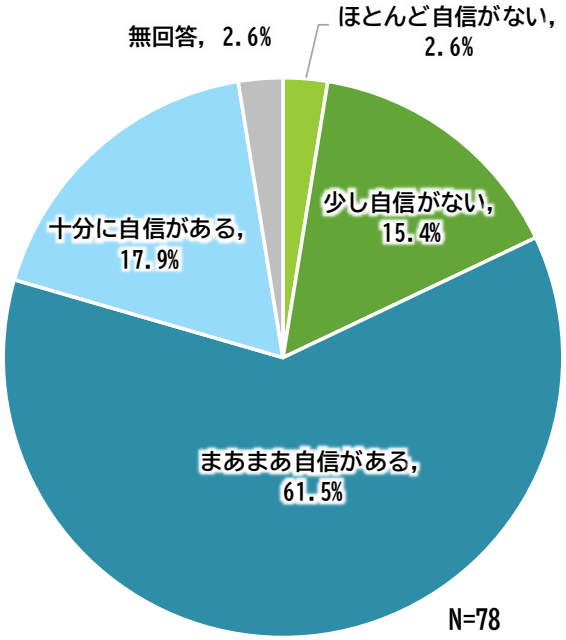
設問	1-3　居住地
集計	

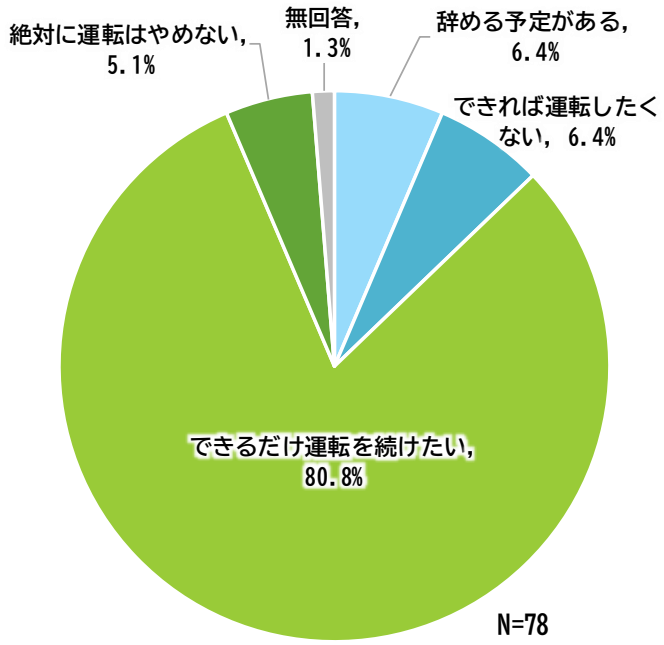
居住地	件数
北1～6条	15 件
南1～7条	49 件
西町1～9丁目	20 件
旭町1～5丁目	12 件
栄町1～2丁目	12 件
下愛冠1～4丁目	6 件
郊南1～2丁目	4 件
常盤	2 件
里見が丘	1 件
無回答	12 件

設問	1-4　同居家族
集計	

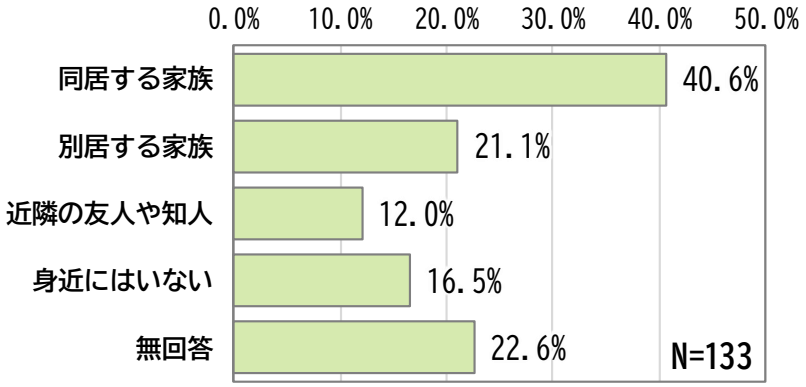


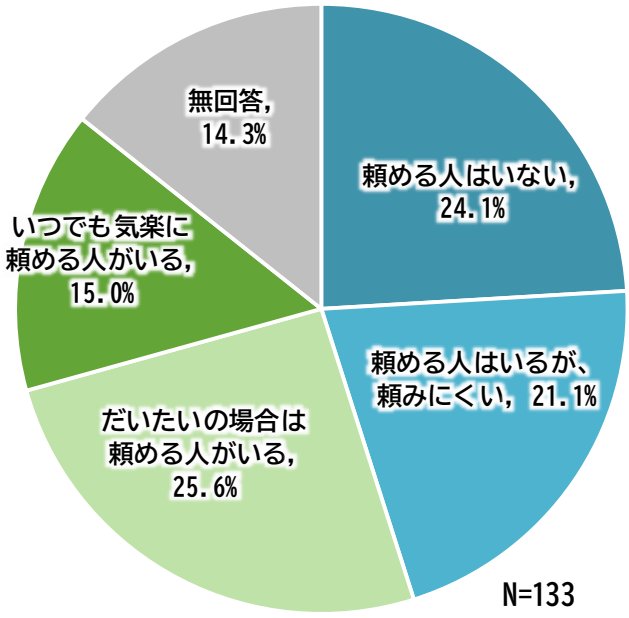
設問	1-5　運転免許
集計	

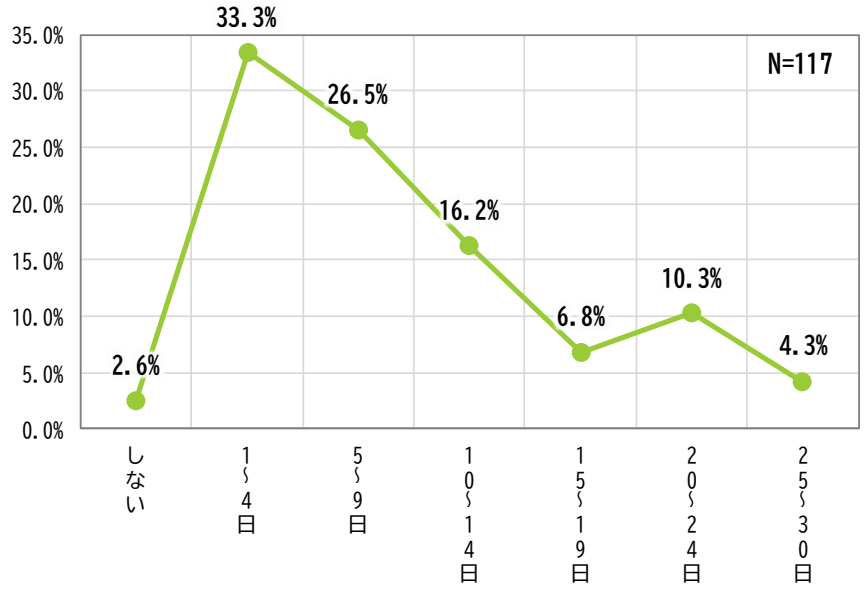
設問	1-6　運転への自信
集計	

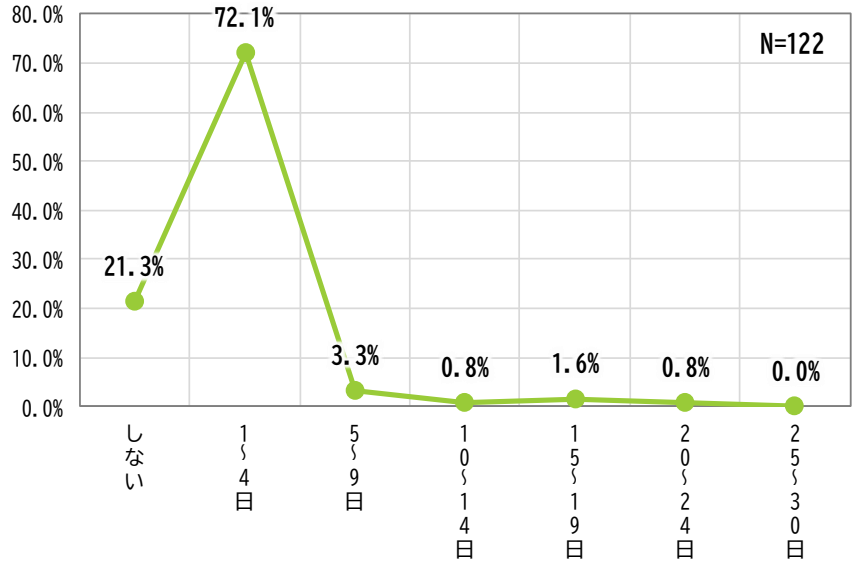
設問	1-7　今後の運転意思
集計	

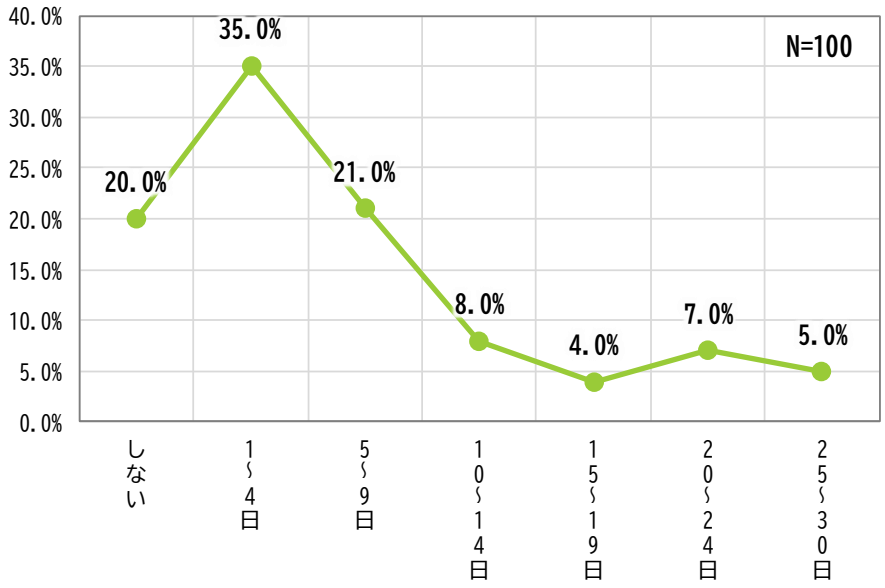
設問	1-8　辞めたい理由/辞めたくない理由
集計	**辞めたい主な理由** ● 年だから危ない ● 病気（緑内障） **辞めたくない主な理由** ● どこに行くにも不便だから ● 重たいものの買物に必要 ● 公共交通だけでは移動できない ● 公共の乗り物が不便だから ● 生活ができなくなる　など

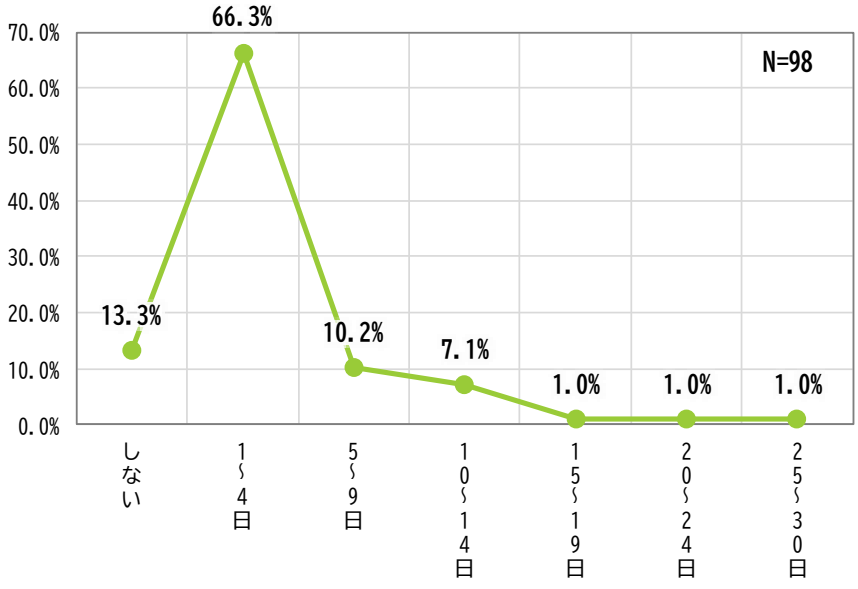
設問	1-9　身近な人の免許有無
集計	

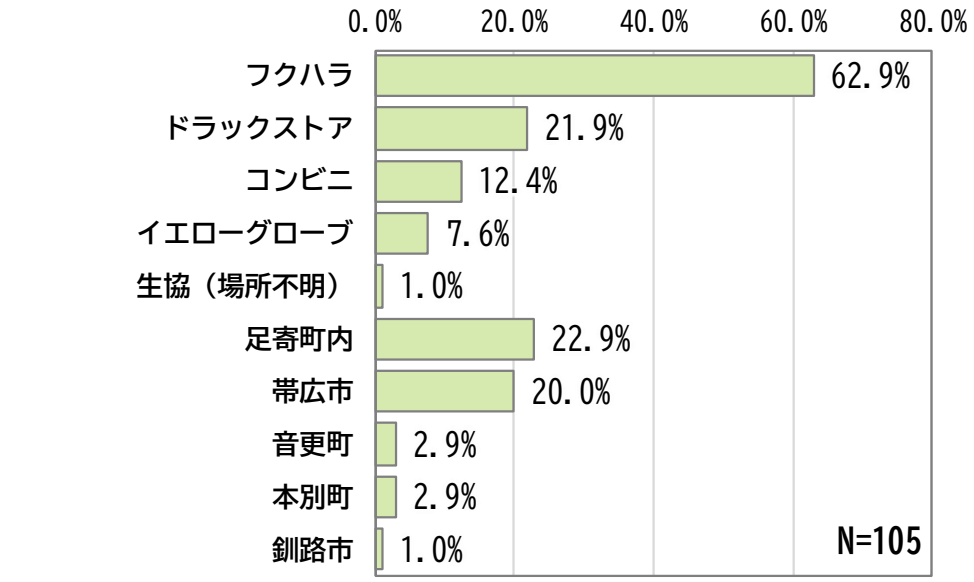
設問	1-10　外出するとき家族や知人等に送迎は頼めるか
集計	

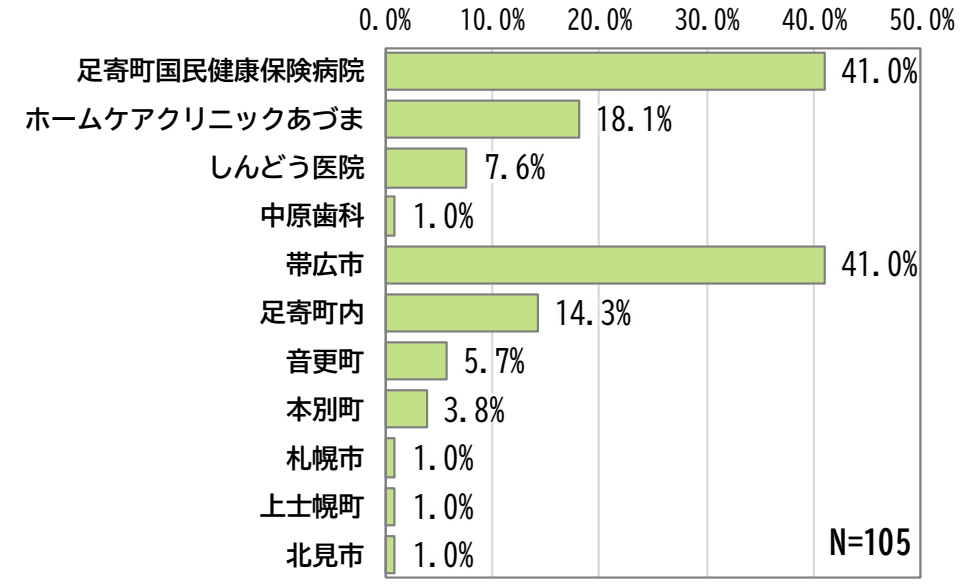
設問	2-1　日頃の外出頻度（買物）
集計	

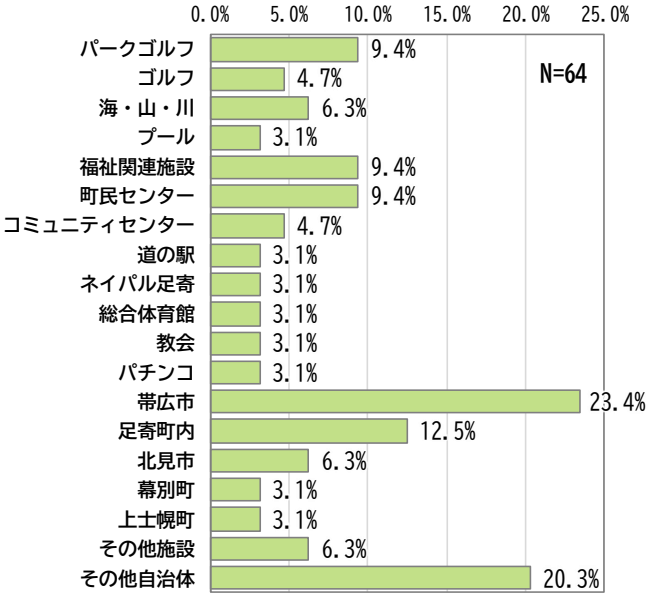
設問	2-1　日頃の外出頻度（通院）
集計	

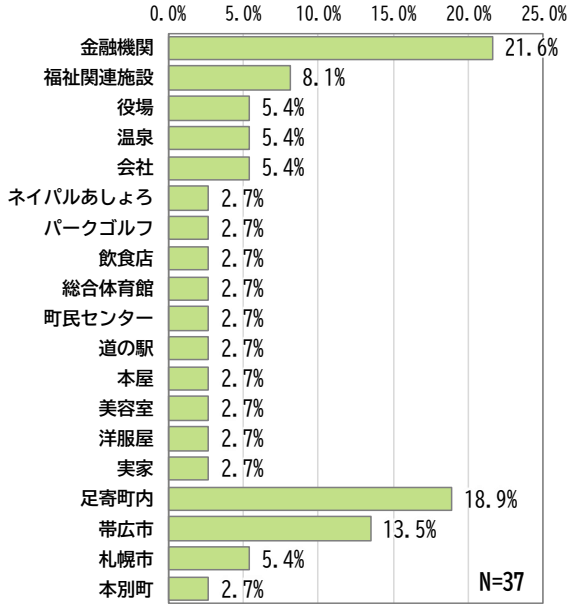
設問	2-1　日頃の外出頻度（余暇）
集計	

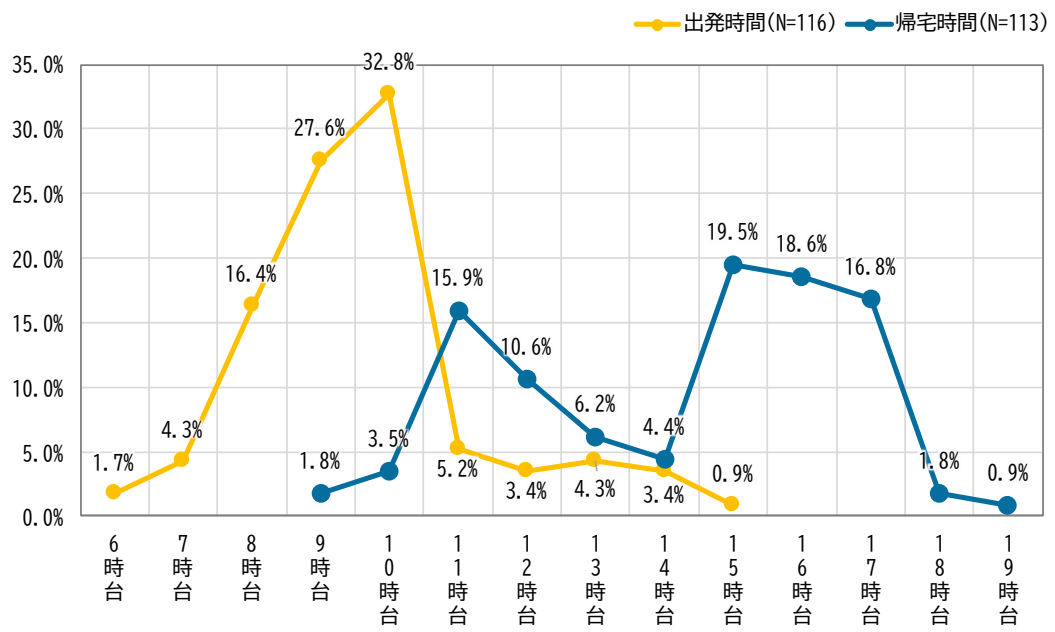
設問	2-1　日頃の外出頻度（その他）
集計	

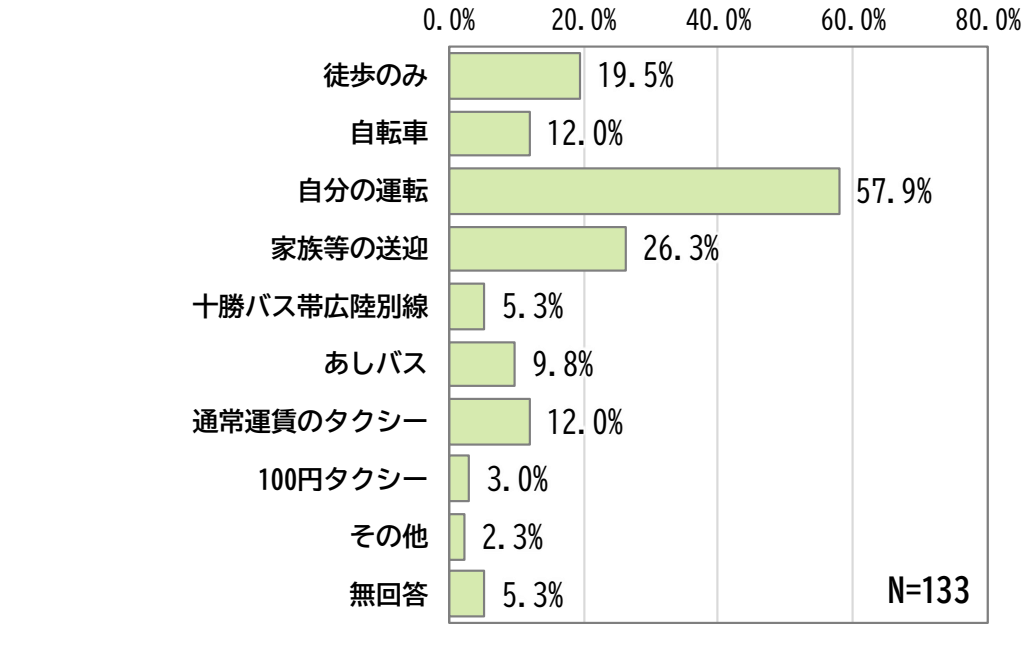
設問	2-2　日頃の外出の行先（買物）
集計	

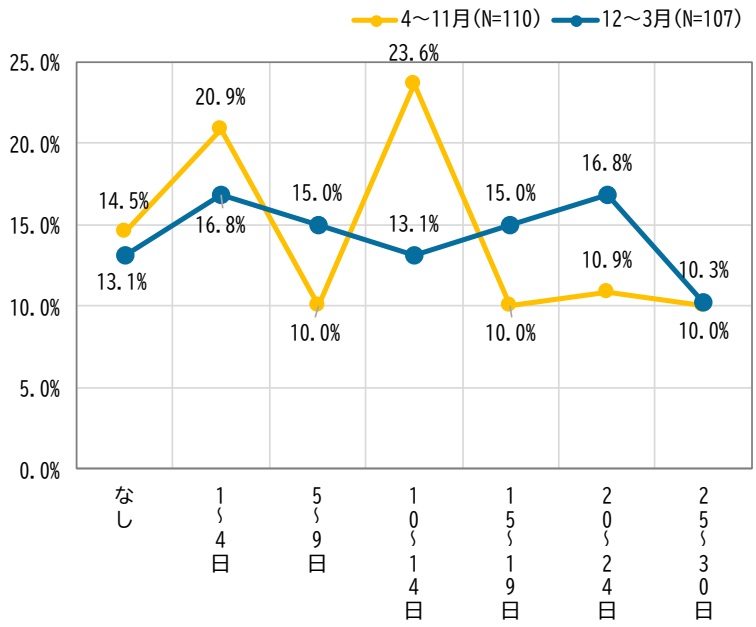
設問	2-2　日頃の外出の行先（通院）
集計	

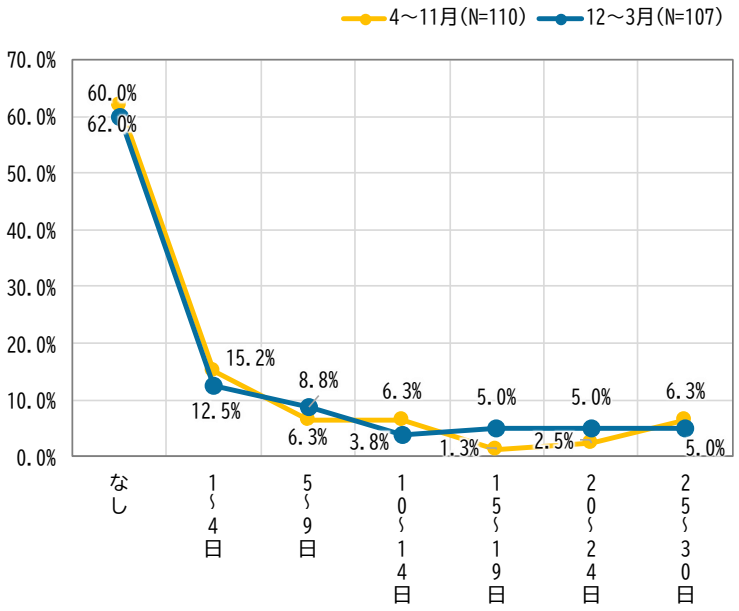
設問	2-2　日頃の外出の行先（余暇）
集計	

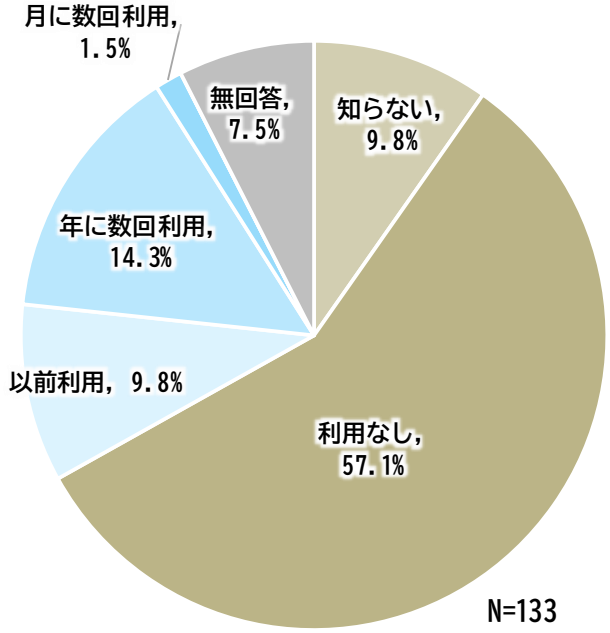
設問	2-2　日頃の外出の行先（その他）
集計	

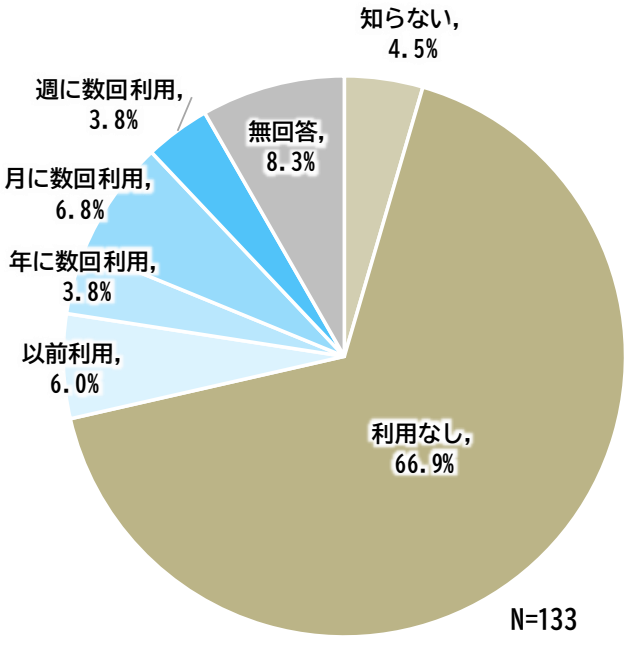
設問	2-3　日頃の外出行動（出発時間・帰宅時間）
集計	

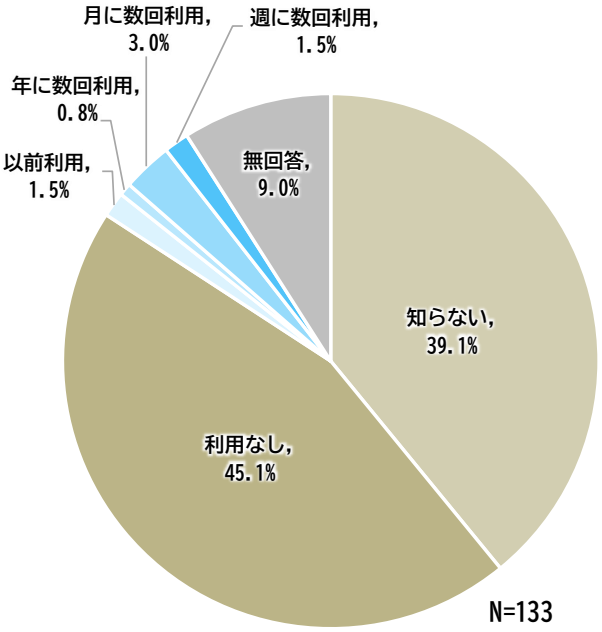
設問	2-3　日頃の外出行動（移動手段）
集計	

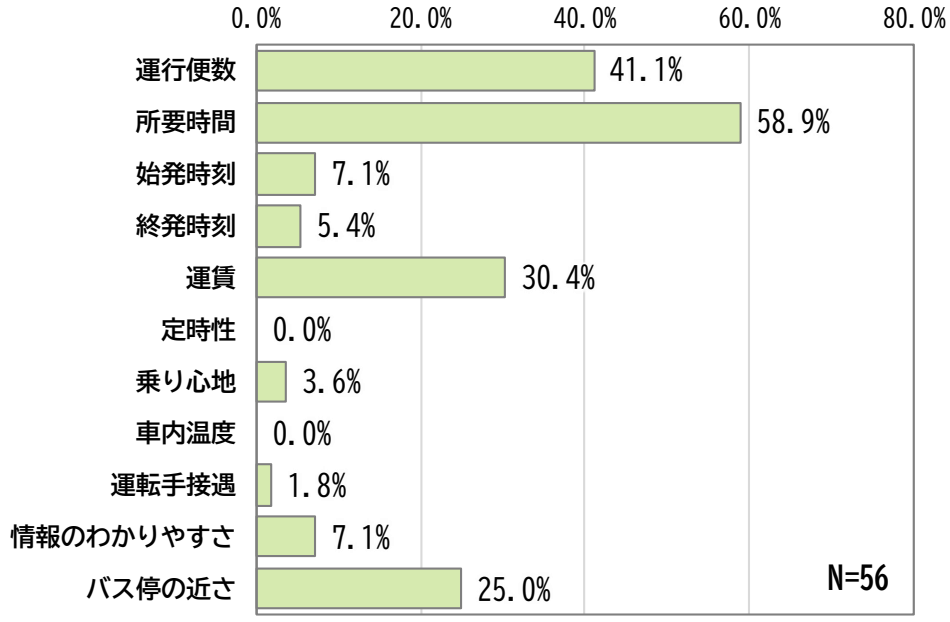
設問	2-3　日頃の外出行動（全く外出しない日）
集計	

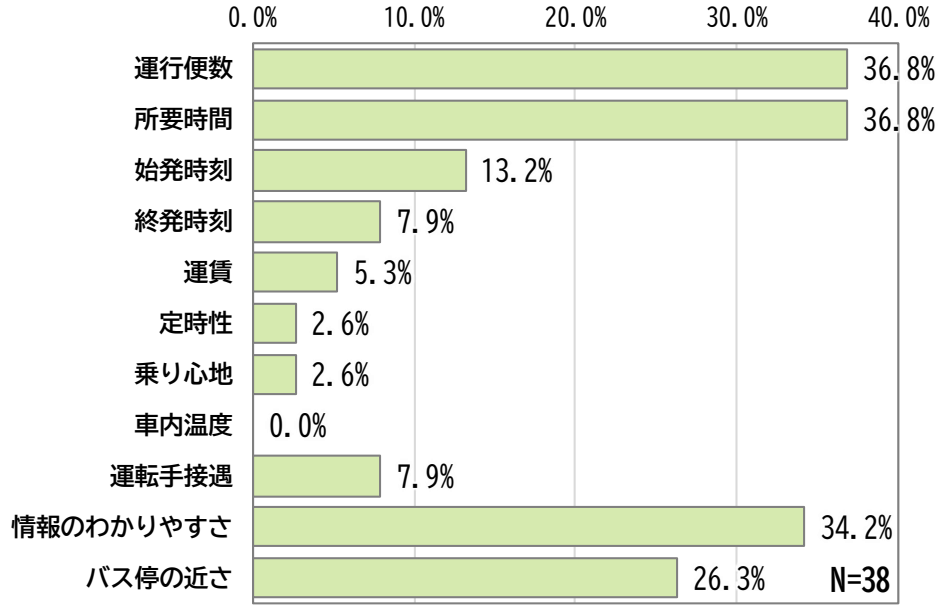
設問	2-3　日頃の外出行動（外出を我慢する日）
集計	

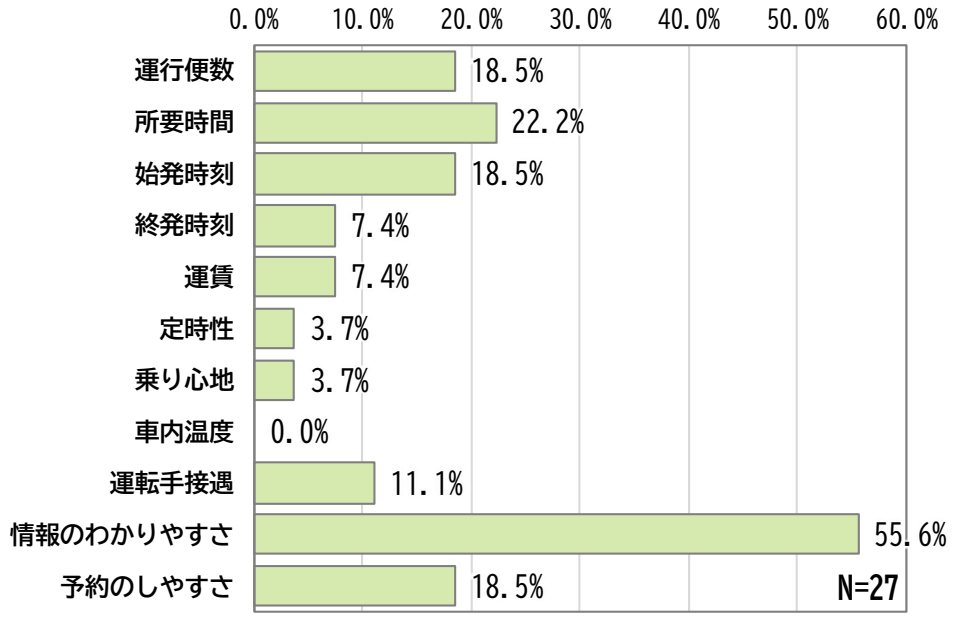
設問	3-1　交通サービスの利用状況（十勝バス帯広陸別線）
集計	

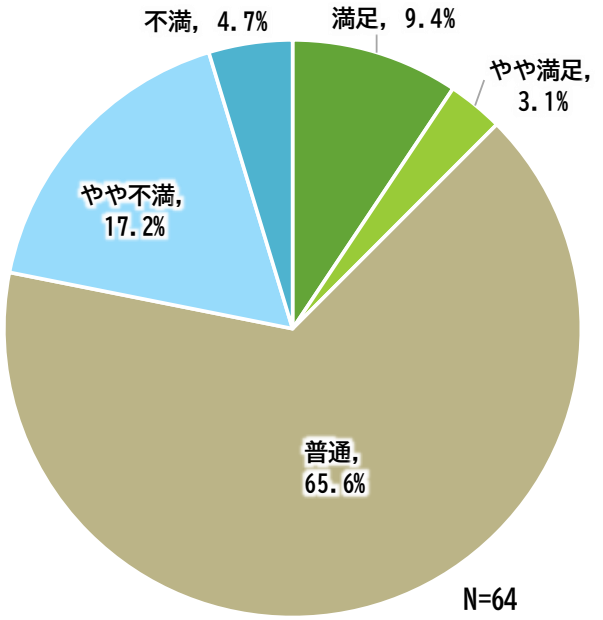
設問	3-1　交通サービスの利用状況（あしバス）
集計	

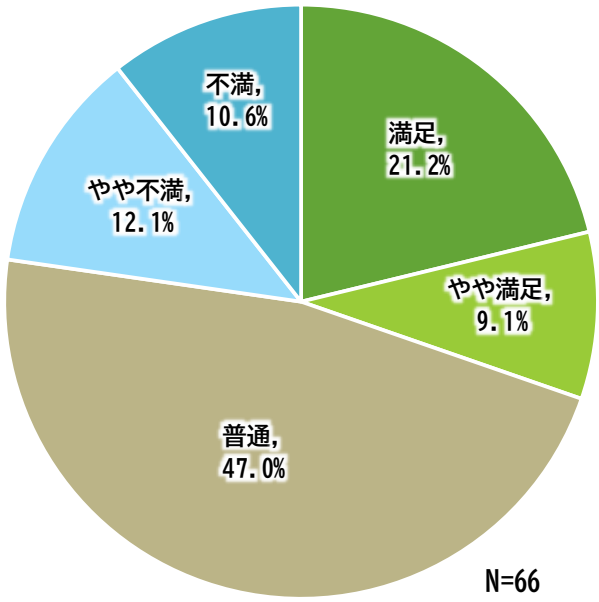
設問	3-1　交通サービスの利用状況（100 円タクシー）
集計	

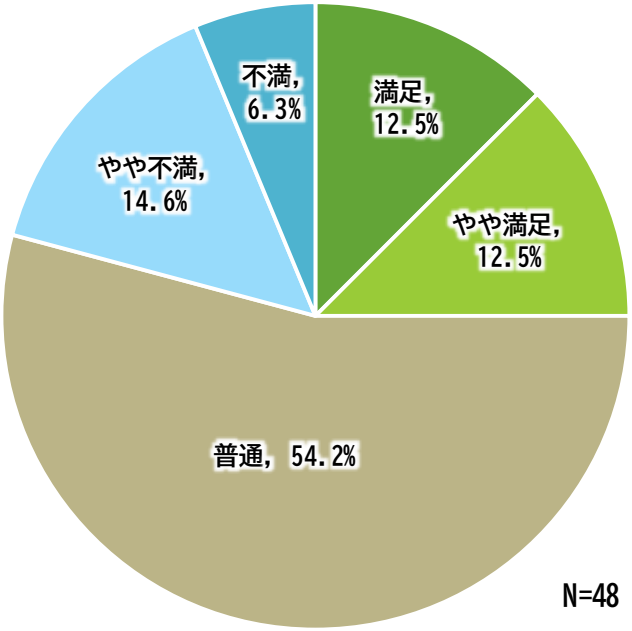
設問	3-2　不満に思う点（十勝バス帯広陸別線）
集計	

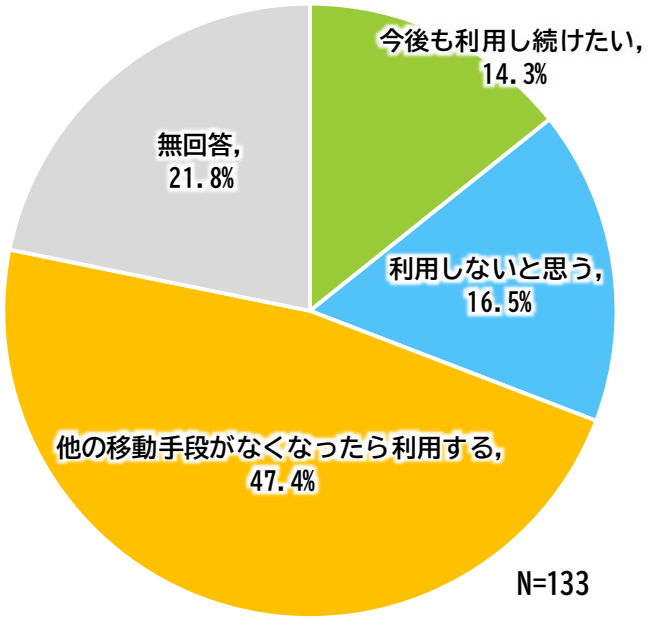
設問	3-2　不満に思う点（あしバス）
集計	

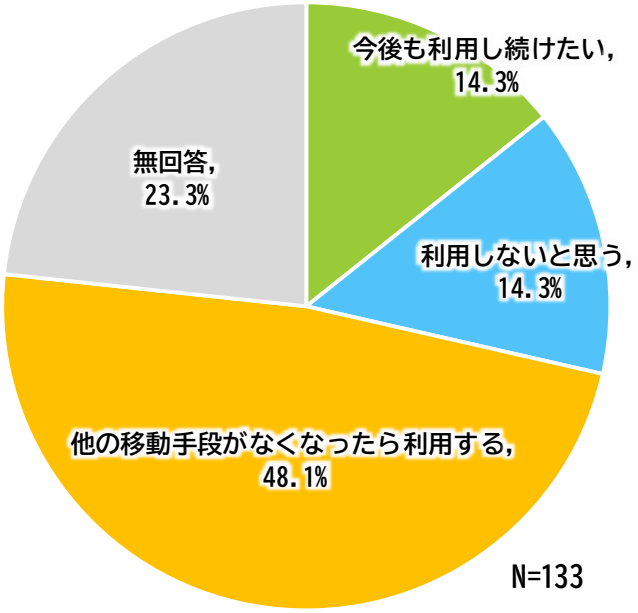
設問	3-2　不満に思う点（100 円タクシー）
集計	

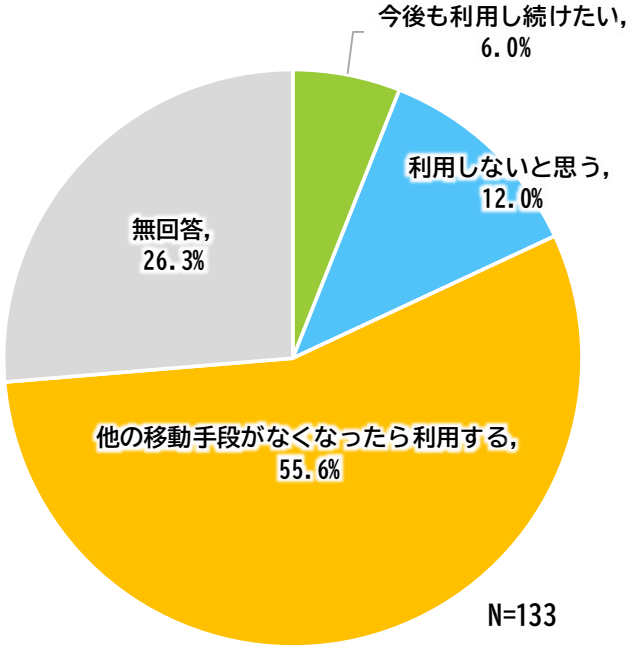
設問	3-3　満足度（十勝バス帯広陸別線）
集計	

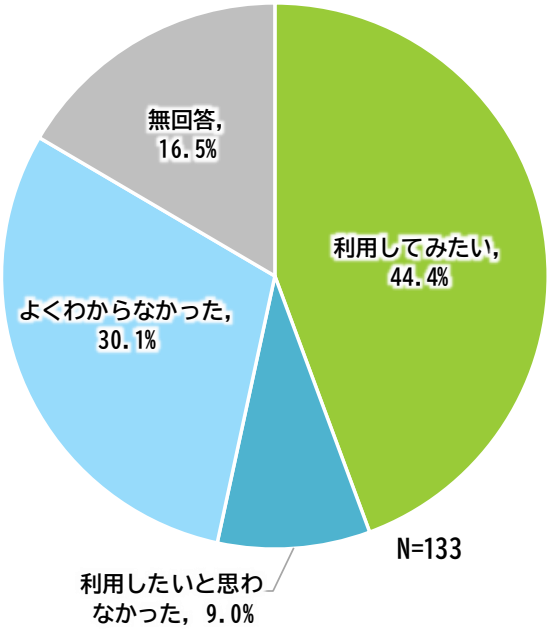
設問	3-3　満足度（あしバス）
集計	

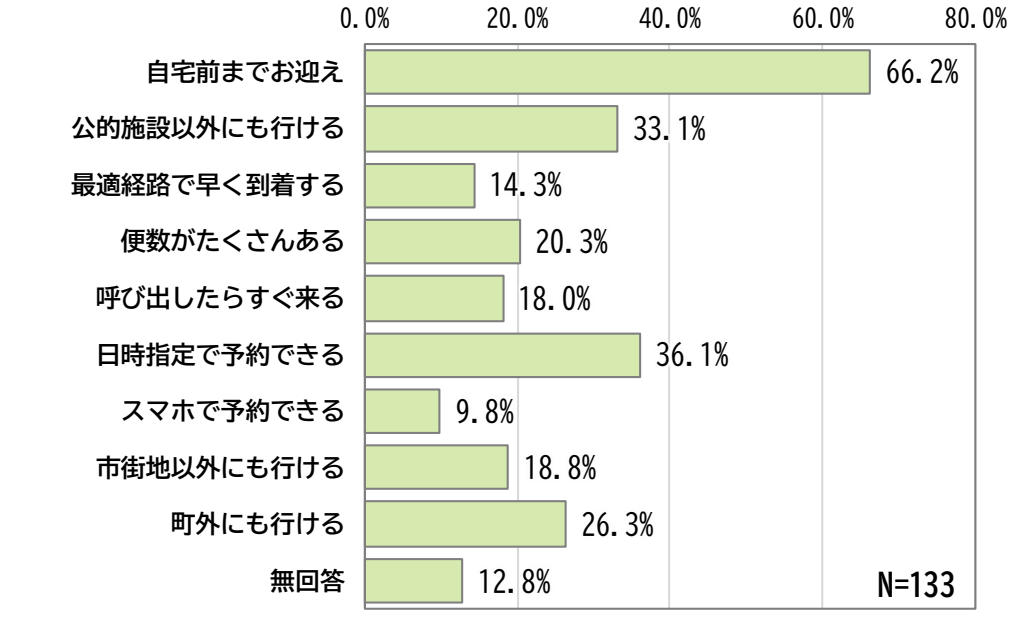
設問	3-3　満足度（100 円タクシー）
集計	

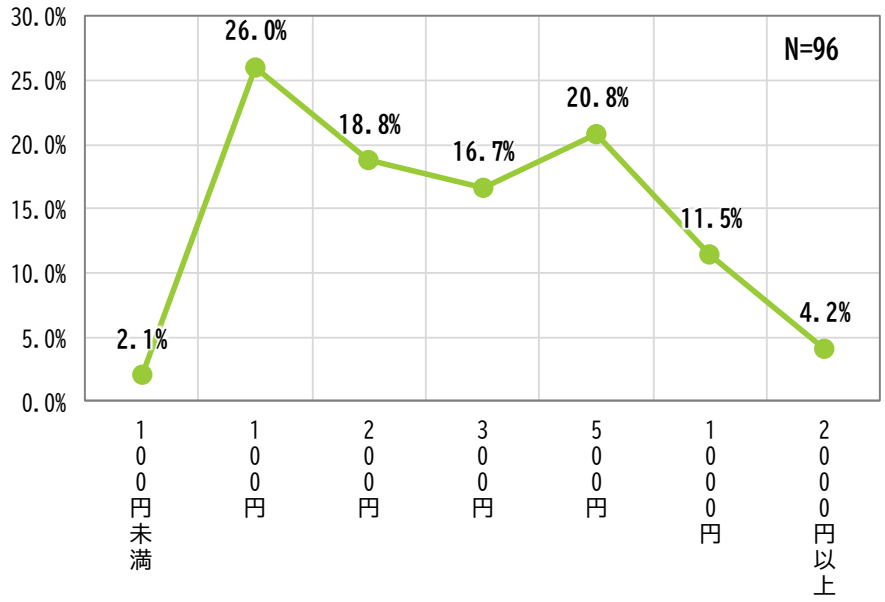
設問	3-4　今後の利用意思（十勝バス帯広陸別線）
集計	

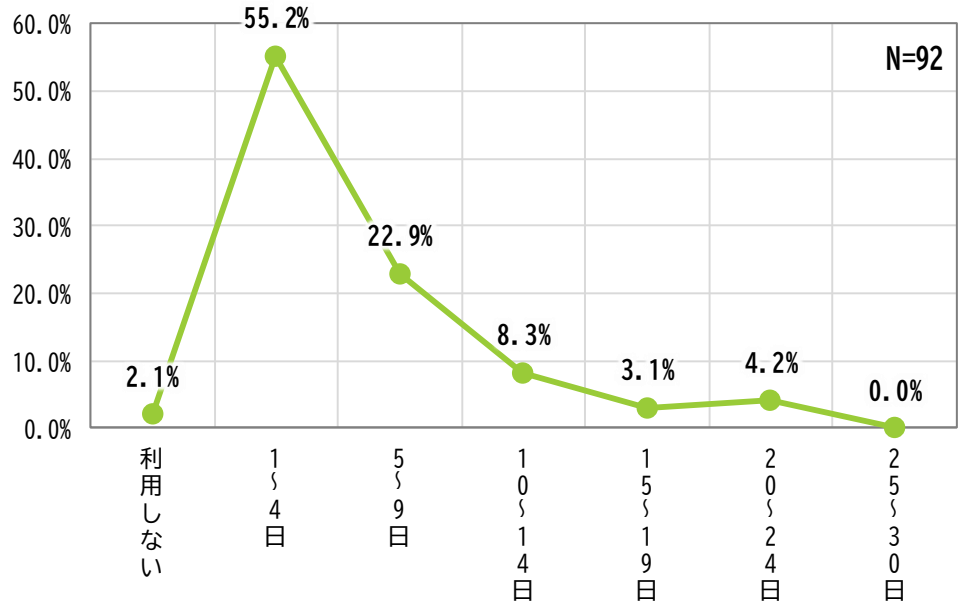
設問	3-4　今後の利用意思（あしバス）
集計	

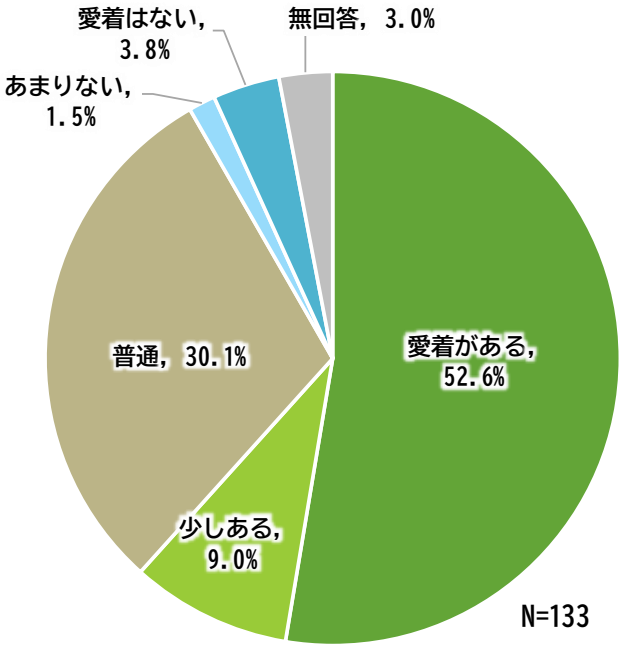
設問	3-4　今後の利用意思（100 円タクシー）
集計	

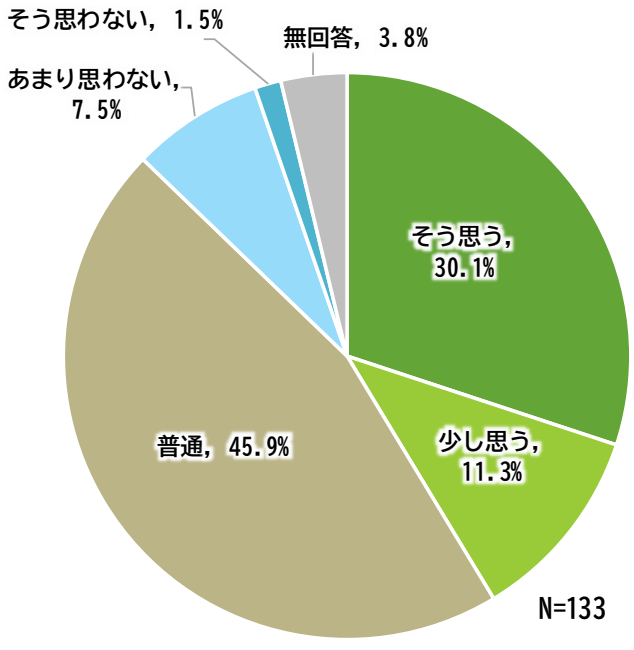
設問	4-1　利用してみたいか（乗合デマンド交通）
集計	

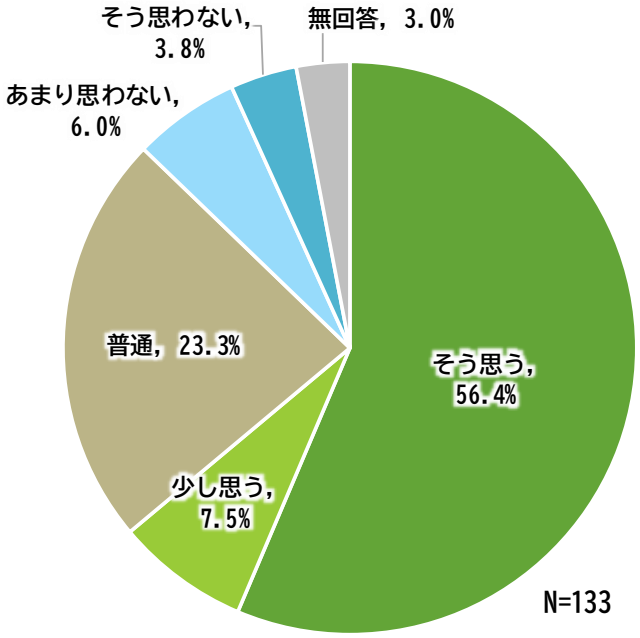
設問	4-2　どのような機能がほしいか（乗合デマンド交通）
集計	

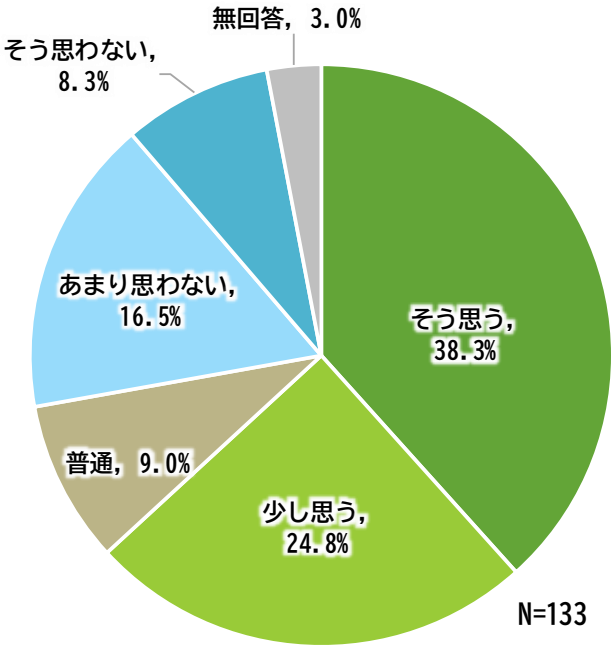
設問	4-3　運賃の支払い可能額（乗合デマンド交通）
集計	

設問	4-4　利用したい頻度（乗合デマンド交通）
集計	

設問	5-1　足寄町への愛着
集計	

設問	5-2　足寄町での暮らしに幸せを感じるか
集計	

設問	5-3　足寄町に住み続けたいか
集計	

設問	5-4　移動手段が無くなったら足寄町に住み続けられなくなるか
集計	

設問	自由回答欄

記述一覧

分類	内容	記述
要望	あしバス	● 交通手段で一般のタクシーを利用したいが、台数が少なく気軽に利用できないのであしバスが充実すると助かります（移住してきたばかりであまり状況がわからない） ● あしバスについて、利用基準がわからない ● あしバスを利用した方がいるが、時間が合わない。夏、冬で運行時間考えた方がいいと思う。 ● ３０分程の停車時間があって自分の目で見て買い物がして安心して自宅に帰れると生きがいがあっていいのではないかと思う ● 通院、外出の時、足寄タクシーを頼んでいます。あしバスだと足がわるいので、あがれないのです
	公共交通全般	● 市内と市外料金は別に分けた方がよいと思います ● フクハラの買い物の日があればと思っています
	タクシー	● 月定額のタクシー券がほしい
	高齢者の暮らし	● 子供支援に力を入れるのはいいが、高齢者にも年金暮らしの人に支援を ● 車いすを使っているので、車いすでの移動もできるとよいと思います ● 子どもだけでなく高齢者ももっと裕福にしてほしい
生活	今後	● 自分で通院できなくなった時の通院手段が必要 ● まだ不便は感じていないけれど年取って 10 年ぐらい経ったら思うと思う ● できれば足寄に住み続けたい
	温泉	● 温泉があっても行くこともできない。坂道の歩行が大変で老人には遠い所です ● 西町９丁目から歩いて温泉に行っている人を知っています。温泉は何のために作ったのでしょう。
	その他	● 店が少ない ● 介護施設等が（特老みたいな）もっとあれば、人口の減もあるが、町に活気がない。働く場所があれば若い人は町に残るのでは？
アンケート	難解	● 項目によって理解が？ ● 大変難解なアンケートで十分な回答ができませんでした。お許しください ● 老人になったら、不便さを感じることなく利用できたらよいと思いますが、何割かの方が理解できるかが問題ではないか（デマンドについて）
	その他	● 現在、日々の移動（仕事、買物等）には、自家用車を使用しているので、仮に免許返納等により、運転できない時の公共交通利用、単価の回答に悩んだ ● 今の所バス、100 円タクシーは利用していないので、協力できずすみません ● 回答の間が少ないです ● 今の所、自分で運転ができ、自由に移動（行動）ができているので質問に対して的確な回答ができませんでした

資料２　用語集

あ

あしバス … P5
　足寄町市街地における移動の充実を図るため、平成 26 年 10 月 1 日より運行を開始したコミュニティバス（地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバス）です。
　あしバスは町民からの公募により決定した愛称であり、町民の「足」となってほしいとの思いが込められています。

一般混乗（スクールバス） … P5
　スクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることができる制度です。

ＡＩ … P63
　AI とは、Artificial Intelligence（人工知能）の略です。コンピュータがデータを分析し、人間の知的能力を模倣する技術を意味します。

ＯＤ調査 … P37
　ＯＤとは、Origin（出発地）－Destination（到着地）の略語で、OD 調査とは一般に、ある一日の動き（移動）について、出発地と到着地や、交通手段などを調査するものです。

か

外出支援サービス … P5
　何らかの理由により移動自体や公共交通機関を使用するのが困難を伴う人に対して、自動車を使用して外出支援を行うサービスです。

上士幌代替タクシー … P5
　北海道拓殖バス足寄急行線・足寄線廃止に伴う代替生活交通として平成 17 年 10 月から運行している足寄駅-上士幌間の事前予約制タクシーです。

患者輸送バス … P5
　足寄町民ならだれでも無料で利用することができる、市街地と各地区（へき地）を往復運行している町有バスです。現在、曜日別に８路線運行しています。

給食サービス … P32
　給食サービスとは、一人暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯等、調理や買い物が困難な方に対し、食事を提供するサービスです。

公共交通カバー率 … P30
　一般的には、公共交通サービス圏域（鉄道駅から半径 1.5ｋｍ、バス路線から 300m、デマンド型交通は運行範囲）内の人口の総人口に対する割合のことです。

交通弱者 … P11
　年少者、要介護者、高齢者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人を指します。

交通手段分担率 … P26
　通学や通勤などのある目的の移動の際に、どのような交通手段を利用して移動しているのかを示した割合のことです。

国立社会保障・人口問題研究所 … P14
　社会保障及び人口問題に関する調査及び研究を行うことを通じて、国民の福祉向上に貢献することを目的として設立された機関です。

さ

シームレス化 … P12
　シームレスとは「継ぎ目のない」という意味であり、そこから複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指します。交通のシームレス化においては、主に複数の交通手段の接続性を改良することを意味します。

た

地域間幹線系統 … P12
　複数市町村をまたがる広域的なバス路線です。

地域公共交通確保維持改善事業 … P12
地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援する国の事業です。

ドア to ドア … P60
ドアからドアまでという意味で、出発点から目的地までをそのまま結ぶことを指します。

都市機能施設 … P18
都市機能施設とは、都市の居住環境の向上等のための機能を備えた施設であり、市民のコミュニティ形成や交流、生涯学習、居場所、文化芸術、健康医療福祉、子育て、行政サービス等の拠点となる施設のことです。

な

乗合デマンド … P63
利用者の予約に応じて運行する乗合型の公共交通サービスのことです。

は

100 円タクシー … P5
町内の市街地区にお住まいで、移動手段のない高齢者や障がい者の方が町内の医療機関に通院するときに利用できるサービス。利用者負担 100 円で利用することができます。利用には、事前登録が必要です。

ＰＤＣＡサイクル … P75
PDCA（ピー・ディー・シー・エー）サイクルとは、「Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）」の頭文字をとったもので、この一連のプロセスを繰り返し行うことで、業務の改善や効率化を図る手法の一つです。
この一連の循環を繰り返すことで継続的に成長していくことが PDCA サイクルの目的です。

ま

モビリティ・マネジメント … P62
モビリティ・マネジメント（MM:Mobility Management）とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。

ら

ライドシェア … P66
ライドシェアとは、一般のドライバーが自家用車を使って有料で人を運ぶことです。政府は新たな制度を創設し、令和 6 年 4 月から一定の条件のもとで解禁する方針を決めています。