

# 厚真町地域公共交通総合連携計画

平成 22 年 3 月

厚真町



## 【 目 次 】

1. はじめに .....	1
2. 厚真町地域公共交通総合連携計画 .....	2
2.1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針 .....	2
2.2 計画の区域 .....	3
2.3 計画の目標 .....	4
2.4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項 .....	6
2.5 計画期間 .....	9
2.6 その他計画の実施に関し町が必要と認める事項 .....	9
3. 厚真町の概況 .....	10
3.1 位置、地形 .....	10
3.2 人口・世帯数 .....	11
3.3 少子高齢化の状況 .....	12
3.4 地域公共交通の概要 .....	13
3.5 現況交通実態調査及び住民アンケート調査の概要 .....	15
3.6 厚真町における都市・交通課題の整理 .....	18
4. 参考資料 .....	19
4.1 施設利用実態調査 .....	19
4.2 バス利用実態調査 .....	24
4.3 住民アンケート調査 .....	30
4.4 専門部会での意見概要 .....	59
4.5 規約等 .....	60
4.6 委員名簿 .....	68



## 1. はじめに

近年、モータリゼーションの進展や規制緩和の影響等により、公共交通の利用者は減少の一途を辿っており、地域における公共交通の維持確保が困難な状況となっている。

厚真町においては、民間による路線バスや町が実施主体の循環福祉バスが運行しているが、行政面積は広大で、南北に細長く市街地が2つ存在するほか、郊外に集落が点在する構造となっており、移動手段が確保できない交通空白地域の存在や高齢者の外出手段の選択肢が少ないこと、高齢化によるバス利用の困難性などの問題が顕在化している。

このような状況の中、厚真町では平成21年2月に学識経験者、交通事業者、町民、行政からなる「厚真町地域公共交通活性化協議会」を立ち上げ、今後の地域公共交通のあり方について検討を行ってきている。

今回策定する「厚真町地域公共交通総合連携計画」は、厚真町地域を対象とした計画とし、乗合タクシーの導入に向けた実証実験、及びデマンド方式による循環福祉バスの実証実験を実施し、公共交通の活性化を進めることで地域コミュニティの活性化にも寄与することを目指すものとする。



## 2. 厚真町地域公共交通総合連携計画

### 2.1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

#### (1) 背景

厚真町は南北に細長い地形で、市街地が2つ存在するほか、郊外に集落が点在している構造となっており、路線バスで町内を起点・終点としている路線は1路線しかいないため、循環福祉バスにより町内を3地区に分けて週1~3日、各3便を運行している。

しかし、地域によってはバス停まで2km離れている等の交通不便や郊外に交通空白地域がみられ、さらに、少子高齢化及び核家族化が進展している状況であり、高齢者等、交通弱者の交通確保・外出支援や地域活性化等に対応していくための方策を検討することが喫緊の課題となっている。

#### (2) 目的

少子高齢化及び核家族化が進む中、町民の利便性向上、高齢者などの交通弱者に配慮した交通の確保、地域活性化等に対応していくためには、厚真町における地域公共交通のあり方や、さらなる地域公共交通の活性化を図るための方策の検討など、地域で主体的に考えていく必要がある。

そこで、厚真町の都市・交通課題を踏まえ、地域活性化に資する「厚真町地域公共交通総合連携計画」を策定する。

#### (3) 厚真町地域公共交通総合連携計画の基本方針

厚真町に関する各種上位計画や専門部会での委員からの意見を踏まると、厚真町の将来の交通のあるべき姿については、「交通弱者の救済」、「交通空白・不便地域の解消」、「既存バス路線の効率化」などがキーワードとしてあげられる。

そこで、今後の、過疎化・高齢化の状況、地域課題への対応、また、厳しくなる財政負担を考慮し、町民と共に考え、効率的で持続可能な地域公共交通対策を図ることを基本方針とする。

また、事業の実施にあたっては、毎年度その評価を行い、見直しを継続的に行う。

#### 基本方針

持続可能な交通サービスの確保と町民の移動ニーズを踏まえた利便性の高い公共交通サービスの提供

## 2.2 計画の区域

厚真町地域公共交通総合連携計画における計画区域は、厚真町全域とする。

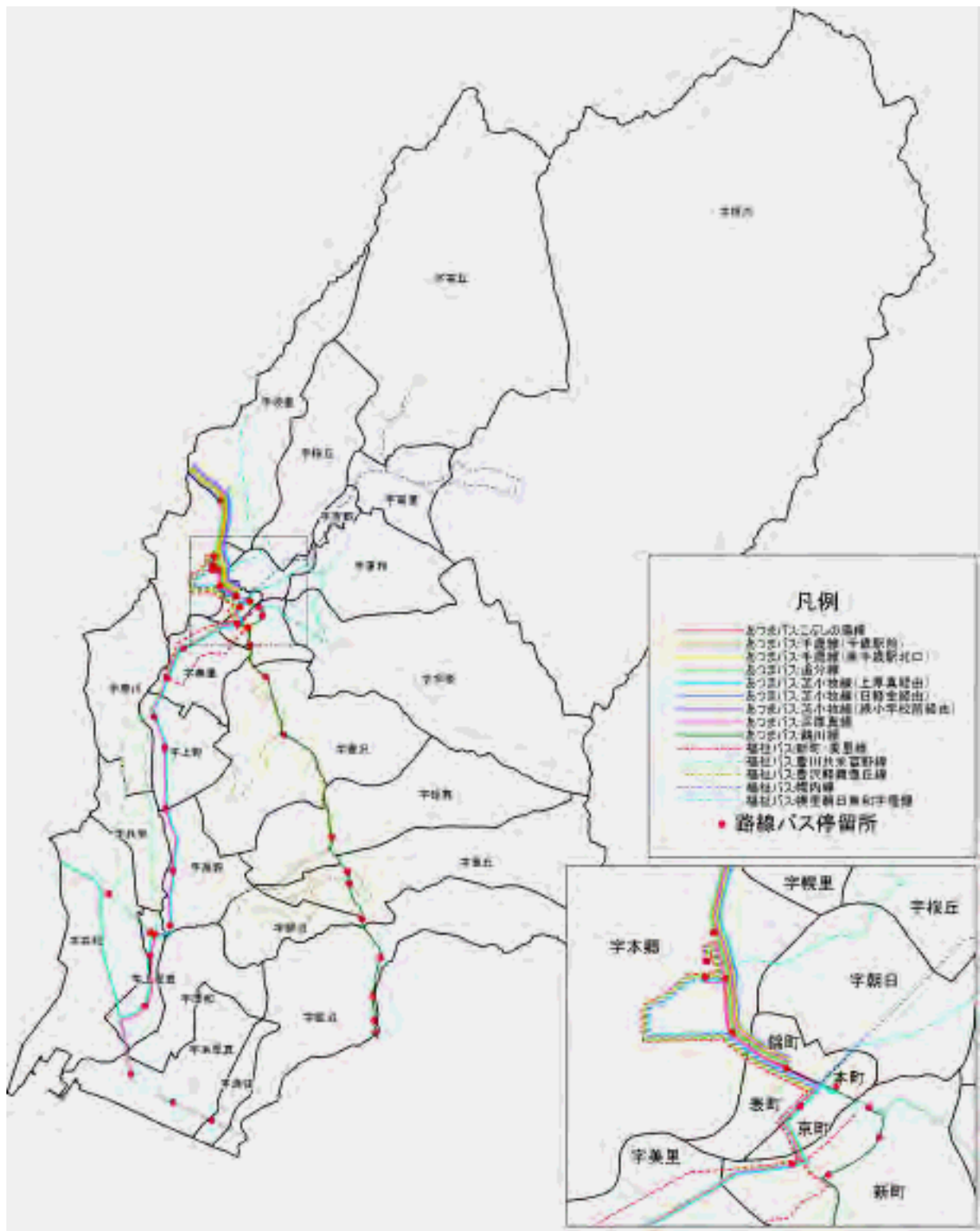


図 2-1 厚真町地域公共交通総合連携計画の計画区域



## 2.3 計画の目標

### (1) 厚真町の上位計画及び関連計画の概要

北海道の上位計画である「新・北海道総合計画」及び厚真町の上位計画である「第3次厚真町総合計画」の概要を図 2-2に示す。

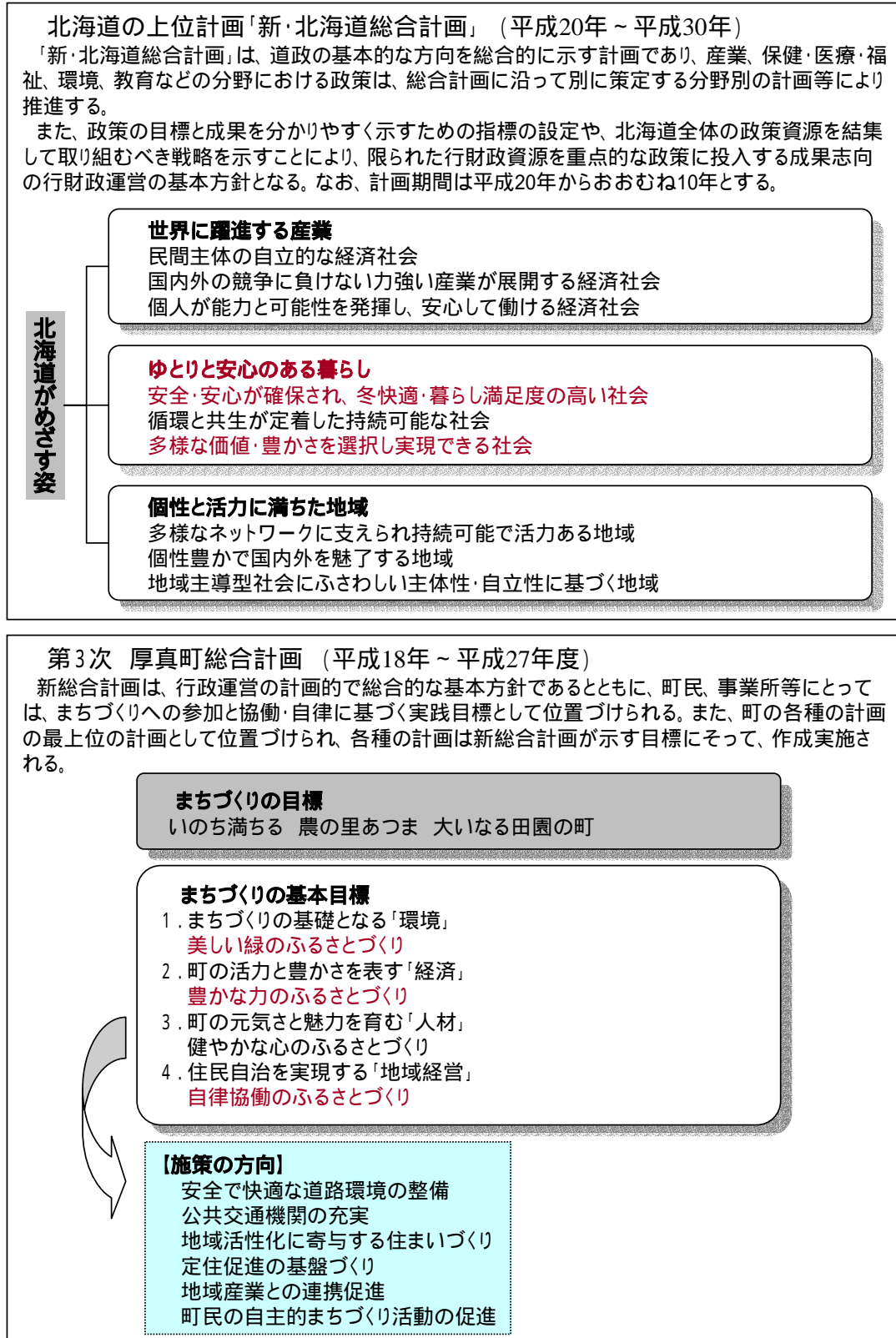


図 2-2 厚真町の上位計画及び関連計画の概要

(2) 計画の目標

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

**【目標】**

**交通空白・不便地域の解消**  
厚真町内の交通空白・不便地域を解消するために新たな交通システムを導入する。

**効率的な公共交通体系の構築**  
厚真町における持続可能な公共交通体系を構築するため、福祉循環バスやスクールバス等の運行改善を図る。

**中心市街地活性化に寄与する公共交通サービスの充実**  
中心市街地の活性化を図るために、地元商店街等と連携し、商業振興及び公共交通の利用促進に寄与する地域的取り組みを実施する。

**公共交通の利用促進**  
公共交通の利用促進を図るために、公共交通の普及啓発や広報を行なう。

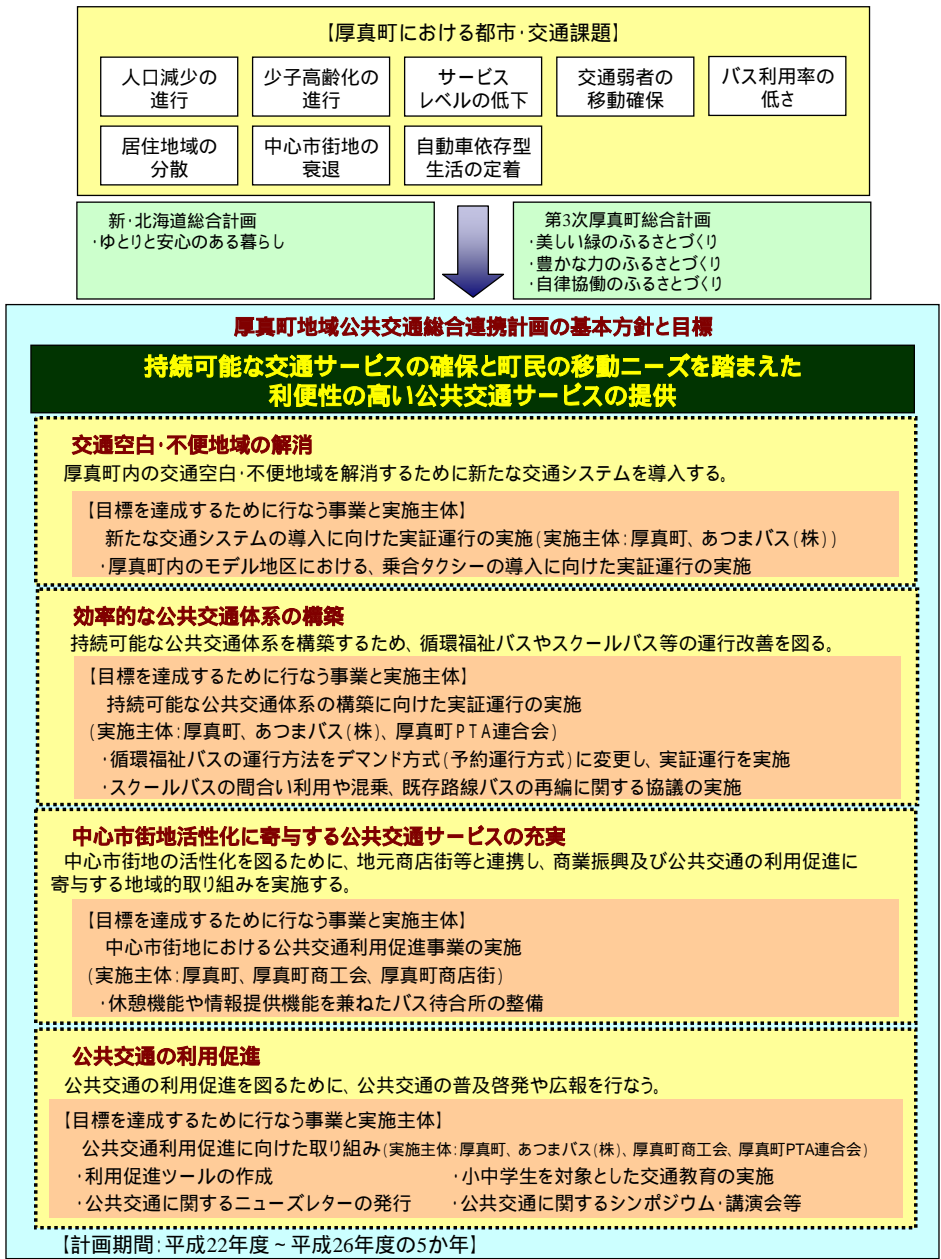


図 2-3 厚真町地域公共交通総合連携計画の概要

## 2.4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

### (1) 持続可能な公共交通体系の構築に向けた実証運行の実施

【実施主体：厚真町、あつまバス（株）、厚真町 PTA 連合会

計画期間：平成 22 年度～平成 26 年度】

厚真町内を運行している路線バスに対する町の補助金負担額は、1,500 万円程度となっており、とりわけ、循環福祉バスの運行委託金額（委託先：あつまバス）は、約 900 万となっている。今後、厳しい財政制約下において、持続可能な公共交通体系を維持するためには、効率的な公共交通体系を構築し、町の補助金負担額の軽減を図ることが重要である。

そこで、循環福祉バスの運行方法をデマンド方式（予約運行方式）に変更し、効率的なバス運行の実現に向けた実証運行を行う。現状においては、循環福祉バスは利用者が限定（65 歳以上の方など）されているため、一般住民も利用可能な運行体系に変更する。また、スクールバスの間合い利用や混乗、さらに、既存の路線バスの再編についても協議し、持続可能な公共交通体系の構築を図る。

#### 循環福祉バスの運行体系の変更

循環福祉バスの運行方法をデマンド方式（予約運行方式）に変更し、効率的なバス運行の実現に向けた実証運行を行う。また、現状においては、循環福祉バスは利用者が限定（65 歳以上の方など）されているため、一般住民も利用可能な運行体系に変更する。

#### スクールバス及び既存路線バスの再編

スクールバスの間合い利用や混乗、さらに、既存の路線バスの再編についても協議し、持続可能な公共交通体系の構築を図る。

### (2) 新たな交通システムの導入に向けた実証運行の実施

【実施主体：厚真町、あつまバス（株） 計画期間：平成 22 年度～平成 26 年度】

厚真町には、民間の路線バスと町が実施主体の循環福祉バス・スクールバスが運行しているが、南北に細長い地形で市街地が 2 つ存在するほか、郊外に集落が点在する構造となっており、郊外においては交通空白地域が見られることから、高齢者等の交通弱者の交通確保・外出支援等が課題である。

アンケート調査の結果によると、自宅からバス停までの距離において 300m 以上及びバス停がないとの回答が半数を占め、またバスを利用しない理由として、「乗りたい時間にバスがない」や「バス停が遠い」があげられている。しかし一方では、バスサービスが向上することで、自動車からバス利用に転換する可能性も見られる。

そこで、厚真町内の交通空白・不便地域の解消を図るとともに、地域のバスサービス水準の向上を目的として、町内にモデル地区を設定し乗合タクシーの導入に向けた実証運行を行う。実証運行対象地区を図 2-4 に示す。また、運行対象地区については、モデル地区の状況を踏まえ、他の地区へも拡大していく。

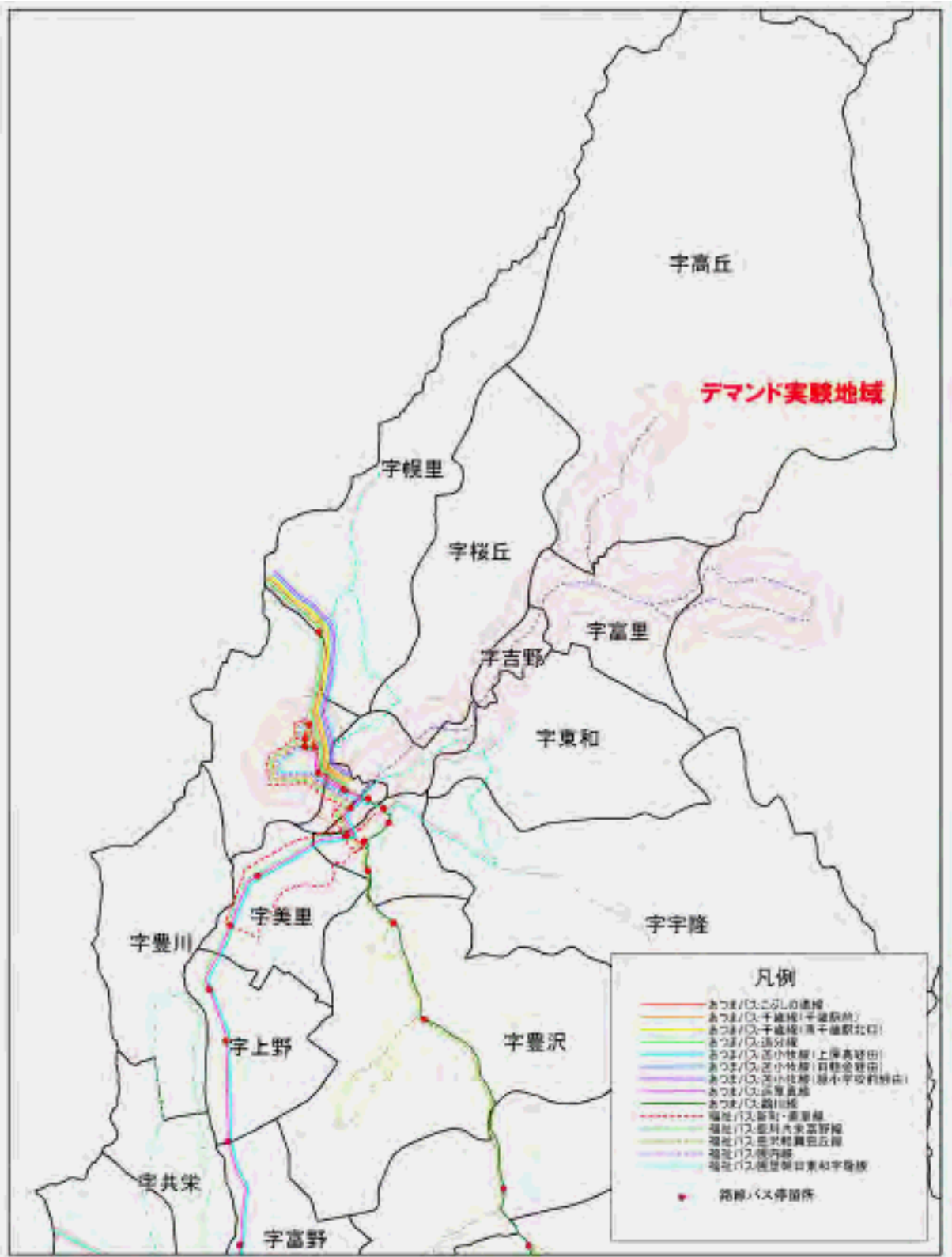


図 2-4 実証運行対象地区

### (3) 中心市街地における公共交通利用促進事業の実施

【実施主体：厚真町、厚真町商工会、厚真町商店街 計画期間：平成 23 年度～平成 24 年度】

厚真町において、中心市街地の衰退は著しく、空き店舗などが点在し、更なる空洞化が懸念されている。そこで、厚真町の中心市街地の活性化を図ることを目的に、地元商店街等と連携し、商業振興及び公共交通の利用促進に寄与する地域的取り組みを進める。

具体的には、休憩機能や情報提供機能を兼ねたバス待合所を整備し、地域の活性化を図る。

### (4) 公共交通の利用促進に向けた取り組み

【実施主体：厚真町、あつまバス（株）、厚真町商工会、厚真町 PTA 連合会

計画期間：平成 22 年度～平成 26 年度】

厚真町においては、自動車依存型の生活が定着しているが、今後、持続可能なバス交通を確保するためには、自動車からバスへの利用転換を促すことが必要である。

つまり、適切な情報提供や住民の公共交通に対する意識変容の促進等により、公共交通の利用者を増やすことが重要となってくる。

そこで、公共交通の利用促進を図るために、利用促進ツールの作成、小中学生を対象とした交通教育、ニュースレターの発行、シンポジウム・講演会等を実施する。

#### 利用促進ツールの作成

厚真町の公共交通の利用促進を図るために、自動車から公共交通への行動変容を促進する動機付け情報や、広報ツール（路線図、時刻表）を作成し、厚真町民に配布する。

#### 小中学生を対象とした交通教育の実施

厚真町内の小学校や中学校を対象に、「かしこいクルマの使い方」に関する授業を実施し、将来を担う子供や保護者に対して公共交通への意識向上や環境意識の促進を図る。

#### 公共交通に関するニュースレターの発行

厚真町の公共交通への取り組みを周知するためにニュースレターを発行し、事業への理解と認知度の向上を図る。

#### 公共交通に関するシンポジウム・講演会等

町民と共に地域の公共交通について考えるために、シンポジウムや講演会等を開催し、公共交通に対する意識の向上を図る。

## (5) 事業スケジュール

事業内容	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
1.持続可能な公共交通体系の構築に向けた実証運行の実施					
デマンド方式による循環福祉バスの実証運行の実施					
スクールバス及び既存路線バスの再編					
2.新たな交通システムの導入に向けた実証運行の実施					
3.中心市街地における公共交通利用促進事業の実施					
休憩機能や情報提供機能を兼ねたバス待合所の整備					
4.公共交通の利用促進に向けた取り組み					
利用促進ツールの作成					
小中学生を対象とした交通教育の実施					
公共交通に関するニューズレターの発行					
公共交通に関するシンポジウム・講演会等					

### 2.5 計画期間

本計画の期間は、平成22年度から平成26年度の5か年とする。

ただし、本計画を実行する中で、変更が必要となった場合には、見直しを行なうものとする。

### 2.6 その他計画の実施に関し町が必要と認める事項

この計画に定める各事業については、厚真町地域公共交通活性化協議会において連絡調整を行いつつ、実施するものとする。

### 3. 厚真町の概況

#### 3.1 位置、地形

厚真町は、勇払原野の東部に位置し、南北に細長い形をしており、大きく北部、中央部、南部に分けられ、北部は大半が山地の森林で、夕張山系に源をもつ二級河川厚真川とその支川が多くの谷を形成しているが、標高が400mを超える山地は由仁町や夕張市と境を接する一部に限られている。中央部は、なだらかな丘陵と平地からなり、町の中心となる市街地がある。南部は、勇払原野に属する平地が広がり、湖沼や湿原・湿地が点在し、苫小牧東部(工業)地域の一角を構成している。面積は404.56km<sup>2</sup>(東西17.3km・南北32.5km)で、北は空知支庁管内の由仁町、夕張市、東はむかわ町、北西は安平町、南西は苫小牧市と境界を接し、南は太平洋に面している。

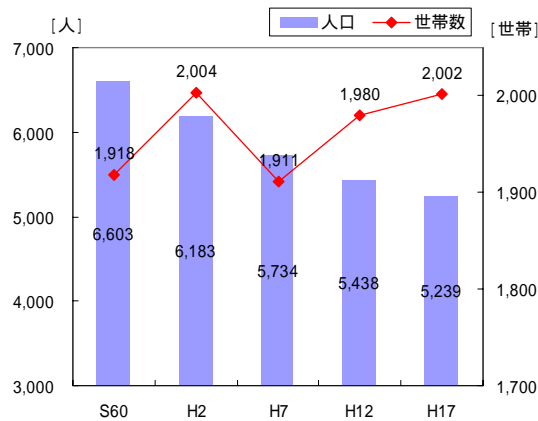


図 3-1 厚真町の位置

### 3.2 人口・世帯数

図 3-2は厚真町における昭和 60 年～平成 17 年の人口及び世帯数の推移を表したものである。昭和 60 年を基準年とすると、平成 17 年の人口は約 2 割減の 5,239 人となっている。しかし、世帯数においては、約 1 割増の 2,002 世帯となっており、核家族化が進行している状況である。

図 3-3は厚真町の行政区別の人口を表したものであるが、居住地域は広域に分散しており、低密度な居住形態となっている。



(出典：総務省統計局、国勢調査)

図 3-2 厚真町の人口・世帯数の推移



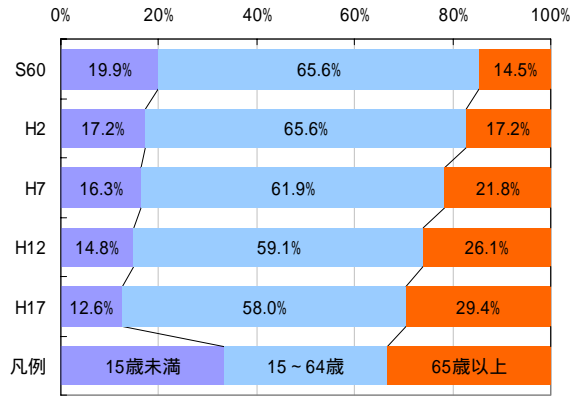
(資料：厚真町資料)

図 3-3 厚真町の行政区別人口



### 3.3 少子高齢化の状況

図 3-4は厚真町における昭和 60 年～平成 17 年の年齢階層別（3 区分）人口割合の推移を表したものである。昭和 60 年を基準とすると、平成 17 年においては 15 歳未満の人口が 7%減少、65 歳以上の人口が 15%増加となっており、少子高齢化が進行している状況である。



年齢階層	S60	H2	H7	H12	H17
15歳未満	人口 1,313 構成比率 19.9%	人口 1,065 構成比率 17.2%	人口 936 構成比率 16.3%	人口 806 構成比率 14.8%	人口 660 構成比率 12.6%
15～64歳	人口 4,332 構成比率 65.6%	人口 4,056 構成比率 65.6%	人口 3,549 構成比率 61.9%	人口 3,214 構成比率 59.1%	人口 3,038 構成比率 58.0%
65歳以上	人口 958 構成比率 14.5%	人口 1,062 構成比率 17.2%	人口 1,249 構成比率 21.8%	人口 1,418 構成比率 26.1%	人口 1,541 構成比率 29.4%
計	人口 6,603 構成比率 100.0%	人口 6,183 構成比率 100.0%	人口 5,734 構成比率 100.0%	人口 5,438 構成比率 100.0%	人口 5,239 構成比率 100.0%

（出典：総務省統計局、国勢調査）

図 3-4 年齢階層別（3 区分）人口割合の推移



（資料：厚真町資料）

図 3-5 行政区別 65 歳以上人口

### 3.4 地域公共交通の概要

厚真町には、JR 日高本線（浜厚真駅）道南バス（町内経由 3 路線）あつまバス（9 路線）循環福祉バス（10 路線）、スクールバス（7 路線）が公共交通として存在する。以下に概要を示す。

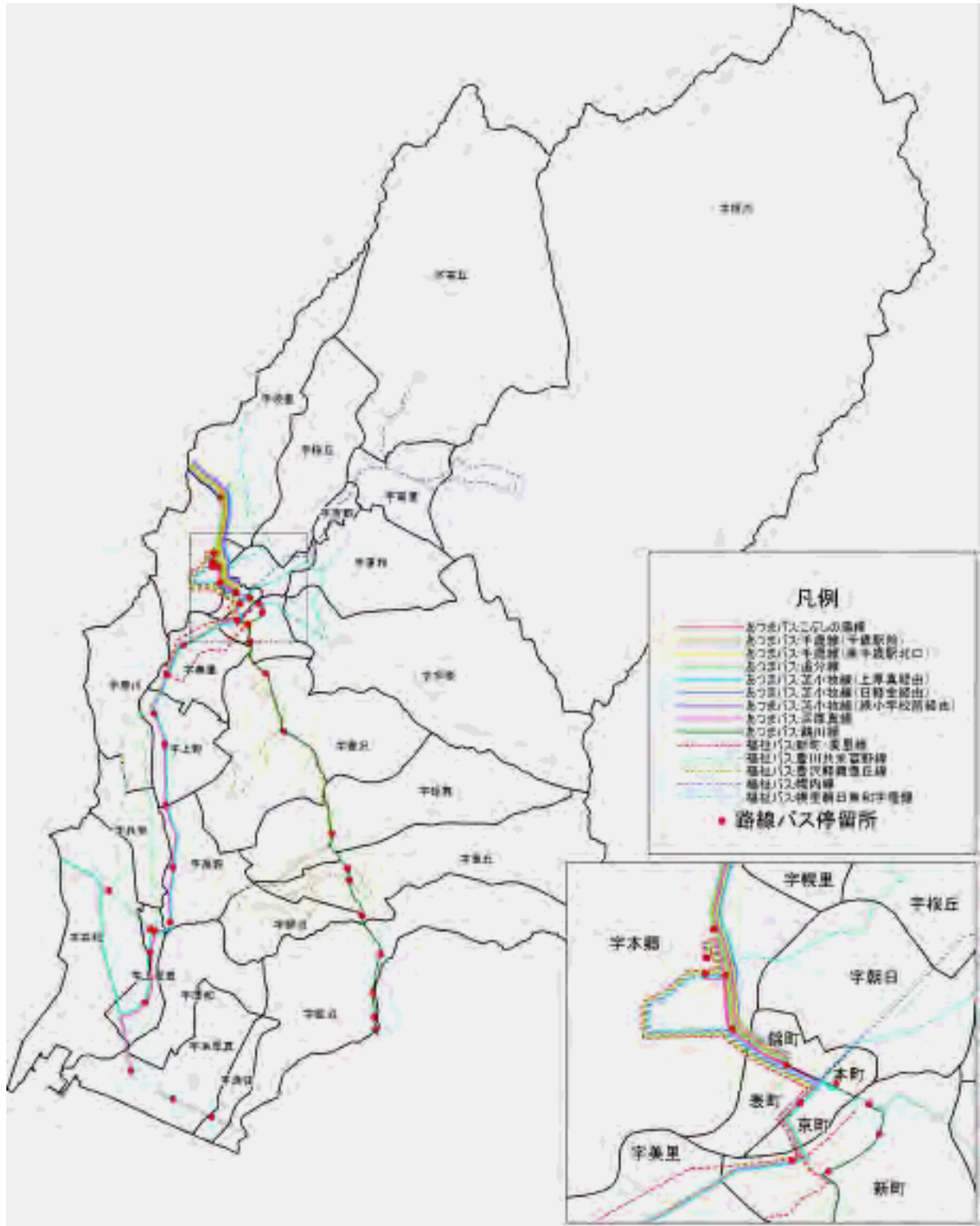


図 3-6 厚真町の公共交通

(1) 循環福祉バス

厚真町では、町が実施主体の循環福祉バス、スクールバスが運行されている。

図 3-7は平成 16 年度～平成 19 年度における循環福祉バス利用者の推移を表したものである。利用者は減少傾向である。年々1割程度の利用者の減少となっているが、平成 19 年度では平成 18 年度を基準とすると約 3 割減の 4,428 人となっている。また、一般の利用者も少ない状況であり、平成 19 年度においては 1 人となっている。

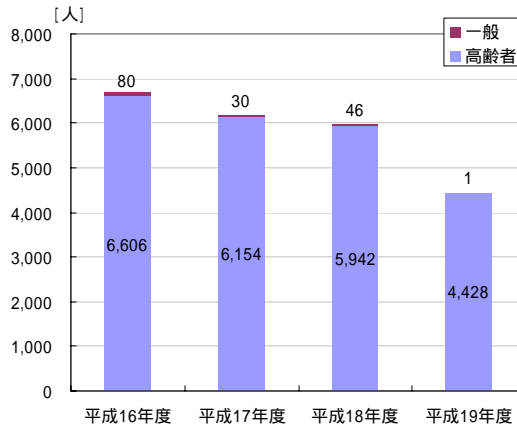


図 3-7 循環福祉バス利用者の推移

図 3-8は平成 16 年度～平成 19 年度における路線バスの補助金額を比較したものである。町の補助金負担額は、1,500 万円程度で推移しているが、微増傾向にある。

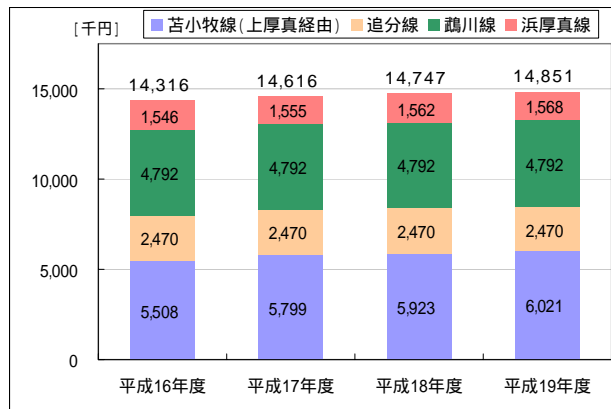


図 3-8 路線バス町補助金額の推移

(2) あつまバス

図 3-9は、平成 16 年度～平成 19 年度における循環福祉バスの運行委託金額（委託先：あつまバス）を比較したものである。年度によって差はあるが、850～930 万円程度となっている。

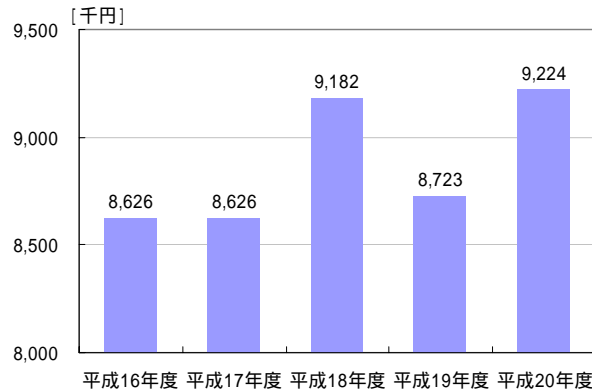


図 3-9 循環福祉バス運行委託金額の推移

(3) JR 日高本線

JR 日高本線は主に苫小牧市や札幌市、新千歳空港への移動に利用され、厚真町内には浜厚真駅が存在している。運行本数は苫小牧方面が 5 本、様似方面が 5 本となっている。

3.5 現況交通実態調査及び住民アンケート調査の概要

平成 21 年 10 月に実施した施設利用実態調査、バス利用実態調査及び平成 21 年 8～9 月に実施した厚真町の全世帯を対象とした住民アンケート調査の結果概要を以下に示す（詳細は参考資料参照）。

(1) 施設利用実態調査

施設利用実態調査の結果によると、利用交通手段は各施設とも自動車突出して多く、自動車依存型の生活が定着していることがうかがえる。

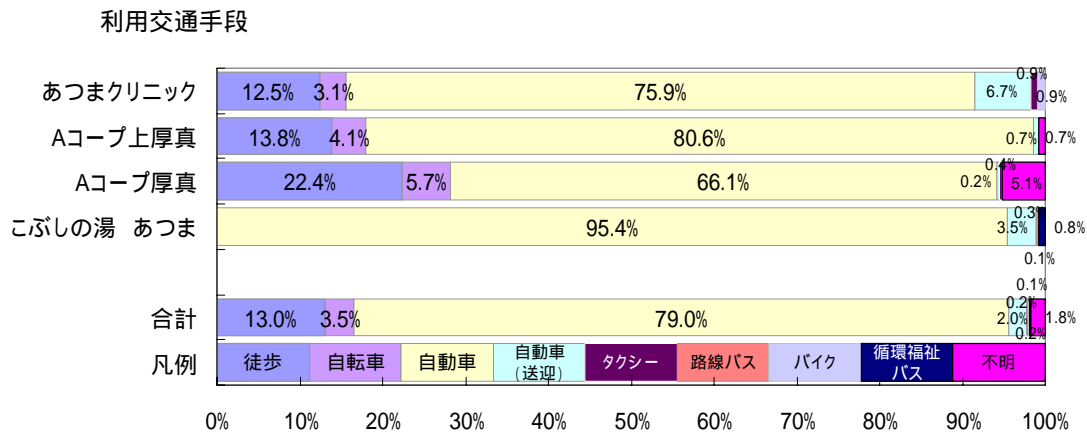


図 3-10 交通手段別施設利用状況

(2) バス利用実態調査

バス利用実態調査の結果を見ると、路線によっては乗降客数がない便も見られ、今後は利用者ニーズに即した効率的な運行改善を図ることが必要である。

また、バス利用目的については、買い物を主とした利用となっている傾向が見られる。

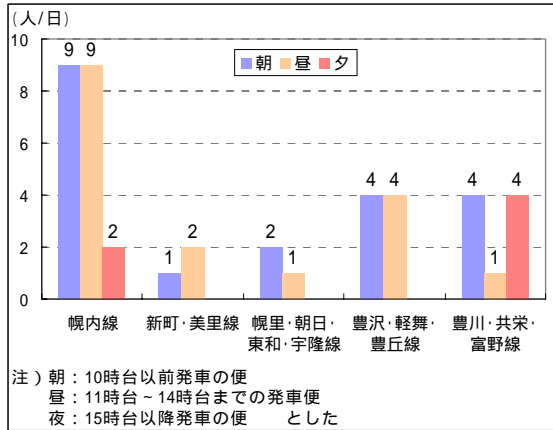


図 3-11 路線別バス利用者数

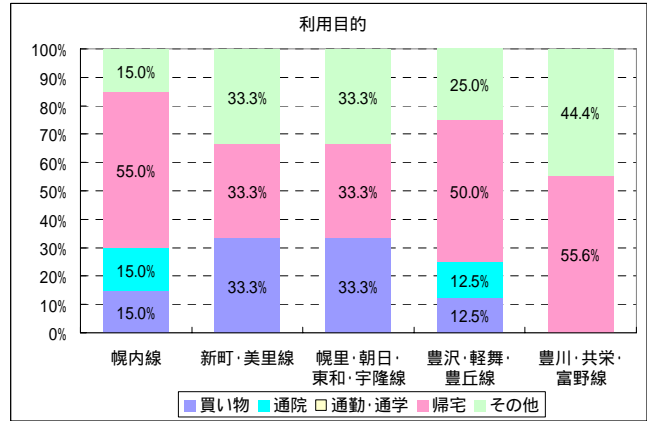


図 3-12 路線別バス利用者の目的構成比

### (3) 住民アンケート調査

住民アンケート調査で得られた結果の要点を以下に整理する。

#### 苫小牧市・厚真中心市街への移動が大部分を占める

買物においては苫小牧市及び厚真中心市街への移動がそれぞれ約 4 割となっている。通院行動（複数回答）に関しては、苫小牧市への移動が約 6 割で半数以上を占めており、厚真中心市街への移動は約 4 割となっており、他の地域への移動は 1 割に満たない。

#### バスの利用頻度は低い

バスの利用頻度は低く、「年に数回」利用する回答者が 4 割となっている。一方で、「週 3,4 回以上」のバス利用者は 1 割弱となっている。

しかし、バスの不便さが改善された際には、7 割の回答者がバスを利用する可能性がある。

#### 自動車への依存度が高い

バスを利用しない理由は、「他の交通手段（自動車）を利用する」が多くなっている。

自動車免許を持っている住民は約 7 割で、そのうち 9 割強が「自由に使える車がある」と回答している。買い物、通院時の利用交通手段については、自家用車を利用する割合が最も多い。

これらのことから、日常生活においては、自動車利用が極端に多く、自動車依存型の生活が定着していることがうかがえる。

自家用車を利用する理由としては、「出掛けたい時に掛けられる」が 7 割となっており、時間の自由に対する意識が高くなっている。

#### バスの必要意識は高い・バスの運行は見直しが必要

自動車を運転しているが、将来的に自動車の運転が困難になった場合には、7 割がバス利用を望んでおり、自動車に依存しながらもバスの必要意識は高い。

しかし、バス運行に対する町の対応としては、回答者の半数が一部見直すべきと考えている。

#### 新しい交通システムの利用は料金や乗る場所による

新しい交通システムが導入された場合、「予約運行型バス」、「乗合タクシー」をそれぞれ 3 割の回答者が利用したいと思っている。新しい交通システムを利用する際の判断基準としては、「料金」、「バス停まで歩く必要があるか、自宅まで迎えに来るか」をそれぞれ約 4 割の回答者が大いに気にしている。

### 3.6 厚真町における都市・交通課題の整理

厚真町の現況及び各調査結果から、厚真町における交通課題を整理する。

#### (1) 厳しい財政状況

町内には民間路線バス及び循環福祉バスが運行されているが、赤字経営を強いられており、効率的な運行体制の構築が必要となっている。

#### (2) 少子高齢化の進展

地域の少子高齢化が進む中、交通弱者の生活の足を確保することが急務となっており、住民ニーズに即した運行が必要となっている。

#### (3) 居住地域の分散

居住地域が広域に分散し低密度な居住形態となっているため、既存の公共交通でカバーしきれない交通空白・不便地域が存在している。

#### (4) バスの利用者が少ない

施設利用実態調査の結果によると、施設の近隣にバス停があるにも関わらず交通手段は徒歩や自転車、自動車が主となっており、バスの利用はほとんどない状況である。

#### (5) 自家用車への依存度が高い

自動車免許を持っている住民は約7割で、そのうち9割以上が「自由に使える車がある」と回答しており、また、買い物、通院時の利用交通手段も自家用車が最も多く依存度が高い傾向となっている。





## 4. 参考資料

### 4.1 施設利用実態調査

#### (1) 調査概要

##### 調査の背景

少子高齢化及び核家族化が進む中、町民の利便性向上、高齢者などの交通弱者に配慮した交通の確保、地域活性化等に対応していくための方策を検討することが喫緊の課題である。

これらの課題については、厚真町における地域公共交通のあり方や、さらなる地域公共交通の活性化を図るための方策の検討など、地域で主体的に考えていく必要がある。

そこで、バス路線の見直しやバス運行便数の再検討など、より便利なバスサービスを検討するための基礎資料を得るために、施設利用実態調査を実施する。

##### 調査の目的

厚真町内の調査対象施設において、どのような交通手段で来訪・帰宅しているのか、また、どのくらい的人数が施設を利用しているのか等を調査し、町内バスの運行計画を検討する上での基礎資料を得ることを目的とする。

##### 調査日時

調査日 平成 21 年 10 月 30 日（金）

調査時間帯 施設の開館時間から閉館時間まで

表 4-1 調査対象施設及び調査時間帯

分類	施設名称	施設所在地	施設営業時間	定休日	H18 データ		施設概要
					内訳	利用者数	
観光	こぶしの湯あつま	本郷 229-1	10:00～22:00	指定日	日帰り 温泉	99,967	公共の温浴 宿泊施設
商業	A コープ厚真店	錦町 10-2				データ なし	
	A コープ上厚真店	上厚真 240				データ なし	
医療	あつまクリニック	京町 15	月～土 9:00～12:00 月水金 14:00～17:00 火 14:30～17:00	日祝		データ なし	

利用者数資料：こぶしの湯あつま

調査対象箇所

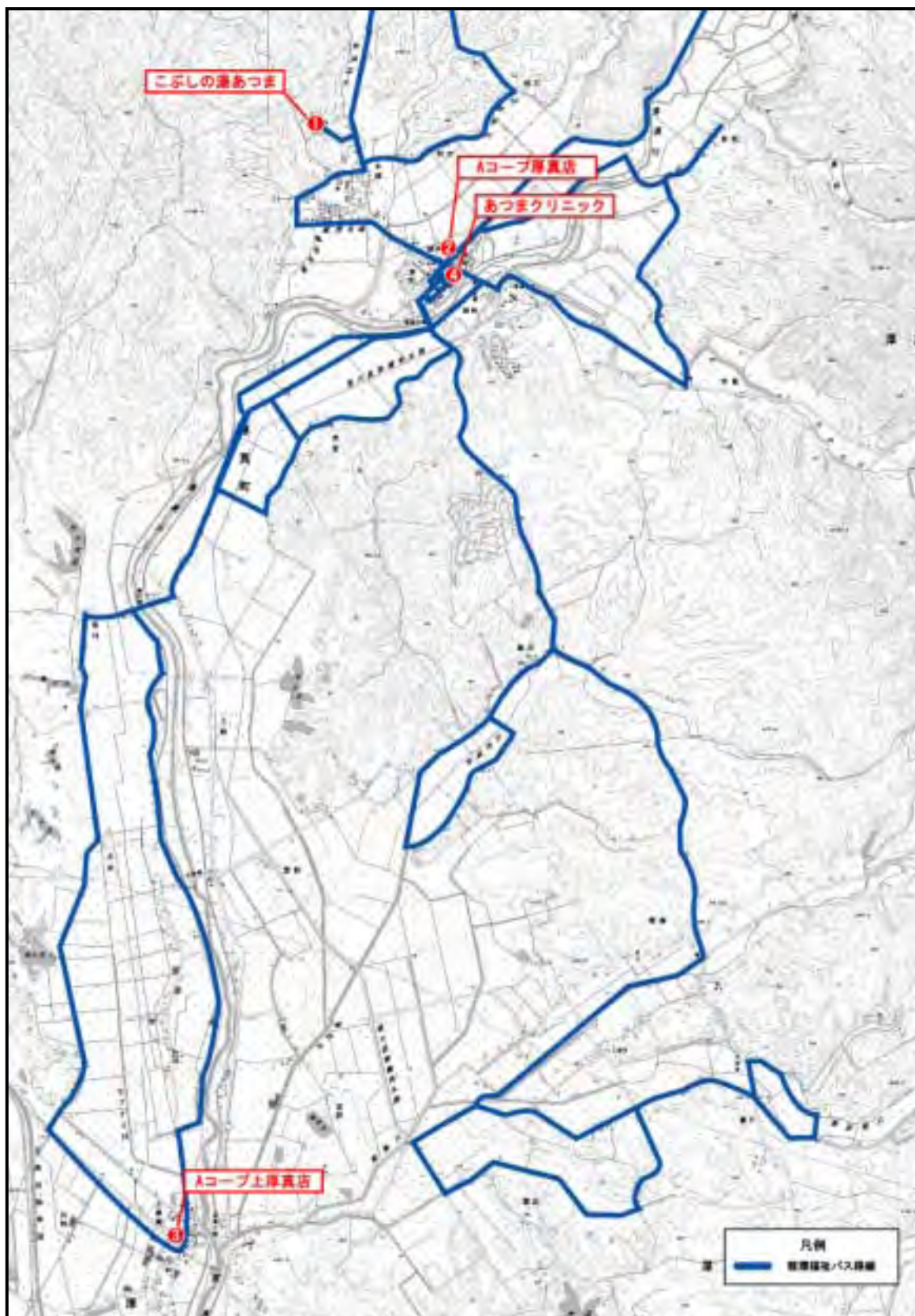


図 4-1 調査対象箇所

(2) 調査結果

施設別利用者数（出入合計）

図 4-2は施設別の利用者数の出入合計を表したものである。A コープ上厚真店の利用者数が最も多く、次いでA コープ厚真店という結果であった。

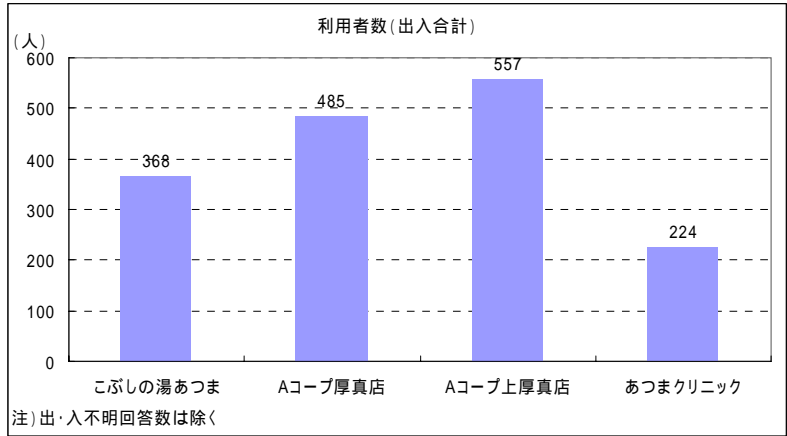


図 4-2 施設別利用者数（出入合計）

表 4-2 時間帯別施設利用状況

時間帯	施設利用状況											
	こぶしの湯あつま			Aコープ厚真店			Aコープ上厚真店			あつまクリニック		
	入	出	合計	入	出	合計	入	出	合計	入	出	合計
6:00 ~ 7:00												
7:00 ~ 8:00							5	5	10			
8:00 ~ 9:00							10	9	19			
9:00 ~ 10:00				32	20	52	24	24	48	28	21	49
10:00 ~ 11:00	21	5	26	33	33	66	39	37	76	10	22	32
11:00 ~ 12:00	9	9	18	33	27	60	24	22	46	22	17	39
12:00 ~ 13:00	30	20	50	22	23	45	24	28	52	0	8	8
13:00 ~ 14:00	9	14	23	25	23	48	22	18	40	12	0	12
14:00 ~ 15:00	15	16	31	30	23	53	21	22	43	14	21	35
15:00 ~ 16:00	20	20	40	30	20	50	22	22	44	12	9	21
16:00 ~ 17:00	20	8	28	27	29	56	30	27	57	10	15	25
17:00 ~ 18:00	18	24	42	24	22	46	32	28	60	0	3	3
18:00 ~ 19:00	21	15	36	5	4	9	16	20	36			
19:00 ~ 20:00	8	15	23				8	10	18			
20:00 ~ 21:00	17	18	35				4	4	8			
21:00 ~ 22:00	0	16	16									
日合計	188	180	368	261	224	485	281	276	557	108	116	224

### こぶしの湯あつま

こぶしの湯あつまにおいては、温浴・宿泊施設ということで滞在時刻が長く、施設を出る時刻にばらつきがある。交通手段は自動車（自分で運転または同乗）に特化している。

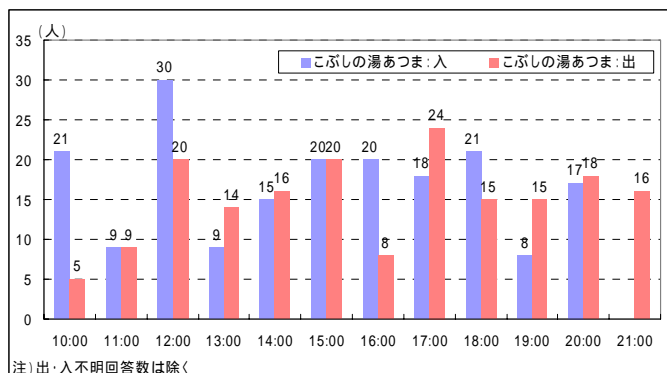


図 4-3 時間帯別利用者数（こぶしの湯あつま）

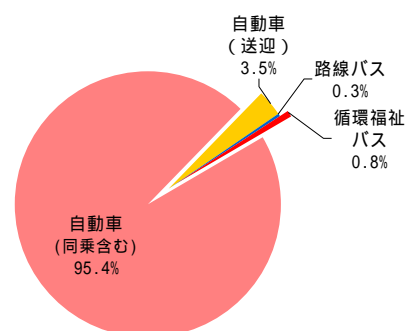


図 4-4 交通手段分担率（こぶしの湯あつま）

### A コープ厚真店

“入”では12～13時台で利用者が少なくなっているが、一日を通して利用者が多くなっている。“出”では10時台及び18時台が多くなっている。交通手段は自動車（自分で運転または同乗）が多くなっており、また、徒歩も約2割ほど見られた。

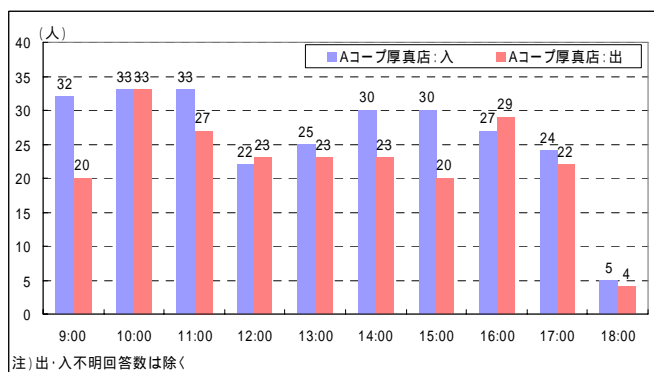


図 4-5 時間帯別利用者数（A コープ厚真店）

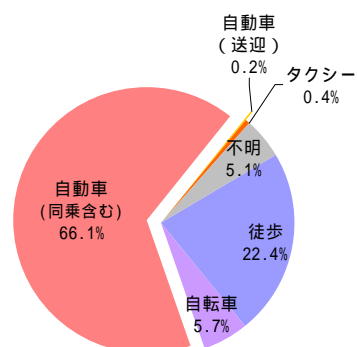


図 4-6 交通手段分担率（A コープ厚真）

### A コープ上厚真店

“入”及び“出”ともに10時台、16～17時台の利用者が多かった。交通手段は自動車（自分で運転または同乗）が多くなっており、また、徒歩も約2割ほど見られた。

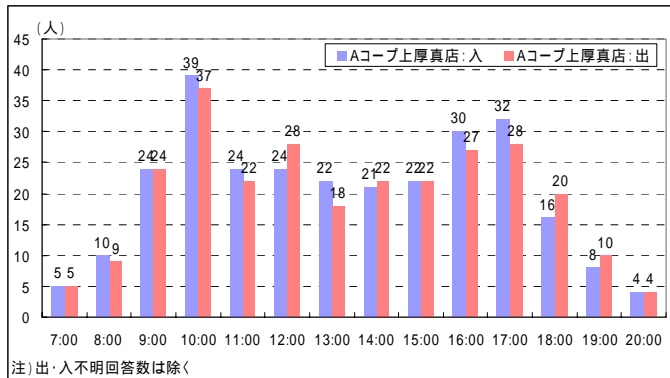


図 4-7 時間帯別利用者数 (ほろしん温泉)

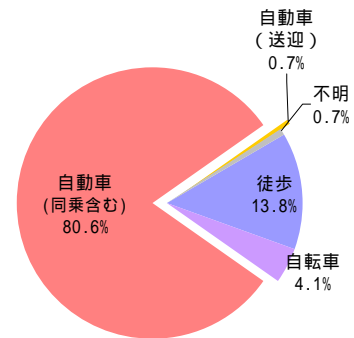


図 4-8 交通手段分担率 (A コープ上厚真)

### あつまクリニック

“入”では9時台及び11時台、“出”では、9～10時台と14時台の利用者が多くなっていた。交通手段は、自動車（自分で運転または同乗）が多く、自動車（送迎）も約1割ほど見られる。

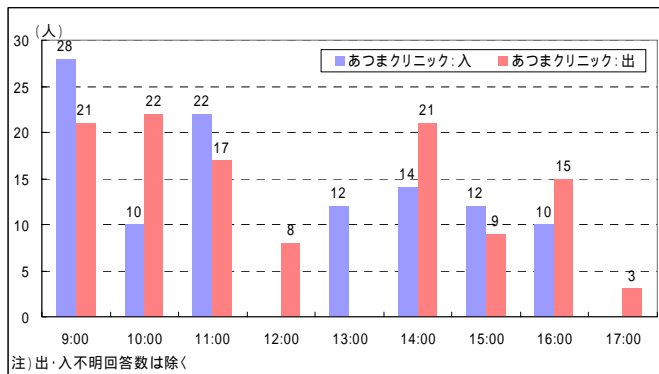


図 4-9 時間帯別利用者数 (あつまクリニック)

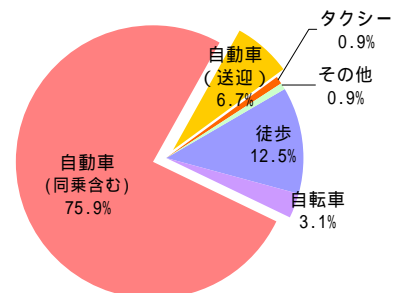


図 4-10 交通手段分担率 (あつまクリニック)

## 4.2 バス利用実態調査

### (1) 調査概要

#### 調査の背景

過疎化・高齢化が進む中、地域公共交通を維持・確保し、高齢者の通院・買い物の外出対策、中心市街地の活性化、交通空白・不便地域の解消など、これらの地域課題に対応していくための方策を検討していくことが、喫緊の課題である。

そこで、バス路線の見直しやバス停の位置の再検討など、より便利なバスサービスを検討するための基礎資料を得るために、バス利用実態調査を実施する。

#### 調査の目的

バスの利用者属性（性別・年齢等）やバス停別の乗降者数、乗車区間等のバス利用実態を把握することを目的とする。

#### 調査日時

調査日 平成 21 年 10 月 29 日（木）・10 月 30 日（金）

曜日によってバスの運行ルートが異なるため

調査時間帯 循環福祉バスの運行時間帯（概ね 8：00～18：00）

厚真町循環福祉バスの運行状況の概要を以下に示す。

表 4-3 循環福祉バスの運行状況

路線番号	路線名	便数	起点	経由地	終点	月	火	水	木	金	土	備考
1	幌内線	1	あつまバス本社	高丘生活会館	スポーツセンター前							
		1	あつまバス本社	幌内生活会館	スポーツセンター前							
2	幌内線	1	こぶしの湯	高丘生活会館	こぶしの湯							
		1	こぶしの湯	高丘生活会館	スポーツセンター前							
		1	こぶしの湯	幌内生活会館	こぶしの湯							
		1	こぶしの湯	幌内生活会館	スポーツセンター前							
3	幌里・朝日東和・宇隆線	1	旧幌里小学校	東和生活会館	こぶしの湯							
		1	こぶしの湯	東和生活会館	こぶしの湯							
4	幌里・朝日東和・宇隆線	1	こぶしの湯	東和生活会館	こぶしの湯							幌里地区は運行しない
		1	こぶしの湯	東和生活会館	こぶしの湯							
5	幌里・朝日東和・宇隆線	1	こぶしの湯	東和生活会館	あつまバス待合室							
		1	こぶしの湯	東和生活会館	あつまバス待合室							幌里地区は運行しない
6	新町・美里線	1	町民広場入口	美里生活会館	スポーツセンター前							
		2	こぶしの湯	美里生活会館	こぶしの湯							
7	豊沢・軽舞・豊丘線	1	豊丘マナビィ	豊沢マナビィ	スポーツセンター前							
		1	こぶしの湯	豊沢マナビィ	豊丘マナビィ							
		1	豊丘マナビィ	鯉沼生活会館	スポーツセンター前							
		1	こぶしの湯	鯉沼生活会館	豊丘マナビィ							
8	豊沢・軽舞・豊丘線	1	こぶしの湯	豊丘マナビィ	こぶしの湯							
		1	こぶしの湯	鯉沼生活会館	こぶしの湯							
9	豊川・共栄線	1	豊川	上厚真・富野	こぶしの湯							
		1	こぶしの湯	上厚真・富野	豊川生活会館							
		1	豊川	上厚真	こぶしの湯							
		1	こぶしの湯	上厚真	豊川生活会館							
10	豊川・共栄線	1	こぶしの湯	上厚真・富野	こぶしの湯							
		1	こぶしの湯	上厚真	こぶしの湯							



### 調査対象路線

幌内線、新町・美里線、幌里・朝日・東和・宇隆線、豊沢・軽舞・豊丘線、豊川・共栄・富野線の計5路線、全便を対象とする。

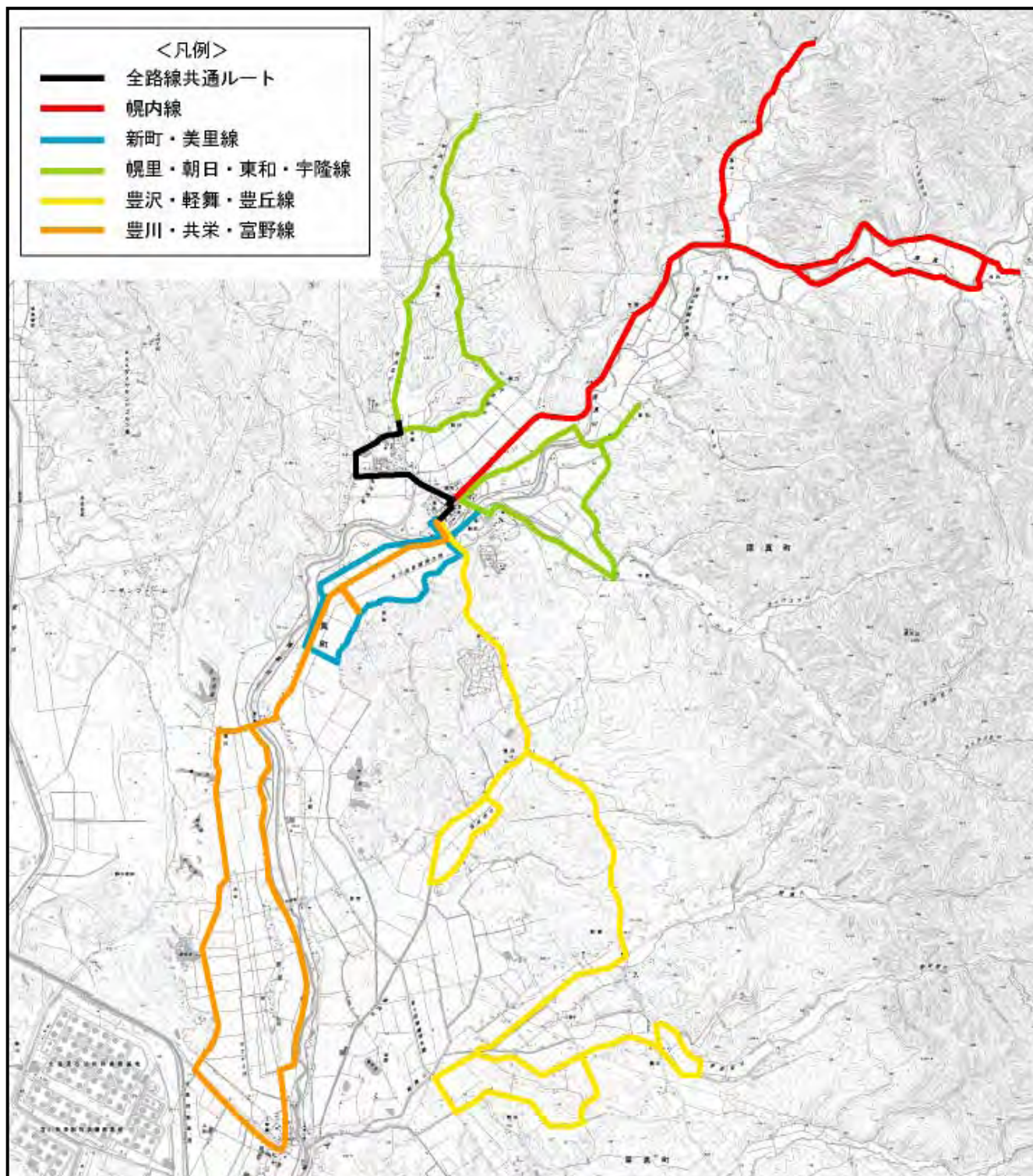


図 4-11 調査対象路線

(2) 調査結果

バス利用状況

バス利用状況の結果を表 4-4に示す。最も利用者が多い路線は幌内線であり、一日あたりの利用者数は 20 人であった（平均乗車密度は 6.7 人/便）。図 4-13はバス利用者の目的構成比を表したものとなっており、路線によって差があるものの、買物・帰宅・その他での利用が主となっている。

表 4-4 バス利用状況

時間帯	バス利用者状況									
	幌内線		新町・美里線		幌里・朝日・東和・宇隆線		豊沢・軽舞・豊丘線		豊川・共栄・富野線	
	3便		3便		3便		3便		3便	
	便	利用者数	便	利用者数	便	利用者数	便	利用者数	便	利用者数
6:00 ~ 7:00										
7:00 ~ 8:00	7:55	9					7:50	4		
8:00 ~ 9:00									8:55	4
9:00 ~ 10:00			9:05	1	9:33	2				
10:00 ~ 11:00										
11:00 ~ 12:00	11:00	9					11:00	4		
12:00 ~ 13:00			12:15	2	12:54	1			12:49	1
13:00 ~ 14:00										
14:00 ~ 15:00										
15:00 ~ 16:00			15:10	0	15:39	0			15:50	4
16:00 ~ 17:00	16:40	2					16:45	0		
17:00 ~ 18:00										
18:00 ~ 19:00										
19:00 ~ 20:00										
20:00 ~ 21:00										
21:00 ~ 22:00										
日合計	合計	20	合計	3	合計	3	合計	8	合計	9

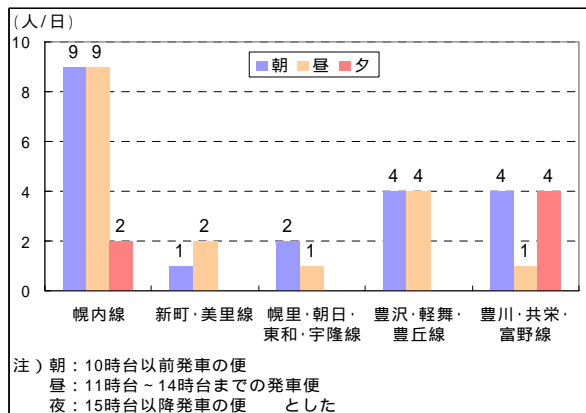


図 4-12 路線別バス利用者数

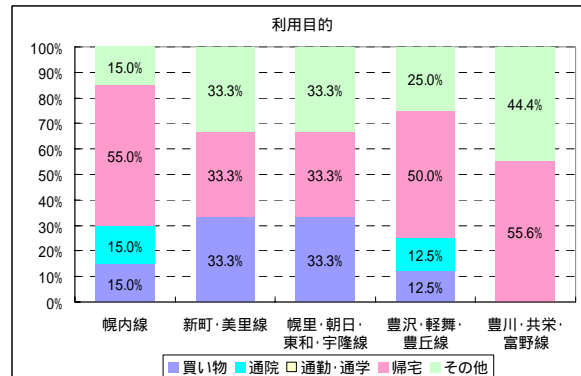


図 4-13 路線別バス利用者数の目的構成比



バス利用 OD

図 4-14は幌内線の乗車区間を表した OD 表である。乗車は「あつまバス待合所」と「富里分岐路」からが多く、降車は「幌内生活会館」と「市街地(東電機商会)」が多くなっている。

幌内線 (こぶしの湯 あつま こぶしの湯 あつま) 合計		降 車																				合 計									
		こぶしの湯 あつま	あつまバス本社	スポーツセンター前	あつまバス待合所	市街地(中島食堂横)	ケアセンターゆくり	桜丘生活会館前	吉野生活会館前	高丘入口	松平宅前	伴一雄宅前	伴一雄宅前	高丘生活会館	伴一雄宅前	松平宅前	高丘入口	富里分岐路	幌内・新保宅前	幌内生活会館	高丘入口		吉野生活会館前	桜丘生活会館前	あつまバス待合所	市街地(東電機商会)	ケアセンターゆくり	スポーツセンター前	こぶしの湯 あつま		
乗車	こぶしの湯 あつま	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	あつまバス本社		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	スポーツセンター前			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	あつまバス待合所				0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	
	市街地(中島食堂横)					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	ケアセンターゆくり						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	桜丘生活会館前							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	吉野生活会館前								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	高丘入口									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
	松平宅前										0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	伴一雄宅前											0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	高丘生活会館												0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	伴一雄宅前													0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	松平宅前														0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	高丘入口															0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	富里分岐路																	0	0	0	0	2	3	1	0	0	0	0	6	0	
	幌内・新保宅前																		0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	
	幌内生活会館																			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	高丘入口																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	吉野生活会館前																					0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	桜丘生活会館前																						0	0	0	0	0	0	0	0	0
	あつまバス待合所																							0	0	0	0	0	0	0	0
	市街地(東電機商会)																								0	0	0	0	0	0	0
	ケアセンターゆくり																									0	0	0	0	0	0
	スポーツセンター前																										0	0	0	0	0
	こぶしの湯 あつま																											0	0	0	0
合計		0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	5	0	0	0	5	3	1	0	0	20		

図 4-14 幌内線(日合計)

図 4-15は新町・美里線の乗車区間を表した OD 表である。「あつまバス待合所」、「美里生活会館前」、「こぶしの湯あつま」での乗車・降車が見られる。

新町・美里線 (こぶしの湯 あつま こぶしの湯 あつま) 合計		降 車											合 計		
		こぶしの湯 あつま	スポーツセンター前	あつまバス待合所	市街地(中島食堂横)	ケアセンターゆくり	町民広場入口	美里生活会館前	美里・小崎宅横	美里・北川宅前	ケアセンターゆくり	市街地(中島食堂横)		あつまバス待合所	スポーツセンター前
乗車	こぶしの湯 あつま	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
	スポーツセンター前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	あつまバス待合所			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	市街地(中島食堂横)				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ケアセンターゆくり					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	町民広場入口						0	0	0	0	0	0	0	0	0
	美里生活会館前							0	0	0	0	1	0	0	1
	美里・小崎宅横								0	0	0	0	0	0	0
	美里・北川宅前									0	0	0	0	0	0
	ケアセンターゆくり										0	0	0	0	0
	市街地(中島食堂横)											0	0	0	0
	あつまバス待合所												0	0	0
	スポーツセンター前													0	0
こぶしの湯 あつま														0	
合計		0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3

図 4-15 新町・美里線(日合計)

図 4-16は幌里・朝日・東和・宇隆線の乗車区間を表した OD 表である。「あつまバス待合所」での乗車及び降車がみられる。

幌里・朝日・東和・宇隆線 (旧幌里小中学校 こぶしの湯 あつま) 合計	降 車																										合 計				
	旧幌里小中学校	幌里生活館前	幌里・保科宅前	桜丘・加勢宅前	こぶしの湯 あつま	本郷バス停	スポーツセンター前	桜丘・加勢宅前	幌里・保科宅前	幌里生活館前	旧幌里小中学校	幌里生活館前	こぶしの湯 あつま	スポーツセンター前	ケアセンターゆくり	市街地(中島食堂横)	あつまバス待合所	朝日・高山宅前	東和生活会館前	宇隆・小納谷宅前	宇隆生活会館下	あつまバス待合所	市街地(中島食堂横)	ケアセンターゆくり	スポーツセンター前	本郷バス停		こぶしの湯 あつま			
旧幌里小中学校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
幌里生活館前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
幌里・保科宅前			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
桜丘・加勢宅前				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
こぶしの湯 あつま					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
本郷バス停						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
スポーツセンター前							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
桜丘・加勢宅前								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
幌里・保科宅前									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
幌里生活館前										0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
旧幌里小中学校											0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
幌里生活館前												0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
こぶしの湯 あつま													0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
スポーツセンター前														0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ケアセンターゆくり															0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
市街地(中島食堂横)																0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
あつまバス待合所																	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
朝日・高山宅前																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
東和生活会館前																			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
宇隆・小納谷宅前																				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宇隆生活会館下																					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
あつまバス待合所																						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
市街地(中島食堂横)																							0	0	0	0	0	0	0	0	0
ケアセンターゆくり																								0	0	0	0	0	0	0	0
スポーツセンター前																									0	0	0	0	0	0	0
本郷バス停																										0	0	0	0	0	0
こぶしの湯 あつま																											0	0	0	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3

図 4-16 幌里・朝日・東和・宇隆線(日合計)



## 4.3 住民アンケート調査

### (1) 調査概要

#### 調査目的

厚真町民の交通行動や地域交通へのニーズ、また、新たな交通システムの利用可能性などを把握するためにアンケート調査を実施し、バス路線の見直しやサービス改善に向けた検討を行う際の基礎資料を得ることを目的とする。

#### 調査対象

厚真町内の全世帯(約2,000世帯)を対象にアンケート調査を実施。調査票は各世帯人数分を配付。

#### 調査実施方法

自治会に依頼しアンケート調査票を配布。返信用封筒により郵送回収。

#### 調査内容

厚真町民の交通行動やバス交通に対するニーズを把握するために、町内の全世帯を対象にアンケート調査を実施する。

##### 1)個人属性

性別、年齢、職業、住所、自動車免許の有無、自由に利用できる車の有無、自動車の運転が困難になった場合の移動について、自宅から最も近いバス停までの距離

##### 2)バスの利用状況について

バスの利用頻度や、バスを利用しない理由、今後のバスの利用可能性を把握する。

##### 3)バスの満足度について

現状のバスに対する満足度を把握するために、運行便数・運行時間帯・運行ルート・運賃・総合的なバスサービスの内容について5段階評価の設問を設定する。

##### 4)交通行動について

厚真町民の交通行動を把握するために、目的別(買い物、通院)の外出頻度や利用交通手段などの設問項目を設ける。

##### a) 買い物

・外出頻度、外出する曜日、目的地(施設名)、利用交通手段、その交通手段を利用する理由

##### b) 通院

・外出頻度、外出する曜日、目的地(施設名)、利用交通手段、その交通手段を利用する理由

##### 5)予約運行型バス・乗合タクシーについて

新たな交通システム(予約運行型バス・乗合タクシー)の利用可能性及び、新たな交通システムの利用可否に関する判断基準を把握する。

##### 6)バスに対する意見や要望について

(2) 調査結果

回収率

地域別におけるアンケート調査票の回収数及び回収率を以下に示す。調査票の配布部数は6,000部(全世帯に3部ずつ)、回収数は979票であった。

表 4-5 アンケート調査票の回収状況

区分	地域	回答者数	人口	回収率
北部地区	幌内	54	125	43.2%
	富里	14	95	14.7%
	高丘	27	66	40.9%
	吉野	24	49	49.0%
	桜丘	12	55	21.8%
	幌里	8	91	8.8%
	東和	32	100	32.0%
	小計	171	581	29.4%
厚真市街地	京町	34	177	19.2%
	表町	61	404	15.1%
	錦町	12	64	18.8%
	本町	31	104	29.8%
	小計	138	749	18.4%
中部地区	朝日	31	151	20.5%
	本郷	122	669	18.2%
	新町	86	344	25.0%
	美里	27	121	22.3%
	上野	8	98	8.2%
	豊川	20	109	18.3%
	豊沢	63	283	22.3%
	宇隆	33	139	23.7%
	小計	390	1,914	20.4%
上厚真市街地	上厚真	84	537	15.6%
南部地区	富野	25	126	19.8%
	共栄	26	111	23.4%
	厚和	8	77	10.4%
	共和	41	191	21.5%
	浜厚真	8	73	11.0%
	小計	108	578	18.7%
南部地区	鯉沼	9	73	12.3%
	鹿沼	20	174	11.5%
	豊丘	12	115	10.4%
	軽舞	20	189	10.6%
	小計	61	551	11.1%
地域不明		27	-	-
合計		979	4,910	19.9%
調査対象人口(15歳以上)			4,382	22.3%

人口は平成21年8月31日時点住民基本台帳

個人属性

1)性別及び年齢

回答者の性別及び年齢の割合を図 4-19、図 4-20に示す。性別においては、男女別でほぼ同じ割合となっており、年齢別においては、50歳以上の合計が8割近くを占める結果であった。

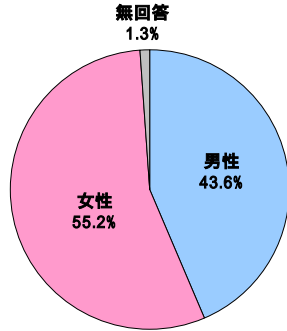


図 4-19 性別 (N=979)

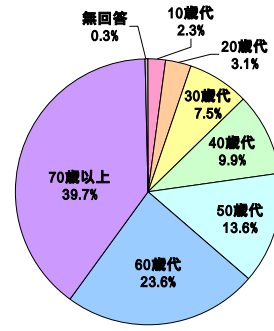


図 4-20 年齢 (N=979)

2)職業

回答者の職業においては、“無職”が26.9%と最も多く、次いで、“農林業”が19.1%、“主婦”が19.0%という結果であった。

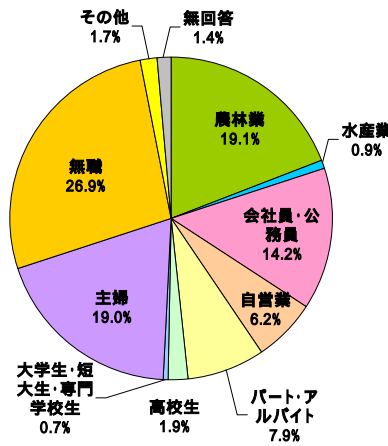


図 4-21 職業 (N=979)

3)居住地

回答者の居住地においては、“本郷”が122件と最も多く、次いで、“新町”が86件、“上厚真”が84件という結果であった。

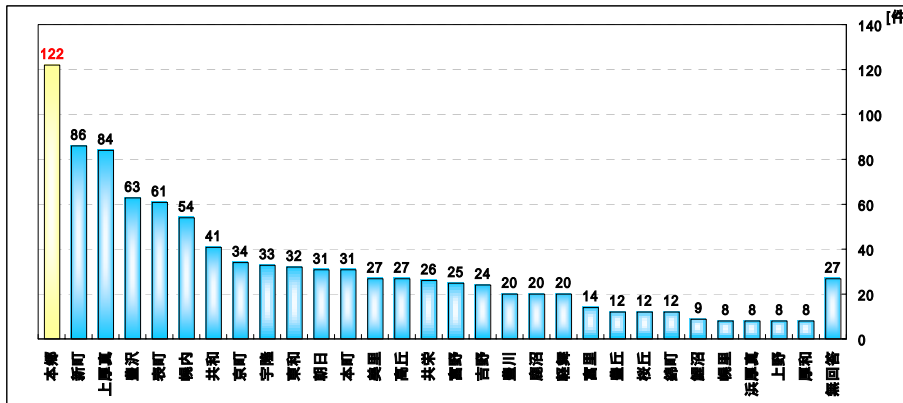


図 4-22 居住地 (N=979)

#### 4)自動車免許の有無及び自由に利用できる車の有無

回答者の自動車免許の有無においては、69.3%が“持っている”と回答しており、そのうち、“自由に利用できる車がある”の回答は96.0%という結果であった。

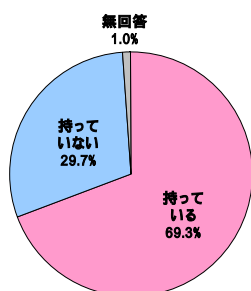


図 4-23 自動車免許の有無 (N=979)

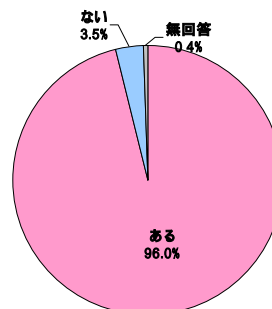


図 4-24 自由に利用できる車の有無 (N=678)

#### 5)将来的に自動車の運転が困難になった場合について

“現在、自動車を運転しているが、将来的に自動車の運転が困難になった場合について”の設問に対する結果を以下に示す。“バスなどの公共交通を利用する”が71.0%と最も多く、次いで、“家族や知り合いに送迎してもらう”が20.2%という結果であった。

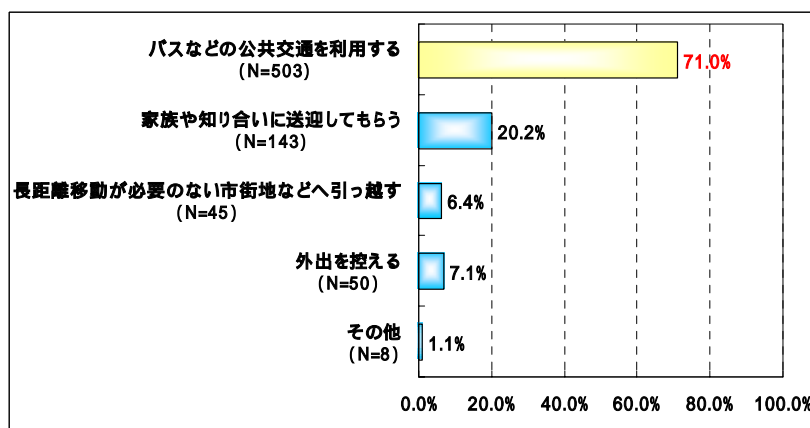


図 4-25 将来的に自動車の運転が困難になった場合について (複数回答含む)

#### 6)自宅から最も近いバス停までの距離

自宅から最も近いバス停までの距離においては、“300m以上”が最も多く、次いで、“家の近くにバス停はない”という結果であった。また、“バス停を近いと感じますか”の設問に対しては、300m以上になると、半数以上の人が高遠と感じる傾向がうかがえた。

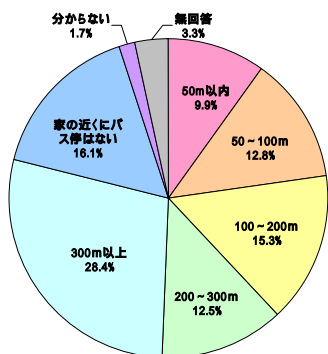


図 4-26 バス停までの距離 (N=979)

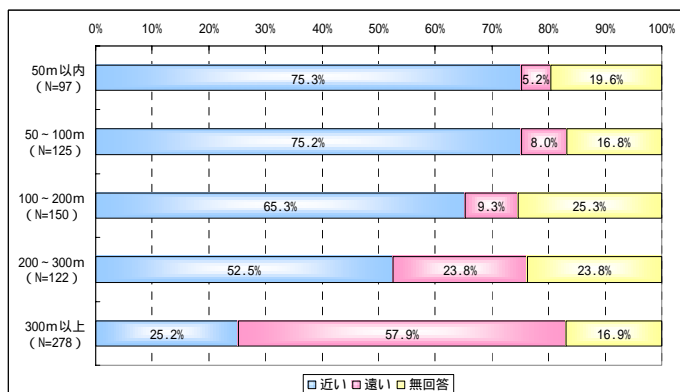


図 4-27 バス停までの距離について

バスの利用状況について

1)よく使うバスについて

よく使うバスについては、“バスは使わない”という回答が 51.5%と最も多く、次いで、“あつまバス”が 29.5%という結果であった。

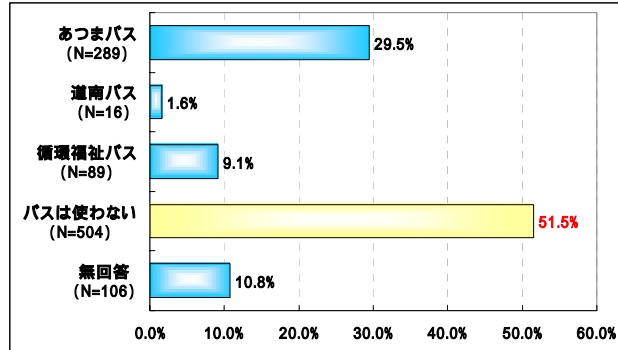


図 4-28 よく使うバスについて (N=979)

また、“バスは使わない”の回答の内訳を、年齢別、及び自動車免許の有無で分類したものが、図 4-29、図 4-30である。年齢別では 60 歳代が 27.0%と最も多くなっており、60 歳代以上で約半数を占めている。また、自動車免許の有無では、“ある”の回答が大部分を占める結果であった。

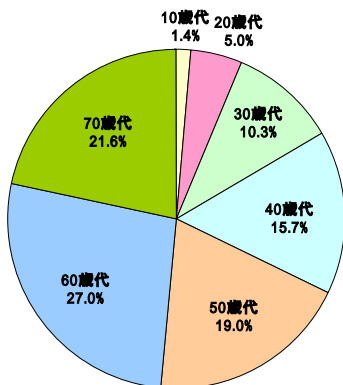


図 4-29 年齢別  
(バスは使わない、N=504)

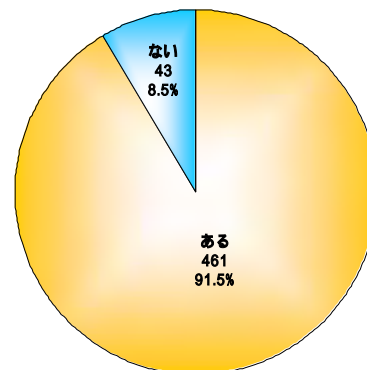


図 4-30 自動車免許の有無  
(バスは使わない、N=504)

2)バスの利用頻度 (バスを利用している方のみ回答)

バスの利用頻度については、“年に数回”が 36.9%と最も多く、次いで、“月に1,2回”が 27.2%という結果であった。

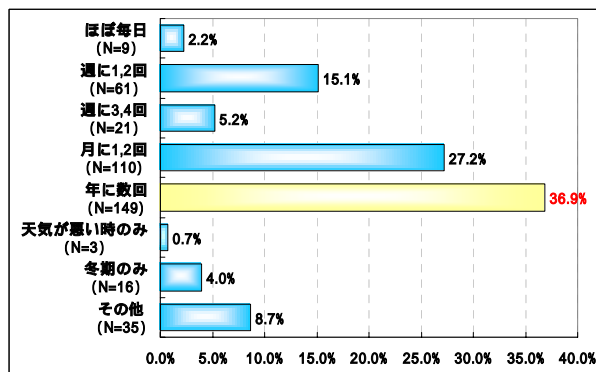


図 4-31 バスの利用頻度 (N=404)



### 3)バスを利用していない理由（バスを利用していない方のみ回答）

バスを利用していない理由としては、“他の交通手段を利用する”が大部分を占める結果となっていた。また、バスを利用しない理由が解消された場合については、“バスを主な交通手段にする”、“たまにバスを利用する”を合わせると、約7割の回答者がバスを利用する可能性があることが分かった。

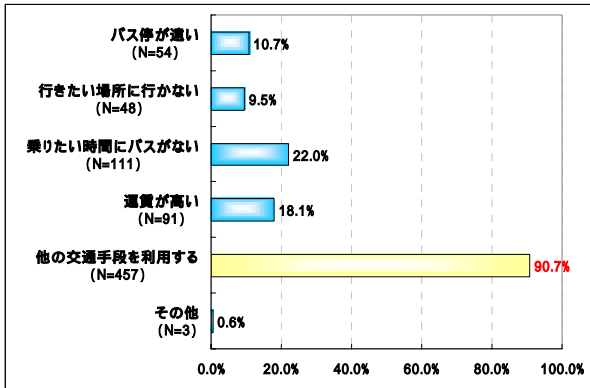


図 4-32 バスを利用していない理由 (N=504)

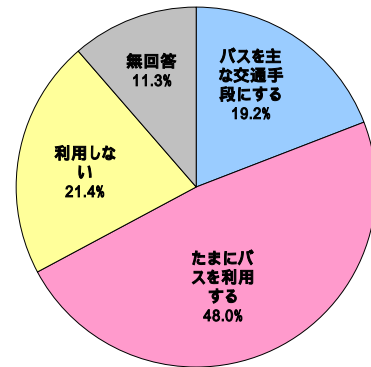


図 4-33 理由が解消された場合 (N=504)

### 4)バスに対する満足度について

バスに対する満足度については、“運行ルート”に関する不満の割合がやや低くなっているが、他の項目については、約4割が“やや不満・不満”という結果であった。

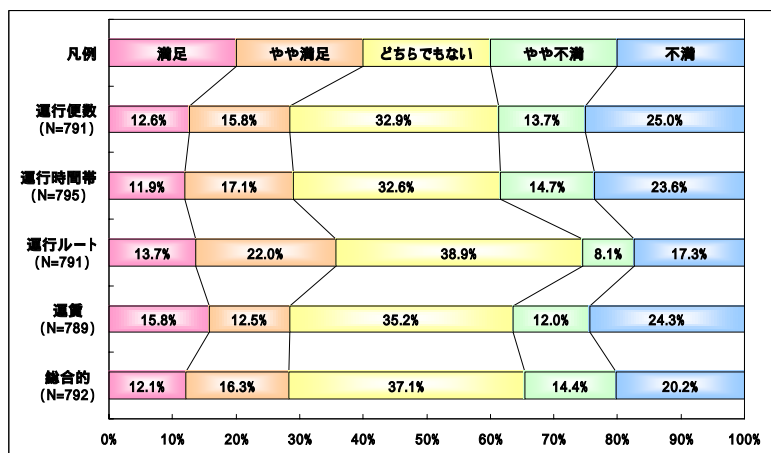


図 4-34 バスに対する満足度

地区別における運行便数に対する満足度を表したものが図 4-35である。北部地区の満足度が最も高く、次いで、南部地区 という結果であった。

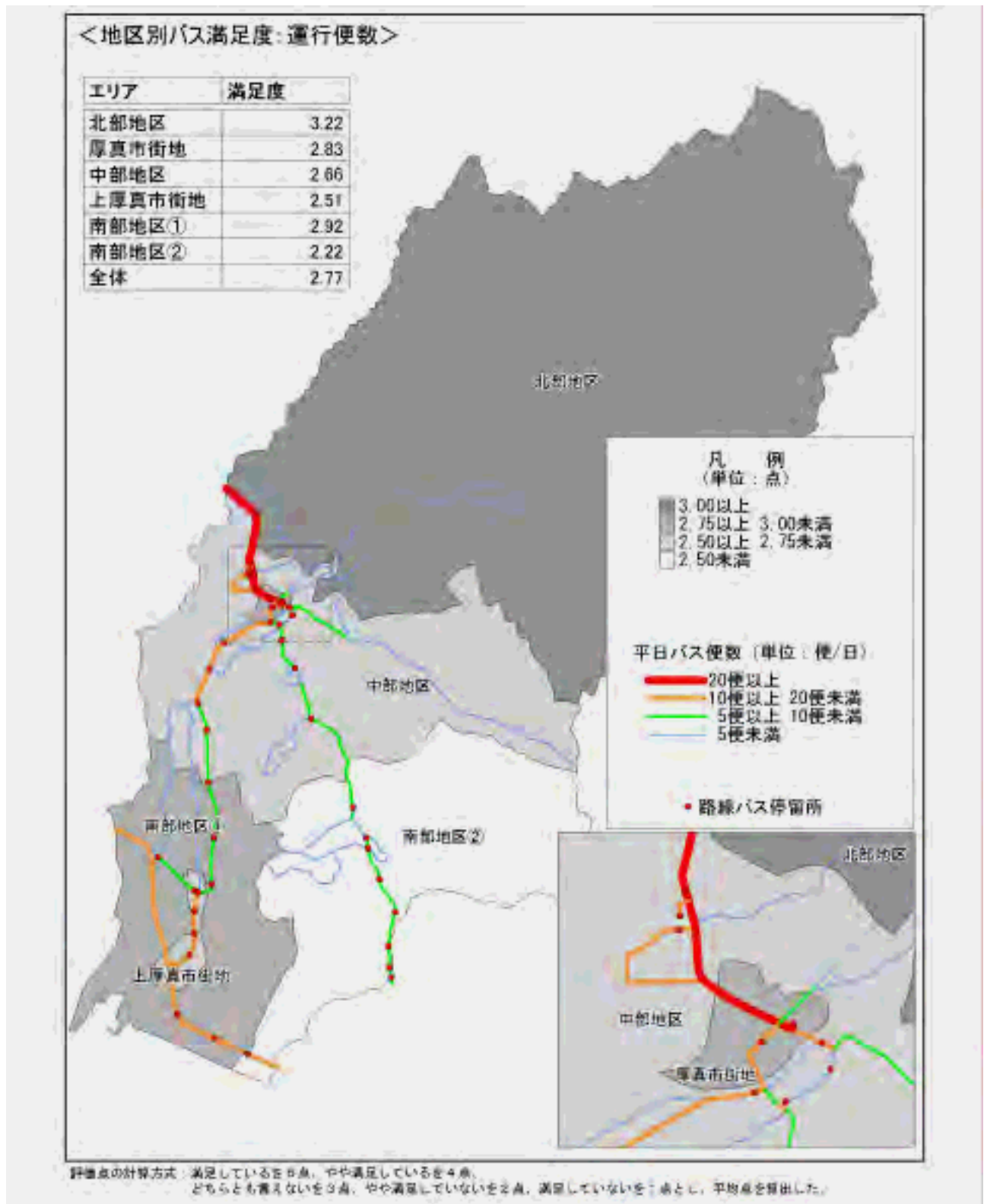


図 4-35 運行便数に対する満足度 (地区別)

地区別における運行時間帯に対する満足度を表したものが図 4-36である。北部地区の満足度が最も高く、次いで、南部地区 という結果であった。

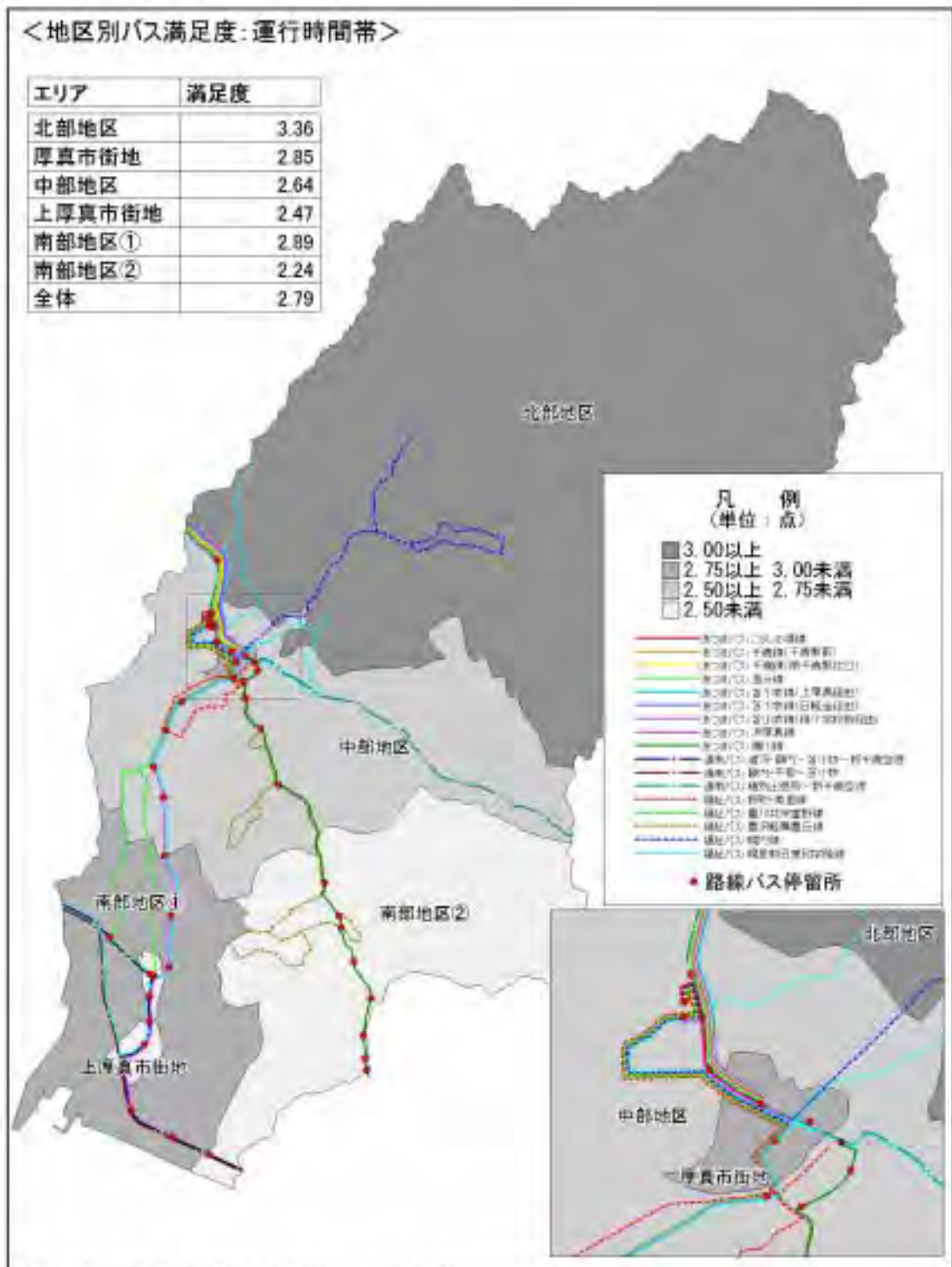


図 4-36 運行時間帯に対する満足度(地区別)

地区別における運行ルートに対する満足度を表したものが図 4-37である。北部地区の満足度が最も高く、次いで、厚真市街地、上厚真市街地という結果であった。

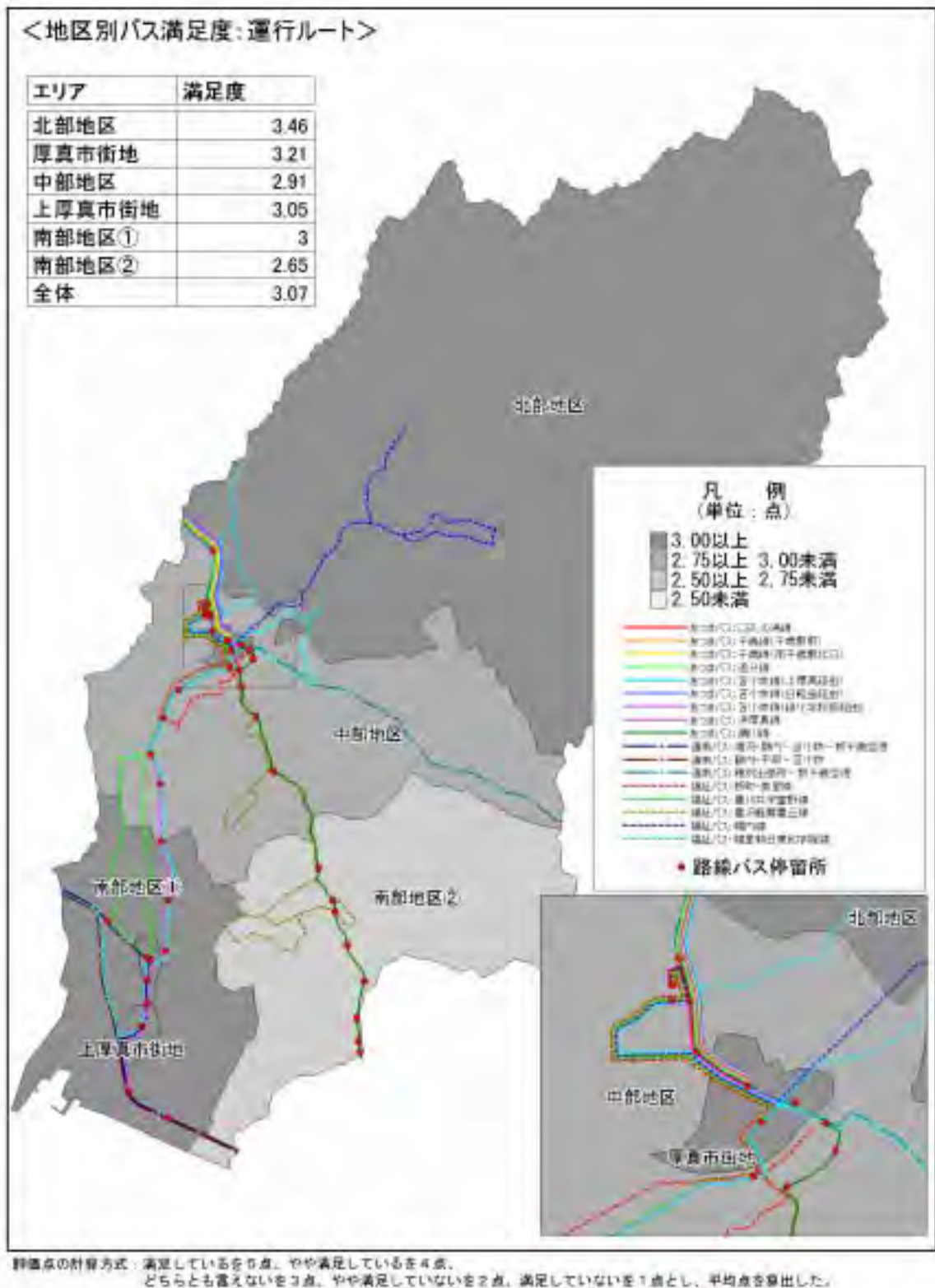


図 4-37 運行ルートに対する満足度(地区別)



地区別における運賃に対する満足度を表したものが図 4-38である。北部地区の満足度が最も高く、次いで、南部地区 という結果であった。

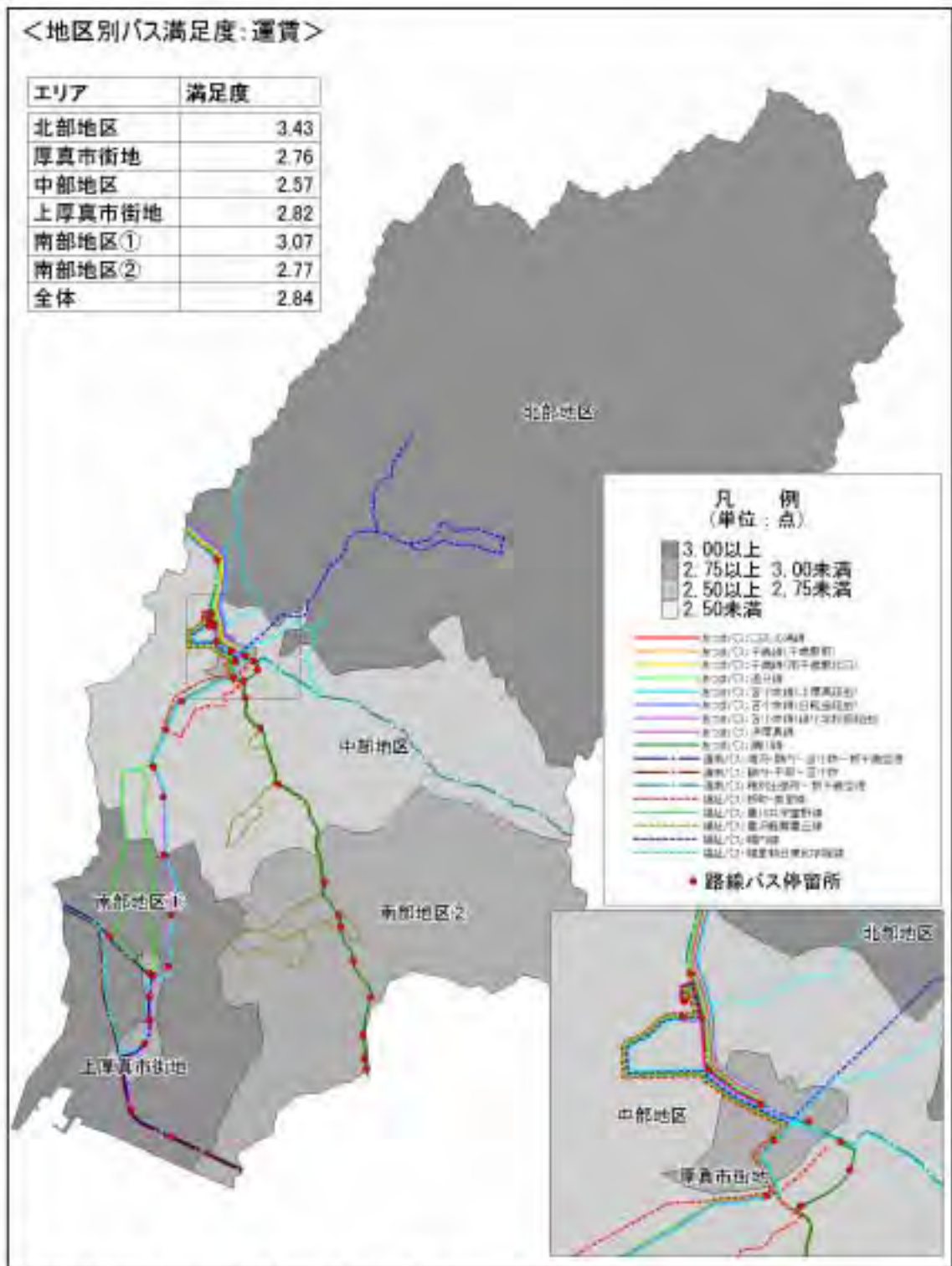


図 4-38 運賃に対する満足度(地区別)

地区別における総合満足度を表したものが図 4-39である。北部地区の満足度が最も高く、次いで、厚真市街地という結果であった。



図 4-39 総合満足度(地区別)

## 買い物時の交通行動

### 1) 買い物の回数

買い物の回数においては、“週に1,2回”が45.6%と最も多く、次いで、“月に1,2回”、“週に3,4回”という結果であった。

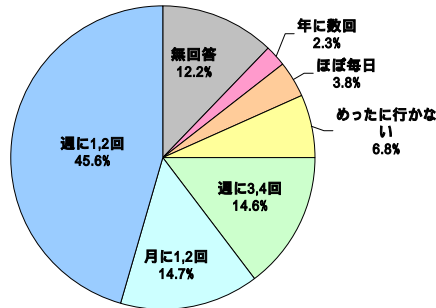


図 4-40 買い物の回数 (N=979)

### 2) 買い物をする曜日

買い物をする曜日については、“特に決まっていない”が最も多く、次いで“土曜日”、“日曜日”という結果であった。

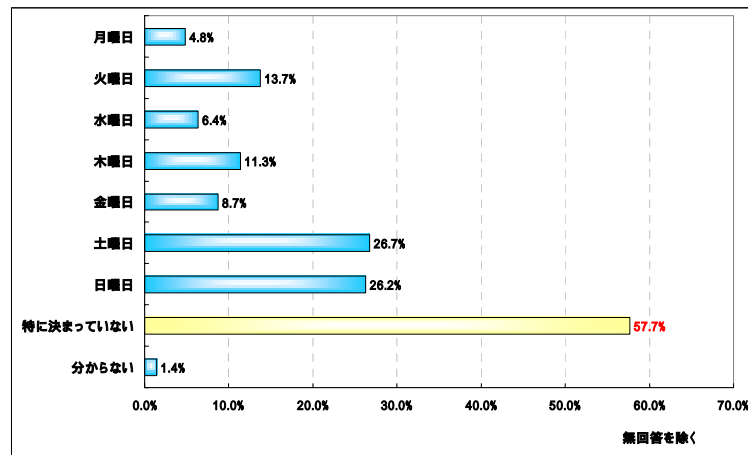


図 4-41 買い物をする曜日 (N=846)

### 3) 買い物に行く時間帯及び滞在時間

買い物に行く時間帯においては、10時台が25.1%と最も多くなっていた。また、滞在時間については、1時間以上が36.7%と最も多く、次いで、“51～60分”という結果であった。

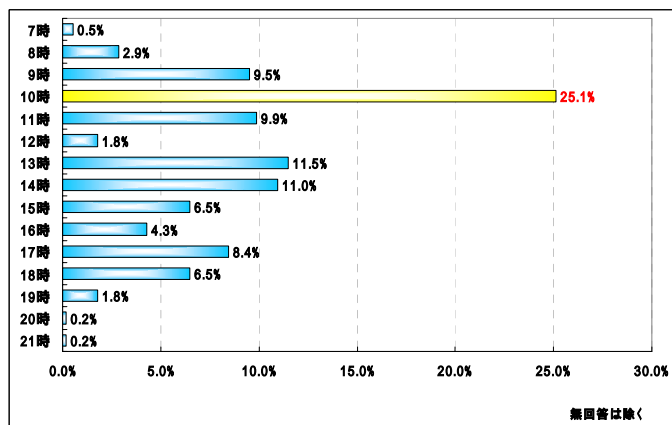


図 4-42 買い物に行く時間帯 (N=557)

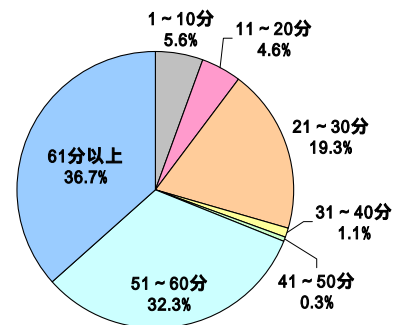


図 4-43 滞在時間 (N=626)

#### 4) 買い物に行く場所

買い物に行く場所については、“ 苫小牧市 ” が 38.7% と最も多く、次いで、“ 厚真町中心市街 ” が 38.6% という結果であった。

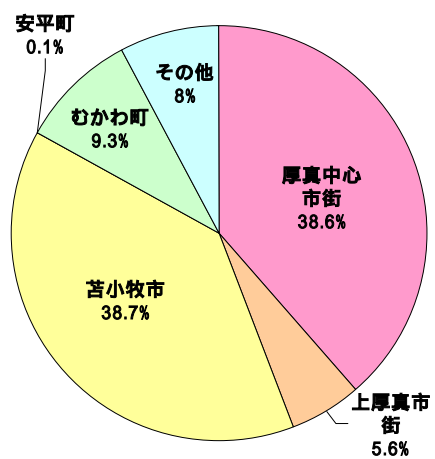


図 4-44 買い物に行く場所 (N=858)



図 4-45は、買い物に行く場所において、“厚真中心市街”と回答された方の居住地を分類したものである。中部地区が最も多く、次いで、北部地区、厚真市街地という結果であった。

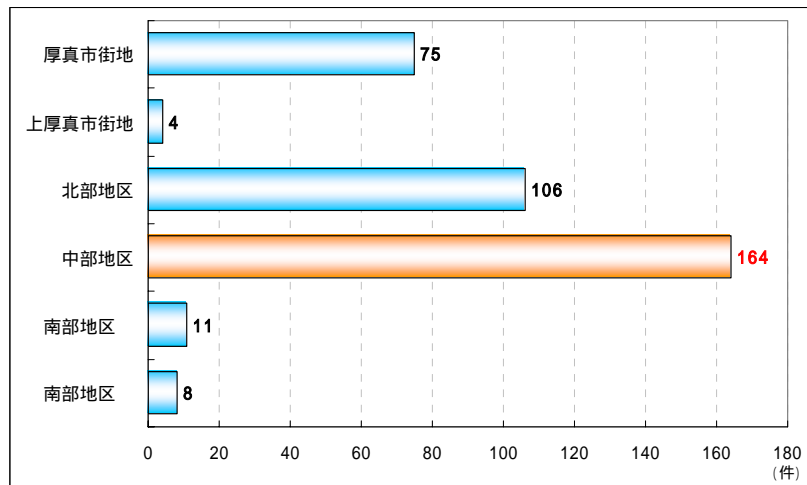


図 4-45 居住地分類 (N=368)

図 4-46、図 4-47は、買い物に行く場所において、“厚真中心市街”と回答された方の年齢、及び交通手段を分類したものである。年齢においては70歳代が半数以上を占めており、交通手段としては、自家用車(自分で運転)が最も多くなっていた。

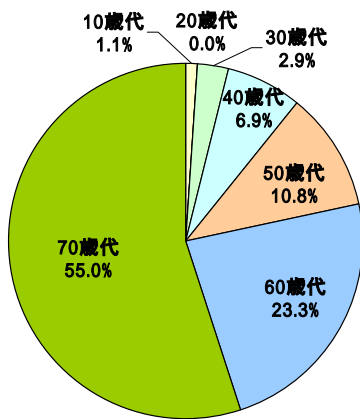


図 4-46 年齢 (N=368)

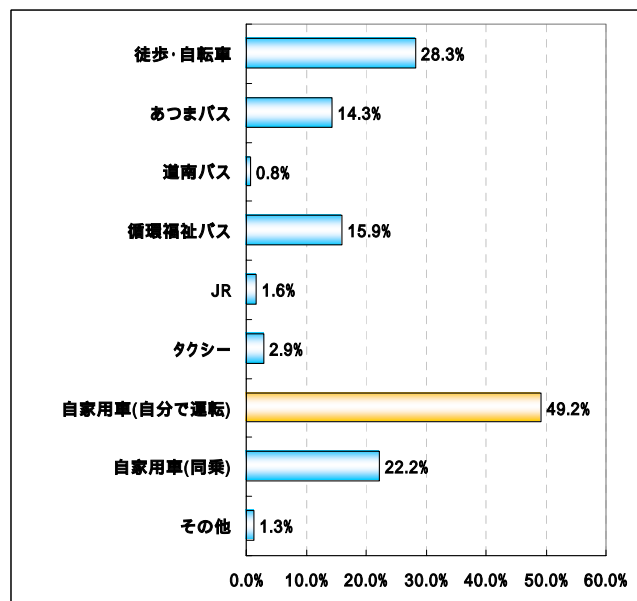


図 4-47 交通手段 (N=368)

### 5)主な交通手段

買い物時の主な交通手段については、“自家用車（自分で運転）”が最も多く、次いで、“自家用車（同乗）”という結果であった。

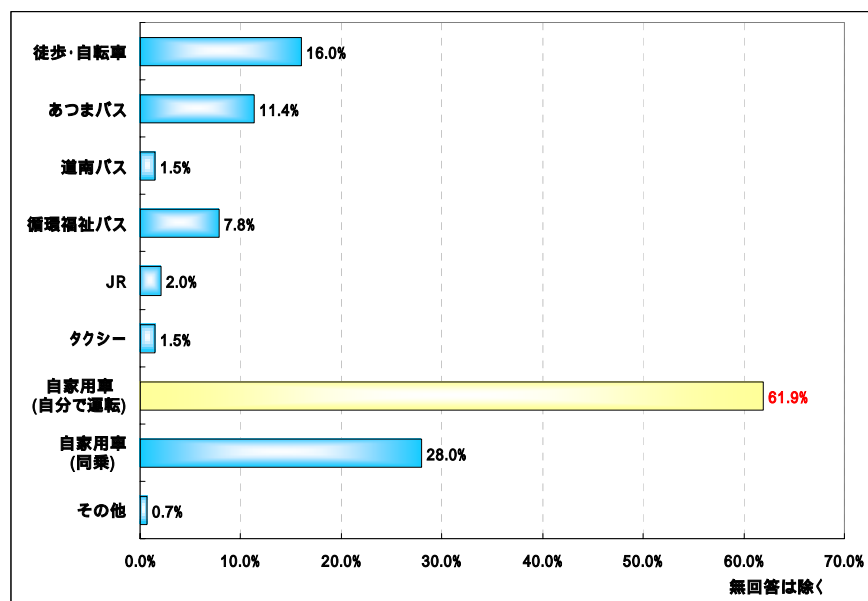


図 4-48 主な交通手段 (N=879)

図 4-49は、主な交通手段がバス（あつまバス + 道南バス）と回答された方が買い物に行く場所を分類したものである。厚真市街地が最も多く、次いで、苫小牧市という結果であった。

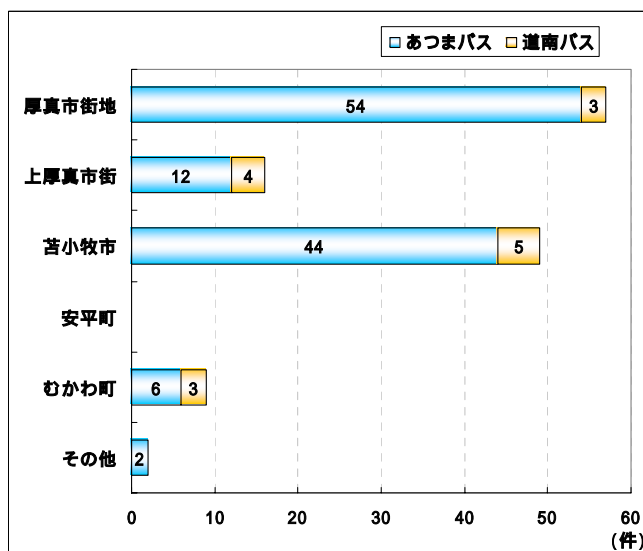


図 4-49 バス利用者（あつまバス + 道南バス）の買い物場所 (N=113)

図 4-50は、主な交通手段が自家用車（自分で運転）と回答された方が買い物に行く場所を分類したものである。苫小牧市が最も多く、次いで、厚真市街地という結果であった。

図 4-51は、主な交通手段が自家用車（同乗）と回答された方が買い物に行く場所を分類したものである。自家用車（自分で運転）と同様に、苫小牧市が最も多く、次いで、厚真市街地という結果であった。

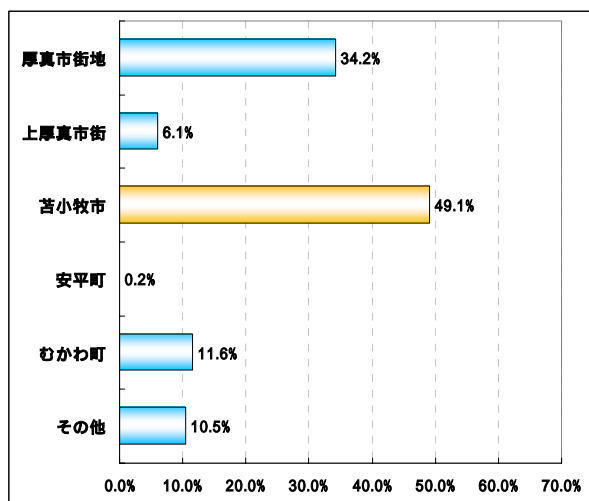


図 4-50 自家用車（自分で運転）利用者の買い物場所（N=544）

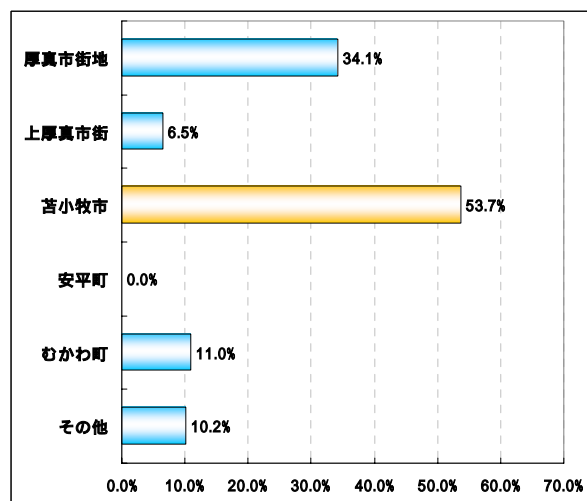


図 4-51 自家用車（同乗）利用者の買い物場所（N=246）

#### 6)5) で選んだ交通手段を利用する理由

5)で選んだ交通手段を利用する理由については、“出掛けたい時に出掛けられる”が最も多く、次いで、“楽である”、“早く到着できる”という結果であった。

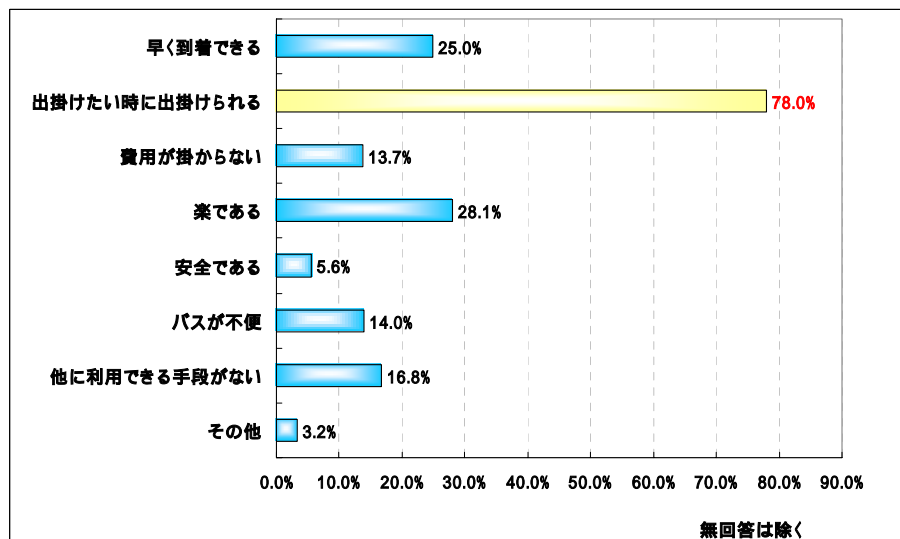


図 4-52 5)で選んだ交通手段を利用する理由（N=745）

## 通院時の交通行動

### 1)通院の回数

通院の回数においては、“月に1,2回”が40.4%と最も多く、次いで、“めったに行かない”、“年に数回”という結果であった。

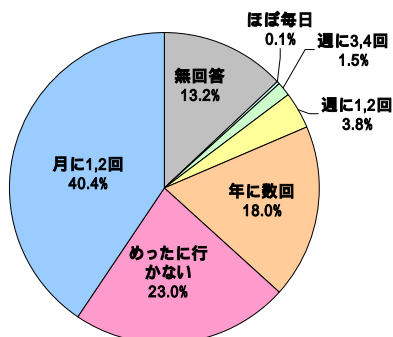


図 4-53 通院の回数 (N=979)

### 2)通院をする曜日

通院をする曜日については、“特に決まっていない”が最も多くなっていた。また、曜日において、顕著な傾向の差は見られなかった。

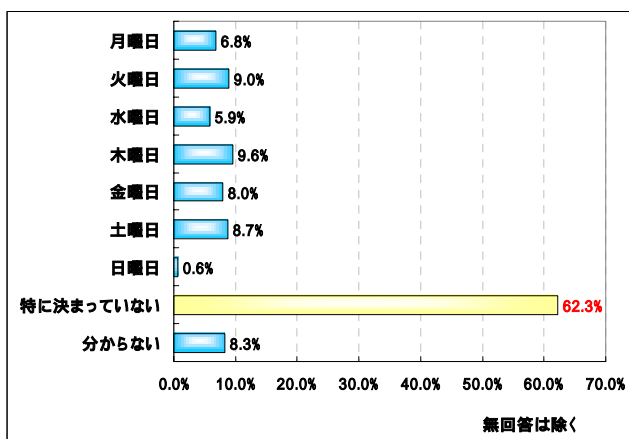


図 4-54 通院をする曜日 (N=803)

### 3)通院する時間帯及び滞在時間

通院する時間帯においては、9時台が15.2%と最も多くなっており、次いで、“10時台”、“8時台”と、午前中の早い時間帯が多くなっていった。また、滞在時間については、2時間以上が43.2%と最も多く、次いで、“51～60分”という結果であった。

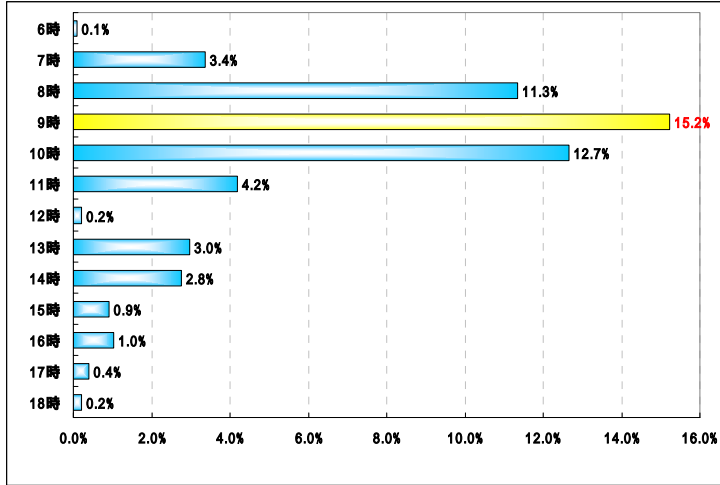


図 4-55 通院する時間帯 (N=542)

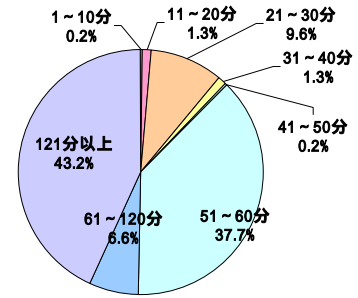


図 4-56 滞在時間 (N=560)

### 4)通院する場所

通院する場所については、“苫小牧市”が57.5%と最も多く、次いで、“厚真町中心市街”が36.6%という結果であった。

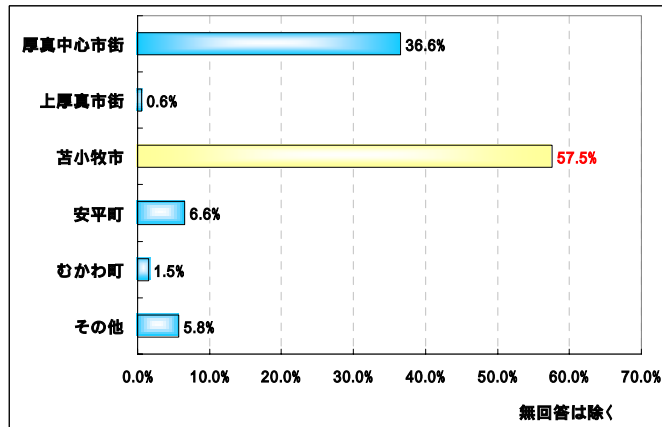


図 4-57 通院する場所 (N=887)

図 4-58は、通院する場所において、“厚真中心市街”と回答された方の居住地を分類したものである。中部地区が最も多く、次いで、北部地区、厚真市街地という結果であった。

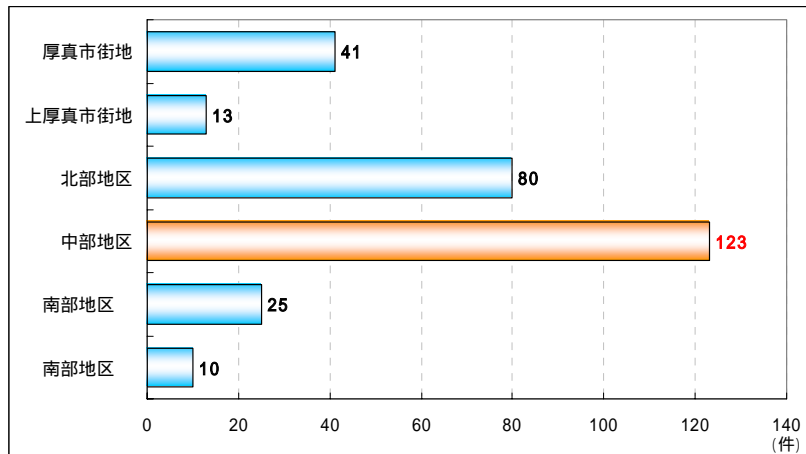


図 4-58 居住地分類 (N=292)

図 4-59、図 4-60は、通院する場所において、“厚真中心市街”と回答された方の年齢、及び交通手段を分類したものである。年齢においては70歳代が半数以上を占めており、交通手段としては、自家用車(自分で運転)が最も多くなっていた。

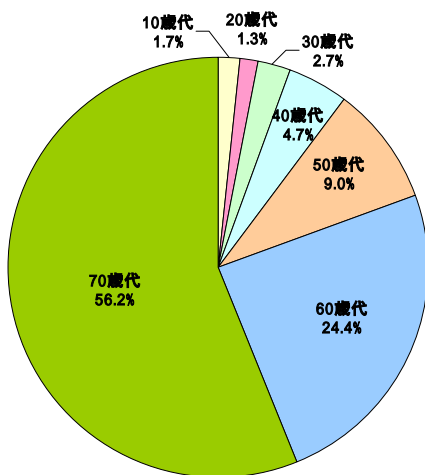


図 4-59 年齢 (N=292)

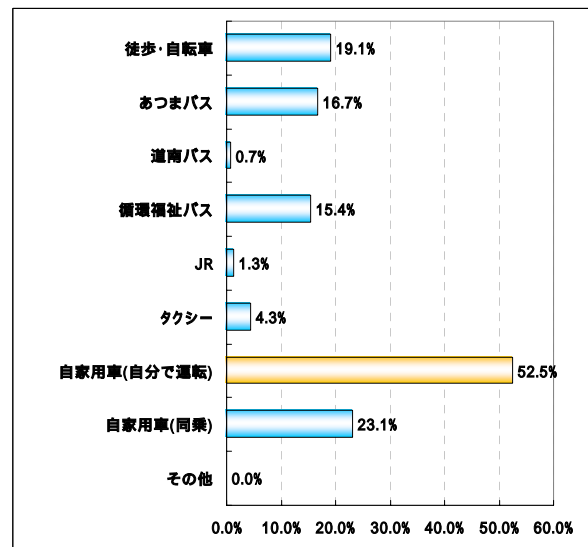


図 4-60 交通手段 (N=292)

### 5)主な交通手段

通院時の主な交通手段については、“自家用車（自分で運転）”が最も多く、次いで、“自家用車（同乗）”という結果であった。

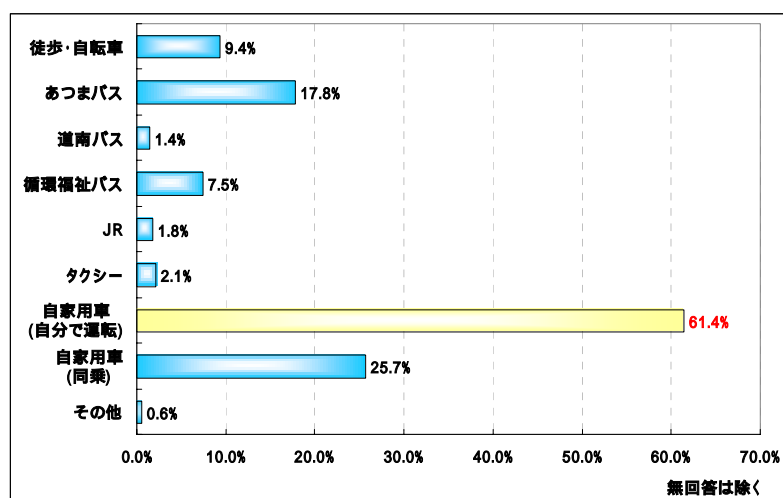


図 4-61 主な交通手段 (N=842)

図 4-62は、主な交通手段がバス（あつまバス + 道南バス）と回答された方が通院する場所を分類したものである。苫小牧市が最も多く、次いで、厚真市街地という結果であった。

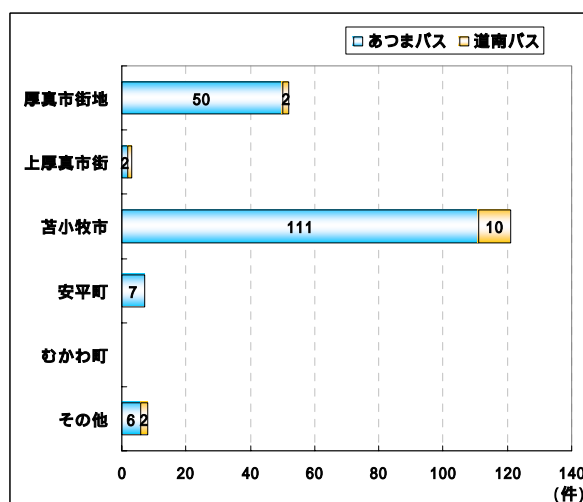


図 4-62 バス利用者（あつまバス + 道南バス）の通院場所 (N=162)

図 4-63は、主な交通手段が自家用車（自分で運転）と回答された方が通院する場所を分類したものである。苫小牧市が最も多く、次いで、厚真市街地という結果であった。

図 4-64は、主な交通手段が自家用車（同乗）と回答された方が通院する場所を分類したものである。自家用車（自分で運転）と同様に、苫小牧市が最も多く、次いで、厚真市街地という結果であった。

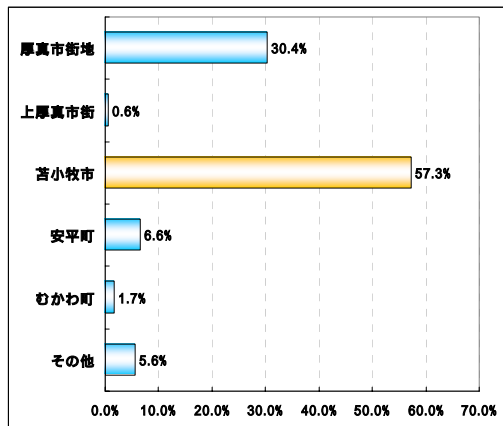


図 4-63 自家用車（自分で運転）利用者の通院場所（N=517）

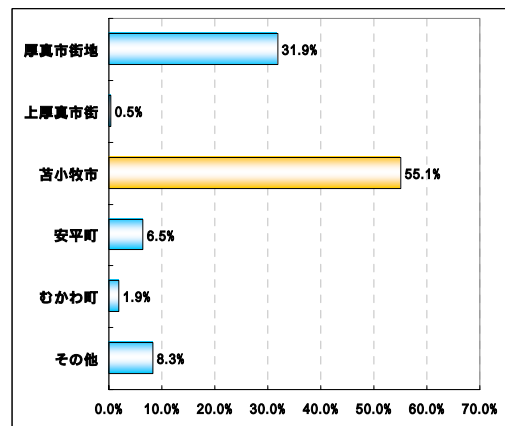


図 4-64 自家用車（同乗）利用者の通院場所（N=216）

6)5) で選んだ交通手段を利用する理由

5)で選んだ交通手段を利用する理由については、“出かけたい時に出掛けられる”が最も多く、次いで、“早く到着できる”、“楽である”という結果であった。

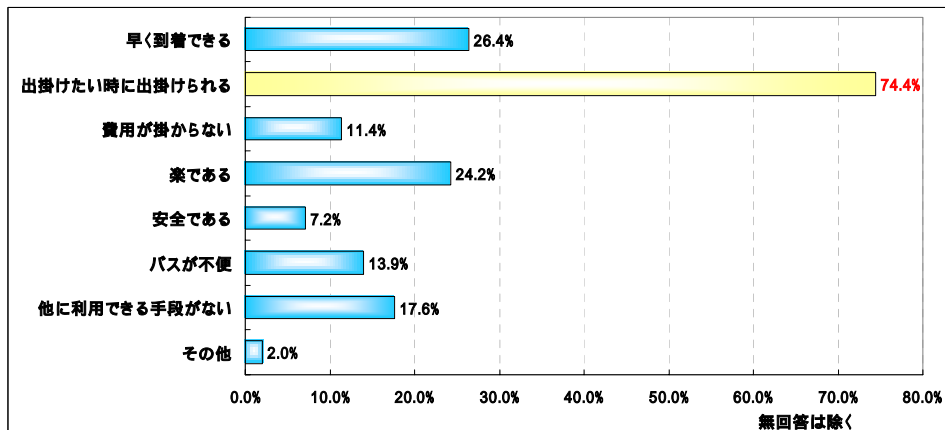


図 4-65 5)で選んだ交通手段を利用する理由（N=755）



予約運行型バス・乗合タクシーについて

1)バス運行に対する町の対応について

バス運行に対する町の対応については、“一部見直すべき”が50.2%と最も多く、次いで、“現状通り、バスは運行すべき”が35.5%という結果であった。

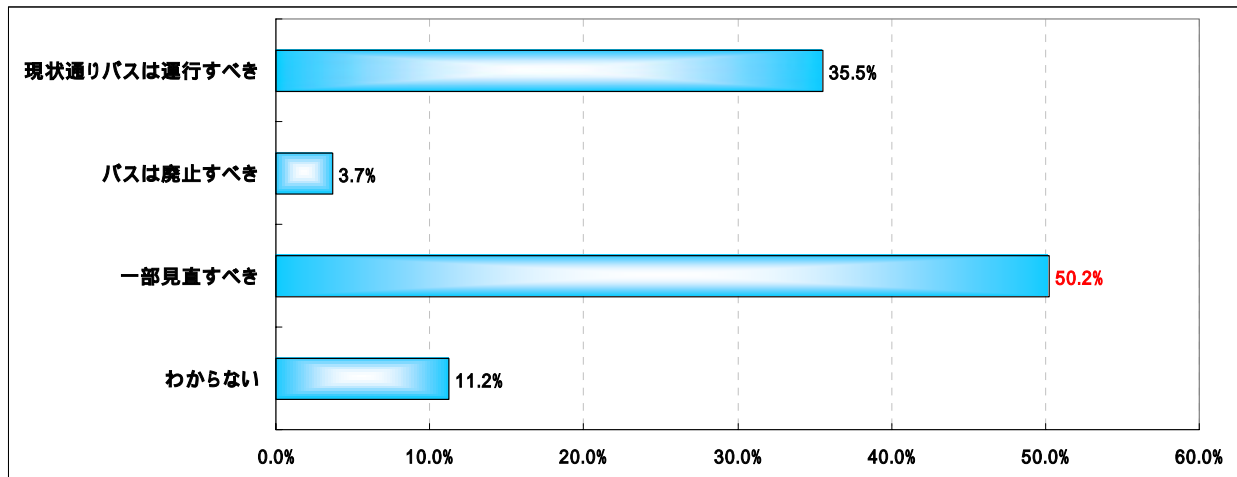


図 4-66 バス運行に対する町の対応について (N=898)

図 4-67は“現状通りバスは運行すべき”と回答された方の居住地を分類したものである。中部地区が最も多く、次いで、北部地区という結果であった。

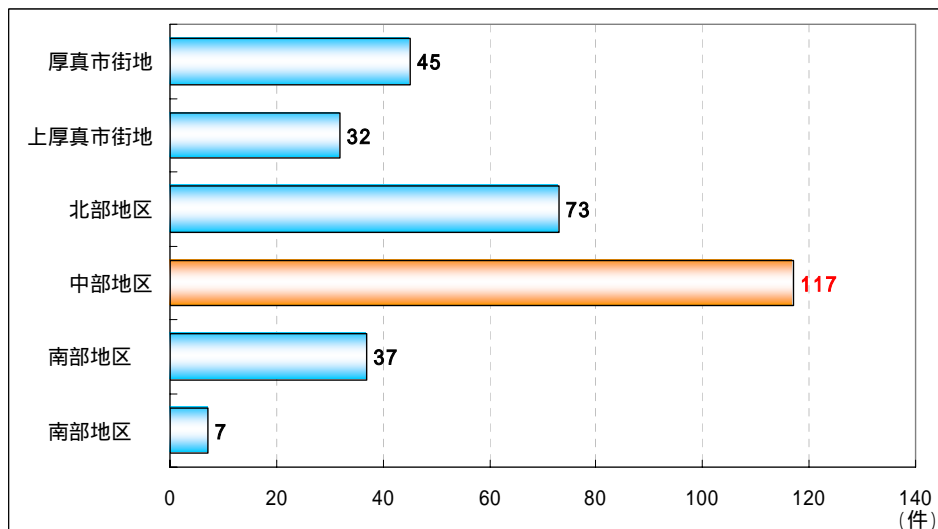


図 4-67 居住地分類 (N=311)

図 4-68、図 4-69は、“現状通りバスは運行すべき”と回答された方の交通手段（買い物時及び通院時）を表したものである。買い物時においては、“自家用車（自分で運転）”が最も多く、次いで、“自家用車（同乗）”という結果であった。通院時においては、“自家用車（自分で運転）”が最も多く、次いで、“あつまバス”という結果であった。

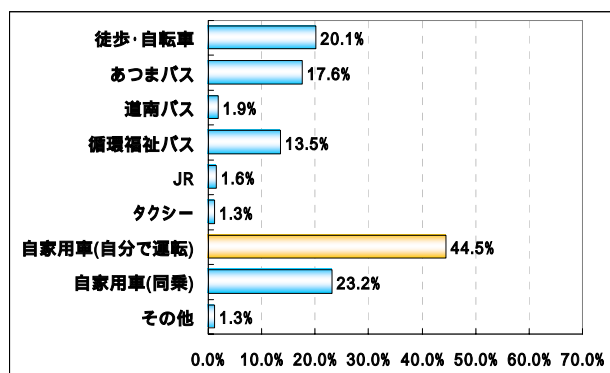


図 4-68 交通手段（買い物時）(N=319)

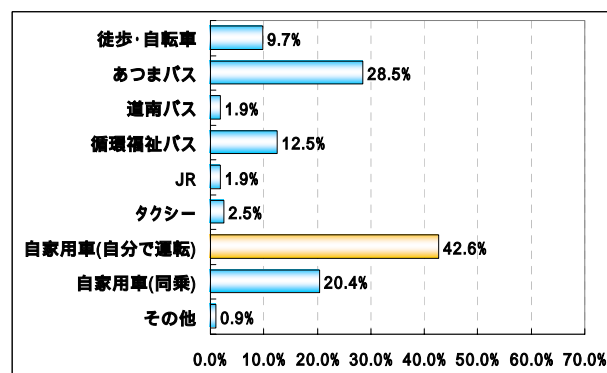


図 4-69 交通手段（通院時）(N=319)

## 2)新しい交通システムが導入された場合における利用したい交通システムについて

新しい交通システムが導入された場合、利用したいと思う交通システムについては、“乗合タクシー”が28.4%と最も多く、次いで、“予約運行型バス”が27.0%という結果であった。また、“現状のまま、今のままでよい”という回答も25.8%見られた。

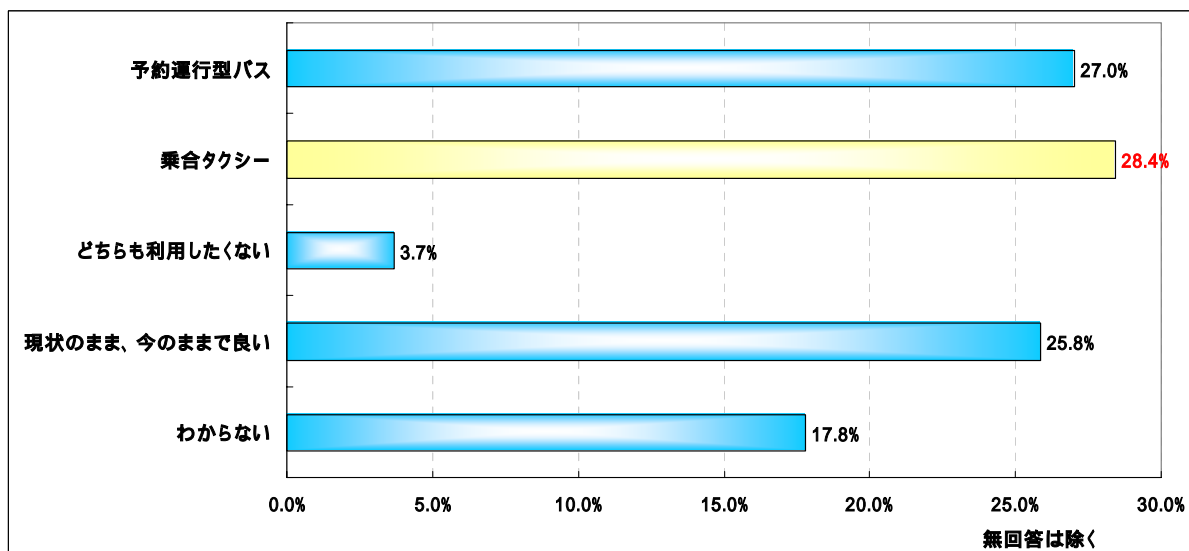


図 4-70 利用したい交通システム (N=921)

新しい交通システムが導入された場合、利用したいと思う交通システムについて、“予約運行型バス”と回答された方の交通手段(買い物時・通院時)を分類したものが図 4-71、及び図 4-72 である。買い物時、通院時のいずれにおいても“自家用車(自分で運転)”が最も多くなっている。

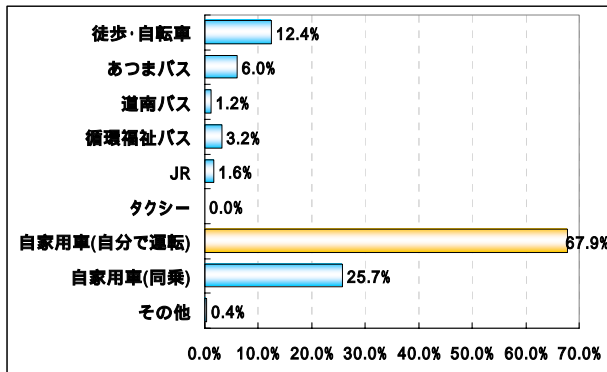


図 4-71 交通手段(買い物時)(N=249)

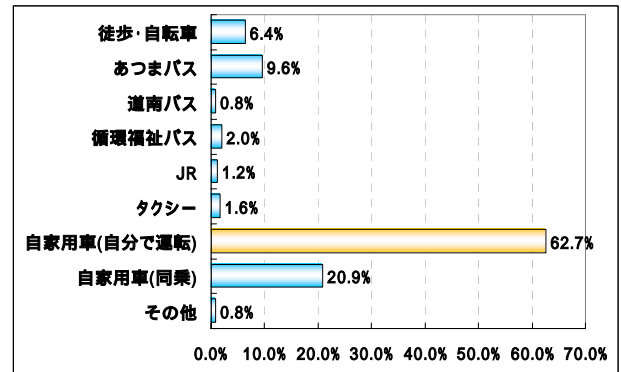


図 4-72 交通手段(通院時)(N=249)

新しい交通システムが導入された場合、利用したいと思う交通システムについて、“乗合タクシー”と回答された方の交通手段(買い物時・通院時)を分類したものが図 4-73、及び図 4-74 である。買い物時、通院時のいずれにおいても“自家用車(自分で運転)”が最も多くなっている。

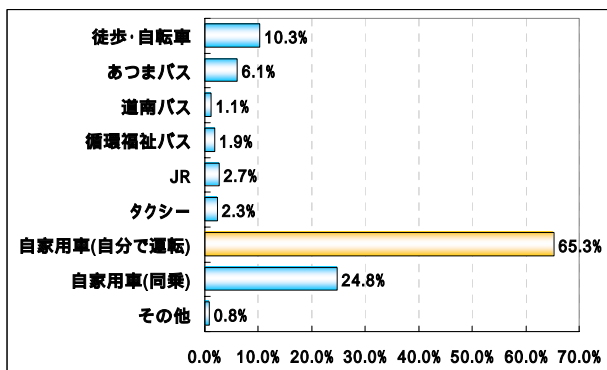


図 4-73 交通手段(買い物時)(N=262)

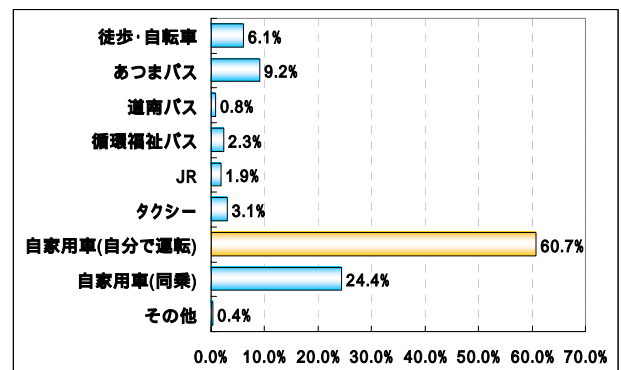


図 4-74 交通手段(通院時)(N=262)

### 3)新しい交通システムの利用に関する判断基準について

新しい交通システムの利用に関する判断基準については、“予約することのわずらわしさ”では“気にならない”の回答割合の方が高くなっているが、“料金”、“バス停まで歩く必要があるか、自宅まで迎えに来るか”では、“大いに気になる”の回答割合が高くなっていた。

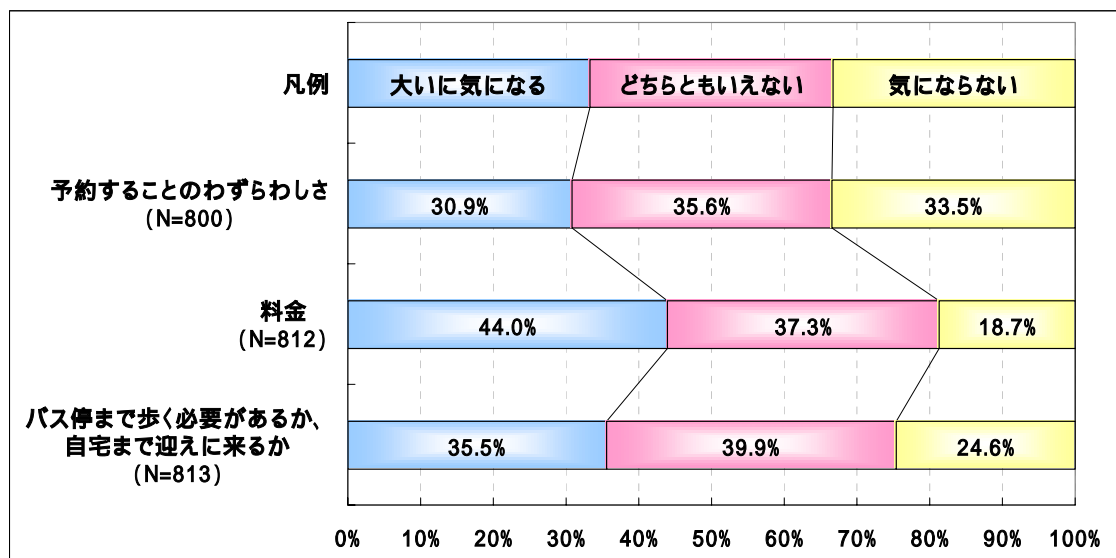


図 4-75 交通システムの利用に関する判断基準について

#### 自由回答の集計

図 4-76は自由回答を内容別に分類した結果である。運行便数や運行時間などに対する「不満」が 24 件、運行便数の増加やバス停の設置などの「要望」が 51 件、小型車両の導入や予約運行の導入、運行の見直しなどの「意見」が 72 件、バスの「必要性」に関する内容が 11 件、その他が 25 件という結果であった。

自由回答を内容別に抜粋したものを以下に示す。

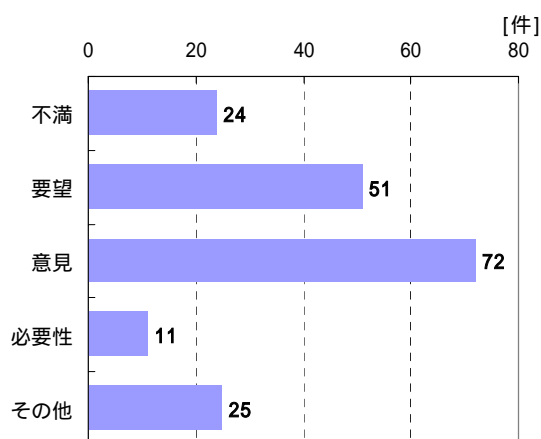


図 4-76 自由回答の分類 (N=183)

表 4-6 自由回答（不満抜粋）

性別	年齢	居住地	回答
女性	30 歳代	上厚真	バスの運行を増やしてほしい。運賃が高い。
女性	40 歳代	上厚真	現在、子供があつまバスを利用し厚真高校に通学しているが、帰りの便が不便。昼頃のバスがなく、町外で仕事をしている親は対応できず、長い時間待つ事になる子供の事を思うと心配である。あつまバスの利用が無理であれば福祉バスの利用を許可して頂くか、何か手段がないものか提案してほしい。経済状況が悪い中、バス料金は苦小牧市営バスと比べても高額だし半額戻るにしても支払の時には、負担が大きくせめて厚真高校から上厚真行きバスを増便して頂きたい。または福祉バスを料金が発生しても良いので利用させてほしい。同じ町内であるのに不便すぎる。早来經由で苦小牧に行く必要はない。早来には車がある。
女性	50 歳代	京町	バス料金が高すぎるので苦小牧へ通学する子供は早来駅まで親が送迎している。もう少し料金を見直すべきだ。安いとバスを利用する人が増えると思う。
女性	70 歳代	朝日	バス停が遠い。大型バスでなくても良いと思う。小型バスにすべきだと思う。
女性	30 歳代	豊沢	福祉バスは対象年齢があるので、乗りづらい(へき地は乗って良いと言われたが、料金は高いし、実際は乗りづらい)。それに利用者をあまり見かけない。廃止しても良いのではないかとと思う。 都会と比べると利用者が少ない為、便数が少ないのは仕方がないと思う。便数が少なければ利用しづらいし、出掛ける際も最初からバスという交通手段を選択肢に入れないと思う。 高齢者・障害者は福祉タクシーを利用し、補助金を町でも出せばよいのではないかと。
男性	30 歳代	豊沢	バス料金がとても高い。利用しづらいので運賃収入が減るのでは。
男性	40 歳代	桜丘	バスの本数が少ないので利用するには不憫。
女性	70 歳代	豊沢	循環バスの場合、時間の間隔が空き過ぎて利用しにくい。
男性	60 歳代	共和	運賃が高い。乗る人数が少ないので小型バスに切り替えるなど...。少しでも運賃を下げてほしい。子供の冬場の利用が多くなる為。
男性	70 歳代	豊沢	循環福祉バス利用度の少ない理由、市街地の商店へ買物に行きたいのに、帰りの便迄 3~4 時間も待たないと戻れないのでは利用したくても出来ない。利用者の立場でダイヤを考えてほしい。

表 4-7 自由意見（要望抜粋）

性別	年齢	居住地	回答
女性	50 歳代	幌内	現在自家用車があり自由に買物や病院への通院もできるが、高齢者になった時に利用できるバス等がなければ不便を感じると思う。病気を抱えていれば尚更の事。バス導入には、沢山の経費が掛かるのは十分に理解できるが買物や通院への手段を考慮してほしい。
男性	60 歳代	朝日	大型バスより小型バスへ移行して小回りのよい運行を望む。
女性	60 歳代	桜丘	なるべく自分の近くにバス停が必要。
女性	60 歳代	豊沢	バスは小型化して小回り出来るように町内各所を循環してほしい。
女性	30 歳代	幌内	予約バスでも、乗合タクシーでも、料金次第で利用できると思う。部活の子供なども使える方法を考えてほしい。
男性	30 歳代	本郷	苦小牧や千歳へのバス路線を維持して頂きたい。可能であれば増便など利便性の向上が望ましい。公共交通の確保に税金を投入する事はある程度は必要な事だと考えている。
女性	20 歳代	新町	利用者の多い路線は便を増やしてほしい。朝早くから夜遅くまで 1 日にたくさんあると嬉しい。
男性	10 歳代	新町	土・日・祝日も登校する時があるので、平日と同じ時間帯にバスを運行させてほしい。 早来駅にバスが着く時間をできるだけ汽車の着く時間と合わせてほしい。

表 4-8 自由意見（要望抜粋）

性別	年齢	居住地	回答
女性	50 歳代	富里	年を取ってからの移動手段も必要だが、子供達の移動手段として我が家では小・中・高を経験してきた小・中はスクールバスを利用して来たわけだが、中学校では部活でスポーツセンターを利用した後の迎えや厚真高校へ通っていた我が子は夏場は自転車で通学していたが、冬場は自家用車で送迎になり、家の前を通っているスクールバスに乗れないものかといつも感じていた。幅広い年齢に対応できるような移動手段をお願いしたい。
女性	50 歳代	吉野	バスはないと困る事もあると思う。1日2本でも3本でも良いが、用件が終わったあと待っている場所がない。気軽に出入りできる場所があれば良いと思う。
女性	30 歳代	鯉沼	小さくて良いので、現在の循環バスのようなものを誰でも利用できるようになると思う。車の運転が出来ない子供やお年寄りが友達の所へ遊びに行けるようになる、買物へ行けるようになるなど、行動範囲が広がるようなシステムが欲しい。

表 4-9 自由回答（意見抜粋）

性別	年齢	居住地	回答
女性	30 歳代	表町	利用者の少ない時間帯はバスを小型のものに変えれば、低燃費でコストが掛からないのではないかと？
男性	40 歳代	上厚真	厚真から上厚真行きのバス等を見直す必要がある。 厚真から上厚真へは福祉バス等の利用も可能にした方が良いと思う。 バスとJRの連携があれば特に学生の利用が増大し収益も増すと思う。 福祉ばかり重視しすぎるのではなく、これから将来のある子供達の事を考えないので町外に出て行くのではないかと。
女性	20 歳代		スクールバス(中型)を利用する。利用していない便を消す。
女性	60 歳代	共栄	福祉バスの件で、週に2回運行してはどうか。
男性	10 歳代	上厚真	苫小牧方面の高校へ通学する為のJR浜厚真駅行きバスがあると便利。利用者も多いはず。
女性	30 歳代	本町	バス運行・福祉バスについて バス利用者は主に厚真町市街の利用は少なく、お年寄りが主に多く利用されると思う。これからの利用は逆に減り、運行経費も更に多く掛かるので新たなバス停の新設は行わないのが良いかと思っている。福祉バスの運行も減らすべきではないかと？ 乗合タクシーの運行について 考え方はとても良いと思う。でも利用の仕方考えないと難しいと思う。 提案 赤字解消について 乗合タクシーのような場合に、マイクロバスや9人乗りの大型乗用車等を利用する。利用しない時は町民にも貸し出せるようにしてはどうか？年老いた両親等を病院へ連れて(寝かせて運ぶ等)行く時や、ちょっとした旅行へ行く時など、やはり大きい車は便利。今、若い人も燃料が掛からない小型の車が多いので、あると便利だと思う。老人クラブの小旅行にも利用できるのでは？ あつまバスと福祉循環バスについては、お店の前や病院の前で降りられるように路線を変えてみてはどうか。どこに苫小牧線は特にどこにバス停があるといいか、利用者聞いてみてはどうか。福祉バスも利用しやすい路線が良いと思う。
男性	60 歳代	本郷	福祉バスを廃止して、乗合タクシーに切り替えるのが良いと思う。
女性	70 歳代	表町	循環福祉バスについては見直すべきだと思う。いつ見ても2,3人位の利用しかないので色々掛かる経費の事を考える時、長く続ける必要はないと思う。
男性	60 歳代	朝日	赤字路線バス、循環福祉バス、スクールバスを一括し見直しをした大局的な見方が必要ではないか。それから費用対効果考えた次世代型公共交通機関を考えていくべきではないか。

表 4-10 自由回答（意見抜粋）

性別	年齢	居住地	回答
女性	50 歳代	京町	若い人が少なく老人が多くなる事を考えるとバスは必要な乗物だ と思う。その時バス代が高くなっては困る。町で運行経費をどの 位負担するかその点も考えるべき町民の税金が高くなる事も考え られるから。
女性	40 歳代	幌内	現状は自分で不便を感じてないが、地域性でいうと高齢の方、一 人暮らしの方はこれからどんどん増えていくだろう。色々な人の 色々な見方で現状より少しでもそういった方にやさしい取り組み をしてほしい。また、高校生がいるが条件が合わず自家用車で送 迎する事がほとんど。何か地元のそついう生徒が不便でない方法 はないかと思う。
女性	50 歳代	本郷	利用者が少ないようなので予約型は賛成だ。料金ももう少し安く なれば利用者も増えるのではないか。
女性	40 歳代		バスを小さくする。バス料金の値下げ。予約制に賛成する。
男性	70 歳代	本郷	町の循環福祉バスは利用客が少ない(空席が見かける)見直すべ き。週1回位で良いのではないか。その他に利用する場合タクシ ーでも良いのではないか。(実費で)
女性	20 歳代	鹿沼	時間帯や曜日によって便数を減らしても良いと思う。
女性	70 歳代	美里	私は主人の車で用が足りているので今の所不便に感じた事はない が、家の前をバスがほとんど空車で通るのを見て、いつも勿体無 いと思っている。部落内で利用する人は2,3人なので乗合タクシ ーの方が良いのではないかと思う。
女性	10 歳代	豊沢	新しい制度を導入する事でこれまで以上に運行経費が掛かってし まうようならば、特に変える必要はないと思う。
男性	50 歳代	豊沢	町のバスの負担は財政危機の中大変だとは思いますが、高齢化社会の 今、町がどれだけ公共交通に負担をもてるかは死活問題。苦しい からではなく、徹底的に福祉を進める思想で充実を望みたい。
男性	30 歳代	豊沢	財政事情の事を考えると単に希望だけを申し上げる訳にはいかな い。いくら努力しても完全出来ない厚い壁があるように思う。個 人個人で事情が異なる為一概には言えないが、とりあえずは現状 のままで良いと思う。
女性	60 歳代	豊沢	運転出来なくなった時、ここに住めないのではと思っている。バ スの時間帯など詳しく分からないが、朝乗って行って昼までない のなら時間つぶしようもない(自販機でも良いので暖かい喫茶店 もどきでもあれば...)。時間ももったいない。便数を増やしても 思うが、今のバスを見ているとガラガラ。工夫すれば益々高齢者 が増えるので利用者も増えるのではと思っている。少人数の利用 車でもその人にとっては大切な大切な交通手段である。
女性	40 歳代	東和	現在は車を運転出来るので不便な部分がわからなくて申し訳な い。でもこのアンケートを機に今後を考えるとやはりバス停を近 くに設置するよりお手数でも家の前より乗せて頂ける乗合タクシ ーが喜ばしく思う。又、買物等をして一緒に持ち帰る事が出来 る事も嬉しい...予約については必要な事でわずらわしいなどは 言えないと思う。自分の生活の事を補助してもらえるのだから... すべてはなれる迄時間がかかるのは仕方ない事。個人的には近所 の車を運転しない方の送迎を時間が許すならボランティアしても 良いのだが...。運転に自信はないが、今後も住みやすい人にやさ しい厚真町を考えて下さい。
男性	70 歳代	新町	バスの運賃収入よりも経費の方が多く掛かるのであれば、一部見 直すべきではないか。乗合タクシーが良い案だと思う。
男性	40 歳代	幌内	今後人口も減少する中、経費が町負担になる事。しかし、まるっ きりバスを廃止すると利用者が不便を感じる事を考慮すると、予 約運行型バス、乗合タクシーの考え方を進めるべきだと思う。
男性	50 歳代	新町	今後、自分も高齢に伴いバスやタクシーなどにお世話になると思 う。今も今後もお年寄りが多くなる中、平等とかは難しい問題で はあるが、良い方向として見直してもらえれば良いかと思う。

表 4-11 自由回答（意見抜粋）

性別	年齢	居住地	回答
女性	30 歳代		今は運転が出来るのでバスは必要ないが、必ず必要になる時がやってくるのでバスがないと困る。しかし、バスの利用者が少ないのは知っている。そのため乗合タクシーにすると料金が高くなるので、将来自分がタクシーを利用できるだけの余裕があるか不安だ。なければ病院にもいけない。厚真町で買物も病院もできれば良いのだが。それに乗合タクシーは便利だが、行きたい時間に遅れてしまう場合があるので、良いとは言えない。バスの本数を減らすだけでは難しいなら、違う方法で収入を得るのを考えるのは...例えばバスツアーとか(高齢者でも喜ばれる企画)。
男性	20 歳代	本町	現在のバスは大きいがお客もほとんど乗っておらずかなり勿体無い気がする。大幅な変更という事も必要なのかもしれませんが、現状の大型バスをマイクロバスやジャンボタクシー程度のサイズにするだけでもコストダウンは可能ではないかと思う。

表 4-12 自由回答（必要性抜粋）

性別	年齢	居住地	回答
女性	30 歳代	京町	現在は自家用車での移動がほとんどなので、バスを利用する事はほとんどないが、学生時代は JR との接続が悪かったり(バスを利用してほしいからなのでしょうけど)乗りたい時間に便がなかったりと不便さを感じたまま利用していた。経費面から運賃が高かったり便数が限られているかと思うが、利用しづらければ段々と利用しなくなるのは自然の事のように思う。でも、廃止されてしまえば他の交通手段を持たない方にとっては通院や買物等で更に不便な思いをされるから色々見直しをして頂きながらも存続してほしいと願っている。
女性	30 歳代	本郷	年齢を重ねた時、やはり乗物がないと非常に困る。また、身体が自由が利かなくなった将来を考えると単身での生活になったり考えると、人とのふれあいをとるのにも乗合タクシーも良いと思った。値段が安くなると老人とか収入がなくなってからの年金生活にもやさしいと思う。バスはなくなると汽車とかがないので絶対に困る。
女性	60 歳代	幌内	バス運賃が高くなっても現状通りの運行は必要だと思う。
女性	70 歳代	美里	今は町へ用を足しに行く時は車で行き来しているが、車に乗れなくなったらバスを利用する事になるのでなるべくバス運行をなくさない様をお願いします。
女性	70 歳代	上厚真	高齢者の多い町で町外に出掛ける際、交通の便としてバスは必要であると思う。



#### 4.4 専門部会での意見概要

- ・循環福祉バスは便利ではあるが、路線や便によっては、利用者がゼロの時が多々見られるので、路線再編や運行ダイヤの見直し等により運行効率を改善すべきである。
- ・現状、日常生活においては、ほとんどが自動車の利用であるが、バスの必要性は誰しもがわかっており、バスサービスを維持することを極めて重要である。
- ・現状、車を使えない人、バスを使いたくても使えない人がいるので、交通弱者を救済することを優先した計画を策定してほしい。
- ・乗合タクシーやデマンド型バスについては、効率的なバス運行のために導入は賛成であるが、予約方法など、高齢者が理解できるかどうか危惧される。
- ・デマンド型バスや乗合タクシーのみならず、無料バス券やタクシー補助券などを配布するのも良いのでは。
- ・実証試験運行ということで、今回は幌内線のみを対象とするが、将来的に、町内全域で乗合タクシーを行うことはできないのか。
- ・ワンコインタクシーなどを実施することはできないのか。
- ・厚真高校からの帰りのバスの便がなく送迎を強いられている。また、浜厚真からフェリーへのアクセスが不便。空白地域や不便地域のみならず、将来的には都市施設へのバスアクセスの利便性を高めることも必要なのでは。
- ・幌内線で乗合タクシーを実施する際に、町外からの来街者に対してはどのように対応するのか。

## 4.5 規約等

### 厚真町地域公共交通活性化協議会規約

#### (目的)

第1条 厚真町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)の作成に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うため、また、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便性の推進及び輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置し、地域公共交通の活性化を図ることを目的とする。

#### (事務所)

第2条 協議会は、事務所を北海道勇払郡厚真町京町120番地厚真町役場内に置く。

#### (事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務について協議、調整を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画に位置づけられた事業の実施及び実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金に関すること。
- (4) 市町村運営有償運送に関すること。
- (5) 協議会の運営その他協議会が必要と認める事項に関すること。

#### (組織の構成)

第4条 協議会は、委員12人以内をもって組織するものとする。

2 委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 厚真町副町長
- (2) 室蘭運輸支局首席運輸企画専門官(輸送・監査担当)
- (3) 北海道胆振支庁地域振興部地域政策課長
- (4) 道南バス株式会社の代表
- (5) あつまバス株式会社の代表
- (6) 地域住民又は利用者の代表
- (7) 北海道地方交通運輸産業労働組合協議会室蘭地区交通運輸産業労働組合協議会の代表
- (8) 第9条第1項の規定による専門部会の代表
- (9) 苫小牧警察署長が指名する者
- (10) 北海道室蘭土木現業所長が指名する者

3 協議会が必要と認めた場合、前項に定める者以外の出席を求めることができる。

#### (会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長は、厚真町副町長をもって充てる。

- 3 副会長は、会長が指名する。
- 4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。
- (3) 委員の再任は妨げない。

(会議)

第7条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、半数以上の委員が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 会議の議決方法は、出席した委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うことができるものとする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(専門部会)

第9条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に専門部会を置くことができる。

- 2 専門部会の組織、運営その他の必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、厚真町役場 まちづくり推進課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 前項に定めるもののほか、事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第11条 協議会の経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第13条 委員等は、会議に出席したときは報酬及び費用の弁償を受けることができる。

2 報酬及び費用弁償の額並びに支給方法は、会長が別に定める。

(監査)

第14条 協議会に監査委員2名を置く。

2 監査委員は、委員の互選により委員のうちから決定する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

4 会長、副会長及び監査委員は相互に兼ねることができない。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附則

1 この規約は、平成21年2月13日から施行する。

2 この規約は、平成21年6月12日から施行する。

## 厚真町地域公共交通活性化協議会事務局規程

(趣旨)

第1条 この規程は、厚真町地域公共交通活性化協議会規約(以下「規約」という。)第10条第4項の規定に基づき、厚真町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)の事務局に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 事務局は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 協議会の会議に関すること。
- (2) 協議会の資料作成に関すること。
- (3) 協議会の庶務に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項。

(職員等)

第3条 事務局に事務局長、その他必要な職員を置く。

2 事務局長は、厚真町まちづくり推進課長をもって充てる。

3 事務局員は、厚真町の職員をもって充てる。

(専決事項)

第4条 事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りではない。

- (1) 事務局の運営に関すること。
- (2) 物品の購入その他協議会運営に必要な契約の締結に関すること。
- (3) 物品及び現金の出納に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、軽易な事項に関すること。

(文書の取扱い)

第5条 事務局における文書の收受、配布、処理編集、保存その他文書に関し必要な事項は、厚真町において定められている文書の取扱いの例による。

(公印の取扱い)

第6条 協議会の公印の種類は会長印とし、公印の名称、形状、書体、寸法、用途、個数及び管理者は、別表のとおりとする。

2 協議会の公印の保管、取扱い等については、厚真町において定められている公印の取扱いの例による。

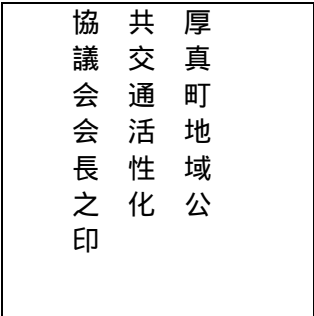
(委任)

第7条 この規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附則

この規程は、平成21年2月24日から施行する。

別表（第6条関係）

名称	形状	寸法 (mm)	用途	個 数	管理者
厚真町地域公共交通活性化協議会長の印	 <p>厚真町地域公共交通活性化協議会会長の印</p>	18×18	会長名をもって発する文書	1	事務局長

## 厚真町地域公共交通活性化協議会財務規程

### (趣旨)

第8条 この規程は、厚真町地域公共交通活性化協議会規約（以下「規約」という。）第12条の規定に基づき、厚真町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の財務に関し、必要な事項を定めるものとする。

### (予算)

第9条 協議会の予算は、厚真町からの負担金、他の団体からの負担金、国からの補助金、繰越金及びその他の収入をもって歳入とする。また協議会の運営及び事業に係る経費をもって歳出とする。

2 協議会の会長（以下「会長」という。）は、毎会計年度予算を調整し、年度開始前に協議会に諮るものとする。

3 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終了する。

4 会長は、第2項の規定により、予算が協議会の承認を得たときは、当該予算書の写しを速やかに厚真町長に送付しなければならない。

### (予算の補正)

第10条 会長は、会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、これを調整し、速やかに協議会に諮るものとする。

2 前項の規定により、補正予算が協議会の承認を得たときは、前条第4項の規定を準用する。

### (予算区分)

第11条 歳入予算の款、項及び目の区分は、別表第1のとおりとする。

2 歳出予算の款、項及び目の区分は、別表第2のとおりとする。

3 当該年度において臨時かつ特別な理由があるときは、別表第1及び別表第2に定める以外の項及び目を定めることができる。

### (予算の流用及び予備費の充用)

第12条 歳出予算の流用及び予備費の充用は、厚真町財務会計規則（昭和39年4月28日規則第3号。）の規定を準用する。

2 会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充用をしたときは、直近の協議会に報告しなければならない。

### (出納及び現金等の保管)

第13条 協議会の出納は、会長が行う。

2 協議会に属する現金等は、銀行その他の金融機関に預け入れなければならない。

( 協議会出納員 )

第 1 4 条 会長は、協議会の事務局職員のうちから協議会出納員を命ずることができる。

2 協議会出納員は、会長の命を受けて、協議会の出納その他会計事務をつかさどる。

( 収入及び支出の手続き )

第 1 5 条 協議会の予算に係る収入及び支出の手続きは、厚真町財務会計規則 ( 昭和 3 9 年 4 月 2 8 日規則第 3 号。 ) の規定を準用する。

2 協議会の出納員は、次の各号に定める簿冊を整え、出納の管理を行うものとする。

( 1 ) 予算整理簿

( 2 ) 前号に掲げるもののほか、必要な簿冊

( 決算等 )

第 1 6 条 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく、協議会の決算を調整し、協議会の承認を得るものとする。

2 会長は、前項の承認を得るにあたっては、規約第 1 4 条の規定に定められた監査委員の監査を受け、その結果を添えなければならない。

3 会長は、第 1 項の規定により協議会の承認を得たときは、当該決算書の写しを、速やかに厚真町長に送付しなければならない。

( 委任 )

第 1 0 条 この規程に定めるもののほか、この規定の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附則

1 この規程は、平成 2 1 年 2 月 2 4 日から施行する。



別表第 1 ( 第 4 条関係 )

歳入予算の款、項及び目の区分

款	項	目
1 負担金	1 負担金	1 負担金
2 国庫支出金	1 国庫補助金	1 国庫補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入

別表第 2 ( 第 4 条関係 )

歳出予算の款、項及び目の区分

款	項	目
1 運営費	1 総務管理費	1 会議費
		2 事務局費
2 事業費	1 事業推進費	1 調査研究費
		2 運行事業費
		3 広報広聴費
3 予備費	1 予備費	1 予備費

#### 4.6 委員名簿

##### (1) 協議会委員名簿

(任期：委嘱の日～平成23年2月23日)

区 分		役 職 等	氏 名	備考
1号 委員	厚真町	副町長	古川元三	会長
2号 委員	室蘭運輸支局	首席運輸企画専門官	木村一	副会長
3号 委員	北海道胆振支庁	地域振興部地域政策課長	内藤智之	
4号 委員	道南バス(株)の代表	営業部 部長	柴田 淳	
5号 委員	あつまバス(株)の代表	営業部 課長	吉田 章	監査委員
6号 委員	地域住民又は利用者の代表	まちづくり委員会委員長	高橋 茂	監査委員
	地域住民又は利用者の代表	厚真町PTA連合会会長	畑嶋 賢蔵	
	地域住民又は利用者の代表	老人クラブ連合会会長	高辻 健司	
7号 委員	北海道地方交通運輸産業労働組合室蘭地区交通運輸産業労働組合協議会の代表	道南バス労働組合 執行委員長	藤原正義	
8号 委員	専門部会の代表	北海道大学大学院工学科 准教授	岸 邦宏	学識 経験者
9号 委員	苫小牧警察署長が指名する者	苫小牧警察署交通第一課長 北海道警部	岡村 雅博	
10号 委員	北海道室蘭土木現業所長が 指名する者	北海道室蘭土木現業所 苫小牧出張所長	野々村 清隆	

## (2) 専門部会委員名簿

区 分	団体名等	氏 名	住 所	備 考	
1	農業団体関係者	とまこまい広域農業 協同組合厚真支所	南 部 典 幸	本郷	
2	商業団体関係者	商工会理事	池 川 徹	表町	厚真地区
		商工会理事	佐 藤 博	上厚真	上厚真地区
3	福祉団体関係者	民生児童委員	山 口 純 子	鹿沼	
		社会福祉協議会事 務局長	馬 場 和 弘	本郷	
4	教育団体関係者	PTA	森 本 厚 志	本郷	厚真地区
		PTA	池 田 明 美	厚和	上厚真地区
5	地域住民	幌内(老人クラブ)	講 神 仁 助	幌内	
		寿楽会(老人クラブ)	阿 蘇 美 紀 子	上厚真	
		豊松会(老人クラブ)	石 村 勝 幸	軽舞	
6	公募による者		青 山 昭	豊沢	ルーラル自治会
			佐 藤 美 奈 子	富里	
7	学識経験者	北海道大学大学院 工学研究科 准教授	岸 邦 宏		