資料１－３

月形町地域公共交通網形成計画

（別冊　－　資料編）

（案）

2019 年度～2023 年度

月形町

目　次

１．　利用者ニーズ把握調査　1

２．　月形町内バス路線乗降調査　26

３．　ハイヤー運行日誌分析　64

1. 利用者ニーズ把握調査

月形町の公共交通をより良くするための アンケート調査結果

調査の概要

No.1

◆調査内容

目的　：町民の公共交通に対するニーズを把握するため、月形町民1,000世帯を対象にアンケート調査を実施した。この調査結果を活用し、月形町民の生活行動（「通勤・通学」、「買い物」、「通院」）を把握するともに、町内を運行するバス路線に関する改善事項等及び持続可能な公共交通のあり方を検討する基礎資料を作成する。

調査対象：月形町民　1,000世帯

配布日　：平成３０年８月４日（土）

配布方法：郵送配布・郵送回収

配布数　：1,000世帯（2,000票）　※2票/世帯、15歳以上を対象

回収数　：422世帯、642票
回収率　42.2%（世帯ベース）

調査の概要　No.2

◆調査項目

問１　個人属性について

性別、年齢、職業、住所、免許・自動車の保有状況、運転意向、
運転困難時の交通手段、免許を返納することで困ること

問２　日頃の交通手段（買い物、通院、通勤・通学）について

（１）　買い物

買い物の頻度・曜日・時間帯、主な買い物先、主な移動手段

（2）　通院

通院する頻度・曜日・時間帯、主な通院先、主な移動手段

（3）　通勤・通学

通勤・通学先、主な交通手段

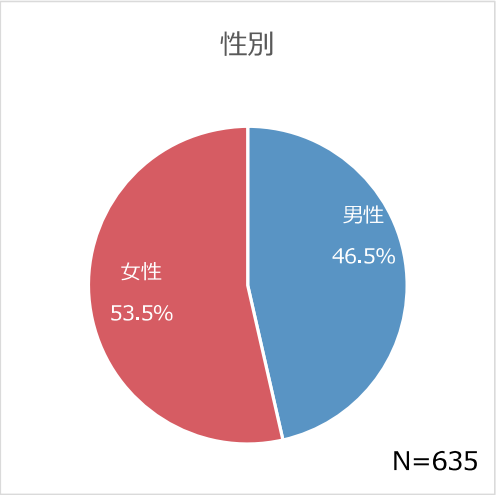
問３　新たな交通手段について

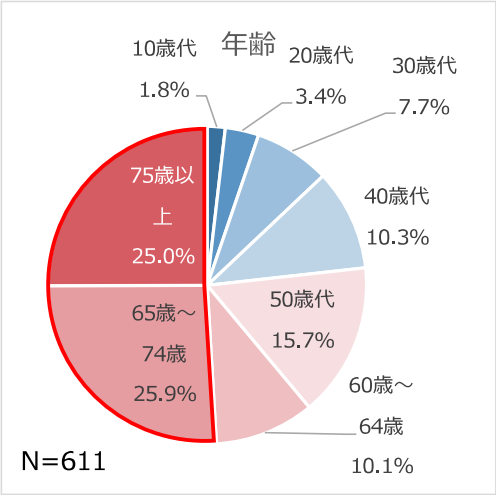
日常的なバス利用、バスを利用しない理由、改善された場合のバス利用、
新たな交通手段の利用意向・利用目的、乗継拠点に必要な機能

問４　広域公共交通のサービスレベル評価

分析結果（１.個人属性）　No.3

- 性別は、**「男性」（46.5%）**、**「女性」（53.5%）**と、やや女性からの回答が多くなっている。
- 年齢は、**「65歳以上」（50.9%）**の方からの回答が半数を占めている。



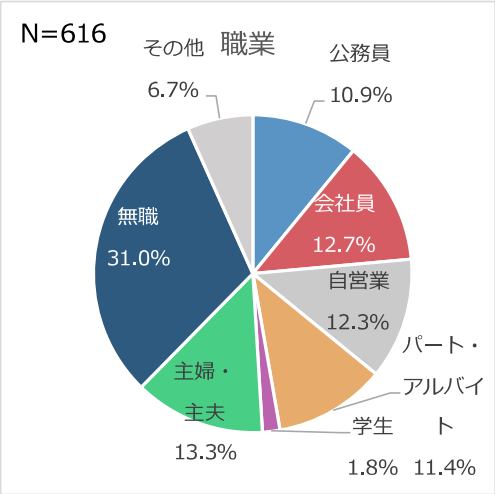


分析結果（1.個人属性） No.4

- 回答者の居住区は、**「北農場区」（20.5%）**、**「市北区」（19.2%）**、**「赤川区」（16.7%）**、**「市南区」（15.5%）**が多くなっている。
- 職業は、**「無職」（31.0%）**の方が多く、次いで**「主婦・主夫」（13.3%）**、**「会社員」（12.7%）**、**「自営業」（12.7%）**となっている。

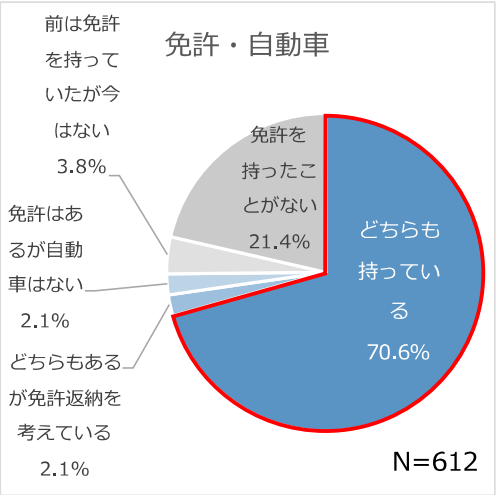
◆回答者の居住区

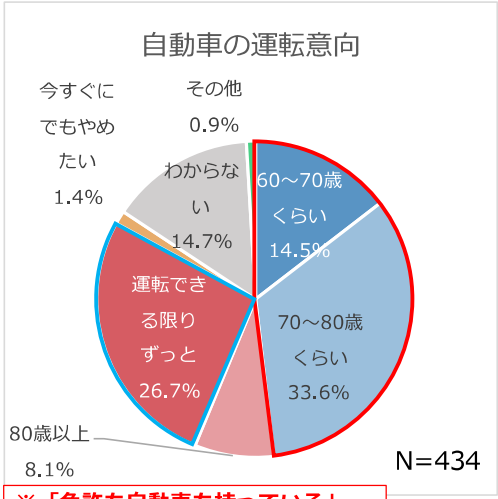
地区名	回答数	割合	地区区分	回答数	割合
市北区	115	19.2%	市街地	431	72.0%
市南区	93	15.5%			
北農場区	123	20.5%			
赤川区	100	16.7%			
札比内区	67	11.2%	町北区	67	11.2%
南耕地昭栄区	39	6.5%	町南区	101	16.9%
知来乙区	33	5.5%			
中和区	29	4.8%			
雁里区	0	0.0%			
合計	599	100.0%		599	100.0%



分析結果（1.個人属性） No.5

- 免許・自動車の保有について、**「どちらも持っている」**との回答が、**約７割**を占めている。
- 自動車の運転意向について、**「70～80歳くらい」（33.6%）**、**「運転できる限りずっと」（26.7%）**が多くなっている。

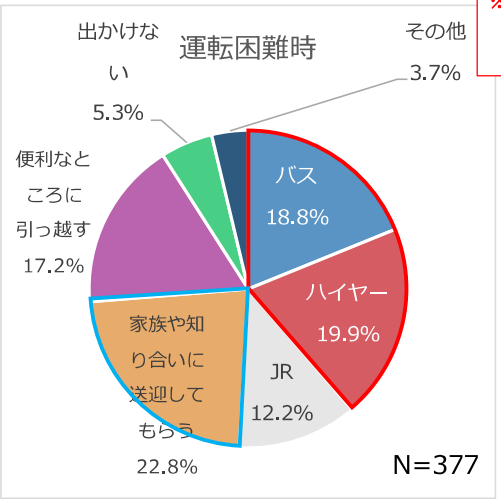




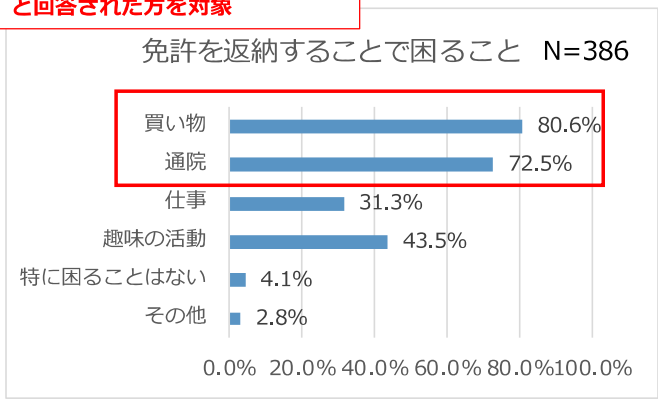
※「免許も自動車も持っている」または「免許返納を考えている」と回答された方を対象

分析結果（１.個人属性） No.6

●運転困難時の交通手段について、**「家族や知り合いに送迎してもらう」（22.8%）、「ハイヤー」（19.9%）、「バス」（18.8%）**が多くなっている。
●免許を返納することで困ることは、**「買い物」（80.6%）、「通院」（72.5%）**との回答が多くなっている。

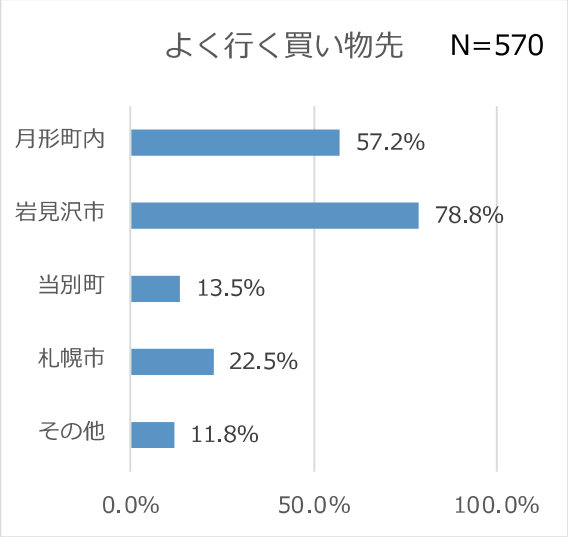


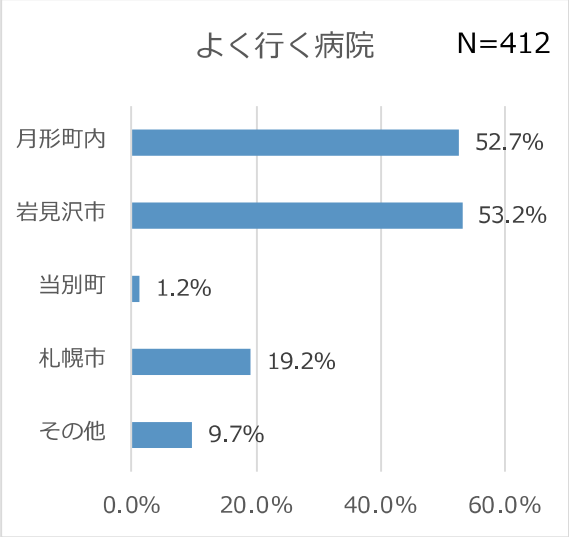
※「免許も自動車も持っている」または「免許返納を考えている」と回答された方を対象



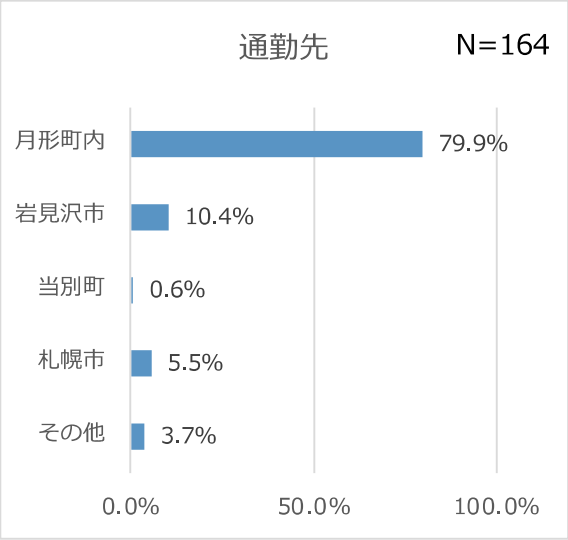
分析結果（２.全体まとめ） No.7

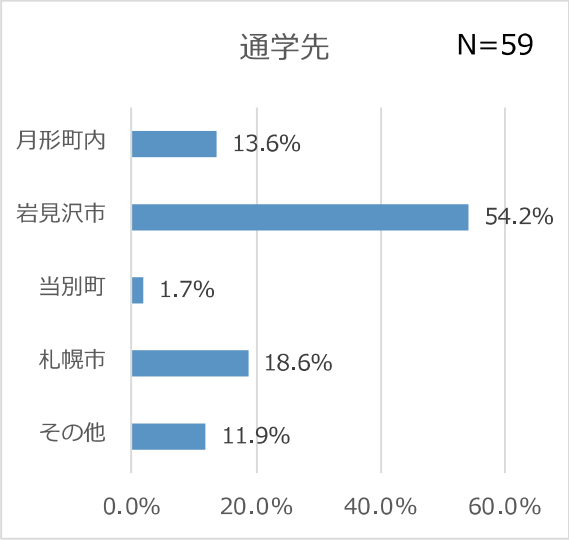
《１．ＪＲ札沼線における廃止代替バス路線のサービス水準の検討（その１）》
・買い物・通院時におけるアンケート回答者の行き先で、「札幌市・当別町方向」への移動は２～３割程度となっている。
・通勤目的における「札幌市・当別町方向」への移動は、約1割未満となっているが、通学目的における「札幌市・当別町方向」への移動は、約2割となっている。





分析結果（２.全体まとめ） No.8



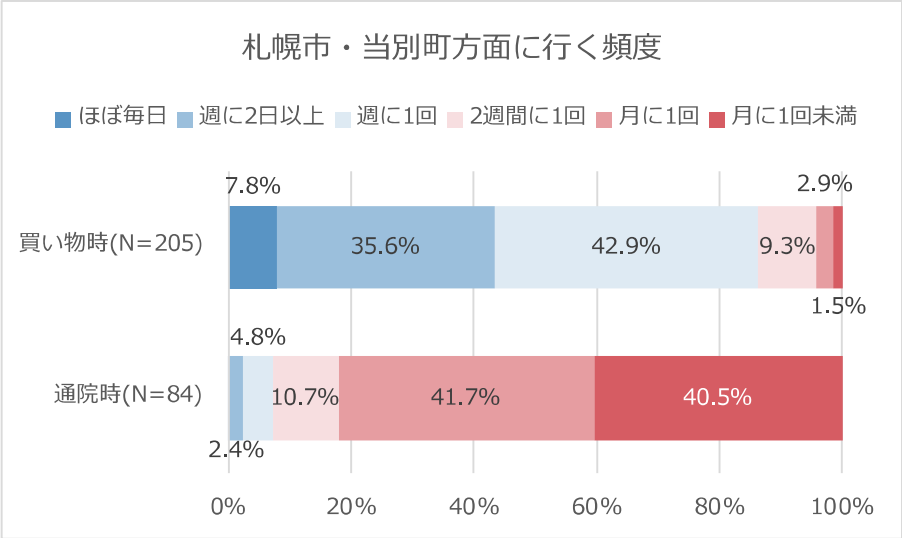


分析結果（２.全体まとめ） No.9

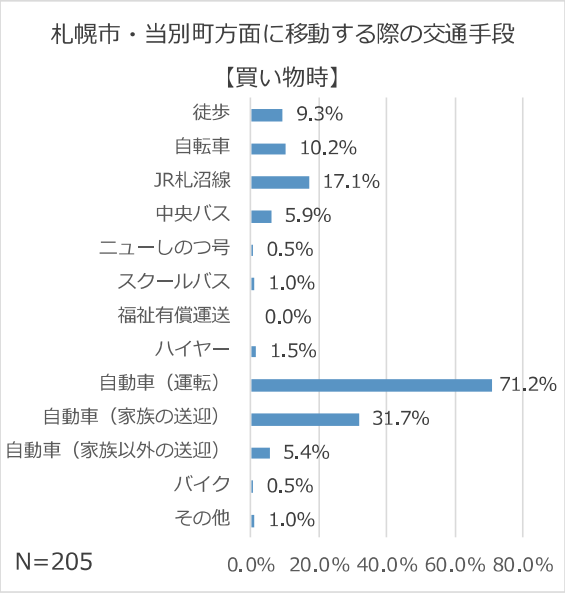
《ＪＲ札沼線における廃止代替バス路線のサービス水準の検討（その２）》

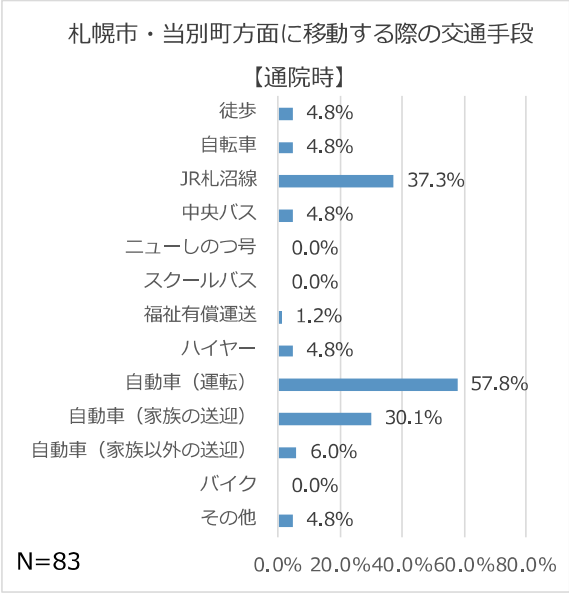
・また、買い物で札幌市・当別町方面へ行く頻度としては、「週に１回」や「週に２日以上」が約４割となっている。

・札幌市・当別町方面へ移動する際の移動手段として、「ＪＲ札沼線」の利用が買い物時で約２割、通院時では約４割となっている。



分析結果（２.全体まとめ）　No.10





分析結果（２.全体まとめ）　No.11

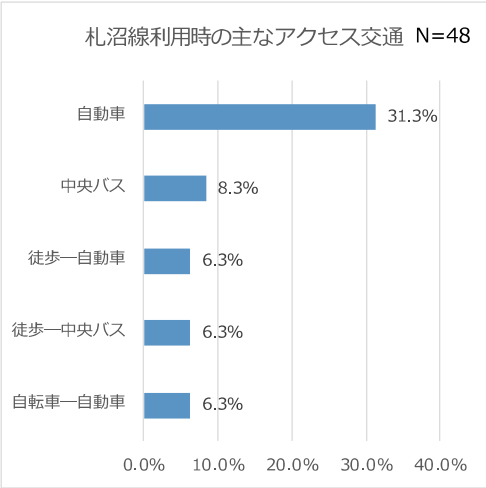
《ＪＲ札沼線における廃止代替バス路線のサービス水準の検討（その３）》

・ＪＲ札沼線利用時のアクセス交通としては、「自動車」からの利用が多い。

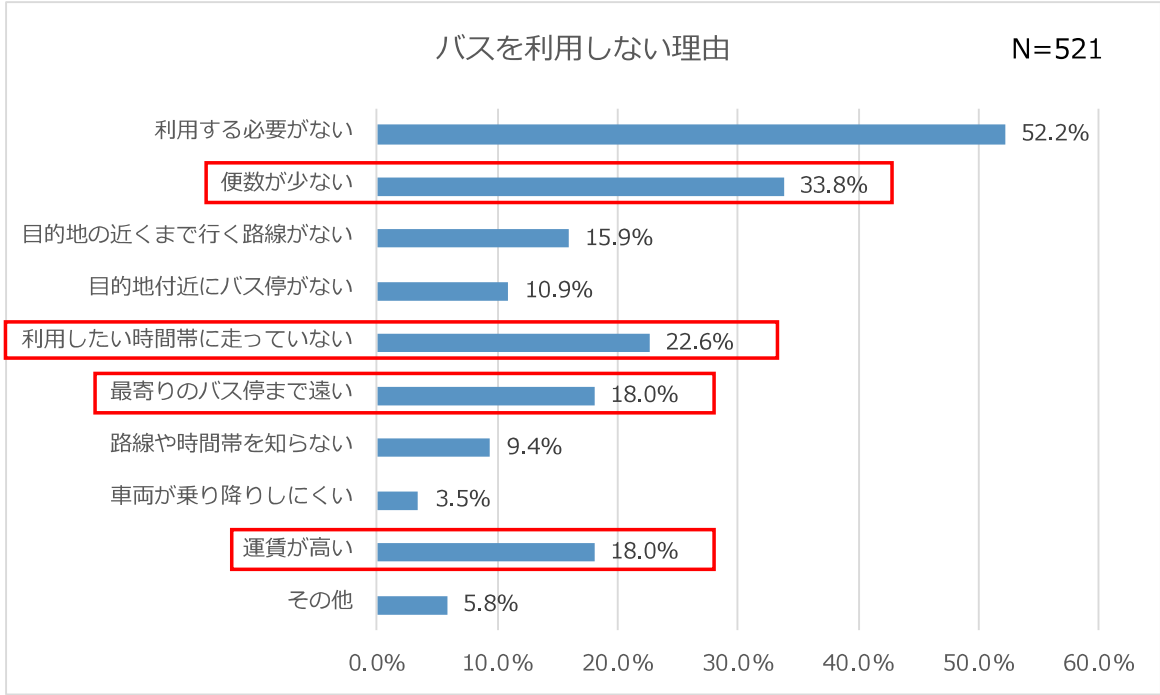
・バスを利用しない理由としては、「便数が少ない」や「利用したい時間帯に運行していない」といった理由が挙げられるが、一方で、「最寄りのバス停まで遠い」や「運賃が高い」などといった理由も挙げられている。

☞月形町から札幌市・当別町方向への移動の多くは、「札幌市」までの移動であり、廃止代替バス路線の検討にあたっては、「札幌市」までの移動を視野に、今後接続拠点として整備される「北海道医療大学駅」での円滑な乗換を支援する必要がある。

☞また、町内におけるバス路線・バス停の設定にあたっては、既存のＪＲ駅よりも細かい間隔でバス停を設置することが望ましく、通学時間帯等の特定の利用が見込まれる時間帯によっては、快速運行等の需要に見合った運行方法を検討する必要がある。



分析結果（２.全体まとめ） No.12



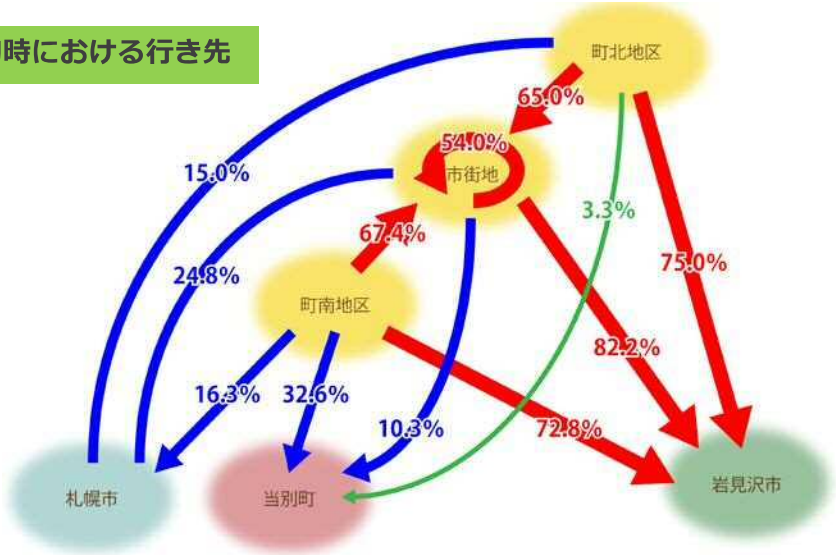
分析結果（２.全体まとめ） No.13

《２．月形線（中央バス）の利便性向上に向けた取組の検討（その１）》

・買い物・通院時におけるアンケート回答者の行き先で、最も多い回答は「岩見沢市」である。

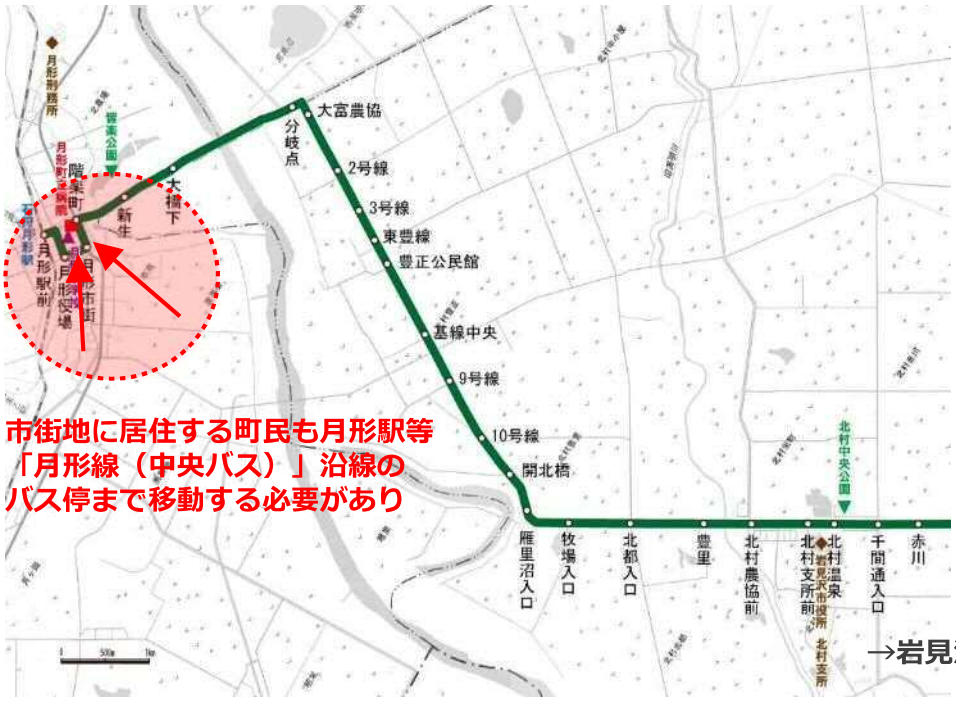
・岩見沢市への公共交通による移動は、「月形線（中央バス）」であるが、「月形線（中央バス）」の運行経路は、町内市街地の一部のみとなっている。

買い物時における行き先



分析結果（２.全体まとめ） No.14

□月形線（中央バス）の運行経路

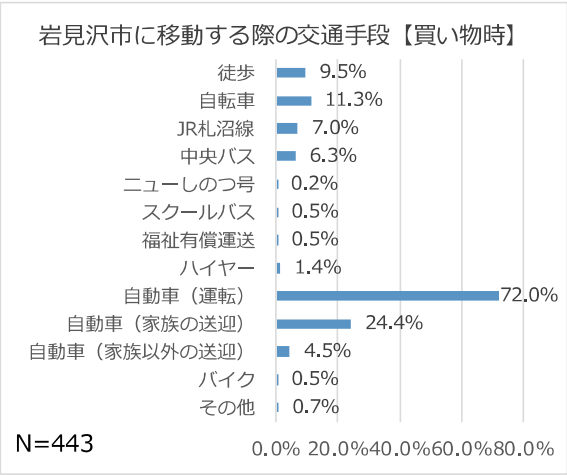


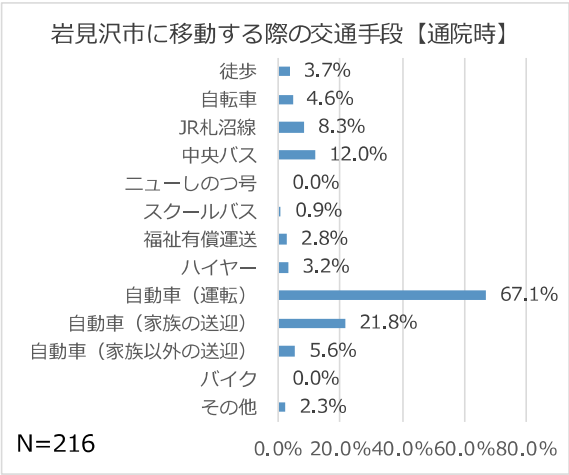
分析結果（２.全体まとめ） No.15

《月形線（中央バス）の利便性向上に向けた取組の検討（その２）》

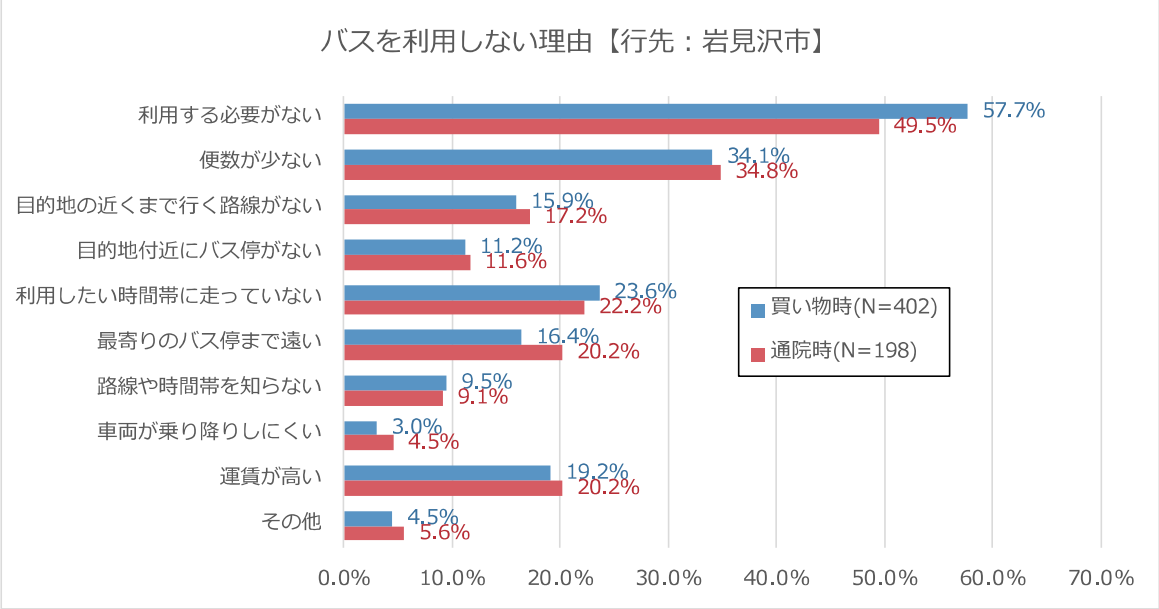
・一方で、岩見沢市へ移動しているアンケート回答者のうち、月形線を活用している割合は、１割に満たなく、多くの回答者は自家用車に依存している。

・バスを利用しない理由が改善された場合、約２割の回答者は、外出頻度が増加すると回答している。





分析結果（２.全体まとめ） No.16



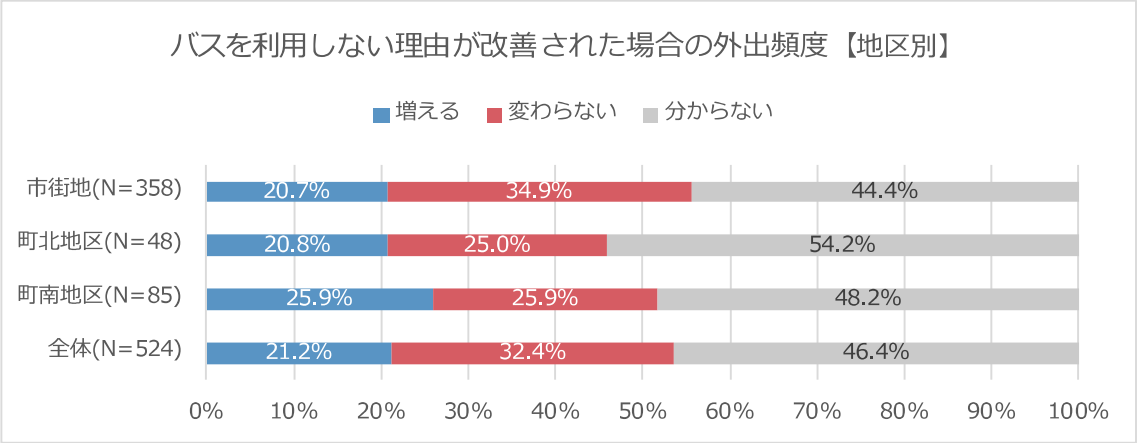
分析結果（２.全体まとめ） No.17

《月形線（中央バス）の利便性向上に向けた取組の検討（その３）》

・バスを利用しない理由が改善された場合、約２割の回答者は、外出頻度が増加すると回答している。

・バスを利用しない理由としては、「便数が少ない」や「利用したい時間帯に運行していない」などが挙げられる。

☞したがって、これまでの分析結果から、月形町から岩見沢市までの生活移動に係るバスサービス（運行ルート及び運行便数など）を検討する必要がある。



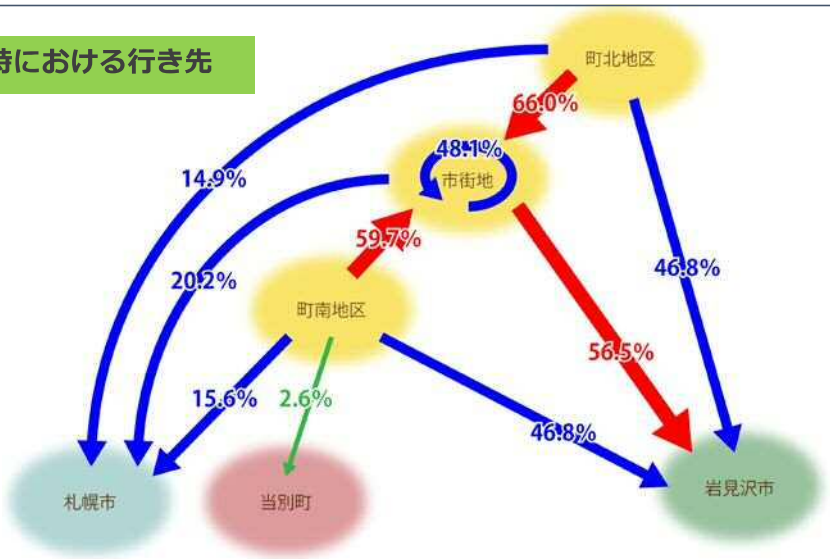
分析結果（２.全体まとめ） No.18

《３．町内移動を支援する新たな公共交通の検討（その１）》

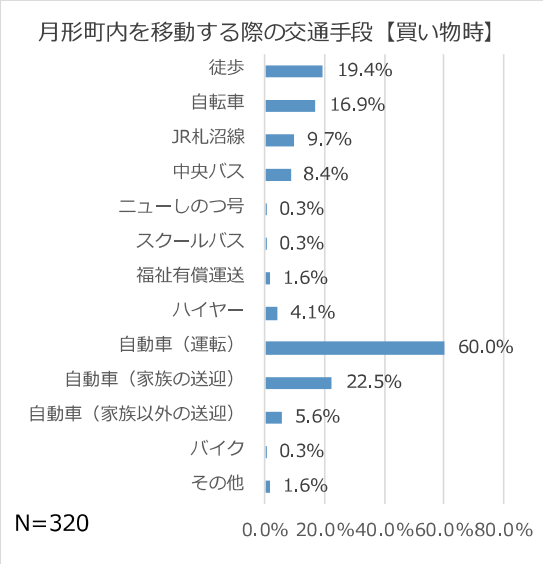
・買い物・通院時における移動先として、岩見沢市に次いで多い行き先は、市街地であり、特に町北・町南地区からは約６割の回答者が「市街地」を目的に移動している。

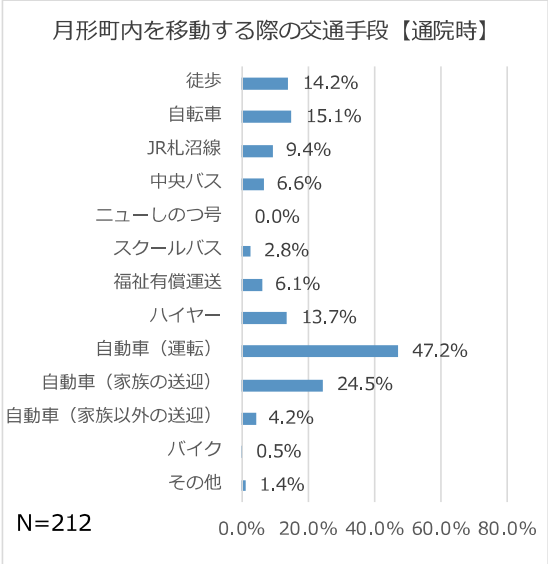
・一方で、月形町内を目的地とする移動で公共交通による移動は約２割であり、多くの回答者は自家用車による移動である。

通院時における行き先



分析結果（２.全体まとめ） No.19



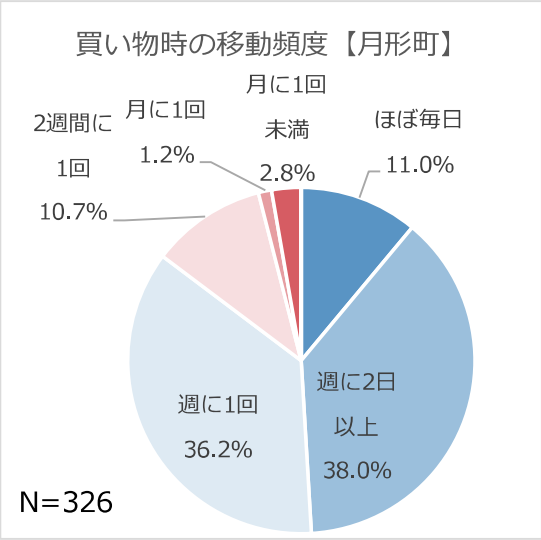


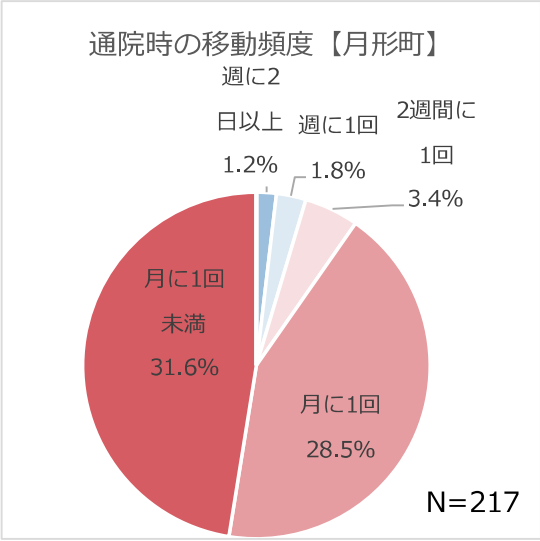
分析結果（２.全体まとめ）　No.20

《町内移動を支援する新たな公共交通の検討（その２）》

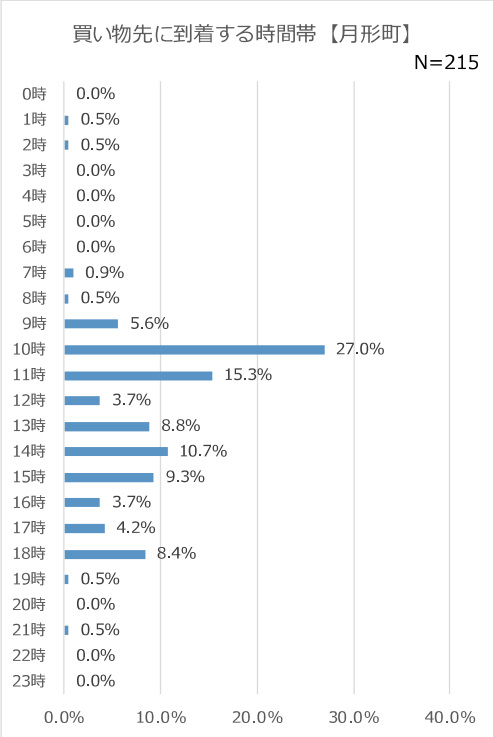
・月形町内を目的とする買い物・通院時の移動頻度として、買い物時は週に１回や週に２日以上の割合が多くなっている。（通院時は、月に１回や月に1回未満）

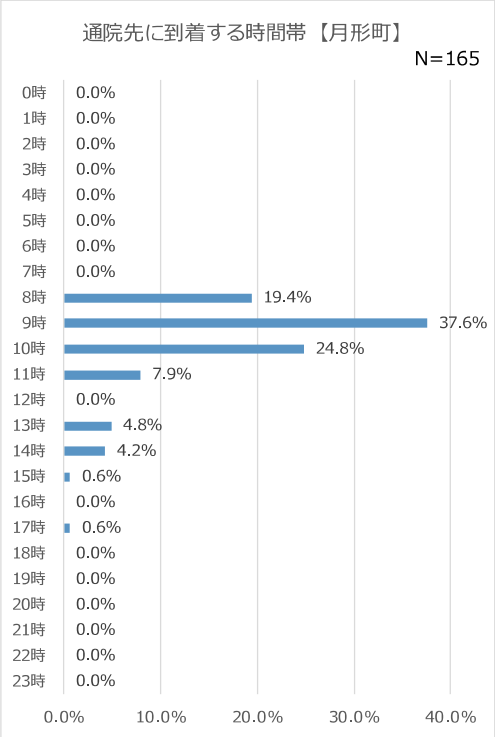
・目的地別の移動時間帯として、買い物時で１０時、通院時で９時台がピーク。





分析結果（２.全体まとめ）　No.21





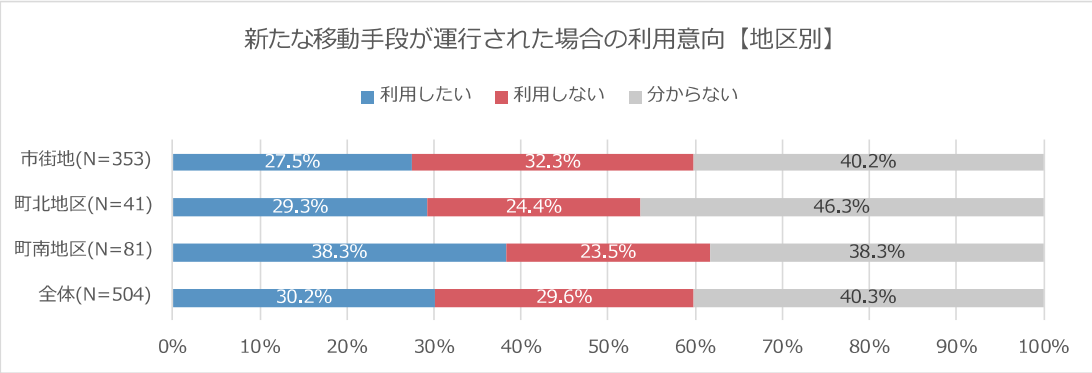
分析結果（２.全体まとめ）　No.22

《町内移動を支援する新たな公共交通の検討（その３）》

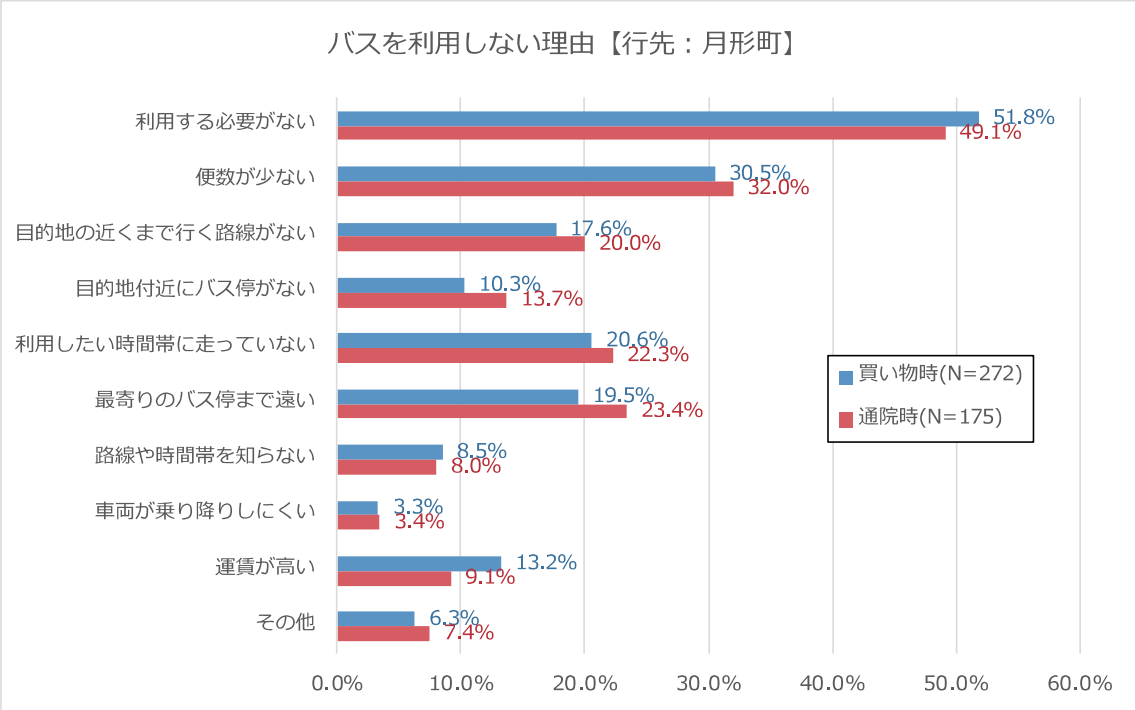
・予約運行型等の新たな公共交通が運行した場合、利用したいとする回答は、町北地区や町南地区など、郊外部で多い傾向にある。

・月形町内を目的地とする移動について、バスを利用しない理由としては、町北地区や町南地区において、「目的地の近くまで行く路線がない」が約３割の回答となっており、とりわけ、町南地区では「最寄りのバス停まで遠い」が約５割である。

☞町内の郊外部において、各町民の自宅付近まで迎えに行く、新たな公共交通の導入検討を行い、町内における生活移動の利便性向上に資する公共交通施策の展開が必要である。



分析結果（２.全体まとめ）　No.23

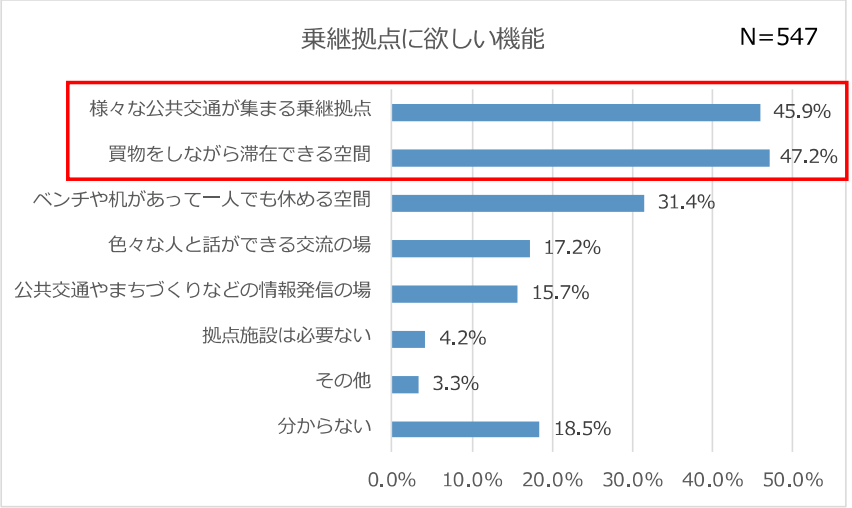


分析結果（2.全体まとめ）　No.24

《4．乗り継ぎの利便性を向上させる交通結節点の検討》

・乗継拠点に欲しい機能としては、「様々な公共交通が集まる乗継拠点」や「買物をしながら滞在できる空間」が約５割と最も多くなっている。

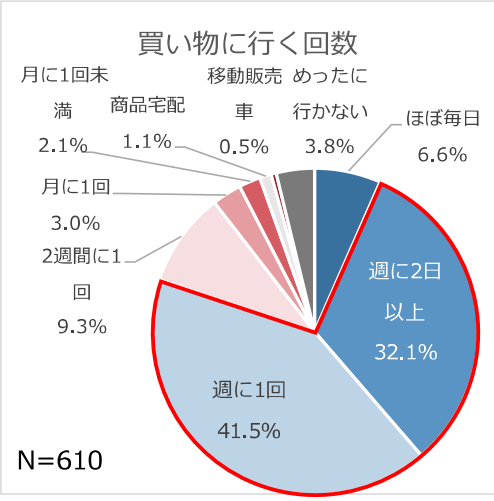
☞月形町内を運行する公共交通と廃止代替バス路線などの幹線が、継ぎ目なく乗継ができる拠点の形成を検討する必要がある。

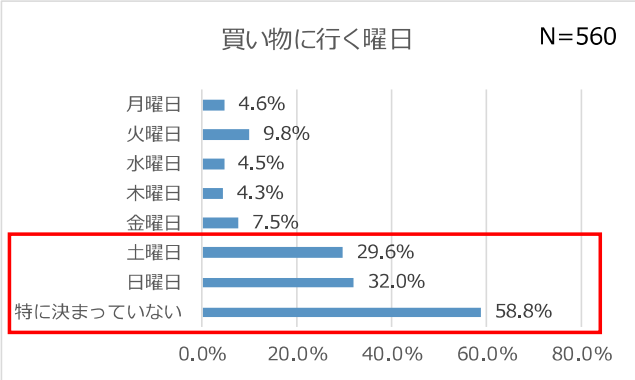


分析結果（3.日頃の交通手段-買い物）　No.25

●買い物に行く回数について、**「週に1回」（41.5%）**、**「週に2日以上」（32.1%）**が多くなっている。

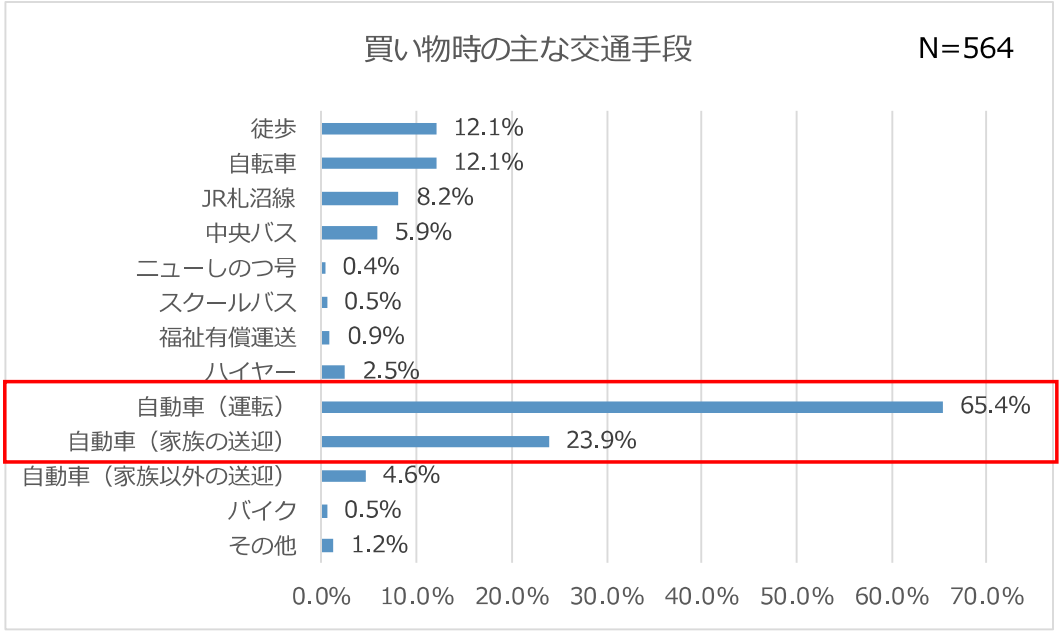
●買い物に行く曜日は、**「特に決まっていない」（58.8%）**、**「日曜日」（32.0%）**、**「土曜日」（29.6%）**が多くなっている。





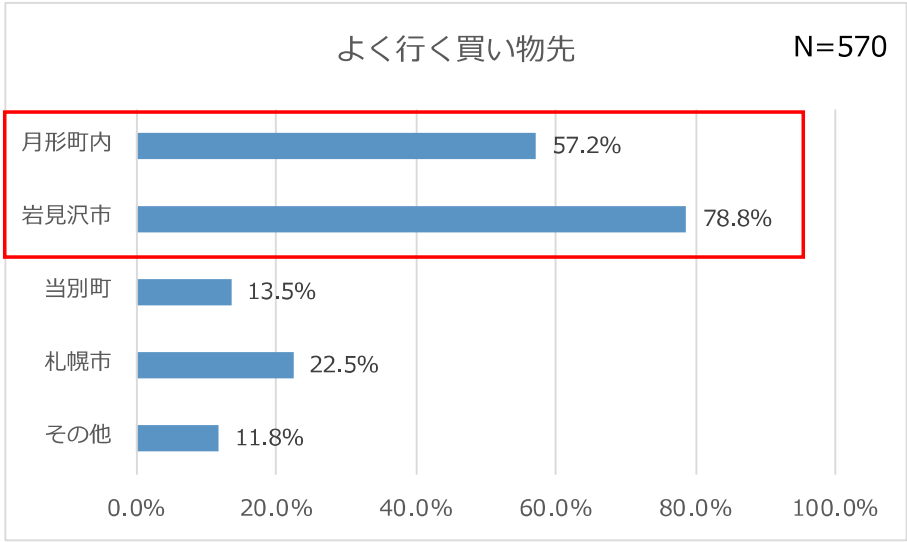
分析結果（3.日頃の交通手段-買い物） No.26

●買い物時の主な交通手段について、**「自動車（運転）」（65.4%）**、**「自動車（家族の送迎）」（23.9%）**が多くなっている。



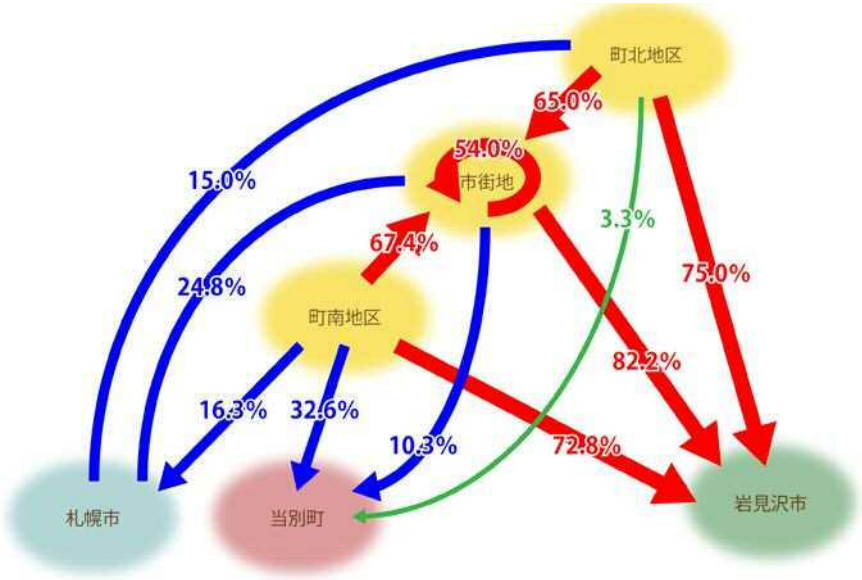
分析結果（3.日頃の交通手段-買い物） No.27

●よく行く買い物先は、**「岩見沢市」（78.8%）**、**「月形町内」（57.2%）**が多くなっている。



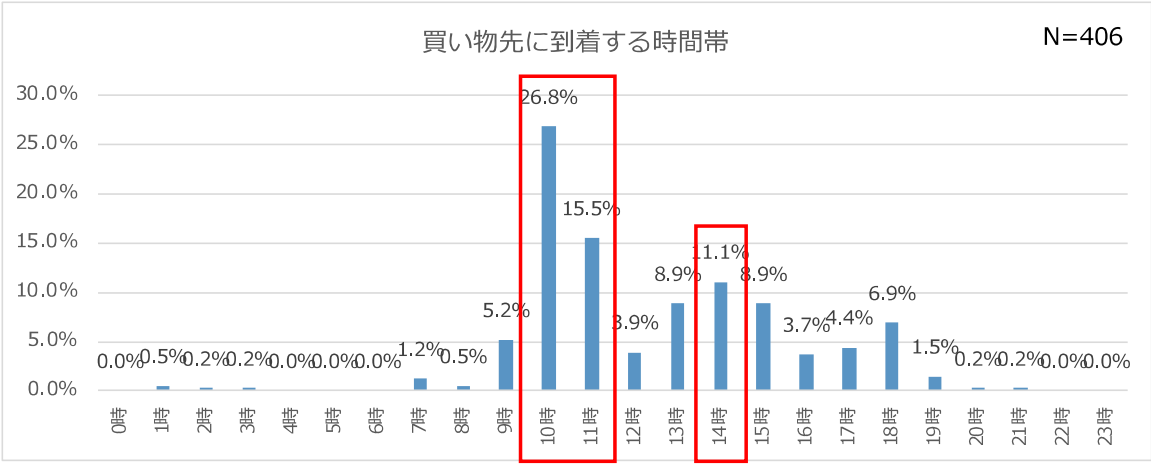
分析結果（3.日頃の交通手段-買い物） No.28

●よく行く買い物先を地区別に分析した結果、**全地区で「岩見沢市」まで移動が７割以上**と最も多い。
●一方、当別町及び札幌市方面への移動については、**市街地以南の地区からの移動が比較的多い。**



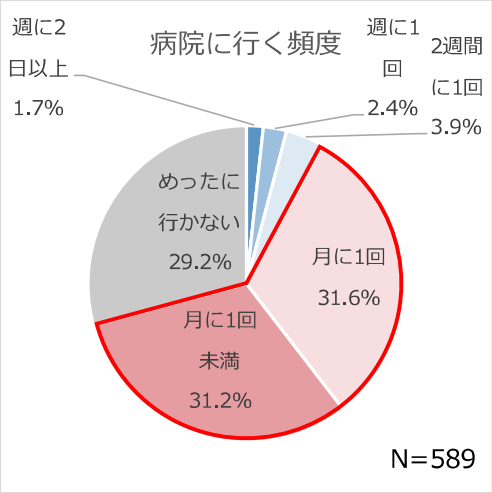
分析結果（3.日頃の交通手段-買い物） No.29

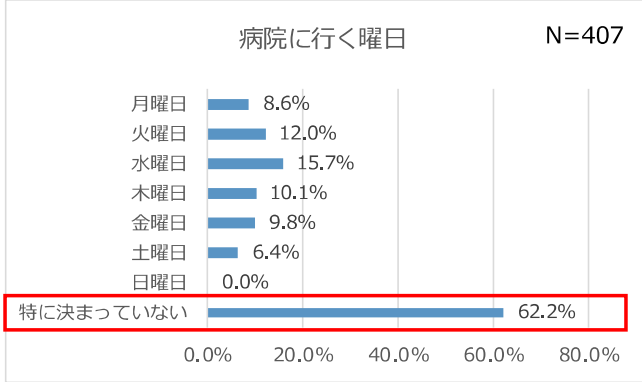
●買い物先に到着する時間帯は、**「10時」（26.8%）、「11時」（15.5%）、「14時」（11.1%）**が多くなっている。



分析結果（3.日頃の交通手段-通院） No.30

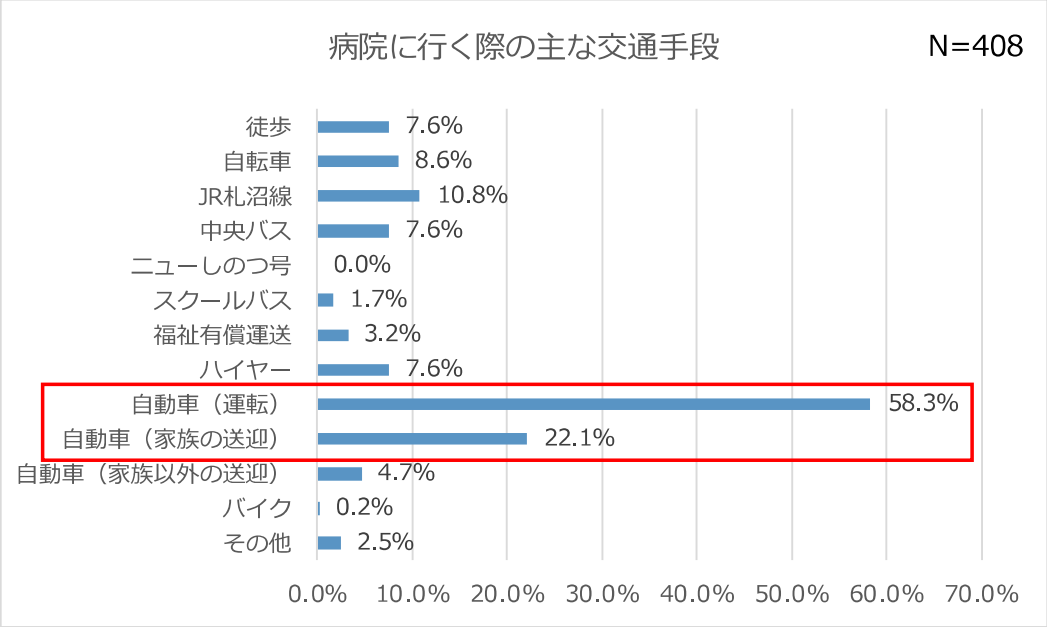
●病院に行く頻度は、**「月に1回」（31.6%）**、**「月に1回未満」（31.2%）**、**「めったに行かない」（29.2%）**が多くなっている。
●病院に行く曜日は、**「特に決まっていない」（62.2%）**が多くなっている。





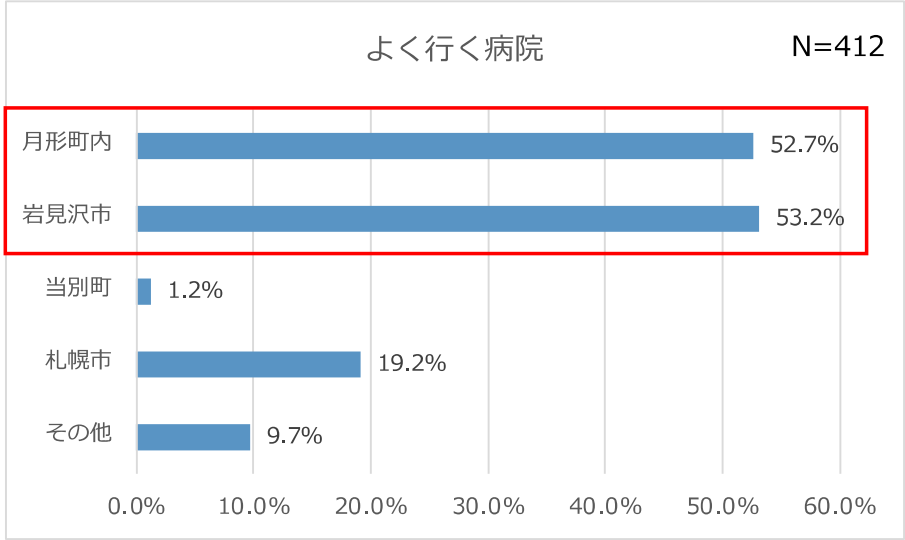
分析結果（3.日頃の交通手段-通院） No.31

●病院に行く際の主な交通手段は、**「自動車（運転）」（58.3%）**、**「自動車（家族の送迎）」（22.1%）**が多くなっている。



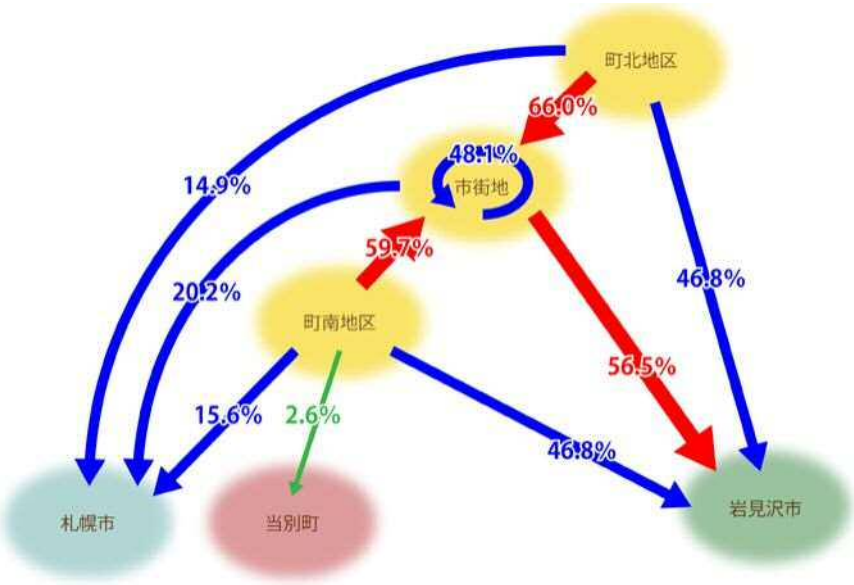
分析結果（3.日頃の交通手段-通院） No.32

●よく行く病院の場所は、**「岩見沢市」（53.2%）**、**「月形町内」（52.7%）**が多くなっている。



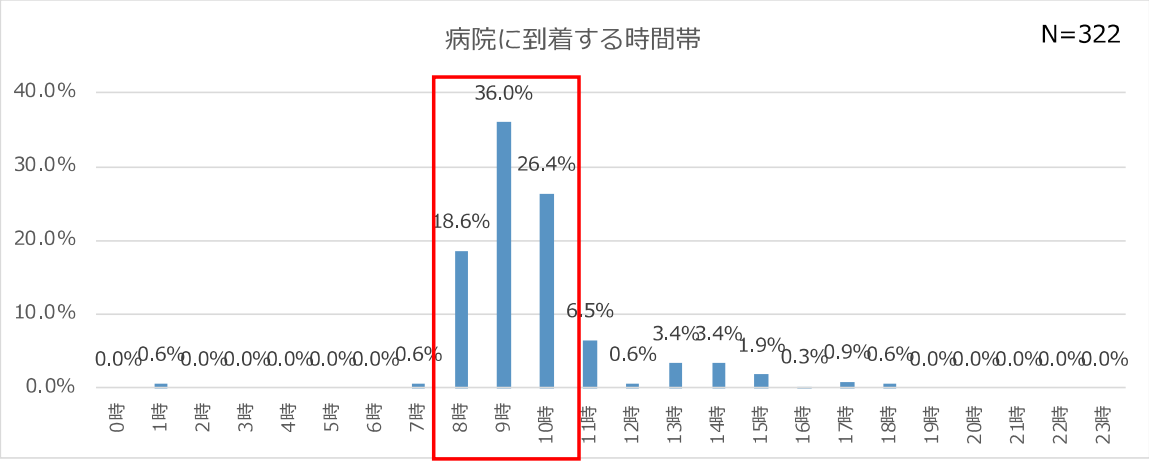
分析結果（3.日頃の交通手段-通院） No.33

●よく行く病院を地区別に分析した結果、**概ね市街地と岩見沢市に移動している傾向**であり、**札幌方面への通院は２割程度**である。



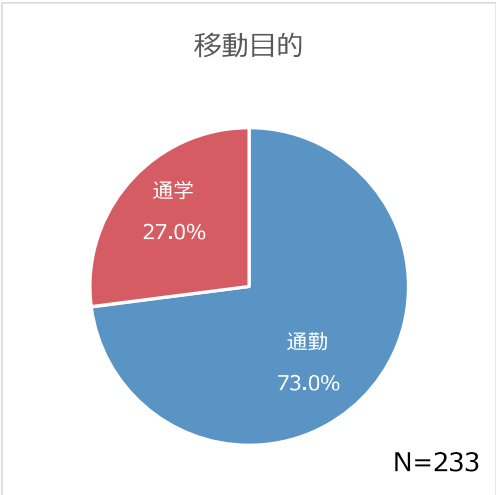
分析結果（3.日頃の交通手段-通院） No.34

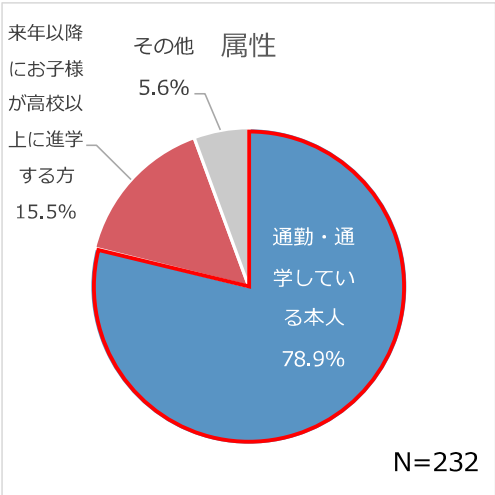
●病院に到着する時間帯は、**「9時」（36.0%）**、**「10時」（26.4%）**、**「8時」（18.6%）**が多くなっている。



分析結果（3.日頃の交通手段-通勤・通学） No.35

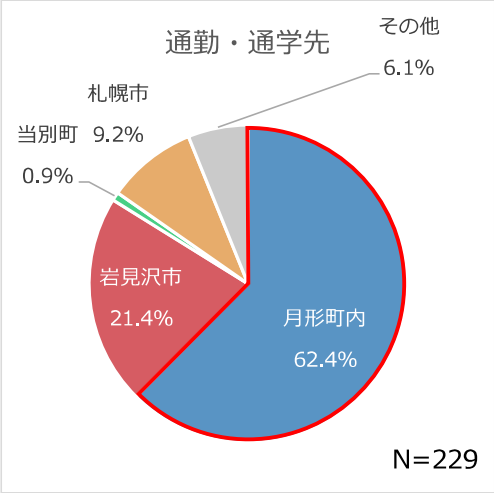
●回答者の移動目的は、**「通勤」（73.0%）**、**「通学」（27.0%）**となっている。
●回答者の属性は、**「通勤・通学している本人」**が**約8割**を占めている。





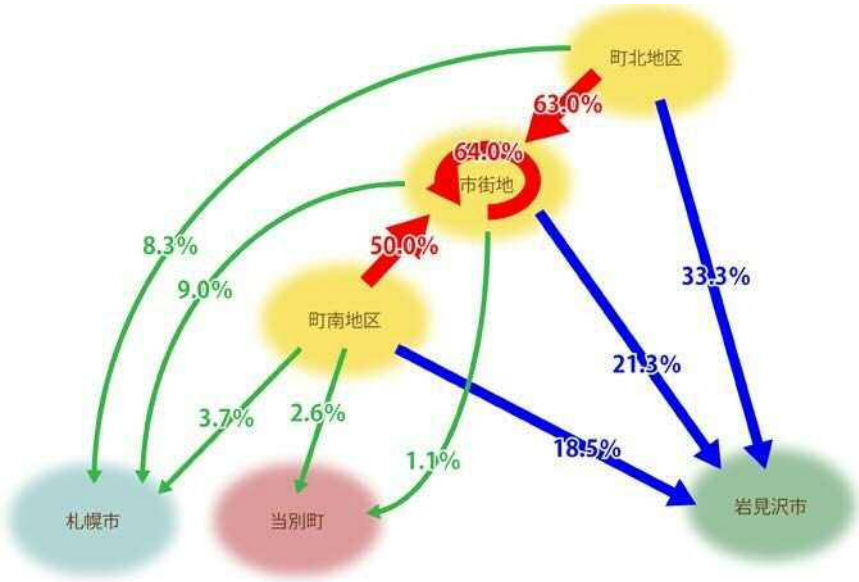
分析結果（3.日頃の交通手段-通勤・通学）　No.36

●月形町民の通勤・通学先は、**「月形町内」（62.4%）**が最も多くなっている。



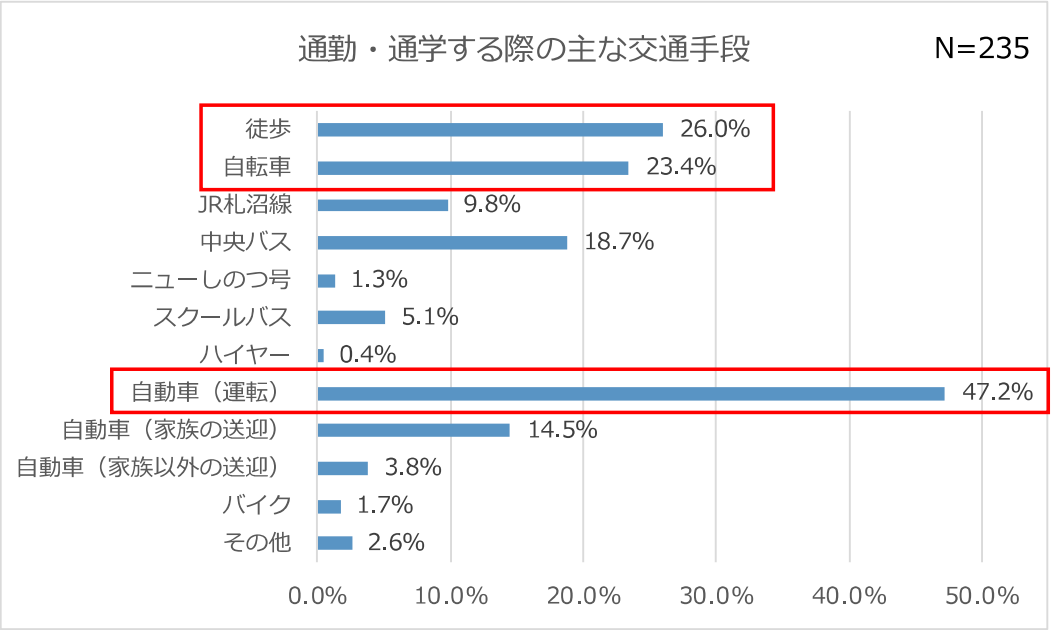
分析結果（3.日頃の交通手段-通勤・通学）　No.37

●地区別の通勤・通学先は、**多くは町内で完結した移動**となっており、**各地区から２～３割程度は岩見沢市への移動が見受けられる。**
●なお、通勤・通学目的で**札幌方面へ移動している方は、１割に満たない。**



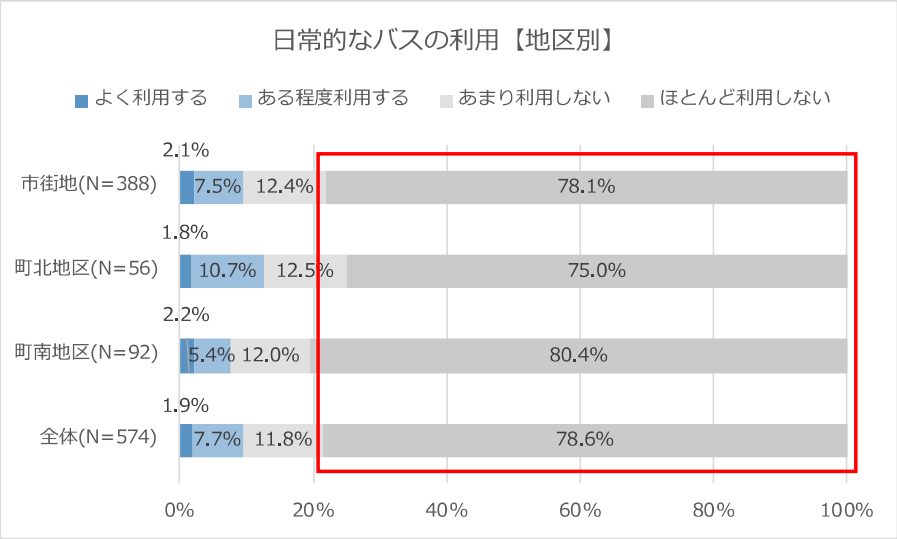
分析結果（3.日頃の交通手段-通勤・通学） No.38

●通勤・通学する際の主な交通手段は、**「自動車（運転）」（47.2%）**、**「徒歩」（26.0%）**、**「自転車」（23.4%）**が多くなっている。



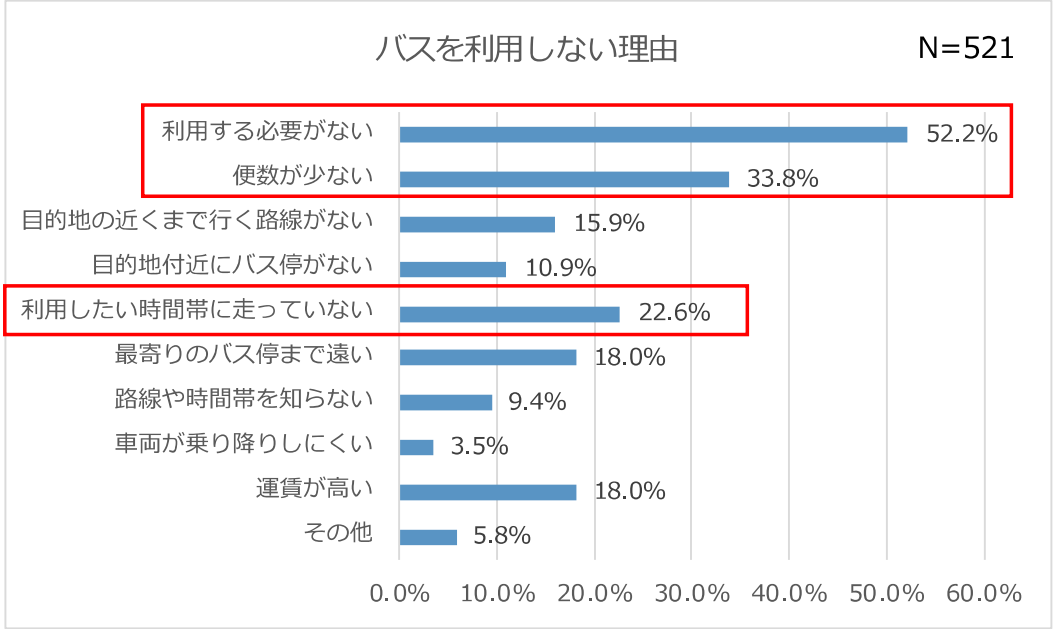
分析結果（4.地域の新たな移動手段） No.39

●日常的なバスの利用について、全ての地区で**「ほとんど利用しない」**が**約８割**を占めている。



分析結果（4.地域の新たな移動手段） No.40

●バスを利用しない理由は、**「利用する必要がない」（52.2%）**、**「便数が少ない」（33.8%）**、**「利用したい時間に走っていない」（22.6%）**が多くなっている。



分析結果（4.地域の新たな移動手段） No.41

●地区別にみると、市街地・町北地区では**「利用する必要がない」が最も多い回答**であるが、一方で、**「便数が少ない」や「利用したい時間帯に走っていない」も比較的多い。**

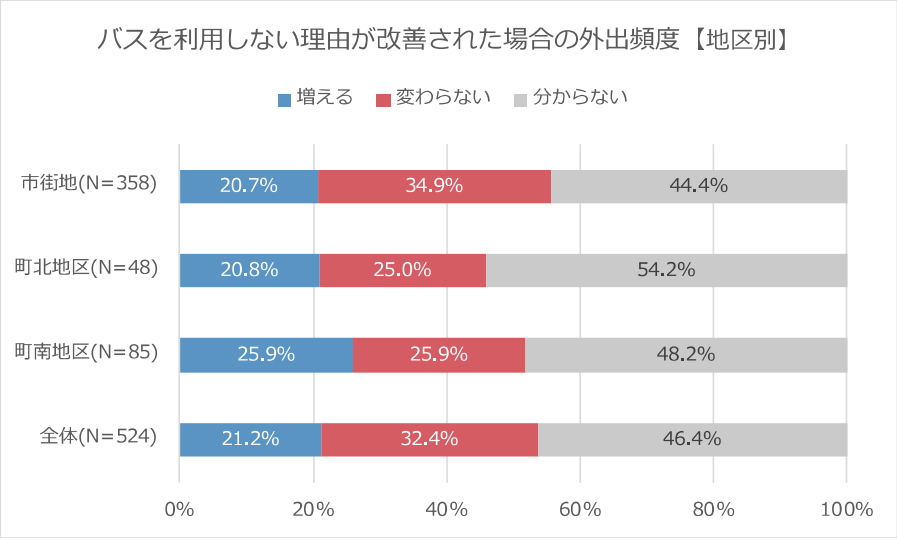
●町南地区では**「最寄りのバス停まで遠い」の割合が最も多く**、市街地・町北地区同様に**「便数が少ない」の回答も多い。**

◆バスを利用しない理由（地区別）

選択肢	市街地（N=363）	町北地区（N=44）	町南地区（N=84）
利用する必要がない	58.4%	45.5%	41.7%
便数が少ない	33.3%	27.3%	36.9%
目的地の近くまで行く路線がない	12.7%	20.5%	26.2%
目的地付近にバス停がない	8.0%	22.7%	17.9%
利用したい時間帯に走っていない	20.4%	25.0%	28.6%
最寄りのバス停まで遠い	11.0%	20.5%	44.0%
路線や時間帯を知らない	6.3%	2.3%	22.6%
車両が乗り降りしにくい	4.1%	0.0%	2.4%
運賃が高い	19.3%	15.9%	15.5%
その他	5.0%	6.8%	4.8%

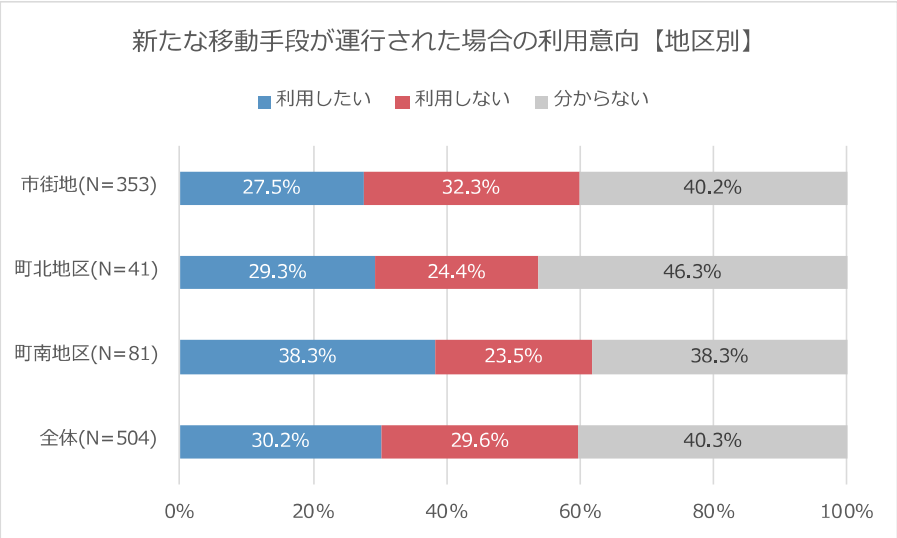
分析結果（４.地域の新たな移動手段） No.42

●バスを利用しない理由が改善された場合、外出頻度が**「増える」とした回答は、約２割**となっている。



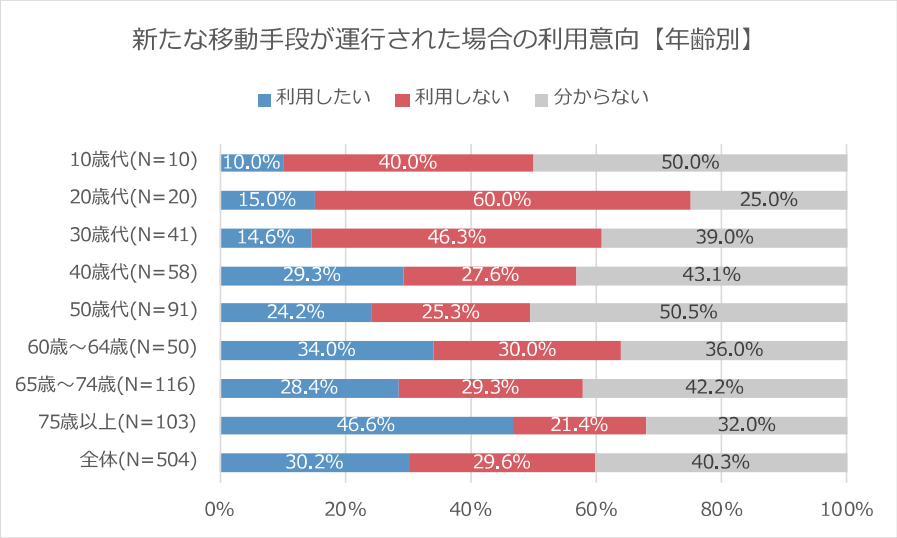
分析結果（４.地域の新たな移動手段） No.43

●予約運行型バスなどの、新たな公共交通が運行された場合の利用意向は、**「利用したい」が約３割**であり、地区別では**町南地区で約４割の回答者が「利用したい」と回答**している。



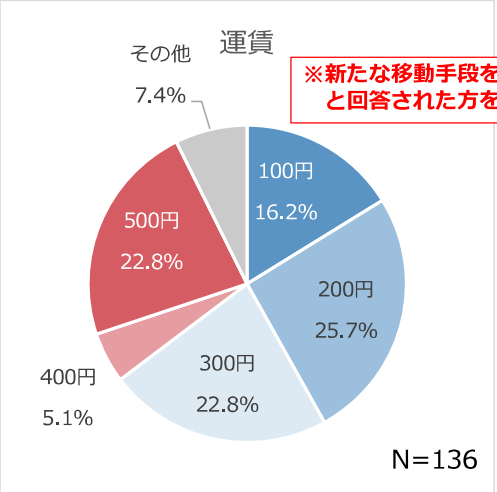
分析結果（4.地域の新たな移動手段） No.44

●年齢別に新たな移動手段の利用意向を分析した結果、**年齢層が高くなるにつれ、「利用したい」の割合が高くなる傾向**にある。

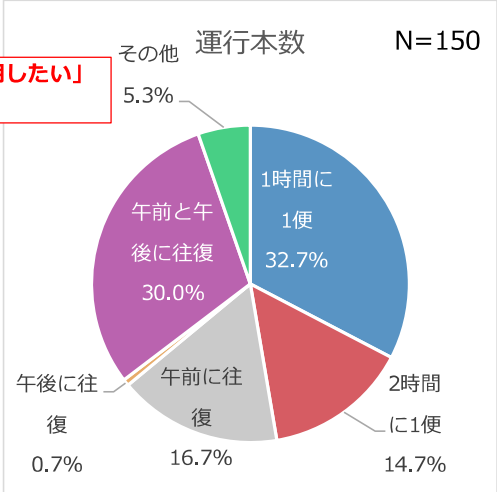


分析結果（4.地域の新たな移動手段） No.45

●新たな移動手段の運賃は、**「200円」（25.7%）、「300円」（22.8%）、「500円」（22.8%）**との回答が多くなっている。
●新たな移動手段の運行本数は、**「1時間に1便」（32.7%）、「午前と午後に往復」（30.0%）**が多くなっている。

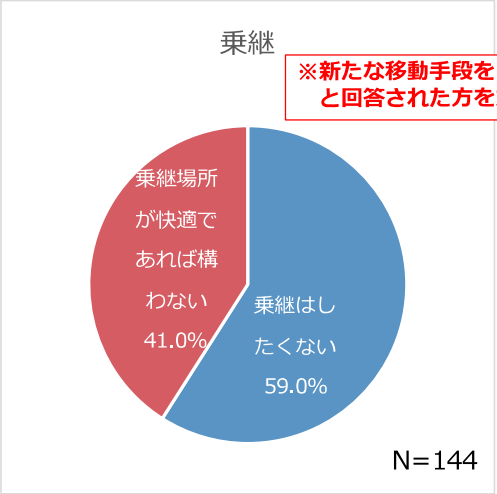


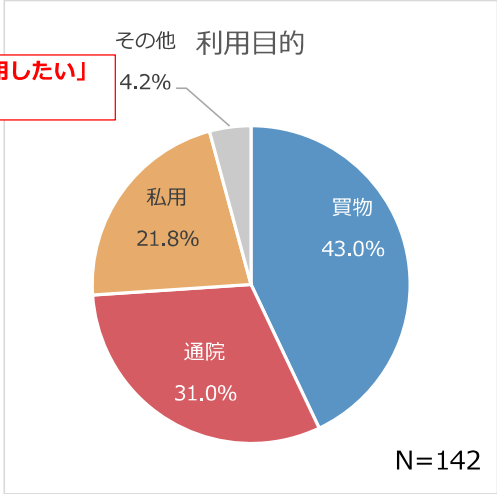
※新たな移動手段を「利用したい」と回答された方を対象



分析結果（4.地域の新たな移動手段） No.46

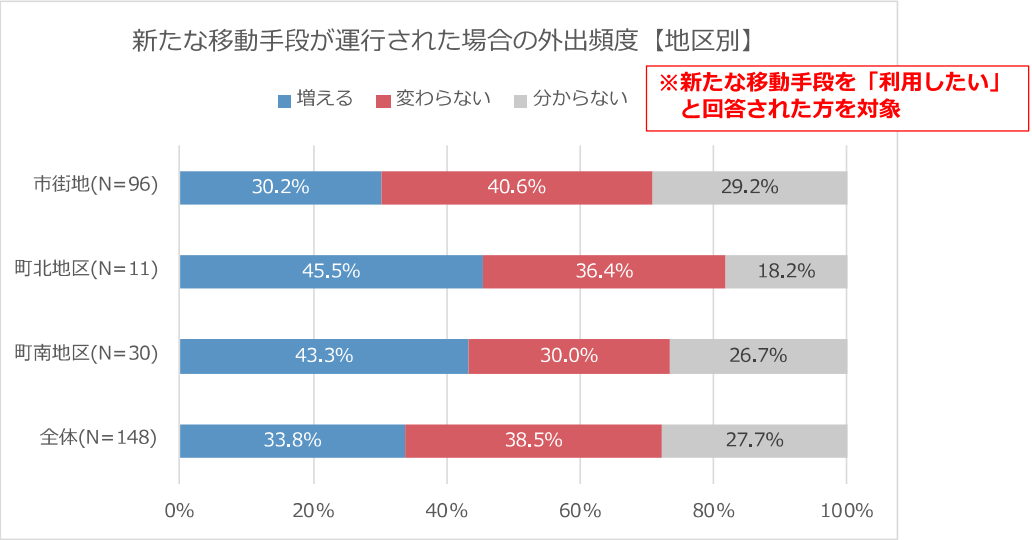
●新たな移動手段の乗継について、**「乗継はしたくない」（59.0%）、「乗継場所が快適であれば構わない（41.0%）**となっている。
●新たな移動手段の利用目的は、**「買い物」（43.0%）、「通院」（31.0%）、「私用」（21.8%）**となっている。





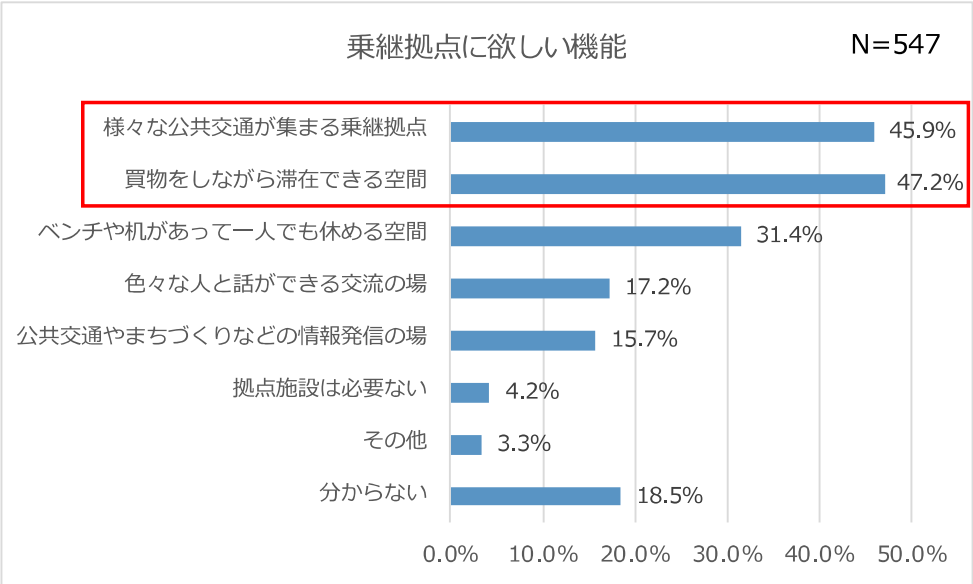
分析結果（4.地域の新たな移動手段） No.47

●新たな移動手段が運行された場合の外出頻度の変化については、**「変わらない」（38.5%）、「増える」（33.8%）、「分からない」（27.7%）**となっている。



分析結果（４.地域の新たな移動手段）　No.48

●乗換拠点に欲しい機能は、**「買物をしながら滞在できる空間」（47.2%）**、**「様々な公共交通が集まる乗換拠点」（45.9%）**、**「ベンチや机があって一人でも休める空間」（31.4%）**が多くなっている。



分析結果まとめ　No.50

■ＪＲ札沼線（廃止代替バス路線）について

・回答者の目的別の行き先を分析した結果、買い物や通院時に当別町を含む札幌方面への移動が約３割程度みられる。
・通勤・通学目的では、回答者の１割に満たない移動状況となっているが、当別町方面からの通学利用等も見られる（ＪＲ乗降調査より）ことから、朝・夕の通学時間帯においても一定程度のサービス水準を確保する必要がある。
・したがって、通勤・通学の支援をしつつ、町民の買い物や通院などの生活交通に必要となる公共交通の確保を目的に、適切な運行サービス水準の検討が必要である。

■月形線について

・買い物及び通院、通勤・通学時における行き先について、回答者の多くは、「岩見沢市」を目的として移動している傾向にある。
・一方で、町内から岩見沢市への路線バスは「月形線（中央バス）」が運行されているが、町内における運行ルートは市街地のみの運行となっており、町民の利用機会は限られたものとなっていることが想定される。
・バスを利用しない理由をみても、町南地区で「最寄りのバス停まで遠い」とした回答が約４割、あるいは市街地で「便数が少ない」が約３割となっており、より多くの住宅地をカバーできる運行ルートの設定など、町民ニーズを反映させた運行計画の見直しが必要である。

■町内公共交通について

・町内の農村部において、公共交通が運行していない公共交通空白地域が広く存在しており、それらをカバーする公共交通として、予約運行型の新たな公共交通に係る利用意向として、町北地区及び町南地区においては、３割以上の回答者が「利用したい」と回答している。
・一方で、農村部には、スクールバス（一般混乗可）も運行していることから、スクールバスとの連携を図り、スクールバスでは対応しきれない町民ニーズへの対応を検討する必要がある。

■公共交通の乗継拠点について

・上記で整理した公共交通を運行させるにあたり、公共交通間をストレスなく乗り継げる環境整備が必要であり、拠点に必要な機能として、「様々な公共交通が集まる乗継拠点」や「買い物をしながら滞在できる空間」といった要望が約５割と多くなっている。
・一方で、待合環境として、「ベンチや机があって一人でも休める空間」への要望も一定程度存在しており、これらニーズを踏まえた拠点形成を検討していくことが重要である。