

# 芽室町 地域公共交通計画

令和6年3月

芽室町



# 目次

第1章 計画の目的 .....	1
1-1 計画の目的 .....	1
1-2 計画の期間 .....	1
第2章 芽室町の概要 .....	2
2-1 町の概況や社会環境等 .....	2
2-2 公共交通の現況 .....	10
2-3 上位計画等における位置づけ .....	26
第3章 交通ニーズ把握調査 .....	29
3-1 住民ニーズ等の把握 .....	29
第4章 芽室町における地域公共交通を取り巻く課題 .....	39
4-1 課題の整理 .....	39
第5章 芽室町地域公共交通計画の基本的な方針や目標・施策など .....	40
5-1 計画の基本的な方針 .....	40
5-2 計画の区域 .....	41
5-3 計画の目標 .....	43
5-4 施策内容や実施主体の整理 .....	45
5-5 実施スケジュール .....	57
第6章 計画の推進に向けて .....	58
6-1 目標達成に向けた各主体の役割・取り組み .....	58
6-2 計画の達成状況の評価 .....	58
資料編 .....	59
1. 芽室町地域公共交通活性化協議会 .....	61
2. 公共交通に関する芽室町民アンケート調査 調査結果 .....	62





---

## 第1章 計画の目的

---

### 1-1 計画の目的

芽室町においては、「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）」に基づき、平成 23 年 3 月に「芽室町地域公共交通総合連携計画」の策定を行っています。

その後、地域の公共交通事業者等との連携のもと、本計画の見直しを行いながら、「コミュニティバス（じゃがバス）」の運行ほか、各種公共交通の利便性向上に資する取り組みを実施しているところです。

このような中、令和 2 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、新たな法定計画として実効性確保等の面で従来の計画を拡充させた「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

以上のような背景を踏まえ、今般、芽室町においても新たな計画として「地域公共交通計画」の策定を行い、地域公共交通に関する各種取り組みをさらに促進していくことを目的とします。

### 1-2 計画の期間

本計画は、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間を計画期間とし、計画期間内においても芽室町を巡る交通環境や社会経済情勢の変化等に応じて、必要な場合は見直しを行うこととします。

## 第2章 芽室町の概要

### 2-1 町の概況や社会環境等

#### 2-1-1 芽室町の概況

本町は、十勝平野の中央部に位置し、南北 35.4km、東西 22.6km、総面積が 513.76km<sup>2</sup> の広さを有しており、東と南は十勝の中心都市帯広市、北は清水町・音更町・鹿追町に、西は日高町に接しています。

広大な十勝平野に属し、西部は日高山脈に連なる山岳地帯で、一部は日高山脈襟裳国定公園に含まれています。市街地の北部には、十勝川が町を横断する形で西から東へ流れ、流域には広大な耕地が広がっています。南部には日高山系伏美岳・ビバイロ岳、美生ダム、新嵐山スカイパークなどがあり景勝地に恵まれています。

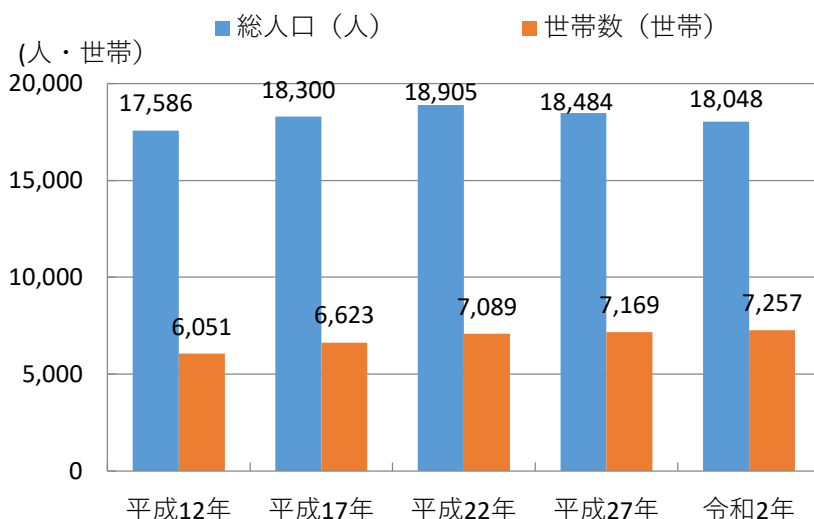
#### 2-1-2 人口・世帯など

##### (1) 人口・世帯数

国勢調査により平成 12 年から 20 年間ににおける 5 年ごとの人口・世帯の推移をみると、芽室町の人口は平成 22 年をピークに若干の減少傾向に転じており、令和 2 年には 18,048 人となっています。

一方、世帯数においては微増傾向が続いており、令和 2 年には 7,257 世帯となっています。

図 人口・世帯数の推移



資料：国勢調査

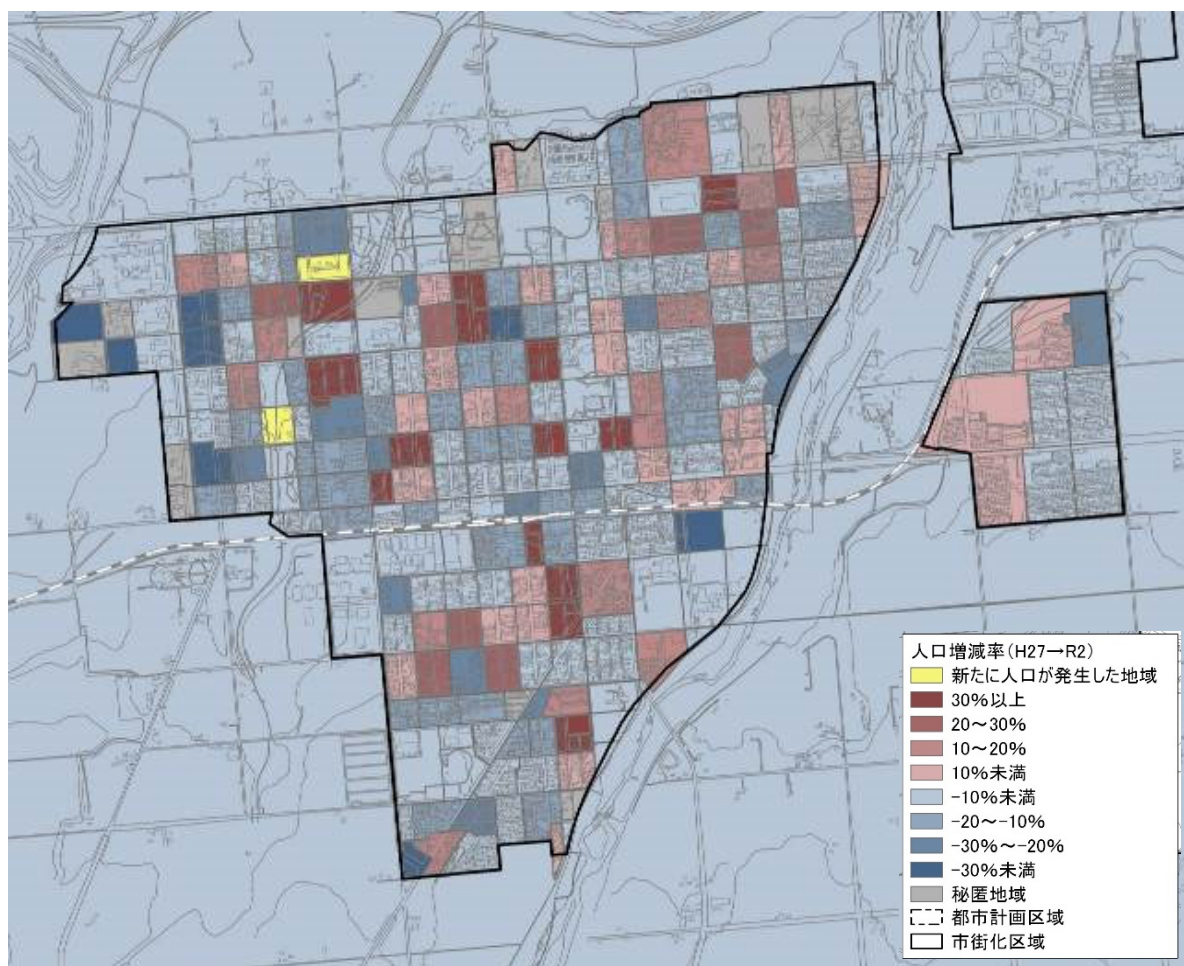
表 人口・世帯数の推移（国勢調査）

項目	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
総人口(人)	17,586	18,300	18,905	18,484	18,048
世帯数(世帯)	6,051	6,623	7,089	7,169	7,257

資料：国勢調査

各地区における、近年5か年（平成27年～令和2年）における人口の推移は以下のようになっており、市街地の状況をみると、総人口は減少傾向にあるものの地区によっては増加しているエリアもみられます。

図 地区別の近年の人口の推移（H27-R2）



資料：国土数値情報・国勢調査

一方、住民基本台帳より、直近の人口・世帯の推移をみると、国勢調査の傾向と同様、人口は減少、世帯数は増加傾向にあります。

図 人口・世帯数の推移（住民基本台帳）

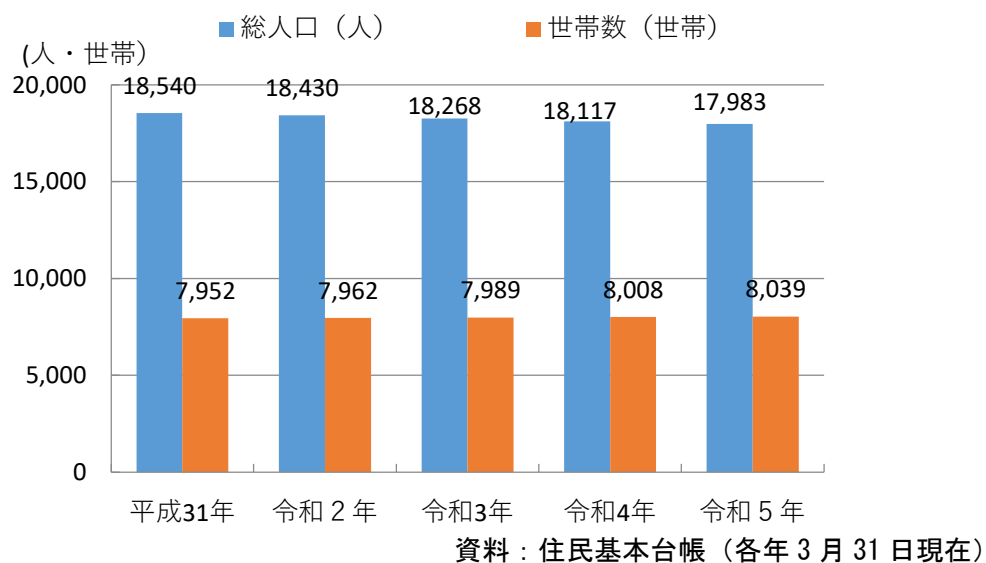


表 人口・世帯数の推移（住民基本台帳）

項目	平成31年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
総人口(人)	18,540	18,430	18,268	18,117	17,983
世帯数(世帯)	7,952	7,962	7,989	8,008	8,039

各年3月31日

資料：住民基本台帳（各年3月31日現在）

## (2) 年齢別人口

国勢調査により平成12年から20年間にわたる年齢別人口の推移をみると、0～14歳人口と15～64歳人口については減少している一方で、65歳以上の高齢者人口については増加している状況です。

表 年齢別人口の推移

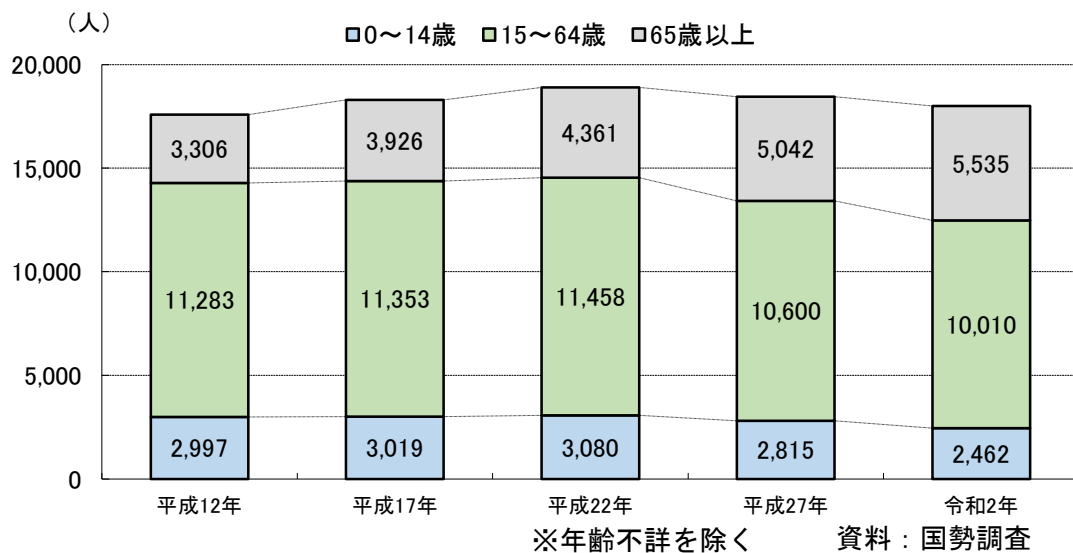


表 年齢別人口割合の推移

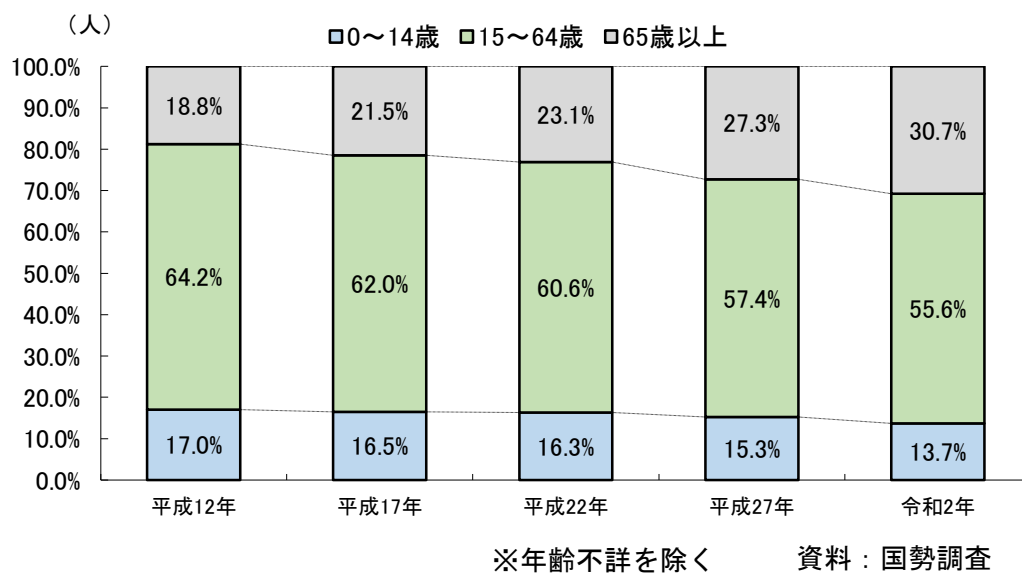


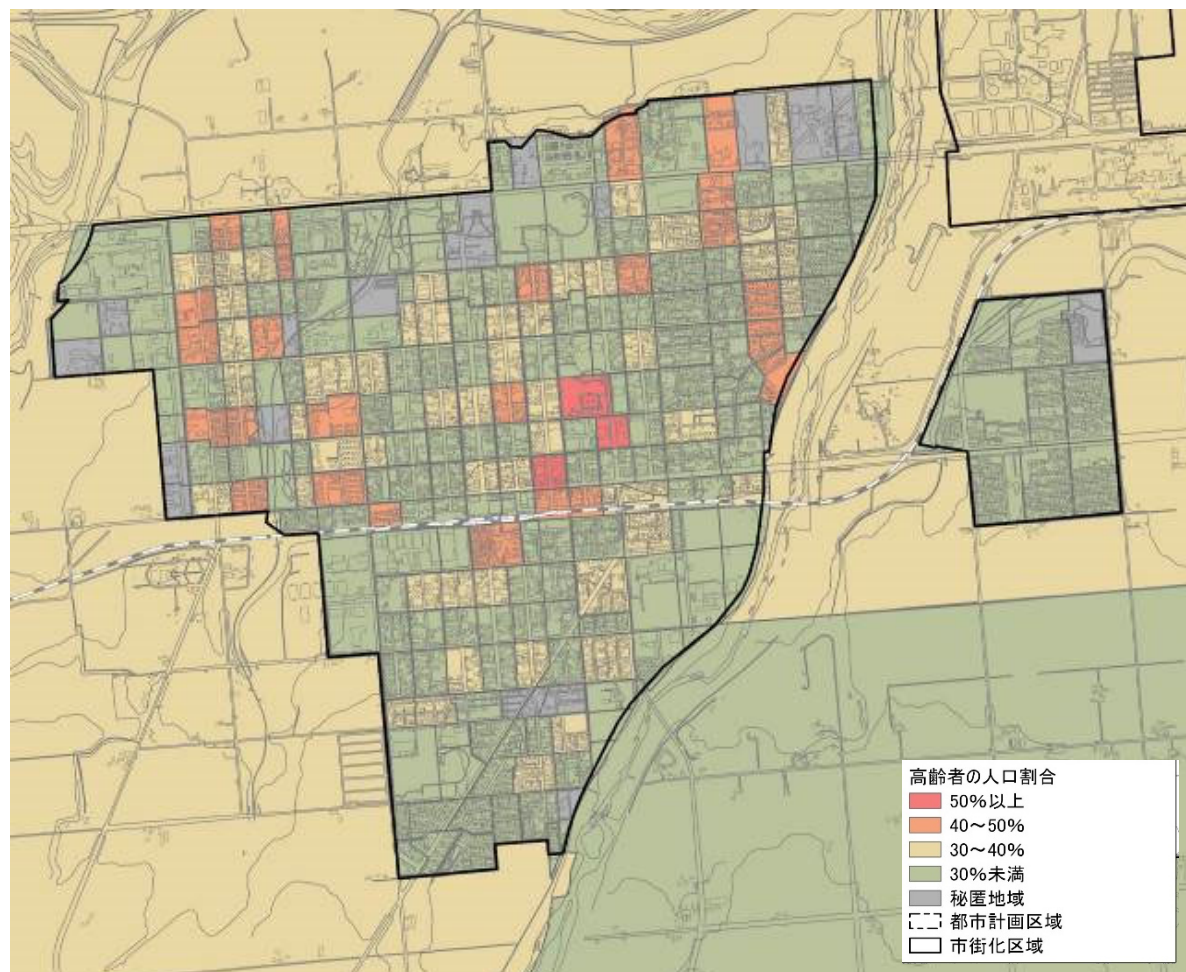
図 年齢別人口割合の推移

項目	平成12年		平成17年		平成22年		平成27年		令和2年	
	実数	割合	実数	割合	実数	割合	実数	割合	実数	割合
0～14歳	2,997	17.0%	3,019	16.5%	3,080	16.3%	2,815	15.3%	2,462	13.7%
15～64歳	11,283	64.2%	11,353	62.0%	11,458	60.6%	10,600	57.4%	10,010	55.6%
65歳以上	3,306	18.8%	3,926	21.5%	4,361	23.1%	5,042	27.3%	5,535	30.7%
合計(不詳含まず)	17,586	100.0%	18,298	100.0%	18,899	100.0%	18,457	100.0%	18,007	100.0%

資料：国勢調査

各地区における、高齢化の状況(令和2年)は以下ようになっており、市街地内では30%未満(緑色)が多くみられる状況ですが、40%~50%、また50%以上もみられるところ です。

図 地区別の高齢化の状況



資料：国土数値情報・国勢調査

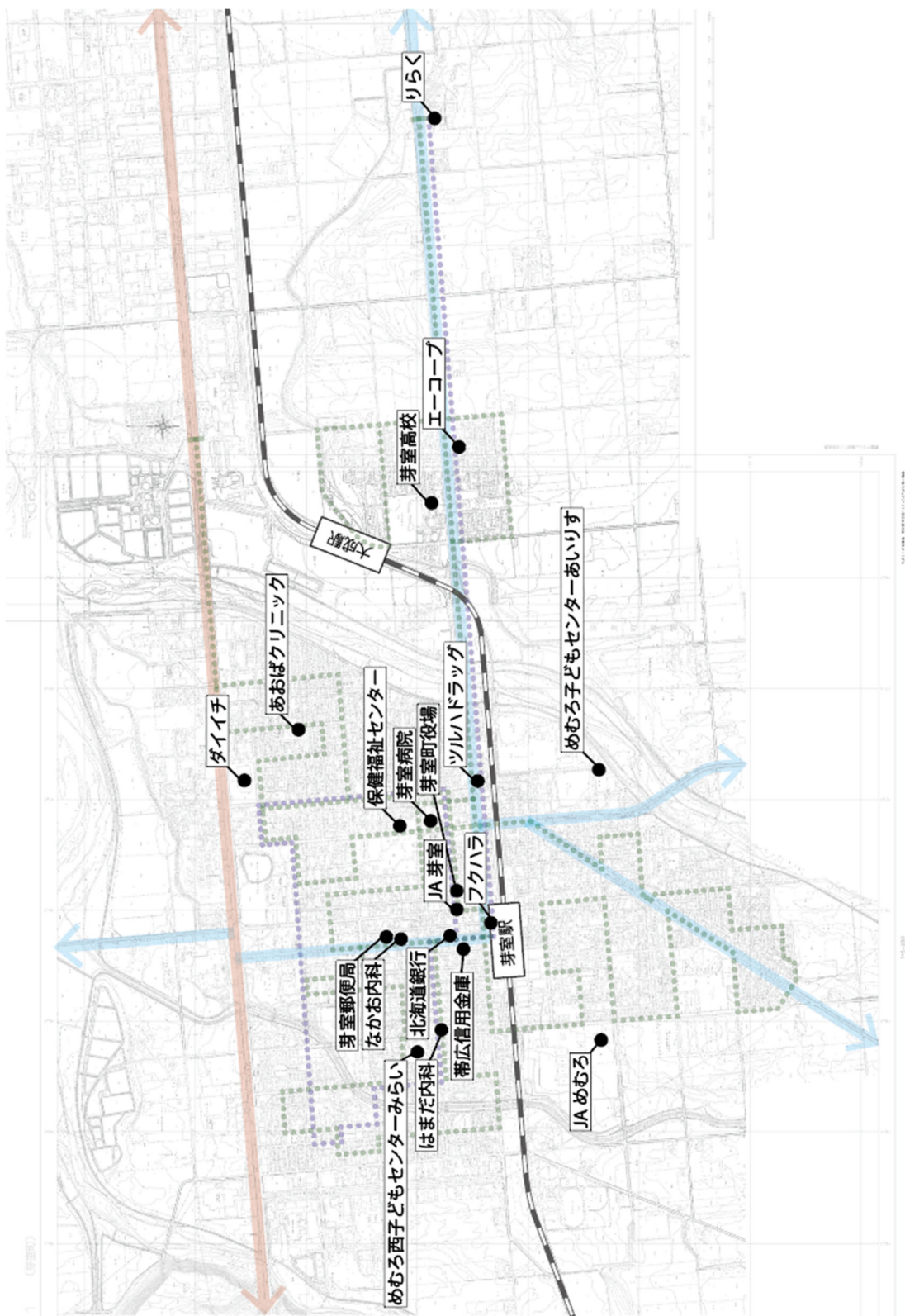


### 2-1-3 主要施設の立地状況

芽室町における主要な施設の状況を以下に記載します。

これらの施設は、概ね路線バス（十勝バス芽室線）や芽室町コミュニティバス（じゃがバス）の運行経路に近接して立地しているといえます。

図 町内の主要施設の立地状況

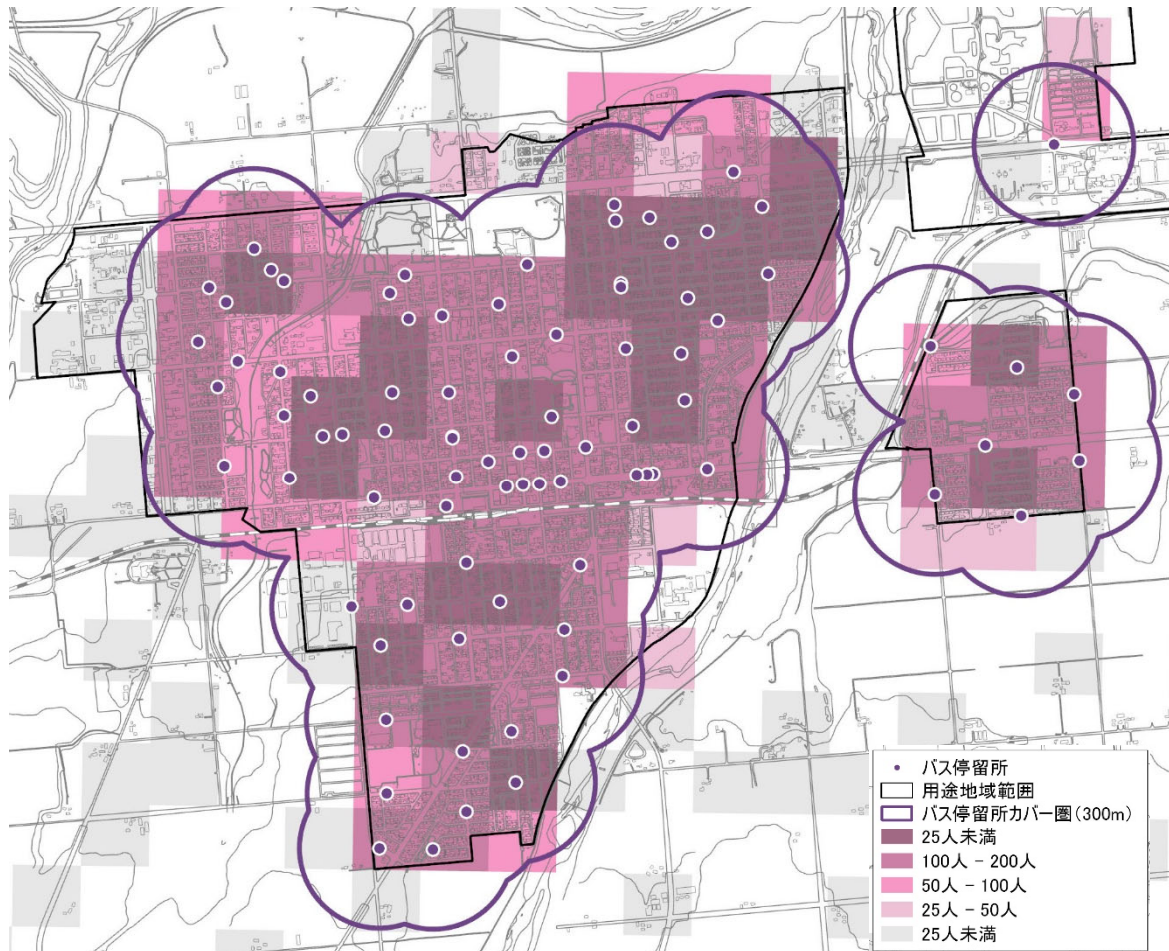


資料：「芽室町立地適正化計画（2020.3）」、一部追記

#### 2-1-4 バス停圏域人口

「十勝バス 芽室線」・「芽室町コミュニティバス ジャがバス」の停留所の圏域人口は以下のような状況であり、市街地内人口のカバー率は約99%とほぼ全体をカバーしている状況といえます。

図 バス停圏域人口の状況



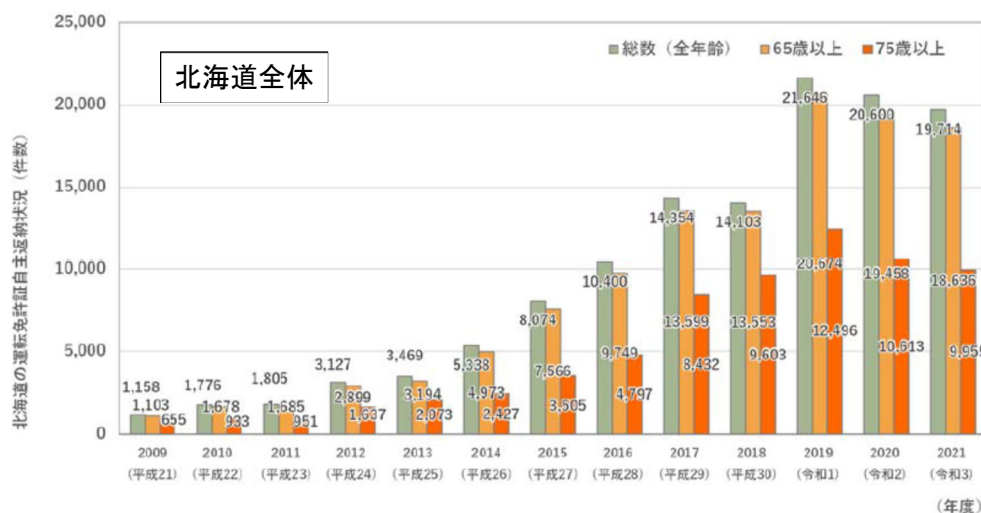
資料：国土数値情報・国勢調査



## 2-1-5 運転免許返納者の推移

北海道全体の運転免許返納者数は、令和元年度までは増加傾向にありましたが、その後は減少しています。十勝管内においても同様の傾向がみられます。

図 北海道および十勝管内の免許返納者数の推移



出典：「北海道の運転免許証自主返納件数」（平成 21（2009）年度-令和 3（2021）年度）」（北海道警察本部）をもとに作成  
[https://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/sub\\_menu/04\\_koutuu.html](https://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/sub_menu/04_koutuu.html)



出典：各市町村所管警察署提供資料をもとに作成

資料：十勝地域公共交通計画（令和 5 年 6 月）

## 2-2 公共交通の現況

### 2-2-1 芽室町における公共交通

芽室町においては、町内及び隣接市町への移動手段として、ＪＲ線・路線バス・コミュニティバス・スクールバス（混乗）・タクシーなどがその役割を担っています。以下、それぞれの現状等について整理します。

### 2-2-2 ＪＲ線

#### (1) 路線・ダイヤなど

町内には、ＪＲ根室本線が位置しており帯広方面及び新得方面を連絡しています。

町内には「芽室駅」と「大成駅」と２つの駅が立地しており、このうち芽室駅においては普通列車とともに、特別急行列車も停車します。

図 芽室町内に位置するＪＲ路線・駅

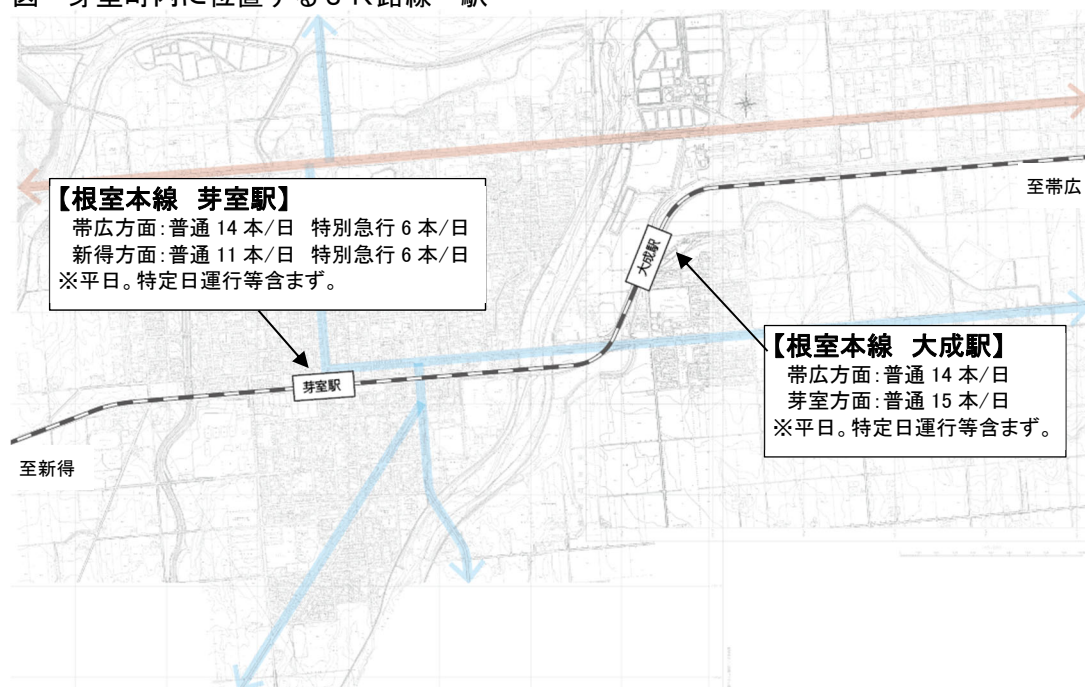


表 芽室駅・大成駅の時刻表

■JR芽室駅（平日のみ抜粋）

時	帯広・池田方面	新得・札幌方面
	平日	平日
7	13、52	54特
8	57	20、53
9	—	12特、51特
10	1、30特	—
11	57	23
12	—	—
13	2特、55	18特
14	—	39、45特
15	34◆、34◆	8
16	13	32
17	24	25
18	27特、37	57
19	32、56特	32特、56
20	0、57	—
21	12特、41	42
22	29	48
23	39特	—

特: 特急 ◆: 特定日または特定曜日のみ運転

■JR大成駅（平日のみ抜粋）

時	帯広・池田方面	新得・芽室方面
	平日	平日
7	16、56	6、48
8	—	23
9	1	20
10	5	—
11	—	—
12	1	—
13	58	35
14	—	—
15	40◆	4、50
16	18	28
17	28	21
18	41	10、54
19	35	18、49
20	3	—
21	0、44	37
22	33	44
23	—	—

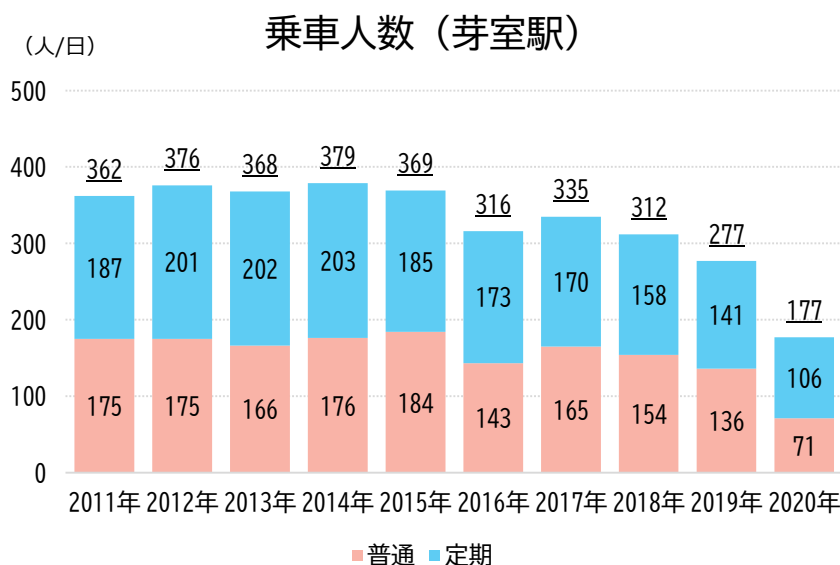
◆: 特定日または特定曜日のみ運転

※令和 5 年 8 月現在

## (2) 駅の利用状況

芽室駅の乗車人員の推移をみると、2015年（平成27年）までは、370人前後で安定推移していましたが、その後は減少傾向にあり2020年（令和2年）では、177人となっています。

図 芽室駅における乗車人員の推移



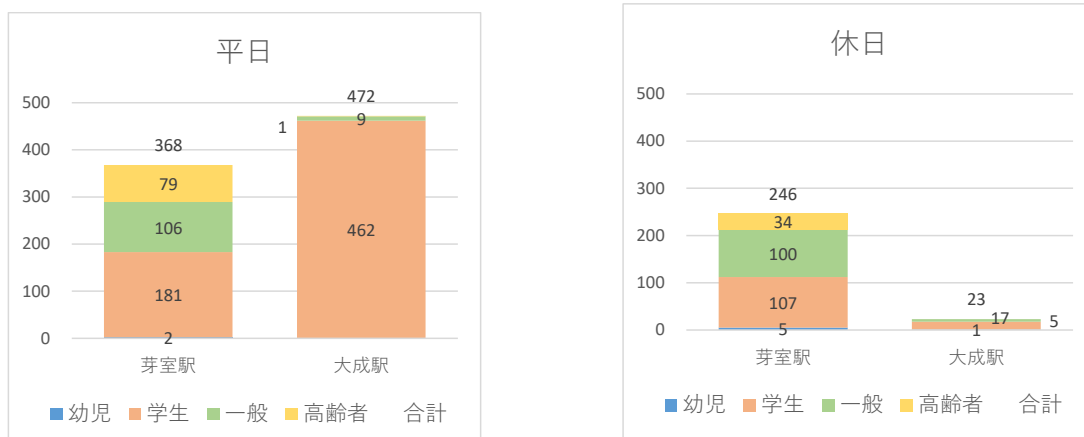
資料：十勝地域公共交通調査等委託業務（令和4年3月）

令和3年に実施した利用者数調査の結果は以下のとおりであり、芽室駅よりも大成駅の利用者数が多い状況です。大成駅の利用者は、平日の学生が多数を占めています。

表 芽室駅・大成駅の利用者数

区分	平日		休日	
	芽室駅	大成駅	芽室駅	大成駅
幼児	2	0	5	1
学生	181	462	107	17
一般	106	9	100	5
高齢者	79	1	34	0
合計	368	472	246	23

図 芽室駅・大成駅の利用者数



※調査日 平日：令和3年10月18日（月） 休日：令和3年10月17日（日）

資料：十勝地域公共交通調査等委託業務（令和4年3月）

## 2-2-3 路線バス（十勝バス芽室線）

### (1) 路線・ダイヤなど

町内には、帯広方面と連絡する「十勝バス芽室線」が運行しており、町内移動や帯広方面への移動を支えています。一日あたりの本数は、下り線（芽室方面）が7便、上り線（帯広方面）が8便となっています。（通勤通学バスを含む）

図 十勝バス芽室線の路線図

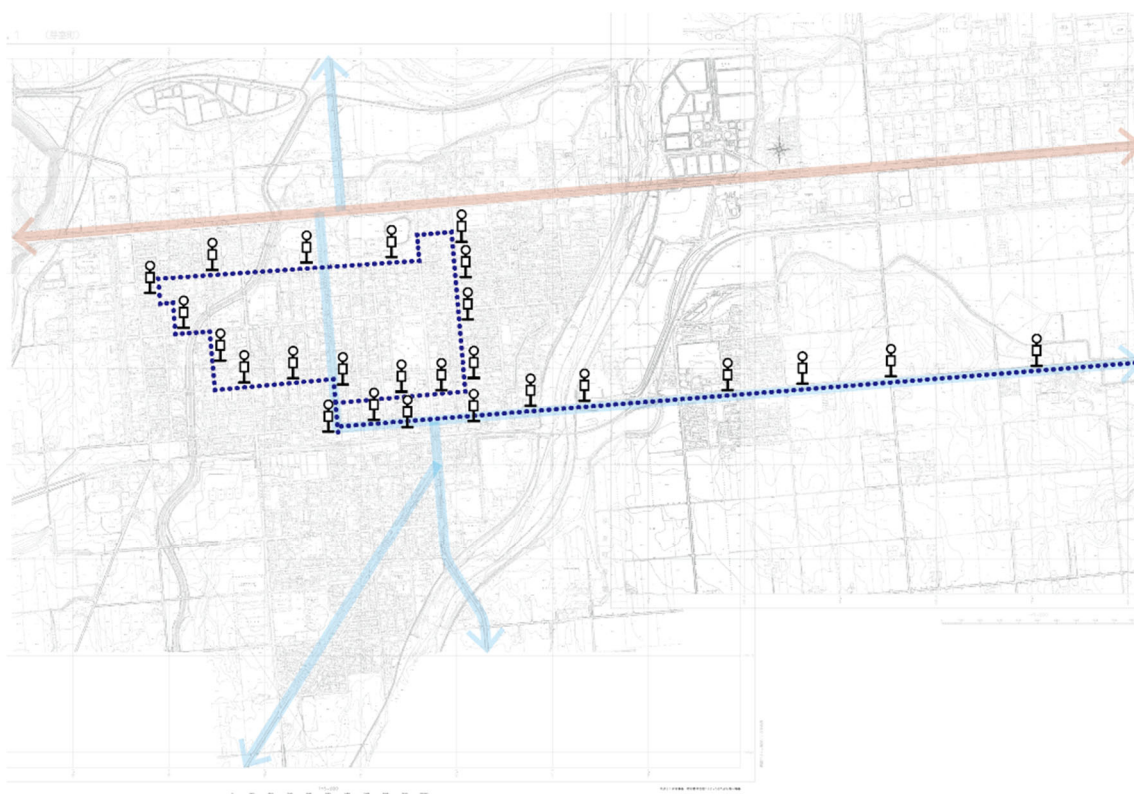


表 十勝バス芽室線の時刻表

#### ■帯広市内⇒芽室町内

停留所	※1			※1	※2通勤通学バス		
帯広駅バスターミナル	7:40	9:48	12:18	14:18	工業高校正門前 15:45	16:18	17:18
(帯広市内各所)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
南2線16号	8:10	10:18	12:48	14:48	↓	16:48	17:48
南2線18号	8:12	10:20	12:50	14:50	↓	16:50	17:50
芽室高校前	8:16	10:24	12:54	14:54	芽室東5条8丁目 16:29	16:54	17:54
芽室東6条	8:16	10:24	12:54	14:54	—	16:54	17:54
芽室公立病院入口	8:17	10:25	12:55	14:55	公立芽室病院前 16:33	16:55	17:55
芽室駅前	8:21	10:29	12:59	14:59	16:35	16:59	17:59
芽室愛生町	8:23	10:31	13:01	15:01	16:38	17:01	18:01
芽室泉町	8:24	10:32	13:02	15:02	16:39	17:02	18:02
芽室緑町西	8:27	10:35	13:05	15:05	16:42	17:05	18:05
芽室緑町東	8:28	10:36	13:06	15:06	16:43	17:06	18:06
芽室総合体育館前	8:30	10:38	13:08	15:08	16:45	17:08	18:08
芽室東5条8丁目	8:32	10:40	13:10	15:10	—	17:10	18:10
公立芽室病院前	8:35	10:43	13:13	15:13	—	17:13	18:13
芽室駅前	8:39	10:47	13:17	15:17	—	17:17	18:17

※1:土日祝運休 ※2:学校休日運休

#### ■芽室町内⇒帯広市内

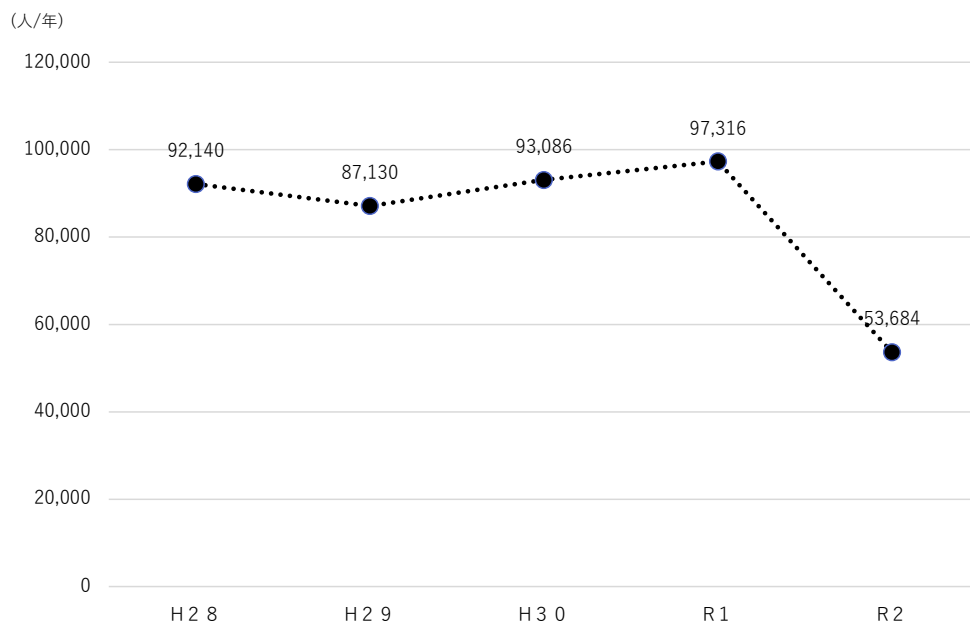
停留所	※1	※2通勤通学バス					※1		※1
芽室駅前	6:52	—	9:02	11:02	13:32	15:32	17:32	18:32	
公立芽室病院前	6:54	—	9:04	11:04	13:34	15:34	17:34	18:34	
芽室東5条8丁目	6:58	—	9:08	11:08	13:38	15:38	17:38	18:38	
芽室総合体育館前	7:00	7:13	9:10	11:10	13:40	15:40	17:40	18:40	
芽室緑町東	7:02	7:15	9:12	11:12	13:42	15:42	17:42	18:42	
芽室緑町西	7:03	7:16	9:13	11:13	13:43	15:43	17:43	18:43	
芽室泉町	7:05	7:18	9:15	11:15	13:45	15:45	17:45	18:45	
芽室愛生町	7:07	7:20	9:17	11:17	13:47	15:47	17:47	18:47	
芽室駅前	7:10	7:23	9:20	11:20	13:50	15:50	17:50	18:50	
芽室公立病院入口	7:11	↓	9:21	11:21	13:51	15:51	17:51	18:51	
芽室東6条	7:12	↓	9:22	11:22	13:52	15:52	17:52	18:52	
芽室高校前	7:15	↓	9:25	11:25	13:55	15:55	17:55	18:55	
南2線18号	7:16	↓	9:26	11:26	13:56	15:56	17:56	18:56	
南2線16号	7:18	↓	9:28	11:28	13:58	15:58	17:58	18:58	
(帯広市内各所)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
帯広駅バスターミナル	7:56	工業高校正門前 8:15	10:06	12:06	14:36	16:36	18:36	19:36	

※令和5年8月現在

## (2) 利用状況

十勝バス芽室線の年間利用者数の推移は、以下のような状況であり、平成 28 年度～令和元年度は 8 万人から 10 万人で推移していましたが、令和 2 年度は 5 万人程度にまで減少している状況です。

図 十勝バス芽室線年間利用者数の推移



資料：十勝地域公共交通調査等委託業務（令和 4 年 3 月）

令和 3 年実施の路線バス OD 調査によると、「芽室行き」・「帯広行き」とともに、「帯広市内で完結する OD」や、「帯広から芽室へ（または芽室から帯広へ）の OD」が多くなっており、「芽室町内で完結する OD」は少ない状況です。

図 十勝バス芽室線の OD 調査結果（夏期）



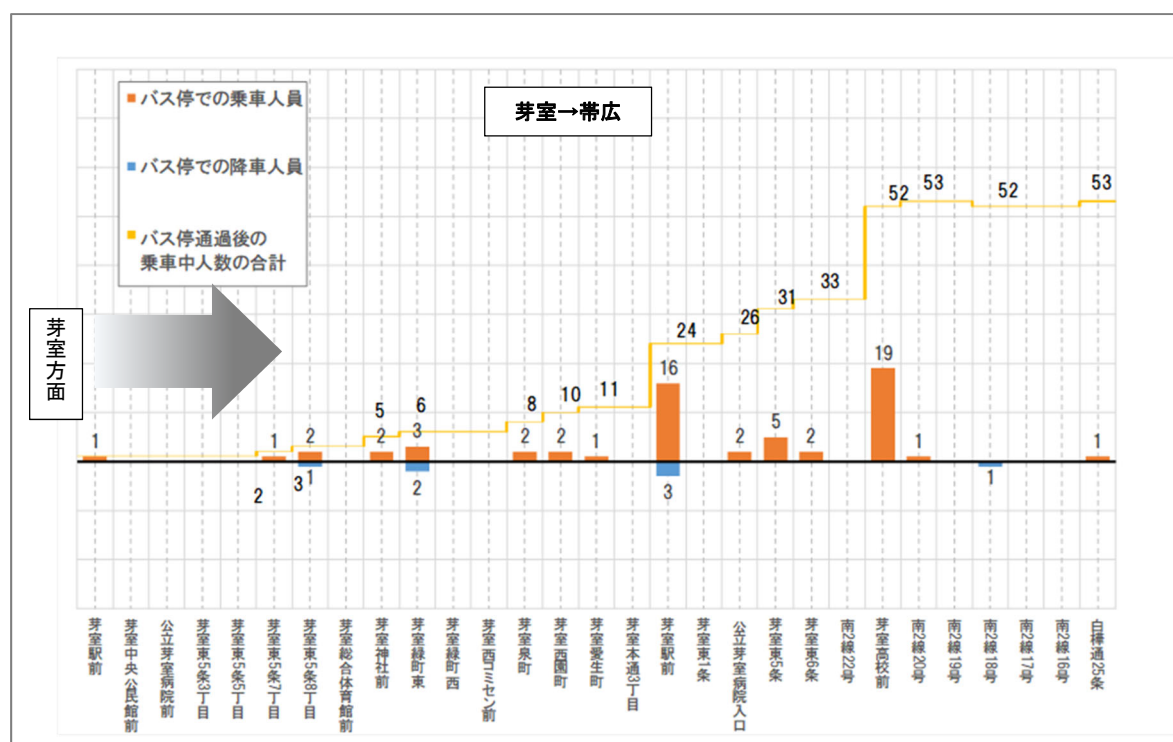
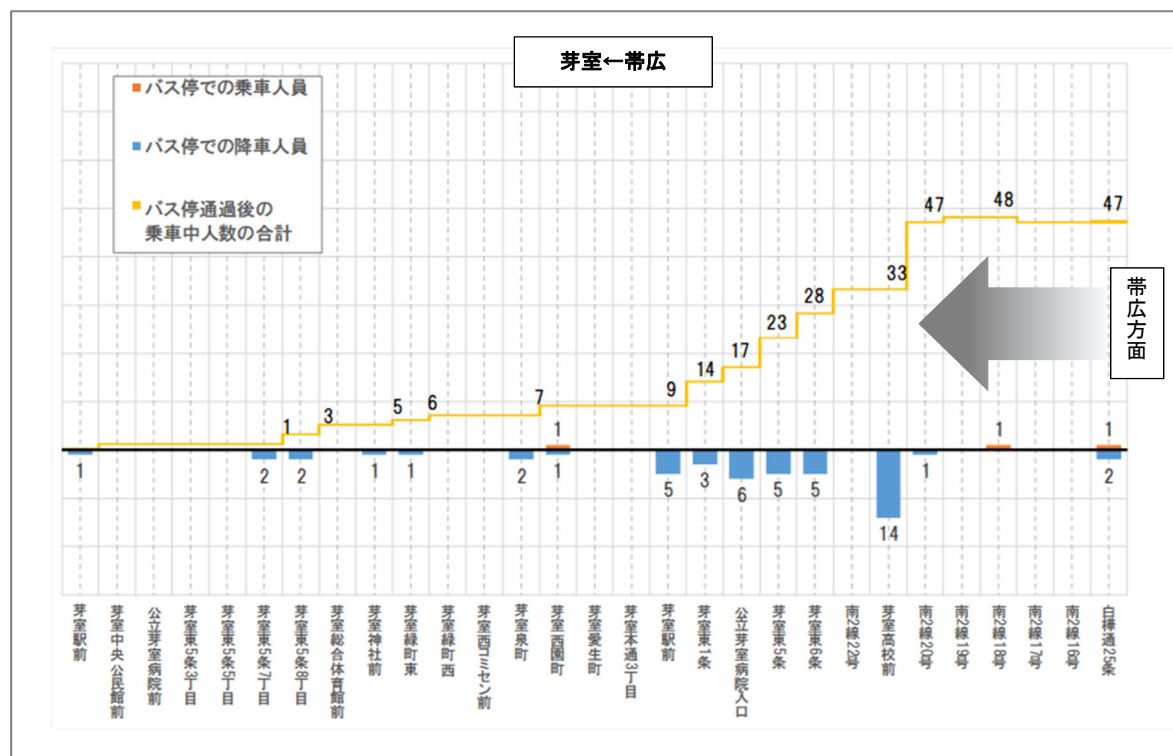
※調査日：令和 3 年 10 月 17 日（日）・10 月 21 日（木）

資料：十勝地域公共交通調査等委託業務（令和 4 年 3 月）



同様に、乗降調査の結果は次の通りであり、下り線（帯広→芽室）、上り線（芽室→帯広）ともに、芽室高校前での乗降が多くなっています。

図 十勝バス芽室線の乗降者調査結果（夏期）



※調査日：令和3年10月25日（月）

資料：十勝地域公共交通調査等委託業務（令和4年3月）

## 2-2-4 芽室町が実施している公共交通など

### (1) 芽室町コミュニティバス（じゃがバス）

#### ① 運行路線・運行ダイヤ

芽室町では、平成 23 年 11 月より、芽室町コミュニティバス（以降、じゃがバスと記載）を、1 日 5 便、市街地内において循環運行しています。

図 じゃがバス路線 地区別運行経路模式図

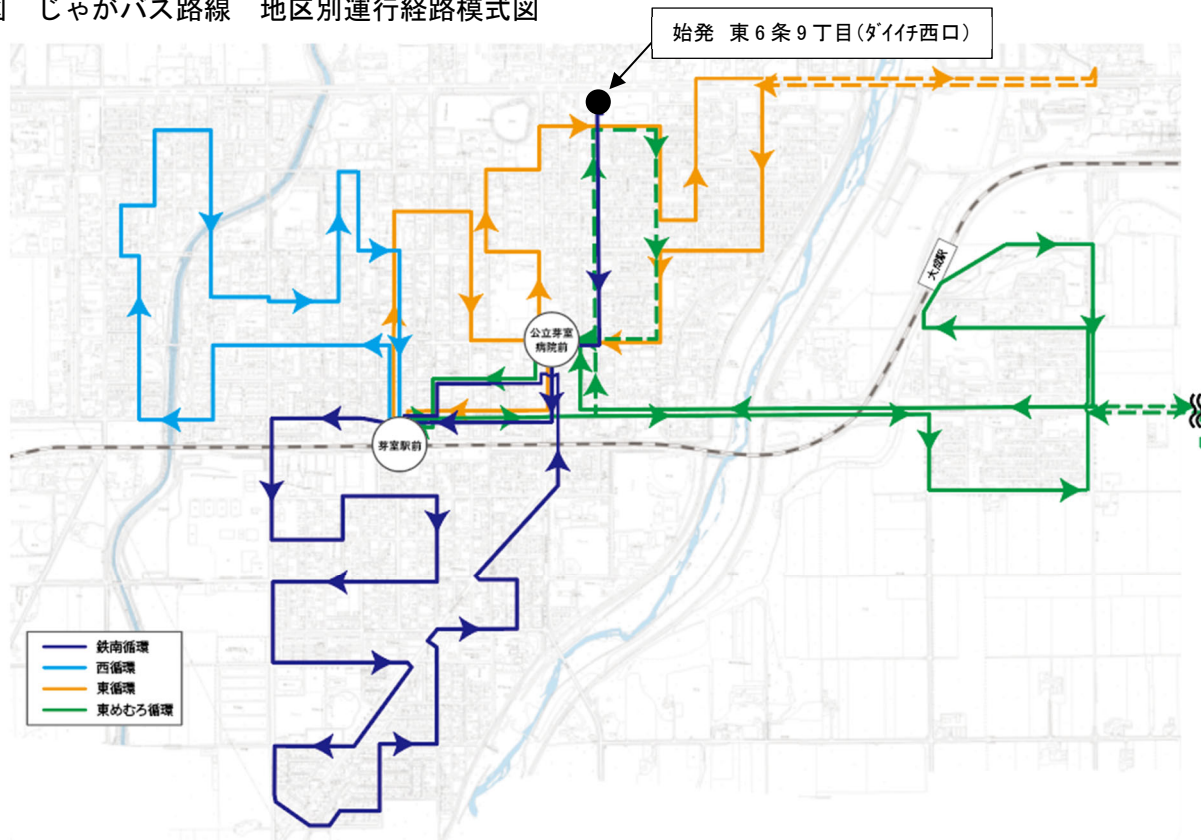


表 じゃがバスの運行ダイヤの概要

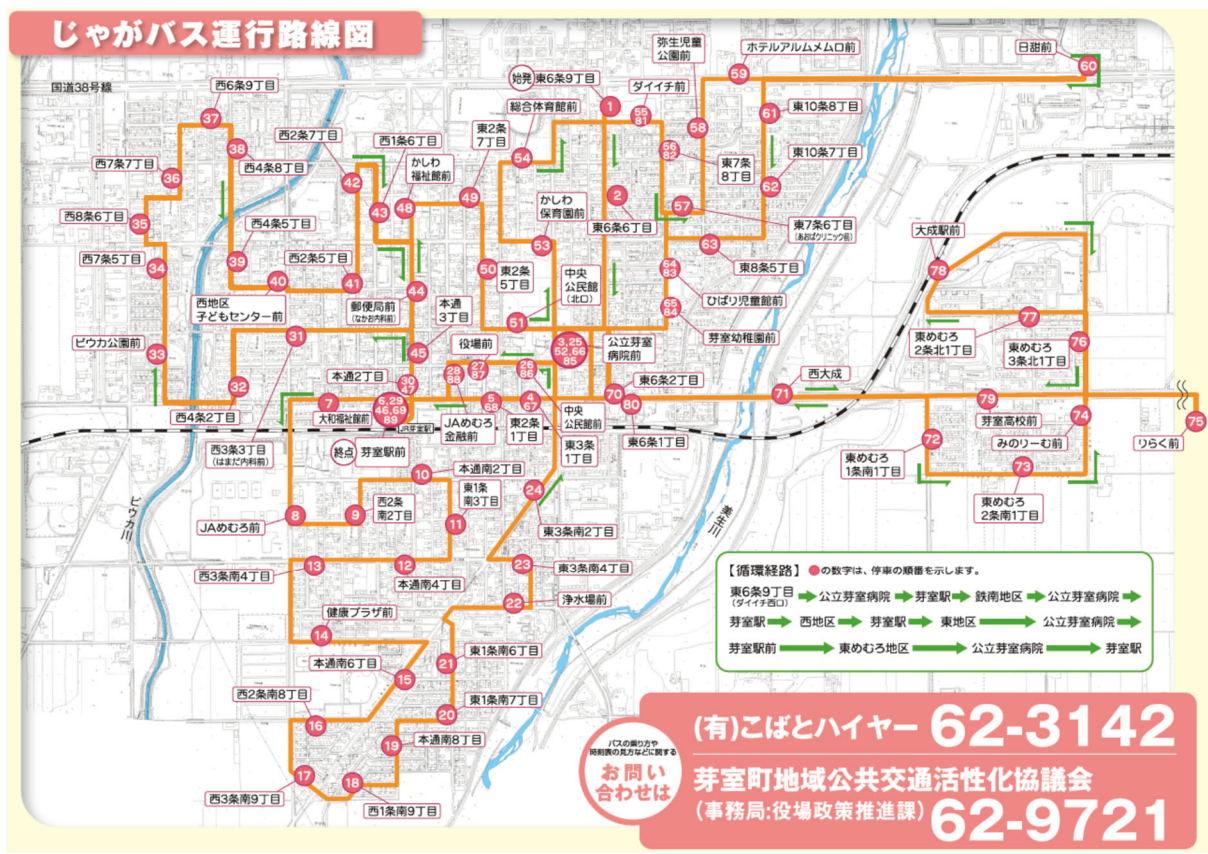
循環エリア	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
鉄南循環	東6条9丁目 8:00 ↓ (各バス停経由) 芽室駅前 8:30	東6条9丁目 10:00 ↓ (各バス停経由) 芽室駅前 10:30	東6条9丁目 12:00 ↓ (各バス停経由) 芽室駅前 12:30	東6条9丁目 14:00 ↓ (各バス停経由) 芽室駅前 14:30	東6条9丁目 16:00 ↓ (各バス停経由) 芽室駅前 16:30
西循環	↓ (各バス停経由) 芽室駅前 8:48	↓ (各バス停経由) 芽室駅前 10:46	↓ (各バス停経由) 芽室駅前 12:46	↓ (各バス停経由) 芽室駅前 14:48	↓ (各バス停経由) 芽室駅前 16:48
東循環	↓ (各バス停経由) ※日甜前通過 芽室駅前 9:09	↓ (各バス停経由) 芽室駅前 11:12	↓ (各バス停経由) 芽室駅前 13:12	↓ (各バス停経由) 芽室駅前 15:12	↓ (各バス停経由) ※日甜前通過 芽室駅前 17:09
東めむろ循環	↓ (各バス停経由) ※りらく前通過 ※ダイイチ前～芽室幼稚園前通過 芽室駅前 9:27	↓ (各バス停経由) ※りらく前通過 芽室駅前 11:33	↓ (各バス停経由) ※りらく前通過 芽室駅前 13:33	↓ (各バス停経由) ※ダイイチ前～芽室幼稚園前通過 芽室駅前 16:37	↓ (各バス停経由) ※ダイイチ前～芽室幼稚園前通過 芽室駅前 17:34

※元日は全線運休。毎週日曜日の第一便は令和 3 年 10 月から運休

資料：じゃがバス時刻表（令和 3 年 10 月 1 日現在）・じゃがバス運行路線図より作成



表 ジャがバス路線図・時刻表（パンフレットより）



No	バス停	1便※	2便	3便	4便	5便
1	東6条9丁目(ダイイチ西口)	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00
2	東6条6丁目	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01
3	公立芽室病院前	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03
4	東3条1丁目(東地区) → 西地区	8:04	10:04	12:04	14:04	16:04
5	東2条1丁目	8:04	10:04	12:04	14:04	16:04
6	芽室駅前	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06
7	大和福祉館前	8:07	10:07	12:07	14:07	16:07
8	JAめむろ前	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09
9	西2条南2丁目	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09
10	本通南2丁目	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10
11	東1条南3丁目	8:11	10:11	12:11	14:11	16:11
12	本通南4丁目	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12
13	西3条南4丁目	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12
14	健康プラザ前	8:14	10:14	12:14	14:14	16:14
15	本通南6丁目	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15
16	西2条南8丁目	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16
17	西3条南9丁目	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16
18	西1条南9丁目	8:17	10:17	12:17	14:17	16:17
19	本通南8丁目	8:18	10:18	12:18	14:18	16:18
20	東1条南7丁目	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19
21	東1条南6丁目	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20
22	浄水場前	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21
23	東3条南4丁目	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22
24	東3条南2丁目	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23
25	公立芽室病院前	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26
26	中央公民館前	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27
27	役場前	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28
28	JAめむろ金蔵前	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28
29	芽室駅前	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30
30	本通2丁目	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31
31	西3条3丁目(はまだ内科前)	8:33	10:33	12:33	14:33	16:33
32	西4条2丁目	8:34	10:34	12:34	14:34	16:34
33	ピウカ公園前	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35
34	西7条5丁目	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36
35	西8条6丁目	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36
36	西7条7丁目	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37
37	西6条9丁目	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38
38	西4条8丁目	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39
39	西4条5丁目	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39
40	西地区子どもセンター前	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40
41	西2条5丁目	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41
42	西2条7丁目	8:42	10:42	12:42	14:42	16:42
43	西1条6丁目	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43
44	郵便局前(なか内科前)	8:44	10:44	12:44	14:44	16:44
45	本通3丁目	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45

No	バス停	1便※	2便	3便	4便	5便
46	芽室駅前	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46
47	本通2丁目	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47
48	かしわ福祉館前	8:48	10:48	12:48	14:48	16:48
49	東2条7丁目	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49
50	東2条5丁目	8:50	10:50	12:50	14:50	16:50
51	中央公民館(北口)	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51
52	公立芽室病院前	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52
53	かしわ保育園前	8:55	10:55	12:55	14:55	16:55
54	総合体育館前	8:56	10:56	12:56	14:56	16:56
55	ダイイチ前	8:57	10:57	12:57	14:57	16:57
56	東7条8丁目	8:58	10:58	12:58	14:58	16:58
57	東7条6丁目(あおだクリニック前)	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59
58	弥生児童公園前	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00
59	ホテルアルムメム口前	9:01	11:01	13:01	15:01	17:01
60	日甜前	↓	11:03	13:03	15:03	↓
61	東10条8丁目	9:02	11:05	13:05	15:05	17:02
62	東10条7丁目	9:02	11:05	13:05	15:05	17:02
63	東8条5丁目	9:03	11:06	13:06	15:06	17:03
64	ひばり児童館前	9:04	11:07	13:07	15:07	17:04
65	芽室幼稚園前	9:04	11:07	13:07	15:07	17:04
66	公立芽室病院前	9:06	11:09	13:09	15:09	17:06
67	東3条1丁目(あおだクリニック前)	9:07	11:10	13:10	15:10	17:07
68	東2条1丁目	9:07	11:10	13:10	15:10	17:07
69	芽室駅前	9:09	11:12	13:12	15:12	17:09
70	東6条2丁目	9:11	11:14	13:14	15:14	17:11
71	西大成	9:11	11:14	13:14	15:14	17:11
72	東めむろ1条南1丁目	9:12	11:15	13:15	15:15	17:12
73	東めむろ2条南1丁目	9:13	11:16	13:16	15:16	17:13
74	みのりーむ前	9:14	11:17	13:17	15:17	17:14
75	りらく前	↓	↓	↓	15:21	17:18
76	東めむろ3条北1丁目	9:15	11:18	13:18	15:25	17:22
77	東めむろ2条北1丁目	9:16	11:19	13:19	15:26	17:23
78	大成駅前	9:17	11:20	13:20	15:27	17:24
79	芽室高校前	9:19	11:22	13:22	15:29	17:26
80	東6条1丁目	9:21	11:24	13:24	15:31	17:28
81	ダイイチ前	↓	11:26	13:26	↓	↓
82	東7条8丁目	↓	11:26	13:26	↓	↓
83	ひばり児童館前	↓	11:27	13:27	↓	↓
84	芽室幼稚園前	↓	11:27	13:27	↓	↓
85	公立芽室病院前	9:23	11:29	13:29	15:33	17:30
86	中央公民館前	9:24	11:30	13:30	15:34	17:31
87	役場前	9:25	11:31	13:31	15:35	17:32
88	JAめむろ金蔵前	9:25	11:31	13:31	15:35	17:32
89	芽室駅前	9:27	11:33	13:33	15:37	17:34

資料：ジャがバス時刻表（令和3年10月1日現在）・ジャがバス運行路線図



## ② 近年の利用者実績

じゃがバスの近年 5 か年の利用者実績をみると、平成 30 年度の約 1 万 7 千人（1 便平均 9.3 人）から令和元年度には約 1 万 8 千人（1 便平均 9.9 人）と増加しましたが、令和 2 年度には 1 万 4 千人（1 便平均 7.4 人）に減少しその後は 1 万 3 千人台で推移している状況です。

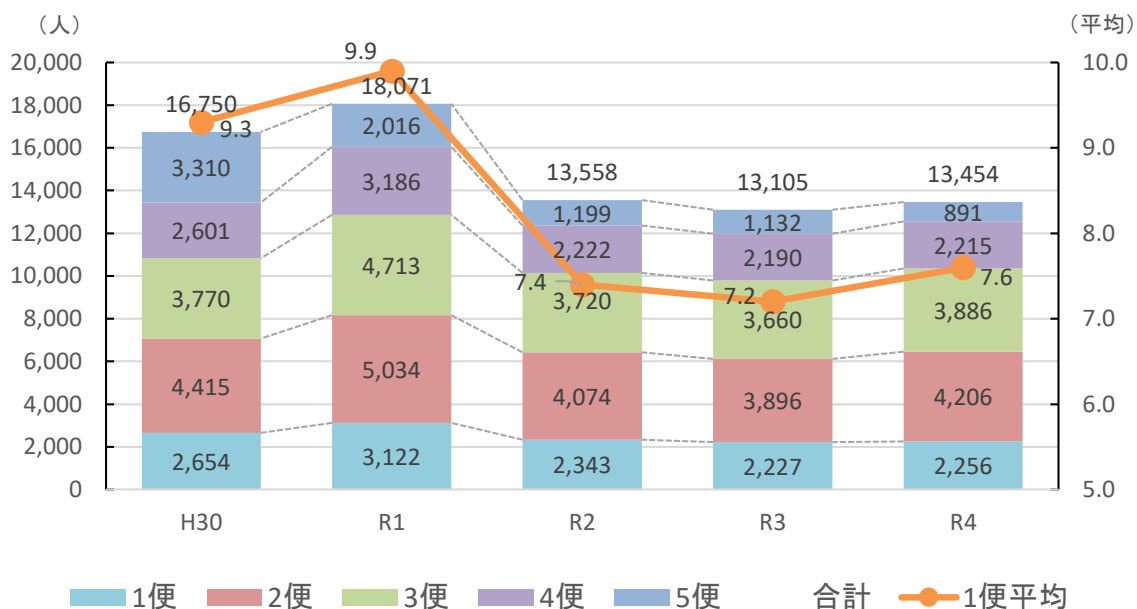
令和 4 年度では、利用者数は若干の増加がみられ、便別の内訳でも 1～4 便は利用者が増加していますが、第 5 便（最終便）のみ減少がみられる状況です。

表 じゃがバスの利用者実績（総括）

項目		年次				
		H30	R1	R2	R3	R4
運行日数		362	365	364	363	364
利用者数	大人	16,138	17,539	13,376	12,957	13,245
	子ども	612	532	182	148	209
	合計	16,750	18,071	13,558	13,105	13,454
	1日平均	46.3	49.5	37.2	36.1	37.0
	1便平均	9.3	9.9	7.4	7.2	7.6
回数券等の利用	回数券	2,248	2,617	2,317	1,872	2,023
	乗継	4	4	10	0	18
	無料乗車券	258	755	454	465	499

資料：芽室町調べ

図 じゃがバスの利用者の推移



資料：芽室町調べ

じゃがバスの利用者内訳をみると、ほとんどが大人となっています。

また、「回数券」・「無料乗車券」・「乗り継ぎ」の利用者数の推移をみると、回数券は2千人前後、無料乗車券は500人程度で安定的に推移していますが、乗継券については利用があまりみられない状況です。

◆「回数券」・「無料乗車券」・「乗継券」の概要◆

- ・回数券：11回分セットで1回分無料
- ・無料乗車券：運転免許証自主返納者へ1年間無料乗車券を発行（1回限り）
- ・乗継券：十勝バス⇄じゃがバスの乗継にて割引運賃を適用  
一旦下車後に再乗車して目的地へ行く際に、割引運賃を適用

図 じゃがバスの利用者内訳の推移

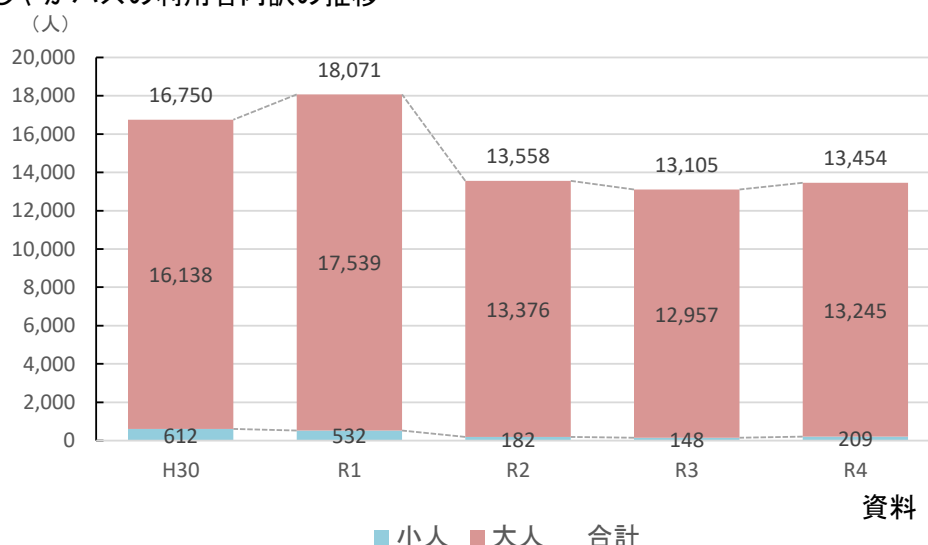


図 回数券・無料乗車券利用者の内訳

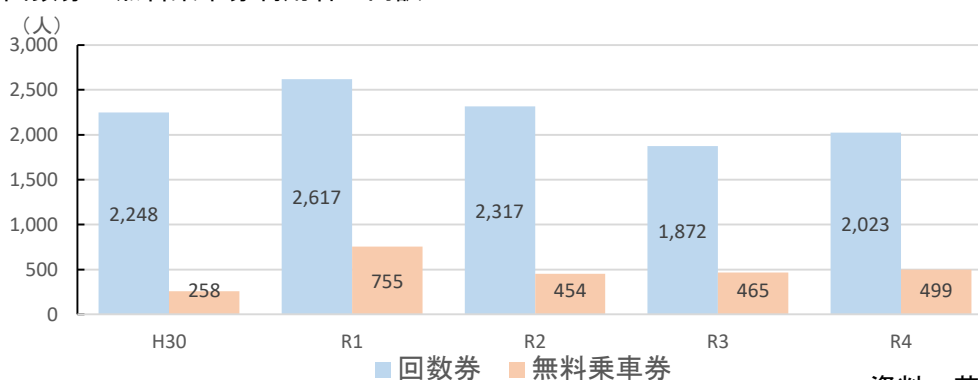
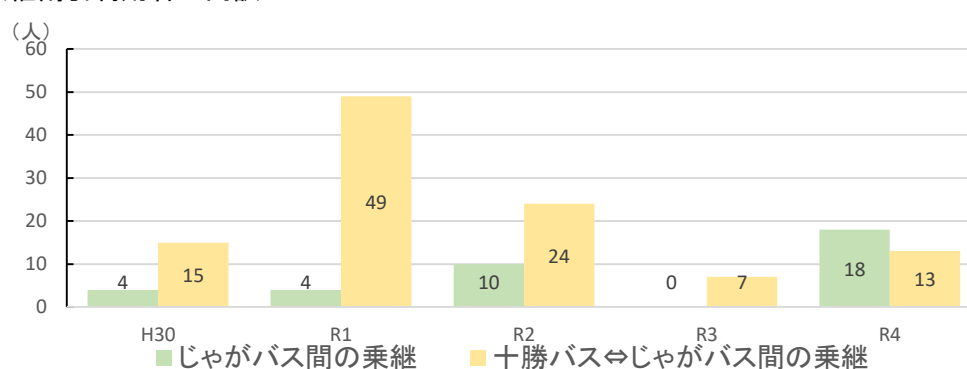


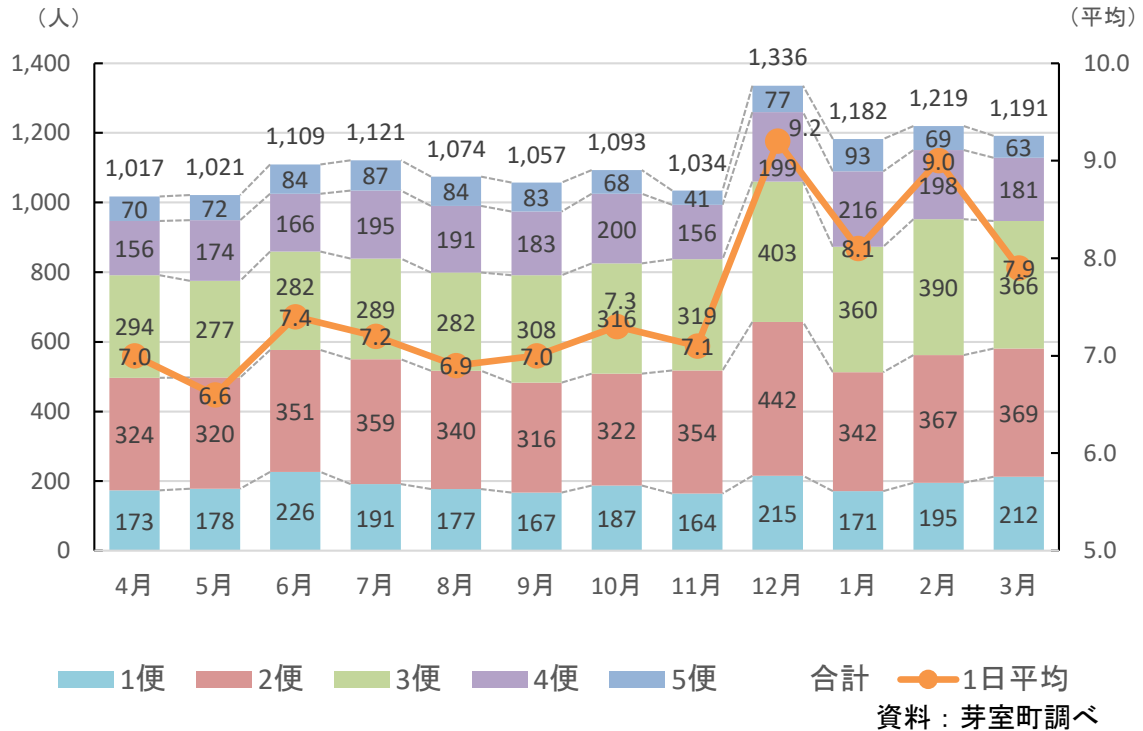
図 乗継割引利用者の内訳



令和4年度における、じゃがバスの月別の利用状況をみると、どの月においても「2便（運行時間：10：00～11：33）」と「3便（運行時間：12：00～13：33）」の利用者が多くなっています。

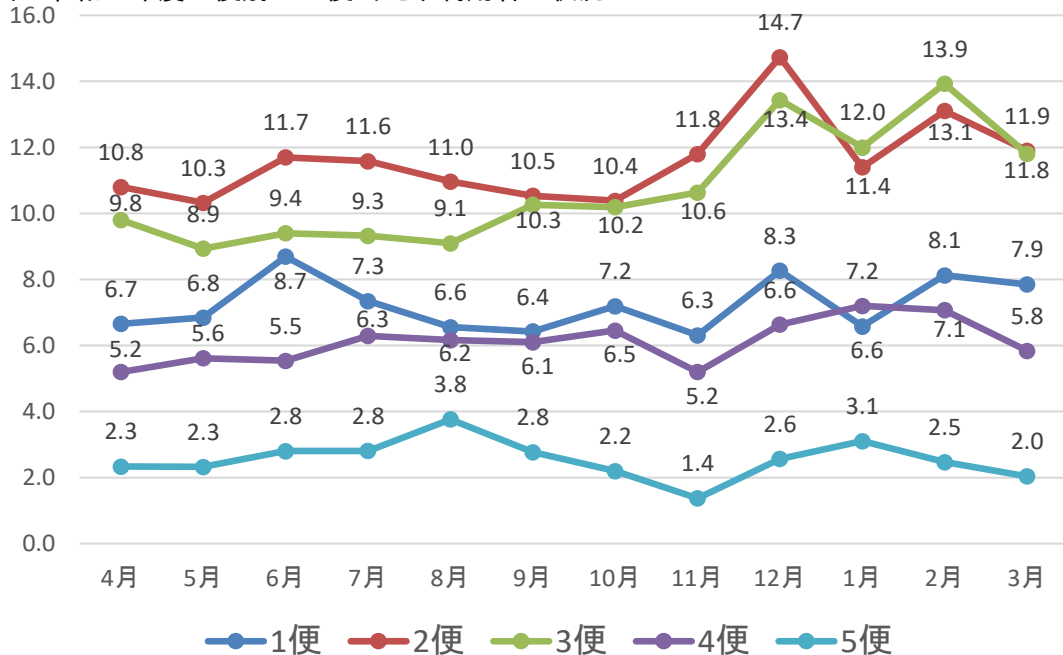
一方、「5便（運行時間：16：00～17：34）」については、いずれの月においても他の便に比べて利用者が少ない状況です。

図 令和4年度のじゃがバスの利用者状況



次に、各月における便別の1日平均利用者数の状況をみると、2便と3便は利用者が多い状況であり、特に2便においては10人/日・便以上の乗車数がみられます。いずれの月においても5便が最も少なく、1.4～3.8人/日・便となっています。

図 令和4年度の便別の1便当たり利用者の状況



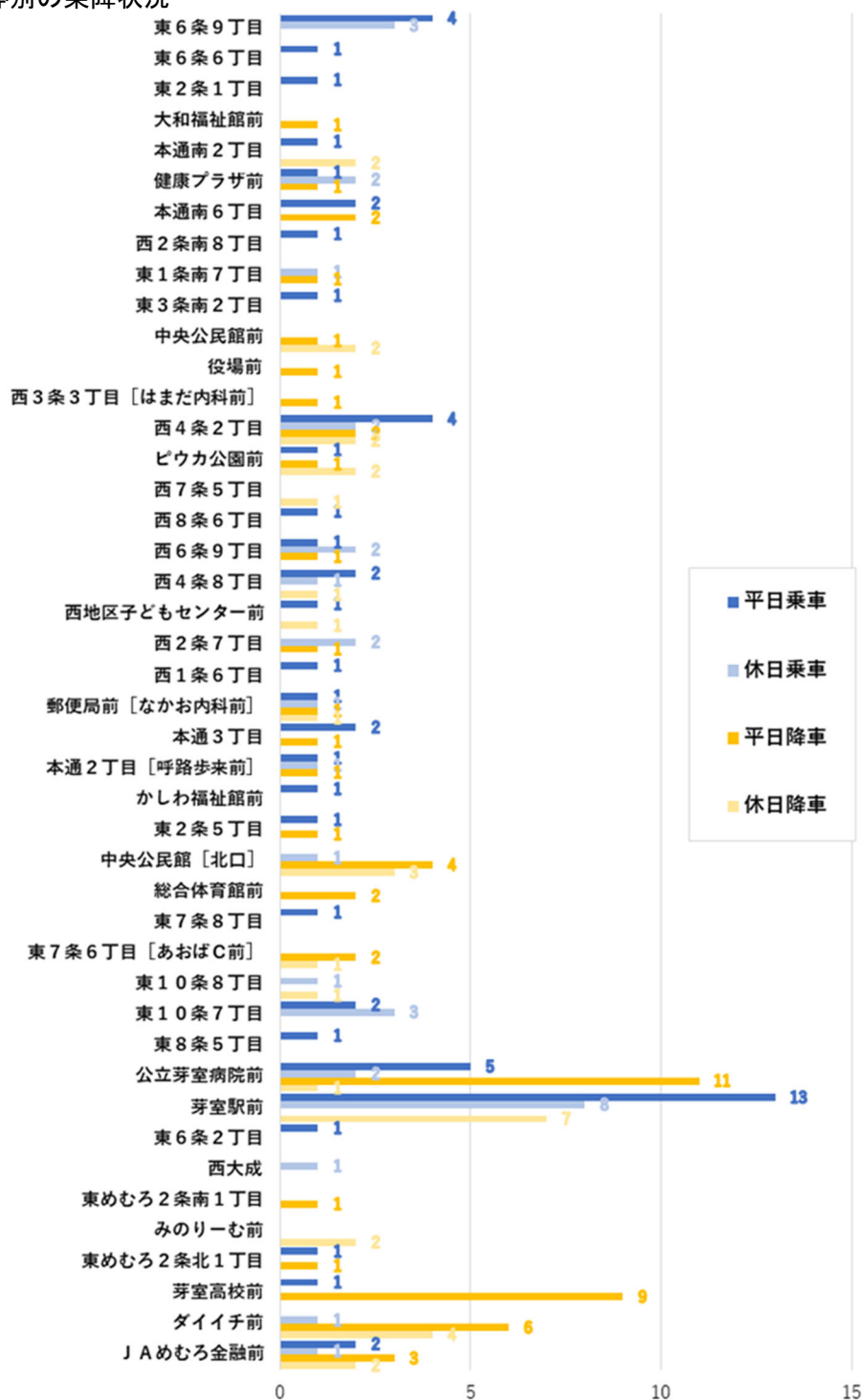
# ① バス停別の乗降状況

令和 3 年に実施されたバス停別の乗降調査の結果は以下の通りであり、利用者が比較的多くみられるバス停は、「芽室駅前」・「公立芽室病院前」・「ダイイチ前」などとなっています。

表 利用者が多いバス停（合計 11 以上）

バス停	公立芽室病院前	芽室駅前	ダイイチ前
乗車(平休合計)	7	21	1
降車(平休合計)	12	7	10
合計	19	28	11

図 バス停別の乗降状況



※調査日：令和 3 年 10 月 22 日（金）・10 月 24 日（土）  
資料：十勝地域公共交通調査等委託業務（令和 4 年 3 月）

## (2) 農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）

### ① 概要

芽室町では、令和 2 年 5 月より、農村部居住者の移動手段の確保を目的として、以下のよう  
な内容でタクシー運賃助成を行っています。

項目	内容
対象者	次の要件をすべて満たす方 (1) 農村部に住民票を有する (2) 75歳以上の方または65歳から74歳までの方で運転免許証を返納した 方・運転免許証を持っていない方
助成額	(1) タクシー片道運賃の半額相当のチケットを配付 (2) チケットの枚数 1 か月あたり 4 枚

### ② 利用実績

令和 4 年度の利用実績をみると、年間合計  
で約 1,130 件、175 万円程度となっており、月  
平均では、15 万円程度となっています。

図 利用者実績（令和 4 年度）

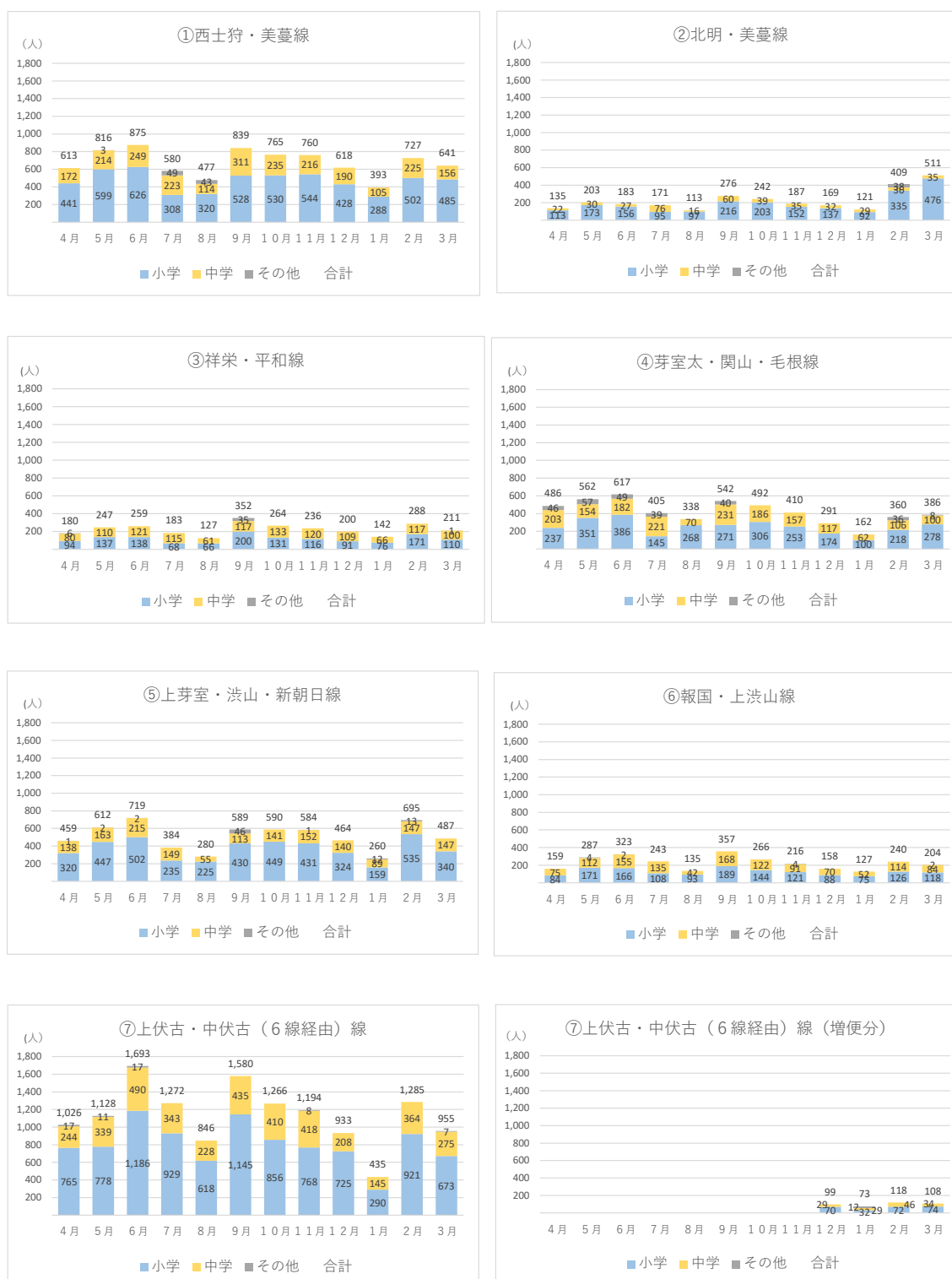
月	利用枚数	金額(円)
4月	69	102,220
5月	85	118,440
6月	70	95,810
7月	88	125,470
8月	69	97,860
9月	99	173,430
10月	96	143,220
11月	101	159,310
12月	95	142,760
1月	126	222,190
2月	72	114,300
3月	156	259,760
合計	1,126	1,754,770
月平均	94	146,231

資料：芽室町調べ

### (3) スクールバス

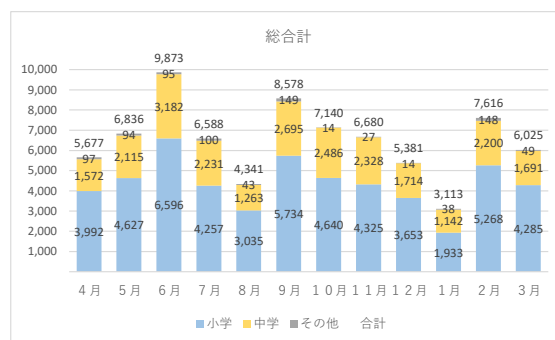
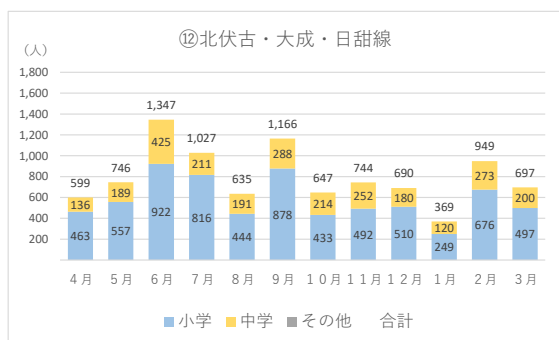
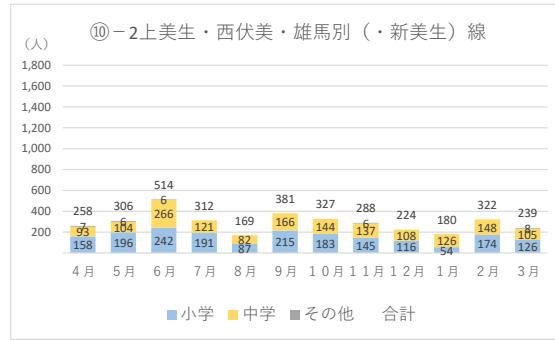
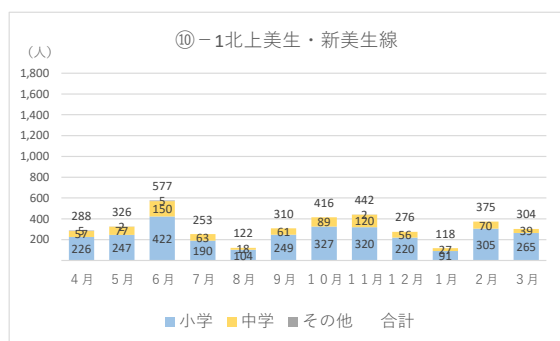
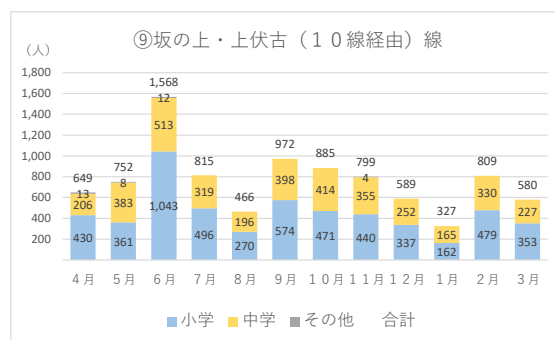
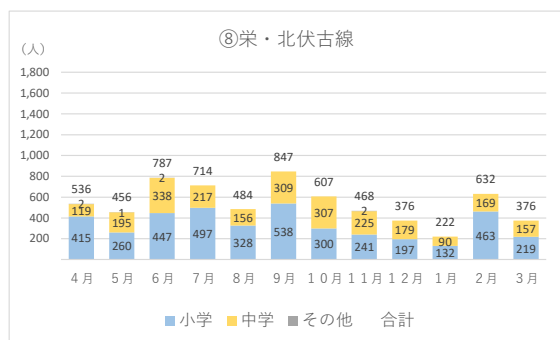
町内では児童生徒の登下校用スクールバス 13 路線・ジャンボタクシー1 路線が朝（登校用）・夕方（下校用）の 2 便を定期運行しており、空席がある路線は町民の利用も可能となっています。

図 スクールバスの利用状況（令和 4 年度） その 1



資料：芽室町調べ

図 スクールバスの利用状況（令和４年度） その２



資料：芽室町調べ

一般利用者の状況は以下のとおりであり、「④芽室太・関山・毛根線」で年間 300 人台の利用者がみられますが、他の路線は少ない状況といえます。

表 路線別の一般利用者の状況（令和４年度合計）

路線名	一般利用人数(人)
①西土狩・美蔓線	3
②北明・美蔓線	0
③祥栄・平和線	7
④芽室太・関山・毛根線	366
⑤上芽室・洪山・新朝日線	9
⑥報国・上洪山線	22
⑭国道経由 上芽室・西芽室線・上美生線	23
⑦上伏古・中伏古線	96
⑧栄・北伏古線	12
⑨坂の上・上伏古線	54
⑩－１ 北上美生・新美生線	30
⑩－２上美生 西伏美・雄馬別線	80
⑫北伏古・大成・日甜線	0
合計	702

資料：芽室町調べ

図 スクールバスの路線図（令和5年4月1日現在）





## 2-2-5 タクシー

芽室町内にはタクシー事業者が1社あり、町内及び近隣市町への移動手段の一翼を担っています。

### 【芽室町内のタクシー事業者】

事業者名：こばと交通

保有車両台数：17台

## 2-2-6 そのほかのサービス

### (1) 福祉系移送サービス

福祉系の移送サービスとしては、次の様な制度が運用されており、高齢者等の移動の足になっています。

また、これらとともに、民間事業者による介護タクシー等の運用も行われています。

表 福祉系移送サービスの概要

名称	概要	備考
通院移送サービス	車いすを使用している在宅の高齢者・身体障がい者で、通院に移送サービス車両(ストレッチャー 又は車いす専用)を必要とする方に、運行料金の半額を助成。	高齢者支援課 在宅支援係
福祉有償運送(移送)事業	芽室町に在住する介護を必要とする高齢者等で、公共交通機関を利用して移動することが困難な方に対して移送。 対象者：介護保険・障がいの認定を受けており、社協の訪問介護・障がい福祉サービスを利用されている方 ・利用区域等：利用者宅より概ね40km圏内、月4回程度まで ・料金：2km未満350円、3kmから4km未満590円、など	社会福祉協議会
介護タクシー等	民間による移送サービス(介護・ケア・タクシーほか)	

### (2) KAMI 便

上美生地域においては、地域の移動の足として、令和3年1月より「NPO 法人上美生」により地域交通「KAMI 便」が運行されています。

以下、概要を記載します。

#### ●芽室町ルート（定額制）

- ・「みんなのお店 KAMIBI」から芽室駅等（用事のある芽室町内施設等）まで、高校生の通学や上美生地域住民のための送迎を行う。
- ・1利用者：15,000円/月、1回・片道：1,000円

#### ●町内周遊・北上美生ルート、新美生・上美生西ルート、伏美・雄馬別ルート、東伏美・新大和ルート（定額制）

- ・各地域から「みんなのお店 KAMIBI」まで、買い物支援のための送迎を行う。
- ・1回・片道：500円/回

2-3 上位計画等における位置づけ

2-3-1 第5期芽室町総合計画

本計画は、芽室町のまちづくりにおいて最も上位に位置付けられる計画であり、平成30年度に策定され、基本構想・実施計画・実行計画で構成されています。

(計画期間 基本構想 : 平成31年度～令和8年度

実施計画 前期: 平成31年度～令和4年度 後期: 令和5年度～令和8年度)

以下に、後期実施計画とともに、実行計画における関連部分を抜粋します。


■後期実施計画

- ・民間で運営する公共交通機関に対しては、今後も運行の継続と利便性の向上、安全の確保を要望します。
- ・町民の交通利便性を確保し、高齢化社会における地域内の移動手段としてコミュニティバスの運行や農村部タクシー助成事業を継続するとともに、移動手段の在るべき将来像について引き続き検討を進めます。

施策の成果指標

成果指標	説明	基準値	目標値(R8)
②コミュニティバスの1便あたりの乗車人数	政策推進課調べ	7.2人 (R3)	10.0人

施策に係る取組 (主要な事業など)

取組	担当課	方向性	R5	R6	R7	R8
地域公共交通確保対策事業	政策推進課		実施			

■令和5年度実行計画

地域公共交通  
確保対策事業

1. 向こう3年の施策の進行管理					
2023年度		2024年度		2025年度	
内容	・「地域公共交通計画」の策定 ・コミュニティバスの運行、利用促進 ・農村地区タクシー運賃助成の継続	内容	・コミュニティバスの運行、利用促進 ・農村地区タクシー運賃助成の継続	内容	・コミュニティバスの運行、利用促進 ・農村地区タクシー運賃助成の継続
事業費計	15,759千円	事業費計	9,753千円	事業費計	9,753千円

2. 向こう3年における事業の概要

・2023年度に、地域公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」を策定する。  
・市街地のコミュニティバス運行について、利用促進を図るとともに、今後のあり方について検討する。  
・農村地区タクシー運賃助成について、農村地区住民への周知を図りながら、事業を継続する。  
・市街地・農村部ともに、限られた輸送資源と財源の中で、住民の移動ニーズに応えられる移動手段となるよう、検討を続けながら事業を推進する。

地域公共交通  
確保対策事業  
(MaaSを活用した移動手段の確保)

1. 向こう3年の施策の進行管理					
2023年度		2024年度		2025年度	
内容	農村地区の移動手段について検討する。	内容	農村地区の移動手段について検討する。	内容	農村地区の移動手段について検討する。
事業費計	0千円	事業費計	0千円	事業費計	0千円

2. 向こう3年における事業の概要

地域公共交通のない農村地区の移動手段確保のための方法を検討する。  
「めむろコミ☆タク」の今後の実証については、2022年度実証運行の結果および農村地区アンケート結果を検証し、今後の方向性を検討することとする。

## 2-3-2 第2期芽室町まち・ひと・しごと創生総合戦略

本計画は、「人口ビジョン」と「総合戦略」で構成されており、このうち「総合戦略」については、芽室町における人口減少と地域経済縮小の克服、まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立を目指したもので、令和2年3月に策定されました。(計画期間：令和2年度～令和6年度)

以下に関連部分を抜粋します。

### ■総合戦略

#### 4-1-4 地域公共交通の維持・確保

##### ⑤地域公共交通確保対策事業

目的：町民、特に高齢者などの交通弱者に対する交通利便性を確保することにより、安全・安心な生活環境を整備し、生涯、芽室町で生活ができるようにする。

内 容	担 当
コミュニティバスを継続運行するとともに、農村地域の高齢者の足の確保のためタクシー運賃助成制度実施する。 また、自動運転技術やMaaSなどの先進的な取組の調査研究を行い、本町の立地や気象条件等に適した地域公共交通を検討する。	企画財政課 企画調整係

## 2-3-3 芽室町都市計画マスタープラン

本計画は、芽室町の都市計画に関する基本的な方針となる計画であり、平成31年3月に改訂されました。(計画期間：平成16年度～令和8年度)

以下に関連部分を抜粋します。

### ■交通施設の基本方針

#### (ア)「道路交通網の改善」

道路網全体を総合的に検証し、位置付けの見直しや土地利用に合わせた改善を進めます。

#### (イ)「道路構造等の再検討」

ライフサイクルコストを踏まえた道路構造の検討を行い、自動車や歩行者が安全に通行できるまちを目指します。

#### (ウ)「生活を支える公共交通の充実」

公共交通の利便性を向上し、歩いて暮らせる交通環境を目指します。

#### (エ)「誰もが歩きやすい交通施設整備」

人にも環境にもやさしく誰もが安心して楽しく歩いて暮らせる交通施設を目指します。

#### (オ)「駐車場の整備」

駐車場の整備を推進し、路上駐車のないまちを目指します。

#### (カ)「総合的な街路樹等の整備」

景観面と機能面を両立した総合的な街路樹等整備を目指します。

## 2-3-4 芽室町立地適正化計画

本計画は、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき、将来にわたり持続的な都市構造へ再構築するための計画であり、令和2年3月に策定されました。（計画期間：平成31年度～令和8年度）。

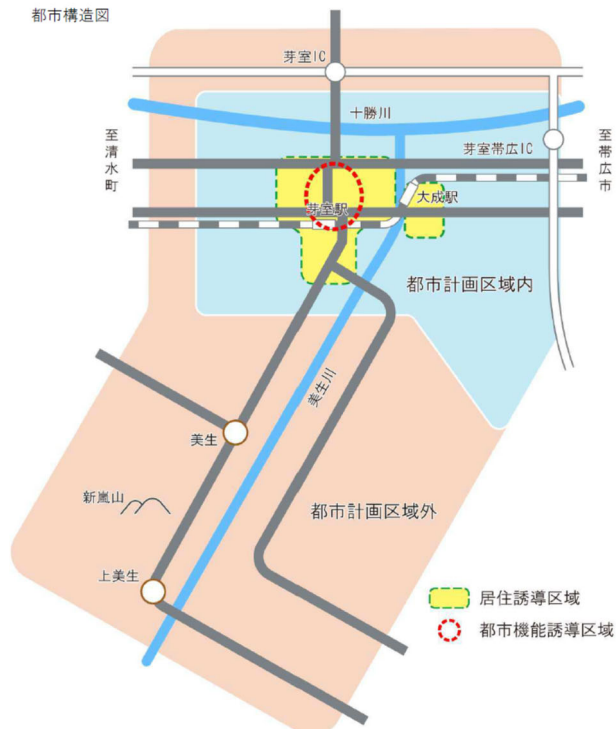
以下に関連部分を抜粋します。

### ■将来都市構造

芽室町の都市計画区域は、帯広市、音更町、芽室町、幕別町の1市3町からなる帯広圏都市計画区域の一部を成しており、将来の都市構造については、これら圏域他都市との整合を図ることが重要です。

特に芽室町は東隣を帯広市に接し、生活圏としても極めて密接な関係にあることから、帯広市との連絡性を十分に確保しつつも、現在の市街地を可能な限り維持していくことを重視し、居住誘導区域や都市機能誘導区域を配置します。

都市構造図



### ■誘導施策の設定—公共交通利用増進策

本町では、JR根室本線、路線バス、都市間バス、タクシー、スクールバス（混乗）、コミュニティバスが公共交通としての役割を担っています。

現在運行している町内市街地を網羅しているコミュニティバスの一層の充実を図るとともに、芽室町地域公共交通総合連携計画における取組と連携を図りながら、高齢化社会に対応した日常生活・活動を支える足として、より利便性の高い環境を確保する必要があります。

また、交通分野の課題にとどまらず、居住誘導区域の利便性確保、まちづくり等の様々な分野での効果を向上し、芽室町における持続可能な公共交通ネットワーク形成を進めるため、公共交通網形成計画策定について検討します。

## 第3章 交通ニーズ把握調査

### 3-1 住民ニーズ等の把握

#### 3-1-1 既往調査の概要整理

芽室町の公共交通に関する既往調査として、以下について関連部分を整理します。

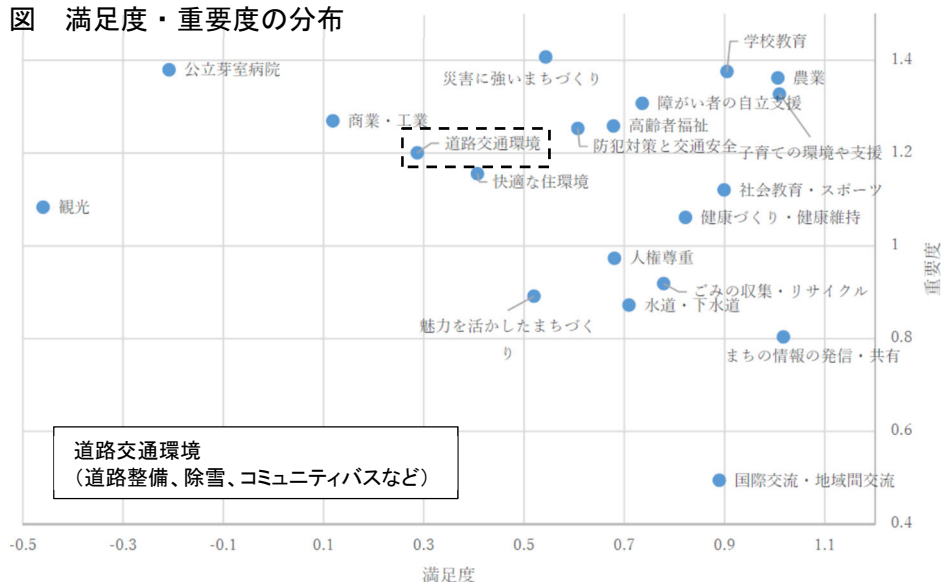
#### (1) 令和3年度 芽室町まちづくりアンケート

本調査は、「第5期芽室町総合計画 後期実施計画」の策定にあたり、現状に対する満足度や意見等の把握を目的に実施しました。

実施：令和3年6～7月 / 対象：町民2,000名 / 回収数：613 / 回収率：30.7%

道路整備・除雪・コミュニティバスといった「道路交通環境」の満足度・重要度については、以下のようになっています。

図 満足度・重要度の分布



#### ■自由回答における意見（関連部分）

##### ○じゃがバス関連

利用者が少ない／維持費などからタクシー助成の方がよい／帰りのバスまでの待ち時間が長い／便数・停留所が少ない／目的地まで時間がかかる／一方通行のみで不便／予約制として効率化／ロケーションシステムの導入／無人運転／逆回りも必要／農村部にもじゃがバスが必要、ほか

##### ○公共交通全般関連

公共交通(JR・バス)があり便利。帯広・札幌への便利／バス・JRの本数が少ない／農村とのアクセスを便利にする／買い物・通院でタクシーを利用したいが料金がかかる／農村部への路線バスが必要／車内での物販機能・移動販売車が必要／高齢者が外出する際に不便／将来車を運転できなくなった時が心配、ほか

## (2) 第5期芽室町総合計画策定に係る町民アンケート

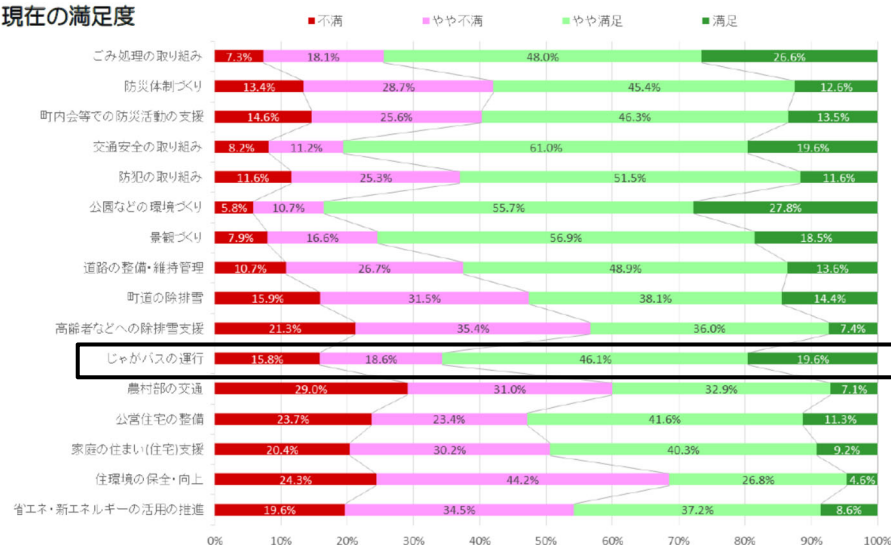
本調査は、「第5期芽室町総合計画」の策定にあたり、町民の満足度やこれからのまちづくりに対する意見を把握するために実施しました。以下、関連部分について抜粋します。

実施：平成29年6月 / 対象：町民2,000名 / 回収数：842 / 回収率：42.1%

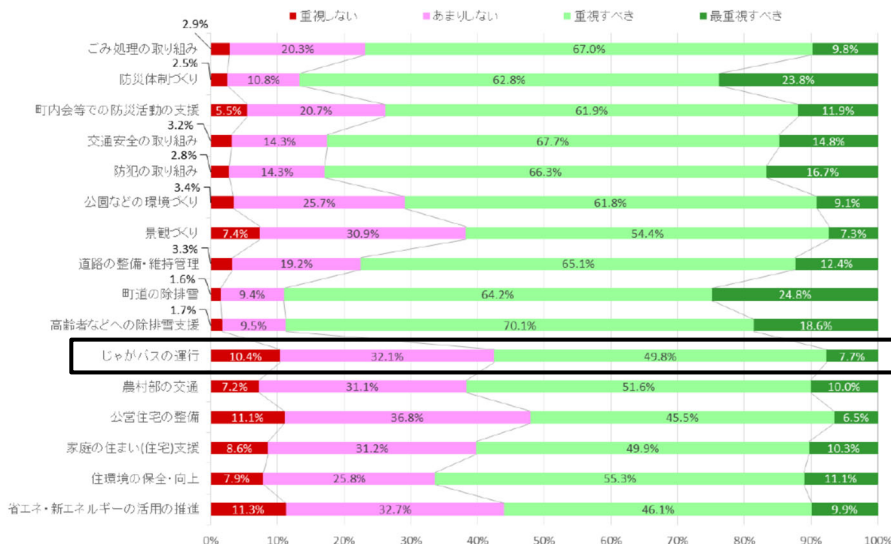
「じゃがバス」に関し、現在の満足度については、「満足+やや満足」が「やや不満+満足」を上回っており、一方、今後の重要度については、「重視すべき+最重視すべき」といった回答が、「重視しない+あまりしない」を上回っている状況です。

### ●生活分野

#### 現在の満足度



#### 今後の重要度



### ■自由回答における意見（関連部分）

#### ○じゃがバス関連

活用されていない／運行費用の懸念／不要・利用状況を考慮し減少運行／予約制小型化等で経営改善  
無料化／タクシー券に置換える／障がい者割引／台数増加／農村部での運行／運行ルート・本数など利便性向上  
じゃがバスは大切／循環運行化／さらなるPR／バス停車位置の見直し、ほか

#### ○公共交通全般関連

多様な公共交通の必要／農村部の交通環境改善／高齢化による移動の不安／免許返納者への補助、ほか



### (3) 芽室町農村部における地域交通サービス需要等に関するアンケート調査

本調査は、「めむろコミ☆タク」の実証運行とあわせ、農村部居住者における地域交通需要を把握するために実施しました。以下、関連部分について抜粋します。

※「めむろコミ☆タク」・・・令和3・4年度に実証実験を行った芽室町農村部と市街地を結ぶ、予約型乗合タクシーです。

実施：令和5年1月 / 対象：農村部居住者 回収数：475 / 回収率：47.5%（配布1,000人）

#### ■今後の運転意向・運転をやめる年齢について

- ・運転に支障が出た段階でやめるといった意見が4割以上を占めていますが、できる限り運転を続けたいという意見も3割り程度みられます。
- ・また、運転をやめる年齢については、70歳後半からが多くなっています。

問15. 今後の運転の継続意思について (SA)

No.	カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1	年をとってもできる限り運転を続けたい	121	29.7	30.0
2	一定の年齢になったら運転をやめたい	100	24.6	24.8
3	運転に支障が出てきた段階でやめたい	169	41.5	41.9
4	仕事を辞めたら運転を辞めたい	1	0.2	0.2
5	代替手段があればすぐにでも運転を控えたい	12	2.9	3.0
	無回答	4	1.0	
	N (%ベース)	407	100	403

問16. 何歳になったら運転をやめたいですか (SA)

No.	カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1	50～59歳	3	0.7	0.8
2	60～64歳	0	0.0	0.0
3	65～69歳	13	3.2	3.3
4	70～74歳	51	12.5	12.8
5	75～79歳	96	23.6	24.1
6	80～84歳	134	32.9	33.7
7	85～89歳	65	16.0	16.3
8	90歳以上	36	8.8	9.0
	無回答	9	2.2	
	N (%ベース)	407	100	398

#### ■タクシー助成とコミタクの利用意向について

- ・タクシー助成の希望が約5割と多くなっています。

問29. タクシー利用に対する助成と、コミタク、  
どちらの方が利用したいと思いますか？ (SA)

No.	カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1	タクシー助成	232	48.8	54.6
2	コミタク	193	40.6	45.4
	無回答	50	10.5	
	N (%ベース)	475	100	425

#### ■今後の居住意向について

- ・今の場所で居住したいという意向が6割以上と多くなっています。

問31. 今後の居住についてどのようにお考えですか (SA)

No.	カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1	ずっと現在の場所で住み続けたい	289	60.8	64.8
2	芽室町市街地に転居したい（シニアマンション・介護	74	15.6	16.6
3	帯広市など別の自治体に転出したい（シニアマンション	35	7.4	7.8
4	その他	48	10.1	10.8
	無回答	29	6.1	
	N (%ベース)	475	100	446

#### (4) ホットボイスに寄せられた意見

芽室町では、「ホットボイス」の運用を通して広範囲にご意見等を募集しています。この中で公共交通に関連するものとして、以下の様な意見が寄せられています。

○シェア自転車の復活について：過去町内の数か所で設置していた「シェア自転車」を復活させて欲しい

### 3-1-2 芽室町の公共交通に関する町民アンケート調査

#### (1) 実施の概要

芽室町町民の普段の移動や公共交通に関する意向を把握するため、アンケート調査を実施しました。

○配布：町広報に折り込み、令和5年10月12日（木）に、全世帯（1,300世帯）に配布

○回収・回答：郵送回収、および、web上にて回答

○回収数 紙での回収：148票

web上での回収：22票 合計：170票 回収率13.1%（170／1,300）

次ページより、概要をまとめます。

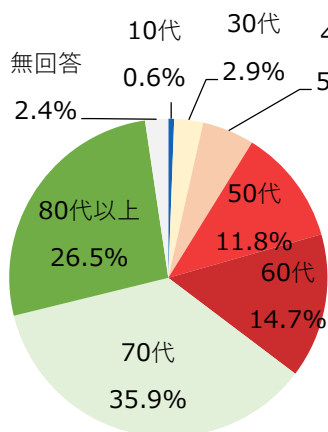


## (2) 実施結果の概要

### ① 回答者の属性など

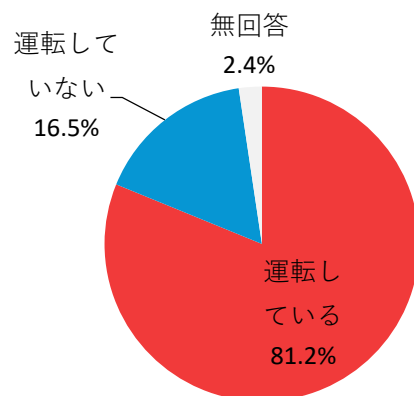
回答者の年齢では、70代と80代以上が6割以上と、高齢者の回答が多くなっています。  
 運転しているかについては、8割以上と多くが自身で運転していると回答しています。  
 何歳まで運転するかについては、80代までとする回答が多くなっています。

図 回答者年齢



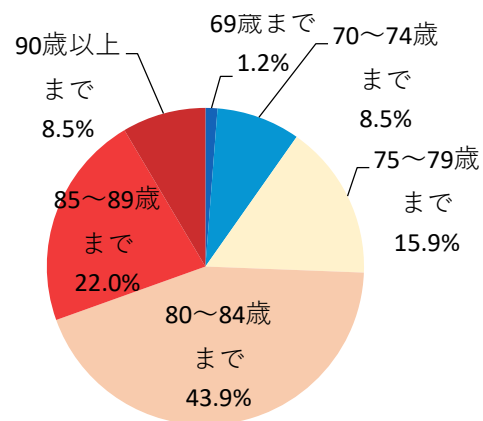
N=170

図 運転しているか



N=170

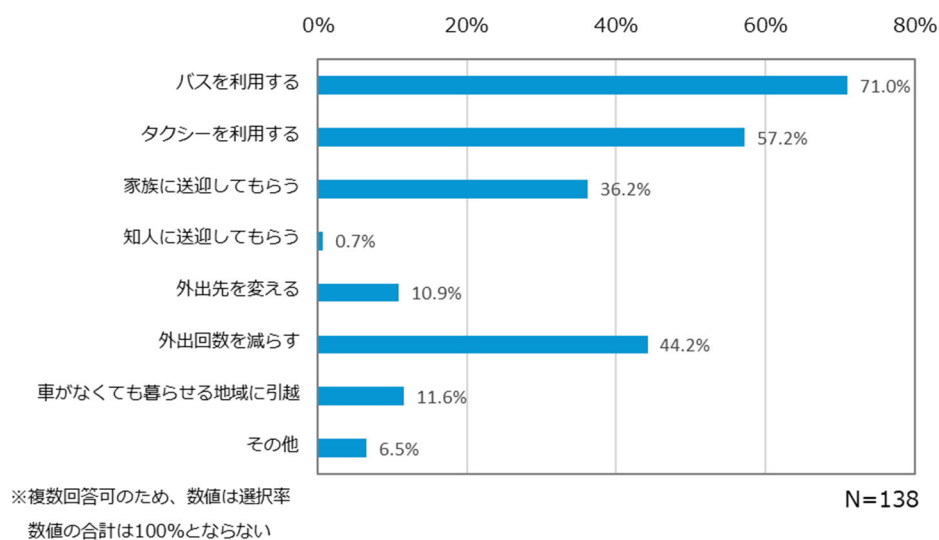
図 運転は何歳までか



N=82

運転できなくなった場合の対応としては、バスを利用するという回答が最も多く、高齢者にとってのバスの重要性が挙げられています。

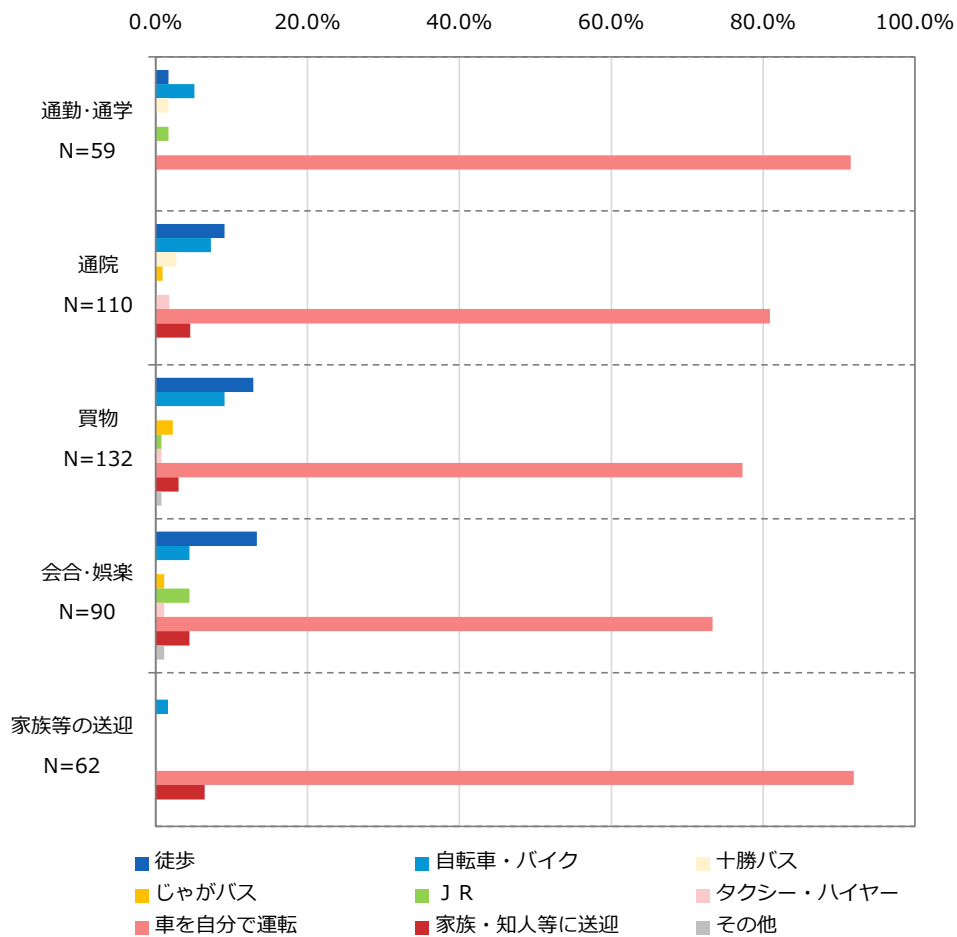
図 運転できなくなった場合の対応



## ② 外出時の行き先や交通手段

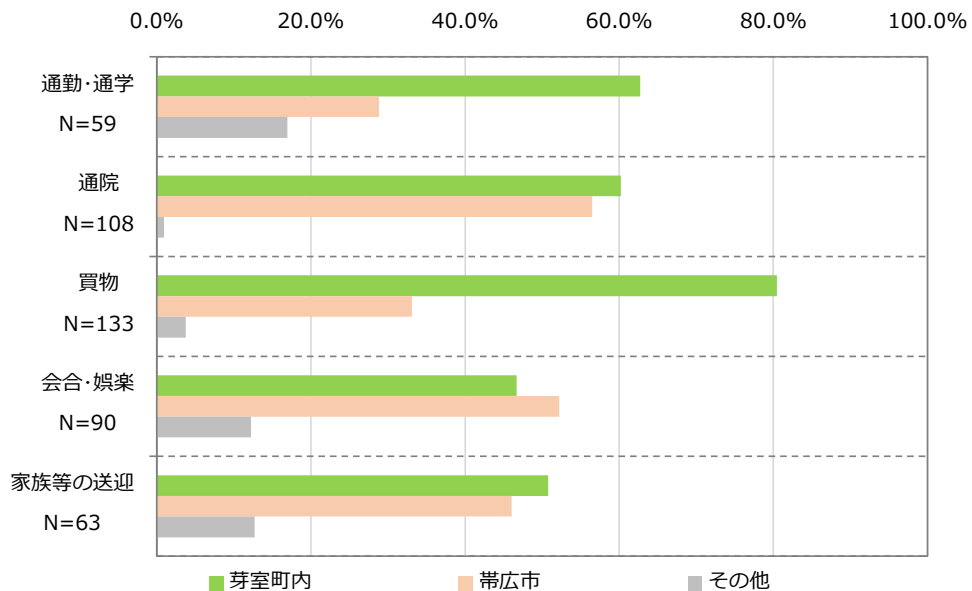
何れの外出においても、自分で車を運転する方が多い状況です。

図 外出目的別の交通手段



芽室町内が多い状況ですが、会合・娯楽に関しては、帯広市が多くなっています。

図 外出目的別の行き先



### ③ 最近 1 年間の JR（普通列車）・十勝バス・タクシーの利用状況

いずれにおいても利用していないとの回答が多い状況です。

また、利用している場合においても、頻度は少ない状況です。

図 利用状況

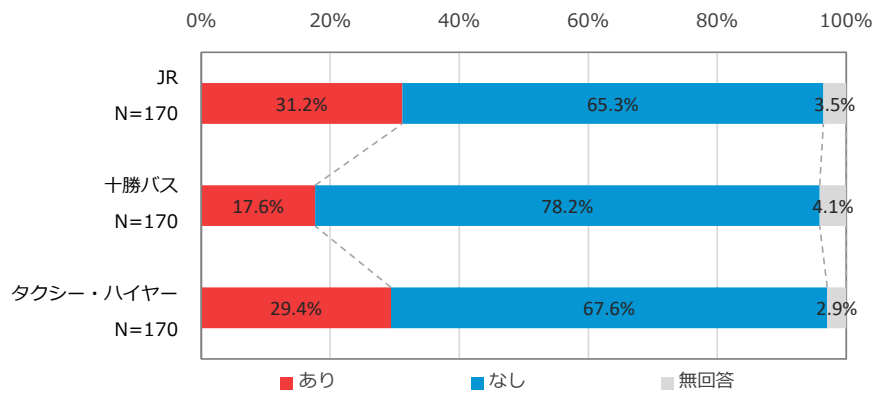
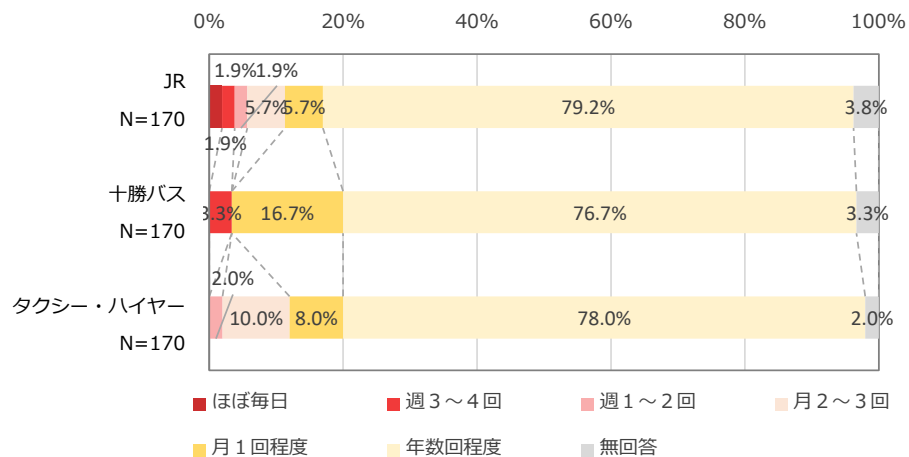


図 利用している方の利用頻度



#### ④ ジャがバスについて

ジャがバスの認知度については、9割以上と高い状況ですが、利用している方は少なく2割以下となっています。また、利用している方についても、年間数回の利用が多い状況です。

ジャがバスを利用しない理由としては、自分で車を運転するといった理由が多く挙げられています。

図 認知度

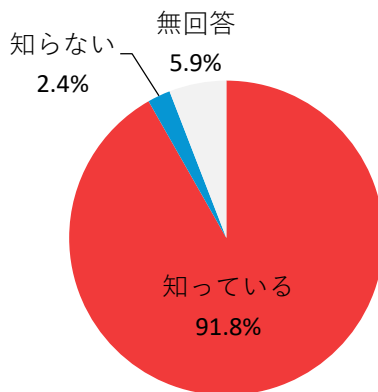


図 利用の有無

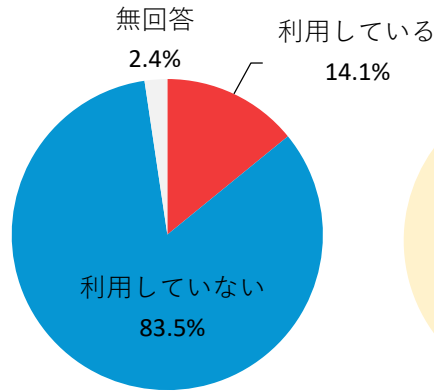
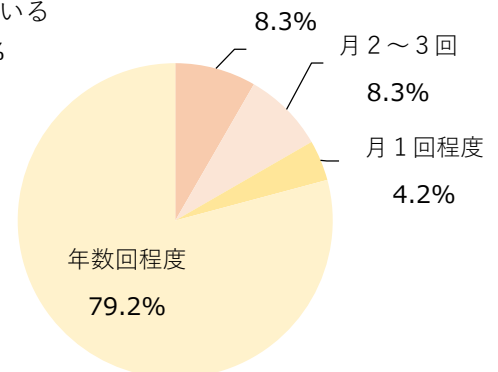


図 利用している方の利用頻度  
週1～2回

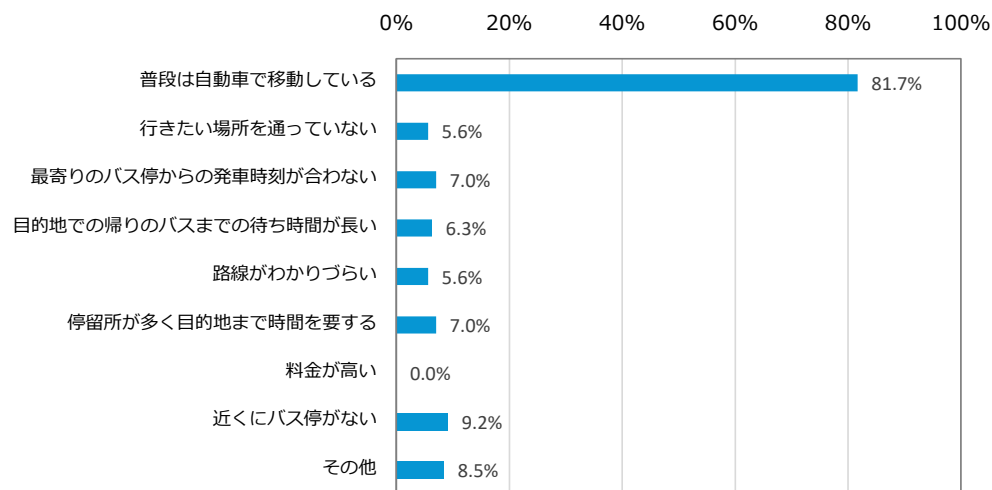


N=170

N=170

N=24

図 ジャがバスを利用しない理由

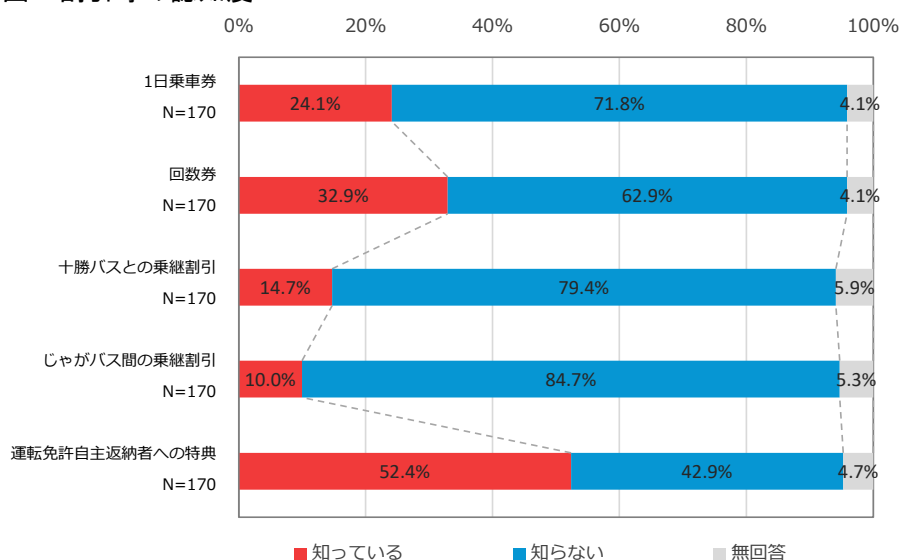


※複数回答可のため、数値は選択率  
数値の合計は100%とならない

N=142

割引等（1日乗車券・回数券・乗車券・運転免許返納者特典）の認知度については、全体として低い傾向にあり、最も認知度が高い運転免許自主返納者への特典についても5割程度の認知度です。

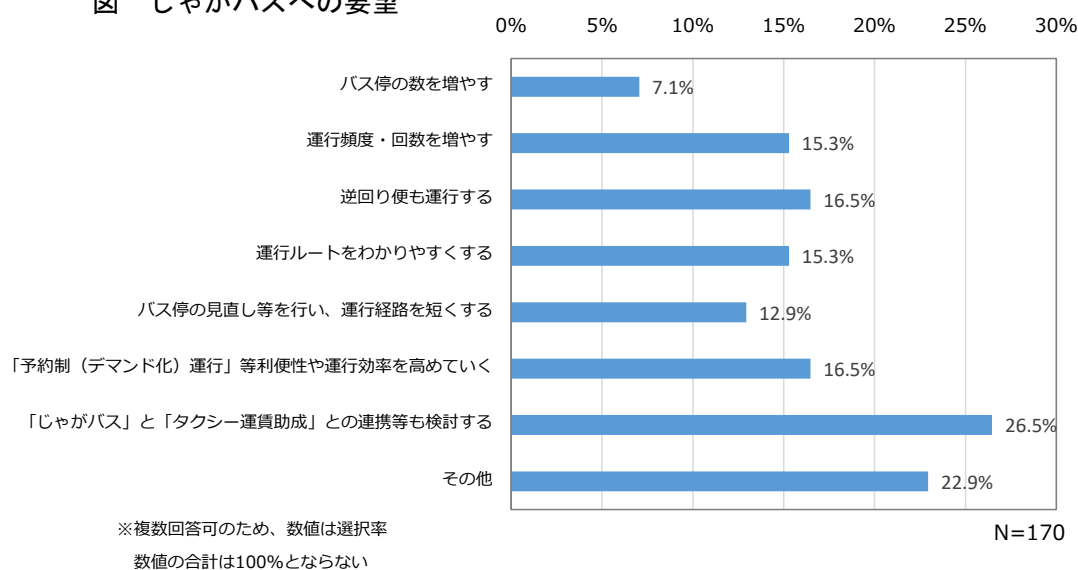
図 割引等の認知度



じゃがバスへの要望として多く挙げられているのは、タクシー運賃助成との連携検討が最も多く、そのほか、頻度・回数増加・逆回り便運行・わかりやすいルート・予約制など、の要望が挙げられています。

なお、デマンド化した場合の予約方法の評価（電話かネットか、前日か当日か）については、回答者が少ない状況ですが、自由回答としてみられたのは、すぐに乗りたいときに対応できない、高齢者にネット予約は困難などといった意見が寄せられています。

図 じゃがバスへの要望

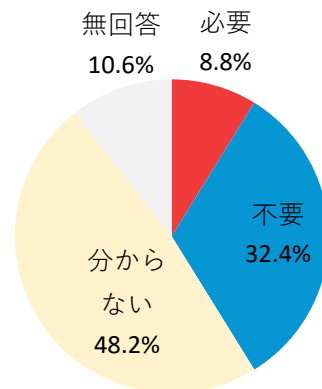


#### ⑤ シェアサイクルの必要性について

シェアサイクルの必要性については、不要が3割以上となっており、必要は1割程度となっています。

不要とする理由としては、自分の自転車を使う、維持費や管理の面で問題、冬には利用できないといった意見が寄せられています。

図 シェアサイクルは必要か

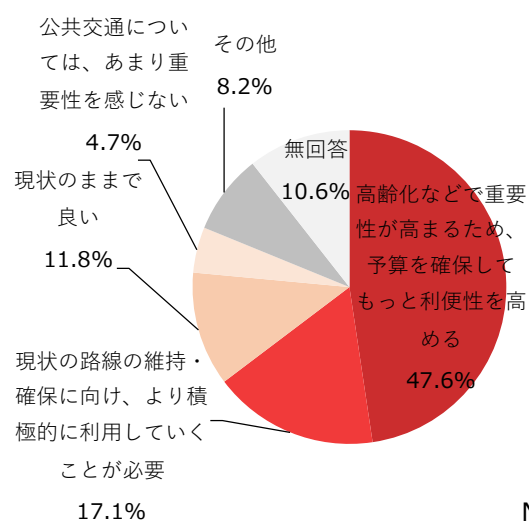


N=170

#### ⑥ 今後の公共交通に関して重要となる視点について

重要であり予算確保や利便性を高めるという意見がほぼ半数となっており、公共交通の重要性は広く認識されていると考えられます。

図 公共交通における重要な視点



N=170

---

## 第4章 芽室町における地域公共交通を取り巻く課題

---

### 4-1 課題の整理

#### ■課題１：町民の日常生活の移動手段の確保

芽室町では、北海道の多くの自治体と同様、日常的な移動手段として、自家用車を自分で運転している場合が多く、バスなどの公共交通が占める割合は低い状況にあります。また、芽室町は農村部が占める面積が大きいことが特性といえ、これら農村部居住者の移動手段の確保が継続的な課題となっています。

今後、急速な高齢化の進行を背景に、公共交通に対する潜在的な需要は今まで以上に高まることが予想されます。そのため、高齢者など交通弱者をはじめとする町民の日常生活・活動を支える足として、公共交通の確保を図っていく必要があります。

#### ■課題２：公共交通の利用しやすさへの配慮

町民の日常生活や活動を支える公共交通に関しては利用しやすさに配慮する必要があります。特にコミュニティバスの運行に当たっては、利用実態とアンケート調査からの要望等を踏まえ、住民ニーズに合致し、JRや路線バスなど、既存の公共交通機関との接続を意識した運行路線や時刻などを検討していきます。

また、中長期的には、DXの視点も取り入れた新技術の導入等についての調査・研究を進め、より一層のサービス向上や効率的・効果的な事業運営について検討に取り組んでいくことも必要です。

#### ■課題３：地域が一体となった持続的な推進

公共交通の活性化を進めていくためには、行政や公共交通事業者のみならず、地域住民や町内事業者など、全町的に広く公共交通に関する課題を共有化し、まちが一体となって取り組んでいくことが最も重要です。

このため、多様な主体の協働・共創により、各主体に関わる取り組みについて積極的に実施し、地域の公共交通を継続的に確保していく必要があります。

また、町が独自に実施する交通確保対策においても、既存公共交通との連携を重視し、地域全体として公共交通を維持確保していく制度設計が重要になるとともに、「コンパクト・プラス・ネットワーク」など、関連するまちづくり施策と一体的・総合的な推進が必要となります。

また、近年まちづくりの多様な分野においてカーボンニュートラル推進への対応が求められており、このような観点からも公共交通の果たす役割は重要なものと考えられます。



## 第5章 芽室町地域公共交通計画の基本的な方針や目標・施策など

### 5-1 計画の基本的な方針

芽室町公共交通活性化協議会においては、平成23年3月に「芽室町地域公共交通総合連携計画」を策定し、その後平成31年3月に一旦計画の見直しを行いながら、地域における公共交通関連施策を進めています。

芽室町においては、将来にわたりより一層の高齢化の進行が見込まれており、あわせて、昨今他分野で地球温暖化防止に向けた対策が求められている中、公共交通が果たすべき役割やその重要性が高まりをみせていくことが予想されます。

現在、町内では、市街地内における「芽室町コミュニティバス『じゃがバス』」の運行、また、農村部における「農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）」や「スクールバスにおける混乗利用」など、地域の移動手段の確保に向けた多様な取り組みが行われています。

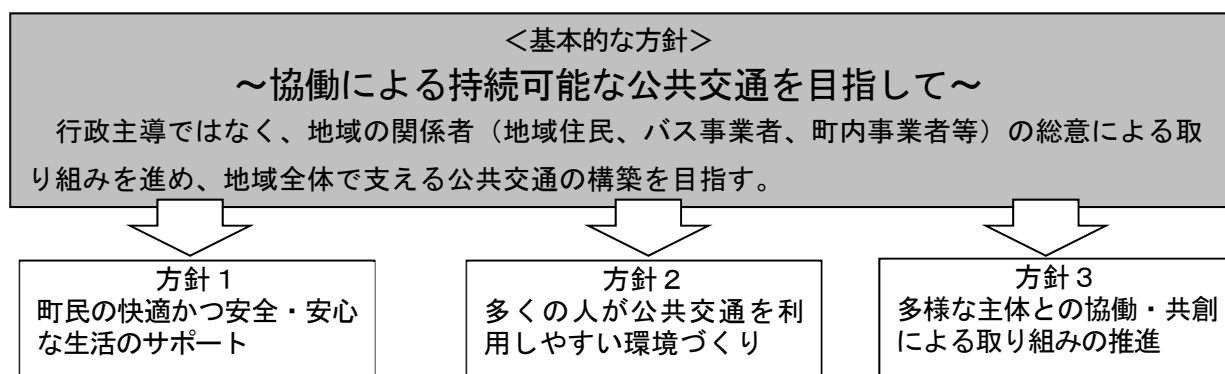
これらのうち、「十勝バス芽室線」は、芽室町と、生活や産業ほか様々な分野で密接な繋がりを有する帯広市とを結ぶ、通勤通学・買い物・通院等の日常生活を支える移動の足として、重要な役割を担っています。

一方、市街地内を循環する「芽室町コミュニティバス『じゃがバス』」は、役場・病院・商業施設ほか、町民の生活に不可欠といえる生活利便施設を連絡するバスであり、町民身近な移動手段としては不可欠ものとなっています。

これら「十勝バス芽室線」及び「芽室町コミュニティバス『じゃがバス』」は、芽室町や事業者の運営努力だけでは維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持することが必要な状況です。

芽室町においては、今後とも、これら公共交通に係る今までの取り組み実績等を十分に活かしながら、人将来的に人口減少や高齢化が進む中においても持続可能な地域づくりの推進に向けて、まちづくり施策の一環としての視点のもとに公共交通対策を推進していくことが必要といえます。

以上のような観点を持ちながら、バス・タクシーほか地域の公共交通事業者はもとより地域住民との協働・共創により、次のような3つの方針に基づき、芽室町における公共交通関連施策の効果的かつ効率的な展開を図っていきます。



### ■方針１ 町民の快適かつ安全・安心な生活のサポート

町民の日常生活・活動を支える移動手段として、市街地内においては「じゃがバス」の運行継続やさらなる利便性向上方策を検討するとともに、農村部においてはタクシー運賃助成やスクールバス混乗の継続、過年度に実施した実証運行の実績も踏まえた新たな移動の確保に向けた検討を行い、町民の快適かつ安全・安心な生活のサポートを行っていきます。

### ■方針２ 多くの人が公共交通を利用しやすい環境づくり

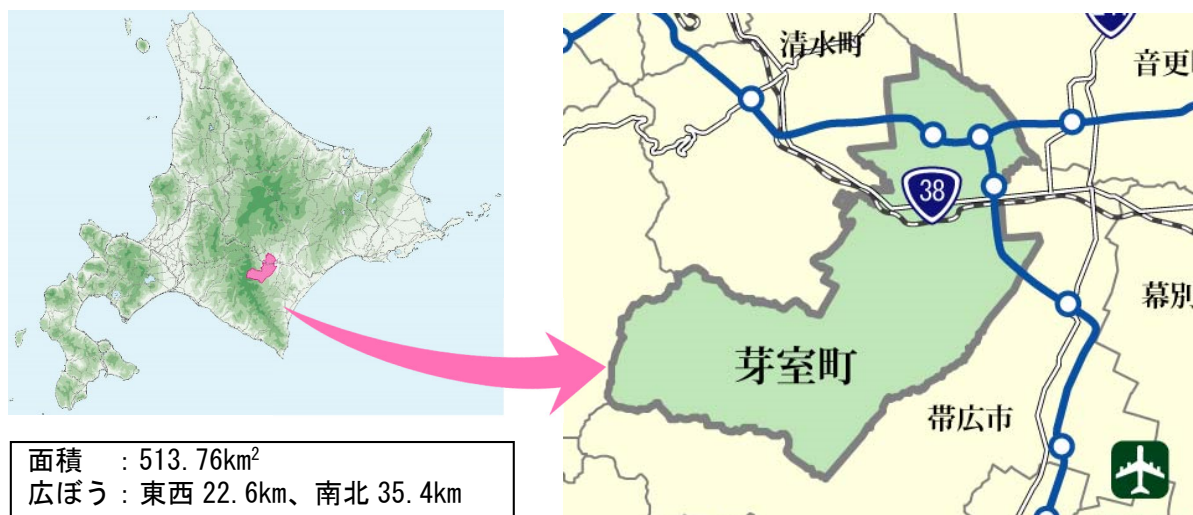
多くの人が公共交通を利用しやすい環境づくりを目指し、市街地内の移動利便性向上に向けて、「じゃがバス」を補完する新たな方策の検討とともに、多様な媒体を活用した公共交通に関する情報発信・PRを展開、また、DXなどの新技術を活用した新たな取り組みの検討を行っていきます。

### ■方針３ 多様な主体との協働・共創による取り組みの推進

公共交通の利用促進に向けて、行政や公共交通事業者のみならず、中学生や高校生、地域住民や商業者のほか幅広い主体の参画を図り、公共交通の利用に向けた意識啓発・醸成を図っていくなど、協働・共創の視点を持って、取り組みを推進していきます。

## 5-2 計画の区域

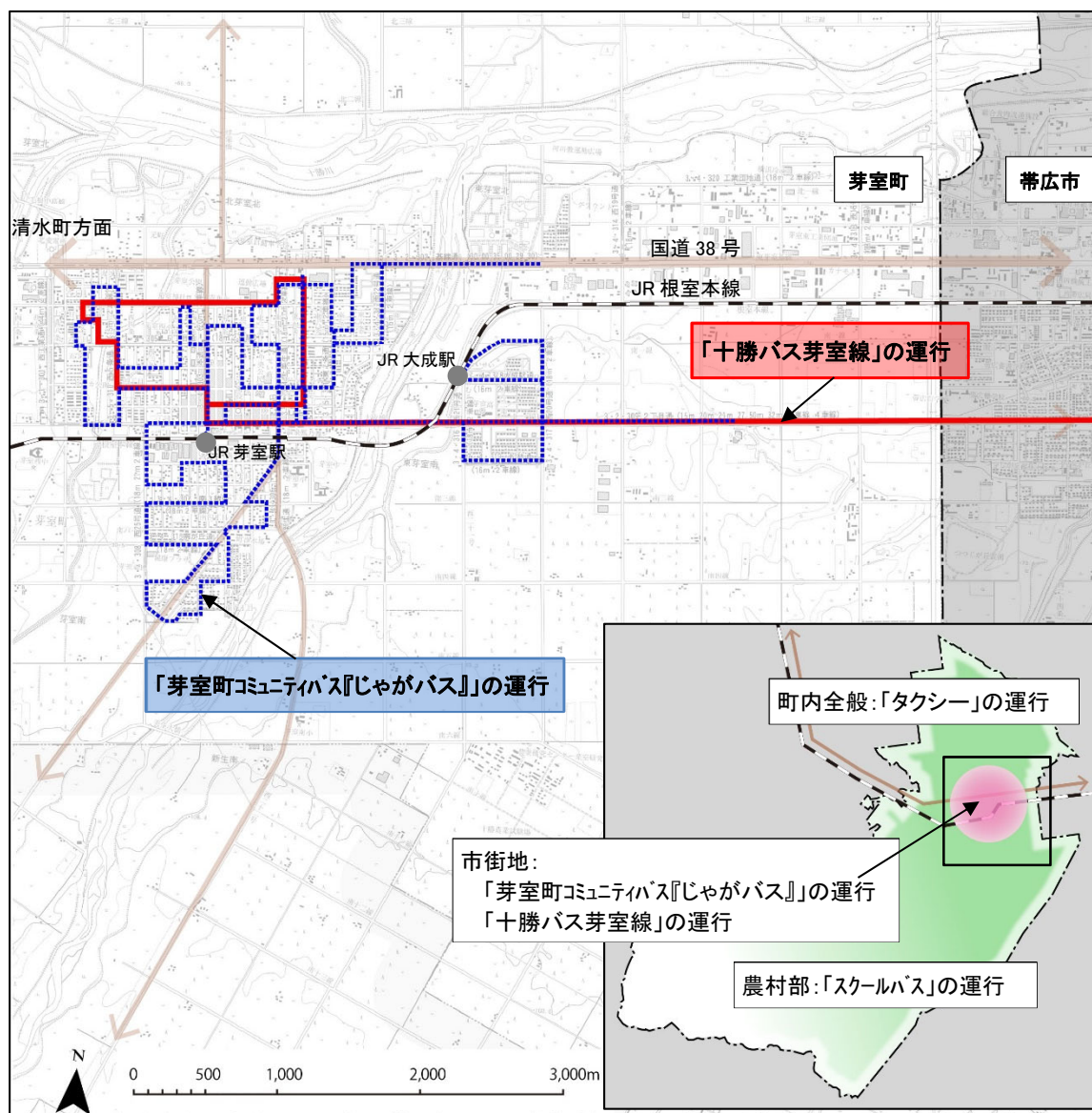
本計画は、芽室町を対象区域とします。



## ■補助系統の地域公共交通における役割・位置づけ

項目	位置づけ	系統	役割	確保・維持策
十勝バス芽室線	地域内幹線	乗合バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・帯広駅を起点とし、帯広市と芽室町の各施設を連絡する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の運行水準を確保</li> <li>・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す</li> </ul>
芽室町コミュニティバス「じゃがバス」	支線	乗合バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・芽室町市街地内における各施設を連絡し、軸となる幹線に接続する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者と連携した取り組みにより一定以上の需要を確保</li> <li>・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す</li> </ul>

## ■芽室町の公共交通の概要



## 5-3 計画の目標

本計画の方針に対応した計画の目標を以下のように設定します。

### 5-3-1 「方針１：町民の快適かつ安全・安心な生活のサポート」に関連する目標

安全・安心な生活をサポートしていくため、以下の目標を設定し、目標の実現を目指します。

- ①じゃがバスの1便当たりの乗車人数
- ②じゃがバスの運行経費に対する町の支出
- ③じゃがバス回数券の発行件数
- ④運転免許返納者へのじゃがバス無料乗車券の配布件数
- ⑤農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）の利用件数

評価指標：①じゃがバスの1便当たりの乗車人数					
現状値	目標値				
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
令和4年度 7.6人	8.5人	8.9人	9.3人	9.7人	10.0人
データの取得方法：町により毎年整理					
目標設定の理由：市街地内の移動支援の実績を評価する数値として設定					

評価指標：②じゃがバスの運行経費に対する町の支出					
現状値	目標値				
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
令和4年度 11.4百万円	7.7 百万円	7.5 百万円	7.3 百万円	7.1 百万円	7百万円
データの取得方法：町により毎年整理					
目標設定の理由：公共交通関連事業の効率化を評価する指標として設定					

評価指標：③じゃがバス回数券の発行件数					
現状値	目標値				
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
令和4年度 184件	190件	200件	200件	210件	210件
データの取得方法：町により毎年整理					
目標設定の理由：じゃがバスの利用促進策に向けた指標として設定					

評価指標：④運転免許返納者へのじゃがバス特典（無料乗車券）の配布件数					
現状値	目標値				
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
令和4年度 26件	25件	25件	25件	25件	25件
データの取得方法：町により毎年整理					
目標設定の理由：車を運転しない高齢者の移動支援を評価する指標として設定					

評価指標：⑤農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）の利用件数					
現状値	目標値				
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
令和4年度 1,145件	1,160件	1,170件	1,180件	1,190件	1,200件
データの取得方法：町により毎年整理					
目標設定の理由：農村部居住高齢者の移動支援の実績を評価する指標として設定					

### 5-3-2 「方針2：多くの人が公共交通を利用しやすい環境づくり」に関連する目標

利用しやすい環境づくりに向け、以下の目標を設定し、目標の実現を目指します。

#### ⑥わたしの時刻表の発行件数（令和5年2月より開始）

評価指標：⑥わたしの時刻表の発行件数（令和5年2月より開始）					
現状値	目標値				
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
令和4年度 1件	8件	10件	12件	14件	15件
データの取得方法：町により毎年整理					
目標設定の理由：じゃがバスの利用促進策に向けた指標として設定					

### 5-3-3 「方針3：多様な主体との協働・共創による取り組みの推進」に関連する目標

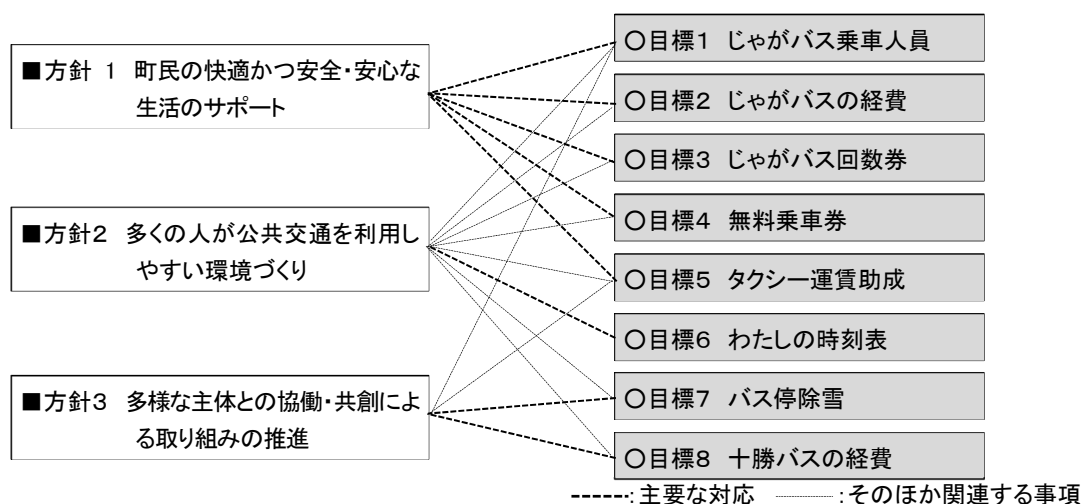
多様な主体との協働・共創に向け、以下の目標を設定し、目標の実現を目指します。

- ⑦地域によるじゃがバスのバス停除雪の実施件数
- ⑧十勝バス芽室線の運行経費に対する町の支出

評価指標：⑦地域によるじゃがバスのバス停除雪の実施件数					
現状値	目標値				
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
令和4年度 57件	57件	57件	57件	57件	57件
データの取得方法：町により毎年整理					
目標設定の理由：地域との協働による取り組み状況の評価する指標として設定					

評価指標：⑧十勝バス芽室線の運行経費に対する町の支出					
現状値	目標値				
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
令和4年度 1.4百万円	4.3百万円	4.2百万円	4.1百万円	4百万円	4百万円
データの取得方法：町により毎年整理					
目標設定の理由：公共交通関連事業の効率化を評価する指標として設定					

なお、それぞれの目標については、以下のように各方針に輻輳的に関係しています。



## 5-4 施策内容や実施主体の整理

前段にて整理した「基本的な方針」等を踏まえ、本計画の実現に向けた施策体系や各施策を次のように定めます。

基本的な方針

↳ 協働による持続可能な公共交通を目指して

### 方針1 町民の快適かつ安全・安心な生活のサポート

▶ ①「じゃがバス」の運行継続と利便性向上施策の検討

▶ ②農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）の継続

▶ ③スクールバスにおける混乗利用の継続

▶ ④農村部から市街地への移動利便性向上施策の継続的な検討

### 方針2 多くの人が公共交通を利用しやすい環境づくり

▶ ⑤市街地内の移動利便性の向上のための新たな施策検討

▶ ⑥多様かつ多面的な情報発信の推進

▶ ⑦新技術の活用による公共交通のさらなる利便性の向上

### 方針3 多様な主体との協働・共創による取り組みの推進

▶ ⑧利用者ニーズの継続的な把握

▶ ⑨地域・事業者ほか多面的かつ多分野にわたる協働・共創

▶ ⑩公共交通の維持に向けたきっかけづくり




## ■方針 1：町民の快適かつ安全・安心な生活のサポート

施策	①「じゃがバス」の運行継続と利便性向上施策の検討
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「じゃがバス」の運行継続とともに、利便性向上や効率化に向けた検討を進め、市街地内における快適・安全な移動手段を維持確保していきます。</li> <li>・現在実施している各種割引制度の継続とともに、その利用促進に向けたPRを行っていきます。</li> </ul>
施策実施イメージ	<p>○「じゃがバス」の運行継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や子ども達をはじめとして広く町民に対して、買物・通院などの日常生活の移動をサポートしていくため、市街地内を循環する「じゃがバス」の運行を継続します。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>【じゃがバスの概要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日5便、市街地4エリアを循環運行</li> <li>・料金：大人100円・小中学生50円・小学生未満無料</li> <li>・1日乗車券、回数券ほか、各種割引制度あり</li> </ul> </div> <p>○利便性や効率性向上の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライブレコーダーを活用した各バス停やエリアごとの利用実態把握や市街地内の新たな施設の立地等の動向を踏まえ、運行経路等の見直しを行います。</li> </ul> <p>○各種割引制度の継続・PR</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「じゃがバス」に関して、現在実施している各種割引制度を継続するとともに、利用促進に向けた情報発信・PRを推進します。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>【現行の割引制度等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1日乗車券／回数券</li> <li>・十勝バスとの乗継割引／じゃがバス間の乗継割引</li> <li>・運転免許証自主返納者への1年間の無料乗車券</li> </ul> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・また、運転免許証返納者への無料乗車券の配布については、1年間という期間限定ではなく回数券の配布の検討など、乗車券の使い勝手や利用促進策も考慮した方策を検討します。</li> <li>・回数券は、今後とも芽室町観光物産協会において販売を継続します。</li> </ul>
実施エリア	芽室町市街地エリア
主な実施主体	芽室町・芽室町地域公共交通活性化協議会・公共交通事業者

施策	②農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）の継続
施策概要	・農村部における交通手段の確保に向け、農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）を継続していきます。
施策実施イメージ	<p>・現在、芽室町においては、農村部居住者の移動を支援していくことを目的に農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）を行っており、現行の形態を基本として今後とも継続していきます。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>【タクシー運賃助成の概要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象者：農村部に居住する高齢者（年齢・運転免許証の条件有）</li> <li>・助成額：タクシー片道運賃の半額相当（チケット配布、枚数制限有）</li> </ul> </div>
実施エリア	芽室町農村エリア
主な実施主体	芽室町・公共交通事業者

施策	③スクールバスにおける混乗利用の継続
施策概要	・農村部における交通手段の確保に向け、スクールバスの混乗利用を継続していきます。
施策実施イメージ	<p>・現在、芽室町においては、農村部居住者の移動を支援していくことを目的に「スクールバスにおける混乗」を行っており、現行の形態を基本として今後とも継続していきます。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>【スクールバス路線】</b></p> <p>①西士狩・美蔓線／②北明・美蔓線／③祥栄・平和線／④芽室太・関山・毛根線／⑤上芽室・渋山・新朝日線／⑥報国・上渋山線／⑦上伏古・中伏古線／⑧栄・北伏古線／⑨坂の上・上伏古線／⑩ー１ 北上美生・新美生線／⑩ー２ 上美生 西伏美・雄馬別線／⑪美生・新嵐山・上美生線（ジャンボタクシー）／⑫北伏古・大成・日甜線／⑬国道経由 上芽室・西芽室線・上美生線</p> </div>
実施エリア	芽室町農村エリア
主な実施主体	芽室町・芽室町教育委員会・公共交通事業者

施策	④農村部から市街地への移動利便性向上施策の継続的な検討
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農村部における移動利便性向上に向け、既往の実証実験等の実績・結果等を踏まえ、農村部における移動手段のあるべき将来像について継続的に検討を進めます。</li> </ul>
施策実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・芽室町においては、農村部における移動の利便性確保に向け、令和４年１１月から翌年２月まで町内の一部農村地区にて「めむろコミ☆タク」の実証運行を実施しました。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>【コミ☆タクの概要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象地区と芽室町市街地を結び予約制乗り合いタクシー</li> <li>・各自宅から芽室町市街地の目的地まで送迎</li> <li>・１日８便、４往復運行。片道の利用も可能</li> </ul> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・このような取り組み実績を活かしながら、今後の実証運行を踏まえ、農村部における新たな移動手段を検討します。</li> </ul>  <p style="text-align: center;">（めむろコミ☆タク 実証運行時）</p>
実施エリア	芽室町農村エリア
主な実施主体	芽室町・芽室町地域公共交通活性化協議会・公共交通事業者

■方針２：多くの人が公共交通を利用しやすい環境づくり

施策	⑤市街地内の移動利便性の向上のための新たな施策検討
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地内の移動利便性を向上するための新たな施策を検討します。</li> </ul>
施策実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、市街地内においては「じゃがバス」が運行され、町民の移動手段を確保していますが、一方方向の循環便であるがゆえに、「逆回り便があると便利」、「丁度良い時間の帰り便がなく、行きしか使えない」といった利用者の意見が寄せられています。</li> <li>・このような意見を踏まえ、市街地内における移動利便性や運行効率を高めるため、「デマンド化（乗合型タクシー等）」について検討します。また、じゃがバスの運行を補完するため、往路にじゃがバスを利用された方を対象に復路のタクシー運賃の助成など、じゃがバスとタクシーの連携による新たな方策を検討します。</li> </ul>
実施エリア	芽室町市街地エリア
主な実施主体	芽室町・芽室町地域公共交通活性化協議会・公共交通事業者

施策	⑥多様かつ多面的な情報発信の推進
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進に向け、多様な媒体を活用した情報発信を進めます。</li> </ul>
施策実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・芽室町の広報誌「すまいる」やホットボイス、インターネット・SNS等、多様な媒体を活用し、関連情報の発信を行っていきます。情報発信にあたっては、単なる移動手段確保といった側面にとどまらず、まちづくりや地域振興の観点から取り組んでいきます。</li> </ul> <p>○公共交通に関する総合的な情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「じゃがバス」や路線バス、JR、タクシー等の公共交通及び町で実施している公共交通施策に関し、運行路線や時刻・運賃、相互乗継、利用方法、運行予約先などの情報を一元的に発信するパンフレットやポータルサイト等の作成を検討します。</li> <li>・現行の「じゃがバス」の路線図については、運行の経路や順番をわかりやすく示すため、路線を色分けするなど見直しを行います。路線図・時刻表は、町民に配布するとともに公共施設をはじめとして町内各所に広く設置します。また、利用者個人の乗降パターンにあわせた時刻表「わたしの時刻表」も継続していきます。</li> </ul> <p>○じゃがバスを活用した情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・より身近な交通手段としての「じゃがバス」の特性を活かし、車内の情報発信媒体「動くすまいるボード」を今後とも継続し、公共交通に関する情報のほか、各種行事やイベント等行政情報の発信を行っていきます。</li> <li>・また、行政情報のみならず、地域のサークル活動やイベント情報など地域コミュニティの活性化に向けた情報発信媒体としても活用するとともに、今後は、町の魅力を発信していき観光振興にも資する活用も検討します。</li> </ul> <div data-bbox="638 1350 1129 1722" data-label="Image"> </div> <p>(芽室町コミュニティバス じゃがバス)</p>
実施エリア	芽室町全域
主な実施主体	芽室町・芽室町地域公共交通活性化協議会・町内関連団体

施策	⑦新技術の活用による公共交通のさらなる利便性の向上
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地内や農村部における移動の利便性向上に向け、新技術を導入した新たな施策展開を検討します。</li> </ul>
施策実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内の公共交通機関の利用しやすさを高めていくため、D X等の新技術も取り入れながら、新たな施策を検討していきます。</li> <li>・施策検討においては、まずは「じゃがバス」への導入に向けて、マイナンバーカードとの連携や IC カードやキャッシュレス決済といったD X技術の活用可能性を検討し、実証運行等を経て実現化に結び付けていきます。</li> <li>・その実績をもとにし、「じゃがバス」と路線バスとの乗継時におけるデジタル乗車券の発行などの利便性向上方策を検討します。</li> <li>・また、利用実態に即した運行の効率化に向け、じゃがバスのドライブレコーダー画像のA I 解析等により、乗降実態やルート別の乗車需要の把握・データ化なども検討していきます。</li> </ul>
実施エリア	芽室町全域
主な実施主体	芽室町・芽室町地域公共交通活性化協議会・公共交通事業者



### ■方針３：多様な主体との協働・共創による取り組みの推進

施策	⑧利用者ニーズの継続的な把握
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>効果的かつ的確な施策展開に向けて、多様な媒体や機会を活用しながら、継続的に利用者ニーズを把握していきます。</li> </ul>
施策実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>広報誌すまいるやホットボイス、インターネット、SNSほか多様な媒体を活用するとともに、町内会や行政区等との意見交換会の開催などを通して、公共交通に関する町民ニーズを広く把握していきます。</li> <li>また、高校生がＪＲや路線バスの利用者層として大きいことから、芽室高等学校への通学手段や移動実態、公共交通への要望等を把握するための調査を検討します。</li> <li>芽室町の次世代を担う若年世代の意向把握のため、中学生、高校生等による公共交通利用促進ワークショップの開催や公共交通事業者との意見交換会など多様な機会を創出していくことを検討します。</li> </ul>
実施エリア	芽室町全域
主な実施主体	芽室町・芽室町地域公共交通活性化協議会・各種団体

施策	⑨地域・事業者ほか多面的かつ多分野にわたる協働・共創
<b>施策概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・より効果的な公共交通施策の展開に向け、公共交通事業者をはじめ多様な主体との連携を進めます。</li> <li>・広く公共交通に対する意識を深めてもらうため、地域との協働・共創の視点を持って進めます。</li> <li>・公共交通分野のみならず、まちづくりの視点において町の多分野にわたる施策との連携を図ります。</li> </ul>
<b>施策実施イメージ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通に係る施策の推進にあたっては、公共交通事業者はもとより、地域住民、商業者、ほか多様な主体の協働・共創のもとに進めていきます。</li> <li>・芽室町公共交通活性化協議会の開催を継続し、各関係者が抱えている課題の共有化を図り、解決に繋げていきます。</li> <li>・現在実施しているじゃがバスの各停留所における除雪ほか、地域と協働しながら公共交通を支える仕組みづくりを進めていきます。</li> <li>・芽室町役場が受け入れを行っている高校生のインターンシップとして、「じゃがバスの活性化」を題材とした取り組みを行っています。今後ともこれらを継続していくとともに、新たな連携方策等について検討していきます。</li> <li>・ゼロカーボンの推進や町内観光施設との連携など、公共交通分野のみならず、環境や観光など、まちづくり上の多様な分野との連携について検討を行います。</li> <li>・自家用有償運行等、地域公共交通を補完する取り組みを行う団体に対して、側面的支援を検討します。</li> </ul> <div data-bbox="427 1393 911 1711">  </div> <div data-bbox="919 1487 1295 1733"> <p>通学にも使えるじゃがバス</p> <p>①じゃがバスを利用する学生を増やす</p> <p>②アイデア</p> <p>・通学する人に運行開始時間を早める</p> <p>・バスを乗せて席を空けるのを促す</p> <p>・通学する人に学校からバスを降りてもらう</p> </div> <p>(高校生インターン中の様子と提案内容)</p>
<b>実施エリア</b>	芽室町全域
<b>主な実施主体</b>	芽室町・芽室町地域公共交通活性化協議会・各種団体等

施策	⑩公共交通の維持に向けたきっかけづくり
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の維持に向けたきっかけづくりとして、体験乗車会の開催など、公共交通の利用機会の創出を図ります。</li> </ul>
施策実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後さらなる高齢化が進行する中において、公共交通の社会的役割は、より一層重要性が高まっていきます。</li> <li>・自家用運転から少しでも公共交通への利用転換を図るために、まず利用してもらう機会の創出が必要であり、公共交通に関連する出前講座やバスの体験乗車会の実施などを検討します。</li> <li>・町内で実施されるイベント時に、臨時バスの運行し公共交通機関の利用を呼び掛けるなど、利用機会の創出を図ります。</li> </ul> <div data-bbox="598 734 1088 1435"> <p><b>落語イベント(令和5年2月22日実施)</b></p> </div>
実施エリア	芽室町全域
主な実施主体	芽室町・芽室町地域公共交通活性化協議会・町民ほか全般

また、各施策の推進にあたっては、次のような事項にも留意しながら進めていきます。

### 【都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項】

芽室町では、令和2年3月に「芽室町立地適正化計画」の策定が行われており、この中で、「公共交通利用促進策」として、以下のような方向性が定められています。

#### ■「芽室町立地適正化計画」における「公共交通利用促進策」

本町では、JR根室本線、路線バス、都市間バス、タクシー、スクールバス（混乗）、コミュニティバスが公共交通としての役割を担っています。

現在運行している町内市街地を網羅しているコミュニティバスの一層の充実を図るとともに、芽室町地域公共交通総合連携計画における取組と連携を図りながら、高齢化社会に対応した日常生活・活動を支える足として、より利便性の高い環境を確保する必要があります。

また、交通分野の課題にとどまらず、居住誘導区域の利便性確保、まちづくり等の様々な分野での効果を向上し、芽室町における持続可能な公共交通ネットワーク形成を進めるため、公共交通網形成計画策定について検討します。

「芽室町地域公共交通計画」においては、上記の位置づけを踏まえ、立地適正化計画の連携に配慮しながら、利便性の高い市街地環境の形成に向けた施策展開を図っていきます。

### 【観光の振興に関する施策との連携に関する事項】

芽室町は「日高山脈襟裳国定公園」を擁しており、当該公園の国立公園化による、芽室町内においても、新たな観光需要の創出が期待されます。

このような中、今後の公共交通施策の検討にあたっては、観光振興との連携にも配慮していきます。

#### ■日高山脈襟裳国定公園の位置



資料：北海道環境生活部 HP より

## 【資金の確保に関する事項】

「芽室町コミュニティバス（じゃがバス）」については、運行経費の削減に努めながら、継続的な「地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金（フィーダー補助金）」の活用及び町の予算確保により、その資金を担保していきます

あわせて、そのほかの公共交通施策の推進にあたっても、補助金等を効果的に活用しながら、円滑かつ効率的な展開を図っていきます。

### ■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	終点	事業許可区分	運行態様	事業主体	補助事業の活用
十勝バス芽室線	帯広駅	芽室駅	4条乗合	路線運行	交通事業者	幹線補助
芽室町コミュニティバス「じゃがバス」	芽室町市街地内		4条乗合	区域	芽室町公共交通活性化協議会（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助 デマンド交通実施の際は車両購入費補助の活用を見込む

## 【地域旅客サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項】

芽室町における公共交通サービスの持続的な提供の確保に向けては、運行資金面のみならず、D X等の新技術の導入による効率化、また、公共交通の担い手であるドライバーの継続的な確保への対応にあわせ、今後の公共交通の重要性についてのより一層の普及啓発の推進なども含め、多面的な側面から関連する取り組みを進めていきます。

なお、前段にて設定を行った各目標については、相互に関連性を有するものであることから、各施策の推進にあたっては本計画の全体像を俯瞰し総合的かつ複合的な視点を持って進めてきます。

### ■本計画における方針・施策と目標との関連性

方針	施策	目標							
		①じゃがバス乗車人員	②じゃがバスの経費	③じゃがバス回数券	④無料乗車券	⑤タクシー運賃助成	⑥わたしの時刻表	⑦バス停除雪	⑧十勝バスの経費
1) 町民の快適かつ安全・安心な生活のサポート	①「じゃがバス」の運行継続と利便性向上施策の検討	◎	◎	◎	◎		○		
	②農村部高齢者交通確保対策（タクシー運賃助成）の継続					◎			
	③スクールバスにおける混乗利用の継続					○			
	④農村部から市街地への移動利便性向上施策の継続的な検討					◎			
2) 多くの人が公共交通を利用しやすい環境づくり	⑤市街地内の移動利便性の向上のための新たな施策検討	○				○			
	⑥多様かつ多面的な情報発信の推進	○	○	○	○	○	◎	○	○
	⑦新技術の活用による公共交通のさらなる利便性の向上	○	○	○	○	○	○		○
3) 多様な主体との協働・共創による取り組みの推進	⑧利用者ニーズの継続的な把握	○				○			◎
	⑨地域・事業者ほか多面的かつ多分野にわたる協働・共創					○		◎	◎
	⑩公共交通の維持に向けたきかけづくり	○				○			◎

◎: 主要な対応 ○: そのほか関連事項

## 5-5 実施スケジュール

各施策に推進に向けたスケジュールを以下に整理します。

### ■各施策の推進に向けたスケジュール

方針	施策	年次					備考
		R6	R7	R8	R9	R10	
1) 町民の快適かつ安全・安心な生活のサポート	①「じゃがバス」の運行継続と利便性向上施策の検討	継続運行・割引制度等の継続 運行経路ほか利便性向上施策の検討・実施					
	②農村部高齢者交通確保対策(タクシー運賃助成)の継続	継続実施					
	③スクールバスにおける混乗利用の継続	継続実施					
	④農村部から市街地への移動利便性向上施策の継続的な検討	検討・調査・実証実験など 新たな取組実施					
2) 多くの人が公共交通を利用しやすい環境づくり	⑤市街地内の移動利便性の向上のための新たな施策検討	検討・調査・実証実験など 新たな取組実施					
	⑥多様かつ多面的な情報発信の推進	継続的な情報発信					
	⑦新技術の活用による公共交通のさらなる利便性の向上	検討・調査・実証実験など 新たな取組実施					
3) 多様な主体との協働・共創による取り組みの推進	⑧利用者ニーズの継続的な把握	継続的なニーズ把握					
	⑨地域・事業者ほか多面的かつ多分野にわたる協働・共創	多面的な協働・共創の継続					
	⑩公共交通の維持に向けたきっかけづくり	公共交通における継続的な利用機会の創出					



## 第6章 計画の推進に向けて

### 6-1 目標達成に向けた各主体の役割・取り組み

芽室町の地域公共交通計画の推進に向けては、関係する各主体が目標達成に向けてそれぞれの役割を担っていくことが必要といえます。

各主体における主な役割や必要となる取り組みについて以下にまとめます。

#### ○芽室町

- ・財政状況を勘案しつつ、町民の移動ニーズに対応できるよう、将来にわたる持続的かつ効果的な公共交通体系の構築を進めていくことが求められます。
- ・また、公共交通の重要性や役割について、町民の理解促進を図っていくとともに、その利用を促していきます。

#### ○交通事業者

- ・安全で質の高いサービスの提供を行うとともに、持続可能な経営に向けた事業者間の連携やドライバーほか担い手・人材確保などを進めていくことが求められます。

#### ○町民ほか一般

- ・地域における公共交通の重要性の理解促進が求められます。

### 6-2 計画の達成状況の評価

事業の実施にあたっては、社会環境や町民のニーズの変化等にあわせて、事業内容を適宜改善していくことが必要となります。

このため、定期的に計画の実施状況や効果を検証し、必要に応じて見直しを行うPDCAサイクルを機能させながら推進していきます。

効果の検証にあたっては、交通事業者や住民代表のほか関係機関で構成される「芽室町地域公共交通活性化協議会」により実施します。毎年フォローアップを行い、計画が着実に実行されているかを検証しながら推進していきます。

#### ■PDCA サイクルのイメージ



## 資料編



## 1. 芽室町地域公共交通活性化協議会

表 芽室町地域公共交通活性化協議会の構成委員

	区分	組織
1	町	芽室町
2	公共交通事業者	十勝バス株式会社
3		こばと交通
4		かしわ交通
5		十勝地区バス労働組合連合会
6	住民・利用者代表	芽室町商工会
7		芽室町農業協同組合
8		芽室消費者協会
9		芽室町市街地町内会連合会
10		芽室町民生委員児童委員協議会
11		育児ネットめむろ
12	運輸局	北海道運輸局帯広運輸支局
13	警察署	帯広警察署
14	道路管理者	十勝総合振興局帯広建設管理部事業室事業課
15	北海道	十勝総合振興局地方創生部地域政策課

## 2. 公共交通に関する芽室町民アンケート調査 調査結果

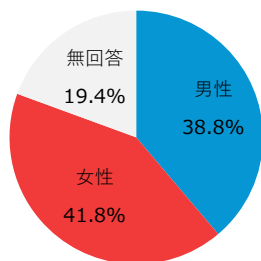
### 問1 回答者属性

#### (1) 性別・年齢

##### ■性別

①男性 ②女性 ③答えたくない

・「女性」(41.8%)の方が割合は高く、「男性」は(38.8%)となっています。



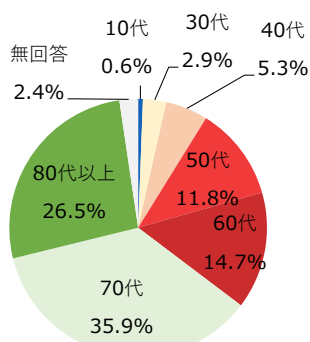
選択肢	回答数	割合
男性	66	38.8%
女性	71	41.8%
答えたくない	0	0.0%
無回答	33	19.4%
合計	170	100.0%

##### ■年齢

N=170

①10代 ②20代 ③30代 ④40代  
⑤50代 ⑥60代 ⑦70代 ⑧80代以上

・最も割合が高いのは「70代」(35.9%)であり、次いで「80代以上」(26.5%)となっています。



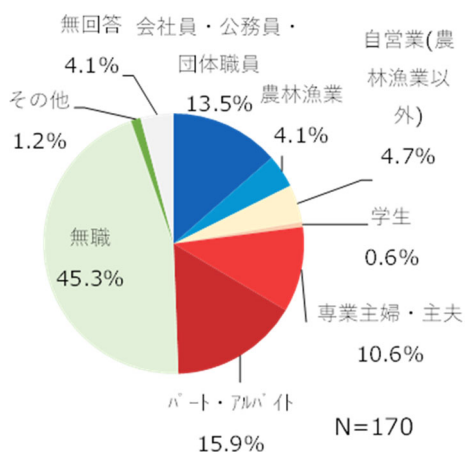
N=170

選択肢	回答数	割合
10代	1	0.6%
20代	0	0.0%
30代	5	2.9%
40代	9	5.3%
50代	20	11.8%
60代	25	14.7%
70代	61	35.9%
80歳以上	45	26.5%
無回答	4	2.4%
合計	170	100.0%

#### (2) 職業

①会社員・公務員・団体職員 ②農林漁業 ③自営業(農林漁業以外)  
④学生 ⑤専業主婦・主夫 ⑥パート・アルバイト ⑦無職  
⑧その他 ( )

・最も割合が高いのは「無職」(45.3%)であり、次いで「パート・アルバイト」(15.9%)となっています。



N=170

選択肢	回答数	割合
会社員・公務員・団体職員	23	13.5%
農林漁業	7	4.1%
自営業(農林漁業以外)	8	4.7%
学生	1	0.6%
専業主婦・主夫	18	10.6%
パート・アルバイト	27	15.9%
無職	77	45.3%
その他	2	1.2%
無回答	7	4.1%
合計	170	100.0%

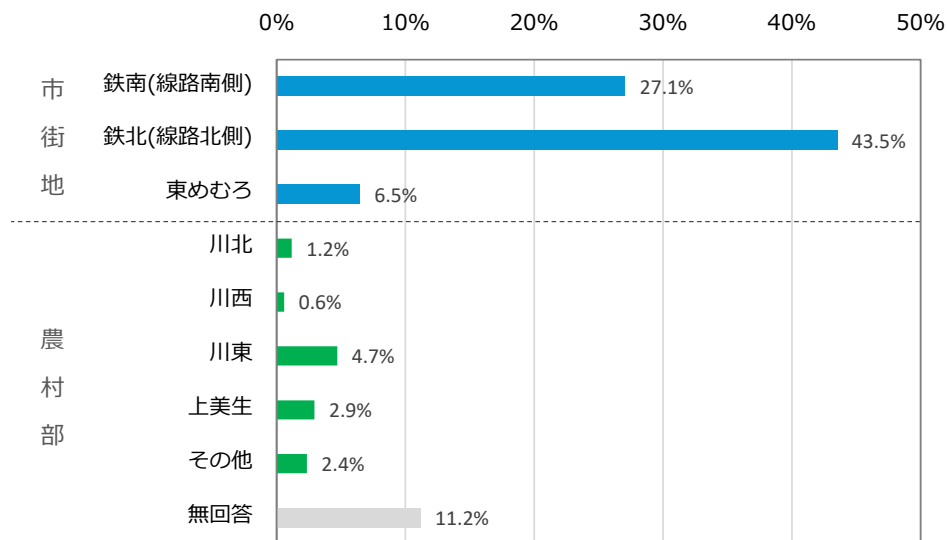
#### その他の内容

・シニアワークセンター

### (3) 居住地区

- 市街地の方： ①鉄南(線路南側) ②鉄北(線路北側) ③東めむろ  
 ■農村部の方： ④川北 ⑤川西 ⑥川東 ⑦上美生  
 ⑧そのほか ( )

・最も割合が高いのは「鉄北(線路北側)」(43.5%)であり、次いで「鉄南(線路南側)」(27.1%)となっています。



N=170

選択肢	回答数	割合
鉄南(線路南側)	46	27.1%
鉄北(線路北側)	74	43.5%
東めむろ	11	6.5%
川北	2	1.2%
川西	1	0.6%
川東	8	4.7%
上美生	5	2.9%
その他	4	2.4%
無回答	19	11.2%
合計	170	100.0%

その他の内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>・青葉西</li> <li>・西地区</li> <li>・川南</li> <li>・何川を基準にしているのかわかりません。</li> </ul>

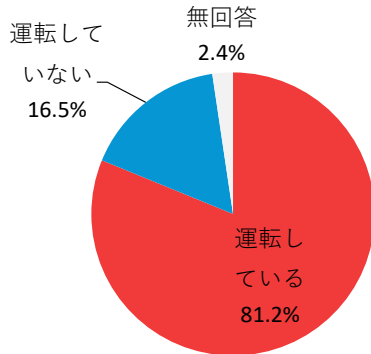
## 問2 自動車の利用について

### 1) 運転の有無

#### ①運転している

#### ②運転していない

・「運転している」(81.2%)の方が割合は高く、「運転していない」は(16.5%)となっています。



選択肢	回答数	割合
運転している	138	81.2%
運転していない	28	16.5%
無回答	4	2.4%
合計	170	100.0%

N=170

#### ①運転している

### 2) 運転の予定

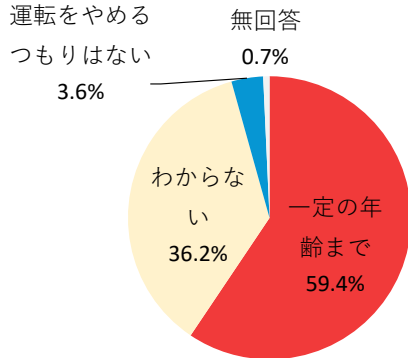
#### ①

#### 歳くらいまで

#### ②わからない

#### ③運転をやめるつもりはない

・最も割合が高いのは「一定の年齢まで」(59.4%)であり、次いで「わからない」(36.2%)となっています。運転をやめるつもりはない

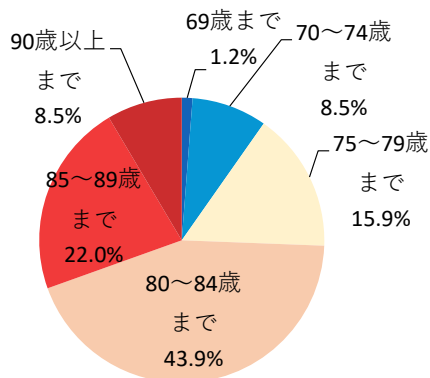


選択肢	回答数	割合
一定の年齢まで	82	59.4%
わからない	50	36.2%
運転をやめるつもりはない	5	3.6%
無回答	1	0.7%
合計	138	100.0%

N=138

### ○何歳まで運転するか

・最も割合が高いのは「80～84歳まで」(43.9%)であり、次いで「85～89歳まで」(22.0%)となっています。



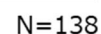
選択肢	回答数	割合
69歳まで	1	1.2%
70～74歳まで	7	8.5%
75～79歳まで	13	15.9%
80～84歳まで	36	43.9%
85～89歳まで	18	22.0%
90歳以上まで	7	8.5%
無回答	0	0.0%
合計	82	100.0%

N=82



①バスを利用する      ②タクシーを利用する      ③家族に送迎してもらう  
④知人に送迎してもらう      ⑤外出先を変える      ⑥外出回数を減らす  
⑦車がなくても暮らせる地域に移住する  
⑧その他（ ）

※複数回答可のため、数値は選択率  
数値の合計は100%とならない



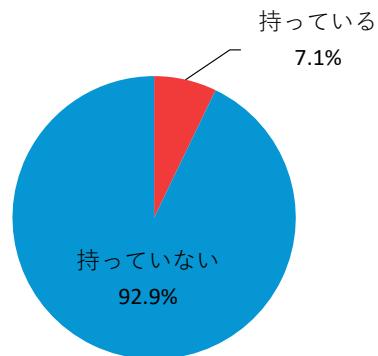
その他の内容	
・ JR（汽車）	4 人
・ 徒歩	3 人
・ 自転車	3 人

## ②運転していない

### 1) 免許証の有無

①持っている ②持っていない

・「持っていない」(92.9%)の方が割合は高く、「持っている」は(7.1%)となっています。



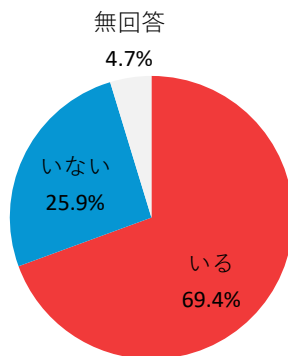
選択肢	回答数	割合
持っている	2	7.1%
持っていない	26	92.9%
無回答	0	0.0%
合計	28	100.0%

N=28

### 2) 家族の運転の有無

①いる ②いない

・「いる」(69.4%)の方が割合は高く、「いない」は(25.9%)となっています。

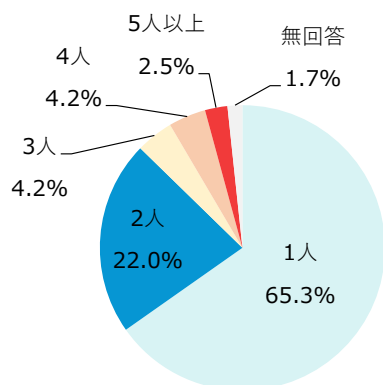


選択肢	回答数	割合
いる	118	69.4%
いない	44	25.9%
無回答	8	4.7%
合計	170	100.0%

N=170

### ○何人いるか

・最も割合が高いのは「1人」(65.3%)であり、次いで「2人」(22.0%)となっています。



選択肢	回答数	割合
1人	77	65.3%
2人	26	22.0%
3人	5	4.2%
4人	5	4.2%
5人以上	3	2.5%
無回答	2	1.7%
合計	118	100.0%

N=118

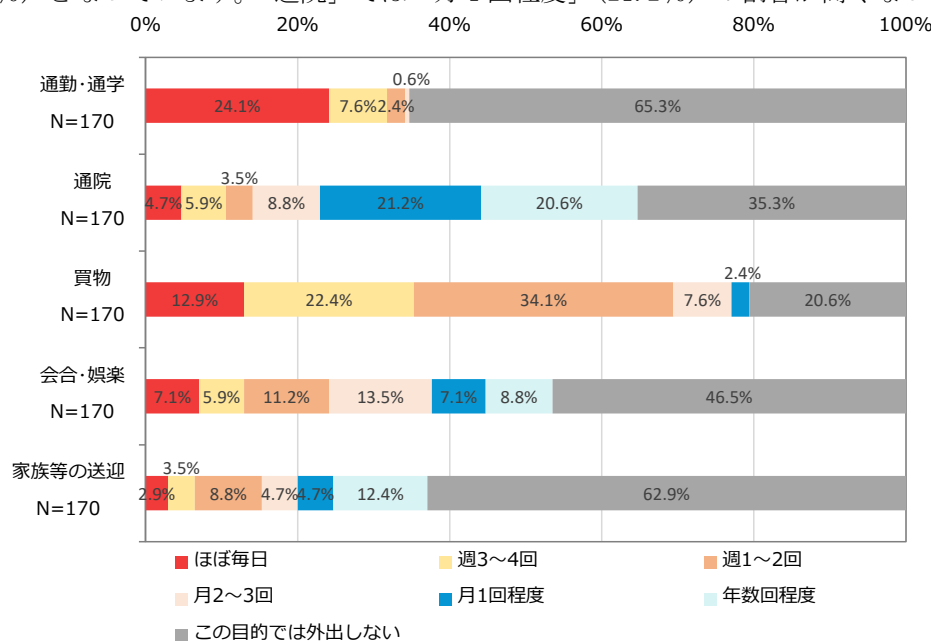
### 問3 交通手段について

(1) 通勤・通学 (2) 通院 (3) 買物 (4) 会合・娯楽 (5) 家族等の送迎

回数・行先 交通手段	ア. 外出する回数	イ. 主な行き先	ウ. 主な交通手段
	① ほぼ毎日 ② 週3～4回 ③ 週1～2回程度 ④ 月2～3回程度 ⑤ 月1回程度 ⑥ 年数回程度 ⑦ この目的では外出しない	① 芽室町内 ② 帯広市 ③ その他	① 徒歩 ② 自転車・バイク ③ 十勝バス ④ じゃがバス ⑤ JR ⑥ タクシー・ハイヤー ⑦ 車を自分で運転 ⑧ 家族・知人等に送迎 ⑨ その他

#### ア. 外出頻度

・最も割合が高いのは「週1～2回程度/買物」(34.1%)であり、次いで「ほぼ毎日/通勤・通学」(24.1%)となっています。「通院」では「月1回程度」(21.2%)の割合が高くなっています。



※外出する回数の未記入は、「⑦この目的では外出しない」に分類（以下同様）

#### 【回答数（人）】

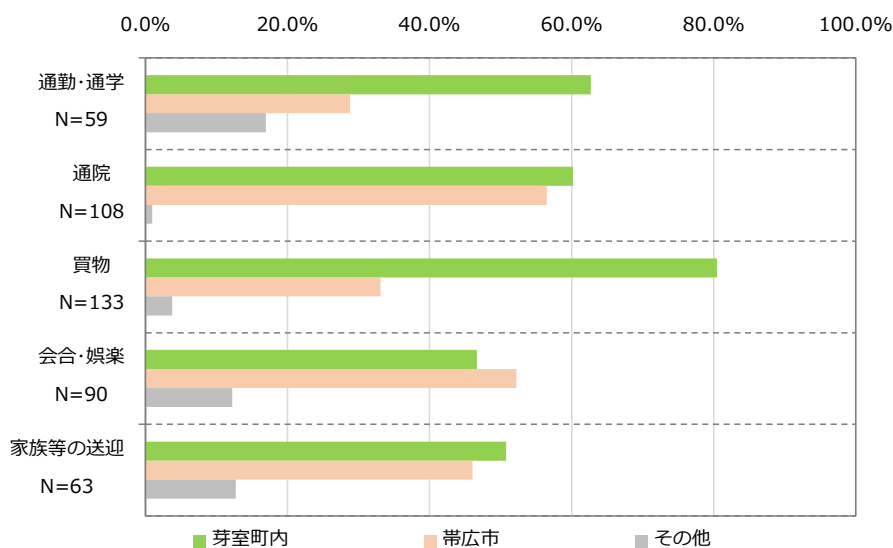
選択肢	通勤・通学	通院	買物	会合・娯楽	家族等の送迎	外出先不明
ほぼ毎日	41	8	22	12	5	4
週3～4回	13	10	38	10	6	5
週1～2回	4	6	58	19	15	4
月2～3回	1	15	13	23	8	2
月1回程度	0	36	4	12	8	0
年数回程度	0	35	0	15	21	0
この目的では外出しない	111	60	35	79	107	155
合計	170	170	170	170	170	170

#### 【割合】

選択肢	通勤・通学	通院	買物	会合・娯楽	家族等の送迎	外出先不明
ほぼ毎日	24.1%	4.7%	12.9%	7.1%	2.9%	2.4%
週3～4回	7.6%	5.9%	22.4%	5.9%	3.5%	2.9%
週1～2回	2.4%	3.5%	34.1%	11.2%	8.8%	2.4%
月2～3回	0.6%	8.8%	7.6%	13.5%	4.7%	1.2%
月1回程度	0.0%	21.2%	2.4%	7.1%	4.7%	0.0%
年数回程度	0.0%	20.6%	0.0%	8.8%	12.4%	0.0%
この目的では外出しない	65.3%	35.3%	20.6%	46.5%	62.9%	91.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

## イ. 外出先

- 芽室町内で最も割合が高いのは「買物」(80.5%)であり、次いで「通勤・通学」(62.7%)となっています。帯広市では「通院」(56.5%)、「会合・娯楽」(52.2%)の順で割合が高くなっています。



### 【回答数（人）】

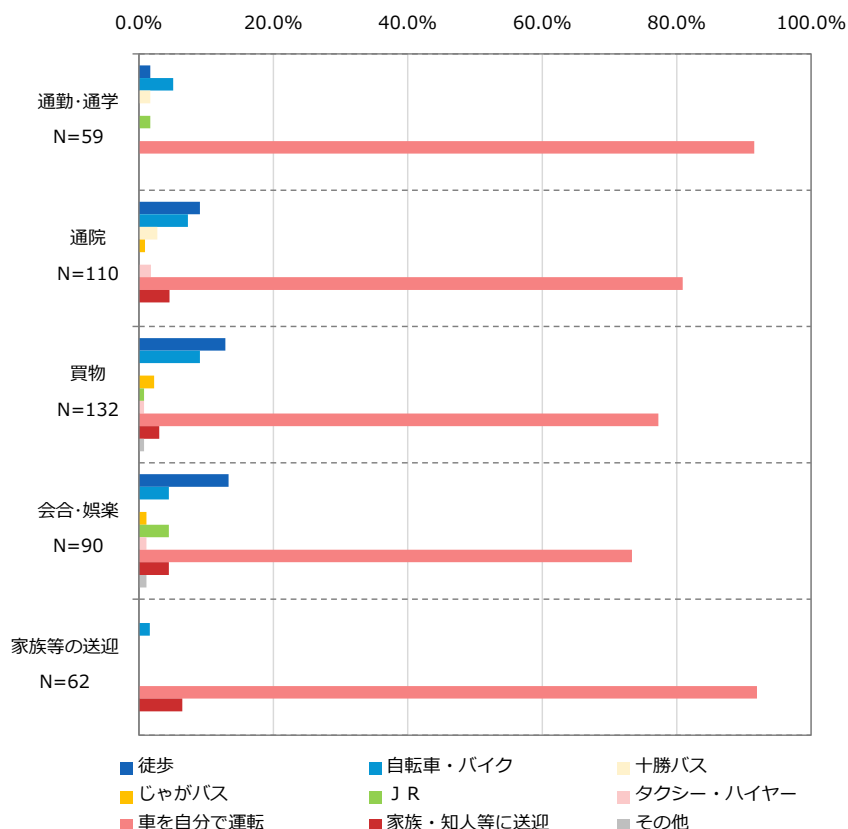
選択肢	通勤・通学	通院	買物	会合・娯楽	家族等の送迎	外出先不明
芽室町内	37	65	107	42	32	9
帯広市	17	61	44	47	29	6
その他	10	1	5	11	8	1
有効回答者数	59	108	133	90	63	15

### 【割合】

選択肢	通勤・通学	通院	買物	会合・娯楽	家族等の送迎	外出先不明
芽室町内	62.7%	60.2%	80.5%	46.7%	50.8%	60.0%
帯広市	28.8%	56.5%	33.1%	52.2%	46.0%	40.0%
その他	16.9%	0.9%	3.8%	12.2%	12.7%	6.7%

## ウ. 交通手段

- ・最も割合が高いのは「車を自分で運転」で、目的としては「家族等の送迎」(91.9%)、次いで「通勤・通学」(91.5%)の割合が高くなっています。



### 【回答数 (人)】

選択肢	通勤・通学	通院	買物	会合・娯楽	家族等の送迎	外出先不明
徒歩	1	10	17	12	0	2
自転車・バイク	3	8	12	4	1	2
十勝バス	1	3	0	0	0	1
じゃがバス	0	1	3	1	0	1
J R	1	0	1	4	0	1
タクシー・ハイヤー	0	2	1	1	0	1
車を自分で運転	54	89	102	66	57	8
家族・知人等に送迎	0	5	4	4	4	3
その他	0	0	1	1	0	0
有効回答者数	59	110	132	90	62	14
無回答	0	0	3	1	1	1

### 【割合】

選択肢	通勤・通学	通院	買物	会合・娯楽	家族等の送迎	外出先不明
徒歩	1.7%	9.1%	12.9%	13.3%	0.0%	14.3%
自転車・バイク	5.1%	7.3%	9.1%	4.4%	1.6%	14.3%
十勝バス	1.7%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%
じゃがバス	0.0%	0.9%	2.3%	1.1%	0.0%	7.1%
J R	1.7%	0.0%	0.8%	4.4%	0.0%	7.1%
タクシー・ハイヤー	0.0%	1.8%	0.8%	1.1%	0.0%	7.1%
車を自分で運転	91.5%	80.9%	77.3%	73.3%	91.9%	57.1%
家族・知人等に送迎	0.0%	4.5%	3.0%	4.4%	6.5%	21.4%
その他	0.0%	0.0%	0.8%	1.1%	0.0%	0.0%

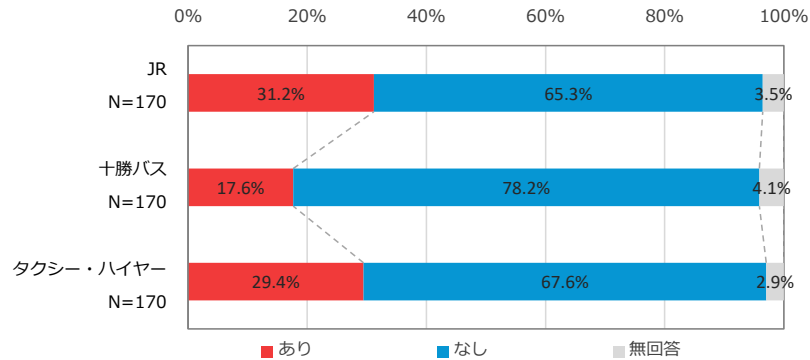
#### 問4 最近1年間での利用の頻度

##### ■最近1年間の利用

①あり 頻度 : ①ほぼ毎日 ②週3～4回 ③週1～2回 ④月2～3回  
⑤月1回程度 ⑥年数回程度

②なし

・利用「あり」で最も割合が高いのは「JR」(31.2%)で、利用「なし」では「十勝バス」(78.2%)の割合が高くなっています。



##### 【回答数（人）】

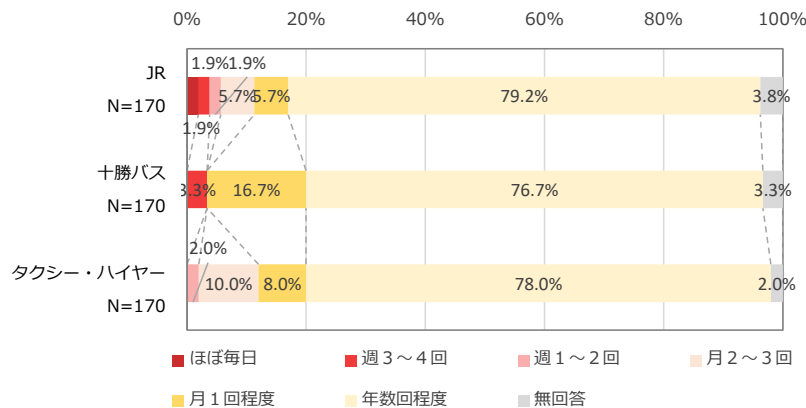
選択肢	JR	十勝バス	タクシー・ハイヤー
あり	53	30	50
なし	111	133	115
無回答	6	7	5
合計	170	170	170

##### 【割合】

選択肢	JR	十勝バス	タクシー・ハイヤー
あり	31.2%	17.6%	29.4%
なし	65.3%	78.2%	67.6%
無回答	3.5%	4.1%	2.9%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

##### ・利用頻度

・最も割合が高いのは「年数回程度/JR」(79.2%)となっています。「月1回程度」では「十勝バス」(16.7%)の割合が高くなっています。



##### 【回答数（人）】【割合】

選択肢	JR	十勝バス	タクシー・ハイヤー
ほぼ毎日	1	0	0
週3～4回	1	1	0
週1～2回	1	0	1
月2～3回	3	0	5
月1回程度	3	5	4
年数回程度	42	23	39
無回答	2	1	1
合計	53	30	50

##### 【割合】

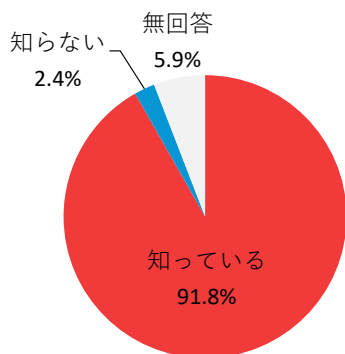
選択肢	JR	十勝バス	タクシー・ハイヤー
ほぼ毎日	1.9%	0.0%	0.0%
週3～4回	1.9%	3.3%	0.0%
週1～2回	1.9%	0.0%	2.0%
月2～3回	5.7%	0.0%	10.0%
月1回程度	5.7%	16.7%	8.0%
年数回程度	79.2%	76.7%	78.0%
無回答	3.8%	3.3%	2.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

## 問5 「芽室町コミュニティバス『じゃがバス』」の利用状況

### (1) 『じゃがバス』の認知状況

①知っている（最寄りのバス停： ） ②知らない

・「知っている」(91.8%)の方が割合は高く、「知らない」は(2.4%)となっています。



N=170

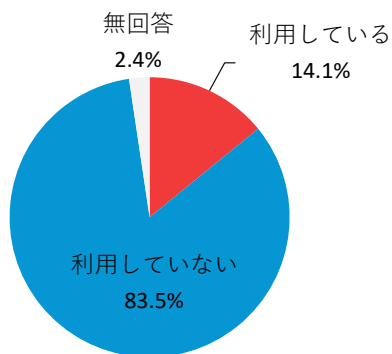
○最寄りのバス停で回答のあったもの

ダイイチ前(7件)／芽室駅・公立芽室病院前(各4件)／郵便局前(ながお内科前)・本通南2丁目(各3件)／大和福祉会館前・芽室高校前・東10条7丁目(各2件)／役場前・東めむろ2条南1丁目・東3条南4丁目・東1条南7丁目・東1条南3丁目・ピウカ公園前・西2条南2丁目・西2条7丁目・大成駅・浄水場前・健康プラザ前・りらく前・みのり一む前・芽室幼稚園・東7条8丁目・西1条6丁目・総合体育館(各1件)

### (2) 『じゃがバス』の利用状況

①利用している ②利用していない

・「利用していない」(83.5%)の方が割合は高く、「利用している」は(14.1%)となっています。

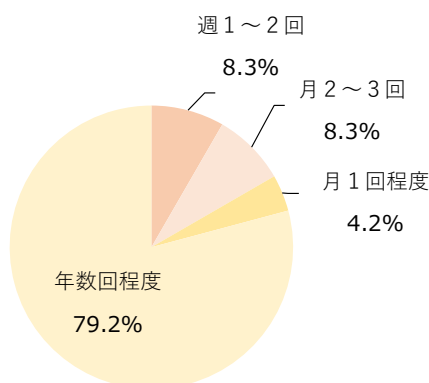


N=170

#### ①利用している：利用頻度

①ほぼ毎日 ②週3～4回 ③週1～2回程度  
④月2～3回程度 ⑤月1回程度 ⑥年数回程度

・最も割合が高いのは「年数回程度」(79.2%)となっています。次いで「週1～2回」(8.3%)、「月2～3回」(8.3%)の割合が高くなっています。



N=24



①普段は自動車で移動している      ②行きたい場所を通っていない  
③最寄りのバス停からの発車時刻が合わない  
④目的地での帰りのバスまでの待ち時間が長い  
⑤路線がわかりづらい      ⑥停留所が多く目的地まで時間を要する  
⑦料金が安い                  ⑧近くにバス停がない  
⑨その他（                                  ）

- 
- | 理由                   | 割合    |
|----------------------|-------|
| 普段は自動車移動している         | 81.7% |
| 行きたい場所を通っていない        | 5.6%  |
| 最寄りのバス停からの発車時刻が合わない  | 7.0%  |
| 目的地での帰りのバスまでの待ち時間が長い | 6.3%  |
| 路線がわかりづらい            | 5.6%  |
| 停留所が多く目的地まで時間を要する    | 7.0%  |
| 料金が安い                | 0.0%  |
| 近くにバス停がない            | 9.2%  |
| その他                  | 8.5%  |

N=142

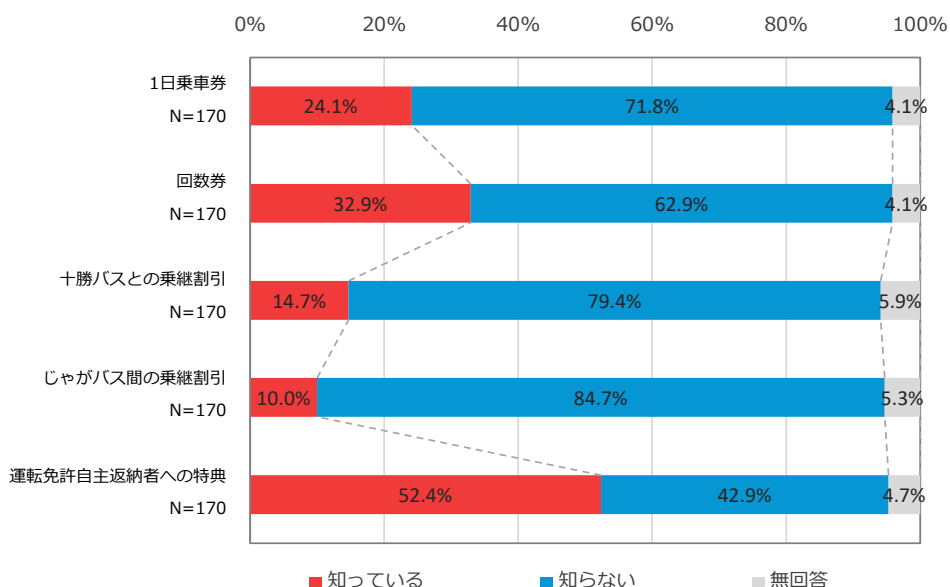
選択肢	回答数	選択率
普段は自動車で移動している	116	81.7%
行きたい場所を通っていない	8	5.6%
最寄りのバス停からの発車時刻が合わない	10	7.0%
目的地での帰りのバスまでの待ち時間が長い	9	6.3%
路線がわかりづらい	8	5.6%
停留所が多く目的地まで時間を要する	10	7.0%
料金が高い	0	0.0%
近くにバス停がない	13	9.2%
その他	12	8.5%
無回答	6	4.2%
有効回答者数	142	-

- ・利用する必要がない。
- ・目的地のほとんどが徒歩・自転車。
- ・待ち時間を考えると自家用車となる。
- ・自転車
- ・上美生なので利用したことはないです。
- ・足腰が弱くなり、乗り降りが大変なので。
- ・主人の車
- ・自転車を利用
- ・徒歩
- ・行く場所に行けない。
- ・茅室町内での移動は自転車や徒歩で移動する。

### (3) 『じゃがバス』の割引制度等取り組みについて

名称	概要	周知の状況
1日乗車券	1日 300 円で乗り放題	①知っている ②知らない
回数券	11 回分で 1 回分お得	①知っている ②知らない
十勝バスとの乗継割引	十勝バス⇄じゃがバスの乗継にて、割引運賃を適用	①知っている ②知らない
じゃがバス間の乗継割引	目的地に行く際、一旦下車後、次の便に乗り換える場合、割引運賃を適用	①知っている ②知らない
運転免許自主返納者への特典	役場で手続きした方への、1 年間無料乗車券を発行	①知っている ②知らない

- ・「知っている」の割合が最も高かったのは「運転免許自主返納者への特典」（52.4%）となっています。「知らない」の割合が最も高かったのは「じゃがバス間の乗継割引」（84.7%）であり、全体として「知らない」の割合が高い結果となっています。



#### 【回答数（人）】

選択肢	1日乗車券	回数券	十勝バスとの乗継割引	じゃがバス間の乗継割引	運転免許自主返納者への特典
知っている	41	56	25	17	89
知らない	122	107	135	144	73
無回答	7	7	10	9	8
合計	170	170	170	170	170

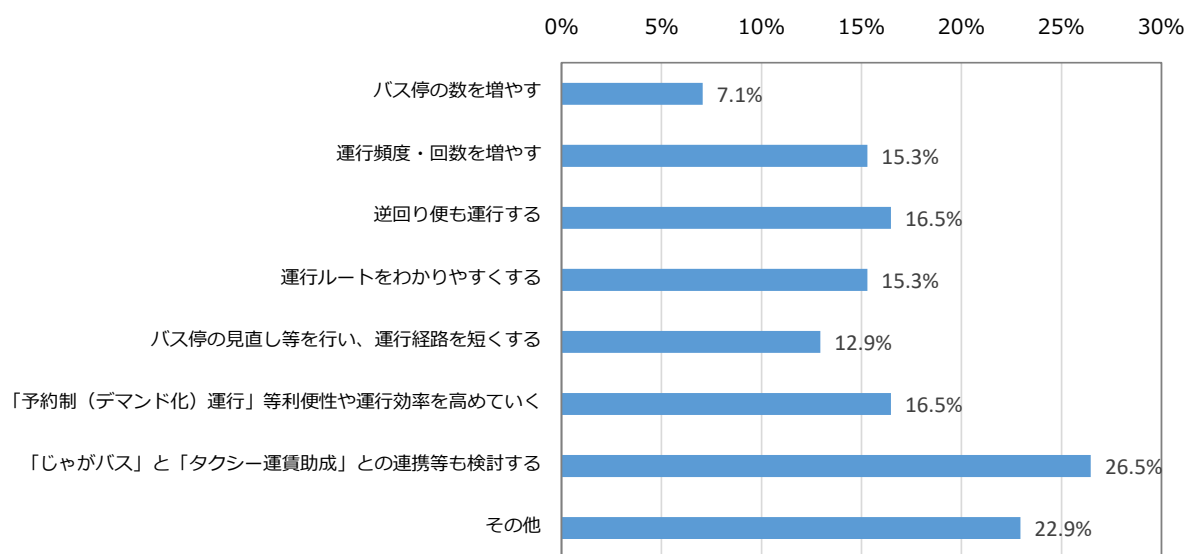
#### 【割合】

選択肢	1日乗車券	回数券	十勝バスとの乗継割引	じゃがバス間の乗継割引	運転免許自主返納者への特典
知っている	24.1%	32.9%	14.7%	10.0%	52.4%
知らない	71.8%	62.9%	79.4%	84.7%	42.9%
無回答	4.1%	4.1%	5.9%	5.3%	4.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

## 問6 『じゃがバス』についての要望

- ①バス停の数を増やす
- ②運行頻度・回数を増やす
- ③逆回り便も運行する
- ④運行ルートをわかりやすくする
- ⑤利用の少ないバス停の見直し等を行い、運行経路を短くする
- ⑥あらかじめ予約があったバス停のみに停車する「予約制（デマンド化）運行」等も検討し、利便性や運行効率を高めていく
- ⑦往路・復路の利便性をより良くするため、「じゃがバス」と「タクシー運賃助成」との連携等も検討する
- ⑧その他（ ）

・最も割合が高いのは「じゃがバス」と「タクシー運賃助成」との連携等も検討する」（26.5%）であり、次いで「その他」（22.9%）の割合が高くなっています。



※複数回答可のため、数値は選択率

N=170

数値の合計は100%とならない

選択肢	回答数	選択率
バス停の数を増やす	12	7.1%
運行頻度・回数を増やす	26	15.3%
逆回り便も運行する	28	16.5%
運行ルートをわかりやすくする	26	15.3%
バス停の見直し等を行い、運行経路を短くする	22	12.9%
「予約制（デマンド化）運行」等利便性や運行効率を高めていく	28	16.5%
「じゃがバス」と「タクシー運賃助成」との連携等も検討する	45	26.5%
その他	39	22.9%
無回答	39	22.9%
有効回答者数	170	-

# ■じゃがバスについての要望 その他の内容

1	利用したことがないため、わからない。 →6 人
2	特になし →5 人
3	運行ルートが不便。一度駅まで行って違う路線に乗り換えるなど、行きたい場所は近いのに、じゃがバスを使うと杜串の倍以上時間がかかる。
4	運行ルートを循環にするのがいいと思います。
5	新嵐山へも行ってほしい。
6	運行路線でバス停でなくても乗降ができる。
7	バス停を廃止して自由にどこでも乗降できる。
8	予約のある箇所だけ行く。
9	上美生に運行してほしい。
10	バスは満車になっているとき、見たことない予約制にして小型にするほうがいい（8 人乗りくらい）。
11	まだ自分で車を運転して言うのでわからない。
12	どちらかと言えばタクシーを主に使うと思う
13	手を上げたら停まって乗ることができると良いですが、無理は承知しております。
14	新嵐山への運行も考えるべきでは。
15	日曜日は休みにしてほしいと思う。載ってる人をほとんど見たことがない。
16	利用者少ないと思う！
17	上美生へのアクセスが年間通して午前 2 回、午後 2 回の運行考えてほしいです。
18	運転できない人を思えば今後も継続してほしい。
19	ずっと続けてほしい。今はほとんど乗らないが年をとったら乗ると思う。なかったら困ります。
20	ほとんど利用していないので要望はわかりませんが、近々免許返納のつもりなので、今後は利用させていただきたいと思います。
21	農村部にも週に一度でも運行を希望。
22	駅前～ダイイチスーパーに行くときに時間（出発）が不明。わかりづらい。
23	一時間に 1 度バス停に来てほしい。
24	週 1 回くらいでもいいので、農村地域への運行を。
25	他町村へ行けない。
26	運行終了が早い
27	高齢者無料
28	予め指定した所でも停車していただけると、将来使い易いです。

## 問7 ジャガバスが予約制となった場合の利用意向

### ■予約方式ごとの利用意向

電話予約・利用前日 18 時まで受付

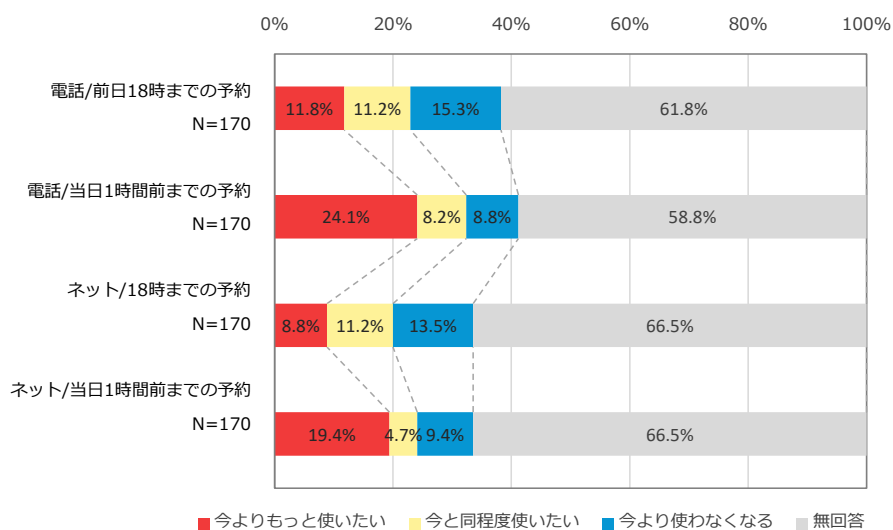
電話予約・利用当日 1 時間前まで受付

ネット予約・利用前日 18 時まで受付

ネット予約・利用当日 1 時間前まで受付

- ・今よりもっと使いたいと感じる
- ・今と同程度使いたいと感じる
- ・今より使わなくなると思われる

- ・「今よりもっと使いたい」では「電話/当日 1 時間前までの予約」(24.1%)、「今と同程度使いたい」では「電話/前日 18 時までの予約」「ネット/18 時までの予約」(11.2%)、「今より使わなくなる」では「電話/前日 18 時までの予約」(15.3%) の割合がそれぞれ高くなっています。



### 【回答数（人）】

選択肢	電話/前日18時までの予約	電話/当日1時間前までの予約	ネット/18時までの予約	ネット/当日1時間前までの予約
今よりもっと使いたい	20	41	15	33
今と同程度使いたい	19	14	19	8
今より使わなくなる	26	15	23	16
無回答	105	100	113	113
合計	170	170	170	170

### 【割合】

選択肢	電話/前日18時までの予約	電話/当日1時間前までの予約	ネット/18時までの予約	ネット/当日1時間前までの予約
今よりもっと使いたい	11.8%	24.1%	8.8%	19.4%
今と同程度使いたい	11.2%	8.2%	11.2%	4.7%
今より使わなくなる	15.3%	8.8%	13.5%	9.4%
無回答	61.8%	58.8%	66.5%	66.5%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

## ■利用意向の理由

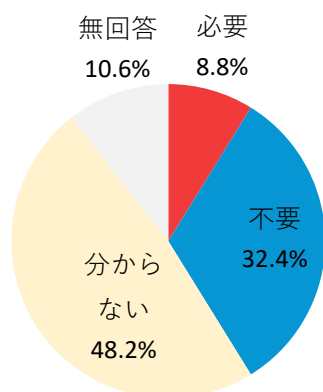
1	利用したことがなくわからない。
2	悪天候時、車を出せない時など（除雪が間に合わず）急に使うことがあったため。
3	ネット予約ができないので電話予約。
4	翌日の予定ばかりでなく、街中に出るのは当日が多い。
5	今はわからない。
6	外出の予定が立てやすくなり、使いやすくなる。
7	電話での予約は面倒。ネット予約しなくても定期的に走ってほしい。
8	予約が大変。今までのように決められた時間に自分の行動を合せるほうが良い。
9	予約方式の場合、運行時刻が難しいと思う。
10	今は自分で運転しているので、じゃがバスを使ったことがない。運転免許を返納しても予約が必要なら使わないと思う。
11	利用したことがないため、無回答。
12	将来的に利用することを考えてみて。
13	事前予約までして使用することはありえない（免許証を返した時、タクシーを使う）。
14	利用したことがないので回答できない。
15	停まる通過するではなく、必要（予約）のところへ行く。
16	老人が便利に使えるように考えてほしい。
17	現在、当地域に運行していないので回答できない。
18	申し込みの幅が多いほうが使いやすい。
19	受付の時間の余裕があって頼みやすい。
20	免許返納したい。自家用車処分する。
21	現在使っていないのでわかりません。
22	載りたいと思ったときに急には乗れなくなる。
23	一定の人たちしか利用しなくなる。
24	利用者 1～2 人での運行をよく見る！
25	自家用車の経費で基本赤字で生活。6 人で 1 台にしたいが、国道は清水方面のバスはないし、1 人は音更勤務だし。車がないと生活できない。燃料削減のため市街地は自転車。
26	現状でいい（予約手間、電話料金負担）。
27	前日だと不確定要素多い。
28	高齢のため、予約は難しく、さらに利用しにくくなると思われます。
29	利用しないのでわからない。
30	18 時以降予定が決まる場合もあると思う。
31	一時間で利用できるのは、自分で車で出かけるのと変わらないほど便利だと思う。今は車の方が便利だけど、車を使わない時が来たらきっと利用すると思います。
32	もともと利用する気持がない、じゃがバスよりもタクシーの予約で乗り合わせの方が便利。
33	私の使いたい順路と逆なので、残念ながら使えません。
34	便利になる。
35	その日の気分で買い物に行きたくなる時もあるので、免許返納したら利用したいと思っています。
36	今すぐではないが、老後はそう思うと思い回答しました。
37	公共交通機関として、利用したい時にすぐ使えると助かります。
38	今より便利になる。
39	ネット予約ができないので。
40	電話予約が使いやすいと思います。
41	じゃがバス使ったことがないのでよくわかりませんが、予約制は賛成、病院などへの通院はある程度日時が決まっているので。
42	乗るかどうかがギリギリまで考えたい。ネットの方が気軽に申し込める。
43	体調や都合が悪くなることがあるので、当日間に合うなら利用したいから。
44	思いつかない。
45	現状の必要性は、思いついたら気楽に利用するていど。
46	ネットを使えない高齢者は不便。
47	自分が利用することになった場合、予約をして利用したいとは思いません。路線運行で十分だと思います。
48	じゃがバスが通っていない地域なのでわかりません。
49	ネットは 24 時間受付にしてもらえると楽なので。でもお年寄りには難しいかも。自分が高齢者になった時にはみんな使えと思う。
50	事前に予約し忘れてたりするということが起こりそうです。予約なしの方が高齢者にはありがたいかと思います。急な体調不良や買い物の際は予約制ですと、利用が難しくなり、かえって不便になるのではないのでしょうか。
51	手続きが面倒
52	予約制で利用するのであれば、せめて 1 時間前にして欲しい。当日の予定が決まってからの利用が出来る则有難い。
53	乗りたい時に乗れるので、利用は増えるため。
54	スマホで予約ができ便利であり、1 時間前ぐらいだと使いやすい。
55	スマホで予約到着 10 分前にお知らせアラームが鳴り、乗車時スマホタッチにより予約対応完了と、乗車賃精算 又は電話予約してカードタッチ対応等になると便利に使えそうです。
56	ネット予約なら簡単
57	利用者の年齢によると思うが年寄はまず予約しないと思われる
58	電話はめんどろ
59	直前に使いたいと思った時に、使いやすい方が良から。
60	家が市街地にあるので、徒歩での買い物が十分可能なため、メリットがない
61	効率を良くするための予約などのシステム化も必要だと思いますが、それについて行けない方達の電話予約制もしばらく並行しては？
62	急用に対応できるので
63	割安でタクシー感覚で利用出来る

## 問8 シェアサイクル導入の必要性

### ■必要か不要か

①必要（理由： ） ②不要（理由： ） ③分からない

・最も割合が高いのは「分からない」（48.2%）であり、次いで「不要」（32.4%）の割合が高くなっています。



選択肢	回答数	割合
必要	15	8.8%
不要	55	32.4%
分からない	82	48.2%
無回答	18	10.6%
合計	170	100.0%

N=170

### ■必要・不要の理由

必要な理由	
1	冬になると自転車置き場にある。返却できるようにしてほしい。
2	小さいお子さんがいて、生活保護を受けている方がいると思うので、その子のために。
3	利用者がいるならあったほうが良い。
4	街の中心部に車を乗り入れないようにするなら必要。
5	観光や町外から来る人のためにシェアサイクルはあったほうが良いと思います。私自身他市町村に行ったとき、原理だと思っています。
6	シェアサイクルは民間で行っているもので、町で行った場合、いろいろな問題が起こってくると思うが、もう少し見通しがはっきりするまで検討した方が良いと思う。
7	近距離移動が便利になる
8	観光客も使えるようにした方が良いから。

不要な理由	
1	利用場所が限られるので使用済車両が偏ると思われる。
2	あまり自転車の利用は今も少ないため。
3	自分のを使うほうが良い。雑に扱う人がいたり、紛失の恐れもあり、維持費（町のお金）がかかりそうだから。
4	高齢になってからの自転車は不要。
5	自宅に自転車を持っているから。
6	老人の自転車はあぶない。人口も少ないので必要性があると思わない。
7	自転車では当地域で移動できない。
8	高齢だから。
9	年を重ねるたびに危険とを感じるから。ルールも守っていない。
10	観光の方々に必要とするか？今までにどれくらいの観光人が来ているか？どれだけ利用したか？で決めることとしよう。町民に必要なない。
11	大都会の話だと思う。地方の町では無理。
12	芽室まちなかで自転車を必要としている人は、自分の自転車があるのでは？
13	モラルのない人はどこにでも乗り捨てる。
14	事故が増えそう。
15	高齢者（75歳以上）にとっては無理だと思うからです。
16	観光地でもないし、どのお店にも駐車場があるので、わざわざ自転車には乗らないと思う。
17	冬は危険で老人になると乗れなくなります。
18	若い人たちは必要とするかもしれませんが、年代が高くなるほどあまり必要とすることがないと思います。
19	自転車は皆さん持っているから。
20	高齢化のため危険。
21	冬乗れない。
22	年をとってきたため、自転車には乗らなくなってきた。たいてい歩いて済ませています。
23	自転車に乗れないから。
24	自転車を使う人であれば、すでに自転車は持っていると思うので。
25	自分の自転車を利用する。
26	観光客が多いわけでもないのに、自転車で移動する人はそれほどいないのでは？自転車を移動手段にしている人はすでに自転車を持っているだろうし。



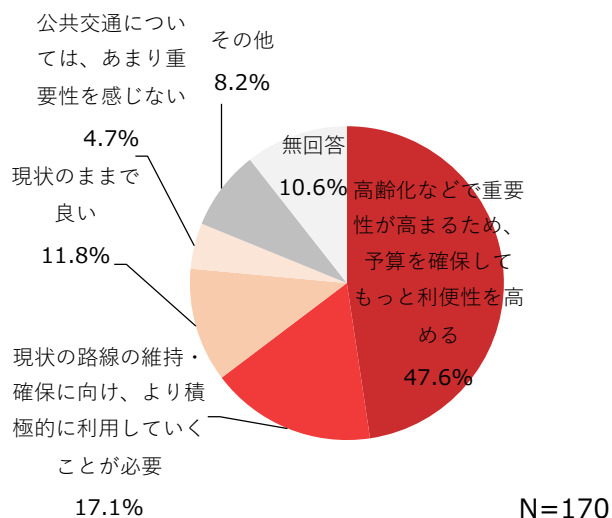
27	貸し出しの場所、使用する人の数が少ないのでは。
28	車道を走る自転車が危険なため、道路整備をしてからの導入が望ましいと思うから。
29	広い町ではない。その予算を別のところに使用してほしい。町内で使用するにはその用途に意味がない。
30	シェアの場合ヘルメットはどうするのか？各自で用意するのか、民間が用意するのか。
31	冬期道路が凍っている期間が長く、道のでこぼこ気になる。
32	使わなくても問題ない
33	需要があるとは思えない
34	利用頻度が少なく、管理手間がかかり費用対効果が悪い
35	拠点が点在しすぎて距離も長いので札幌のようににはならない。
36	ほとんど車や自分の自転車で移動

## 問9 公共交通に重要な視点

### ■重要な視点

- ①高齢化などによりさらに重要性が高まるため、予算を確保してもっと利便性を高める
- ②現状の路線の維持・確保に向け、より積極的に利用していくことが必要
- ③現状のままで良い
- ④公共交通については、あまり重要性を感じない
- ⑤その他（ ）

・最も割合が高いのは「高齢化などによりさらに重要性が高まるため、予算を確保してもっと利便性を高める」(47.6%)であり、次いで「現状の路線の維持・確保に向け、より積極的に利用していくことが必要」(17.1%)の割合が高くなっています。



### ■重要な視点：その他の内容

- ・利用者数により検討する。
- ・わからない。
- ・利用人数が少ないので、もう少し小型で予約のみの場所運行。
- ・町内だけならじゃがバスは効率が悪いので、タクシーに方向転換した方がいい。
- ・十分かと思います。
- ・今は利用していませんが、40年くらいしたら使いたいと感じるかもしれません。バスよりもタクシー助成の方が経費が掛からないのであれば、バスにこだわらなくてもいいかと思います。
- ・利用状況を●●とも見ていき、増加するようであれば、増やしていけばいいと思います。
- ・本当に必要な時に限り運行するなどして経費は最小限にして行って欲しい。税金ももったいないので。
- ・町の財政を圧迫するような予算化は無理だと思いますので、便数を減らすなどの対応をしていかなければならないのではないのでしょうか。または自己負担(乗車料金)の値上げなども考慮せざる得ない状況も出てくるかもしれないと思います。
- ・バスの小型化 マイクロ

選択肢	回答数	割合
高齢化などで重要性が高まるため、予算を確保してもっと利便性を高める	81	47.6%
現状の路線の維持・確保に向け、より積極的に利用していくことが必要	29	17.1%
現状のままで良い	20	11.8%
公共交通については、あまり重要性を感じない	8	4.7%
その他	14	8.2%
無回答	18	10.6%
合計	170	100.0%

## ■公共交通についての意見

1	上美生地区においては、保育所休所、人口（児童・生徒）現象が現実であり、小学校、中学校の存続も難しい時期も当然考えています。その時の町への移動手段を今から町として考えていただきたい。私はスクールバス、上美生（カミビタクシー）タクシー助成も利用して、有難く思っています。
2	今のところ特にありません。
3	以上わからないが記入しました。
4	じゃがバスについて。今は利用することはほとんどありませんが（自家用車利用）、返納したときや高齢になった時には大事な交通手段の一つになると思います。
5	高齢になると玄関から玄関までというのが理想です。高齢になるとほかの援助が必要になりますが、歩けるうちは対処できる問題です。本数を減らして循環型式（公共施設、病院…）で運行してはどうでしょうか？今の運行ではわかりづらいです。
6	上土幌町などの自動運転バスの考えはありますか。
7	雪が降ると歩くのが困難なため、買物にじゃがバスをよく利用します。なくさずに、1時間ごとに走ってくださるとありがたいです。前年は三回転び、頭を打ちました。帽子は飛び、近くに自動車が通り、轢かれるところでした。じゃがバスは便利ですが、帰ろうと思うとバスがなく、寒い中待つのも嫌なので、歩いて帰ってきます。
8	天ぷら油（廃油）で走るバスなど経費を抑える方法はないか考える。無人のバスなども長い目で見たら人件費をなくせるのでいいのでは…。
9	たまたま帯広駅行きのバス停が自宅から近いので、厚生病院に通うのに便利です。
10	いろいろな考えがあると思うが、利用者の負担と助成のあり方を考えるほうが良い。
11	タクシー助成があることは知りませんでした。高齢者・病气他の人達に対する補助・助成ですか？
12	国道 38 号の路線バスがなくなったので不便。十勝バス会社と交渉し以前のように使用できるよう願います。
13	いつ来るかわからないのに、ぐるぐる回るのは？都会と違うのだから、予約箇所への送迎をする。
14	芽室町も高齢化が進んでいくと思うので、帯広への買物、病院に行くための交通を便利に助成を考えてほしい。芽室町内だけの買物、病院は厳しいと思うので。
15	上美生地域は町が造成して定住地目的で売り出したにも関わらず、交通、医療、買物等への配慮が何もない。高齢化に伴い住みにくさが顕著なら、このままでは街中や他の大都市へ移住することにならざるを得ない。限界集落化が心配ですが？
16	忘年会時期に帯広中心部→芽室までの乗り合いタクシーがあればいいのに。JR がなくなる時間 22：30以降で 23 時、0 時と何度かあれば需要はあると思います。予約制でもいいので。
17	今後、芽室町の人口がどのくらい高齢者増えるかによって変わるのではないかな。夏は自転車等で歩くこと可能と思う。冬に使用する人が少しか増えるし、高齢者が使用しやすい状態にすると便利に利用するであろう（特に病院）。行きを利用したら、帰りも乗るその予約も必要になる。目的地に早く着きたいと思うので、バス停にこだわらないほうが良いと思う。料金もタクシーの半額程度で良いと思う。バスは安いから乗るとのことではないし、要件に必要なだから交通を利用する。なるだけ、小さく、小回りがきく車がいいのではないかな？救急の時はタクシーを使うだろう。
18	じゃがバスは高齢者だけではなく、子どもたちも冬になると自転車に乗れなくなるため、使うのではないのでしょうか？小中学生の料金をなくし、多くの子どもたちも利用しやすくなるのはいいかながですか！親たちの塾などの送り迎えも少しは楽になるのでは？
19	自家用車で今のところ。病院、買物、ゴミ捨て等行っています。車が運転できなくなると（農村地域）川北ですが、まずゴミ捨てが 500m くらい離れてますので、週 2 回回ります。また、買物が 1 週間に 1 回、病院が月 2～3 回、帯広市が 3 か所芽室病院とがあります。タクシーを使いたいが、帯広区間まで、できれば往復割引をお願いしたいです。じゃがバスも使用路線を帯広区域まで延長してほしい（病院）。現在 70 歳です。
20	きやなぎ内科クリニック
21	長くなってごめんなさい。新嵐山があったら、支配人の運転でなく町で運行してほしい。じゃがバスのバス停に利用頻度が見えるようにしたり、町民への PR は続けてほしい。イベントの際に、利用しているの、負担は大きいと思うが、親が忙しい子が公民館や西小から芽小への移動など、外部委託になった後の部活動での利用のためにもなくさないでほしいなと思います。じゃがバスを M カードポイントを使えとか、助成とか。小学生や中学生、芽高白樺高校へ配って利用を促進するとか…。子供が児童クラブから健康プラザへ行くのが線路があって心配。バスの経路に追加希望。
22	街の中のじゃがバスがあり、便利ですが、上美生は不便を感じています。今はスクールバスを利用するしかありません。高齢者にとって車が頼りなのですが、運転（主人）できなくなったらと不安です。
23	特にありません。
24	公共交通ではないが、芽室町の交通量の多い道路については、夏場草刈りの回数を多くした方が良いでしょう。芽室町の印象が良くない。冬の除雪はすごく良い！
25	今後高齢ドライバーは増えていくと思います。そういった方たちが免許を返納しやすい環境が整っていることは必要だと思います。自動運転車、宅配サービス他、今後様々な便利なサービスが出てくるかもしれません。その時にあったサービスをうまく提案してもらえようような町政を応援しています！
26	農村部タクシー助成だけでなく街中の高齢者にも助成していただけたら嬉しい。特に冬の買い物時は出かけられず、大変困っております。
27	今はまだ車を運転できますが、何れ免許証がなくなった時、じゃがバスやタクシーを利用すると思いますので、高齢者でも気楽に乗れるようにしてほしい。もっと回数を増やして、乗ったら降りるまで時間がかりすぎと思う！
28	タクシーの利用を考えてほしい。町を東西または南北に分け、ひとつの地域に 2～3 台のタクシーを用意する。予約制として走らせるが、走る路線より別の予約者があれば同乗する。ワンコイン以内で定額とする。テレビで他町村で実施している報道があった。じゃがバスを根本的に見直すべき。車の完全電氣化等、ここ数年のうちに環境が大きく変わると思われる。時間をかけて考えるべき。
29	農村部に住んでいるので、まったくバスを使いません。芽高に通う子どもが小中バスに乗って通えれば、芽室に残る子どもも増えるのでは？じゃがバスで駅前から芽高までルートがあれば助かります。あるのかな？
30	高齢のため、バス停に行くまで時間もかかるし、足腰も不自由になるとバスに乗るのも困難になると思う。それならばタクシーを利用し、割引券があれば少しは助かると思う。タクシーも利用する人が 2.3 人で利用（大体同じ路線なら）できるようにできたら良いと思う。
31	バス停に椅子が欲しい。道路の縁石に腰掛け休んでいる方を見かけます。

32	特にありません！！
33	町は頑張っていると思います。今は自分で運転しているので、必要性を感じませんが、老後利用することになった時、バス停に乗車場所まで徒歩で行くのは当たり前ですが、後者の時、路線ルート上であれば好きなところで降りれたらと思います。無理とは思っています。じゃがバス、子どもの少年団に通うのに使えたらと思います。対象の子どもはいませんが。
34	息子たちも塾へ通うためにじゃがバスを利用していました。私自身も公立病院等に通うために利用することもあります。束めむろ在住のため、市街地（中心部）へ行くのに徒歩では少々不便なので、じゃがバスがあると安心に思っています。今後も今現在同程度の便数があると良いなと思っています。
35	十勝バスの最終便（帯広 18 時台）が減便になると通勤では使えず、バス離れに拍車がかかり、自ら（バス会社）の首を絞めることになりかねない。私もバスから JR に少しずつ変えている。
36	じゃがバスを頼りにしている。買物、病院など月に 5～6 回じゃがバスを利用しますので、よろしく頼みます。
37	いまのままならじゃがバスは利用しない。利便性を高めるにはどうしたらいいのか？どう人が利用しているのか？分析研究をお願いします。
38	高齢者の免許返納後の交通手段に不安を感じています。そのことで考えていただくためには、例えば、助成等を増やすと町の予算も大変でしょうがよろしく願いいたします。高齢者もわがままを言わず、個人個人の自助努力も必要ではないかと考えます。
39	今後の先行過疎が進むのは必然（農村部）。定期周行により、タクシーに注目したい。
40	農村部に住んでいるので、今は車のみの利用ですが、年齢を重ねたときにどうしようかとは年々考えるようになりました。町の方もいろいろ考え、ほかの町村の状況など、良いところは取り入れているようですが、難しい問題だと思います。コミタクいい案だと思いますが、いまのところ、自分で運転できるので利用はしていません。タクシーの半額助成はあまり賛成できません。
41	市街地でもタクシー助成（枚数限定に）にしてほしい。
42	農村部の高齢者の移動手段を考えてあげてほしい。じゃがバスの乗客がかなりまばらなので、小さめのマイクロバスにして、便数を増やしては。
43	じゃがバスの行き帰り時間をわかりやすくしてほしい。行先、何時か（駅前利用者より）わかりにくい。
44	今後、免許返納などにより、高齢者の外出の手段として重要である。利用しやすいことを第一に考えていただきたい（料金・時間など）。通院、買物、趣味の活動などの時間に合わせた運行を考えて予算を有効に無駄なく使っていただきたい。
45	通院、買物、銀行…。主だった目的地への運行ルートを中心に、曜日ごとの逆回りコースやバス自体の運行ではなく、10 人前後の利用者数に見合ったサイズの車での運行でもよいのかと思われます。病院にも協力してもらい、固定の通院利用者さんの曜日を決めての送迎も検討してもよいのか？とも考えます。冬場のことを考えても、自転車と言っても高齢者が多い町では利用者は少ないと思います。じゃがバスの運行より、個人タクシーの利用についての助成に力を入れ、ムダな運行とならないようにしてほしい。乗り合いタクシーの検討の方が、バスより効率よくニーズに対応できるように思われますがどうでしょうか…。申し込み対応の方は大変でしょうが…。
46	車両を小型化し、経費を提言しては。いつ見ても乗客が少ない。
47	じゃがバス、十勝バスの高齢者無料化。
48	たとえば芽室高校生の帰宅時間に合わせて、駅方面に向かう時間帯に合わせ利用してもらう。利用料金は安く設定。朝も同様に。
49	農村地域で生活するのは、自分で車を運転できなくなった場合、とても難しいことになると思います。私の場合は、市街地で住むことができればと思いますが、高齢になると賃貸住宅も借りることが難しくなるようです。一人でも市営住宅に住めるようにすると良いのですが。いろいろな選択があればなと思います。
50	ここは車がないと生活しづらい街だと思います。高齢者の意見をよく聞いて、経費の無駄遣いからならないように対応して行って欲しいです。実際じゃがバスを利用している方は少ないのでは？と思います。乗っている方はいつも 0～2 人としかしか見たことがありません。
51	芽室は JR の駅もあり、JR 駅が閉鎖された他町村に比べると恵まれているのではないかと思います。また十勝バスなどの運行も限られた本数ではありますが、なんとか確保されているので、ありがたいと思わないといけないと思っています。乗り合いタクシー的なものも検討材料になるのかと思います。
52	これから高齢者増に対応するには、乗合タクシー、乗合バス(小型バスまたはワゴン)での運用が経費節減になると思います。
53	特に有りません。
54	車がなくても生活に困らない環境整備を進めるとともに、免許返納後の高齢者の生活を視野にいれた不便のないような体制づくりを目指してほしい。具体的には、循環型バスとデマンド交通の併用、ただデマンド交通はバス以外での検討。また、高齢者にとっては交通だけではないと思うので、全体の課題を把握して検討する必要があるのではないかと。
55	交通弱者が使いやすくなるようにと、ルートや便数を定期見直して、適切な運行経費を目指すと思ひやすく、住みやすい街になると思います。
56	バスは平均乗車人数を考えたならハイエースのディーゼルで問題ない。アレに月 60 万支出す理由は何。見た目、やっける感より真面目にコスト計算してほしい
57	息子が大学生になり去年回答していたならとは全く違う結果になりました。息子はよくじゃがバス利用していました。塾の行き帰りなど。
	自動車免許を返納したら、交通手段がかなり不便になると思っています。場合によっては、引っ越しもやむ無しだと思います。引っ越さなくても済むような交通手段の確保ができれば、住みやすいと思います。じゃがバスは、まだ使ったことがありませんが、有益だと思うので、継続していただきたいです。
59	じゃがバスは街のとても良い事業だと思いますが先程の予約化、自動化などの効率化も同時に進めていくと良いと思います
60	タクシーのようなドアトゥドアの公共交通を、増やして欲しい。貨客混載等様々な活用が出来るようお願いしたい。

## 公共交通に関する芽室町民アンケート調査 ～ご協力をお願いします～

日ごろより、本町の地域公共交通施策につきまして、深いご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

この調査は、芽室町における今後の公共交通のあり方を検討するために、町民の皆様様の「日常生活における移動の交通手段」や「これからの公共交通施策や意見」などをお聞きするもので、町内にお住まいの1,300世帯を無作為に抽出して配布しています。

このアンケートは統計的な処理を基本とし、本調査の目的以外に使用することはありません。皆様にご迷惑をおかけすることはありません。

お忙しいところ恐縮ですが、本調査の目的・趣旨をご理解のうえ、ご協力いただけますようお願い致します。

令和5年10月 芽室町地域公共交通活性化協議会

### <ご回答にあたっての留意事項>

- ・高校生以上の方であれば、どなたが回答しても構いません。また、「スマートフォン等」による回答については、高校生以上の世帯の方全員が回答しても構いません。
- ・氏名の記入は不要です。設問毎に、該当する選択肢の番号に○印を付けてください。
- ・設問によって○印を付ける数が異なります。また、文字や数字を記入する設問もあります。

### <回答方法>

回答方法は、以下の2種類があります。

#### ①「紙」による回答

ご記入後の回答用紙は、添付の返信用封筒に入れて郵便ポストに投函してください（切手不要）。

#### ②「スマートフォン等」による回答

右のQRコードからアクセスして回答してください。



締め切り：令和5年10月27日（金）

### <お問い合わせ先>

協議会事務局（芽室町役場 政策推進課 政策調整係） 電話：0155-62-9721

- 1 -

## アンケート調査回答用紙

あなたと、自動車の利用等についておたずねします

問1 あなたのことについて、おたずねします。（それぞれ1つに○）

- (1) あなたの性別・年齢は
- 性別 ①男性 ②女性 ③答えたくない
- 年齢 ①10代 ②20代 ③30代 ④40代  
⑤50代 ⑥60代 ⑦70代 ⑧80歳以上
- (2) あなたの職業は
- ①会社員・公務員・団体職員 ②農林漁業 ③自営業(農林漁業以外)
- ④学生 ⑤専業主婦・主夫 ⑥パート・アルバイト ⑦無職
- ⑧その他( )
- (3) あなたがお住まいの地区は
- 市街地の方： ①鉄南(線路南側) ②鉄北(線路北側) ③東めわろ
- 農村部の方： ④川北 ⑤川西 ⑥川東 ⑦上美生
- ⑧その他( )

問2 自動車の利用についておたずねします

- (1) あなたは普段、自動車の運転をしていますか（1つに○）
- ①運転している ②運転していない
- 「②運転していない」方
- 1) 免許証をお持ちですか（1つに○）
- ①持っている ②持っていない
- 「①運転している」方
- 2) 今後何歳くらいまで自動車を運転する予定ですか（1つに○）
- ① 歳くらいまで ②わからない ③運転をやめるつもりはない
- 3) 仮に自動車が運転できなくなった場合、日々の交通手段等をどのようにしますか（○はいくつでも可）
- ①バスを利用する ②タクシーを利用する ③家族に送迎してもらう
- ④知人に送迎してもらう ⑤外出先を変える ⑥外出回数を減らす
- ⑦車がなくても暮らせる地域に引っ越す
- ⑧その他( )
- (2) あなた以外のご家族で、普段自動車を運転する方はいますか（一つに○）
- ①いる ②いない

- 2 -

あなたが普段お使いの交通手段等についておたずねします

問3 以下に示す外出目的別に、外出する回数や主な行き先、主な交通手段について、該当する番号を枠内にご記入ください。（それぞれ1つ）

外出目的	ア.外出する回数	イ.主な行き先	ウ.主な交通手段
家族・行先 交通手段	①ほぼ毎日 ②週3～4回 ③週1～2回程度 ④月2～3回程度 ⑤月1回程度 ⑥年数回程度 ⑦この目的では外出しない	①芽室町内 ②帯広市 ③その他	①徒歩 ②自転車・バイク ③十勝バス ④じゃがバス ⑤JR ⑥タクシー・ハイヤー ⑦車を自分で運転 ⑧家族・知人等に送迎 ⑨その他
記入例 あてはまる番号を記入→	例えば、「ほぼ毎日」なら「①」、 「月1回程度」なら「⑤」と記入	例えば、「芽室町内」なら「①」、 「帯広市」なら「②」と記入	例えば、「徒歩」なら「①」、 「車を自分で運転」なら「⑦」と記入
(1)通勤・通学			
(2)通院			
(3)買物			
(4)会合・娯楽			
(5)家族等の送迎			

JR（普通列車）や路線バス（十勝バス）の利用についておたずねします

問4 最近1年間で、利用の頻度は次のどれですか。（それぞれ1つに○）

種類	最近1年間の利用
(1)JR (特急以外の 普通列車)	①あり 頻度：①ほぼ毎日 ②週3～4回 ③週1～2回 →(1つに○) ④月2～3回 ⑤月1回程度 ⑥年数回程度 ②なし
(2)十勝バス	①あり 頻度：①ほぼ毎日 ②週3～4回 ③週1～2回 →(1つに○) ④月2～3回 ⑤月1回程度 ⑥年数回程度 ②なし
(3)タクシー ・ハイヤー	①あり 頻度：①ほぼ毎日 ②週3～4回 ③週1～2回 →(1つに○) ④月2～3回 ⑤月1回程度 ⑥年数回程度 ②なし

- 3 -

芽室町コミュニティバス『じゃがバス』についておたずねします

問5 現在、芽室町では、市街地内における移動の利便性を高めるために、「芽室町コミュニティバス『じゃがバス』」を運行しています。この利用状況等について、おたずねします。

### ◆芽室町コミュニティバス「じゃがバス」の概要◆

- 毎日5便、市街地内を循環運行
- 料金：大人100円・小中学生50円・小学生未満無料
- 1日乗車券、回数券ほか、各種割引制度あり



- (1) あなたは『じゃがバス』を知っていますか（1つに○）
- ①知っている（最寄りのバス停： ） ②知らない
- (2) あなたは『じゃがバス』を利用していますか（1つに○）
- ①利用している
- どのくらい利用していますか（1つに○）
- ①ほぼ毎日 ②週3～4回 ③週1～2回程度  
④月2～3回程度 ⑤月1回程度 ⑥年数回程度
- ②利用していない
- 利用していない理由は、どのようなものですか（○はいくつでも可）
- ①普段は自動車で移動している ②行きたい場所を通っていない
- ③最寄りのバス停からの発車時刻が合わない
- ④目的地での帰りのバスまでの待ち時間が長い
- ⑤路線がわかりづらい ⑥停留所が多く目的地まで時間を要する
- ⑦料金が高い ⑧近くにバス停がない
- ⑨その他( )
- (3) 『じゃがバス』には、次の様な便利な割引制度などがあります
- あなたは、これらの取り組みをご存じですか（それぞれ1つに○）

名称	概要	周知の状況
1日乗車券	1日300円で乗り放題	①知っている ②知らない
回数券	11回分で1回分お得	①知っている ②知らない
十勝バスとの 乗継割引	十勝バスとじゃがバスの乗継にて、割引運賃を適用	①知っている ②知らない
じゃがバス間の 乗継割引	目的地に行く際、一旦下車後、次の便に乗り換える場合、割引運賃を適用	①知っている ②知らない
運転免許自主返納者 への特典	役場で手続きした方への、1年間無料乗車券を発行	①知っている ②知らない

- 4 -

問6 『じゃがバス』について、要望等がありましたら記入ください。(〇はいくつでも可)

- ①バス停の数を増やす
- ②運行頻度・回数を増やす
- ③逆回り便も運行する
- ④運行ルートをわかりやすくする
- ⑤利用の少ないバス停の見直し等を行い、運行経路を短くする
- ⑥あらかじめ予約があったバス停のみに停車する「予約制(デマンド化)運行」等も検討し、利便性や運行効率を高めていく
- ⑦往路・復路の利便性をより良くするため、「じゃがバス」と「タクシー運賃助成」との連携等も検討する
- ⑧その他( )

問7 ジャがバスを、あらかじめ予約があったバス停のみに停車する予約制(デマンド化)での運行にした場合、下記の各予約方式において、じゃがバスを使う意向がどのように変化しますか。

①～④それぞれの該当箇所に「〇印」を記載し、その理由を教えてください。(自由記述)

※予約制(デマンド化)にすることにより、予約の手間が増えますが、運行頻度が現在より増加し、目的地到着に要する時間も短縮される見込みです

予約方式	今よりもっと使いたいと感じる	今と同程度使いたいと感じる	今より使わなくなると思われる
――以下、それぞれの該当箇所に「〇印」を記入してください――			
①電話予約・利用前日 18 時まで受付			
②電話予約・利用当日 1 時間前まで受付			
③Web予約・利用前日 18 時まで受付			
④Web予約・利用当日 1 時間前まで受付			

上記回答の理由

( )

これからの芽室町における公共交通に関しておたずねします。

問8 他自治体において、民間会社がシェアサイクル(自転車を自由に貸出・返却できる)を行っている事例がありますが、シェアサイクルの導入は必要と考えますか。(1 つに〇)理由もきめてお答えください。

- ①必要(理由: )
- ②不要(理由: )
- ③分からない

問9 ジャがバスの年間運行経費に対して、町は年間約 700 万円支出しており、年々増加傾向です。また、農村部のタクシー助成についても、年間約 180 万円支出しています。芽室町における公共交通について、今後はどのような視点が重要であると思いますか。あなたのお考えに最も近いものを次から選んでください。(1 つに〇)

※じゃがバス・タクシー助成にとられず、選んでください。

- ①高齢化などによりさらに重要性が高まるため、予算を確保してもっと利便性を高める
- ②現状の路線の維持・確保に向け、より積極的に利用していくことが必要
- ③現状のままで良い
- ④公共交通については、あまり重要性を感じない
- ⑤その他( )

芽室町の公共交通に関するご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました