



# 士別市の公共交通を良くするための アンケート調査結果

## ◆ 調査内容

**目的** : 市民の公共交通に対するニーズを把握するため、士別市民1,500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、士別市民の生活行動（「通勤・通学」、「買い物」、「通院」）を把握するとともに、市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** : 士別市民 1,500世帯

**配布日** : 平成30年7月19日（木）

**配布数** : 1,500世帯（3,000票） ※2票/世帯、18歳以上を対象

**回収数** : 685世帯、1,003票  
回収率 45.7%（世帯ベース）

## ◆ 調査項目

### 問1 個人属性について

年齢、性別、職業、居住地、自動車免許及び自動車保有状況、バス利用頻度など

### 問2 日頃の交通手段（通勤・通学、買い物、通院）について

#### （1） 通勤・通学

通勤・通学する時間帯、通勤・通学先、夏期・冬期における主な移動手段

#### （2） 買い物

買い物の頻度・曜日・時間帯、主な買い物先、夏期・冬期における主な移動手段

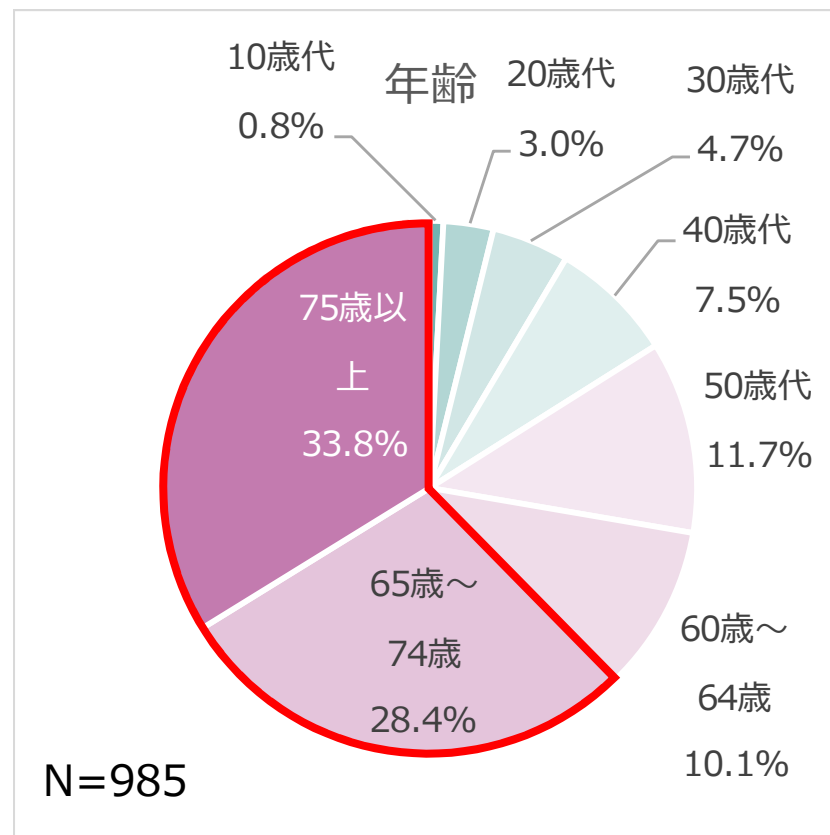
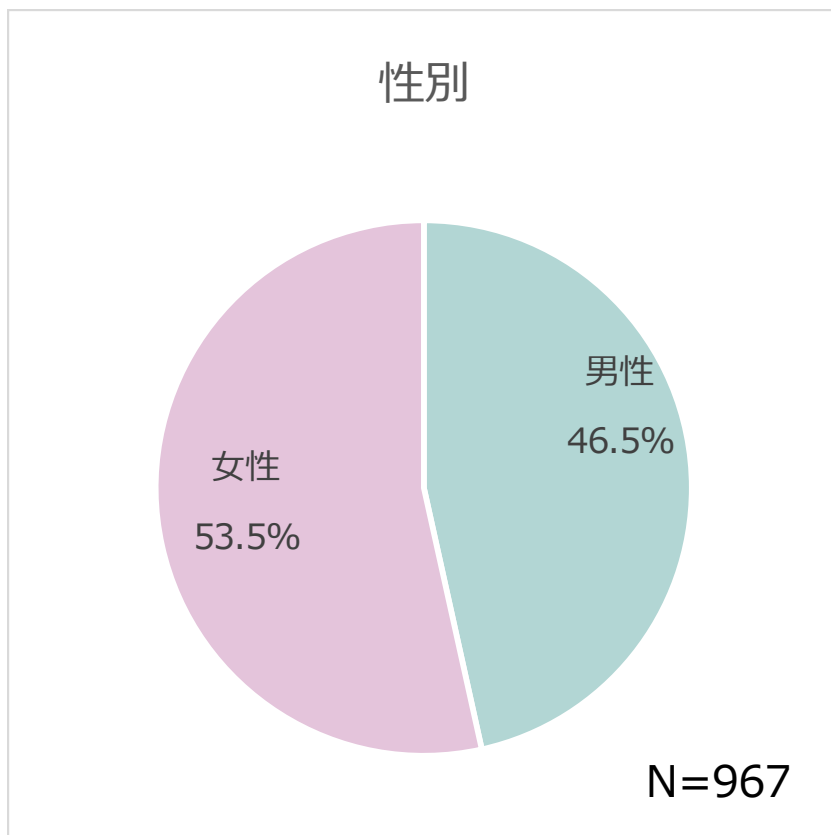
#### （3） 通院

通院する頻度・曜日・時間帯、主な通院先、夏期・冬期における主な移動手段

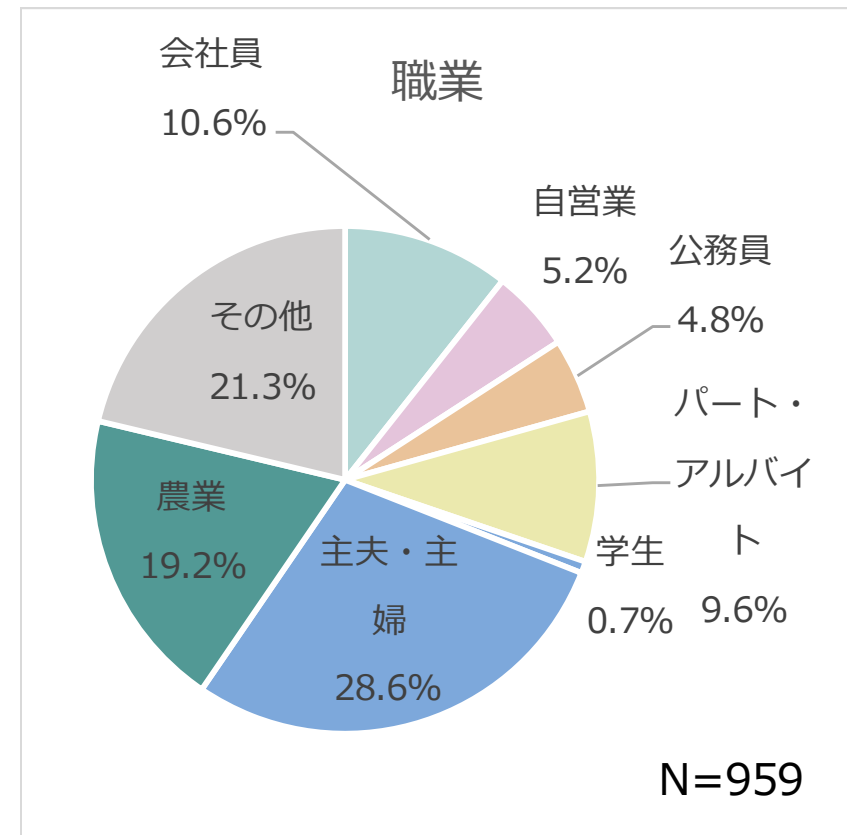
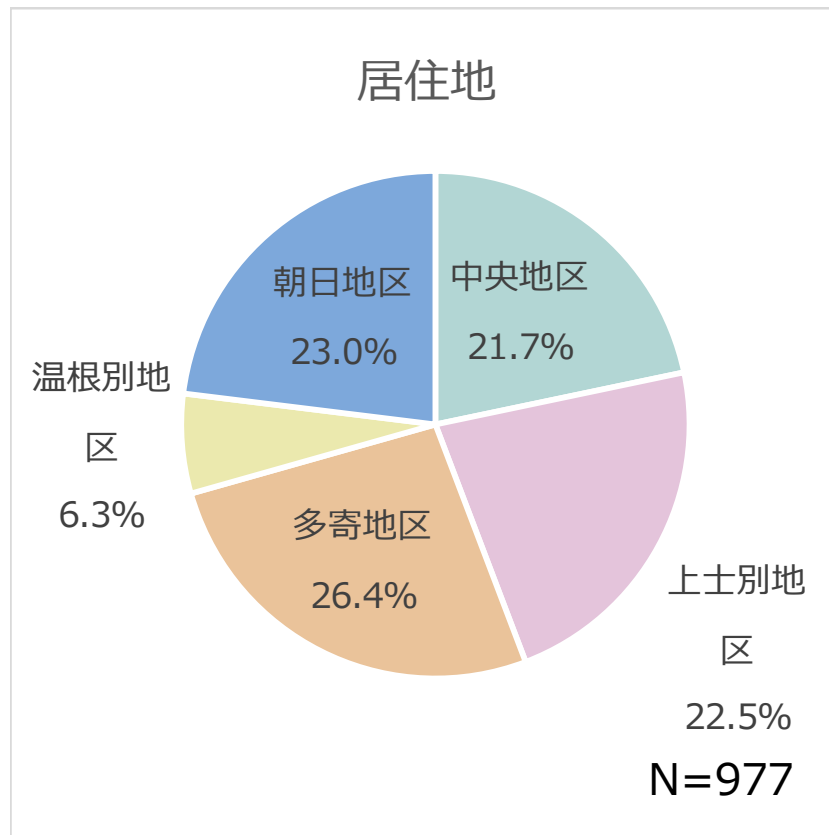
### 問3 公共交通について

バス利用時の悩み、サービス改善後のバス利用外出頻度、乗換拠点に求める機能  
郊外から市街地への交通の重要点、公共交通維持に対する利用者意識

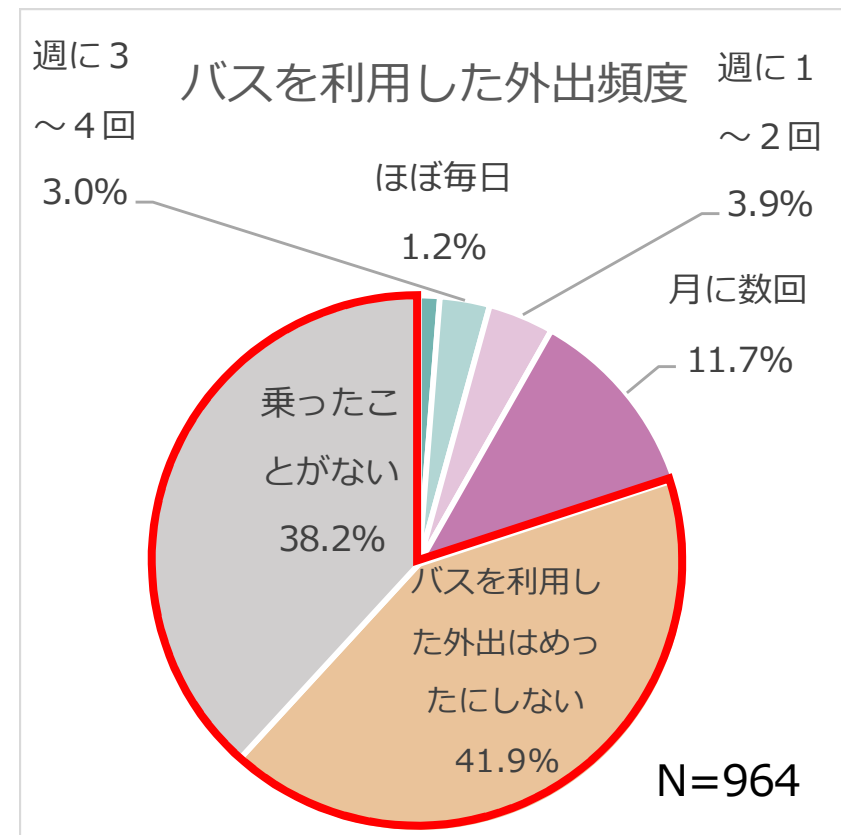
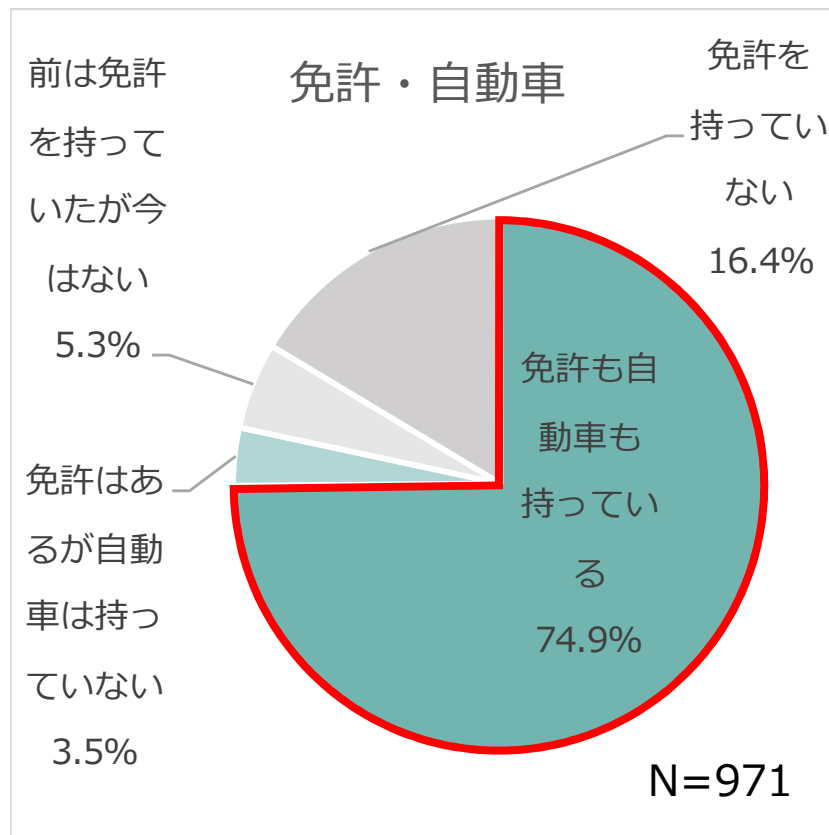
- 性別は、「男性」（46.5%）、「女性」（53.5%）と、やや女性からの回答が多くなっている。
- 年齢は、「65歳以上」（62.2%）の方からの回答が半数以上を占めている。



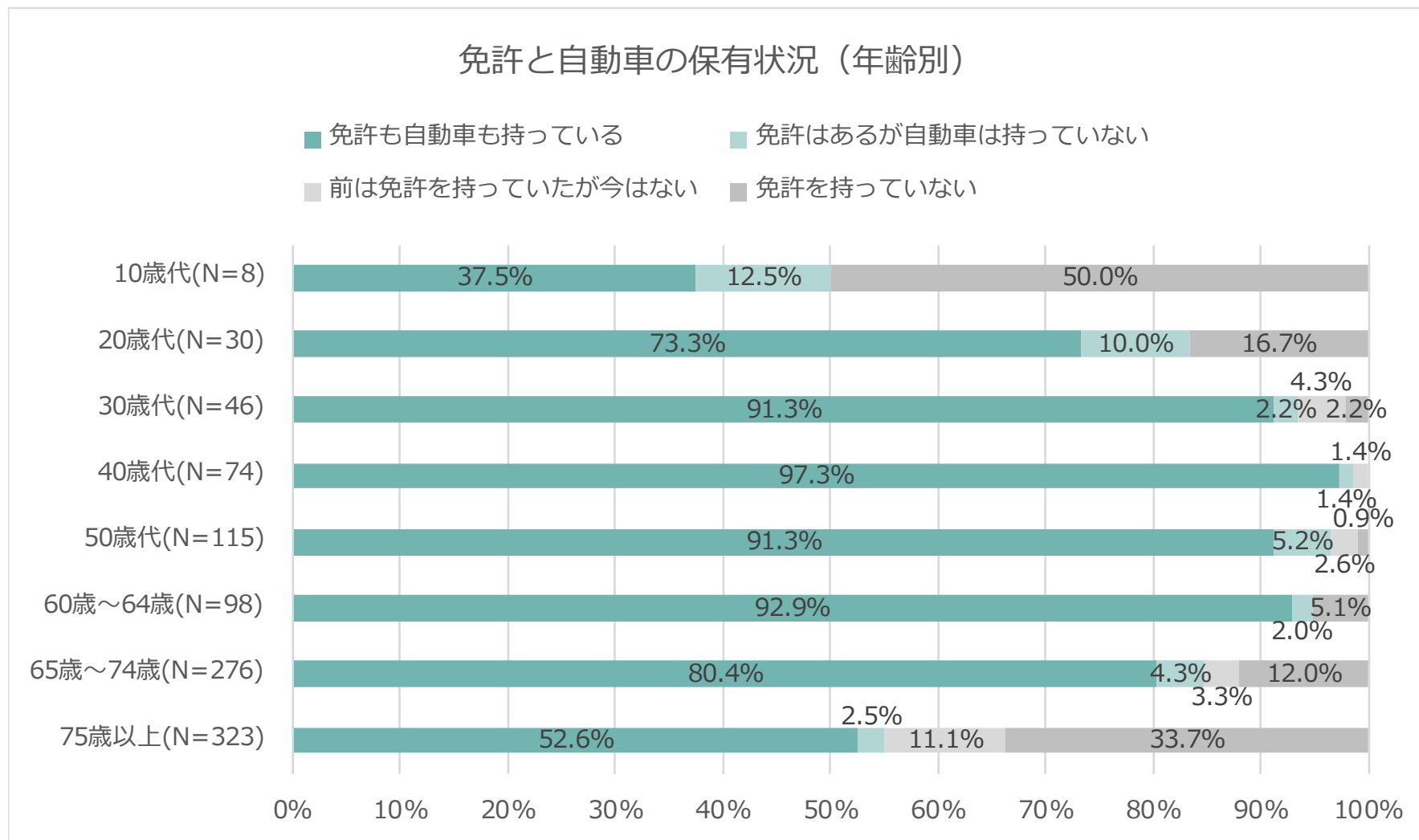
- 回答者の居住区は、「多寄地区」（26.4%）、「朝日地区」（23.0%）、「上士別地区」（22.5%）、「中央地区」（21.7%）が多くなっている。
- 職業は、「主婦・主夫」（28.6%）の方が多く、次いで「その他」（21.3%）、「農業」（19.2%）となっている。



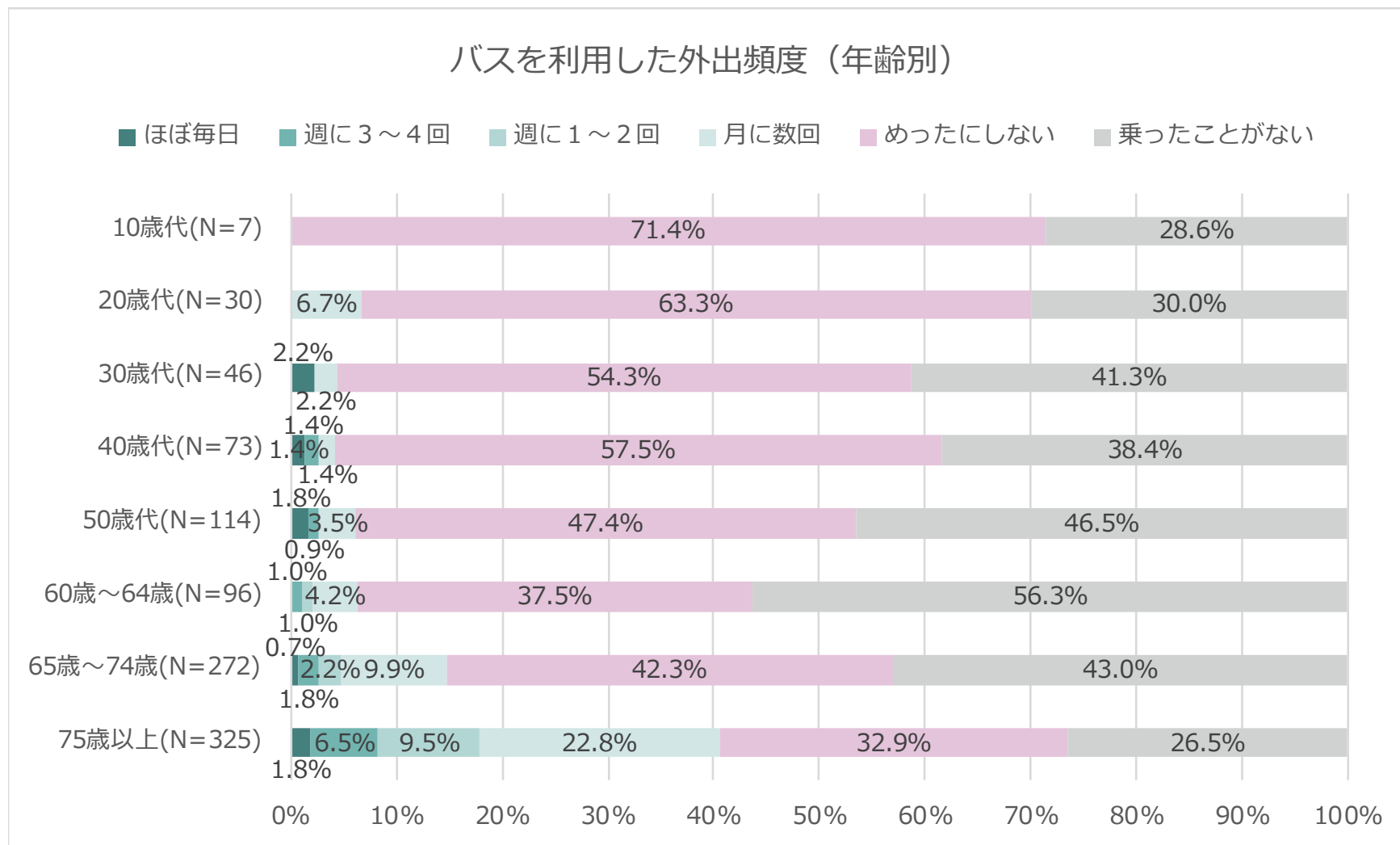
- 免許・自動車の保有について、「免許も自動車も所持している」との回答が、約7割を占めている。
- バスを利用した外出頻度について、「バスを利用した外出はめったにしない」（41.9%）、「バスに乗ったことがない」（38.2%）が高くなっている。



● 年齢別の免許・自動車の保有状況について、20歳代～74歳の保有割合は高くなっているが、10歳代や75歳以上の保有割合は比較的低い結果である。



●年齢別のバスを利用した外出頻度について、年齢が高くなるにつれて、バスを利用した外出頻度が高くなる傾向にある。

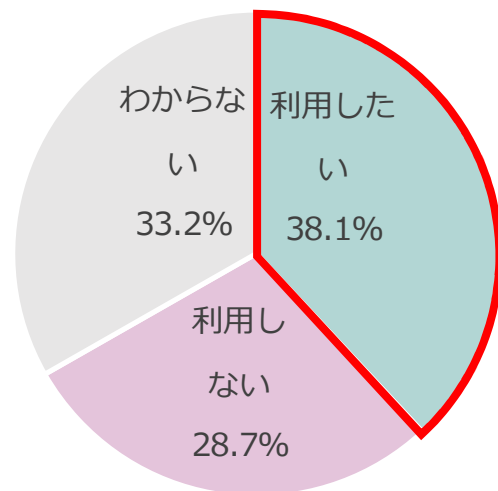




- 予約に応じて運行する新たな公共交通が運行された場合、「**利用したい**」との回答は**約4割**となった。
- 地区別の利用意向については、「**上士別地区**」、「**多寄地区**」で利用したいとの回答が多くなっている。

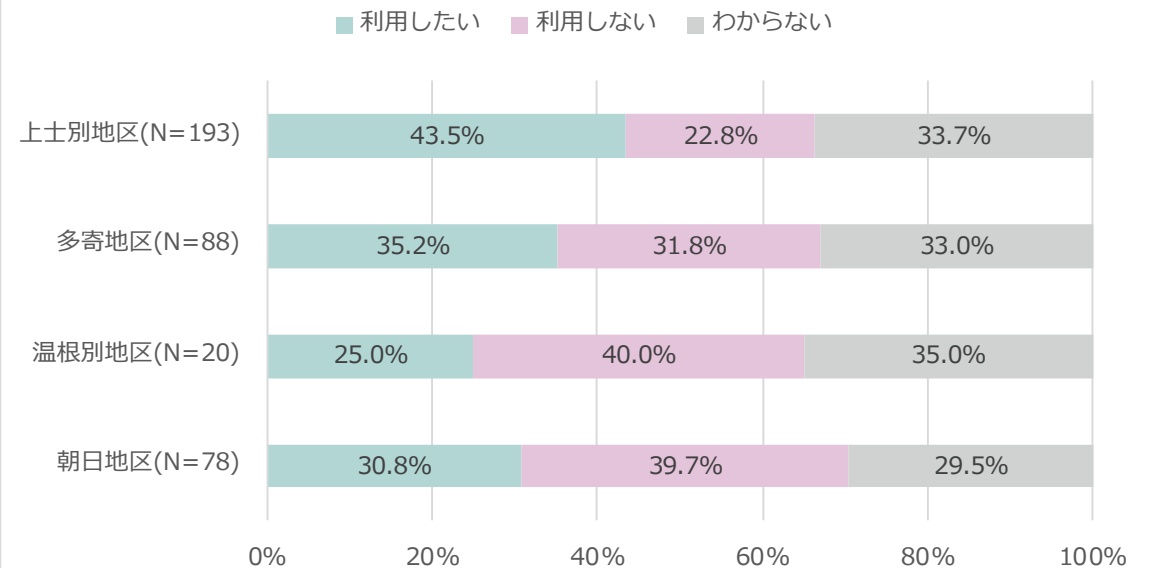
**職業が「農家」または居住地が「中央地区以外」の方を対象**

### 予約に応じて運行するバス



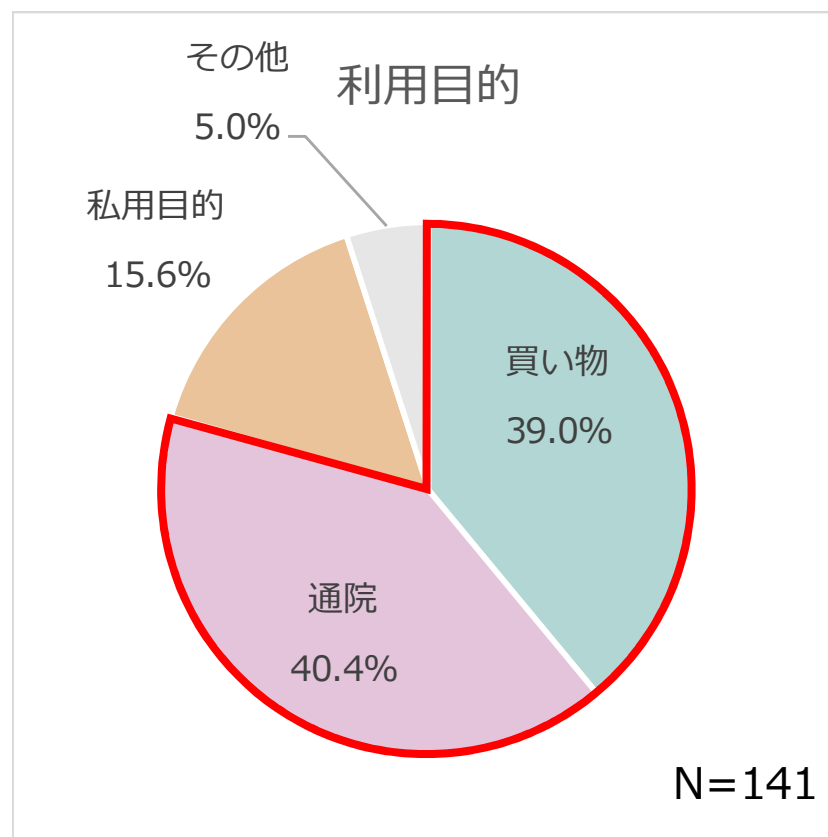
N=394

### 新たな公共交通の利用意向（地区別）

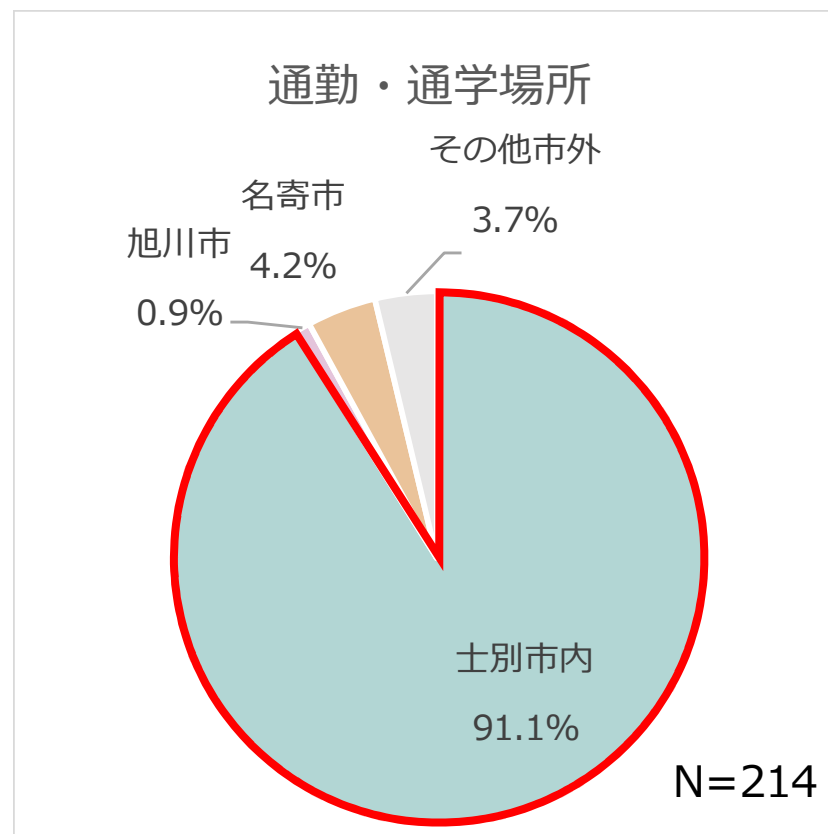


- どのような目的で利用したいかについては、「通院」（40.4%） 「買い物」（39.0%）の割合が高くなっている。

予約に応じて運行するバスを  
「利用したい」と回答された方を対象



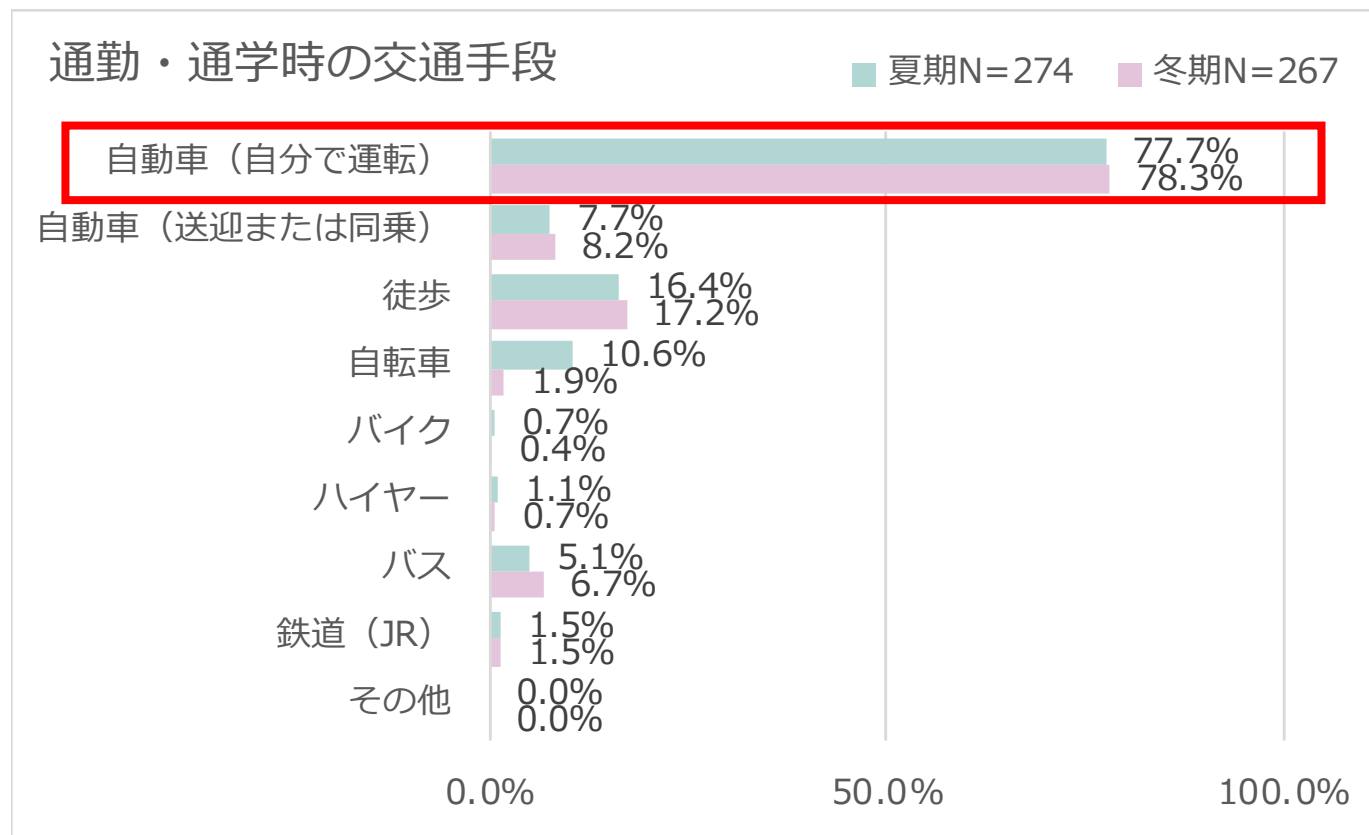
● 士別市民の通勤・通学場所は、「士別市内」（91.1%）が最も高くなっている。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-通勤・通学）

No.11

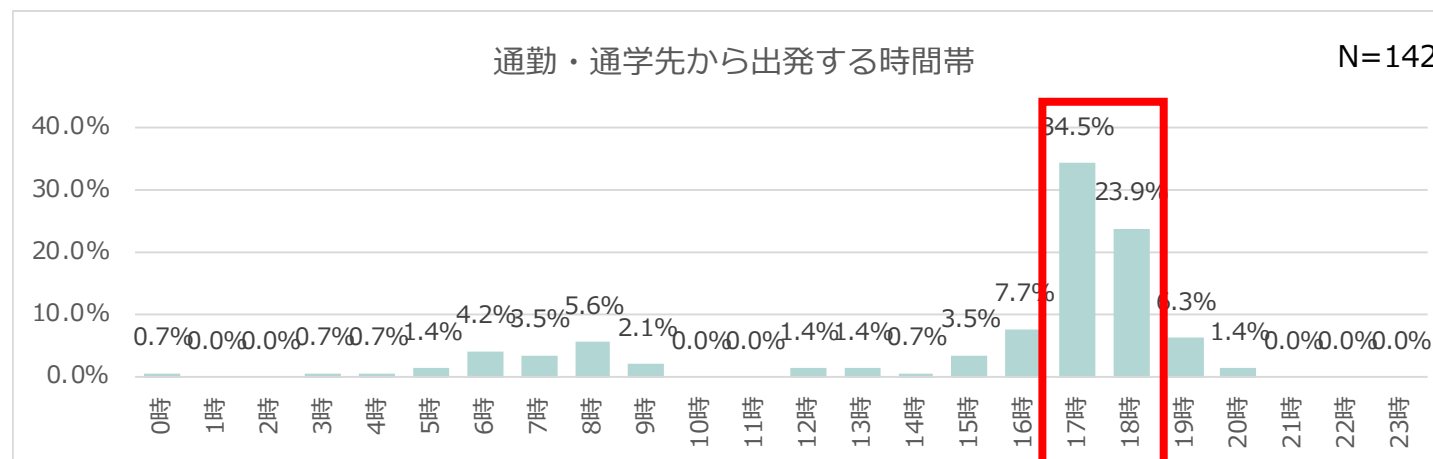
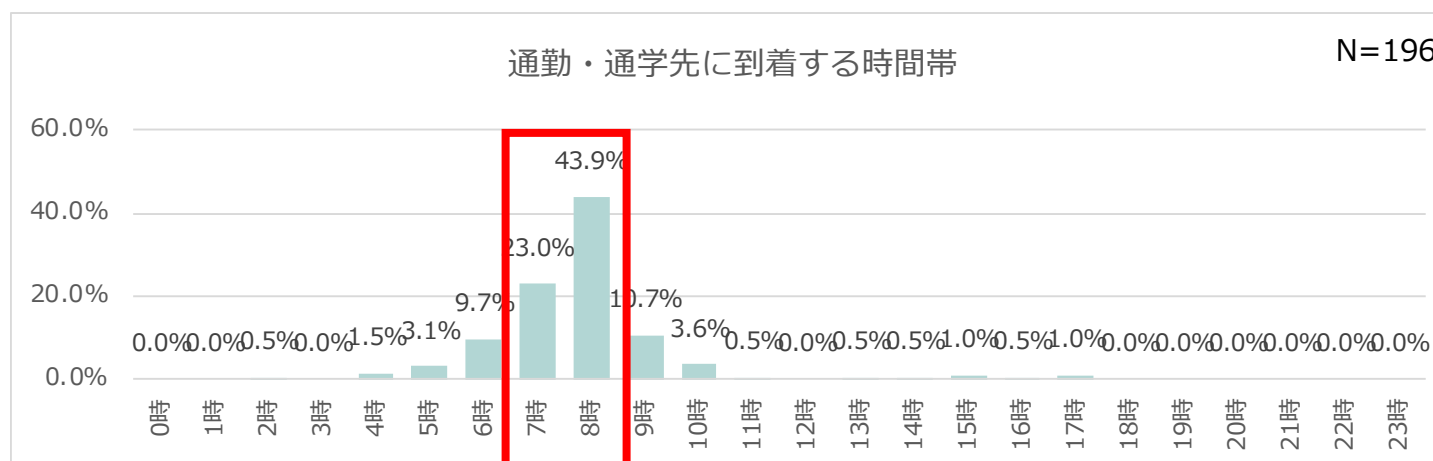
- 通勤・通学時の交通手段は、「自動車（自分で運転）」が夏期・冬期ともに約8割と高くなっている。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-通勤・通学）

No.12

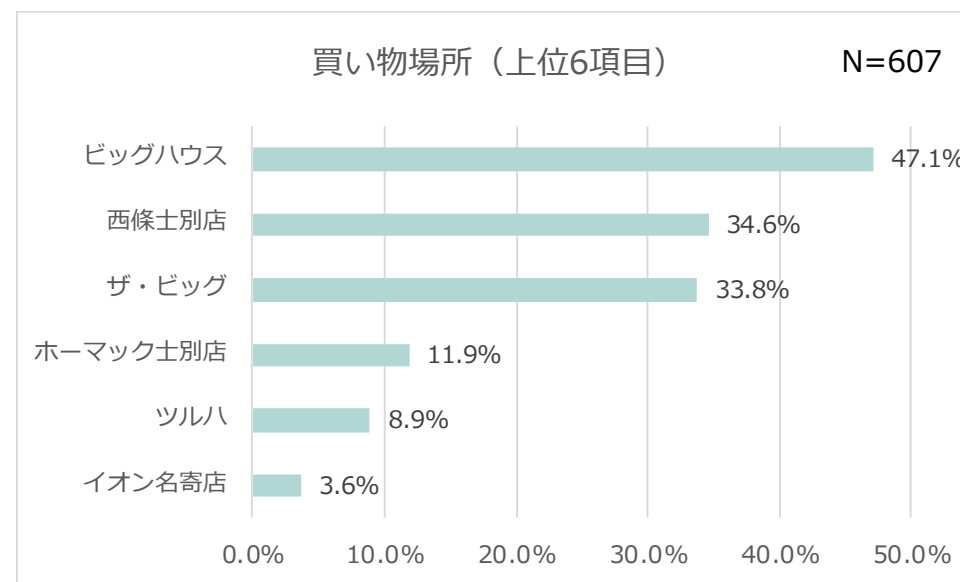
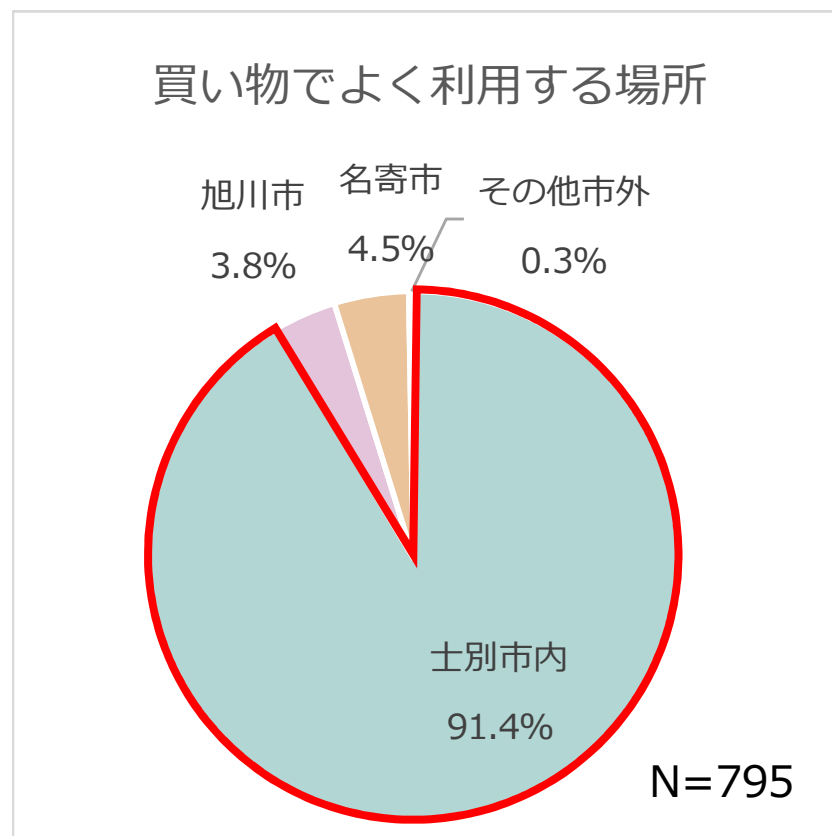
- 通勤・通学先に到着する時間帯は、「午前8時」（43.9%）、次いで「午前7時」（23.0%）が高くなっている。
- 通勤・通学先から出発する時間帯は、「午後5時」（34.5%）、次いで「午後6時」（23.9%）が高くなっている。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.13

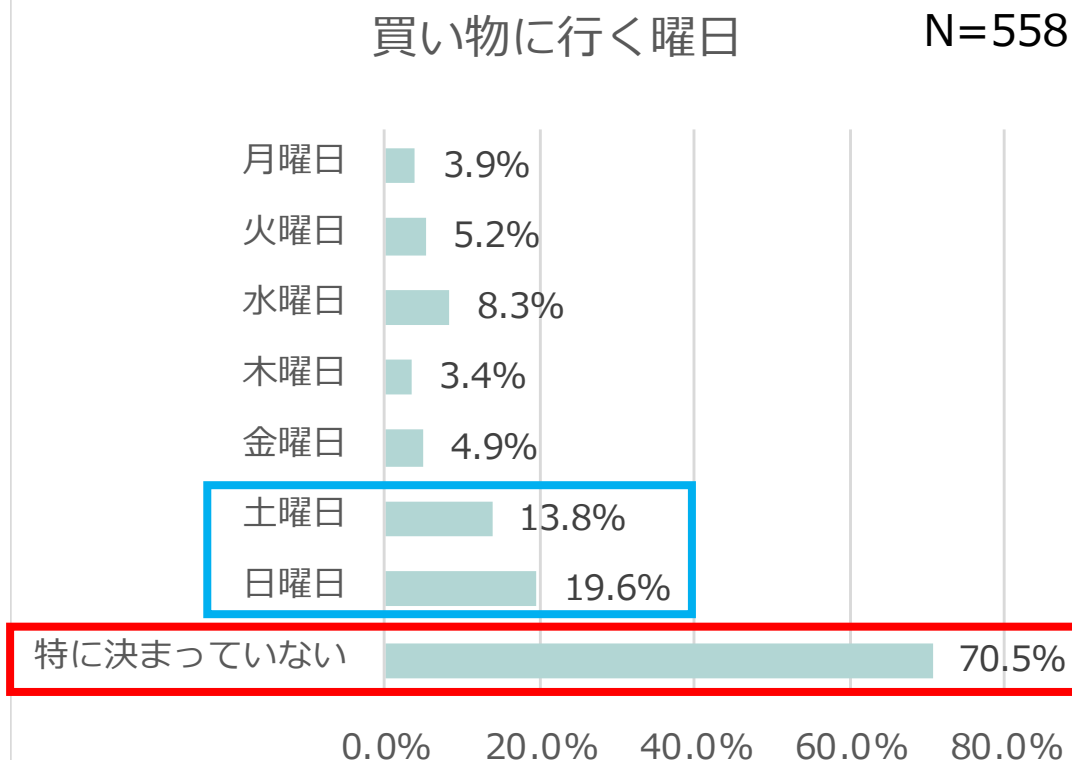
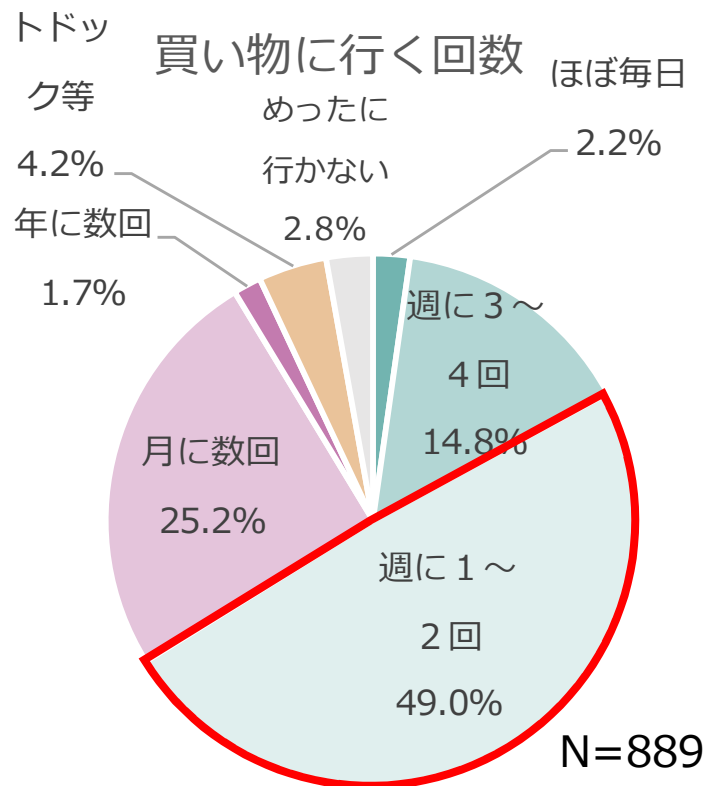
- 士別市民が買い物でよく利用する場所は、「士別市内」（91.4%）が最も高くなっている。
- 買い物場所は「ビッグハウス」（47.1%）、「西條」（34.6%）、「ザ・ビッグ」（33.8%）の利用が多い。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.14

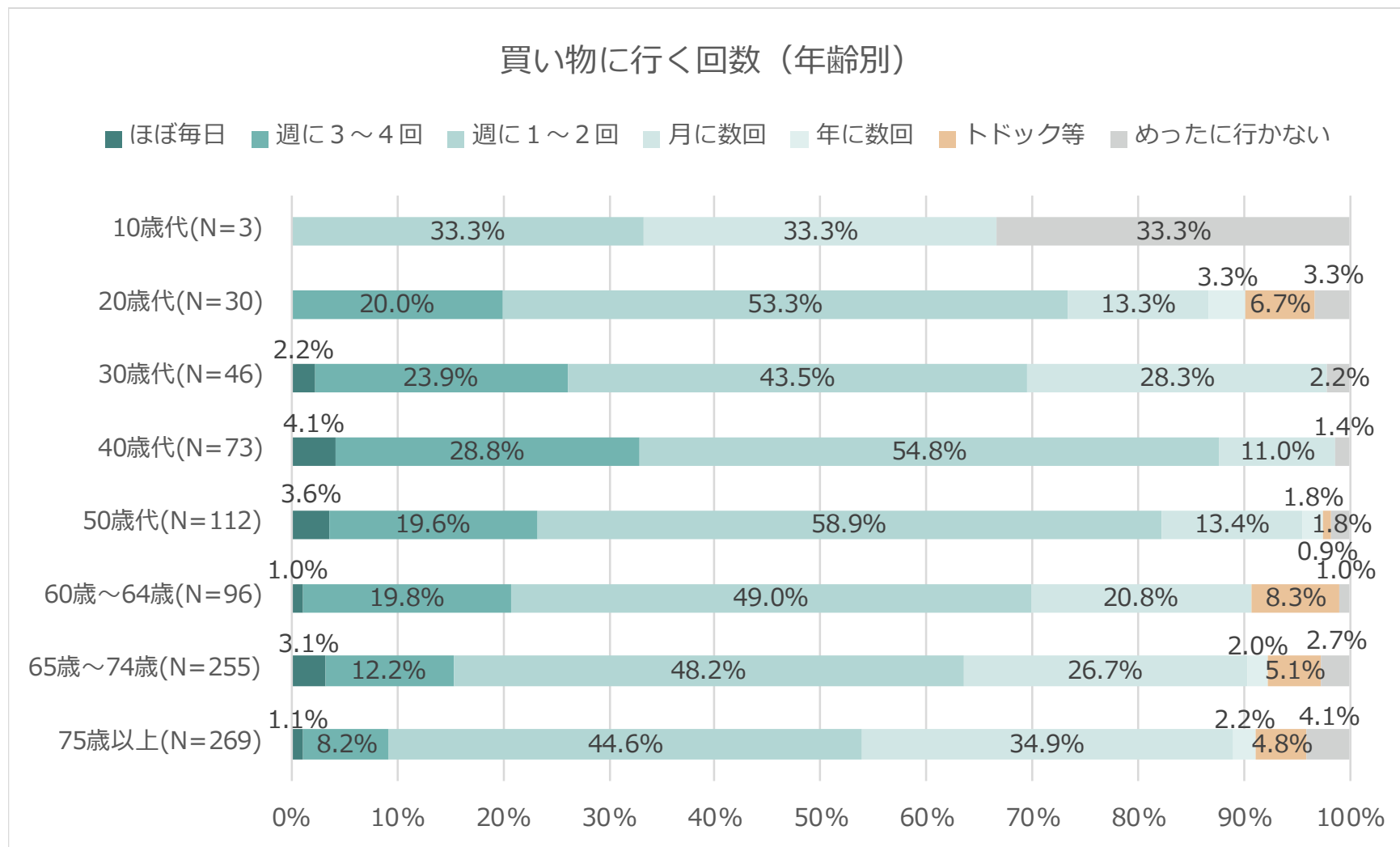
- 買い物に行く回数は、「週に1～2回」（49.0%）が最も高くなっている。
- 買い物に行く曜日は、「特に決まっていない」（70.5%）に次いで、「日曜日」（19.6%）、「土曜日」（13.8%）が高くなっている。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.15

●年齢別の買い物に行く回数は、40歳代が最も多くなっており、年齢が高くなるにつれて、買い物回数は少なくなる傾向にある。

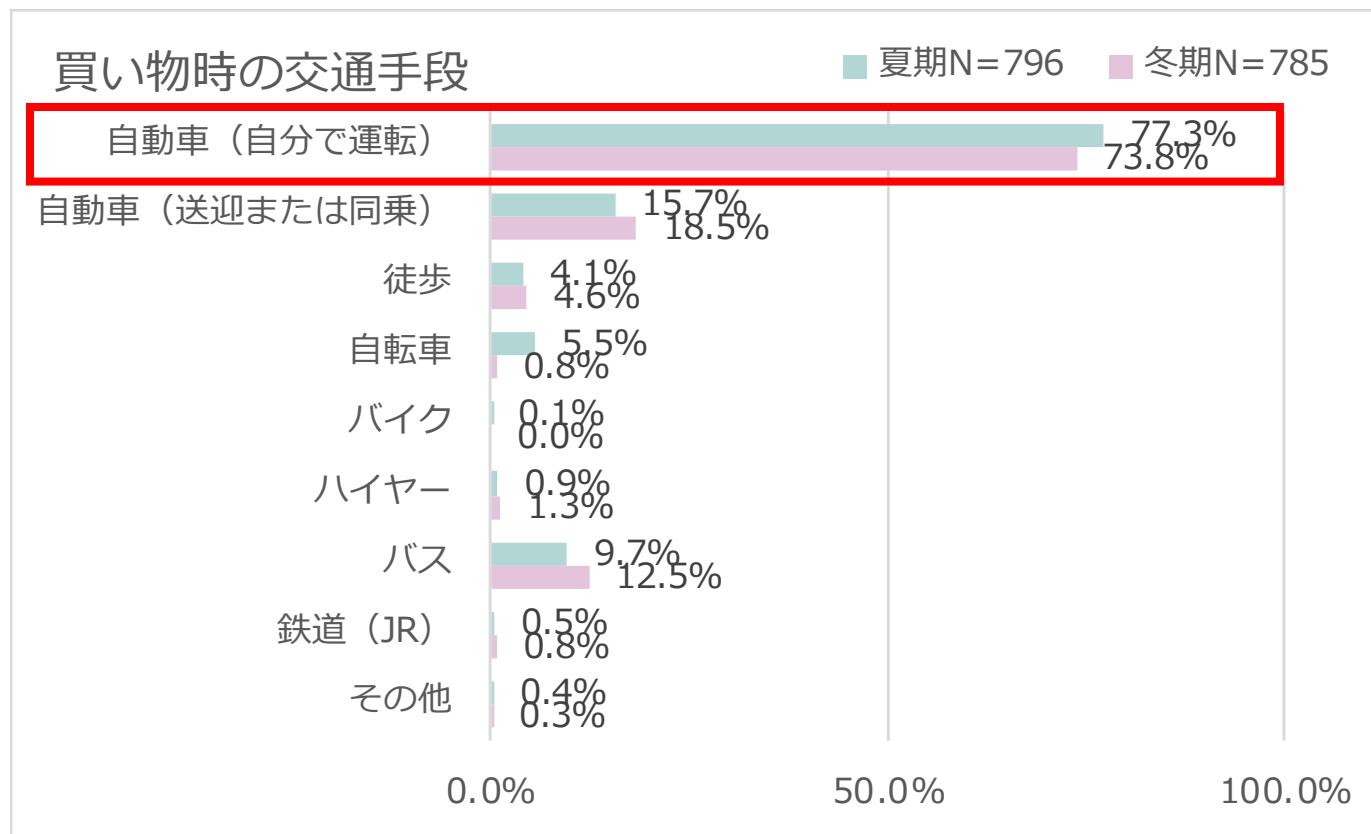




# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.16

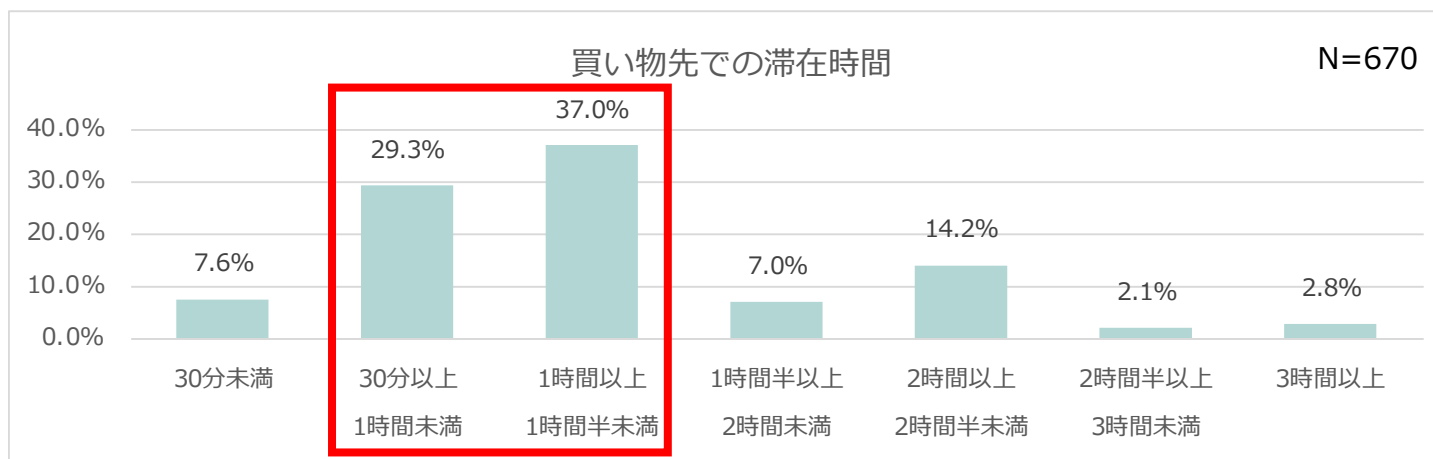
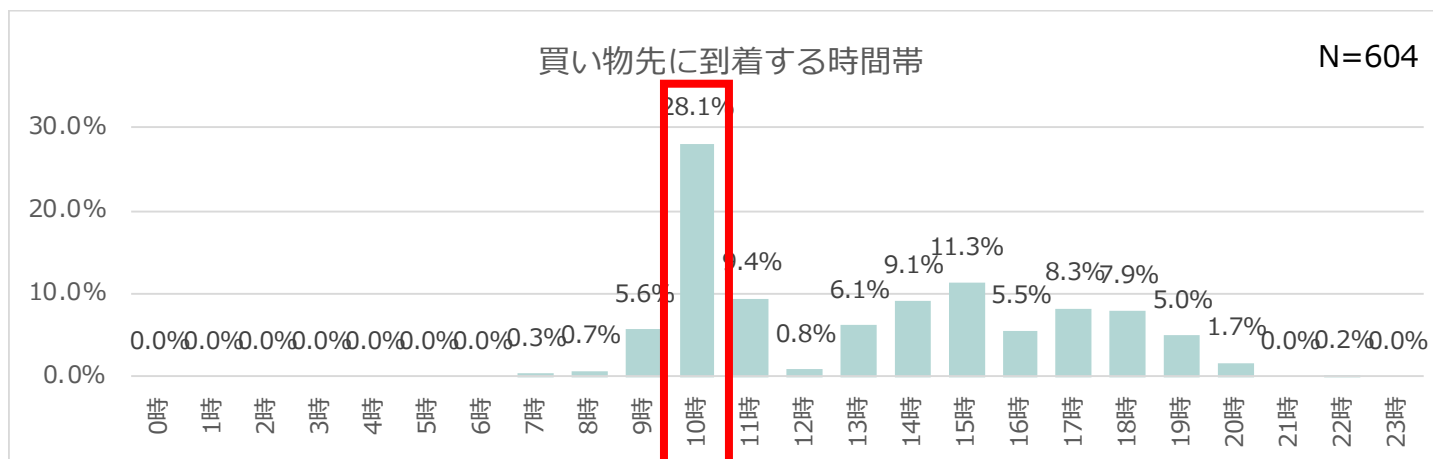
- 買い物時の交通手段は、夏期、冬期ともに「自動車（自分で運転）」が約7割～8割と高い比率を占めている。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-買い物）

No.17

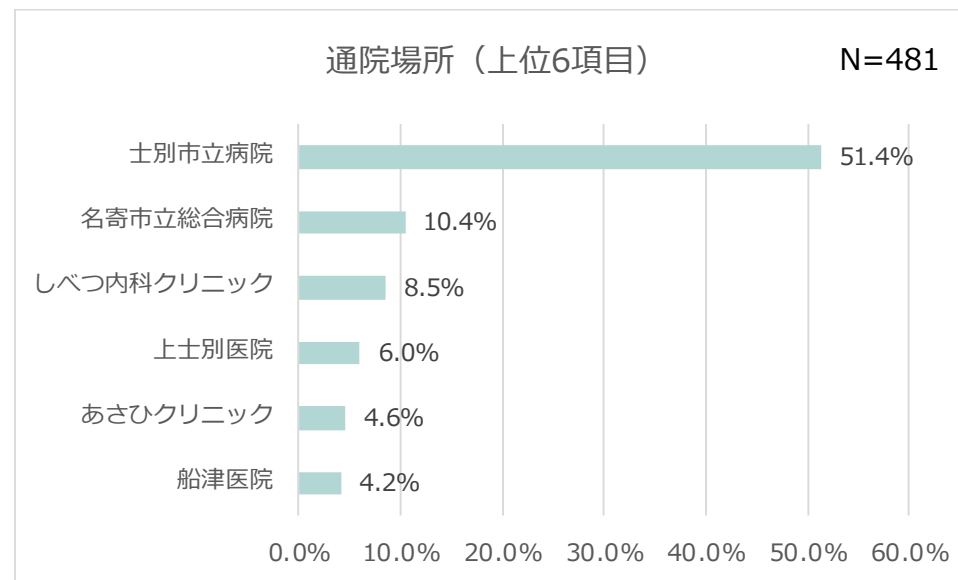
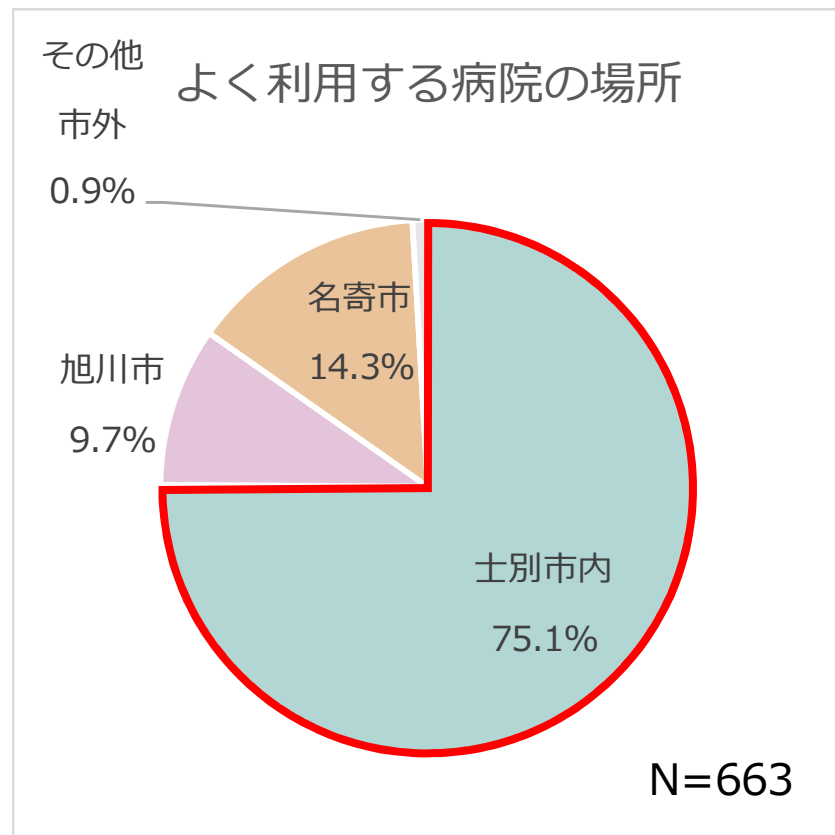
- 買い物先に到着する時間帯は、「午前10時」（28.1%）が最も高くなっている。
- 買い物先での滞在時間は、「1時間以上1時間半未満」（37.0%）、次いで「30分以上1時間未満」（29.3%）が高くなっている。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

No.18

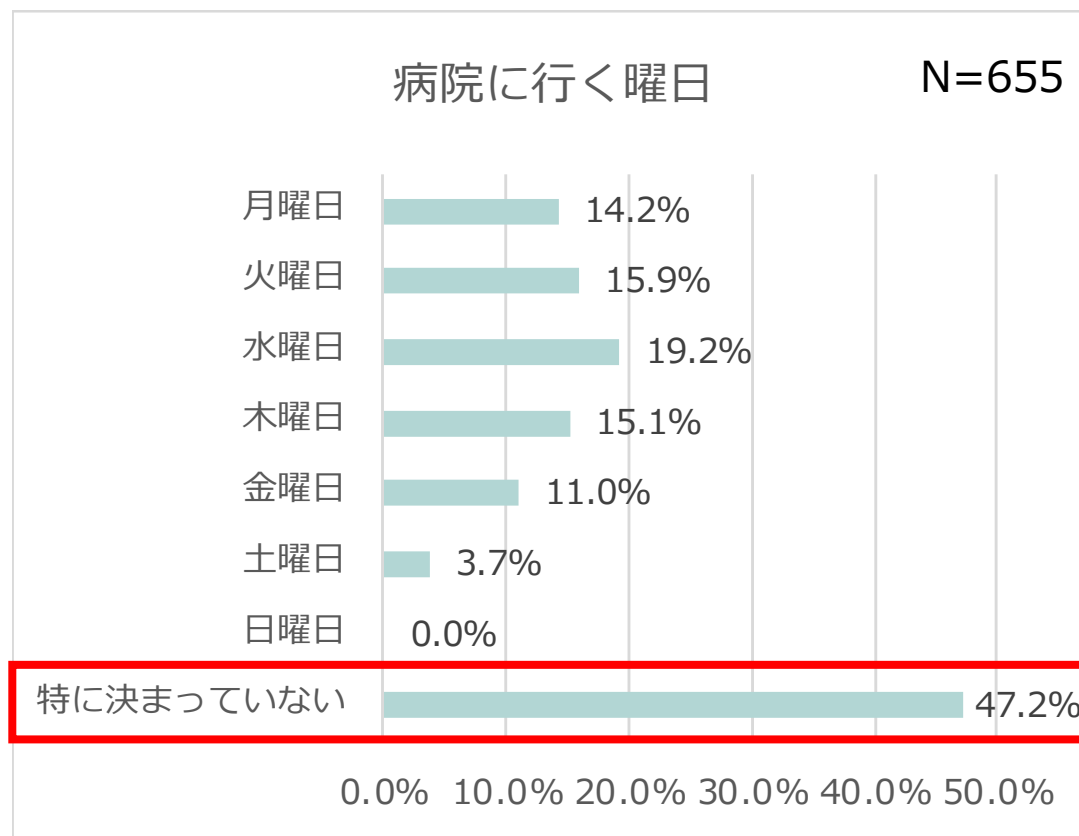
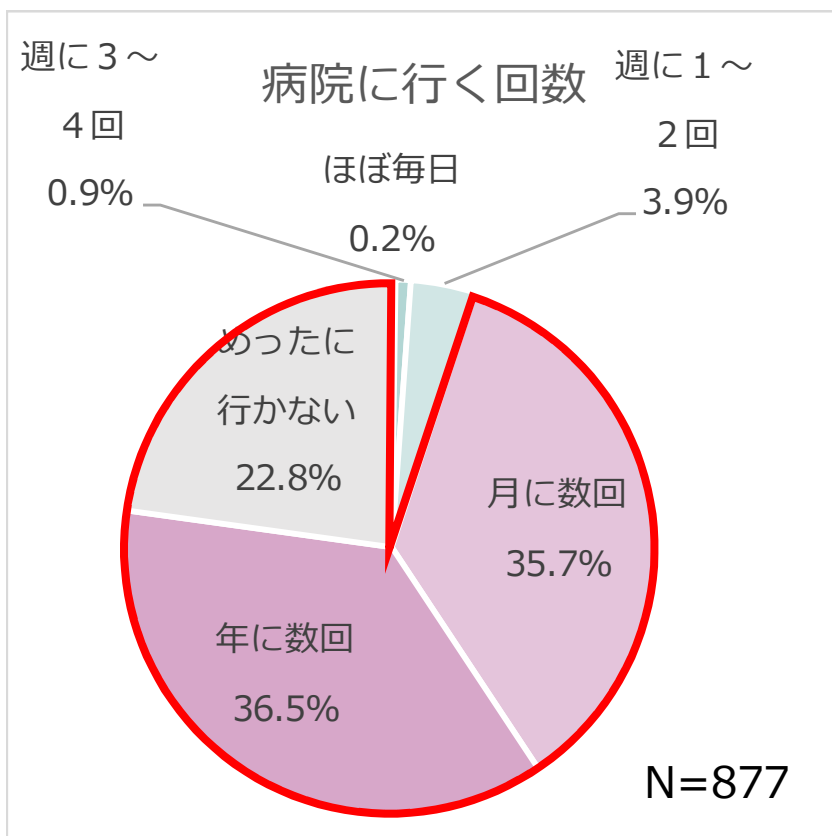
- 士別市民の通院先は、「士別市内」（75.1%）が最も高くなっている。
- 通院場所は「士別市立病院」（51.4%）の利用が多い。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

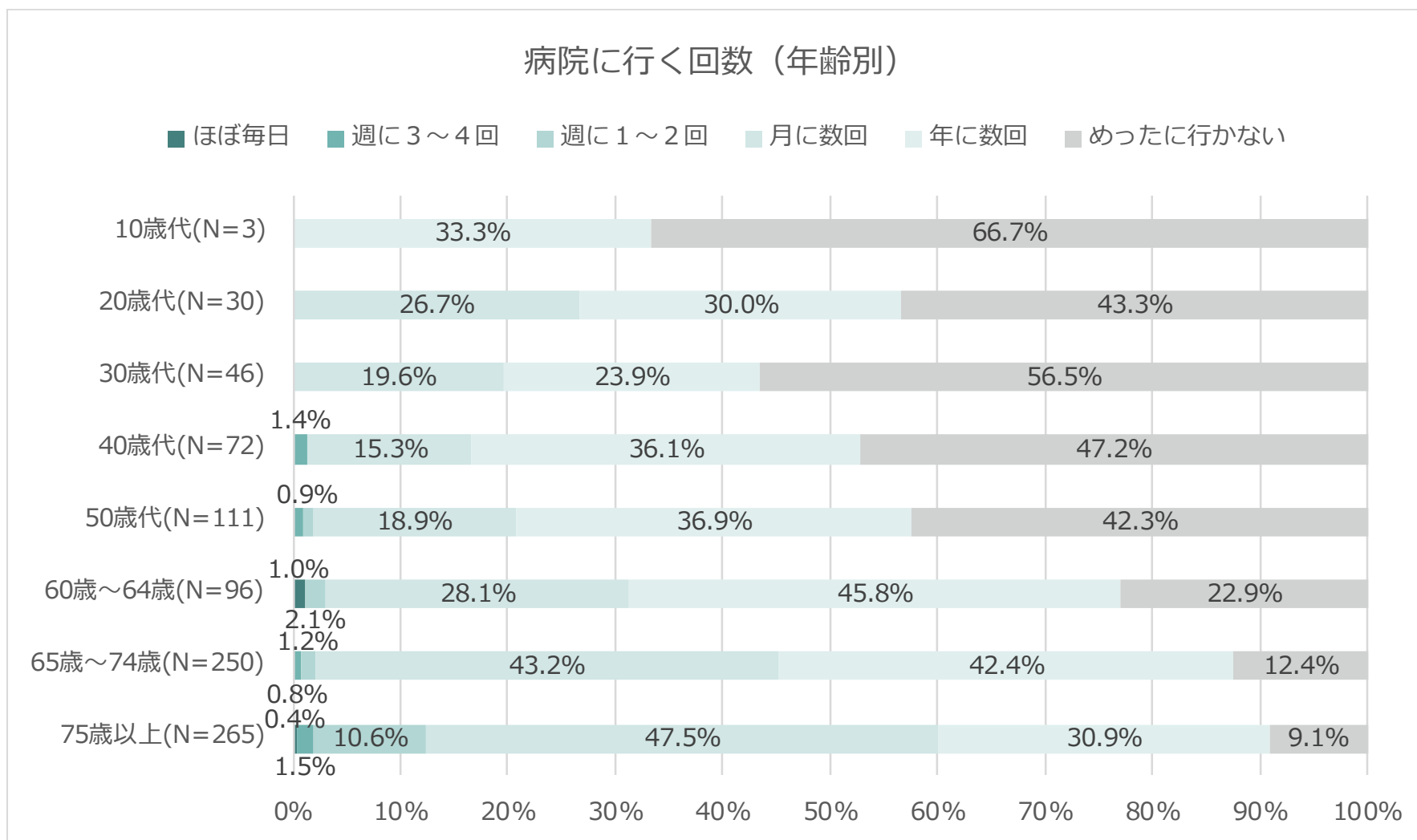
No.19

- 病院に行く回数は、「月に数回」（35.7%）、「年に数回」（36.5%）、「めったに行かない」（22.8%）が高くなっている。
- また、病院に行く曜日については、「特に決まっていない」（47.2%）が約半数を占めている。

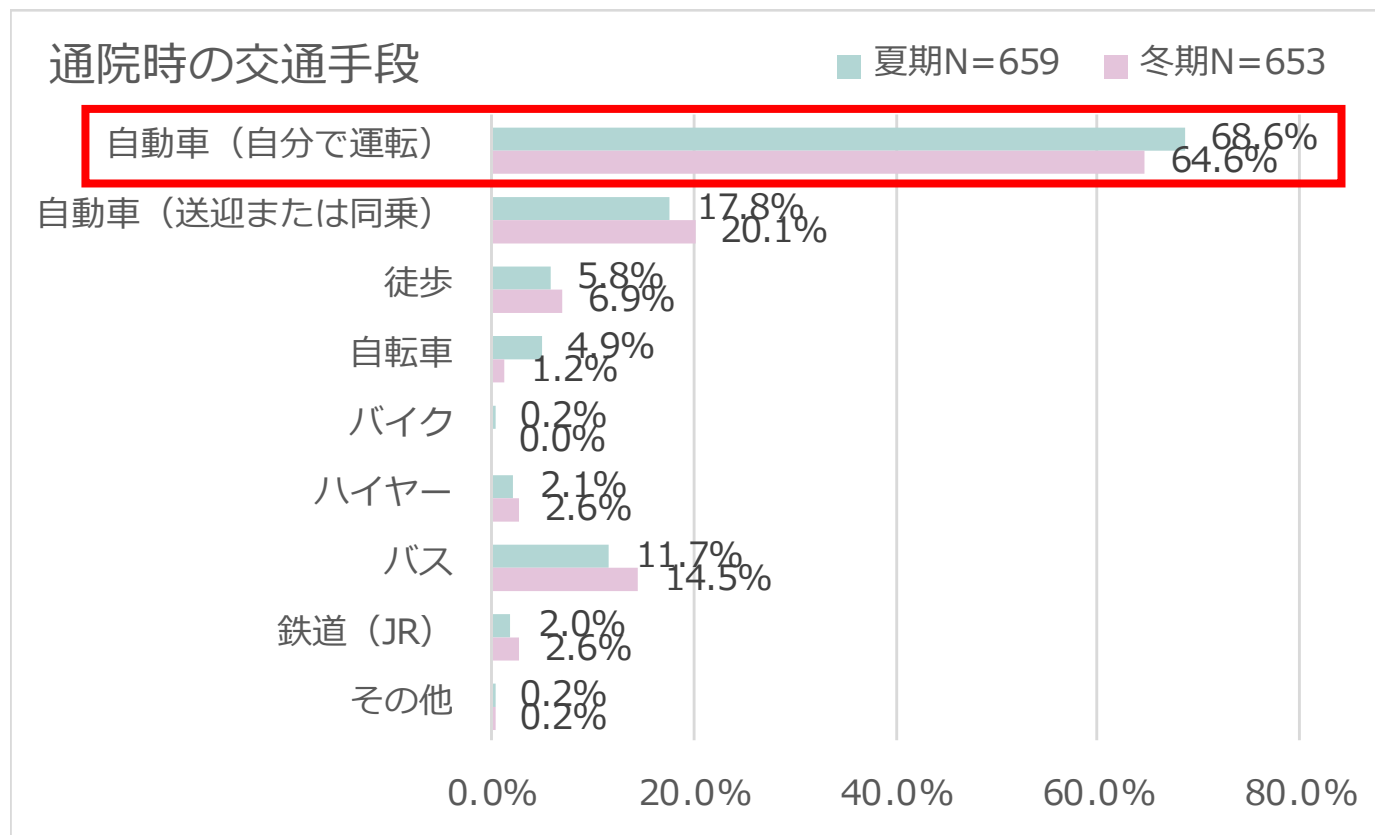


# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

●年齢別の病院に行く回数は、買い物回数とは異なり、年齢が高くなるについで、病院に行く回数が高くなる傾向にある。



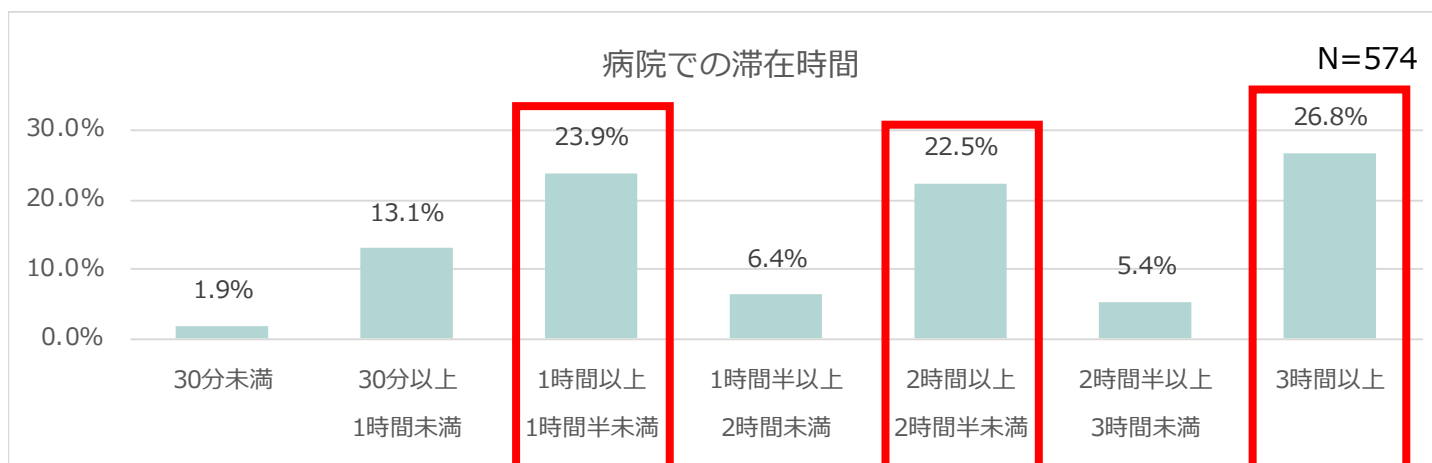
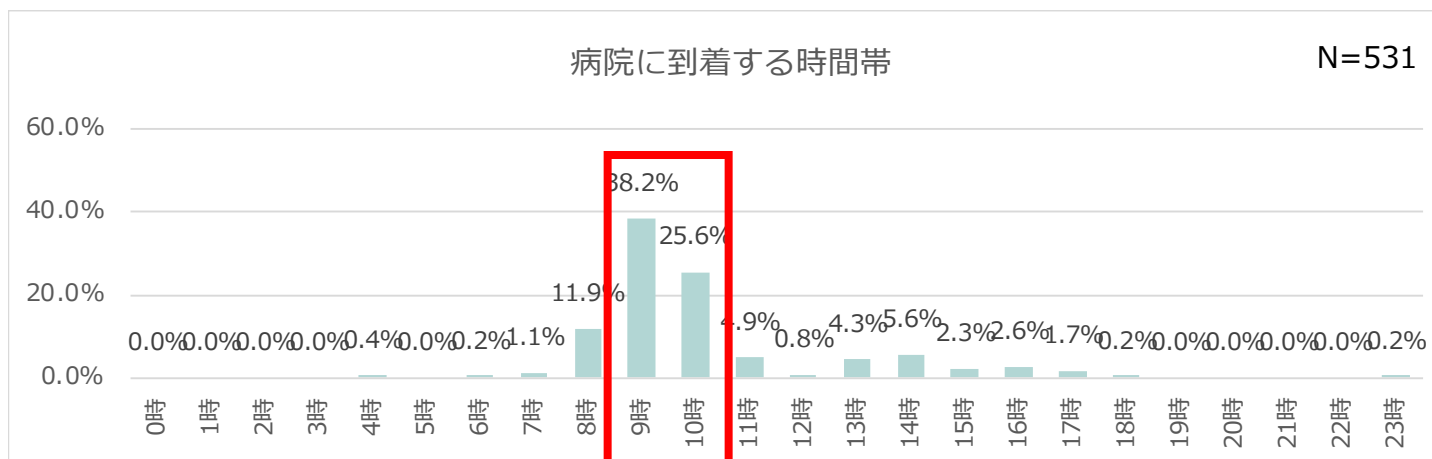
- 通院時の交通手段について、夏期、冬期ともに「自動車（自分で運転）」が約6～7割と高くなっている。



# 分析結果（問2 日頃の交通手段について-通院）

No.22

- 病院に到着する時間帯は、「午前9時」（38.2%）、次いで「午前10時」（25.6%）が高くなっている。
- 病院での滞在時間は、「3時間以上」（26.8%）、次いで「1時間以上1時間半未満」（23.9%）、「2時間以上2時間半未満」（22.5%）が高くなっている。

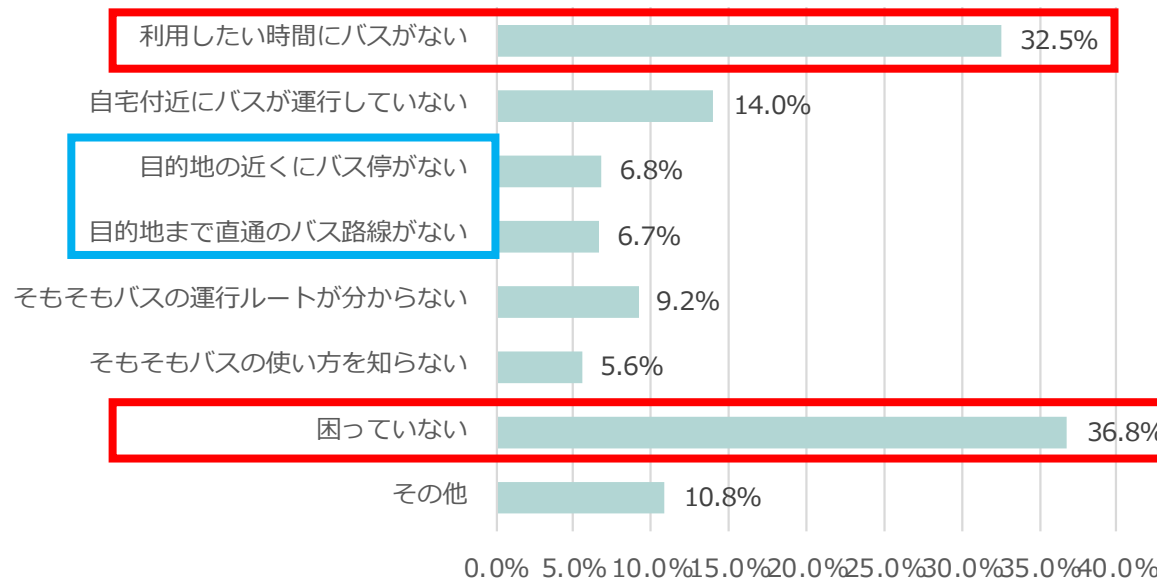


# 分析結果（問3 公共交通について）

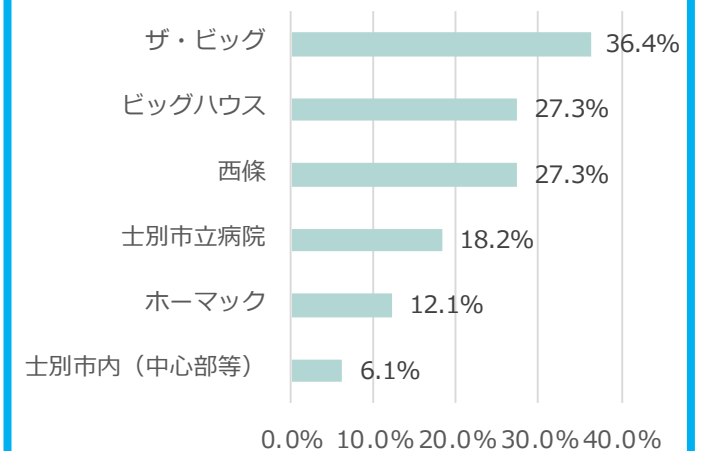
No.23

- バスを利用する際に最も困っていることについて、「困っていない」（36.8%）、次いで「利用したい時間にバスがない」（32.5%）が高くなっている。
- 想定した目的地は、「ザ・ビッグ」（36.4%）、「ビッグハウス」（27.3%）、「西條」（27.3%）が多くなっている。

バスを利用する際に最も困っていること N=720



想定した目的地（上位6項目） N=33





- バスを利用する際に困っていることを地区別に整理した結果、比較的バス路線が充実している中央地区においては、困っていないと回答した割合が約5割と最も多くなっている。
- 一方で、市内郊外部においては、「利用したい時間にバスがない」が全地区で約4割と最も高く、とりわけ、上士別地区及び多寄地区においては、「自宅付近にバスが運行していない」も比較的高い結果となっている。

選択肢	中央地区 (N=167)	上士別地区 (N=154)	多寄地区 (N=185)	温根別地区 (N=41)	朝日地区 (N=167)
利用したい時間にバスがない	13.2%	39.6%	37.3%	41.5%	37.7%
自宅付近にバスが運行していない	19.2%	11.7%	15.1%	2.4%	12.6%
目的地の近くにバス停がない	5.4%	11.0%	7.0%	2.4%	5.4%
目的地まで直通のバス路線がない	4.2%	8.4%	11.9%	0.0%	3.6%
バスの運行ルートが分からない	14.4%	8.4%	7.0%	12.2%	6.6%
バスの使い方を知らない	4.8%	9.1%	5.9%	4.9%	2.4%
困っていない	49.1%	30.5%	31.4%	36.6%	36.5%
その他	10.2%	8.4%	8.6%	17.1%	15.0%

## ■その他詳細

- ・運賃が高い
- ・バス停まで遠い
- ・ちょうどいいルートがない
- ・バス停で待っていたが停まってくれなかった
- ・バスのステップが高い
- ・バス停が分かりにくい
- ・本数が少ない
- ・バスはまだ利用していない 等
- ・車いすなので乗れない
- ・JRとの接続が悪い
- ・待合室がない、冬場待つのが大変

- バスを利用する際に困っていることを年代別に整理した結果、若い世代ほど、「困っていない」とする割合が高い傾向にあるが、一方で、40歳代以上においては、「利用したい時間にバスがない」が3割以上と比較的高い結果となっている。
- また、20歳代においては、「バスの運行ルートが分からない」とする回答が約3割となっており、若い世代などへのバスの運行情報の提供なども検討する必要がある。

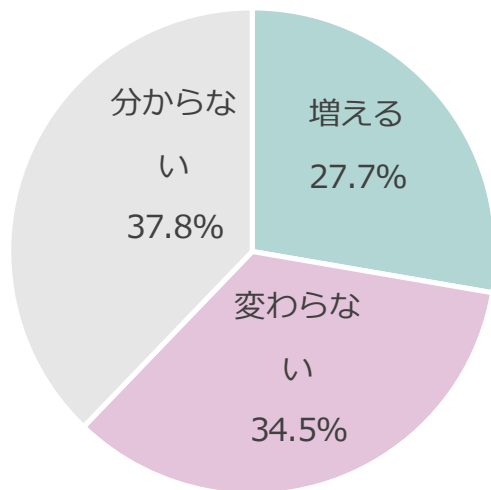
選択肢	10歳代 (N=5)	20歳代 (N=29)	30歳代 (N=45)	40歳代 (N=68)	50歳代 (N=105)	60歳~64歳 (N=79)	65歳~74歳 (N=191)	75歳以上 (N=194)
利用したい時間にバスがない	40.0%	24.1%	17.8%	36.8%	31.4%	30.4%	35.6%	33.5%
自宅付近にバスが運行していない	0.0%	6.9%	6.7%	2.9%	12.4%	8.9%	11.5%	26.8%
目的地の近くにバス停がない	0.0%	10.3%	2.2%	2.9%	6.7%	6.3%	7.9%	8.2%
目的地まで直通のバス路線がない	20.0%	3.4%	0.0%	1.5%	5.7%	3.8%	9.4%	9.3%
バスの運行ルートが分からない	0.0%	31.0%	13.3%	13.2%	12.4%	6.3%	7.9%	4.1%
バスの使い方を知らない	0.0%	13.8%	4.4%	4.4%	1.9%	5.1%	5.8%	6.7%
困っていない	20.0%	41.4%	51.1%	39.7%	36.2%	51.9%	34.0%	29.9%
その他	20.0%	10.3%	15.6%	7.4%	16.2%	3.8%	13.1%	8.8%

## ■その他詳細

- ・運賃が高い
- ・バス停まで遠い
- ・ちょうどいいルートがない
- ・バス停で待っていたが停まってくれなかった
- ・バスのステップが高い
- ・バス停が分かりにくい
- ・本数が少ない
- ・バスはまだ利用していない 等
- ・車いすなので乗れない
- ・JRとの接続が悪い
- ・待合室がない、冬場待つのが大変

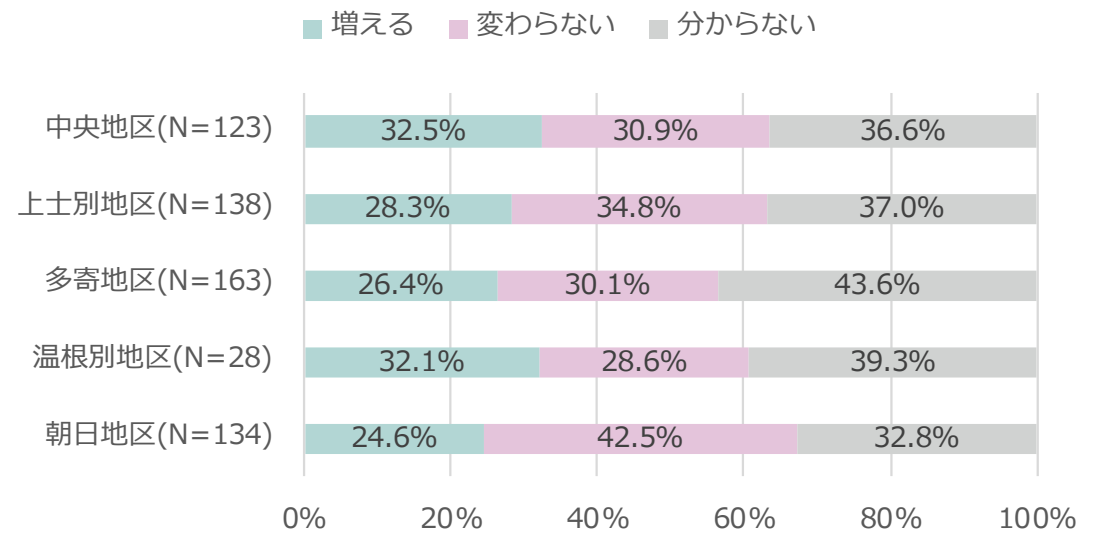
●困っていることが改善された場合のバス利用について、利用頻度は「増える」（27.7%）、「変わらない」（34.5%）、「分からない」（37.8%）との結果になった。

### 改善された場合

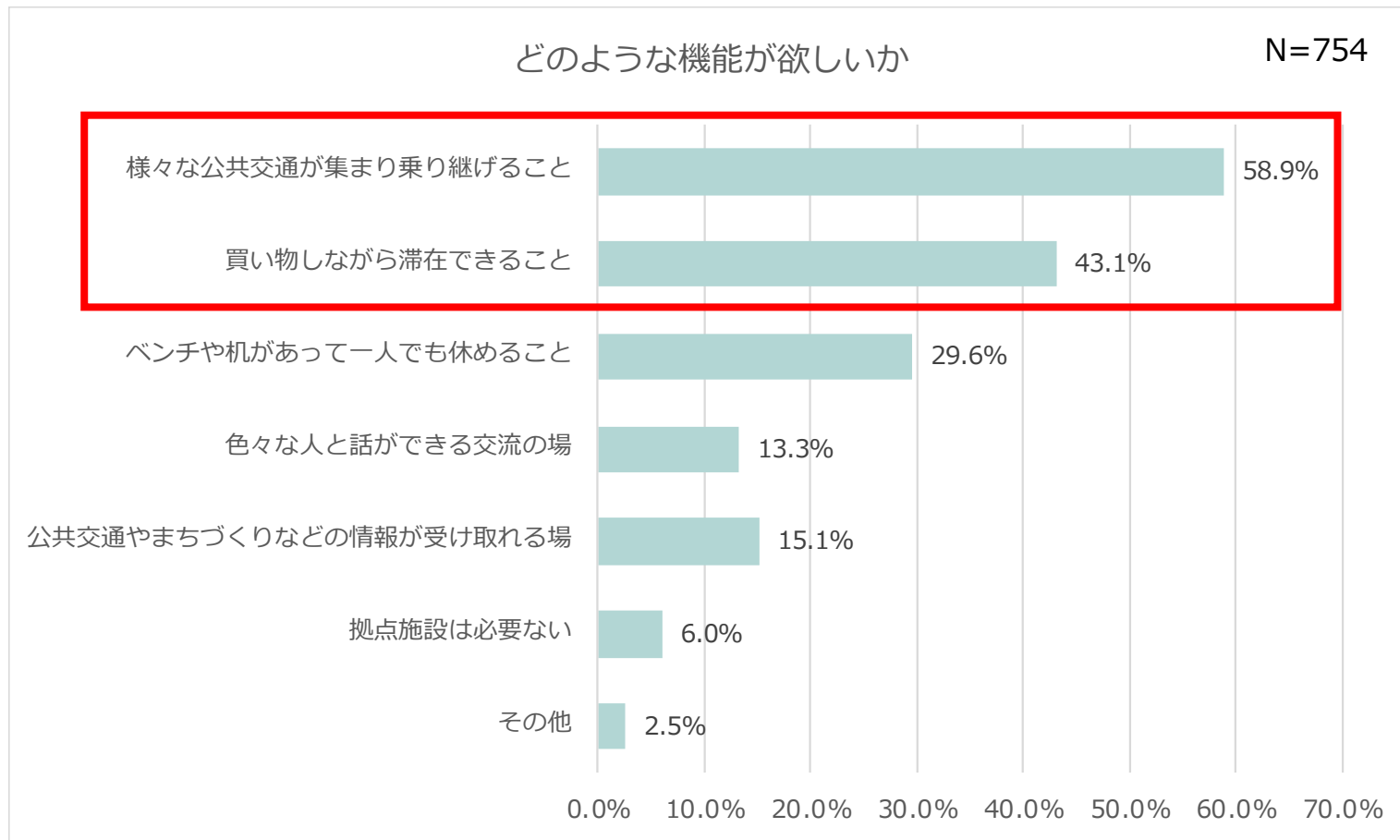


N=595

### 困っていることが改善された場合（地区別）



●乗換拠点に必要なだと思う機能について、「様々な公共交通が集まり乗り継げること」（58.9%）、次いで「買い物しながら滞在できること」（43.1%）が高くなっている。



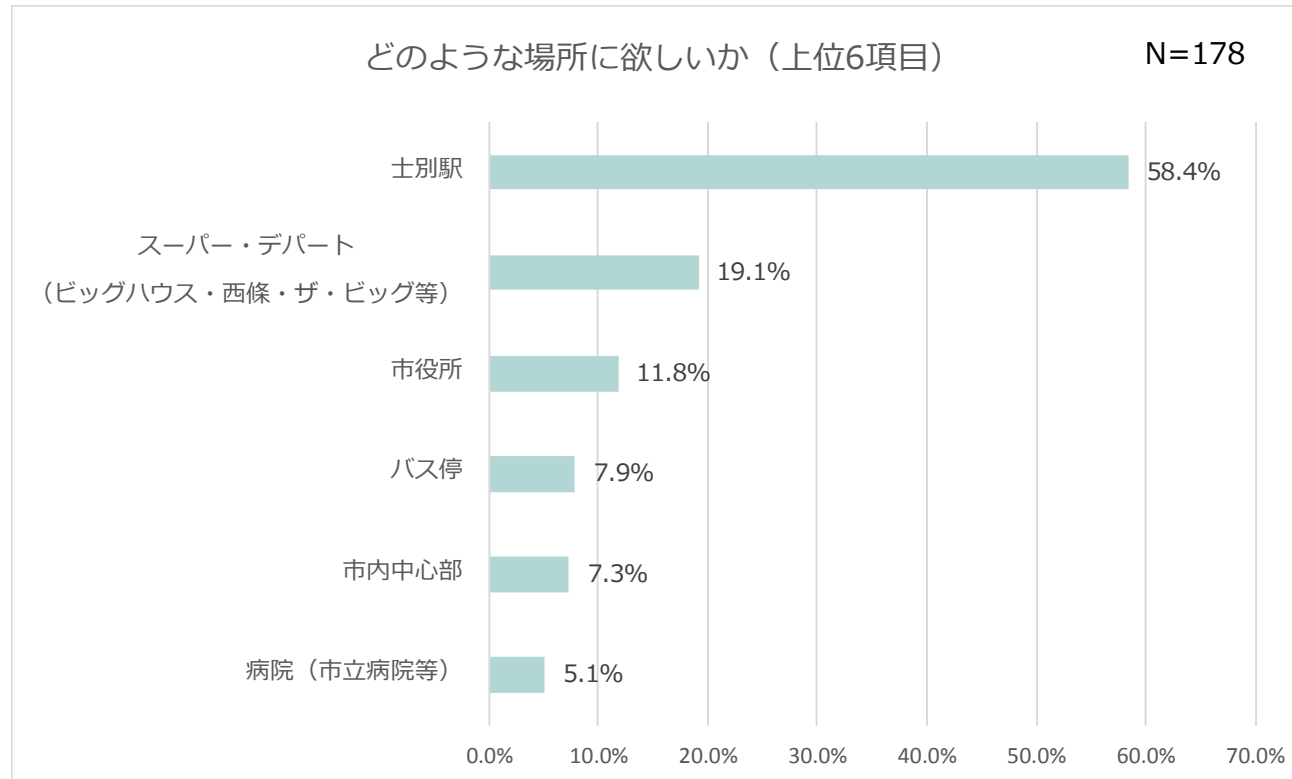
# 分析結果（問3 公共交通について）

No.28

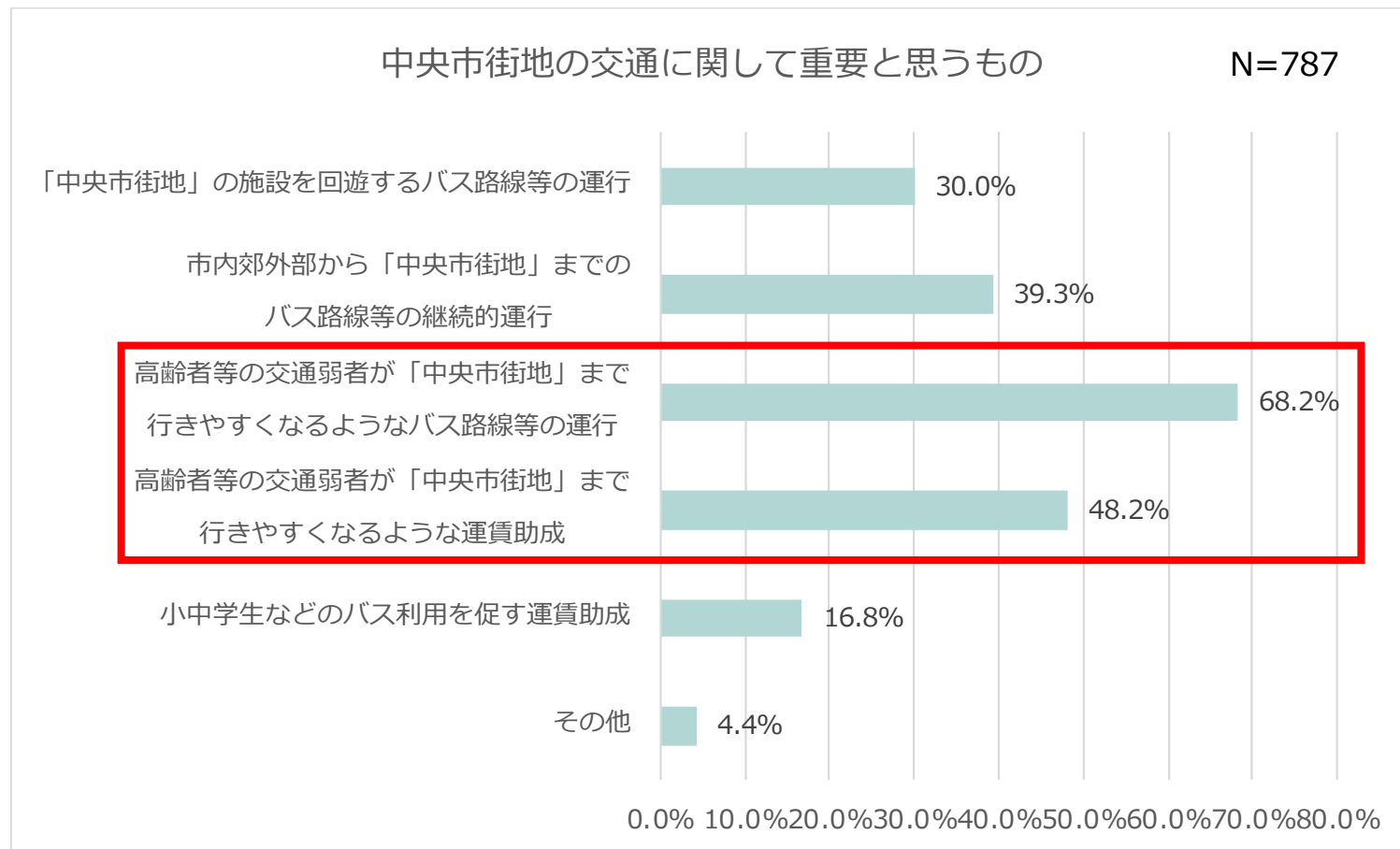
- 年齢別の乗換拠点に必要なと思う機能について、全ての年齢で「様々な公共交通が集まり乗り継げること」の割合が高くなっている。

選択肢	10歳代 (N=6)	20歳代 (N=29)	30歳代 (N=40)	40歳代 (N=71)	50歳代 (N=100)	60歳～64歳 (N=79)	65歳～74歳 (N=211)	75歳以上 (N=215)
様々な公共交通が集まり乗り継げること	100.0%	55.2%	75.0%	53.5%	61.0%	67.1%	64.9%	47.9%
買い物しながら滞在できること	50.0%	41.4%	35.0%	39.4%	39.0%	44.3%	46.0%	45.1%
ベンチや机があって一人でも休めること	0.0%	31.0%	45.0%	28.2%	27.0%	29.1%	25.1%	33.0%
色々な人と話ができる交流の場	0.0%	0.0%	2.5%	4.2%	10.0%	8.9%	12.8%	23.3%
公共交通やまちづくりなどの情報が受け取れる場	0.0%	20.7%	2.5%	11.3%	16.0%	17.7%	19.4%	13.0%
拠点施設は必要ない	0.0%	10.3%	10.0%	8.5%	11.0%	2.5%	5.7%	3.3%
その他	0.0%	0.0%	2.5%	9.9%	2.0%	0.0%	1.9%	2.3%

●機能が欲しい場所は、「土別駅」（58.4%）が最も高くなっている。



- 中央市街地への交通に関して重要だと思うものについて、「高齢者等の交通弱者が中央市街地まで行きやすくなるようなバス路線等の運行」（68.2%）、次いで「高齢者等の交通弱者が中央市街地まで行きやすくなるような運賃助成」（48.2%）が高くなっている。



# 分析結果（問3 公共交通について）

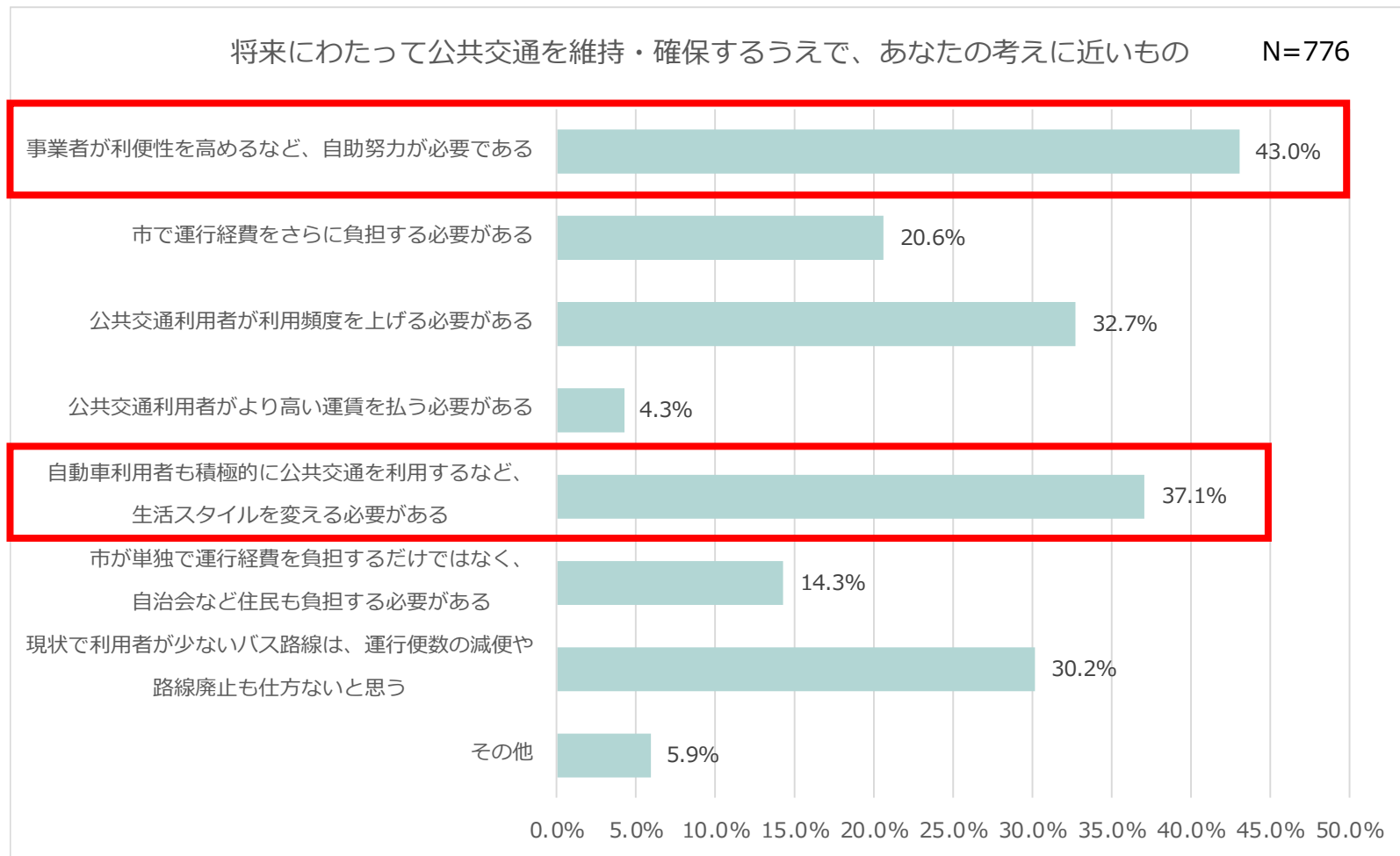
No.31

- 年齢別の中央市街地への交通に関して重要だと思うものについて、全ての年齢で「**高齢者が中央市街地まで行きやすくなるバス路線等の運行**」の割合が高くなっている。
- このほか、「高齢者等の交通弱者が「中央市街地」まで行きやすくなるような運賃助成」や「市内郊外部から「中央市街地」までのバス路線等の継続的運行」の回答割合も高い結果となっている。

選択肢	10歳代 (N=6)	20歳代 (N=30)	30歳代 (N=38)	40歳代 (N=69)	50歳代 (N=105)	60歳～64歳 (N=84)	65歳～74歳 (N=227)	75歳以上 (N=225)
「中央市街地」の施設を回遊するバス路線等の運行	50.0%	20.0%	28.9%	21.7%	31.4%	34.5%	33.9%	27.6%
市内郊外部から「中央市街地」までのバス路線等の継続的運行	33.3%	46.7%	36.8%	36.2%	43.8%	35.7%	41.9%	36.9%
高齢者等の交通弱者が「中央市街地」まで行きやすくなるようなバス路線等の運行	66.7%	56.7%	55.3%	55.1%	70.5%	60.7%	70.5%	75.6%
高齢者等の交通弱者が「中央市街地」まで行きやすくなるような運賃助成	33.3%	43.3%	36.8%	46.4%	41.9%	46.4%	52.9%	50.2%
小中学生などのバス利用を促す運賃助成	16.7%	30.0%	28.9%	43.5%	18.1%	17.9%	13.2%	7.6%
その他	16.7%	6.7%	10.5%	2.9%	5.7%	3.6%	2.6%	4.9%



- 公共交通を維持・確保するうえで必要なものについて、「事業者が利便性を高めるなど、自助努力が必要である」（43.0%）、次いで「自動車利用者も積極的に公共交通を利用する」（37.1%）が高くなっている。



# 分析結果（問3 公共交通について）

No.33

- 公共交通を維持・確保するうえで必要なものを地区別に整理した結果、全地区で「事業者が利便性を高めるなど、自助努力が必要である」の回答が多くなっている。
- 一方で、「自動車利用者も積極的に公共交通を利用するなど、生活スタイルを変える必要がある」とする回答も比較的高く、市民の積極的なバス利用を促す取り組みを実施していることが重要である。

選択肢	中央地区 (N=181)	上士別地区 (N=169)	多寄地区 (N=196)	温根別地区 (N=46)	朝日地区 (N=175)
事業者が利便性を高めるなど、自助努力が必要である	41.4%	42.0%	33.7%	52.2%	54.3%
市で運行経費をさらに負担する必要がある	16.6%	22.5%	17.9%	26.1%	22.9%
公共交通利用者が利用頻度を上げる必要がある	33.1%	27.8%	36.2%	32.6%	33.7%
公共交通利用者がより高い運賃を払う必要がある	7.2%	3.0%	3.6%	6.5%	2.9%
自動車利用者も積極的に公共交通を利用するなど、生活スタイルを変える必要がある	37.0%	33.7%	41.3%	50.0%	33.1%
市が単独で運行経費を負担するだけでなく、自治会など住民も負担する必要がある	11.6%	11.2%	18.4%	15.2%	16.0%
現状で利用者が少ないバス路線は、運行便数の減便や路線廃止も仕方ないと思う	31.5%	36.1%	31.1%	13.0%	25.7%
その他	6.6%	5.3%	5.1%	4.3%	7.4%

## 1. 市民ニーズに即した公共交通網の再構築

- ・回答者のバスを利用する際に最も困っていることについて、約3割の回答者が「利用したい時間にバスがない」と回答しており、市民の買い物や通院等の移動実態に即した運行計画の立案が必要である。
- ・また、上土別地区や多寄地区においては、「自宅付近にバスが運行していない」とする回答も比較的多い傾向にあり、また、予約に応じて運行するバスの利用意向は、上土別地区と多寄地区でそれぞれ約4割が利用したいと回答しており、利用実態に見合った新たな公共交通を検討する必要がある。

## 2. 市街地における公共交通の拠点検討

- ・市民の生活移動における目的地としては、市街地に立地している「ザ・ビッグ」や「ビッグハウス」、「西條」、「土別市立病院」などがあげられ、既存のバス路線網を活用した移動を行う場合、JR土別駅前での乗継を行う必要がある。
- ・乗継拠点に対しての市民ニーズとしては、「様々な公共交通が集まり乗り継げる」が約6割と最も多く、さらに、中央市街地の交通に関して重要だということとして、「高齢者等の交通弱者が「中央市街地」まで行きやすくなるようなバス路線の運行」が約7割と最も多いことから、市街地におけるシームレスな乗換拠点を構築する必要がある。

## 3. 市民の積極的な公共交通利用を促す施策の展開

- ・バスを利用する際に最も困っていることとして、「そもそもバスの運行ルートが分からない」や「そもそもバスの使い方を知らない」等のバスの使い方が分からないとする回答も比較的多いことから、バス運行に関する情報提供機能の強化を検討する必要がある。
- ・また、中央市街地の交通に関して重要と思うこととして、「高齢者の交通弱者が「中央市街地」まで行きやすくなるような運賃助成」が約5割となっており、各地区からバスを利用して、中央市街地を循環するバス路線へ乗り継ぐ際は、運賃を割り引くなどの運賃施策を検討する必要がある。