

帯広市における地域公共交通活性化・再生総合事業(計画事業最終年度)

帯広市市地域公共交通総合連携計画の目標

- 目標(1) 適切なバスネットワークの形成
市民のニーズ、土地利用状況に合ったバス運行
効率的なバス運行
- 目標(2) 利用促進策の推進
公共交通への理解・認知度向上
自動車から公共交通の転換
公共交通をテーマとした環境教育の実施
他の環境配慮行動の活性化による公共交通の利用促進
- 目標(3) 利用拡大に向けた整備 利用しやすい公共交通システム

帯広市地域公共交通活性化協議会開催状況

- 平成23年2月28日
平成22年度 第2回協議会を開催
協議事項:平成23年度事業計画及び収支予算について
- 平成23年5月27日
平成23年度 第1回協議会を開催
協議事項:平成23年度事業計画及び収支予算について
- 平成23年7月25日
平成23年度 第2回協議会を開催
協議事項:路線バス導入実験運行の終了について

23年度総合事業計画の概要

1) 南北線実証運行事業

運行期間 : H23.4 ~ H23.8

運行ルート : 国立帯広病院 ~ イトーヨーカドー (系統キロ 8.4km)

運行本数 : 14便 (1方面7便)

運賃 : 200円・300円

運行事業者 : 十勝バス(株)、北海道拓殖バス(株)



2) 西地区縦循環バス実証運行事業

運行期間 : H23.4 ~ H23.8

運行ルート : MEGA・ドン・キホーテ西帯広店を起終点に商業、医療、教育、公共施設を結ぶ

運行本数 : 12便 (1方面6便)

運賃 : 200円均一

運行事業者 : 十勝バス(株)



平成23年度南北線の実施状況

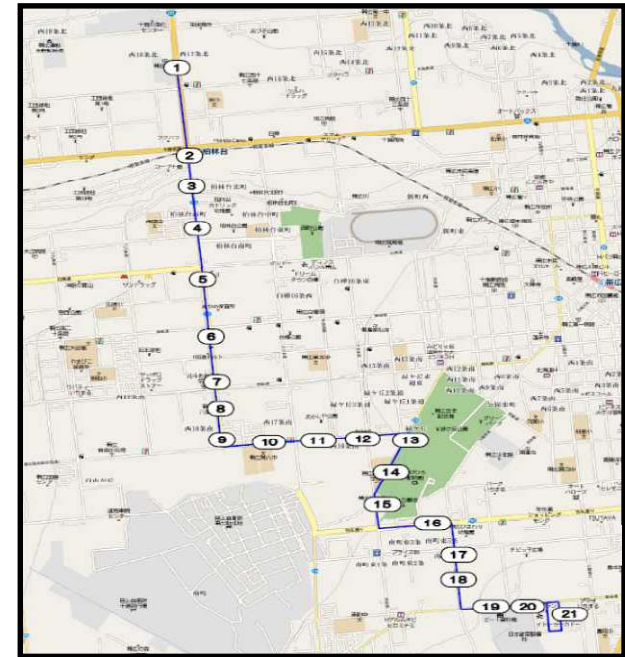
1) プロセス、創意工夫

帯広西地区では、市内を東西に横断する路線が並行して複数存在するが、これらを南北に連結する路線がなく、利用者の利便性を低下させていると考えられる。

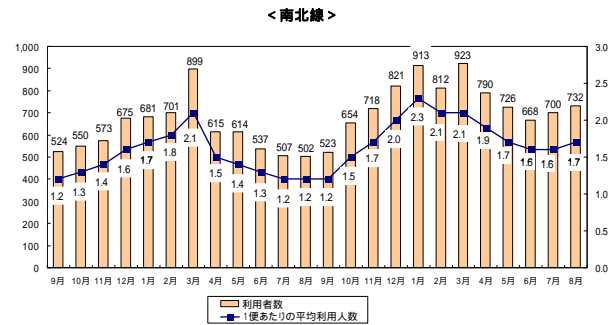
平成17年度に実施したパーソントリップ調査結果でも、柏林台地区から南地区への自動車トリップが多く確認された。

そこで、交通の結節点として重要な役割を持つ柏林台駅を通過し、社会教育施設が集積する緑ヶ丘公園を經由し、買い物等の私用交通の目的地として多くの需要が生じているイトーヨーカドーを結ぶ路線を新設した。

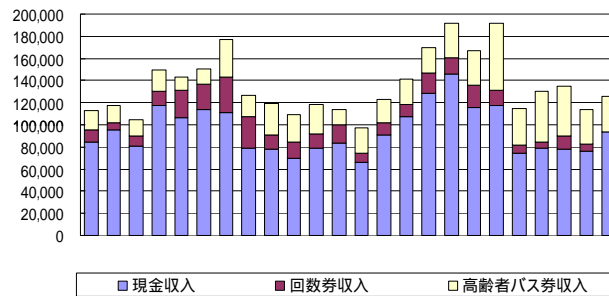
2) 運行ルート



3) 利用実績



4) 収入実績



5) 事業実施効果

・帯広西地区における南北方向への移動が可能となり、既存の充実した東西方向への路線と連結することで利用者の利便性が増し、総合サービスレベルの向上を図ることが可能となった。

・事前のアンケート調査で移動需要が多く確認された緑ヶ丘公園(道立美術館、百年記念館、動物園などの社会教育施設)のアクセス向上を図ることが可能となった。

・国立病院機構 帯広病院へ通院や買い物等の目的地として多くの需要が生じているイトーヨーカドーへのアクセスが可能となり、利便性が向上した。

6) 今後の課題

利用者数及び料金収入の確保が最大の課題。

2年間の実験運行を終え、前年の同月対比においてはいずれも前年を上回っており、路線が沿線住民に徐々に浸透してきているものと推測されるが、目標の1便あたり3人には届いておらず、本格運行には更なる利用が必要。

平成23年度西地区縦循環バスの実施状況

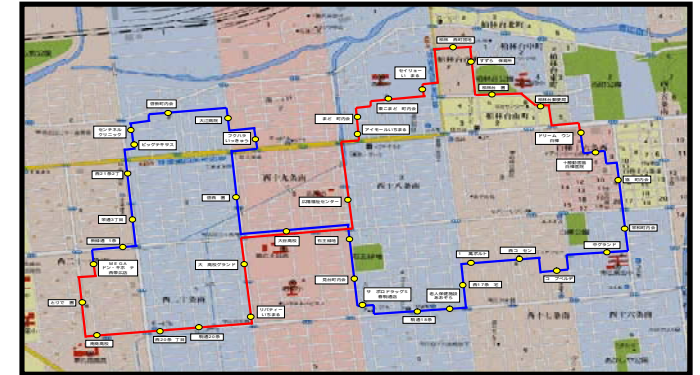
2) 運行ルート

1) プロセス、創意工夫

平成17年度に実施したパーソントリップ調査結果より、西地区内、及び柏林台地区の自動車での移動が増加傾向にあることが確認され、一定程度のニーズが確認された。

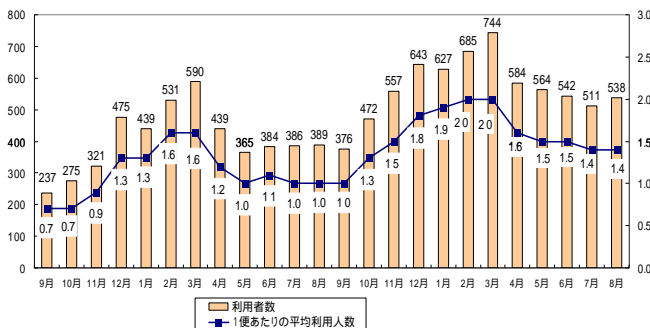
これらの地区では東西方向の路線は便数としても比較的充実としているが、南北方向の路線が不在であり、域内でのバスの移動は限られてしまう。

そこで、西地区周辺において、帯広川以南から春駒通までの商業施設などを考慮した循環路線を新設した。

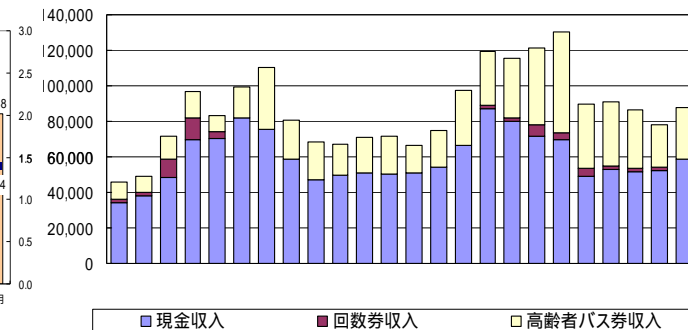


3) 利用実績

<西地区縦循環バス>



4) 収入実績



5) 事業実施効果

・帯広西地区における南北方向への移動が可能となり、既存の充実した東西方向への路線と連結することで利用者の利便性が増し、総合的なサービスレベルの向上を図ることが可能となった。

・西地区には商業施設、教育施設、商業施設が多数存在することから、し、これらを結ぶ路線を形成し、域内での買い物、通学、通院が可能となり利便性が増した。

6) 今後の課題

利用者数及び料金収入の確保が最大の課題。

2年間の実験運行を終え、前年の同月対比においてはいずれも前年を平均1.2～1.4倍に増加しており、路線が沿線住民に徐々に浸透してきているものと推測されるが、目標の1便あたり3人には届いておらず、本格運行には更なる利用が必要。

自己評価のポイント

・パーソントリップ調査結果から、人の流れの多い地区のアクセスを考慮した「南北線」「西地区循環線」の実証運行を行うことにより、利用者の利便性が向上した。

2年間の実験運行を終え、前年同月対比においては両線とも利用実績が増加しているが、目標の1便あたり3人には届いておらず、本格運行には更なる利用促進が必要。

・沿線住民の意向調査、路線の周知に必要なバスマップや時刻表の作成・配布、無料お試しチケット付のチラシ作成等を行った。

二次評価のポイント

- ・自己評価のとおり。
- ・実証運行システムを設定する際に、事前の利用者ニーズの把握が不十分であったと考える。
- ・毎月の輸送実績により利用数把握していたとあるが、その後の利用者数が思ったほど伸びていないことから、運行途中において事業を適切に評価分析していたかどうか疑問が残る。
- ・利用促進策としてのバスマップ作成や無料お試しチケット付のチラシ作成等の取り組み自体については評価できるが、利用者増に繋がらなかったことから今後更なる検討を要する。