

現 状

問 題 点

課 題

人口減少・少子高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ■本町の人口は昭和55（1980）年と比較し、約3割減少 ■高齢化率は年々増加傾向にあり、令和7（2025）年には約40%まで増加する見込み
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ■都市機能は市街地に集積 ■市街地において、市街地が川を挟んで川北と川南に二分 ■川北と川南で有する都市機能が異なる ■大型商業施設や大型総合病院等は、町外に依存
町内交通	<ul style="list-style-type: none"> ■町内の公共交通は、幹線道路を中心に運行しており、公共交通空白地域は約30% ■市街地内においては、川北と川南の各施設を結ぶ交通は未整備 ■町内交通は道の駅で広域交通と結節 ■町内に3社の交通事業者が存在 ■運転手の高齢化が深刻化
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ■町内交通と道の駅で接続 ■高校生の毎日の通学利用が主な目的であり、買い物や通院等の生活移動での利用は少ない
経費	<ul style="list-style-type: none"> ■通学世代や高齢者等の輸送に係る事業費用は約7,100万円/年
観光	<ul style="list-style-type: none"> ■晩成温泉や宇宙交流センターSORAなど、観光施設が農村部に多く立地 ■観光施設への交通は脆弱

<ul style="list-style-type: none"> ■生産年齢人口の減少による送迎を担う世代の減少 ■町内を広域的に小規模の人口密度が点在
<ul style="list-style-type: none"> ■農村部から市街地までの生活移動を支援する公共交通サービスの不足
<ul style="list-style-type: none"> ■市街地内の施設間を結ぶ公共交通サービスの不足 ■ニーズに即した、町内交通と広域交通との接続性が確保されていない ■町内交通を担う運転手の不足
<ul style="list-style-type: none"> ■朝・夕と比較して、日中時間帯の利用が少ない ■帯広市まで約2時間の乗車時間であり、利用者の負担が大きい
<ul style="list-style-type: none"> ■今後も経費の増加が想定される
<ul style="list-style-type: none"> ■観光施設への移動はハイヤー移動が主であり、金銭的な負担が大きい

<ul style="list-style-type: none"> ■安心して生活移動ができる公共交通体系の構築 ■町内各地区の実態に即した公共交通サービスの提供
<ul style="list-style-type: none"> ■町内各地区と市街地の繋がりの強化に向けた公共交通網の構築
<ul style="list-style-type: none"> ■市街地内の施設間を循環する交通の整備 ■広域交通への円滑な乗り継ぎに向けた町内交通の見直し ■運転手不足に対応した自動運転等のICT技術の活用
<ul style="list-style-type: none"> ■広域交通の利便性向上に向けた取組の実施
<ul style="list-style-type: none"> ■効率的な生活交通の確保
<ul style="list-style-type: none"> 【長期的に検討する課題】 ■観光施設までの移動手段の選択肢の拡大

調 査 結 果

課 題

自動運転実証実験	<ul style="list-style-type: none"> ■道の駅を中心とし、市街地の川南側を循環する市街地循環便と尾田地区と市街地を結ぶ尾田便の2路線が運行 ■1日あたりの延利用者数は市街地循環便で約10人、尾田便で約3人 ■約7割が高齢者の利用であり、生活移動として複数回利用した町民も見受けられた ■帯広広尾自動車道を活用し、所要時間を約1時間短縮した都市間高速バスを運行 ■1日あたりの延利用者数は約21人
アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ■町民の多くは自動車が必要な交通手段であり、後期高齢者でも約5割が運転を続けている ■全町民の約20%は、免許返納者や自動車を保有していない、いわゆる公共交通が必要な人であり、各地区に点在 ■高齢者の増加に伴い、公共交通が必要な町民も増加することが想定 ■市街地を循環する交通や高速化した都市間バスへの需要は、町民の6割以上が要望 ■町内外の移動における公共交通の使いやすさに対する不満は全町的に高く、とりわけ郊外部で顕著である

<ul style="list-style-type: none"> ■自動運転技術の確立後の実装に向けた体制構築 ■市街地循環便や尾田便のような生活交通が必要
<ul style="list-style-type: none"> ■広域移動に係る移動時間の短縮
<ul style="list-style-type: none"> ■自動車から公共交通へ円滑な転換に向けた施策の実施
<ul style="list-style-type: none"> ■免許返納後にも安心して生活できる交通の確保

基本方針

町民の暮らしと明日を彩る 生活移動の確保に向けた公共交通網の構築

目標①

町内で安心して暮らし続けるための生活移動の利便性向上に資する公共交通の導入

- 施策① 市街地の各種生活利便施設を回遊する市街地循環バスの運行
- 施策② 農村部におけるふれあいバス等の各種モビリティの統合・高度化
- 施策③ 自動運転技術等の先進技術への対応

目標②

町内外への移動の足の利便性向上に向けた交通拠点の機能強化

- 施策④ 道の駅における交通拠点機能の強化

目標③

町民の公共交通への意識醸成や利用したいと思える利用促進策の展開

- 施策⑤ 町内を運行する全ての公共交通を網羅した公共交通マップの作成・配布
- 施策⑥ 全町民を対象とした公共交通乗り方教室や試乗会の実施
- 施策⑦ 町民とともに検討し続ける公共交通利活用WSの開催
- 施策⑧ 町民等が利用しなくなる運賃施策の検討・実施
- 施策⑨ 町内小中学生を対象とした町内公共交通を考える機会の創出

目標④

持続可能な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

- 施策⑩ 大樹町地域公共交通会議の機能強化

公共交通を取り巻く現状と課題

各種調査結果による町民ニーズの整理