

登別市地域公共交通計画（案）

【資料編】

令和4年 月

登別市

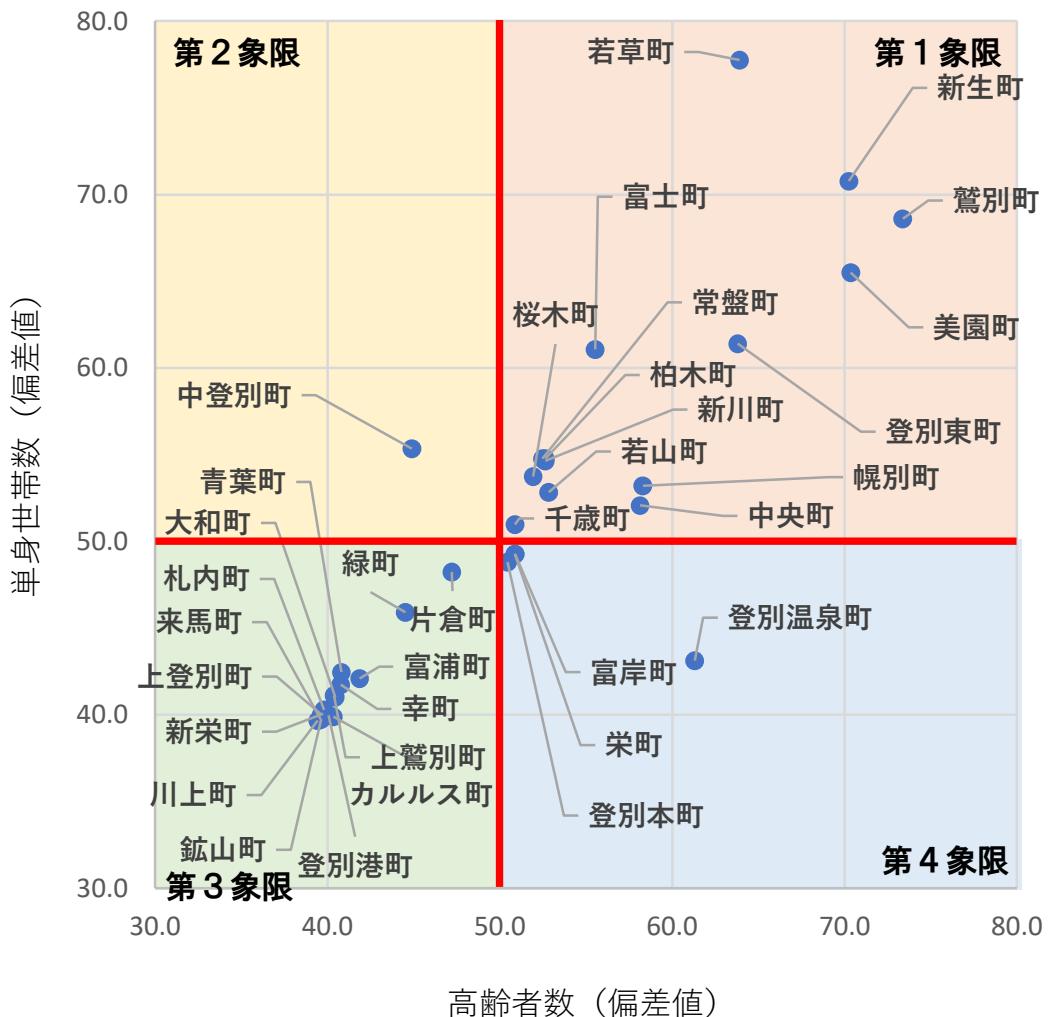
目次

1	高齢者世帯関連資料.....	1
2	室蘭都市圏パーソントリップ調査に基づく登別市の分析結果.....	4
3	登別市の公共交通をより良くするためのアンケート調査.....	27
4	JR 登別駅を発着・経由する路線バスの乗降調査.....	65
5	郊外線の利用実態調査（バス路線カルテ）.....	98
6	カルルス・サンライバスキー場線の乗降調査.....	112
7	将来的に移動が困難となる市民の分析について.....	121

1 高齢者世帯関連資料

(1) 単身世帯と高齢者数の関係性について

単身世帯と高齢者数の関係については、おおむね高齢者数が多いと単身世帯も多い状況であり、第1象限に該当する地区については、高齢で単身の世帯が多く、特に公共交通の支援体制を検討する地域であると考えられます。



資料：国勢調査（平成 27 年）を基に作成

図 1-1 地域別単身世帯と高齢者数の分布

分布（散布図）の読み方：

図の右にあるほど高齢者が多い地域、左にあるほど高齢者が多い地域

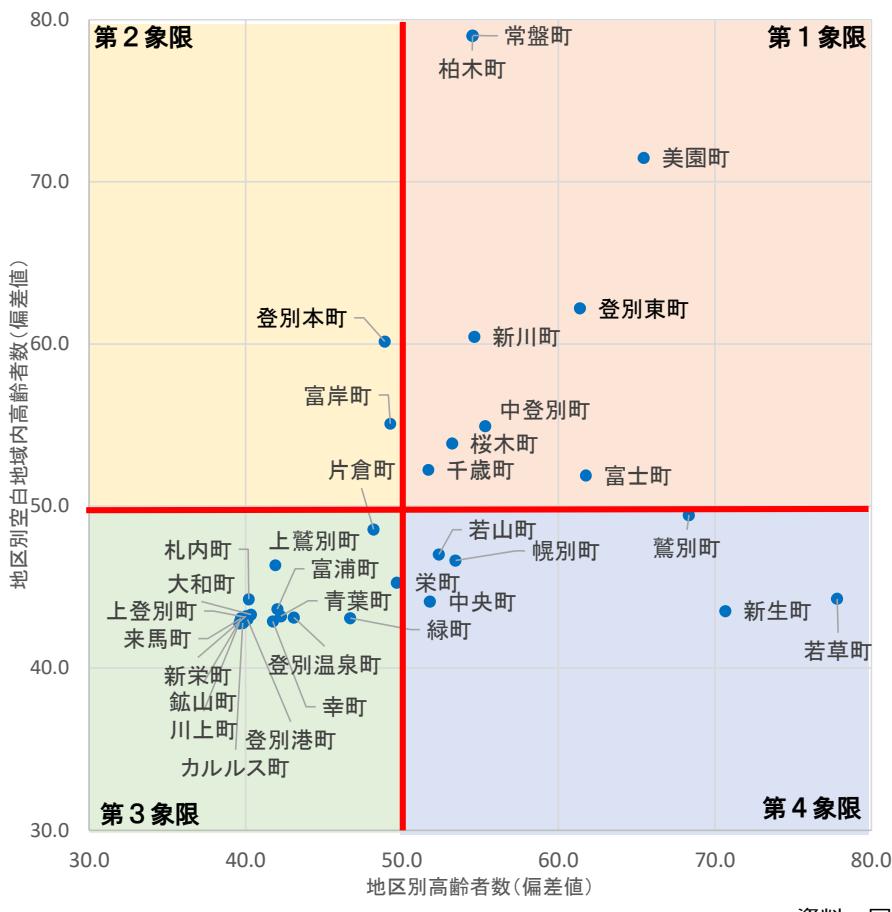
図の上にあるほど単身の世帯が多い地域、下にあるほど単身の世帯が多い地域

- ・第1象限：高齢者が多く、単身世帯も多いため、高齢単身世帯が多いと考えられる地域
- ・第2象限：高齢者が少なく、単身世帯が多いため、生産年齢以下の単身世帯が多いと考えられる地域
- ・第3象限：高齢者が少なく、単身者も少ないため、生産年齢を含む複数人世帯が多い地域
- ・第4象限：高齢者が多く、単身者が多いため、高齢者を含む複数人世帯が多いと考えられる地域

(2) 市内町別高齢者数と公共交通運行地域外の高齢者の比較

町別に高齢者数及び地区別公共交通空白地域内高齢者に着目し、50.0を平均とする偏差値（50.0の場合はすべての地域の平均的な地域であることを示す）で象限別に整理しました。

その結果、「高齢者数が多く、公共交通空白地域の高齢者数が多い」状況を表す『第1象限』に含まれている地域は、特に公共交通の支援が必要な地域として想定されます。



資料：国勢調査（平成27年）

図1-2 町別高齢者の分布状況

分布（散布図）の読み方

図の右にあるほど高齢者が多い地域、左にあるほど高齢者がない地域

図の上にあるほど公共交通空白地域内の高齢者が多い地域

- ・第1象限：高齢者が多く、公共交通空白地域内の高齢者も多い地域 ⇒ 移動支援が特に必要
- ・第2象限：高齢者が少なく、公共交通空白地域内の高齢者が多い地域 ⇒ 空白地域の高齢者支援が必要
- ・第3象限：高齢者が少なく、公共交通空白地域内の高齢者も少ない地域
⇒ 高齢者以外の世帯に対する移動支援を中心に検討が必要
- ・第4象限：高齢者が多く、公共交通空白地域内の高齢者が少ない地域
⇒ 既存公共交通を活用した高齢者の移動支援を中心に検討

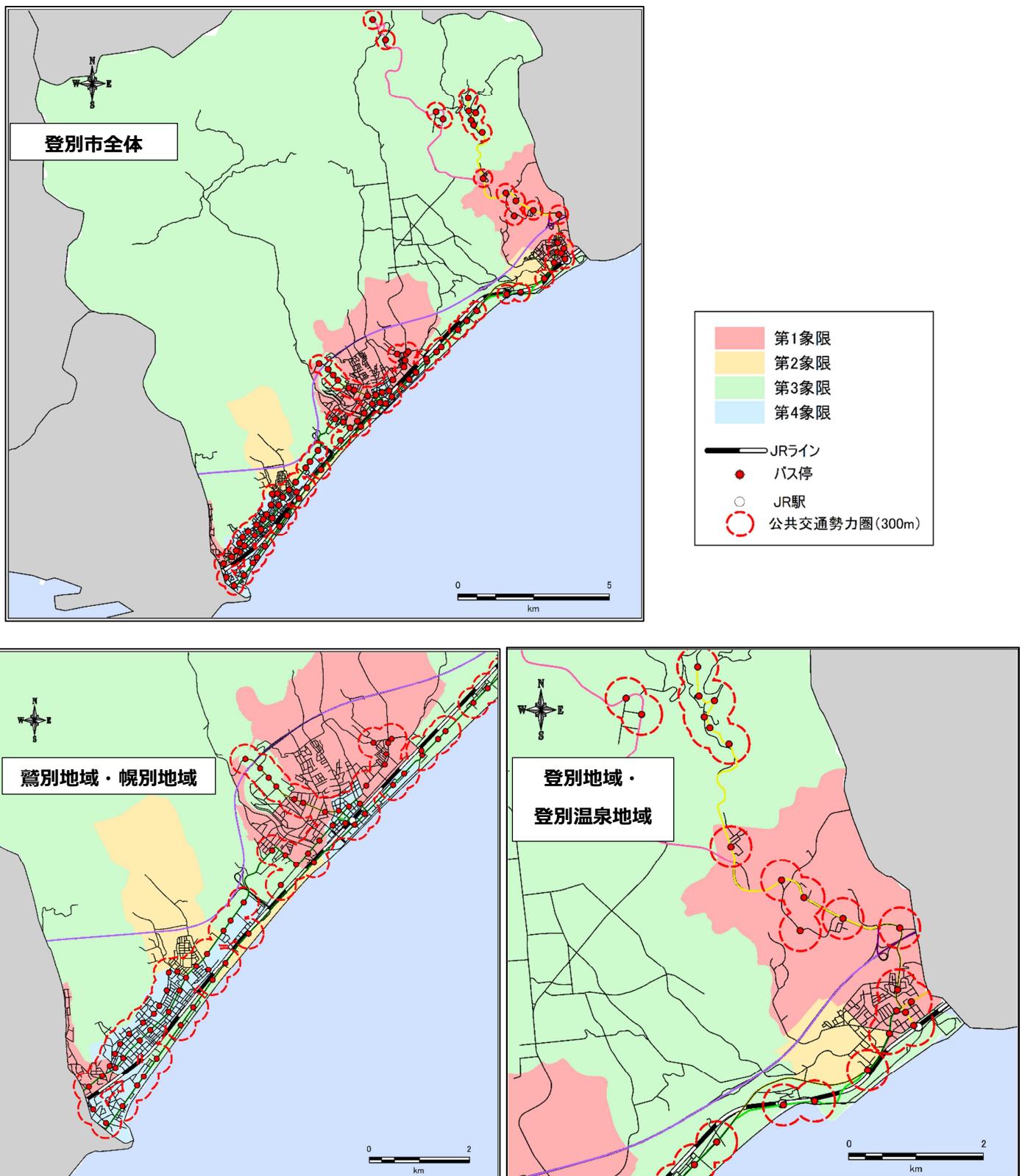


図 1-3 象限別地域区分図

2 室蘭都市圏パーソントリップ調査に基づく登別市の分析結果

市民の日常交通の基礎的な状況を把握するため、室蘭都市圏パーソントリップ調査のデータを活用した分析を行いました。

【パーソントリップ調査（以下PT調査）の概要】

- ◆調査主体：北海道
- ◆調査圏域：室蘭都市圏（室蘭市、登別市、伊達市、壮瞥町、豊浦町、洞爺湖町の3市3町）
- ◆調査期間：平成28年～平成30年
- ◆調査内容

PT調査は、一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べるものであり、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の一つです。

PT調査を行うことによって、交通行動の起点（出発地：Origin）、終点（到着地：Destination）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることができます。

(1) 生成原単位

①市町村別・年齢階層別の移動状況

室蘭都市圏では、登別市の外出率が72.5%と最も高い割合となっています。

登別市の年齢階層別の移動に着目すると、年齢が高くなるにしたがって外出率が低くなっています。75歳以上の高齢者では38.1%と特に低くなっています。

ネットに着目すると、若年層（5～14歳）では通学主体の2.36トリップになっているのに対し、15歳以上では3トリップを超えており、外出している高齢者は生産年齢と同程度の活発な移動をしていることがうかがえます。

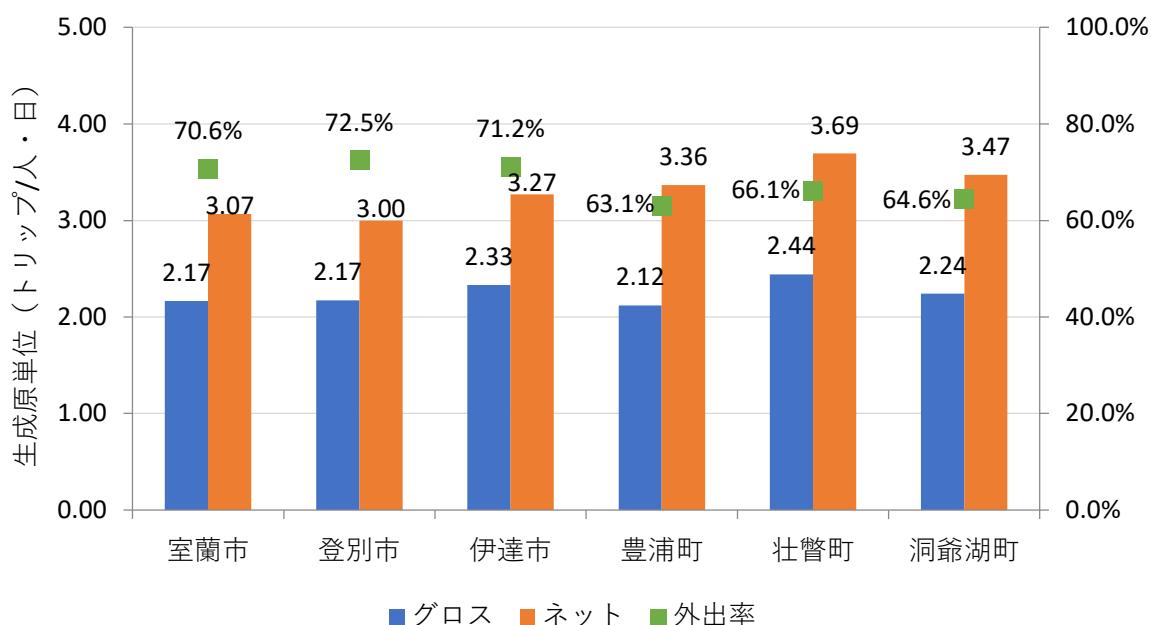


図 2-1 室蘭都市圏の市町別生成原単位（グロス・ネット）、外出率

【用語説明】

- トリップ : 移動目的を達成するための出発地から目的地までの移動を1トリップとカウントするもので、PT調査では、移動目的に加え、利用した交通手段や移動時間帯などの状況も調査しています。
- 発生トリップ : ある地域を出発（発生）するトリップのこと
- 集中トリップ : ある地域に到着（集中）するトリップのこと
- 例) 登別市緑町から登別市役所（中央町）に通勤する場合：発生トリップ…緑町、集中トリップ…中央町
- 外出率 : 5歳以上の住民のうち、1日において外出した人の割合
- グロス生成原単位 : 5歳以上の住民の、1人・1日の平均したトリップ回数（外出しない人も含む）
- ネット生成原単位 : 5歳以上の住民の、外出した人に絞った1人・1日の平均したトリップ数

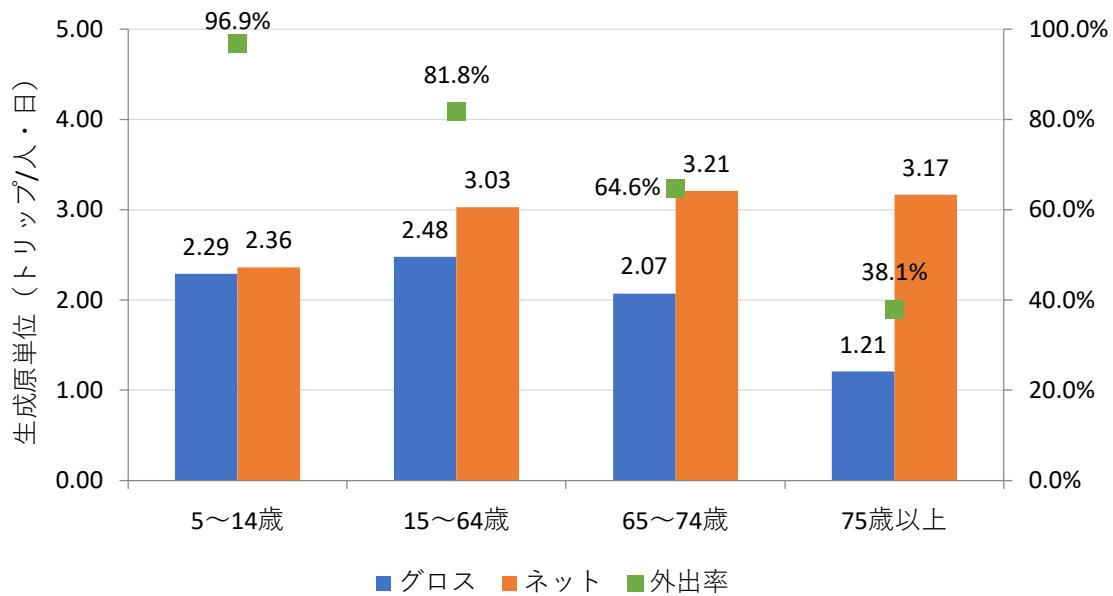


図 2-2 登別市の年齢階層別生成原単位（グロス・ネット）、外出率

②運転免許保有状況と移動の状況

運転免許保有者の外出率が 79.6%となっているのに対し、運転免許非保有者の外出率は 58.5%と、運転免許保有者に比べ 20%以上低くなっています。

生成原単位に着目すると、運転免許保有の有無によりグロス・ネットが大きく変化する状況がみられます。

運転免許非保有者の移動状況を年齢別にみると、通学が主な要因により 19 歳未満の外出率が高くなっているほか、高齢者もネットでは 3 トリップ前後となっており、公共交通を利用して移動していることがうかがえます。

一方、運転免許保有者を年齢別にみると、15 歳から 79 歳まで、どの階級でも外出率が 50%を超えているほか、高齢者はネットで 3 トリップを超えており、自動車で移動していることがうかがえます。

今後、自動車で移動している高齢者に対し、運転免許証の自主返納をどのように推進するか検討する必要があると考えられます。

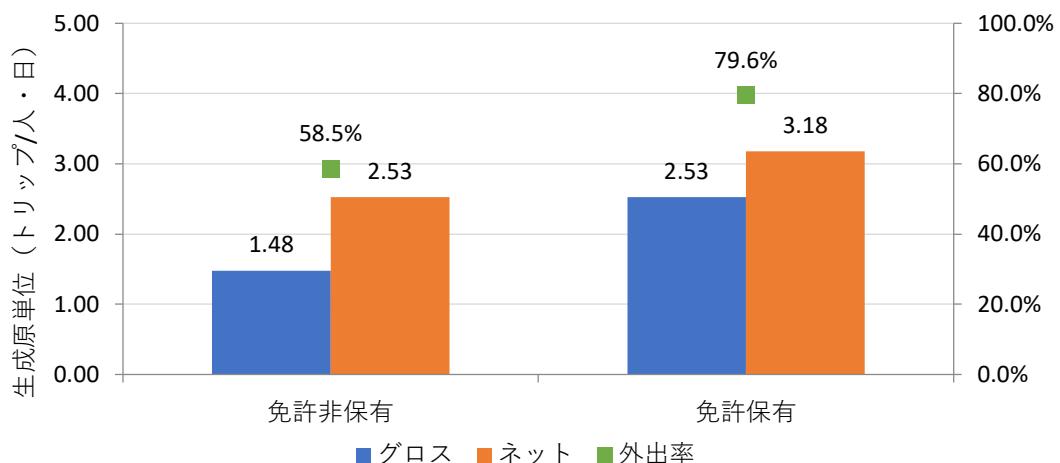


図 2-3 運転免許保有有無状況別の生成原単位（グロス・ネット）、外出率

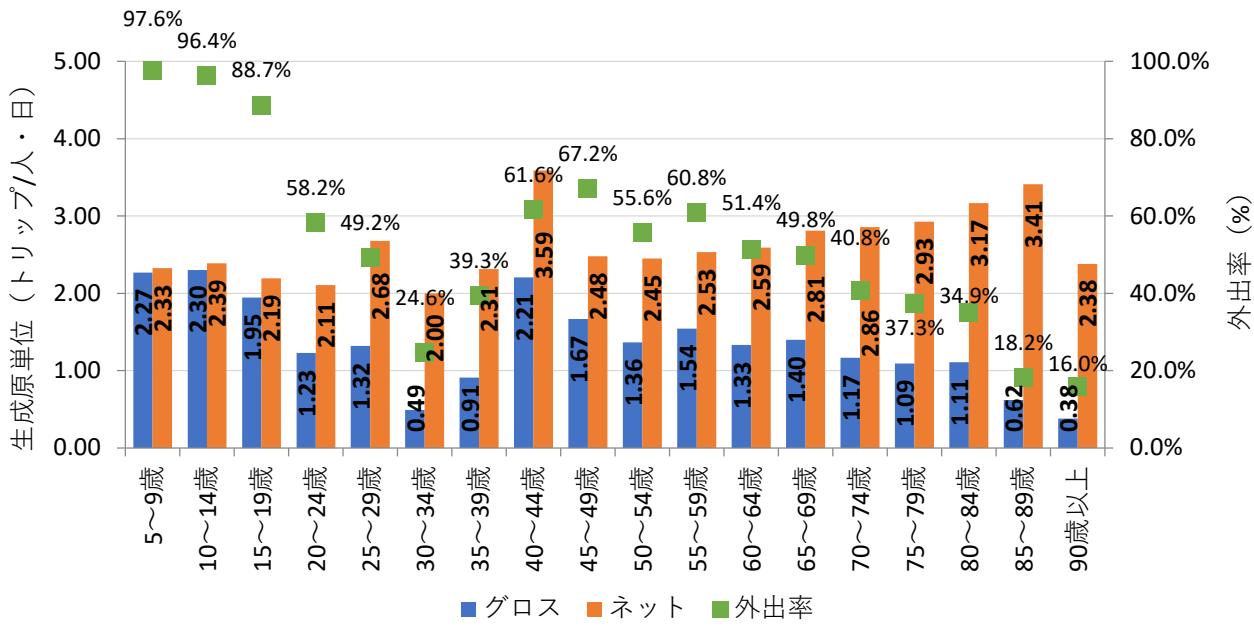


図 2-4 運転免許非保有者の 5 歳階級別生成原単位 (グロス・ネット)、外出率

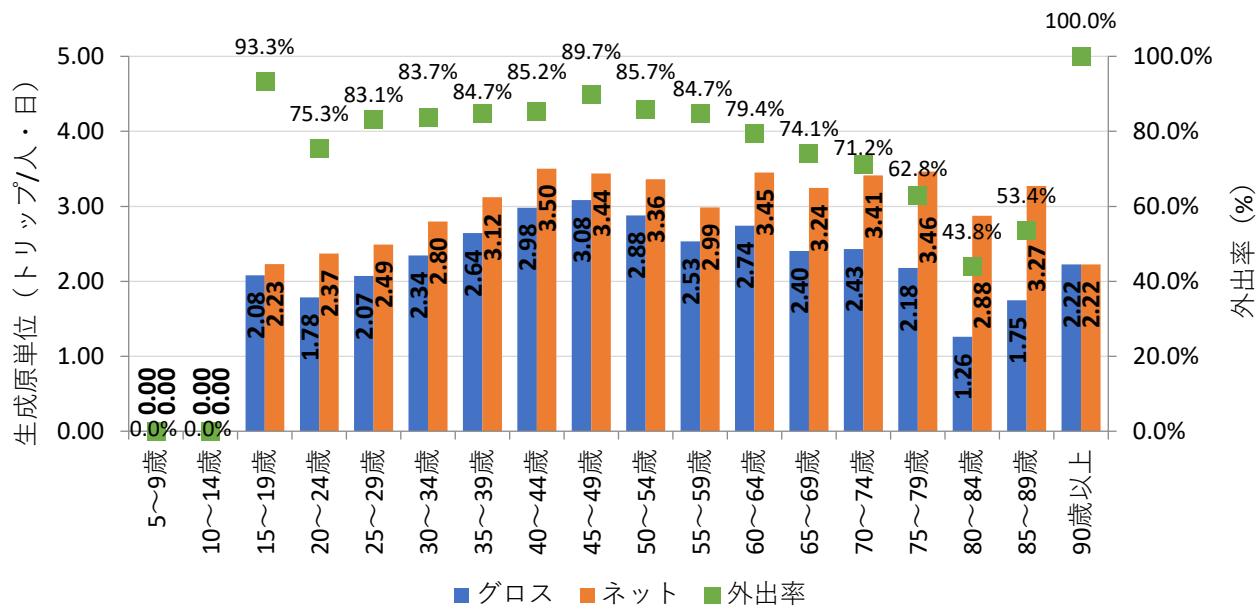


図 2-5 運転免許保有者の 5 歳階級別生成原単位 (グロス・ネット)、外出率

(2) 運転免許保有率

①年齢別・男女別の移動状況

男性の運転免許保有状況は高齢になると低下する傾向になるものの、総じてどの年齢別でも80%を超える保有率となっています。

一方、女性の運転免許保有状況は、高齢になるほど保有率が低くなっています。

このため、運転免許証の自主返納の推進方法や移動手段の確保など、属性に応じた公共交通施策の検討が考えられます。

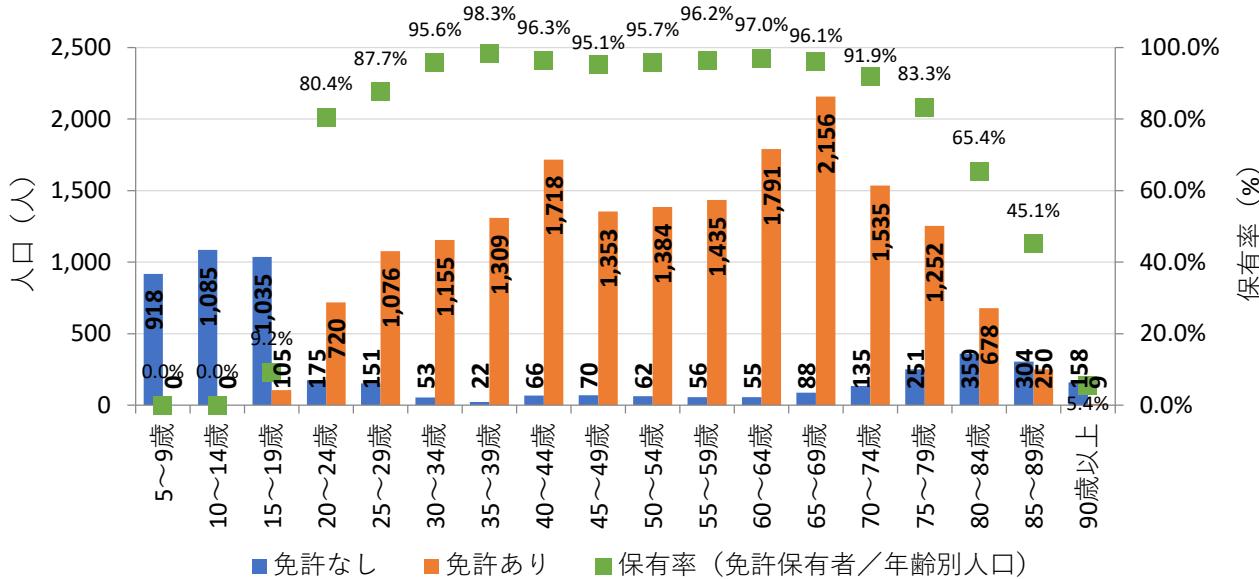


図2-6 5歳階級別の運転免許保有率（男性）

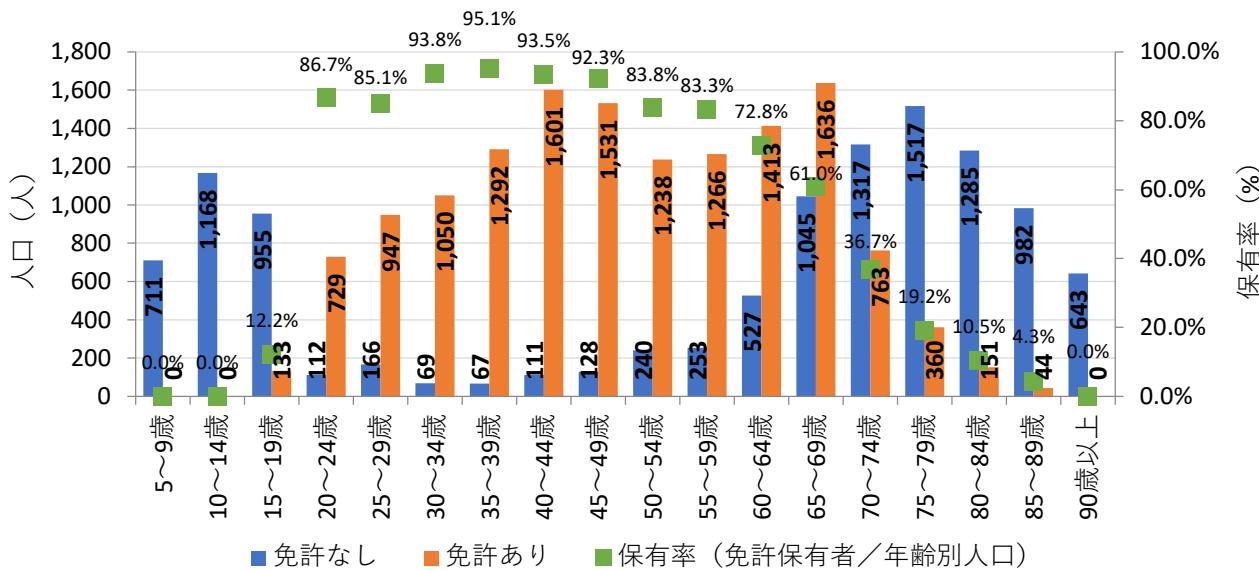


図2-7 5歳階級別の運転免許保有率（女性）

(3) トリップ状況

①目的別・代表交通手段別

目的別のトリップ割合では、高齢者が私用で移動する割合が高くなっています。75歳以上では52.2%となっています。

代表交通手段別のトリップでは、全体では自動車での移動が78.0%と高くなっています。一方、バスは4.1%、鉄道は1.5%と低いことから、市民の移動手段を自動車から公共交通にどのように転換させるかが大きな課題となっています。

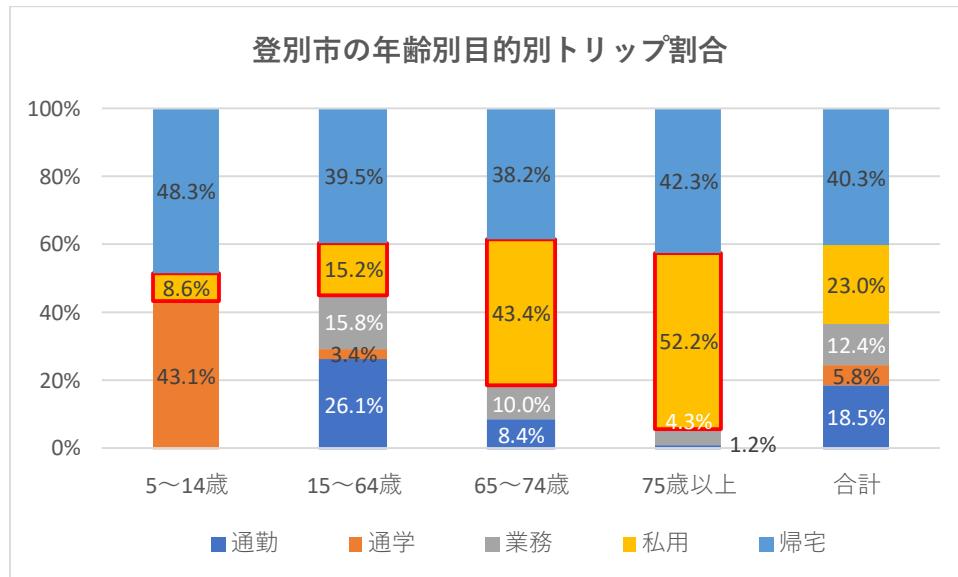


図2-8 年齢階層別目的別のトリップ割合

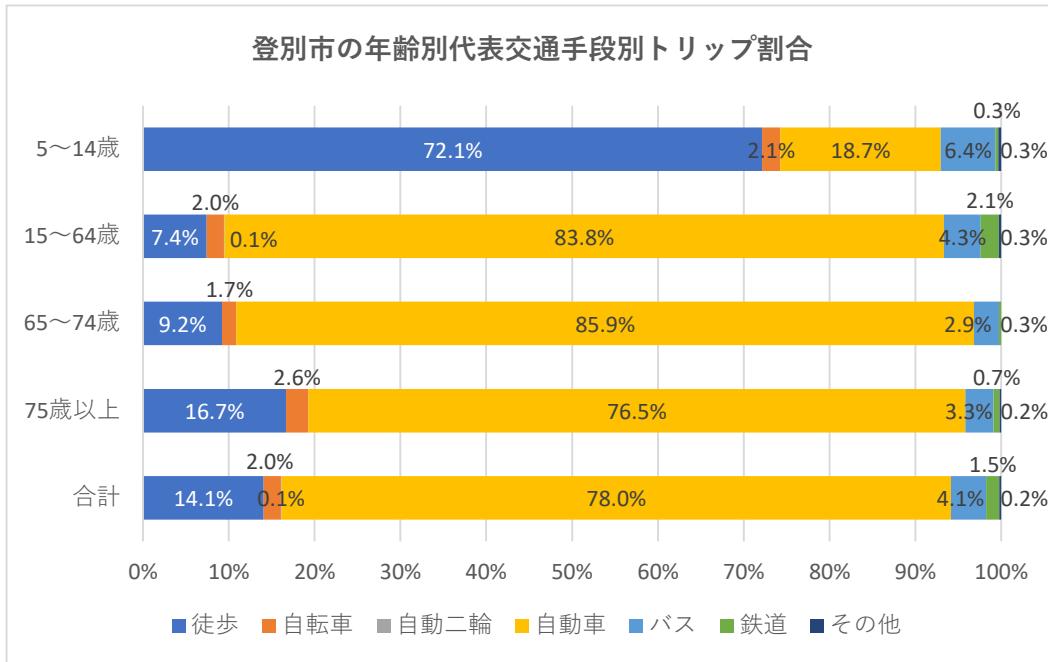


図2-9 年齢別代表交通手段別のトリップ割合

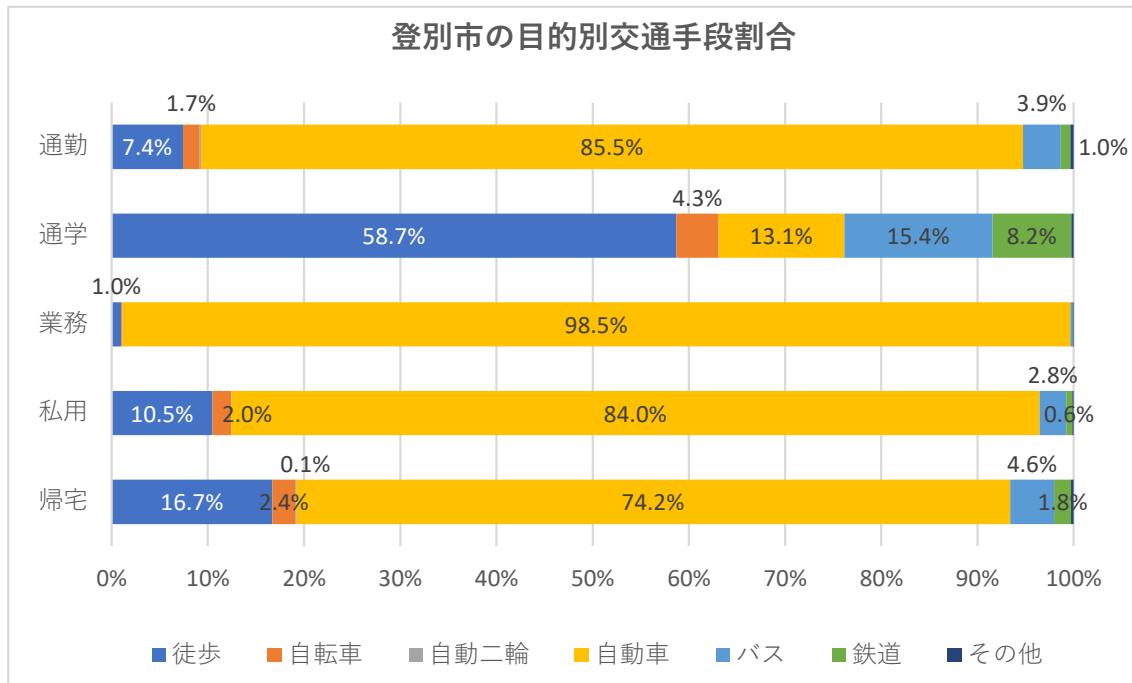


図 2-10 登別市の目的別代表交通手段別のトリップ割合

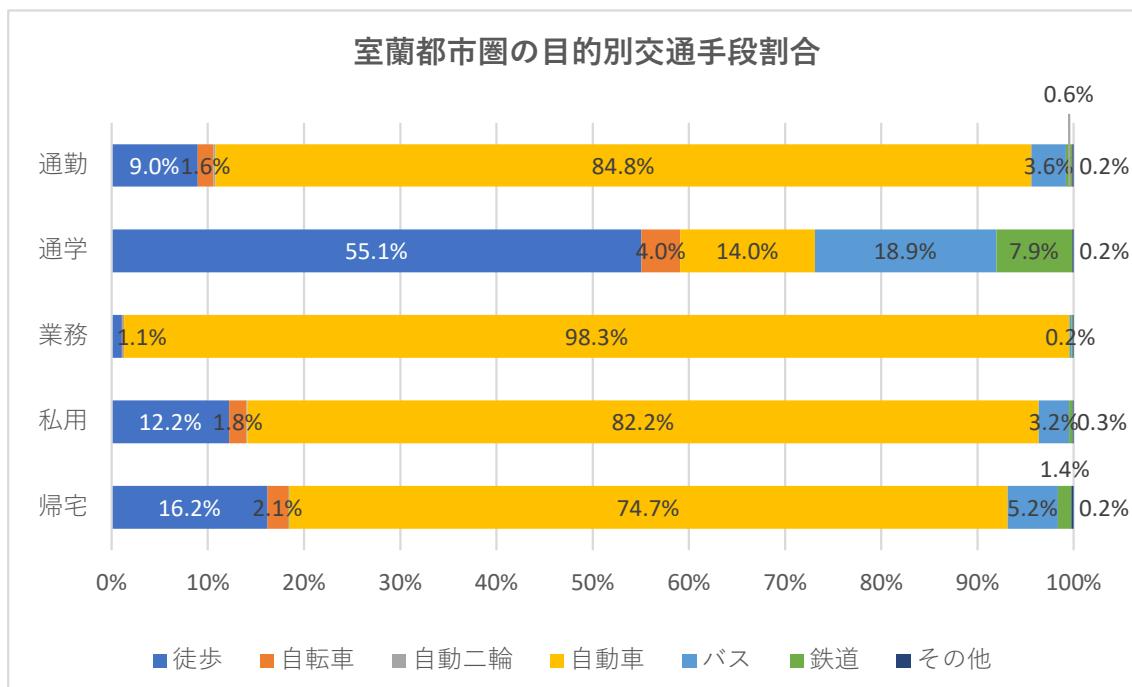


図 2-11 室蘭都市圏の目的別代表交通手段別のトリップ割合

(4) 時間帯別の分析

①代表交通手段別・目的別

時間帯別の移動について、代表交通手段割合に着目すると、すべての時間帯で自動車により移動する割合が最も大きくなっていますが、朝の通勤・通学時間帯（7時から9時）や14時から16時頃においては、徒歩やバスで移動する割合が他の時間帯よりも高くなっています。

また、移動目的の割合に着目すると、私用で移動する割合では10時台が他の時間帯よりも高くなっています。

市民の活動時間帯（6時から22時）において、一定の割合でバスを利用している状況がうかがえます。

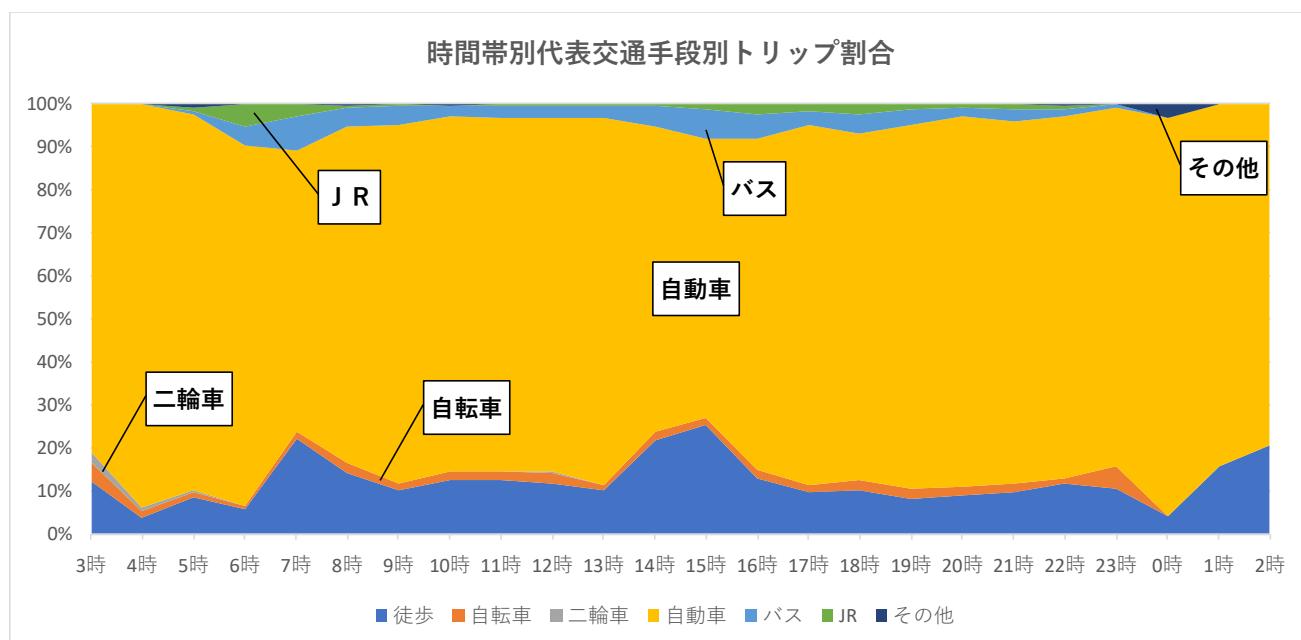


図2-12 時間帯別代表交通手段別トリップ割合

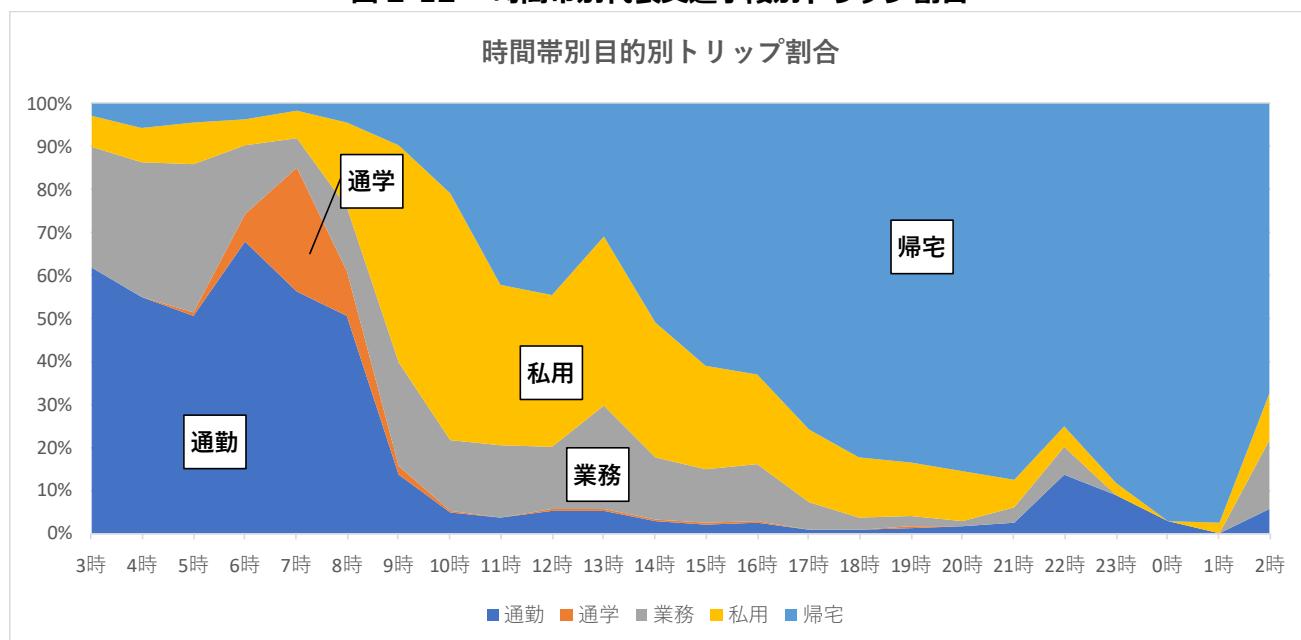


図2-13 時間帯別の移動目的割合

②トリップ数とバス便数

トリップ数とバス便数を比較すると、トリップ数が多い時間帯（7時から18時）にバスの運行便数も多くなっており、需要に応じた運行状況になっていることがうかがえます。

一方、7時から9時台や12時から13時台においては、バスの便数と移動状況に乖離があることから、交通需要に応じた運行便数の検討など、効率的な運行を進めるために継続して見直しを進める必要があります。

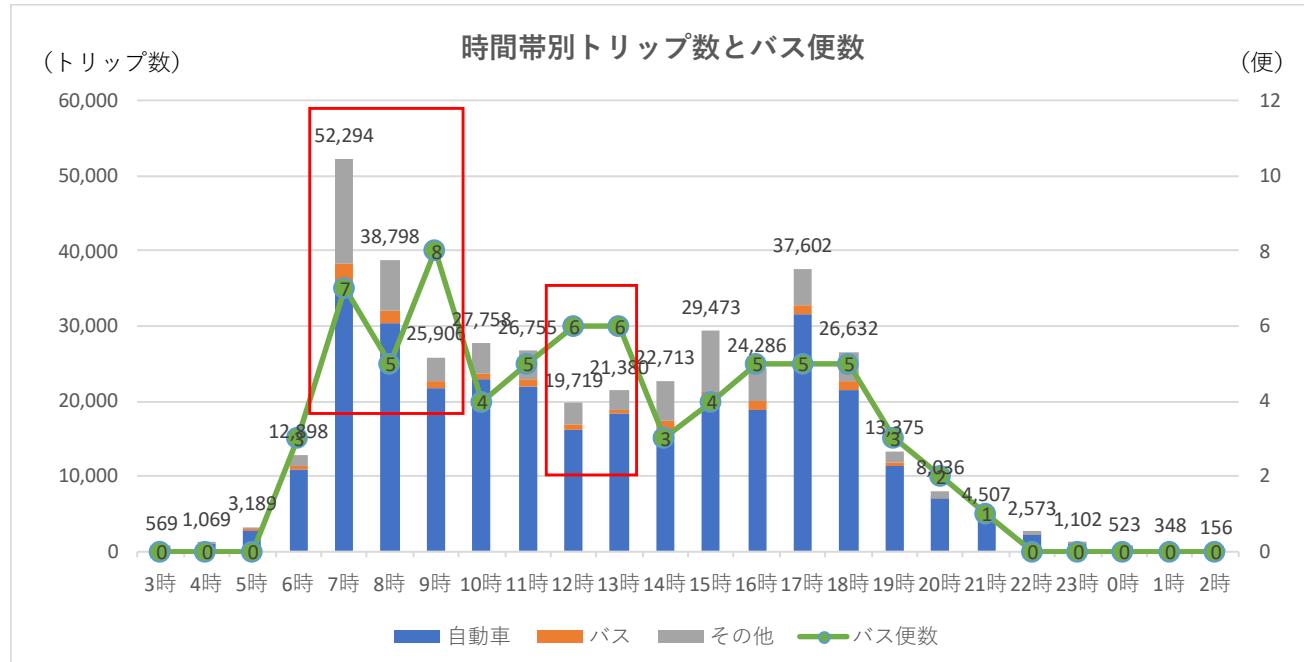


図 2-14 時間帯別トリップ数とバス便数

(5) ゾーン別の発生集中交通量

①発生トリップ（全交通手段）

「新生・若草」、「新川・中央・富士」、「富岸・若山」、「栄・鶯別・美園」、「青葉・桜木・緑」、「登別」で発生トリップが多くなっています。

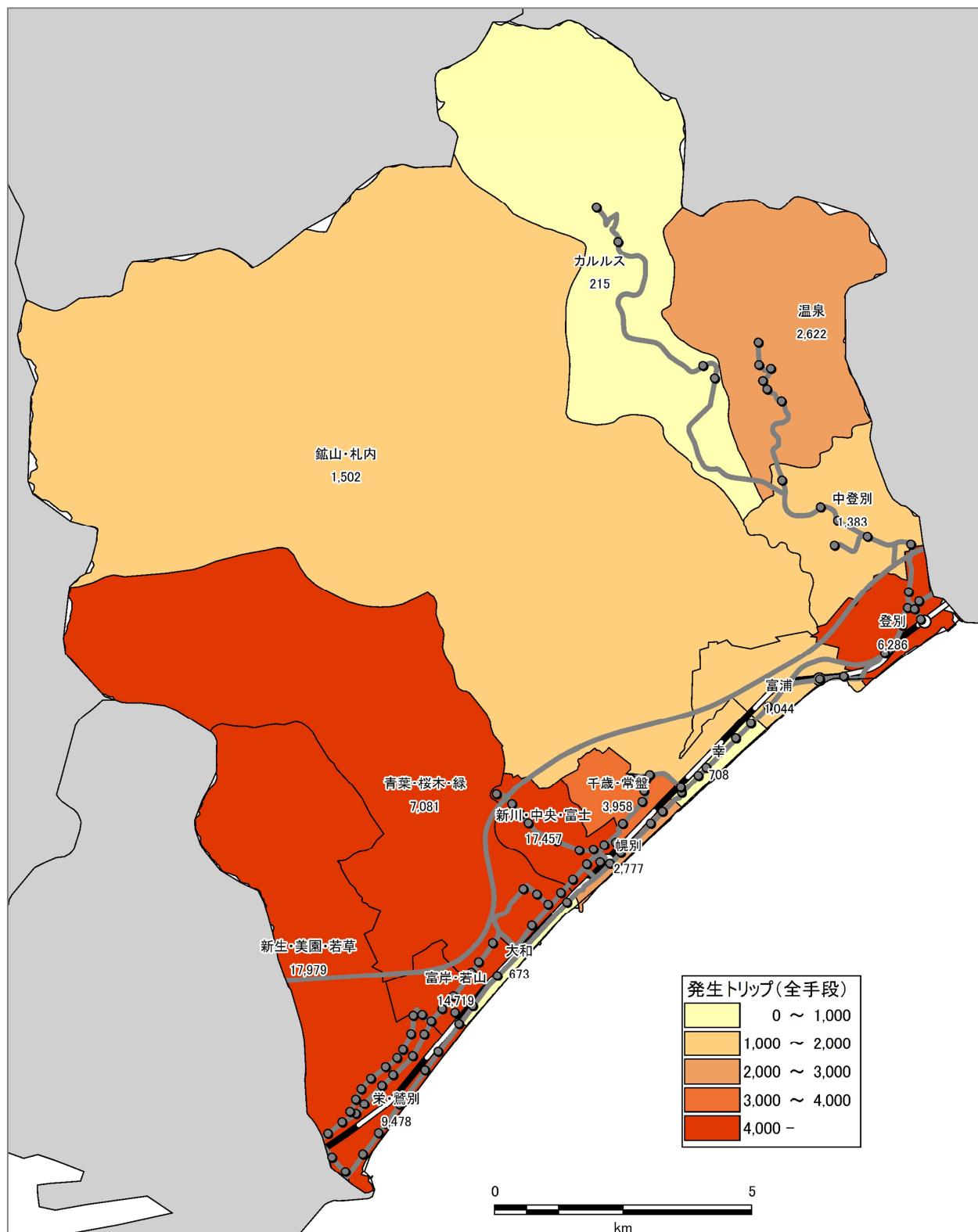


図 2-15 発生トリップ（全交通手段）

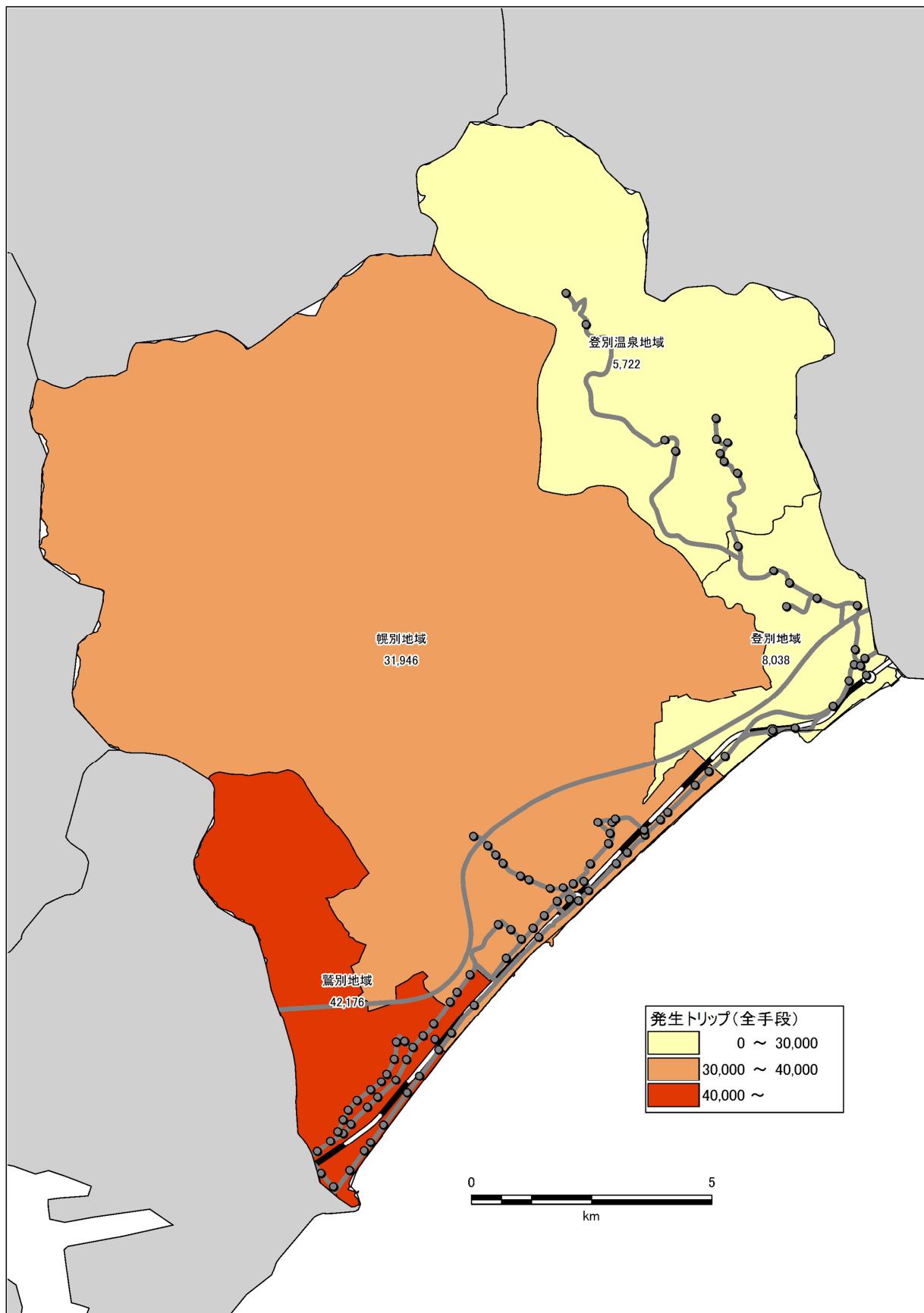


図 2-16 市内 4 地域での発生トリップ (全交通手段)

②集中トリップ（全交通手段）

発生トリップと同様に、「新生・若草」、「新川・中央・富士」、「富岸・若山」、「栄・鶯別・美園」、「青葉・桜木・緑」、「登別」で集中トリップが多くなっています。

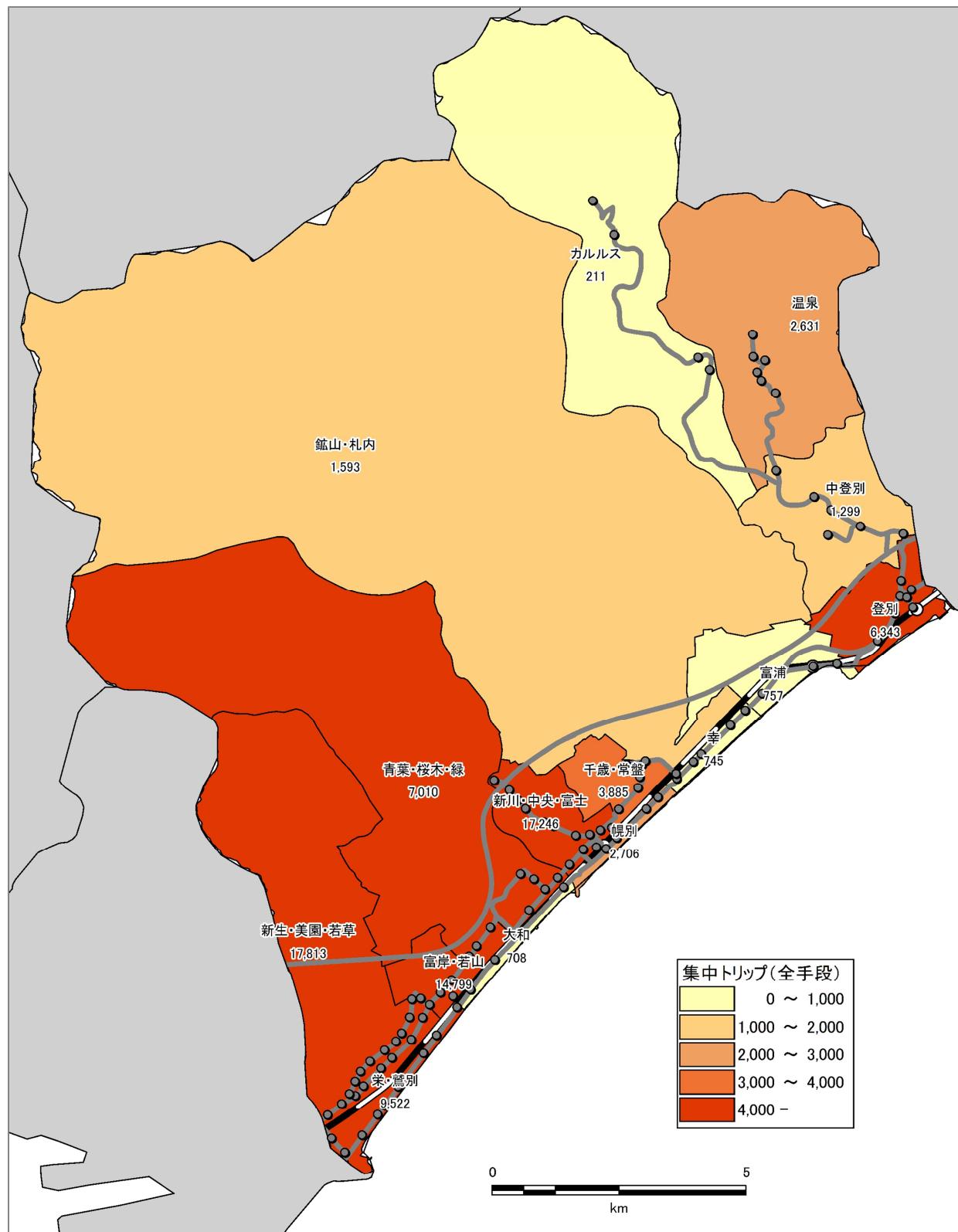


図 2-17 集中トリップ（全交通手段）

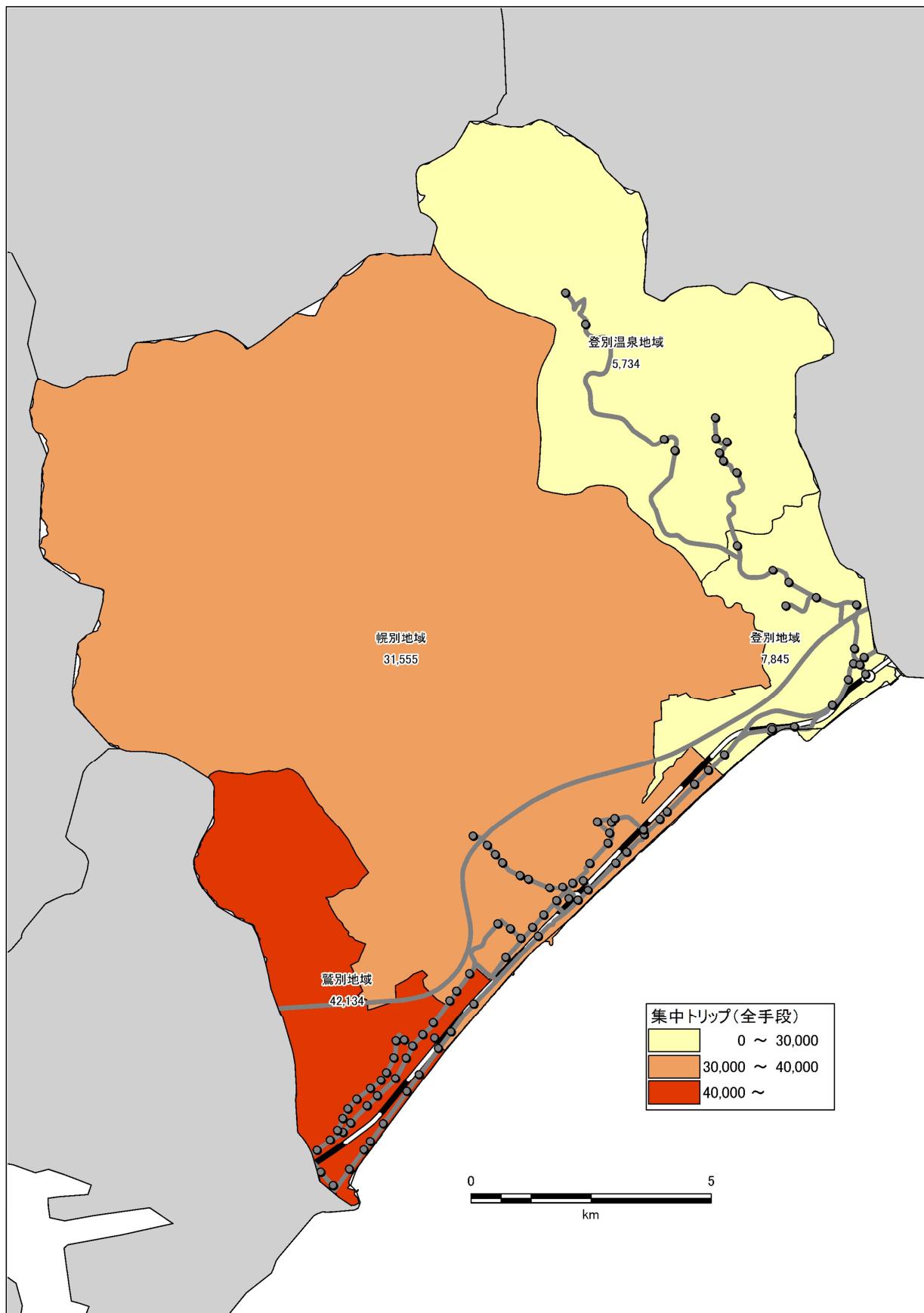


図 2-18 市内4地域での集中トリップ (全交通手段)

③発生トリップ（バス利用者）

バス利用者の発生トリップを見ると、「新川・中央・富士」、「新生・若草」、「富岸・若山」、「青葉・桜木・緑」で発生トリップが多くなっています。

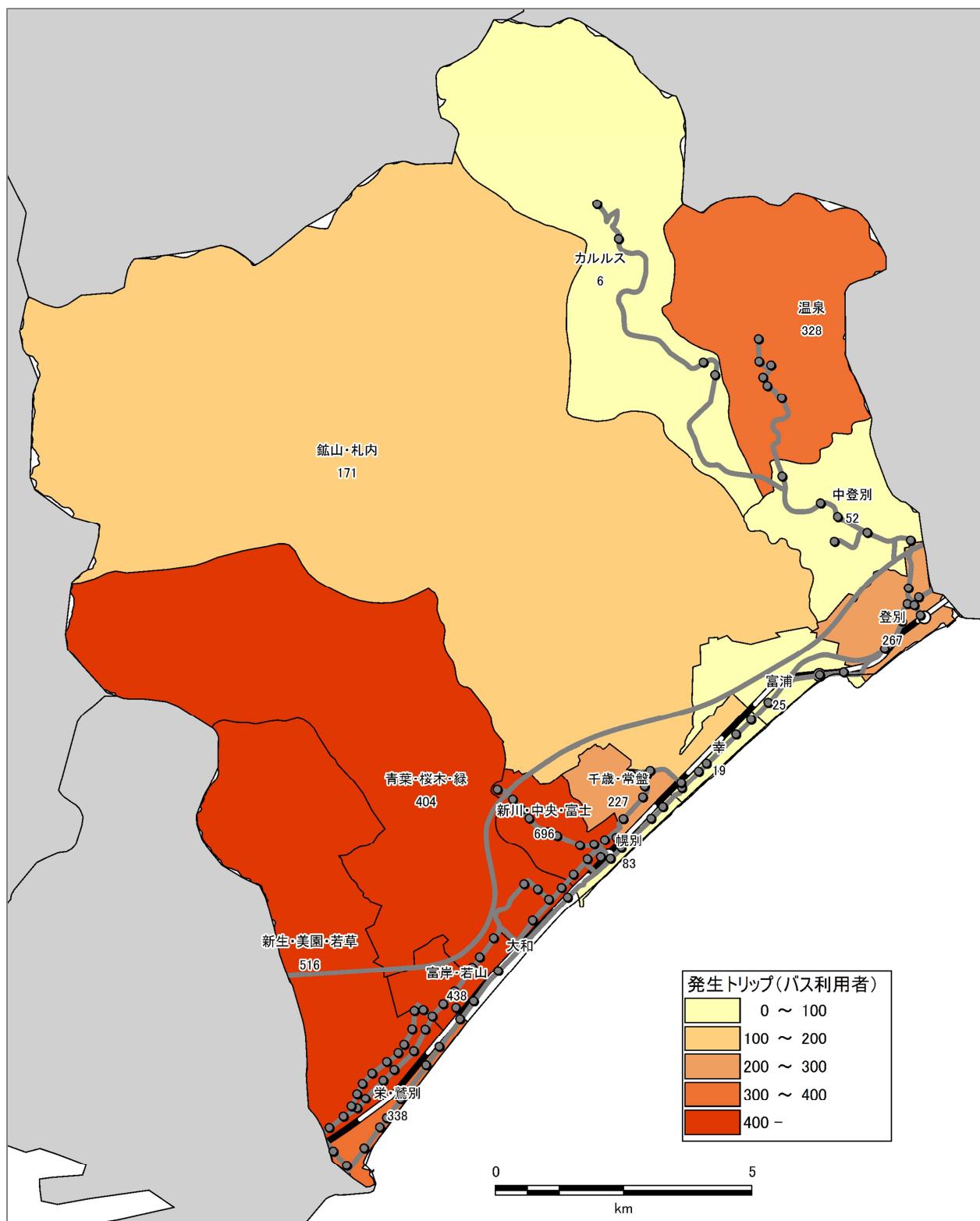


図 2-19 発生トリップ（バス利用者）

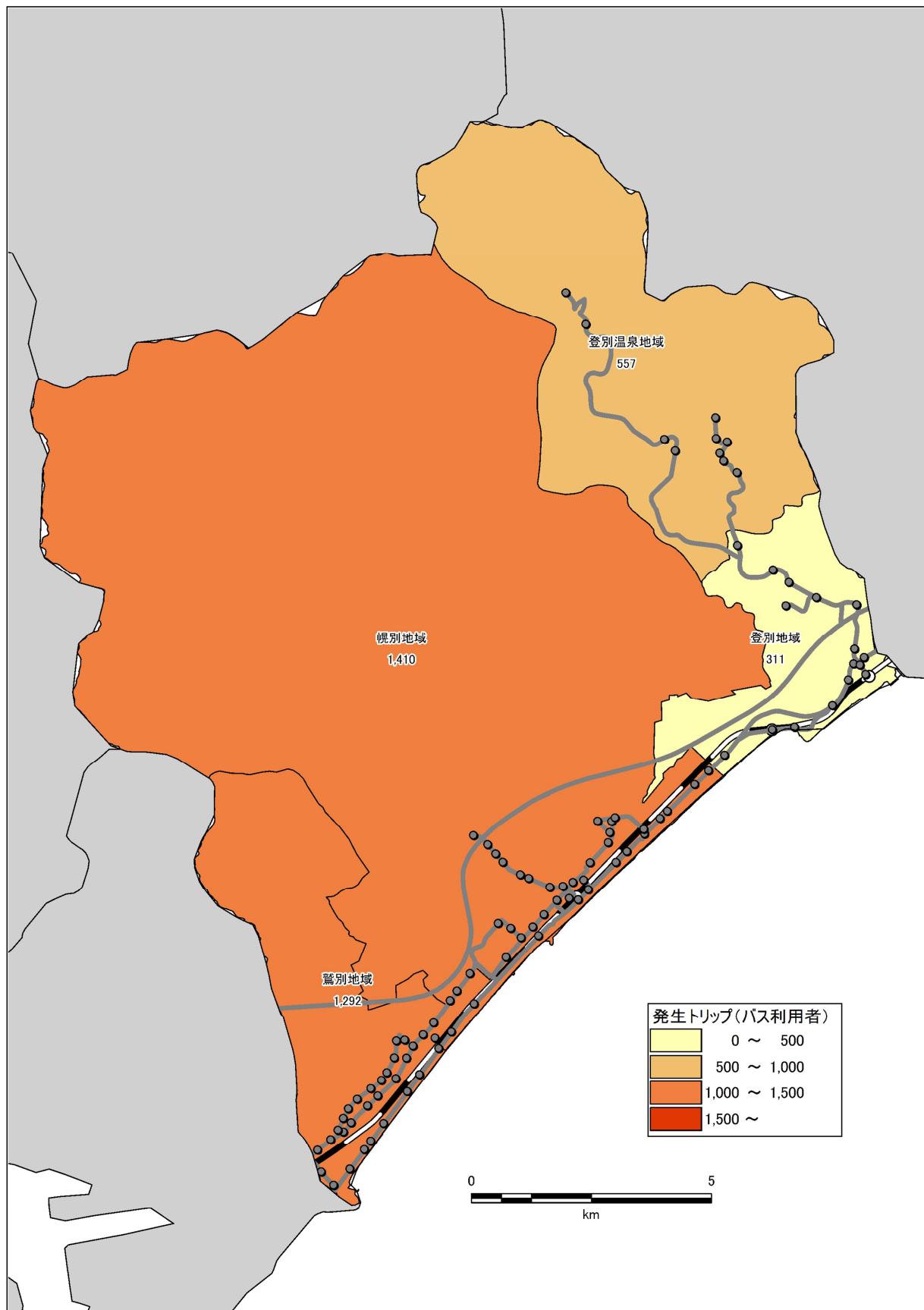


図 2-20 市内 4 地域での発生トリップ (バス利用者)

④集中トリップ（バス利用者）

発生トリップ同様に、「新川・中央・富士」、「新生・若草」、「青葉・桜木・緑」、「富岸・若山」で集中トリップが多くなっています。

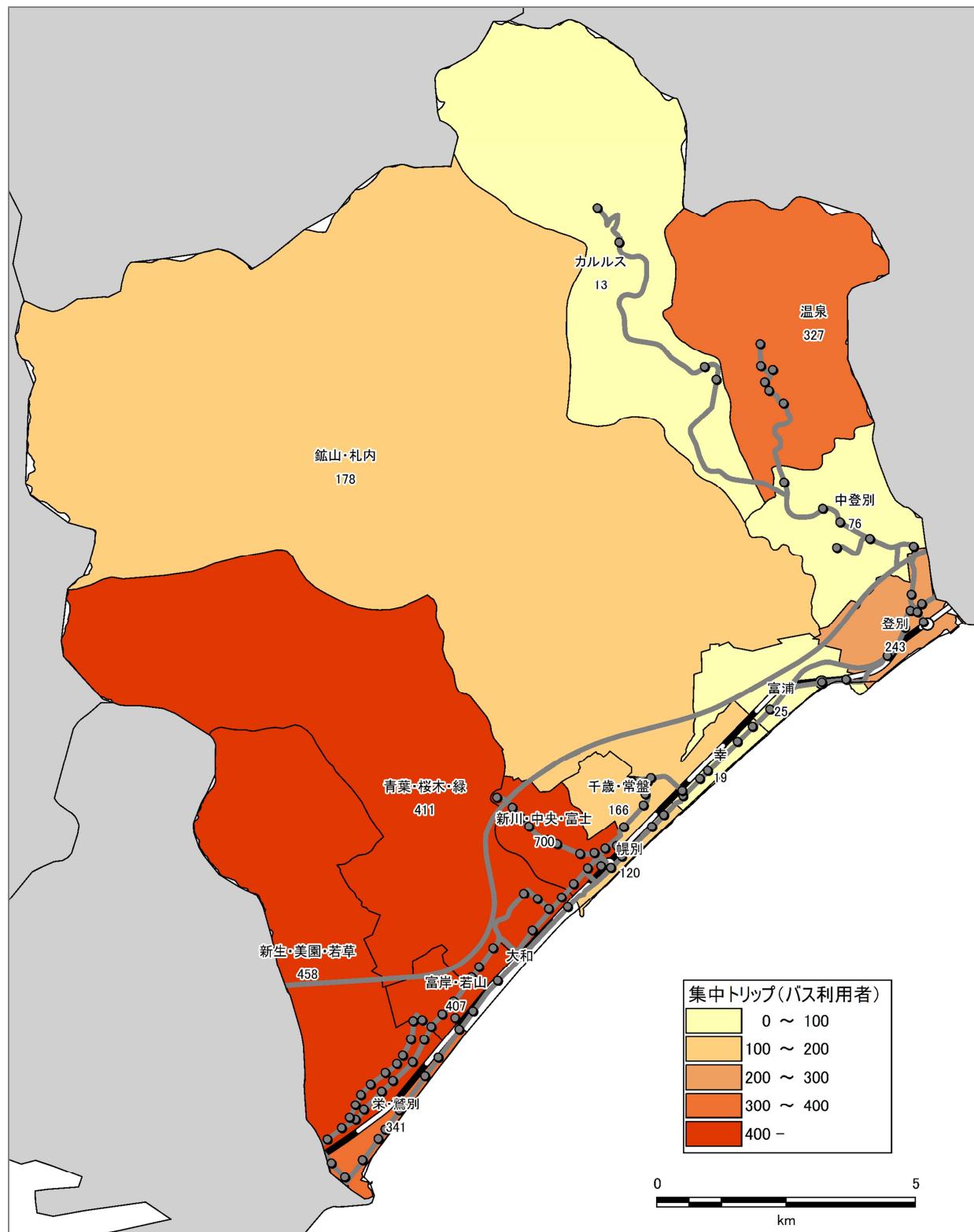


図 2-21 集中トリップ（バス利用者）

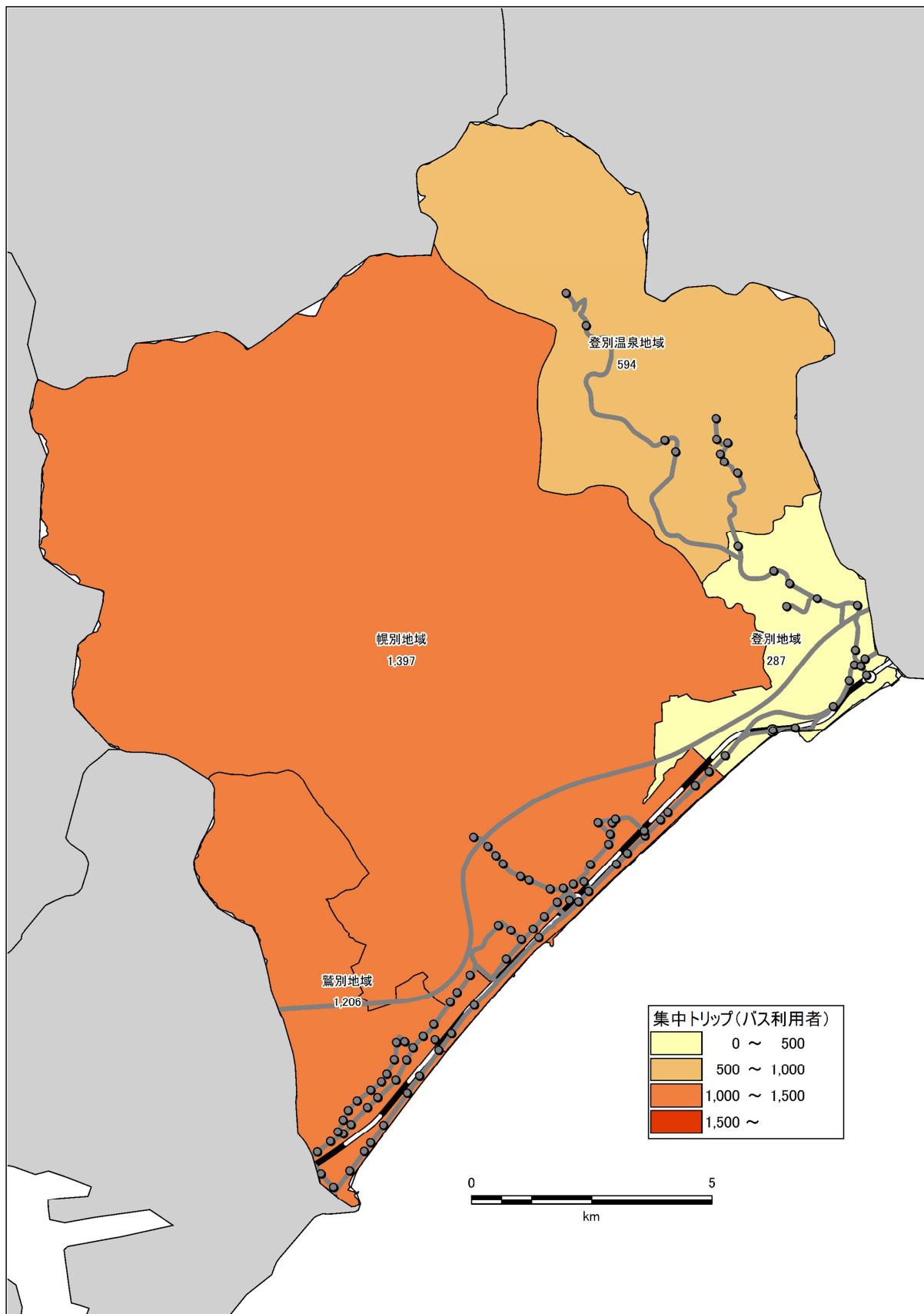


図 2-22 市内 4 地域での集中トリップ (バス利用者)

(6) 市内の移動状況

①市内間移動（全交通手段 登別市内）

登別市内の移動状況（全交通手段）を見ると、「新川・中央・富士」、「富岸・若山」における移動が多い状況です。

市内間の移動としては、「富岸・若山」と「新生・若草」の相互移動が最も多く行われています。

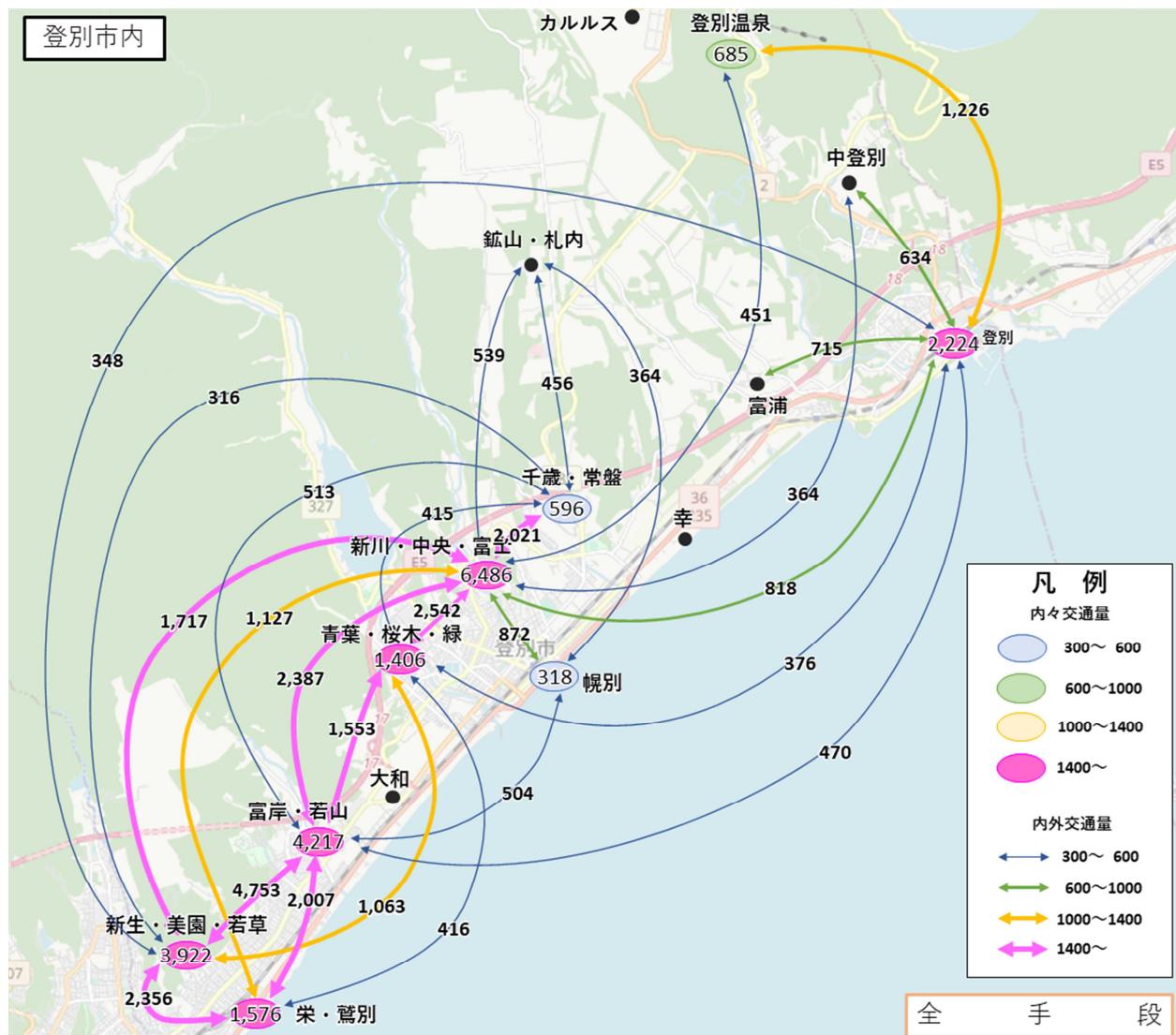


図 2-23 地区間移動（市内・全手段）

②市内間移動（バス利用者　登別市内）

登別市内の移動状況（バス利用者：スクールバス含む）を見ると、「新川・中央・富士」の地区内の移動が比較的多い状況です。地区間移動としては、「新川・中央・富士」と「鉱山・札内」、「温泉」と「登別」の相互移動が比較的多いことが特徴です。

郊外と市街地を結ぶ利用が比較的多くみられます。

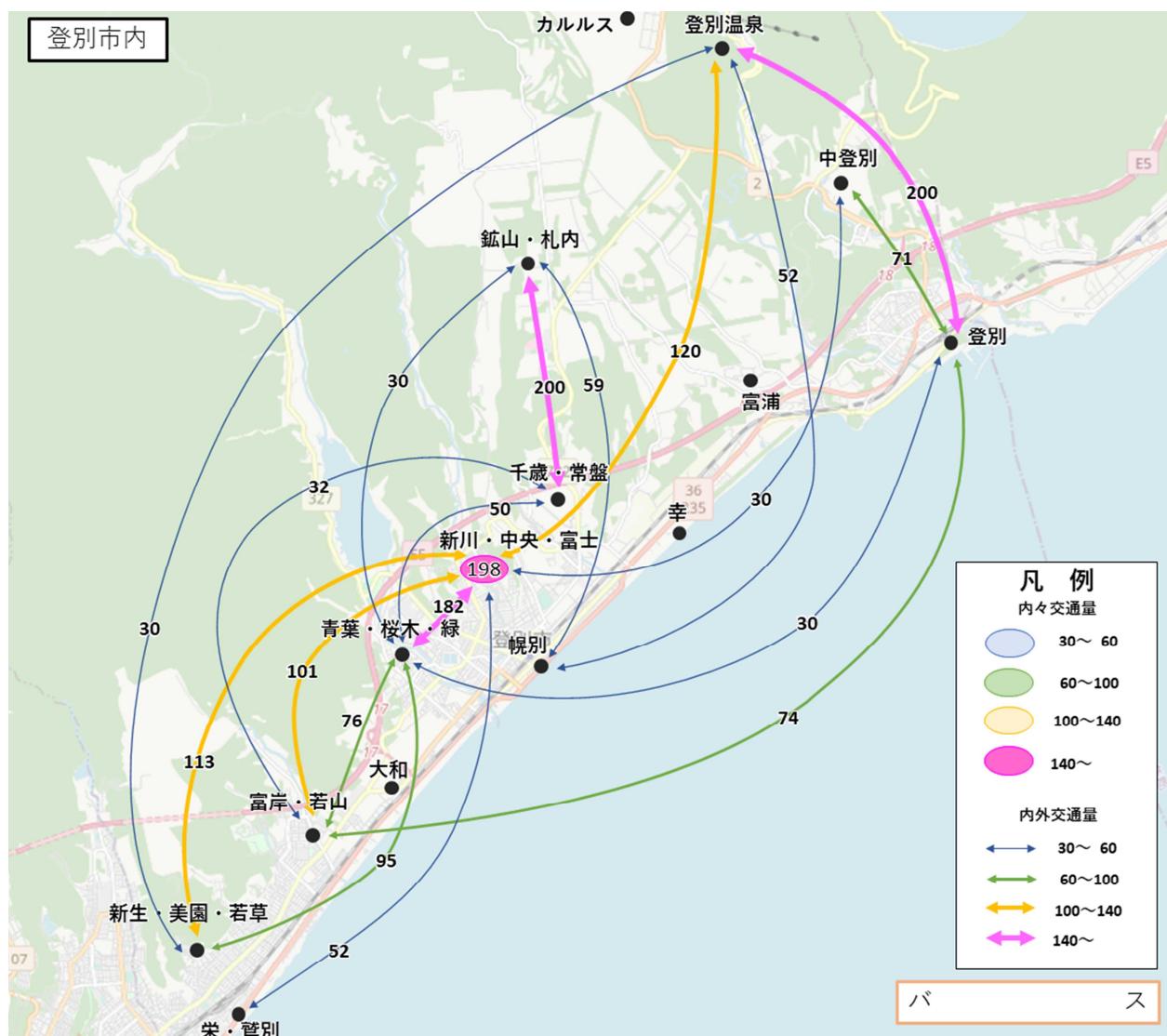


図 2-24 市内間移動（市内・バス）

(7) 他市町との移動状況

①地区間移動（全交通手段 他市町）

登別市と他市町との移動状況（全手段）を見ると、室蘭市の「中島・東明」、「輪西」への移動が多い状況です。

特に「新生・若草」、「桜木・幌別」とのつながりが強くなっています。

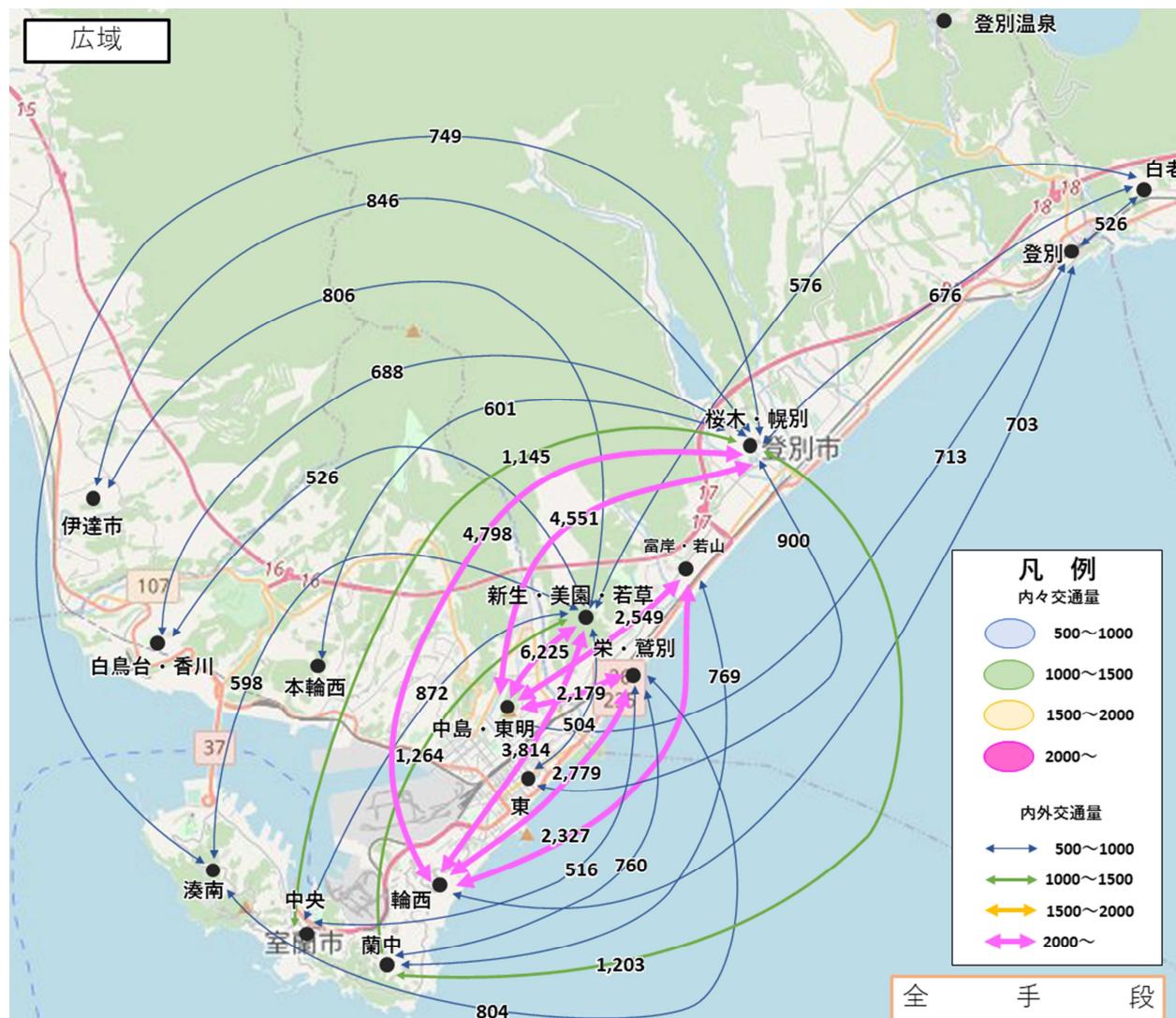


図 2-25 地区间移動（他市町・全手段）

②地区間移動（バス利用者 他市町）

登別市と他市町との移動状況（バス利用者）を見ると、全手段での移動と同様に室蘭市の「中島・東明」との移動が多くなっています。

また、「中島・東明」と「登別温泉」とのつながりがあることも特徴となっています。

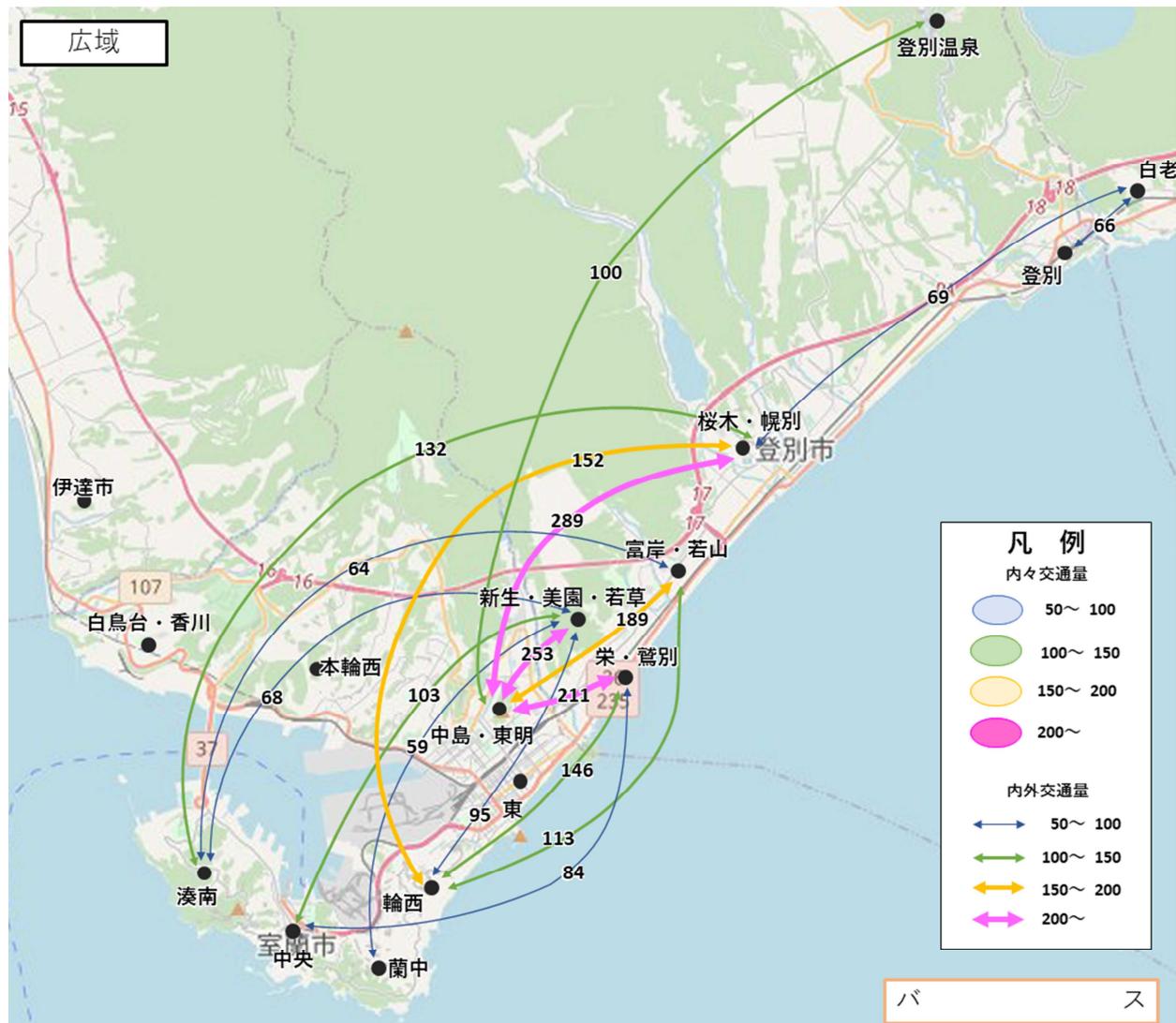


図 2-26 地区间移動（他市町・バス）

(8) 移動状況について（市内・他市町）

①地区間移動（全交通手段 市内・他市町）

幌別地域や鶴別地域、登別地域では地域内移動が多く行われており、地域内の移動を支援する公共交通体系を整備することが有効です。

特に、幌別地域、登別地域は公共交通空白地域が存在するため、具体的な施策の検討が必要です。

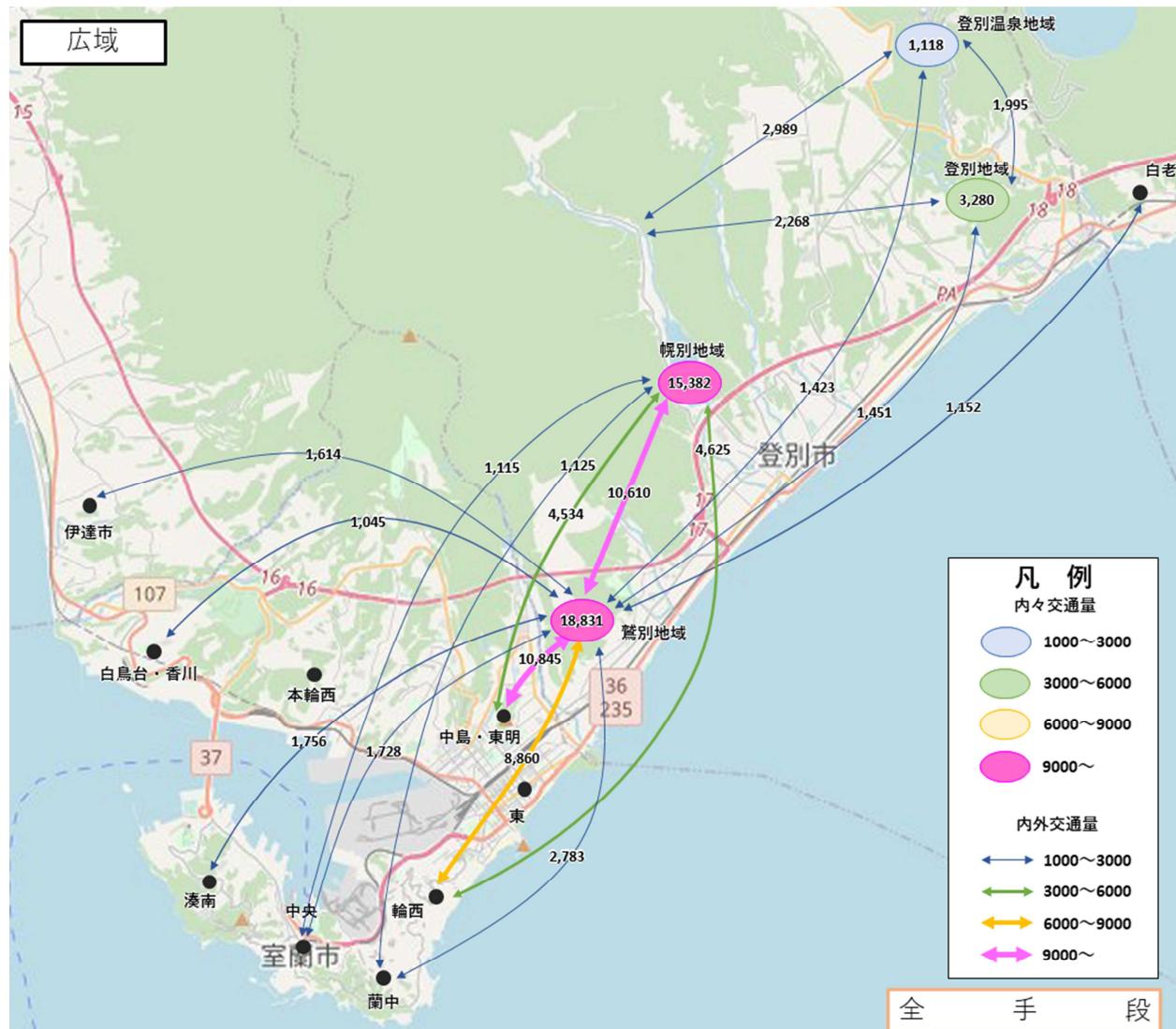


図 2-27 地区间移動（広域・全手段）

②地区間移動（バス利用者 市内・他市町）

バスでの移動を見ると、幌別地域と鶴別地域、登別温泉地域との結びつきが強い状況です。

このほか、幌別地域と登別温泉地域は地域内での移動が多くなっているほか、鶴別地域は、室蘭市の中島・東明地区や輪西地区との結びつきも強くなっています。

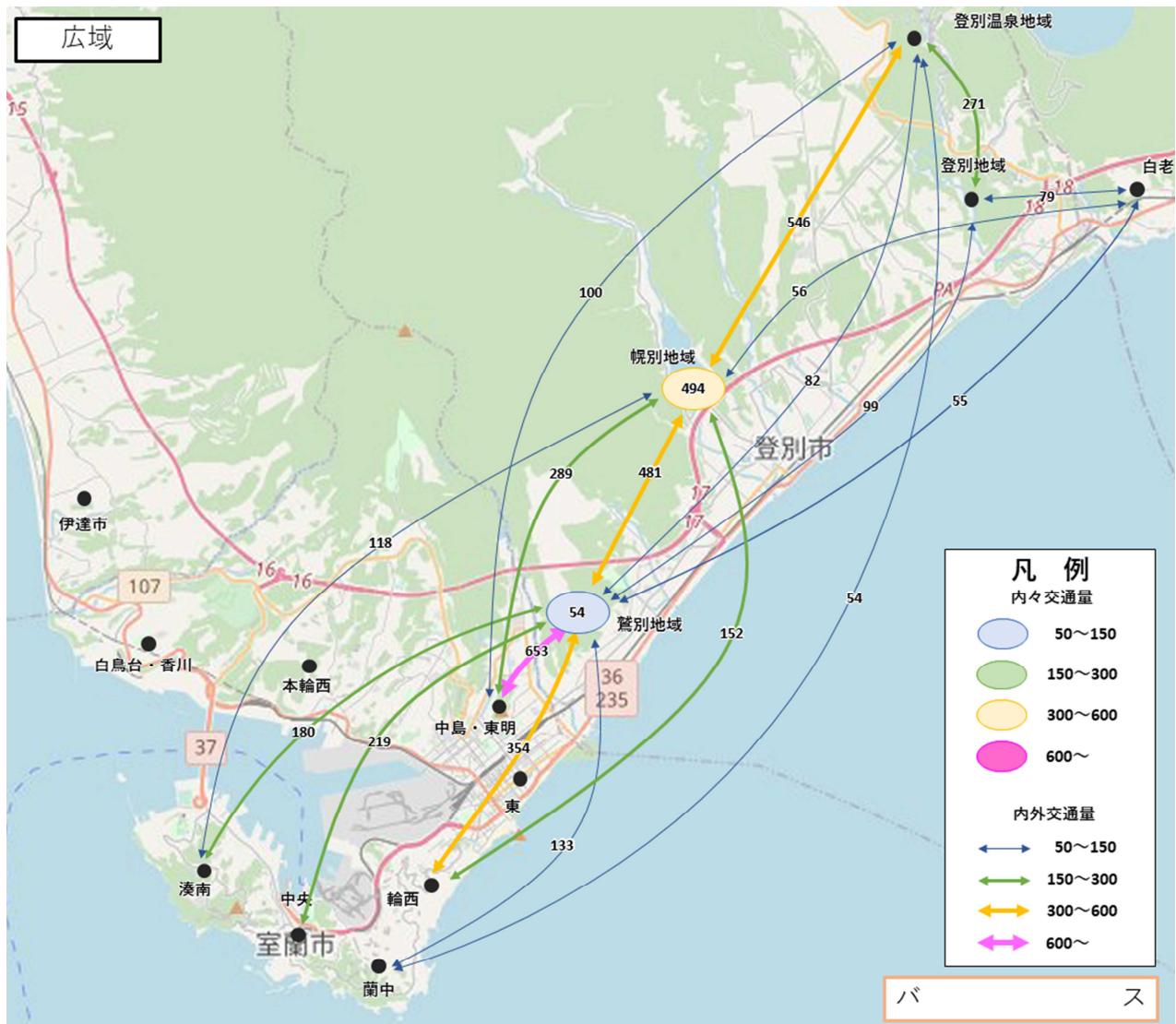


図 2-28 地区间移動（広域・バス利用者）

3 登別市の公共交通をより良くするためのアンケート調査

(1) 調査の概要

① 調査目的

登別市民の日ごろの交通行動や公共交通に対する要望・課題を把握し、今後の生活交通のあり方を検討するため、アンケート調査を実施しました。

② 調査対象

登別市にお住まいの 16 歳以上の方から無作為抽出

③ 調査実施日

令和 2 年（2020 年）1 月 31 日（金）

④ 調査方法

郵送配布・回収

⑤ 配布数

2,000 世帯（1 世帯あたり 2 票を配布）

⑥ 回収数

800 通（1,244 票）回収率 40.0%

⑦ 調査項目

個人属性について	年齢、性別、職業、同居家族、居住地、運転免許と自動車の保有状況、踏み間違い防止機能の設置状況、運転免許証の自主返納意向、自動車の運転意向、自動車の運転が困難になった場合の移動手段、普段の外出頻度、バスの利用頻度、タクシーの利用頻度、JR の利用頻度
ウポポイ（民族共生象徴空間）について	認知度、来訪予定、交通手段
日頃の交通手段について	【買い物・通院】頻度、時間帯、主な行先、主な移動手段 【通勤・通学】 主な交通手段 【私用】 頻度、私用で外出する際に困っていること、主な行き先、主な交通手段
登別市の路線バスについて	登別市内のバス路線や停留所の認知度、現状の満足度
今後の登別市のバス交通について	登別市の今後のバス路線について、利用促進の方法について

(2) 分析結果

ア. 個人属性

① 性別・年齢

回答者の性別は「男性」が44.1%、「女性」が55.9%となっています。年齢については、65～74歳が最も多く、全体の38.3%を占めています。

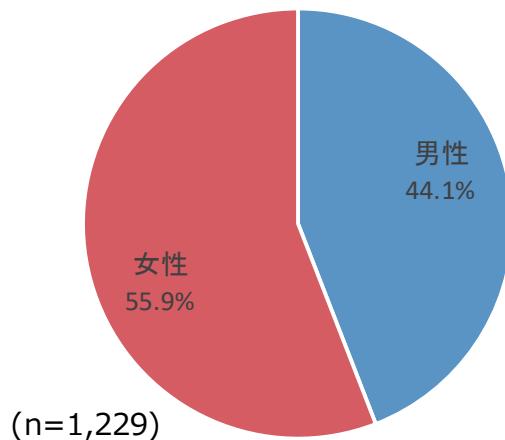


図3-1 回答者の性別内訳(単一回答)

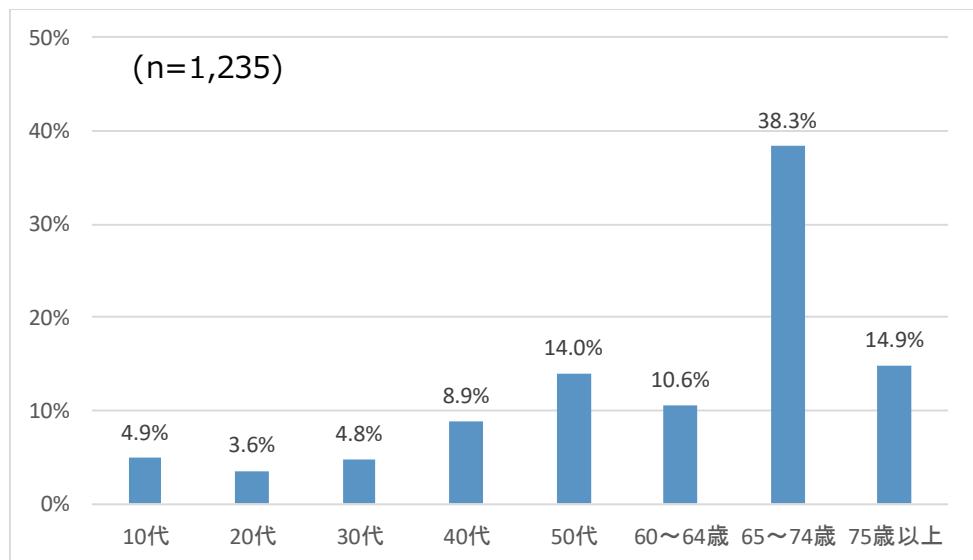


図3-2 回答者の年齢(単一回答)

※アンケートの表記について

- 図のタイトルに付記している「単一回答」は一つだけ回答していることを示しています。
- 「複数回答可」は複数選択することが可能な項目を示しています。
- 各設問の「n=●●」は、項目ごとの無回答や不明な回答を除く、有効回答数を示しています。
- グラフの合計は表示桁数（小数点一桁）の関係上、合計が100%にならない場合があります。
- 図のタイトルに付記している「自由記述」は、任意の回答を集計したものを示しています

② 居住地・世帯構成

回答者の居住地は幌別地域が36.5%、次いで登別地域が18.2%となっています。

世帯構成については、夫婦のみが49.0%と約半数を占めています。

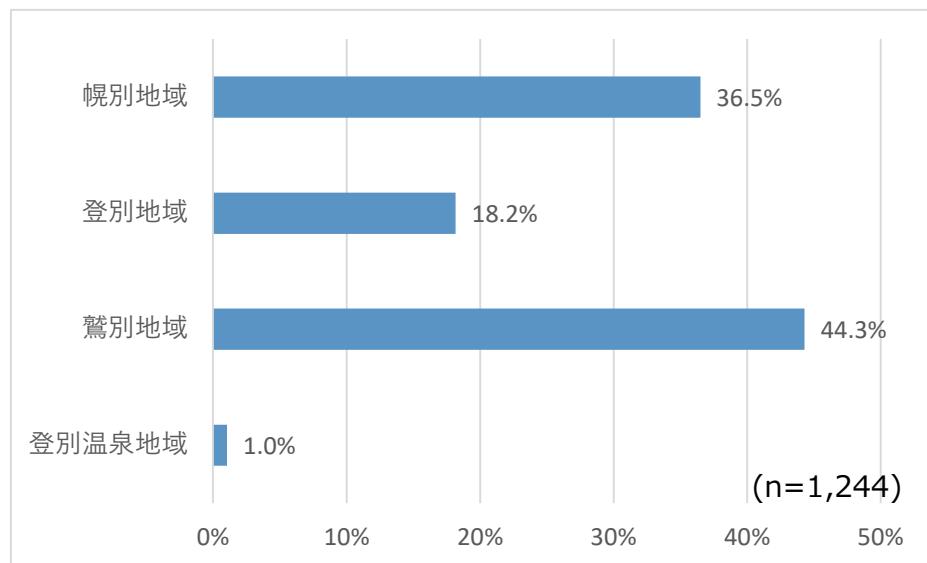


図 3-3 居住地 (单一回答)

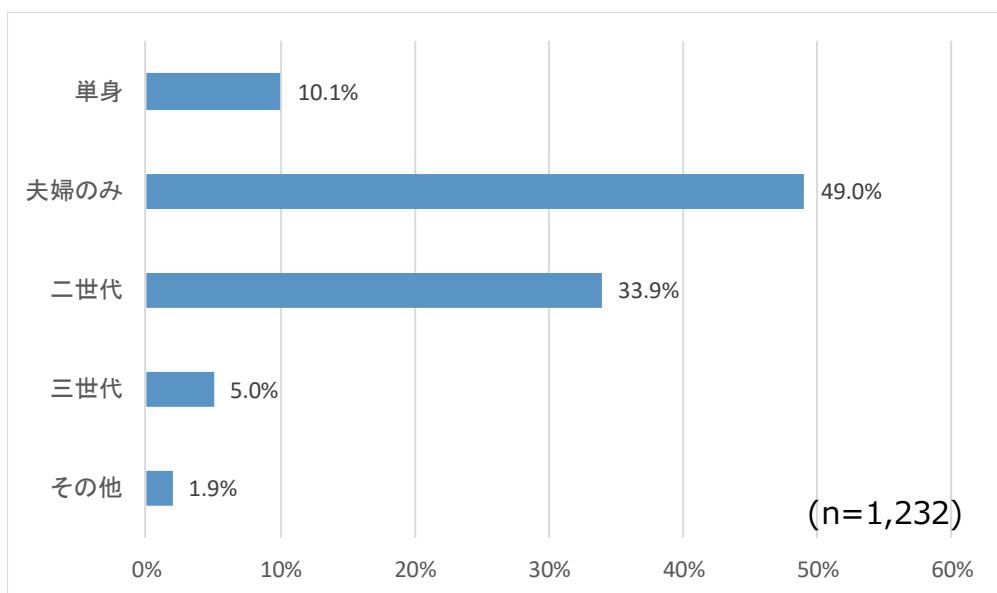


図 3-4 世帯構成 (单一回答)

③ 職業、運転免許と自動車の保有状況

回答者の職業は「無職」が28.3%、次いで「会社員」が23.6%となっています。

運転免許と自動車をいずれも保有している方が71.7%となっている一方で、現状で運転免許を持っていない方が17.9%となっています。

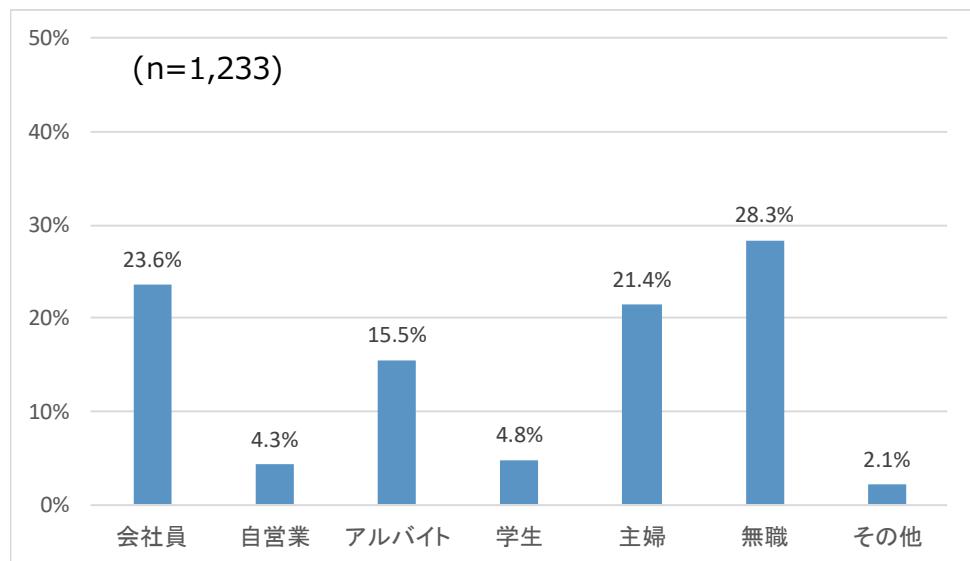


図 3-5 職業 (单一回答)

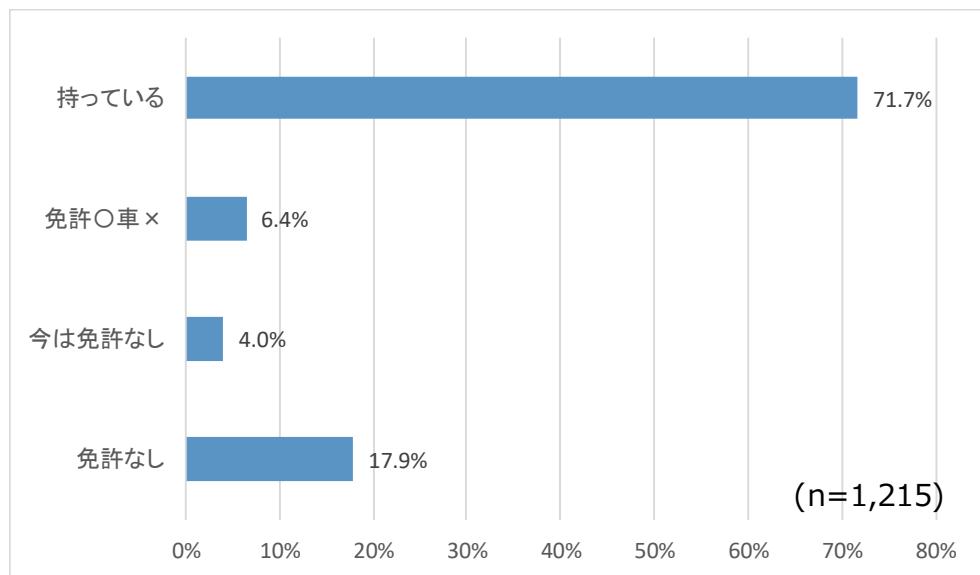


図 3-6 運転免許と自動車の保有状況(单一回答)

④ 自動ブレーキ踏み間違い防止機能設置の有無

自動車のブレーキ踏み間違い防止機能の設置状況については、13.8%が「既に付いている」と回答している一方、「付ける予定はない」の回答が58.0%と過半数を占めています。

年代別で比較すると、65歳以上が65歳未満と比較して設置に前向きな考え方を示している一方、わからないという回答も18.1%あることから、踏み間違い防止機能に係る情報提供等が必要と考えられます。

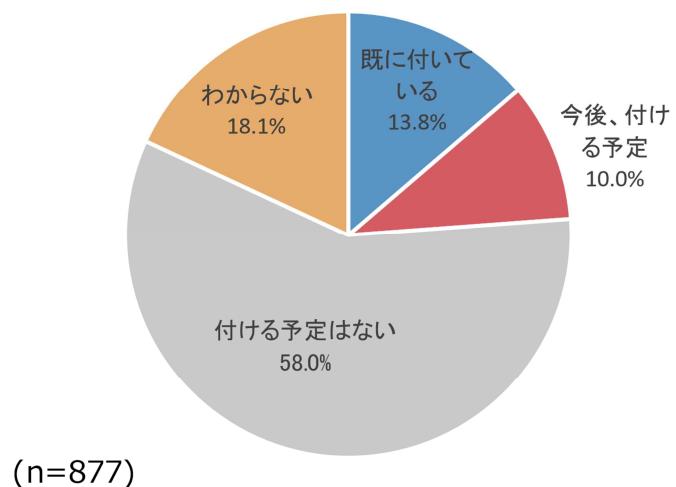


図3-7 自動ブレーキ踏み間違い防止機能設置の有無(単一回答)

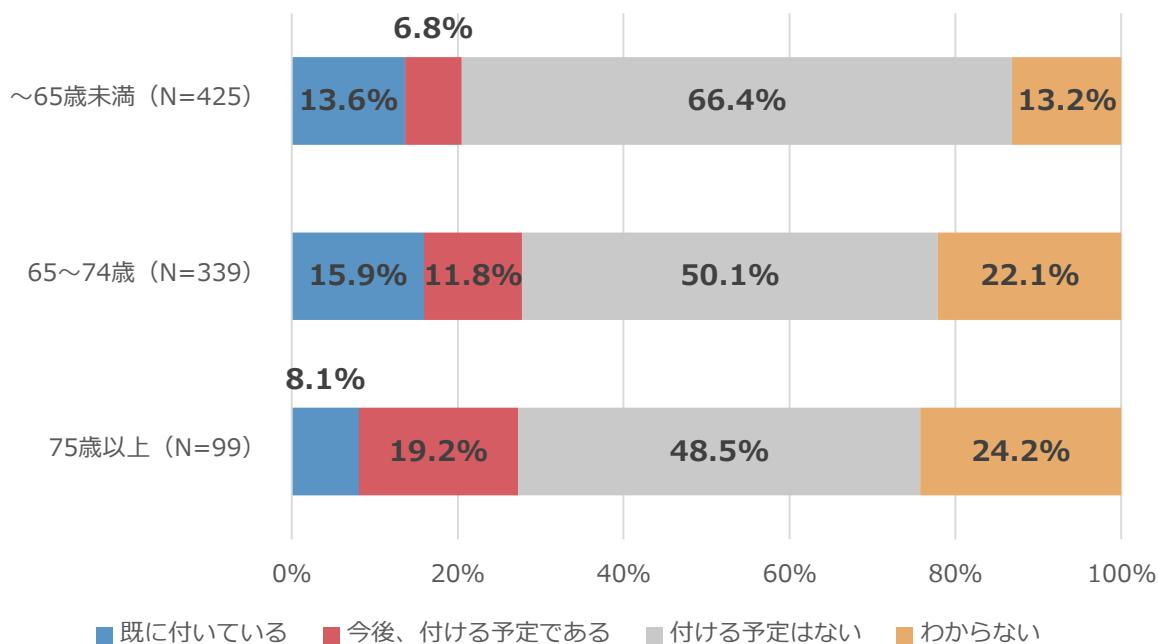


図3-8 年代別自動ブレーキ踏み間違い防止機能設置の有無(単一回答)

⑤ 運転免許証の自主返納意向・自動車の運転意向

運転免許証の自主返納の意向は46.9%が「検討中」としています。

年代別でみると年齢が高くなるに従って、運転免許証の自主返納意向が高くなる傾向にあり、75歳以上では67.7%が「検討中」としています。

自動車を運転する意向については、「～80歳まで」が21.6%となっており、運転免許証を自主返納しやすい施策や日常生活に自動車を欠かすことが出来ない高齢者の運転をサポートする施策を検討する必要があります。

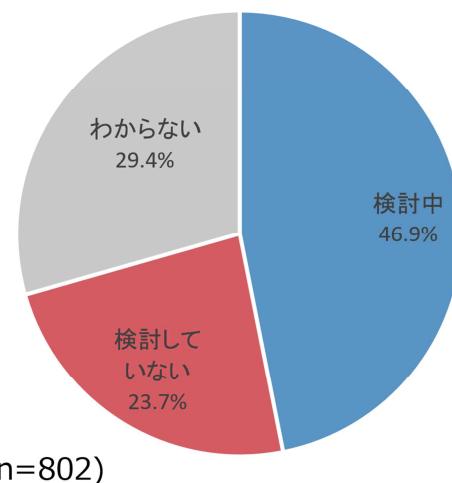


図 3-9 運転免許証の自主返納意向(単一回答)

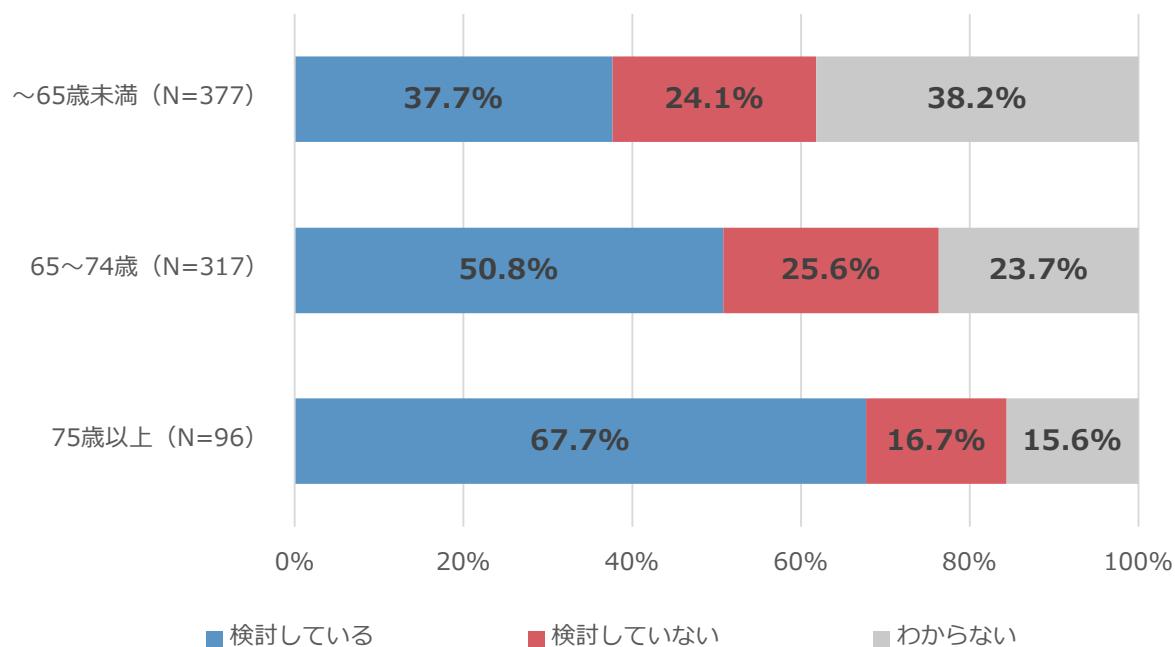


図 3-10 年代別運転免許証の自主返納意向(単一回答)

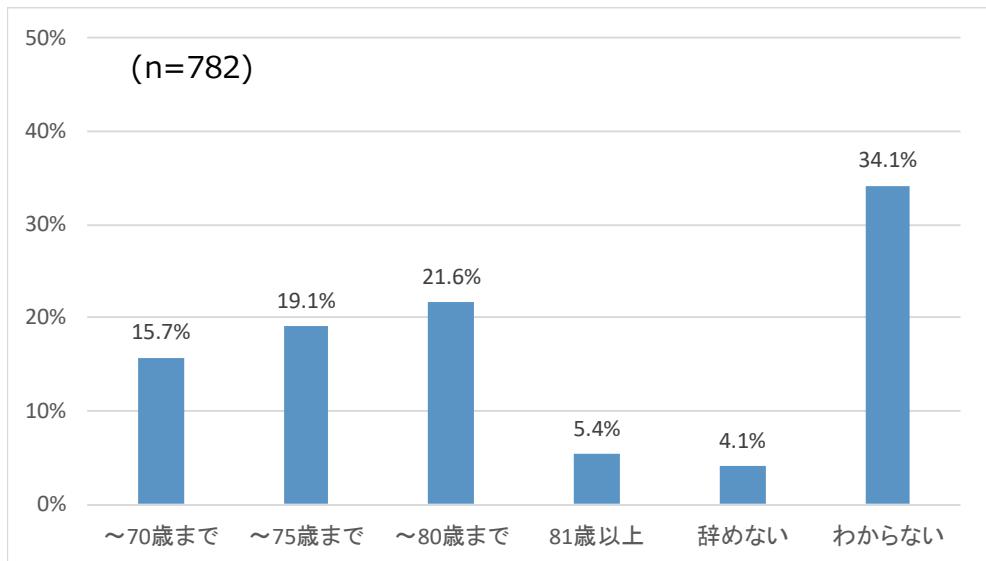


図 3-11 自動車の運転意向(単一回答)

⑥ 自動車の運転が困難になった場合の移動手段

将来的に自動車の運転が困難になった場合の移動手段は、「バスを利用する」が53.8%と最も多くなっています。

一方、利便性の良い場所への引っ越しや外出を控えるなど、移動パターンを変える回答は低くなっています。

年代別に見ると、年齢が高くなるに従い、「タクシーを利用する」という回答が多くなり、75歳以上では31.8%となっています。

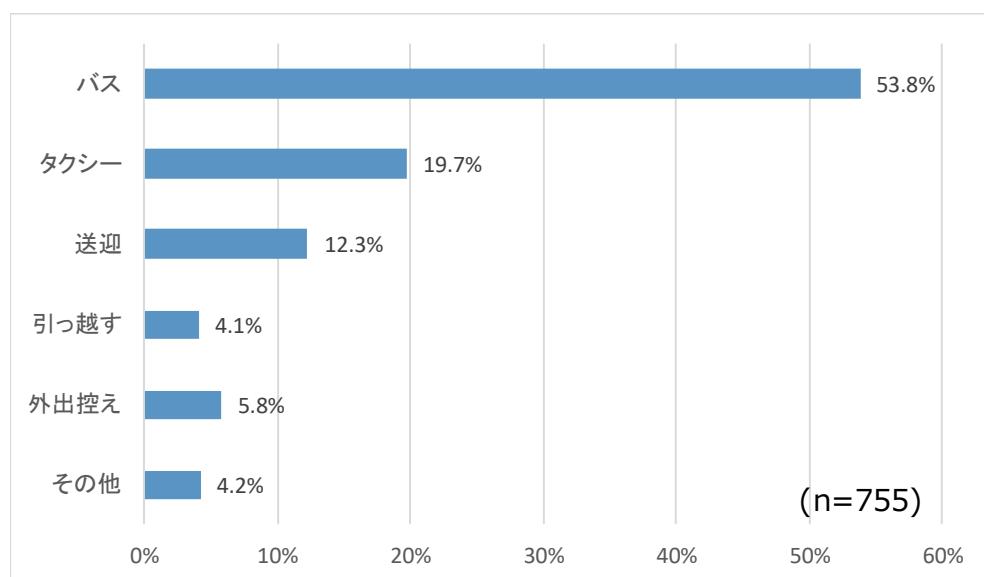


図 3-12 自動車の運転が困難になった場合の移動手段(単一回答)

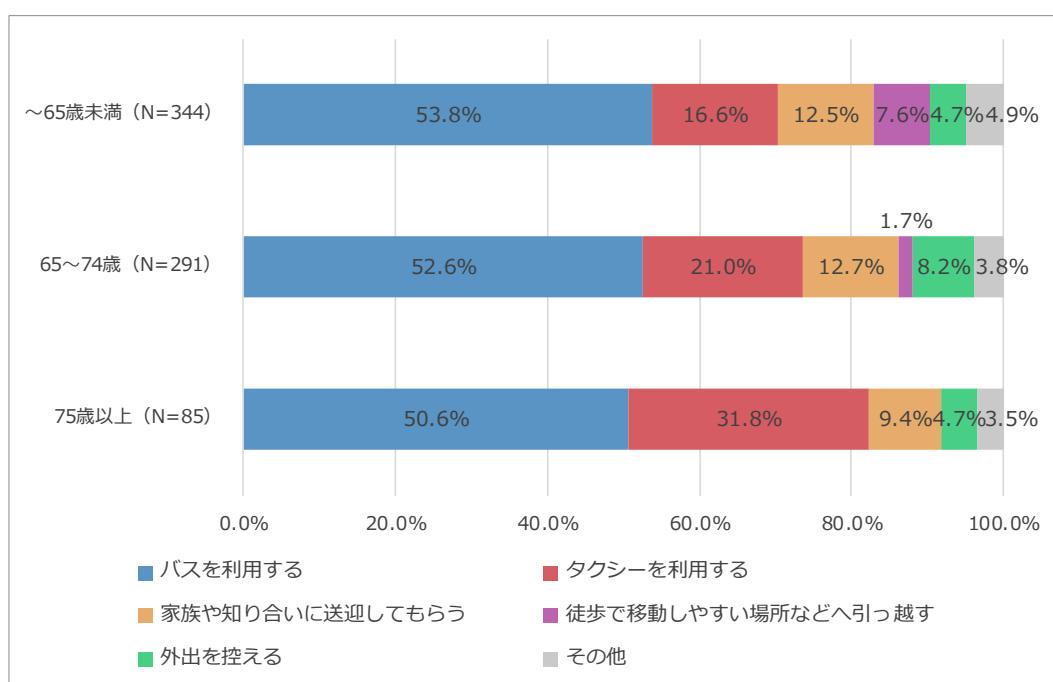


図 3-13 年代別自動車の運転が困難になった場合の移動手段(単一回答)

⑦ 普段の外出頻度、バス・タクシー・JRの利用頻度

普段の外出頻度は「ほぼ毎日」が55.6%となっているほか、週1回以上外出するという回答は91.3%を占めています。

普段のバス・タクシー・JRの利用頻度は「めったに利用しない」がいずれも高い割合を占めており、移動に公共交通は利用されていない状況がうかがえます。

年代別の普段の外出頻度では、高齢になるほど外出頻度が低下する傾向にあります。

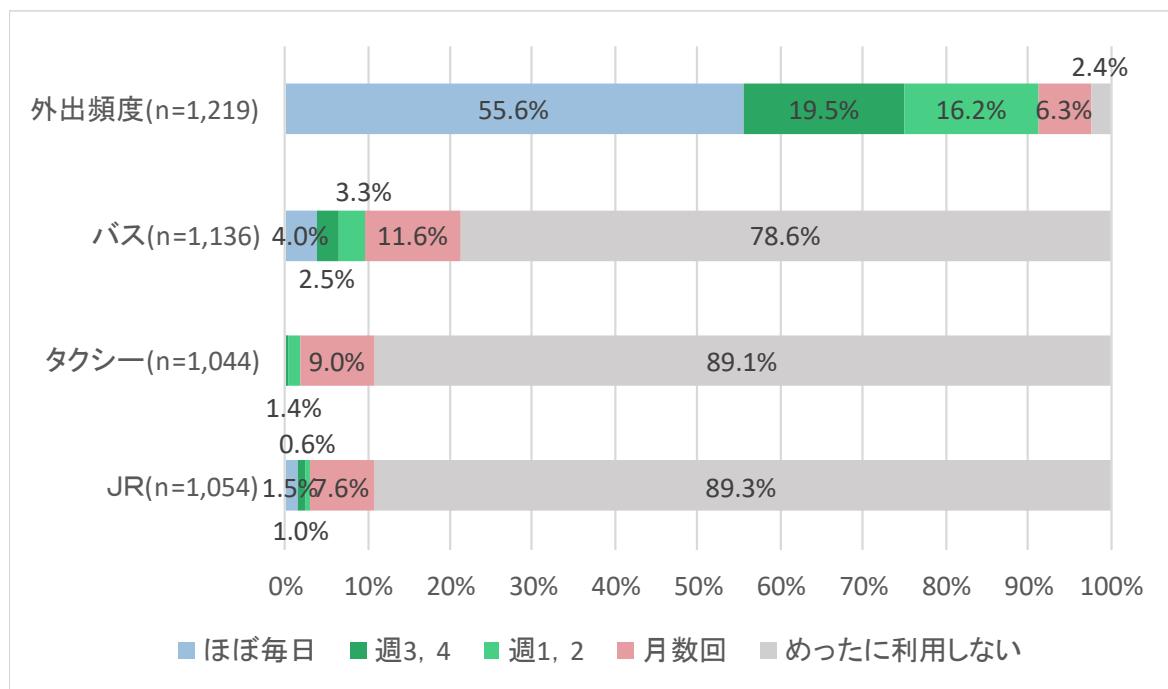


図3-14 普段の外出頻度、バス・タクシー・JRの利用頻度(単一回答)

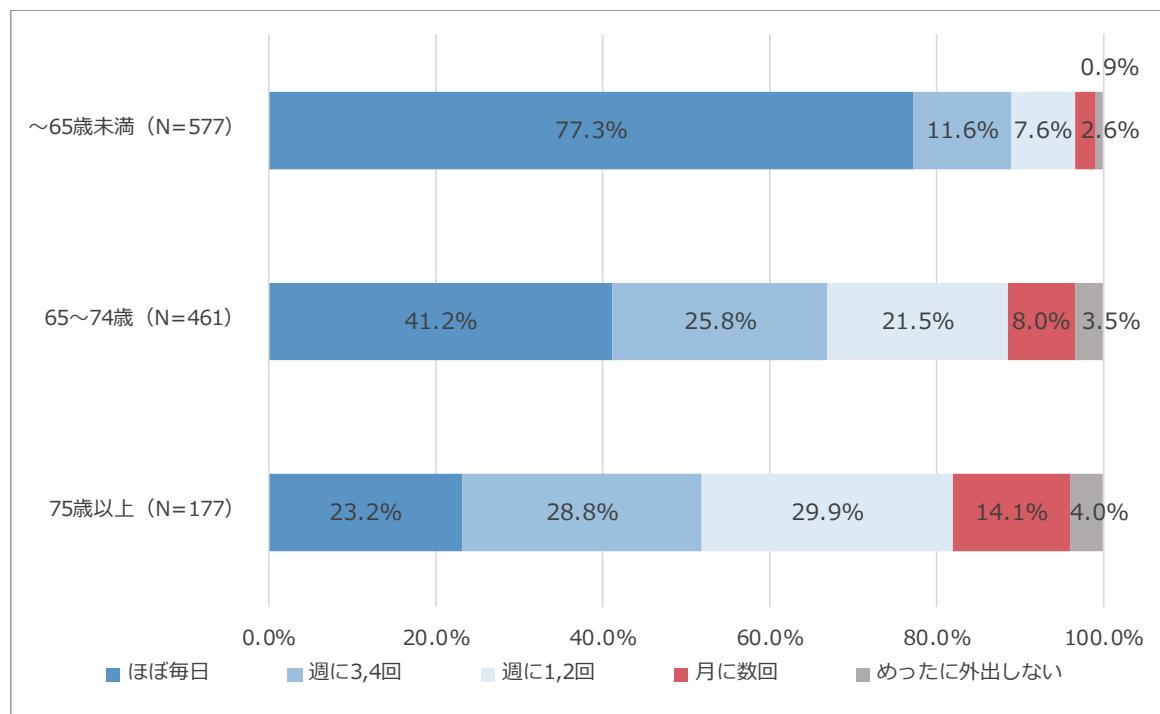


図3-15 年代別普段の外出頻度(単一回答)

イ. ウポポイ（民族共生象徴空間）について

① 認知度・訪問意向

登別市民のウポポイ（民族共生象徴空間）に対する認知度は非常に高く、95.1%が知っていると回答しています。

一方で、ウポポイ（民族共生象徴空間）への訪問意向については、「行く予定である」は33.6%にとどまっており、継続的な利用促進を実施することが必要であると考えられます。

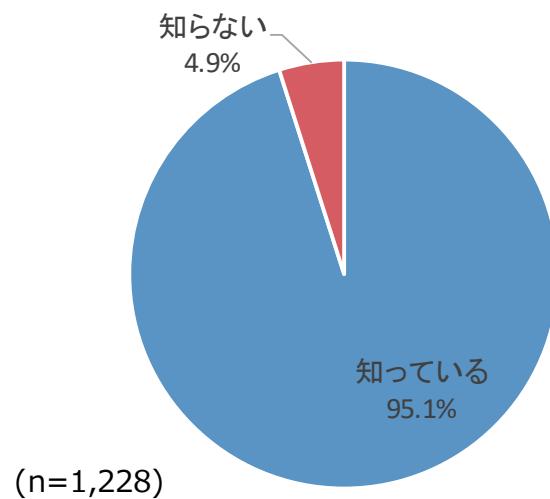


図 認知度(単一回答)

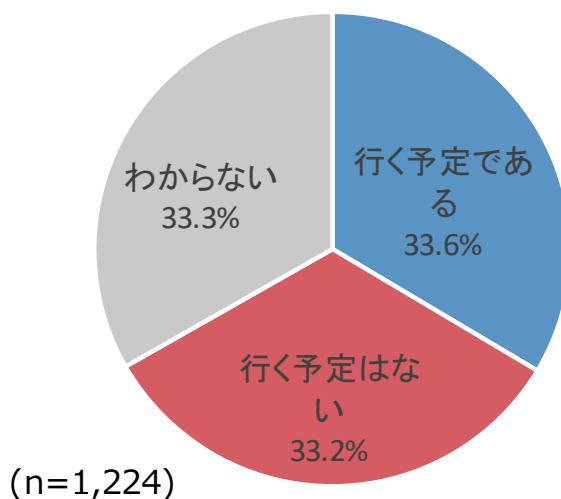


図 3-16 訪問意向 (複数回答)

② ウポポイ（民族共生象徴空間）への移動手段

ウポポイ（民族共生象徴空間）に行く場合の移動手段としては、自動車の回答が最も多くなっていますが、バスやJRでのアクセス意向もそれぞれ1割程度あることから、ウポポイまでのアクセスの周知や料金の割引等の施策が必要であると考えられます。

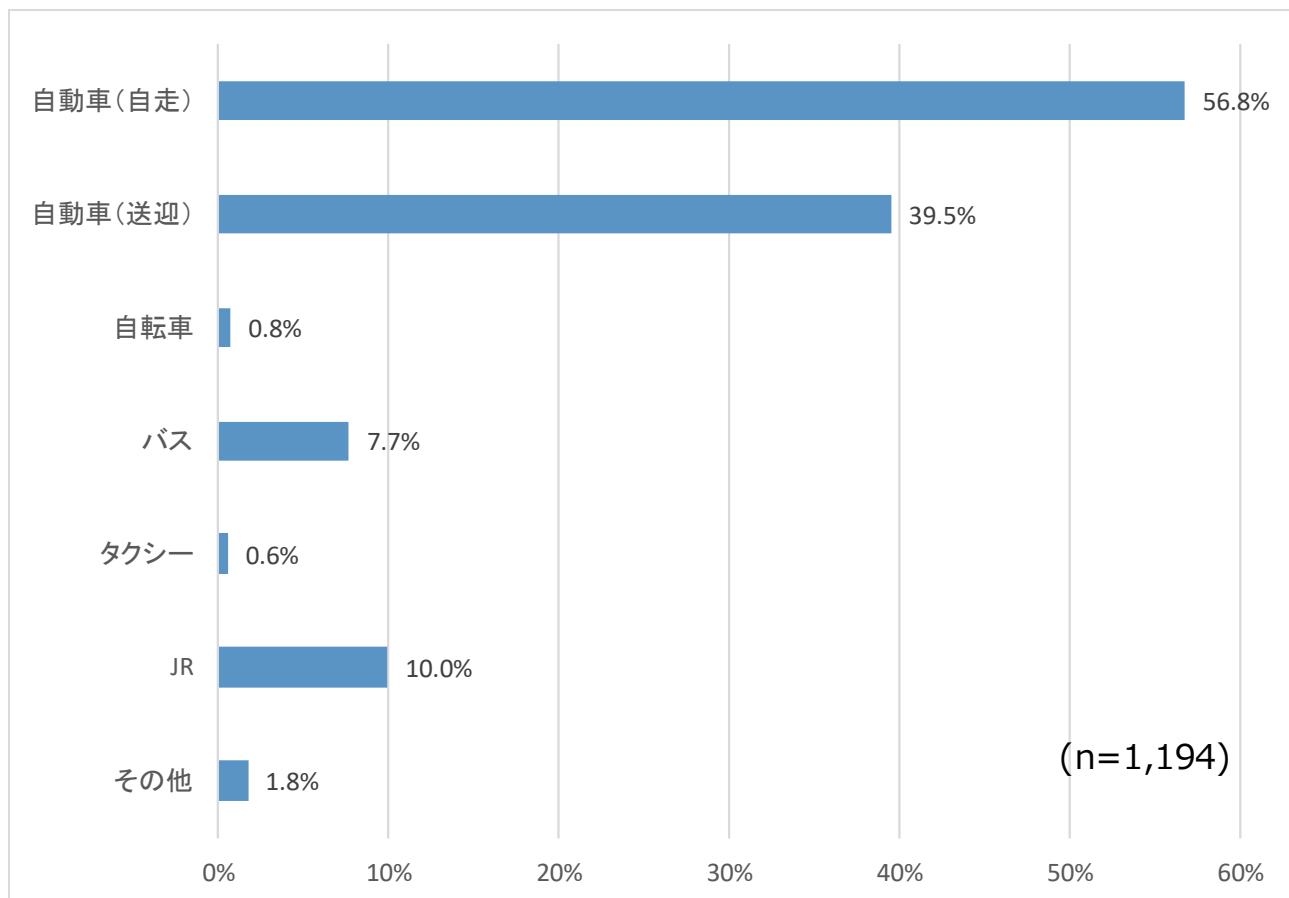


図 3-17 ウポポイ（民族共生象徴空間）への移動手段(複数回答)

ウ. 日頃の交通手段-買い物について

① 買い物に行く頻度

買い物に行く頻度は「週に 1~2 回」が 45.7%、「週に 3~4 回」が 23.4%となっており、約 8 割の方が週 1 回以上買い物をしていることがえます。

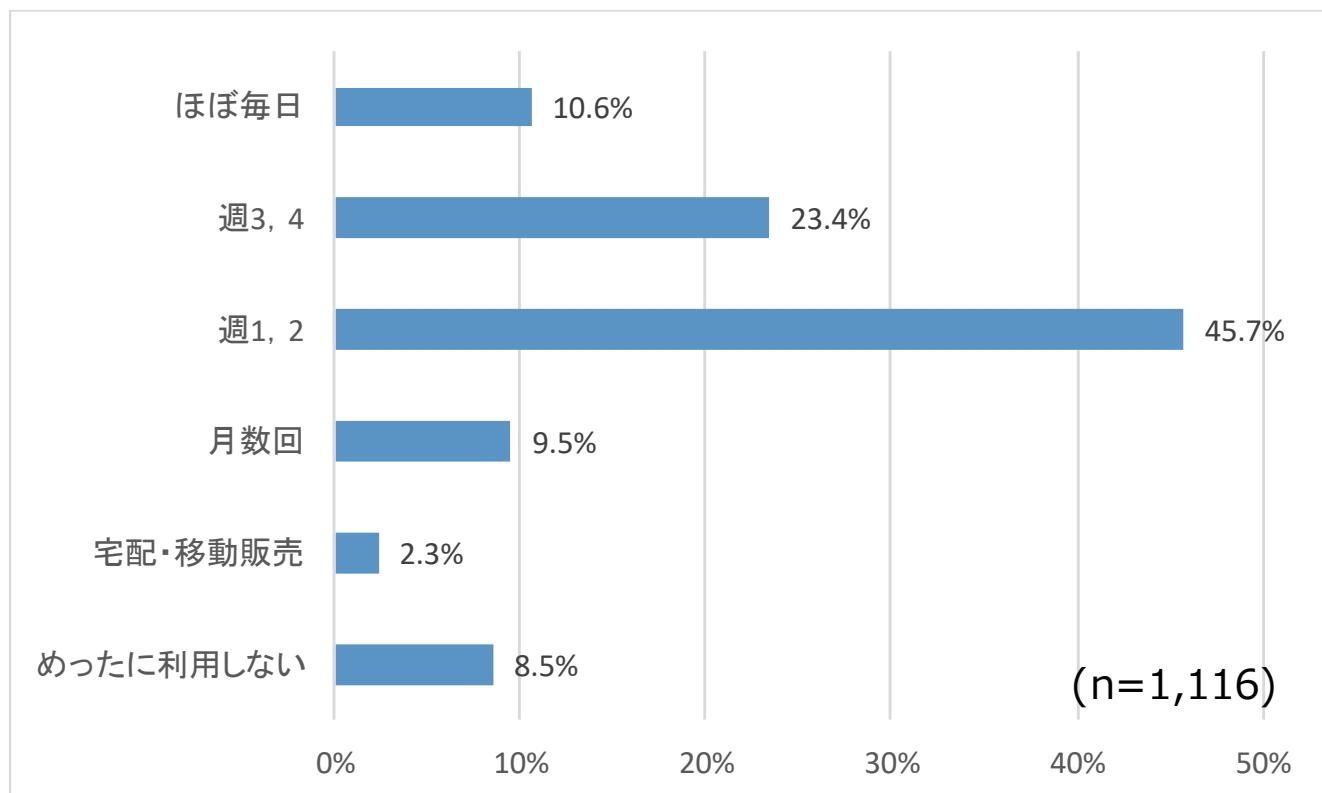


図 3-18 買い物に行く頻度(単一回答)

② 買い物先に到着する時間帯・買い物での滞在時間

買い物先に到着する時間帯は「10時台」、次いで「11時台」の回答が多くなっています。

買い物先での滞在時間は「30分～1時間」、次いで「30分以内」の回答が多くなっています。

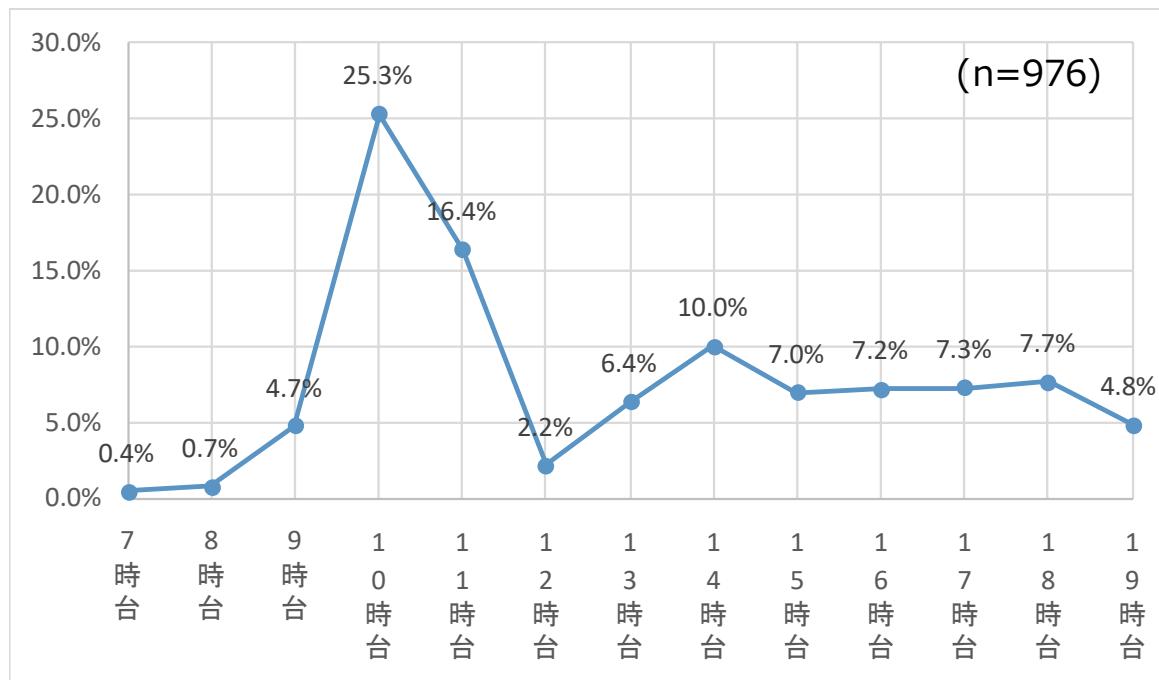


図 3-19 買い物先に到着する時間帯(自由記述)

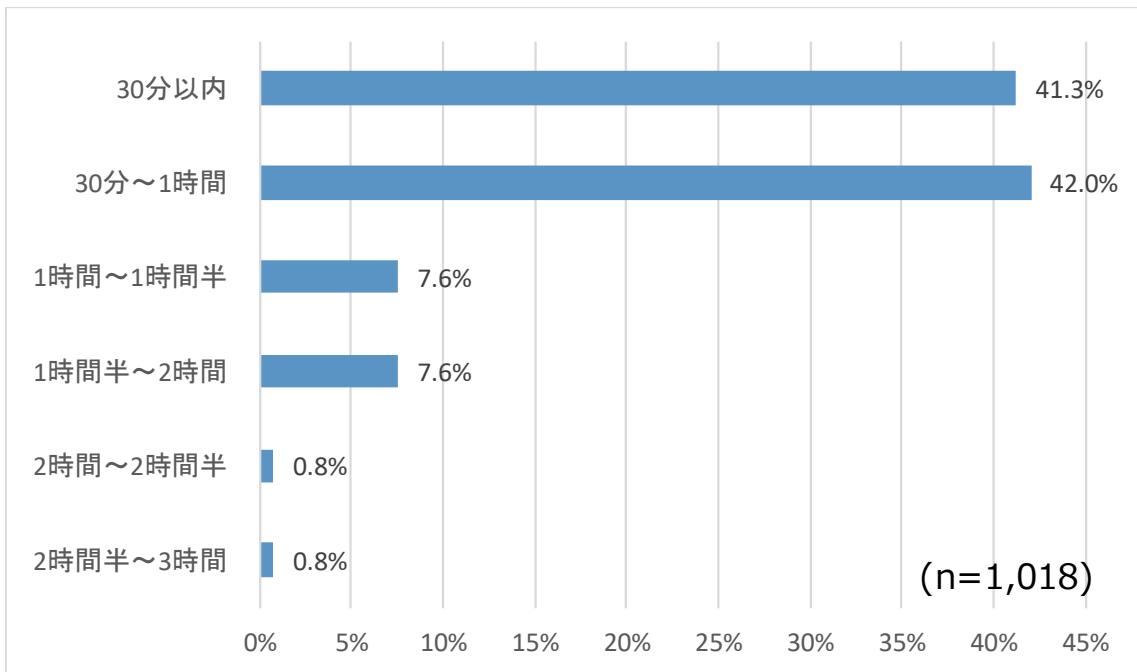


図 3-20 買い物での滞在時間(自由記述)

③ 買い物先でよく利用する場所(単一回答)

買い物でよく利用する場所は「登別市内」が90.1%を占めています。

登別市内の地域別では鶴別地域での買い物するという回答が最も多く、60.7%となっています。

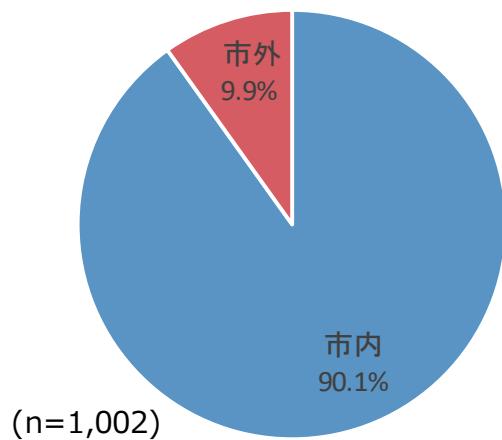


図 3-21 買い物先でよく利用する場所(単一回答)

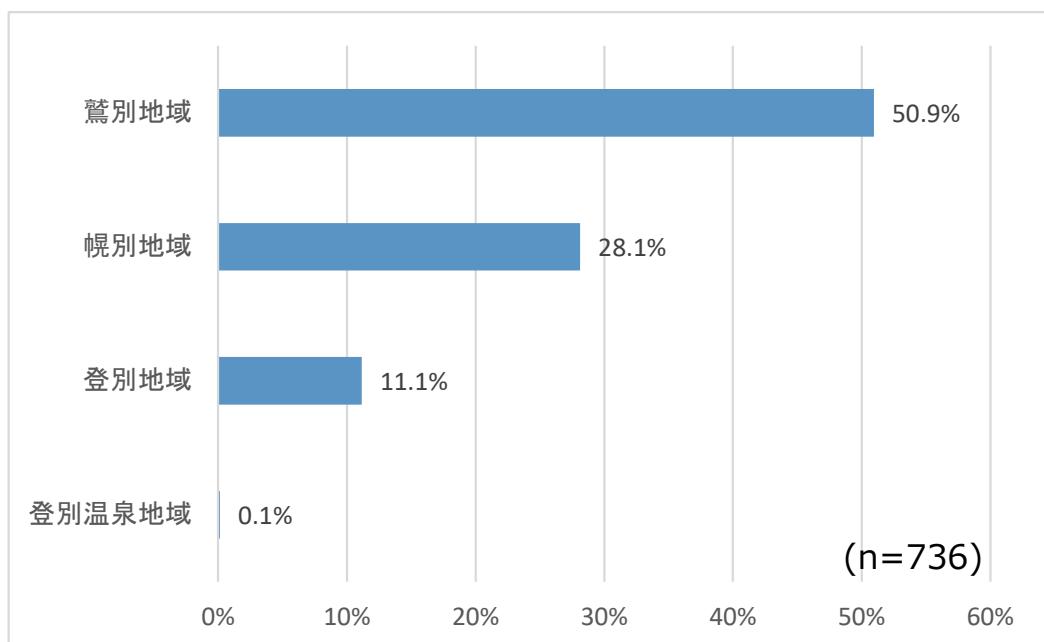
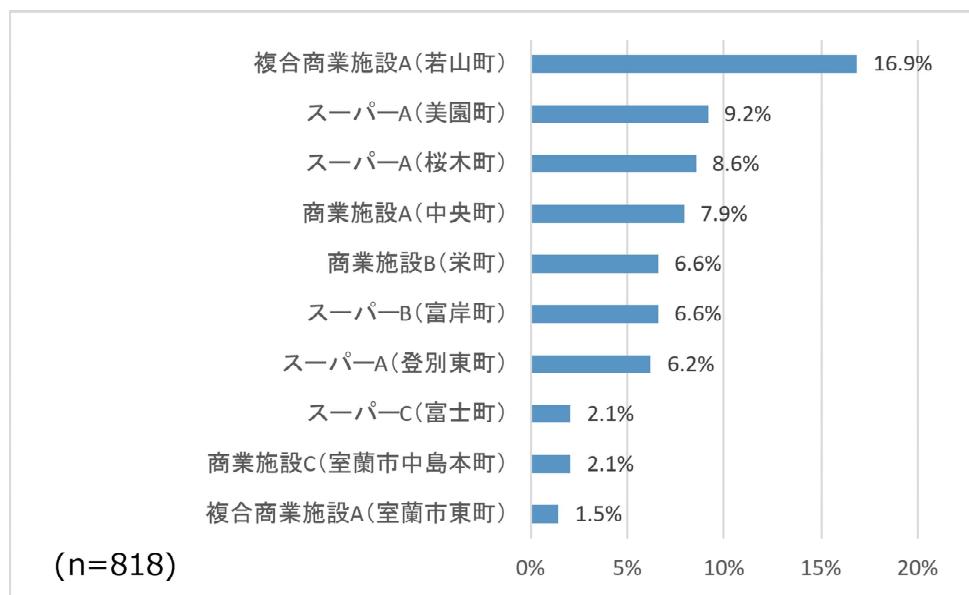


図 3-22 買い物をする地域・地区(登別市内)

④ 買い物先でよく利用する場所(自由記述)・買い物時の移動交通手段(複数回答)

よく利用されている店舗は「複合商業施設 A (若山町)」、「スーパーA (美園町)」、「スーパーA (桜木町)」の順となっています。

移動手段は「自動車」が最も多く、64.1%となっている一方、「徒歩・自転車」も26.3%となっており、自動車以外の交通手段を利用している方が一定数いることがうかがえます。



注) 上位 10 店舗を示しており、その他は割愛しているため合計が 100% ではない。

図 3-23 買い物でよく利用する場所(自由記述)

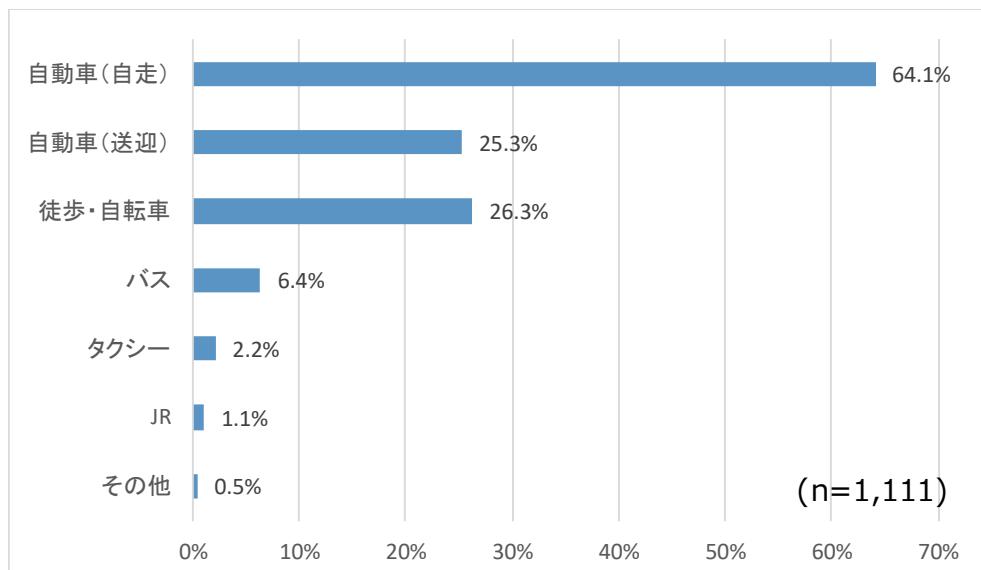


図 3-24 買い物時の移動交通手段(複数回答)

工. 日頃の交通手段－通院について

① 病院に行く回数

病院に行く回数は「月に数回」が43.3%、「めったに行かない」が53.0%となっており、あまり通院していない状況がうかがえます。

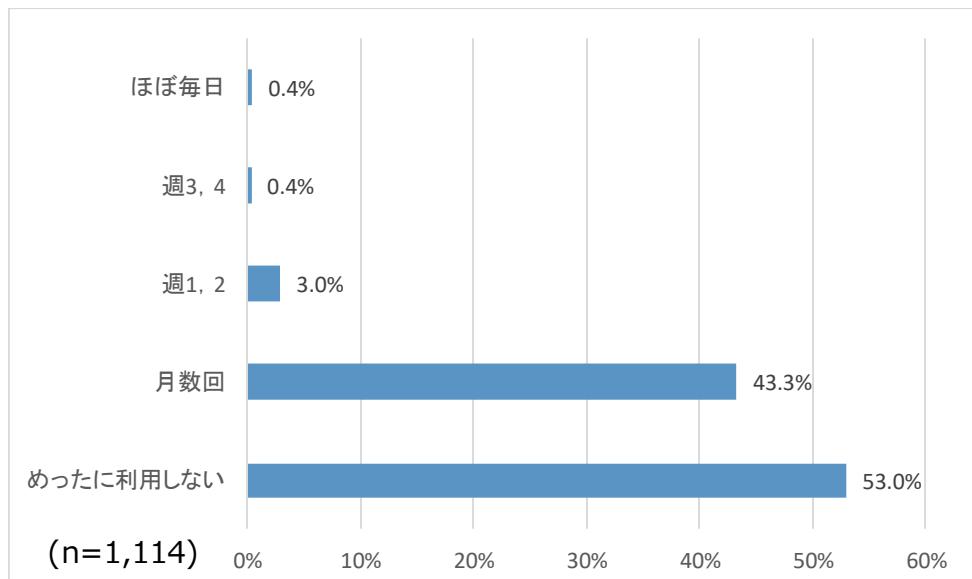


図 3-25 病院に行く回数(単一回答)

② 病院に到着する時間帯(自由記述)・病院での滞在時間(自由記述)

病院に到着する時間帯は「9時台」、次いで「10時台」の回答が多くなっています。

病院での滞在時間は「30分～1時間」、次いで「1時間半～2時間」の回答が多くなっています。

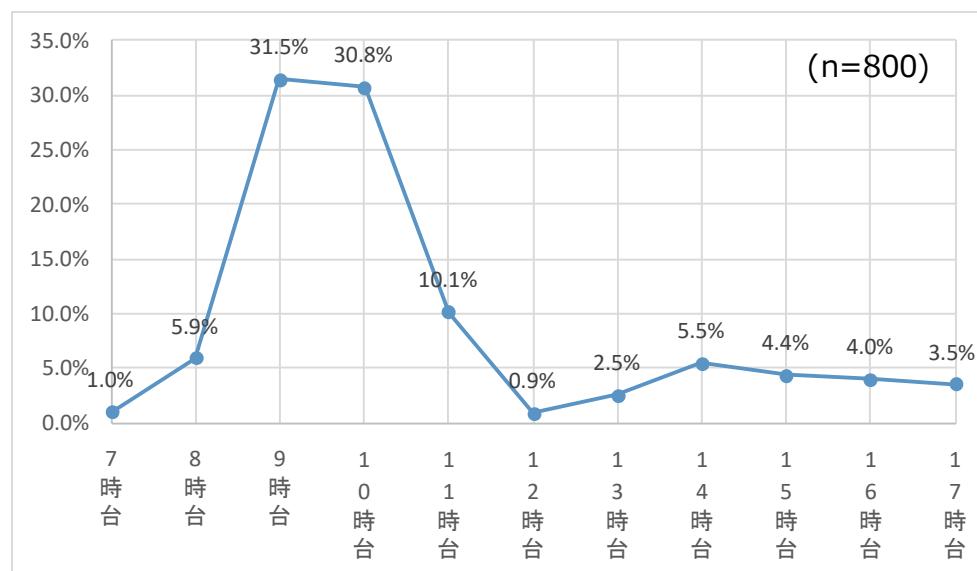


図 3-26 病院に到着する時間帯(自由記述)

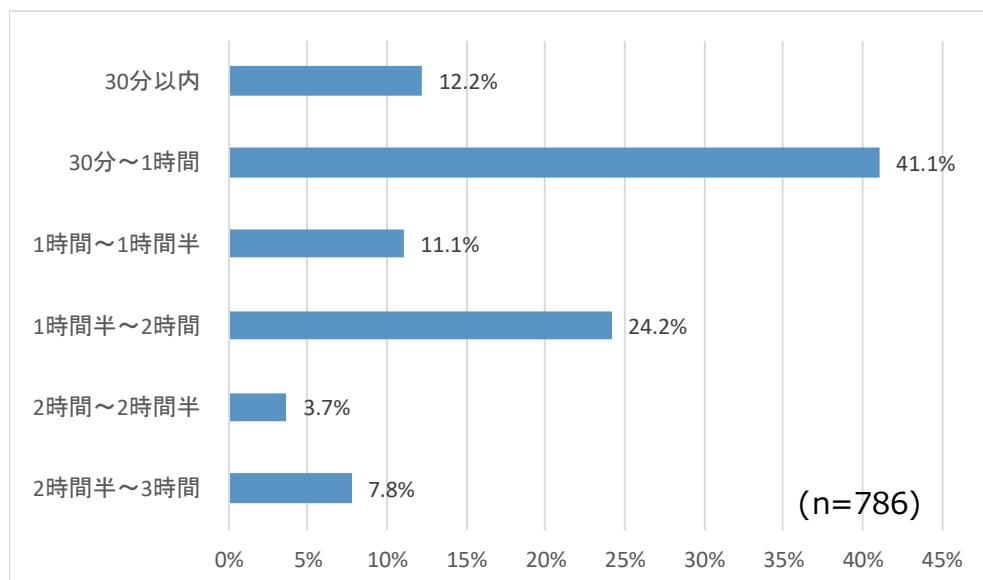


図 3-27 病院での滞在時間(自由記述)

③ よく利用する病院の場所

よく利用する病院の場所は「登別市内」が 53.6% となっています。

登別市内の行先は「幌別地域」での通院割合が最も多く 28.0% となっています。

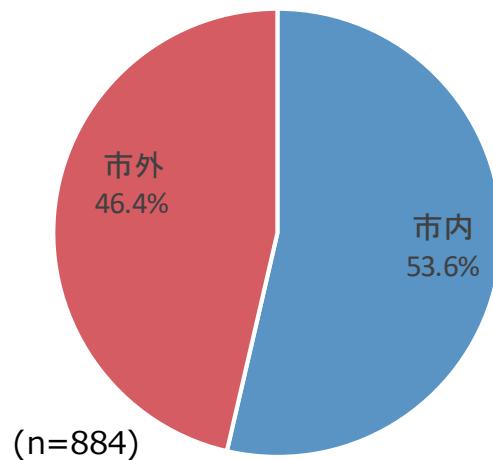


図 3-28 よく利用する病院の場所(単一回答)

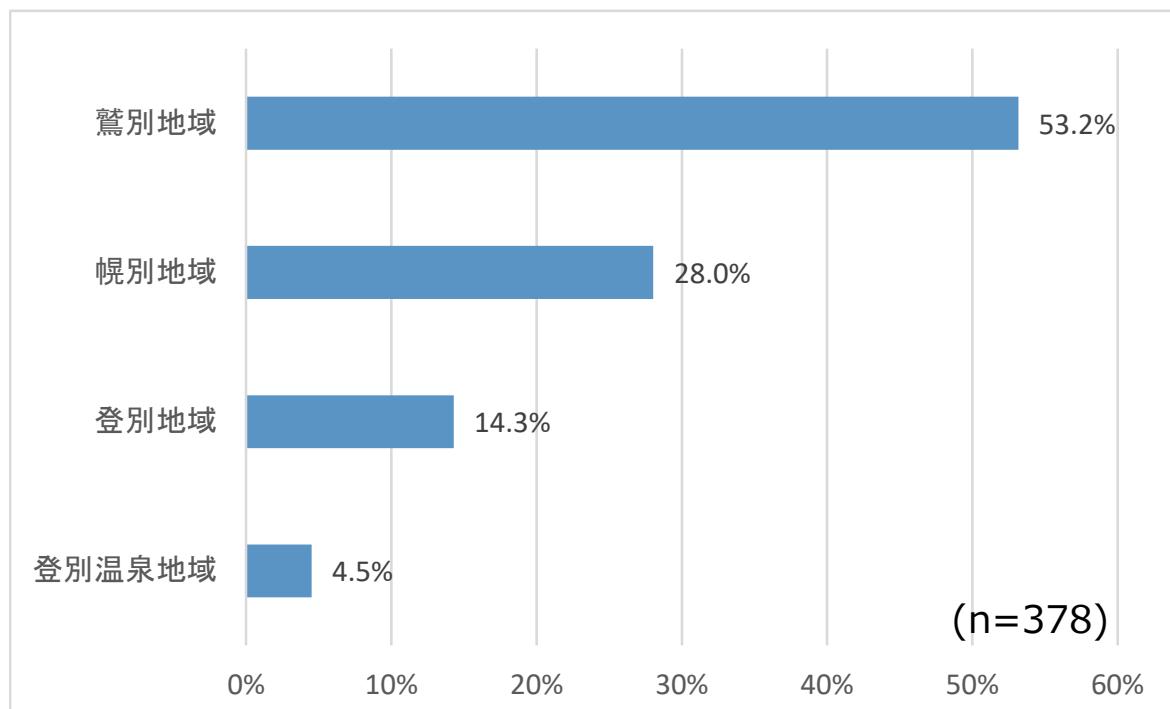
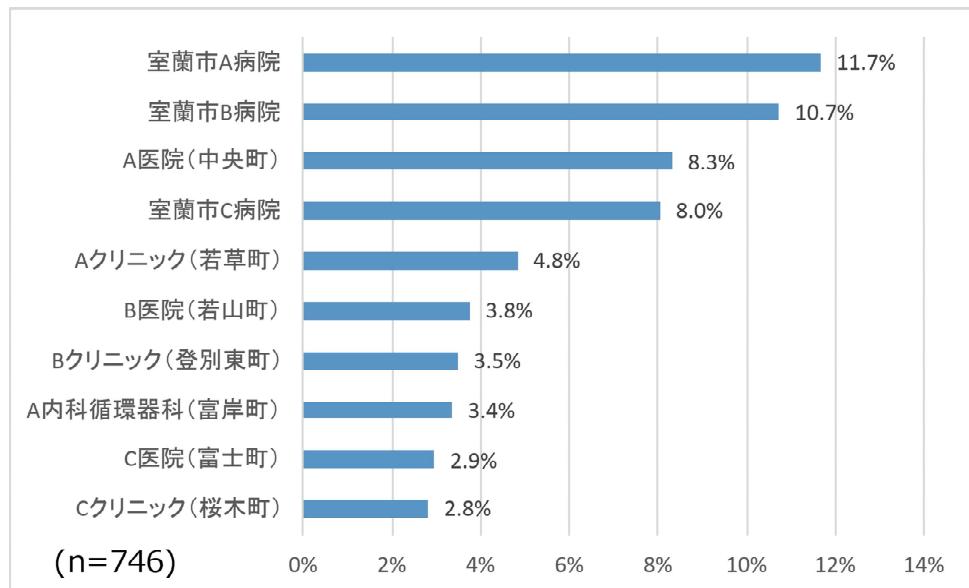


図 3-29 登別市内の通院場所(単一回答)

④ 通院でよく利用する場所(自由記述)・通院時の移動手段(複数回答)

よく利用されている病院は室蘭市内にある病院が上位を占めていますが、市内にある医療施設にも通院している傾向がうかがえます。

移動手段は「自動車」が最も多く、特に自分で運転しての通院する割合が 64.0%となっています。



注) 上位 10 施設を示しており、その他は割愛しているため合計が 100%ではない。

図 3-30 通院でよく利用する場所(自由記述)

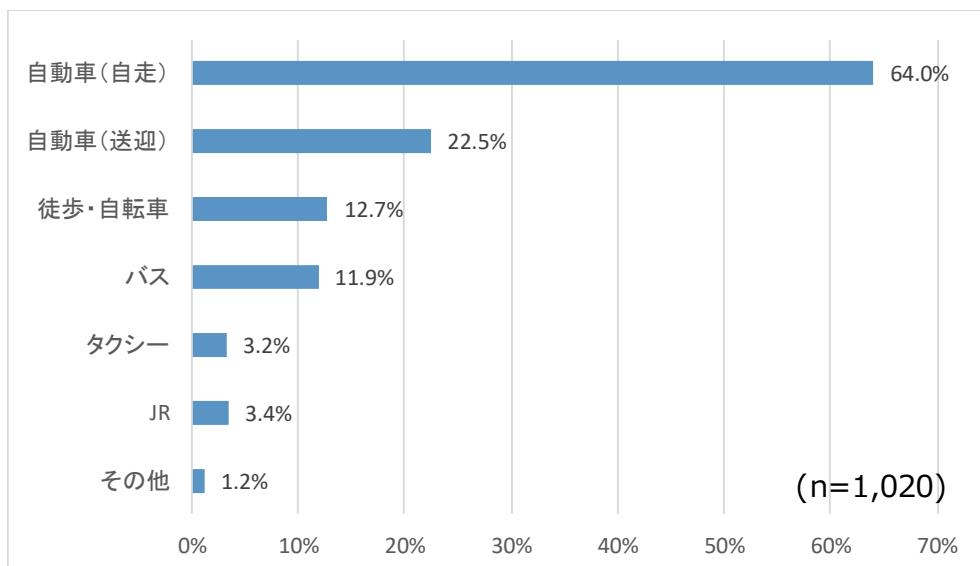


図 3-31 通院時の移動手段(複数回答)

オ. 日頃の交通手段－通勤・通学について

通勤・通学の交通手段、公共交通への転換意向

通勤・通学の移動手段は73.8%が自動車（自走）となっており、公共交通による移動（バス・タクシー・JR）は17.9%にとどまっています。自動車（自走・送迎）、徒歩・自転車による通勤・通学者の公共交通への転換の可能性については、85.3%が「検討したことがない」と回答しており、公共交通を利用してもらうための施策を検討する必要があります。

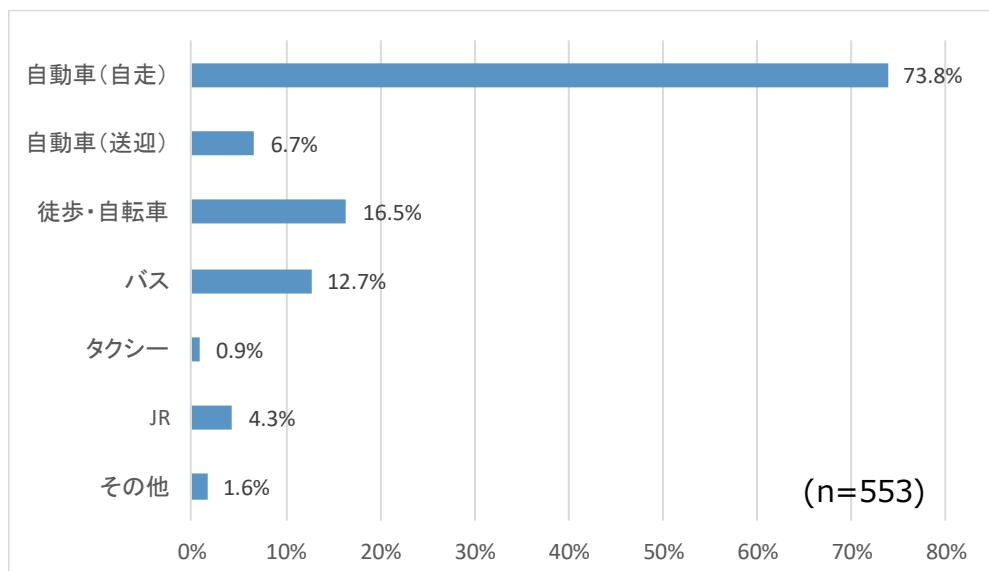


図 3-32 通勤・通学の交通手段(複数回答)

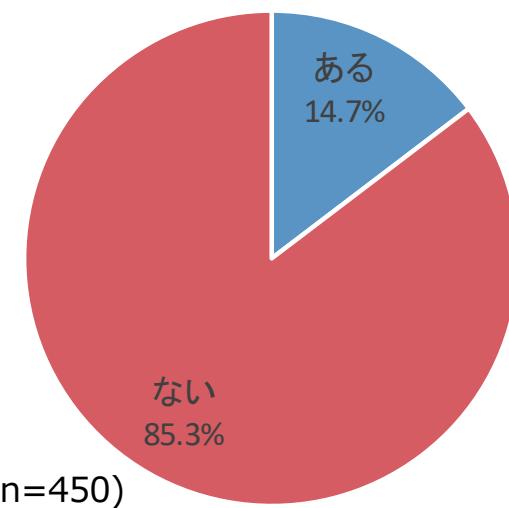


図 3-33 移動手段を公共交通に転換する意向（単一回答）

力. 日頃の交通手段-私用交通について

① 私用の外出頻度

私用の外出頻度は「週に1～2回」が31.5%、「月に数回」が23.1%となっています。

一方、「めったに外出しない」も20.0%となっており、高齢者に対する外出促進策を検討する必要があります。

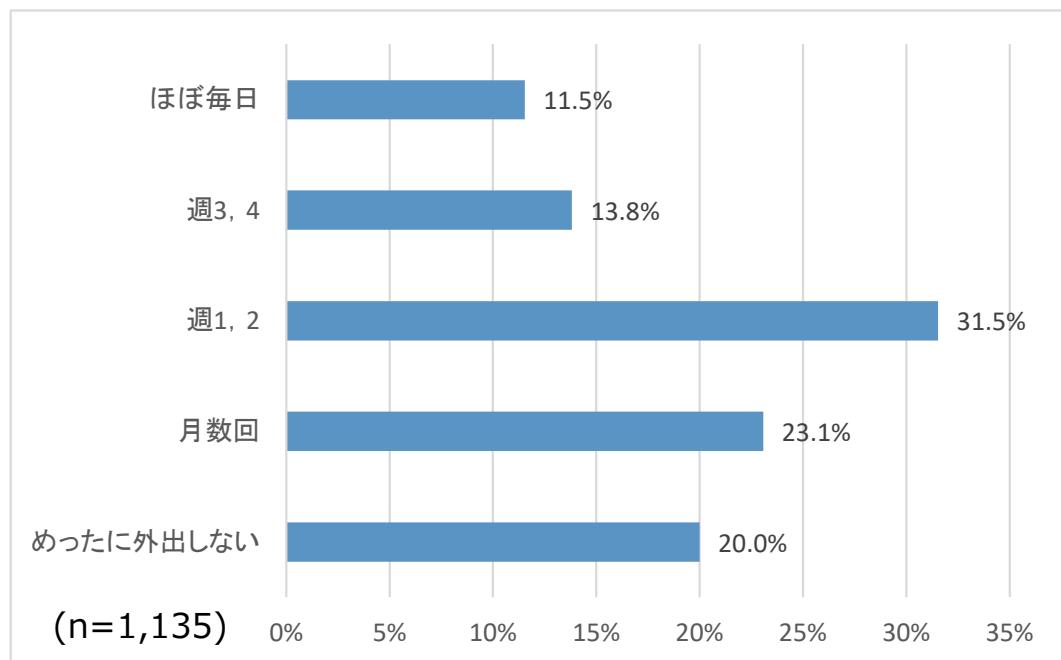


図 3-34 私用の外出頻度(単一回答)

② 外出時に困っていること・困っていることが解消された場合の外出頻度の変化

外出時に困っていることの回答として「困っていない」が75.1%となっています。

また、困っていることが解消された場合の外出頻度として、35.6%が「増加する」と回答しているものの、「変わらない」という回答が39.6%と最も多くなっています。

現時点では移動に困っていない状況がうかがえますが、将来を見据えた対策を検討する必要があります。

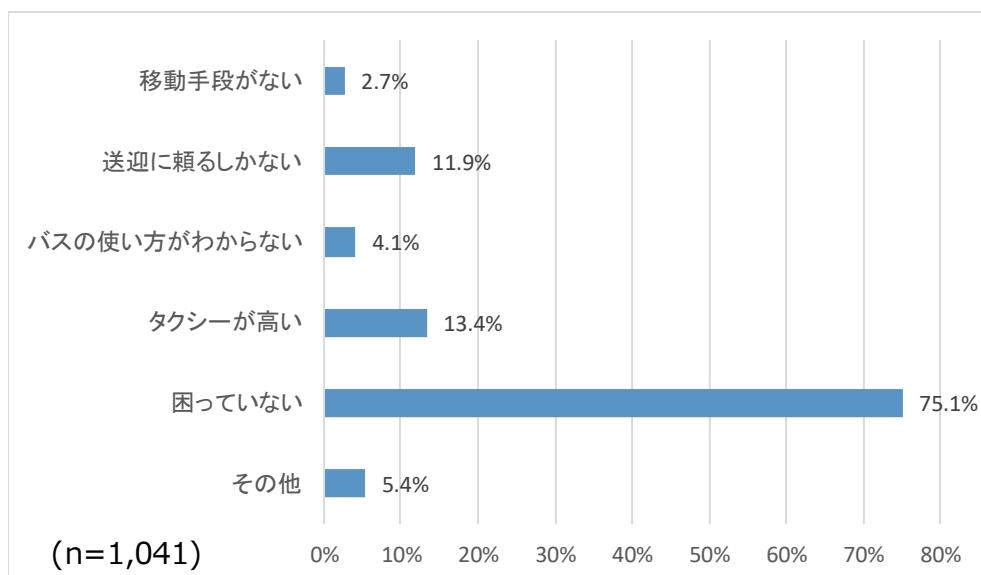


図 3-35 外出時に困っていること(複数回答可)

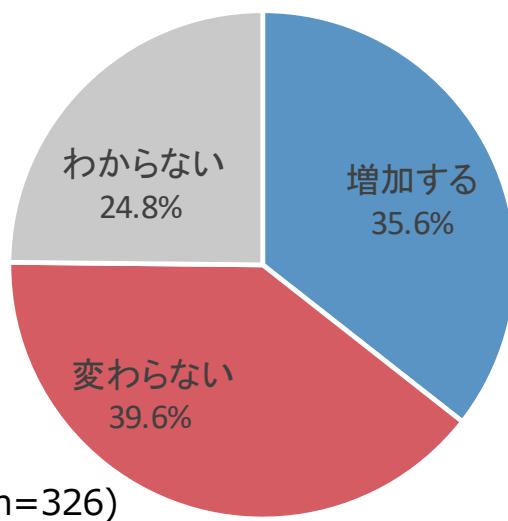


図 3-36 困っていることが解消された場合の外出頻度の変化(単一回答)

③ 私用で利用する場所

私用で利用する場所は市内が 66.1% となっています。

市内で利用する場所としては、鶴別地域が 60.1% と最も多く、次いで幌別地域が約 27.9% となっています。

よく利用する施設として、複合商業施設が多くなっていますが、商業施設を除くと、市内の公共施設を利用している方が一定数いる状況となっています。

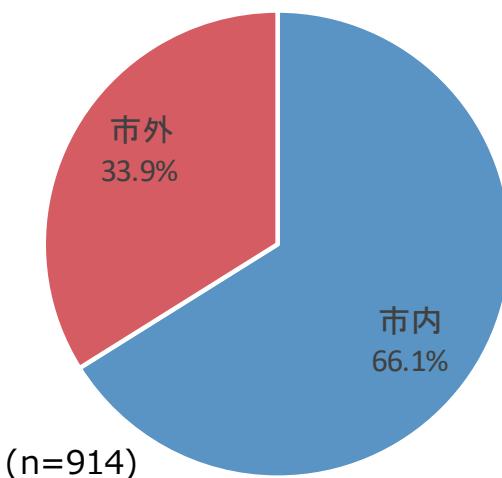


図 3-37 私用で利用する場所(単一回答)

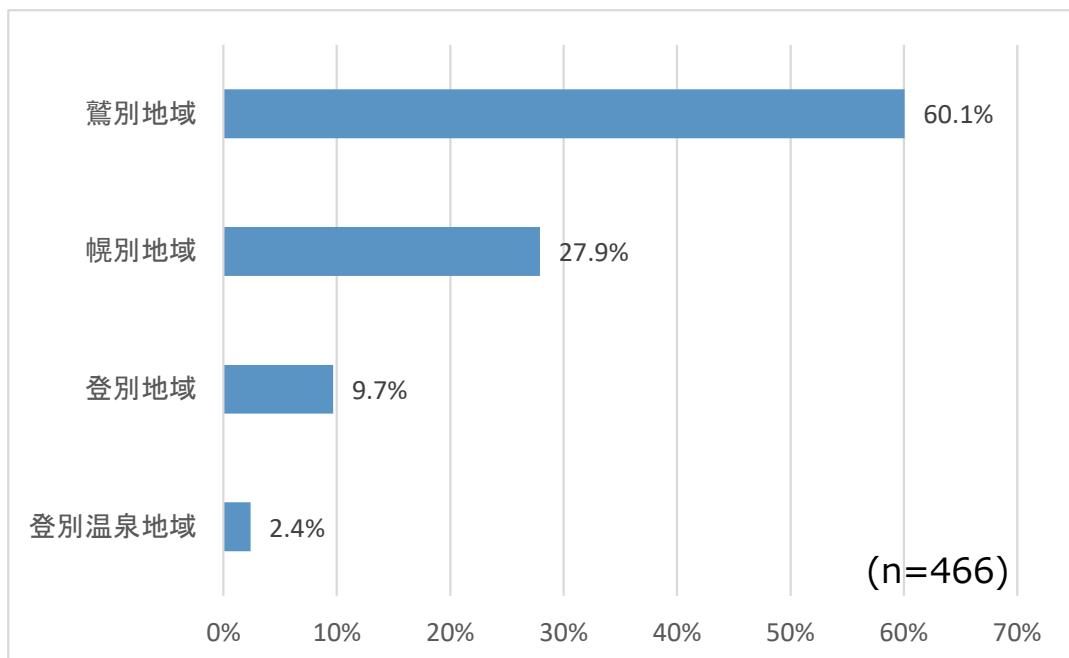
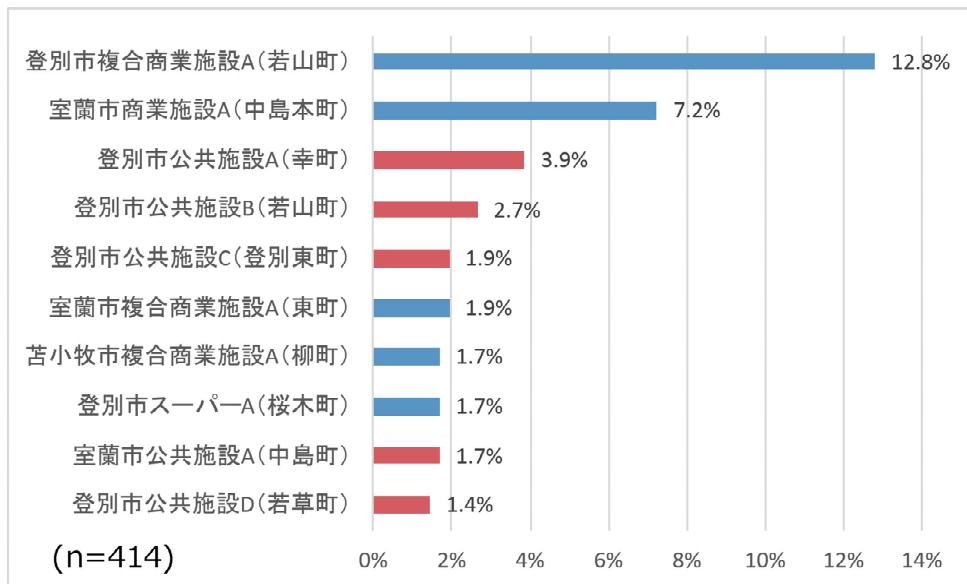


図 3-38 私用で登別市内で利用する場所(単一回答)



注) 上位 10 施設を示しており、その他は割愛しているため合計が 100%ではない。

図 3-39 私用で利用する場所の詳細(自由記述)

④ 私用の交通手段

私用の交通手段としては、自ら自動車を運転している回答が 68.2%と最も多くなっています。

その他、徒歩・自転車、バス、JR の利用も買い物や通院と比較すると高くなっています。公共交通による移動を支援することで、公共交通の利用者増加につながる可能性があります。

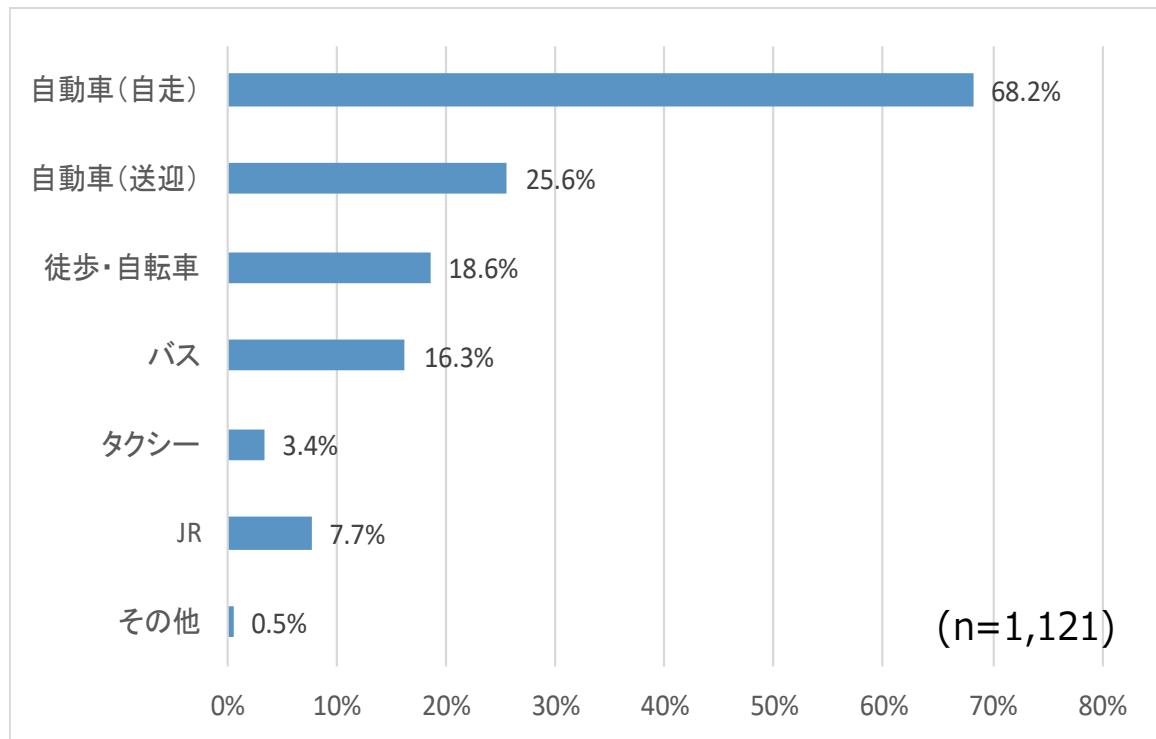


図 3-40 私用の交通手段(複数回答)

キ. 登別市の路線バスについて

①登別市内の路線バスの認知度

登別市内のバス路線や停留所の存在、バスの乗り方や運行情報などのバスサービスについて、「よく知らないし、利用もしていない」が44.7%と最も多くなっています。

年代別にみると、75歳以上で認知度、利用状況ともに高くなっています。30.1%が「知っており、利用もしている」と回答しています。

高齢化の進展等に伴い、路線バスをはじめとした公共交通の重要性がさらに高まることから、高齢者をはじめ、幅広い世代を対象にした利用促進策を検討することが必要です。

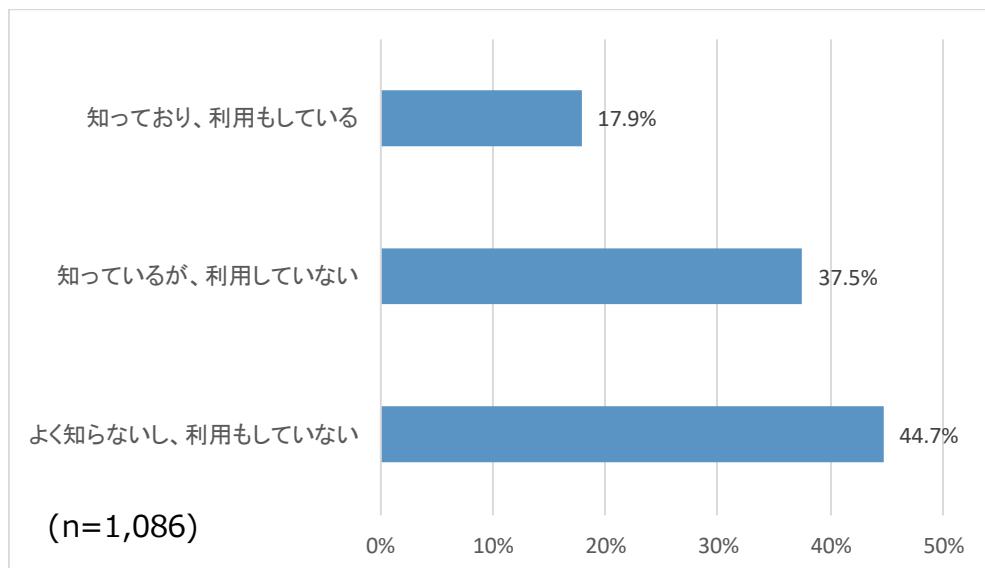


図 3-41 登別市の路線バス(単一回答)

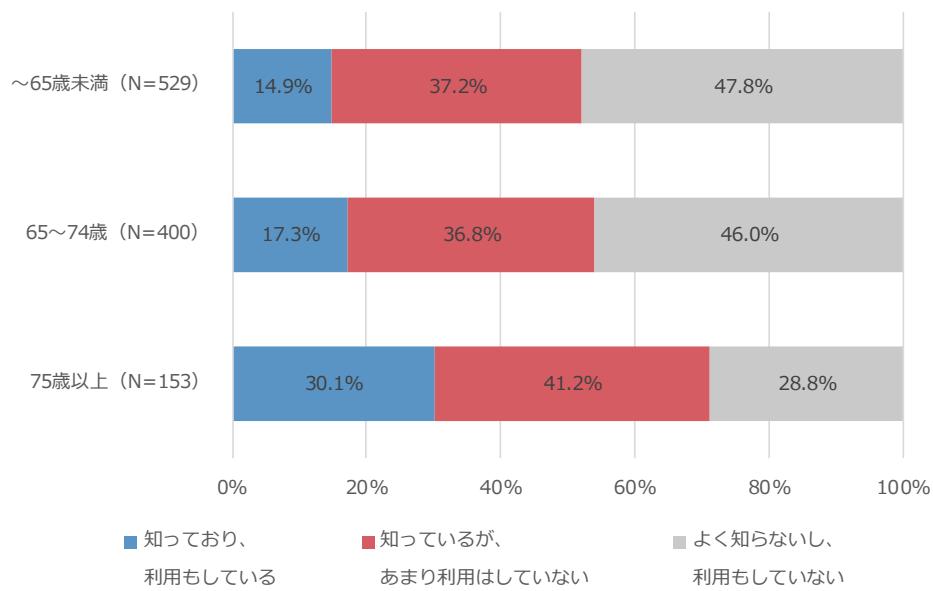


図 3-42 年代別登別市の路線バス(単一回答)

②路線バスの現状の満足度

路線バスの現状の満足度は、『現状のバスに対する総合評価』では、「満足」、「やや満足」、「普通」の合計 63.8%となっており、不満を感じていない方が多くいる一方、『運行間隔や頻度』については、「やや不満」と「不満」の合計が 52%と不満を感じていることがうかがえます。

今後は事業者と連携し、利用者のニーズにできるだけ対応できるような運行体制を構築することが必要です。

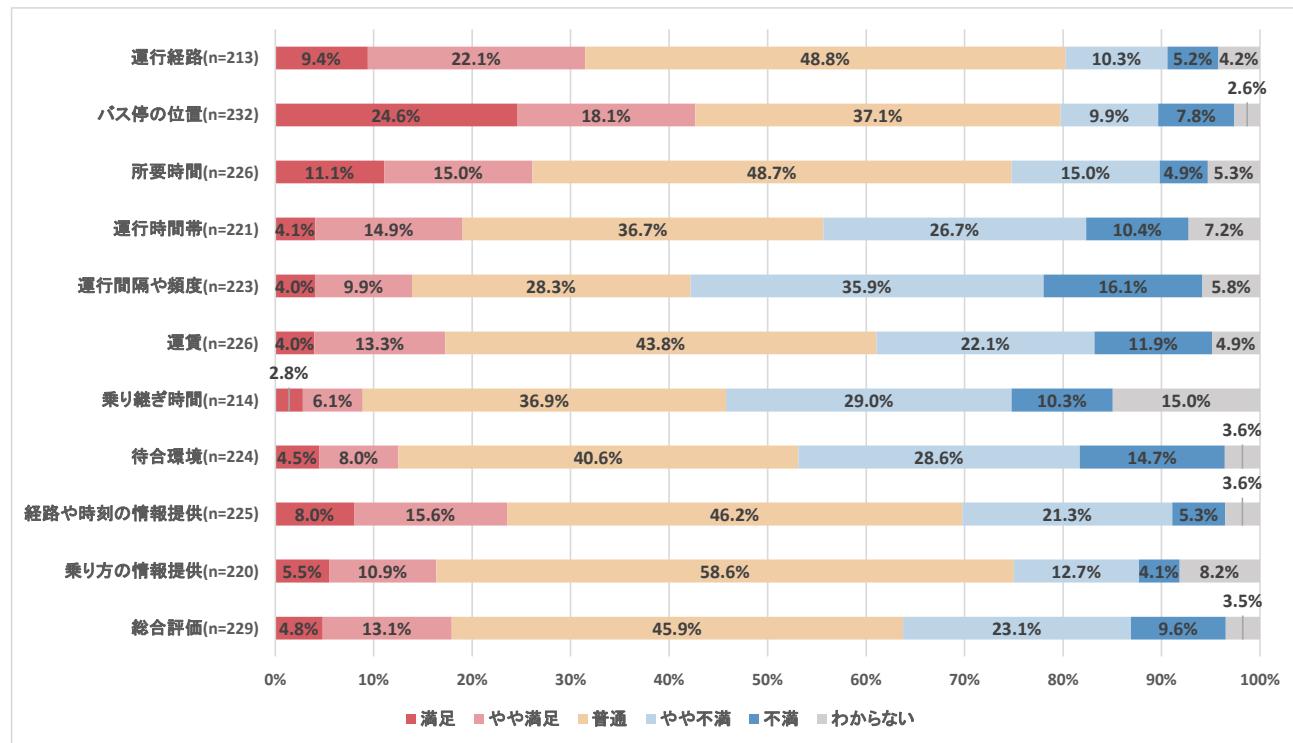


図 3-43 登別市の路線バスの現状の満足度(単一回答)

ク. 今後の登別市のバス交通に対する考え方

① 減便への意向・廃止への意向

利用者の少ないバス路線の減便や廃止の意向については、減便であれば「仕方がないと思う」が47.3%となっています。

また、廃止に対しては過半数が「困る」と回答している一方、「仕方がない」と回答している方も一定数いることから、減便や廃止をする際は、実態を把握し、地域の実情に応じて検討することが必要です。

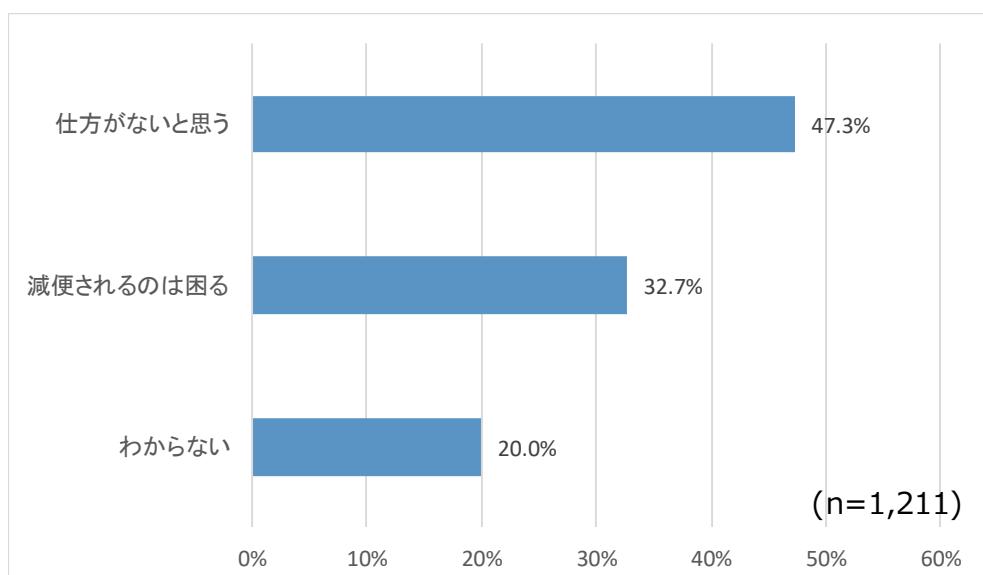


図 3-44 減便への意向(單一回答)

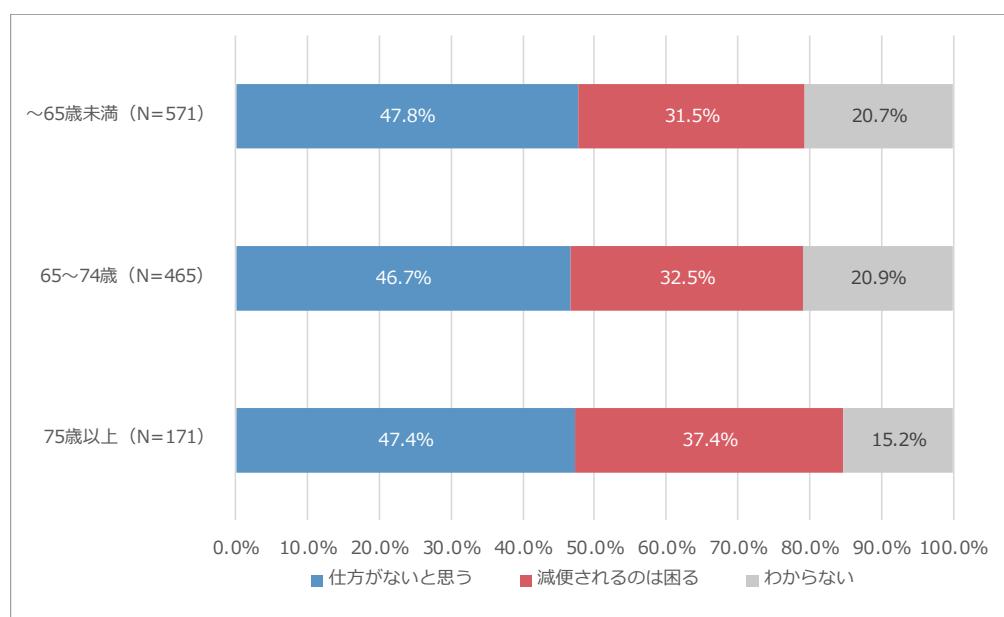


図 3-45 年代別減便への意向(單一回答)

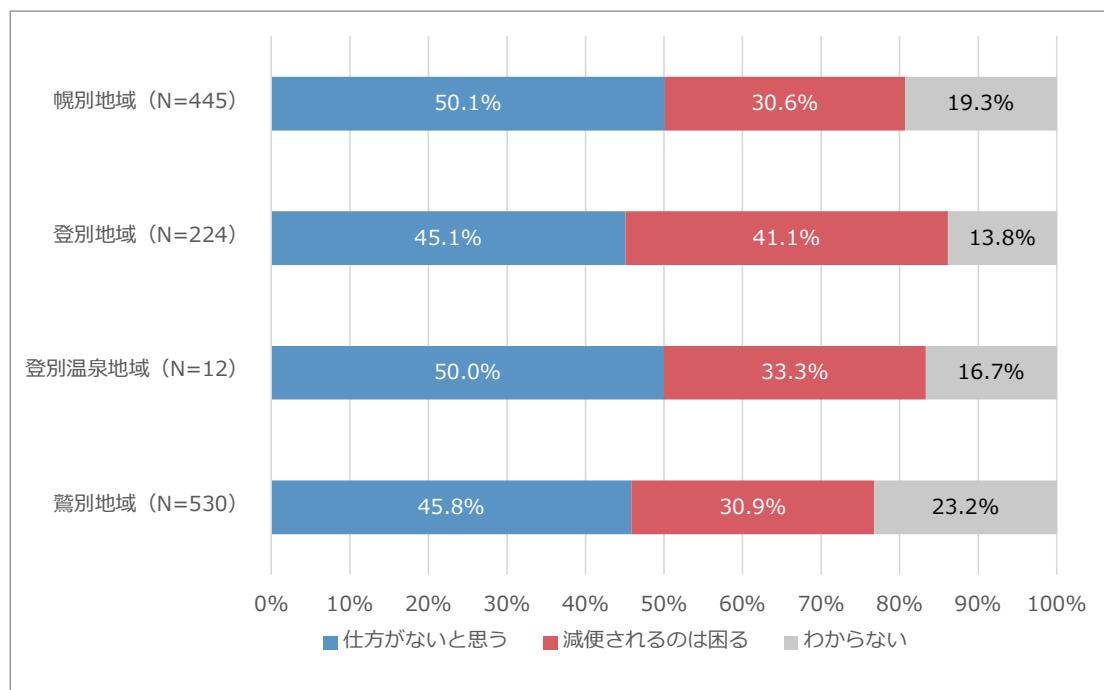


図 3-46 地域別減便への意向(単一回答)

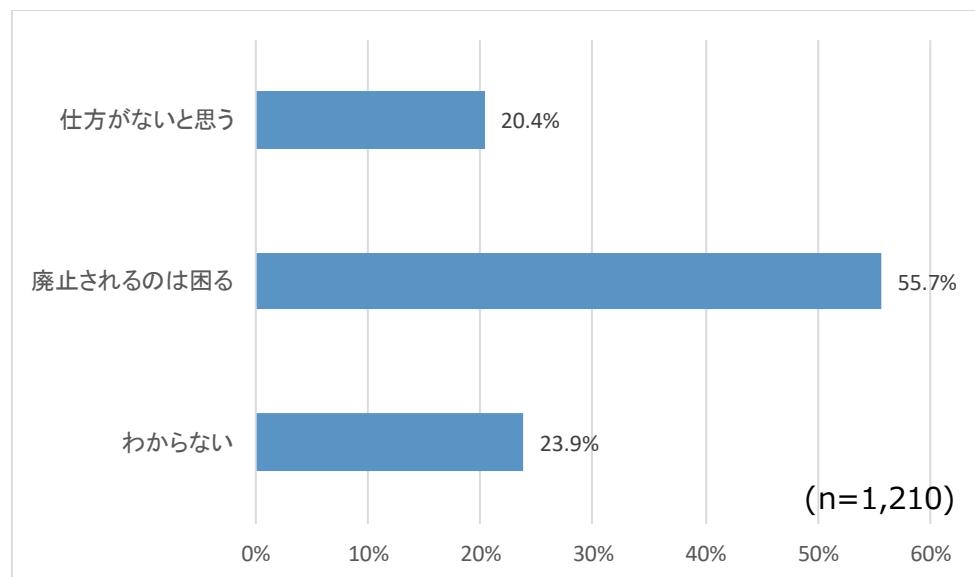


図 3-47 廃止への意向(単一回答)

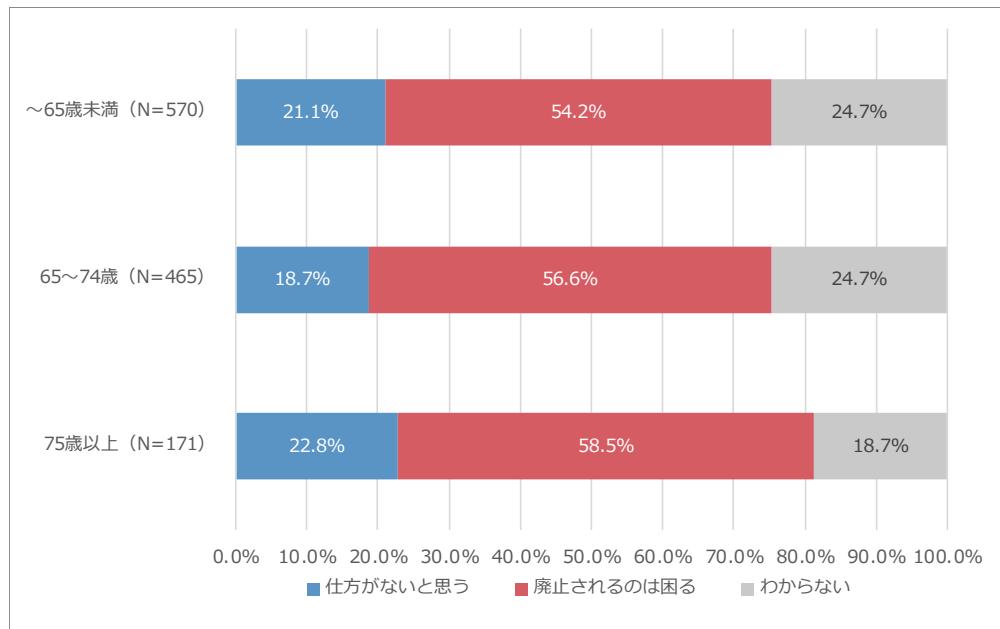


図 3-48 年代別廃止への意向(単一回答)

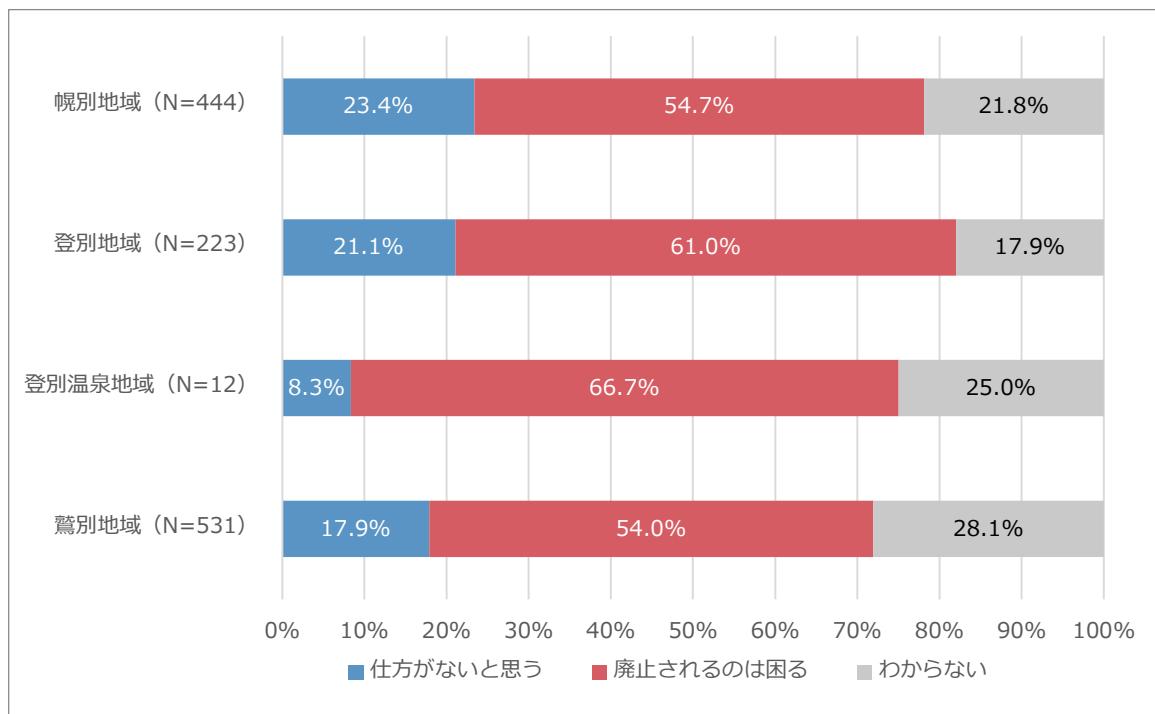


図 3-49 地域別廃止への意向(単一回答)

② 予約運行の意向・きめ細かい運行の意向

予約運行への意向としては、46.3%が「いいと思う」と回答している一方、24.2%は「困る」と回答しており、予約運行を実施する際には運行方法等を十分に検討する必要があります。

年代別に分析した結果、75歳以上の「いいと思う」割合が減り、「わからない」が多くなっています。

コミュニティバス等のきめ細かい運行に対しては、「将来的に利用したい」が64.5%となってます。

また、年代別では75歳以上では「すぐに利用したい」の割合が33.1%と、75歳未満の割合よりも高くなっています。高齢者の移動手段を確保するためにもコミュニティバスの運行について検討を進める必要があります。

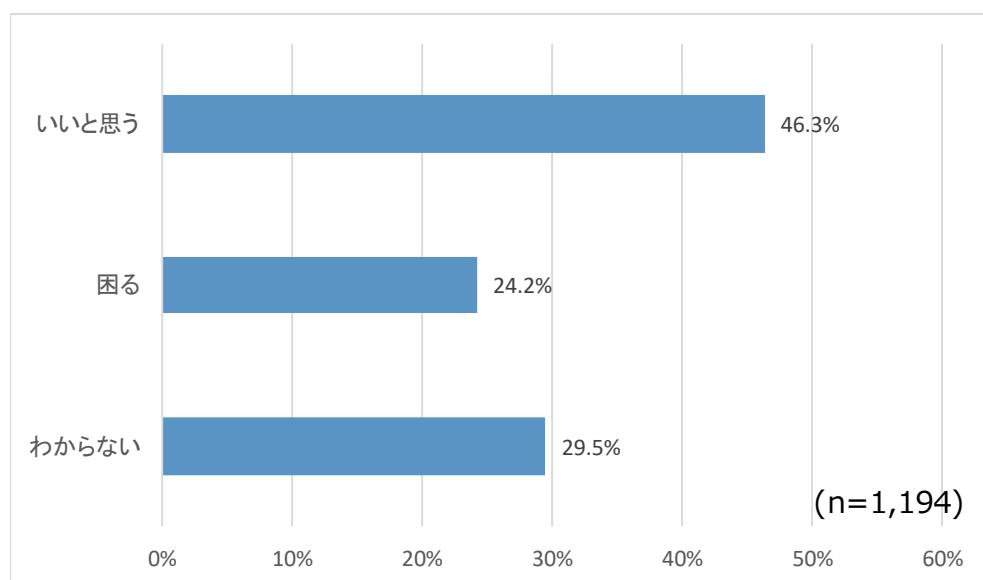


図 3-50 予約運行の意向(単一回答)

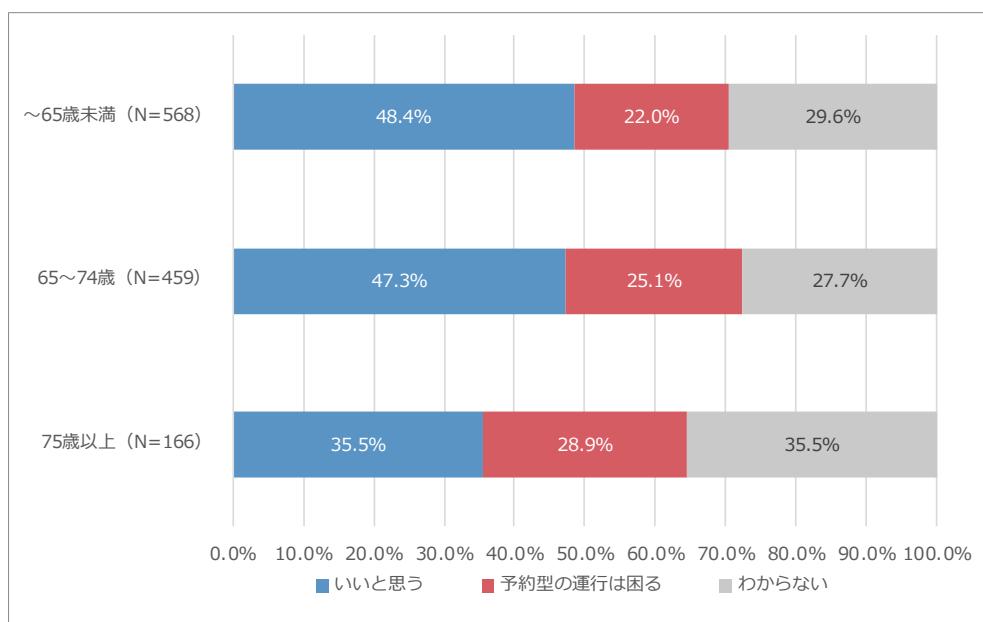


図 3-51 年代別予約運行の意向(単一回答)

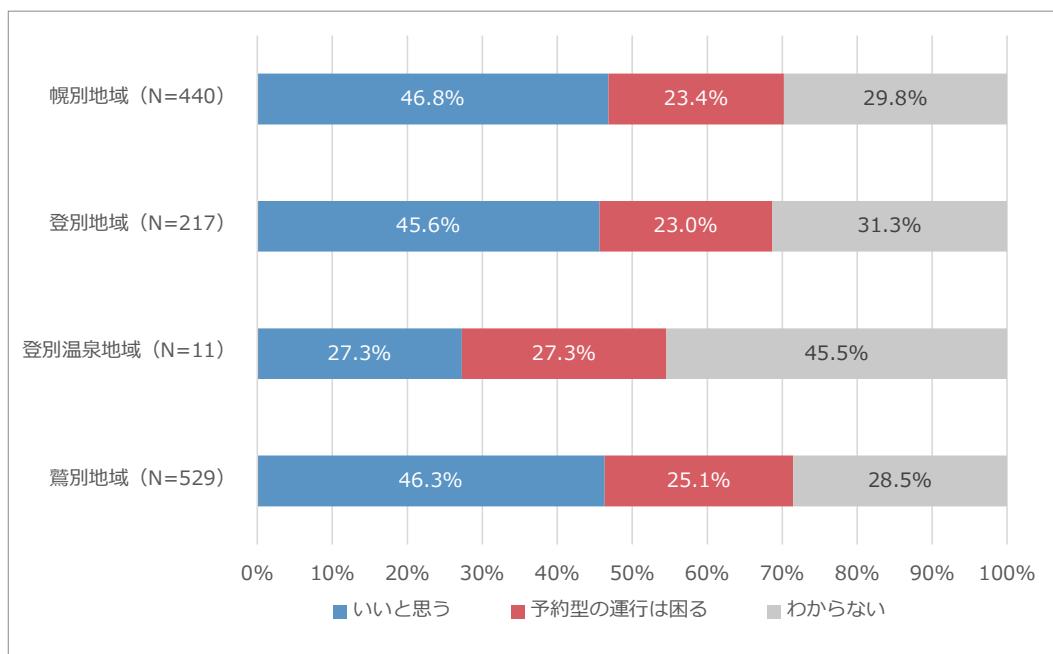


図 3-52 地域別予約運行の意向(単一回答)

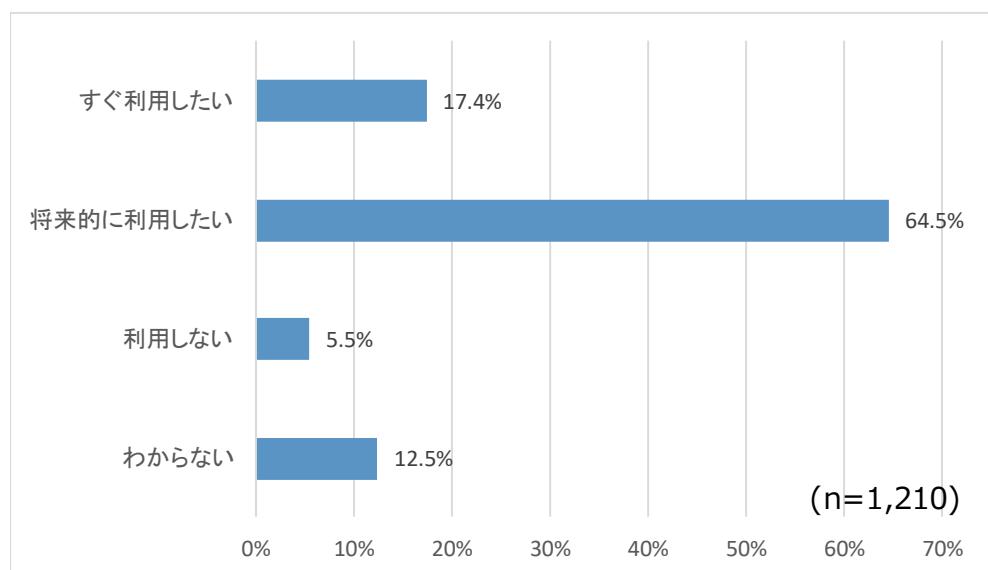


図 3-53 きめ細かい運行の意向(単一回答)

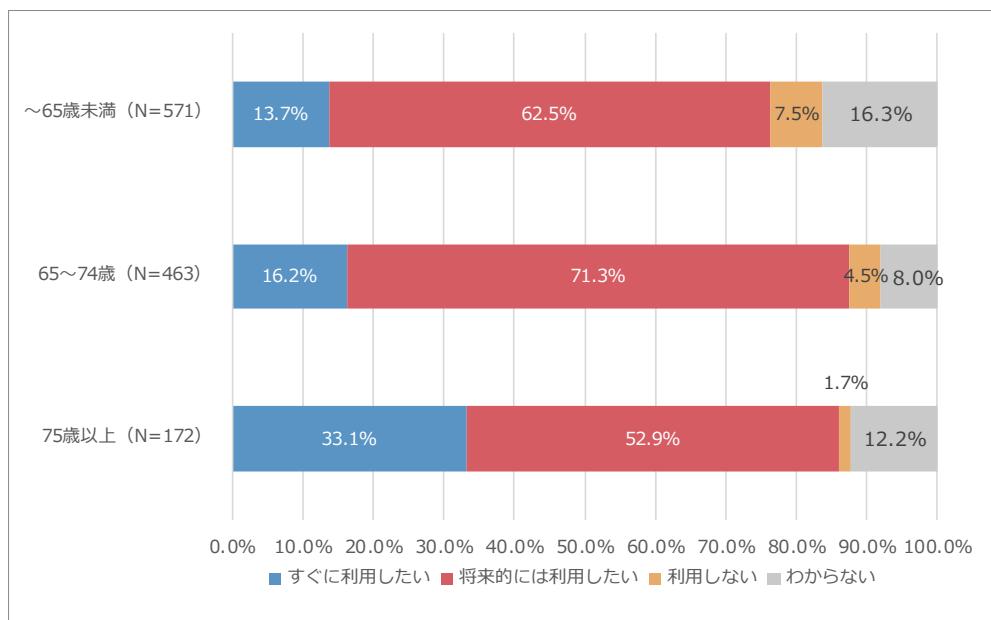


図 3-54 年代別きめ細かい運行の意向(単一回答)

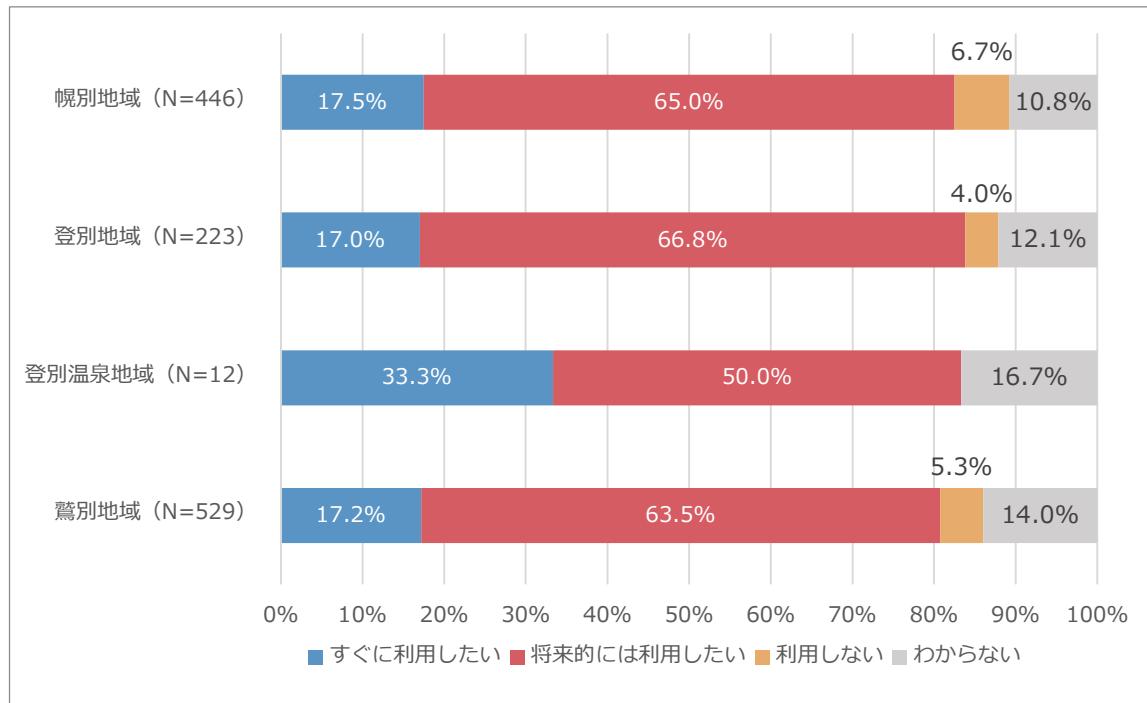


図 3-55 地域別きめ細かい運行の意向(単一回答)

③ 運賃助成による変化・バスロケーションシステム導入による変化

バスやタクシーを利用助成等を実施した場合、公共交通の利用について、「将来的に利用したい」の回答が 65.2%と最も多くなっています。

また、年代別では 75 歳以上で「すぐに利用したい」、「将来的に利用したい」の合計が 89.0%となつており、高齢者をはじめとした交通弱者への助成等の実施を検討する必要があります。

バスロケーションシステムの導入による変化については、「利用したい」が 51.5%と過半数を超えており一方、年齢が高くなるほど利用する意向が低くなっていることから、高齢者に対する利用方法の周知などを検討する必要があります。

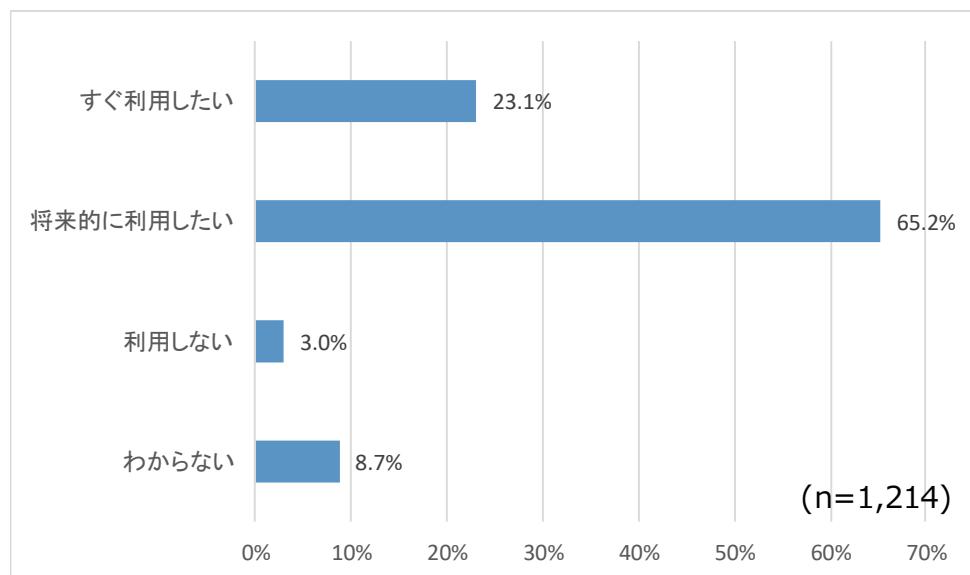


図 3-56 運賃助成による変化(単一回答)

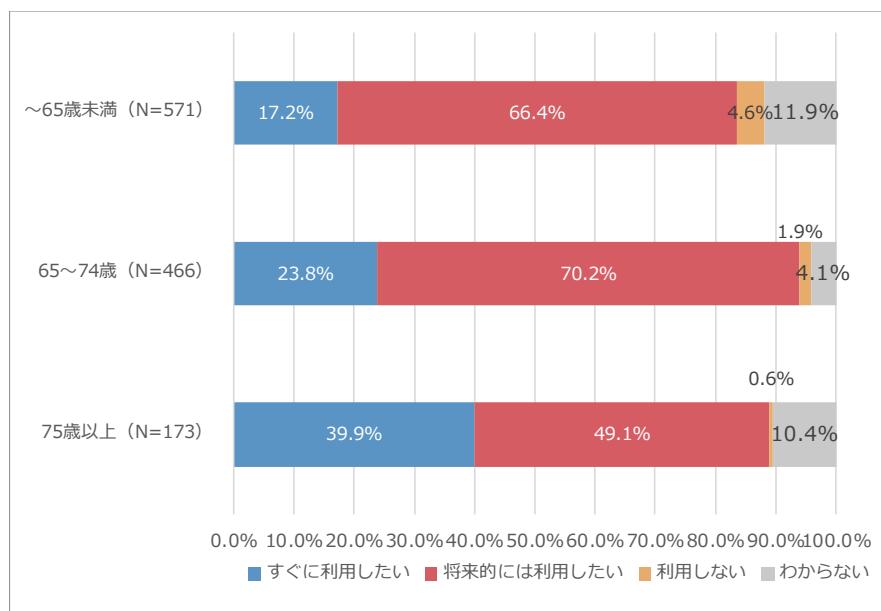


図 3-57 年代別運賃助成による変化(単一回答)

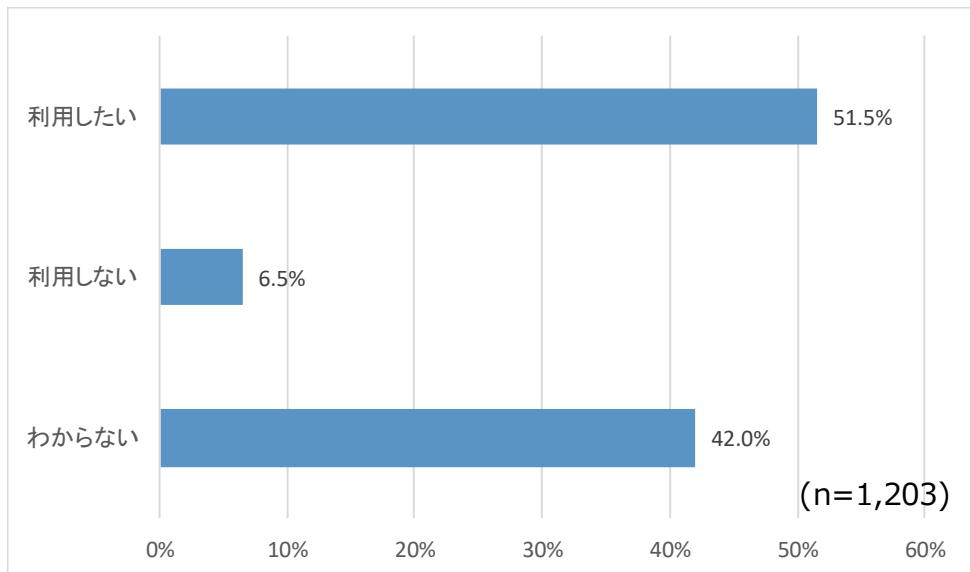


図 3-58 バスロケーションシステム導入による変化(単一回答)

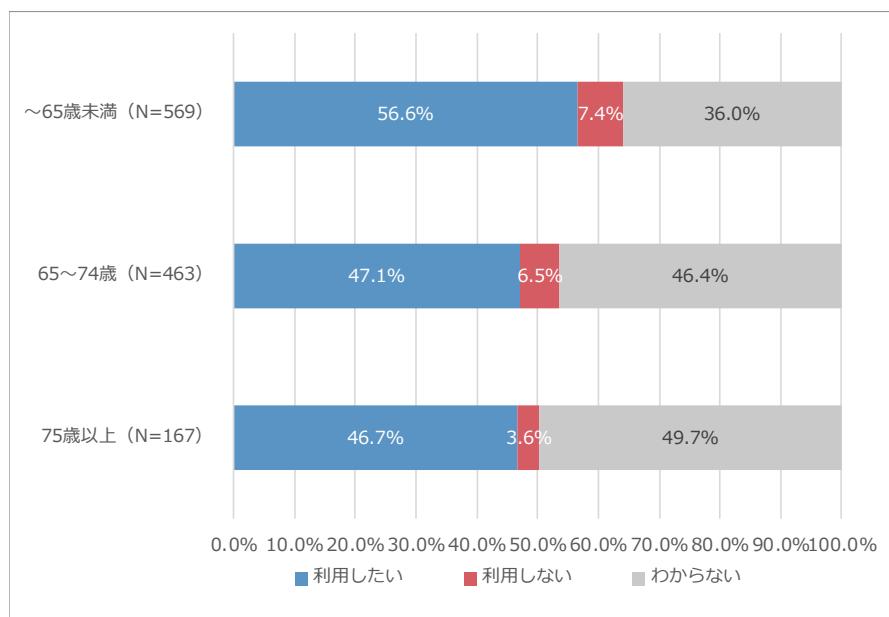


図 3-59 年代別バスロケーションシステム導入による変化(単一回答)

④ 今後の取組による公共交通の利用意向

スマートフォン等による決済や予約等が可能なアプリを導入した場合の公共交通利用の変化については、「変わらない」と回答しているのが41.4%と最も多い一方で、22.1%が「利用する」と回答しています。

今後必要な公共交通の取組としては、「運賃を割引するキャンペーンを行う」が54.9%、「市や事業者が市民に対して利用をPRする」が29.2%、「事業者がもっとサービスを向上させる」が27.2%となつており、市や交通事業者が一体となって利用促進策を検討し、実施する必要があります。

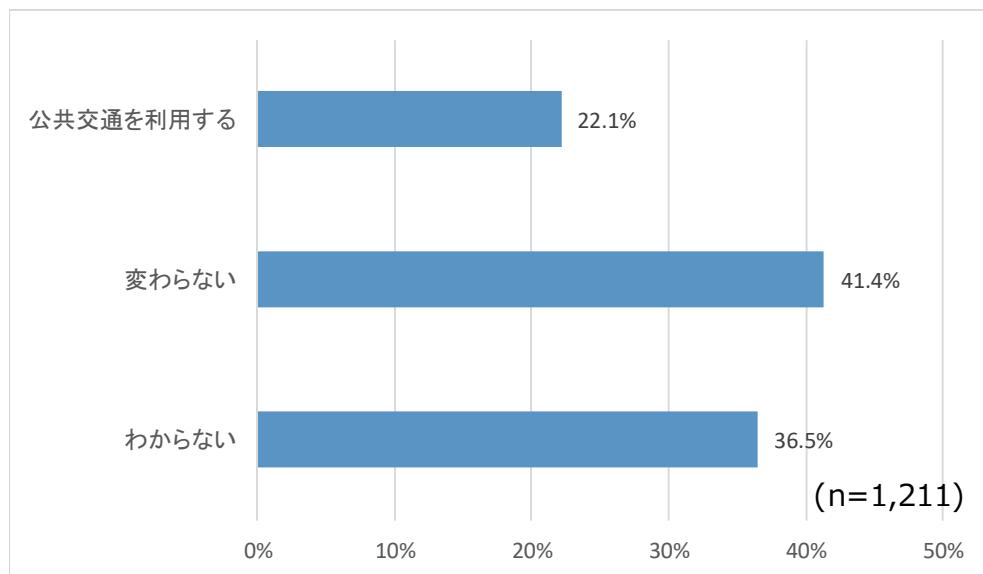


図 3-60 アプリ導入の効果(単一回答)

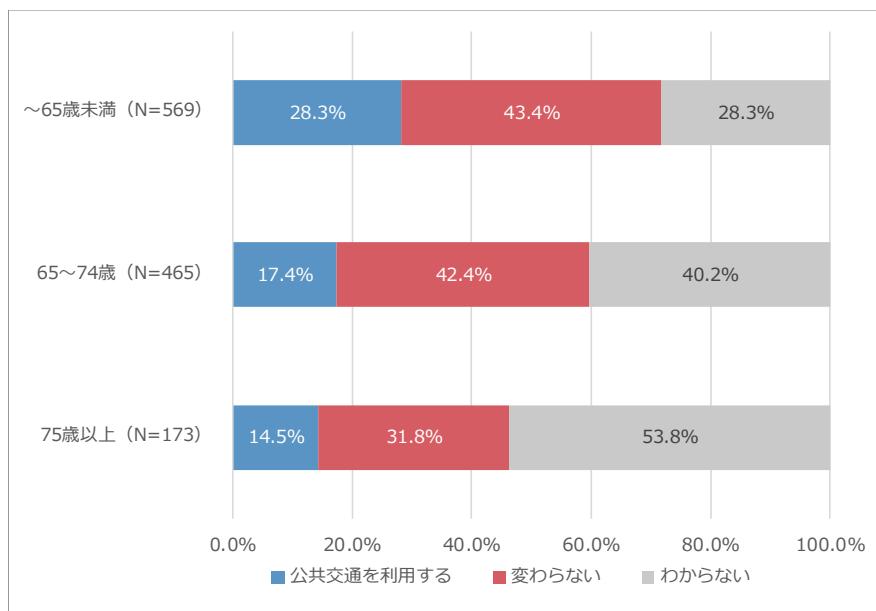


図 3-61 年代別アプリ導入の効果(単一回答)

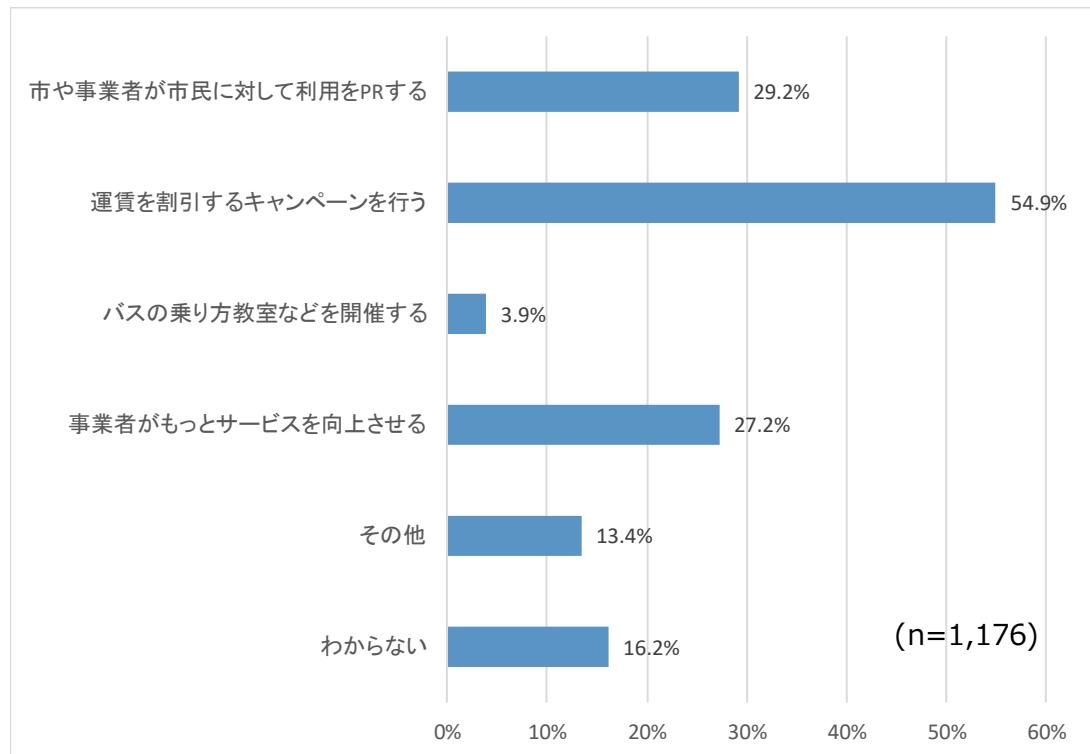


図 3-62 今後必要な取組（複数回答）

ケ. 今後の公共交通のあり方（自由記述）

自由記述を項目分けした結果、「運転手の対応や運行の遅れ」、「バス待ち環境の改善」など、運行に関する全般的な課題が多くなっています。

また、「利用者が少ない状況でも今後のために維持して欲しい」などのバス路線の確保・維持や運賃に関する施策の導入、「車両の小型化」といった意見もありました。

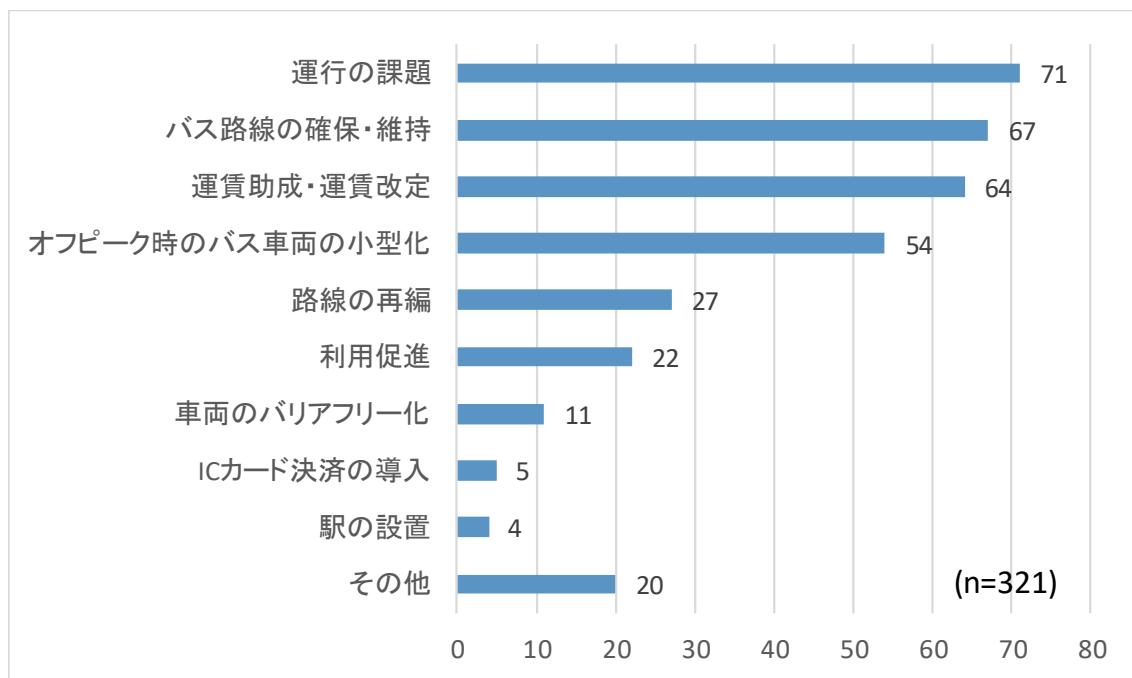


図 3-63 今後の公共交通のあり方(自由記述)

(3) アンケート結果のまとめ

- 回答者の 71.7%が運転免許を保有し、かつ自分で運転できる自動車を持っており、自動車での移動が多い状況がわかりました。
- 運転免許証の自主返納について、46.9%が「検討している」と回答している一方、運転を取りやめる年齢は 80 歳までと高くなっています。
- 運転が困難になった場合にはバスやタクシーを利用する意向が高く、特に高齢者ではタクシーへの需要がうかがえるため、きめ細かなサービスの提供が必要と考えられます。
- 外出頻度としては、高齢になるに従って低下している一方で、公共交通の利用は 75 歳以上になると頻度が高くなる傾向にあり、高齢者の生活の足を確保する必要があります。
- 買い物の頻度は、「週 1 回から週 2 回」の回答が最も多く、通院の頻度は、「めったに行かない」が多い状況であり、買い物での利用を中心とした移動支援の検討が必要と考えられます。
- 登別市の特性として、通院は室蘭市内の病院へ行っているケースが多くなっており、近隣市町を結ぶ公共交通の支援についても検討が必要です。
- 通勤・通学について、73.8%が自動車（自走）で移動しており、自動車への依存度が高い状況となっていますが、公共交通を利用していない方の 14.7%が移動手段を公共交通に転換する可能性があることから、通勤・通学者を対象とした利用促進策を検討する必要があります。
- 外出時に困っていることに関しては、75.1%が「困っていない」と回答しています。
外出時に困っていない割合については、他都市でも 7 割を上回る状況が散見されており、当市が突出して高い割合を示している訳ではありません。
- 路線バスの認知度は全体の 44.7%が「よく知らないし、利用もしていない」と回答していますが、75 歳以上の認知度は他の年代よりも高く、公共交通を必要としていることがうかがえます。
- 路線バスの現状の満足度としては、総合評価として 63.8%（満足、やや満足、不満を感じていないと回答した合計）が不満を感じていない一方、運行間隔や頻度、運行間隔、待合環境に対する不満度は高くなっています。
- 今後のバス路線の減便に対しては 47.3%が「仕方ない」と回答している一方、廃止に対しては 55.7%が「廃止されるのは困る」と回答しているため、運行の効率化（減便や運行形態・経路の変更等）による路線の維持が有効な対策であると考えられます。
- 予約運行に対しては、全体の約 46.3%が「いいと思う」を回答している一方で、75 歳以上の 28.9%は「困る」と回答していることから、予約運行導入時は高齢者に対するきめ細かい周知を行うことが必要です。
- コミュニティバス等のきめ細かい運行については全体の 64.5%が「将来的に利用したい」と回答しているほか、75 歳以上の 33.1%は「すぐに利用したい」として回答しており、公共交通空白地域を中心に運行のあり方について検討する必要があります。
- 運賃助成に対しては、全体で 65.2%が「将来的に利用したい」と回答しているなか、75 歳以上の 39.9%が「すぐに利用したい」と回答していることから、高齢者を中心とした運賃助成を検討する必要があります。
- 公共交通のアプリ（MaaS のイメージ）を導入した場合の回答は、「変わらない」が 41.4%、「分からぬ」が 36.5%となっており、導入する際は利用方法を積極的に周知する必要があります。

4 JR 登別駅を発着・経由する路線バスの乗降調査

(1) 調査概要

① 調査目的

JR 登別駅周辺においては公共交通の不便地域があるものの、登別温泉—登別駅間ではバスが一定程度整備されていることから、既存の公共交通網の利用実態や利用者意識を調査・分析することにより、登別市地域公共交通計画の策定に係る基礎データとして収集・整理し、今後の地域公共交通の必要性や整備課題を抽出することを目的とします。

なお、本調査のうち利用者の意識調査を調査員による乗り込み（聞き取り）、乗降データについては、道南バス（株）からデータの提供を受け、実際の乗降データを掲載しています。

② 調査実施日時

- ・意識調査：令和2年（2020年）11月17日（火）・18日（水）
- ・乗降データ：令和元年（2019年）10月6日（水）、令和2年（2020年）10月16日（金）

③ 調査対象

JR 登別駅を発着・経由する全便

- 登別駅前～登別温泉～足湯入口
- 資料館前・若山営業所線
- 登別温泉～室蘭フェリーターミナル（幌別本町経由）
- 登別温泉～室蘭フェリーターミナル（若草小経由）
- 登別温泉～苫小牧市病院前

④ 調査方法

【意識調査】

調査対象となるバス1台につき、1名の調査員が乗車し、バス利用者に対してヒアリング調査票を用いたヒアリング調査を実施（登別市内のバス停で乗車・降車を行う利用者を限定）

【乗降データ】

道南バス（株）からのデータを分析

⑤ 調査項目（意識調査）

1) 個人属性（目視）

性別、年代、乗車・降車バス停（今後において意識調査とマッチングするため取得）

2) 利用状況（聞き取り）

- ・利用目的・普段の移動手段・バスの利用頻度・よく使う曜日
- ・乗継の有無・予約制の導入意向・公共交通を維持するための提案
- ・利用率を高めるための提案・利用者目線の要望

⑥ 調査対象路線

種別	路線名	運行方面	起終点	便数		利用者数	
				2019	2020	2019	2020
路線バス	«郊外線» 登別駅前～登別温泉～足湯入口	登別駅方面	足湯入口－登別温泉－登別伊達時代村－登別駅前	9	6	71	33
		足湯入口方面	登別駅前－登別伊達時代村－登別温泉－足湯入口	8	6	84	32
		登別駅方面	登別温泉－登別伊達時代村－登別駅前	1	2	4	11
		登別温泉方面	登別駅前－登別伊達時代村－登別温泉	2	2	12	6
路線バス	«郊外線» 資料館前・若山 営業所線	登別温泉方面	資料館前－登別駅前－登別温泉	2	1	28	17
		資料館前	登別温泉－登別駅前－資料館前	2	1	21	4
		登別温泉方面	若山営業所－登別駅前－登別温泉	4	2	47	39
		若山営業所方面	登別温泉－登別駅前－若山営業所	3	3	36	39
路線バス	«郊外線» 登別温泉～ 室蘭フェリータ ーミナル (幌別本町経由)	室蘭方面	登別温泉－登別駅前－幌別本町－室蘭フェリータ ーミナル	12	9	331	279
		登別温泉方面	室蘭フェリータ ーミナル－幌別本町－登別駅前－ 登別温泉	13	8	372	226
		室蘭方面	登別温泉－登別駅前－幌別本町－東町タ ーミナル	1	1	9	18
		登別温泉方面	東町タ ーミナル－幌別本町－登別駅前－登別温泉	1	2	40	42
路線バス	«郊外線» 登別温泉～ 室蘭フェリータ ーミナル (若草小経由)	室蘭方面	登別温泉－登別駅前－若草小学校－室蘭フェリ ータ ーミナル	4	3	183	148
		登別温泉方面	室蘭フェリータ ーミナル－若草小学校－登別駅前 －登別温泉	6	4	292	191
路線バス	«郊外線» 登別温泉～苦小 牧市立病院前	苦小牧方面	登別温泉－登別駅前－白老駅前－苦小牧駅前－苦 小牧市立病院	5	5	111	108
		登別温泉方面	苦小牧市立病院－苦小牧駅前－白老駅前－登別駅 前－登別温泉	5	5	97	85
合計				78	60	1,738	1,278

(2) 調査の概要 (意識調査)

① 個人属性

性別は、「女性」が 62.0% となっており、年齢は、「20~64 歳」が 62.2% となっています。

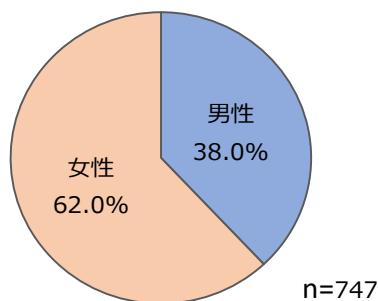


図 4-1 回答者の性別

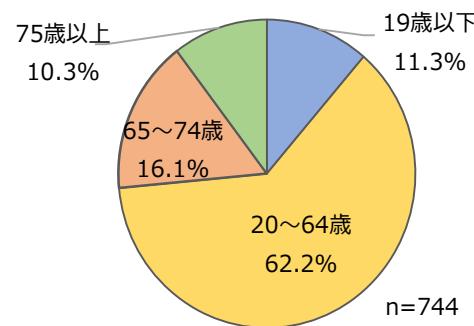


図 4-2 回答者の年齢

② 路線バスの利用状況

- 利用目的は 36.7% が通勤、普段の移動手段はバスが中心であり、通勤や通学でバスを利用している人は普段の移動手段として利用している状況がうかがえます。
- 利用頻度は「ほぼ毎日」が 38.1%、週 1 回以上利用する比率は 69.8% となっています。
- 乗り継ぎの有無については、72.2% が「乗り継ぐことはない」と回答しています。
- 利用する主な曜日としては、平日が中心で特に水曜日の利用が多くなっています。

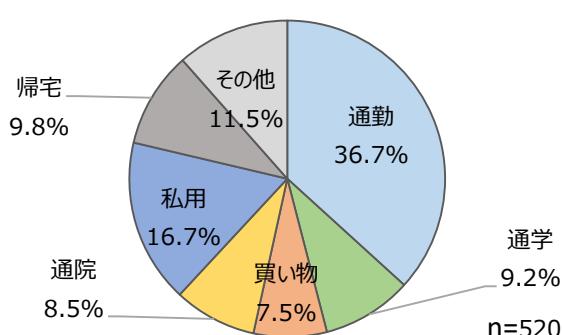


図 4-3 バスの利用目的

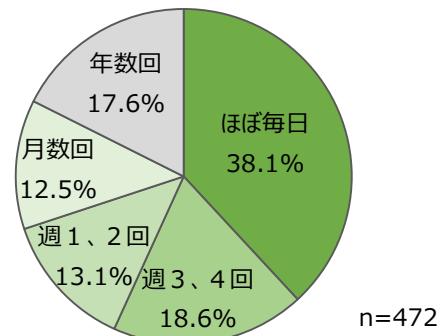


図 4-4 利用したバスの普段の利用頻度

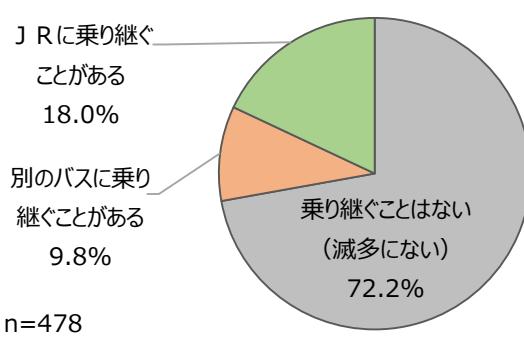


図 4-5 乗り継ぎの有無

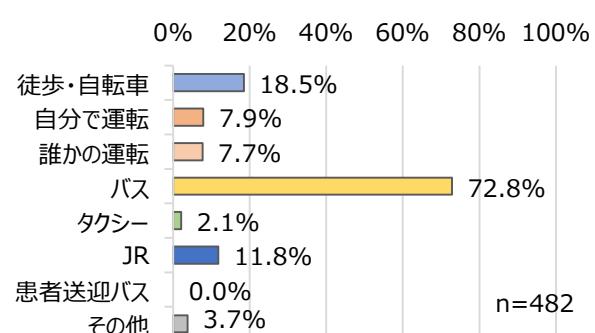


図 4-6 普段の主な移動手段

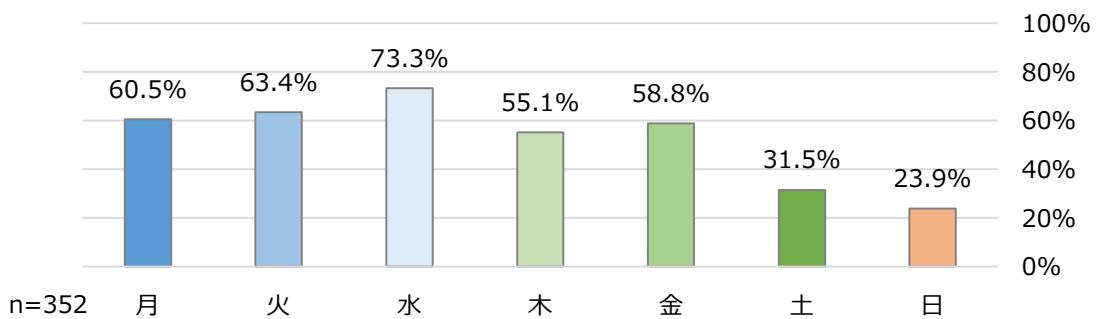


図 4-7 バスをよく利用する曜日

③ 今後の路線バスについて

1) バスの予約制についての意向

予約運行の利用意向は、「使わない」が 28.4%、「わからない」が 42.4%と回答しており、既存バス路線の予約運行へ切り替えする際は、路線周辺に住む市民等に対し、きめ細かな説明が必要です。

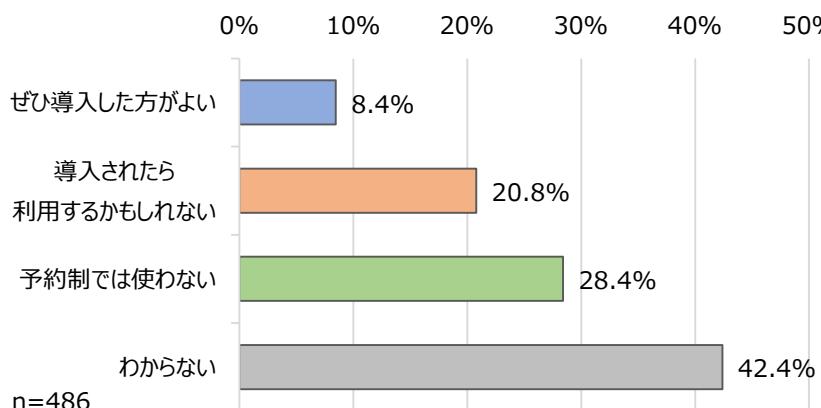


図 4-8 予約運行型バスの利用意向

2) 公共交通の維持について

今後の公共交通維持のための提案としては、「もっときめ細かく運行して利用者を増加させる」が 37.5%となっている一方、「現状を維持すべき」や「車両の小型化」に対する提案の割合も一定数あることから、路線別の意向を分析したうえで、対応を検討する必要があります。

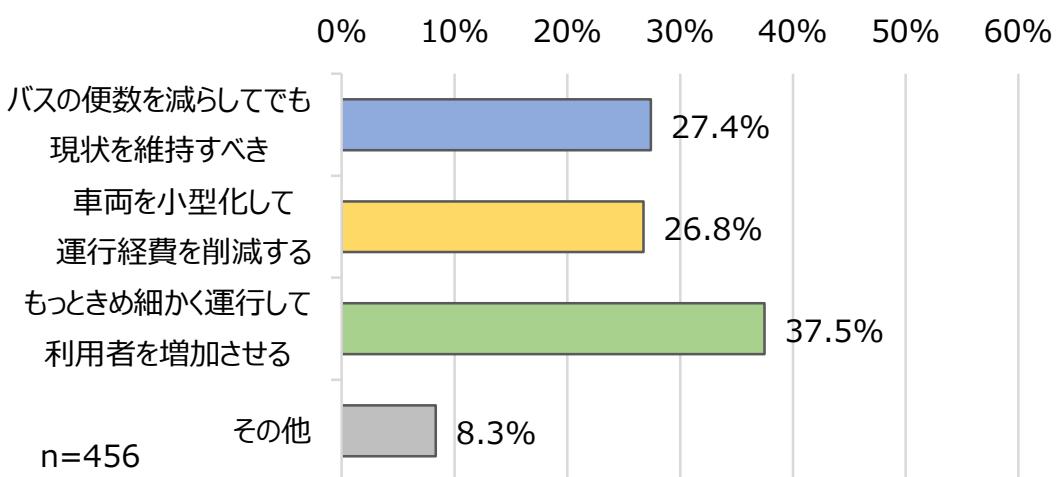


図 4-9 今後の公共交通に対する提案

3) バスの利用率向上のための取組について

利用率向上策としては、高齢者への割引制度の導入が37.0%となっているほか、バスの位置情報を確認できるサービスが26.2%となっています。

健康増進や外出機会の創出などの波及効果を見据え、高齢者への割引制度の導入を検討する必要があります。

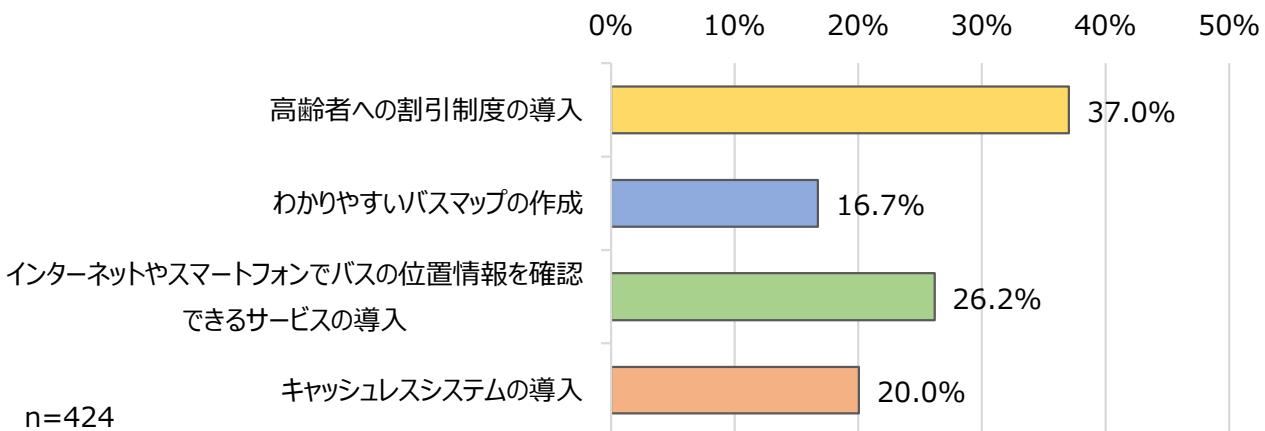


図 4-10 今後のバス利用率向上に向けた提案

4) 利用したバスについての要望

バスへの要望は「運賃を安くしてほしい」が39.9%、「運行時間帯を変更して欲しい」が36.8%と多くの要望が出ている状況となっています。

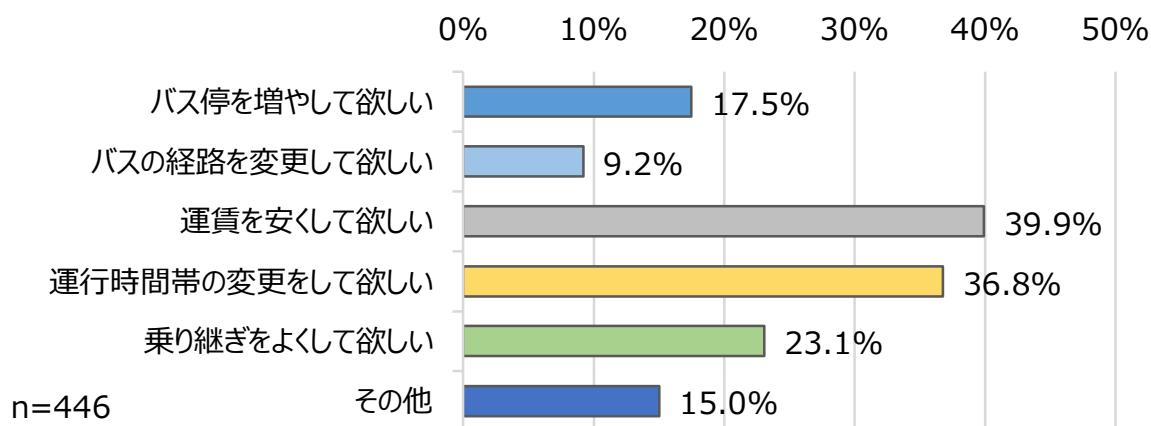


図 4-11 路線バスに対する要望

(3) 調査の概要（乗降データ）

全体傾向について

- 乗降データを分析した結果、1時間の平均利用者数は令和元年（2019年）では102名に対して、令和2年（2020年）では75名となっており、新型コロナウイルス感染症の影響や令和元年12月に実施した減便により減少したことが考えられます。
- 1便あたりの利用者数は、早朝（5時台と6時台）と夜間（18時台と19時台）が平均よりも下回っています。
- 令和元年（2019年）12月に大幅な減便を実施したにもかかわらず1便あたりの利用者数に大きな差がないのは、利用状況を踏まえ、効果的に減便を実施した結果であることがうかがえます。

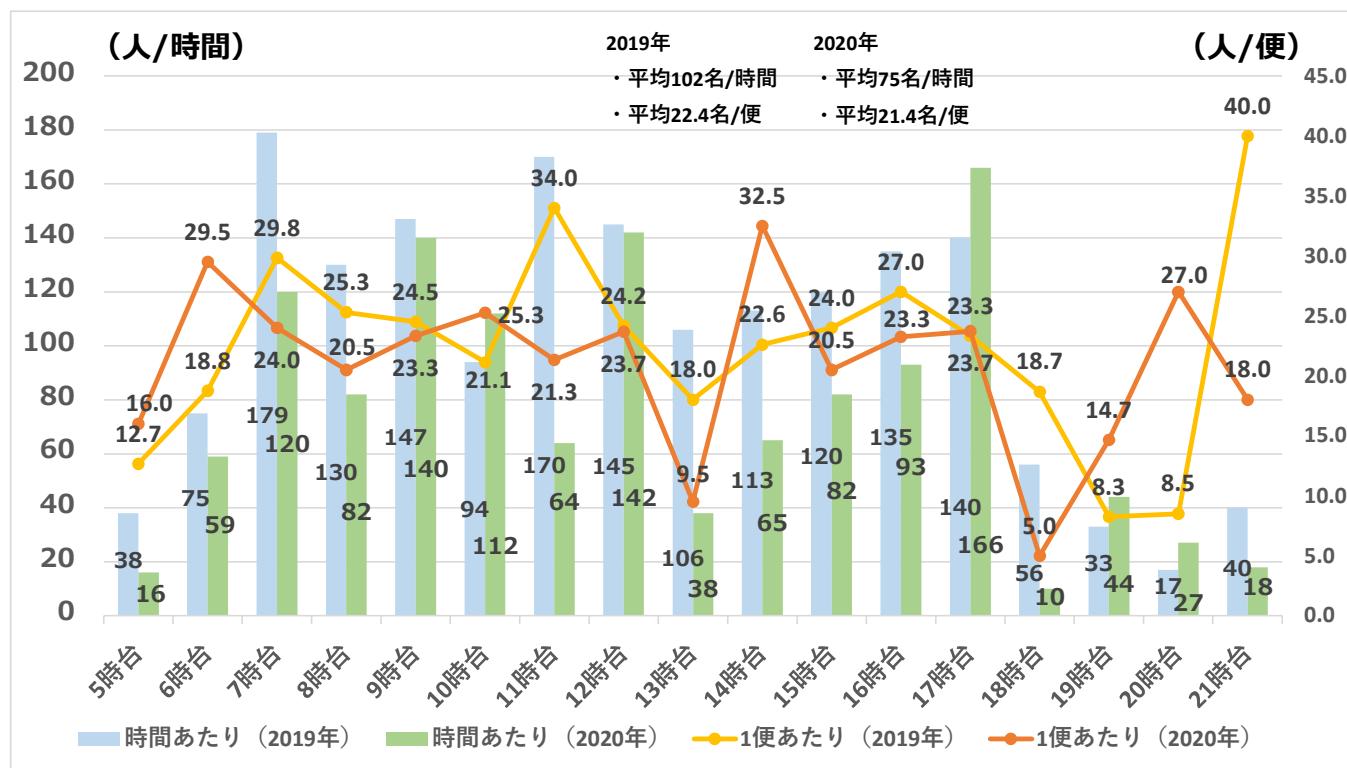


図4-12 時間帯別乗降者数

(4) 路線別の利用状況

① 登別温泉～登別駅前～足湯入口



図 4-13 路線と停留所（登別温泉～登別駅前～足湯入口）

乗車人数及び車内人数（登別温泉～登別駅前）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】

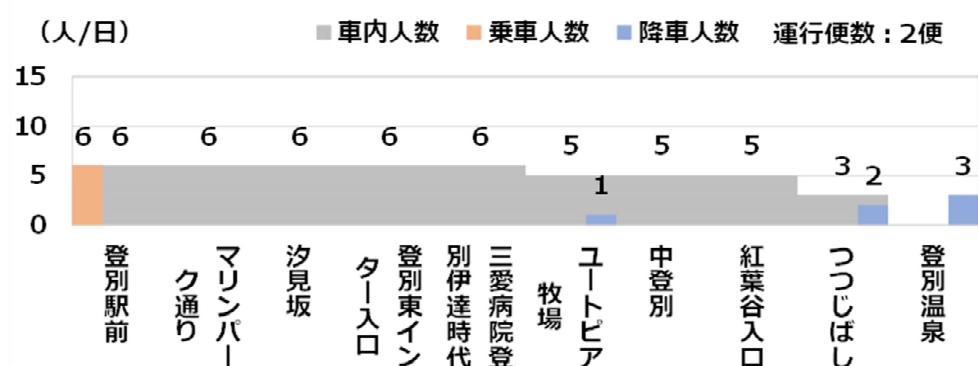


乗車人数及び車内人数（登別駅前～登別温泉）

【令和元年（2019年）】

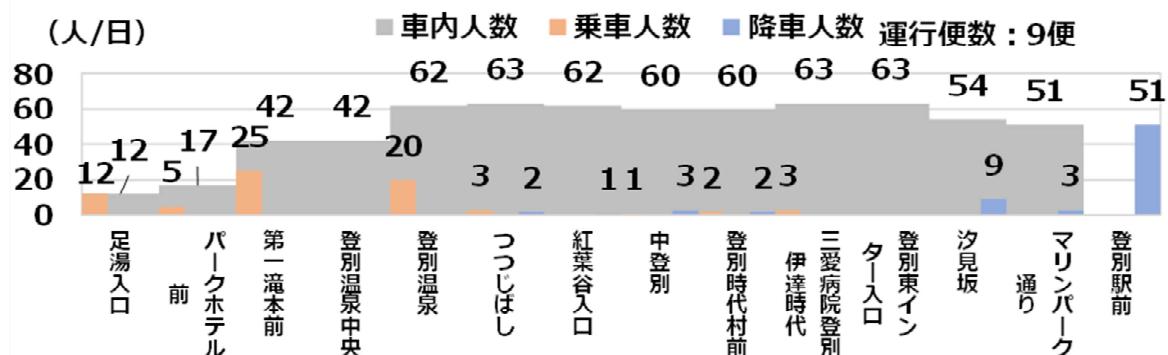


【令和2年（2020年）】



乗車人数及び車内人数（足湯入口～登別駅前）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】



乗車人数及び車内人数（登別駅前～足湯入口）

【令和元年（2019年）】

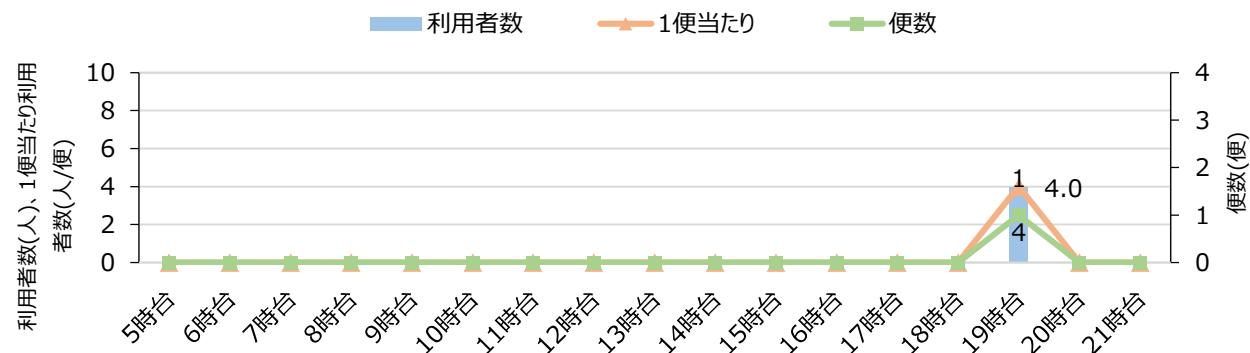


【令和2年（2020年）】

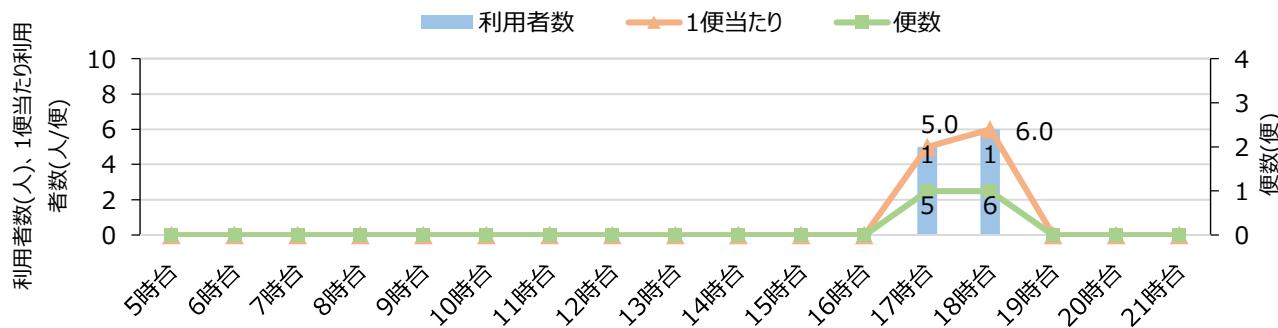


時間帯別利用者数及び便数（登別温泉～登別駅前）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】



時間帯別利用者数及び便数（登別駅前～登別温泉）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】

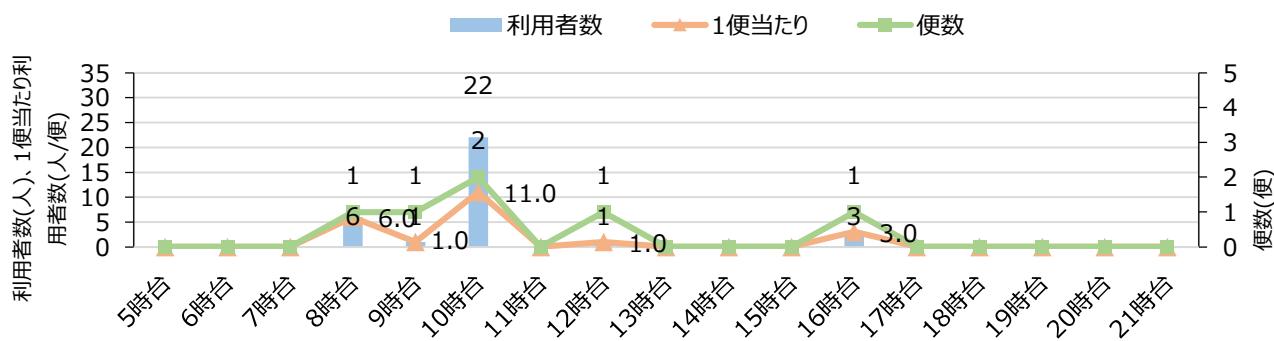


時間帯別利用者数及び便数（足湯入口～登別駅前）

【令和元年（2019年）】

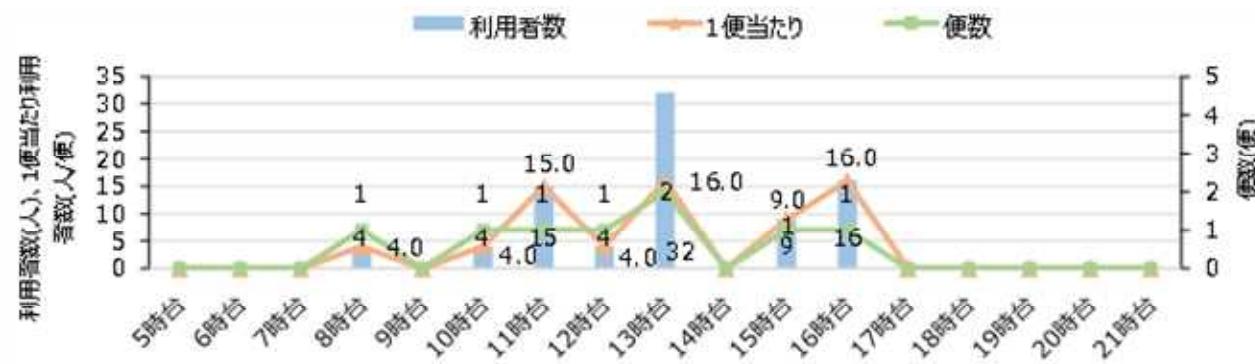


【令和2年（2020年）】

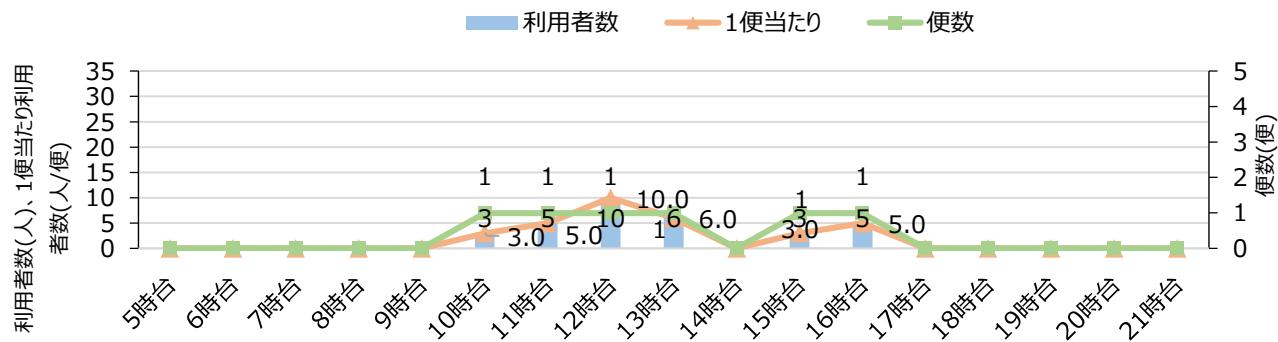


時間帯別利用者数及び便数（登別駅前～足湯入口）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】



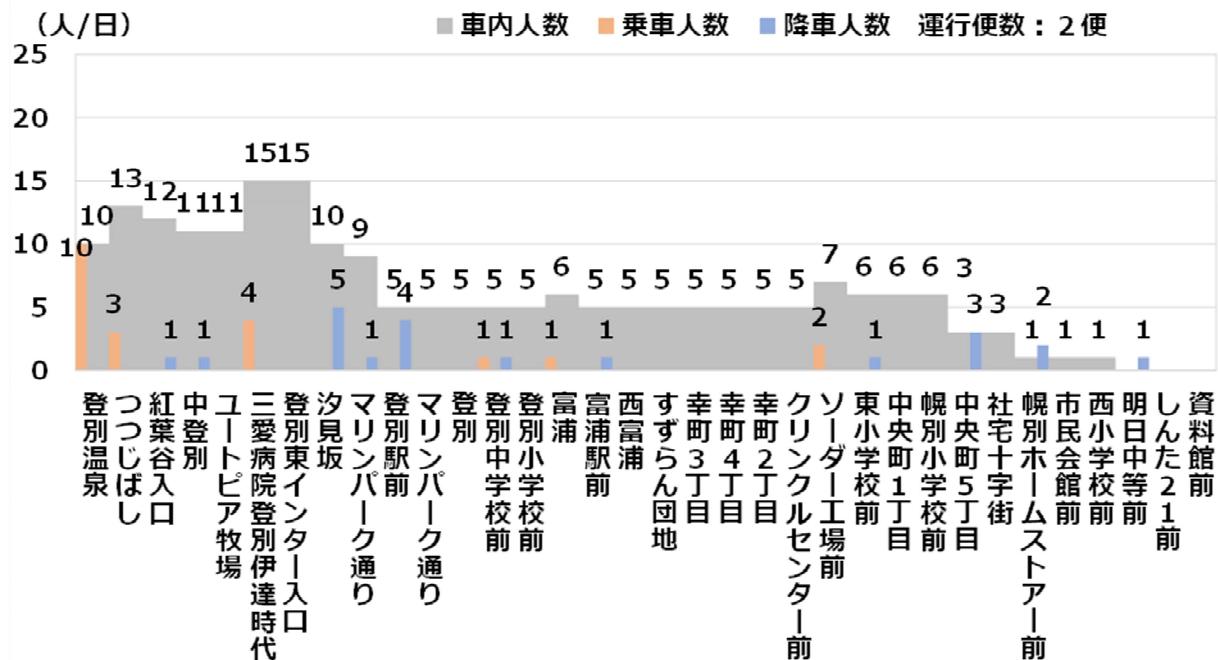
② 資料館前・若山営業所線



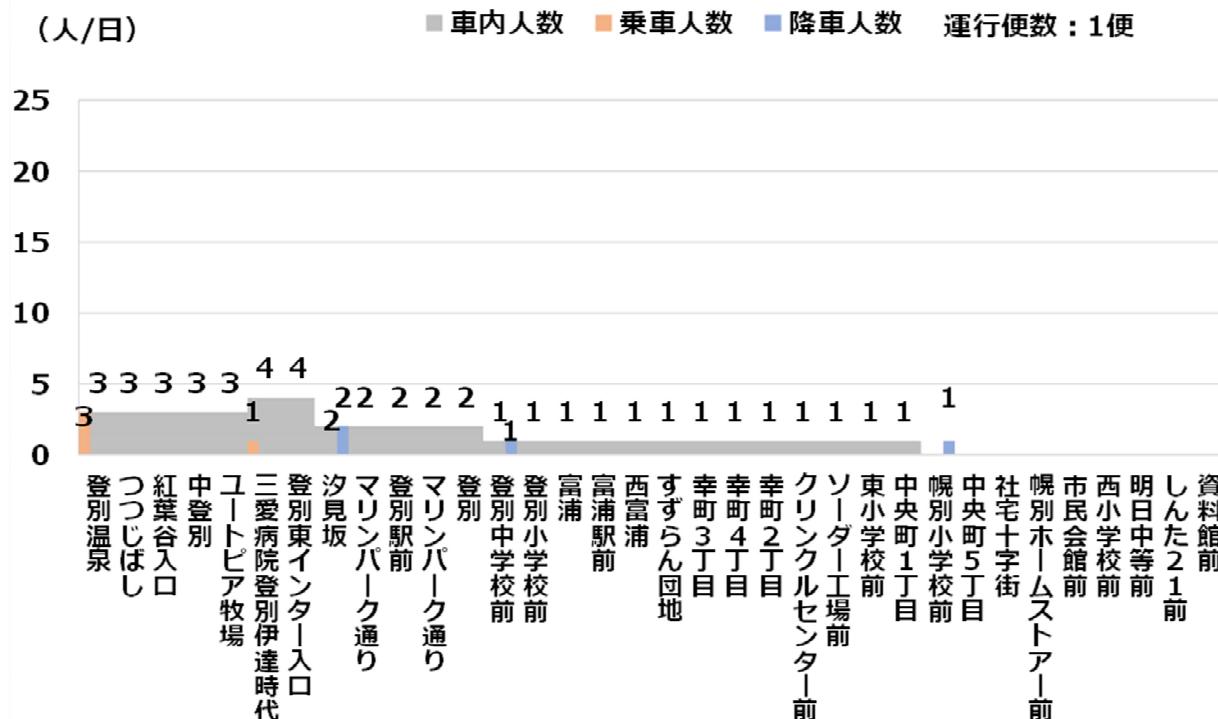
図 4-14 路線と停留所（資料館前・若山営業所線）

乗車人数及び車内人数（登別温泉～資料館前）

【令和元年（2019年）】

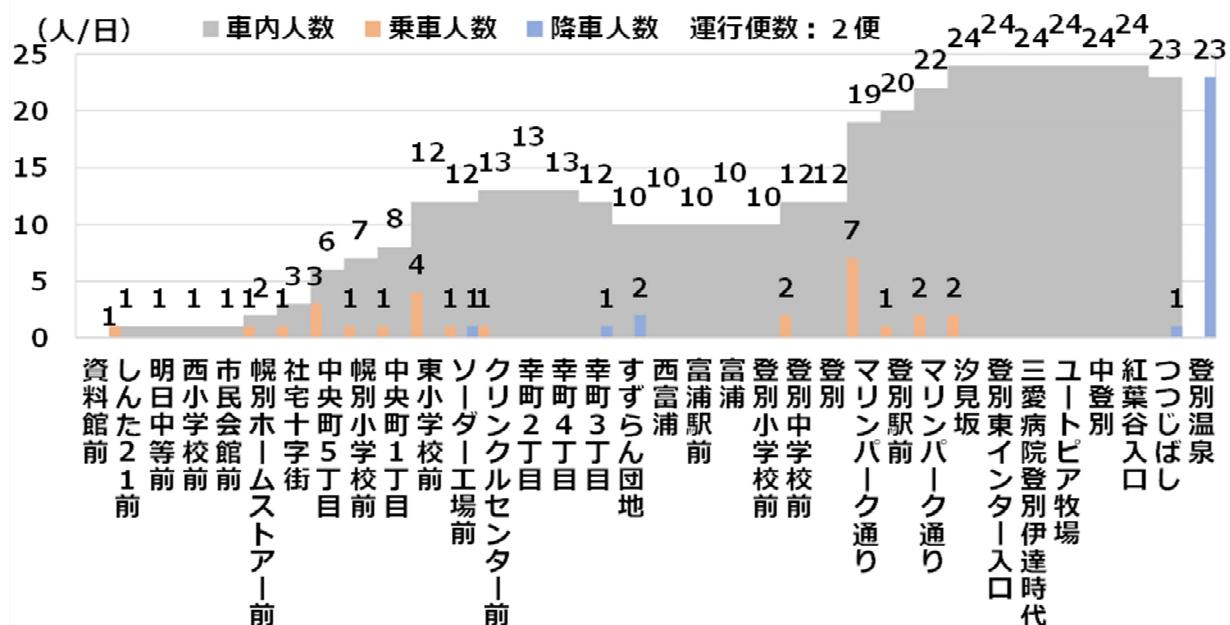


【令和2年（2020年）】

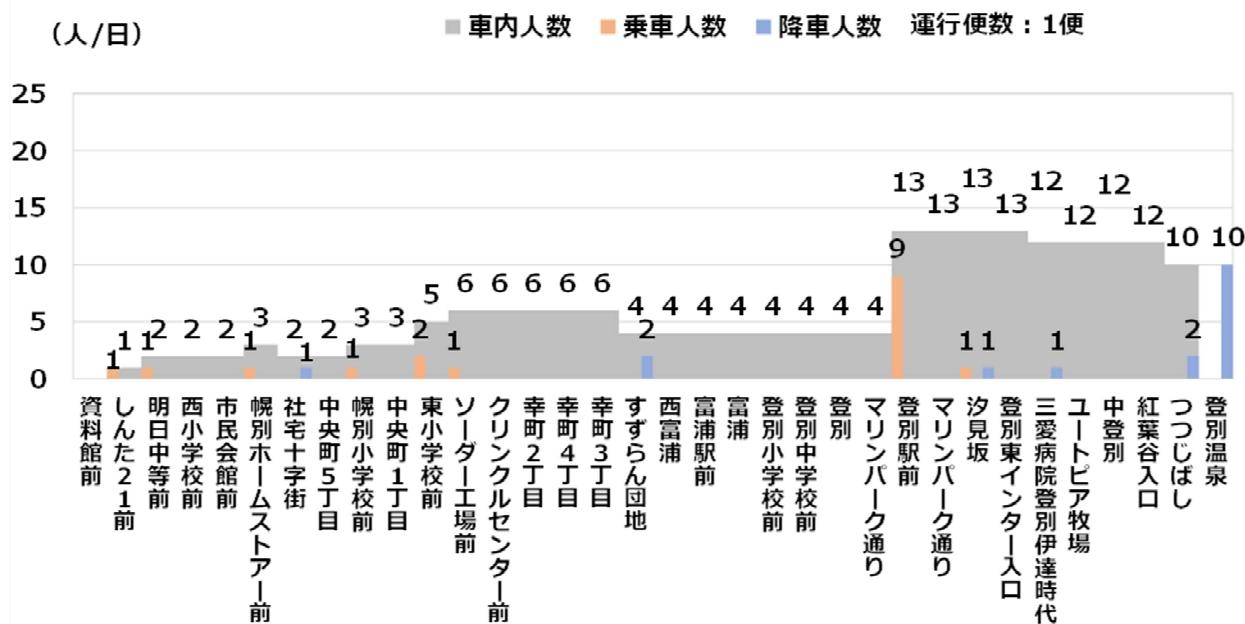


乗車人数及び車内人数（資料館前～登別温泉）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】



乗車人数及び車内人数（登別温泉～若山営業所前）

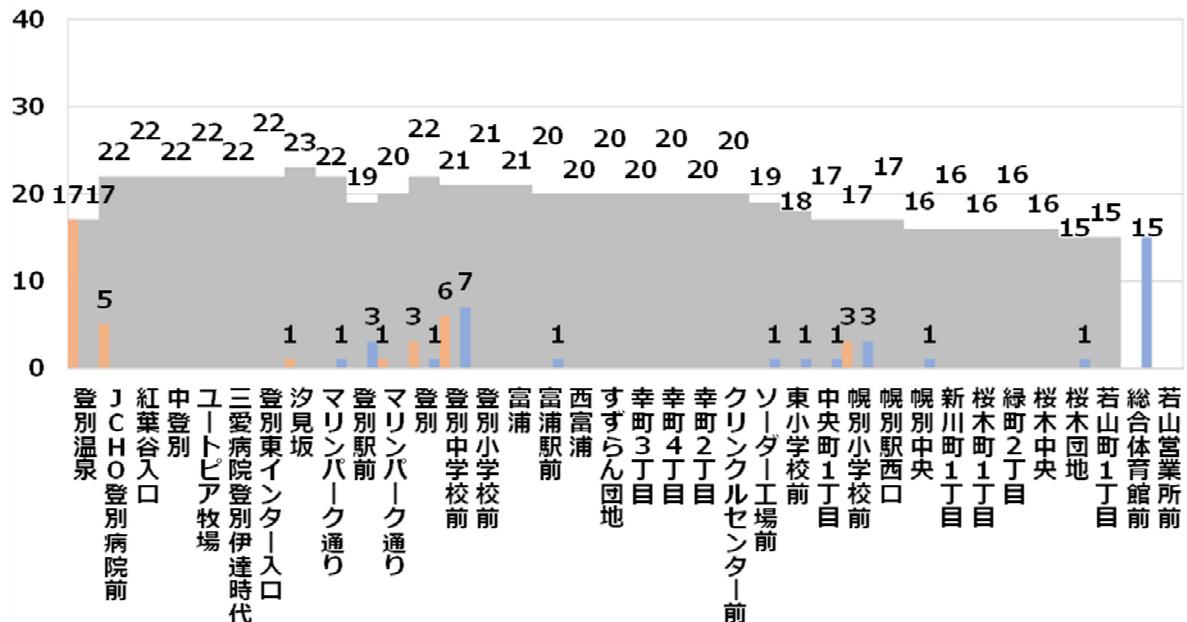
【令和元年（2019年）】

(人/日)

■車内人数 ■乗車人数 ■降車人数

運行便数：3便

運行便数：3便

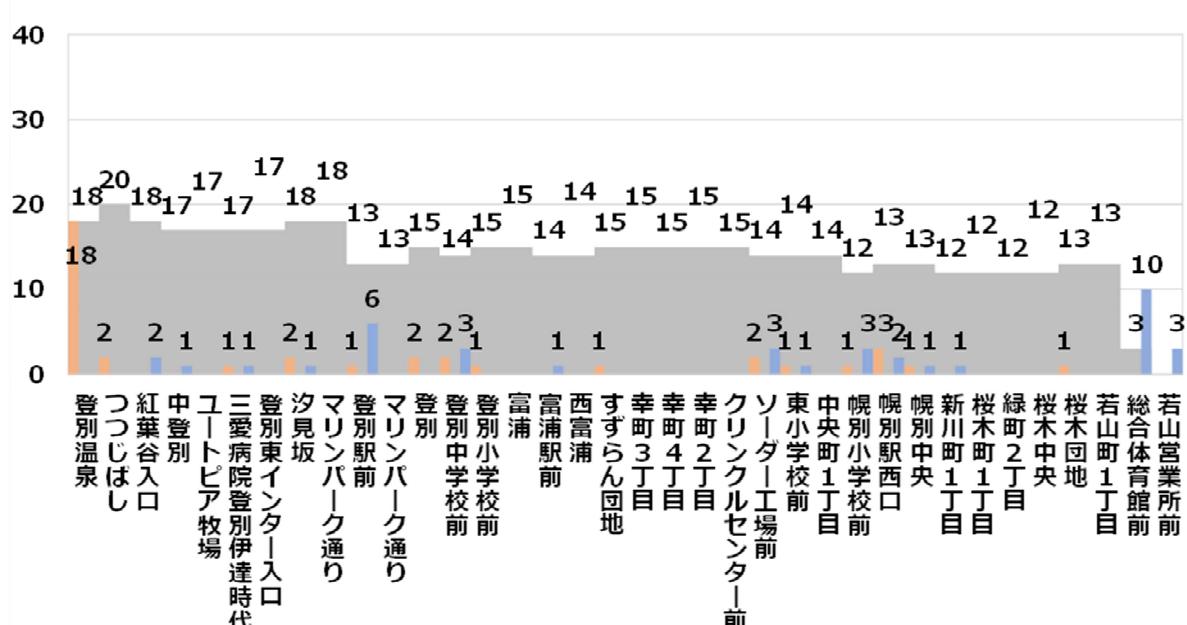


【令和 2 年（2020 年）】

11/18

■ 車内人数 ■ 乗車人数 ■ 降車人数

運行便数：3便

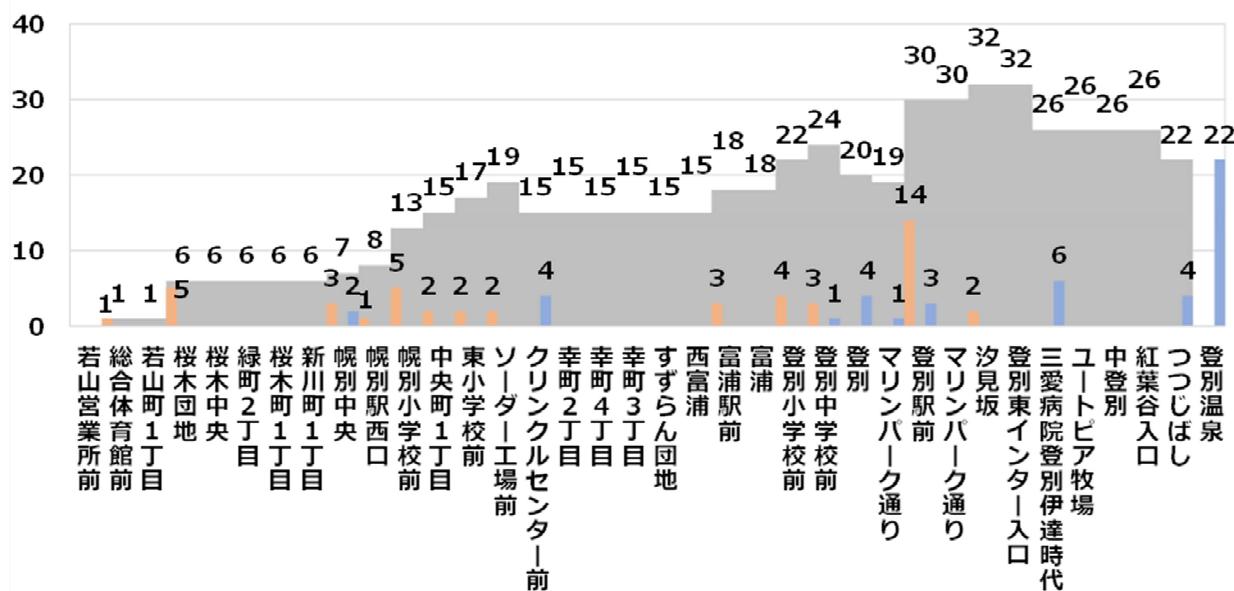


乗車人数及び車内人数（若山営業所前～登別温泉）

【令和元年（2019年）】

(人/日)

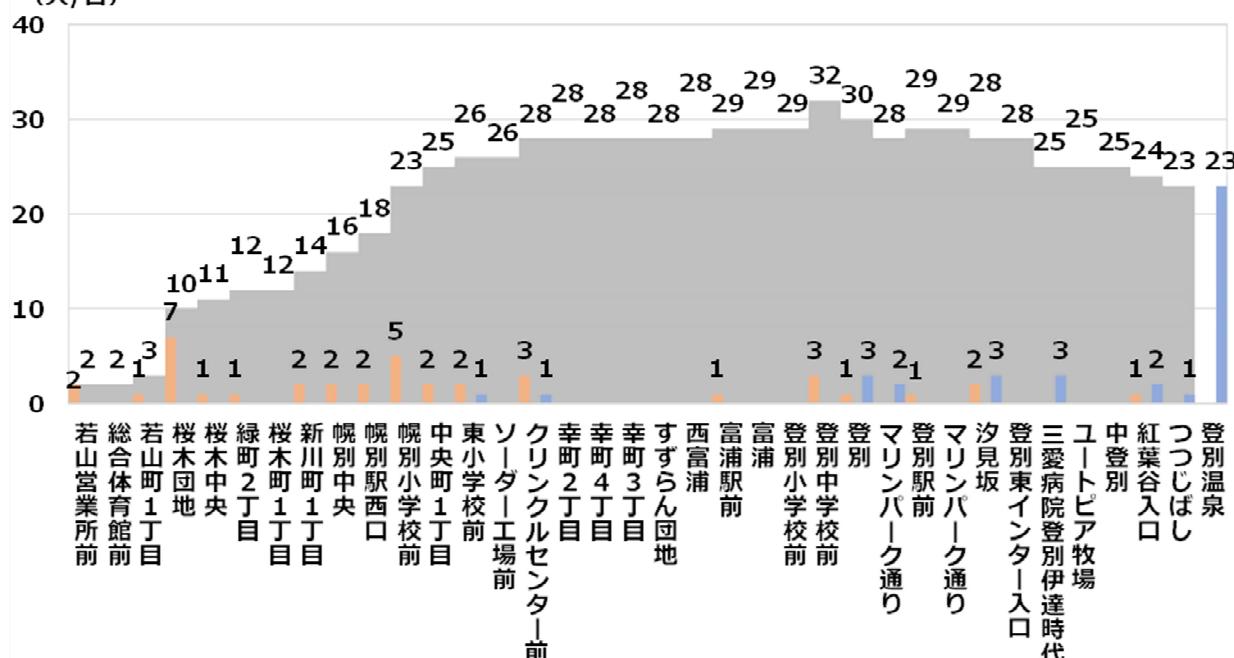
■車内人数 ■乗車人数 ■降車人数 運行便数：4便



【令和2年（2020年）】

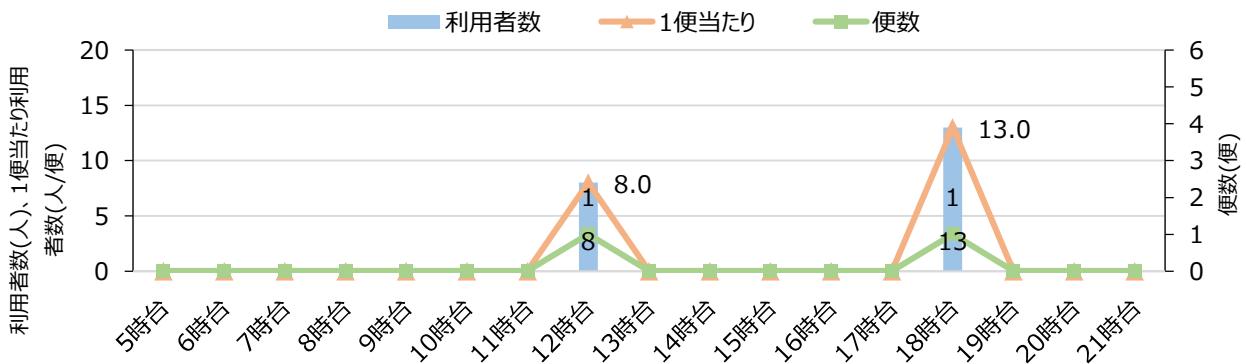
(八/四)

■車内人数 ■乗車人数 ■降車人数 運行便数：2便

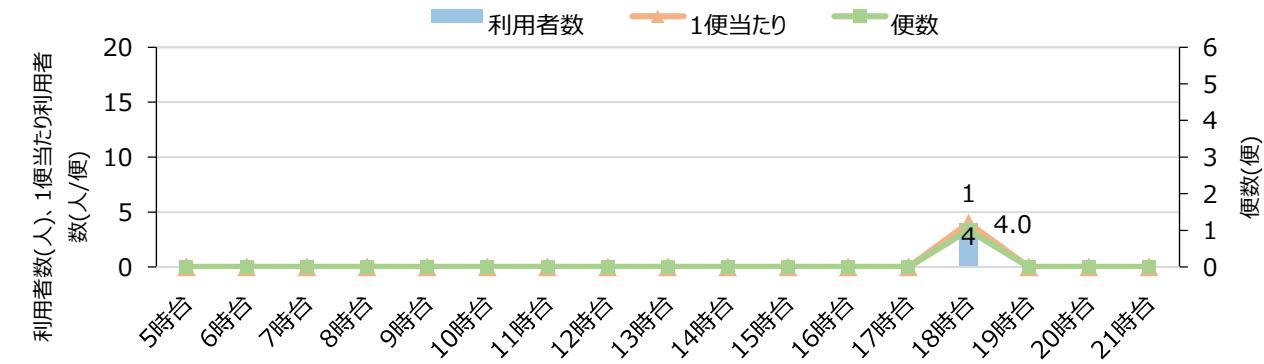


時間帯別利用者数及び便数（登別温泉～資料館前）

【令和元年（2019年）】

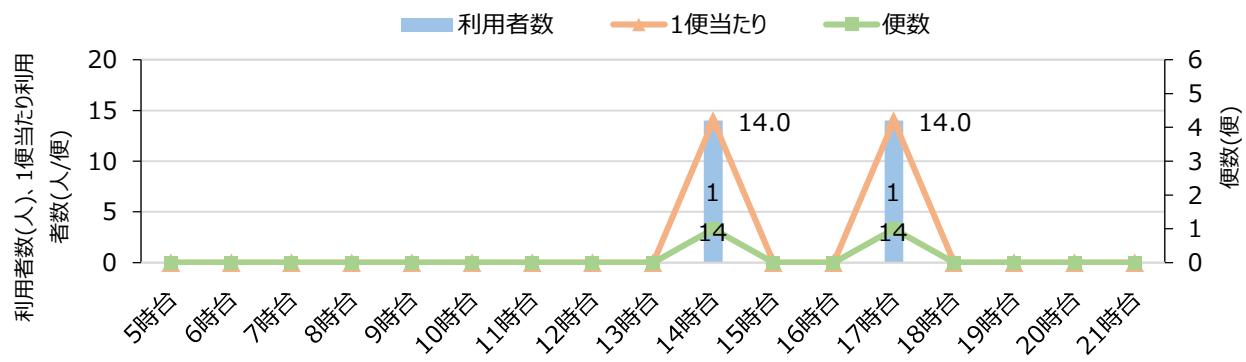


【令和2年（2020年）】

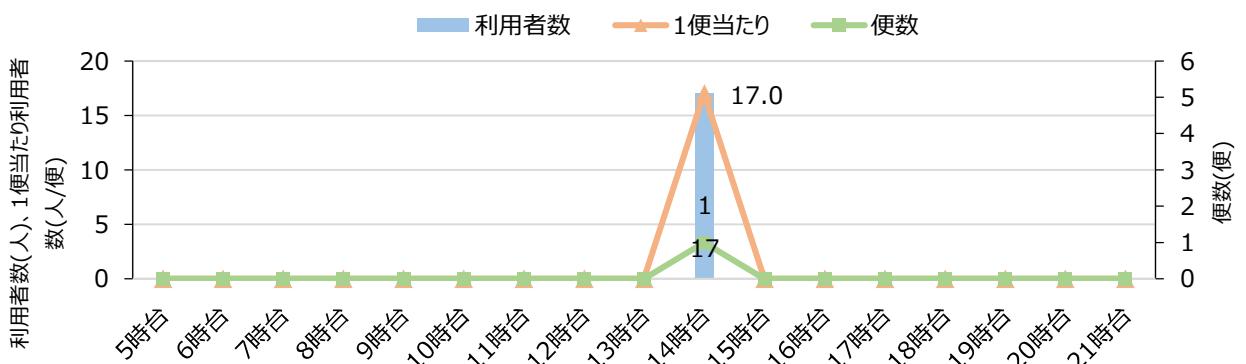


時間帯別利用者数及び便数（資料館前～登別温泉）

【令和元年（2019年）】

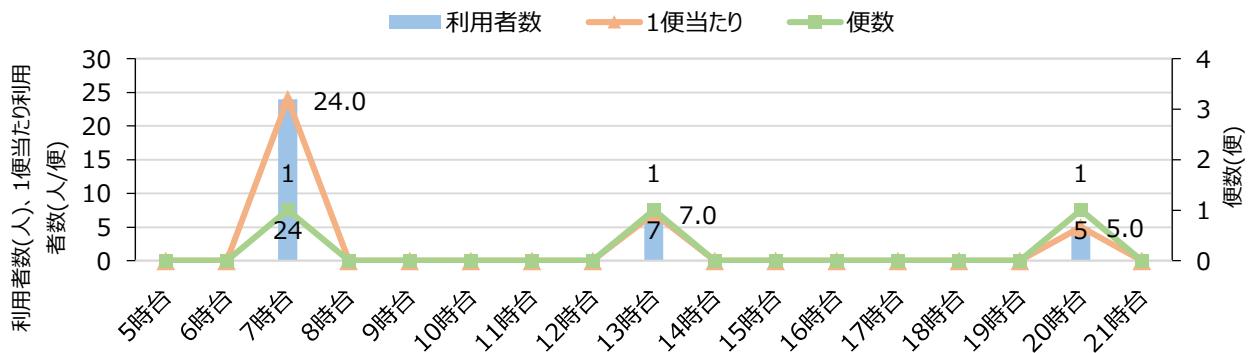


【令和2年（2020年）】

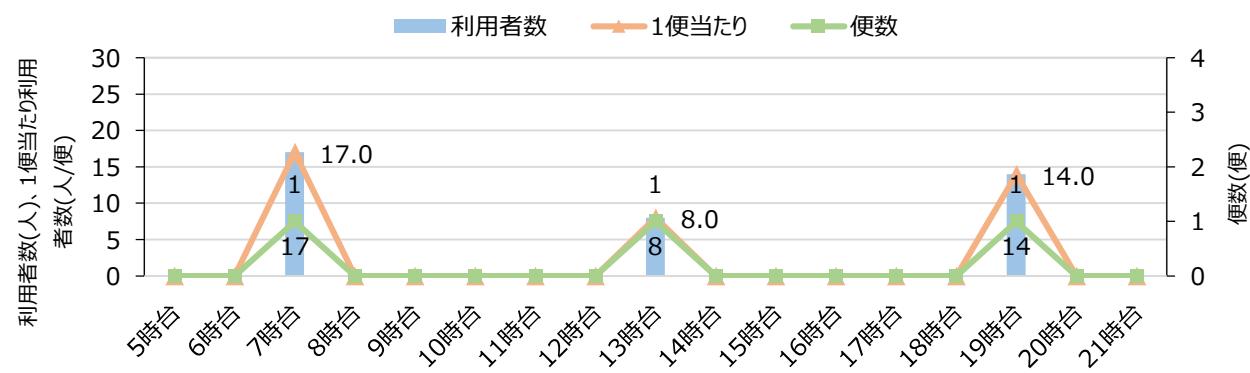


時間帯別利用者数及び便数（登別温泉～若山営業所前）

【令和元年（2019年）】

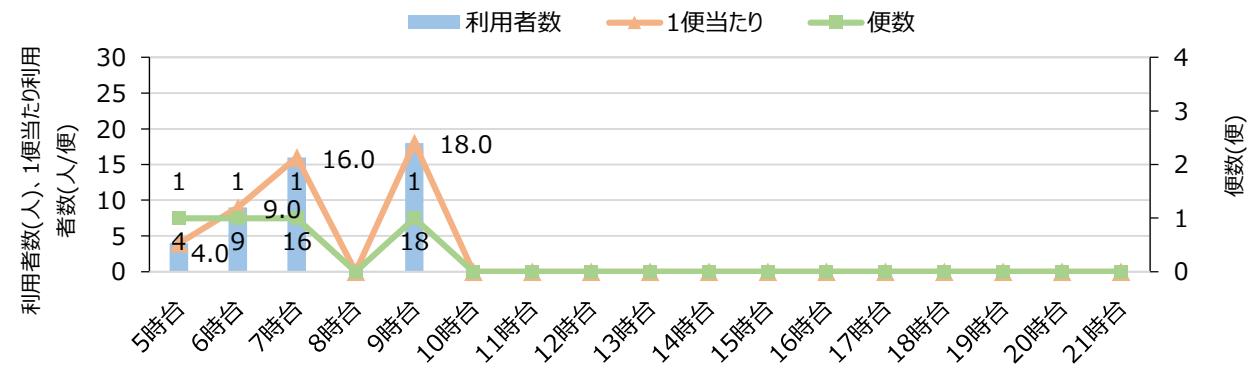


【令和2年（2020年）】

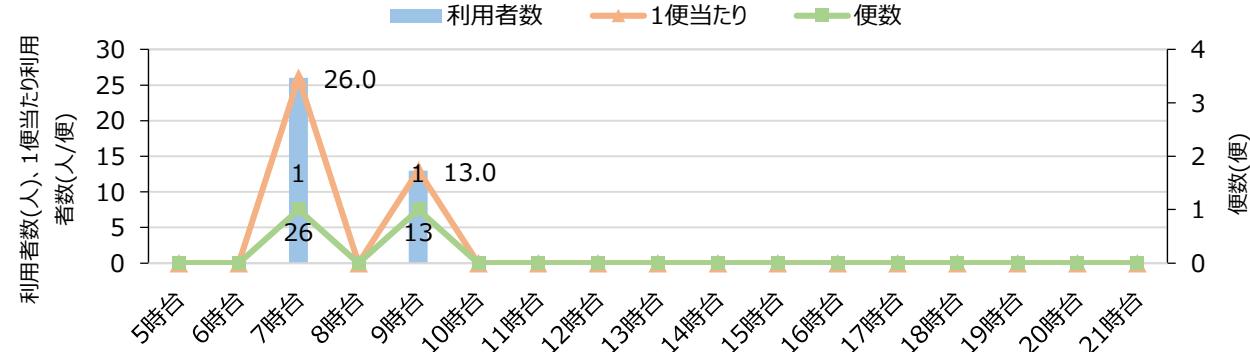


時間帯別利用者数及び便数（若山営業所前～登別温泉）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】



③ 登別温泉～室蘭フェリーターミナル（幌別本町経由・若草小経由）

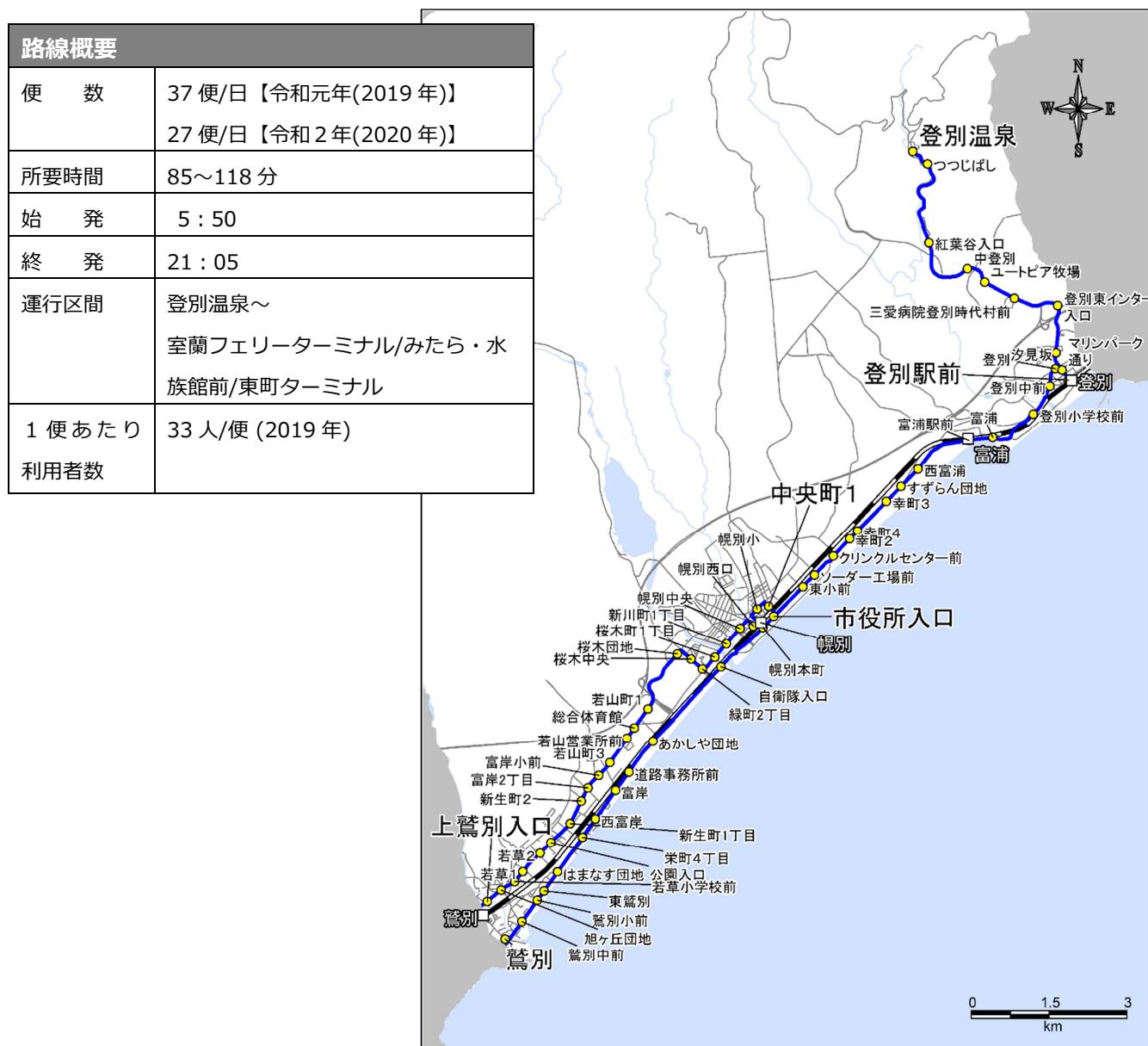
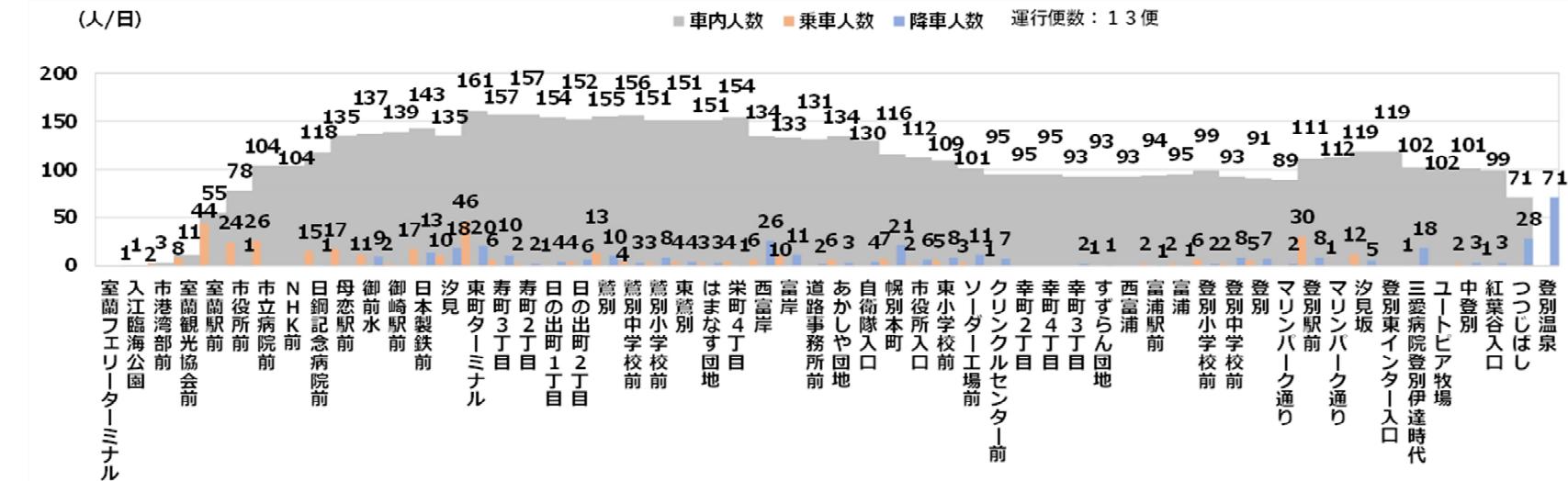


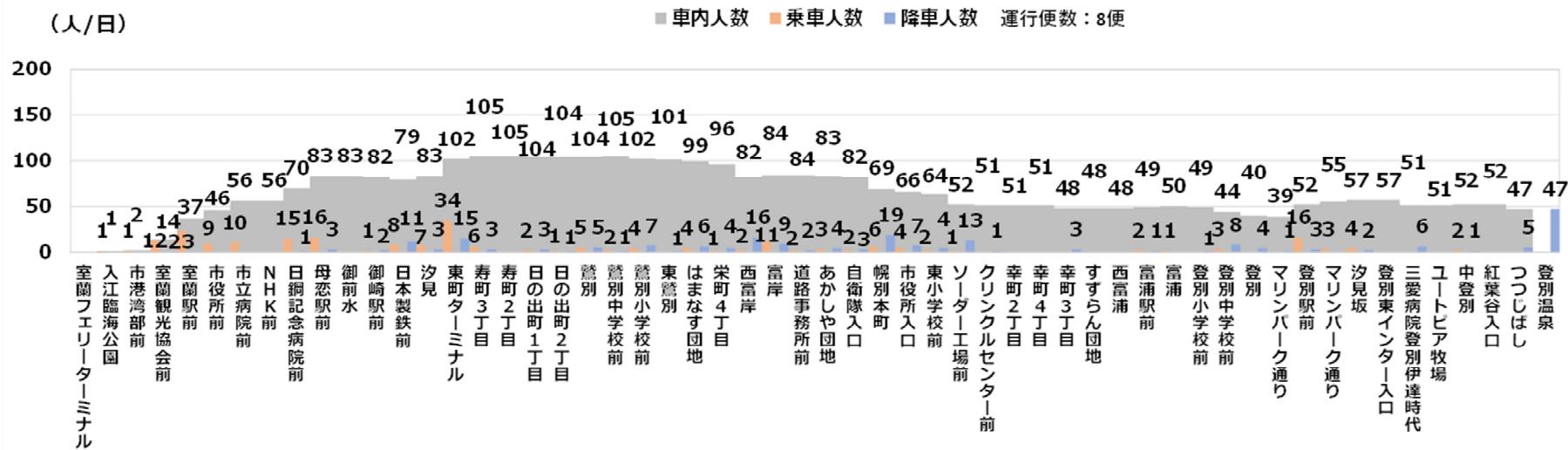
図 4-15 路線と停留所
(登別温泉～室蘭フェリーターミナル (幌別本町経由・若草小経由))

乗車人数及び車内人数（室蘭フェリーターミナル～（幌別本町経由）～登別温泉）

【令和元年（2019年）】

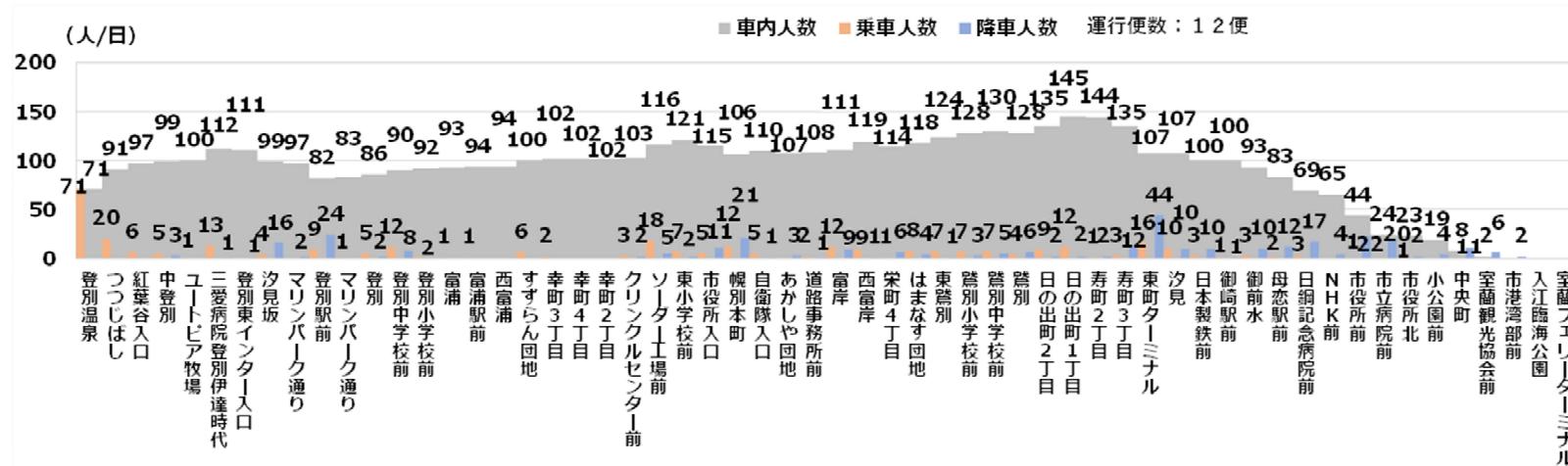


【令和2年（2020年）】

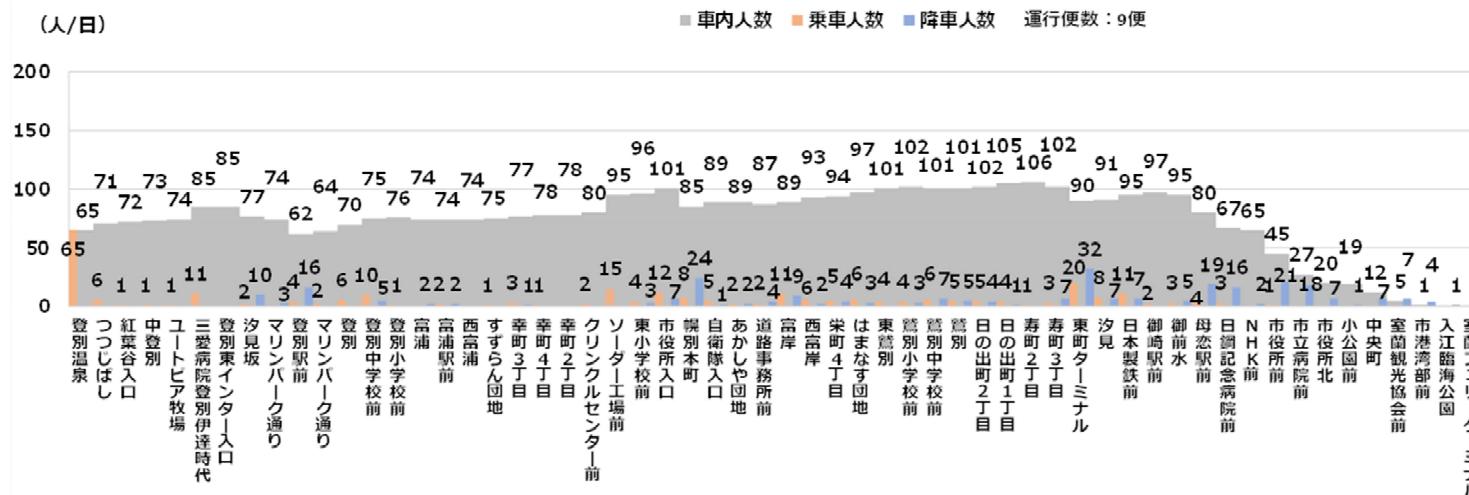


乗車人数及び車内人数（登別温泉～（幌別本町経由）～室蘭フェリーターミナル）

【令和元年（2019年）】

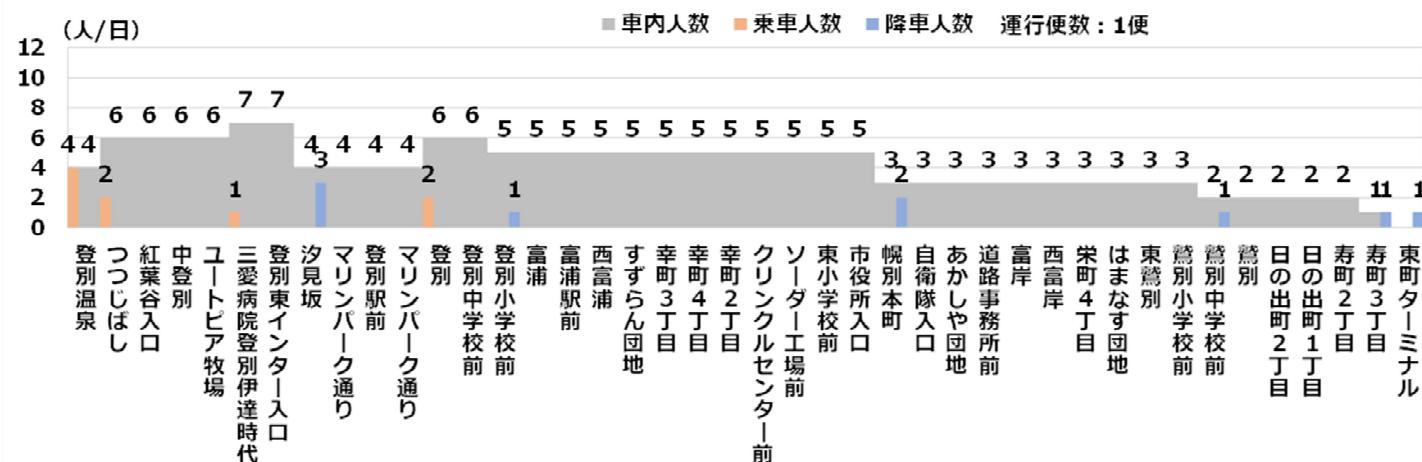


【令和2年（2020年）】

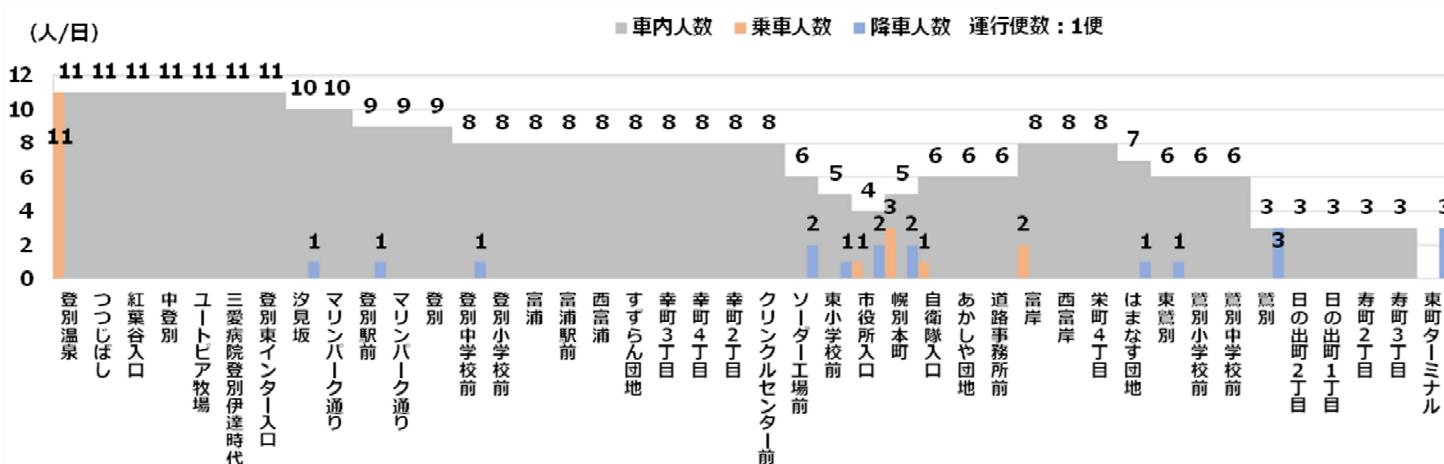


乗車人数及び車内人数（登別温泉～（幌別本町経由）～東町ターミナル）

【令和元年（2019年）】

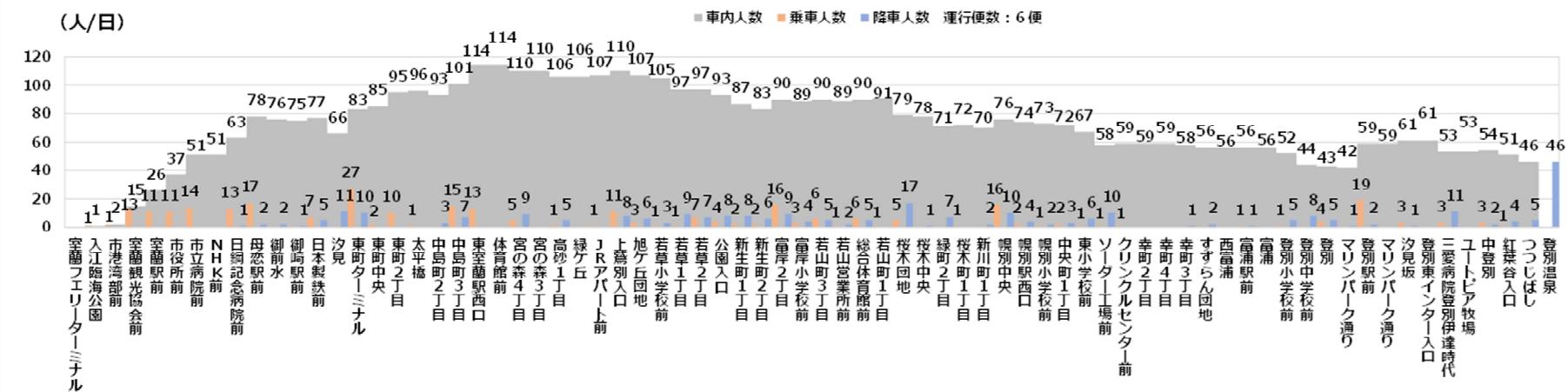


【令和2年（2020年）】

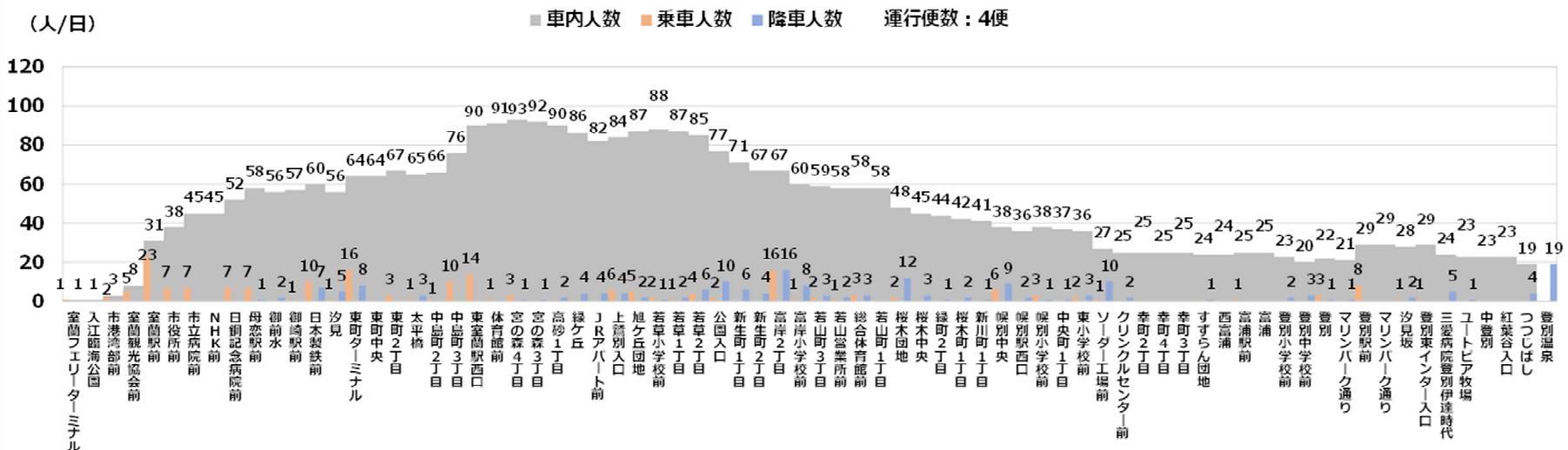


乗車人数及び車内人数（室蘭フェリーターミナル～（若草小経由）～登別温泉）

【令和元年（2019年）】

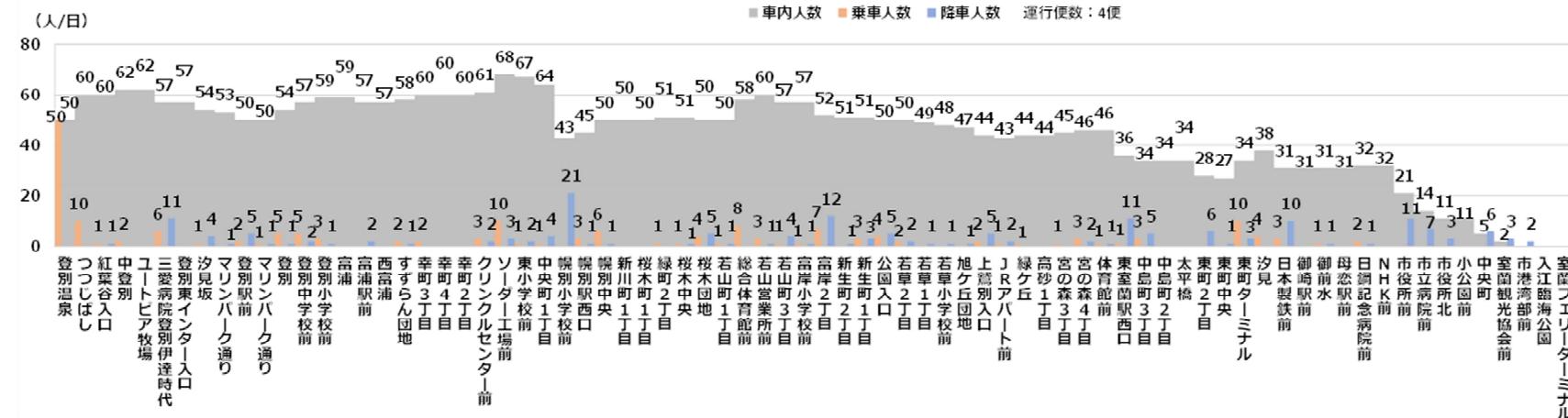


【令和2年（2020年）】

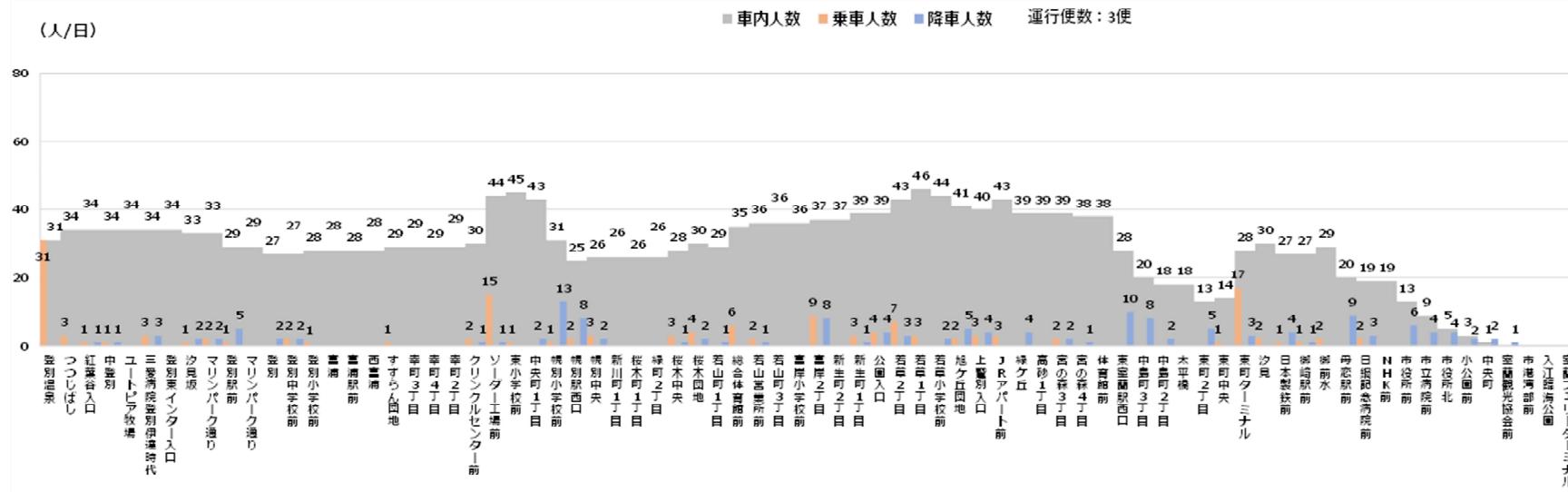


乗車人数及び車内人数（登別温泉～（若草小経由）～室蘭フェリーターミナル）

【令和元年（2019年）】

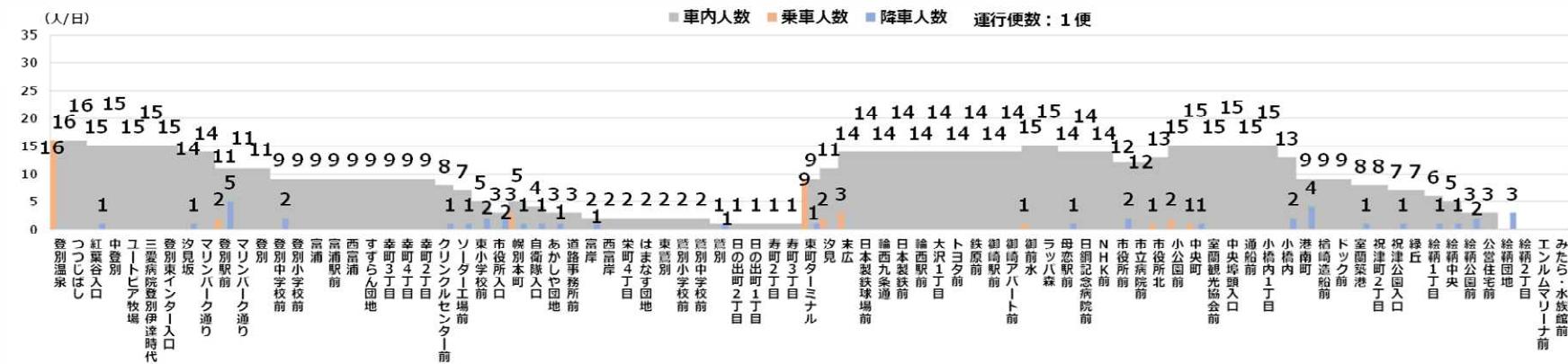


【令和2年（2020年）】



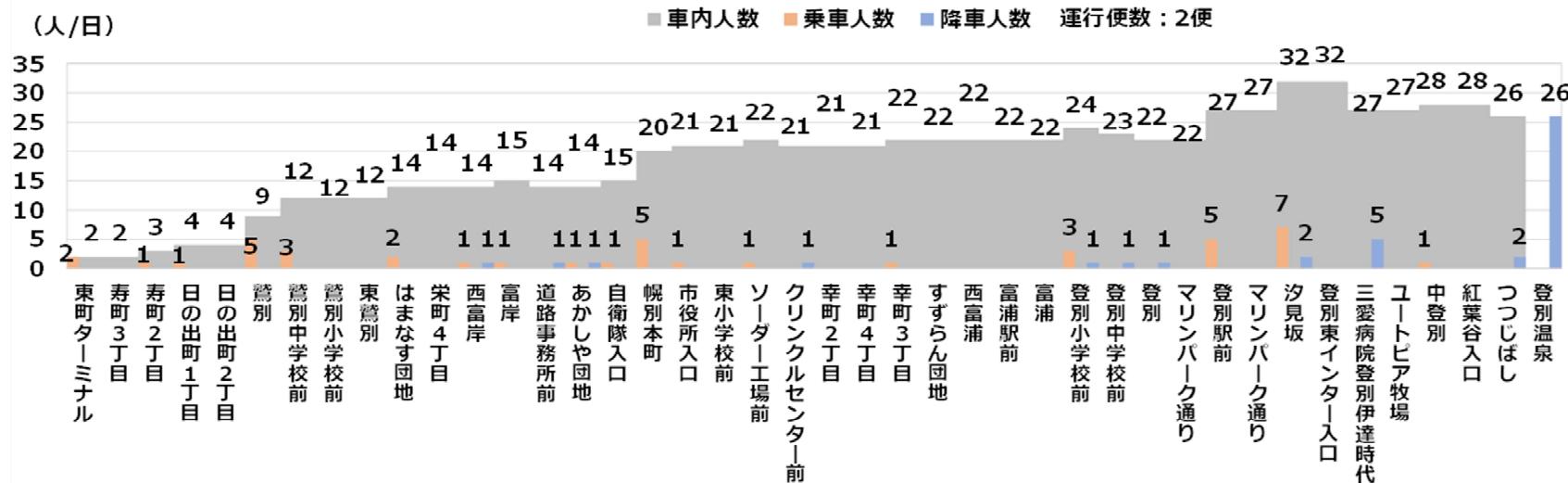
乗車人数及び車内人数（登別温泉～（幌別本町経由）～みたら・水族館前）

【令和元年（2019年）】



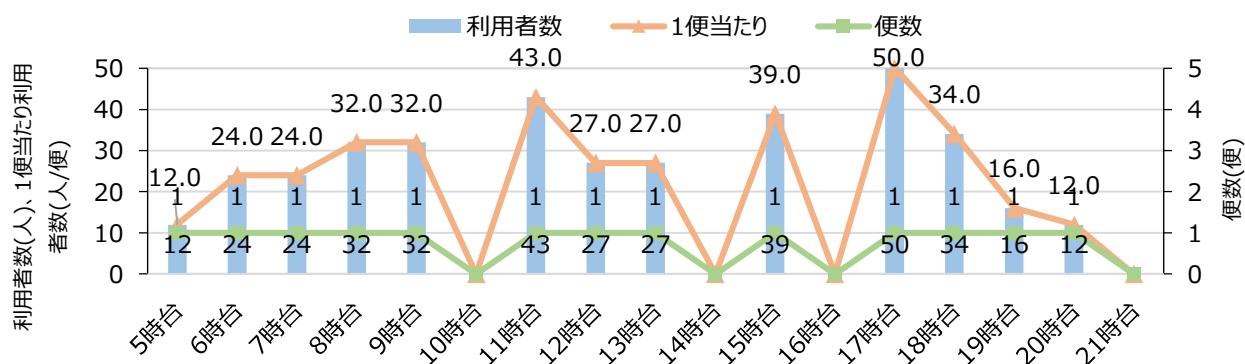
乗車人数及び車内人数（東町ターミナル～（幌別本町経由）～登別温泉）

【令和2年（2020年）】

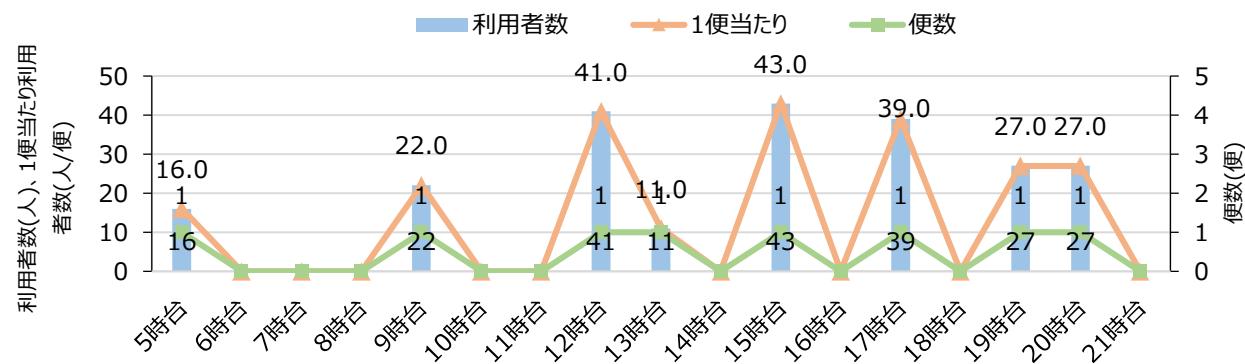


時間帯別利用者数及び便数（室蘭フェリーターミナル～（幌別本町）～登別温泉）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】

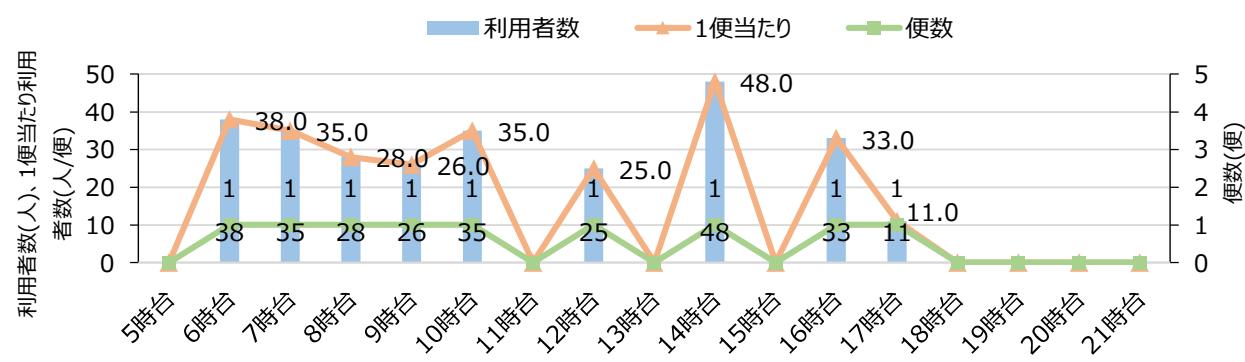


乗車人数及び車内人数（登別温泉～（幌別本町）～室蘭フェリーターミナル）

【令和元年（2019年）】

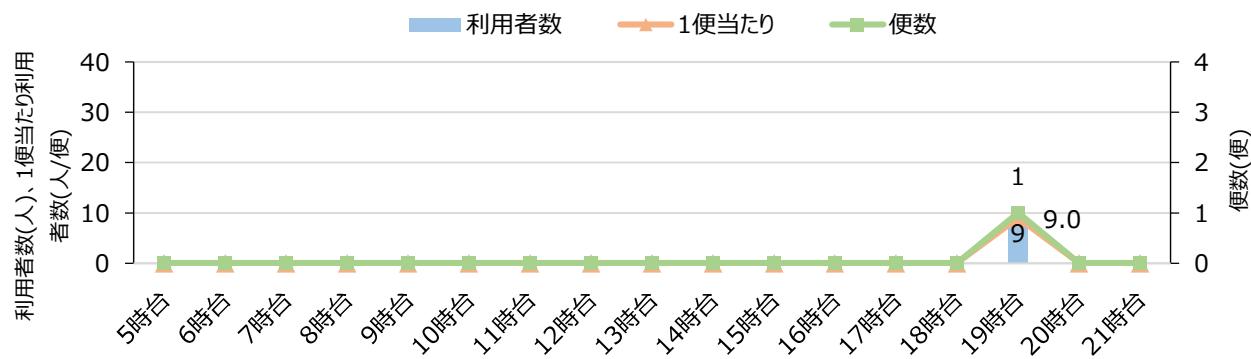


【令和2年（2020年）】

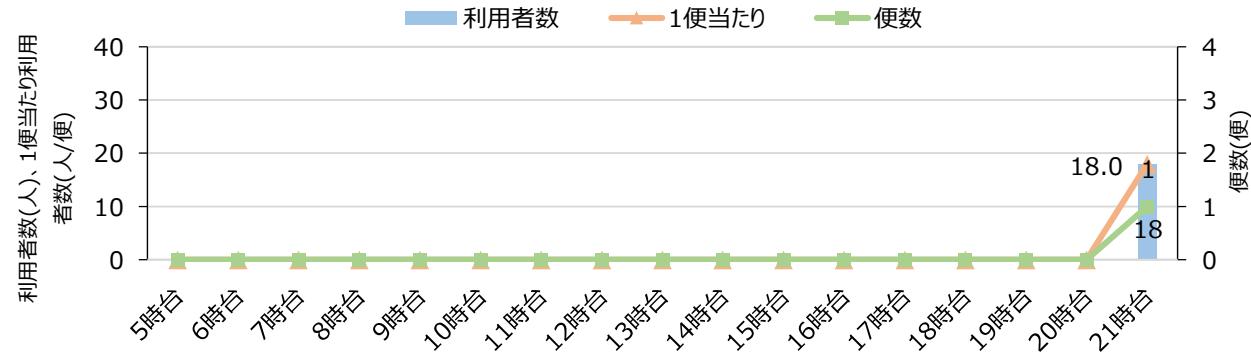


乗車人数及び車内人数（登別温泉～（幌別本町経由）～東町ターミナル）

【令和元年（2019年）】

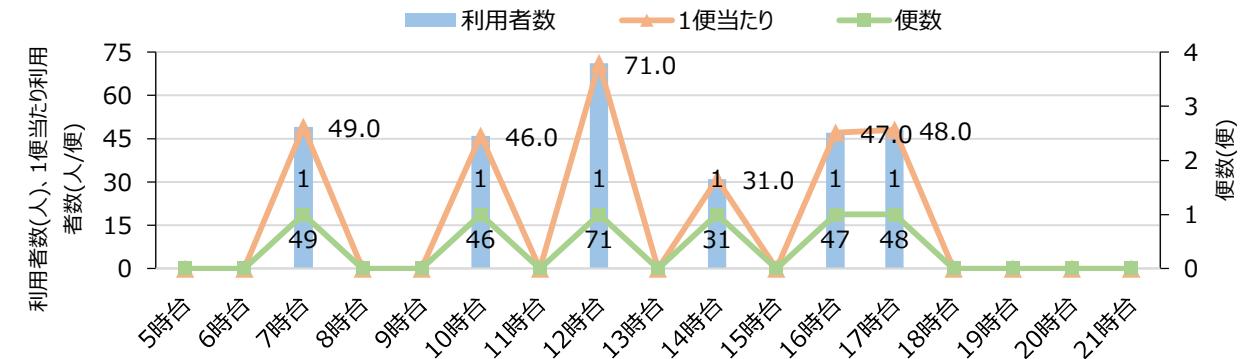


【令和2年（2020年）】

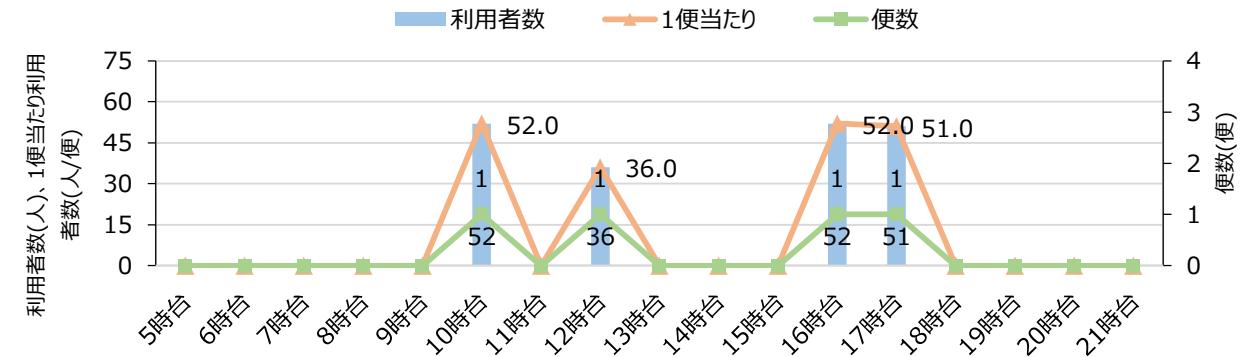


乗車人数及び車内人数（室蘭フェリーターミナル～（若草小経由）～登別温泉）

【令和元年（2019年）】

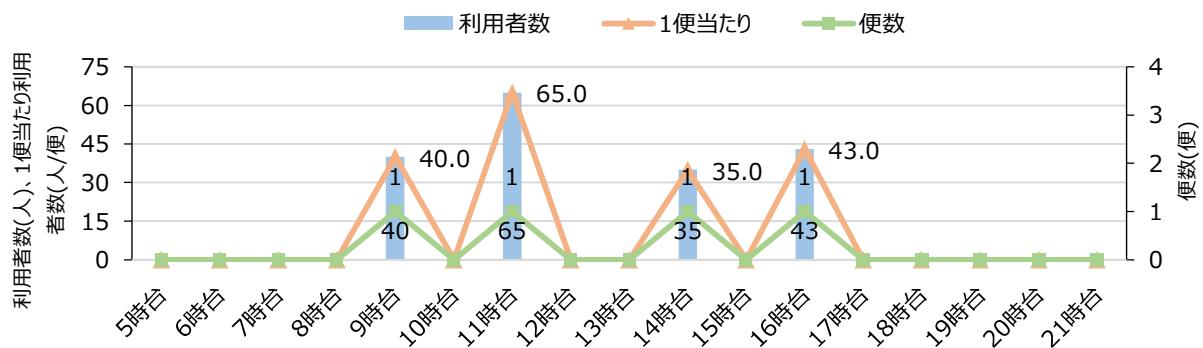


【令和2年（2020年）】

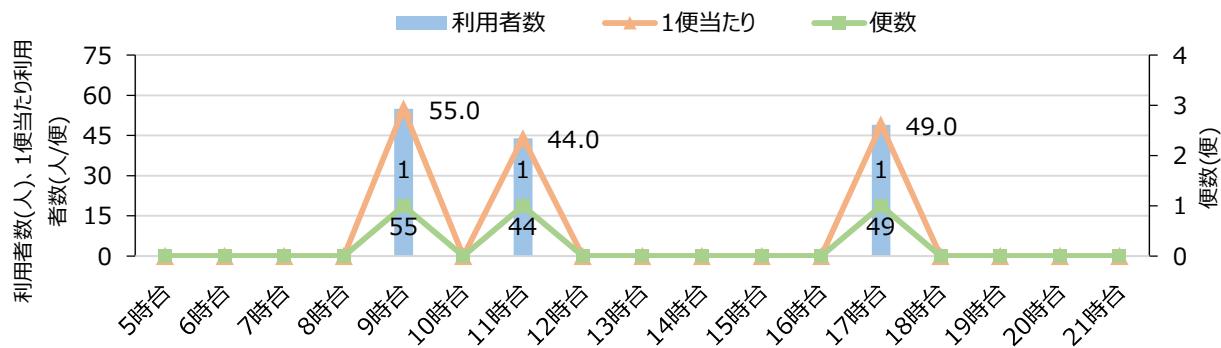


乗車人数及び車内人数（登別温泉～（若草小経由）～室蘭フェリーターミナル）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】



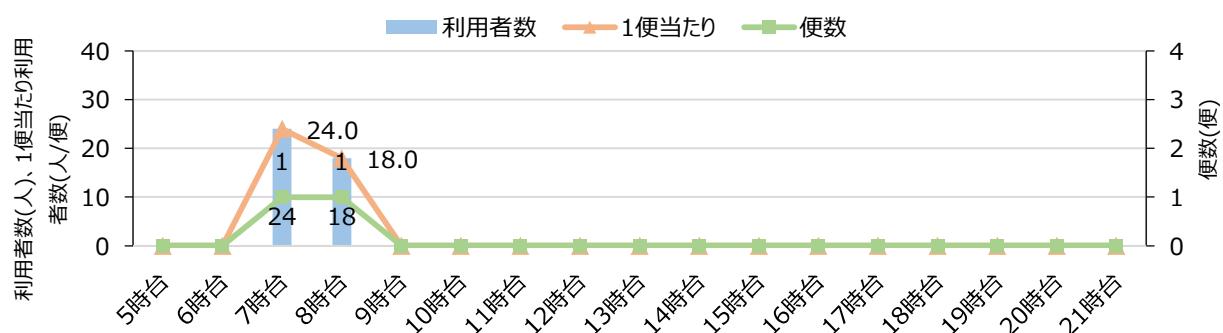
乗車人数及び車内人数（登別温泉～（幌別本町経由）～みたら・水族館前）

【令和元年（2019年）】



乗車人数及び車内人数（東町ターミナル～（幌別本町経由）～登別温泉）

【令和2年（2020年）】



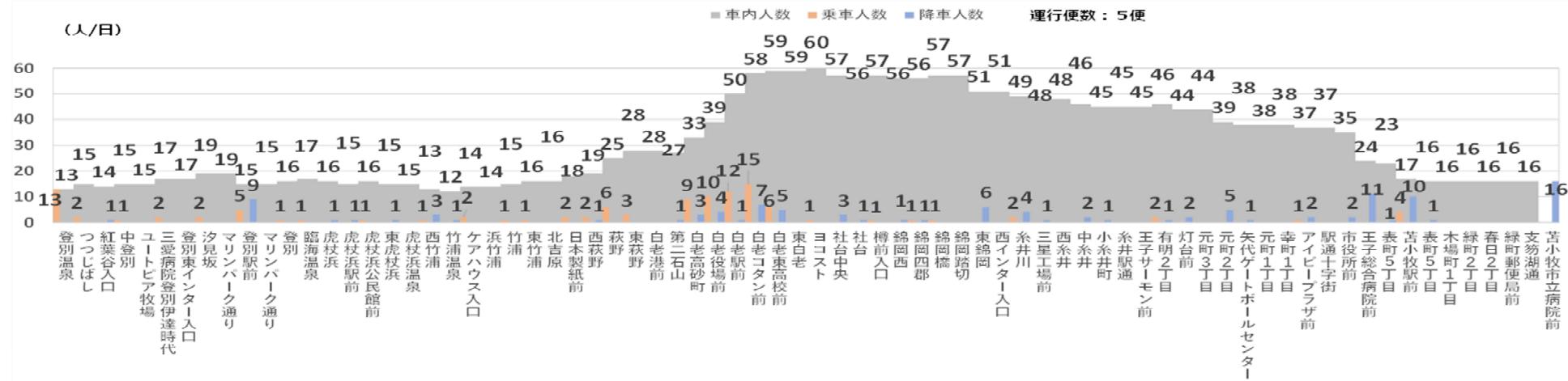
④ 登別温泉～苫小牧市立病院前



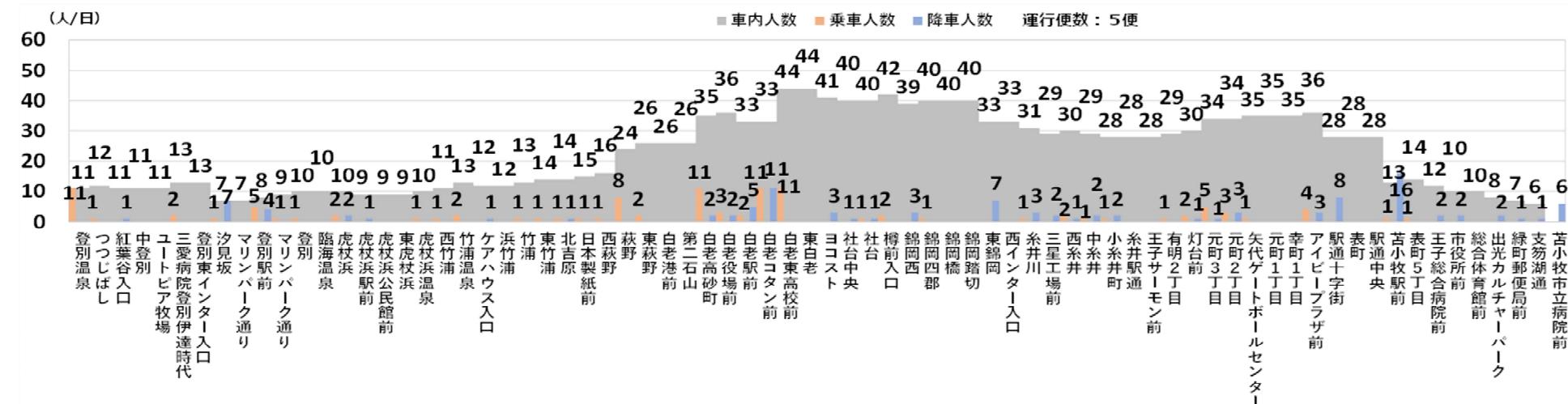
図 4-16 路線と停留所（登別温泉～苫小牧市立病院前）

乗車人数及び車内人数（登別温泉 – 苫小牧市立病院前）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】

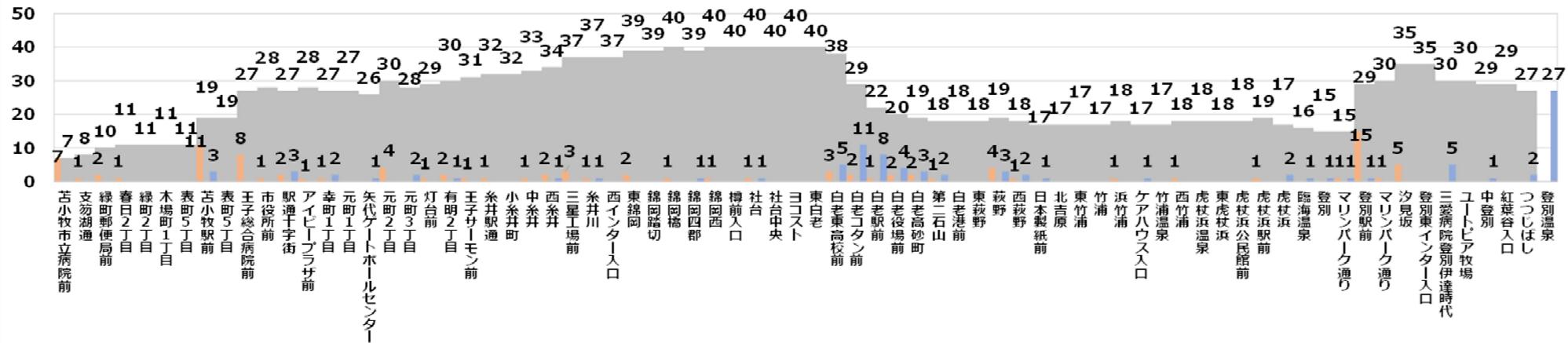


乗車人数及び車内人数（苫小牧市立病院 – 登別温泉）

【令和元年（2019年）】

(人/日)

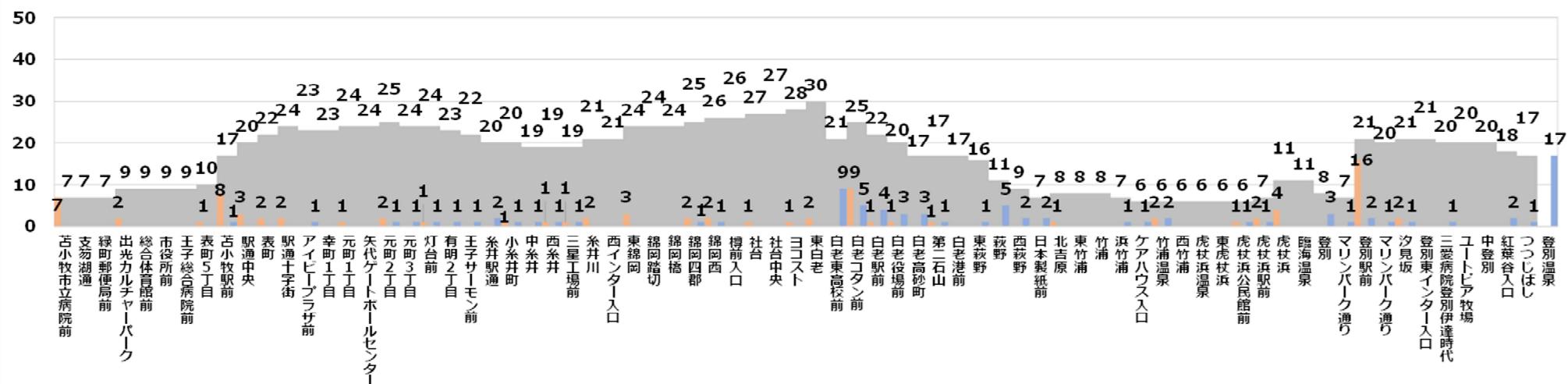
■車内人数 ■乗車人数 ■降車人数 運行便数：5便



【令和2年（2020年）】

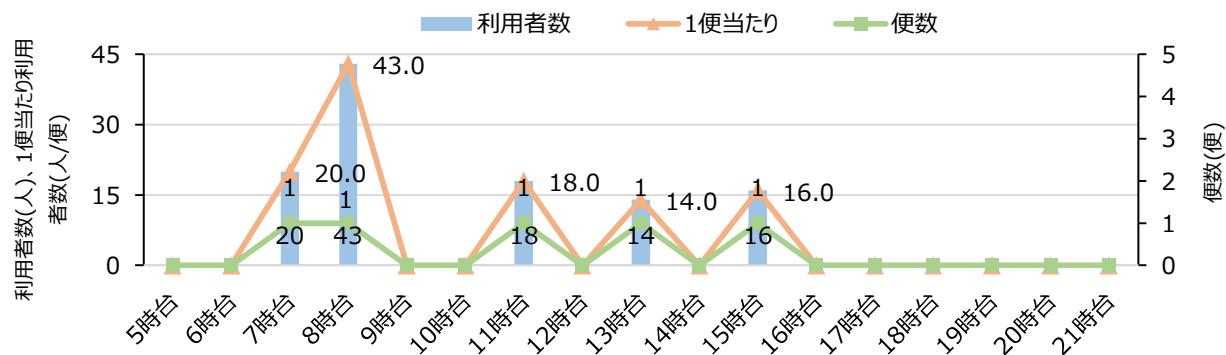
(人/日)

■車内人数 ■乗車人数 ■降車人数 運行便数：5便

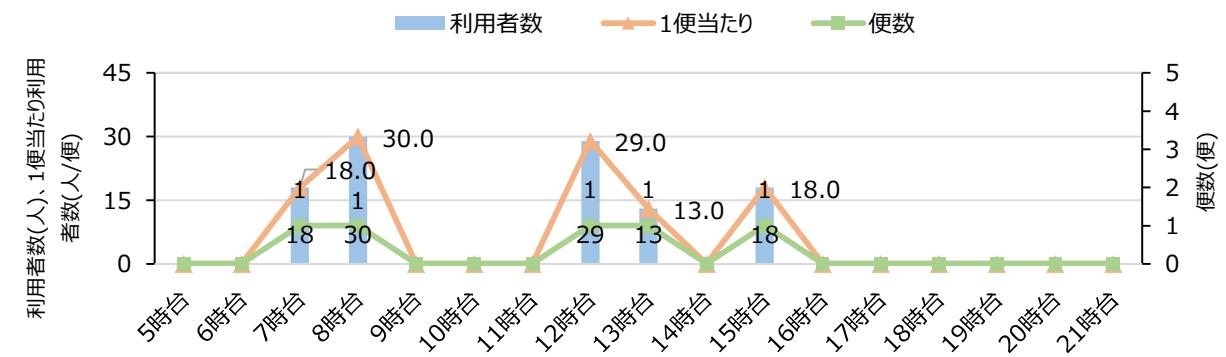


時間帯別利用者数及び便数（登別温泉～苫小牧市立病院前）

【令和元年（2019年）】

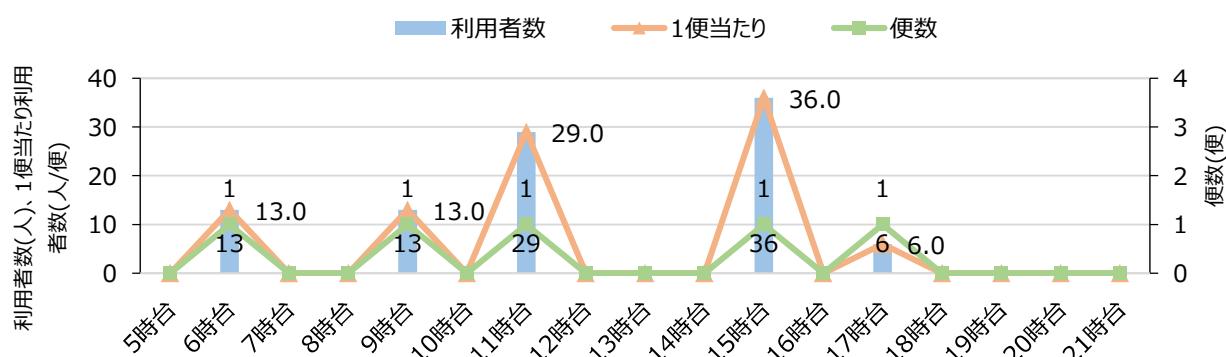


【令和2年（2020年）】

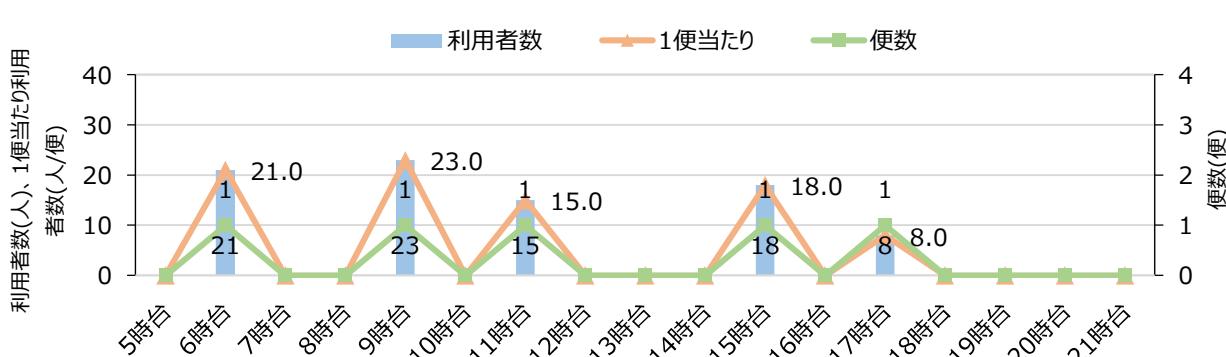


時間帯別利用者数及び便数（苫小牧市立病院～登別温泉）

【令和元年（2019年）】



【令和2年（2020年）】



(5) 乗降調査結果のまとめ

① 新型コロナウイルス感染症による影響

新型コロナウイルス感染症の影響を整理した結果、利用者数は減少しているものの、1便あたりの利用者数では大きな変化はない状況であり、事業者が効率的な運行をしているものと考えられます。

② 路線特性に応じた路線バスの再構築

- ・ 利用者の意識調査の結果からは、通勤・通学でほぼ毎日利用している方が多い一方で、買い物、通院、私用での利用も一定数あることから、多様な利用目的に対応した公共交通の維持が必要です。
- ・ 路線の特性により求められている項目が異っています。

特に登別温泉と登別駅を運行する路線については、新型コロナウイルス感染症禍であっても観光色が強い状況であり、キャッシュレス決済やJRとの乗り継ぎなど、公共交通機能の強化を望んでいる声が多い状況です。

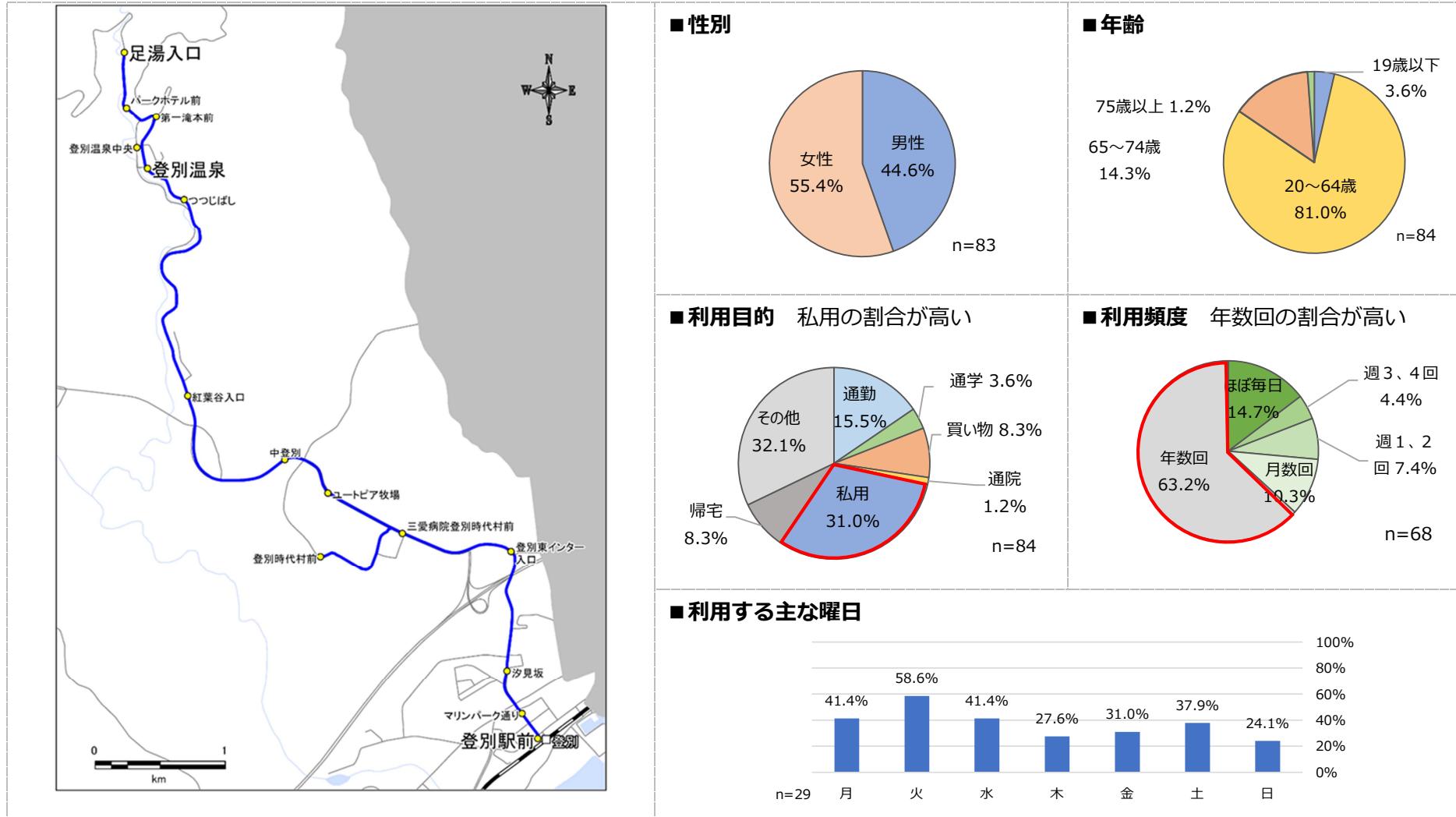
③ 乗継拠点の確保による効果的な運行

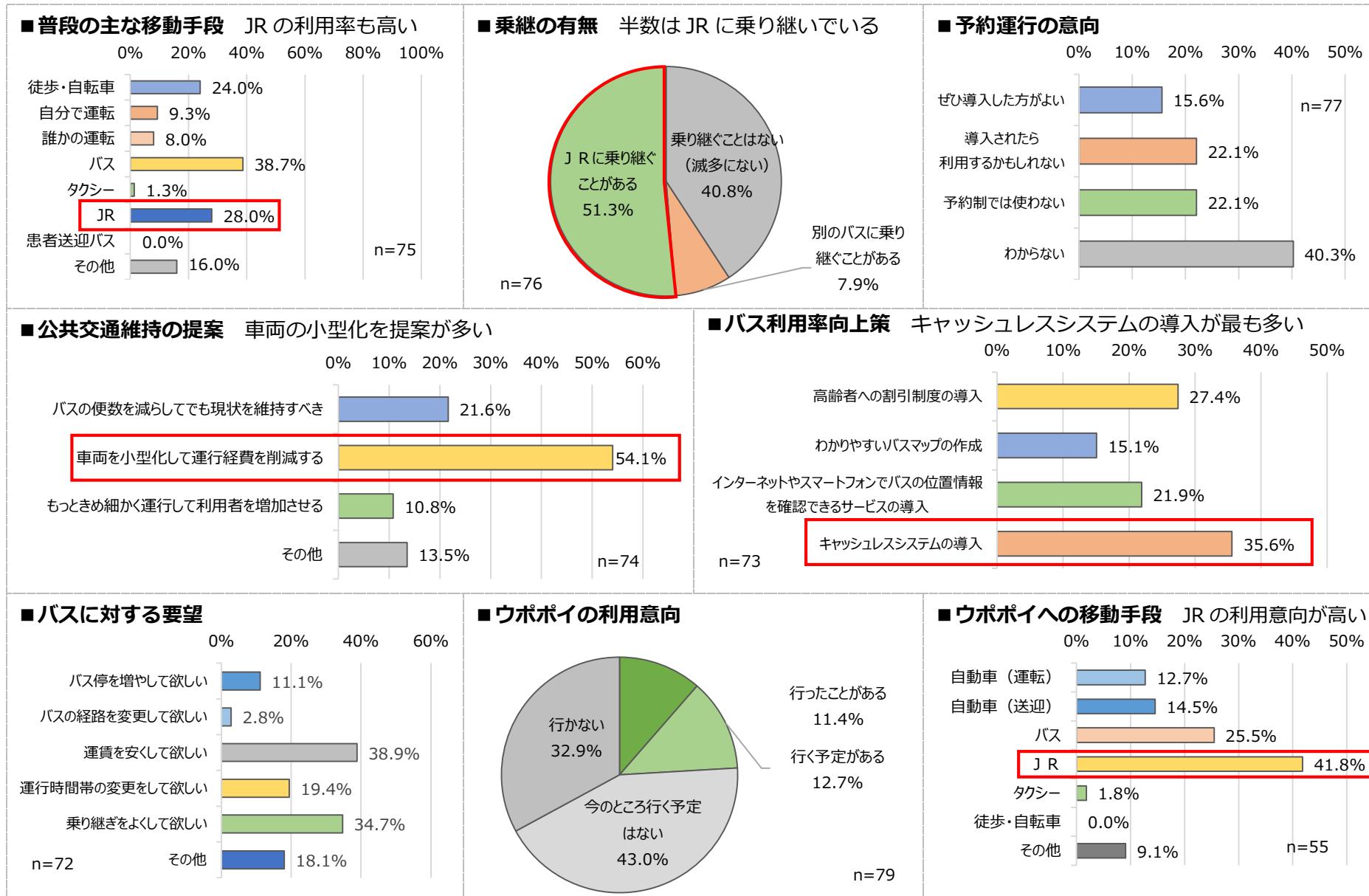
- ・ 乗降データの結果からは室蘭や苫小牧を結ぶ路線については、登別地域や幌別地域など、地域内での移動が中心的に行われています。
- ・ 運行効率の面から路線を見直し、現状で乗継拠点となっているJR登別駅以外にも、JR幌別駅周辺やJR鶩別駅周辺等を乗り継ぎ拠点にするなどの検討が必要です。

5 郊外線の利用実態調査（バス路線カルテ）

（1）登別温泉 – 登別駅前

① 意識調査結果（2020年）※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても100%にならない場合があります。





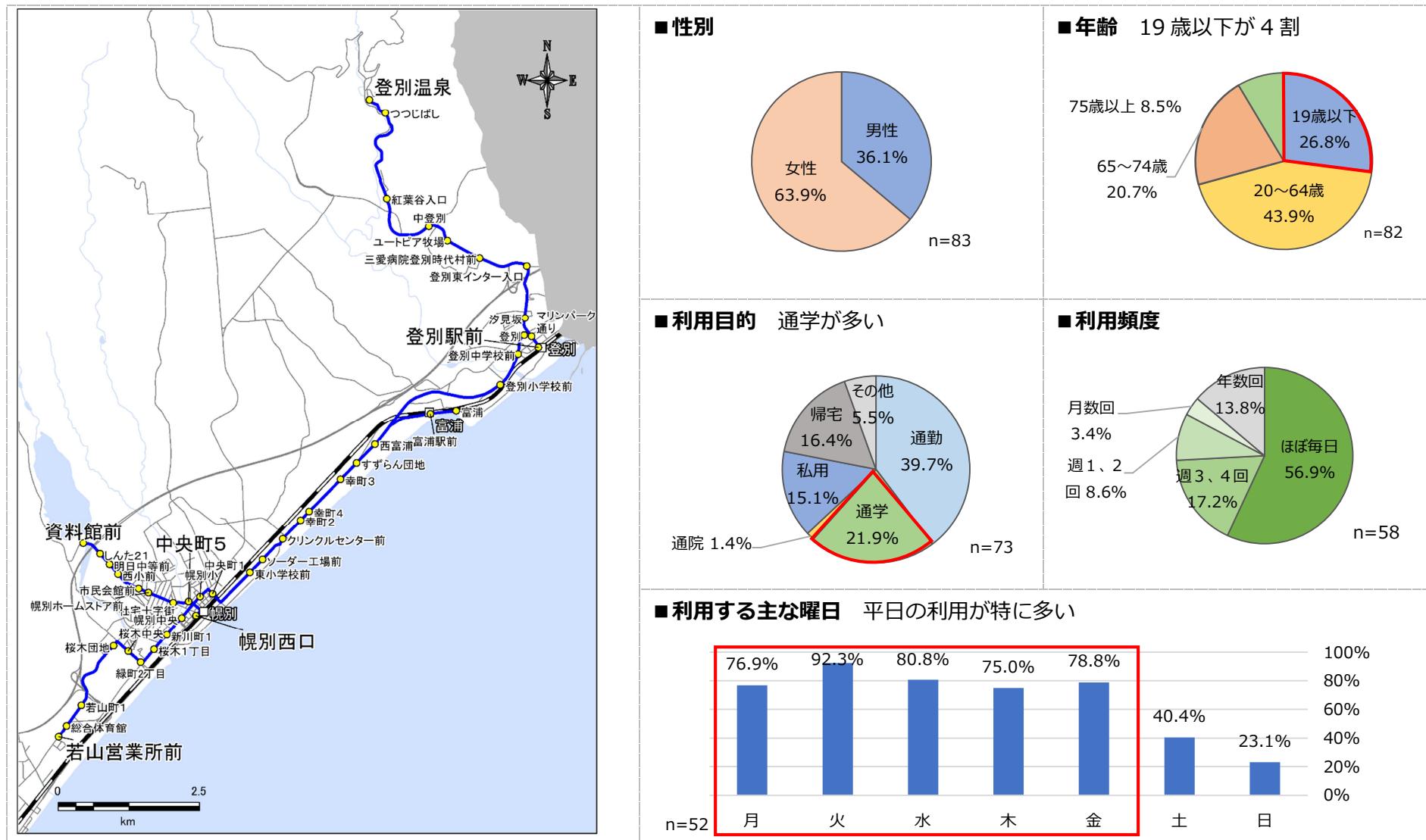
② 系統別乗降場所（2019年）

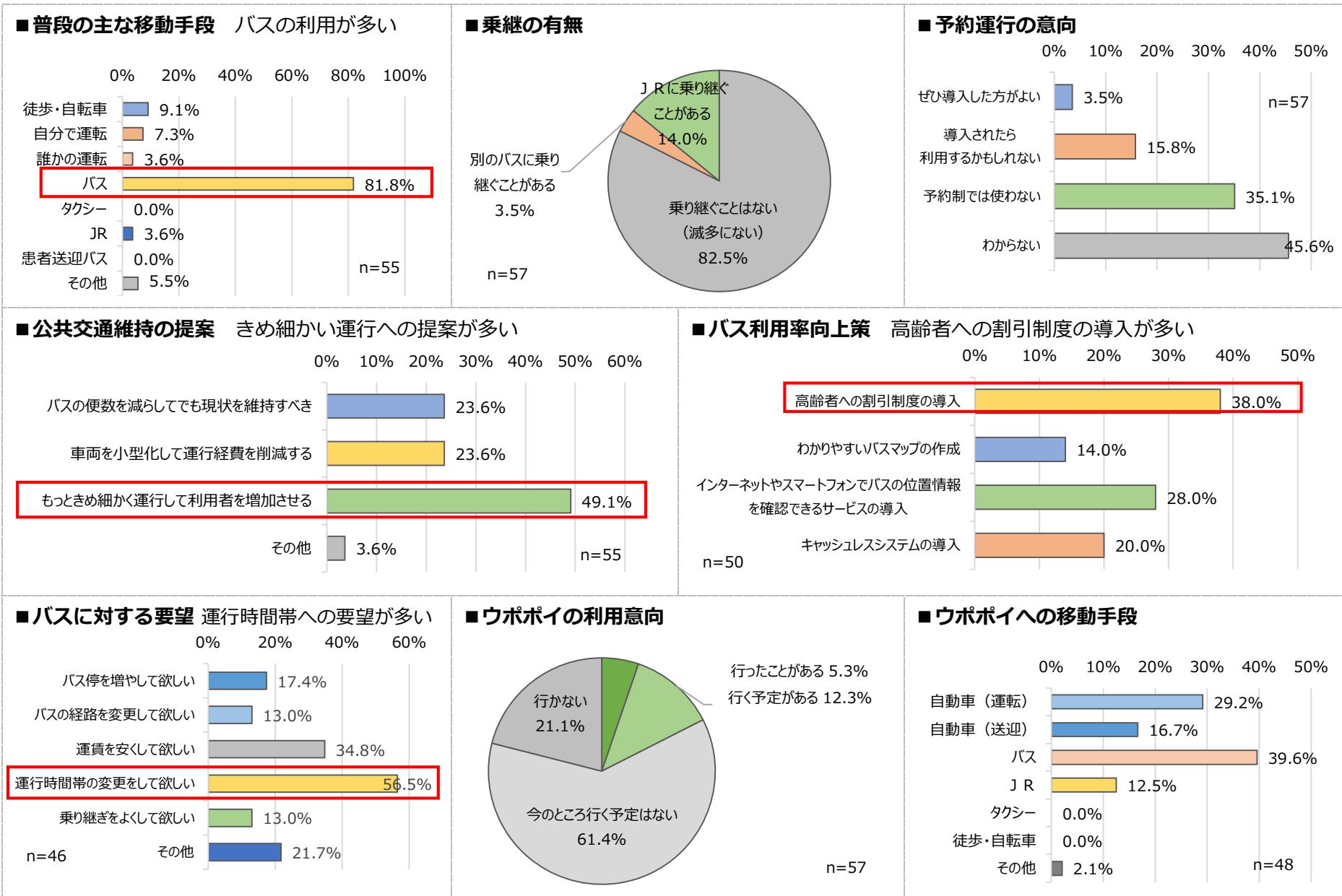
	登別温泉	つつじばし	紅葉谷入口	中登別	ユートピア牧場	三愛病院登別伊達時代	登別東インター入口	汐見坂	マリンパーク通り	登別駅前	合計
登別温泉							2			2	4
つつじばし											0
紅葉谷入口											0
中登別											0
ユートピア牧場											0
三愛病院登別伊達時代											0
登別東インター入口											0
汐見坂	2										2
マリンパーク通り											0
登別駅前	8	2	0	0	0	0	0	2	0	2	10
合計	10	2	0	0	0	0	0	2	0	2	16

	足湯入口	パークホテル前	第一滝本前	登別温泉中央	登別温泉	つつじばし	紅葉谷入口	中登別	登別時代村前	三愛病院登別伊達時代	登別東インター入口	汐見坂	マリンパーク通り	登別駅前	合計
足湯入口					1			3				1		7	12
パークホテル前														5	5
第一滝本前					1				2			2	3	17	25
登別温泉中央															0
登別温泉						1						2		17	20
つつじばし												1		2	3
紅葉谷入口		1	1												2
中登別	3											1			4
登別時代村前	2		3		12									2	19
三愛病院登別伊達時代					1			1				2		1	5
登別東インター入口															0
汐見坂		1			3										4
マリンパーク通り					1				2						3
登別駅前	2	2	20		24	3				2					53
合計	7	4	24	0	41	5	1	4	4	2	0	9	3	51	155

(2) 資料館前・若山営業所線

① 系統別意識調査結果（2020年）※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても100%にならない場合があります。





② 系統別乗降場所 (2019年)

【資料館前】

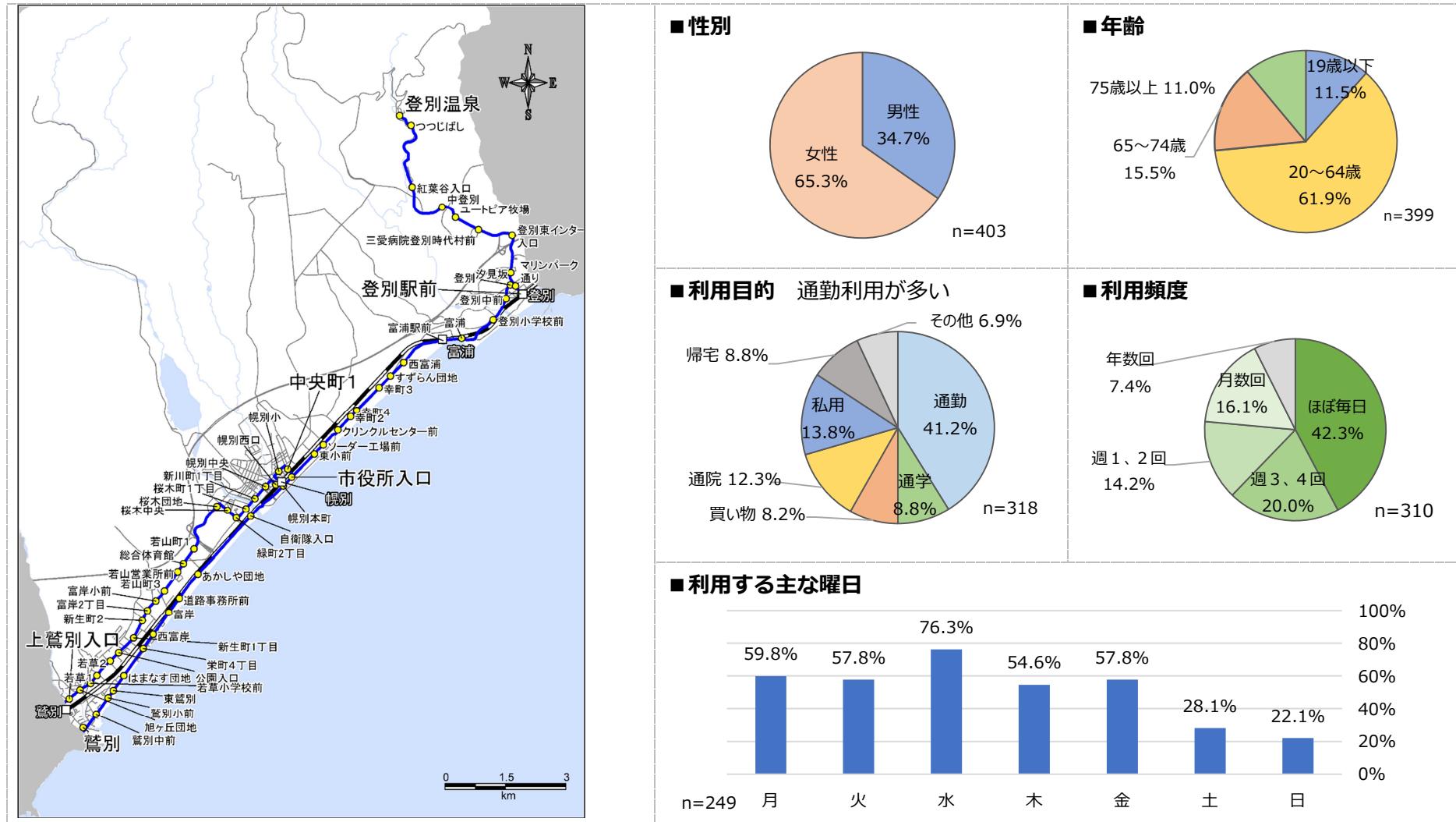
	登別温泉	つつじばし	紅葉谷入口	中登別	ユートピア牧場	三愛病院登別伊達時代	登別東インターフェース	汐見坂	マリンパーク通り	登別駅前	登別	登別中学校前	登別小学校前	富浦	富浦駅前	西富浦	すずらん団地	幸町3丁目	幸町4丁目	幸町2丁目	クリンクルセンター前	ソーダー工場前	東小学校前	中央町1丁目	幌別小学校前	中央町5丁目	社宅十字街	市民会館前	西小学校前	明日中等前	しんた21前	資料館前	合計		
登別温泉			1	1				2		2			1											2	1							10			
つつじばし								2							1																3				
紅葉谷入口																															0				
中登別																															0				
ユートピア牧場																															0				
三愛病院登別伊達時代														1	1	2														4					
登別東インターフェース																															0				
汐見坂	2																														2				
マリンパーク通り	2																														2				
登別駅前	1																														1				
マリンパーク通り	7																														7				
登別																															0				
登別中学校前	2																														3				
登別小学校前																															0				
富浦																															1				
富浦駅前																															0				
西富浦																															0				
すずらん団地																															0				
幸町3丁目																															0				
幸町4丁目																															0				
幸町2丁目																															0				
クリンクルセンター前	1																														1				
ソーダー工場前	1																														3				
東小学校前	4																														4				
中央町1丁目	1																														1				
幌別小学校前																															1				
中央町5丁目	1																														3				
社宅十字街																															1				
幌別ホームストア前	1																														1				
市民会館前																															0				
西小学校前																															0				
明日中等前																															0				
しんた21前	1																														1				
資料館前																															0				
合計	23	1	1	1	0	0	0	5	1	4	0	0	1	0	0	1	0	2	1	0	0	0	1	1	0	0	3	0	2	0	0	1	0	0	49

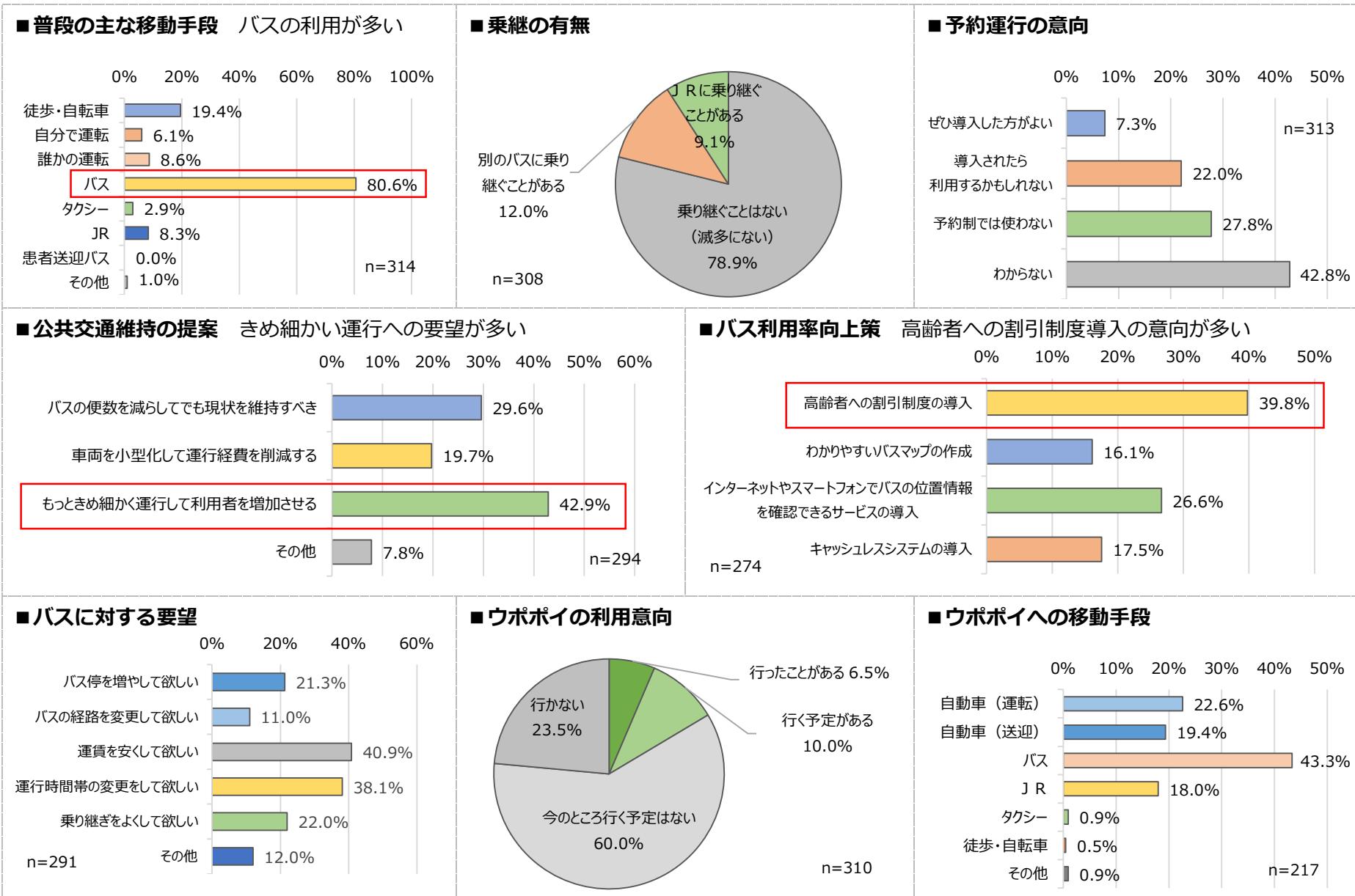
【若山営業所】

	登別温泉	つつじばし	紅葉谷入口	中登別	ユートピア牧場	三愛病院登別伊達時代	登別東インター入口	汐見坂	マリンパーク通り	マリンパーク通り	登別駅前	登別中学校前	登別小学校前	富浦	富浦駅前	西富浦	すずらん団地	幸町3丁目	幸町4丁目	幸町2丁目	ソーダー工場前	東小学校前	中央町1丁目	幌別小学校前	幌別駅西口	幌別中央	桜木町1丁目	新川町1丁目	桜木町2丁目	緑町2丁目	桜木中央	桜木団地	若山営業所前	総合体育館前	若山営業所前	合計
登別温泉									1	3		1	6									1	2		1				1	1	1	17				
つつじばし												1			1							1		1					1	1	5					
紅葉谷入口																																				
中登別																																				
ユートピア牧場																																				
三愛病院登別伊達時代																																				
登別東インター入口																																				
汐見坂	1				1																									1	3					
マリンパーク通り																																				
登別駅前	14																													14						
マリンパーク通り																															1					
登別																														3	3					
登別中学校前	1	2																												6	9					
登別小学校前	1			3																										4						
富浦																															3					
富浦駅前		1													2																					
西富浦																																				
すずらん団地																																				
幸町3丁目																																				
幸町4丁目																																				
幸町2丁目																																				
クリンクルセンター前																																				
ソーダー工場前	1											1																			2					
東小学校前													1	1																	2					
中央町1丁目	2																														2					
幌別小学校前	1			1									1								2								3	8						
幌別駅西口									1																					1						
幌別中央	1																			2										3						
新川町1丁目																																				
桜木町1丁目																																				
緑町2丁目																																				
桜木中央																																				
桜木団地	1											1	1																	2		5				
若山町1丁目																																				
総合体育館前												1																				1				
若山営業所前																																				
合計	22	4		6		1	6	1	5	8		1								4	1	1	1	3	3			1	15	83						

(3) 登別温泉～室蘭フェリーターミナル線

① 系統別意識調査結果（2020年）※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても100%にならない場合があります。





② 系統別乗降場所 (2019年)

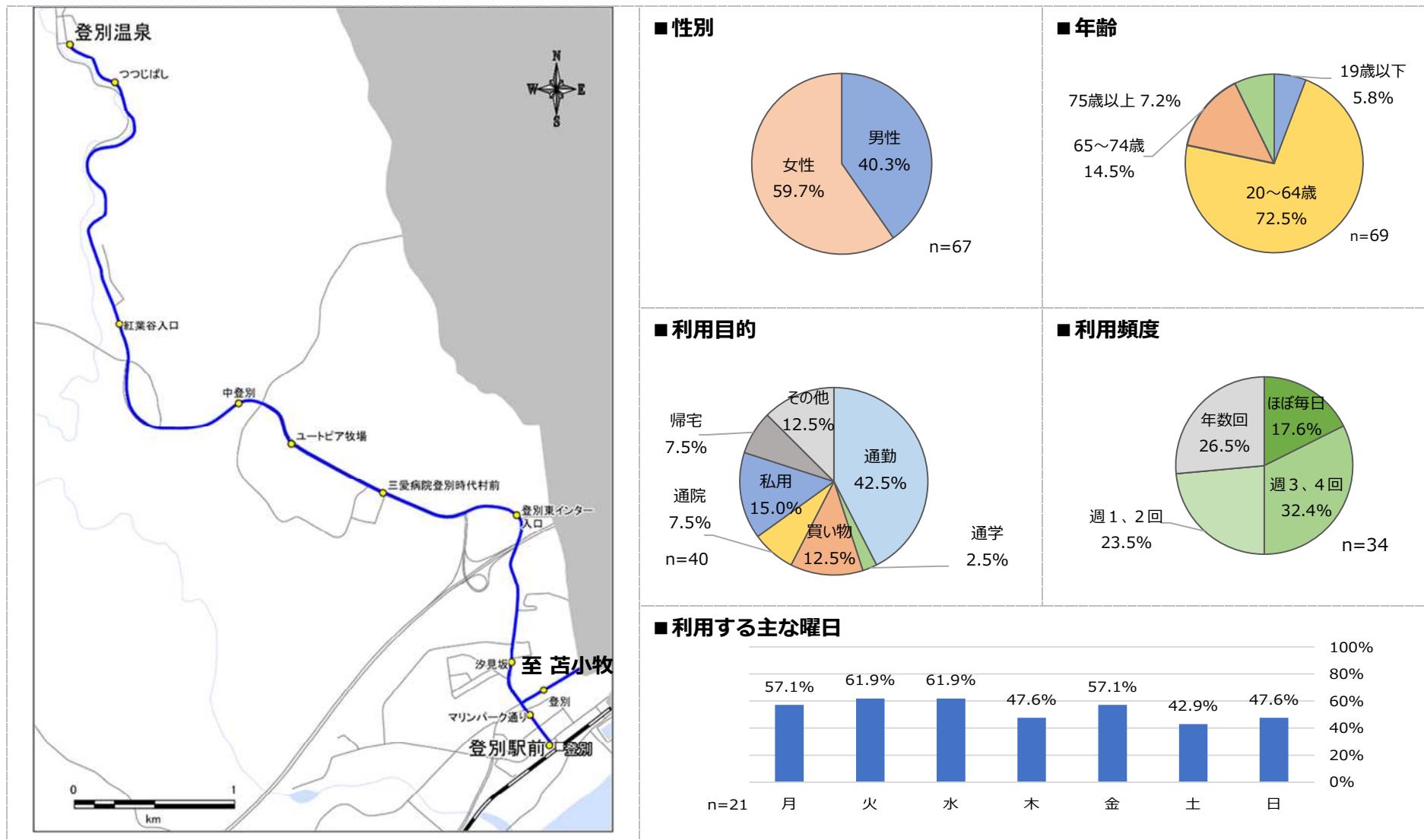
【幌別本町経由】

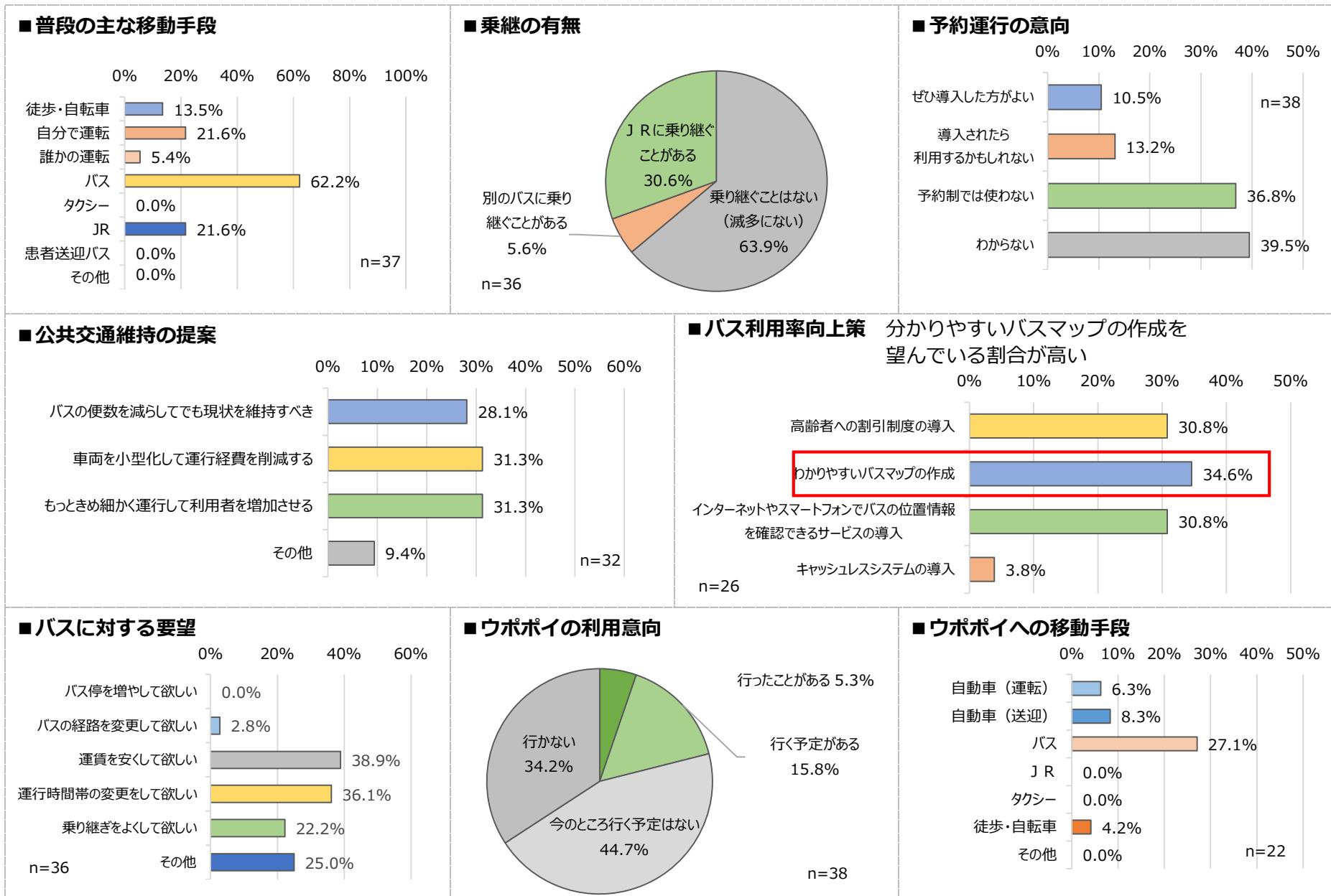
	登別温泉	つつじばし	紅葉谷入口	中登別	ユートピア牧場	三愛病院登別伊達時代	登別東インター入口	マリンパーク通り	登別駅前	マリンパーク通り	登別	登別中学校前	登別小学校前	富浦	富浦駅前	西富浦	すずらん団地	幸町3丁目	幸町4丁目	幸町2丁目	クリンクルセンター前	ソーダー工場前	東小学校前	市役所入口	幌別本町	自衛隊入口	あかしや団地	道路事務所前	富岸	西富岸	栄町4丁目	はまなす団地	東鷺別	鷺別小学校前	鷺別中学校前	室蘭市内	合計
登別温泉							1	2			12		24		1	8						1	2	2	3	4	1	1		3	1	2	1		1	20	90
つつじばし							1				1	4		2		1	2								1	1				1	1	7	23				
紅葉谷入口	1											1													2	1						2	7				
中登別	1	1						1				1	1												1							1	7				
ユートピア牧場														1																			1				
三愛病院登別伊達時代	1										4		1												1	1	3						3	15			
登別東インター入口																																					
汐見坂	5	5	1				1																			1	2						1	16			
マリンパーク通り	1																																	1			
登別駅前	25	1	1				3																										4	41			
マリンパーク通り																																		1			
登別	1	3					1											1															1	12			
登別中学校前	1	1																															1	14			
登別小学校前				1	5																												1	8			
富浦															1	1																	1	3			
富浦駅前	1						1																											3			
西富浦																																					
すずらん団地	1																																	1	7		
幸町3丁目																																		1	2		
幸町4丁目																																					
幸町2丁目																																					
クリンクルセンター前															1																			1	1	4	
ソーダー工場前	1			1				1																									1	1	10	21	
東小学校前	3						1								1																		3	12			
市役所入口								1																									1	4			
幌別本町	1	1					1								1			1	1													1	1	1	9	22	
自衛隊入口																																		1	4		
あかしや団地	1	1													3	1																			6		
道路事務所前																																		1	1	2	
富岸	3						1	1			1	1	1																					2	10	22	
西富岸	1	1					1																													8	13
栄町4丁目	1							1				1	1																						1	5	
はまなす団地																																				8	11
東鷺別																																				7	11
鷺別小学校前																																				7	9
鷺別中学校前																																				7	11
鷺別	2	1													1																					4	17
室蘭市内	22	11	1	1	2	3	6	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	7	4	6	16	4	2	1	8	20	3	4	8	2	10	168	320				
合計	71	28	4	6	19	1	25	2	37	2	9	19	3	1	1	1	2		10	17	11	19	44	6	7	3	21	27	7	7	5	11	7	17	299	749	

【若草小経由】

(4) 登別温泉～苫小牧市立病院前

① 系統別意識調査結果（2020年）※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても100%にならない場合があります。





② 系統別乗降場所（2019年）

	登別温泉	JCHO登別病院前	紅葉谷入口	中登別	ユートピア牧場	三愛病院登別伊達時代	登別東インター入口	汐見坂	マリンパーク通り	登別駅前	マリンパーク通り	登別	白老町内	苦小牧市内	合計
登別温泉			1						8			4	0	13	
JCHO登別病院前												0	2	2	
紅葉谷入口												0	0	0	
中登別										1		0	0	1	
ユートピア牧場												0	0	0	
三愛病院登別伊達時代												2	0	2	
登別東インター入口												0	0	0	
汐見坂	2			1	2							0	2	7	
マリンパーク通り		1										0	0	1	
登別駅前	14					1						5	0	20	
マリンパーク通り	1											0	0	1	
登別												1	0	1	
白老町内	7	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	30	53	94
苦小牧市内	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	34	27	65
合計	26	2	1	1	0	5	0	0	0	10	1	1	76	84	207

6 カルルス・サンライバスキー場線の乗降調査

(1) 調査概要

① 調査方法・規模

場所：調査対象バス車内

実施日：令和2年（2020年）2月11日（火・祝日）、2月12日（水） 計2日間

実施方法：バス利用者へのインタビュー形式のアンケート調査

回収数：56票

② 調査項目

- ・性別
- ・年齢
- ・職業
- ・居住地
- ・運転免許の有無、
- ・降車後の乗り継ぎ有無と手段
- ・利用目的
- ・行き先
- ・利用頻度、乗車バス停、降車バス停、支払方法、
- ・カルルス線・サンライバスキー場線の課題、送迎バスの利用有無

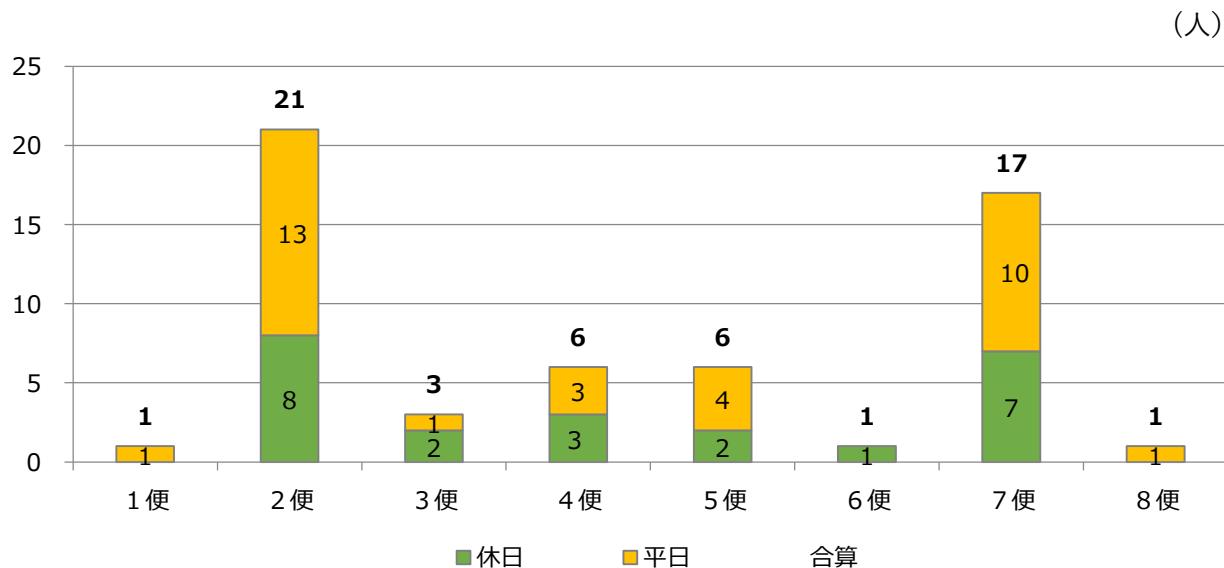
③ 運行経路・対象便

1便	7:05発	カルルス → 登別温泉
2便	9:25発	登別温泉 → サンライバスキー場
3便	9:55発	サンライバスキー場 → 登別温泉
4便	12:30発	登別温泉 → サンライバスキー場
5便	13:25発	サンライバスキー場 → 登別温泉
6便	14:55発	登別温泉 → サンライバスキー場
7便	15:50発	サンライバスキー場 → 登別温泉
8便	18:55発	登別温泉 → カルルス

(2) 利用者の概要

休日の利用者数は 23 名、平日の利用者数は 33 名となっています。

便別の利用者数は休日と平日と共に 2 便が最多で、休日は 8 人、平日は 13 人、合計 21 人となって います。



1便	7:05 発	カルルス → 登別温泉
2便	9:25 発	登別温泉 → サンライバスキー場
3便	9:55 発	サンライバスキー場 → 登別温泉
4便	12:30 発	登別温泉 → サンライバスキー場
5便	13:25 発	サンライバスキー場 → 登別温泉
6便	14:55 発	登別温泉 → サンライバスキー場
7便	15:50 発	サンライバスキー場 → 登別温泉
8便	18:55 発	登別温泉 → カルルス

図 6-1 便別利用者数と各便の運行経路

(3) アンケート調査の結果概要

① 個人属性

- 回答者の性別は、女性と男性がほぼ同じ割合でした。
- 年齢は、休日、平日ともに30代の利用者が多く、休日と平日の合算で26.8%となっています。また、平日の利用者を見ると、10代の利用者が多くなっています。
- 職業は、平日は「高校生」が27.3%、「会社員・公務員等」が18.2%であり、通勤・通学での利用が多いことがうかがえます。
- 休日は「会社員・公務員等」が30.4%となっていますが、通勤ではなく、観光での利用が多い状況です。
- 運転免許の保有状況は「持っていない」が54.5%となっており、「持っている」の回答を上回っています。
- 居住地については、「日本以外」と回答した人が休日12人、平日16人と最多となっており、外国人観光客が利用していることがうかがえます。

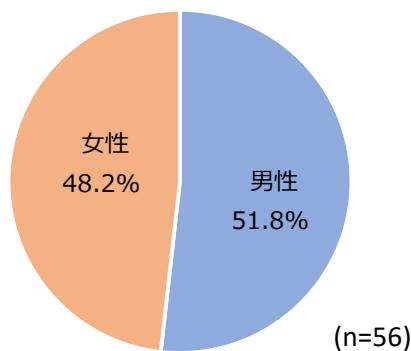


図 6-2 性別



図 6-3 年齢

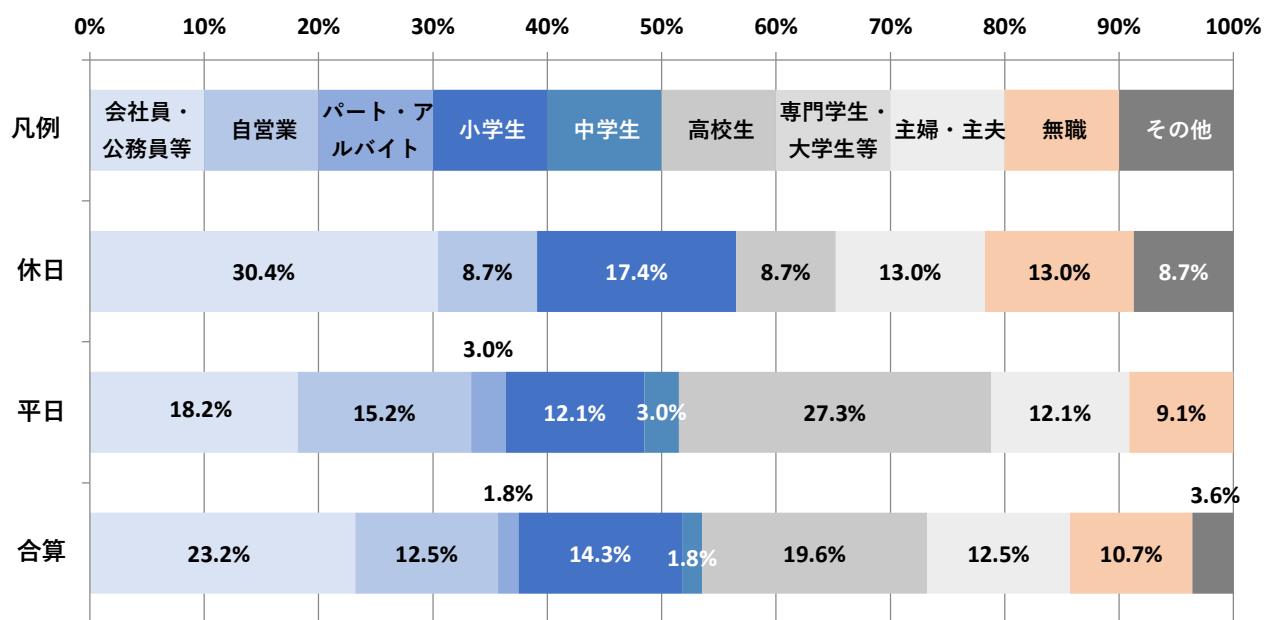


図 6-4 職業

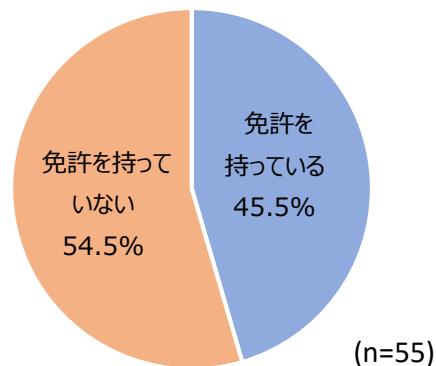


図 6-5 運転免許の保有状況について

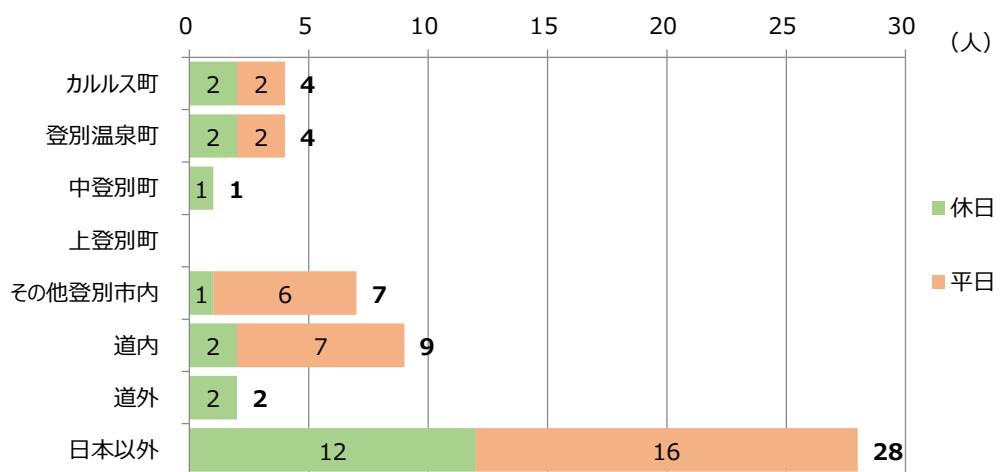


図 6-6 居住地

② バス料金の支払方法

バスの支払方法としては、「現金」が76.8%と最も多く、次いで「バスカード使用」が10.7%であり、「その他」の支払方法は、おでかけバスや回数券でした。

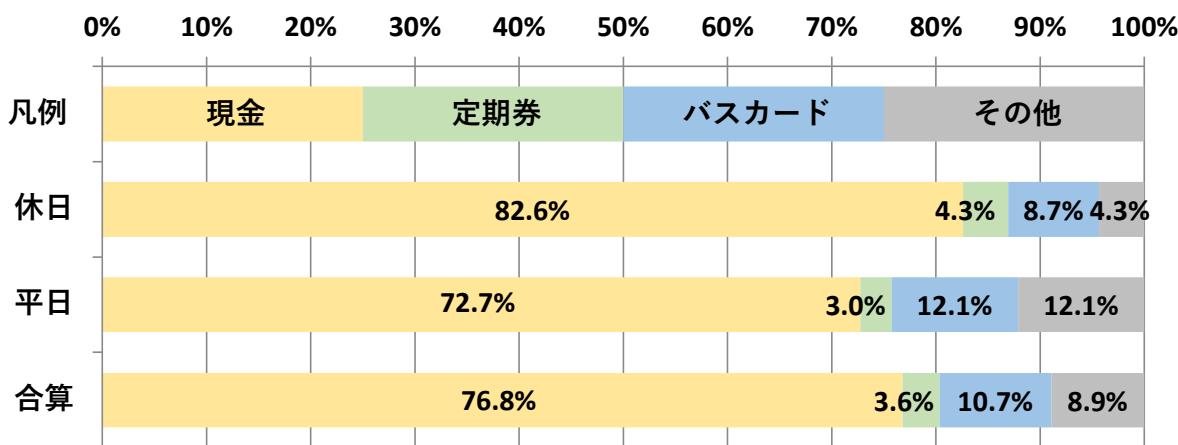


図 6-7 バス料金の支払方法

③ バスの利用回数

バスの利用回数は、はじめて利用する人は全体で48.2%であり、約半数がはじめて利用しています。

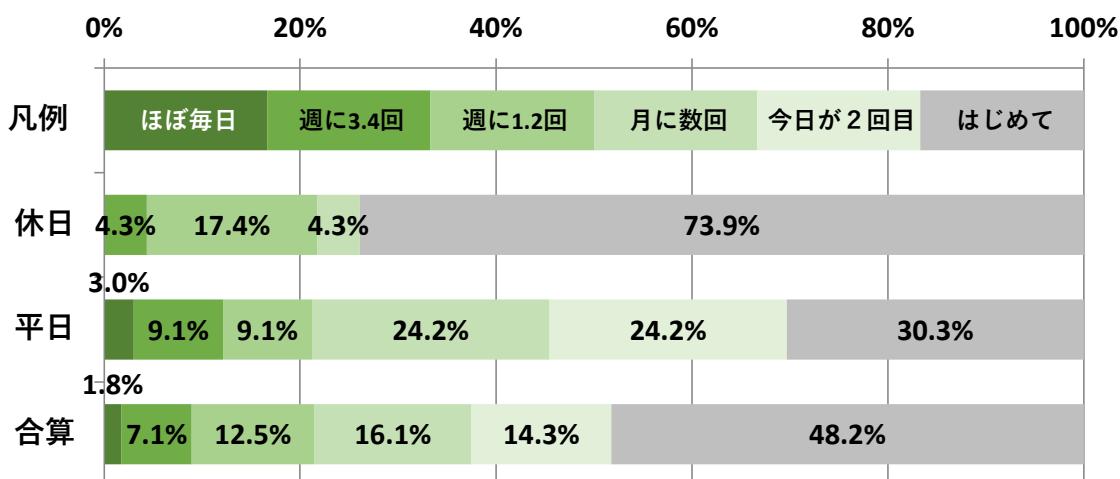


図 6-8 バスの利用回数

④ 乗車したバス停

乗車したバス停は、平日は「サンライバスキー場」の13人、休日は「登別温泉」の11人が最も多くなっています。

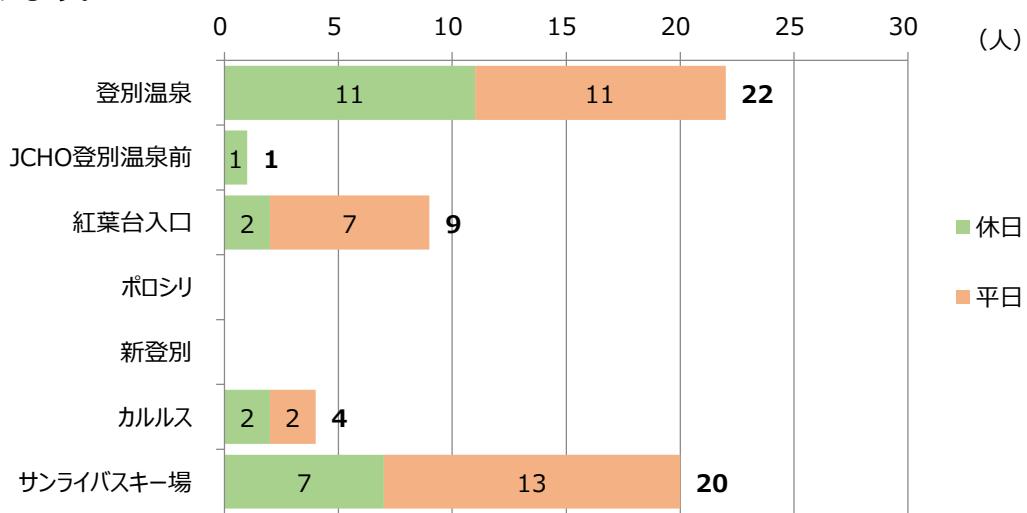


図 6-9 乗車したバス停

⑤ 降車するバス停

降車するバス停は平日が「登別温泉」の15人、休日は「サンライバスキー場」の13人最も多くなっています。

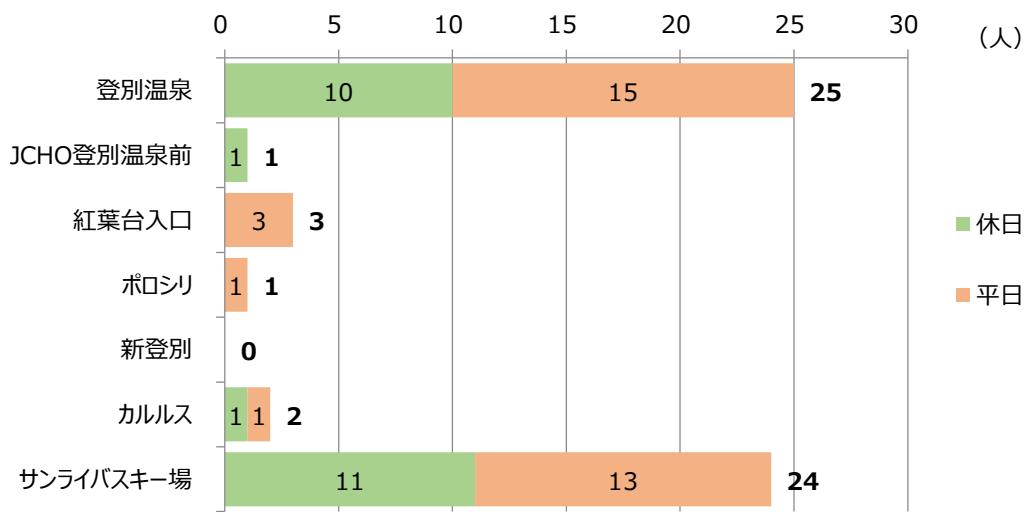


図 6-10 降車するバス停

⑥ 乗車区間

乗降区間は、「登別温泉－サンライバスキー場」の区間が最も多くなっており、スキーフィールドへ向かう目的で利用されていることがわかります。

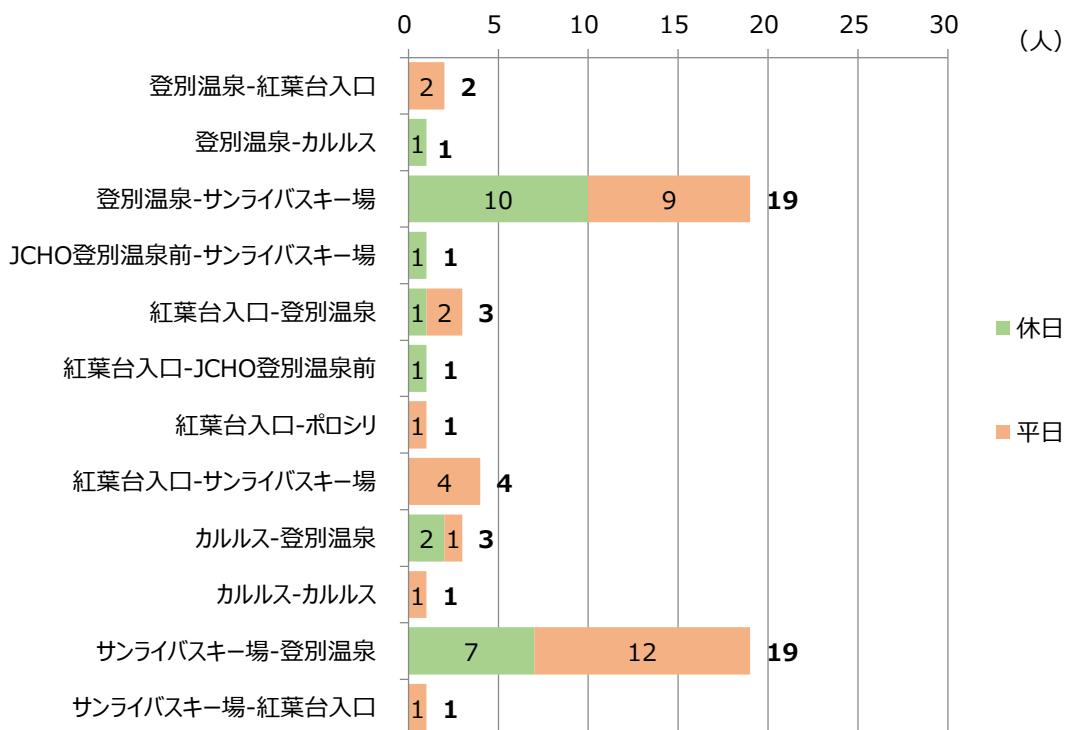


図 6-11 乗降区間

⑦ 降車後の移動手段

降車後の手段は、休日は全ての人がバスに乗り継いでいます。

平日は、77.8%の割合でバスを乗り継いでおり、徒歩や自動車（送迎）を上回っています。

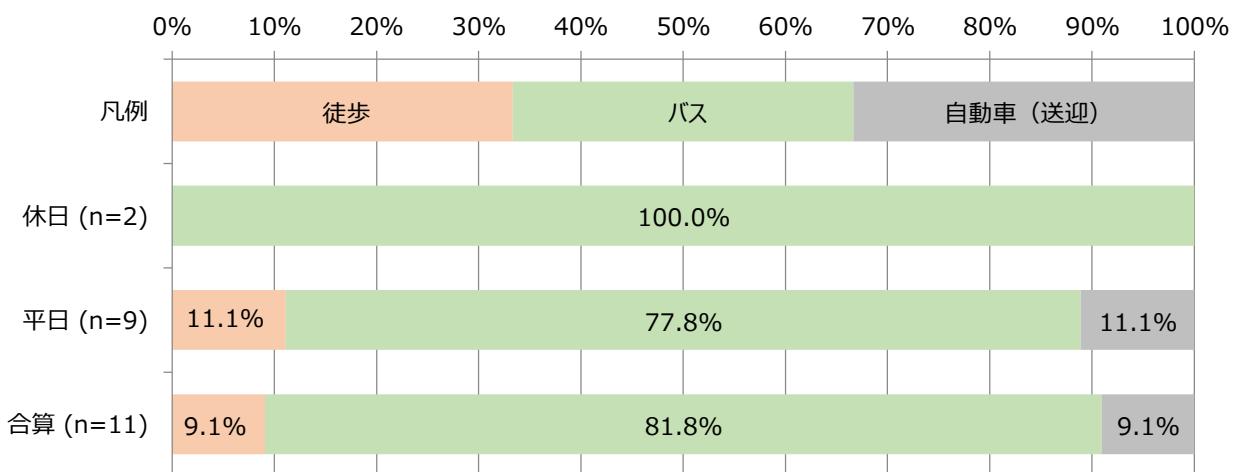


図 6-12 降車後の移動手段

⑧ バスの利用目的

バスの利用目的は、「スキー」の利用が休日に 43.5%、平日に 42.4% と最も多くなっています。

バスを利用する人の多くがサンライバスキー場を訪れていることがわかります。

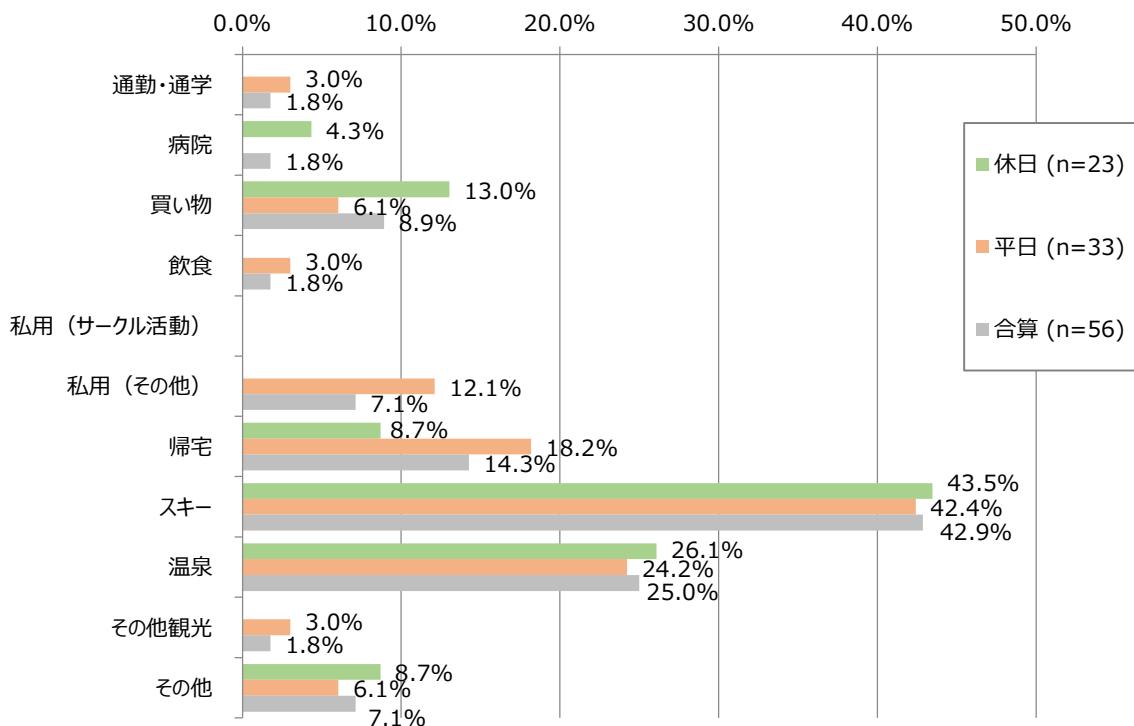


図 6-13 バスの利用目的

⑨ バスに対しての課題

バスに対しての課題として、「特になし」と回答した割合が 55.4% と最も多い状況ですが、「運行時間帯の変更をしてほしい」などの回答もありました。

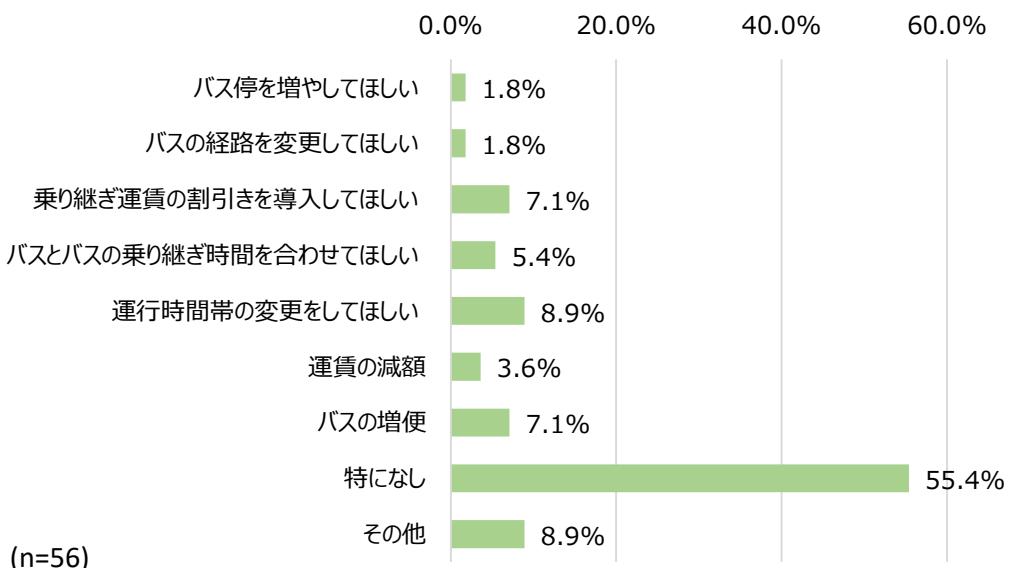


図 6-14 バスに対しての課題

⑩ 旅館が運行している送迎バスの利用意向

旅館が運行している送迎バスの利用意向は、「わからない」の回答が 62.5%と最も多い状況でしたが、「利用する」と回答が 32.1%となっており、送迎バスの利用意向があることがわかりました。

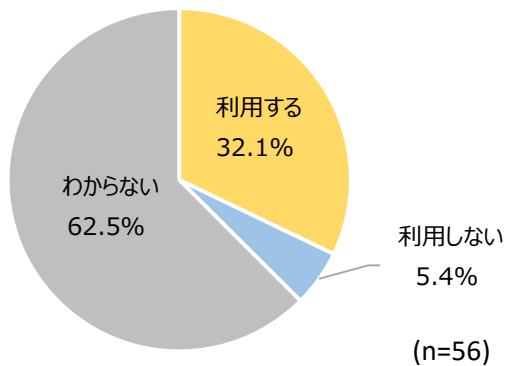


図 6-15 旅館が運行する送迎バスの利用意向

(4) 乗降調査結果のまとめ

- ・登別温泉とサンライバスキー場を結ぶ利用が中心的に行われており、観光・レジャー色が強い路線となっています。
- ・当該路線は利用者が少なく、行政負担が大きい路線であることから、「スクールバス等の輸送資源を活用」や「予約運行型」の公共交通の導入など、路線のあり方について検討する必要があります。

7 将来的に移動が困難となる市民の分析について

(1) 分析の意図

将来における移動が困難とされる登別市内の人団推計を行うため、運転免許非保有者を抽出し、分析を実施しました。

(2) 分析に用いたデータ

令和2年（2020年）2月に実施した「公共交通に関するアンケート調査」のうち、運転免許保有に関わるデータと策定を進めている登別市立地適正化計画において推計している人口推計のデータを活用し、運転免許非保有者を抽出し、分析を行いました。

(3) 分析手法

- ① アンケート調査より、全年齢を対象に男女別年齢階層別運転免許非保有者数を算出
- ② 上記①で算出した男女別年齢階層別運転免許非保有者数より、男女別運転免許非保有者数割合を算出
- ③ 上記②で算出した男女別運転免許非保有者数割合を将来推計人口に乗じて、将来における運転免許非保有者を算出

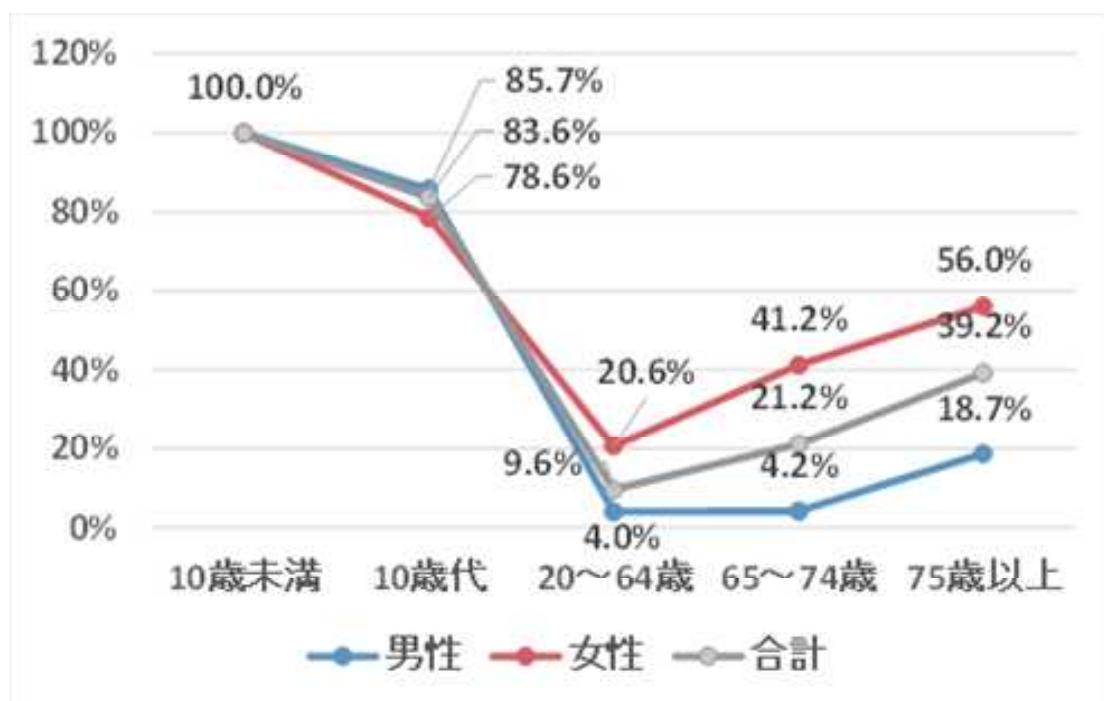


図 7-1 登別市内における運転免許非保有者の割合

(4) 分析結果

現状では、「柏木町」、「常盤町」、「富岸町 2 丁目～3 丁目」、「美園町 5～6 丁目」が公共交通空白地域の中でも運転免許非保有者が多い地域として挙げられます。

今後は運転免許非保有者が多い地域をカバーする公共交通のあり方を検討することにより、高齢者をはじめとした運転免許非保有者の移動手段の確保にもつながると考えられます。

また、将来的には市内全体の人口密度が低下することが想定されるなか、路線バスが大量輸送を目的とする輸送手段であることから、現在運行している路線を維持することができなくなる可能性があります。

路線バスの維持が困難となった場合は、タクシー、民間事業者等が所有しているバス等の多様な輸送手段を活用した輸送サービスの導入を検討する必要があるほか、高齢化社会の進展を踏まえ、ラストワンマイル輸送のあり方についても検討する必要があります。

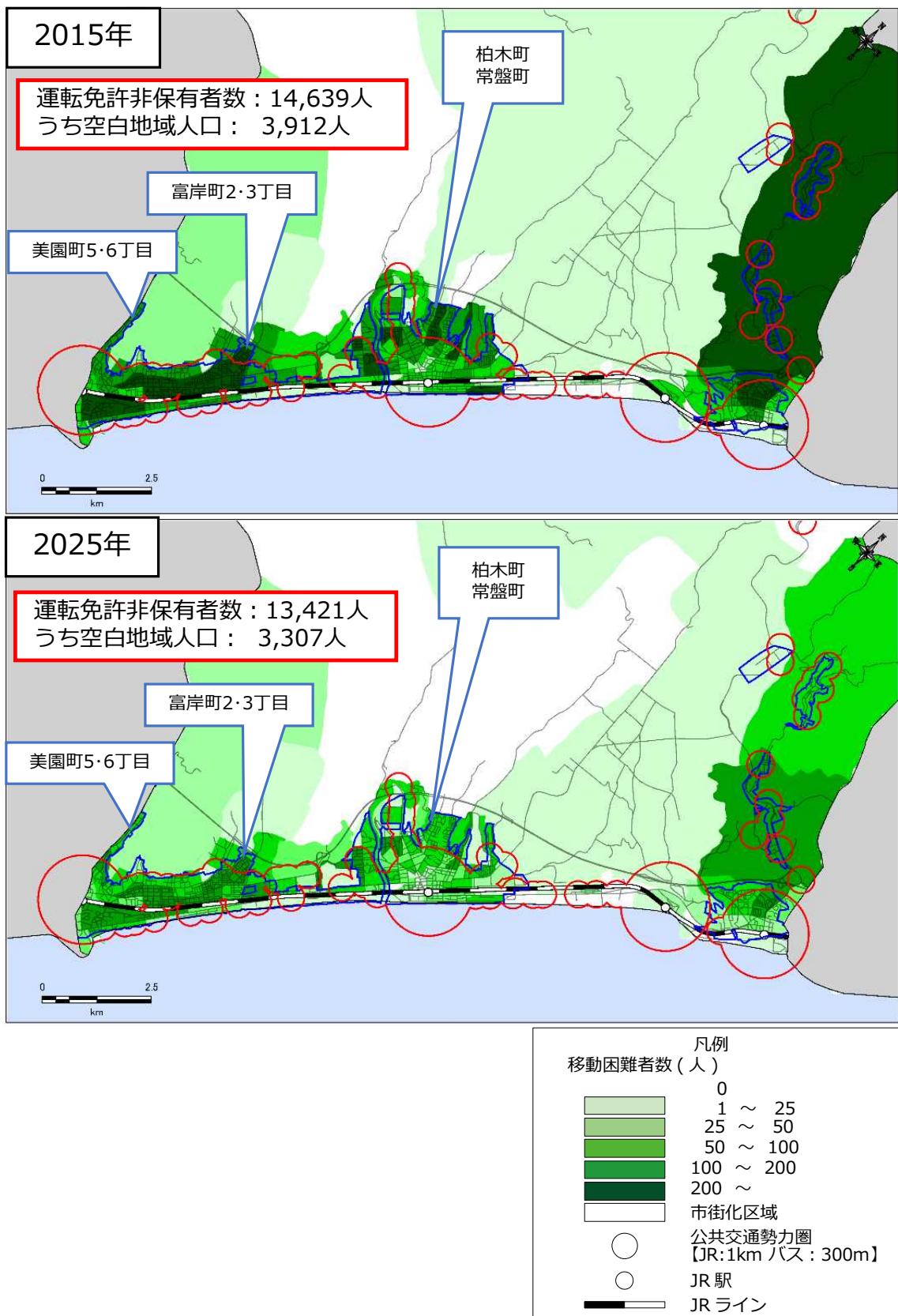


図 7-2 地区別の運転免許非保有者数の分析（2015年、2025年）

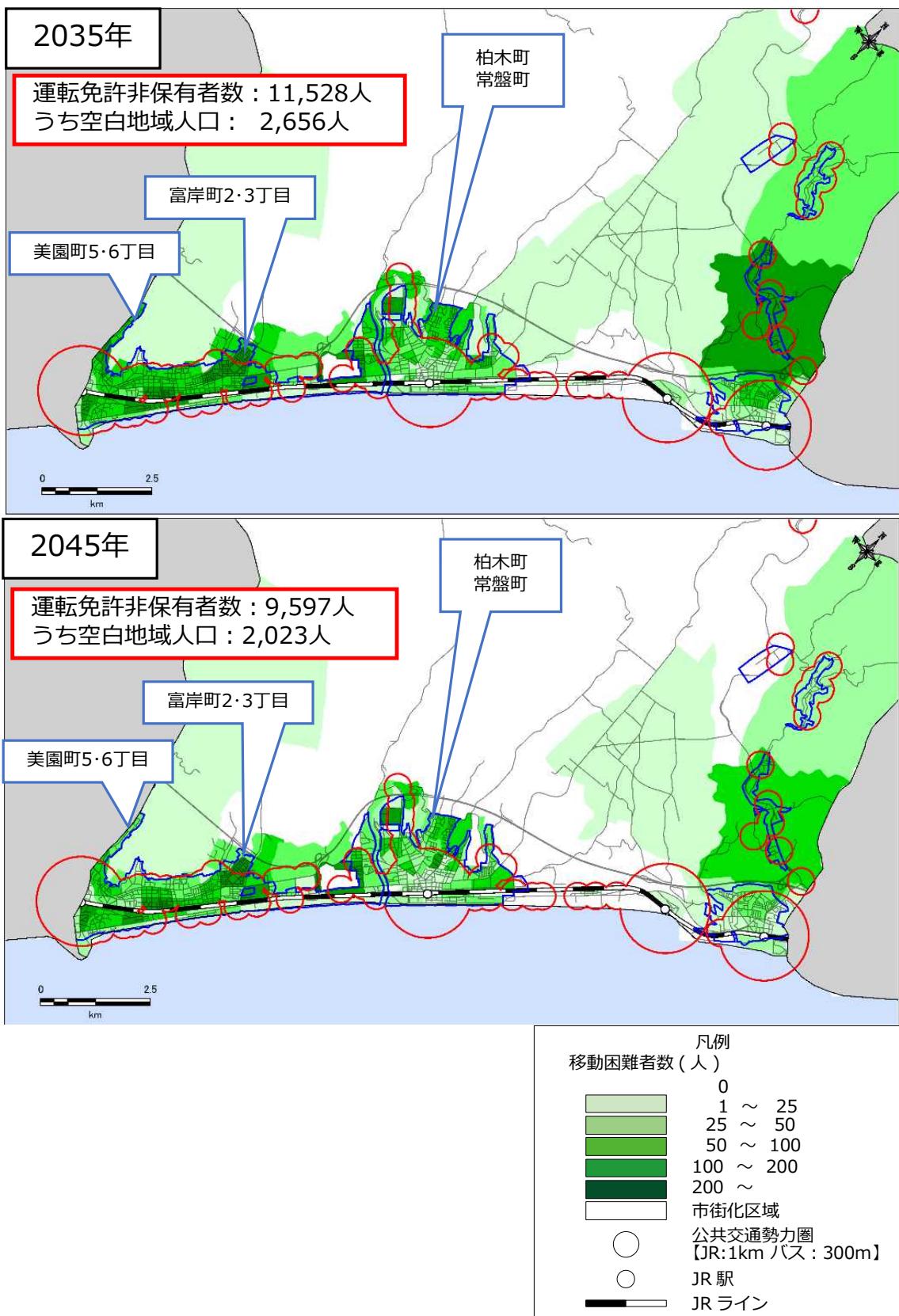


図 7-3 地区別の運転免許非保有者数の分析（2035年、2045年）

登別市地域公共交通計画

令和4年 月

編集・発行

登別市市民生活部市民サービスグループ