

令和5年度（2023年度）

帯広圏総合都市交通体系調査

第2回 協議会

帯広圏における計画課題について

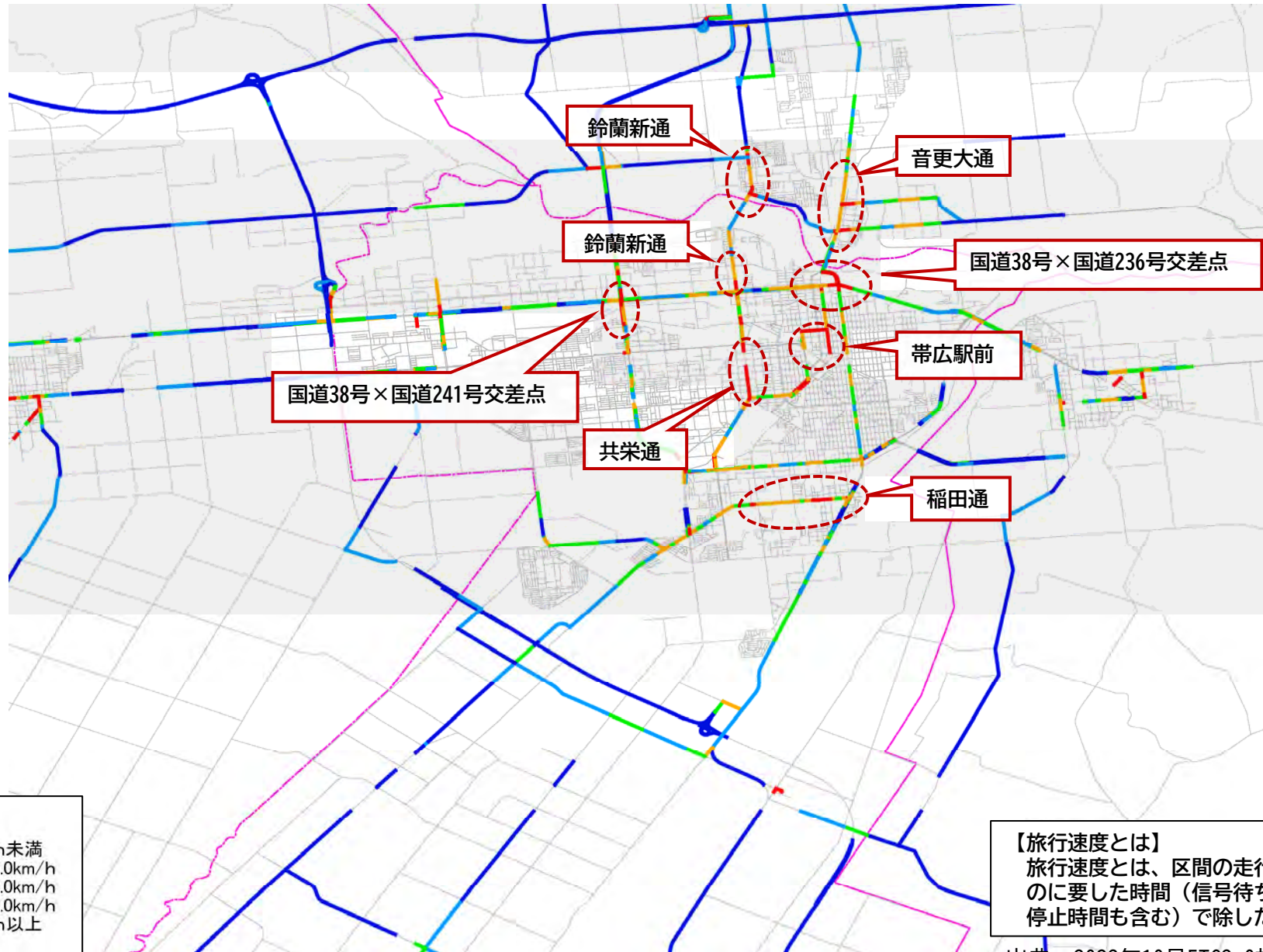
令和6年3月19日（火曜日） 14:00～

1. 道路交通

(2) 渋滞：旅行速度

=秋季 平日 朝ピーク=

- 秋期平日朝ピーク時（7時台～9時台）における旅行速度を見ると、国道38号×国道241号交差点部、鈴蘭新通、稲田通、国道38号×国道236号交差点部、帯広駅前で速度低下が発生しています。
- また、音更大通では旅行速度20～30km/h、共栄通では一部区間20km/h以下など、速度低下が生じています。



凡例

Red line	20.0km/h未満
Orange line	20.0～30.0km/h
Green line	30.0～40.0km/h
Light blue line	40.0～50.0km/h
Dark blue line	50.0km/h以上

【旅行速度とは】
旅行速度とは、区間の走行距離を、走行するのに要した時間（信号待ちや交通渋滞による停止時間も含む）で除した値。

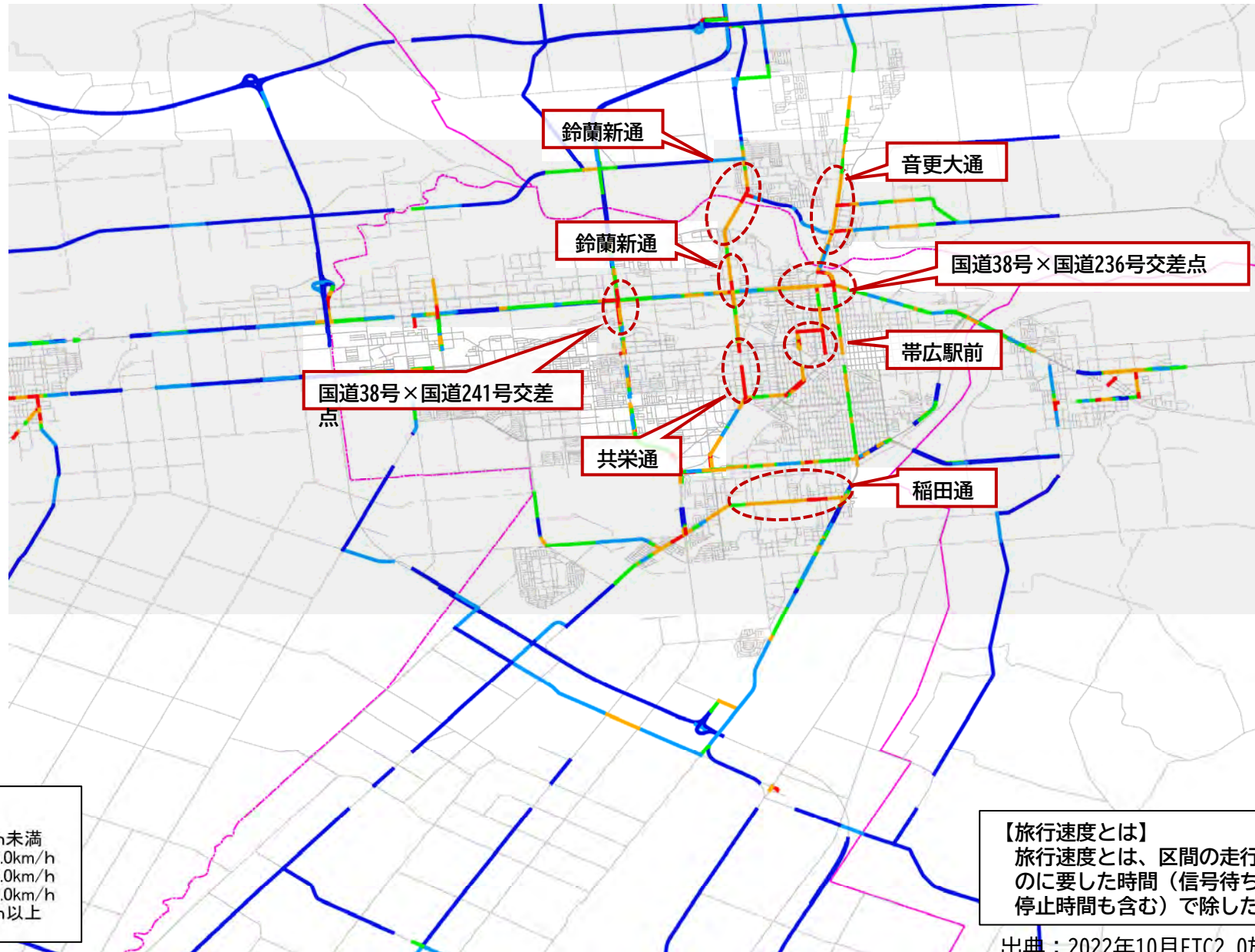
出典：2022年10月ETC2.0旅行速度集計データ

1. 道路交通

(2) 渋滞：旅行速度

=秋季 平日 夕方ピーク=

- 秋期平日夕方ピーク時（17時台～19時台）における旅行速度を見ると、国道38号×国道241号交差点部、鈴蘭新通、稲田通、国道38号×国道236号交差点部で速度低下が発生しています。
- また、音更大通では旅行速度20～30km/h、共栄通では一部区間20km/h以下など、速度低下が生じています。



凡例

Red line	20.0km/h未満
Orange line	20.0～30.0km/h
Green line	30.0～40.0km/h
Cyan line	40.0～50.0km/h
Blue line	50.0km/h以上

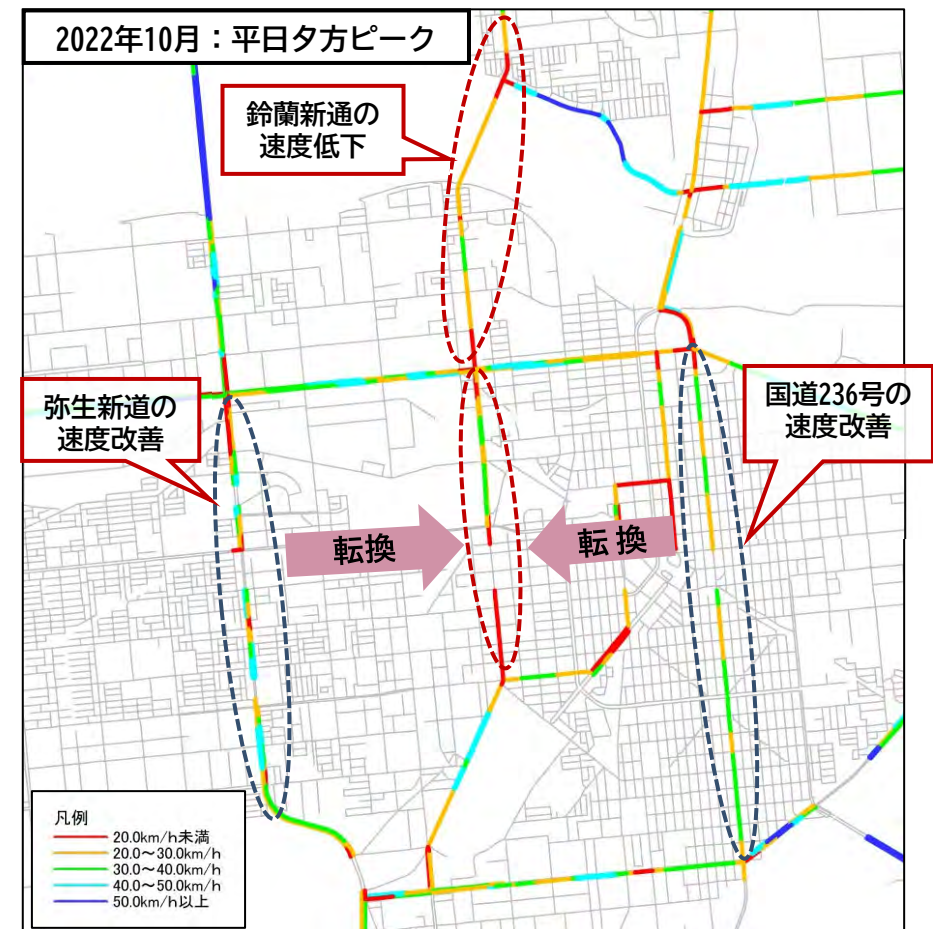
【旅行速度とは】
旅行速度とは、区間の走行距離を、走行するのに要した時間（信号待ちや交通渋滞による停止時間も含む）で除した値。

出典：2022年10月ETC2.0旅行速度集計データ

1. 道路交通

(2) 渋滞：旅行速度
= 道路整備による変化 =

- 令和2年3月の共栄通の整備の影響を確認するため、2019年から2022年10月夕方ピークの旅行速度を見ると、並行路線である弥生新道や国道236号の旅行速度上昇効果が確認できます。
- 反面、鈴蘭新通に自動車が集積し、旅行速度低下を招いている状況がみられます。

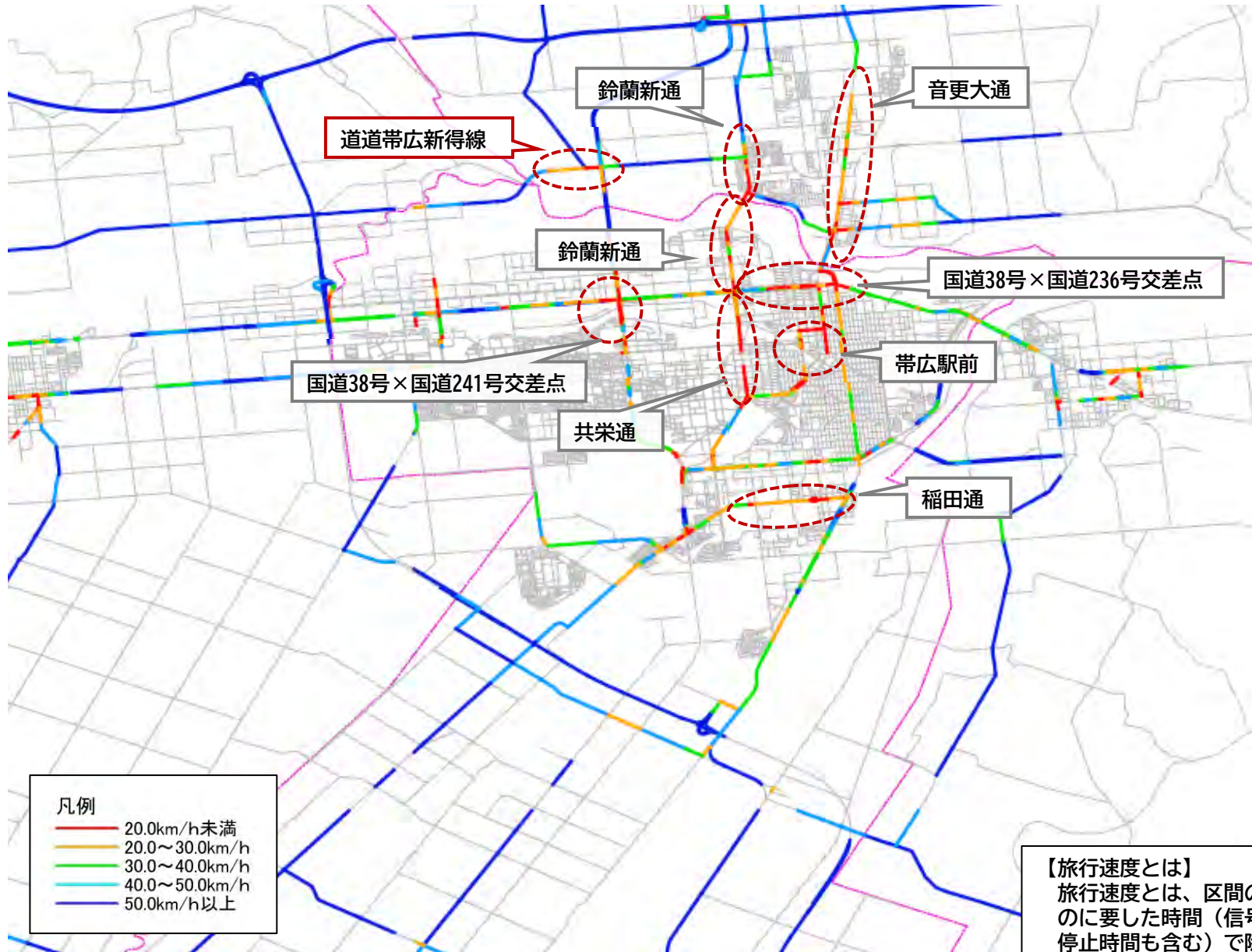


1. 道路交通

(2) 渋滞：旅行速度

=秋季 平日 17時台=

- 時間帯別に旅行速度の低下がみられる道路を確認するため各時間帯毎に旅行速度を見ると、平日17時台において、国道241号×道道帯広新得線交差点部、道道帯広新得線側で旅行速度20km/h未満、20～30km/hの速度低下が確認できます。

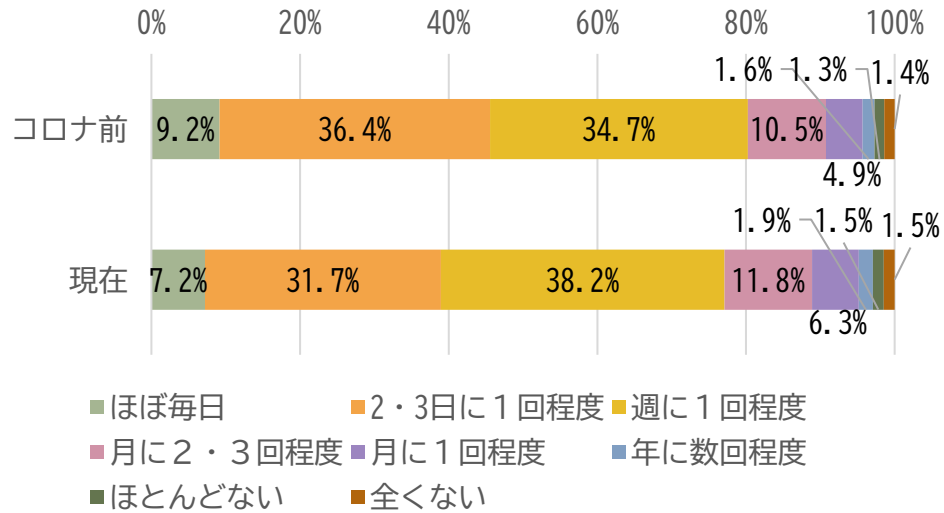


1. 道路交通

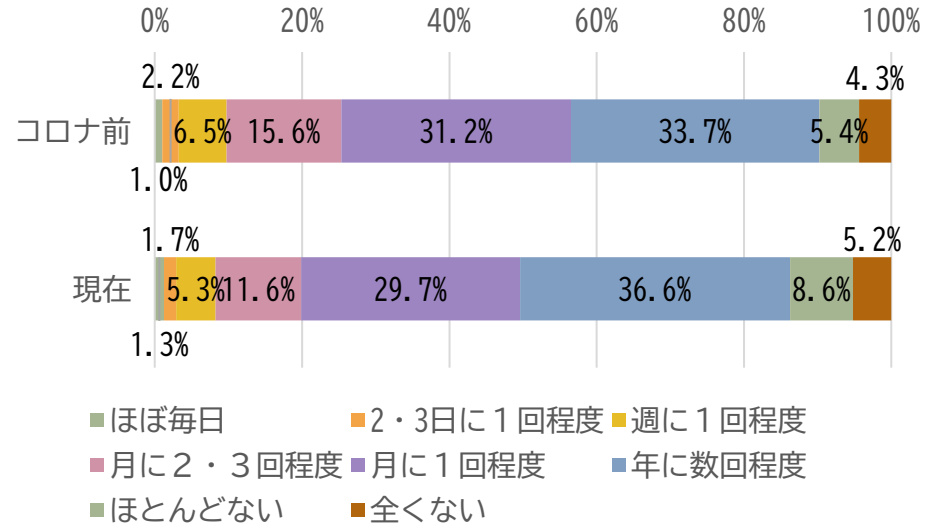
(3) コロナによる変化

- 買い物頻度はいずれの品目もコロナ前よりも若干頻度が低下している状況です。
- 一方で通院の頻度に変化はありません。

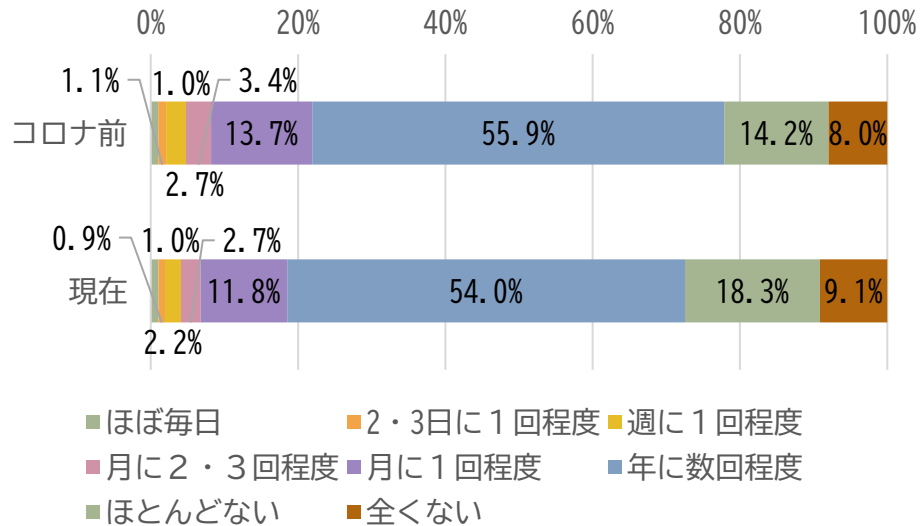
買い物（食料品・日用雑貨）頻度の変化



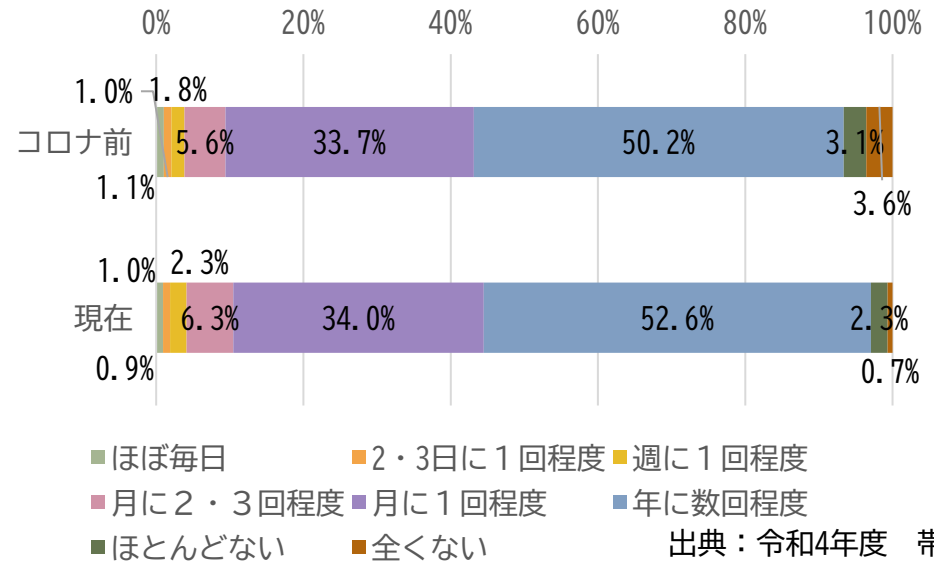
買い物（服飾品）頻度の変化



買い物（家電製品）頻度の変化



通院の頻度の変化

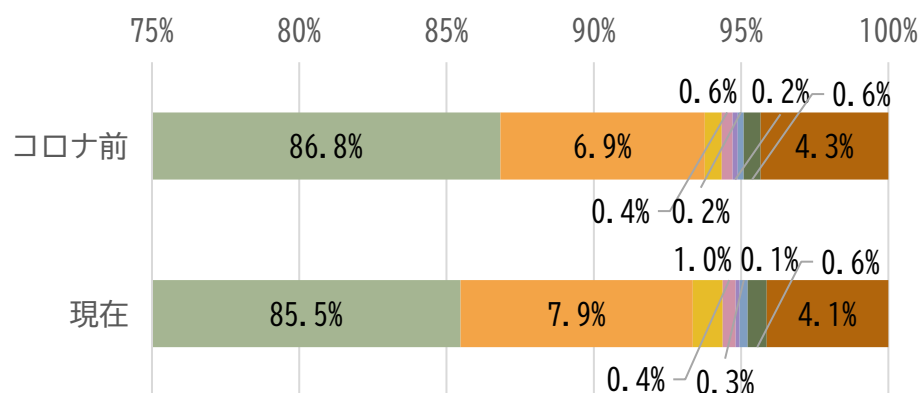


1. 道路交通

(3) コロナによる変化

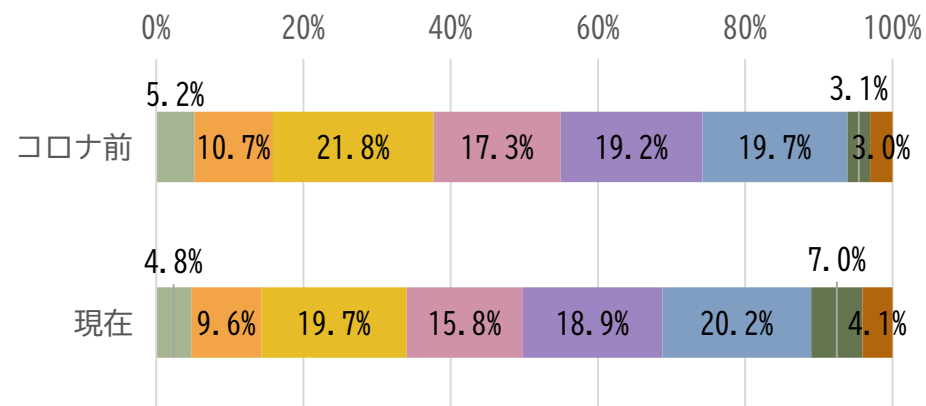
- 通勤・通学ではほぼ毎日の割合がコロナ前と比較して若干低下している状況ですが大きな変化はありません。
- 私用の移動もコロナ前後で若干の変化は見受けられますが、大きな変動はありません。

通勤・通学頻度の変化



■ ほぼ毎日 ■ 2・3日に1回程度 ■ 週に1回程度
■ 月に2・3回程度 ■ 月に1回程度 ■ 年に数回程度
■ ほとんどない ■ 全くない

私用頻度の変化



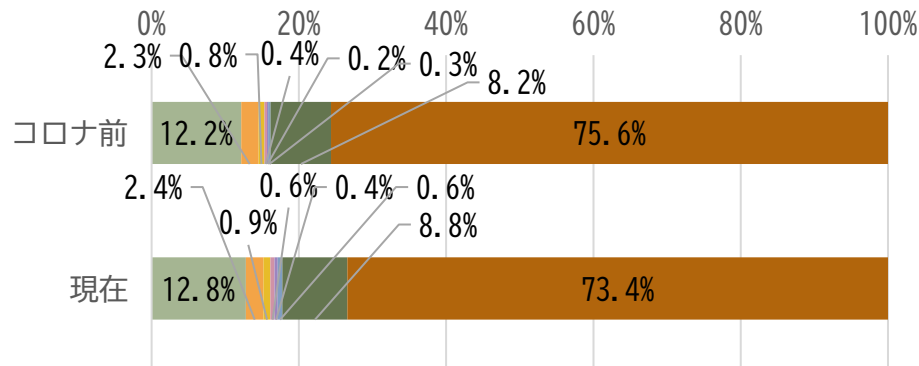
■ ほぼ毎日 ■ 2・3日に1回程度 ■ 週に1回程度
■ 月に2・3回程度 ■ 月に1回程度 ■ 年に数回程度
■ ほとんどない ■ 全くない

1. 道路交通

(3) コロナによる変化

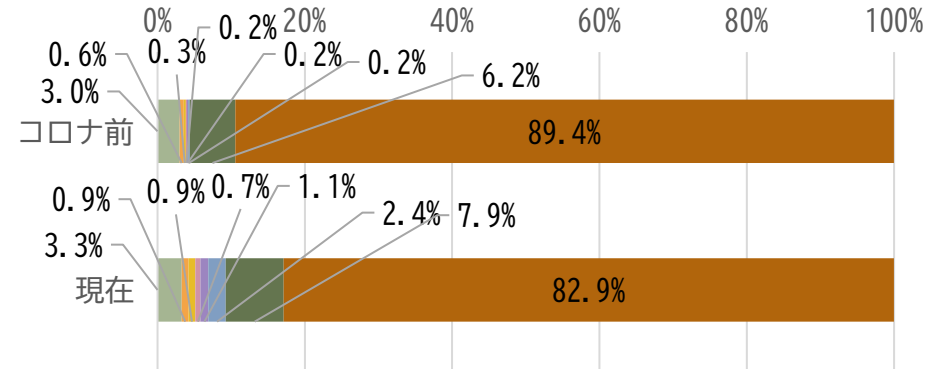
- 勤務状況について、時差出勤は変化が無い一方で、在宅勤務やオンライン会議は現状の方が頻度の増加がみられ、特にオンライン会議では「全くない」の割合が約16ポイント減少しています。
- 出張についても、現在の方が頻度の低下が見受けられます。

時差出勤の変化



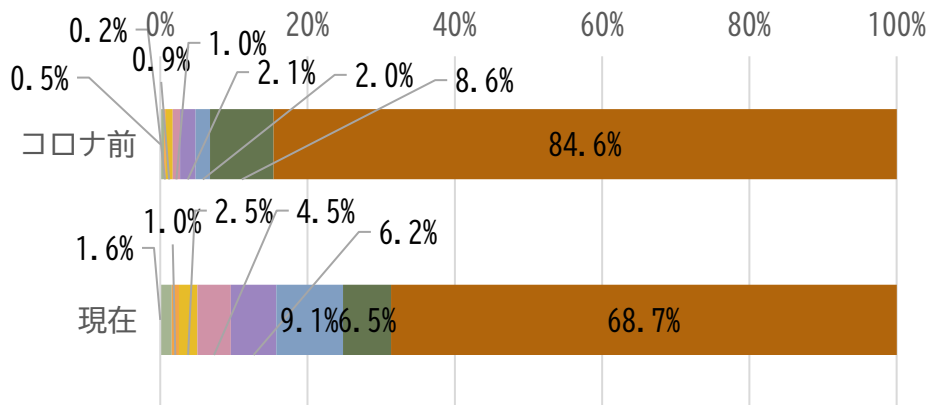
■ ほぼ毎日 ■ 2・3日に1回程度 ■ 週に1回程度
■ 月に2・3回程度 ■ 月に1回程度 ■ 年に数回程度
■ ほとんどない ■ 全くない

在宅勤務の変化



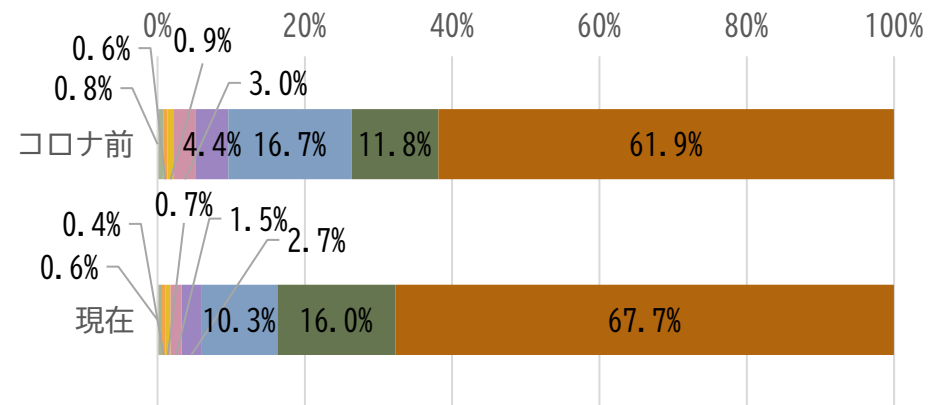
■ ほぼ毎日 ■ 2・3日に1回程度 ■ 週に1回程度
■ 月に2・3回程度 ■ 月に1回程度 ■ 年に数回程度
■ ほとんどない ■ 全くない

オンライン会議の変化



■ ほぼ毎日 ■ 2・3日に1回程度 ■ 週に1回程度
■ 月に2・3回程度 ■ 月に1回程度 ■ 年に数回程度
■ ほとんどない ■ 全くない

出張の変化



■ ほぼ毎日 ■ 2・3日に1回程度 ■ 週に1回程度
■ 月に2・3回程度 ■ 月に1回程度 ■ 年に数回程度
■ ほとんどない ■ 全くない

1. 道路交通

(4) 物流対策

- 2024年問題を契機とした労働時間規制によって、通勤・通学時間帯への物流業務関連交通の流入、及び交通混雑などが引き起こされる可能性が懸念される状況です。
- 賃金や労働時間から担い手の確保が難しい状況となっており、物流業務の維持が課題となります。

2024年問題とは … 2024年4月1日以降、**自動車運転業務（トラック運転手、バス・タクシー運転手等）**の時間外労働の上限規制が設けられることによって生じる問題の総称

(上限規制) 労働時間が規制される + (自動車運輸事業) 慢性的な長時間労働、人手不足

物流課題

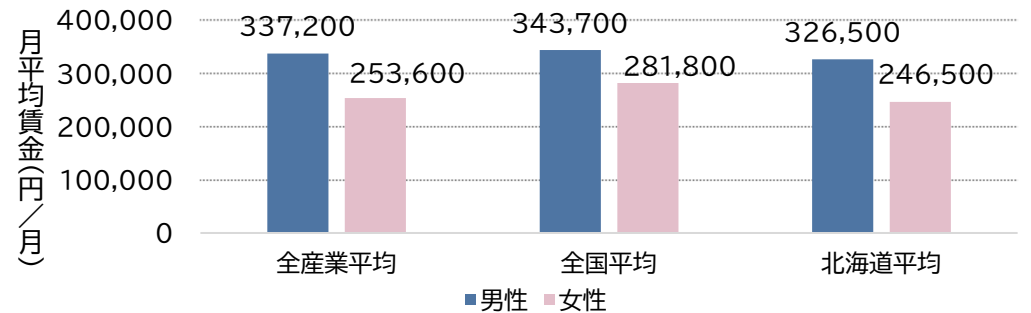
- **トラック運送事業者**
 - ✓ これまでの物流を維持するためには、ドライバーの増員が必要だが、なり手が不足している
 - ✓ 少子化によるドライバー確保が困難
 - ✓ ドライバーの収入減少
 - ✓ 長距離輸送が難しい
 - ✓ サービスの低下
 - ✓ ドライバーの収入格差
- **荷主・消費者**
 - ✓ 荷物が指定日に届かない、送れない
 - ✓ 水産品などの新鮮なものが手に入らない

<トピック> 渋滞の発生が懸念

- ✓ 賃金の高い深夜労働や時間外労働が減り、朝夕の通勤・通学時間帯の渋滞が深刻になることが懸念されています



トラックドライバーの賃金【令和3年度】

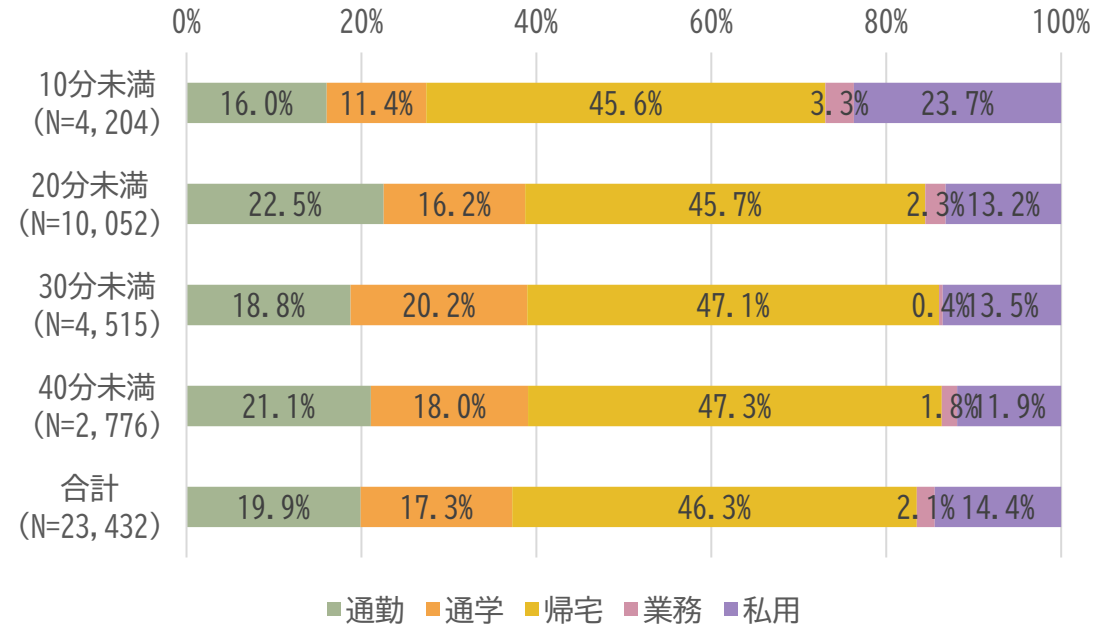
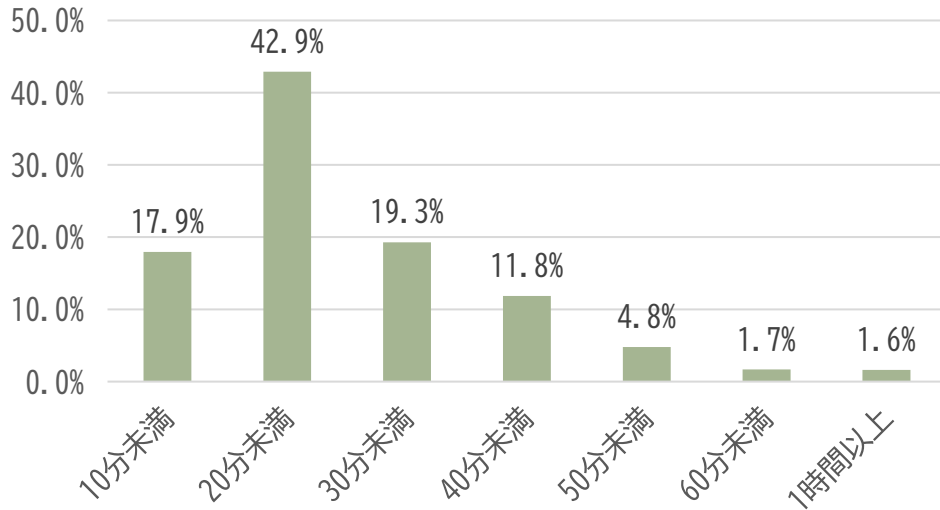


1. 道路交通

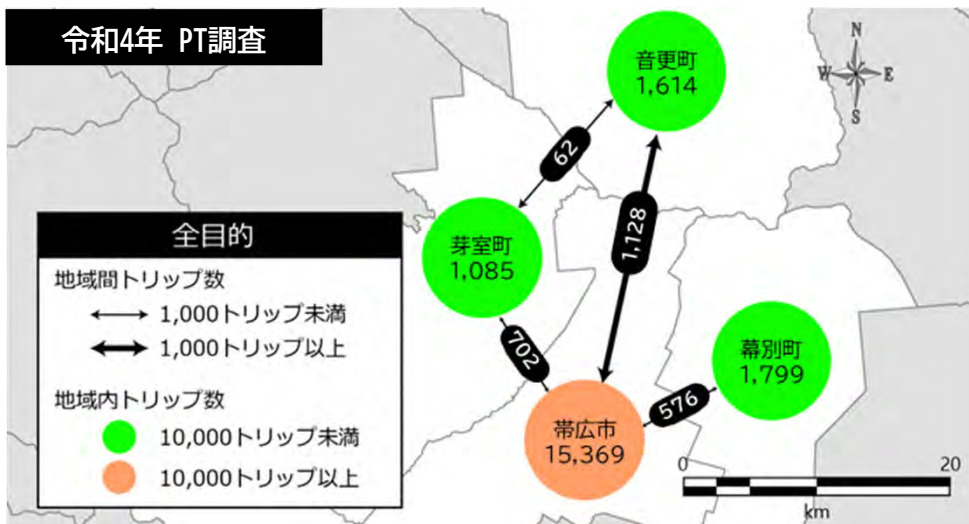
(5) 自転車流動の把握

- 自転車の移動時間は、30分未満までで約8割となっていますが、反面、40分以上の長距離トリップが約2割存在している状況です。
- 帯広市を中心とした3町間の移動でも、自転車利用がみられます。

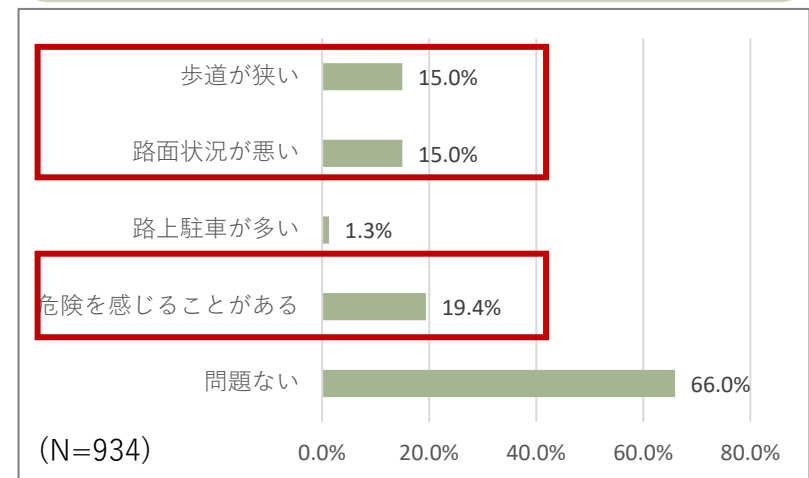
自転車の移動時間



自転車・全目的のゾーン間移動



通行のしやすさ（自転車利用時）

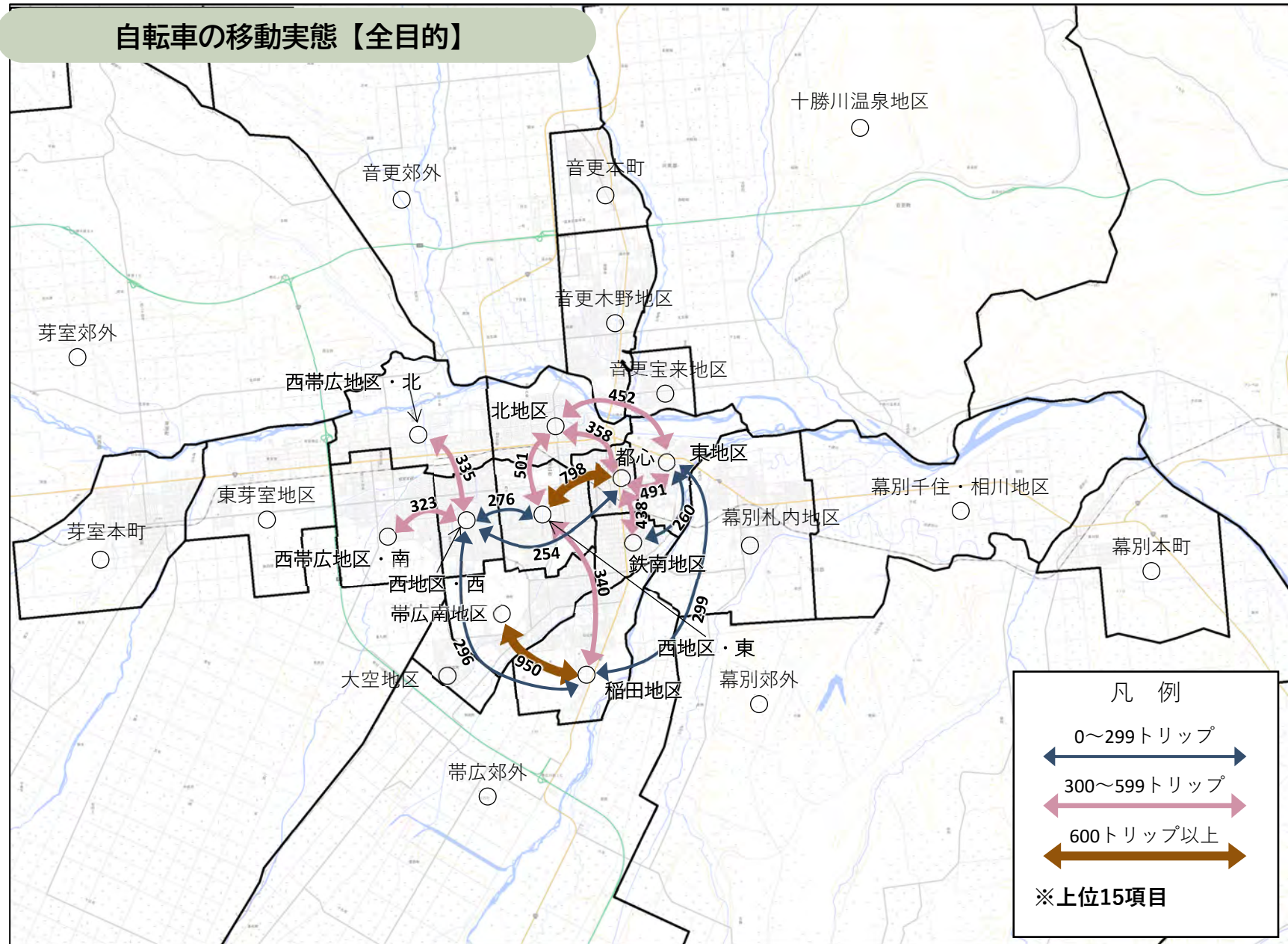


1. 道路交通

(5) 自転車流動の把握

- 自転車移動では、都心と西地区・東を結ぶ移動が多い状況となっており、西地区・西を中心とした周辺地域への移動も多く見られています。

自転車の移動実態【全目的】

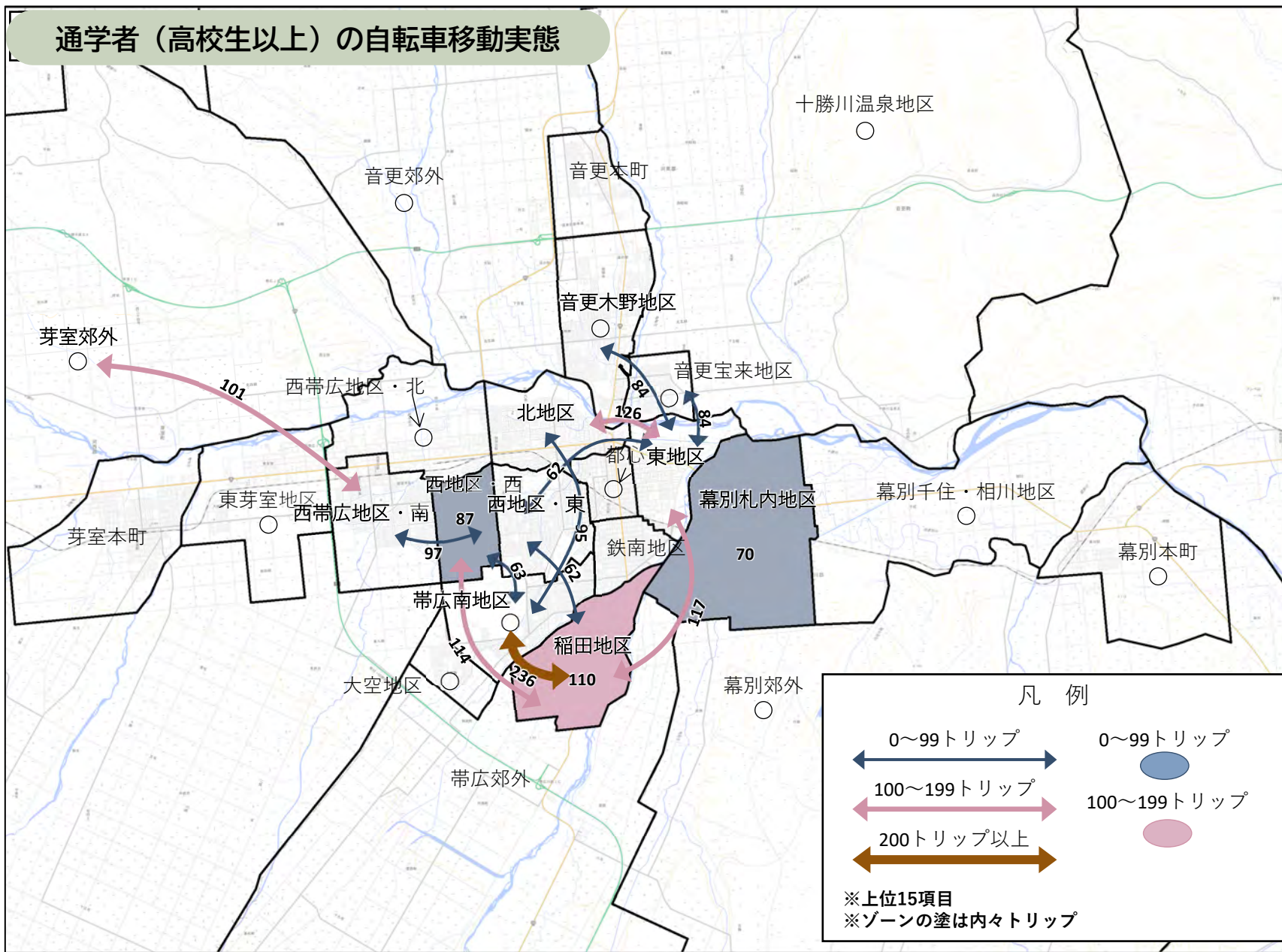


出典：令和4年度 帯広圏パーソントリップ調査

1. 道路交通

(5) 自転車流動の把握

- 高校生・大学生・専門学生の自転車による通学状況では、稲田地区～帯広南地区間が多くなっており、西地区や東地区への地域間移動も多い状況です。
- 芽室本町や芽室郊外と西帯広地区・南の地区間移動も多く見られます。



2. 防災

(1) 災害時交通事業者間の連携

- 災害時における事業者間の連携は、道路については災害時通行止めにおける代替路の設置（高速道路通行料の無料措置）や、雪害時には道路管理者間連携による計画的な通行止め、公共交通については、JR運休時の代替バスの運行や、バス車両を使用した電力供給実施の協定締結などが行われています。

災害時の事業者間連携【道路・物流】

内容	連携事業者	連携内容・事例
自然災害による被害	NEXCO・国	平成28年台風10号による国道274号日勝峠の被災を受け、通行止になった際に、道東道の土砂災害被害を24時間で啓開し、 国道から占冠IC～音更帯広ICへの代替路（無料）を設置した。
大規模な雪害	NEXCO・国・北海道	車のスタックや被害者を出さないために 高速道路、国道、道道を通行止にし、回復次第、通行させる といった連携をした。
支援物資の搬入	広尾町・物流事業者	令和5年6月に大規模災害時に十勝港を活用した支援物資の搬入を行う事を想定した災害支援協定を締結

災害時の事業者間連携【公共交通】

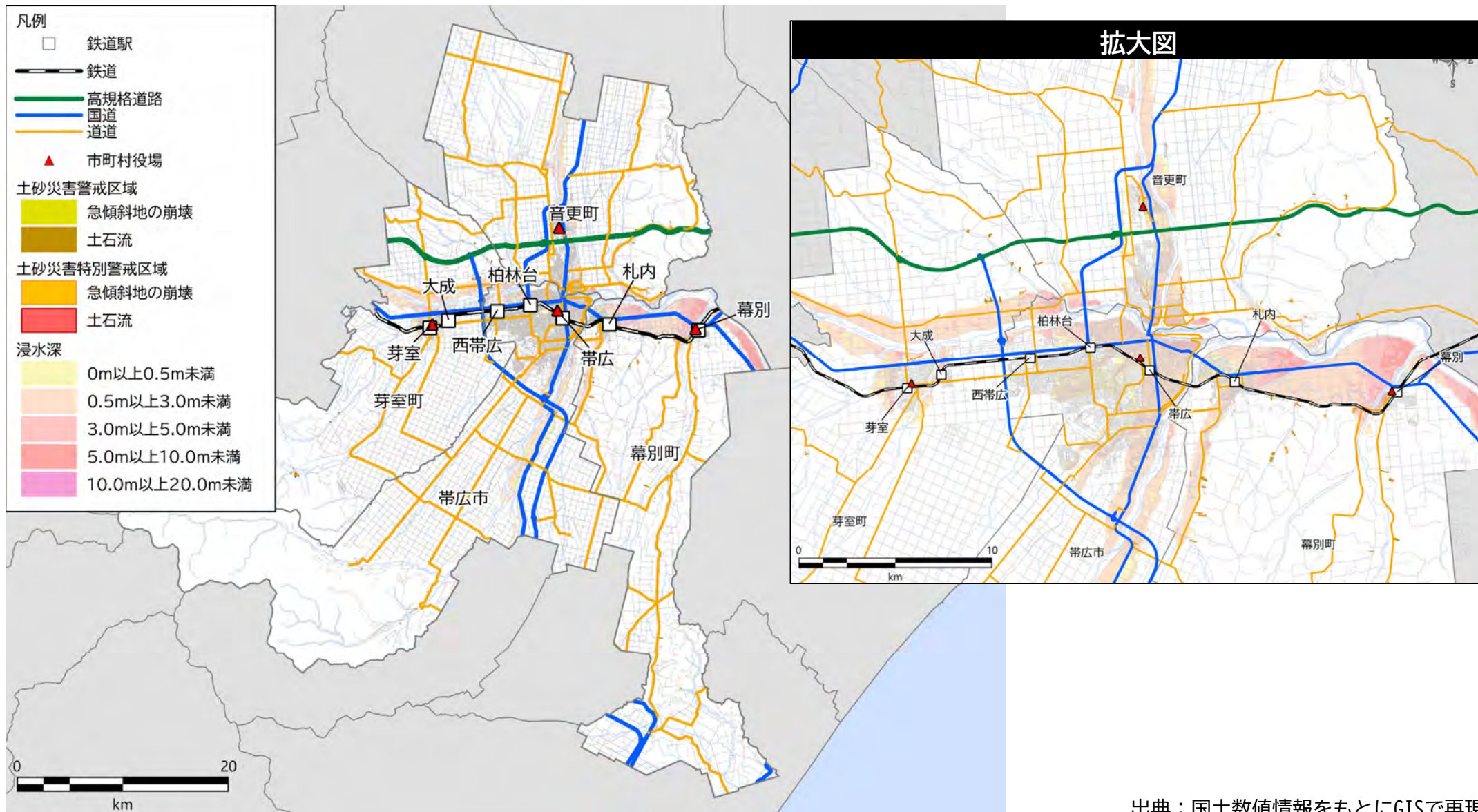
内容	連携事業者	連携内容・事例
JR運休時の連携	JR北海道・バス事業者	JRの運休時、代替バスの運行やバスの増便 について、バス事業者と連携し運行
災害時における道の駅おとふけへの車両設置	音更町・拓殖バス(株)	災害発生時に道の駅おとふけへ バス車両を持っていき、避難所として電力供給（充電、暖房、情報受信等）の協定 について締結
災害時のとち帯広空港の滞留者解消	HAP・十勝バス(株)・拓殖バス(株)・十勝地区ハイヤー協会	災害等で飛行機が欠航し、空港に滞留者が発生した場合に、 交通事業者が輸送手段の提供を行う協定 を令和3年11月に締結

2. 防災

(2) 防災に資する道路整備

- 帯広市・幕別町では市街地内においても3m未満の浸水区域が指定されており、2階建て以上の建物などへの避難想定が必要となっています。

ハザードマップの整理

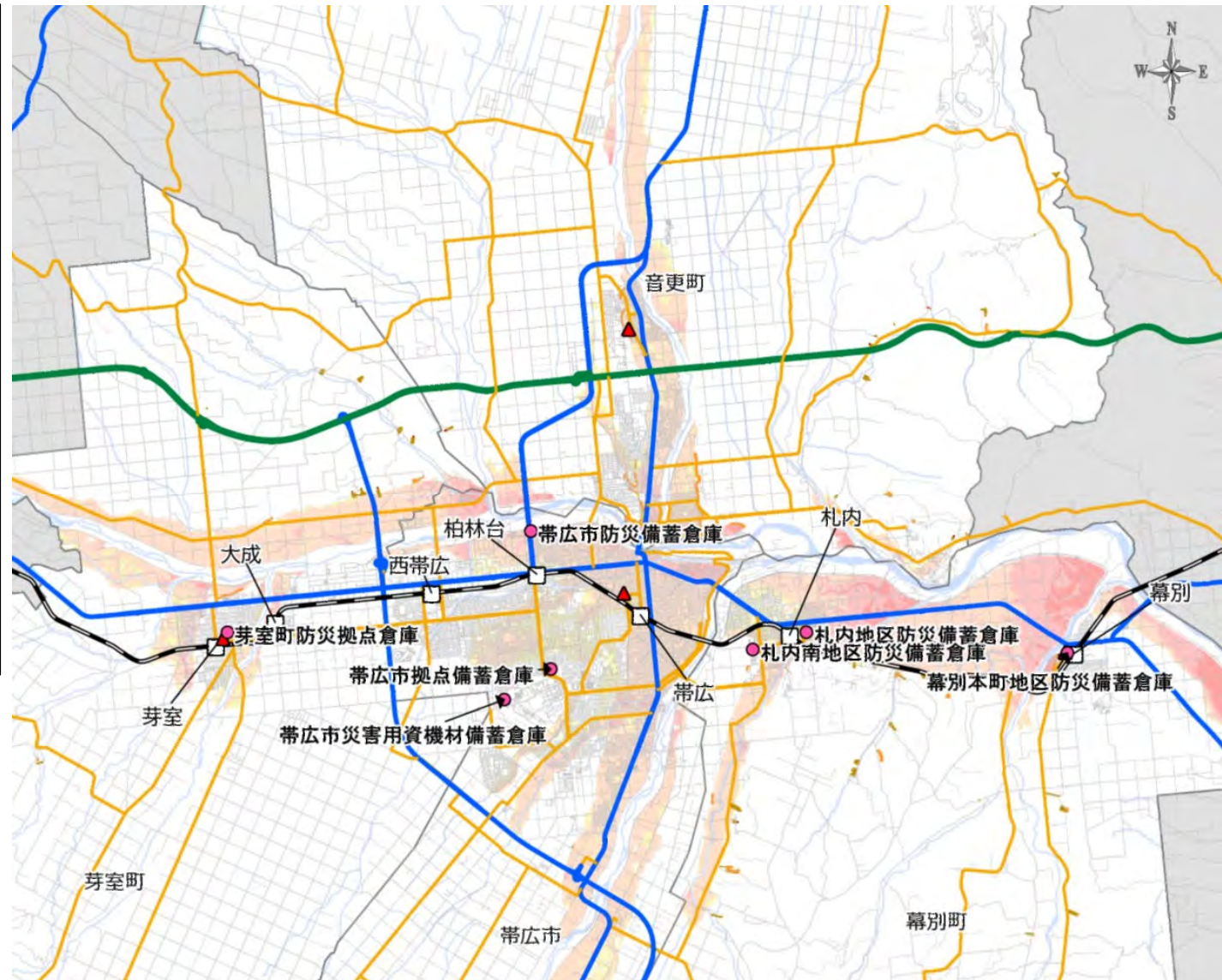
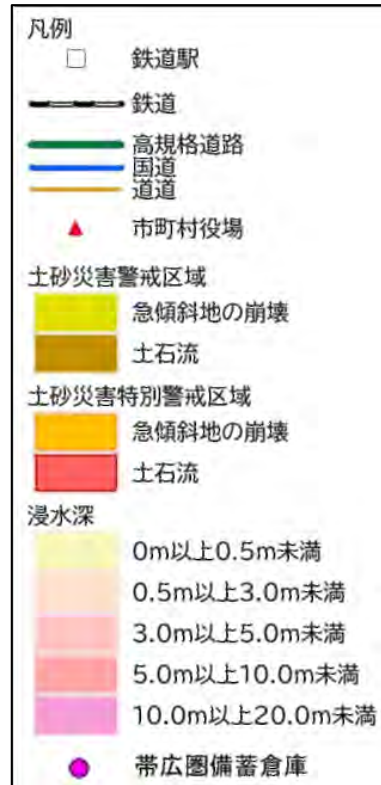


2. 防災

(2) 防災に資する道路整備

- 防災備蓄庫は帯広市に3箇所、幕別町に4箇所、芽室町に1箇所設置されています。
- 物資の搬入ルート等を踏まえた、災害時の交通機能の確保も重要な視点と考えられます。

防災備蓄庫の整理

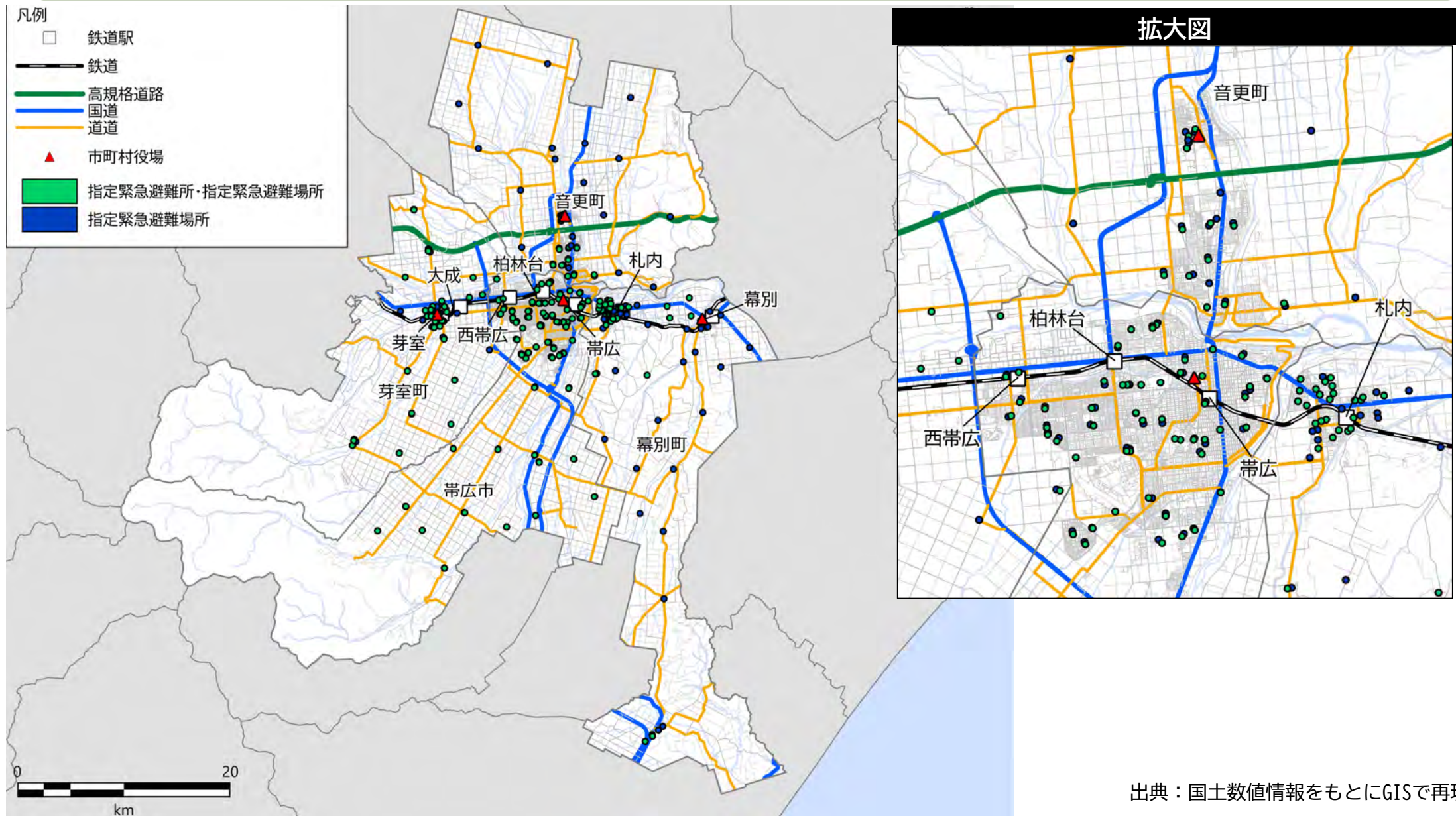


2. 防災

(2) 防災に資する道路整備

- 市内地内では緊急避難場所（避難所）が設置されており、災害時の避難想定の下で道路網との連携による安全・安心な地域社会の構築が必要です。

避難場所の整理



2. 防災

(2) 防災に資する道路整備

- 帯広都市圏では日勝峠の道路洗堀による道央圏との移動の一時的な断絶や雪害による道路の通行止め・公共交通の運休を経験しており、国や北海道をはじめ関係機関との連携による災害に強い地域づくりの実現が必要です。

平成28年8月 台風被害の状況

【被災の概要】

平成28年8月、北海道への相次ぐ台風の上陸及び接近に当たり、河川氾濫・土砂災害等が発生し、北海道内では最大避難者数は1万1,170人にのぼった。国管理河川の石狩川水系の空知川、十勝川水系の札内川が決壊したほか、十勝川水系の猿別川、利別川、音更川についても内水氾濫が、道管理河川の19河川でも決壊、溢水、越水が発生し、近隣の住家や農業用施設への被害の他、道路・橋梁、鉄道等の社会インフラへの被害も大きく、住民の生活に甚大な影響を及ぼした。



国道274号（日勝峠）の道路洗堀



帯広市内の住宅街

出典：帯広市「平成28年台風10号による災害対応の検証結果」（平成29年5月）を基に作成

令和4年1月 雪による災害状況

【被災の概要】

急速に発達する低気圧の影響で、十勝管内は11日午後から12日早朝にかけて、強い雪が降り続け、24時間降雪量は帯広で統計開始以降、1月の過去最多となるなど、管内全域で記録的な降雪量となった。

十勝管内では高速道路2路線、国道4路線、道道1路線が通行止めとなり、公共交通機関は運休が相次いだ。

出典：帯広市地域防災計画（一般災害対策編）令和5年2月

令和4年12月 雪による災害状況

【被災の概要】

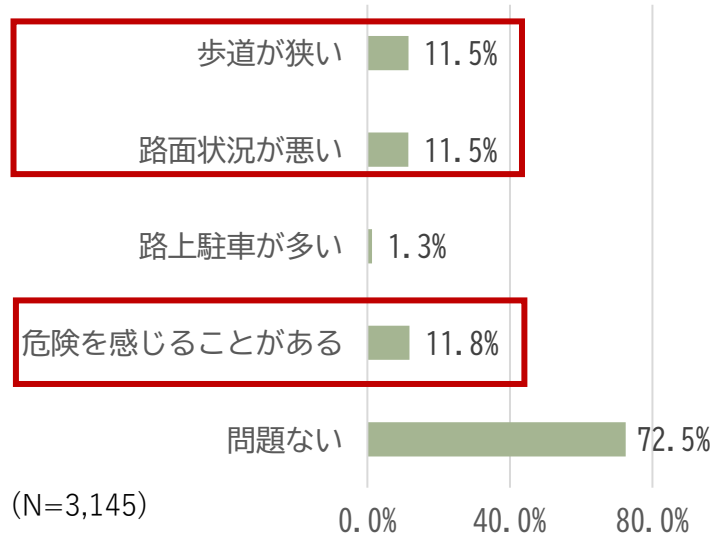
湿った重い雪の影響で倒木や電線等への着雪が多発し、停電や電話の不通が発生。帯広市内では23日午前0時から25日夕方までの間に、農村地区を中心に述べ約900戸が停電。電話の不通は延べ約500件。十勝管内で高速道路3路線、国道4路線、道道8路線が一時通行止めとなり、鉄道の運休、航空機の欠航など交通にも支障が生じた。

出典：帯広市地域防災計画（一般災害対策編）令和5年2月

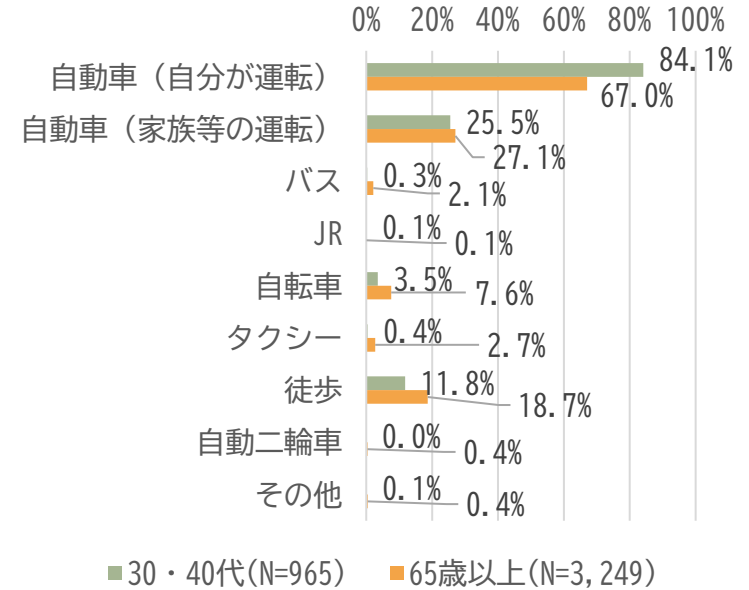
バリアフリー

- 歩きやすさは問題ないが7割強となっていますが、危険を感じる・歩道が狭い・路面状況が悪いに対する意見もみられます。
- 買い物時の移動手段は、30・40代の子育て世代で11.8%、高齢者で18.7%が徒歩、通院は高齢者では10.8%が徒歩と回答しており、安心して移動できる環境整備も重要な視点と考えます。

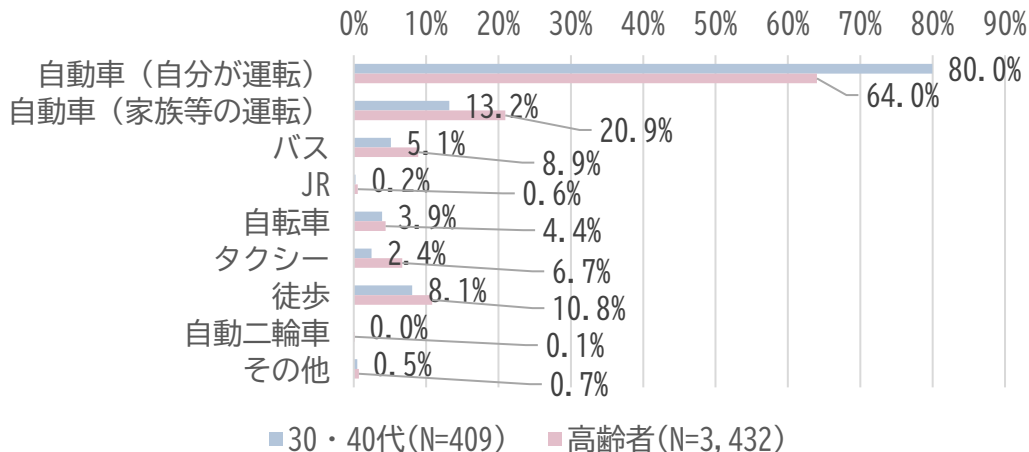
歩きやすさ



食料品・日用雑貨の移動手段



通院の移動手段



バリアフリー

- 帯広市中心部はおおよそ点字ブロックがネットワーク化されているものの、歩道と同系色や敷設の位置、舗装の種類などにおいて課題が見受けられます。
- 今後の高齢社会や子育て世代の生活しやすい環境づくりとして歩行空間のバリアフリー化の推進が求められているため、重要な視点と考えます。

ハード整備の課題



インターロッキングブロックや平板のため、肢体障がい者や車いす利用者の支障になるか懸念

点字ブロックが周囲の平板と同系色で、視覚障がい者には判別しづらい

歩道の端に点字ブロックが整備されており、通行時に沿道の支障物件が無い懸念

3. 公共交通

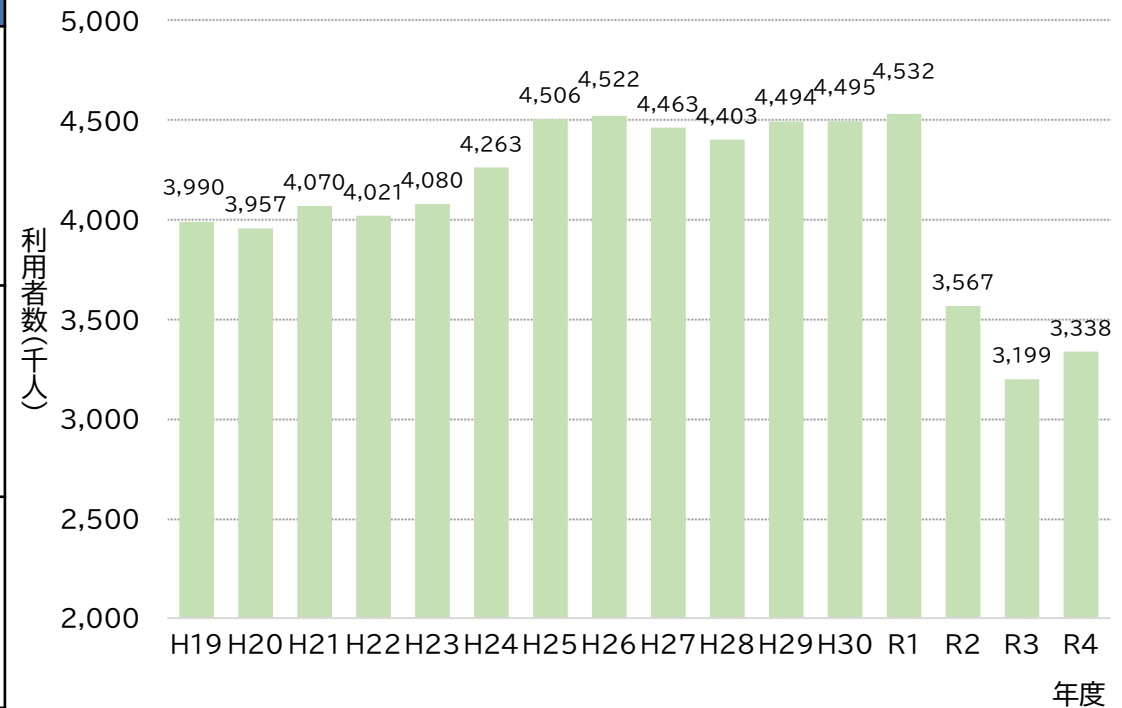
(1) コロナ禍の公共交通利用者

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が大幅に減少しました。現状においては、コロナ前の8割程度の戻りとなっています。

コロナによる公共交通への影響

事業者	コロナ禍の影響	現状の影響
十勝バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前と比較して3割減少 ・ビジネスでの利用者減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前と比較して8割程度回復 ・観光需要は一定数回復 ・ビジネス利用者は回復しないと考えている。
拓殖バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前と比較して3割減少 ・5割減少した路線もあった 	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナで減少した2割を戻す事よりも、現状の8割を維持していくことが困難になる状況 ・コロナ前まで定期券を購入していた方が回数券やQR決済に移行
十勝地区ハイヤー協会	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナピーク時、売り上げが半減 ・転職や離職によって乗務員117人減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・5類以降は売上が回復したが、8割が上限 ・令和5年5月の運賃改定で売上が、9割まで回復 ・乗務員は下げ止まりの状況

公共交通利用者【路線バス】

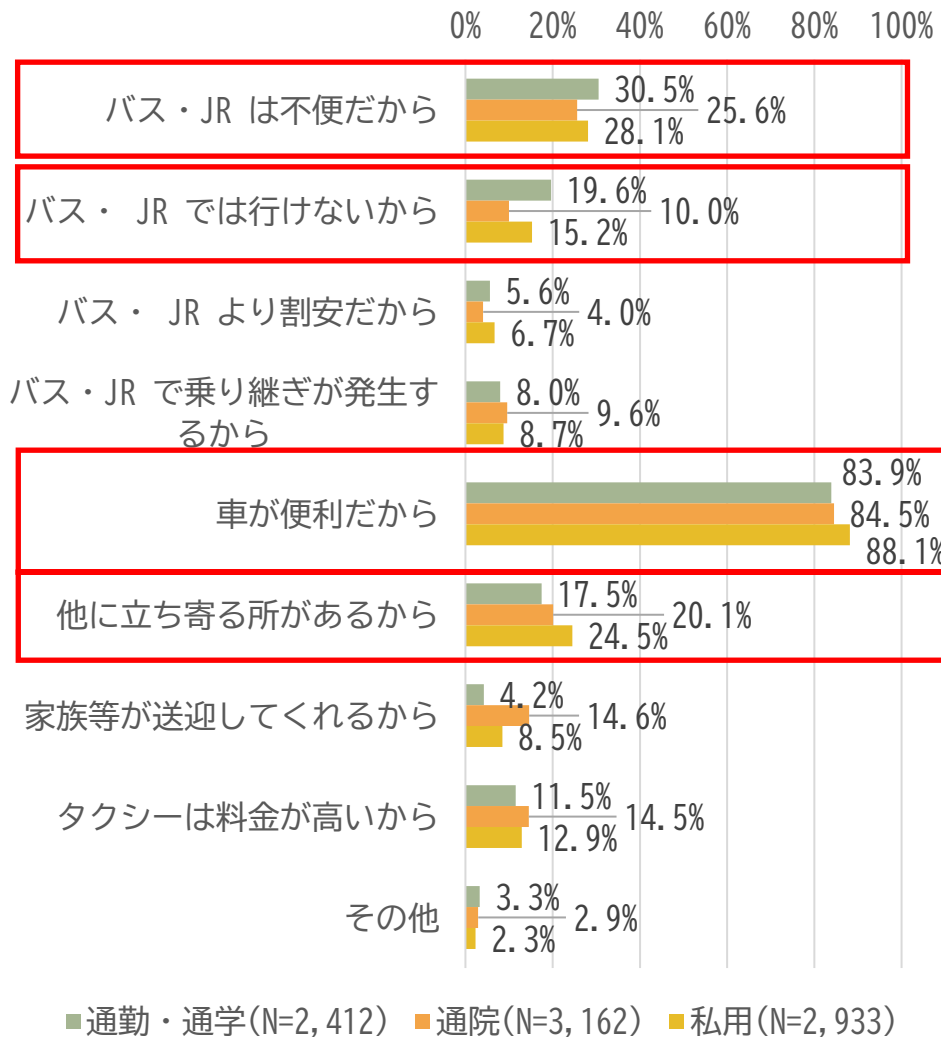


3. 公共交通

(2) 移動支援の実態

- 自動車を利用する理由をみると、いずれの移動目的においても『車が便利だから』が多くなっています。一方、『バス・JRが不便』とする回答が約3割となっています。
- 次いで通勤・通学ではバス・JRでは行けないが高く、通院と私用では他に立ち寄るところがあるからからが比較的高くなっています。
- 時間帯別トリップ数と便数を重ねると、オフピークのバス便数が多く、夕方ピークのバス便数が少ないことも想定されます。

自動車を利用する理由



時間帯別トリップ数×便数

