

平成27年度

第4回 帯広市地域公共交通活性化協議会 次第

日 時：平成28年2月26日（金）午後3時00分～

場 所：帯広市役所 庁舎10階第5A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調査報告について

(2) 地域公共交通網形成計画の素案（たたき台）について

3 閉 会

※ 配付資料

資料1 出席者名簿

資料2 バスOD調査結果について

資料3 冬季における定時性調査について

資料4 バス待合環境改善の検討について

資料5 まちづくりの視点と地域公共交通のあり方

資料6 地域公共交通網形成計画 全体フロー

資料7 地域公共交通網形成計画の素案（たたき台）

平成27年度 第4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	代表取締役	千葉 元逸	○
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	○
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	榎本 泰欣	○
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	係長	澤口 智邦	福原課長代理出席
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	○

バスOD調査結果について

秋期調査結果

調査概要	P. 3
利用者数の概要	P. 4
回答結果による利用状況	P. 6
停留所別乗降者数	P. 14
停留所別利用者数（プロット）	P. 22
エリア別OD表	P. 23
まとめ	P. 28

冬期調査結果

調査概要	P. 31
利用者数の概要	P. 32
回答結果による利用状況	P. 34
停留所別乗降者数	P. 42
まとめ	P. 47

秋期調査結果

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

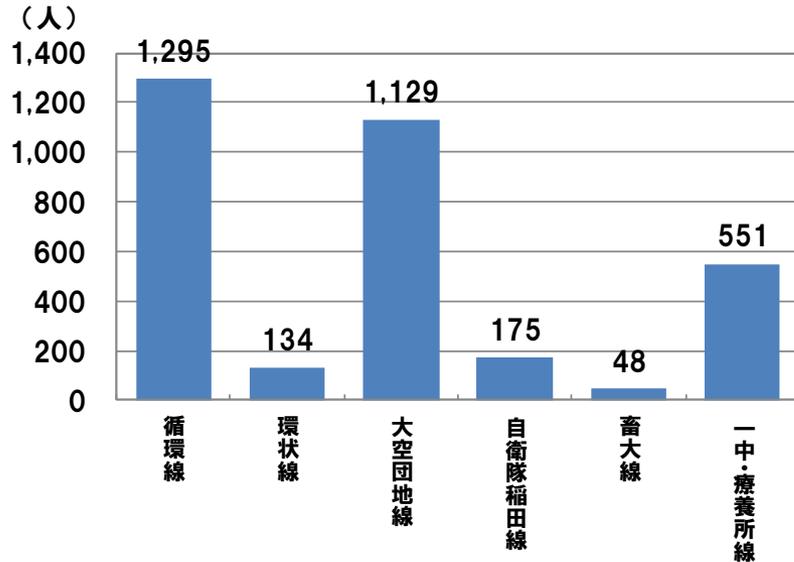
配布 : 利用者が乗車した際、調査員が調査票を配布

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

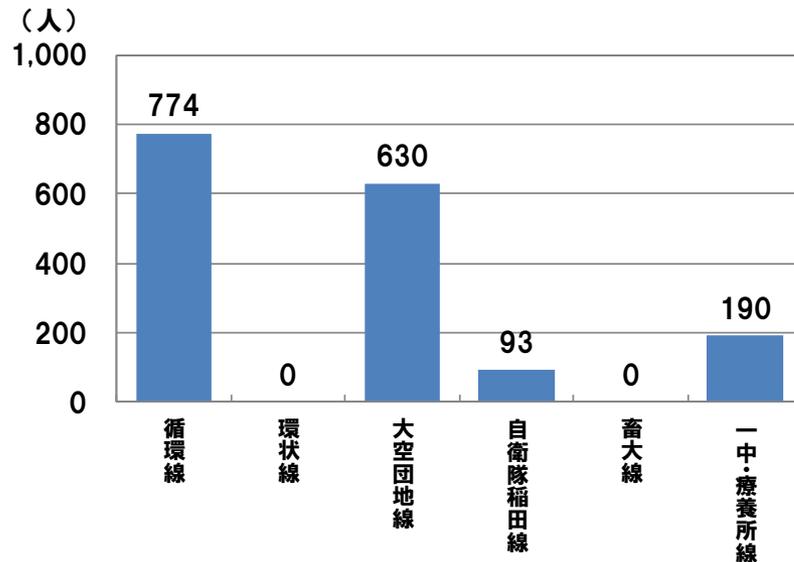
路線別利用者数

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

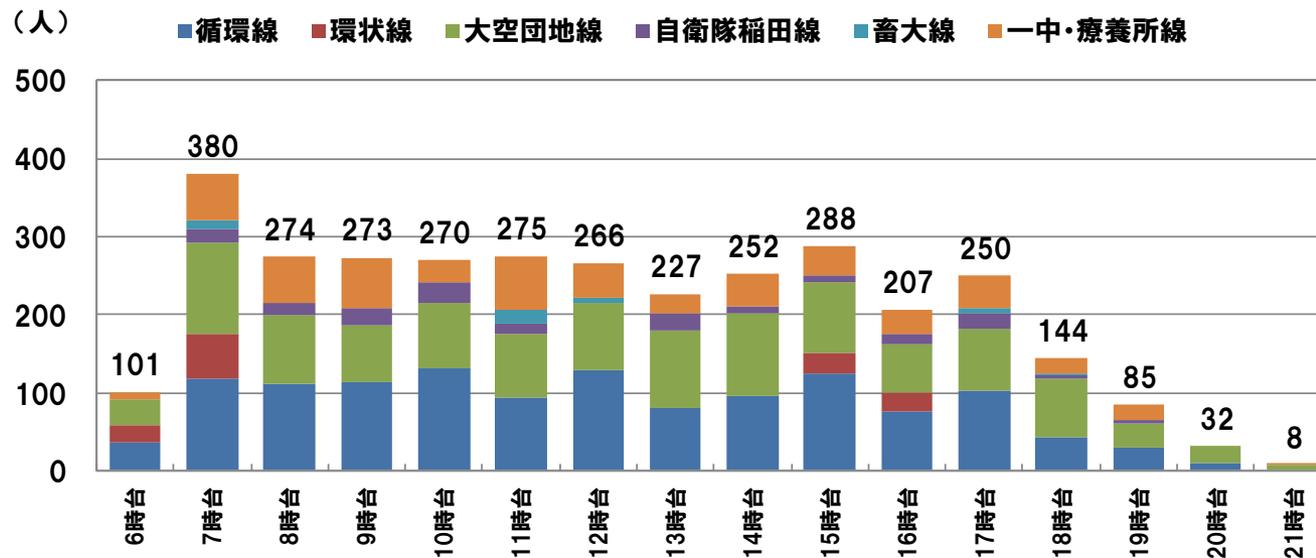


路線名	行き先	休日		
		利用者数 (人)	便数 (便)	便平均 (人/便)
循環線	十勝バス本社⇒東13条	371	21	17.7
	東13条⇒十勝バス本社	403	21	19.2
大空団地線	本社⇒大空団地⇒本社	630	29	21.7
自衛隊稲田線	帯広駅BT⇒イトーヨーカドー	49	9	5.4
	イトーヨーカドー⇒帯広駅BT	44	7	6.3
一中・療養所線	帯広駅BT⇒帯広駅BT	190	22	8.6

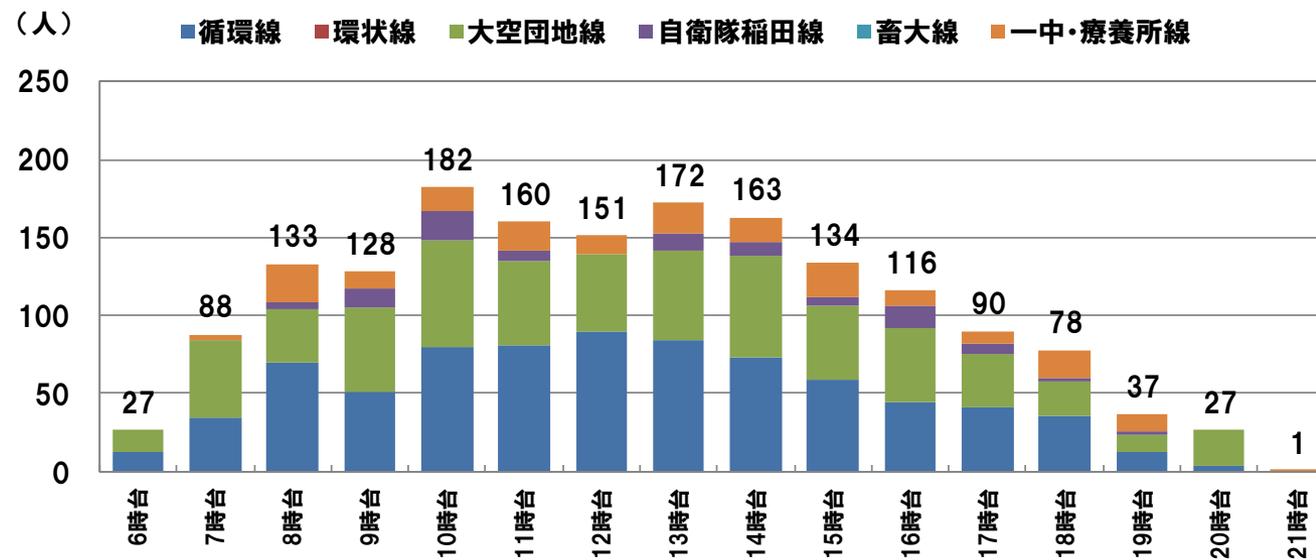
利用者数の概要

時間帯別利用者数

平日

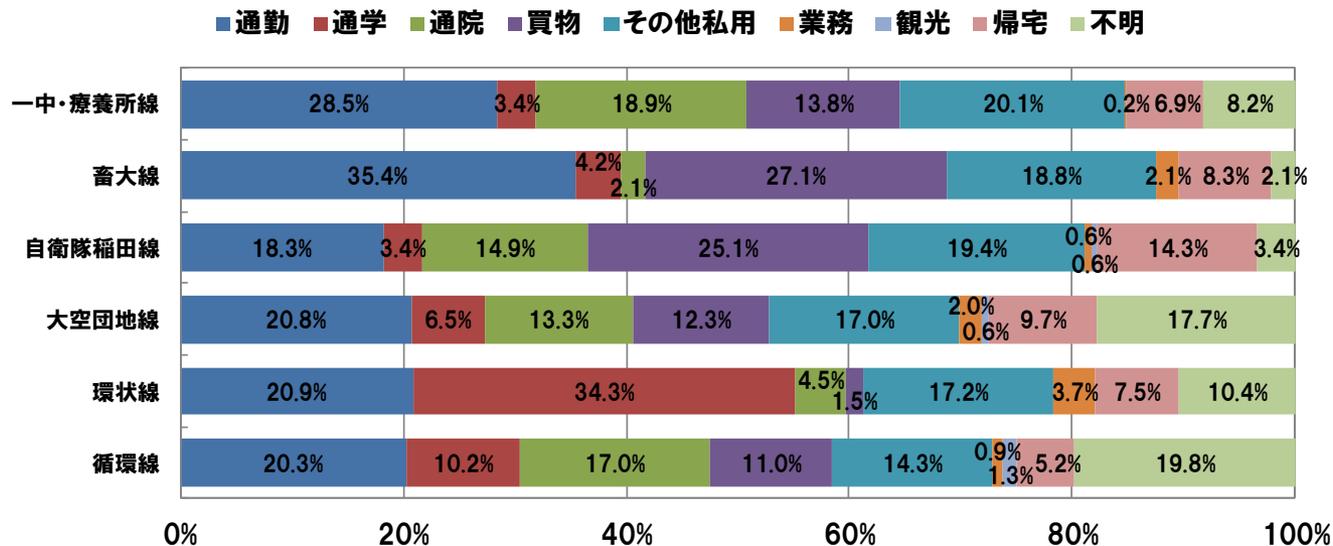


休日

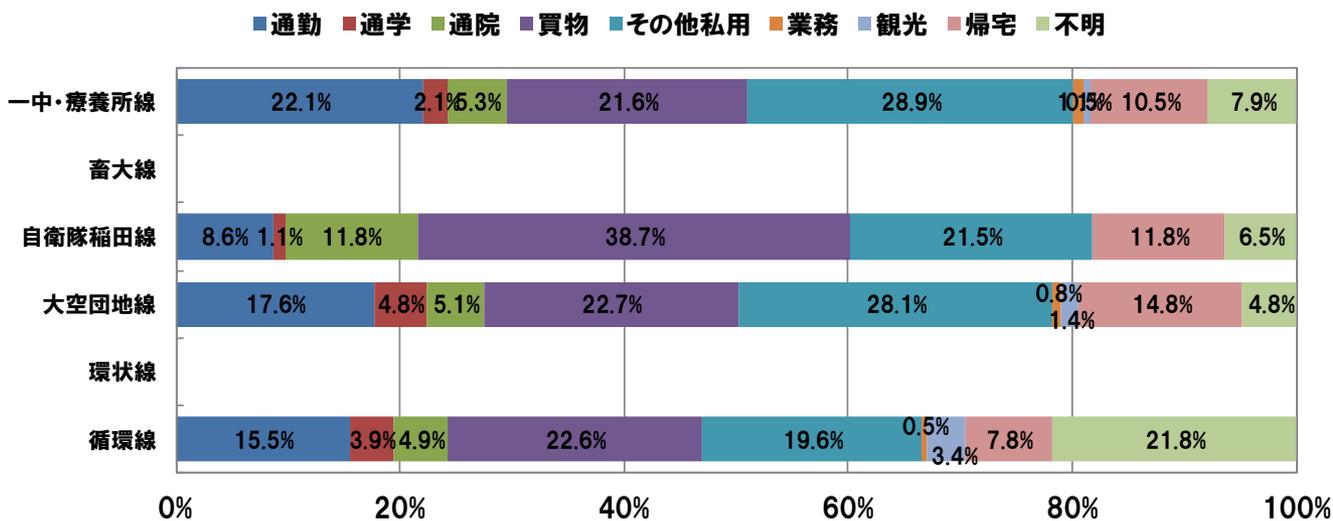


路線別利用目的

平日

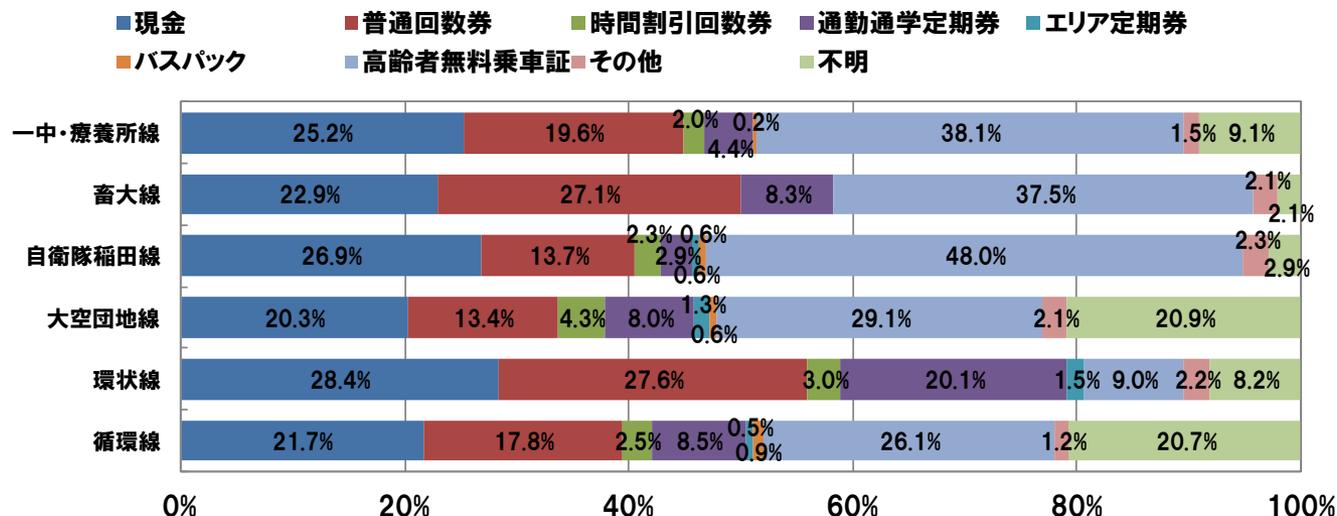


休日

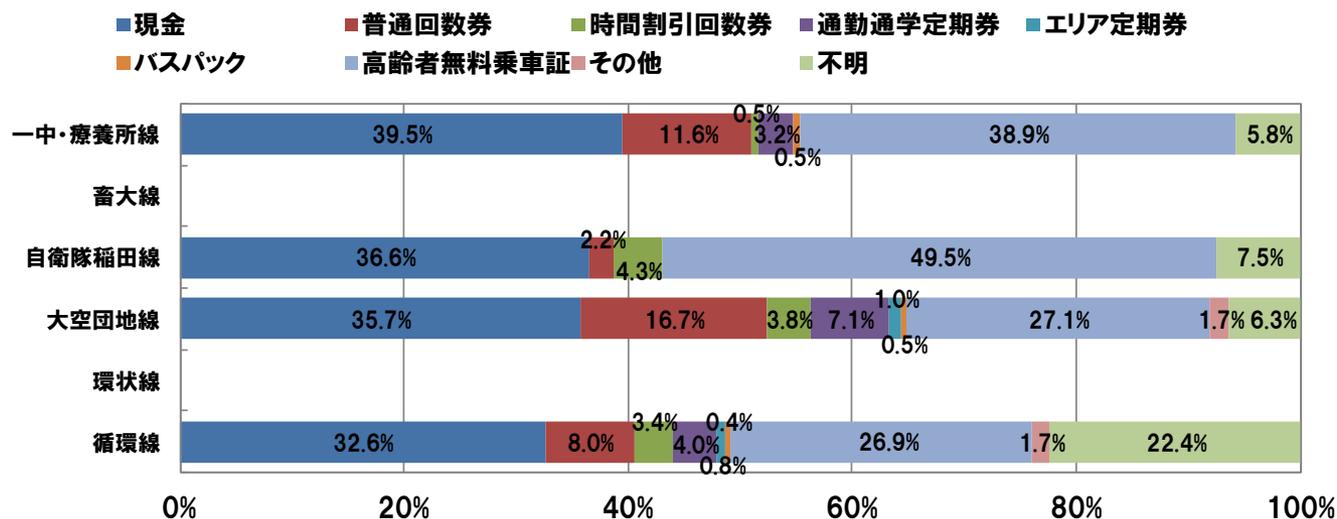


路線別支払方法

平日



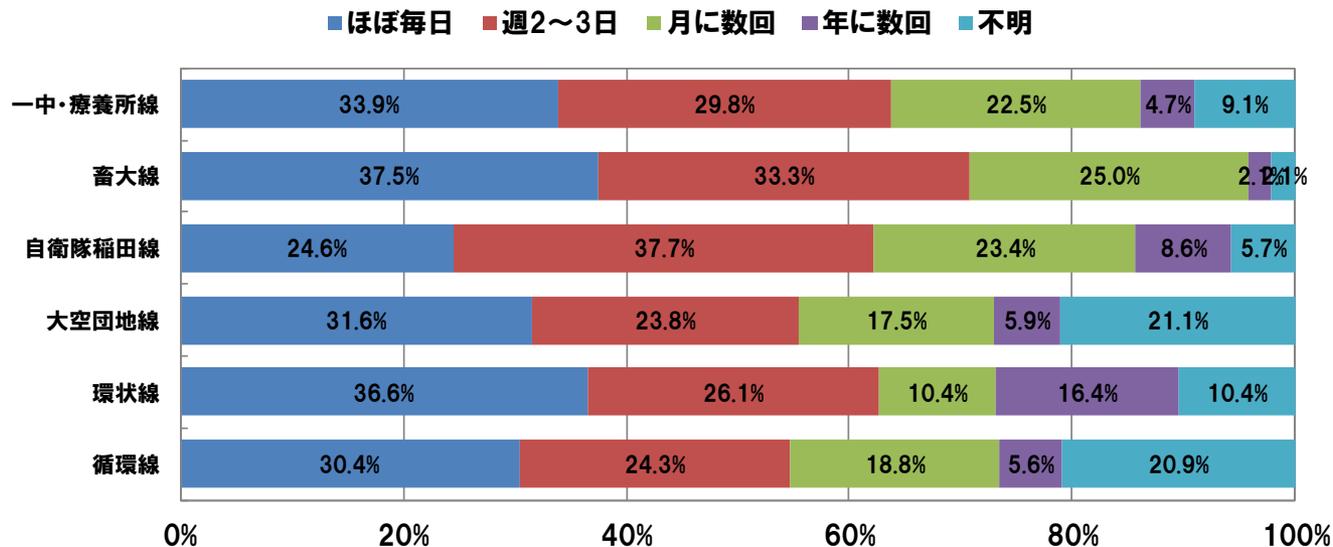
休日



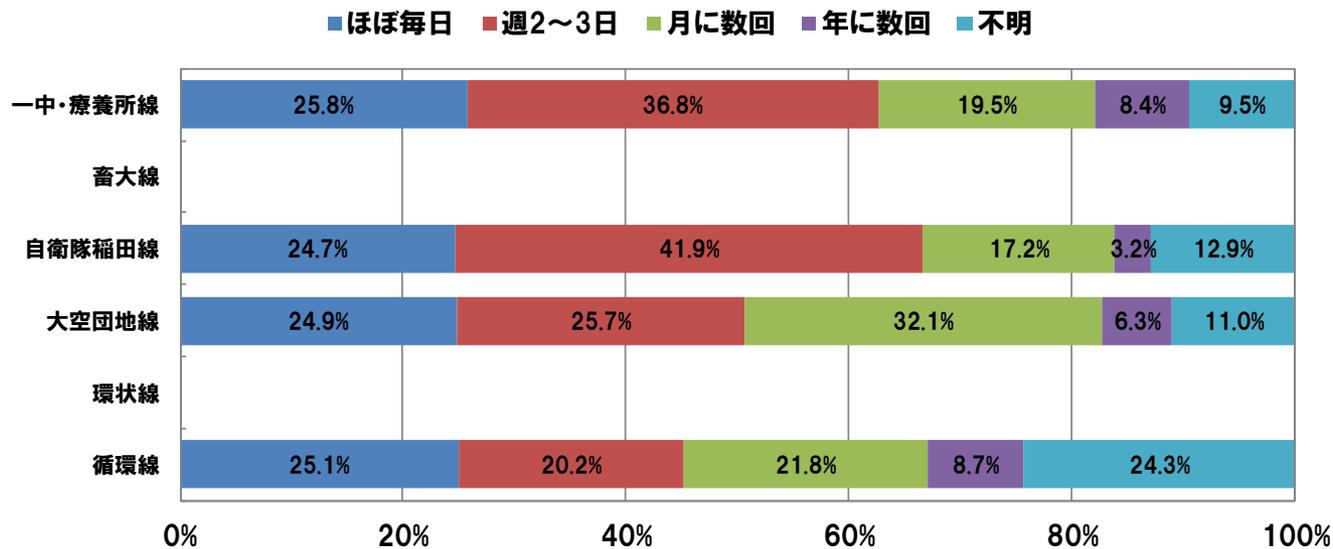
回答結果による利用状況

路線別利用頻度

平日



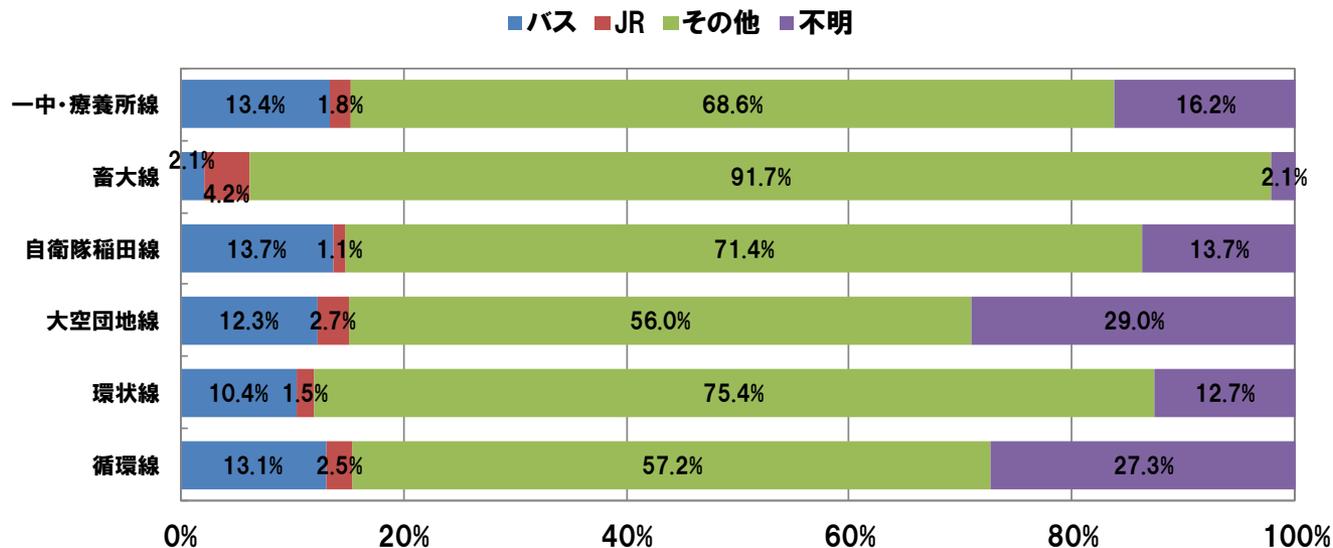
休日



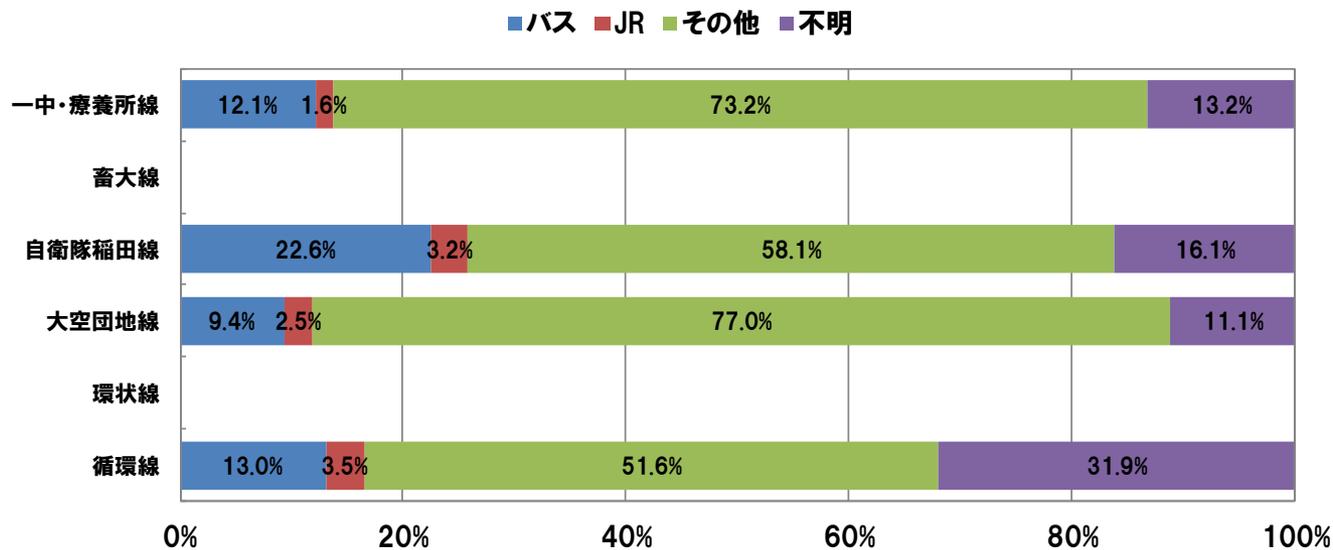
回答結果による利用状況

路線別乗車前交通手段

平日



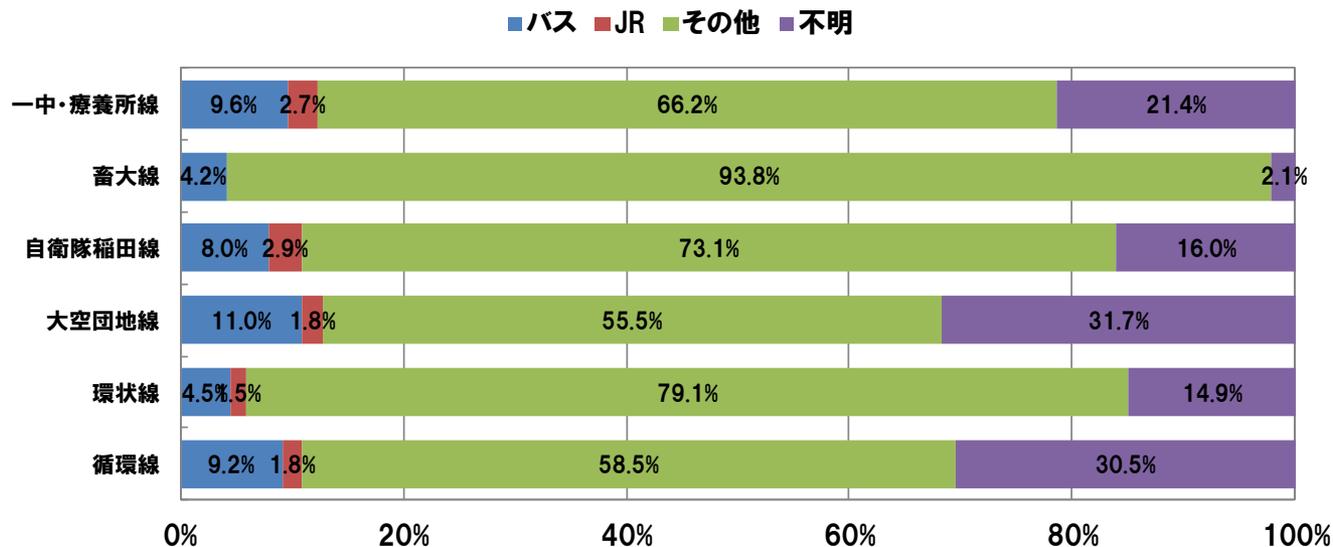
休日



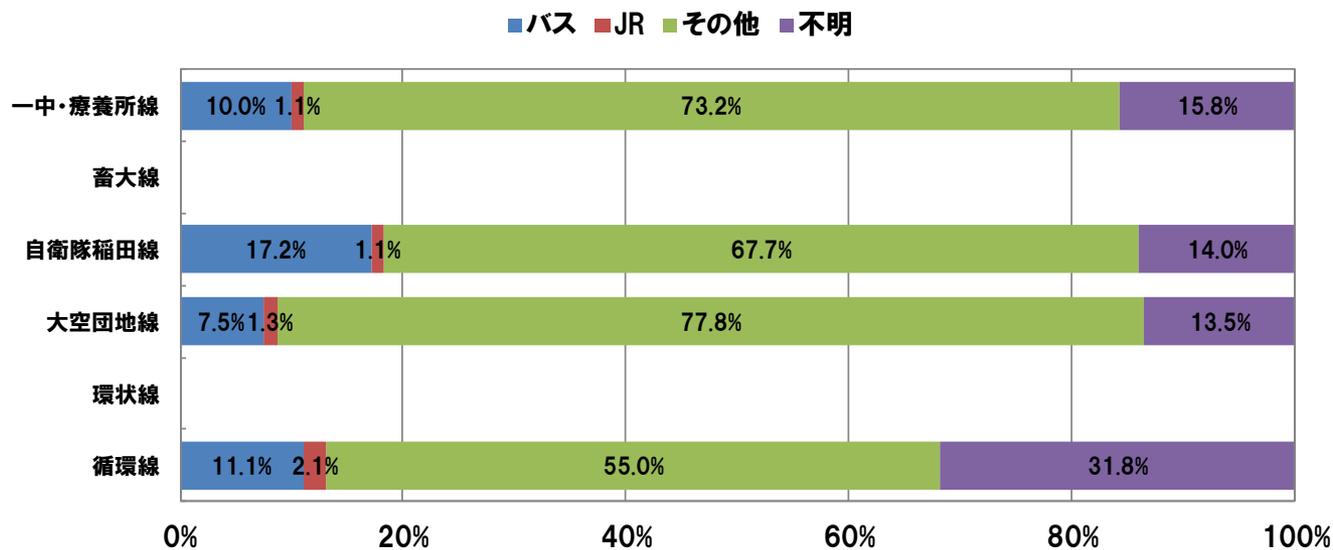
回答結果による利用状況

路線別降車後交通手段

平日



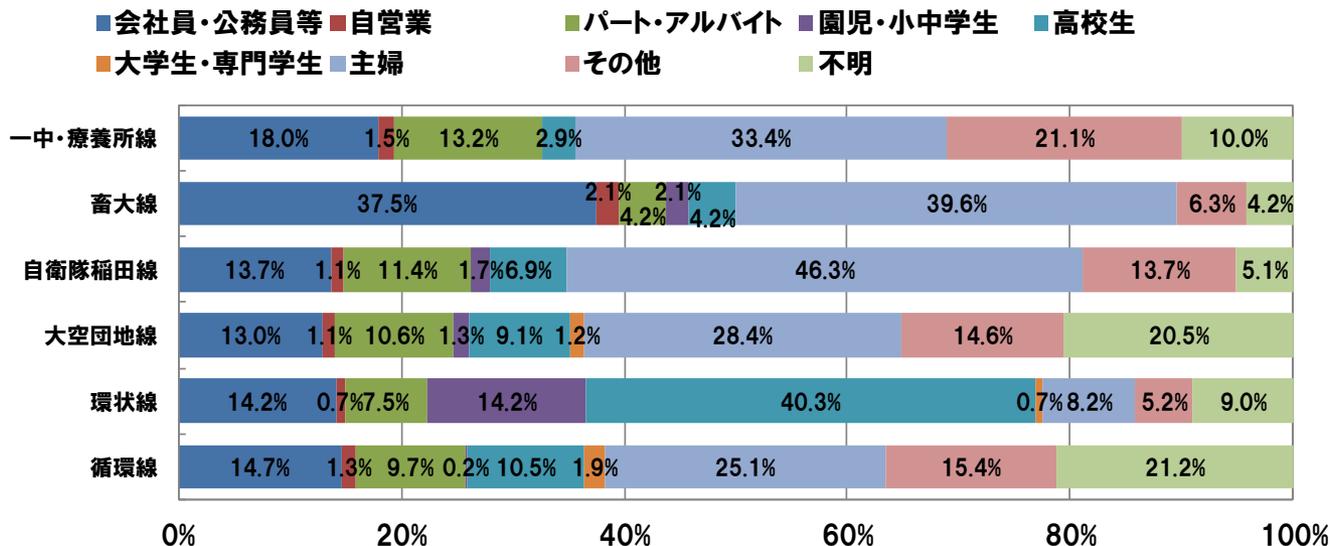
休日



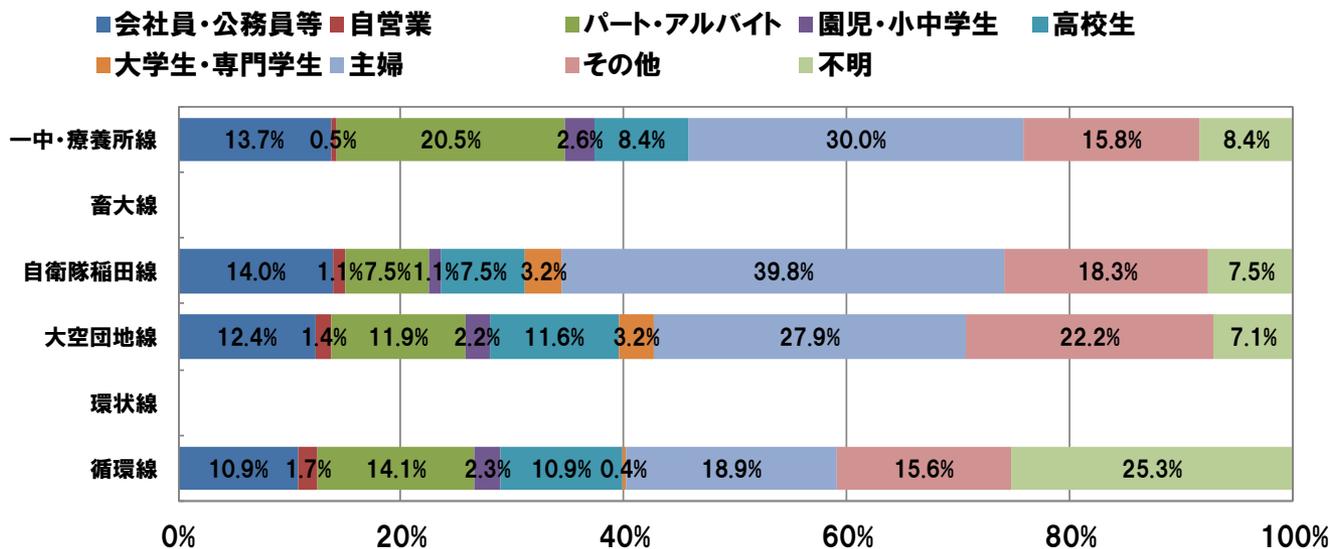
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(職業)

平日



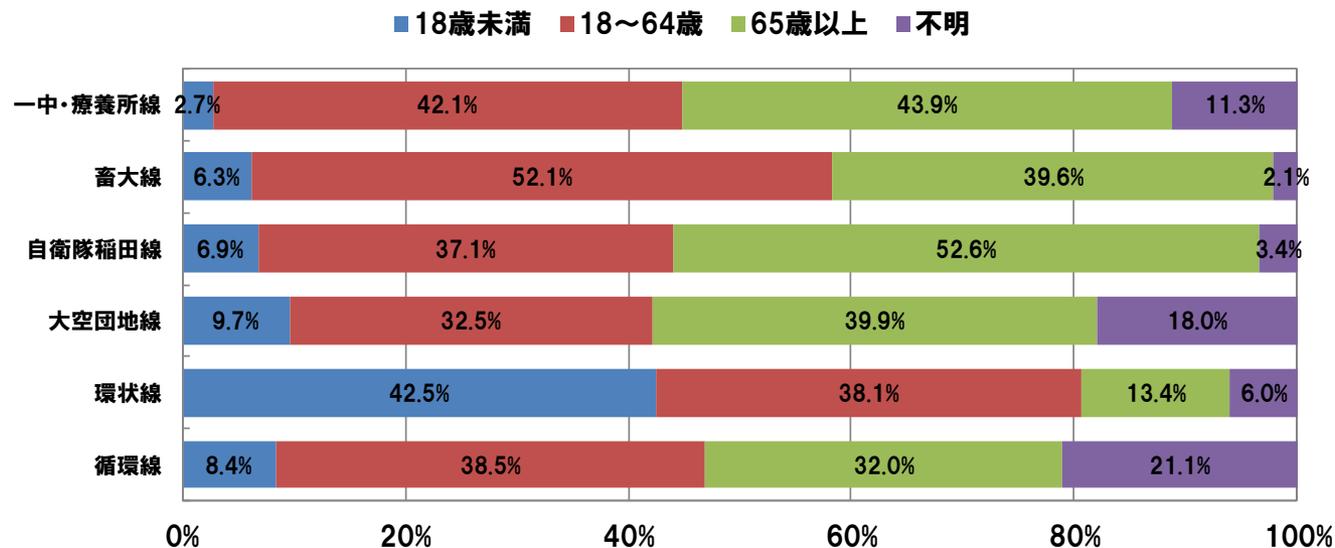
休日



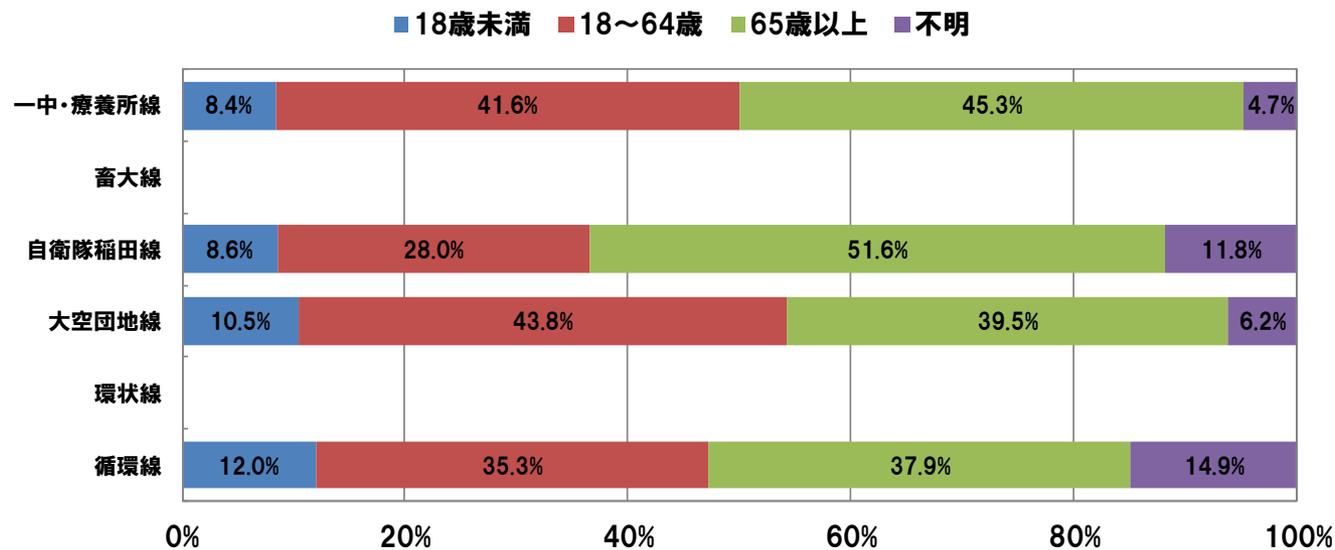
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(年齢層)

平日



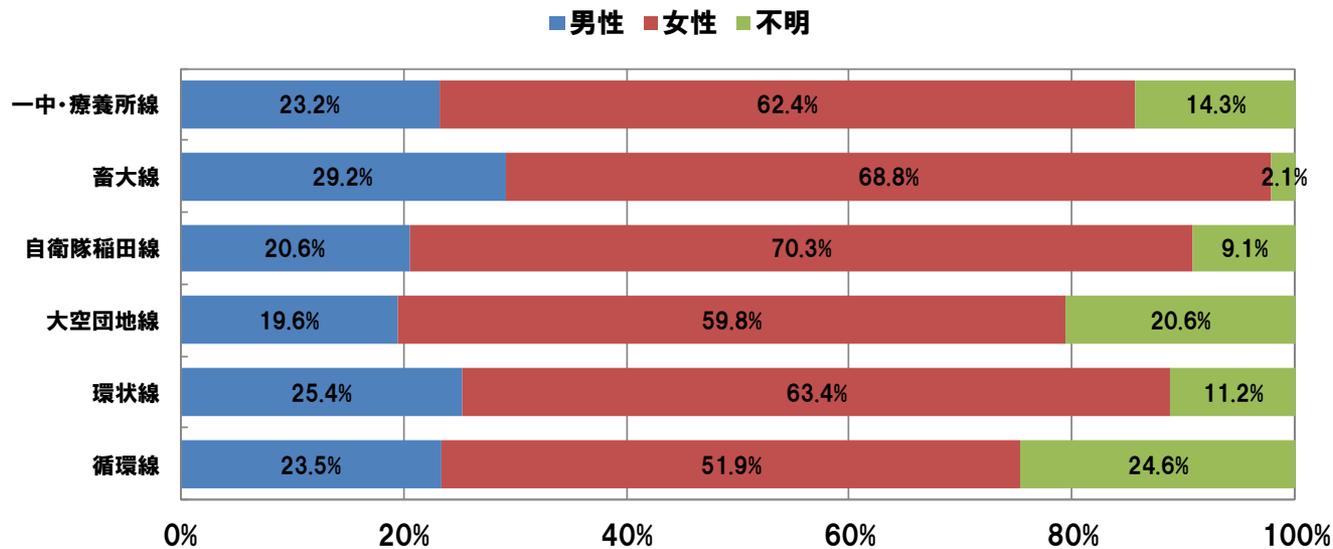
休日



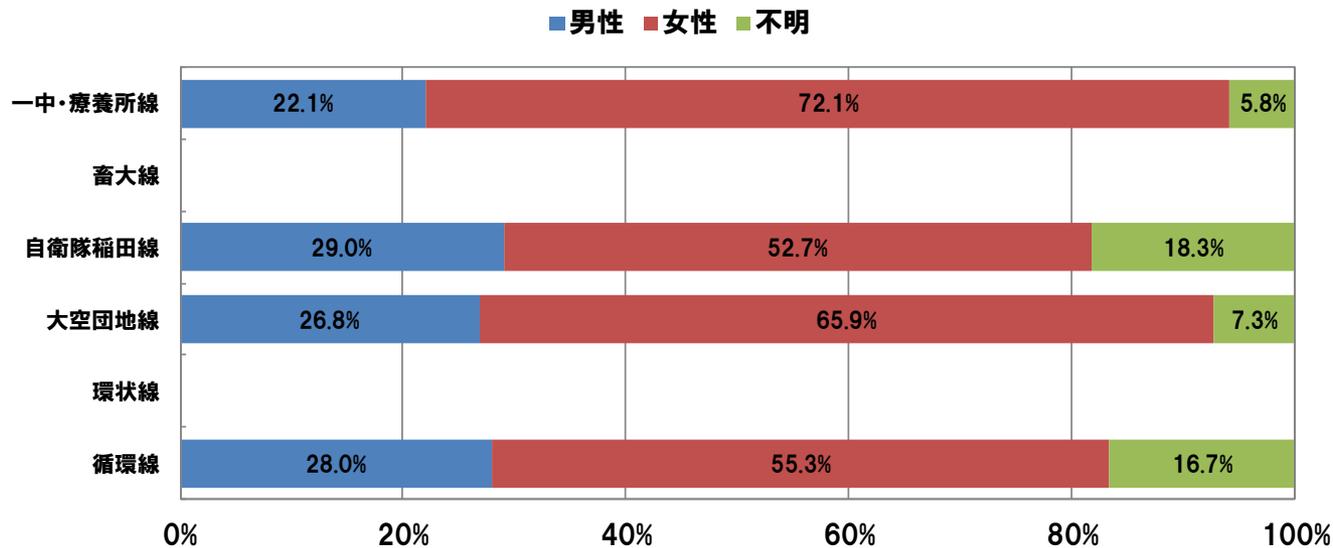
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(性別)

平日



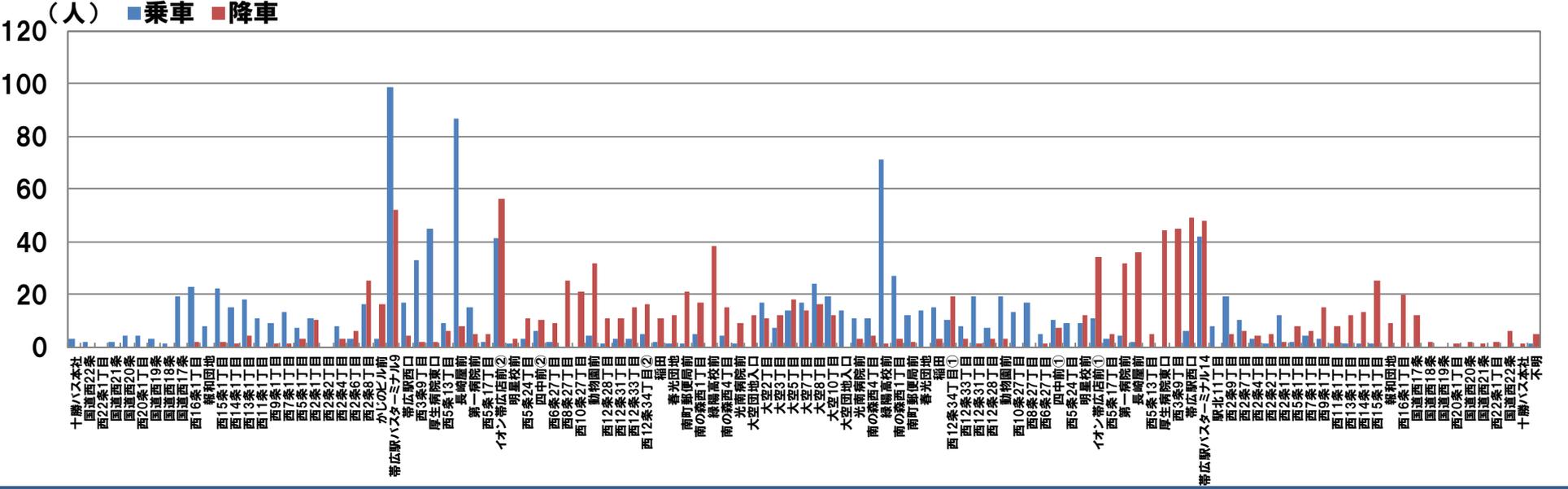
休日



停留所別乗降者数

大空団地線

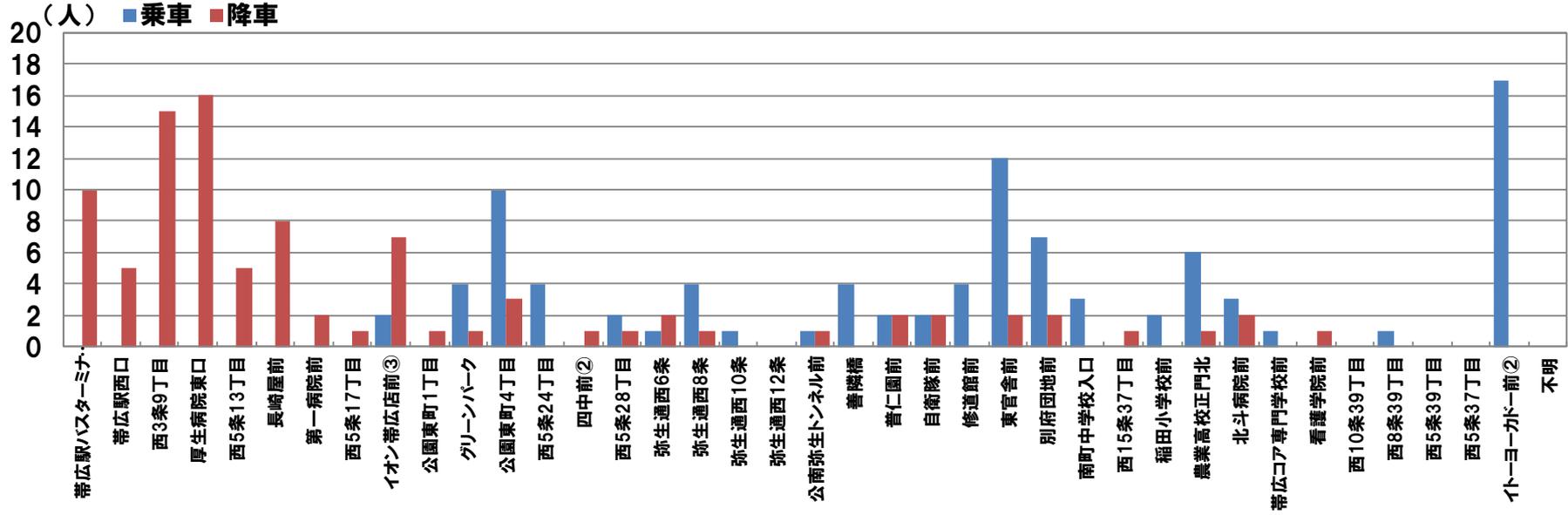
平日



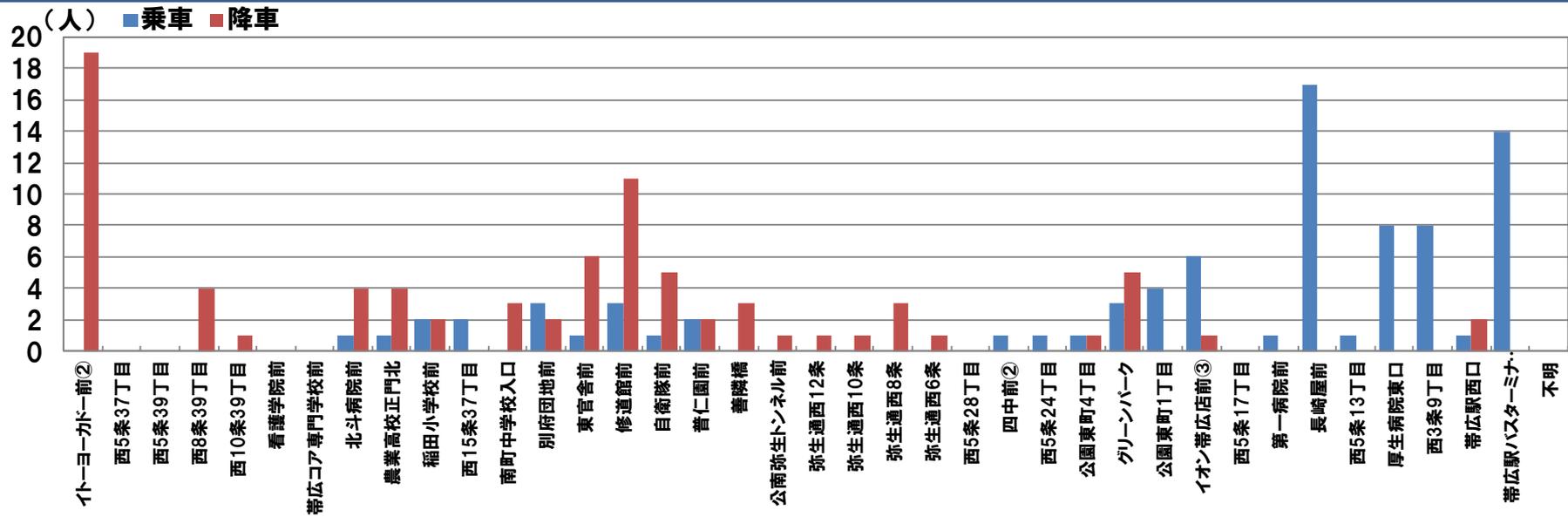
停留所別乗降者数

自衛隊稲田線_平日

上り



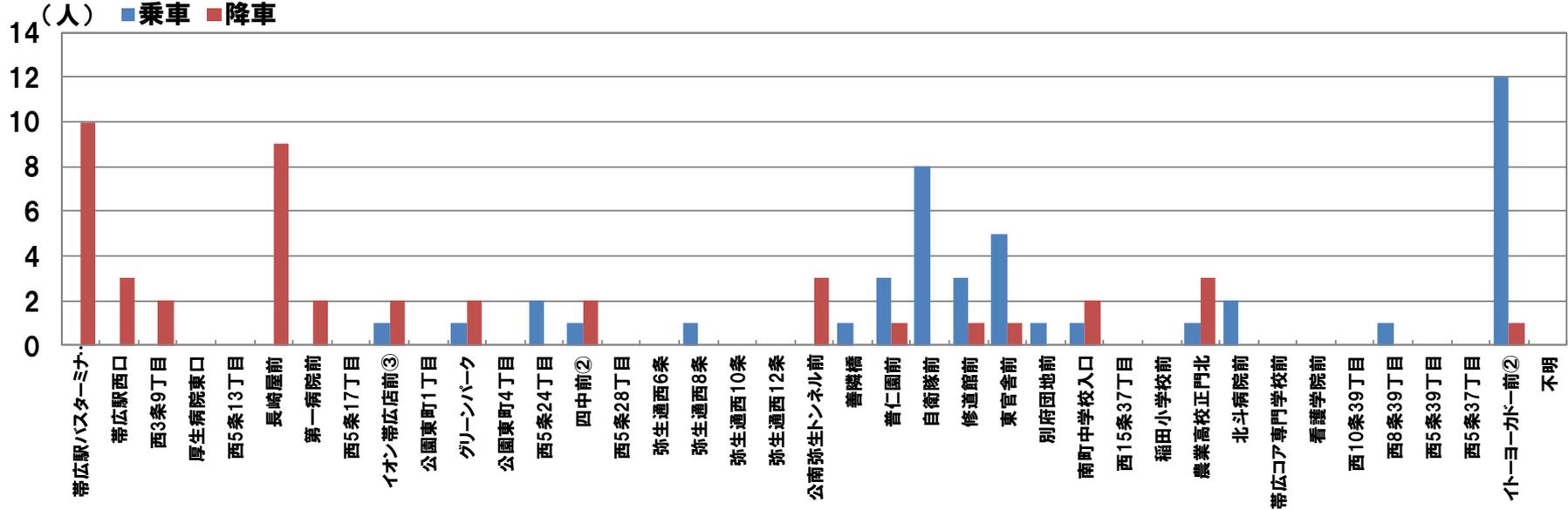
下り



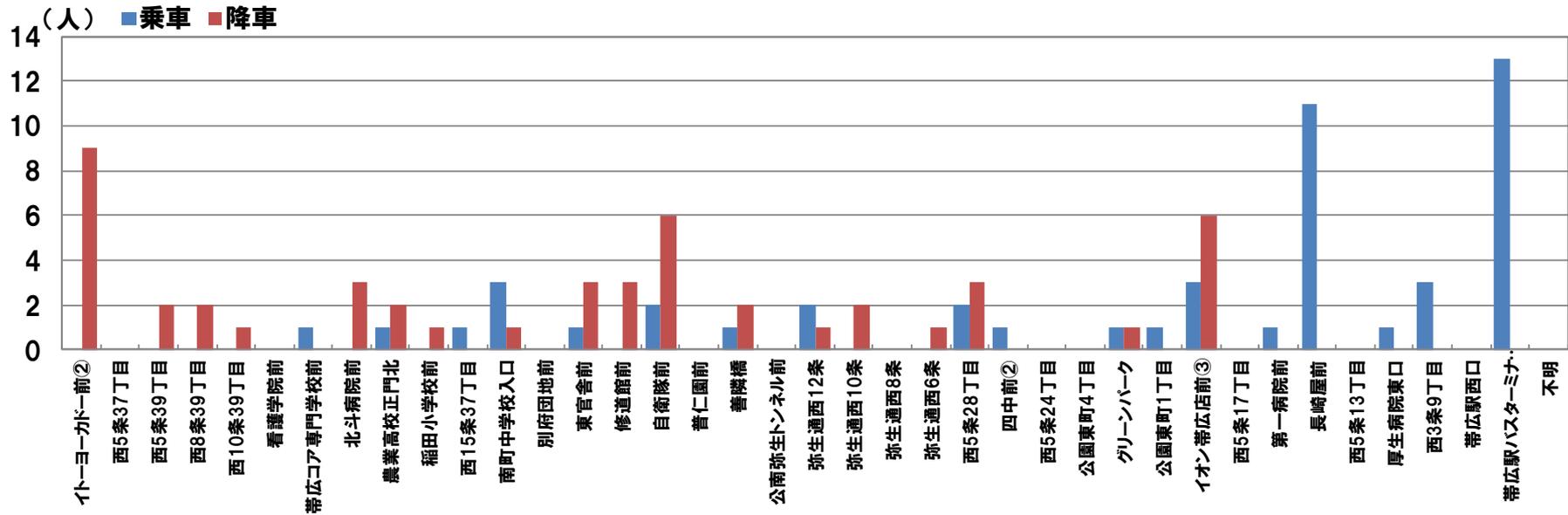
停留所別乗降者数

自衛隊稲田線_休日

上り



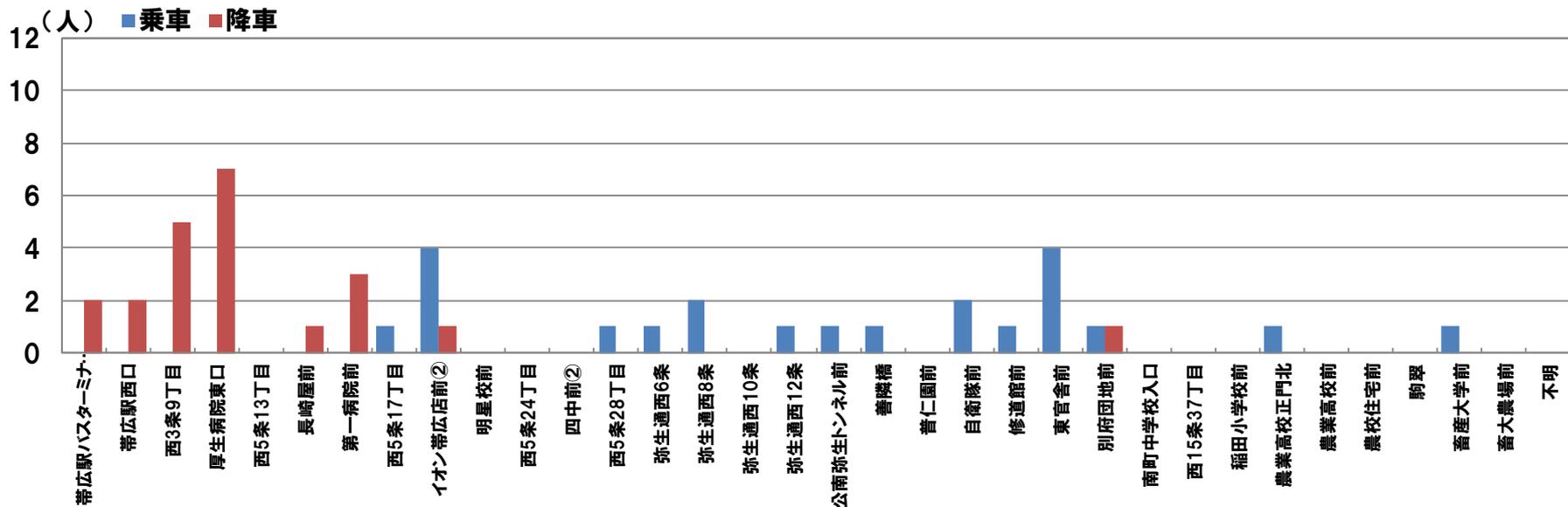
下り



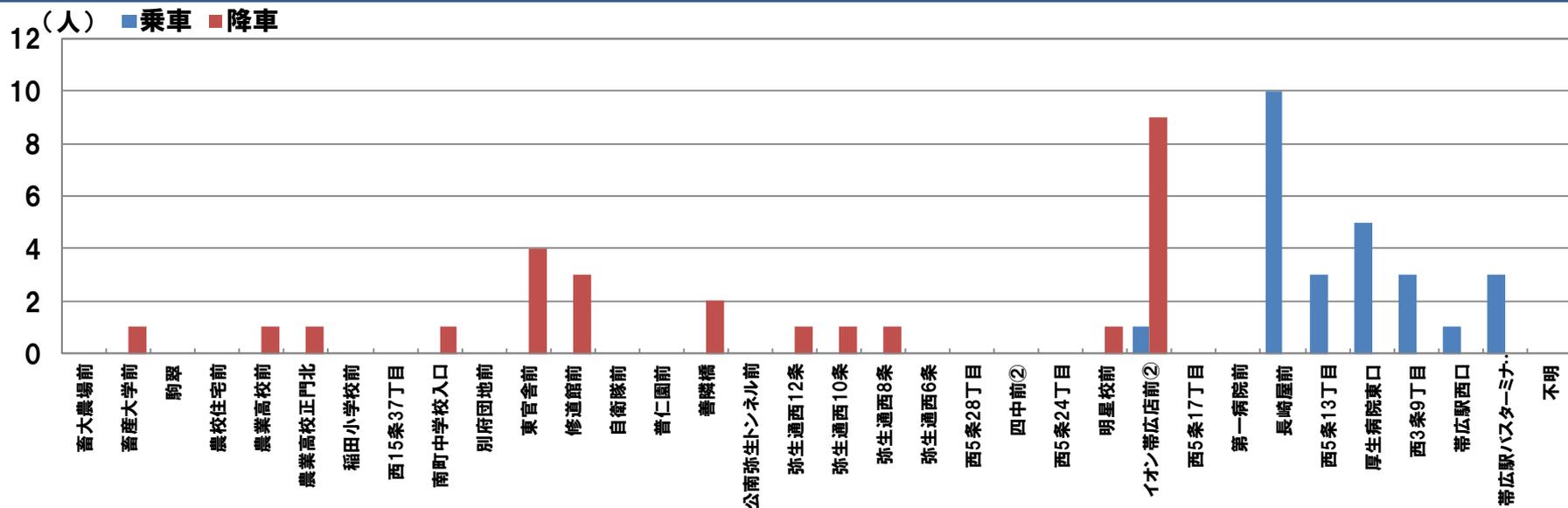
停留所別乗降者数

畜大線_平日

上り



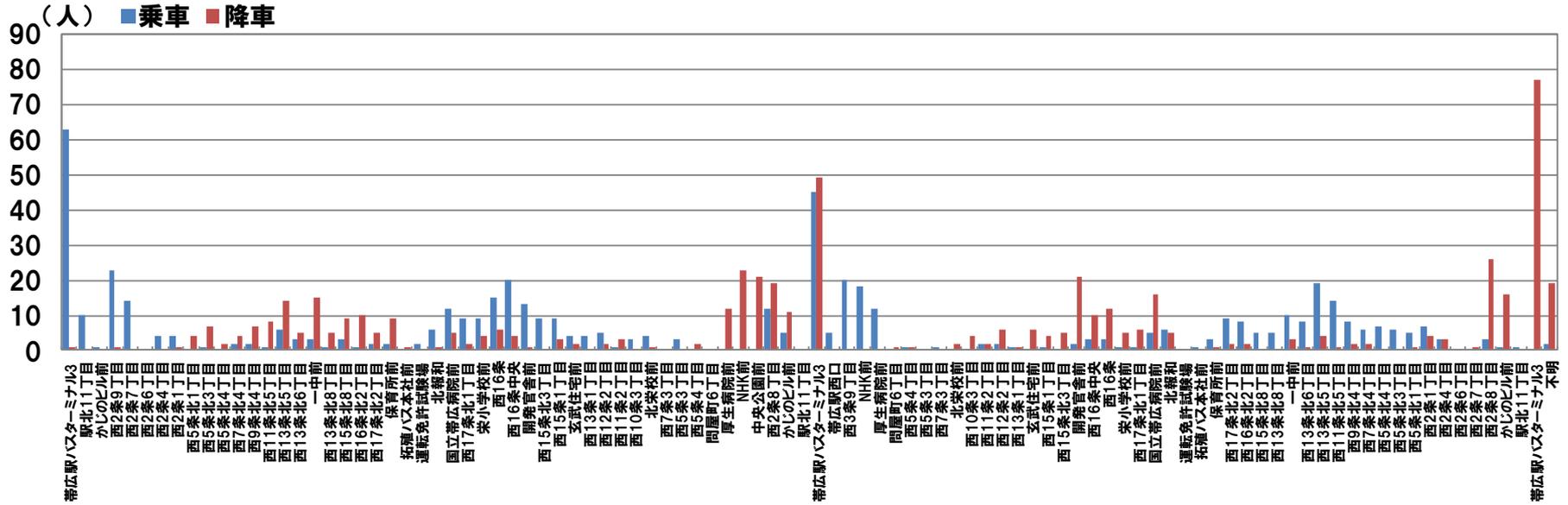
下り



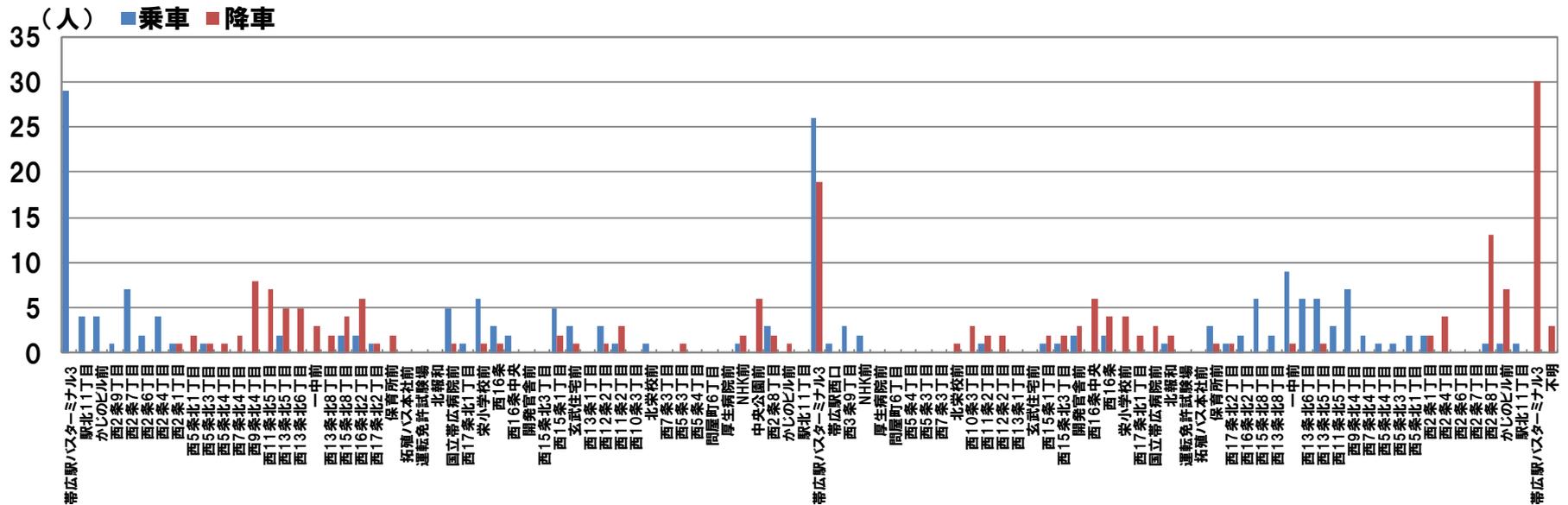
停留所別乗降者数

一中・療養所線

平日



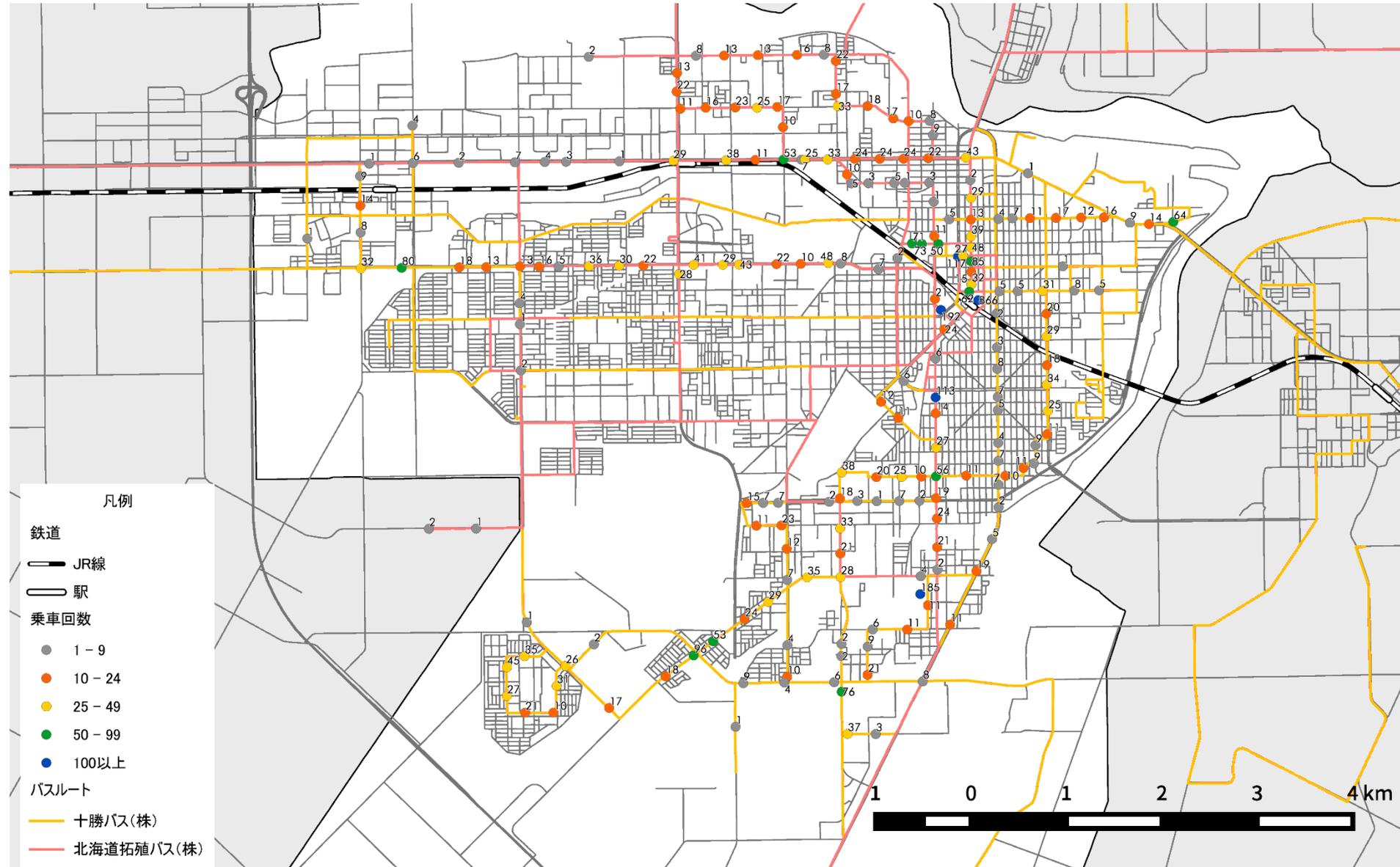
休日



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							乗車計	
		1	2	3	4	5	6	7		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～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							乗車計	
		1	2	3	4	5	6	7		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～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経由し、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。

冬期調査結果

調査対象

十勝バス : 循環線、環状線、大空団地線

北海道拓殖バス : 一中・療養所線

※上記路線のうち、主に秋期にて利用の多かった一部の便を抽出

調査日

平日 : 平成28年2月3日 (水)

休日 : 平成28年1月31日 (日)

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

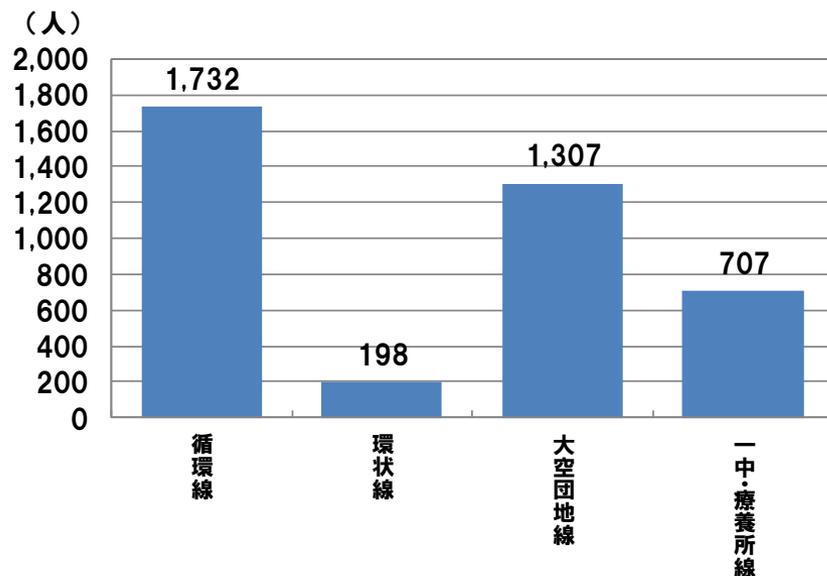
回収 : 利用者が降車する際、調査員が調査票を回収

調査のねらい

秋期に全便を対象に実施したOD調査について、冬期の利用実態の傾向を把握する。

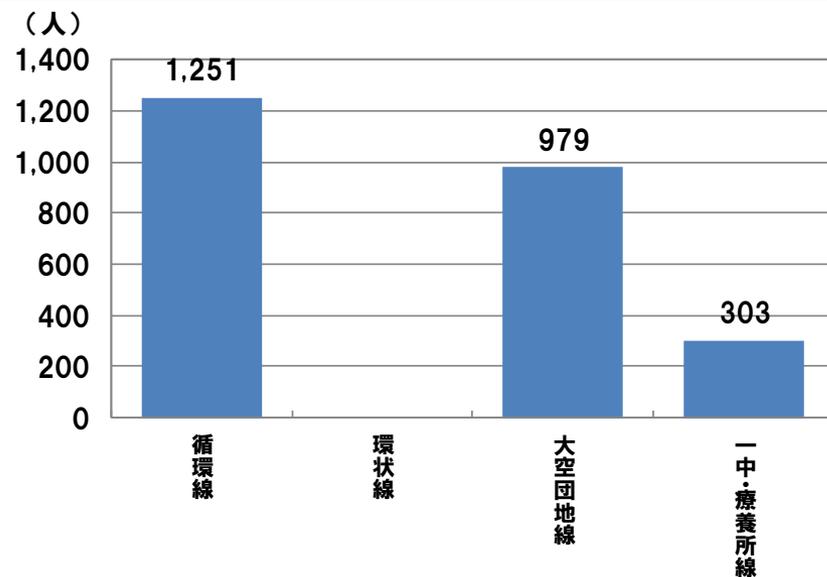
路線別利用者数

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	864	27	32.0
	東13条⇒十勝バス本社	868	27	32.1
環状線	きた廻り	97	4	24.3
	みなみ廻り	101	3	33.7
大空団地線	本社⇒大空団地⇒本社	1,307	33	39.6
一中・療養所線	帯広駅BT⇒帯広駅BT	707	39	18.1

休日

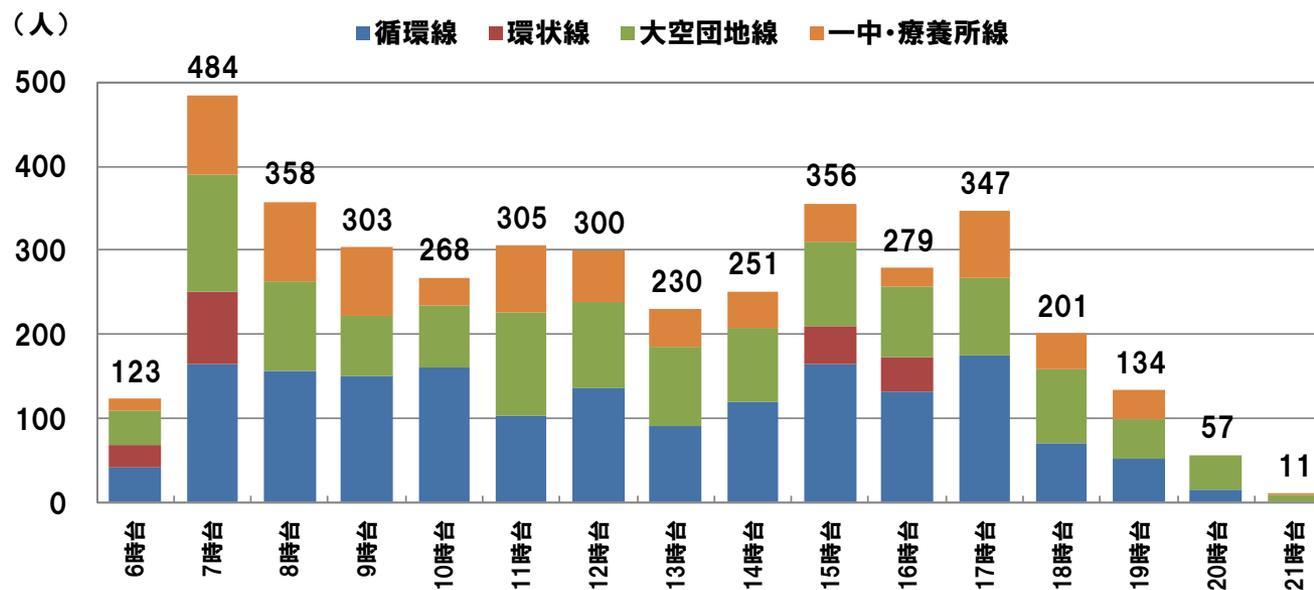


路線名	行き先	休日		
		利用者数 (人)	便数 (便)	便平均 (人/便)
循環線	十勝バス本社⇒東13条	565	21	26.9
	東13条⇒十勝バス本社	686	21	32.7
大空団地線	本社⇒大空団地⇒本社	979	30	32.6
一中・療養所線	帯広駅BT⇒帯広駅BT	303	22	13.8

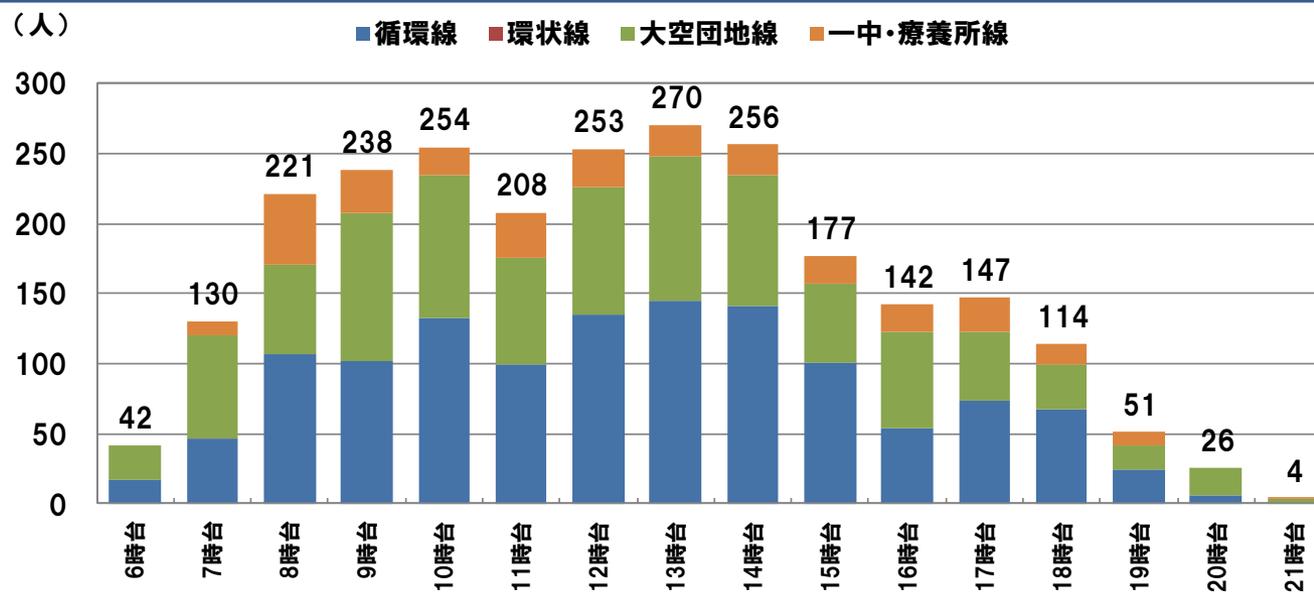
利用者数の概要

時間帯別利用者数

平日

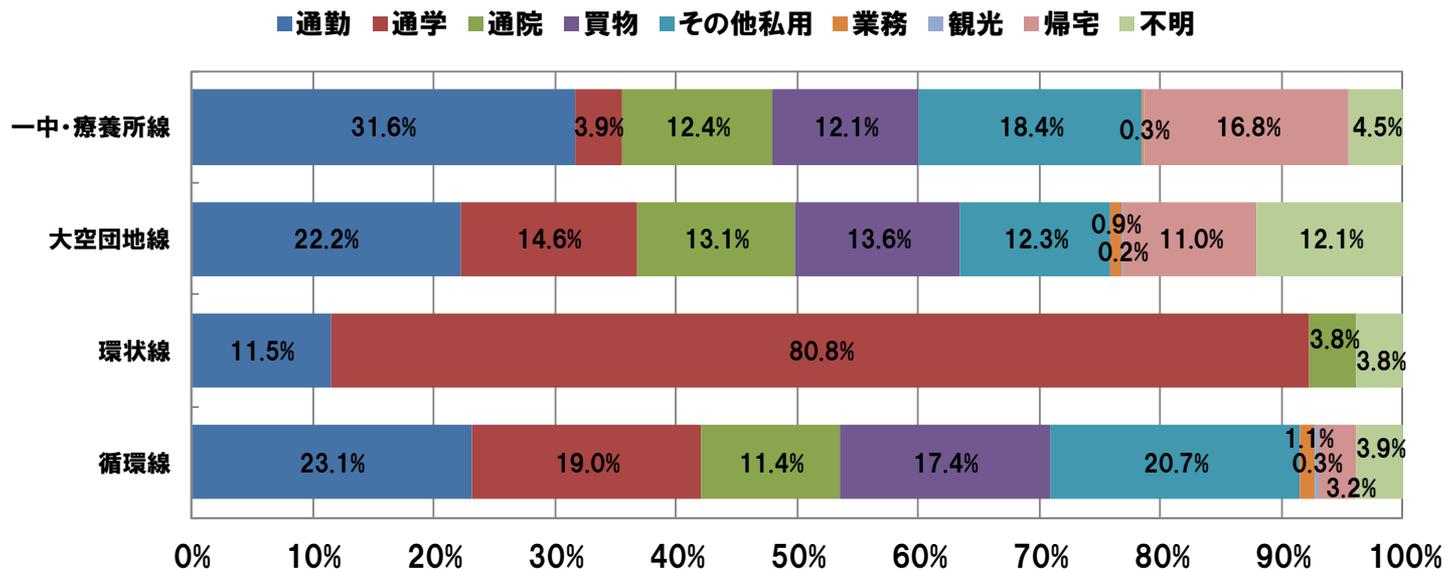


休日

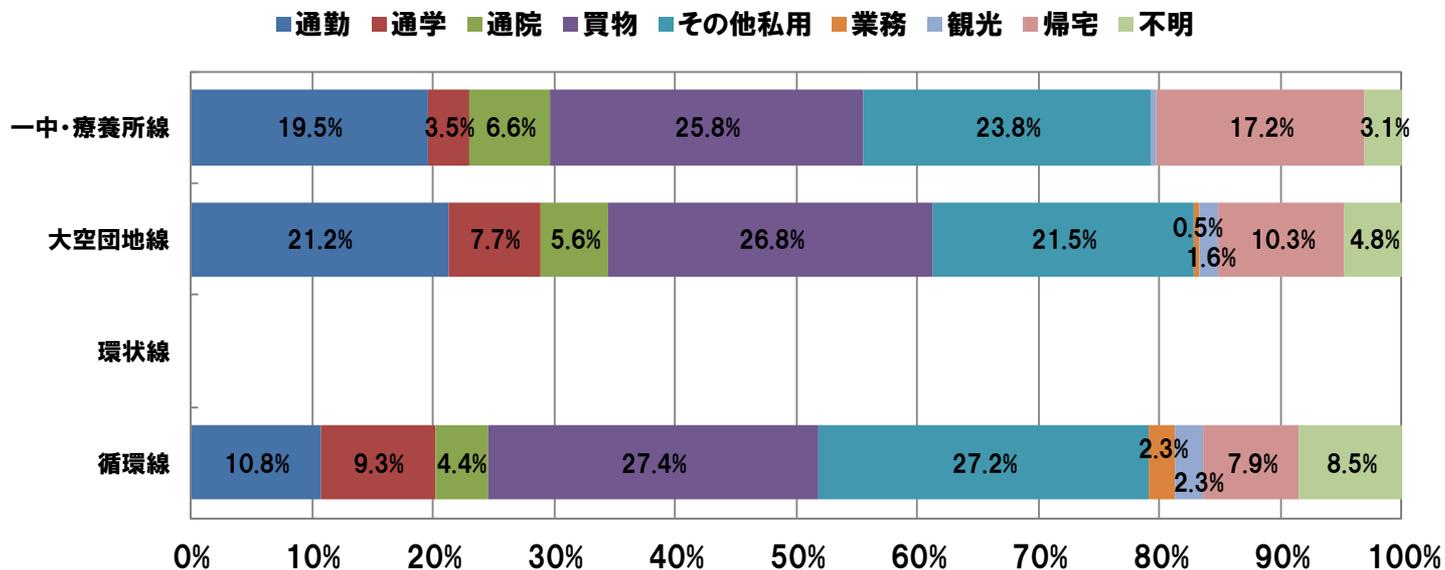


路線別利用目的

平日

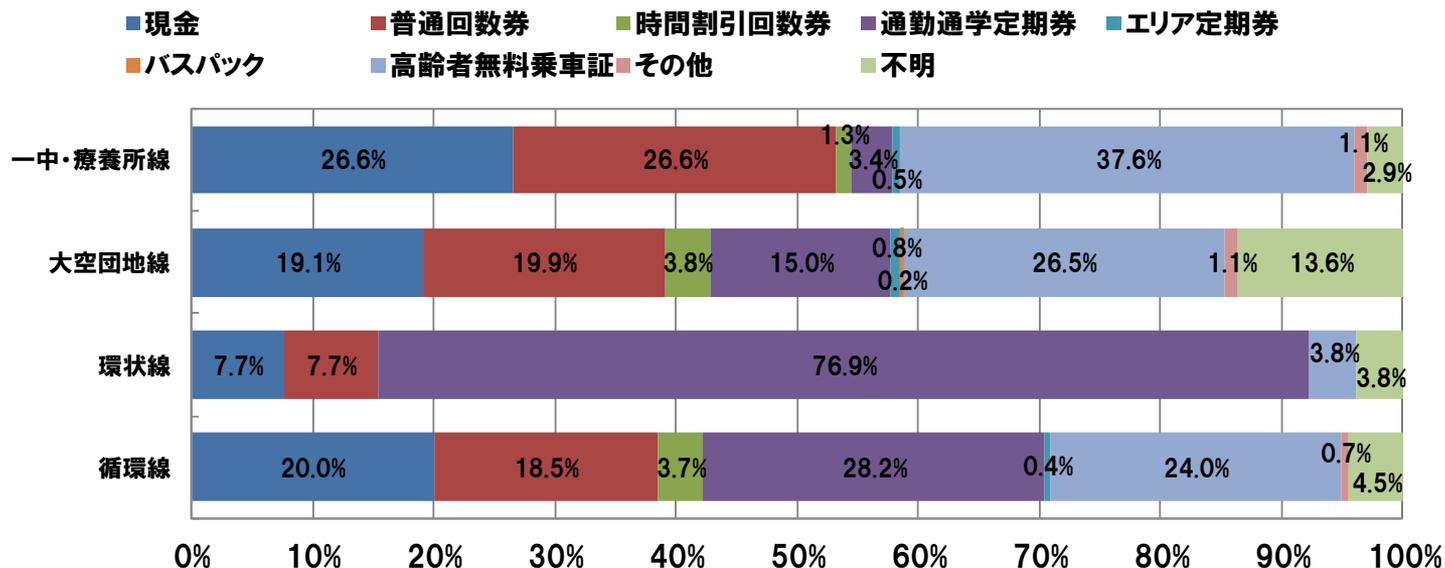


休日

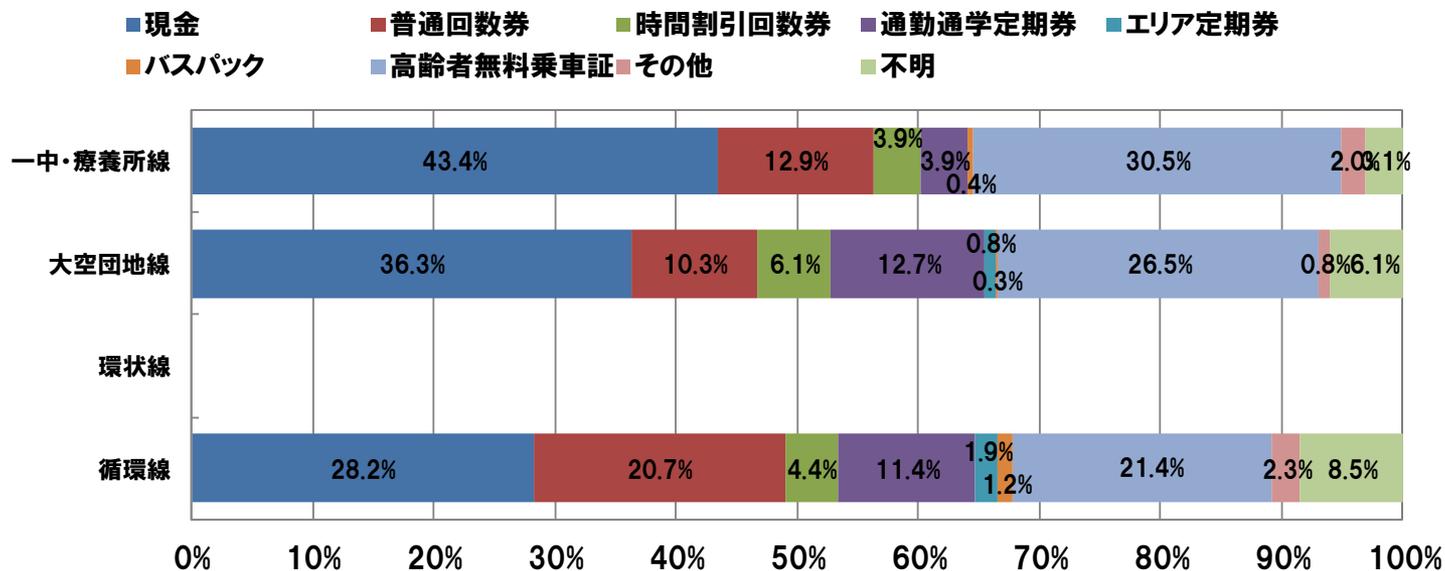


路線別支払方法

平日

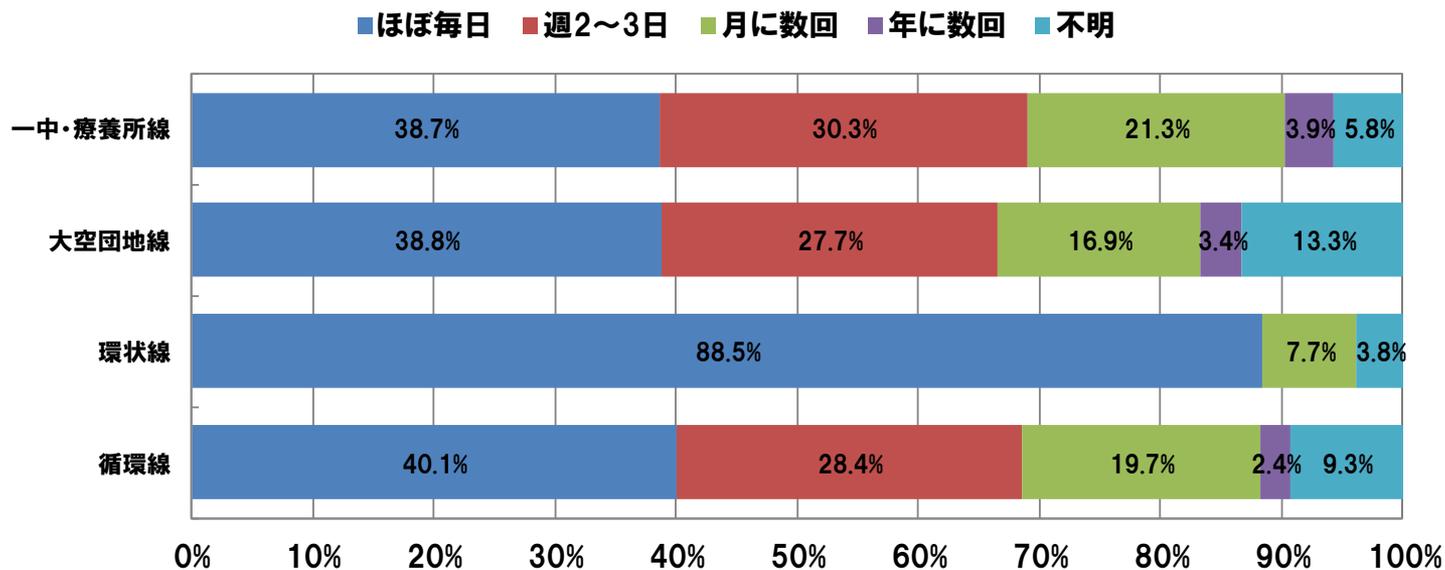


休日

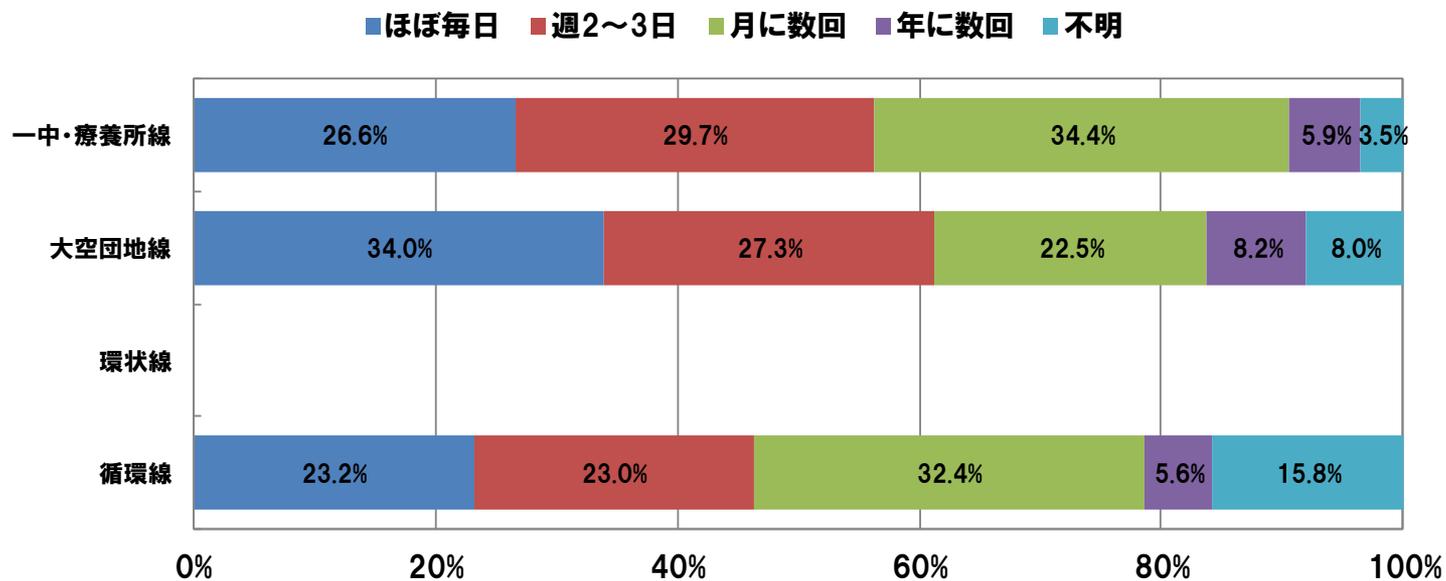


路線別利用頻度

平日

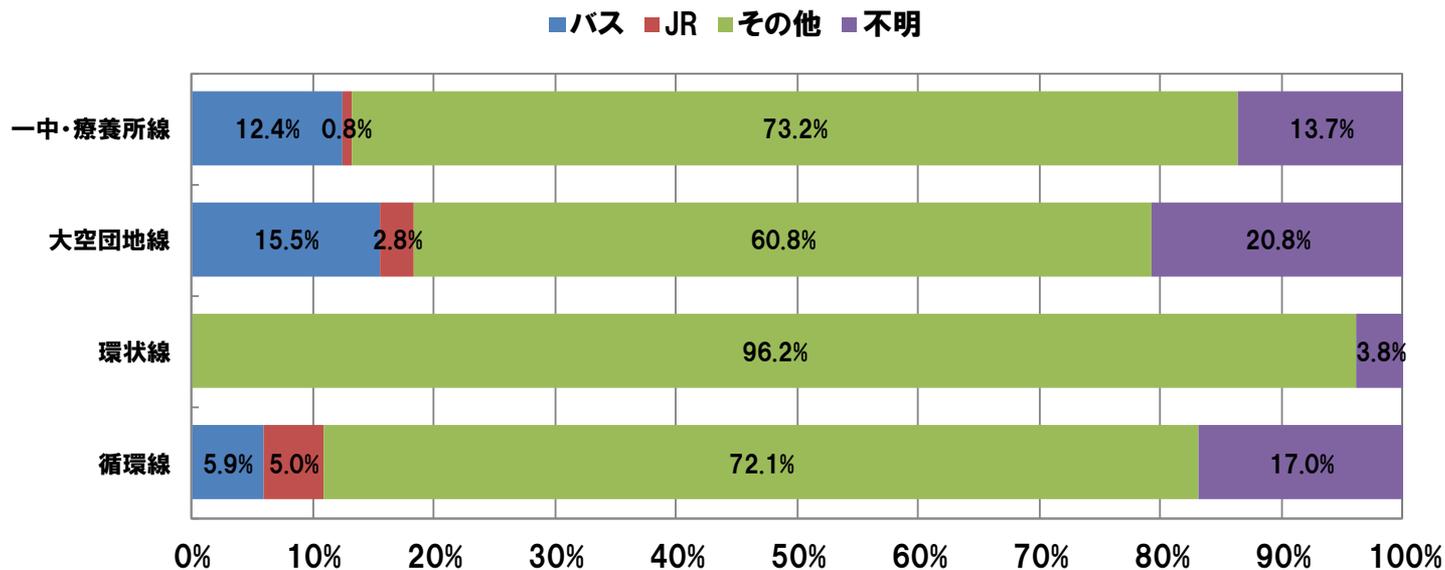


休日

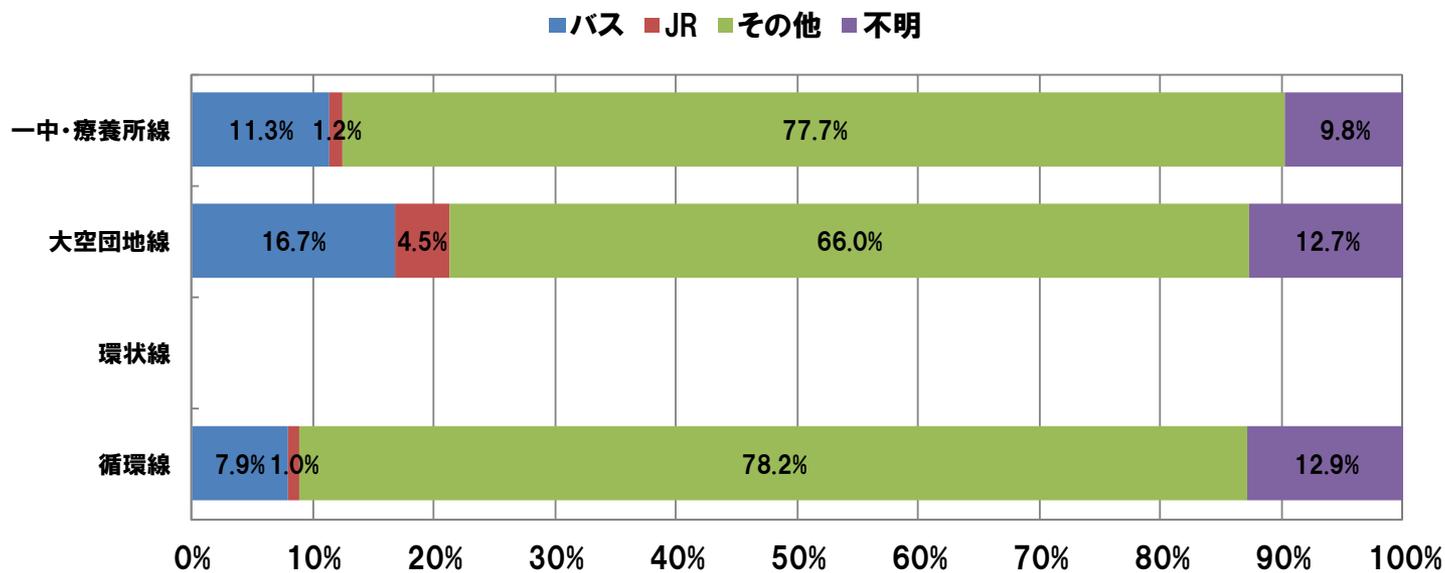


路線別乗車前交通手段

平日

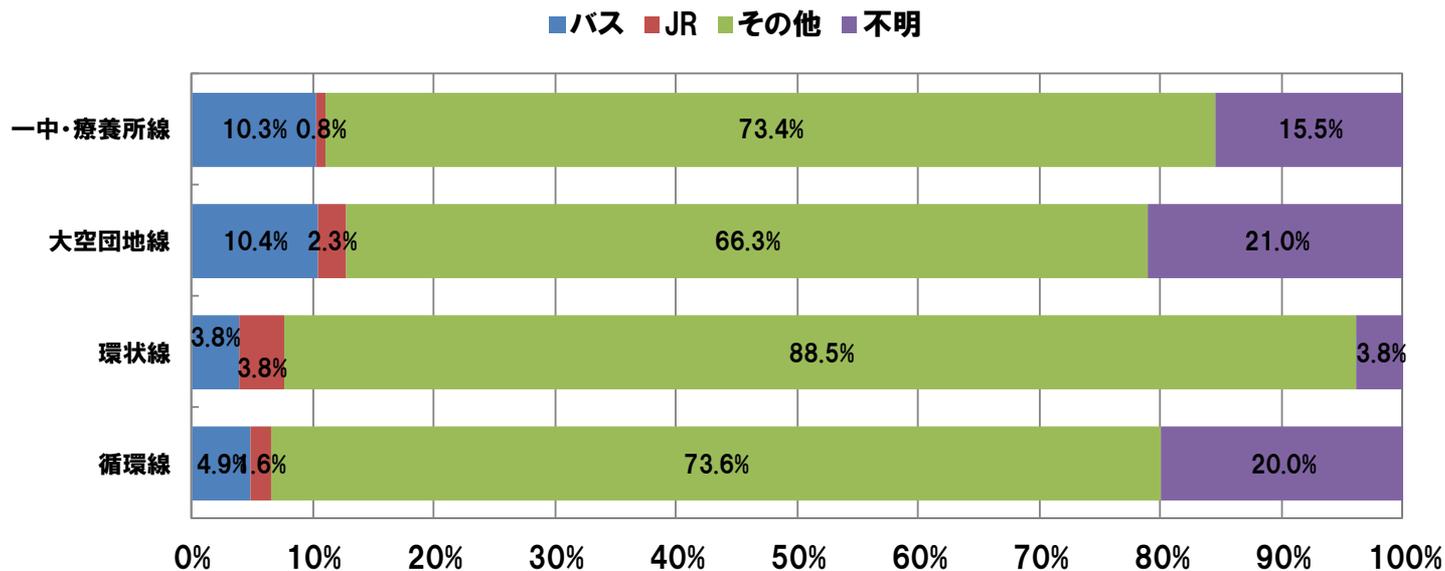


休日

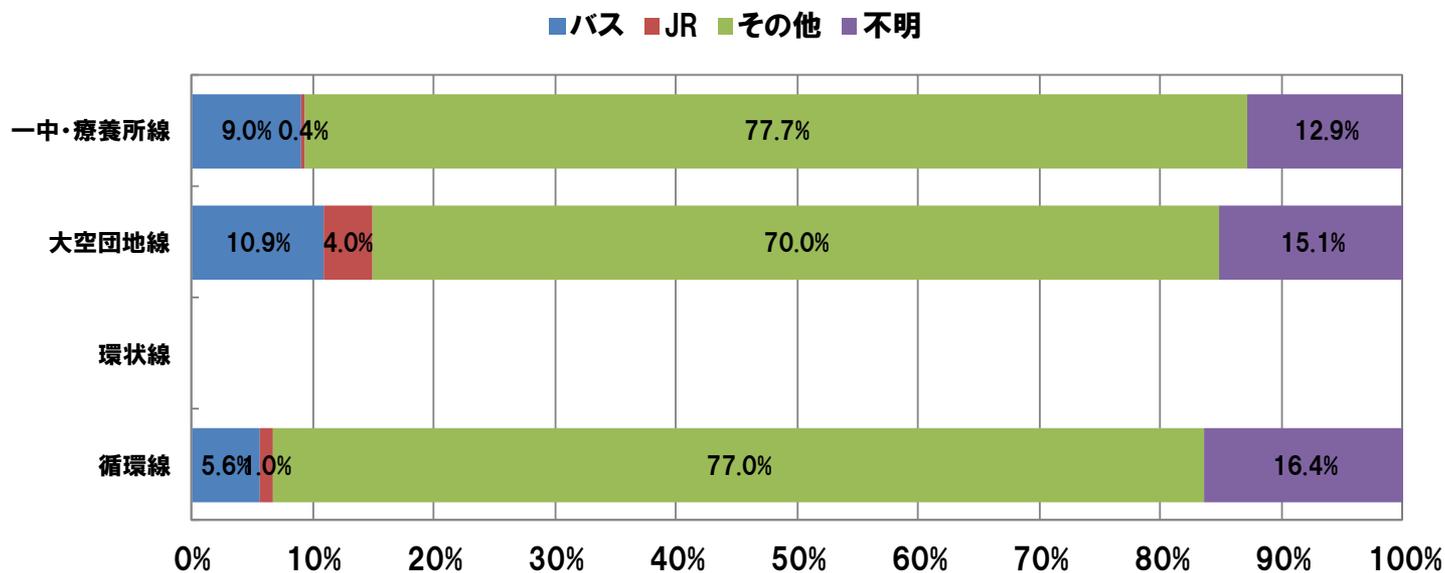


路線別降車後交通手段

平日



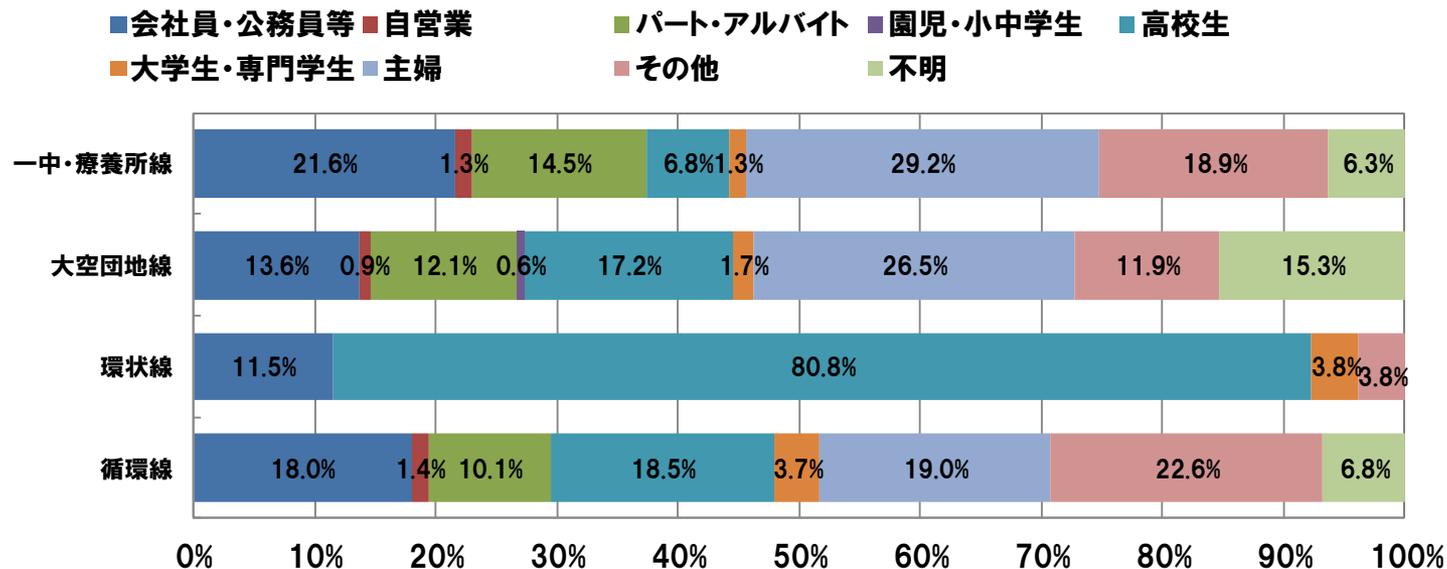
休日



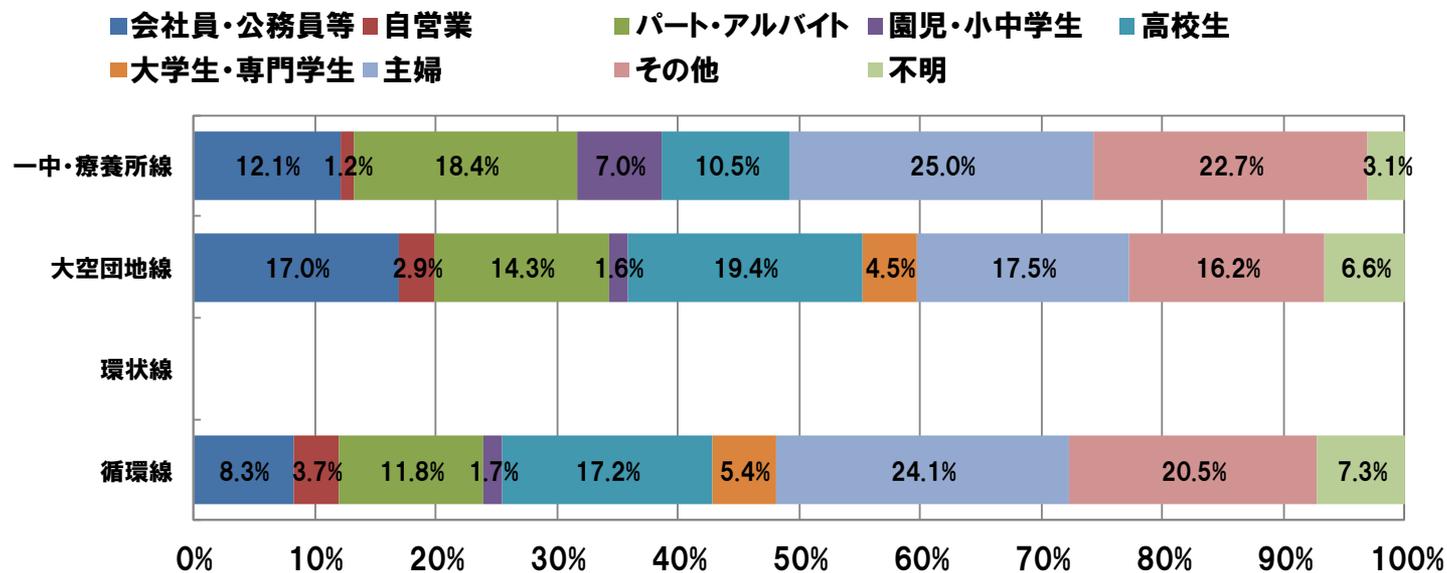
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(職業)

平日



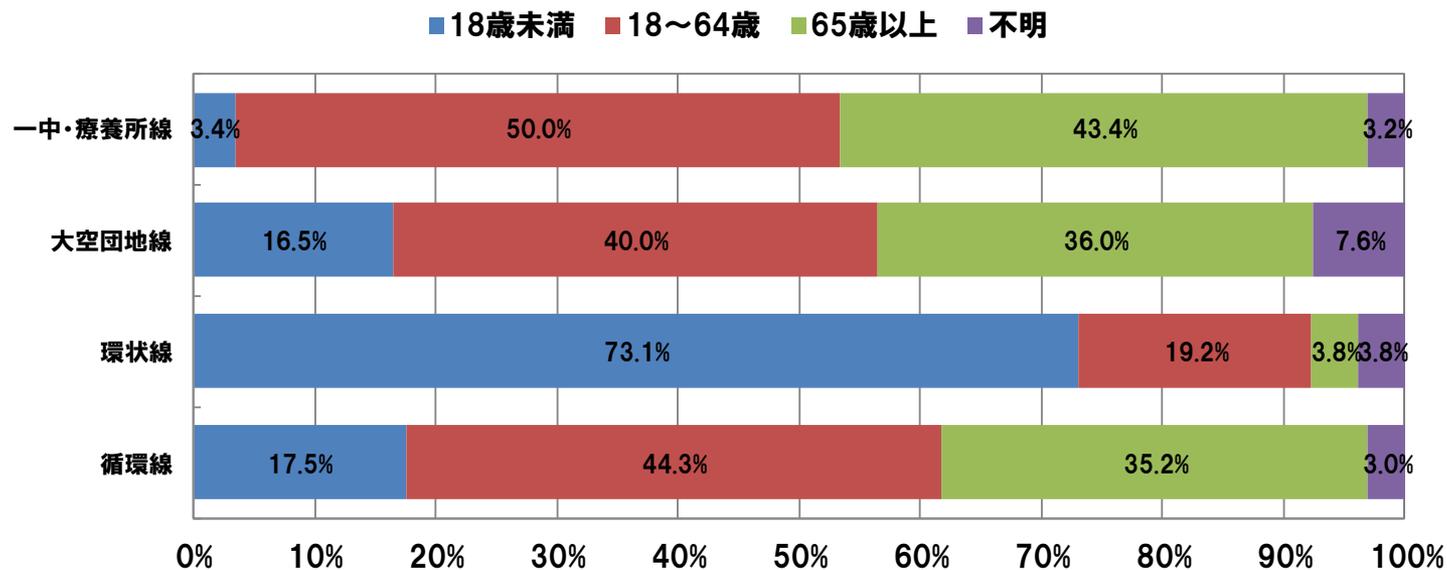
休日



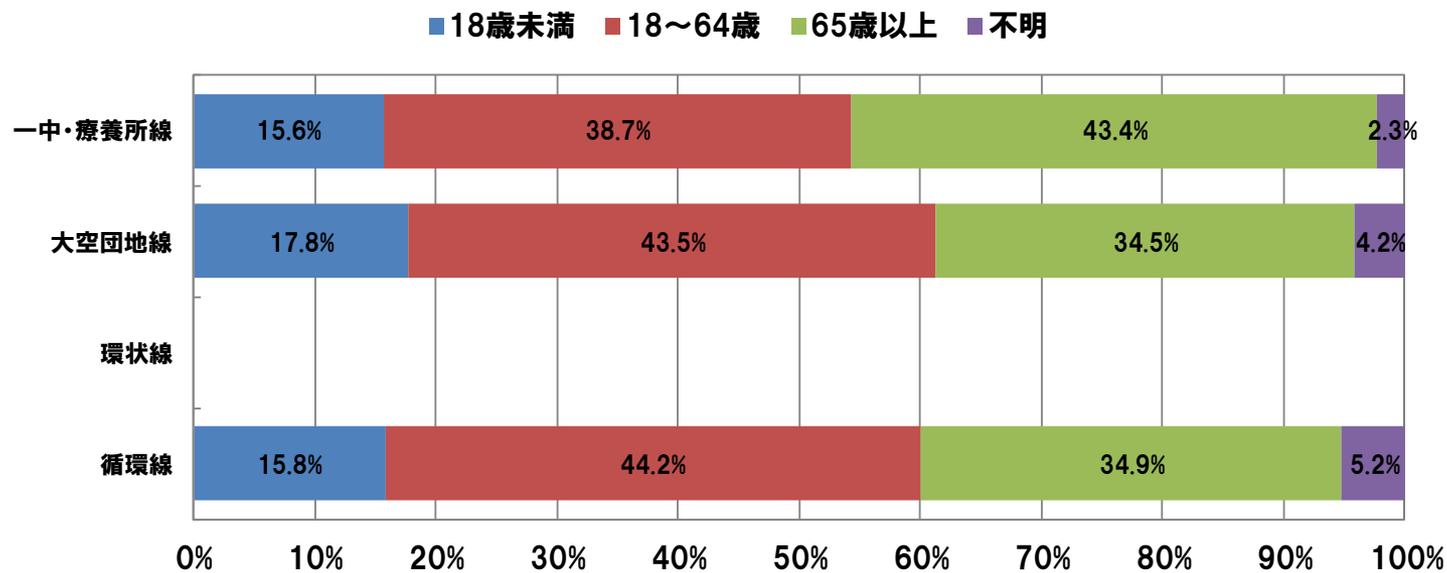
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(年齢層)

平日



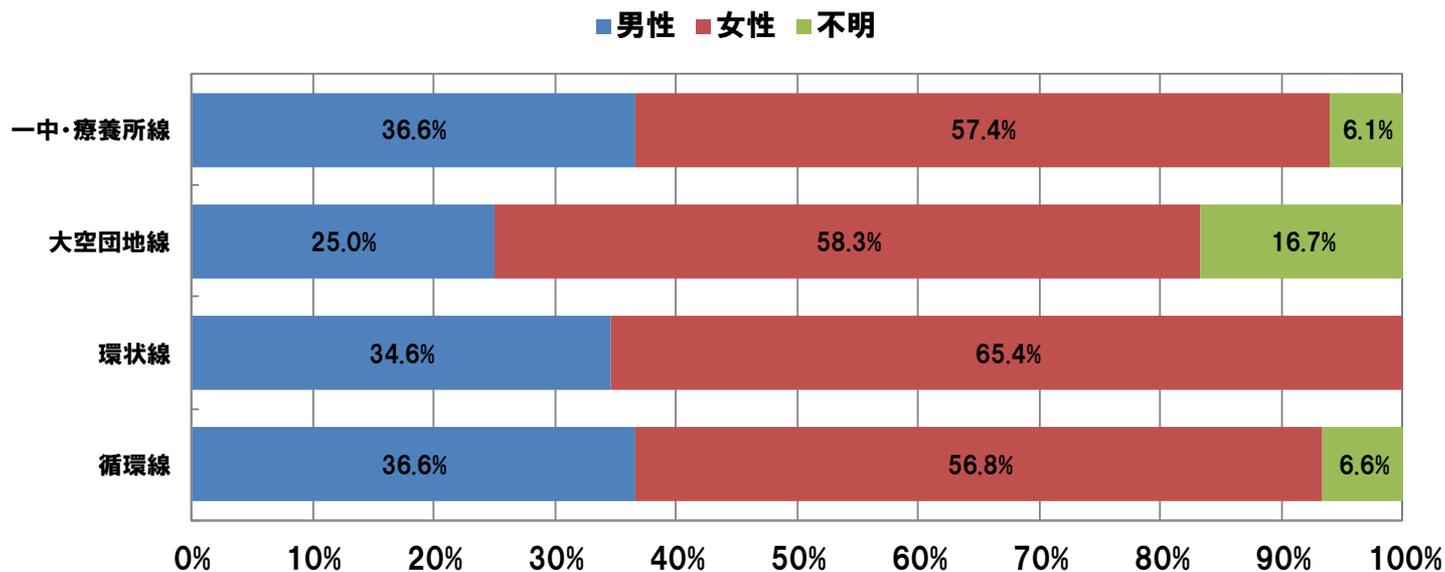
休日



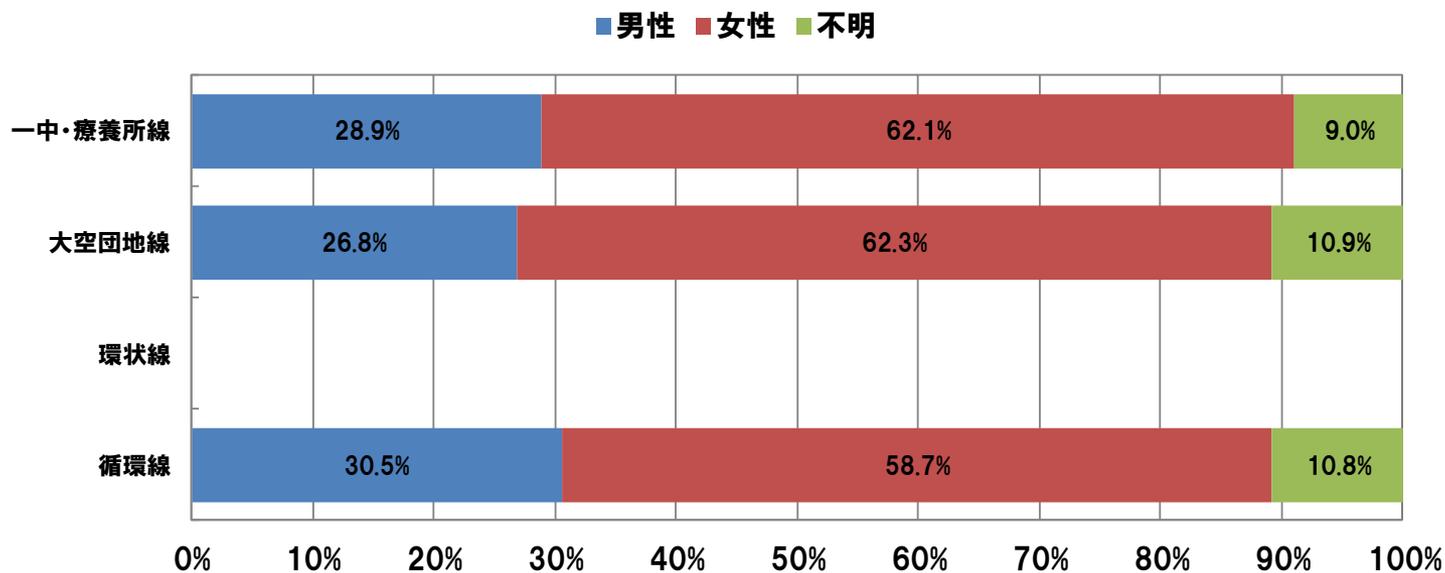
回答結果による利用状況

路線別利用者属性(性別)

平日



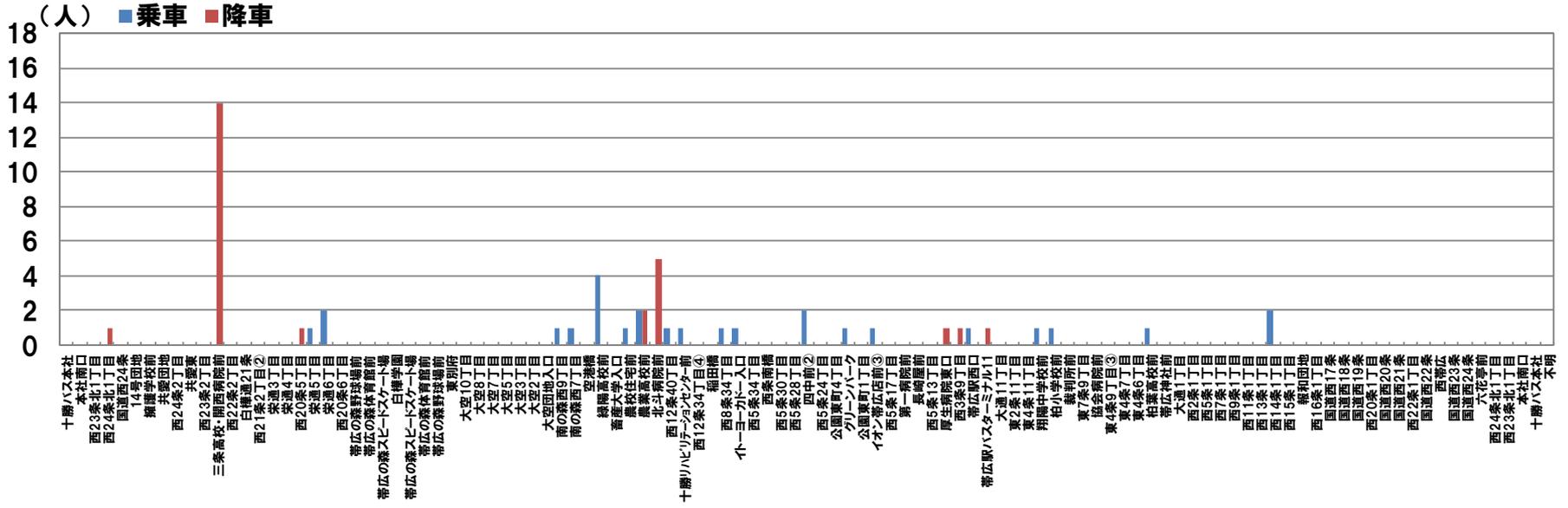
休日



停留所別乗降者数

環状線_平日

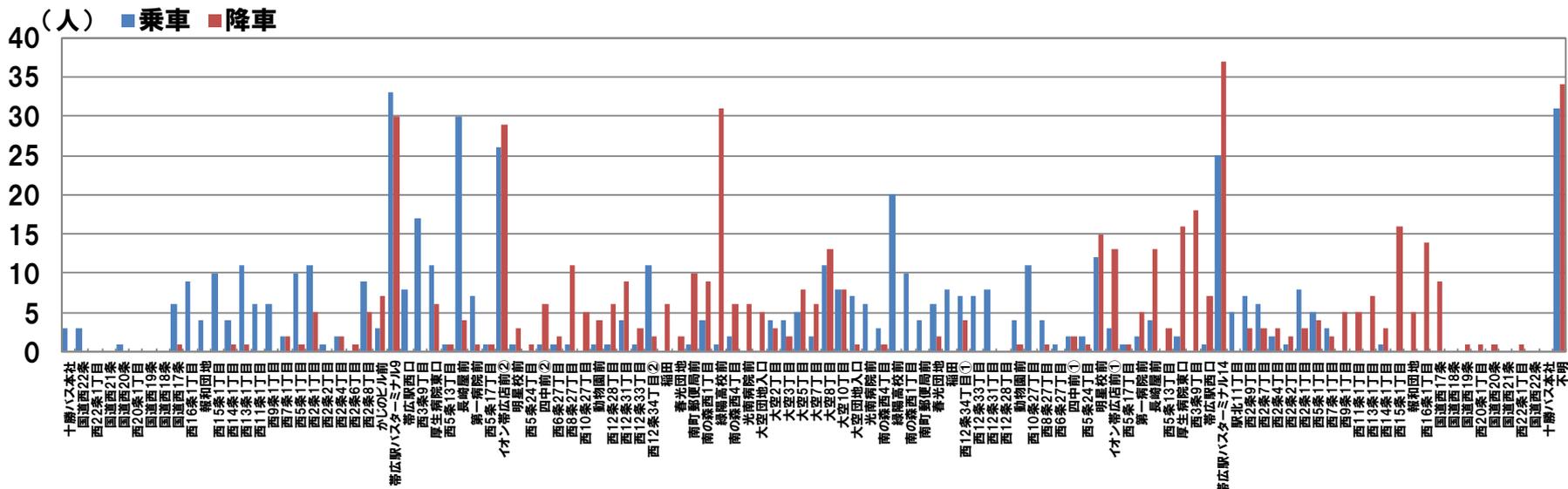
きたまわり



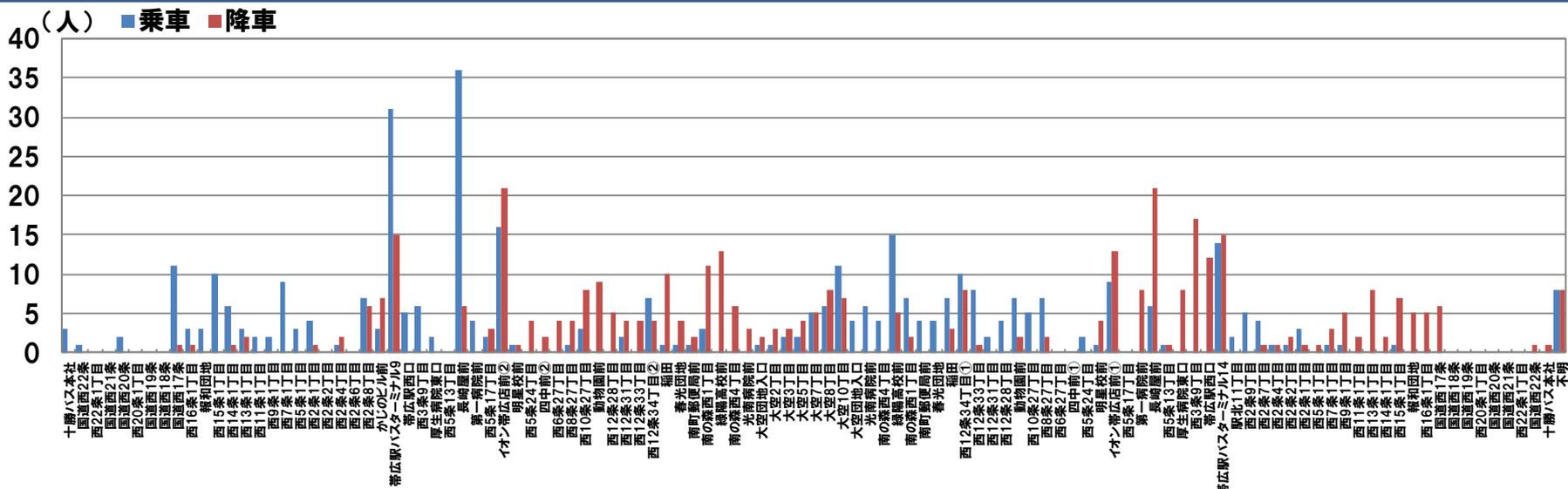
停留所別乗降者数

大空回地線

平日



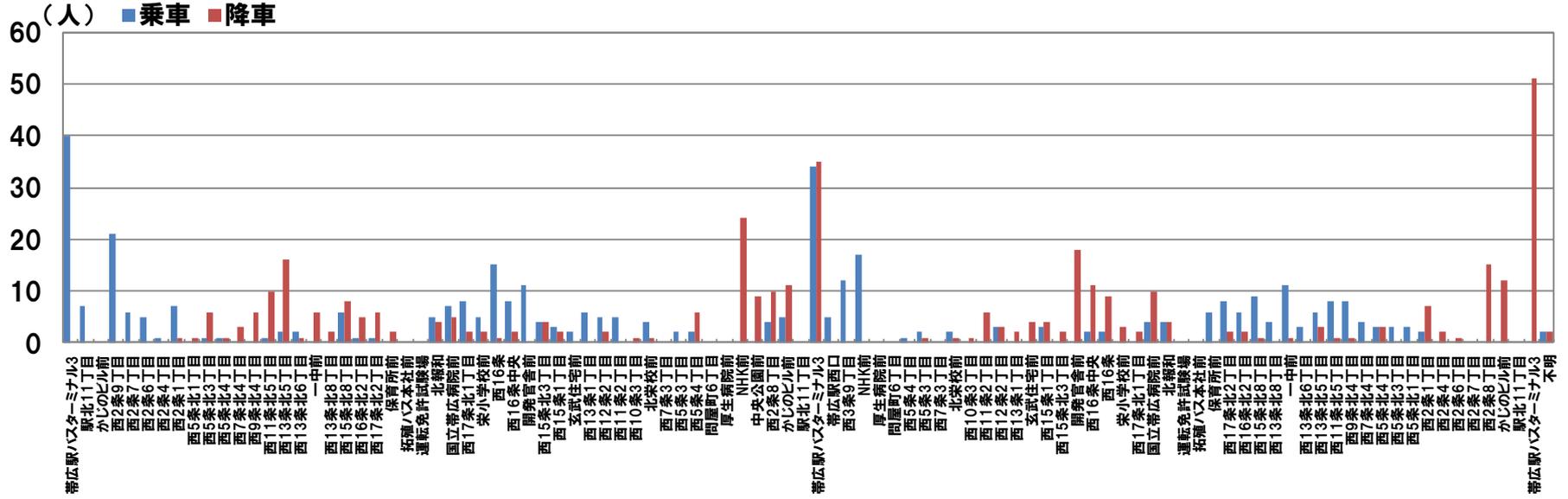
休日



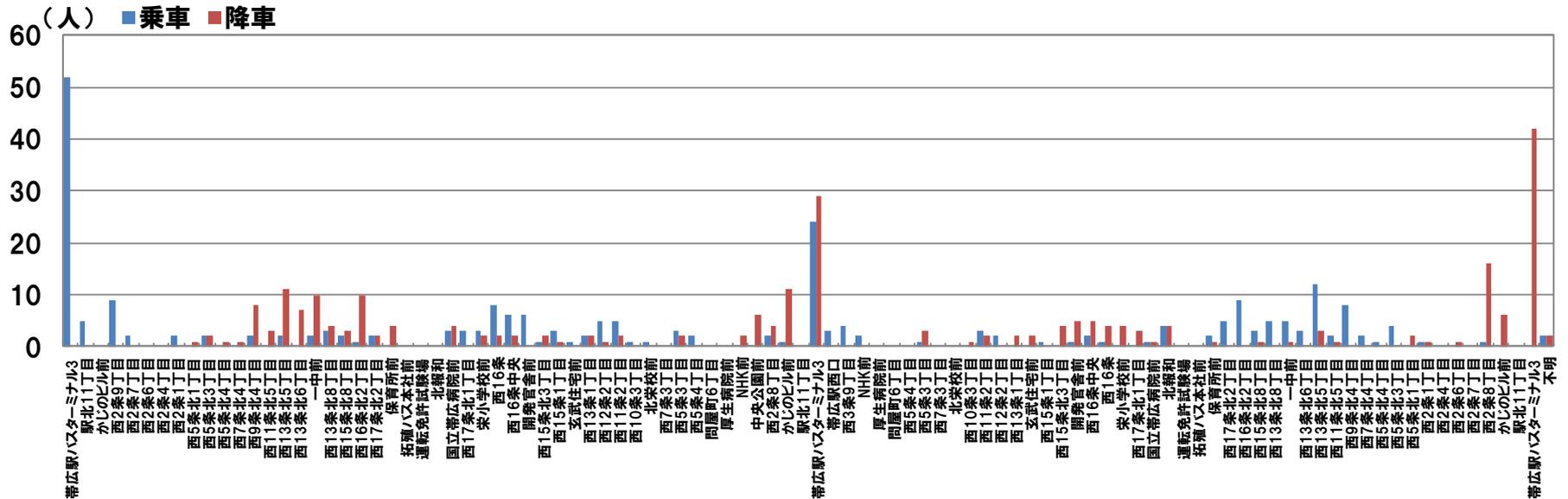
停留所別乗降者数

一中・療養所線

平日



休日



■路線別利用者数

- ・調査対象路線の中では、あくまで推定値であるが「循環線」と「大空団地線」が、平日で1,000人/日を越える利用となっていると考えられる。
- ・秋期と比較した場合、平日で1.1～1.5倍、休日で1.6倍程度の伸びが見られる。

■時間帯別利用者数

- ・推計値ではあるが、秋期と比較して、平日は朝夕時間帯における利用の伸びが高くなっている。また、休日は、全体的に利用者数の伸びが大きい。

■利用目的

- ・調査対象となった便でのサンプル調査になるが、秋期と比較して、平日は、一中・療養所線を除き、通学の占める割合が高くなっている。
- ・休日は、秋期と比較して、利用目的に大きな差は見られない。

■支払方法

- ・調査対象となった便でのサンプル調査になるが、秋期と比較して、「一中療養所線」及び「大空団地線」において「普通回数券」の割合が高くなっている。
- ・「環状線」は、対象となった便の時間帯も影響していると考えられるが、「通勤通学定期券」の割合が大きく増加している。

■利用頻度

- ・利用割合は、秋期と比較して、大きな差は見られない。

■利用者属性

- ・性別は、秋期と同様に女性の割合が高い。
- ・調査対象となった便でのサンプル調査になるが、「一中療養所線」を除き、秋期と比較して、「18歳未満」の割合が総じて増加している。
- ・調査対象となった便でのサンプル調査になるが、「環状線」を除き、秋期と比較して、職業・就業の状況に大きな差は見られなかった。

冬期における定時性調査

1 調査概要

- **目的**

- 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。

- **調査対象**

- 朝のピーク時間帯に帯広駅方面に向け白樺通及び国道38号を運行する路線バス車両

- **調査方法**

- 車載記録装置（バスロケーションシステム及びデジタルタコメーター）の読み取りにより、降雪の影響のないと考えられる日と降雪の影響があると考えられる日の遅れ状況を比較し、その影響を把握する。

- **結果**

- 今回の調査分析結果では、白樺通や国道38号において、路線バスの定時性に大きな影響を与える遅れの発生は確認できなかった。
- しかしながら、市内路線バス事業者が抱える定時性確保の課題が解決したわけではなく、本調査が対象としたサンプルも十分な数とは言えないことから、市内路線バス事業者と連携し、継続的なモニタリングを実施していくことが望ましいと考えられる。

2 調査対象日の選定

● 調査対象日

- 路面凍結・圧雪状態を想定する日は、道東方面が暴風雪に見舞われた1月18日の翌日である19日（火）とする。
- 路面が乾燥している状態を想定する日は、今年度は雪が少なく穏やかな日が続いていることから、調査対象日前後の降雪のない日とする。

日	曜日	降水量(mm)			気温(°C)			風向・風速(m/s)				日照時間(h)	雪(cm)		天気概況		
		合計	最大		平均	最高	最低	平均風速	最大風速		最大瞬間風速		降雪合計	最深積雪値	昼(06:00-18:00)	夜(18:00-翌日06:00)	
			1時間	10分間					風速	風向							風速
1	金	--	--	--	-5.6	1.1	-11.9	3.1	7.2	西北西	12.6	北北西	8.3	--	24	快晴	晴後一時曇
2	土	0	0	0	-5.1	-0.5	-10.8	1.3	2.8	南西	5.1	西北西	2.7	1	25	曇時々雪一時晴	曇一時雪後晴
3	日	0	0	0	0.3	2.1	-2.7	4.4	7.6	西	12.8	西北西	7.9	--	25	晴後一時薄曇	晴一時曇
4	月	--	--	--	-1.9	1.2	-5.3	3.4	7.5	西北西	12.4	西北西	4.6	--	25	曇一時晴	晴
5	火	--	--	--	-4.6	-1	-9.9	3.9	10.1	西	14.2	西	7.5	--	25	晴	晴
6	水	--	--	--	-4	1.1	-11.6	2.2	5.2	北西	9	西北西	7.3	--	25	晴後一時曇	晴一時曇
7	木	--	--	--	-3.8	-0.4	-7.8	3.1	7.1	西	11.5	西	6.3	--	25	晴	晴
8	金	--	--	--	-4.7	1.3	-10.9	1.8	4.5	西	8.2	西	6.1	--	25	晴	晴
9	土	--	--	--	-5.4	-0.9	-11.2	2.9	9.8	西北西	13.8	西	8.5	--	25	晴	晴後一時曇
10	日	0	0	0	-6.2	0.4	-12	2.7	7.5	西北西	12.4	西北西	4.4	--	25	曇時々晴	晴
11	月	0	0	0	-6.9	-3.7	-10.6	2.9	7	西北北	10.6	北西	8.2	--	25	晴	晴
12	火	--	--	--	-8.4	-3	-15	1.6	3.7	北東	7.7	北東	8.1	--	25	晴	晴
13	水	--	--	--	-8.5	-2	-15.4	1.3	3.3	南南西	4.9	南南東	7.9	--	25	晴	晴後雪
14	木	6.5	2.5	1	-5.9	-0.7	-12.8	2.7	7.2	西北西	12.1	西北西	8.5	16	41	晴一時雪	晴
15	金	--	--	--	-10.1	-3.9	-16	1.2	3.2	南西	4.3	南南西	7.3	--	36	晴後一時曇	曇後晴
16	土	--	--	--	-10.8	-4.1	-16.1	1.3	2.9	南南西	3.9	南南西	7.1	--	32	晴	快晴
17	日	--	--	--	-12.6	-3.6	-19.1	1.2	2.3	南南西	3.3	南	8	--	31	晴	晴後一時曇
18	月	10.5	2.5	0.5	-9.5	-4	-16.7	1.5	3.8	北	6.4	北	0	11	42	雪	大雪
19	火	12	2	0.5	-1.2	0.8	-4.1	4	8.5	北北東	13.8	北北東	0	16	58	雪	曇一時雪
20	水	--	--	--	-1.1	0.4	-2.9	4.9	7.7	北西	12.5	西北西	0	--	52	曇	曇後晴
21	木	--	--	--	-2.6	0.1	-4.3	5.2	8.4	西北西	13.3	西	8.7	--	48	晴	晴
22	金	--	--	--	-3.2	1.8	-13.4	4.4	9.3	西北西	15	西	7.8	--	46	晴後一時曇	曇
23	土	--	--	--	-2.7	0.9	-12.3	2.8	6.9	西北西	11.8	西北西	7.3	--	44	晴時々曇	晴時々曇
24	日	--	--	--	-8.7	-3	-14	1.6	3.7	北北東	6.5	北東	7	--	43	晴一時曇	晴時々曇
25	月	--	--	--	-10.3	-3.1	-16.8	1.9	7.4	西北西	12.8	西北西	8.9	--	42	晴	晴
26	火	--	--	--	-8.3	1.2	-16.1	1.2	3.4	南西	5.5	南西	8.9	--	42	晴	晴
27	水	0	0	0	-4.3	1.3	-10.9	3.3	9.3	西北西	14.6	西北西	7.9	--	42	晴一時雪	晴
28	木	0	0	0	-4.1	0.6	-10.1	4.5	9.6	西北西	15.5	西北西	8.5	--	41	晴	晴
29	金	--	--	--	-6.4	-2.3	-11.9	3.6	6.8	西北西	11.4	西	8.5	--	40	晴後一時薄曇	薄曇時々晴
30	土	--	--	--	-9.6	-4.8	-13.3	1.2	2.8	北	4.7	北北西	7.9	--	40	晴一時曇	晴時々曇
31	日	0	0	0	-8.3	-2	-16.1	2.1	7.1	西北西	11.5	西北西	9.2	--	40	晴	晴

3 白樺通（十勝バス：東西循環線）

● 三条高校・開西病院前～競馬場前

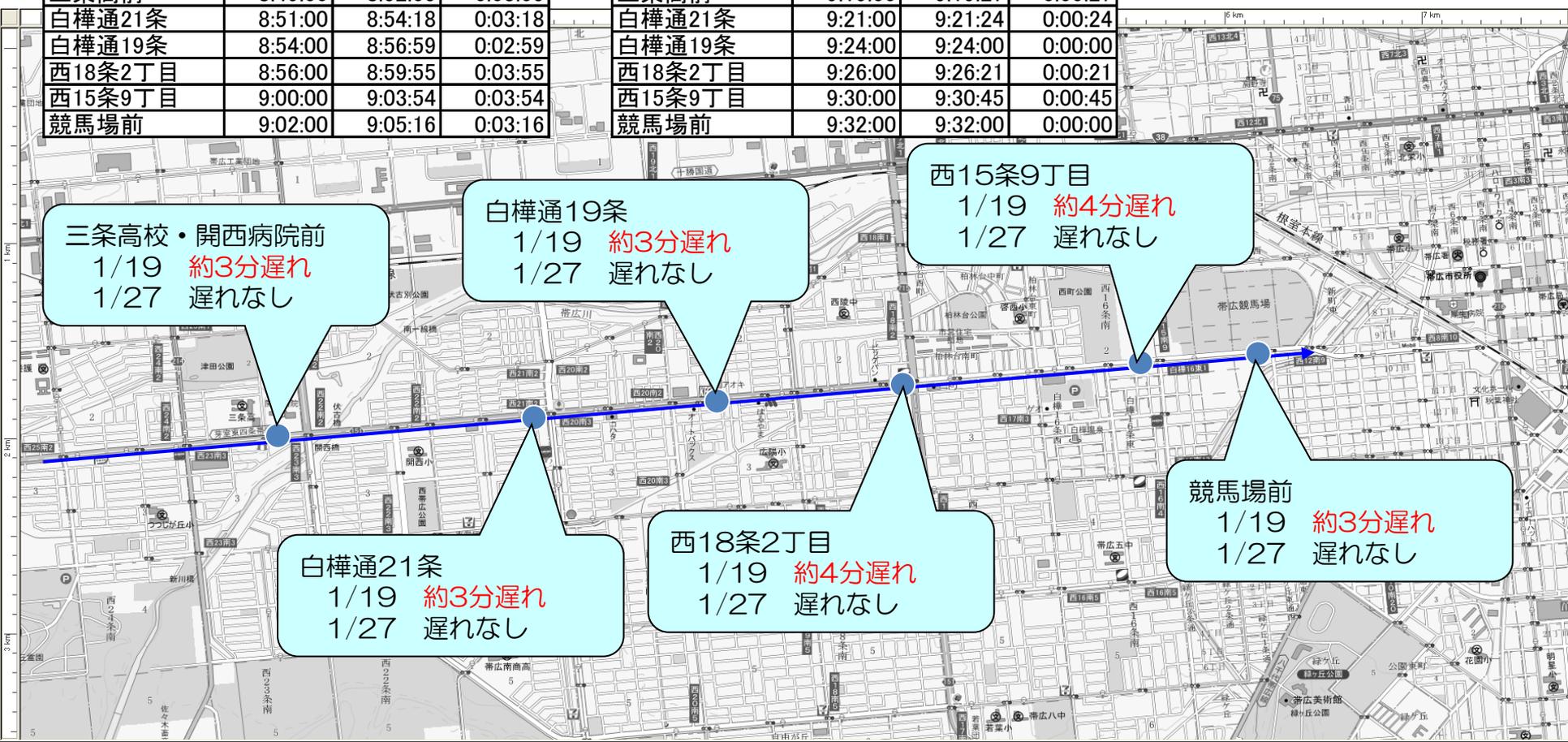
● 路面状態が悪化していたと考えられる19日は、全体的に遅れが発生しているものの、白樺通の混雑が遅れに与える影響は少ないと推察される。

■ 1月19日(火):with

	時刻表	運行状況	遅れ時間
三条高前	8:49:00	8:52:05	0:03:05
白樺通21条	8:51:00	8:54:18	0:03:18
白樺通19条	8:54:00	8:56:59	0:02:59
西18条2丁目	8:56:00	8:59:55	0:03:55
西15条9丁目	9:00:00	9:03:54	0:03:54
競馬場前	9:02:00	9:05:16	0:03:16

■ 1月27日(水):without

	時刻表	運行状況	遅れ時間
三条高前	9:19:00	9:19:27	0:00:27
白樺通21条	9:21:00	9:21:24	0:00:24
白樺通19条	9:24:00	9:24:00	0:00:00
西18条2丁目	9:26:00	9:26:21	0:00:21
西15条9丁目	9:30:00	9:30:45	0:00:45
競馬場前	9:32:00	9:32:00	0:00:00



4 国道38号 (北海道拓殖バス：一中療養所線)

● 三条高校・開西病院前～競馬場前

● 路面状態が悪化していたと考えられる19日は、全体的に遅れが発生しているものの、国道38号の混雑が遅れに与える影響は少ないと推察される。

■ 1月14日(木):without

	時刻表	運行状況	遅れ時間
西15条1丁目	8:12	8:12	0:00:00
西11条2丁目	8:15	8:15	0:00:00

■ 1月15日(金)without

	時刻表	運行状況	遅れ時間
西15条1丁目	8:12	8:17	0:05:00
西11条2丁目	8:15	8:19	0:04:00

■ 1月19日(火):with

	時刻表	運行状況	遅れ時間
西15条1丁目	8:12	8:19	0:07:00
西11条2丁目	8:15	8:22	0:07:00



西15条1丁目
 1/14 遅れなし
 1/15 約5分遅れ
 1/19 約7分遅れ

西11条2丁目
 1/14 遅れなし
 1/15 約4分遅れ
 1/19 約7分遅れ

バス待合環境改善の検討について

調査概要

- **目的**
 - 待合環境の改善に向け、既存施設の活用や商業施設等との連携の可能性について検討を行う。
- **調査対象**
 - 市内のバス停留所について、周辺に活用・連携の可能性が見込まれる施設が立地していると考えられる箇所を抽出した。
- **調査方法**
 - 抽出結果を基に現地調査を実施し、バス停留所との位置関係や施設の状況等について把握を行った。
- **評価方法**
 - 現地調査から得られたバス停留所との位置関係や施設の状況に加え、バス運行便数や利用が見込まれる周辺の人口について、バス停留所ごとに整理を行った上で総合評価を行い、優先順位を示すこととした。

総括表

No.	バス停名	施設	施設名	圏域人口	評価			優先度
					運行便数 (往復)	施設活用 の可能性	対象間距離	A~C
1	大通22丁目	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広大通南2 2丁目店	522人	31便	○	151m	B
2	大通25丁目	コンビニエンスストア	セイコーマート帯広大通店	245人	31便	△	83m	C
3	大通34丁目	コンビニエンスストア	セイコーマート稲田店	450人	31便	△	90m	B
4	西6条41丁目	コンビニエンスストア	セイコーマート稲田南店	420人	31便	△	106m	C
5	北斗病院前	病院	北斗病院	355人	57便	○	144m	B
6	西12条34丁目	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広稲田通店	211人	49便	△	166m	C
7	弥生通西10条	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広弥生通店	494人	12便	△	202m	C
8	弥生通西8条	大型スーパー	フクハラ弥生店	474人	12便	○	158m	C
9	四中前1	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広西5条店	315人	62便	△	133m	C
10	四中前2	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広西5条店		67便	△	100m	C
11	四中前3	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広西5条店		27便	△	57m	B
12	四中前4	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広西5条店		26便	△	24m	B
13	西5条24丁目	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広明星通店	806人	122便	△	120m	A
14	イオン帯広店前1	大型スーパー	イオン帯広店	432人	91便	○	120m	A
15	イオン帯広店前2	大型スーパー	イオン帯広店		54便	○	2m	A
16	イオン帯広店前3	大型スーパー	イオン帯広店		41便	○	91m	A
17	春駒通12条	コンビニエンスストア	セイコーマート春駒通り店	412人	87便	△	60m	A
18	記念碑前(西6条)	コンビニエンスストア	ローソン帯広公園大通店	258人	38便	△	163m	C
19	第一病院前	病院	帯広第一病院	334人	221便	○	218m	A
20	西8条13丁目	コンビニエンスストア	ローソン帯広西8条南十三丁目店	378人	19便	△	138m	C
21	西18条2丁目	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広西17条競馬場通店	396人	92便	○	139m	A
22	柏林台南町2丁目	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広西17条競馬場通店	555人	92便	○	154m	A
23	白樺通19条	コンビニエンスストア	セイコーマート白樺通店	623人	92便	△	134m	A
24	共愛東	コンビニエンスストア	セイコーマート西帯店	577人	41便	△	81m	B
25	西24条2丁目	コンビニエンスストア	セブンイレブン帯広西25条白樺通り店	199人	41便	△	85m	C

No.



バス停・路線	
バス停名	大通22丁目
路線名	南北循環線
バス停圏域人口	522人
路線便数	十勝バス：31便
施設名	セブンイレブン帯広大通南22丁目店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	あり
バス停の目視	可能
施設までの距離	151m
留意点	
備考	



優先度

No.

バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	大通25丁目
路線名	南北循環線
バス停圏域人口	245人
路線便数	十勝バス：31便
施設名	セイコーマート帯広大通店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	83m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	大通34丁目
路線名	南北循環線
バス停圏域人口	450人
路線便数	十勝バス：31便
施設名	セイコーマート稲田店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	90m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	西6条41丁目
路線名	南北循環線
バス停圏域人口	420人
路線便数	十勝バス：31便
施設名	セイコーマート稲田南店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	106m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	北斗病院前
路線名	環状線、自衛隊稲田線、広尾線
バス停圏域人口	355人
路線便数	十勝バス：57便
施設名	北斗病院
施設窓口（営業）時間	9:00～12:00、13:00～17:00
施設定休日	日祝
施設内待合設備	あり
バス停の目視	可能
施設までの距離	144m
留意点	横断誘発の可能性高
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	西12条34丁目
路線名	大空団地線
バス停圏域人口	211人
路線便数	十勝バス：49便
施設名	セブンイレブン帯広稲田通店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	166m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	弥生通西10条
路線名	自衛隊稲田線、畜大線
バス停圏域人口	494人
路線便数	十勝バス：12便
施設名	セブンイレブン帯広弥生通店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	202m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	弥生通西8条
路線名	自衛隊稲田線、畜大線
バス停圏域人口	474人
路線便数	十勝バス：12便
施設名	フクハラ弥生店
施設窓口（営業）時間	10:00～22:00
施設定休日	不定休
施設内待合設備	あり
バス停の目視	不可
施設までの距離	158m
留意点	
備考	



優先度

No.

バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	四中前1
路線名	大空団地・柏葉高線、環状線、広尾線、大空団地線、自衛隊稲田線、畜大線、あいのりタクシー、あいのりバス
バス停圏域人口	315人
路線便数	十勝バス：62便
施設名	セブンイレブン帯広西5条店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	不可
施設までの距離	133m
留意点	
備考	あいのりタクシー及びあいのりバスは降車のみ



優先度

No.

バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	四中前 2
路線名	大正小学校線、環状線、広尾線、大空団地線、自衛隊稲田線、畜大線、あいのりタクシー、あいのりバス
バス停圏域人口	315人
路線便数	十勝バス：60便、大正交通：3便、毎日交通：4便
施設名	セブンイレブン帯広西5条店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	不可
施設までの距離	100m
留意点	
備考	

周辺地図

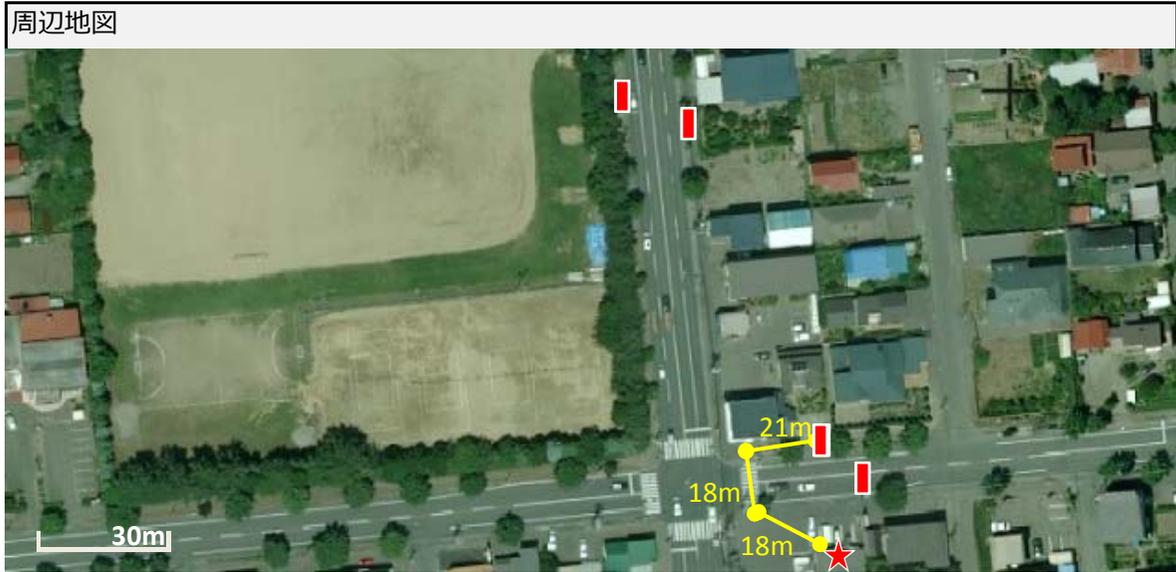


優先度

No.

バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	四中前3
路線名	東西循環線
バス停圏域人口	315人
路線便数	十勝バス：27便
施設名	セブンイレブン帯広西5条店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	57m
留意点	
備考	



優先度

No.

バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	四中前 4
路線名	東西循環線
バス停圏域人口	315人
路線便数	十勝バス：26便
施設名	セブンイレブン帯広西5条店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	24m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	西5条24丁目
路線名	大正小学校線、大空団地・柏葉高線、環状線、広尾線、大空団地線、自衛隊稲田線、畜大線
バス停圏域人口	806人
路線便数	十勝バス：122便
施設名	セブンイレブン帯広明星通店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	不可
施設までの距離	120m
留意点	
備考	



優先度

No.

バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	イオン帯広店前 1
路線名	南商線、南商・あかしや線、 環状線、広尾線、大空団地線、 自衛隊稲田線、畜大線、 あいのりタクシー、あいのりバス
バス停圏域人口	432人
路線便数	十勝バス：91便
施設名	イオン帯広店
施設窓口（営業）時間	8:00～21:45
施設定休日	不定休
施設内待合設備	あり
バス停の目視	不可
施設までの距離	120m
留意点	
備考	あいのりタクシー及びあいのりバスは降車のみ



優先度

No.

バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	イオン帯広店前2
路線名	大正小学校線、広尾線、 大空団地線、畜大線、 あいのりタクシー、あいのりバス
バス停圏域人口	432人
路線便数	十勝バス：47便、大正交通：3便、毎日交通：4便
施設名	イオン帯広店
施設窓口（営業）時間	8:00～21:45
施設定休日	不定休
施設内待合設備	あり
バス停の目視	可能
施設までの距離	2m
留意点	
備考	

周辺地図



優先度

No.

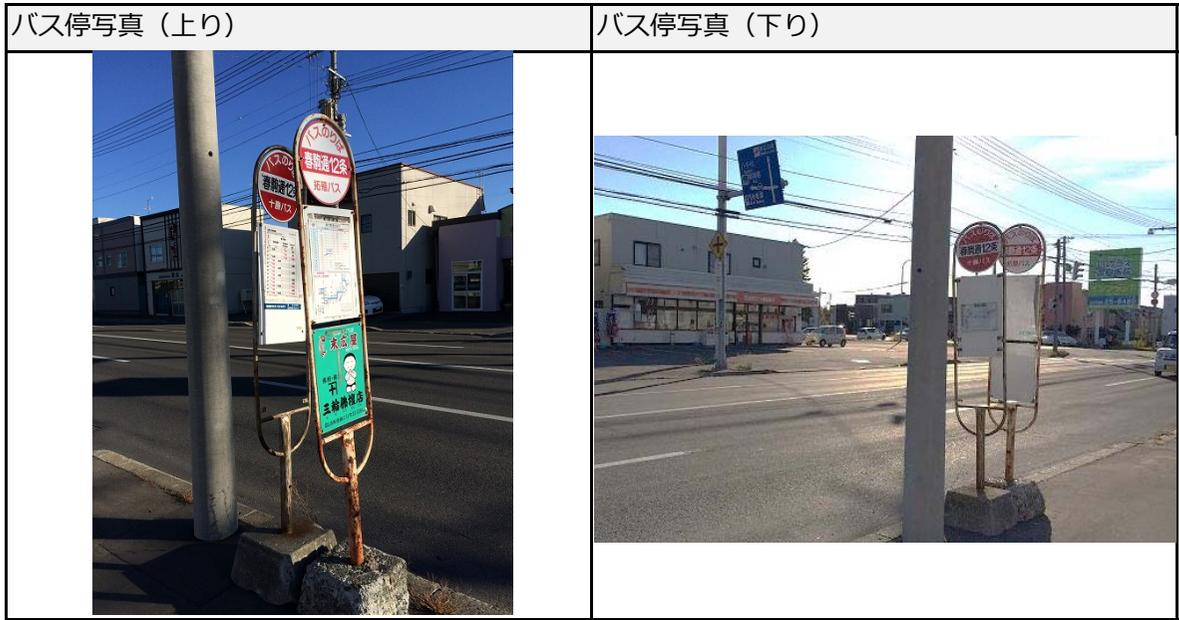
バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	イオン帯広店前 3
路線名	南商線、南商・あかしや線、 自衛隊稲田線、環状線
バス停圏域人口	432人
路線便数	十勝バス：41便
施設名	イオン帯広店
施設窓口（営業）時間	8:00～21:45
施設定休日	不定休
施設内待合設備	あり
バス停の目視	不可
施設までの距離	91m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	春駒通12条
路線名	南商線、南商・あかしや線、中鈴蘭・南商線、 帯広の森線、南商業高校線
バス停圏域人口	412人
路線便数	十勝バス：30便、北海道拓殖バス：57便
施設名	セイコーマート春駒通り店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	60m
留意点	
備考	

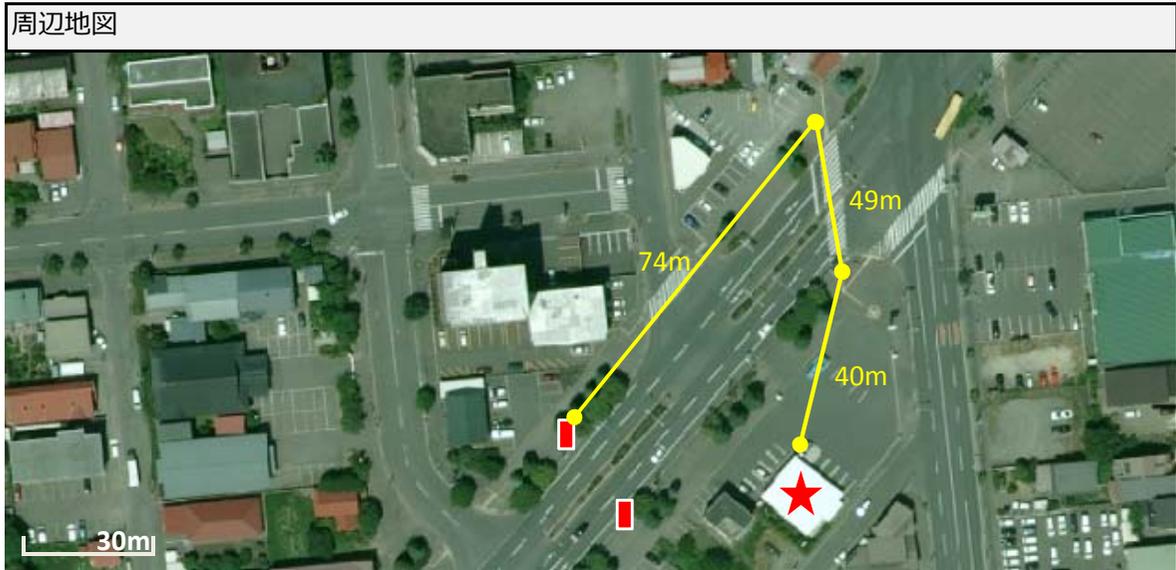


優先度

No.

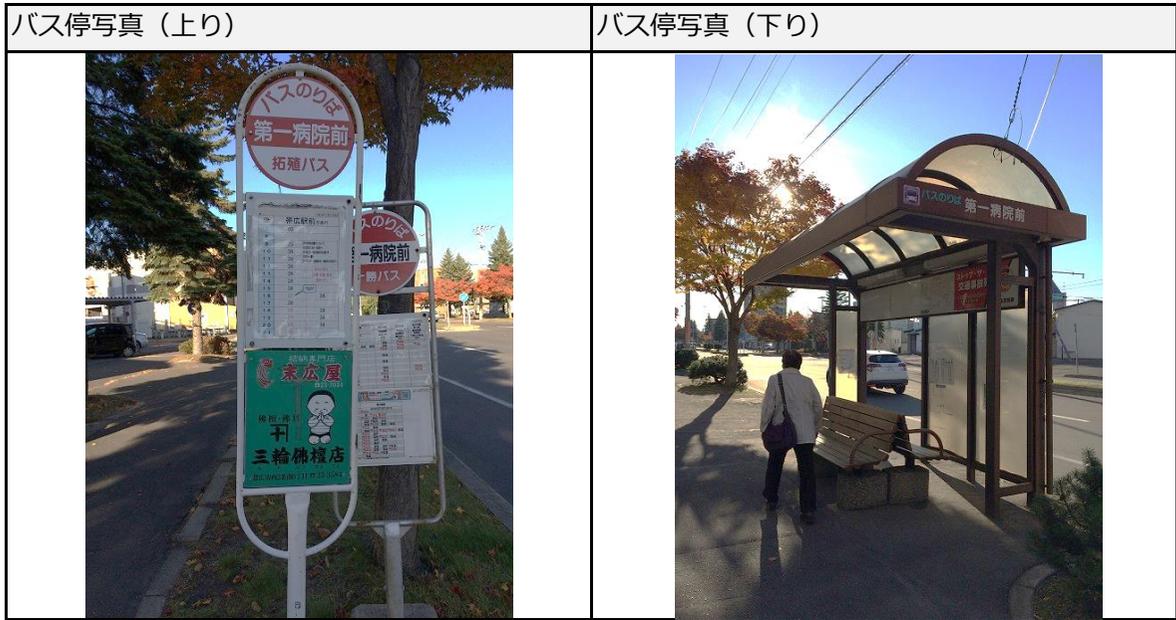


バス停・路線	
バス停名	記念碑前（西6条）
路線名	南商業高校線
バス停圏域人口	258人
路線便数	北海道拓殖バス：38便
施設名	ローソン帯広公園大通店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	163m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	第一病院前
路線名	南商業高校線、南商線、環状線、 広尾線、大正小学校線、自衛隊稲田線、 畜大線、大空団地線、大空団地・柏陽高 線、
バス停圏域人口	334人
路線便数	十勝バス：176便、北海道拓殖バス：38 便、 大正交通：3便、毎日交通：4便
施設名	帯広第一病院
施設窓口（営業）時間	8:30～11:30、13:00～17:00
施設定休日	日曜・祭日、第1・第3土曜、6月15日、 8月15日、9月24日、12月30日～1月3日
施設内待合設備	あり
バス停の目視	可能
施設までの距離	218m
留意点	
備考	

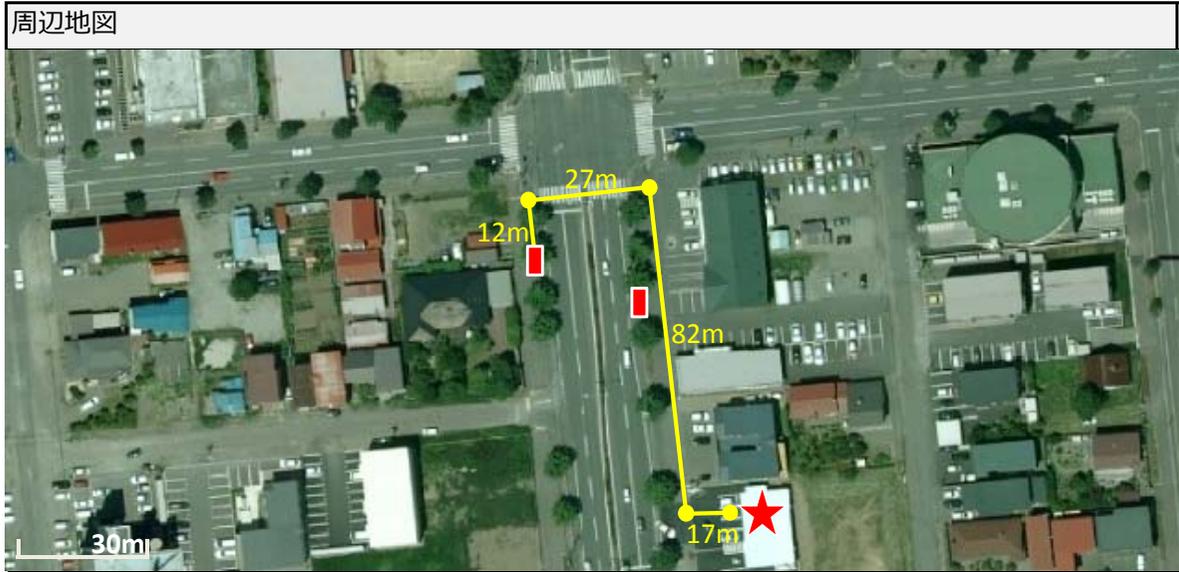


優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	西8条13丁目
路線名	南商業高校線、帯広の森線
バス停圏域人口	378人
路線便数	北海道拓殖バス：19便
施設名	ローソン帯広西8条南十三丁目店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	不可
施設までの距離	138m
留意点	
備考	



優先度

No.

バス停写真（上り）	バス停写真（下り）
	

バス停・路線	
バス停名	西18条2丁目
路線名	循環線、幕別線、帯広陸別線、芽室線
バス停圏域人口	396人
路線便数	十勝バス：92便
施設名	セブンイレブン帯広西17条競馬場通店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	あり
バス停の目視	不可
施設までの距離	139m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	柏林台南町2丁目
路線名	循環線、幕別線、帯広陸別線、芽室線
バス停圏域人口	555人
路線便数	十勝バス：92便
施設名	セブンイレブン帯広西17条競馬場通店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	あり
バス停の目視	不可
施設までの距離	154m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	白樺通19条
路線名	循環線、幕別線、帯広陸別線、芽室線
バス停圏域人口	623人
路線便数	十勝バス：92便
施設名	セイコーマート白樺通店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	不可
施設までの距離	134m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	共愛東
路線名	幕別線、環状線、芽室線、 学園通り線
バス停圏域人口	577人
路線便数	十勝バス：41便
施設名	セイコーマート西帯店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	81m
留意点	
備考	



優先度

No.



バス停・路線	
バス停名	西24条2丁目
路線名	幕別線、環状線、芽室線、 学園通り線
バス停圏域人口	199人
路線便数	十勝バス：41便
施設名	セブンイレブン帯広西25条白樺通り店
施設窓口（営業）時間	24h
施設定休日	無休
施設内待合設備	なし
バス停の目視	可能
施設までの距離	85m
留意点	
備考	



優先度

帯広市地域公共交通網形成計画

- 交通機関の連携により、交通体系の整備・充実を図り、路線バス利用者の維持に努める。
- 拠点集約都市構造を支える交通体系の整備を図る。
- 学生や高齢者など、交通弱者の安全・安心な暮らしを支える。
- 適切なバスネットワークの形成を図る。
- 公共交通のサービス水準の向上を図る。
- 利用促進策を推進する。
- 環境問題をきっかけとした自家用車から公共交通への転換を推進する。
- まちのにぎわいの創出に寄与する。
- 広域的な交通ネットワークの維持により、周辺市町村の生活交通を維持する。

安全に暮らせるまち

防犯体制の整備、交通事故の防止、消費生活の向上などに取り組み、安全に暮らせるまちをつくります。

＜関連計画＞
「第9次帯広市交通安全計画」
○公共交通機関の利用促進

健康でやすらぐまち

高齢者や障害のある人が、必要とする介護や支援を受けながら、住みなれた家庭や地域で生き生きと暮らすことができるよう、地域で支える環境づくりをすすめます。

＜関連計画＞
「第六期帯広市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画」
○社会参加の促進
・高齢者の健康づくりといきがいづくりを支援し、積極的な社会参加、道路交通の安全確保及び環境負荷の低減を促すため、「高齢者おでかけサポートバス事業」を進めます。
○住環境の整備
・市民や関係機関の協力を得ながら、公共建築物をはじめ道路、公園、公共交通機関等において誰もが安心して利用できる環境の整備の促進を図ります。

活力あふれるまち

都市機能の集積を促進し、帯広・十勝の顔として魅力ある中心市街地の形成をすすめます。

雄大な自然景観や食などの地域資源を活用した観光を振興し、国内外から人々が集う魅力あるまちづくりをすすめます。

＜関連計画＞
「第2期帯広市中心市街地活性化基本計画」
○にぎわいの創出と魅力づくり
・公共交通機関の利便性の増進

生涯にわたる学びのまち

将来を担う子どもたちが、社会の中でたくましく生きていく力を身につける学校教育の推進や、高等教育の充実に向けた取り組みをすすめます。

自然と共生するまち

環境モデル都市として、地球環境を守るため、帯広の森づくりをはじめとする緑化の推進はもとより、環境負荷の低減や自然環境の保全などをすすめます。

＜関連計画＞
「第2期帯広市環境基本計画」
○みんなが安心して暮らせるまちづくり(公害規制)
・自動車の効率的利用と、公共交通機関の利用を増やす
・ノーカーデーの実施や不要不急の自動車使用の自粛
・バスなどの公共交通機関の利便性向上や利用促進を図るとともに、自転車及び歩行者が利用しやすい施設整備の推進

快適で住みよいまち

幹線道路や生活道路をはじめ、高速道路や空港、情報通信基盤の整備などにより、人・物・情報の活発な交流を支える環境づくりをすすめます。

＜関連計画＞
「帯広市都市計画マスタープラン」
○道路・交通体系の形成方針
・公共交通(バス・鉄道)機能の充実

「おびひろまち育てプラン」
○土地利用と交通施策の連携
・公共交通の利便性向上
・多様な交通結節点の構築

「帯広市バス交通活性化基本計画」
○適切なバスネットワークの形成 ○バスサービスの向上策の推進

「帯広市地域公共交通総合連携計画」
○適切なバスネットワークの形成 ○利用促進策の推進。
○利用拡大に向けた整備

思いやりとふれあいのまち

ユニバーサルデザインの考え方に基づくまちづくりやアイヌの人たちの誇りの尊重、男女共同参画社会の推進など、思いやりのある地域社会づくりをすすめます。

自立と協働のまち

市民と行政が、情報を共有し、互いに役割を分担しながら、協働のまちづくりをすすめます。
行財政改革や広域連携の推進などにより、効率的な行政運営をすすめ、分権時代にふさわしい自治体経営の確立に取り組みます。

＜関連計画＞
「十勝定住自立圏共生ビジョン」
○社会参加の促進
・高齢者の健康づくりといきがいづくりを支援し、積極的な社会参加、道路交通の安全確保及び環境負荷の低減を促すため、「高齢者おでかけサポートバス事業」を進めます。
○住環境の整備
・市民や関係機関の協力を得ながら、公共建築物をはじめ道路、公園、公共交通機関等において誰もが安心して利用できる環境の整備の促進を図ります。

■地域公共交通網形成計画 全体フロー

現状・問題点

- ・循環型の路線や比較的長大な路線において、利用者が見込まれない区間を運行するなど、運行効率の改善が見込まれる区間がある。
- ・路線バス利用者は若干増加傾向にあるが、以前として利用者数は少ない。
- ・通学手段としての路線バスは利用の割合が低い。
- ・利用の多い帯広厚生病院が移転を予定している。
- ・市内の主要観光地は、自家用車でのアクセスが多い。
- ・バス停留所は、待合施設の整備が進んでおらず、帯広駅バスターミナルにおいては、待合所の施設の老朽化が進んでいる。

課題

利用者増加と
収支改善

基本方針

基本方針 1

公共交通の
サービスレベル向上

施策項目

- 利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編
- 利用者ニーズに対応したダイヤの見直し
- 待合環境の整備
- 将来的なICカードの導入

各種具体的施策

- バス路線の再編
- バスダイヤの見直し
- 通勤バスの検討
- コンビニ等と連携した待合環境整備
- 市民協働によるバス停の管理
- バスシェルターの整備
- 帯広駅バスターミナル待合所の老朽化対策
- ICカードシステムの普及

- ・人口は減少局面に入っており、今後、高齢化も急速に進行すると予想されている。
- ・帯広駅東地区や市街地縁辺部など、人口密度の低い地域が存在している。
- ・路線バス利用者に占める高齢者の割合が高く、無料乗車の利用も多い。

人口減少・
高齢化と
コンパクトシティ

基本方針 2

まち（交通）の
拠点の整備

- 生活交通の確保

- 乗り継ぎ拠点の整備
- デマンド型交通の利便性向上

- ・支払方法や行き先を始めとするバスの乗り方全般について、利用者の不安を解消することが課題となっている。

情報提供機能の
強化

基本方針 3

市民だけでなく、
来街者にも分かりやすい
情報提供の実施

- 交通情報発信の機能充実
- バス利用の基本情報の提供
- インバウンド観光への対応

- バスロケーションシステムの導入
- 分かりやすいバスマップの作製（継続）
- 施設ごとの情報提供機能の充実
- 案内等の多言語化対応

- ・特に冬期間は、幹線道路においても、積雪や路面状況の悪化、自家用車の集中等により路線バスの遅延が発生することがある。

- ・案内は多言語表記されているものは少なく、インバウンド観光等には十分に対応できていない。

- ・環境モデル都市として環境負荷の少ない交通体系が進展した社会を目指し、公共交通の利用促進を図っている。

環境負荷の大きい
自家用車からの
転換

基本方針 4

利用促進施策
(MM) の推進

- Eビリティ・マネジメント (MM) 施策の展開
- バス利用目的の創出

- 小学生（交通環境学習の実施：継続）
- 中学生（卒業）MM
- 高校生（通学）MM
- 住民（特定路線）MM
- 高齢者MM
- 企画乗車券（バスパック等）の促進

- ・しかしながら、「通勤・通学」、「買い物」、「通院」といった日常の移動における自家用車への依存度が高い。

帯広市地域公共交通網形成計画
(素案)

平成 28 年 3 月

帯 広 市

帯広市地域公共交通活性化協議会

【 目 次 】

第 1 章 計画策定について	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の区域.....	2
1-4 計画の期間.....	2
第 2 章 本計画に関連するまちづくり計画	3
2-1 関連計画	3
2-2 関連計画における公共交通のあり方	15
第 3 章 地域の現状	16
3-1 社会経済動向.....	16
3-1-1 人口動態	16
3-1-2 商業施設、医療機関及び公共施設の立地状況	19
3-2 公共交通の現状	23
3-3 利用者ニーズの把握	49
3-4 市内路線バスの情報提供の現状.....	58
第 4 章 地域公共交通の課題及び果たすべき役割	60
4-1 帯広市の地域公共交通の現状及び課題.....	60
4-2 基本方針	61
4-3 全体フロー.....	62
第 5 章 計画の目標及び目標達成のための施策	63
5-1 計画の目標.....	63
5-2 目標達成のための施策及び事業.....	63
第 6 章 計画の達成状況の評価	64

第1章 計画策定について

1-1 計画策定の背景と目的

路線バスを始めとする公共交通は、通院・通学、買い物など、日常生活を支える生活基盤として重要な役割を担っているが、自家用車の普及等により利用者の減少が続いており、市民生活に必要な公共交通を確保することが難しくなることが懸念されていた。

このような背景のもと、本市では平成 13 年度に「帯広市バス交通活性化基本計画」を策定、平成 20 年度には地域公共交通の活性化および再生に関する法律による「帯広市地域公共交通総合連携計画」を策定し、公共交通の活性化に取り組んできた。

こうした利用促進の取り組みやバス事業者の営業努力により、路線バスの利用者は近年少しずつ増加しているものの、バス事業者の運営はまだまだ厳しい状況が続いている。

また、農村地区の公共交通であるデマンド交通は、全国に先駆けて平成 16 年度に運行開始し、自家用車を運転できない高齢者や下校する中学生の利用により、利用者数は導入時の2倍以上となり、地域の公共交通として浸透しているが、広大な運行区域をカバーするため経費がかかり、市が委託料として負担している。

人口減少、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、地域住民はもちろん外国人を含む観光客等誰もが利用しやすい公共交通の整備は、地域の活性化に欠かせない要素の一つとなっている。

一方、国においては、平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」を制定、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正し、地域の実情に応じた公共交通施策について、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した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る。

以上のことから、今回策定する「帯広市地域公共交通網形成計画」は、本市における公共交通網についてまちづくりの観点から見直し、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定するものである。

1-2 計画の位置づけ

帯広市地域公共交通網形成計画の位置づけは、下記の通りとする。

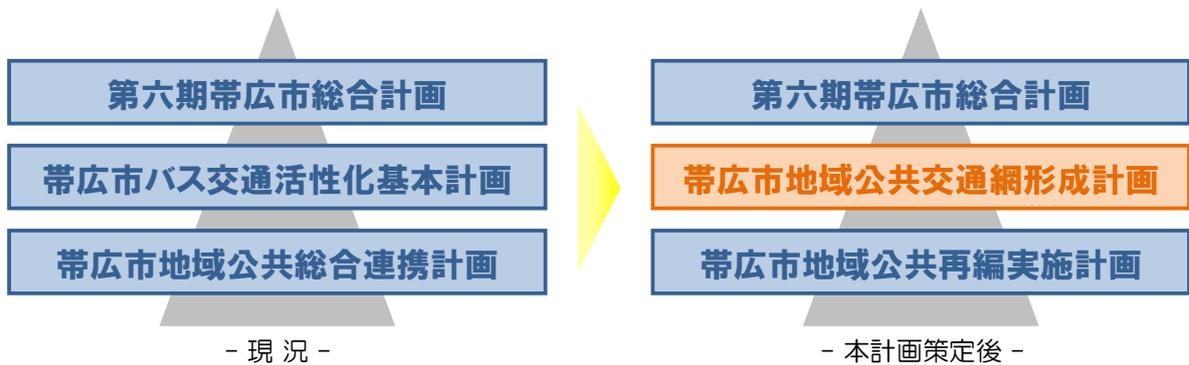


図 1-1 計画の位置づけ

1-3 計画の区域

本計画の区域の対象区域は、帯広市全域とする。

1-4 計画の期間

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とする。

第2章 本計画に関連するまちづくり計画

2-1 関連計画

本計画に関連する本市の計画を以下に整理する。

(1) 第六期帯広市総合計画

①目指す都市像

人と環境にやさしい 活力ある 田園都市 おびひろ

②まちづくりの目標

- 1) 安全に暮らせるまち
- 2) 健康でやすらぐまち
- 3) 活力あふれるまち
- 4) 自然と共生するまち
- 5) 快適で住みよいまち
- 6) 生涯にわたる学びのまち
- 7) 思いやりとふれあいのまち
- 8) 自立と協働のまち

③計画期間

平成 22 年度から平成 31 年度までの 10 年間

④公共交通に関連する取り組み

5) -2 交流を支えるまちづくり

5-2-2 総合的な交通体系の充実

関係機関との連携により、高速道路、空港・港湾、公共交通など、総合的な交通体系の整備・充実にすすめます。

◆とちかち帯広空港定期日利用乗降客数：60.2 万人⇒63.1 万人

◆バス利用者数（十勝管内）：395.8 万人⇒395.8 万人

(2) 帯広圏都市交通マスタープラン

①帯広圏の将来像

既存ストックを活かし魅力ある十勝の中核都市圏形成を支える拠点集約・連携型都市構造を実現

②基本方針

- 1) 人口減少や地球環境問題に対応する集約型都市構造への転換
- 2) 誰もが暮らしやすいまちづくりの推進
- 3) 持続可能な発展を支える地域産業の活性化

③交通施策展開の基本方向

- 1) 環境に優しい拠点集約型都市構造を支える交通施策
- 2) 安全・安心な暮らしを支える交通施策
- 3) 地域活性化・十勝の中核都市機能を強化する交通施策
- 4) 既存ストックを有効活用する交通施策

④検討期間

平成 17 年度から平成 37 年度までの 20 年間

⑤公共交通に関連する施策

- (1) 環境に優しい拠点集約型都市構造を支える交通施策
 - 1) 拠点間を結ぶ公共交通の維持・充実
 - 2) J R 駅及び沿道の商業施設などと連携した、交通結節点の形成促進
 - 3) 都心来街者の利便性の向上
 - 4) 公共交通利用の P R ・啓発活動の推進
- (2) 安全・安心な暮らしを支える交通施策
 - 1) 多様な形態の運送サービスの充実
 - 2) 通学交通の利便性の向上
 - 3) 低床車両バスの充実
 - 4) 介護タクシーや代行サービスの充実と積極的な P R
- (3) 地域活性化・十勝の中核都市機能を強化する交通施策
 - 1) 都市間バスサービスの充実
 - 2) 鉄道広域サービスの向上

(3) 帯広市都市計画マスタープラン

①まちづくりの将来像

広い大地に 生命が輝き 響き合う 北の田園都市おびひろ

②まちづくりの基本方向

- 1) 均一型の都市づくりからメリハリのあるまち創りへ
- 2) 拡大型の都市づくりから既存活用型のまち使いへ

③まちづくりの目標

- 1) 安心して住む
- 2) 安全に動く
- 3) 快適に働く
- 4) 心豊かに時を過ごす

④計画期間

平成 15 年度から平成 35 年度までの 20 年間

⑤公共交通に関連する取り組み

4-3 将来都市構造の形成方針

2) 道路・交通体系の形成方針

(2) 公共交通（バス・鉄道）機能の充実

①適切なバスネットワークの形成

- ・他の交通機関との分担と連携をはかり、バス路線のネットワークを形成します。
- ・路線バスを補完する新しいバスサービスの展開を促進します。

②鉄道輸送機能の活用

- ・大量交通機関の機能を十分に活用するため、輸送機能の高速化の取り組みを促進するとともに、他の交通とのアクセス機能の向上につとめます。

(4) おびひろまち育てプラン

①プランの目標

やさしさあふれる 田園都市おびひろ を未来につなげよう

②まち育てプランの方向性

- 1) まもる : 市街地の拡大を抑制し、農地、耕地防風林などの貴重な自然環境をまもるまちづくり
- 2) やすらく : 多様な世代が安全に安心して暮らせるまちづくり
- 3) いくくる : 多様な交通サービスの確保された移動しやすいまちづくり
- 4) つかう : 既存社会資本ストックの有効活用や水・緑などの自然素材を活かした効率的、魅力的なまちづくり
- 5) にぎわう : 都市の顔として、にぎわい、魅力、活力を創出するまちづくり

③計画期間

平成 20 年度から平成 35 年度までの 15 年間

④公共交通に関連する施策

4-2 土地利用と交通施策の連携

2 省資源、省エネルギー型の交通体系整備

⑦公共交通の利便性向上

- ・公共交通のサービス水準の検討
- ・路線バスの定時性の確保
- ・路線バス利用促進に向けたPR・啓発の推進
- ・乗降対応、バス待ち環境対策等の実施
- ・公共交通機関の多様化の推進

⑧多様な交通結節点の構築

- ・交通結節点の形成促進
- ・バス交通の利用環境の充実

5-5 便利で多様なモビリティ形成プログラム

- ◆誰もが安全、快適に利用できる環境に優しい交通サービスの確立
- ◆移動手段の多様化

(5) 帯広市バス交通活性化基本計画

①基本的な考え方

乗合バス事業をとりまく社会状況やニーズが変化している。しかし、帯広市民の生活、円滑な社会経済活動を維持するには、今後も乗合バスを中心としたバス交通が基本的な公共交通機関としての役割を果たしていく必要がある。したがって、乗合バスの果たす社会的役割を認識しつつ、社会状況やニーズの変化に対応した施策を推進し、バス交通の活性化を図る。

②バス交通活性化の方針

- (1) 適切なバスネットワークの形成
- (2) バスサービスの向上策の推進

③帯広市におけるバス交通の役割

- (1) 自家用車を利用できない人達の生活の足
- (2) 自家用車の代替交通機関
- (3) 安全で信頼できる乗り物
- (4) 環境に配慮した乗り物
- (5) 街を活性化させる乗り物

④公共交通の役割を支えるための取り組み

- (1) 適切なバスネットワークの形成
 - ①最適なバス路線を運行する
- (2) バスサービスの向上策の推進
 - ①最適なバス路線を運行する
 - ②最適なバス車両を導入する
 - ③バス停環境を整備する
 - ④最適な時刻・頻度で運行する
 - ⑤最適な運賃制度を導入する
 - ⑥バスの安定走行を支援する
 - ⑦バスの情報を提供する
 - ⑧バス利用を啓発・教育する

(6) 帯広市地域公共交通総合連携計画

①基本方針

帯広市地域全体の活性化

- 各種交通モード間の連携
- 安全で安心な移動を可能とする地域の足の確保
- 需要に適したバスサービスの提供
- 高齢化社会への対応
- 自動車利用の抑制と公共交通に肯定的な市民意識の形成

②計画の目標

- (1) 適切なバスネットワークの形成
- (2) 利用促進策の推進
- (3) 利用拡大に向けた整備

③計画期間

短期的計画：平成 21 年度から平成 23 年度の実証期間を経て平成 25 年度までに本格的な運行や運営体制を構築する

中長期的計画：平成 21 年度～（期限を設けず、継続して協議・実施する）

④公共交通に関連する施策

- (1) 適切なバスネットワークの形成
 - ①新路線の導入実証実験
 - ②施設へのアクセス向上のための路線改編の実証実験
- (2) 利用促進策の推進
 - ①モビリティ・マネジメントの推進
 - ②省エネ・モビリティセンターの運営
 - ③分かりやすい公共交通マップ・時刻表の作成・配布
 - ④エリア定期券など利用者の視点に立った定期券及び回数券の見直し
 - ⑤商業者と連携したバス利用の促進
 - ⑥ライフステージに応じた情報提供によるバス利用の促進
 - ⑦小学校における公共交通をテーマとした教育プログラムの実践
 - ⑧高齢者に対する公共交通をテーマとした教育プログラムの作成・実践
 - ⑨廃油の回収を通じた環境配慮意識の向上とバス利用促進策の実施
- (3) 利用拡大に向けた整備
 - ①乗継ぎシステム（ICカード）の導入
 - ②バスロケーションシステムの導入

(7) 第9次帯広市交通安全計画

①計画の目的

総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全の確保を図ることを目的とします。

②計画の考え方

国・道の計画と整合を図るとともに、少子高齢化や法改正などの変化に対応し、交通安全思想の普及徹底、道路交通環境の整備や救助救急活動などの充実を図り、市民参加、協働の視点に立った施策を推進します。

③計画目標

- ①24時間死者数は、限りなくゼロに近づけることを目標とします。
- ②交通事故発生件数及び負傷者数は、第8次計画の最終年の数値より確実に減少させます。

④計画期間

平成24年度から平成27年度までの4年間

⑤公共交通に関連する施策

主な充実・強化点

- ③公共交通機関の利用促進

(8) 第二期帯広市環境基本計画

①計画の趣旨

帯広市の環境の保全及び創造に関する長期的な目標と施策の方向を示し、本市で暮らす市民、活動するすべての事業者、環境 NGO、行政が連携して、将来にわたって市民が健康で文化的な生活を営める環境を確保するとともに、生きものたちも良好に暮らせる環境を確保していくことをめざしています。

②環境目標

- (1) 人と生きものがともに快適に暮らせるまちづくり
- (2) みんなが安心して暮らせるまちづくり
- (3) ごみを出さないまちづくり
- (4) 地球の未来を考えたまちづくり
- (5) うるおいと安らぎのあるまちづくり
- (6) 歴史を大切にしたまちづくり
- (7) まちづくりは市民の手で

③計画期間

平成 22 年度から平成 31 年度までの 10 年間

④公共交通に関連する取り組み

- (2) みんなが安心して暮らせるまちづくり

〈市民・事業者〉

◆自動車の効率的利用と、公共交通機関の利用を増やしましょう。

〈行政〉

◆二酸化炭素の排出量削減やエネルギー対策も視野に入れながら、以下の施策で大気汚染物質の排出削減に取り組みます。

○ノーカーデーの実施や不要不急の自動車使用の自粛

○バスなどの公共交通機関の利便性向上や利用促進を図るとともに、自転車及び歩行者が利用しやすい施設整備の推進

(9) 帯広市環境モデル都市行動計画

①全体構想

〈住・緑・まちづくり〉

将来像：快適な都市環境が形成された社会 ～森・水・住環境～

100年の大計として取り組む「帯広の森」の育成と活用、豊富な水、きれいな空気など、自然豊かで住みやすい快適な都市環境の形成を図る。

〈おびひろ発 農・食〉

将来像：農地の経済的、環境的価値が進展した社会 ～食料供給・CO2 土壌固定～

飼料自給率の向上や良質な堆肥の活用などにより、環境と調和し地域の発展に貢献する力強い農林業を進め、日本有数の食料供給基地としての役割を担う。

〈創資源・創エネ〉

将来像：化石燃料に頼らないエネルギー自給社会

地域資源の有効活用により産業が振興した社会 ～バイオマス・太陽光～

長い日照時間や豊富なバイオマスを最大限活用し、地域循環型のエネルギー自給社会を目指す。

〈快適・賑わうまち〉

将来像：コンパクトなまちづくりや環境負荷の少ない交通体系が進展した社会

～まちなかの賑わい再生～

バスをはじめとする環境にやさしい公共交通の利用を促進させ、省エネ・低炭素型の地域づくりを進め、まちなかの賑わいを再生する。

〈エコな暮らし〉

将来像：環境に配慮した生活実践が進展した社会 ～「もったいない」運動～

学校、町内会、オフィスなどを対象とした環境教育を進め、市民ボランティアの拡充を図ることなどにより、環境に配慮したライフスタイルへの転換を目指す。

②計画期間

平成 26 年度から平成 30 年度までの 5 年間

③公共交通に関連する取り組み

2-4 〈快適・賑わうまち〉

(2) 環境にやさしい公共交通の利用促進

乗用車に比べ、二酸化炭素の排出量が少ない公共交通機関の利用を促進するため、引き続き 70 歳以上の高齢者を対象としたバス無料乗車証の交付、デマンド（事前予約）式による乗合タクシー（あいのりタクシー）及びバス（あいのりバス）の運行などに取り組む。

(10) 第2期帯広市中心市街地活性化基本計画

①めざす姿

(1) 世代を超えた生活空間が広がるまち

文化、生涯学習施設など様々な公共施設が立地し、都市機能が集積している中心市街地は、コンパクトで持続可能なまちづくりを進める上で重要な役割を持っていることから、住みたくなる魅力的な生活空間の形成が必要である。

(2) 世代を超えた集客・交流空間が広がるまち

にぎわいのある中心市街地には、若者や親子連れなど、様々な世代が買い物や交流するため、訪れたい魅力的な集客・交流空間の形成が必要である。

②基本的な方針

(1) 街なか居住の促進

全ての世代にとって住みやすく、快適に生活できる魅力的な住宅及び利便施設を中心市街地に供給することによって、居住人口の増加を図り、生活空間として質の高い中心市街地を形成する。

◆居住人口の増：街なか居住者数 3,100 人

(2) にぎわいの創出と魅力づくり

中心市街地においてこれまで整備されてきた、公共施設を始めとするストックを活用したイベント、取り組みを連続、連携して展開していくことや、商業機能の充実によって、様々な世代がつどい、にぎわいと魅力のある中心市街地を形成する。

◆歩行者通行量（平日）：24,000 人

③計画期間

平成 26 年度から平成 30 年度までの 5 年間

③公共交通に関連する取り組み

(2) にぎわいの創出と魅力づくり

その他の事業

40.買物共通バス券事業

41.高齢者おでかけサポートバス事業

(11)十勝定住自立圏共生ビジョン

①定住自立圏共生ビジョンの目的

本共生ビジョンは、定住自立圏構想推進要綱（平成 20 年 12 月 26 日総行応第 39 号総務事務次官通知）第 6 の規定により、圏域の将来像や、定住自立圏形成協定に基づき関係市町村が連携して推進する具体的な取り組み内容を明らかにするものです。

②圏域の将来像

19 市町村が農畜産物の高付加価値化や自然エネルギーの活用、観光の広域化などをすすめることで、十勝のさらなる発展と魅力の向上を図るとともに、保健・医療、福祉、教育、地域公共交通など様々な分野で連携することにより、子どもからお年寄りまで、安全で安心して豊かに暮らせる社会を築きあげ、誰もが住みたい、住み続けたいと思える十勝を目指します。

③計画期間

平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間

④公共交通に関連する施策

3 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

(1) 地域公共交通

①地域公共交通の維持確保と利用促進

形成協定の内容：圏域住民の移動手段の確保や利便性向上を図るため、生活交通路線の維持確保と利用促進の取り組みを進めます。

取り組み概要：バス交通の維持・確保を図るための協議・協力体制を継続し、乗降調査やアンケート調査などにより利用実態の把握や分析を行うとともに、モビリティ・マネジメント（※）の推進や観光資源の活用など利用促進策を検討し、必要な事業を実施します。

取り組み効果：生活交通路線の維持により、高齢者や学生など自動車を運転することのできない住民の通院や通学など生活に必要な交通手段が確保されます。
交通ネットワークの維持により、帯広市の病院、学校、商業施設など都市機能を広域的に利用することができます。

(12) 第六期帯広市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

①基本理念

「高齢者一人ひとりが住み慣れた地域で健康で生き生きと充実した生活を営むことができる社会」の構築

②施策の推進方向

- (1) 高齢者のいきがづくり
- (2) 健康づくりの推進
- (3) 介護予防の推進
- (4) 在宅サービスの充実
- (5) 施設サービスの充実
- (6) 地域で支える仕組みづくり
- (7) 認知症施策の推進

③計画期間

平成 27 年度から平成 29 年度までの 3 年間

④公共交通に関連する施策

第 4 節在宅サービスの充実

3 生活支援サービス

(4) 住環境の整備

④市民や関係機関の協力を得ながら、公共建築物をはじめ道路、公園、公共交通機関等においても誰もが安心して利用できる環境の整備の促進を図ります。

2-2 関連計画における公共交通のあり方

- 交通機関の連携により、交通体系の整備・充実を図り、路線バス利用者の維持に努める。
- 拠点集約都市構造を支える交通体系の整備を図る。
- 学生や高齢者など、交通弱者の安全・安心な暮らしを支える。
- 適切なバスネットワークの形成を図る。
- 公共交通のサービス水準の向上を図る。
- 利用促進策を推進する。
- 環境問題きっかけとした自家用車から公共交通への転換を推進する。
- まちのにぎわいの創出に寄与する。
- 広域的な交通ネットワークの維持により、周辺市町村の生活交通を維持する。

第3章 地域の現状

3-1 社会経済動向

3-1-1 人口動態

(1) 人口の推移及び将来推計

国勢調査における帯広市の総人口は、戦後一貫して増加計画にあったが、平成 12 年(2000 年)の調査結果 173,030 人をピークに、現在は減少局面に入っている。

国立社会保障・人口問題研究所(社人研)の推計においては、平成 52 年(2040 年)には 131,198 人まで減少するものとされている。

年齢3区分人口では、15 歳から 64 歳までの生産年齢人口が平成 7 年(1995 年)をピークに、15 歳未満の年少人口が昭和 55 年(1980 年)をピークにそれぞれ減少する傾向である一方で、65 歳以上の老年人口は現在も増加を続けており、平成 22 年(2010 年)の高齢化率は 22.3%で、社人研の推計では平成 52 年(2040 年)には 39.8%になるとされている。

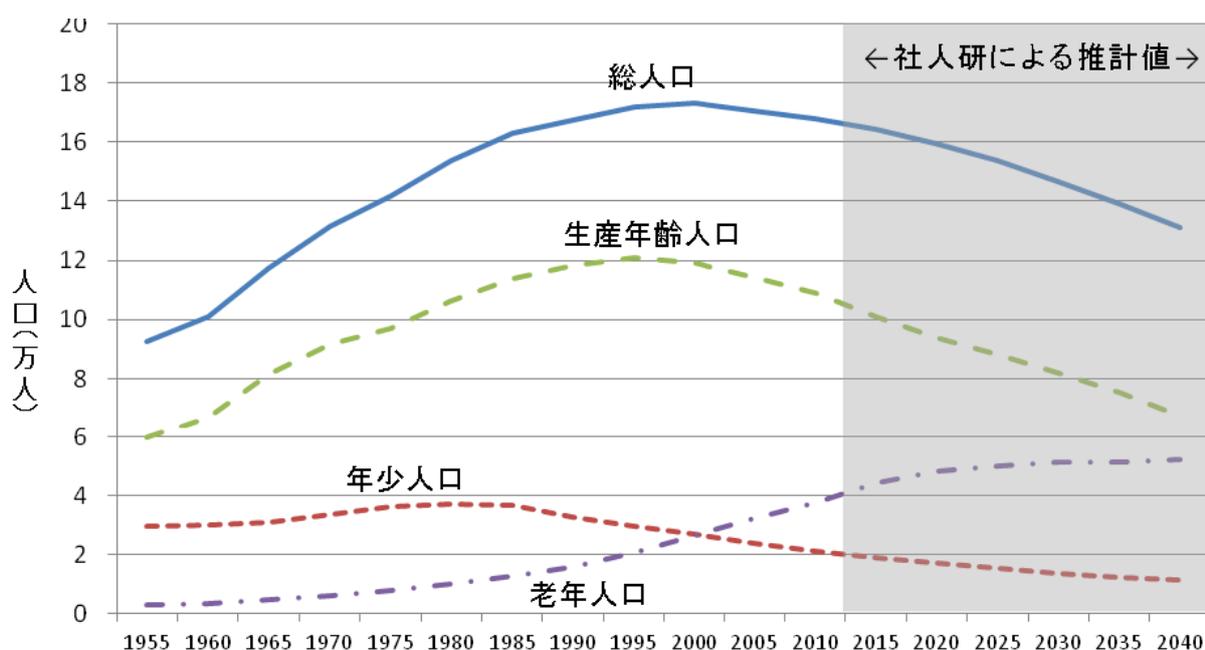


図 3-1 帯広市の総人口と年齢3区分別人口の推移 (帯広市人口ビジョンより)

(2) 人口密度

JR帯広駅北側の商業地域や市役所周辺等の一部を除き、市街化区域全域で比較的人口密度の高い地域となっている。

一方で、市街化区域外となる川西方面やJR柏林台駅から西帯広駅周辺にかけての工業地域、JR帯広駅北東方面は、比較的人口密度の低い地域となっている。

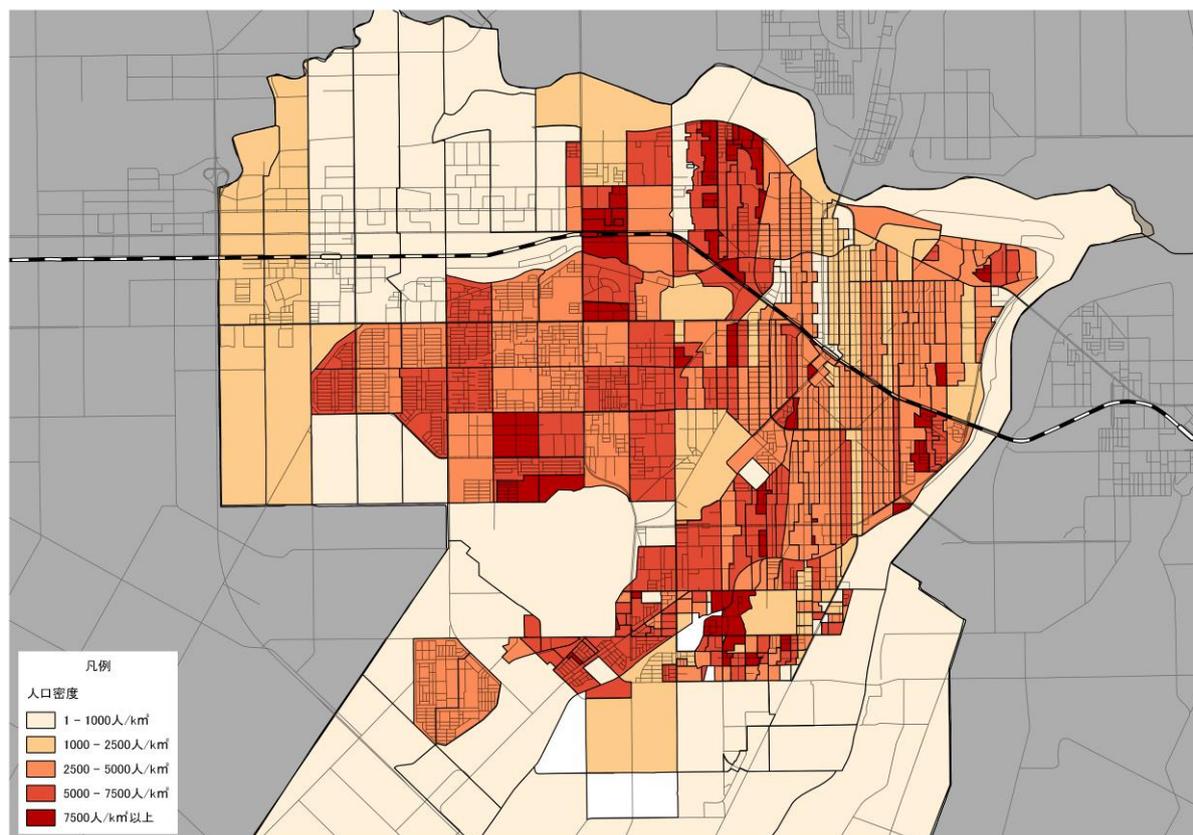


図 3-2 地区別人口密度 (H22 国勢調査)

(3) 高齢化率

工業地域や市街化区域外を除くと、JR帯広駅北東部や大空地区周辺、東 13 条南周辺などで高齢化率が 30%を超える高い状況となっている。

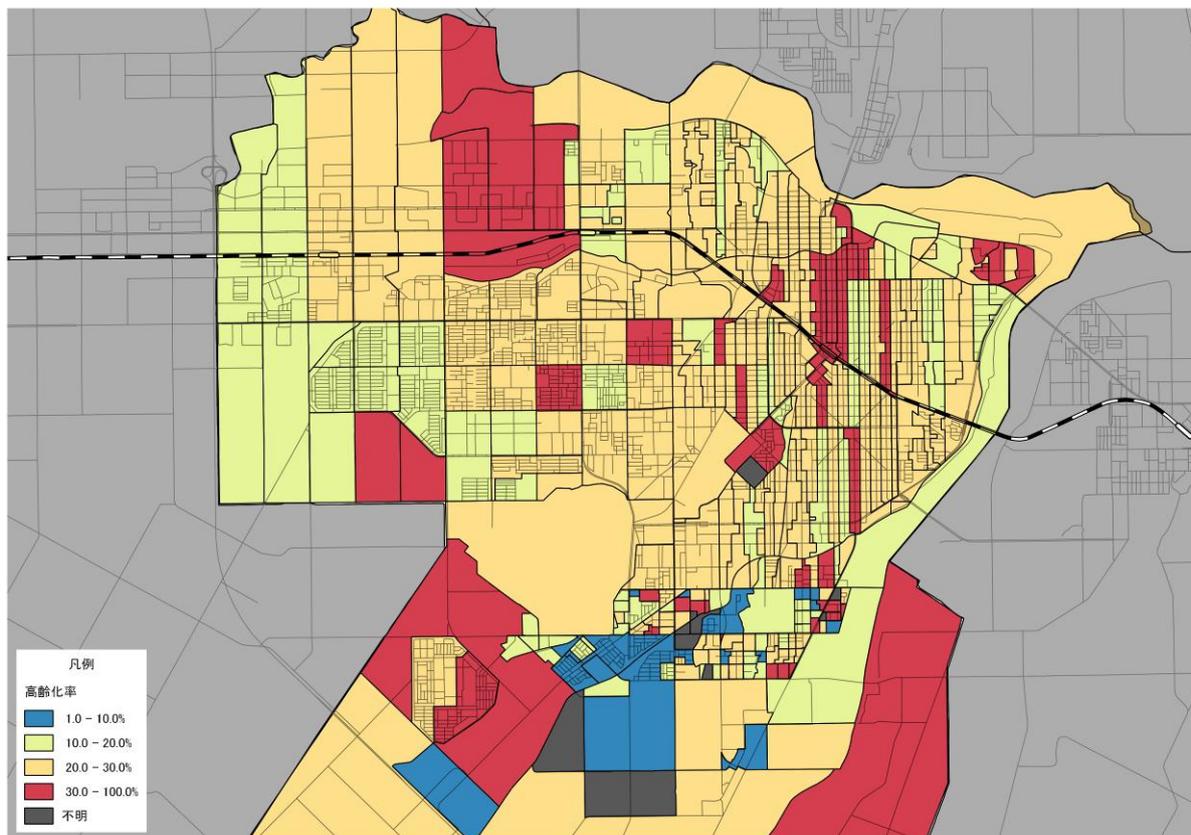


図 3-3 地区別高齢化率 (H22 国勢調査)

3-1-2 商業施設、医療機関及び公共施設の立地状況

(1) 商業施設

市内の大型商業施設は、市街化区域内の広範に立地しており、特にJR帯広駅周辺、稲田地区周辺及び西帯広地区周辺に出店が進んでいる。



図 3-4 帯広市内の大規模商業施設立地状況（帯広市資料より）

(2) 医療施設

市内の医療施設(病院)は、市街化区域の中部から北部にかけて多くが立地しており、特に、JR帯広駅周辺が多くなっている。

JR帯広駅北側に立地する帯広厚生病院は、市内の路線バスも多数運行しており、路線バス利用者の多い医療施設であるが、平成30年に帯広競馬場南側への移転を予定している。



図 3-5 医療機関立地状況 (国土数値情報)

(3) 公共施設等

市内の公共施設は、JR帯広駅周辺や緑ヶ丘公園周辺を中心に立地している。

観光関連施設は、中心市街地近郊では緑ヶ丘公園と帯広競馬場が立地しているが、帯広の森とその関連施設は、芽室町との市町境に立地している。



図 3-6 公共施設立地状況（帯広市HPより）

(4) 教育施設

市内の高校及び大学は、概ね市街化区域の縁辺部に立地している。特に市街化区域の南側は、帯広畜産大学、帯広北高校、帯広緑陽高校、帯広農業高校、帯広工業高校の 5 校が近接している。

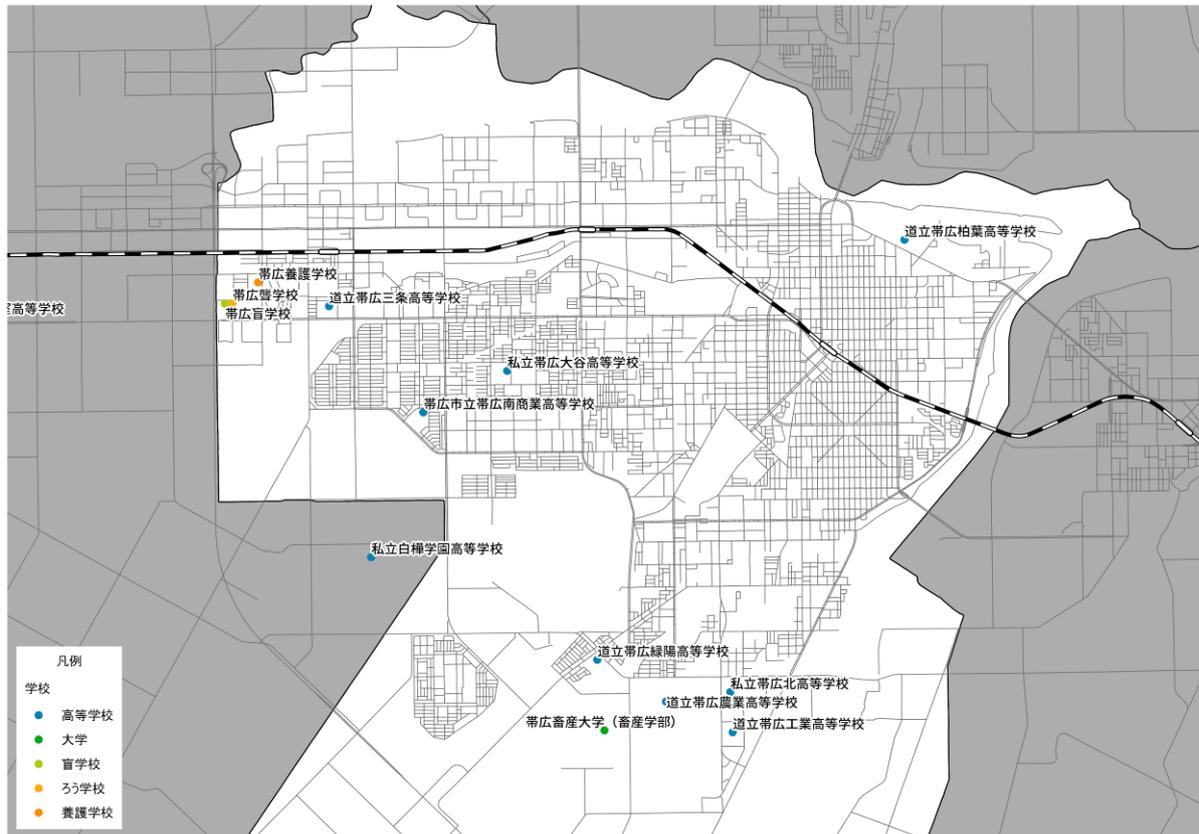


図 3-7 教育施設立地状況

3-2 公共交通の現状

(1) 公共交通の概要

鉄道は、JR根室本線が市内を東西に横断しており、旅客駅としては、東から帯広駅、柏林台駅、西帯広駅が供用されている。中でも帯広駅は、年間約 70 万人が利用し、特急スーパーおおぞらや特急スーパーとかちが停車する、十勝圏の玄関となっている。また、帯広駅北口は、交通広場が整備されており、市内路線バスや空港連絡バス、都市間バスが利用できるバスターミナルを始め、タクシープールや一般車の乗降場、地下駐車場が市民や来街者に利用されている。加えて、レンタカー事業者も集積していることから、十勝圏における交通の中心となっている。

路線バスは、JR帯広駅の発着・経路を基本とし、東西・南北方向に運行しており、市街化区域を概ね網羅している。また、一部の路線は、帯広駅を経由しながら、市内を大きく循環する長大路線も存在している。



図 3-8 路線バス及び鉄道の運行状況

(2) 市内路線バス事業者の現状

帯広市内を運行している路線バス事業者は、「十勝バス株」と「北海道拓殖バス株」の2社が存在している。

十勝バスは、現在108台のバス車両を有しており、1990年代から2000年台前半の年式の車両が主流となっている。

北海道拓殖バス株は、現在49台のバス車両を有しており、2000年代前半の車両が最も多い。

ノンステップバスやワンステップバスといった低床車両は、両事業者とも、全車両に占める割合が約6割となっている。

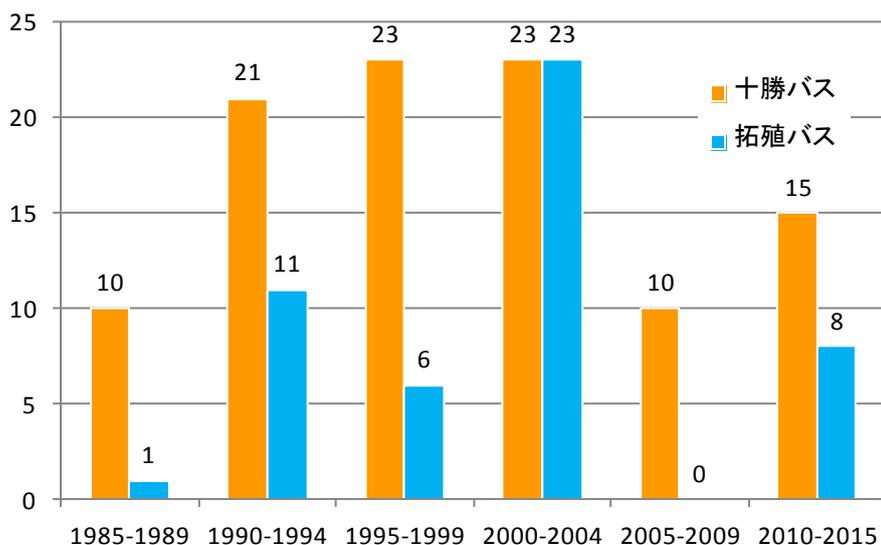


図 3-9 バス事業者が保有するバス車両の年式

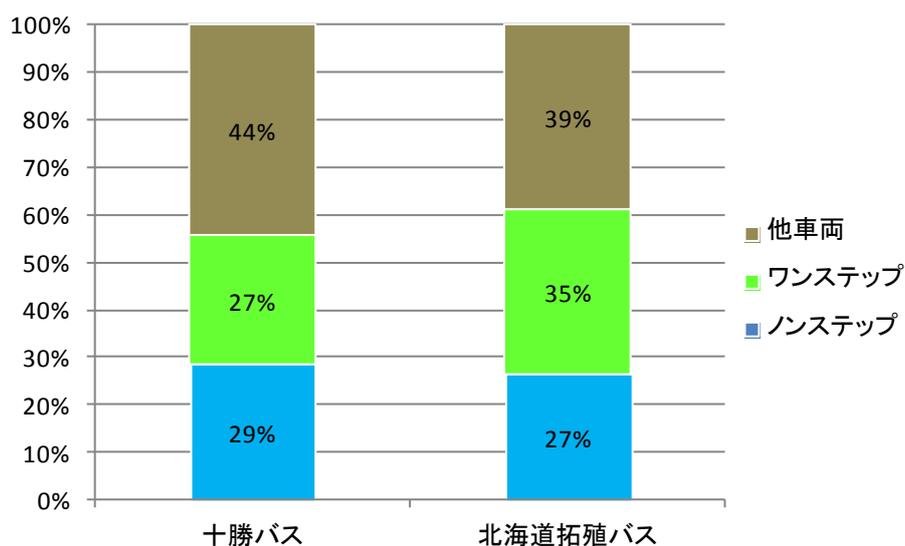


図 3-10 低床車両の割合

(3) バスOD調査から見た路線バス利用実態

① 路線別利用者数

i) 秋期

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、便数の割合と比べて大きな減少となっている。

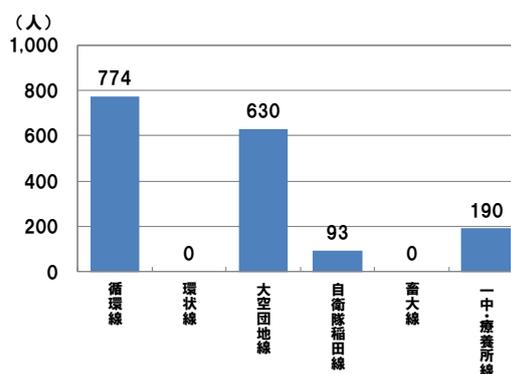
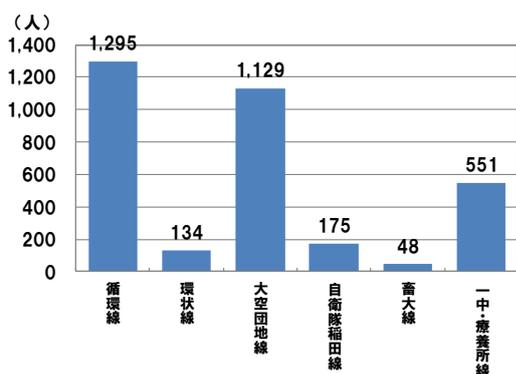


図 3-11 路線別利用者数 (秋期_平日)

図 3-12 路線別利用者数 (秋期_休日)

表 3-1 路線別利用者数一覧 (秋期)

路線名	行き先	平日			休日		
		利用者数 (人)	便数 (便)	便平均 (人/便)	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	371	21	17.7
	東13条⇒十勝バス本社	635	27	23.5	403	21	19.2
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	630	29	21.7
自衛隊稲田線	帯広駅BT⇒イトヨーカドー	82	10	8.2	49	9	5.4
	イトヨーカドー⇒帯広駅BT	93	9	10.3	44	7	6.3
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	190	22	8.6

ii) 冬期

調査対象路線の中では、あくまで推定値であるが「循環線」と「大空団地線」が、平日で 1,000 人/日を越える利用となっていると考えられる。

秋期と比較した場合、平日で 1.1～1.5 倍、休日で 1.6 倍程度の伸びが見られる。

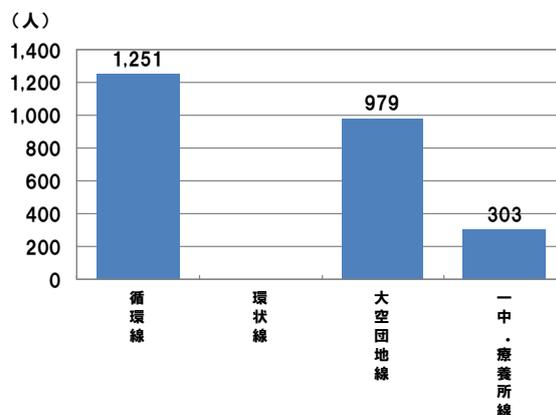
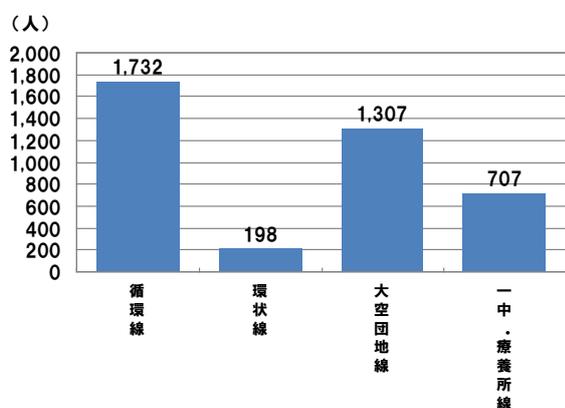


図 3-13 路線別利用者数 (冬期_平日)

図 3-14 路線別利用者数 (冬期_休日)

表 3-2 路線別利用者数一覧 (冬期)

路線名	行き先	平日			休日		
		利用者数 (人)	便数 (便)	便平均 (人/便)	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	864	27	32.0	565	21	26.9
	東13条⇒十勝バス本社	868	27	32.1	686	21	32.7
環状線	きた廻り	97	4	24.3	—	—	—
	みなみ廻り	101	3	33.7	—	—	—
大空団地線	本社⇒大空団地⇒本社	1,307	33	39.6	979	30	32.6
一中・療養所線	帯広駅BT⇒帯広駅BT	707	39	18.1	303	22	13.8

②時間帯別利用者数

i) 秋期

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。

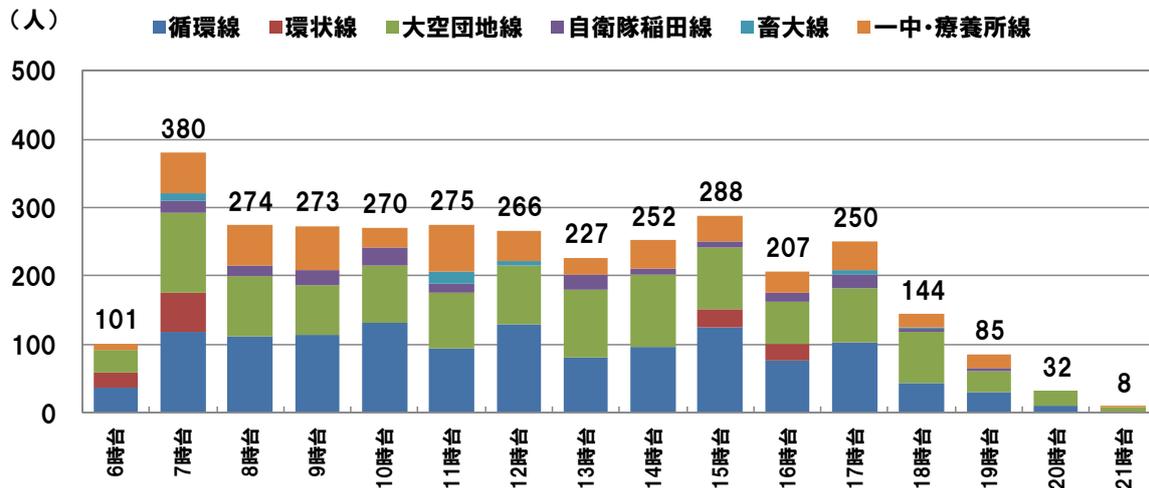


図 3-15 時間帯別利用者数 (秋期_平日)

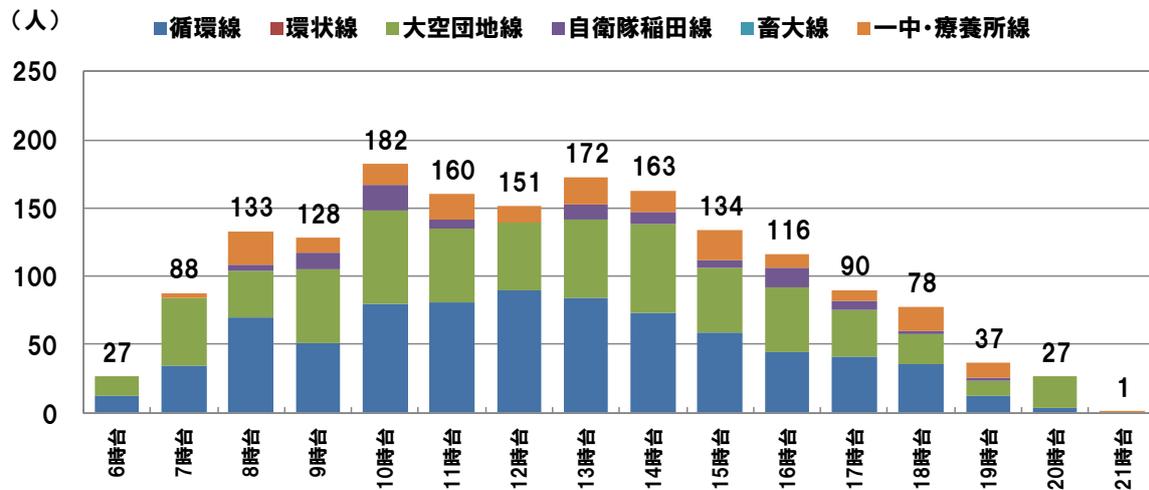


図 3-16 時間帯別利用者数 (秋期_休日)

ii) 冬期

推計値ではあるが、秋期と比較して、平日は朝夕時間帯における利用の伸びが高くなっている。また、休日は、全体的に利用者数の伸びが大きい。

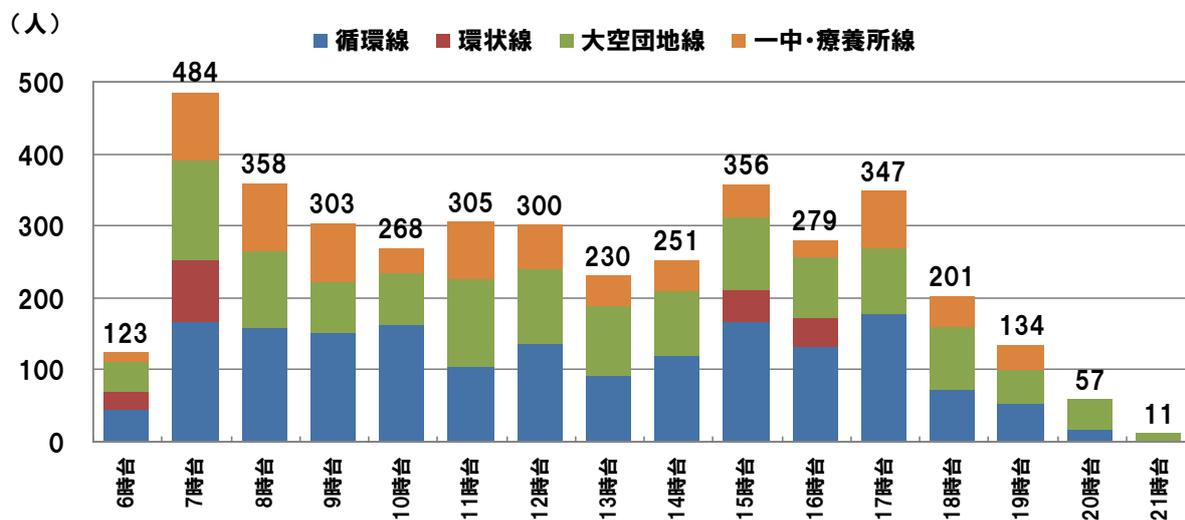


図 3-17 時間帯別利用者数 (冬期_平日)

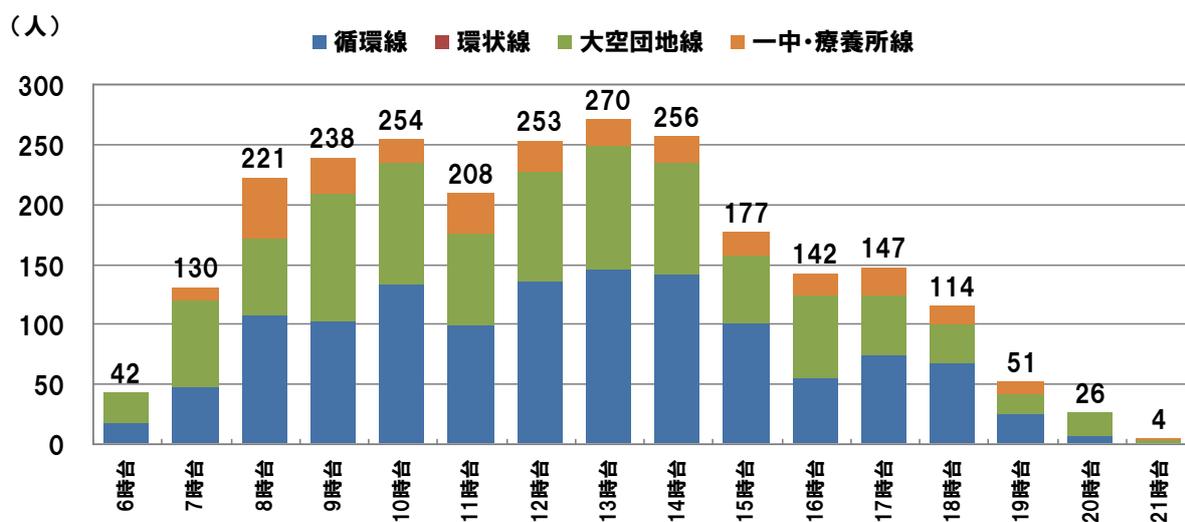


図 3-18 時間帯別利用者数 (冬期_休日)

③利用目的

i) 秋期

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。

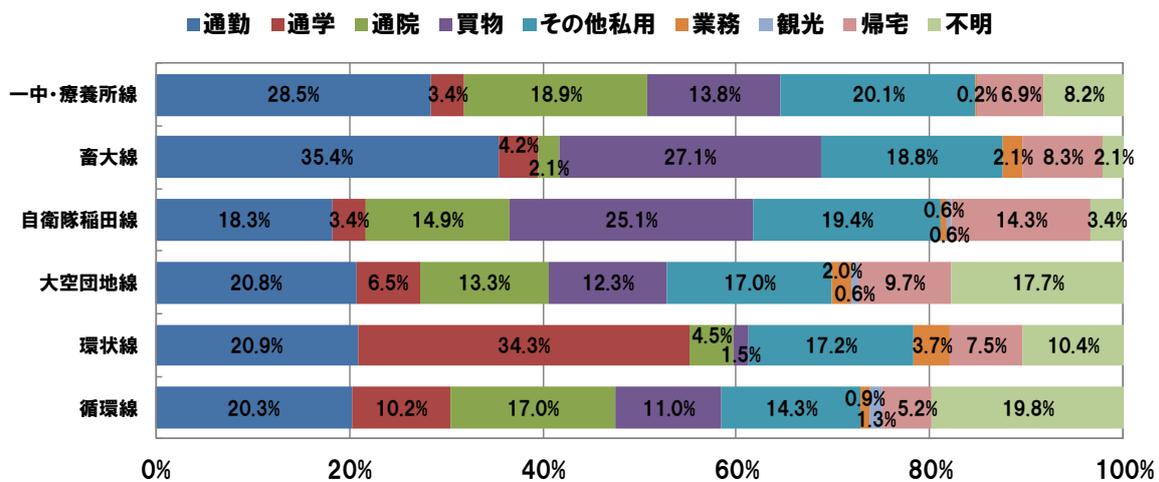


図 3-19 利用目的（秋期_平日）

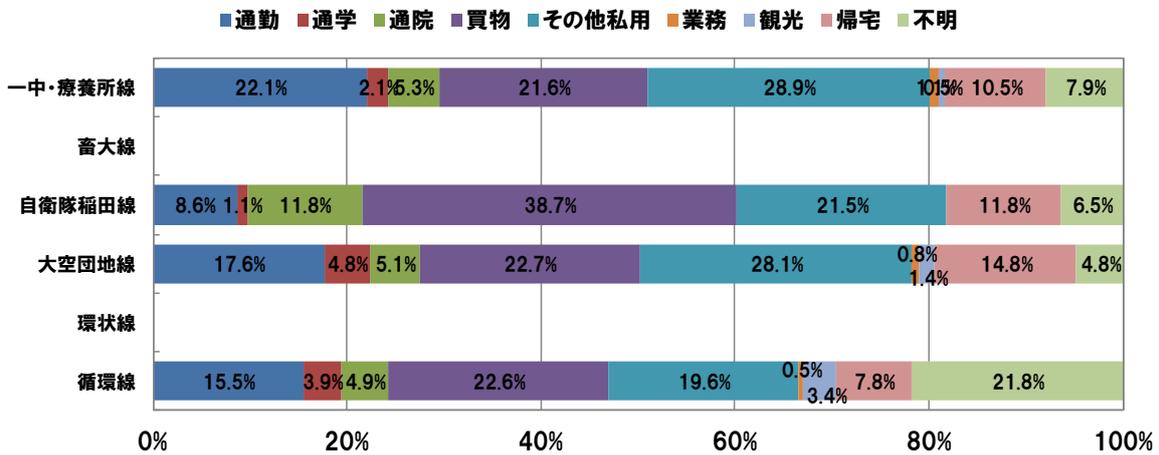


図 3-20 利用目的（秋期_休日）

ii) 冬期

調査対象となった便でのサンプル調査になるが、秋期と比較して、平日は、一中・療養所線を除き、通学の占める割合が高くなっている。

休日は、秋期と比較して、利用目的に大きな差は見られない。

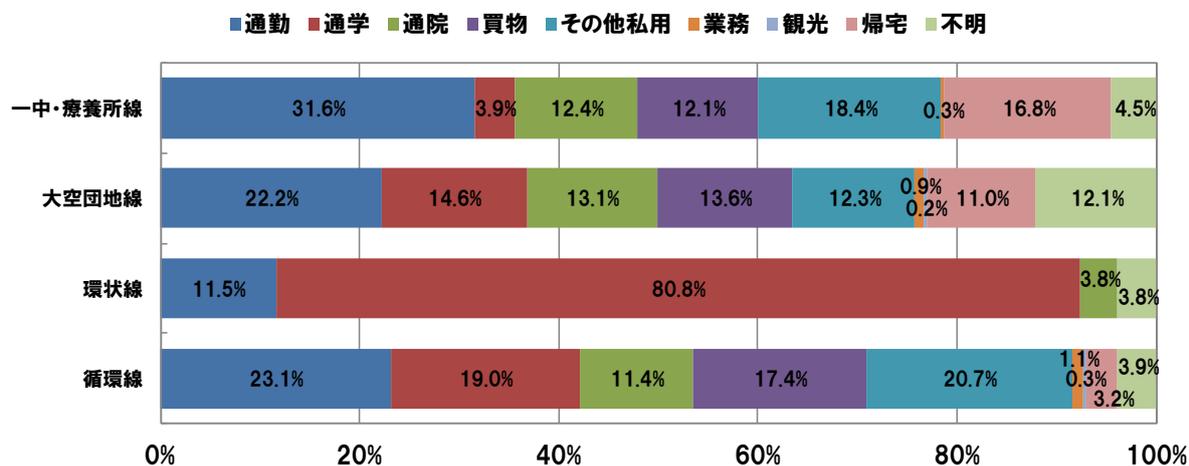


図 3-21 利用目的（冬期_平日）

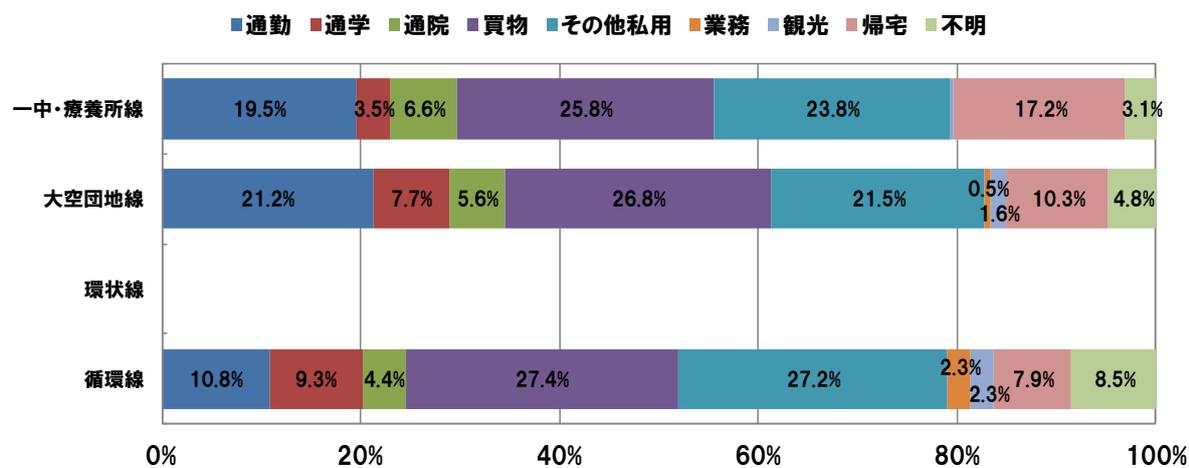


図 3-22 利用目的（冬期_休日）

④支払方法

i) 秋期

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。

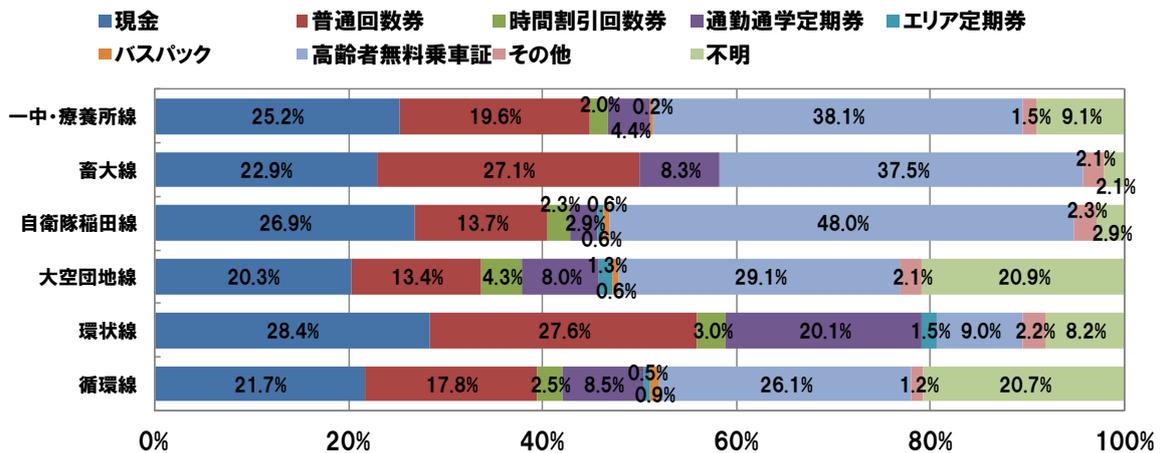


図 3-23 支払方法（秋期_平日）

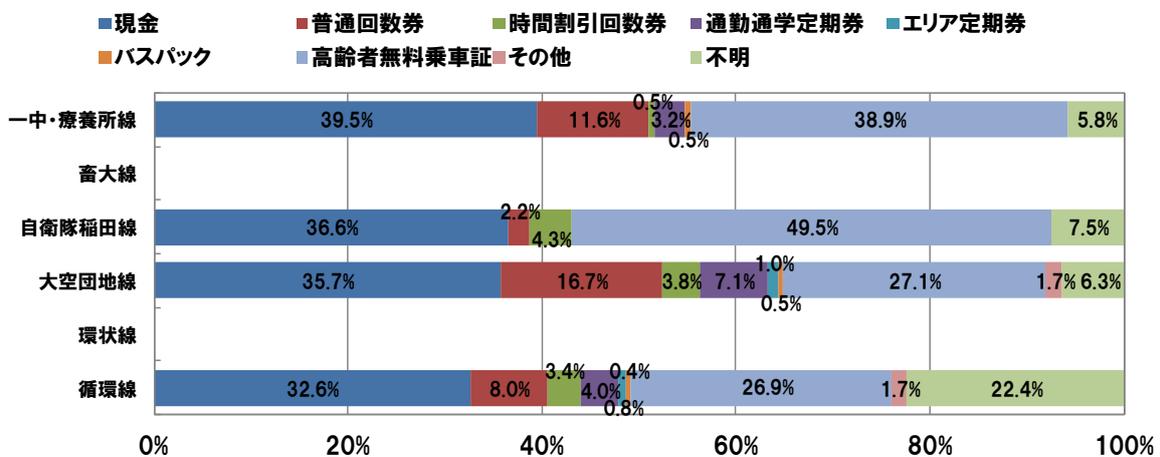


図 3-24 支払方法（秋期_休日）

ii) 冬期

調査対象となった便でのサンプル調査になるが、秋期と比較して、「一中療養所線」及び「大空団地線」において「普通回数券」の割合が高くなっている。

「環状線」は、対象となった便の時間帯も影響していると考えられるが、「通勤通学定期券」の割合が大きく増加している。

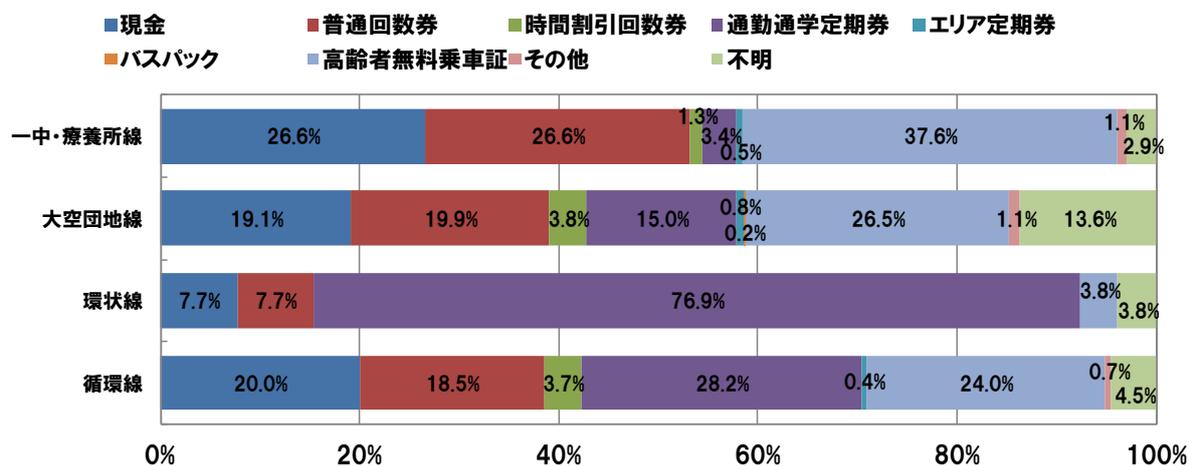


図 3-25 支払方法（冬期_平日）

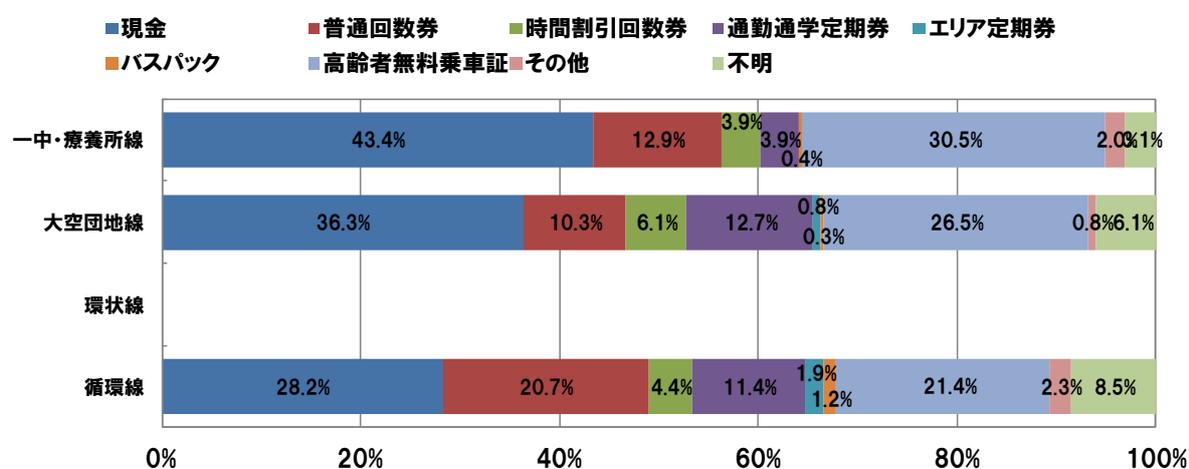


図 3-26 支払方法（冬期_休日）

⑤利用頻度

i) 秋期

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。

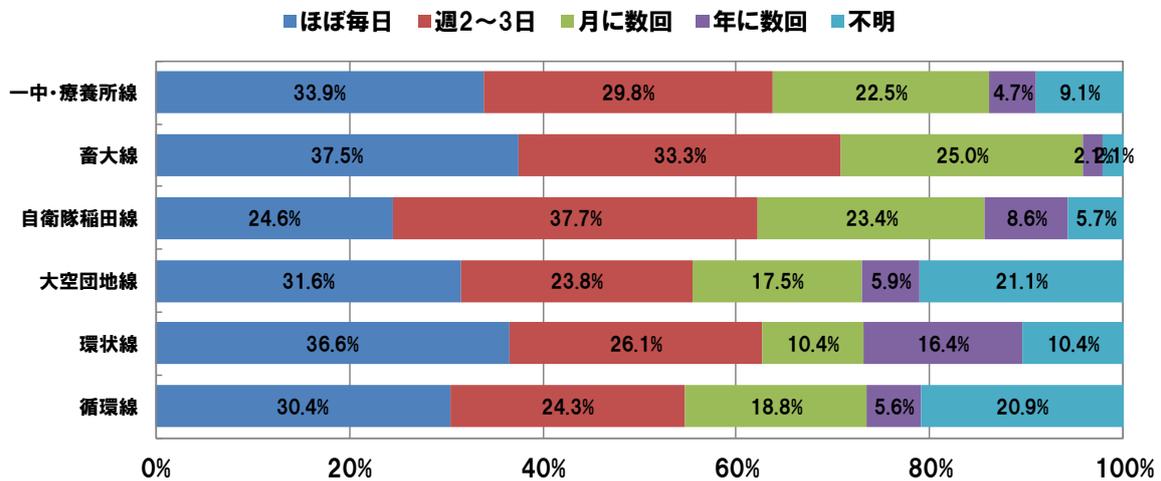


図 3-27 利用頻度（秋期_平日）

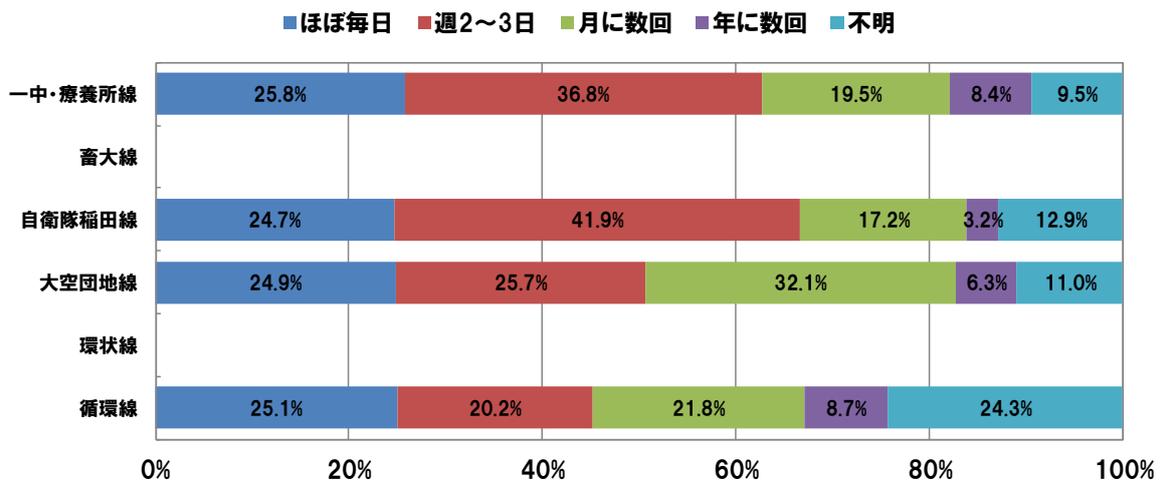


図 3-28 利用頻度（秋期_休日）

ii) 冬期

利用割合は、秋期と比較して、大きな差は見られない。

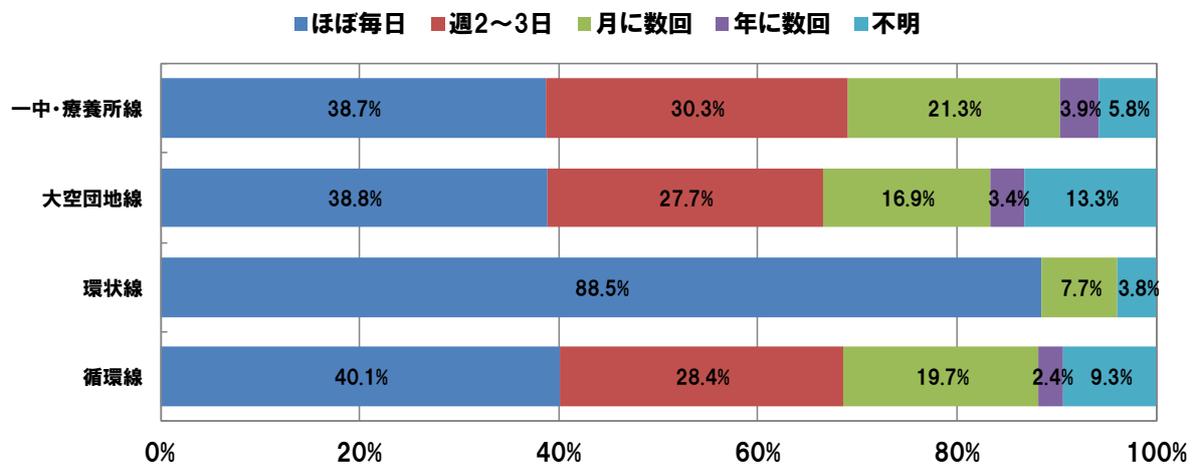


図 3-29 利用頻度（冬期_平日）

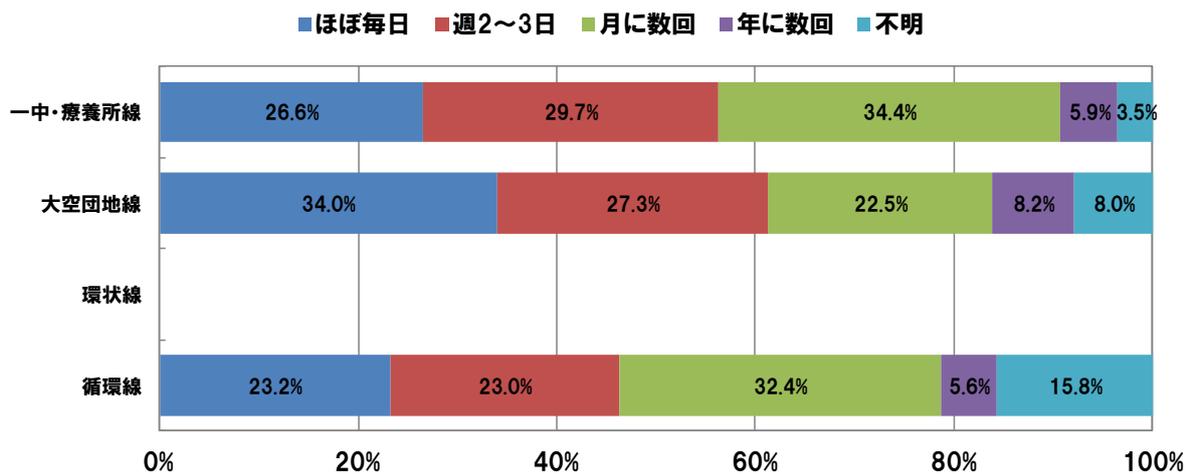


図 3-30 利用頻度（冬期_休日）

⑥性別

i) 秋期

性別では、各路線とも女性の割合が高い。

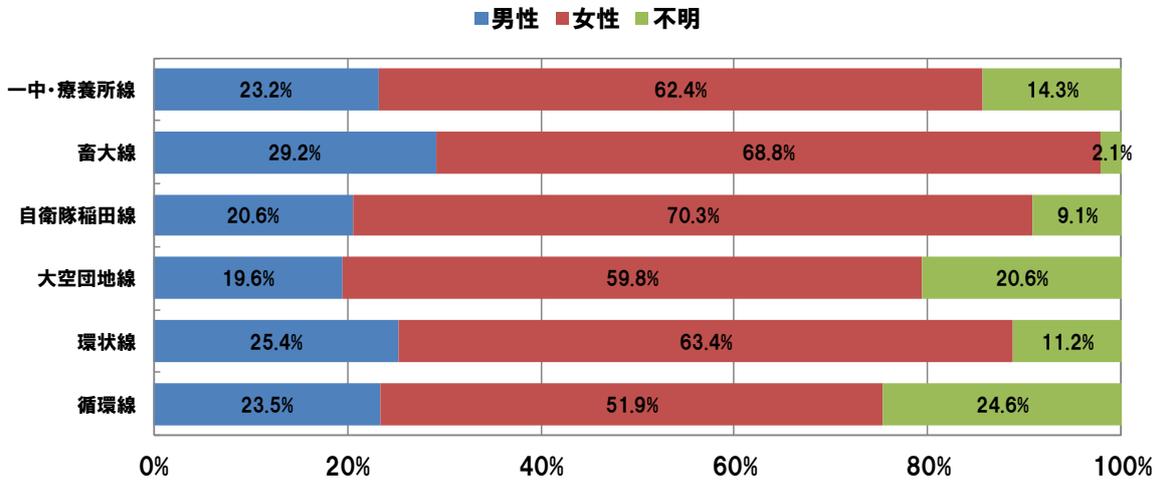


図 3-31 性別 (秋期_平日)

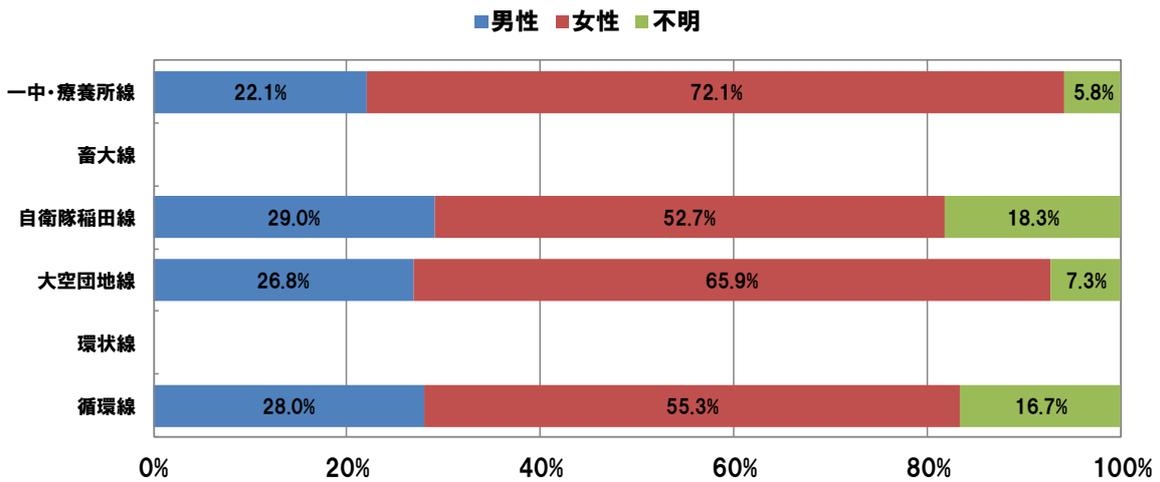


図 3-32 性別 (秋期_休日)

ii) 冬期

性別は、秋期と同様に女性の割合が高い。

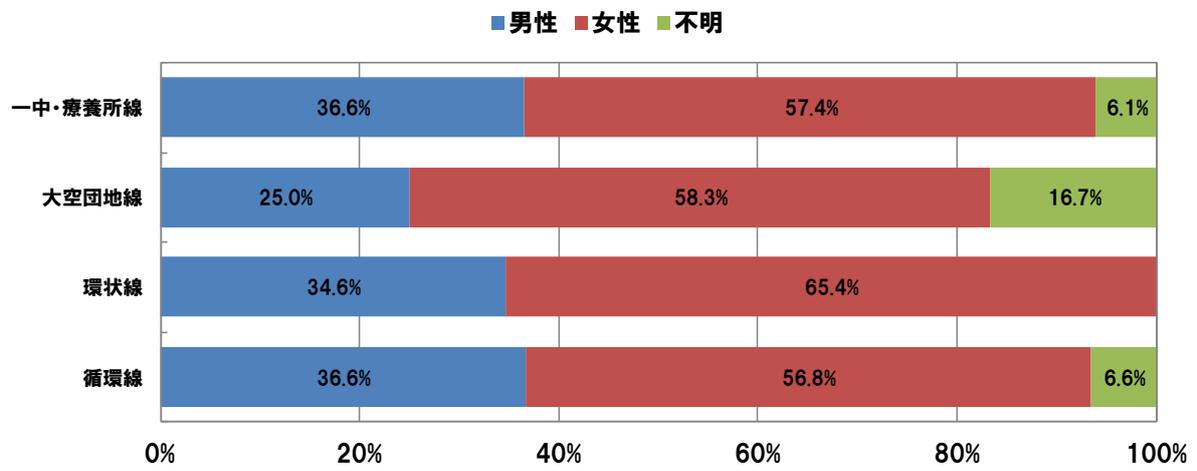


図 3-33 性別（冬期_平日）

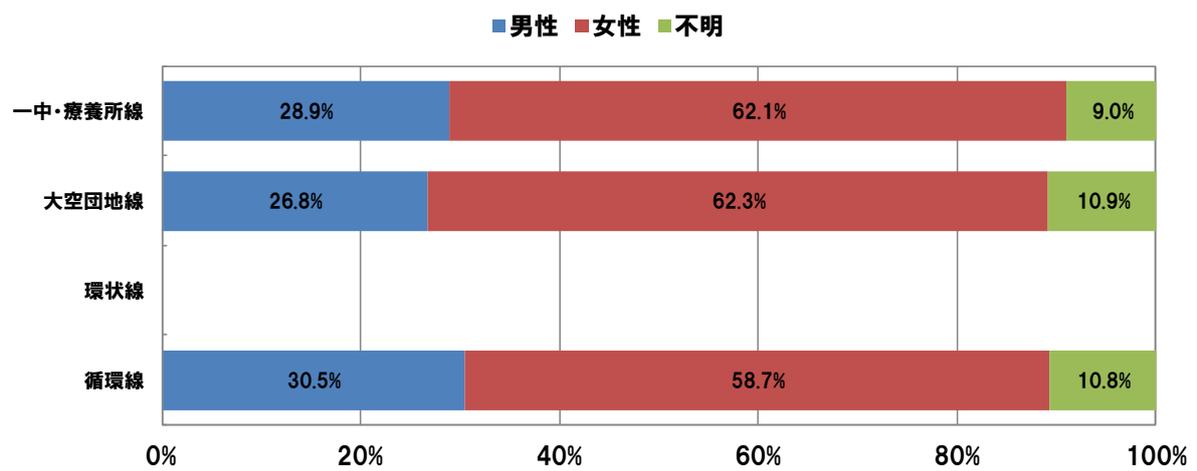


図 3-34 性別（冬期_休日）

⑦年齢層

i) 秋期

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。

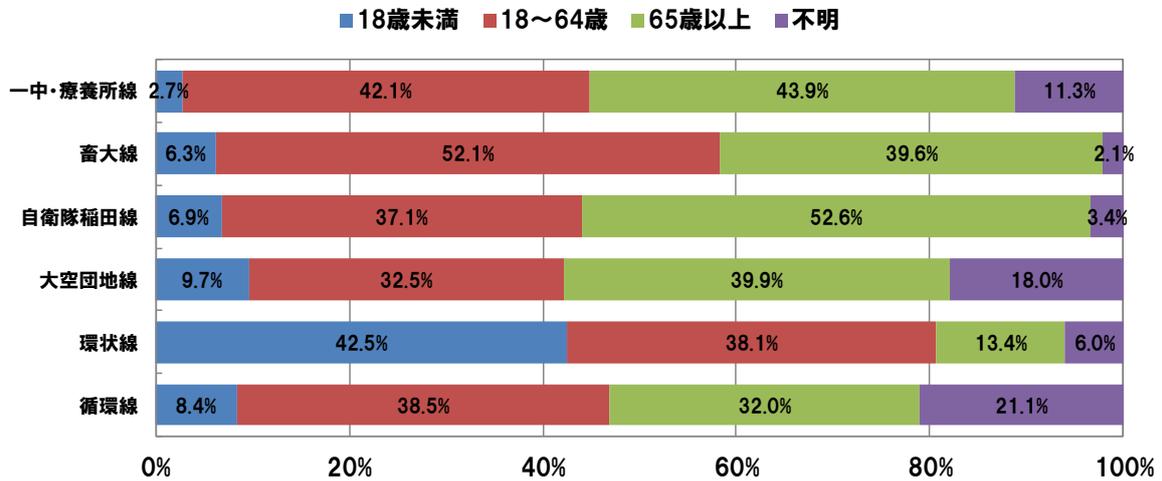


図 3-35 年齢層（秋期_平日）

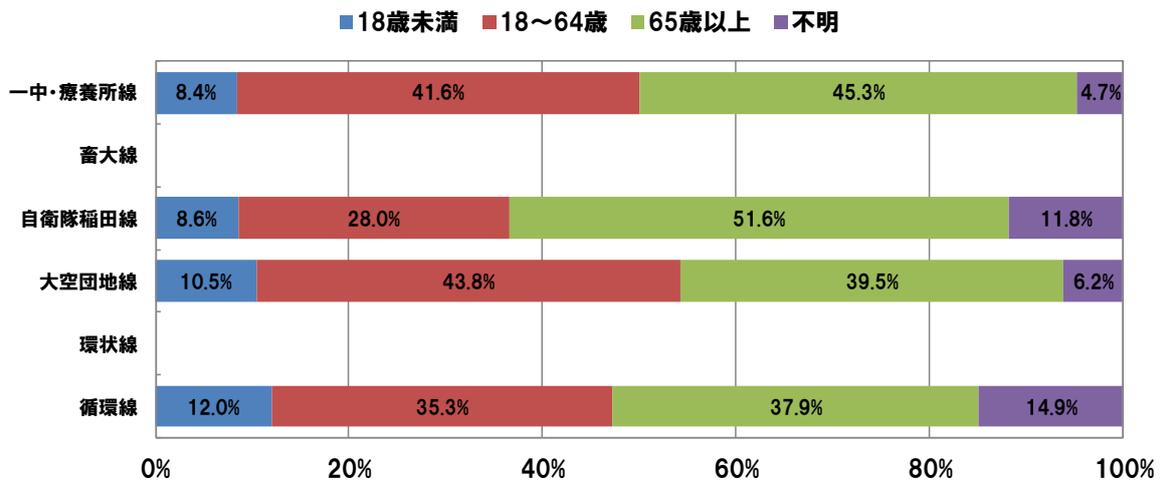


図 3-36 年齢層（秋期_休日）

ii) 冬期

調査対象となった便でのサンプル調査になるが、「一中療養所線」を除き、秋期と比較して、「18歳未満」の割合が総じて増加している。

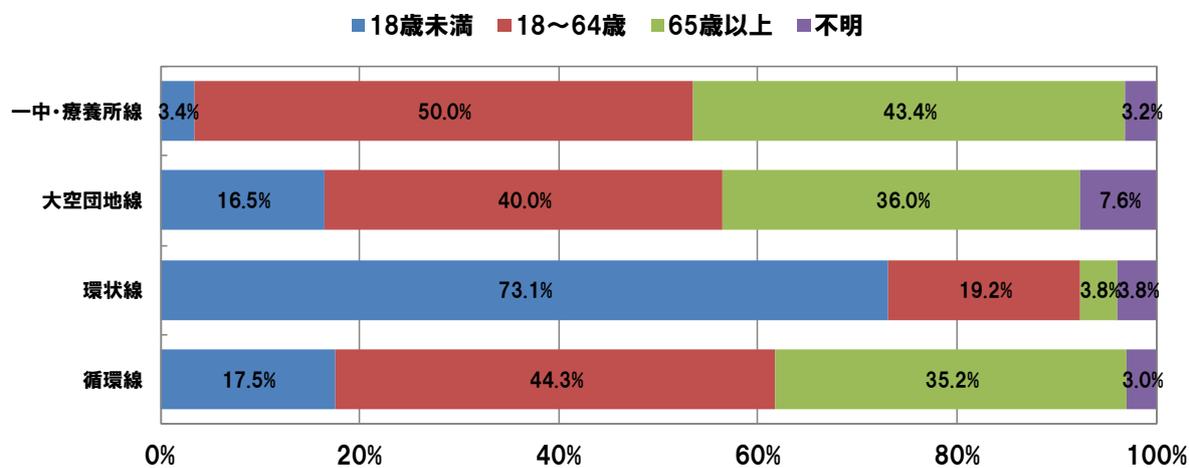


図 3-37 年齢層 (冬期_平日)

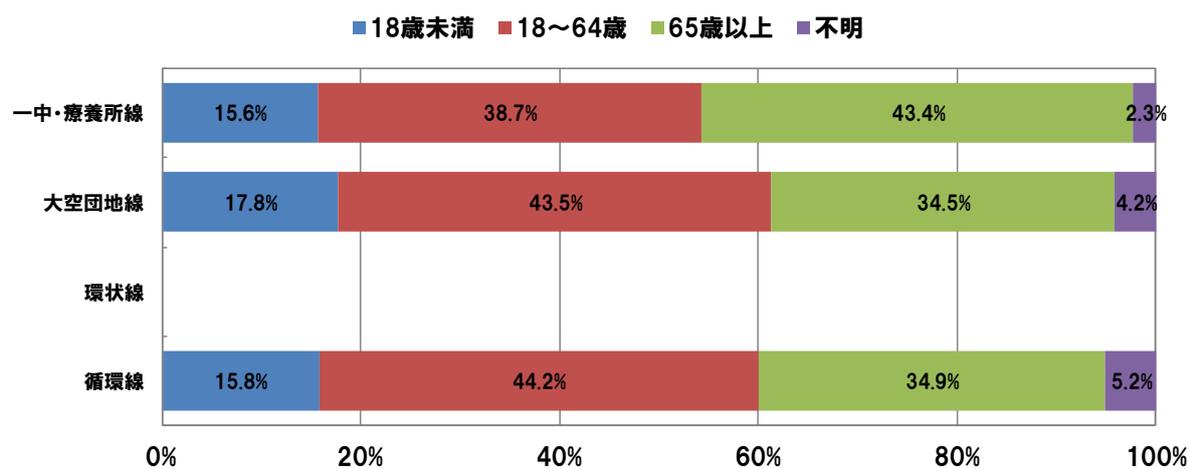


図 3-38 年齢層 (冬期_休日)

⑧職業・就業の状況

i) 秋期

「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」の利用はみ見られなかった。

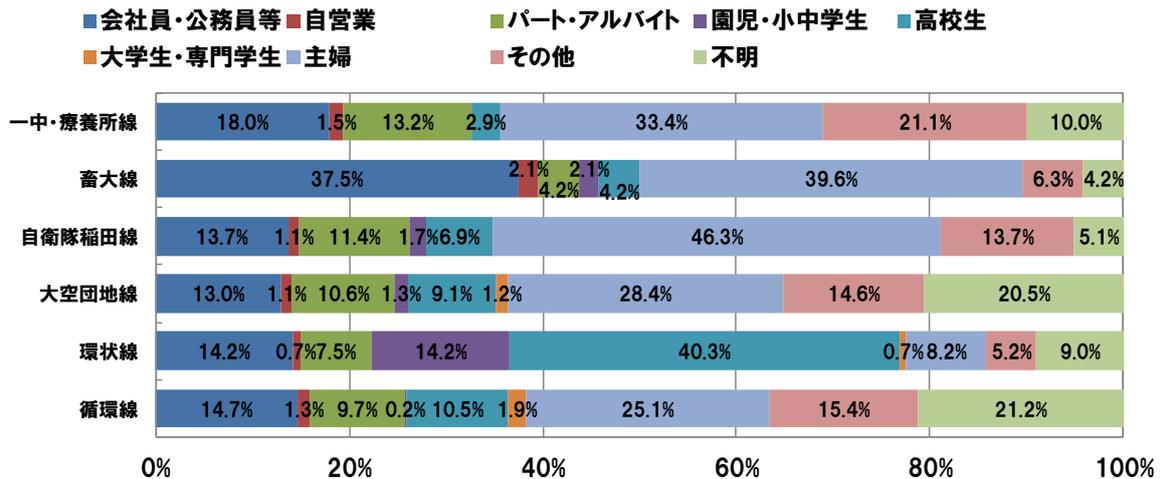


図 3-39 職業・就業の状況（秋期_平日）

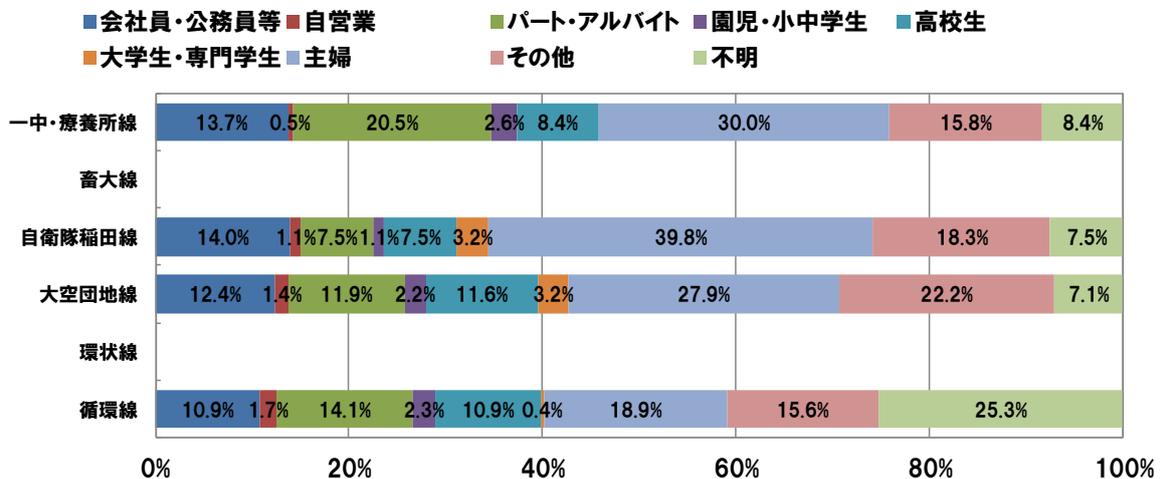


図 3-40 職業・就業の状況（秋期_休日）

ii) 冬期

調査対象となった便でのサンプル調査になるが、「環状線」を除き、秋期と比較して、職業・就業の状況に大きな差は見られなかった。

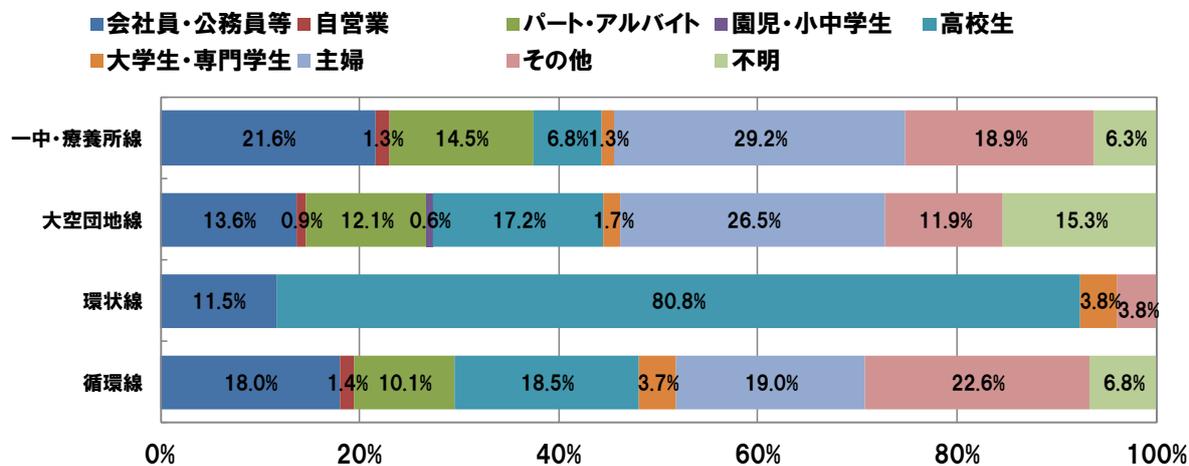


図 3-41 職業・就業の状況（冬期_平日）

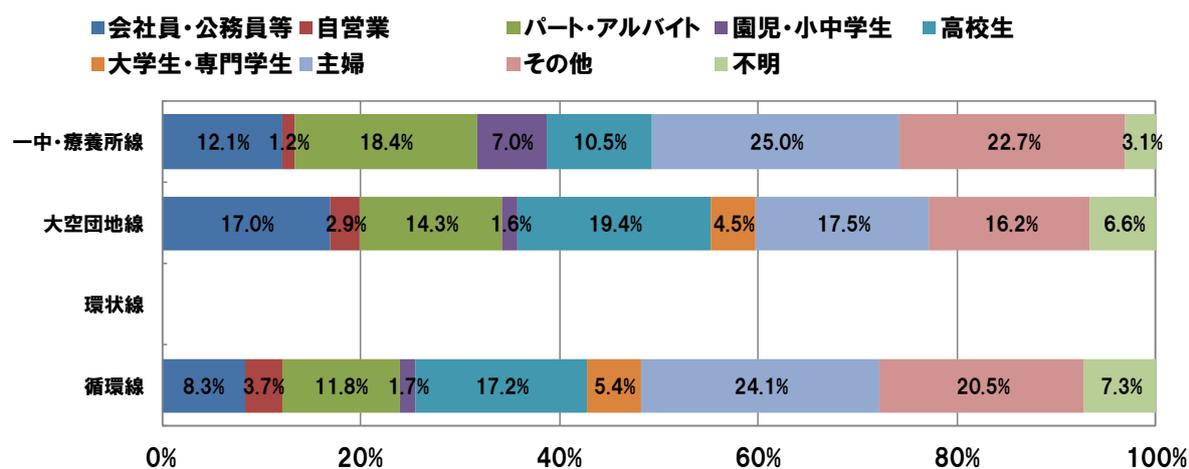


図 3-42 職業・就業の状況（冬期_休日）

⑨調査対象路線における停留所別利用者数

バスOD調査を実施した各路線とも、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。

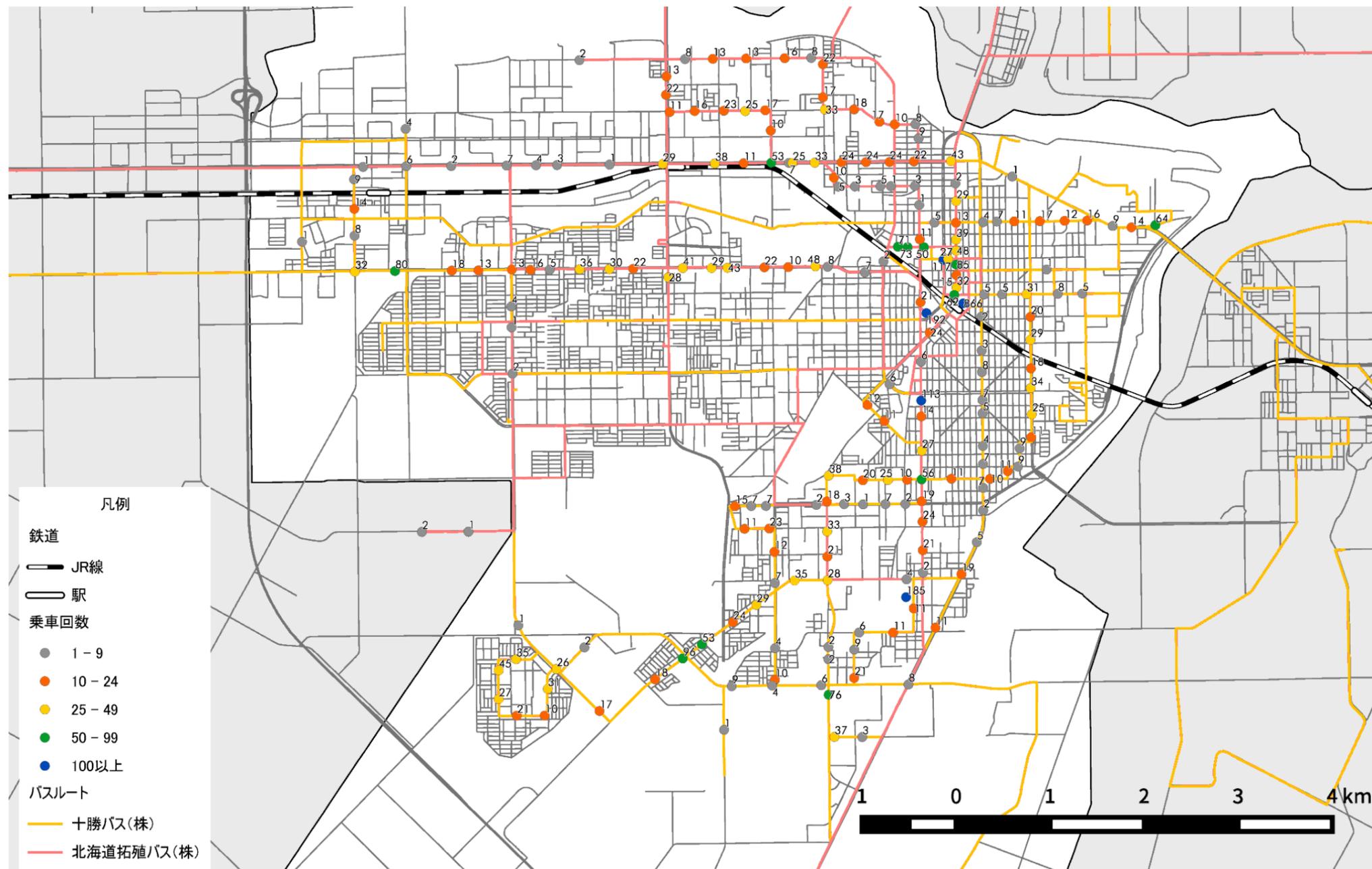


図 3-43 停留所別利用者数 (秋期_平日)

⑩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。

表 3-3 循環線（秋期_平日）

循環線 (平日)		降車エリア番号/区間名							乗車計	
		1	2	3	4	5	6	7		999
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

表 3-4 循環線（秋期_休日）

循環線 (平日)		降車エリア番号/区間名							乗車計	
		1	2	3	4	5	6	7		999
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

表 3-5 環状線（秋期_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

表 3-6 環状線（秋期_休日）

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	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

表 3-7 大空団地線（秋期_平日）

大空団地線 (平日)		降車エリア番号/区間名								乗車計
		1	2	3	4	5	6	7	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～ 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

表 3-8 大空団地線（秋期_休日）

大空団地線 (平日)		降車エリア番号/区間名								乗車計
		1	2	3	4	5	6	7	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～ 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

(4) 公共交通の収支状況

本市における路線バス事業者への補助額は、平成26年度では年間約7,400万円に上っている。

地域間幹線系統を除くと、「新町線」、「自衛隊稲田線」、「東8条線」、「一中・療養所線」、「南商循環線」といった路線が単独で500万円を越える補助額となっている。

表 3-9 平成26年度 帯広市路線バス運行維持費補助（十勝バス株）

区分	路線名	総 ^キ 程 (^キ ロ)	運行回数 (回)	実車走行 ^キ (^キ ロ)	平均乗車 密度(人)	輸送量 (人)	経常収益 (千円)	経常費用 (千円)	収支差額 (千円)	市補助額 (千円)
地域間幹線系統	芽室線	17.9	6.3	83,335.0	5.2	32.7	17,578	22,461	△ 4,883	0
	帯広陸別線	115.5	8.3	700,926.4	4.7	39.0	77,110	188,921	△ 111,811	4,821
	南商あかしや線	22.6	9.4	141,985.4	6.2	58.2	33,875	38,269	△ 4,394	0
	広尾線	91.1	12.6	842,479.7	4.5	56.7	98,795	227,074	△ 128,279	10,421
	上士幌線	49.7	7.3	271,275.9	5.6	40.8	46,802	73,117	△ 26,315	1,085
	十勝川温泉線	15.3	7.8	77,490.8	2.7	21.0	12,099	20,886	△ 8,787	548
	計(6系統)	312.1		2,117,493.2			286,259	570,728	△ 284,469	16,875
広域生活路線	新町線	10.0	16.1	117,571.7	2.6	41.8	21,179	31,689	△ 10,510	8,505
	自衛隊稲田線	11.7	8.9	76,627.0	3.9	34.7	14,014	20,653	△ 6,639	5,039
	環状線	35.6	4.6	61,289.4	6.2	28.5	9,162	16,520	△ 7,358	4,905
	幕別線	28.7	3.0	42,018.0	4.3	12.9	6,664	11,325	△ 4,661	1,383
	計(4系統)	86.0		297,506.1			51,019	80,187	△ 29,168	19,832
市生活交通路線	糠平線	23.0	3.9	66,866.8	0.7	2.7	2,094	18,023	△ 15,929	2,018
	南北循環線	9.6	14.6	102,930.1	4.2	61.3	25,344	27,743	△ 2,399	2,377
	畜大線	9.5	1.6	11,590.0	3.2	5.1	2,319	3,124	△ 805	790
	東8条線	8.5	8.3	32,836.2	2.8	23.2	4,091	9,919	△ 5,828	5,828
	水光線	7.3	0.7	4,234.0	0.9	0.6	229	1,279	△ 1,050	1,050
	計(5系統)	57.9		218,457.1			34,077	60,088	△ 26,011	12,063
補助対象外路線	東西循環線	17.3	24.4	309,316.7	6.6	161.0	85,380	84,143	1,237	0
	音更線	22.1	27.2	440,108.6	5.8	157.7	104,495	119,723	△ 15,228	0
	大空団地線	18.1	26.7	385,576.3	5.6	149.5	97,103	104,888	△ 7,785	0
	南商線	11.8	13.4	115,774.0	4.5	60.3	32,006	31,494	512	0
	柏葉高・総合振興局線	4.4	2.6	8,518.4	3.6	9.3	2,289	2,317	△ 28	0
	柏葉高校S	1.9	0.2	381.9	108.5	21.7	5,155	104	5,051	0
	大空～柏葉高校線	11.6	0.2	2,424.4	3.2	0.6	534	660	△ 126	0
	学園通線	16.7	0.1	1,970.6	5.4	0.5	401	536	△ 135	0
	新緑通線	10.5	0.9	7,623.0	4.3	3.8	2,096	2,074	22	0
	大正小学校線	28.3	0.2	6,027.9	6.9	1.3	1,559	1,640	△ 81	0
	更別～高校S	40.4	0.2	8,928.4	25.6	5.1	9,043	2,429	6,614	0
	中札内～高校S	29.9	0.2	6,607.9	36.6	7.3	11,201	1,798	9,403	0
	清水高校S	36.5	1.3	35,646.0	12.0	15.6	9,420	9,697	△ 277	0
	大正～高校S	12.8	0.2	2,752.0	40.0	8.0	6,731	749	5,982	0
	幕別～高校S	24.4	0.2	5,172.8	5.8	1.1	1,143	1,407	△ 264	0
	音更～高校S	19.3	0.2	4,674.0	32.1	6.4	7,404	1,271	6,133	0
	芽室～高校S	22.3	0.5	9,692.2	10.4	5.2	3,567	2,637	930	0
	芽室～三条・南商・大谷S	14.8	0.5	6,304.8	6.2	3.1	1,721	1,715	6	0
	東13条～大谷・南商・白樺S	12.2	0.2	2,610.8	12.8	2.5	1,782	710	1,072	0
	東13条(競)～大谷・南商・白樺S	12.4	0.2	2,653.6	5.9	1.1	841	722	119	0
	東13条～三条高校S	8.9	0.2	1,860.1	10.1	2.0	1,090	506	584	0
	南商・白樺学園S	8.6	0.2	1,797.4	19.8	3.9	2,137	489	1,648	0
	江陵高校S	17.3	0.4	6,193.4	6.4	2.5	1,842	1,685	157	0
	北高・工業高校S	12.9	0.1	1,431.9	18.4	1.8	1,279	390	889	0
	農高・緑陽高校S	6.1	0.5	2,525.4	18.3	9.1	3,311	687	2,624	0
	白樺学園S	8.7	0.1	783.0	5.3	0.5	251	213	38	0
計(26系統)	430.2		1,377,355.5			393,781	374,684	19,097	0	
合計(41系統)	886.2		4,010,811.9			765,136	1,085,687	△ 320,551	48,770	

表 3-10 平成 26 年度 帯広市路線バス運行維持費補助（北海道拓殖バス株）

区分	路線名	総キロ程	運行回数	実車走行キロ	平均乗車	輸送量	経常収益	経常費用	収支差額	市補助額
		(キロ)	(回)	(キロ)	密度(人)	(人)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)
地域間幹線系統	緑駒線	16.4	4.0	33,549.8	4.3	17.2	6,468	8,863	△ 2,395	177
	然別湖線	65.0	3.8	180,205.8	4.4	16.7	25,930	47,603	△ 21,673	277
	鹿追線	36.6	3.5	75,510.6	5.1	17.8	13,815	19,947	△ 6,132	123
	新帯線	60.2	3.5	119,083.4	5.0	17.5	18,542	31,457	△ 12,915	140
	上士幌線	40.3	4.9	146,541.5	5.2	25.4	25,451	38,710	△ 13,259	341
	音上線	44.5	3.4	89,487.5	5.5	18.7	14,438	23,639	△ 9,201	135
	雄飛ヶ丘団地線	11.0	15.6	125,637.6	3.6	56.1	27,157	33,188	△ 6,031	788
	中鈴蘭循環線	13.3	9.9	48,483.6	3.9	38.6	7,579	12,807	△ 5,228	1,156
	計(8系統)	287.3		818,499.8			139,380	216,214	△ 76,834	3,137
市生活交通路線	一中・療養所線(西5)	11.4	22.2	92,645.6	5.3	117.6	19,289	24,473	△ 5,184	5,184
	療養所(中央公園)	8.1	0.8	4,900.5	3.2	2.5	876	1,295	△ 419	339
	療養所(玄武住宅)	7.3	4.4	23,885.6	2.1	9.2	2,839	6,310	△ 3,471	2,280
	一中線	7.3	3.6	19,405.0	2.0	7.2	2,474	5,126	△ 2,652	1,857
	中鈴蘭線(清和)	7.1	0.6	3,465.0	2.6	1.5	561	916	△ 355	212
	中鈴蘭線(幼稚園)	8.4	0.6	4,099.2	2.5	1.5	607	1,083	△ 476	107
	運転免許(柏林台)	6.4	1.0	4,256.9	1.5	1.5	466	1,124	△ 658	480
	中鈴蘭・南商業高校線	12.5	0.8	7,575.2	4.7	3.7	1,703	2,001	△ 298	212
	南商線⑤(厚生病院)	10.2	1.8	13,586.4	3.5	6.3	3,190	3,589	△ 399	390
	南商線⑥(帯広駅前)	8.8	1.8	12,655.3	2.8	5.0	2,573	3,343	△ 770	753
	白樺学園線①	11.9	3.1	27,393.8	1.9	5.8	3,985	7,236	△ 3,251	3,141
	南商循環線A	18.9	13.6	94,008.6	5.9	80.2	19,121	24,833	△ 5,712	5,712
	南商循環線B	19.1	2.6	18,641.6	6.1	15.8	3,907	4,924	△ 1,017	1,017
	一中・南商線	13.6	0.6	6,636.8	2.6	1.5	1,260	1,753	△ 493	425
	新帯線②	23.6	0.4	8,590.4	1.5	0.6	559	2,269	△ 1,710	56
計(15系統)	174.6		341,745.9			63,410	90,275	△ 26,865	22,165	
外路線 補助対象	音更高校線	15.1	9.3	56,908.1	6.3	58.3	17,050	15,083	1,967	0
	雄飛ヶ丘・音更高校線	14.6	0.8	9,417.0	7.4	5.9	3,616	2,496	1,120	0
	運転免許試験場線(療)	6.6	4.4	2,800.6	4.5	19.5	742	742	0	0
	計(3系統)	36.3		69,125.7			21,406	18,320	3,086	0
合計(26系統)	498.2		1,229,371.4			224,196	324,809	△ 100,613	25,302	

表 3-11 平成 26 年度 帯広市デマンド型交通運行委託（あいのりタクシー・あいのりバス）

路線名	実車走行キロ	輸送人員	経常収益	経常費用	収支差額	市委託額
	(キロ)	(人)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)
あいのりタクシー(大正地区)	98,172	5,596	3,667	12,514	△ 8,847	8,847
あいのりバス(川西地区)	104,565	9,888	5,364	14,727	△ 9,363	9,363
計(2系統)	202,737.0		9,031	27,241	△ 18,210	18,210

(5) 冬期における定時性

① 調査概要

市内路線バス事業者より、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、朝の通勤・通学時間帯において、状況の把握を実施した。

対象は、市内路線バス事業者から悪天候時において定時性の確保が困難となっていると挙げられた白樺通及び国道 38 号とし、朝の時間帯において、西帯広方面から帯広駅方面へ向かう運行車両について調査を行った。

調査方法は、車載記録装置(バスロケーションシステム及びデジタルタコメーター)から取得した位置情報及び時刻情報を用い、停留所の時刻表(定刻)と比較し、降雪の影響のあると考えられる日(with)と降雪の影響がないと考えられる日(without)のそれぞれのデータから、遅れの発生状況を把握した。降雪の影響のあると考えられる日は、道東方面が暴風雪に見舞われた 1 月 18 日(月)の翌日である 19 日(火)とした。

表 3-12 帯広の天候 (2016 年 1 月)

日	曜日	降水量(mm)			気温(℃)			風向・風速(m/s)					日照時間(h)	雪(cm)		天気概況	
		合計	最大		平均	最高	最低	平均風速	最大風速		最大瞬間風速			降雪合計	最深積雪値	昼 (06:00-18:00)	夜 (18:00-翌日06:00)
			1時間	10分間					風速	風速	風向	風速					
1	金	--	--	--	-5.6	1.1	-11.9	3.1	7.2	西北西	12.6	北北西	8.3	--	24	快晴	晴後一時曇
2	土	0	0	0	-5.1	-0.5	-10.8	1.3	2.8	南西	5.1	西北西	2.7	1	25	曇時々雪一時晴	曇一時雪後晴
3	日	0	0	0	0.3	2.1	-2.7	4.4	7.6	西	12.8	西北西	7.9	--	25	晴後一時薄曇	晴一時曇
4	月	--	--	--	-1.9	1.2	-5.3	3.4	7.5	西北西	12.4	西北西	4.6	--	25	曇一時晴	晴
5	火	--	--	--	-4.6	-1	-9.9	3.9	10.1	西	14.2	西	7.5	--	25	晴	晴
6	水	--	--	--	-4	1.1	-11.6	2.2	5.2	北西	9	西北西	7.3	--	25	晴後一時曇	晴一時曇
7	木	--	--	--	-3.8	-0.4	-7.8	3.1	7.1	西	11.5	西	6.3	--	25	晴	晴
8	金	--	--	--	-4.7	1.3	-10.9	1.8	4.5	西	8.2	西	6.1	--	25	晴	晴
9	土	--	--	--	-5.4	-0.9	-11.2	2.9	9.8	西北西	13.8	西	8.5	--	25	晴	晴後一時曇
10	日	0	0	0	-6.2	0.4	-12	2.7	7.5	西北西	12.4	西北西	4.4	--	25	曇時々晴	晴
11	月	0	0	0	-6.9	-3.7	-10.6	2.9	7	西北西	10.6	北西	8.2	--	25	晴	晴
12	火	--	--	--	-8.4	-3	-15	1.6	3.7	北東	7.7	北東	8.1	--	25	晴	晴
13	水	--	--	--	-8.5	-2	-15.4	1.3	3.3	南南西	4.9	南南東	7.9	--	25	晴	晴後雪
14	木	6.5	2.5	1	-5.9	-0.7	-12.8	2.7	7.2	西北西	12.1	西北西	8.5	16	41	晴一時雪	晴
15	金	--	--	--	-10.1	-3.9	-16	1.2	3.2	南西	4.3	南南西	7.3	--	36	晴後一時曇	曇後晴
16	土	--	--	--	-10.8	-4.1	-16.1	1.3	2.9	南南西	3.9	南南西	7.1	--	32	晴	快晴
17	日	--	--	--	-12.6	-3.6	-19.1	1.2	2.3	南南西	3.3	南	8	--	31	晴	晴後一時曇
18	月	10.5	2.5	0.5	-9.5	-4	-16.7	1.5	3.8	北	6.4	北	0	11	42	雪	大雪
19	火	12	2	0.5	-1.2	0.8	-4.1	4	8.5	北北東	13.8	北北東	0	16	58	雪	曇一時雪
20	水	--	--	--	-1.1	0.4	-2.9	4.9	7.7	北西	12.5	西北西	0	--	52	曇	曇後晴
21	木	--	--	--	-2.6	0.1	-4.3	5.2	8.4	西北西	13.3	西	8.7	--	48	晴	晴
22	金	--	--	--	-3.2	1.8	-13.4	4.4	9.3	西北西	15	西	7.8	--	46	晴後一時曇	曇
23	土	--	--	--	-2.7	0.9	-12.3	2.8	6.9	西北西	11.8	西北西	7.3	--	44	晴時々曇	晴時々曇
24	日	--	--	--	-8.7	-3	-14	1.6	3.7	北北東	6.5	北東	7	--	43	晴一時曇	晴時々曇
25	月	--	--	--	-10.3	-3.1	-16.8	1.9	7.4	西北西	12.8	西北西	8.9	--	42	晴	晴
26	火	--	--	--	-8.3	1.2	-16.1	1.2	3.4	南西	5.5	南西	8.9	--	42	晴	晴
27	水	0	0	0	-4.3	1.3	-10.9	3.3	9.3	西北西	14.6	西北西	7.9	--	42	晴一時雪	晴
28	木	0	0	0	-4.1	0.6	-10.1	4.5	9.6	西北西	15.5	西北西	8.5	--	41	晴	晴
29	金	--	--	--	-6.4	-2.3	-11.9	3.6	6.8	西北西	11.4	西	8.5	--	40	晴後一時薄曇	薄曇時々晴
30	土	--	--	--	-9.6	-4.8	-13.3	1.2	2.8	北	4.7	北北西	7.9	--	40	晴一時曇	晴時々曇
31	日	0	0	0	-8.3	-2	-16.1	2.1	7.1	西北西	11.5	西北西	9.2	--	40	晴	晴

出典：気象庁 HP より

②調査結果（白樺通）

路面状態が悪化していたと考えられる19日は、全体的に3分程度の遅れが発生しているものの、白樺通の混雑が遅れに与える影響は少ないと推察される。

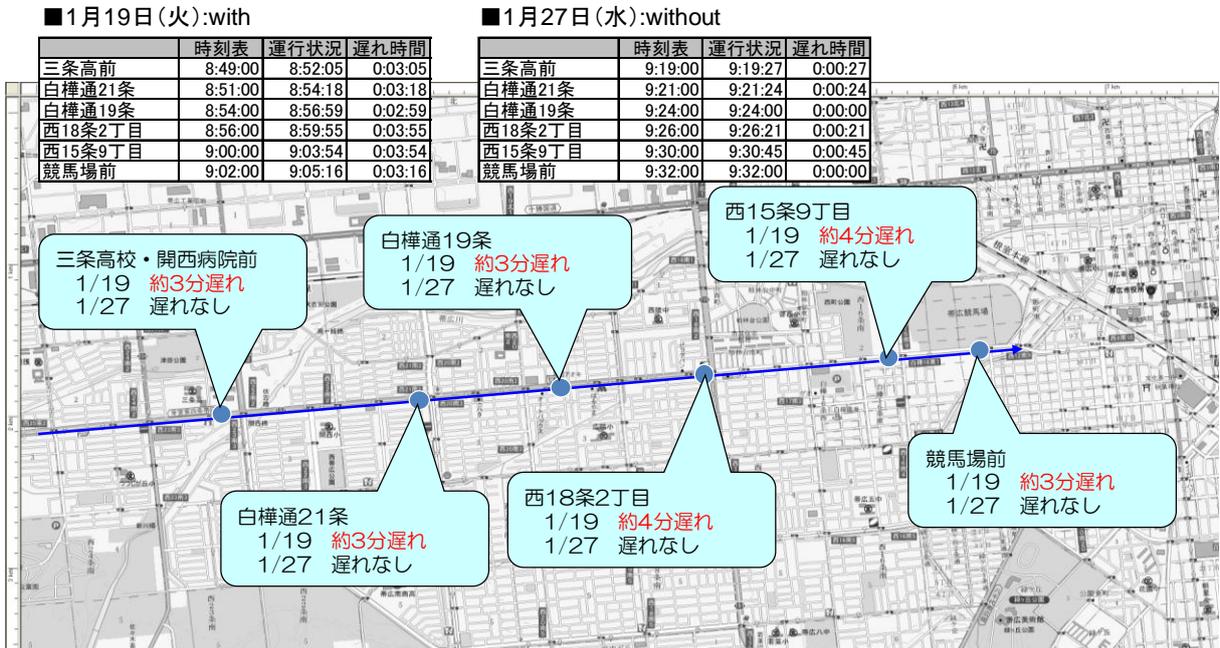


図 3-44 白樺通の遅れ状況（十勝バス(株)提供資料より）

③調査結果（国道 38 号）

路面状態が悪化していたと考えられる19日は、全体的に7分程度の遅れが発生しているものの、国道38号の混雑が遅れに与える影響は少ないと推察される。

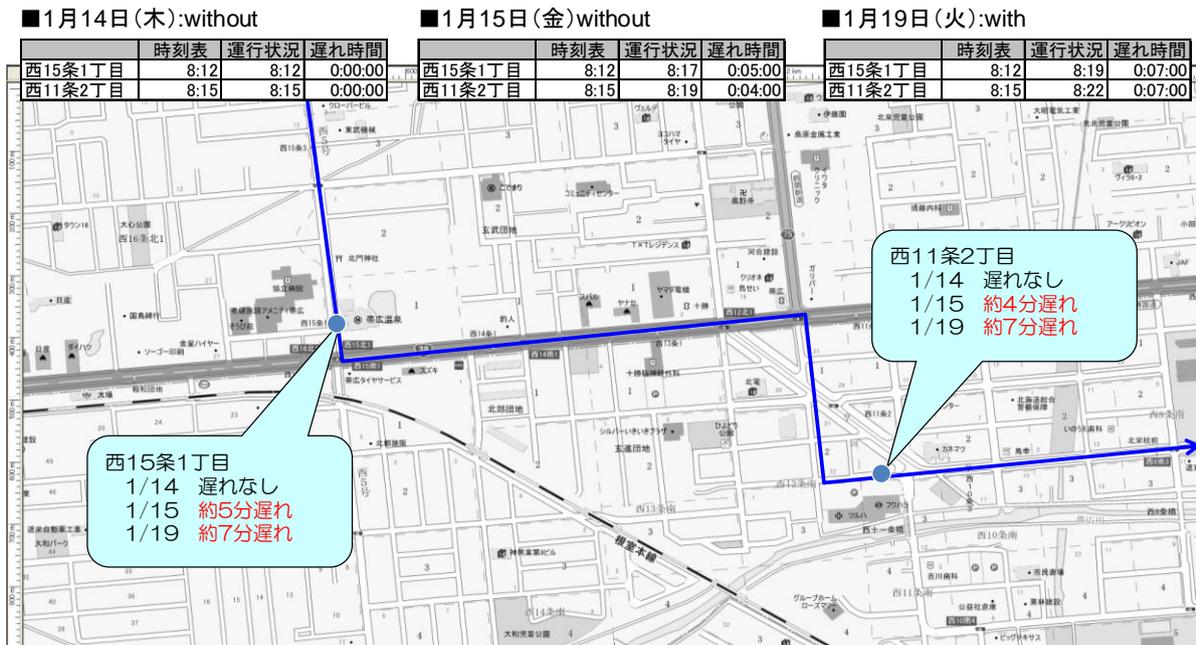


図 3-45 国道 38 号の遅れ状況（北海道拓殖バス(株)提供資料より）

④まとめ

本調査では、結果として白樺通及び国道 38 号において路線バスの定時性に大きな影響を与える遅れの発生は確認できなかった。しかしながら、市内路線バス事業者が抱える定時性確保の課題が解決したわけではなく、本調査が対象としたサンプルも十分な数とは言えないことから、市内路線バス事業者と連携し、継続的なモニタリングを実施していくことが望ましいと考えられる。

3-3 利用者ニーズの把握

(1) 帯広駅バスターミナル待合所について

路線バス利用者へのアンケート調査において、回答者の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。

また、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べき」との意見が多くあげられている。

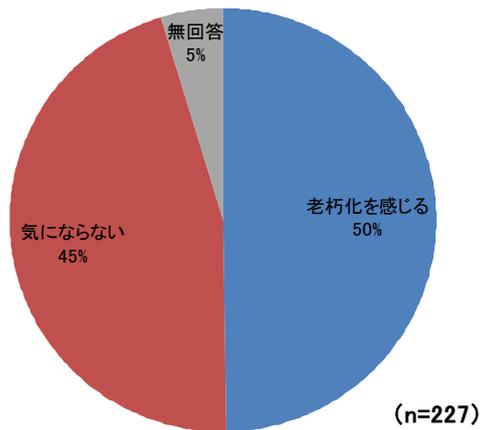


図 3-46 帯広駅バスターミナル待合所の老朽化
(路線バス利用者)

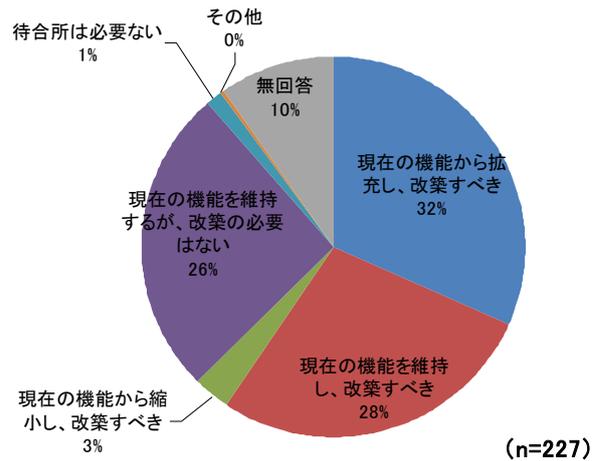


図 3-47 待合所の対策
(路線バス利用者)

(2) 帯広駅バスターミナルでの乗り継ぎについて

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。

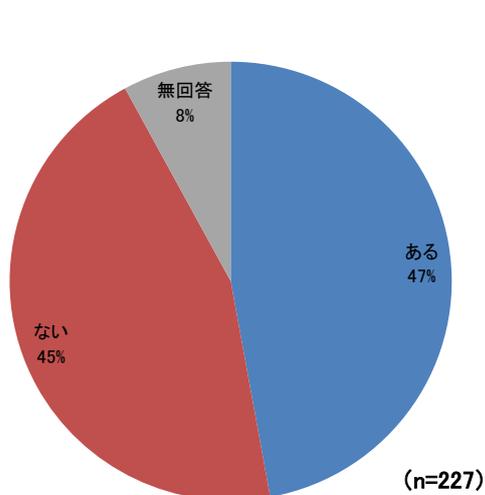


図 3-48 乗り継ぎの有無

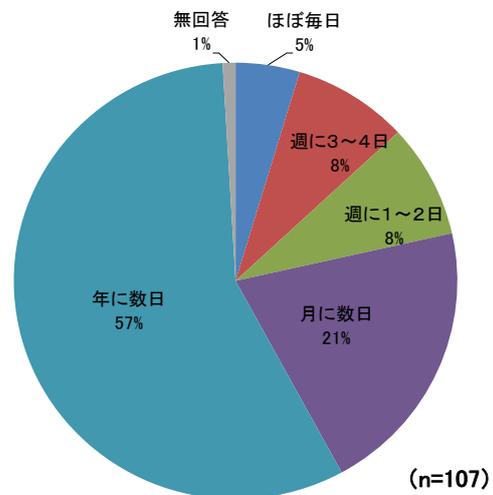


図 3-49 乗り継ぎの頻度

(3) ICカード・バスロケーションシステムの導入について

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。

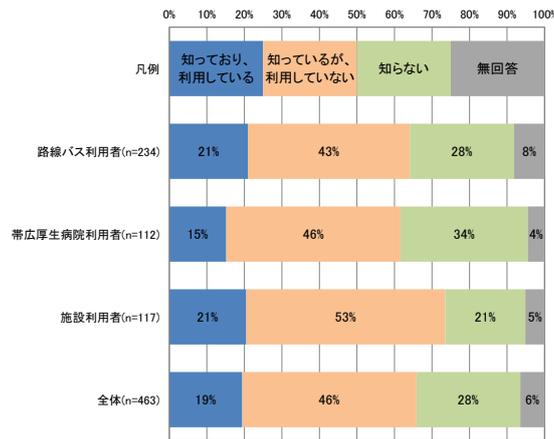


図 3-50 ICカードの認知

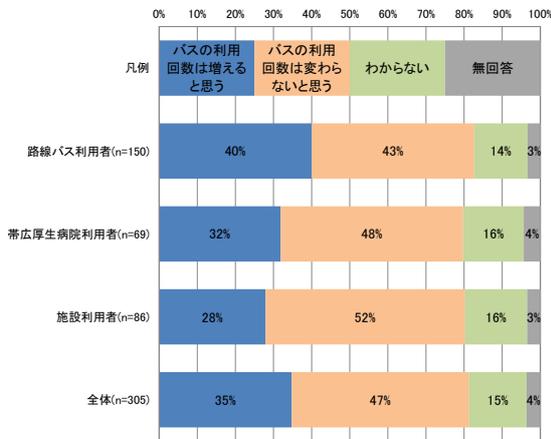


図 3-51 路線バス共通のICカードが導入された場合のバスの利用意向

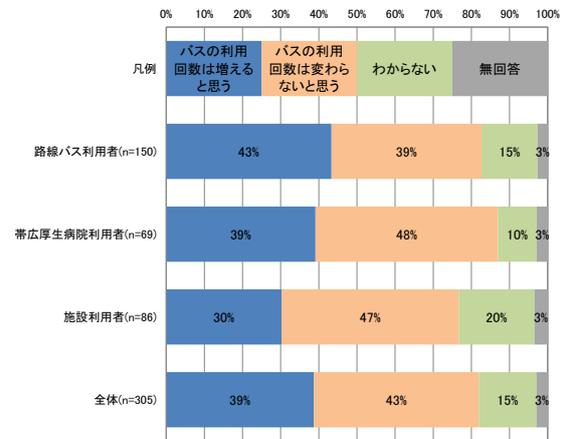


図 3-52 路線バス及びJRと共通のICカードが導入された場合のバスの利用意向

(4) バスロケーションシステムの導入について

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。

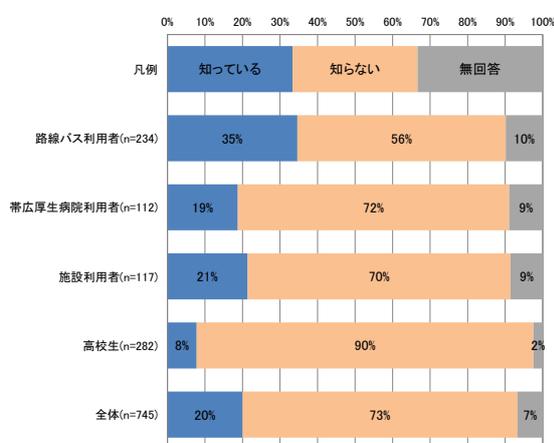


図 3-53 バスロケーションシステムの認知

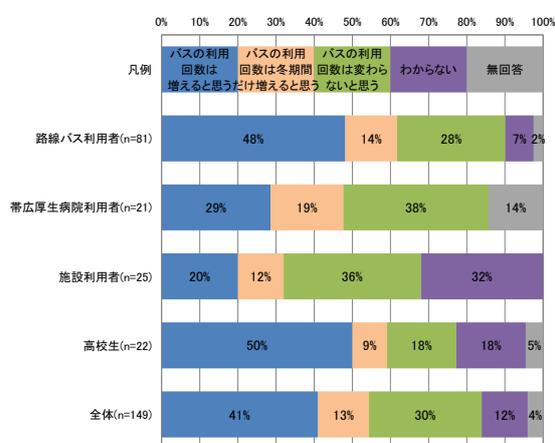


図 3-54 バスロケーションシステムが導入された場合のバスの利用意向

(5) 路線バスサービスの満足度について（CSポートフォリオ分析）

① 路線バス利用者

バスサービスの満足度は概ね高いが、「終発時刻」及び「冬のバスの遅れ」における不満の割合が他と比較して高い。

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。

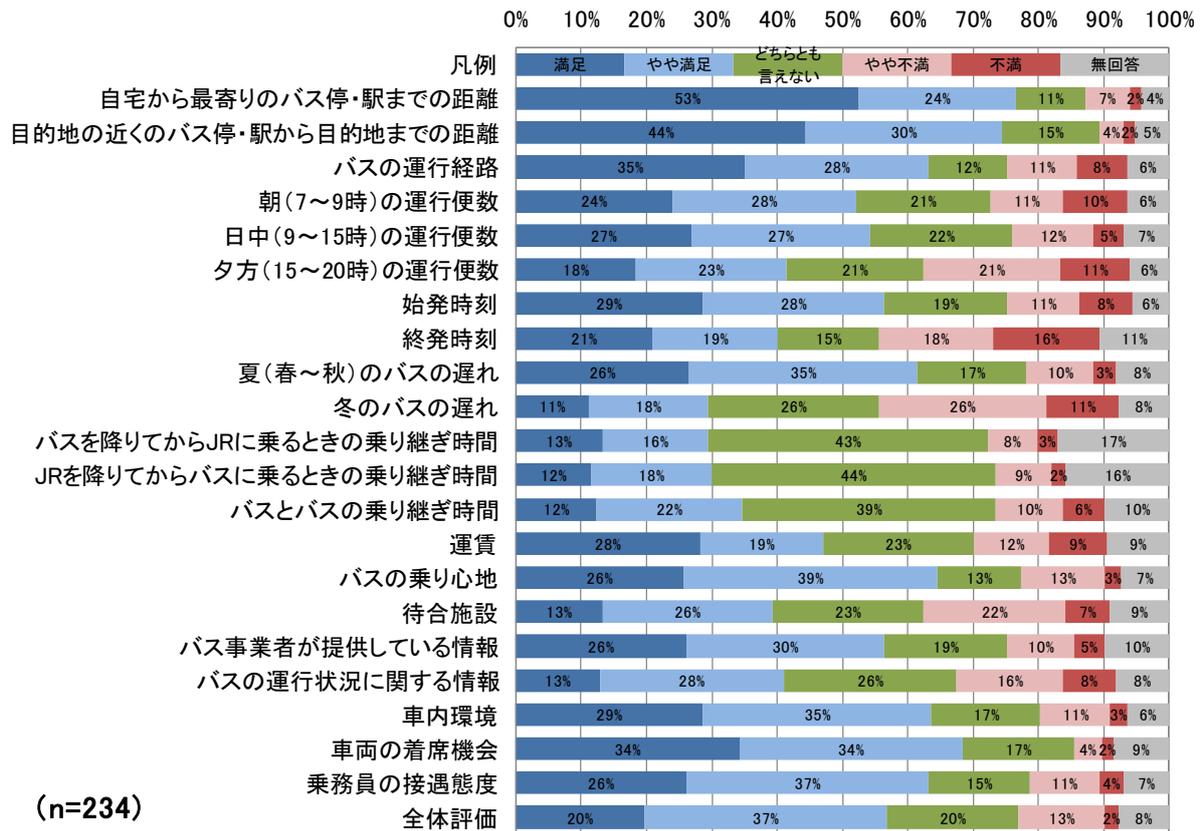


図 3-55 バスサービス満足度（路線バス利用者）

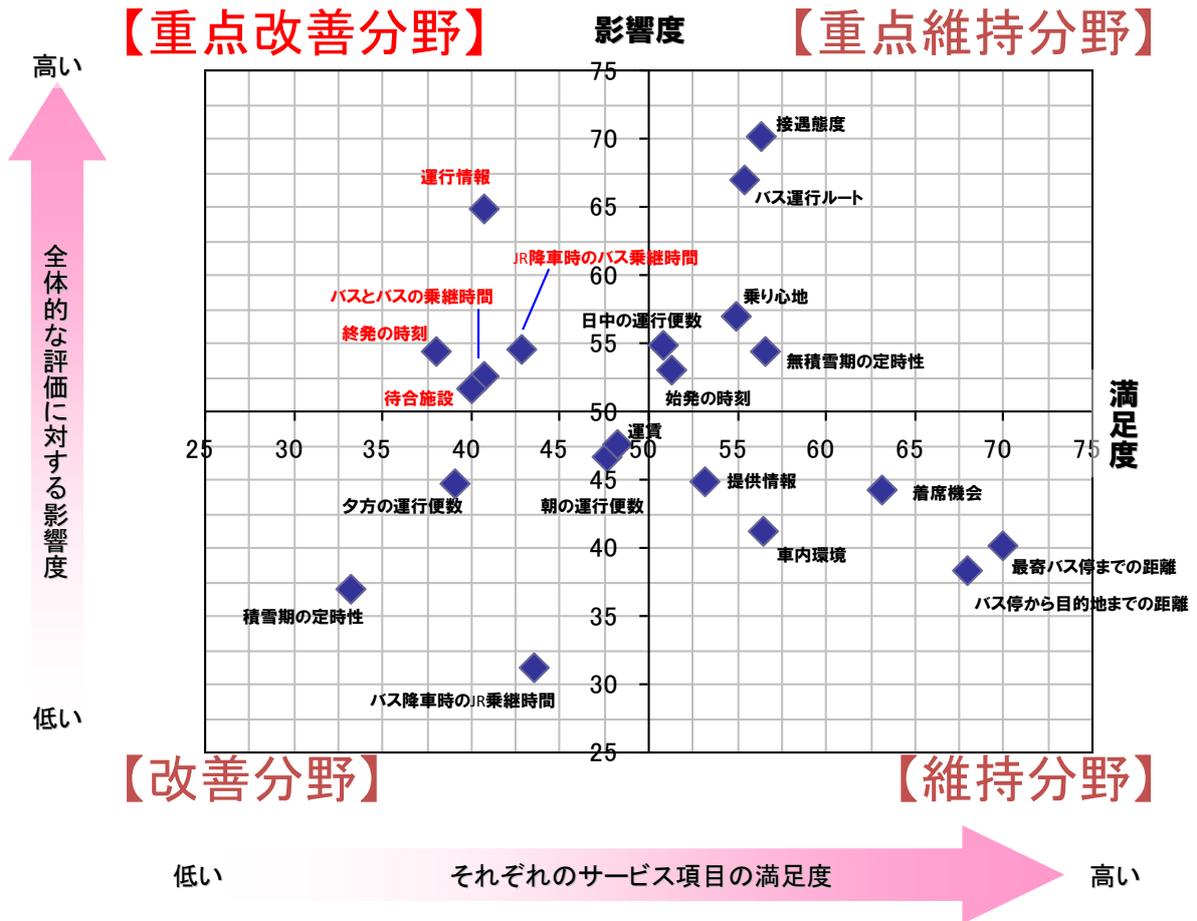


図 3-56 CSポートフォリオ分析（路線バス利用者）

②高校生

バスサービスの満足度は概ね高いが、「運賃」における不満の割合が他と比較して高い。

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。

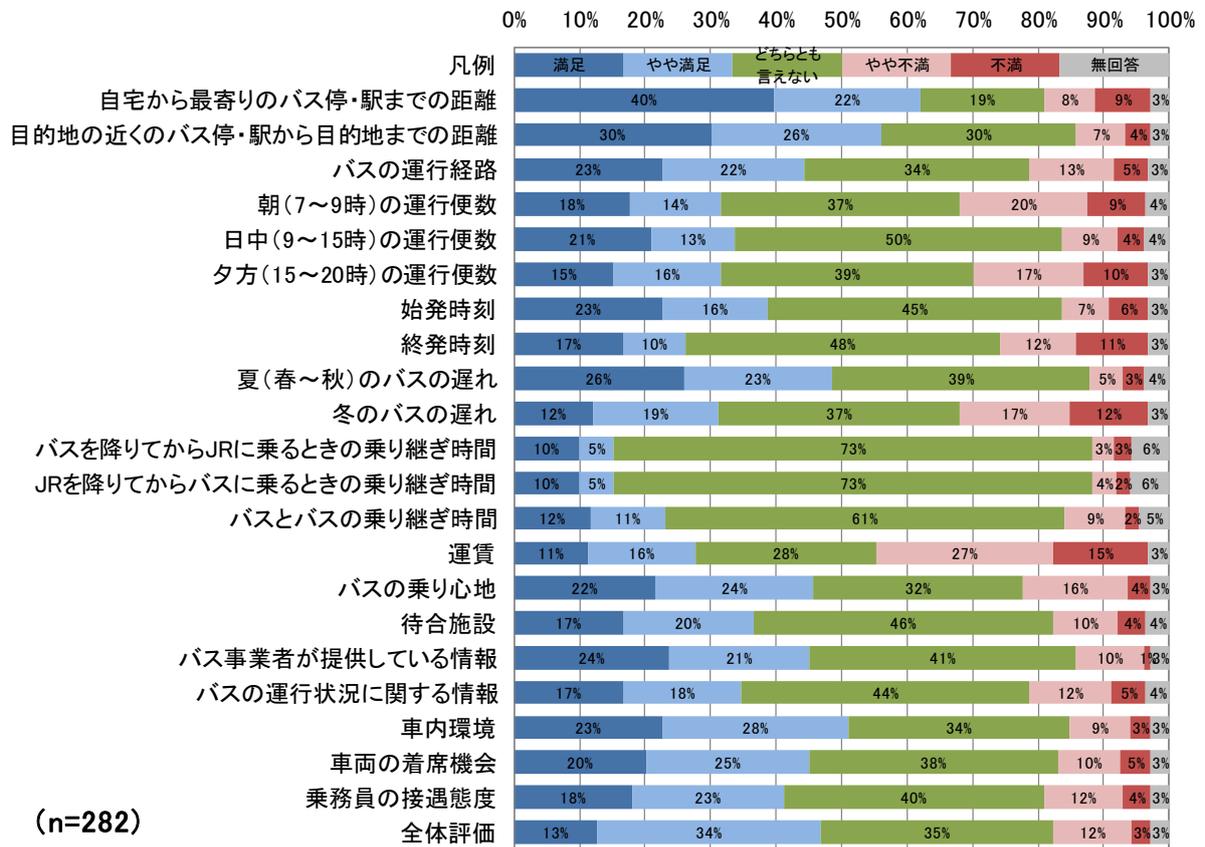


図 3-57 バスサービス満足度（高校生）

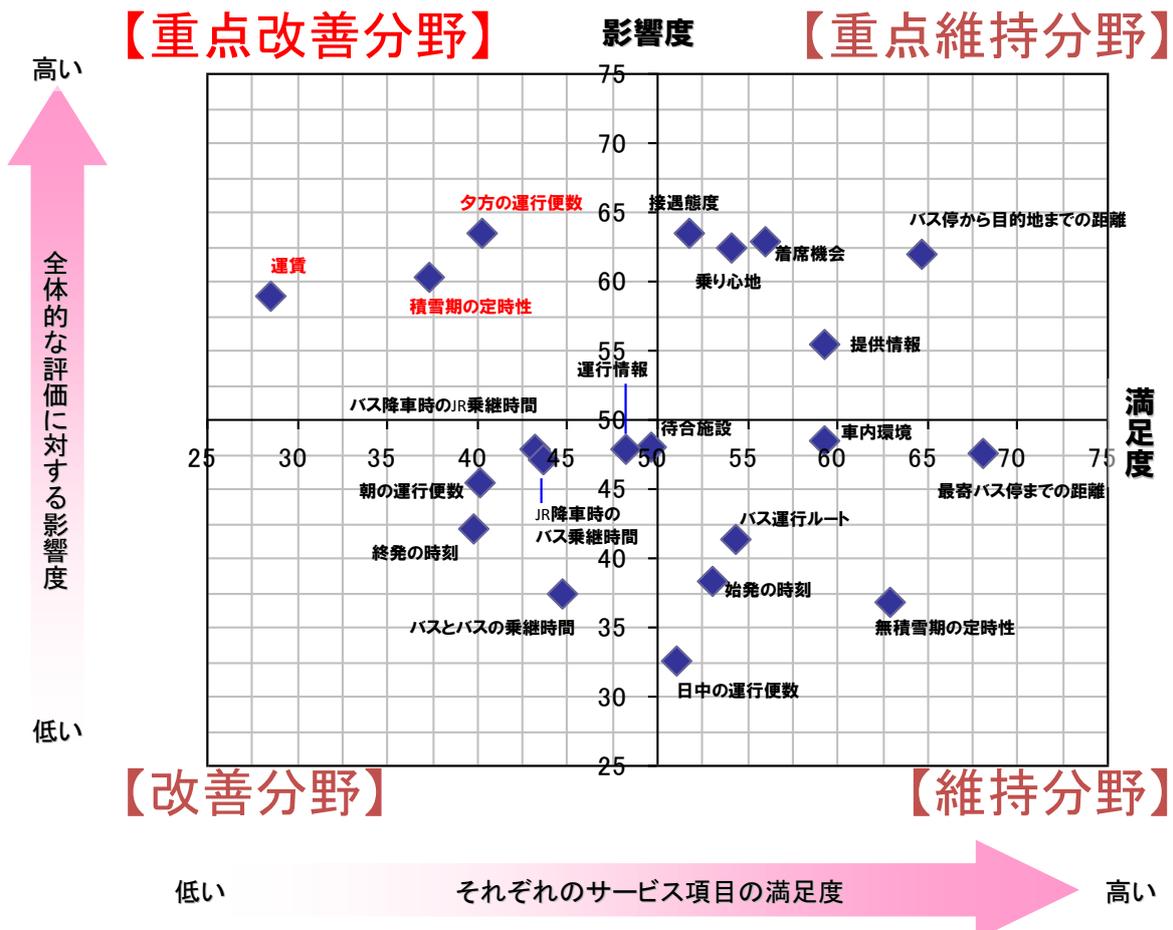


図 3-58 CSポートフォリオ分析 (高校生)

(6) 帯広市内のバス路線網の再編について

①交通拠点の設置について

交通拠点の設置による再編は、半数以上が「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。(乗り継ぎが少なくなるが、中心部への運行間隔が長くなる可能性が高い)」と回答しており、特に、路線バス利用者においては、約7割に達している。

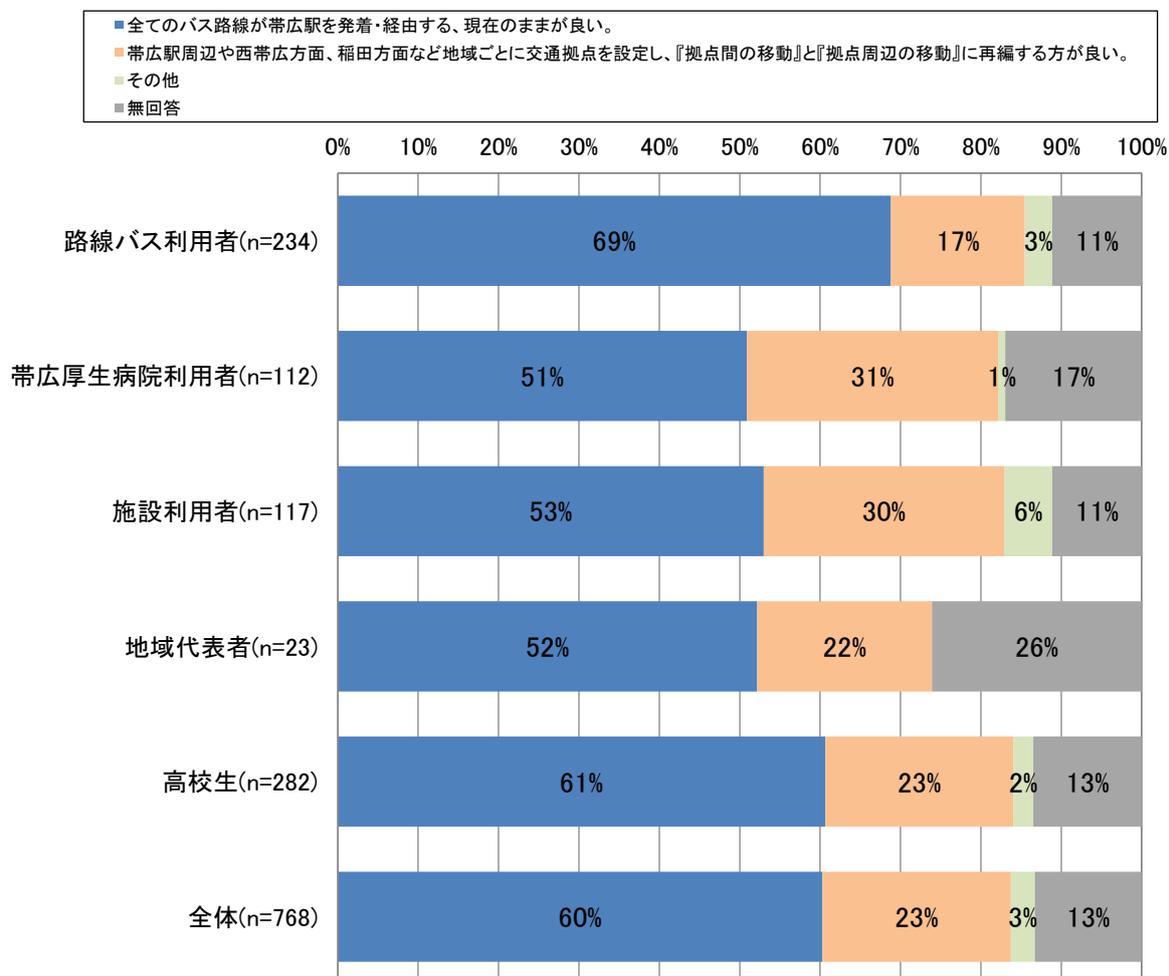


図 3-59 交通拠点の設置について

②運行距離が長い長大路線や循環型の路線について

長大路線や循環路線については、約4割から約6割が「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」と回答しており、「再編する方がよい」との回答を上回っている。

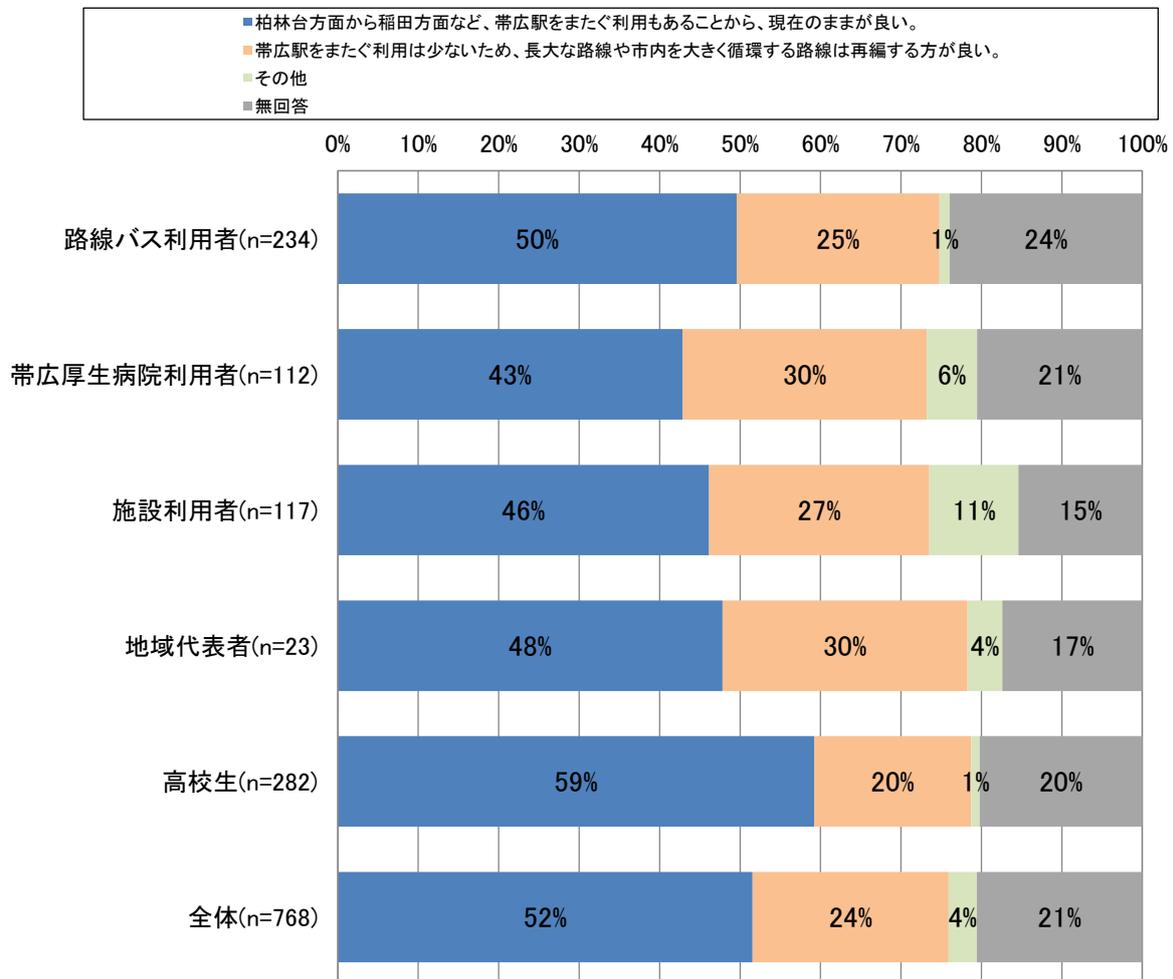


図 3-60 長大路線や循環型の路線について

3-4 市内路線バスの情報提供の現状

市内路線バスの情報提供の現状について、以下の表に示す。

表 3-13 市内路線バスの情報提供の現状

No.	分類	区分	機能	もく いく	十勝バス		拓殖バス		
					適応環境		適応環境		
					PC	携帯	PC	携帯	
A1	ウェブサイト	路線輸送	時刻検索	時刻検索	○	○	○	○	
A2			時刻表 (紙媒体対応)		○		○		
A3			路線検索	路線検索	○	○	○	○	
A4				路線図 (紙媒体対応)		○		○	
A5			路線系統	系統検索		○	○	○	
A6				系統一覧 (紙媒体対応)		○		○	
A7			運賃検索	運賃検索	○	○	○	○	
A8				運賃一覧 (紙媒体対応)		○		○	
A9			運行状況	遅延等逐時情報	○	○	○	○	
A10				位置情報 (バスロケ)		△	△	△	
A11			バス停検索	バス停位置情報	○	○	○	○	
A12				待合環境情報					
A13			乗場案内 (乗換拠点)	乗場検索	○	○	○	○	
A14				ターミナル案内 (紙媒体対応)		○			
A15				駅周辺案内 (紙媒体対応)		○			
A16				乗り換え案内 (路線バス同士)	(経路検索で対応)	○	○	○	○
A17				他交通機関への乗り換え案内	鉄道系				
A18			航空系						
A19		スクール等	運行状況	遅延等逐時情報	○	○	○	○	
A20			位置情報 (バスロケ)		△	△	△		
A21		都市間輸送	運行状況	遅延等逐時情報		○			
A22			他交通機関への乗り換え案内	鉄道系					
A23				航空系					
A24			代替輸送機関情報						
A25			電子決済						
A26			その他	バスの乗り方		○		○	
B1	他検索サービスとの連携	NAVITIME	路線バス		○	○	○	○	
B2			都市間バス		○	○	○	○	
B3			空港連絡バス		○	○	○	○	
B4		ジョルダン	路線バス		○	○	○	○	
B5			都市間バス		○	○	○	○	
B6			空港連絡バス		○	○	○	○	
B7		駅すばあと	路線バス		○	○	○	○	
B8			都市間バス		○	○	○	○	
B9			空港連絡バス		○	○	○	○	
B10		goo路線	路線バス						
B11			都市間バス						
B12			空港連絡バス						

上記の一覧に示すとおり、2014年4月から運用を開始している「もくいく」のリリースにより、時刻や

路線、運賃等の路線バス利用に係る基本情報の検索は利用しやすい状況にある。また、NAVITIMEや駅すばあと等、コンテンツプロバイダが提供するウェブサイトやアプリにも路線バス情報が掲載されているため、国内旅行者等への情報提供の観点からも概ね良好と考えられる。

課題としては、「もくいく」については、多言語対応として言語を英語にすることができるが、昨今、アジア圏の FIT(個人手配の海外旅行)も増加していることから、中国語や韓国語への対応が必要と考えられる。また、高齢者の ICT 利用は進んでいるものの、現状では、デジタルデバイドは存在することから、従来型の紙よるバスマップや時刻表はこれまで同様、実施が必要と考えられ、さらに、路線バスの乗り方講座等の機会に、パソコンやスマートフォンによる検索方法等を利用者(特に高齢者)に伝えるようなプログラムも重要と考えられる。

一方で、北海道の冬期間は路線バスの遅延等が発生するため、リアルタイムな情報提供が可能であるバスロケーションシステムの本格導入が期待されるが、昨今のオープンデータ化等の兆候を踏まえると、統一的なフォーマットでのデータ管理が重要と考えられる。

第4章 地域公共交通の課題及び果たすべき役割

4-1 帯広市の地域公共交通の現状及び課題

①利用者増加と収支改善

- ・利用促進の取り組みやバス事業者の営業努力により近年は少しずつ増加しているものの、路線バスの運営はまだまだ厳しい状況が続いており、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。
- ・路線バスの利用が日常的に多数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。
- ・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。
- ・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。
- ・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進んでいる。

②人口減少・高齢化とコンパクトシティ

- ・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。
- ・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。
- ・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。

③情報提供機能の強化

- ・支払方法や行き先を始めとするバスの乗り方全般について、利用者の不安を解消することが課題となっている。また、特に冬期間は、幹線道路においても、積雪や路面状況の悪化、自家用車の集中等により路線バスの遅延が発生することがあり、待合環境の未整備と合わせて、利用者の不満となっている。
- ・急増しているインバウンド観光に対しては、多言語表記されている公共交通に関する案内は少なく、対策が必要となっている。

④環境負荷の大きい自家用車からの転換

- ・本市は、環境モデル都市として環境負荷の少ない交通体系が進展した社会を目指しており、公共交通の利用促進を図っているが、「通勤・通学」、「買い物」、「通院」といった日常の移動における自家用車への依存度は高い

4-2 基本方針

①公共交通のサービスレベル向上

- ・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。
- ・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。

②まち（交通）の拠点の整備

- ・帯広市の交通の中心である帯広駅と市内の主要な生活拠点である西帯広地区並びに稲田地区をまち/交通の拠点として利便性の向上を図り、それら交通拠点の周辺の生活交通と一体的な整備を目指す。

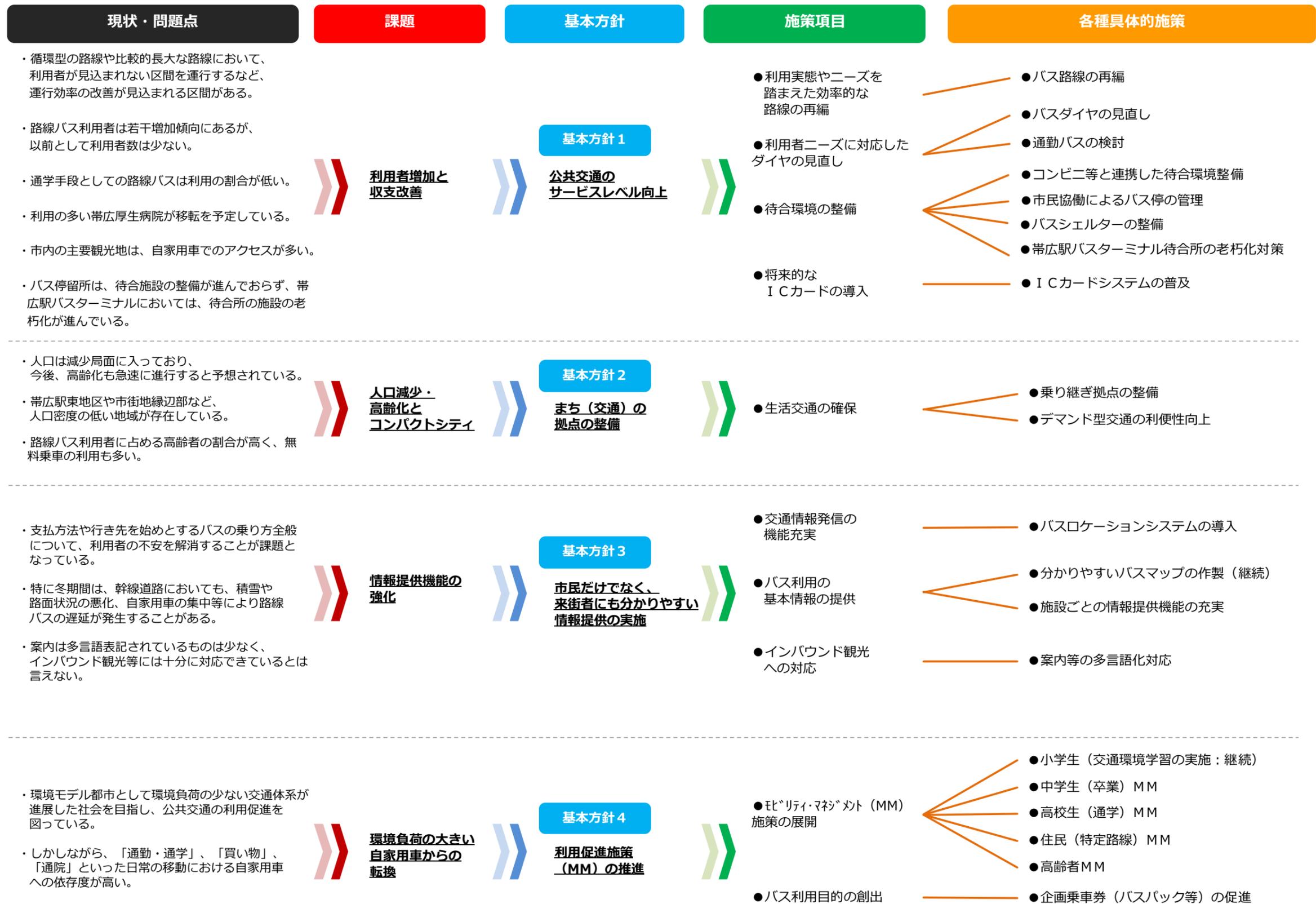
③市民だけでなく、来街者にも分かりやすい情報提供の実施

- ・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。

④利用促進施策（モビリティ・マネジメント）の推進

- ・交通事業者や行政等の関係機関が連携し、取り組みを行っているモビリティ・マネジメント施策を今後も継続し、自動車利用の抑制と公共交通に肯定的な市民意識の形成を目指す。

4-3 全体フロー



第5章 計画の目標及び目標達成のための施策

5-1 計画の目標

表 5-1 計画の目標

項目	把握する指標	目標値
路線バス利用者数	平均乗車密度の増加	検討中
デマンド型交通利用者数	デマンド型交通利用者数の増加	検討中
公共交通での通学者数	通学定期券販売数の増加	検討中
高齢者の外出促進	高齢者おでかけサポートバス利用者数の増加	検討中
収支状況の改善	路線別収支額	検討中

5-2 目標達成のための施策及び事業

第6章 計画の達成状況の評価

(1) PDCA サイクルによる見直し

達成状況の評価は、帯広市地域公共交通活性化協議会が中心となり、実施する。評価方法は、計画目標と定めた指標を基に、PDCA サイクルによる評価を適宜実施し、事業内容や目標の見直しを行う。



図 6-1 PDCA サイクルのイメージ