

浜中町地域公共交通の再編に向けた 実証運行結果

◆ 調査内容

目的 : 町民の生活交通を確保し続けることを目的に、持続可能な公共交通網の構築に向け、町外1路線、町内4路線の計5路線の実証運行を実施。

実証運行路線 : ①霧多布厚岸線 (町外・定時定路型)
②霧多布湿原線 (町内・定時定路型)
③浜中代替線 (町内・定時定路型)
④茶内線 (町内・予約運行型)
⑤浜中線 (町内・予約運行型)

運行期間 : 令和元年10月1日 (火) ~10月31日 (木)

利用者数 :

①霧多布厚岸線	590人 (28.1人/日、3.1人/便)
②霧多布湿原線	213人 (10.1人/日、0.8人/便)
③浜中代替線	29人 (1.4人/日、0.3人/便)
④茶内線	36人 (4.0人/日、2.0人/便)
⑤浜中線	16人 (1.8人/日、0.9人/便)
合 計	884人

◆ 調査結果

運行路線名	運行区域	運行日数	運行便数	利用者数	1日の最大利用者数	1日当たり利用者数	1便当たり利用者数
霧多布厚岸線	霧多布市街地 ～厚岸町	21 日	9 便/日	590 人	11 人	28.1 人/日	3.1 人/便
霧多布湿原線	霧多布市街地 ～茶内市街地	21 日	12 便/日	213 人	5 人	10.1 人/日	0.8 人/便
浜中代替線	霧多布市街地 ～浜中市街地	21 日	4 便/日	29 人	2 人	1.4 人/日	0.3 人/便
茶内線	茶内地区全域	9 日	2 便/日	36 人	9 人	4.0 人/日	2.0 人/便
浜中線	浜中地区全域	9 日	2 便/日	16 人	5 人	1.8 人/日	0.9 人/便

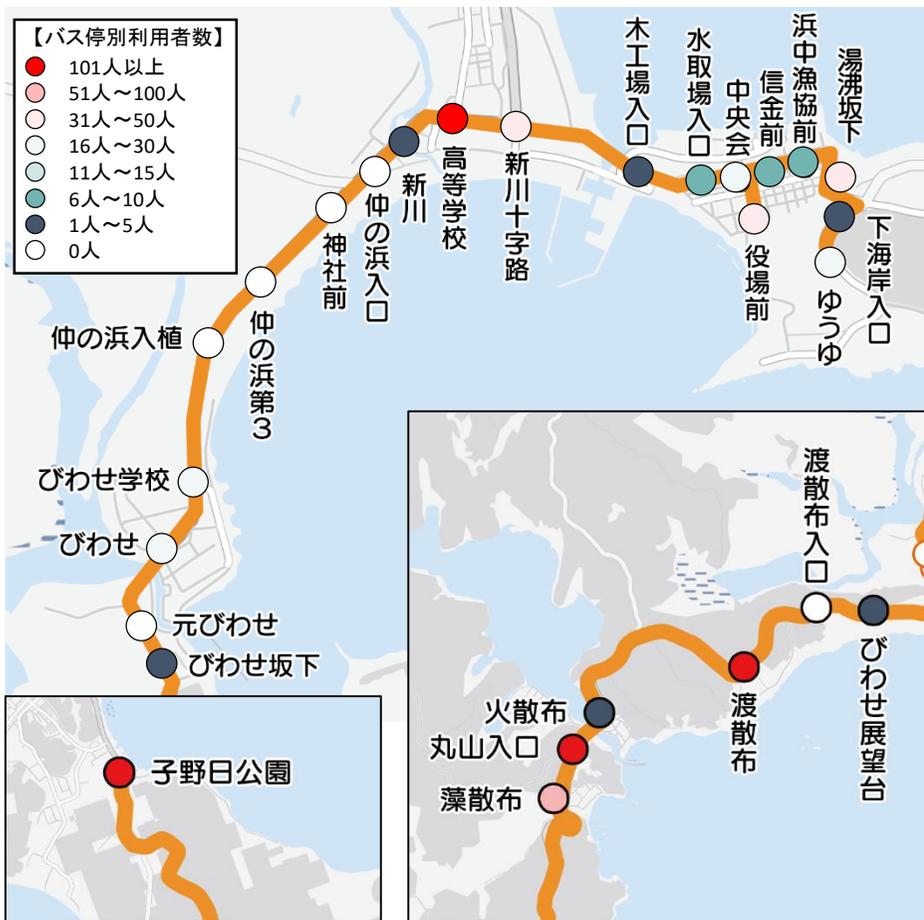
1. 霧多布厚岸線

◆路線概要

- ・運行便数：9便（土日祝日運休）
- ・所要時間：最大50分
- ・始発：厚岸方面行 5:20 ゆうゆ発
浜中方面行 7:50 子野日公園発
- ・終発：厚岸方面行 18:40 ゆうゆ発
浜中方面行 19:10 子野日公園発
- ・利用者数：590人（1便当たり利用者数：3.1人/便）

【バス停別利用者数】

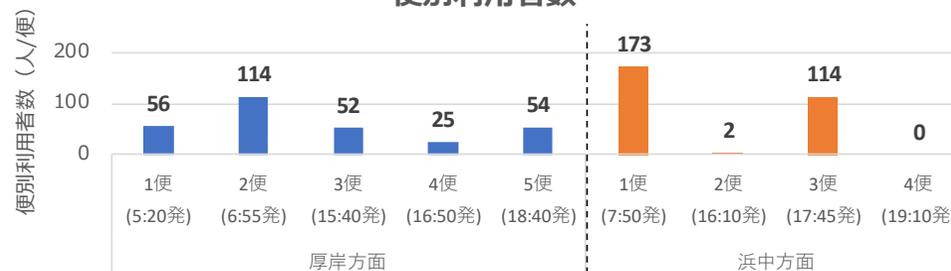
- 101人以上
- 51人～100人
- 31人～50人
- 16人～30人
- 11人～15人
- 6人～10人
- 1人～5人
- 0人



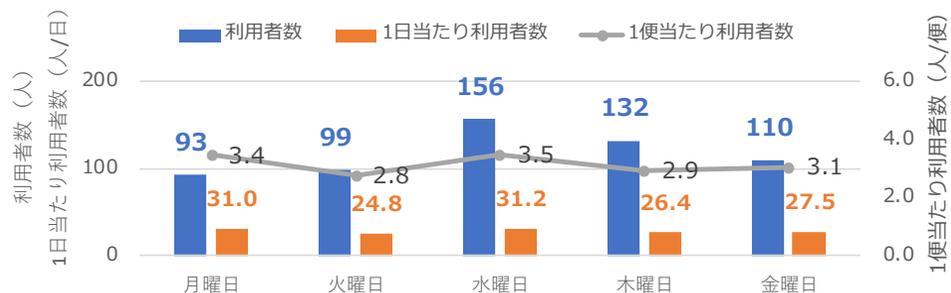
週別利用者数



便別利用者数

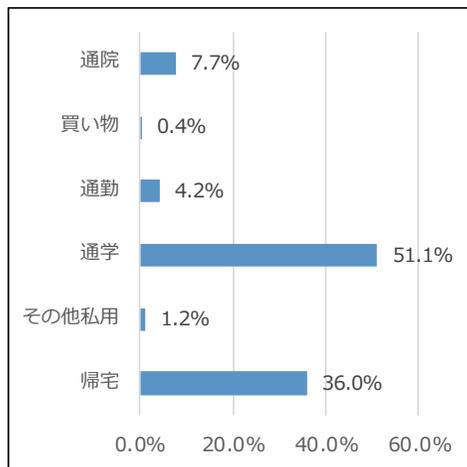


曜日別利用者数



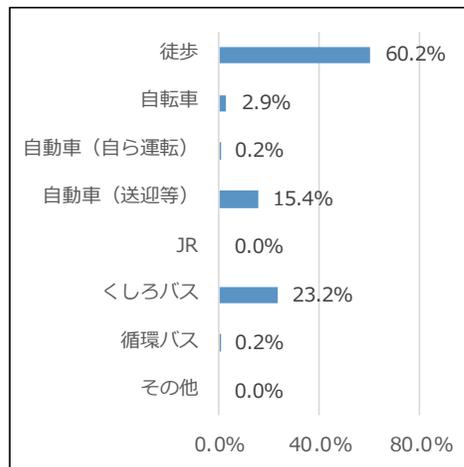
1. 霧多布厚岸線利用実態調査結果

このバスの利用目的
(複数回答)



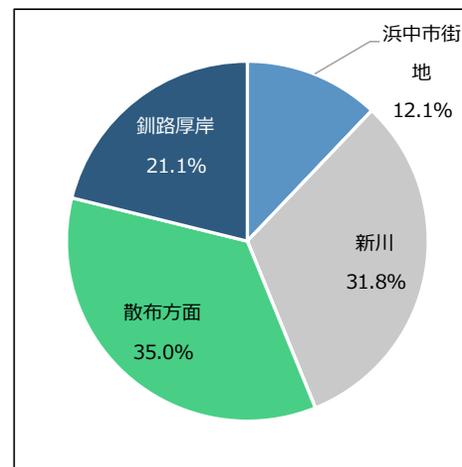
(実回答数：495人)

このバスに乗る前の移動手段
(複数回答)



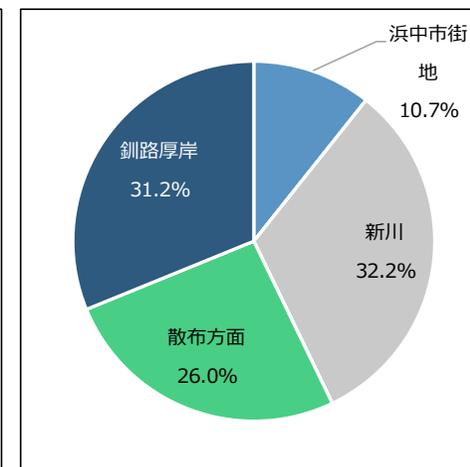
(実回答数：487人)

乗車した地域名



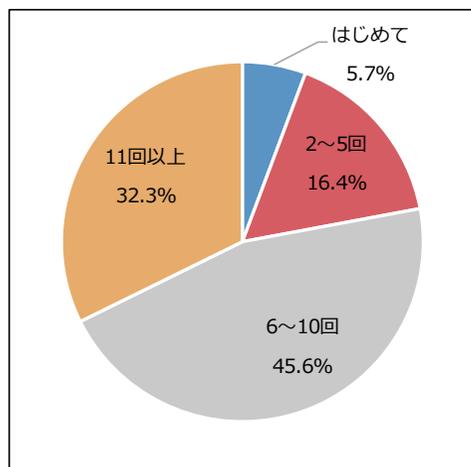
(実回答数：497人)

降車した地域名



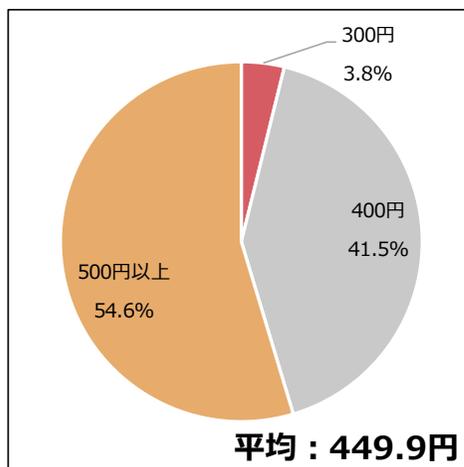
(実回答数：497人)

このバスの利用回数



(実回答数：458人)

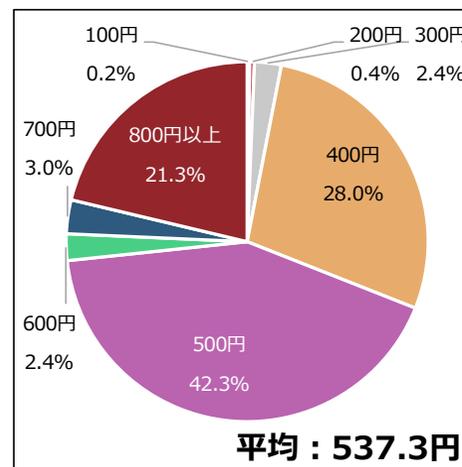
このバスの片道運賃



平均：449.9円

(実回答数：496人)

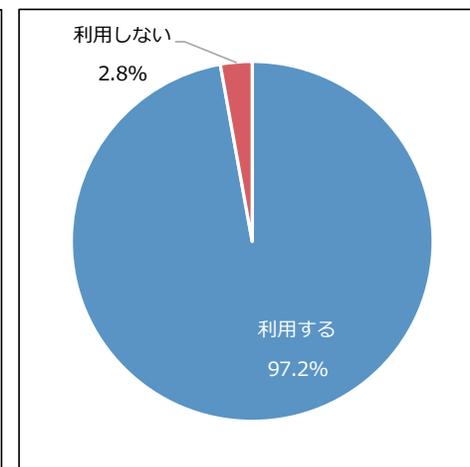
適切な運賃



平均：537.3円

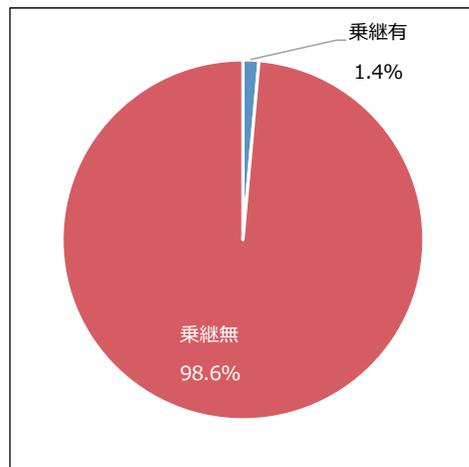
(実回答数：461人)

将来の利用意向



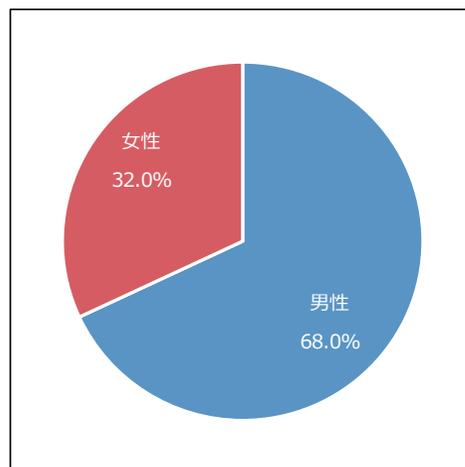
(実回答数：495人)

JRとの乗継



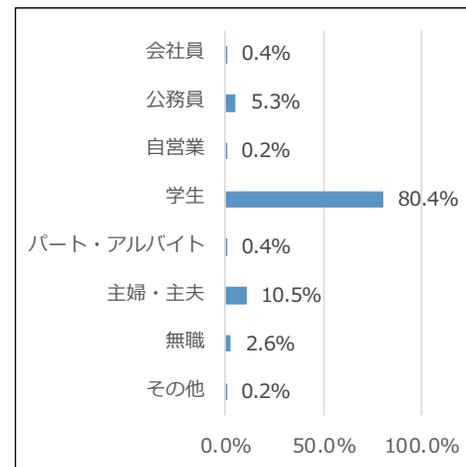
(実回答数：493人)

性別



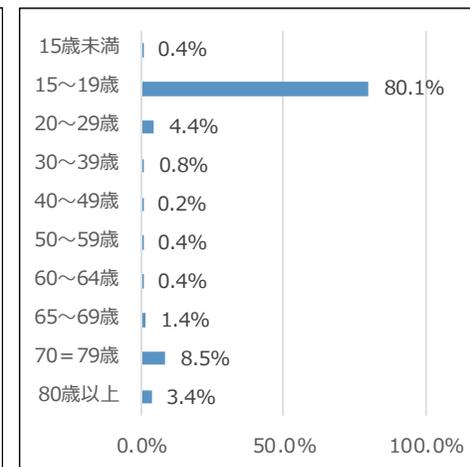
(実回答数：482人)

職業



(実回答数：495人)

年齢



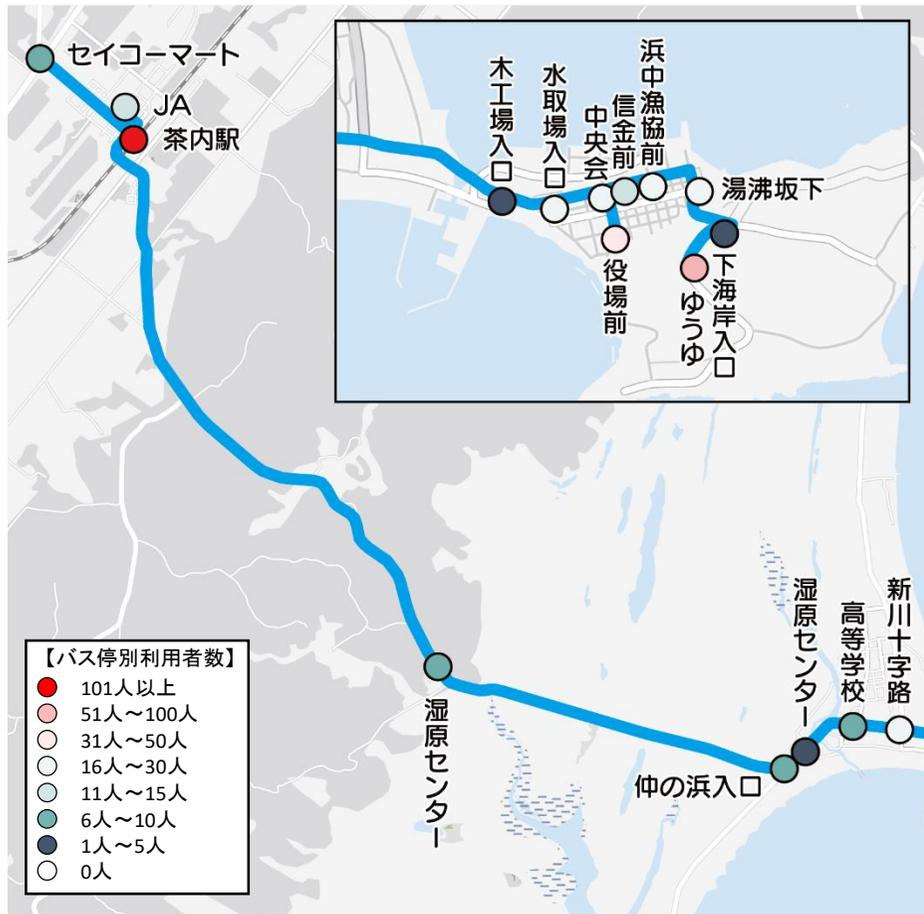
(実回答数：497人)

◆実証運行結果の考察

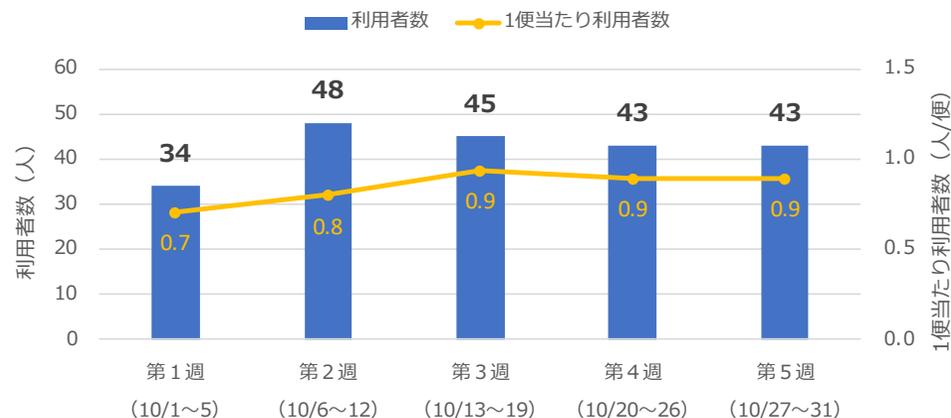
- ・霧多布厚岸線の利用者数は、実証運行期間中、延べ590人（1便当たり3.1人）が利用している。
- ・便別利用者数では、利用者が極端に少ない便（浜中方面2便・4便）が存在しているが、往復の関係から、減便は難しいことが想定される。
- ・利用者の多くは、霧多布高校への通学もしくは、厚岸・釧路方面の通学利用であり、その他、通院・通勤目的を合計して、約1割の方が利用している。
- ・将来的な利用意向も利用者のほぼ全員が利用すると回答しており、生活路線としては運行を継続させることが示唆された。

◆路線概要

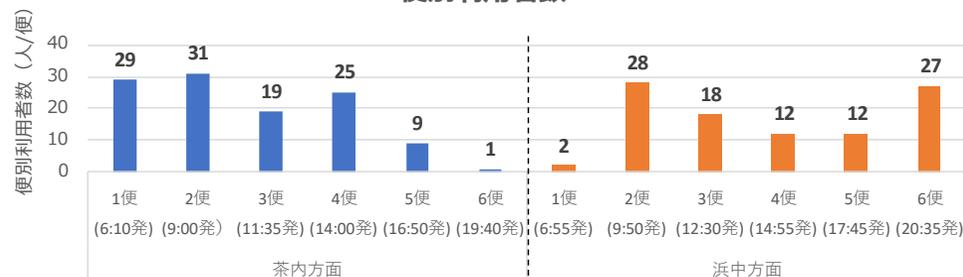
- ・運行便数：12便（土日祝日運休）
- ・所要時間：最大30分
- ・始発：茶内方面行 6:10 ゆうゆ発
浜中方面行 6:55 茶内駅発
- ・終発：茶内方面行 19:40 ゆうゆ発
浜中方面行 20:35 茶内駅発
- ・利用者数：213人（1便当たり利用者数：0.8人/便）



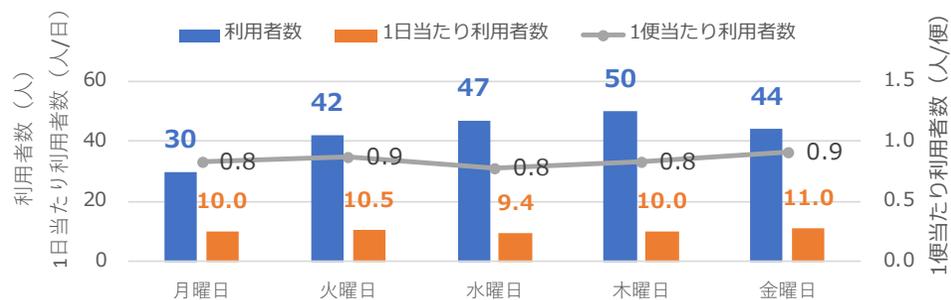
週別利用者数



便別利用者数

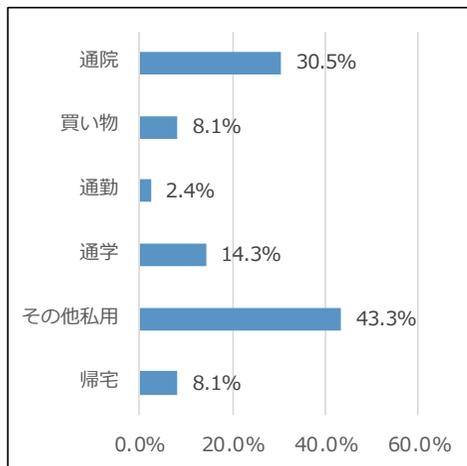


曜日別利用者数



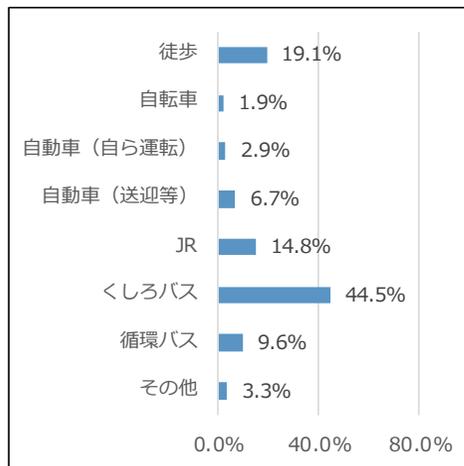
2. 霧多布湿原線利用実態調査結果

このバスの利用目的
(複数回答)



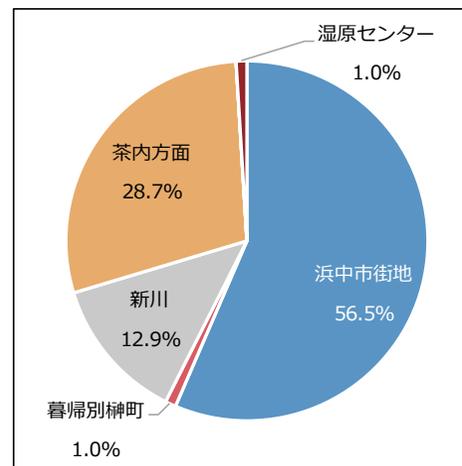
(実回答数：210人)

このバスに乗る前の移動手段
(複数回答)



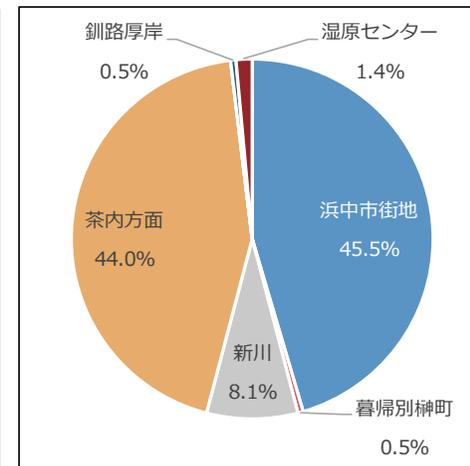
(実回答数：209人)

乗車した地域名



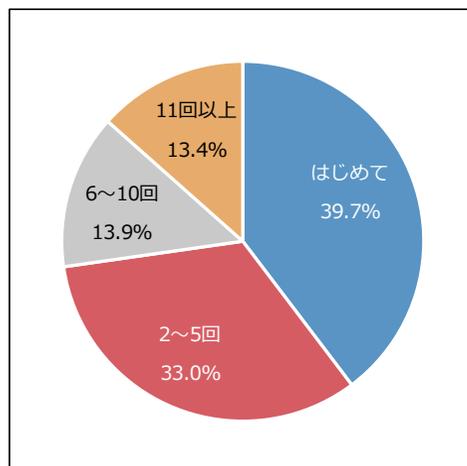
(実回答数：207人)

降車した地域名



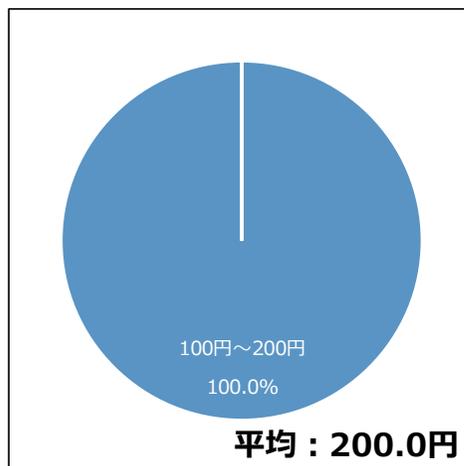
(実回答数：209人)

このバスの利用回数



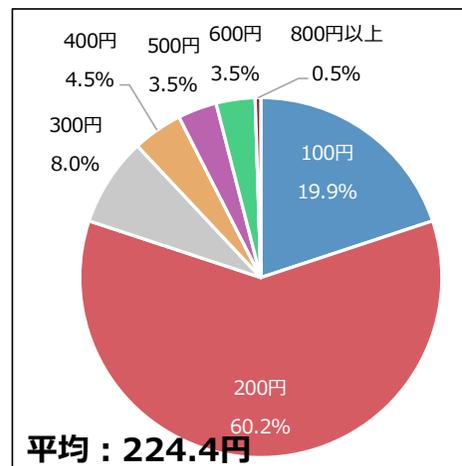
(実回答数：209人)

このバスの片道運賃



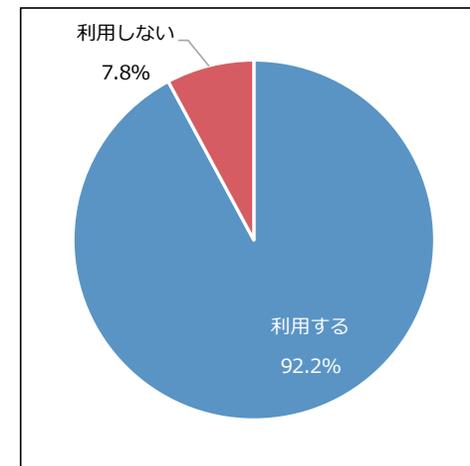
平均：200.0円
(実回答数：210人)

適切な運賃



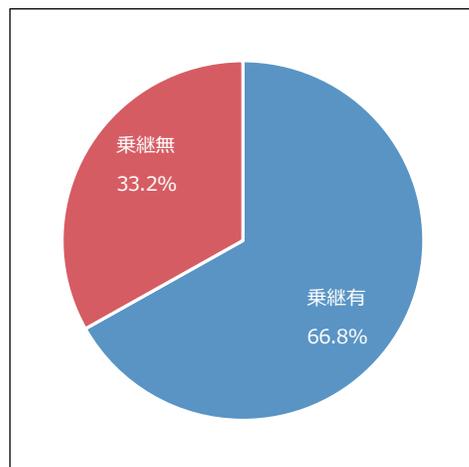
平均：224.4円
(実回答数：201人)

将来の利用意向



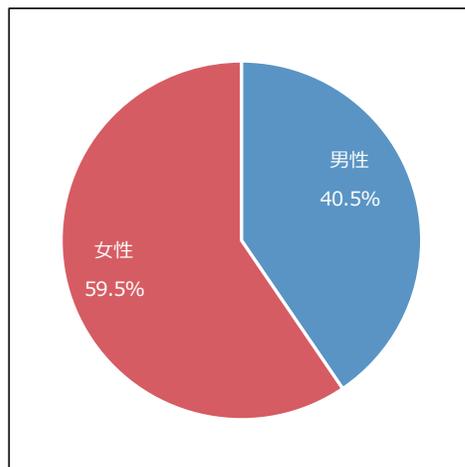
(実回答数：204人)

JRとの乗継



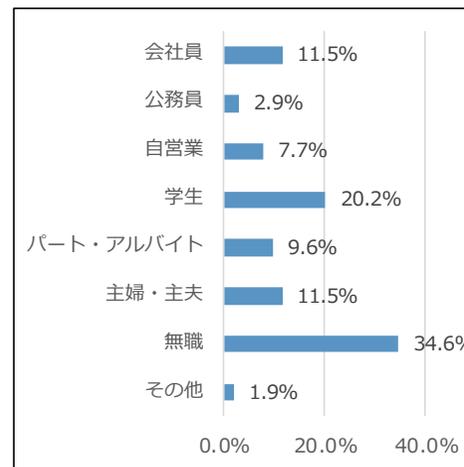
(実回答数：199人)

性別



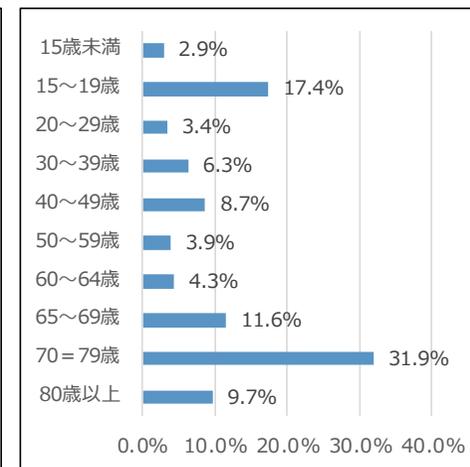
(実回答数：200人)

職業



(実回答数：208人)

年齢



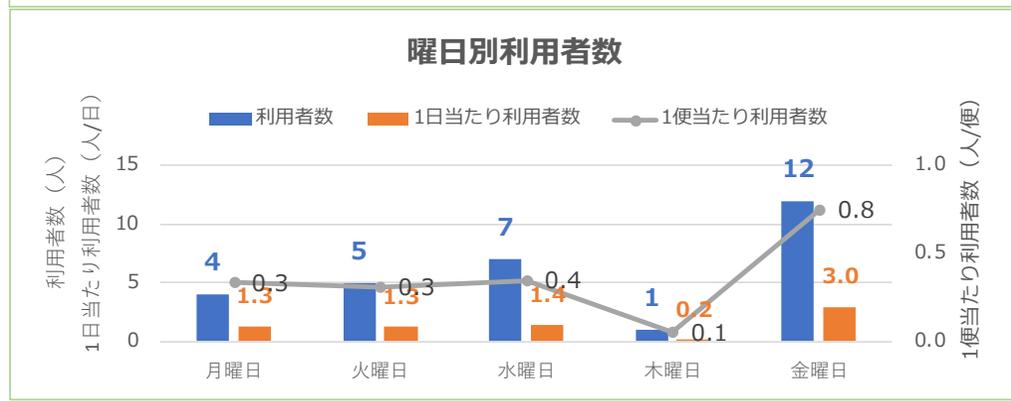
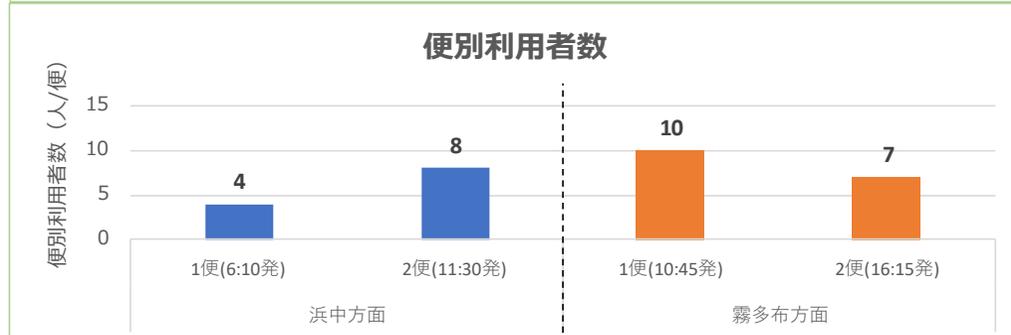
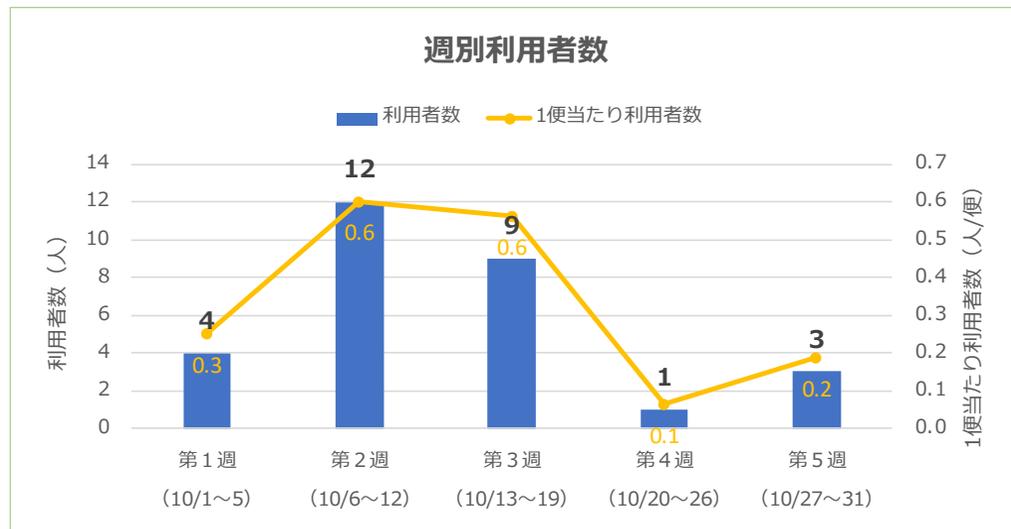
(実回答数：207人)

◆実証運行結果の考察

- ・霧多布湿原線の利用者数は、実証運行期間中、延べ213人（1便当たり0.8人）が利用している。
- ・便別利用者数では、利用者が極端に少ない便（茶内方面6便・浜中方面1便）が存在しているほか、1日当たりの利用者数でも1人/日を切る便が存在しており、運行方法（一部デマンド便の導入など）を含め検討が必要である。
- ・利用者の多くは、通院やその他私用での利用であり、JRとの乗り継ぎが約7割であり、釧路市・厚岸町方面への通院・その他私用でのお出かけ利用だと想定される。
- ・将来的な利用意向も利用者の約9割が利用すると回答しており、生活路線としては運行を継続させることが示唆された。

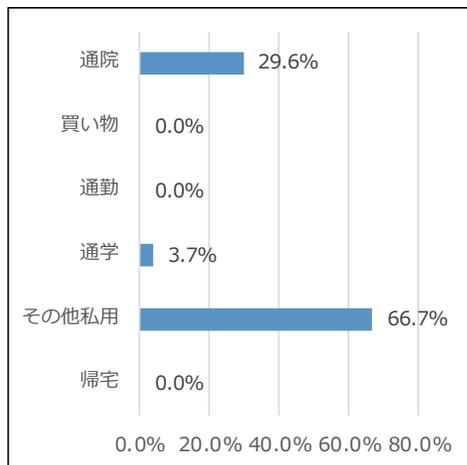
◆路線概要

- ・運行便数：4便（土日祝日運休）
- ・所要時間：最大18分
- ・始発：
 - 浜中方面行 6:10 ゆうゆ発
 - 霧多布方面行 10:45 浜中駅発
- ・終発：
 - 浜中方面行 11:30 ゆうゆ発
 - 霧多布方面行 10:45 浜中駅発
- ・利用者数：29人（1便当たり利用者数：0.3人/便）



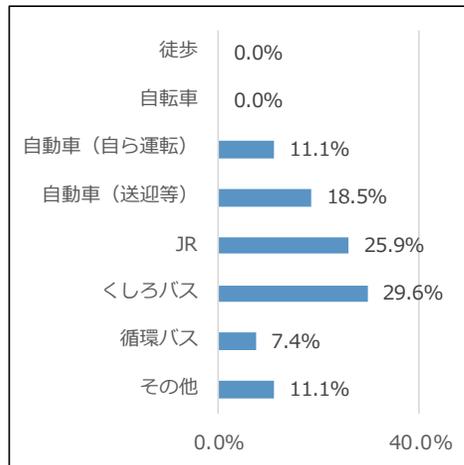
3. 浜中代替線利用実態調査結果

このバスの利用目的
(複数回答)



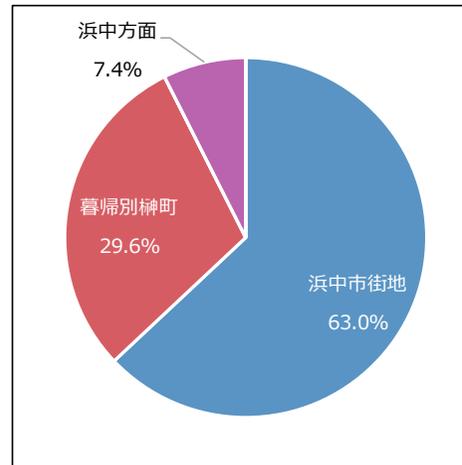
(実回答数：27人)

このバスに乗る前の移動手段
(複数回答)



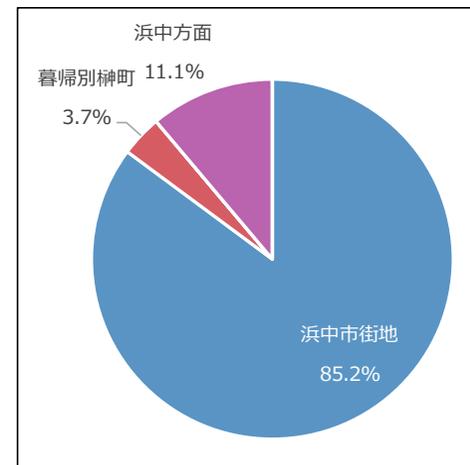
(実回答数：27人)

乗車した地域名



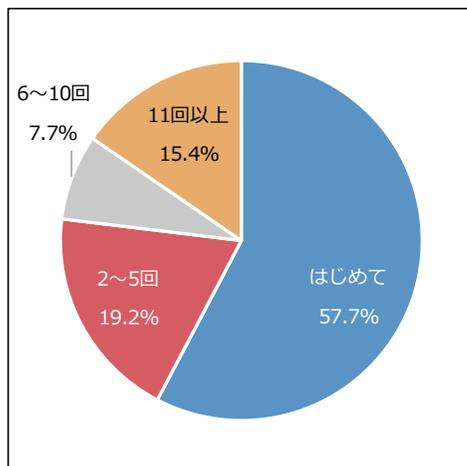
(実回答数：27人)

降車した地域名



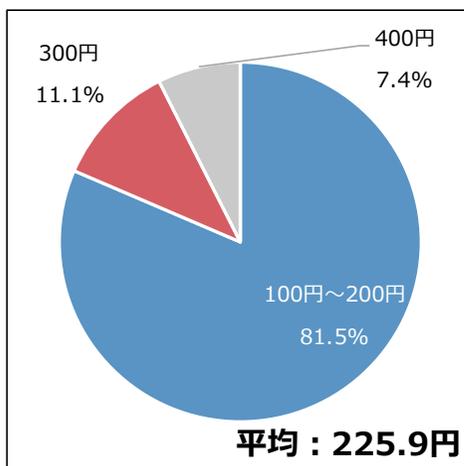
(実回答数：27人)

このバスの利用回数



(実回答数：26人)

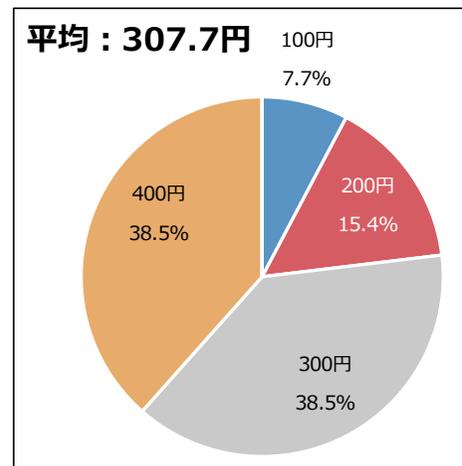
このバスの片道運賃



平均：225.9円

(実回答数：27人)

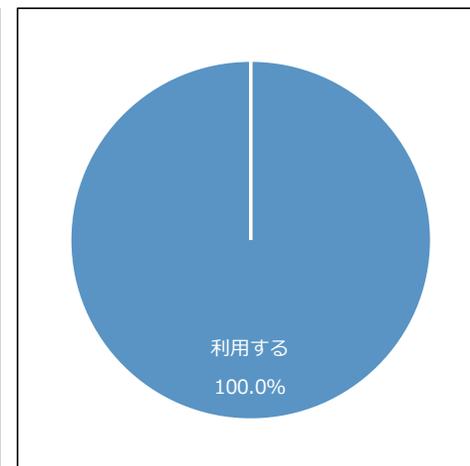
適切な運賃



平均：307.7円

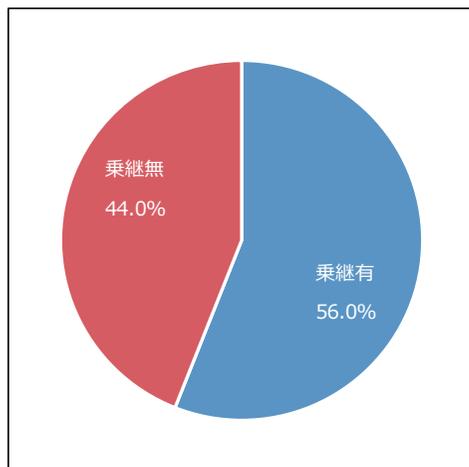
(実回答数：26人)

将来の利用意向



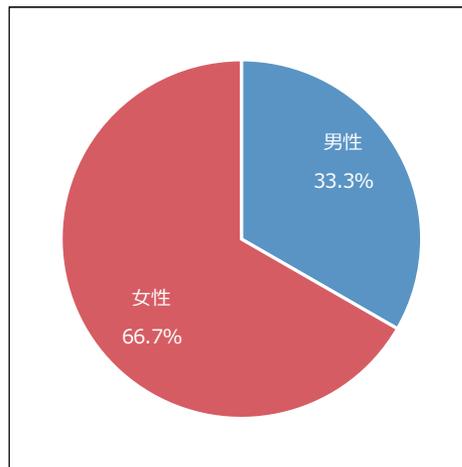
(実回答数：27人)

JRとの乗継



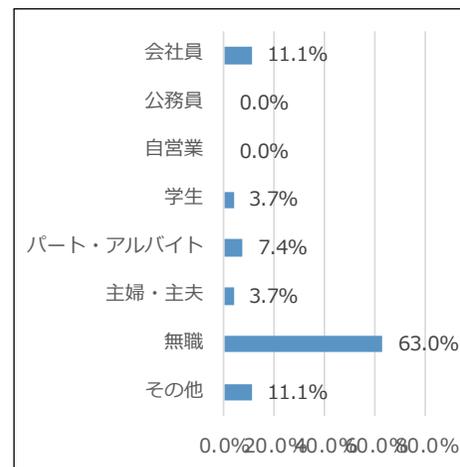
(実回答数：25人)

性別



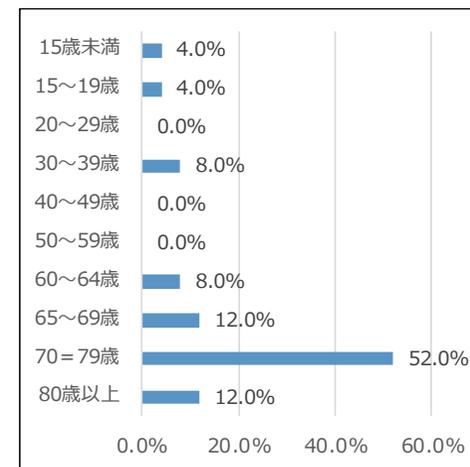
(実回答数：27人)

職業



(実回答数：27人)

年齢



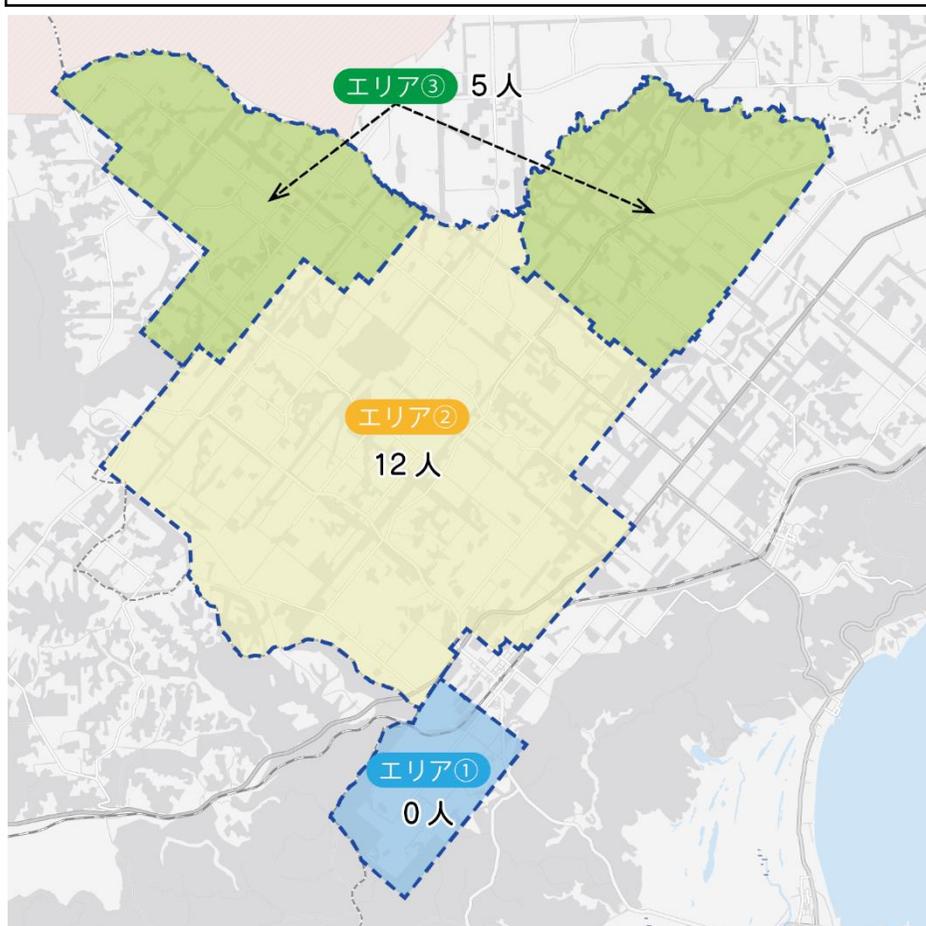
(実回答数：25人)

◆実証運行結果の考察

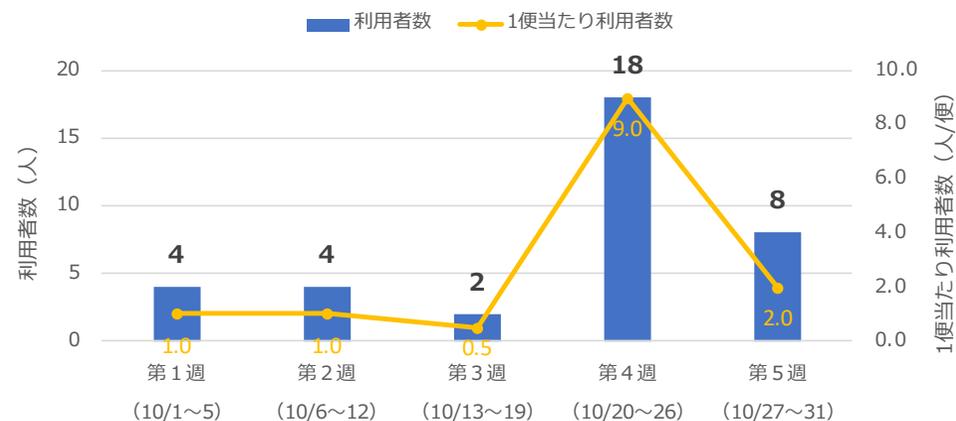
- ・くしろバス浜中線の代替バス路線として運行した浜中代替線の利用者数は、実証運行期間中、延べ29人（1便当たり0.3人）の利用であり、空車となる便が多く存在していた。
- ・一方で、利用目的は通院やその他私用での利用が多く、生活交通として利用されている。
- ・浜中代替線の並行路線として、今回の実証運行で運行させた「浜中線（デマンド）」があり、運行経費の観点からも、浜中代替線と浜中線（デマンド）の統合など、効率的かつ利便性の高い公共交通体系への転換が必要である。

◆路線概要

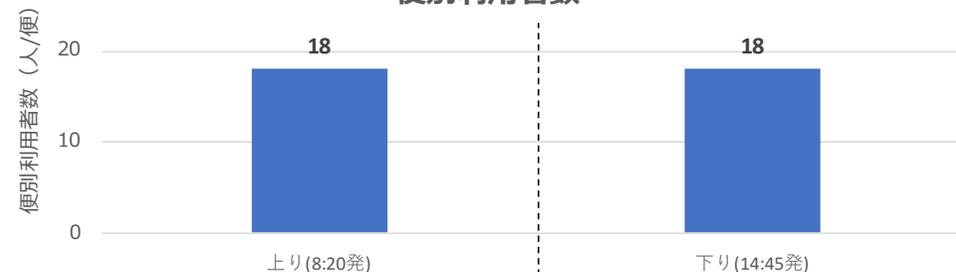
- ・運行便数：2便（火・木運行）
- ・所要時間：最大18分
- ・始発：上り 8:20 茶内駅発
- ・終発：下り 14:45 茶内駅発
- ・利用者数：36人（1便当たり利用者数：2.0人/便）



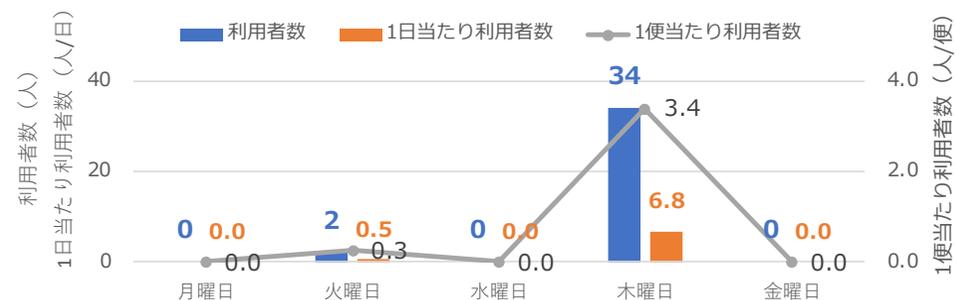
週別利用者数



便別利用者数

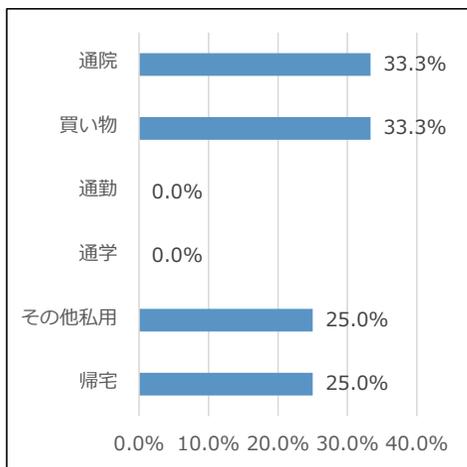


曜日別利用者数



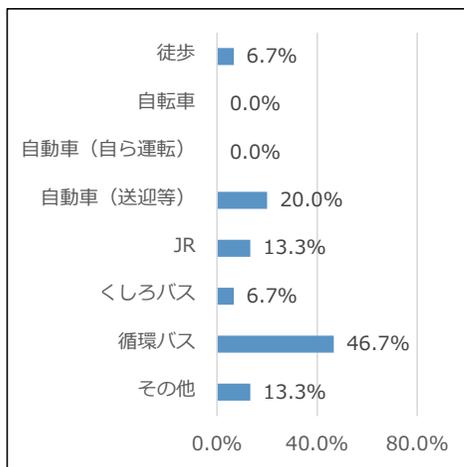
4. 茶内線利用実態調査結果

このバスの利用目的
(複数回答)



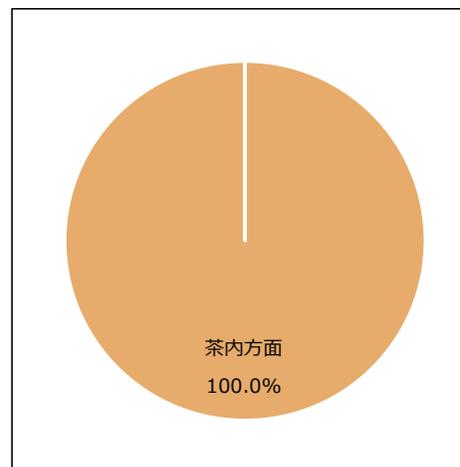
(実回答数：12人)

このバスに乗る前の移動手段
(複数回答)



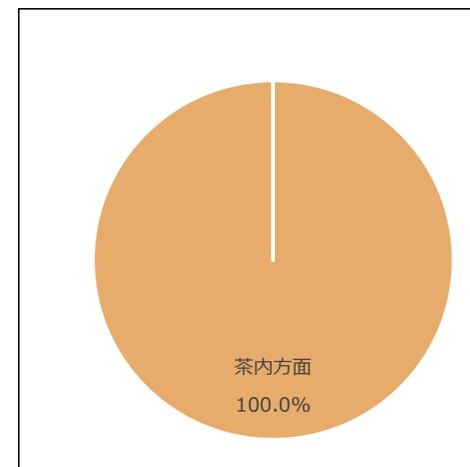
(実回答数：15人)

乗車した地域名



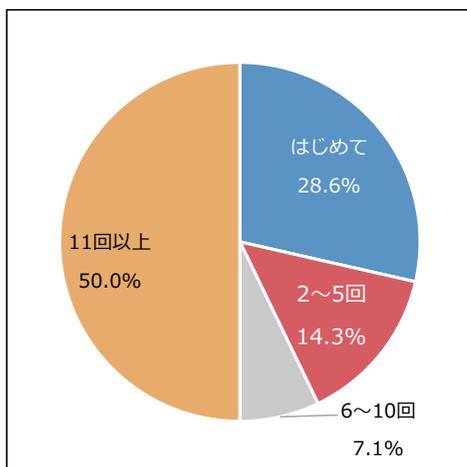
(実回答数：15人)

降車した地域名



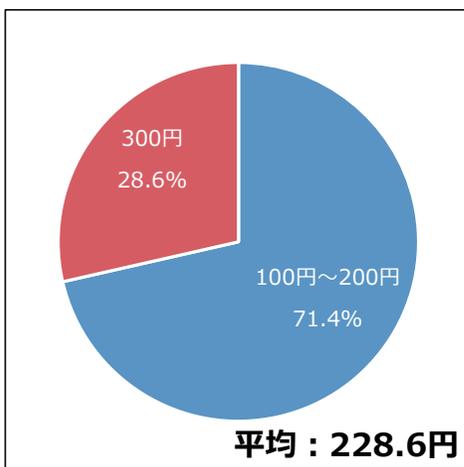
(実回答数：15人)

このバスの利用回数



(実回答数：14人)

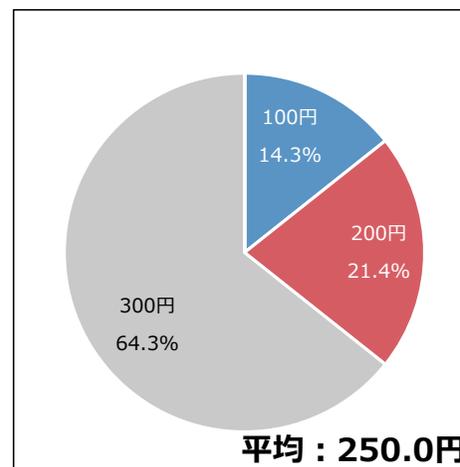
このバスの片道運賃



平均：228.6円

(実回答数：14人)

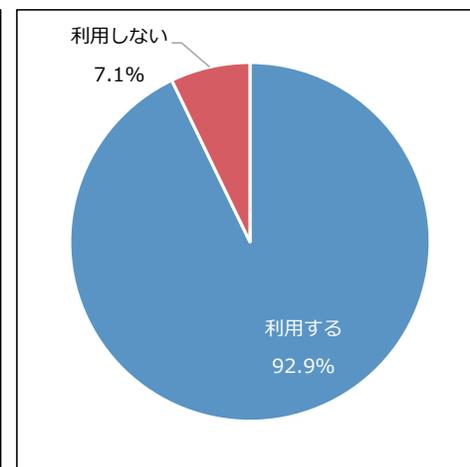
適切な運賃



平均：250.0円

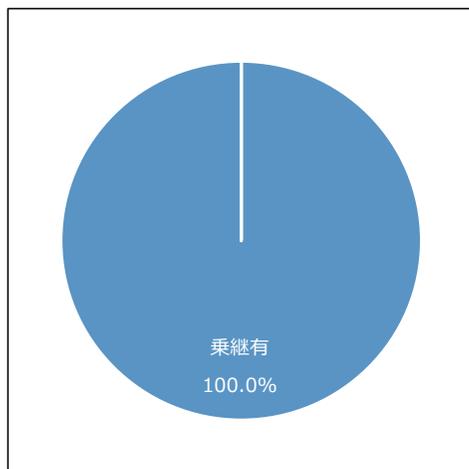
(実回答数：14人)

将来の利用意向



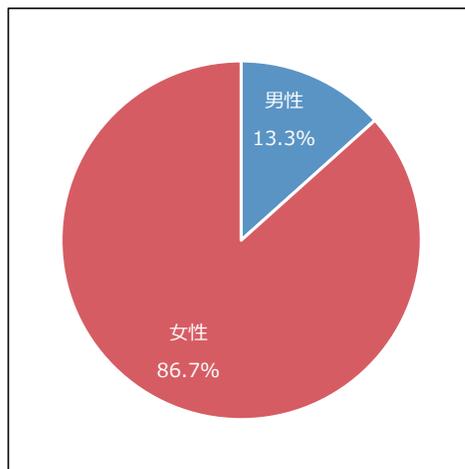
(実回答数：14人)

JRとの乗継



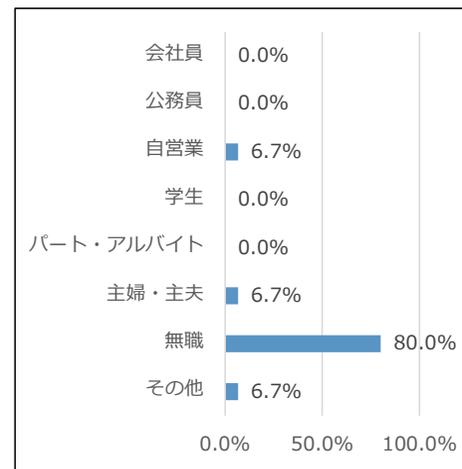
(実回答数：10人)

性別



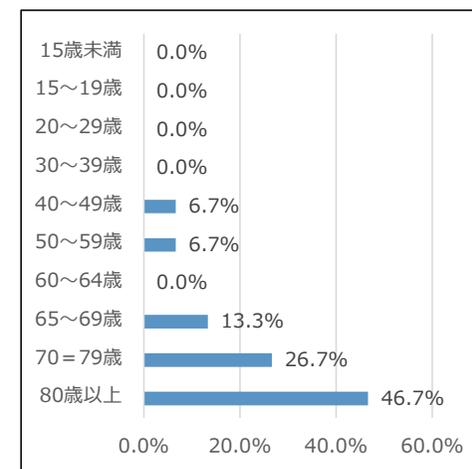
(実回答数：15人)

職業



(実回答数：15人)

年齢



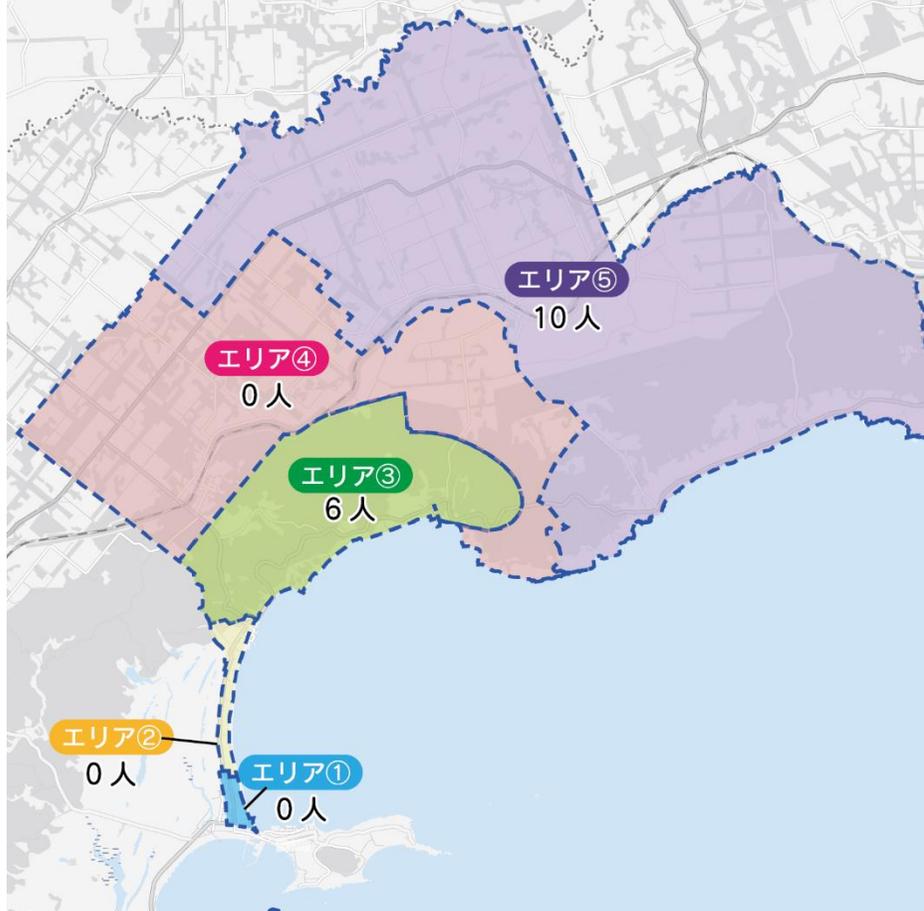
(実回答数：15人)

◆実証運行結果の考察

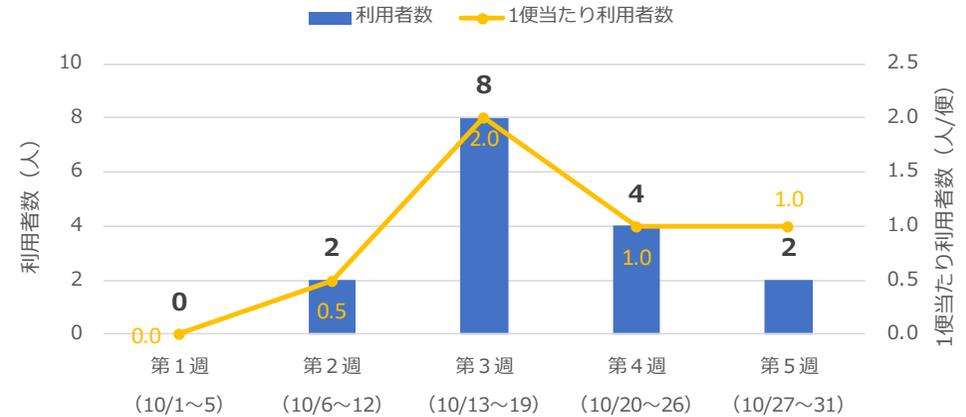
- ・ 茶内線（デマンド）の利用者数は、実証運行期間中、延べ36人（1便当たり2.0人）の利用であったが、現在同地域を運行する茶内西円線及び茶内東円線の1日当たり利用者数が合計で8人/日に対し、茶内線（デマンド）の1日当たり利用者数は、4人/日と既存バス路線の利用者数よりも少ない結果であった。
- ・ 利用者数が少なくなった原因として、運賃の有料化の他、事前予約への抵抗感等が想定され、有料化を検討するに至った経緯への理解及び予約方法を如何に周知して、浸透させていくかなどが課題として挙げられる。

◆路線概要

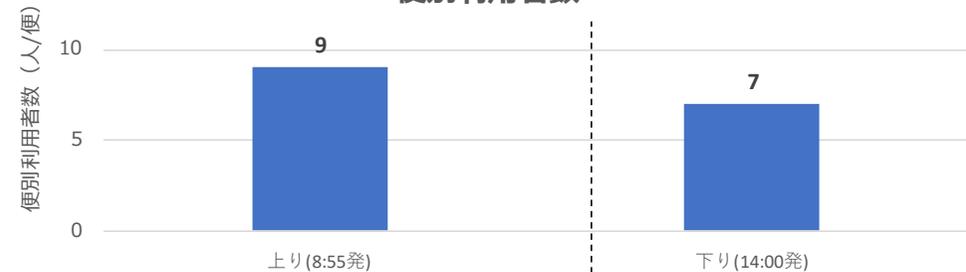
- ・運行便数：2便（水・金運行）
- ・所要時間：最大18分
- ・始発：上り 8:55
- ・終発：下り 14:00 ゆうゆ発
- ・利用者数：16人（1便当たり利用者数：0.9人/便）



週別利用者数



便別利用者数

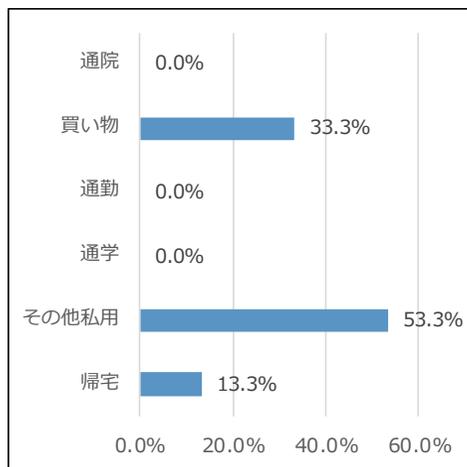


曜日別利用者数



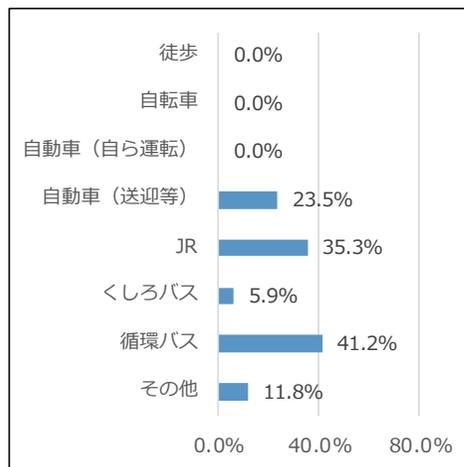
5. 浜中線利用実態調査結果

このバスの利用目的
(複数回答)



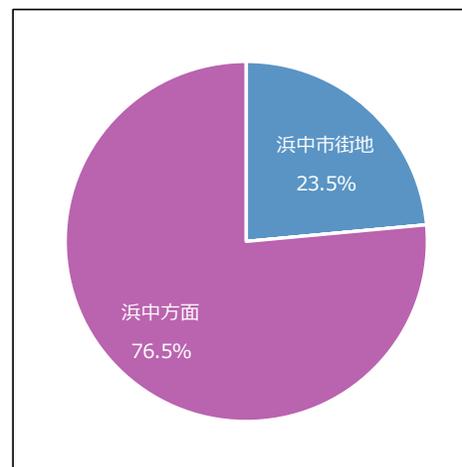
(実回答数：15人)

このバスに乗る前の移動手段
(複数回答)



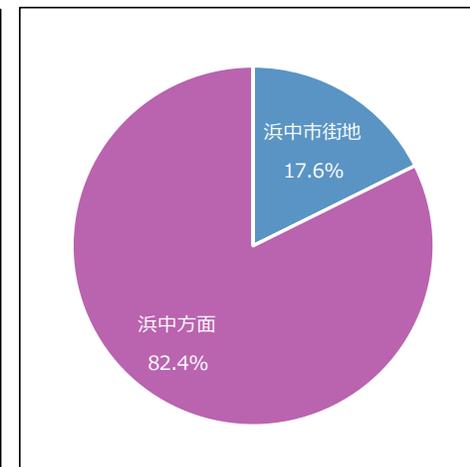
(実回答数：17人)

乗車した地域名



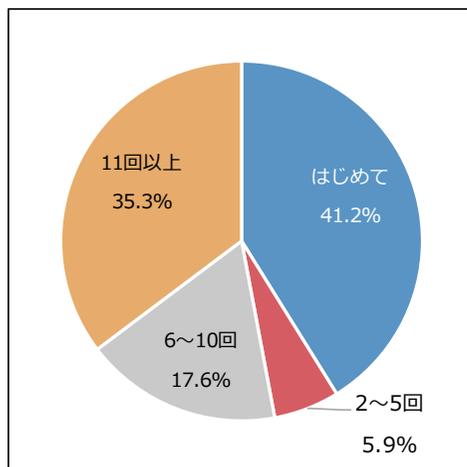
(実回答数：17人)

降車した地域名



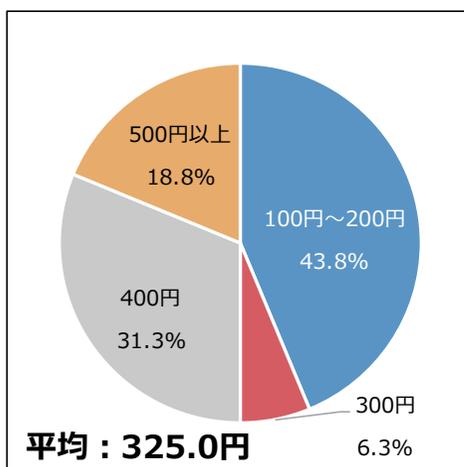
(実回答数：17人)

このバスの利用回数



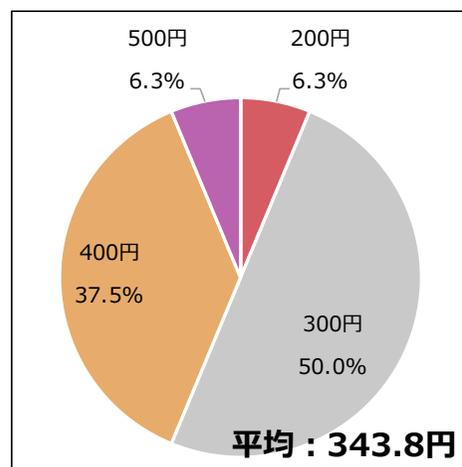
(実回答数：17人)

このバスの片道運賃



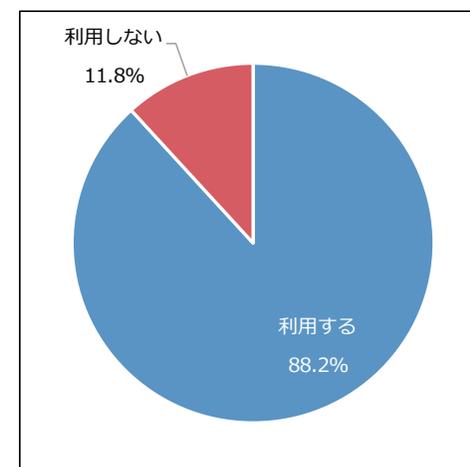
(実回答数：16人)

適切な運賃



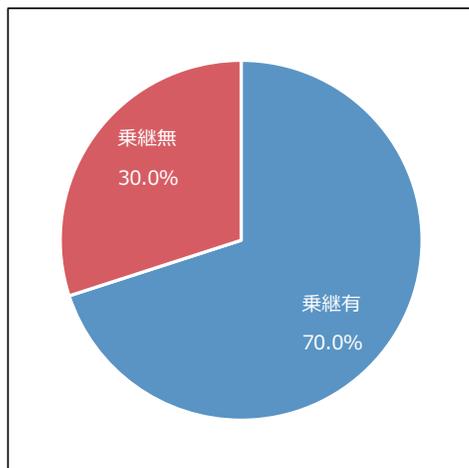
(実回答数：16人)

将来の利用意向



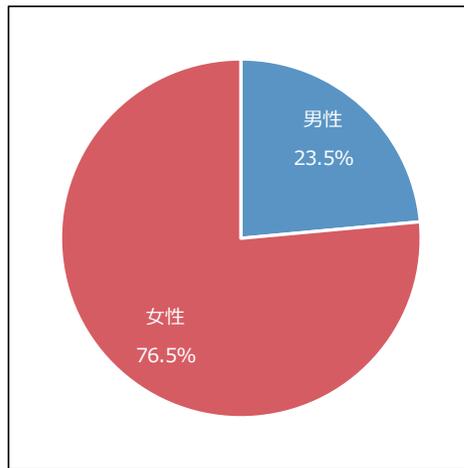
(実回答数：17人)

JRとの乗継



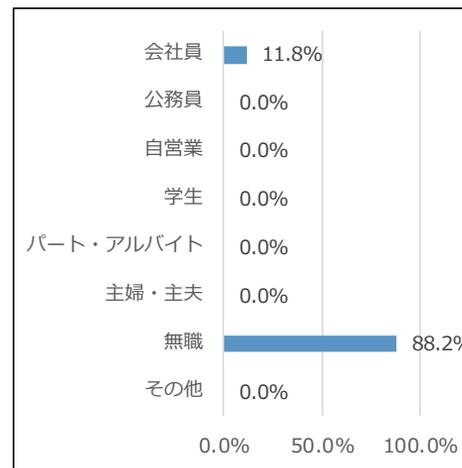
(実回答数：10人)

性別



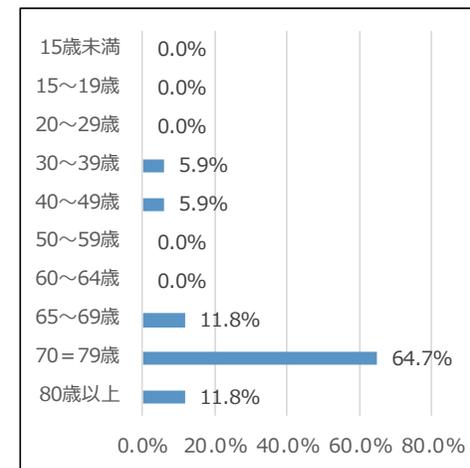
(実回答数：17人)

職業



(実回答数：17人)

年齢



(実回答数：17人)

◆実証運行結果の考察

- ・ 浜中線（デマンド）の利用者数は、実証運行期間中、延べ16人（1便当たり0.9人）の利用であったが、現在同地域を運行する姉別線及び姉別・厚陽線の1日当たり利用者数が合計で5人/日に対し、浜中線（デマンド）の1日当たり利用者数は、1.8人/日と既存バス路線の利用者数よりも少ない結果であった。
- ・ 利用者数が少なくなった原因として、運賃の有料化の他、事前予約への抵抗感等が想定され、有料化を検討するに至った経緯への理解及び予約方法を如何に周知して、浸透させていくかなどが課題として挙げられる。