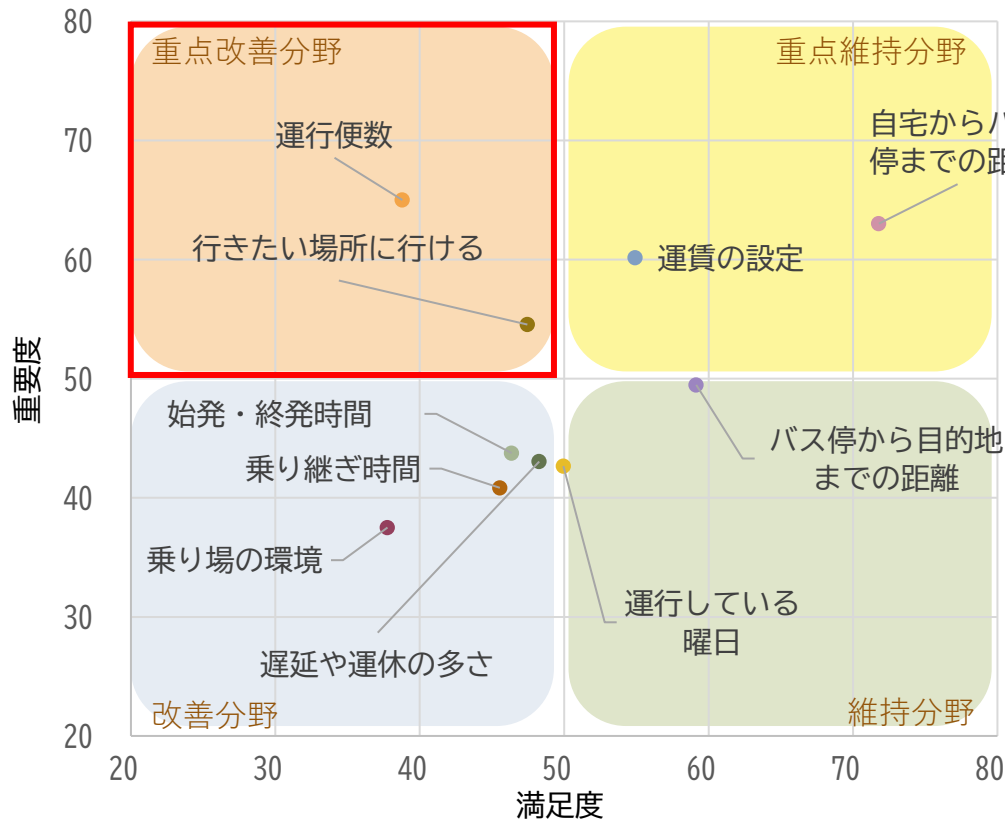


3. 公共交通

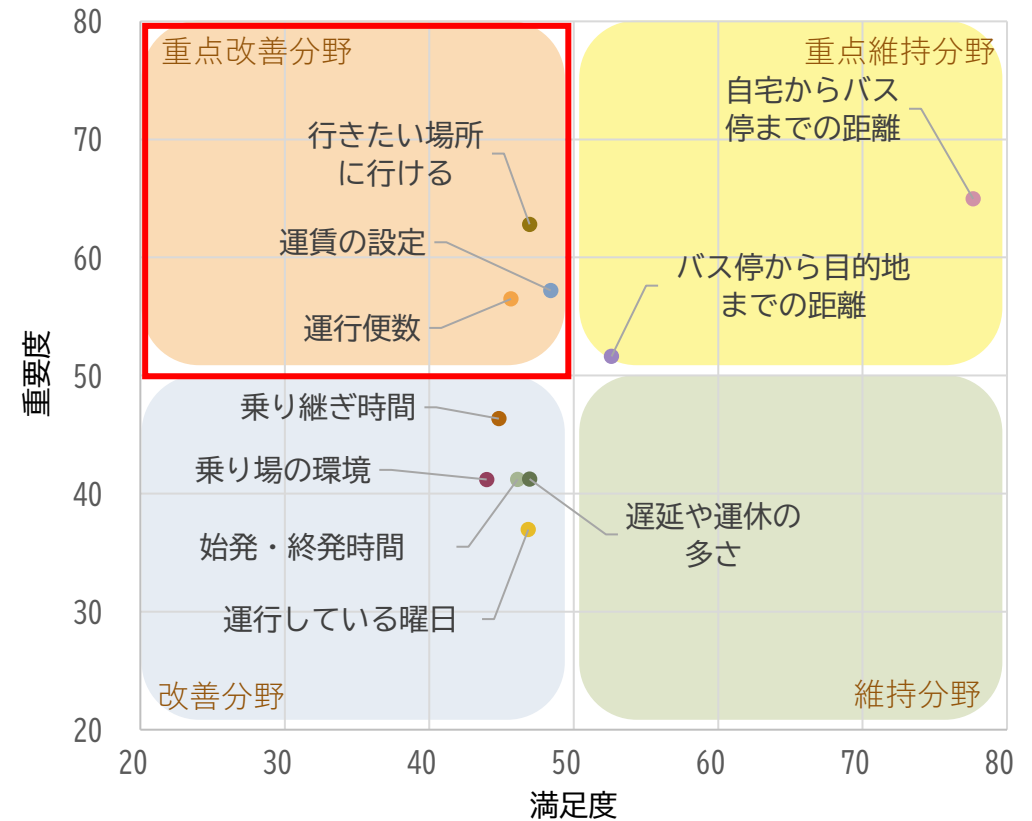
(2) 移動支援の実態

- バス利用者・非利用者に分けて満足度と重要度のクロス分析を実施しました。
- バス利用者・非利用者に共通して、行きたい場所に行けること、運行便数が重要度が高く、かつ満足度が低い項目となっており、ニーズに合わせた路線の検討が必要となっています。
- また、非利用者では運賃の設定についても課題がうかがえ、利用しやすい料金体系が必要です。

【バス利用者】満足度×重要度



【バス非利用者】満足度×重要度



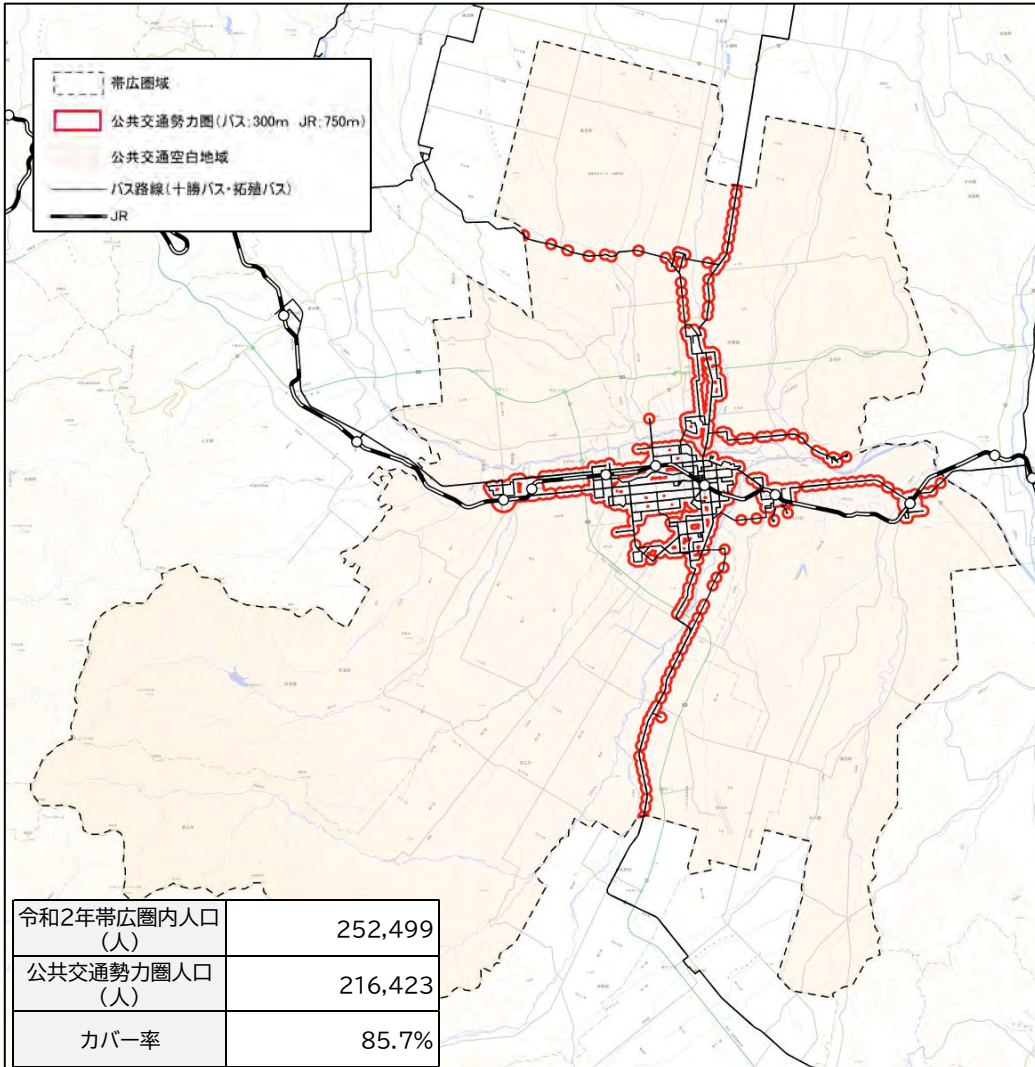
- ◆重点改善分野：改善が必要となる分野
- ◆重点維持分野：強みとなる分野
- ◆改善分野：優先度は低い満足度が低いため、取り組みが必要な分野
- ◆維持分野：現状を維持する分野

3. 公共交通

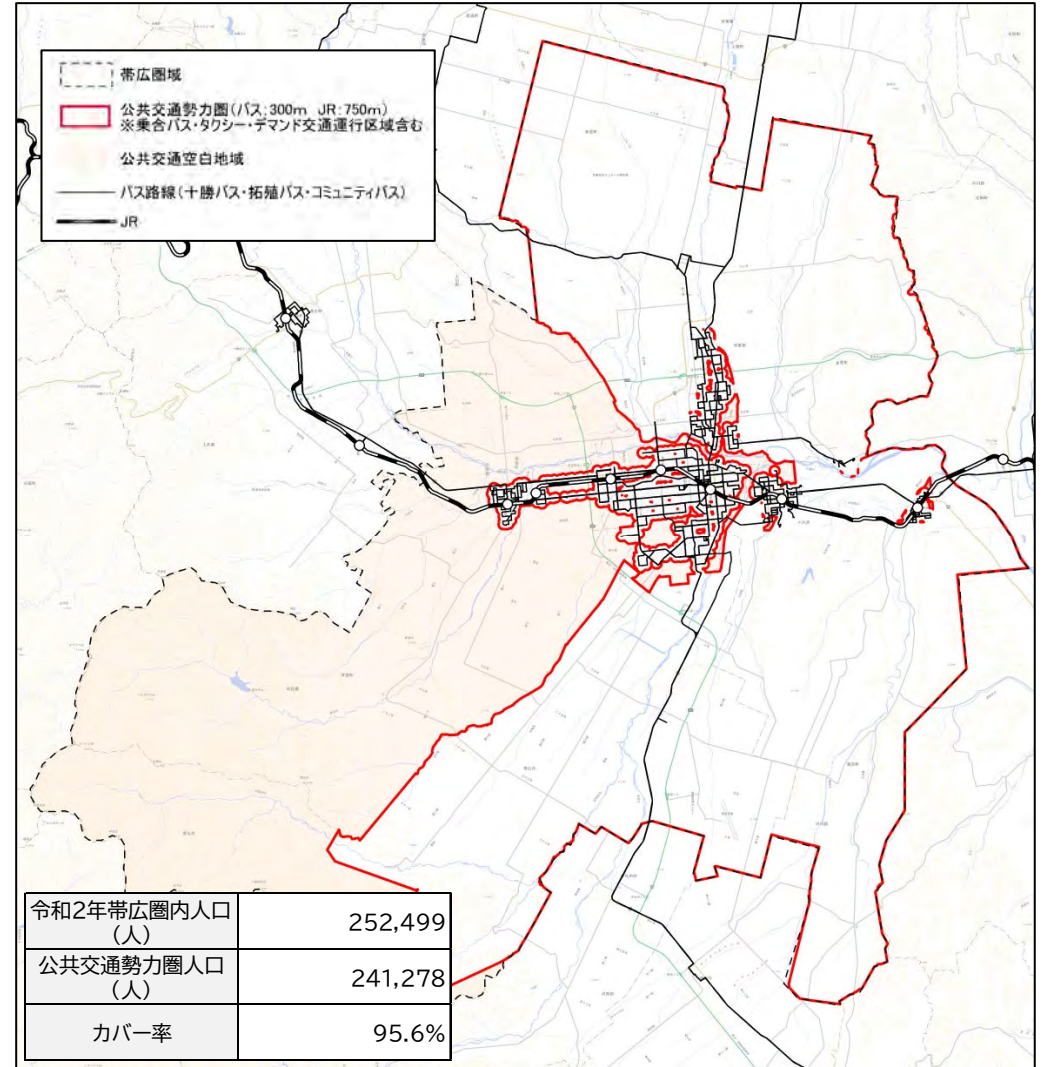
(2) 移動支援の実態

- 帯広圏における公共交通空白地域について、路線バスの公共交通勢力圏内人口は、全人口の約85%を占めており、各市町の市街地は概ねカバーされております。
- 帯広圏内を運行するコミュニティバスや乗合バス・タクシーを含めた公共交通勢力圏内人口は、全人口の約95%を占めており、芽室町の農村地域への対応が課題と考えられます。

公共交通空白地域
【路線バス】



公共交通空白地域
【路線バス+コミュニティバス・乗合タクシー】

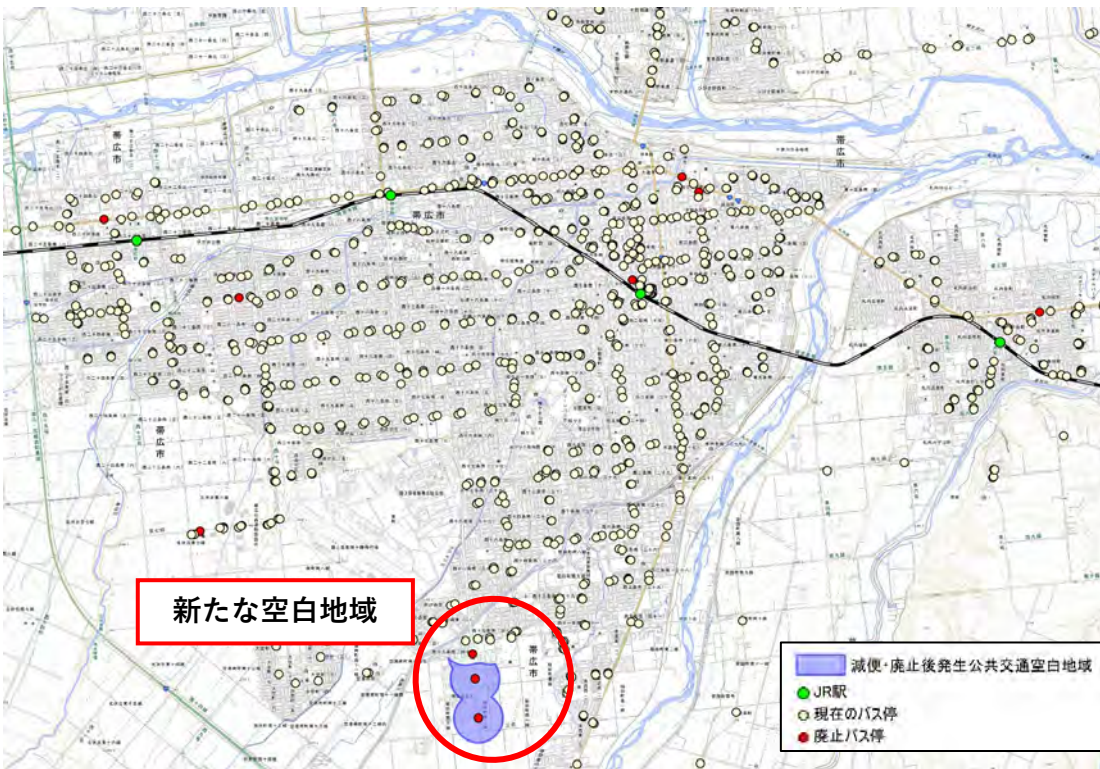


3. 公共交通

(2) 移動支援の実態

- 令和5年8月21日の十勝バスダイヤ改正より発生した空白地域は、帯広畜産大学付近で空白地域が発生しています。
- 令和5年8月21日の十勝バスのダイヤ改正前は475便でしたが、ダイヤ改正後は422便となっており、約1割の減少となっております。

路線廃止に伴い発生した公共交通空白地域
【路線バス】



路線廃止に伴い発生した公共交通空白地域
【路線バス+コミュニティバス・乗合タクシー】



帯広圏総人口 (R2)	空白地域内人口		廃止後発生 空白地域人口
	廃止前	廃止後	
252,499	11,144	11,221	77

単位 (人)

3. 公共交通

(3) 2024年問題・担い手不足

- 運転手の高齢化や運転手不足の状況で、路線の廃止や減便が帯広圏でもされている中、2024年問題を契機とした労働時間の規制によって更なる減便や廃止が喫緊の問題となっています。
- 運転手の低賃金によって運転手採用に繋がらないなど、さらに深刻な問題となっています。

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

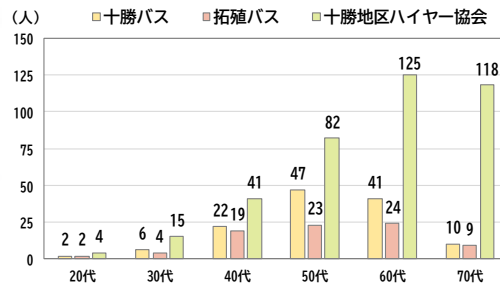
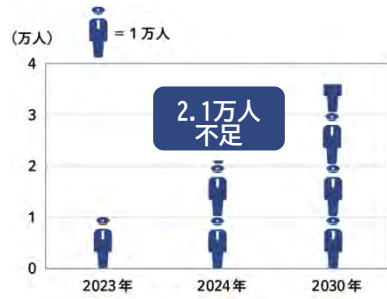
（上限規制）労働時間が規制される + （自動車運輸事業）慢性的な長時間労働、人手不足

公共交通課題

- **バス事業者**
 - ✓ 運転手不足のため、運行便数の減便、運行路線の短縮または廃線が加速する懸念
 - ✓ 運賃の値上げ
- **タクシー事業者**
 - ✓ ドライバーの収入減少、離職者の増加
- **利用者**
 - ✓ 減便による車内混雑
 - ✓ タクシーがつかまらない

<トピック> 運転手不足が加速

- ✓ 労働時間短縮と運転手不足が重なり、2024年には今の倍の2万人以上の運転手が不足すると考えられています
- ✓ 帯広圏では運転手が50代以上が多く、将来的な不足が懸念

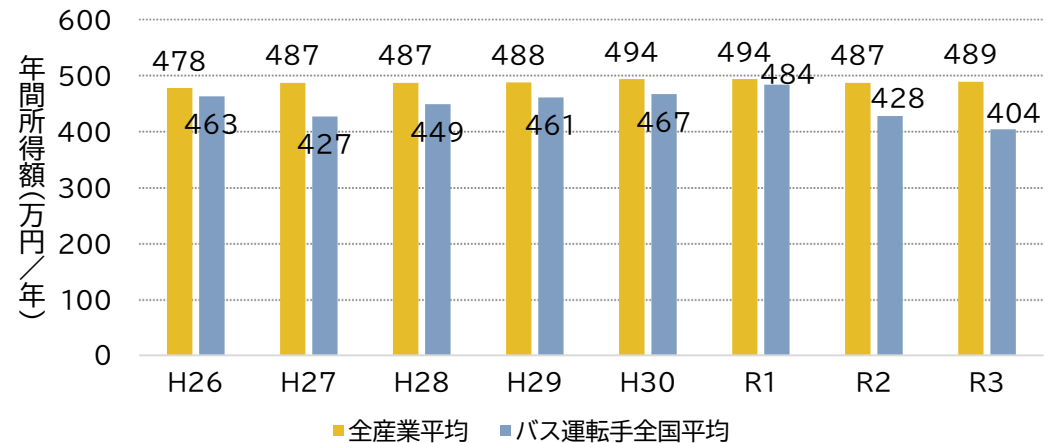


運転手不足の状況

事業者	運転手不足の状況
十勝バス(株)	路線バスでの不足人数：11人 全体での不足数：20人
拓殖バス(株)	路線バスでの不足人数：5人 路線バス・貸切バス：10人
十勝地区ハイヤー協会	十勝地区で125人不足

出典：令和5年度 帯広圏事業者ヒアリング調査

バス運転手年間所得額



出典：令和5年度 帯広圏事業者ヒアリング調査、厚生労働省

3. 公共交通 (3) 担い手不足

- 今年度策定された「十勝地域公共交通計画」「帯広市地域公共交通計画」内では、運転手不足に対する施策が示されるなど、運転手の確保に向けた取り組みが重要課題となっています。
- 各交通事業者でも、運転体験就職相談会への参加や各種媒体での募集、社員や知人紹介での採用といった様々な取り組みを行っています。

公共交通計画における運転手確保施策

各事業者の取り組み

計画名	施策名	具体的な内容
帯広市地域公共交通計画	運転手確保対策	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
十勝地域公共交通計画	バス・タクシー運転手の確保	<p>【国】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先行事例の情報提供、施策の実施に向けて必要な助言等。 <p>【道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス運転手等の業務内容や魅力についての情報発信。 ・バス運転手体験合同説明会の実施。 ・中長期的な運転手確保に向けた新たな取組の検討、実施。 <p>【市町村】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手確保に向けた交通事業者への協力、広報活動の実施。 ・中長期的な運転手確保に向けた新たな取組の協力。 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手確保に向けた主体的な取組の実施。 ・大型二種免許等の資格取得支援制度などの人材確保の取組推進。 ・バス運転手体験合同説明会の実施、広報活動の実施。

事業者	乗務員確保に向けた取組
十勝バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・求人媒体への更なる予算投下（採用募集の有料掲載） ・社員紹介による採用 ・採用ムービーや採用パンフレットの作成 ・ニュース番組等の売り込み ・運転体験就職相談会や説明会への参加 ・免許取得費用負担
拓殖バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・HP内求人ページに十勝の魅力を発信し、道外からの乗務員確保 ・学校への求人募集（コロナ時は中止、令和5年再開） ・運転体験就職相談会や説明会への参加 ・車両機器の更新（運行ルートナビ）を行い、運転手のハードルを下げるなど、働きやすい環境づくり
十勝地区ハイヤー協会	<ul style="list-style-type: none"> ・任期満了退職あるいは定年退職予定者等に対して行われる就職説明会へ参加 ・WEB広告・ホームページ・ハローワーク・求人サイト ・知人紹介など縁故採用 ・就職祝金、支度金などを支給している ・新人に対する賃金保障 ・二種免許養成制度

全国に対する道内の動き

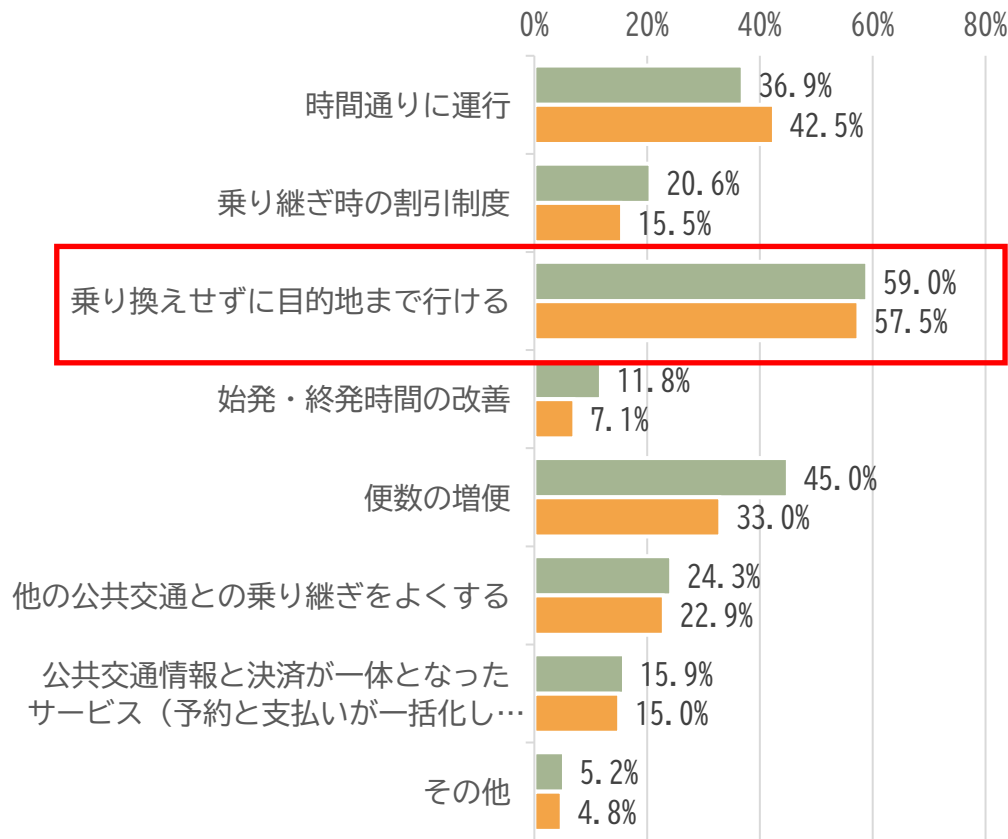
- ◆北海道U・Iターンフェア2023（合同企業説明会）を開催
 - ・池袋・サンシャインシティにて、厚生労働省北海道労働局と北海道の共催で開催
 - ・当該イベントには、業界研究（交通編）として、ブースを設置
- ◆バス運転手確保道外PRモデル事業
 - ・どらなびEXP02023において、道内乗合バス事業者の会社概要や採用情報などを説明する北海道ブースを出展し、道外の人材確保に向けた効果検証を行う

3. 公共交通

(4) 予約システムの構築

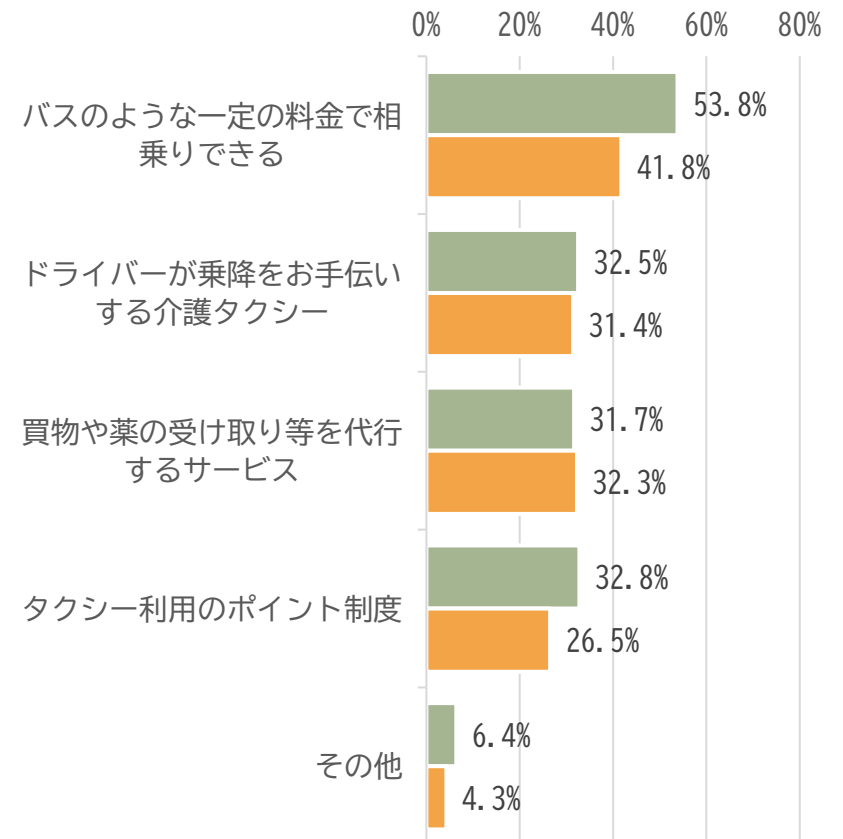
- 将来的に必要なバスサービスとしては、乗換せずに目的地まで行けることが最も求められています。
- 将来的に必要なタクシーサービスについては、一定の料金で相乗りできるサービスが望まれています。

将来的に必要なバスサービス



■ 65歳未満(N=1,908) ■ 65歳以上(N=2,414)

将来的に必要なタクシーサービス



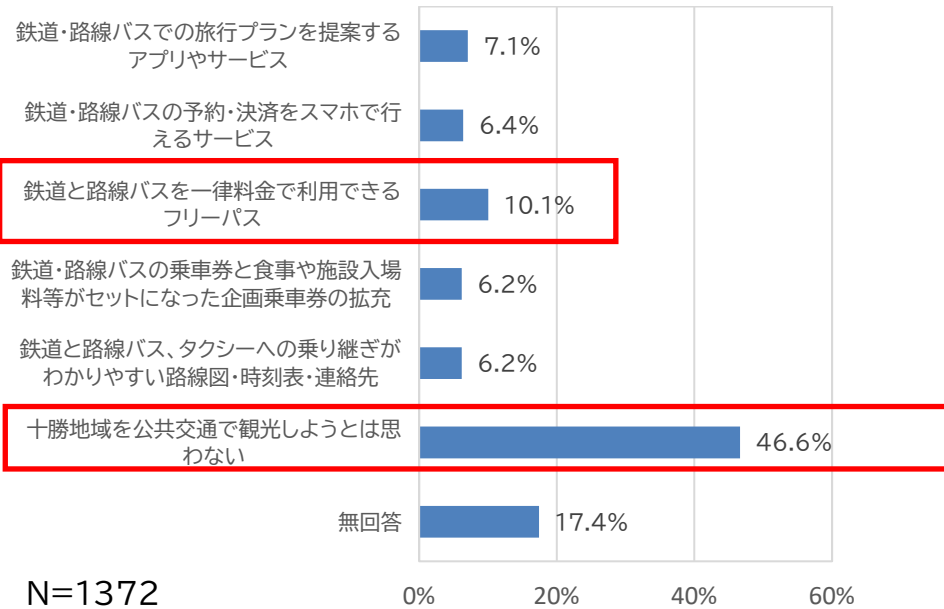
■ 65歳未満(N=1,908) ■ 65歳以上(N=2,414)

3. 公共交通

(4) 予約システムの構築

- 観光客の移動ニーズは『十勝地域を公共交通で観光しようと思わない』が高い割合となっています。
- そのような中でも、『鉄道と路線バスを一律料金で利用できるフリーパス』へのニーズが比較的高い状況となっています。
- 各社の支払方法はバス事業者はQRコード決済、タクシー会社はクレジットカードでの決済が可能となっています。道外事例としてクレジットカードによるタッチ決済を導入している事業者も見られます。

十勝地域で観光移動する際に公共交通に求めるもの



出典：令和5年度 帯広都市圏観光行動に関するアンケート調査

公共交通の決済方法リスト

交通事業者	支払方法
十勝バス	金額提示によるQRコード
拓殖バス	QRコードをかざすことによる決済
大正交通	クレジットカード・電子マネー・QRコード
帯広ハイヤー	クレジットカード・電子マネー・QRコード
日の丸交通	クレジットカード・電子マネー・QRコード
東洋タクシー	クレジットカード・QRコード
金星釧路ハイヤー	クレジットカード・QRコード
TKタクシー	クレジットカード・QRコード
まりもハイヤー	クレジットカード・QRコード

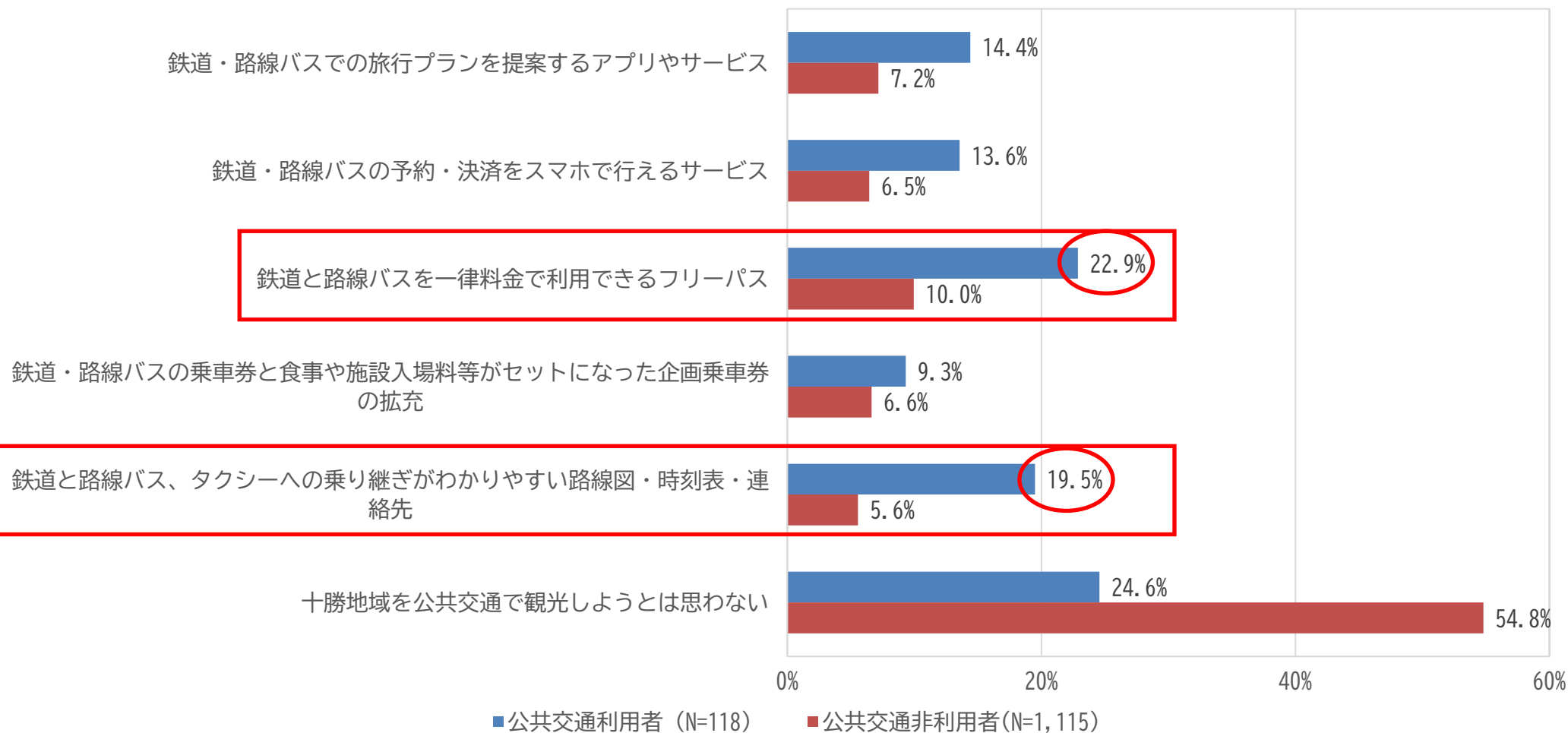
出典：各社ホームページより

3. 公共交通

(4) 予約システムの構築

- 十勝地域を公共交通で移動する観光客は、『鉄道と路線バスを一律料金で利用できるフリーパス』や『わかりやすい路線図・時刻表・連絡先』に対するニーズが高く、定額で移動できる安心な環境の構築やわかりやすい情報提供手法の検討が重要と考えます。

十勝地域で観光移動する際に公共交通に求めるもの×公共交通利用状況



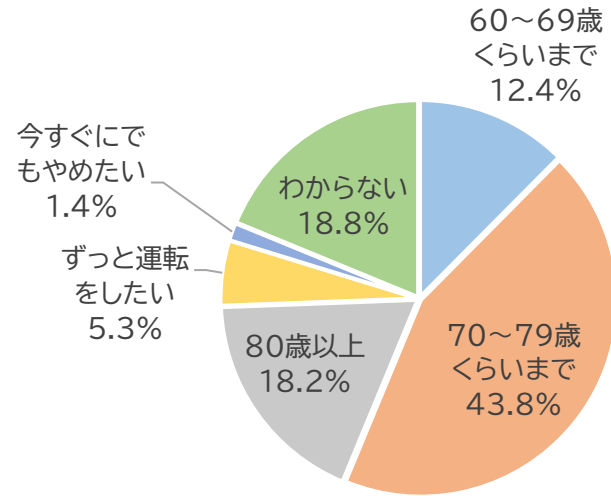
3. 公共交通 (5) 免許返納

- 帯広圏では、路線バスやタクシーについて、運転免許返納者に対して料金を割り引く制度を設けています。北海道のサポート制度と合わせて免許返納の促進が期待されます。
- 一方で、住民の将来を想定した免許返納意向は低い状況です。

帯広圏の免許返納に関する取り組み

種別	適用範囲	主な内容
路線バス運賃割引	十勝バス・拓殖バスの十勝管内全路線	60歳以上で「運転経歴証明書」などを所持している人は通常運賃の半額で利用できる
タクシー運賃割引制度	十勝地区ハイヤー協会に所属する一部のタクシー会社	「運転経歴証明書」を所持している人を対象に運賃を1割引き
北海道高齢者運転免許自主返納のサポート制度	北海道在住の65歳以上で運転免許証を自主返納した方	協賛店において「運転経歴証明書」を提示することにより様々なサービスを受けられる

運転免許返納意向（再掲）



N=5,142

出典：令和4年度 帯広圏個人意識調査

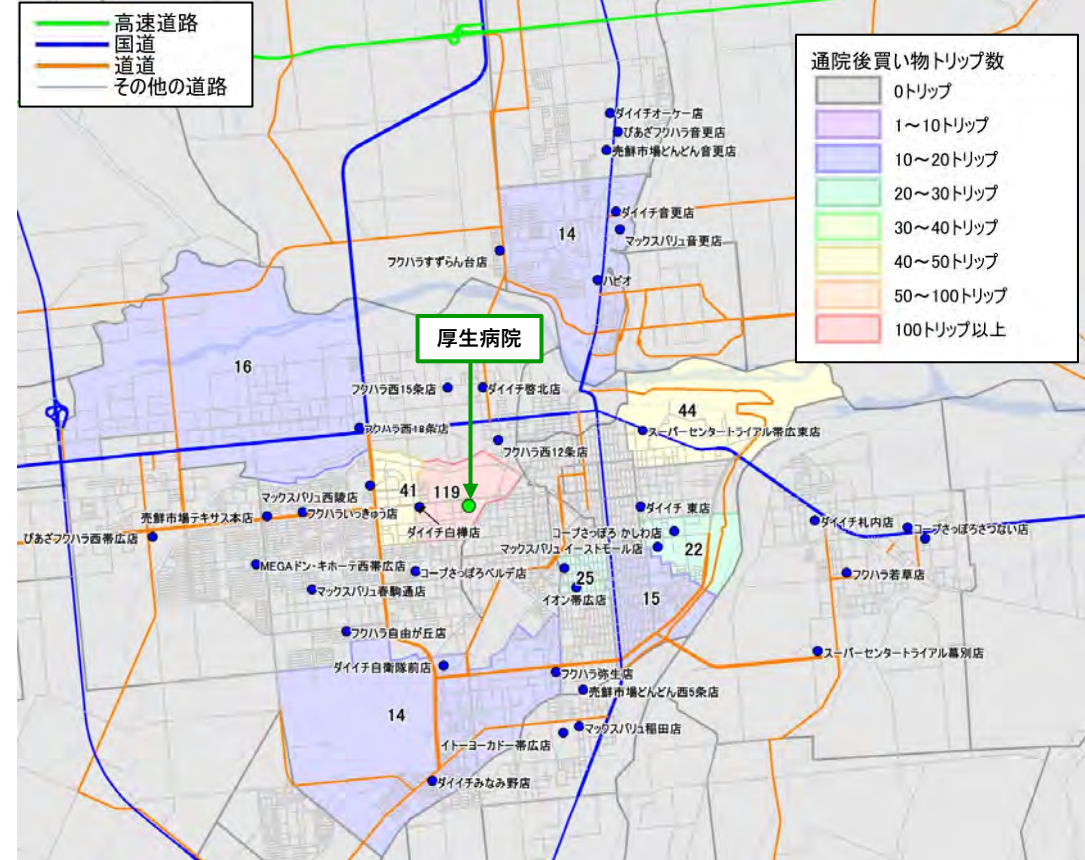
3. 公共交通

(5) 厚生病院アクセス

- 平成17年PT調査における厚生病院通院後の買い物先を見ると、都心への買い物が最も多く、次いで西帯広地区や札内地区への買い物が多く見られていましたが、令和4年PT調査結果を見ると、西地区や東地区といった郊外での買い物が見られる一方で、都心部での買い物はされていない状況です。

厚生病院通院後の買い物先（平成17年PT）

厚生病院通院後の買い物先（令和4年PT）

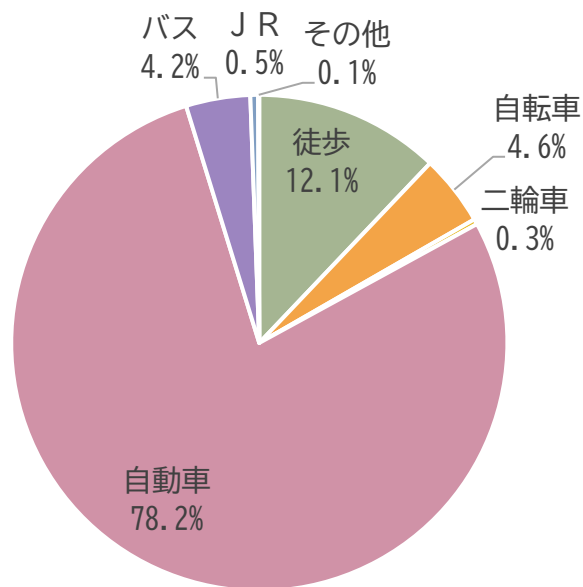


3. 公共交通

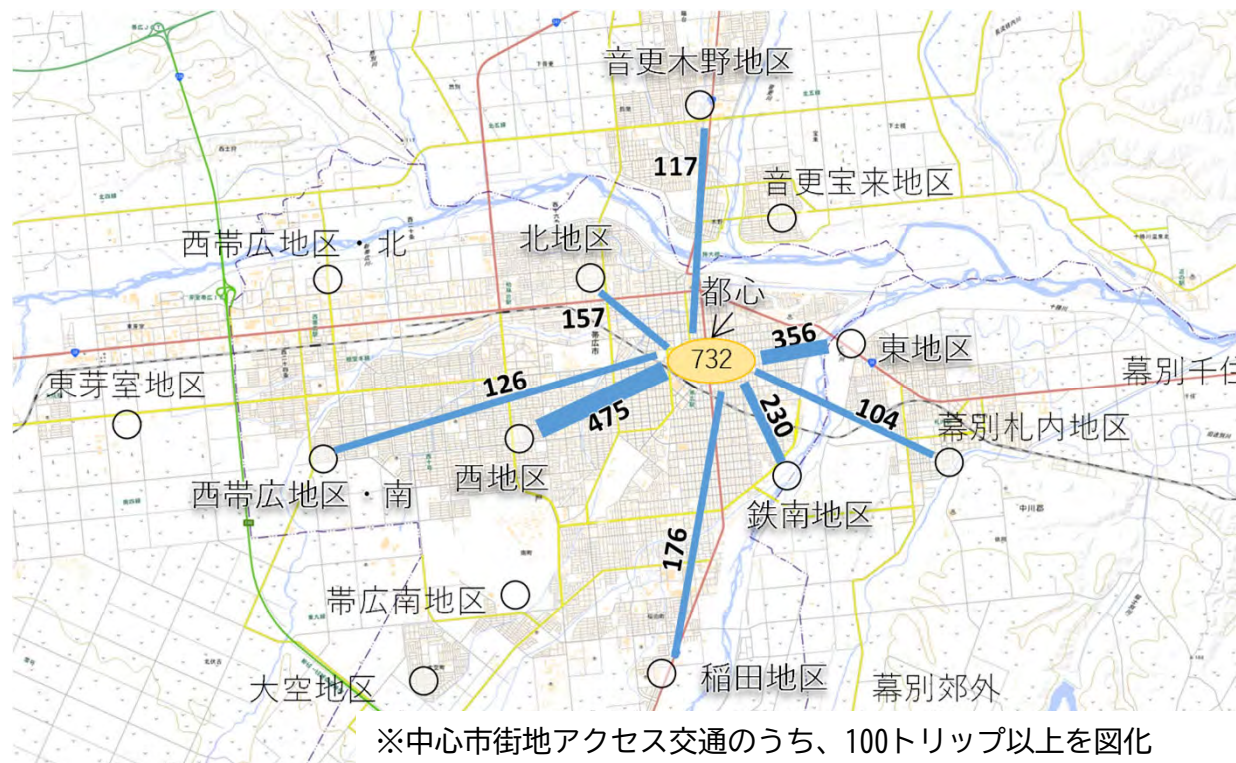
(6) 都心へのアクセス

- 都心への移動手段としては自動車が8割、次いで徒歩が1割となっています。
- 都心で買い物をしている地区は、西地区や東地区からの利用者が多い状況となっています。

都心への移動手段



都心で買物している地区

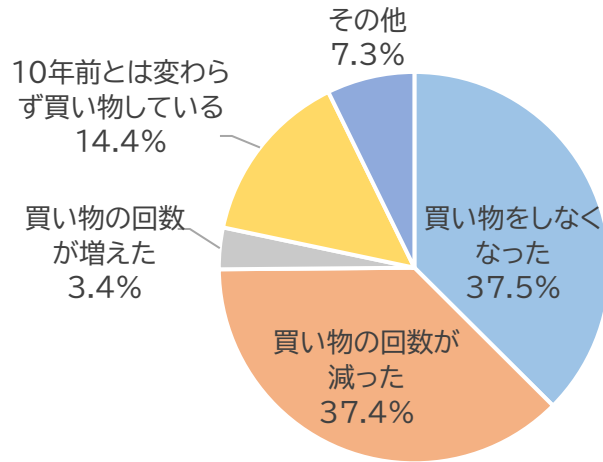


3. 公共交通

(6) 都心へのアクセス

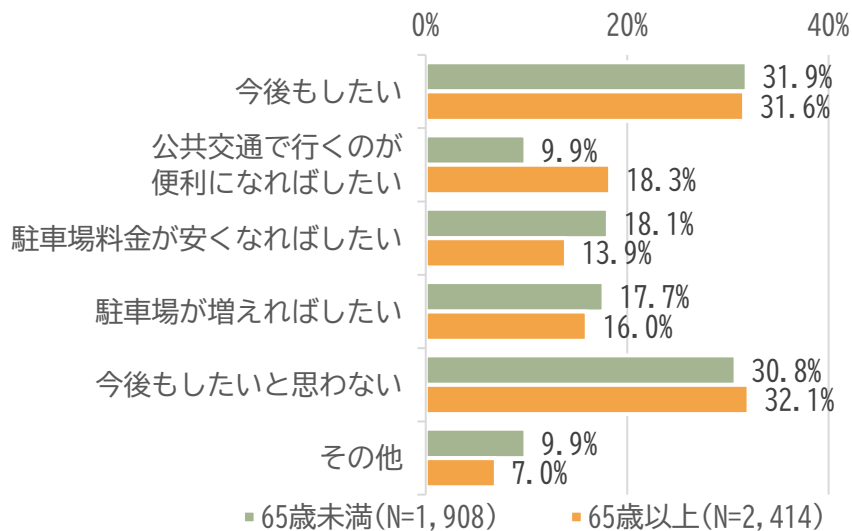
- 都心部で買い物しなくなった、回数が減った割合を合計すると7割強となっており、その理由としては、郊外部の大型商業施設が多数あり、車で行くのに便利と回答しています。
- また、今後の都心部の利用意向としては、「したい」「したいと思わない」が2分しています。
- 年齢別には65歳以上は「公共交通」が、65歳以下は「駐車場」が比較的高い状況です。

都心での買い物の変化

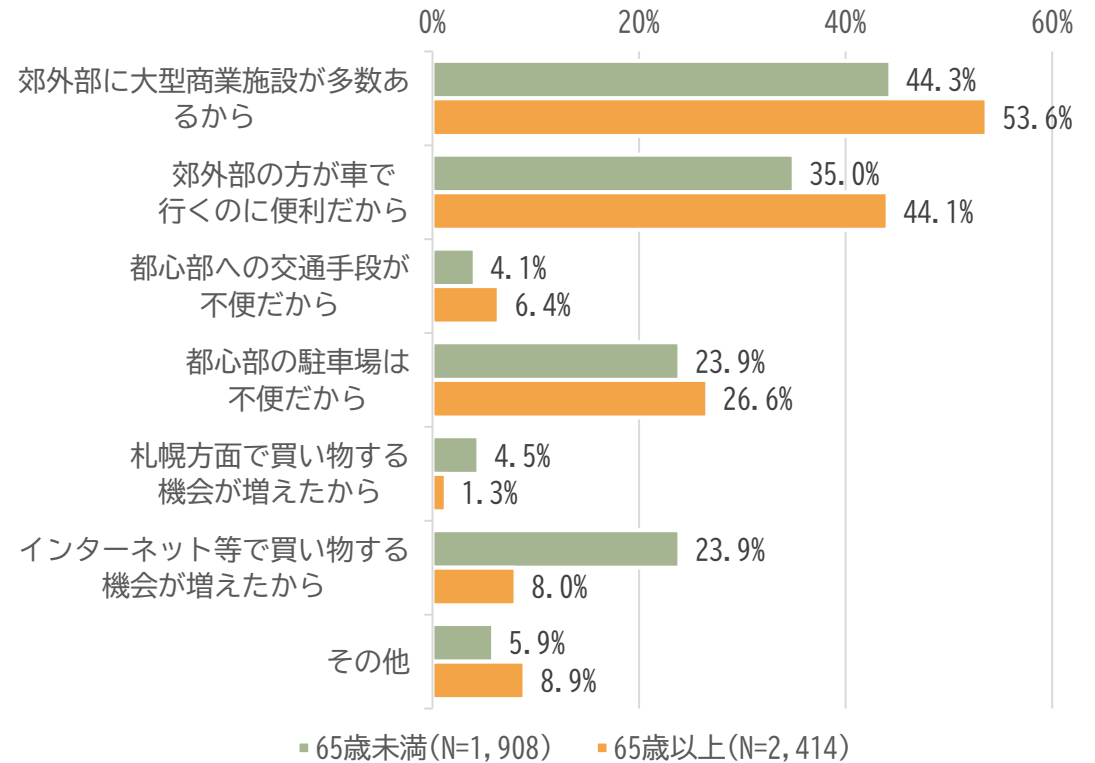


N=6,005

帯広都心部での買い物意向



都心部で買い物しなくなった理由

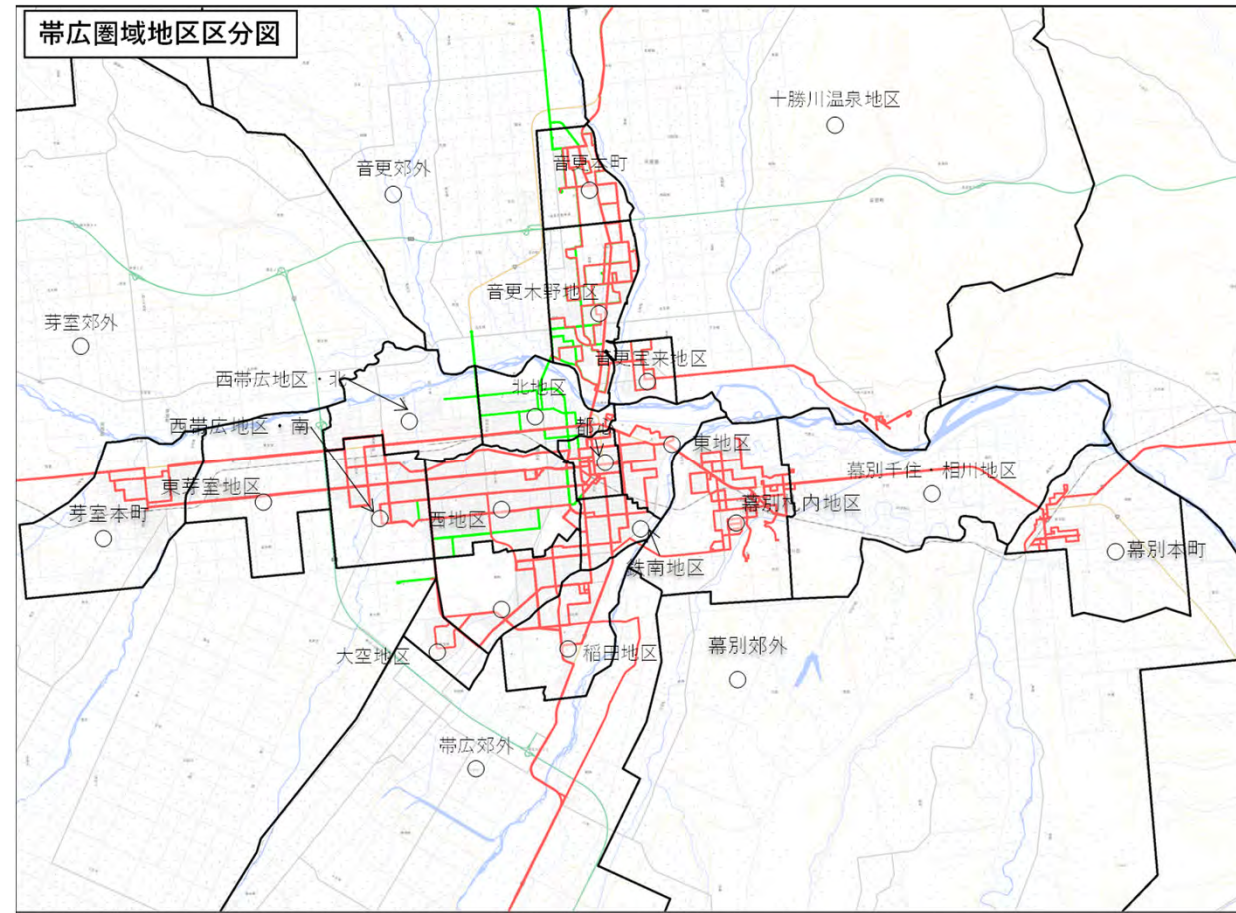
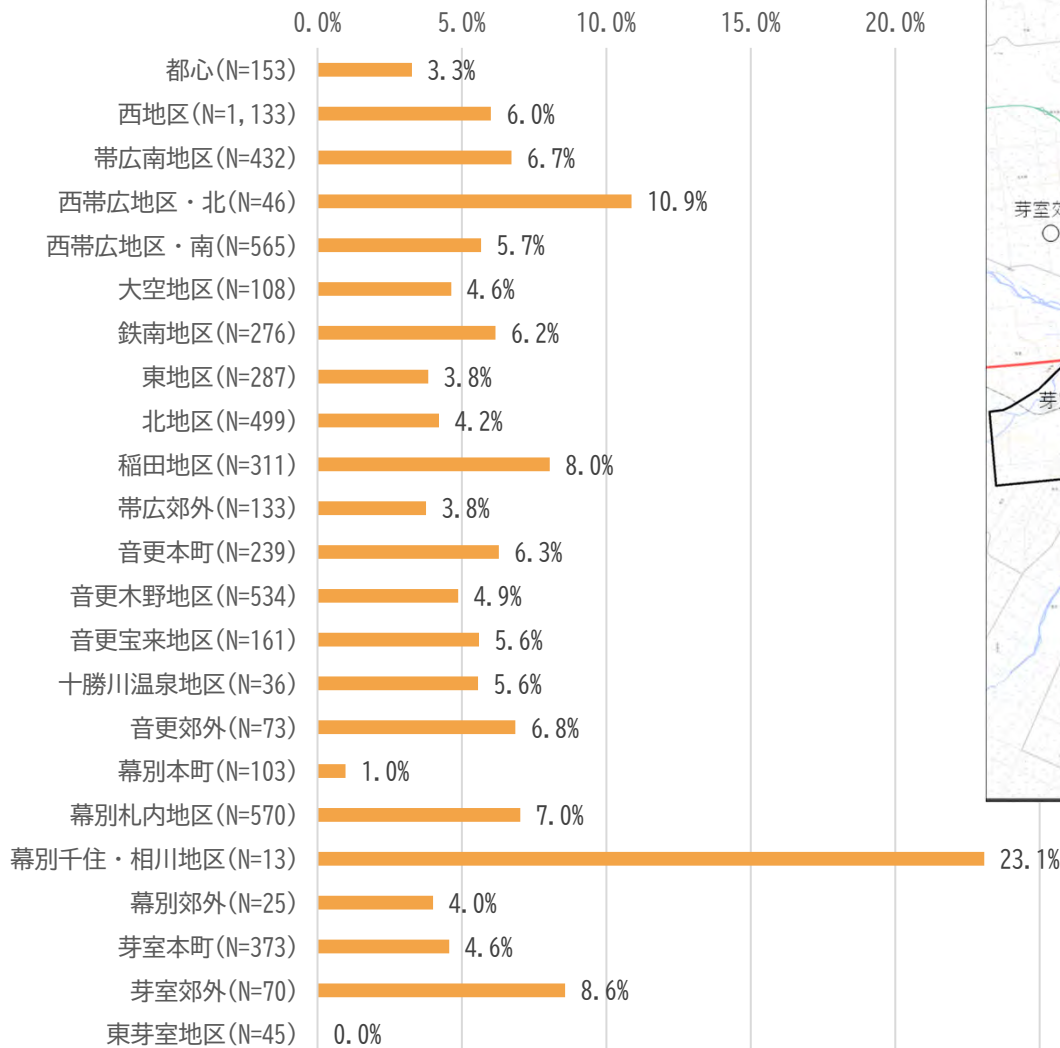


3. 公共交通

(6) 都心へのアクセス

- 都心で買い物しない理由のうち、都市への交通手段が不便だからに着目すると、幕別千住・相川地区が最も高いものの回答者数が少ない状況です。その他西帯広地区・北が高い状況です。
- バス路線図との重ね図をみると、バス路線の少ない地区では課題として意見が出ている状況です。

都心部への交通手段が不便×地区別

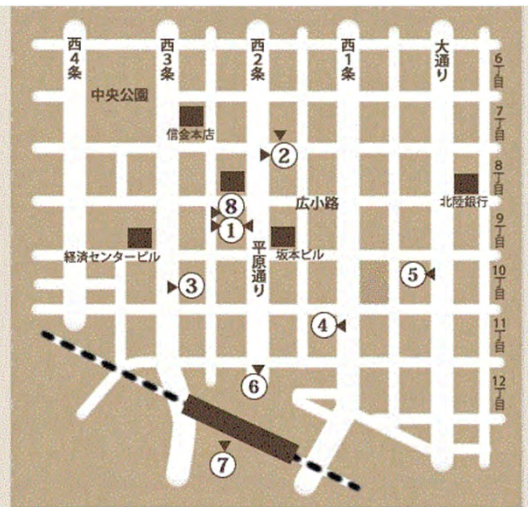


3. 公共交通

(6) 都心へのアクセス

- 帯広都心では、商店街振興組合が中心となり、共通駐車券を発行しており、車でのアクセスしやすい環境を構築しています。駐車場の充実意向をうけて、更なる連携企業の増加が望めます。
- 帯広市の都心に近くなるほどバス便数は多く、利便性は高い状況となっています。

商店街における指定駐車場の配置状況



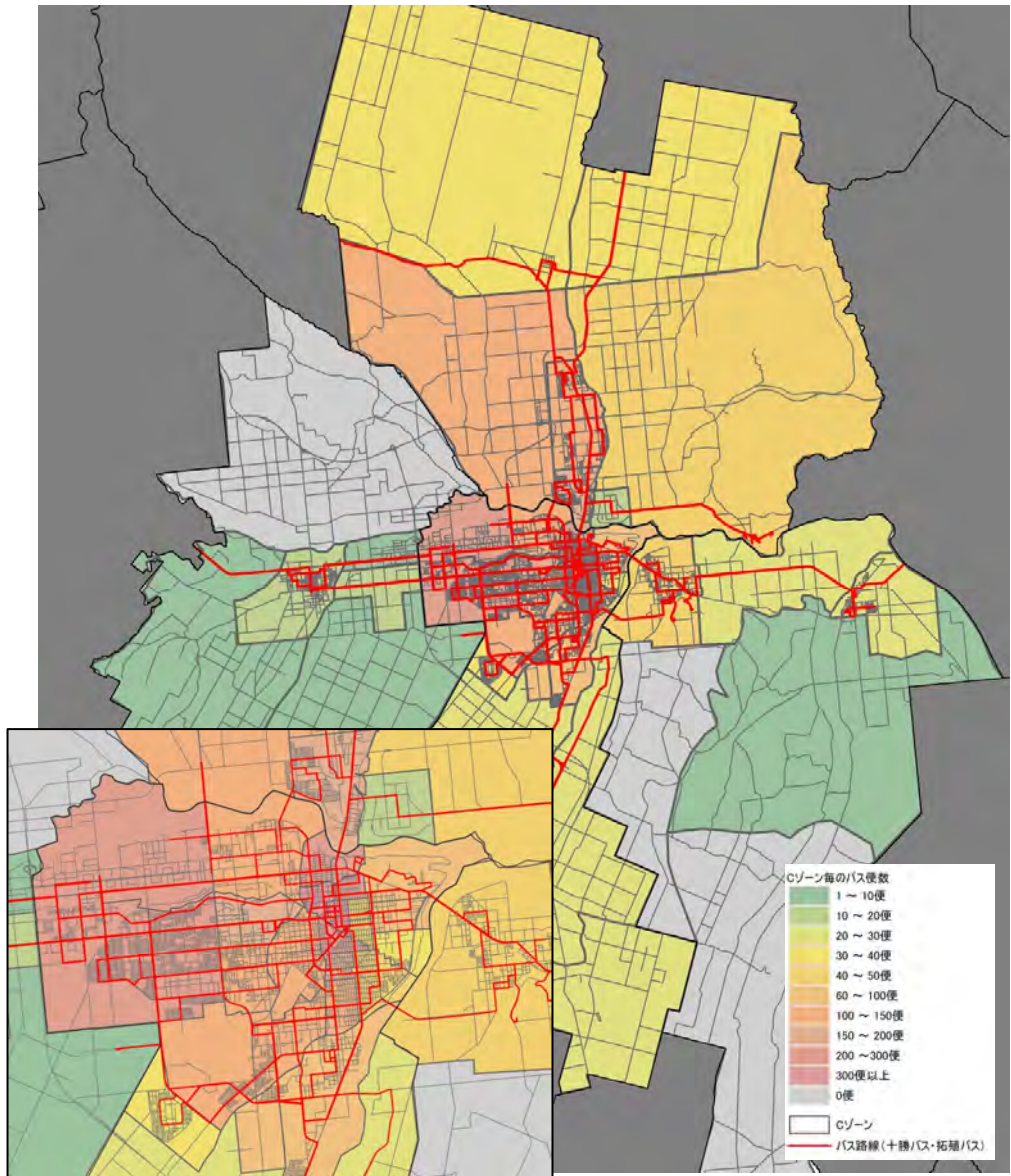
#	名称	収容台数
①	アクセス29	44
②	サクラ駐車場	47
③	くるまちゃんパーキング	30
④	パーキング1.11	40
⑤	大通10パーキング	62
⑥	市営帯広駅北地下駐車場	200
⑦	市営帯広駅南駐車場	25
⑧	マルキチパーキング	24

帯広市商店街振興組合連合会では、共通駐車券を発行し、都心への自動車でのアクセス性を高めています。

【共通駐車券の内容】

- ・ 1,500円以上の買物で駐車券100円券1枚
- ・ 3,000円以上の買物で駐車券200円券1枚

帯広圏の公共交通の利便性



出典：令和4年度 帯広圏パーソントリップ調査

3. 公共交通

(6) 都心へのアクセス

- 私人目的・全手段の集中トリップ数について、各時間帯別に都心と都心以外で算出しました。都心の18時～21時台の集中トリップ数は、都心以外と比較して高い状況となっています。

都心への集中トリップ数【私人目的・全手段】

時間帯	トリップ数			割合	
	都心	都心以外	合計	合計に対する都心の割合	合計に対する都心以外の割合
3時	0	45	45	0.0%	100.0%
4時	0	179	179	0.0%	100.0%
5時	21	195	216	9.7%	90.3%
6時	33	721	754	4.4%	95.6%
7時	169	2,853	3,022	5.6%	94.4%
8時	730	7,758	8,488	8.6%	91.4%
9時	1,570	11,934	13,504	11.6%	88.4%
10時	1,775	16,666	18,441	9.6%	90.4%
11時	1,548	12,172	13,720	11.3%	88.7%
12時	986	7,583	8,569	11.5%	88.5%
13時	1,062	10,494	11,556	9.2%	90.8%
14時	954	9,339	10,293	9.3%	90.7%
15時	580	8,784	9,364	6.2%	93.8%
16時	799	6,958	7,757	10.3%	89.7%
17時	719	6,893	7,612	9.4%	90.6%
18時	1,070	5,551	6,621	16.2%	83.8%
19時	623	2,501	3,124	19.9%	80.1%
20時	205	1,516	1,721	11.9%	88.1%
21時	150	644	794	18.9%	81.1%
22時	0	125	125	0.0%	100.0%
23時	14	23	37	37.8%	62.2%
24時	0	15	15	0.0%	100.0%
合計	13,008	112,949	125,957	10.3%	89.7%

3. 公共交通

(6) 都心へのアクセス

- 私用目的・全手段の発生トリップ数について、各時間帯別に都心と都心以外で算出しました。都心からの発生トリップは、17～18時台に加え、20時・22時台のトリップが多くなっており、17時以降の発生トリップに対応する帰宅と考えられます。

都心からの発生トリップ数【私用目的・全手段】

時間帯	トリップ数			割合	
	都心	都心以外	合計	合計に対する都心の割合	合計に対する都心以外の割合
3時	0	45	45	0.0%	100.0%
4時	0	179	179	0.0%	100.0%
5時	0	216	216	0.0%	100.0%
6時	47	707	754	6.2%	93.8%
7時	53	2,969	3,022	1.8%	98.2%
8時	99	8,389	8,488	1.2%	98.8%
9時	421	13,083	13,504	3.1%	96.9%
10時	685	17,756	18,441	3.7%	96.3%
11時	1,024	12,696	13,720	7.5%	92.5%
12時	810	7,759	8,569	9.5%	90.5%
13時	754	10,802	11,556	6.5%	93.5%
14時	626	9,667	10,293	6.1%	93.9%
15時	688	8,676	9,364	7.3%	92.7%
16時	516	7,241	7,757	6.7%	93.3%
17時	887	6,725	7,612	11.7%	88.3%
18時	661	5,960	6,621	10.0%	90.0%
19時	215	2,909	3,124	6.9%	93.1%
20時	194	1,527	1,721	11.3%	88.7%
21時	50	744	794	6.3%	93.7%
22時	18	107	125	14.4%	85.6%
23時	0	37	37	0.0%	100.0%
24時	0	15	15	0.0%	100.0%
合計	7,748	118,209	125,957	6.2%	93.8%

4. 観光流動

(2) 観光自転車利用実態

- 案内看板については、令和5年度末時点で必要設置数に対して、約8割の整備を見込んでいます。
- 自動車運転者が矢羽根の路面表示の理解がされていない事も課題であり、運転免許証更新時の周知等が課題となっております。
- 情報発信については、ロゴマークを活用した商品の販売やルートマップの作成、ルートのPR等を継続して実施しており、地域ルート設定については、令和5年6月に認定されており、自転車観光の活性化を目指しています。

トカプチ400の整備状況【走行環境】

整備・実施項目		必要設置数	取組推進予定	
			令和5年度整備予定数量(累計)	令和5年度整備予定率
ルート案内	案内看板設置 (シールから看板へ) 【交差点部】	450	339	75%
	案内看板設置 (シールから看板へ) 【単路部：5km間隔】	82	73	89%
【走行環境の安全性・注意喚起】 矢羽根路面表示・注意喚起看板設置		必要設置数に対し、令和4年度で整備済		



案内看板 (イメージ)



道路標示 (矢羽根)

サイクリストからの声

- ・路面の凹凸やクラックが酷く、走行環境としての整備が必要。
- ・路面表示 (矢羽根) がわからない自動車運転者もいるため、運転免許更新時での周知やPRが必要。

トカプチ400の整備状況【情報発信】

活動メニュー	整備・実施項目	令和5年度の予定
コミュニケーションサイトの周知	・ポスター・サイクリングマップを活用したサイト周知 ・各種イベントでのサイトPR実施	・サイクリングマップにコミュニケーションサイトのQRコードを記載を継続 ・管内サイクリングイベントでのマップ配布の継続
ロゴマークの活用	・ロゴを用いた商品を作成・販売	・試作品の販売検証
ルートマップの作成	・マップ作成要綱にそったマップ作成 ・マップの多言語化実施	・サイクリングマップの更新 ・英語・タイ語・繁体字の翻訳版の更新
ルートのPR	・関連イベント・配信サイト等におけるルートのPR実施 ・トカプチ400HP立ち上げによるPRの実施	・各種フォーラムや全国的なイベント、配信サイトを通じたPRの継続

■その他の取り組み (一部抜粋)

- ・サイクルルート上に立地する自治体において地方版自転車活用推進計画を策定
⇒令和4年度帯広市策定済、令和5年度音更町策定済、令和5年度幕別町策定予定
- ・地域ルートの検討・実施
⇒6ルート設定 (十勝サーモンルート、忠類シーニックルート、岩内トレイル、大自然の中を疾走ルート、晩成温泉コース、天空の湖へつながるチャレンジルート)
- ・修理サービスの充実
- ・トラブル時の自転車配送サービス

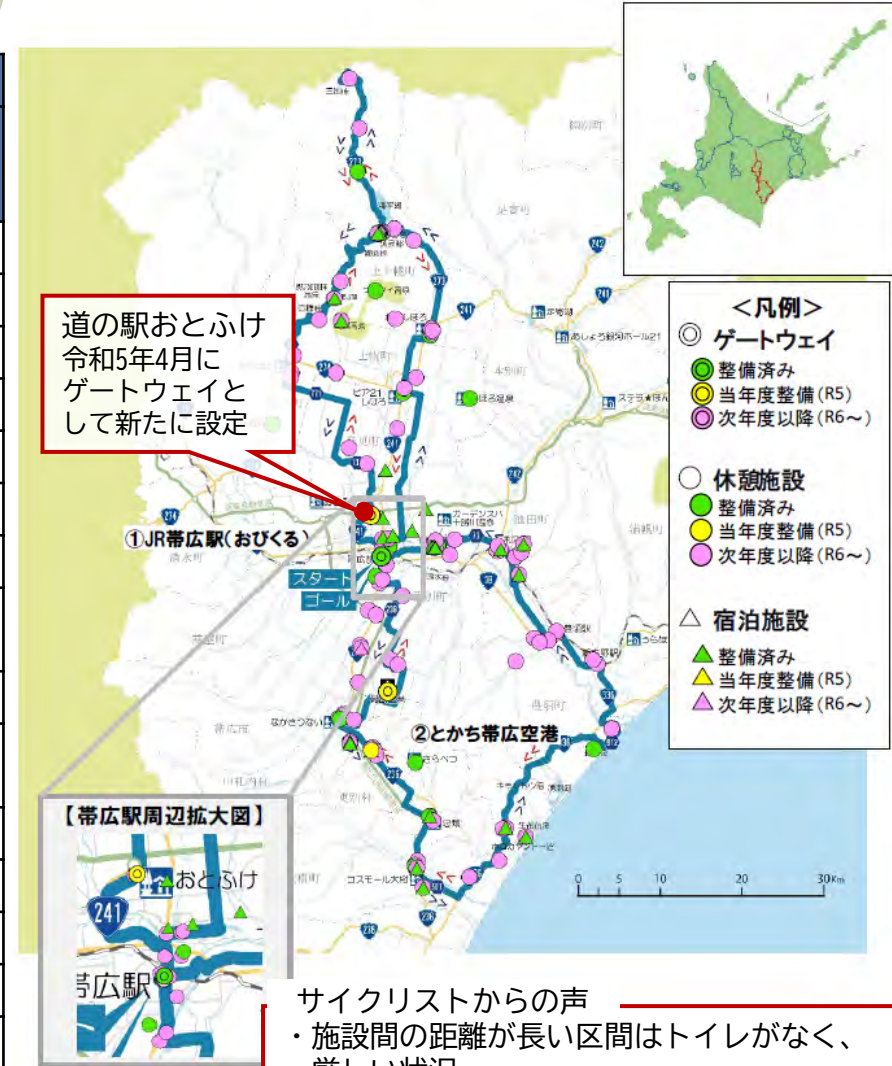
4. 観光流動

(2) 観光自転車利用実態

- 休憩施設の設置率は16.9%と低く、整備の推進が必要となっており、施設間の距離が長い区間でトイレがなく課題となっています。宿泊施設の設置率は93.9%と高い状況ですが、自転車の預かり・保管やシャワー設備は低く、整備の推進が必要となっています。
- 緊急時のサポート体制は、令和4年度までに実施済で、継続的な実施が必要となっています。

トカプチ400の整備状況【受入環境】

整備・実施項目	必要設置数	取組推進予定		
		令和5年度整備予定数量(累計)	令和5年度整備予定率	
休憩施設 (サイクルステーション)の整備	休憩施設の設置間隔(目安:1か所/20km)	124	21	16.9%
	サイクルラックの設置	124	47	37.9%
	トイレの設置	124	99	79.8%
	水分補給設備の整備(自動販売機・飲料水の提供)	124	82	66.1%
	休憩スペース・設備の有無(屋根付きのテーブル・椅子等)	124	24	19.4%
	空気入れの貸出	124	44	35.5%
	必要な物品の販売(タイヤチューブ、パーツ、携行食等)	124	16	12.9%
	必要な情報の提供(サイクルルート、ルートマップ、宿泊・休憩施設、見所、食事、緊急サポート)	124	20	16.1%
	工具の貸出	124	5	4.0%
	サイクルルートへのアクセス方法、ルート案内等の情報提供(ルート案内看板等)	124	0	0.0%
Wi-Fi	124	26	21.0%	
宿泊施設の整備	宿泊施設の設置間隔(目安:1か所/60km)	33	31	93.9%
	室内(フロント、ロビー、客室等)で自転車の預かり・保管	33	17	51.5%
	フロント等にて荷物の保管	33	31	93.9%
	洗濯機の設置	33	25	75.5%
	宅配の受け取り	33	30	90.9%
	洗車施設	33	24	72.7%
	日帰り利用も可能なシャワー設備	33	16	48.5%

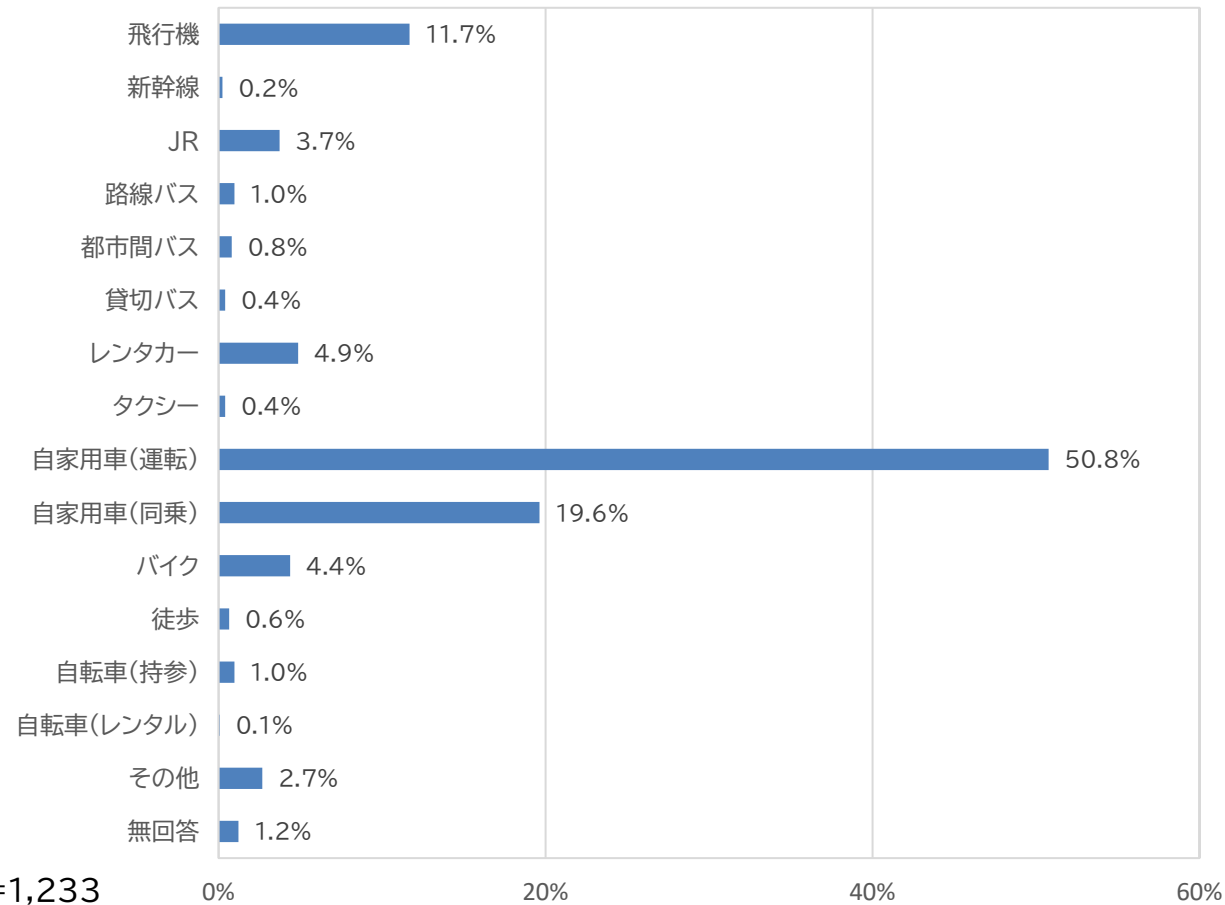


4. 観光流動

(2) 観光自転車利用実態

- 移動手段としては自家用車の割合が非常に高く、同乗も含めると約7割となっています。自転車は持参・レンタルを含めて1%（13名）となっています。

帯広圏観光客における移動手段



出典：令和5年度 帯広圏観光行動に関するアンケート調査
※最初の移動手段が最大であったため、1番目の移動手段を採用

5. 大型車混入率 (1) 自転車との関係

- R3年道路交通センサスより、道路交通センサス区間毎の大型車混入率とトカプチ400ルートを見ると、郊外部で大型車混入率30%以上となる区間とトカプチ400ルートが並行する箇所が見られています。

道路交通センサス区間大型車混入率×トカプチ400ルート



▼都市全般の課題

将来人口の減少・少子高齢化の進行

2024年問題に起因する人手不足

自動車依存定着（公共交通利用低）

環境問題・気候変動に関わる社会要請への対応

帯広都心部の空洞化・賑わいの低下（商業機能の郊外化）

D X ・ G X の推進

交通MP策定にあたっての着目点

◆道路交通

前回都市交通MPの進捗

帯広市南北・すずらん大橋（夕方）等における交通渋滞

自動車から路線バスへの転換による、交通渋滞緩和施策

新型コロナウイルスに伴う交通流の変化

新たな道路整備や信号増加に伴う交通流の変化

今後の物流における問題（2024年問題）に考慮した交通のあり方

帯広圏の交通手段毎の動きの把握

災害時物流や避難に資する道路整備の検討

雪書を踏まえた交通への影響把握

トカプチ400を背景とした観光客における自転車利用者把握

▼課題の検証結果（既存資料・現況解析の総括）

帯広圏住民の日常の動きは人口の多い帯広市内での移動が多く、特に、西地区や西帯広地区に関連する移動が目立つ。加えて、音更・幕別・芽室町と帯広市西地区・中心部間の移動が多い。これらの交通需要の多い地区間移動の円滑化・効率化に関する検討が必要

前回都市交通MPで位置づけられる**骨格道路網の未整備区間の整備方針**について、地域・社会情勢の変化（人口減少下の交通需要の低下等）を見据えた検討が必要

道路整備は進捗しているものの、**朝・夕方の交通渋滞は依然として残っており**、交通量の分散や交差点改良などによる対策と公共交通による支援など、**ソフト・ハードの対策**が必要

道路網の整備や施設立地の変化等に伴い**新たな課題箇所**が生じるなど、**改善策の検討**が必要

新型コロナウイルス感染症の影響により、在宅勤務やオンライン会議など効率的な動きも生じているが、**移動頻度への影響は大きくない**

2024年問題を契機とした労働時間規制に伴う、物流関連交通の発生集中時間帯の変化が想定され、朝・夕方のピーク時間帯の交通混雑が懸念され、共同集出荷・無人宅配BOXの普及などの**物流システムの再構築**が必要

自転車流動を分析した結果、帯広市を中心とした3町間の移動に加え、帯広市内でも地区間の移動が見受けられることや自転車利用時の危険の指摘も見られることから、**自転車走行環境の創出**が必要

歩行者は自動車移動に次いで多い移動手段であり、障がい者のみならず、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**が求められる

帯広圏は広範囲にわたり河川氾濫による浸水の被害や十勝平野断層帯主部を震源とする地震が想定され、平成28年の台風被害では幹線道路の寸断が生じるなどしており、**災害を踏まえた交通体系のあり方**検討が必要

サイクリストを支援するための、**自転車走行環境の整備・推進**（走行環境、路面の凹凸やクラックへの対応）や**維持管理対策**の強化

解決策の検討

帯広圏都市交通マスタープランの策定

▼都市全般の課題

将来人口の減少・少子高齢化の進行

自動車依存定着（公共交通利用低）

帯広都心部の空洞化・賑わいの低下（商業機能の郊外化）

2024年問題に起因する人手不足

環境問題・気候変動に関わる社会要請への対応

D X ・ G X の推進

交通MP策定にあたっての着目点

◆公共交通

前回都市交通MPの進捗

新型コロナウイルスに伴う公共交通利用者減少

乗務員不足における事業への影響

公共交通間の一元的な予約システムの構築検討

自動車運転免許返納後の住民の足の確保

雪害を踏まえた交通への影響把握

◆その他

帯広厚生病院移転に伴う中心市街地賑わい低下

災害時における交通事業者間の情報連携の強化

十勝MaaSの今後の推進方向性との連携

十勝港やとかち帯広空港関連の交通需要の動向

帯広圏における観光客の移動実態把握

▼課題の検証結果（既存資料・現況解析の総括）

◆公共交通

新型コロナウイルスの影響によるバス利用者の減少は、コロナ禍以前の水準に戻りきっていない状況であり、この**実態に合わせた公共交通体系の再構築**が必要

地域ごとや地域連携の取組みにより、公共交通の空白地域は解消されてきている一方で、利用者の低迷や担い手不足が進行しており、**持続可能な移動支援に向けた対策**が必要

2024年問題を契機とした労働時間規制に伴うバスサービスの維持が難しく、異業種・移住促進など**多様な担い手の可能性の模索**や**労務環境の改善**、**貨客混載等の取組検討**が必要

公共交通間の決済方法の統一化の推進に加え、鉄道とバスの共通フリーパスによる運賃体系の構築など、関係事業者の連携による**シームレスな移動支援**が必要

バス運行便数の需要と供給のミスマッチ（オフピーク時のバス便数）が生じており、ニーズや移動実態に合わせたダイヤ改正と勤務体制に合わせた**効率のよい輸送体系**の構築

高齢者による運転意向の高さに対応した**免許返納制度の構築**や**公共交通に係る情報の充実**

渋滞解消に資する公共交通による工業団地等の通勤支援（バス専用道路の検討、歩行者・自転車道との連動）

◆その他

地域連携による**観光情報の発信**、**移動支援策の拡充**

自動運転による効率的な輸送

ウォーカブルなまちづくりとまちなか再生（15分都市の実現など）

物流拠点構想の実現による効率のよい輸送支援

I C T技術の活用による**移動・輸送の効率化**

災害発生時（雪害など軽微なものも含む）に**外出を控えるなど住民意識の醸成**が必要

解決策の
検討

帯広圏都市交通マスタープランの策定