

伊達市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、伊達市民3,000人を対象にアンケート調査を実施しました。この調査結果を活用し、伊達市民の生活行動（「買い物」、「通院」、「通勤・通学」、「私用」）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しました。

調査対象 : 市内在中の16歳以上の方3,000人（無作為抽出）

調査方法 : 郵送による配布・回収

調査期間 : 令和3年1月15日(金) ～ 1月29日(金)

回収数 : 1,559票 【回収率52.0%】

◆ 調査項目

1. 個人属性について

性別、年齢、居住地、免許・自動車の保有状況・運転意向・免許返納課題など

2. 日ごろの交通手段について

2-1 通学・通勤

通学又は通勤先・交通手段・移動の時間帯

2-2 買い物 2-3 通院 2-4 私用

利用頻度・行き先・交通手段・移動時間帯

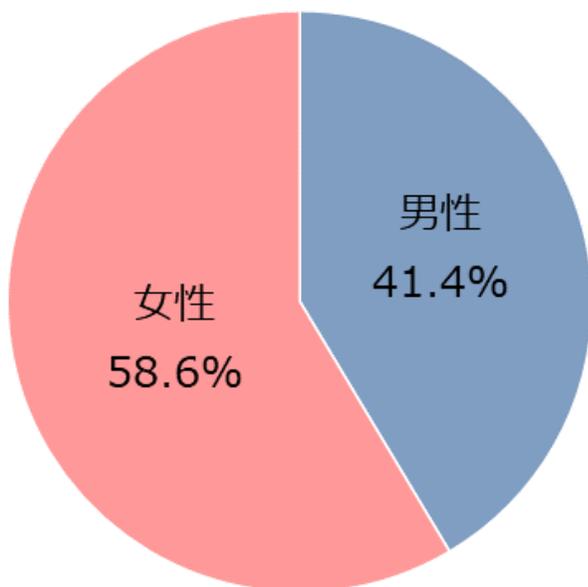
2-5 冬の移動手段の変化

3. 公共交通に対する考え方

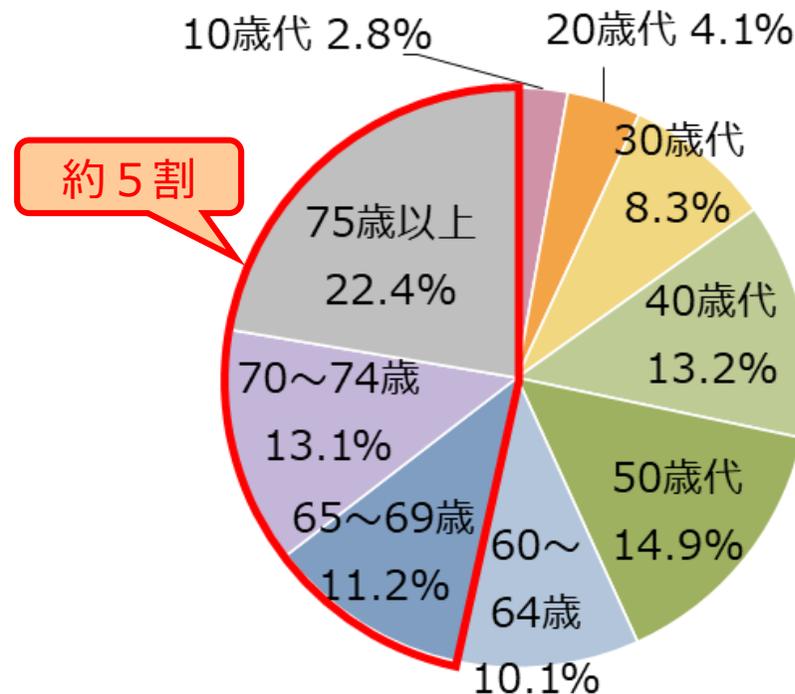
- ・公共交通の利用頻度
- ・バスサービス（経路や頻度）の認知度
- ・バスを利用する際に困っていること
- ・将来的なバス利用頻度の変化
- ・バス路線の廃止・減便意向
- ・将来必ず残して欲しい公共交通

- 回答者の性別は「男性」が約4割、「女性」が約6割となっています。
- 年齢については、65歳以上の回答者が約5割となっています。

【職業（N=1,441）】



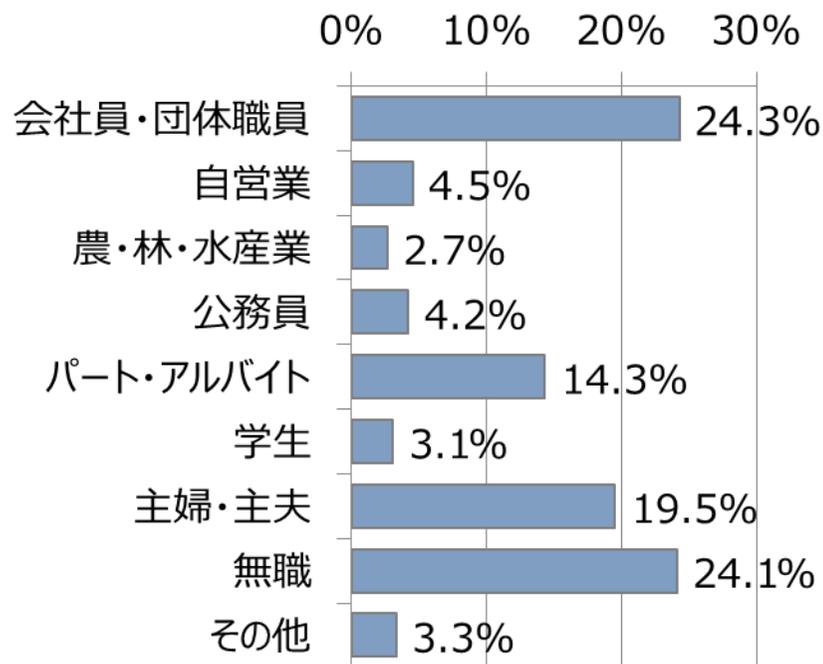
【職業（N=1,441）】



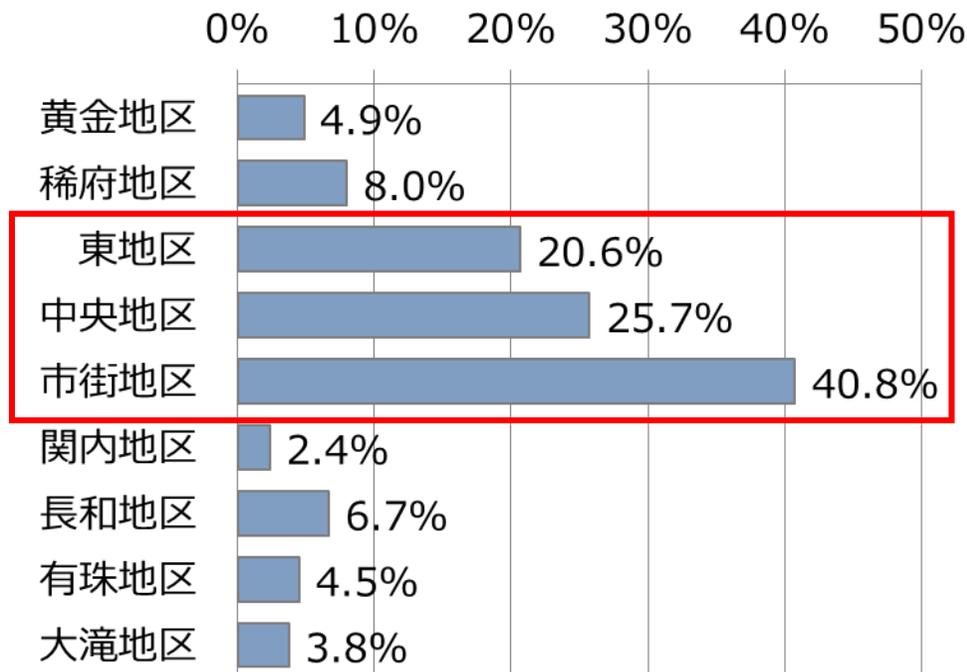
※ Nは項目ごとの無回答や不明な回答を除いた値です。

- 回答者の職業は、「会社員・団体職員」、「主婦・主夫」、「無職」がそれぞれ約2割となっています。
- 居住地については、「市街地区」が約4割と最も多く、次いで「中央地区」、「東地区」が多くなっています。

【職業（N=1,539）】



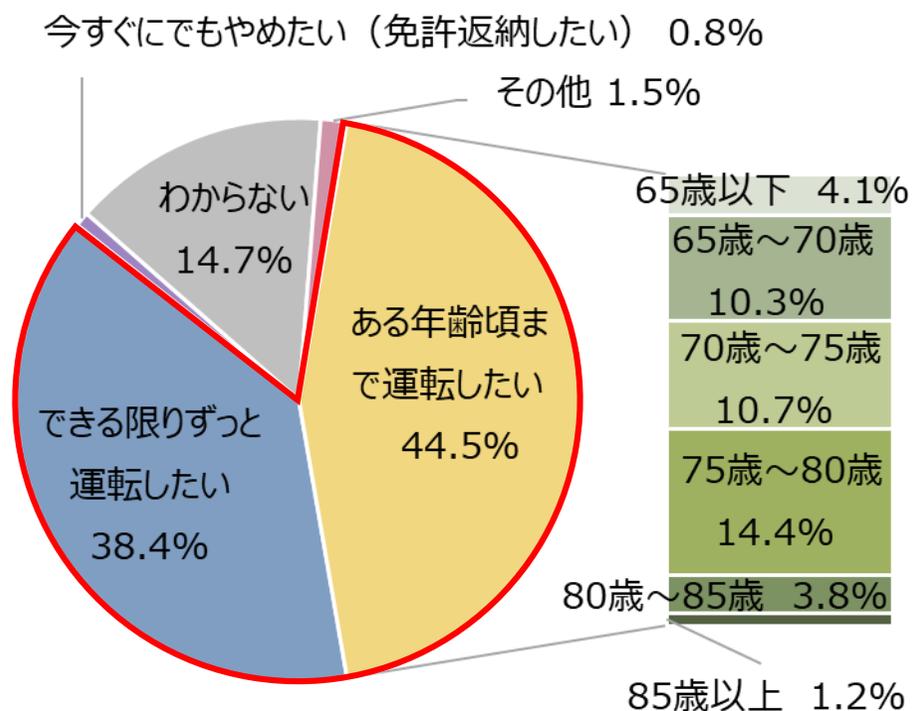
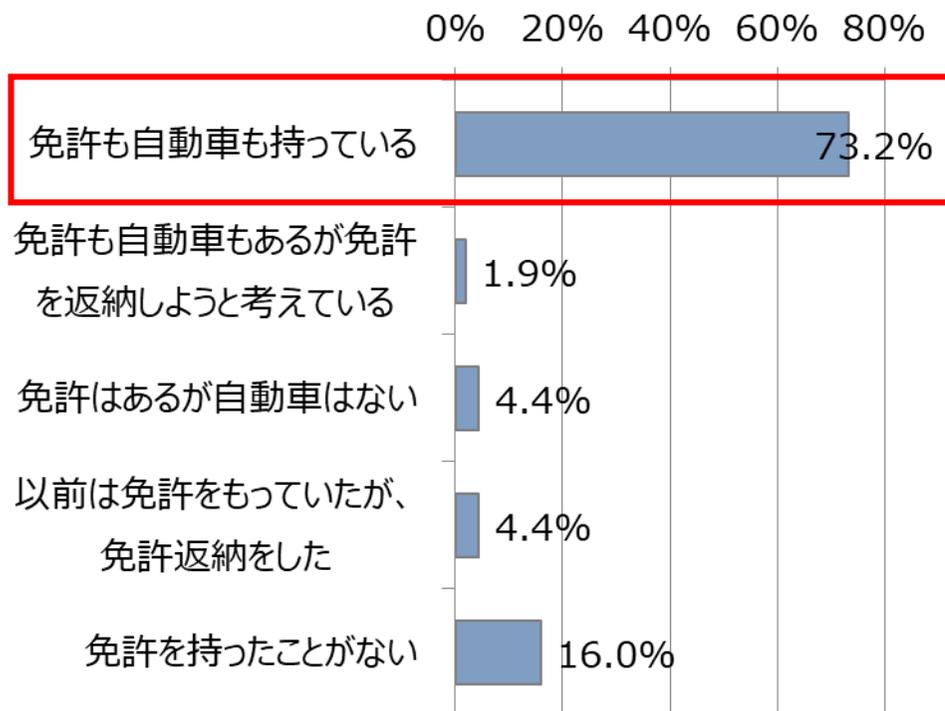
【居住地（N=1,298）】



- 免許・自動車の保有状況は、「免許も自動車も持っている」が約7割と高くなっています。
- 自動車の運転意向については、「ある年齢頃まで運転したい」、「できる限りずっと運転したい」が約8割を占めており、「ある年齢頃まで運転したい」と回答した人の中で、「75歳～80歳頃まで運転したい」と考えている人の割合が高くなっています。

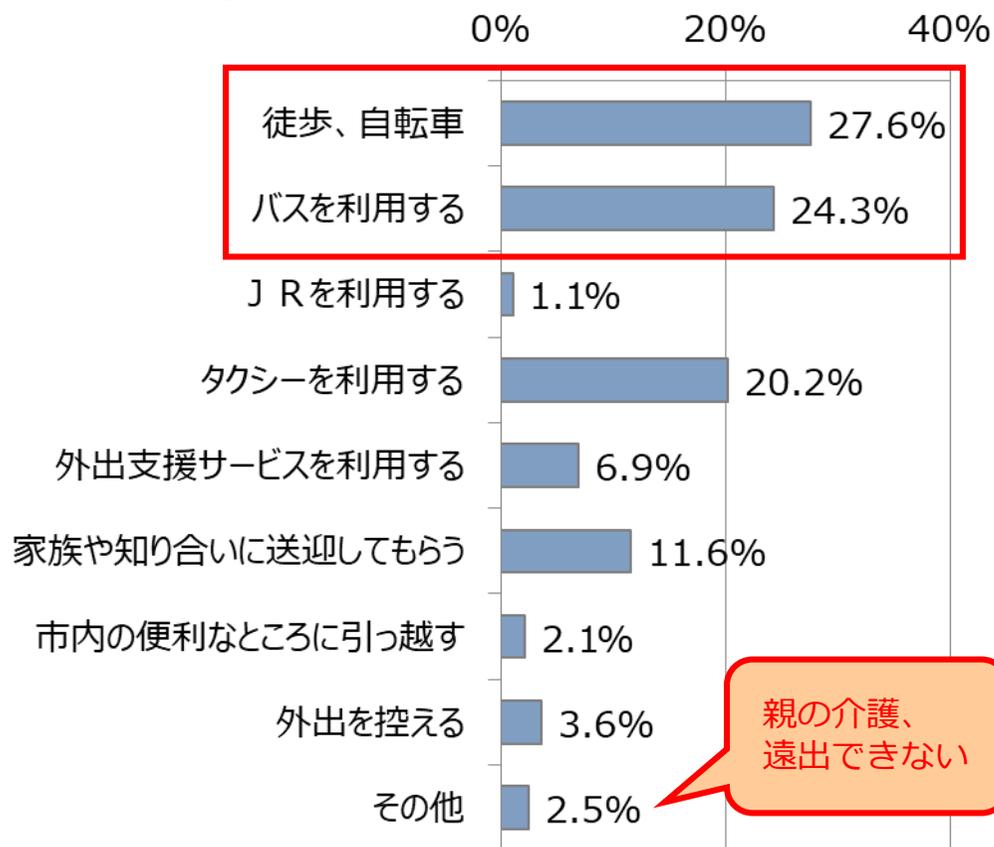
【免許・自動車の保有状況（N=1,536）】

【自動車の運転意向（N=1,143）】

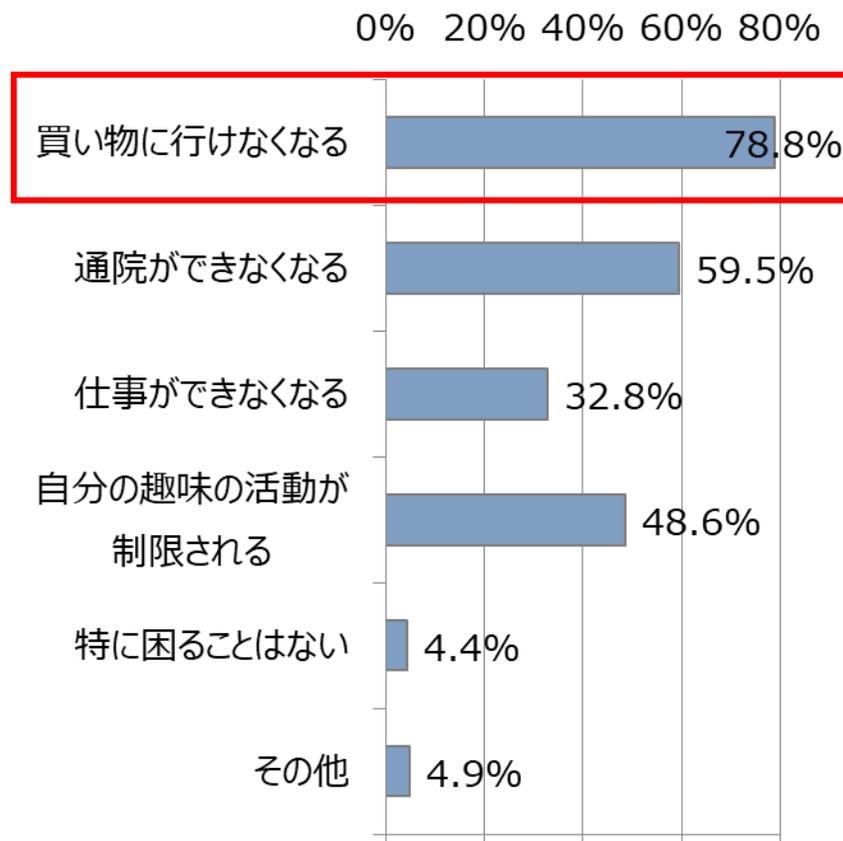


- 運転が困難になった場合の移動手段については、「徒歩、自転車」、「バスを利用する」の割合が高くなっています。
- 免許を返納することで困ることについては、「買い物に行けなくなる」の割合が最も高く、次いで「通院ができなくなる」の割合が高くなっています。

【運転が困難になった場合の移動手段 (N=1,073)】

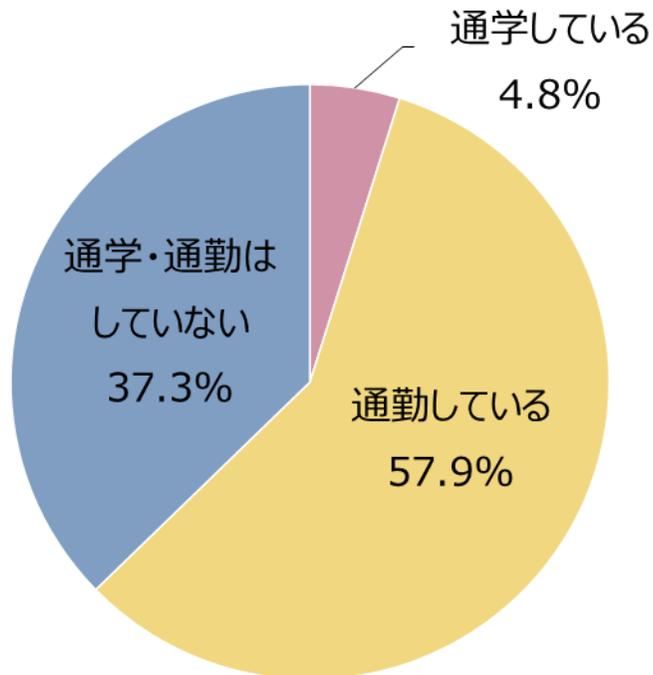


【免許返納の際に困ること (N=959)】

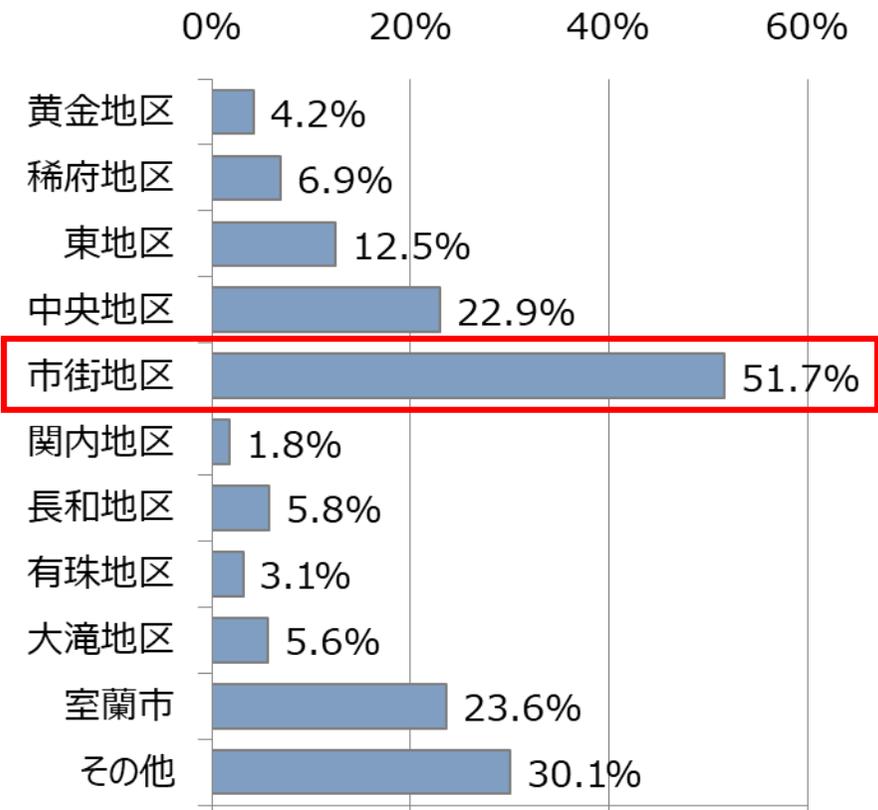


- 通学・通勤の状況については、「通学している」、「通勤している」が約6割を占めています。
- 通学・通勤先については、「市街地区」が約5割を占めています。

【通勤・通学の実態（N=1,196）】

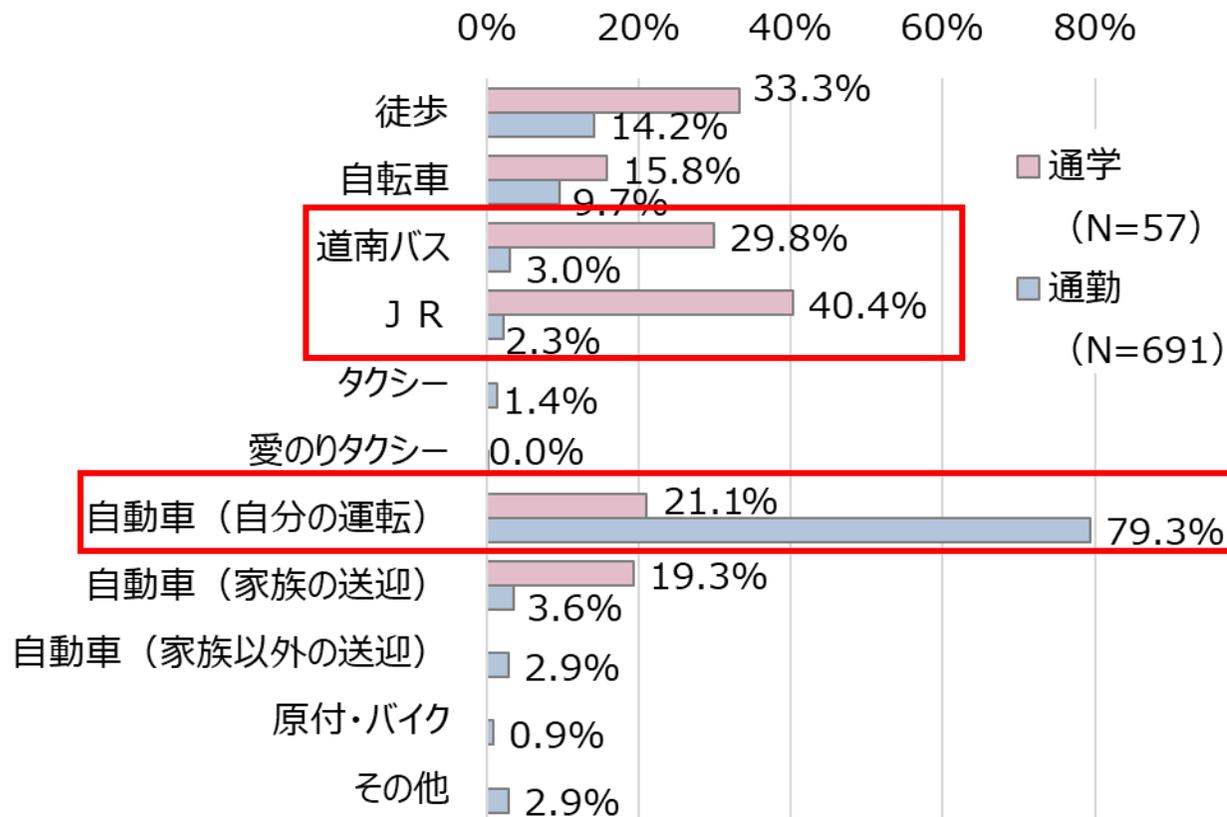


【通学先・通勤先（N=449）】



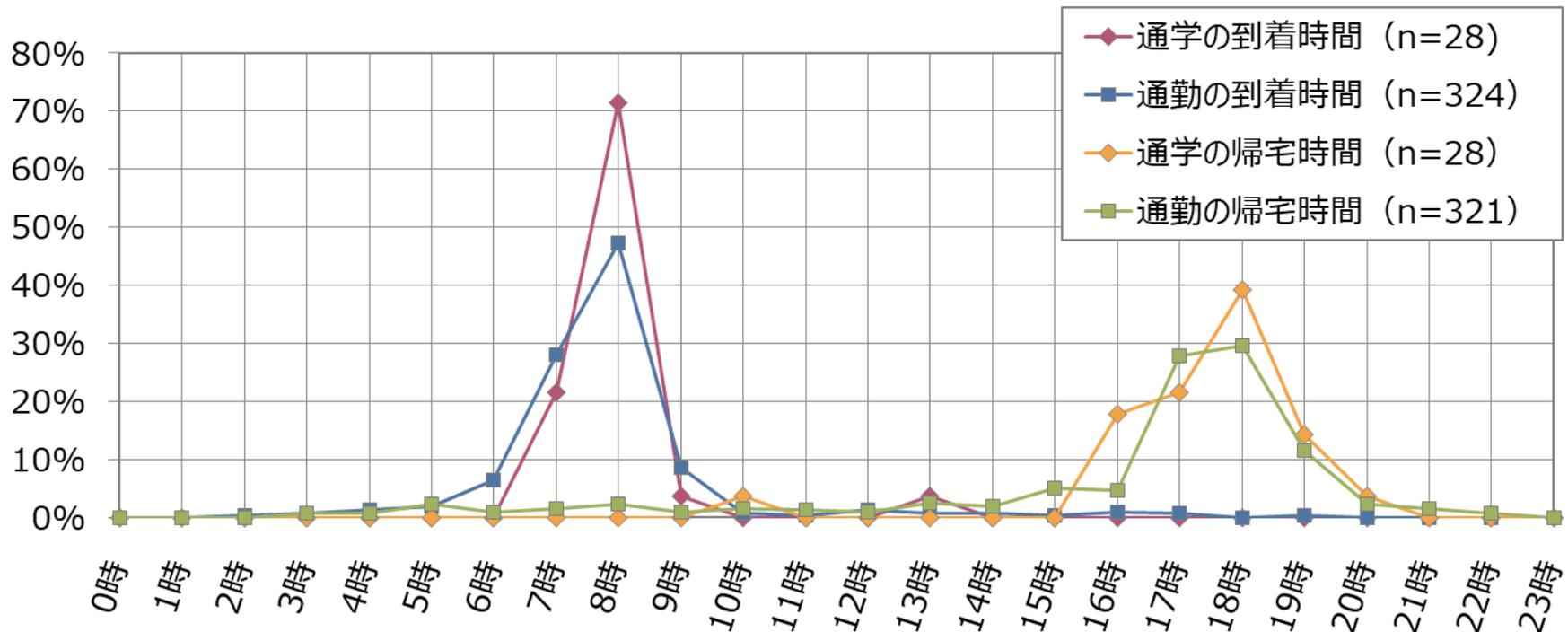
- 交通手段については、通学は「JR」、「徒歩」、「道南バス」の割合が高く、通勤は「自動車（自分の運転）」の割合が高くなっています。

【通勤・通学の際の交通手段（N=766）】



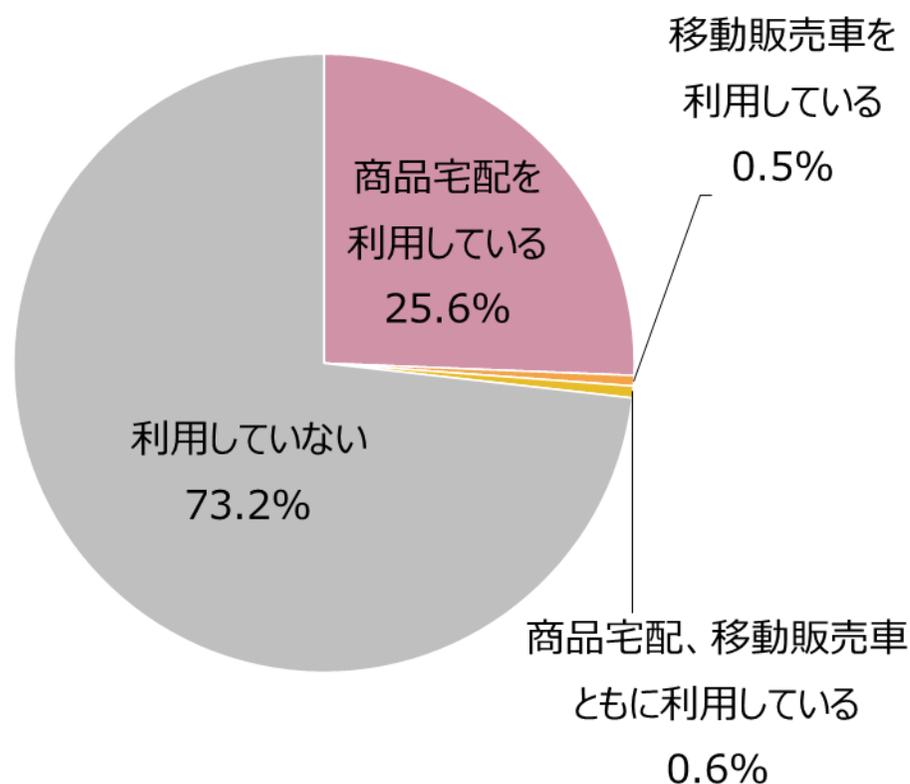
- 通学・通勤先に到着する時間帯については、「8時」が最も高く、次いで「7時」となっています。
- 通学・通勤先から帰宅する時間帯については、通学・通勤ともに「18時」が最も高く、次いで通「17時」となっております。その他に、通学は「16時」、「19時」、通勤は「19時」の割合が高くなっています。

【通学先・通勤先に到着する時間・帰宅する時間】

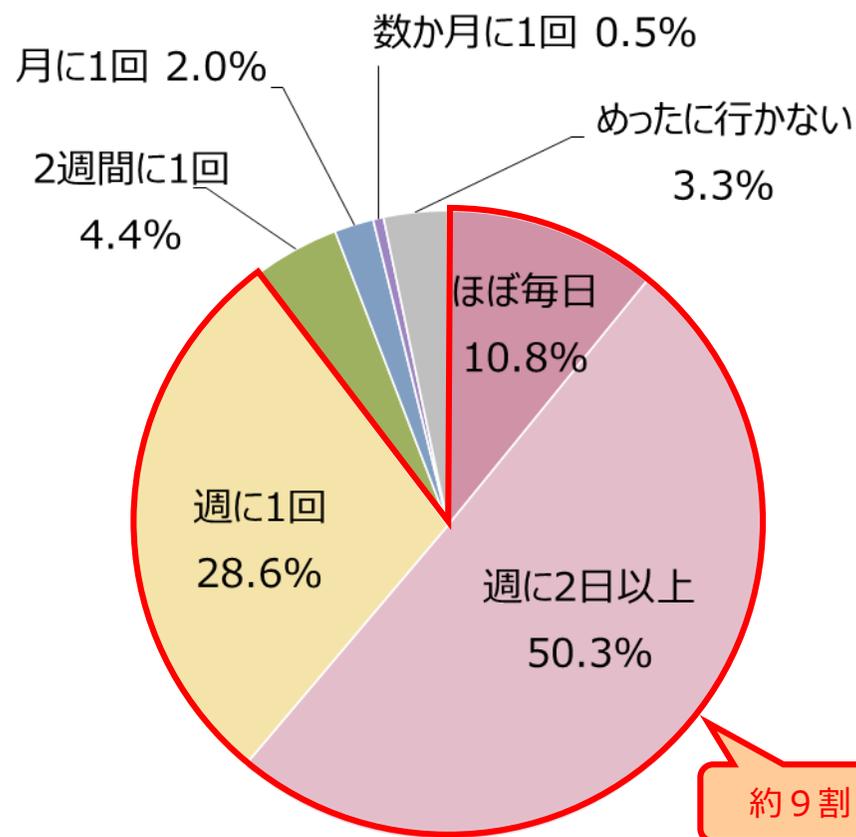


- 商品宅配等の利用状況については、「利用していない」が約7割を占めており、次いで「商品宅配を利用している」が約3割となっています。
- 直接お店へ買い物に行く頻度については、「週に2日以上」の割合が最も高く、9割は週に1回以上買い物へ行っています。

【商品宅配等の利用状況（N=1,459）】

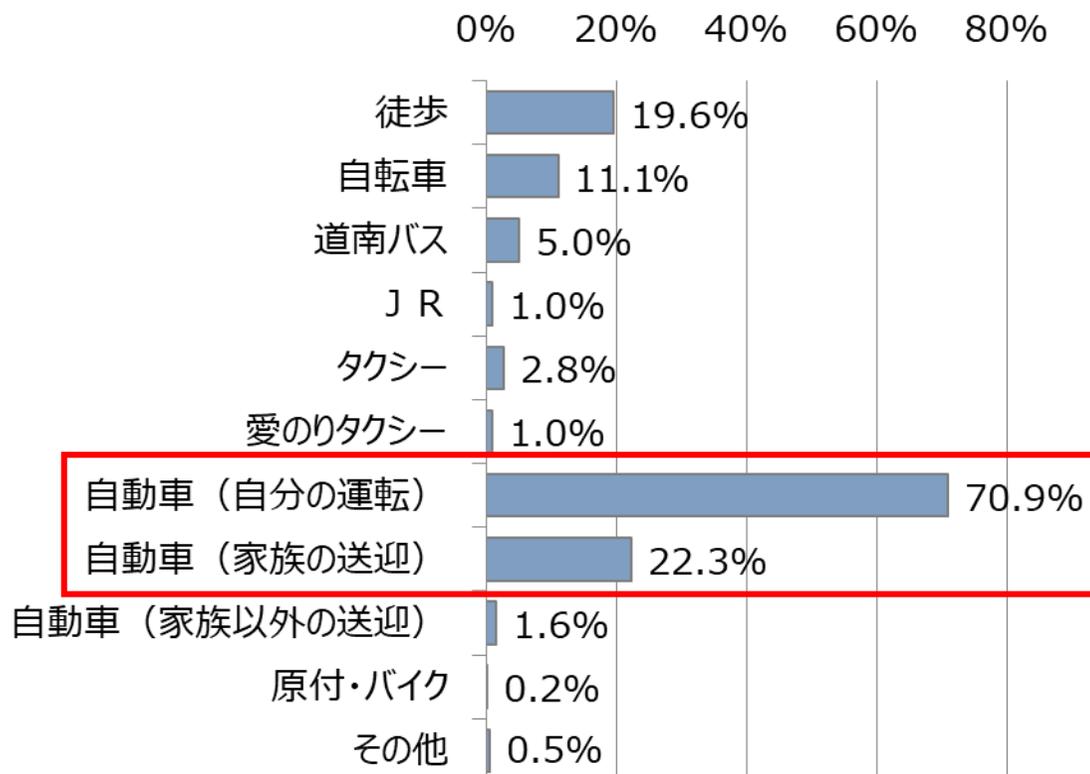


【直接買い物に行く頻度（N=1,495）】

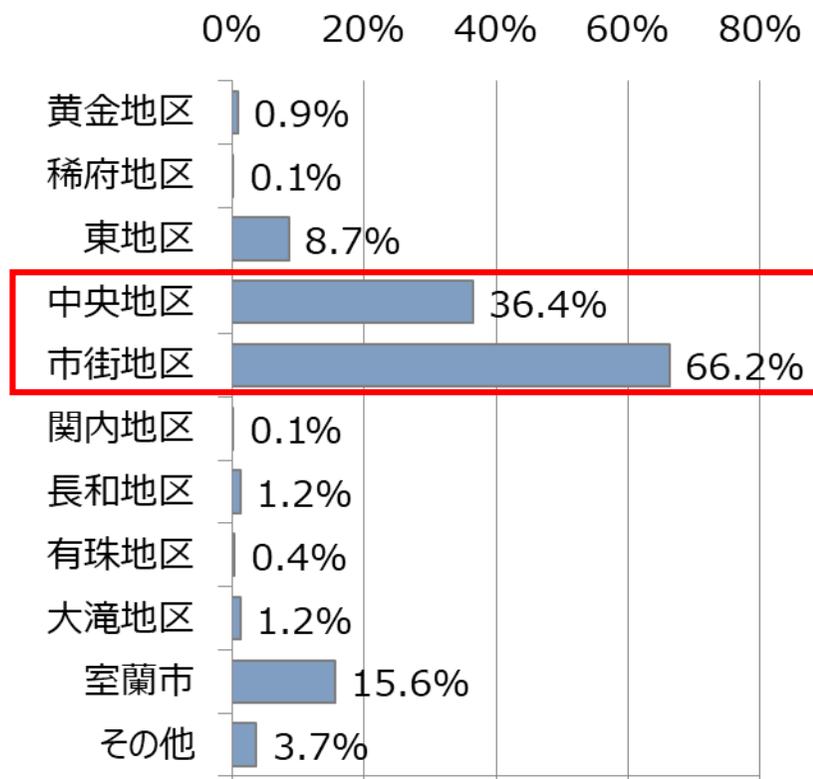


- 買い物に行く際の交通手段については、「自動車（自分の運転）」が約7割となっており、次いで「自動車（家族の送迎）」、「徒歩」の割合が高くなっています。
- よく行く買い物先については、全体では「市街地区」が約7割と最も高く、次いで「中央地区」の割合が高くなっています。

【買い物に行く際の交通手段（N=1,456）】



【よく行く買い物先（N=1,364）】



● 居住地別では黄金地区は「室蘭市」、有珠地区は「洞爺湖町」の割合も高くなっています。

【居住地別】

50%以上の項目
 30%以上の項目
 10%以上の項目

居住地↓	行先→	黄金地区	稀府地区	東地区	中央地区	市街地区	関内地区	長和地区	有珠地区	大滝地区	室蘭市	その他
黄金地区	(N=52)	11.5%	0.0%	0.0%	19.2%	80.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	32.7%	0.0%
稀府地区	(N=83)	2.4%	1.2%	3.6%	16.9%	83.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.7%	6.0%
東地区	(N=235)	0.4%	0.0%	40.0%	38.7%	56.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.3%	2.6%
中央地区	(N=274)	0.0%	0.0%	2.9%	80.3%	33.2%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	11.3%	2.2%
市街地区	(N=442)	0.0%	0.0%	1.1%	20.4%	84.8%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	16.7%	2.0%
関内地区	(N=22)	0.0%	0.0%	4.5%	36.4%	63.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	22.7%	0.0%
長和地区	(N=70)	1.4%	0.0%	2.9%	17.1%	80.0%	0.0%	14.3%	1.4%	0.0%	12.9%	1.4%
有珠地区	(N=50)	0.0%	0.0%	2.0%	20.0%	72.0%	0.0%	6.0%	10.0%	2.0%	10.0%	28.0%
大滝地区	(N=36)	2.8%	0.0%	0.0%	5.6%	72.2%	0.0%	2.8%	0.0%	44.4%	5.6%	19.4%

⇒洞爺

⇒伊達市内

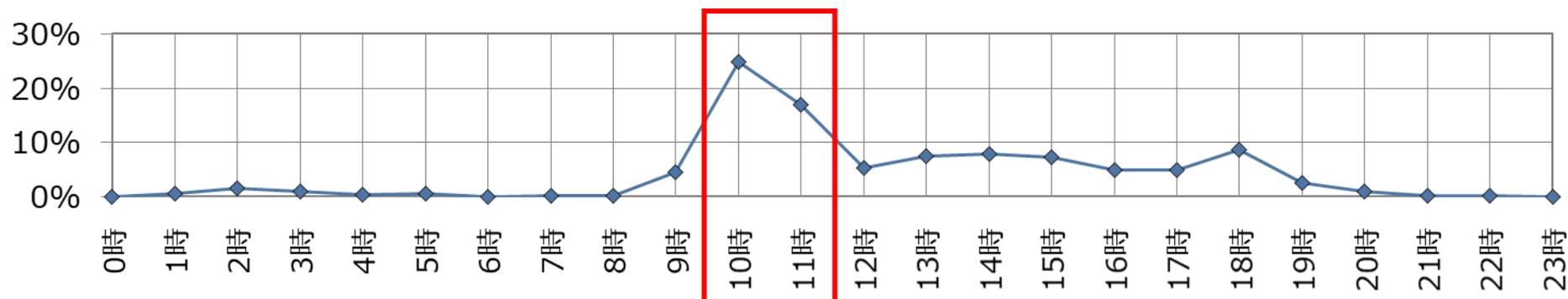
【よく利用する場所（自由記述）（N=2,234）】

	名称	回答数
1	イオン伊達店	470
2	スーパーアークス伊達店	412
3	コープさっぽろ だて店	320
4	伊達市農協Aコープくみあいマーケット本店	188
5	ウロコ山下店	95

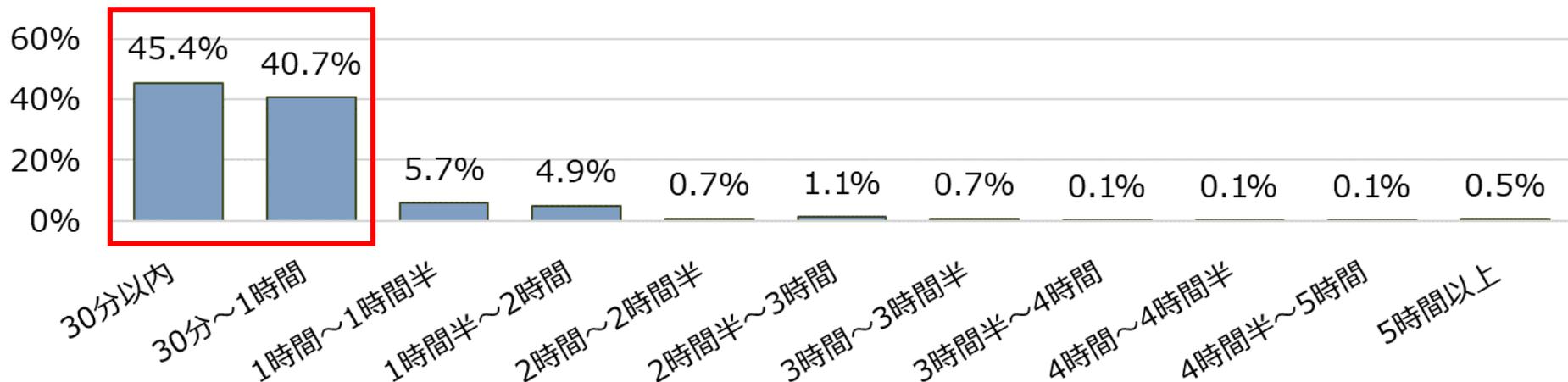
	名称	回答数
6	農協	75
7	ウロコ末永店	64
8	ウロコ舟岡店	60
9	ツルハドラッグ伊達店	54
10	スーパーアークス	39

- 買い物先に到着する時間帯については、「10時」が最も高く、次いで「11時」となっており、滞在時間については、「30分以内」、「30分～1時間」の割合が高くなっています。

【買い物先に到着する時間（N=1,312）】

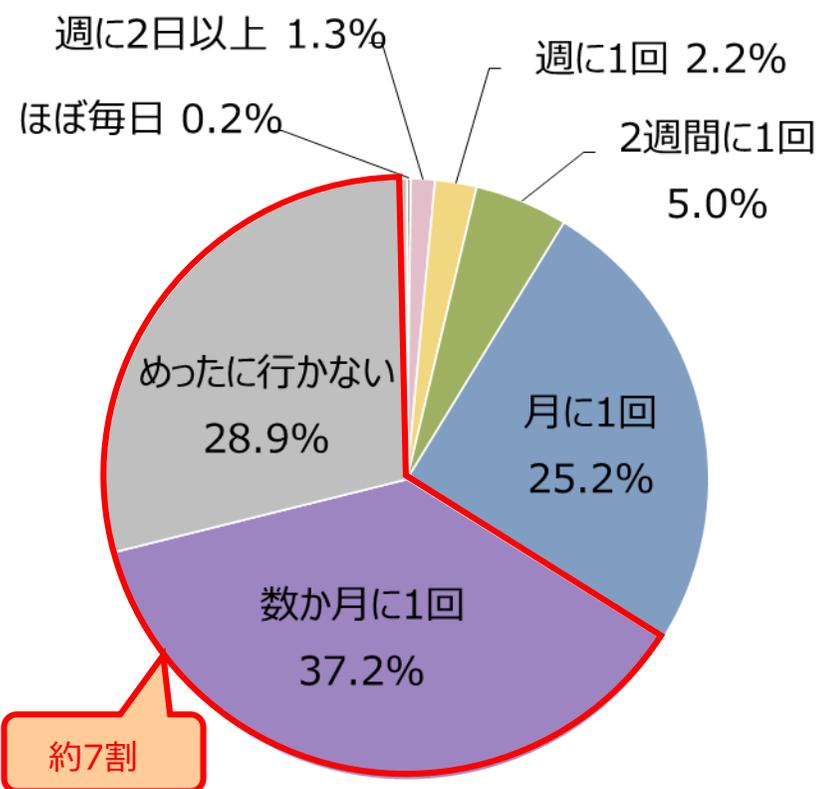


【買い物先の滞在時間（N=1,416）】

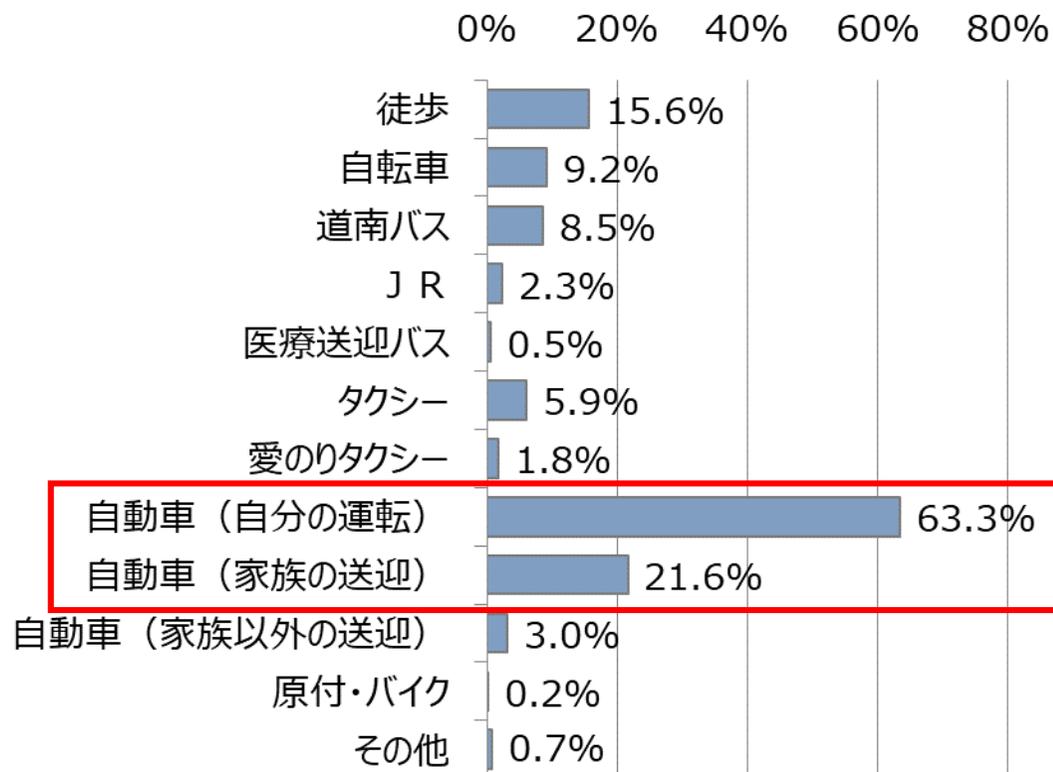


- 病院に行く頻度は、「数か月に1回」、「めったに行かない」が約7割を占めています。
- 病院に行く際の交通手段については、「自動車（自分の運転）」が約6割となっており、次いで「自動車（家族の送迎）」、「徒歩」の割合が高くなっています。

【病院に行く頻度（N=1,481）】

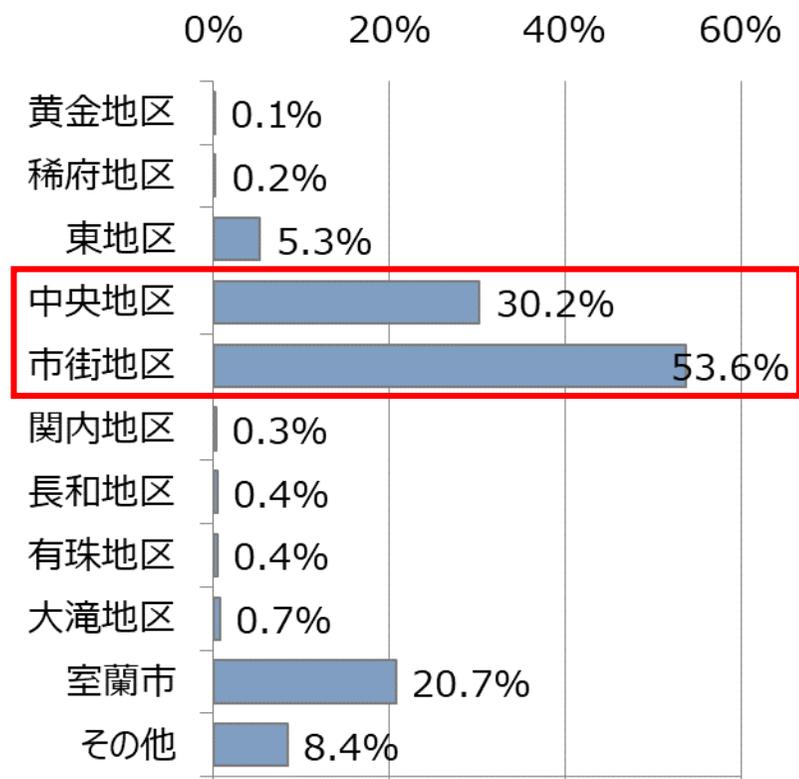


【病院に行く際の交通手段（N=1,061）】



- 病院に行く際の交通手段については、「自動車（自分の運転）」が約6割となっており、次いで「自動車（家族の送迎）」、「徒歩」の割合が高くなっています。
- よく行く通院先については、「市街地区」が約5割と最も高く、次いで「中央地区」、「室蘭市」の割合が高くなっています。

【よく行く通院先（N=979）】

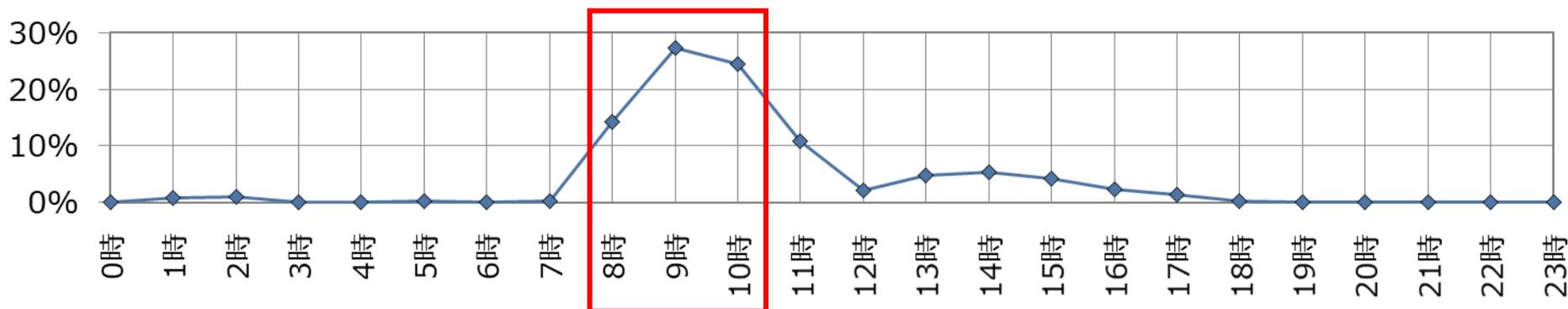


【よく利用する病院（自由記述）（N=1,027）】

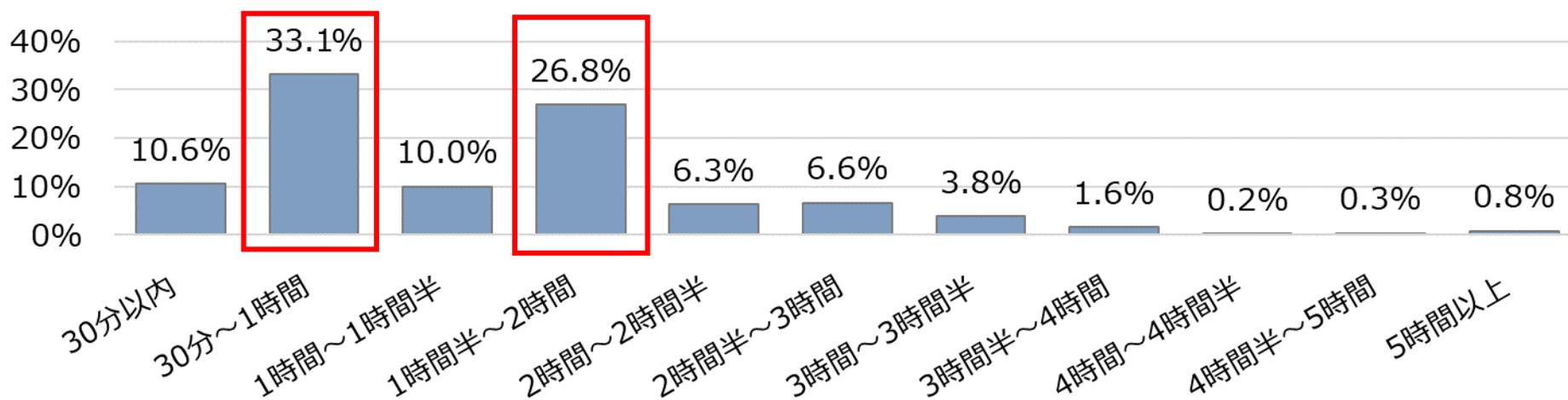
	病院名	回答数
1	伊達赤十字病院	217
2	守谷内科・耳鼻咽喉科	76
3	いぶり腎泌尿器科クリニック	65
4	小熊内科医院	61
5	野村内科循環器科	58
6	聖ヶ丘病院	51
7	末永町内科クリニック	49
8	日鋼記念病院	45
9	製鉄記念室蘭病院	39
10	藤原眼科・歯科	31

- 病院に到着する時間帯については、「9時」が最も高く、次いで「10時」「8時」となっており、滞在時間については、「30分～1時間」の割合が最も高く、次いで「1時間半～2時間」の割合が高くなっています。

【通院先に到着する時間（N=955）】



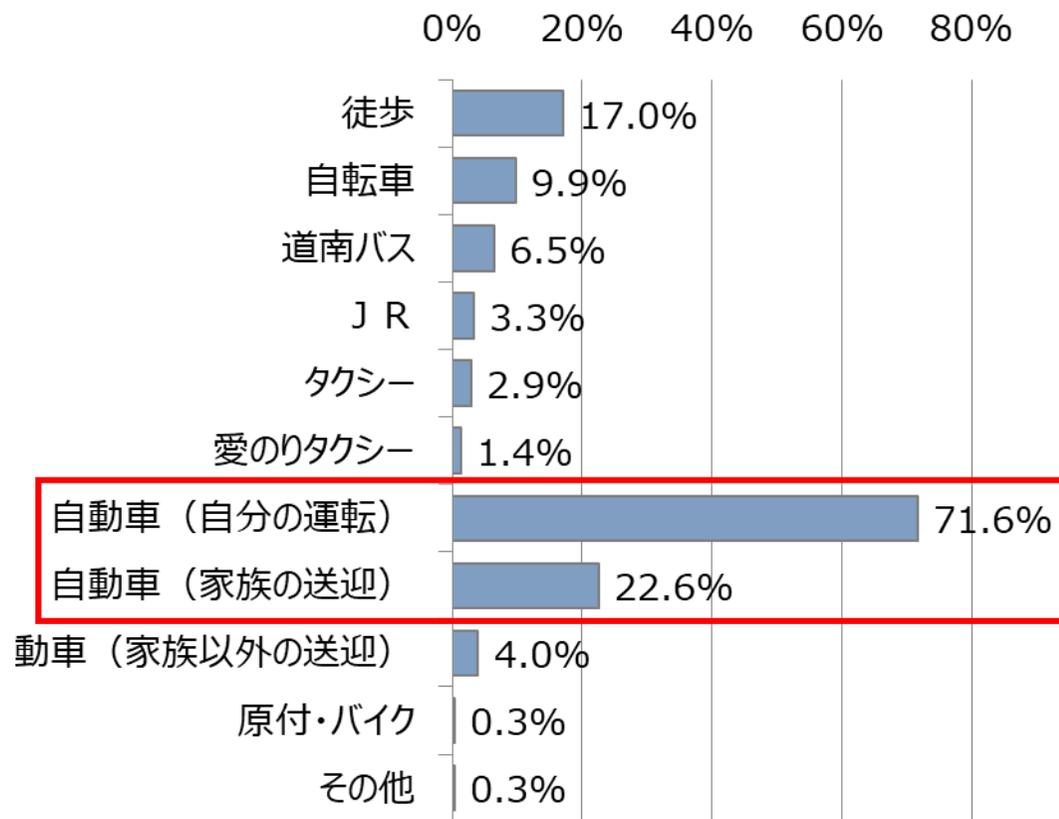
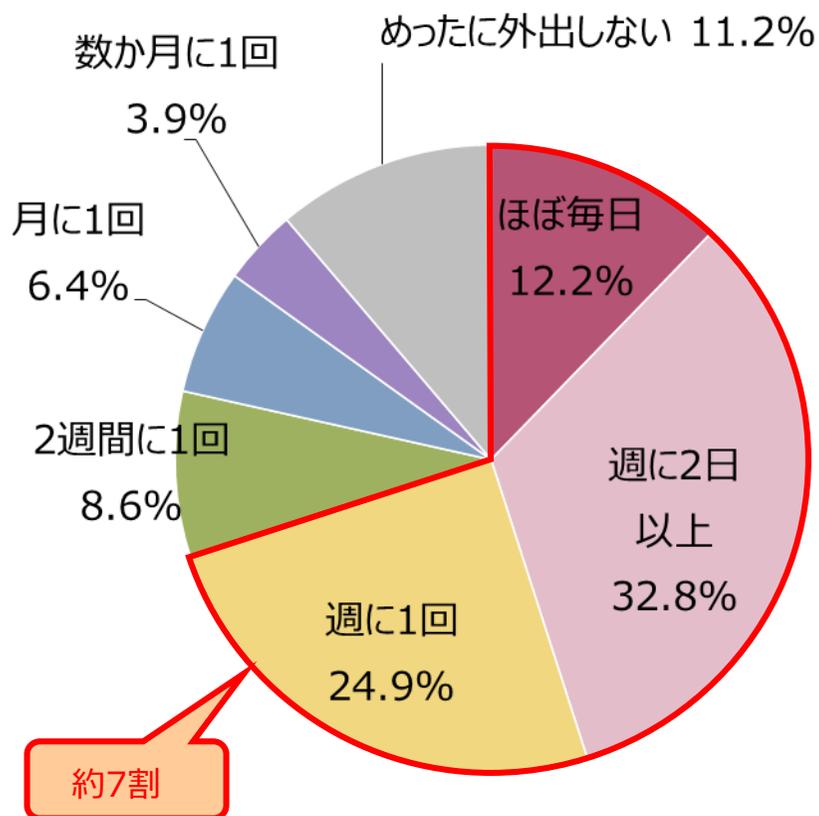
【通院先の滞在時間（N=1,032）】



- 私用などで出かける頻度について、週1回以上が約7割を占めています。
- 私用の外出での交通手段は、「自動車（自分の運転）」が約7割となっており、次いで「自動車（家族の送迎）」、「徒歩」の割合が高くなっています。

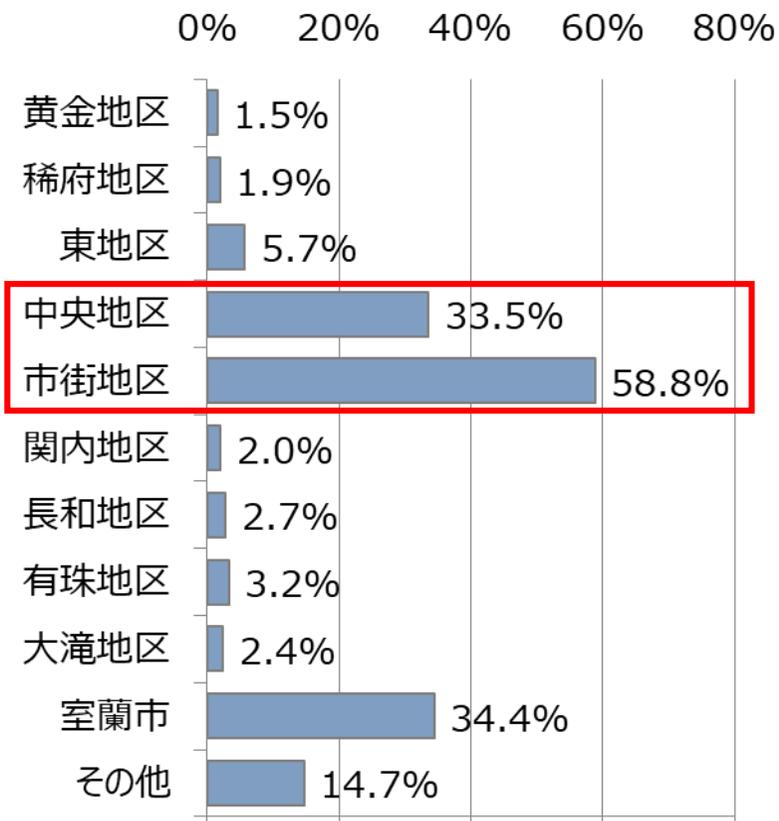
【私用で出掛ける頻度（N=1,447）】

【私用の外出の際の交通手段（N=1,308）】



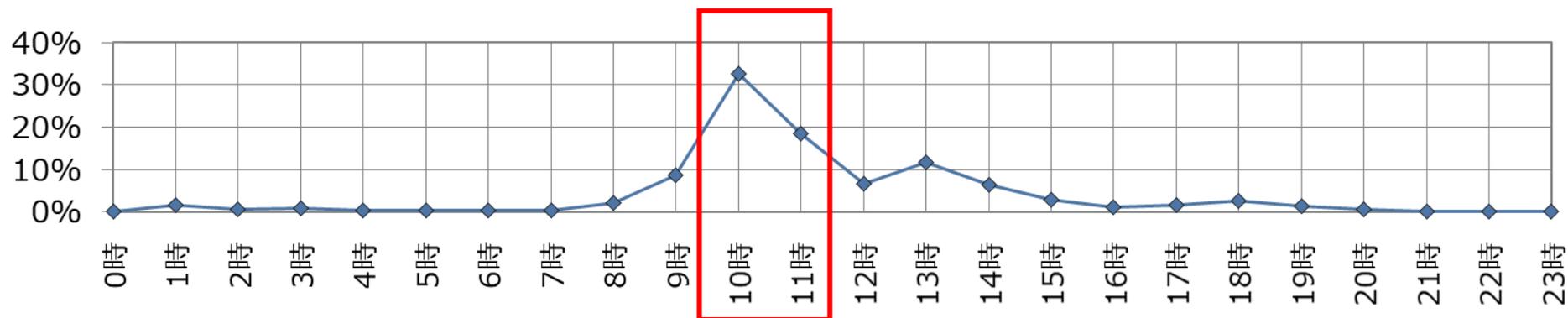
- よく行く私有の外出先については、「市街地区」が約6割と最も高く、次いで「中央地区」、「室蘭市」の割合が高くなっています。

【よく行く私有の外出先（N=1,279）】

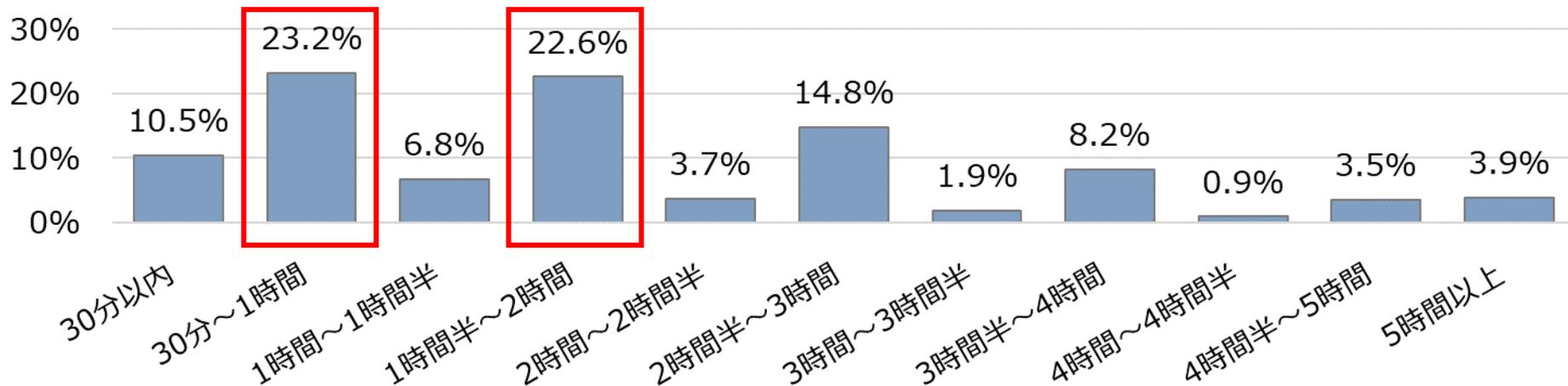


- 私用の外出先に到着する時間帯については、「10時」が最も高く、次いで「11時」となっており、滞在時間については、「30分～1時間」、「1時間半～2時間」の割合が高くなっています。

【通院先に到着する時間（N=1,102）】

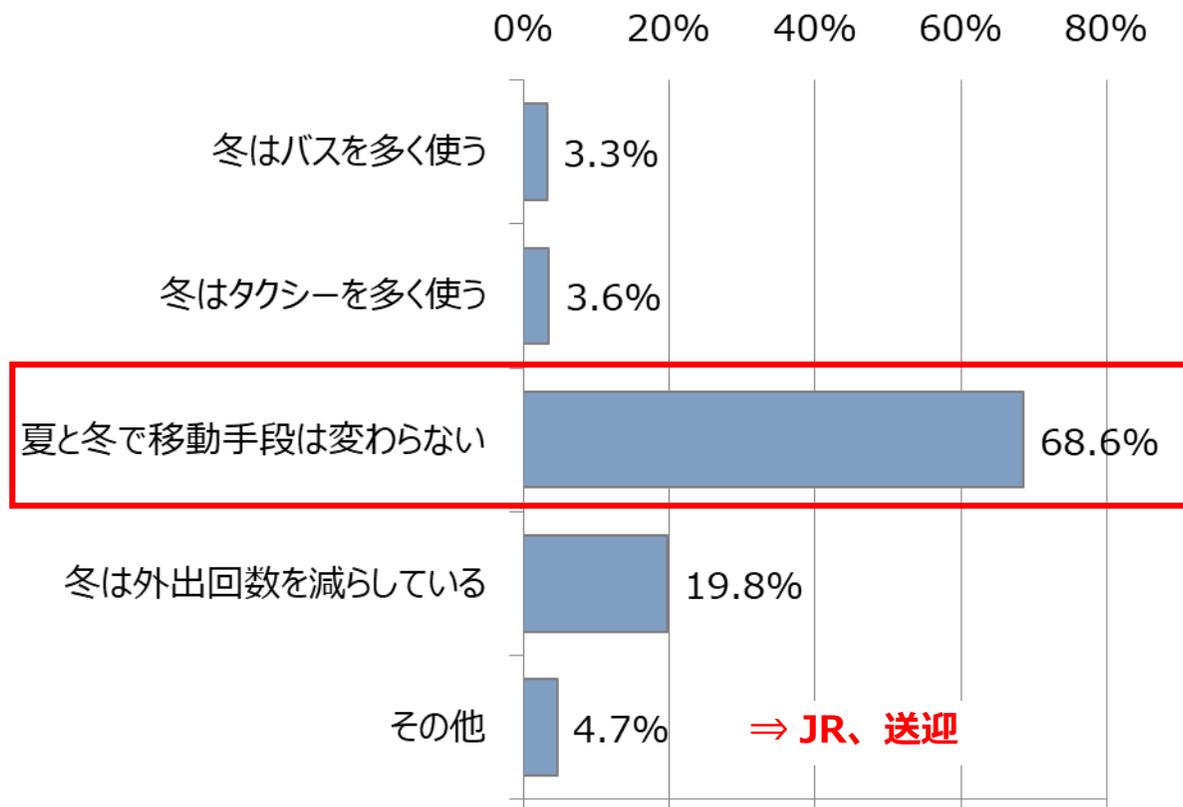


【通院先の滞在時間（N=1,167）】



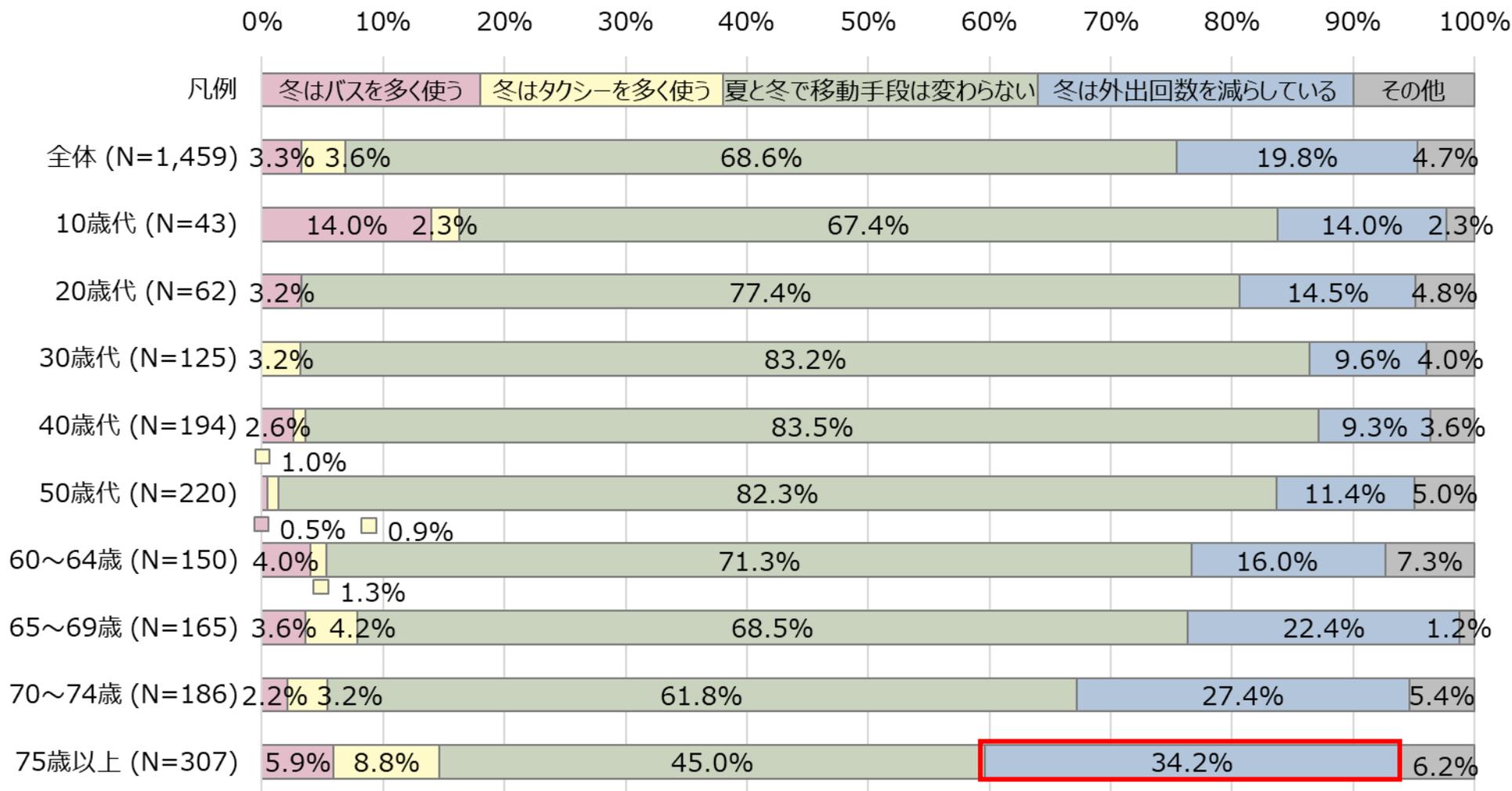
- 冬（積雪期）の移動手段の変化については、「夏と冬で移動手段は変わらない」が約7割を占めています。

【冬（積雪期）の移動手段の変化（N=1,459）】



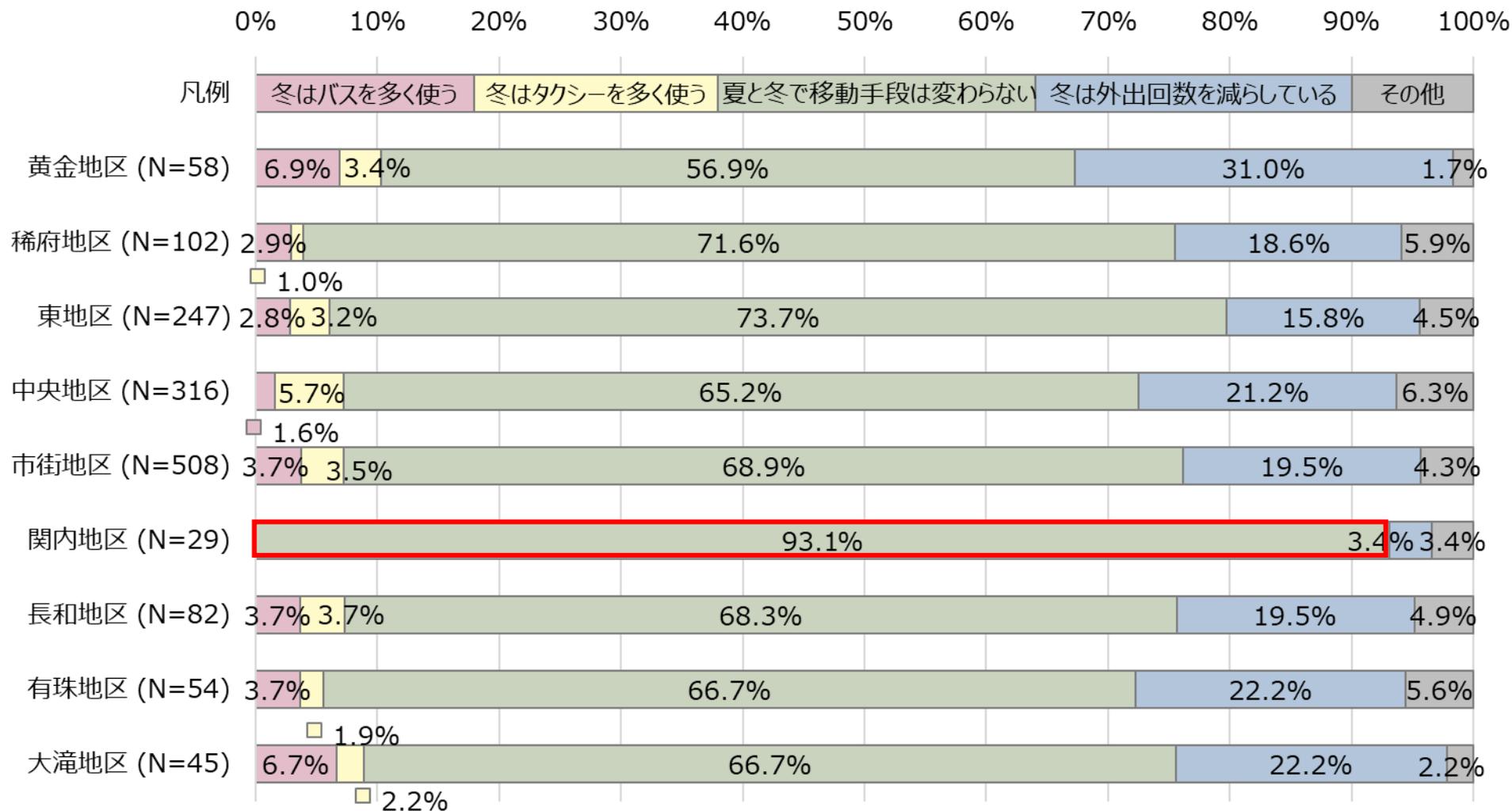
- 年齢別では、65歳以上は年齢が上がるにつれて「冬は外出回数を減らしている」の割合が高くなっています。

【冬（積雪期）の移動手段の変化：年齢別】



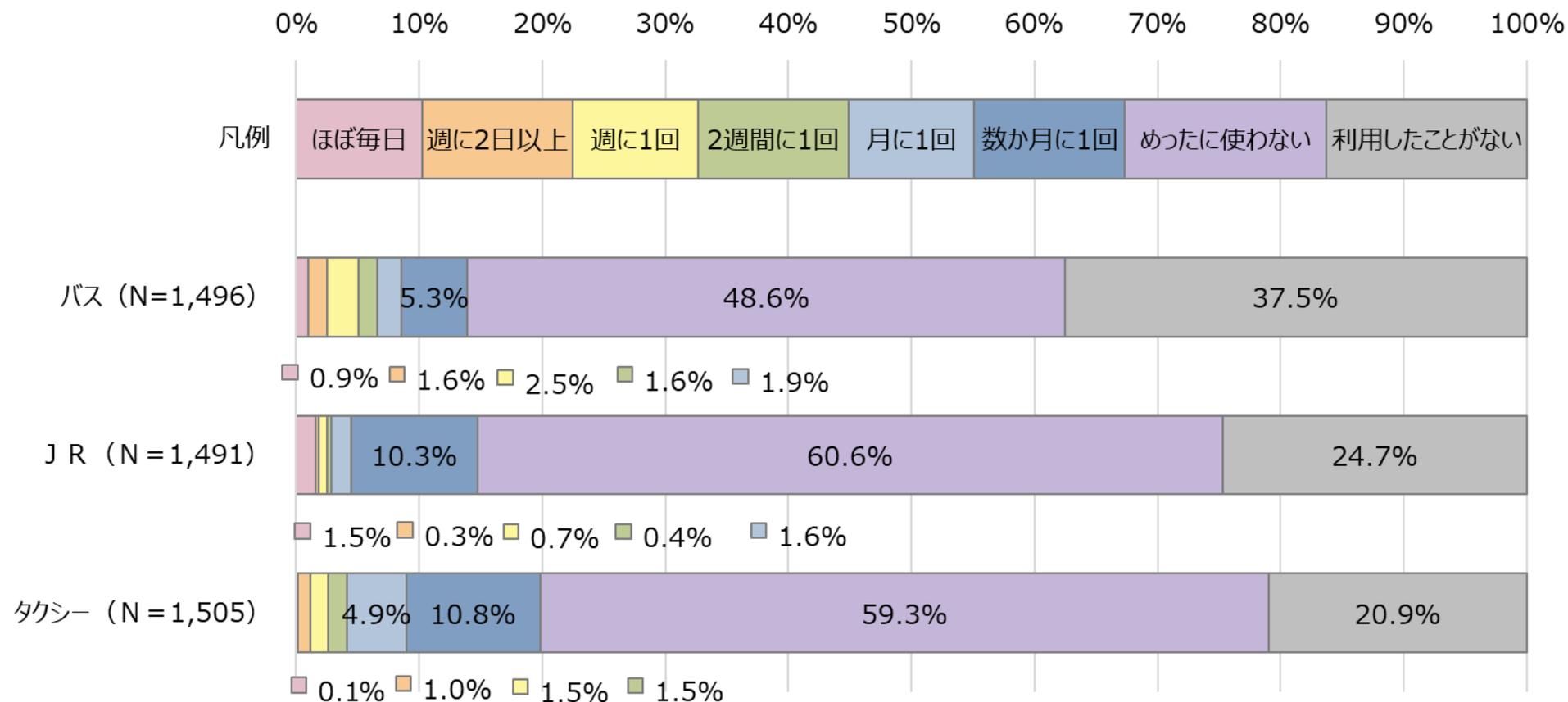
- 地区別では、関内地区では「夏と冬で移動手段は変わらない」が約9割となっています。

【冬（積雪期）の移動手段の変化：地区別】



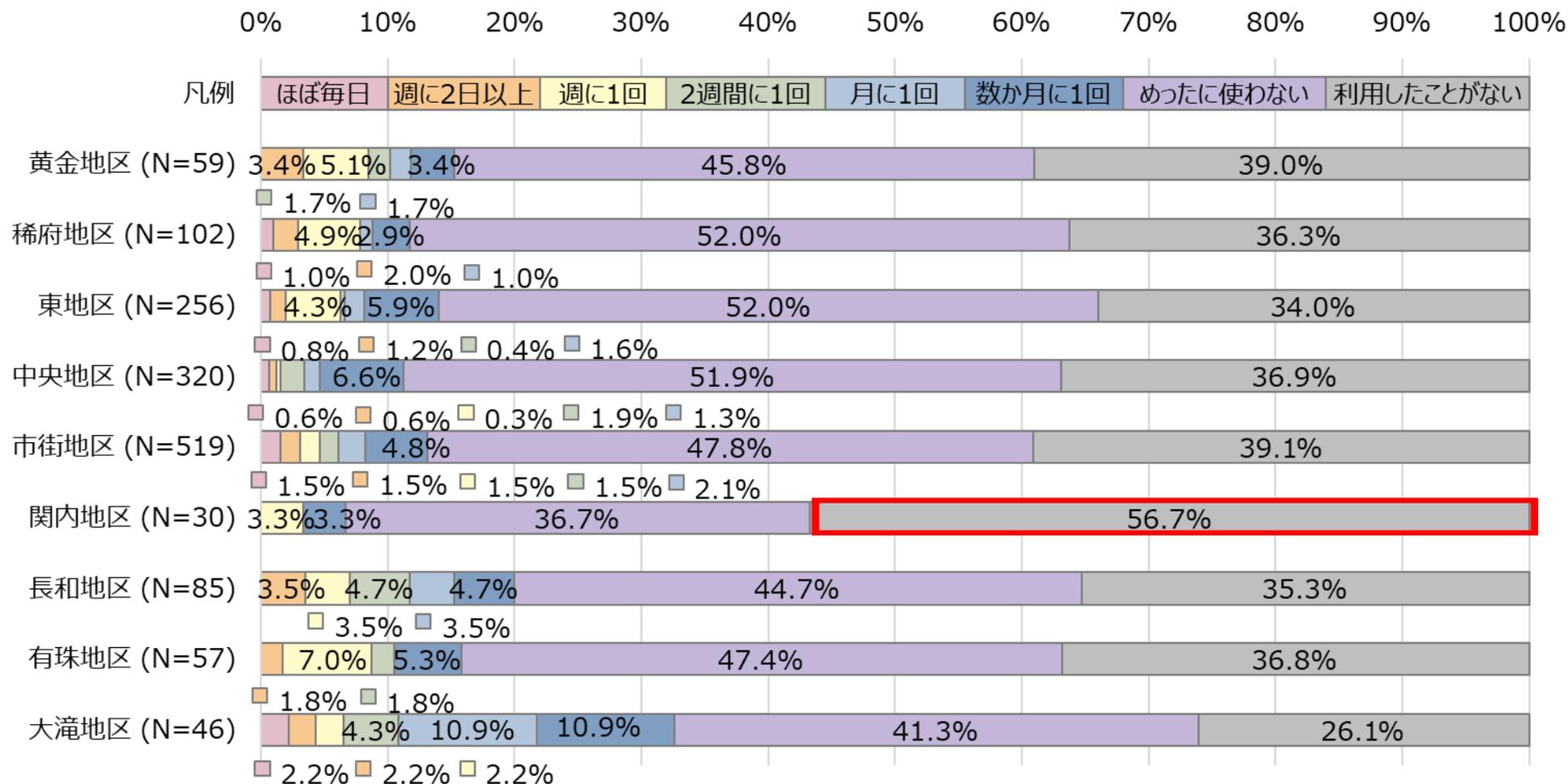
- 普段の公共交通の利用頻度については、バス、JR、タクシー共通して「めったに使わない」が約半数を占めています。

【普段の公共交通の利用頻度】



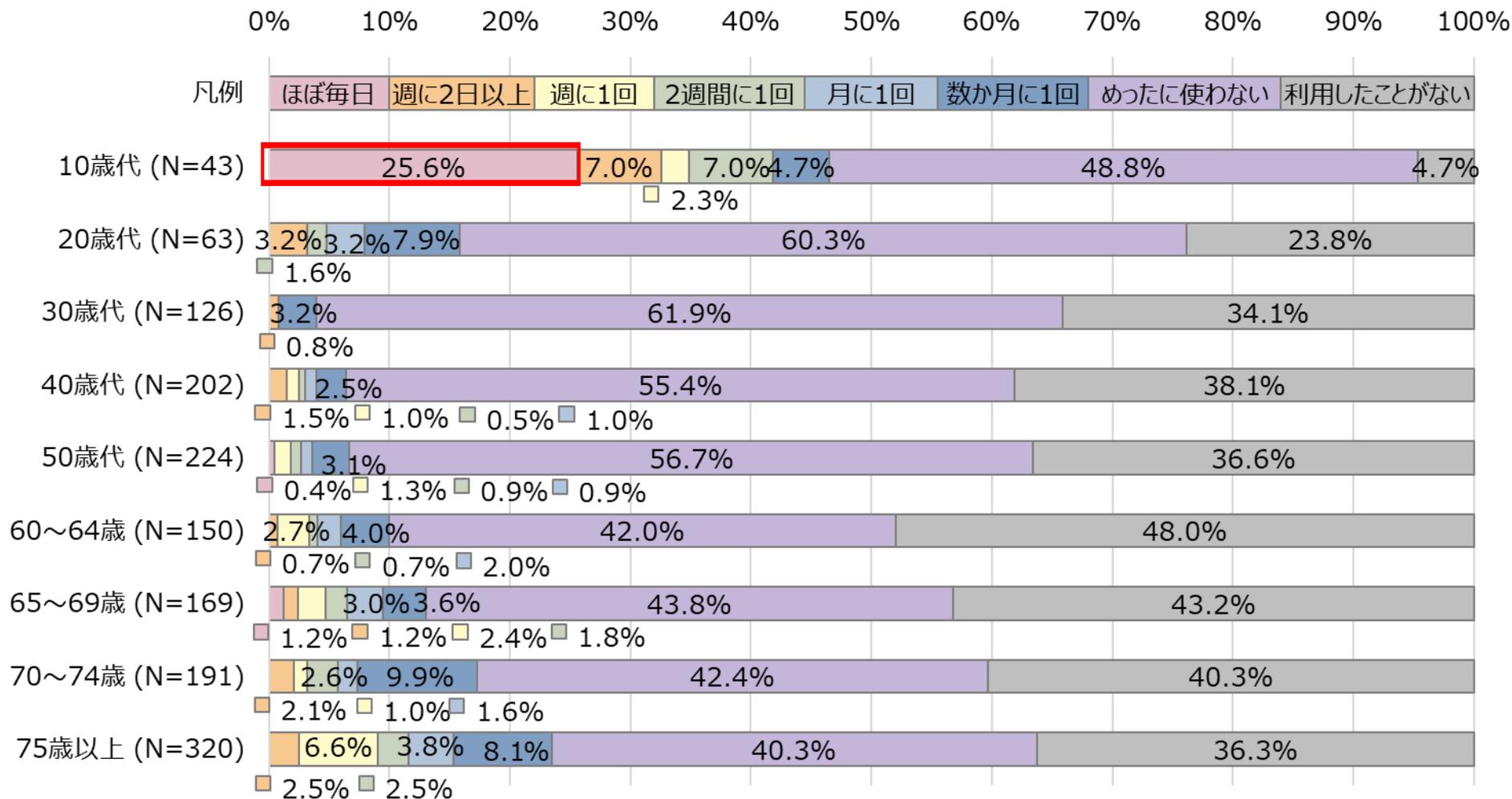
- 普段の【バス】の利用頻度について、地区別では、大滝地区は他の地区より利用頻度が高く、関内地区では「利用したことがない」が半数以上となっています。

【普段の公共交通の利用頻度：バス（地区別）】



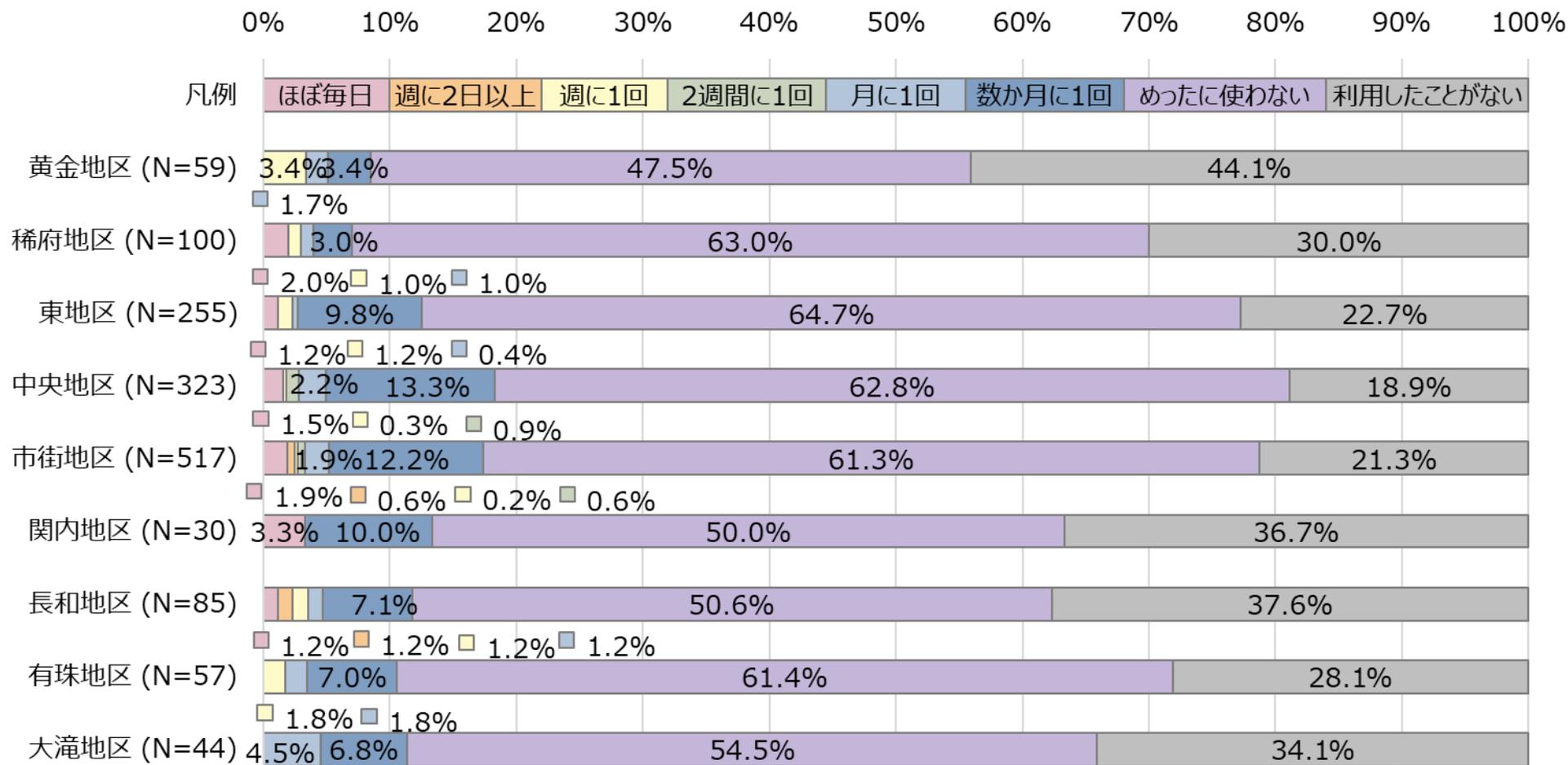
- 普段の【バス】の利用頻度について、年齢別では、10歳代は「ほぼ毎日」が約3割であり、他の年代よりもバスの利用頻度が高くなっています。

【普段の公共交通の利用頻度：バス（年齢別）】



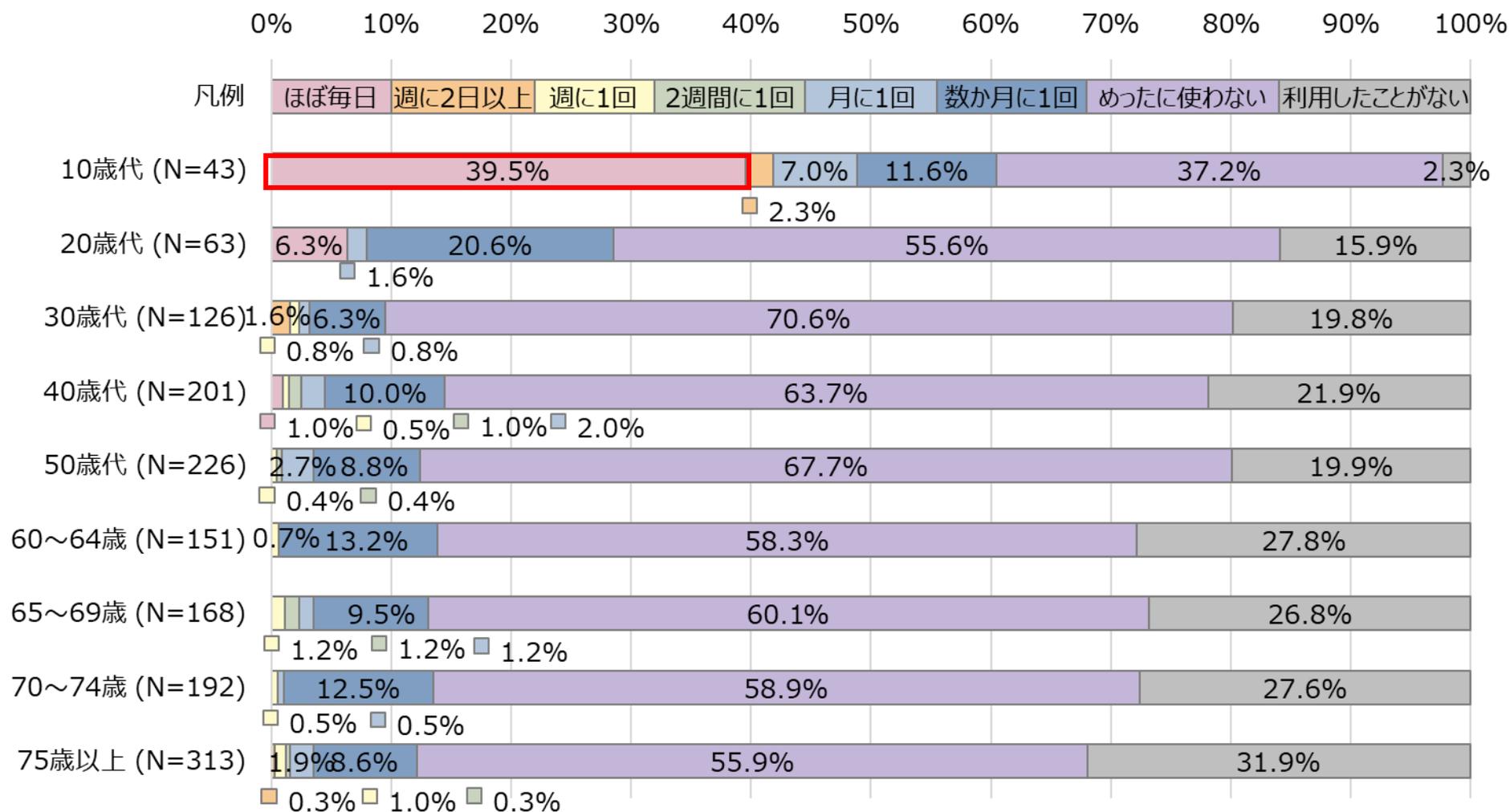
- 普段の【JR】の利用頻度について、地区別では、中央地区と市街地区は他の地区より利用頻度がやや高くなっています。

【普段の公共交通の利用頻度：JR（地区別）】



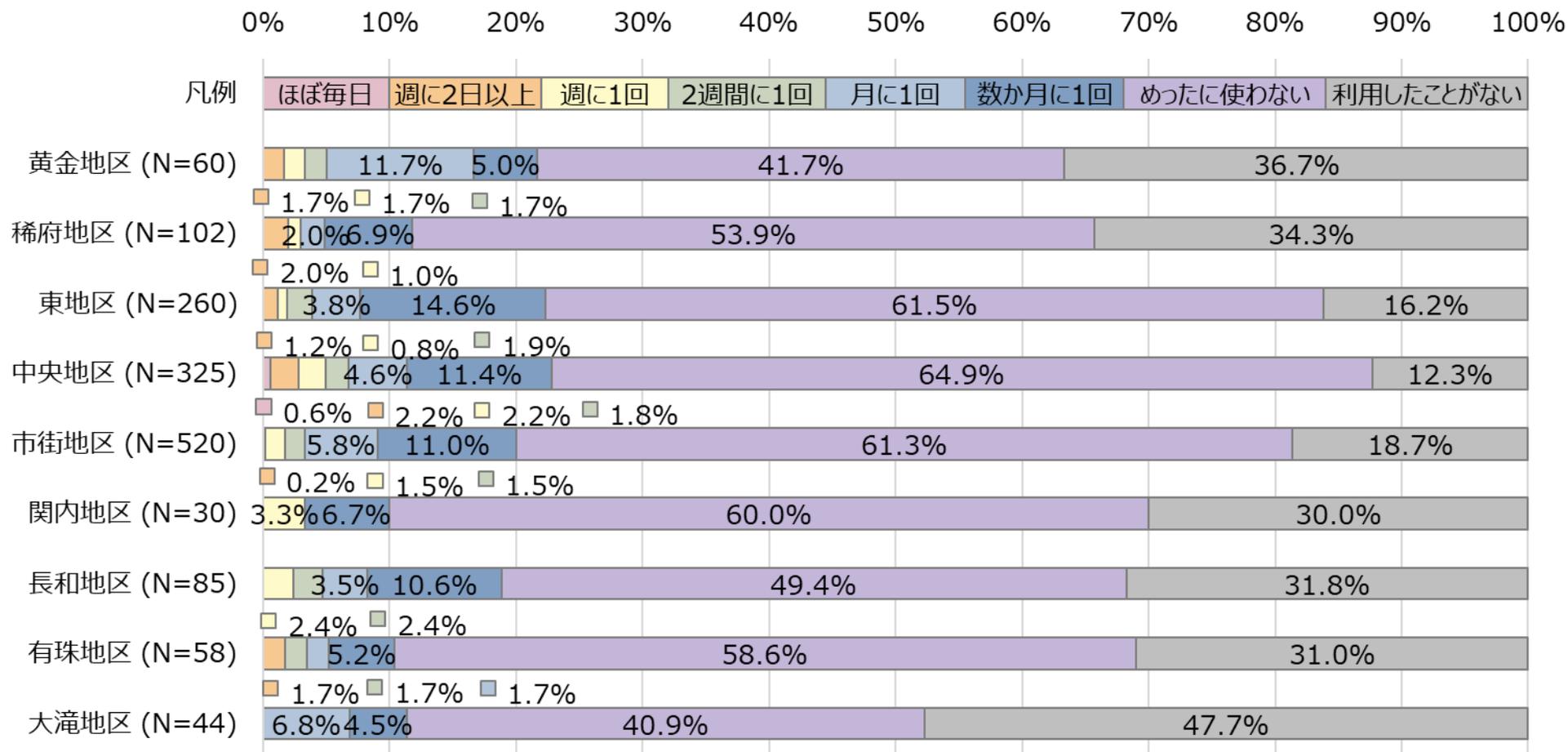
- 普段の【JR】の利用頻度について、年齢別では、10歳代は「ほぼ毎日」が約4割と高く、10歳代・20歳代は他の年代よりもJRの利用頻度が高くなっています。

【普段の公共交通の利用頻度：JR（年齢別）】



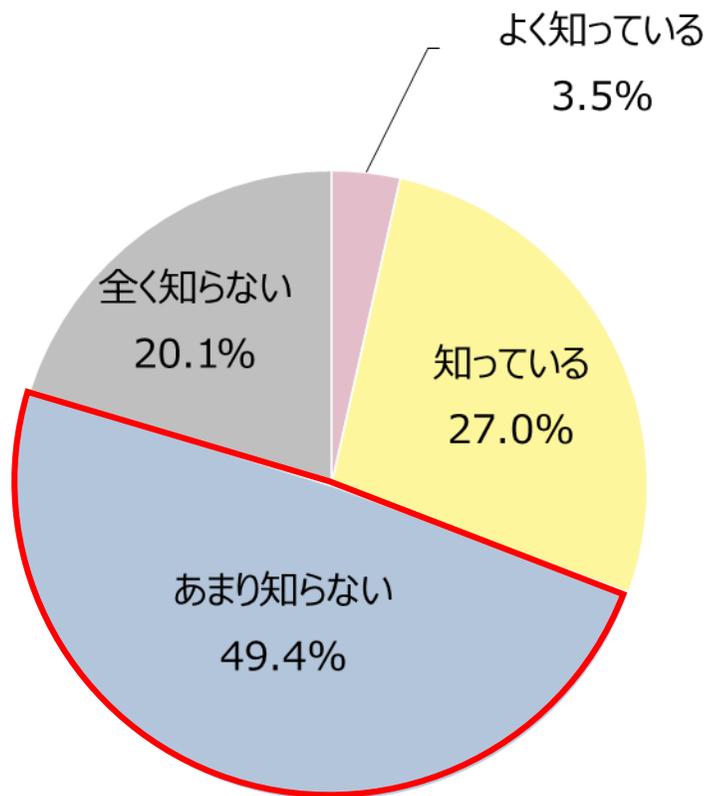
- 普段の【タクシー】の利用頻度について、地区別では、黄金地区・東地区・市街地区・中央地区・長和地区は他の地区より利用頻度がやや高くなっています。

【普段の公共交通の利用頻度：タクシー（地区別）】



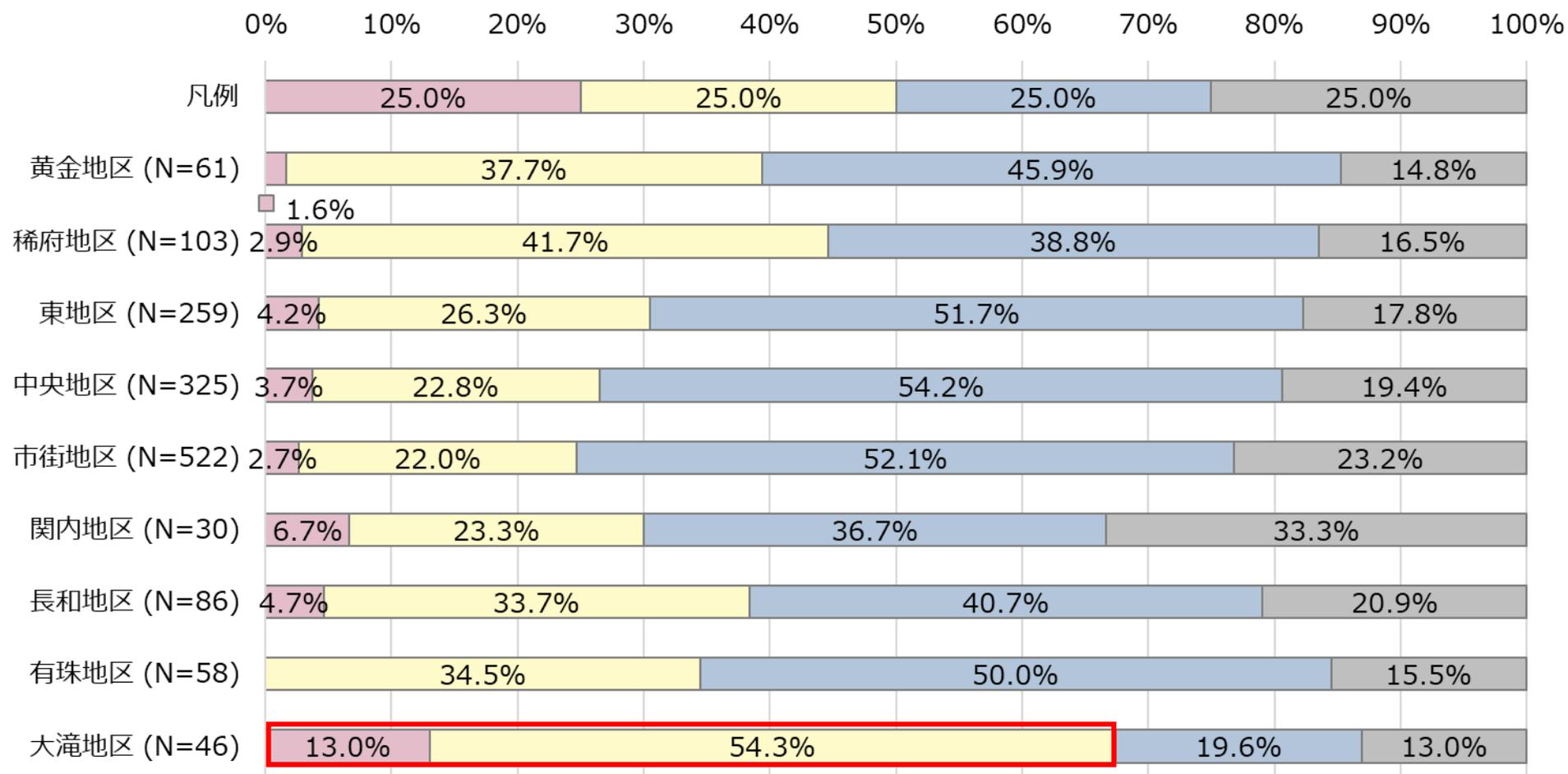
- バス停位置や運行経路・頻度など、バスのサービスの認知度については、「あまり知らない」が約半数を占めています。

【バスサービスの認知度（n=1,511）】



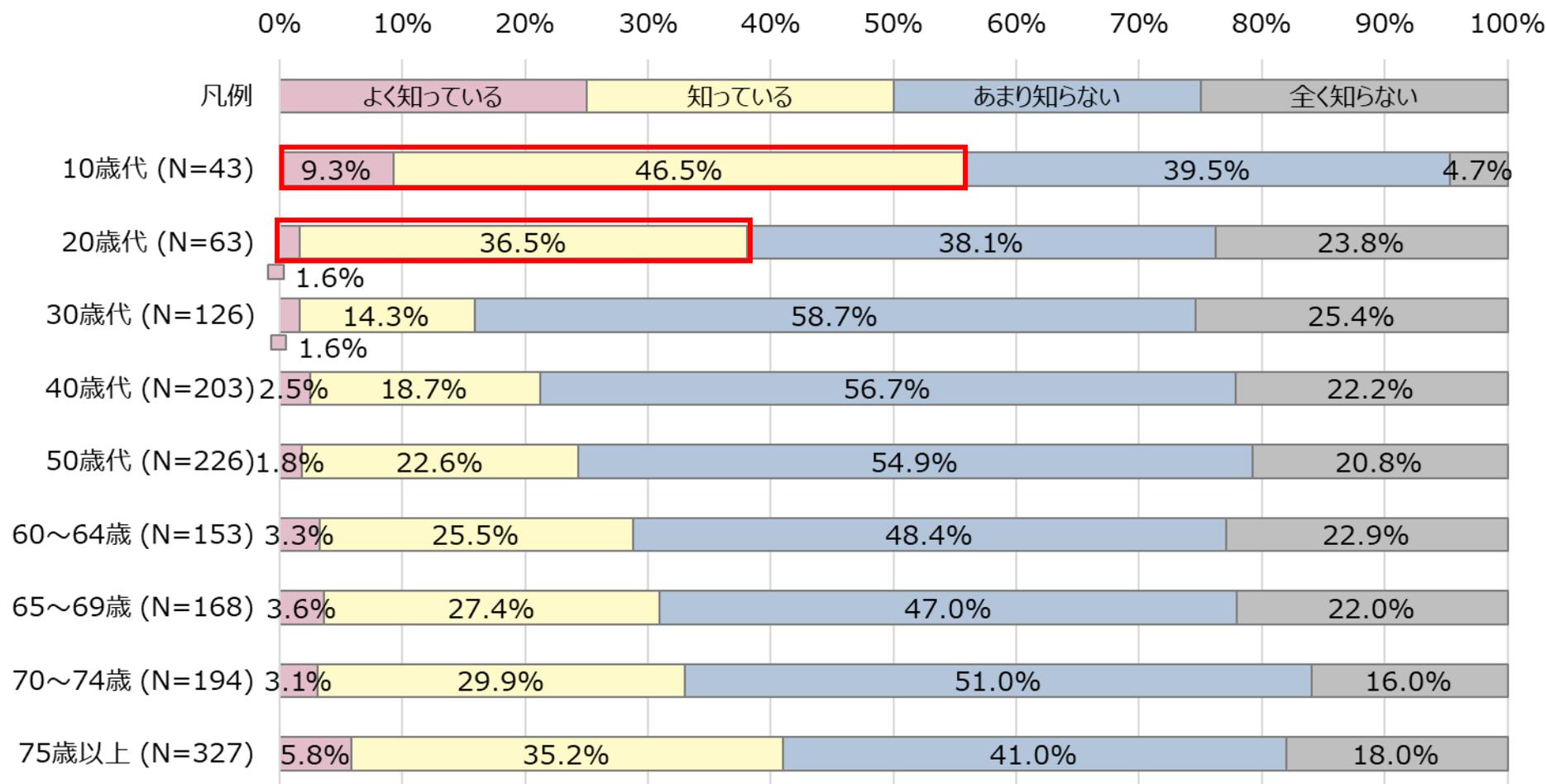
- バスのサービスの認知度について、地区別では、大滝地区は「よく知っている」、「知っている」が約7割を占めています。

【バスサービスの認知度（地区別）】



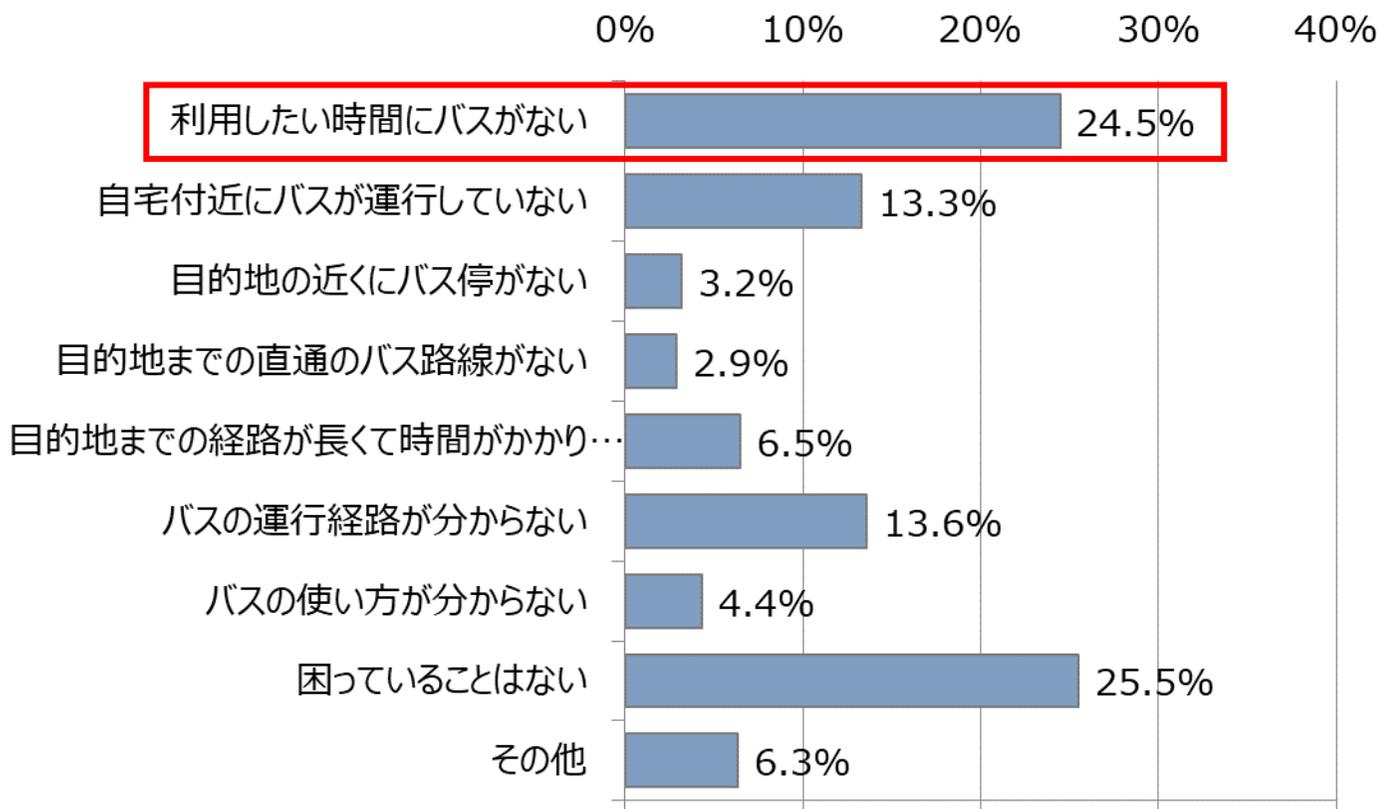
- バスのサービスの認知度について、年齢別では、10歳代・20歳代はバスサービスの認知度が高くなっています。また、30歳代以降は年齢が上がるにつれて認知度が高くなっている状況です。

【バスサービスの認知度（年齢別）】



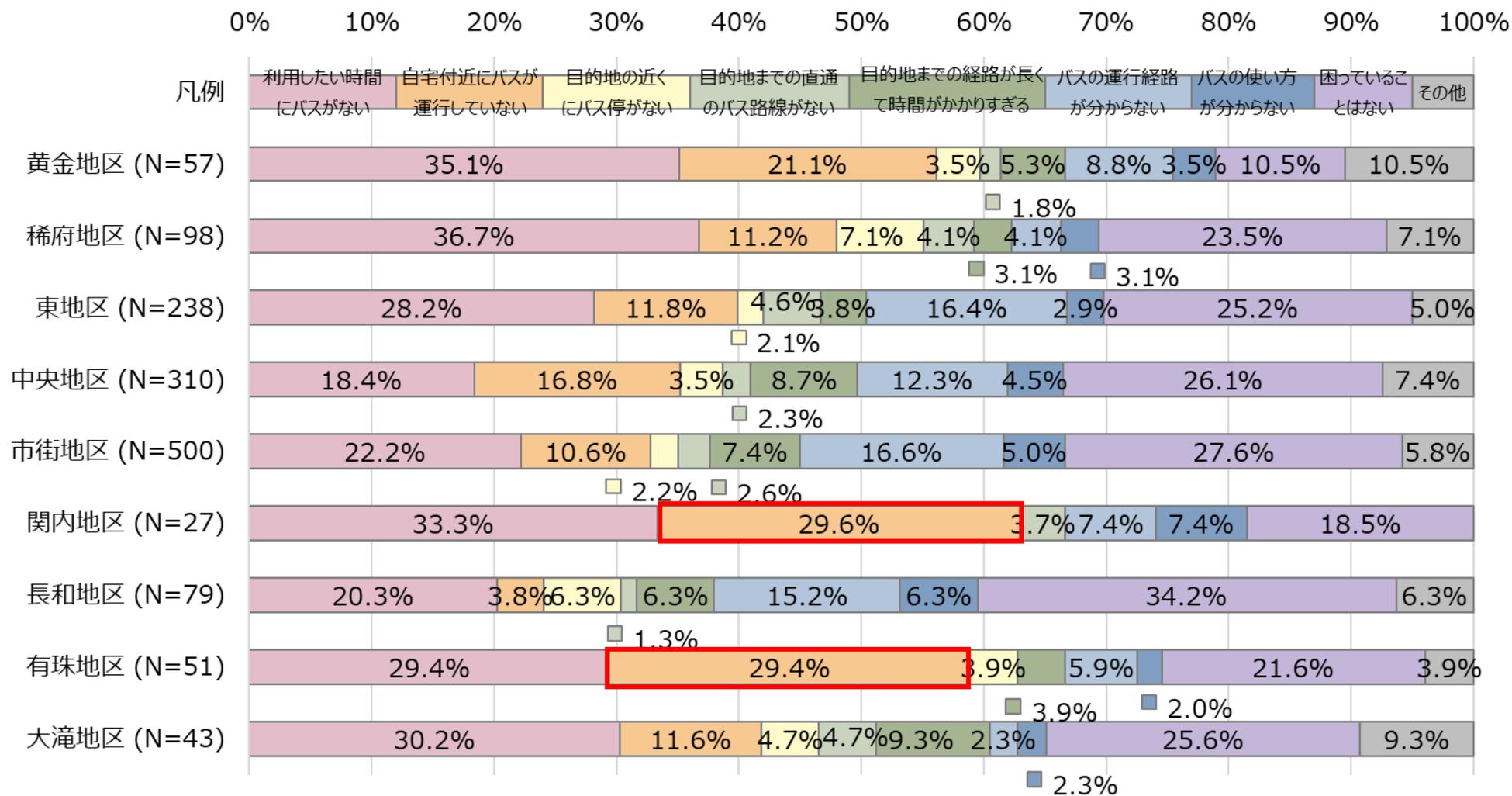
- バスを利用する際に最も困っていることについては、「利用したい時間にバスがない」、「困っていることはない」がそれぞれ約3割となっています。

【バス利用時に困っていること（n=1,423）】



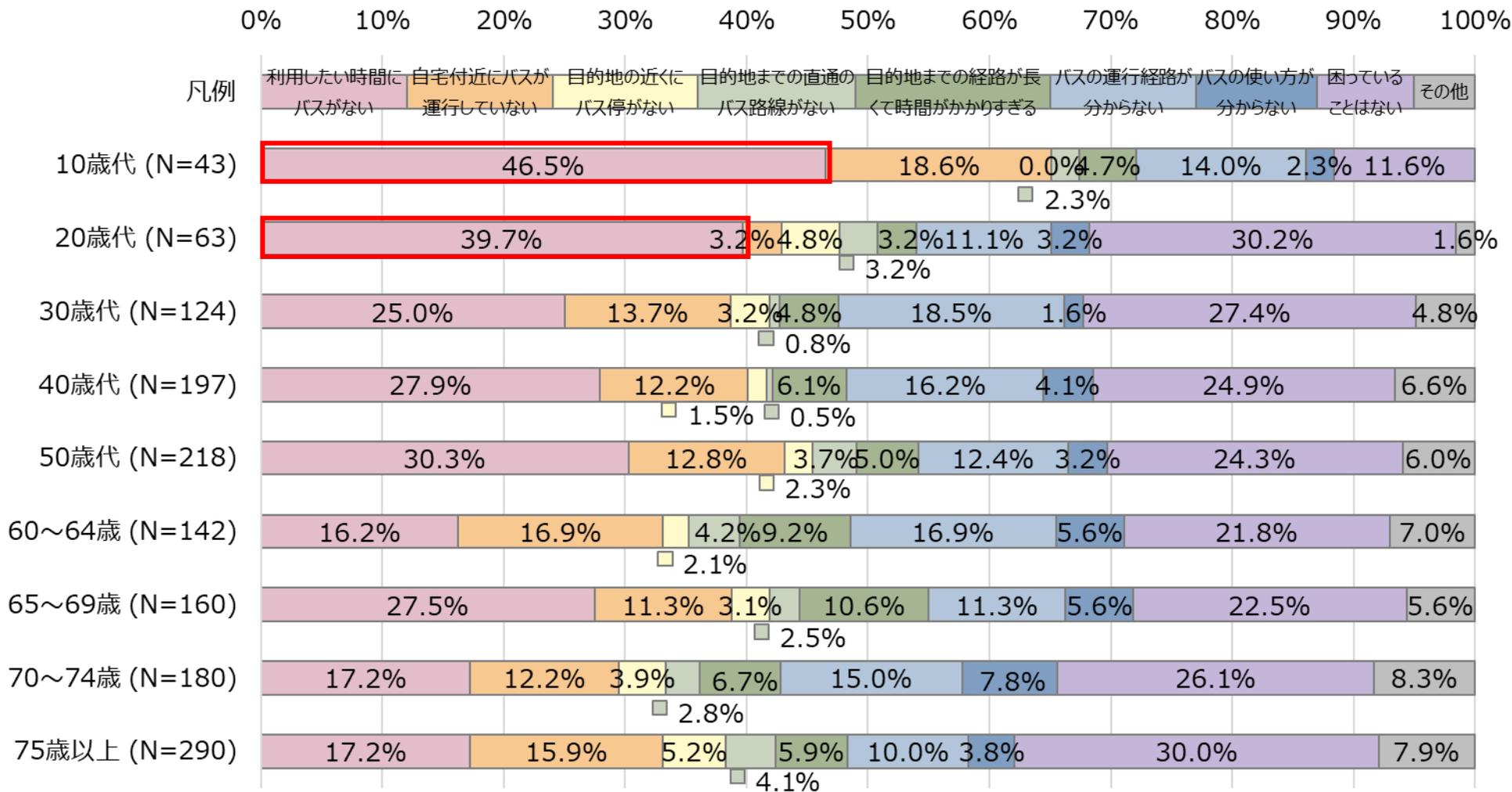
- バスを利用する際に困っていることについては、地区別では、関内地区・有珠地区では「自宅付近にバスが運行していない」が約3割と他の地区より高くなっています。

【バス利用時に困っていること（地区別）】



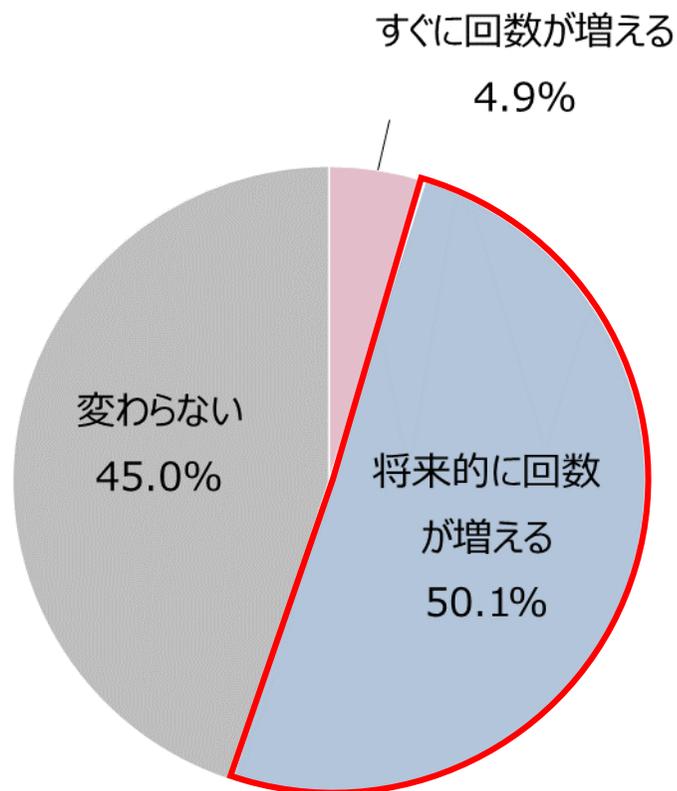
- バスを利用する際に困っていることについては、年齢別では、10歳代・20歳代は「利用したい時間にバスがない」が4割以上となっています。

【バス利用時に困っていること（年齢別）】



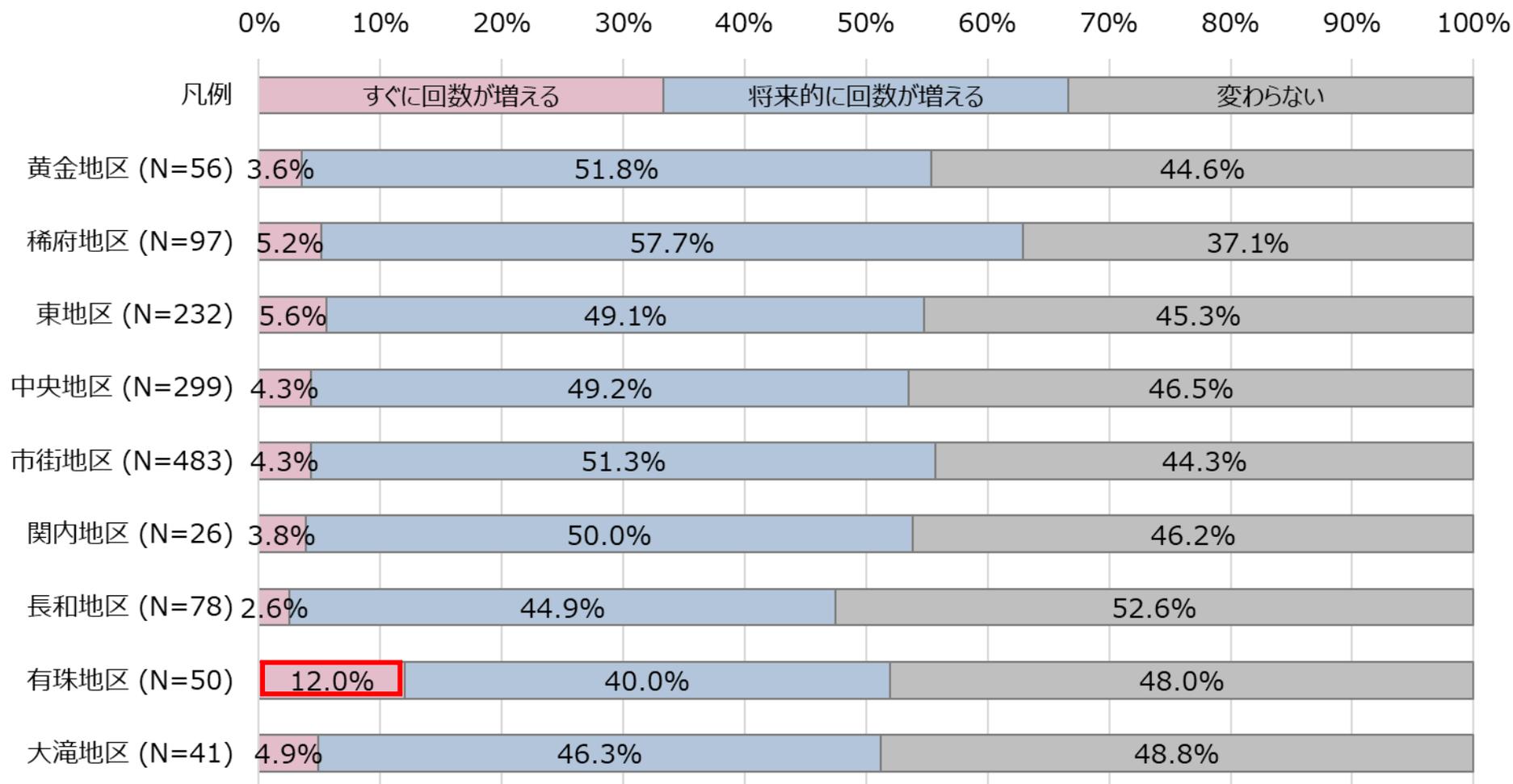
- 困っていることが改善された場合の利用頻度の変化については、「将来的に回数が増える」が約5割を占めており、次いで「変わらない」の割合が高くなっています。

【困っていることが改善された場合の利用頻度の変化（n=1,382）】



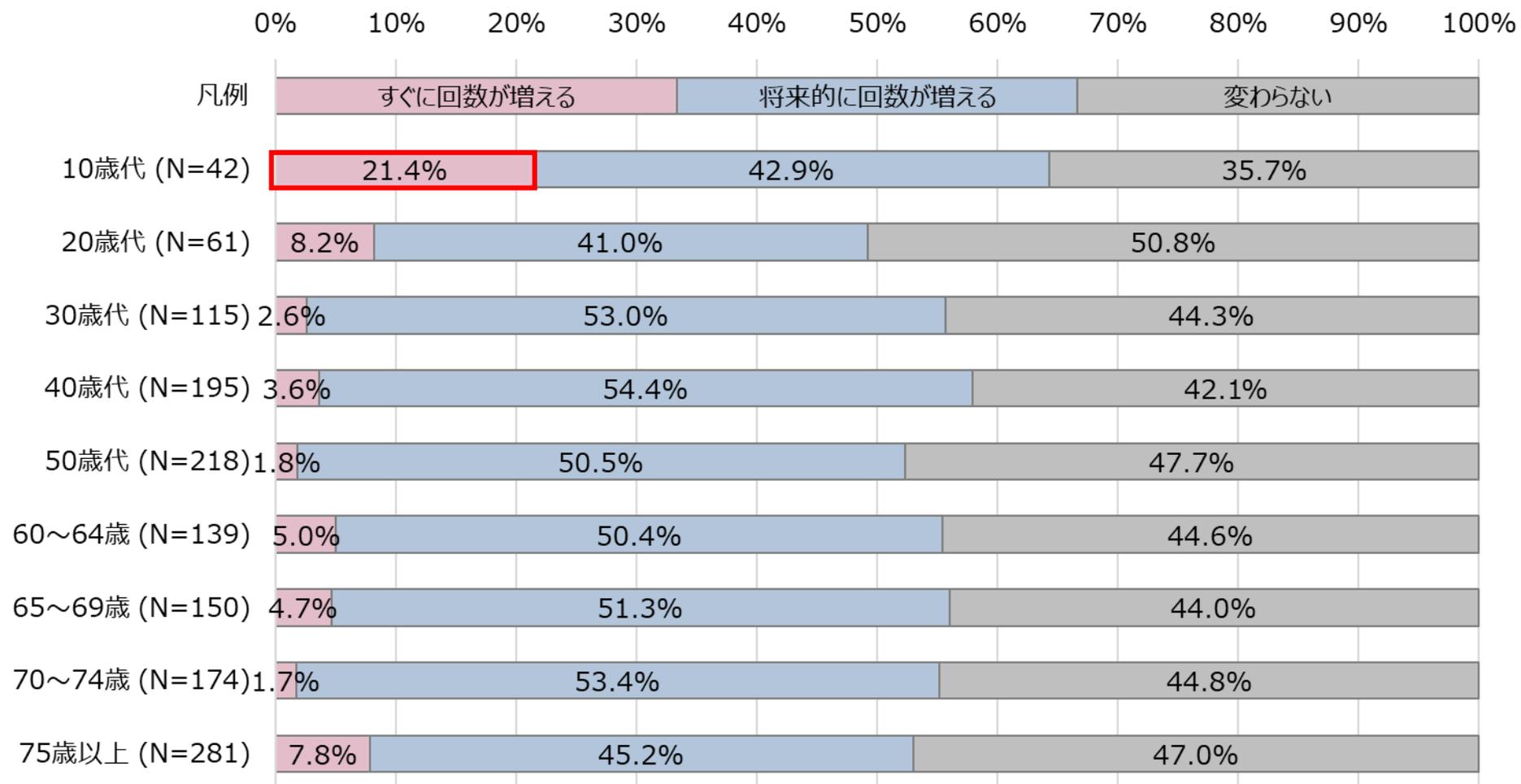
- 困っていることが改善された場合の利用頻度の変化については、地区別では、有珠地区は「すぐに回数が増える」の割合が他の地区よりも高くなっています。

【困っていることが改善された場合の利用頻度の変化（地区別）】



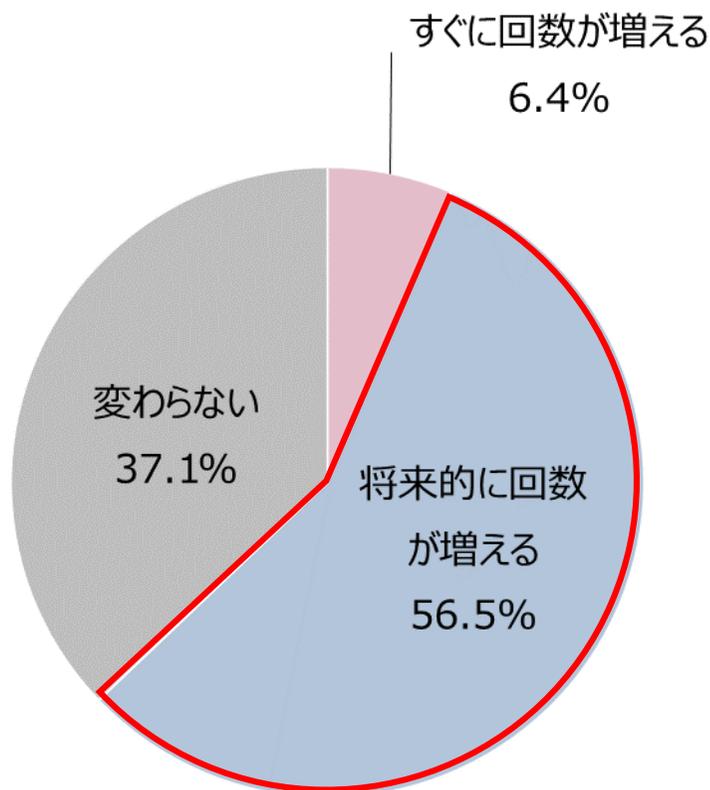
- 困っていることが改善された場合の利用頻度の変化については、年齢別では、10歳代は「すぐに回数が増える」が約2割となっています。

【困っていることが改善された場合の利用頻度の変化（年齢別）】



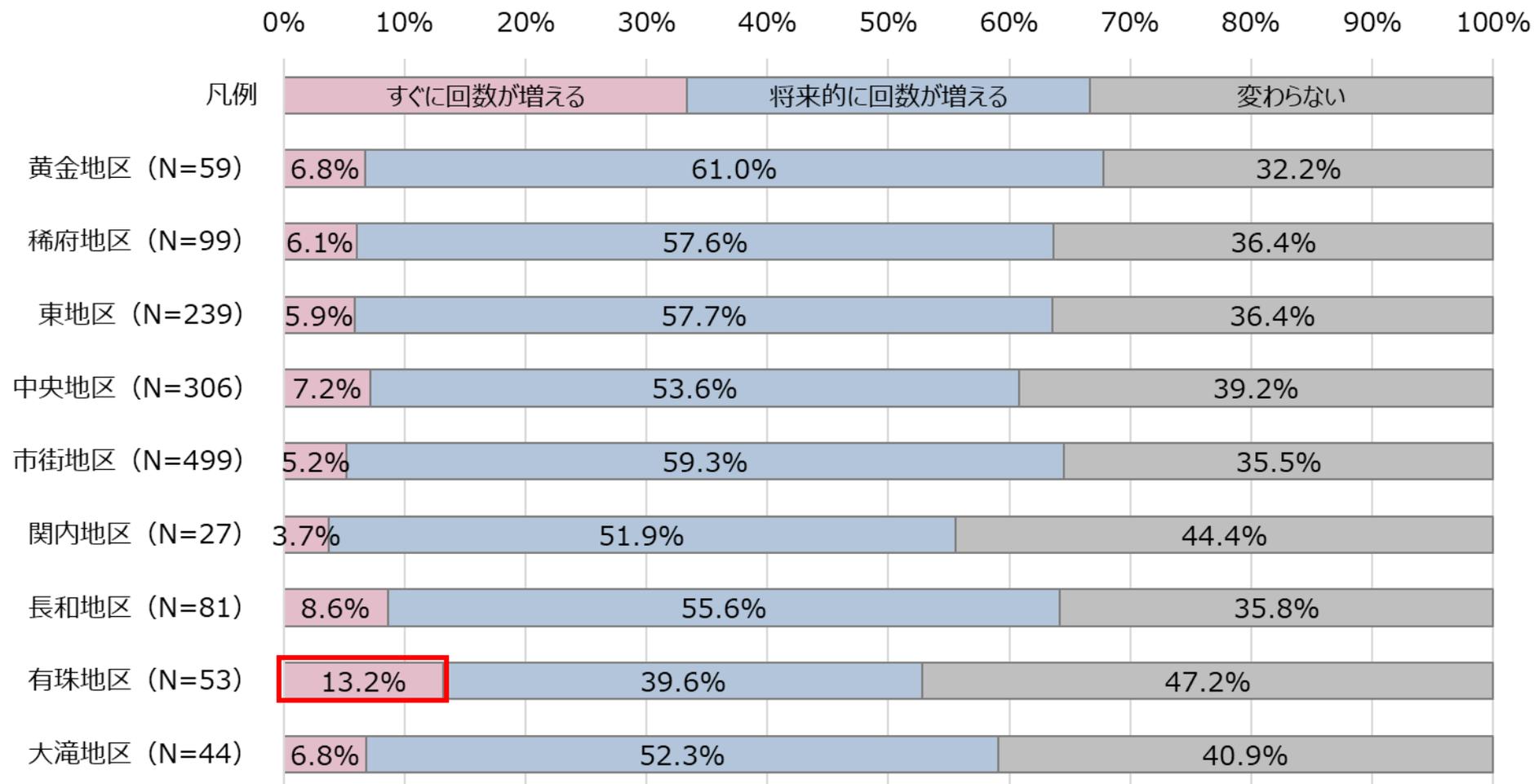
- 運賃助成があった場合の利用頻度の変化については、「将来的に回数が増える」が約6割を占めています。

【運賃助成があった場合の利用頻度の変化（n=1,427）】



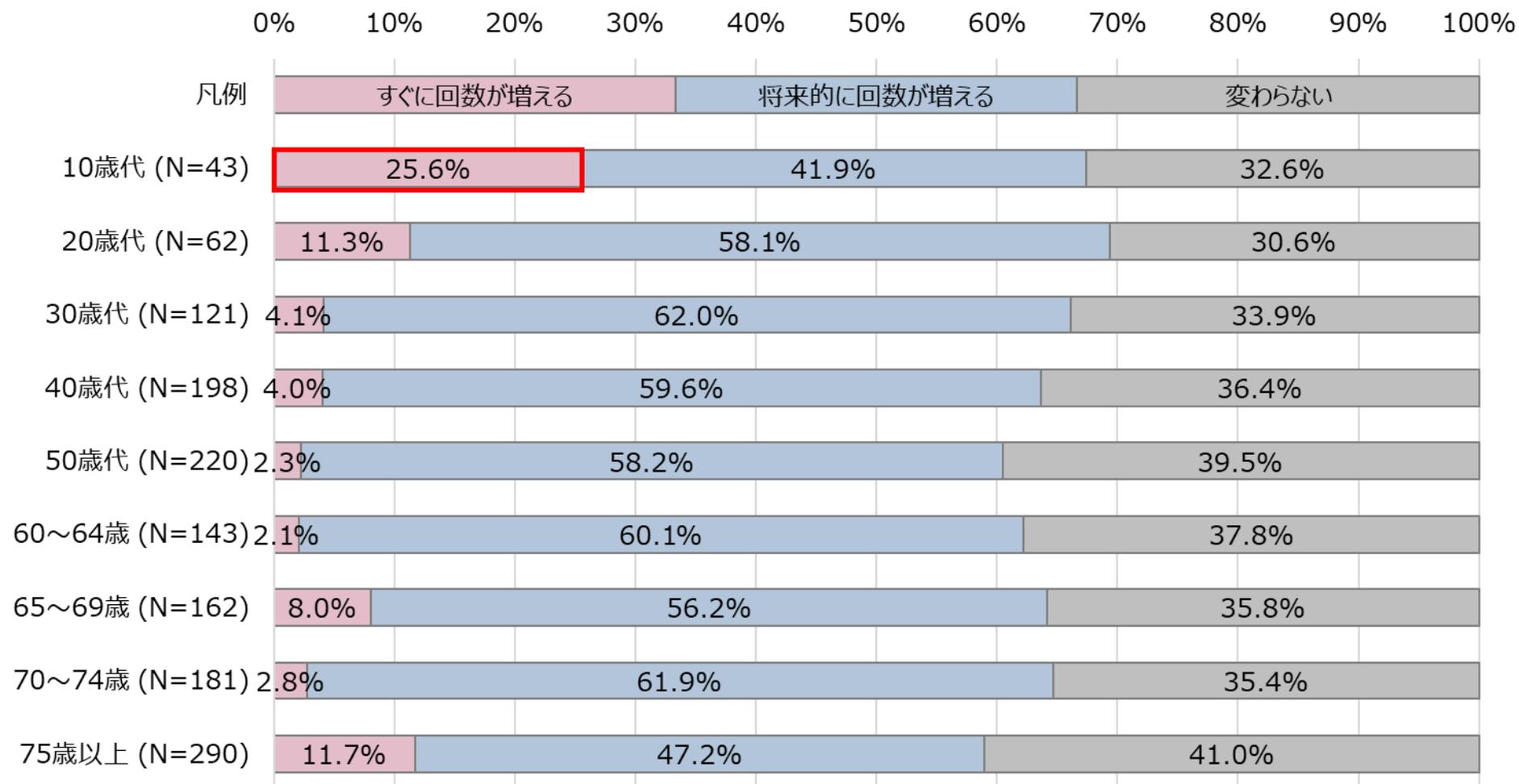
- 運賃助成があった場合の利用頻度の変化については、地区別では、有珠地区は「すぐに回数が増える」の割合が他の地区よりも高くなっています。

【運賃助成があった場合の利用頻度の変化（地区別）】



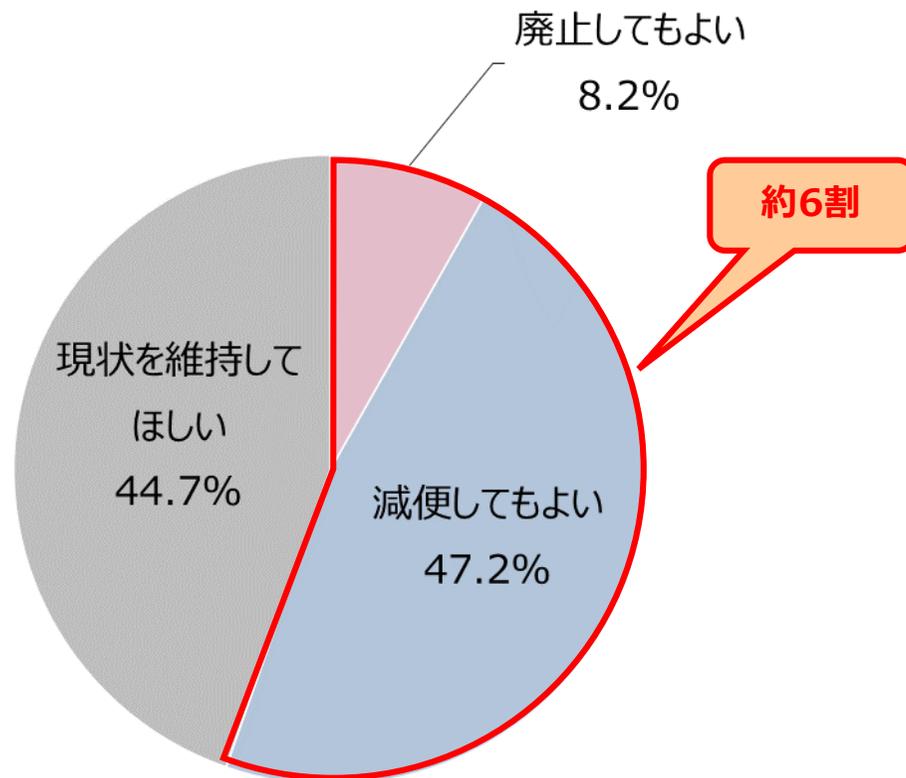
- 運賃助成があった場合の利用頻度の変化については、年齢別では、10歳代は「すぐに回数が増える」が約3割となっています。

【運賃助成があった場合の利用頻度の変化（年齢別）】



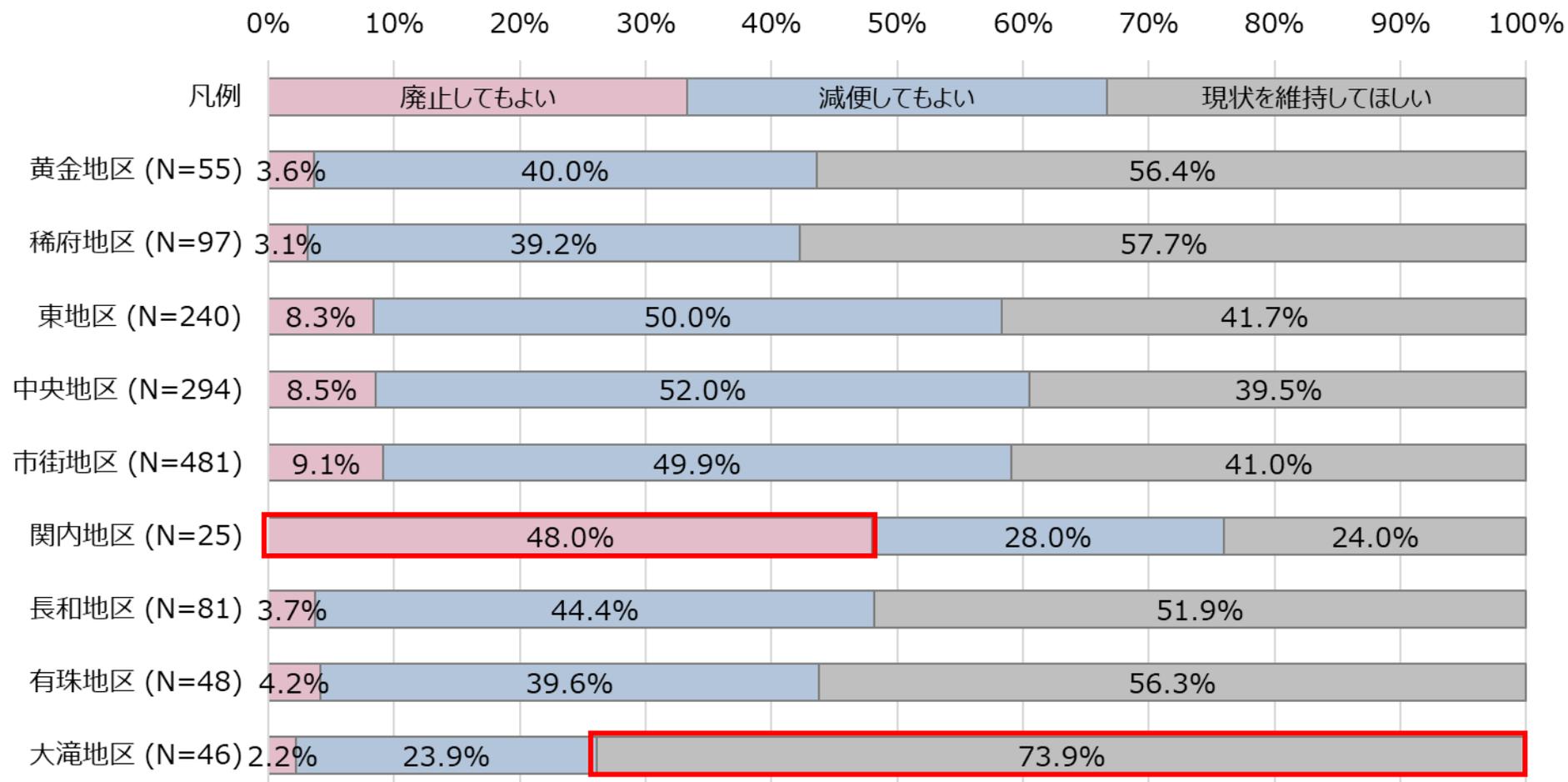
- 利用者の少ないバスの減便・廃止については、「減便してもよい」が約5割となっており、次いで「現状を維持してほしい」が約4割となっています。

【利用者の少ないバスの減便・廃止について（n=1, 386）】



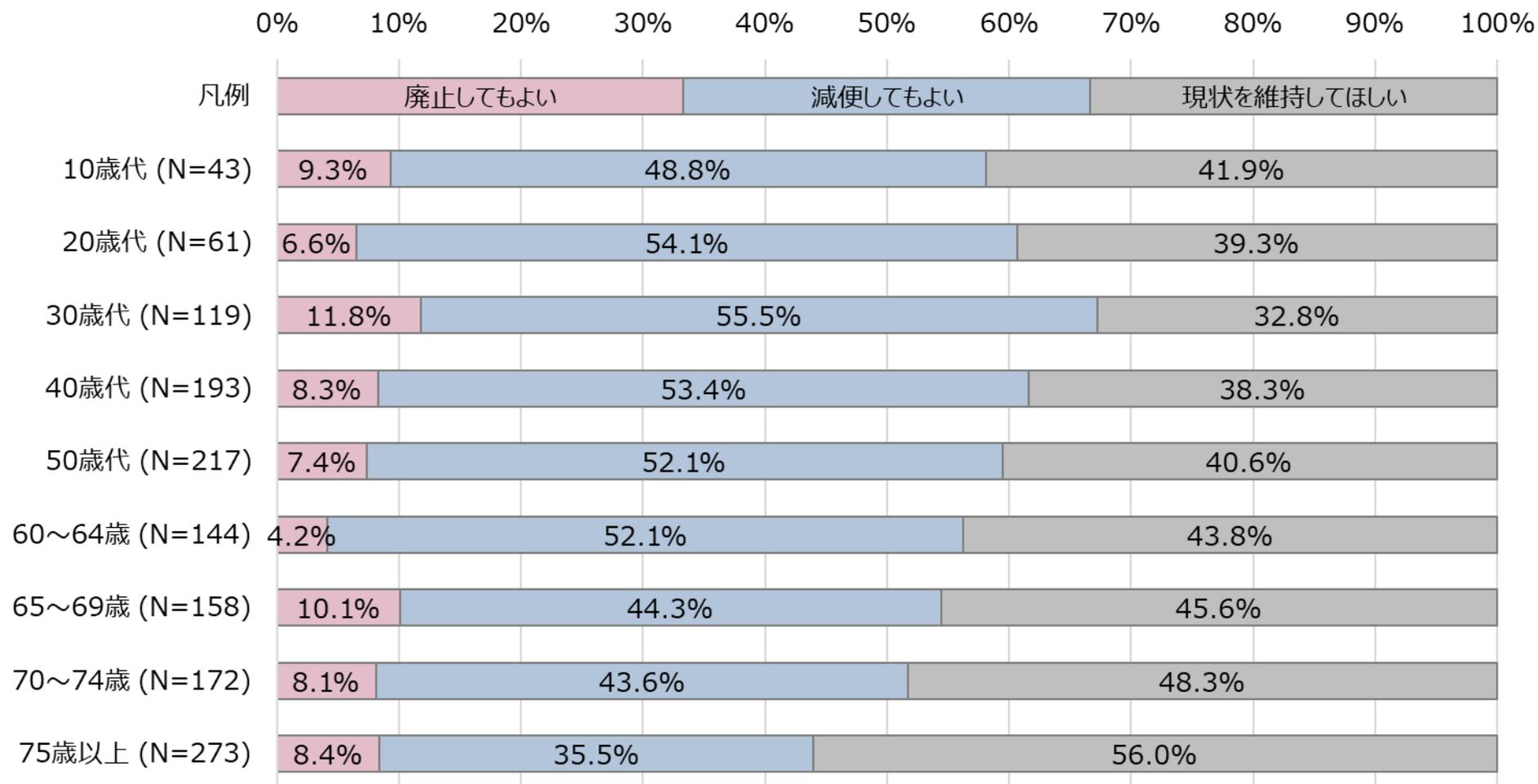
- 利用者の少ないバスの減便・廃止については、地区別では、大滝地区は「現状を維持してほしい」が約7割を占めており、関内地区は「廃止してもよい」が約5割となっています。

【利用者の少ないバスの減便・廃止について（地区別）】



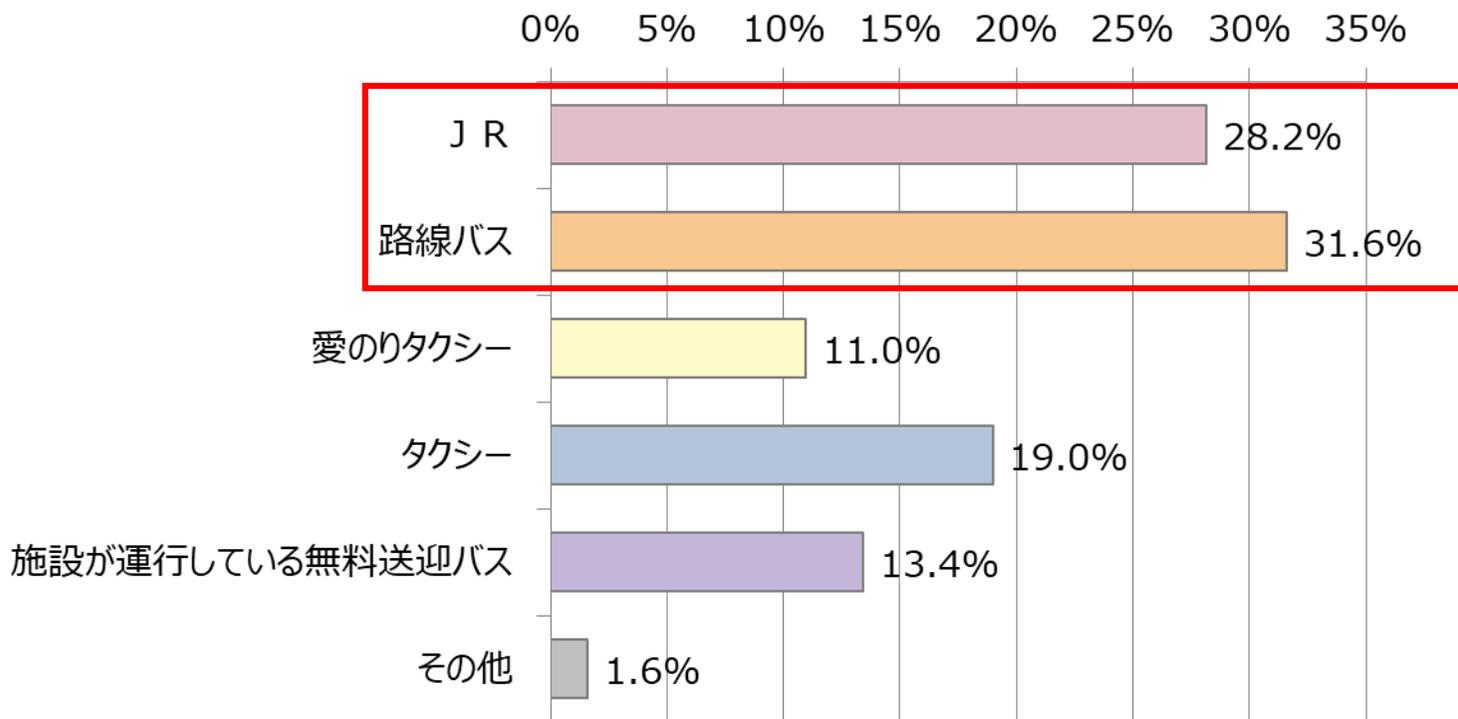
- 利用者の少ないバスの減便・廃止については、年齢別では、30歳以上では年齢が上がるにつれて「現状を維持してほしい」の割合が高くなっています。

【利用者の少ないバスの減便・廃止について（年齢別）】



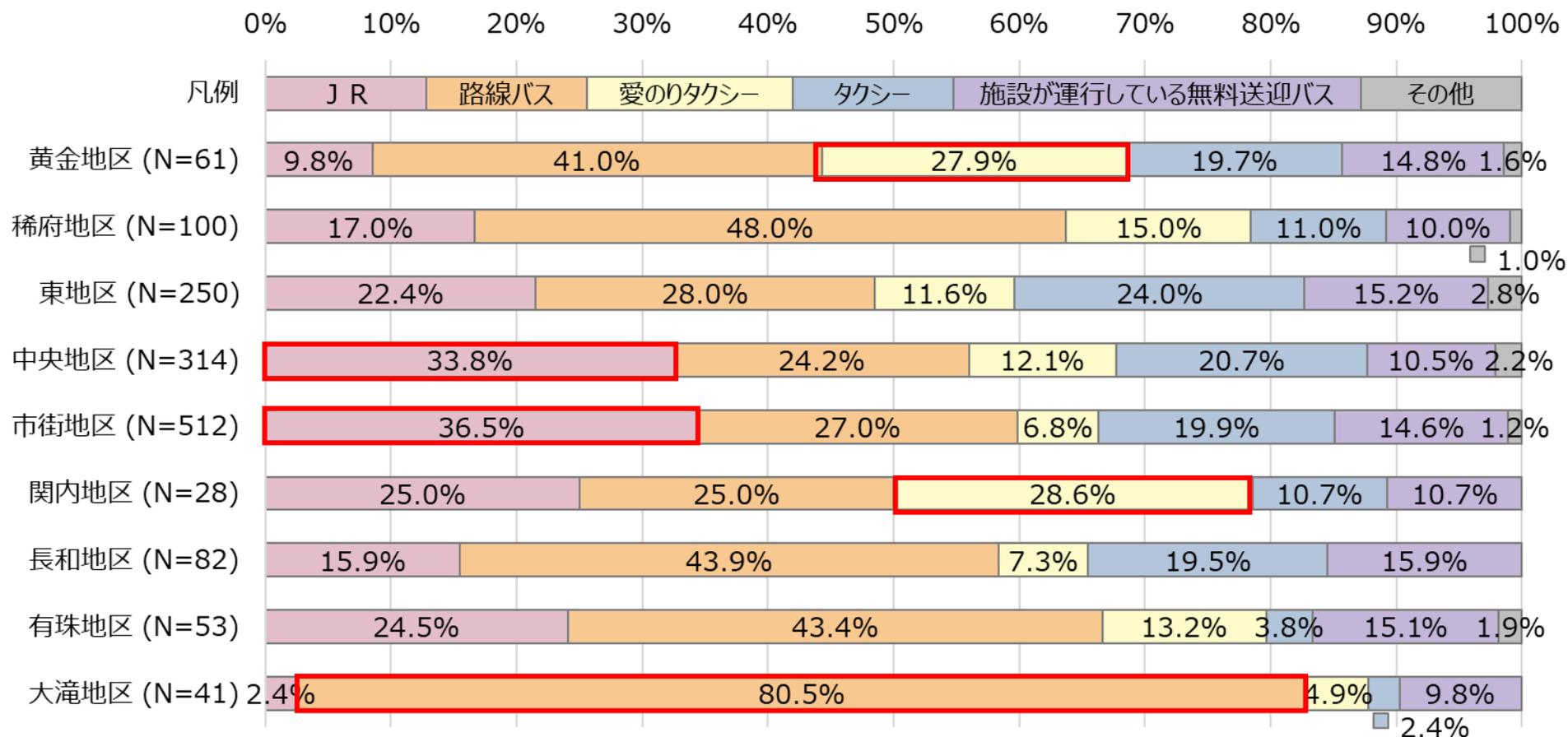
- 将来的に必ず残して欲しいと考える公共交通については、「路線バス」、「JR」がそれぞれ約3割となっています。

【将来的に必ず残して欲しいと考える公共交通（n=1,460）】



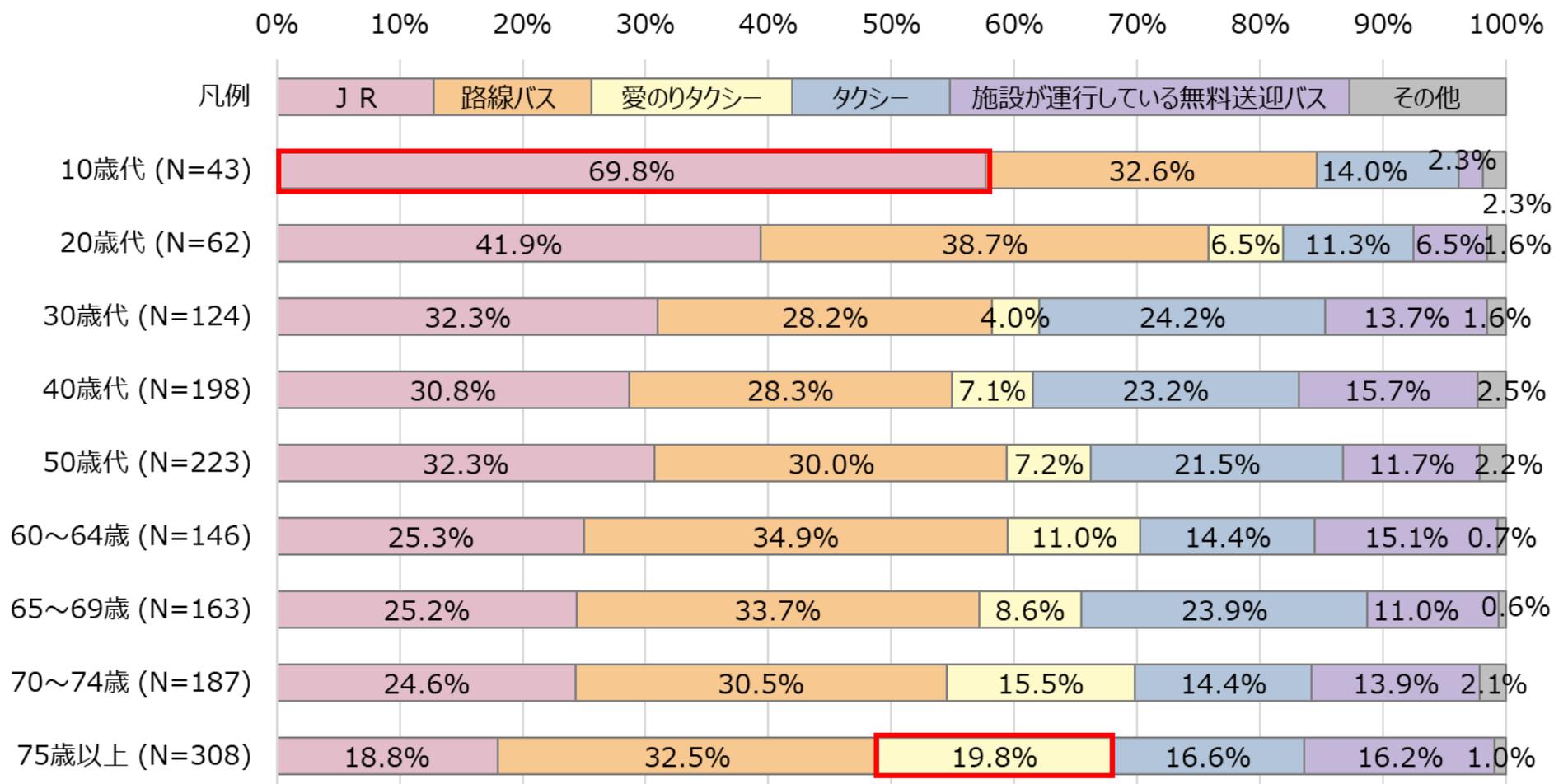
- 将来的に必ず残して欲しいと考える公共交通については、地区別では、大滝地区は「路線バス」の割合が最も高くなっています。中央地区・市街地区では他の地区より「JR」の割合が高くなっており、黄金地区・関内地区では「愛のりタクシー」の割合が高くなっています。

【将来的に必ず残して欲しいと考える公共交通（地区別）】



- 将来的に必ず残して欲しいと考える公共交通については、年齢別では、10歳代は「JR」の割合が最も高くなっています。年齢が上がるにつれて「JR」の割合が低くなり、「愛のりタクシー」の割合が高くなっています。

【将来的に必ず残して欲しいと考える公共交通（年齢別）】



◆ 運転免許の保有・返納

- ・ 運転免許保有者のうち、約4割は出来る限りずっと運転したいと回答しており、高齢化率の進行に伴う高齢ドライバーの割合の増加により、**事故のリスクが高まる可能性**があります。
- ・ 運転が困難になった場合の移動手段としては、徒歩・自転車が最も多く、次いでバスやタクシーとなっており、**歩いて暮らせるまちづくりの推進**が求められる一方、**買い物帰りの配達・輸送サービス**や**冬期の対応**などを検討する必要があります。
- ・ 免許返納の際に困ることは「買い物に行けなくなる」が約8割となっており、公共交通による移動支援と合わせて、**外出促進による健康増進についても検討が必要**です。

◆日常生活

- 通学は約4割がJR、3割が路線バスであり、**交通弱者のためにも公共交通の維持が必要**です。
- **買い物の頻度は週1回以上が約9割**となっており、高頻度で行動しています。また、買い物先としては全体では市街地地区・中央地区となっているものの、東地区・大滝区では自区内での買い物もみられ、さらに黄金地区では室蘭市、有珠地区では洞爺湖町で買い物している状況もあり、**移動特性を加味した交通体系が必要**です。
- **通院の頻度**は数カ月に1回・めったに行かないを合わせると約7割であり、**買い物と比較すると低くなっています**。
- **私用交通は、買い物と流動が類似傾向**ですが、室蘭市への依存度が高まり、私用交通の3割強が室蘭市に移動しています。

◆公共交通の利用

- ・公共交通の利用頻度はJR・バス・タクシーのいずれも低い状況であり、特にバスは「利用したことがない」割合が約4割と高く、バスのサービスの認知度も約7割が「知らない」と回答しているほか、「困っていることがない」と回答している割合も約3割と比較的高い状況にあり、実質的な利用率は低いとみられることから、少なくとも**1度は利用してもらえる仕組み作り**が必要です。
- ・3割（回答者ベースでは約400名）がバスのサービス内容を知っていると回答している一方で、**知っていても使われない公共交通**となっていることから、バスの利用促進に対する改善点として挙げられた「利用したい時間にバスがない」などを解消する、**移動需要に合わせた運行時間や路線等の検討**が必要です。

◆今後の公共交通のあり方

- ・バスを利用するうえで困っていることが解消した場合や、公共交通の運賃助成があった場合の利用頻度の変化として、「すぐに回数が増える」と回答したのは1割にも満たない結果となり、利用促進には高いハードルがありますが、約5~6割が「**将来的に利用回数が増える**」と回答しており、**将来にわたって持続可能な公共交通に向けた既存の仕組みの見直し**が必要です。

- ・将来に必ず残して欲しい公共交通は、年代別に違いがあり、10~50代までは鉄道、60代以上は路線バスを重視しています。また、年齢が高くなるに従い愛のりタクシーの需要が高まっており、75歳以上では鉄道よりも重視している状況が明らかとなっていることから、**年代に応じた利用促進策や割引サービス**などの施策による需要を利用につなげる仕組みが必要です。