

令和4年度

第8回 帯広市地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和5年3月27日（月）10時00分～

場所：帯広市役所 10階第6会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

(1) 協議事項

議案第1号 帯広市地域公共交通計画 原案について

(2) その他

4 閉 会

《配付資料》

資料1 出席者名簿

資料2 帯広市地域公共交通計画 原案

令和4年度 第8回帯広市地域公共交通活性化協議会 出席者名簿

所 属	職 名	氏 名	備 考
北海道大学大学院 公共政策学連携研究部	教授	岸 邦宏	アドバイザー (欠席)
十勝バス株式会社	取締役執行役員 事業本部長	長沢 敏彦	
北海道拓殖バス株式会社	業務部長	小森 明仁	
大正交通有限会社	代表取締役	道見 誠一	
毎日交通株式会社	専務取締役	千葉 和也	
北海道旅客鉄道株式会社 釧路支社 帯広駅	駅長	石崎 雅史	(欠席)
十勝地区バス協会	事務局	近藤 薫	
十勝地区ハイヤー協会	常務理事	塚本 俊二	
帯広市町内会連合会(住民代表)	副会長	齊藤 雅俊	(欠席)
北海道運輸局 帯広運輸支局	首席運輸企画専門官	酒井 啓友	
北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 十勝地区交通運輸産業労働組合協議会	議長	久保 真司	
北海道 十勝総合振興局 地域創生部 地域政策課	主幹	山田 貴弘	監査
帯広開発建設部 道路計画課	課長	大江 祐一	代理出席 宮西上席道路計画 専門官
帯広警察署 交通第一課	課長	桐山 知彦	
帯広市 都市環境部	部長	和田 亮一	会長
帯広市 経済部観光交流室	室長	加藤 帝	
帯広市 学校教育部教育総務室	室長	村木 章純	
帯広市 市民福祉部地域福祉室地域福祉課	課長	永田 敏	
帯広市 市民福祉部福祉支援室介護高齢福祉課	課長	佐藤 克己	
帯広市 経済部商業労働室商業労働課	課長	鳥本 貴敬	
帯広市 都市環境部環境室環境課	課長	西島 新一	

【調査委託事業者】 一般社団法人北海道開発技術センター 調査研究部	研究員	竹口 祐二	
	室長	篠原 祥一	
	課長	岡田 剛	
	係長	涌井 一憲	
【事務局】 帯広市 都市環境部 都市建築室 都市政策課	主査	千葉 香織	
	主任	屋仲 聡一郎	
	主任	豊田 有	
	主任補	川筋 亮賀	

帯広市地域公共交通計画
(原案)

令和 5 年 3 月
帯広市

— 目 次 —

第1章 はじめに

第1節 計画策定の背景と目的	1
第2節 計画の位置付け	2
第3節 計画区域	3
第4節 計画期間	3
第5節 計画の対象	4

第2章 現状と課題

第1節 帯広市の現状	5
第2節 公共交通の現状	16
第3節 課題	45

第3章 基本的な考え方

第1節 地域公共交通の将来像	47
第2節 計画の基本方針	48
第3節 地域公共交通の位置付け及び役割	50

第4章 基本方針に基づく施策

第1節 施策体系	51
第2節 施策内容	52

第5章 計画の推進に向けて

第1節 評価指標	62
第2節 計画の推進	63

参考資料

第1章 はじめに

第1節 計画策定の背景と目的

地域公共交通は、住民の通院・通学、買い物などの日常生活はもとより、観光客などの来街者の移動手段として重要な役割を担っています。

これまで帯広市では、平成13年度に「帯広市バス交通活性化基本計画」、平成20年度に「帯広市地域公共交通総合連携計画」を策定し、農村地区におけるデマンド型交通の導入や路線バスの利用促進に向けた取り組みなどを進めてきたほか、平成28年度には、「帯広市地域公共交通網形成計画」を策定し、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みを進めてきたところです。

こうした計画に基づく取り組みなどにより、人口減少・少子高齢化の進展や、自家用車の普及などの社会情勢の変化により減少傾向にあった路線バス利用者数は、平成19年度には増加傾向に転じ、平成25年度以降はほぼ横ばいで推移してきました。

しかし、令和2年度以降の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、公共交通利用者は大幅に減少していることに加え、慢性的な運転手不足によるサービス低下や原油価格高騰などによる交通事業者の収支悪化など、公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況に置かれています。

国は、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」を改正し、地方公共団体による地域公共交通計画の作成を努力義務化したほか、既存の公共交通サービスの改善や移動手段の確保に向けた仕組みの拡充など、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する取り組みを推進しています。

北海道は、通院・通学などをはじめとした市町村を超えた住民の移動ニーズを踏まえ、将来にわたり持続可能な交通体系を確保するため、市町村や交通事業者など地域の関係者と連携しながら、広域的な地域公共交通計画の策定に向けた取り組みが進められており、十勝管内の広域交通を対象とする「十勝地域公共交通計画」が令和5年6月に策定される予定です。

「帯広市地域公共交通計画」は、公共交通を取り巻く環境や国、北海道の動向を踏まえ、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保を目的として策定するものです。

第2節 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づく地域公共交通計画として策定するものです。

また、本市の上位計画である「第七期帯広市総合計画」に即するとともに、総合計画の分野計画に位置付け、「第2次帯広市都市計画マスタープラン」、「帯広市中心市街地活性化基本計画」などの本市のその他の行政計画との連携や、北海道が策定する「十勝地域公共交通計画」との整合を図りながら策定するものです。

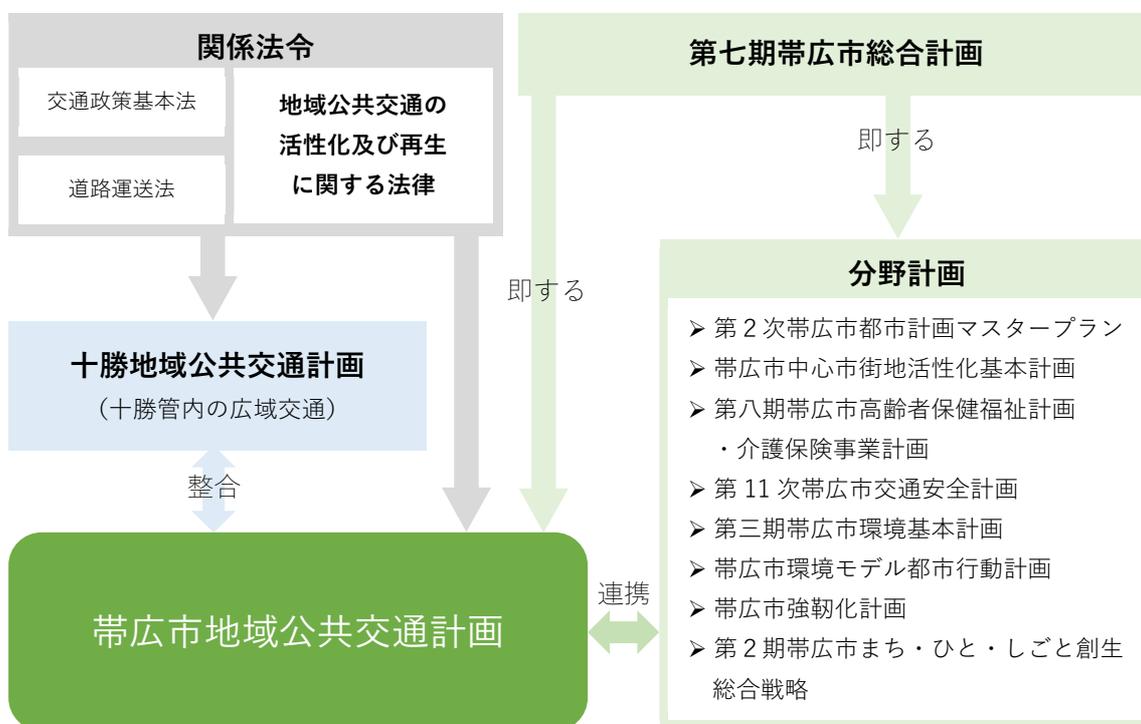


図1 計画の位置付け

第3節 計画区域

本計画の区域は、帯広市全域とします。

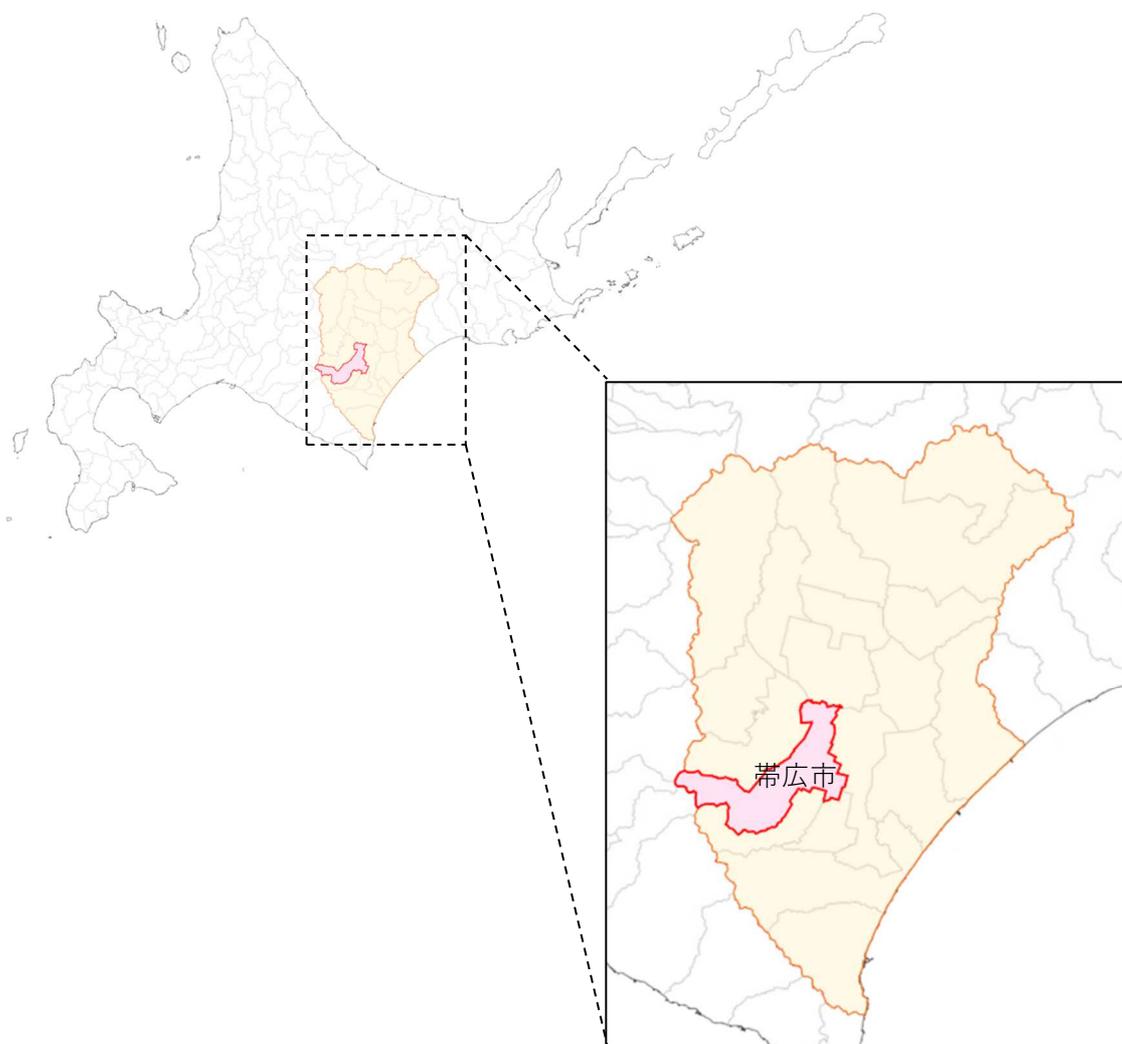


図2 計画対象区域図

第4節 計画期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

第5節 計画の対象

本計画が対象とする交通手段は、帯広市内の鉄道、路線バス、タクシー、デマンド交通の既存の公共交通とします。

表1 計画の対象

分類	役割・機能等	交通モード	路線・系統
都市間交通	広域都市間の移動を支える基幹的公共交通	鉄道	JR 根室本線
	空港を利用した道外への移動を支える公共交通	路線バス	都市間バス 空港連絡バス
地域間交通	十勝管内の市内外住民の通勤・通学・通院・買物などの日常生活を支える生活交通	鉄道	JR 根室本線
		路線バス	地域間幹線系統
市街地交通	市民の通勤・通学・通院・買物などの日常生活を支える生活交通	鉄道	JR 根室本線
		路線バス	広域生活交通路線 市町補助及び市単独補助路線 補助対象外路線
	路線バスでカバーできない市民の生活交通及び観光客等来街者の移動手段	タクシー	(市内タクシー事業者)
郊外交通	農村部（大正・川西地区）住民の通院・買物などの日常生活を支える生活交通	デマンド交通	地域内フィーダー系統

十勝地域公共交通計画

帯広市地域公共交通計画

第2章 現状と課題

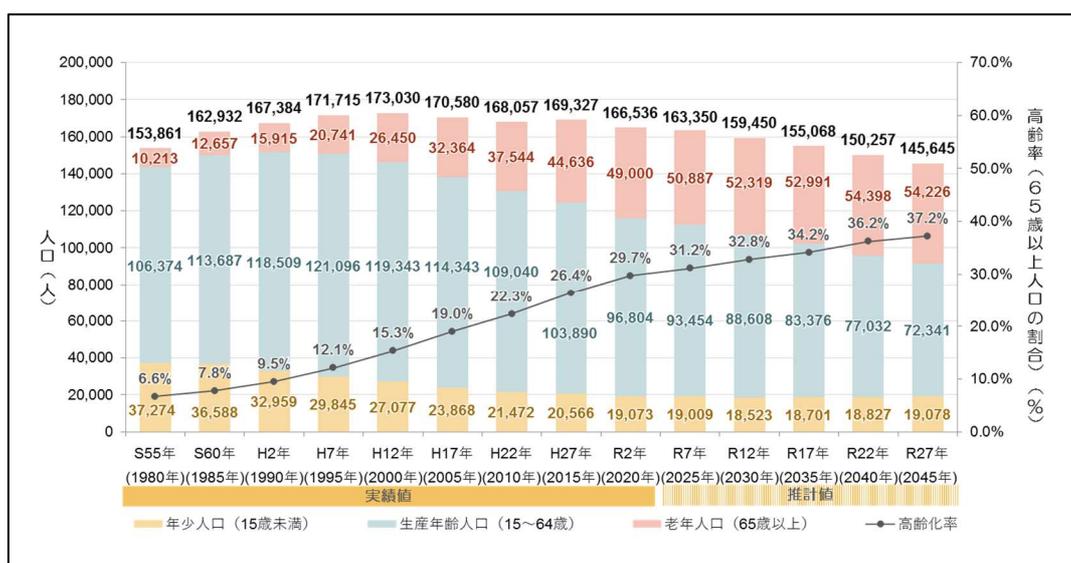
第1節 帯広市の現状

1 人口

(1) 人口推移

本市の人口は、平成12年の173,030人をピークに減少局面に入り、令和2年には166,536人まで減少しています。帯広市人口ビジョンによると、本市の人口は今後とも減少を続け、令和27年には145,645人になると推計されています。

また、平成12年と令和2年の年齢区分別の人口を比較すると、15歳未満の年少人口が約3割、15歳以上65歳未満の生産年齢人口が約2割減少している一方で、65歳以上の老年人口は約9割増加しており、今後もこの傾向が続くことが想定されます。

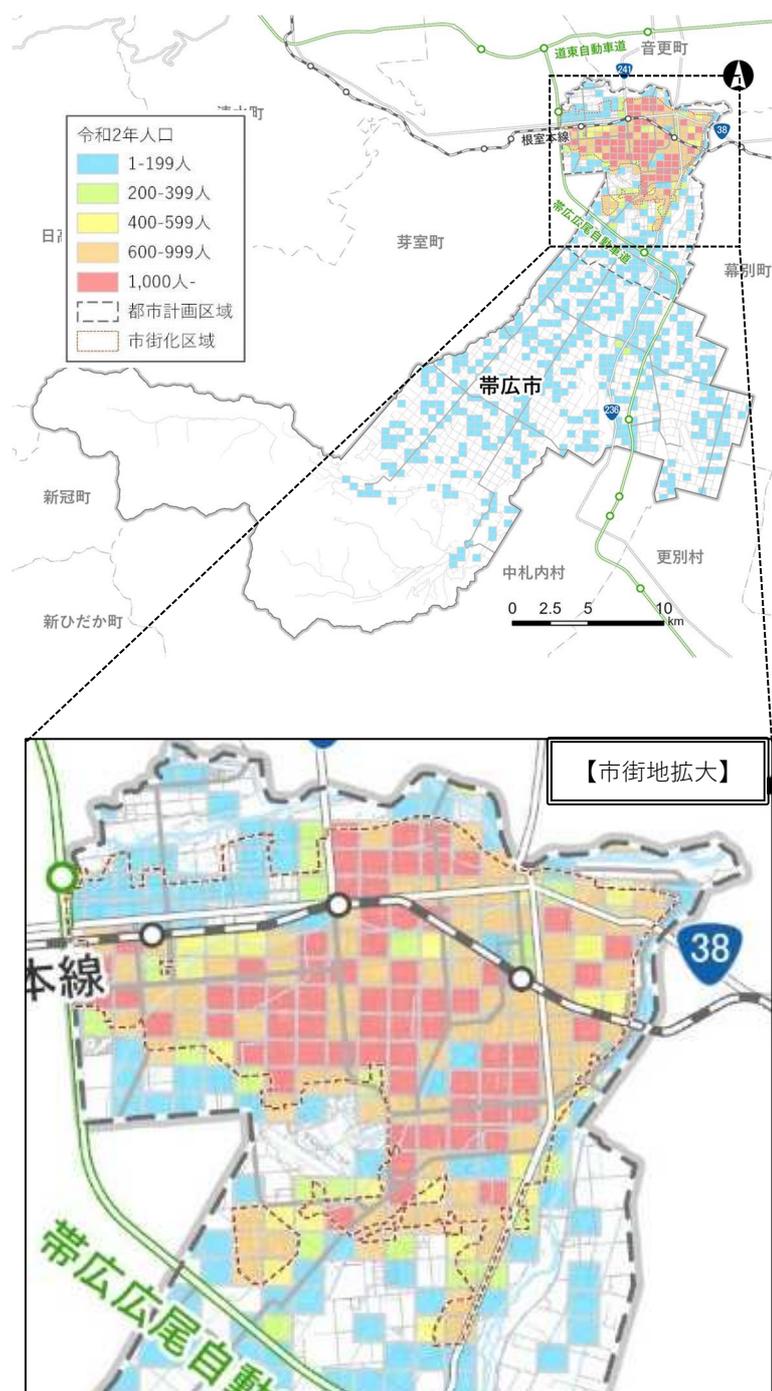


出典：国勢調査、帯広市人口ビジョンを基に帯広市作成

図3 帯広市の人口推移

(2) 人口分布

本市では、全人口の約 95%が市街化区域内に居住し、残りは農村地区に散居しています。市街化区域内の川北地区や西地区、西帯広地区、鉄南地区において、人口が多く分布しています。

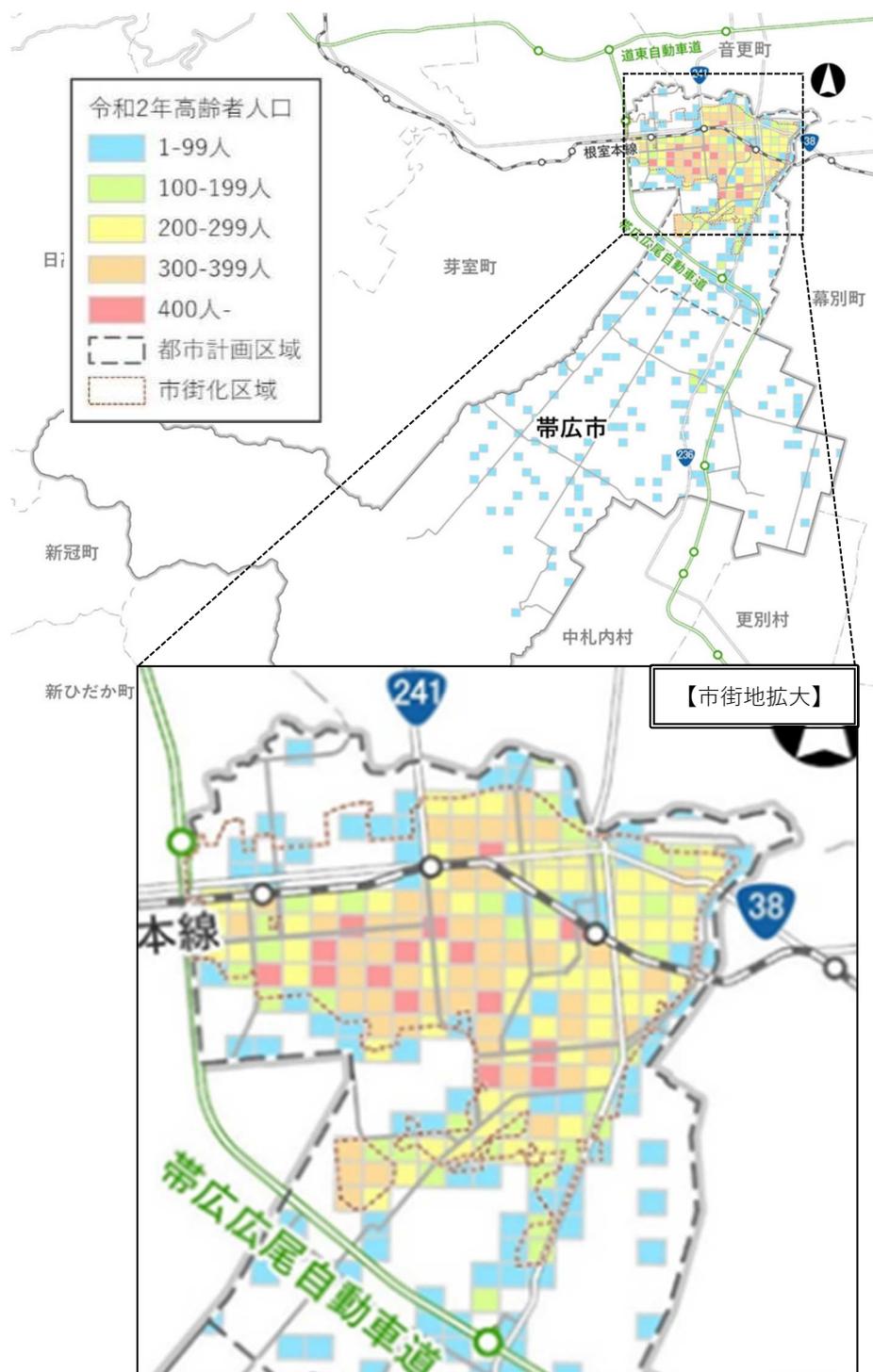


出典：e-stat 令和2年国勢調査 500mメッシュ人口

図4 令和2年人口分布

(3) 高齢者人口分布

西地区において、高齢者が多く分布しています。

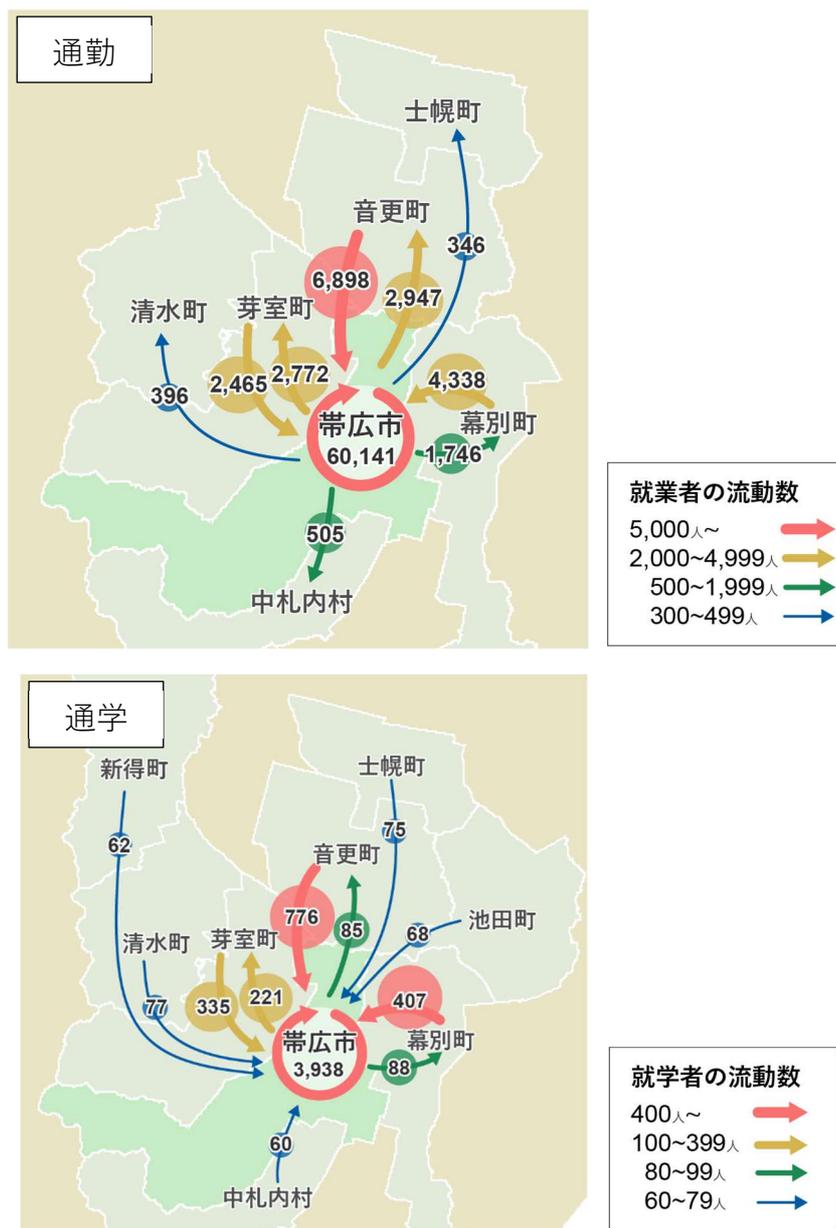


出典：e-stat 令和2年国勢調査500mメッシュ人口

図5 令和2年高齢者人口分布

(4) 通勤・通学の状況

本市は、産業や教育、医療、行政など様々な都市機能が集積する十勝の中核都市であるため、通勤・通学などの移動は市内だけではなく、周辺町村からも発生しています。



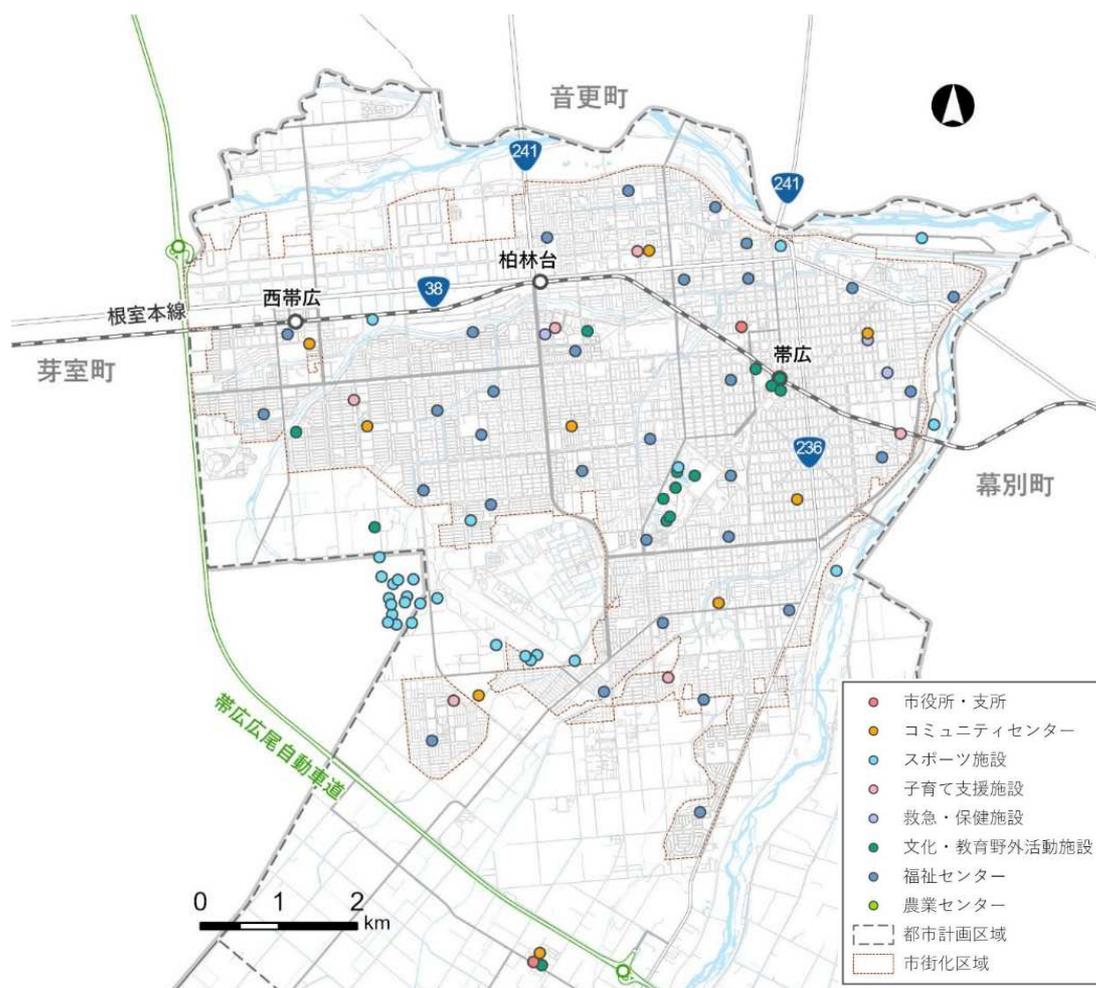
出典：令和2年国勢調査を基に作成

図6 通勤・通学流動

2 各種施設の立地状況

(1) 公共施設

公共施設は、市内の広範囲に立地しており、特に中心部や緑ヶ丘公園周辺には文化・社会教育施設、帯広の森周辺にはスポーツ施設が集積しています。



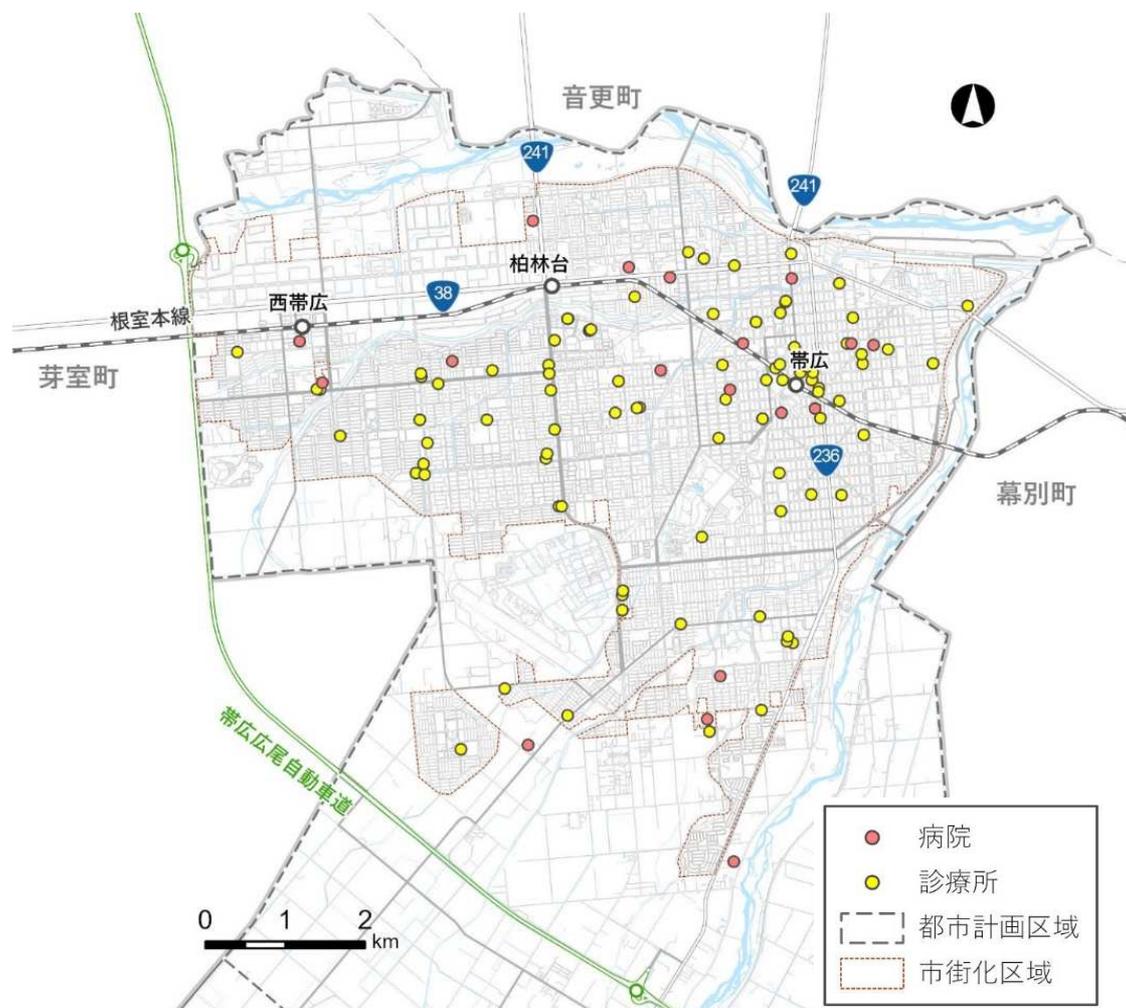
出典：帯広市ホームページ 市庁舎・施設

図7 公共施設立地状況

※記載項目の整理

(2) 医療施設

医療施設は、中心部のほか、白樺通や弥生新道、栄通などの幹線道路沿いに多く立地しています。



出典：国土数値情報 医療機関、北海道厚生局 コード内容別医療機関一覧（R4.11.1 現在）

図8 医療機関立地状況

(3) 商業施設

商業施設は、市街地の広範囲に立地しており、特に中心部や南地区、西地区においては、大型商業施設（10,000 m²以上）が立地しています。



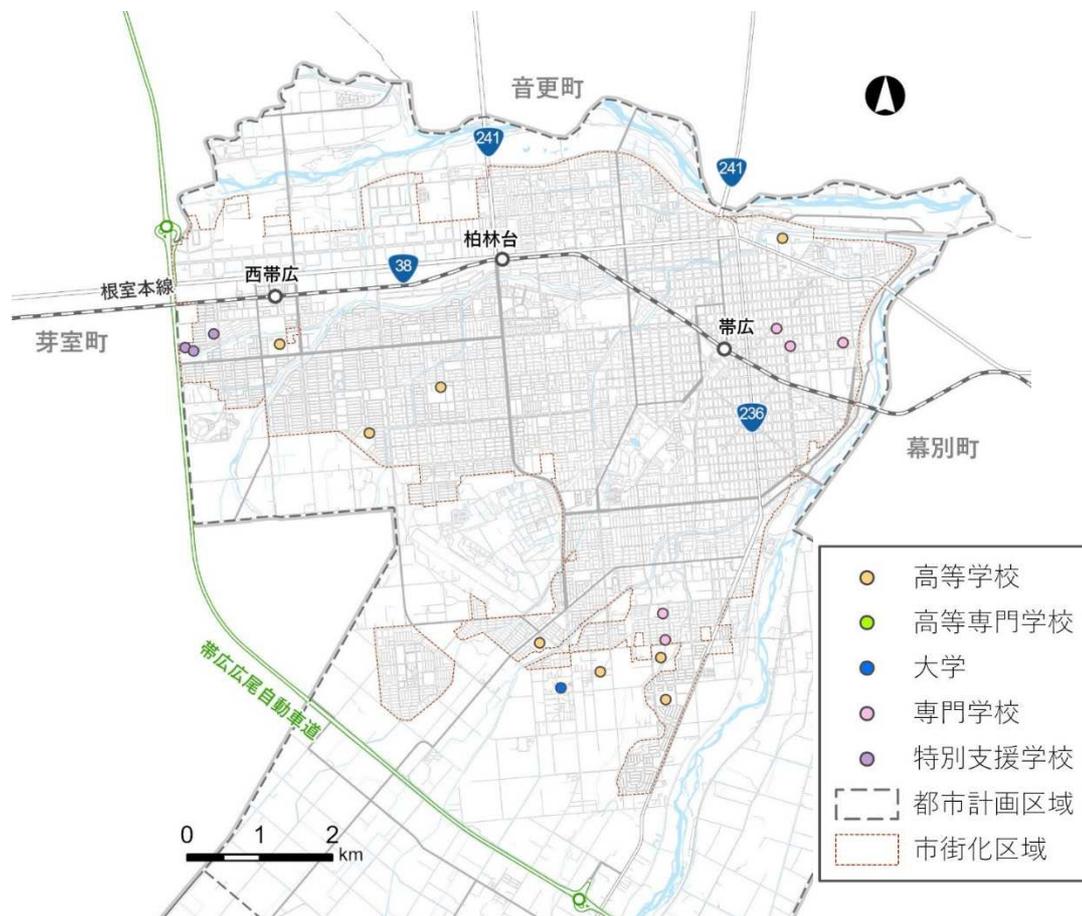
出典：iタウンページ、各店舗ホームページ

図9 商業施設立地状況

※藤丸閉店に伴うピン付、凡例等の削除
※総合スーパー等の定義等を再整理

(4) 教育施設

高等学校や大学、専門学校は、南地区や西地区に多く立地しています。

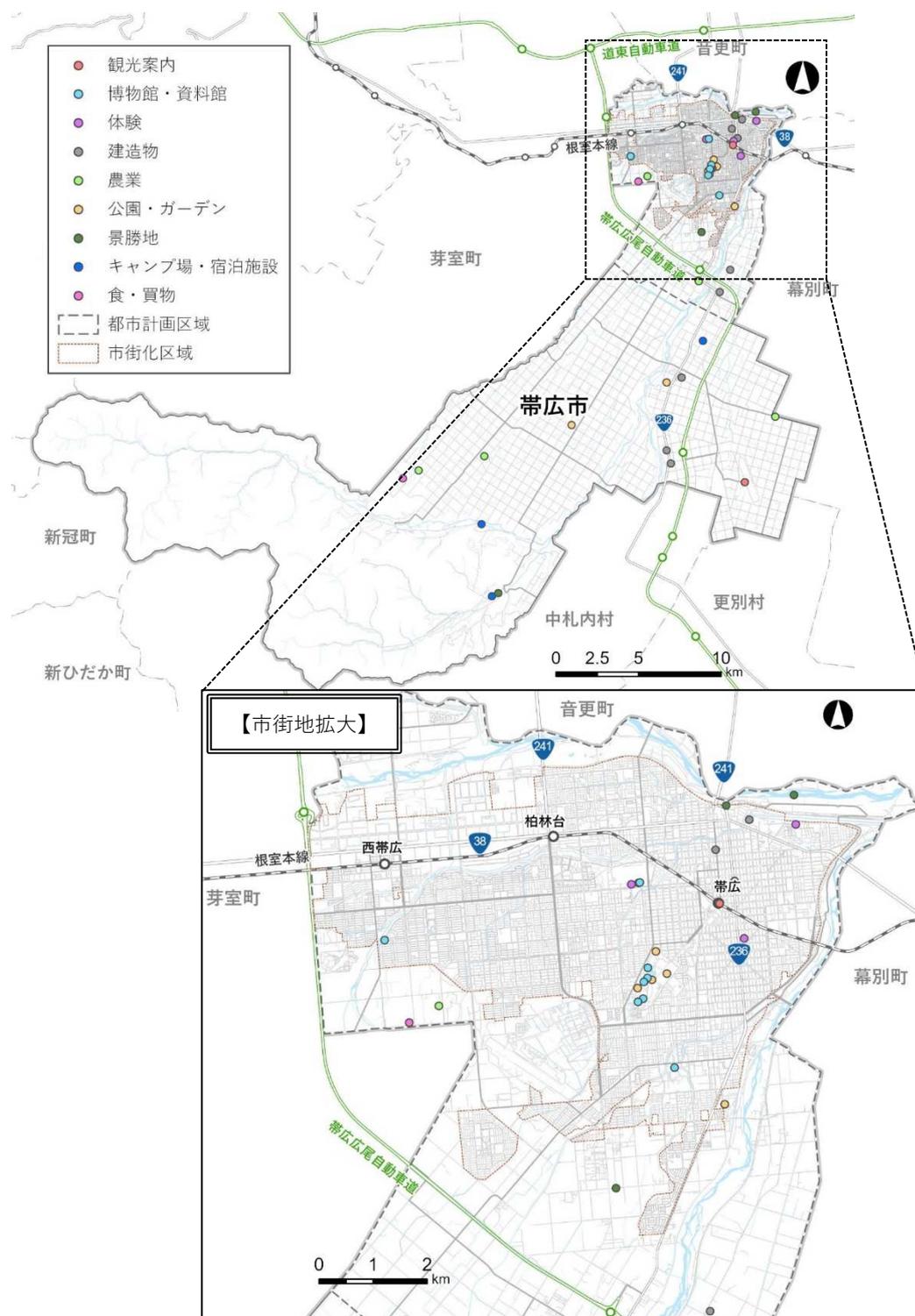


出典：国土数値情報 学校 (R4.11.1 現在)

図10 教育施設立地状況

(5) 観光施設

観光施設は、市街地や郊外の広範囲に分布しています。



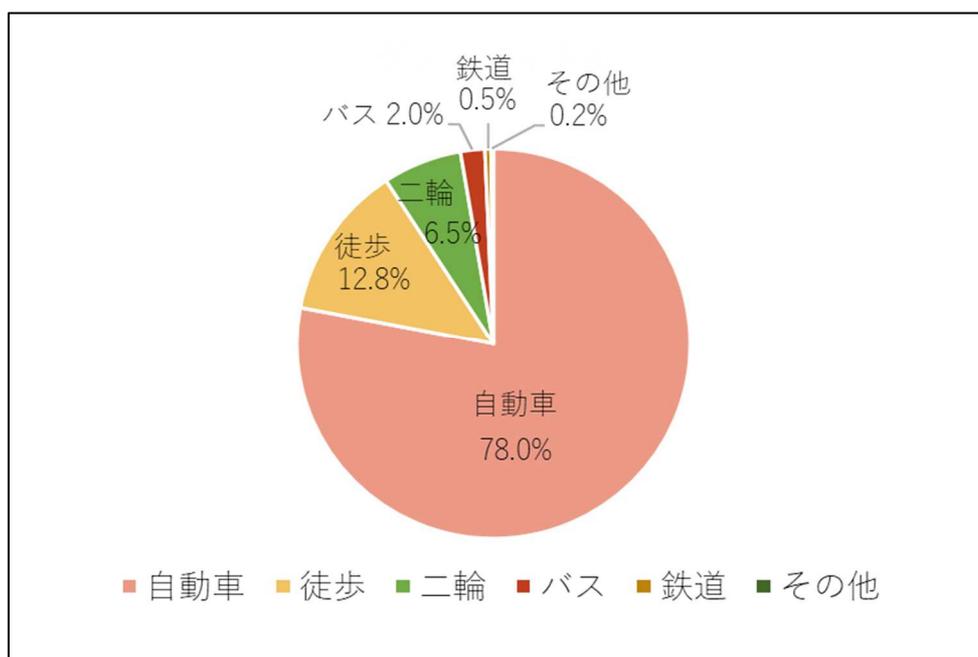
出典：一般社団法人 帯広観光コンベンション協会ホームページ 帯広観光 Navi

図 11 観光施設立地状況

3 交通機関分担率

帯広圏（帯広市、音更町、幕別町、芽室町）においては、自動車の利用割合が約8割と高く、バスや鉄道の利用割合が低い状況です。

また、帯広市内の自動車保有台数は、ほぼ横ばいで推移しています。



出典：帯広圏パーソントリップ調査（H17）を基に帯広市作成

図 12 交通機関分担率（平日）

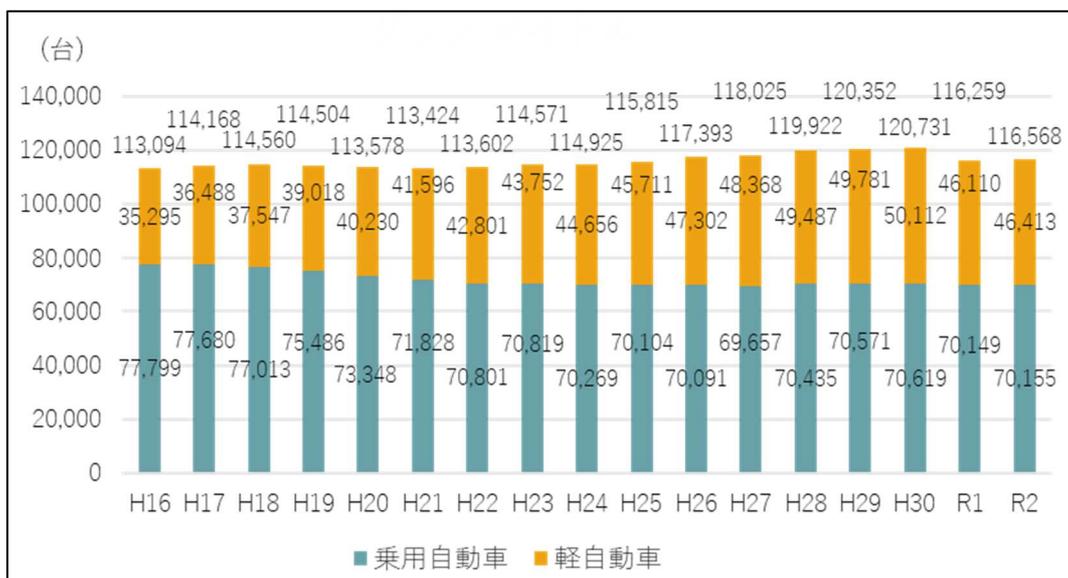
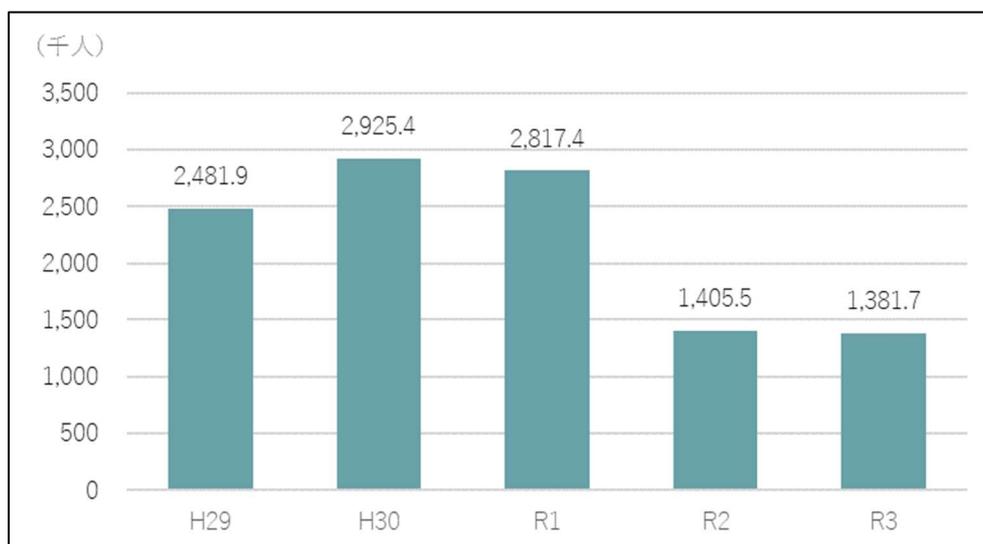


図 13 帯広市内の自動車保有台数の推移

4 観光入込客数

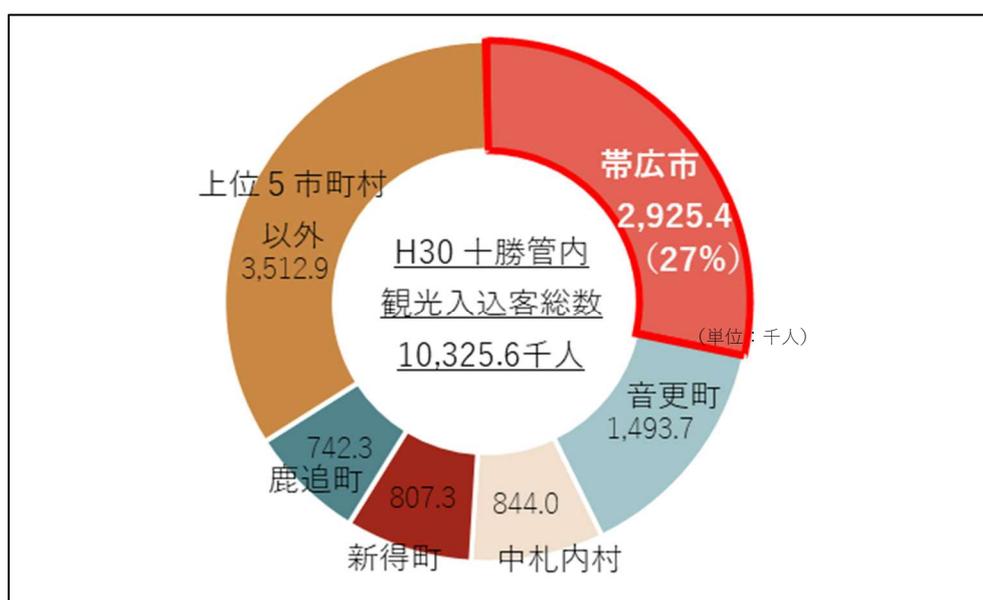
帯広市の観光入込客数は、令和元年度まで増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降は大幅に減少しています。



出典：十勝総合振興局 HP「十勝管内観光入込客数について」を基に帯広市

図 14 帯広市の観光入込客数の推移

また、帯広市の観光入込客数は、十勝管内で最も多く、十勝への観光入込客総数の約3割を占めています。



出典：十勝総合振興局 HP「十勝管内観光入込客数について」

図 15 十勝管内の観光入込客数の内訳

第2節 公共交通の現状

1 バス

(1) 概要

本市では、交通事業者2社（十勝バス株式会社、北海道拓殖バス株式会社）により、十勝管内の町村を結ぶ広域路線や市内のみを運行する路線バスが運行しています。

バス路線網は、市街化区域を概ね網羅しており、帯広駅バスターミナルの発着・経路を基本として、東西・南北方向に運行しているほか、帯広駅を經由しながら、市内を循環する路線も存在しています。

また、帯広駅バスターミナルは、バス待合及び観光案内施設である「バスターミナルおびくる」が整備され、十勝管内・市内を運行する路線バスや空港連絡バス、都市間バスが乗り入れしていることから、交通結節点として重要な役割を果たしています。

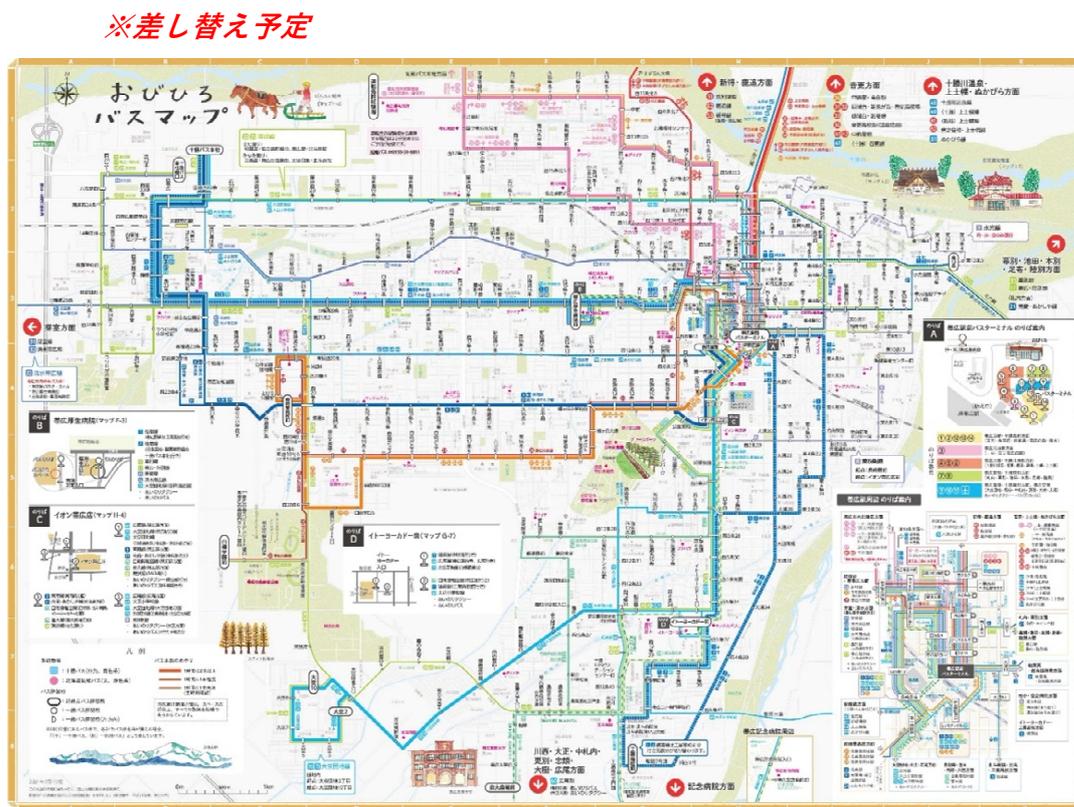


図16 路線バスネットワーク図

(2) 運行路線

①地域間交通

【地域間幹線系統：15 系統】

表2 地域間幹線系統一覧

運行主体	路線名	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	走行キロ (km)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	収支差額 (千円)	市補助額 (千円)
十勝バス(株)	芽室線	帯広駅バスターミナル	白樺通19条	芽室駅前	18.5	85,792.5	13,342	27,043	△13,701	3,668
	帯広陸別線	十勝バス南口	本別	陸別	117.1	709,812.3	53,877	223,740	△169,863	9,163
	南商あかしや線	十勝バス本社	札内北町	幕別温泉	23.1	144,910.1	25,771	45,677	△19,906	8,498
	広尾線	帯広駅バスターミナル	更別	広尾営業所	91.1	840,826.5	84,712	265,037	△180,325	16,586
	上士幌線	十勝バス本社	士幌	上士幌交通ターミナル	51.0	273,344.4	34,543	86,161	△51,618	4,267
	十勝川温泉線	帯広駅バスターミナル	宝来	イロハパーク	15.5	79,260.7	10,630	24,984	△14,354	429
	音更線*	十勝バス本社	柳町団地	音更桜ヶ丘	22.1	371,898.8	79,798	117,223	△37,425	-
	合計				338.4	2,505,845.3	302,673	789,865	△487,192	42,611
北海道拓殖バス(株)	緑駒線	帯広駅バスターミナル	緑陽台北区	駒場	16.4	32,464.8	5,090	10,691	△5,601	280
	然別湖線	帯広駅バスターミナル	鹿追営業所	然別湖	65.0	182,039.8	16,711	59,946	△43,235	584
	鹿追線	帯広駅バスターミナル	上然別	鹿追営業所	36.6	76,015.4	9,350	25,032	△15,682	387
	新帯線	帯広駅バスターミナル	鹿追営業所	南新得	60.2	118,568.4	11,277	39,045	△27,768	403
	上士幌線	帯広駅バスターミナル	士幌	上士幌交通ターミナル	41.6	151,972.2	20,826	50,044	△29,218	533
	音上線	帯広駅バスターミナル	音更高校	上士幌交通ターミナル	45.8	97,352.4	12,742	32,058	△19,316	275
	雄飛が丘団地線 (緑陽台)	帯広駅バスターミナル	緑陽台	雄飛が丘北区	11.0	125,587.0	13,898	41,356	△27,458	3,132
	中鈴蘭循環線	帯広駅バスターミナル	中鈴蘭	帯広駅前	13.3	48,425.3	5,150	15,946	△10,796	2,125
	合計					832,425.3	95,044	274,118	△179,074	7,719

※音更線は令和5年度から地域間幹線系統

出典：帯広市バス生活交通路線維持費補助金算定資料 (R3)

②市街地交通

【広域生活交通路線：5 系統】

表3 広域生活交通路線一覧

運行主体	路線名	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	走行キロ (km)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	収支差額 (千円)	市補助額 (千円)
十勝バス(株)	南商線	十勝バス本社	南商高校	帯広駅バスターミナル	11.8	115,392.2	24,436	35,806	△11,370	8,052
	新町線	十勝バス南口	西陵中学校	帯広駅バスターミナル	10.0	117,490.0	15,994	36,457	△20,463	17,576
	自衛隊稲田線	帯広駅バスターミナル	自衛隊	トヨカド	11.7	76,599.9	11,962	23,769	△11,807	9,189
	環状線	十勝バス本社	北斗病院	十勝バス本社	35.8	60,774.3	7,973	18,858	△10,885	8,057
	幕別線	十勝バス南口	札内幕別	幕別東緑町団地	29.3	42,719.4	5,350	13,256	△7,906	2,278
	合計					412,975.8	65,715	128,146	△62,431	45,152

出典：帯広市バス生活交通路線維持費補助金算定資料 (R3)

【市町補助及び市単独補助路線：18系統】

令和5年3月現在の運行路線は、以下のとおりです。

表4 市町補助・市単独補助路線一覧

運行主体	路線名	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	走行和 (km)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	収支差額 (千円)	市補助額 (千円)	
十勝バス(株)	南北循環線	工業高校	帯広駅バスターミナル	東13条	9.6	102,779.4	24,210	31,892	△7,682	7,616	
	畜大線	帯広駅バスターミナル	自衛隊	畜大農場前	10.5	12,757.5	1,856	3,959	△2,103	1,692	
	東8条線	イオン帯広店	保健福祉センター	長崎屋	7.5	43,896.1	4,112	15,134	△11,022	11,021	
	水光線	帯広駅バスターミナル	十勝総合振興局	東13条	6.6	3,880.8	287	1,338	△1,051	1,050	
	合計					163,313.8	30,465	52,323	△21,858	21,379	
北海道拓殖バス(株)	一中・療養所線 (西5条3丁目)	帯広駅バスターミナル	西5条3丁目	帯広駅バスターミナル	11.5	89,182.5	15,348	27,673	△12,325	12,237	
	一中・療養所線 (帯広市役所南口)	帯広駅バスターミナル	帯広市役所南口	帯広駅バスターミナル	11.5	38,433.0	5,590	11,926	△6,336	5,294	
	療養所線 (中央公園)	中央公園	玄武住宅	拓殖バス本社前	8.2	4,911.8	1,160	1,524	△364	295	
	療養所線 (玄武住宅)	帯広駅バスターミナル	玄武住宅	拓殖バス本社前	7.4	25,250.4	2,424	7,835	△5,411	2,837	
	一中線	帯広駅バスターミナル	一中前	拓殖バス本社前	7.3	20,900.5	2,226	6,485	△4,259	2,347	
	中鈴蘭線 (市役所南口・清和)	帯広駅バスターミナル	帯広市役所南口 清和	中鈴蘭	7.1	3,450.6	230	1,071	△841	289	
	中鈴蘭線 (共栄台幼稚園前)	帯広駅バスターミナル	共栄台幼稚園前	おおや整形前	8.4	4,082.4	233	1,267	△1,034	128	
	運転免許試験場線	運転免許試験場	国立帯広病院前	帯広駅バスターミナル	6.7	7,158.4	739	2,221	△1,482	949	
	中鈴蘭・南商業高校線	中鈴蘭	帯広駅バスターミナル	南商業高校	12.5	7,562.5	1,859	2,347	△488	366	
	南商業高校線 (帯広市役所南口)	南商業高校	帯広市役所南口	帯広駅バスターミナル	10.2	13,576.2	2,104	4,213	△2,109	1,800	
	南商業高校線 (帯広駅前)	帯広駅バスターミナル	第一病院 国際センター	南商業高校	8.8	12,603.8	2,422	3,911	△1,489	1,488	
	帯広の森線	帯広駅バスターミナル	南商業高校	白樺高校	11.9	27,429.5	2,801	8,511	△5,710	3,700	
	南商業高校線 (循環線A)	帯広駅バスターミナル	第一病院 南商業高校	帯広駅バスターミナル	18.9	111,547.8	15,169	34,613	△19,444	15,048	
	一中・南商線	拓殖バス本社前	帯広駅南口 一中前	南商業高校	13.6	6,609.6	1,710	2,051	△341	310	
	合計					144.0	372,699.0	54,015	115,648	△61,633	47,088

※補助対象路線のうち市外のみを運行する路線は記載省略。

出典：帯広市バス生活交通路線維持費補助金算定資料 (R3)

【補助対象外路線：9 系統】

表 5 補助対象外路線一覧

運行主体	路線名	起点	経由地	終点	キロ程 (km)	走行キロ (km)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	収支差額 (千円)
十勝バス(株)	東西循環線	十勝バス本社	白樺通 19 条	工業高校	18.1				
	大空団地線 (国道経由)	十勝バス本社	動物園	大空団地	18.2				
	大空団地線 (白樺通経由)	十勝バス本社	白樺通 19 条	大空団地	20.2				
	大空団地線	帯広駅バスターミナル	動物園	大空団地	10.1				
	柏葉高・総合振興局線	帯広駅バスターミナル	柏葉高校	帯広駅バスターミナル	4.4				
	新緑通線	十勝バス本社	三条高校	帯広駅バスターミナル	10.5				
	大正小学校線	十勝バス本社	帯広駅バスターミナル	大正小学校	28.3				
殖 北海道拓 バス(株)	雄飛が丘団地線 (雄飛が丘)	帯広駅バスターミナル	雄飛が丘	音更高校	15.1				
	音更高校線	帯広駅バスターミナル	木野大通 14	音更高校	14.6				

確認中

出典：バス事業者提供資料

③都市間交通

【都市間バス、空港連絡バス】

表 6 都市間交通一覧

運行主体	路線名	起点	経由地	終点	キロ数
十勝バス(株)	空港連絡バス	帯広グランドホテル		とち帯広空港	29.6
	空港連絡バス	十勝バス本社	大正本町	とち帯広空港	35.4
	旭川帯広線	帯広駅バスターミナル	狩勝峠	旭川駅前	181.4
	札幌帯広線	帯広駅バスターミナル	占冠	札幌	202.4
北海道拓殖バス(株)	道の駅市内ホテル空港線	道の駅おとふけ	帯広市内ホテル	とち帯広空港	42.3
	帯広・釧路空港線	ガーデンズバ 十勝川温泉	帯広駅バスターミナル	たんちょう釧路空港	125.5
	旭川帯広線	帯広駅バスターミナル	富良野	旭川駅前	181.9
	札幌帯広線	帯広駅バスターミナル	芽室	札幌	210.9
	札幌帯広線	帯広駅バスターミナル	音更	札幌	203.3
	札幌帯広線	帯広駅バスターミナル	帯広 JCT	札幌	202.4

(3) 路線バスのカバーエリア

路線バスのカバーエリア（バス停から半径 300m の範囲）内の人口は、全人口の約 9 割を占めています。市街地においては概ねカバーされていますが、農村部においては国道 236 号線沿線のみカバーされています。

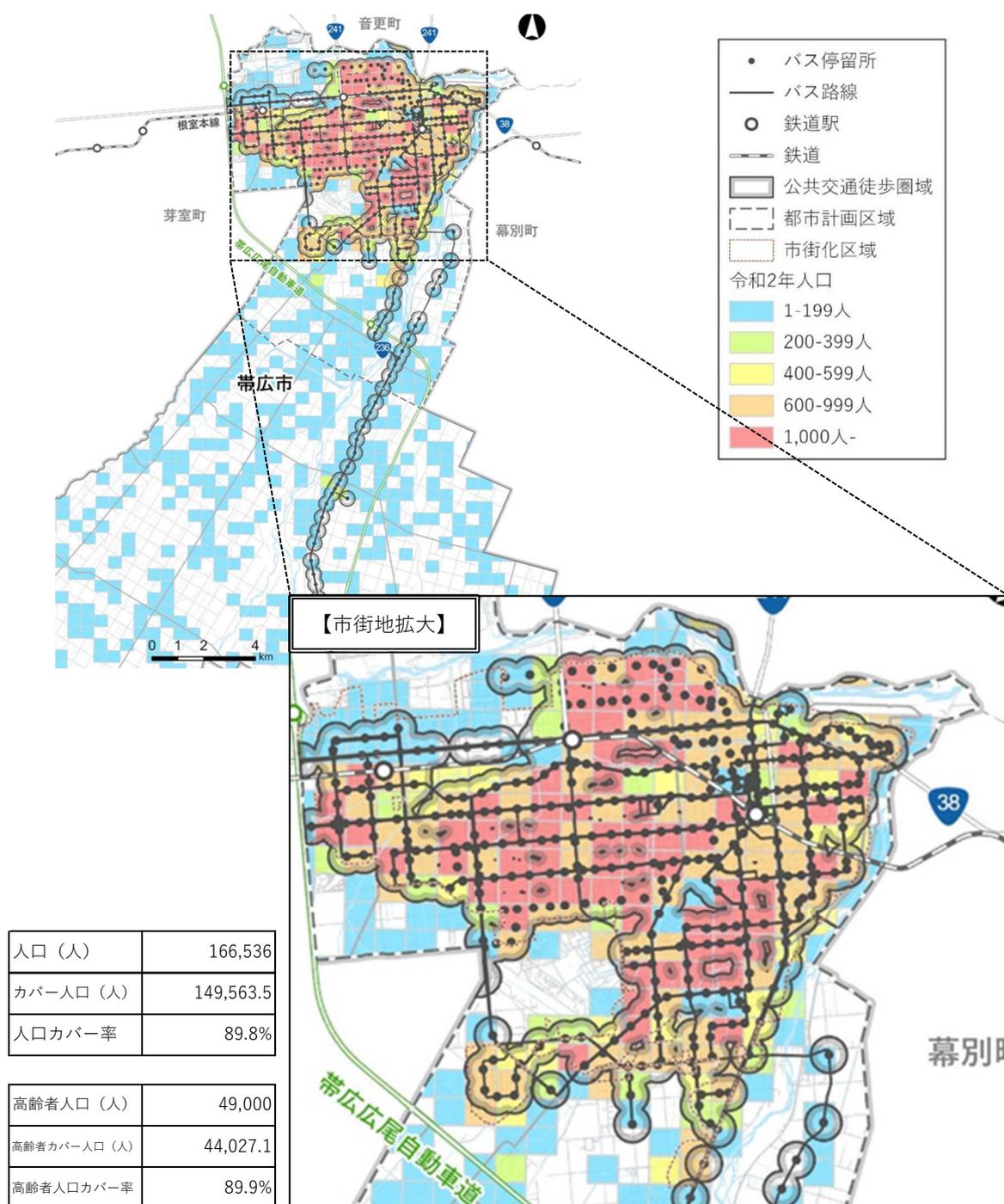


図 17 路線バスカバー状況

(4) 路線バス利用者数及び補助金額

平成 17 年以降、路線バスの利用者数は、ほぼ横ばいで推移していましたが、令和 2 年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少しています。

また、本市における路線バス事業者に対する「帯広市バス生活交通路線維持費補助金」は年々増加しており、特に新型コロナウイルス感染症が影響している令和 2 年度以降、補助金額は大幅に増加しています。

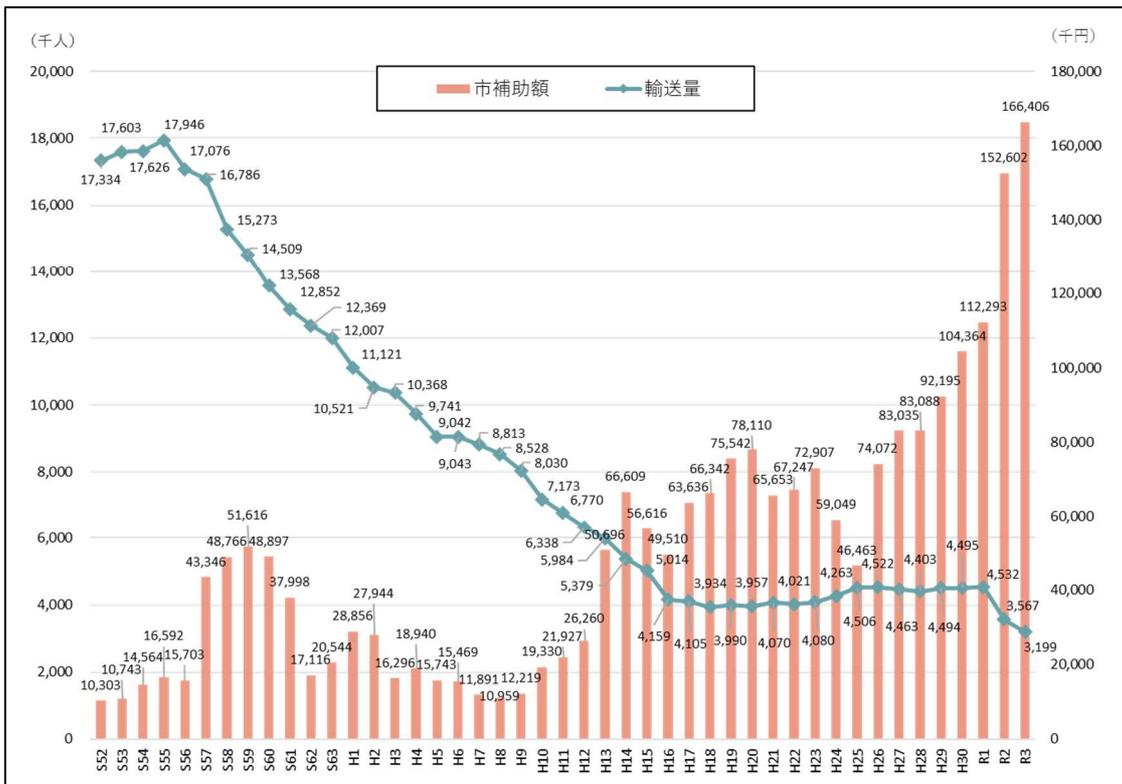


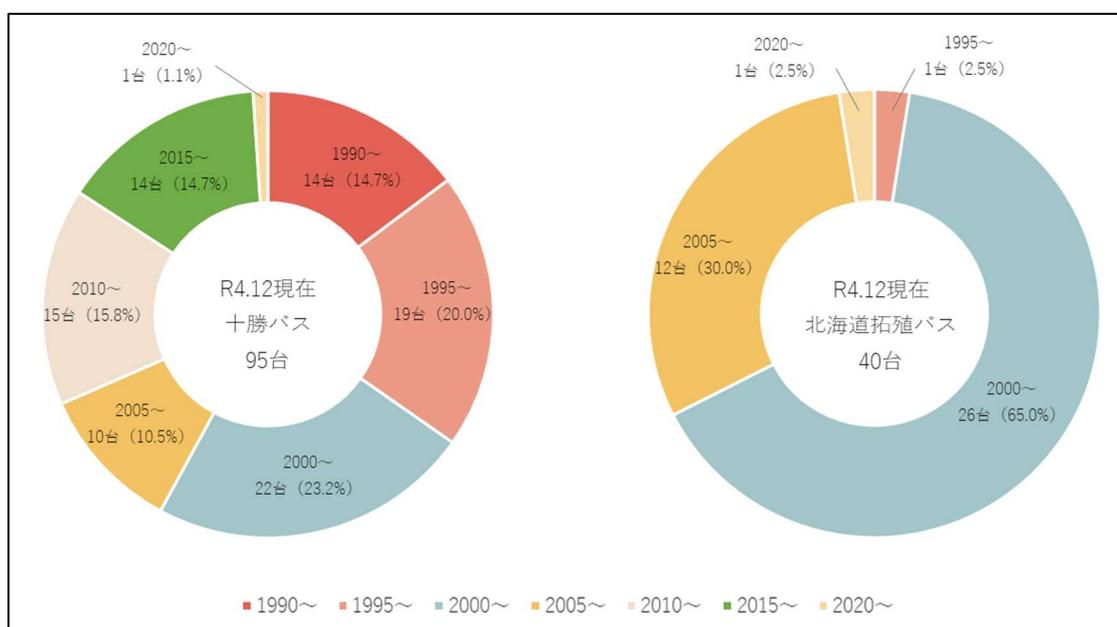
図 18 路線バス輸送人員及び補助金の推移

(5) 保有車両

令和4年12月現在、十勝バス(株)が95台、北海道拓殖バス(株)が40台の路線バスを保有しています。

車両の年式については、2000年台以降の車両が主流となっていますが、1990年代の車両も運行しています。

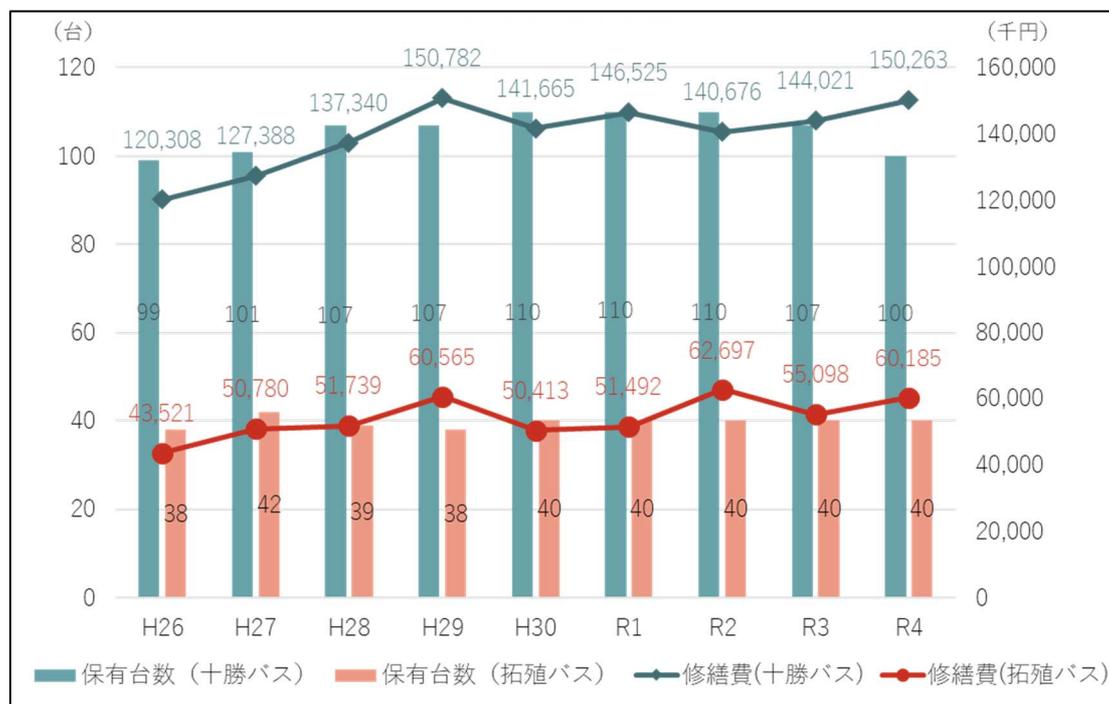
また、ノンステップバスやワンステップバスといった低床車両の導入が進んでいます。



出典：路線バス事業者からの聴き取りを基に帯広市作成

図 19 路線バス保有台数

近年、車両の保有台数は、ほぼ横ばいで推移していますが、車両修繕費については、増加傾向にあります。



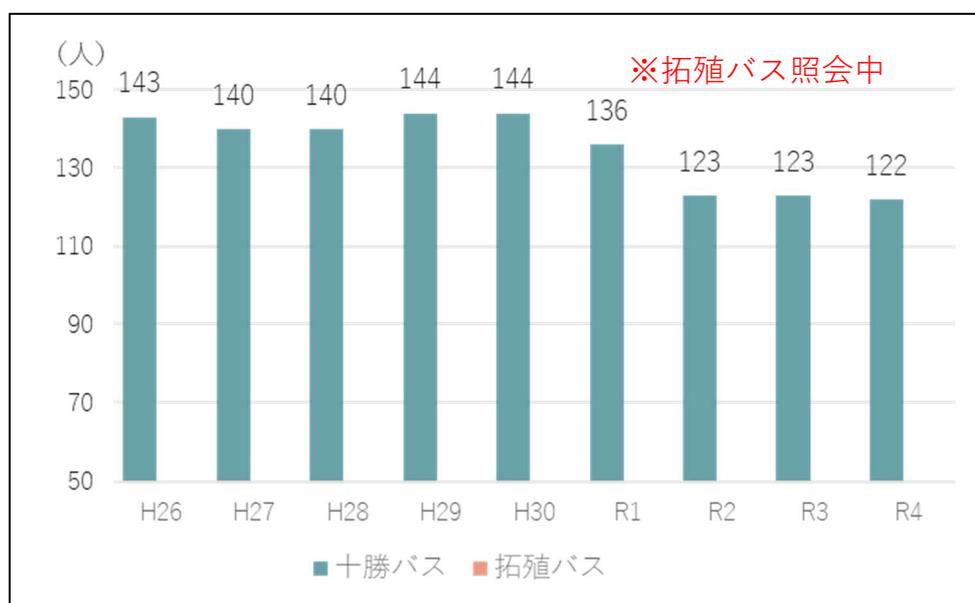
出典：路線バス事業者からの聴き取りを基に帯広市作成

図 20 保有台数及び車両修繕費推移

(6) 運転手

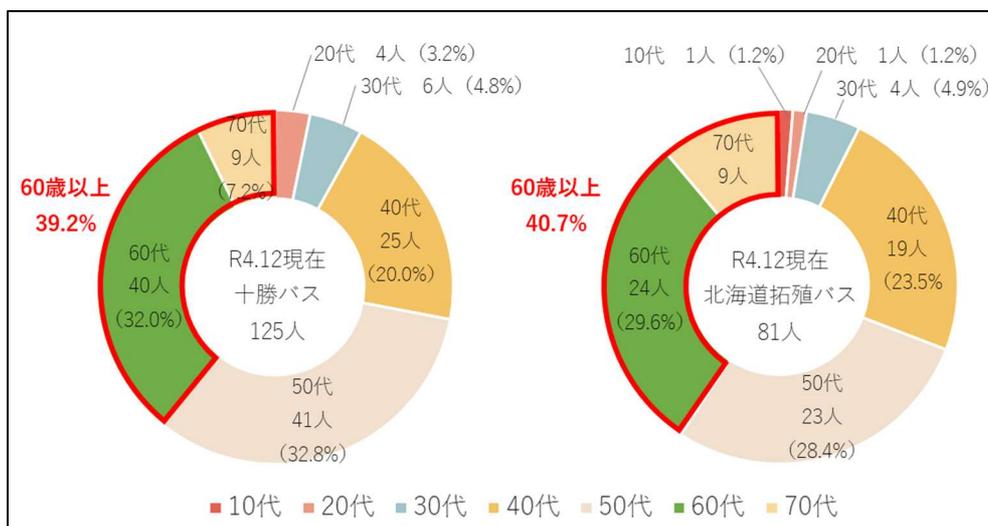
路線バスの運転手数は年々減少しており、事業者における運転手不足が慢性化している状況にあります。特に新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年度以降、現状のバス路線の運行維持が困難となる状況にまで陥っており、運転手不足による減便が実施されています。

また、60歳以上の運転手が全体の約4割を占めており、今後、高齢運転手の退職が進むことが想定されることから、更に運転手が減少することが想定されます。



出典：路線バス事業者からの聴き取りを基に帯広市作成

図 21 運転手数の推移



出典：路線バス事業者からの聴き取りを基に帯広市作成

図 22 運転手の年齢構成

(7) OD 調査

路線バスの利用実態の把握を目的として OD 調査を実施しました。

《調査概要》

■調査対象路線及び調査実施日

- ・循環線…R3.10.22 日（金）、10.23（土）
- ・大空団地線（国道経由）…R3.10.16（土）、10.21（木）
- ・大空団地線（白樺通経由）…R3.10.16（土）、10.19（火）
- ・自衛隊稲田線…R4.9.29（木）
- ・畜大線…R4.9.27（火）

※循環線、大空団地線については、「令和3年度 十勝地域公共交通調査等委託業務」の成果から引用。

①居住地（循環線、大空団地線のみ）

帯広市民の利用が8割以上を占めています。また、十勝管外の利用者も確認されています。

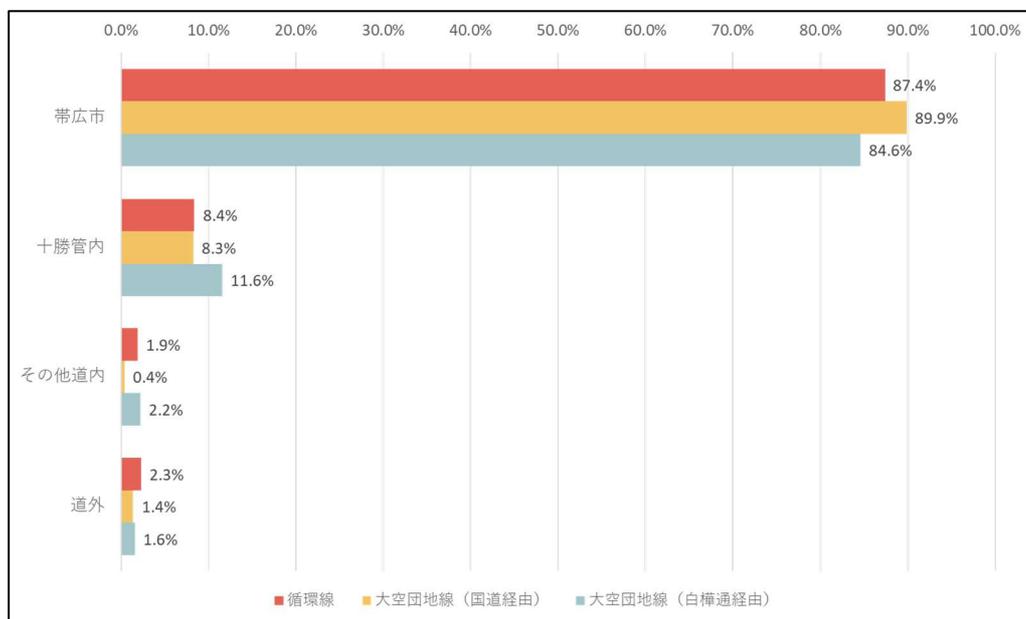


図 23 路線ごとの居住地割合

②年齢

大空団地線（国道経由）及び畜大線（畜大農場前行）を除き、65歳以上の利用が5割以上を占めています。

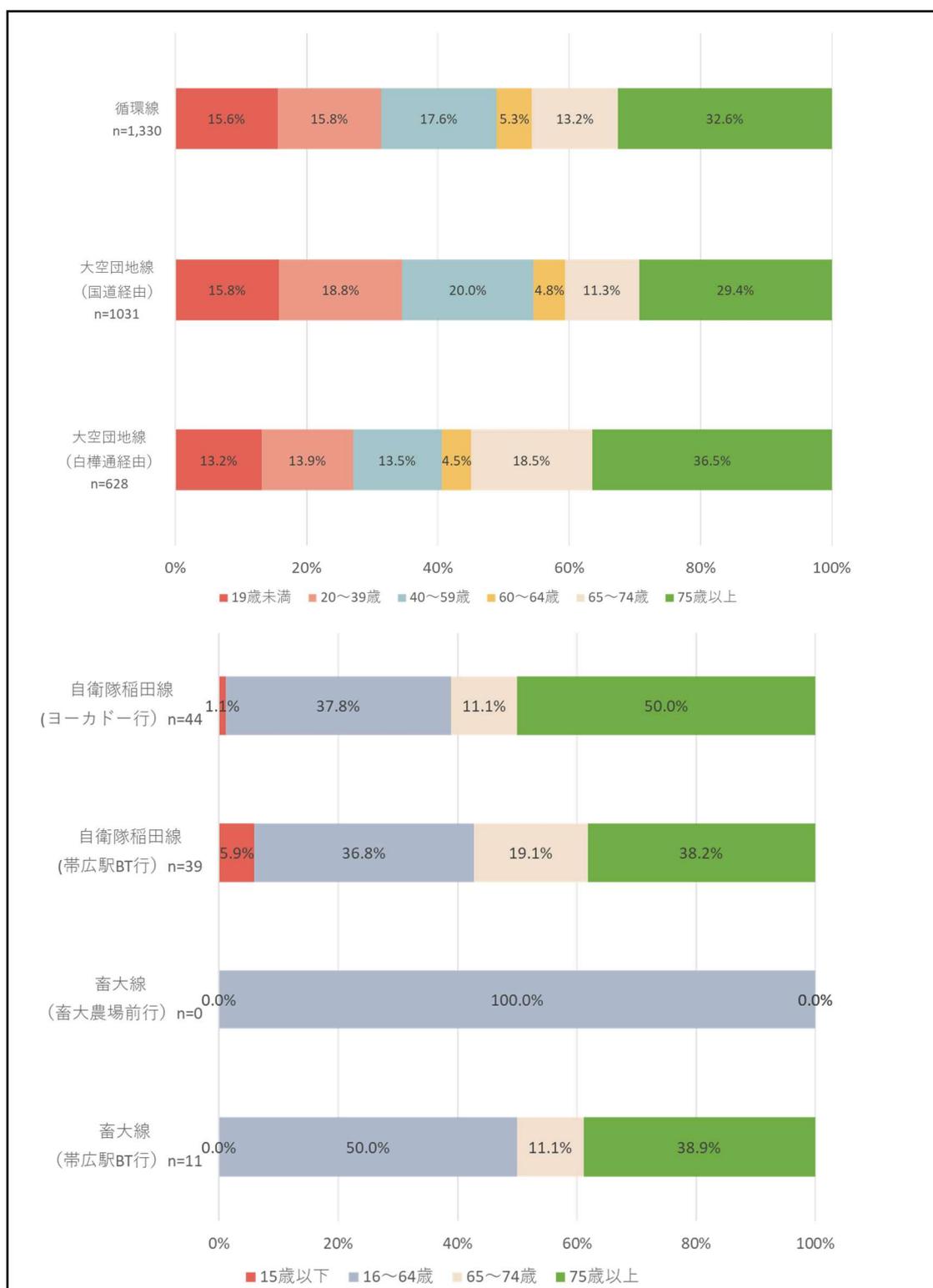


図 24 路線別 年齢構成

③職業

いずれの路線も就業者の利用割合が多くなっています。また、学生の利用割合は、約1～2割程度となっています。

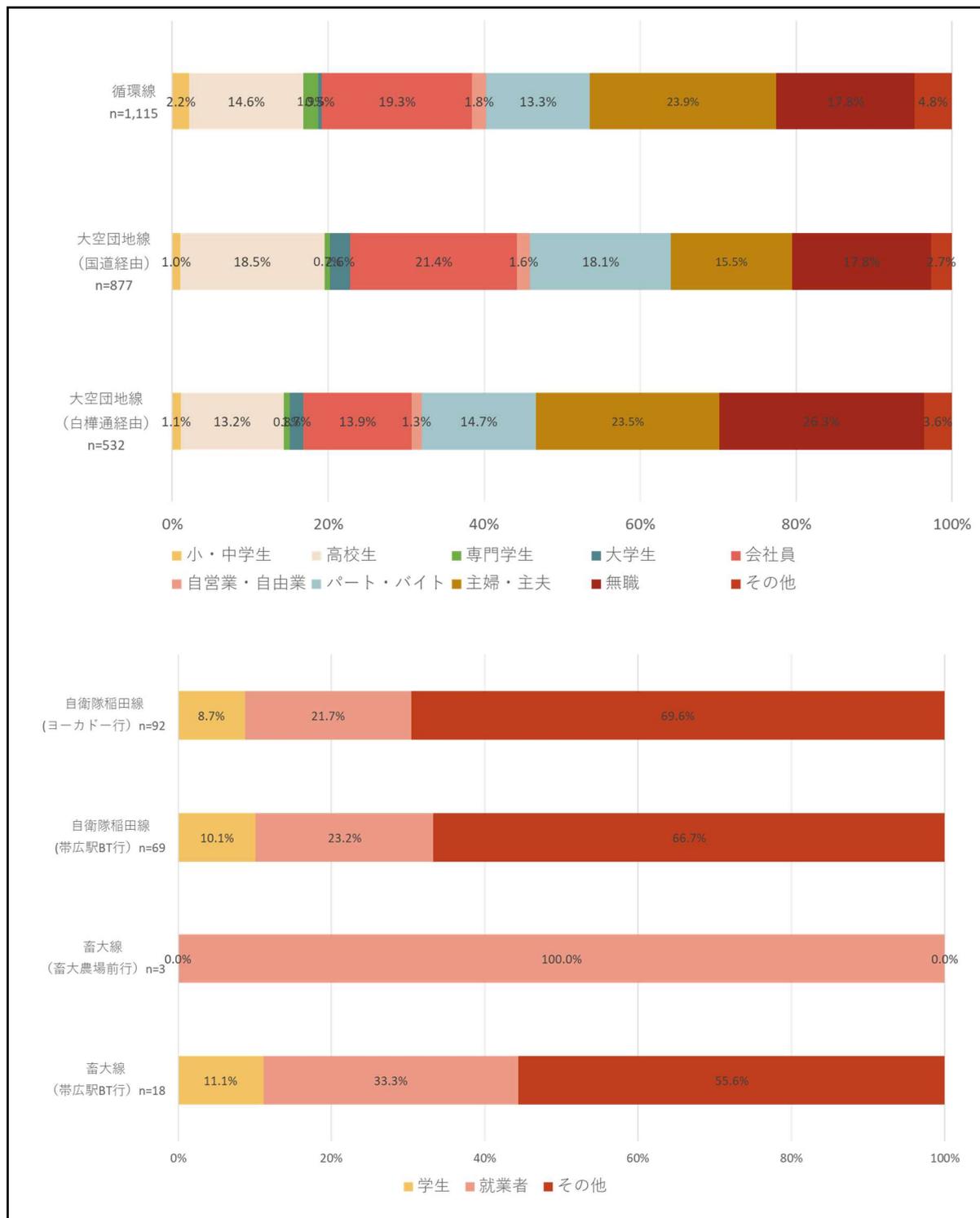


図 25 路線別職業構成

④利用目的

利用目的は、「通勤」、「買物」「その他私用」が多くなっています。

大空団地線の国道経由は、白樺通経由と比較して通勤の割合が多くなっている一方で、買い物の割合が少なくなっています。

自衛隊稲田線及び畜大線の帯広駅バスターミナル行きについては、「通勤・通学」の割合が多くなっています。また、自衛隊稲田線のイトーヨーカドー行きについては、「買物」の割合が多くなっています。

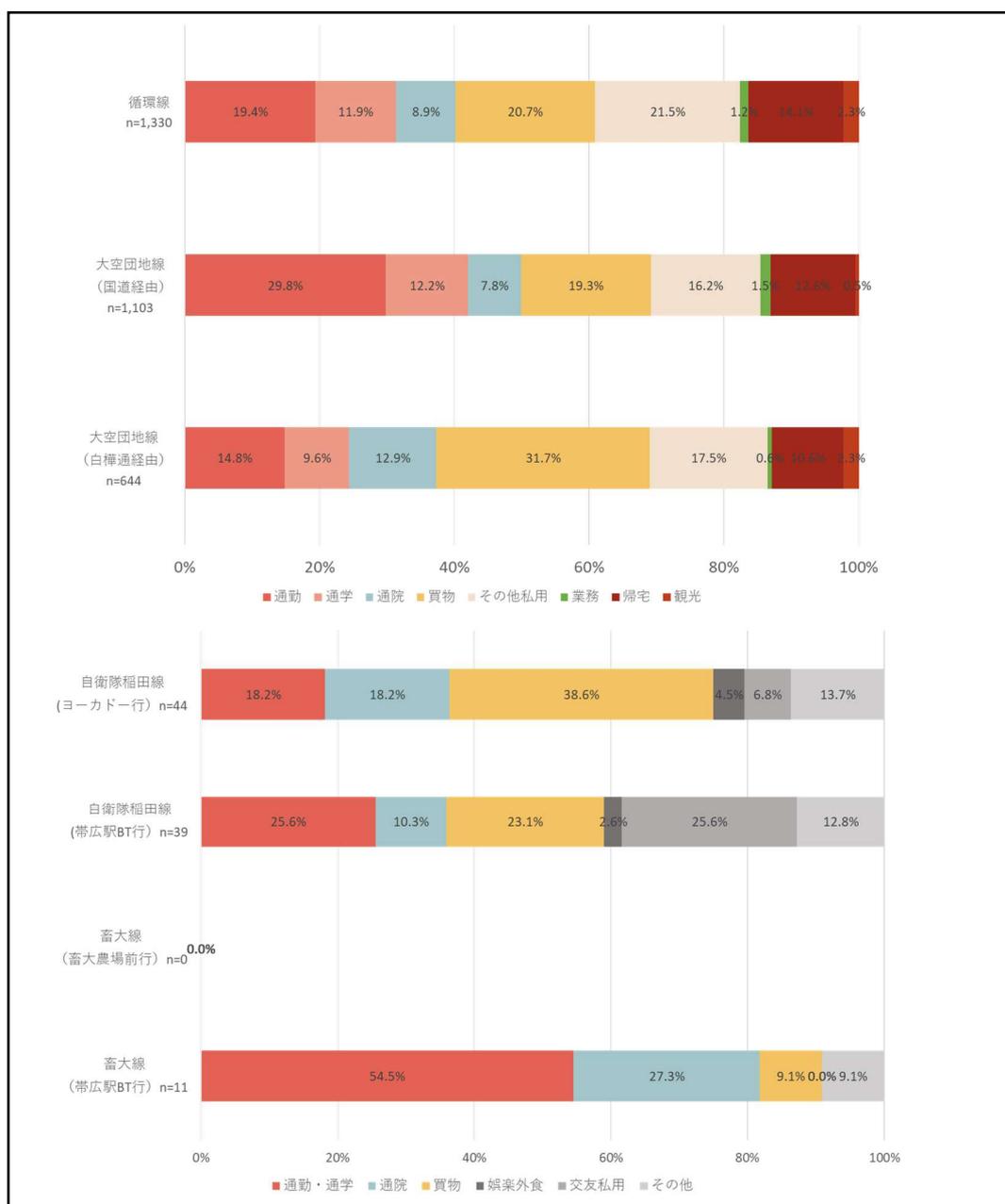


図 25 路線別職業構成

⑤エリア別 OD

整理中

(8) 路線バス利用者アンケート調査

十勝地域公共交通計画の策定にあたり実施した「令和3年度 十勝地域公共交通調査等委託業務」において、路線バス利用者等を対象に、路線バス利用状況や利用目的等を把握することを目的にアンケート調査が行われました。

当アンケート調査結果から、帯広市居住分を抽出した結果を以下に示します。(回答数 589 件のうち、帯広市居住分 145 件 (24.6%))

《調査概要》

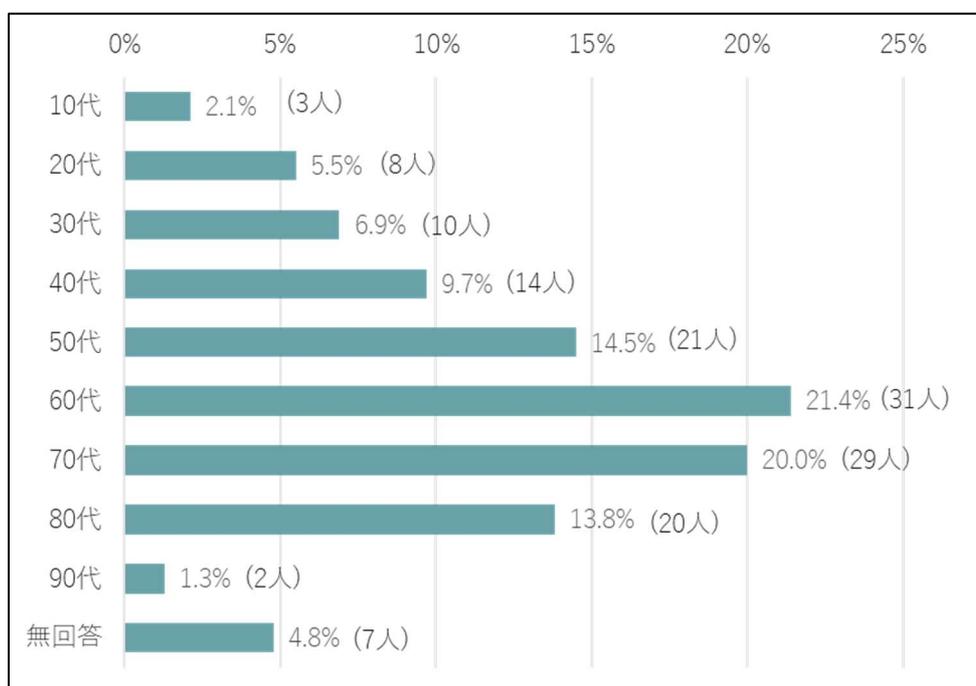
■調査日：令和3年10月16日～12月31日

■調査方法：バス車内やバスターミナル、役場等への留め置き配布のほか、OD調査時に調査員から調査票を配布し、郵送もしくはWEBにより回収

■回答数：589件（うち帯広市居住分145件 24.6%）

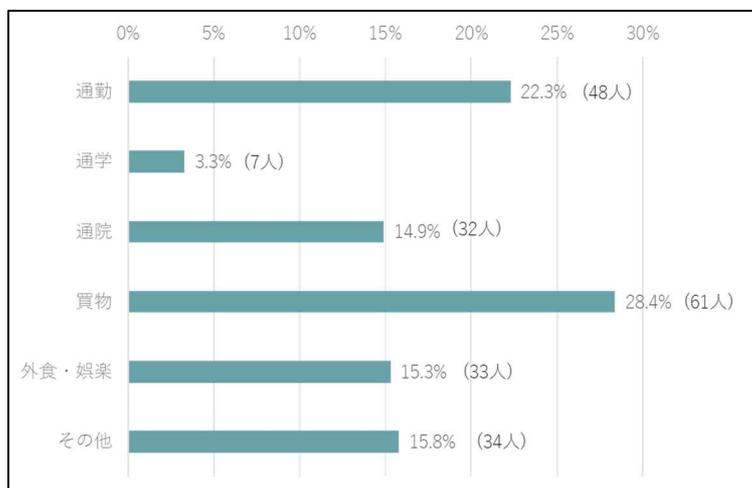
①年齢

60代以上が全体の約6割を占めています。



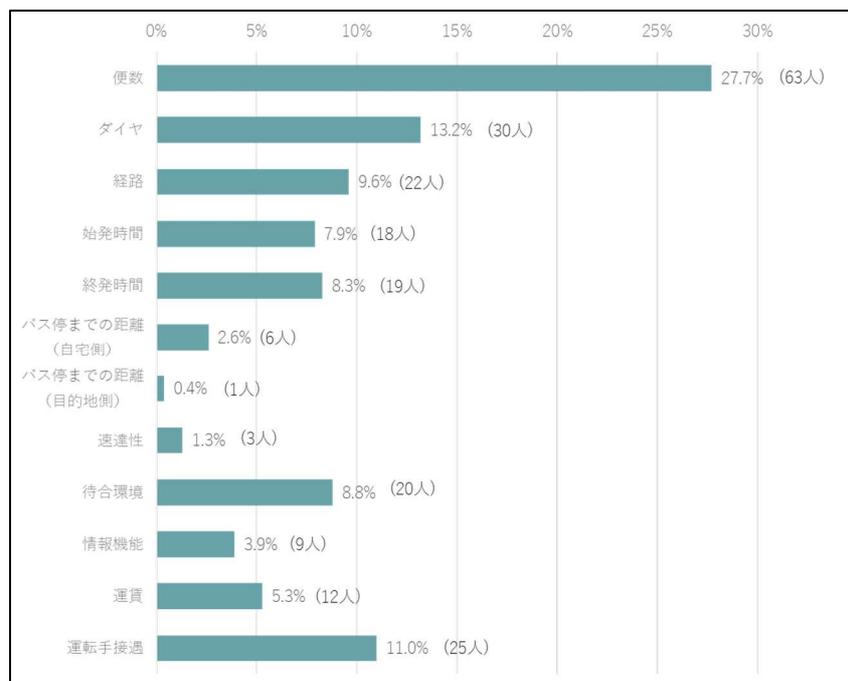
②バス利用目的（複数回答）

「買物」が最も多くなっており、次いで「通勤」が多くなっています。また、「通院」は、「外食・娯楽」「その他」と同程度となっています。



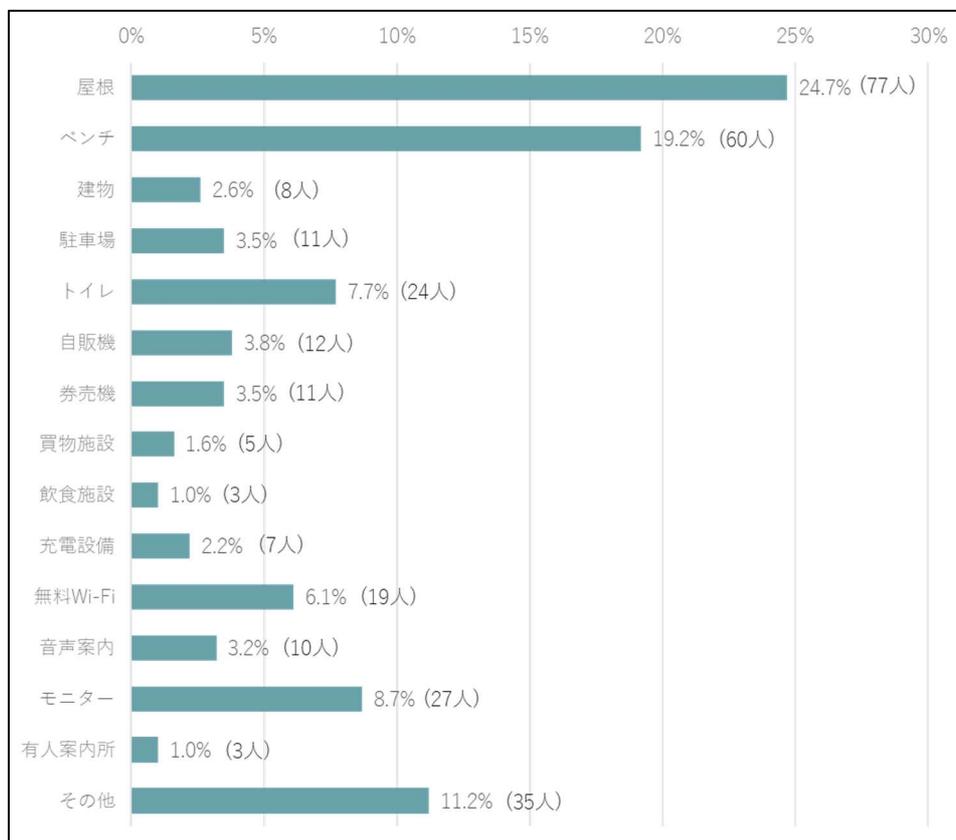
③改善して欲しい点（複数回答）

「便数」が最も多く、次いで「ダイヤ」「運転手接遇」が多くなっています。また、「経路」「始発/終発時間」「待合環境」は、同程度となっています。



④バス停やバスターミナルに必要な設備・機能（複数回答）

「屋根」「ベンチ」などの休憩機能の要望が多くなっています。また、「無料Wi-fi」「モニター」などの情報関連の要望も確認されています。

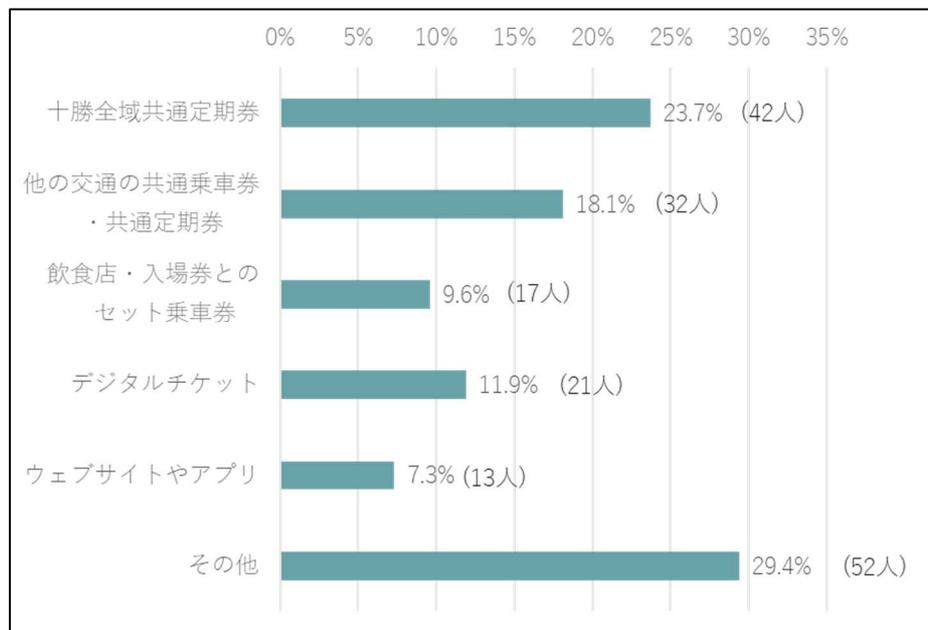


【その他 自由記述（抜粋）】

- ・手話ができる係員がいたら良い。
- ・冬期間のバス停除雪。
- ・盛岡市では、各停留所に電光掲示板が設置されていて、バスの運行状況を確認できる。
- ・バス停の時刻表の字を大きくして欲しい。
- ・デパートの横にバス停があれば、冬に寒い思いをしなくていい。
- ・減便して不便。バスを小型化して、増便して欲しい。
- ・遅延情報が欲しい。アプリで見ても、よく分からない。
- ・バス停で運賃情報が分かるようにして欲しい（どのバス停までは何円等）
- ・弥生新道に南と北を結ぶ便が欲しい。（柏林台駅～帯広畜産大学）

⑤新たに欲しいサービス（複数回答）

「十勝全域共通定期券」や「他の交通の共通乗車券・共通定期券」の要望が多くなっています。



【その他 自由記述（抜粋）】

- ・乗り継ぎに割安な乗車券。
- ・十勝バス、拓殖バスの共通回数券があれば良いと思う。
- ・定額制で乗り放題の共通乗車券。
- ・交通系 IC カードが使えるようにして欲しい。首都圏での往来も兼ねて空港行きバスに SUICA、PASMO に対応して欲しい。
- ・バスの中で定期券を買いたい。
- ・自販機のように、回数券と共に千円札を入れたら、おつりがでてくるようなシステム。（両替の時間が遅延の原因になっているのではないか。）
- ・フリー定期券。
- ・お店とタイアップでバス割引券などのお得感。
- ・日帰りバスツアーを実施して欲しい。

(9) 民生委員アンケート調査

本計画の策定にあたり、地域住民の生活実態に詳しい民生委員を対象として、地域住民の路線バス利用状況や利用目的など、日常の移動に関するアンケート調査を実施しました。アンケート調査結果について以下に示します。

《調査概要》

- 調査日：令和5年1月31日～2月13日
- 調査対象：水光線及び一中・療養所線沿線の民生委員から抽出調査
- 調査方法：郵送による配布・回収
- 回答数：21件
- 回答方法：自由記述方式

①高齢者の買物について	
時間帯・曜日	<ul style="list-style-type: none">● 午前中に出かけて午前中に帰る人が多い● 冬期は気温が高い正午から夕方までに出かける● 土日は家族に車で連れて行ってもらう人が多い● 宅配サービスを利用する人が増えてきている
困りごと 意見・要望等	<ul style="list-style-type: none">● 行きは歩きや送迎だが、帰りはタクシーを使う● 送迎してくれる人がいる時でないと買物に行けない● 冬期は出かけない／出かけづらい

②高齢者の通院について	
時間帯・曜日	<ul style="list-style-type: none">● 週明け（月曜日）の受診が多い● 予約は1か月前からする人が多い
困りごと 意見・要望等	<ul style="list-style-type: none">● バスは乗り降りや乗り換えが大変なのでタクシーを利用する● 予約時間にちょうど良いバスがない

③高齢者の買物・通院以外の移動について	
移動目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域のサロン・高齢者の集会 ● 友人との外食 ● 郵便局・金融機関
公共交通に求めるもの	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型商業施設への直通バス ● 午前中の便を増やしてほしい ● 運転手の接遇改善

④公共交通サービスへの意見・要望	
通勤・通学者の意見・要望等	<ul style="list-style-type: none"> ● 高校は南方面に多く、夏は自転車・冬は親の送迎がほとんどなので、学生専用バスがあるとよい（市街地北部） ● バスが予定時間に来なくて困る
バスで中心市街地まで移動する方の行動特性等	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院後、公共施設・商業施設・市役所など何か所か回る人が多い
新型コロナ前後での移動の変化	<ul style="list-style-type: none"> ● サロンなど会合が休止されたことで、外出や会合への参加意欲が減退している ● 買物の回数が減った
その他公共交通サービスへの意見・要望等	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの乗り降りが不安 ● 便数が少なく利便性が感じられず、タクシー利用が多い（市街地東北部） ● タクシーの利用助成 ● 運転手の態度が荒々しく怒られるので改善してほしい

2 あいのりバス・タクシー

(1) 概要

川西地区及び大正地区では、本市の委託事業により、農村地区内又は農村地区と帯広市中心部を結ぶ予約制のデマンドバス・タクシーである「あいのりバス（八千代線・戸蔦線）」、「あいのりタクシー（帯広市街地便・大正地区内便）」が運行しています。

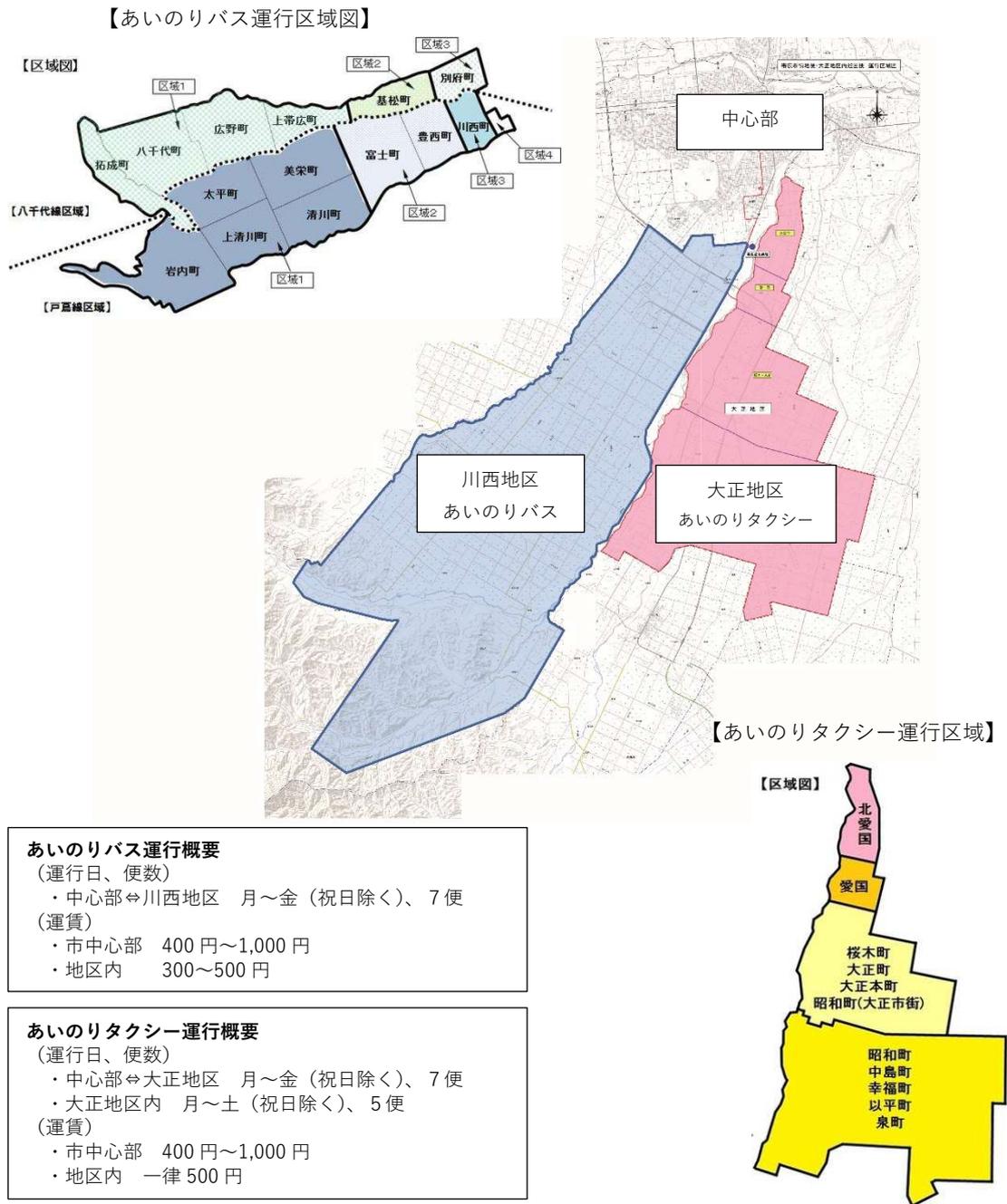


図 26 あいのりバス・タクシー運行概要

(2) あいのりバス（八千代線・戸蔦線）

①利用者数

平成17年からの運行開始以降、利用者数は増加を続けていましたが、平成29年度をピークに減少傾向に転じており、令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

利用者数の約3割が高齢者となっているほか、川西中学校の生徒にも利用されています。

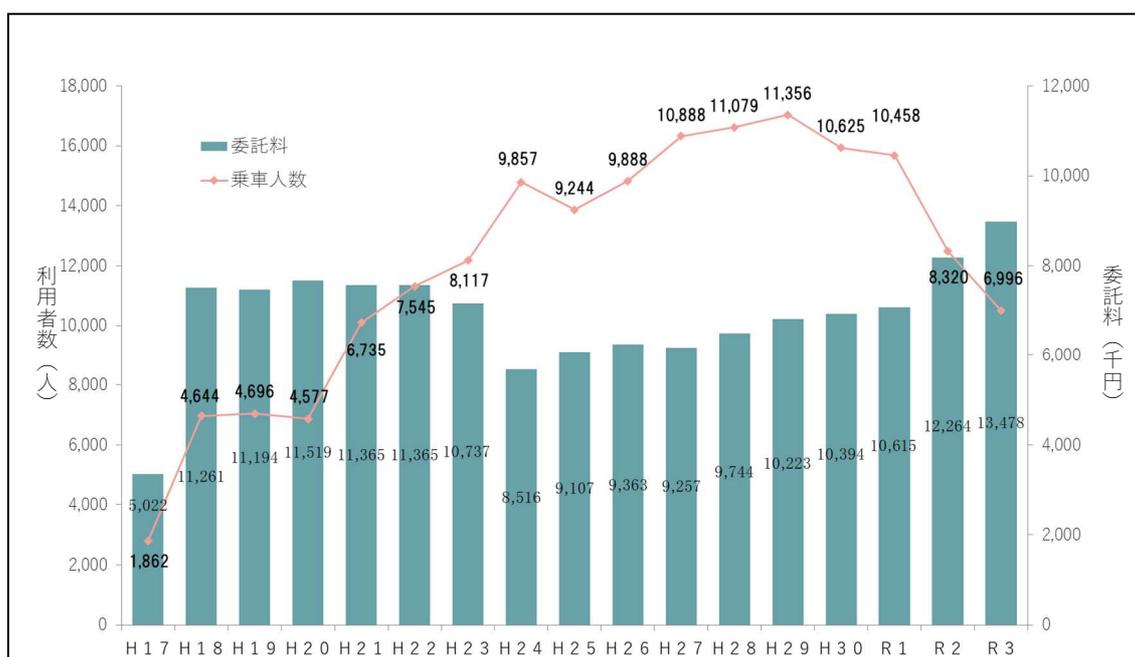


図27 あいのりバス利用者数・委託料推移



図28 令和3年度乗降実績

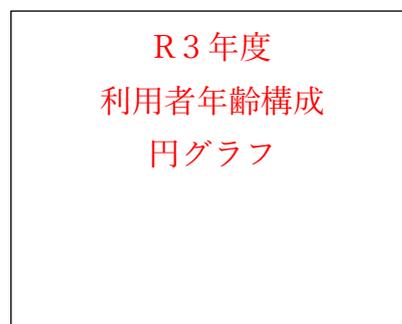
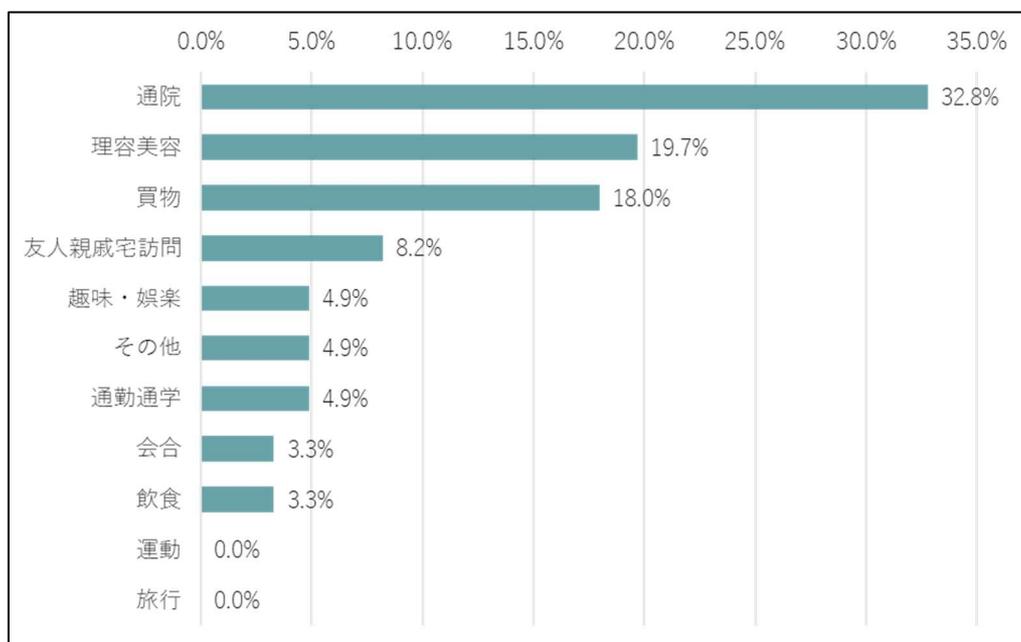


図29 あいのりバス年代別利用者数

②利用目的

通院や買物、理容美容などに多く利用されています。



出典：令和3年度あいのりバス利用アンケート結果

図30 あいのりバス利用目的

③利用者の声（令和3年度あいのりバス利用アンケート結果より）

- ・免許の無いものにとって本当に助かります。特に、夏場は家の者も送迎できないので、助かります。
- ・高齢化に伴い、免許返納などを考えるとなくてはならないシステムなので、ぜひ継続できるようにしてほしい。
- ・便数を増やしてほしい。
- ・目的地に行くのに、時間がかかり過ぎる。
- ・利用するとなっても不安があるので、老人会などで練習会のような体験会があるといいと思います。

(3) あいのりタクシー

①利用者数

平成16年からの運行開始以降、利用者数は増加を続けていましたが、平成24年度をピークに減少傾向に転じており、令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

また、利用者層の約8割が高齢者となっています。

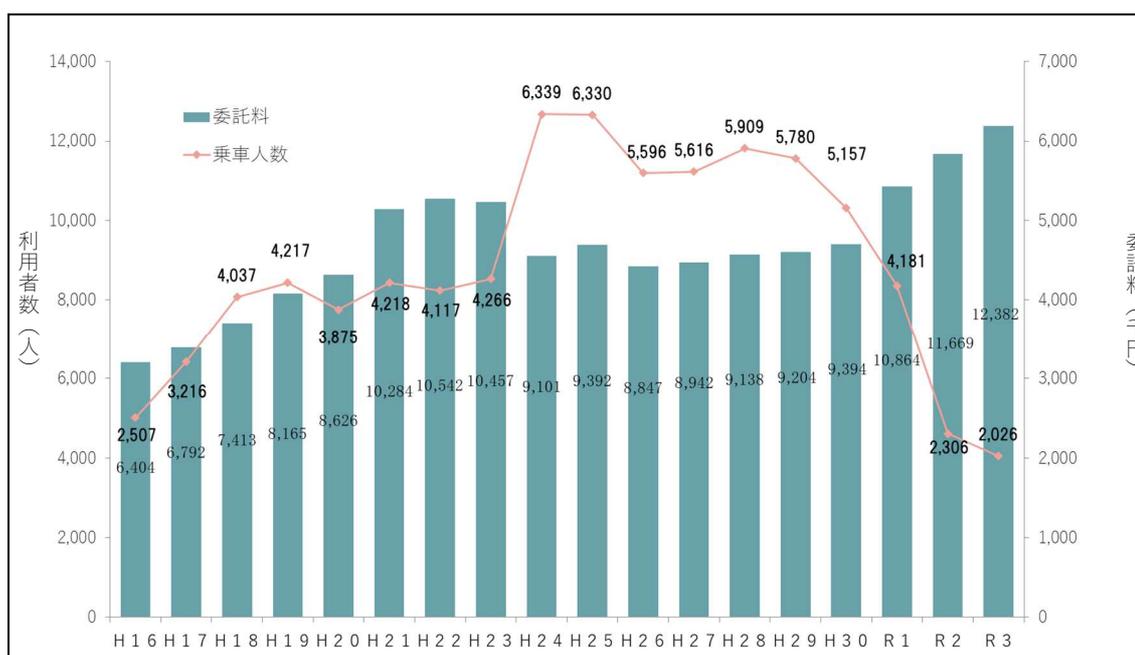


図31 あいのりタクシー利用者数等推移

R3年度
乗降実績
表

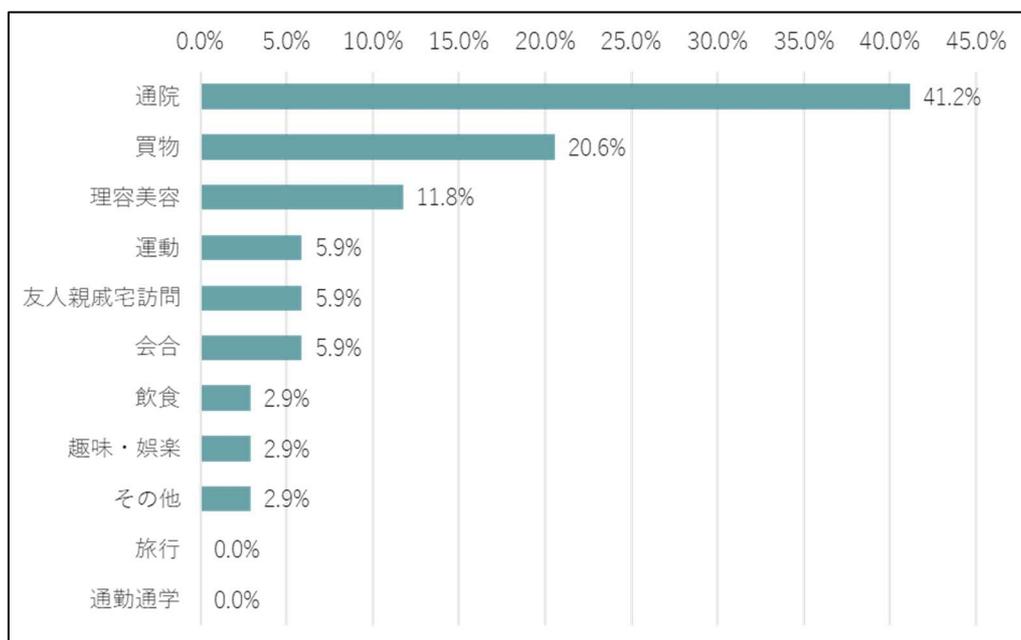
R3年度
利用者年齢構成
円グラフ

図32 令和3年度乗降実績

図33 あいのりタクシー年代別利用者数

②利用目的

通院や買物、理容美容などに多く利用されています。



出典：令和3年度あいのりタクシー利用アンケート

図34 あいのりタクシー利用目的

③利用者の声（令和3年度あいのりバス利用アンケート結果より）

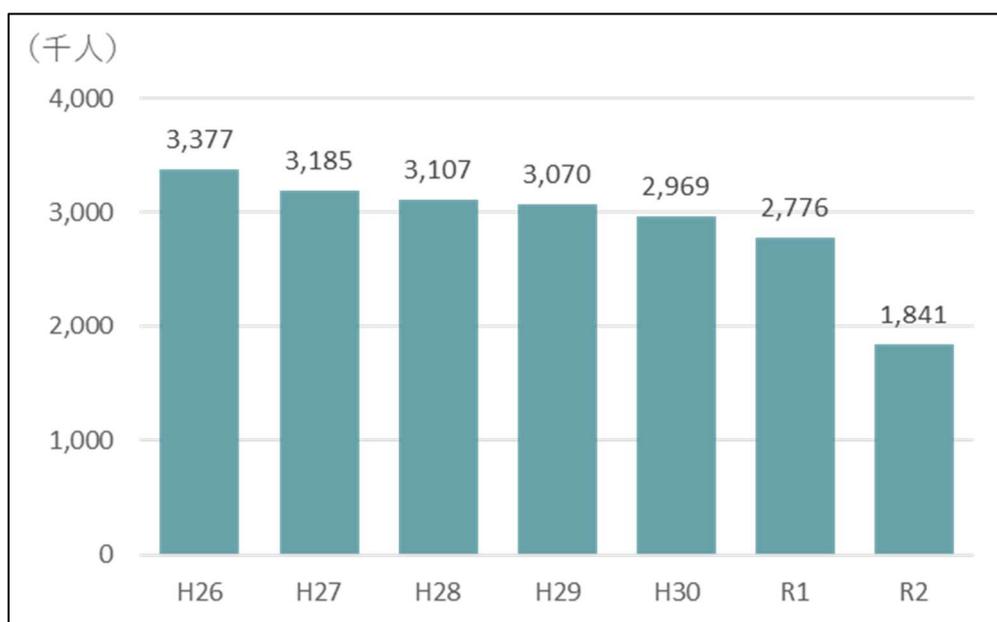
- ・将来、自分も含めて交通弱者が増えていくと思うので、益々充実して欲しい。柔軟で手軽に使えることを望みます。
- ・買物しても、みんな待っていてくれておろしてもらえるのでうれしいです。
- ・頑張って維持して欲しいです。
- ・便数を増やして欲しい。
- ・家で待っている時に、早く来ても分からないので外で待っている。冬はさすがに寒いので、家の中で待っていたい。

3 タクシー

(1) 輸送人員

本市では、令和4年12月現在、法人8社270台、個人49者のタクシーが運行しています。

輸送人員については、年々減少していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

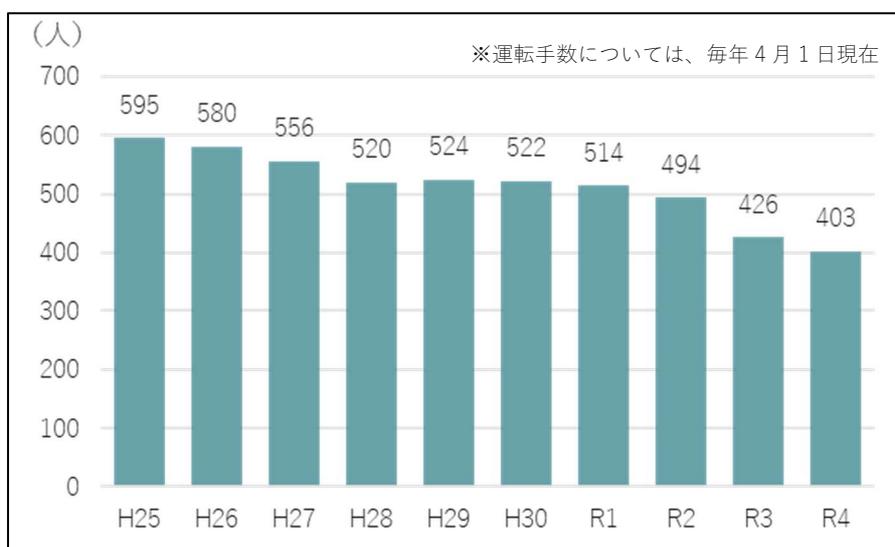


出典：「数字で見る北海道の運輸」北海道運輸局（令和3年版）を基に作成
図 35 帯広運輸支局管内の輸送人員数

(2) 運転手数

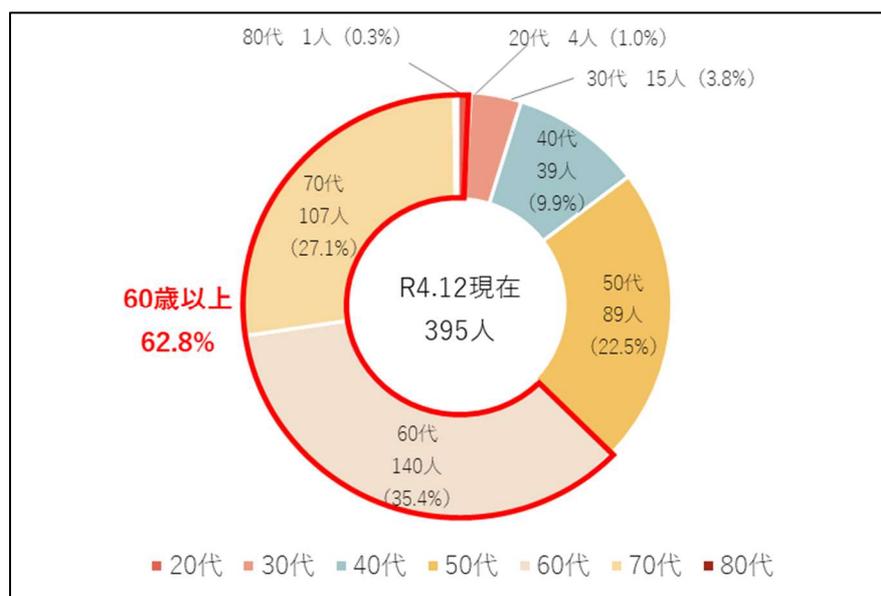
タクシーの運転手数は、年々減少しています。特に新型コロナウイルス感染症により利用者が大きく減少した令和2年度に大きく減少し、運転手不足により予約を受けてから配車までの待ち時間が増加するなど、利便性に影響が生じています。

また、令和4年12月現在、60歳以上の運転手が約6割を占めていることから、今後は、運転手の高齢化による離職が進み、更に運転手数が減少することが想定されます。



出典：十勝地区ハイヤー協会提供資料を基に作成

図 36 帯広市内のタクシー運転手数推移



出典：タクシー事業者からの聴き取りを基に作成

図 37 タクシー運転手 年齢構成

4 鉄道

(1) 概要

鉄道は、J R根室本線が市内を東西に横断し、旅客駅としては、西から西帯広駅、柏林台駅、帯広駅が供用されており、中でも帯広駅は、十勝管内で最も利用されている駅となっています。

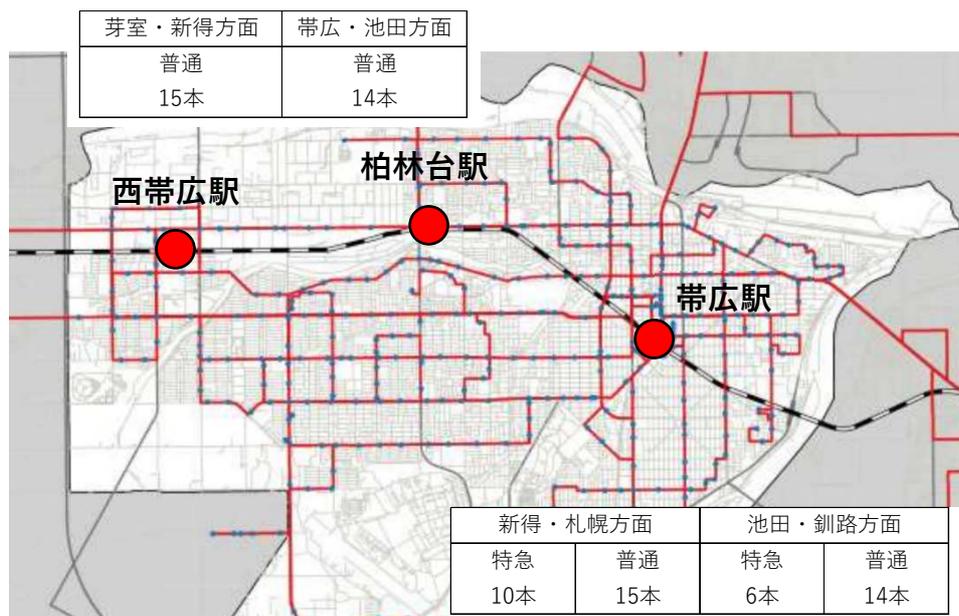
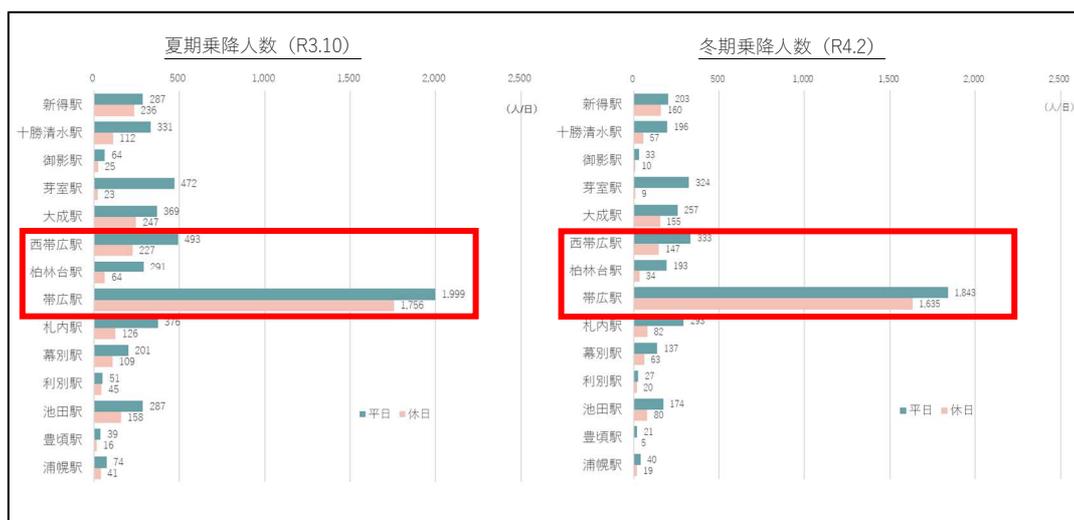


図 38 鉄道路線及び駅 位置図



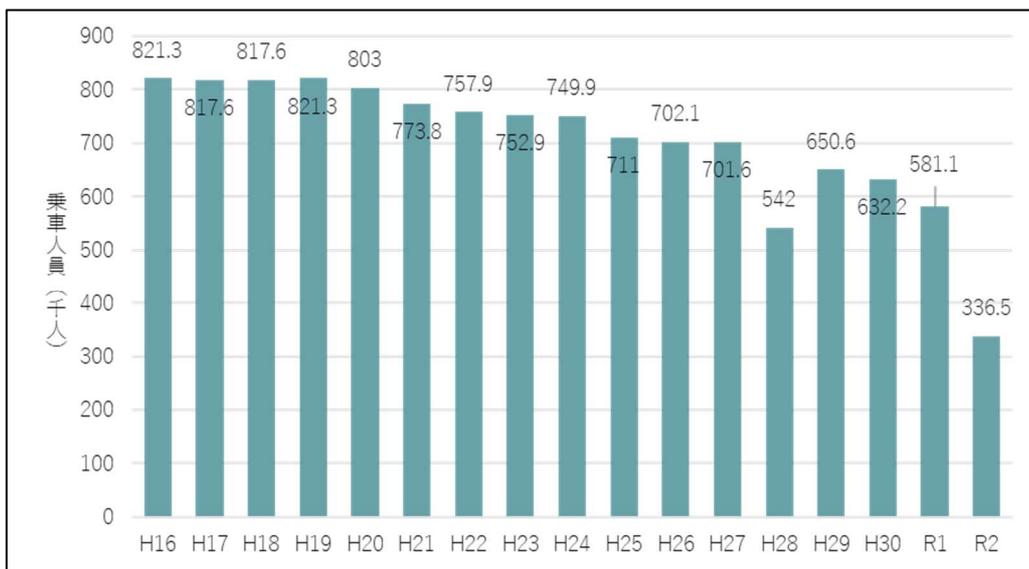
出典：R3 十勝地域公共交通活性化協議会資料を基に帯広市作成

図 39 十勝管内駅毎の乗降人数

(2) 乗車人員

乗車人員は、平成20年度以降、減少傾向となっており、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により乗車人員は大幅に減少しています。

また、帯広市内の駅毎の利用者属性については、柏林台駅と西帯広駅では学生の利用割合が多く、帯広駅では一般利用が多くなっています。



出典：帯広市統計資料を基に作成

図40 帯広駅乗車人員



出典：R3十勝地域公共交通活性化協議会資料を基に帯広市作成

図41 駅毎の利用者属性

第3節 課題

帯広市や公共交通の現状を踏まえた課題を以下に整理しました。

課題1	都市構造・施設の変化に対応した公共交通網の確保
------------	--------------------------------

現在のバス路線網は、帯広駅バスターミナルの発着・経由を基本として、東西・南北方向に運行しています。

中心市街地に医療施設や商業施設等が集積されていた時代においては、利便性の高いバス路線網となっていました。現在は、医療施設や商業施設等が市内の広範囲に点在しているため、移動時間が多くかかることや乗り継ぎが必要となっています。

近年は、共栄通や弥生新道等の開通など、道路環境が変化していることから、医療施設や商業施設、住宅地等の立地状況を踏まえた、移動利便性の高いバス路線網の構築が課題となっています。

課題2	交通結節点の利便性確保
------------	--------------------

帯広駅周辺には、路線バスや都市間バス、あいのりバス・タクシーなどが乗り入れる帯広駅バスターミナルのほか、タクシー乗り場が設置されており、複数の交通手段をつなぐ交通結節点として重要な役割を果たしています。

様々な都市機能を有する本市は、市民はもとより、通勤・通学で利用している近隣町村住民や十勝の観光入込客数の約3割を占める観光客等に対しても利便性の高い公共交通サービスを提供することが求められます。

また、路線バス利用者アンケート調査において、待合環境の改善に関する要望が多いことから、帯広駅周辺の乗継利便性の向上に加え、市内における複数のバス路線が経由するバス停留所付近の施設の乗り継ぎ拠点化及び待合環境の整備などにより、利便性を向上することが課題となっています。

課題3	移動の利便性、効率性及び持続可能性の向上
------------	-----------------------------

公共交通の利用者減少や運行経費の増大による運行収支の悪化に加え、運転手不足が深刻な状況にあるため、現在の交通サービスレベルの低下が懸念されています。

今後、限られた輸送資源（車両、運転手等）で持続可能な公共交通サービスを提供していくためには、交通事業者間の協調・連携などにより、利便性や効率性の向上を図ることが課題となっています。

課題4	路線バスの収支改善
------------	------------------

人口減少や少子高齢化の進展、自家用車の普及などの社会情勢の変化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、公共交通利用者は大幅に減少しています。また、車両の老朽化による維持費の増大や原油価格高騰による燃料費高騰などにより、路線バス事業者の収支は年々悪化しており、沿線自治体の補助金も増加しています。

路線バスを維持確保していくうえで、運行の効率化に加え、市民の公共交通への理解・関心を高めながら利用促進の取り組みを進めるなど、路線バスの収支改善を図ることが課題となっています。

課題5	運転手の確保
------------	---------------

交通事業者においては、慢性的な運転手不足による路線バスの減便やタクシー配車時間の大幅な増加が生じています。

今後は、運転手の高齢化に伴う退職が進み、更に運転手が不足することが見込まれるため、公共交通サービスを確保するうえで、運転手の確保が課題となっています。

課題6	利用しやすい公共交通サービスの提供
------------	--------------------------

帯広市では、自家用車の依存度が高いため、公共交通の利用に不慣れな人も一定程度いることが想定されます。

また、普段から公共交通を利用している方や観光客などの来街者など、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供が課題となっています。

第3章 計画の基本的な考え方

第1節 地域公共交通の将来像

帯広市が目指す公共交通の将来像は、次のとおりとします。

みんなで創り 未来へつなぐ 公共交通

上位計画である「第七期帯広市総合計画」では、まちづくりの目標として「ともに支え合い、子どもも大人も健やかに暮らせるまち」や「安全・安心で快適に暮らせるまち」などを掲げ、地域全体で支え合いながら、誰もが安全・安心で快適に暮らし続けることができる強靱で持続可能なまちを目指しています。

公共交通は、子どもや高齢者をはじめ誰もが利用できる移動手段であることから、将来にわたり確保・維持していくことは、総合計画で目指すまちの実現にとって重要であるものと考えられます。

まち全体で公共交通に対する理解と関心を深める取り組みを進めながら、市民、交通事業者、行政などが共により便利で安全・安心に利用できる持続可能な公共交通を創り上げていくことを目指します。

第2節 計画の基本方針

地域公共交通の将来像を実現するための基本方針を次のとおりとします。

基本方針1 持続可能な公共交通サービスの確保

- 市民はもとより、観光客などの来街者の移動手段を確保・維持するため、利便性と効率性の高いバス路線網に加え、タクシーや鉄道といった交通手段との適切な組み合わせを検討するほか、担い手である運転手の確保に向けた取り組みを進めます。
- 持続可能な公共交通サービスを提供するため、運行収支改善に向けた検討を進めます。

基本方針2 乗継・待合環境の充実

- 多様な目的地への移動ニーズに対応するため、利便性の高い乗継環境の整備について検討を進めます。
- 誰もが快適に公共交通を利用できるよう、待合環境の充実を目指します。

基本方針3 公共交通の使いやすさの向上

- 日常的に公共交通を利用する方はもとより、公共交通に不慣れな方でも安心して利用してもらえるよう、公共交通に関する分かりやすい情報提供を行います。
- 移動の利便性を高めるため、MaaS*など新しいモビリティサービスの導入可能性について検討します。

*MaaS (マース : モビリティ・アズ・ア・サービス)

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する手段となる。

基本方針 4	公共交通の利用につながる環境づくり
--------	-------------------

- 公共交通をもっと身近な存在として感じてもらえるよう、より公共交通への理解・関心を高める取り組みを通じて、利用促進に向けた機運醸成を図ります。

第3節 地域公共交通計画への位置付け及び役割

地域公共交通の将来像及び計画の基本方針を踏まえた地域公共交通ネットワークの位置づけ、役割及び確保・維持の必要性について、以下のとおり整理します。

分類	交通モード	路線・系統	確保・維持の必要性
都市間交通	鉄道	JR 根室本線 (特急「おおぞら」、特急「とがち」)	広域都市間の移動を支える基幹的公共交通であることから、交通事業者において、需要に応じた運行水準の確保・維持を図る必要がある。
	路線バス	ポテトライナー 帯広特急ニュースター号 ノースライナー	
	路線バス	帯広空港線(十勝バス) 帯広空港線(北海道拓殖バス) とちちミルキーライナー スイーツライナー	空港を利用した道外への移動を支える公共交通であることから、交通事業者において、需要に応じた運行水準の確保・維持を図る必要がある。
地域間交通	鉄道	JR 根室本線	十勝管内の市内外住民の通勤・通学・通院・買物などの日常生活を支える生活交通であることから、交通事業者において、需要に応じた運行水準の確保・維持を図る必要がある。
	路線バス	地域間幹線系統 15 路線	十勝管内の市内外住民の通勤・通学・通院・買物などの日常生活を支える生活交通であることから、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）を活用しながら、国・北海道・沿線市町村・交通事業者により確保・維持を図る必要がある。
市街地交通	路線バス	広域生活交通路線 5 系統 市町補助及び市単独補助 路線 18 系統 補助対象外路線 10 系統	市民の通勤・通学・通院・買物などの日常生活を支える生活交通であることから、一部路線において北海道生活交通確保維持事業（広域生活交通路線）を活用しながら、北海道・沿線自治体・交通事業者により確保・維持を図る必要がある。
	タクシー	(市内タクシー事業者)	路線バスでカバーできない市民の生活交通及び観光客等来街者の移動手段であることから、交通事業者において、需要に応じた運行水準の確保・維持を図る必要がある。 運行の確保・維持にあたっては、関係機関が連携した確保・維持の取り組みを検討・実施する。
郊外交通	デマンド交通	地域内フィーダー系統 4 系統 (あいのりタクシー(帯広市街地便、大正地区内巡回便)、あいのりバス(八千代線、戸蔭線))	農村部(大正・川西地区)住民の通院・買物などの日常生活を支える生活交通であることから、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)を活用しながら、帯広市・交通事業者により確保・維持を図る必要がある。

第4章 基本方針に基づく施策

第1節 施策体系

基本方針に基づき取り組む施策体系は以下のとおりです。

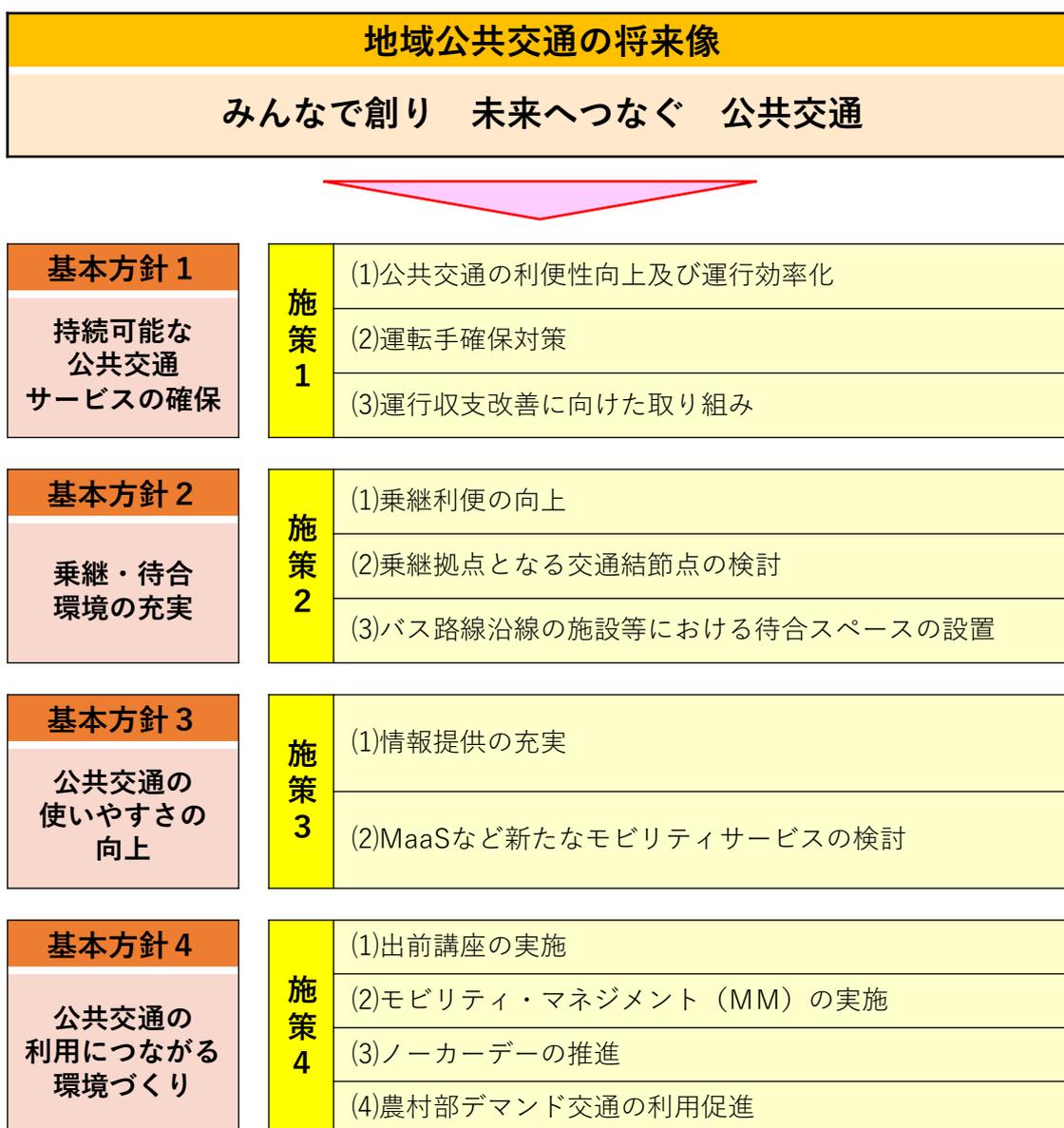


図 33 施策体系

第2節 施策内容

基本方針1	持続可能な公共交通サービスの確保
--------------	-------------------------

施策1-(1) 公共交通の利便性向上及び運行効率化

施策内容	<ul style="list-style-type: none">① 客観的なデータを活用しながら、利用者のニーズに対応した路線・運行経路・ダイヤ等の調整を行うことにより、運行の効率化を図ります。② 都市構造や施設の立地状況を踏まえ、交通結節点での乗り継ぎに加え、潜在需要の掘り起こしにつながる直行便など既存の路線網の見直しについて検討します。③ 路線バス以外の効率的な運行形態や、路線バス、タクシー、鉄道の交通モード間の連携可能性について検討します。
-------------	---

施策1-(2) 運転手確保対策

施策内容

- ① 運転手確保に向けた採用募集のほか、関係機関と連携しながら、合同就職相談会などの取り組みを実施します。
- ② バス・タクシー運行業務の魅力や、交通事業者が実施する運転手募集の取り組みについて情報発信します。
- ③ 帯広市が運営する就職マッチングサイト「BizLoca Tokachi（ビズロケとかち）」にバス・タクシー事業者の登録を促すとともに、積極的な採用情報の発信を行います。
- ④ 運転手が継続して働き続けられるよう、労働環境の改善や運転手の就労意欲向上に向けた取り組みについて検討します。



《参考》合同就職相談会パンフレット（十勝地区バス協会主催）



《参考》帯広市就職マッチングサイト「BizLoca Tokachi(ビズロケとかち)」

施策1-(3) 運行収支改善に向けた取り組み

施策内容

- ① 貨客混載をはじめ、物流や広告、物販など他分野と連携した運賃収入以外の新たな収益確保策に向けた取り組みを進めます。



《参考》マルシェバス（車内後部に物販スペースを設けた路線バス）

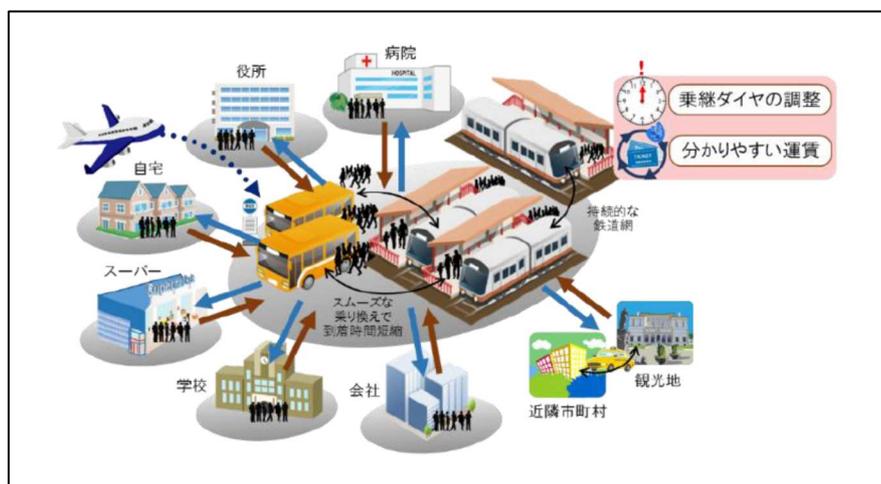
基本方針 2

乗継・待合環境の充実

施策 2 - (1) 乗継利便の向上

施策内容

- ① 市内を運行する路線バス・タクシー・鉄道の乗り継ぎをスムーズにできるように、ダイヤ調整や分かりやすい乗継情報の発信、乗継運賃など、シームレスな乗継環境に向けた取り組みを進めます。



《参考》シームレスな乗継環境イメージ
(出典：シームレス交通戦略推進会議 資料)

施策 2 - (2) 乗継拠点となる交通結節点の検討

施策内容	<ul style="list-style-type: none">① 帯広駅バスターミナルのほか、市内における複数のバス路線が運行・経由する交通結節点の乗継拠点化について検討を進めます。② 施策 1 - (1)におけるバス路線網の見直しについて、利便性・効率性の高い新たな交通結節点の創出の観点からも併せて検討を進めます。
-------------	---

施策 2 - (3) バス路線沿線の施設等における待合スペースの設置

施策内容	<ul style="list-style-type: none">① バス路線の沿線にある商業施設、医療施設、公共施設等の施設内への待合スペースや、敷地内へのベンチなどの設置に向けて、沿線施設との協議を進めます。② 待合スペースでは、バスに関する情報提供を行います。 <div data-bbox="517 1240 1251 1711" data-label="Image"></div> <p data-bbox="644 1727 1091 1756">《参考》帯広郵便局内 バス待合スペース</p>
-------------	---

基本方針 3 公共交通の使いやすさの向上

施策 3 - (1) 情報提供の充実

施策内容

- ① 公共交通の利用に不慣れな人の不安解消や利用意識を高めるため、乗り方や行き先、運賃の確認方法などの情報を分かりやすく提供します。
- ② バス停や待合スペース、鉄道駅などにおける情報提供や内容の更なる充実を図ります。
- ③ 利用方法の周知を図るため、老人クラブや地域交流サロンなどの会合で「バスの乗り方講座」を実施します。

《参考》分かりやすいバス待合施設案内図（出典：北海道拓殖バス(株)ホームページ）

施策 3 - (2) MaaS など新たなモビリティサービスの検討

<p>施策内容</p>	<p>① 飲食店や商業・観光施設などの目的地との連携や、目的地への移動の利便性の向上を図る MaaS の取り組みのほか、将来的な運転手不足などの課題解決や新たな付加価値を持ったサービス提供の可能性が期待される自動運転など、新たなモビリティサービスに関する導入可能性について検討を行います。</p> <div data-bbox="464 757 1345 1227" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> </div> <p>《参考》十勝 MaaS プロジェクト「生活×MaaS 実証実験」 (デジタルチケットの販売)</p>
--------------------	---

基本方針 4 公共交通の利用につながる環境づくり

施策 4 - (1) 出前講座の実施

施策内容

- ① 公共交通への理解の醸成や利用促進を図るため、小学生や高齢者などを対象とした出前講座を実施します。



《参考》出前講座「交通環境学習」(スライド学習・バス乗車体験)

施策 4 - (2) モビリティ・マネジメント※ (MM) の実施

<p>施策内容</p>	<p>① 学生や転入者、高齢者などを対象として、公共交通の利用方法や環境、健康などの観点からの動機付け情報の提供を行い、自発的な公共交通利用を促す「モビリティ・マネジメント」の取り組みを実施します。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>《参考》高齢者向け MM 小冊子（発行：帯広市地域公共交通活性化協議会）</p>
--------------------	--

施策 4 - (3) ノーカーダーの推進

<p>施策内容</p>	<p>① マイカー通勤を自粛し、公共交通や自転車、徒歩を利用して通勤する「ノーカーダー」の取り組みを通じて、環境配慮行動としての公共交通利用を促進します。</p>
--------------------	---

※モビリティ・マネジメント

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

施策 4 - (4) 農村部デマンド交通の利用促進

施策内容	<ul style="list-style-type: none">① 地域で開催される会合などにおいて、参加者とのコミュニケーションを通じたニーズの把握や利用促進を図ります。② 農業者世帯に向けた農繁期における家族の送迎に利用できるなど、地域特性を踏まえた「あいのりタクシー／あいのりバス」の周知及び利用促進を図ります。③ 利用者登録により交通事業者と利用者との距離が近い「あいのりタクシー／あいのりバス」の特性を活かし、日頃よく利用する高齢者の「見守り」など、地域福祉の向上につながる取り組みなどを通じた利用促進を図ります。
-------------	--

第5章 計画の推進に向けて

第1節 評価指標

本計画の達成状況を評価するため、評価指標及び数値目標を以下のとおり設定します。

【評価指標及び数値目標（案）】

基本方針	評価指標	単位	現況値	目標値				
			R3 R4	R5	R6	R7	R8	R9
1. 持続可能な公共交通サービスの確保	(1) 帯広市バス生活路線維持費補助金額	千円	166,406 127,816					
	(2) 市内運行路線バス事業者の運転手数	人	(確認中)					
	(3) 市内法人タクシー事業者の運転手数	人	426 403					
	(4) 運賃収入以外の収益確保策による収支額	千円	(確認中)					
2. 乗継・待合環境の充実	(5) バス停留所沿線における新規待合施設設置箇所	箇所	-					
3. 公共交通の使いやすさの向上	(6) 市内運行路線における路線バス年間利用者数	人	2,857,075 (確認中)					
4. 公共交通の利用につながる環境づくり	(7) 出前講座実施回数	回	14 20					
	(8) あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数	人	9,022 (期間中)					

《協議ポイント》

- 現況値の設定について (R3/R4)
- 評価指標項目について
- 目標値について

第2節 計画の推進

本計画は、市民、交通事業者、行政などで構成する「帯広市地域公共交通活性化協議会」が主体となり、施策・事業を進めるほか、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、モニタリング(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルに基づき、年度ごとに施策・事業の実施と実施内容の評価・見直しを行い、計画の推進及び進捗を管理します。

なお、国における大きな制度改正や、市内公共交通ネットワークに大きな影響を与える状況変化などが発生した場合、必要に応じて見直しを行います。