

平成 2 7 年度

第 5 回 帯広市地域公共交通活性化協議会 次第

日 時：平成 2 8 年 3 月 2 9 日（火）午後 1 時 3 0 分～

場 所：帯広市役所 庁舎 1 0 階第 2 会議室

1 開 会

2 議 事

（1）帯広市地域公共交通網形成計画の素案について

（2）平成 2 8 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金の申請について

3 閉 会

※ 配付資料

資料 1 出席者名簿

資料 2 帯広市地域公共交通網形成計画（素案）

資料 3 帯広市地域公共交通網形成計画（素案）の修正点について

資料 4 帯広市地域公共交通網形成計画－概要版（案）－

資料 5 平成 2 8 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付申請書

資料 6 スケジュールについて

平成27年度 第5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 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	課長補佐	安田 和彦	金森課長の代理出席
帯広市 商工観光部観光課	課長補佐	尾澤 琴也	加藤課長の代理出席
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	○

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 これまでの経緯と取組	1
1-2 計画策定の背景と目的	2
1-3 計画の位置づけ	3
1-4 計画の区域.....	4
1-5 計画の期間.....	4
第 2 章 本計画に関連するまちづくり計画	5
2-1 関連計画	5
2-2 地域公共交通のあり方	18
第 3 章 地域の現状	19
3-1 社会経済動向	19
3-1-1 人口動態	19
3-1-2 商業施設、医療機関及び公共施設の立地状況	23
3-2 公共交通の現状	28
3-3 利用者ニーズの把握	56
3-4 市内路線バスの情報提供の現状.....	65
第 4 章 地域公共交通の課題及び基本方針	67
4-1 地域公共交通のあり方と現状及び課題.....	67
4-2 基本方針	69
第 5 章 計画の目標及び目標達成のための施策	70
5-1 計画の目標.....	70
5-2 目標達成のための施策及び事業	73
5-2-1 公共交通のサービスレベル向上	73
5-2-2 生活と交通の拠点の整備.....	77
5-2-3 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	78
5-2-4 利用促進施策の推進.....	82
5-3 事業スケジュール.....	84
5-4 計画の達成状況の評価	85

第1章 計画策定について

1-1 これまでの経緯と取組

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、昭和 55 年には 17,946 千人いた路線バスの利用者数は、平成 13 年には昭和 55 年の約 3 割となる 5,984 千人にまで減少し、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、生活交通の確保や今後の住民ニーズに対応した総合的な対策を実施していくため、平成 13 年度に「帯広市バス交通活性化基本計画」を策定し、バス交通活性化の方針として適切なバスネットワークの形成とバスサービスの向上策の推進をかね、路線バスの維持や新しいバスサービスの展開等について検討してきた。

基本計画に基づき、農村地区における新しい交通システムとしてデマンド型交通¹の導入を検討した結果、平成 16 年度に大正地区あいのりタクシー、平成 17 年度に川西地区あいのりバスが本格運行を開始した。両地区とも、平成 26 年度の利用者は導入時の 2 倍以上になり、地域住民にとって欠かせない公共交通へと成長している。また、ソフト面での利用促進策として、小学生を対象に地球温暖化と運輸の関係について教える講義と、バスの乗車体験をセットにした出前講座を実施しているほか、路線バス車内で回収した廃てんぷら油を原料に製造したバイオディーゼル燃料²で走る路線バスの運行等の取り組みを実施してきた。

基本計画により様々な取組を実施してきたが、バス利用者の減少傾向は歯止めがかからず、平成 20 年度の路線バス利用者は 3,957 千人にまで減少した。市民生活の足の確保と、低炭素社会の実現や進行する高齢化社会に対応するため、基本計画の実行計画(アクションプログラム)として、平成 20 年度に「帯広市地域公共交通総合連携計画」を策定し、バス利用の促進という一点に目標を明確化し、調査・分析によるバス路線の再編や、利用促進に取り組むことを定めた。

連携計画に基づき、新規路線の導入を検討する中で、市街地西地区において、東西を並行して走る路線は多いが南北への移動が困難であるという状況や、アンケート調査などの結果を踏まえ、南北線と西地区縦循環バス線 2 路線の実証実験運行を実施した。そのうち西地区縦循環バス線については、路線や時刻を見直したうえで本格運行へとつながった。また、利用促進策として、市街地を運行している全てのバス路線を網羅した「おびひろバスマップ」を作成したほか、小学生を対象とした出前講座について、対象を拡大して高齢者にも実施し、環境に優しいバス交通の利用について普及啓発を行った。また、事業所を対象にした通勤送迎バスの実証実験運行やアンケート調査、大学生や住民を対象としたニーズ調査アンケート、そして高校生が利用するスクールバスの車輌に自転車積載用のキャリアをつけて、自転車積載型バス車輌の活用方法を検討するサイクル&バスライド³の実証実験等を実施してきた。

¹ デマンド型交通：需要応答型の交通。利用する際に事前予約制とすることで、運行の効率化を図る。

² バイオディーゼル燃料：生物由来油から作られるディーゼルエンジン用燃料の総称。

³ サイクル&バスライド：バス停留所まで自転車で移動し、そこからバスに乗り継ぐ移動方法。

1-2 計画策定の背景と目的

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、平成 26 年度の路線バス利用者は 4,522 千人となり、近年少しずつ増加しているものの、まだ不採算路線は多く、バス事業者の運営は厳しい状況が続いている。

また、農村地区のデマンド型交通については、自家用車を運転できない高齢者や下校する中学生等にご利用され、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、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定めた「交通政策基本法」を平成 25 年 12 月に制定し、交通政策基本法の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成等に関する措置を定めた「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する法律」を平成 26 年 11 月に施行した。

その背景として、「地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの」とされている。

こうした動向に対応し、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て、「帯広市地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

1-3 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、下記のとおりとする。



図 1-1 計画の位置づけ

帯広市の第六期総合計画では、まちづくりの基本方向として都市像を「人と環境にやさしい 活力ある 田園都市 おびひろ」とし、8 つのまちづくりの目標を掲げている。



図 1-2 第六期帯広市総合計画におけるまちづくりの目標

帯広市公共交通網形成計画は、これら8つの視点とまちづくりの関連計画を踏まえ、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするものである。

1－4 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。

1－5 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・充実に努めます。

◆とちかち帯広空港定期日利用乗降客数：H19(基準値)60.2 万人⇒H31(目標値)63.1 万人

◆バス利用者数（十勝管内）：H20(基準値)395.8 万人⇒H31(目標値)395.8 万人

(2) 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。

(3) 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) やすらぐ : 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 P R ・ 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⁴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

⁴モビリティ：人や物の移動のしやすさ、動きやすさ。

(4) 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

(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⁵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⁶）の導入
 - ②バスロケーションシステム⁷の導入

⁵モビリティ・マネジメント：地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

⁶ICカード：（交通系）ICカードは、公共交通機関で運賃の支払いに利用できるICカードのこと。

⁷バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

(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) 人と生きものと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) 歴史を大切にしたいまちづくり
- (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⁸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。

⁸バイオマス：再生可能な、生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの。

(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、訪れたくなる魅力的な集客・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⁹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。

⁹モビリティ・マネジメント：地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

(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) 高齢者のいきがいつくり
- (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。

(13) 帯広市まち・ひと・しごと創生総合戦略

①基本理念

都市と自然の価値共創 ～フードバレーとかち～

②基本目標

- (1) 新たな「しごと」を創り出す
- (2) 十勝・帯広への「ひと」の流れをつくる
- (3) 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- (4) 安全安心で快適なまちをつくる

③計画期間

平成 27 年度から平成 31 年度までの 5 年間

④公共交通に関連する施策

Ⅲ 今後の取り組みの方向

4 安全安心で快適なまちをつくる

(3) 都市機能の確保

② 地域公共交通の再編促進

- 事業者等と連携し、公共交通の利用状況やニーズについて実態を把握しつつ、まちづくりとの連携を図りながら、路線再編や利用促進に向けた情報発信などを進めます。

(4) 広域連携の推進

① 十勝定住自立圏の推進

- 結びつきやネットワークの強化に向け、まちづくりと連携したバス利用の促進に取り組めます。

【重要業績評価指標（KPI）】

十勝管内バス利用者数 基準値 457 万人（H24-H26 平均）

目標値 462 万人

2-2 地域公共交通のあり方

本市のまちづくりに関連する計画における基本的な考え方や施策等から、本市における地域公共交通のあり方を以下に示す。

〔まちづくり全般〕

- ① 移動ニーズを捉えた誰もが利用しやすく持続可能な交通機関

〔福祉・教育〕

- ② 自家用車を利用できない人たちの、安全・安心な暮らしを支える生活の足

〔観光・中心市街地活性化〕

- ③ 外国人を含む交流人口を増やし、まちのにぎわいにつながる来街手段]

〔健康・環境〕

- ④ 健康でいきいきした生活を促す、環境に優しい移動手段

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、戦後一貫して増加傾向にあったが、平成 12(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。

帯広市人口ビジョン(平成 28 年 2 月)によれば、人口は、平成 52(2040)年には 151,449 人まで減少すると推計している。

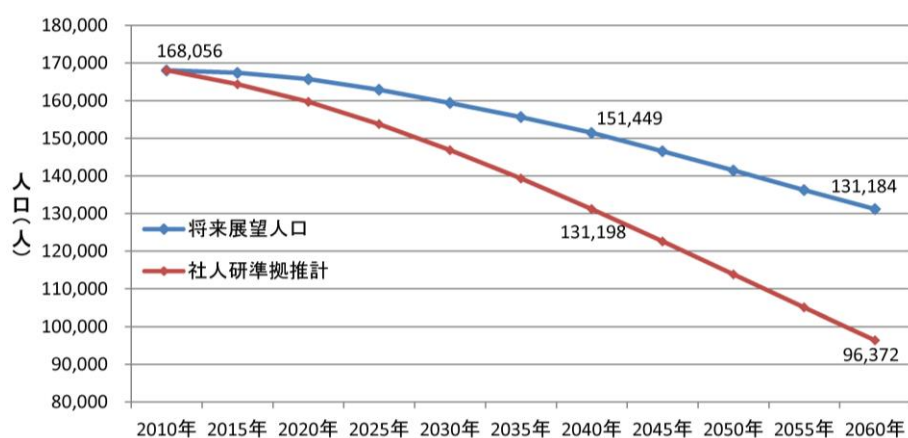


図 3-1 将来展望人口（帯広市人口ビジョンより）

(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。

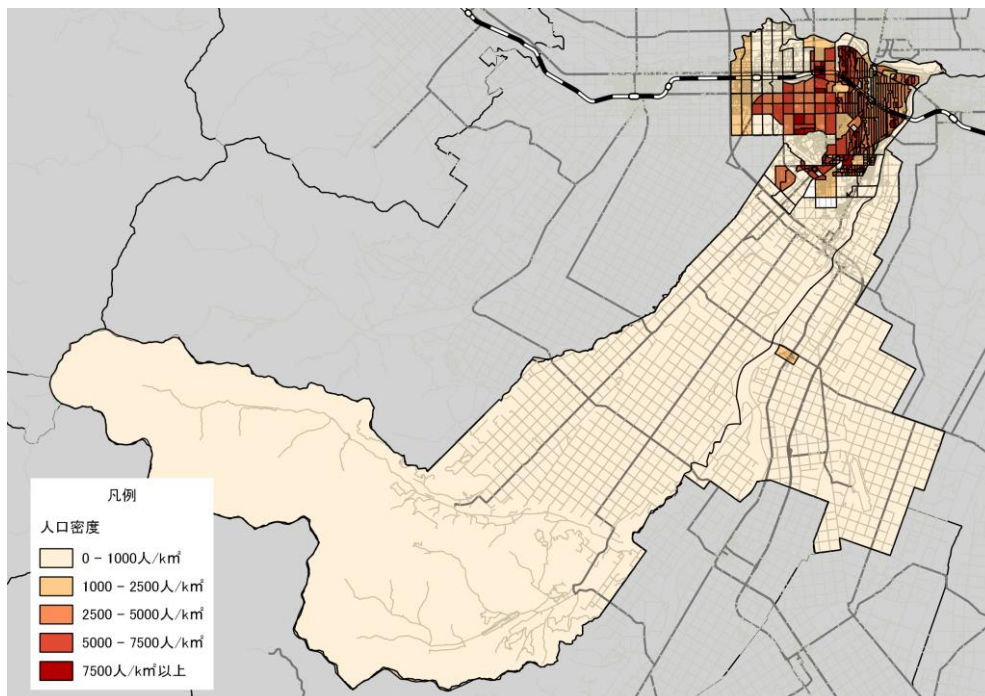


図 3-2 地区別人口密度（広域図：H22 国勢調査）

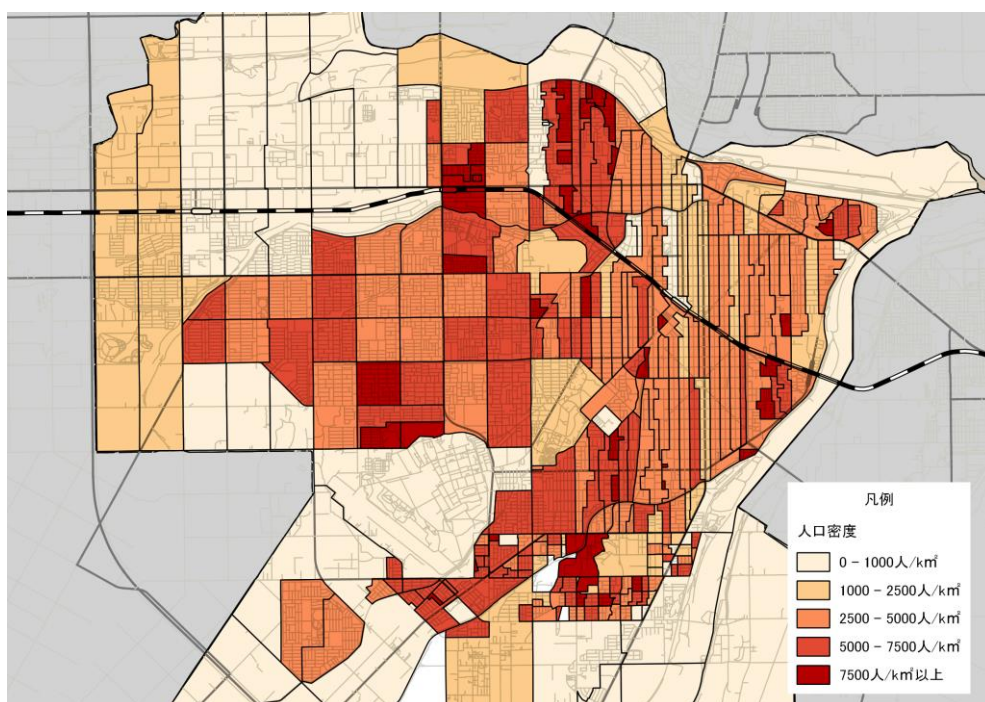


図 3-3 地区別人口密度（市街地拡大図：H22 国勢調査）

(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。帯広市人口ビジョン(平成 28 年 2 月)によれば、高齢化率は、2050(平成 62)年に 37.2%をピークとして減少し、2060(平成 72)年には 35.9%になると予測されており、長期的には高齢化率は安定すると考えられている。

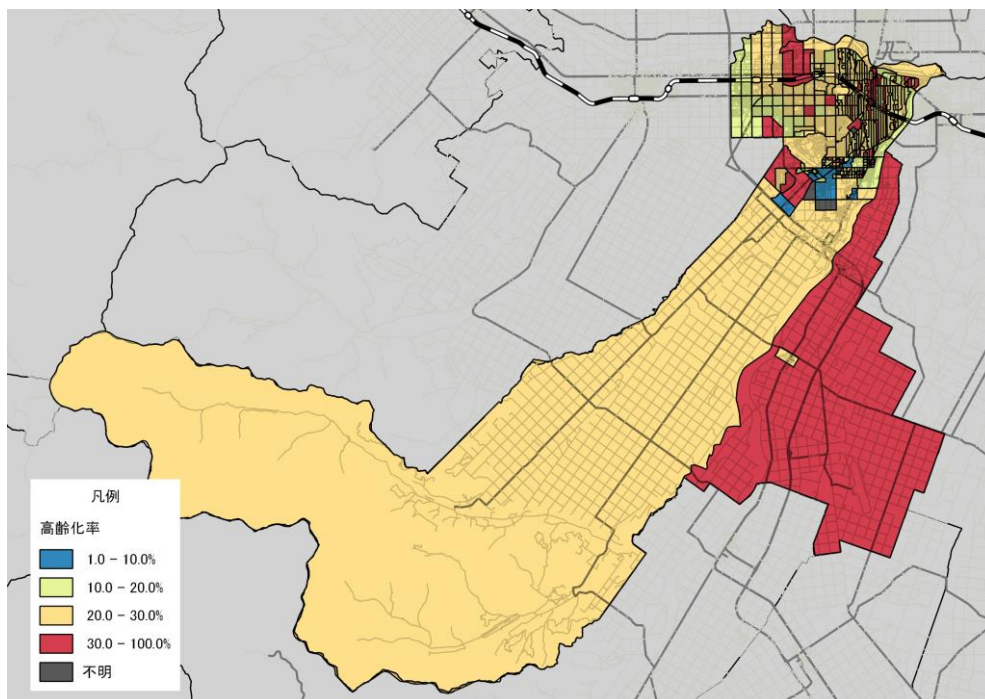


図 3-4 地区別高齢化率（広域図：H22 国勢調査）

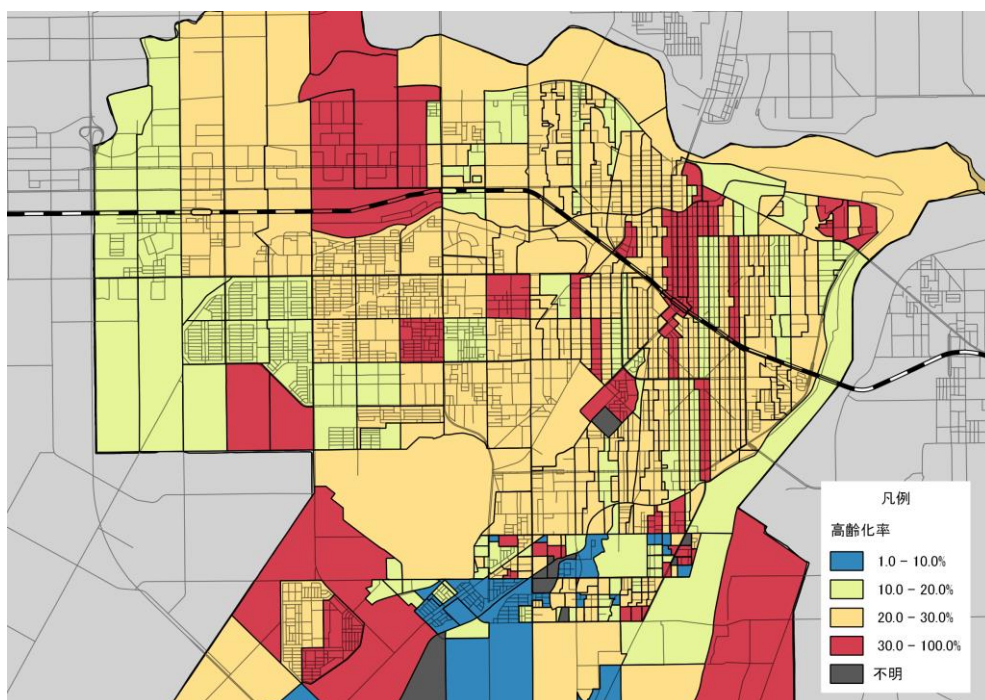


図 3-5 地区別高齢化率（市街地拡大図：H22 国勢調査）

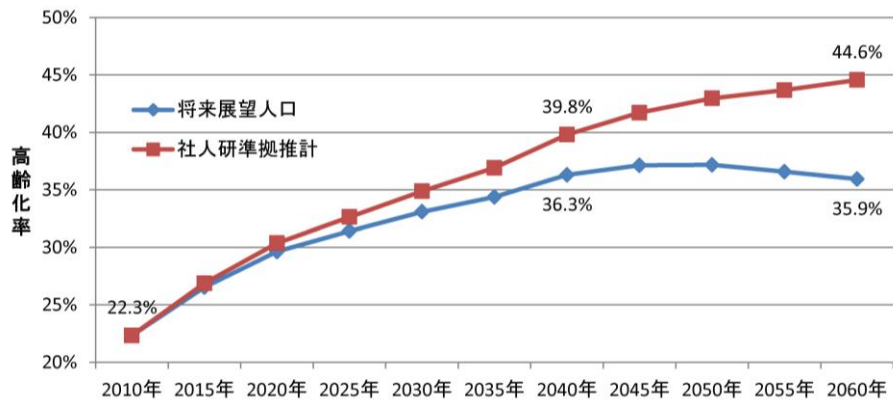
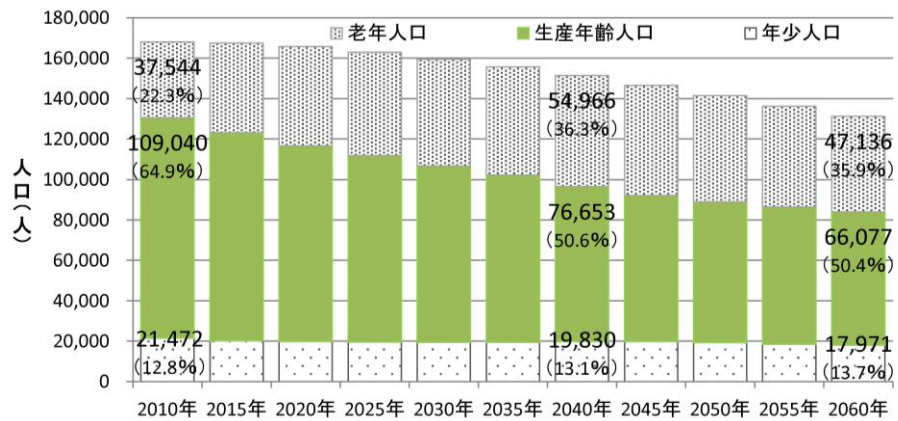


図 3-6 将来展望人口における高齢化率（帯広市人口ビジョンより）



※年少人口：14 歳以下 生産年齢人口：15 歳以上 64 歳以下 老年人口：65 歳以上

図 3-7 将来展望人口における年齢 3 区分人口（帯広市人口ビジョンより）

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。

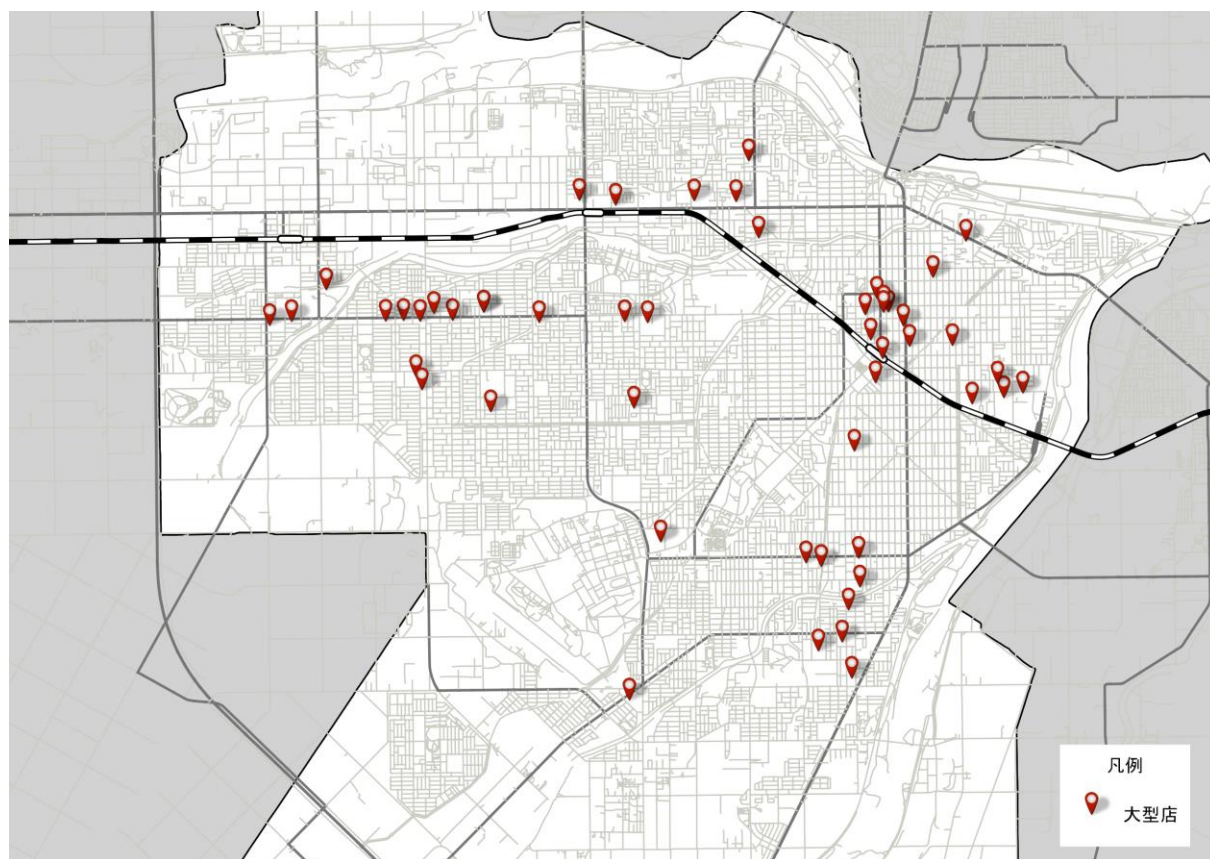


図 3-8 帯広市内の大規模商業施設（店舗面積 1,000 m²以上）立地状況（帯広市資料より）

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。

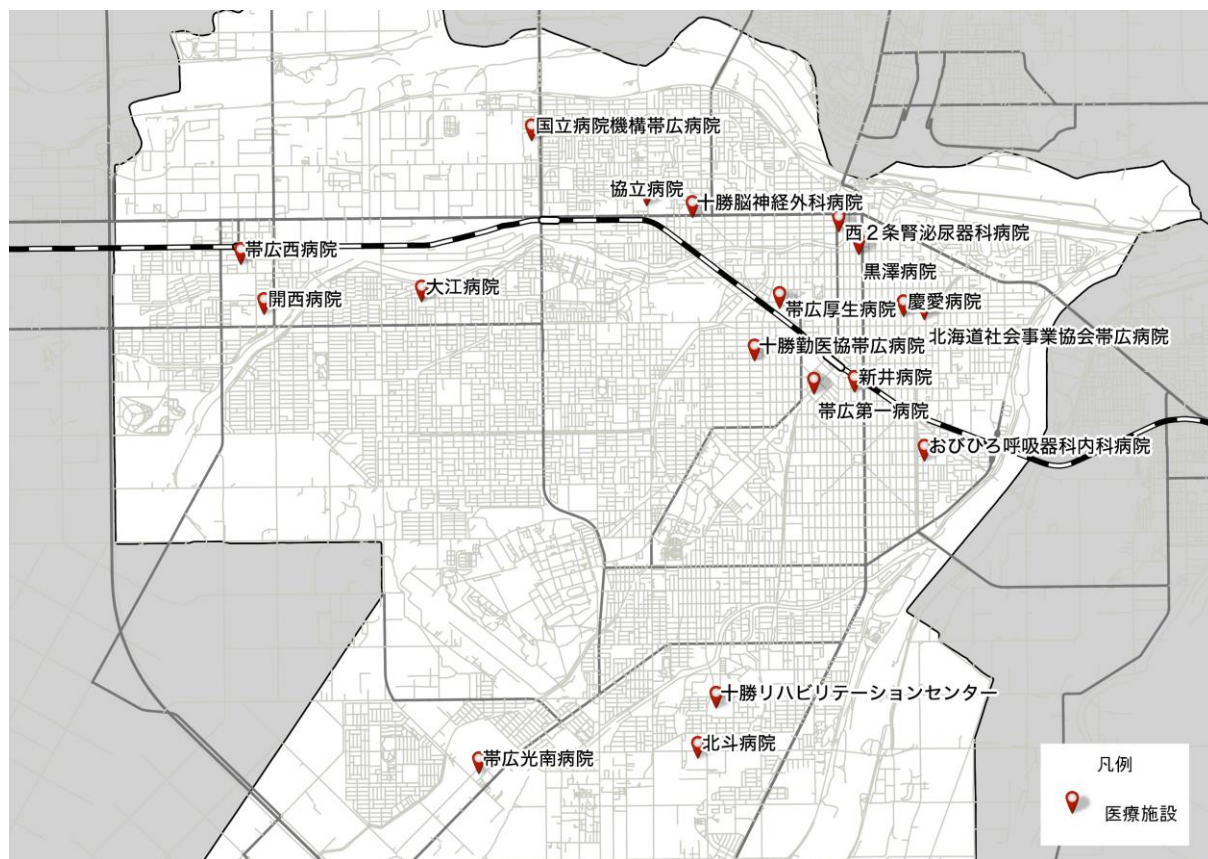


図 3-9 医療機関立地状況（医療施設調査より）

(2) 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。

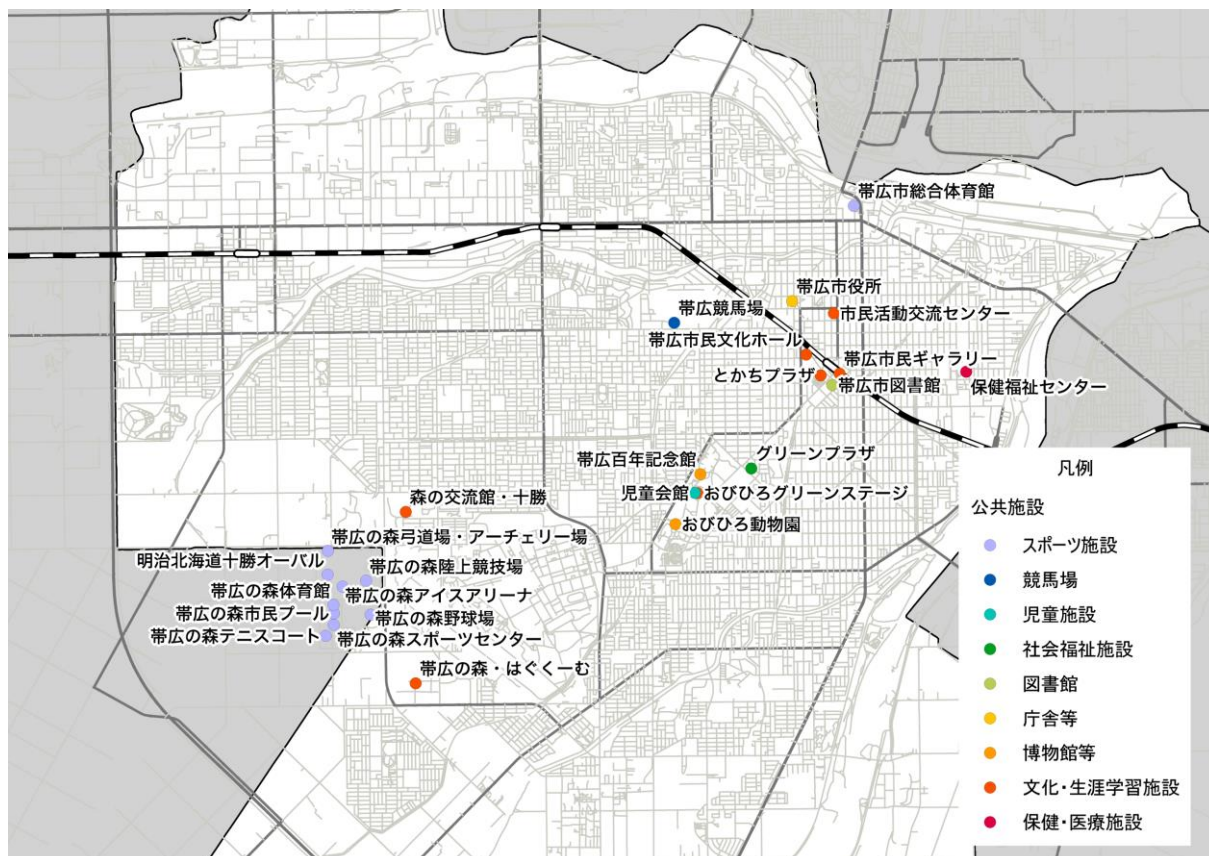


図 3-10 公共施設立地状況（公共施設白書より）

(3) 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。

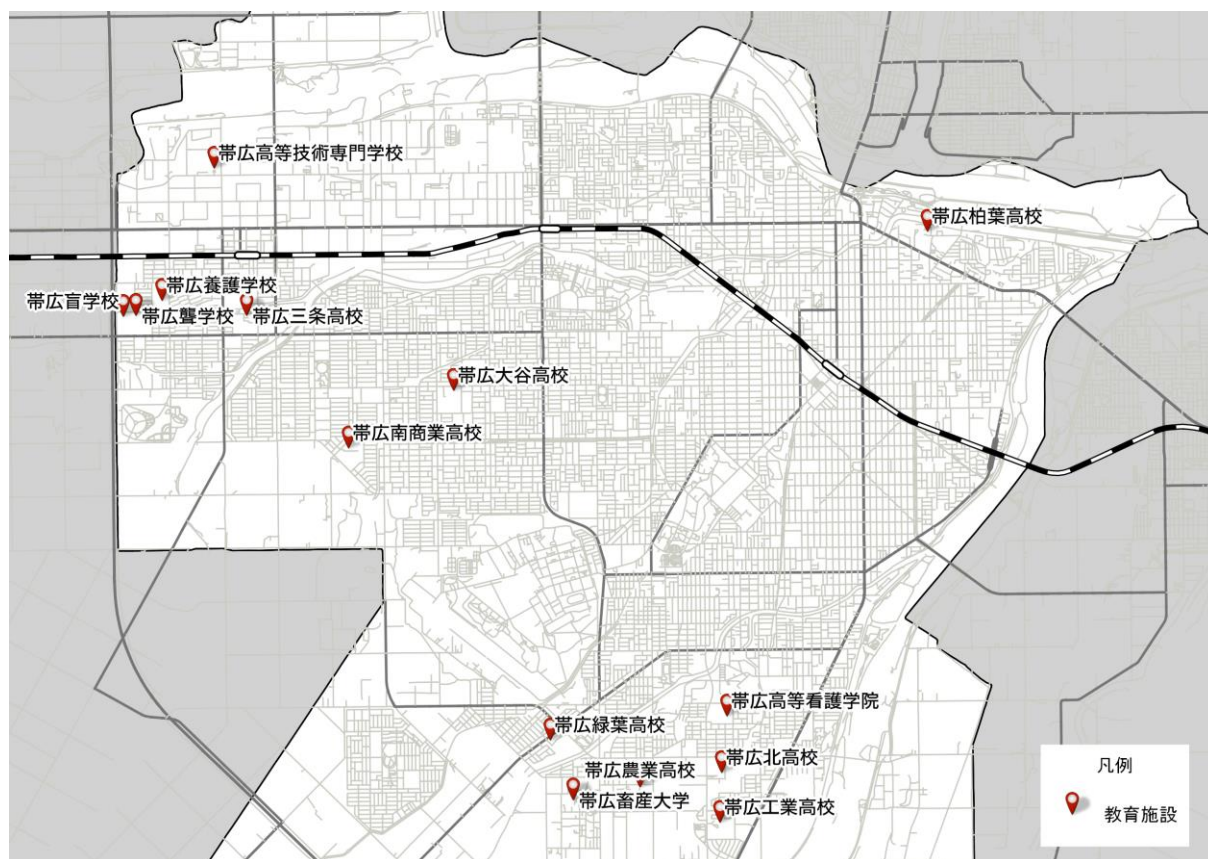
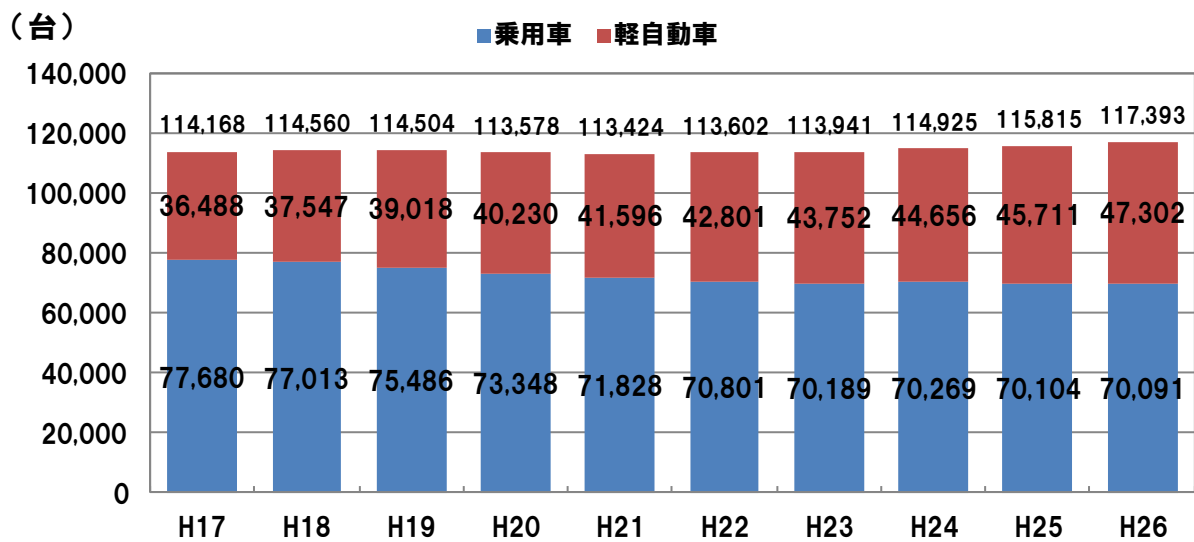


図 3-11 教育施設立地状況（おびひろくらしのガイドより）

(4) 自動車保有台数

乗用自動車の保有台数は、減少傾向にある一方、軽自動車の保有台数は増加傾向にあり、帯広市内における自家用車保有台数は、横ばいから微増となっている。



※貨物自動車、乗合自動車及び特種・特殊用途を除く

図 3-12 自家用車保有台数（帯広市統計書より）

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・経由を基本とし、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が、運行便数などサービスレベルに差があり、交通不便地域も存在する。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。

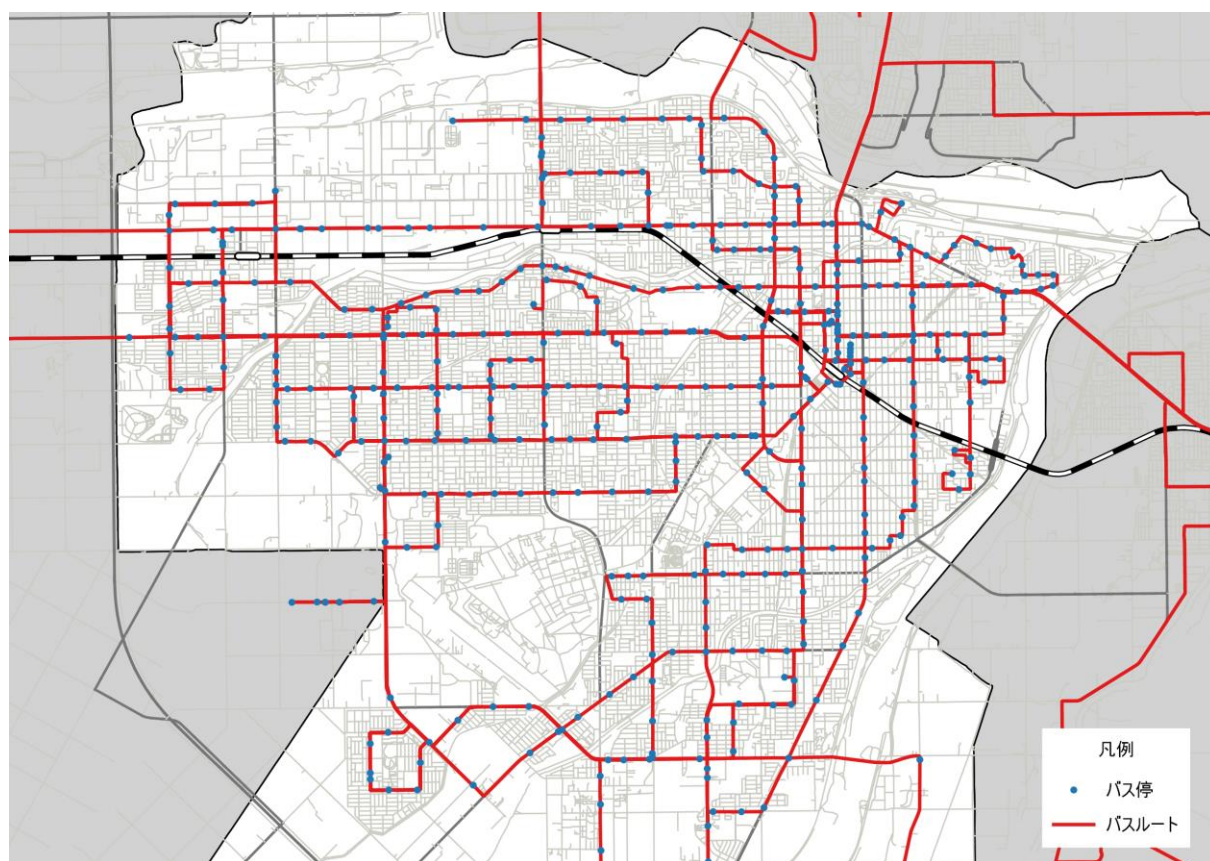


図 3-13 路線バス及び鉄道の運行状況

(2) 鉄道

JR帯広駅の利用者数は、平成21年以降、減少傾向にあり、平成26年は前年と比較して約5%の減少となっている。

(千人)

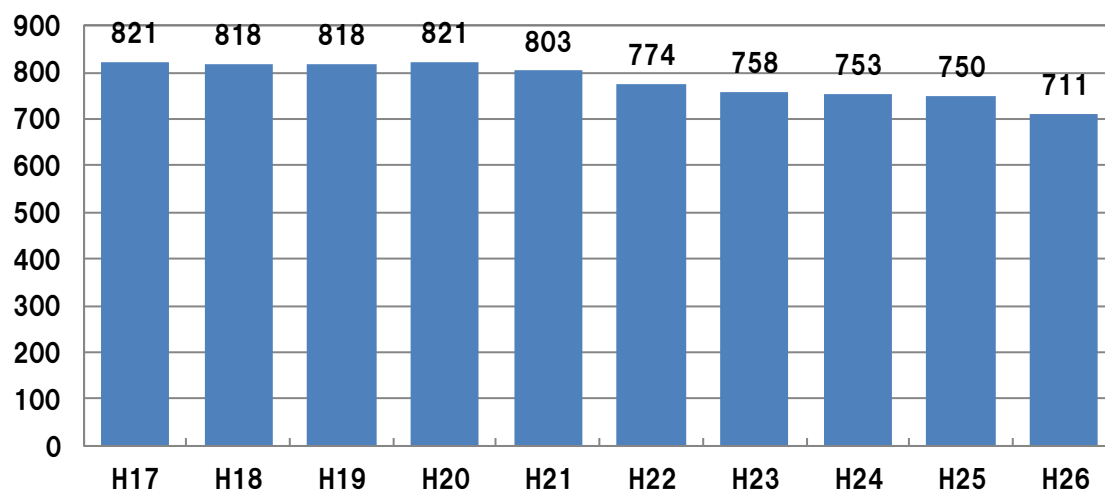


図 3-14 JR帯広駅乗車人員（帯広市統計書より）

(3) 市内路線バス事業者の現状

①保有車両

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

十勝バスは、現在乗合 108 台（うち、路線バス 86 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㈱は、現在乗合 49 台（うち、路線バス 40 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 7 割となっている。

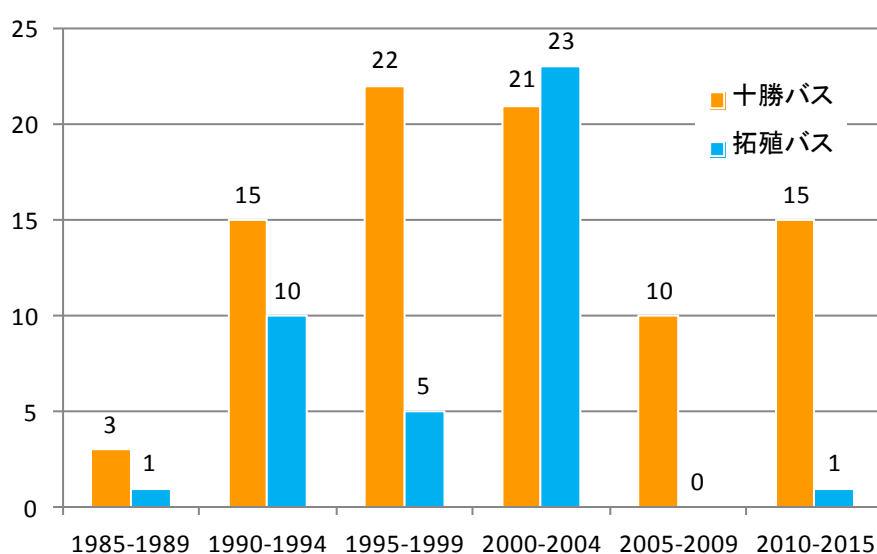


図 3-15 バス事業者が保有する路線バス車両の年式

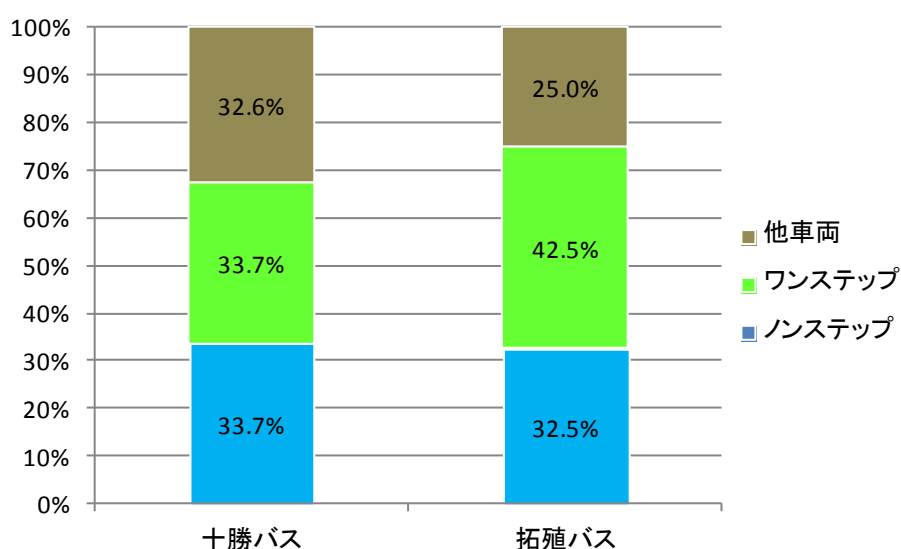
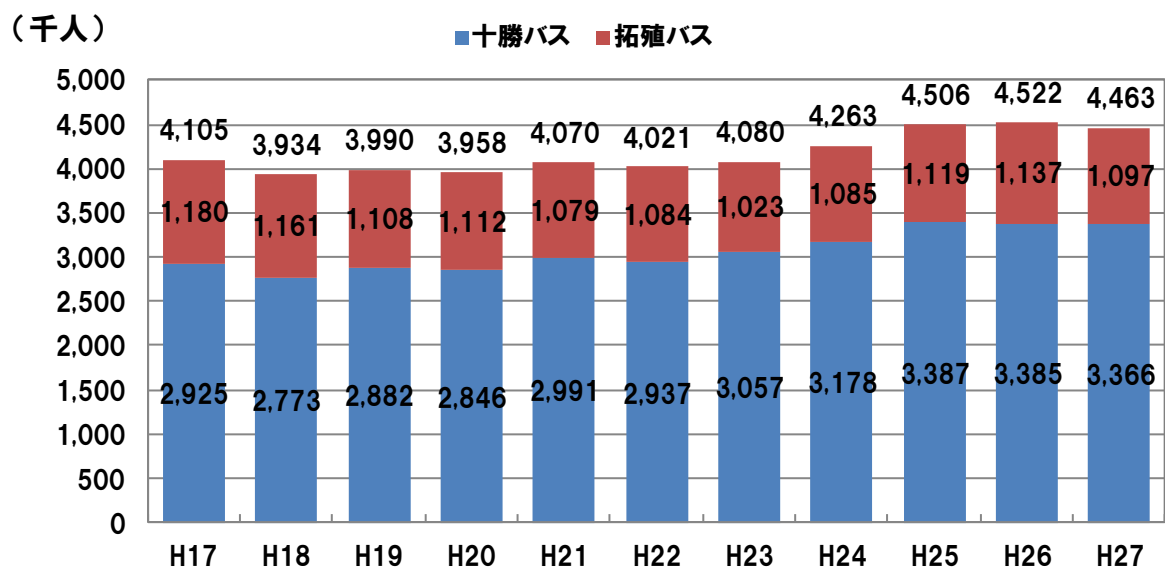


図 3-16 路線バスにおける低床車両の割合

②路線バス利用者数の推移

十勝バス㈱の利用者数は、近年増加傾向にあり、平成17年と比較にして約2割の増加となっている。北海道拓殖バス㈱の利用者数は、概ね横ばいとなっている。

十勝支庁管内では、路線バス利用者数が増加傾向にある。



※十勝支庁管内の合計

図 3-17 路線バス利用人数（バス事業者より）

(4) バスOD調査¹⁰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。

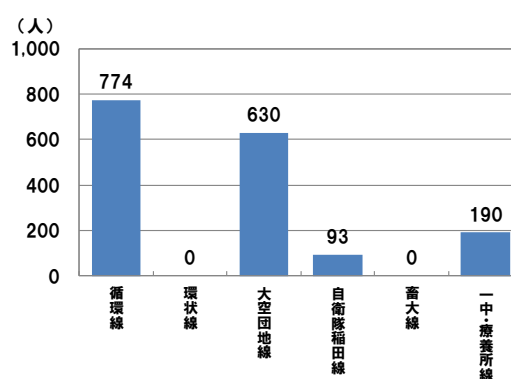
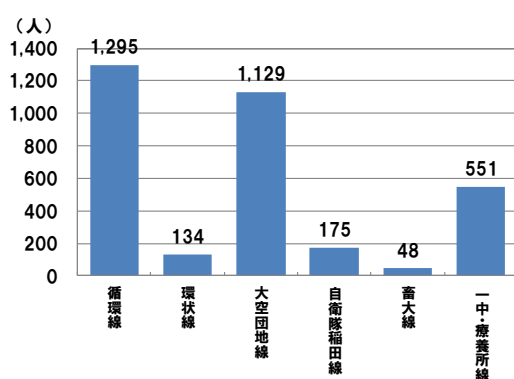


図 3-18 路線別利用者数（秋期_平日）

図 3-19 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	便数	便平均	利用者数	便数	便平均
		(人)	(便)	(人/便)	(人)	(便)	(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⇒イトーヨーカドー	82	10	8.2	49	9	5.4
	イトーヨーカドー⇒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

¹⁰OD調査：人や物、自動車などが移動する起点 Origin から終点 Destination までを一体として把握する調査。起終点調査とも。

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。

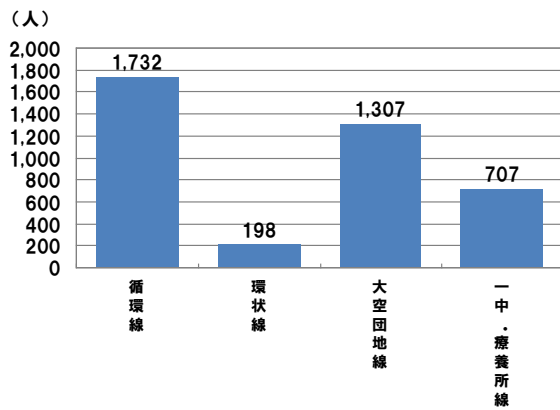


図 3-20 路線別利用者数（冬期_平日）

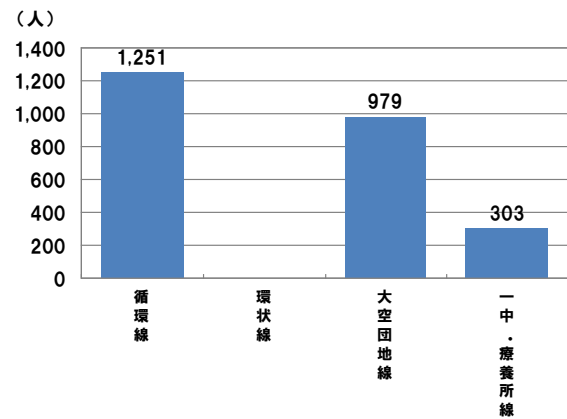


図 3-21 路線別利用者数（冬期_休日）

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	便数	便平均	利用者数	便数	便平均
		(人)	(便)	(人/便)	(人)	(便)	(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、日中の 10 時台から 14 時台にかけて利用が多くなっている。

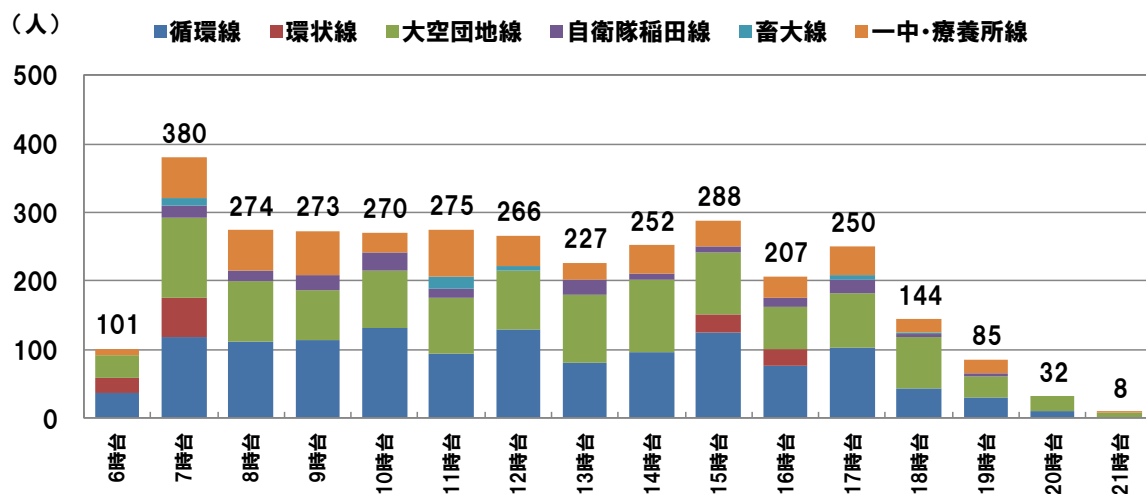


図 3-22 時間帯別利用者数 (秋期_平日)

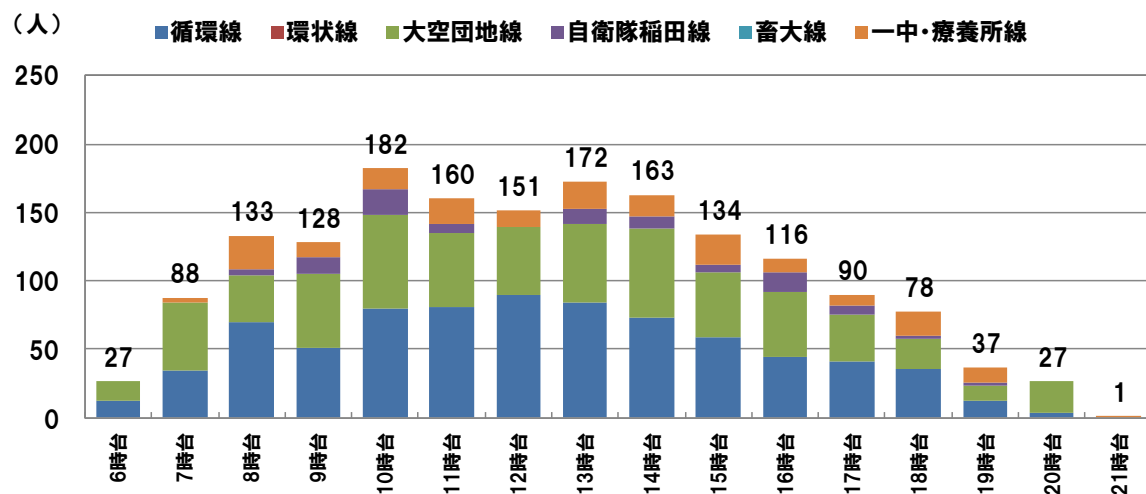


図 3-23 時間帯別利用者数 (秋期_休日)

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。

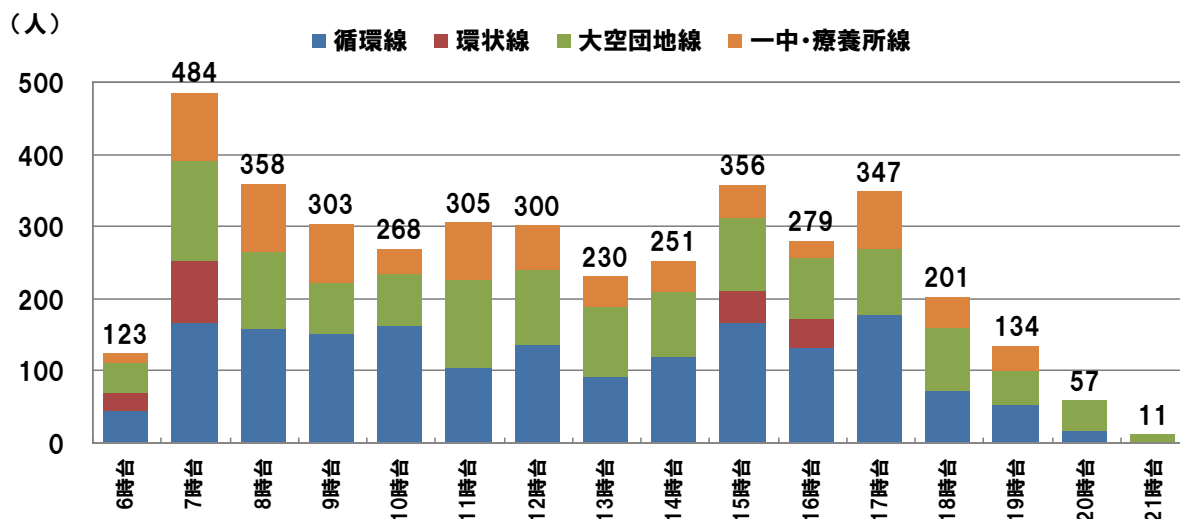


図 3-24 時間帯別利用者数 (冬期_平日)

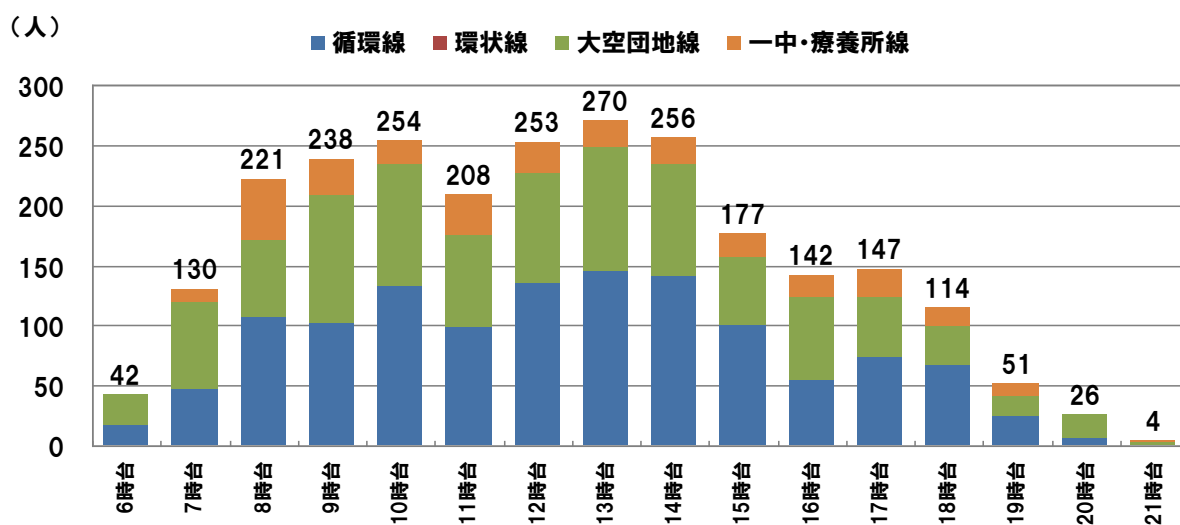


図 3-25 時間帯別利用者数 (冬期_休日)

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「通院」の割合は少ないが、これは運行便数が少ないことが大きな要因となっていると考えられる。

一般的なOD調査¹¹では、「帰宅」の割合が3～4割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。

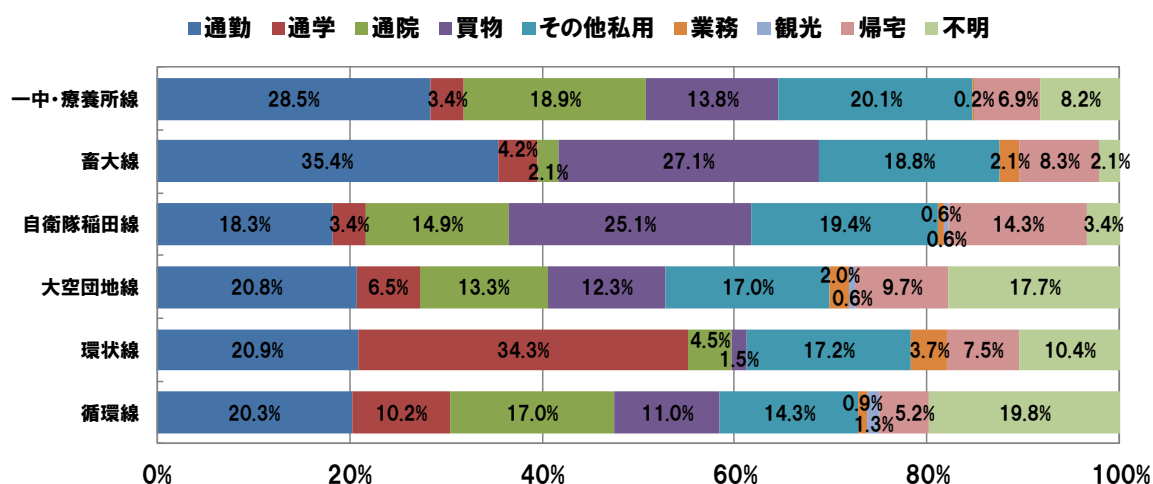


図 3-26 利用目的（秋期_平日）

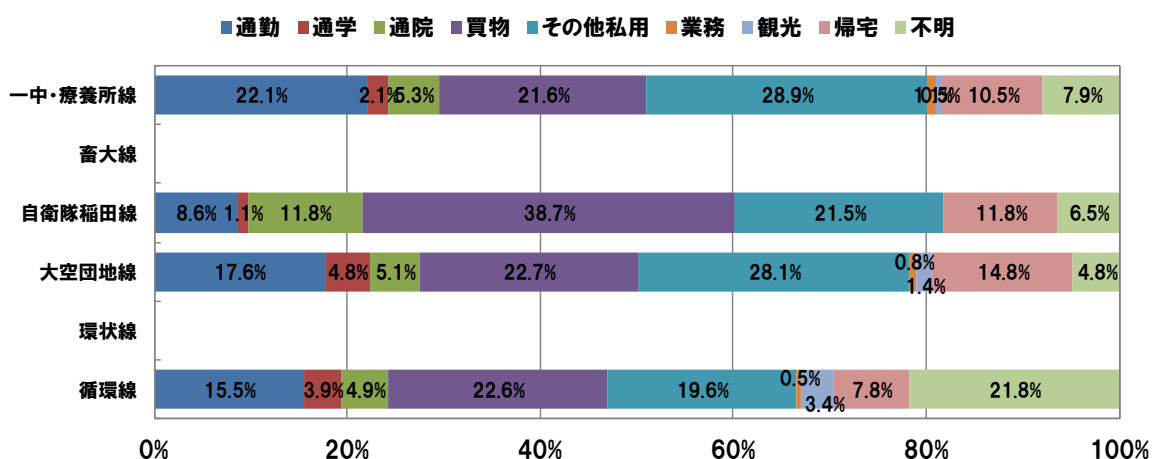


図 3-27 利用目的（秋期_休日）

¹¹ OD調査：人や物、自動車などが移動する起点 Origin から終点 Destination までを一体として把握する調査。起終点調査とも。

ii) 冬期

調査対象となった便での抽出調査になるが、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。

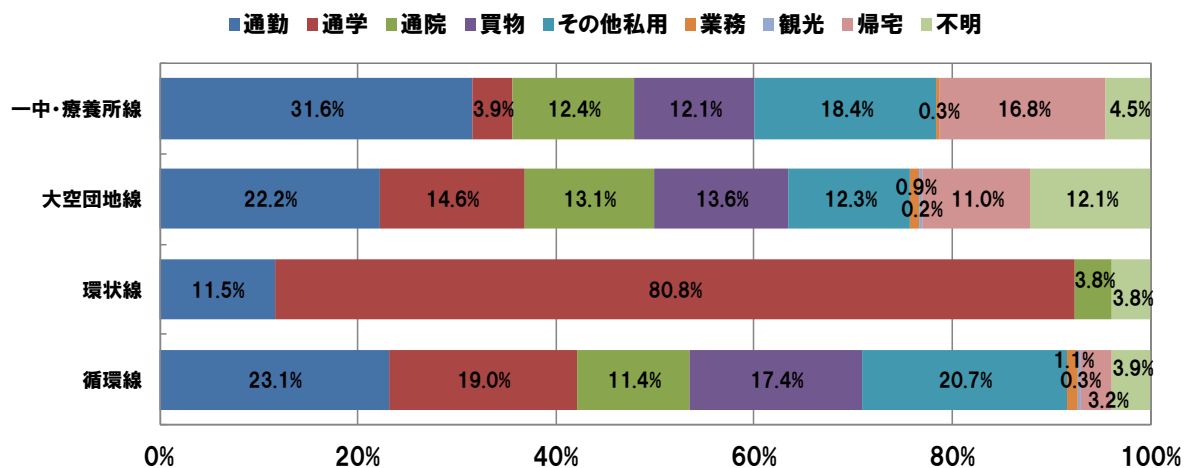


図 3-28 利用目的（冬期_平日）

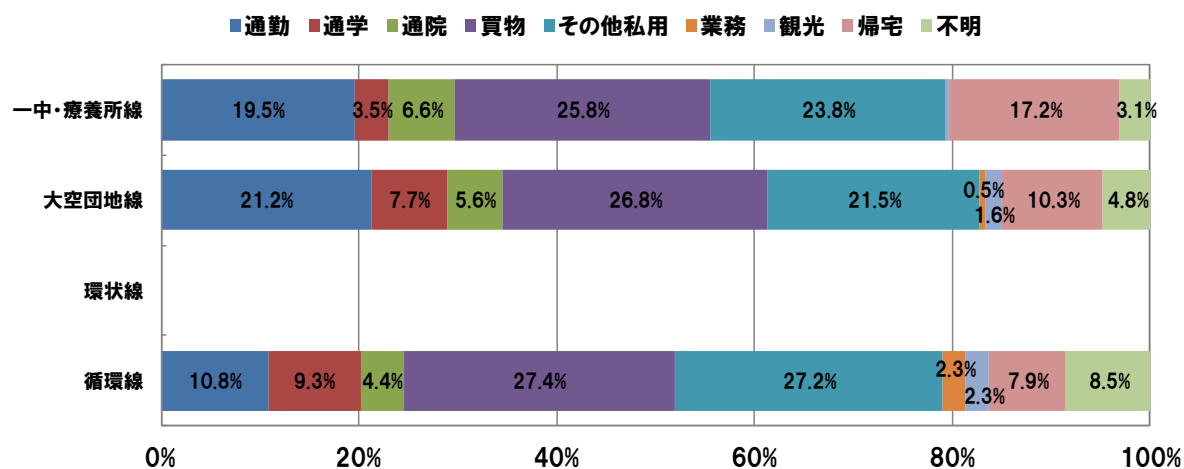


図 3-29 利用目的（冬期_休日）

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。

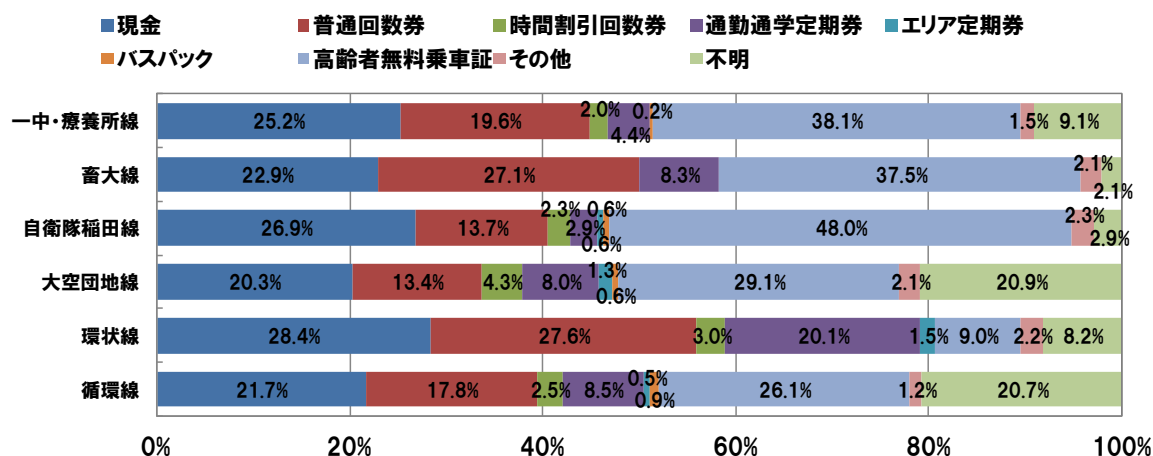


図 3-30 支払方法（秋期_平日）

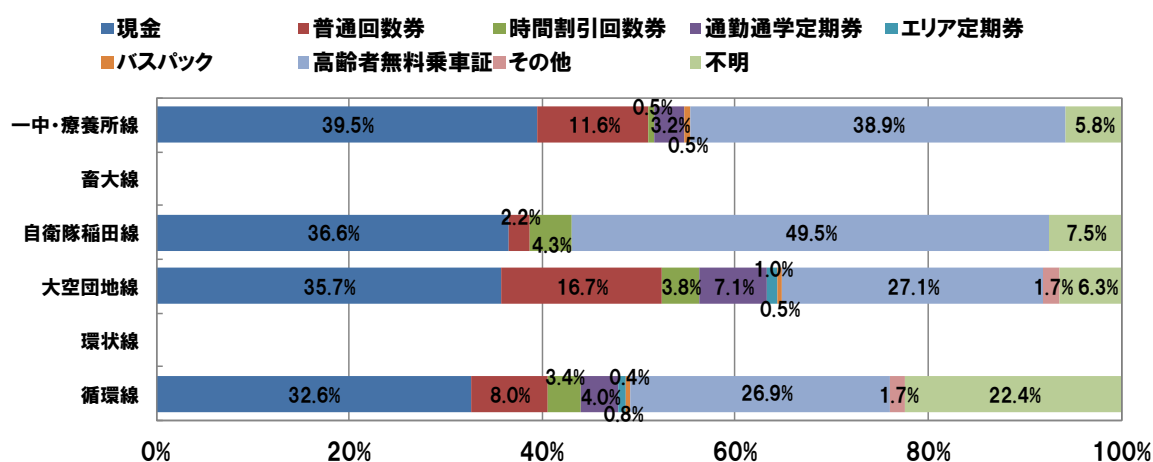


図 3-31 支払方法（秋期_休日）

ii) 冬期

調査対象となった便での抽出調査になるが、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。

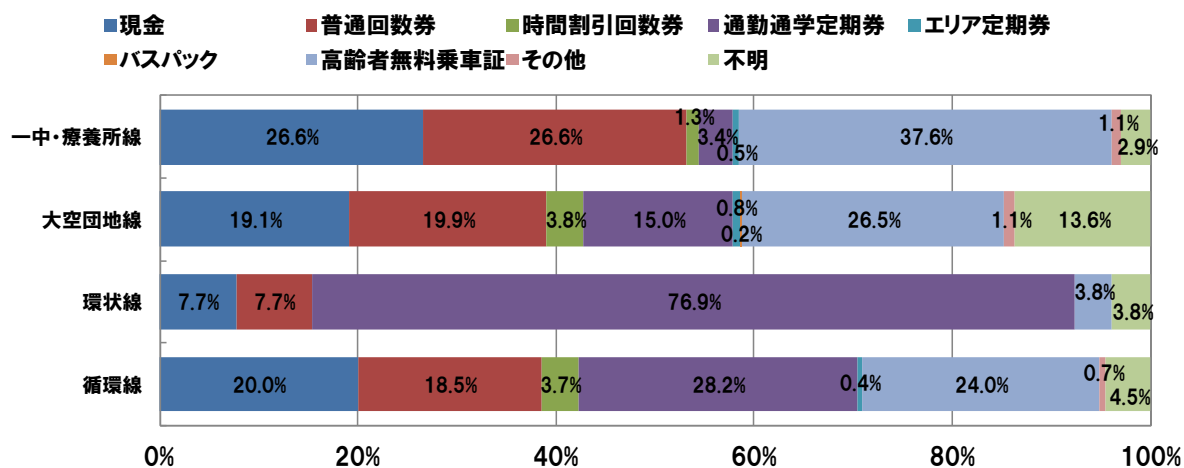


図 3-32 支払方法（冬期_平日）

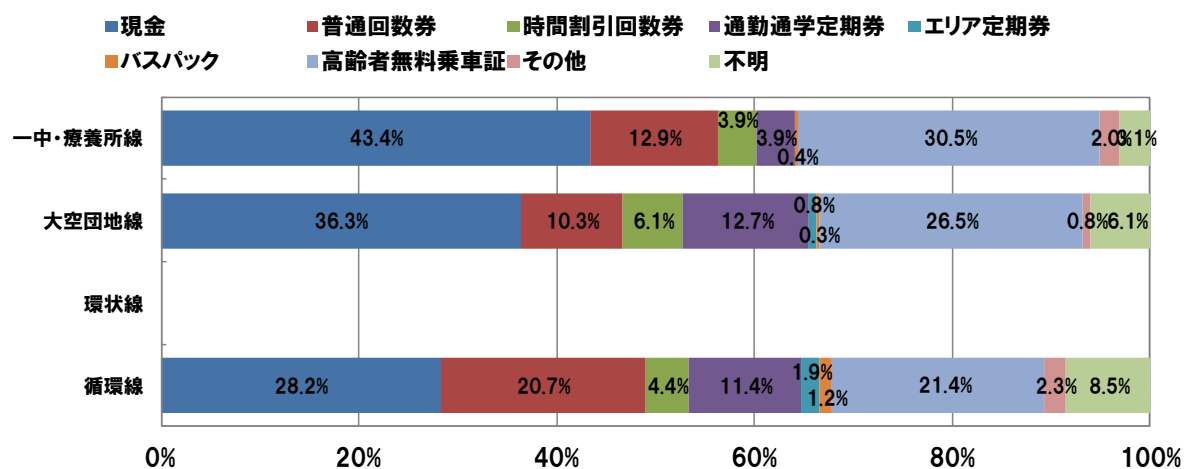


図 3-33 支払方法（冬期_休日）

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。

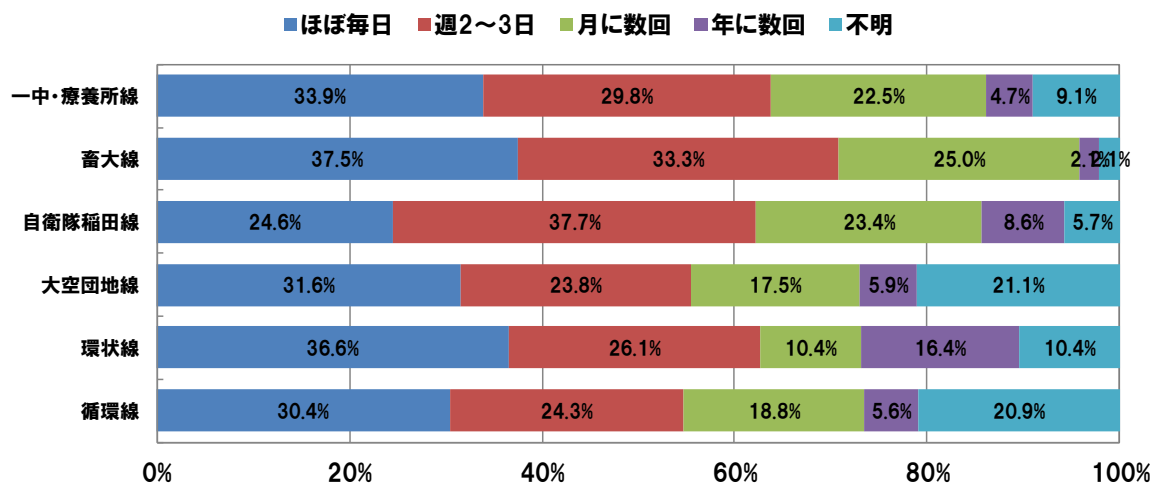


図 3-34 利用頻度（秋期_平日）

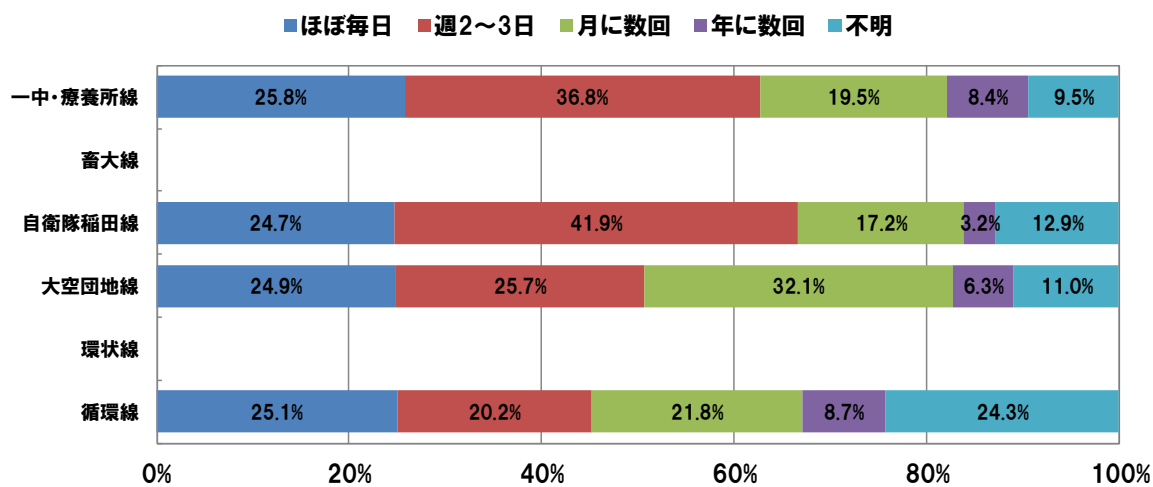


図 3-35 利用頻度（秋期_休日）

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。

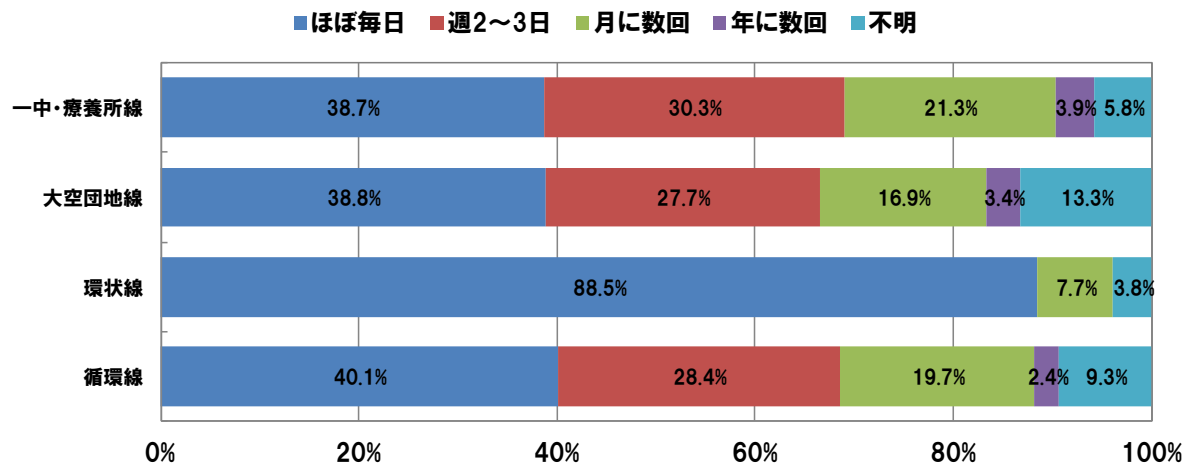


図 3-36 利用頻度（冬期_平日）

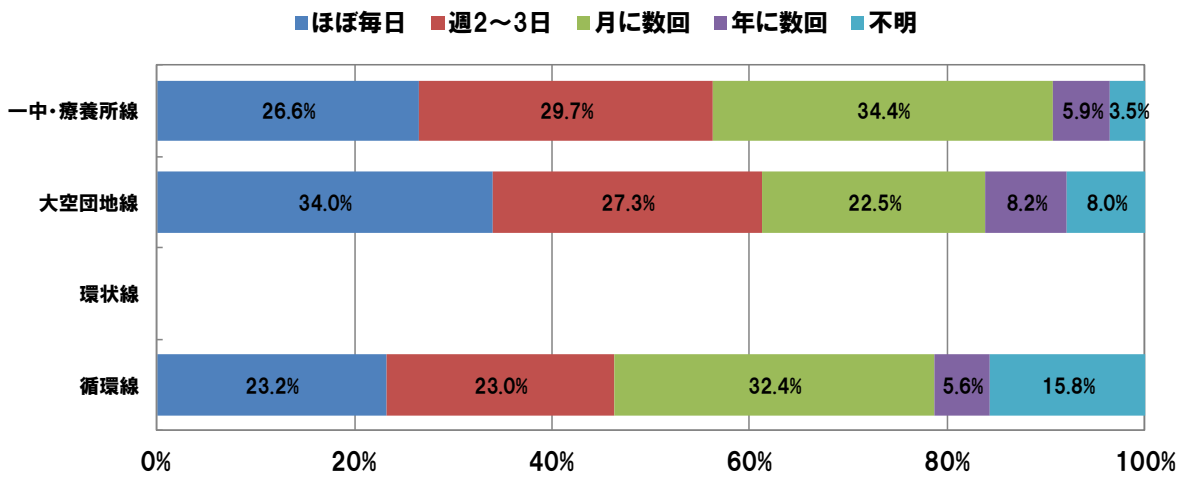


図 3-37 利用頻度（冬期_休日）

⑥性別

i) 秋期

性別では、各路線とも女性の割合が高い。

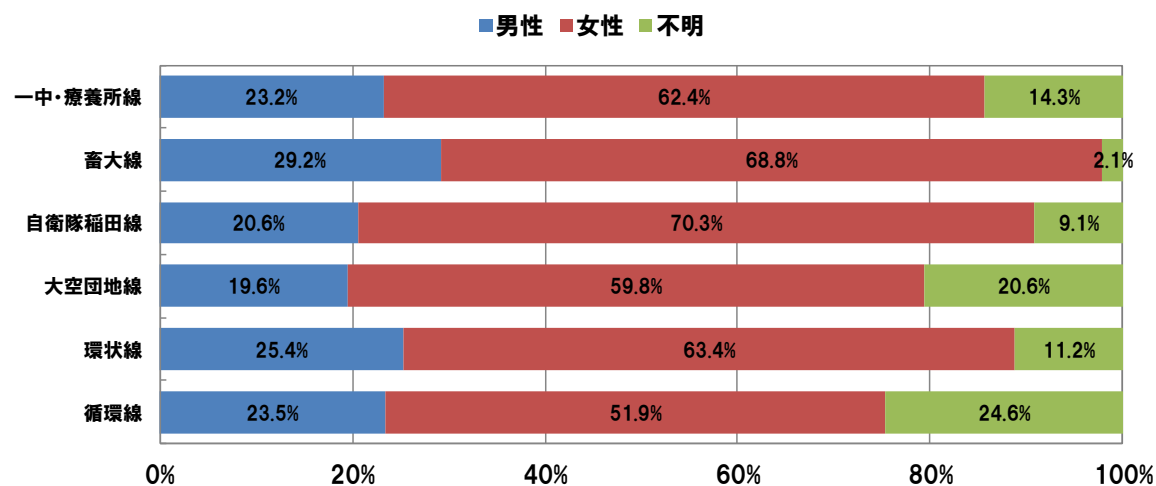


図 3-38 性別（秋期_平日）

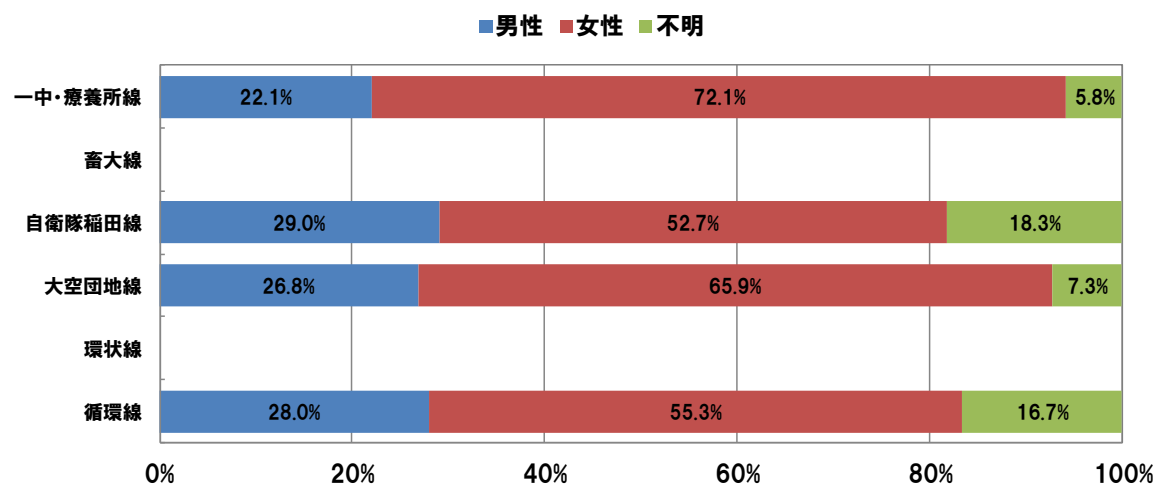


図 3-39 性別（秋期_休日）

ii) 冬期

性別は、秋期と同様に女性の割合が高い。

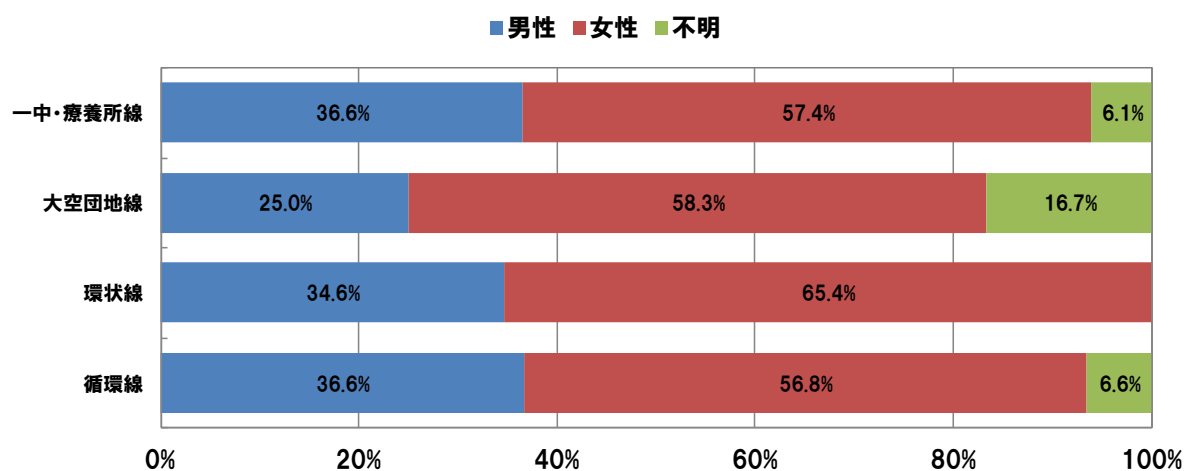


図 3-40 性別（冬期_平日）

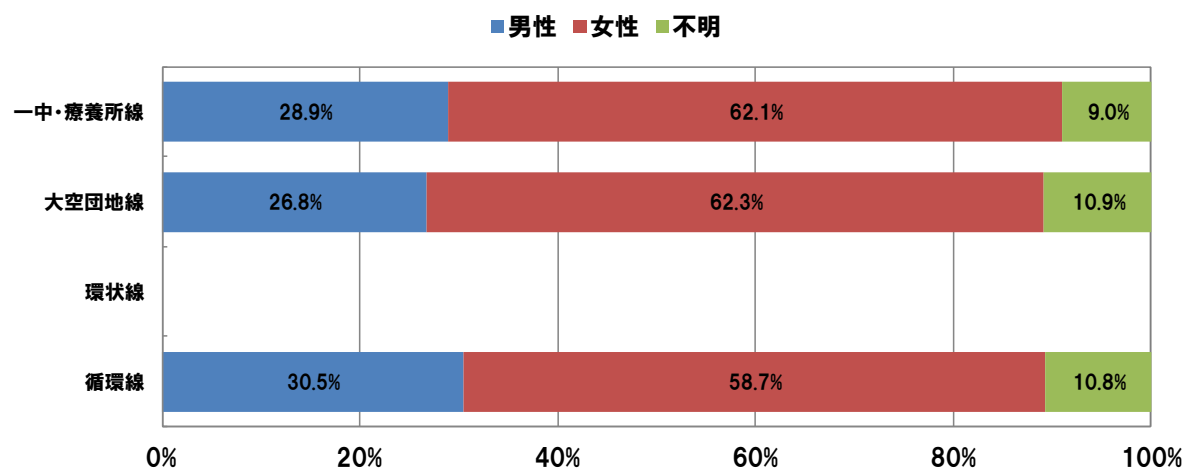


図 3-41 性別（冬期_休日）

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。

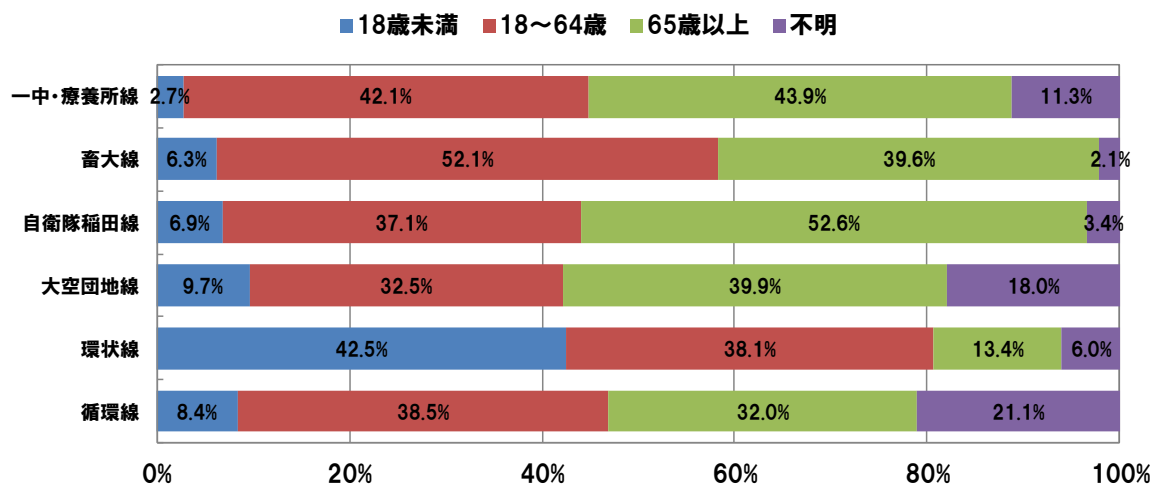


図 3-42 年齢層（秋期_平日）

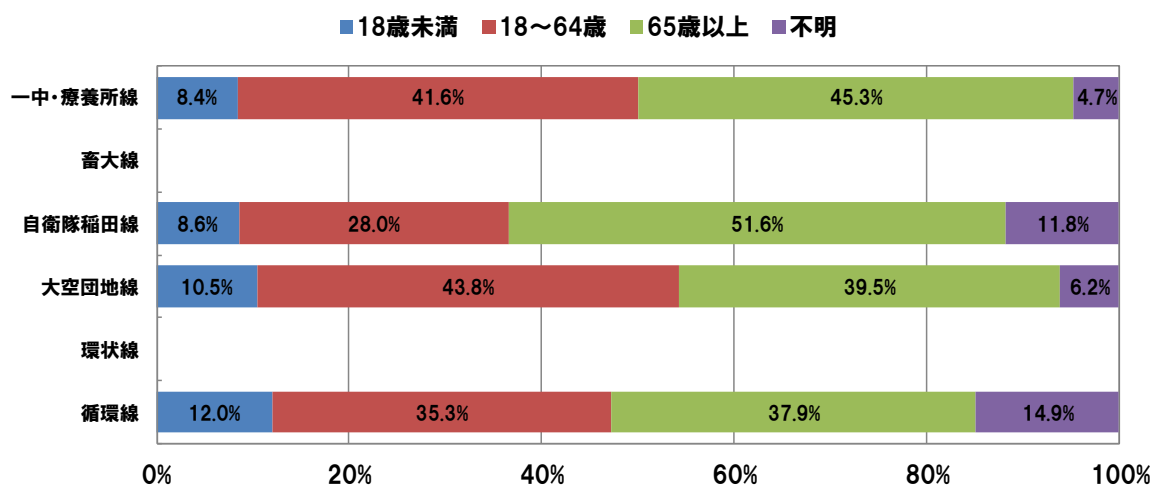


図 3-43 年齢層（秋期_休日）

ii) 冬期

調査対象となった便での抽出調査になるが、「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。

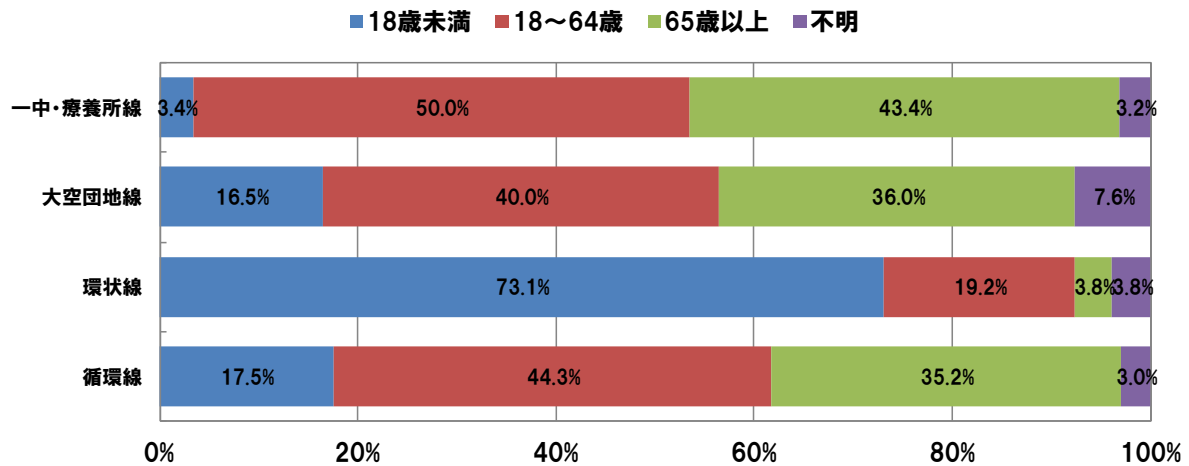


図 3-44 年齢層（冬期_平日）

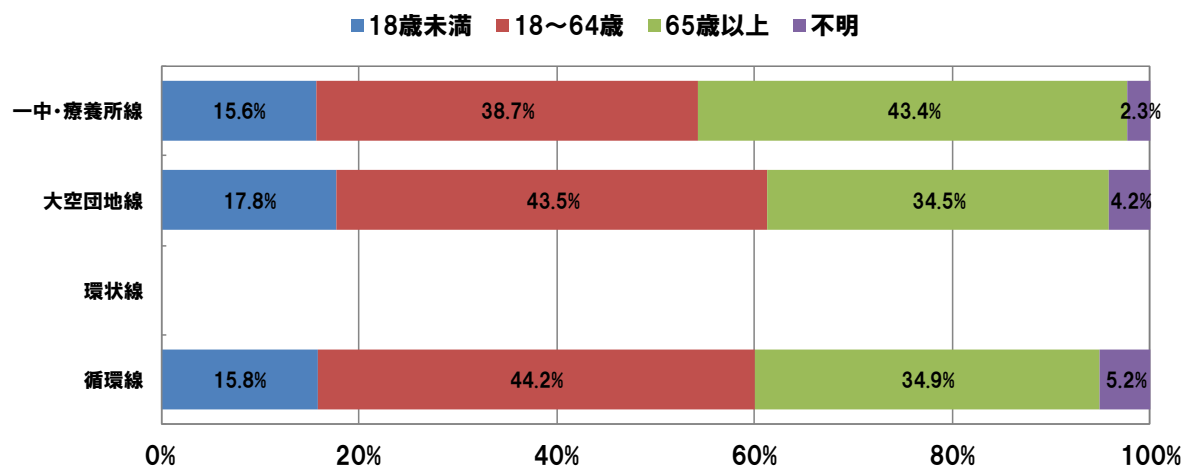


図 3-45 年齢層（冬期_休日）

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」の利用は見られなかった。

運行便数の少ない「畜大線」と「環状線」は、他の路線とは異なった傾向となっている。

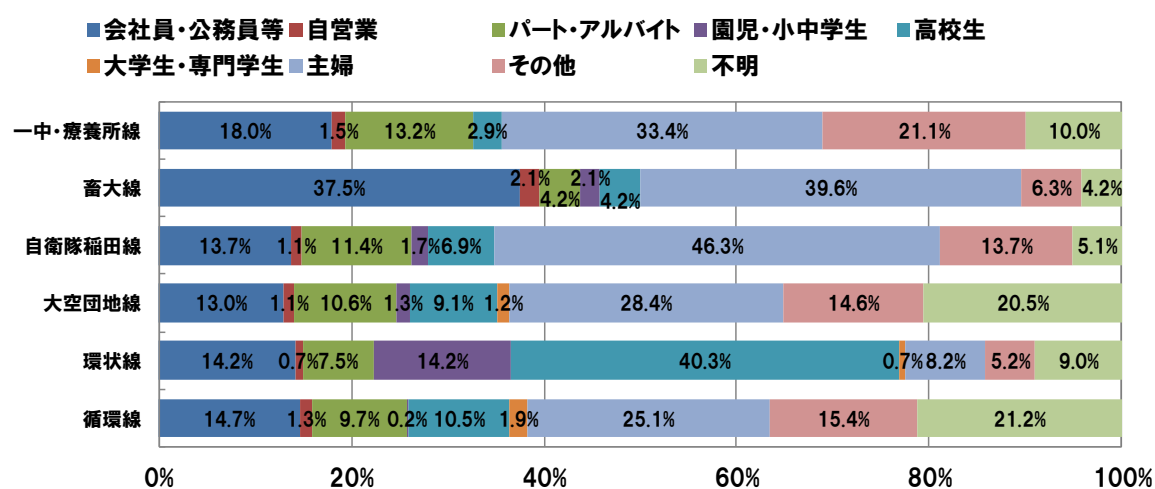


図 3-46 職業・就業の状況（秋期_平日）

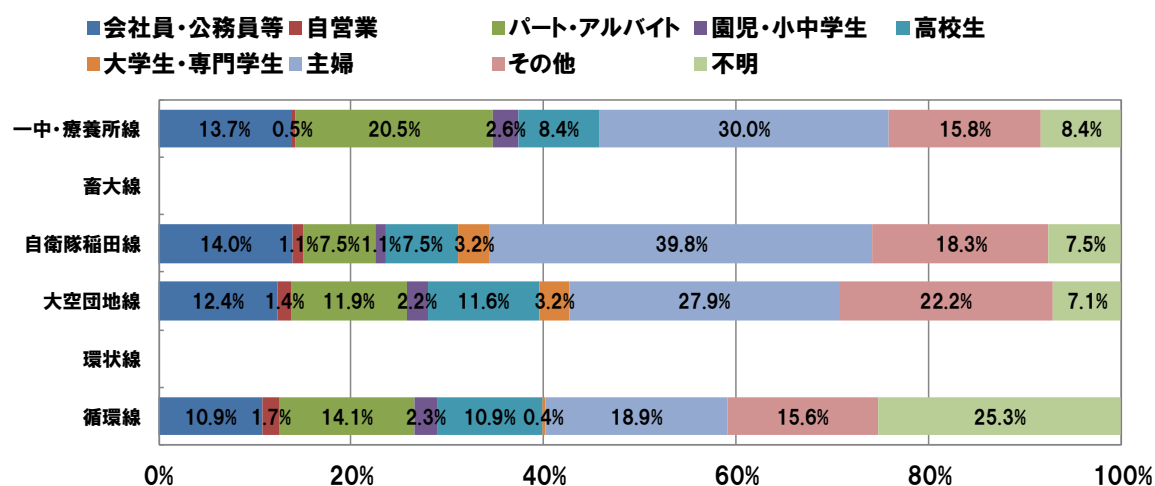


図 3-47 職業・就業の状況（秋期_休日）

ii) 冬期

調査対象となった便での抽出調査になるが、「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。

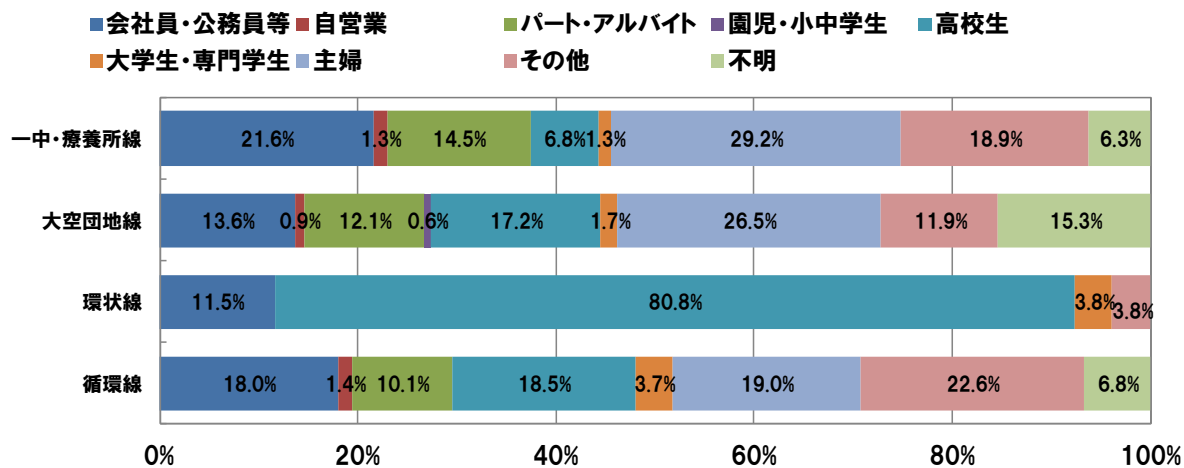


図 3-48 職業・就業の状況（冬期_平日）

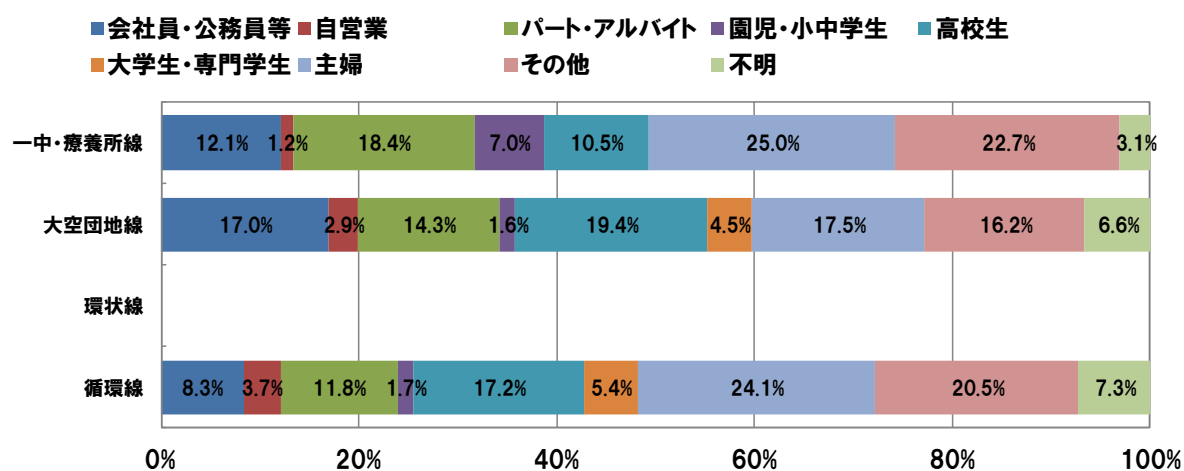


図 3-49 職業・就業の状況（冬期_休日）

⑨調査対象路線における停留所別利用者数

バスOD調査¹²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。

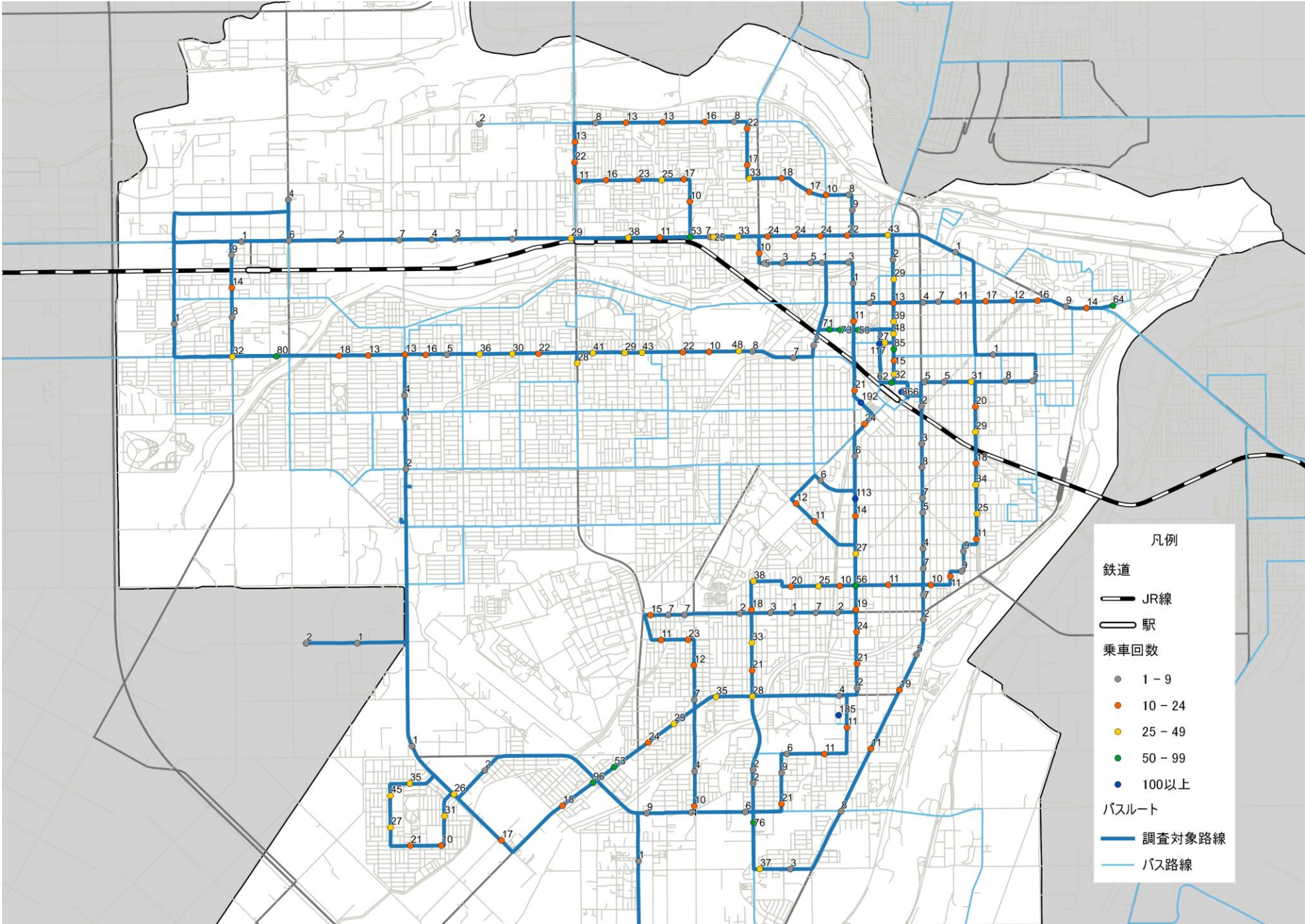


図 3-50 停留所別利用者数（秋期_平日）

¹²OD調査：人や物、自動車などが移動する起点 Origin から終点 Destination までを一体として把握する調査。起終点調査とも。

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

単位：人

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

単位：%

※四捨五入の関係から、各区間の累計値と合計値が異なる場合がある。

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

単位：人

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

単位：％

※四捨五入の関係から、各区間の累計値と合計値が異なる場合がある。

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

単位：人

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

単位：％

※四捨五入の関係から、各区間の累計値と合計値が異なる場合がある。

(5) 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。

補助対象となっていない路線においても赤字となっている路線があり、バス事業者は、厳しい収支状況となっている。

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㈱）

区分	路線名	総 [※] 里程 ([※] km)	運行回数 (回)	実車走行 [※] ([※] km)	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㈱）

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¹³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

¹³ デマンド型交通：需要応答型の交通。利用する際に事前予約制とすることで、運行の効率化を図る。

(6) 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¹⁴及びデジタルタコグラフ¹⁵)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	風向	最大瞬間風速	風向		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													
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	—	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

¹⁴バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

¹⁵デジタルタコグラフ；運行記録計の一種で車両の運行にかかる速度・時間等を自動的にメモリーカード等に記録する装置。

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。

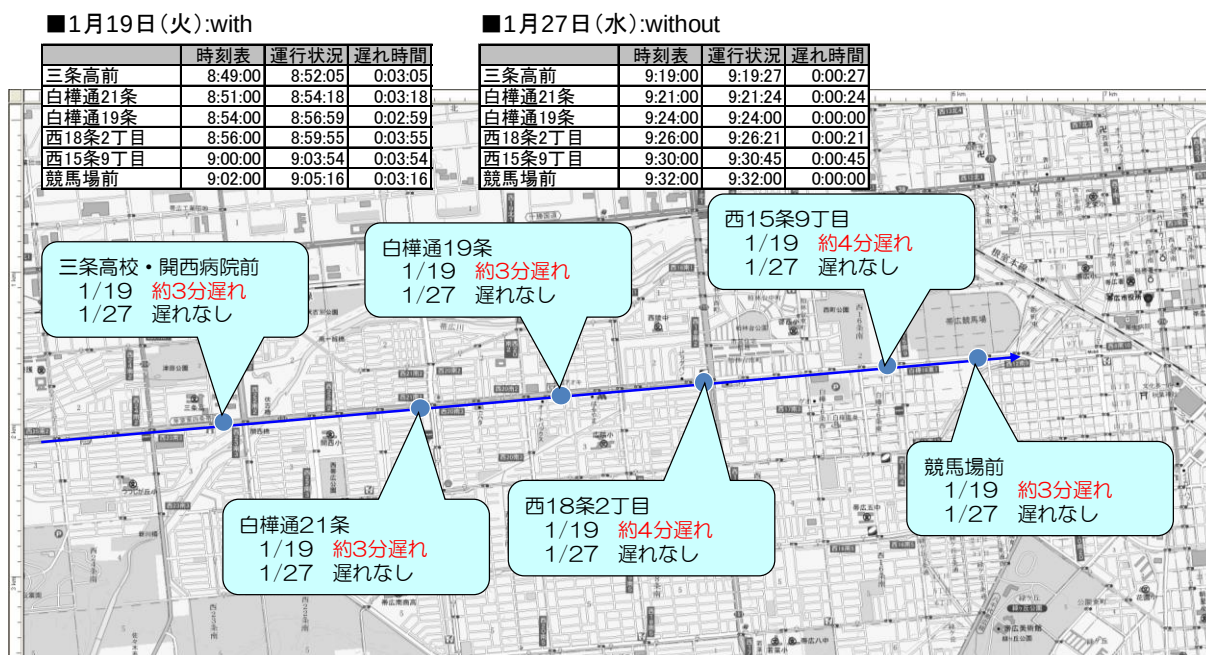


図 3-51 白樺通の遅れ状況（十勝バス㈱提供資料より）

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。

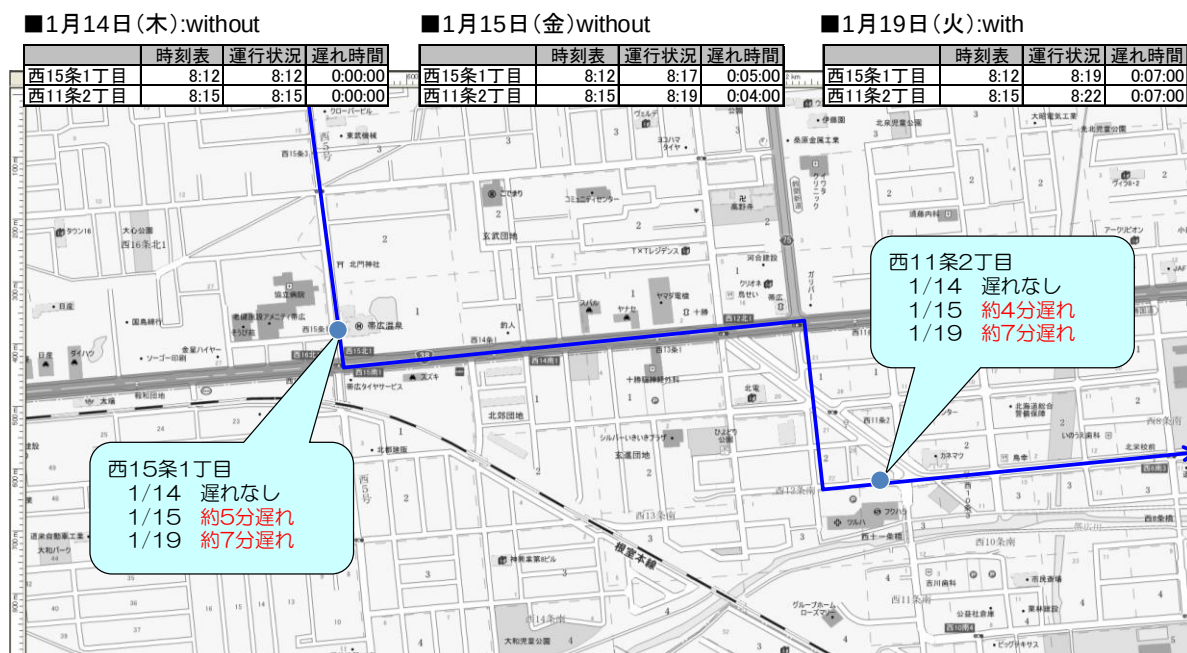


図 3-52 国道 38 号の遅れ状況（北海道拓殖バス㈱提供資料より）

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データ数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。

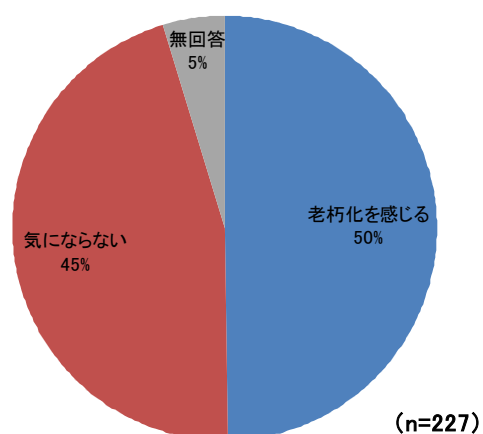


図 3-53 帯広駅バスターミナル待合所の老朽化
(路線バス利用者)

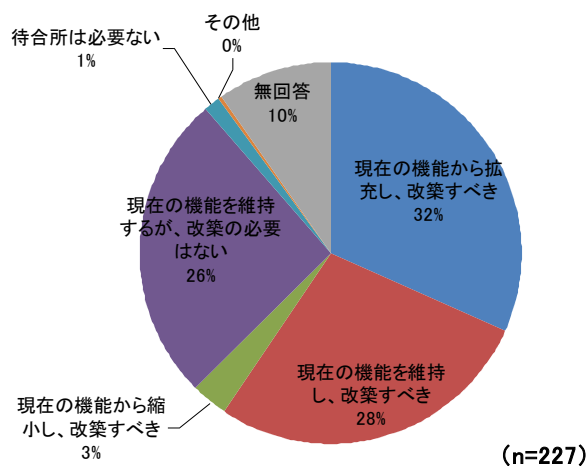


図 3-54 待合所の対策
(路線バス利用者)

(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ことから、日常的に乗り継ぎを行っている割合は、全体の 1 割程度と少ない。

乗り継ぎの際の目的としては、「その他の私用」が最も多い。

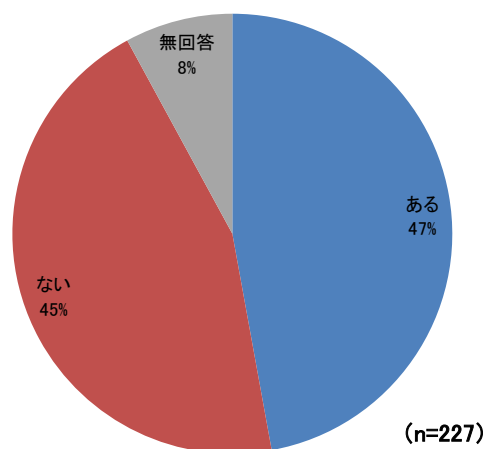


図 3-55 乗り継ぎの有無

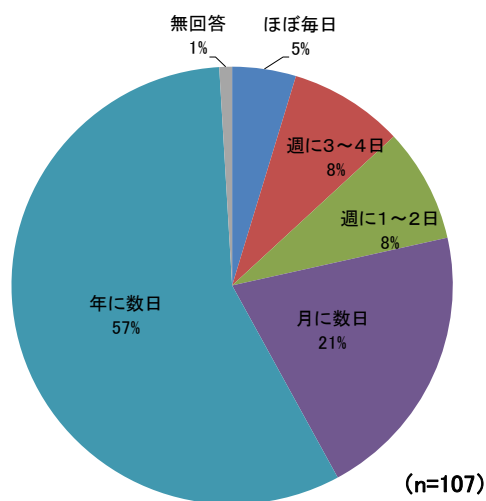


図 3-56 乗り継ぎの頻度

(3) ICカード¹⁶・バスロケーションシステム¹⁷の導入について

帯広市内において、ICカードを利用可能な交通機関は、現時点において存在しないが、ICカードの認知は約6割となっており、他の地域で利用している人は約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。

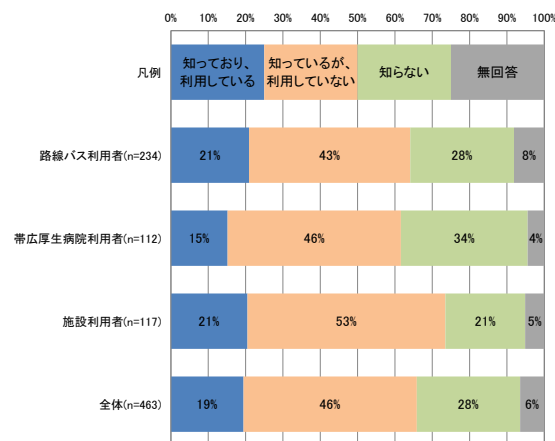


図 3-57 ICカードの認知

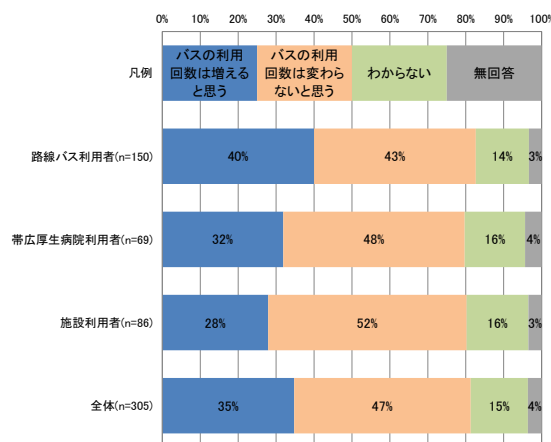


図 3-58 路線バス共通のICカードが導入された場合のバスの利用意向

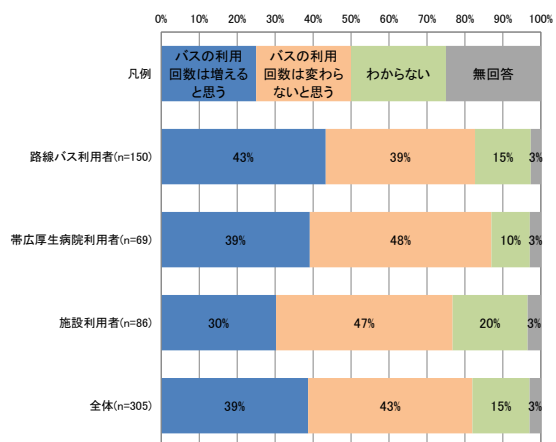


図 3-59 路線バス及びJRと共通のICカードが導入された場合のバスの利用意向

¹⁶ ICカード：（交通系）ICカードは、公共交通機関で運賃の支払いに利用できるICカードのこと。

¹⁷ バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

(4) バスロケーションシステム¹⁸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。

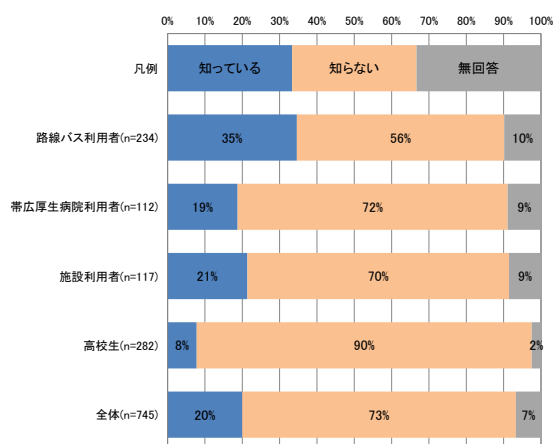


図 3-60 バスロケーションシステムの認知

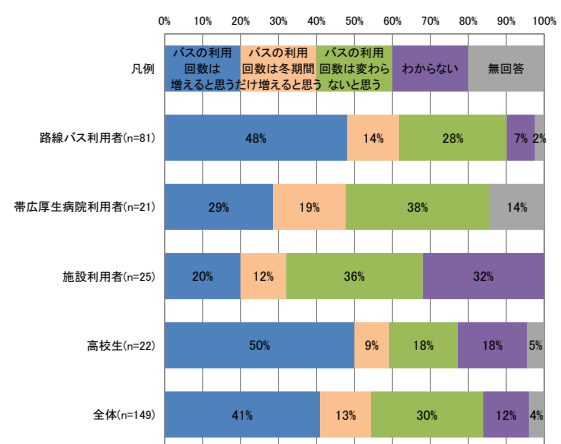


図 3-61 バスロケーションシステムが導入された場合のバスの利用意向

¹⁸ バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

(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¹⁹）

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」や「冬のバスの遅れ」、「夕方（15～20 時）の運行便数」、「待合施設」及び「バスの運行状況に関する情報」における満足度が他と比較して、低くなっている。

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。

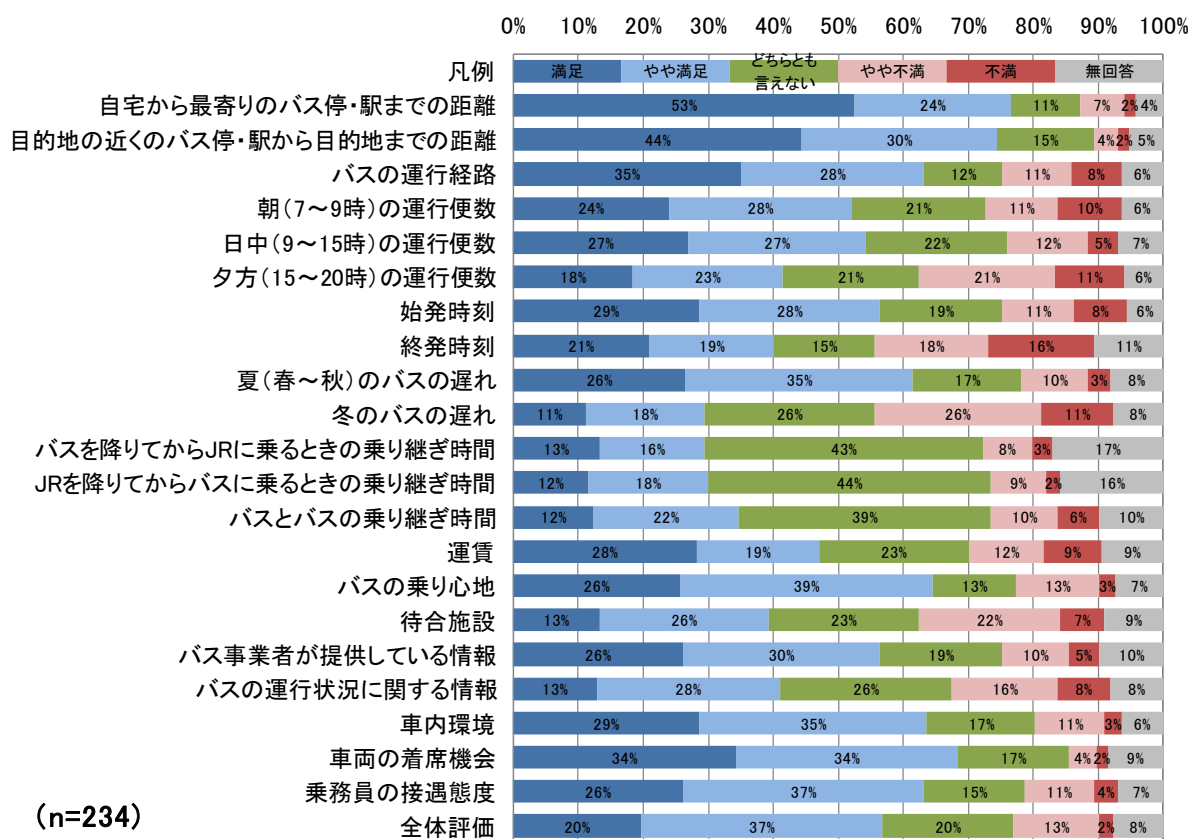


図 3-62 バスサービス満足度（路線バス利用者）

¹⁹ CSポートフォリオ分析：項目別満足度と総合満足度から、重点改善領域を抽出する分析手法。

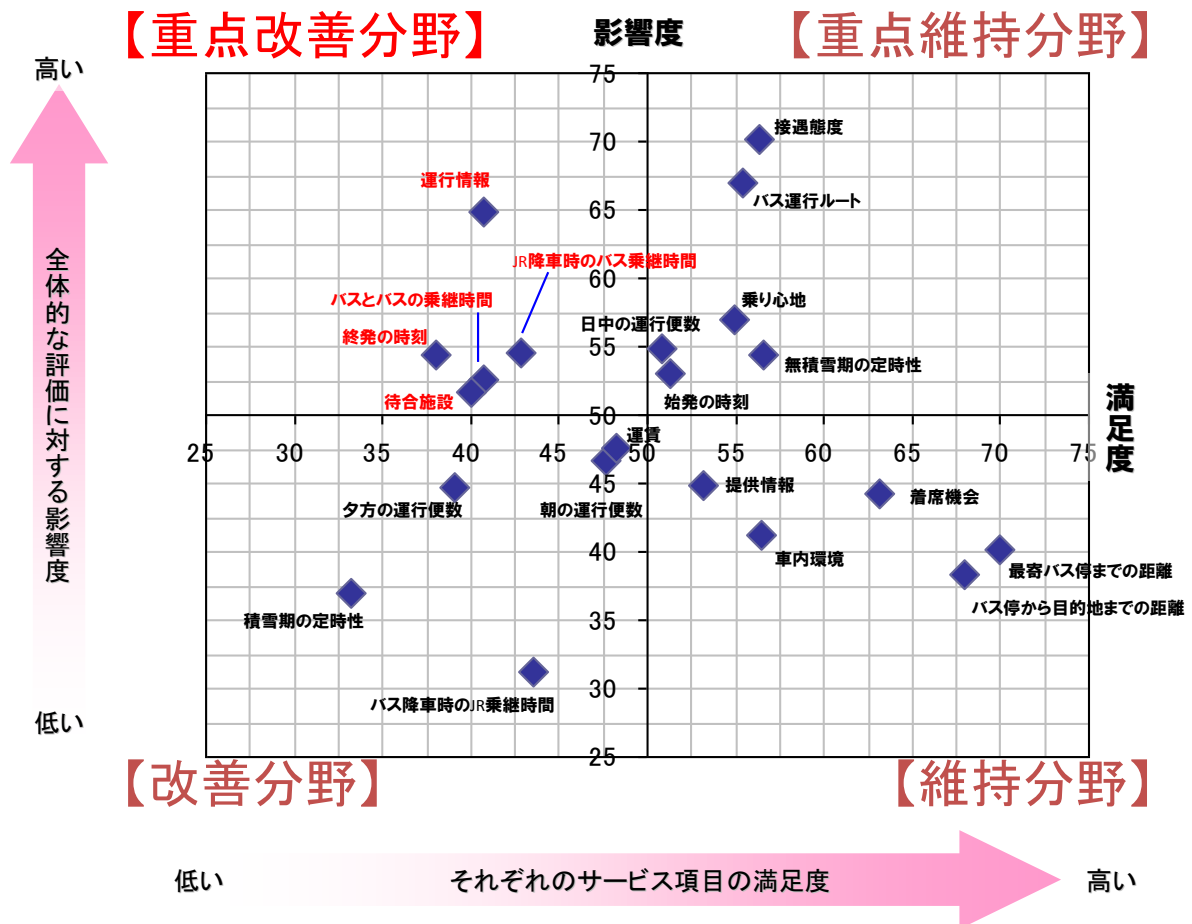


図 3-63 CSポートフォリオ分析²⁰（路線バス利用者）

²⁰ CSポートフォリオ分析：項目別満足度と総合満足度から、重点改善領域を抽出する分析手法。

②高校生

バスサービスの満足度は概ね高いが、「運賃」や「朝(7～9時)の運行便数」、「冬のバスの遅れ」における満足度が他と比較して、低くなっている。

CSポートフォリオ分析²¹における重点改善項目は、「運賃」、「積雪期の定時性」、「夕方方の運行便数」となっている。

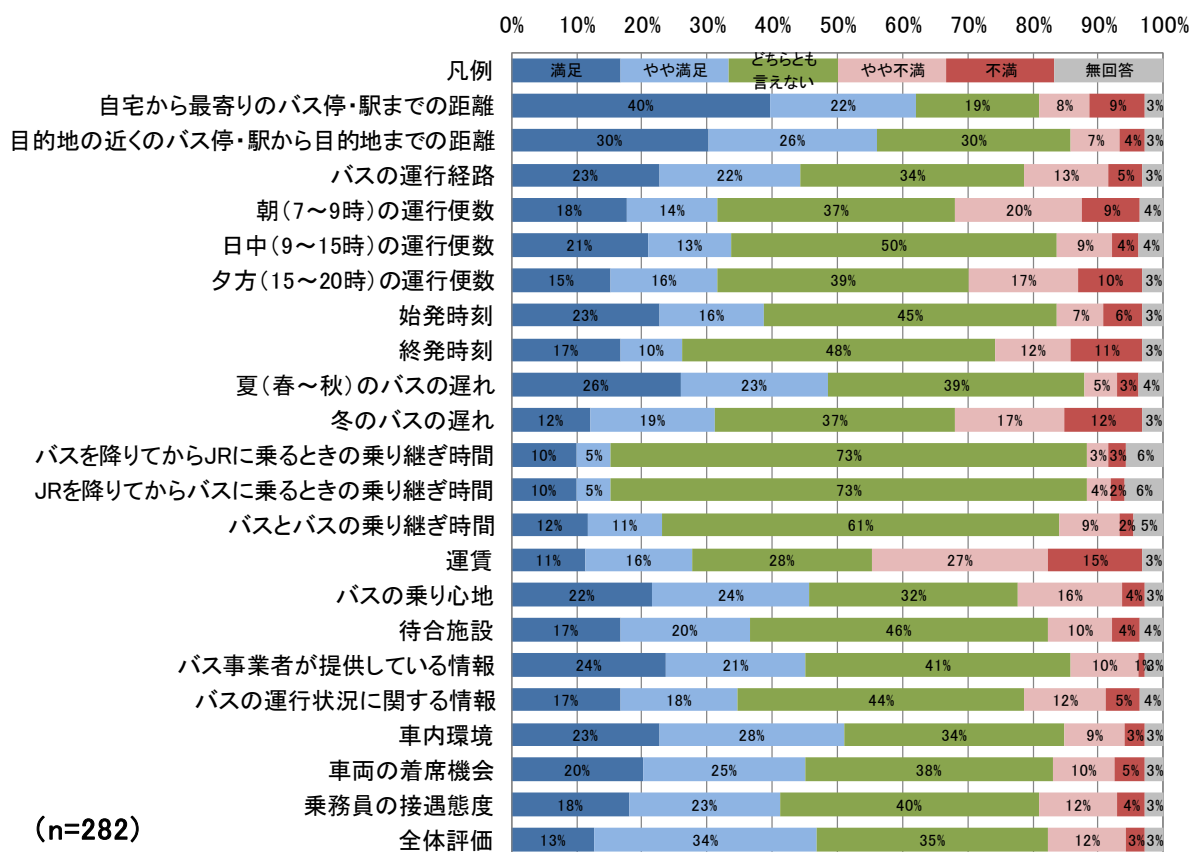


図 3-64 バスサービス満足度（高校生）

²¹ CSポートフォリオ分析：項目別満足度と総合満足度から、重点改善領域を抽出する分析手法。

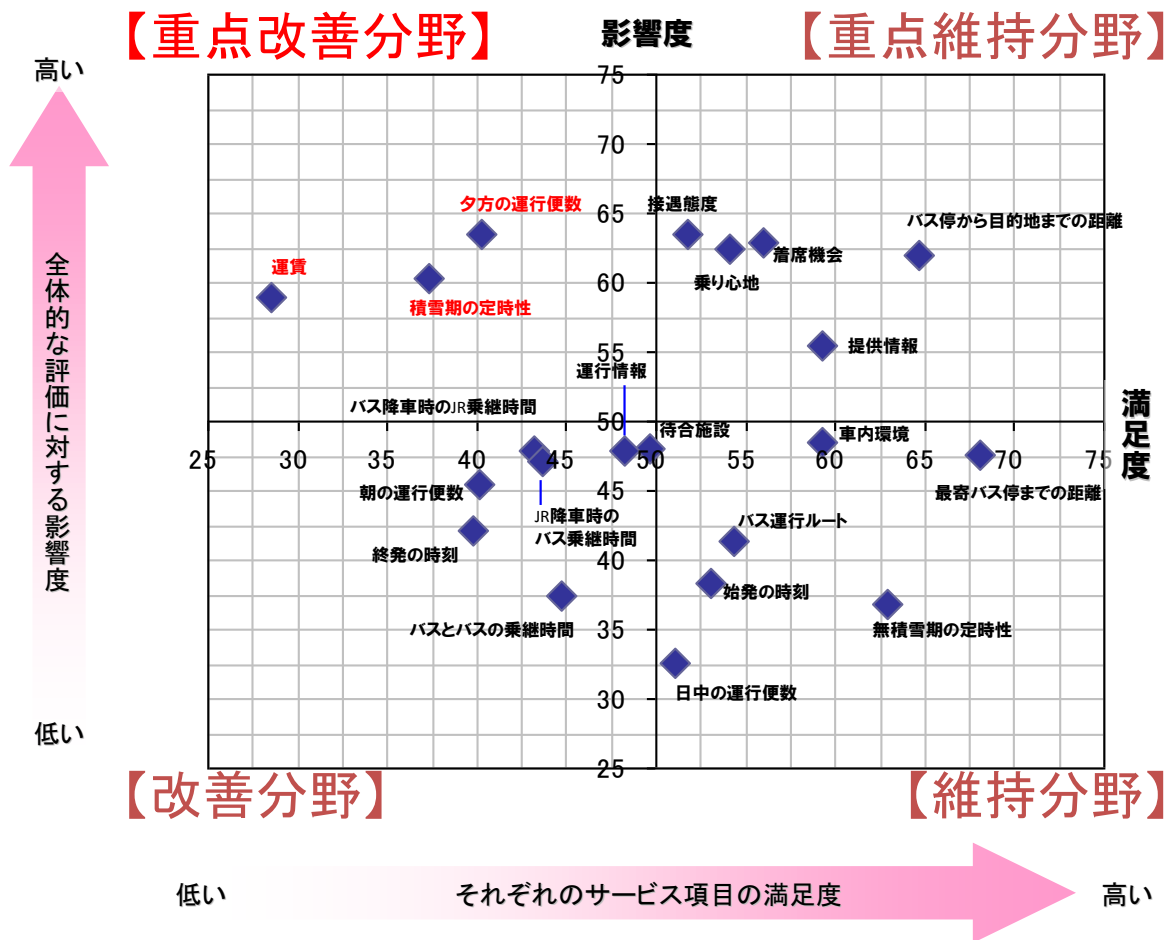


図 3-65 CSポートフォリオ分析²²（高校生）

²² CSポートフォリオ分析：項目別満足度と総合満足度から、重点改善領域を抽出する分析手法。

(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、路線バス利用者はおいては、約 7 割に達している。

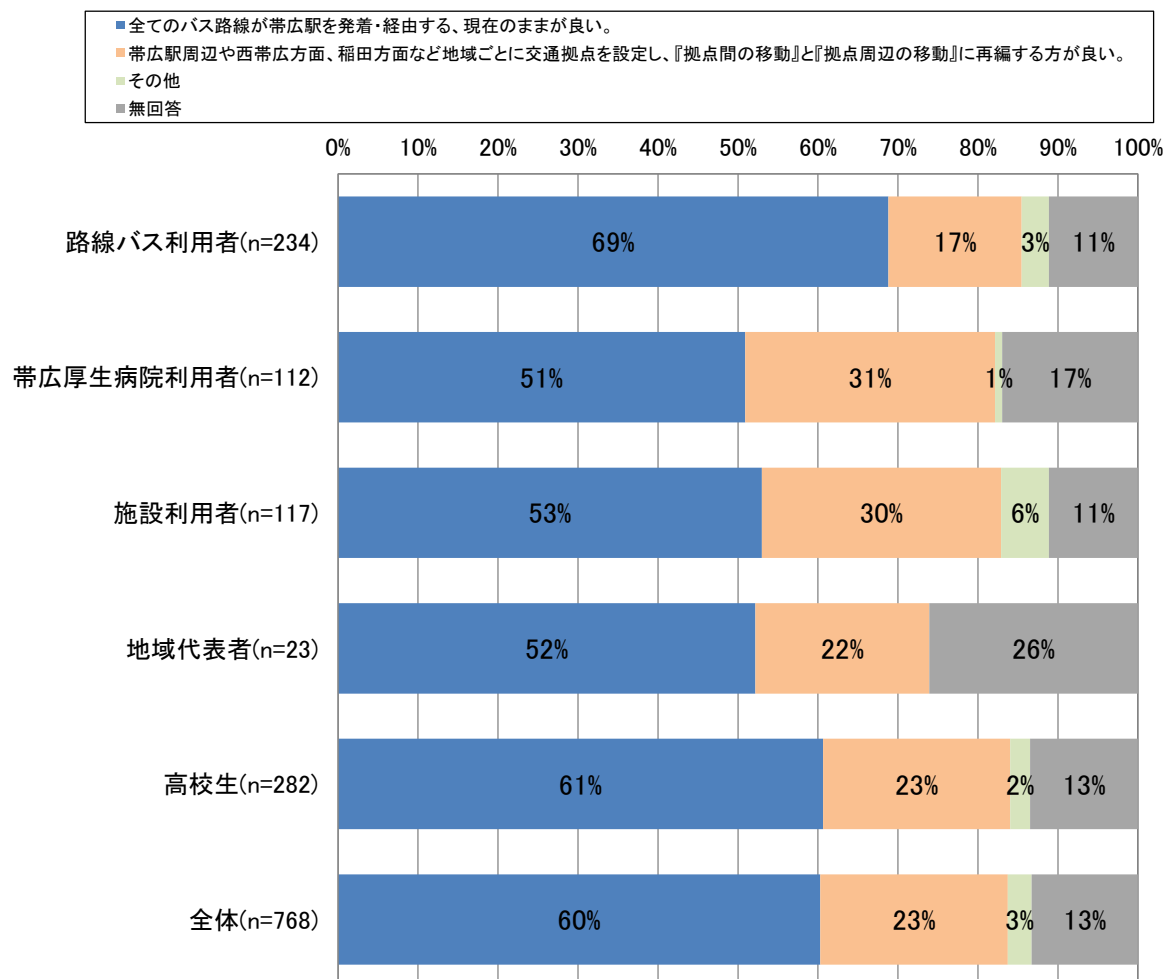


図 3-66 交通拠点の設置について

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、「再編の方がよい」との回答を上回っている。

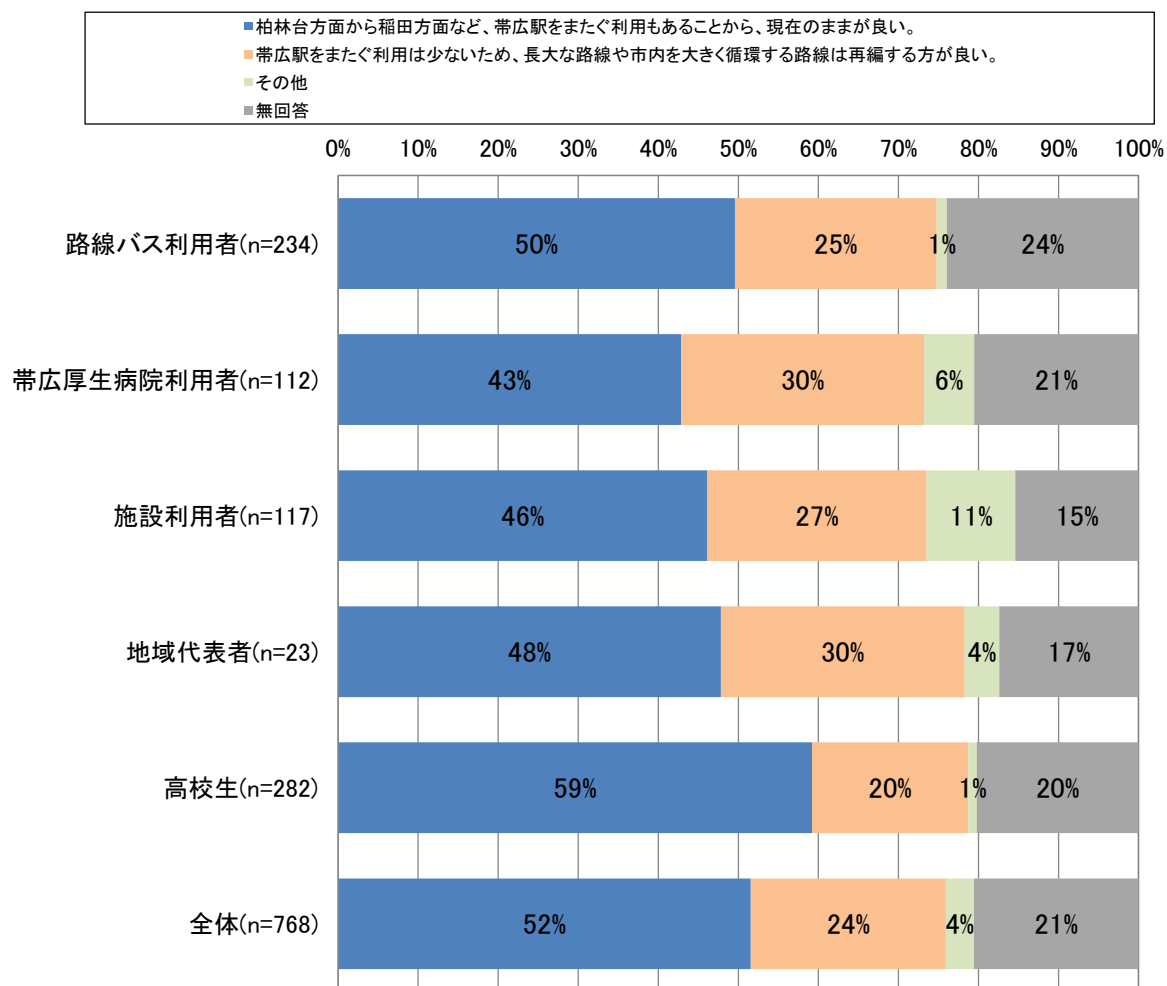


図 3-67 長大路線や循環型の路線について

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²³が提供するウェブサイト²⁴やアプリ²⁵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。

「もくいく²⁶」の多言語対応は、現在、英語に対応しており、平成 28 年度上期には、中国語、韓国語、フランス語に拡大する予定となっている。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、バスロケーションシステム²⁷の導入・普及が観光振興にも寄与するものと考えられる。また、高齢者の ICT²⁸利用は進んでいるものの、現状では、情報格差は存在することから、従来型の紙に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、即時的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²⁹化等の兆候を踏まえると、統一的な仕様でのデータ管理が重要と考えられる。

²³ コンテンツプロバイダ：デジタル化された情報を提供する事業者の総称。

²⁴ ウェブサイト：ウェブページ、ホームページなどとも言われるインターネット上サービスの一つ。

²⁵ アプリ：アプリケーションソフトの略。ユーザーが要求する情報処理を直接実行するソフトウェア。

²⁶ もくいく：市内バス事業者が導入を進めているスマートフォン向け路線バスの目的地検索システムの名称。

²⁷ バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

²⁸ ICT：情報(information)や通信(communication)に関する技術(Technology)の総称。

²⁹ オープンデータ：機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータ。

第4章 地域公共交通の課題及び基本方針

4-1 地域公共交通のあり方と現状及び課題

第2章で示した地域公共交通のあり方を実現するにあたり、前章の地域の現状から導き出された、本市における地域公共交通の現状及び課題を以下に示す。

地域公共交通のあり方① 移動ニーズを捉えた、誰もが利用しやすく持続可能な交通機関

▼公共交通の利用状況について

- ・路線バスの利用者は、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、赤字の路線が多く、バスの運営はまだまだ厳しい状況が続いており、利用者を増やすためニーズに合ったバス路線への再編とダイヤの見直しが必要である。
- ・公共交通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。
- ・バス利用者が多く、現在多くのバス路線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、路線の再編が急務となっている。

▼待合環境と情報提供について

- ・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。
- ・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。

地域公共交通のあり方② 自家用車を利用できない人たちの、安全・安心な暮らしを支える生活の足

▼人口減少と高齢化について

- ・帯広市の人口は減少局面に入っており、2040年には約15万人、2060年には約13万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³⁰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。

³⁰ デマンド型交通：需要応答型の交通。利用する際に事前予約制とすることで、運行の効率化を図る。

地域公共交通のあり方③ 外国人を含む交流人口を増やし、まちのにぎわいにつながる来街手段

▼観光での利用について

- ・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。
- ・急増しているインバウンド観光³¹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。

地域公共交通のあり方④ 健康でいきいきした生活を促す、環境に優しい移動手段

▼環境への配慮について

- ・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く、自家用車から公共交通への転換が課題となっている。

³¹ インバウンド観光：地域の外から入ってくる旅行のこと。訪日外国人旅行のことを指す場合もある。

4-2 基本方針

前節にて整理した、本市の現状と課題を踏まえた本計画の基本方針を以下に示す。

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³²等を活用し、鉄道やタクシー等と連携した全市的な再編を目指す。
- ・交通事業者だけでなく、市民協働や商業施設との連携により待合環境の改善を目指す。
- ・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や運賃が高額となっている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や運賃制度の実現を目指す。

基本方針 2 生活と交通の拠点の整備

- ・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づくり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的生活交通と一体的な整備を目指す。
- ・帯広市の基幹産業である農業を支える郊外部について、既存のデマンド型交通の利便性向上による生活交通の維持を目指す。

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

- ・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³³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。

基本方針 4 利用促進施策（モビリティ・マネジメント³⁴）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。

³² デマンド型交通：需要応答型の交通。利用する際に事前予約制とすることで、運行の効率化を図る。

³³ バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

³⁴ モビリティ・マネジメント：地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

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

本計画の達成状況を評価するための評価指標及び現況値・目標値を以下に示す。

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上

(1) 路線バス利用者数

本計画の基本方針である「公共交通のサービスレベル向上」に基づき実施される施策により、路線バス利用者増加を目指すことから、評価指標として、市内完結路線における路線バス年間利用者数を設定する。

表 5-1 路線バス利用者数

把握する指標	目標値		将来目標値設定の考え方
	現況（H26）	将来（H32）	
市内完結路線における路線バス年間利用者数	3,241,531 人	3,339,000 人	路線バス利用者数は近年増加傾向であるが、人口は減少局面に入っていることから、概ね 3% の増加を目標とする。

(2) 公共交通での通学者数

本計画の基本方針である「公共交通のサービスレベル向上」に基づき実施される施策により、高校生等の通学の利便性評価向上を目指すことから、評価指標として、通学定期券年間販売数を設定する。

表 5-2 公共交通での通学者数

把握する指標	目標値		将来目標値設定の考え方
	現況（H26）	将来（H32）	
通学定期券年間販売数	12,572 人	12,950 人	路線バス利用者数同様、概ね 3% の増加を目標とする。

基本方針２ 生活と交通の拠点の整備

(3) デマンド型交通³⁵利用者数

本計画の基本方針である「生活と交通の拠点の整備」に基づき実施される施策により、デマンド型交通の利便性向上を目指すことから、評価指標として、あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数を設定する。

表 5-3 デマンド型交通利用者数

把握する指標	目標値		将来目標値設定の考え方
	現況（H26）	将来（H32）	
あいのりタクシー及び あいのりバスの年間利用者数	15,484 人	15,500 人	デマンド型交通利用者数は近年横ばいとなっており、人口は減少局面に入っていることから、概ね現状維持を目標とする。

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

(4) 路線バスの観光目的利用者数

本計画の基本方針である「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」に基づき実施される施策により、バスパック等の利用促進を図ることから、評価指標として、バスパック年間利用者数を設定する。

表 5-4 路線バスの観光目的利用者数

把握する指標	目標値		将来目標値設定の考え方
	現況（H26）	将来（H32）	
バスパック年間利用者数	4,742 人	4,880 人	路線バス利用者数同様、概ね 3% の増加を目標とする。

³⁵ デマンド型交通：需要応答型の交通。利用する際に事前予約制とすることで、運行の効率化を図る。

基本方針4 利用促進施策の推進

(5) 高齢者の路線バス利用者数

本計画の基本方針である「利用促進施策の推進」に基づき実施される施策により、高齢者の路線バスの利用促進を図ることから、評価指標として、高齢者おでかけサポートバスの年間利用者数を設定する。

表 5-5 高齢者の路線バス利用者数

把握する指標	目標値		将来目標値設定の考え方
	現況（H26）	将来（H32）	
高齢者おでかけサポートバス 年間利用者数	981,199 人	1,030,260 人	今後、高齢者人口、高齢化率ともに増加が見込まれることから、概ね5%の増加を目標とする。

(6) ノーカーデー参加者数

本計画の基本方針である「利用促進施策の推進」に基づき実施される施策により、ノーカーデーの取組促進を図ることから、評価指標として、ノーカーデー年間参加者数を設定する。

表 5-6 ノーカーデー参加者数

把握する指標	目標値		将来目標値設定の考え方
	現況（H26）	将来（H32）	
ノーカーデー年間参加者数	6,875 人	6,900 人	概ね現状維持を目標とする。

5-2 目標達成のための施策及び事業

5-2-1 公共交通のサービスレベル向上

(1) 利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編とダイヤの見直し

① バス路線の再編

- ・バス OD 調査³⁶やアンケート調査の結果等を踏まえ、既存のバス利用者のニーズを踏まえつつ、運行の効率化により、持続可能な公共交通の確保に向け、バス事業者の採算性の向上を目指す。
- ・路線の再編に際しては、市内のバス事業者間で統一されていない系統番号や行き先表示等の整理、帯広駅バスターミナル内の発着場所の見直しを行う。

《路線再編にあたっての基本的な考え方》

- ・帯広駅周辺は、半径約 1km の縁辺部に市役所や帯広厚生病院、イオン帯広店などの施設が立地しており、帯広駅端末ではなく、帯広駅を経由することで利用者ニーズを満たしている路線が存在していることから、交通拠点である帯広駅を中心としたネットワークを基本としつつも、既存の利用者ニーズを踏まえた運行経路とする。
- ・また、市役所や厚生病院だけでなく、市内に点在する公共施設や医療施設についても、公共交通でのアクセス向上を図る。
- ・本市と周辺市町村を結ぶ地域間幹線系統と、市内の生活拠点を結ぶ基幹的な役割を果たす路線について経路の見直しを行い、利用者にとってわかりやすく、利便性の高い運行体系とする。
- ・平成 30 年に移転を予定している帯広厚生病院は、市内の主要観光施設の一つである帯広競馬場に隣接することから、観光需要と通院需要に対応した路線について検討を行う。
- ・運行収支が悪く、利用者数の極めて少ない路線については、運行方法も含めた抜本的な見直しを行う。
- ・一定の運行便数があるものの利用者が極端に少ない区間は、運行経路を含めたサービスレベルの見直しを行う。

② バスダイヤの見直し

- ・バス路線の見直しに合わせ、通勤、通学、通院、買い物等の移動ニーズに合った運行ダイヤに再編する。
- ・市内だけでなく、十勝圏の二次交通としての機能を強化すべく、J R や空港連絡バスとの接続についても見直しを行う。

³⁶ OD 調査：人や物、自動車などが移動する起点 origin から終点 destination までを一体として把握する調査。起終点調査とも。

③ 快速バスの検討

- ・本市は、比較的安定した天候に恵まれており、かつ市街化区域は、概ね平坦な地形となっていることから自転車の利用に適した地域性となっており、自転車と比較して路線バスの速達性が発揮されにくい。冬期の路線バス利用者数は、秋期の約 1.5 倍にもなり、潜在的な需要が見込まれることから、速達性の向上による利用者増を目指した快速バスの運行の可能性について検討を行う。
- ・既存の通学バスについても、快速バス的一种であることから、通学利用の増加に向け、運行ダイヤ等のサービスレベルの見直しを検討する。

《参考事例》

株じょうてつ では、平日、通常運賃+特別運賃（200 円）を設定し、途中停留所を通過する快速バス「通勤ライナー」を運行している。

(2) 待合環境の整備

① コンビニ等と連携した待合環境整備

- ・コンビニの店内や医療施設等の待合スペース等を路線バスの待合所として活用するなど、事業者と施設利用者（バス利用者）双方にとって効果ある取組みを検討する。

《参考事例》

横浜市では、コンビニエンスストアチェーンと連携し、店舗内にバス接近表示機（タブレット型）を設置しており、待合スペースとして活用している。



（出典）平成 25 年度 利用者・バス事業者双方にとって利便性が高いバス停留所のあり方についての調業務報告書（国土交通省北海道運輸局）

② 市民協働によるバス停の管理

- ・バス停は、降雪時の除雪やゴミの散乱、ベンチ等休憩施設の不備などが指摘されていることから、周辺住民等との協働による管理について検討する。

《参考事例》

当別町コミュニティバスでは、停留所の設置を町（協議会）が実施し、維持（電気代の負担・清掃・除雪等）を地域や管理組合によって実施している。写真は、田町会館前停留所。



（出典）平成 25 年度 利用者・バス事業者双方にとって利便性が高いバス停留所のあり方についての調業務報告書（国土交通省北海道運輸局）

③ バスシェルター³⁷の整備

- ・バス停は、場所によって屋根等の待合環境に差があることから、利用実態や「①コンビニ等と連携した待合環境整備」の実施可能性等を踏まえ、設置基準や優先度を定めて整備を進める。

④ 帯広駅バスターミナル待合所の老朽化対策

- ・帯広駅バスターミナルは、帯広市及び十勝圏における二次交通の要の施設であるが、待合所の老朽化が進行していることから、補修や改築等の老朽化対策を行う。

³⁷ バスシェルター：バスの停留所に設けられる風雨よけのための設備。

(3) 新しい運賃制度の検討

① ICカード³⁸システムの導入

- ・ICカードシステムは、小銭の用意が必要ないため、運賃支払い時の利便性を向上させるとともに、支払い時間の短縮により定時性の確保にも効果があると考えられている。
- ・また、ICカードの導入は、乗継割引の導入など弾力的な運賃制度の導入が可能となることから、今後の普及について、バス事業者と検討する。



参考：J R 東日本 Suica



参考：旭川電気軌道 Asaca

(出典) J R 東日本ホームページ及び旭川電気軌道ホームページ

② 共通通学定期券の検討

- ・市内の高校へ通学する高校生は、帯広駅バスターミナル等において、場合によっては事業者を跨いで乗継を要する場合も想定される。現状、自転車や送迎による通学が多い高校生をターゲットとして、路線バスの利用促進を図るべく、十勝バスと北海道拓殖バスの両社で共通に利用可能な定期券の導入について検討を行う。

³⁸ ICカード：(交通系)ICカードは、公共交通機関で運賃の支払いに利用できるICカードのこと。

5-2-2 生活と交通の拠点の整備

(1) 生活交通の確保

① 乗り継ぎ拠点の整備

- ・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づくりの拠点として、利便性の向上を図り、それら交通拠点の周辺的生活交通と一体的な整備を目指す。
- ・乗り継ぎが円滑となるよう、運行ダイヤの調整や、停留所の集約、バリアフリーへの対応など、交通結節点としての機能を整備する。

② デマンド型交通³⁹の利便性向上

- ・既存のデマンド型交通である「あいのりタクシー」及び「あいのりバス」について、運行区域や運行便数等の改善といった利用者ニーズへの対応により、利便性の向上を図る。
- ・郊外部だけでなく、市街化区域においても路線運行が非効率であると考えられる地区については、デマンド型交通の導入を検討する。



参考：あいのりタクシー



参考：あいのりバス

③ 多様な移動手段の連携による利便性向上

- ・バス停を交通結節点として捉えた場合、アクセス手段としては徒歩や自転車が想定される。自転車は、路線バスと競合する手段として見られることもあるが、バス停への駐輪スペース整備やバス車体へのラック設置等、自転車の利用環境を整備することにより喚起される需要も存在すると考えられる。
- ・また、高齢者や身体の不自由な方がバス停から自宅や目的地まで移動する際など、タクシーと連携することにより、利用者負担が軽く、ドアツードア性の高いサービスが提供できると考えられる。
- ・路線バスと自転車、タクシーなど、多様な移動手段の連携により、生活交通の確保を目指す。

³⁹ デマンド型交通：需要応答型の交通。利用する際に事前予約制とすることで、運行の効率化を図る。

5-2-3 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

(1) 交通情報発信の機能充実

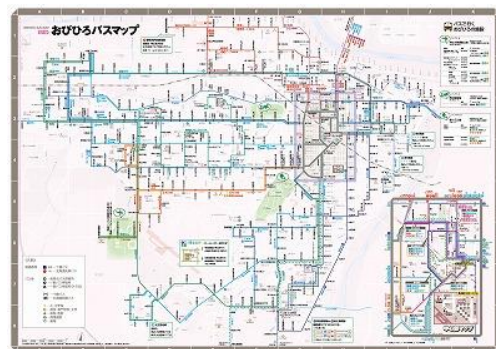
① バスロケーションシステム⁴⁰の導入

- ・バス事業者で導入を進めているバスロケーションシステムについて、利用者ニーズの把握、改善案の検討等を通じ、全市的な導入に向けた取り組みを推進する。

(2) バス利用の基本情報の提供

① 分かりやすいバスマップの作成

- ・路線バスを利用する上で基本的な情報となるバス路線や運賃、支払い方法などを掲載している「おびひろバスマップ」について、本計画に基づく再編等に合わせた見直しを行い、発行する。
- ・発行に際しては、日本語のみならず、多言語化についても検討を行う。



参考：おびひろバスマップ

② 分かりやすい時刻表の作成

- ・路線図と時刻表が一体的に確認できるなど、初めて市内の路線バスを利用する人にも、日常的に利用している人にも使いやすく分かりやすい時刻表を全市的に作成する。

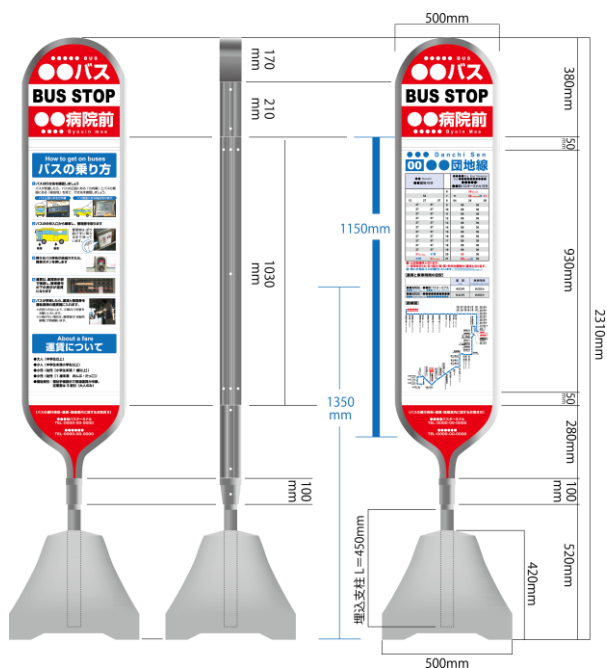


参考：北海道拓殖バス(株)時刻表

⁴⁰ バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

③ 施設ごとの情報提供機能の充実

- ・現状、鉄道駅やバスターミナル、停留所、公共施設内など、バスの運行に関する情報が必要な施設において、提供されている情報が統一されていない場合や、遅れの発生などのリアルタイムな運行状況に関する情報など、必要とされている情報が提供されていない現状にある。
- ・各交通施設や待合環境として活用可能な施設において、提供されるべき情報を整理し、情報提供機能の充実を図る。



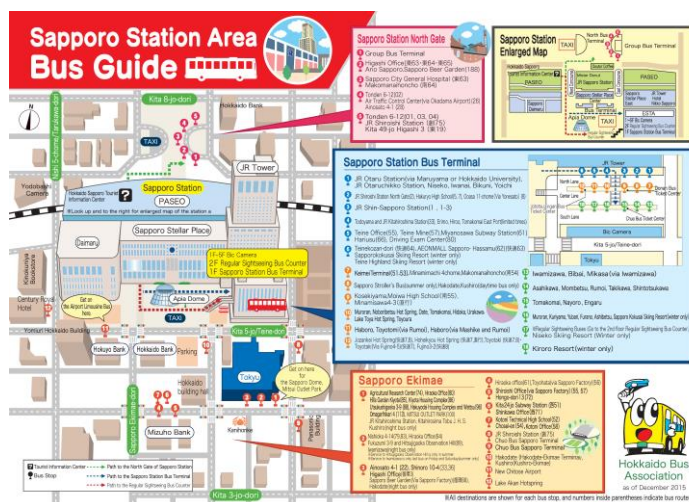
参考：利用者にとって利用しやすいバス停留所の例

(出典) 平成 25 年度 利用者・バス事業者双方にとって利便性が高いバス停留所のあり方についての調業務報告書（国土交通省北海道運輸局）

(3) インバウンド観光⁴¹への対応

① 案内等の多言語化対応

- 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も対応した案内等の多言語化を推進する。
- 多言語化は、バスターミナル内の案内表示に限らず、バスマップや車両方向幕など、必要性も含め、広く検討を行い、必要に応じて実施する。



参考：札幌駅周辺バスのりば図（一般社団法人北海道バス協会）

② バス停のナンバリング

- 通常のバス停名称とは別にアルファベットやアラビア数字で番号付けを行うことにより、地理に不案内な来街者でも直観的に認識しやすくなることができるところから、バス停のナンバリングの導入を検討する。



参考：岐阜市内バスマップ

⁴¹ インバウンド観光：地域の外から入ってくる旅行のこと。訪日外国人旅行のことを指す場合もある。

③ 企画乗車券（バスパック等）の促進

- ・市内のバス事業者が企画、販売しているバスパックについて、さらに利用促進を図るべく、バスターミナルだけでなく、駅や空港での情報発信を強化する。
- ・路線バスの利用者と市街地の活性化を図るべく、バス事業者と商業者が連携して取組を行っている「買物バス券」について、周知を拡大し、利用促進を図る。



参考：日帰り路線バスパック（十勝バス）

5-2-4 利用促進施策の推進

(1) モビリティ・マネジメント⁴²（MM）施策の展開

① 小学生（交通環境学習の実施）

- ・ 平成 28 年度に、小学校における交通環境学習の実施について定める「帯広市交通環境学習プラン」に基づき、小学校における自主的なMM教育の実践を計る。
- ・ 平成 19 年から継続的に実施している行政、バス事業者等による「出前講座」は、今後も連携して取組を実施していく。



② 中学生（卒業時 MM）

- ・ 高校や専門学校等に進学する市内の中学 3 年生を対象に、路線バスの利用方法や自宅から進学先までの公共交通での通学方法、環境問題を始めとする動機付け情報等の提供を行い、公共交通での通学を促進する。

③ 高校生（通学 MM）

- ・ 市内の高校に通学する高校生を対象に、路線バスの利用方法や環境問題、交通事故の危険性等の動機付け情報等の提供を行い、公共交通での通学を促進する。

④ 住民（特定路線 MM）

- ・ 路線再編のタイミングに合わせ、再編の概要や利便性が向上されると考えられる項目等について情報提供を行い、路線再編の周知と利用促進を図る。
- ・ また、一定のバスサービスが提供されており、潜在的な利用者（居住者）が存在していると考えられるにも関わらず、運行収支が悪化している路線の沿線住民等を対象として、TFP⁴³（トラベルフィードバックプログラム）等のMM施策を実施し、自発的な公共交通への転換を促す。

⁴² モビリティ・マネジメント：地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

⁴³ TFP：トラベルフィードバックプログラムの略。アンケート等の個人の交通行動の調査とその結果に基づき、自らの交通行動を振り返る診断書を提示するなどのフィードバックを繰り返すコミュニケーションプログラム。

⑤ 高齢者（出前講座）

- ・環境面だけでなく、健康、安全、費用の面から公共交通への理解を深めてもらい、自発的な交通手段転換を促す出前講座について、平成 21 年から継続的に実施している「帯広市高齢者学級（帯広市寿学級）」のほか、地域の交流サロン等における実施について、今後も行政・事業者が連携して取組を進めていく。



⑥ ノーカーデーの取組

- ・帯広市環境基本計画に基づき設立された帯広市環境保全推進会議により、平成 16 年 7 月から実施している、毎月第 1 金曜日の「ノーカーデー」の取組について、今後も、市役所を含む市民の団体の協力のもと、継続的に環境配慮行動の取組を進めていく。

5-3 事業スケジュール

基本方針	施策項目	施策メニュー	想定される実施主体	事業スケジュール				
				H28	H29	H30	H31	H32
公共交通のサービスレベル向上	利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編とダイヤの見直し	バス路線の再編	帯広市、交通事業者 等	◆	●	★	→	→
		バスダイヤの見直し	帯広市、交通事業者 等	◆	●	★	→	→
		快速バスの検討	帯広市、交通事業者 等	◆	●	★	→	→
	待合環境の整備	コンビニ等と連携した待合環境整備	帯広市、交通事業者、民間施設 等	◆	■	●	→	→
		市民協働によるバス停の管理	帯広市、交通事業者、地域住民道路管理者 等	◆	■	●	→	→
		バスシェルターの整備	帯広市、交通事業者、道路管理者、交通管理者 等	◆	◆	●	→	→
		帯広駅バスターミナル待合所の老朽化対策	帯広市、交通事業者 等	◆	◆	●	→	→
	新しい運賃制度の検討	ＩＣカードシステムの導入	帯広市、交通事業者 等	◆	◆	◆	◆	◆
		共通通学定期券の検討	帯広市、交通事業者 等	◆	◆	●	→	→
生活と交通の拠点の整備	生活交通の確保	乗り継ぎ拠点の整備	帯広市、交通事業者、民間施設地域住民 等	■	◆	●	→	→
		デマンド型交通の利便性向上	帯広市、交通事業者 等	◆	●	★	→	→
		多様な移動手段の連携による利便性向上	帯広市、交通事業者、民間施設 等	◆	■	●	→	→
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	バスロケーションシステムの導入	帯広市、交通事業者 等	■	●	→	→	→
	バス利用の基本情報の提供	分かりやすいバスマップの作成（継続）	帯広市、交通事業者 等	◆	●	★	→	→
		分かりやすい時刻表の作成	帯広市、交通事業者 等	◆	●	★	→	→
		施設ごとの情報提供機能の充実	帯広市、交通事業者 等	◆	●	→	→	→
		インバウンド観光への対応	案内等の多言語化対応	帯広市、交通事業者 等	◆	◆	●	→
	バス停のナンバリング		帯広市、交通事業者 等	◆	●	★	→	→
	企画乗車券（バスパック等）の促進（継続）		帯広市、交通事業者、観光コンベンション協会 等	●	→	→	→	→
	利用促進施策の推進	モビリティ・マネジメント（MM）施策の展開	小学生（交通環境学習の実施：継続）	帯広市、運輸局、教育委員会、小学校、交通事業者、BDF製造事業者 等	●	→	→	→
中学生（卒業時MM）			帯広市、教育委員会、交通事業者 等	◆	●	→	→	→
高校生（通学MM）			帯広市、教育委員会、交通事業者 等	◆	●	→	→	→
住民（特定路線MM）			帯広市、交通事業者 等	◆	●	→	→	→
高齢者（出前講座：継続）			帯広市、交通事業者 等	●	→	→	→	→
ノーカーデーの取組（継続）			帯広市、交通事業者、帯広市環境保全推進会議 等	★	→	→	→	→

凡例	■	調整
	◆	検討・協議
	●	実施
	★	見直し
	→	継続

5-4 計画の達成状況の評価

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実施し、事業内容や計画見直しの必要性について検討を行う。



図 5-1 PDCA サイクルのイメージ

帯広市地域公共交通網形成計画（素案）の修正点について

帯広市地域公共交通網形成計画（素案）のたたき台に対して、前回の会議および３月１１日までに委員の皆様からいただいたご意見等を踏まえ、事務局において追記・修正を行いました。

ご意見と修正点については次のとおりです。

【前回（第４回）協議会での意見】

意見の概要	意見を踏まえた記載
社会教育施設等の利用増進を図る観点から、公共交通の公共施設との接続性について検討してはどうか。	P73 5-2 目標達成のための施策及び事業 5-2-1 公共交通のサービスレベル向上 (1)利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編とダイヤの見直し ① バス路線の再編 中、《路線再編にあたっての基本的な考え方》の中で、 「市役所や厚生病院だけでなく、市内に点在する公共施設や医療施設についても、公共交通でのアクセス向上を図る。」 と記載しました。
バス停に、休憩するためのイス等の設置を検討してはどうか。	P75 5-2 目標達成のための施策及び事業 5-2-1 公共交通のサービスレベル向上 (2)待合環境の整備 ②市民協働によるバス停の管理 に、 「バス停は、降雪時の除雪やゴミの散乱、ベンチ等休憩施設の不備などが指摘されていることから、周辺住民等との協働による管理について検討する。」 と記載しました。
インバウンド観光への対応が課題となっているが、目標値にインバウンドに関する項目がない。	P71 5-1 計画の目標 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 に、 「（４）路線バスの観光目的利用者数」 を追加しました。
人口動態の推計について社人研の数値を使っているが、直近の情報を反映している帯広市の人口ビジョンを使うべきでは。	次のグラフについて帯広市人口ビジョンの数値を使用しました。 P19 図 3-1 将来展望人口 P22 図 3-6 将来展望人口における高齢化率 図 3-7 将来展望人口における年齢３区分人口
公共施設の状況等について、表記する施設のバランスを考えては。	P25 図 3-10 公共施設立地状況について、帯広市の公共施設白書を基に、施設利用者数や公共交通での利用の可能性等から表記する施設を抽出しました。

【3月11日までにいただいた意見】

意見の概要	意見を踏まえた記載
公共交通の定義は。計画対象はどこまでか。	公共交通とは、路線バス、ＪＲ、デマンド型交通、タクシー等をいい、この全てが計画対象となります。 ※この意見については、計画には記載しておりません。
計画期間について、H28～H32の5年間となっているが、第六期帯広市総合計画の分野計画に位置付けるなら、計画期間をH31までの4年間にしてはどうか。	網形成計画の計画期間については、国において原則5年程度とされているほか、来年度に網形成計画に基づき策定を予定している再編実施計画においては、網形成計画の計画期間内に事業を実施する必要があり、4年では短いことから、5年間としています。
医療施設等を表示している図の字が小さい。	P24～26 図中の字を大きくしました。
医療施設で表示している病院の規模感を考えては。	P24 医療施設の図で表示している医療機関について、厚生労働省の医療施設調査における病院（患者20人以上の入院施設を有するもの）としました。
図で使用している市内地図が古いのではないか。	地図データについては、H22のものだったため、H25のものに変更しました。
3-2 公共交通の現状について 路線網としては網羅されているが、運行便数などサービスレベルに差があり、交通空白に近いエリアも存在する。	P28 3-2 公共交通の現状 (1) 公共交通の概要 に、 「路線バスは、ＪＲ帯広駅の発着・経由を基本とし、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が、運行便数などサービスレベルに差があり、交通不便地域も存在する。」 と記載しました。
バスOD調査における利用目的について、 畜大線は便数が少ないことで利用目的などの結果に影響している。	P36 3-2 公共交通の現状 (4) バスOD調査から見た路線バス利用実態 ③利用目的 に、 「「畜大線」の利用目的は、「通勤」の割合が大きく「通院」の割合は少ないが、これは運行便数が少ないことが大きな要因となっていると考えられる。」 と記載しました。 P46 ⑧職業・就業の状況 に、 「運行便数の少ない「畜大線」と「環状線」は、他の路線とは異なった傾向となっている。」 と記載しました。
公共交通の収支状況について 補助対象外路線でも赤字となっている路線も存在する。	P51 3-2 公共交通の現状 (5) 公共交通の収支状況 に、 「補助対象となっていない路線においても赤字となっている路線があり、バス事業者は、厳しい収支状況となっている。」 と記載しました。

意見の概要	意見を踏まえた記載
アンケート調査の帯広駅バスターミナルでの乗り継ぎについて JR乗り継ぎが多いのか少ないのかをもう少し明確にした方が良い。	P 56 3-3 利用者ニーズの把握 (2) 帯広駅バスターミナルでの乗り継ぎについて に、 「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ことから、日常的に乗り継ぎを行っている割合は、全体の1割程度と少ない。」と記載しました。
ICカード・バスロケーションシステム の導入について ICカード利用は帯広では使用不可なので、2割利用の文言をもう少し説明を加えた方が良い。	P 57 3-3 利用者ニーズの把握 (3) ICカード・バスロケーションシステム の導入について に、 「帯広市内において、ICカードを利用可能な交通機関は、現時点において存在しないが、ICカードの認知は約6割となっており、他の地域で利用している人は約2割となっている。」と記載しました。
路線バスサービスの満足度について ①路線バス利用者の不満について 夕方の運行便数、待合施設、運行情報を追記した方が良いと思います。	P 59 3-3 利用者ニーズの把握 (5) 路線バスサービスの満足度について ①路線バス利用者 に、 「バスサービスの満足度は概ね高いが、「終発時刻」や「冬のバスの遅れ」、「夕方(15～20時)の運行便数」、「待合施設」及び「バスの運行状況に関する情報」における満足度が他と比較して、低くなっている。」と記載しました。
路線バスサービスの満足度について ②高校生の不満について 朝の運行便数、冬の遅れを追記した方が良いと思います。	P 61 3-3 利用者ニーズの把握 (5) 路線バスサービスの満足度について ②高校生 に、 「バスサービスの満足度は概ね高いが、「運賃」や「朝(7～9時)の運行便数」、「冬のバスの遅れ」における満足度が他と比較して、低くなっている。」と記載しました。
市内路線バスの情報提供の現状について もくいくの多言語化(中国・韓国・フランス)も2016年度上期に予定。	P 66 3-4 市内路線バスの情報提供の現状 に、 「もくいく」の多言語対応は、現在、英語に対応しており、平成28年度上期には、中国語、韓国語、フランス語に拡大する予定となっている。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、バスロケーションシステム の導入・普及が観光振興にも寄与するものと考えられる。」と記載しました。
高校生の利用促進策として、バス会社2社共通の通学定期を検討してはどうか。	P 76 5-2 目標達成のための施策及び事業 に、 (3) 新しい運賃制度の検討 として ②共通通学定期券の検討 を追加しました。

意見の概要	意見を踏まえた記載
バスやタクシー、自転車などの連携を検討できないか。	P 77 5-2 目標達成のための施策及び事業 に、 (1)生活交通の確保 として ③多様な移動手段の連携による利便性向上 を追加しました。
拓殖バスが作成している、路線図と時刻表が一体的に確認できるような分かりやすい時刻表の作成を検討できないか。	P 78 5-2 目標達成のための施策及び事業 に、 (2)バス利用の基本情報の提供 として ②分かりやすい時刻表の作成 を追加しました。
外国人等のインバウンド観光に対応するため、主要な観光地のバス停に分かりやすい数字や記号をつけることを検討できないか。	P 80 5-2 目標達成のための施策及び事業 に、 (3)インバウンド観光への対応 として ②バス停のナンバリング を追加しました。
利用促進として、ノーカーデーの取り組みを追加してはどうか。	P 83 5-2 目標達成のための施策及び事業 に、 (1)モビリティ・マネジメント施策の展開 として ⑥ノーカーデーの取組 を追加しました。

【その他 事務局による追記、修正点】

- ①（全ページ共通）下の欄外に 用語解説 を追加しました。
- ②P1 1-1 これまでの経緯と取組 を追加しました
- ③P3 1-3 計画の位置づけ に、第六期総合計画等まちづくりとの関連について追加しました。
- ④P17 2-1 関連計画 に、(13) 帯広市まち・ひと・しごと創生総合戦略 を追加しました。
- ⑤P18 2-2 地域公共交通のあり方 を見直しました。
- ⑥P20 3-1 社会経済動向 (2)人口密度 に、広域図 を追加しました。
- ⑦P21 3-1 社会経済動向 (3)高齢化率 に、広域図 を追加しました。
- ⑧P27 3-1 社会経済動向 に、(4)自動車保有台数 を追加しました。
- ⑨P29 3-2 公共交通の現状 に、(2)鉄道 を追加しました。
- ⑩P31 3-2 公共交通の現状 (3)市内路線バス事業者の現状 に、②路線バス利用者数の推移 を追加しました。

- ⑪ P 67 4-1 地域公共交通のあり方と現状及び課題 の表現を修正しました。
- ⑫ P 69 4-2 基本方針 の表現を修正しました。
- ⑬ P 70～72 5-1 計画の目標 の内容を追記しました。
- ⑭ 全体フローに代わり、P 73～83 に 5-2 目標達成のための施策及び事業 を追加しました。
- ⑮ P 84 5-3 事業スケジュール を追加しました。

1. 計画策定の背景と目的

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ます。

一方、国においては、交通に関する施策について、「交通政策基本法」や「改正地域公共交通活性化再生法」が施行されました。

このような動きの中、本計画は帯広市における公共交通について、まちづくり(観光、健康、福祉、教育、環境等)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網の形成を目的とするものです。

2. 帯広市の目指す地域公共交通のあり方、現状と課題について

本市の目指す地域公共交通のあり方

まちづくりに関連する計画における基本的な考え方や施策等から以下のとおりまとめたものです。

- ①移動ニーズを捉えた誰もが利用しやすく持続可能な交通機関〔まちづくり全般〕
- ②自家用車を利用できない人たちの、安全・安心な暮らしを支える生活の足〔福祉、教育〕
- ③外国人を含む交流人口を増やし、まちのにぎわいにつながる来街手段〔観光、中心市街地活性化〕
- ④健康でいきいきした生活を促す、環境に優しい移動手段〔健康、環境〕

現状と課題

	現状	課題
公共交通の利用状況	・利用者は近年増加傾向にあるものの、赤字路線が多い。 ・高校生の通学は保護者の送迎が常態化している。 ・バス利用者が多い総合病院が移転を予定している。	・収支の改善 ・利用者ニーズに対応したバスサービスの見直し ・利用促進に向けた各種情報発信
待合環境と情報提供	・バス停へのベンチ等の整備は進んでおらず、帯広駅バスターミナルの待合所施設は老朽化が進んでいる。 ・利用者には、バスの乗り方全般への不安や、冬期のバスの遅延に対する不満がある。	・待合環境の整備 ・バスの乗り方や遅れ情報等の提供
人口減少と高齢化	・人口減少と少子高齢化が進行している。 ・市街地は人口密度の低い地域があり、デマンド型交通の重要性が高まっている。 ・コンパクトなまちづくりに向けて、“まちの拠点/交通の拠点”の整備が重要となっている。	・高齢者等交通弱者の移動の確保 ・コンパクトなまちづくりの推進
観光利用での	・市内の主要な観光施設等は、公共交通よりも自家用車でのアクセスが多い。 ・公共交通に関する案内で、インバウンド観光に対応した多言語表記は少ない。	・観光にも対応したバス路線の再編 ・案内等の多言語対応
環境への配慮	・日常の移動における自動車への依存度が高い。	・公共交通への自発的な転換

基本方針

- 1 公共交通のサービスレベル向上
- 2 生活と交通の拠点の整備
- 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
- 4 利用促進施策の推進

実態調査や本市のこれまでの取り組みから導き出されたものです。

公共交通の現状と問題点、課題を踏まえた本計画の基本方針を 4点に集約し設定しました。

3. 基本方針にかかる施策メニュー及び計画の目標

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上

- 利用実態やニーズを踏まえた効率的な路線の再編とダイヤの見直し
 - ・バス路線の再編
 - ・バスダイヤの見直し
 - ・快速バスの検討
- 待合環境の整備
 - ・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
- 新しい運賃制度の検討
 - ・ICカードシステムの導入
 - ・共通通学定期券の検討

計画の目標: 路線バス利用者数

- 市内完結路線における路線バス年間利用者数
現況(H26)・・・3,241,531人
将来(H32)・・・3,339,000人
路線バス利用者は近年増加傾向ですが、人口は減少局面に入っていることから、概ね3%の増加を目標とします。

計画の目標: 公共交通での通学者数

- 通学定期券年間販売数
現況(H26)・・・12,572人
将来(H32)・・・12,950人
路線バス利用者数同様、概ね3%の増加を目標とします。

基本方針2・・・生活と交通の拠点の整備

- 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
 - ・多様な移動手段の連携による利便性向上

計画の目標: デマンド型交通利用者数

- あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数
現況(H26)・・・15,484人
将来(H32)・・・15,500人
デマンド型交通利用者は近年横ばいとなっており、人口は減少局面に入っていることから、概ね現状維持を目標とします。

基本方針3・・・市民だけではなく、来街者にもわかりやすい情報提供の実施

- 交通情報発信の機能充実
 - ・バスロケーションシステムの導入
 - ・時刻検索乗り換え案内アプリの周知
- バス利用の基本情報の提供
 - ・分かりやすいバスマップの作成(継続)
 - ・分かりやすい時刻表の作成
 - ・施設ごとの情報提供機能の充実
- インバウンド観光への対応
 - ・案内等の多言語化対応
 - ・バス停のナンバリング
 - ・企画乗車券(バスパック等)の促進(継続)

計画の目標: 路線バスの観光目的利用者数

- バスパック年間利用者数
現況(H26)・・・4,742人
将来(H32)・・・4,880人
路線バス利用者同様、概ね3%の増加を目標とします。

計画の目標: 高齢者の路線バス利用者数

- 高齢者おでかけサポートバス年間利用者数
現況(H26)・・・981,199人
将来(H32)・・・1,030,260人
今後、高齢者人口、高齢化率ともに増加が見込まれることから、概ね5%の増加を目標とします。

基本方針4・・・利用促進施策の推進

- モビリティ・マネジメント(MM)施策の推進
 - ・小学生(交通環境学習の実施:継続)
 - ・中学生(卒業時MM)
 - ・高校生(通学MM)
 - ・住民(特定路線MM)
 - ・高齢者(出前講座:継続)
 - ・ノーカーデーの取組(継続)

計画の目標: ノーカーデー参加者数

- ノーカーデー年間参加者数
現況(H26)・・・6,875人
将来(H32)・・・6,900人
概ね現状維持を目標とします。

4. 計画の達成状況の評価

- ・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、実施します。
- ・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実施し、事業内容や計画見直しの必要性について検討を行います。

平成 年 月 日

国土交通大臣 殿

住 所 北海道帯広市西 5 条南 7 丁目 1 番地
氏名又は名称 帯広市地域公共交通活性化協議会
会長 中尾 啓伸 印

平成 28 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(地域公共交通再編推進事業 (再編計画策定事業)) 交付申請書

平成 28 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域公共交通再編推進事業 (再編計画策定事業)) 金 4,582,440 円を交付されるよう、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律 (昭和 30 年法律第 179 号) 第 5 条の規定に基づき、別紙関係書類を添えて申請します。

平成 28 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(地域公共交通再編推進事業 (再編計画策定事業)) 交付申請事業

補助対象事業者名 帯広市地域公共交通活性化協議会

(単位：円)

補助対象事業の 名称及び内容	補助対象事業の着手 及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
帯広市地域公共交通再編実施計画策定調査業務 ・再編実施計画案の検討 ・再編実施計画の具体的検討に向けたアンケート調査 ・再編実施計画のとりまとめ ・協議会開催	着手予定日： 交付決定日以降 完了予定日： 平成 29 年 3 月 31 日	4,582,440	4,582,440

(添付書類)

(1) 補助対象経費に係る見積書

(2) 形成計画の写し (再編事業に関する事項が定められた箇所)

※ 形成計画の策定と並行して再編実施計画を策定しようとする場合 (既存の形成計画に再編事業に関する事項を盛り込む場合を含む。) においては省略可。

(3) その他補助金の交付に関して参考となる書類

(注) 様式第 5－10 における以下の用語の意義は、それぞれ以下に掲げる通りとする。

形成計画：地域公共交通網形成計画

再編事業：地域公共交通再編事業

再編実施計画：地域公共交通再編実施計画

地域公共交通再編推進事業（再編計画策定事業）の実施に関する計画

1. 当該地域の形成計画における再編事業の位置づけ（注1）

現在策定を進めている形成計画では、まちづくりと連携した持続可能な公共交通を実現するため、市街地における路線だけでなく、郊外部のデマンド型交通を含めた、広域的な路線の再編及び再編に伴う運行ダイヤ等の見直しや、待合環境の整備やバスロケーションシステムの導入等による利用環境の向上、また、モビリティ・マネジメントの実施等、路線再編の実行性をより高めるための各種施策を、再編事業として位置付けることを予定している。

2. 再編事業の実施の方向性

市内の路線バスネットワークは、本市と十勝管内の町村を結ぶ地域間幹線系統と、帯広駅を中心に市街地一円を1運行でカバーする長大路線によって骨格が形成されている。

しかし、長大路線の一部の区間においては利用が極端に少ないバス停が存在しており、長距離・長時間の乗車が利用者ニーズと乖離している可能性があることから、路線ネットワークの再編が必要となっている。

再編の方向性としては、従来の帯広駅が中心となる路線ネットワークは維持するものの、従来の市街地がさらに拡大し、生活拠点を形成している現状から、生活拠点における交通結節点（乗り換え）機能を整備し、生活拠点間を基幹路線とした、新たな路線バスネットワークを形成する。

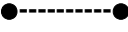
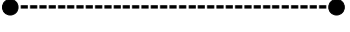
3. 再編実施計画に係る策定調査実施の必要性

本市では平成27年度に調査事業を活用し、バス利用者を始めとする市民アンケート調査や路線再編の骨格になると考えられるバス路線を対象としたバスOD調査を実施しており、それら調査結果等に基づく形成計画の素案の作成を行っているが、路線再編の詳細部分については具体化には至っておらず、現実的な運行経路やバス停の設置・集約、運行ダイヤ等といった路線再編について、交通事業者を始めとする関係者と協議・調整のうえ、詳細な検討が必要となる。

また、路線再編の実施には、具体的な再編の方向性に対する市民アンケートの実施や住民説明会の実施を通じて市民の意見を取り入れ、利用者のニーズに合った適切な交通ネットワークの再構築に向け、再編実施計画を策定する必要がある。

（注1）形成計画の策定と並行して再編実施計画を策定しようとする場合（既存の形成計画に再編事業に関する事項を盛り込む場合を含む。）にあつては、形成計画の策定方針及び策定のスケジュールを記入する。

4. 事業の実施内容	
実施項目	実施内容
再編実施計画案の検討	平成27年度に実施した市民アンケート調査やバスOD調査等の調査結果等に基づき形成計画のとりまとめを行っているものの、現実的な運行経路やバス停の設置・集約、運行ダイヤ等といった路線再編の詳細部分については、具体化していないことから、交通事業者を始めとする関係機関と協議・調整のうえ、再編実施計画案の検討を行う。
再編実施計画の 具体的検討に向けた 住民アンケート調査	平成27年度の市民アンケート調査では、バス利用者へのバスサービスの満足度や日常生活での移動実態に関する項目等、市民の現状のバス利用実態について把握を行っているが、バス路線の再編については、協議・検討段階であったことから、具体的な路線再編の方向性を示したうえで、市民意見の集約を行う。
再編実施計画の とりまとめ	作成した再編実施計画案について、アンケートや住民説明会等を通じた市民意向の反映や交通事業者との協議・調整を踏まえ、関係機関との合意を図る。
協議会開催	再編実施計画の策定に向け、協議会を開催し、協議・検討を行う。

5. スケジュール				
実施項目	4 月	9 月	12 月	3 月
再編実施計画案の検討	 6～10 月 再編実施計画案の検討 ～1 月 利便性向上策の検討			
再編実施計画の 具体的検討に向けた 住民アンケート調査	 10・11 月 住民アンケート調査			
再編実施計画の とりまとめ	 11～3 月 とりまとめ			
協議会開催	 第1回 (5 月)	 第2回 (10 月)	 第3回 (12 月)	 第4回 (3 月)

6. 予算計画				
実施項目	総事業費 (見込み)	補助対象経費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
再編実施計画案の検討	1,002 千円	1,002 千円	1,002 千円	0 千円
再編実施計画の具体的検討に 向けた住民アンケート調査	1,797 千円	1,797 千円	1,797 千円	0 千円
再編実施計画のとりまとめ	1,175 千円	1,175 千円	1,175 千円	0 千円
協議会開催	609 千円	609 千円	609 千円	0 千円
合計	4,583 千円	4,583 千円	4,583 千円	0 千円

スケジュールについて

資料6

		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)	
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				H28.5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