

第4章 地域の移動特性・ニーズ

| 4-1 | 本地域を中心とした移動状況

(1) 通勤・通学の状況

(1) - 1) 通勤の状況

通勤は室蘭市及び苫小牧市を中心とした移動が多く、とりわけ苫小牧市においては本地域以外からの通勤や本地域以外への通勤も多い状況です。一方で、西部地域においては各市町内での移動もしくは近隣市町間の通勤が多く、本地域以外への通勤は少ない状況です。また、東部地域の安平町においては千歳市との通勤での往来が比較的多い状況です。

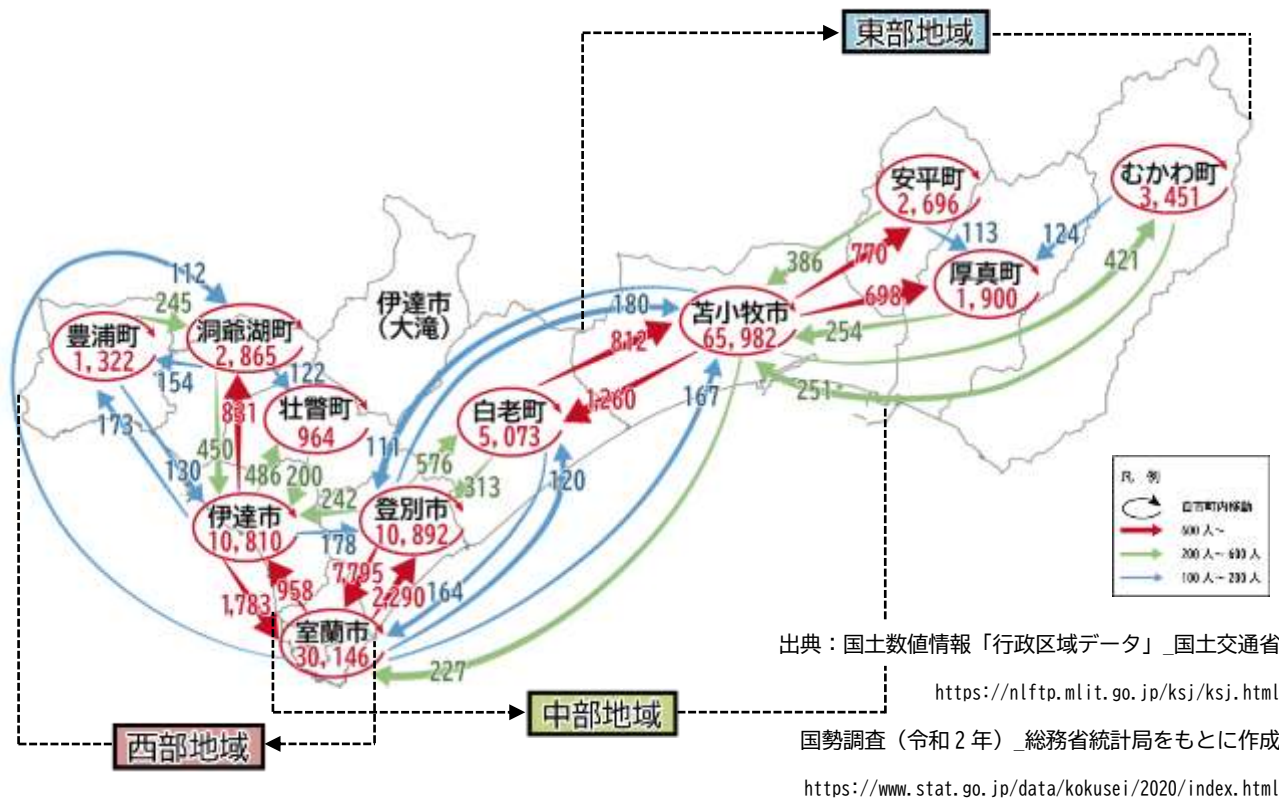


図 4-1 通勤の状況

表 4-1 通勤の状況（全データ）

（単位：人）

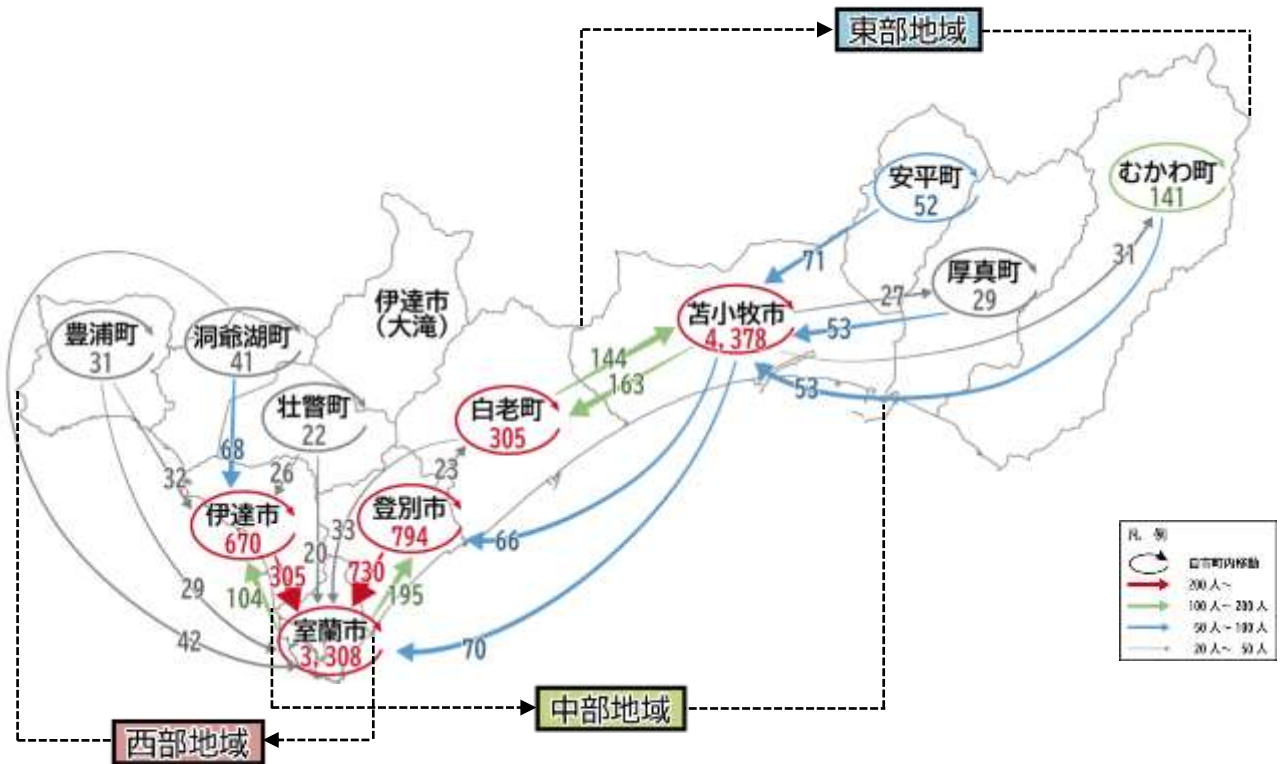
地域名	市町名	通勤地												
		西部地域			中部地域			東部地域			胆振地域以外			
		豊浦町	洞爺湖町	壮瞥町	伊達市	室蘭市	登別市	白老町	苫小牧市	安平町	厚真町	むかわ町		
常住地	西部地域	豊浦町	1,322	245	22	130	30	4	-	4	-	1	-	50
		洞爺湖町	154	2,865	122	450	98	13	1	5	-	1	1	93
		壮瞥町	9	79	964	200	27	2	1	2	-	-	-	19
		伊達市	173	831	486	10,810	1,783	178	12	45	1	3	1	145
		室蘭市	18	112	56	958	30,146	2,290	120	167	-	5	-	262
	中部地域	登別市	7	24	17	242	7,795	10,892	576	180	1	5	-	169
		白老町	-	1	-	7	164	313	5,073	812	6	3	4	81
		苫小牧市	2	3	-	29	227	111	1,260	65,982	770	698	421	3,352
	東部地域	安平町	-	-	-	-	1	1	1	386	2,696	113	35	537
		厚真町	-	-	-	1	-	-	-	254	93	1,900	57	81
むかわ町		-	-	-	-	1	2	2	251	31	124	3,451	221	
	胆振地域以外	38	101	20	134	640	160	127	5,281	1,036	326	360	-	

出典：国勢調査（令和2年）_総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

(1) - 2) 通学の状況

通学は各市町内での移動が中心となっていますが、室蘭市、苫小牧市、伊達市においては、近隣市町からの通学も比較的多い状況です。また、中部地域の登別市においては室蘭市からの通学、中部地域の白老町、東部地域の厚真町、安平町、むかわ町においては、苫小牧市からの通学など、地域間を跨いだ通学が比較的多い状況です。



出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省
<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>
 国勢調査（令和2年）_総務省統計局をもとに作成
<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

図 4-2 通学の状況

表 4-2 通学の状況（全データ）

（単位：人）

地域名	市町名	通学地											胆振地域以外
		西部地域				中部地域				東部地域			
常住地	豊浦町	31	1		32	29	-	-	1	-	-	-	10
	洞爺湖町	2	41	5	68	42	3	-	-	-	-	-	15
	壮瞥町	-	-	22	26	20	-	-	-	-	-	-	3
	伊達市	3	9	16	670	305	18	3	4	-	-	-	57
	室蘭市	-	1	7	104	3,308	195	9	15	-	-	-	109
	登別市	-	-	1	9	730	794	23	13	-	-	-	94
	白老町	-	-	-	2	33	17	305	144	-	-	-	44
	苫小牧市	-	-	-	13	70	66	163	4,378	12	27	31	966
	安平町	-	-	-	1	1	-	1	71	52	-	-	87
	厚真町	-	-	-	-	-	-	3	53	-	29	-	18
	むかわ町	-	-	-	1	-	-	1	53	-	-	141	21
	胆振地域以外	-	-	-	28	272	11	42	506	21	-	16	-

出典：国勢調査（令和2年）_総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

| 4-2 | 公共交通に係る各種調査結果の整理

(1) 路線バス利用実態調査

以下に示す路線バスの利用実態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	・胆振管内を運行している各種公共交通の利用状況の把握に向け、利用実態調査を実施
調査日	・令和5(2023)年7月4日(火)～令和5(2023)年7月6日(木)のいずれか1日
調査対象	・調査日に運行する路線バスの全ての利用者
対象路線	・表4-3及び表4-4に示す地域間幹線系統を対象路線として実施
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的 ・滞在场所 ・利用頻度 ・今後の利用意向 ・運行サービスへの意見(運行便数、運行時間帯、運賃) ・サービスが向上した場合の利用意向 ・自動車運転免許証保有状況 ・性別 ・乗車前・降車後の交通手段 ・行き先 ・運賃支払い方法 ・自動車保有状況 ・年齢
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査員が全便に乗り込み、各バス停で乗車する路線バス利用者にビンゴ式アンケート票を配布 ・各バス停での乗降者数については目視にてカウント調査を実施

表 4-3 路線バス利用実態調査 対象路線 (1/2)

路線名	起点	→	終点	運行便数 (便/日)	キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)
室蘭市内線②	東町ターミナル	→	資料館前	10	13.3	5.2	41.0
	資料館前	→	東町ターミナル	8			
登別・苫小牧線	登別温泉	→	苫小牧市立病院	5	52.7	6.5	31.8
	苫小牧市立病院	→	登別温泉	5			
室蘭・洞爺湖線①	広域センタービル	→	洞爺湖温泉	4	60.9	6.4	31.3
	洞爺湖温泉	→	室蘭駅前広場	6			
室蘭・洞爺湖線②	広域センタービル	→	洞爺湖温泉	8	63	5.6	38.6
	洞爺湖温泉	→	室蘭駅前広場	6			
室蘭・伊達線	広域センタービル	→	伊達駅前	4	40.4	7.1	25.5
	伊達駅前	→	室蘭駅前広場	4			
有珠線①	洞爺湖温泉	→	上稀府	4	32.1	2.4	8.1
	上稀府	→	洞爺湖温泉	4			
日高沿岸線①	静内	→	苫小牧駅前	5	87.5	6.6	33.6
	苫小牧駅前	→	静内	6			
胆振線	伊達駅前	→	大滝本町東団地	5	38.7	3.3	15.5
	大滝本町東団地	→	伊達駅前	6			
洞爺湖温泉線	東町	→	ふるさと総合福祉館前	4	14.2	1.7	6.6
	ふるさと総合福祉館前	→	東町	4			
豊浦線	伊達駅前	→	しおさい前	5	22.3	2.0	8.0
	しおさい前	→	伊達駅前	4			

※ 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

表 4-4 路線バス利用実態調査 対象路線 (2/2)

路線名	起点	→	終点	運行便数 (便/日)	キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)
室蘭・登別温泉線	広域センタービル	→	登別温泉	8	33.4	6.7	56.2
	登別温泉	→	室蘭駅前広場	9			
洞爺湖温泉線②	東町	→	洞爺駅前	5	11.2	1.5	8.8
	洞爺駅前	→	東町	5			
千歳線	厚真	→	千歳駅前	3	36.6	5.1	15.3
	千歳駅前	→	厚真	3			
苫小牧線① (上厚真経由)	厚真	→	苫小牧駅前	3	41.2	5.1	15.3
	苫小牧駅前	→	厚真	3			
苫小牧線② (緑小経由)	厚真	→	苫小牧駅前	3	34.2	5.1	15.3
	苫小牧駅前	→	厚真	3			
苫小牧線③ (日軽金経由)	厚真	→	苫小牧駅前	3	35.9	5.1	15.3
	苫小牧駅前	→	厚真	3			

※ 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

(1) - 1) 北海道胆振地域全体の主な流動

利用実態調査結果によると、調査対象路線については、西部地域・中部地域を運行する路線が多く、かつ室蘭市内の運行距離も比較的長いことから、西部地域・中部地域や室蘭市内において、利用者数が多い結果となっています。

一方で、東部地域においては、調査対象路線がそもそも少ない（利用者の多くは調査対象路線外の苫小牧市内で完結する生活圏交通を利用している）ことに加え、苫小牧市内においては運行距離が比較的短く、運行ルートも幹線道路を中心に運行していることから、自家用車や自転車等を利用する方が多く、利用者数としては西部地域・中部地域と比較し、少ない傾向にあります。

全体的な移動傾向としては、西部地域・中部地域ともに、地域内で完結する移動が多い傾向にあり、移動範囲としては、西部地域・中部地域では自市町内・近隣市町間で完結する移動に加え、室蘭市までの移動が多くなっています。また、東部地域においては苫小牧市への移動が多く、日高方面からも苫小牧市に移動するために、路線バスを活用している傾向が見受けられます。

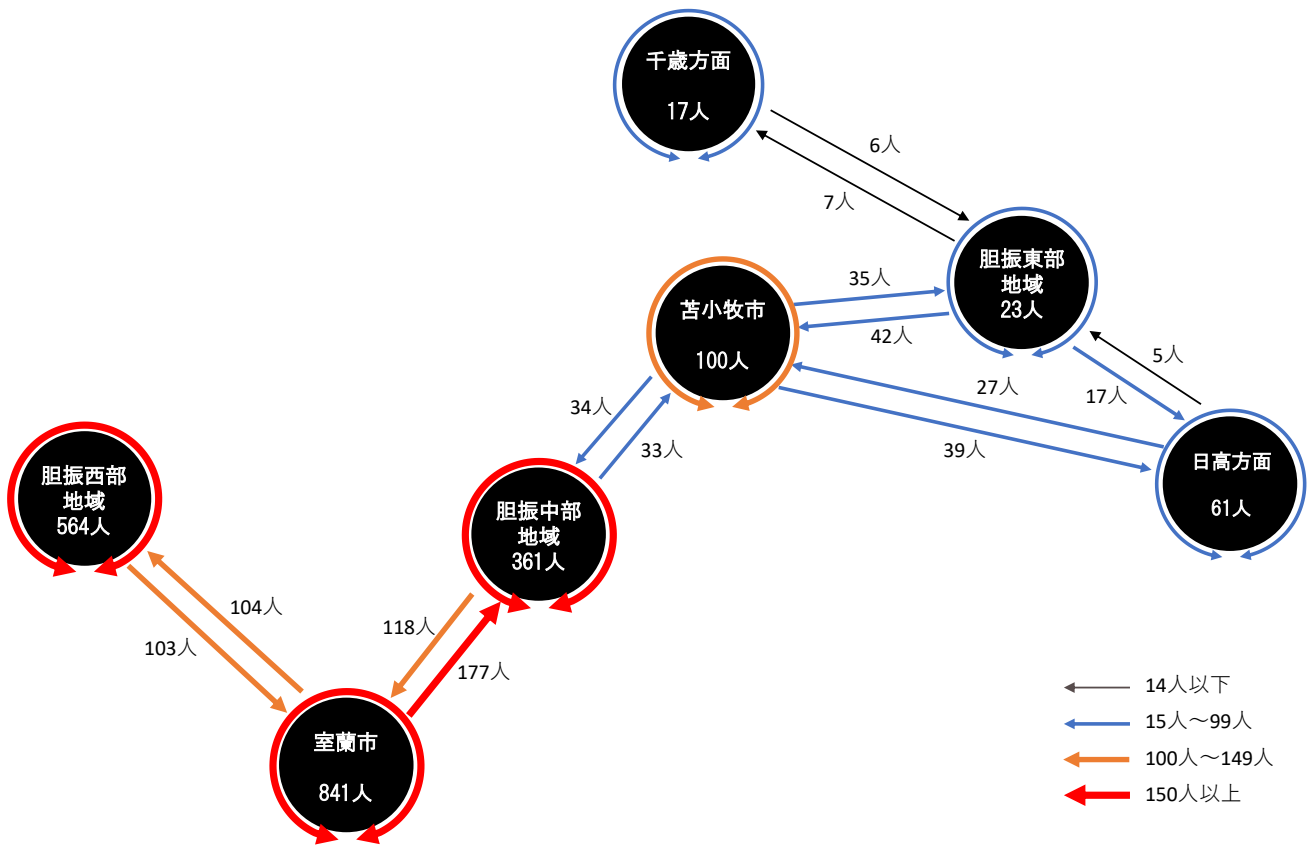


図 4-3 広域交通（路線バス_地域間幹線系統）を利用した移動実態

(1) - 2) 各路線の利用実態

2) - ① 室蘭市内線②

- ・利用者数の合計は、東町ターミナル→資料館前で176人、資料館前→東町ターミナルで104人です。
- ・利用目的は、通学が150人と最も多くなっています。
- ・利用者のOD（発着地）は、室蘭市～登別市間が147人（室蘭市→登別市で104人、登別市→室蘭市で43人）と最も多く、次いで室蘭市内が129人となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、東町ターミナル（乗車51人以上、降車16～50人）であり、次いで総合体育間前（乗降16～50人）、明日中等前（乗降16～50人）です。

①-ア 運行概要

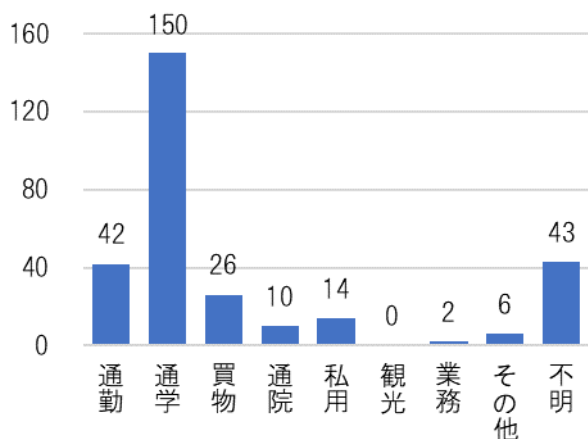
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
東町ターミナル → 資料館前	10	176	13.3	5.2	41.0	室蘭市・登別市
資料館前 → 東町ターミナル	8	104				

※ 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

①-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)
東町ターミナル → 資料館前	7:05	7:52	33	資料館前 → 東町ターミナル	8:00	8:42	16
	7:45	8:32	34		8:45	9:25	7
	8:40	9:22	5		10:35	11:15	7
	10:08	10:50	14		11:35	12:15	9
	11:08	11:50	9		15:30	16:12	16
	13:18	14:00	6		16:25	17:07	6
	15:45	16:32	11		17:05	17:47	20
	16:55	17:42	10		18:30	19:10	23
	17:50	18:37	8				
	19:05	19:47	46				

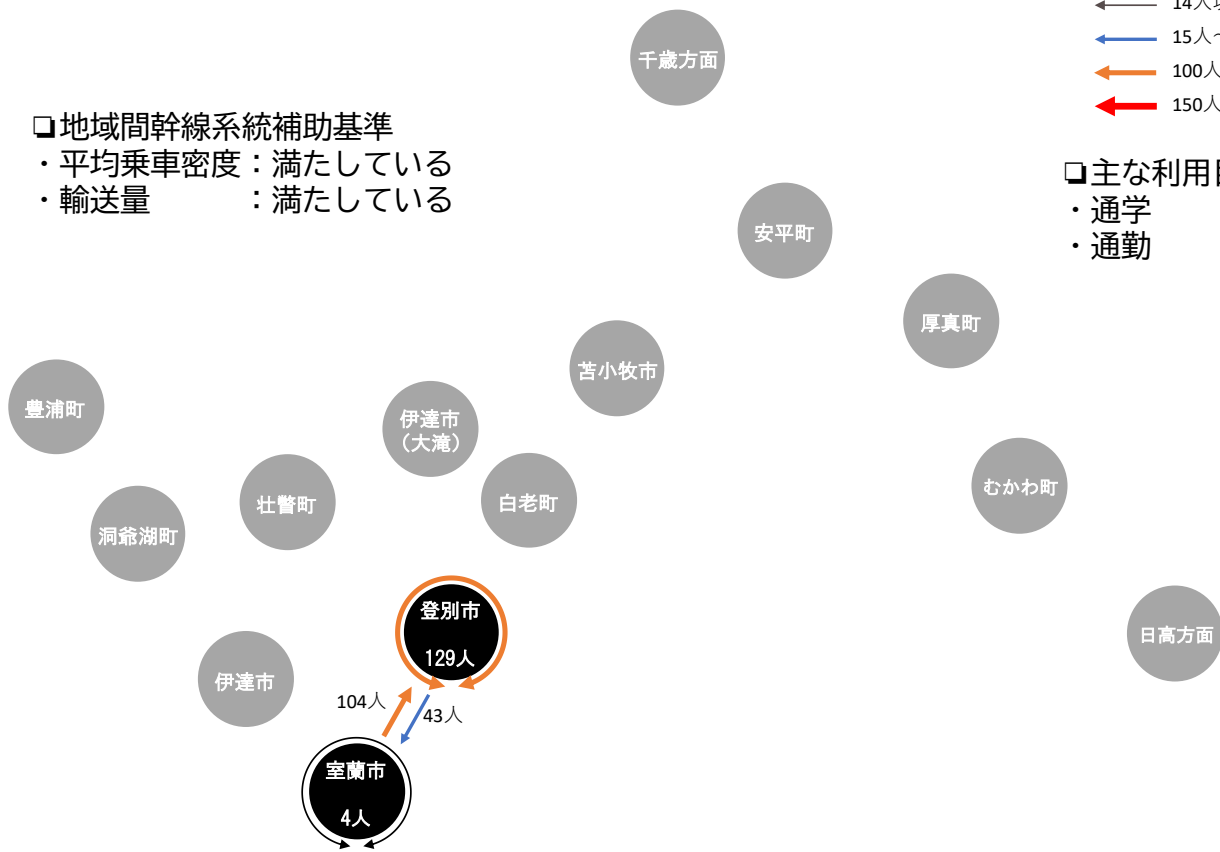
①-ウ 利用目的 (n=280)



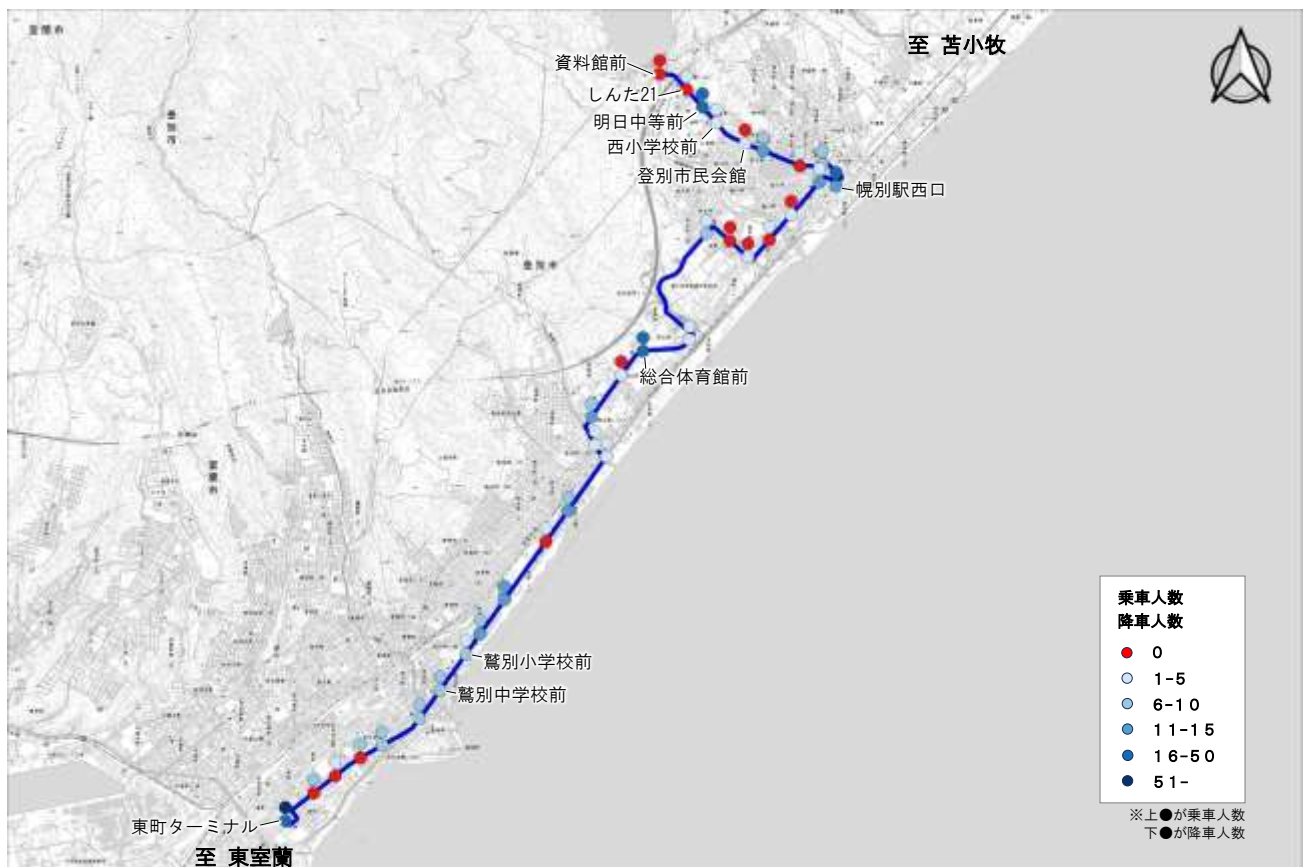
①-工 利用者OD

- 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

- ← 14人以下
 ← 15人～99人
 ← 100人～149人
 ← 150人以上
- 主な利用目的
- ・通学
 - ・通勤



①-オ バス停別乗降者数



2) -② 登別・苫小牧線

- ・利用者数の合計は、登別温泉→苫小牧市立病院で96人、苫小牧市立病院→登別温泉で79人です。
- ・利用目的は、通勤が54人と最も多くなっています。
- ・利用者のOD（発着地）は、白老町～苫小牧市間が61人（白老町→苫小牧市で31人、苫小牧市→白老町で30人）と最も多く、次いで苫小牧市内が40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16～50人）であり、次いで登別温泉（乗車16～50人、降車11～15人）です。

②-ア 運行概要

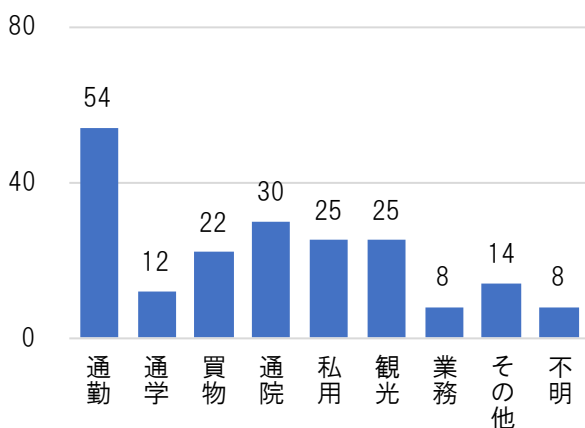
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
登別温泉 → 苫小牧市立病院	5	96	52.7	6.5	31.8	登別市・白老町・ 苫小牧市
苫小牧市立病院 → 登別温泉	5	79				

※ 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

②-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)
登別温泉 → 苫小牧市立病院	7:00	8:46	23	苫小牧市立病院 → 登別温泉	6:48	8:34	21
	8:50	10:36	21		9:48	11:34	16
	12:00	13:46	25		11:50	13:36	3
	13:51	15:37	12		15:10	16:56	26
	15:20	17:06	15		17:24	19:10	13

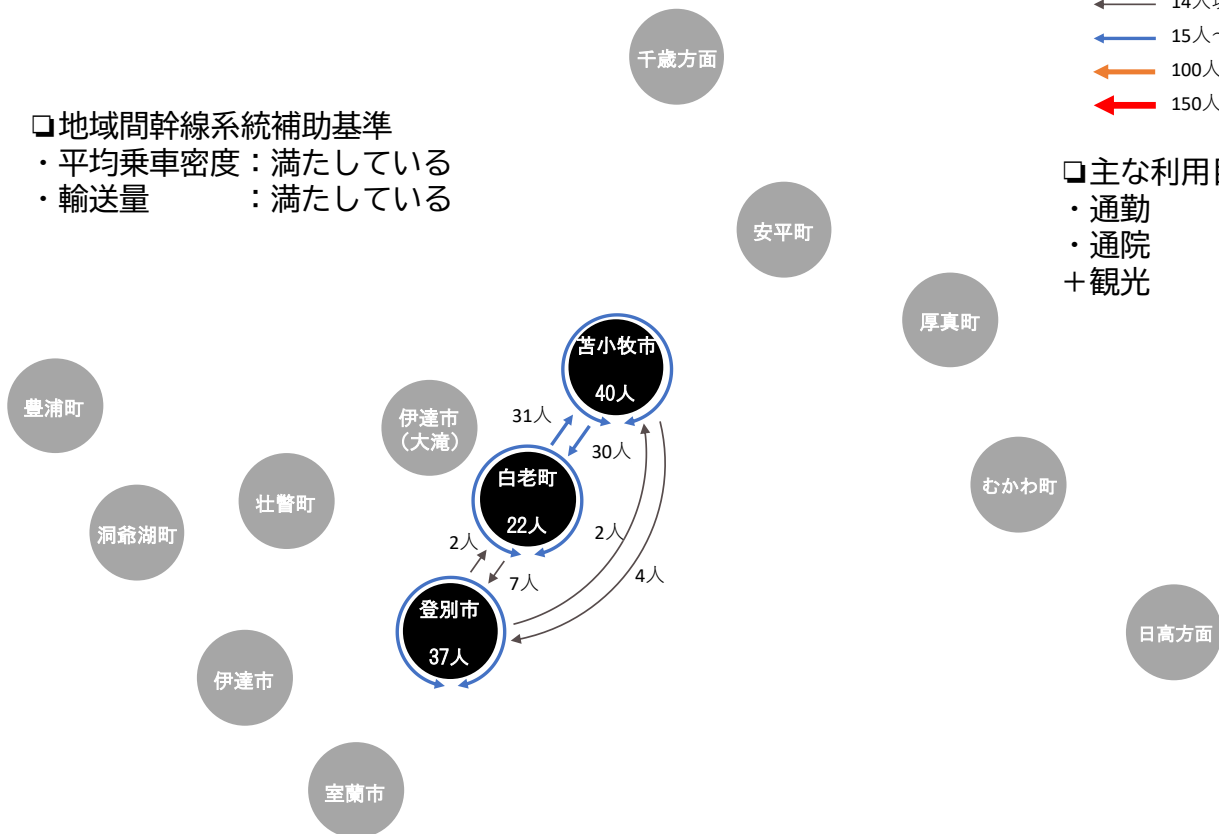
②-ウ 利用目的 (n=175)



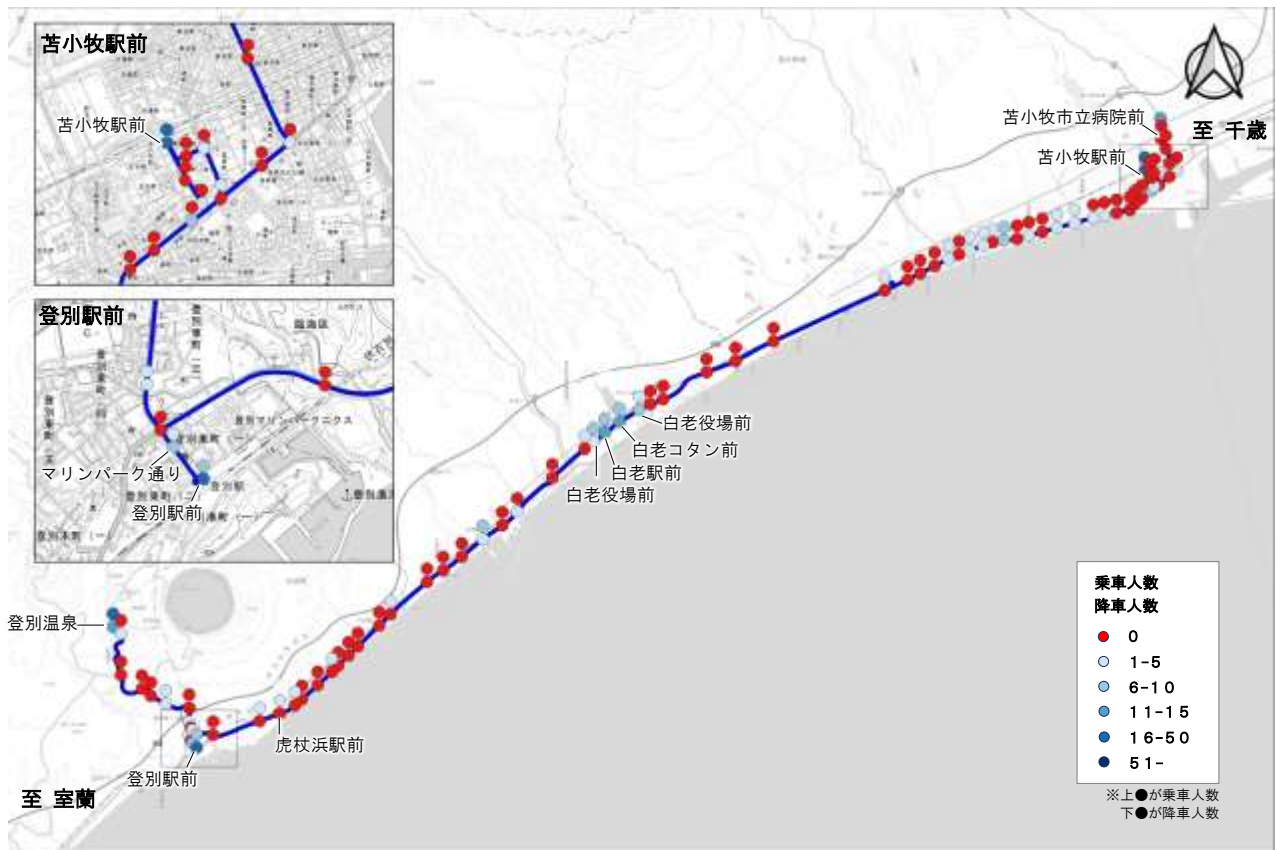
②-工 利用者 0D

- 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

- ← 14人以下
 ← 15人～99人
 ← 100人～149人
 ← 150人以上
- 主な利用目的
- ・ 通勤
 - ・ 通院
 - + 観光



②-オ バス停別乗降者数



2) -③ 室蘭・洞爺湖線①

- ・利用者数の合計は、洞爺湖温泉→室蘭駅前広場で 227 人、広域センタービル→洞爺湖温泉で 191 人です。
- ・利用目的（不明以外）は、買い物が 75 人と多く、次いで通勤が 56 人です。
- ・利用者の OD（発着地）は、室蘭市内が 246 人と最も多く、次いで室蘭市～伊達市間が 61 人（伊達市→室蘭市で 36 人、室蘭市→伊達市で 25 人）となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、東通（乗降 16～50 人）であり、次いで東室蘭駅西口（乗車 11～15 人、降車 16～50 人）です。

③-ア 運行概要

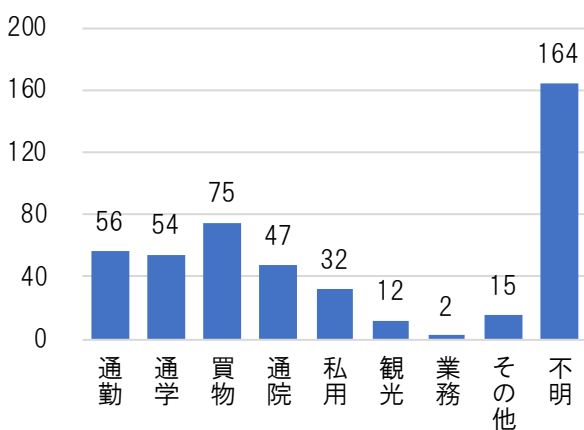
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
広域センタービル → 洞爺湖温泉	4	227	60.9	6.4	31.3	洞爺湖町・壮瞥町・伊達市・室蘭市
洞爺湖温泉 → 室蘭駅前広場	6	191				

※ 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

③-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)
広域センタービル → 洞爺湖温泉	10:30	12:55	72	洞爺湖温泉 → 室蘭駅前広場	7:50	10:12	65
	12:40	15:05	40		10:00	12:22	37
	14:40	17:05	32		12:15	14:37	24
	16:20	18:45	47		14:35	16:57	38
					16:25	18:47	39
					17:45	20:07	24

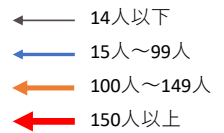
③-ウ 利用目的 (n=418)



③-工 利用者OD

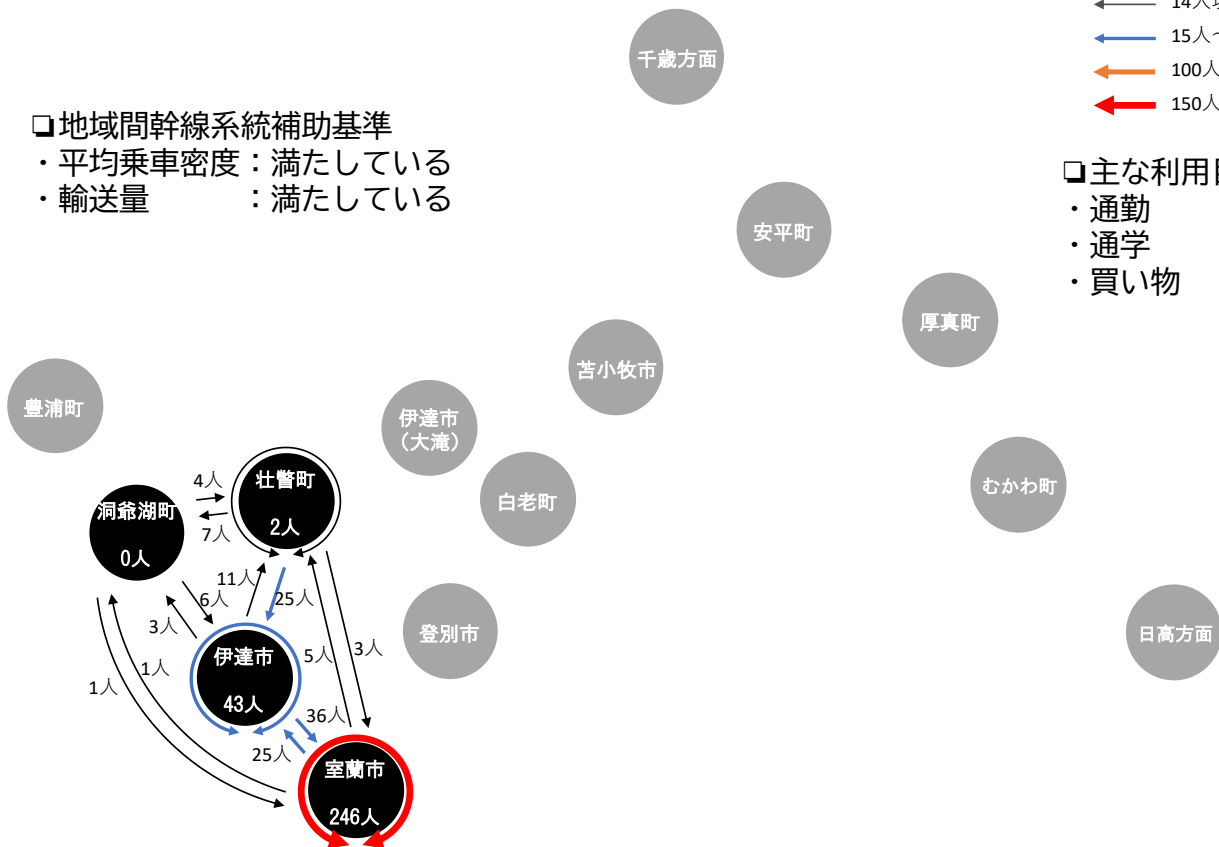
□地域間幹線系統補助基準

- ・平均乗車密度：満たしている
- ・輸送量：満たしている

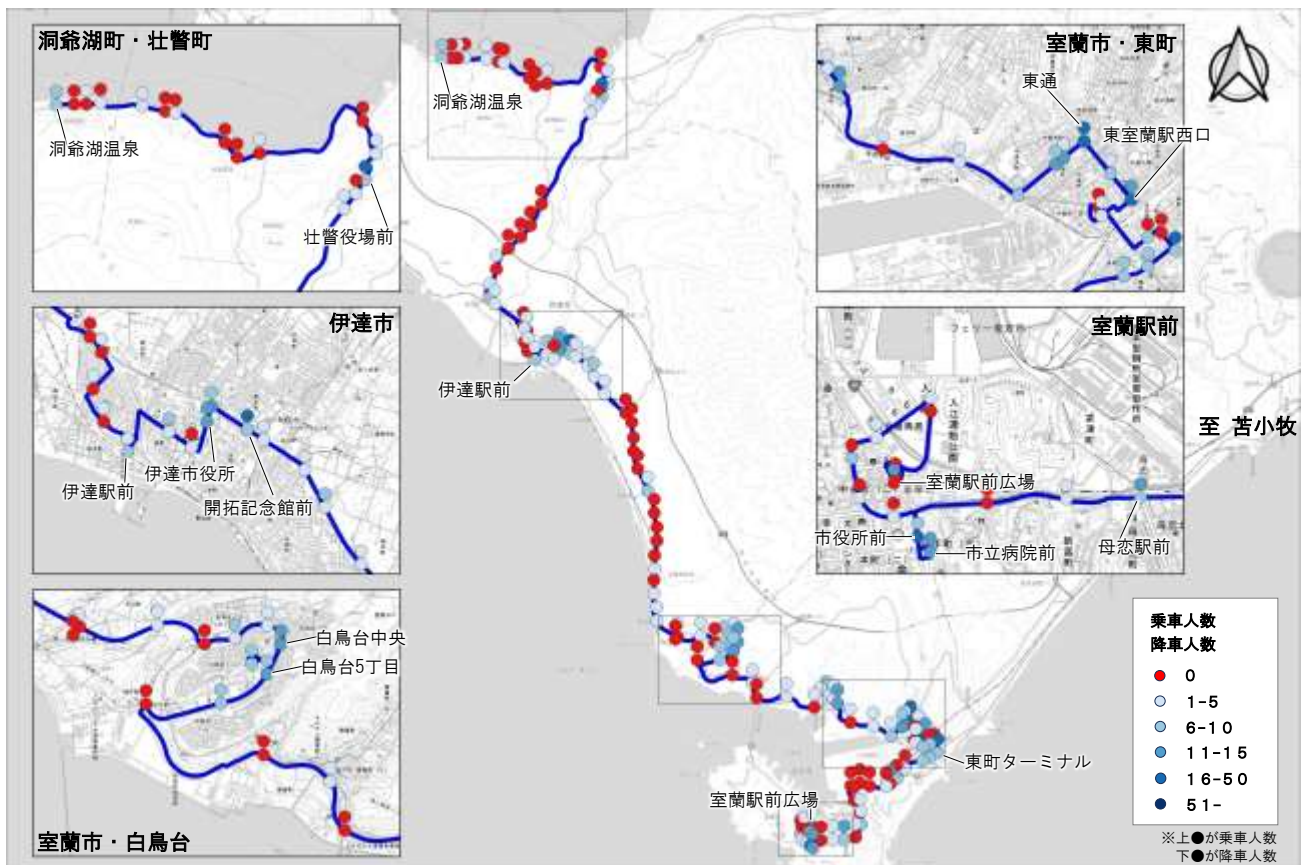


□主な利用目的

- ・通勤
- ・通学
- ・買い物



③-オ バス停別乗降者数



2) -④ 室蘭・洞爺湖線②

- ・利用者数の合計は、洞爺湖温泉→室蘭駅前広場で 293 人、広域センタービル→洞爺湖温泉で 325 人です。
- ・利用目的（不明以外）は、通勤、買い物の 90 人が多く、次いで通学が 58 人です。
- ・利用者の OD（発着地）は、室蘭市内が 363 人と最も多く、次いで伊達市内が 98 人となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、東町ターミナル（乗車 51 人以上、降車 16～50 人）であり、次いで開拓記念館前（乗降 16～50 人）、白鳥台入口（乗降 16～50 人）、白鳥台中央（乗降 16～50 人）、南高平（乗降 16～50 人）、中島入口（乗降 16～50 人）、母恋駅前（乗降 16～50 人）です。

④-ア 運行概要

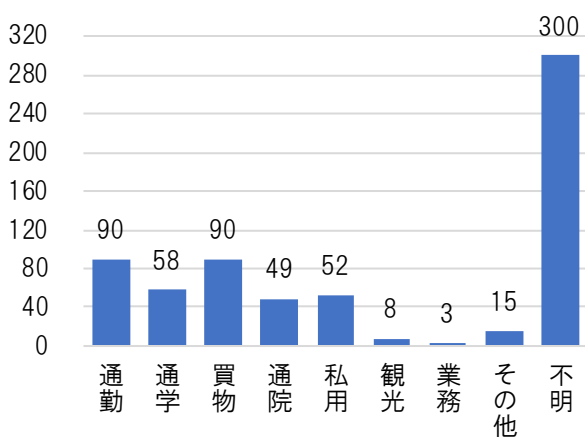
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
広域センタービル → 洞爺湖温泉	8	293	63	5.6	38.6	洞爺湖町・伊達市・室蘭市
洞爺湖温泉 → 室蘭駅前広場	6	325				

※ 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

④-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)
広域センタービル → 洞爺湖温泉	6:15	8:40	35	洞爺湖温泉 → 室蘭駅前広場	7:00	9:29	75
	8:50	11:22	30		9:10	11:39	66
	9:35	12:07	48		10:50	13:19	45
	11:35	14:07	92		13:15	15:47	29
	13:55	16:27	29		15:20	17:49	58
	15:45	18:17	12		19:15	21:38	20
	17:30	20:02	32				
	18:25	20:57	47				

④-ウ 利用目的 (n=618)

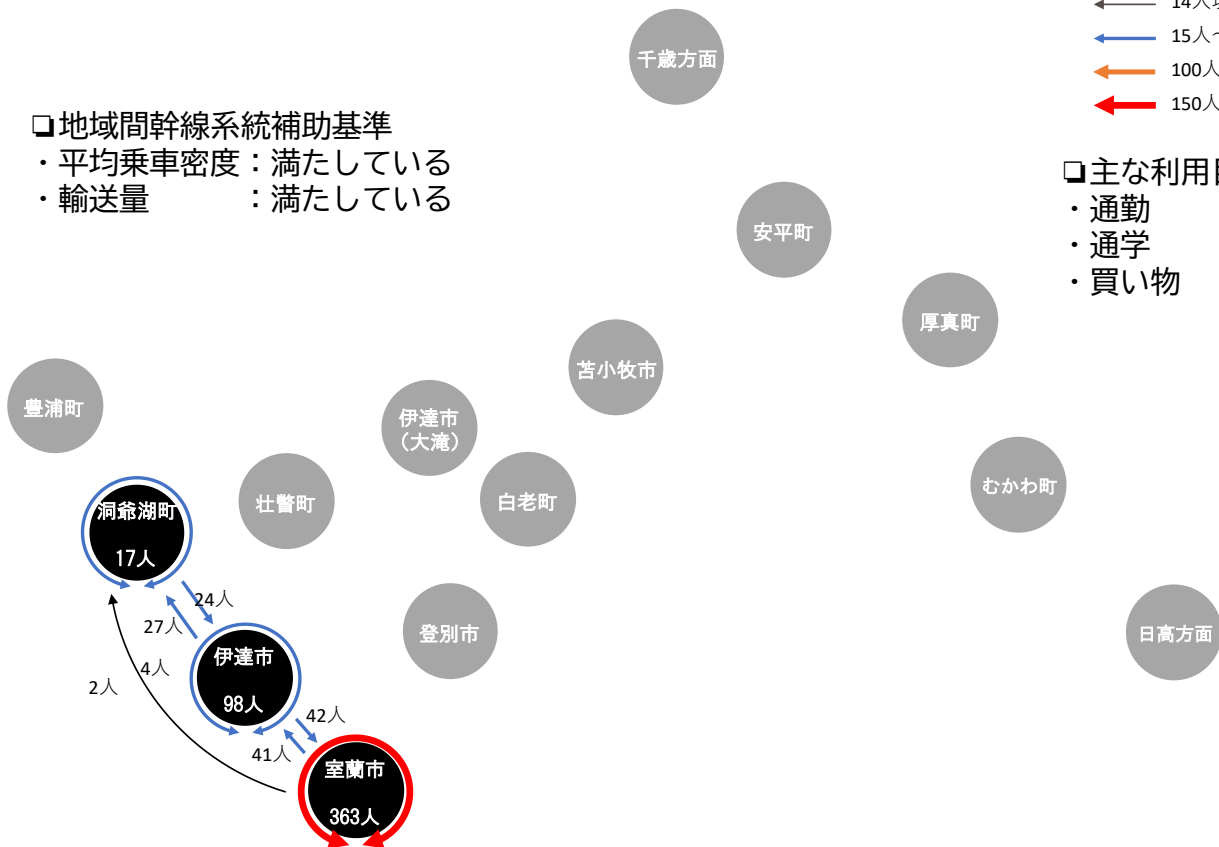


④-工 利用者0D

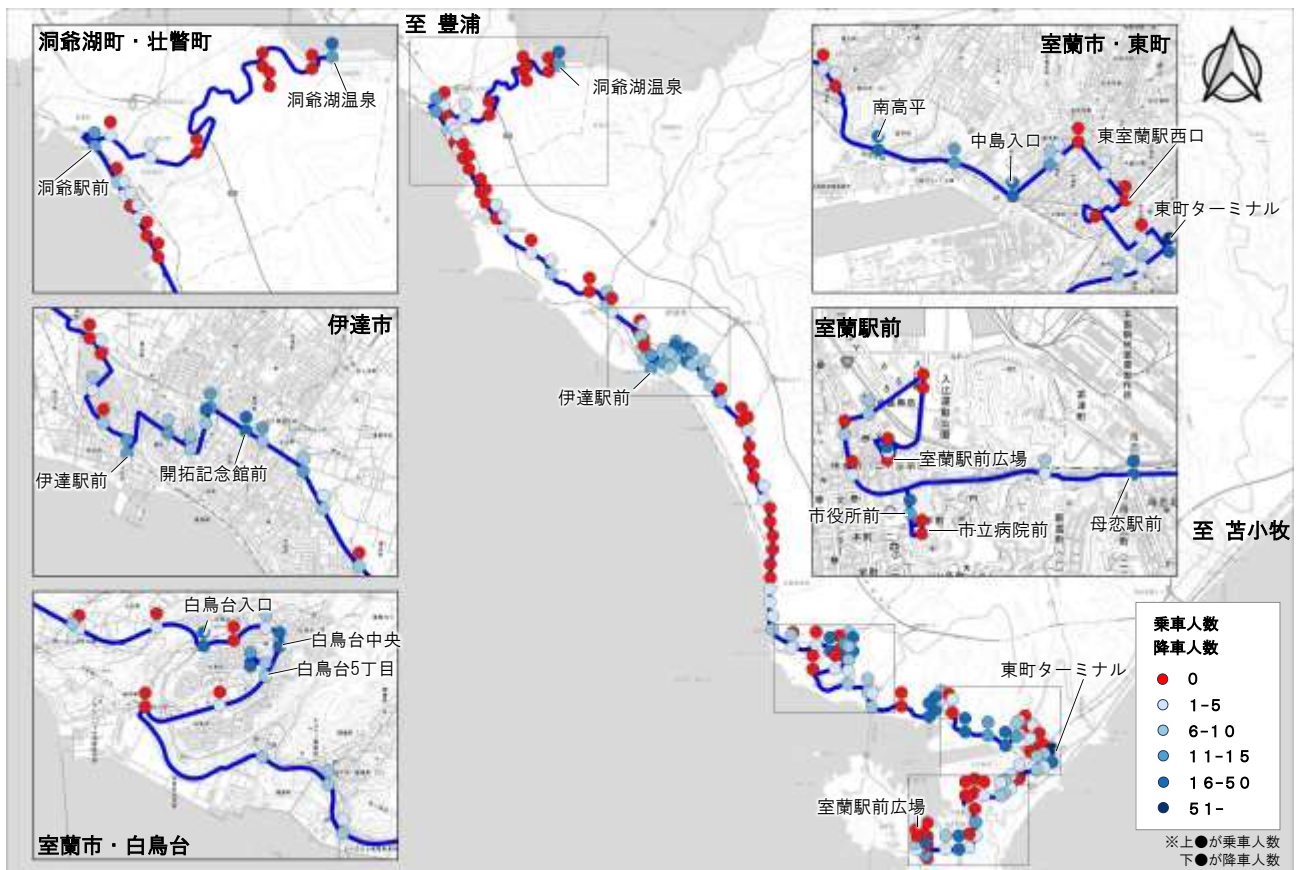
□地域間幹線系統補助基準

- ・平均乗車密度：満たしている
- ・輸送量：満たしている

- ← 14人以下
 - ← 15人～99人
 - ← 100人～149人
 - ← 150人以上
- 主な利用目的
- ・通勤
 - ・通学
 - ・買い物



④-オ バス停別乗降者数



2) -⑤ 室蘭・伊達線

- ・利用者数の合計は、広域センタービル→伊達駅前で 99 人、伊達駅前→室蘭駅前広場で 87 人です。
- ・利用目的は、通勤が 78 人と最も多くなっています。
- ・利用者の OD（発着地）は、室蘭市内が 126 人と最も多く、次いで伊達市～室蘭市間が 47 人（室蘭市→伊達市で 28 人、伊達市→室蘭市で 19 人）となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、東町ターミナル（乗降 16～50 人）であり、次いで開拓記念館前（乗車 6～10 人、降車 16～50 人）です。

⑤-ア 運行概要

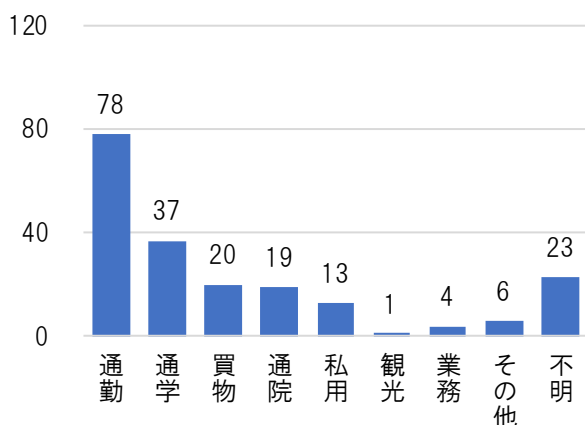
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
広域センタービル → 伊達駅前	4	99	40.4	7.1	25.5	伊達市・室蘭市
伊達駅前 → 室蘭駅前広場	4	87				

※ 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

⑤-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)
広域センタービル → 伊達駅前	6:27	8:15	25	伊達駅前 → 室蘭駅前広場	6:20	8:10	24
	7:02	8:50	30		6:50	8:40	15
	17:00	18:48	30		8:45	10:35	21
	19:30	21:12	14		9:20	11:10	27

⑤-ウ 利用目的 (n=186)

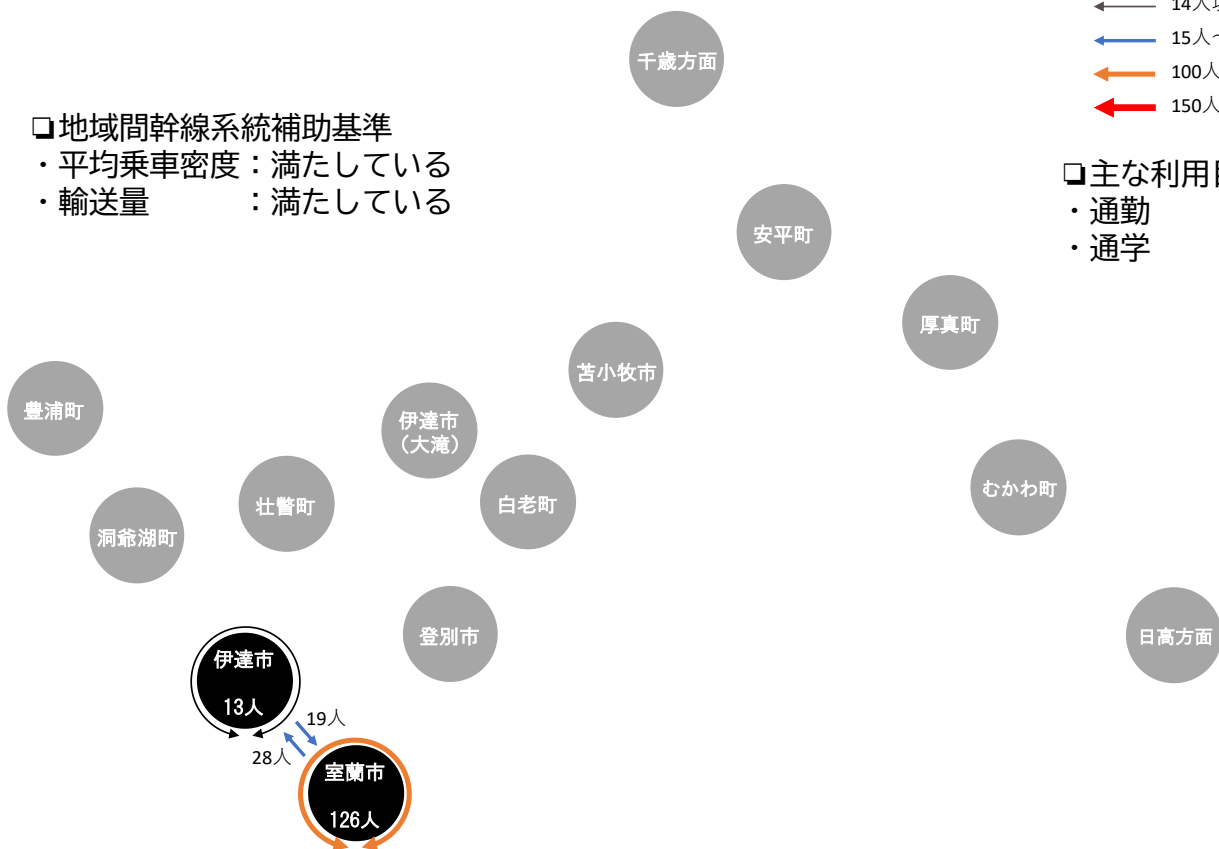


⑤-工 利用者OD

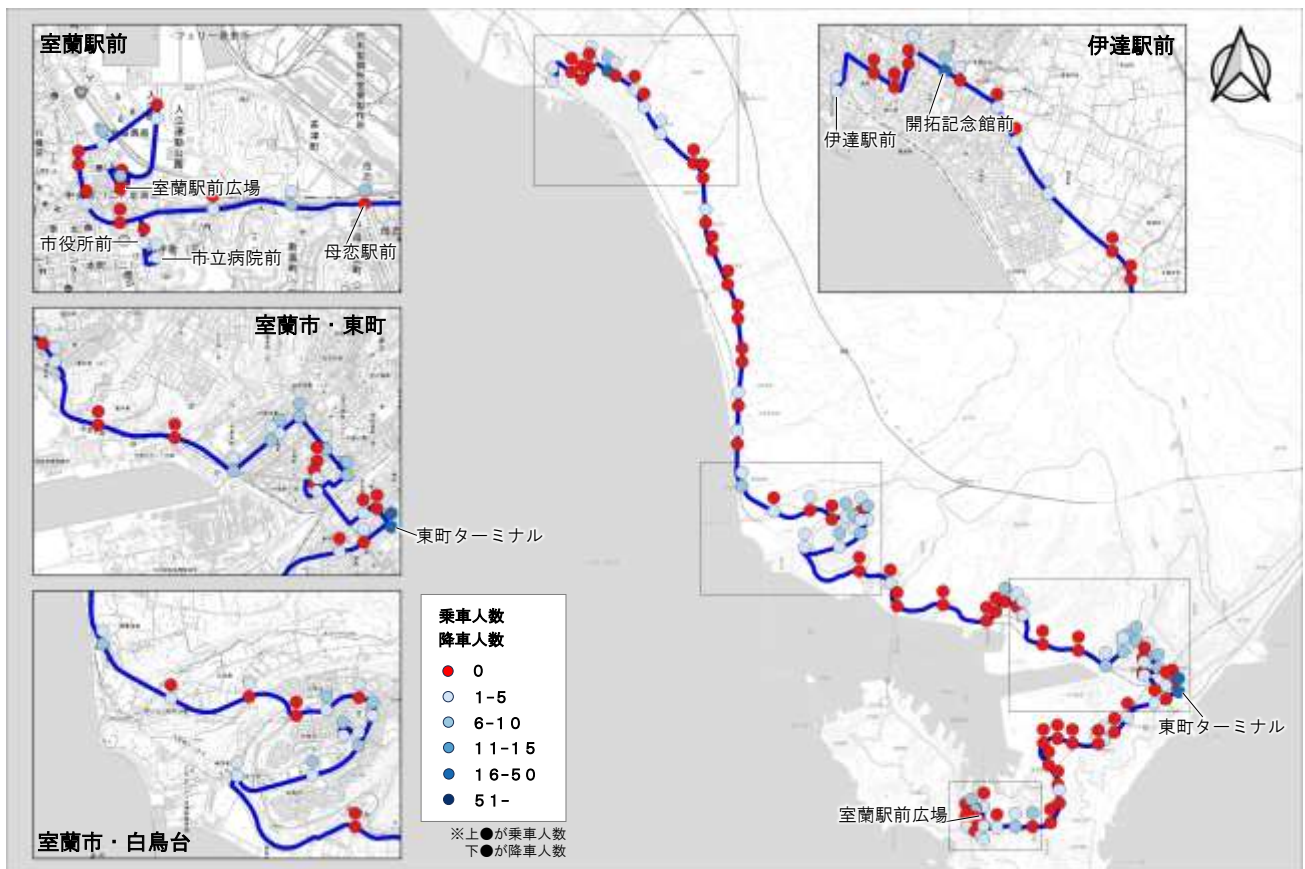
□地域間幹線系統補助基準

- ・平均乗車密度：満たしている
- ・輸送量：満たしている

- ← 14人以下
 - ← 15人～99人
 - ← 100人～149人
 - ← 150人以上
- 主な利用目的
- ・通勤
 - ・通学



⑤-オ バス停別乗降者数



2) -⑥ 有珠線①

- ・利用者数の合計は、洞爺湖温泉→上稀府で30人、上稀府→洞爺湖温泉で51人です。
- ・利用目的は、通学が32人と最も多くなっています。
- ・利用者のOD(発着地)は、洞爺湖町～伊達市間が37人(伊達市→洞爺湖町で27人、洞爺湖町→伊達市で10人)と最も多く、次いで伊達市内が30人となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、洞爺湖温泉(乗車6～10人、降車16～50人)であり、次いで洞爺駅前(乗降6～10人)、伊達駅前(乗降6～10人)です。

⑥-ア 運行概要

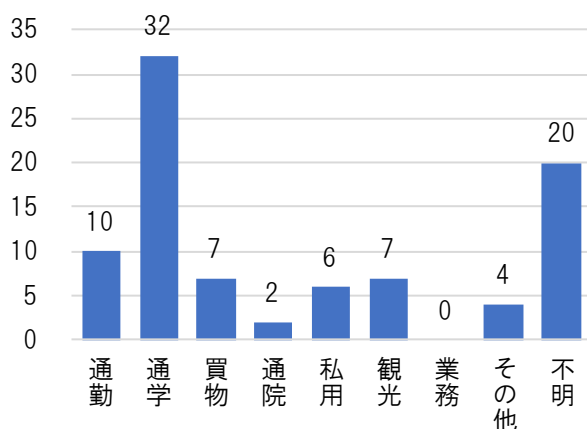
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
洞爺湖温泉 → 上稀府	4	30	32.1	2.4	8.1	洞爺湖町・伊達市
上稀府 → 洞爺湖温泉	4	51				

※ 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

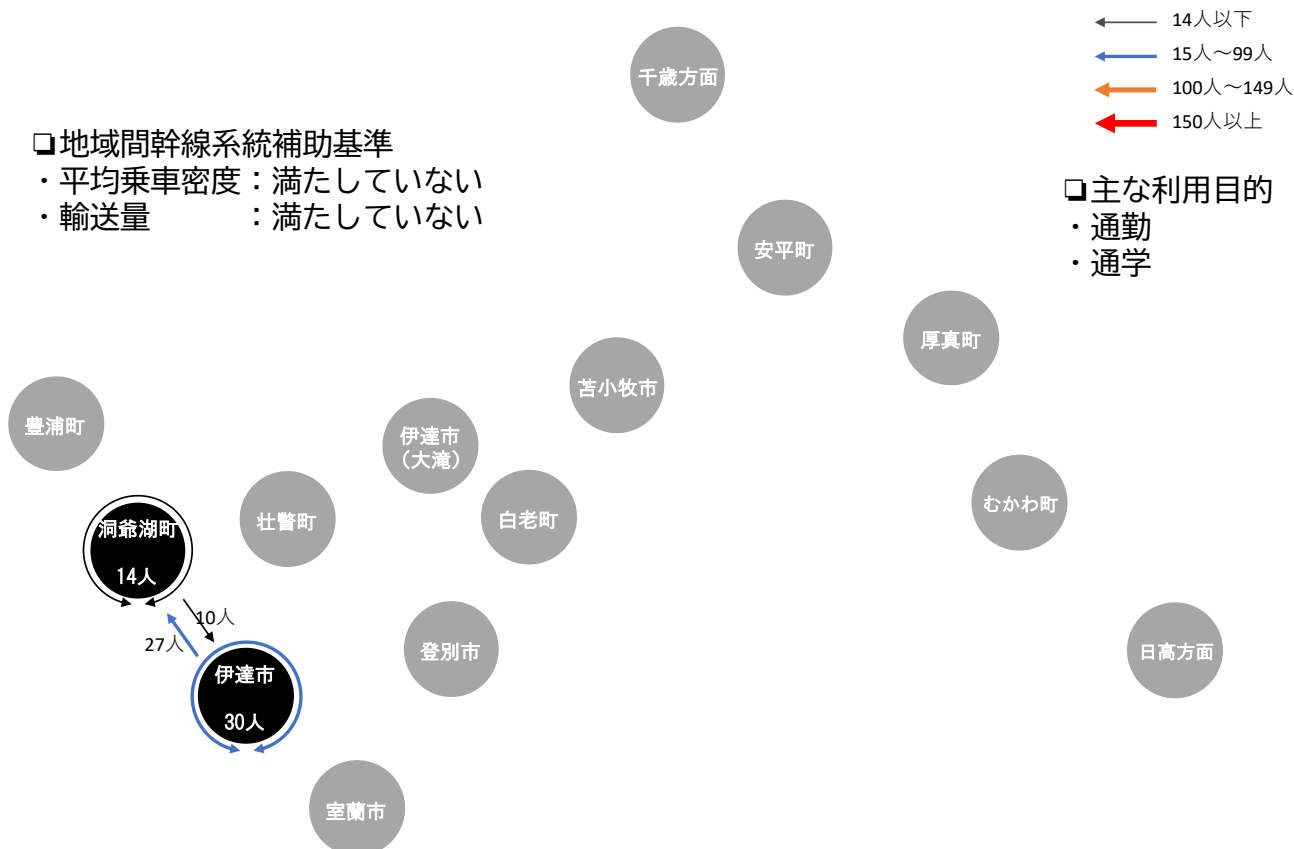
⑥-イ 運行便数と利用者数

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)
洞爺湖温泉 → 上稀府	6:25	7:30	1	上稀府 → 洞爺湖温泉	7:40	8:40	20
	12:25	13:30	6		8:38	9:46	10
	14:25	15:30	11		15:45	16:51	13
	16:40	17:47	12		17:56	19:02	8

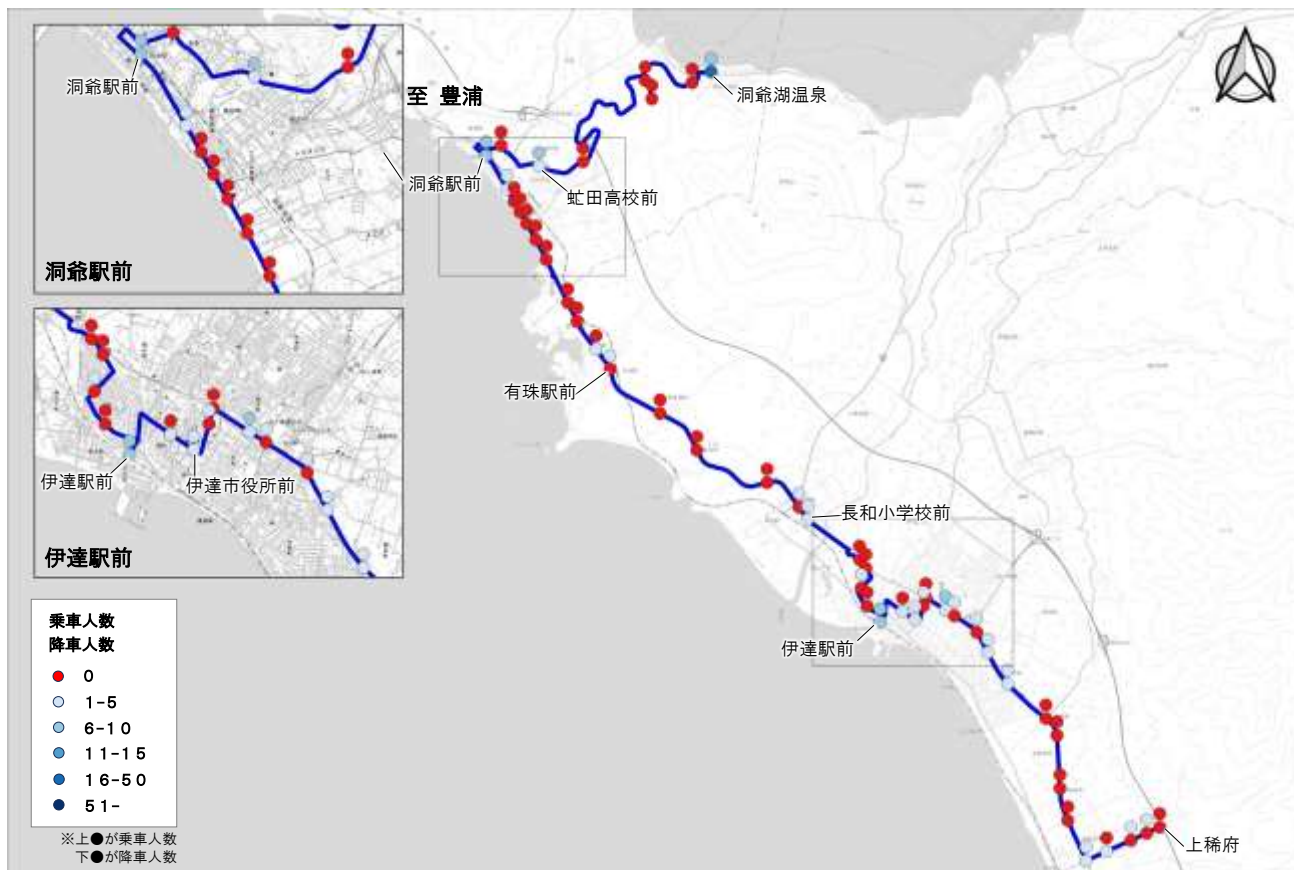
⑥-ウ 利用目的 (n=81)



⑥-工 利用者OD



⑥-オ バス停別乗降者数



2) -⑦ 日高沿岸線①

- ・利用者数の合計は、静内→苫小牧駅前で 85 人、苫小牧駅前→静内で 125 人です。
- ・利用目的は、買物が 48 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～日高方面が 66 人（苫小牧市→日高方面で 39 人、日高方面→苫小牧市で 27 人）と最も多く、次いで日高方面内が 61 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 16～50 人）であり、次いで鷗川駅前（乗車 16～50 人、降車 11～15 人） 富川大町（乗車 11～15 人、降車 16～50 人）です。

⑦-ア 運行概要

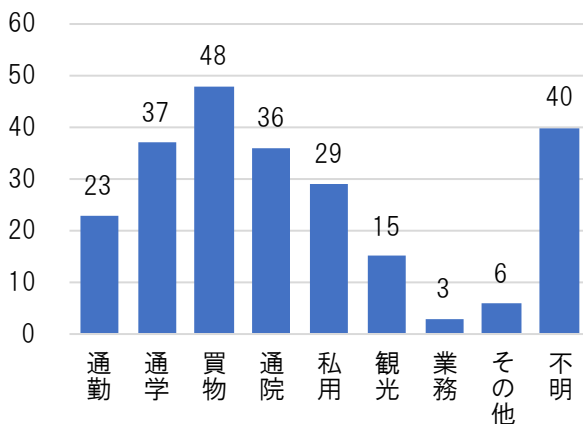
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
静内 → 苫小牧駅前	5	85	87.5	6.6	33.6	新ひだか町・新冠町・ 日高町・むかわ町・ 厚真町・苫小牧市
苫小牧駅前 → 静内	6	125				

※ 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

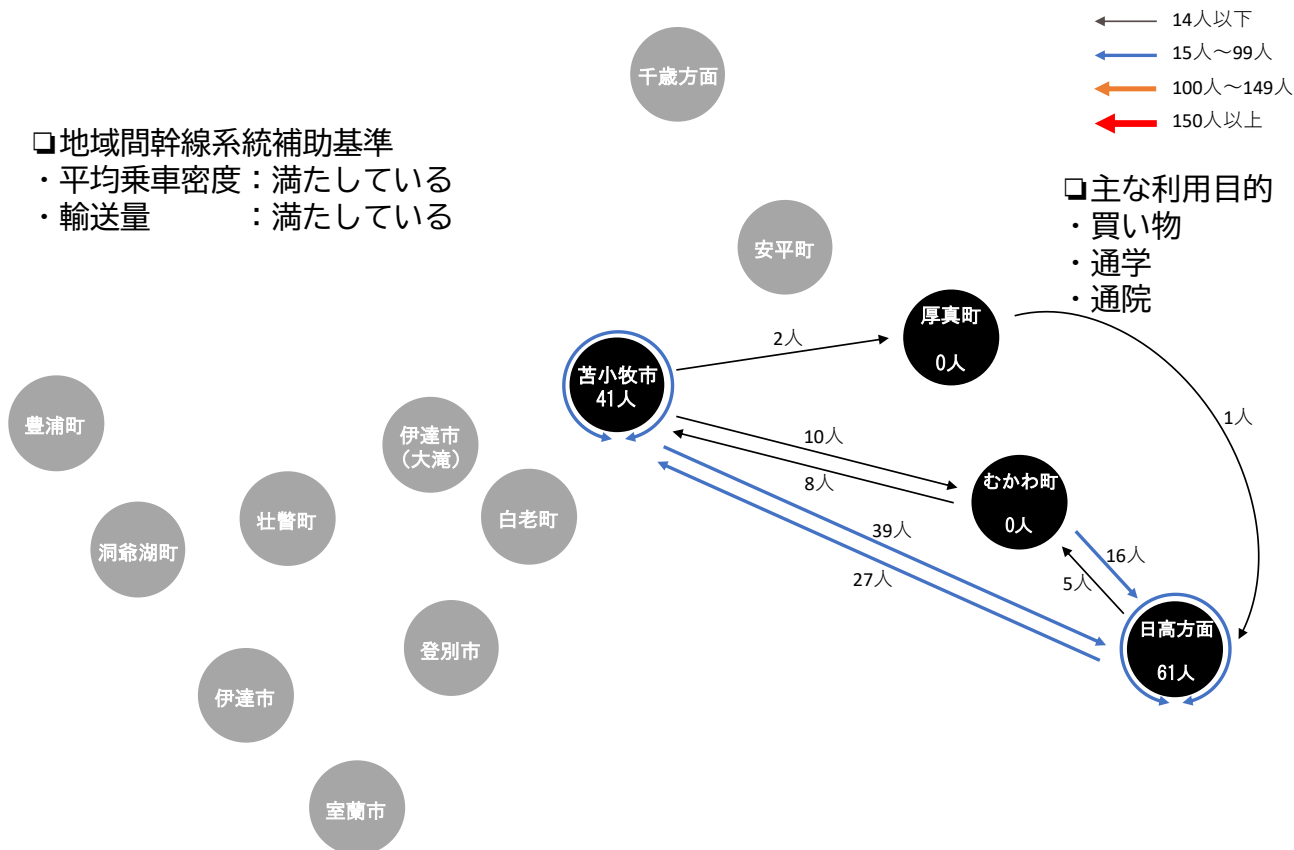
⑦-イ 運行便数と利用者数

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)
静内 → 苫小牧駅前	5:20	7:35	8	苫小牧駅前 → 静内	8:55	11:30	27
	6:50	9:40	21		10:45	13:20	18
	8:10	10:50	18		13:05	15:40	27
	10:50	13:24	25		14:15	17:00	15
	16:10	18:25	13		16:45	19:30	29
					19:15	21:45	9

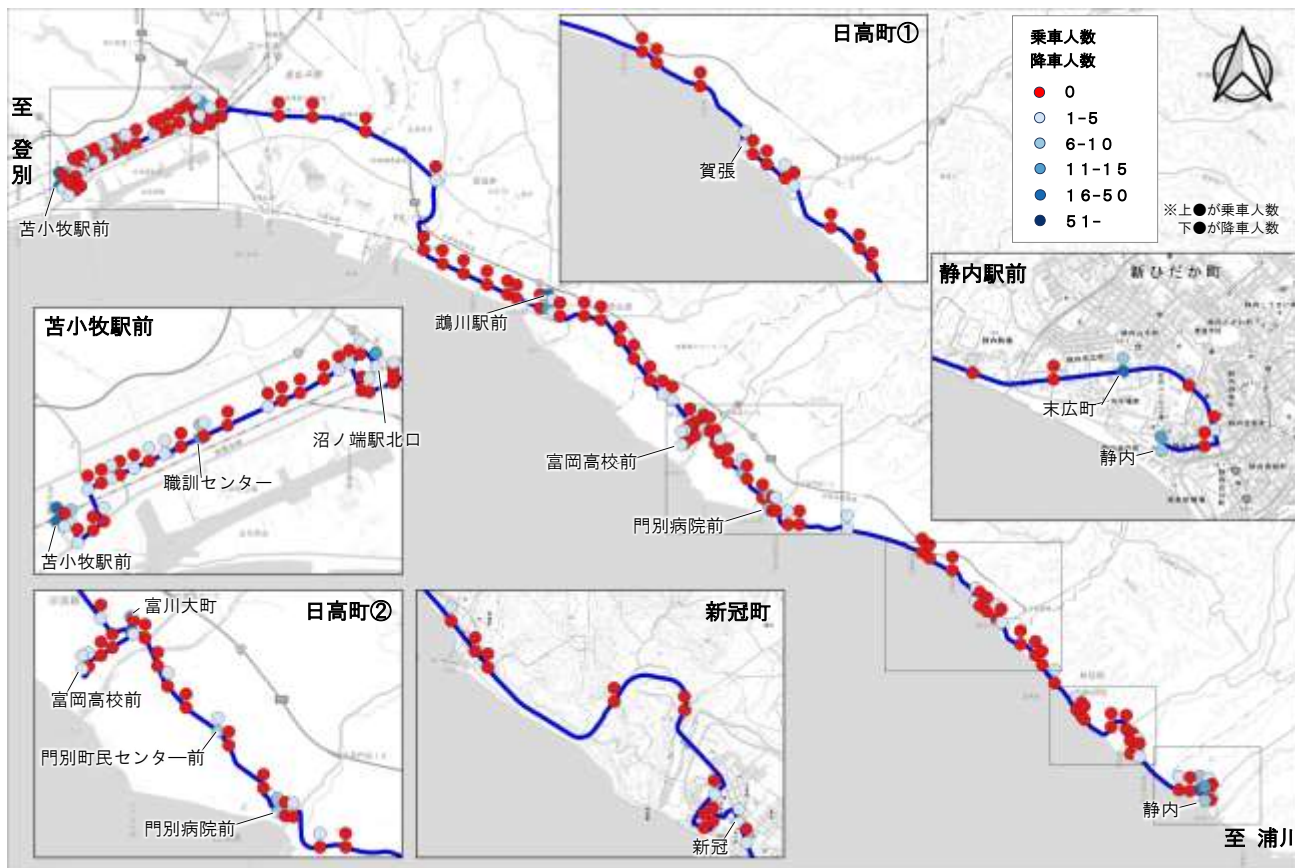
⑦-ウ 利用目的 (n=210)



⑦-工 利用者OD



⑦-オ バス停別乗降者数



2) -⑧ 胆振線

- ・利用者数の合計は、伊達駅前→大滝本町東団地で 51 人、大滝本町東団地→伊達駅前で 45 人です。
- ・利用目的は、通学が 55 人と最も多くなっています。
- ・利用者の OD（発着地）は、壮瞥町～伊達市が 58 人（伊達市→壮瞥町で 33 人、壮瞥町→伊達市で 25 人）と最も多く、次いで伊達市（大滝）～伊達市が 30 人（伊達市（大滝）→伊達市で 16 人、伊達市→伊達市（大滝）で 14 人）となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、伊達駅前（乗降 16～50 人）であり、次いで壮瞥役場前（乗車 11～15 人、降車 16～50 人）です。

⑧-ア 運行概要

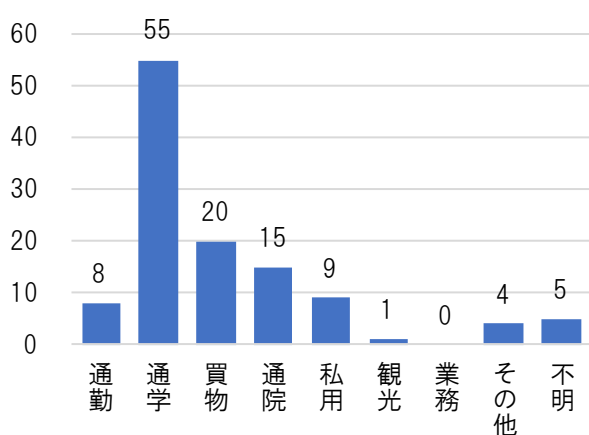
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
伊達駅前 → 大滝本町東団地	5	51	38.7	3.3	15.5	壮瞥町・伊達市
大滝本町東団地 → 伊達駅前	6	45				

※ 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

⑧-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)
伊達駅前 → 大滝本町東団地	8:00	9:01	11	大滝本町東団地 → 伊達駅前	6:11	7:12	10
	11:00	12:01	3		6:44	7:45	10
	14:05	15:06	12		9:16	10:17	13
	16:55	17:56	9		12:11	13:12	3
	19:40	20:41	16		15:14	16:15	8
					18:01	19:02	1

⑧-ウ 利用目的 (n=96)

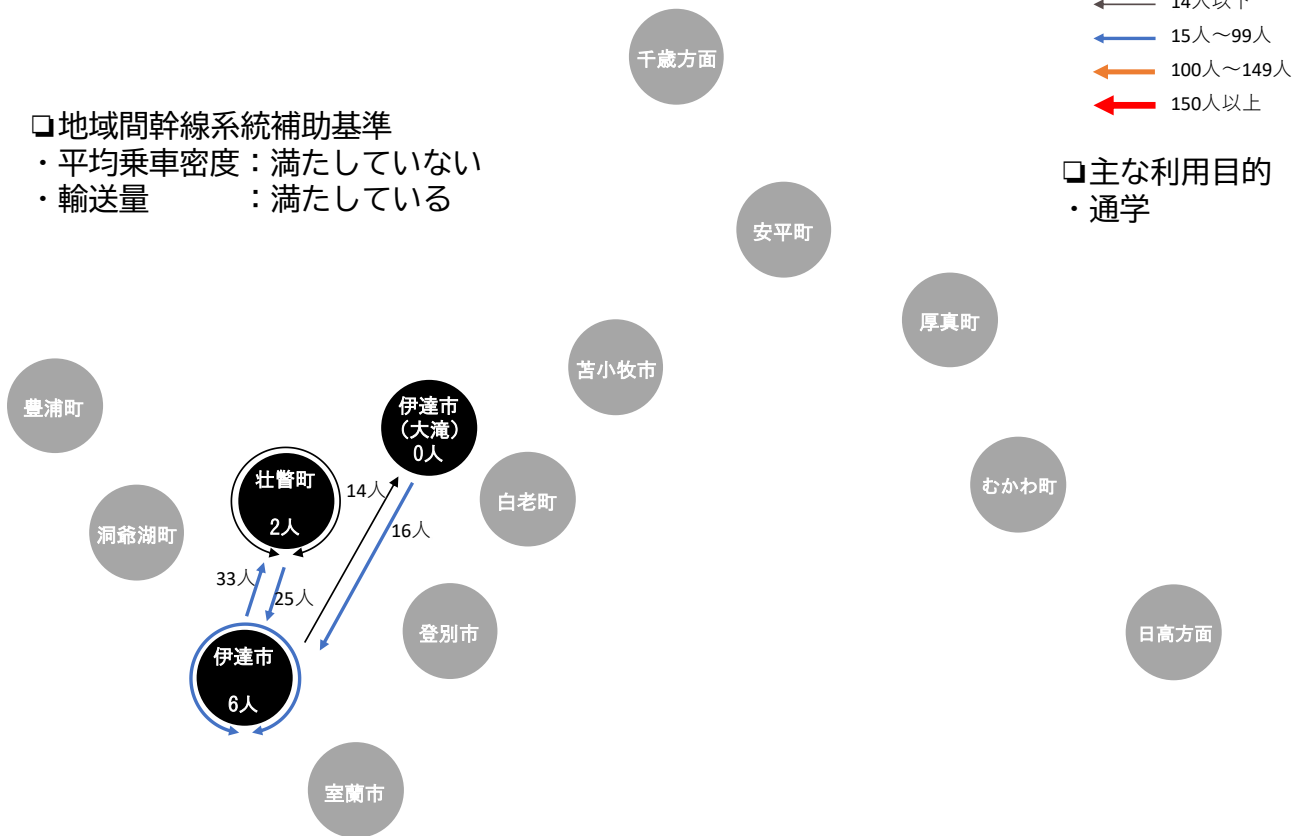


⑧-工 利用者0D

□地域間幹線系統補助基準

- ・平均乗車密度：満たしていない
- ・輸送量：満たしている

- ← 14人以下
 - ← 15人～99人
 - ← 100人～149人
 - ← 150人以上
- 主な利用目的
・通学



⑧-オ バス停別乗降者数



2) -⑨ 洞爺湖温泉線

- ・利用者数の合計は、東町→ふるさと総合福祉館前で 16 人、ふるさと総合福祉館前→東町で 15 人です。
- ・利用目的（不明以外）は、観光の 9 人が多く、次いで通勤・私用で各 3 人です。
- ・利用者の OD（発着地）は、洞爺湖町内が 29 人と最も多く、次いで壮瞥町～洞爺湖町間が 2 人（壮瞥町→洞爺湖町で 1 人、洞爺湖町→壮瞥町で 1 人）となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、洞爺駅前（乗降 11～15 人）であり、次いで洞爺湖温泉（乗降 6～10 人）です。

⑨-ア 運行概要

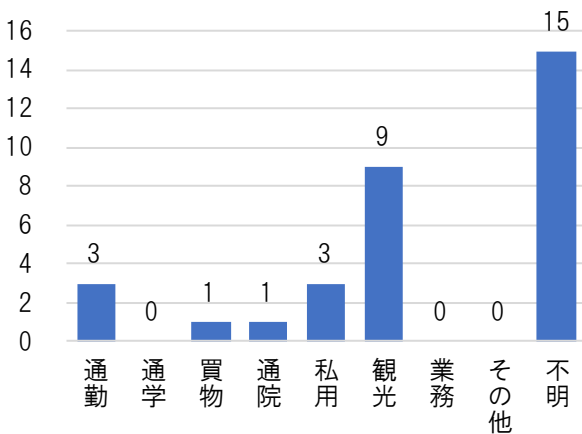
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
東町 → ふるさと総合福祉館前	4	16	14.2	1.7	6.6	洞爺湖町・壮瞥町
ふるさと総合福祉館前 → 東町	4	15				

※ 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

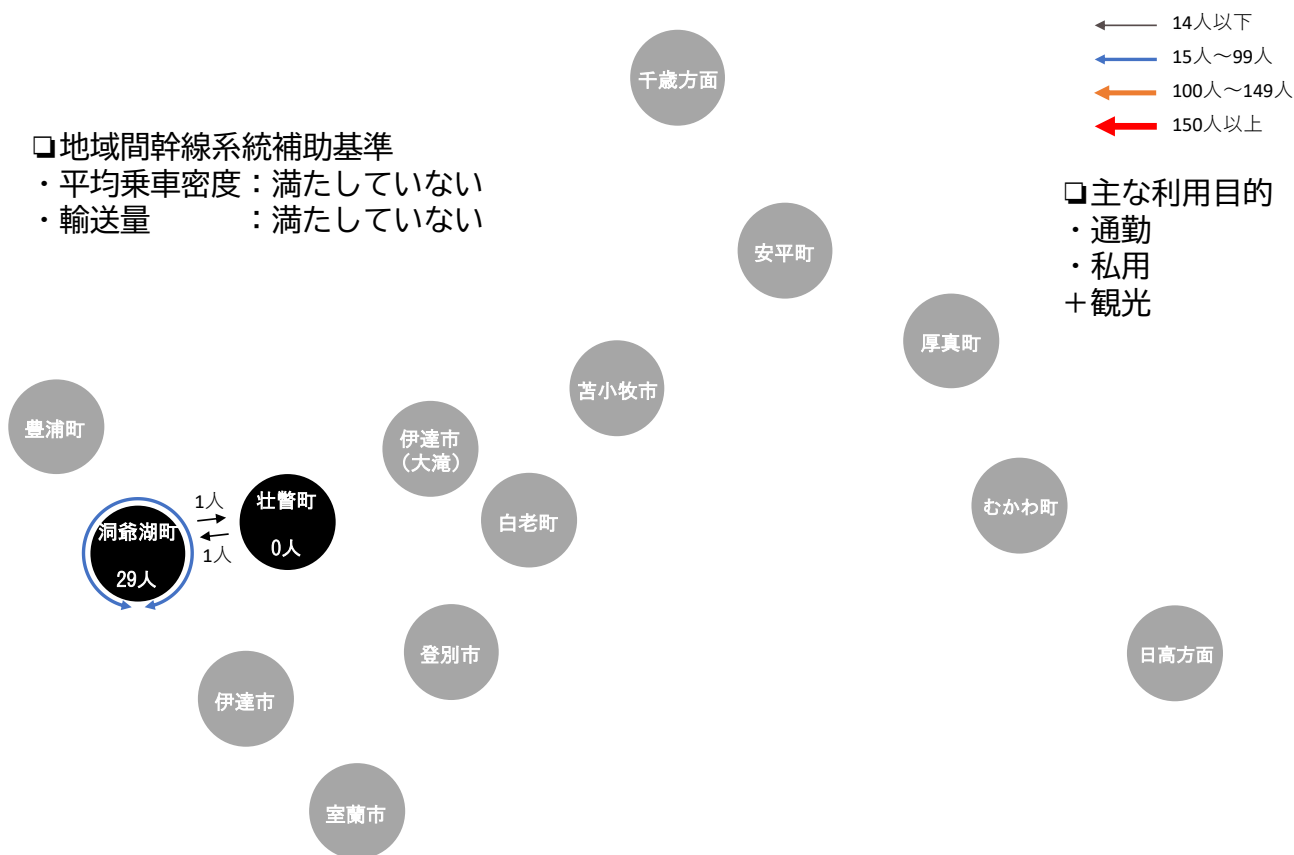
⑨-イ 運行便数と利用者数

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)
東町 → ふるさと総合福祉館前	7:20	7:55	7	ふるさと総合福祉館前 → 東町	8:00	8:34	2
	10:00	10:35	3		10:40	11:14	0
	11:15	11:50	6		12:05	12:39	7
	16:00	16:33	0		16:53	17:25	6

⑨-ウ 利用目的 (n=31)



⑨-工 利用者0D



⑨-オ バス停別乗降者数



2) -⑩ 豊浦線

- ・利用者数の合計は、伊達駅前→しおさい前で19人、しおさい前→伊達駅前で20人です。
- ・利用目的は、買物が15人と最も多くなっています。
- ・利用者のOD（発着地）は、伊達市内が10人、豊浦町～洞爺湖町が10人（豊浦町→洞爺湖町で6人、洞爺湖町→豊浦町で4人）、洞爺湖町～伊達市が10人（伊達市→洞爺湖町で6人、洞爺湖町→伊達市で4人）と最も多く、次いで洞爺湖町内が4人、豊浦町～伊達市が4人（豊浦町→伊達市で2人、伊達市→豊浦町で2人）となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、洞爺駅前（乗車1～5人、降車6～10人）、日赤前（乗車6～10人、降車1～5人）であり、次いで豊浦駅（乗降1～5人）、高砂広場（乗降1～5人）、板谷川（乗降1～5人）、伊達駅前（乗降1～5人）です。

⑩-ア 運行概要

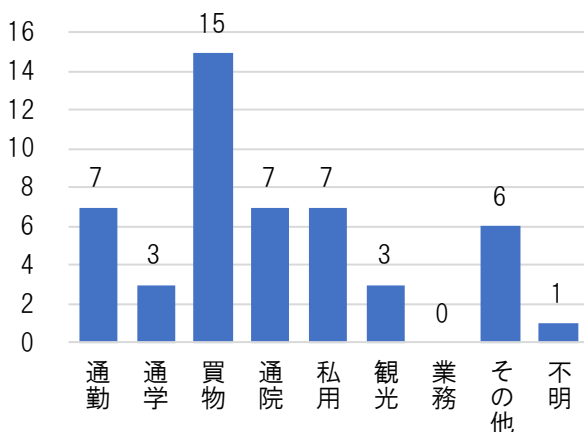
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
伊達駅前 → しおさい前	5	19	22.3	2.0	8.0	豊浦町・洞爺湖町・伊達市
しおさい前 → 伊達駅前	4	20				

※ 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

⑩-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)
伊達駅前 → しおさい前	6:20	7:05	3	しおさい前 → 伊達駅前	8:25	9:14	16
	7:30	8:19	5		11:25	12:14	1
	10:30	11:19	5		14:50	15:39	0
	13:55	14:44	2		17:10	17:59	3
	16:15	17:04	4				

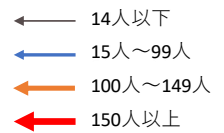
⑩-ウ 利用目的 (n=39)



⑩-工 利用者OD

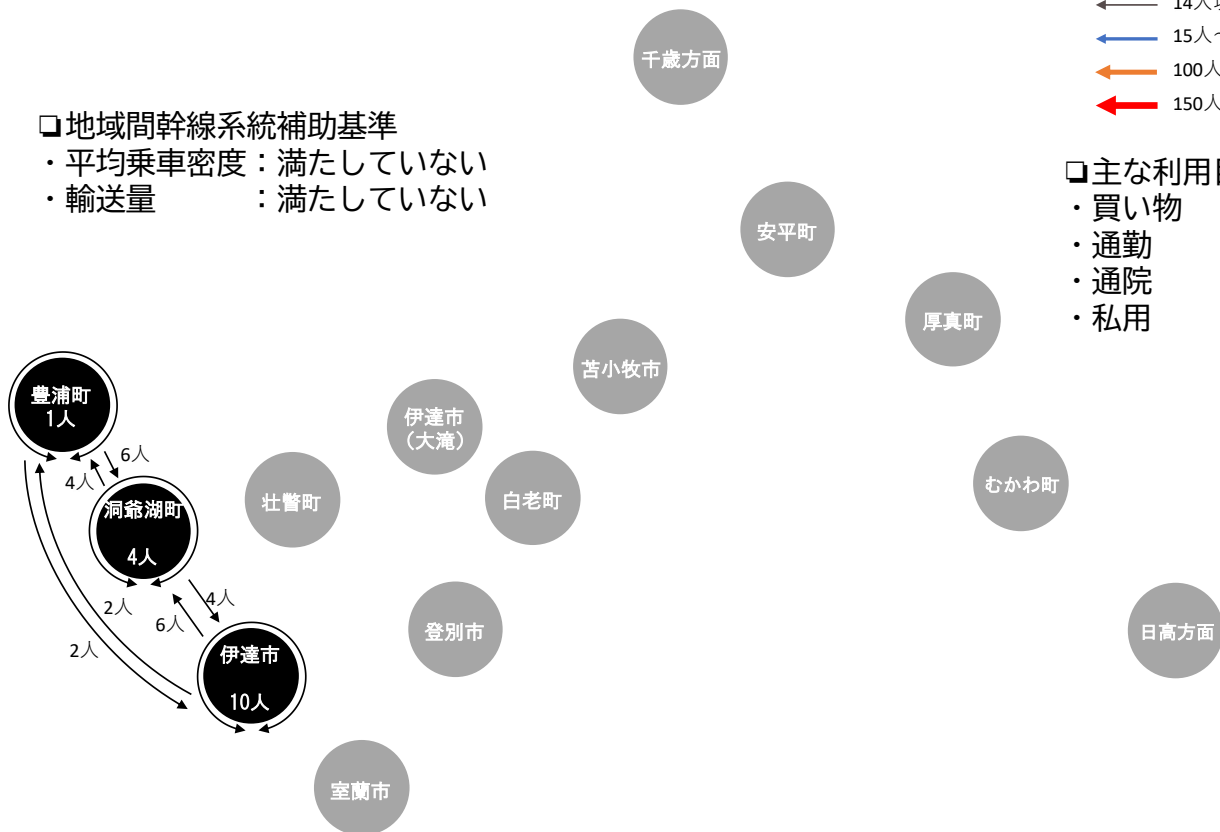
□ 地域間幹線系統補助基準

- ・ 平均乗車密度：満たしていない
- ・ 輸送量：満たしていない

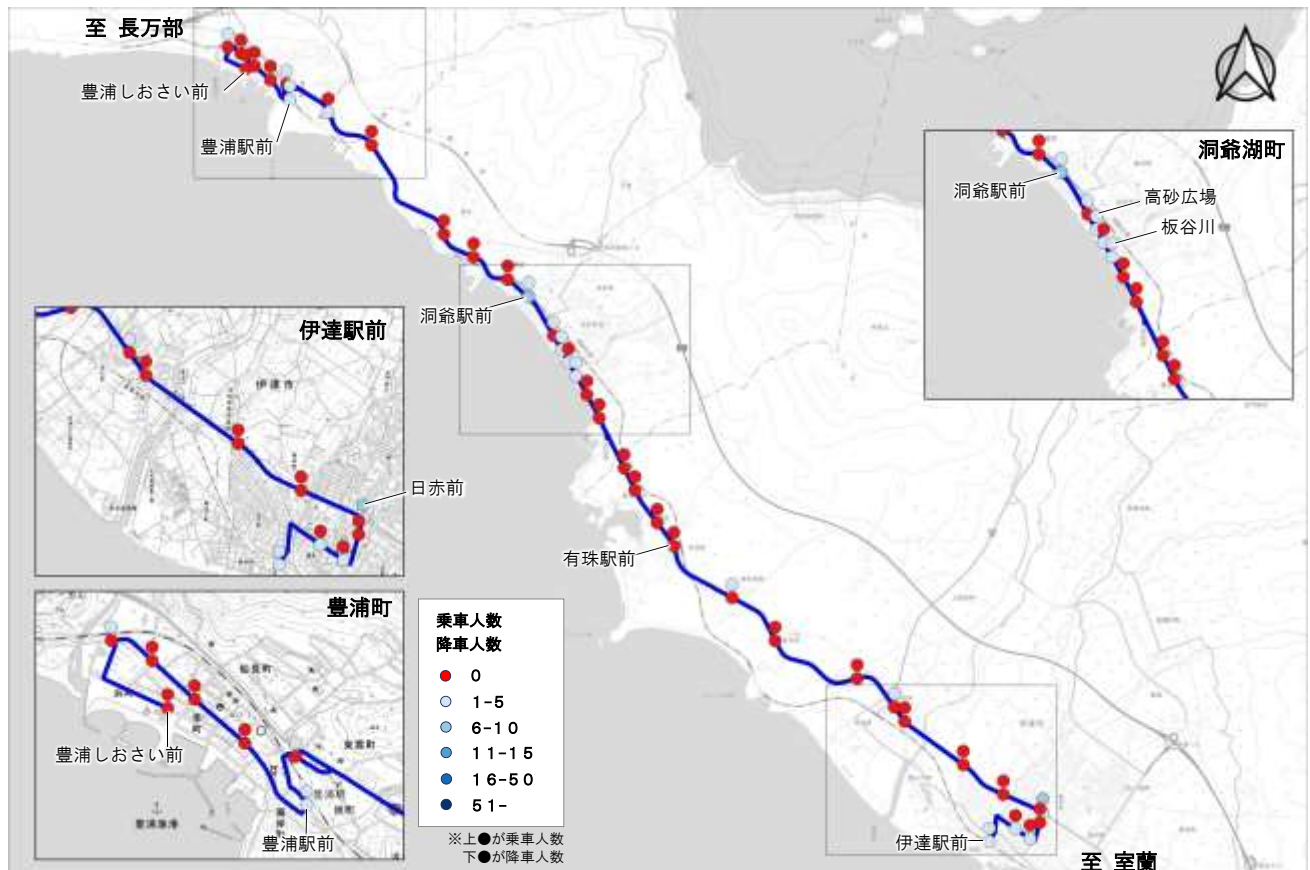


□ 主な利用目的

- ・ 買い物
- ・ 通勤
- ・ 通院
- ・ 私用



⑩-オ バス停別乗降者数



2) -① 室蘭・登別温泉線

- ・利用者数の合計は、広域センタービル→登別温泉で 203 人、登別温泉→室蘭駅前広場で 211 人です。
- ・利用目的は、通勤が 138 人と最も多くなっています。
- ・利用者の OD (発着地) は、登別市内が 164 人と最も多く、次いで室蘭市～登別市間が 148 人（登別市→室蘭市で 75 人、室蘭市→登別市で 73 人）となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、東町ターミナル（乗降 16～50 人）、三愛病院登別伊達時代村前（乗降 16～50 人）、登別温泉（乗降 16～50 人）、であり、次いで市役所前（乗車 11～15 人、降車 16～50 人）、母恋駅前（乗車 16～50 人、降車 11～15 人）、幌別本町（乗車 11～15 人、降車 16～50 人）です。

①-ア 運行概要

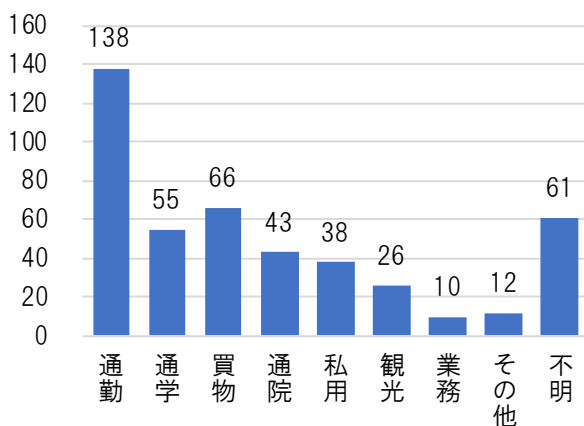
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
広域センタービル → 登別温泉	8	203	33.4	6.7	56.2	室蘭市・登別市
登別温泉 → 室蘭駅前広場	9	211				

※ 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

①-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)
広域センタービル → 登別温泉	5:50	7:17	20	登別温泉 → 室蘭駅前広場	6:35	8:14	21
	7:40	9:12	54		7:25	9:04	18
	9:20	10:54	12		8:15	9:47	42
	11:55	13:29	19		9:20	10:52	24
	14:20	15:54	22		10:40	12:12	28
	15:50	17:24	35		13:00	14:32	8
	17:05	18:45	20		14:20	15:52	16
	19:25	20:57	21		15:50	17:22	33
					17:40	19:12	21

①-ウ 利用目的 (n=414)



2) -⑫ 洞爺湖温泉線②

- ・利用者数の合計は、東町→洞爺駅前で 18 人、洞爺駅前→東町で 19 人です。
- ・利用目的（不明以外）は、観光が 7 人と多く、次いで通勤・通院・その他で 2 人です。
- ・利用者の OD（発着地）は、洞爺湖町内が 33 人と最も多く、次いで壮瞥町～洞爺湖町間が 4 人（壮瞥町→洞爺湖町で 2 人、洞爺湖町→壮瞥町で 2 人）となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、東町（乗車 16～50 人、降車 11～15 人）であり、次いで桜町（乗車 6～10 人、降車 1～5 人）です。

⑫-ア 運行概要

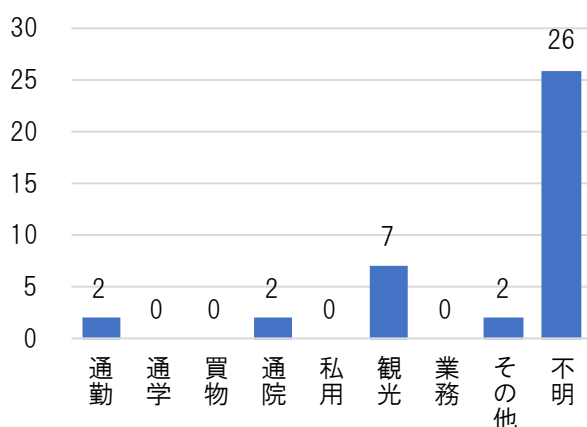
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
東町 → 洞爺駅前	5	18	11.2	1.5	8.8	壮瞥町・洞爺湖町
洞爺駅前 → 東町	5	19				

※ 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

⑫-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)
東町 → 洞爺駅前	8:52	9:18	6	洞爺駅前 → 東町	9:40	10:05	6
	12:00	12:28	0		12:55	13:20	4
	13:30	13:56	5		14:20	14:47	6
	14:45	15:11	3		15:35	16:00	3
	17:55	18:21	4		18:30	18:55	0

⑫-ウ 利用目的 (n=37)



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

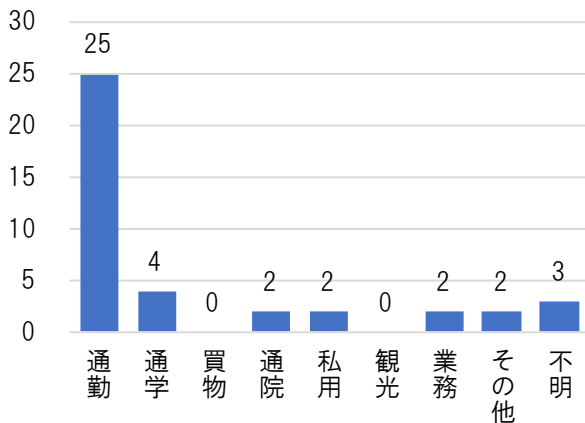
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
厚真 → 千歳駅前	3	16	36.6	5.1	15.3	厚真町・安平町・千歳市
千歳駅前 → 厚真	3	24				

※ 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

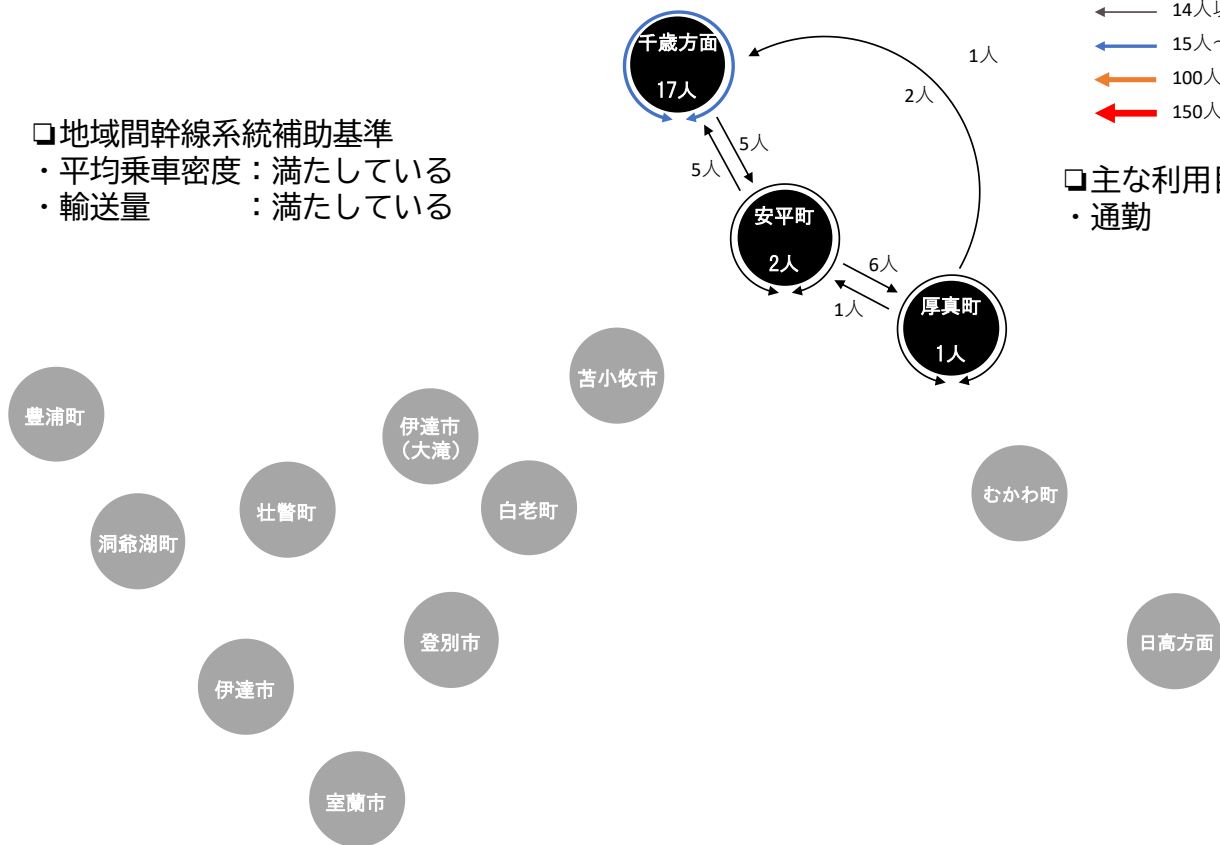
⑬-ウ 利用目的 (n=40)



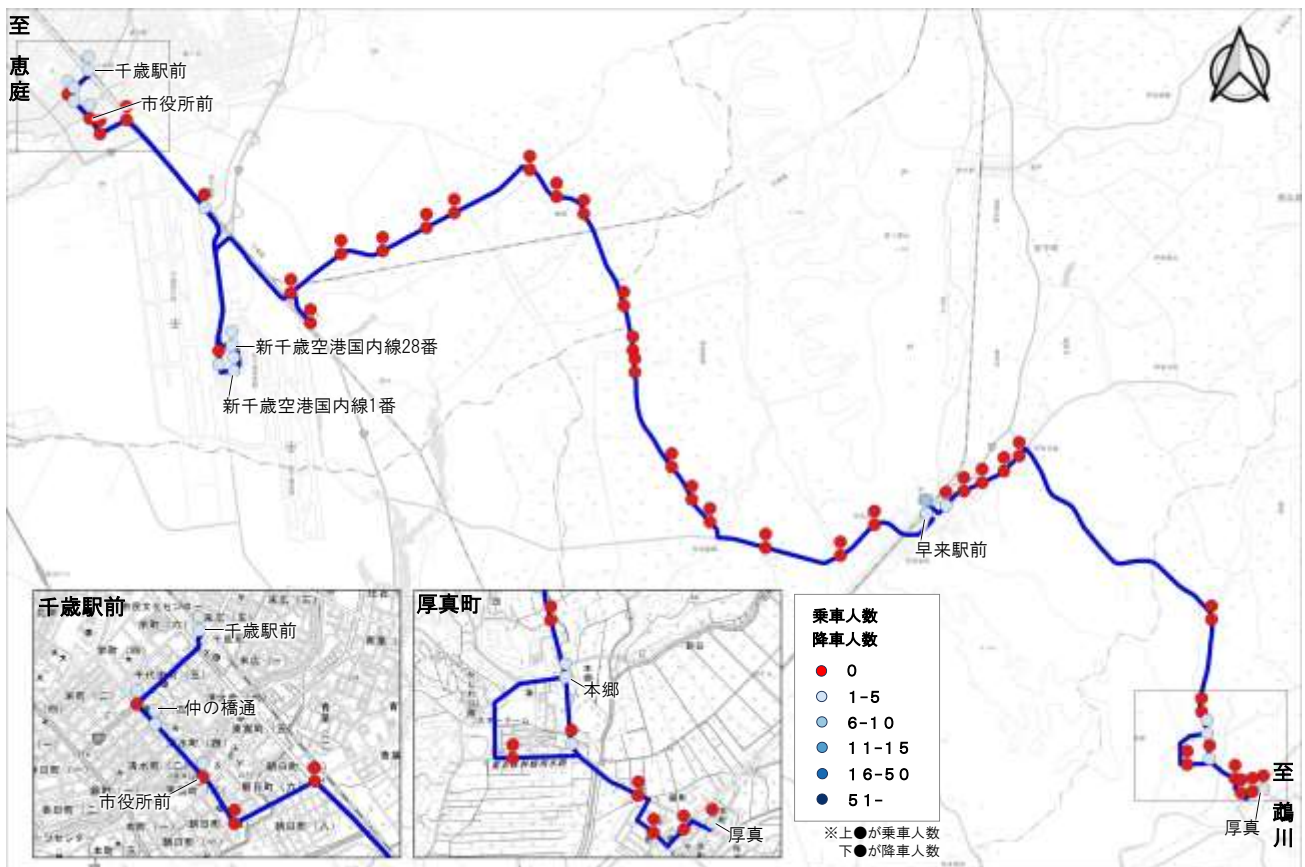
⑬-工 利用者0D

- 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

- ← 14人以下
 ← 15人～99人
 ← 100人～149人
 ← 150人以上
- 主な利用目的
 ・通勤



⑬-オ バス停別乗降者数



2) -⑭ 苦小牧線①（上厚真経由）

- ・利用者数の合計は、厚真→苦小牧駅前で4人、苦小牧駅前→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、苦小牧市内が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

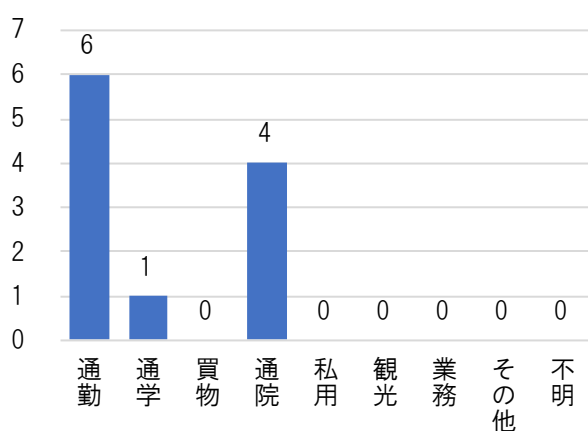
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
厚真 → 苦小牧駅前	3	4	41.2	5.1	15.3	厚真町・苦小牧市
苦小牧駅前 → 厚真	3	7				

※ 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

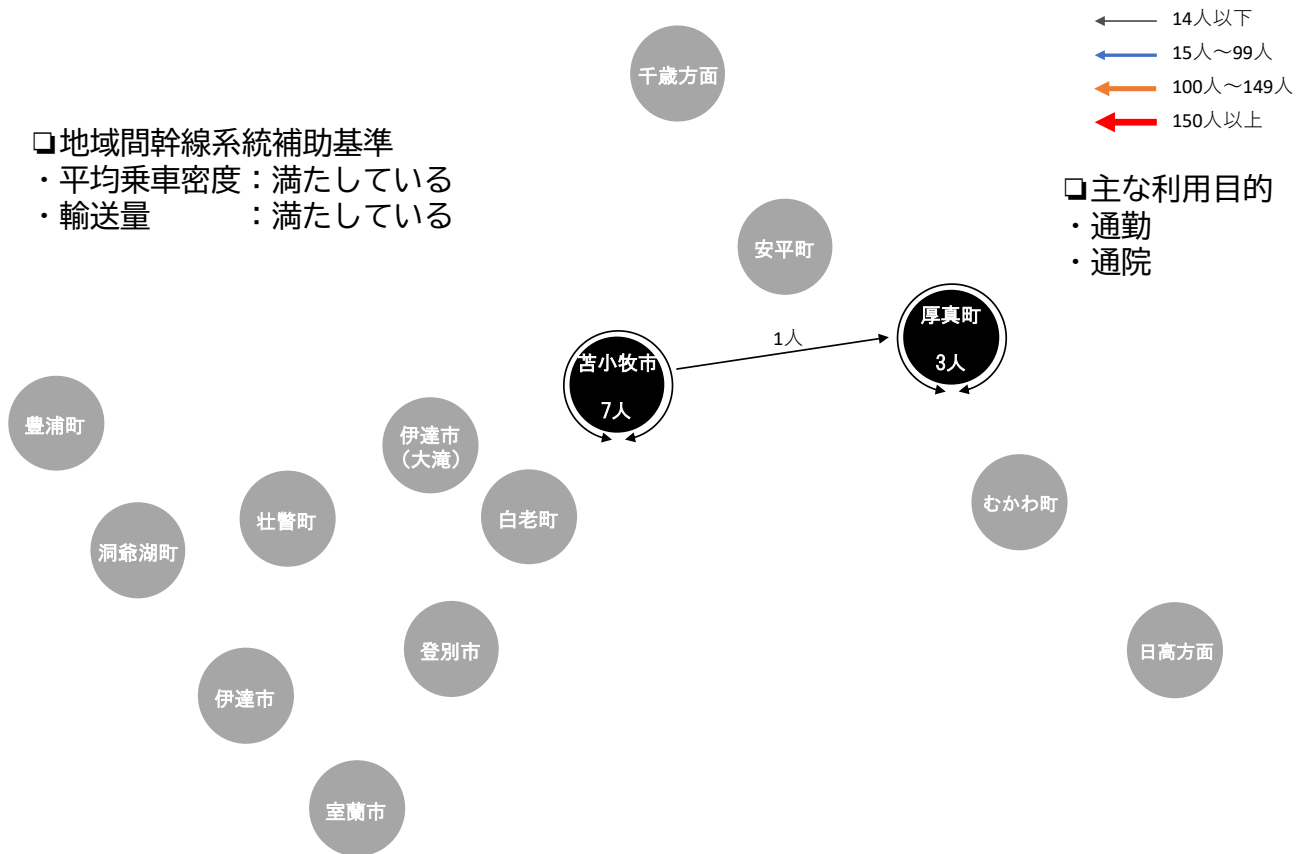
⑭-イ 運行便数と利用者数

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 → 苦小牧駅前	6:35	7:51	1	苦小牧駅前 → 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-工 利用者OD



⑭-オ バス停別乗降者数



2) -⑮ 苦小牧線②（緑小経由）

- ・利用者数の合計は、厚真→苦小牧駅前で 20 人、苦小牧駅前→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、苦小牧市～安平町間が 18 人（苦小牧市→安平町で 10 人、安平町→苦小牧市間で 8 人）と最も多く、次いで苦小牧市内が 9 人となっています。
- ・乗降者数が多いバス停は、苦小牧駅前（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

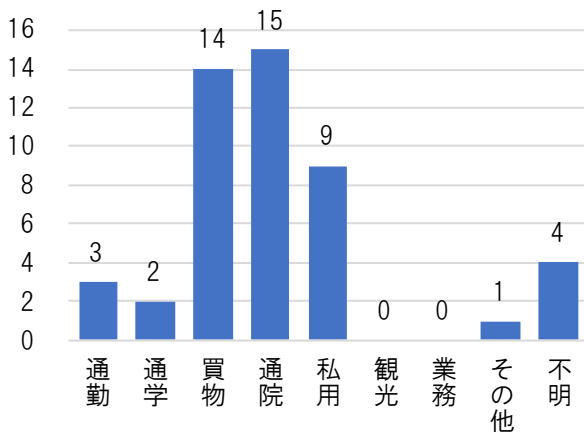
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
厚真 → 苦小牧駅前	3	20	34.2	5.1	15.3	厚真町・安平町・ 苦小牧市
苦小牧駅前 → 厚真	3	19				

※ 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 → 苦小牧駅前	9:05	10:12	9	苦小牧駅前 → 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

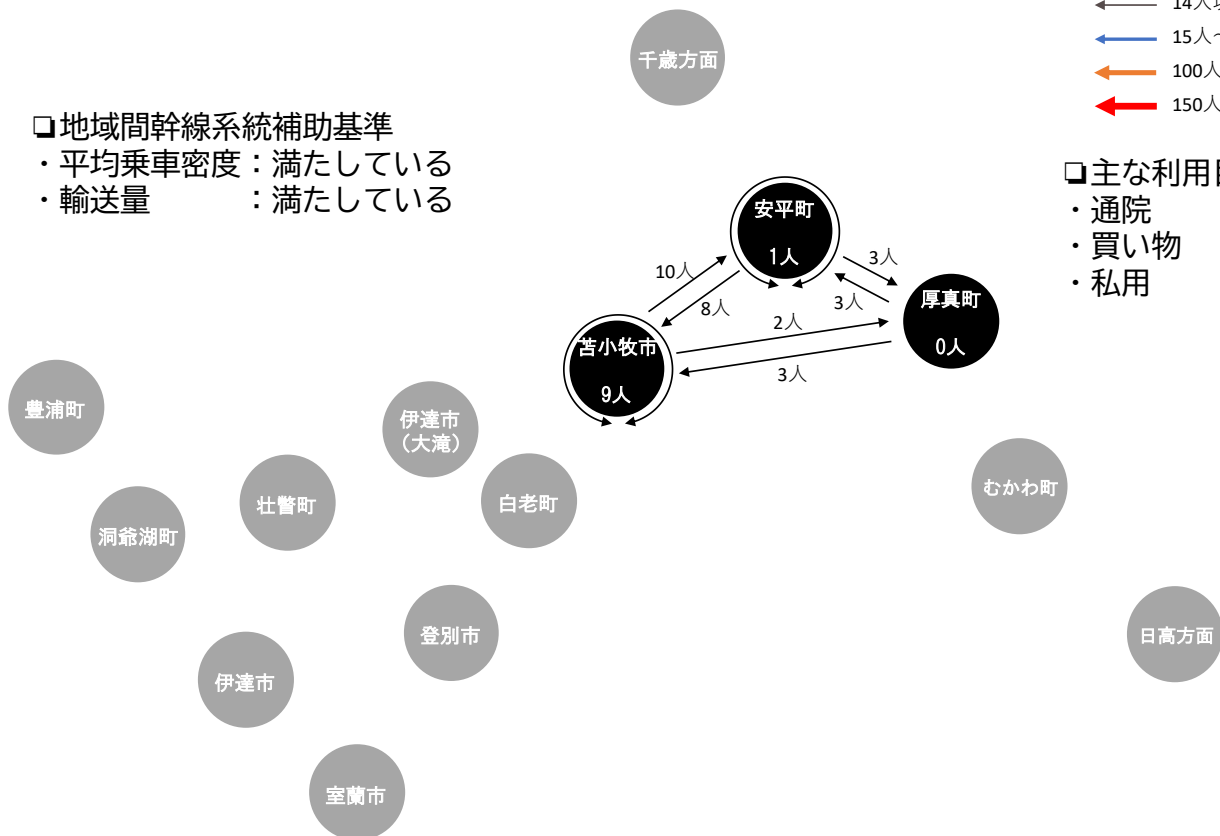
⑮-ウ 利用目的 (n=39)



⑮-工 利用者 0D

- 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

- ← 14人以下
 ← 15人～99人
 ← 100人～149人
 ← 150人以上
- 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 苦小牧線③（日軽金経由）

- ・利用者数の合計は、厚真→苦小牧駅前で 28 人、苦小牧駅前→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、苦小牧市～厚真町間が 18 人（厚真町→苦小牧市で 16 人、苦小牧市→厚真町で 2 人）と最も多く、次いで苦小牧市～安平町間が 15 人（苦小牧市→安平町で 8 人、安平町→苦小牧市で 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、次いで苦小牧駅（乗降 1～5 人）、早来駅前（乗降 1～5 人）です。

⑯-ア 運行概要

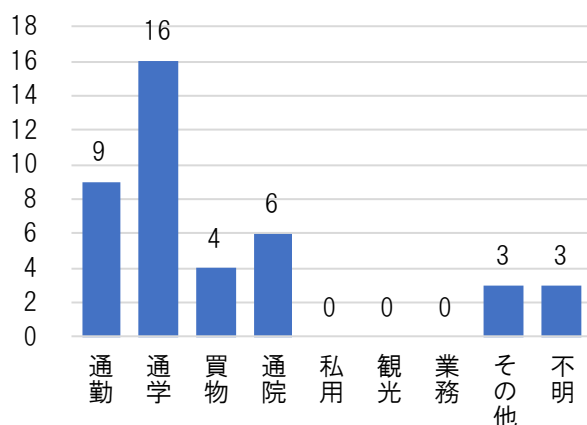
運行区間 起点→終点	乗降調査実績		キロ程 (km/便)	平均乗車 密度	輸送量 (人)	関係市町
	運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)				
厚真 → 苦小牧駅前	3	28	35.9	5.1	15.3	厚真町・安平町・ 苦小牧市
苦小牧駅前 → 厚真	3	11				

※ 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

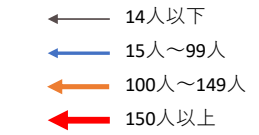
起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数 (人)	起点→終点	発時刻	着時刻	利用者数 (人)
厚真 → 苦小牧駅前	8:10	9:12	10	苦小牧駅前 → 厚真	9:20	10:21	2
	10:10	11:12	3		11:25	12:26	6
	17:00	18:02	15		18:10	19:11	3

⑯-ウ 利用目的 (n=39)

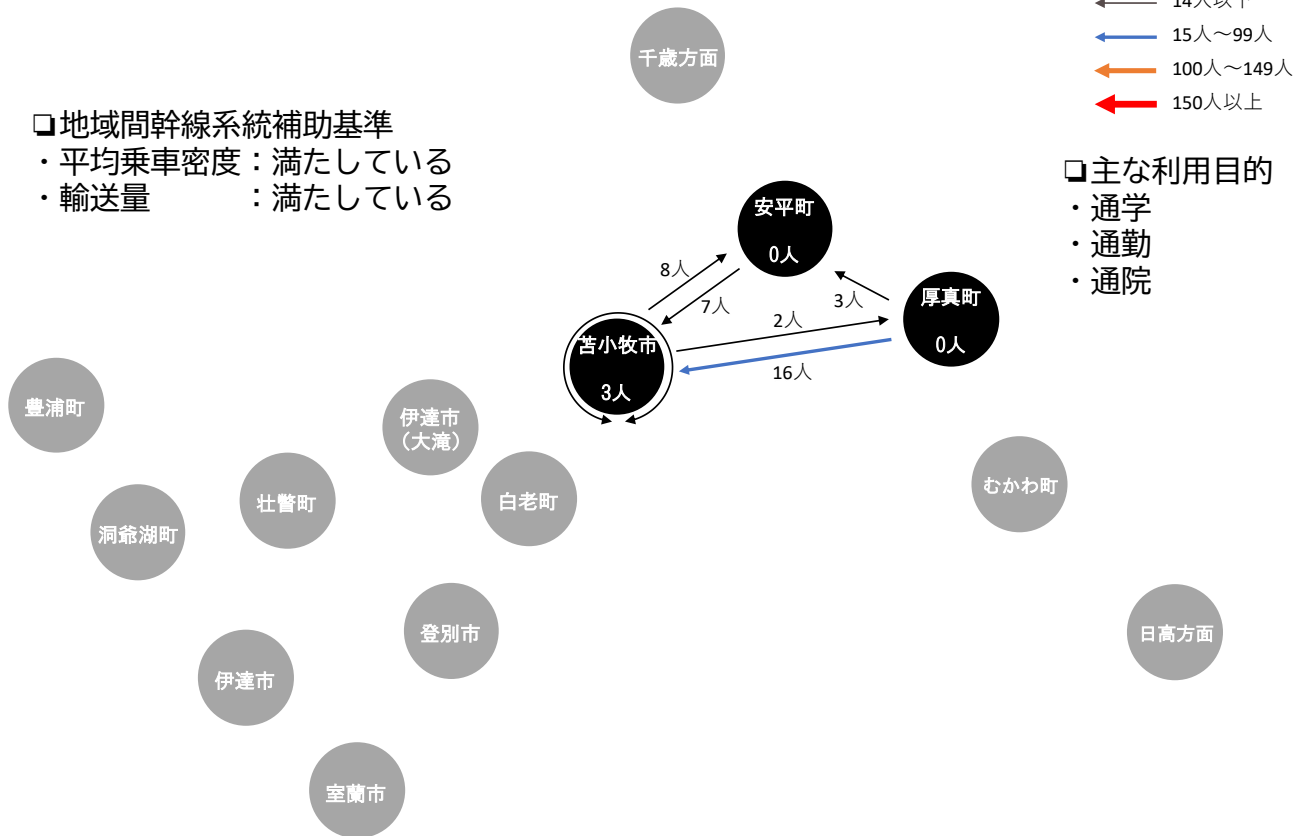


⑩-工 利用者 0D

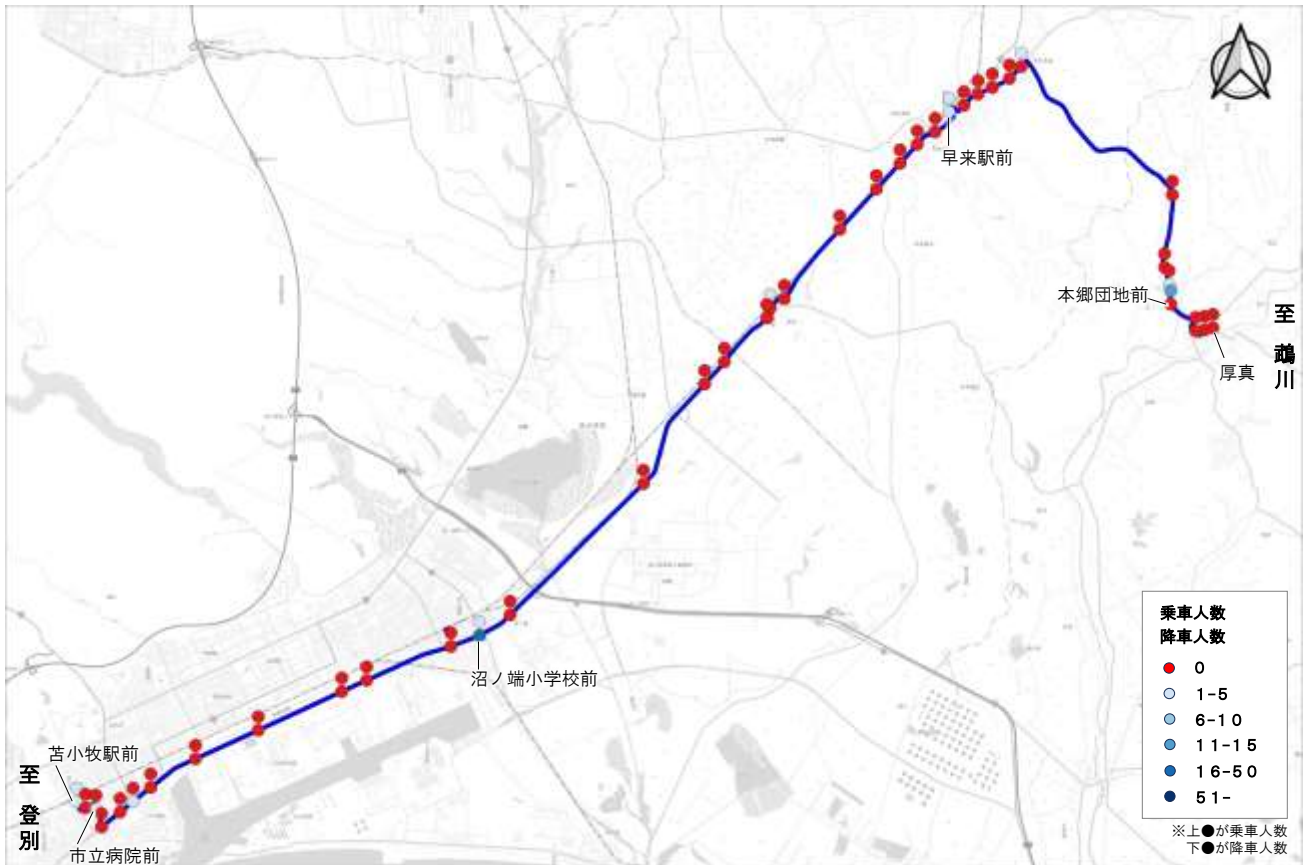
- 地域間幹線系統補助基準
- ・ 平均乗車密度：満たしている
 - ・ 輸送量：満たしている



- 主な利用目的
- ・ 通学
 - ・ 通勤
 - ・ 通院



⑩-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	<p>【一般アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【通学アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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%

J R	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ば、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%
東部地域	苫小牧市(n=1102)	43.1%	9.3%	25.5%	18.5%	3.6%	100.0%
	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 Aだと思う	どちらかという 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%
中部地域	室蘭市(n=396)	32.1%	48.0%	13.1%	6.8%
	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%
東部地域	苫小牧市(n=478)	29.9%	40.8%	17.6%	11.7%
	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%
	室蘭市(n=451)	46.3%	30.2%	24.6%	2.9%	22.6%	23.1%
中部地域	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%
	苫小牧市(n=536)	41.6%	30.8%	21.3%	0.9%	17.4%	21.8%
東部地域	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。

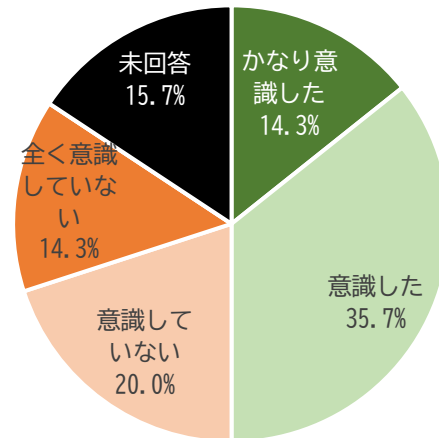


図 4-4 進路選択時の公共交通の運行状況の影響 (n=70)

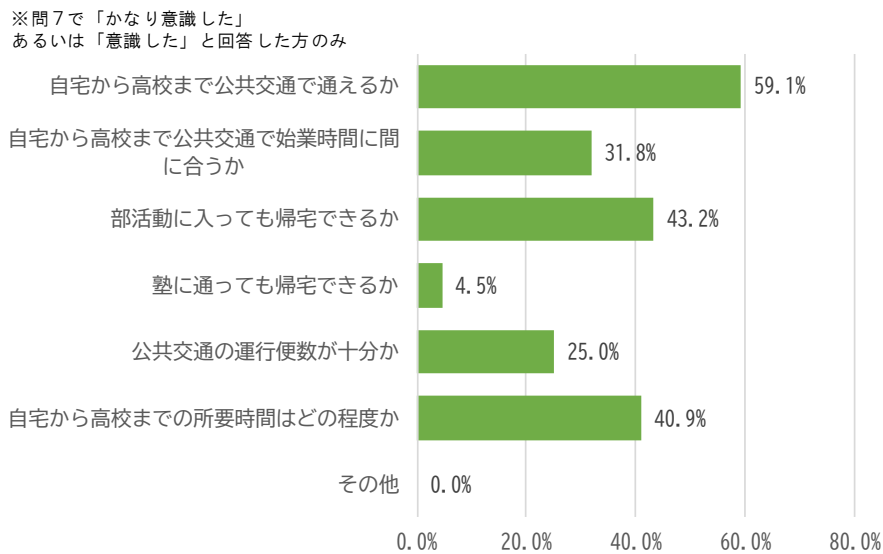


図 4-5 具体的に意識した内容 (n=44)