



当別町地域公共交通網形成計画

素案（たたき台）

平成 30 年 月
当 別 町
当別町地域公共交通活性化協議会



《 目 次 》

第1章 当別町地域公共交通網形成計画の策定にあたって.....	1
(1) 計画策定の趣旨	1
(2) 計画の位置づけ	2
(3) 計画の区域	8
(4) 計画の期間	8
第2章 当別町の現状	9
2-1 当別町の現況.....	9
(1) 地理・地勢	9
(2) 人口動態	10
2-2 当別町の交通特性	14
(1) 公共交通の整備状況	14
(2) 公共交通の利用状況	16
第3章 公共交通に関わる問題点と課題	18
3-1 住民の移動ニーズ	18
3-2 交通空白地への対応	22
3-3 自家用車への高依存	29
3-4 公共交通の利便性向上	32
第4章 基本方針の設定	36
4-1 住民の移動ニーズに関する現状・課題と基本方針	36
4-2 交通空白地への対応に関する現状・課題と基本方針	37
4-3 自家用車への高依存に対応する現状・課題と基本方針	38
4-4 公共交通の利便性向上に対応する現状・課題と基本方針	39
第5章 基本方針に基づく施策及び実施主体.....	40
5-1 利用者ニーズを踏まえた公共交通サービスの提供	40
5-2 地域交通を確保し自動車を利用しなくても移動可能な環境づくり	41
5-3 公共交通に肯定的な町民意識の醸成と安全安心な移動の実現	42
5-4 ICTを活用した公共交通サービスの利便性向上	44
5-5 当別町地域公共交通網形成計画の全体フロー	45
第6章 計画の進行管理	46
6-1 計画の目標	46
6-2 計画達成状況の評価に関する事項	47

第1章 当別町地域公共交通網形成計画の策定にあたって

(1) 計画策定の趣旨

近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、当別町においても、平成11年には2万人を超えていた人口が平成28年には、1万6千人まで減少し、また、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計では、平成47年には生産年齢人口を老年人口が上回ると予測されており、今後も一層の人口減少、高齢化が進むことが想定されています。

将来的な人口減少社会を見据えた中、現状のままの公共交通体系を将来的に維持していくことは困難であり、持続可能な公共交通サービスを提供し続けるためには、コミュニティバスをはじめとする交通事業者や関係機関等が連携しながら利便性を向上させ、まちづくりと一体となって町民の生活を支えていくことが必要です。

そのような中、当別町では、平成18年度より企業と大学、町と事業者が手を取り、コミュニティバス「ふれあいバス」の運行を行っており、年間14万人の利用があるなど通勤や通学、買い物など町民の日々の生活に必要な不可欠なものとなっているところです。

また、平成29年9月に「北欧の風道の駅とうべつ」が開業し、交流人口が大幅に増加していることから、町外から当別町を訪れる人にとってもコミュニティバスをはじめとする公共交通サービスの重要性が高まっているところです。

しかしながら、コミュニティバスにおいては、利用者の減少により一部路線の廃止や減便、デマンド型交通への切り替えなどを行っている状況であり、更に、鉄路においても札沼線の北海道医療大学以降の線区が単独で維持することが困難な路線に指定されるなど、このままでは、町民の生活に必要な公共交通を確保することが難しくなることが懸念されています。

当別町は、これまで「当別町地域公共交通総合連携計画」（平成20年3月策定）に基づき、当別町の公共交通の活性化を図るため様々な検討、取組を行ってきたところですが、コミュニティバスの運行開始から10年が経過し、その間、人口動態や交通を取り巻く地域の状況は大きく変化していることから、まちづくりと一体となって持続可能な公共交通の実現を目指すため、新たに「当別町地域公共交通網形成計画」を策定します。

(2) 計画の位置づけ

当別町地域公共交通網形成計画は、「当別町第5次総合計画」、「当別町都市計画マスタープラン改訂版」を上位計画とし、「当別町まち・ひと・しごと創生総合戦略」等の関連計画と連携を図るものとする。

本計画は、上位計画及び関連計画を踏まえ、当別町の公共交通のマスタープランとして策定する。

以下、1)～5)において、上位計画・関連計画における公共交通に関わる記述について整理する。



図 1 計画の位置づけ

1) 当別町第5次総合計画（平成21年3月）

当別町第5次総合計画では、「第3章 基本施策の方向性／2. 基本的な視点／（1）住みよ
いまちづくり（地域づくり・生活環境）／⑤道路・交通機関の充実」において、公共交通の充
実に関して明記している。



図2 「当別町第5次総合計画」における公共交通の記述

2) 当別町都市計画マスタープラン改訂版（平成 24 年 3 月）

当別町都市計画マスタープラン改訂版においては、「2-3 交通の基本方針」の中で、「公共交通の充実」を掲げ、「コミュニティバスの持続的運行を確保し、公共交通の安定供給と、公共交通ネットワーク強化の促進」、「JR 札沼線（学園都市線）の電化・複線化による高速化、列車の増便などの機能強化」、「駅や駅周辺のバリアフリー化の促進」を挙げている。

2-1 交通の現況と課題

交通に関する都市計画上の現況からみた可能性や問題点、さらに町民意向を踏まえた本計画で解決すべき課題は以下のとおりです。

1) 自動車道路

現在、国道 337 号（道央圏連絡道路）が整備中であり、広域圏や近隣市町村との連携が強化されています。一方、市街地内では都市計画道路の整備率が 4 割程度にとどまっています。広域幹線道路を活用した物流の強化や国道へのアクセス道路の整備が求められており、広域幹線道路の早期整備を促進するとともに、市街地内の体系的な道路ネットワークの形成が必要となっています。また市街地内には幅員が狭い道路が散見しており、行き止まりや凸凹等の解消などを含め区画道路の機能改善が必要となっています。

冬季においては、降雪により道路交通が遮断されることがあり、季節を問わず安全な道路の整備が求められており、除雪の充実や防風林の保全、景観に配慮した防雪柵、道路防雪林としての機能をもつ緑道の整備などにより道路交通の安全確保が必要となっています。

2) 歩行者道路

歩行者道路として 3 路線が整備されています。商店街や通学路を中心とした楽しく出歩ける市街地や、健康増進施設としてサイクリングロードや散策路の整備が求められており、既存の歩行者道路に加え、幹線道路の歩道、市街地内河川の沿線や市街地外縁部に配置する緑道など緑のネットワークの整備により、歩行者が安全に移動できる歩行者・自転車道路のネットワーク形成が必要となっています。

3) 公共交通

都市内には JR 札沼線（学園都市線）が通り、6 駅ある他、コミュニティバスや路線バスが運行しています。石狩当別駅の橋上駅舎や駅前広場、石狩太美駅の整備が完了しています。

駅や駅周辺のバリアフリー化や高齢者や障がい者など、誰もが利用しやすい便利な交通網が求められており、石狩当別駅と石狩太美駅の交通拠点性を高めるとともに、高齢社会に対応した公共交通のネットワークの強化が必要となっています。

4) 交通誘導

観光客などの来訪者を公共公益施設や景観スポットなどへ誘導する看板など、案内サインや誘導サインの設置が求められています。

図 3 「当別町都市計画マスタープラン改訂版」における公共交通の記述

3) 当別町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 10 月）

当別町まち・ひと・しごと創生総合戦略においては、「Ⅲ政策パッケージの基本目標（3）まちに人を呼び込む「定住・交流」の促進」の中で、公共交通活性化プロジェクトを置き、今後の事業展開として、「環境に配慮したコミュニティバス及びデマンド型交通の拡充」、「モビリティ・マネジメントの実施」、「JR 札沼線（学園都市線）の札幌圏域における交通ネットワーク化に向けた研究」を挙げ、さらに、重要業績評価指標（KPI）として、コミュニティバスの年間利用者数を 14.0 万人、モビリティ・マネジメントの年間受講者数を 150 人と設定している。

④公共交通活性化プロジェクト

【プロジェクト内容】

◇当別町は JR 札沼線（学園都市線）によって札幌圏へのアクセスに優れている一方で、行政区域が南北に広く、郊外から市街地への交通アクセスの充実が課題となっています。その問題解決に向けて、地域の足として親しまれている当別町のコミュニティバスのさらなる利便性を向上させるため、2015 年度（平成 27 年度）に導入したデマンドバスを拡充していきます。

◇小学生時期からのモビリティ・マネジメントの取り組みによって、積極的な公共交通の利用に向けた意識の醸成を図り、公共交通の維持に必要な地域の利用者の確保に努めます。また、町内で集めた廃食用油由来のバイオディーゼル燃料(BDF)を積極的に活用した「人・資源を好循環させた環境にやさしいコミュニティバス」として、住民の足の確保に努めます。

<当別町のコミュニティバス事業>

同じような時間帯に同じような路線を運行していたバス

重複している路線 それぞれで負担している経費 利用者が限定されているバス

一元化

路線・経費を一つにまとめてみんなが利用できる
コミュニティバスとして平成 18 年 4 月から運行開始

一路線 200 円

利用しやすいツーコイン
同じ路線ならどこまで乗っても
200 円！

乗り放題の応援券

全路線・全便乗り放題の
応援券があります
バスを住民に広げてもらう
意味を込めての名前です

無料チケットも発行

大学と医療機関では無料
チケットを配布しています
病院・学校利用者は無料
バスを利用できます

【今後の事業展開】

- ◇環境に配慮したコミュニティバス及びデマンド型交通の拡充
- ◇モビリティ・マネジメントの実施
- ◇JR 札沼線（学園都市線）の札幌圏域における交通ネットワーク化に向けた研究
- ◇町道川下右岸線（6道の駅建設予定地～JR 石狩太美駅）の道路改良

【重要業績評価指標（KPI）】

指標名	基準値	戦略目標(2019)
①コミュニティバス利用者数 (年間)	13.5 万人 (2014)	14.0 万人
②モビリティ・マネジメント 受講者数 (年間)	131 人 (2014)	150 人

～モビリティ・マネジメントとは～

◇多様な交通手段を活用し、個人や組織・地域が移動が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組みのことをいいます。

図 4 「当別町まち・ひと・しごと創生総合戦略」における公共交通の記述

4) 当別町生涯活躍のまちづくり基本構想（平成 29 年 5 月）

当別町生涯活躍のまちづくり基本構想においては、『3 「当別町生涯活躍のまち」の導入機能・サービス 3.2 導入機能、サービス (2)立地・居住環境』の中で、「利便性を高めるバス運行の見直しやデマンドタクシーのあり方の検討」、「道の駅の開業に伴う西当別道の駅線の運行」についての記述がなされている。

図表 3- 5 事業展開の事例（Aステップ、Bステップ）

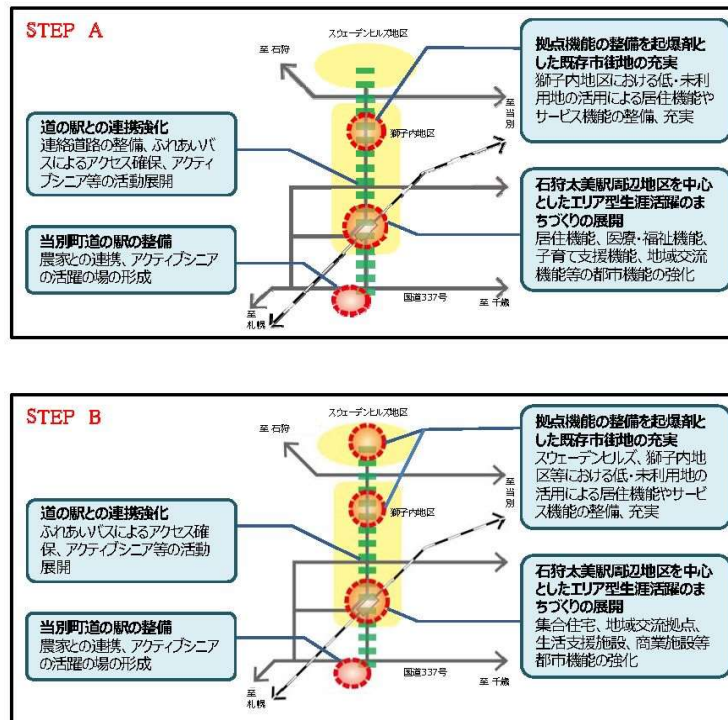


図 5 「当別町生涯活躍のまちづくり基本構想」における公共交通の記述

5) 北の住まいるタウンの実現に向けて（平成 29 年 5 月）

「北の住まいるタウンの実現に向けて」においては、コンセプト A の中で、「本町地区と太美地区間のふれあいバスの運行強化」、「ふれあいバスの利用促進」、「ふれあいバスの路線運行の維持充実、運営の効率化」についての記述がなされている。

(2) 取組の方向性と具体的な取組

各々のコンセプト毎、取組の方向性及び具体的な取組は、次のとおり。

A 中心市街地を形成する本町地区と住宅地を形成する太美地区、この二つの市街地と、周辺地域においては基幹産業である農業地帯、また地元唯一の医療系総合大学が存在し、それぞれの特性を活かし、交通ネットワーク等の充実のもと、安全・安心な暮らしやすい地域づくりを進める。

A-1 市街地機能の再生、まちなかの賑わい創出

【取組の方向性】
市街地機能の再生を目指し、駅前開発による居住誘導、公共施設再配置、商業機能・文化機能など多様な都市機能の集積を図るとともに、地域交通により生活利便施設等にアクセスできるコンパクトなまちづくりを進める。

【具体的な取組】
◎市街地機能の再生、まちなかの賑わい創出。
○本町地区
・まちの核となる公共施設（役場庁舎、小中学校、図書館、文化センター等）の整備
・民間活力を導入しながら高齢者、若者、働く子育て世代など多様な世代に適応した住宅の建設
・空き家の有効活用
 官民の連携、役割分担による空き家の状況把握
 所有者と利用希望者のマッチングを促進
 （住み替え、売買、改装、税等の相談、物件情報を積極的に発信するなど）
・アパート組合への働きかけを通じ、今後需要が見込まれる学生向けアパートの確保
・住民、観光客等が夜間を安全に歩行できるよう市街地街路灯の整備を推進
○太美地区
・太美地区を中心とした当別町版 CCRC（生涯活躍のまちづくり）構想に基づく取組の計画的、段階的な推進（内閣府「地域再生制度」など）
◎消費の町外流出の抑制、地域経済の活性化。
○本町地区、太美地区、周辺地域間の連携
・本町地区と太美地区間のふれあいバスの運行強化、周辺地域との交通ネットワークの充実
・道の駅周辺（国道 337 号沿線）への食産業・流通業の誘致による産業振興、雇用創出の推進
○道の駅から町内周遊の促進
・インフォメーションコーナー等において、町内情報を積極的に発信
・積極的なイベント等の開催
○地元農産物の加工、ブランド化、新たな特産品の企画開発・販路拡大
○地域商社による取組への支援
 地元農産物の加工、特産品の開発・改良、国内外への販路拡大の支援（町「地域商社推進業」）

A-4 生活交通の充実・強化

【取組の方向性】
当別ふれあいバスについて、町民のニーズ等を把握しながら、更なる利便性の向上を図り、バス運行の充実・強化に努める。

【具体的な取組】
◎ふれあいバスの利用促進。
・高齢者等が安心して利用できるとともに、自動車免許返納後の利便性向上への環境づくり
 自治会・老人会等での市街地予約型乗降の利用方法の説明や乗車体験会の開催
 乗降サポート体制の構築 など
◎ふれあいバスの路線運行の維持充実、運営の効率化。
・道の駅オープンに伴う路線の新設
・関係機関との連携、町内会への聞き取りを通じた、利用実態及び利用者ニーズ等の把握、モニタリングを徹底実施
・単独で巡回バスを運行している事業者の当別町地域公共交通活性化協議会への参画検討（町「地域公共交通活性化協議会」）
・バス車両を広告媒体としたラッピング等による営業収入の確保の検討

A-5 移住・定住・交流の促進

【取組の方向性】
まちの特性、魅力を活かしながら、「当別町版 CCRC（生涯活躍のまちづくり構想）」などによる高齢者、子育て世代など、多世代の移住・定住の促進を図るとともに、北海道医療大学との連携による大学生の町内居住の促進に取り組み、多世代の交流促進を図る。

【具体的な取組】
◎移住者と地元住民の多世代間交流の促進。
・アクティビティをはじめ、子育て世代など幅広い年代層をターゲットとした、生涯学習、イベント、趣味・サークル等の実施、北海道医療大学と連携したプログラム講座による交流促進
・移住希望者向け除雪体験ツアーなど、雪への対応や理解を深め、移住・定住を促進する取組
◎子育て・見守り・介護など世帯間が支え合える働き方や住まい方を推進する生活環境づくり。
・在宅勤務やサテライトオフィスの環境整備、子供の教育環境の充実など、子育て中の女性等が多様な働き方が選択できる労働環境改善の検討
 小中一貫教育を地域全体で進めるため、コミュニティスクールによる地域とともにある学校づくりを行う環境の提供（町「コミュニティスクール運営事業」）
 若く若い世帯と親世帯の同居、近居支援の検討
 「季節による二地域居住」の取組の推進
 冬期間、郊外に住む高齢者等の市街地居住を目的に、移住・定住のお試し制度の住宅やまちなかの空き家を活用
◎北海道医療大学生の町内居住の促進。
・市街地機能の再生と連携した学生が集える居場所づくり
・学生向けアパートの確保・充実（町「学生居住 1000 人プロジェクト」）
◎交流人口の促進に資する地域資源の活用。
・伊達記念館・伊達邸別荘と調和の取れた周辺地域の景観形成の検討や、観光 PR など

図 6 「北の住まいるタウンの実現に向けて」における公共交通の記述

(3) 計画の区域

本計画の対象区域は、北海道当別町全域とする。



図 7 計画の区域

(4) 計画の期間

平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 年間とする。

第2章 当別町の現状

2-1 当別町の現況

(1) 地理・地勢

当別町は石狩平野のほぼ中央部に位置し、札幌市・石狩市・江別市・新篠津村・月形町・浦臼町・新十津川町に接している。東西は26km、南北は47kmと南北に細長く広がり、面積は422.86 km²であり、石狩振興局の約11.9%を占めている。北部は山林地帯、南部は農地や住宅地が広がる平坦地で、町の南北を石狩川の支流である当別川が貫流している。気象は、夏は雨が少なく涼しい日が多く、冬は管内でも有数の豪雪地帯である。



(2) 人口動態

1) 人口推計

現在の当別町の人口は 16,392 人（平成 29 年 12 月 1 日時点）である。

昭和 63 年（1988 年）の札幌大橋完成に伴う太美地区の開発によって人口流入が進み、平成 11 年（1999 年）には 20,000 人を超えたが、以後、減少に転じている。また、今後も人口減少が進み、平成 52 年（2040 年）には約 11,000 人になるものと推計されている。

加えて、人口減少とともに、少子高齢化も進んでおり、平成 47 年（2035 年）には、老年人口が生産年齢人口を上回ると推計されている。

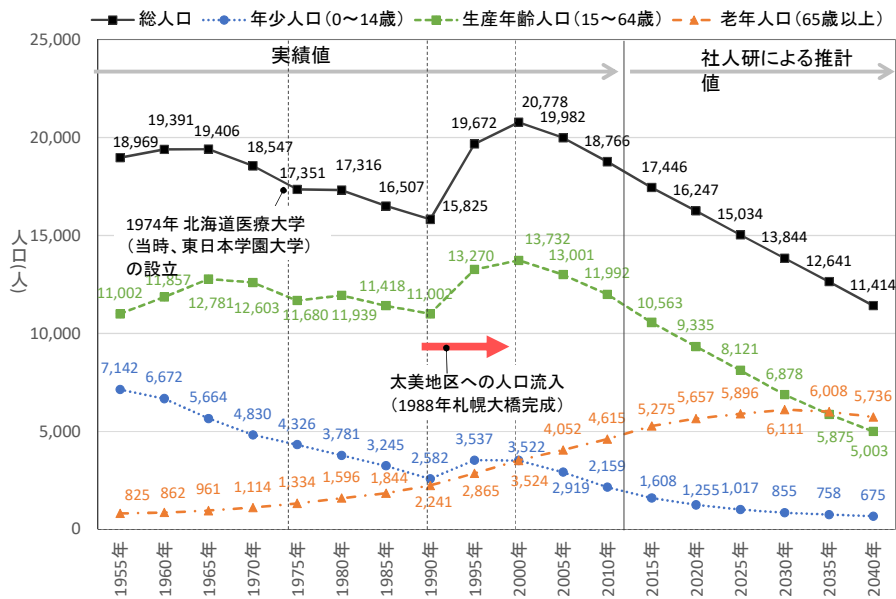


図 8 年齢3区分別人口の推移と将来推計（出展：当別町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

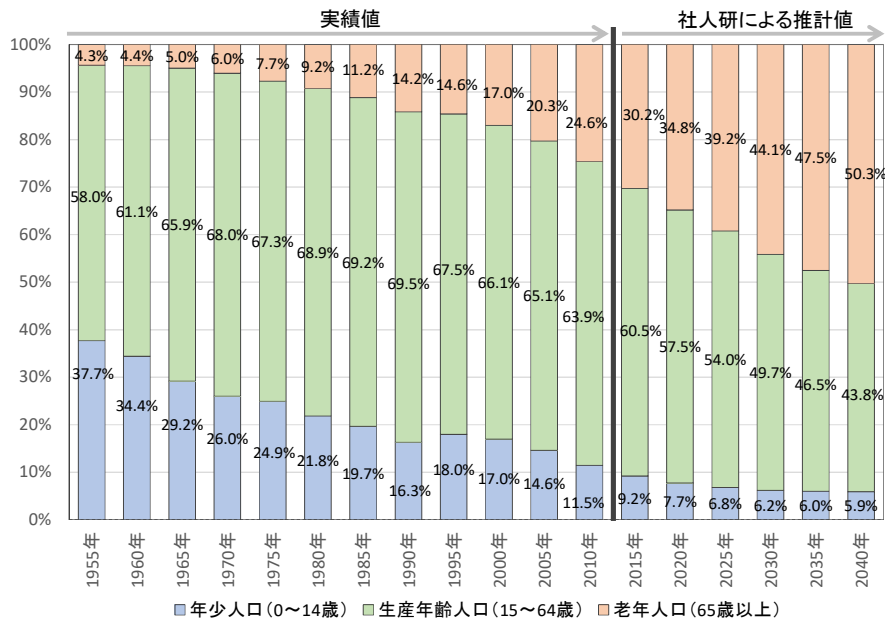


図 9 年齢3区分別人口構成の推移と将来推計（出展：当別町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

2) 人口分布

平成 27 年の国勢調査時点の人口分布（500m メッシュ人口）より、JR 石狩当別駅のある本町地区と JR 石狩太美駅のある太美地区に人口が二極化している。これ以外のエリアとしては、スウェーデンヒルズ、茂平沢地区に人口集積が見られる。

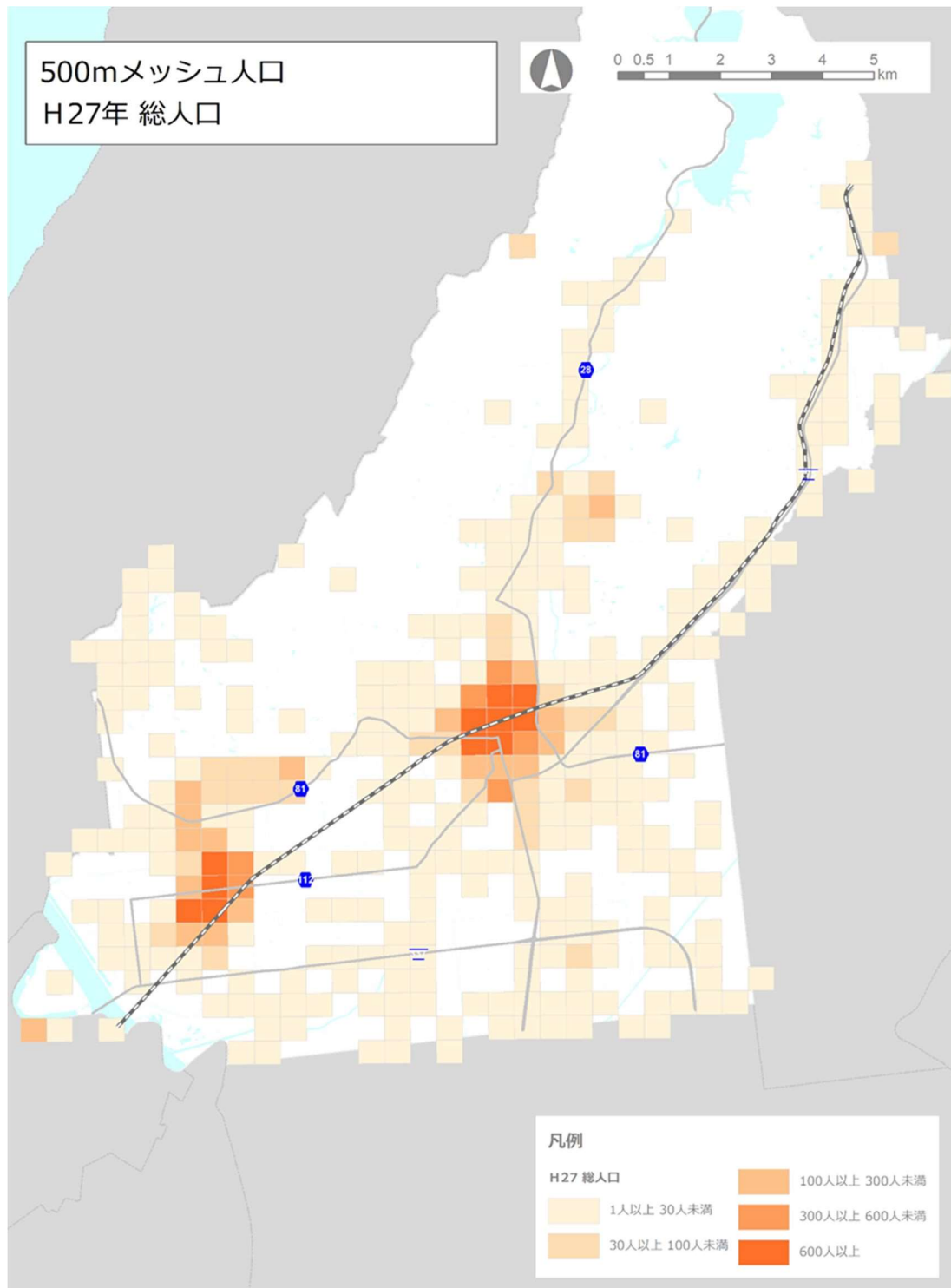


図 10 人口分布（出展：H27 国勢調査）

3) 高齢者人口割合の分布

平成 27 年の国勢調査時点の高齢者人口割合分布（500m メッシュ人口）より、太美地区やスウェーデンヒルズにおいては比較的高齢化率が低く、一方、郊外部において高齢化率が高い傾向である。

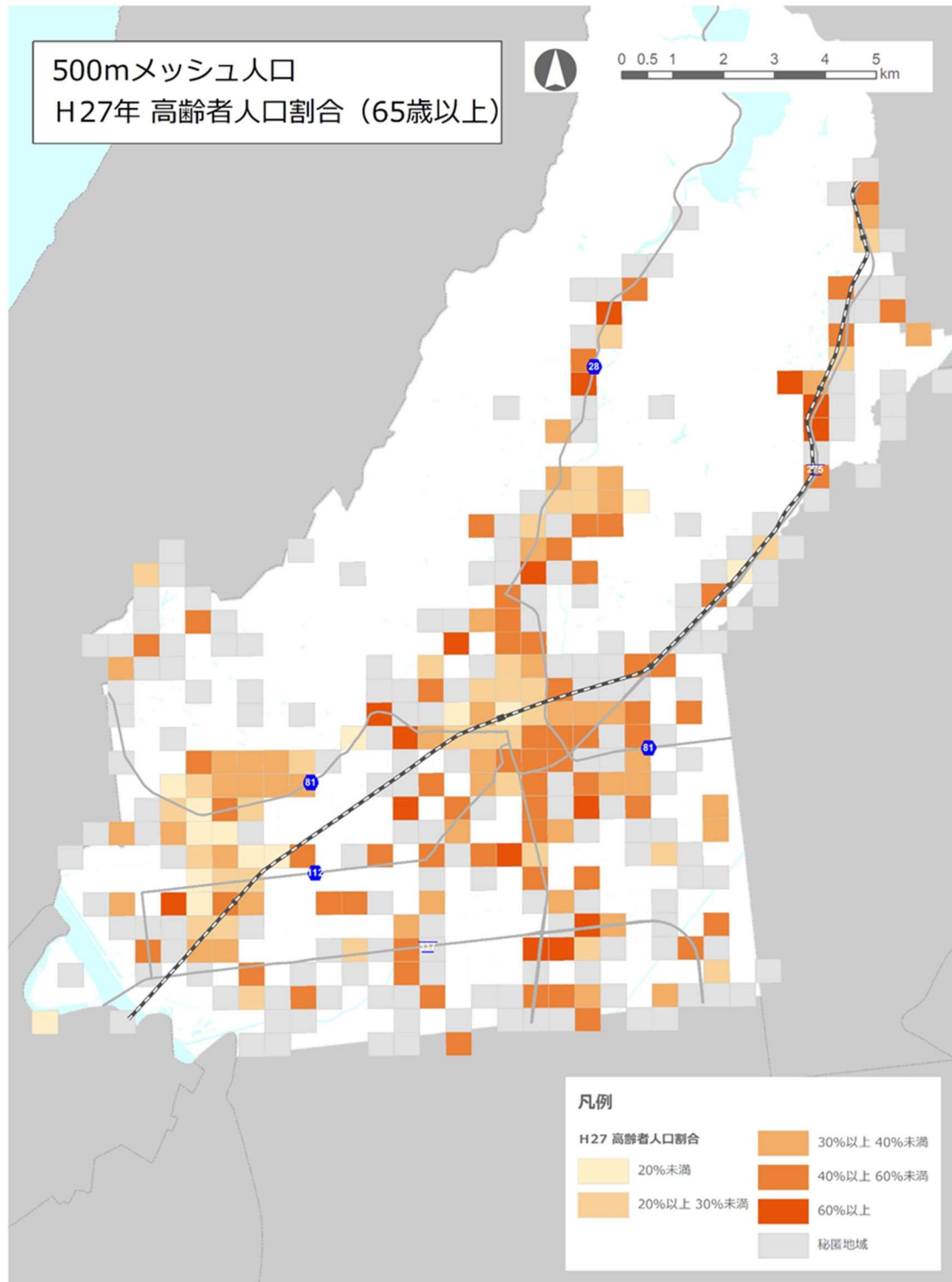


図 11 高齢者人口割合の分布（出展：H27 国勢調査）

4) 人口増減

平成 22 年の国勢調査時点から、平成 27 年の国勢調査時点での人口増減については、石狩当別駅周辺で人口増加が一部みられるものの、総じて、本町地区、太美地区での人口減少が大きい。

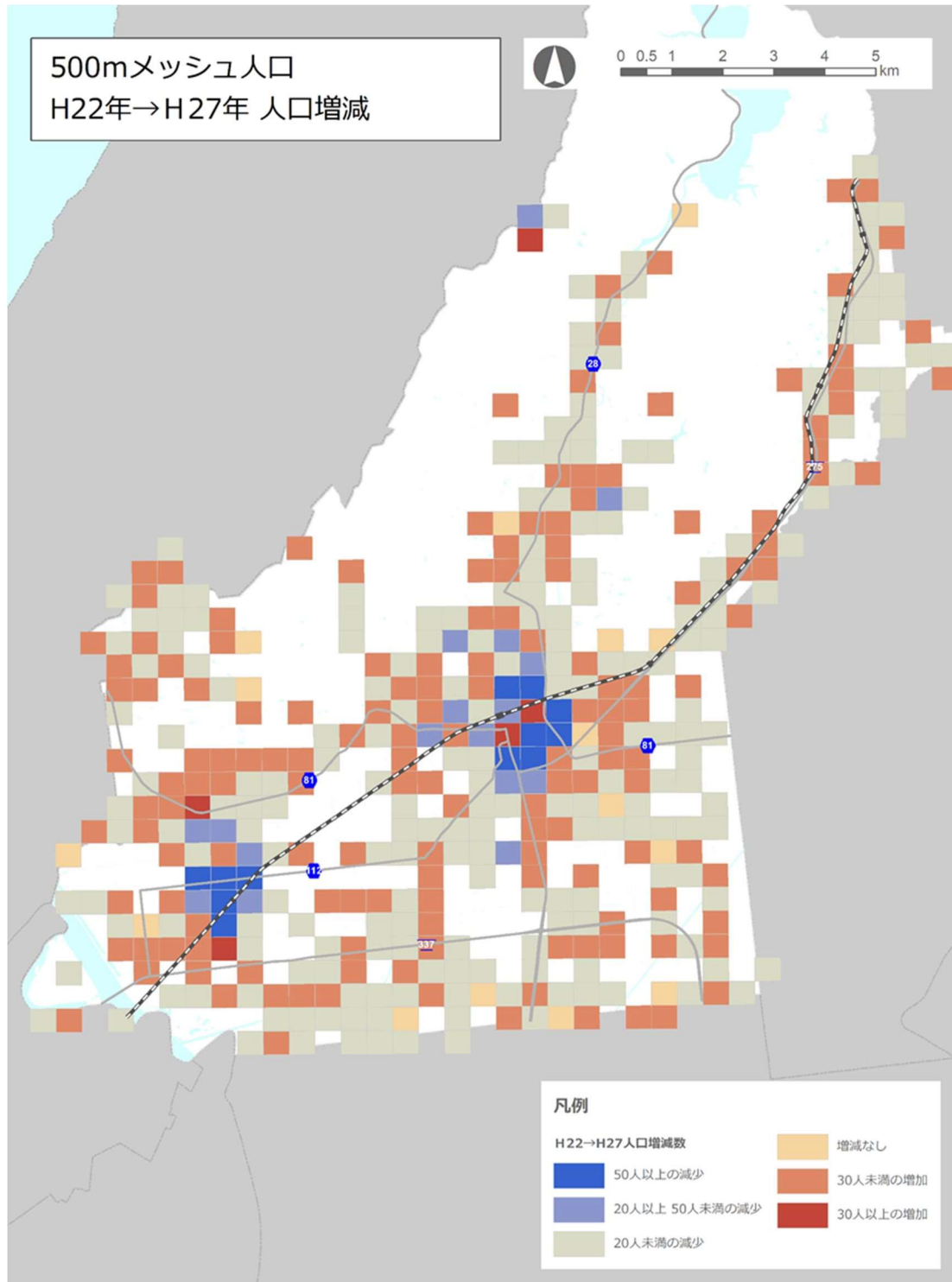


図 12 平成 22 年から平成 27 年までの人口増減の分布（出展：H22・H27 国勢調査）

2-2 当別町の交通特性

(1) 公共交通の整備状況

現在、当別町内には6つのJR駅があり、JR札沼線（学園都市線）が運行している。また、地域のコミュニティバスとして「ふれあいバス」が全3路線13系統とデマンド交通が運行している。またタクシー・ハイヤー事業者は町内に3社あり、本町地区・太美地区をそれぞれ運行している。

以下に公共交通の整備状況を示す。

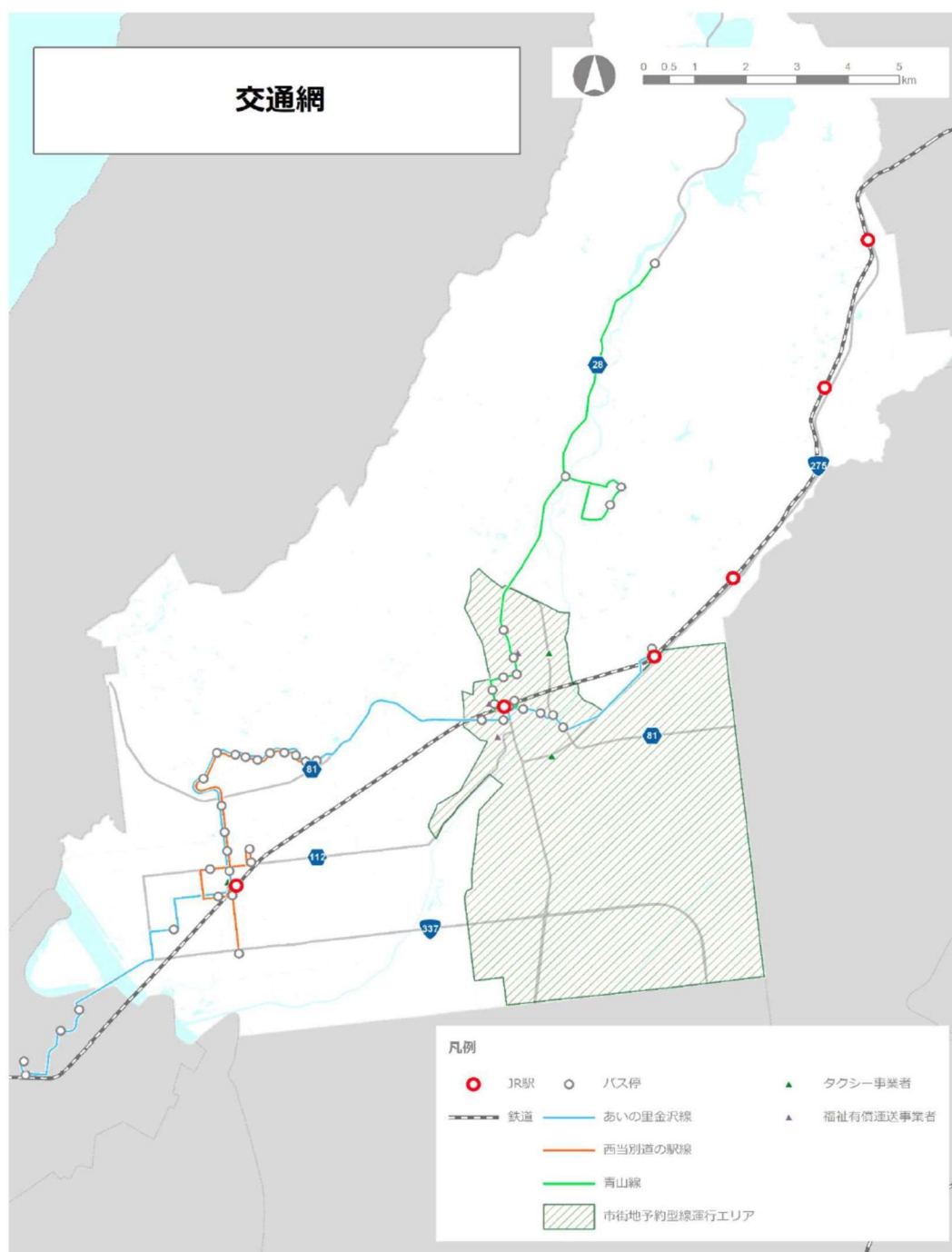


図 13 公共交通機関の整備状況

1) JR

表 1 JR 運行便数

区間	便数	備考
札幌駅 - 石狩当別駅	38 往復/日	全便「石狩太美駅」経由
石狩当別駅 - 北海道医療大学駅	20 往復/日	全便「札幌方面」発
北海道医療大学駅 - 月形方面	8 往復/日	全便「石狩当別駅」発

- ・札幌駅方面から石狩当別駅までは1時間あたり1往復以上が確保されている
- ・札幌駅方面から北海道医療大学駅まではピーク時間1時間あたり1往復以上が確保されている
- ・北海道医療大学駅以北の月形方面においては十分な便数が確保されていない

2) ふれあいバス

表 2 ふれあいバス運行路線

路線	便数(平日)	便数(休日)	備考
青山線	8 往復/日	3 往復/日	・青山会館行きは上り3便、下り4便 ・とうべつ整形外科以北はフリー乗降 ・弁華別郵便局以北は予約運行
あいの里金沢線	22 往復/日	11 往復/日	・北海道医療大学行きは 上り13便、下り11便、休日は運休 ・あいの里行きは平日11便、休日3便
西当別道の駅線	10 往復/日	9 往復/日	・ヒルズ発着の平日は上り3便、下り5 便、休日は2便、下り4便
市街地予約型線	8 便/日	運休	・デマンド型交通として運行 ・事前の電話予約でドア to ドアの運行 ・指定施設または自宅までの運行

3) タクシー・ハイヤー

表 3 町内のタクシー・ハイヤー台数

地区	運行事業者	運行台数	備考
当別本町地区	下段ハイヤー	5台	・流し運行なし(電話予約のみ)
	当別ハイヤー	5台	
太美地区	タイラハイヤー	5台	

(2) 公共交通の利用状況

1) J R

表 4 町内の J R 駅の乗降人数

駅名	方面	乗車人数 (人/日)	降車人数 (人/日)
石狩当別駅	上り(札幌方面)	1,706	465
	下り(金沢方面)	538	1,641
石狩太美駅	上り(札幌方面)	632	109
	下り(北海道医療大学方面)	96	794
北海道医療大学駅	上り(札幌方面)	2,456	12
	下り(金沢方面)	4	2,294
石狩金沢駅	上り(石狩当別方面)	1	0
	下り(月形方面)	0	1
本中小屋駅	上り(石狩当別方面)	6	0
	下り(月形方面)	0	5
中小屋駅	上り(石狩当別方面)	1	2
	下り(月形方面)	7	4

※2016年11月特定日調査(平日)のデータ

- ・「石狩当別駅」「石狩太美駅」「北海道医療大学駅」においては一定の利用者が存在する。
- ・北海道医療大学駅以北の「石狩金沢駅」「本中小屋駅」「中小屋駅」においては、ほとんど利用者が見られない。
- ・各駅での上り下りの乗降者数のズレについては、行き帰りで異なる交通手段を利用する人も多いことが主な要因となっている。
- ・利用状況の傾向としては、「北海道医療大学駅」において、増加傾向にある*。主な要因は、北海道医療大学の学部移転が考えられる(あいの里キャンパス→金沢キャンパス)(石狩当別駅駅長へのヒアリングに基づく：平成29年11月14日実施)

2) ふれあいバス

- ・平成24年の路線再編以降、利用者数は増加傾向にある
- ・最も利用者数が多いのは「あいの里金沢線」で全体の9割以上となっている。
(次ページ図14:「金沢線」「西当別金沢線」「西当別線」を含む)
- ・運賃収入を含む売上推移は平成26年をピークに微減傾向にある。
- ・運賃無料の対象者(北海道医療大学利用者)を除く一般利用者からの運賃収入は年々減少している。

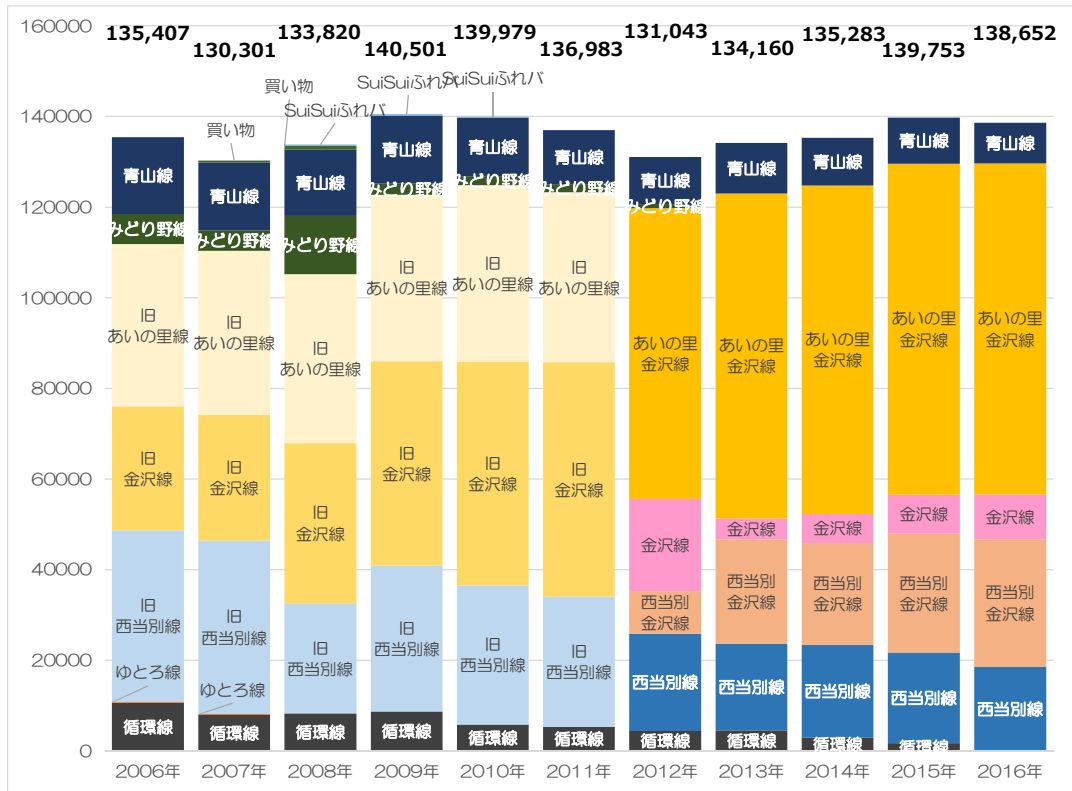


図 14 ふれあいバスの乗降客数推移（各路線の積上データ）

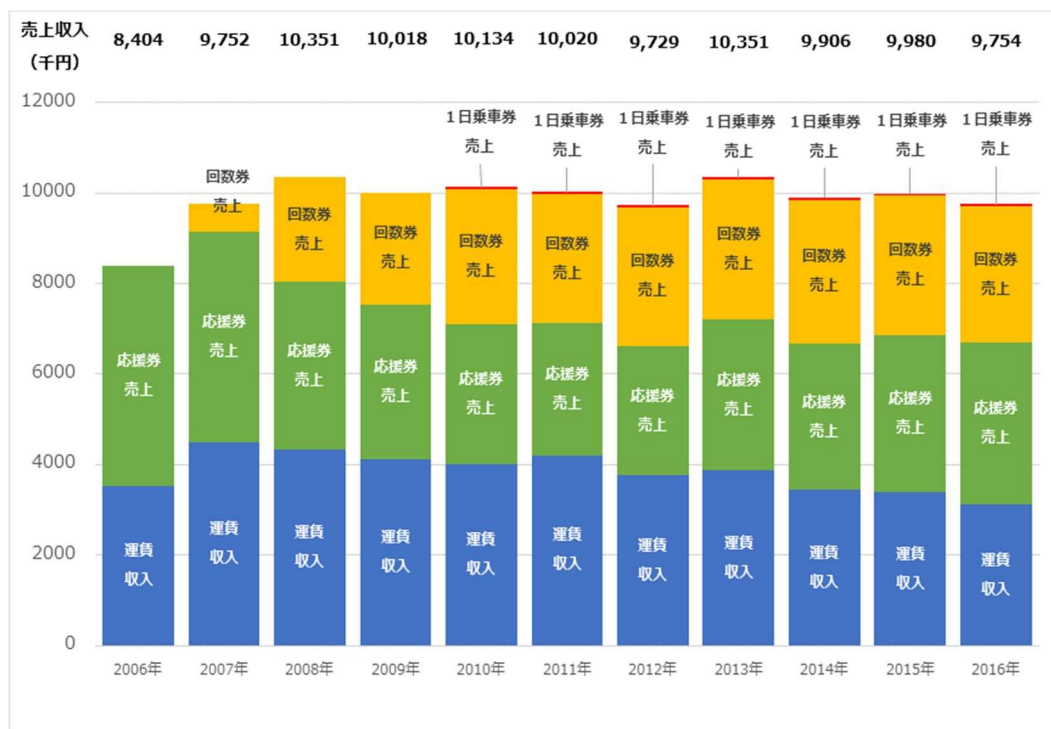


図 15 運賃収入および応援券等の売上推移

第3章 公共交通に関わる問題点と課題

3-1 住民の移動ニーズ

《 現 状 ・ 問 題 点 》

- 人口減少・高齢化により、**移動ニーズが減少**する
- 高齢化により、**通学・通勤などの速達性ニーズが減少**する
- 札幌市への移動ニーズが高いが、JRとバスの接続性は路線や駅によって差が大きい

1) 人口減少によって日常の移動は絶対数が大きく減少する

- ・国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研と略記）の推計より、2015年～2040年にかけて、当別町の総人口は35%減少する（前掲：図8）。

2) 高齢化による移動頻度の減少

- ・平成27年度全国都市特性調査より、高齢者は外出率が低いことがわかる（図16）。
- ・また、社人研の推計より、2015年～2040年にかけて、当別町の老年人口は30.2%から50.3%にまで増加する（前掲：図9）。

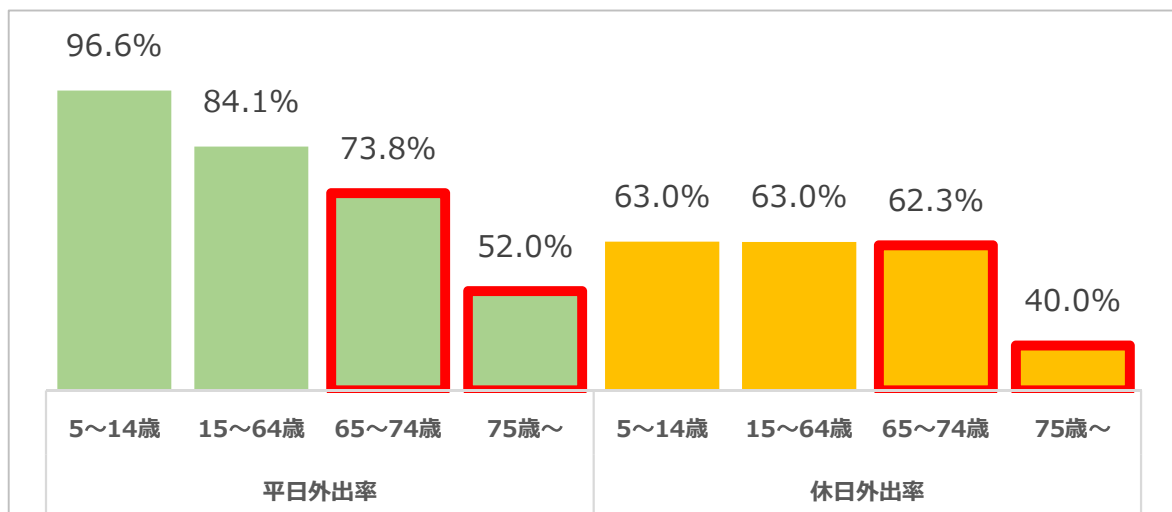


図 16 地方都市の年齢階層別外出率（参考：平成27年度全国都市交通特性調査）

3) 高齢者の日常の移動目的

- ・平成 29 年に実施したふれあいバス沿線住民アンケートの結果より、高齢者は時間に制約のある「通学」「通勤」目的の移動をほとんど行わないことがわかる（図 17）。
- ・また、同アンケートでふれあいバスの「定時性」に関する満足度を調査したところ、60 歳以上は“不満”、“とても不満”と答えた割合が 60 歳未満に比べて低かった（図 18）。

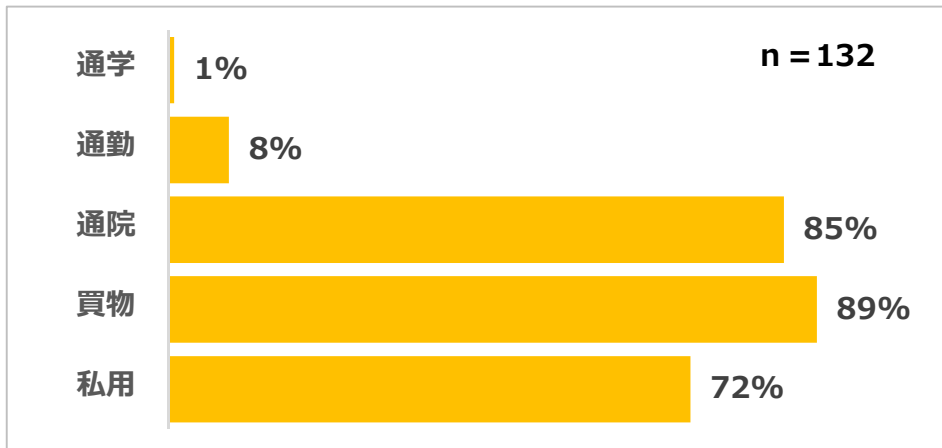


図 17 移動目的（ふれあいバス沿線住民アンケート：70 歳以上）

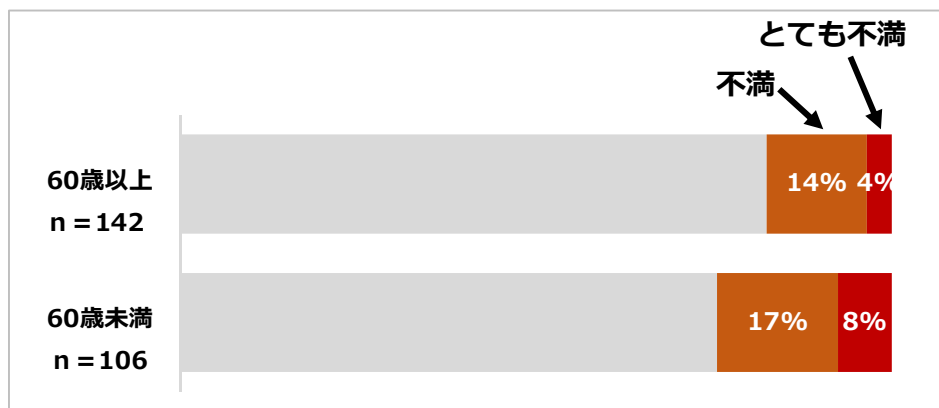


図 18 ふれあいバス「定時性満足度」（ふれあいバス沿線住民アンケート：60 歳以上）

4) 日常の外出先

- ・前述のアンケート調査より、日常の外出先は札幌市が多いことがわかる（図 19）。
- ・石狩太美駅での乗継時間は比較的適切な時間設定となっているが、石狩当別駅での乗継時間は不適切な場合が多い。また、石狩太美駅においても、JRからふれあいバスへの乗継について、短すぎる場合が多い（図 20）。

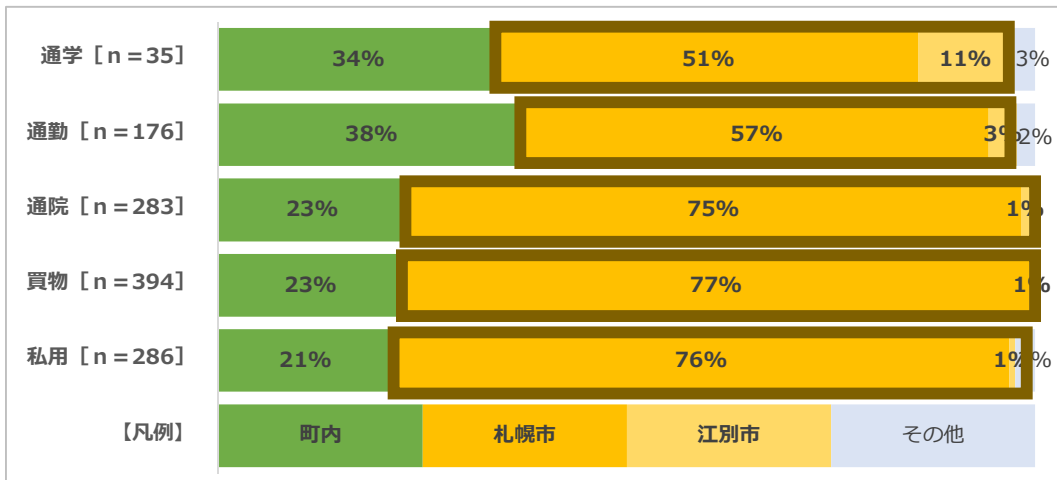


図 19 日常の外出先（ふれあいバス沿線住民アンケート）

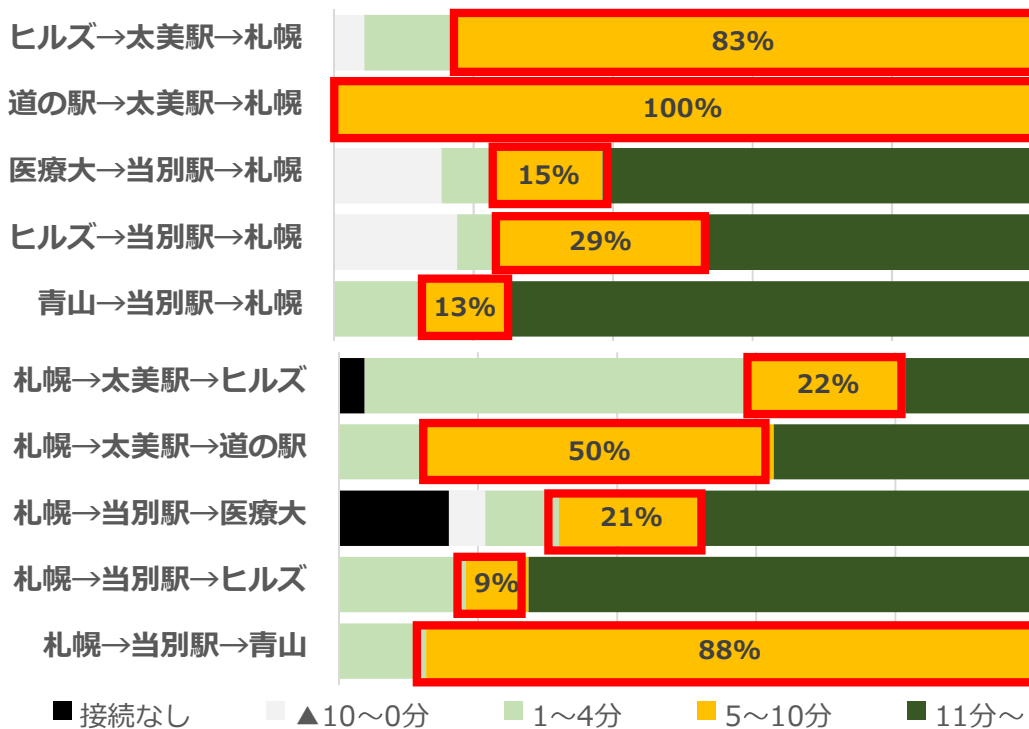


図 20 ふれあいバスとJRの乗継時間の状況

《 課 題 整 理 》

課題 1 公共交通利用者の増加

- 人口減少・高齢化により、**移動ニーズが減少**する
- 移動ニーズ減少により公共交通利用者が減少すると路線維持が困難になる。
- 公共交通利用者の増加を図ることで、持続的な交通サービスの提供が求められる。

課題 2 利用者の移動特性に応じた交通サービスの提供

- 高齢化により、**通学・通勤などの速達性ニーズが減少**する
- 高齢化の進展により、従来通りの交通サービスではニーズが満たせなくなる。
- 利用者の移動特性に応じたきめ細かい交通サービスが利用者増加のカギとなってくる。

課題 3 J R とふれあいバスの結節強化

- 札幌市への**移動ニーズが高いが、J R とバスの接続性は路線や駅によって差が大きい**
- 町内外のJ R 利用者のニーズに対応し、利便性向上を図る。

3-2 交通空白地への対応

《 現 状 ・ 問 題 点 》

- 公共交通の利用が困難な**交通空白地が存在する**
- **農業エリア**に民家が点在し、**従来型の公共交通ではカバーが困難**となっている
- 北海道医療大学駅以北の線区が単独で維持することが困難な路線に指定

1) 交通空白地の現状と公共交通による対応の状況

- ・ 公共交通でカバーできる範囲を①JR駅より半径 500m、②バス停留所より半径 300m (フリー乗降区間含む)、③市街地予約型線の利用対象エリア、としたとき、①～③のどれにも該当しないエリアは公共交通の利用が困難な「交通空白地」と言える。
- ・ 当別町においては、平成 27 年度より、ふれあいバス市街地予約型線の運行を開始し、公共交通カバー圏域を拡大した。また、平成 29 年度からは西当別地区に新たな路線「西当別道の駅線」の実証運行を開始し、交通空白地への対応を進めている。
- ・ 平成 27 年度国勢調査の人口データをもとに、交通空白地及び公共交通カバー圏の人口と人口比率を算出した。市街地予約型線運行前と比較し、直近では公共交通カバー圏の人口は2割ほど増加したが、依然として交通空白地は存在しており、人口比率も 14.3%いる。

表 5 公共交通カバー人口の状況

	公共交通カバー圏 人口・人口比率	交通空白地 人口・人口比率
【平成 26 年度】 市街地予約型線運行前	11,132 人 (64.4%)	6,146 人 (35.6%)
【平成 27 年度】 市街地予約型線運行後*	14,008 人 (81.1%)	3,270 人 (18.9%)
【平成 28 年度】 市街地予約型線エリア拡大後** 【平成 29 年度】 西当別道の駅線実証運行後	14,799 人 (85.7%)	2,479 人 (14.3%)

* : 運行エリアに対雁、東裏、蕨岱を含まない

** : 運行エリアに対雁、東裏、蕨岱を含む

2) 交通空白地の状況

① 【平成 26 年度】市街地予約型線運行前

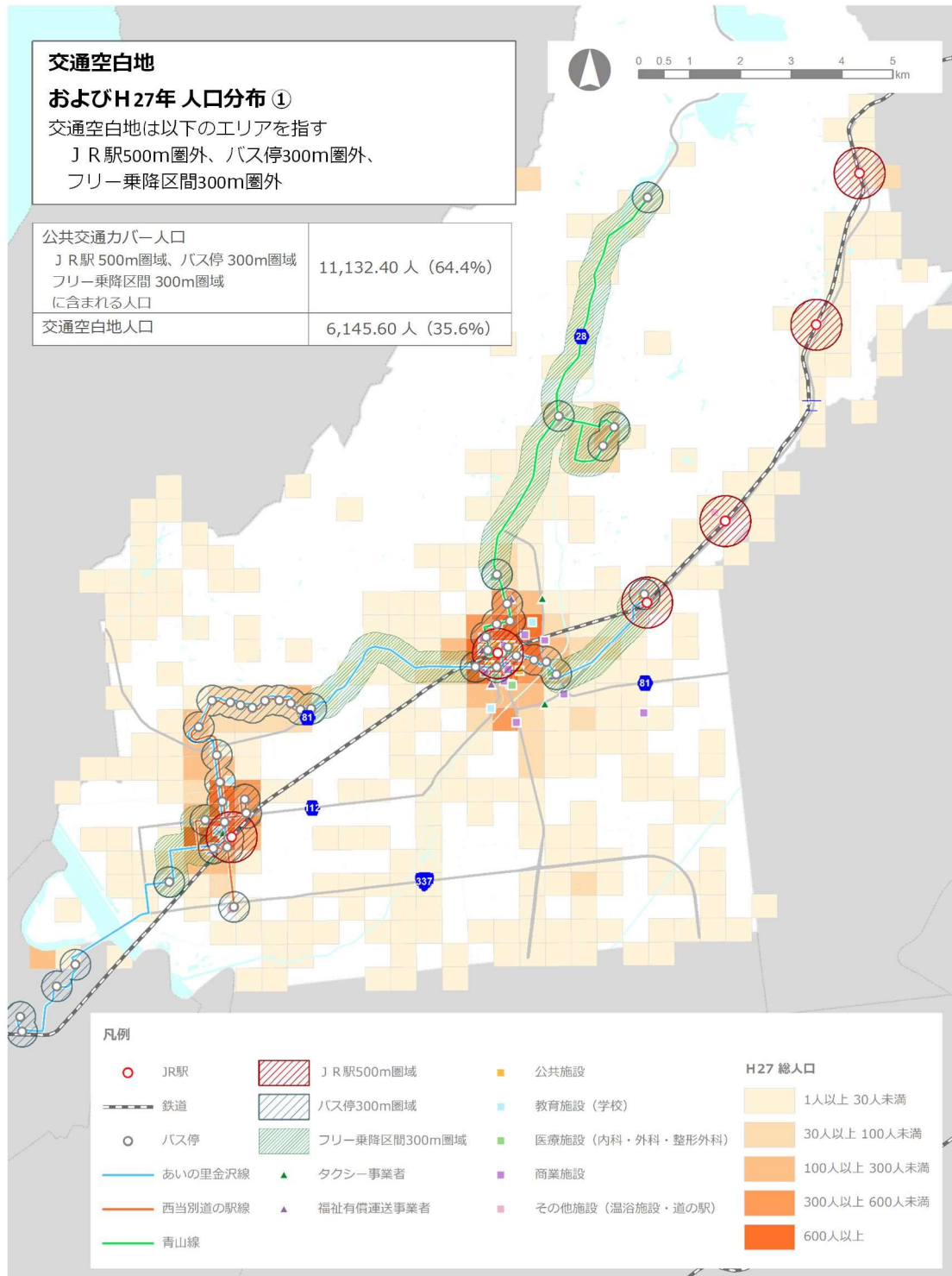


図 21 交通空白地状況 (平成 26 年度)

②【平成 27 年度】市街地予約型線運行後*

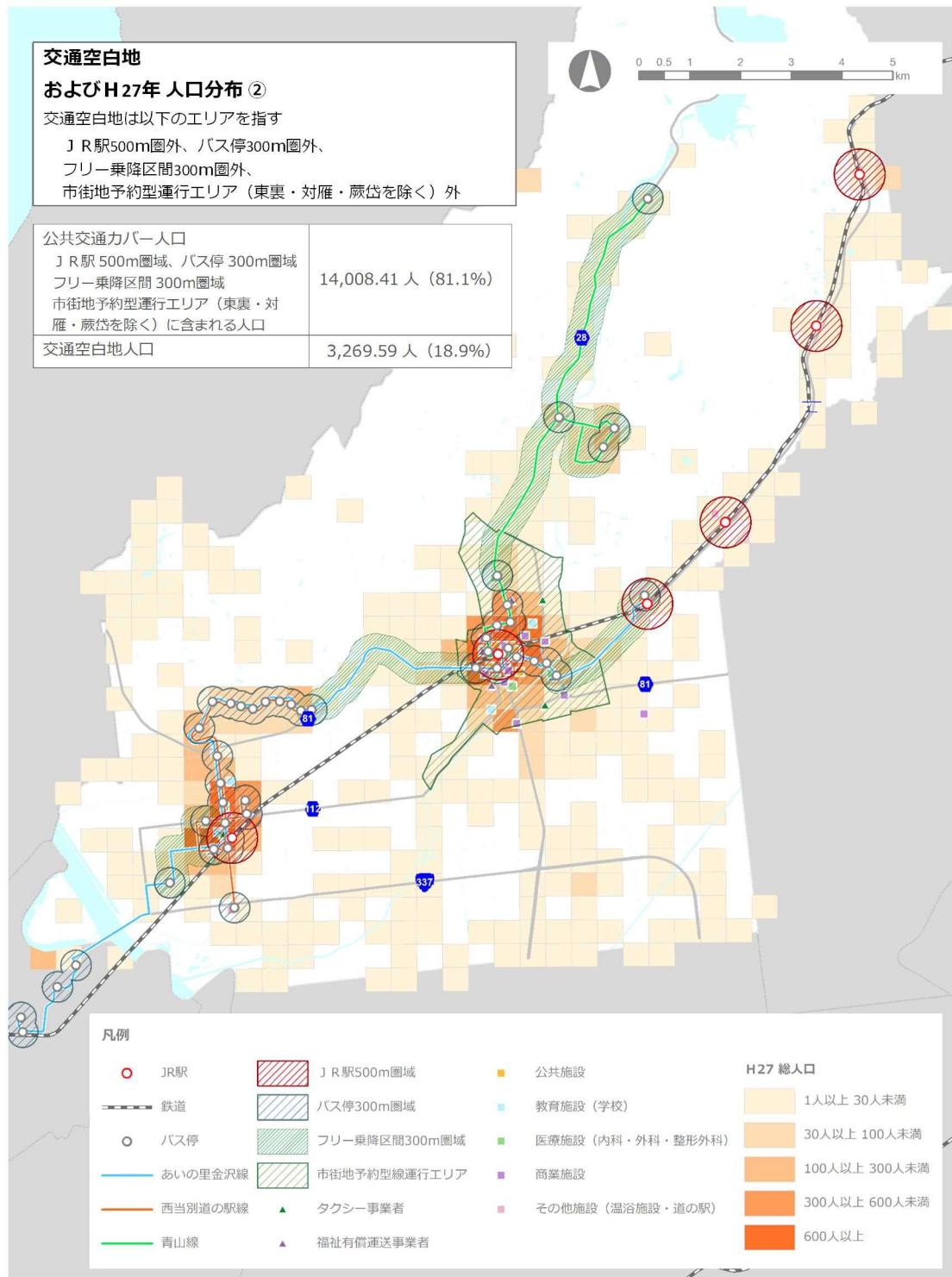


図 22 交通空白地状況（平成 27 年度）

③【平成 28 年度】市街地予約型線エリア拡大後
 【平成 29 年度】西当別道の駅線実証運行後

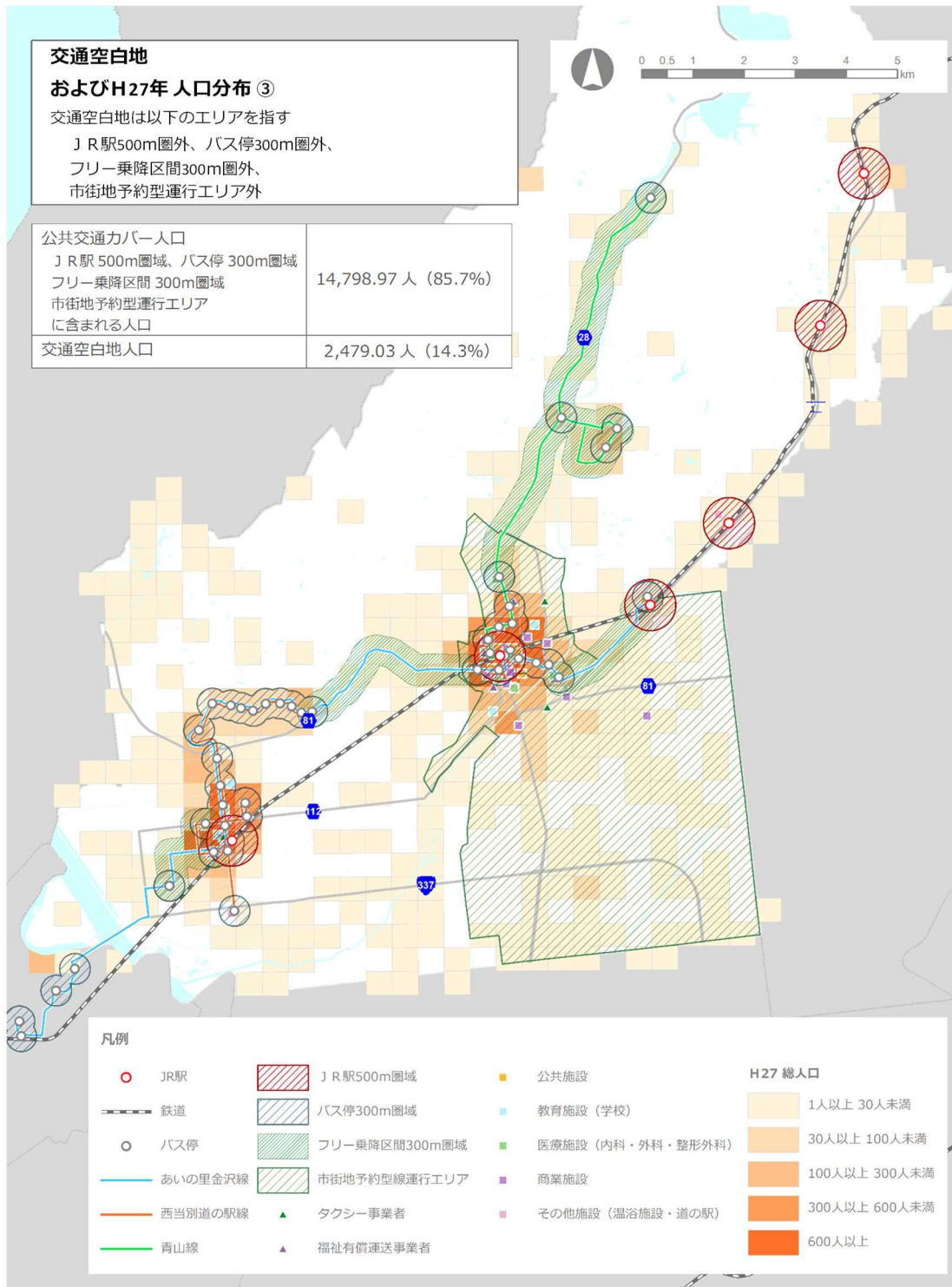


図 23 交通空白地状況 (平成 28~29 年度)

3) 農業エリアに点在する住居、公共交通でのカバーが困難

- ・当別町は農業が基幹産業の一つであり、農業用地が広い。そのため、農業従事者の住居は広い農地エリアに点在しており、従来の公共交通でこれらのエリアをカバーすることが困難となっている。



図 24 農業地域の空撮図

4) 北海道医療大学駅以北のJR路線（JR北海道が維持困難路線に指定）

- ・現在、JR北海道医療大学駅以北は、「石狩金沢駅」「本中小屋駅」「中小屋駅」の3駅があるが、現状の運行便数では、居住者の日常的な移動を十分まかなえていない。
- ・また、この駅を通過する路線は、JR北海道の維持困難路線に指定されており、今後、これらのエリアにおける路線撤退が懸念されており、最適な公共交通の在り方について関係自治体により検討されている。

表 6 JR 運行便数 [再掲]

区間	便数	備考
札幌駅 - 石狩当別駅	38 往復/日	全便「石狩太美駅」経由
石狩当別駅 - 北海道医療大学駅	20 往復/日	全便「札幌方面」発
北海道医療大学駅 - 月形方面	8 往復/日	全便「石狩当別駅」発

- ・札幌方面から石狩当別駅までは1時間当たり1往復以上が確保されている。
- ・札幌方面から北海道医療大学駅まではピーク時間1時間あたり1往復以上が確保されている。
- ・北海道医療大学駅以北の月形方面においては十分な便数が確保されていない。

5) 郊外エリアの公共交通ニーズ

- ・平成 29 年に実施した郊外地区住民アンケートより、郊外地区住民は自家用車への依存度が高いことがわかる。(郊外地区：中小屋、金沢、川下、高岡)
- ・将来の運転年齢意向も高く、回答者の 7 割以上が「自家用車がないと生活ができない」と感じている(図 25、図 26)。
- ・居住エリアでデマンド型交通が運行した場合の利用意向について調査したところ、26%が「利用したい」、58%が「将来的に利用するかもしれない」と回答している(図 27)。

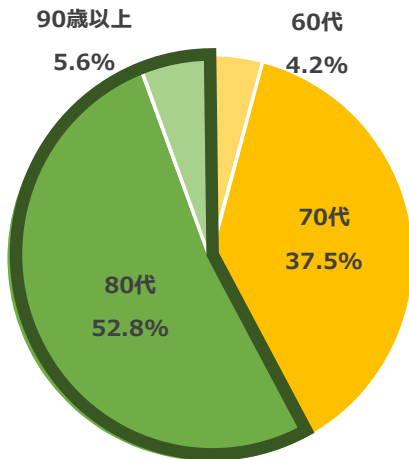


図 25 将来の運転年齢意向
(n = 72)

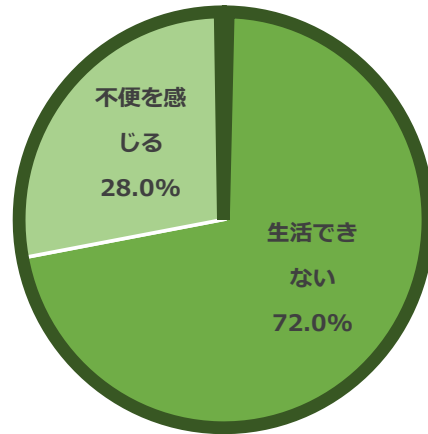


図 26 自家用車がない生活について
(n = 100)

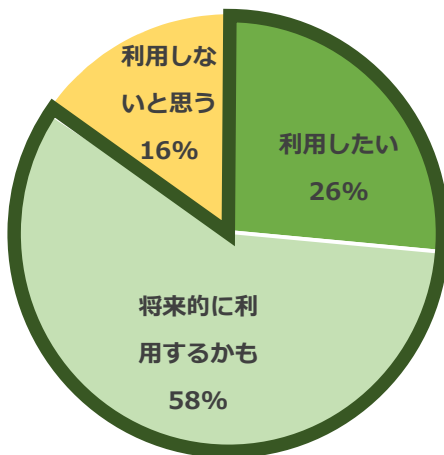


図 27 デマンド型交通の利用意向
(n = 102)

《 課 題 整 理 》

課題4 交通空白地等に係る移動手段の検討

- 公共交通の利用が困難な**交通空白地が存在する**
 - 農業エリア**に民家が点在し、**従来型の公共交通ではカバーが困難**となっている
 - 北海道医療大学以北の線区が単独で維持することが困難な路線に指定
- 交通空白地やその他の公共交通が希薄な地域への対応を進めることで、
町内に住む誰もが車を所有していなくても移動できる環境づくりを進めることが課題である。

3-3 自家用車への高依存

《 現 状 ・ 問 題 点 》

- 自家用車に依存した移動実態
- 将来、運転を続けたい年齢が非常に高い
- 高齢ドライバーの交通事故の現状と運転免許返納制度の改正

1) 自家用車利用状況

- ・平成 29 年に実施したふれあいバス沿線住民アンケートより、日常の移動において、「通学目的」以外で自家用車が用いられる割合が最も高いことが分かった。特に「買物」では「自分で運転」と「家族等に同乗」を合わせると 8 割近い割合になる（図 28）。
- ・自家用車がない生活について調査した結果についても、4 割が「生活できない」と回答し、「不便を感じる」を合わせると 9 割を超えた（図 29）。

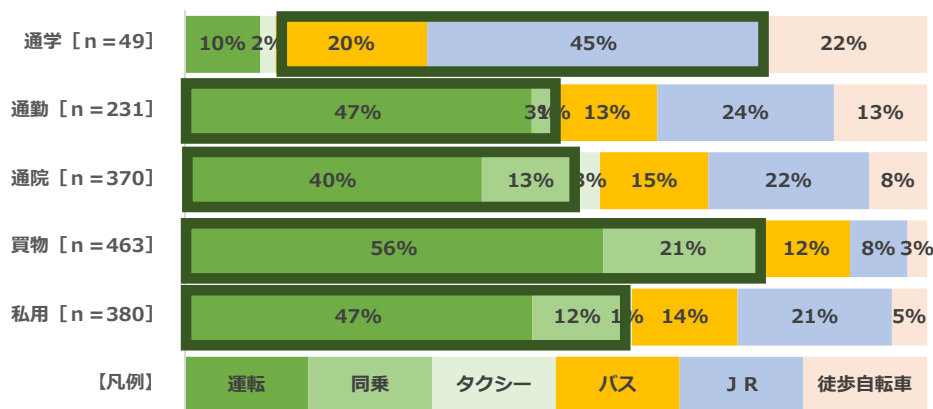


図 28 移動目的別の交通手段分担状況（ふれあいバス沿線住民アンケート）

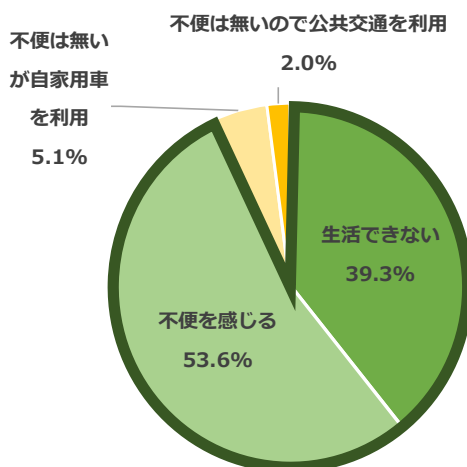


図 29 自家用車がない生活について（ふれあいバス沿線住民アンケート）（n = 394）

2) 将来の運転年齢意向

- ・平成 29 年に実施したふれあいバス沿線住民アンケートより、将来運転を続けたい年齢について、75 歳以上と答えた割合が 75%を超えた（図 30）。

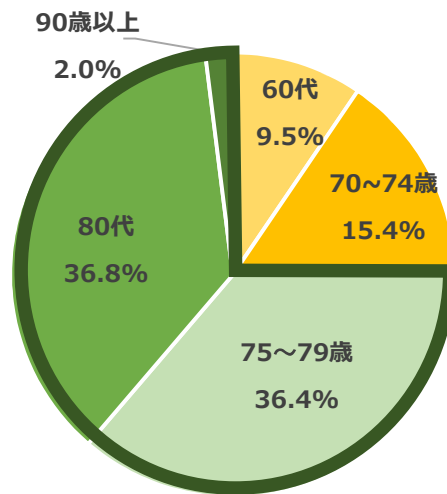


図 30 将来の運転年齢意向（ふれあいバス沿線住民アンケート）（n = 253）

3) 高齢ドライバーの事故の現状

- ・近年、自動車安全装置の発達や若者の車離れ等により、交通事故による死者数は減少しているが、75 歳以上の高齢者は交通事故による死者数が増加しており、平成 29 年 3 月より 75 歳以上の高齢者は運転免許の更新時に認知機能検査を受けることが義務化された。
- ・自家用車への依存度が高く、高齢人口の増加が想定されている当別町においては、日常の移動手段を失う住民が多数出現することが懸念される。

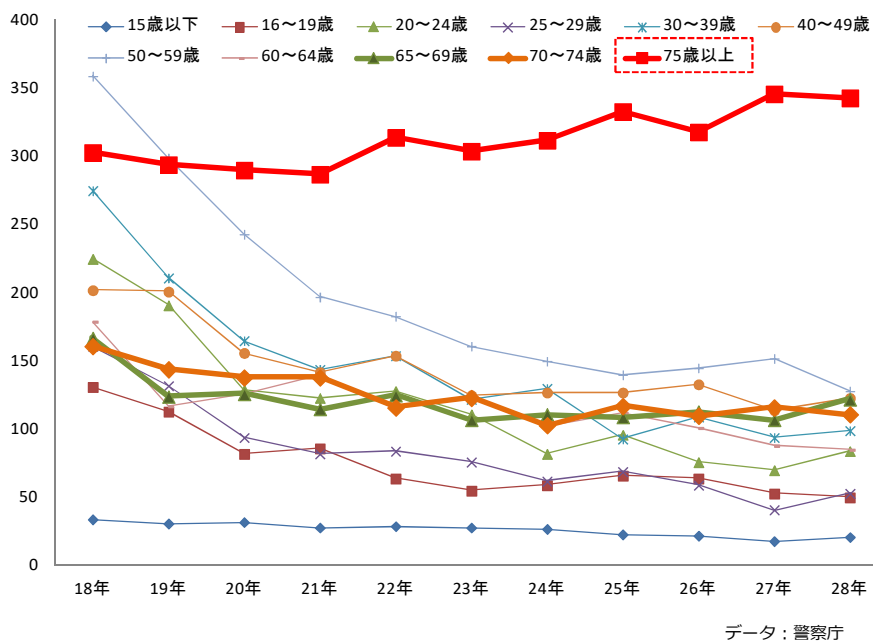


図 31 年齢階層別の交通事故死者数の推移

《 課 題 整 理 》

課題5 過度な車依存からの脱却を図るための町民意識の醸成

●自家用車に依存した移動実態

→過度な車依存は環境や健康などへの影響が懸念される。

→まちぐるみでの車依存からの脱却が課題といえる。

課題6 高齢者に対する移動支援

●将来、運転を続けたい年齢が非常に高い

●高齢ドライバーの交通事故の現状と運転免許返納制度の改正

→過度に自家用車に依存した交通環境と将来の運転年齢意向が高いことから、

将来的に高齢ドライバーによる交通事故が増加することが懸念される。

→高齢者の交通事故の減少を図るためには、高齢者の外出負担を軽減するような移動支援が課題といえる。

3-4 公共交通の利便性向上

《 現 状 ・ 問 題 点 》

- バスの遅延への対応不足
- 雨風が避けられないバス待ち環境
- デマンド型交通の予約方法に関する不便さ
- 道の駅開業に伴う来町者の増加

1) ふれあいバスの待合環境に関する不便

- ・平成 29 年に実施したふれあいバス利用者アンケートより、ふれあいバスの待合環境について「雨風が避けられない」「バスが遅延する」などの不便を感じている人がそれぞれ 36%、20%となっている。
- ・また待合環境が悪いために「天候によって利用をやめる」「体調によって利用をやめる」と回答した利用者がそれぞれ 25%、11%存在する。

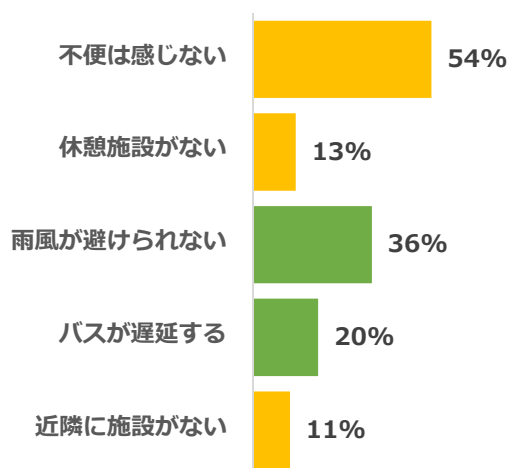


図 32 ふれあいバス待合環境に関する不便さ
(ふれあいバス利用者アンケート) (n = 117)

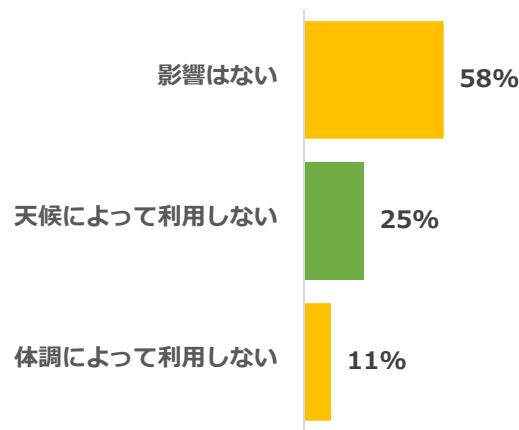


図 33 待合環境が理由で利用をやめるか
(ふれあいバス利用者アンケート) (n = 117)

2) デマンド交通に関する要望

- ・平成 29 年に実施したふれあいバス市街地予約型線利用者アンケートより、デマンド交通の運行方法・予約方法に対して不便を感じている割合は 70%、68%となっている。また、不便を理由に利用しないことがある利用者の割合はともに 3 割を超えた(図 34、図 35)。
- ・また不便を感じる点については、運行方法では「運行間隔が長い」「土日祝の運休」の割合が多かった。予約方法については「電話でしか予約できない」「1・2 便の予約締切が前日」の割合が多かった。

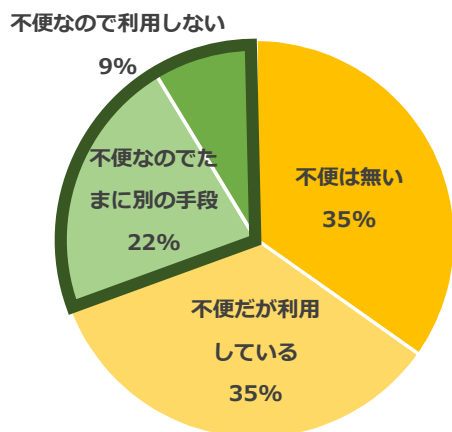


図 34 デマンド交通の運行方法について
(市街地予約型線利用者アンケート)
(n = 46)

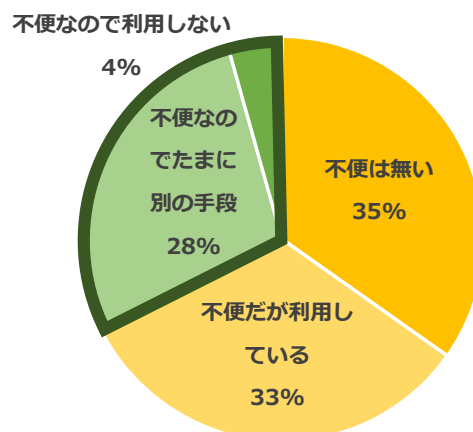


図 35 デマンド交通の予約方法について
(市街地予約型線利用者アンケート)
(n = 46)

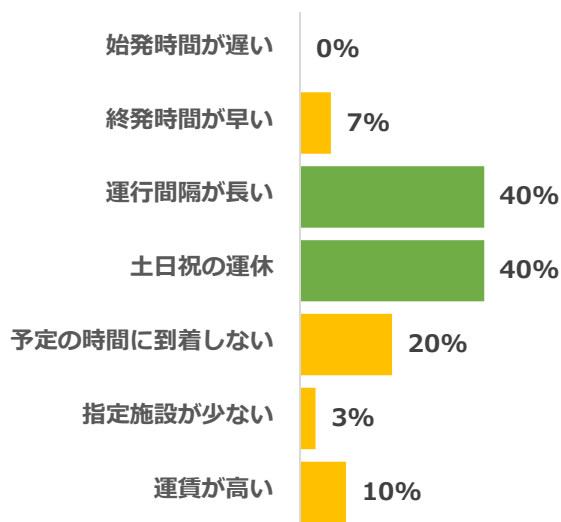


図 36 運行方法の不便な点
(市街地予約型線利用者アンケート)
(n = 30)

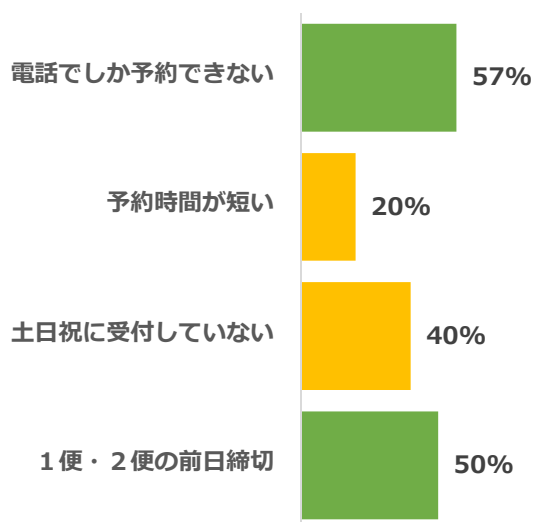


図 37 予約方法の不便な点
(市街地予約型線利用者アンケート)
(n = 30)

3) 北欧の風道の駅とうべつの開業

・平成29年9月に「北欧の風道の駅とうべつ」が開業し、町内外から年間45万人の利用が予想されているところ。また、本計画の関連計画である「当別町まち・ひと・しごと創生総合戦略」においては、「まちに人を呼び込む「定住・交流」の促進」が基本目標の一つとして掲げており、定住・交流人口増加に向けた様々な施策に取り組んでいる。

《 課 題 整 理 》

課題7 情報提供内容の質的向上

- バスの遅延への対応不足

- 雨風が避けられないバス待ち環境

→バスの遅延情報の提供など、情報提供内容の質の向上が課題といえる。

課題8 デマンドバスの予約抵抗の軽減

- デマンド型交通の予約方法に関する不便さ

→予約の不便さによる利用離れを解消するため、予約抵抗の軽減が課題といえる。

課題9 道の駅等町内施設への周遊促進

- 道の駅開業に伴う来町者の増加

→来町者にもわかりやすく町の観光施設の概要やアクセス等の情報提供をし、バスをはじめとする交通機関を活用した町内周遊の促進が課題といえる。

第4章 基本方針の設定

本章では、前節で抽出した課題に基づき、地域公共交通網形成計画の基本方針を設定する。

4-1 住民の移動ニーズに関する現状・課題と基本方針

<p>現状・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・高齢化により、移動ニーズが減少する ・高齢化により、通学・通勤などの速達性ニーズが減少する ・札幌市への移動ニーズが高いが、JRとバスの接続性は路線や駅によって差が大きい
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者の増加 ・利用者の移動特性に応じた交通サービスの提供 ・JRとふれあいバスの結節強化
<p>基本方針1</p>	<p>利用者ニーズを踏まえた公共交通サービスの提供</p>
<p>方針内容の説明</p>	<p>人口減少や少子高齢化等の影響により、総移動数の減少や、これまでよりも通勤・通学等の定常的な移動が減少するなど、町民の移動ニーズは大きく変化し、この傾向は今後も継続することが予想される。また、町民の町外への移動先は札幌市に向いている傾向がある。</p> <p>そこで、町民の移動ニーズに合わせた「運行路線・ダイヤの柔軟な見直し」や高齢者の外出負担を軽減するデマンド型交通の強化等の施策の展開、また、町外への移動のサポートについては、JRとバスの結節強化等の施策の展開により、「利用者ニーズを踏まえた町内外への公共交通サービスの提供」を目指す。</p>
<p>施策項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆利用者ニーズに応じた効果的・効率的なバス運行の実施 ◆利用者増加に繋がる交通サービスの強化 ◆JRとバスの結節強化

4-2 交通空白地への対応に関する現状・課題と基本方針

<p>現状・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用が困難な交通空白地が存在する ・農業エリアに民家が点在し、公共交通でのカバーが困難となっている ・北海道医療大学駅以北の線区が単独で維持することが困難な路線に指定
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域等に係る移動手段の検討
<p>基本方針 2</p>	<p>地域交通を確保し、自動車を利用しなくても移動可能な環境づくり</p>
<p>方針内容の説明</p>	<p>平成 18 年度以降のふれあいバスの運行、さらに、デマンド型交通の導入や当別町版 CCRC 構想に基づく新規路線の導入により、公共交通でのカバーエリアは向上してきた。しかしながら、町内には 14.3% (2,479 人) の交通空白地での居住者が存在し、また、JR 北海道医療大学駅以北の JR の運行便数は僅かであり、加えて、平成 28 年 11 月に JR 北海道が公表した単独維持困難路線も存在している状況にある。</p> <p>交通空白地に居住する町民のほとんどが自動車に依存した移動を行っている状況にあり、自分自身で自動車を運転できない、家族の送迎が困難になるといった状況を迎えると、外出することすら出来なくなる町民が増加するものと考えられる。</p> <p>そこで、交通空白地でのデマンド型交通の拡充や地域による自主運行の検討を実施し、「地域交通を確保し自動車を利用しなくても移動可能な環境づくり」を目指す。</p>
<p>施策項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆新たな交通の研究 ◆フォローアップ調査

4-3 自家用車への高依存に対応する現状・課題と基本方針

<p>現状・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車に依存した移動実態 ・将来、運転を続けたい年齢が非常に高い ・高齢ドライバーの交通事故の現状と運転免許返納制度の改正
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・過度な車依存からの脱却を図るための町民意識の醸成 ・高齢者に対する移動支援
<p>基本方針3</p>	<p>公共交通に肯定的な町民意識の醸成と安全安心な移動の実現</p>
<p>方針内容の説明</p>	<p>小中学生のうちから交通を理解し、利用方法等を認知することは、将来の利用者確保の観点から重要と考えられる。また、75歳以上の交通事故が近年多発しており、平成29年3月の道路交通法の改正では、75歳以上の高齢者において、認知症検査等が義務付けられるようになった。</p> <p>そこで、小中学校の児童・生徒や高齢者向けのモビリティ・マネジメントの展開により、「公共交通に肯定的な町民意識の醸成と安全安心な移動の実現」を目指す。また、高齢者等の交通弱者の外出負担を軽減するデマンド型交通の強化等の施策の展開を図る。</p>
<p>施策項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆小中学生向けのモビリティ・マネジメント ◆高齢者向けのモビリティ・マネジメント ◆交通弱者に配慮した交通サービスの強化

4-4 公共交通の利便性向上に対応する現状・課題と基本方針

<p>現状・問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの遅延への対応不足 ・雨風が避けられないバス待ち環境 ・デマンド型交通の予約方法に関する不便さ ・道の駅開業に伴う来町者の増加
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供内容の質的向上 ・デマンドバスの予約抵抗の軽減 ・道の駅等町内施設への周遊促進
<p>基本方針 4</p>	<p>ICT を活用した公共交通サービスの利便性向上</p>
<p>方針内容の説明</p>	<p>ふれあいバスについては余裕を持ったダイヤ設定や冬季ダイヤ設定などの方法により、遅延発生を緩和しようとしているものの、完全に定時性を確保することは困難である。また、当別町は多雪地域であり、バス停上屋も予算や維持の観点から限られた場所にしか設置できないことから、屋外でのバス待ち環境は不十分と言える。</p> <p>また、市街地予約型線等のデマンド型交通は電話による予約が必要であり、「予約抵抗」が存在している状況にある。</p> <p>そこで、ICT 技術を活用したバスの走行位置が分かるバスロケーションシステムやデジタルサイネージの導入、デマンド型交通の予約アプリの開発等の展開によりバス待ちの不安解消や予約負担の軽減、来町者向けの情報発信を目的とした「公共交通サービスの改善」を目指す。</p>
<p>施策項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ICT を活用した公共交通情報提供システムの導入 ◆バス待ち環境の整備 ◆デマンド型交通の予約方法等の研究

第5章 基本方針に基づく施策及び実施主体

本章では、前節で設定した基本方針に基づき、今後実施する施策及びその実施主体を整理する。

5-1 利用者ニーズを踏まえた公共交通サービスの提供

基本方針1：利用者ニーズを踏まえた公共交通サービスの提供	
施策項目	利用者ニーズに応じた効果的・効率的なバス運行の実施／利用者増加に繋がる交通サービスの強化／JRとバスの結節強化
施策概要	<p>1) 運行路線・ダイヤの柔軟な見直し検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民の移動ニーズや利用者ニーズを踏まえ、ふれあいバスの運行路線やダイヤについて柔軟な見直しを検討する。 <p><運行路線・ダイヤの見直しに関する基本的な考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆移動ニーズの高い施設への接続性の維持・向上 ◆地域間幹線路線である「あいの里金沢線」への接続性の維持・向上 ◆PDCAサイクルによる評価の仕組みの導入 <p>2) デマンド型交通の強化・予約方法改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が多い地域においては、ドア・ツー・ドア性を高めることで、利用者ニーズを満足できる可能性が高いため、デマンド型交通の導入・強化を検討する。 ・市街地予約型線においては、「土日祝の予約受付」についての改善要望が高いことから、予約方法の改善を検討する。 <p>3) 企画切符の販売</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内の企業や商業施設と連携し、バスを利用して買い物等をした場合に企画切符の販売を行い、スタンプ機能を設けるなど特典を貰える仕組みを導入することで、住民のバスに対する利用意欲を高め、乗車機会を増やし、地域の公共交通の定着を目指す。
実施主体	当別町地域公共交通活性化協議会／交通事業者／商工会議所／商業者 等

基本方針1：利用者ニーズを踏まえた公共交通サービスの提供	
施策項目	JRとバスの結節強化
施策概要	<p>1) 分かりやすい公共交通情報の提供（総合時刻表の作成）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス全路線の時刻、路線図及び乗り方の方法を掲載した総合時刻表を作成する。なお、JRとバスの結節状況（石狩当別駅・石狩太美駅）を分かりやすく整理するとともに、町内外の方も利用しやすいように乗換え地点等の情報も掲載する。また、作成した時刻表は、町民に全戸配布するとともに、公共施設、福祉施設、道の駅等への設置を検討する。夏ダイヤと冬ダイヤの年2回発行する。
実施主体	当別町地域公共交通活性化協議会／交通事業者（下段モータース・JR北海道）




5-2 地域交通を確保し自動車を利用しなくても移動可能な環境づくり

基本方針 2 : 地域交通を確保し自動車を利用しなくても移動可能な環境づくり	
施策項目	新たな交通の研究
施策概要	1) デマンド型交通の拡充検討 ・交通空白地等の公共交通の利用が困難な地域については、デマンド型交通の拡充を検討する。
	2) 地域による自主運行等の検討 ・交通事業者による運行によって採算性が低いエリアにおいては、地域が主体となって運行する自主運行等の実施を検討する。
実施主体	当別町地域公共交通活性化協議会／交通事業者 等

基本方針 2 : 地域交通を確保し自動車を利用しなくても移動可能な環境づくり	
施策項目	行動変容調査の実施
施策概要	1) フォローアップ調査 ・西当別道の駅線は、平成 29 年 9 月から実証運行を行っており、沿線住民に対し同年 11 月に日常移動にやバス利用の実態等の調査を実施し、結果を平成 30 年度中の本格運行へ反映させる。平成 30 年に当該路線の本格運行後に再度アンケート調査を実施することで、その行動変容を調査し、今後のアプローチ方法の検討を行う。
	実施主体

5-3 公共交通に肯定的な町民意識の醸成と安全安心な移動の実現

基本方針3：公共交通に肯定的な町民意識の醸成と安全安心な移動の実現	
施策項目	小中学生向けのモビリティ・マネジメント
施策概要	1) MM 教育の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・当別町内の小中学校を対象として MM 教育を実践する。 ・対象とする学年等については、小中学校、教育委員会と相談の上、検討する。 ・MM 教育のプログラムについては、座学の外、乗車体験等を併せて実施し、ふれあいバス利用の行動意図を高めるような工夫を実施する。 
	2) 副読本等の教材の開発 <ul style="list-style-type: none"> ・MM 教育の実施時に活用する副読本等の教材を開発する。 ・学校教育現場で活用いただくために、公共交通の周知だけに留めず、公共交通のメリットや社会的意義等についても記載することとする。  <p style="text-align: right;">(参考) 札幌市交通環境学習副読本</p>
	3) 長期休暇と合わせた企画切符の販売 <ul style="list-style-type: none"> ・小中学生のコミュニティバス利用を促進するために、夏休み・冬休み限定の高い割引率の定期券を発行し、休暇中に気軽にバスを利用できる環境を作る。 
実施主体	当別町地域公共交通活性化協議会／当別町教育委員会／町内小中学校 等

基本方針3：公共交通に肯定的な町民意識の醸成と安全安心な移動の実現	
施策項目	高齢者向けのモビリティ・マネジメント
施策概要	1) 高齢者向け冊子の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・本町の高齢化率も 30%を超え、今後の超高齢化社会を迎えるにあたり、地域住民の公共交通として維持・確保していく必要性を周知していくと同時に、自動車からの代替手段として有効であることを訴え、バス利用のハードルを下げるべく、「(予約型を含む) バスの乗り方ガイド」「バスの時刻表・路線図の見方・調べ方」「乗り継ぎ情報」を掲載した冊子を作成する。併せて、改正道路交通法による免許更新時の認知機能検査と高齢者の健康にも触れ、「高齢者の交通事故の現状」、「移動と健康、移動と環境に関する話題」、の情報も掲載し、地域の民生委員等を通して配布することでバス転換と啓発を図る。
	2) 老人クラブ等への講座の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・前述した高齢者向け冊子を活用し、老人クラブ等に対しての講座を実施する。 
実施主体	当別町地域公共交通活性化協議会／社会福祉協議会 等

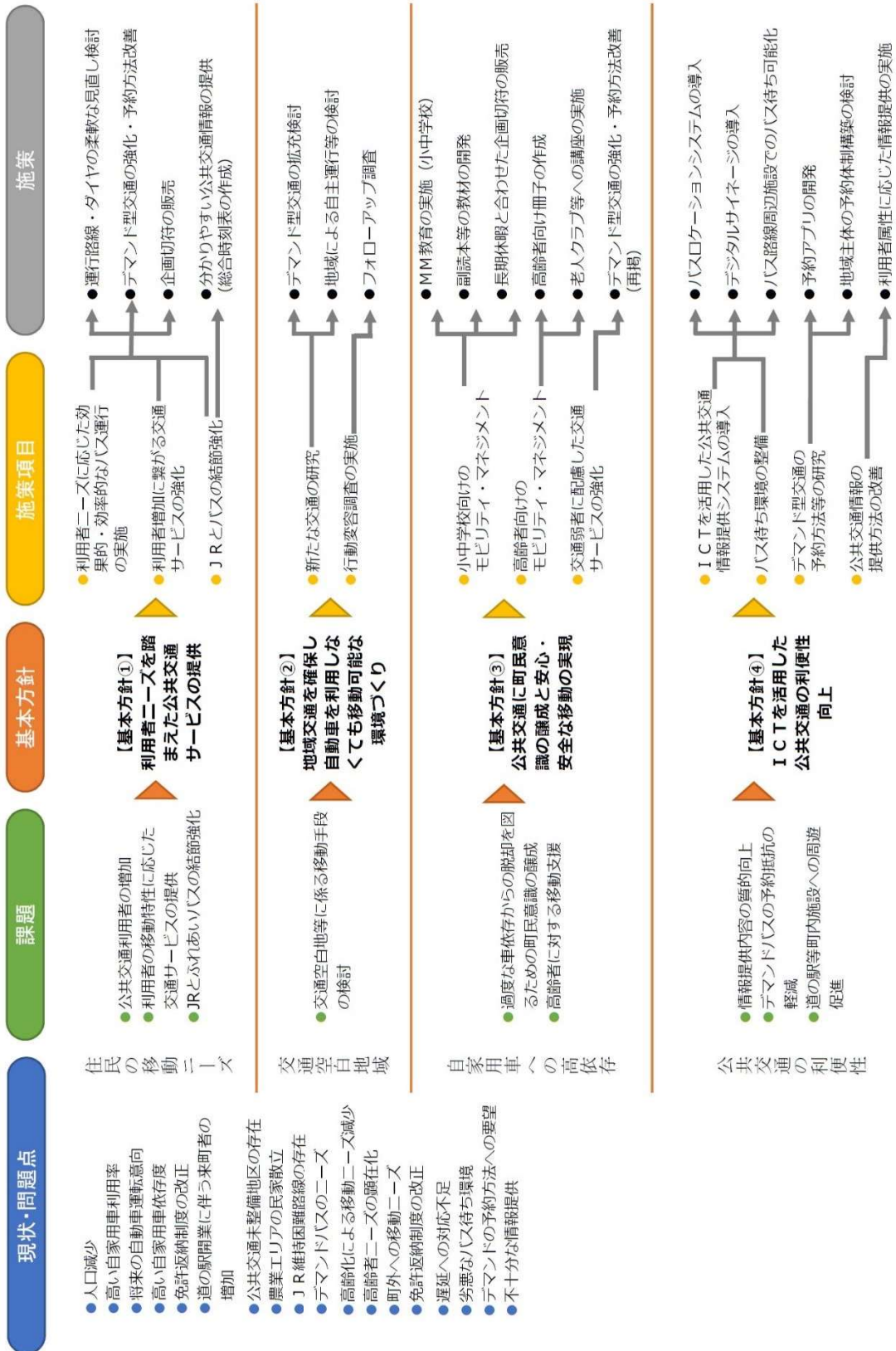
基本方針3：公共交通に肯定的な町民意識の醸成と安全安心な移動の実現	
施策項目	交通弱者に配慮した交通サービスの強化
施策概要	1) デマンド型交通の強化・予約方法改善（再掲） <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が多い地域においては、ドア・ツー・ドア性を高めることで、利用者ニーズを満足できる可能性が高いため、デマンド型交通の導入・強化を検討する。 ・市街地予約型線においては、「土日祝の予約受付」についての改善要望が高いことから、予約方法の改善を検討する。
	実施主体

5-4 ICTを活用した公共交通サービスの利便性向上

基本方針4：ICTを活用した公共交通サービスの利便性向上	
施策項目	ICTを活用した公共交通情報提供システムの導入／バス待ち環境の整備
施策概要	1) バスロケーションシステムの導入 <ul style="list-style-type: none"> スマートフォンやバス待合所等に設置するデジタルサイネージを通して、バスの走行位置等を知らせるバスロケーションシステムを導入する。  <p>(参考) 旭川市におけるバスロケーションシステムの取組み</p>
	2) デジタルサイネージの導入 <ul style="list-style-type: none"> スマートフォン等の利用が困難な高齢者層に対してもバスの走行位置等のバスロケーション情報を提供するために、バス停周辺の公共施設や商業施設等においてデジタルサイネージを設置する。  <p>(参考) 北海道運輸局管内における他業種と連携した公共交通の活性化手法の調査等業務</p>
	3) バス路線周辺施設でのバス待ち可能化 <ul style="list-style-type: none"> バス停周辺の公共施設や商業施設等の協力を得て、その施設に用事が無くてもバスを待ってよい場所とする取り組みを実施する。  <p>(参考) 北海道運輸局管内における他業種と連携した公共交通の活性化手法の調査等業務</p>
実施主体	当別町地域公共交通活性化協議会／交通事業者／商業者 等

基本方針4：ICTを活用した公共交通サービスの利便性向上	
施策項目	デマンド型交通の予約方法等の研究
施策概要	1) 予約アプリの開発 <ul style="list-style-type: none"> 市街地予約型線のようなデマンド型交通は予約が必要であり、そのため、利用者の予約抵抗が生ずる。当別町本町地区は北海道医療大学に通学する学生も多く居住していることから、デマンド型交通の予約アプリ等を開発し、利用者増に繋げる取り組みを実施する。
	実施主体

5-5 当別町地域公共交通網形成計画の全体フロー



第6章 計画の進行管理

6-1 計画の目標

以下に、施策毎の評価指標と目標値を設定する。

表 7 施策毎の評価指標と目標値の設定

基本方針	施策	評価指標	現状	目標値
基本方針 1	1) 運行路線・ダイヤの柔軟な見直し検討	ふれあいバス利用者数	139,871 人/年	148,000 人/年
		JR 利用者数	10,774 人/日 ※H29年11月 特定日	11,000 人/日
	2) デマンド型交通の強化・予約方法改善	デマンド型交通の利用者増加	3,949 人/年	5,000 人/年
	3) 企画切符の販売	ふれあいバス利用者数	139,871 人/年	148,000 人/年
	4) 総合時刻表の作成	ふれあいバス利用者数	139,871 人/年	148,000 人/年
基本方針 2	1) デマンド型交通の拡充検討	交通空白地	85.7%	88.04%
	2) 地域による自主運行等の検討	人口割合	H29	H34
	3) フォローアップ調査	西当別道の駅線の利用者の増加	年間実績なし 実証運行中	7,000 人/年
基本方針 3	1) MM 教育の実施	MM 教育の実施回数	2回/年	4回/年
	2) 副読本等の教材の開発		H29 実績	H34 実績
	3) 長期休暇と合わせた企画切符の販売	ふれあいバスの利用者数増加（長期休暇期間）	44,607 人/年 H28 実績	46,000 人/年
	4) 高齢者向け冊子の作成	ふれあいバス利用者数の増加	139,871 人/年	148,000 人/年
	5) 老人クラブ等への講座の実施			
基本方針 4	1) バスロケーションシステムの導入	定時性に関する満足度	38.0%	80.0%
	2) デジタルサイネージの導入		H29 調査	H34 調査
	3) バス路線周辺施設でのバス待ち可能化	待合可能施設数	7 施設 H29	15 施設 H34
	4) 予約アプリの開発	デマンド型交通の利用者数増加	3,949 人/年	5,000 人/年

6-2 計画達成状況の評価に関する事項

1) 施策推進のための PDCA サイクル

本計画で掲げた基本方針や施策を進めていく上で、当別町地域公共交通活性化協議会において、「計画～実行～検証～改善」の PDCA サイクルを確実に実施し、施策に係る全ての関係者（交通事業者、地域住民、関係団体、行政など）が施策効果の検討結果を共有することとする。

計画期間を通じた長期的な PDCA、実施施策毎の進捗管理等を行う短期的な PDCA を実施する。

長期的 PDCA により実施施策の進捗管理を行うとともに評価指標に基づく取り組みの評価・検証を行い、計画を見直し、目指す公共交通像の実現に向けて取り組むこととする。

また、短期的な PDCA により 1 年から 2 年の短期で実施計画毎の進捗管理や効果及び影響の検証を行い、実施施策の見直しを行う。

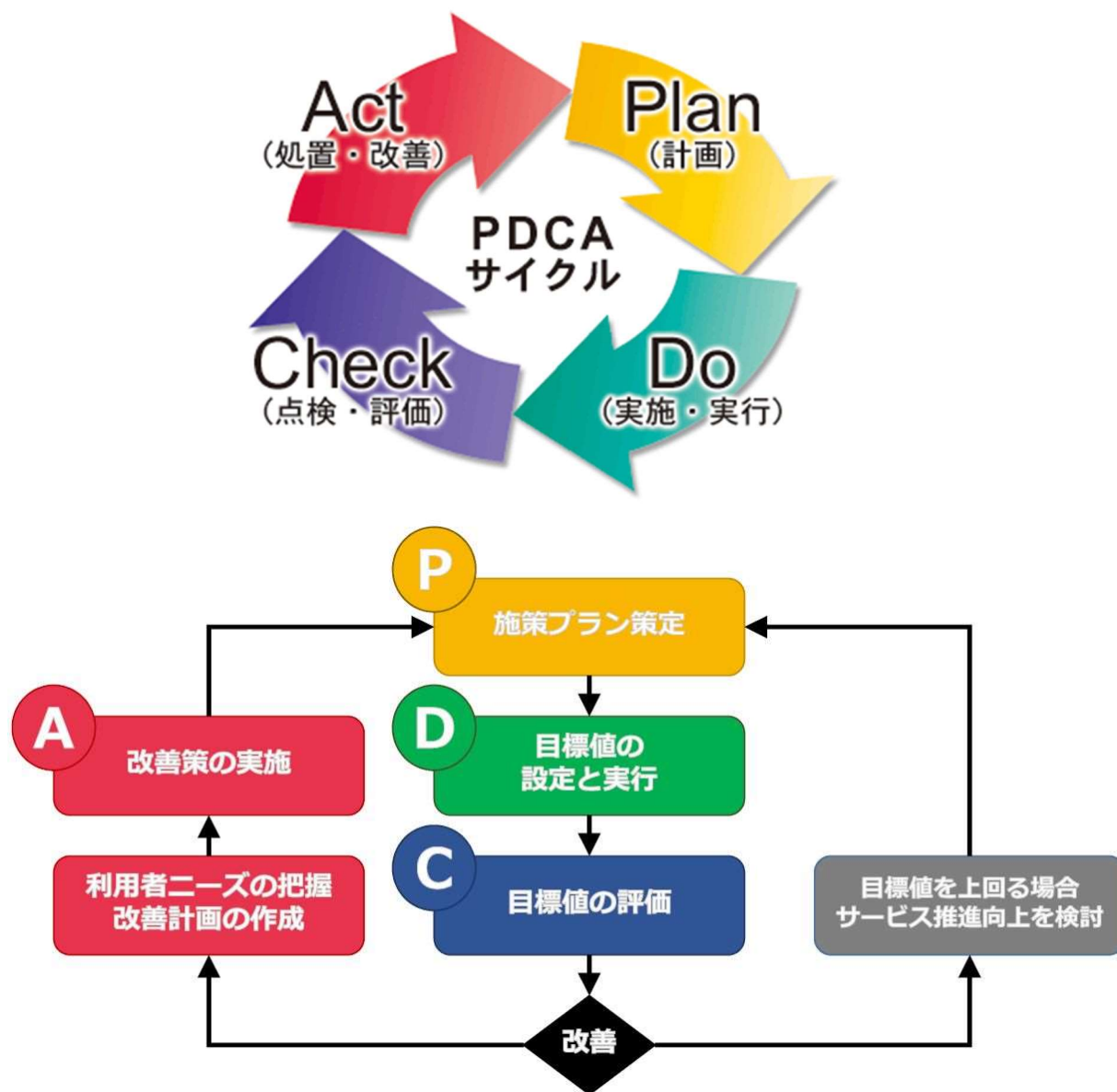


図 32 当別町地域公共交通活性化協議会における PDCA サイクル