

# 清水町地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月

清 水 町

# 第 1 部 清水町地域公共交通総合連携計画

## 目 次

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
1-1. 基本理念	1
1-2. 基本方針	3
2. 計画の区域	6
3. 計画の目標	7
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	9
5. 計画期間	16
6. その他計画の実施に関し清水町が必要と認める事項	16

この計画は、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 条に基づいて設置された清水町地域公共交通活性化協議会における協議を経て、同法第 5 条による地域公共交通総合連携計画として清水町が作成したものである。

## 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

清水町は、その多くが農地と山間から形成されており、市街地部を除くと農村地域特有の低密度に分散した居住地分布となっています。また、人口集積地であるJR十勝清水駅近郊の市街地部においても、役場や病院、スーパーなどがある中心部から2kmほど離れた場所に公営住宅や団地が点在していることから、自動車以外の代替移動手段を持たない住民にとっては、不便な生活環境であると言えます。

さらに、この『町内移動における自動車の代替手段』として期待される公共交通については、昨年度より試験的に運行している冬季の町内巡回バスを除くと、清水・御影市街地を結ぶ町有バスの1往復（一般混乗可能なスクールバス）が存在する程度であり、今後のさらなる高齢化社会、より住みよい清水町の実現に向けては、『交通環境の改善』は不可欠であります。事実、前述の町内巡回バスは、今年度さらに利用者数を伸ばしており、住民の移動手段としての公共交通の必要性が十分に確認されているところであり、その運行の継続や改善、そして中長期的視点に立った町内交通環境改善に向けた取り組みが重要であると考えます。

そこで、清水町地域公共交通活性化協議会では、全世帯を対象としたアンケート調査や、町内で送迎バスを運行している病院関係者、地域の核となる商業施設などへのヒアリング調査、新しいシステムによるバスの運行（フレックス型のデマンドバスの運行）等を経て、これからの地域住民の生活を守り、より良い暮らしを実現するのに必要な公共交通に関する計画を策定しました。

本計画においては、各種の調査と協議会での議論を踏まえ、以下のとおり基本理念を設定しました。

### 1-1. 基本理念

**基本理念1 人口集積及び移動ニーズに応じた公共交通のサービスを実現します。**

清水町は、JR根室線十勝清水駅と御影駅を中心に構成される2つの市街地部と、それ以外の郊外部に大別することができます。これは、人口の集積状況、すなわち居住地の分布状況、あるいは医療施設・商業施設の分布にも関係しており、当然ながら市街地部は人口がある程度密集し、一定規模の商業施設や複数の医療施設が点在している一方で、郊外部では住宅は広く低密度に分散し、商業施設や医療施設はほとんど存在しないのが現状です。

一般的に、居住地の環境と日常の移動手段が密接に関係しているものですが、住民を対象としたアンケート調査においても、市街地部の人は徒歩や自転車で買い物や通院などを行っている割合が一定程度存在するのに対し、郊外部の人は、90%以上の移動が自動車でまかなわれていることが把握されました。

これは、居住地の環境に加え、自動車以外の代替手段が存在しないことから、当然の結果ですが、一方で、“自動車がなくでは生活ができない”という現状を顧みて、“自動車以外の代替手段の必要性”を訴える意見も多いこと、実際に町が冬季限定で運行している町内循環バスの利用者数が増加傾向にあることなどを踏まえると、政策的なニーズとしても住民個々人のニーズとして

も、町内の公共交通環境の整備の必要性が高いものと考えられます。

そこで、住民にとって利便性が高い、つまりできるだけ多くの方が利用できるような公共交通機関の実現に向けて、現在の人口の分布状況と、人々の移動ニーズ(目的地・頻度等)に基づき、これに応じたサービスレベル(運行ルートや運行頻度・時間・料金等)の設定を行います。

## 基本理念2 地域/交通事業者/行政が一体となった体制により、地域公共交通を育みます。

現在、清水町内で運行されているバスは「スクールバス」(一般混乗可)と「民間医療機関の送迎バス」程度であり、多くの住民が日常的に利用できる公共交通はほぼ存在しないと言っても過言ではありません。このように、公共交通に慣れていない、自動車に依存せざるを得ない地域においては、“地域の公共交通を考える土台(意識)”がほとんどない可能性があります。

つまり、清水町において“地域の公共交通を考える”ということは、“地域の公共交通を一から育て上げる”という姿勢が不可欠であり、そのためには、移動ニーズなどのデータのみによらず、正に“地域が一丸となって取り組む”必要があります。

その大前提として、地域における公共交通の重要性について“認識を共有”することから始め、住民の移動ニーズとそれに伴う公共交通へのニーズを基に、主な目的地である地域の商業施設や医療機関などと共に運行時間やサービスを検討する、場合によっては運行資金の配分を検討するなど、より良い交通環境の整備とその運用について、地域、交通事業者、行政が一体となって検討し、地域の公共交通を育てていくことが重要となります。

## 基本理念3 モビリティ・マネジメント(MM)による戦略的な利用促進策を展開します。

清水町では“自動車がないと生活できない状況”が続いてきていることから、“自動車への依存度”、すなわち“自動車を利用する習慣”が高いことが住民アンケートの結果からも明らかとなっています。一方で、“自動車を控えることは難しい”と感じながらも、“自動車に依存しないライフスタイルを目指したい”という人も3割程度存在していました。

公共交通の整備とその成功のためには、自動車への過度な依存を抑制し得るような『交通環境の整備』の実現に加え、実際に自動車の代替手段として認めてもらうための『公共交通に関する意識づくり』に取り組むことが重要です。

なぜなら、例えば前述のような“自動車に依存しないライフスタイルを目指したい”と考えている人々は、それを実現可能とするような交通環境が存在すれば、実際に利用する可能性が高いのであり、逆にそのような意識が低い、自動車への依存性が高い人であれば、どれだけ便利な公共交通を導入してもこれを利用する可能性は低くなってしまいます。

つまり、生活の中に公共交通の利用を浸透させていくためには、公共交通の整備に合わせて、町民の一人ひとりに利用を促す働きかけも必要であり、具体的には「公共交通に関する情報提供」と「公共交通を利用しようとする動機付け」などを積極的に行っていくことが重要です。そこで、モビリティ・マネジメント(MM)による戦略的な利用促進策を展開します。

この施策展開により、地域の人々が当事者意識を持ち、公共交通を維持する意識を高めることで、地域で公共交通に対する関心や取り組みが活発になります。そして公共交通が自分たちの財産であるという意識（愛着）を持ち、自分たちで育てていこうとしてはじめて、地域の公共交通をいつまでも長く支えていくことに繋がると考えます。

**モビリティ・マネジメント (Mobility Management:通称MM):**

一般の人々や各種の組織を対象としたコミュニケーション施策を中心に、様々な運用施策やシステムの導入や改善、実施主体となる組織の改変や新設などを持続的に展開する。そして、それらを通じて、一般の人々や各種の組織が、渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった問題に配慮しつつ、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促す交通施策。

## 1-2. 基本方針

前述した基本理念に基づいた公共交通施策を実施するために、清水町地域公共交通総合連携計画では、以下に示す「基本方針」を設定します。

### 基本方針 1：市街地である清水地区・御影地区におけるバスサービスの向上

- ▶ 町内巡回バス（試験的に冬季運行中）を基に、通年で運行するコミュニティバスを導入します。
- ▶ 清水-御影間の移動の確保と活発化に向けて、利便性の高いフレックス型のデマンドバスを導入します。
- ▶ その際、住民の移動ニーズを考慮した有効かつ効率的な運行内容（バス停位置や時間帯など）を設計し、住民の生活の足としての機能を確保します。
- ▶ バスの魅力を向上させるためにも、商店街と連携した企画乗車券などの発売を検討します。

#### 「町内巡回バスの改良による新しい町内交通の構築」

昨年度から冬季に試験運行を行っている「町内巡回バス」は、2年目となる今年度に大きく利用者数を伸ばしており、町民にとって“町内移動をまかなう交通機関”の重要性が高いことが伺えます。

さらに、清水地区内、御影地区内でのそれぞれの運行における順調な利用者数の増加傾向は、バス停の位置やルートの設定においても、既に一定の妥当性が確保されている、つまり住民にとって利便性の高いものであることが考えられます。

また、住民アンケートからも明らかとなったように、町内の買い物や通院については現状の行き先、またはそれに基づいた“バスで行きたい行き先”などがある程度特定されることから、これに留意したバス停位置の再検討や、特に商業施設については、協調してバスの魅力を向上させるような取り組みを行っていきます。

このような運行体系の見直しと、魅力の向上によって、地域の足としての“能力の確保”、“魅力の確保”を実現します。

### 「町内巡回バスの改良に伴う清水-御影間の連結強化」

一方で、この町内巡回バスでは清水地区-御影地区間では1日に午前・午後それぞれ1往復の運行を行っていますが、未だ利用者の確保がほとんどできていない状況です。

そこで、この両市街地区間については、各地区内のバス停を予約に応じて通過するような『フレックス型のデマンドバス』とすることで、地区内を広くカバーしながらも、その都度最適な運行を行うという高い利便性を確保できることから、今後の利用者増加を期待することができます。

この際、JR十勝清水駅、御影駅での列車への接続（特に帯広方面）にも留意し、通常は複数のバス路線で構築されるフィーダーシステムを、『鉄道とバス』の組み合わせで実現し、清水町-帯広市間という広域的な移動を可能とする公共交通を実現します。

### 基本方針2：郊外地区における「育む公共交通」の実現

- 地域（住民・企業）/交通事業者/行政が一体となり、公共交通の必要性の認識を共有し、「公共交通を育てていく」という体制づくりと取り組みを行います。
- 乗合タクシーの導入による利用しやすい公共交通を実現します。
- 買い物・通院などに不可欠な「生活の足」の確保を実現します。

### 「デマンド型交通による高齢化社会に対応した交通の構築」

郊外地区は、居住地が低密度に広く分散しています。

このことから、従来の路線バスやコミュニティバスなどを導入しても、需要（利用者）が分散してしまい、利便性を確保した運行は困難と言えます。

加えて、今後、公共交通の利用者として想定すべき重要性が高い「高齢者」は、バス停留所までの距離を重要視しています。

そこで、デマンド型交通の構築・導入により、これらの問題を緩和し、「買い物」・「通院」などの日常的に必要な不可欠な「地域の足」を確保します。

また、JR十勝清水駅、御影駅での列車への接続（特に帯広方面）にも留意し、通常バス同士で構成されるフィーダー輸送を、『鉄道とバス』の組み合わせで実現し、清水町-帯広市間という広域的な移動を可能とする公共交通を実現します。

### 「育む公共交通」の仕組みづくり

住民が快適に暮らせる「まちづくり」を行うには、「地域の魅力」を発掘・創造し、併せて、それを住民が利用できる交通を整備する必要があると考えられます。

この「地域の魅力」を発掘・創造する取り組みは、単に行政や交通事業者のみで行える取り組みではないことから、既存の協議会を活用しながら、町内の企業や団体と連携・協働を図れる仕組みづくりを行います。

そして、“公共交通（自動車の代替手段）が必要だと認識”を共有し、「育む公共交通」というテーマの下に多様な取り組みを展開します。

### 基本方針 3：公共交通に対して肯定的な住民意識の形成

- 「公共交通に関する情報提供」と「公共交通を利用しようとする動機付け」を戦略的に実施するために、以下に挙げるモビリティ・マネジメント施策を展開します。

ニュースレターの発行

公共交通の需要層（学生・高齢者等）に対する利用促進策の実施

公共交通に関する出前講座の実施

高齢者の免許返納支援バス券の実施

#### 公共交通に対して肯定的な町民意識の形成

（現在の脆弱な公共交通と地理的環境から当然の帰結ですが）多くの住民が自動車に依存していることが調査結果からも明らかになっています。

自動車への依存性が高い地域においては、単に新たな公共交通を整備したとしても、そもそも自動車への習慣性が高いことや、仮に公共交通について考える機会があっても、自動車と公共交通を利便性のみの観点から比較する傾向が高いために、自動車から公共交通への転換は起こりづらいことが想定されます。

そこで、利便性のみの観点だけではなく、個人の健康や事故のリスク、社会全体としての環境問題等を踏まえた上で、移動手段を選択していただくことも重要なアプローチとなります。

また、公共交通に関する情報についても地域の目線で情報を提供していくこと、さらには、“自分たちが住んでいる地域は自分たちの手で守る”という姿勢を、交通という面からもしっかりと認識してもらうような取り組みが必要であり、そのためにはニュースレターのような継続的な情報発信（啓発活動）が不可欠です。

加えて、高齢者の交通事故に関しては、年々大きな問題となっていることから、免許返納時にバス券を配布するなど、高齢者の運転免許返納施策と合わせた公共交通の利用促進も有効な施策と言えます。

そこで、モビリティ・マネジメントに代表される利用促進策を戦略的に展開し、公共交通に対して肯定的な町民意識の形成を図ります。



## 2. 計画の区域

計画の区域は、北海道上川郡清水町全域とします。

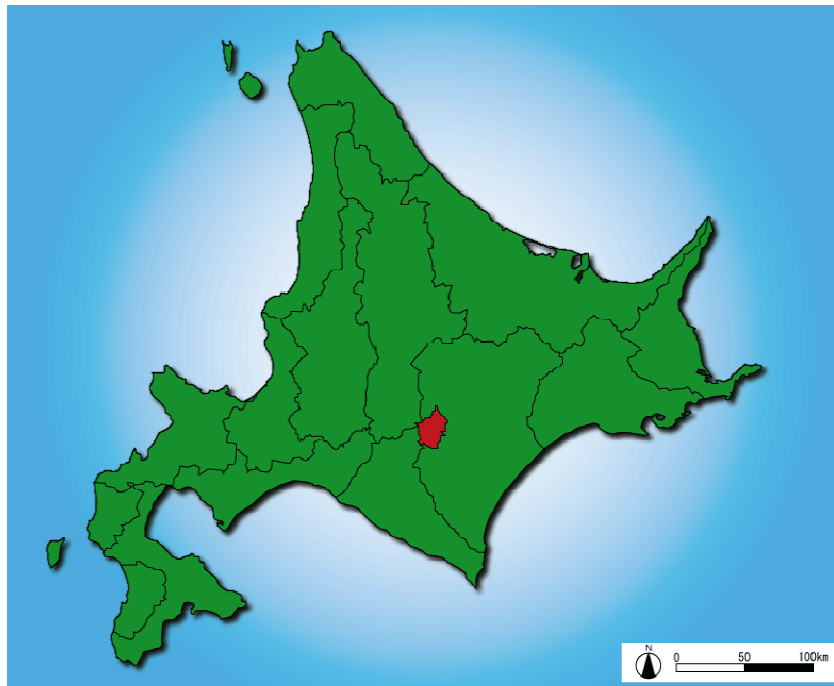


図 2-1 清水町位置図



図 2-2 清水町広域図

### 3. 計画の目標

「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」に基づき、次のような目標を定めます。

#### 目標 1 . 市街地部の清水地区・御影地区におけるバスサービスレベルの向上

現在試験的に運行している町内巡回バスの改良により、清水地区内・御影地区内での移動におけるバス利用者の利便性を向上させるとともに、新しい運行方法であるフレックス型のデマンドバスの導入により、両地区間における運行の利便性と効率性を高め、新たな利用者の確保を目指します。

さらに、仕組み（運行方法）などのブラッシュアップだけでなく、地域が一体となって取り組み、バスの魅力向上を目指すこととします。

ここで、それぞれの利用者数の目標値については、現行の町内巡回バスの利用状況、及び住民アンケート調査結果の利用者推計を踏まえて、以下のとおり設定することとします。

##### 目標となる指標

コミュニティバス（各地区内）の利用者数	→ 60名/日
フレックス型デマンドバス（両地区間）の利用者数	→ 5名/日
商業施設（スーパー・商店）、医療機関等の地域関係者との連携・協働の有無	

#### 目標 2 . 郊外地区における「育む公共交通」の実現

既存の協議会を活用し、郊外部の住民と企業（事業所）及び交通事業者、行政による作業部会（仮称：育む公共交通部会）を組織し、公共交通の必要性についての勉強会や、乗合タクシー（デマンド型交通）の運行形態、公共交通を持続的に運営する方法等について、三位一体となった検討を行い、「育む公共交通」への取り組みを継続的に実施し、具体的な成果として、乗合タクシーの運行実現を目指します。

ここで、乗合タクシーの利用登録者数の目標値については、郊外部における住民アンケート調査結果の利用者推計を踏まえて、以下のとおり設定することとします。

##### 目標となる指標

会議（仮称；育む公共交通部会）の開催頻度	→ 4回/年
乗合タクシーの利用登録者数	→ 100名

### 目標3 . 公共交通に対して肯定的な住民意識の形成

「バスがなかった地域で、バスを整備して、バスに乗ってもらう」ことを、利用者である住民個人に還元すると、「バスが整備される」ということは、「これまでの“自動車に頼らざるを得ない日常”とは異なる生活環境が実現すること」であり、「バスに乗る」ということは、「新しい生活環境に基づいて日常の行動を再構築する」ということです。つまり、“人々の意識の変化”と“行動の変化（習慣の変化）”なしには、バス利用の確保は達成されないとと言えます。

本計画で提示している新たな地域公共交通は、これまで冬季に試験運行している町内巡回バスがベースになっているものの、例えば清水地区-御影地区間で運行するフレックス型のデマンドバスは全く新しい交通体系であり、特にその主な利用者として想定される高齢者における運行内容・利用方法の定着には、それ相応の時間を要するものと想定されます。また、郊外部で導入を計画する乗合タクシーにおいては、特に自動車依存性が高いことから、バスに関する情報が“人々の意識に届く”ためには、相応の工夫が不可欠です。

そこで、心理学的手法を適切に組み入れ、人々に自発的な行動変容（人々が自分の考えでバス利用を選択する）をもたらすモビリティ・マネジメントを中心とした施策を展開し、バス利用の促進を目指します。

ここで、交通に関する心理指標の変化については、国内で実施されているモビリティ・マネジメントの実施効果を踏まえ、以下のとおり設定することとします。

目標となる指標 各指標は5段階（1～5ポイント）の評価による平均値

自動車利用抑制の行動意図（クルマに頼らないライフスタイルを目指そうと思いませんか）

市街地部：2.9（現在）→3.4（将来） / 郊外部：2.2（現在）→3.0（将来）

バス利用意図（できるだけバスで移動しようと思いませんか）

市街地部：3.1（現在）→4.0（将来） / 郊外部：3.1（現在）→4.0（将来）

#### 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

##### 事業 1) 市街地部の清水地区・御影地区におけるバスサービス向上プロジェクト

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「町内巡回バス（冬季に試験運行）」を基に、清水地区・御影地区内の居住者を広くカバーすると共に、地区内の主な公共施設・商店・病院などに行き来できるコミュニティバスを構築し、通年での実証運行を実施する。</li> <li>・清水地区-御影地区間は、両地区内のバス停を予約に応じて運行するフレックス型デマンドバスを構築し、通年での実証運行を実施する。</li> <li>・町外の主な目的地である帯広市への移動も考慮し、コミュニティバス及びデマンドバスは各地区内のJR駅での結節に留意し、広域的な移動を可能とするフィーダー系統とする。</li> <li>・地域が一体となって取り組む仕組み作りと、バスの魅力向上に向けた企画乗車券の販売などに取り組む。</li> <li>・現行の無料運行から有料運行への切り替えの意義づけを、総合的なバスの魅力向上により担保し、運賃収入の確保を目指す。</li> <li>・地域で公共交通を支える仕組みとして、協賛金や広告収入など収入源の確保に向けた取り組みを進める。</li> </ul>
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最低限の地区内移動を可能とし、住民全体の生活の質の向上と活性化に寄与する交通システムの構築</li> <li>・清水地区と御影地区の移動の活発化による町内の連携強化</li> <li>・公共交通での帯広市への移動の促進</li> <li>・本来の目的（需要）とそのための移動（派生需要）の一体化</li> </ul>
着手時期	平成 23 年 10 月～
実施主体	町内の交通事業者、清水町

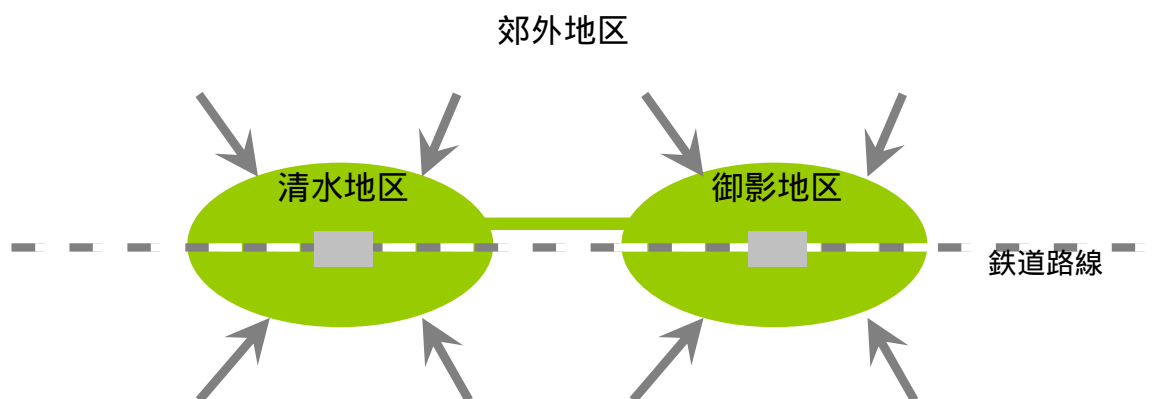
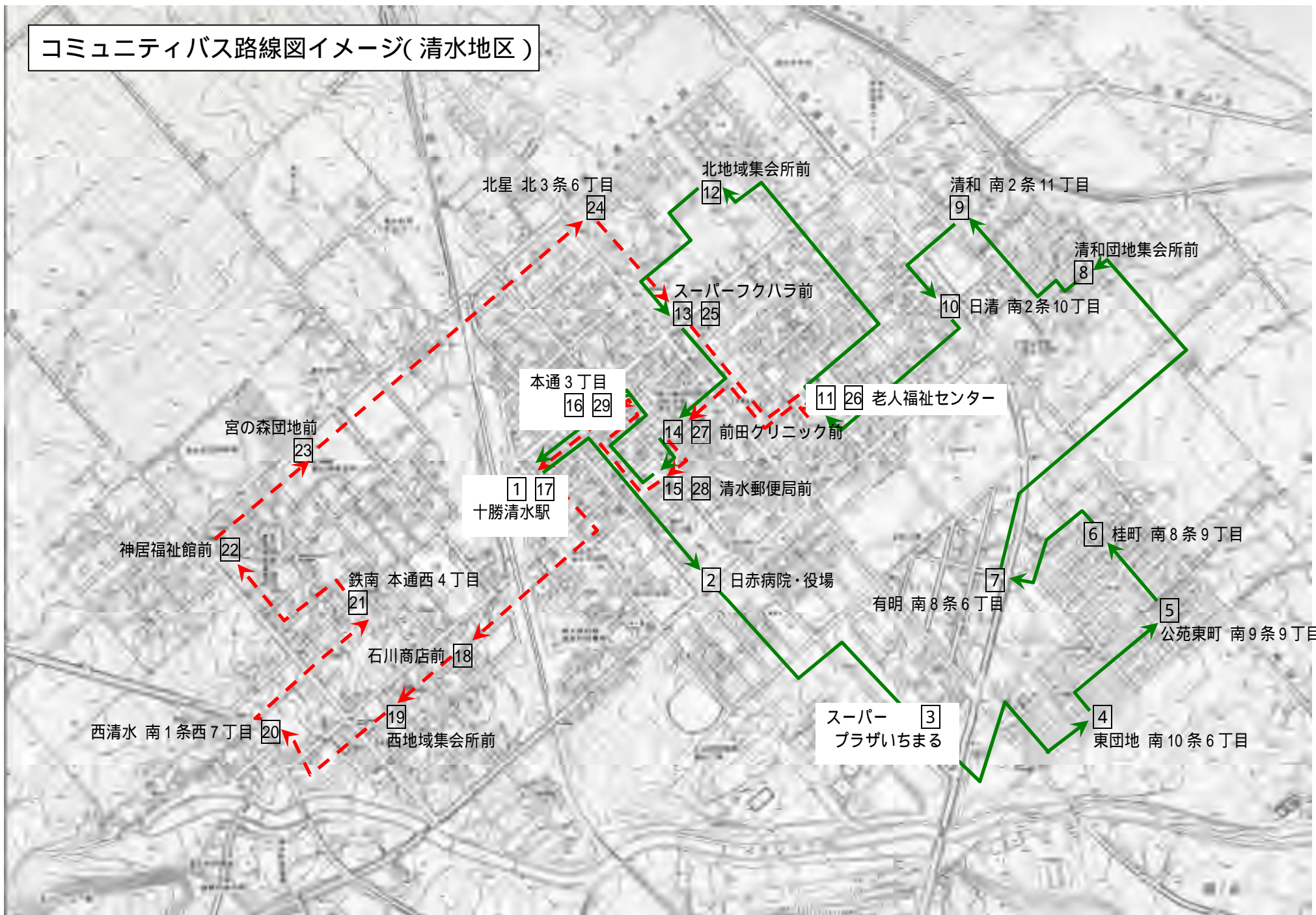
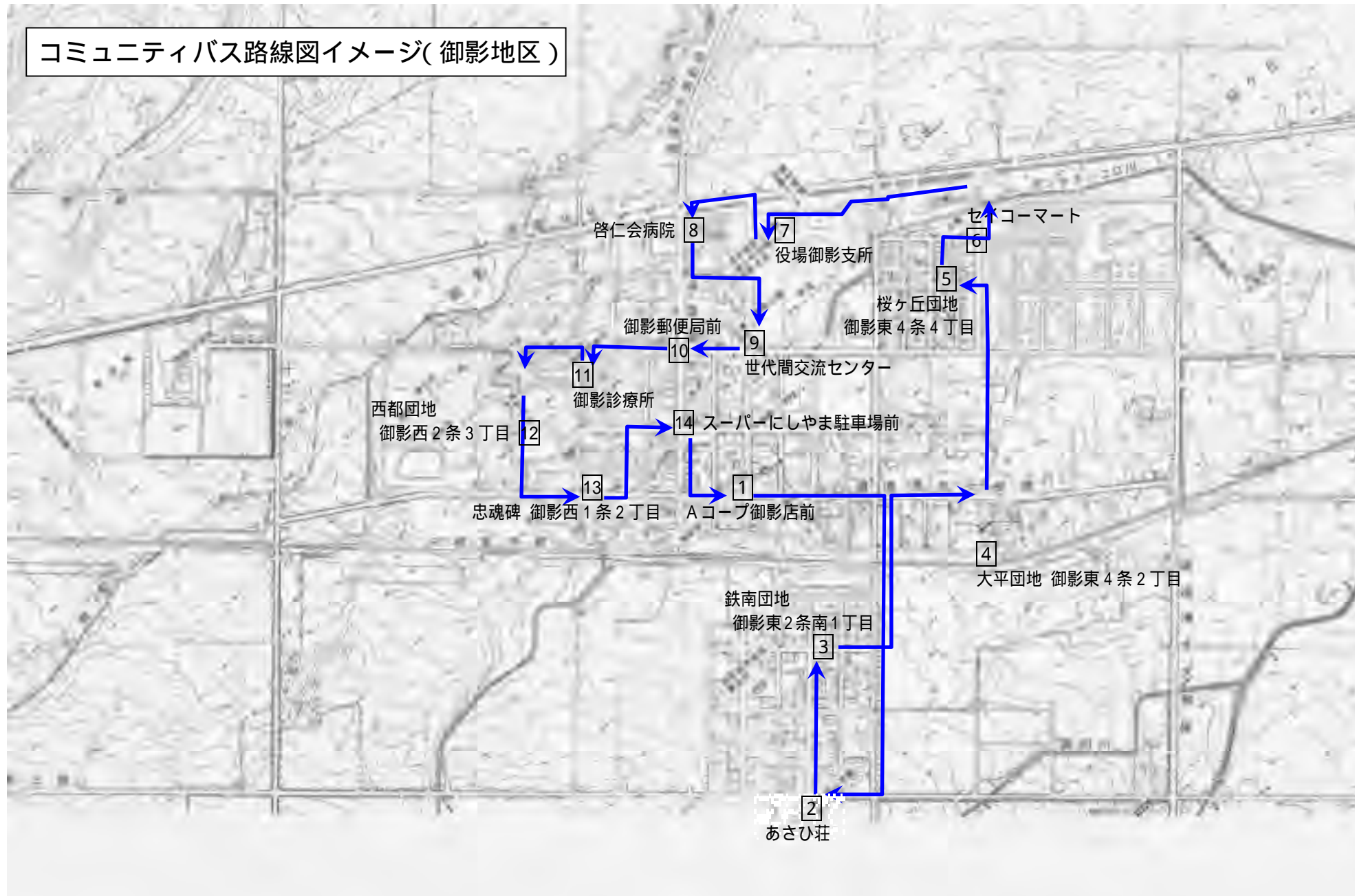


図 3-1 清水町の地域公共交通のイメージ  
後述の事業 2) も含む

# コミュニティバス路線図イメージ(清水地区)



コミュニティバス路線図イメージ(御影地区)

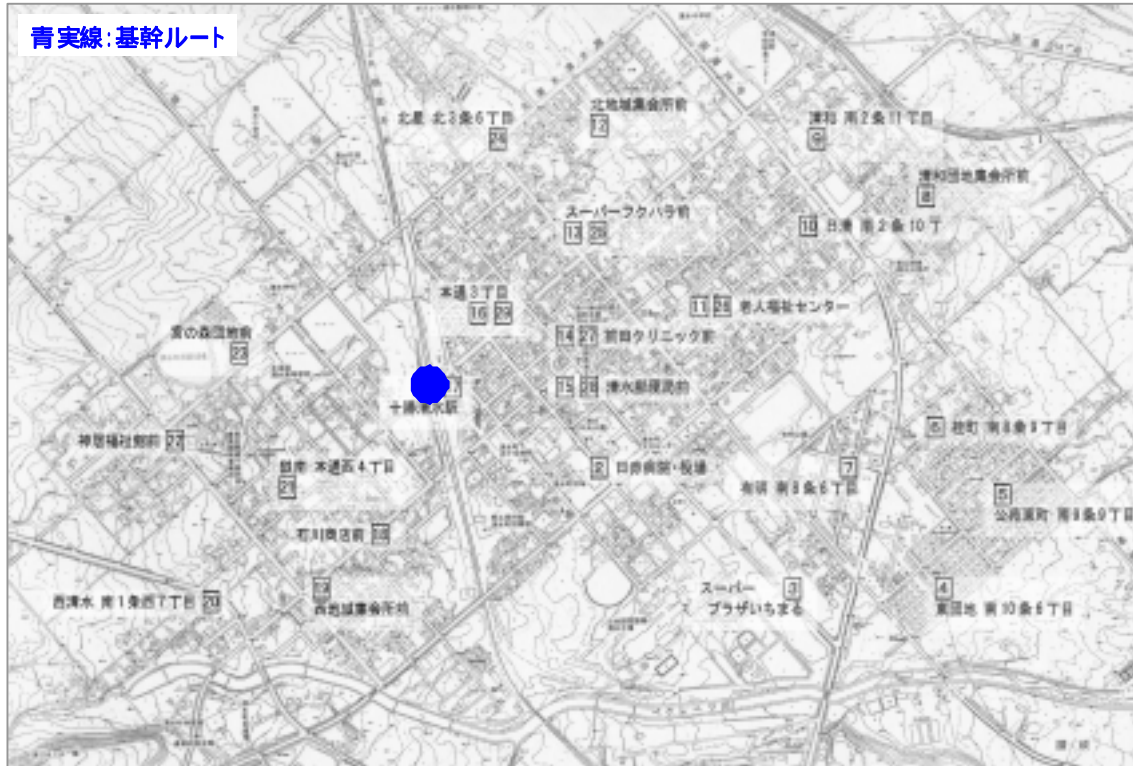


【運行方法】

- ・利用者から事前に電話・FAX等で予約を受け、
- ・予約のあったミーティングポイント（バス停）を結ぶ最適ルートで運行
- ・運行ルートとバス停到着時間は予約に応じて運行便ごとに設定



青実線：基幹ルート



運賃 100 円 清水-御影間を午前 3.5 往復 / 午後 2.5 往復 (片道：30 分想定)

	午前				午後				
十勝清水駅	7:00		8:50	10:20	13:20		14:20	16:10	
御影駅	7:30		9:20	10:50	13:50		14:50	16:40	
(JR接続)	7:40		9:34	11:05		13:35	14:29	16:45	
御影駅		7:40		9:30	10:50		13:50	14:50	16:50
十勝清水駅		8:10		10:00	11:20		14:20	15:20	17:20

## 事業2)「育む公共交通」構築プロジェクト

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を支え、育んでいくことを目的に、既存の協議会を活用して地域（住民・事業者）、交通事業者、及び行政による作業部会（仮称：育む公共交通部会）を組織し、郊外部における乗合タクシーの運行形態や、公共交通を持続的に運営する方法等について、一体となって検討を図る。</li> <li>・地域で公共交通を支える仕組みとして、協賛金や広告収入など収入源の確保に向けた取り組みを進める。</li> </ul>
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の連携/協働を前提として部会を組織する。</li> <li>・この部会を郊外部における乗合タクシーの実質的な運営戦略会議とする。</li> <li>・低密度に分散した郊外部においても、効率性の高い運行形態を実現し、市街地の施設（商業施設・医療施設・公的施設・駅等）へのアクセスを確保する。</li> <li>・郊外部での乗合タクシーの実現により、市街地部と併せ町内全体における「生活の足の確保」を実現する。</li> </ul>
着手時期	平成 23 年 4 月～
実施主体	町内の交通事業者、清水町、町内会

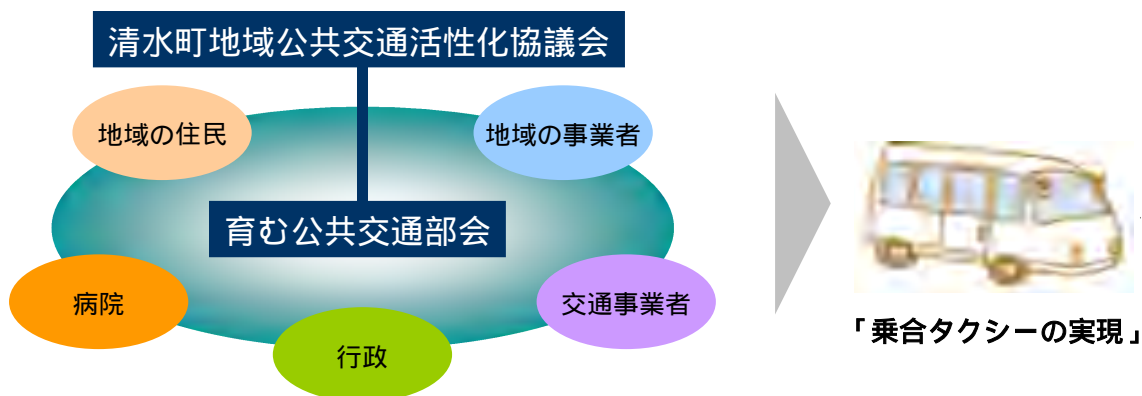


図 3-2 「育む公共交通」のイメージ

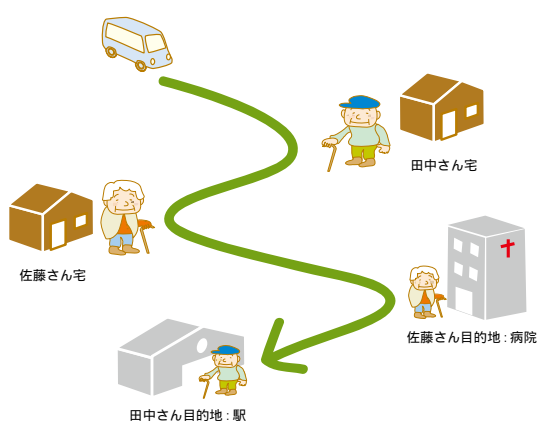


図 3-3 乗合タクシーの運行イメージ

### 【運行方法】

- ・利用者から事前に電話・FAX 等で予約を受け、
- ・予約のあった利用者の自宅（周辺）を回り、それぞれの目的地（周辺）を最適ルートで運行する。
- ・運行ルートと目的地到着時間は予約に応じて変化する。



### 事業3) 公共交通に対して肯定的な住民意識の形成プロジェクト

事業3においては、公共交通に対して肯定的な住民意識を形成するために、人々に自発的な行動変容をもたらす**モビリティ・マネジメント**を中心とした以下に示す施策を展開し、公共交通利用の促進を行います。

#### 事業3)-1. ニュースレターの発行

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的に公共交通に関する情報を提供するニュースレターを発行する。</li> <li>・協議会や部会での議論の報告やコミュニティバス、フレックス型デマンドバス、そして乗合タクシーの利用方法の案内、過度な自動車利用のデメリットなどを掲載する。</li> </ul>
実施方針	・公共交通に対して肯定的な住民意識形成に寄与する情報を提供する。
着手時期	平成23年8月～
実施主体	清水町

表 3-1 ニュースレターの掲載内容(案)

発行	掲載内容(案)
Vol.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの検討経緯</li> <li>・コミュニティバス、フレックス型デマンドバスの案内</li> </ul>
Vol.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用状況報告</li> <li>・かしこいクルマの使い方：環境のはなし・健康のはなし</li> </ul>
Vol.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会、部会の開催報告</li> <li>・かしこいクルマの使い方：事故のはなし・クルマにかかるコストの話</li> </ul>
Vol.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーの案内</li> <li>・利用者からの声：バスがあるという日常</li> </ul>



図 3-4 ニュースレターのイメージ(H22年度発行)

### 事業3)-2. 公共交通に関する出前講座の実施

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校教育の現場では、公共交通の必要性について認識していながらも、それを効果的かつ具体的に児童に学ばせるノウハウが不足している。</li> <li>・そこで、小学校で公共交通に関する出前授業等を実施し、自動車を引き起こしている環境への影響や、事故のリスク、健康への障害などについて考える機会を設ける。</li> </ul>
実施方針	・児童の公共交通への理解を高め、さらに保護者の自動車利用の抑制を図る。
着手時期	平成24年度～
実施主体	町内の交通事業者、北海道運輸局帯広運輸支局、清水町

### 事業3)-3. 高齢者の免許返納支援バス券の実施

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の集まりの場（老人会やイベントなど）において、出前講座等を実施し、高齢者が自動車を運転することのリスクを説明し、免許返納について促す。また、バスの利用方法についての説明や、過度な自動車依存による健康への障害などについて情報提供を行うことによって、自動車から公共交通へと行動を転換するよう図る。</li> <li>・免許返納者へは、公共交通の無料チケットを発行する等のインセンティブを付与する。</li> </ul>
実施方針	・公共交通施策と免許返納施策を組み合わせることで相乗効果を図る。
着手時期	平成24年度～
実施主体	清水町

## 5. 計画期間

---

この計画は、平成 23 年度から平成 26 年度までの 4 年間で計画期間とします。

## 6. その他計画の実施に関し清水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、清水町地域公共交通活性化協議会が実施主体になり、関係者間の連絡調整や検討を行いつつ、実施するものです。

## 第2部 計画策定のための調査結果

### 目次

1. 清水町の概況.....	18
1.1 位置・地形.....	18
1.2 気候.....	19
1.3 人口.....	20
1.4 産業.....	22
2. 現況交通実態調査.....	23
2.1 住民アンケート調査.....	23
(1) 市街地部住民アンケート調査結果.....	23
(2) 郊外部住民アンケート調査結果.....	30
3. 利用者ニーズ調査.....	37
3.1 住民アンケート調査.....	37
(1) 市街地部住民アンケート調査結果.....	38
(2) フレックスバスの利用者推計.....	43
(3) 郊外部住民アンケート調査結果.....	45
(4) 乗り合いタクシーの利用者推計.....	51
3.2 町内巡回バス利用者アンケート調査.....	52
(1) 運行実績.....	52
(2) 利用者アンケート結果.....	56
4. 試験運行による調査.....	63
4.1 フレックスバスの試験運行.....	63
5. 事業収支及び将来ビジョン.....	64
5.1 財政負担のシミュレーション.....	64
(1) 継続的運行に要する経費のシミュレーション.....	64
(2) 運賃収入のシミュレーション.....	64
(3) 地域における財政負担.....	65
5.2 町内全体の公共交通に関する将来ビジョン.....	66
資料編.....	68

# 1. 清水町の概況

## 1.1 位置・地形

清水町は、北海道東部の十勝平野の西部に位置し、町の北東は鹿追町、南東は芽室町、北西は新得町、南富良野町、南西は日高町に接しており、総面積 402.19 k<sup>2</sup>を有する。

町の構造、土地利用に関しては、JR根室線清水駅、清水町役場の在る清水町市街地部、JR根室線御影駅のある御影地区市街地部を中心とした宅地面積は総面積の 1.7%に留まり、この他は牧場が 5.1%、畑が 36.0%、山林が 43.7%を占めるなど、町の多くが農地と山間により構成されている。このことから、市街地部を除いて、農村地域特有の低密度に分散した居住地分布となっていると言える。

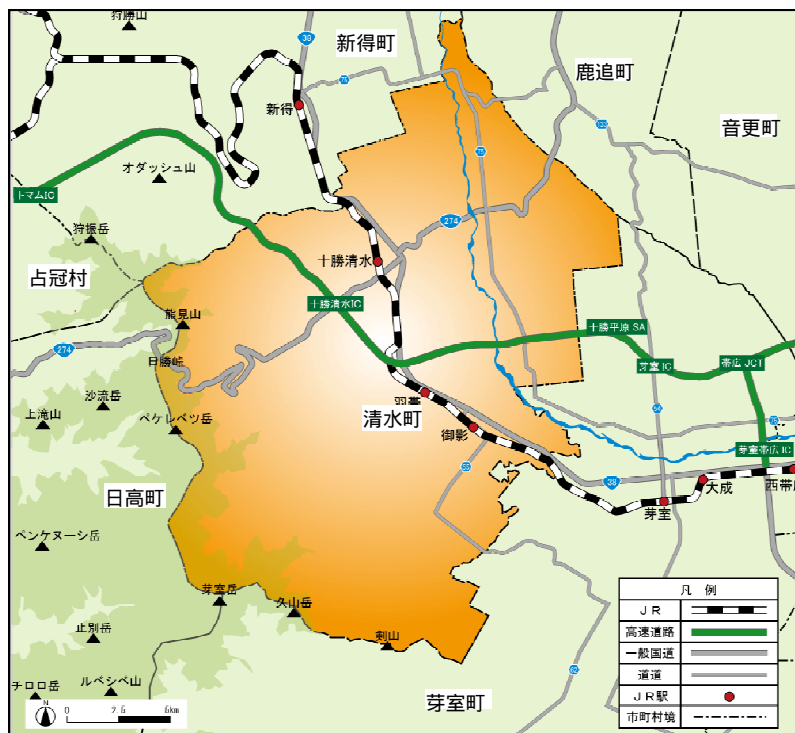


図 1-1 清水町の地形

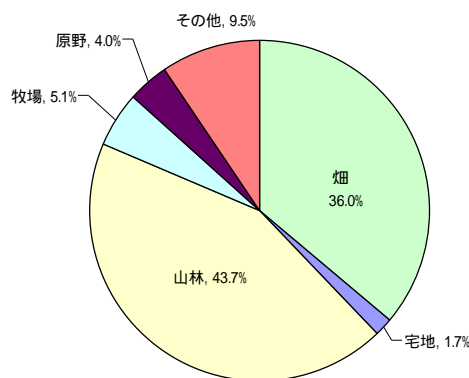


図 1-2 地目別土地面積比

(資料：平成 20 年固定資産概要調査)

## 1.2 気候

清水町は、年平均気温 6.5℃、降水量 1,139mmで、札幌市と比べると寒冷で夏多雨・冬少雪となっている。また、日気温変化が年間平均で約 8.6℃程度と寒暖の差が大きい。

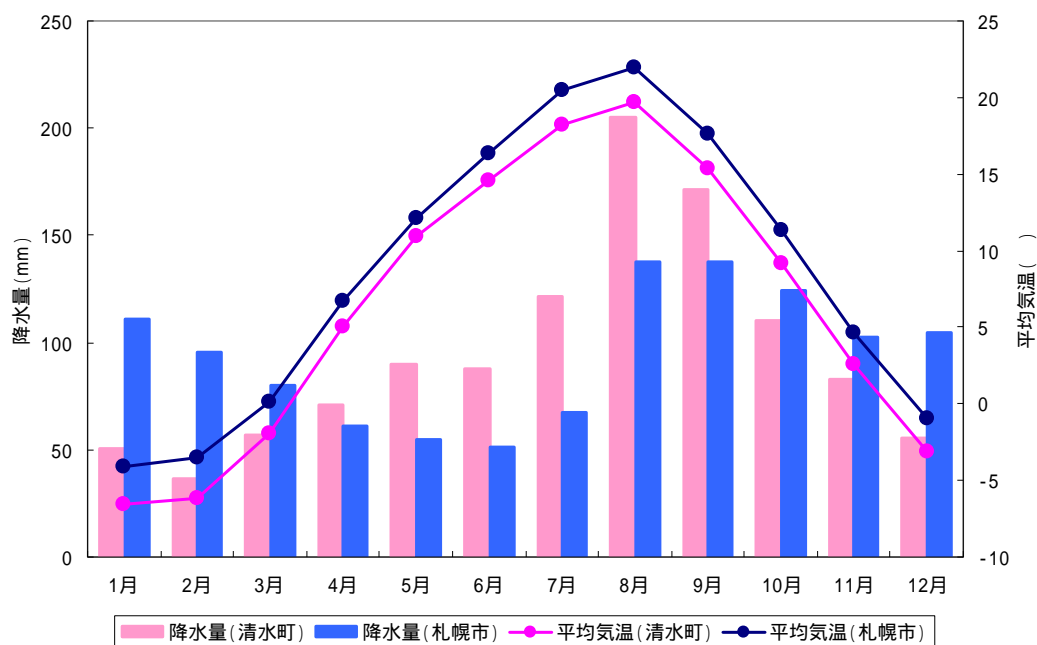


図 1-3 清水町の気候

(資料：気象庁統計 1979～2000 年平均値)

### 1.3 人口

#### (1) 人口と世帯数の推移

平成 15 年から平成 22 年にかけて、清水町の人口は、11,000 人台から 10,300 人台まで減少している。また、世帯数は、4,346 世帯から 4,558 世帯まで増加しており、核家族化や単身世帯が増加する傾向にある。

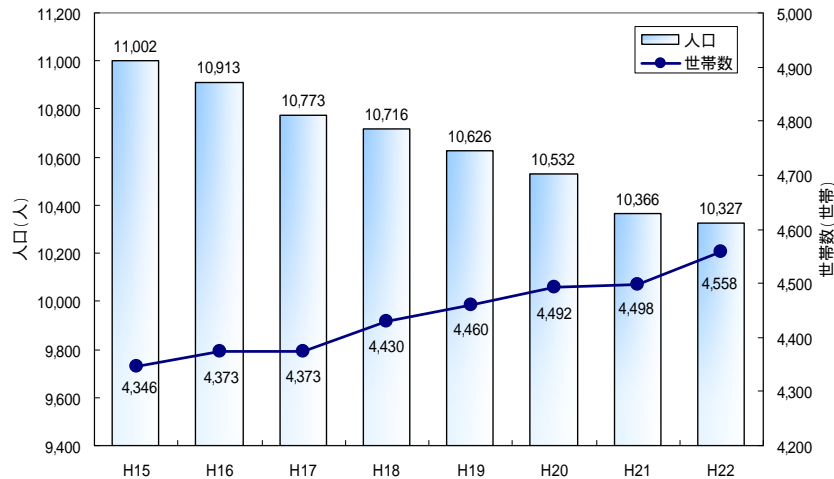


図 1-4 清水町の人口と世帯数の推移

(資料：清水町の住民基本台帳人口及び世帯数)

#### (2) 年齢別人口構成比の推移

昭和 55 年から平成 17 年にかけて、年少人口の割合は 22.6%から 12.7%まで減少し、生産人口の割合も 66.9%から 59.5%まで減少している。一方、高齢人口の割合は 10.5%から 27.8%まで増加しており、このことから、清水町でも少子高齢化が着実に進んでいることがわかる。

また、清水町の 2005 年と 2035 年の人口ピラミッドを比べると、2005 年には釣鐘型であるものの、2035 年にはツボ型に明確に移移することが把握できる。

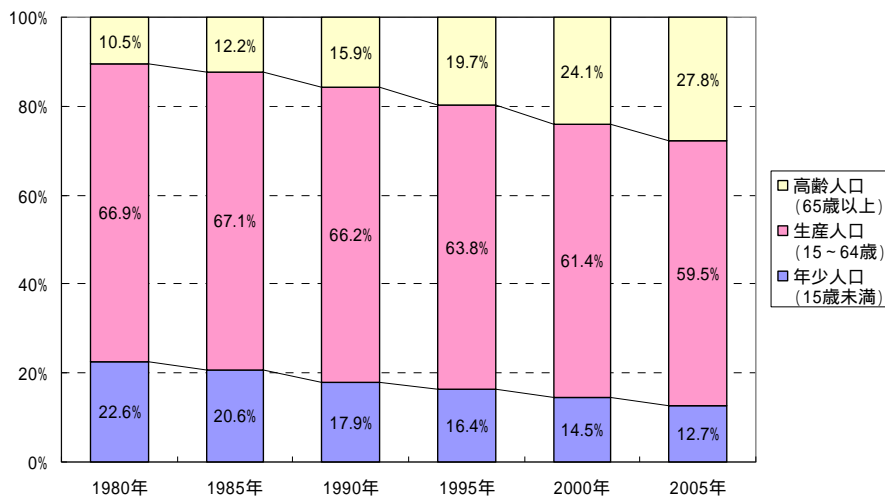


図 1-5 清水町の年齢別人口の推移

(資料：昭和 55 年～平成 17 年国勢調査)

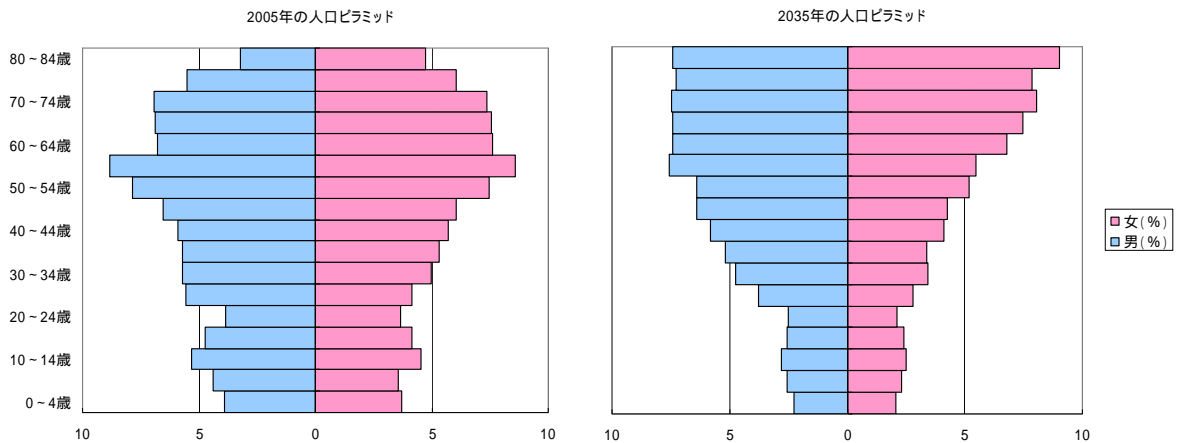


図 1-6 現在（2005年）と未来（2035年）の人口ピラミッド

（資料：人口問題研究所の市町村別将来推計人口）

### （3）年齢別人口構成比の他市町との比較

年齢別人口構成比を道全体や近隣市町と比較してみると、清水町の年少人口の割合は12.7%で、帯広市や芽室町よりも低いですが、新得町よりは高く、道全体の割合とほぼ同じくらいであることが分かった。一方、高齢人口の割合は27.8%で道全体の割合よりもかなり高く、4人に1人以上が高齢者であり、かなり高齢化が進んでいる状況である。

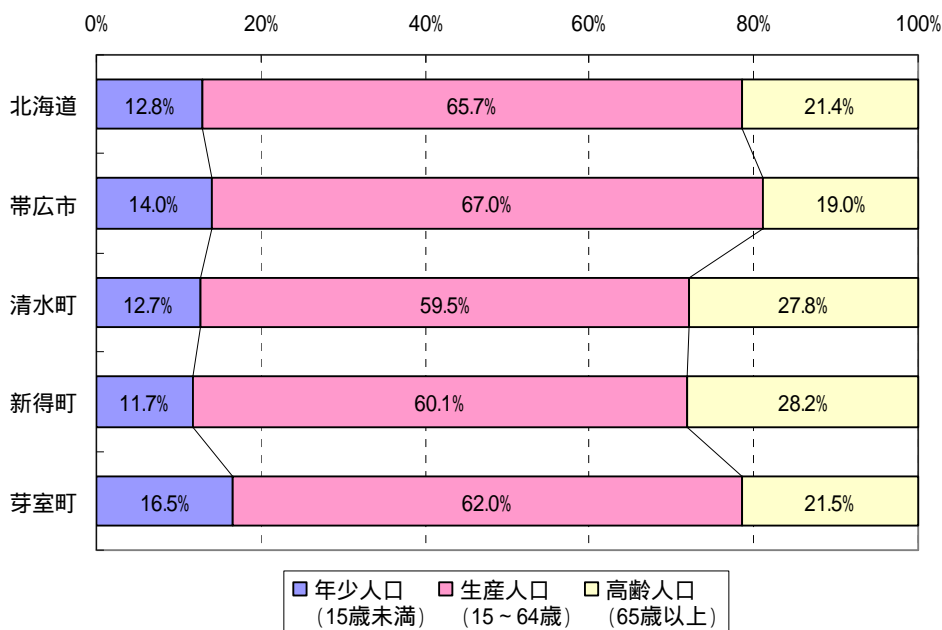


図 1-7 年齢別人口の他市町との比較

（資料：平成17年国勢調査）



## 1.4 産業

### (1) 産業人口構成比の推移

清水町の産業人口は、1980年から2005年にかけて第1次産業と第2次産業従事者が減少する一方で、第3次産業従事者が増加する傾向が見られ、2000年には過半数が第3次産業従事者となった。

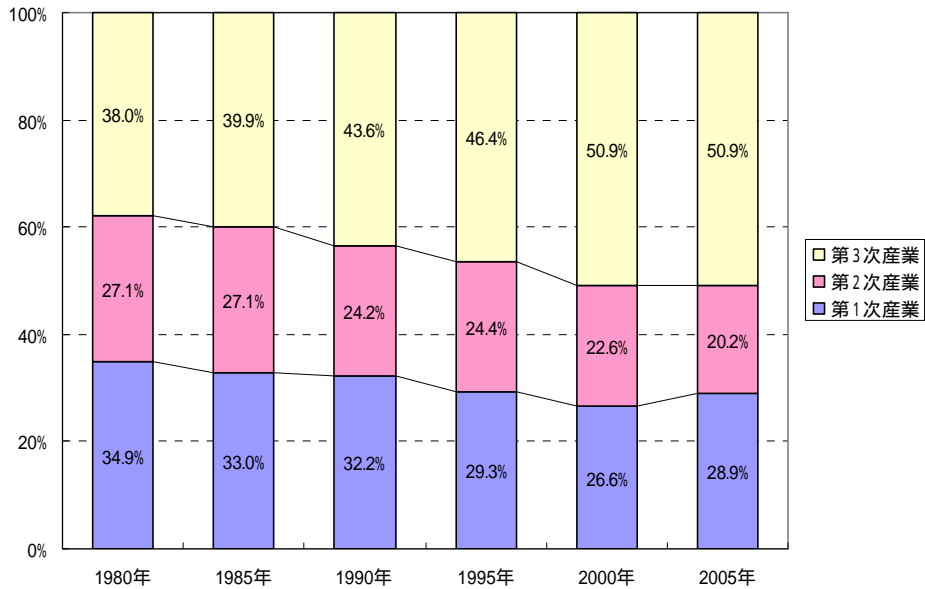


図 1-8 産業別人口構成比の推移

(資料：昭和55年～平成17年国勢調査)

### (2) 産業人口割合

全産業の中では、農業就業者が最も多く、28.6%を占めている。

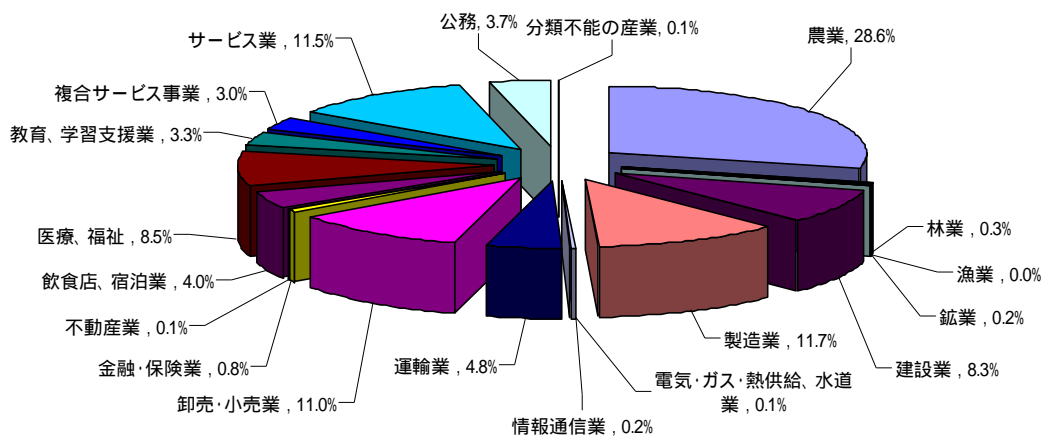


図 1-9 産業分類別就業者の割合 (15歳以上)

(資料：平成17年国勢調査)

## 2. 現況交通実態調査

### 2.1 住民アンケート調査

住民の日常的な移動における自動車やバスの利用状況を把握するために、全世帯を対象とした住民アンケート調査を実施した（後述の利用者ニーズ調査も同時に実施）。

なお、居住環境により、移動手段や代替手段の必要性の認識は異なることが想定されることから、居住地が密集している市街地部と、居住地が広く分布している郊外部に分けてアンケート調査を実施した。

#### 市街地部

対象：3,113世帯（JR十勝清水駅、御影駅近郊全世帯） 各世帯2部

実施時期：平成22年10月15日（配布）～10月29日（回収期限）

配布方法：町内会による配布システムを活用

回収方法：郵送

調査内容：属性、日常の移動手段、現在のバス利用状況、

フレックスバスの利用意向、“移動”に関する考え方（後述）

回収数：830通（1226部）  
世帯回収率：26.7%

#### 郊外部

対象：730世帯（市街地部以外全世帯） 各世帯2部

実施時期：平成22年10月15日（配布）～11月12日（回収期限）

配布方法：町内会による配布システムを活用

回収方法：郵送

調査内容：属性、日常の移動手段、現在のバス利用状況、

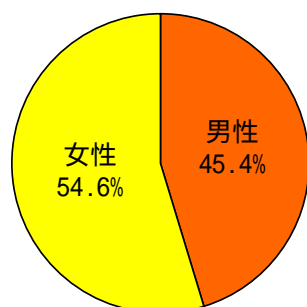
乗り合いタクシーの利用意向、“移動”に関する考え方（後述）

回収数：158通（191部）  
世帯回収率：21.6%

### （1）市街地部住民アンケート調査結果

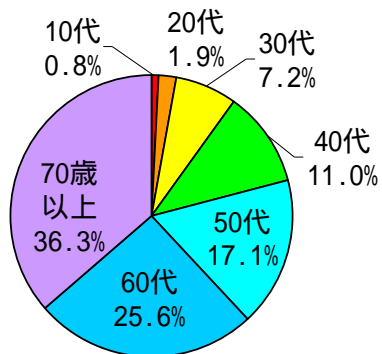
#### 属性等について

#### 質問1 - 性別



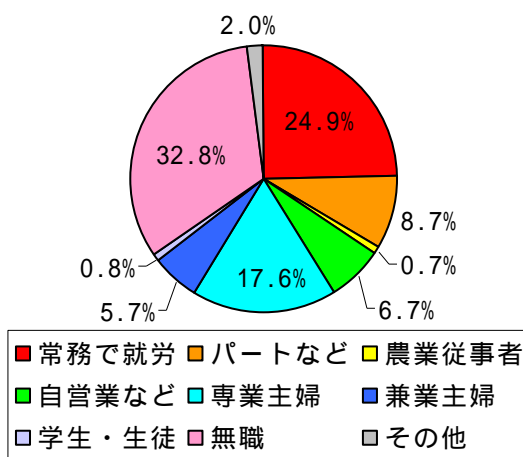
・女性の方が若干多く、54.6%となっているが、ほぼ同じ水準で回収ができた。

質問 1 - 年齢



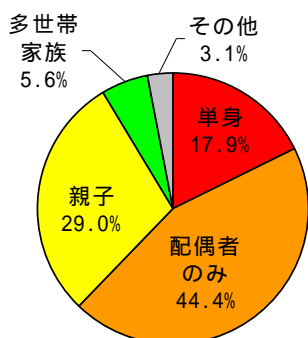
- ・ 70 歳以上の割合が最も多く、36.3%となっている。
- ・ 50 代以上の割合が全体の 3 / 4 以上を占めているが、幅広い年代から回収することができた。

質問 1 - 職業・就業の状況



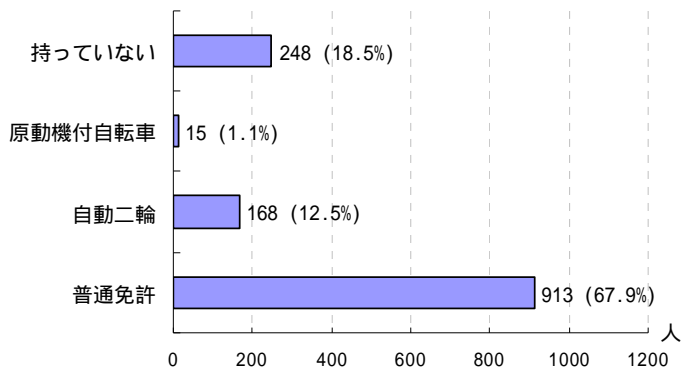
- ・ 最も多いのは無職（32.8%）で、次いで、常務で就労（24.9%）、専業主婦（17.6%）となっている。

質問 1 - 世帯構成



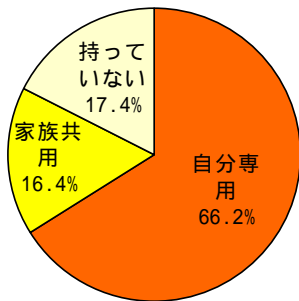
- ・ 配偶者のみの割合が 44.4%と、最も多くなっている。

質問 1 - 保有する運転免許証



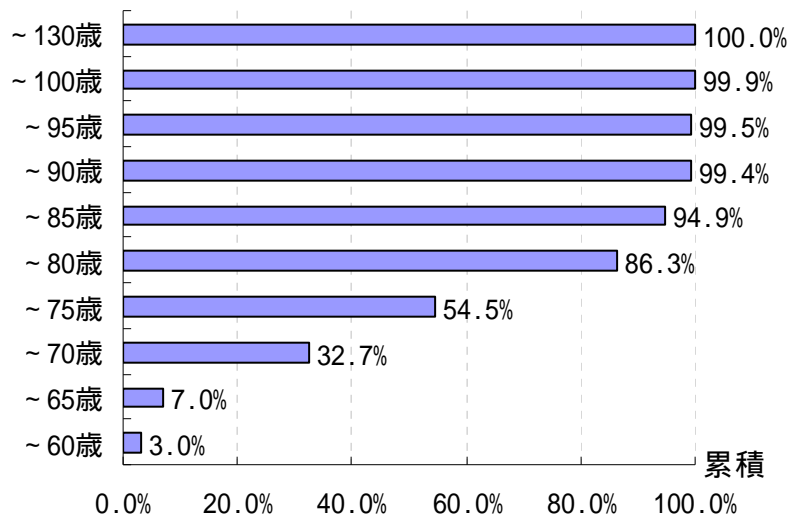
- ・回答者の 67.9%が普通自動車免許を保有している。
- ・免許を持っていない回答者は、全体の 18.5%となっている。

質問 1 - 保有するクルマ



- ・回答者の 3 人に 2 人が自分専用のクルマを持っている一方で、「持っていない」と回答した“移動制約者”と思われる人が 17.4%存在した(202名)。

質問 1 - 何歳まで運転しようと思うか

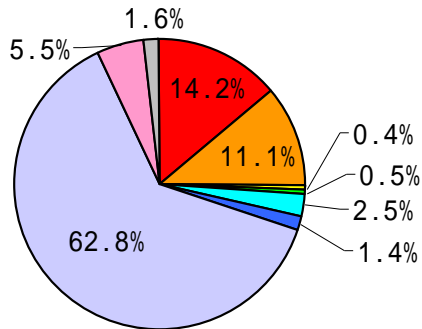


- ・75歳までに運転をやめようと考えている人が、約半数を占め、85歳までには95%近くが運転をやめようと考えている傾向にあることが確認された。

## 日常の移動手段について

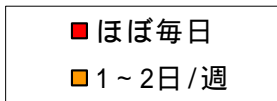
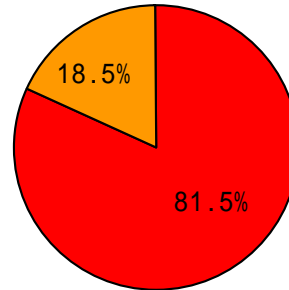
### 通勤・通学

#### 交通手段



- ・通勤・通学時の交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（62.8%）となっている。
- ・自分で運転するクルマ、徒歩、自転車で、全体の90%近くを占めている。

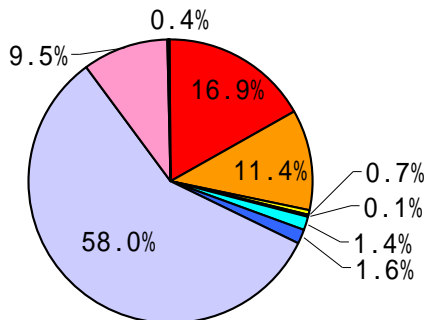
#### 外出頻度



- ・回答者の多くは、ほぼ毎日、通勤・通学を行っている。

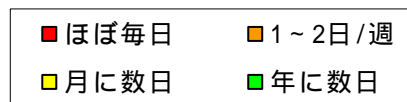
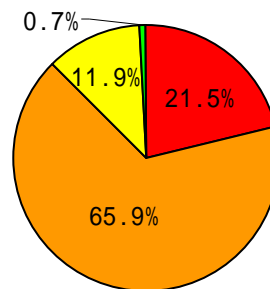
### 買い物

#### 交通手段



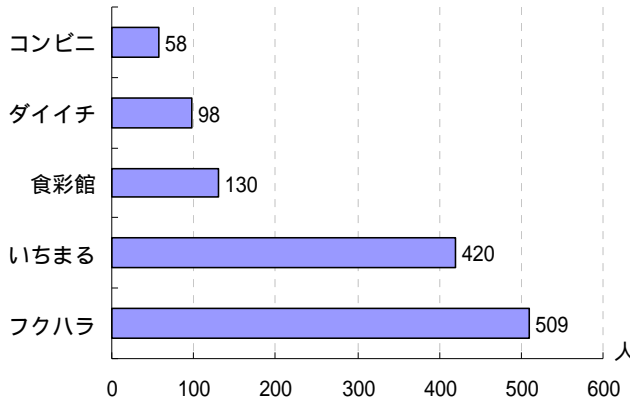
- ・買い物時の交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（58.0%）となっている。
- ・次いで、徒歩、自転車、人に乗せてもらうクルマがある程度の割合存在する。

#### 外出頻度



- ・買い物の頻度は多くの回答者が、週に1～2日と答えている（65.9%）。
- ・次いで、ほぼ毎日（21.5%）、月に数日（11.9%）となっている。

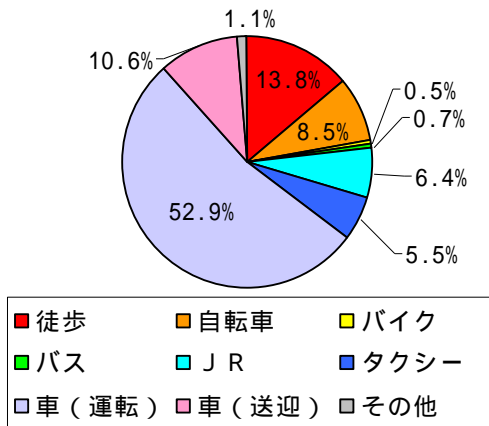
### 買い物の目的地（上位5カ所）



・買い物の目的地で最も多いのは、「フクハラ」次いで、「いちまる」となっており、多くの回答者に利用されていることがわかる。

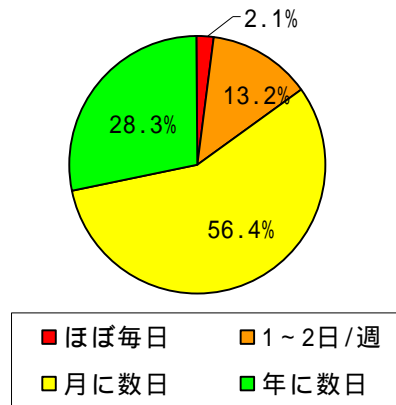
### 通院

#### 交通手段



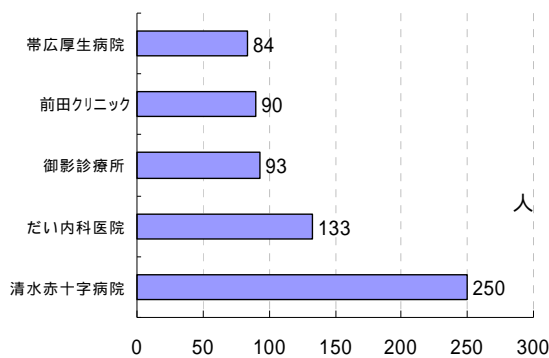
- ・通院時の交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（52.9%）となっている。
- ・次いで、徒歩、人に乗せてもらうクルマ、自転車、J R、タクシーがある程度の割合存在する。

#### 外出頻度



- ・通院の頻度は、月に数回（56.4%）が最も多く、次いで、年に数回（28.3%）となっている。
- ・通院の頻度は他に比べて、少ない傾向にある。

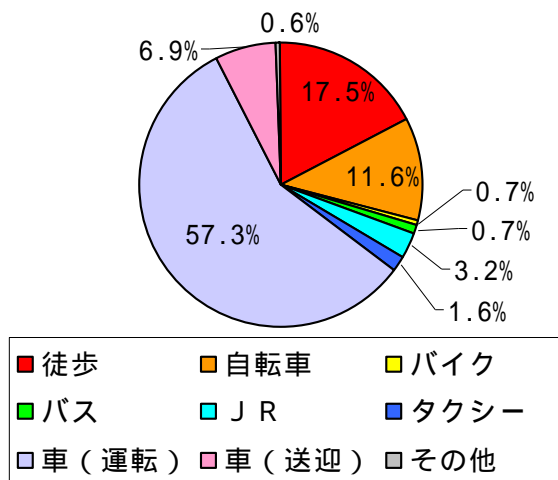
### 通院の目的地（上位5カ所）



- ・通院先で最も多いのは、「清水赤十字病院」となっており、次いで、「だい内科医院」、「御影診療所」の順となっている。
- ・また、町外（芽室・帯広）の病院への通院も多い。

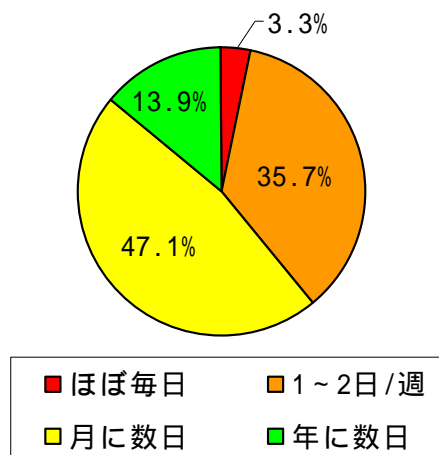
友人・知人宅

交通手段



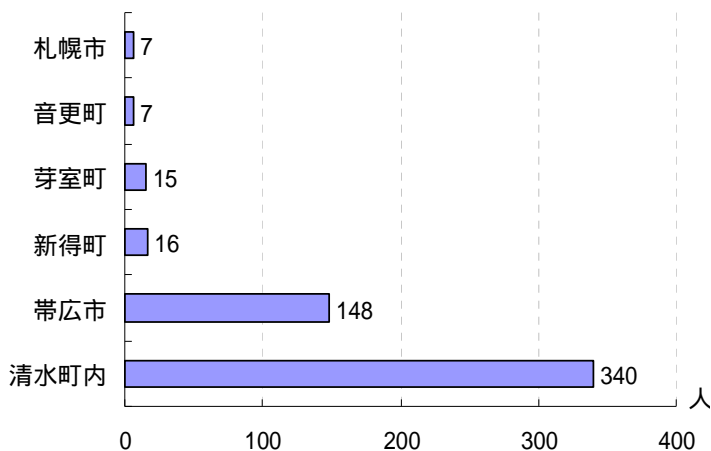
- ・友人・知人宅訪問時の交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（57.3%）となっている。
- ・次いで、徒歩、自転車、人に乗せてもらうクルマがある程度存在する。

外出頻度



- ・友人・知人宅訪問の頻度は、月に数回（47.1%）、週に1～2回（35.7%）が多くなっている。

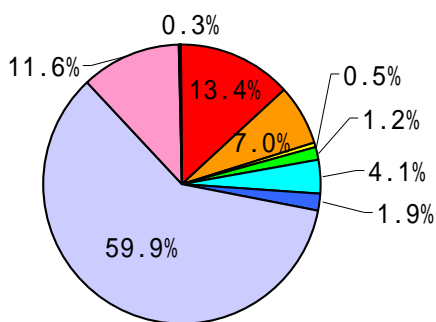
友人・知人宅訪問の目的地（上位5カ所）



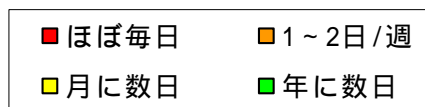
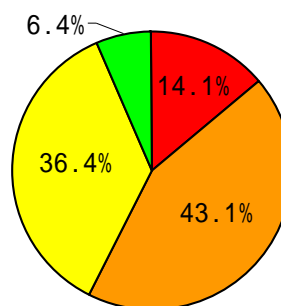
- ・友人・知人宅の所在地で最も多いのは、清水町内となっている。
- ・次いで、帯広市、新得町など、近隣の町村が続いている。

その他の外出

交通手段

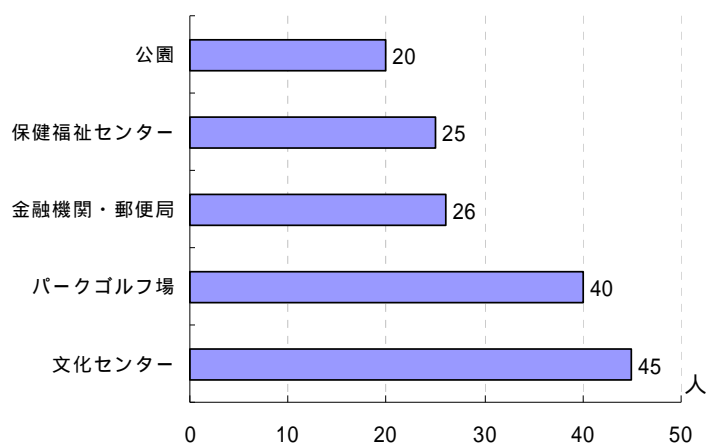


その他の外出頻度



- ・その他の目的での交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（59.9%）となっている。
- ・次いで、徒歩、人に乗せてもらうクルマ、自転車がある程度存在する。
- ・その他の目的の頻度は、週に1～2回（43.1%）、月に数回（36.4%）が多くなっている。

その他の目的地 トップ5



・その他の目的での目的地は、文化センター、パークゴルフ場などが多くなっている。

まとめ（現状の移動について@市街地部）

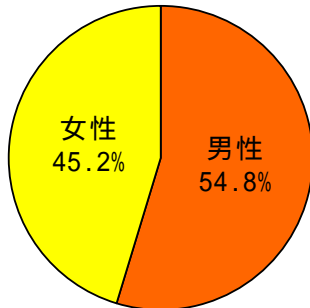
- ・移動制約者（免許をもたない・クルマをもたない人）が（回答者のうち）20%弱ほど存在している。 [ 公共交通の必要性 ]
- ・徒歩や自転車による移動もある程度（25%）存在しているが、50%以上の移動で自動車を使っている。 [ 自動車への依存傾向 ]
- ・買い物、通院、友人・知人宅など、ほとんどの目的地が清水町内である。 [ 町内移動確保の必要性 ]



(2) 郊外部住民アンケート調査結果

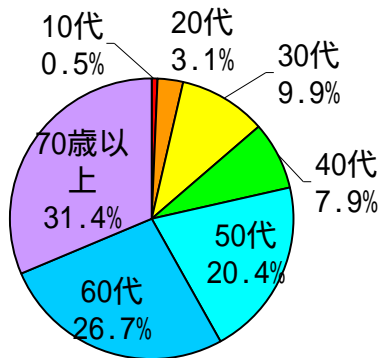
属性等について

質問 1 - 性別



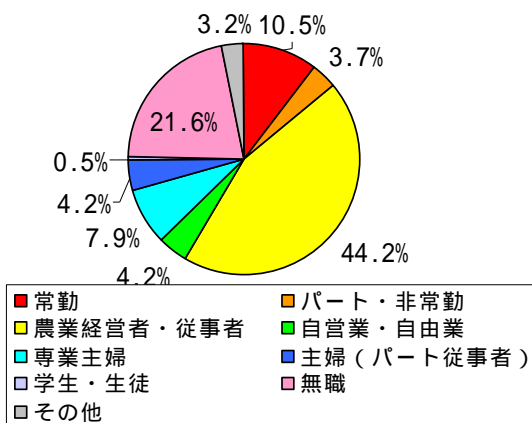
- ・男性の方が若干多く、54.8%となっているが、ほぼ同じ水準で回収ができた。

質問 1 - 年齢



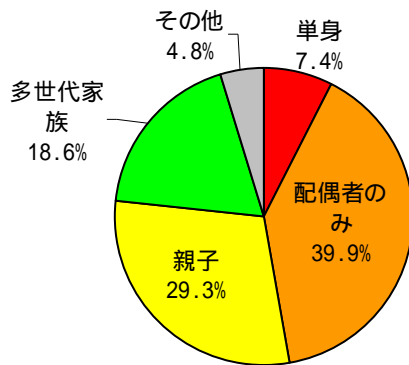
- ・70歳以上の割合が最も多く、31.4%となっている。
- ・50代以上の割合が全体の3/4以上を占めているが、幅広い年代から回収することができた

質問 1 - 職業・就業の状況



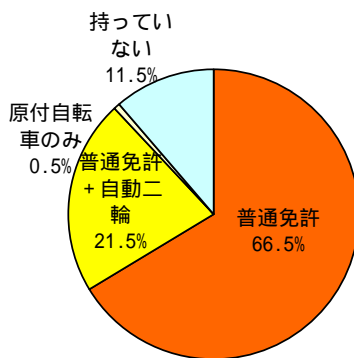
- ・最も多いのは「農業経営者・従事者」(44.2%)で、次いで、「無職」(21.6%)、「常勤」(10.5%)となっている。

質問 1 - 世帯構成



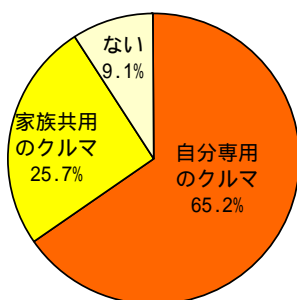
- ・ 配偶者のみの割合が 39.9%と、最も多くなっている。
- ・ 回答者に高齢者が多いことが原因の一つと考えられる。

質問 1 - 保有する運転免許証



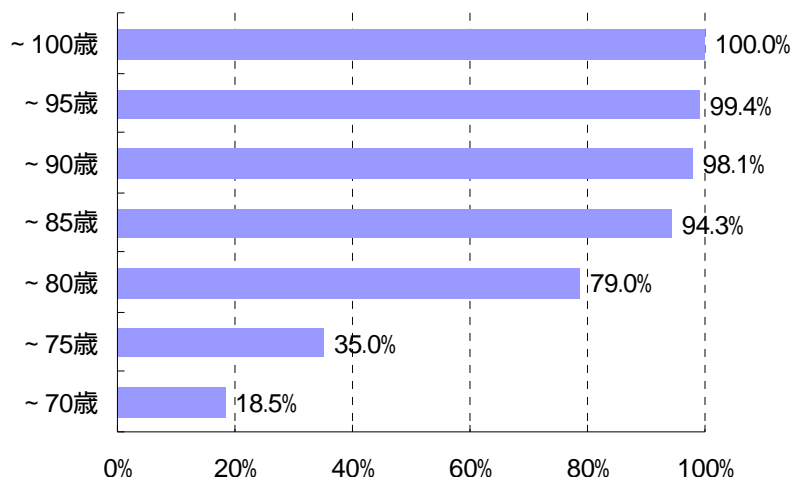
- ・ 回答者の 66.5%が「普通自動車免許」を保有している。
- ・ 「免許を持っていない」回答者は、全体の 11.5%となっている。

質問 1 - 保有するクルマ



- ・ 回答者の 3人に 2人が「自分専用のクルマ」を持っている。
- ・ 「持っていない」と回答した「交通弱者」と思われる人が 9.1%存在した (17名)。

質問 1 - 何歳まで運転しようと思うか

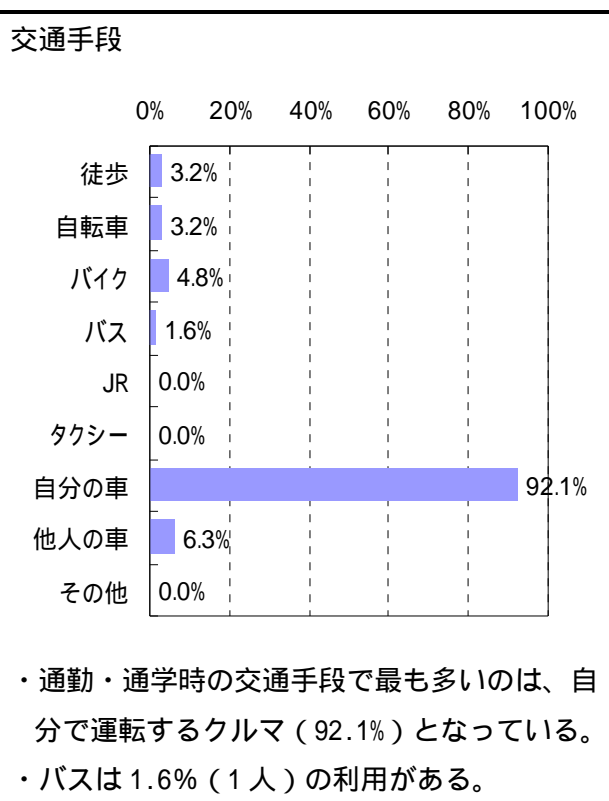


・75歳までに運転をやめようと考えている人は35%程度で、85歳までで95%近くが運転をやめようと考えている傾向にあることが確認された。

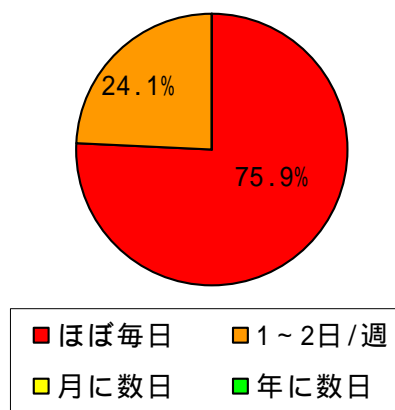
市街地部に比べて、運転をやめる目安が「5歳」ほど上になっている。

日常の移動手段について

通勤・通学



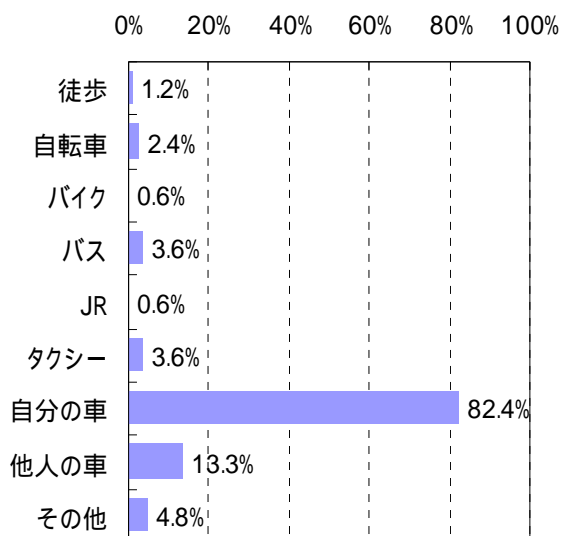
外出頻度



・回答者の多くは、ほぼ毎日、通勤・通学を行っている。

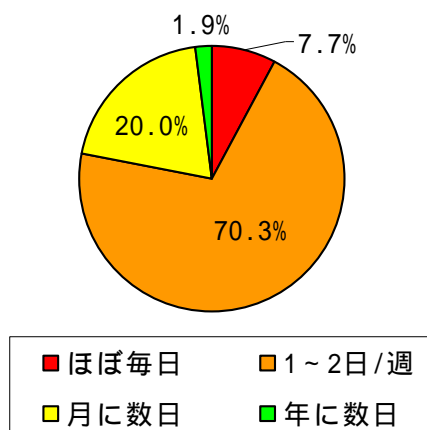
## 買い物

### 交通手段



- ・ 買い物時の交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（82.4%）となっている。
- ・ 次に、送迎が13.3%であり、徒歩や自転車はほとんどない。
- ・ バスは3.6%（6人）の利用がある。

### 外出頻度



- ・ 買い物の頻度は多くの回答者が、週に1~2日と答えている（70.3%）。
- ・ 次に、月に数日（20.0%）、ほぼ毎日（7.7%）となっている。

市街地部に比べ、買い物の頻度がやや低い

### 目的地（居住地毎に把握）

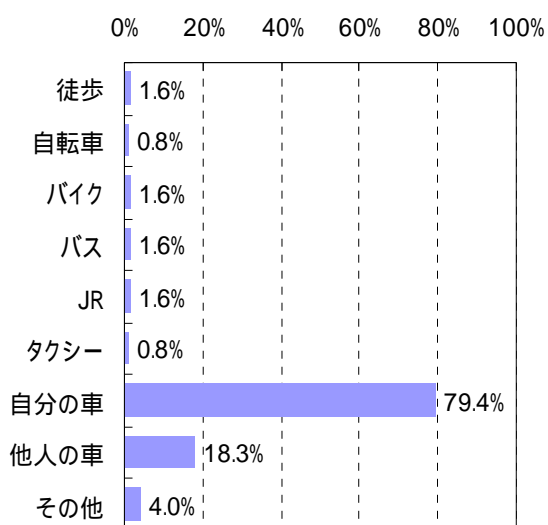
買い物	清水	熊牛	御影	下佐幌	美蔓	旭山	羽帯	人舞	上清水	讃岐	南2条2丁目	松沢	神居	中美蔓	東松沢	合計
いちまる	16	7	2	8	4		4	8	3	1		1	1	1		56
フクハラ	20	3	3	4	3	3	2	7	1				1	1		48
清水町内	5	13	3	7	8		2	5								43
帯広市	4	4	5	2	5	7	1	1								29
ダイイチ		7	7			2	1					1				18
食彩館すまいる	7	2		2	2		1		4							18
芽室町		2	6	1	1	4	1									15
農協	4	1	4	1		2	2	1								15
合計	56	39	30	25	23	18	14	22	8	1		2	2	2		242

- ・ 「いちまる」、「フクハラ」が最も多く、市街地部に比べ、帯広市に行く割合が高い。

「清水町内」は施設が特定できないものの総計

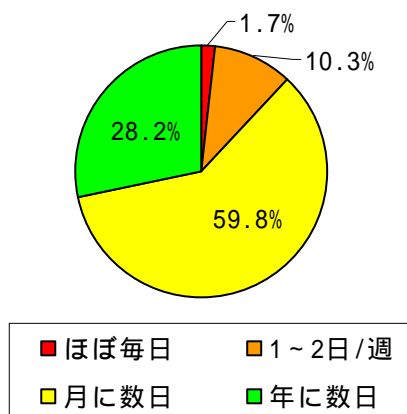
## 通院

### 交通手段



- ・通院時の交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（79.4%）となっている。
- ・送迎も18.3%と高い割合を示している。

### 外出頻度



- ・通院の頻度は、月に数回（59.8%）が最も多く、次いで、年に数回（28.2%）となっている。
- ・通院の頻度は他に比べて、少ない傾向にある。

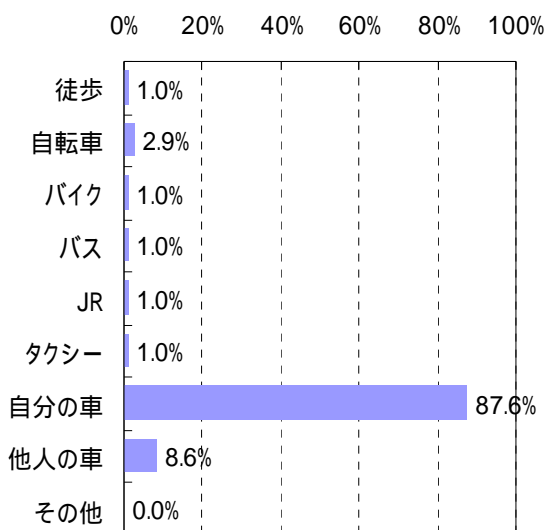
### 目的地（居住地毎に把握）

通院	清水	熊牛	御影	下佐幌	美蔓	旭山	羽帯	人舞	上清水	讃岐	南2条2丁目	松沢	神居	中美蔓	東松沢	合計
帯広市	10	7	8	7	3	6	6	6	1			1				55
御影診療所	2	6	10	3		4		2								27
清水赤十字病院	6	2	1	1	4		2	4		1						21
清水町内	2	3	2	4	1		1	1								14
前田クリニック	5	1		3	1			2	2							14
芽室町	2	4	3		2	1						1				13
だい内科	5	1						1	2							9
合計	32	24	24	18	11	11	9	16	5	1		2				153

- ・「帯広市」に通院している人が最も多く、市街地部で最も多かった「清水赤十字病院」は15%程度であった。

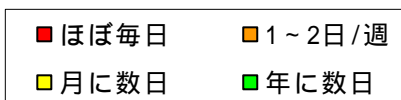
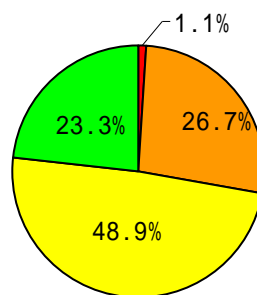
友人・知人宅

交通手段



- ・友人・知人宅訪問時の交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（87.6%）となっている。
- ・送迎は8.6%と、「通院」や「買い物」に比べると少ない。

外出頻度



- ・友人・知人宅訪問の頻度は、月に数回（48.9%）、週に1~2回（26.7%）が多くなっている。

（市街地部とほぼ同様）

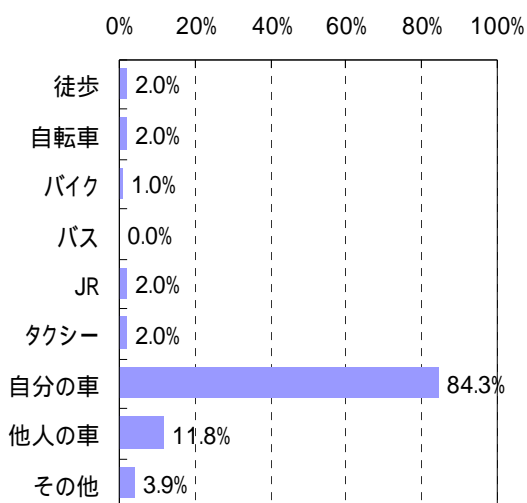
目的地（居住地毎に把握）

友人・知人宅	清水	熊牛	御影	下佐幌	美蔓	旭山	羽帯	人舞	上清水	讃岐	南2条2丁目	松沢	神居	中美蔓	東松沢	合計
清水町内	8	11	9	7	4	4	3	2				1				49
帯広市	1	4	4	5	1	4	1	3	1							24
合計	9	15	13	12	5	8	4	5	1			1				73

- ・「清水町内」以外は、全て帯広市であった。（回答者数が少ないことから、新得町や芽室町などの他の近隣町村の回答がなかったものと思われる）
- ・「清水町内」と「帯広市」の割合は2：1程度であった。**市街地部に比べ、帯広の割合が高い。**

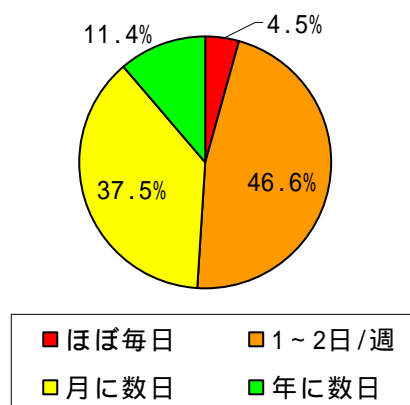
## その他の外出

### 交通手段



- ・その他の目的での交通手段で最も多いのは、自分で運転するクルマ（84.3%）となっている。
- ・送迎は、11.8%存在する。

### その他の外出頻度



- ・その他の目的の頻度は、週に1~2回（46.6%）月に数回（37.5%）が多くなっている。  
（市街地部とほぼ同様）

### 目的地（居住地毎に把握）

その他	清水	熊牛	御影	下佐幌	美蔓	旭山	羽帯	人舞	上清水	讃岐	南2条2丁目	松沢	神居	中美蔓	東松沢	合計
帯広市	3	5	1	5	2	5	5					2		1		29
清水町内	4	3	5	3	2	4	1	2								24
清水市街地	4		1	1	1			5	2							14
農協	2		4	1	3				1							11
芽室町		1	1			6		2		1						11
合計	13	9	12	10	8	15	6	9	3	1		2		1		89

- ・「帯広市」と「清水町内」が同程度の水準であった。

### まとめ（現状の移動について@郊外部）

- ・移動制約者（免許をもたない・クルマをもたない人）が（回答者のうち）10%ほど存在している。（市街地部よりは少ない） [ 公共交通の必要性 ]
- ・買い物、通院、友人・知人宅など、全ての移動で、80%以上がクルマを使っており、10~20%程度と“送迎”の割合が市街地部より高い。 [ 高い自動車依存性（公共交通の不在） ]
- ・町内移動が過半数ではあるが、市街地部に比べて、帯広市への移動割合が高い。 [ 町外移動の必要性 ]

### 3. 利用者ニーズ調査

#### 3.1 住民アンケート調査

前述の住民アンケート調査においては、現在の移動状況の把握に加え、現在の「バスの利用状況」とともに、「今後のバス利用」に関するニーズ・意識を把握した。

なお、「今後のバス利用」については、地域の概況（居住地分布等）を考慮して、市街地において「フレックスバス」、郊外部においては「乗り合いタクシー」を想定した設問とした。それぞれの特徴については、下記のとおりである。

また、特にこれらの“新しい公共交通”については、今後の導入の是非、方法等を検討するために、簡易な形ではあるが潜在的な需要予測を行った。



フレックスバス	乗り合いタクシー
 <p>(運行の特徴)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・利用者から<b>事前に予約</b>を受け、</li><li>・<b>予約のあったミーティングポイントを結ぶ</b>最適ルートで運行する方法</li><li>・運行ルートとバス停到着時間は予約に応じて各運行便ごとに設定</li></ul> <p>(長所・短所)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・乗降場所が自宅の近くにある</li><li>・利用者のいるバス停だけ通るので、運行に無駄がない</li><li>・事前の電話予約が必要</li><li>・利用者の数や場所で、運行経路が変わるので、到着時間が定まらない</li></ul>	 <p>(運行の特徴)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・利用者から<b>事前に予約</b>を受け、</li><li>・<b>予約のあった利用者の自宅を回り、それぞれの目的地を</b>最適ルートで運行する方法</li><li>・運行ルートと目的地到着時間は予約に応じて変化する</li></ul> <p>(長所・短所)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・自宅(近く)、目的地(近く)で乗り降りできる</li><li>・タクシーに近い運行だが、タクシーより運賃が安い</li><li>・事前の電話予約が必要</li><li>・利用者の数や場所で、運行経路が変わるので、到着時間が定まらない</li></ul>

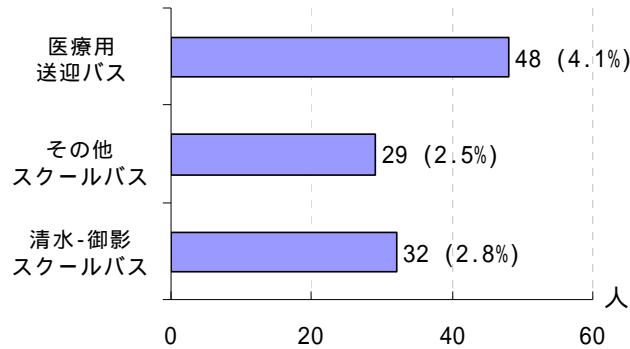
図 3-1 新しい公共交通のイメージ



(1) 市街地部住民アンケート調査結果

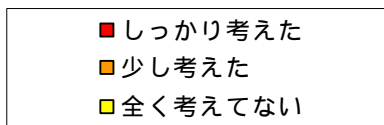
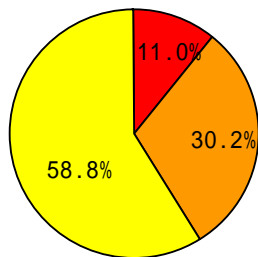
既存のバス利用について

質問3 - 各種バスの利用経験



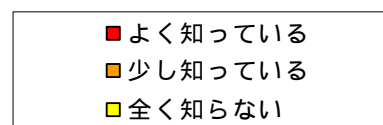
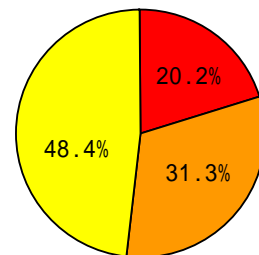
- ・最も多く利用されているのは、医療用送迎バスとなっている。
- ・しかし、いずれのバスにおいても、利用経験者の割合は5%に満たない。

質問3 - バスを利用できるか考えたことがあるか



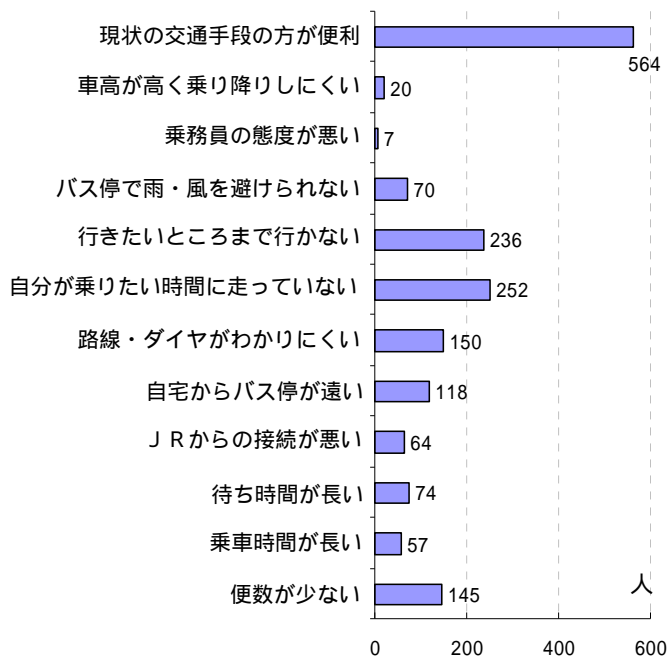
- ・多くの回答者が、バス利用について、全く考えていないことから、移動手段として“選択肢”に入りづらい状況が把握された。一方で、11.0%の人が、「しっかり考えたことがある」と回答しており、これまで自動車以外の移動手段を模索したことがあることが示唆された。

質問3 - バスを利用できるか知っているか



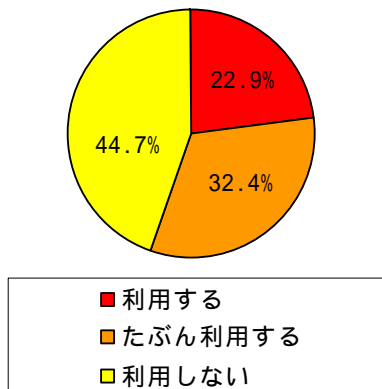
- ・多くの回答者がバス利用について知らないとしている。
- ・しかし、少し知っているも含めると、半数程度の回答者が、バス利用可否状況について知っていることになる。

質問3 - バスを利用しない理由は何か



- ・バスを利用しない理由で最も多いのは、現状の交通手段の方が便利となっている。
- ・次いで、自分が乗りたい時間に走っていない、行きたいところまで行かない、などのサービス水準を問題にしている。

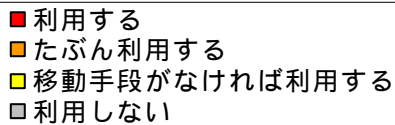
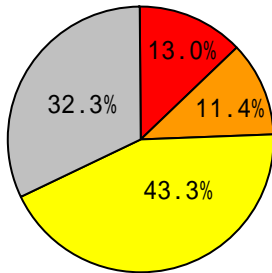
質問3 - 利便性が高まれば利用するか



- ・「たぶん利用する」を含めると、55.3%の回答者がバスを利用としている。

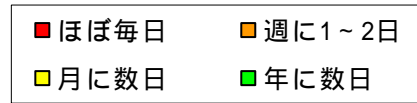
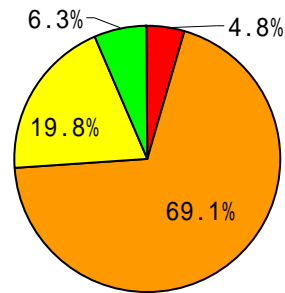
## フレックスバスについて

質問 4 - フレックスバスを利用したいか



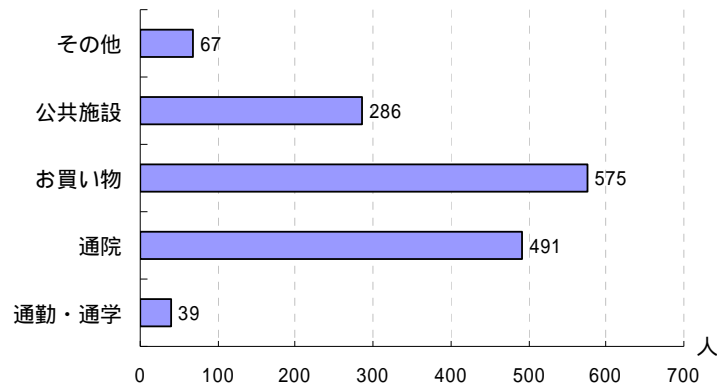
- ・最も多い回答は、現状の移動手段がなくなったら利用する（43.3%）となっている。
- ・次いで、利用しない（32.3%）が多い。

質問 4 - どのくらい利用したいか



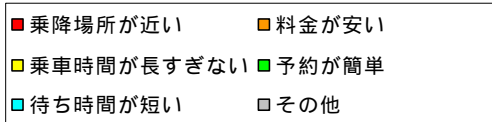
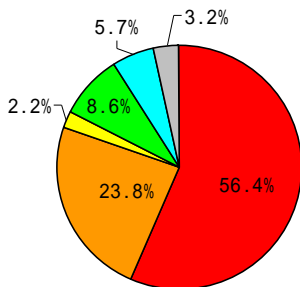
- ・利用希望者のうち、7割近くが週に1~2日の利用を考えている。

質問 4 - どのような目的で利用したいか



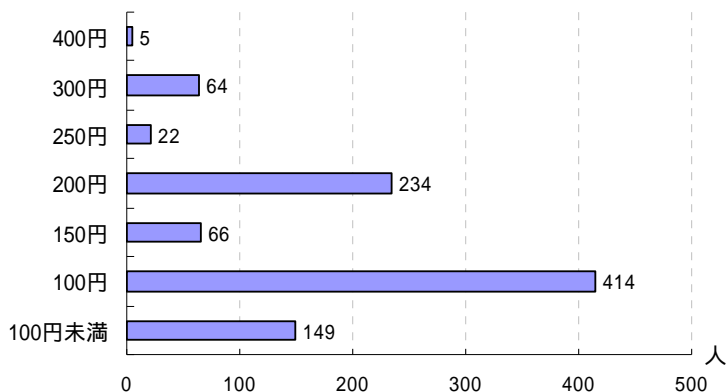
- ・目的別にみると、買い物や通院での利用を考えている回答者が多い。

質問 4 - 最も期待するサービスは



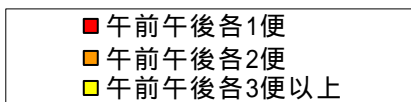
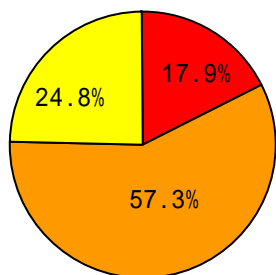
- ・フレックスバスに最も期待するサービスは、乗降場所が自宅や目的地に近い（56.4%）となっている。
- ・次いで、料金が安い（23.8%）、予約が簡単（8.6%）となっている。

質問 4 - 料金がどれくらいなら利用したいか



・乗車料金は、100 円が望ましいとする回答者が最も多く、ついで、200 円、100 円未満、と、安い料金が希望されている。

質問 4 - 運行頻度はどれくらいがよいか

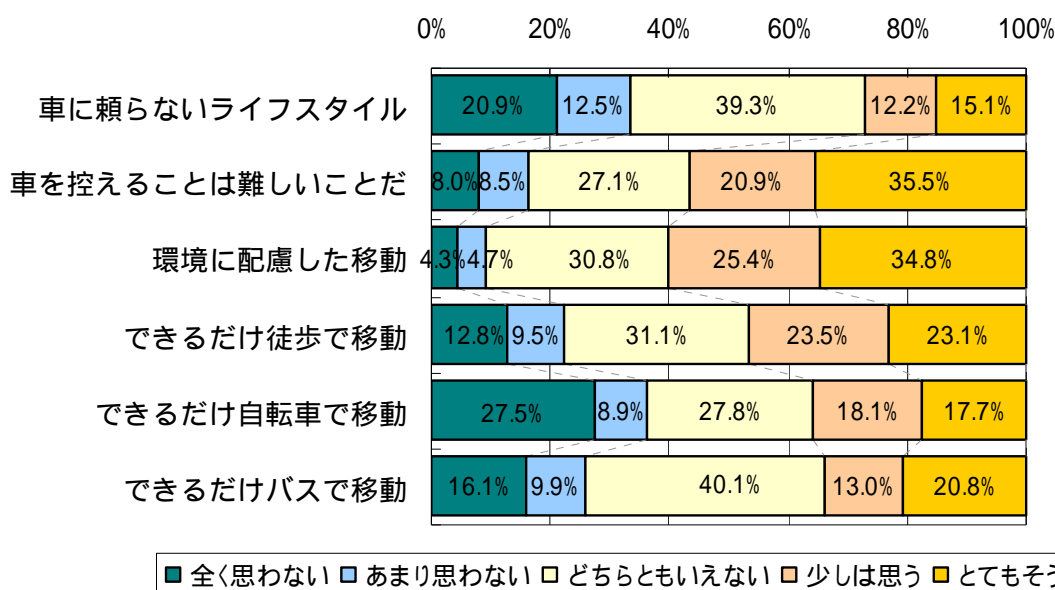


・運行頻度は、午前・午後に各 2 便程度で満足する人が 75.2%であった。

バスに関しては、増便への要望が多いが、新規のバスとしては、ある程度のサービスレベルで満足いただける可能性が伺える。

## 移動に関する考え方について

- クルマ利用抑制意図；「クルマに頼らないライフスタイル」を目指そうと思うか？
- クルマ利用抑制の困難さ（知覚行動制御）；「クルマを控えることは難しいことだ」と思うか？
- 環境に配慮した移動；「できるだけ環境に配慮した移動」をしようと思うか？
- 徒歩での移動意図；「できるだけ徒歩で移動」しようと思うか？
- 自転車利用意図；「できるだけ自転車で移動」しようと思うか？
- バス利用意図；「できるだけバスで移動」しようと思うか？



- ・ほとんどクルマに依存せざるを得ない清水町においても、「クルマに頼らないライフスタイルを目指そうと思う」人が27.3%存在する。
  - ・一方で、やはり「クルマを控えること」が困難だと感じている人が半数に上っている。
  - ・このクロス集計より、「クルマに頼らない生活を目指そう」と思っているにもかかわらず、「クルマを控えることの難しさ」を感じている人が65%に上っていることが分かる。
- |                |      | クルマを控えるのは難しい |     |
|----------------|------|--------------|-----|
|                |      | 思わない         | 思う  |
| クルマに頼らない生活を目指す | 思わない | 19%          | 81% |
|                | 思う   | 35%          | 65% |
- ・半数以上の回答者（60.2%）が環境に優しい移動を心がけようと考えている。
  - ・徒歩での移動をしようと考えている回答者が半数近く（46.6%）を占める。
  - ・全体としては、自転車での移動をしようという回答者が多いが、「全く思わない」と回答した人も、3割近く（27.5%）に及んでいる。
  - ・バスのサービスレベルが低いにも関わらず、「バスで移動をしよう」と考えている人は「思っていない」人に比べて多い（33.8% > 26%）。

## まとめ（バス利用のニーズ@市街地部）

- ・ バスサービスレベル向上後の利用意向や
- ・ 新たな公共交通「フレックスバス」の利用意向を示す人が半数程度は確実に存在している。
- ・ 実際に、「クルマに頼らないライフスタイル」を目指す人が35%程度存在すること、
- ・ 「できるだけバスを利用しよう」と考えている人は、「そう思っていない人」より確実に多いことなどが、これを裏付けている。

### (2) フレックスバスの利用者推計

清水町内には、スクールバスや冬季間限定で試験運行中の町内巡回バスを除くと、公共交通がほとんど存在していない地域と言える。

その中、新しい形態のバス運行を考える際には、ある程度「基準」となるべき指標が不可欠である。そこで、簡易な形ではあるものの、「フレックスバスの利用者推計」(需要予測)を行った。なお、下記に示すとおり、心理指標を活用して、過度な需要推計とならないよう留意している。

#### 考え方

過度な需要推計とならないよう（安全側で需要を把握するために）

- ・ 「バスの利用」を「考えたことがある人」を、潜在的な需要を持つ人と捉え、
- ・ この需要におけるフレックスバスの利用意図を把握する

		フレックスバスを			
		利用すると思う	たぶん利用すると思う	現在の移動手段がなくなったら利用すると思う	利用しないと思う
バスが利用できるかを	しっかり考えたことがある	53	18	32	13
	少し考えたことがある	41	52	181	41
	ない	33	47	246	280

表 3-1 バス利用検討経験とフレックスバスの利用意図

#### 拡大推計

回答者の内

「バス利用をしっかりと考えたことがある人：11%」×「フレックスバスを利用すると思う人：46% (= 53 人/116 人)」×市街地住民約 7,000 人×「生産年齢人口 60% + 高齢者人口 28%」 = **約 312 名 (極力少なく見積もった利用者数)**

#### 利用したいと回答した人の属性

10代 1名、40代 4名、50代 18名、60代 36名、70代以上 81名 (78%が高齢者)

**高齢者に理解されるような周知方法**が必要 (チラシの構成、説明会など)

## 利用したいと回答した人の利用目的

通勤・通学	9
通院	98
お買い物	100
公共施設	51
その他	13

表 3-2 利用意図を持つ人の利用目的

- ・ 通院と買い物の需要を満たす運行が重要

**周知（PR）は「通院」「買い物」に使えるという点を強調することが肝要**

（民間医療機関・商業者との連携）

### 利用者推計（フレックスバス）からの示唆@市街地部

- ・ 「利用したい」と回答した人：78%が高齢者
- ・ 「利用したい」と回答した人の利用目的：ほぼ「買い物・通院」

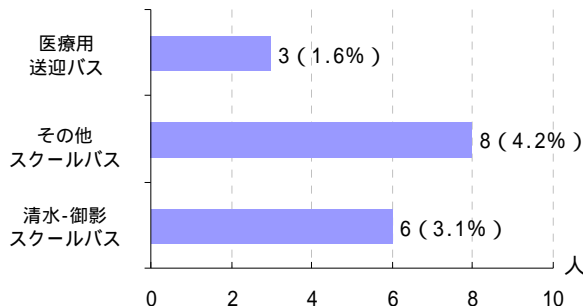
高齢者に利用されるように配慮した周知方法（チラシの構成や情報選択、説明会など）

「通院」「買い物」で“使える”というイメージづくり（医療機関・商業者との連携必要性高い）  
が重要と考えられる。

(3) 郊外部住民アンケート調査結果

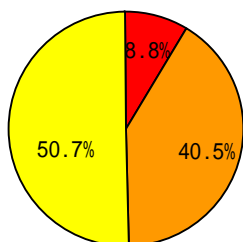
既存のバス利用について

質問3 - 各種バスの利用経験



・どのバスも、利用経験者の割合は5%に満たない。

質問3 - バスを利用できるか考えたことがあるか

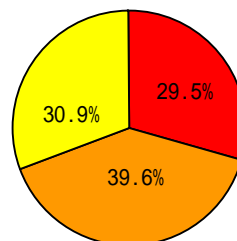


■ しっかり考えたことがある  
 ■ 少し考えたことがある  
 ■ 全く考えたことがない

・「少し考えたことがある」人を加えると、考えたことの「ある人」と「ない人」がほぼ同じであった。

市街地部よりも「考えたことがある」割合が高く、自動車以外の移動手段を求める傾向が高い可能性が示唆された。

質問3 - バスを利用できるか知っているか

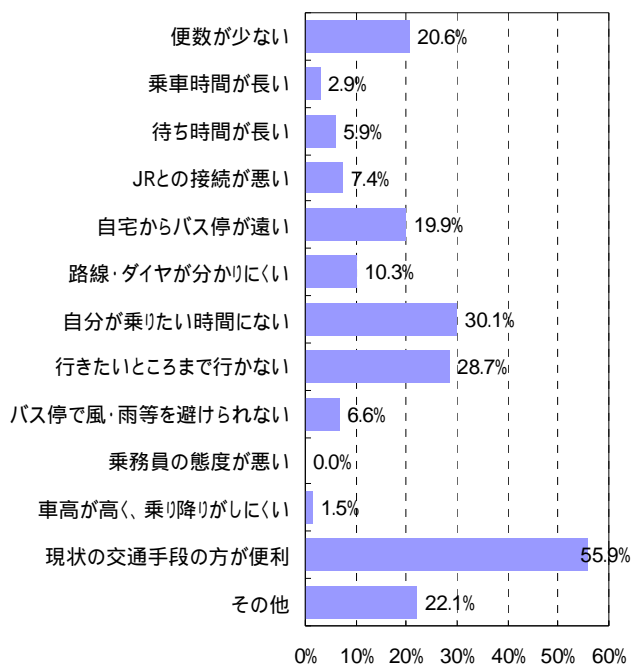


■ よく知っている  
 ■ なんとなく知っている  
 ■ 全く知らない

・「バス利用を考えたことがある人」が多いことから、「使えるかどうか知っている人」の割合も高い

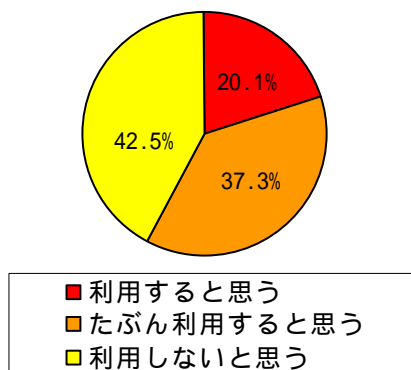


質問3 - バスを利用しない理由は何か



- ・バスを利用しない理由で最も多いのは、「現状の交通手段の方が便利」となっている。
- ・次いで、「自分が乗りたい時間に走っていない」、「行きたいところまで行かない」、「便数が少ない」などのサービス水準を問題にしている。

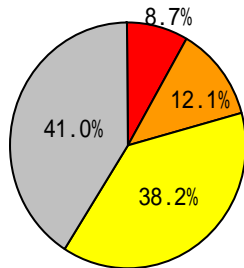
質問3 - 利便性が高まれば利用するか



- ・「たぶん利用する」を含めると、バスの利便性改善により **57.4%の回答者がバスを利用する可能性がある**。市街地部とほぼ同じ水準

乗り合いタクシーについて

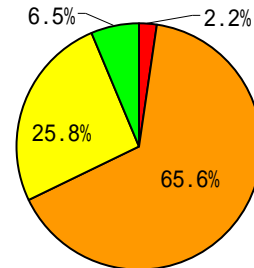
質問 4 - 乗り合いタクシーを利用したいか



- 利用すると思う
- たぶん利用すると思う
- 現在の移動手段がなくなったら利用
- 利用しないと思う

- ・「利用すると思う」と「たぶん利用する」を合わせると21%程度。
- ・「現在の移動手段がなくなれば」を含めると**59%程度の人が少なからず“利用の可能性”を示している。**

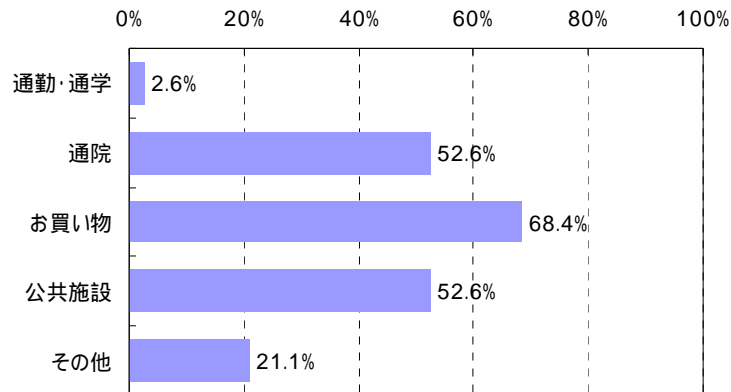
質問 4 - どのくらい利用したいか



- ほぼ毎日
- 週に1~2日
- 月に数日
- 年に数日

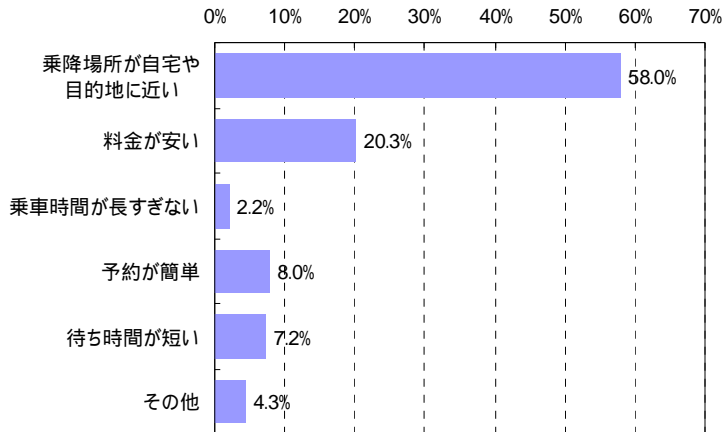
- ・利用意向として、**7割近くが週に1~2日の利用**を考えている。

質問 4 - どのような目的で利用したいか



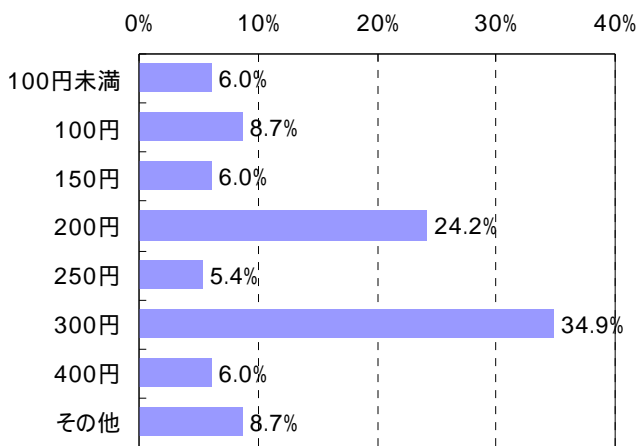
- ・利用意向を目的別にみると、**「買い物」、「通院」、「公共施設」への利用**を考えている回答者が多い。

質問 4 - 最も期待するサービスは



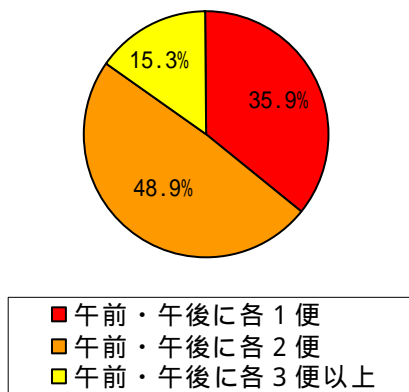
- ・ 乗り合いタクシーに最も期待するサービスは「乗降場所が自宅や目的地に近い」(58.0%)
- ・ 次いで、料金が安い(20.3%)

質問 4 - 料金がどれくらいなら利用したいか



- ・ 乗車料金は、300円、200円が望ましいとする回答者が多い。市街地部のフレックスバスに比べて、支払い意思額が高い。

質問 4 - 運行頻度はどれくらいがよいか



- ・ 運行頻度は、午前・午後に各 2 便程度で満足する人が 85%程度であった。バスに関しては、増便への要望が多いが、新規のバスとしては、ある程度のサービスレベルで満足いただける可能性が伺える。

## 移動に関する考え方について

クルマ利用抑制意図；「クルマに頼らないライフスタイル」を目指そうと思うか？

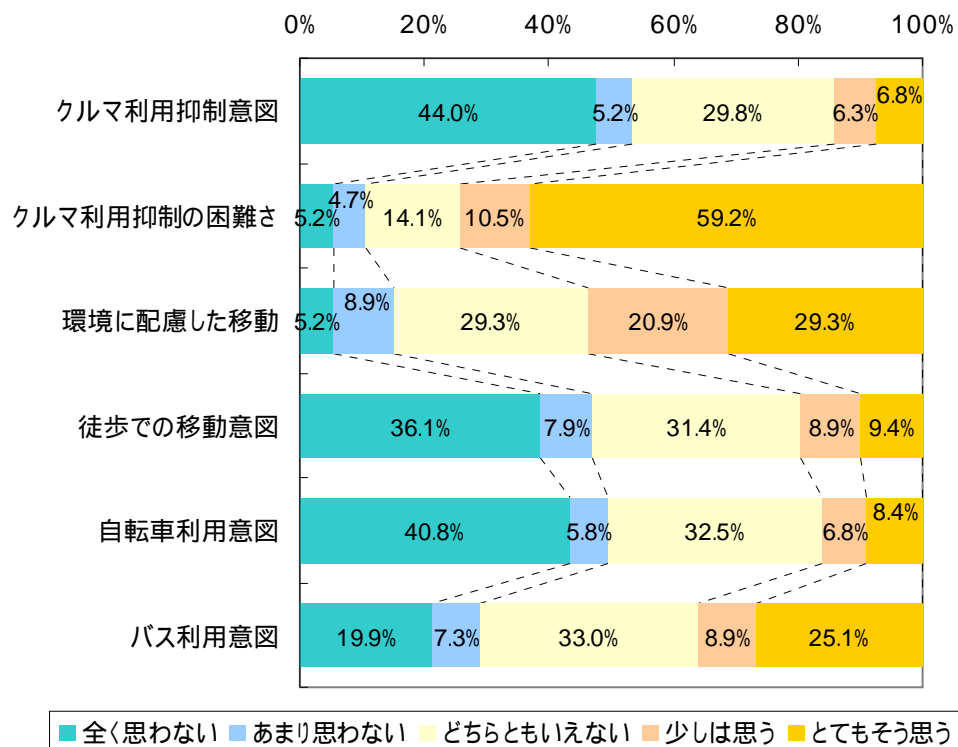
クルマ利用抑制の困難さ（知覚行動制御）；「クルマを控えることは難しいことだ」と思うか？

環境に配慮した移動；「できるだけ環境に配慮した移動」をしようと思うか？

徒歩での移動意図；「できるだけ徒歩で移動」しようと思うか？

自転車利用意図；「できるだけ自転車で移動」しようと思うか？

バス利用意図；「できるだけバスで移動」しようと思うか？



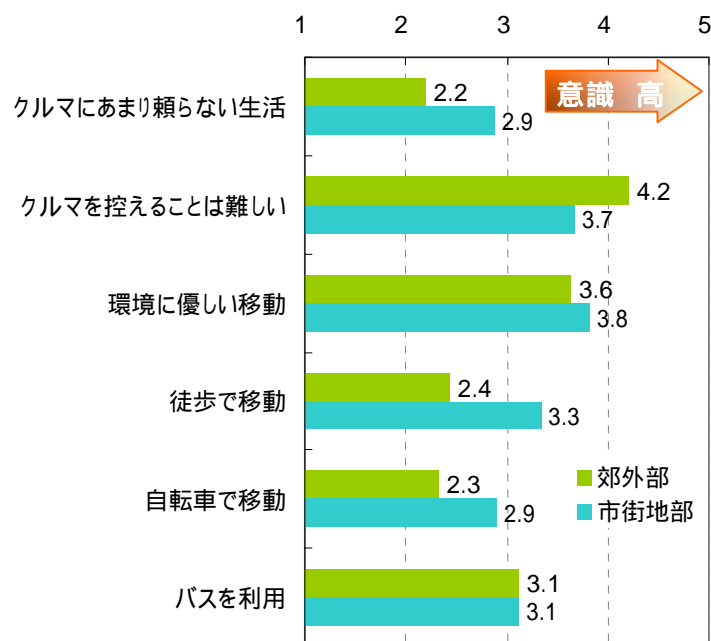
- ・「クルマに頼らないライフスタイル」を目指そう思う人は 13%程度。
- ・「クルマ利用を控えることが難しい」と感じている人は 70%程度に上る。
- ・50%程度の人が「環境に配慮した移動をしよう」とは思っている。
- ・「できるだけ徒歩で移動しよう」と思う人は 18%程度。
- ・「できるだけ自転車で移動しよう」と思う人は 15%程度。
- ・バスのサービスレベルは著しく低いものの、「できるだけバスで移動しよう」と思う人は 34% いる。(思っていない人より多い)

## 市街地部との比較

(比較方法)

：「全く思わない」から「とてもそう思う」までを1～5点でスコアづけ

：項目ごとに平均値を算出し、比較



- ・ 郊外部の人は「クルマを控えるのは難しい」と強く思っており
- ・ 市街地部の人は「クルマにあまり頼らない生活」を目指そうという意識は、郊外部の人よりは高い。
- ・ 徒歩や自転車で移動しようという考えも、市街地部の人の方が持ちやすい
- ・ バス利用については、居住地に関係なく、ある程度の意識を持っている。

### まとめ (バス利用のニーズ@郊外部)

- ・ バスサービスレベル向上後の利用意向や
- ・ 新たな公共交通「乗り合いタクシー」の利用意向を示す人が半数程度は存在している。
- ・ 実際に、「できるだけバスを利用しよう」と考えている人は、「そう思っていない人」より確実に多いことなどが、これを裏付けている。

ただし、「交通空白地域」「郊外」という現実も相まって、「クルマ以外の交通手段を活用した生活」をイメージしづらい傾向を有していることから、仮に新しい公共交通を導入する際にも、十分なコミュニケーション(周知活動等)の必要性が(市街地部よりも)高い。

#### (4) 乗り合いタクシーの利用者推計

市街地におけるフレックスバスの導入検討と同様に、「乗り合いタクシーの利用者推計」(需要予測)を行った。

##### 考え方

過度な需要推計とならないよう(安全側で需要を把握するために)

- ・「バスの利用」を「考えたことがある人」を、潜在的な需要を持つ人と捉え、
- ・この需要における乗り合いタクシーの利用意図を把握する

		乗り合いタクシーを			
		利用すると思う	たぶん利用すると思う	現在の移動手段がなくなったら利用すると思う	利用しないと思う
バスが利用できるかを	しっかり考えたことがある	6	2	2	2
	少し考えたことがある	5	11	25	17
	ない	3	3	31	38

表 3-3 バス利用検討経験と乗り合いタクシーの利用意図

##### 拡大推計

回答者の内

「バス利用をしっかりと考えたことがある人：9%」×「乗り合いタクシーを利用すると思う人：50% (= 6人 / 12人)」× 郊外部住民約 3,000人 × 「生産年齢人口 60% + 高齢者人口 28%」 = **約 119名(極力少なく見積もった利用者数)**

##### 利用したいと回答した人の属性

40代1名、50代2名、60代4名、70代以上8名(80%が高齢者)

**高齢者に理解されるような周知方法**が必要(チラシの構成、説明会など)

##### 利用したいと回答した人の利用目的

	(人)
通院	14
買い物	12
公共施設	3

表 3-4 バス利用意図のある人の利用目的

- ・通院と買い物の需要を満たす運行が重要

**周知(P R)は「通院」「買い物」に使えるという点を強調**することが肝要

(民間医療機関・事業者との連携)

#### 利用者推計(乗り合いタクシー)からの示唆@郊外部

(市街地部と同様に)

高齢者に利用されるように配慮した周知方法(チラシの構成や情報選択、説明会など)

「通院」、「買い物」で「使える」というイメージづくり(医療機関・事業者との連携必要性高い)

が重要と考えられる。

### 3.2 町内巡回バス利用者アンケート調査

清水町では、平成 21 年度より、冬季間における町民の移動確保に向けて「町内巡回バス」(無料)を試験的に運行している。本運行は、本計画を策定するために実施する調査事業外のものであるが、地域における公共交通を検討する上でこの運行状況を把握し、利用者意見を抽出することはきわめて重要であると言える。

そこで、平成 22 年 12 月から平成 23 年 2 月までの運行実績と、利用者に対するアンケート調査結果を報告する(試験運行は 3 月まで実施予定)。

#### (1) 運行実績

町内巡回バスは、清水地区内の巡回運行、御影地区内の巡回運行について曜日運行を行っている。これに加えて、JR 十勝清水駅と JR 御影駅を結ぶ連絡便を 1 日に 2 往復運行している。

以下に、運行時刻表とともに、実績(平成 22 年 12 月～平成 23 年 2 月までの合計)を列挙する。

：清水地区運行時刻表(午前 3 便・午後 3 便・連絡便 2 往復)

町民巡回バス運行時刻表

**【清水地区】**

(月・水・木曜日運行)

#### (1) 清水～御影間連絡便

月曜日～金曜日に運行  
(土曜日・日曜日・祝日・12月31日～1月5日は運行しません)  
途中停留所には停車しません。

停留所	朝便
十勝清水駅発	8:50
御影駅着・発	9:10
十勝清水駅着	9:30

《接続する列車》  
JR 根室本線  
御影駅発 9:34  
帯広駅着 10:03

停留所	午後便
十勝清水駅発	13:21
御影駅着・発	13:41
十勝清水駅着	14:01

《接続する列車》  
JR 根室本線  
(12月3日まで)  
帯広駅発 13:09  
御影駅着 13:39  
(12月6日から)  
帯広駅発 13:05  
御影駅着 13:34

#### (2) 清水巡回線【月・水・木曜日運行 土曜日・日曜日・祝日・12月31日～1月5日は運行しません。】

順路	停留所	巡回線 午前			巡回線 午後		
		便	便	便	便	便	便
1	十勝清水駅	9:30	10:20	11:10	14:10	15:00	15:50
2	日赤病院・役場	9:33	10:23	11:13	14:13	15:03	15:53
3	スーパープラザいちまる	9:35	10:25	11:15	14:15	15:05	15:55
4	東団地 南10条6丁目	9:37	10:27	11:17	14:17	15:07	15:57
5	公苑東町 南9条9丁目	9:38	10:28	11:18	14:18	15:08	15:58
6	桂町 南8条9丁目	9:39	10:29	11:19	14:19	15:09	15:59
7	有明 南8条6丁目	9:40	10:30	11:20	14:20	15:10	16:00
8	清和団地集会所前	9:43	10:33	11:23	14:23	15:13	16:03
9	清和 南2条11丁目	9:44	10:34	11:24	14:24	15:14	16:04
10	日清 南2条10丁目	9:47	10:37	11:27	14:27	15:17	16:07
11	老人福祉センター	9:49	10:39	11:29	14:29	15:19	16:09
12	北地域集会所前	9:52	10:42	11:32	14:32	15:22	16:12
13	スーパーフクハラ前	9:53	10:43	11:33	14:33	15:23	16:13
14	前田クリニック前	9:55	10:45	11:35	14:35	15:25	16:15
15	清水郵便局前	9:56	10:46	11:36	14:36	15:26	16:16
16	本通3丁目	9:58	10:48	11:38	14:38	15:28	16:18
17	十勝清水駅	9:59	10:49	11:39	14:39	15:29	16:19
18	石川商店前	10:02	10:52	11:42	14:42	15:32	16:22
19	西地域集会所前	10:03	10:53	11:43	14:43	15:33	16:23
20	西清水 南1条西7丁目	10:04	10:54	11:44	14:44	15:34	16:24
21	鉄南 本通西4丁目	10:06	10:56	11:46	14:46	15:36	16:26
22	神居福祉館前	10:08	10:58	11:48	14:48	15:38	16:28
23	宮の森団地前	10:09	10:59	11:49	14:49	15:39	16:29
24	北星 北3条6丁目	10:11	11:01	11:51	14:51	15:41	16:31
25	スーパーフクハラ前	10:12	11:02	11:52	14:52	15:42	16:32
26	老人福祉センター	10:14	11:04	11:54	14:54	15:44	16:34
27	前田クリニック前	10:16	11:06	11:56	14:56	15:46	16:36
28	清水郵便局前	10:17	11:07	11:57	14:57	15:47	16:37
29	本通3丁目	10:19	11:09	11:59	14:59	15:49	16:39
1	十勝清水駅	10:20	11:10	12:00	15:00	15:50	16:40

表 3-5 町内巡回バス\_清水地区運行時刻表

：清水地区運行実績

期間中の運行日数が35日であったことから、

「1運行1人以上の乗車 or 降車がある場所」= 35 以上

「1運行0.5人以上1人未満の乗車 or 降車がある場所」= 18 以上 34 以下

について色付けを行っている。

「清和集会所前」での降車、「スーパーフクハラ前」での降車が最も多くなっている。

停留所	清水線 午前									清水線 午後								
	便	乗車	降車	便	乗車	降車	便	乗車	降車	便	乗車	降車	便	乗車	降車			
十勝清水駅	9:30	7		10:20	17	0	11:10	23	0	14:10	17		15:00	14	1	15:50	15	0
日赤病院・役場(日赤病院側)	9:33	4	1	10:23	7	23	11:13	6	4	14:13	5	1	15:03	7	3	15:53	3	2
日赤病院・役場(役場側)		1	0		2	5		4	1		1	0		5	0		2	0
スーパープラザいちまる	9:35	3	0	10:25	4	25	11:15	34	5	14:15	11	2	15:05	4	8	15:55	10	0
東団地 南10条6丁目	9:37	20	0	10:27	4	7	11:17	4	6	14:17	6	5	15:07	0	13	15:57	0	2
公苑東町 南9条9丁目	9:38	9	0	10:28	2	1	11:18	2	11	14:18	1	1	15:08	1	2	15:58	0	1
桂町 南8条9丁目	9:39	31	0	10:29	5	16	11:19	1	14	14:19	3	8	15:09	2	5	15:59	1	12
有明 南8条6丁目	9:40	14	1	10:30	1	2	11:20	0	4	14:20	1	1	15:10	0	6	16:00	0	1
清和団地集会所前	9:43	83	1	10:33	43	16	11:23	17	46	14:23	33	8	15:13	6	25	16:03	5	14
清和 南2条11丁目	9:44	1	0	10:34	1	2	11:24	1	2	14:24	1	2	15:14	0	1	16:04	0	1
日清 南2条10丁目	9:47	0	0	10:37	0	1	11:27	0	0	14:27	0	0	15:17	0	0	16:07	0	0
老人福祉センター	9:49	0	28	10:39	2	5	11:29	4	2	14:29	17	0	15:19	22	0	16:09	0	0
北地域集会所前	9:52	10	3	10:42	2	3	11:32	3	5	14:32	1	1	15:22	3	3	16:12	0	4
スーパーフクハラ前	9:53	16	30	10:43	56	20	11:33	19	8	14:33	3	19	15:23	18	12	16:13	3	3
前田クリニック前	9:55	1	32	10:45	5	7	11:35	4	5	14:35	3	7	15:25	0	4	16:15	1	1
清水郵便局前	9:56	1	50	10:46	5	14	11:36	6	11	14:36	1	16	15:26	2	5	16:16	2	1
本通3丁目	9:58	3	20	10:48	4	6	11:38	13	7	14:38	1	2	15:28	4	6	16:18	3	2
十勝清水駅	9:59	2	18	10:49	19	12	11:39	71	4	14:39	14	8	15:29	14	2	16:19	20	1
石川商店前	10:02	27	4	10:52	1	7	11:42	3	5	14:42	5	3	15:32	7	1	16:22	11	0
西地域集会所前	10:03	36	5	10:53	2	12	11:43	0	19	14:43	10	10	15:33	2	12	16:23	1	6
西清水 南1条西7丁目	10:04	40	1	10:54	3	12	11:44	1	27	14:44	4	6	15:34	2	7	16:24	1	7
鉄南 本通西4丁目	10:06	12	0	10:56	2	13	11:46	1	14	14:46	5	1	15:36	1	7	16:26	1	5
神居福祉館前	10:08	31	2	10:58	1	12	11:48	12	21	14:48	3	5	15:38	1	4	16:28	0	2
宮の森団地前	10:09	44	0	10:59	6	19	11:49	2	32	14:49	16	5	15:39	0	16	16:29	7	20
北星 北3条6丁目	10:11	3	4	11:01	3	3	11:51	0	2	14:51	0	1	15:41	0	0	16:31	0	0
スーパーフクハラ前	10:12	16	71	11:02	34	11	11:52	0	10	14:52	8	20	15:42	6	7	16:32	2	7
老人福祉センター	10:14	1	12	11:04	1	0	11:54	1	2	14:54	15	0	15:44	0	2	16:34	2	1
前田クリニック前	10:16	1	18	11:06	0	2	11:56	1	0	14:56	0	1	15:46	2	0	16:36	0	3
清水郵便局前	10:17	7	38	11:07	8	11	11:57	0	7	14:57	6	4	15:47	1	1	16:37	0	2
本通3丁目	10:19	16	6	11:09	10	3	11:59	1	0	14:59	1	3	15:49	1	0	16:39	0	1
十勝清水駅	10:20	0	23	11:10	1	9	12:00		4	15:00	0	15	15:50	0	0	16:40		0
合計人数		440	368		251	279		234	278		192	155		125	153		90	99
				午前便乗車人数計	925	午前便降車人数計	925				午後便乗車人数計	407	午後便降車人数計	407				

停留所	時間	乗車	降車
十勝清水駅発	8:50	17	
御影駅着・発	9:10	10	17
十勝清水駅着	9:30		10
十勝清水駅発	13:21	7	
御影駅着・発	13:41	19	7
十勝清水駅着	14:01		19

巡回線		連絡便		合計	
乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
1332	1332	53	53	1385	1385

表 3-6 町内巡回バス\_清水地区運行実績



：御影地区運行時刻表（午前3便・午後3便・連絡便2.5往復）

町民巡回バス運行時刻表

【御影地区】

（火・金曜日運行）

（1）清水～御影間連絡便

月曜日～金曜日に運行  
（土曜日・日曜日・祝日・12月31日～1月5日は運行しません）  
途中停留所には停車しません。

停留所	朝便
十勝清水駅発	8:50
御影駅着・発	9:10
十勝清水駅着	9:30

《接続する列車》  
JR根室本線  
御影駅発 9:34  
帯広駅着 10:03

停留所	午後便
十勝清水駅発	13:21
御影駅着・発	13:41
十勝清水駅着	14:01
十勝清水駅発	14:01
御影駅着	14:21

《接続する列車》  
JR根室本線  
（12月3日まで）  
帯広駅発 13:09  
御影駅着 13:39  
（12月6日から）  
帯広駅発 13:05  
御影駅着 13:34

（2）御影巡回線《火・金曜日運行 土曜日・日曜日・祝日・12月31日～1月5日は運行しません。》

順路	停留所	巡回線 午前			巡回線 午後		
		便	便	便	便	便	便
1	Aコープ御影店前	10:00	10:35	11:10	14:22	14:57	15:47
2	あさひ荘	10:03	10:38	11:13	14:25	15:00	15:50
3	鉄南団地 御影東2条南1丁目	10:06	10:41	11:16	14:28	15:03	15:53
4	大平団地 御影東4条2丁目	10:09	10:44	11:19	14:31	15:06	15:56
5	桜ヶ丘団地 御影東4条4丁目	10:12	10:47	11:22	14:34	15:09	15:59
6	セイコーマート	10:14	10:49	11:24	14:36	15:11	16:01
7	役場御影支所	10:16	10:51	11:26	14:38	15:13	16:03
8	啓仁会病院	10:19	10:54	11:29	14:41	15:16	16:06
9	世代間交流センター	10:21	10:56	11:31	14:43	15:18	16:08
10	御影郵便局前	10:24	10:59	11:34	14:46	15:21	16:11
11	御影診療所	10:26	11:01	11:36	14:48	15:23	16:13
12	西都団地 御影西2条3丁目	10:29	11:04	11:39	14:51	15:26	16:16
13	忠魂碑 御影西1条2丁目	10:31	11:06	11:41	14:53	15:28	16:18
14	スーパーにしやま駐車場前	10:33	11:08	11:43	14:55	15:30	16:20
1	Aコープ御影店前	10:35	11:10	11:45	14:57	15:32	16:22

表 3-7 町内巡回バス\_御影地区運行時刻表

：御影地区運行実績

期間中の運行日数が 22 日であったことから、

「1 運行 1 人以上の乗車 or 降車がある場所」= 22 以上

「1 運行 0.5 人以上 1 人未満の乗車 or 降車がある場所」= 11 以上 21 以下

について色付けを行っている。

午前の乗車が少なく、午後の「あさひ荘」からの乗車、「西都団地 御影西 2 条 3 丁目」での降車が最も多くなっている。

停留所	御影線 午前									御影線 午後								
	便	乗車	降車	便	乗車	降車	便	乗車	降車	便	乗車	降車	便	乗車	降車			
Aコープ御影店前	10:00	6		10:35	11	1	11:10	26	0	14:22	27	0	14:57	3	0	15:47	2	0
あさひ荘	10:03	15	0	10:38	6	4	11:13	1	13	14:25	2	2	15:00	1	113	15:50	106	2
鉄南団地 御影東 2 条南 1 丁目	10:06	12	1	10:41	2	4	11:16	2	7	14:28	0	5	15:03	4	5	15:53	7	2
大平団地 御影東 4 条 2 丁目	10:09	1	1	10:44	0	0	11:19	1	1	14:31	1	0	15:06	2	0	15:56	0	0
桜ヶ丘団地 御影東 4 条 4 丁目	10:12	5	0	10:47	4	2	11:22	3	4	14:34	0	0	15:09	0	0	15:59	1	0
セイコーマート	10:14	0	0	10:49	2	1	11:24	1	0	14:36	0	0	15:11	3	2	16:01	0	0
役場御影支所	10:16	1	2	10:51	0	2	11:26	4	0	14:38	1	2	15:13	1	0	16:03	0	0
啓仁会病院	10:19	2	6	10:54	7	4	11:29	2	2	14:41	1	0	15:16	2	1	16:06	1	0
世代間交流センター	10:21	0	1	10:56	0	1	11:31	0	0	14:43	14	0	15:18	1	0	16:08	0	14
御影郵便局前	10:24	2	13	10:59	4	2	11:34	2	5	14:46	0	1	15:21	3	5	16:11	0	1
御影診療所	10:26	5	4	11:01	2	2	11:36	1	2	14:48	2	0	15:23	0	0	16:13	0	0
西都団地 御影西 2 条 3 丁目	10:29	5	4	11:04	1	5	11:39	2	6	14:51	56	1	15:26	0	0	16:16	0	55
忠魂碑 御影西 1 条 2 丁目	10:31	1	1	11:06	2	0	11:41	0	0	14:53	24	1	15:28	0	2	16:18	0	23
スーパーにしやま駐車場前	10:33	1	4	11:08	1	3	11:43	0	4	14:55	1	0	15:30	0	3	16:20	0	2
Aコープ御影店前	10:35	0	13	11:10	1	10	11:45	0	9	14:57	0	2	15:32	0	2	16:22		20
合計人数		56	50		43	41		45	53		129	14		20	133		117	119
				午前便乗車人数計	144	午前便降車人数計	144				午後便乗車人数計	266	午後便降車人数計	266				

停留所	時間	乗車	降車
十勝清水駅発	8:50	8	
御影駅着・発	9:10	5	8
十勝清水駅着	9:30		5
十勝清水駅発	13:21	6	
御影駅着・発	13:41	13	6
十勝清水駅発・着	14:01	21	13
御影駅着	14:21		21

巡回線		連絡便		合計	
乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
410	410	53	53	463	463

表 3-8 町内巡回バス\_御影地区運行実績

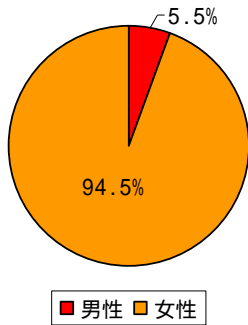
(2) 利用者アンケート結果

町内巡回バスの利用者に対して、車内据え置きアンケート調査を行った。以下にその集計結果を示す（回収数 59 部）。

属性・バス利用景観について

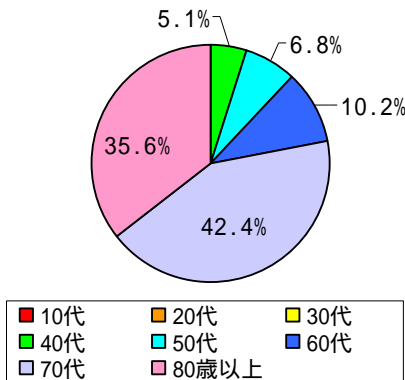
質問 1 - 性別

・女性の方が圧倒的に多い。



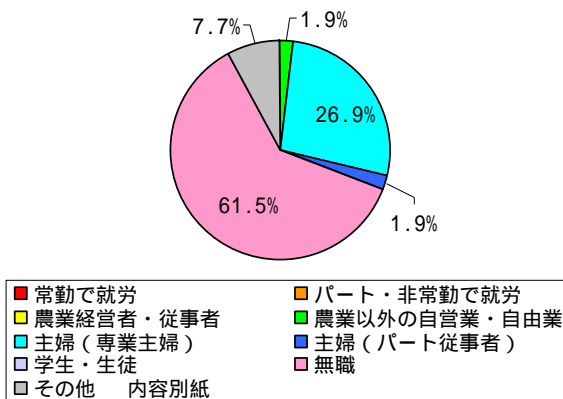
質問 1 - 年齢

・30代以下の方はひとりもおらず、70歳以上の割合が8割近くを占めた。

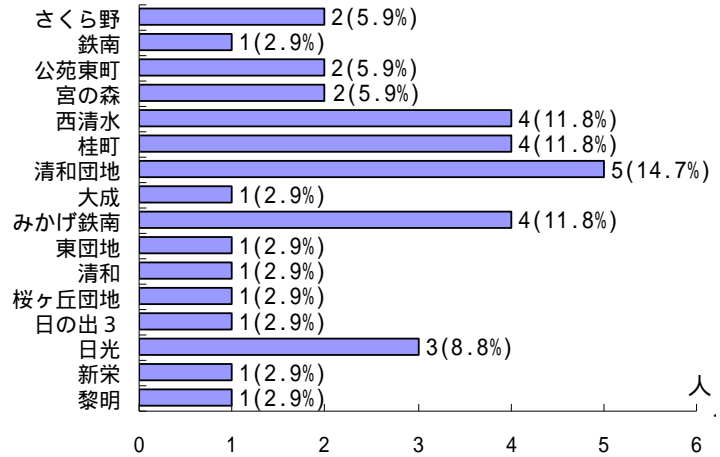
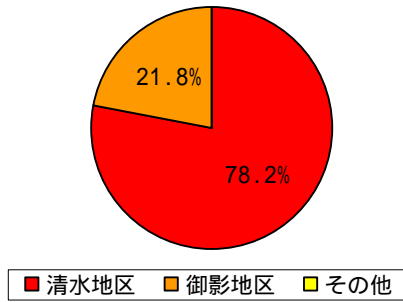


質問 1 - 職業・就業の状況

・女性の高齢者が最も多かったことから、主婦、あるいは無職の方で、8割近くを占めていた。

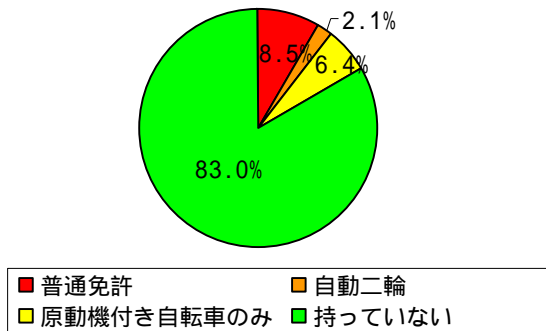


質問 1 - 居住地



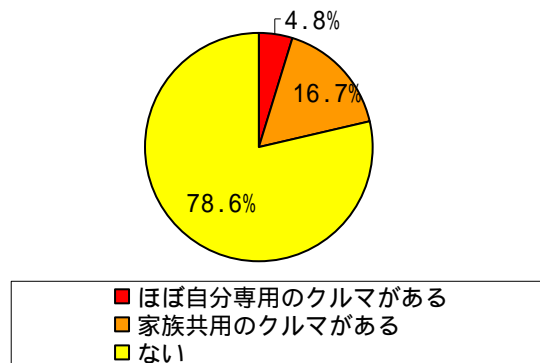
- ・ 清水地区にお住まいの方が 8 割近くを占めた。
- ・ 町内会別には、清和団地が多かったが、いずれも 1~5 人程度であるため、明確な傾向を把握することは困難である。

質問 1 - 保有する運転免許証



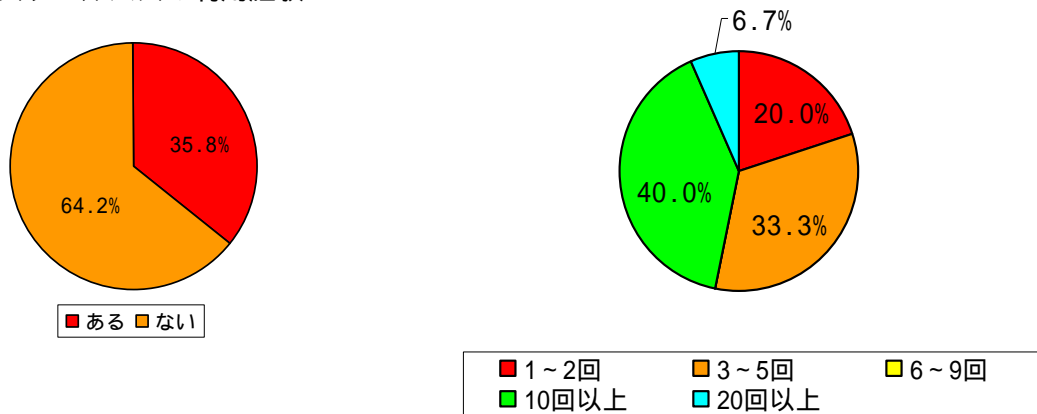
- ・ 回答者のうち 83% が「免許を持っていない」方であった。

質問 1 - 保有するクルマ



- ・ 免許を持っていない人が多いことから、クルマを持っていない人が 8 割近くに及んだ。

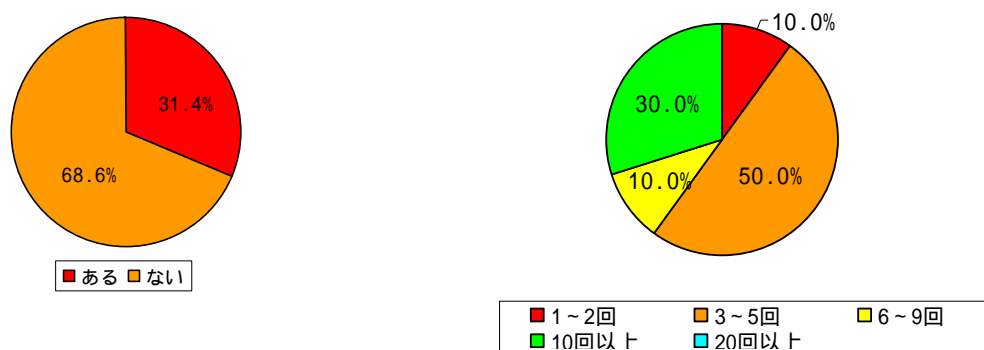
質問 1 - スクールバスの利用経験



・「スクールバス」の利用経験者は35.8%に及び、これまでに10回以上利用したという方が5割近く存在した。

（当然の結果であるが、住民アンケートに比べてかなり利用経験が多い）

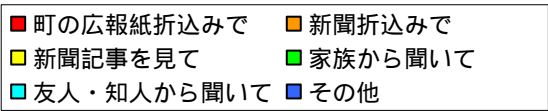
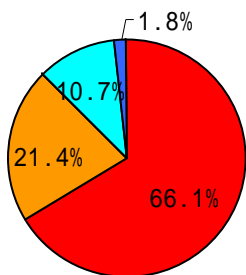
質問 1 - 医療機関送迎バスの利用経験



・「スクールバス」と同様に、「医療送迎バス」の利用経験者も、31.4%と多いが、「スクールバス」ほど頻繁に使ってはいないと思われる。

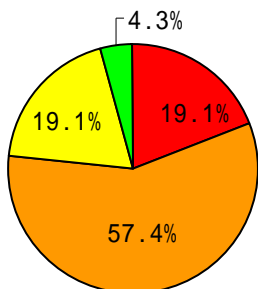
町内巡回バスについて

質問 2 - どうやって知ったか。



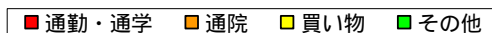
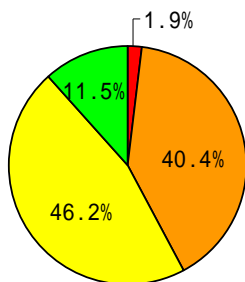
・町の広報折込で運行を知った方が最も多く（66.1%）、次いで新聞折込み（21.4%）が多くなっていました。

質問 2 - 利用頻度



・週に3回以上と頻繁に利用している人が23%程度、週に2回利用している人が57.4%と、利用率の高い方々からの回答が多かった。

質問 2 - 利用目的



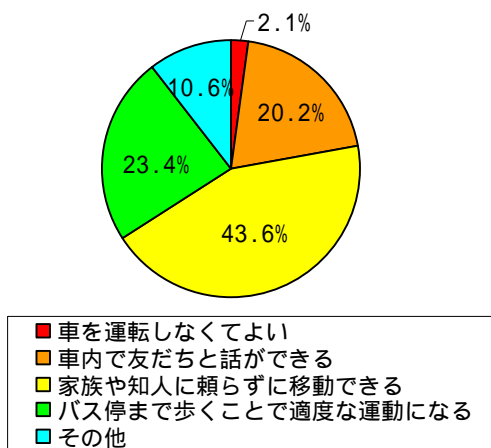
・買い物、通院での利用がそれぞれ40%程度を占めている。  
（それぞれの目的地は右記）

通院	前田クリニック	4名
	啓仁会病院	1名
	だい内科	1名
	日赤病院	6名
	後藤歯科	1名
	病院	1名

買い物	フクハラ	8名
	食彩館	3名
	にしやま	2名
	いちまる	5名
	有沢	1名
	三丁目広場	1名
	セイコーマート	1名
	農協(清水)	1名
農協(御影)	2名	

その他	美容院	1名
	役場支所	1名
	老人福祉センター	1名
	サークル会場	1名

質問 2 - 巡回バスを利用してよいこと



・「家族や友人などに頼らず移動できる」という利点を感じている人が 43.6%おり、「送迎してもらうことの“負担”」がうかがえる結果であった。

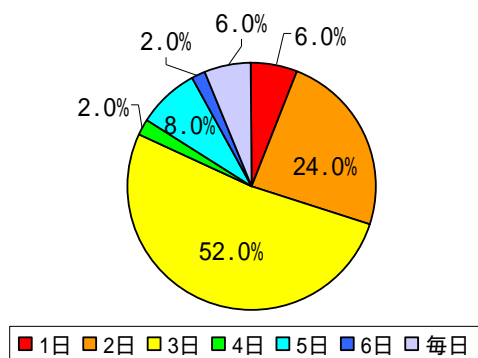
・さらに、「適度な運動になる」ことや「友だちと会話ができる」ことなど、バス利用により、『生活の質』が向上している可能性がうかがえた。

(その他の内容：一部)

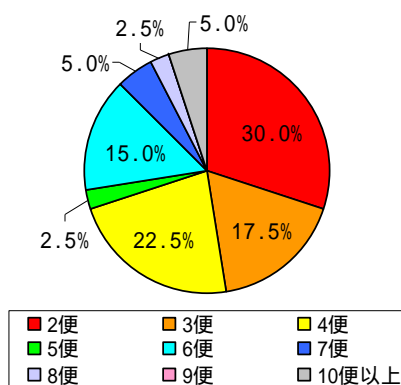
- ・ JRの無い時間帯に利用できる
- ・ 店に行くため、足が痛いので便利
- ・ 雪道が危険で歩くのが怖い
- ・ 運転手が親切
- ・ 腰が痛かったり、足膝が痛む時

質問 2 - 運行頻度 (希望)

(週に...)

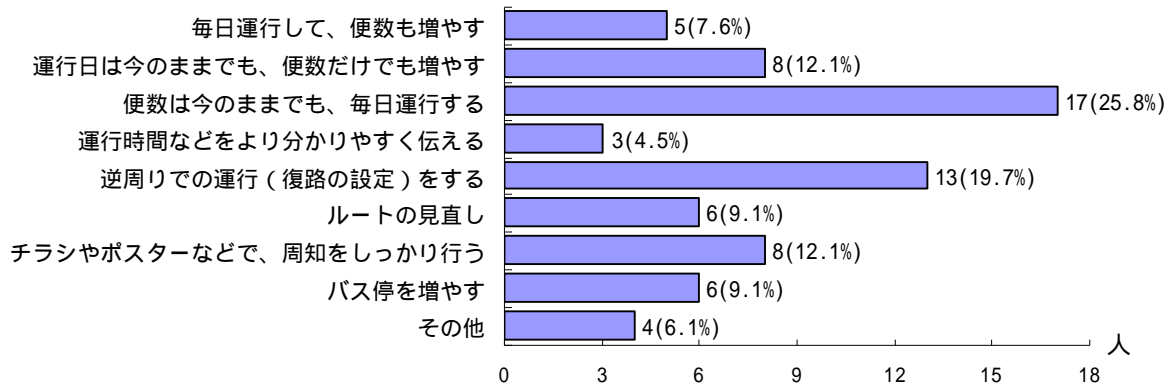


(一日に...)



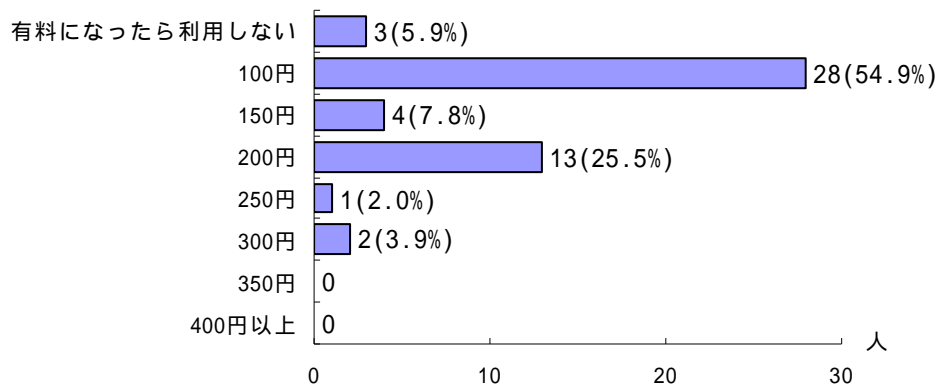
・実際に利用者の希望としては、「週に3日、一日に2便~4便」という要望が最も多く、さほど高いサービスレベル(運行頻度)を求めていないことが把握された。

質問 2 - 巡回バスの改善点



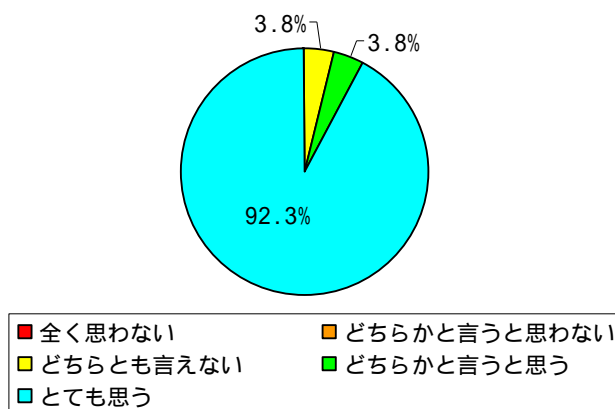
- ・便数は既存のままだでも、「毎日運行」すること、あるいは「逆周り」の運行への要望が多い。  
(その他の内容)
- ・学校が休みの日に学校前に止まってほしい / 朝病院に行きたいので 8 時 30 分から運行 / その場所によって、便数を減らす / 現在のままで良い

質問 2 - 支払意思額について



- ・現在は無料での運行であるが、「100円」であれば利用するという意見が半数以上を占めた。

質問 2 - 巡回バスの必要性認知



- ・町内巡回バスが「町にとって大切な交通機関だ」と感じている人は 90% 以上に達した。
- ・利用者アンケートであることから、ある意味当然の結果とも言えるが、町内の移動をまかなう交通機関の必要性が改めて確認されたと言える。



#### まとめ （バス利用のニーズ@巡回バス利用者）

- ・ 住民アンケートと同様に、実際に巡回バスの利用も「通院」「買い物」が多い。
- ・ 利用者における必要性認知は非常に高く、
- ・ 仮に有料になっても、100円であれば利用するという人が90%以上であったことから、
- ・ 今後の継続的な運行を検討する際に、有料化について議論できる可能性が確認された。

## 4. 試験運行による調査

### 4.1 フレックスバスの試験運行

清水市街地部では、役場や病院、スーパーなどがある中心部から2kmほど離れた場所に、公営住宅や団地が点在していることから、自家用車利用の自由度が低い住民にとっては、望ましい生活環境とは言い難い。このような市街中心部から離れた場所での居住は、御影地区においても同様の傾向が見られる。

また、既に試験運行を行っている町内巡回バスにおいても、「清水 御影間」の連絡便については、一日の利用が1~3人程度であることも考えると、清水町の市街地分布に配慮した新たな交通体系の導入を検討する余地があるものと考えられる。

そこで、町内巡回バスのバス停をミーティングポイントとした、「清水 御影間」のフレックスバスを試験的に運行した。

#### フレックスバス：

基幹ルートを設定の上、予約があった便のみ、予約のあったバス停でのみ停車する

実施期間：平成23年1月31日（月）～2月4日（金）

運行会社：昭和タクシー（有）

運行便数：6便/日（午前：3便・午後：3便）

運行方法：事前予約によるフレックス型運行（既存バス停をミーティングポイント）

運行周知：ニューズレター（新聞折込み）

#### ：運行結果

運行日 月 日	総走行 (キロ)	運行回数 (回)	片道乗降回数		往復乗降回数		乗車人員		
			1運行×(回)	2運行×(回)	清水	御影	御影	清水	計
1 31	22	1	1	0	1	0		1	
2 1	44	2	0	1	1	1		2	
2 2	22	1	1	0	1	0		1	
3 3	22	1	1	0	1	0		1	
4 4	90	4	0	2	2	3		5	
<b>合計</b>	<b>200</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>4</b>		<b>10</b>	

表 4-1 フレックスバスの運行結果

5日間の運行で計10人、1日平均2人の利用があった。極めて短期間の運行であったものの、巡回バスの利用者数と同程度の利用傾向であったこと、リピーターが存在したことなどから、継続的な運行の実施により、さらなる利用者の拡大が期待できるものと言える。

## 5. 事業収支及び将来ビジョン

---

### 5.1 財政負担のシミュレーション

ここでは、現在試験的に期間運行をしている町内巡回バスに関する経費の実績値を参考として、以下の3項目を試算・提示する。

今後継続的な運行を検討する際の経費の算出

需要予測による運賃収入の算出

地域における財政負担のモデルケース

これにより、本計画に基づいた地域の公共交通の在り方を検討する際の参考値として活用されることが期待される。

#### (1) 継続的運行に要する経費のシミュレーション

町内巡回バスの実績値を参考に、下記のとおり諸条件を設定する。

##### (設 定)

- ・ 運行期間：12ヶ月/年
- ・ 運行形態：現在町内巡回バスに準ずる
- ・ 運行日数：250日/年（平日）
- ・ 運行距離：125km/日
- ・ 燃 費：5km/
- ・ ガソリン：145円/
- ・ 使用車輛：町有車輛1台
- ・ 委託料：300万円（12,000円/日×250日）
- ・ 広報経費：10万円（新聞折込等）

##### (算 出)

委託料 + 燃料費 + 広報経費

$$= 3,000,000 \text{ (円/年)} + \{125 \text{ (km)} \div 5 \text{ (km/l)}\} \times 145 \text{ (円/l)} \times 250 \text{ (日/年)}$$

$$+ 100,000 \text{ (円/年)}$$

$$= \underline{4,006,250 \text{ 円/年}}$$

また、郊外部での乗り合いタクシー運行については、現段階で経費算出を行うことは困難であるが、一般的に年間400万円の委託料（燃料費含む）が想定されることを考えると、

**公共交通を運行する経費 = 約 8,000,000 円/年**

#### (2) 運賃収入のシミュレーション

3.1(2)および(3)における需要予測結果を基に、次のとおり運賃収入を算出した。なお、運行形態は経費における設定と同じとする。なお、郊外部での乗り合いタクシー運行については運行計画が具体化されていない段階であるため、運賃収入は算出していない。

(設 定)

- ・利用者数：39 人/日 計画の目標値は 60 人/日  
( = 潜在利用者数 312 人/日 × 利用確率 50% \* × 実行率 25% \* )
- ・料 金：100 円/回

(算 出)

$$\begin{aligned} & \text{利用者数} \times \text{料金} \times \text{運行日数} \\ & = \{39(\text{人/日}) \times 2(\text{回/日})\} \times 100(\text{円/回}) \times 250(\text{日/年}) \\ & = 1,950,000 \text{ 円/年} \\ & \text{市街地部における運賃収入} = \underline{1,950,000 \text{ 円/年}} \end{aligned}$$

(3) 地域における財政負担

運行計画が具体化されている市街地部における経費と運賃収入に関するシミュレーション結果から、地域における財政負担額が下記のとおり算定される。

**市街地部での公共交通維持に係る経費**

$$= 4,006,250 \text{ 円/年} - 1,950,000 \text{ 円/年} = \underline{2,056,250 \text{ 円/年}}$$

ここで、地域の公共交通が住民の「生活の質」に大きく影響することを考えれば、これを地域全体の問題と捉え、この財政負担を行政以外の“地域の機関”も担うことを考える余地があると言える。

このとき、特に現在独自に送迎バスを運行している医療機関においては、通院者に対する輸送サービスレベルが低下しない範囲で、“現在の運行経費 > 地域交通への財政負担”となるボーダーラインを検討することは有効であろう。なお、町内の商業施設も住民の目的地として重要であることから同様の財政負担を考えられることも可能であるが、顧客の輸送に関する負担が無い現状では、この“新たな負担”を検討することは少なくとも医療機関における検討よりは困難であると言える。

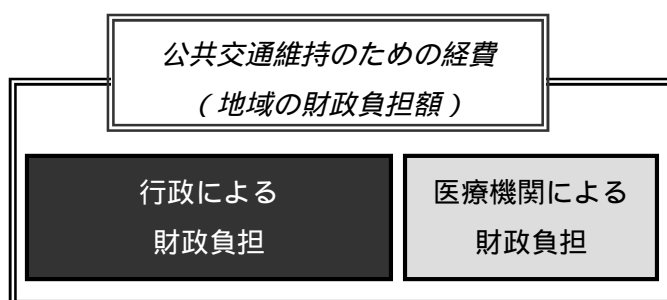


図 5-1 経費の配分のイメージ(案)

\* 利用確率：住民アンケート結果における「どれくらいの頻度で利用すると思いますか？」の設問で 8 割以上の人が「週に 2~3 日以上」であったことから、全体の平均値を 2.5 日/週として設定。ここで、実際の運行は 5 日/週であることから、運行日 1 日に利用する確率は 50%となる。

\* 実行率：交通需要予測の分野における「BI 法(行動意図法: Behavior Intention)」において用いる「実行率」に準ずるものを想定。アンケートにおいて「実行する(バスを利用する)」と回答した人々が、実際に利用する確率として理解される。一般的な基準を設けることは難しいが、他地域の事例を参照に、25%と設定している。

また、医療機関との連携においては、これまで無料送迎バスを運行していたことを考慮すれば、通院者については運賃を無料とするなどの配慮が求められる可能性がある。そこで、町内巡回バスの利用者アンケート結果を見ると、通院目的の利用者割合、すなわち運賃無料対象者が全体の40%を占める。つまり、連携を検討する際には、運賃収入を見直し、必要な全体の負担額を下記のとおり想定することが望ましい。

・運行経費 4,006,250 円/年 - 運賃収入 1,950,000 円/年 × 0.6 = 2,836,250 円/年

(補足：計画における目標値を達成した場合)

通院者へのサービスなし

・運賃収入：{60(人/日) × 2(回/日)} × 100(円/回) × 250(日/年) = 3,000,000 円/年

・財政負担：運行経費 4,006,250 円/年 - 3,000,000 円/年 = 1,006,250 円/年

通院者へのサービス(運賃無料)あり

・運賃収入：{60(人/日) × 2(回/日)} × 100(円/回) × 250(日/年) × 0.6 = 1,800,000 円/年

・財政負担：運行経費 4,006,250 円/年 - 1,800,000 円/年 = 2,206,250 円/年

## 5.2 町内全体の公共交通に関する将来ビジョン

地域特性・・・

清水町はJR根室線清水駅、清水町役場の在る清水町市街地部、JR根室線御影駅のある御影地区市街地部を中心とした宅地面積は総面積の1.7%に留まり、町の多くが農地と山間により構成されている。このことから、市街地部を除いて、農村地域特有の低密度に分散した居住地分布となっていると言える。

町の構造・・・

加えて、特に清水市街地部では、役場や病院、スーパーなどがある中心部から2kmほど離れた場所に、公営住宅や団地が点在していることから、自家用車利用の自由度が低い住民にとっては、望ましい生活環境とは言い難い。このような市街中心部から離れた場所での居住は、御影地区においても同様の傾向が見られ、生活環境の改善が求められているところである。

交通概況・・・

このような、町内での移動の良否は、住民の生活の質(QOL:Quality of Life)に大きく関わるものであり、これは、町の「土地利用」と「交通環境」に大きく依存していると言える。そして、清水町においては、この後者「交通環境」についても、スクールバスや医療機関が運行している送迎バスを除けば、清水・御影両市街を結ぶ町有バスが1日1往復の運行を行っているのみである。

公共交通の必要性・・・

今後さらに進むであろう住民の高齢化を鑑みれば、移動制約者(自動車の運転が困難な人・自由な移動が困難な人など)の増加を見据え、この「交通環境」の改善による「住民の生活の足」の確保を早急に検討・実現しなければならない。

調査結果との整合性（上記 ~ について）

「町内巡回バス」の利用者が“ 増えている ” との事実が、自動車利用の自由度が低い住民の“ 生活環境改善の必要性 ” の高さを表している。

高齢化の進展に加え、免許を持たない人、自分専用の自動車を保有していない人が無視できない割合で存在している。（住民アンケート調査）

の代替手段であるバスを利用したいという意向が強い。（住民アンケート結果）

将来のビジョン・・・

また、市街地部、郊外部の区分に関係なく、自動車以外の代替手段としてのバスの必要性が確認されている以上、将来的には町内全域での公共交通整備を検討することが不可欠である。このとき、市街地部、郊外部においては、住宅の分布状況、移動の傾向が異なることから（市街地部：市街地部内の移動が多い／郊外部：市街地部への移動＋町外への移動が多い）、異なる運行形態が連携した総合的な公共交通を目指すことが重要である。

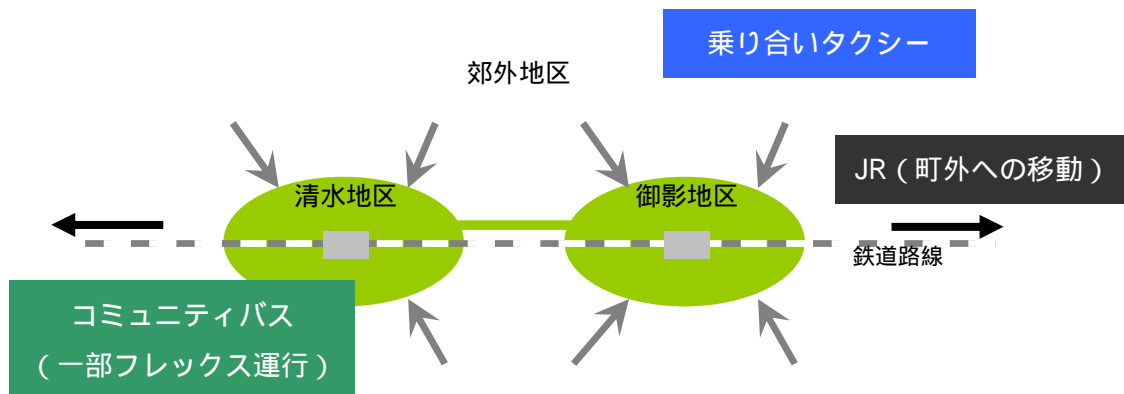


図 5-2 運行形態の連携イメージ