

令和5年度

第2回 帯広市地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和5年7月21日（金）10時00分～

場所：帯広市役所 10階第5B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（案）について

(2) その他

・今後のスケジュール及び計画策定後の進め方について

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（案）

資料3 帯広市地域公共交通計画（案）概要版

資料4 帯広市地域公共交通計画 原案（修正版）からの主な修正内容について

資料5 パブリックコメントでの市民意見について

令和5年度 第2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 工学研究院	教授	岸 邦宏	アドバイザー
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	
十勝地区バス協会	事務局	鈴木 洋平	
十勝地区ハイヤー協会	専務理事	塚本 俊二	
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	皆川 義則	
十勝地区バス労働組合連絡会	代表	久保 真司	
帯広市町内会連合会(住民代表)	調整中		
北海道運輸局 帯広運輸支局	首席運輸企画専門官	若杉 貴志	
帯広開発建設部 道路計画課	課長	大江 祐一	欠席
北海道 十勝総合振興局 地域創生部 地域政策課	課長	範国 修史	監査
帯広警察署 交通第一課	課長	堺 玄州	欠席
帯広市 都市環境部	部長	篠原 祥一	会長
帯広市 市民福祉部地域福祉室地域福祉課	課長	永田 敏	代理出席 藤本課長補佐
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	欠席
帯広市 経済部観光交流室観光交流課	課長	阿部 恭子	欠席
帯広市 都市環境部環境室環境課	課長	西島 新一	代理出席 泉係長
帯広市 学校教育部教育総務室企画総務課	課長	加藤 一心	

【事務局】 帯広市 都市環境部 都市建築室 都市政策課	室長	川角 健一	
	課長	岡田 剛	
	係長	高橋 和也	
	主査	熊谷 絵梨	
	主任	屋仲 聡一郎	
	主任	豊田 有	

帯広市地域公共交通計画
(案)

令和 5 年 7 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	12
第3節 公共交通の課題	25

第3章 基本的な考え方

第1節 地域公共交通の将来像	27
第2節 地域公共交通の確保・維持の考え方	28
第3節 計画の基本方針	29

第4章 基本方針に基づく施策

第1節 施策体系	30
第2節 施策内容	31

第5章 計画の推進に向けて

第1節 評価指標	38
第2節 計画の推進及び評価	40

参考資料

第1章 はじめに

第1節 計画策定の背景と目的

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。

これまで本市では、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ました。さらに、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、公共交通利用者が大幅に減少していることに加え、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あります。

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越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を進めており、令和5年6月に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」を策定しました。

「帯広市地域公共交通計画」は、公共交通を取り巻く環境のほか、国の動向や北海道の計画等を踏まえ、持続可能な公共交通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」などの関連計画との連携や、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。

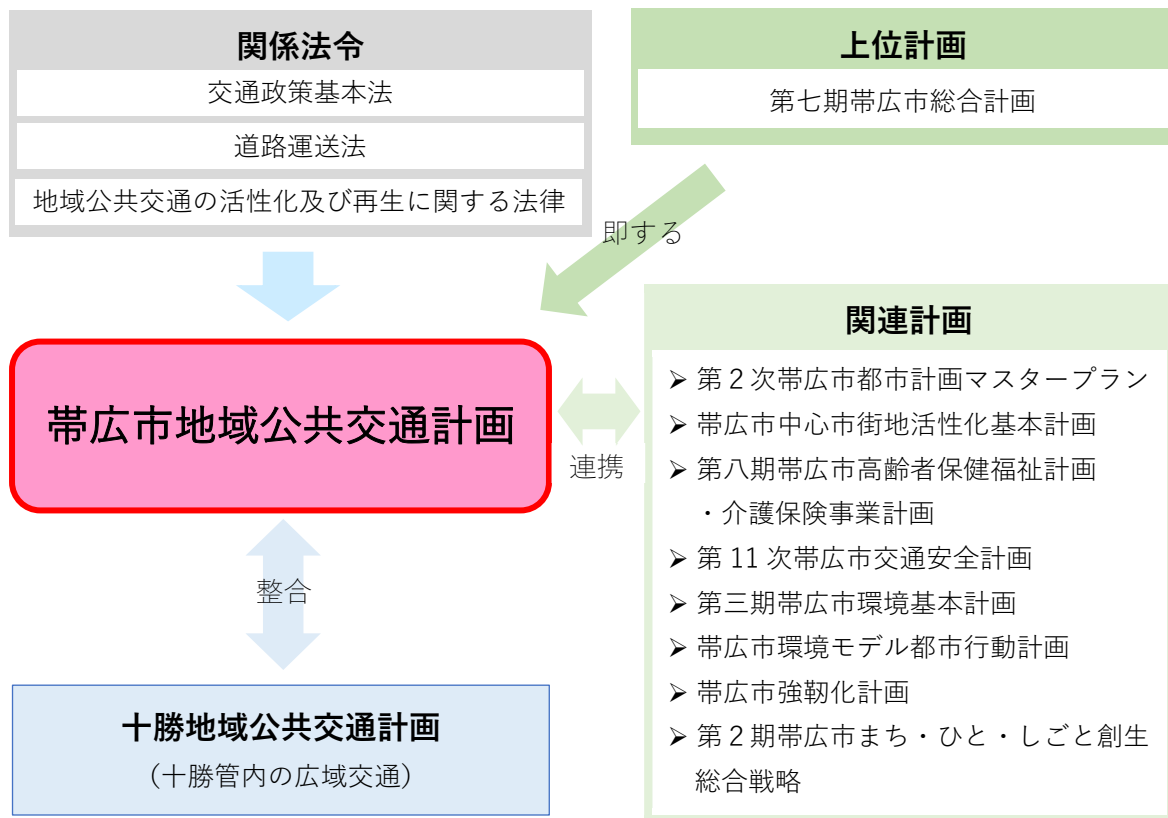


図1 計画の位置付け

第3節 計画区域

本計画の区域は、帯広市全域とします。

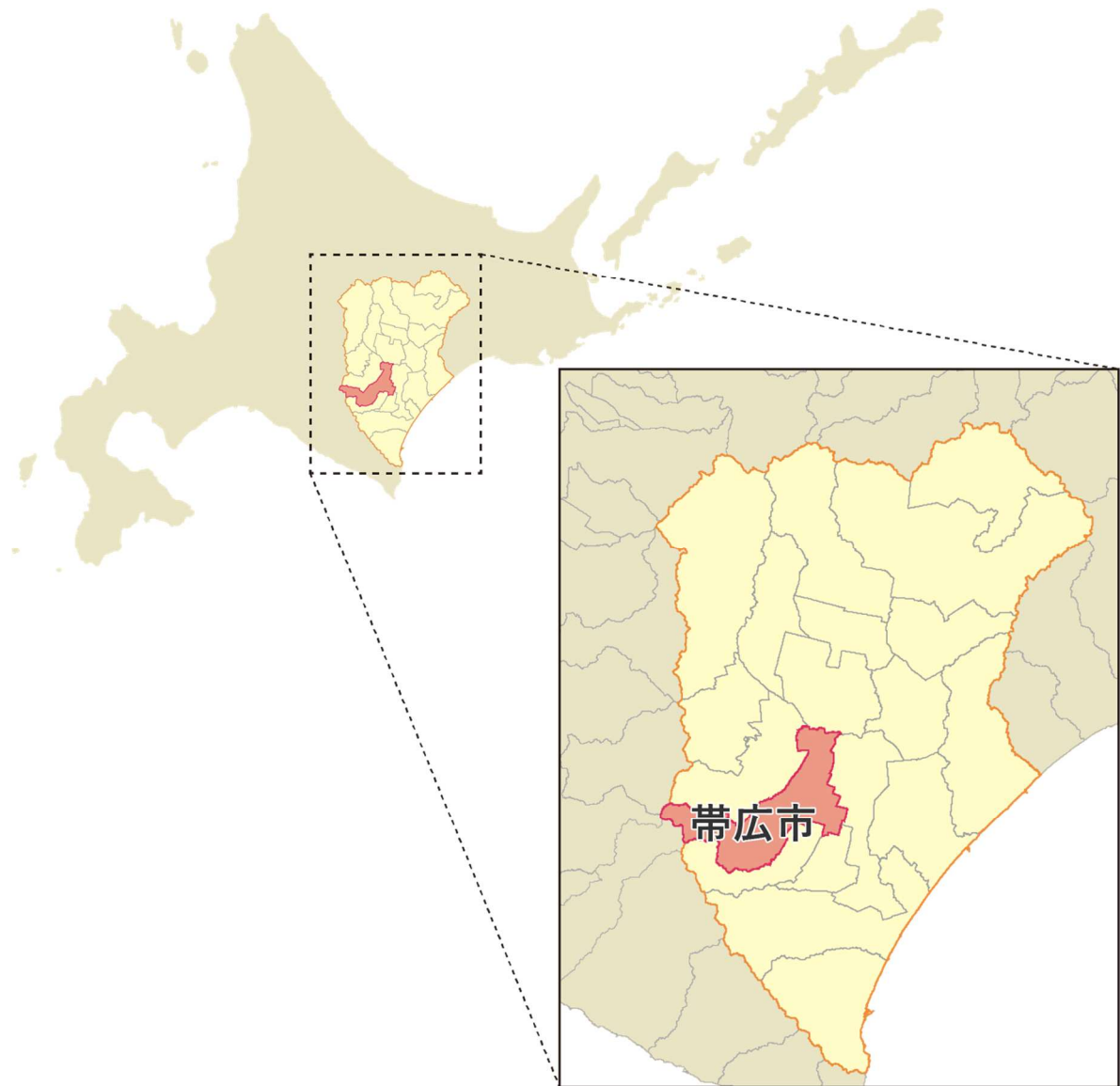


図2 計画区域図

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

北海道における交通政策の基本指針である「北海道交通政策総合指針」において、交通ネットワークを「幹線交通」「広域交通」「生活圏交通」の3つに分類しており、市内に存在する公共交通は、それぞれ下表のとおり区分されています。

このうち、本計画では、市内における通勤、通学、買物、通院をはじめとする日常生活での交通手段はもとより、本市に訪れる観光客等の来街者の交通手段を確保することを目的とするため、「生活圏交通」を計画の対象とするほか、市内を運行している「広域交通」の路線バスについても計画の対象とします。

表1 計画の対象

分類		交通モード	該当する公共交通	計画対象
幹線交通	中核都市間等を結ぶ北海道の骨格となるネットワーク	航空便	帯広～東京（羽田）便	×
		鉄道	JR根室本線(特急「おおぞら」、特急「とがち」)	
		都市間バス	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	
		空港連絡バス	帯広空港線、とがちミルクライナー、スイーツライナー	
広域交通	中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク	鉄道	JR根室本線	×
		路線バス	路線バス(市町村をまたがって運行するもの)	○
生活圏交通	単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク	鉄道	JR根室本線	○
		路線バス	路線バス(市内のみを運行するもの)	
		デマンド交通	あいのりバス（八千代線、戸蔭線） あいのりタクシー（帯広市街地便、大正地区内巡回便）	
		タクシー	市内運行タクシー	

第2章 現状と課題

第1節 帯広市の現状

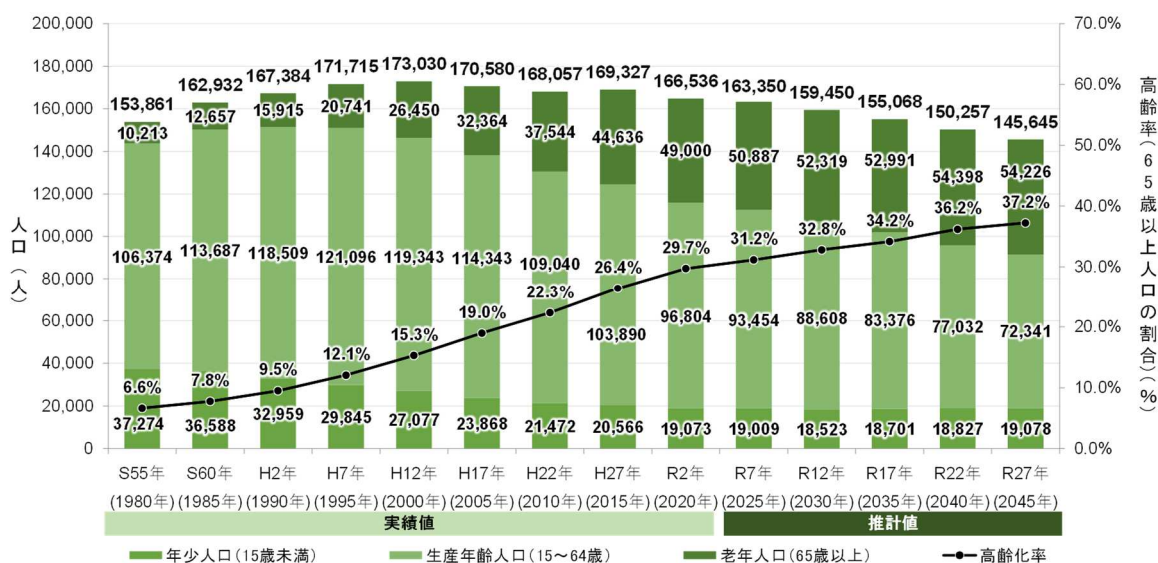
1 人口

(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（令和2年2月策定）」によると、本市の人口は今後も減少を続け、令和27年には145,645人になると推計されています。

また、年齢区分別の人口では、15歳未満の年少人口、15歳以上65歳未満の生産年齢人口がそれぞれ減少している一方で、65歳以上の老年人口は増加が続いており、令和27年には高齢化率が37.2%になると推計されています。

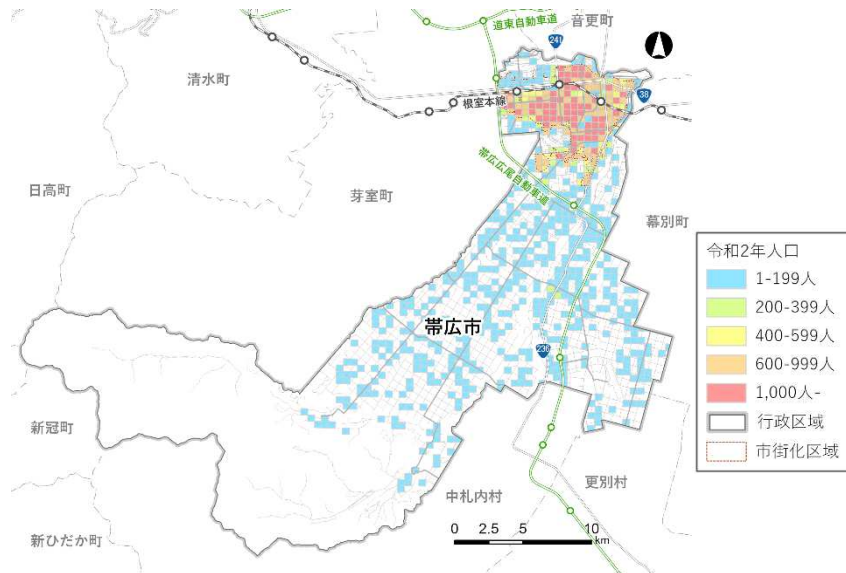


出典：国勢調査、帯広市人口ビジョンを基に帯広市作成

図3 帯広市の人口推移

(2) 人口分布

全人口の約 95 %が本市北東部に位置する市街地に居住しており、市街地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なっています。本市中央部の農村地区では、農家住宅等が点在していることもあり、広範囲に居住しています。

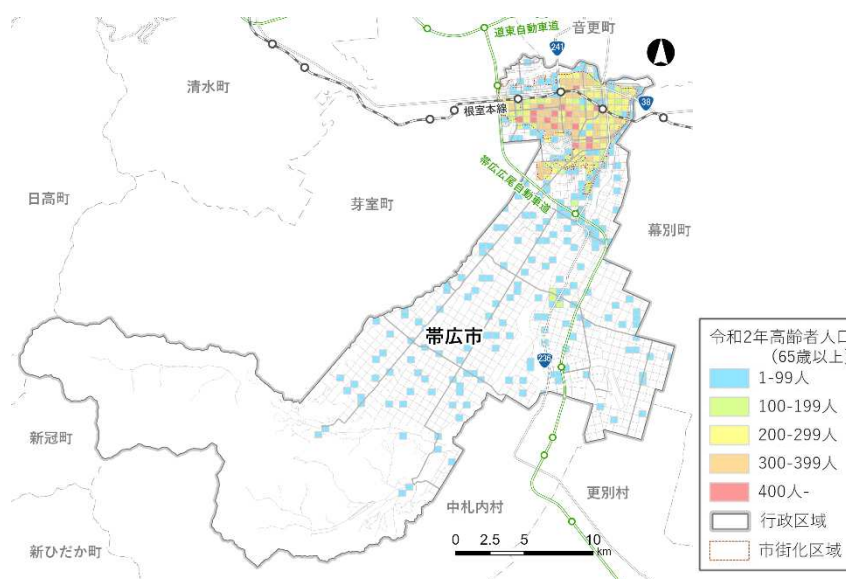


出典：e-stat 令和2年国勢調査 500mメッシュ人口

図4 令和2年人口分布

(3) 高齢者人口分布

本市では65歳以上の高齢者が増加しており、市街地の西地区において、高齢者が多く居住しています。

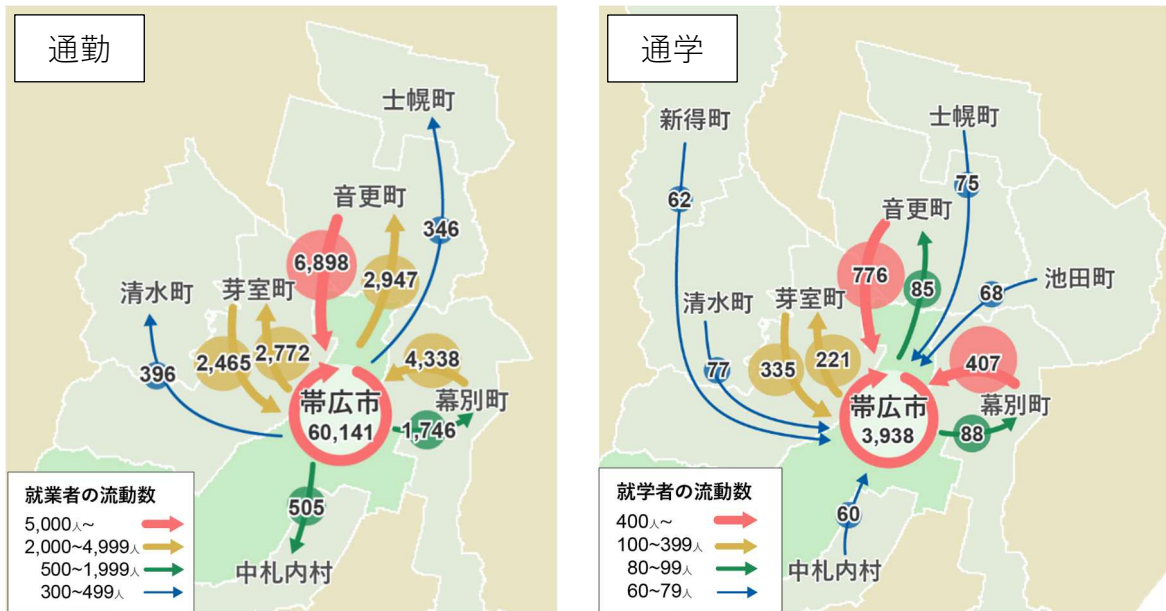


出典：e-stat 令和2年国勢調査 500mメッシュ人口

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、行政など様々な都市機能を有する十勝の中核都市であるため、通勤・通学は市内での移動はもとより、周辺町村からの移動も多く、特に本市に隣接する音更町、幕別町、芽室町との流動が多くなっています。



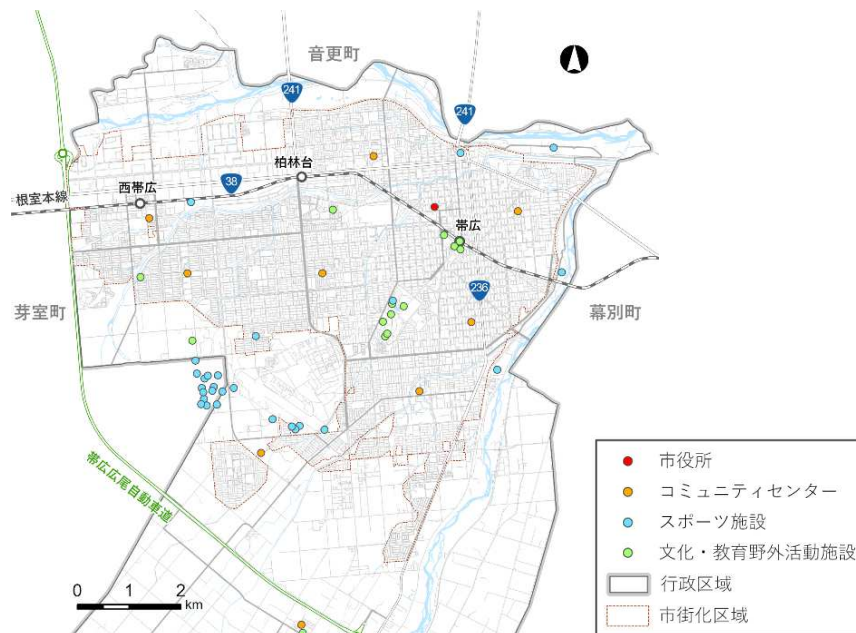
出典：令和2年国勢調査を基に作成

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、市街地の広範囲に点在しており、文化・社会教育施設は中心部や緑ヶ丘公園周辺に集積しているほか、スポーツ施設は帯広の森周辺に集積しています。

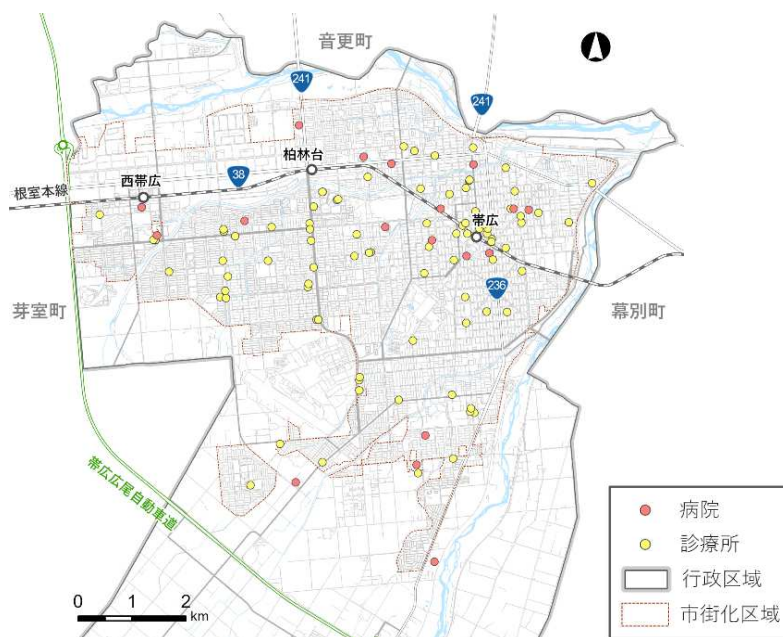


出典：帯広市ホームページ 市庁舎・施設

図7 公共施設立地状況

(2) 医療施設

医療施設は、中心部のほか、市街地の広範囲に点在しており、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。

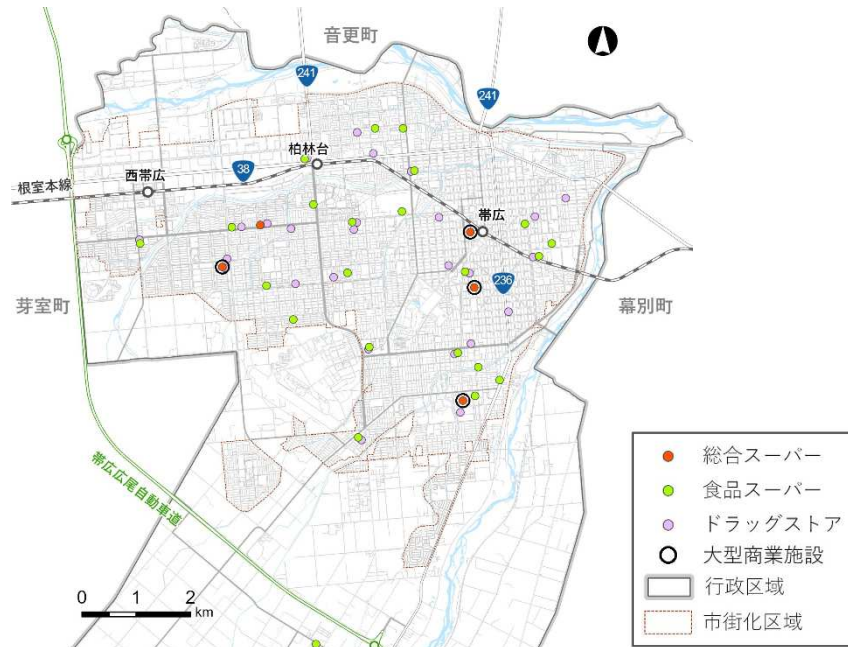


出典：国土数値情報 医療機関、北海道厚生局 コード内容別医療機関一覧 (R4.11.1 現在)

図8 医療施設立地状況

(3) 商業施設

商業施設は、市街地の広範囲に点在しているほか、大型商業施設（10,000 m²以上）は中心部や南地区、西地区に立地しています。

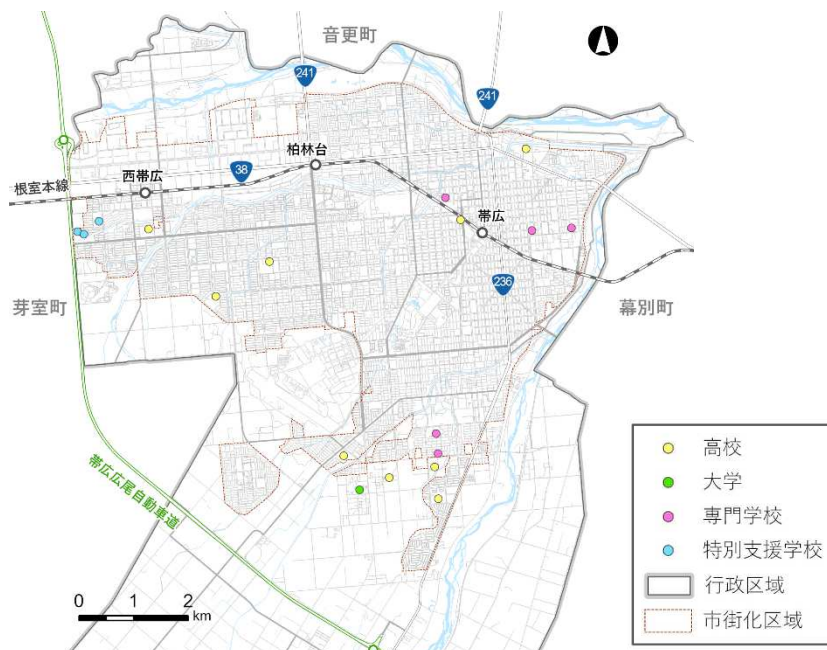


出典：iタウンページ、各店舗ホームページ、帯広市資料

図9 商業施設立地状況

(4) 教育施設

教育施設は、高校等の郊外移転が進んだことにより、高校や大学、専門学校の多くが、南地区や西地区に立地しています。

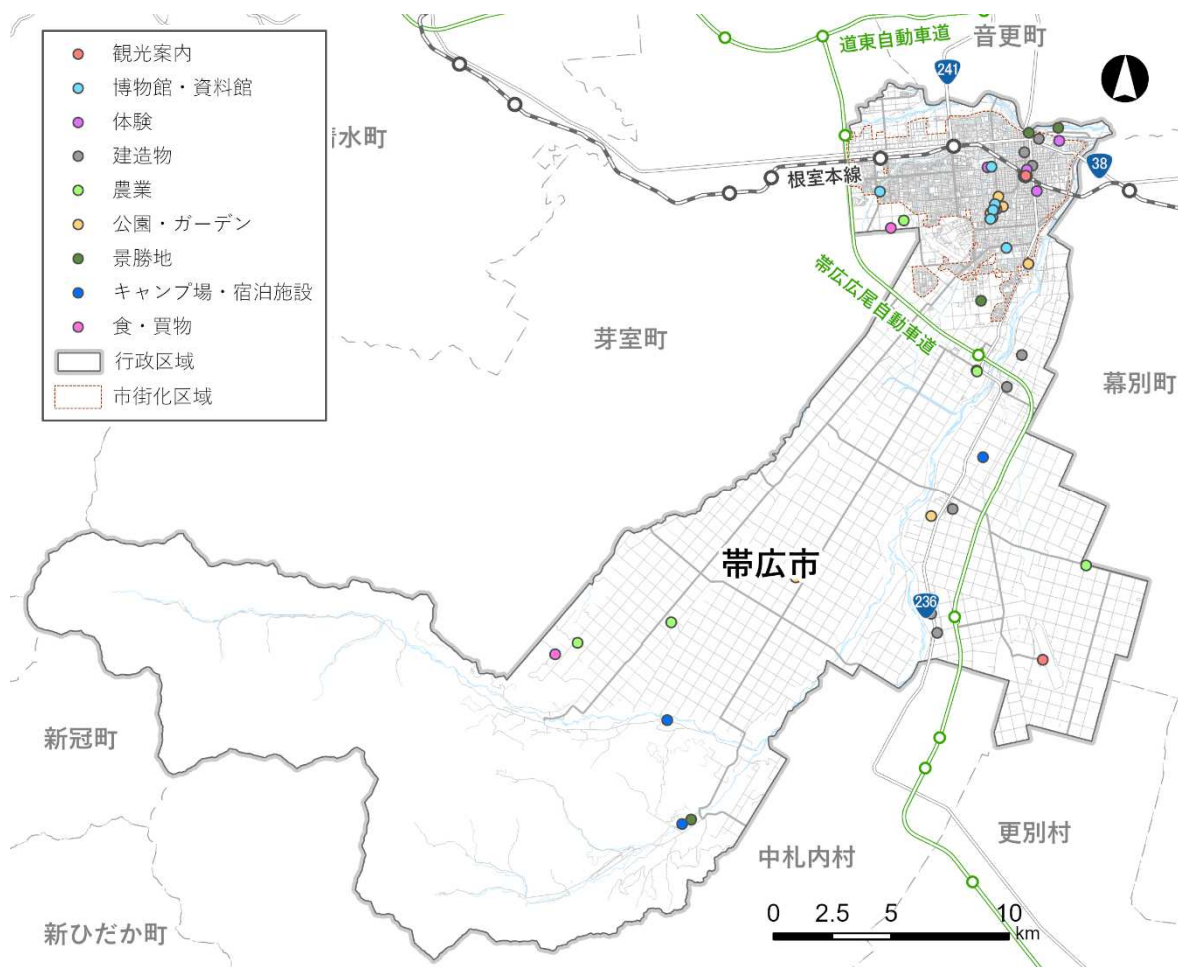


出典：国土数値情報 学校 (R4.11.1 現在)

図10 教育施設立地状況

(5) 観光施設

観光施設は、世界で唯一のばんえい競馬が開催されている「帯広競馬場」が市街地に立地しているほか、農村地区には旧国鉄広尾線の「愛国駅」・「幸福駅」やガーデンなど、市内の広範囲に立地しています。



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）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、市内の自動車保有台数は、ほぼ横ばいで推移しています。

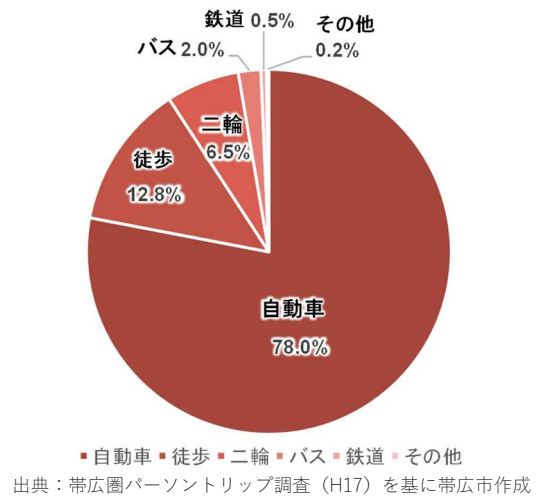


図 12 交通機関分担率（平日）

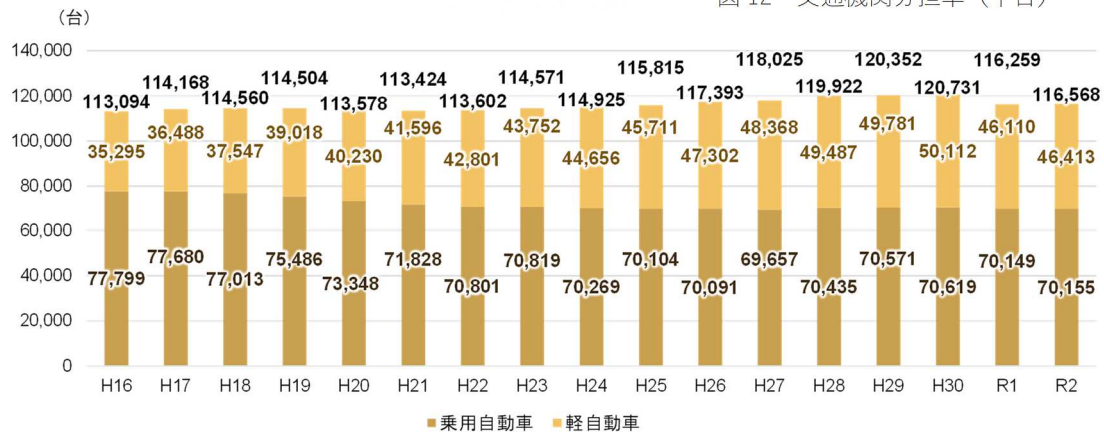


図 13 帯広市内の自動車保有台数の推移

4 観光入込客数

本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。

また、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度における本市の観光入込客数は、十勝管内では最も多く、十勝への観光入込客総数の約3割を占めています。

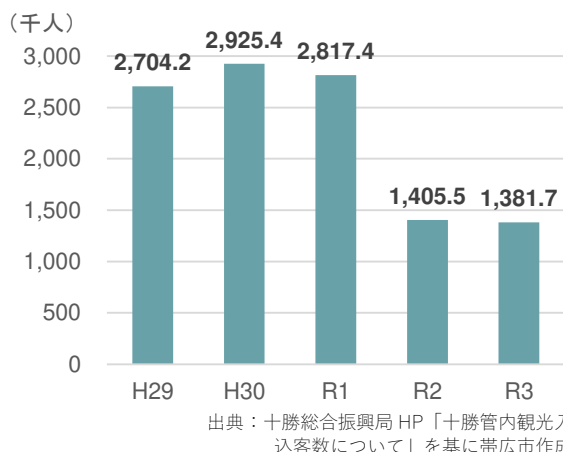


図 14 帯広市の観光入込客数の推移

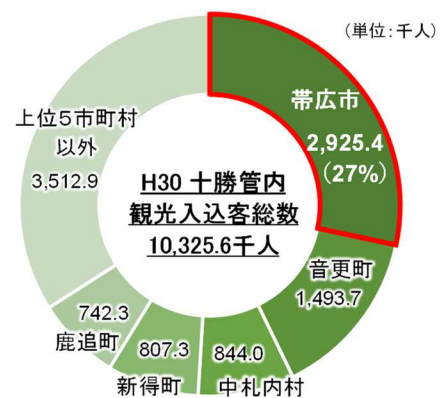


図 15 十勝管内の観光入込客数の内訳(H30)

第2節 公共交通の現状

1 路線バス

(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、本市と十勝管内の町村を結ぶ広域の路線バスや市内のみを走る路線バスが運行しています。

バス路線網は、市街地を概ね網羅しており、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るほか、帯広駅バスターミナルを経由しながら、市内を循環する路線もあります。

また、帯広駅バスターミナルは、バス待合施設や観光案内施設の機能を有する「バスターミナルおびくる」が整備されており、市内や十勝管内を運行する路線バスや空港連絡バス、都市間バスなど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。

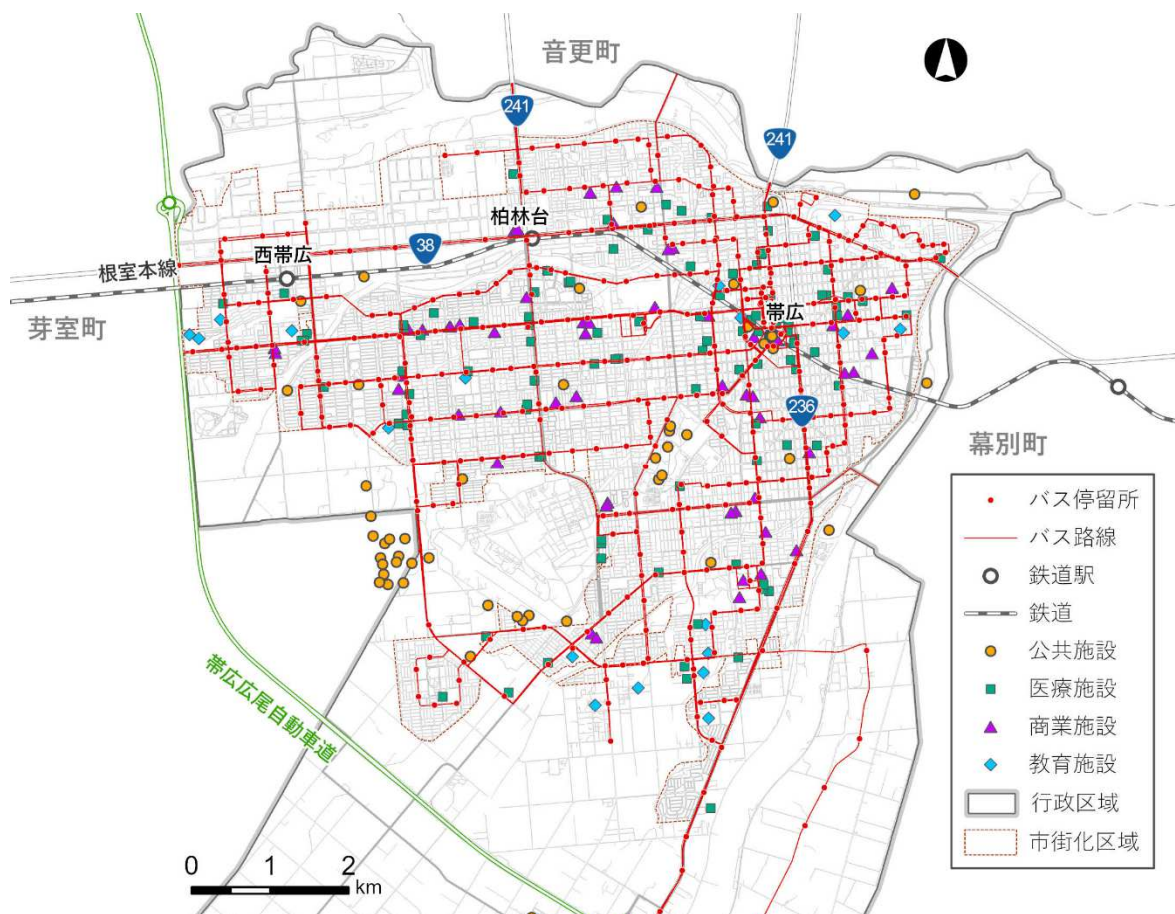


図16 路線バスネットワーク図

(2) 運行路線

令和5年3月現在、市内を運行する路線は以下のとおりとなっています。

① 広域交通

広域交通に該当する路線バスは、下表に示す「地域間幹線系統^{※1}」15路線及び「広域生活交通路線^{※2}」1路線、「補助対象外路線^{※3}」3路線の合計19路線となっています。

表2 広域交通バス路線一覧

区分	運行主体	路線名	起点	経由地	終点	初程(km)	輸送人員(人)	走行初(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)	収支率(%)
地域間幹線系統	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	62,022	84,591.9	14,598	24,583	△9,985	1,172	59.4
		帯広陸別線	十勝バス南口	本別	陸別	117.1	123,902	703,958.4	53,954	204,577	△150,623	9,389	26.4
		南商あかしや線	十勝バス本社	札内北町	幕別温泉	23.1	143,117	143,887.2	29,799	41,815	△12,016	758	71.3
		広尾線	帯広駅バスターミナル	更別	広尾営業所	91.1	202,059	832,339.3	89,259	241,886	△152,627	14,065	36.9
		上士幌線	十勝バス本社	士幌	上士幌交通ターミナル	51.0	167,082	271,699.7	38,983	78,959	△39,976	672	49.4
		十勝川温泉線	帯広駅バスターミナル	宝来	十勝川温泉	15.5	51,994	78,997.9	11,360	22,958	△11,598	325	49.5
		音更線 ^{※1}	十勝バス本社	柳町団地	音更桜ヶ丘	22.1	302,037	266,602.2	65,169	77,477	△12,308	-	84.1
	北海道拓殖バス(株)	緑陽線	帯広駅バスターミナル	緑陽台北区	駒場	16.4	21,857	32,431.6	5,080	10,072	△4,992	115	50.4
		然別湖線	帯広駅バスターミナル	鹿追営業所	然別湖	65.0	59,218	181,702.4	19,503	56,429	△36,926	554	34.6
		鹿追線	帯広駅バスターミナル	上然別	鹿追営業所	36.6	36,644	75,761.6	9,879	23,529	△13,650	266	42.0
		新帯線	帯広駅バスターミナル	鹿追営業所	南新得	60.2	42,176	119,627.5	12,168	37,152	△24,984	396	32.8
		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	75,440	151,478.6	24,634	47,043	△22,409	164	52.4
		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	43,178	97,613.9	13,291	30,315	△17,024	257	43.8
		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	59,433	125,452.6	14,107	38,961	△24,854	2,527	36.2
		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	27,796	48,337.8	5,392	15,012	△9,620	1,828	35.9
交通生活	十勝バス(株)	幕別線	十勝バス南口	札内幕別	幕別東線町団地	29.3	28,078	41,137.2	5,862	11,955	△6,093	1,571	49.0
補助対象外路線	十勝バス(株)	清水帯広線	十勝清水駅前	芽室駅前	帯広駅バスターミナル	36.1	1,495	17,787.0	857	5,169	△4,312	-	16.6
	北海道拓殖バス(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	48,639	56,348.5	11,062	17,500	△6,438	-	63.2
		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	4,780	3,066.0	1,144	952	192	-	120.2
広域交通(19路線)合計						723.4	1,500,947	3,332,821.3	426,101	986,344	△560,243	34,059	43.2

※1 帯広市バス生活路線維持費補助金^{※4}の令和4年度補助対象期間(R3.10.1~R4.9.30)における数値。

注1 音更線は令和5年度から地域間幹線系統

出典：帯広市バス生活路線維持費補助金算定資料・バス事業者提供資料を基に帯広市作成

※1 地域間幹線系統

複数の市町村を運行し、国が定める計画運行回数、輸送量などの要件を満たす、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)を活用するバス路線。国、北海道、沿線市町村により運行補助している。

※2 広域生活交通路線

複数の市町村または同一市町村内を運行し、北海道が定める計画運行回数、輸送量などの要件を満たす、北海道の生活交通路線維持対策事業費補助金(広域生活交通路線維持費補助金)を活用するバス路線。北海道、沿線市町村により運行補助している。

※3 補助対象外路線

国、北海道、帯広市いずれの補助対象ともなっていないバス路線。

※4 帯広市バス生活路線維持費補助金

帯広市におけるバス路線の確保・維持を目的とする、路線バス事業者に対する路線バス運行維持のための補助金。対象路線は、地域間幹線系統、広域生活交通路線のほか、帯広市単独または沿線市町と協調して補助している路線がある。

②生活圏交通

生活圏交通に該当する路線バスは、下表に示す「広域生活交通路線」4路線、「帯広市補助対象路線※5」18路線及び「補助対象外路線」6路線の合計28路線となっています。

表3 生活圏交通バス路線一覧

区分	運行主体	路線名	起点	経由地	終点	和程(km)	輸送人員(人)	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)	収支率(%)		
交通路線	十勝バス株式会社	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	125,323	113,575.0	24,153	33,006	△8,853	2,714	73.2		
		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	84,675	116,330.0	17,820	33,807	△15,987	13,298	52.7		
		自衛隊稲田線	帯広駅バスターミナル	自衛隊	自衛隊	11.7	62,308	76,096.8	13,666	22,114	△8,448	6,412	61.8		
		環状線	十勝バス本社	北斗病院	十勝バス本社	35.8	29,584	59,095.4	6,908	17,174	△10,266	7,662	40.2		
帯広市補助対象路線	十勝バス株式会社	南北循環線	工業高校	帯広駅バスターミナル	東13条	9.6	133,736	101,798.4	26,456	29,584	△3,128	3,111	89.4		
		畜大線	帯広駅バスターミナル	自衛隊	畜大農場前	10.5	11,989	12,369.0	2,343	3,595	△1,252	1,228	65.2		
		東8条線	イオン帯広店	保健福祉センター	長崎屋	7.5	24,825	43,640.4	4,317	14,337	△10,020	10,019	30.1		
		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	1,427	3,616.8	261	1,188	△927	926	22.0		
		北海道拓殖バス株式会社	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	87,778	89,027.8	15,657	27,648	△11,991	11,928	56.6	
			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	43,992	38,962.0	7,743	12,100	△4,357	4,357	64.0	
			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	2,358	4,936.4	442	1,533	△1,091	559	28.8	
			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	19,403	25,250.4	3,669	7,842	△4,173	2,871	46.8	
			中線	帯広駅バスターミナル	一・中前	拓殖バス本社前	7.3	12,245	20,887.9	2,224	6,487	△4,263	2,346	34.3	
			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	2,418	3,442.8	494	1,069	△575	289	46.2	
			(共栄幼稚園前)	帯広駅バスターミナル	共栄幼稚園前	おおよし整形前	8.4	2,966	4,072.2	631	1,265	△634	128	49.9	
			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	4,517	7,174.2	821	2,228	△1,407	952	36.8	
			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	10,880	7,544.1	2,344	2,343	1	0	100.0	
			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	12,010	13,535.4	2,594	4,204	△1,610	1,573	61.7	
		補助対象外路線	十勝バス株式会社	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	11,625	12,610.0	2,340	3,916	△1,576	1,576	59.8
				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	12,197	27,595.6	2,499	8,570	△6,071	3,663	29.2
				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	64,054	111,944.7	13,511	34,766	△21,255	15,103	38.9
				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	4,208	6,582.4	904	2,044	△1,140	795	44.2
				東西循環線	十勝バス本社	白樺通19条	工業高校	18.1	265,837	185,840.5	49,019	54,007	△4,988	-	90.8
				大空団地線(国道経由)	十勝バス本社	動物園	大空団地	18.2	261,287	203,129.5	54,869	59,031	△4,162	-	92.9
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	119,385	142,758.0	41,076	41,487	△411	-	99.0		
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	14,721	8,272.0	2,541	2,404	137	-	105.7		
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	10,135	7,371.0	2,241	2,142	99	-	104.6				
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	398	5,858.1	2,065	1,702	363	-	121.3				
生活圏交通(28路線)合計						347.2	1,436,281	1,453,316.8	303,608	431,593	△127,985	91,510	70.3		

※「帯広市バス生活路線維持費補助金」の令和4年度補助対象期間(R3.10.1~R4.9.30)における数値。
 ※帯広市補助対象路線のうち市外のみを運行する路線(2路線、市補助額2,247千円)、及び高校スクールバス路線は記載省略。
 ※路線の一部が市外を運行する路線のうち、主要な運行区間が帯広市内であるものを含む。

出典：帯広市バス生活路線維持費補助金算定資料・バス事業者提供資料を基に帯広市作成

③幹線交通

帯広市発着の都市間バスと空港連絡バスは下表のとおりとなっています。

表4 幹線交通バス一覧

区分	路線名
都市間バス	ポテトライナー、帯広特急ニュースター号(帯広-札幌)
	ノースライナー(帯広-旭川)
空港連絡バス	帯広空港線(道の駅おとふけ/帯広市内-とかち帯広空港)
	とかちミルクライナー(帯広・十勝川温泉-新千歳空港)
	スイーツライナー(帯広・十勝川温泉-釧路空港)

※5 帯広市補助対象路線

「帯広市バス生活路線維持費補助金」の対象となっている、帯広市単独で補助している路線と沿線市町で補助している路線(地域間幹線系統と広域生活交通路線以外のバス路線)。

(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 割を占めており、市街地は概ねカバーされています。農村地区においては、広尾線が運行している国道 236 号の沿線がカバーエリアとなっています。

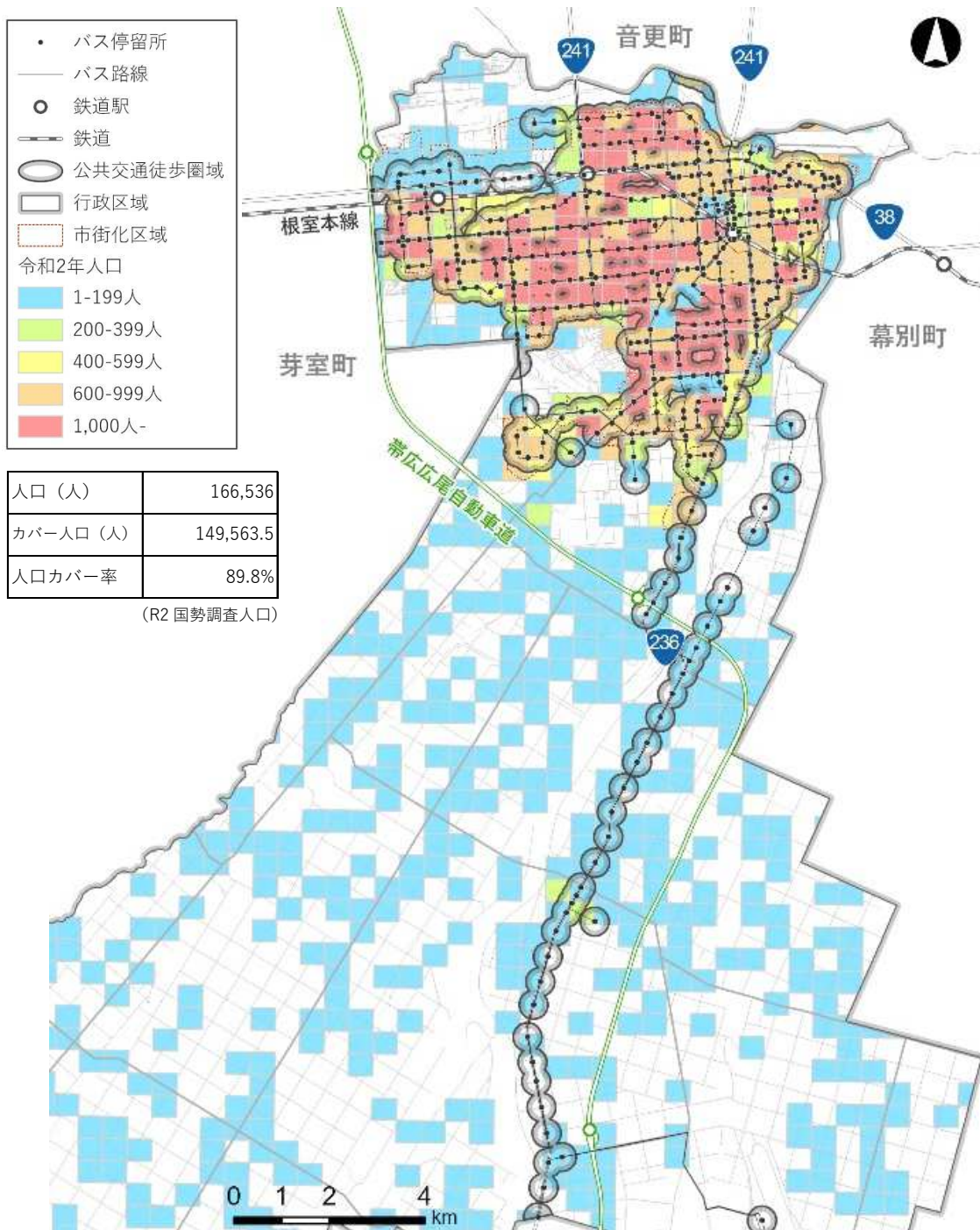
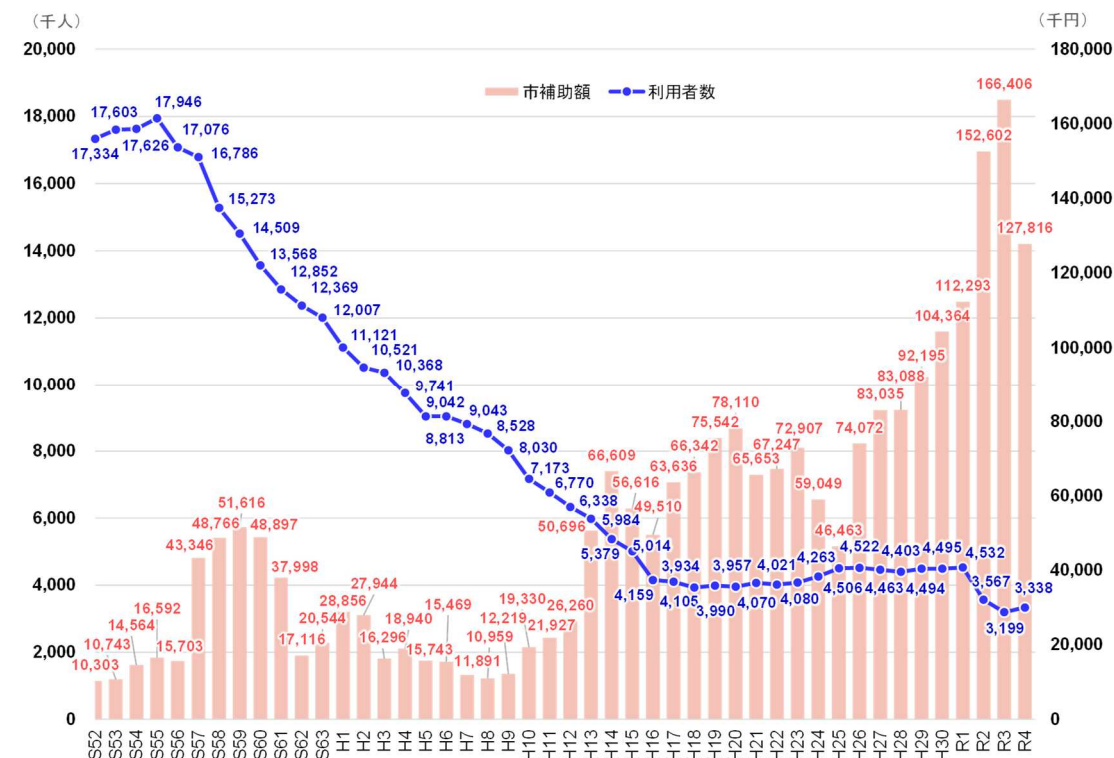


図 17 路線バスカバー状況

(4) 路線バス利用者数と補助金の推移

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が、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。

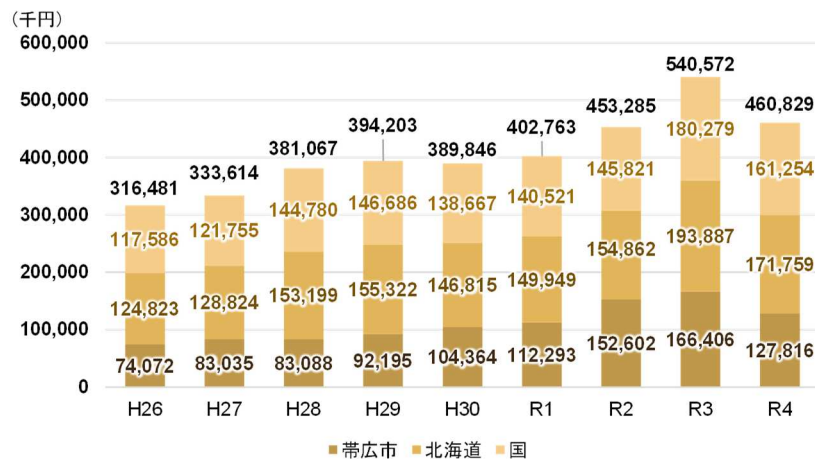
一方、バス路線の確保・維持を目的とする「帯広市バス生活路線維持費補助金」は年々増加しており、特に新型コロナウイルス感染症の影響が大きい令和 2 年度以降は大幅に増加しています。



※利用者数は「帯広市バス生活路線維持費補助金」の補助対象期間（前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日）における十勝バス(株)・北海道拓殖バス(株) 2 社の合計値
 ※帯広市外のみを運行する路線バス、都市間バス及び空港連絡バスの利用者数を含む

出典：帯広市バス生活路線維持費補助金算定資料、路線バス事業者聴き取り

図 18 路線バス利用者数・補助金の推移



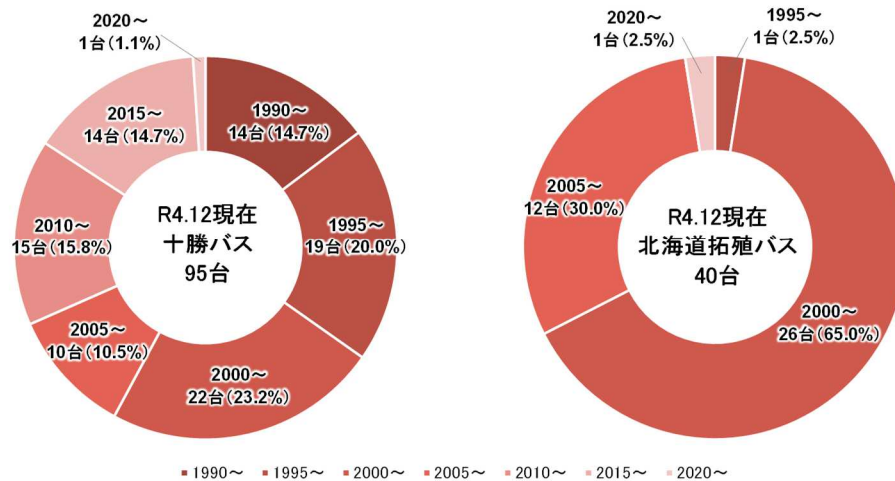
出典：帯広市バス生活路線維持費補助金算定資料

図 19 国・北海道・帯広市補助金額の推移

(5) 保有車両

令和4年12月現在、十勝バス株式会社が95台、北海道拓殖バス株式会社が40台の路線バスを保有しています。

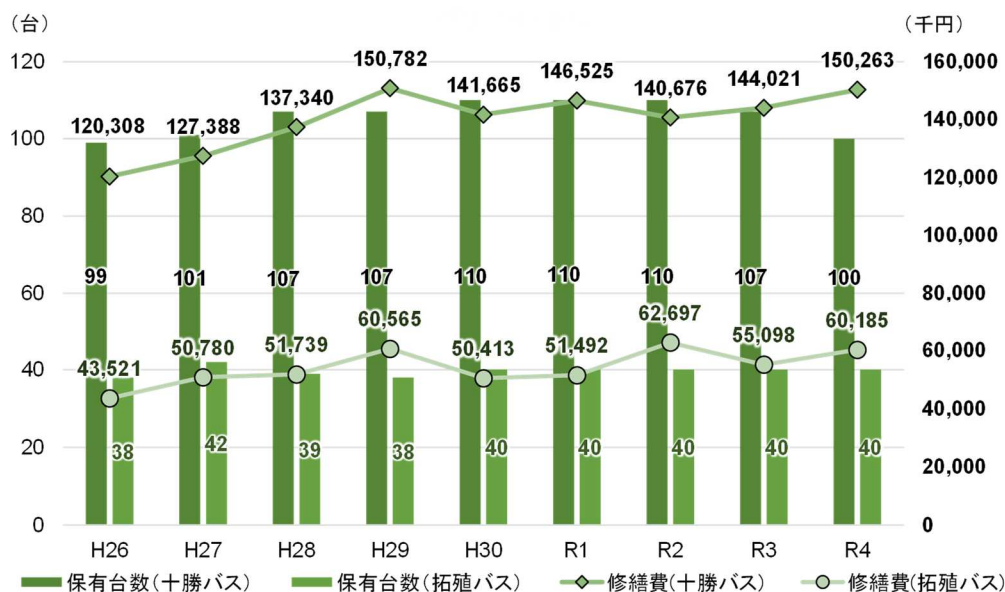
車両の年式は、2000年台以降の車両が主流となっており、ノンステップバスやワンステップバスといった低床車両の導入が進んでいますが、製造から30年以上経過している1990年代の車両も運行しています。



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20 路線バス保有台数

路線バスの保有台数は、近年ほぼ横ばいで推移している一方で、車両修繕費は増加傾向となっています。



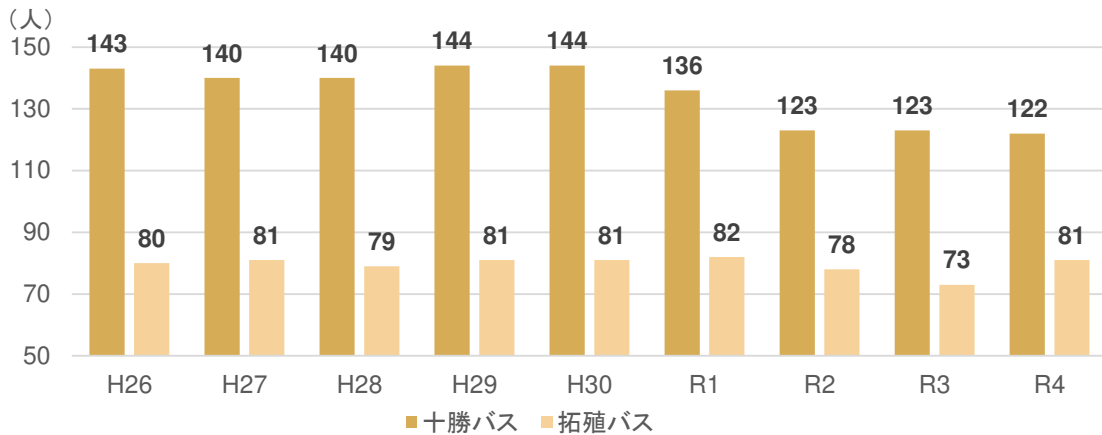
出典：路線バス事業者からの聴き取りを基に帯広市作成

図21 路線バス保有台数及び車両修繕費推移

(6) 運転手

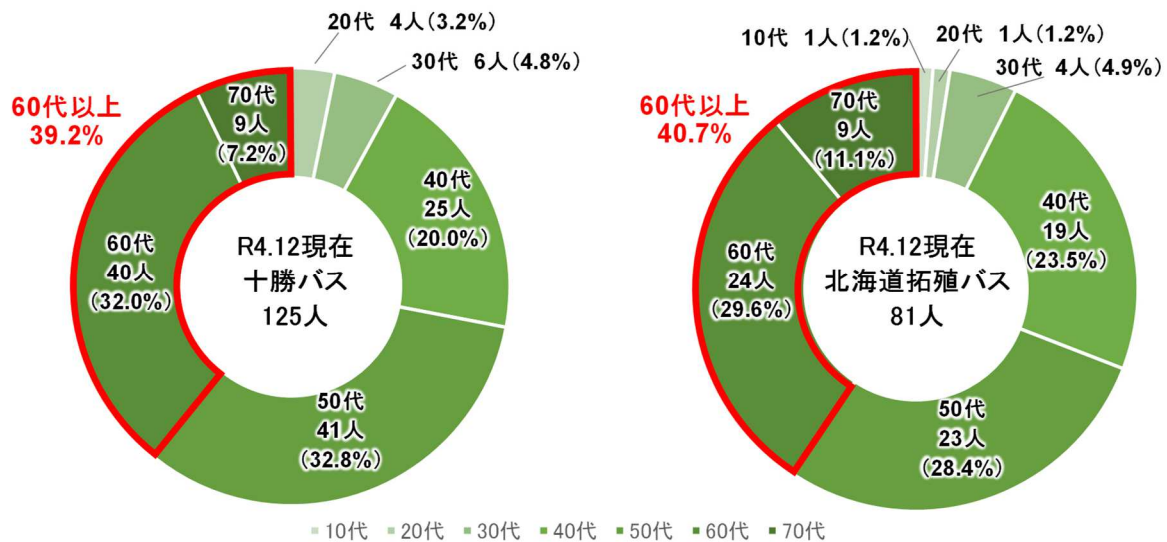
路線バスの運転手は、令和元年度から令和2年度にかけて減少しており、令和4年度には運転手不足による減便が実施されています。

また、60代以上の運転手が全体の約4割を占めており、今後、運転手の高齢化による退職が進み、運転手がさらに減少することが見込まれます。



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 22 路線バス運転手数の推移



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 23 路線バス運転手の年齢構成

2 デマンド交通（あいのりバス・タクシー）

（1）概要

農村地区では、地域内フィーダー系統^{※6}として国庫補助金を活用しながら、本市の委託事業により、川西地区内及び大正地区内と、川西・大正地区と市街地を運行する予約制のデマンド交通である「あいのりバス（運行事業者：毎日交通株式会社）」、「あいのりタクシー（運行事業者：大正交通有限会社）」が運行しています。

路線バスが広尾線以外に運行していない農村地区においては、市街地と農村地区を結ぶあいのりバス・タクシーが地域住民の生活に必要な交通手段となっています。

なお、川西・大正地区内では任意の場所で乗降できるほか、市街地では帯広駅バスターミナルや一部の医療施設、商業施設などにおいて乗降することができます。

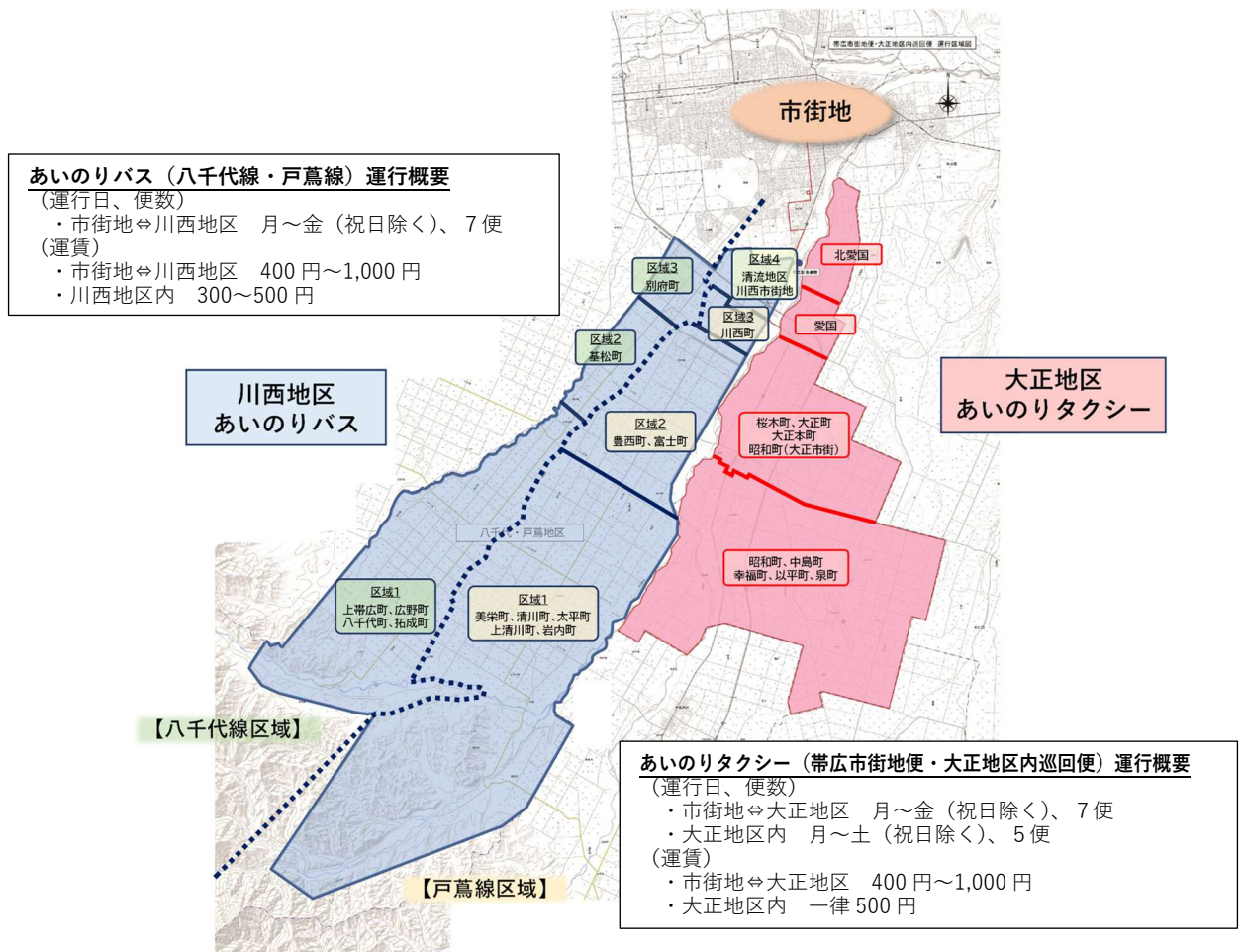


図 24 あいのりバス・タクシー運行概要

※6 地域内フィーダー系統

過疎地域や交通不便地域から地域間交通ネットワークに接続する路線で、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用する路線。

(2) あいのりバス（八千代線・戸蔦線）

平成 17 年度の運行開始以降、利用者は増加していましたが、平成 29 年度をピークに減少傾向となっており、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、利用者は 10 代以下が約 4 割を占めており、川西中学校の生徒が下校時に利用しているほか、70 代以上の高齢者が約 3 割となっています。

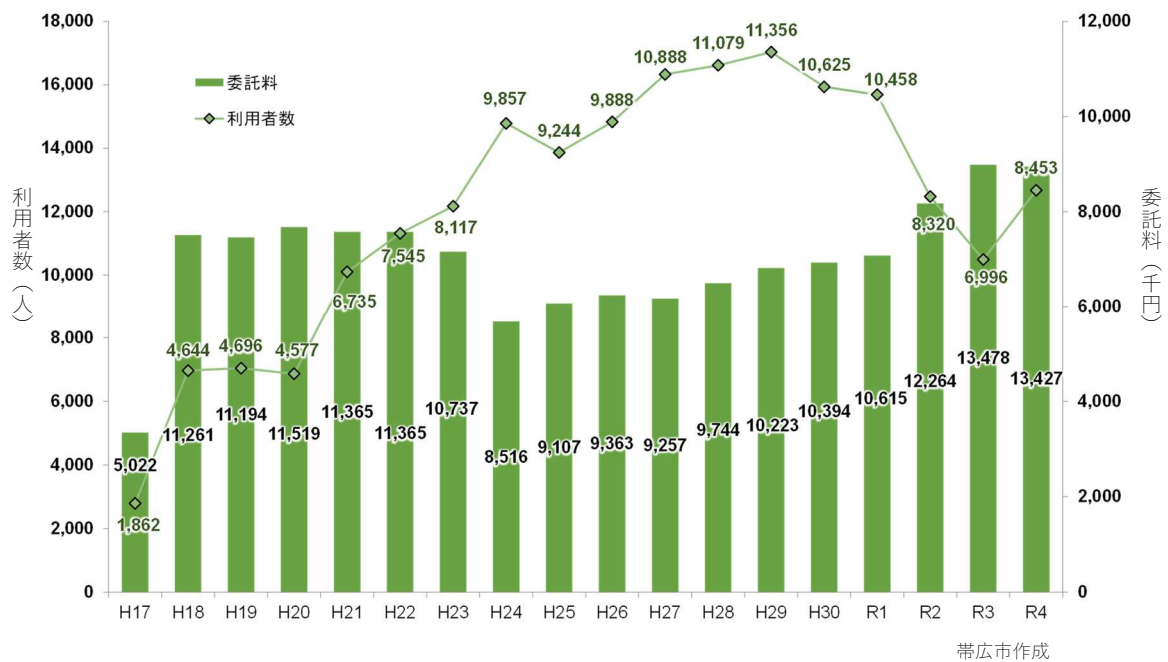
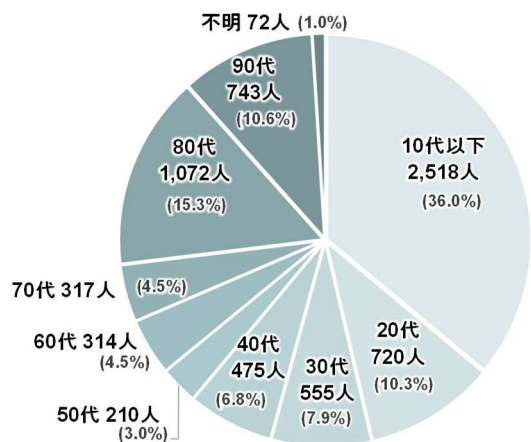


図 25 あいのりバス利用者数・委託料推移

表 5 令和 3 年度あいのりバス乗降実績

市街地			農村部		
乗降場所	乗車人数	降車人数	乗降場所	乗車人数	降車人数
帯広厚生病院前	54	113	川西支所・新川西	2,866	1,894
帯広市役所南口	0	37	川西町	222	220
西3条9丁目	11	47	別府町	13	175
帯広駅バスターミナル	517	781	豊西町	105	254
第一病院前	7	39	富士町	80	492
長崎屋前	350	256	基松町	263	337
イオン帯広店前	243	267	美栄町	161	174
四中前	14	20	清川町	264	208
西5条28丁目	0	2	太平町	1	1
イトーヨーカドー前	524	385	上清川町	216	111
信金稲田支店前	4	33	岩内町	21	21
北斗病院前	75	58	上帯広町	204	397
帯広農業高校前	93	235	広野町	100	87
畜大農場前	0	0	八千代町	295	241
市街地 計	1,892	2,273	拓成町	293	111
			農村部 計	5,104	4,723
			合計	6,996	6,996

帯広市作成



帯広市作成

図 26 令和 3 年度あいのりバス年代別利用者数

(3) あいのりタクシー（帯広市街地便・大正地区内巡回便）

平成16年度の運行開始以降、利用者数は増加していましたが、平成24年度をピークに減少傾向となっており、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、利用者は80代が約5割となっているなど、70代以上の高齢者が利用者の約8割を占めています。

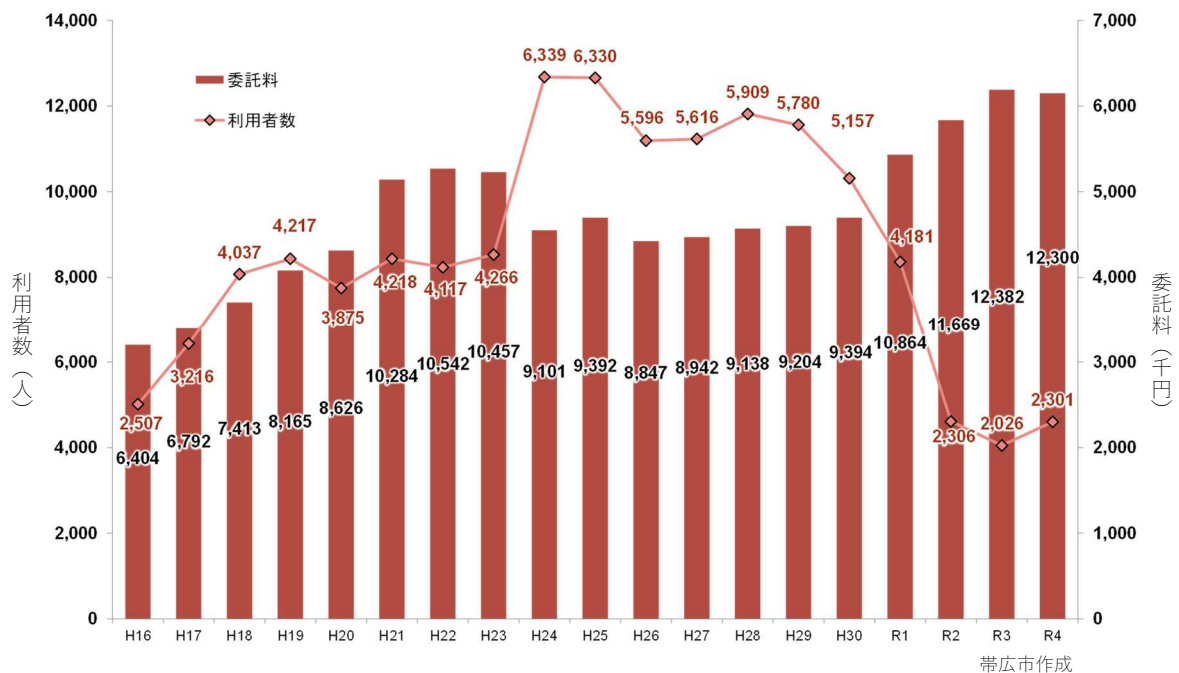
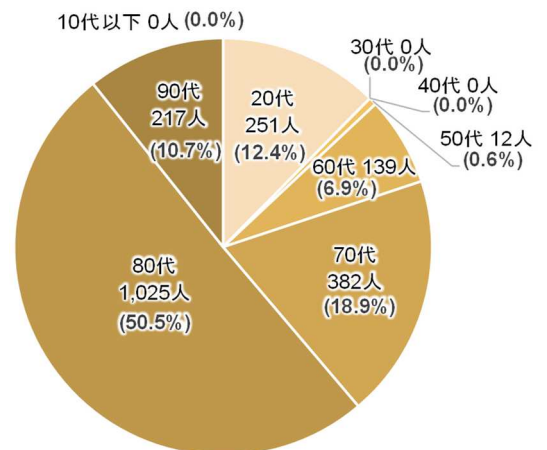


図 27 あいのりタクシー利用者数・委託料推移

表 6 令和3年度あいのりタクシー乗降実績

市街地			農村部		
乗降場所	乗車人数	降車人数	乗降場所	乗車人数	降車人数
帯広厚生病院前	84	355	北愛国	39	18
帯広市役所南口	58	105	愛国町	221	80
西3条9丁目	22	33	大正町	454	322
帯広駅バスターミナル	47	128	大正本町	252	152
長崎屋前	20	41	桜木町	17	27
イオン帯広店前	53	53	昭和町	133	105
四中前	17	28	中島町	127	109
イトーヨーカドー前	331	260	幸福町	102	85
北斗病院前	11	86	以平町	12	11
帯広記念病院前	1	5	泉町	25	23
市街地 計	644	1,094	農村部 計	1,382	932
			合計	2,026	2,026

帯広市作成



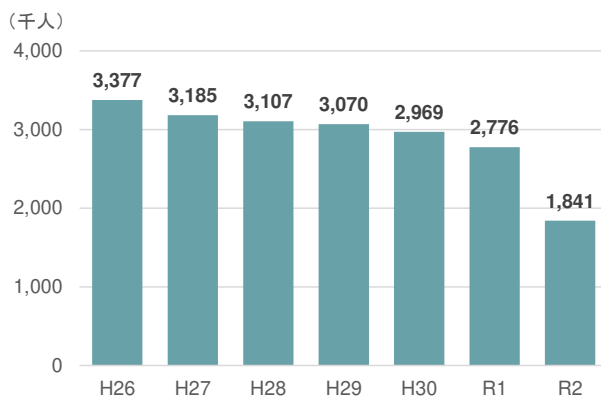
帯広市作成

図 28 令和3年度あいのりタクシー年代別利用者

3 タクシー

(1) 輸送人員

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、平成26年度以降年々減少しており、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。



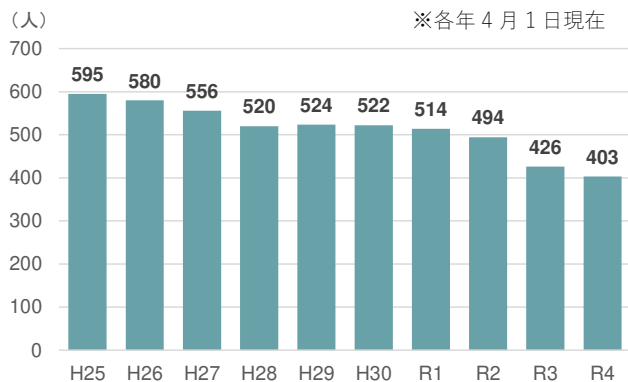
出典：「数字で見る北海道の運輸」北海道運輸局（令和3年版）を基に帯広市作成

図29 帯広運輸支局管内の輸送人員数

(2) 運転手

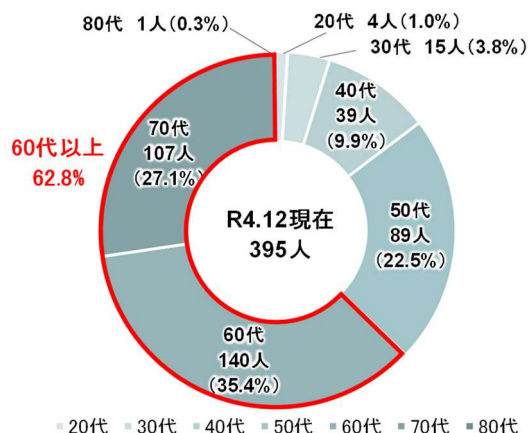
タクシーの運転手は、平成25年度以降年々減少しています。特に、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年度以降に大きく減少し、予約を受けてから配車までの待ち時間が増加するなど、運転手不足による影響が生じています。

また、令和4年12月現在、60代以上の運転手が約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退職が進み、運転手がさらに減少することが見込まれます。



出典：十勝地区ハイヤー協会提供資料を基に帯広市作成

図30 帯広市内の法人タクシー運転手の推移



出典：法人タクシー事業者からの聴き取りを基に帯広市作成

図31 帯広市内の法人タクシー運転手の年齢構成

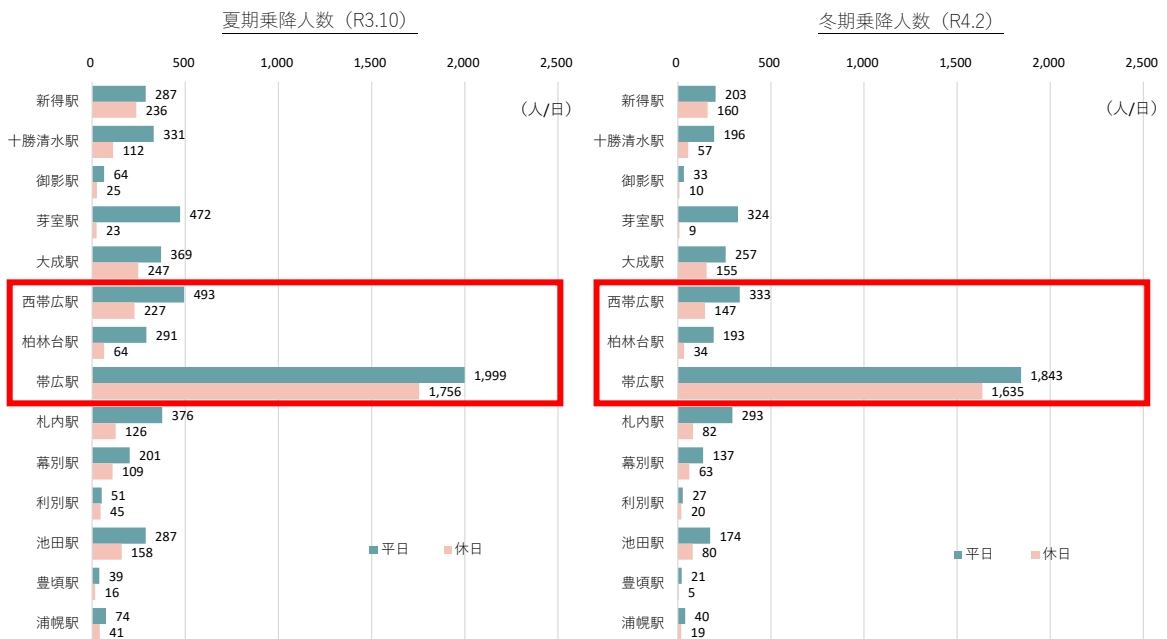
4 鉄道

(1) 概要

鉄道は、JR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、帯広駅が設置されており、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 32 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 33 十勝管内駅ごとの乗降人数

(2) 乗車人員

帯広駅における乗車人員は、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大幅に減少しています。

また、駅ごとの利用者属性を見ると、柏林台駅と西帯広駅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。

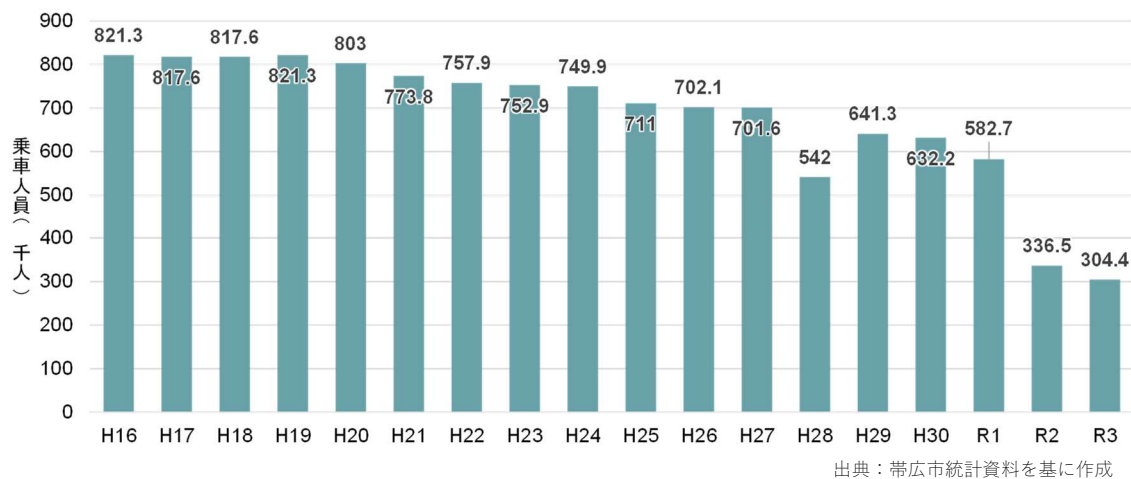


図34 帯広駅乗車人員

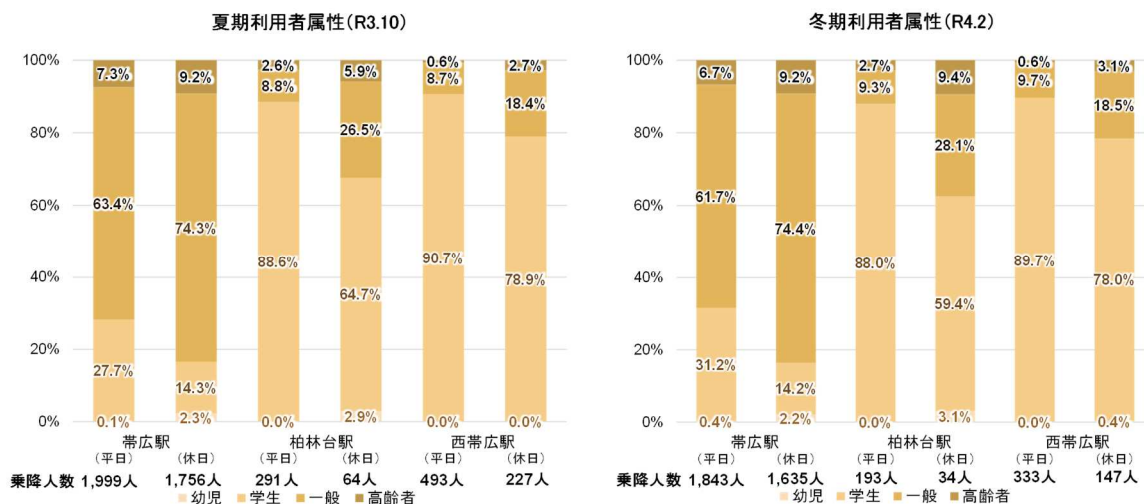


図35 駅ごとの利用者属性

第3節 公共交通の課題

帯広市の公共交通の現状を踏まえた課題は次のとおりとなっています。

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

現在のバス路線網は市街地を概ね網羅しており、帯広駅バスターミナルの発着・経由を基本に、市街地の東西・南北方向に運行しています。

市街地中心部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。が、高校やスポーツ施設等の郊外移転が進んだことに加え、医療施設や商業施設の郊外立地などにより、各施設が市街地の広範囲に点在しているため、目的地までの移動時間が多くかかる状況にあります。

医療施設や商業施設、住宅地等の立地状況に加え、共栄通や弥生新道等の開通などに伴う道路体系の変化を踏まえた、利便性の高いバス路線網の形成が課題となっています。

課題2	交通結節点の利便性向上
------------	--------------------

帯広駅は札幌や釧路方面を結ぶ鉄道が乗り入れ、十勝管内で最も利用されている駅であり、その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や、タクシー乗り場が設置されており、各交通手段をつなぐ交通結節点となっています。

本市は目的地となる施設が市内に点在しており、市民はもとより、通勤・通学等で市内に通う近隣町村住民や観光客等の来街者が公共交通を利用して移動するには乗り継ぎが必要となる場合があるため、帯広駅周辺をはじめとする交通結節点における利便性向上が課題となっています。

課題3	公共交通サービスの利便性、効率性の向上
------------	----------------------------

人口減少や少子高齢化の進展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影響による公共交通利用者的大幅な減少、運転手不足など、公共交通を取り巻く環境が厳しい状況にあります。

今後、限られた輸送資源（車両、運転手等）で将来にわたり公共交通サービスを確保していくためには、利用者のニーズを踏まえ、交通事業者間が協調・連携しながら、公共交通サービスの利便性と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
-------------	------------------

公共交通利用者の減少に伴う運送収入の減少や車両の老朽化による維持費の増加、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、路線バス事業者に対する補助金も増加しており、路線バスを確保・維持していくためには、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
-------------	---------------

運転手の減少により、路線バスの減便やタクシー配車時間の大幅な増加といった公共交通のサービスレベルが低下しています。

今後も、運転手の高齢化に伴う退職が進み、運転手が更に不足することにより、さらなるサービス低下が懸念されることから、運転手の確保が課題となっています。

課題 6	公共交通への理解促進
-------------	-------------------

本市は、自家用車の依存度が高いため、公共交通の利用経験がない、もしくは少ない人が多く、公共交通の利用に不慣れで、公共交通に対する理解や関心が低い市民も一定程度いることが考えられます。

公共交通サービスの利用促進や確保・維持に向けて、市民の公共交通への理解・関心を高めていくことが課題となっています。

第3章 基本的な考え方

第1節 地域公共交通の将来像

本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」などを掲げており、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、自家用車を持たない子どもや高齢者をはじめとする住民の日常生活での移動はもとより、観光客等の来街者等の移動を支える誰もが利用できる交通手段として、まちづくりの観点からも、将来にわたり確保・維持していくことが重要です。

このため、総合計画で目指すまちの実現に向けて、公共交通に対する理解と関心を高める取り組みを進め、市民、交通事業者、行政など地域全体で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 地域公共交通の確保・維持の考え方

地域公共交通の将来像の実現に向けた地域公共交通の確保・維持の考え方は、以下のとおりとします。

表7 地域公共交通の確保・維持の考え方

分類	交通モード	該当する公共交通	確保・維持の考え方
広域交通	路線バス	路線バス（市町村をまたがって運行するもの） ・地域間幹線系統：15路線 ・広域生活交通路線：1路線 ・補助対象外路線：3路線	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）や北海道生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線）を活用しながら ^{注1} 、国・北海道・沿線市町村・交通事業者により確保・維持を図る。
生活圏交通	鉄道	JR根室本線	交通事業者において、必要な運行水準の確保・維持を図る。
	路線バス	路線バス（市内のみを運行するもの） ・広域生活交通路線：4路線 ・帯広市補助対象路線：18路線 ・補助対象外路線：6路線	北海道生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線）を活用しながら ^{注1} 、北海道・沿線市町・交通事業者により確保・維持を図る。
	デマンド交通	地域内フィーダー系統：4路線 ・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、大正地区内巡回便）	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。
	タクシー	市内運行タクシー	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。 運行の確保・維持にあたっては、関係機関が連携した取り組みを検討・実施する。

※路線数は令和5年3月現在

注1 補助対象外路線を除く

第3節 計画の基本方針

地域公共交通の将来像や地域公共交通の確保・維持の考え方を踏まえ、4つの基本方針を設定します。

基本方針1 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交通手段を確保・維持するため、利便性と効率性の高いバス路線網に加え、各交通手段間の連携や効率的な運行形態について検討します。
- 公共交通サービスの確保に向けて、運転手の確保や、路線バスの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、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^{*7}や自動運転など新しいモビリティサービスの導入について検討します。

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、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。

^{*7} 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。

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となっています。

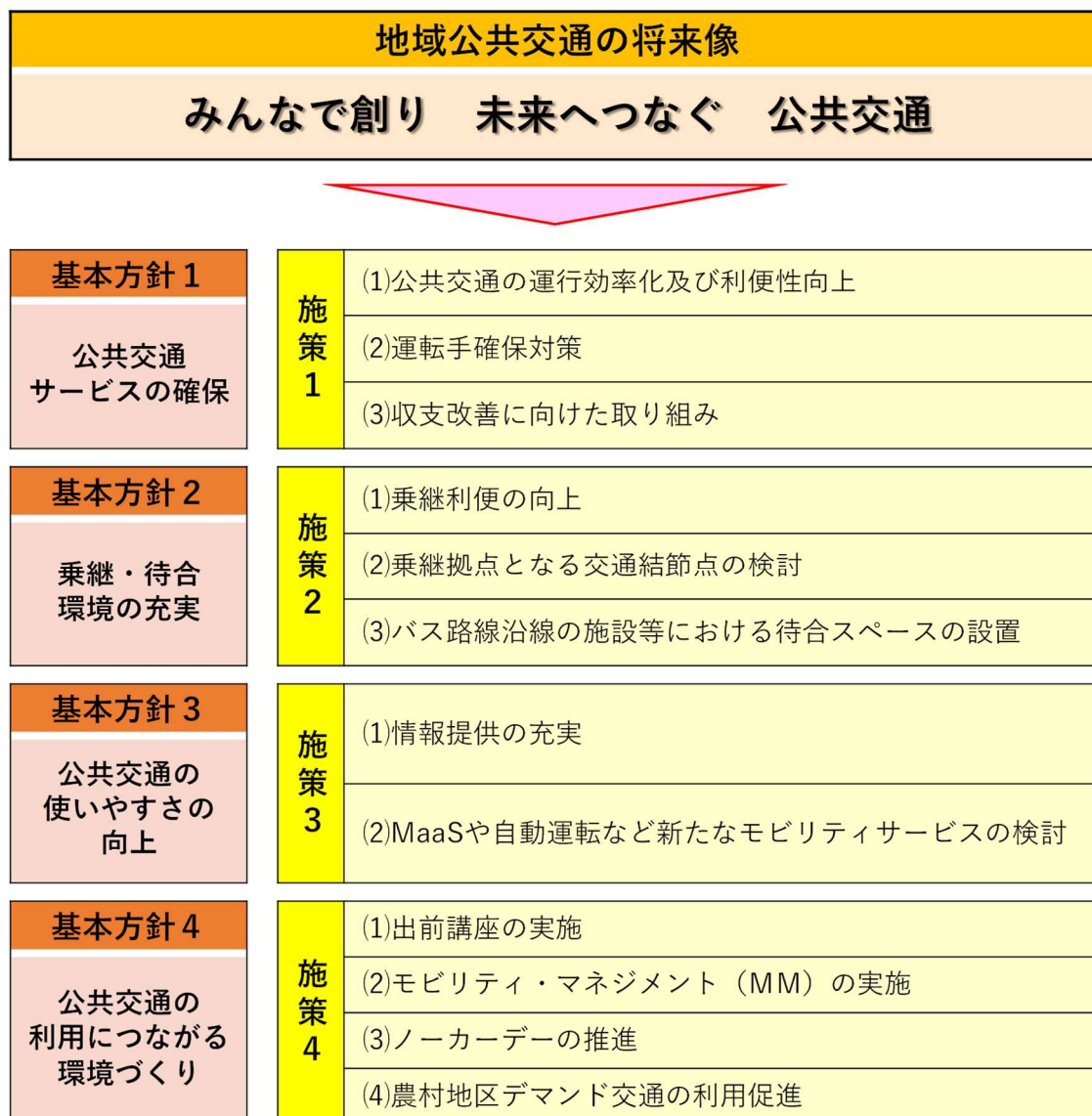


図 36 施策体系

第2節 施策内容

基本方針1 公共交通サービスの確保

施策1-(1) 公共交通の運行効率化及び利便性向上

- 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・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。
- 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。
- 市街地におけるデマンド交通などの効率的な運行形態や、路線バス、タクシー、鉄道などの異なる交通手段間の連携可能性について検討します。

【実施主体】 交通事業者、帯広市

【実施時期】 R5～：取組検討（検討状況に応じて実施）

施策1-(2) 運転手確保対策

- 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。
- 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を発信します。
- 本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、採用情報を発信します。
- 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。

【実施主体】 交通事業者、帯広市、北海道

【実施時期】 R5～：随時実施・改善検討



《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) 収支改善に向けた取り組み

- 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に向けた取り組みを進めます。

【実施主体】 交通事業者

【実施時期】 R5～：取組検討（検討状況に応じて実施）



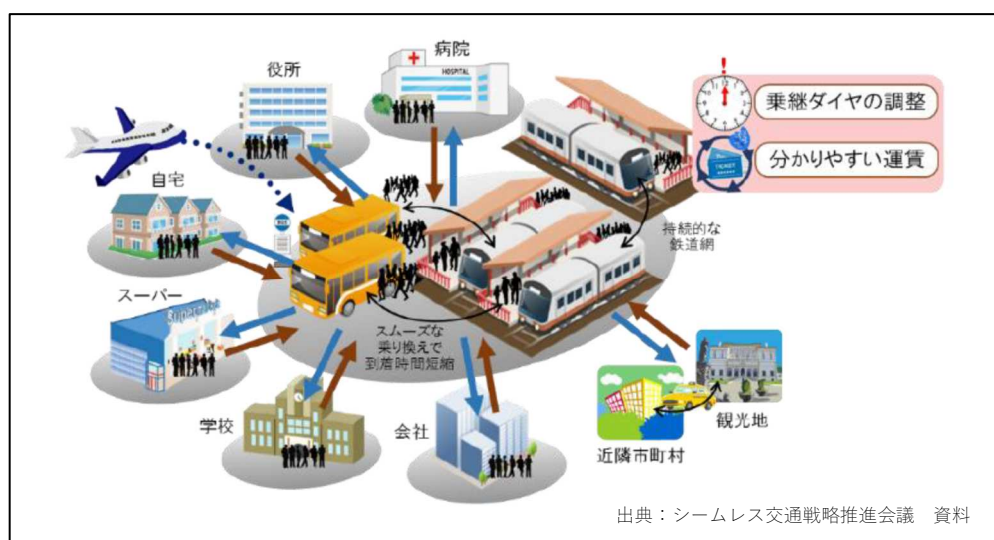
《参考》 マルシェバス（車内後部に物販スペースを設けた路線バス）

施策 2 - (1) 乗継利便の向上

- 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、ダイヤ調整や分かりやすい乗継情報の発信、乗継運賃の設定など、シームレスな乗継環境に向けた取り組みについて検討します。

【実施主体】 交通事業者

【実施時期】 R5～：取組検討（検討状況に応じて実施）



《参考》シームレスな乗継環境イメージ

施策 2 - (2) 乗継拠点となる交通結節点の検討

- 市内における複数の路線バスが運行する交通結節点の乗継拠点化について検討します。
- 施策 1-(1)における既存の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します。

【実施主体】 交通事業者、帯広市

【実施時期】 R5～：調査研究・検討

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

- バス路線の沿線にある商業施設や医療施設、公共施設等の施設内への待合スペースの設置や、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。

【実施主体】 交通事業者、帯広市

【実施時期】 R5～：設置先の検討

R6～：設置（毎年1箇所）



《参考》帯広郵便局内 バス待合スペース

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

- 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。
- 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充実を図ります。

【実施主体】 交通事業者、帯広市

【実施時期】 R5～：随時実施



出典：北海道拓殖バス(株)ホームページ

《参考》分かりやすいバス待合施設案内図イメージ

施策 3 - (2) MaaS や自動運転など新たなモビリティサービスの検討

- 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、将来的に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の導入可能性について検討します。

【実施主体】 交通事業者、北海道、帯広市

【実施時期】 R5～：実施検討（検討状況に応じて実施）



出典：シームレス交通戦略推進会議 資料

《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)

施策4-(3) ノーカーダーの推進

- 自家用車での通勤を自粛し、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、公共交通の利用を促進します。

【実施主体】 帯広市、北海道

【実施時期】 R5～：継続実施

施策4-(4) 農村地区デマンド交通の利用促進

- 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。
- 地域特性を踏まえたあいのりバス・タクシーの周知及び利用促進を図ります。
- 利用者登録や予約が必要なあいのりバス・タクシーの特性を活かし、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を通じた利用促進を図ります。

【実施主体】 帯広市、交通事業者

【実施時期】 R5～：継続実施・新規取組検討



《参考》 あいのりバス・あいのりタクシー車両
(左：あいのりバス／右：あいのりタクシー)

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、以下のとおり評価指標と数値目標を設定します。

表8 評価指標・数値目標

基本方針	評価指標	単位	現況値	目標値				
			R4	R5	R6	R7	R8	R9
1. 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	127,816	127,816以下	127,816以下	127,816以下	127,816以下	127,816以下
	(2) 市内運行路線における路線バスの収支率	%	51.5	52.5	53.5	54.5	55.5	56.5
2. 乗継・待合環境の充実	(3) バス路線沿線における新規待合施設設置箇所	箇所	-	-	1	1	1	1
3. 公共交通の使いやすさの向上	(4) 市内運行路線における路線バス年間利用者数	人	2,937,228	2,975,656	3,014,084	3,052,512	3,090,940	3,129,368
4. 公共交通の利用につながる環境づくり	(5) 出前講座実施回数	回	20	21	22	23	24	25
	(6) 高齢者おでかけサポートバス事業の年間利用者数	人	749,792	765,388	780,984	796,580	812,176	827,772
	(7) ノーカーデー年間参加者数	人	5,312	5,312以上	5,312以上	5,312以上	5,312以上	5,312以上
	(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	10,754	10,946	11,138	11,330	11,522	11,714

表9 評価指標設定の考え方及び測定方法

評価指標	設定の考え方	測定方法
(1) 帯広市バス生活路線維持費補助金額	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通サービスの確保に向けた取り組みを評価する指標として設定しています。 ●評価指標(1)は、運行効率化や利便性向上などの取り組みにより改善が図られるものと考えられますが、一方で人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響などが補助金額の増加につながる状況にあることも踏まえ、補助金額が現状を上回らないことを目標とします。 	帯広市が作成する帯広市バス生活路線維持費補助金算定資料に基づき測定
(2) 市内運行路線における路線バスの収支率	<ul style="list-style-type: none"> ●評価指標(2)は、国が示す「地域間幹線系統バスの生産性向上の取組の数値目標」である収支率1%/年改善に基づき、同様の目標値を設定します。なお、十勝地域公共交通計画においても同様の目標値を設定しています。 	十勝バス株式会社・北海道拓殖バス株式会社からの提供資料に基づき測定
(3) バス路線沿線における新規待合施設設置箇所	<ul style="list-style-type: none"> ●乗継・待合環境の充実に向けた取り組みを評価する指標として設定しています。 ●施設設置に向けた沿線施設等との協議等に要する時間を考慮し、令和6年度から1箇所/年の設置を目標とします。 	(新規に設置した待合施設数を集計)
(4) 市内運行路線における路線バス年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の使いやすさの向上に向けた取り組みを評価する指標として設定しています。 ●人口減少や新型コロナウイルス感染症によるライフスタイルの変化などを勘案し、計画最終年度(R9)にコロナ直前のR1年度実績値(3,911,709人)の概ね80%までの利用回復を目指し、現況値×1.31%(=38,428人)/年増加を目標とします。 	十勝バス株式会社・北海道拓殖バス株式会社からの提供資料に基づき測定
(5) 出前講座実施回数	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の利用につながる環境づくりに向けた取り組みを評価するための指標として設定しています。 	(出前講座実施回数を集計)
(6) 高齢者おでかけサポートバス事業の年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ●評価指標(5)は、過去最高の実施回数であるR4(現況値)から、毎年度1回の増加を目標値として設定しています。 ●評価指標(6)は、計画期間中も老年人口の増加が想定されることから、評価指標(4)の目標値(現況値×1.31%/年の増)に、R2からR7の老年人口の増加率から算出した年間増加率(R2×0.77%/年の増)を加算した数値を参考として、現況値×2.08%(=15,596人)/年増加を目標とします。 	帯広市介護高齢福祉課からの提供資料に基づき測定
(7) ノーカーデー年間参加者数	<ul style="list-style-type: none"> ●評価指標(7)は、ノーカーデーへの積極的な参加を目指す観点から、R5からR9の毎年度、R4(現況値)以上とすることを目標とします。 	帯広市環境課からの提供資料に基づき測定
(8) あいのりタクシー・あいのりバスの年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ●評価指標(8)は、人口減少や新型コロナウイルス感染症によるライフスタイルの変化などを勘案し、計画最終年度(R9)にコロナ直前のR1年度実績値(14,639人)の概ね80%までの利用回復を目指し、現況値×1.78%(=192人)/年増加を目標とします。 	大正交通有限会社・毎日交通株式会社からの資料提供に基づき測定

第2節 計画の推進及び評価

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」において推進します。

計画の推進にあたっては、計画策定(Plan)、施策の実施(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、年度ごとに施策の評価・見直しを行います。

なお、大きな制度改正や、市内の公共交通ネットワークに大きな影響を与える変化などが発生した場合、必要に応じて計画の見直しを行います。

参考資料

第七期帯広市総合計画

計画期間	令和2（2020）年度～令和11（2029）年度
目指す都市像	あおおお ひろびろ いきいき 未来を信じる 帯広
基本目標	(1) ともに支え合い、子供も大人も健やかに暮らせるまち (2) 活力とにぎわいと挑戦があるまち (3) ともに学び、輝く人を育むまち (4) 安全・安心で快適に暮らせるまち
公共交通に関する取り組み	施策21 未来につなぐ、住みよいまち -都市基盤の整備と住環境の充実- (6) 交通事業者等と連携しながら、利用ニーズを踏まえた路線等の見直しや新たなサービスの導入などを推進し、持続可能で利便性の高い地域公共交通の確保を図ります。

第2次帯広市都市計画マスタープラン

計画期間	令和2（2020）年度～令和21（2039）年度
基本理念	みんなで創り 未来へつなぐ みどり豊かな帯広の 心地よい暮らし ・帯広の森に象徴されるみどり豊かで住み心地のよい都市空間を、後世に継承します。 ・一人ひとりが誇りと愛着を持てる豊かな地域社会の実現に向け、市民との協働により取り組みを進めます。 ・まちの活力を効果的に高める場所（まちの“ツボ”）を探り、様々な主体による創意工夫により、個性ある都市空間を形成します。 ・蓄積された都市基盤を有効に活用するため、施設等の長寿命化や効果的な維持・管理、更新を進めます。 ・効率的で環境への負荷を抑えた都市構造の形成を図り、公共交通や自転車、自家用車などのバランスの取れた利用を促進します。 ・災害時の交通確保や火災の拡大を阻止するための措置を講ずるなど、自然災害のリスクに対応した都市を形成します。
公共交通に関する取り組み	2 都市施設等の方針 ② 公共交通機能の形成方針 A 持続可能なバスネットワークの形成 ・事業者と行政が連携しながら、市民の利用実態やニーズを捉え、利便性や効率性、収益性を十分考慮した路線やダイヤの見直しのほか、路線バスと他の交通手段との接続性の向上などに取り組みます。 ・事業者等と協議しながら、インバウンド観光などに対応した案内等の多言語化や、ウェブサイトなどによる路線や運行情報の充実などに取り組みます。 B バス、鉄道、空港、港湾との連携 ・広域的な産業経済活動や文化・交流活動などを活性化するため、バス・鉄道・空港・港湾を結ぶ広域交通ネットワークの整備を促進します。

帯広市中心市街地活性化基本計画

計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度
目指す 中心市街地の姿	十勝圏の中核都市にふさわしい、魅力とにぎわいにあふれるまち
基本方針	基本的な方針1 魅力にあふれ訪れたいくなるまちなかの形成 基本的な方針2 快適で住みたいくなるまちなかの形成
基本目標	目標1 平日昼間を中心とした来街者を増やす 目標2 まちなか居住者を増やす
公共交通に 関する取り組み	8. 4から7までに掲げる事業及び措置と一体的に推進する事業に関する事項 [1] 公共交通機関の利便性の増進及び特定事業の推進の必要性 ①あいのりバス・タクシー事業 ②買物共通バス券事業 ③高齢者おでかけサポートバス事業 ④公共交通・観光活性化拠点施設運営事業 ⑤元気おびひろ！まちなか食遊バスパック事業

第八期帯広市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

計画期間	令和3（2021）年度～令和5（2023）年度
基本理念	高齢者一人ひとりが住み慣れた地域で健康でいきいきと充実した生活を営むことができる社会
施策の 推進方向	第1節 介護予防・健康づくりと社会参加の推進 第2節 地域の支え合いの推進 第3節 在宅・施設サービスの充実 第4節 認知症施策の推進
公共交通に 関する取り組み	第1節 介護予防・健康づくりと社会参加の推進 3 社会参加の促進 （1）高齢者の外出支援 積極的な社会参加を促すため、公共交通機関等を活用した外出支援を行うとともに、市民ニーズの把握を行います。 第2節 地域の支え合いの推進 7 安心できるくらしの整備 （3）住環境の整備 公共建築物をはじめ、道路、公園、公共交通機関等について、市民や関係機関の協力を得ながら、誰もが安心して利用できる環境整備に取り組みます。

第 11 次帯広市交通安全計画

計画期間	令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度
計画目的	交通安全対策基本法に基づき、人命尊重の理念のもとに交通事故のない社会を目指して、総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全の確保を図ることを目的とします。
基本目標	（1）交通事故死者数は、ゼロとする。 （2）交通事故年間平均発生件数及び負傷者数を減少させる。 （3）交通事故年間平均重傷者数を減少させる。
公共交通に関する取り組み	2 交通環境の整備 （5）高齢者等の移手段の確保 高齢者による交通事故リスクを軽減するため、関係機関等と連携しながら先端技術を搭載した自動車の普及啓発を行います。また、運転免許を返納した高齢者等の移動を支援するため、関係機関と連携し、路線バスをはじめとする公共交通機関等の交通手段の確保を図ります。

第三期帯広市環境基本計画

計画期間	令和 2（2020）年度～令和 11（2029）年度
基本理念	1 環境の保全及び創造は、市民が健康で文化的な生活を営む上で必要とする健全で恵み豊かな環境を確保し、将来の世代へ継承していくことを目的として行われなければならない。 2 環境の保全及び創造は、人と自然が共生し、環境への負荷の少ない循環型・環境保全型社会を構築することを目的とし、すべての者の自主的かつ積極的な取組によって行われなければならない。 3 地球環境保全は、人類共通の課題であるとともに、市民の健康で文化的な生活を将来にわたって確保する上で重要であることから、すべての者が自らの問題としてとらえ、それぞれの事業活動及び日常生活において積極的に推進されなければならない。
基本目標	基本目標 1 地域環境の保全【地球環境にやさしいまち】 基本目標 2 自然共生社会の形成【自然とともに生きるまち】 基本目標 3 生活環境の保全【健康でうらおいと安らぎを感じるまち】 基本目標 4 循環型社会の形成【ごみを減らすまち】 基本目標 5 市民参加と広域連携【環境にやさしい行動を実践するまち】
公共交通に関する取り組み	基本目標 1 地域環境の保全【地球環境にやさしいまち】に向けて ○市民・事業者の環境配慮行動 ●基本施策【1-1】地球温暖化の防止と適応 ・可能な範囲で自家用車（又は自動車）の利用を自粛し、徒歩や自転車、公共交通機関などを利用する。

帯広市環境モデル都市行動計画

<p>計画期間</p>	<p>令和元（2019）年度～令和5（2023）年度</p>
<p>基本構想 将来像</p>	<p>①住・緑・まちづくり ○快適な都市環境が形成された社会 ～森・水・住環境～</p> <p>②おびひろ発 農・食 ○農地の経済的、環境的価値が進展した社会 ～食料供給・CO₂土壌固定～</p> <p>③創資源・創エネ ○化石燃料に頼らないエネルギー自給社会 ○地域資源の有効活用により産業が発展した社会 ～バイオマス・太陽光～</p> <p>④快適・賑わうまち ○コンパクトなまちづくりや環境負荷の少ない交通体系が進展した社会 ～まちなかの賑わい再生～</p> <p>⑤エコなくらし ○環境に配慮した生活実践が進展した社会 ～「COOL CHOICE」運動～</p>
<p>公共交通に 関する取り組み</p>	<p>3-4-① 取り組み方針 (2) 環境にやさしい公共交通の利用促進 十勝・帯広は、全国でも有数の自家用車保有率が高い地域である。 自家用車使用に比べ、一人当たりの二酸化炭素の排出量が少ない公共交通機関の利用を促進するため、引き続き70歳以上の高齢者を対象としたバス無料乗車証の交付、デマンド（事前予約）式による乗合タクシー（あいのりタクシー）及びバス（あいのりバス）の運行などに取り組む。</p> <p>3-5-① 取り組み方針 (1) COOL CHOICE の推進 d) 脱マイカーの推進やエコドライブの促進 マイカーの使用を自粛し、自転車や徒歩、公共交通を利用する「ノーカーデー」について、市職員が率先して参加するとともに、クールビズ期間（6～9月）に、十勝管内19市町村の自治体職員が一斉にマイカー通勤の自粛に努める「とちかち市町村一斉ノーカーデー」を実施するほか、地元バス会社やその他民間企業と連携しながら普及啓発を図る。 また、市職員が日頃からマイカー通勤を率先して自粛することで、市民のマイカー利用の自粛を促進するとともに、エコドライブについても関係機関と協力し、啓発していく。</p>

帯広市強靱化計画

計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
計画目標	<p>（1）大規模自然災害から市民の生命・財産と帯広市の社会経済機能を守る</p> <p>（2）災害に強い地域社会・地域経済の実現と迅速な復旧・復興体制の確立を図る</p> <p>（3）帯広市の地域特性を活かし、国・北海道全体の強靱化につなげる</p>
公共交通に関する取り組み	<p>4 ライフラインの確保</p> <p>4-4 市外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止</p> <p>4-4-4 災害時における市民等の移動手段の確保</p> <p>【脆弱性評価】</p> <p>●公共交通事業者の収支悪化や運転手不足等、公共交通を取り巻く環境の厳しさが増す中、災害時の市民等の移動手段として公共交通が持つ輸送力を活用するため、平時から公共交通を維持確保することはもとより、公共交通事業者との連携体制を強化する必要があります。</p> <p>【施策プログラム】</p> <p>○災害時に公共交通としての機能を確保するため、公共交通事業者と連携しながら、平時からの輸送力確保、公共交通サービスの向上や利用促進施策の推進、不採算バス路線への補助などによる、地域公共交通の維持確保を図るほか、公共交通事業者との各種協定の締結や訓練等の実施により、災害時における市民の移動手段の確保を図ります。</p>

第2期帯広市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度
基本理念	人材の交流地点・挑戦の興隆拠点 ～フードバレーとかち～
基本目標	<p>（1）新たな「しごと」を創り出す</p> <p>（2）十勝・帯広への「ひと」の流れをつくる</p> <p>（3）結婚・出産・子育ての希望をかなえる</p> <p>（4）安全安心でいきいきと暮らせるまちをつくる</p>
公共交通に関する取り組み	<p>（4）安全安心でいきいきと暮らせるまちをつくる</p> <p>② 快適な都市環境の確保</p> <p>イ) 地域公共の確保</p> <p>高齢化の進展に対応し、住民生活に必要な移動手段を確保するため、関係機関と連携し、バス利用の促進や利用環境の向上、新たな技術の導入検討などに取り組めます。</p> <p>【取り組み内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者おでかけサポートバス事業の推進 ○モビリティ・マネジメント施策の推進 ○定時性の確保や待合環境の改善に向けた検討 ○MaaSの導入に向けた検討への支援

帯広市地域公共交通計画（案） 概要版

第1章 はじめに

計画策定の背景と目的

- 帯広市では、平成29年に「帯広市地域公共交通網形成計画」を策定し、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。
- 人口減少や少子高齢化の進展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う公共交通利用者の大幅な減少や、運転手不足によるサービス低下や原油価格高騰など、公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にある。
- 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の取り組みを推進している。
- 北海道は、市町村を越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、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」を令和5年6月に策定。
- 本計画は、公共交通を取り巻く環境のほか、国の動向や北海道の計画等を踏まえ、持続可能な公共交通の確保を目的に、帯広市地域公共交通網形成計画の後継の計画として策定するもの。

計画の位置付け

- 「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
- 第七期帯広市総合計画の分野計画

計画期間

令和5年度から令和9年度まで

第2章 現状と課題

現 状

- 都市構造・施設が変化中、帯広駅バスターミナルを中心とするバス路線網には大きな変化がない
- 通勤・通学や観光などで市内を移動する来街者も多い
- 新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通利用者が大幅に減少
- 運送収入の減少や燃料費等の増加などにより、交通事業者の運行収支が悪化
- 運転手不足により公共交通サービスレベルが低下
- 自家用車への依存度が高い

課 題

- 都市構造・施設の変化に対応した公共交通網の形成
- 交通結節点の利便性向上
- 公共交通サービスの利便性、効率性の向上
- 路線バスの収支改善
- 運転手の確保
- 公共交通への理解促進

第3章 基本的な考え方／第4章 基本方針に基づく施策

目指す将来像

みんなで創り 未来へつなぐ 公共交通

基本方針1 公共交通サービスの確保

- 施策1-(1) 公共交通の運行効率化及び利便性向上
- 施策1-(2) 運転手確保対策
- 施策1-(3) 収支改善に向けた取り組み

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2-(2) 乗継拠点となる交通結節点の検討
- 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

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3-(2) MaaSや自動運転など新たなモビリティサービスの検討

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4-(2) モビリティ・マネジメントの実施
- 施策4-(3) ノーカーデーの推進
- 施策4-(4) 農村地区デマンド交通の利用促進

第5章 計画の推進に向けて

評価指標・数値目標

基本方針	評価指標・数値目標	設定の考え方
1. 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 現況(R4)：127,816千円 ⇒ 目標(R9)：127,816千円以下	毎年度現況値を上回らない
	(2)市内運行路線における路線バスの収支率 現況(R4)：51.5% ⇒ 目標(R9)：56.5%	年1%改善
2. 乗継・待合環境の充実	(3)バス路線沿線における新規待合施設設置箇所 目標(R9)：計画期間中4箇所	R6～毎年度1箇所
3. 公共交通の使いやすさ向上	(4)市内運行路線における路線バス年間利用者数 現況(R4)：2,937,228人 ⇒ 目標(R9)：3,129,368人	10ヶ年前(R1)の約80%まで利用回復
	(5)出前講座実施回数 現況(R4)：20回 ⇒ 目標(R9)：25回	毎年度1回増加
4. 公共交通の利用につながる環境づくり	(6)高齢者おでかけサポートバス事業の年間利用者数 現況(R4)：749,792人 ⇒ 目標(R9)：827,772人	指標(4)増加率+老年人口増加率
	(7)ノーカーデー年間参加者数 現況(R4)：5,312人 ⇒ 目標(R9)：5,312人以上	毎年度現況値を上回る
	(8)あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数 現況(R4)：10,754人 ⇒ 目標(R9)：11,714人	10ヶ年前(R1)の約80%まで利用回復

計画の推進及び評価

- 市民、交通事業者、行政等で構成する「帯広市地域公共交通活性化協議会」において計画を推進
- PDCAサイクルにより、年度ごとに施策の評価と見直しを行う

帯広市地域公共交通計画 原案(修正版)からの主な修正内容について

No.	ページ	修正内容	修正理由
1	(全体)	フォントや図表のレイアウト・配色など、全体的に見やすさを改善するための調整をしました。	-
2	(全体)	説明が不足している箇所への追記など、全体的に文言調整を行いました。	-
3	4	表1「計画の対象」の分類について、十勝地域公共交通計画と同様「北海道交通政策総合指針」における交通ネットワークの分類に修正したほか、本文に分類や計画の対象とする考え方を明記しました。	十勝地域公共交通計画との整合を図ったものです。
4	13	市内路線バス運行路線について、4ページ表1の分類に合わせて分類なおしました。	4ページ表1の修正に伴うものです。
5	16	図19「国・北海道・帯広市補助金額の推移」を追加しました。	路線バス事業に対する補助金全体の状況について示すため、追加で国・北海道を含めた路線バスの確保・維持にかかる補助金額を示したものです。
6	21,22	あいのりバス・タクシーの利用目的を示す図を削除しました。	あいのり利用目的から課題・方針・施策につながる内容が無かったことから、記載を割愛したものです。
7	25	課題3のタイトルを「移動の利便性、効率性及び持続可能性の向上」から「公共交通サービスの利便性、効率性の向上」に修正しました。	「課題」ではなく「基本方針」であるような表現のため、記載ぶりを改めたものです。
8	26	課題6のタイトルを「利用しやすい公共交通サービスの提供」から「公共交通への理解促進」に修正しました。	「課題」ではなく「施策」であるような表現のため、記載ぶりを改めたものです。
9	28・29	第2節と第3節を入れ替え、第2節(旧第3節)のタイトルを「地域公共交通の位置づけ及び役割」から「地域公共交通の確保・維持の考え方」に修正しました。また、併せて表7について、4ページ表1の分類修正に合わせる形で分類を修正し、「確保・維持の必要性」から「確保・維持の考え方」に表現を修正しました。	第3章「基本的な考え方」の【基本方針】と【地域公共交通の位置づけ・役割】の順序を入れ替え、表1修正に伴う分類修正と文言調整を加えたものです。
10	31～37	各施策(施策1-(1)～4-(4))に、【実施主体】及び【実施時期】を追記しました。	北海道運輸局より実施主体及び実施時期の記載についてご意見をいただいたことから、追記したものです。
11	38	評価指標(3)「バス停留所沿線における新規待合施設設置箇所」のR7以降の数値を修正しました。	指標設定の考え方は「R6以降毎年度1か所の設置」であり、目標値(当該年度に新規に設置する施設数)としてはR6以降各年度「1」とするのが正しい表現であるため、修正したものです。(修正前は計画期間中における累計設置箇所数(R6:1、R7:2、R8:3、R9:4)となっていました。)
12	38	評価指標(4)「市内運行路線における路線バス年間利用者数」、(6)「高齢者おでかけサポートバス年間利用者数」の数値を修正しました。	市内運行路線における令和4年度路線バス年間利用者数の集計に誤りがあったことから訂正したものです。また、この訂正に伴い、指標設定の考え方である「現況値(R4利用者数)からR1利用者数の80%までの利用者増」に必要となる年間利用者増加率が【現況値×0.75%/年】から【現況値×1.31%/年】に修正となるため、指標設定の考え方にこの増加率を使用している評価指標(6)も併せて修正したものです。
13	38	評価指標(7)「ノーカーデー年間参加人数」の目標値について、【毎年度現況値×1.5%の増】から【毎年度現況値以上】に修正しました。	委員より、「現在策定を進めている環境に関する計画(地方公共団体実行計画(区域施策編))におけるノーカーデーに関する記載内容が定まっておらず、先に交通計画において具体的な数値を記載した場合、環境に関する計画との不整合が生じる懸念がある」とのご意見をいただいたことから、具体的な数値の記載を差し控えたものです。
14	38	評価指標(8)「あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数」の数値を修正しました。	指標設定の考え方である「現況値×1.77%」の割合計算の端数処理に誤りがあったことから訂正したものです。(1.77%→1.78%)

パブリックコメントでの市民意見について

帯広市地域公共交通計画(原案)に対して、市民から寄せられたご意見は以下のとおりです。
ご意見について検討した結果、計画の推進にあたっての参考とさせていただき、ご意見を踏まえた計画案の修正は行わないことといたします。

No.	市民の意見の概要	意見に対する考え方
1	<p>高齢化が進む社会において、自家用車に頼らず行きたいところに行けるような公共交通を確保することが大切と考える。</p> <p>特にバス路線網、交通モードの連携、交通結節点の充実、わかりやすい情報発信が重要で、利便性が高くなれば利用者も増えてくると思う。</p> <p>そのためには、行政がバス・タクシー会社との調整機能を担いながら、バス事業者の相互乗り入れや共同運行、タクシーとの乗り継ぎなどきめ細やかな交通網の検討を進めてもらいたい。</p>	<p>高齢者をはじめとする市民や来街者など、誰もが利用しやすい公共交通サービスを確保することは、安全・安心で快適に暮らし続けることのできるまちづくりの観点からも重要であると認識しています。</p> <p>計画の施策に掲げる取り組みを進めるにあたっては、交通事業者をはじめとする関係機関の相互協調・連携が重要であり、そのためには行政が関係者間の調整をしながら取り組みを進めていく必要があると考えています。</p> <p>ご意見の趣旨は、計画を進める上での参考とします。</p>