２）-⑬　千歳線

・利用者数の合計は、厚真→千歳駅前で 16 人、千歳駅前→厚真で 24 人です。
・利用目的は、通勤が 25 人と最も多くなっています。
・利用者の OD（発着地）は、千歳方面内が 17 人と最も多く、次いで安平市～千歳方面間が 10 人（安平市→千歳方面で 5 人、千歳方面→安平市で 5 人）となっています。
・乗降者数が多いバス停は、早来駅前（乗車 6～10 人、降車 1～5 人）であり、次いで本郷（乗降 1～5 人）、新千歳空港国内線 1 番（乗降 1～5 人）、新千歳空港国内線 28 番（乗降 1～5 人）、仲の橋通（乗降 1～5 人）、千歳駅前（乗降 1～5 人）です。

⑬-ア　運行概要

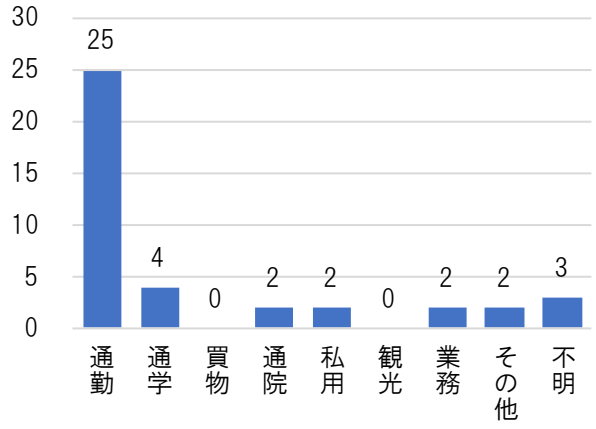
運行区間 起点→終点		乗降調査実績		キロ程	平均乗車密度	輸送量	関係市町
		運行便数（便/日）	利用者数（人/日）	（km/便）		（人）	
厚真	→ 千歳駅前	3	16	36.6	5.1	15.3	厚真町・安平町・千歳市
千歳駅前	→ 厚真	3	24				

※ 平均乗車密度及び輸送量は交通事業者提供資料（令和 4 年度実績）より抜粋

⑬-イ　運行便数と利用者数

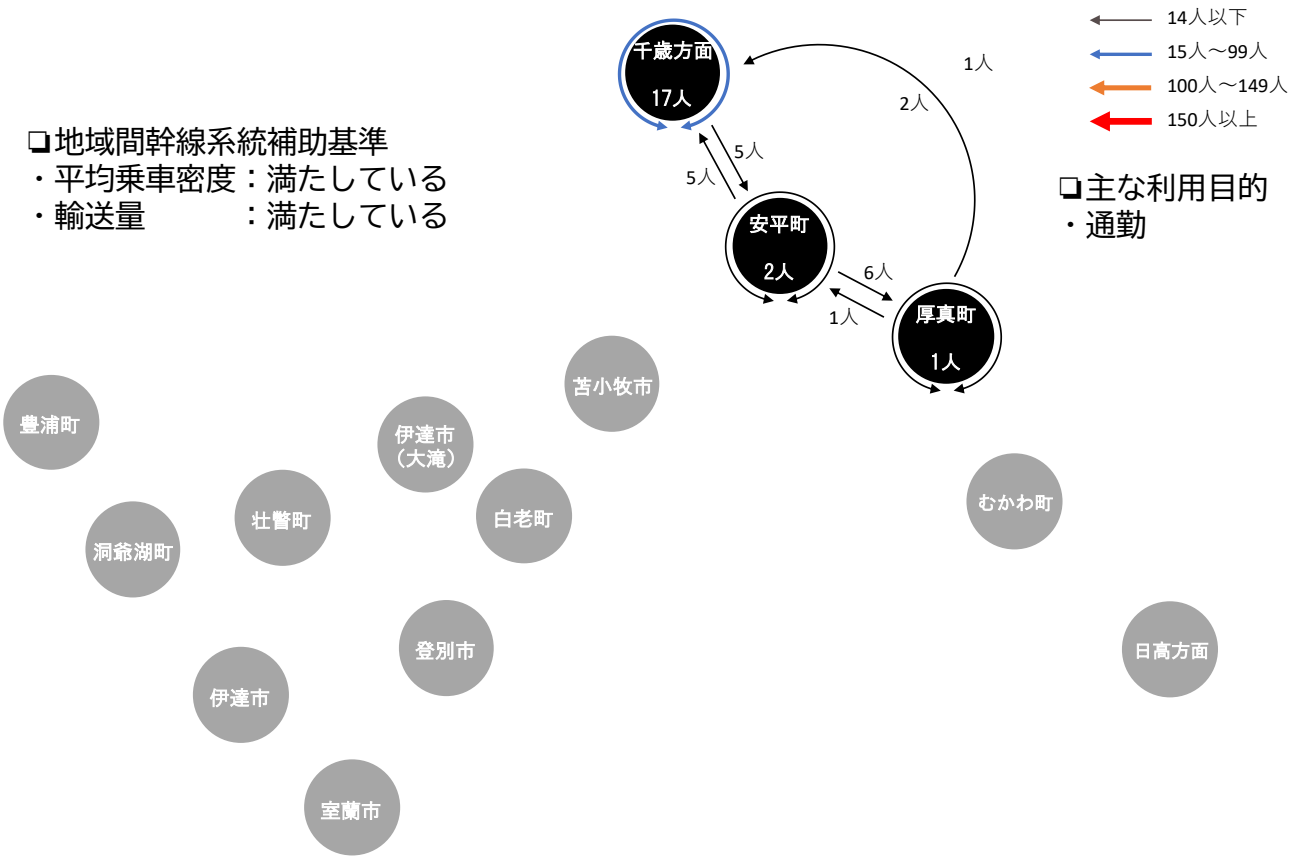
起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数（人）	起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数（人）
厚真 → 千歳駅前	6:38	7:44	5	千歳駅前 → 厚真	7:55	8:59	11
	11:55	13:01	3		13:15	14:19	7
	18:10	19:16	8		19:30	20:39	6

⑬-ウ　利用目的（n=40）



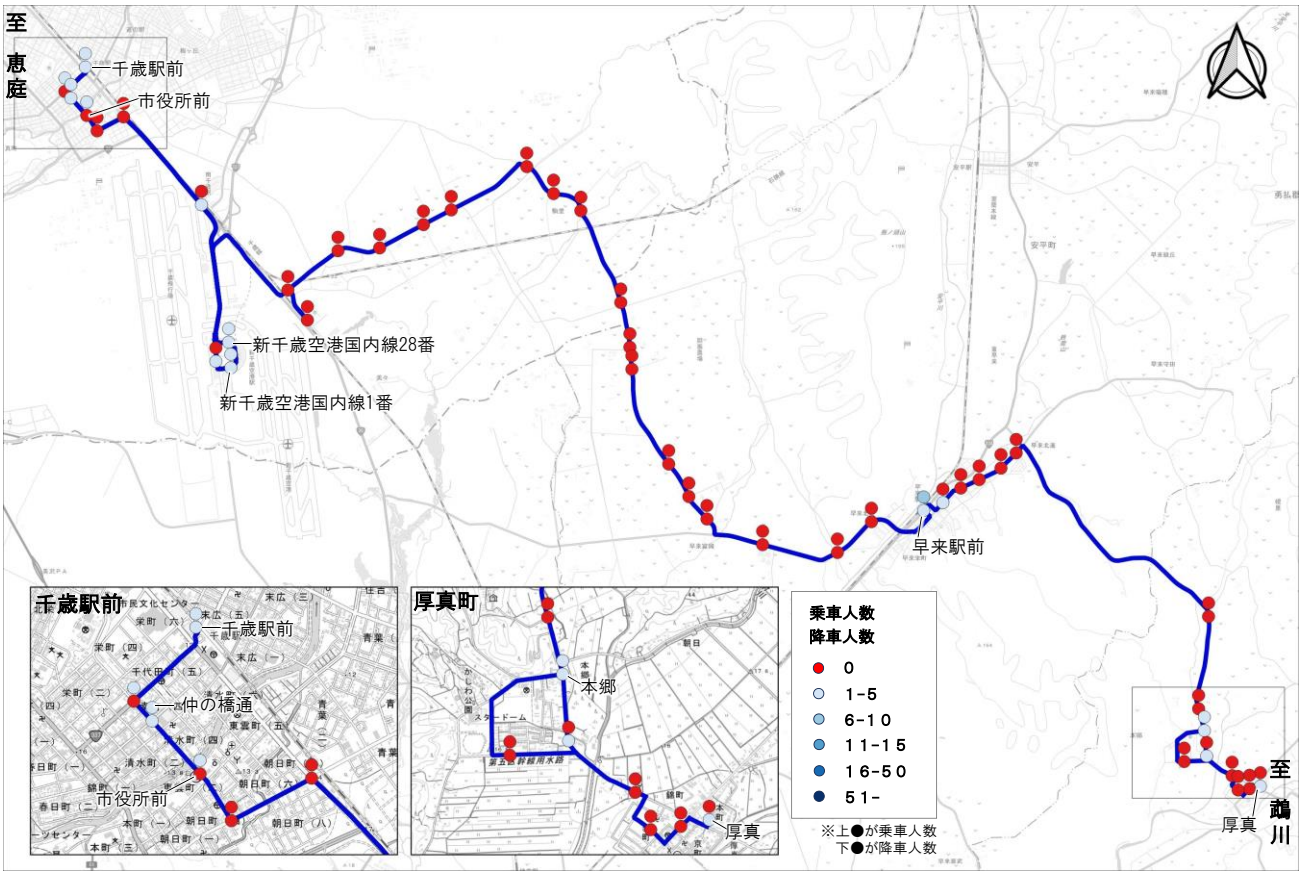
⑬-エ　利用者 OD

❑地域間幹線系統補助基準
・平均乗車密度：満たしている
・輸送量　　：満たしている



❑主な利用目的
・通勤

⑬-オ　バス停別乗降者数



２）-⑭　苫小牧線①（上厚真経由）

・利用者数の合計は、厚真→苫小牧駅前で 4 人、苫小牧駅前→厚真で 7 人です。
・利用目的は、通勤が 6 人と最も多くなっています。
・利用者の OD（発着地）は、苫小牧市内が 7 人と最も多く、次いで厚真町内が 3 人となっています。
・乗降者数が多いバス停は、市立病院前（乗降 1～5 人）です。

⑭-ア　運行概要

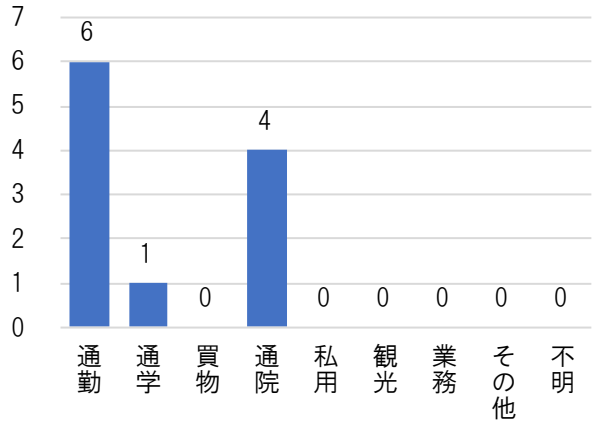
運行区間 起点→終点		乗降調査実績		キロ程	平均乗車密度	輸送量	関係市町
		運行便数（便/日）	利用者数（人/日）	（km/便）		（人）	
厚真	→ 苫小牧駅前	3	4	41.2	5.1	15.3	厚真町・苫小牧市
苫小牧駅前	→ 厚真	3	7				

※ 平均乗車密度及び輸送量は交通事業者提供資料（令和 4 年度実績）より抜粋

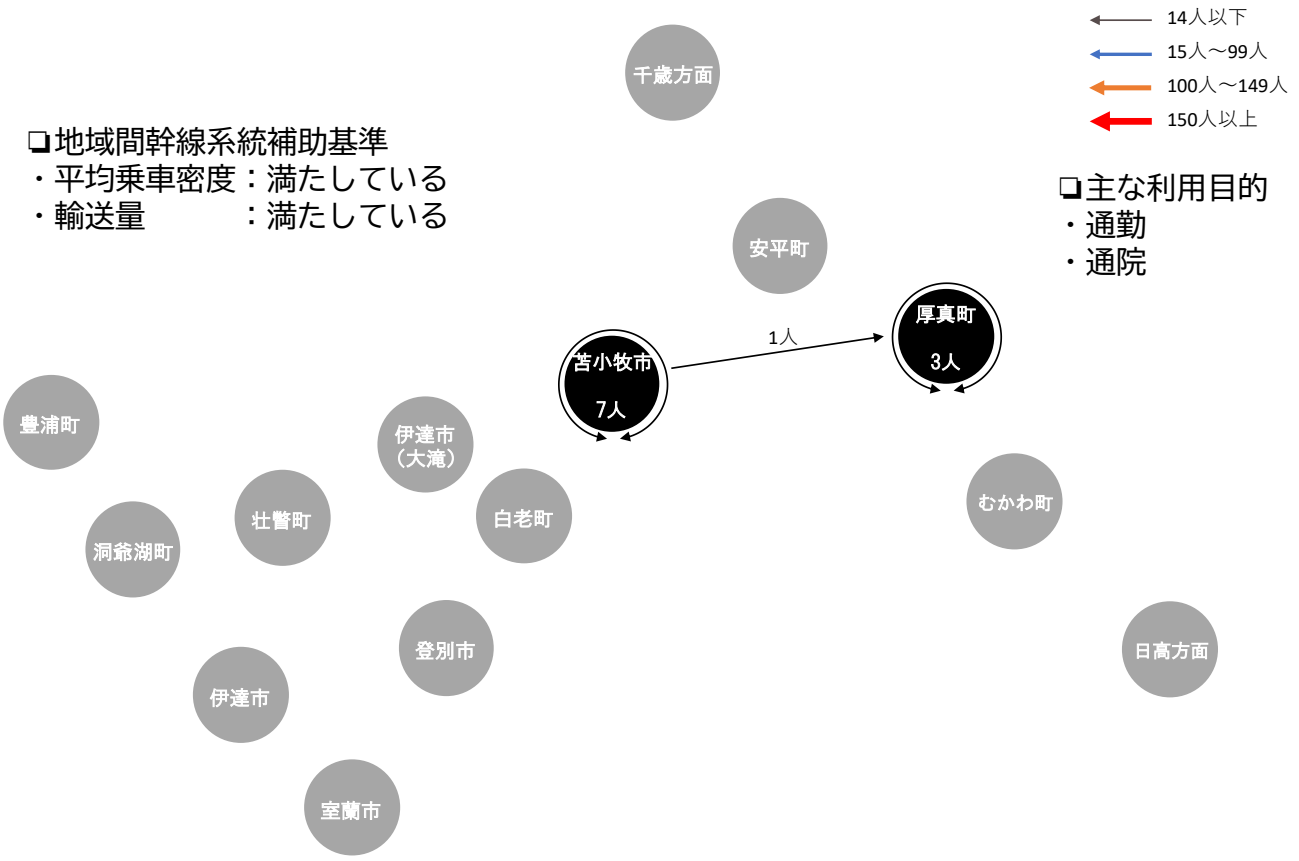
⑭-イ　運行便数と利用者数

起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数（人）	起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数（人）
厚真 → 苫小牧駅前	6:35	7:51	1	苫小牧駅前 → 厚真	8:05	9:21	3
	11:30	12:46	1		13:00	14:16	1
	15:50	17:06	2		17:20	18:36	3

⑭-ウ　利用目的（n=11）



⑭-エ　利用者 OD



❑地域間幹線系統補助基準
・平均乗車密度：満たしている
・輸送量　　：満たしている

❑主な利用目的
・通勤
・通院

⑭-オ　バス停別乗降者数

２）-⑮　苫小牧線②（緑小経由）

・利用者数の合計は、厚真→苫小牧駅前で 20 人、苫小牧駅前→厚真で 19 人です。
・利用目的は、通院が 15 人と最も多くなっています。
・利用者の OD（発着地）は、苫小牧市～安平町間が 18 人（苫小牧市→安平町で 10 人、安平町→苫小牧市間で 8 人）と最も多く、次いで苫小牧市内が 9 人となっています。
・乗降者数が多いバス停は、苫小牧駅前（乗降 1～5 人）、市立病院前（乗降 1～5 人）、西埠頭通（乗降 1～5 人）、緑小学校前（乗降 1～5 人）、沼ノ端アイスアリーナ（乗降 1～5 人）、遠浅公民館前（乗降 1～5 人）、早来駅前（乗降 1～5 人）、大町（乗降 1～5 人）です。

⑮-ア　運行概要

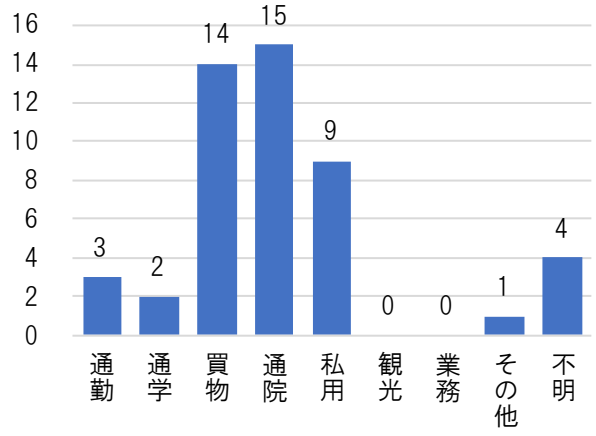
運行区間 起点→終点		乗降調査実績		キロ程	平均乗車密度	輸送量	関係市町
		運行便数（便/日）	利用者数（人/日）	（km/便）		（人）	
厚真	→ 苫小牧駅前	3	20	34.2	5.1	15.3	厚真町・安平町・苫小牧市
苫小牧駅前	→ 厚真	3	19				

※ 平均乗車密度及び輸送量は交通事業者提供資料（令和 4 年度実績）より抜粋

⑮-イ　運行便数と利用者数

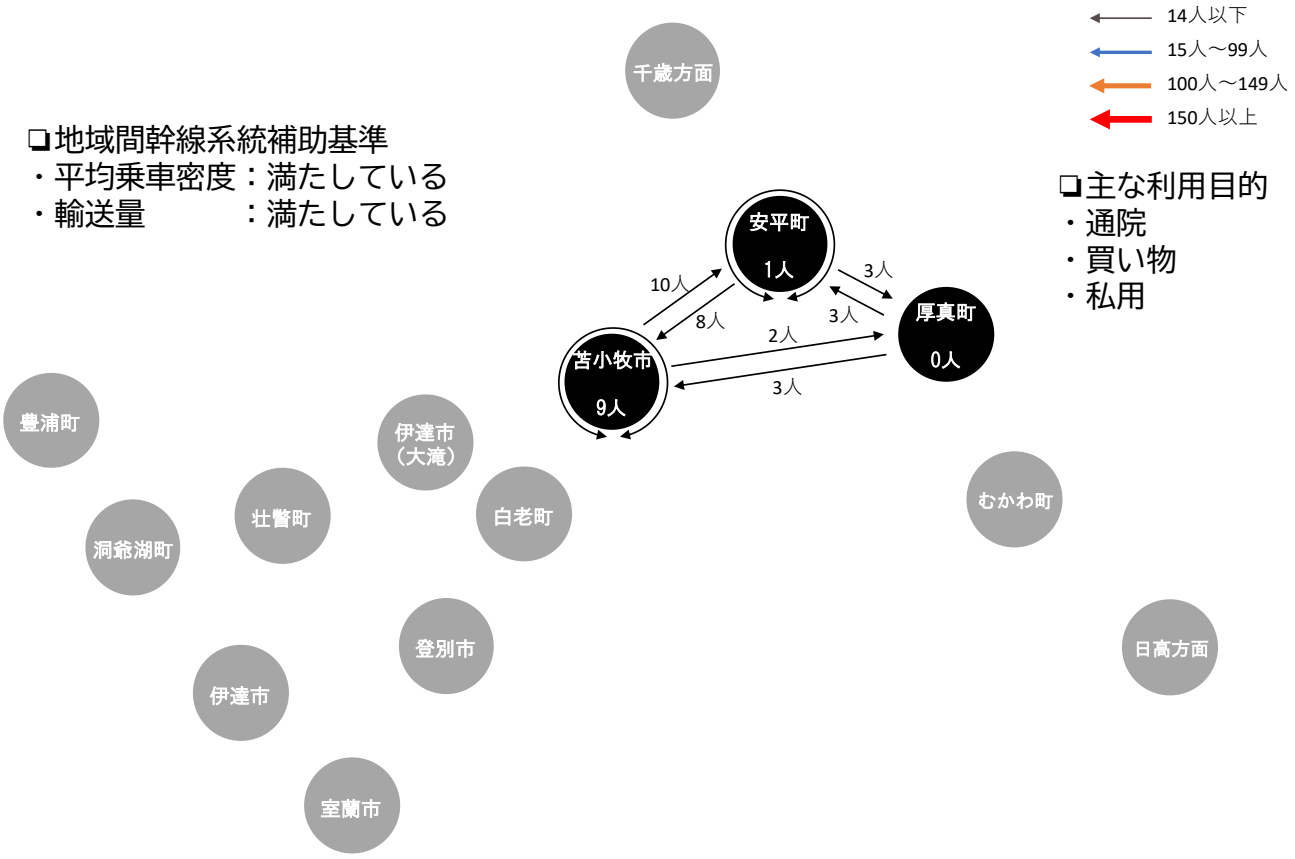
起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数（人）	起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数（人）
厚真 → 苫小牧駅前	9:05	10:12	9	苫小牧駅前 → 厚真	10:20	11:25	6
	12:40	13:47	6		14:00	15:05	7
	14:15	15:22	5		15:35	16:41	6

⑮-ウ　利用目的（n=39）



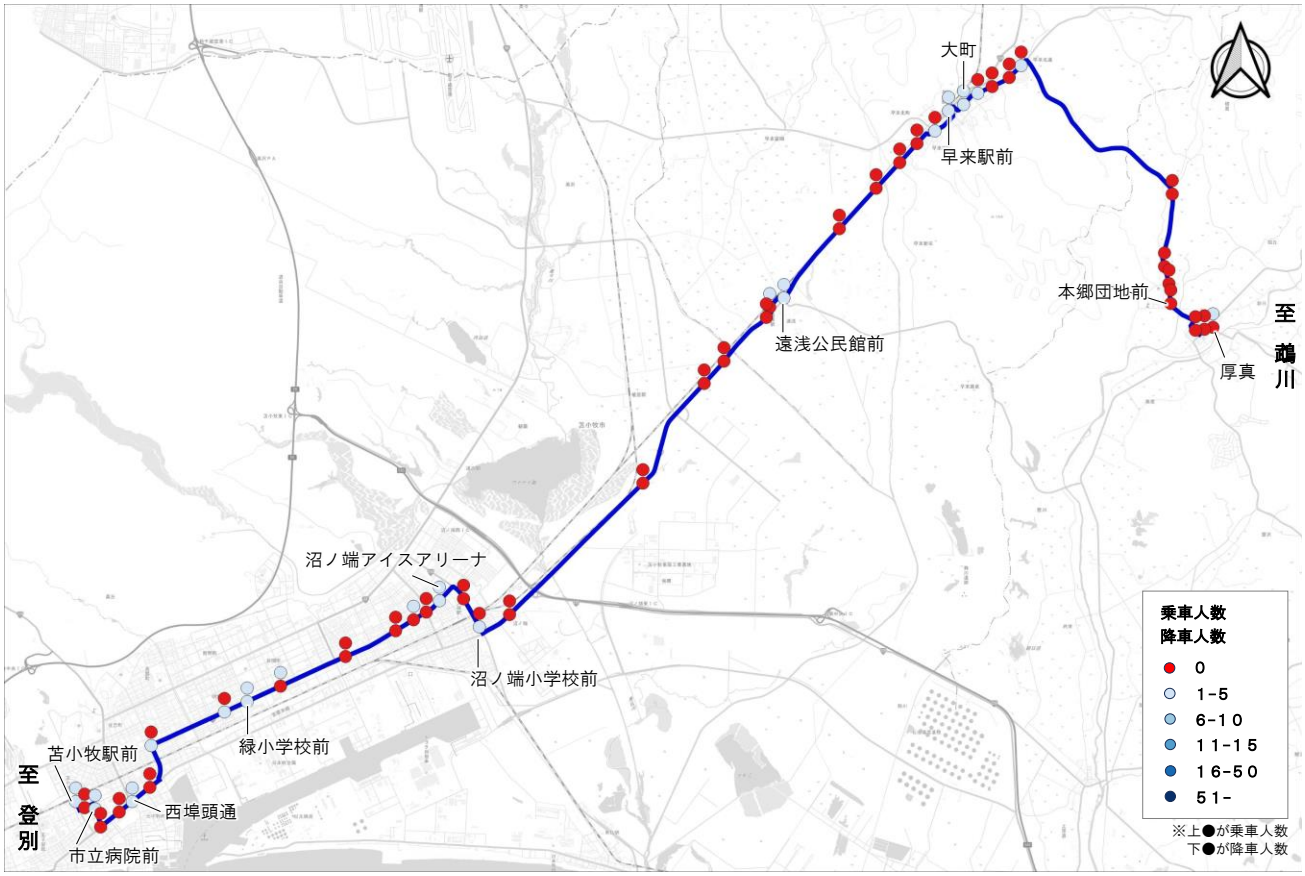
⑮-エ　利用者 OD

❑地域間幹線系統補助基準
・平均乗車密度：満たしている
・輸送量　　：満たしている



❑主な利用目的
・通院
・買い物
・私用

⑮-オ　バス停別乗降者数



２）-⑯　苫小牧線③（日軽金経由）

・利用者数の合計は、厚真→苫小牧駅前で 28 人、苫小牧駅前→厚真で 11 人です。
・利用目的は、通学が 16 人と最も多くなっています。
・利用者の OD（発着地）は、苫小牧市～厚真町間が 18 人（厚真町→苫小牧市で 16 人、苫小牧市→厚真町で 2 人）と最も多く、次いで苫小牧市～安平町間が 15 人（苫小牧市→安平町で 8 人、安平町→苫小牧市で 7 人）となっています。
・乗降者数が多いバス停は、沼ノ端小学校前（乗車 1～5 人、降車 16～50 人）であり、次いで苫小牧駅（乗降 1～5 人）、早来駅前（乗降 1～5 人）です。

⑯-ア　運行概要

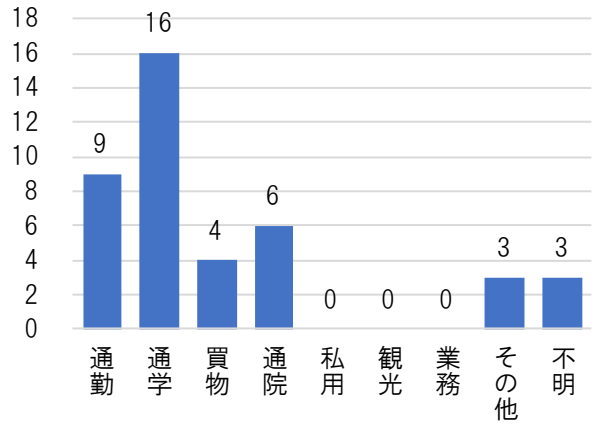
運行区間 起点→終点		乗降調査実績		キロ程	平均乗車密度	輸送量	関係市町
		運行便数（便/日）	利用者数（人/日）	（km/便）		（人）	
厚真	→ 苫小牧駅前	3	28	35.9	5.1	15.3	厚真町・安平町・苫小牧市
苫小牧駅前	→ 厚真	3	11				

※ 平均乗車密度及び輸送量は交通事業者提供資料（令和 4 年度実績）より抜粋

⑯-イ　運行便数と利用者数

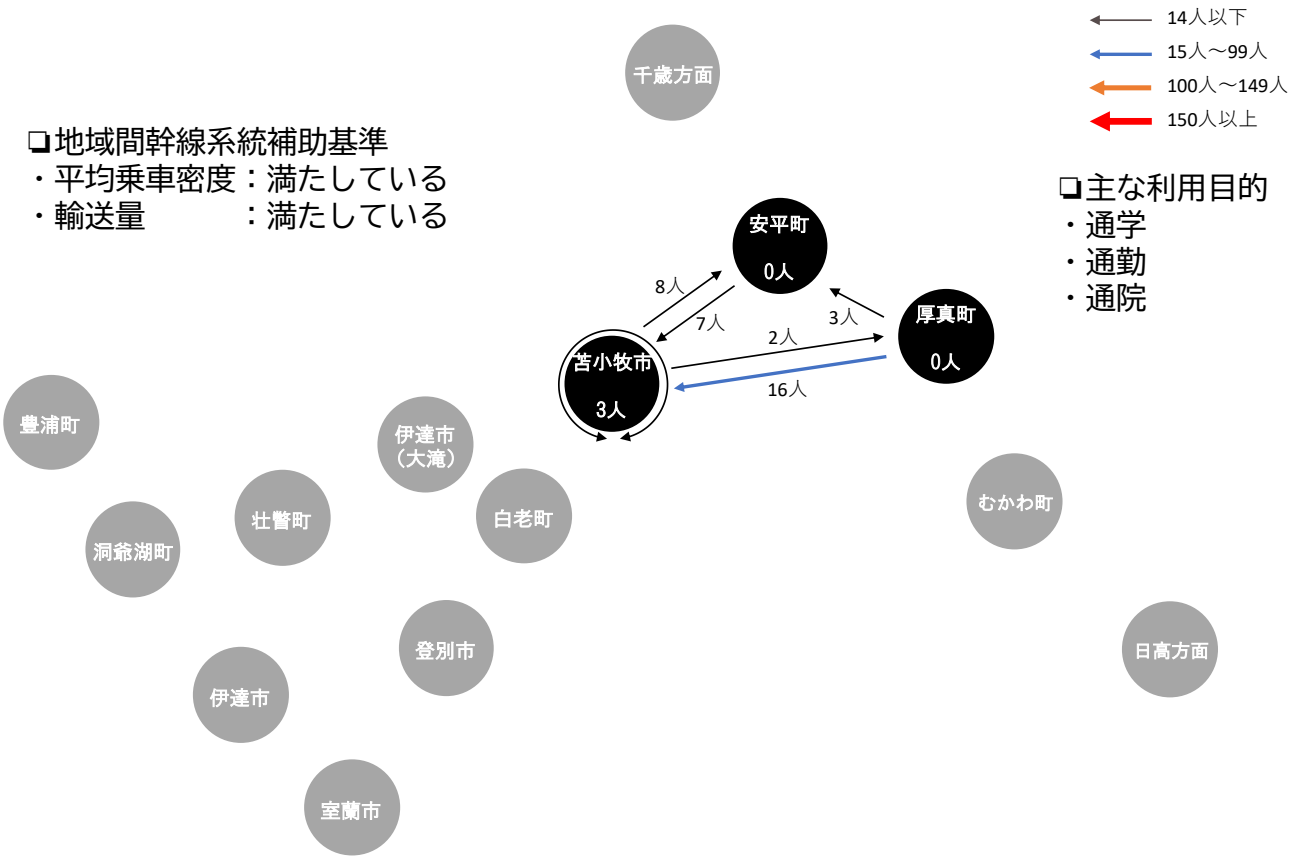
起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数（人）	起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数（人）
厚真 → 苫小牧駅前	8:10	9:12	10	苫小牧駅前 → 厚真	9:20	10:21	2
	10:10	11:12	3		11:25	12:26	6
	17:00	18:02	15		18:10	19:11	3

⑯-ウ　利用目的（n=39）



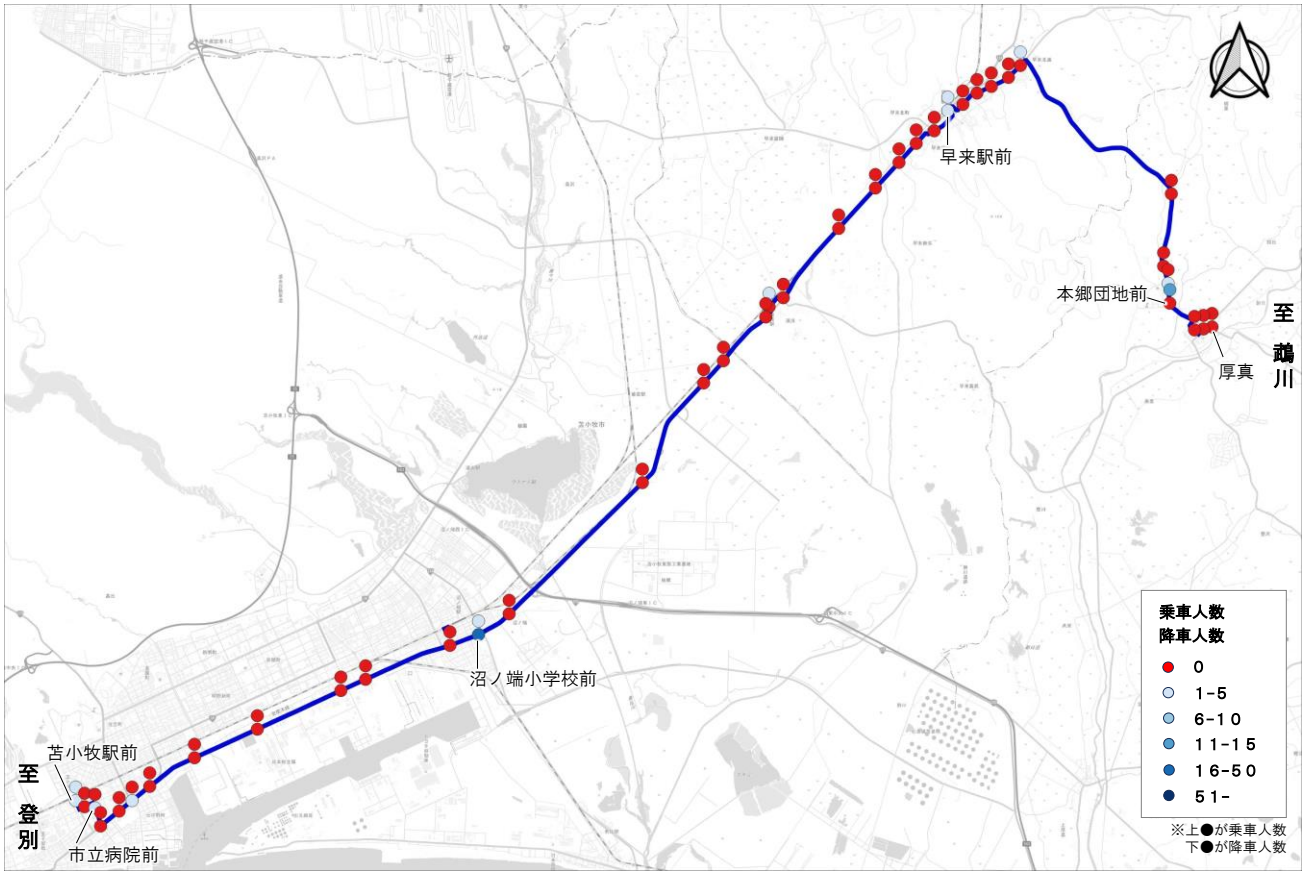
⑯-エ　利用者 OD

❑地域間幹線系統補助基準
・平均乗車密度：満たしている
・輸送量　　：満たしている



❑主な利用目的
・通学
・通勤
・通院

⑯-オ　バス停別乗降者数



（2）住民アンケート調査

本地域住民の移動実態や公共交通の利用実態を把握するために、アンケート調査を実施しました。調査概要及び調査結果は以下のとおりです。

調査目的	・各市町、各地区で異なる住民の生活実態（生活圏）や公共交通に対するニーズを把握
調査日	・令和 5（2023）年 8 月 11 日（金）～ 令和 5（2023）年 8 月 25 日（金） ※発送日から 2 週間の回答期間を設定
調査対象	・15 歳以上の住民［15,900 世帯］（公共交通を利用している・したい方が優先回答） ・併せて通学実態把握アンケート調査も実施
回収数	・一般アンケート調査：3,549 票（回収率：22.3%） ・通学アンケート調査：96 票（回収率：0.6%）
調査内容	【一般アンケート調査】 ・個人属性（性別・年齢・家族構成・職業・住所・免許、自動車の保有状況・自動車の運転意向・将来、運転が困難になった場合の移動手段・免許返納により困ることについて） ・地域を運行する路線バスの認知度等　　・日常的な生活移動の状況 ・公共交通に対する考え方 ・地域を運行する公共交通に関してのご意見 【通学アンケート調査】 ・個人属性（学年・性別・居住地・通学先・部活動等への所属について） ・進路選択への公共交通運行状況の影響及び公共交通利用で困っていること（通学先決定にあたり公共交通の運行状況を意識したか・意識した運行状況・公共交通利用で困っていること、不便なこと）
調査方法	・郵送配布・回収（世帯配布として 1 世帯 2 票を配布） ※回収率向上に向け、WEB 回答も可能

（2）-1）年代別公共交通利用頻度

・本地域内を運行する JR 及び路線バスの利用状況としては、通学世代及び高齢世代の利用が主であり、主に自家用車で移動する生産年齢層（15 歳以上 65 歳未満）は公共交通の利用頻度が低下する傾向にあります。

表 4-5　年代別公共交通手段別の利用頻度（路線バス n=8,063、JR n=7,135）

路線バス	ほぼ毎日	週に2日以上	週に1日	2週間に1日	月に1日	数カ月に1日	めったに使わない
10歳代	11.1%	3.4%	2.6%	0.0%	0.9%	1.7%	80.3%
20歳代	0.7%	0.0%	0.3%	1.7%	1.7%	4.1%	91.5%
30歳代	0.2%	0.4%	0.8%	0.8%	0.8%	2.5%	94.5%
40歳代	0.2%	0.6%	0.6%	0.6%	1.5%	2.4%	93.9%
50歳代	0.7%	0.9%	0.8%	0.3%	1.2%	3.0%	93.1%
60～64歳	1.2%	1.0%	0.9%	0.7%	1.5%	1.8%	92.8%
65～69歳	0.8%	1.0%	1.1%	1.6%	1.0%	3.7%	90.7%
70～74歳	0.5%	1.7%	1.8%	1.7%	2.7%	4.8%	86.7%
75歳以上	0.9%	2.6%	2.6%	3.0%	4.6%	8.4%	77.9%
合計	0.9%	1.4%	1.4%	1.5%	2.3%	4.5%	87.9%

ＪＲ	ほぼ毎日	週に2日以上	週に1日	2週間に1日	月に1日	数カ月に1日	めったに使わない
10歳代	19.8%	4.0%	0.0%	0.0%	4.0%	4.0%	68.3%
20歳代	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	1.9%	10.2%	86.5%
30歳代	1.1%	0.9%	0.4%	0.7%	0.2%	1.6%	95.1%
40歳代	0.4%	0.2%	0.4%	0.2%	1.5%	3.2%	94.1%
50歳代	0.9%	0.5%	0.5%	0.3%	2.1%	4.7%	91.1%
60～64歳	1.1%	0.0%	0.3%	0.7%	1.4%	5.3%	91.3%
65～69歳	0.3%	0.2%	0.4%	0.2%	1.5%	3.5%	93.8%
70～74歳	0.4%	0.1%	1.0%	0.4%	3.0%	5.6%	89.6%
75歳以上	0.3%	0.4%	0.5%	0.9%	3.4%	8.5%	86.0%
合計	0.8%	0.4%	0.5%	0.5%	2.2%	5.4%	90.2%

（2）-2）年代別路線バスを利用しない理由

・路線バスを利用しない理由としては、「自分で自動車等を運転できる」とする回答が最も多くなっていますが、バスサービス面に着目すると、「乗りたい時間の運行がない」や「路線や行き先が分からない」などの回答が多くなっています。

・さらに、「自宅からバス停までの距離が遠い」との回答も一定数見受けられます。

表 4-6　年代別路線バスを利用しない理由（n=2,646）

	乗りたい時間の運行がない	自宅からバス停までの距離が遠い	目的地からバス停までの距離が遠い	行きたい所へ行く路線がない	目的地までの運賃が高い	バスを利用するほどの距離へ外出しない	時刻が分からない	乗り方が分からない	路線や行き先が分からない	自分で自動車等を運転できる	家族等が自動車で送迎してくれる	その他
10歳代(n=14)	21.4%	14.3%	0.0%	0.0%	21.4%	7.1%	7.1%	0.0%	7.1%	7.1%	64.3%	14.3%
20歳代(n=70)	15.7%	14.3%	4.3%	4.3%	7.1%	5.7%	8.6%	1.4%	7.1%	74.3%	14.3%	5.7%
30歳代(n=144)	18.1%	7.6%	4.9%	8.3%	7.6%	2.1%	10.4%	2.8%	11.1%	82.6%	9.7%	4.2%
40歳代(n=279)	15.4%	5.7%	4.3%	8.6%	7.5%	2.9%	6.1%	3.6%	7.9%	74.2%	6.8%	3.9%
50歳代(n=366)	17.2%	7.1%	2.7%	6.8%	6.3%	1.4%	7.4%	3.6%	10.9%	85.2%	7.9%	3.8%
60～64歳(n=261)	13.8%	8.4%	4.2%	7.3%	6.1%	1.9%	9.2%	4.6%	6.9%	86.2%	13.4%	3.8%
65～69歳(n=346)	8.7%	8.1%	3.2%	6.1%	2.3%	3.2%	7.5%	2.9%	9.0%	81.2%	15.6%	2.9%
70～74歳(n=460)	11.7%	9.6%	4.6%	5.4%	2.8%	3.5%	6.7%	3.7%	8.5%	74.1%	20.4%	3.7%
75歳以上(n=706)	12.7%	12.6%	7.5%	7.6%	3.3%	5.0%	10.8%	4.5%	8.5%	55.5%	28.2%	6.4%
合計(n=2,646)	13.5%	9.4%	4.8%	6.9%	4.6%	3.3%	8.4%	3.7%	8.8%	72.9%	17.5%	4.5%

（2）-3）市町別公共交通に求めること

・公共交通に求めることで、最も多い回答は「自宅や自宅付近から乗車し、乗り継ぎをしないで他の市町村に行けること」となっていますが、バス利用者（日常的な生活移動において、交通手段で「路線バス」を選択された方）に着目した整理を行うと、「目的地に到着してほしい時間帯に利用できること」の回答が最も多い結果となっています。

・また、「住んでいる市町内での移動が便利であること」や「分かりやすい路線図や時刻表が整理されていること」についても回答が多くなっています。

表 4-7　市町別公共交通に求めること

（全回答者）

地区名	市町名	自宅や自宅近辺から乗車し、乗り継いで他の市町村に行けること	自宅や自宅近辺から乗車し、乗り継ぎをしないで他の市町村に行けること	目的地に到着してほしい時間帯に利用できること	他の市町村に行く際の運賃が利用しやすいこと	住んでいる市町内で移動する際の運賃が利用しやすいこと	市町村を跨ぐ公共交通の総移動時間が短いこと	住んでいる市町内での移動が便利であること	始発時間が早くなること	終発時間が遅くなること	分かりやすい路線図や時刻表が整理されていること	その他	現状のままで良い
西部地域	豊浦町(n=183)	29.5%	56.8%	51.4%	40.4%	23.5%	28.4%	26.2%	5.5%	7.7%	35.5%	3.3%	14.2%
	洞爺湖町(n=162)	28.4%	50.0%	53.7%	33.3%	23.5%	17.3%	28.4%	5.6%	8.0%	38.9%	3.7%	16.0%
	壮瞥町(n=197)	25.9%	57.9%	50.3%	36.5%	20.3%	13.2%	21.8%	5.6%	12.2%	32.5%	5.1%	9.6%
	伊達市(n=455)	20.2%	47.7%	43.7%	34.5%	28.1%	19.3%	37.1%	5.9%	10.8%	37.1%	3.7%	16.0%
	室蘭市(n=424)	25.9%	47.4%	43.6%	29.0%	41.5%	16.5%	46.0%	6.1%	12.0%	36.1%	4.2%	10.1%
中部地域	登別市(n=425)	24.9%	58.4%	48.5%	33.2%	35.3%	18.6%	42.6%	5.9%	10.8%	41.6%	4.5%	9.6%
	白老町(n=259)	29.3%	57.9%	48.6%	39.0%	24.3%	20.5%	36.7%	9.3%	11.6%	40.5%	2.7%	6.2%
	苫小牧市(n=505)	25.5%	27.9%	34.1%	22.0%	32.5%	10.7%	38.8%	4.4%	8.5%	34.7%	5.0%	9.5%
東部地域	安平町(n=152)	34.9%	52.0%	45.4%	37.5%	28.9%	24.3%	28.3%	9.9%	14.5%	38.8%	6.6%	11.2%
	厚真町(n=230)	28.3%	53.9%	41.3%	43.5%	23.0%	17.8%	27.4%	7.0%	10.0%	27.4%	4.3%	12.2%
	むかわ町(n=136)	25.0%	47.1%	38.2%	27.2%	23.5%	16.9%	30.1%	12.5%	10.3%	27.2%	2.2%	15.4%
西部地域合計(n=1421)		24.8%	50.5%	46.7%	33.8%	29.9%	18.6%	35.3%	5.8%	10.6%	36.2%	4.0%	13.2%
中部地域合計(n=1613)		26.1%	45.9%	42.7%	29.5%	34.3%	15.9%	41.4%	6.0%	10.5%	37.8%	4.3%	9.2%
東部地域合計(n=1023)		27.5%	39.9%	37.9%	29.8%	28.6%	15.2%	33.5%	6.8%	10.0%	32.6%	4.7%	11.1%
胆振地域合計(n=3128)		26.1%	48.7%	44.2%	32.8%	29.8%	17.6%	35.8%	6.5%	10.5%	36.1%	4.2%	11.4%

表 4-8　市町別公共交通に求めること

（日常的な生活移動において、交通手段で「路線バス」を選択された方）

地区名	市町名	自宅や自宅近辺から乗車し、乗り継いで他の市町村に行けること	自宅や自宅近辺から乗車し、乗り継ぎをしないで他の市町村に行けること	目的地に到着してほしい時間帯に利用できること	他の市町村に行く際の運賃が利用しやすいこと	住んでいる市町内で移動する際の運賃が利用しやすいこと	市町村を跨ぐ公共交通の総移動時間が短いこと	住んでいる市町内での移動が便利であること	始発時間が早くなること	終発時間が遅くなること	分かりやすい路線図や時刻表が整理されていること	その他	現状のままで良い
西部地域	豊浦町(n=5)	40.0%	100.0%	80.0%	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	60.0%	20.0%	0.0%
	洞爺湖町(n=12)	33.3%	41.7%	75.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	8.3%	25.0%	0.0%	25.0%
	壮瞥町(n=10)	40.0%	70.0%	60.0%	40.0%	40.0%	20.0%	30.0%	10.0%	10.0%	30.0%	20.0%	10.0%
	伊達市(n=31)	25.8%	64.5%	67.7%	61.3%	38.7%	41.9%	54.8%	3.2%	12.9%	48.4%	3.2%	9.7%
	室蘭市(n=74)	24.3%	52.7%	55.4%	32.4%	51.4%	18.9%	55.4%	9.5%	18.9%	44.6%	6.8%	9.5%
中部地域	登別市(n=46)	19.6%	58.7%	76.1%	34.8%	41.3%	21.7%	43.5%	8.7%	10.9%	41.3%	6.5%	4.3%
	白老町(n=11)	36.4%	54.5%	63.6%	36.4%	27.3%	18.2%	36.4%	9.1%	0.0%	45.5%	9.1%	9.1%
	苫小牧市(n=63)	25.4%	23.8%	41.3%	20.6%	31.7%	9.5%	38.1%	11.1%	14.3%	30.2%	6.3%	7.9%
東部地域	安平町(n=13)	30.8%	69.2%	76.9%	38.5%	30.8%	30.8%	30.8%	23.1%	15.4%	69.2%	7.7%	15.4%
	厚真町(n=11)	36.4%	72.7%	45.5%	72.7%	27.3%	18.2%	45.5%	0.0%	36.4%	63.6%	0.0%	0.0%
	むかわ町(n=8)	25.0%	12.5%	50.0%	25.0%	37.5%	25.0%	37.5%	25.0%	12.5%	25.0%	12.5%	12.5%
西部地域合計(n=132)		27.3%	57.6%	61.4%	40.2%	40.9%	22.7%	46.2%	9.1%	15.9%	43.2%	6.8%	10.6%
中部地域合計(n=194)		24.2%	44.8%	56.2%	29.4%	41.2%	16.5%	45.9%	9.8%	14.4%	39.2%	6.7%	7.7%
東部地域合計(n=95)		27.4%	34.7%	47.4%	29.5%	31.6%	14.7%	37.9%	12.6%	16.8%	38.9%	6.3%	8.4%
胆振地域合計(n=284)		26.4%	50.0%	59.2%	35.6%	37.3%	19.7%	42.6%	10.2%	14.8%	41.5%	6.7%	8.8%

（2）-4）市町別公共交通の路線維持に関する考え方

・各地区における公共交通の路線維持に関する考え方としては、「路線バスと JR の運行時間帯が重複せず、利用できる時間帯を増やした運行形態が良いと思う」の回答が各市町の回答で最も多くなっています。

表 4-9　市町村別公共交通の路線維持に関する考え方

地区名	市町名	路線バスとJRの運行時間帯が重複せず、利用できる時間帯を増やした運行形態が良いと思う	現状よりも公共交通サービスが向上するなら、乗り換えが発生しても良いと思う	利用状況を踏まえ重複している路線・系統は統合するなど、効率化を図ると良いと思う	現状の公共交通サービスを維持することが良いと思う	その他	合計
西部地域	豊浦町(n=515)	39.0%	18.1%	15.1%	20.4%	7.4%	100.0%
	洞爺湖町(n=493)	32.7%	20.7%	21.7%	19.5%	5.5%	100.0%
	壮瞥町(n=482)	30.1%	18.3%	24.9%	24.1%	2.7%	100.0%
	伊達市(n=962)	31.4%	17.1%	21.2%	23.1%	6.2%	100.0%
	室蘭市(n=1556)	33.3%	17.2%	20.1%	24.0%	5.4%	100.0%
中部地域	登別市(n=1330)	32.3%	17.1%	21.2%	23.1%	6.2%	100.0%
	白老町(n=830)	41.6%	15.4%	20.6%	19.3%	3.1%	100.0%
	苫小牧市(n=1102)	43.1%	9.3%	25.5%	18.5%	3.6%	100.0%
東部地域	安平町(n=459)	40.7%	12.6%	19.8%	21.8%	5.0%	100.0%
	厚真町(n=630)	18.3%	26.5%	25.4%	20.2%	9.7%	100.0%
	むかわ町(n=350)	40.6%	15.7%	18.3%	22.6%	2.9%	100.0%
西部地域合計(n=4008)		33.1%	17.4%	21.0%	23.1%	5.5%	100.0%
中部地域合計(n=4818)		36.7%	15.1%	21.7%	21.7%	4.8%	100.0%
東部地域合計(n=2541)		36.2%	15.0%	23.5%	20.1%	5.3%	100.0%
胆振地域合計(n=8709)		34.7%	16.5%	21.7%	21.8%	5.3%	100.0%

（2）-5）市町別路線維持に向けた方策

・路線維持あるいは確保に向けては、「補助金（原資は税金）を出して、現在の路線バスのサービスを維持していく」とする回答が約 7 割です。

表 4-10　市町別路線維持に向けた方策

地区名	市町名	Aだと思う	どちらかというとAだと思う	どちらかというとBだと思う	Bだと思う
西部地域	豊浦町(n=175)	31.4%	46.9%	16.6%	5.1%
	洞爺湖町(n=150)	35.3%	40.7%	14.7%	9.3%
	壮瞥町(n=170)	40.6%	41.8%	8.2%	9.4%
	伊達市(n=402)	32.3%	43.0%	15.7%	9.0%
	室蘭市(n=396)	32.1%	48.0%	13.1%	6.8%
中部地域	登別市(n=363)	36.6%	40.5%	16.0%	6.9%
	白老町(n=221)	42.1%	39.8%	12.7%	5.4%
	苫小牧市(n=478)	29.9%	40.8%	17.6%	11.7%
東部地域	安平町(n=131)	35.9%	46.6%	6.9%	10.7%
	厚真町(n=208)	30.8%	50.0%	11.1%	8.2%
	むかわ町(n=113)	32.7%	38.1%	20.4%	8.8%
西部地域合計(n=1293)		33.6%	44.6%	13.9%	7.9%
中部地域合計(n=1458)		34.0%	42.5%	15.2%	8.2%
東部地域合計(n=930)		31.3%	43.3%	14.9%	10.4%
胆振地域合計(n=2807)		33.9%	43.3%	14.4%	8.4%

※　A の考え方：補助金（原資は税金）を出して、現在の路線バスのサービスを維持していく

※　B の考え方：補助金（原資は税金）を出すよりも、路線の再編や減便・運賃を上げることが先である

（2）-6）市町別今後の公共交通の利用

・今後の公共交通の利用について、「公共交通に頼らざるを得ないため大事な移動手段である」とした回答が最も多く、また「数年後には免許を返納する予定のため大事な移動手段である」とする回答も多くなっています。

・このほか、「免許返納等に関わらず、運賃助成等の支援があれば利用すると思う」とする回答も一定数見られます。

表 4-11 市町別今後の公共交通の利用

地区名	市町名	公共交通に頼らざるを得ないため大事な移動手段である	数年後には免許を返納する予定のため大事な移動手段である	免許返納等に関わらず、運賃助成等の支援があれば利用すると思う	数年後には進学等で今の住まいから引っ越すため、利用しなくなると思う	自動車が主な交通手段だが、極力公共交通を利用したいと思う	自動車が主な交通手段のため、利用しないと思う
西部地域	豊浦町(n=185)	38.4%	28.6%	17.3%	1.1%	23.2%	44.9%
	洞爺湖町(n=165)	32.1%	31.5%	19.4%	3.0%	24.8%	35.8%
	壮瞥町(n=196)	36.2%	27.0%	20.5%	3.8%	19.5%	48.1%
	伊達市(n=449)	34.7%	31.2%	25.6%	1.3%	17.6%	35.4%
中部地域	室蘭市(n=451)	46.3%	30.2%	24.6%	2.9%	22.6%	23.1%
	登別市(n=435)	41.4%	36.3%	27.4%	0.7%	19.5%	28.0%
	白老町(n=263)	44.5%	37.3%	26.6%	0.4%	19.0%	30.4%
東部地域	苫小牧市(n=536)	41.6%	30.8%	21.3%	0.9%	17.4%	21.8%
	安平町(n=152)	41.4%	29.6%	18.4%	2.0%	26.3%	31.6%
	厚真町(n=239)	27.2%	33.1%	15.1%	1.7%	20.1%	44.4%
	むかわ町(n=137)	34.3%	31.4%	12.4%	2.9%	20.4%	44.5%
西部地域合計(n=1446)		38.5%	29.8%	22.7%	2.3%	20.8%	34.2%
中部地域合計(n=1685)		43.3%	33.1%	24.6%	1.3%	19.6%	25.1%
東部地域合計(n=1064)		37.4%	31.2%	18.3%	1.5%	19.6%	31.2%
胆振地域合計(n=3208)		39.0%	31.8%	22.2%	1.7%	20.1%	32.0%

（2）-7）通学ニーズにも考慮した公共交通ネットワークの継続的な見直し

・進路選択にあたり、公共交通の運行状況が影響したかについて「かなり意識した」及び「意識した」を合わせた割合は約 5 割となっています。
・また、具体的に意識した内容は、「自宅から高校まで公共交通で通えるか」が約 6 割であり、次いで「部活動に入っても帰宅できるか」が約 4 割となっています。

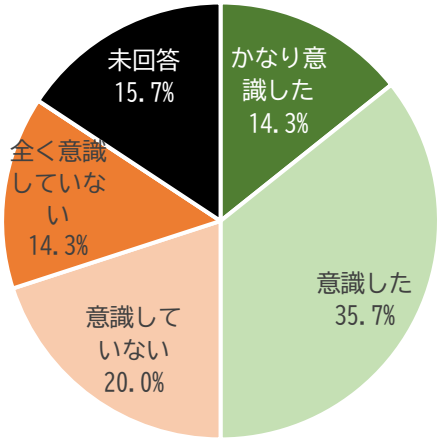


図 4-4 進路選択時の公共交通の運行状況の影響（n=70）

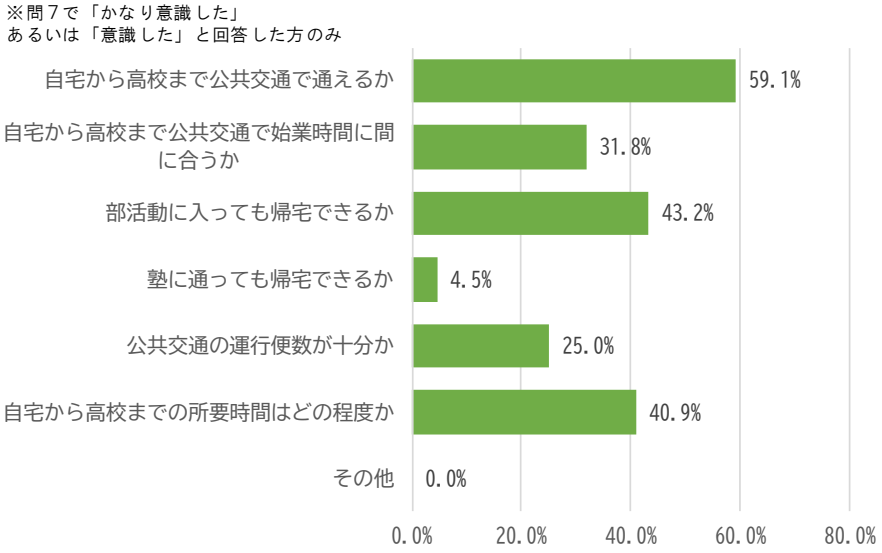


図 4-5 具体的に意識した内容（n=44）