

本別町地域公共交通総合連携計画

平成 2 3 年 3 月

本 別 町

目次

第 部 本別町地域公共交通総合連携計画

序．計画策定の背景	1
1．地域公共交通の活性化・再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	3
2．計画の区域	4
3．計画の目標	4
4．目標を達成するために行う事業及び実施主体	5
5．計画期間	15
6．その他計画の実施に関し本別町が必要と認める事項（施策推進のスケジュール）	16

第 部 本別町の公共交通の現状と課題

第1章．本別町の概況と公共交通	17
1-1 本別町の概況	17
1-2 本別町の公共交通の現況	32
1-3 バス乗降調査	46
第2章．利用者・住民ニーズ把握調査	75
2-1 太陽の丘循環バス利用者アンケート調査	75
2-2 買物客アンケート調査	97
2-3 通院患者アンケート調査	115
2-4 関係者ヒアリング調査	131
2-5 利用者ヒアリング調査	147
第3章．試験運行による調査	165
3-1 試験運行の概要	165
3-2 試験運行の乗降調査	179
3-3 試験運行利用者アンケート調査	187
第4章．本別町における公共交通の問題点・課題	208

参考資料

1．本別町地域公共交通活性化協議会規約	214
2．本別町地域公共交通活性化協議会委員名簿	216
3．本別町地域公共交通活性化協議会開催経緯	217

第 部 本別町地域公共交通総合連携計画

序．計画策定の背景	1
1．地域公共交通の活性化・再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	3
2．計画の区域	4
3．計画の目標	4
4．目標を達成するために行う事業及び実施主体	5
5．計画期間	15
6．その他計画の実施に関し本別町が必要と認める事項（施策推進のスケジュール）	16

序 計画策定の背景

本町では、『ともに学び 支えあい 活力のあるまちづくり』を基本理念とする「第 6 次本別町総合計画（計画期間：平成 23 年度～平成 32 年度）」において、社会状況の変化や町が直面する主要課題に対応した、新たなまちづくりを町民と行政が協働し進めることとしています。

本別町の公共交通の現状をみると、利用者の減少や財政負担の増加が顕在化しつつあり、今後、人口減少が進む中で、一層の公共交通離れが進み、具体的な対策が実施されずに公共交通事業の赤字額が増大し続けられれば、公共交通の維持・存続が危うくなる事態に陥ることも懸念されます。

公共交通は、特に高齢者や通学する生徒など、自動車を利用しにくい人にとっては、日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段であり、地域生活を支える基礎となるものです。また、自動車よりも、移動に伴い発生する環境負荷が小さく、自然環境にもやさしい移動手段でもあります。

冒頭に掲げた『活力のあるまちづくり』の主役は、本別町民一人ひとりであり、その実現のためには、将来にわたって、すべての本別町民が安心できる暮らしを支える公共交通を確保することを目指す取り組みが必要となります。

そして、これからの社会情勢の変化を見据えた上で、公共交通の維持・活性化、更には本別町における豊かな暮らしの実現や地域の活性化を図っていくためには、町民と地域社会にとって、本当に必要な公共交通を、町民・行政・交通事業者がともに支えあい、連携して、築いていくことが重要となります。

このような中で、本計画は、本別町が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、本別町地域公共交通活性化協議会における協議を経て作成し、今後、本町における地域公共交通の活性化・再生に資する具体的な施策を、町民とともに関係者が連携して展開していくために策定したものであります。

【本別町地域公共交通総合連携計画策定の背景】

本別町の地域公共交通を取り巻く現状

【公共交通サービス概況】

- ・旧本別駅・病院を拠点にバス交通ネットワークを形成
- ・町内外を結ぶ路線は帯広陸別線・留真線・生活維持路線
- ・市街地は循環バス、郊外路線は国道から枝状に運行

【経営状況】

- ・利用者は減少傾向
- ・全路線が赤字（行政負担有り）

問題点・課題、交通ニーズを把握するための調査を実施 平成 22 年度 10 月～2 月

- ・バス乗降調査、利用者・町民アンケート・聞き取り調査、試験運行調査

本別町における公共交通の問題点・課題

【社会・経済面からみた問題点・課題】

- 高齢化・核家族化の進行** 安心して暮らせる公共交通確保の必要性
- 急速に進む人口減少** まちづくりと連携した効率的な公共交通体系構築の必要性
- 市街地の商業機能の低下** 公共交通と市街地の連携による相互の活性化の必要性
- 広域的な通学・通院交通動態** 広域的な公共交通の維持と利便性確保の必要性
- 低炭素・循環型社会の実現** 環境にやさしい公共交通の活性化・再生

【公共交通の現況からみた問題点・課題】

- 公共交通利用者の減少** 公共交通離れの抑制・利用促進、運行計画の効率化
- 厳しい経営環境・行政負担額の増大**
健全な経営環境確保、住民・行政・交通事業者等の連携と持続可能な公共交通づくり
- 公共交通空白地域の存在** 運行計画見直し・効率化による公共交通手段の確保

【住民ニーズからみた問題点・課題】

- 郊外バス路線の運行状況と利用実態の乖離** 利用実態を考慮した運行の効率化
- 太陽の丘循環バスの潜在需要と改善要望**
循環バスの運行計画見直し、コミュニティバスとしての機能の向上
- 複合するバス交通ネットワーク機能の向上**
住民・行政・交通事業者が連携して継続的に計画・評価・改善する体制構築の必要性
- 冬期と悪天候時のバス停の環境改善ニーズ** バス待ち環境改善の必要性

何も対策をしないと、将来のまちや公共交通は・・・

公共交通の利用者は減少し、バス事業の経営環境は悪化し、行政負担額が増加
路線を縮小・廃止せざるを得ない状況になり、さらに運行サービス低下の悪循環

高齢者も自動車がないと出かけにくくなり、外出が減り、まちの活力が低下
地域間交流が減り、通院・通学・買物等の日常生活が不便になり、過疎化が進行
自動車への依存が一層高まり、公共交通の利用は減り、環境負荷も増加

安心して暮らせる生活環境と活力のあるまちの維持が困難に・・・

本別町のまちづくりのテーマ（第 6 次本別町総合計画）
「ともに学び 支えあい 活力のあるまちづくり」の実現

本別町地域公共交通総合連携計画の策定 平成 23 年 3 月

本別町地域公共交通活性化・再生に向けた取り組みの推進 平成 23 年度～

1. 地域公共交通の活性化・再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

1-1 基本的な方針

基本的な方針とは、本計画を策定し、地域公共交通の活性化・再生のための各施策を推進する上で基本となる考え方を示すものであり、本別町の現況や将来像、公共交通の現状や課題を踏まえて、次のように設定します。

基本的な方針

本別の豊かで健やかな暮らしと活力のあるまちづくりを支え、人と環境にやさしい持続可能な公共交通を、ともに支えあい実現します。

本別町における公共交通は、利用者の減少と運行サービス低下、財政負担の増加が顕在化しつつあり、人口減少が進む中で、具体的な対策が実施されなければ、公共交通の維持・存続が危うくなることも懸念されます。

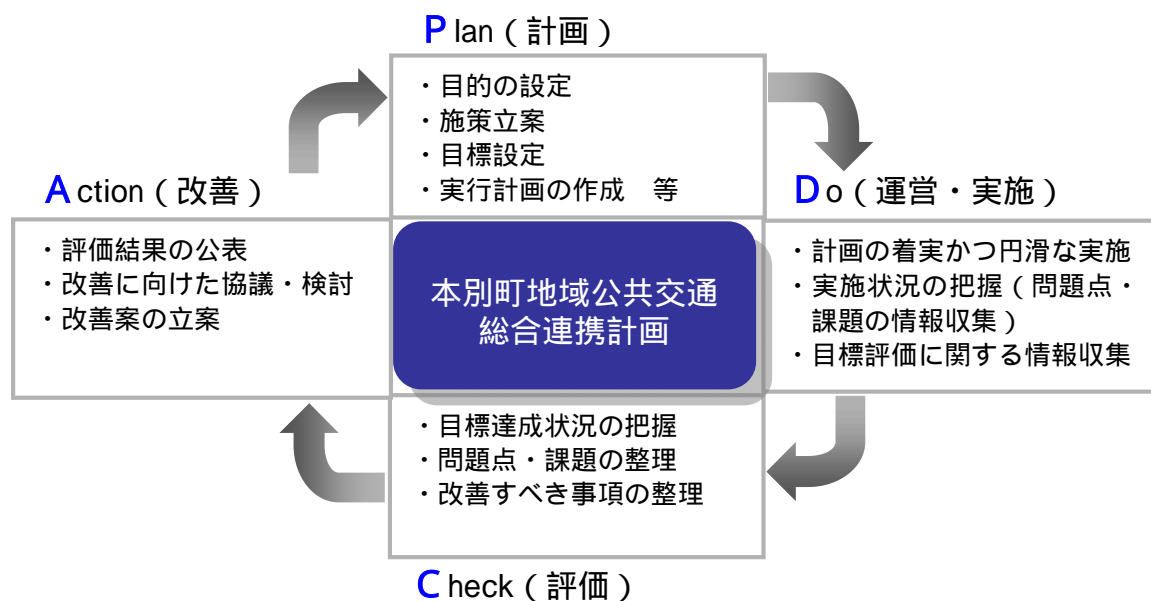
公共交通は、特に高齢者や通学する生徒など、自動車を利用しにくい人にとっては、日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段であり、「本別の豊かで健やかな暮らしと活力のあるまちづくりを支える基礎」となるものです。

公共交通は、みんなが利用すれば、自動車よりも移動に伴い発生する環境負荷が小さく、「自然環境にもやさしい」移動手段でもあります。

このようなことから、町民・行政・交通事業者が「ともに支えあい」、町民と地域社会にとって、本当に必要でかつ持続可能な公共交通の実現を目指します。

1-2 取り組み方針

本計画を推進していく際には、町民・行政・交通事業者等の協働・連携のもとに取り組みます。また、計画は、P D C Aサイクル（計画・実施・評価・改善を繰り返すこと）の中で、必要に応じて見直しを行い、継続的かつ戦略的な改善を行っていくものとします。



2. 本別町地域公共交通総合連携計画の区域

本計画が対象とする区域は、本別町全域とします。

3. 本別町地域公共交通総合連携計画の目標

目標とは、基本的な方針を踏まえて、本計画で目指す公共交通の姿（将来像）を示すものです。本計画では、次の3つの目標を設定し、各目標に対して、目標達成状況を計測する評価指標と目標値を設定し、その達成を目指します。

目 標	
目 標	すべての町民が安心していきいきと暮らせる公共交通の実現
町内に居住する全ての町民と本別町に通勤、通学などで来訪する地域住民が、日常生活を行う上で、安心していきいきと暮らせる移動環境を支えることができる公共交通を目指します。	
評価指標と目標値	
✓ 公共交通に投じる町財政負担額	H25 年度目標値：H22 年度と同等かそれ以下
✓ 太陽の丘循環バスの利用者数	H25 年度目標値：H22 年度基準で 5% 増加
目 標	ともに支えあい、活力のあるまちづくりを支える公共交通の実現
町民・行政・交通事業者が連携し、要望や知恵を出して話し合い、協働し、本当に必要な公共交通を継続的に維持・改善していける体制を構築するとともに、まちづくりの手段としての、公共交通の活用を目指します。	
評価指標と目標値	
✓ 市街地での買物時のバス利用率	H25 年度目標値：10% 以上 参考：H22 年度 3.3%（買物客アンケート）
✓ 商店街や町民団体等との連携事業	H25 年度目標 値：連携事業の実施
目 標	人と環境にやさしい低炭素社会の実現に資する公共交通の実現
公共交通の運行サービス向上・効率化とあわせて、環境にやさしいバス車両を導入し、公共交通は「人と環境にやさしい交通手段」であることを広く知ってもらい、過度な自動車利用を控えて、みんなから利用してもらえる公共交通を目指します。	
評価指標と目標値	
✓ 太陽の丘循環バス（コミュニティバス）はみんなが使えるバスということへの認知度	H25 年度目標値：町民の 80% 以上 参考：H22 年度 62.7%（買物客アンケート）
✓ 公共交通による CO ₂ 排出量	H25 年度目標値：H22 年度基準で 10% 減少

4. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

4 - 1 施策体系

目標を達成するための施策体系を、次のように計画します。

基本的な方針

本別の豊かで健やかな暮らしと活力のあるまちづくりを支え、人と環境にやさしい持続可能な公共交通を、ともに支えあい実現します。

目 標	目標達成に向けた施策内容
目標 すべての町民が安心していきいきと暮らせる公共交通の実現	<ul style="list-style-type: none">➤ 太陽の丘循環バスの運行計画見直しとコミュニティバスとしての機能向上 皆が利用できるコミュニティバスとしての運行機能強化➤ 郊外バス路線の運行計画見直しと効率化 公共交通空白地域への対応、路線と運行方法の見直し➤ 広域路線バスの利用促進に向けた施策展開の実施 利用促進施策の重点的实施、町内利用者負担の見直しなど➤ バス待合い環境の改善 待合い施設整備の推進など
目標 ともに支えあい、活力のあるまちづくりを支える公共交通の実現	<ul style="list-style-type: none">➤ 町民・行政・交通事業者の持続可能な連携体制の構築 町民と行政の公共交通確保のための連携体制構築など➤ 商店街と公共交通の連携による相互の活性化・活力あるまちづくりの支援 商店街との連携による割引施策実施など
目標 人と環境にやさしい低炭素社会の実現に資する公共交通の実現	<ul style="list-style-type: none">➤ 公共交通の利用促進施策の実施 各施策と一体的にモビリティ・マネジメントを実施 ほんべつ交通マップの作成・配布 ノーマイカーデーの推奨 バス車両のラッピングと愛称募集➤ 低炭素社会の実現に向けた環境にやさしいバス車両の導入 環境にやさしいバス車両の導入と小型化の推進

4 - 2 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) 「すべての町民が安心していきいきと暮らせる公共交通の実現」に向けた取り組み

施策 太陽の丘循環バスの運行計画見直しとコミュニティバスとしての機能向上											
施策の背景	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 町の市街地を循環する太陽の丘循環バスは、利用者の約 95%が高齢者で、国保病院への行き来での利用が約 83.2%を占めており、通院している多くの人にとっては必要不可欠な交通手段となっています。 ➢ しかし、買物客の約 4 割の人は、通院以外の目的で利用できるバスであることを知らず、「通院バス」として定着しており、運行計画が見直しされれば、もっと利用したいという意見（潜在需要）も町民から出されています。 										
事業対象	太陽の丘循環バス										
事業概要	<p>➢ 通院時の利便性を確保しながら運行計画を見直し、利用者や住民意見の反映、周知広報の徹底を図り、コミュニティバスとしての機能を向上させることで、今後の町民の安心した暮らしと活力のあるまちづくりを実現するためのツール（有効な手段）として活用することを目指します。</p> <p>【運行計画の見直しの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 利用者層の拡大や利便性の向上を目指して、平成 23 年 1 月 18 日～2 月 18 日の期間に、以下の点に留意して見直し試験運行を実施しました。 <ul style="list-style-type: none"> 南北各 6 便のうち、各 2 便はルートを変更して運行 延伸ルートは 2 便連続して運行、始めは逆回り、次は順回り運行 16 時台の便は、予約運行による『近道便』1 便を運行 直行便の午後の 3 便の運行見直し フリー降車の実施 商店街（ゆうゆうカード）と循環バスの連携 <p style="text-align: center;">H22 年度実施した試験運行のルート</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>運行ルート</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>町民の多くに「通院バス」と認識されている循環バス</p> </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <p>H22 年度試験運行利用者の満足度</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: 0;"> <tr> <td>満足</td> <td>31.6%</td> </tr> <tr> <td>やや満足</td> <td>13.2%</td> </tr> <tr> <td>どちらともいえない</td> <td>26.3%</td> </tr> <tr> <td>やや不満</td> <td>10.5%</td> </tr> <tr> <td>不満</td> <td>18.4%</td> </tr> </table> </div>	満足	31.6%	やや満足	13.2%	どちらともいえない	26.3%	やや不満	10.5%	不満	18.4%
満足	31.6%										
やや満足	13.2%										
どちらともいえない	26.3%										
やや不満	10.5%										
不満	18.4%										

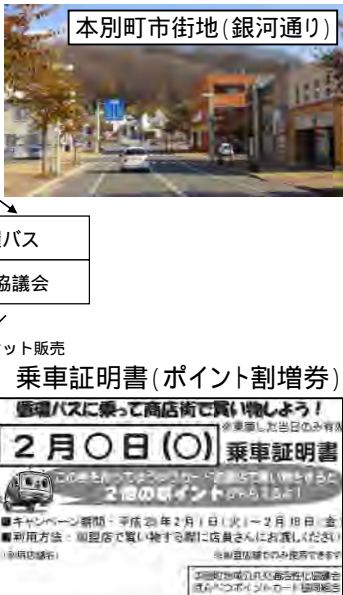
施策 郊外バス路線の運行計画見直しと効率化																											
施策の背景	<ul style="list-style-type: none"> ➢ へき地患者輸送バスは、本別町郊外を曜日別に運行ルートを変えて運行しており、町有バスは、スクールバスに一般の人が乗車できるバスです。 ➢ 利用者への聞き取り調査によると、バス停まで歩いて 10 分以上要する人もいました。また、利用する人がなくなったバス停や区間も見られ、運行ルートの改善を望む意見も出されました。 																										
事業対象	へき地患者輸送バス、町有バス																										
事業概要	<p>➢ 郊外を運行しているへき地患者輸送バスと町有バスについて、利用実態にあった運行状況に見直すことにより、運行の効率化を図ります。</p> <p>【運行計画の見直し・効率化の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 利用者や沿線住民の要望を踏まえて、見直しを行います。 ➢ 具体的方策として、運行ルートの見直しと短縮、予約型運行、運行ルートの集約化、バス停以外の場所でも乗り降りできるようにすること等を検討し、利便性の確保と運行の効率化を図ることとします。 ➢ 継続的に利用者や公共交通空白地域居住者と協議した上で、運行計画を立案し、実証運行、評価・改善を行っていくこととします。 <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>減少するへき地患者輸送バスの利用者</p>  <table border="1"> <caption>減少するへき地患者輸送バスの利用者 (人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H10年度</td><td>6,313</td></tr> <tr><td>H11年度</td><td>5,818</td></tr> <tr><td>H12年度</td><td>5,612</td></tr> <tr><td>H13年度</td><td>5,458</td></tr> <tr><td>H14年度</td><td>4,895</td></tr> <tr><td>H15年度</td><td>3,936</td></tr> <tr><td>H16年度</td><td>3,438</td></tr> <tr><td>H17年度</td><td>3,397</td></tr> <tr><td>H18年度</td><td>3,516</td></tr> <tr><td>H19年度</td><td>3,325</td></tr> <tr><td>H20年度</td><td>3,121</td></tr> <tr><td>H21年度</td><td>2,958</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p>郊外に住むお年寄りが利用</p> <p>へき地患者輸送バスの利用状況と課題【利用者聞き取り調査結果】</p>  <p>減少する利用者実態と利用者のニーズを踏まえて運行効率化・改善を図る</p>	年度	利用者数	H10年度	6,313	H11年度	5,818	H12年度	5,612	H13年度	5,458	H14年度	4,895	H15年度	3,936	H16年度	3,438	H17年度	3,397	H18年度	3,516	H19年度	3,325	H20年度	3,121	H21年度	2,958
年度	利用者数																										
H10年度	6,313																										
H11年度	5,818																										
H12年度	5,612																										
H13年度	5,458																										
H14年度	4,895																										
H15年度	3,936																										
H16年度	3,438																										
H17年度	3,397																										
H18年度	3,516																										
H19年度	3,325																										
H20年度	3,121																										
H21年度	2,958																										
実施主体	本別町、交通事業者、町内会																										
進め方	➢ 町民と本別町が主体となって運行計画を立案し、実証運行を行い、評価・改善を図りながら効率的な運行を目指します。																										
実施期間	➢ 平成 23 年度～																										

施策 広域路線バスの利用促進に向けた施策展開の実施																																																			
施策の背景	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 帯広陸別線は、平成 18 年のふるさと銀河線（鉄道）廃線に伴い運行が開始された生活圏中心市帯広市へ行く唯一の公共交通手段です。 ➢ 帯広陸別線を利用して、町外から通学・通院している人も多くいます。 ➢ しかし、平成 22 年度は利用者の減少等により、国・道の補助金だけでは赤字を補えず、町の財政負担が発生しており、益々利用者数が減少すれば、行政負担額の増大、運行存続の危機が生じる可能性があります。 																																																		
事業対象	帯広陸別線																																																		
事業概要	<p>➢ 帯広陸別線の利用者数減少を抑止し、経営環境の改善を図るため、利用促進に向けた施策を展開します。</p> <p>【施策内容】 重点的な利用促進施策の実施</p> <p>➢ 以下の運賃に関する施策とともに、商店街との連携施策（施策 ）や利用促進施策（施策 ）を重点的に実施し、本別町内における帯広陸別線の利用者数の減少に歯止めを掛け、持続可能な公共交通とすることを目指します。</p> <p>町内の利用者負担の見直しなど</p> <p>➢ 町内の他のバス路線の運賃体系の整理を行い、利用促進に向けて、町内町内での利用者負担の見直しなどの検討を進めることとします。</p> <p>帯広陸別線のバス停別乗降者数(人/日)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <table border="1"> <caption>各市町内バス停の乗降者数(合計)</caption> <thead> <tr> <th>市町</th> <th>乗降者数(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>帯広市</td><td>389</td></tr> <tr><td>幕別町</td><td>111</td></tr> <tr><td>池田町</td><td>79</td></tr> <tr><td>本別町</td><td>168</td></tr> <tr><td>足寄町</td><td>166</td></tr> <tr><td>陸別町</td><td>77</td></tr> </tbody> </table> </div> <div style="width: 50%;"> <p>地域の重要な広域公共交通であるため、利用促進を重点的に図る</p> <p>町内バス路線の運賃体系の整理を行った上で、町内 町内の利用者負担の見直しなどを検討する</p> </div> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p>帯広陸別線の運行費用の負担状況</p> <table border="1"> <caption>帯広陸別線の運行費用の負担状況 (千円)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>事業収入</th> <th>国・道の補助金</th> <th>他町負担金</th> <th>本別町負担金</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H18</td> <td>68,586</td> <td>53,140</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>121,726</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>100,058</td> <td>71,342</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>171,400</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>97,856</td> <td>71,876</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>169,732</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>90,742</td> <td>70,483</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>161,224</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>86,639</td> <td>78,543</td> <td>7,440</td> <td>1,919</td> <td>174,540</td> </tr> </tbody> </table> <p>行政負担が発生しており、今後の負担増額が懸念される</p> </div>	市町	乗降者数(人)	帯広市	389	幕別町	111	池田町	79	本別町	168	足寄町	166	陸別町	77	年度	事業収入	国・道の補助金	他町負担金	本別町負担金	合計	H18	68,586	53,140	-	-	121,726	H19	100,058	71,342	-	-	171,400	H20	97,856	71,876	-	-	169,732	H21	90,742	70,483	-	-	161,224	H22	86,639	78,543	7,440	1,919	174,540
市町	乗降者数(人)																																																		
帯広市	389																																																		
幕別町	111																																																		
池田町	79																																																		
本別町	168																																																		
足寄町	166																																																		
陸別町	77																																																		
年度	事業収入	国・道の補助金	他町負担金	本別町負担金	合計																																														
H18	68,586	53,140	-	-	121,726																																														
H19	100,058	71,342	-	-	171,400																																														
H20	97,856	71,876	-	-	169,732																																														
H21	90,742	70,483	-	-	161,224																																														
H22	86,639	78,543	7,440	1,919	174,540																																														
実施主体	本別町、十勝バス																																																		
進め方	➢ 本別町と交通事業者が主体となって、各利用促進施策の導入・見直しの検討を進めます。																																																		
実施期間	➢ 平成 23 年度～、 は平成 24 年度以降																																																		

施策 バス待合い環境の改善	
施策の背景	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 本別町は、道内でも屈指の厳寒地域にあり、循環バス利用者の改善要望として、「バス停の小屋が無く、雨、風、雪の場合、待っているのが困る」、「小さくてもよいから小屋が欲しい」といった悪天候時や冬期のバス待ち環境の改善を望む意見が挙げられています。 ▶ 現在は、バスを待つ際に利用できる施設が整備されているバス停がある一方で、利用者が多くても屋根がないバス停もあります。
事業対象	太陽の丘循環バス、町有バス
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ▶ <u>利用の多いバス停から重点的に、バス停付近の施設・住民、住民団体と連携してバスを快適に待つことができる施設を整備し、バス待合い環境の改善を図ります。</u> ▶ <u>また、乗継拠点（本別コミュニティセンター、商工活性化センター等）などにある待合いスペースを憩いの場として積極的に活用し、利用者の交流促進、地域情報の発信を図ります。</u> <p style="text-align: center;">太陽の丘循環バスのバス停状況一覧</p> <p style="text-align: center;">利用者が多くても、待合い施設がないバス停もある</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>商工活性化センター（アースホール）</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>本別コミュニティセンター 【旧本別駅バス待合所】</p> </div> </div>
実施主体	本別町
進め方	▶ 本別町が主体となって待合い環境を改善するバス停を選定し、付近の住民・施設と協議し、住民団体の協力を得て、推進します。
実施期間	▶ 平成 23 年度～

(2) 「ともに支えあい、活力のあるまちづくりを支える公共交通の実現」に向けた取り組み

施策 町民・行政・交通事業者の持続可能な連携体制の構築																									
施策の背景	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 町内を運行するバス路線の全ては、運賃収益を運行経費が上回る赤字運営で、国・道・町の財政負担のもとで運営されており、予算制約が厳しくなる中で、今まで通り運行できなくなることも懸念されます。 ➢ 他の自治体では、バスがなかった地域で住民組織が運営主体（運行計画立案、バスの運営管理を行う主体）となり、地域企業等から協力金・広告費を集め、交通事業者に運行業務を委託して運行しているバスもあり、行政に頼らない運行体制が構築されている例もあります。 ➢ 複数のバス路線の多様な住民ニーズに柔軟に対応し、公共交通ネットワーク全体のサービス水準の向上と利用促進を継続的に図っていくためには、利用者のニーズを一番よく知っている町民を含めたバスの運営体制の構築が、重要な課題として位置付けられます。 																								
事業対象	町内バス路線、本別町民・本別町・交通事業者																								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 本別町では、新たな公共交通の導入予定はないため、下表に示すイメージのように、現行のバス路線の運行体制（バス事業の役割分担）を、町民・町民団体が主体的に参加できる体制にしていくことを目指します。 ➢ 当面（第1ステップ）は、問題・課題の共有や運行計画立案などにおいて、町民と行政が協働で取り組む体制の構築を目指します。 <p style="text-align: center;">町民・行政・交通事業者の連携体制構築（役割分担）のイメージ</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #546e7a; color: white;">バス事業の内容</th> <th style="background-color: #f15a24; color: white;">現 状</th> <th style="background-color: #f15a24; color: white;">第1ステップ （当面の目標）</th> <th style="background-color: #546e7a; color: white;">目指す体制 の方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>課題把握・共有</td> <td>行政</td> <td>行政・町民(団体)</td> <td>行政・町民(団体)</td> </tr> <tr> <td>改善計画立案</td> <td>行政</td> <td>行政・町民(団体)</td> <td>町民(団体)</td> </tr> <tr> <td>運行業務</td> <td>交通事業者</td> <td>交通事業者</td> <td>交通事業者</td> </tr> <tr> <td>運営管理（常駐）</td> <td>行政</td> <td>行政</td> <td>行政・町民(団体)</td> </tr> <tr> <td>運行費用負担</td> <td>赤字分行政負担</td> <td>赤字分行政負担</td> <td>定額行政負担 地域企業協力金 (商業施設、病院、企業)</td> </tr> </tbody> </table> <p>運行業務について、町が運行している路線もあります。</p> <p>【参考事例】住民が主体となったバスの運行体制（京都市醍醐地区醍醐コミュニティバス）</p> <div style="text-align: center;"> <p style="text-align: right;">資料：醍醐コミュニティバスHP</p> </div>	バス事業の内容	現 状	第1ステップ （当面の目標）	目指す体制 の方向性	課題把握・共有	行政	行政・町民(団体)	行政・町民(団体)	改善計画立案	行政	行政・町民(団体)	町民(団体)	運行業務	交通事業者	交通事業者	交通事業者	運営管理（常駐）	行政	行政	行政・町民(団体)	運行費用負担	赤字分行政負担	赤字分行政負担	定額行政負担 地域企業協力金 (商業施設、病院、企業)
バス事業の内容	現 状	第1ステップ （当面の目標）	目指す体制 の方向性																						
課題把握・共有	行政	行政・町民(団体)	行政・町民(団体)																						
改善計画立案	行政	行政・町民(団体)	町民(団体)																						
運行業務	交通事業者	交通事業者	交通事業者																						
運営管理（常駐）	行政	行政	行政・町民(団体)																						
運行費用負担	赤字分行政負担	赤字分行政負担	定額行政負担 地域企業協力金 (商業施設、病院、企業)																						
実施主体	本別町、町内会、交通事業者																								
進め方	➢ 当面は町が主体となり、各施策の具体案の立案・実施において、町民と協働して取り組み、課題を共有し、連携体制の確立を目指します。																								
実施期間	➢ 平成 23 年度～																								

施策 商店街と公共交通の連携による相互の活性化・活力あるまちづくりの支援	
施策の背景	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 本別町内の店舗数・商業従業者数は年々減少傾向にあり、公共交通と商店街の店舗などが連携し、相互の活性化を図ることで、活力のあるまちづくりの推進につながることを期待できます。 ➢ 市街地にある商店の多くは、ほんべつポイントカード協同組合（本別町商工会）が発行しているゆうゆうカードによる買物ポイントサービスの加盟店となっており、多くの町民が利用しています。 ➢ 現在、買物時でも自動車の利用割合が高く、バスの利用促進を図るためには、利用者のメリットを生み出すことが重要です。
事業対象	中心市街地、太陽の丘循環バス、町内他バス路線
事業概要	<p>➢ <u>商店街で利用できるゆうゆうカードと連携した取り組みを展開し、相互の利用促進・活性化を図り、活力のあるまちづくりを支援します。</u></p> <p>➢ <u>具体的連携施策としては、以下の施策イメージを基本としますが、関係機関と協議し、相互の活性化により寄与する施策を実施し、継続的に評価・改善を図り、商店街と公共交通の連携を強化します。</u></p> <p style="text-align: center;">商店街と公共交通の連携イメージ</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>【具体的連携施策の内容】</p> <p>バス利用者にお得な割増ポイント（平成 22 年度試験運行で実験的に実施）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ バスを利用して組合加盟店で買物した人に割増ポイントを提供します。満点となったポイントカードをバス利用券と交換 ➢ 通常、ポイントが貯まったカードは 500 円分の買物券として利用できませんが、800 円分のお得なバス利用券と交換可能とすることを検討します。 <p style="text-align: center;">商店街と循環バスの連携施策の基本スキーム</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;">  </div> <div style="width: 35%;">  </div> </div>
実施主体	本別町、ほんべつポイントカード協同組合、交通事業者
進め方	➢ 平成 22 年度の実験的導入結果を踏まえ、町民や利用者の意見も踏まえながら、相互の活性化に寄与する連携施策を実施していきます。
実施期間	➢ 平成 23 年度～

(3) 「人と環境にやさしい低炭素社会の実現に資する公共交通の実現」に向けた取り組み

施策 公共交通の利用促進施策の実施													
施策の背景	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 買物客へのアンケート結果では、自動車で来店した人が約74%と高い一方で、循環バスを含めたバス利用者は約3%と低い状況でした。 ➤ 通院時は、自動車で通院した人(全体の約8割)に、自動車を使わなかった場合の交通手段を伺うと、循環バスを利用するという人が約33%もあり、バスを利用できる環境にしながら、自動車を利用している人が多いことがわかりました。 ➤ その他の路線も利用者数は減少傾向にあり、帯広陸別線も、利用者が減少に転じており、収益性の改善が課題となっています。 ➤ また、本別町は、「低炭素・循環型社会の形成(環境にやさしいまちづくり)」を進めることとしています。 ➤ バスは通常、自動車よりも環境負荷が少ないため、自動車利用を控えて、バスや徒歩・自転車での移動が増えれば、環境にやさしいまちづくりの実現にもつながります。 ➤ そのためには、公共交通の存在を広く町民に認知してもらうとともに、その役割や必要性を十分認識してもらうことが重要です。 <div style="text-align: right;"> <p>帯広陸別線の輸送人員の推移</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>帯広陸別線の輸送人員の推移 (人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>輸送人員 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H18</td> <td>162,064</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>194,256</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>196,335</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>221,822</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>190,423</td> </tr> </tbody> </table> </div>	年度	輸送人員 (人)	H18	162,064	H19	194,256	H20	196,335	H21	221,822	H22	190,423
年度	輸送人員 (人)												
H18	162,064												
H19	194,256												
H20	196,335												
H21	221,822												
H22	190,423												
事業対象	本別町民・広域公共交通利用者・町内企業・町内官公庁												
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 新たな利用者を発掘し、利用者の減少に歯止めを掛け、経営環境の改善を図り、環境にやさしいまちづくりを支援することを目的として、公共交通の利用促進施策を実施します。 <p>【具体的施策の内容】</p> <p>各施策の周知広報等と一体的にモビリティ・マネジメントを実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 各施策の周知広報やアンケート等の際に、普段の交通行動を見直してもらい、自動車からバスへの交通手段の変更を促すモビリティ・マネジメントの実施を検討します。 <p>ほんべつ交通マップの作成・配布</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 町内の公共交通について紹介するわかりやすい交通マップを作成・配布し、町民や利用者への周知・PRを行うことで、利用促進を図ります。 ➤ 公共交通に関する情報提供とモビリティ・マネジメントをあわせて実施することを検討します。 <p>ノーマイカーデーの推奨</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 町民や町内企業、官公庁を対象として、3ヵ月に1回、毎月1回、など、日を限定して、通勤の際などの自動車利用を可能な範囲で控えるように呼びかけ、徒歩・自転車、バスなどを積極的に利用してもらう「ノーマイカーデー」を推奨します。 												

モビリティ・マネジメント

地域の「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みで、「環境や健康などに配慮した交通行動を大規模、かつ、個別に呼びかけていくコミュニケーションを中心とした交通施策」です。

	<p>バス車両のラッピングと愛称募集</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 太陽の丘循環バス（北回り・南回り）について、車両ラッピングを行うとともに、愛称の募集を行います。 ➤ 地域が発案した愛称やデザインのバスとすることで、より身近に感じてもらい、みんなで守り育てる地域のバスという意識を喚起します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>コミュニティバス愛称「海っ子バス」 愛知県南知多町 デザインと愛称を募集して決定</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>コミュニティバス愛称「くるるん」 広島県三次市 デザインと愛称を募集して決定</p> </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">資料：南知多町・三次市ホームページ</p>
実施主体	本別町、町内会、交通事業者
進め方	➤ 本別町と交通事業者が主体となって検討を進め、利用者や住民団体の協力を得ながら、推進します。
実施期間	➤ 平成 23 年度～

施策 低炭素社会の実現に向けた環境にやさしいバス車両の導入	
施策の背景	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 町内を運行するバス路線に、環境にやさしいバス車両を導入することで、地球温暖化対策（CO₂排出量の削減）になると同時に、本別町の「環境にやさしいまちづくり」を町内外にPRし、低炭素社会の実現に向けた意識醸成が期待できます。 ➤ 町内を運行するバス車両について、利用者数に応じた車両の小型化を図ることで、燃料効率が向上し、環境負荷の軽減が期待できます。 ➤ また、電気バスを先進的に導入した場合、今後想定される電気自動車・バスの普及に伴う地方の社会基盤形成のあり方について、今後のまちづくりに資する多くの知見を得ることも期待できます。
事業対象	町内バス路線
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>町内を運行するバス路線の運行見直しとあわせて、環境にやさしいバス車両（ハイブリット車、電気バス等）の導入とバス車両の小型化を推進します。</u> ➤ 具体的には、利用実態に即した車両にすることで、効率化を図ります。 <p style="text-align: center;">電気バスを自治体として全国ではじめて導入した青森県七戸町のチラシ H22.12</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
実施主体	本別町
進め方	➤ 本別町が主体となって、低炭素社会の実現に向けた取り組みとして、導入を検討することとします。
実施期間	➤ 平成 24 年度～

5. 計画期間

本計画の期間は平成 23 年度～平成 25 年度の 3 年間とし、この期間内に、計画に定めた施策を検討・実行し、各施策の方向性を明確にします。

また、本計画の期間内に、本計画を実効あるものとするため、町民・行政・交通事業者が連携・協働して、取り組み方針で示した、町内公共交通の計画・運営・評価・改善を継続的に行うことができる体制を構築することを目指します。

そして、本計画の期間に限らず、目標の達成に向けた施策を推進することで、本計画の基本的な方針である「本別の豊かで健やかな暮らしと活力のあるまちづくりを支え、人と環境にやさしい持続可能な公共交通を、ともに支えあい実現」することを目指します。

6. その他計画の実施に関し本別町が必要と認める事項

この計画に定める各種施策については、本別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、以下に示す施策推進のスケジュールにより、実施することとします。

【施策推進のスケジュール】

基本的な方針	目標	施策	スケジュール			
			H23	H24	H25	H26以降
本別の豊かで健やかな暮らしと活力のあるまちづくりを支え、人と環境にやさしい持続可能な公共交通を、ともに支えあい実現します。	目標 すべての町民が安心していきいきと暮らせる公共交通の実現	太陽の丘循環バスの運行計画見直しとコミュニティバスとしての機能向上	実証運行、評価、改善（PDCA）		本格運行（PDCA）	
		郊外バス路線の運行計画見直しと効率化	実証運行 評価・改善		本格運行（PDCA）	
		広域路線バスの利用促進に向けた施策展開の実施	検討・実施 評価・改善		継続的に実施（PDCA）	
		バス待合い環境の整備	検討・協議 整備実施		本格運用	
	目標 ともに支えあい、活力のあるまちづくりを支える公共交通の実現	町民・行政・交通事業者の持続可能な連携体制の構築	検討・協議 継続的体制構築		本格運用（PDCA）	
		商店街と公共交通の連携による相互の活性化・活力あるまちづくりの支援	連携実施 評価・改善		本格運用（PDCA）	
	目標 人と環境にやさしい低炭素社会の実現に資する公共交通の実現	公共交通の利用促進施策の実施	検討・実施 評価・改善		継続的に実施（PDCA）	
		低炭素社会の実現に向けた環境にやさしいバス車両の導入	検討・協議 導入		本格運行（PDCA）	