

平成27年度

第3回 帯広市地域公共交通活性化協議会 次第

日 時：平成27年12月24日（木）午後2時00分～
場 所：帯広市役所 庁舎10階第5B会議室

1 開 会

2 議 事

(1) 地域公共交通網形成計画策定調査の中間報告について

(2) 地域公共交通網形成計画の方向性について

(3) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

3 閉 会

※ 配付資料

資料1 出席者名簿

資料2 全体スケジュールについて

資料3 地域公共交通網形成計画策定調査の進捗状況について

資料4 アンケート調査結果について

資料5 バスOD調査結果について

資料6 地域公共交通網形成計画の方向性について

資料7 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価

平成27年度 第3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
十勝バス株式会社	旅客事業本部長	長沢 敏彦	○
北海道拓殖バス株式会社	業務部営業課長	小森 明仁	○
大正交通有限会社	代表取締役	道見 茂美	○
毎日交通株式会社	専務取締役	千葉 和也	×
十勝地区バス協会	事務局	山本 康友	澤田氏の代理出席
北海道地方交通運輸産業 労働組合協議会十勝地区交運労協	事務局長	前田 英司	○
十勝地区ハイヤー協会	常務理事	塚本 俊二	○
帯広市町内会連合会(住民代表)	副会長	齋藤 雅俊	○
北海道運輸局 帯広運輸支局	首席運輸企画専門官	頼本 英一	○
北海道運輸局 帯広運輸支局	運輸企画専門官	鈴木 まなみ	頼本首席の随行
北海道 十勝総合振興局	主査	錦見 剛	山田課長の代理出席
帯広市 政策推進部企画課	公共施設マネジメント担当 課長補佐	佐藤 淳	倉口課長の代理出席
帯広市 市民環境部環境都市推進課	課長補佐	小林 伸行	榎本課長の代理出席
帯広市 保健福祉部高齢者福祉課	課長	金森 克仁	○
帯広市 商工観光部観光課	課長	加藤 帝	○
帯広市 都市建設部都市計画課	課長	佐藤 暢淑	○
帯広市教育委員会 学校教育部企画総務課	課長	福原 慎太郎	○
帯広市 商工観光部	部長	中尾 啓伸	○
帯広市 商工観光部商業まちづくり課 (事務局)	まちづくり担当調整監	黒田 聖	○
	課長補佐	森田 昇吾	○
	係長	山内 優雅	○
	主任補	滝上 宏美	○
一般社団法人北海道開発技術センター		吉田 隆亮	○
		新森 紀子	○

全体スケジュールについて

資料2

国が制定

・交通政策基本法の基本原則に則り、

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- ・まちづくりの観点からの交通施策の促進
- ・関係者相互間の連携と協働の促進 等

「地域公共交通網形成計画」を策定 <H27:調査事業、H28:策定>

- ① 国が策定する基本方針に基づき、
- ② 地方公共団体が交通事業者など地域の関係者と連携(協議会を開催)しつつ、
- ③ 地域にとって望ましい公共交通のすがたを明らかにしたマスタープラン。

「地域公共交通再編実施計画」を策定 <H28:調査事業、H29:策定>

- ① 地方公共団体が、
- ② 交通事業者との合意の上で、
- ③ 地域公共交通再編事業を実施するための計画。

「地域公共交通再編事業」を実施 <H29~:実施>

- ① 網形成計画の目標を達成するために、
- ② 地方公共団体の支援を受けつつ交通事業者が実施する、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築するための事業。

地方自治体
が中心となり
策定・実施

全体スケジュールについて

		H26	H27		H28		H29～
形成計画	計画策定事業 補助申請	協議会 で承認	申請書 提出	補助 決定		実績報告 提出	
	計画策定事業 調査実施		H27.7月～H28.3月 調査実施・とりまとめ				
	計画策定・実施			素案 作成	市民意見 の募集	形成計画 策定・実施 (計画期間：5年程度)	
再編実施計画	計画策定事業 補助申請			協議会 で承認	申請書 提出	補助 決定	実績報告 提出
	計画策定事業 調査実施				H28.7月～H29.3月 調査実施・とりまとめ		
	計画策定・実施						再編実施計画 策定・実施

計画期間終了後

形成計画・
再編実施計画

再編実施計画
実施事業の振り返り

形成計画
達成状況の評価

必要に応じて
計画の見直し

持続可能な
公共交通網の形成

地域公共交通網形成計画策定調査の進捗状況について

資料3

実施する調査	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
車両・設備 (バスターミナル)調査				準備	実施中			
都市間バス乗継調査	準備	実施(終了)						
現状調査(交通事業者ヒアリング調査)					実施中			
市内路線バスOD調査		準備	実施(終了)	とりまとめ	準備	実施	とりまとめ	
アンケート調査	準備	実施(終了)		とりまとめ				
冬期における定時性調査					準備	実施		
情報提供の現状把握	基礎調査					現地調査(実施中)	とりまとめ	
帯広市地域公共交通網 形成計画策定							とりまとめ	
帯広市地域公共交通 活性化協議会	第2回				第3回		第4回	第5回

地域公共交通網形成計画策定調査の進捗状況について

◆冬期における定時性調査(変更)

本調査は、現状調査において、路線バス事業者様より、課題として挙げられた冬期間の降雪や路面状況の悪化による遅延の発生について、その実態を把握する。

<調査方法の変更について>

当初、バス実走データについては「録画データ」を事業者様からご提供いただくことを想定していたが、1月より実装を予定されている車載機データ（バスロケ）によるバス停通過時刻についてご提供いただき、冬期の遅れ傾向について把握を行う。

調査対象	白樺通を運行する路線バス車両
調査時期	・積雪期における路面乾燥状態 (without状態) の1日 ・積雪期における路面凍結・圧雪状態 (with状態) の1日
調査方法	車載記録装置(ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等)の読み取りにより、降雪の影響のない無雪期と降雪の影響があると考えられる積雪期の遅れ状況を比較し、その影響を把握する。 → バスロケシステムによるバス停通過時刻データから遅れ状況を把握する。
調査項目	・総遅れ時間 ・区間別遅れ時間 等

アンケート調査結果について

路線バス利用者	・ ・ ・ ・ ・	P. 2
帯広厚生病院来院者	・ ・ ・ ・	P. 17
市内施設利用者	・ ・ ・ ・ ・	P. 27
都市間バス利用者	・ ・ ・ ・ ・	P. 35
レンタカー利用者	・ ・ ・ ・ ・	P. 43
地域代表者	・ ・ ・ ・ ・	P. 50
高校生	・ ・ ・ ・ ・	P. 53
保護者	・ ・ ・ ・ ・	P. 61

調査概要

調査方法・回収状況

調査期間：平成27年10月4日～平成27年10月30日

配布方法：帯広駅バスターミナルでの直接配布及びバス車内での留め置き

回収方法：料金受取人払による郵送回収

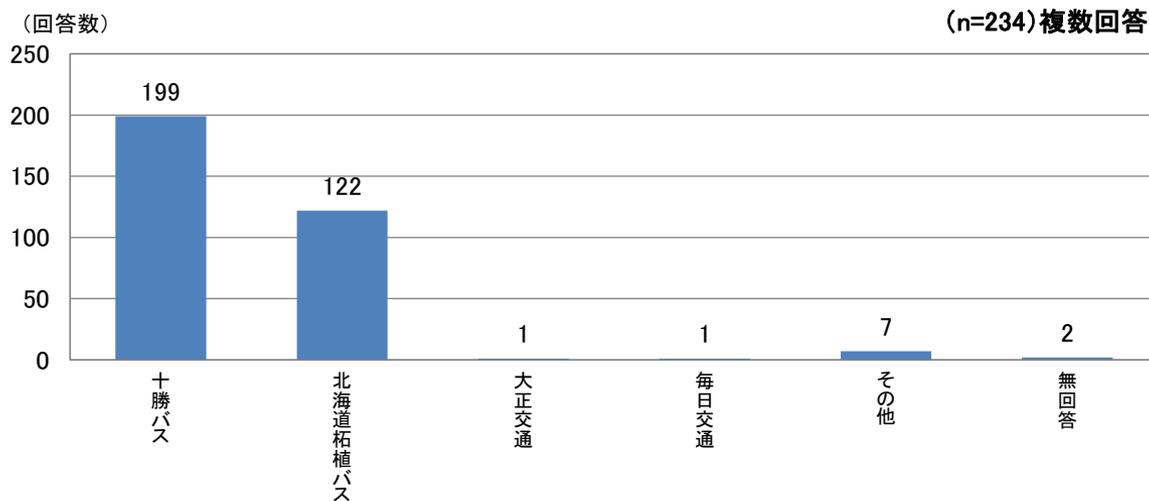
総配布数：2,000部

総回収数：234票

回収率：11.7%

設問1.帯広市内の路線バスの利用実態について

① 普段利用するバス事業者



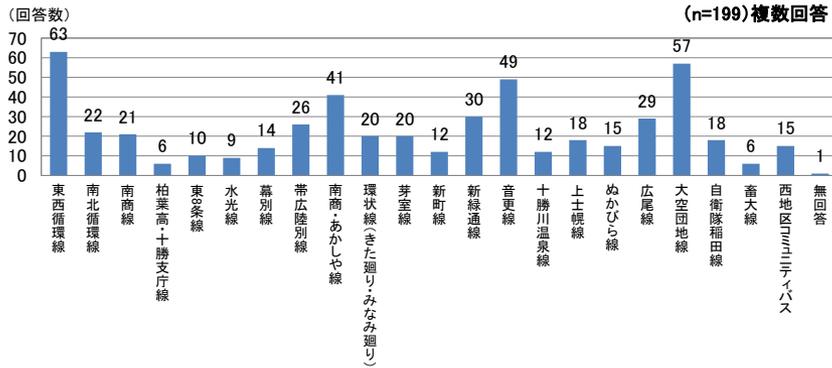
その他
・都市間バス

①【路線バス利用者】アンケート調査

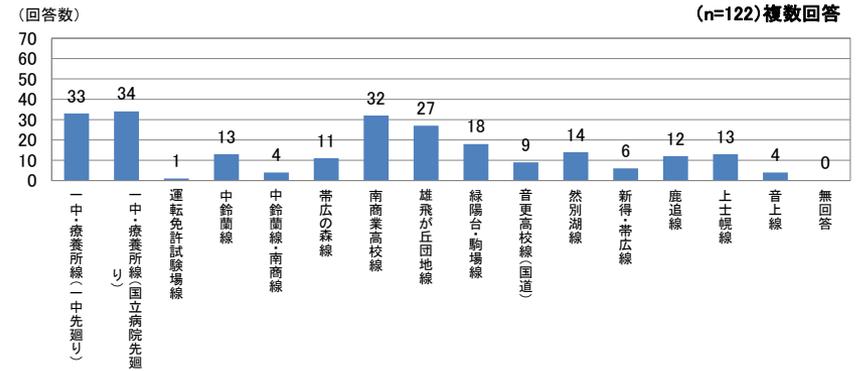
設問1. 帯広市内の路線バスの利用実態について

①-1 普段利用するバス路線

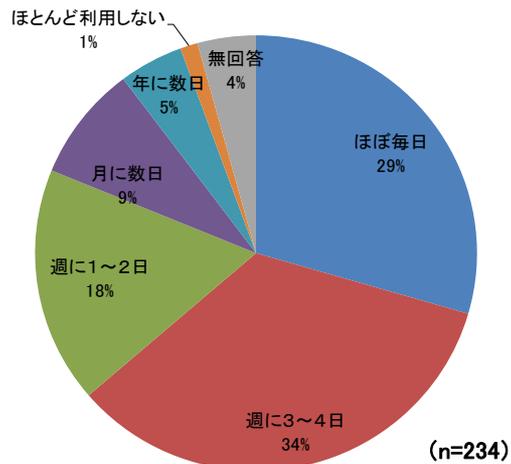
【十勝バス】



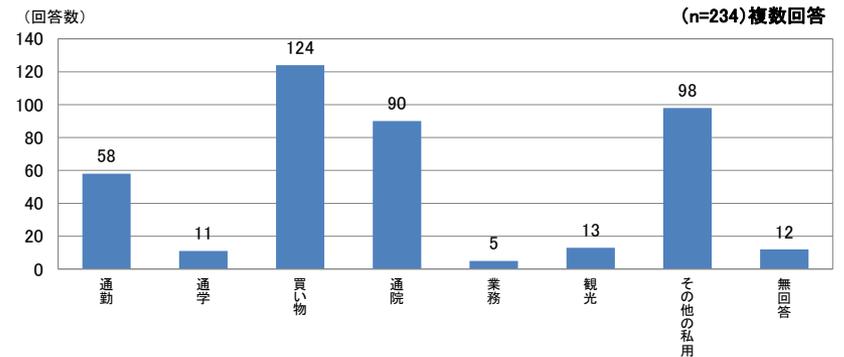
【北海道拓殖バス】



② 路線バス利用頻度



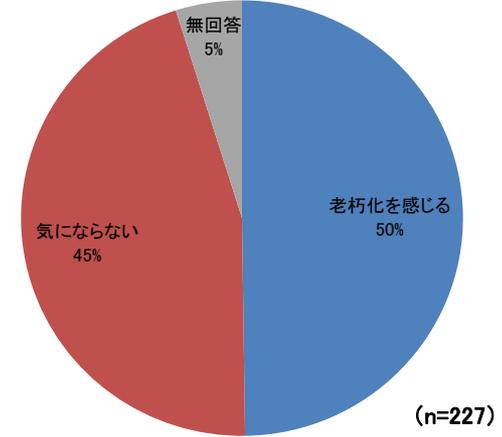
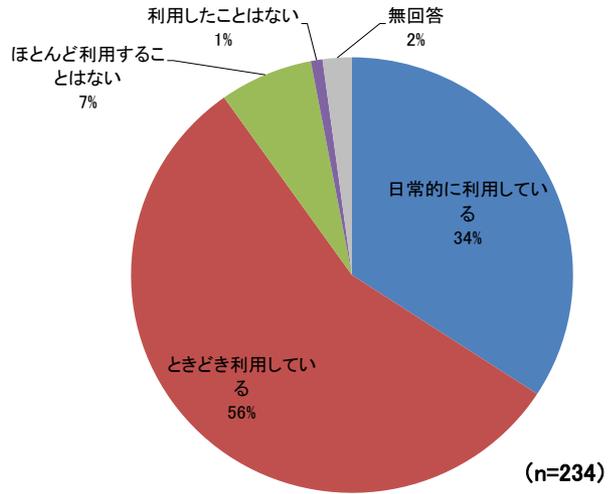
③ 路線バス利用目的



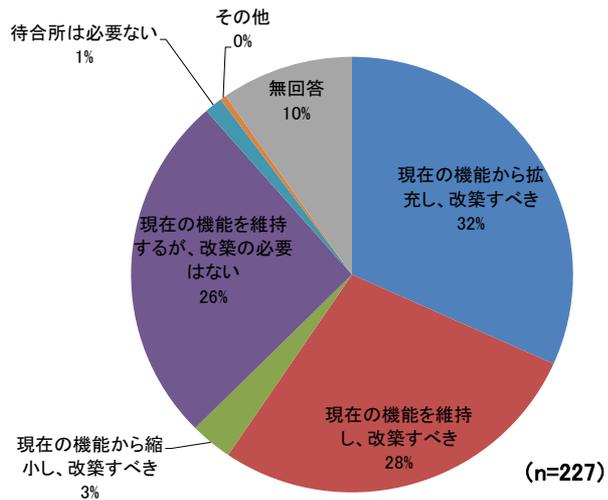
設問2. 帯広駅及び帯広駅バスターミナルについて

① 帯広駅バスターミナルの利用状況

② 待合所の老朽化



③ 待合所の今後の対策

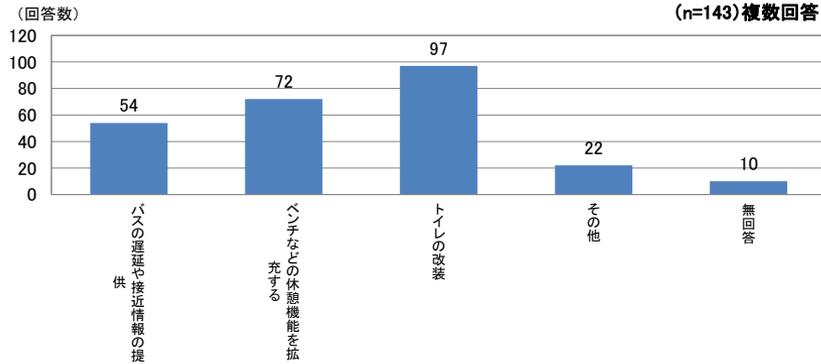


その他

・待合室のベンチ数を増やした方がいいかも。

設問2. 帯広駅及び帯広駅バスターミナルについて

④機能の拡充



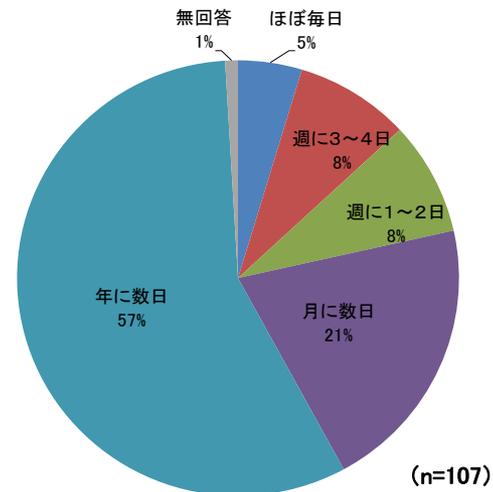
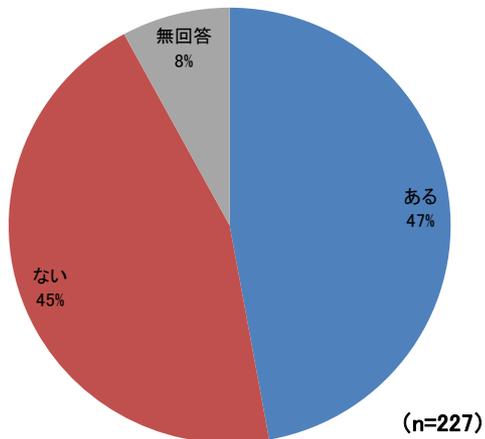
その他

- ・ガラス張りの窓口をやめて開放的にして欲しい。窓口サービスの向上。
- ・キヨスクのような弁当などが購入できる店。
- ・コンビニがあると便利。
- ・スペースを広くして欲しい。
- ・スロープの設置。階段を旅行ケースを持ち上げて上がるのは大変なので。
- ・ターミナルに勤めている人とのスムーズ(親密性)なやり取りを求める。
- ・トイレのにおいが強い。
- ・バスロケーションシステムの携帯電話での確認。
- ・バス到着案内放送がギリギリの時があり間に合わない。
- ・ブヨブヨの床を何とかしてほしい。
- ・外国語の表示を増やす。
- ・軽食コーナー
- ・軽食屋かジャンクフードのお店が欲しい。
- ・建物が老朽化しているので。
- ・行政と一体となった案内所。
- ・床のしなりがあり歩行するたびに足音がする。
- ・図書(図書館の本の一部を置いて)、読めるようにする。
- ・全体的に改築。
- ・全体的に清潔に。又、夏はクーラーを入れて欲しい。
- ・待合室と近代的な案内窓口であってほしい。
- ・貼ってあるポスターに現在地が書いてない。はじめてきた人にも分かるように。
- ・売店の設置か自販機の増設。

設問2. 帯広駅及び帯広駅バスターミナルについて

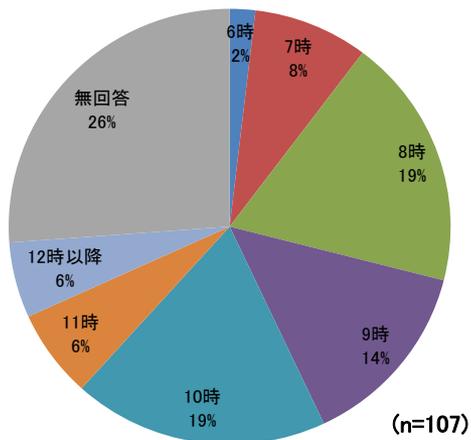
⑤ JRから路線バスに乗り継いで移動

⑥ 乗り継ぎ利用頻度

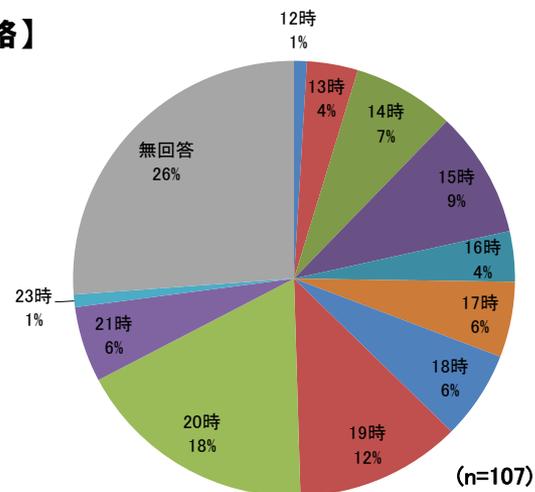


⑦ 乗り継ぎで帯広バスターミナルを利用する時間帯

【往路】

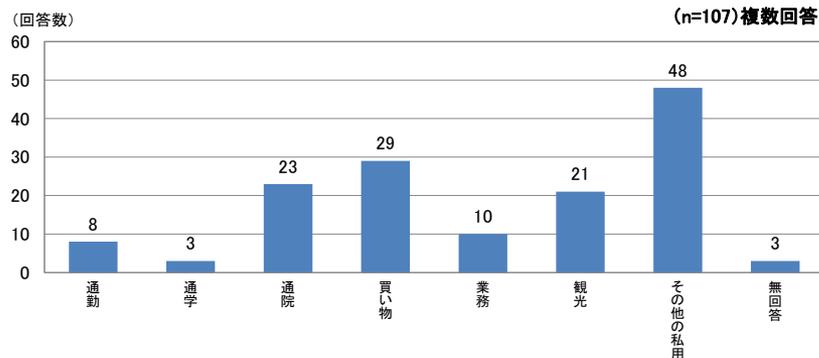


【復路】

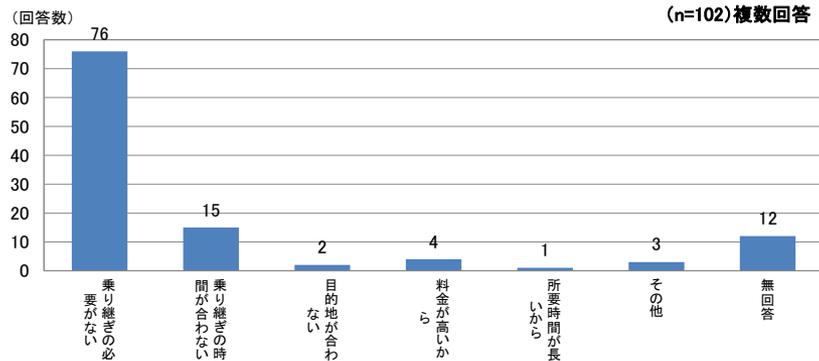


設問2. 帯広駅及び帯広駅バスターミナルについて

⑧ 乗り継ぎを行う際の移動目的



⑨ 乗り継ぎを行わない理由

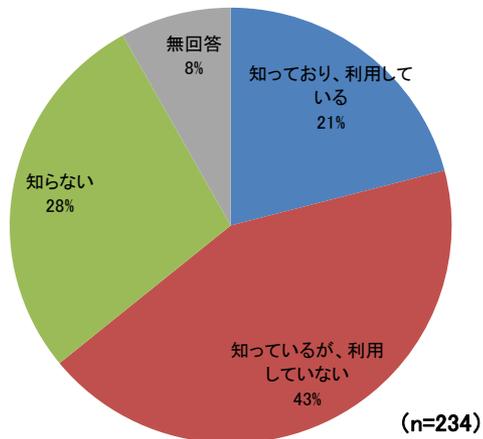


その他

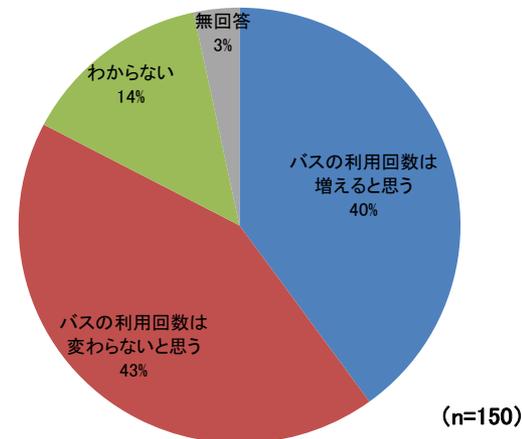
- ・JRに乗ることがない。
- ・最寄りの駅が遠いから。
- ・車が多いので。

設問3.公共交通の便利な機能について

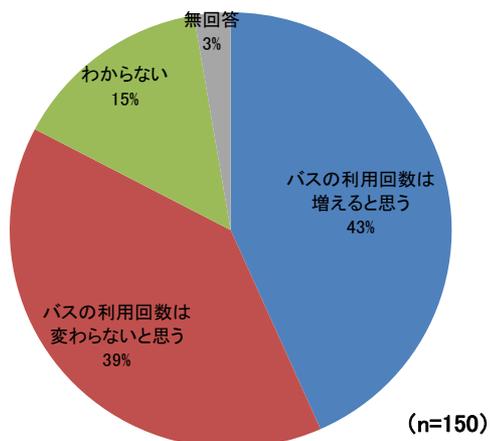
①ICカード乗車券認知



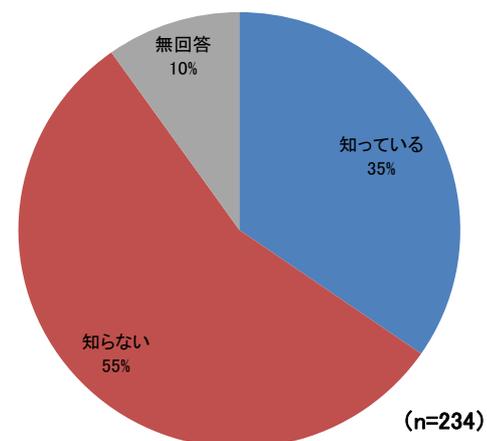
②路線バスで共通のICカード乗車券がある場合のバスの利用頻度



③路線バスやJRで共通のICカード乗車券がある場合のバスの利用頻度

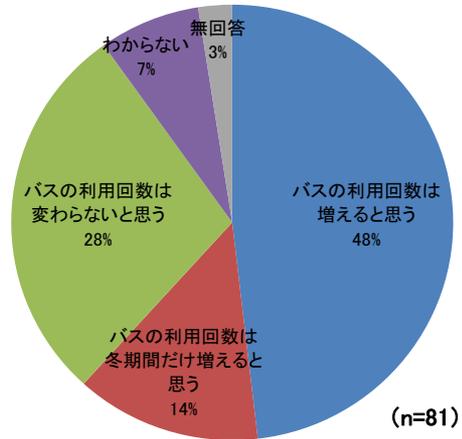


④バスロケーションシステムの認知



設問3.公共交通の便利な機能について

⑤バスロケーションシステムが導入された場合のバスの利用頻度

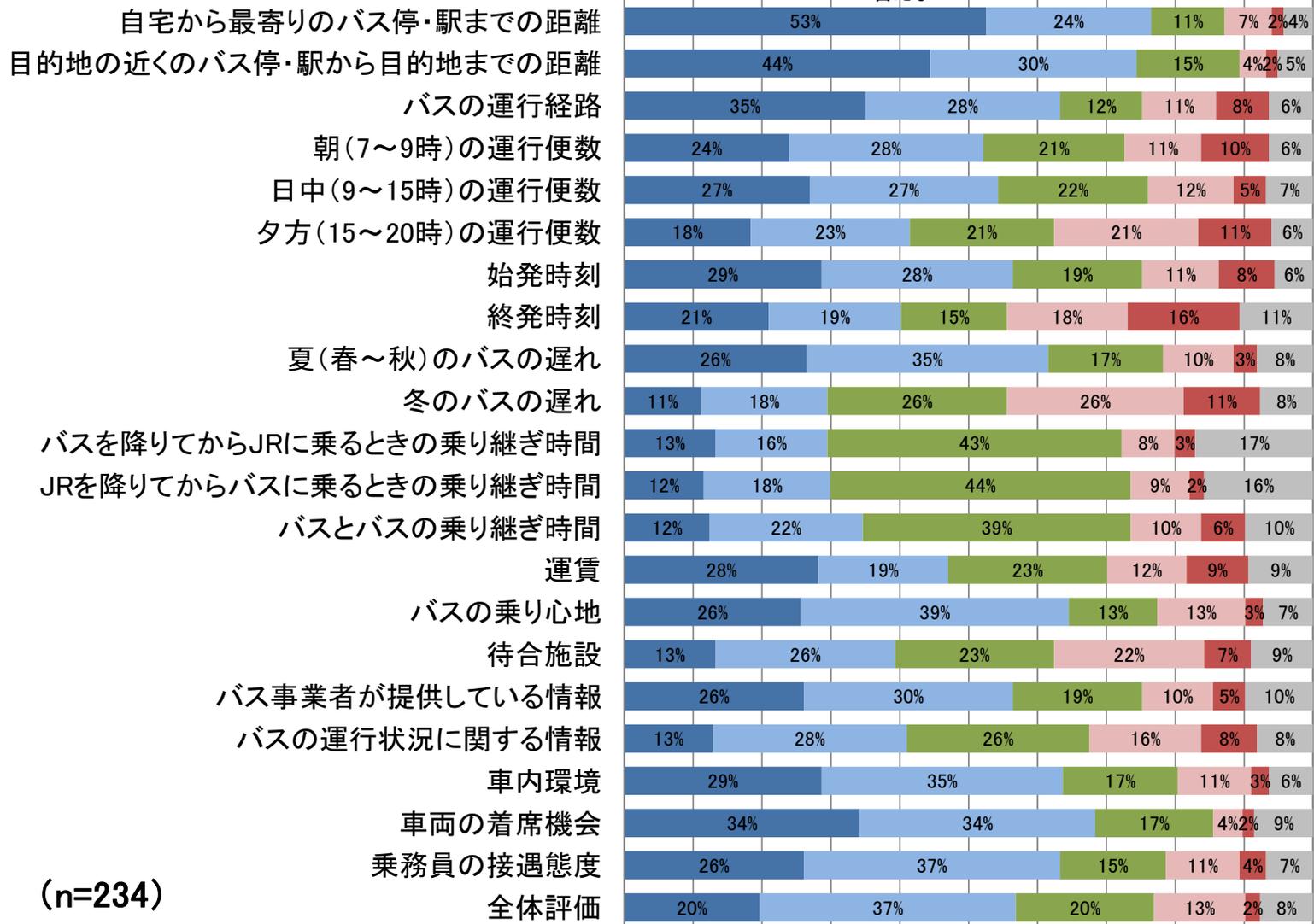
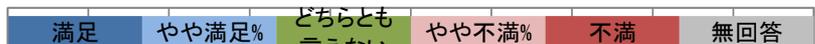


1【路線バス利用者】アンケート調査

設問4. 帯広市内の路線バスのサービスについて

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

凡例

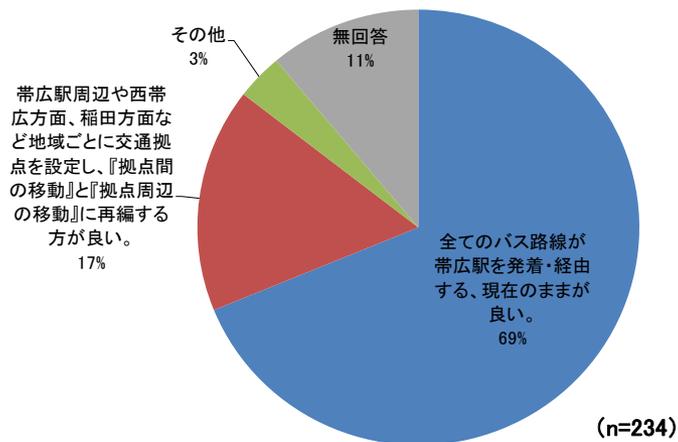


(n=234)

①【路線バス利用者】アンケート調査

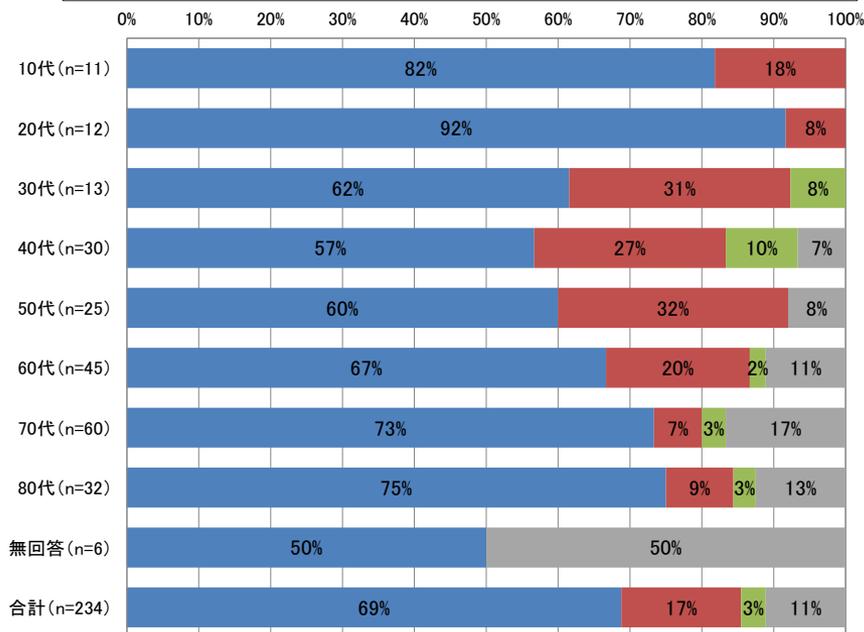
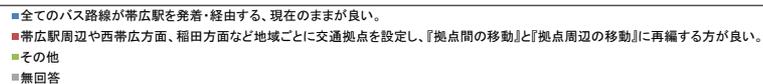
設問5.帯広市内のバス路線網について

①交通拠点の設置



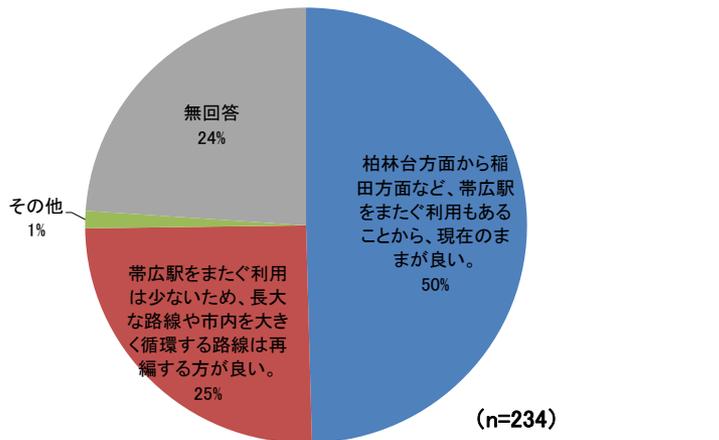
その他

- ・ターミナルから乗り継いで行って、行き先により40分くらい時間がかかる。
- ・改善は改悪となりやすい。現状の便利は大切。
- ・各地域ごとのコミュニティバスのような小巡りのきくワンコインバスがあってもいい。
- ・札内からまっすぐ西方面への路線があればと思う。
- ・市の外周をまわるバスを平日でも運行してほしい
- ・乗り継ぎがなく、西～東乗り継ぎなしのがあれば良いと思う。
- ・大空団地から西に行けない。不便です。
- ・地点間の移動と拠点周辺の移動に再編するほうがいい。が、乗り継ぐ事によって運賃が高くなるのは嫌なので、その辺を考えて欲しい。



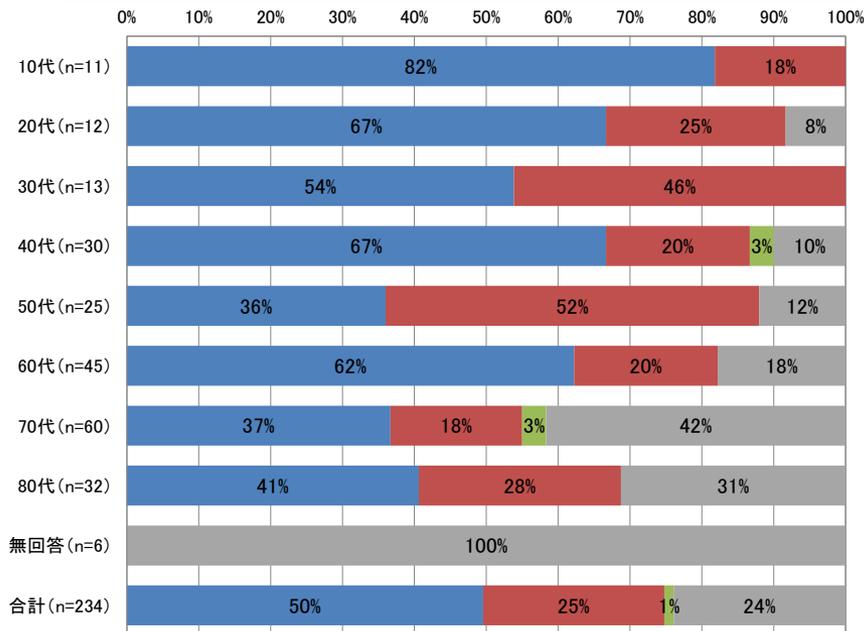
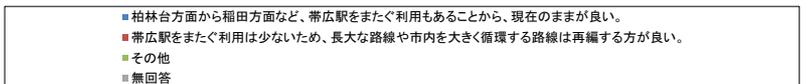
設問5. 帯広市内のバス路線網について

② 長大路線や循環型の路線の考え



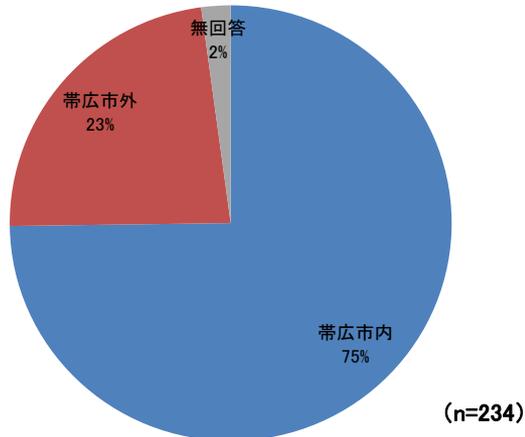
その他

- ・駅前発展でいいが、乗降時割引すべきである。健康保険センターへのバスが少なすぎる。
- ・循環型路線の昼間の便数が少ない。
- ・北廻り、南廻りの便数を増やしてください。

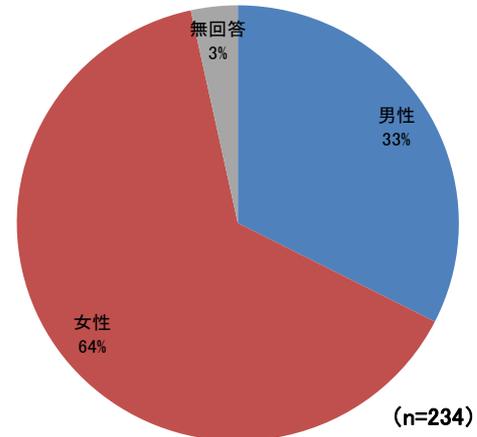


設問6.回答者の属性

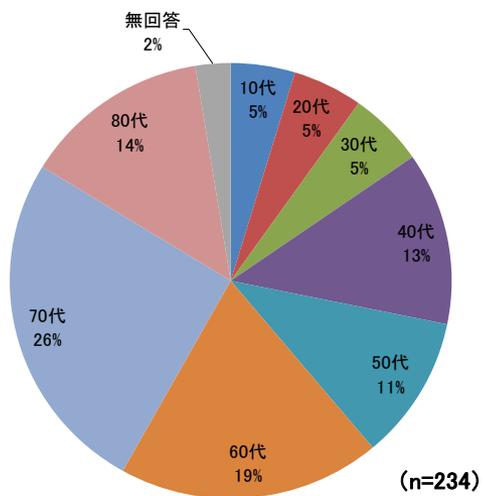
①居住地



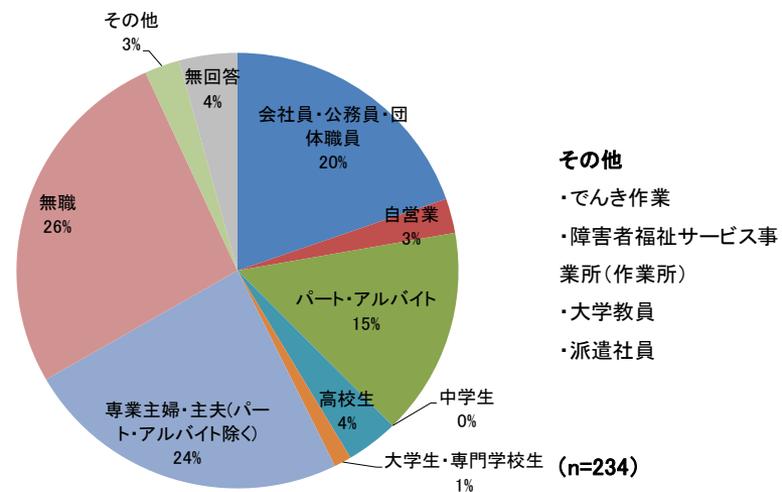
②性別



③年齢



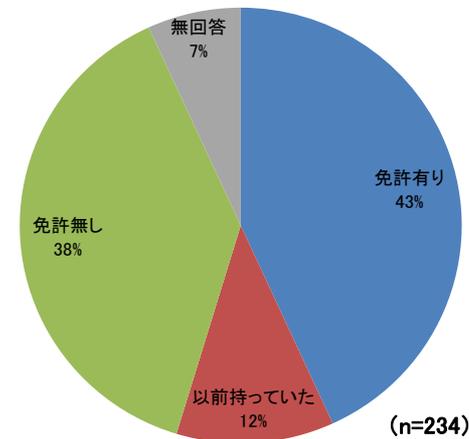
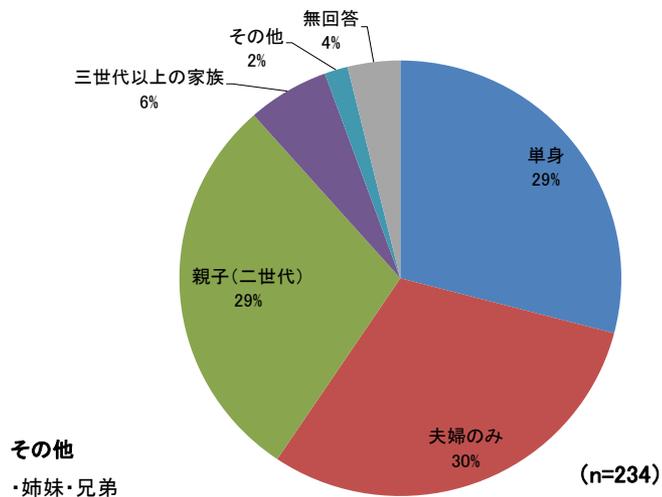
④職業・就業の状況



設問6.回答者の属性

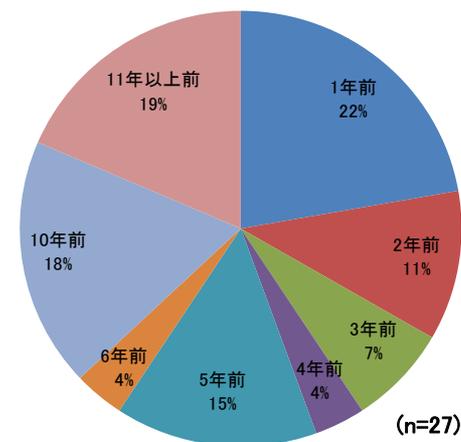
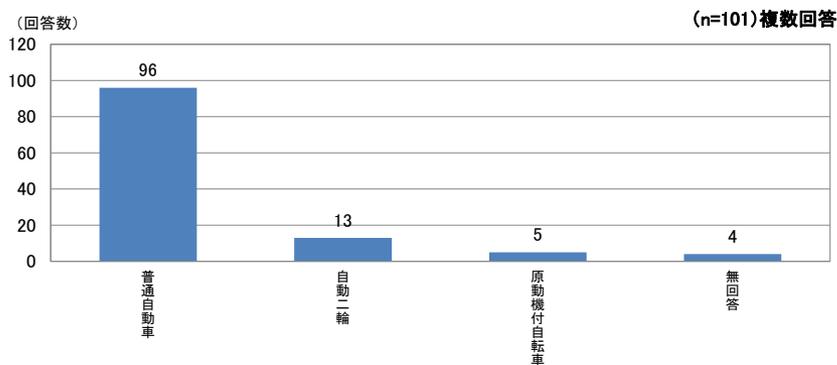
⑤ 世帯構成

⑥ 保有する運転免許証



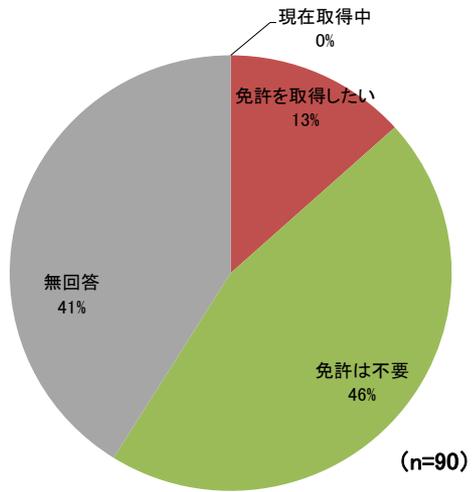
⑥-1 免許あり_運転免許証種類

⑥-2 以前持っていた_運転(免許更新)をやめた年数

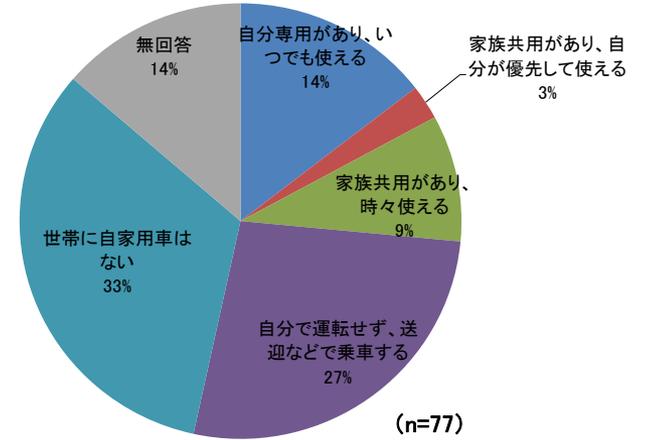


設問6.回答者の属性

⑥-3免許なし_免許取得希望



⑦保有する自家用車



■回答者の属性・利用実態

- ・回答者の約8割が帯広市民となっている。また、60代以上の回答者が約6割を占め、女性の割合も約6割となっている。
- ・自家用車の保有については、回答者の約3割が非保有世帯となっており、自分で運転する機会のある回答者は、約3割となっている。
- ・回答者の約8割が「週に1日」以上路線バスを利用しており、その目的は「買い物」、「通院」、「その他の私用」が多くなっている。

■帯広駅バスターミナル待合所

- ・回答者の約9割が帯広駅バスターミナルを利用しており、約半数が帯広駅バスターミナルの待合所の老朽化を感じている。
- ・回答者の約6割が待合所を「改築すべき」と回答しており、具体的には「トイレの改装」、「ベンチなどの休憩機能を拡充する」との意見が多くなっている。

■帯広駅バスターミナルでの乗り継ぎ

- ・回答者の約半数が路線バスとJR間の乗り継ぎを行っており、そのうち、約2割が「週に1日」以上乗り継ぎを行っている。
- ・乗り継ぎの際の目的としては、「その他の私用」が最も多い。
- ・乗り継ぎを行わない理由は「乗り継ぎの必要がない」が最も多く、サービスに関する項目に対する回答は少数となっている。

■ICカード・バスロケーションシステム

- ・ICカードの認知は約6割となっており、利用は約2割となっている。
- ・「路線バスで共通のICカードが導入された場合」の路線バスの利用回数は、「増える」、「変わらない」が半々となっている。
- ・「JRと相互利用が可能な場合」においても「路線バスのみの場合」と割合が同程度となっている。
- ・バスロケーションシステムの認知は約4割となっている。
- ・バスロケーションシステムが導入された場合の路線バスの利用回数は、「増える」、「冬期だけ増える」との回答が約6割となっている。

■バスサービス満足度(CSポートフォリオ分析)

- ・バスサービスの満足度は概ね高いものの、「終発時刻」、「冬期の定時性」、「夕方の運行便数」、「待合施設」、「運行に関する情報」といった項目について、不満の割合が高くなっている。
- ・CSポートフォリオ分析における重点改善項目は、「終発時刻」、「待合施設」、「運行に関する情報」、「バスとバスとの乗り継ぎ時間」、「JRからバスへの乗り継ぎ時間」となっている。

■バス路線網の再編

- ・回答者の約7割が帯広駅を発着・経由する「現在のまま」を望んでおり、長大路線や循環路線についても約半数が「現在のまま」を望んでいる。

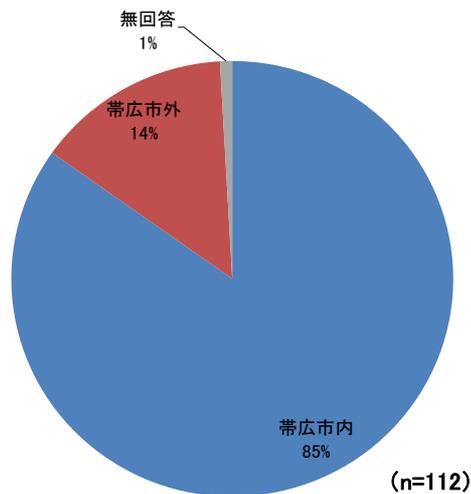
調査概要

調査方法・回収状況

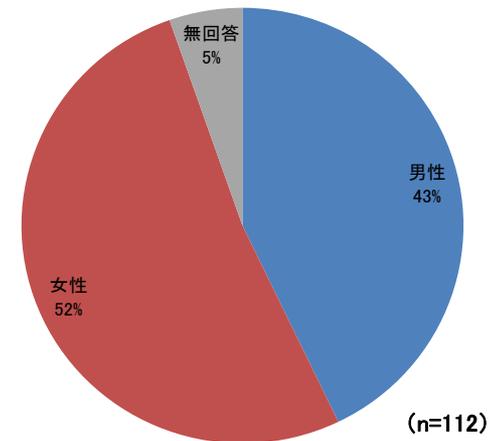
調査期間：平成27年10月5日～平成27年10月30日
配布方法：帯広厚生病院での直接配布
回収方法：料金受取人払による郵送回収
総配布数：350部
総回収数：112票
回収率：32.0%

設問1.回答者の属性

①居住地

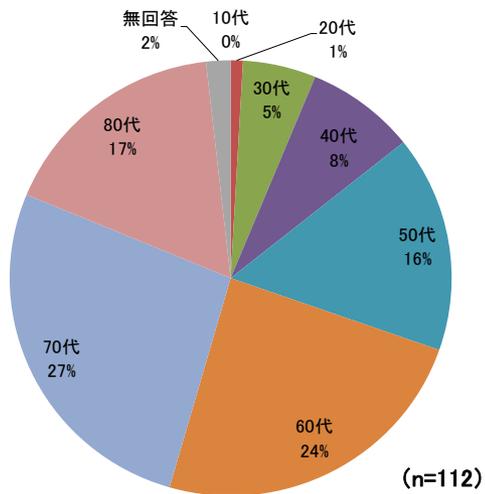


②性別

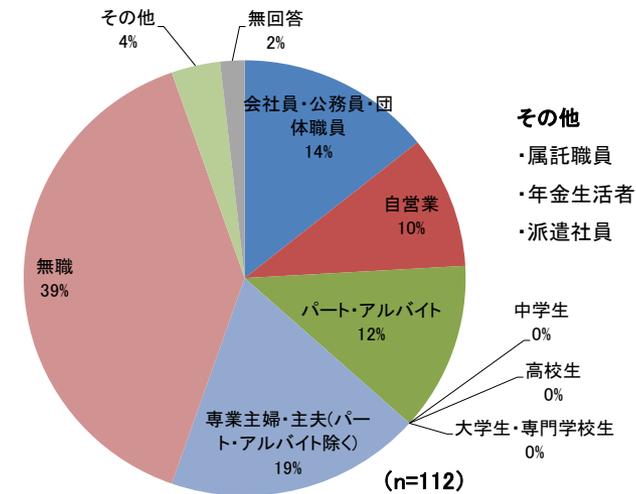


設問1.回答者の属性

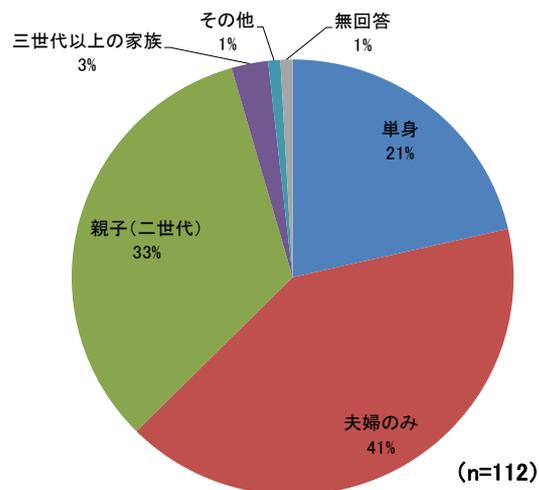
③ 年齢



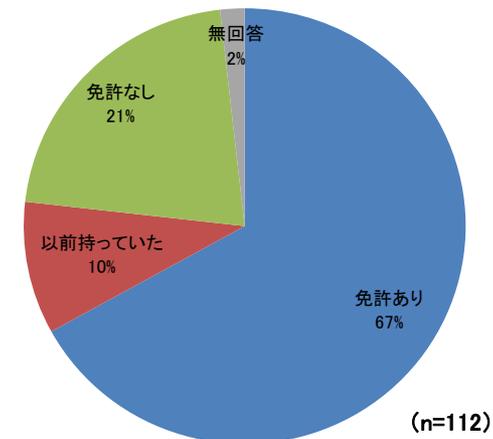
④ 職業・就業の状況



⑤ 世帯構成



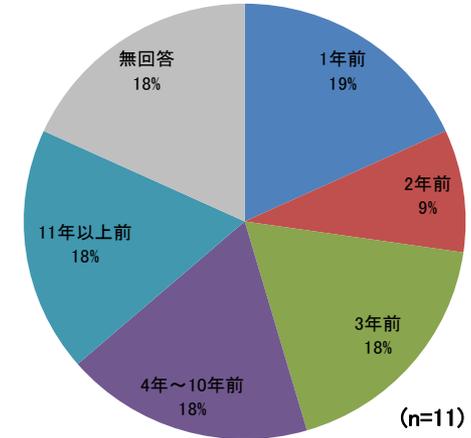
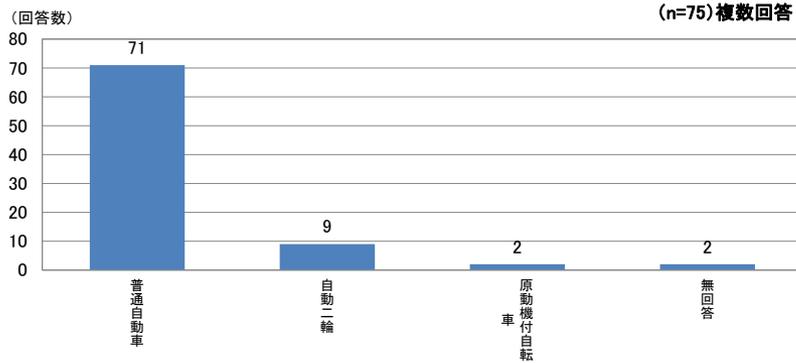
⑥ 保有する運転免許証



設問1.回答者の属性

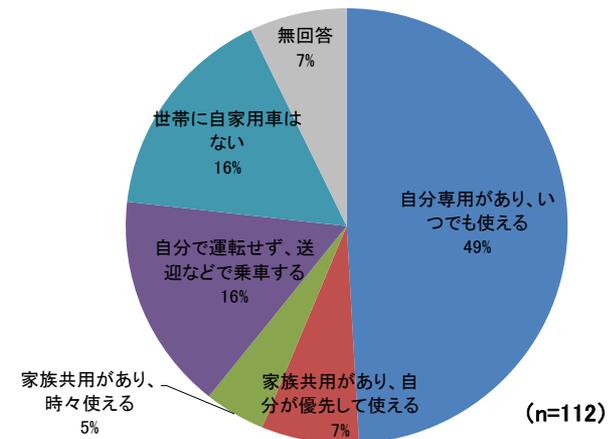
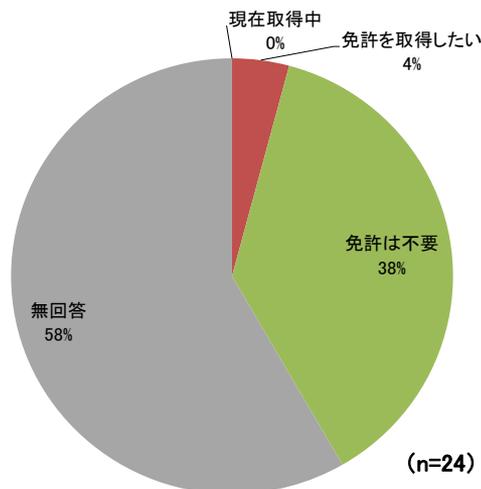
⑥-1免許あり_運転免許証種類

⑥-2以前持っていた_運転(免許更新)をやめた年数



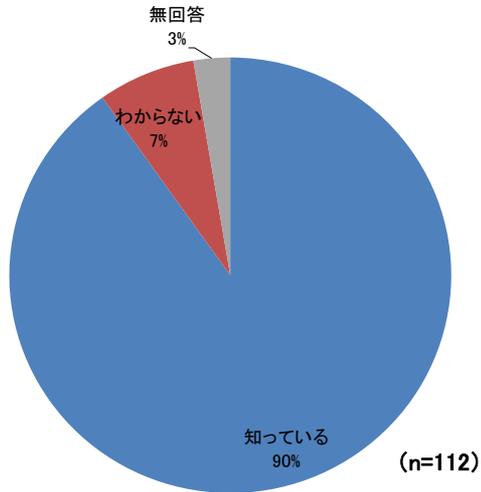
⑥-3免許なし_免許取得希望

⑦保有する自家用車

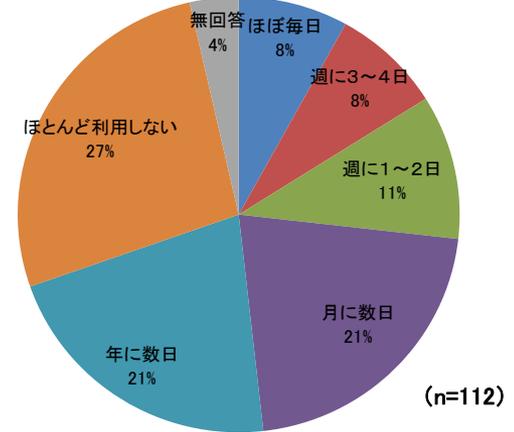


設問2. 帯広市内の路線バスの利用実態について

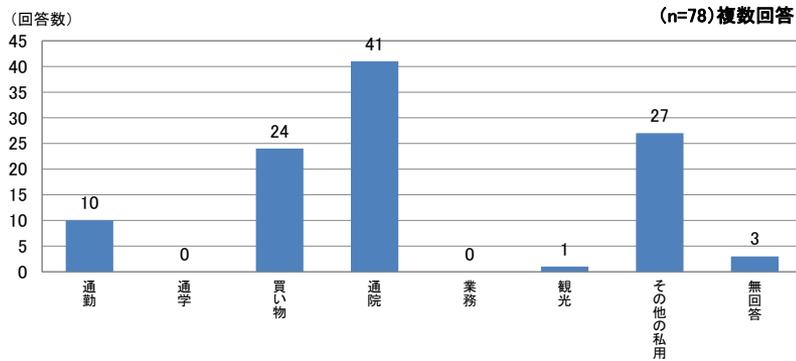
① 最寄のバス停の認知



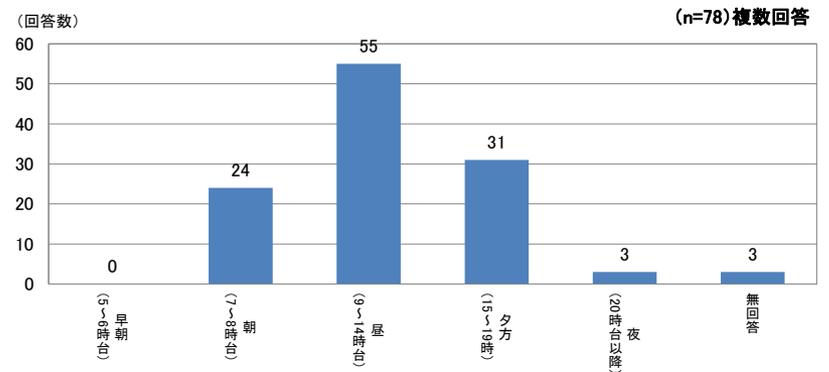
② 路線バス利用頻度



③ 路線バス利用目的

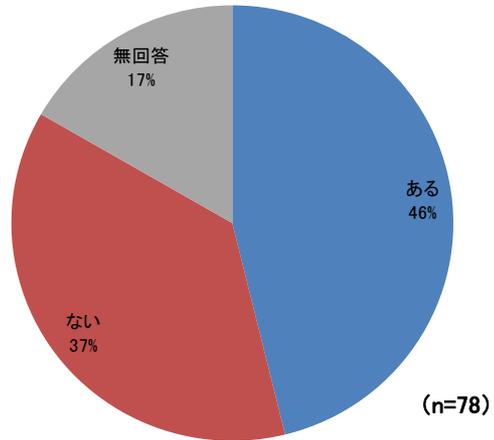


④ 路線バス利用時間帯

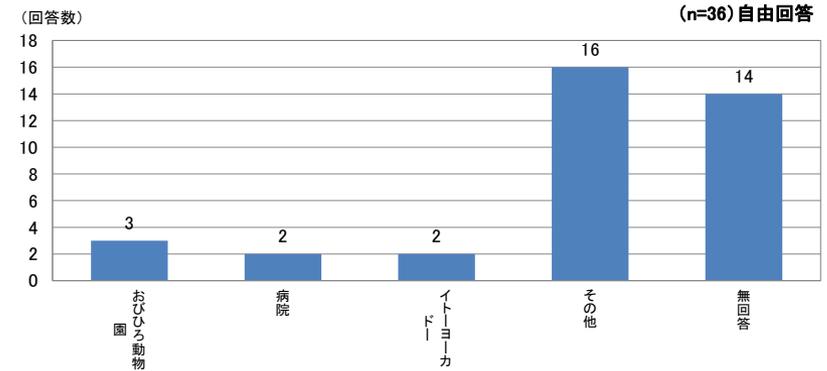


設問2. 帯広市内の路線バスの利用実態について

⑤ バスで行きたい場所



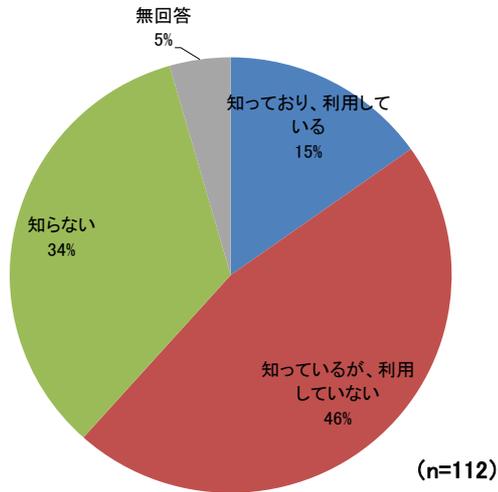
⑥ 具体的な行きたい場所



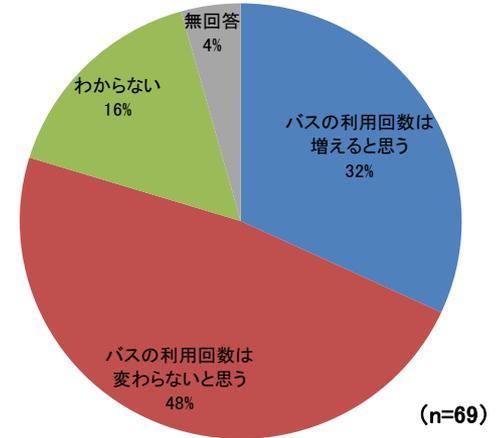
※1票はその他に含む

設問3.公共交通の便利な機能について

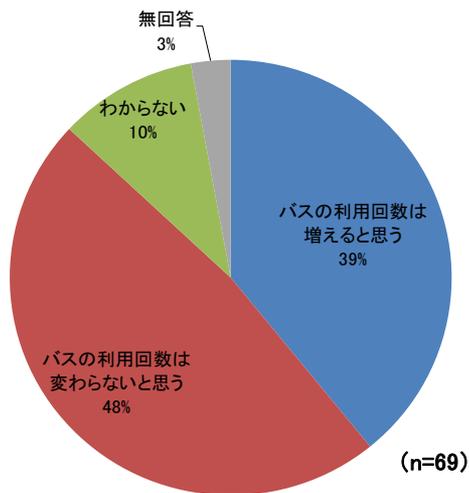
①ICカード乗車券認知



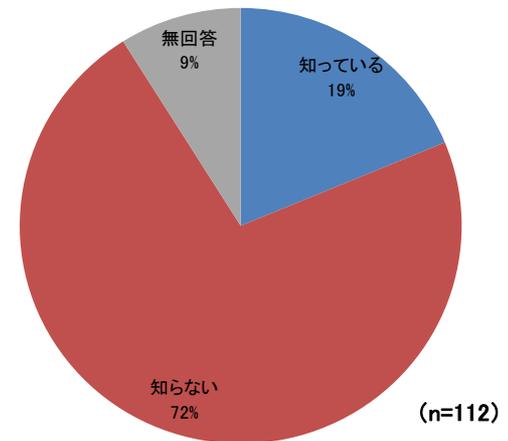
②路線バスで共通のICカード乗車券がある場合のバスの利用頻度



③路線バスやJRで共通のICカード乗車券がある場合のバスの利用頻度

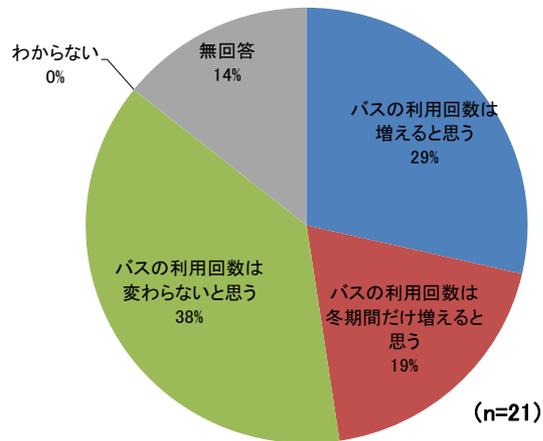


④バスロケーションシステムの認知



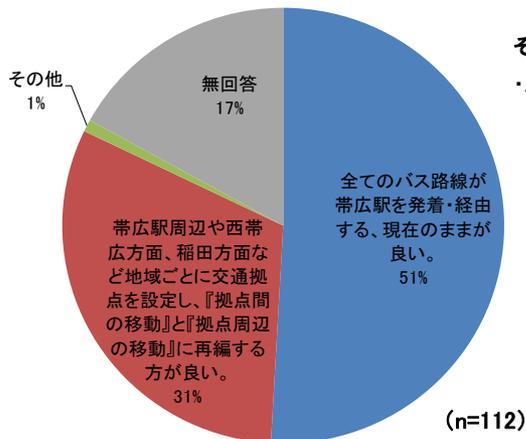
設問3.公共交通の便利な機能について

⑤バスロケーションシステムが導入された場合のバスの利用頻度



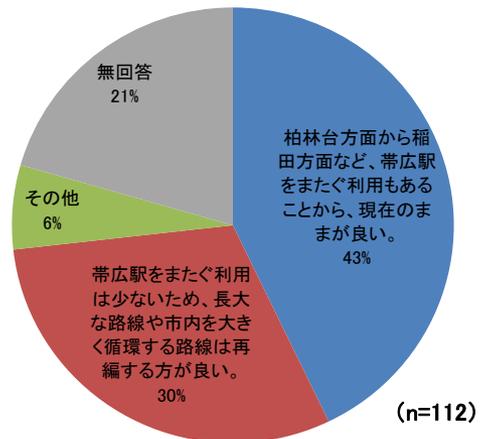
設問4-1.帯広市内のバス路線網について

①交通拠点の設置



その他
・上記2つをバランスよく

②長大路線や循環型の路線の考え

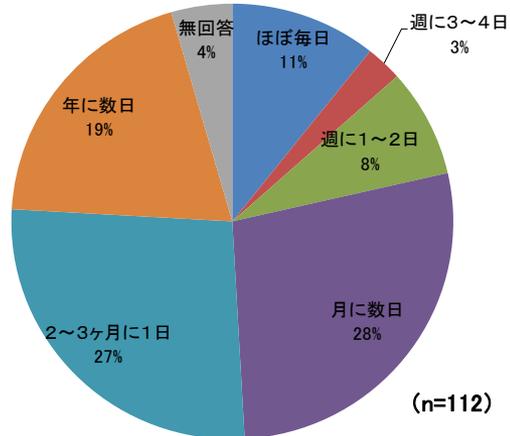


その他
・イオンより新しくなったら厚生病院行きができれば良いと思います。
・市内はわからない。
・循環型路線は良いと思います。
・大空はバスの便が悪い。
・東西線、南北線があればより便利です。
・弥生新道を通してイトーヨーカドー方面に行く路線が欲しい。

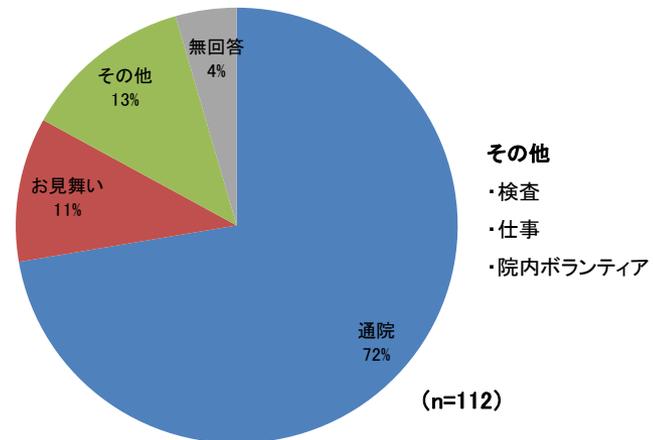
2【帯広厚生病院利用者】アンケート調査

設問4-2. 帯広厚生病院の移転後のバス路線変更の必要性について

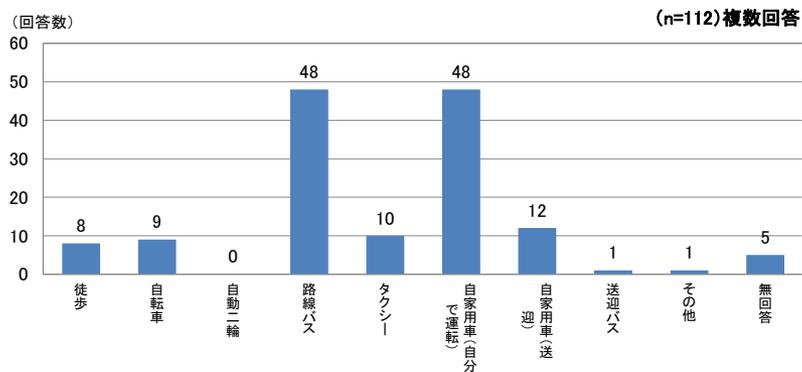
① 帯広厚生病院来院頻度



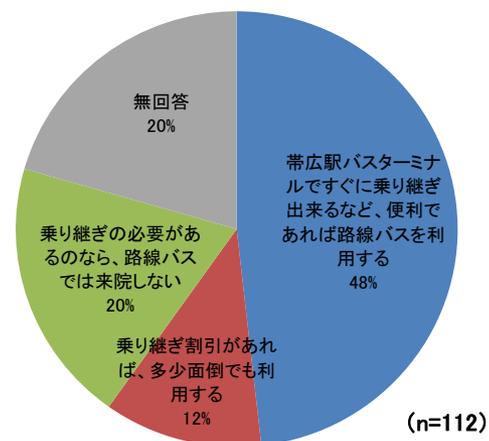
② 来院目的



③ 来院する際の主な交通手段

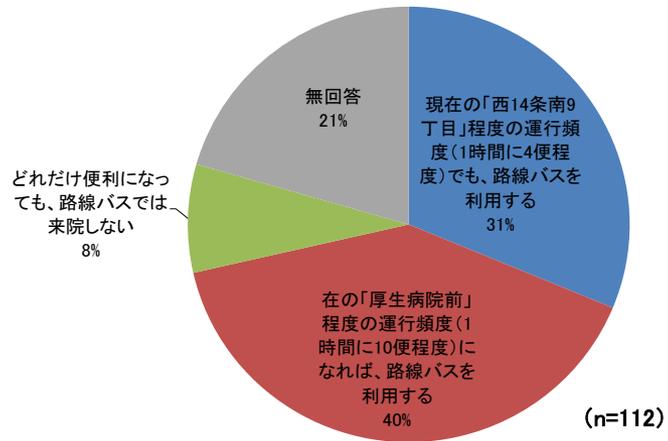


④ 移転後の路線バスの利用意向_乗り継ぎ面



設問4-2. 帯広厚生病院の移転後のバス路線変更の必要性について

⑤ 移転後の路線バスの利用意向_運行頻度面



■回答者の属性・利用実態

- ・回答者の約9割が帯広市民となっている。また、60代以上の回答者が約7割を占めている。
- ・回答者の約3割が「週に1日」以上路線バスを利用しており、その目的は「通院」が最もが多くなっている。
- ・自家用車の保有については、回答者の約2割が非保有世帯となっており、自分で運転する機会のある回答者は、約6割となっている。

■ICカード・バスロケーションシステム

- ・ICカードの認知は約6割となっており、利用は約2割となっている。
- ・「路線バスで共通のICカードが導入された場合」の路線バスの利用回数は、「増える」が約3割、「変わらない」が約半数となっている。
- ・「JRと相互利用が可能な場合」の路線バスの利用回数は、「増える」が約4割、「変わらない」が約半数となっている。
- ・バスロケーションシステムの認知は約2割となっている。
- ・バスロケーションシステムが導入された場合の路線バスの利用回数は、「増える」、「冬期だけ増える」との回答が約半数となっている。

■バス路線網の再編

- ・回答者の約半数が帯広駅を発着・経由する「現在のまま」を望んでおり、「交通拠点の整備」は約3割となっている。
- ・長大路線や循環路線についても約4割が「現在のまま」を望んでおり、「路線再編」は約3割となっている。

■帯広厚生病院移転後のバス路線変更の必要性

- ・来院頻度は、「月に数日」との回答が約3割で最多となっている。「2～3カ月に1日」以上間隔を空けるとの回答が約半数となっている。
- ・来院の目的は「通院」が約7割となっており、来院時の交通手段は、「路線バス」と「自家用車(自分で運転)」が共に最多となっている。
- ・帯広厚生病院移転後の路線バスの利用意向は、乗り継ぎ面では、「すぐに乗り継ぎできる」場合で約半数、「乗り継ぎ割引がある」場合で約2割が路線バスを利用すると回答している。一方で、約2割が「乗り継ぎの必要があるのなら」利用しないと回答している。
- ・運行頻度の面では、「現在の『厚生病院前』(10便/時)の場合で約4割が路線バスを利用すると回答している。移転先の最寄りである「現在の『西14南9丁目』(4便/時)の運行頻度の場合では、約3割が利用すると回答している。

調査概要

調査方法・回収状況

調査期間：平成27年10月4日～平成27年10月30日

配布方法：直接配布（帯広競馬場、帯広動物園）

留め置き（グリーンプラザ、帯広百年記念塔、児童会館、
道立帯広美術館）

回収方法：料金受取人払による郵送回収

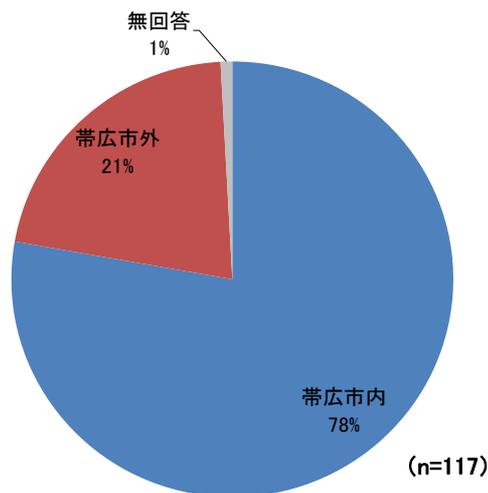
総配布数：360部（1施設あたり60部）

総回収数：117票

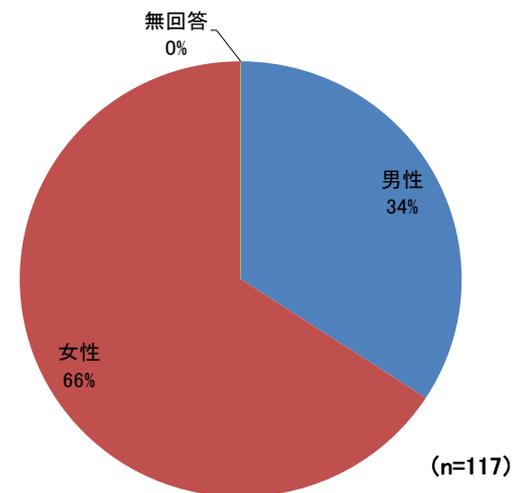
回収率：32.5%

設問1.回答者の属性

①居住地

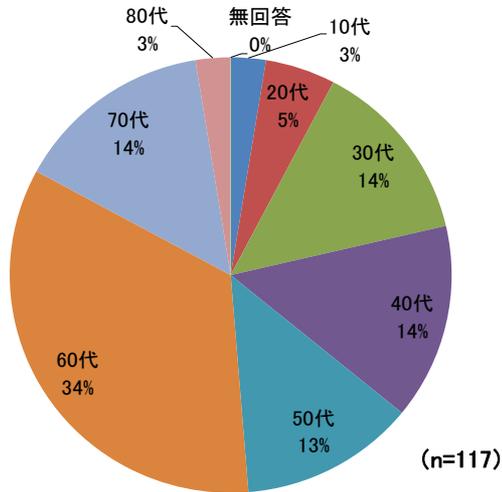


②性別

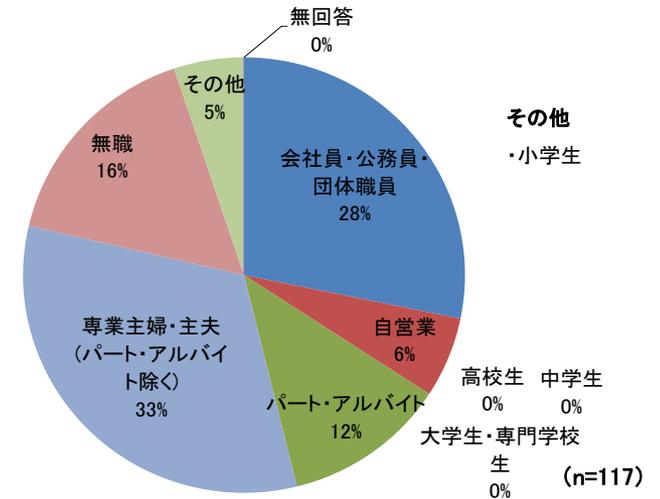


設問1.回答者の属性

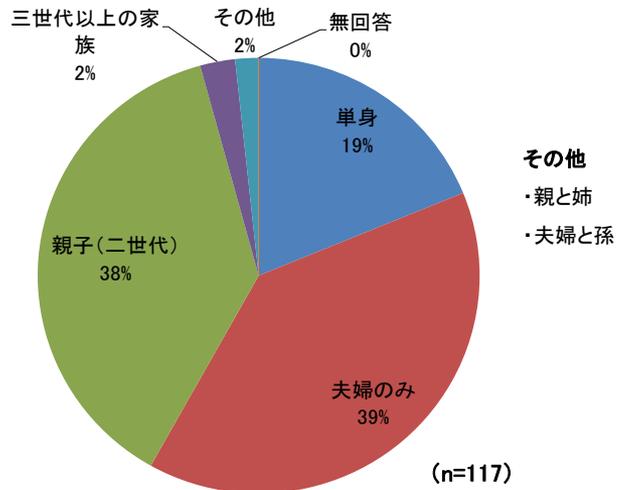
③ 年齢



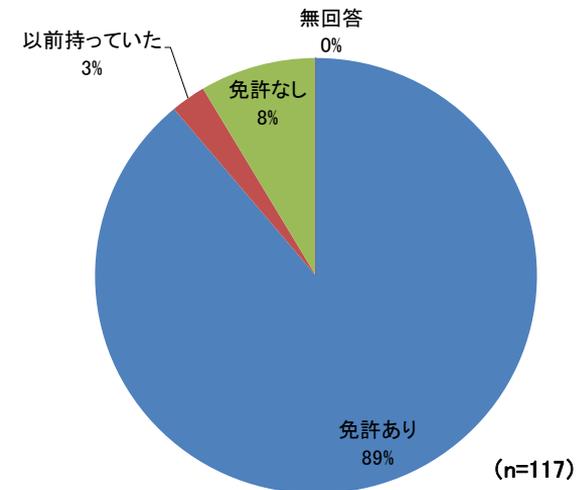
④ 職業・就業の状況



⑤ 世帯構成

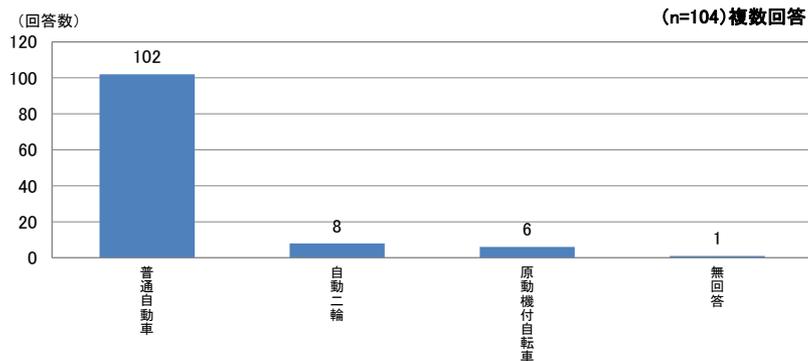


⑥ 保有する運転免許証

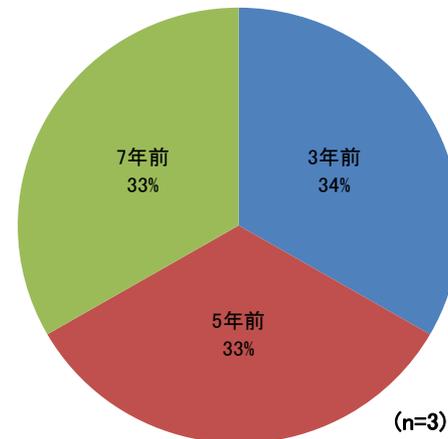


設問1.回答者の属性

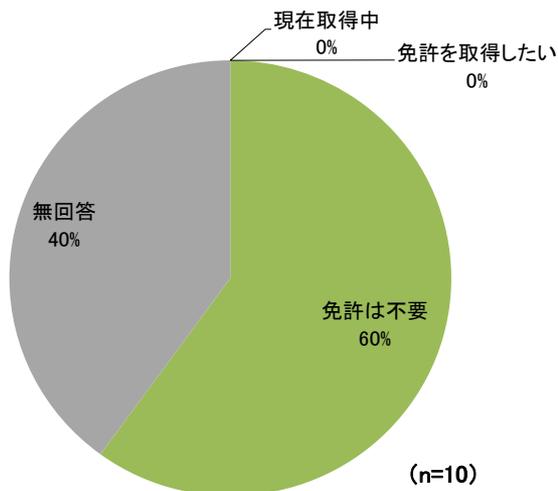
⑥-1免許あり_運転免許証種類



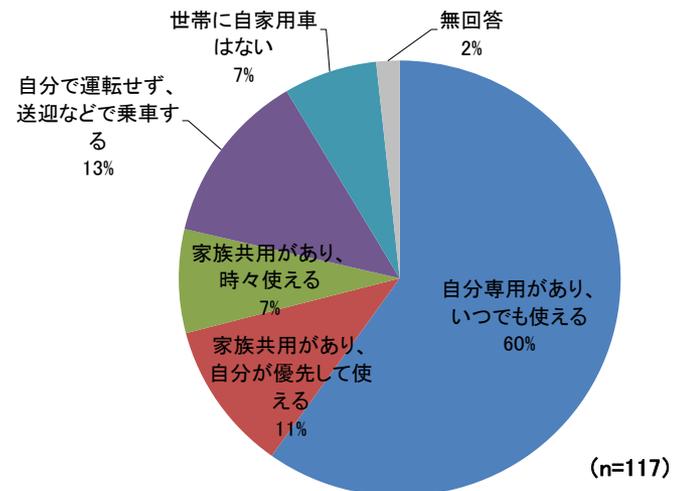
⑥-2以前持っていた_運転(免許更新)をやめた年数



⑥-3免許なし_免許取得希望



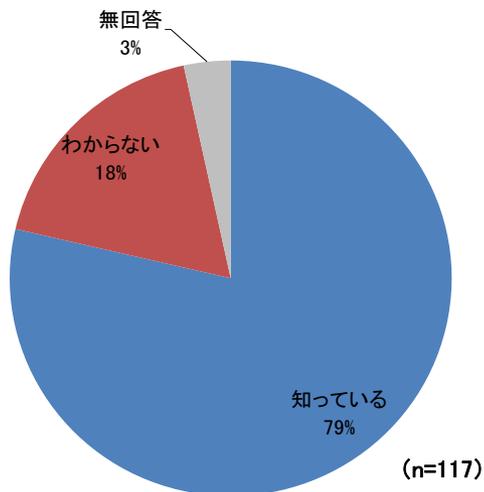
⑦保有する自家用車



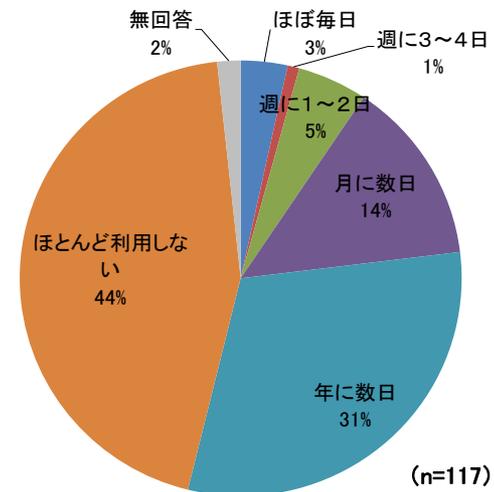
③【施設利用者】アンケート調査

設問2. 帯広市内の路線バスの利用実態について

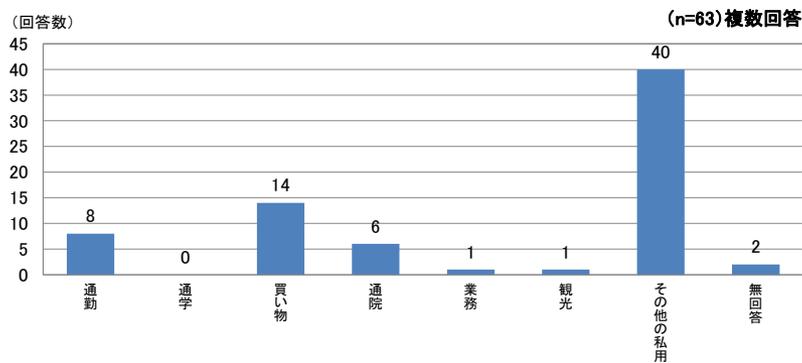
① 最寄のバス停の認知



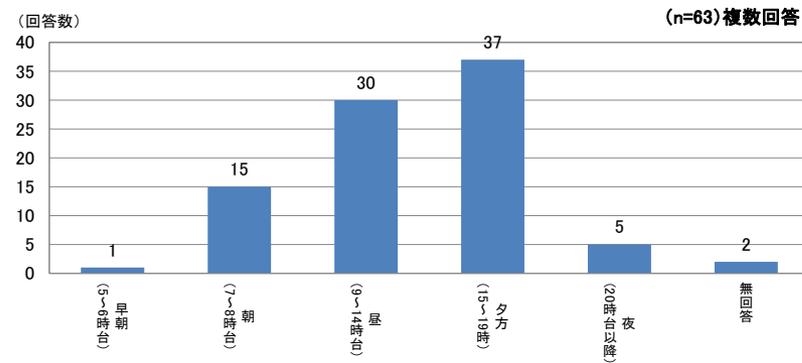
② 路線バス利用頻度



③ 路線バス利用目的

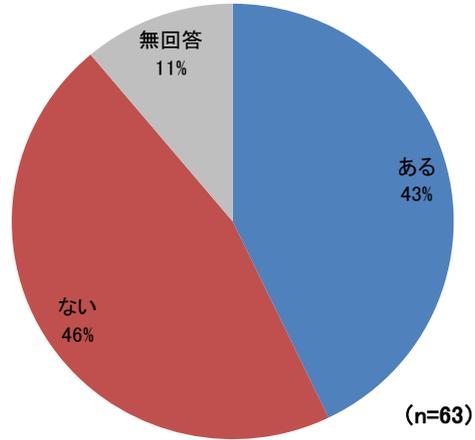


④ バス利用時間帯

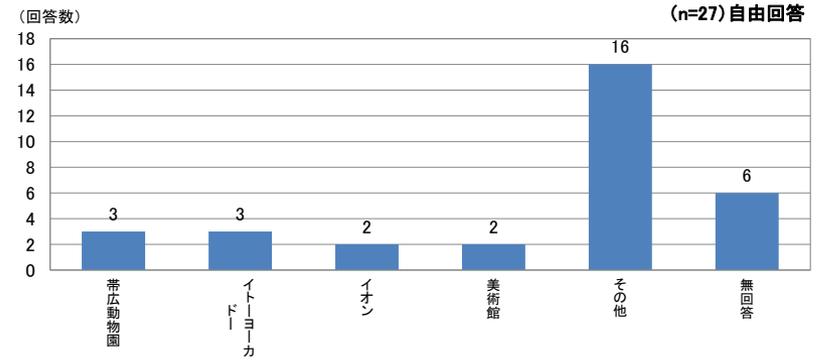


設問2. 帯広市内の路線バスの利用実態について

⑤ バスで行きたい場所



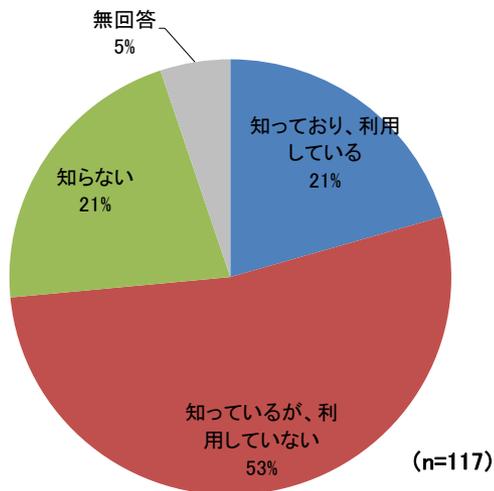
⑥ 具体的な行きたい場所



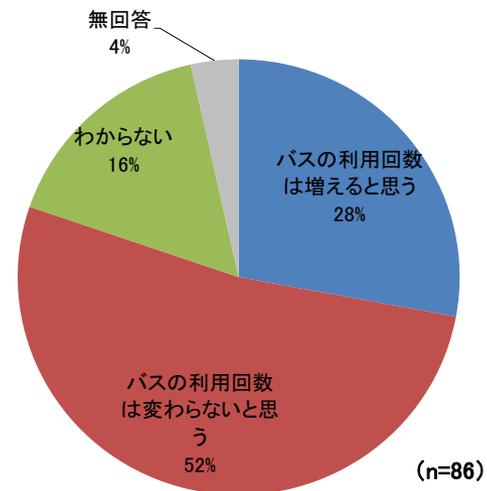
※1票はその他に含む

設問3.公共交通の便利な機能について

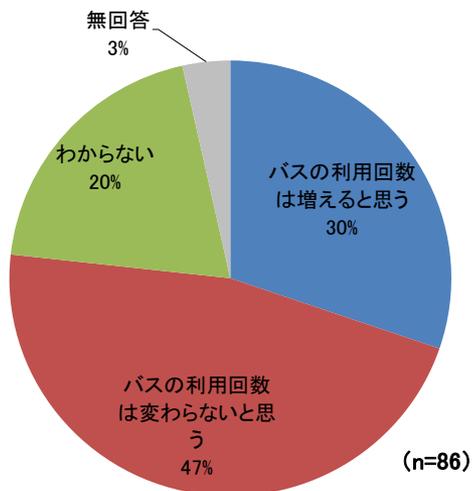
①ICカード乗車券認知



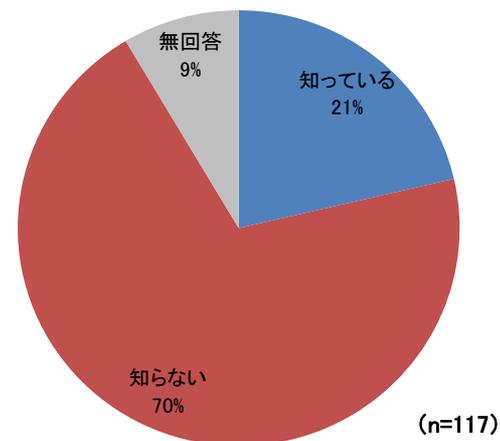
②路線バスで共通のICカード乗車券がある場合のバスの利用頻度



③路線バスやJRで共通のICカード乗車券がある場合のバスの利用頻度

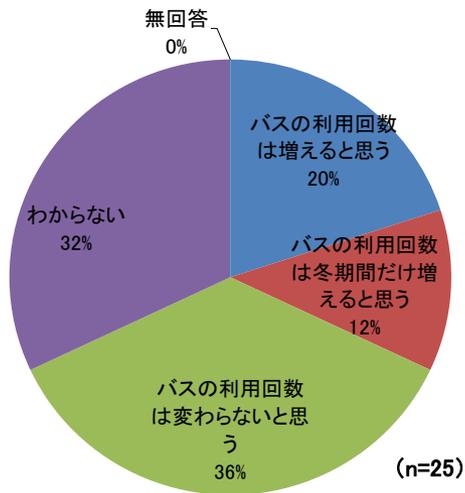


④バスロケーションシステムの認知



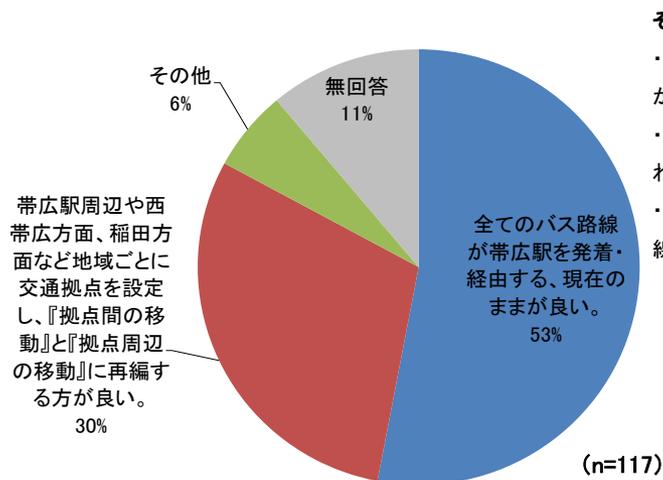
設問3.公共交通の便利な機能について

⑤ バスロケーションシステムが導入された場合のバスの利用頻度



設問4.帯広市内のバス路線網について

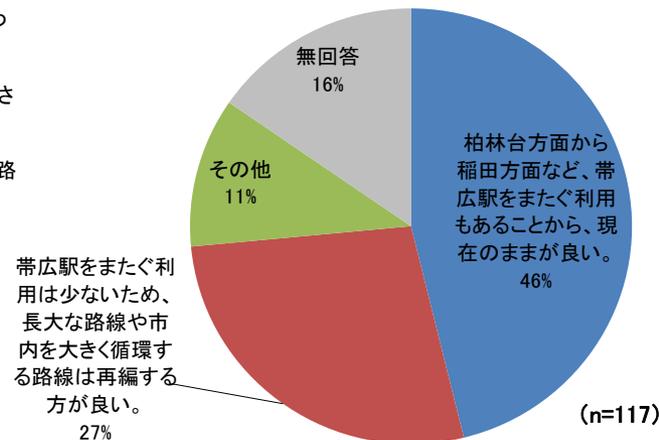
① 交通拠点の設置



その他

- ・バスを利用しないのでわからない
- ・バス会社で路線が限定されていて使いづらい。
- ・公共施設に行きやすい路線づくりを考えて下さい

② 長大路線や循環型の路線の考え



その他

- ・バスを利用する予定がないのでわからない
- ・公共施設に行きやすい路線づくりを考えて下さい
- ・上の二つの良い路線を作ると良いのでは？
- ・長い路線 短い路線がある方が利用者に良い
- ・東西への路線はあるが南北への便利が悪い
- ・南北の路線もあつたら良いと思うことがあります。
- ・必要ない

まとめ

■回答者の属性・利用実態

- ・回答者の約8割が帯広市民となっている。また、**女性が約7割、60代以上の回答者が約半数**を占めている。
- ・**自家用車の非保有世帯は1割未満**となっており、「自分専用があり、いつでも使える」との回答が、約6割を占めている。
- ・回答者の約8割が路線バスの利用頻度を「年に数日」以下と回答している。

■ICカード・バスロケーションシステム

- ・**ICカードの認知は約7割**となっており、利用は約2割となっている。
- ・「**路線バスで共通のICカードが導入された場合**」の路線バスの利用回数は、「**増える**」が約3割、「**変わらない**」が約半数となっている。
- ・「JRと相互利用が可能な場合」においても「**路線バスのみの場合**」と割合が同程度となっている。
- ・バスロケーションシステムの認知は約2割となっている。
- ・**バスロケーションシステムが導入された場合の路線バスの利用回数は、「増える」、「冬期だけ増える」との回答が約3割**となっている。

■バス路線網の再編

- ・回答者の約半数が帯広駅を発着・経由する「**現在のまま**」を望んでおり、「**交通拠点の整備**」は約3割となっている。
- ・**長大路線や循環路線についても約半数が「現在のまま」を望んでおり、「路線再編」は約3割**となっている。

調査概要

調査方法・回収状況

調査期間：平成27年10月20日～平成27年10月30日

配布方法：バス乗車時に直接配布

回収方法：料金受取人払による郵送回収及び乗務員への手渡し回収

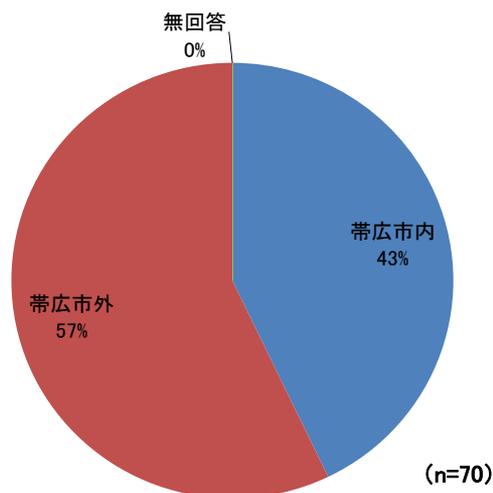
総配布数：150部

総回収数：70票

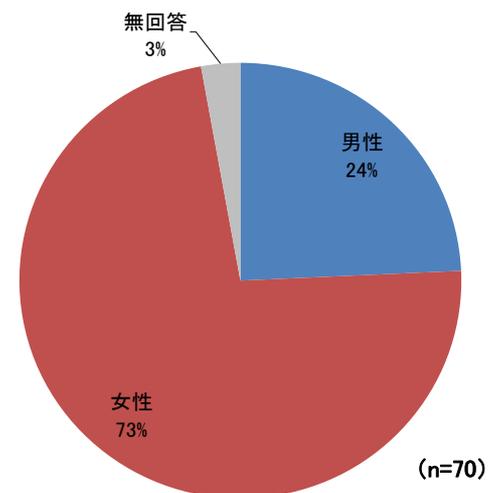
回収率：46.7%

設問1.回答者の属性

①居住地

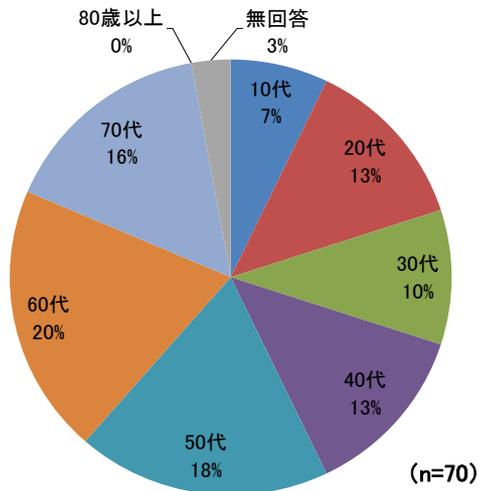


②性別

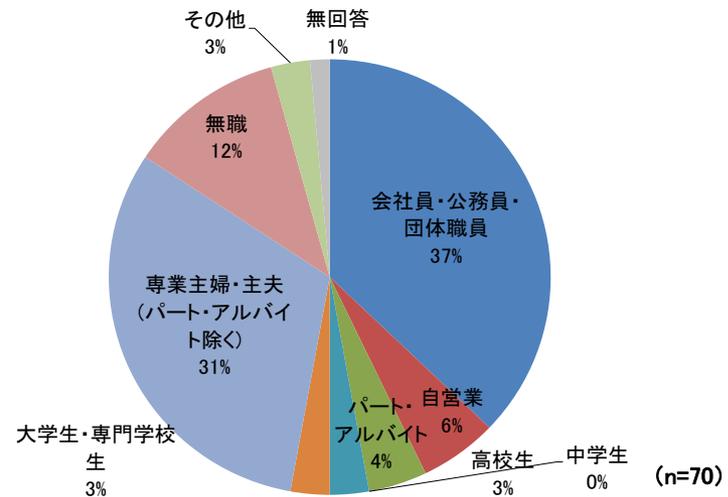


設問1.回答者の属性

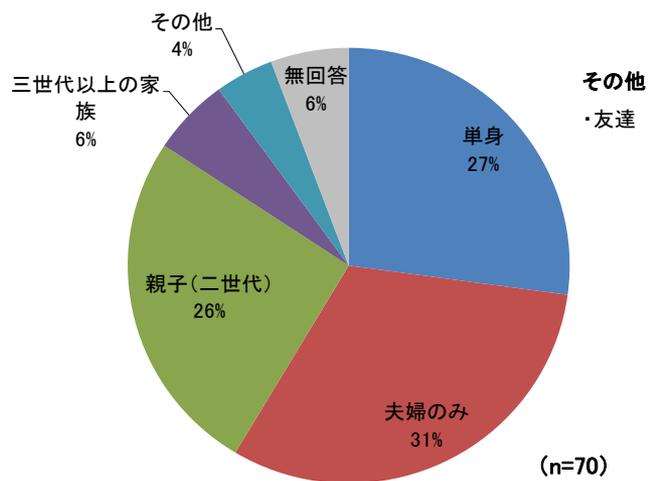
③ 年齢



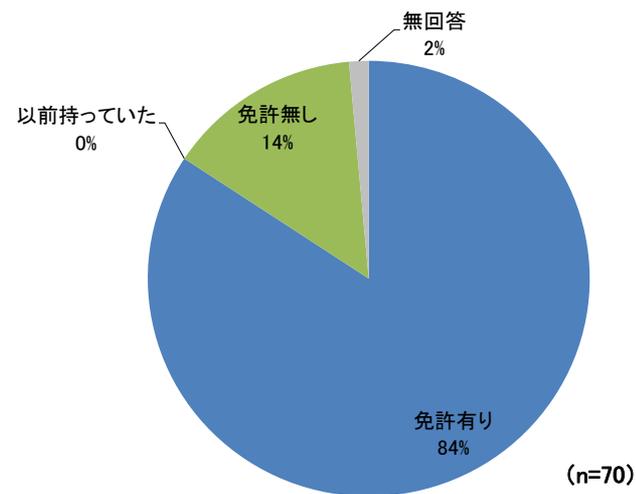
④ 職業・就業の状況



⑤ 世帯構成

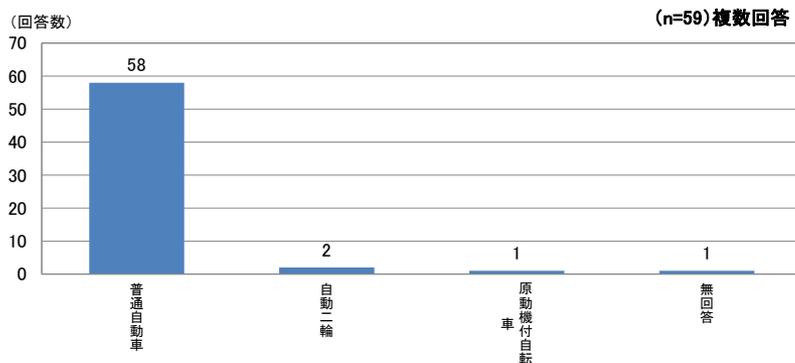


⑥ 保有する運転免許証

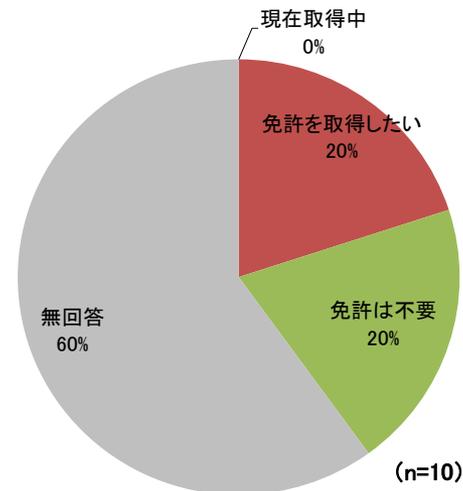


設問1.回答者の属性

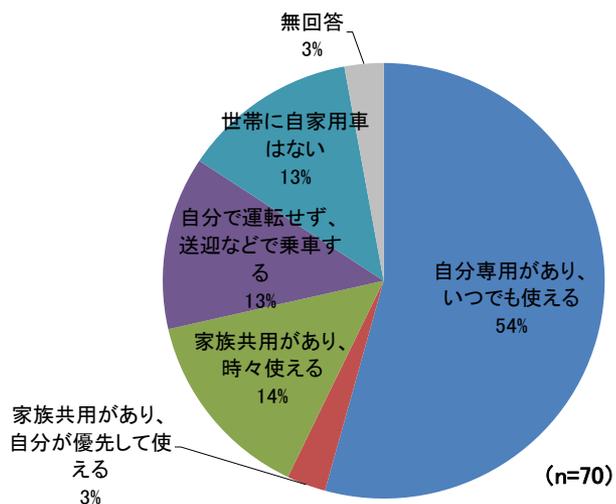
⑥-1免許あり_運転免許証種類



⑥-3免許なし_免許取得希望

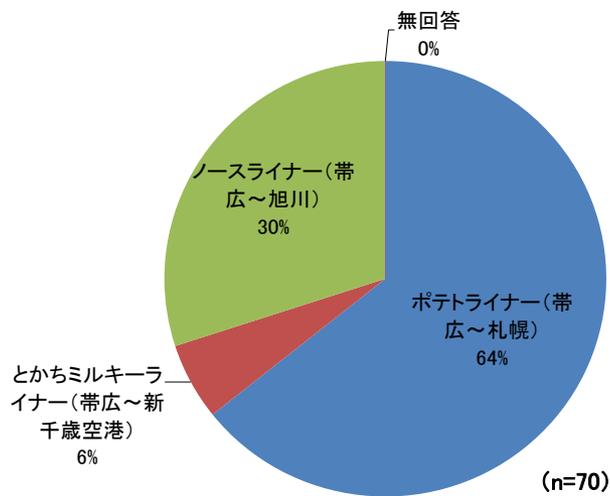


⑦保有する自家用車



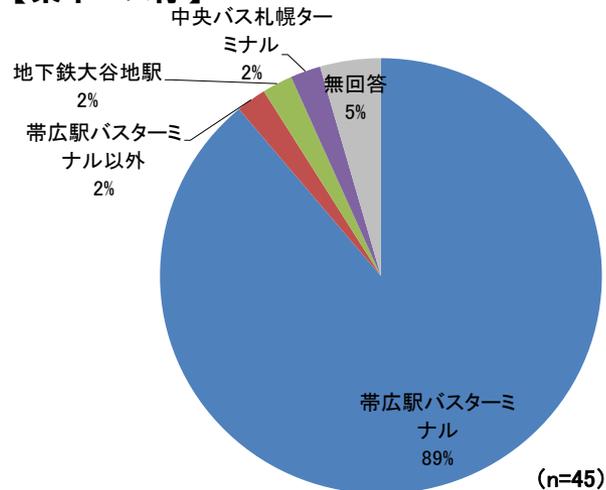
設問2.本日の都市間バスの利用について

① 利用された路線



②-1ポテトライナー(帯広～札幌)

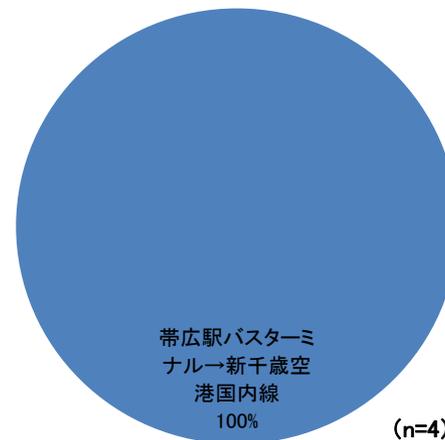
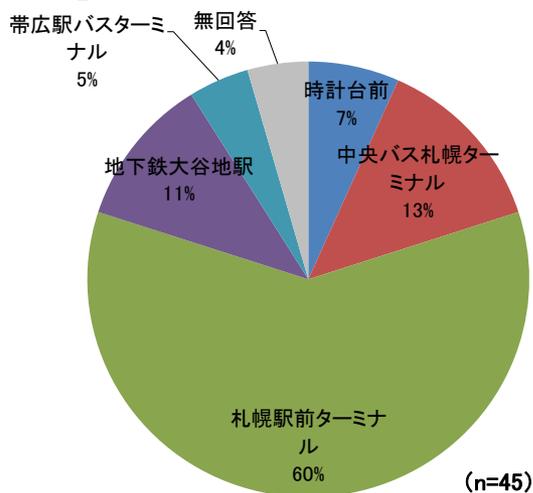
【乗車バス停】



②-1ポテトライナー(帯広～札幌)

②-2とかちミルクライナー(帯広～新千歳空港)

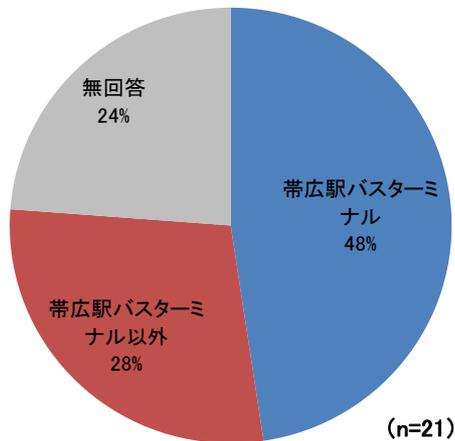
【降車バス停】



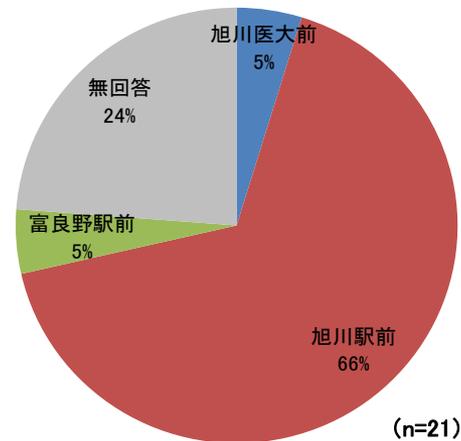
設問2. 本日の都市間バスの利用について

②-3 ノースライナー(帯広～旭川)乗車バス停

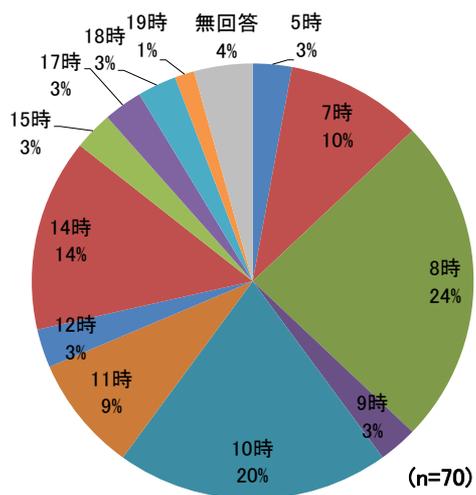
【乗車バス停】



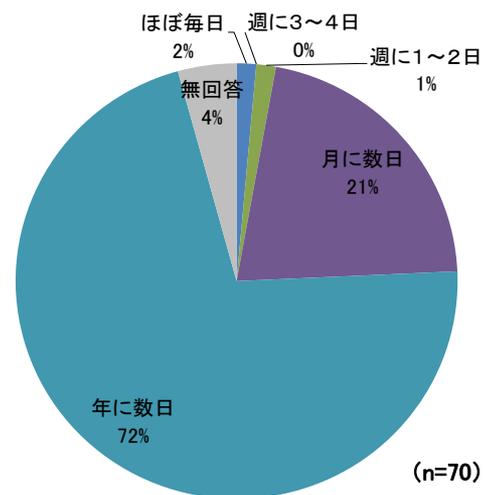
【降車バス停】



③ 乗車した時間帯

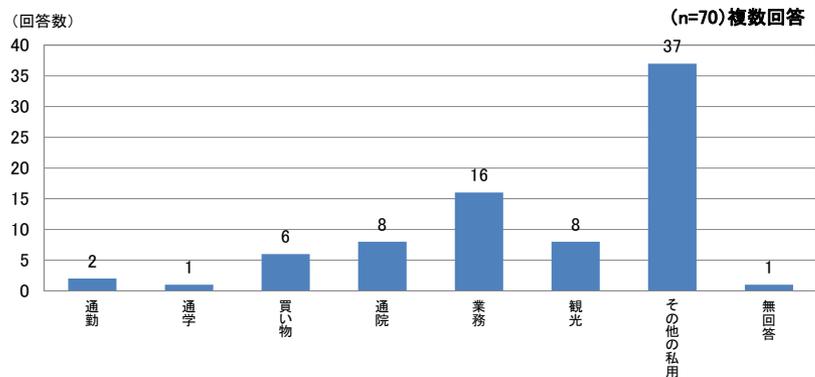


④ 都市間バス利用頻度

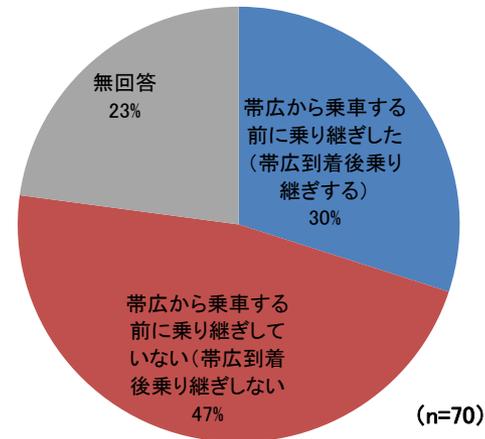


設問2. 本日の都市間バスの利用について

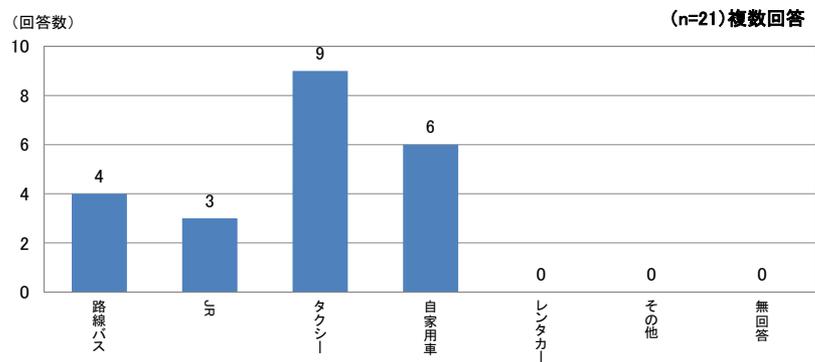
⑤ 都市間バス利用目的



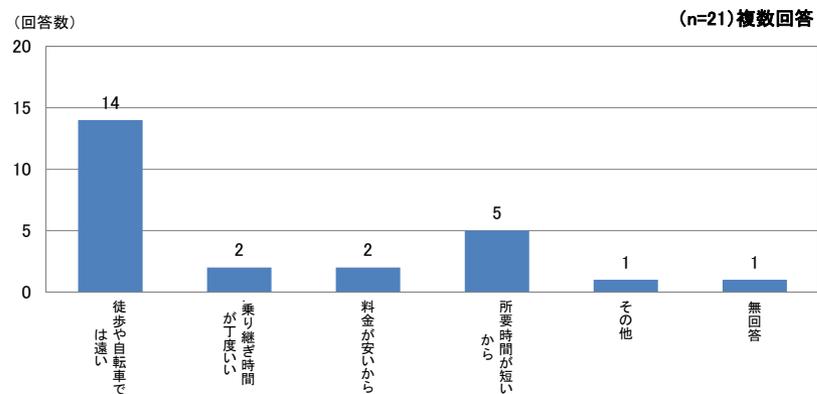
⑥ 帯広市内から乗車する前の乗り継ぎ



⑦ 乗り継ぎした交通手段



⑧ 乗り継ぎした交通手段選択理由



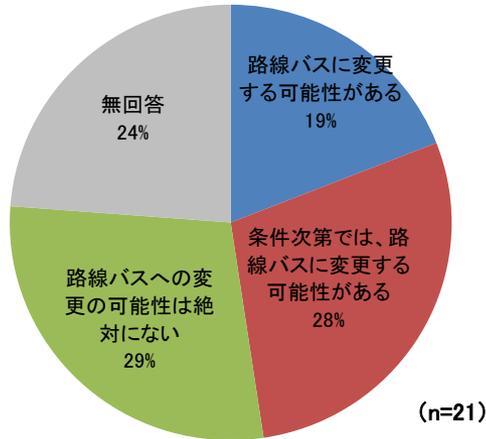
その他

・今日の交通手段がこれしかなかった

設問2. 本日の都市間バスの利用について

⑨ 乗り継ぎした交通手段を路線バスへ変更の可能性

⑩ 路線バスに変更するための条件



自由回答

- ・ちょうどよい時間にバスがある。家族に送ってもらえない
- ・バスがせめて1時間に1本なりとあればもっともっと利用できます。今は止む無くタクシーを使用するのは週に1回以上あります。(夫が病気になり車を60代前半で手放した)
- ・価格 便数 PR
- ・始発までに余裕をもってバスターミナルに到着するバスがあれば是非変更したいです。
- ・自分で車の運転が出来なくなった場合
- ・夜札幌～帯広着後の路線バスが少ないため

まとめ

■回答者の属性・利用実態

- ・回答者の約4割が帯広市民となっている。また、**女性が約7割**を占めている。
- ・回答者の年齢層は、10代から70代まで幅広い。
- ・自家用車の非保有世帯は約1割となっており、「自分専用があり、いつでも使える」との回答が、約半数となっている。

■都市間バスの利用実態

- ・回答者の内訳は、ポテトライナー利用者が約6割、ノースライナー利用者が約3割となっている。
- ・都市間バスに乗車した**時間帯は、「8時」～「10時」の間で約半数**を占めている。
- ・都市間バスの**利用頻度は、「年に数日」が約7割**を占めている。
- ・都市間バスの**利用目的は、「その他の私用」が最多**となっており、回答者の半数が目的として挙げている。
- ・都市間バスを利用する前(した後)の乗り継ぎは、**約3割が乗り継ぎを行っている**。
- ・乗り継ぎをする際の交通手段は、「タクシー」、「自家用車」、「路線バス」、「JR」の順となっている。
- ・乗り継ぎをする際の交通手段の選択理由は、「徒歩や自転車では遠い」が最多となっている。
- ・乗り継ぎをする際の交通手段を路線バスに変更する可能性は、**約半数が「路線バスに変更する可能性がある」と回答しており**、具体的には、「**始発に間に合う時間**」や「**夜の便で帯広到着後に利用できる便**」の運行を求める意見が挙げられている。

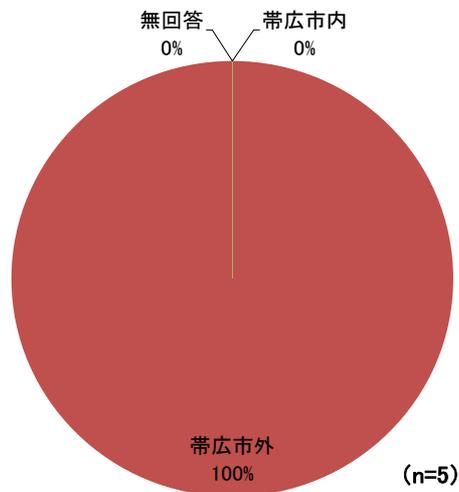
調査概要

調査方法・回収状況

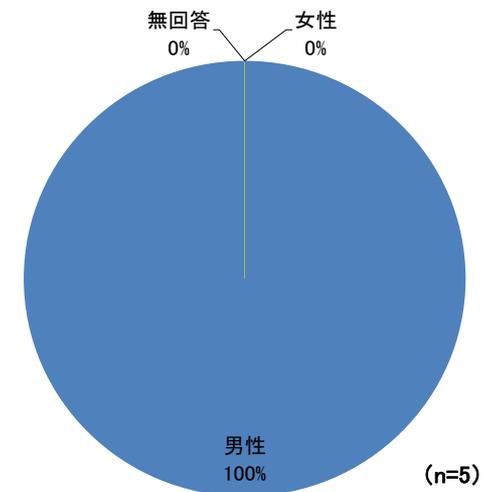
調査期間：平成27年10月4日～平成27年10月30日
配布方法：レンタカー事業者による直接配布
回収方法：料金受取人払による郵送回収
総配布数：150部
総回収数：5票
回収率：3.3%

設問1.回答者の属性

①居住地

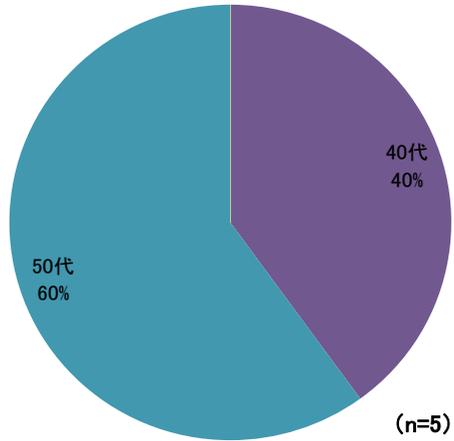


②性別

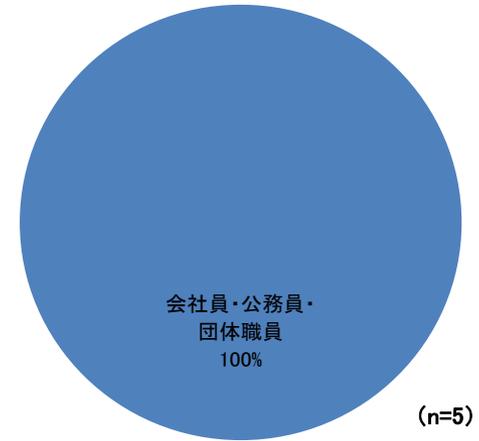


設問1.回答者の属性

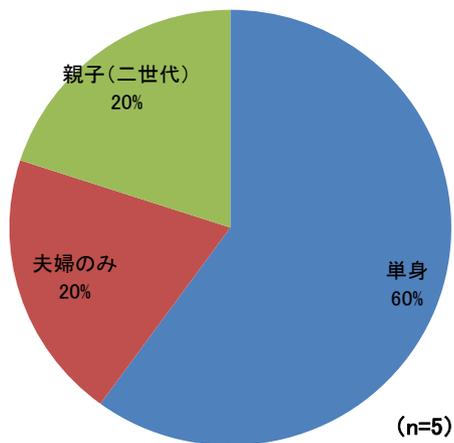
③ 年齢



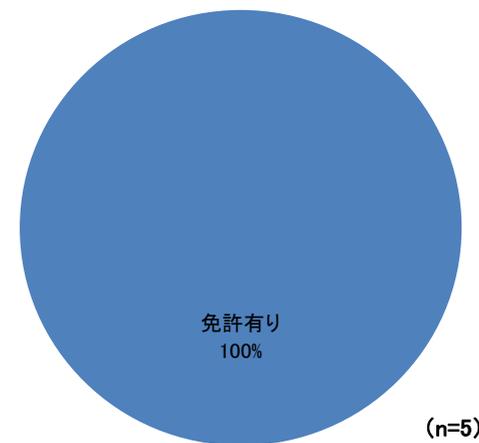
④ 職業・就業の状況



⑤ 世帯構成



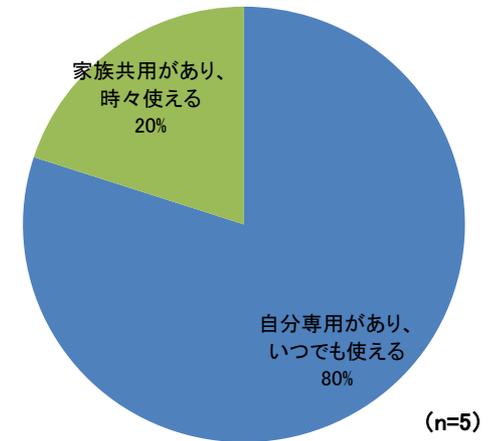
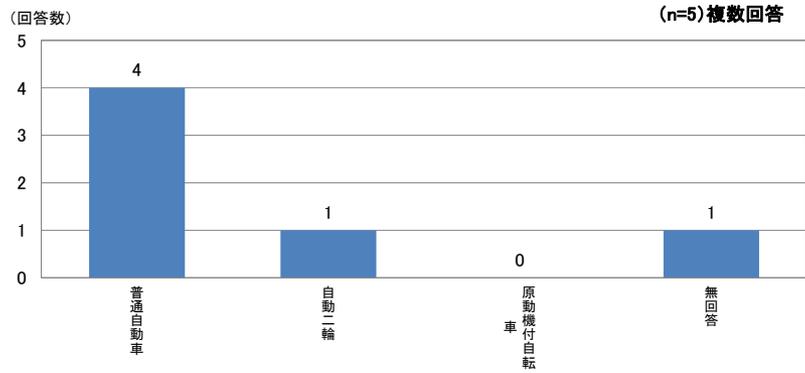
⑥ 保有する運転免許証



設問1.回答者の属性

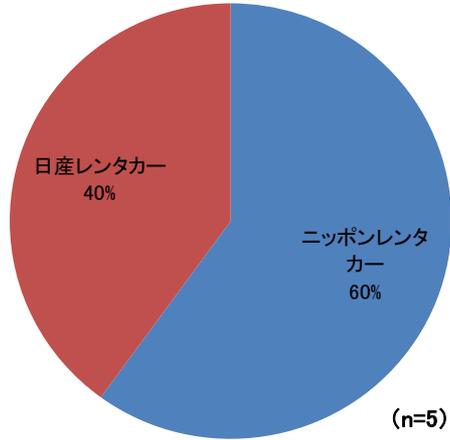
⑥-1免許あり_運転免許証種類

⑦保有する自家用車

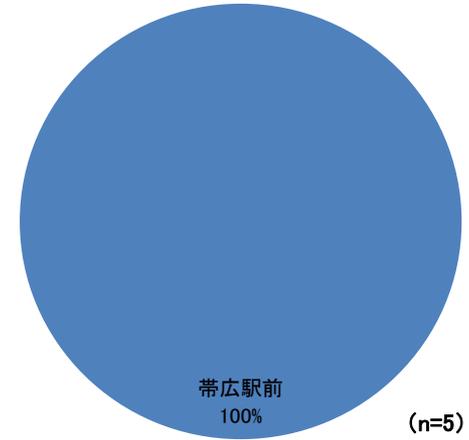


設問2.本日のレンタカーの利用

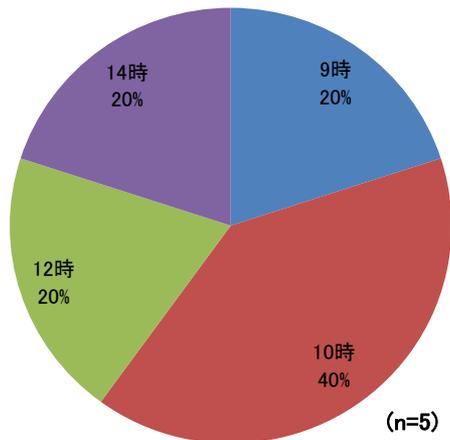
①レンタカー利用会社



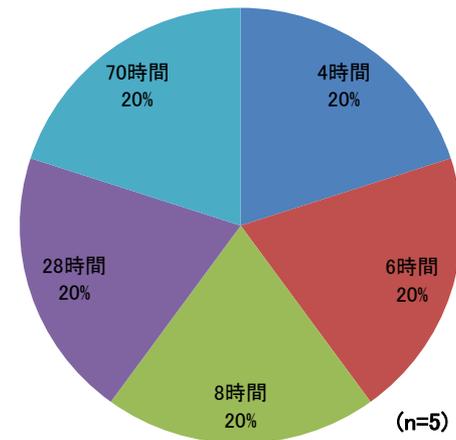
②レンタカー返却場所



③-1レンタカー利用開始時間

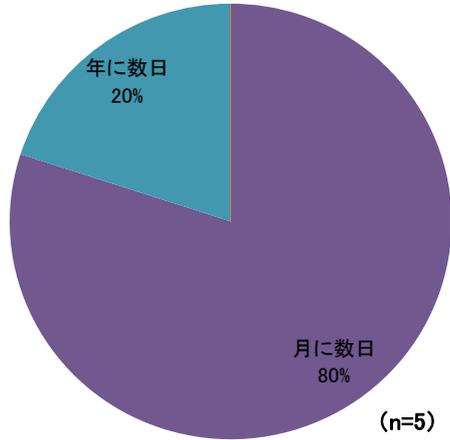


③-2レンタカー利用時間

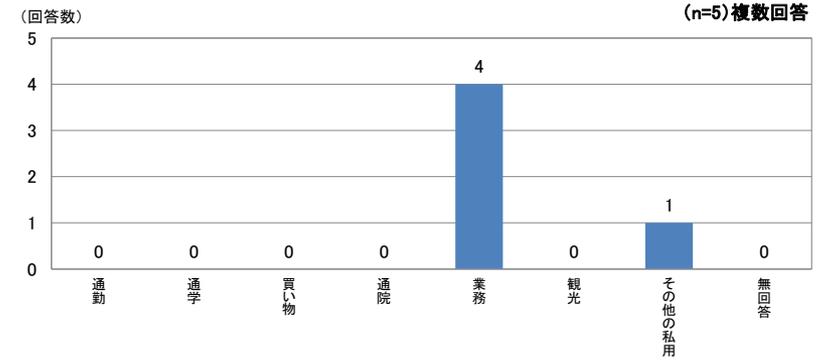


設問2. 本日のレンタカーの利用

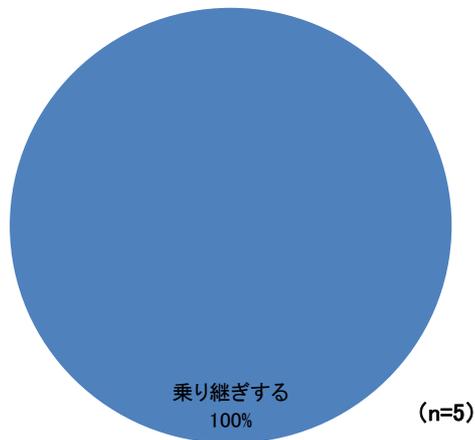
④ レンタカー利用頻度



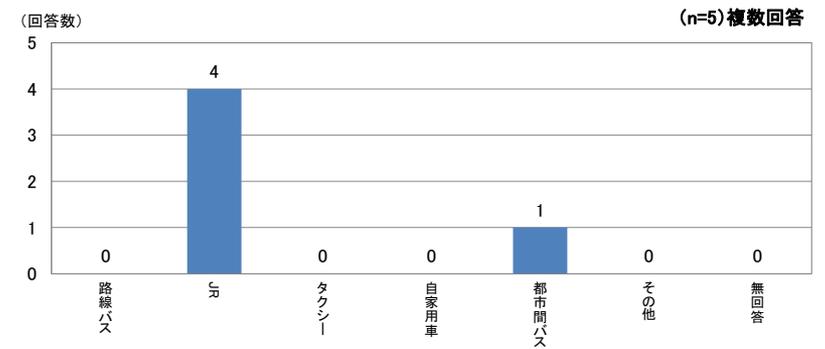
⑤ レンタカー利用目的



⑥ レンタカー利用する前の乗り継ぎ



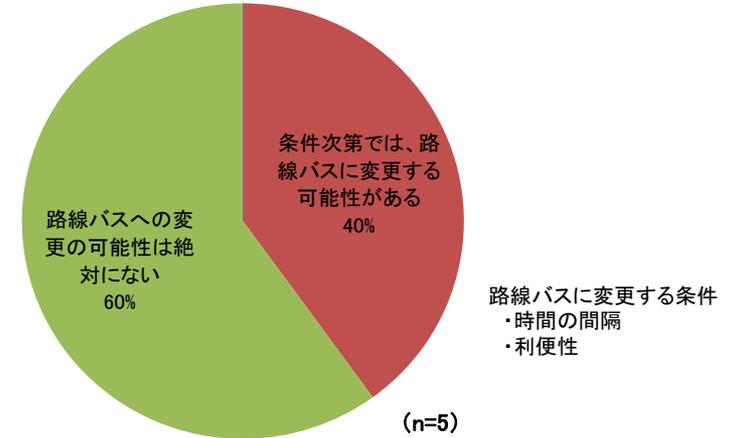
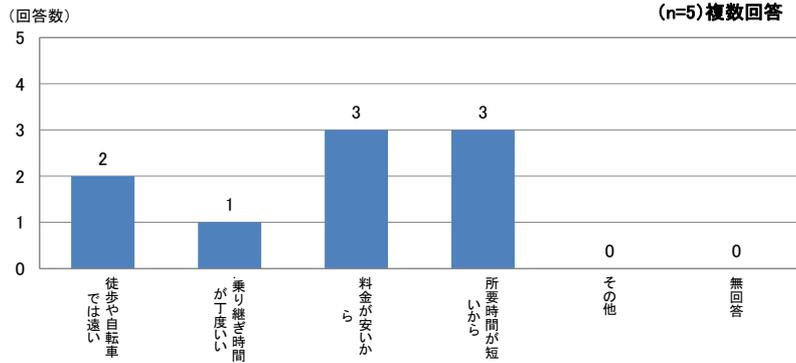
⑦ 乗り継ぎした交通手段



設問2.本日のレンタカーの利用

⑧ 乗り継ぎした交通手段選択理由

⑨ 乗り継ぎした交通手段を路線バスに変更する可能性



■配布・回収状況

- ・帯広駅バスターミナル付近のレンタカー事業者に合計150票のアンケート票の配布依頼を行ったが、**総回答数が5件**となっており、分析に必要なサンプル数の確保ができなかった。
- ・回答者属性にある通り、レンタカー利用者は来街者が多いと想定され、市内の公共交通に関する興味・関心が低かったことが要因であると推察される。

■回答者の属性・利用実態

- ・**回答者全員が帯広市外の在住者の男性**となっており、年齢層は、40代から50代となっている。
- ・レンタカーの返却場所は全て帯広駅前となっていることから、**発着ともに帯広駅前**であると推察される。
- ・レンタカーの利用開始時刻は、9時から14時の間となっている。
- ・レンタカーの**利用時間は、最短4時間から最長70時間**と幅が広い。
- ・レンタカーの**利用頻度は、「月に数日」が約8割**となっている。
- ・レンタカーの**利用目的は「業務」が最多**となっている。
- ・レンタカーを利用する前(した後)の乗り継ぎは、**全員が乗り継ぎを行っている**。
- ・乗り継ぎをする際の交通手段は、「JR」が最多となっている。

調査概要

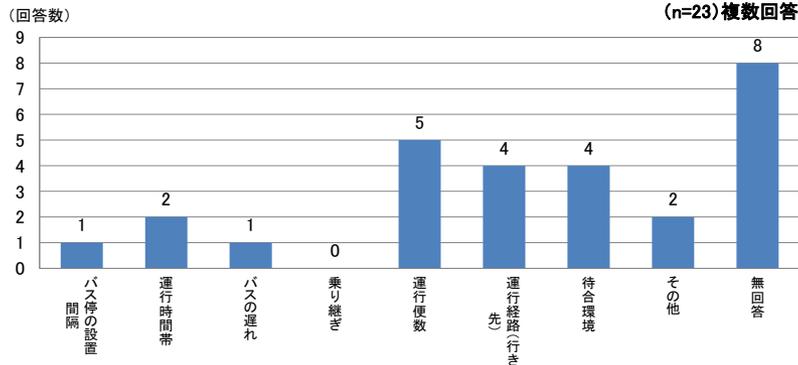
調査方法・回収状況

調査期間：平成27年10月6日～平成27年10月30日
 配布方法：連合町内会長への郵送
 回収方法：料金受取人払による郵送回収
 総配布数：50部
 総回収数：23票
 回収率：46.0%

設問1.路線バスの利便性

②バス路線の改善点

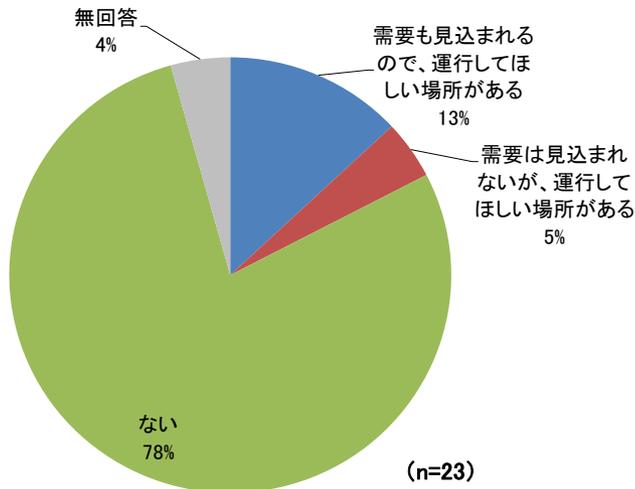
③具体的な課題や改善策



- ・あいのりバスの増便
- ・もう少し便数が多ければ利用者が増えるかも
- ・高齢者が北斗病院に行く場合にもっと便利になる経路が欲しいとの声がある
- ・十勝リハビリテーションセンター前の停留所でバスが停車することによって交通渋滞が起きるので、センター内へ入って乗降する等の処置をできないものかと地域町内会より要望がありました
- ・出来るだけ遅れを防ぐ
- ・待合所が少ないと目立たないこと、バス利用の関心が高まらずバスで出かけられるという意識がうすいように感じる
- ・土日に利用したくても運休で不便を感じる。西20条19条18条17条の南5丁目真ん中を通行すると利用者も多いと思う
- ・当町内より市内に行くには乗換が必要です。朝夕に1便づつで良いので乗り換えなしで駅前に行く便があればいいと思います。
- ・特にバス停の冬期の除雪
- ・日・祭日の便数が少ない
- ・柏林台-自衛隊前-稲田の線があれば良い
- ・連合町内会役員会・総会等まで改善・要望等については話し合いの題材として協議しておりません。今後はこの資料等を参考に課題等を出してもらいより良い地域づくりに努めたい。

設問1. 路線バスの利便性

④ バスを運行して欲しい場所

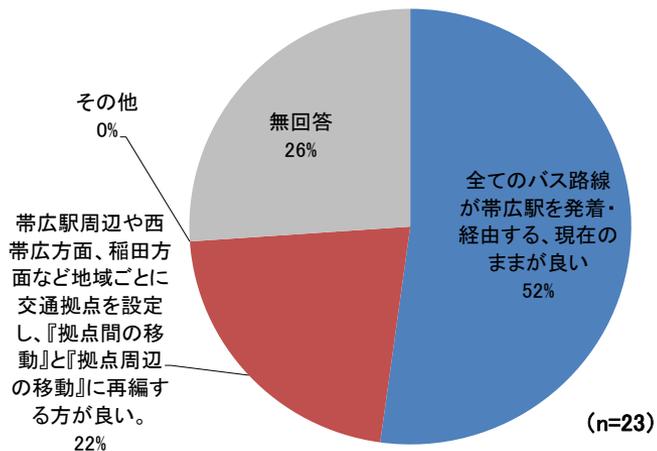


⑤ 具体的なバスを運行して欲しい場所

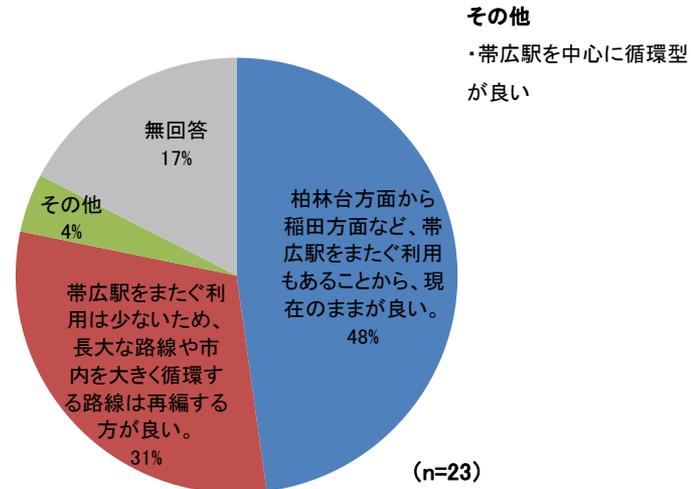
- ・動物園
- ・美術館
- ・病院

設問2. 帯広市内のバス路線網

① 交通拠点の設置



② 長大路線や循環型の路線の考え



- その他
・帯広駅を中心に循環型が良い

■バス路線の改善点

- ・バス路線の改善点は、「運行便数」、「運行経路(行き先)」、「待合環境」といった項目が多く挙げられている。
- ・具体的な意見としては、「増便」、「定時性の確保」、「運行経路の変更(変更・新設)などが挙げられている。

■バス路線の再編

- ・回答者の約半数が帯広駅を発着・経由する「現在のまま」を望んでおり、長大路線や循環路線についても約半数が「現在のまま」を望んでいる。

調査概要

調査方法・回収状況

調査期間：平成27年10月9日～平成27年10月30日

配布方法：担当教員による直接配布（市内8高校第2学年各1クラスを対象）

回収方法：担当教員による回収

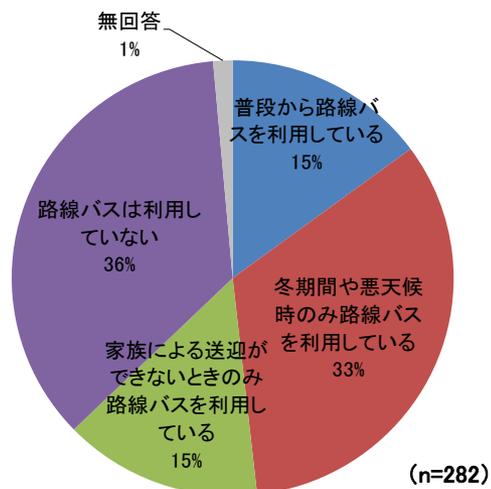
総配布数：320部

総回収数：282票

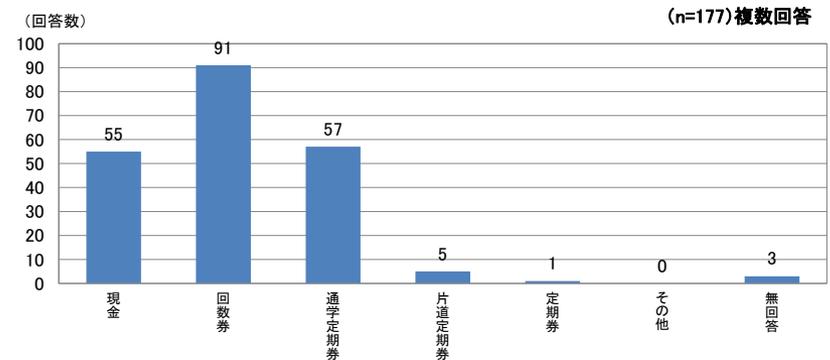
回収率：88.1%

設問1.帯広市内の路線バス利用実態

①通学時の路線バスの利用



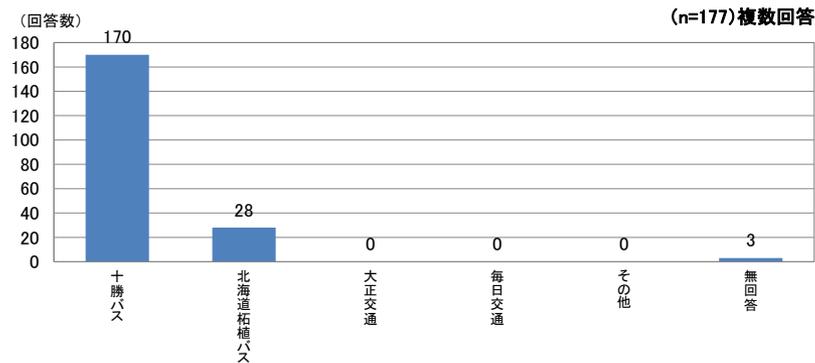
②運賃の支払い方法



7【高校生】アンケート調査

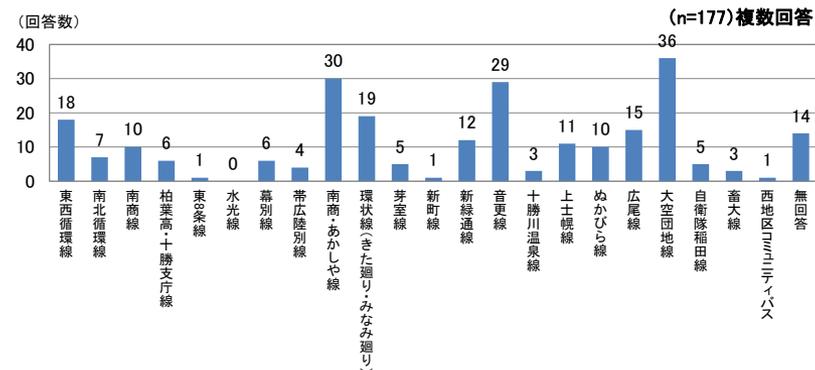
設問1. 帯広市内の路線バス利用実態

③ 利用するバス事業者



③ 利用するバス路線

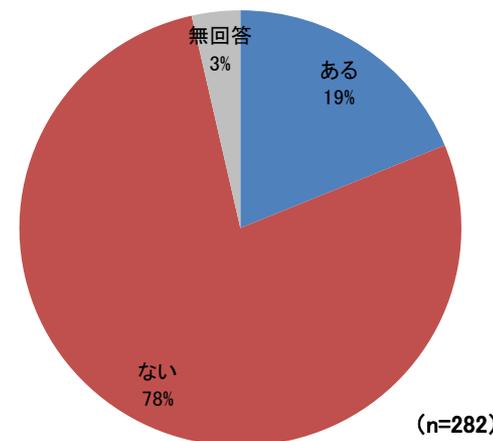
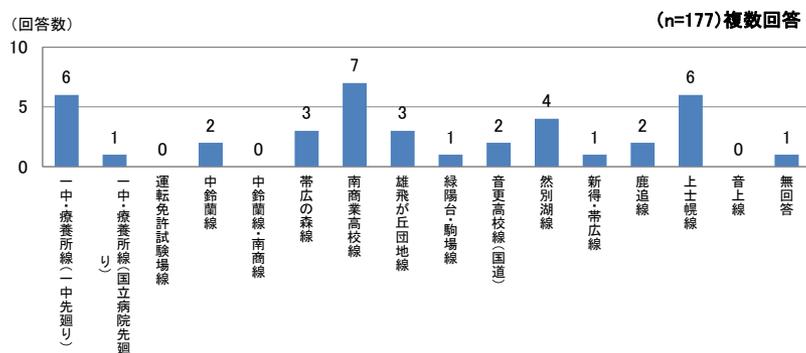
【十勝バス】



③ 利用するバス路線

⑤ 通学以外でバスが便利になったら行きたい場所

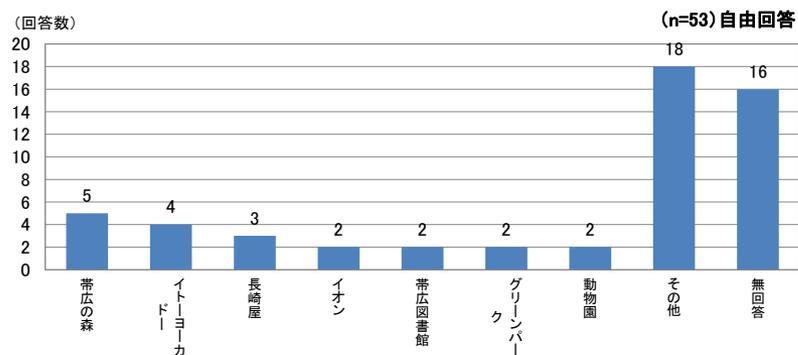
【北海道拓殖バス】



7【高校生】アンケート調査

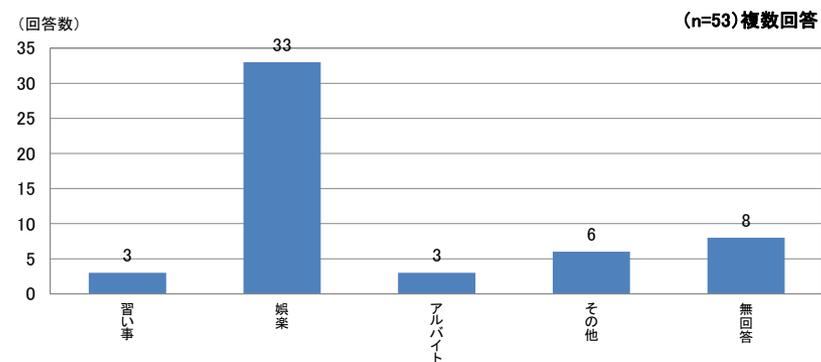
設問1. 帯広市内の路線バス利用実態

⑥ 具体的な行きたい場所



※1票はその他に含む

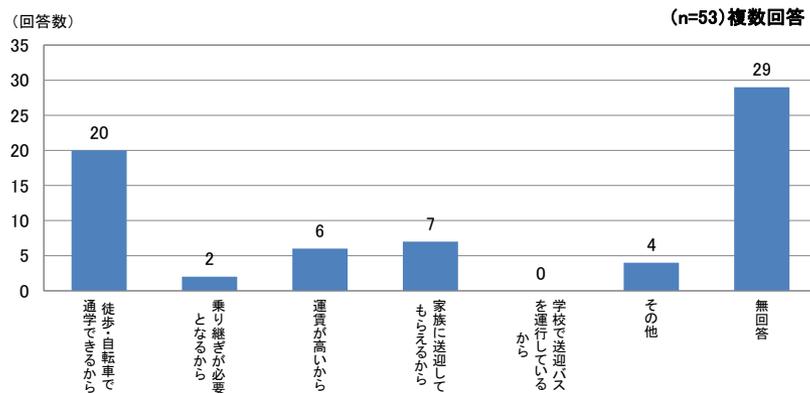
⑦ 利用目的



その他

- ・部活や大会
- ・勉強

⑧ 通学に路線バスを利用していない理由

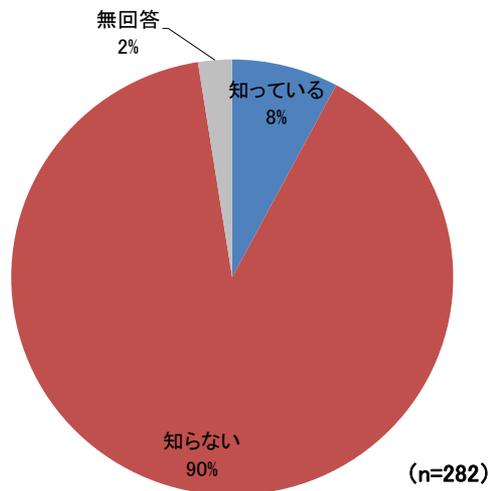


その他

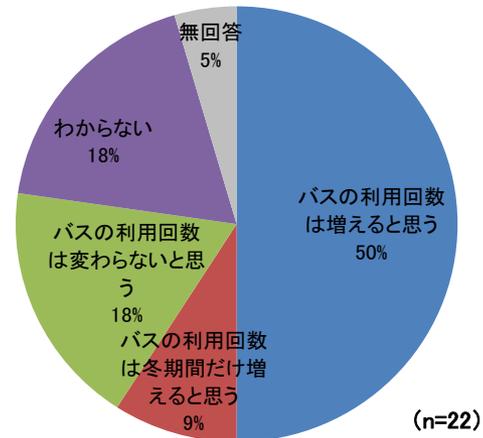
- ・JRを使っているから。
- ・お金がかかるから。
- ・運転手の態度が悪い(主に十勝バス)。
- ・夏場は自転車、冬場はバスの利用です。

設問2.公共交通の便利な機能

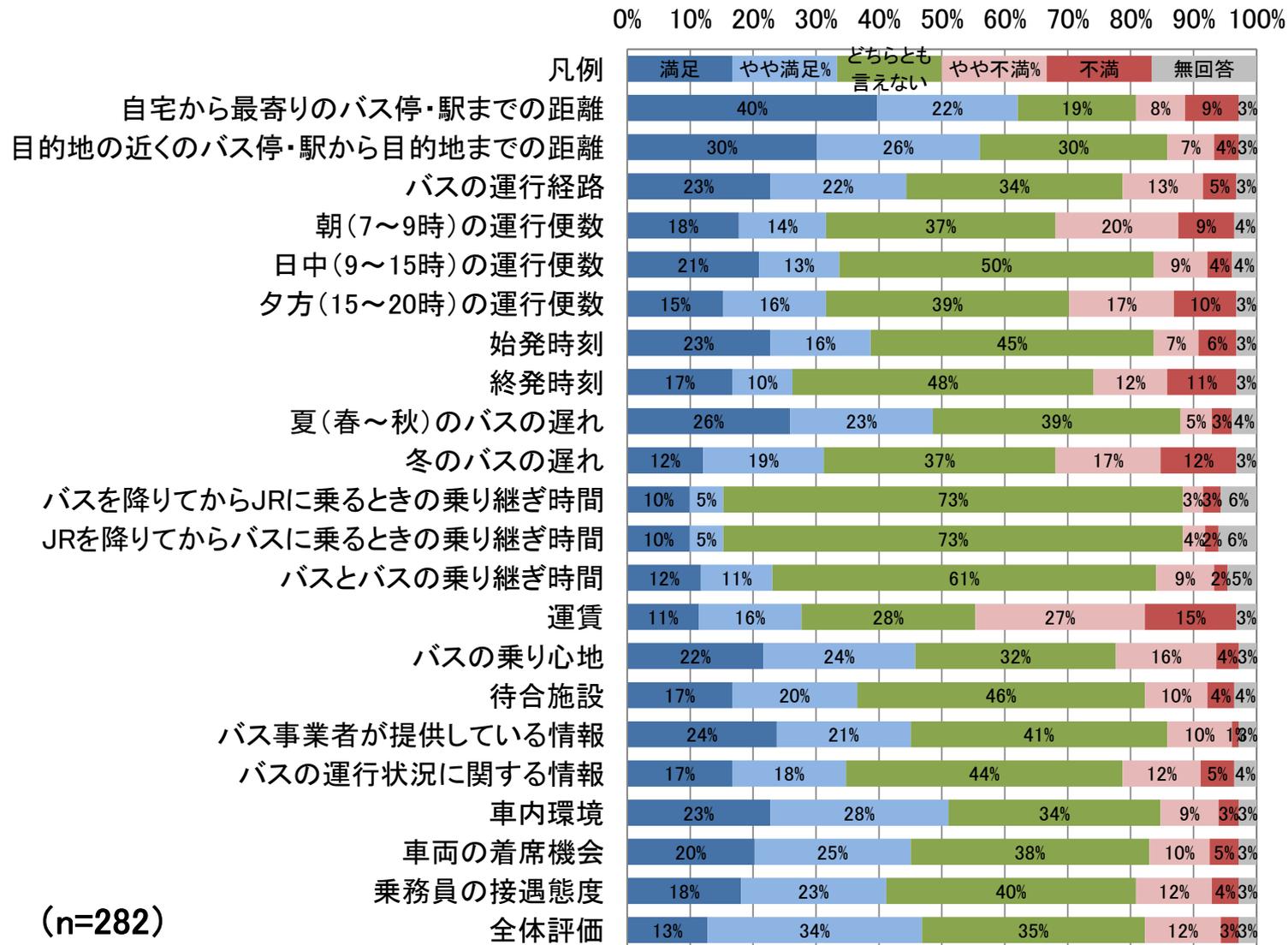
①バスロケーションシステムの認知



②バスロケーションシステムが導入された場合のバスの利用頻度



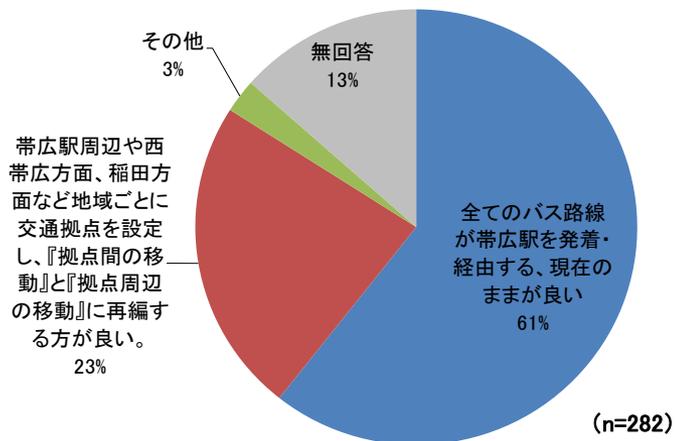
設問3. 帯広市内の路線バスのサービスについて



7【高校生】アンケート調査

設問4. 帯広市内のバス路線網

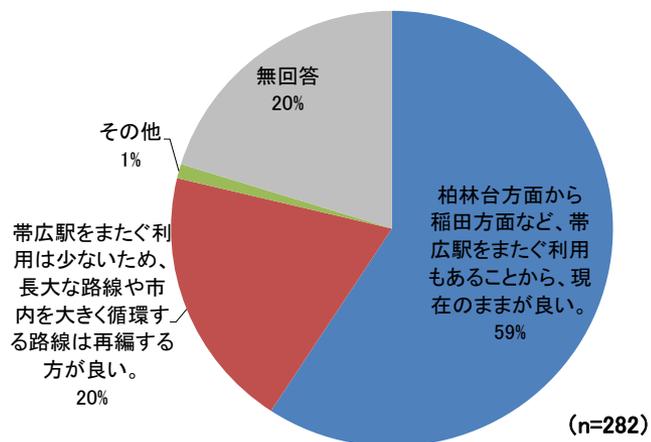
① 交通拠点の設置



その他

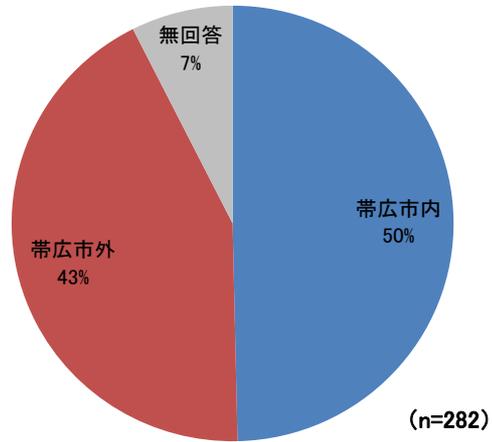
- ・70のバスが工業に行って欲しい。
- ・住宅街にも少しいいので停留所がほしい。
- ・設問の2つの状況が同じくらいあると嬉しい。多すぎなくていいので。
- ・前の時間がよかった。

② 長大路線や循環型の路線の考え

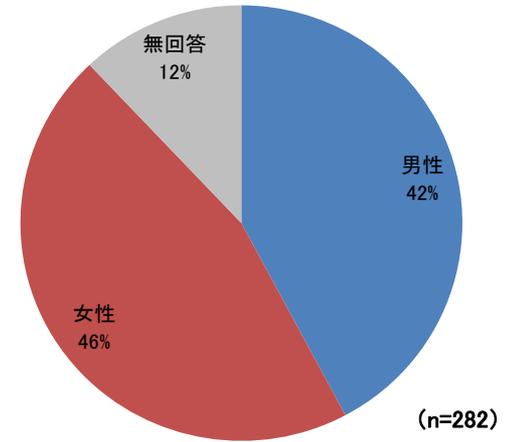


設問5.回答者の属性

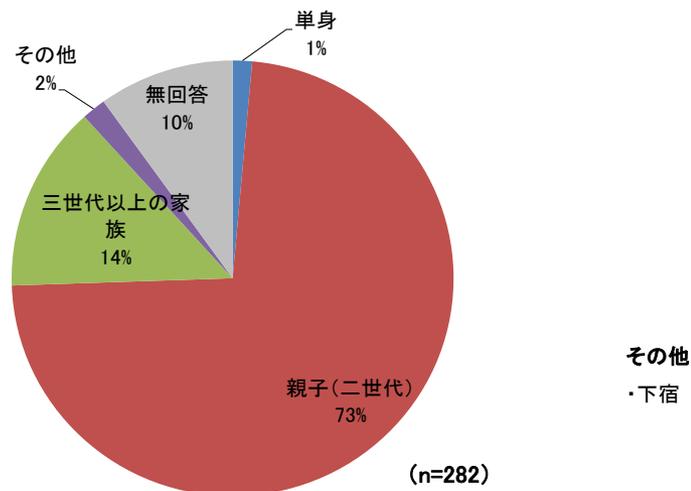
①居住地



②性別



③世帯構成



■回答者の属性・利用実態

- ・回答者の約半数が帯広市民となっている。
- ・回答者の約6割が何らかの形で路線バスを利用しており、約2割が常時利用となっている。冬期間や悪天候時のみの利用は、約3割となっている。
- ・運賃の支払い方法は、「回数券」が最多となっており、回答者数の約半数が回答している。次いで、「通学定期券」、「現金」の順となっている。
- ・路線バスが便利になったら行きたい場所が「ある」との回答は約2割となっており、具体的な施設としては、「帯広の森」や「イトーヨーカドー」などが挙げられており、主な利用目的は、「娯楽」となっている。
- ・通学に路線バスを利用していない理由は、「徒歩・自転車で通学できるから」が最多となっている。

■ICカード・バスロケーションシステム

- ・バスロケーションシステムの認知は1割未満となっている。
- ・バスロケーションシステムが導入された場合の路線バスの利用回数は、「増える」、「冬期だけ増える」との回答が約6割となっている。

■バスサービス満足度（CSポートフォリオ分析）

- ・バスサービスの満足度は概ね高いものの、全体と比較して「運賃」に対する不満の割合が高くなっている。
- ・CSポートフォリオ分析における重点改善項目は、「運賃」、「積雪期の定時性」、「夕方の運行便数」となっている。

■バス路線網の再編

- ・回答者の約6割が帯広駅を発着・経由する「現在のまま」を望んでおり、長大路線や循環路線についても約6割が「現在のまま」を望んでいる。

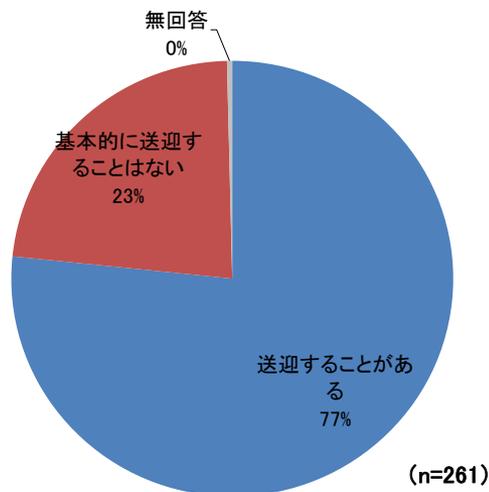
調査概要

調査方法・回収状況

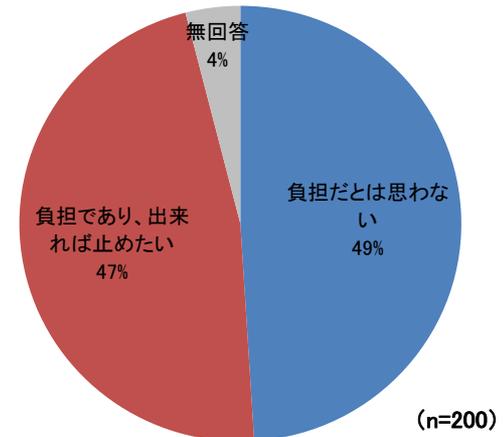
調査期間：平成27年10月9日～平成27年10月30日
配布方法：高校生アンケートと同時に実施
回収方法：高校生アンケートと同時に実施
総配布数：320部
総回収数：261票
回収率：80.6%

設問1.お子さんの通学

①通学の際の自家用車で送迎



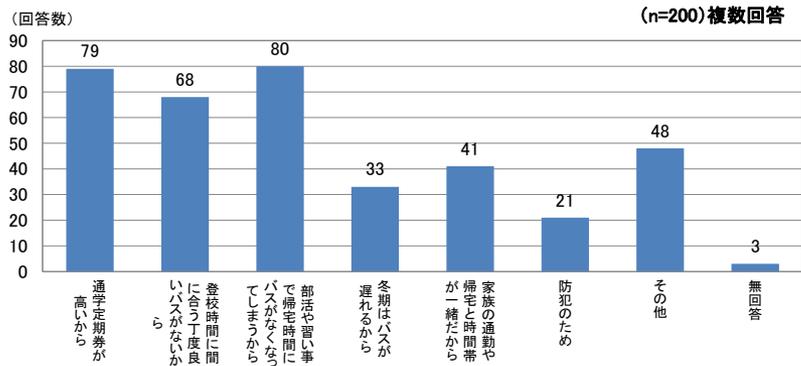
②自家用車で送迎することの負担



8【保護者】アンケート調査

設問1.お子さんの通学

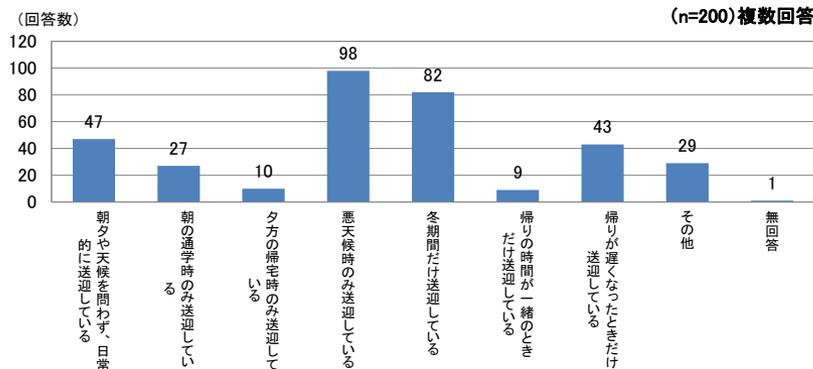
③ 自家用車で送迎している理由



その他

- ・悪天候
- ・ちょうど良い路線がない
- ・バス停が遠い
- ・バス時刻に間に合わない
- ・乗車時間が長いから
- ・ちょうど良いバス時刻がない
- ・乗換があるため
- ・土日にバスがない
- ・バス停がない
- ・学校まで近い
- ・仕事が休みのとき
- ・バス時刻を知らない
- ・時間短縮のため

④ 自家用車で送迎する際の条件



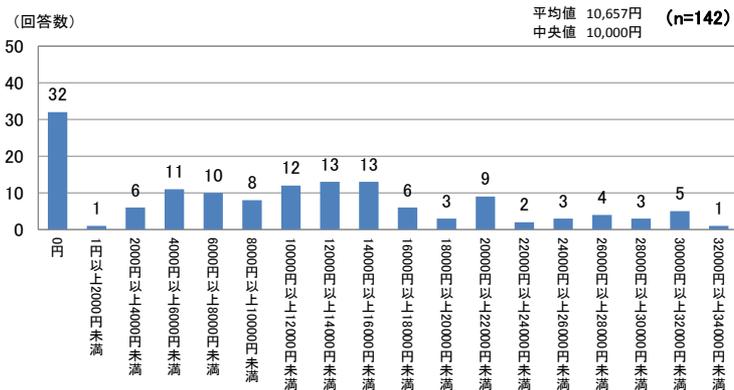
その他

- ・バス時刻に間に合わない
- ・土日の部活のとき
- ・部活のとき
- ・バスの乗り遅れたとき
- ・ちょうど良いバス時刻がない
- ・悪天候
- ・朝の必要なとき
- ・時間があつたとき
- ・体調不良
- ・駅まで迎えに行く
- ・通院があるとき
- ・荷物が多いとき
- ・疲れているとき
- ・混んでいるとき
- ・友人と一緒にではないとき
- ・仕事が休みのとき
- ・仕事が休みのとき以外

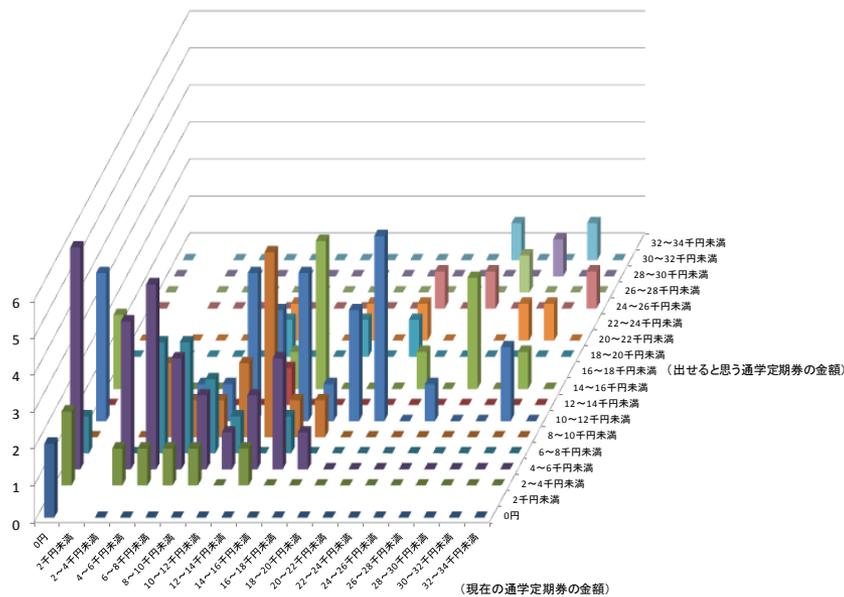
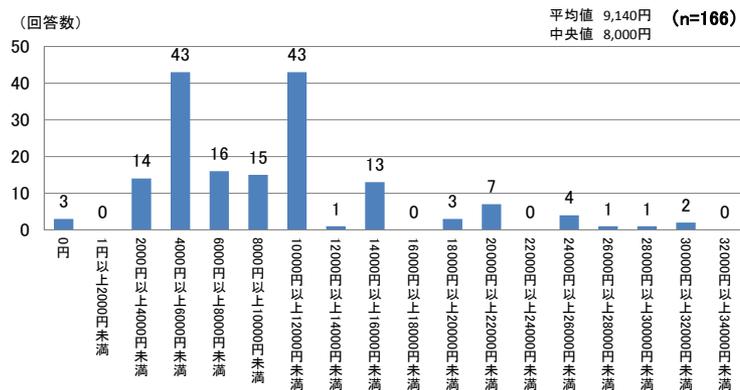
8【保護者】アンケート調査

設問1.お子さんの通学

⑤現在の通学定期券の金額



⑥出せると思う通学定期券の金額



■利用実態

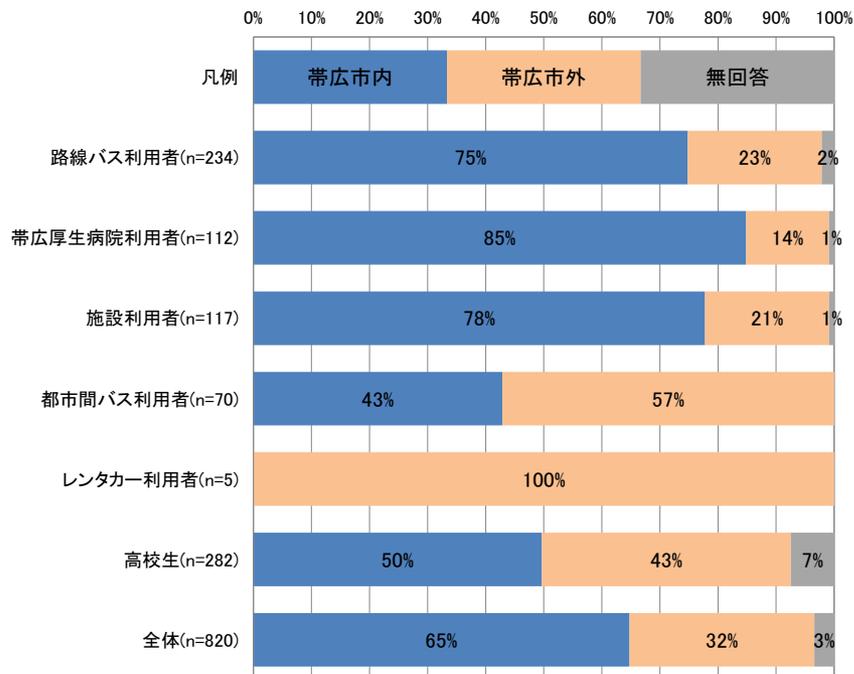
- ・回答者の約8割が通学で生徒を「送迎することがある」と回答しており、そのうちの半数が、送迎は「負担であり、できれば止めたい」と回答している。
- ・自家用車で送迎している理由は、「部活や習い事で帰宅時間にバスがない」が最多となっており、「通学定期が高い」、「登校時間に合うバスがない」の順となっている。
- ・自家用車で送迎する際の条件は、「悪天候時のみ」が最多となっており、次いで「冬期間のみ」の順となっている。

■通学定期券の金額

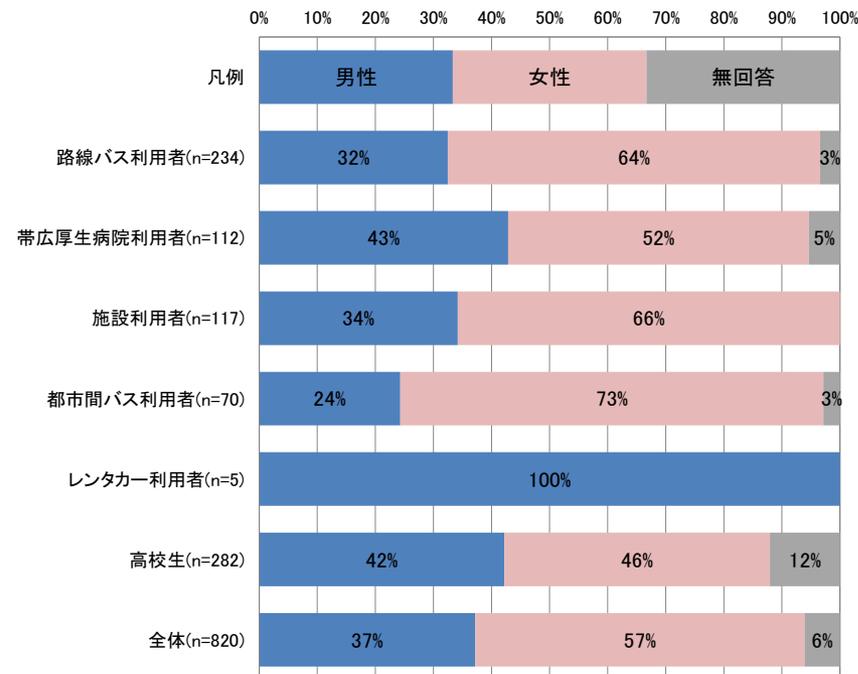
- ・現在の通学定期券の金額は、「0円」が最多となっており、おおよそ「10,700円」が平均値となっている。
- ・これくらいなら出せると思う通学定期券の金額は、「4000円以上～6,000円未満」と「10000円以上～12000円未満」の回答がともに最多となっており、「5,000円」、「10,000円」という金額が回答者にとっての基準になっていると推察される。
- ・「現在の通学定期券の金額」が「10,000円未満」との回答に対する「これくらいなら出せると思う通学定期券の金額」は、現状よりも低く回答する割合と高く回答する割合が同程度存在している。
- ・一方、「現在の通学定期券の金額」が「10,000円以上」との回答に対する「これくらいなら出せると思う通学定期券の金額」は、現状よりも低く回答する割合が高く、約6倍の開きがある。

回答者の属性

①居住地

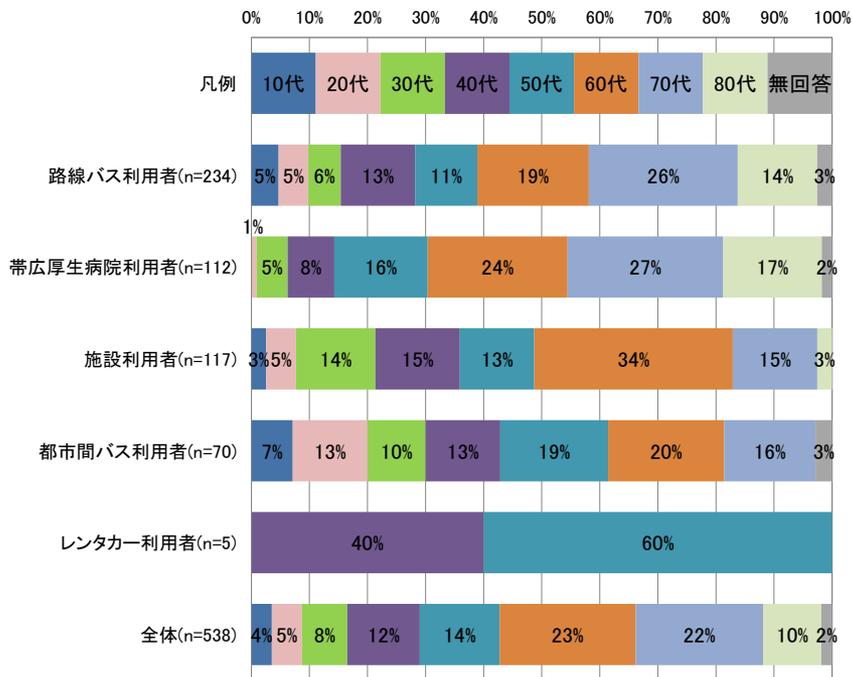


②性別

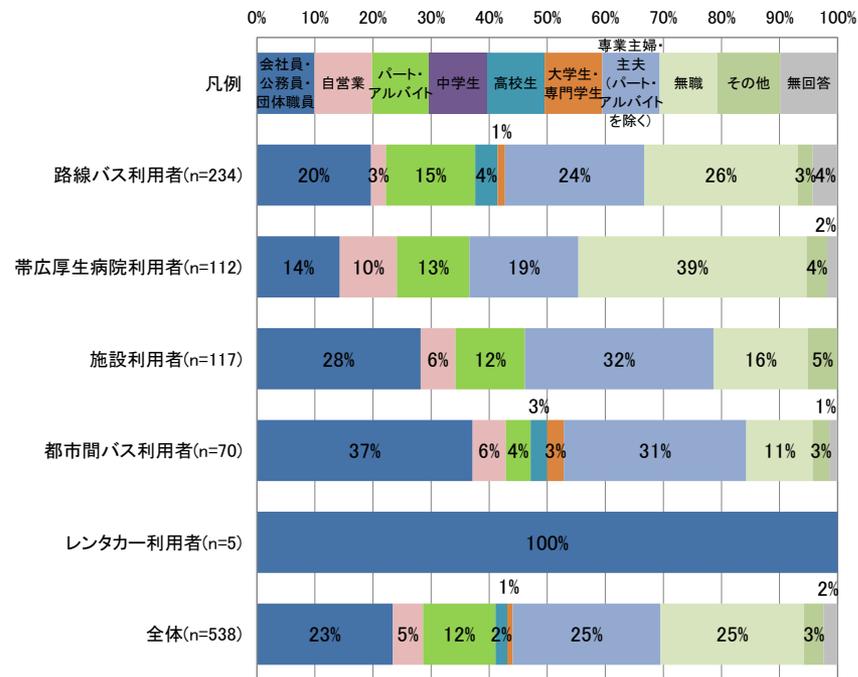


回答者の属性

③ 年齢

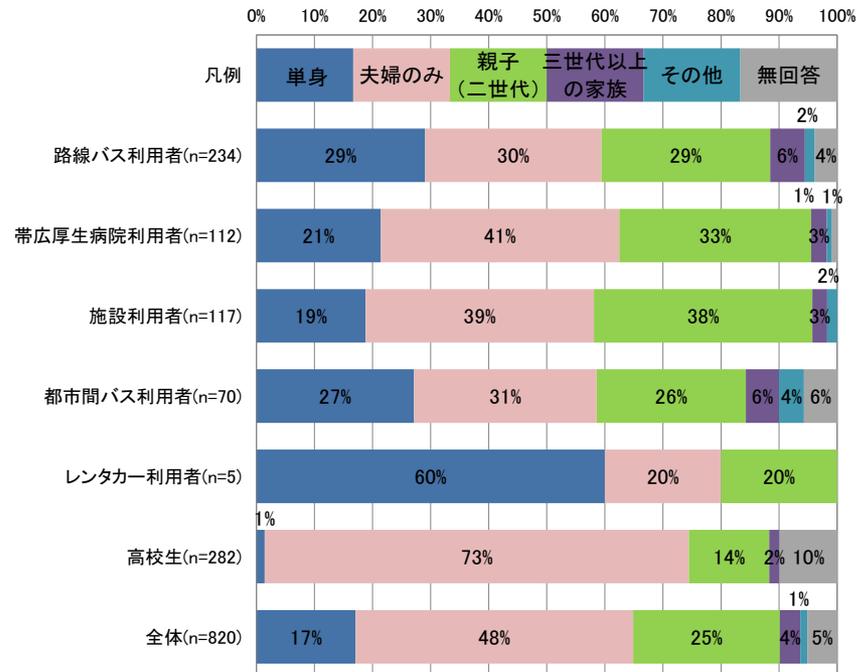


④ 職業・就業の状況

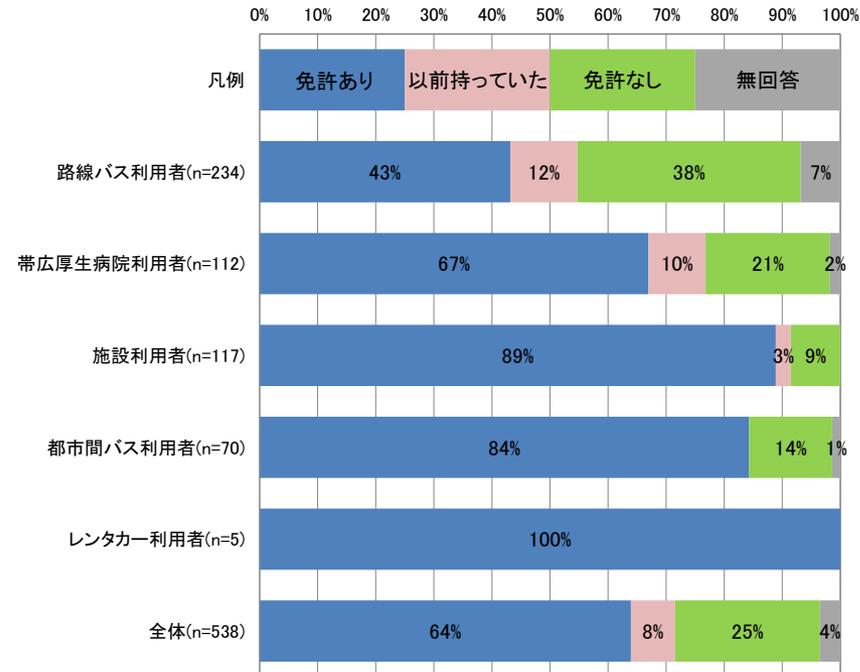


回答者の属性

⑤ 世帯構成

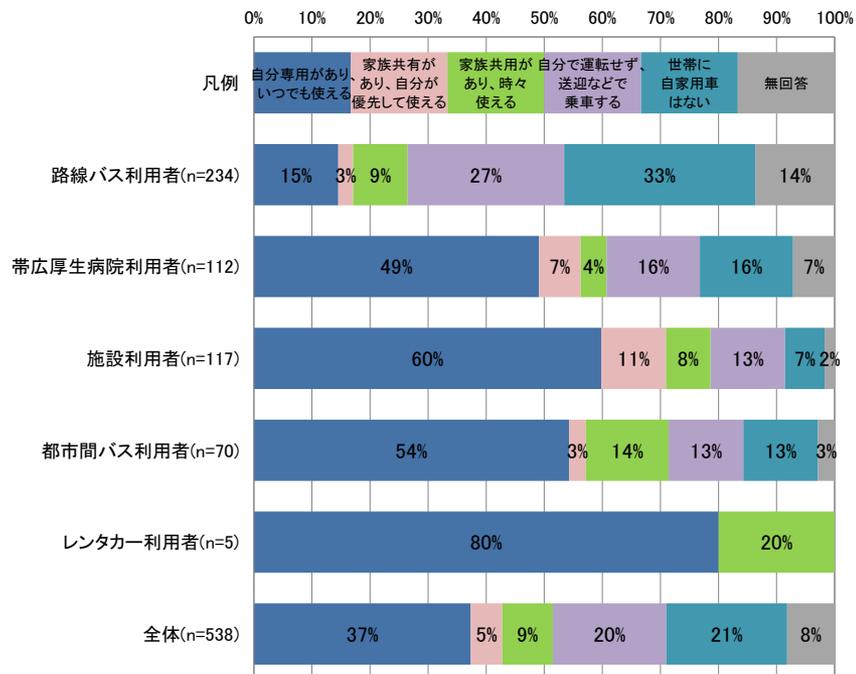


⑥ 保有する運転免許証



回答者の属性

⑦ 保有する自家用車

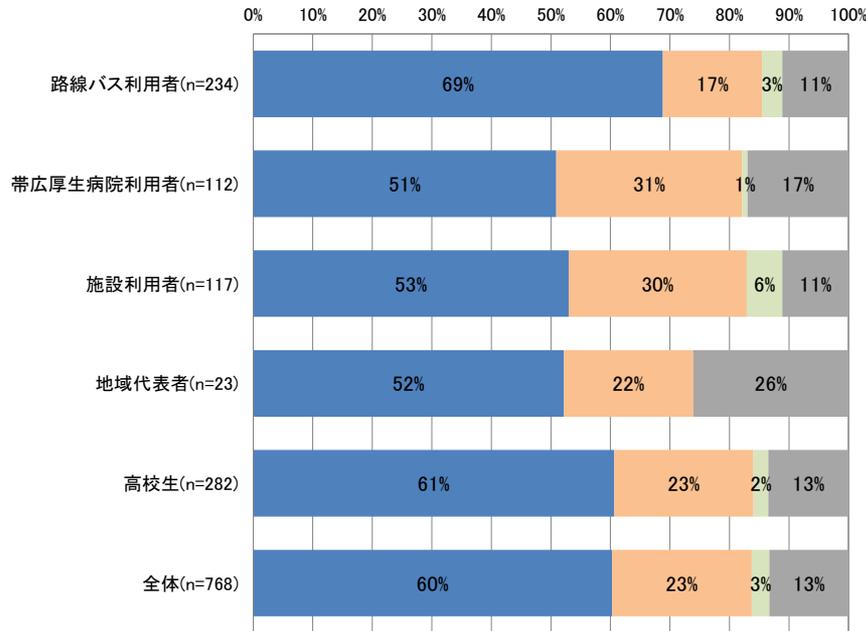


帯広市内のバスの路線網

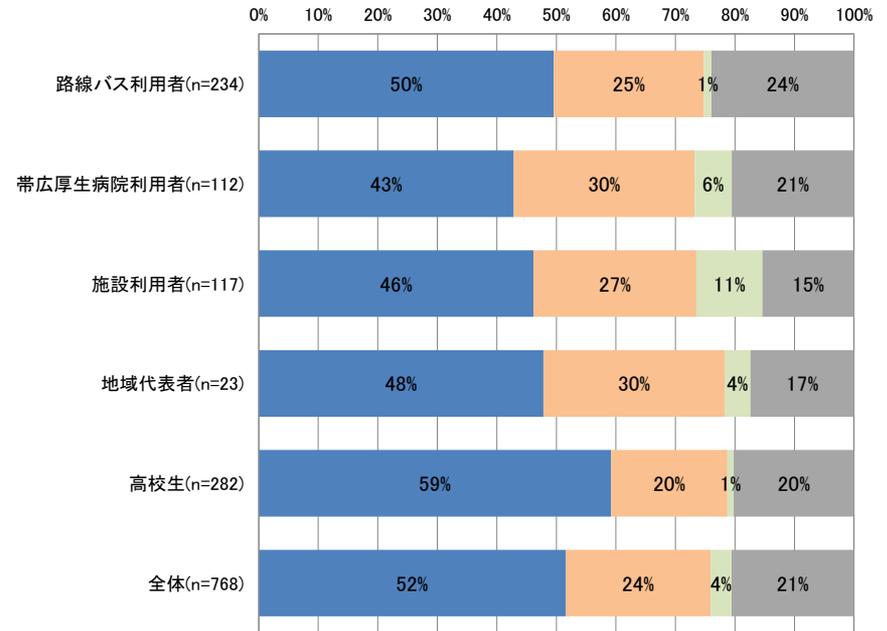
① 交通拠点の設置

② 長大路線や循環型の路線の考え

■ 全てのバス路線が帯広駅を発着・経由する、現在のままが良い。
■ 帯広駅周辺や西帯広方面、稲田方面など地域ごとに交通拠点を設定し、『拠点間の移動』と『拠点周辺の移動』に再編する方が良い。
■ その他
■ 無回答



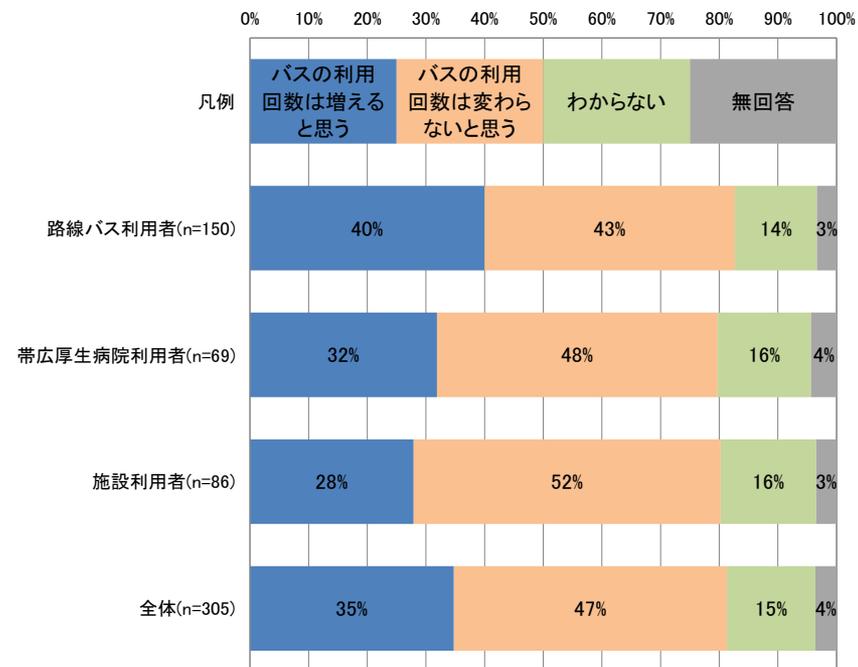
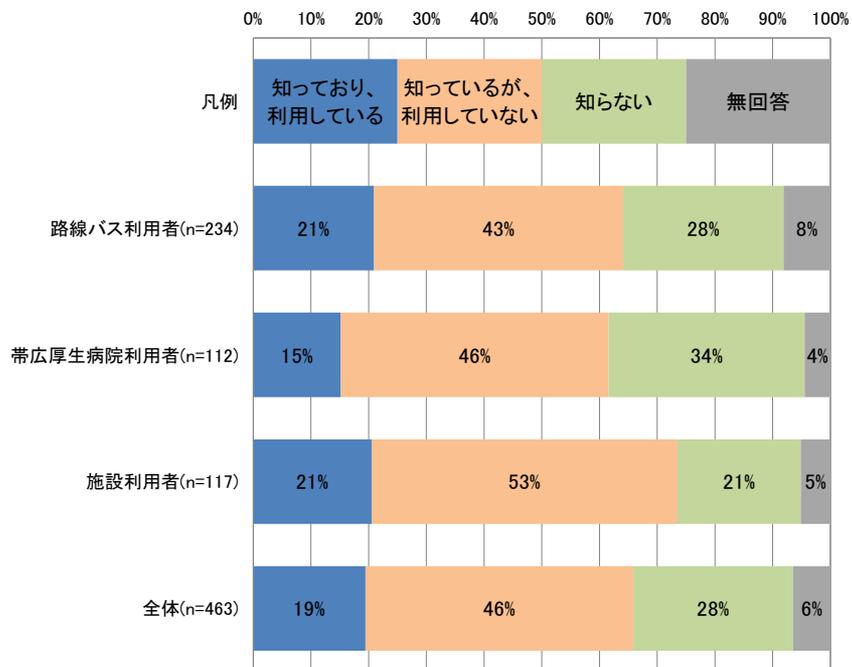
■ 柏林台方面から稲田方面など、帯広駅をまたぐ利用もあることから、現在のままが良い。
■ 帯広駅をまたぐ利用は少ないため、長大な路線や市内を大きく循環する路線は再編する方が良い。
■ その他
■ 無回答



公共交通の便利な機能

①ICカード乗車券認知

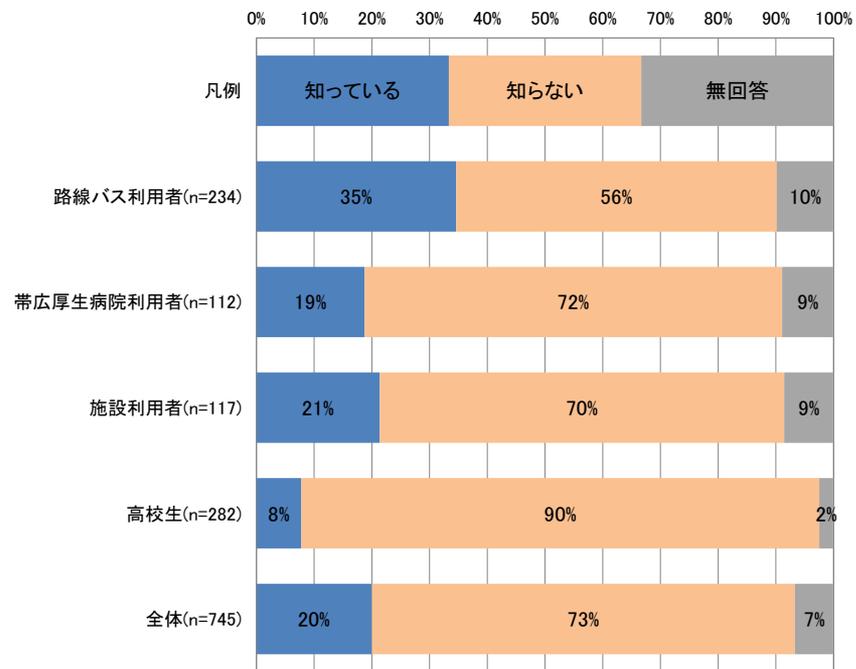
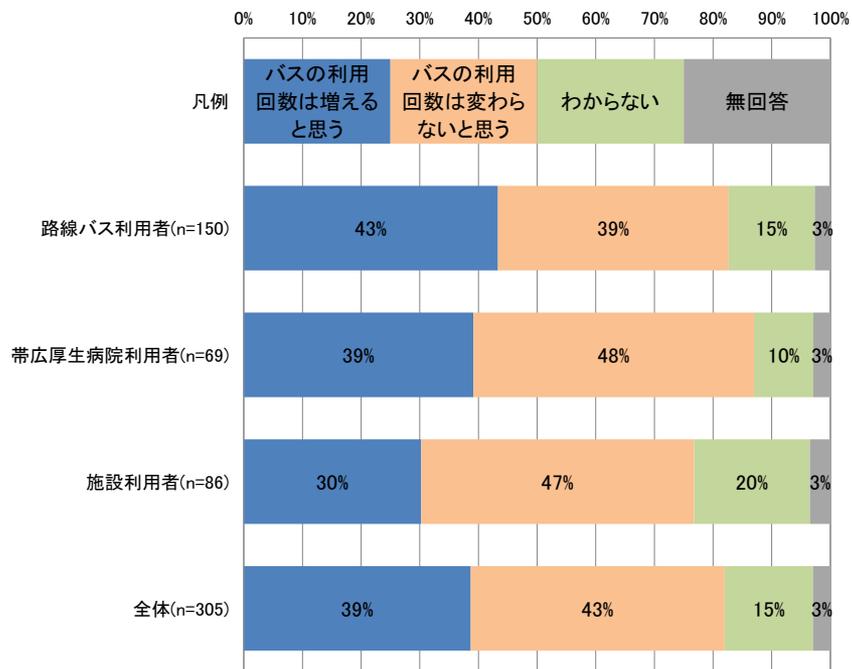
②路線バスで共通のICカード乗車券がある場合のバスの利用頻度



公共交通の便利な機能

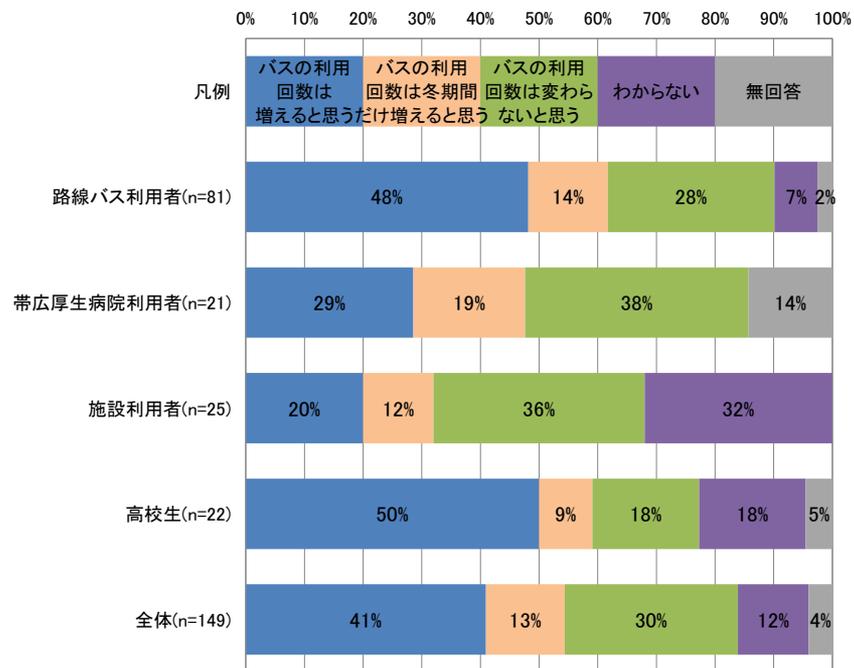
③ 路線バスやJRで共通のICカード乗車券がある場合のバスの利用頻度

④ バスロケーションシステムの認知



公共交通の便利な機能

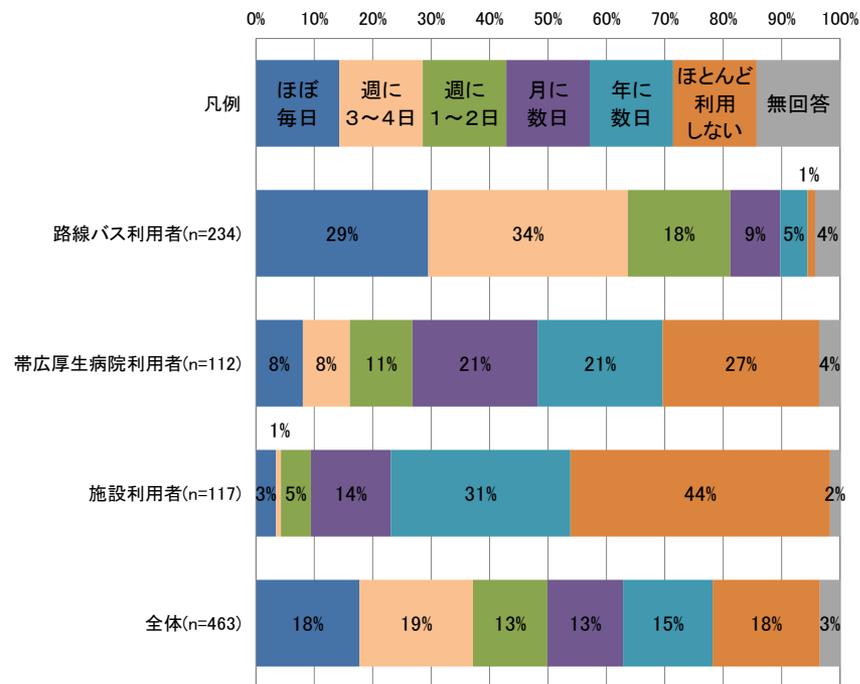
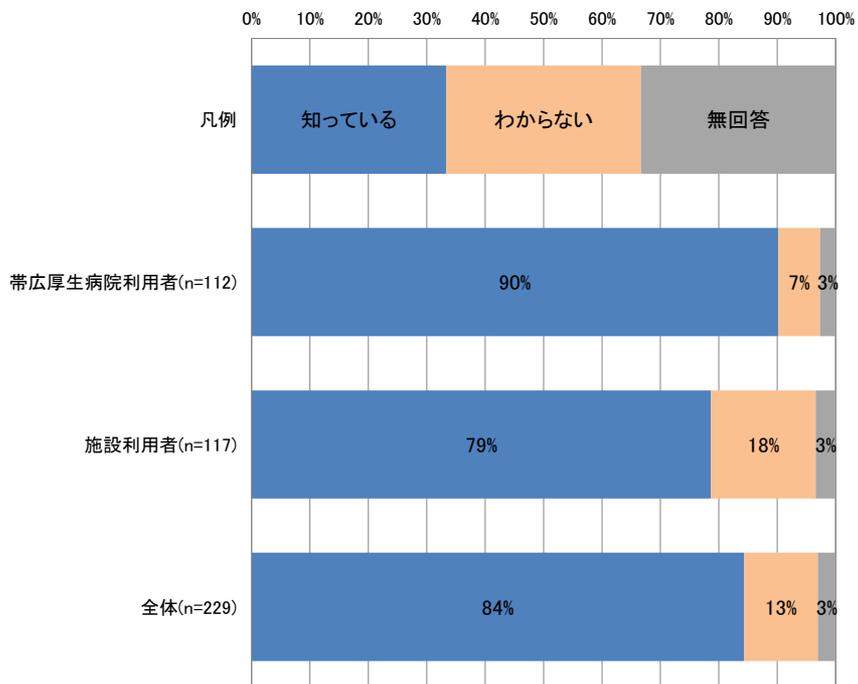
バスロケーションシステムが導入された場合のバスの利用頻度



帯広市内のバスの利用実態

① 最寄のバス停の認知

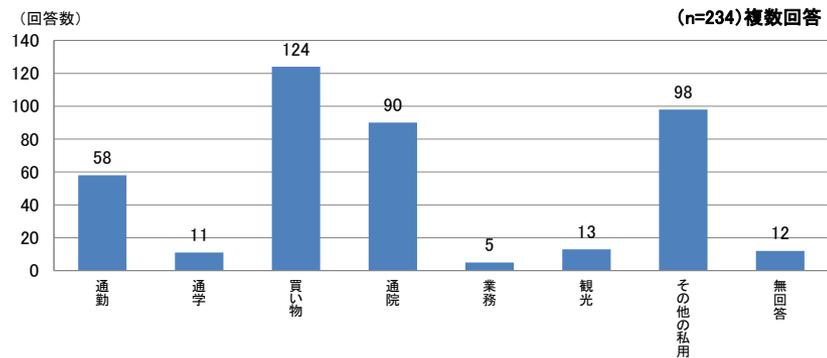
② 路線バス利用頻度



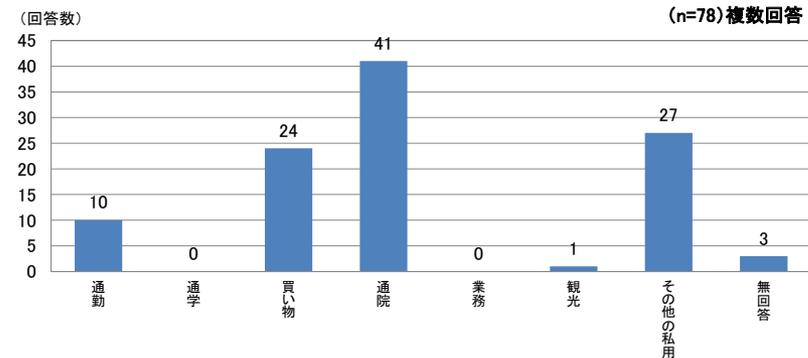
帯広市内のバスの利用実態

③ 路線バス利用目的

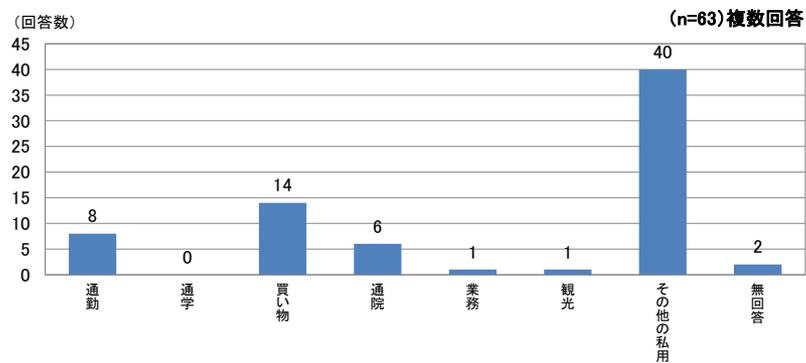
【路線バス利用者】



【帯広厚生病院利用者】



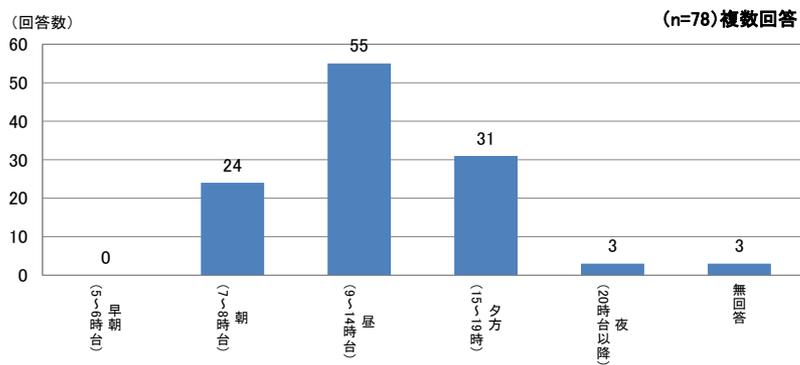
【施設利用者】



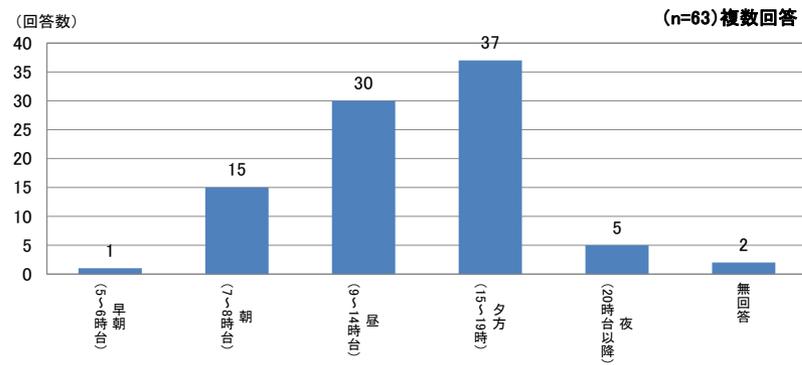
帯広市内のバスの利用実態

④バス利用時の時間帯

【帯広厚生病院利用者】

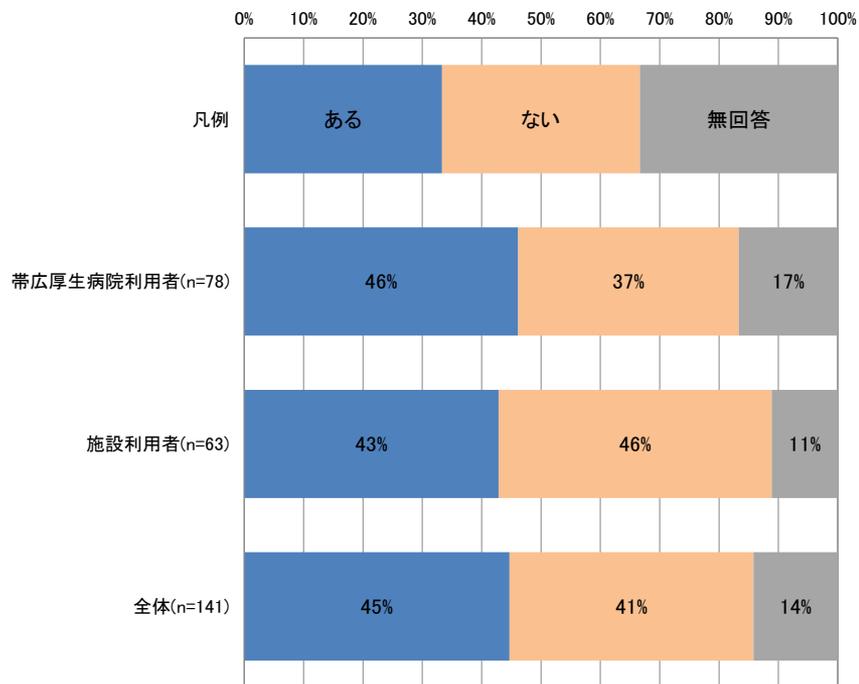


【施設利用者】



帯広市内のバスの利用実態

⑤ バスが便利になったらバスでいきたい場所

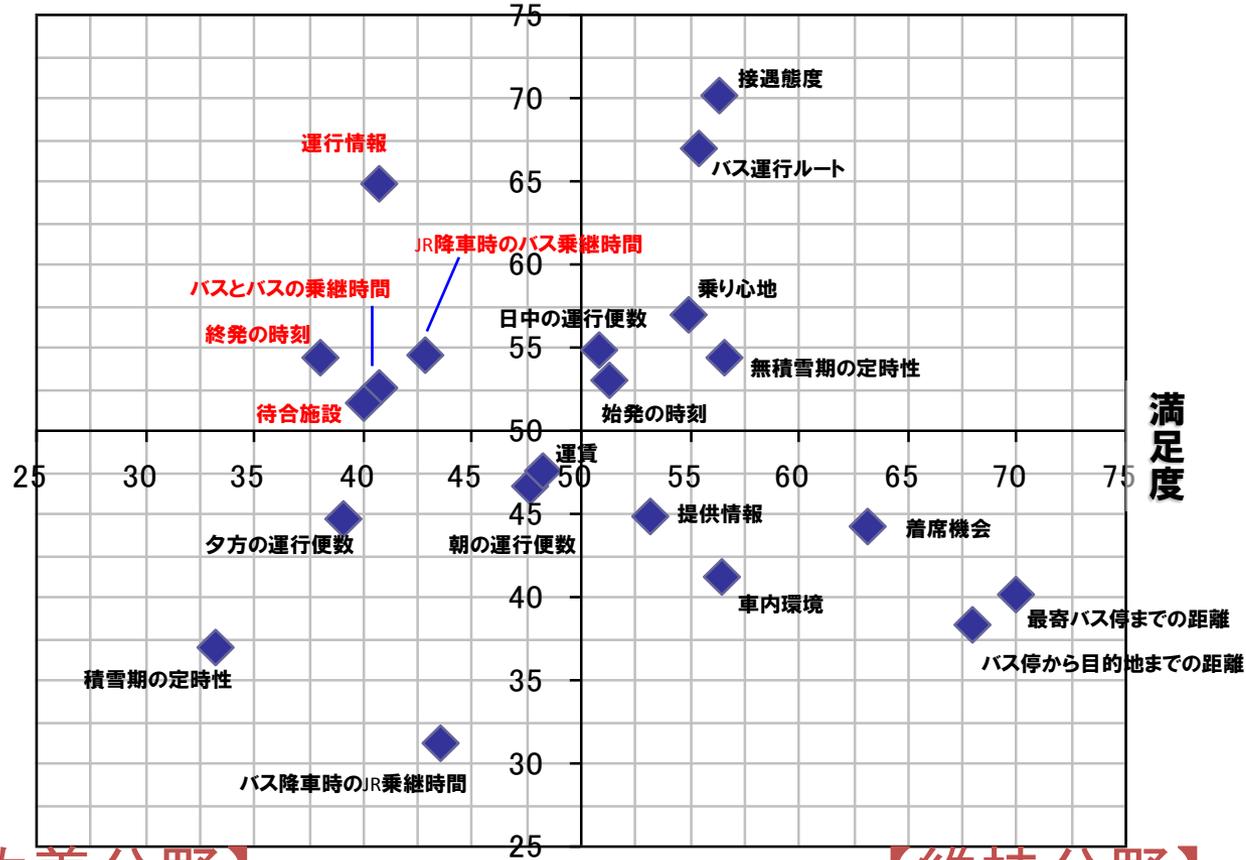


【重点改善分野】

影響度

【重点維持分野】

高い
↑
全体的な評価に対する影響度
↓
低い



【改善分野】

【維持分野】

低い

それぞれのサービス項目の満足度

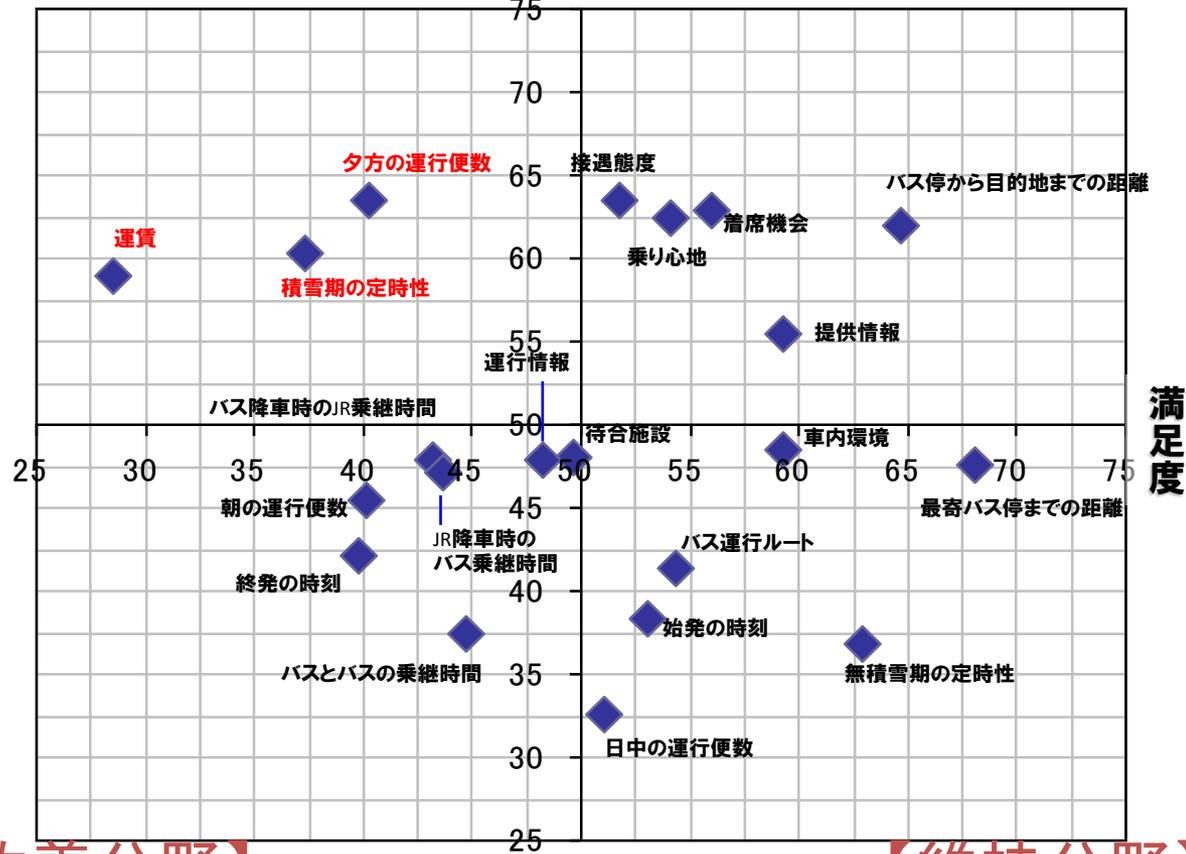
高い

【重点改善分野】

影響度

【重点維持分野】

高い
↑
全体的な評価に対する影響度
↓
低い



【改善分野】

【維持分野】

低い

それぞれのサービス項目の満足度

高い

■帯広駅バスターミナル待合所

- ・回答者の約9割が帯広駅バスターミナルを利用しており、約半数が帯広駅バスターミナルの待合所の老朽化を感じている。
- ・回答者の約6割が待合所を「改築すべき」と回答しており、具体的には「トイレの改装」、「ベンチなどの休憩機能を拡充する」との意見が多くなっている。

■ICカード

- ・ICカードの認知は約6割となっており、利用は約2割となっている。
- ・「路線バスで共通のICカードが導入された場合」、路線バスの利用回数が「増える」との回答は、約3割となっている。また、一方で「JRと相互利用が可能なICカードの場合」と比較した場合、路線バスの利用回数に大きな差は見られないことから、帯広市内でICカードの導入を検討する際、鉄道系ICカードとの相互利用は絶対的な条件にはならないものと考えられる。

■バスロケーションシステム

- ・バスロケーションシステムの認知は、路線バス利用者で約4割、高校生で1割未満と大きな差が見られる。
- ・バスロケーションシステムが導入された場合の路線バスの利用回数は、路線バス利用と高校生で「増える」との回答が約半数となっており、「冬期間のみ増える」との回答と合わせると、約6割に達する。
- ・本調査において、バスロケーションシステムの導入により、実際にどの程度、路線バスの利用回数が増加するか、といった検証は行っていないが、今後、帯広市内でバスロケーションシステムの導入を検討する際には、現在の路線バス利用者だけでなく、新たに利用が見込まれる非利用者や高校生などの低頻度利用者へ周知について、十分に考慮する必要がある。

■バスサービス満足度(CSポートフォリオ分析)

- ・バスサービスの満足度は概ね高い。
- ・CSポートフォリオ分析における重点改善項目は、路線バス利用者で「終発時刻」、「待合施設」、「運行に関する情報」、「バスとバスの乗り継ぎ時間」、「JRからバスへの乗り継ぎ時間」、高校生で「運賃」、「積雪期の定時性」、「夕方の運行便数」となっている。

■バス路線網の再編

- ・交通拠点の設置による再編は、約7割が帯広駅を発着・経由する「現在のまま」を望んでおり、特に、路線バス利用者は約7割に達している。
- ・長大路線や循環路線については、約4割から約6割が「現在のまま」を望んでいる。
- ・バス路線再編の検討にあたっては、現在の路線バス利用者の利便性を損なうことのないよう、十分な配慮が必要である。

バスOD調査結果について

調査概要	P. 2
利用者数の概要	P. 3
回答結果による利用状況	P. 5
停留所別乗降者数	P. 13
停留所別利用者数（プロット）	P. 13
エリア別OD表	P. 20

調査対象

十勝バス : 循環線、環状線、大空団地線、自衛隊稲田線、畜大線
北海道拓殖バス : 一中・療養所線

調査日

平日 : 平成27年10月21日 (水)

休日 : 平成27年10月25日 (日)

※自衛隊稲田線及び畜大線の平日調査は10月27日 (火)

調査方法

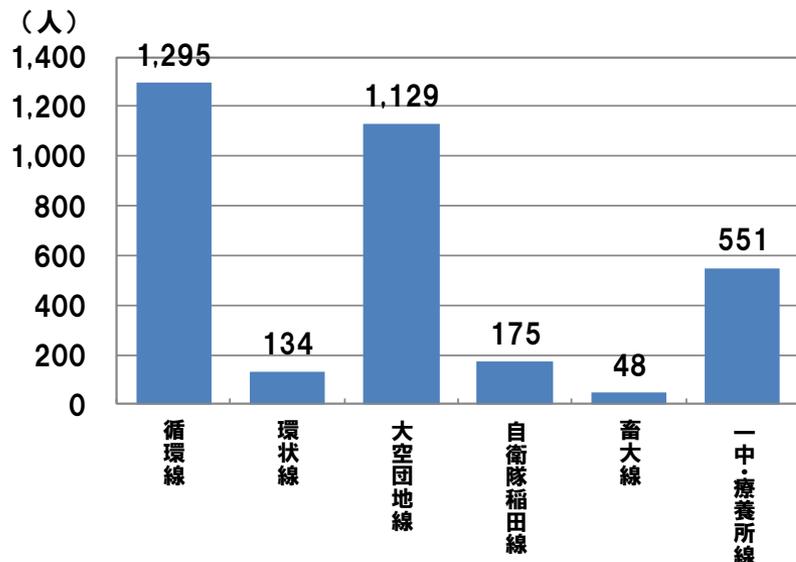
配布 : 利用者が乗車した際、調査員が調査票を配布

回収 : 利用者が降車する際、調査員が調査票を回収

利用者数の概要

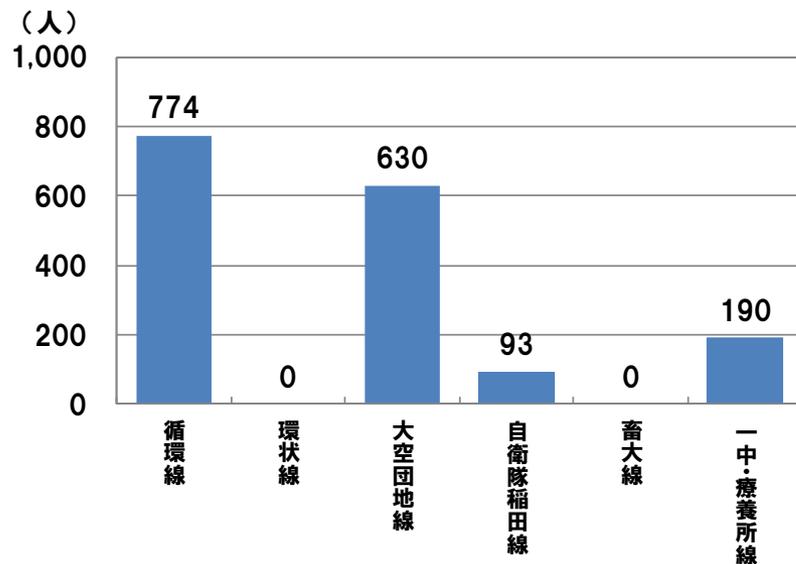
路線別利用者数

平日



路線名	行き先	平日		
		利用者数 (人)	便数 (便)	便平均 (人/便)
循環線	十勝バス本社⇒東13条	660	27	24.4
	東13条⇒十勝バス本社	635	27	23.5
環状線	きた廻り	69	4	17.3
	みなみ廻り	65	3	21.7
大空団地線	本社⇒大空団地⇒本社	1,129	33	34.2
自衛隊稲田線	帯広駅BT⇒イトーヨーカドー	82	10	8.2
	イトーヨーカドー⇒帯広駅BT	93	9	10.3
畜大線	帯広駅BT⇒畜大農場前	26	2	13.0
	畜大農場前⇒帯広駅BT	22	3	7.3
一中・療養所線	帯広駅BT⇒帯広駅BT	551	39	14.1

休日

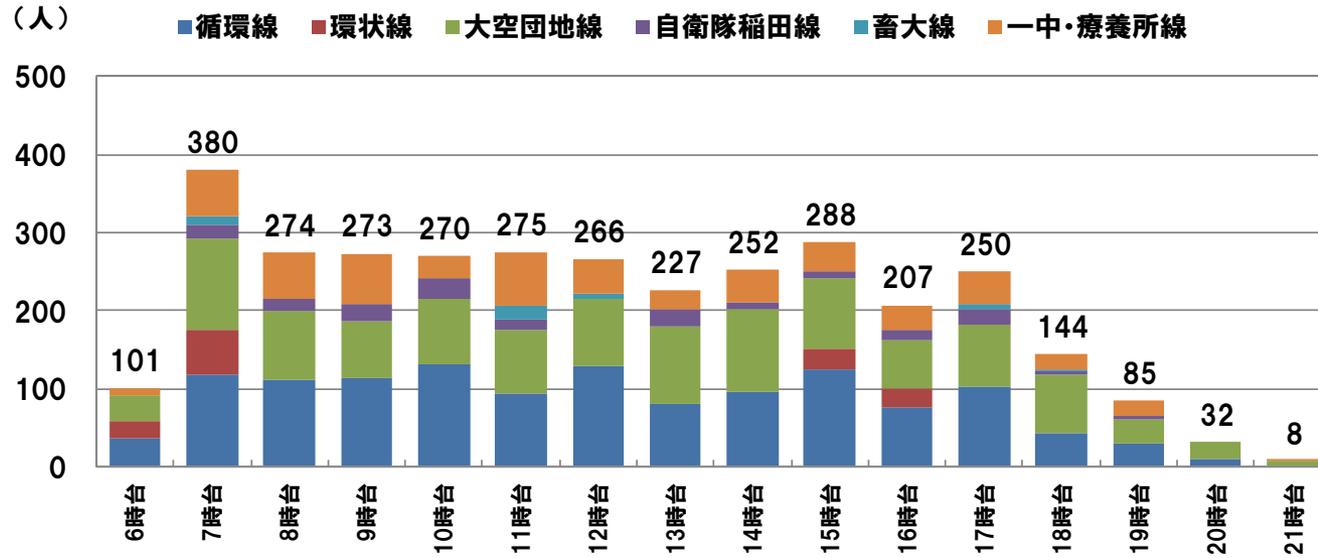


路線名	行き先	休日		
		利用者数 (人)	便数 (便)	便平均 (人/便)
循環線	十勝バス本社⇒東13条	371	21	17.7
	東13条⇒十勝バス本社	403	21	19.2
大空団地線	本社⇒大空団地⇒本社	630	29	21.7
自衛隊稲田線	帯広駅BT⇒イトーヨーカドー	49	9	5.4
	イトーヨーカドー⇒帯広駅BT	44	7	6.3
一中・療養所線	帯広駅BT⇒帯広駅BT	190	22	8.6

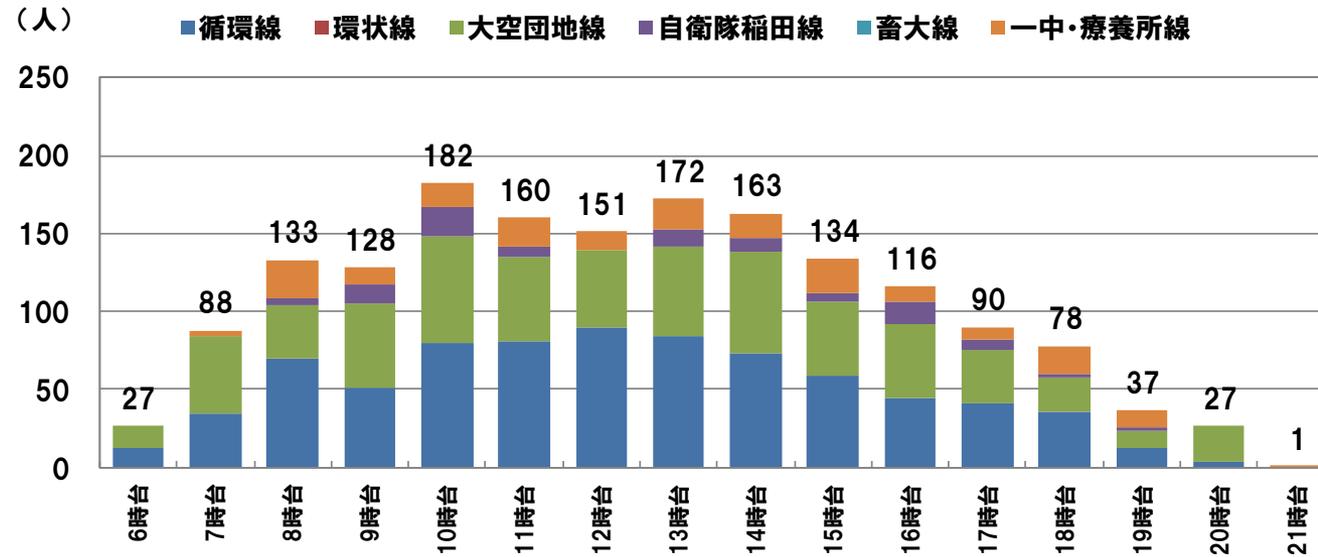
利用者数の概要

時間帯別利用者数

平日

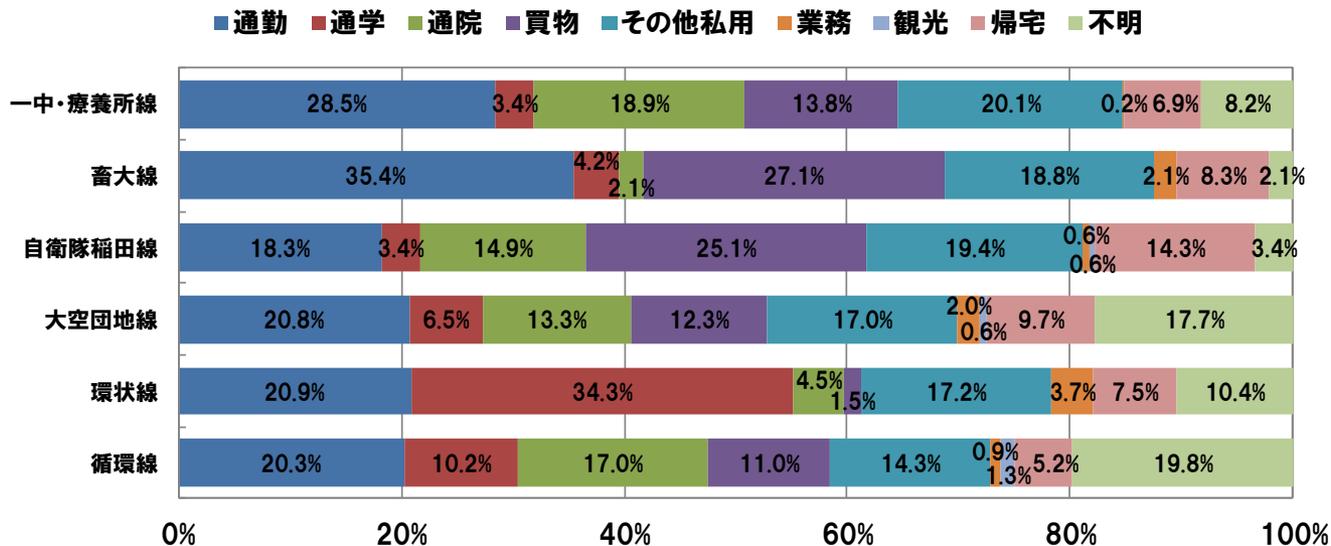


休日

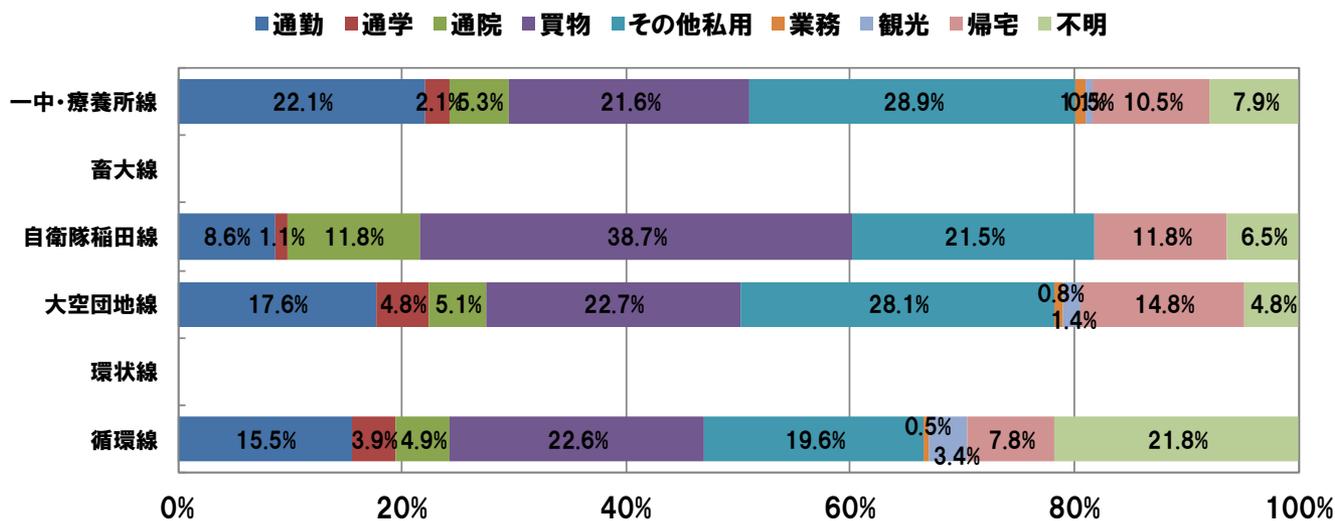


路線別利用目的

平日

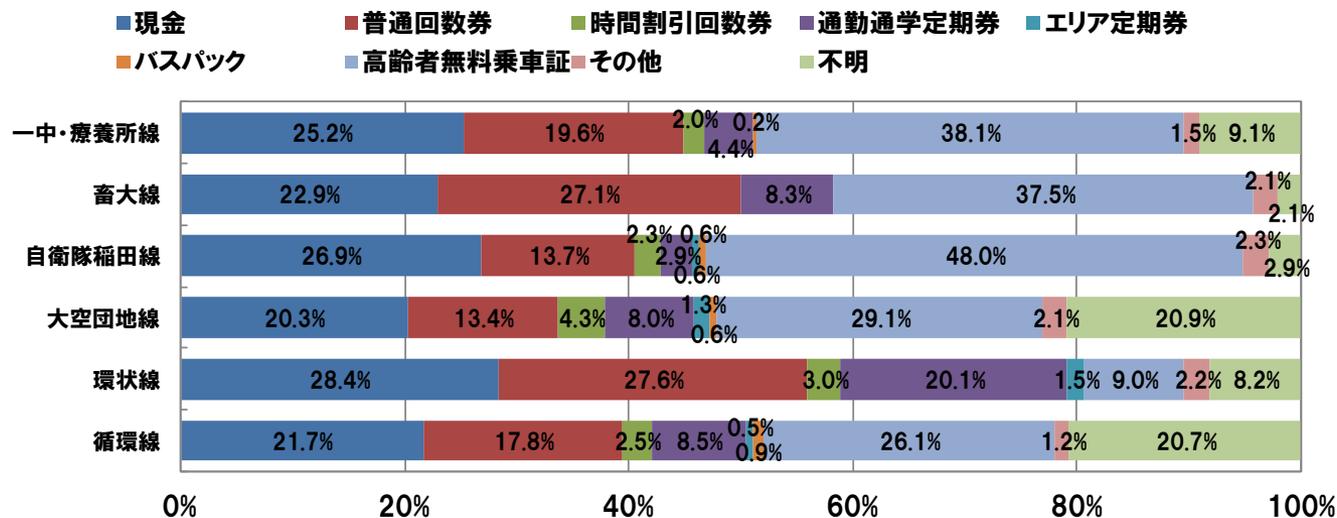


休日

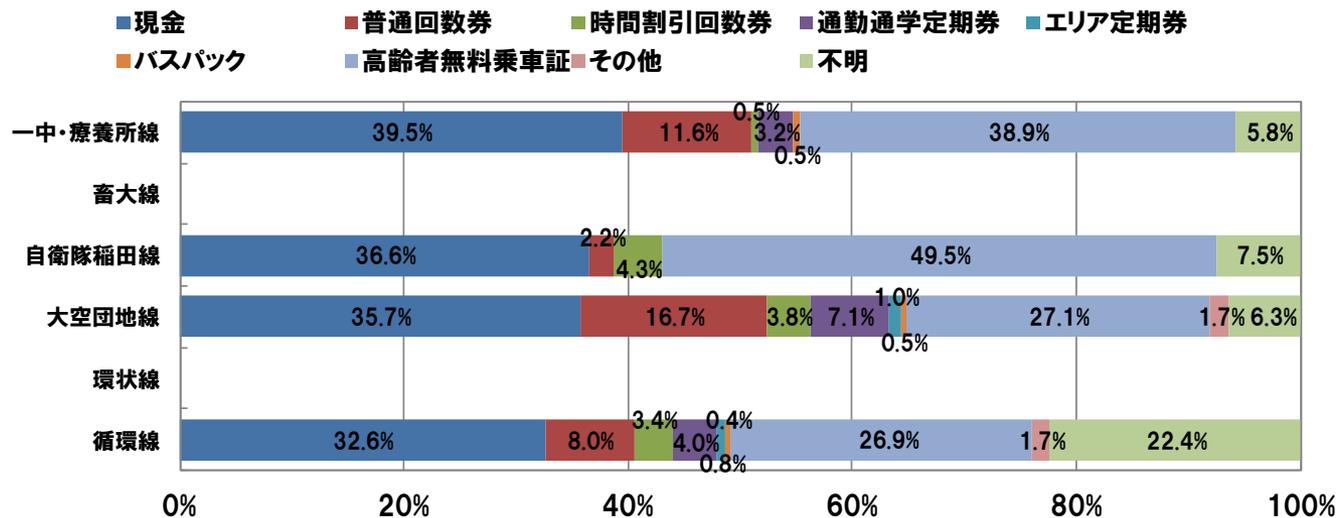


路線別支払方法

平日



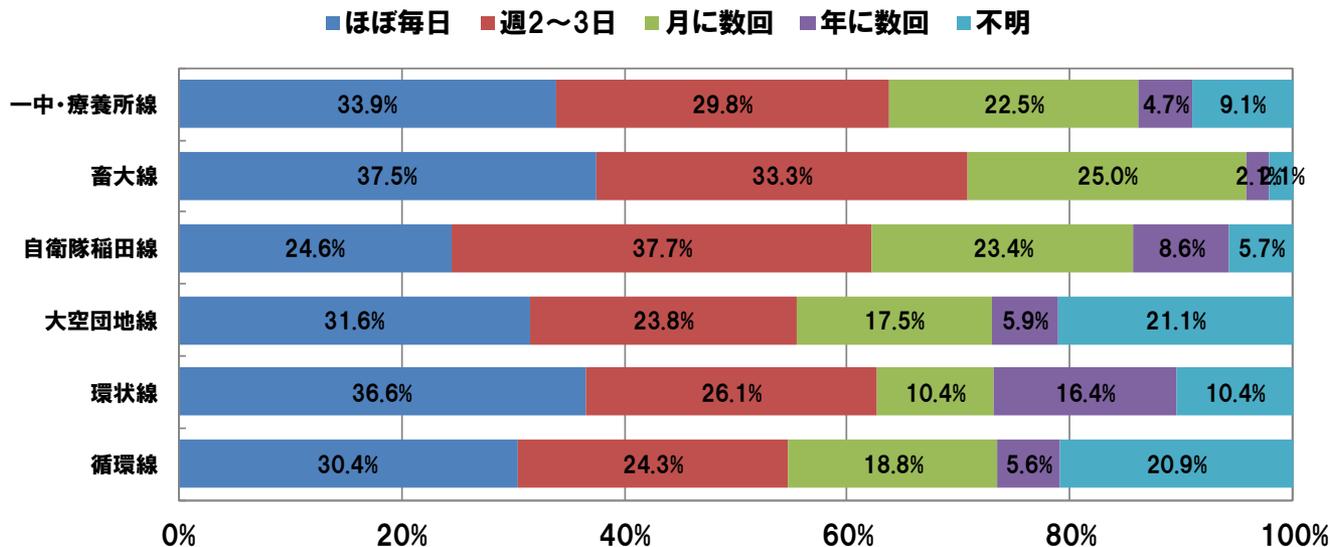
休日



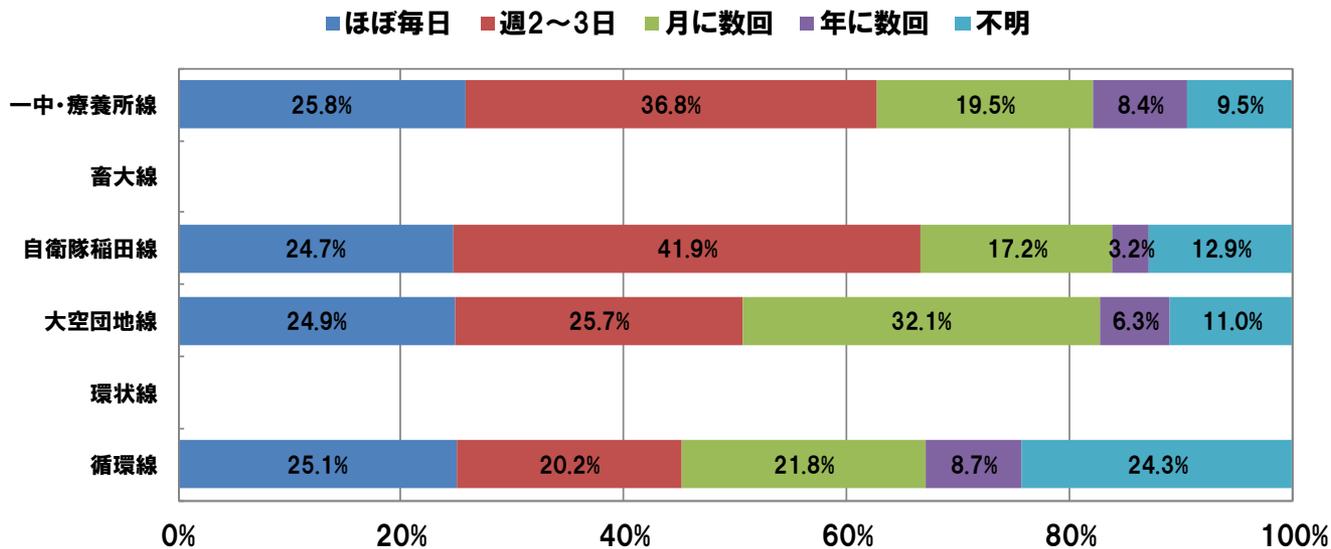
回答結果による利用状況

路線別利用頻度

平日



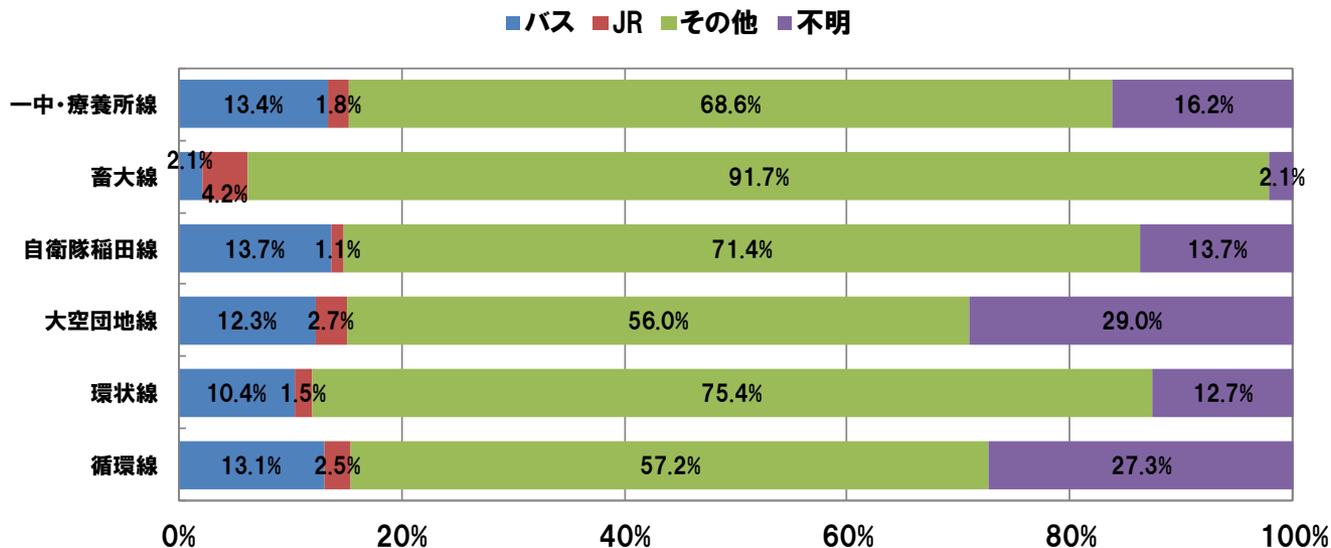
休日



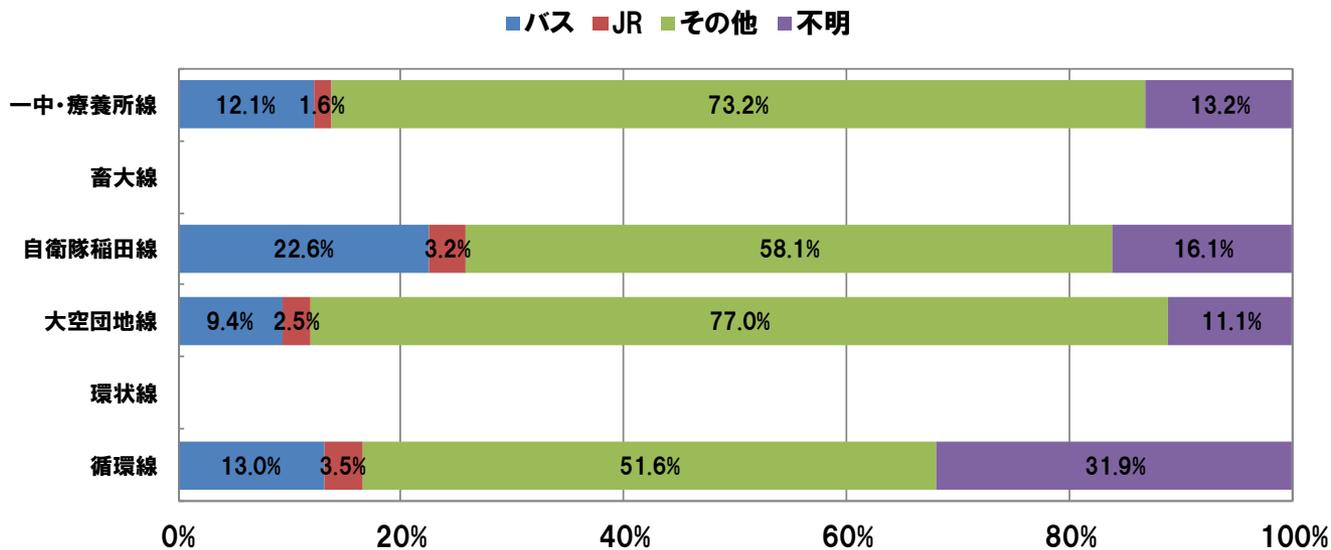
回答結果による利用状況

路線別乗車前交通手段

平日



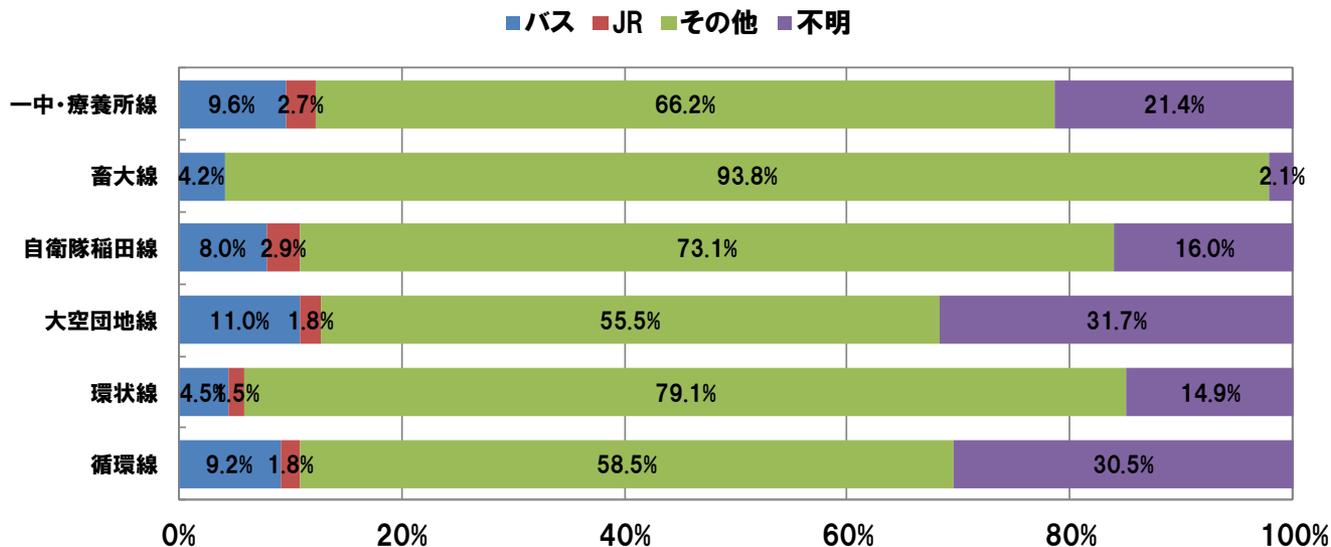
休日



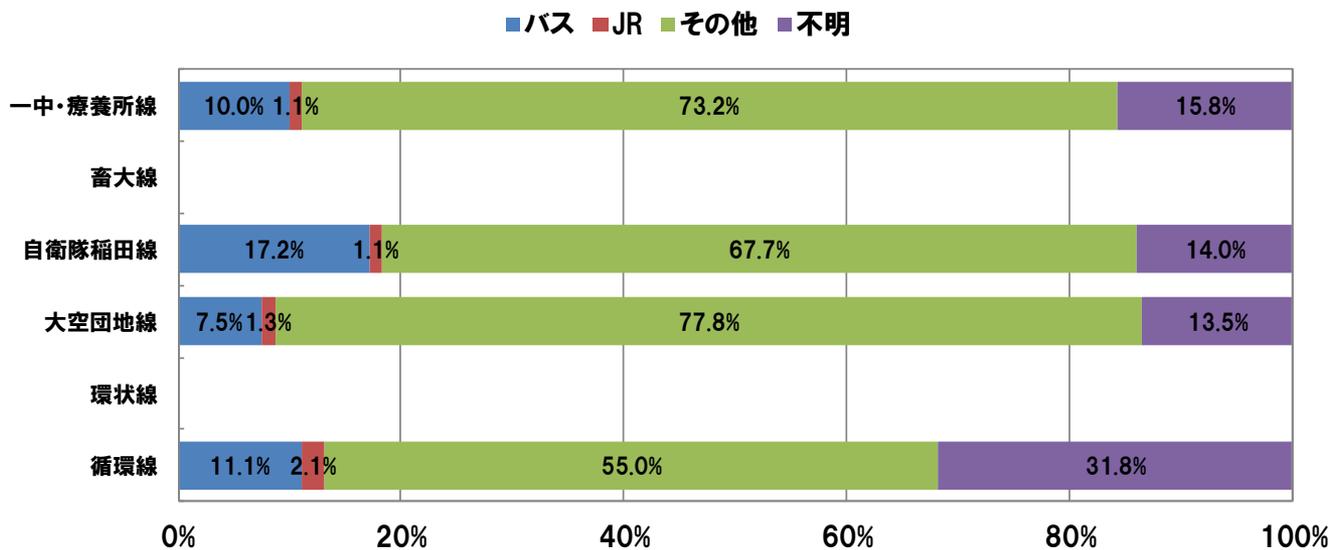
回答結果による利用状況

路線別降車後交通手段

平日



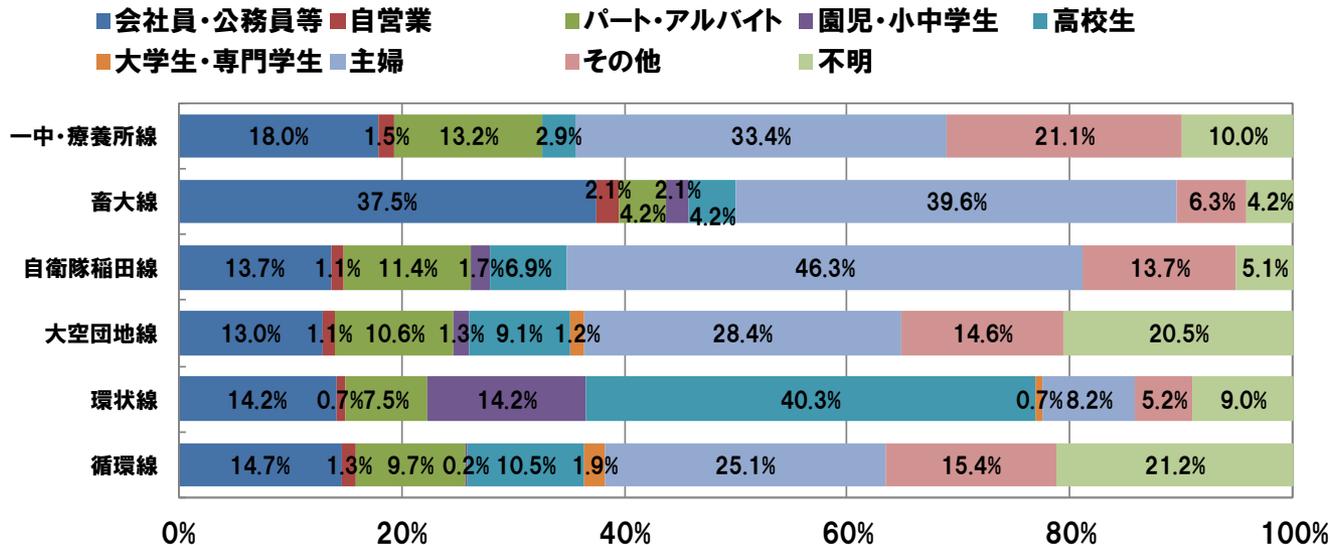
休日



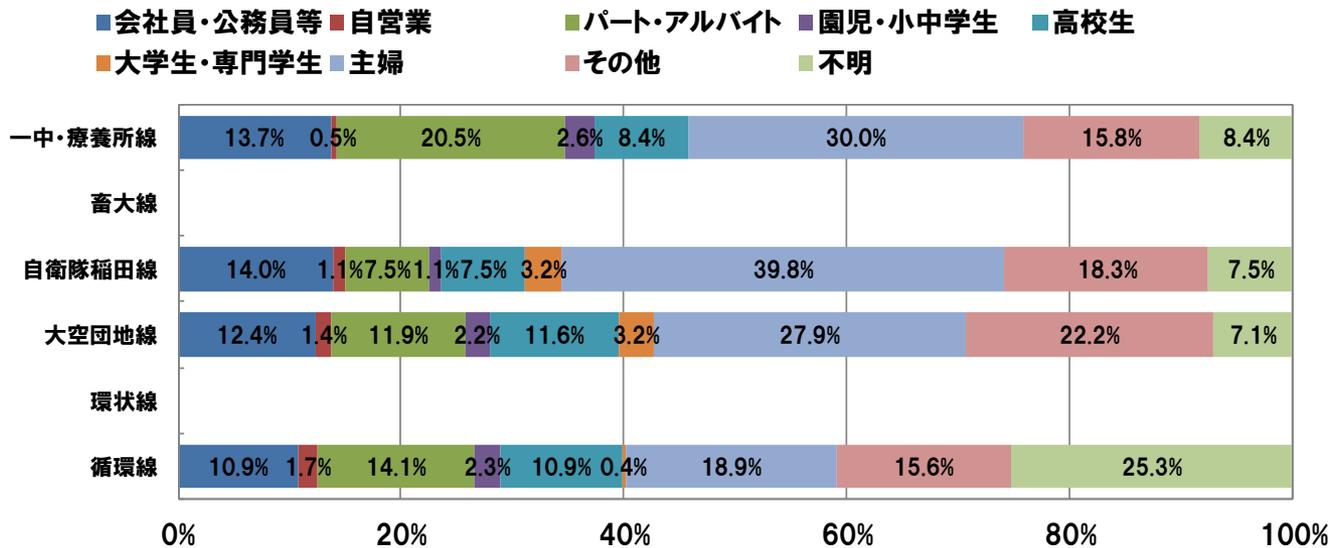
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(職業)

平日



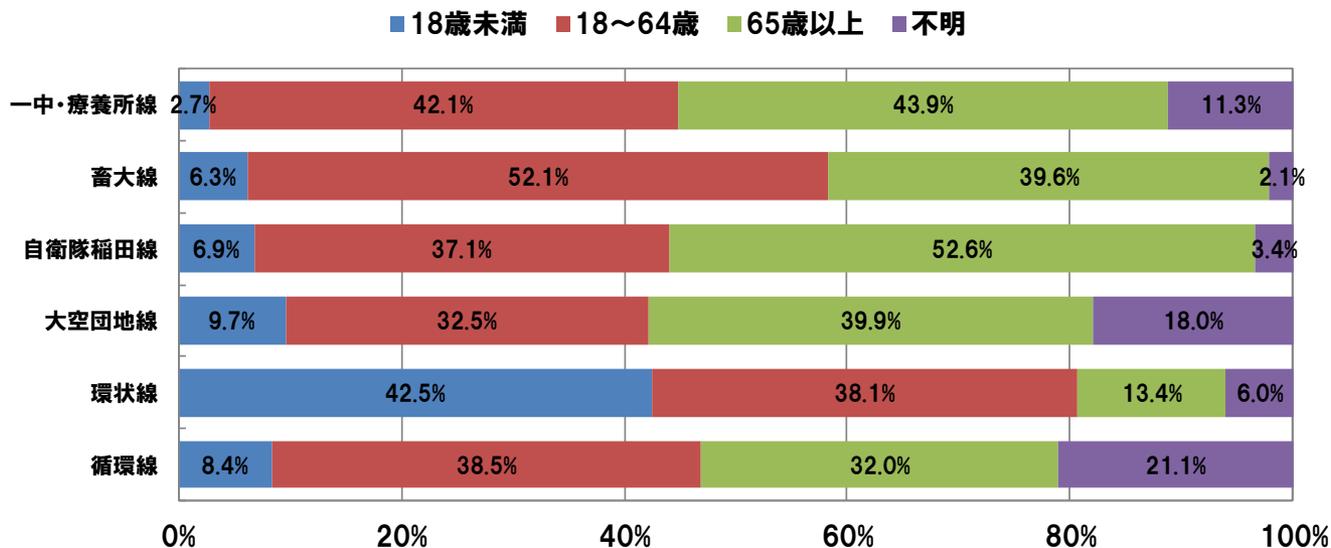
休日



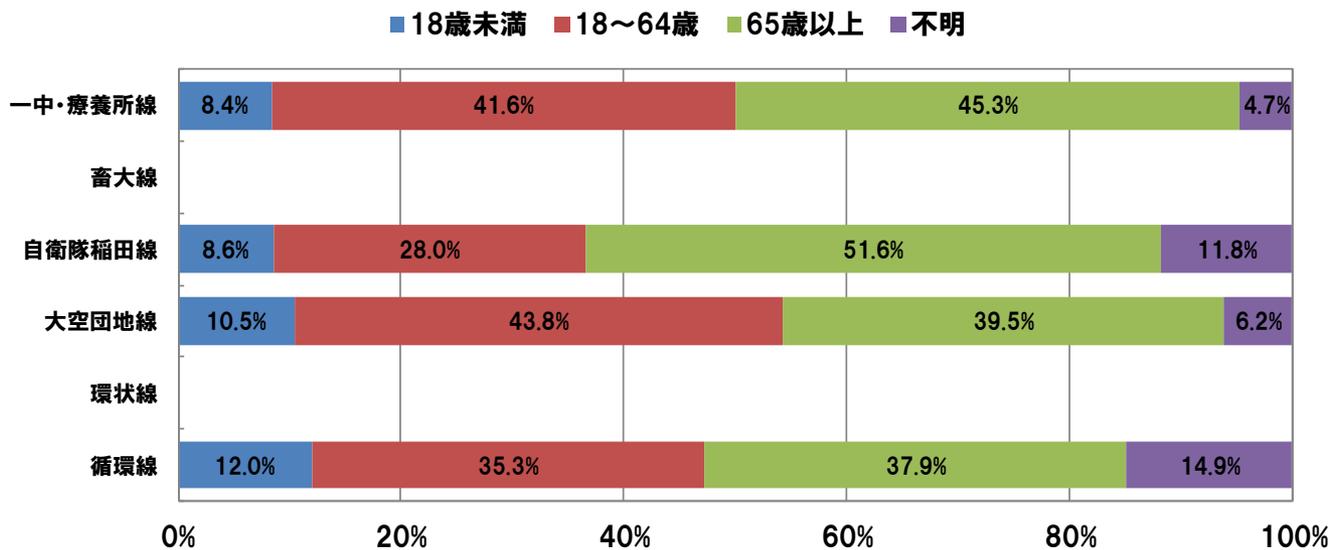
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(年齢層)

平日



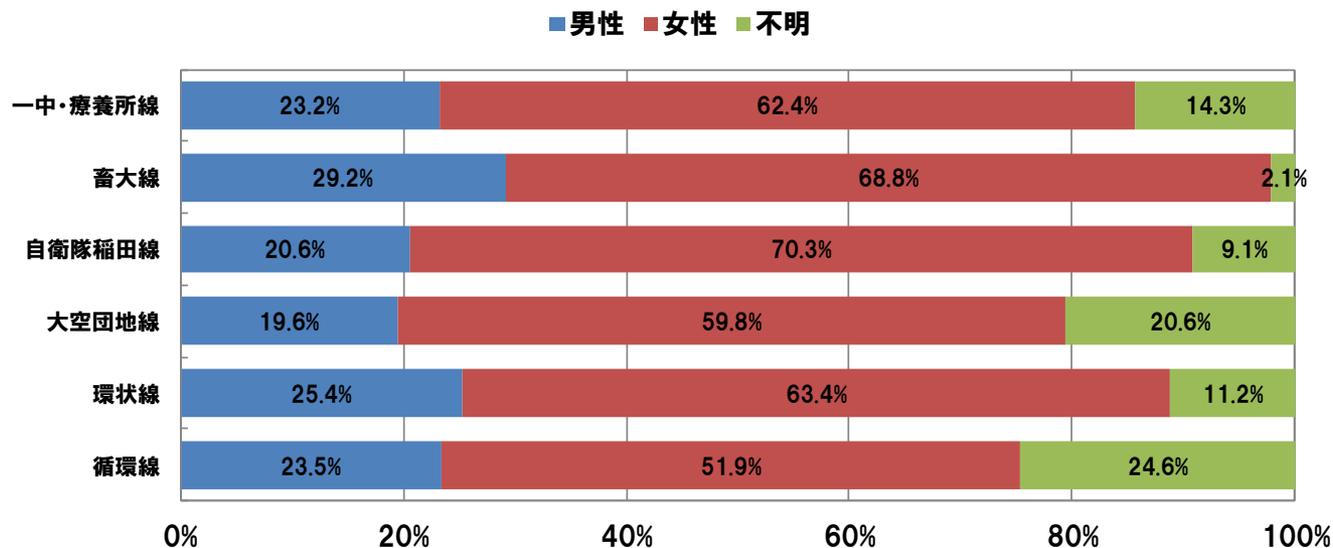
休日



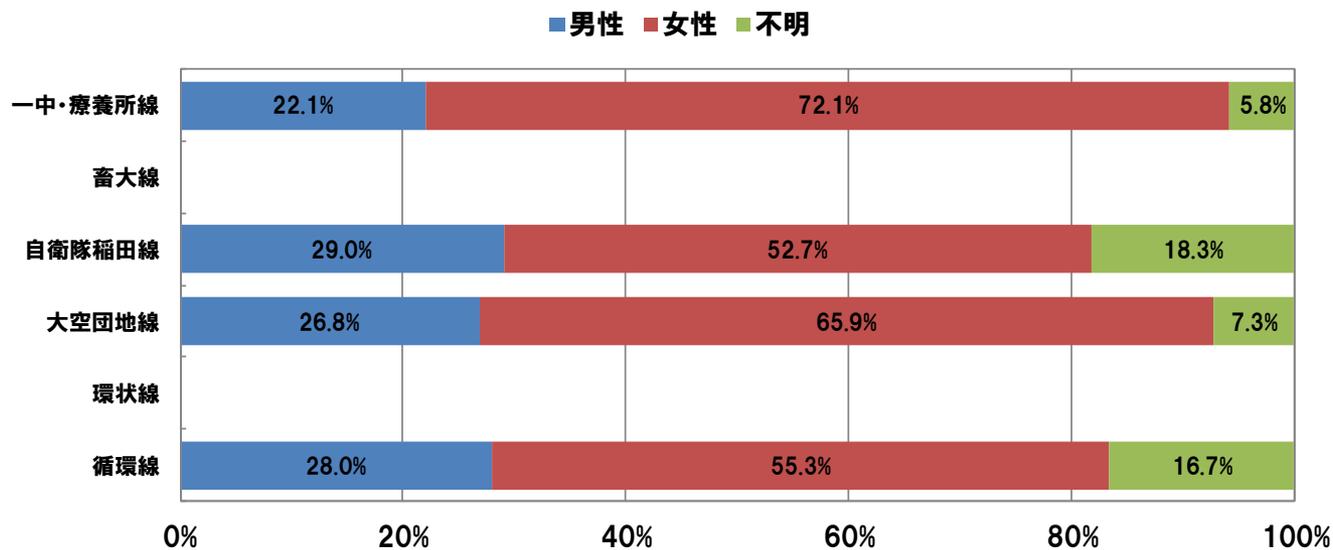
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(性別)

平日



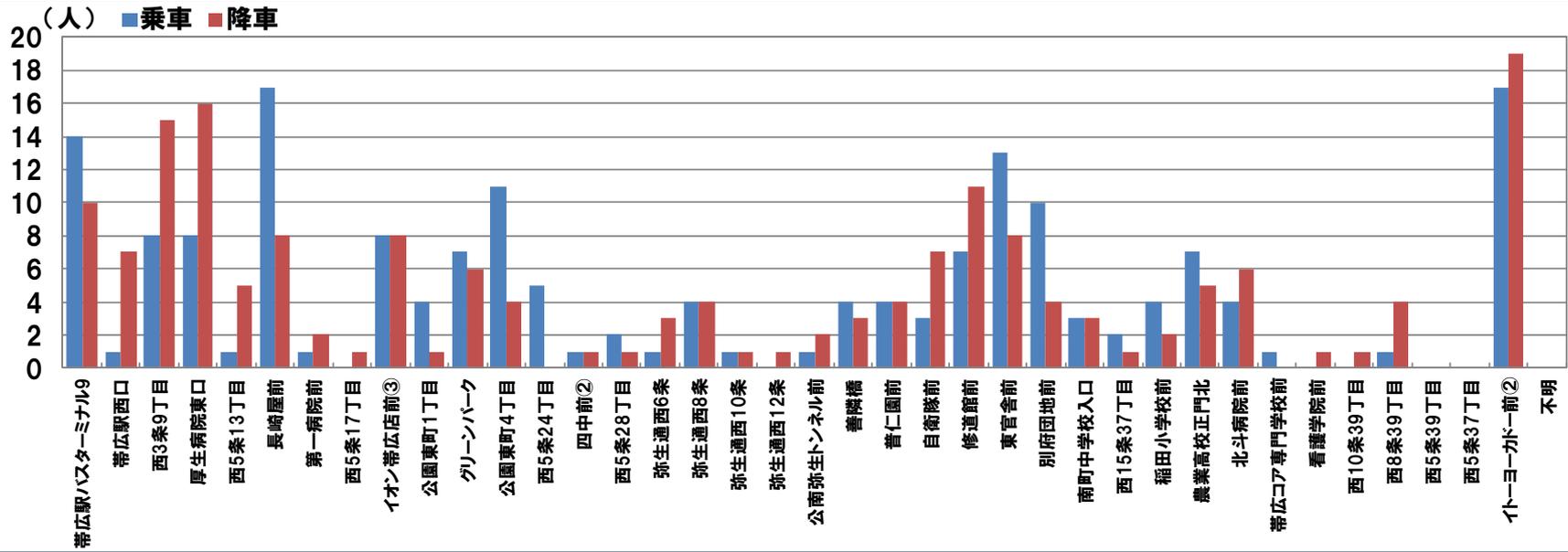
休日



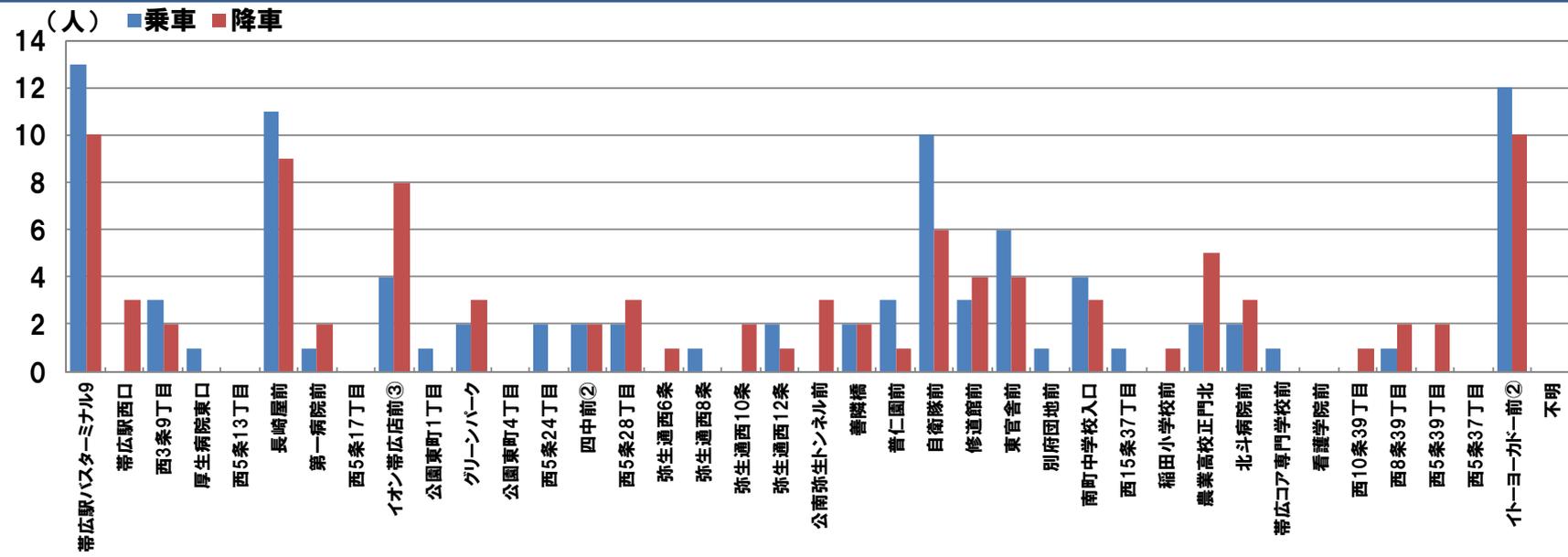
停留所別乗降者数

自衛隊稲田線

平日



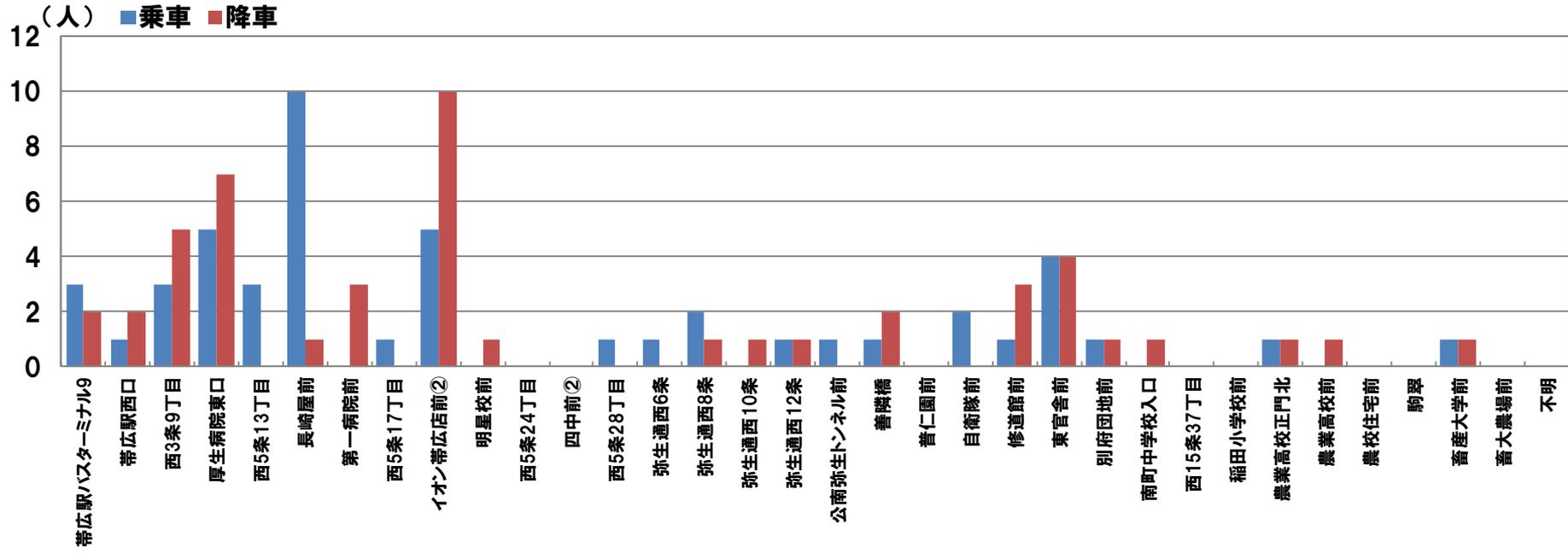
休日



停留所別乗降者数

畜大線

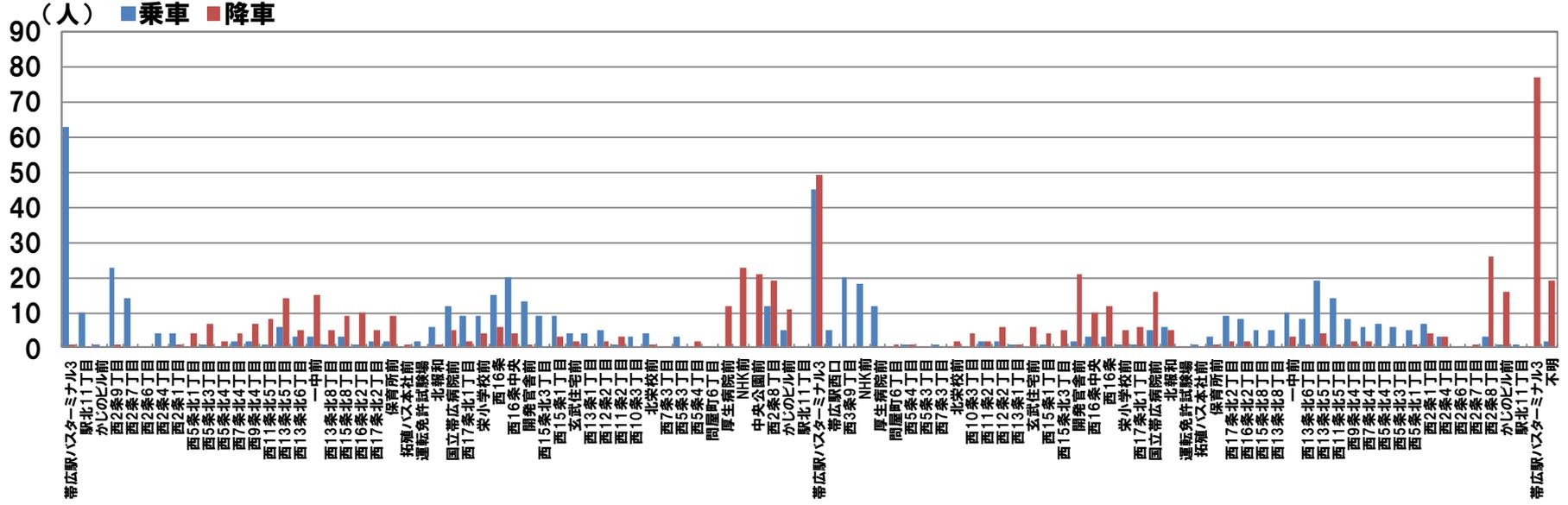
平日



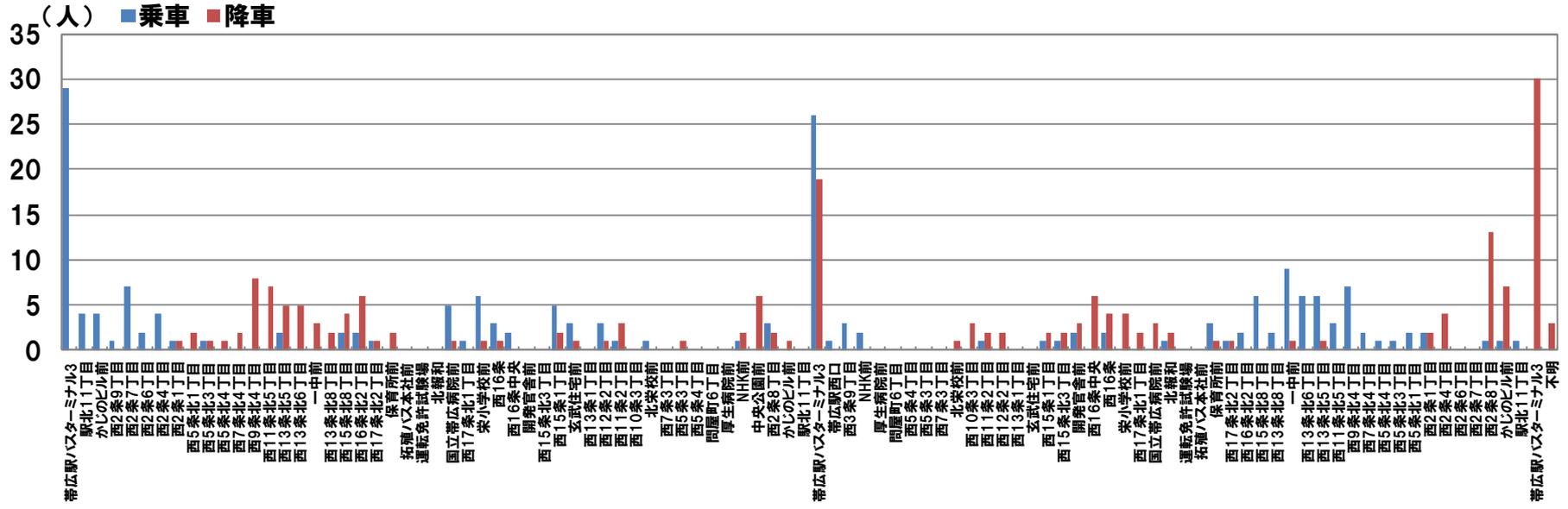
停留所別乗降者数

一中・療養所線

平日



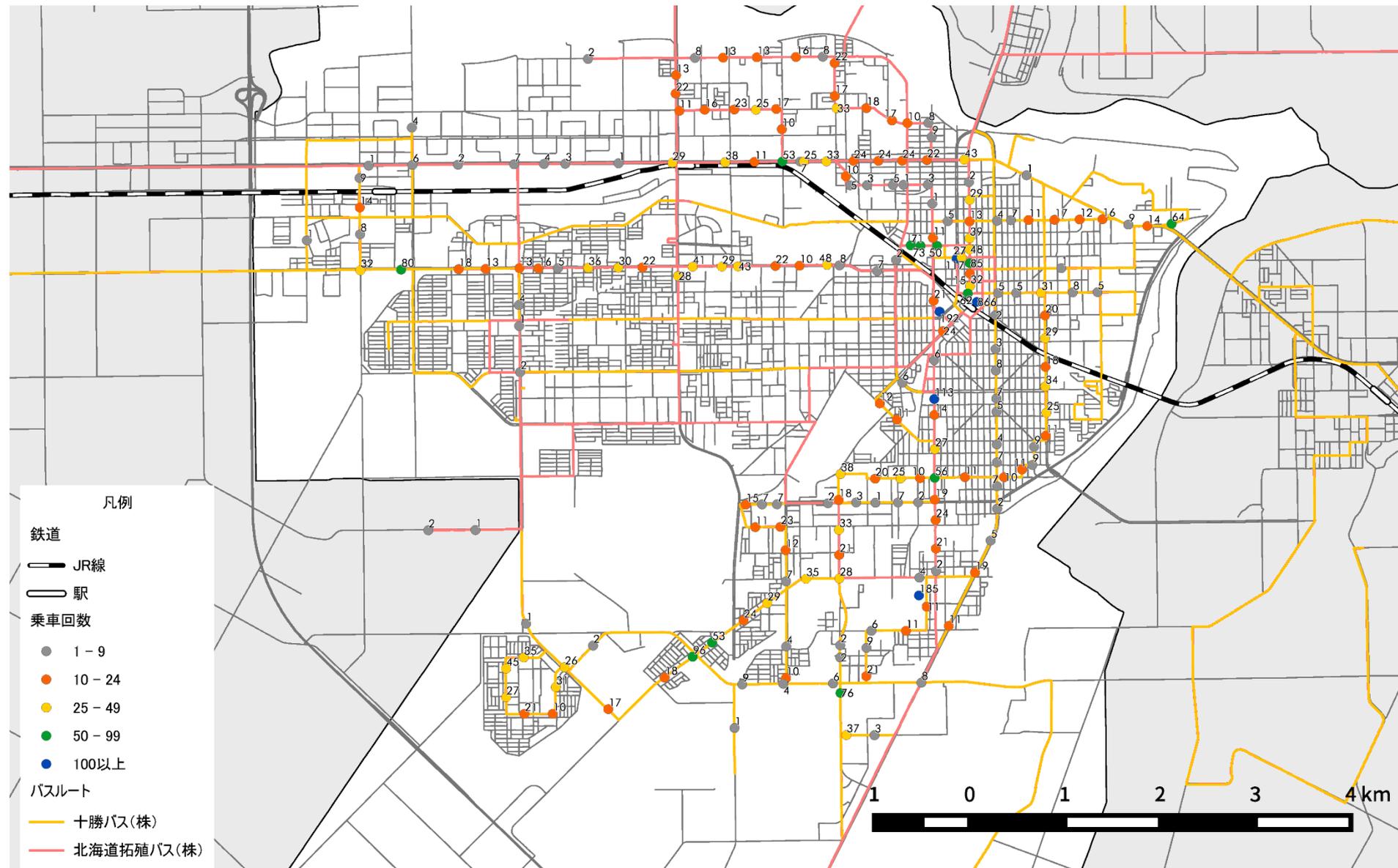
休日



停留所別利用者数

調査対象全線の乗車人数

平日



循環線

平日

循環線 (平日)		降車エリア番号/区間名							999	乗車計
		1	2	3	4	5	6	7		
乗車バス停番号/バス停名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～工業高校前	工業高校前	工業高校前～帯広駅	帯広駅	帯広駅～東13条	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	299	74	81	0	0	0	0	0	454
2	帯広駅	72		100	1	0	0	0	0	173
3	帯広駅～工業高校前	87	94	138	8	3	19	6	10	365
4	工業高校前	2	4	8		0	10	2	0	26
5	工業高校前～帯広駅	1	0	2	0	8	18	30	1	60
6	帯広駅	0	0	8	7	22		33	1	71
7	帯広駅～東13条	0	0	6	2	20	37	80	1	146
999	不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0
降車計		461	172	343	18	53	84	151	13	1,295

(単位:人)

循環線 (平日)		降車エリア番号/区間名							999	乗車計
		1	2	3	4	5	6	7		
乗車バス停番号/バス停名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～工業高校前	工業高校前	工業高校前～帯広駅	帯広駅	帯広駅～東13条	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	23.1	5.7	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.1
2	帯広駅	5.6		7.7	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	13.4
3	帯広駅～工業高校前	6.7	7.3	10.7	0.6	0.2	1.5	0.5	0.8	28.2
4	工業高校前	0.2	0.3	0.6		0.0	0.8	0.2	0.0	2.0
5	工業高校前～帯広駅	0.1	0.0	0.2	0.0	0.6	1.4	2.3	0.1	4.6
6	帯広駅	0.0	0.0	0.6	0.5	1.7		2.5	0.1	5.5
7	帯広駅～東13条	0.0	0.0	0.5	0.2	1.5	2.9	6.2	0.1	11.3
999	不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
降車計		35.6	13.3	26.5	1.4	4.1	6.5	11.7	1.0	100.0

(単位:%)

循環線

休日

循環線 (休日)		降車エリア番号/区間名							999	乗車計
		1	2	3	4	5	6	7		
乗車エリア番号/区間名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～工業高校前	工業高校前	工業高校前～帯広駅	帯広駅	帯広駅～東13条	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	135	36	41	1	1	0	2	15	231
2	帯広駅	68		55	0	0	1	0	8	132
3	帯広駅～工業高校前	41	62	99	1	4	8	5	8	228
4	工業高校前	1	1	6		0	2	1	0	11
5	工業高校前～帯広駅	0	0	6	1	2	16	6	0	31
6	帯広駅	0	0	11	2	16		26	3	58
7	帯広駅～東13条	1	2	6	0	6	26	29	4	74
999	不明	1	0	2	0	0	0	1	5	9
降車計		247	101	226	5	29	53	70	43	774

(単位:人)

循環線 (休日)		降車エリア番号/区間名							999	乗車計
		1	2	3	4	5	6	7		
乗車エリア番号/区間名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～工業高校前	工業高校前	工業高校前～帯広駅	帯広駅	帯広駅～東13条	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	17.4	4.7	5.3	0.1	0.1	0.0	0.3	1.9	29.8
2	帯広駅	8.8		7.1	0.0	0.0	0.1	0.0	1.0	17.1
3	帯広駅～工業高校前	5.3	8.0	12.8	0.1	0.5	1.0	0.6	1.0	29.5
4	工業高校前	0.1	0.1	0.8		0.0	0.3	0.1	0.0	1.4
5	工業高校前～帯広駅	0.0	0.0	0.8	0.1	0.3	2.1	0.8	0.0	4.0
6	帯広駅	0.0	0.0	1.4	0.3	2.1		3.4	0.4	7.5
7	帯広駅～東13条	0.1	0.3	0.8	0.0	0.8	3.4	3.7	0.5	9.6
999	不明	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.6	1.2
降車計		31.9	13.0	29.2	0.6	3.7	6.8	9.0	5.6	100.0

(単位:%)

環状線

平日

環状線 (平日)		降車エリア番号/区間名						乗車計
		1	2	3	4	5	999	
乗車エリア番号/区間名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～大空団地	大空団地	大空団地～十勝バス本社	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	16	0	13	0	0	0	29
2	帯広駅	2		12	1	0	0	15
3	帯広駅～大空団地	7	3	23	2	12	2	49
4	大空団地	0	2	7	0	2	0	11
5	大空団地～十勝バス本社	0	0	18	0	12	0	30
999	不明	0	0	0	0	0	0	0
降車計		25	5	73	3	26	2	134

(単位:人)

環状線 (平日)		降車エリア番号/区間名						乗車計
		1	2	3	4	5	999	
乗車エリア番号/区間名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～大空団地	大空団地	大空団地～十勝バス本社	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	11.9	0.0	9.7	0.0	0.0	0.0	21.6
2	帯広駅	1.5		9.0	0.7	0.0	0.0	11.2
3	帯広駅～大空団地	5.2	2.2	17.2	1.5	9.0	1.5	36.6
4	大空団地	0.0	1.5	5.2	0.0	1.5	0.0	8.2
5	大空団地～十勝バス本社	0.0	0.0	13.4	0.0	9.0	0.0	22.4
999	不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
降車計		18.7	3.7	54.5	2.2	19.4	1.5	100.0

(単位:%)

大空団地線

平日

大空団地線 (平日)		降車エリア番号/区間名							999	乗車計
		1	2	3	4	5	6	7		
乗車エリア番号/区間名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～大空団地	大空団地	大空団地～帯広駅	帯広駅	帯広駅～十勝バス本社	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	74	52	71	8	0	0	0	0	205
2	帯広駅			90	9	0	0	0	0	99
3	帯広駅～大空団地			214	77	0	0	0	0	291
4	大空団地				1	98	7	6	0	112
5	大空団地～帯広駅					217	41	52	3	313
6	帯広駅							41	1	42
7	帯広駅～十勝バス本社							66	0	66
999	不明	0	0	0	0	0	0	0	1	1
降車計		74	52	375	95	315	48	165	5	1,129

(単位:人)

大空団地線 (平日)		降車エリア番号/区間名							999	乗車計
		1	2	3	4	5	6	7		
乗車エリア番号/区間名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～大空団地	大空団地	大空団地～帯広駅	帯広駅	帯広駅～十勝バス本社	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	6.6	4.6	6.3	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	18.2
2	帯広駅			8.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	8.8
3	帯広駅～大空団地			19.0	6.8	0.0	0.0	0.0	0.0	25.8
4	大空団地				0.1	8.7	0.6	0.5	0.0	9.9
5	大空団地～帯広駅					19.2	3.6	4.6	0.3	27.7
6	帯広駅							3.6	0.1	3.7
7	帯広駅～十勝バス本社							5.8	0.0	5.8
999	不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
降車計		6.6	4.6	33.2	8.4	27.9	4.3	14.6	0.4	100.0

(単位:%)

大空団地線

休日

大空団地線 (休日)		降車エリア番号/区間名							999	乗車計
		1	2	3	4	5	6	7		
乗車エリア番号/区間名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～大空団地	大空団地	大空団地～帯広駅	帯広駅	帯広駅～十勝バス本社	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	19	39	44	4	0	0	0	0	106
2	帯広駅			44	10	0	0	0	0	54
3	帯広駅～大空団地			104	42	0	0	0	0	146
4	大空団地				0	61	6	4	1	72
5	大空団地～帯広駅					123	24	30	7	184
6	帯広駅							29	0	29
7	帯広駅～十勝バス本社							34	3	37
999	不明	0	1	1	0	0	0	0	0	2
降車計		19	40	193	56	184	30	97	11	630

(単位:人)

大空団地線 (休日)		降車エリア番号/区間名							999	乗車計
		1	2	3	4	5	6	7		
乗車エリア番号/区間名		十勝バス本社～帯広駅	帯広駅	帯広駅～大空団地	大空団地	大空団地～帯広駅	帯広駅	帯広駅～十勝バス本社	不明	
1	十勝バス本社～帯広駅	3.0	6.2	7.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	16.8
2	帯広駅			7.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	8.6
3	帯広駅～大空団地			16.5	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	23.2
4	大空団地				0.0	9.7	1.0	0.6	0.2	11.4
5	大空団地～帯広駅					19.5	3.8	4.8	1.1	29.2
6	帯広駅							4.6	0.0	4.6
7	帯広駅～十勝バス本社							5.4	0.5	5.9
999	不明	0.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
降車計		3.0	6.3	30.6	8.9	29.2	4.8	15.4	1.7	100.0

(単位:%)

■路線別利用者数

- ・調査対象路線の中では、「循環線」と「大空団地線」が、平日で1,000人/日を越える利用がある。
- ・休日の利用者数は、平日と比較して、十勝バスの運行路線で約5～6割、北海道拓殖バス運行路線で約3割に留まっており、便数の割と比べて大きな減少となっている。

■時間帯別利用者数

- ・路線によって違いはあるものの、調査対象路線では、平日では、7時台に利用のピークを迎え、以降、17時台までにかけて、利用が多い。また、休日では、日中、10時台から14時台にかけて利用が多くなっている。

■利用目的

- ・利用目的は、「通勤」や「買物」、「その他の私用」といった項目の割合が多くなっている。
- ・「環状線」の利用目的は、「通学」の割合が大きくなっており、他の路線と大きく傾向が異なっている。
- ・「畜大線」の利用目的は、「通勤」の割合が大きくなっており、「通院」の割合は少ない。
- ・一般的なOD調査では、「帰宅」の割合が3～4程度になると考えられることから、「帰宅」を除く各項目の割合は、全体的に増加するものと考えられる。

■支払方法

- ・支払方法は、「環状線」を除き、「高齢者無料乗車証」の割合が最も高くなっている。それ以外では、「現金」、「普通回数券」との回答が多い。また、「通勤通学定期券」の割合は、「環状線」を除き、各路線とも1割未満となっている。

■利用頻度

- ・各路線とも「週に2～3日」以上の日常的に路線バスを利用している割合が半数以上となっている。

■乗降前後の乗り継ぎ

- ・乗車前後の乗り継ぎは、平日では、「畜大線」を除き、バスとの乗り継ぎが約1割、JRとの乗り継ぎが数%程度となっている。
- ・休日では、「自衛隊稲田線」のバスとの乗り継ぎが約2割に増加している。

■利用者属性

- ・「環状線」を除き、各路線とも「主婦」の利用が最も多くなっている。
- ・「環状線」は、「高校生」の割合が約4割を占めている。その他の路線では、「高校生」の割合は、約1割となっている。
- ・「通勤」目的での利用の多い「畜大線」は、「会社員・公務員等」の利用者が多くなっている。一方、「大学生・専門学生」の利用はみられなかった。
- ・年齢層では、「環状線」を除き、「18～64歳」と「65歳以上」の割合が高く、ほぼ同程度となっている。
- ・性別では、各路線とも女性の割合が高い。

■停留所別利用者数

- ・各路線とも、帯広駅バスターミナルでの利用が多いことが確認された。
- ・また、「長崎屋前」や「イオン帯広店前」、「イトーヨーカドー前」などの大型商業施設や、高校、医療機関といった施設付近の停留所の利用が他の停留所と比較して多くなっている。
- ・しかしながら、「畜大線」における「農業高校前」や「畜産大学前」の利用者は少数となっている。
- ・「循環線」の「競馬場前」での利用者数は、平日と比較して休日に約2倍に増加している。一方、「大空団地線」の「動物園前」での利用者数は、おおよそ半減となっている。
- ・区間別に見ると、国道38号の西帯広から柏林台にかけての区間や国道236号の沿線区間において、利用者の少ない停留所が散見される。

■エリア別OD表

- ・調査対象路線のうち、帯広駅バスターミナルを經由し、市内を南北に横断する路線についてエリア別の利用状況を整理した。
- ・各路線とも、帯広駅バスターミナルを跨いで南北に移動する利用が見られるが、多くは駅北の中心市街地や駅南の病院や商業施設等へのアクセスに利用されているものと考えられる。

◆帯広市の地域公共交通の現状及び課題

■収支改善

- ・バス事業者の営業努力により近年は若干増加傾向にあるものの、市内を運行する路線バスの多くが赤字運行となっており、市の補助額も多額となっていることから、持続可能な地域公共交通の確立に向けた取り組みが急務となっている。

■人口減少と高齢化

- ・帯広市の人口は減少局面に入っており、2040年には約13万人、2060年には約9.6万人まで減少すると推計され、高齢化率も急激に増加することが予想されている。

■コンパクトシティへの転換

- ・これまでの市街地の拡大傾向からコンパクトなまちづくりに向けた転換が迫られる中、地域ごとの“まちの拠点/交通の拠点”の整備が重要になると考えられる。
- ・帯広駅東地区や市街地縁辺部などの人口密度の低い地域が存在しており、農村部のみならず、デマンド型交通の重要性が高まっている。

■路線バス利用実態

- ・路線バスを日常的に多数の利用が見込まれる高校生は、冬期間や悪天候時に限定した利用が多い。また、登下校の時間帯と運行ダイヤが合わないことにより、保護者による送迎が常態化しており、利用者の確保だけでなく、子育て支援の面からも課題となっている。
- ・路線バス利用者に占める高齢者の割合が高齢者無料乗車証の利用割合と共に高く、通院だけでなく買い物、私用といった目的での移動が多くなっている。

■観光の促進

- ・帯広競馬場や緑ヶ丘公園、帯広の森といった市内の主要な観光施設は、公共交通よりも自家用車でのアクセスが多く、特に帯広競馬場は、周辺道路において混雑も発生している。

■周辺環境の変化

- ・バス利用者も多く、バス路線の多くが経由している帯広厚生病院が平成30年に帯広競馬場南側への移転を予定していることから、バス路線の再編が急務となっている。

■バスサービス

- ・バス停留所は、一部を除き上屋やベンチ等の待合施設の整備が進んでおらず、帯広駅ターミナルにおいては、待合所の施設の老朽化が深刻となっている。また、帯広市内の路線バスでは、バスロケーションシステムやICカードは未整備となっており、サービス向上の余地がある。

地域公共交通網形成計画の方向性について

◆地域公共交通が果たすべき役割

- 自家用車を運転できない高齢者や学生、障害者等の日常生活における交通手段を確保する。
- 地域住民の移動ニーズに応え、財政的にも環境的にも持続可能で効率的な交通手段を提供する。
- 地域住民だけでなく、外国人観光客等の来訪者を含め、誰もが簡単に安心して利用できる交通手段を提供する。

◆地域公共交通網形成計画の方向性

利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編

- 帯広駅を中心とした現在の公共交通体系を基本としつつ、コンパクトシティの実現に向け、西帯広地区や稲田地区といった市内の生活拠点を中心に、利用実態や利用者ニーズに応え、かつ収支の改善に資する利便性と効率性を兼ね備えた路線の再編を目指す。
- 路線の再編にあたっては、本市と周辺市町村間を結ぶ地域間幹線系統と市内の生活拠点間を結ぶ基幹となる路線を路線網の骨格に位置づけ、既存のデマンド型交通やコミュニティバスを活用し、鉄道やタクシー等と連携した全市的な再編を目指す。

利用者ニーズに対応したダイヤの改正

- 高校生は、登下校時において保護者による送迎が常態化している場合があり、運行ダイヤが合わないことが要因となっている可能性がある。日常的に多数の利用が見込まれる高校生のニーズなど、地域住民の移動ニーズを適切に捉えた、利便性の高い運行ダイヤの実現を目指す。

情報提供の充実

- 人口減少に伴う公共交通の利用者減少が懸念されることから、交流人口の増加に向け、インバウンド観光に対応した案内等の多言語化やバスロケーションシステムの導入を図る等、情報提供の充実による誰もが簡単に安心して利用できる公共交通の実現を目指す。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

平成27年12月24日

協議会名:帯広市地域公共交通活性化協議会

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・帯広市の概況整理 ・公共交通網の現状調査 ・公共交通の利用実態調査 ・情報提供の現状整理 ・課題の整理 ・関連施策整理 ・地域公共交通網形成計画とりまとめ ・協議会開催 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスOD調査や、公共施設等利用者や高校生、バス利用者等を対象としたアンケート調査、交通結節点における乗継調査等により、公共交通の利用実態を把握することができた。 ・今後、積雪期における路線バスOD調査や冬期の定時性調査を実施し、協議会の検討を経て3月中に素案を作成、次年度にパブリックコメントを実施し、形成計画として最終的にとりまとめる。 	A	計画通り事業は適切に実施された。	<p>本事業の調査で浮かび上がった現状と課題を踏まえると、地域住民の日常生活における交通手段を確保しつつ、移動ニーズに応えた財政的にも環境的にも持続可能で効率的な交通手段の提供と、外国人観光客等の来訪者を含め、誰もが簡単に安心して利用できる交通手段を提供することが、地域公共交通が果たすべき役割と考えられる。</p> <p>この役割を果たすため、利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編や、地域住民の移動ニーズに対応したダイヤの改正、インバウンド観光に対応した案内等の多言語化やバスロケーションシステムの導入といった情報提供の充実を、現時点における計画策定の方向性としている。</p>



概要

- ・帯広市は、人口の9割が居住する市街地と、広大な面積を誇る散居型の農村部で構成されており、市街地はバス事業者2社により路線バスが、農村部は市の委託によりデマンド交通が運行している。
- ・市内の路線バス利用者は、自家用車の普及等により減少が続いており、近年は利用促進の取り組みやバス事業者の営業努力により少しずつ増加しているものの、まだまだ赤字路線が多く、市が多額の補助金を負担している。
- ・少子高齢化の進行や温暖化などの環境問題により、公共交通が果たす役割は大きくなっており、ニーズを把握した適切な交通ネットワークの再構築や利用環境の向上による利用促進を図ることで、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通を実現することが喫緊の課題となっている。

○地域公共交通の現況

- ・JR 根室本線(帯広駅、柏林台駅、西帯広駅)
- ・路線バス 十勝バス(株)、北海道拓殖バス(株) 市内37系統
- ・農村部デマンド交通 大正交通(有)、毎日交通(株) 市内3系統

○地域公共交通の課題

- ・住民ニーズや環境の変化に対応したバス路線の再編
- ・待合施設や情報提供等、利用環境の向上による利用促進
- ・学生や高齢者の交通手段としてはもとより、観光客等の来訪者にも利用しやすい公共交通環境の整備

○調査の主な内容

- ・公共交通網の現状調査
- ・公共交通の利用実態調査(OD調査、アンケート等)
- ・情報提供の現状整理

○地域公共交通活性化協議会開催状況

- ・6月2日 第1回協議会を開催
主な協議事項:事業の実施概要とスケジュールについて
- ・8月6日 第2回協議会を開催
主な協議事項:調査の実施内容について
- ・12月24日 第3回協議会を開催
主な協議事項:調査の中間報告と計画の方向性について

地図

帯広市地域公共交通活性化協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

- ・路線バスOD調査や、公共施設等利用者や高校生、バス利用者等を対象としたアンケート調査、交通結節点における乗継調査等により、公共交通の利用実態を把握することができた。
- ・今後、積雪期における路線バスOD調査や冬期の定時性調査を実施し、協議会の検討を経て3月中に素案を作成、次年度にパブリックコメントを実施し、形成計画として最終的にとりまとめる。

●事業実施の適切性

計画通り事業は適切に実施された。

●地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針

本事業の調査で浮かび上がった現状と課題を踏まえると、地域住民の日常生活における交通手段を確保しつつ、移動ニーズに応えた財政的にも環境的にも持続可能で効率的な交通手段の提供と、外国人観光客等の来訪者を含め、誰もが簡単に安心して利用できる交通手段を提供することが、地域公共交通が果たすべき役割と考えられる。

この役割を果たすため、利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編や、地域住民の移動ニーズに対応したダイヤの改正、インバウンド観光に対応した案内等の多言語化やバスロケーションシステムの導入といった情報提供の充実を、現時点における計画策定の方向性としている。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果(案)

運輸局記載欄