

## 2.3 十勝地域の公共交通の課題について

☑ 2.3 では、「2.1 十勝地域について」と「2.2 十勝地域の公共交通の現状について」に示された内容を踏まえて、当地域の公共交通の課題及び個別のバス路線の役割と課題について示します。

### 2.3.1 現状や問題点のまとめ

☑ 2.3.1 では、「2.1 十勝地域について」と「2.2 十勝地域の公共交通の現状について」に示された内容に基づいて、当地域及び地域公共交通の現状や問題点を取りまとめます。

#### 【十勝地域及び地域公共交通の現状と問題点】

- ☑ [移動負担] 広大な土地であるため移動に要する利用者の負担は他地域と比べて大きい状況です
- ☑ [高次機能] 二次医療や高等教育などの必要なサービスは帯広市への依存が強く、広域交通の必要性が高い状況です
- ☑ [通勤通学] 通勤・通学も帯広市が主な目的地となっており、広域交通の必要性が高い状況です
- ☑ [人口減少] 人口減少が進んでおり、特に帯広市から遠い立地の町村ほどその傾向が顕著といえます
- ☑ [高齢化] 免許返納者数が増加し、自家用車に代わる移動手段への転換の重要性が増えています
- ☑ [鉄道] 鉄道は域内を東西に横断しており、南北には移動できません
- ☑ [観光需要] 観光スポットが圏域全体に広く点在している一方で、観光客のニーズはゲートウェイとなる鉄道・空港のある帯広市周辺に集中しています
- ☑ [利用減少] 路線バスや鉄道、タクシーなどの公共交通の利用は大きく減少しています
- ☑ [サービス] 共通定期券やデジタルチケットに対する要望も見られます
- ☑ [バスニーズ] 広域交通（バス）の利用ニーズは、主に帯広市との往来利用となっています
- ☑ [バスニーズ] 長距離路線にも関わらず、利用の多くが帯広市内で完結する路線もあります
- ☑ [バスニーズ] 帯広市以外での沿線町村間・沿線町村内での利用が少ないバス路線が多い状況です
- ☑ [収支状況] 広域交通（バス）の全てが赤字運行となっており、市町村負担が大きい状態となっています
- ☑ [乗車密度] 赤字状態であるものの、平均乗車密度が低い状態になっている路線も多い状況です
- ☑ [人手不足] バス・タクシーともに運転手の高齢化が進んでおり、運転手不足が危惧されます

## 2.3.2 地域の公共交通の課題

- ☒ 2.3.1の「現状や問題点のまとめ」を踏まえて、当地域の公共交通の課題を以下のとおり設定します。

### (1) 生活を支える広域的な公共交通サービスの維持確保

- ☒ 広大な土地の中心に位置する帯広市が、管内の日常生活に必要なサービスの提供を担っていることから、当地域全体の生活利便性の維持・定住性確保には、各方面から帯広市への広域交通サービスの確保が欠かせません。

### (2) バスサービスの最適化

- ☒ 多くのバス路線が赤字運行となっており、市町村の補助額は増額傾向にあります。加えて、バス運転手不足・高齢化も深刻となっており、継続的にサービスを確保していくためには、バスサービスの最適化が重要と言えます。

### (3) 高齢化への対応

- ☒ 当地域でも今後高齢化の進行が予想されており、高齢者の移動ニーズに即したダイヤ設定や乗り降りしやすく・乗継負担の少ない交通サービスの実現が求められます。

### (4) 観光需要への対応

- ☒ 高齢者やインバウンドなど主に公共交通を利用する観光客増加への対応や、帯広市周辺に集中する観光客を圏域全体へ送客するための利便性の高い交通サービスの構築が求められます。

### (5) 路線間・交通モード間での連携強化

- ☒ 複数のバス路線や複数の交通モードが結節する交通拠点では、乗り継ぎ可能なダイヤ設定、シームレスな移動を実現する案内、快適な待合環境等による乗継強化が求められます。
- ☒ 市町村を繋ぐ広域交通と市町村内の移動を担うコミュニティ交通との乗継強化も求められます。

### (6) 公共交通の利用促進

- ☒ 公共交通利用を促進するため、利用目的の創出やサービスの利便性向上に加えて、利用者の意識変容・行動変容に寄与する利用促進の施策の実施が求められます。

### (7) バスやタクシーの運転手確保

- ☒ バスやタクシーの運転手不足は深刻な状況にあり、サービスの維持が難しい状況となってきました。事業者任せではなく、地域全体で運転手確保に向けた連携・取組の推進が求められます。

## 2.4 個別の対象路線の役割と課題

☑ 2.4 では、「2.1 十勝地域について」と「2.2 十勝地域の公共交通の現状について」に示された内容を踏まえて、本計画の対象路線に関して、個別に役割と課題を整理します。

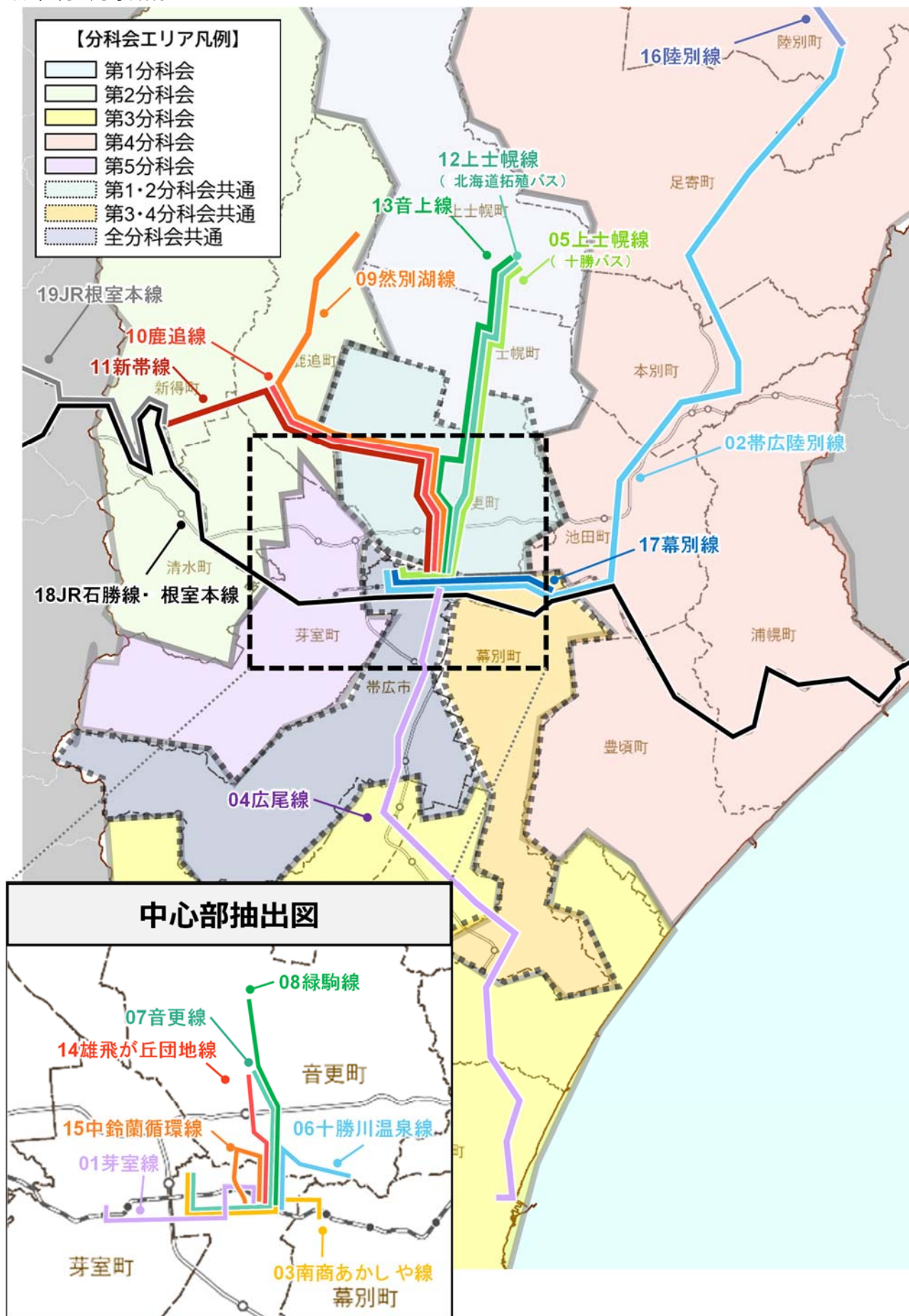
### 2.4.1 エリア区分と対象路線

- ☑ 当地域は、南北・東西に広大な面積を有しており、生活圏域が5つに大別されます。
- ☑ 役割と課題の整理に当たっては、当協議会では、十勝総合振興局管内を5つの地域に分け、各地域毎に分科会を設置し、各分科会毎に、地域の実情を踏まえた検討を行っています。

区分	構成市町村・団体	対象路線
第1分科会	帯広市、音更町、土幌町、上士幌町、十勝バス株式会社、北海道拓殖バス株式会社、十勝総合振興局	5.上士幌線（十勝バス） 6.十勝川温泉線（十勝バス） 7.音更線（十勝バス） 12.上士幌線（北海道拓殖バス） 13.音上線（北海道拓殖バス） ※ぬかびら線（十勝バス）
第2分科会	帯広市、音更町、鹿追町、新得町、清水町、北海道拓殖バス株式会社、十勝総合振興局	8.緑駒線（北海道拓殖バス） 9.然別湖線（北海道拓殖バス） 10.鹿追線（北海道拓殖バス） 11.新帯線（北海道拓殖バス） 14.雄飛が丘団地線（北海道拓殖バス） 15.中鈴蘭循環線（北海道拓殖バス） 18.JR 石勝線・根室本線 19.JR 根室本線
第3分科会	帯広市、中札内村、更別村、幕別町、大樹町、広尾町、十勝バス株式会社、十勝総合振興局	4.広尾線（十勝バス）
第4分科会	帯広市、幕別町、池田町、豊頃町、本別町、足寄町、陸別町、浦幌町、十勝バス株式会社、十勝総合振興局	2.帯広陸別線（十勝バス） 3.南商あかしや線（十勝バス） 17.幕別線（十勝バス） 18.JR 石勝線・根室本線
第5分科会	帯広市、芽室町、十勝バス株式会社、清水町※オブザーバー 十勝総合振興局	1.芽室線（十勝バス） 18.JR 石勝線・根室本線 ※清水帯広線（十勝バス）
その他	北見市、訓子府町、置戸町、陸別町、北海道北見バス株式会社、オホーツク総合振興局	16.陸別線（北海道北見バス）

※ぬかびら線と清水帯広線は、地域間幹線系統及び広域生活交通路線に該当しないため、本計画の対象路線ではありませんが、一体的な検討が望ましいと考えられることから、分科会の検討対象路線に位置づけています。

■エリア区分と対象路線



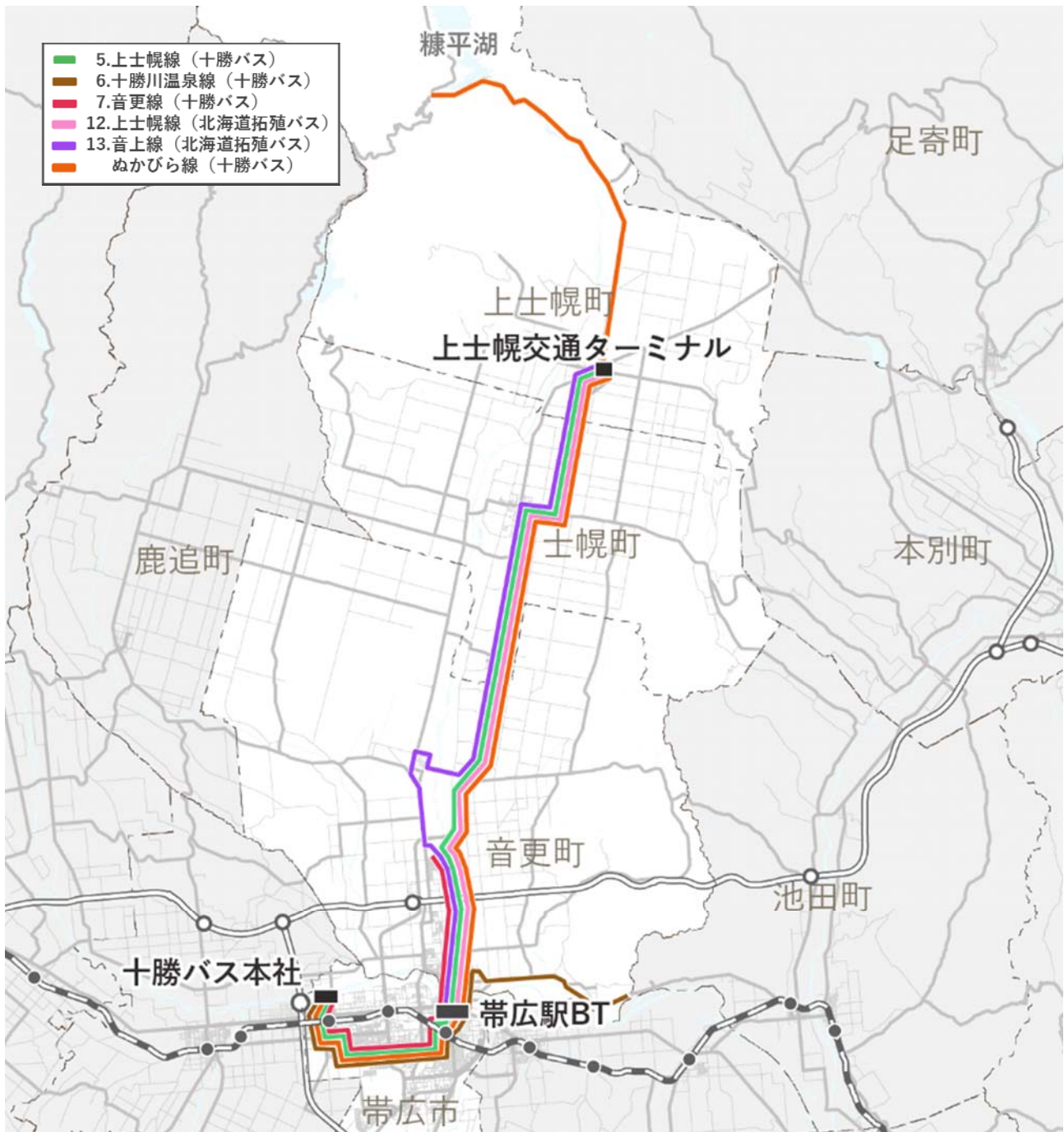
※中心部は路線が多数重複していることから短距離の路線などは抽出図を使用して整理しています。



## 2.4.2 第1分科会の対象路線

### (1) 第1分科会の対象路線の系統図

☒ 以下に、第1分科会の対象路線の系統図を示します。



図：第1分科会の公共交通ネットワーク

## (2) 対象路線の役割と課題

☑ 以下に、第1分科会の対象路線の役割と課題を示します。

## ■5. 上士幌線（十勝バス株式会社）

平均乗車密度	4.0人
運行回数	7.3回
経常損益	△51,618千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町－士幌町－上士幌町] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、沿線3町と帯広市間の往来に利用されています。また、帯広市内でもバスターミナル周辺と十勝バス本社間での移動に利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は、学生・買物客・通院者となっており、帯広駅周辺や音更木野大通り、路線沿線の高校等への移動手段を担っています。中でも、学生の登下校を支える役割を担っている路線です。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象※、沿線4市町による赤字補助 →サービスの効率化、利用促進</li> <li>■ 登下校時の増便発生、重複系統が多数 →重複路線と連携したサービス提供による利便性向上</li> <li>■ 沿線3町間での利用や町内完結利用が少ない →生活圏交通等との接続強化・相互送客</li> </ul>

※みなしカット：平均乗車密度が5.0を下回る場合に発生する補助金の減額措置

## ■6. 十勝川温泉線（十勝バス株式会社）

平均乗車密度	2.3人
運行回数	7.8回
経常損益	△14,354千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町（木野・宝来）－音更町（十勝川温泉）－エコロジープーク] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、帯広市と音更町（木野・宝来）の往来や十勝川温泉への移動手段として利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は、音更町（木野・宝来/十勝川温泉街）の居住者や観光客となっており、生活の足と観光の足の双方を担っている路線です。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線2市町による赤字補助 →サービスの最適化、利用促進</li> </ul>

## ■ 7. 音更線（十勝バス株式会社）

平均乗車密度	5.2人
運行回数	17.0回
経常損益	△37,425千円/年
路線区分	地域間幹線系統（2023（令和5）年より新たに対象となる）
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市-音更町の住宅エリア]を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、帯広市内での移動に利用されています。特に、帯広市新緑通り沿線での利用が多い他、音更町内での移動や帯広市と音更町間の往来にも利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は、帯広市新緑通り沿いの住民や音更町桜が丘の住民となっており、沿線の商業施設や帯広駅周辺への移動手段を担っています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、沿線2市町による赤字補助（※令和5バス事業年度より新規補助対象） →サービスの効率化、利用促進</li> <li>■ 隣接する住宅エリアへ運行する類似系統の運行 →類似系統と連携したサービス提供による利便性向上</li> </ul>

## ■ 12. 上士幌線（北海道拓殖バス株式会社）

平均乗車密度	4.2人
運行回数	4.9回
経常損益	△29,219千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市-音更町-士幌町-上士幌町]を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、沿線3町と帯広市間の往来に利用されています。また、音更町と上士幌町間の往来にも利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は、学生・買物客・通院者となっており、帯広駅周辺や音更木野大通り、路線沿線の高校等への移動手段を担っています。中でも、学生の登下校を支える重要な路線という位置づけにあります。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、沿線4市町による赤字補助 →サービスの効率化、利用促進</li> <li>■ 登下校時の増便発生、重複系統が多数 →重複路線と連携したサービス提供による利便性向上</li> <li>■ 沿線3町間での利用や町内完結利用が少ない →生活圏交通等との接続強化・相互送客</li> </ul>

## ■ 13. 音上線（北海道拓殖バス株式会社）

平均乗車密度	4.5人
運行回数	3.4回
経常損益	△19,316千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町－（音更高校・駒場）－士幌町－上士幌町]を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、沿線3町と帯広市間の往来に利用されています。また、音更町と上士幌町間の往来にも利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は、学生・買物客・通院者となっており、帯広駅周辺や音更木野大通り、路線沿線の高校等への移動手段を担っています。中でも、学生の登下校を支える重要な路線という位置づけにあります。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、沿線4市町による赤字補助 →サービスの効率化、利用促進</li> <li>■ 登下校時の増便発生、重複系統が多数 →重複路線と連携したサービス提供による利便性向上</li> <li>■ 沿線3町間での利用や町内完結利用が少ない →生活圏交通等との接続強化・相互送客</li> </ul>

## ■ めかびら線（十勝バス株式会社）

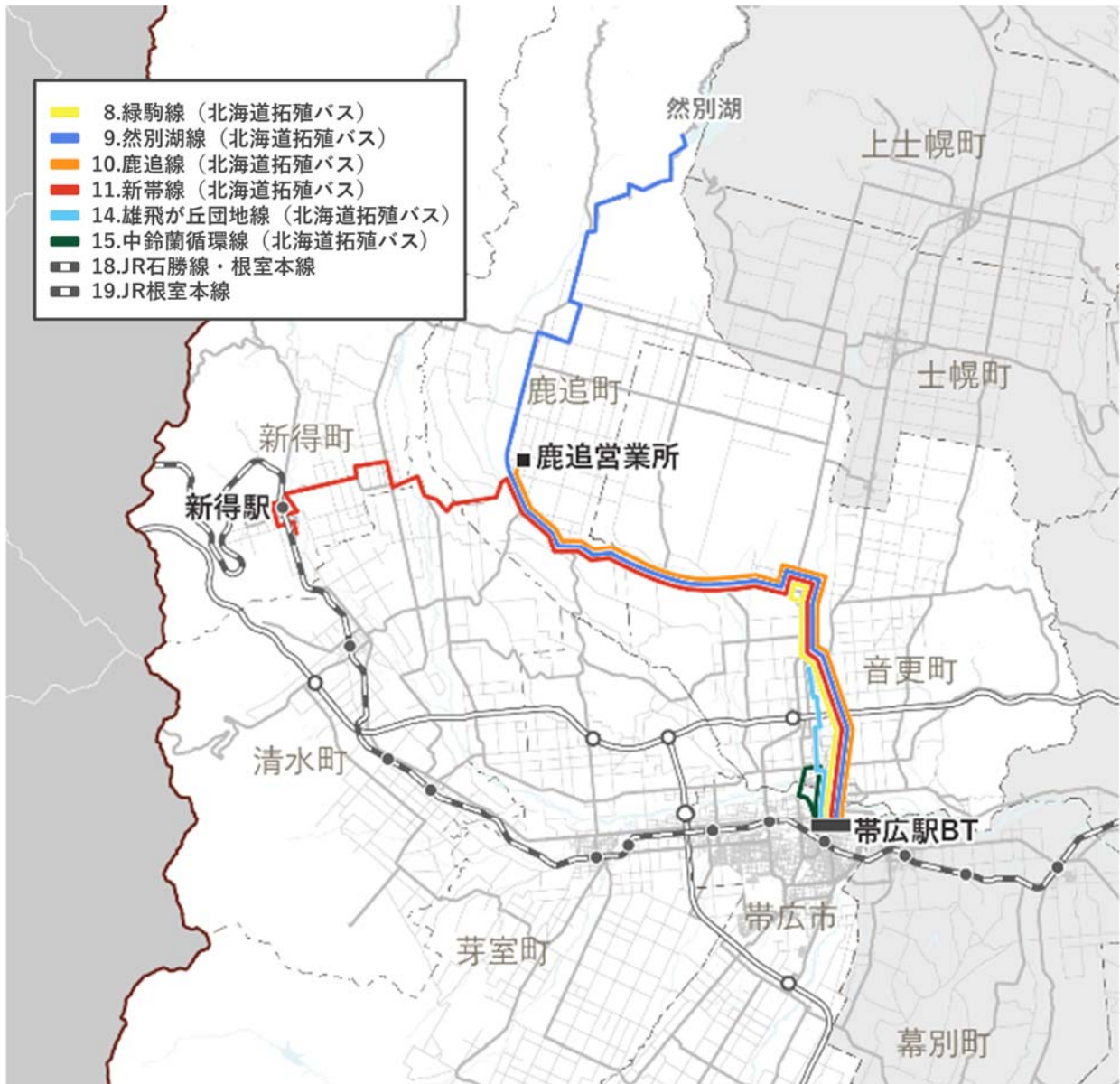
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[上士幌町－糠平（上士幌町）]を結ぶ路線です。</li> <li>■ 大部分の区間が第1分科会における他の検討対象路線と並行していますが、運行回数は4回であり、市町村単独補助路線となっています。</li> <li>■ 上記の理由から、他の検討対象路線の見直し等を検討する場合には、当路線も含めたダイヤ調整等の一体的な検討を行うことが望ましいため、第1分科会における検討対象路線に位置付けています。</li> </ul>
----	---



## 2.4.3 第2分科会の対象路線

### (1) 第2分科会の対象路線の系統図

☒ 以下に、第2分科会の対象路線の系統図を示します。



図：第2分科会の公共交通ネットワーク

## (2) 対象路線の役割と課題

☑ 以下に、第2分科会の対象路線の役割と課題を示します。

## ■ 8. 緑駒線（北海道拓殖バス株式会社）

平均乗車密度	3.4人
運行回数	4.0回
経常損益	△5,600千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町（サンドーム）－音更町（雄飛が丘団地）－音更町（音更高校・駒場）] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、帯広市と音更町との往来、音更町内での移動に利用されています。</li> <li>■ 学生の登下校を支える役割を担う路線です。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、沿線2市町による赤字補助 →サービスの最適化、利用促進</li> <li>■ 重複路線の多い系統 →重複する他の系統と連携したサービス提供</li> </ul>

## ■ 9. 然別湖線（北海道拓殖バス株式会社）

平均乗車密度	2.8人
運行回数	3.8回
経常損益	△43,234千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町－鹿追町－然別湖] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、音更町・鹿追町と帯広市との往来に利用されています。</li> <li>■ 冬期には然別湖目的の観光客の利用も多く、観光を支える路線となっています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしかつ対象、沿線3市町による赤字補助 →サービスの最適化、利用促進</li> <li>■ 利用に波のある観光ニーズ →ダイヤやサービスの見直しによる利便性向上</li> </ul>

## ■ 10. 鹿追線（北海道拓殖バス株式会社）

平均乗車密度	3.4人
運行回数	3.5回
経常損益	△15,682千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町－鹿追町] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、沿線2町（音更町、鹿追町）と帯広市間の往来に利用されています。また、音更町と鹿追町間の往来にも利用されています。</li> <li>■ 利用者は特に学生が多く、登下校を支える役割を担う路線です。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしかつ対象、沿線3市町による赤字補助 →サービスの効率化、利用促進</li> </ul>

## ■ 11.新帯線（北海道拓殖バス株式会社）

平均乗車密度	3.0人
運行回数	3.5回
経常損益	△27,768千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町－鹿追町－清水町－新得町] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、音更町・鹿追町・新得町と帯広市との往來に利用されています。</li> <li>■ 新得町民の音更町木野への買物や、JR 新得駅から然別湖方面への移動にも利用されており、生活と観光の両面を支える路線となっています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線 5 市町による赤字補助</li> <li>→サービスの効率化、利用促進</li> </ul>

## ■ 14.雄飛が丘団地線（北海道拓殖バス株式会社）

平均乗車密度	1.8人
運行回数	15.6回
経常損益	△27,458千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町（木野・緑陽台団地）－音更町（サンドーム以南）－音更町（雄飛が丘団地）] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、帯広市と音更町（サンドーム以南）との往來に利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は音更町雄飛が丘団地の住民です。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線 2 市町による赤字補助</li> <li>→サービスの最適化、利用促進</li> <li>■ 隣接する住宅エリアへ運行する類似系統の運行</li> <li>→類似系統と連携したサービス提供による最適化と利便性向上</li> </ul>

## ■ 15.中鈴蘭循環線（北海道拓殖バス株式会社）

平均乗車密度	2.6人
運行回数	9.9回
経常損益	△10,797千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－音更町（鈴蘭・清和）] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、帯広駅（十勝大橋方面）と鈴蘭・清和との往來に利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は、音更町（鈴蘭・清和）の住民で生活を支える路線となっています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線 2 市町による赤字補助</li> <li>→サービスの最適化、利用促進</li> <li>■ ダイヤの複雑さ</li> <li>→利用者へのわかりやすい情報提供</li> </ul>

## 2.4.4 第3分科会の対象路線

### (1) 第3分科会の対象路線の系統図

☒ 以下に、第3分科会の対象路線の系統図を示します。



図：第3分科会の公共交通ネットワーク

## (2) 対象路線の役割と課題

☒ 以下に、第3分科会の対象路線の役割と課題を示します。

## ■4.広尾線（十勝バス株式会社）

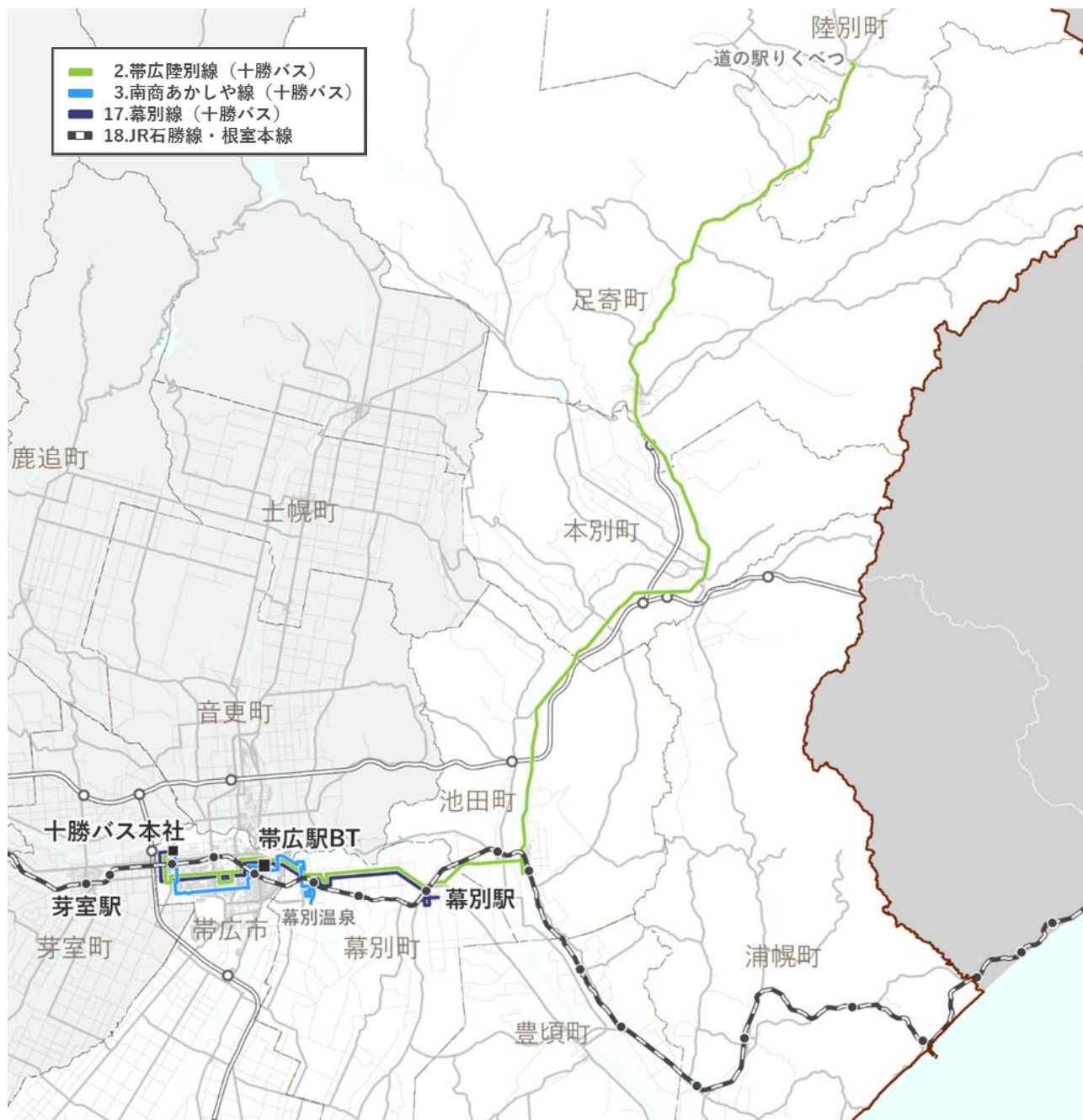
平均乗車密度	3.7人
運行回数	12.6回
経常損益	△180,324千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、〔帯広市－中札内村－更別村－幕別町忠類－大樹町－広尾町〕を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、帯広市内での移動や帯広市との往来、大樹町と沿線町村（中札内村・更別村・幕別町忠類・広尾町）の往来、広尾町での町内での移動に利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は、学生・買物客・通院者となっており、帯広駅周辺や路線沿線の高校等への移動手段を担っています。中でも、学生の登下校を支える役割を担う路線です。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線6市町村による赤字補助 →サービスの最適化、利用促進</li> <li>■ 沿線各校への通学ニーズへの対応 →既存のサービスを維持</li> <li>■ 空港へのアクセス性向上 →空港線との接続改善等で観光利用促進</li> </ul>



## 2.4.5 第4分科会の対象路線

### (1) 第4分科会の対象路線の系統図

☒ 以下に、第4分科会の対象路線の系統図を示します。



図：第4分科会の公共交通ネットワーク

## (2) 対象路線の役割と課題

☑ 以下に、第4分科会の対象路線の役割と課題を示します。

## ■ 2. 帯広陸別線（十勝バス株式会社）

平均乗車密度	3.1人
運行回数	8.3回
経常損益	△169,863千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－幕別町－池田町－本別町－足寄町－陸別町] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に帯広市内での移動に利用されています。幕別町・池田町・本別町では帯広市との往来に利用され、足寄町・陸別町では隣接町との往来に利用されています。</li> <li>■ 主な利用者は、学生や通院者となっており、生活の足を担っています。また、北見市－陸別町間を運行する陸別線（北海道北見バス株式会社）と接続する路線となっています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線6市町による赤字補助</li> <li>→サービスの最適化、利用促進</li> </ul>

## ■ 3. 南商あかしゃ線（十勝バス株式会社）

平均乗車密度	4.6人
運行回数	9.4回
経常損益	△19,906千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－幕別町－幕別温泉] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に帯広市内での移動や幕別温泉への移動に利用されています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線2市町による赤字補助</li> <li>→サービスの効率化、利用促進</li> <li>■ 幕別町内での利用が少ない</li> <li>→生活圏交通との接続性強化等</li> </ul>

## ■ 17. 幕別線（十勝バス株式会社）

平均乗車密度	3.4人
運行回数	3.0回
経常損益	△7,906千円/年
路線区分	広域生活交通路線
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市－幕別町札内－幕別町幕別] を結ぶ路線です。</li> <li>■ 主に、帯広市と札内・幕別との往来に利用されています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線2市町による赤字補助</li> <li>→サービスの効率化、利用促進</li> </ul>

## 2.4.6 第5分科会の対象路線

### (1) 第5分科会の対象路線の系統図

☒ 以下に、第5分科会の対象路線の系統図を示します。



図：第5分科会の公共交通ネットワーク

## (2) 対象路線の役割と課題

### ■ 1. 芽室線（十勝バス株式会社）

平均乗車密度	3.7人
運行回数	6.3回
経常損益	△13,701千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市-芽室町]を結ぶ路線です。</li> <li>■ 芽室町民や芽室高校への通学で利用されています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線2市町による赤字補助 →サービスの効率化、利用促進</li> <li>■ 類似系統の運行 →サービス連携による利便性向上</li> </ul>

### ■ 清水帯広線（十勝バス株式会社）

役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当路線は、[帯広市-芽室町-清水町]を結ぶ路線です。</li> <li>■ 大部分の区間が第5分科会における他の検討対象路線と並行していますが、運行回数は1回のみであり、地域間幹線系統や広域生活交通路線の補助対象路線ではありません。</li> <li>■ 上記の理由から、他の検討対象路線の見直し等を検討する場合には、当路線も含めたダイヤ調整等の一体的な検討を行うことが望ましいため、第5分科会における検討対象路線に位置付けています。</li> </ul>
----	---

## 2.4.7 その他の対象路線

### ■ 16. 陸別線（北海道北見バス株式会社）

平均乗車密度	3.0人
運行回数	6.6回
経常損益	△63,740千円/年
路線区分	地域間幹線系統
役割	■ 陸別町と北見市（オホーツク管内）を結び、通学等の日常生活に利用される路線です。
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 経常赤字、みなしカット対象、沿線4市町による赤字補助 →サービスの効率化、利用促進</li> </ul>