

鷹栖町地域公共交通計画

令和6年6月
鷹 栖 町

第1章 地域公共交通確保維持事業により運行・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割

1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	3
（1）路線の変遷	3
（2）地域公共交通計画の策定の目的	3
2 計画区域	4
3 計画期間	4
4 計画の位置づけ	4

第2章 地域公共交通確保維持事業の必要性

1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割	6
2 地域公共交通確保維持事業の必要性	6

第3章 鷹栖町の概況と上位、関連計画の整理

1 地域特性の把握	8
（1）人口の推移と将来的な見込み	8
（2）過去の国勢調査実施結果でみる人口分布	9
（3）鷹栖町から他市町村への通勤、通学の状況	15
（4）主要な生活機能施設の立地状況	17
（5）町内の交通特性	17
（6）地域公共交通の現状整理	18
2 上位、関連計画との整理	35
（1）上位計画	35
（2）関連計画	35

第4章 住民アンケート調査結果

1 アンケート調査等の実施方針	36
2 令和4年度地域公共交通に関するアンケート調査	36

第5章 鷹栖町における地域公共交通の課題

1 人口減少・高齢化における生活の足の確保	51
2 地域特性による課題	51
3 公共交通の状況変化による課題	51
4 鷹栖町における公共交通の課題の整理	52

第6章 鷹栖町の地域公共交通計画の基本理念と基本方針

- 1 計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
- 2 基本理念の実現に向けた基本方針・目標・・・・・・・・・・53
 - (1) 交通資源を活用した公共交通網の形成・・・・・・・・・・53
 - (2) 利用しやすい公共交通サービスの確立・・・・・・・・・・54
 - (3) 町民・事業者・行政が一体となって守り育てる公共交通の実現・・・・・・54

第7章 目標達成のための施策と目標値の設定

- 1 重要業績評価指標（K P I）について・・・・・・・・・・56
- 2 K P I の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
- 3 K P I 詳細（年度別目標設定）・・・・・・・・・・・・・・・・56
 - (1) 町営バスの年間乗車人数・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
 - (2) 乗継を考慮した町内便数の維持・・・・・・・・・・・・・・57
 - (3) 地域公共交通活性化協議会での協議・・・・・・・・・・・・57

第8章 計画の推進及び達成状況の評価に関する事項

- 1 計画の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
- 2 評価、検証の考え方及びその手順・・・・・・・・・・・・58

第1章 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行

系統の地域の公共交通における位置付け・役割

1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 路線の変遷

本町域に関係する公共交通機関としては、昭和 18 年から運行を開始した道北乗合自動車株式会社（現在の道北バス株式会社）が旭川駅から 13 線 16 号、16 線 10 号の運行を開始しました。その後、北成線、大成線、知遠別線、中野線、江丹別線が運行されましたが、自家用自動車の増加と人口の減少により、利用者の減少傾向が続き不採算路線が生じてきました。昭和 62 年に道北バス株式会社から路線縮小の提案があり、協議の末に旭川鷹栖間の道北バス路線は 10 線 10 号を終点とする考え方をまとめました。

基本的な同意を得た町は、廃止となる 10 線 10 号以北の道北バス路線について過疎振興法に基づく廃止代替運行路線として北海道と協議を進め、昭和 63 年 10 月に鷹栖町営バス運送事業条例を制定し、平成元年 4 月 1 日から運行を開始しました。路線は従来の大成線と北成線を統合した鷹栖循環線と知遠別線の 2 路線で運行を開始しましたが、人口減少や生活形態の変化に伴い乗車人数は減少をたどったことから、平成 25 年に知遠別線においては全便を完全予約制に変更し、さらに 2 路線ともバス路線上でのフリー乗降での運行としました。さらなる利便性の向上を図るため、平成 28 年には自宅付近及び運行区域内の公共施設前で乗降できるデマンド方式を採用し、路線名を鷹栖循環線から中央・北成線に、知遠別線から北斗・知遠別線に変更して両線ともに完全予約運行としながら、代替え交通手段の確保、維持に努めています。

(2) 地域公共交通計画の策定の目的

少子高齢化の進展により、沿線人口が減少することで従来の交通網の維持を含め、各バス路線の採算確保等も現実的に難しい課題となりつつありますが、町民が将来に向かって安心して利用することのできる交通手段を確保するとともに、上川地域公共交通活性化協議会の枠組みなどを通じ、必要に応じて周辺市町との広域連携を実施することで交通空白地の拡大を防ぐ必要があります。

このような状況を踏まえ、現時点よりも確実に人口減少が進行するであろう 5 年後、10 年後においても、本町の交通政策が継続できるよう「持続可能な交通体系」の創設に関する基本的な事項を定めるとともに、道北バス株式会社の路線の廃止により交通空白地となった 10 線 10 号以北から近隣中核都市へのアクセスを継続して確保することとするため、国の地

域公共交通確保維持事業による地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、本町が運行する「中央・北成線」、及び「北斗・知遠別線」の確保・維持を目的とするために当該計画を策定するものです。

2 計画区域

本町域に関係する地域内フィーダー系統に属する地域公共交通ネットワークを一体的に取り扱うものとするため、本町全域とします。

また、広域交通に位置づけられる道北バス株式会社 10 線 10 号線に関する地域公共交通計画については、本町をはじめとする上川総合振興局管内の 23 市町村で構成する上川地域公共交通活性化協議会において、令和 5 年に共同策定した北海道上川地域公共交通計画により路線の確保、維持を図るものとし、策定主体となる上川地域公共交通活性化協議会と必要に応じて連携していくものとします。

3 計画期間

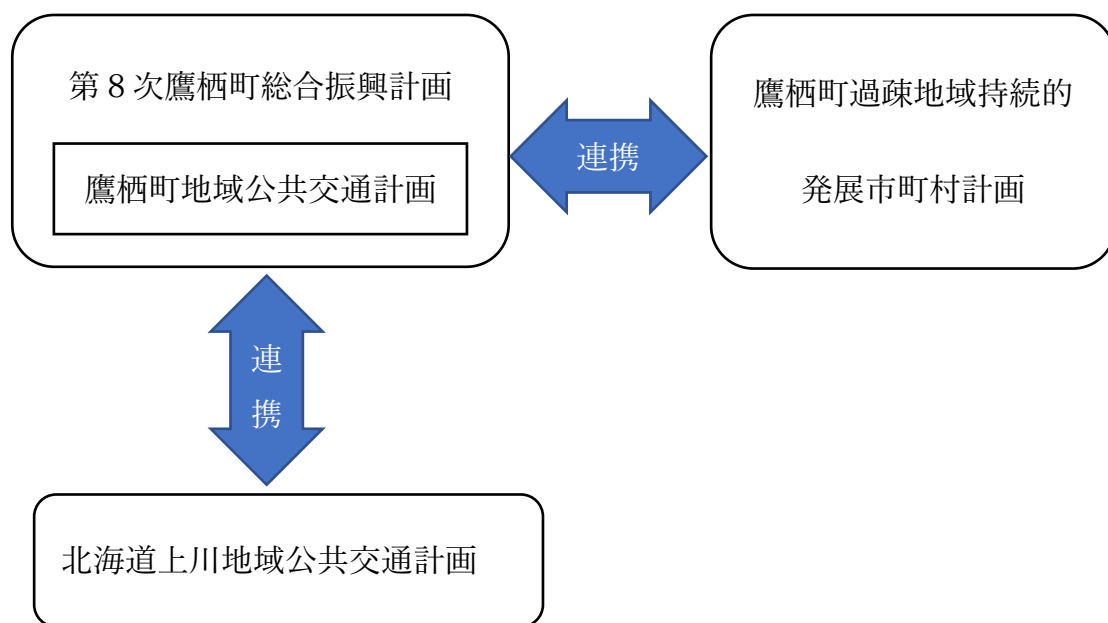
令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間とします。

ただし、計画期間内であっても、地域公共交通の安全性の確保や利便性の確保・維持等の向上に配慮し、見直しを適切な時期に実施するものとします。

4 計画の位置付け

当該計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）を根拠法とするとともに、本町の最上位計画である「第 8 次鷹栖町総合振興計画」基本目標 4－1－16 に基づき策定するものです。

また、関連計画として鷹栖町過疎地域持続的発展市町村計画を位置づけることにより、過疎対策事業債等の活用による財政措置についても必要に応じて実施するものとし、北海道上川地域公共交通計画とも連携するものとします。



第2章 地域公共交通確保維持事業の必要性

1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割

本町内の地域内フィーダー系統に関する地域の公共交通における位置付け、役割、確保・維持に係る対策等は次のとおりです。

位置付け	系統	役割	確保・維持策
地域内フィーダー系統	中央・北成線	中央・北成地区から道北バス株式会社 10 線 10 号線へ接続することにより、沿線地域から旭川市への移動手段を確保している。	地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金、車両減価償却費等国庫補助金）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	北斗・知遠別線	北斗地区（知遠別を含む。）から道北バス株式会社 10 線 10 号線へ接続することにより、沿線地域から旭川市への移動手段を確保している。	

本町では、当該年度 4 月 1 日に 80 歳以上の方、同じく 70 歳以上で保有する全ての運転免許証を自主的に返納した方、一定の障がい要件に該当する方に対し、交通費助成事業を実施しています。対象者に対し、町営バスの回数券、バスカード又はハイヤー乗車券の助成券を交付しています。

2 地域公共交通確保維持事業の必要性

本町から他市町への通勤、通学等流動では、近隣中核都市である旭川市との通学、通院に係る結びつきが強く、高校生、高齢者等においては、旭川市への移動ニーズが従来から高い水準で推移しています。

一方、他市町村から本町への通勤、通学等流動に関しては、北海道鷹栖高等学校で旭川方面からの通学者が在籍していることから、同校の最寄停留所である道北バス株式会社 10 線 10 号前では、利用が多い傾向にあります。

このことから、現在、本町域においては、旭川市に向けて運行される広域交通である道北バス株式会社 10 線 10 号線と接続する中央・北成線及び北斗・知遠別線の 2 路線の維持に

より中核都市への移動手段を確保することが不可欠となっています。

しかしながら、地域内フィーダー系統の2路線については、道北バス株式会社から利用の少ない区間を引き継いだうえ、運行している区間であることから、本町の運営努力のみでは、これら路線の維持は難しい状況となっており、国の地域公共交通確保維持事業を活用することにより運行を確保・維持する必要性が生じています。

第3章 鷹栖町の概況と上位、関連計画の整理

1 地域特性の把握

(1) 人口の推移と将来的な見込み

本町の人口推移を時系列的にみると、昭和 35 年 10,436 人以降、過疎化が進行し、昭和 45 年に過疎地域の指定を受けています。

昭和 55 年には過疎対策事業として推進した住宅団地造成等により一時増勢に転じましたが、昭和 60 年から再び緩やかな減少傾向になり、平成 7 年には 6,871 人、昭和 35 年に対し 34.2%の減少となりました。

過疎対策事業として宅地造成、公営住宅建設等を行った結果、平成 7 年以降、再び増勢に転じましたが、平成 21 年をピークに緩やかな減少を続けています。

区分	昭和 35 年	昭和 45 年		昭和 55 年		平成 2 年		平成 12 年	
	実数	実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率
総数	10,436	7,943	△ 23.9%	7,509	△ 5.5%	6,930	△ 5.5%	7,165	3.3%
0 歳～14 歳	3,564	1,950	△ 45.3%	1,631	△ 16.3%	1,238	△ 24.1%	969	△ 21.7%
15 歳～64 歳	6,354	5,362	△ 15.6%	4,951	△ 7.7%	4,498	△ 9.1%	4,524	0.6%
うち 15 歳～29 歳(a)	2,938	1,975	△ 32.7%	1,477	△ 25.2%	1,088	△ 26.3%	1,152	0.6%
65 歳以上(b)	518	631	21.8%	927	46.9%	1,194	28.8%	1,672	40.0%
(a)/総数 若年者比率	28.2%	24.9%	－	19.7%	－	15.7%	－	16.1%	－
(b)/総数 高齢者比率	5.0%	7.9%	－	12.3%	－	17.2%	－	23.3%	－

区分	平成 22 年		平成 27 年		令和 2 年	
	実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率
総数	7,345	2.5%	7,018	△ 5.5%	6,567	△ 6.4%
0 歳～14 歳	1,159	19.6%	1,040	△ 16.3%	804	△ 22.7%
15 歳～64 歳	4,214	△ 6.8%	3,852	△ 7.7%	3491	△ 9.4%
うち 15 歳～29 歳(a)	691	△ 40.0%	693	△ 25.2%	684	△ 1.3%
65 歳以上(b)	1,972	17.9%	2,126	46.9%	2,272	6.9%
(a)/総数 若年者比率	9.4%	－	9.9%	－	10.4%	－
(b)/総数 高齢者比率	26.8%	－	30.3%	－	34.6%	－

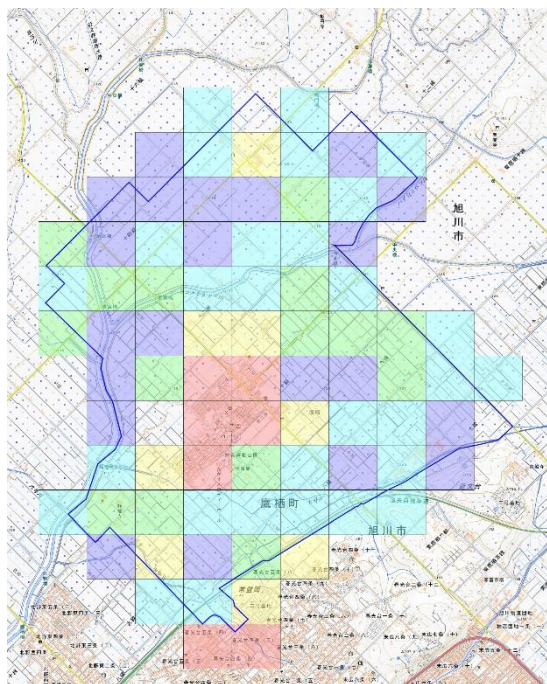
(2) 過去の国勢調査実施結果でみる人口分布

本町の人口は、市街地である鷹栖地区(鷹栖北町内会、鷹栖南町内会、ハーモニー町内会)、北野地区(北野東町内会、北野西町内会、シンフォニー町内会)に集中しています。その他の農村地域については、人口が減少している状況となっています。

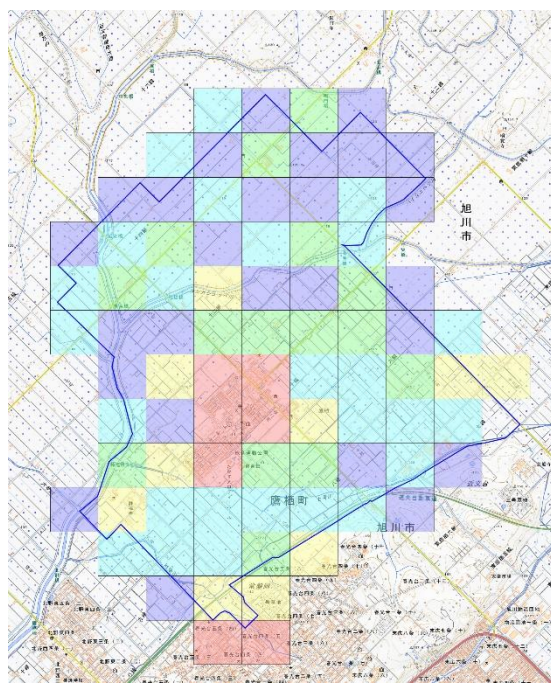
国勢調査実施結果（500m四方）からみる沿線人口の影響について

【鷹栖地区】

2010 年国勢調査

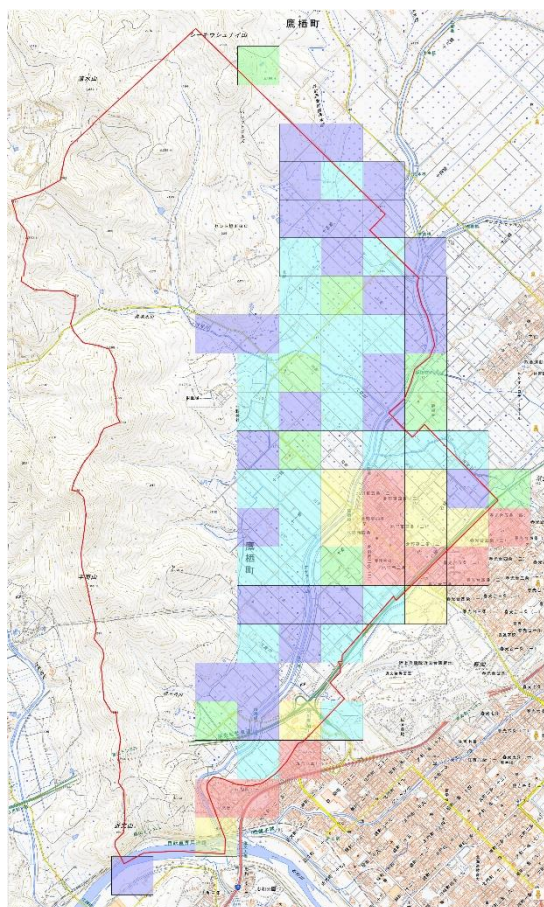


2020 年国勢調査

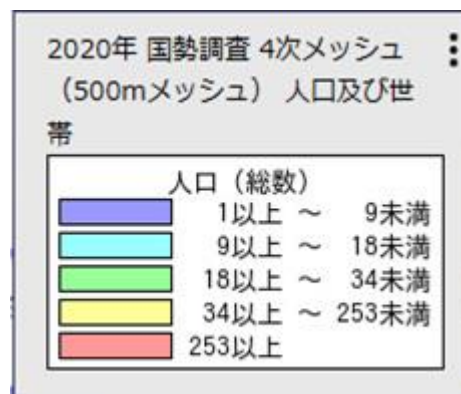
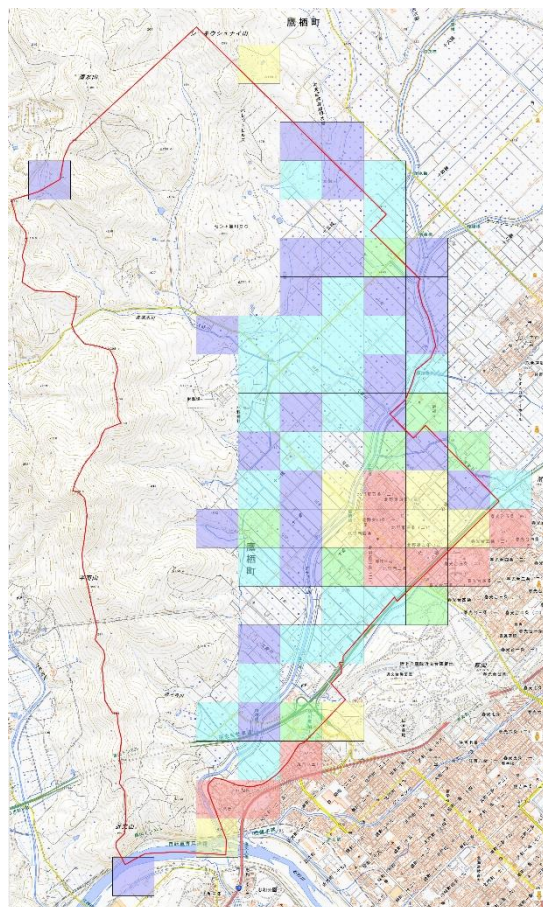


【北野地区】

2010 年国勢調査

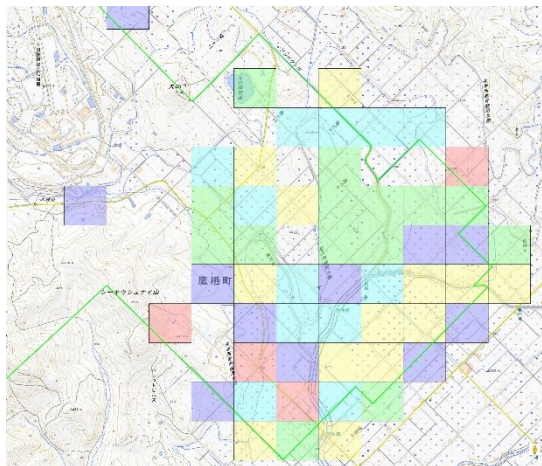


2020 年国勢調査

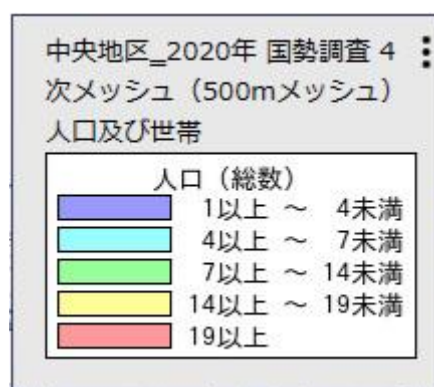
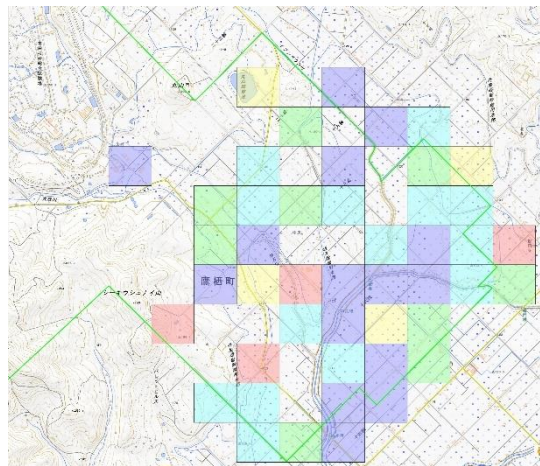


【中央地区】

2010 年国勢調査

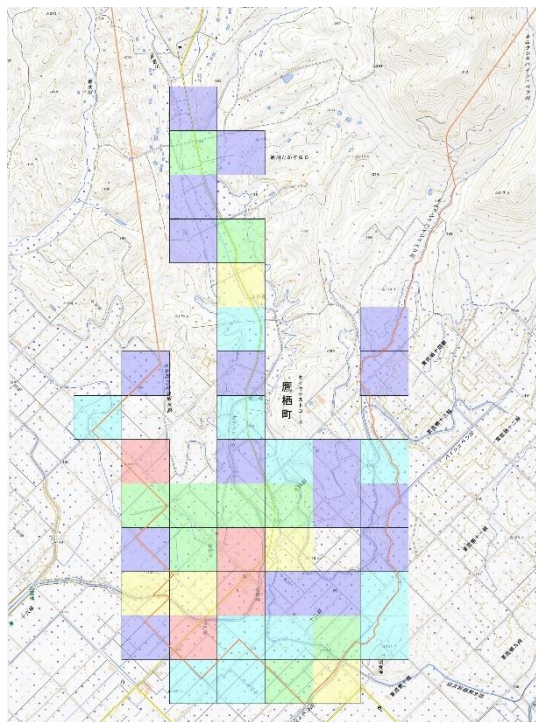


2020 年国勢調査

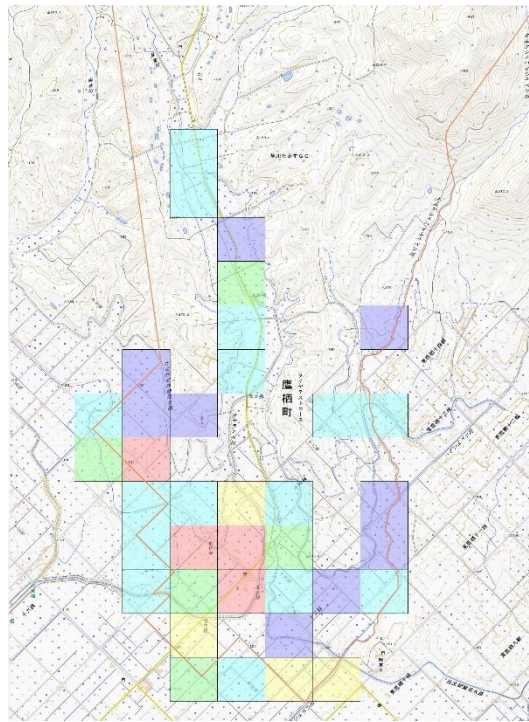


【北斗地区】

2010 年国勢調査

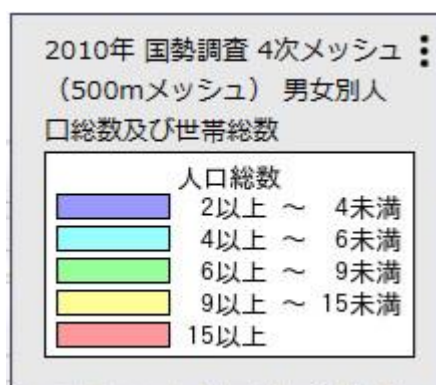
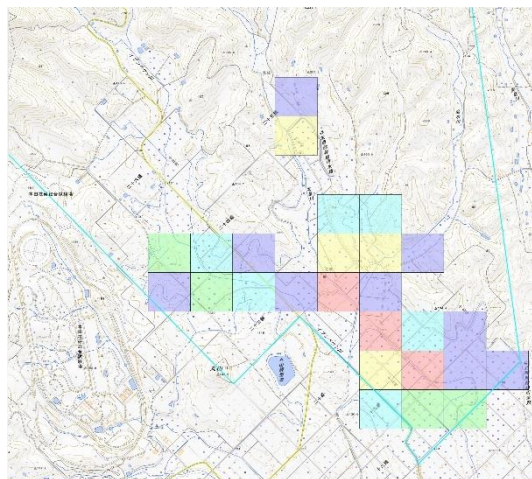


2020 年国勢調査

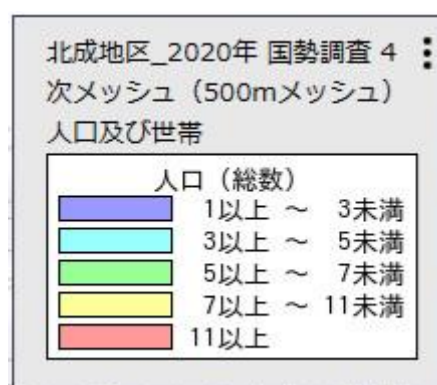
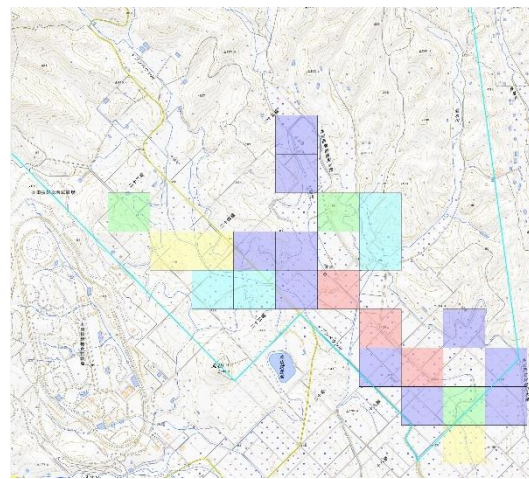


【北成地区】

2010 年国勢調査



2020 年国勢調査



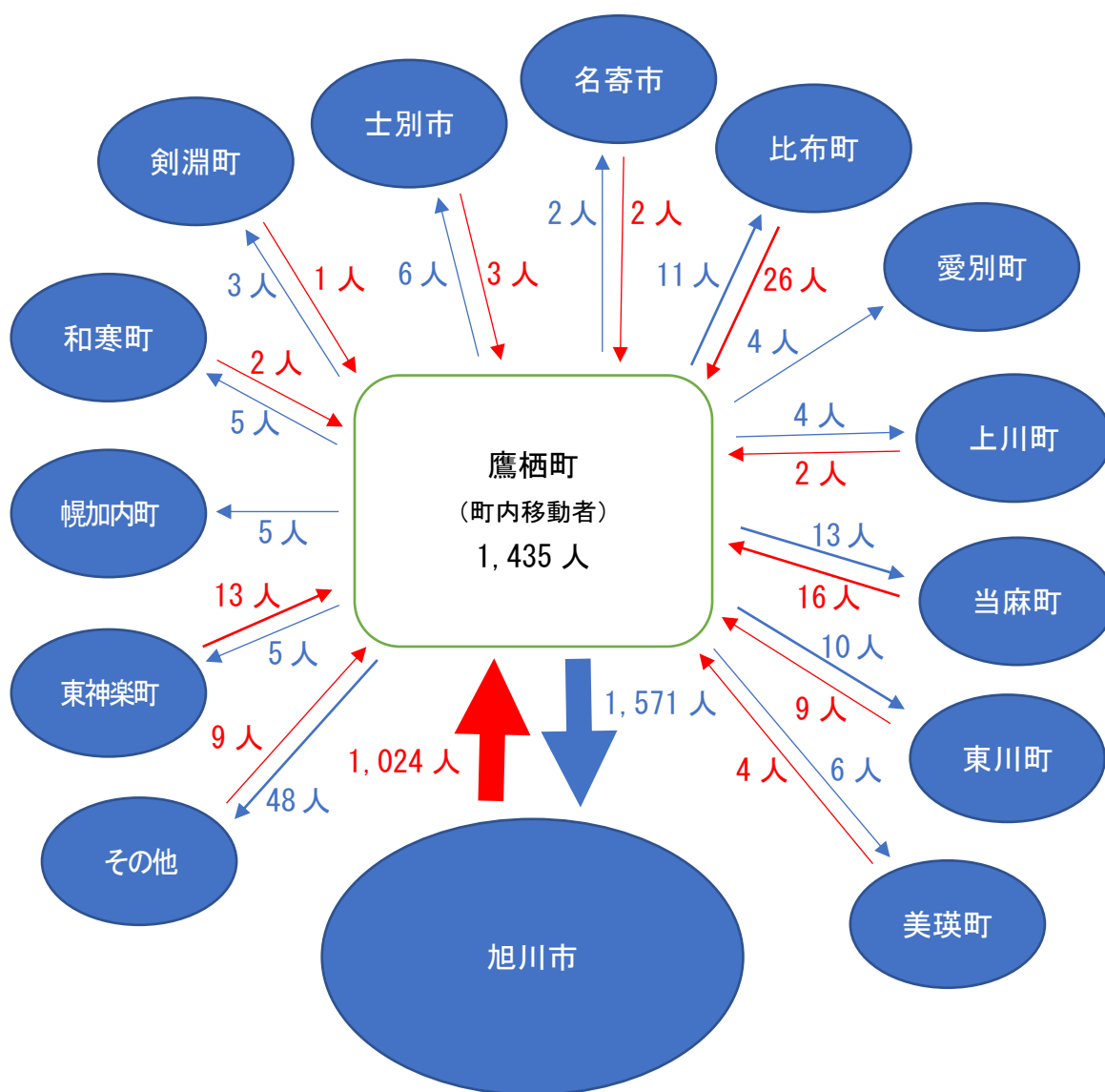
出展：総務省統計局「国勢調査」(令和2年)

(3) 鷹栖町から他市町村への通勤、通学の状況

【通勤の状況】

鷹栖町の就業者人口は3,159人で、約4.5割に当たる1,435人は町内で就業しています。

就業者の約5.5割は町外に通勤していますが、通勤先としては、旭川市が1,571人と最も多くなっています。

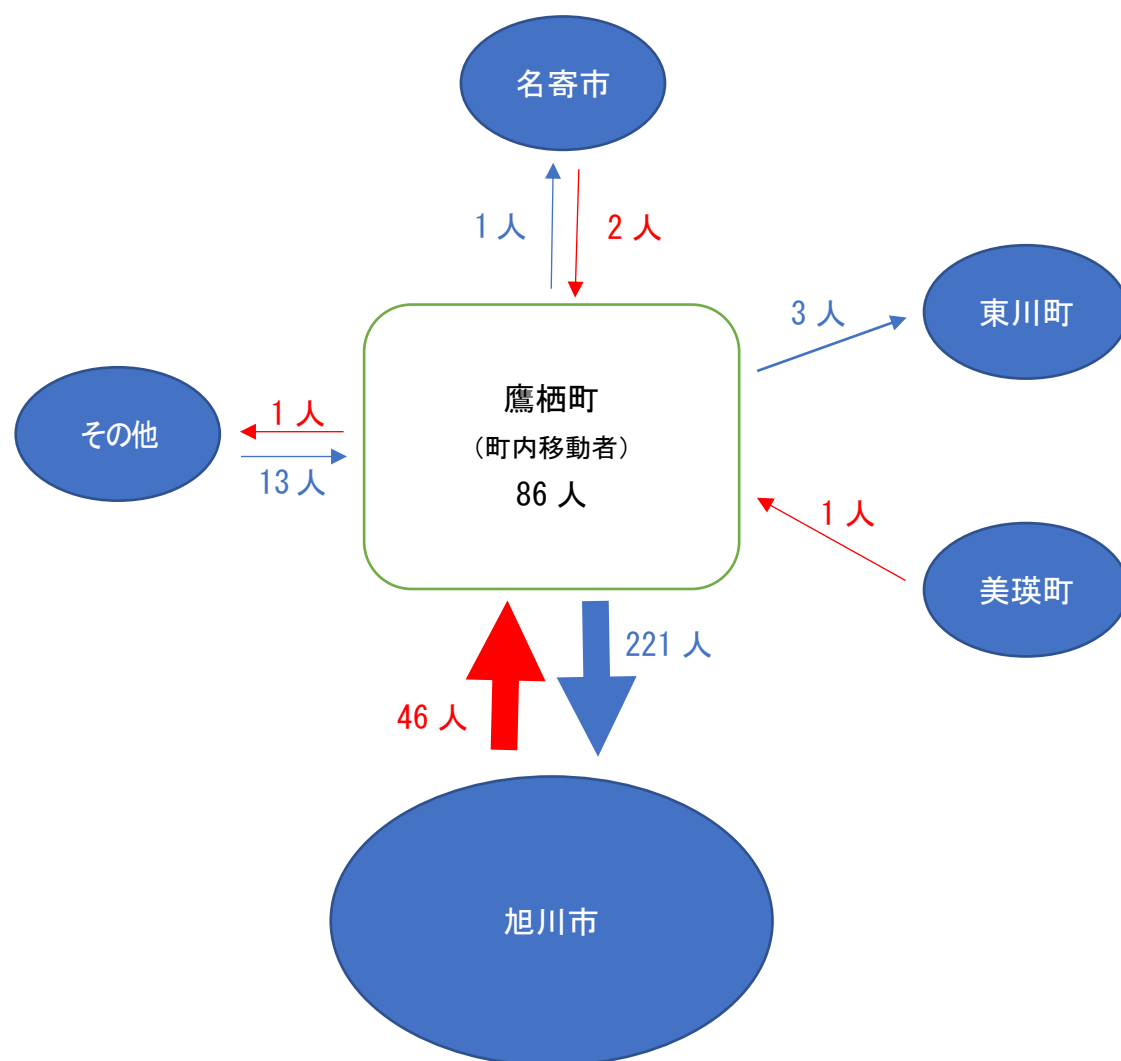


出展：総務省統計局「国勢調査」(令和2年)

【通学（15 歳以上）の状況】

鷹栖町には、鷹栖町立鷹栖小学校、鷹栖町立北野小学校、鷹栖町立鷹栖中学校のほか、北海道鷹栖養護学校、北海道立鷹栖高等学校が設置されています。特に鷹栖高等学校は、旭川市方面からの通学者が多いことから、道北バス 10 線 10 号停留所が多く利用されています。

また、高校生の多くは旭川市の高等学校へ進学している状況となっており、221 人が旭川市へ通学しています。



出展：総務省統計局「国勢調査」（令和 2 年）

(4) 主要な生活機能施設の立地状況

鷹栖町には、別紙1のとおり主要な生活機能施設が立地しており、本町住民が広く利用しています。町内で不足している機能については、隣接する旭川市の施設を利用しており、移動手段の確保が必要となっています。

(5) 町内の交通特性

ア 交通分担率

交通手段	人 数	割 合
徒歩	143	5.4%
鉄道・電車	4	0.1%
乗合バス	102	3.8%
勤め先・学校のバス	18	0.7%
自家用車	2,218	83.0%
ハイヤー・タクシー	－	－
オートバイ	4	0.1%
自転車	160	6.0%
その他	23	0.9%
合計	2,672	100.0%

イ 自動車保有車両数

貨物用 857 台 乗合用 26 台 乗用 2,485 台
特殊用途 301 台 小型二輪車 158 台
合 計 3,827 台

(6) 地域公共交通の現状整理

本町における、町内の交通（運行系統）の現状については次のとおりです。

種別	事業者（委託先）	本数
路線バス	道北バス(株)	7 便
タクシー	みどりハイヤー(株)	随時
町営バス	町（運行はみどりハイヤー(株)に委託）	10 便（日祝 8 便）
福祉運送	町（運行は社福さつき会に委託）	随時

ア 路線バスの運行状況

道北バスの過去 5 年間の輸送人員（旭川市内含む）

系統 番号	路線名	平成 30 年 度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
6	東鷹栖線	200,306	265,242	51,257	52,650	41,145
8	東鷹栖線	11,354	8,378	6,153	5,111	3,428
24	鷹栖線 （9 線経由）	16,115	14,772	6,290	6,745	7,002
25	鷹栖線 （10 線経由）	78,265	76,566	35,168	35,878	33,908
34	鷹栖線 （大町経由）	134,880	127,811	90,702	92,981	96,422
36	江丹別線	73,865	72,539	21,416	21,346	18,537
37	鷹栖線 （旭町経由）	51,070	46,194	17,765	20,226	19,471
38	鷹栖線 （旭町経由）	8,029	7,530	5,438	5,876	4,096

令和4年度 鷹栖町停留所別輸送人員 (2022/04/01～2023/03/31)

6番 東鷹栖線【旭川駅⇄13線16号】(364日)

	旭川駅→13線16号		13線16号→旭川駅		計	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
計	0	504	549	1	549	505
1 1線16号	0	1	2	0	2	1
1 2線16号	0	39	33	0	33	39
1 3線16号	0	464	514	1	514	465

(路線図)



8 番 東鷹栖線【13 線 16 号→旭川駅】 2 3 2 日

	乗車人数	降車人数
計	51	0
1 3 線 1 6 号	50	0
1 2 線 1 6 号	1	0
1 1 線 1 6 号	0	0

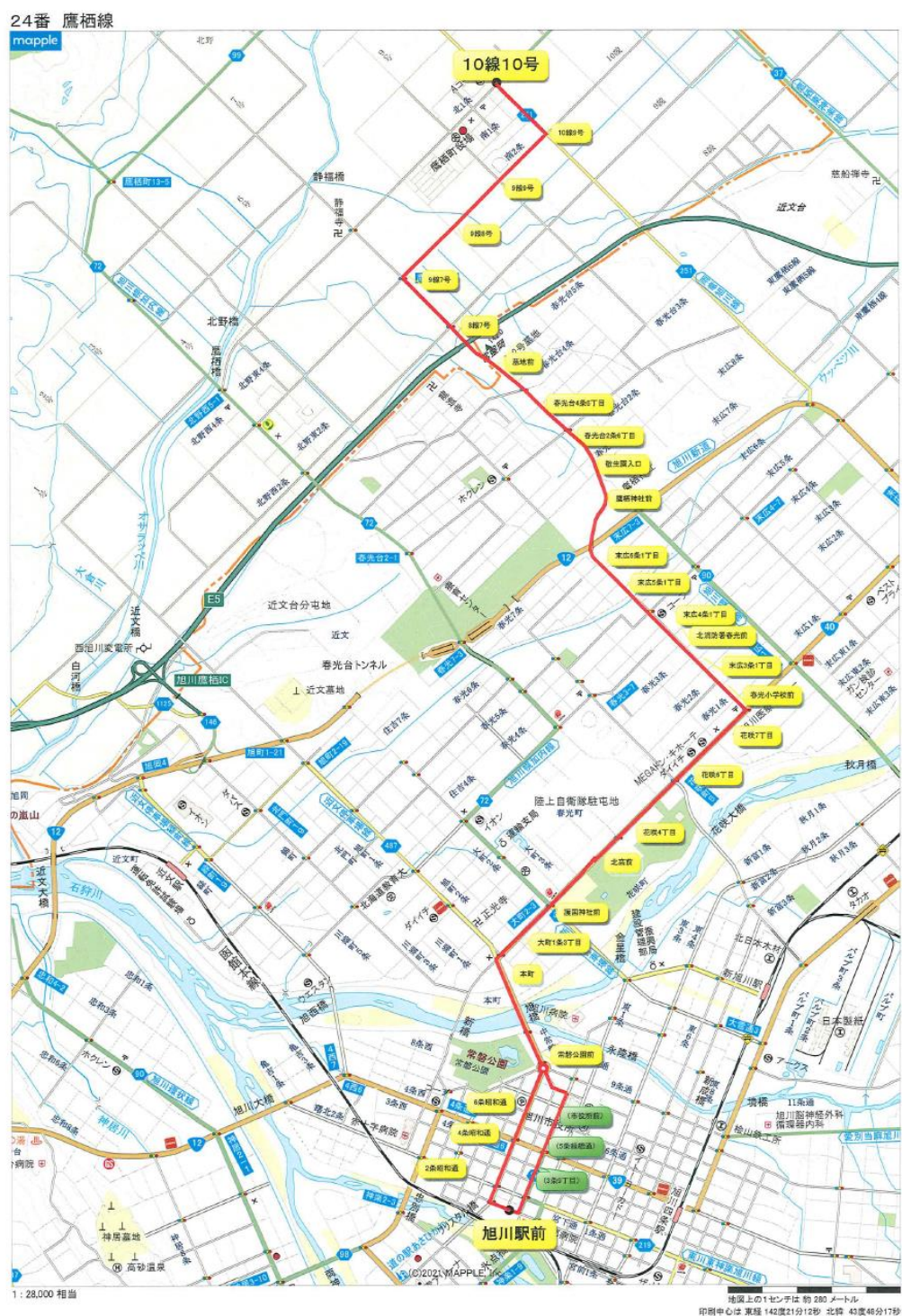
(路線図)



2 4 番 鷹栖線【旭川駅→10 線 10 号】 2 1 9 日

	乗車人数	降車人数
計	1	1,992
8 線 7 号	0	0
9 線 7 号	0	18
9 線 8 号	1	3
9 線 9 号	0	8
9 線 1 0 号	0	0
1 0 線 1 0 号	0	1,963

(路線図)



25番 鷹栖線【旭川駅⇄10線10号】 364日

	旭川駅→10線10号		10線10号→旭川駅		計	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
計	13	2,054	5,603	18	5,616	2,072
8線7号	4	8	19	10	23	18
9線7号	1	66	172	3	173	69
10線7号	6	109	68	3	74	112
10線8号	1	224	312	0	313	224
ふれあいセンター入口	0	359	635	0	635	359
北1条3丁目	1	682	1115	2	1116	684
北1条2丁目	0	205	481	0	481	205
10線10号	0	401	2,801	0	2,801	401

(路線図)

25番 鷹栖線(10線経由)

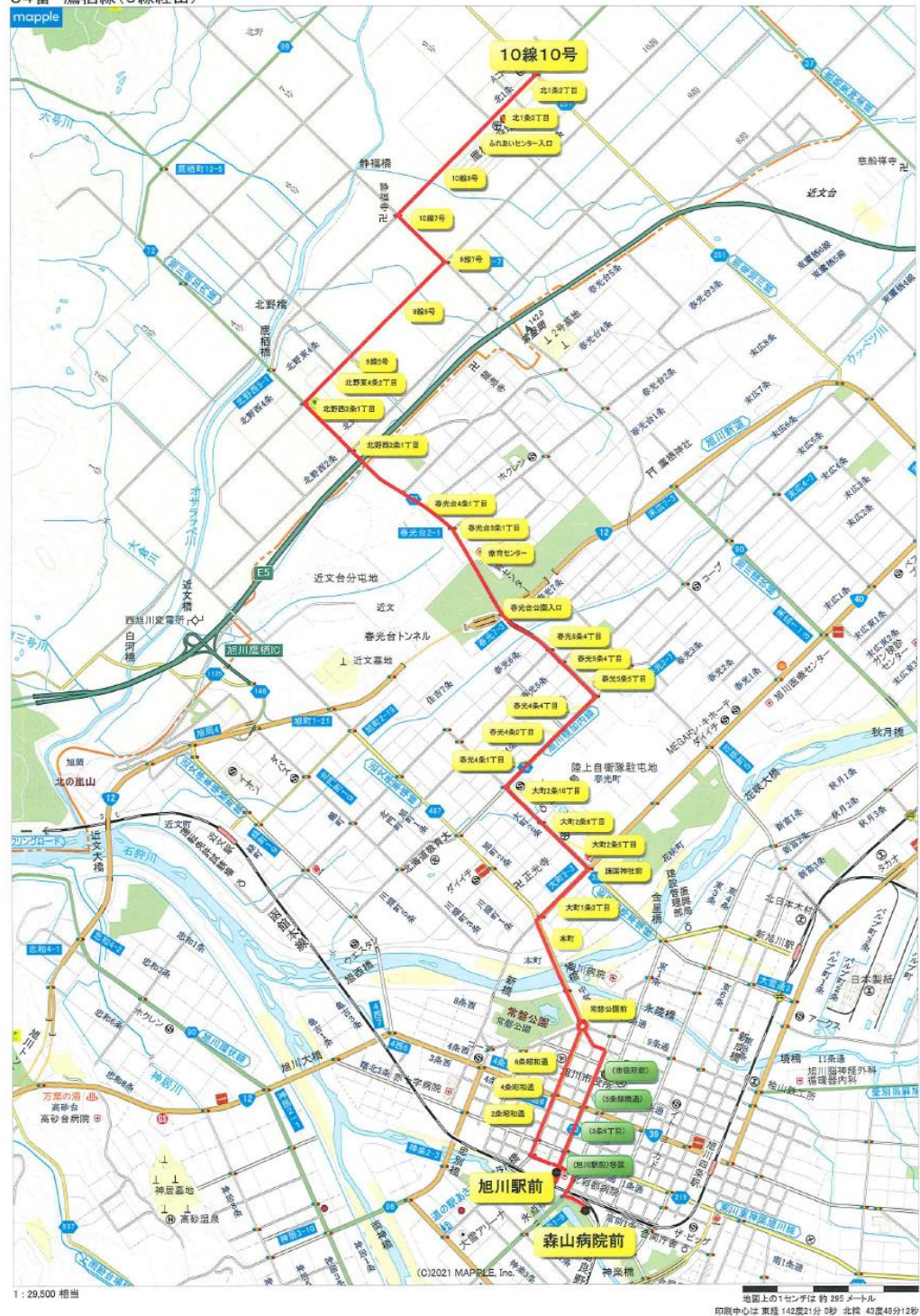


3 4 番 鷹栖線【森山病院前⇄10 線 10 号】 3 6 4 日

	森山病院→10 線 10 号		10 線 10 号→森山病院		計	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
計	727	26,969	24,742	981	25,469	27,950
北野西 2 条 1 丁目	103	3,348	2,848	132	2,951	3,480
北野西 3 条 1 丁目	458	4,927	4,575	464	5,033	5,391
北野東 4 条 2 丁目	138	5,795	5,054	350	5,192	6,145
9 線 5 号	5	387	630	23	635	410
9 線 6 号	7	30	12	1	19	31
9 線 7 号	5	67	191	1	196	68
1 0 線 7 号	9	205	259	7	268	212
1 0 線 8 号	2	1,056	676	1	678	1,057
ふれあいセンター入口	0	1,975	1,801	0	1,801	1,975
北 1 条 3 丁目	0	2,864	2,922	1	2,922	2,865
北 1 条 2 丁目	0	984	753	0	753	984
1 0 線 1 0 号	0	5,331	5,021	1	5,021	5,332

(路線図)

34番 鷹栖線(9線經由)



36番 江丹別線【旭川駅⇄江丹別】 364日

	旭川駅→江丹別		江丹別→旭川駅		計	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
計	13	3,119	3,179	21	3,192	3,140
北野西2条1丁目	3	829	833	2	836	831
北野西3条1丁目	6	1,681	1,592	13	1,598	1,694
北野西4条1丁目	0	383	561	2	561	385
11線4号	0	85	9	0	9	85
北野小学校前	1	8	65	2	66	10
12線4号	1	32	15	0	16	32
13線4号	0	87	79	0	79	87
13線5号	0	12	14	1	14	13
14線5号	1	1	8	1	9	2
ひばりヶ丘霊園前	1	1	3	0	4	1

※廃線により路線図なし

37番【旭川駅⇄10線10号】 鷹栖線 364日

	旭川駅→10線10号		10線10号→旭川駅		計	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
計	228	4,459	4,950	401	5,178	4,860
8線1号	14	25	25	9	39	34
8線2号	4	14	34	2	38	16
8線3号	6	9	13	5	19	14
北野西2条1丁目	30	493	595	37	625	530
北野西3条1丁目	114	879	1168	252	1,282	1,131
北野西4条1丁目	40	322	236	40	276	362
10線5号	16	45	64	46	80	91
10線6号	0	7	7	2	7	9
10線7号	3	11	23	6	26	17
10線8号	0	144	40	1	40	145
ふれあいセンター入口	0	360	356	1	356	361
北1条3丁目	1	422	415	0	416	422
北1条2丁目	0	111	103	0	103	111
10線10号	0	1,617	1,871	0	1,871	1,617

(路線図)

37鷹栖線(旭町, 10線経由)



38番【旭川駅⇄10線10号】 鷹栖線 232日

	旭川駅→10線10号		10線10号→旭川駅		計	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
計	1	644	1,507	12	2,151	656
8線1号	0	2	1	1	3	3
8線2号	0	7	28	0	35	7
8線3号	0	0	3	1	3	1
北野西2条1丁目	0	139	208	2	347	141
北野西3条1丁目	1	172	524	6	696	178
北野東4条2丁目	0	99	414	1	513	100
9線5号	0	3	8	1	11	4
9線6号	0	2	1	0	3	2
9線7号	0	4	4	0	8	4
9線8号	0	90	3	0	93	90
9線9号	0	23	124	0	147	23
9線10号	0	33	13	0	46	33
10線10号	0	70	176	0	246	70

(路線図)

38番 鷹栖線(旭町、9線経由)



イ タクシーの運行状況

本町内には、みどりハイヤー株式会社（車両保有台数は現行5両）が立地しており、町民により町内をはじめ、旭川方面等への日常的な利用があります。

ウ 鷹栖町営バスの運行状況

過去5年間の輸送人員

期間	利用者数	月平均
平成30年10月～令和元年9月	5,068人	423人
令和元年10月～令和2年9月	4,363人	363人
令和2年10月～令和3年9月	3,998人	333人
令和3年10月～令和4年9月	3,657人	305人
令和4年10月～令和5年9月	5,060人	421人

エ 福祉輸送の運行状況

年度	利用者数	町内利用	町外利用	利用合計	町支出額
平成30年度	6名	0回	52回	52回	260,000円
令和元年度	0名	0回	0回	0回	0円
令和2年度	2名	0回	4回	4回	22,000円
令和3年度	6名	4回	21回	25回	130,900円
令和4年度	3名	2回	18回	20回	106,700円
令和5年度	8名	4回	69回	73回	394,900円

2 上位、関連計画との整理

(1) 上位計画

名 称	第8次鷹栖町総合振興計画
計画期間	令和2年度～令和11年度
主な施策	生活インフラである公共交通の適正な維持・管理 ○ 公共交通網の維持に向けた要望と意識啓発 ○ 地域ニーズと時代変化に即した公共交通体系の構築

(2) 関連計画

名 称	鷹栖町過疎地域持続的発展市町村計画
計画期間	令和3年度～令和7年度
主な施策	交通施設の整備、交通手段の確保の促進 ① 町道、農道の整備 ② 交通確保対策

第4章 住民アンケート調査結果

1 アンケート調査等の実施方針

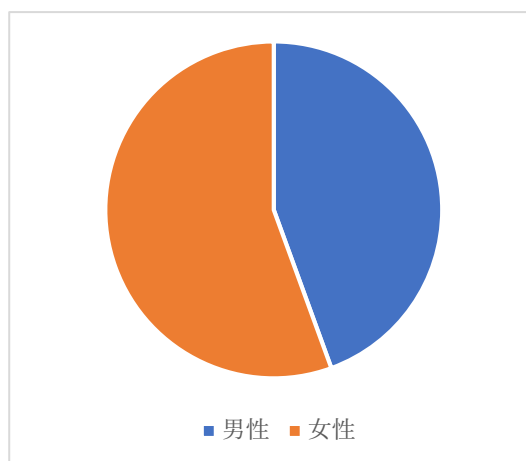
鷹栖町の交通政策立案の参考とするために、必要に応じて町外調査を実施するものとします。

2 令和4年度地域公共交通に関するアンケート調査

調査目的	町民の移動実態や公共交通利用実態を把握する。
調査日	令和4年10月3日（月）～11月27日（日）
調査対象	無作為に抽出した16歳以上の町民190人
回収数	84票（回収率44.2%）
調査内容	・個人属性（居住地、性別、年齢、職業、家族構成、携帯電話の保有状況、運転免許の有無、免許返納について） ・コロナによる外出行動の変化 ・市町村をまたぐ公共交通の利用頻度 ・市町村をまたぐ移動目的、目的地、外出頻度、出発時刻、移動手段 ・公共交通の利用しやすさ ・路線バスとJRの不満点 ・公共交通を利用しない理由 ・自動車が運転できなくなった時の移動手段 ・使ってみたい公共交通関連サービス ・公共交通再編時の利用予測 ・将来の公共交通の在り方
調査方法	郵送配布し、結果の改修は同封した返信用封筒若しくは調査表に記載したQRコードからのインターネット回答で行った。

問1 性別

男性	女性	合計
36	45	81
44.4%	55.6	100%



問1 年齢

20歳未満	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳
2	5	7	17	13
2.4%	6.0%	8.3%	20.2%	15.5%
60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	合計
12	14	7	7	84
14.3%	16.7%	8.3%	8.3%	100.0%

問1 職業

学生	会社員・公務員	自営業・自由業	パート・アルバイト	専業主婦(夫)	無職	その他	合計
2	27	11	12	14	17	1	84
2.4%	32.1%	13.1%	14.3%	16.7%	20.2%	1.2%	100.0%

問1 家族構成

一人暮らし	夫婦二人	親と子ども	親と子どもと孫の3世代	その他	総計
11	27	36	4	4	82
13.4%	32.9%	43.9%	4.9%	4.9%	100.0%

問1 携帯電話の保有状況

スマホ所有	ガラケー所有	スマホとガラケーを所有	持っていない	合計
74	5	3	2	84
88.1%	6.0%	3.6%	2.3%	100.0%

問1 運転免許の保有状況

持っている	持っていない	合計
76	8	84
90.5%	9.5%	100.0%

問1 運転免許保有者の日常的な運転の有無

運転する	運転しない	合計
71	5	76
93.4%	6.6%	100.0%

問1 運転免許を持っていない理由

自主返納した	今後取得予定	保有したことがない	その他	合計
3	1	3	1	8
37.5%	12.5%	37.5%	12.5%	100.0%

問1 運転免許証の自主返納（65歳以上）

近いうちに自主返納する	将来的に返納を検討する	自主返納しない	その他	合計
2	15	1	1	19
10.5%	78.9%	5.3%	5.3%	100.0%

問2 コロナ禍での外出頻度の変化について

変化なし	やや減少	大きく減少	増加	合計
23	31	30	0	84
27.4%	36.9%	35.7%	-	100.0%

問2 コロナ禍での公共交通利用頻度の変化について

変化なし	やや減少	大きく減少	増加	合計
40	18	23	0	81
49.4%	22.2%	28.4%	-	100.0%

問3 路線バスの利用頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	ほとんど利用しない	利用したことがない	合計
3	0	5	2	6	49	16	81
3.7%	-	6.2%	2.4%	7.4%	60.5%	19.8%	100.0%

問3 高速バスの利用頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	ほとんど利用しない	利用したことがない	合計
0	0	0	2	6	46	27	81
-	-	-	2.4%	7.4%	56.8%	33.3%	100.0%

問3 JRの利用頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	ほとんど利用しない	利用したことがない	合計
0	0	0	0	8	60	13	81
-	-	-	-	9.9%	74.1%	16.0%	100.0%

問3 タクシーの利用頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	ほとんど利用しない	利用したことがない	合計
0	0	2	2	8	53	17	82
-	-	2.4%	2.4%	9.8%	64.7%	20.7%	100.0%

問3 コミュニティバスの利用頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	ほとんど利用しない	利用したことがない	合計
1	0	1	0	5	18	56	81
1.2%	-	1.2%	-	6.2%	22.2%	69.2%	100.0%

問3 病院・福祉輸送の利用頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	ほとんど利用しない	利用したことがない	合計
0	0	0	1	3	16	62	82
-	-	-	1.2%	3.7%	19.5%	75.6%	100.0%

問4 最も多い外出の目的について

通勤	通学	買い物	通院	娯楽・イベント参加	郵便局・金融機関	その他	合計
24	2	50	3	2	0	1	82
29.3%	2.4%	61.0%	3.7%	2.4%	-	1.2%	100.0%

問4 最も多い外出の頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	合計
25	9	26	15	5	80
31.3%	11.3%	32.5%	18.7%	6.2%	100.0%

問4 最も多い外出時刻について

0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
0	0	0	0	0	0	0	6	13	13	15	7	0
-	-	-	-	-	-	-	8%	18%	18%	20%	10%	-

13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	合計
4	4	4	0	1	0	3	1	1	1	0	73
6%	6%	6%	-	1%	-	4%	1%	1%	1%	-	100%

問4 最も多い帰宅時刻について

0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	3	1
-	-	-	-	4%	-	-	-	-	-	2%	5%	2%

13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	合計
8	2	5	6	7	5	8	1	4	1	1	55
15%	4%	8%	11%	13%	8%	15%	2%	7%	2%	2%	100%

問4 最も多い夏の移動手段について

自家用車 (自分で運転)	自家用車 (家族の送迎)	路線バス	高速バス	J R	タクシー
69	5	5	1	0	0
85.2%	6.2%	6.2%	1.2%	-	-

コミュニティバス	病院・福祉輸送	バイク・原付	自転車	その他	合計
0	1	0	0	0	81
-	1.2%	-	-	-	100.0%

問4 最も多い冬の移動手段について

自家用車 (自分で運転)	自家用車 (家族の送迎)	路線バス	高速バス	J R	タクシー
64	7	6	1	0	0
79.0%	8.7%	7.4%	1.2%	-	-

コミュニティバス	病院・福祉輸送	バイク・原付	自転車	その他	合計
0	1	0	0	2	81
-	1.2%	-	-	2.5%	100.0%

問4 2番目に多い外出の目的について

通勤	通学	買い物	通院	娯楽・イベント参加	郵便局・金融機関	その他	合計
4	0	32	15	9	8	3	71
5.6%	-	45.1%	21.1%	12.7%	11.3%	4.2%	100.0%

問4 2番目に多い外出の頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	合計
2	5	25	16	23	71
2.8%	7.1%	35.2%	22.5%	32.4%	100.0%

問4 2番目に多い外出時刻について

0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
0	0	0	0	0	0	1	0	8	13	12	7	2
-	-	-	-	-	-	2%	-	13%	21%	19%	11%	3%

13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	合計
7	3	0	1	3	4	1	0	0	0	0	62
11%	5%	-	2%	5%	6%	2%	-	-	-	-	100%

問4 2番目に多い帰宅時刻について

0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	4	4
-	-	-	-	-	-	-	2%	-	-	2%	9%	9%

13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	合計
6	5	9	2	3	3	2	2	3	1	0	46
13%	11%	19%	4%	7%	7%	4%	4%	7%	2%	-	100%

問4 2番目に多い夏の移動手段について

自家用車 (自分で運転)	自家用車 (家族の送迎)	路線バス	高速バス	J R	タクシー
58	9	1	1	0	0
82.9%	12.9%	1.4%	1.4%	-	-

コミュニティバス	病院・福祉輸送	バイク・原付	自転車	その他	合計
0	1	0	0	0	70
-	1.4%	-	-	-	100.0%

問4 2番目に多い冬の移動手段について

自家用車 (自分で運転)	自家用車 (家族の送迎)	路線バス	高速バス	J R	タクシー
55	11	2	1	0	0
78.6%	15.7%	2.9%	1.4%	-	-

コミュニティバス	病院・福祉輸送	バイク・原付	自転車	その他	合計
0	1	0	0	0	70
-	1.4%	-	-	-	100.0%

問4 3番目に多い外出の目的について

通勤	通学	買い物	通院	娯楽・イベント参加	郵便局・金融機関	その他	合計
1	0	6	10	14	13	9	53
1.9%	-	11.3%	18.9%	26.4%	24.5%	17.0%	100.0%

問4 3番目に多い外出の頻度について

週5日以上	週3・4日	週1・2日	月2・3日	月1日以下	合計
1	2	6	14	30	53
1.9%	3.8%	11.3%	26.4%	56.6%	100.0%

問4 3番目に多い外出時刻について

0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
0	0	0	0	1	0	2	1	4	7	8	3	2
-	-	-	-	2%	-	4%	2%	9%	16%	18%	7%	4%

13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	合計
4	3	4	0	1	3	1	0	1	0	0	45
9%	7%	9%	-	2%	7%	2%	-	2%	-	-	100%

問4 3番目に多い帰宅時刻について

0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	7	2
-	-	-	-	3%	3%	-	-	-	-	3%	19%	6%

13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	合計
1	2	2	2	6	1	2	4	1	0	2	35
3%	6%	6%	6%	16%	3%	6%	11%	3%	-	6%	100%

問4 3番目に多い夏の移動手段について

自家用車 (自分で運転)	自家用車 (家族の送迎)	路線バス	高速バス	J R	タクシー
40	5	4	1	0	0
78.4%	9.8%	7.8%	2.0%	-	-

コミュニティバス	病院・福祉輸送	バイク・原付	自転車	その他	合計
0	0	0	0	1	51
-	-	-	-	2.0%	100.0%

問4 3番目に多い冬の移動手段について

自家用車 (自分で運転)	自家用車 (家族の送迎)	路線バス	高速バス	J R	タクシー
35	7	4	1	1	0
70.0%	14.0%	8.0%	2.0%	2.0%	-

コミュニティバス	病院・福祉輸送	バイク・原付	自転車	その他	合計
0	0	0	1	1	50
-	-	-	2.0%	2.0%	100.0%

問5 路線バス（広域的な移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
8	13	11	10	13	25	80
10.0%	16.3%	13.7%	12.5%	16.3%	31.2%	100.0%

問5 高速バス（広域的な移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
9	14	6	1	15	34	79
11.4%	17.7%	7.6%	1.3%	19.0%	43.0%	100.0%

問5 J R（広域的な移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
9	20	6	2	16	25	78
11.5%	25.6%	7.7%	2.6%	20.5%	32.1%	100.0%

問5 タクシー（広域的な移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
9	17	7	2	17	29	81
11.1%	21.0%	8.6%	2.5%	21.0%	35.8%	100.0%

問5 コミュニティバス（広域的な移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
2	4	2	1	10	60	79
2.5%	5.1%	2.5%	1.3%	12.7%	75.9%	100.0%

問5 病院・福祉輸送（広域的な移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
1	7	2	1	7	63	81
1.2%	8.6%	2.5%	1.2%	8.6%	77.8%	100.0%

問5 路線バス（周辺への移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
6	6	14	12	13	30	81
7.4%	7.4%	17.3%	14.8%	16.1%	37.0%	100.0%

問5 J R（周辺への移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
0	4	5	2	17	45	73
-	5.5%	6.9%	2.7%	23.3%	61.6%	100.0%

問5 タクシー（周辺への移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
3	12	6	3	16	40	80
3.8%	15.0%	7.5%	3.8%	20.0%	50.0%	100.0%

問5 コミュニティバス（周辺への移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
1	3	1	1	9	64	79
1.3%	3.7%	1.3%	1.3%	11.4%	81.0%	100.0%

問5 病院・福祉輸送（周辺への移動）の満足度について

満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	利用したことがない	合計
1	3	2	0	9	64	79
1.3%	3.8%	2.5%	-	11.4%	81.0%	100.0%

問6 路線バスの不満点について（複数回答）

項目	人	パーセント
不満はない	19	11.7%
行先や方面が分からない	2	1.2%
発着時刻が分からない	3	1.8%
乗り方が分からない	1	0.6%
目的地に行ける路線がない	13	8.0%
直通便がない	9	5.5%
乗り場まで遠い	11	6.8%
乗りたい曜日に運行がない	6	3.7%
運行日が少ない	7	4.3%
乗りたい時間に運行がない	27	16.6%
運行便数が少ない	25	15.4%
乗り継ぎが不便	10	6.1%
乗り降りしにくい	3	1.8%
乗車時間が長い	2	1.2%
運賃が高い	23	14.1%
時間通りに来ない	1	0.6%
現金での支払いが不便	1	0.6%
合計	163	100%
回答者数	69	-

問6 JRの不満点について（複数回答）

項目	人	パーセント
不満はない	33	36.7%
行先や方面が分からない	1	1.1%
発着時刻が分からない	1	1.1%
乗り方が分からない	3	3.3%
目的地に行ける路線がない	5	5.6%
直通便がない	3	3.3%
乗り場まで遠い	11	12.2%
乗りたい曜日に運行がない	1	1.1%
運行日が少ない	3	3.3%
乗りたい時間に運行がない	3	3.3%
運行便数が少ない	3	3.3%
乗り継ぎが不便	5	5.6%
乗り降りしにくい	1	1.1%
乗車時間が長い	0	-
運賃が高い	15	16.7%
時間通りに来ない	1	1.1%
現金での支払いが不便	1	1.1%
合計	90	100.0%
回答者数	62	-

問 7 公共交通を利用しない理由について（複数回答）

項目	人	パーセント
自家用車を運転して移動できるから	49	79.1%
送迎してもらえるから	5	8.1%
公共交通に不満があるから	3	4.8%
宅配があり外出が不要だから	1	1.6%
ほとんど外出しないから	3	4.8%
その他	1	1.6%
合計	62	100.0%
回答者数	53	-

問 8 自動車が運転できなくなった場合の対応（複数回答）

項目	人	パーセント
路線バスやＪＲ等の公共交通を利用する	11	28.2%
タクシーを利用する	5	12.8%
家族に送迎してもらう	8	20.5%
親戚や友人等に送迎してもらう	1	2.6%
外出支援（送迎）サービスを利用する	3	7.7%
外出回数を減らす	3	7.7%
徒歩圏内に行先を変える	2	5.1%
便利なところに引っ越す	6	15.4%
その他	0	-
合計	39	100.0%
回答者数	22	-

問 9 公共交通サービスの利用意向について

【エリア定額乗り放題サービス】

使 っ て み たい	やや使っ てみ たい	あまり使 いたい と思 わない	使 いた い と思 わ ない	分 か ら な い	合 計
17	14	12	7	27	77
22.1%	18.2%	15.6%	9.0%	35.1%	100.0%

【路線バス、ＪＲ、タクシーなどの共通定期券】

使ってみ たい	やや使ってみ たい	あまり使いたいと思 わない	使いたいと思 わない	分からな い	合計
18	19	12	12	16	77
23.3%	24.7%	15.6%	15.6%	20.8%	100.0%

【スマホアプリ等による一括予約・支払サービス】

使ってみ たい	やや使ってみ たい	あまり使いたいと思 わない	使いたいと思 わない	分からな い	合計
11	19	12	14	20	76
14.5%	25.0%	15.8%	18.4%	26.3%	100.0%

【予約型の公共交通サービス】

使ってみ たい	やや使ってみ たい	あまり使いたいと思 わない	使いたいと思 わない	分からな い	合計
9	24	10	13	21	77
11.7%	31.1%	13.0%	16.9%	27.3%	100.0%

【利便性の高い自転車貸出サービス】

使ってみ たい	やや使ってみ たい	あまり使いたいと思 わない	使いたいと思 わない	分からな い	合計
8	15	17	25	11	76
10.5%	19.7%	22.4%	32.9%	14.5%	100.0%

【最寄りバス停までのタクシー利用助成制度】

使ってみ たい	やや使ってみ たい	あまり使いたいと思 わない	使いたいと思 わない	分からな い	合計
10	17	17	14	18	76
13.1%	22.4%	22.4%	18.4%	23.7%	100.0%

【相乗りタクシー】

使ってみ たい	やや使ってみ たい	あまり使いたいと思 わない	使いたいと思 わない	分からな い	合計
11	18	12	23	13	77
14.3%	23.3%	15.6%	29.9%	16.9%	100.0%

問 10 公共交通を維持するための対策について

項 目	人数	パーセント
運行便数を維持するため、運賃の値上げや乗り換え（乗り継ぎ）の発生はやむを得ない	20	26.7%
運賃を維持するため、運行便数の減便や乗り換え（乗り継ぎ）の発生はやむを得ない	17	22.7%
乗り換え（乗り継ぎ）なしの運行を維持するため、運行便数の減便や運賃の値上げはやむを得ない	11	14.7%
利用者が少ない一定の路線の統合や廃止はやむを得ない	23	30.7%
その他	4	5.2%
合計	75	100.0%

問 11 公共交通サービス水準維持のための考え方について

Aの考え方	補助金（原資は税金）を出して、現在のサービス水準を維持していく
Bの考え方	補助金（原資は税金）を出すよりも、減便や運賃を上げることが先である

Aだと思う	どちらかという Aだと思う	どちらかという Bだと思う	Bだと思う	合計
29	32	11	5	77
37.7%	41.5%	14.3%	6.5%	100.0%

第5章 鷹栖町における地域公共交通の課題

1 人口構造の変化による課題

令和2年の国勢調査総数6,567人の人口に対して、65歳以上の割合は34.6%となっています。令和7年および令和12年の推計人口は、それぞれ6,106人、5,649人（国立社会保障・人口問題研究所推計値）まで減少する予想となっており、継続的な人口減少・高齢化が想定されています。

農村部においては、北成地区において500m四方での人口が1～11人未満となり、その他一部の地域でも無人地域となった個所もあります。

このことから、人口を維持するためにも生活交通路線の維持を図る必要があります。

2 地域特性による課題

本町の公共施設は、鷹栖・北野市街地にコンパクトに集積している一方で、基幹産業は農業であることから、農村部で居住地は点在しています。

一方で、公園や農産加工施設等の公共施設が郊外部に分布しています。

本町は旭川大雪圏域連携中枢都市圏の中心市である旭川市と隣接していることから日常生活において旭川市に依存傾向にあり、旭川市と結ぶ公共交通体系を継続的に維持することが重要です。

3 公共交通の状況変化による課題

路線バスの輸送人員は、コロナ禍の影響もあり減少傾向が続いています。また、バスの運転手が減少傾向にあり、交通事業者の運転手不足が継続的な課題となっています。

道北バス株式会社が運行していた江丹別線が令和5年7月1日に廃止されたことに伴い、交通空白地が発生していることから、町営バスの運行範囲を変更するなどの検討が必要となっています。

町営バスの輸送人員は、利便性の向上を図るためデマンド運行体制を導入して一時増加に転じましたが、コロナ禍の影響を受けて路線バスと同様に減少傾向が進んでいます。

そのほか、町ではスクールバス、福祉輸送、サンホールはびねすまで高齢者を送迎する福祉バスなど多様な交通弱者の移動支援が行われており、住民の移動に係る町の財政負担は、年々増加しています。そのため、交通資源を効率的に活用する方策について検討する必要があります。

公共交通体系を検討するにあたっては、現状よりも不便とを感じる部分が出てくることが予想されます。そのため、利用者目線での利便性向上に向けた新たな公共交通体系に合わせた整備を検討する必要があります。

4 鷹栖町における公共交通の課題の整理

問題点	理 由
課題 1 自家用車以外の交通 手段の維持・確保	運転免許を返納する高齢者の増加が見込まれることから、買い物や通院など日常生活での移動手段として公共交通の重要性が増すと考えられる。
課題 2 公共交通の利用促進	人口減少に伴う公共交通の利用低迷から交通事業者が事業規模縮小や事業の継続が困難になることも懸念される。公共交通の利用促進を図り、需要の確保に努める必要がある。
課題 3 持続可能な公共交通 の確保	アンケートの結果では、自動車が運転できなくなった場合に公共交通の利用を考えている人が多いことから、将来に向けた持続可能な公共交通を確保していく必要がある。

第6章 鷹栖町の地域公共交通計画の基本理念と基本方針

1 計画の基本理念

上位・関連計画と本町の公共交通の課題を踏まえ、鷹栖町の目指す基本理念を次の通り設定し、町民の生活の足を確保する公共交通体系を構築します。

【基本理念】

限りある資源を生かした持続可能な公共交通の実現

2 基本理念の実現に向けた基本方針・目標

第5章で整理した本町が抱える3つの公共交通の課題を解決するため、基本理念の実現に向けた本計画の基本方針を次のとおり定めます。

公共交通の課題	本計画の基本方針
自家用車以外の交通手段の維持・確保	交通資源を活用した公共交通網の形成
公共交通の利用促進	利用しやすい公共交通サービスの確立
持続可能な公共交通の確保	町民・事業者・行政が一体となって守り育てる公共交通の実現

(1) 交通資源を活用した公共交通網の形成

民間事業者、スクールバス等による交通資源を最大限活用して、運行形態や運行時間帯、運行経路について再構築を実施し、暮らしを支える公共交通網を形成します。

【目標】既存の交通資源の活用による生活の足の確保

⇒江丹別線の廃止後も地域の生活の足を維持するため、既存の交通資源を最大限活用した公共交通の再編を行います。

(具体的な取り組み)

①既存路線バスの延伸、増便に向けた協議

実施主体：町、道北バス株式会社

②町内一円に利用可能なデマンド方式の確立に向けた協議

実施主体：町、みどりハイヤー株式会社、道北バス株式会社

(2) 利用しやすい公共交通サービスの確立

町内移動と近隣である旭川市をつなぐ移動が分かれていることは、利用者の視点では乗り継ぎ行動による一定の負担につながります。そのため、乗り継ぎ時間を考慮した路線間の連携や運賃体系の見直し、運行情報の提供など利便性を高めることにより、利用しやすい公共交通サービスの確立を目指します。

【目標】利用者の利便性向上

⇒町の広報紙、ホームページをはじめとする広報ツールを活用し、広く公共交通網の情報提供を行いながら、利便性の高い環境を確立します。

(具体的な取り組み)

- ①町地域公共交通活性化協議会開催後の広報誌への内容掲載

実施主体：町

- ②公共交通の実態調査（必要に応じて）

実施主体：町

【目標】移動しやすい時間設定や運賃体系の確立

⇒円滑な乗継環境を提供するため、乗継しやすい時間設定や運賃体系を確立します。

(具体的な取り組み)

- ①既存路線バスの延伸、増便に向けた協議

実施主体：町、道北バス株式会社

- ②町内一円に利用可能なデマンド方式の確立に向けた協議

実施主体：町、みどりハイヤー株式会社、道北バス株式会社

【目標】住民参加型の取組みの推進

⇒効率的な運行を行うために町民向け説明会などを行い、運行ダイヤや利用方法を浸透させ、町営バスの乗合せの促進を図る。

(具体的な取り組み)

- ①町営バスを含む交通体系の持続可能な運行を図るため、アンケートなどを実施し、交通に係るニーズを把握する

実施主体：町、地域住民

(3) 町民・事業者・行政が一体となって守り育てる公共交通の実現

今ある交通資源の活用による持続可能な公共交通サービスを提供するため、利用する町民、交通事業者、行政が一体となって、効率的で効果的な公共交通網の見直しを進めていきます。

【目標】町民・事業者・行政が一体となって守り育てる地域公共交通

⇒地域公共交通活性化協議会の枠組みを活用し、地域公共交通の現状を共有するとともに、地域内の公共交通網の見直しをする場合には、利用者である町民の声を反映することができるよう、必要に応じて調整を図ります。

(具体的な取り組み)

①地域公共交通活性化協議会の開催

実施主体：町

第7章 目標達成のための施策と目標値の設定

1 重要業績評価指標（K P I）の設定

各項目別に計画終了時の目標としてK P Iを設定し、年度ごとに実施状況の評価します。また、K P Iの項目については、運用の実情に応じて計画期間の途中において追加、削除ができることとします。

2 K P Iの設定

課題	基本方針	目標	K P I
自家用車以外の交通手段の維持・確保	交通資源を活用した公共交通網の形成	既存の交通資源の活用による生活の足の確保	町営バスの年間乗車人数
公共交通の利用促進	利用しやすい公共交通サービスの確立	利用者の利便性向上 移動しやすい時間設定 や運賃体系の確立	乗継を考慮した町内便数の維持
持続可能な公共交通の確保	町民・事業者・行政が一体となって守り育てる公共交通の実現	町民・事業者・行政が一体となって守り育てる地域公共交通	地域公共交通活性化協議会の開催

3 K P I詳細（年度別目標設定）

（1）町営バスの年間乗車人数【現状 5,060 人】

	R6(1年目)	R7(2年目)	R8(3年目)	R9(4年目)	R10(5年目) 目標値
利用者数	6,000 人	6,000 人	6,000 人	6,000 人	6,000 人
想定予算額 (歳入利用料)	700 千円	700 千円	700 千円	700 千円	700 千円
想定予算額 (歳入補助金)	2,000 千円	2,000 千円	2,000 千円	2,000 千円	2,000 千円

※各年度末時点において実績把握（鷹栖町町民課データに基づく）

※歳入利用料とは、町営乗車に対する利用者負担分のこと

※歳入補助金とは、地域内フィーダー系統確保維持補助金のこと

（２）乗継を考慮した町内便数の維持【現状 10 便（日祝は 8 便）】

	R6(1 年目)	R7(2 年目)	R8(3 年目)	R9(4 年目)	R10(5 年目) 目標値
便数	10 便 (日祝は 8 便)	10 便 (日祝は 8 便)	10 便 (日祝は 8 便)	10 便 (日祝は 8 便)	10 便 (日祝は 8 便)
想定予算額 (歳出委託料)	13,000 千円	13,000 千円	13,000 千円	13,000 千円	13,000 千円

※各年度末時点において実績把握（道北バス株式会社運行情報に基づく）

※歳出委託料とは、町営バス運行業務委託料のこと

（３）地域公共交通活性化協議会での協議【現状 2 回】

	R6(1 年目)	R7(2 年目)	R8(3 年目)	R9(4 年目)	R10(5 年目) 目標値
回数	2 回	4 回	4 回	2 回	2 回
想定予算額 (歳出謝金)	25 千円	50 千円	50 千円	25 千円	25 千円

※各年度末時点において実績把握

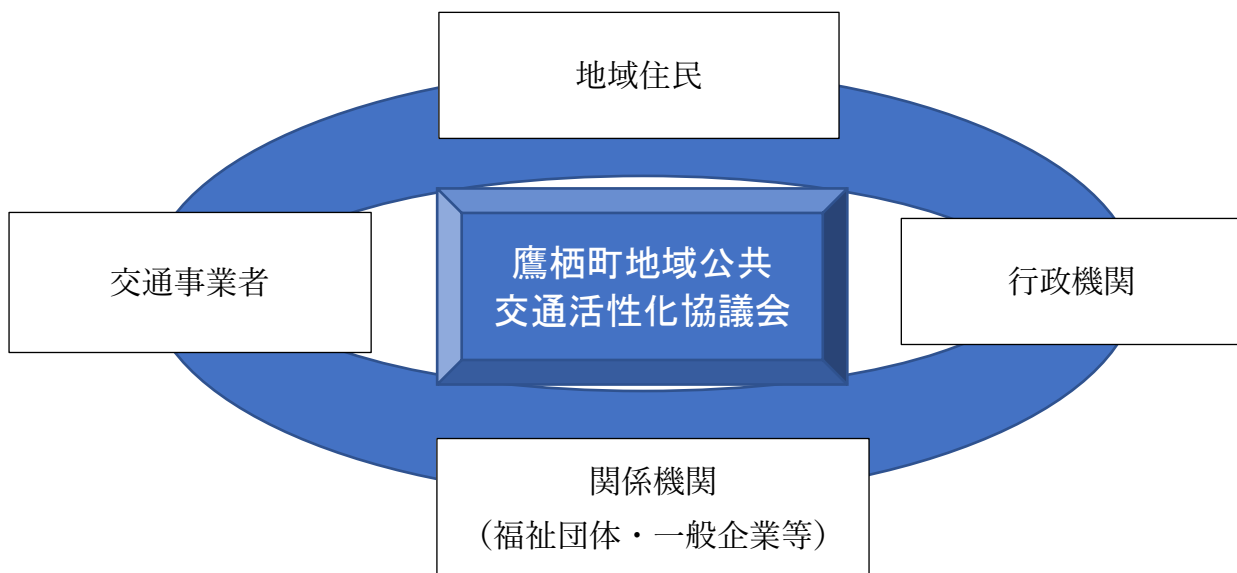
※歳出謝金とは、地域公共交通活性化協議会謝金のこと

第8章 計画の推進及び達成状況の評価に関する事項

1 計画の推進

本計画の施策を継続的に展開していくためには、評価指標に基づき定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に見直しを行うことが重要です。

また、本計画の目標を実現するにあたっては、当町や交通事業者のみならず、各種団体なども含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施、連携・協働することで、当町における持続可能な公共交通網の構築を行います。



2 評価、検証の考え方及びその手順

各基本方針に基づき設定した目標の評価に当たっては、本計画の策定で協議を行ってきた鷹栖町地域公共交通活性化協議会で行うこととし、PDCAサイクルにより毎年度評価・検証を行います。