

釧路市地域公共交通網形成計画策定調査

Ⅱ 公共交通に関する住民ニーズ把握調査

◆ 調査内容

調査目的 釧路市地域公共交通網形成計画を策定する上での、市民の公共交通に対するニーズを把握するために実施。

調査期間 平成28年8月15日（月）～8月31日（水）

調査対象 釧路市内を釧路（8地域）、阿寒、音別に区分し、各地域から無作為に抽出した3,200世帯

調査方法 郵送による配布、回収 ※2票/世帯

回答結果 1,040世帯（1,474人） 回収率（世帯ベース）32.5%

◆ 調査項目

問1 個人属性について

性別、年齢、職業、居住地、自動車免許及び自動車利用状況 など

問2 日頃の交通手段（通勤・通学、買い物、通院）について

問2-ア) 通勤・通学

自宅、通勤・通学先から出発する時間帯、通勤・通学する場所
通勤・通学時の夏期・冬期の交通手段、バスの運行状況による影響 など

問2-イ) 買い物

買い物に行く回数、買い物に行く曜日、買い物先に到着する時間帯・滞在時間
買い物する場所、買い物時の夏期・冬期の交通手段

問2-ウ) 通院

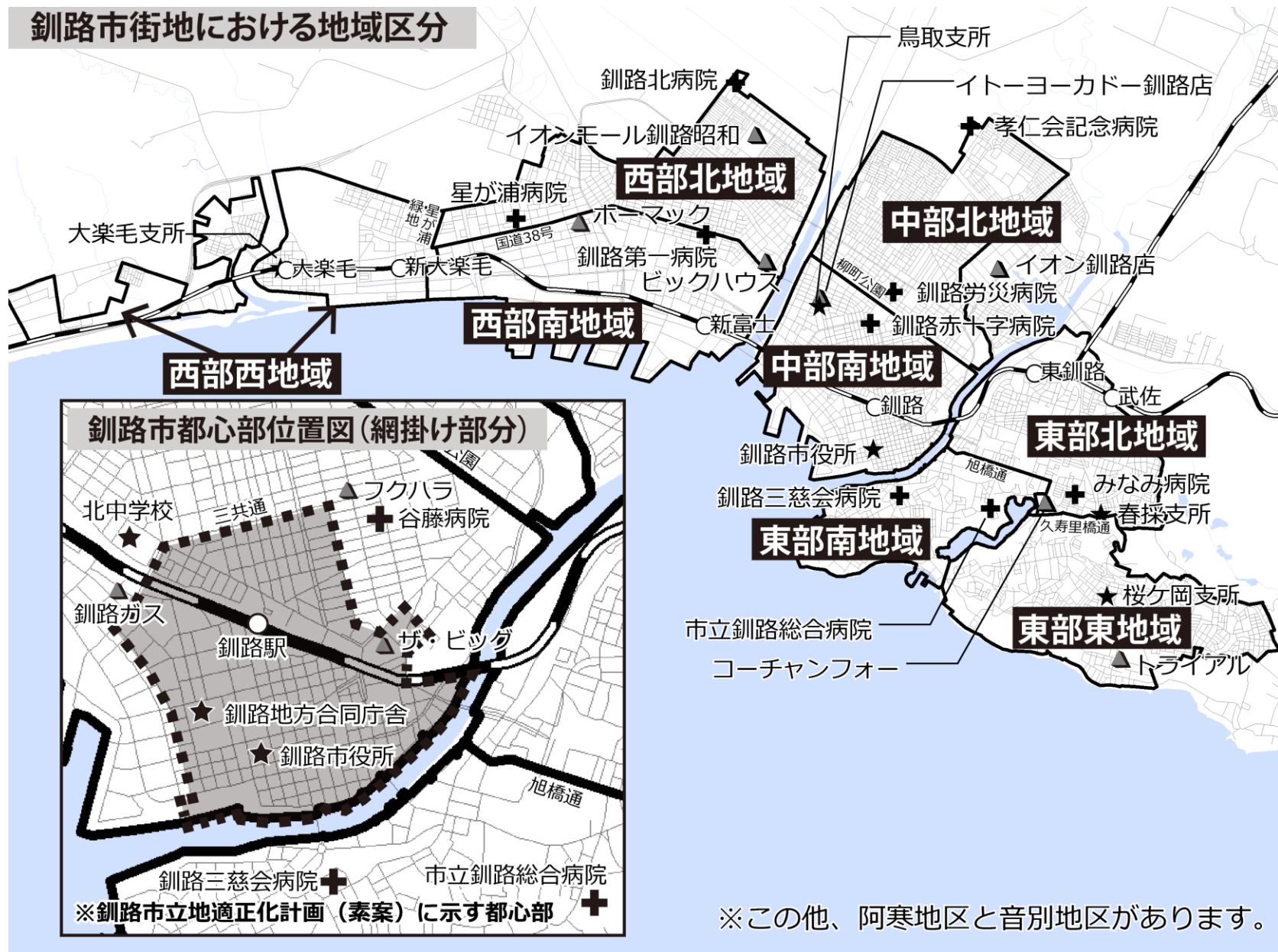
病院に行く回数、病院に行く曜日、病院に到着する時間帯・滞在時間
病院の場所、通院時の夏期・冬期の交通手段

問3 釧路市内のバス交通について

ICカード導入や、バスロケーションシステムによるバスの利用意向 など

問4 バス利用環境の変化に伴う利用意向の変化について

釧路市街地における地域区分

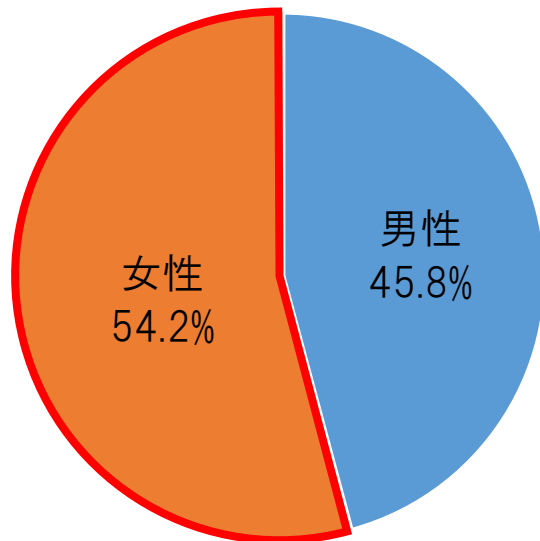


◆ 釧路地域（8地域）の地域別町名一覧

西部西地域	西部北地域	西部南地域	中部北地域	中部南地域		東部北地域	東部南地域	東部東地域
新野	鳥取大通1丁目2～7	鳥取大通1丁目1	古川町	北大通1～14丁目	花園町	材木町	南大通1～8丁目	春採1～8丁目
大楽毛	鳥取大通2丁目2～6	鳥取大通1丁目8～12	入江町	末広町1～14丁目	柳町	貝塚1～4丁目	大町1～8丁目	興津1～5丁目
大楽毛1～5丁目	鳥取大通3丁目6～12	鳥取大通2丁目1、7	光陽町	栄町1～12丁目	暁町	緑ヶ岡1～6丁目	入船3～7丁目	益浦1～4丁目
大楽毛西1～2丁目	鳥取大通3丁目21～22	鳥取大通3丁目1～4	愛国東1～4丁目	川上町2～11丁目	治水町	武佐1～5丁目	港町	桜ヶ岡1～8丁目
大楽毛南1～5丁目	鳥取大通4丁目3～5	鳥取大通3丁目13～20	愛国西1～4丁目	旭町	錦町2～5丁目		知人町	紫雲台
大楽毛北1～2丁目	鳥取大通4丁目12～15	鳥取大通4丁目1～2	美原1～5丁目	川北町	黒金町6～14丁目		米町1～4丁目	白樺台1～7丁目
	鳥取大通5丁目4～7	鳥取大通4丁目6～11	芦野1～5丁目	堀川町	幸町3～14丁目		弥生1～2丁目	
	鳥取大通5丁目16～17	鳥取大通4丁目16～17	文苑1～4丁目	新釧路町	浪花町3～13丁目		浦見1～8丁目	
	鳥取大通6丁目4～7	鳥取大通5丁目1～3	東川町	松浦町	寿1～4丁目		宮本1～2丁目	
	鳥取大通7丁目3～6	鳥取大通5丁目8～15	豊川町	新富町	仲浜町		富士見1～3丁目	
	鳥取大通8丁目3～6	鳥取大通6丁目1～3	中園町	新橋大通1～9丁目	浜町		柏木町	
	鳥取大通9丁目3～8	鳥取大通6丁目8～9		白金町	海運1～3丁目		幣舞町	
	星が浦大通1丁目6～9	鳥取大通7丁目1～2		若竹町			大川町	
	星が浦大通2丁目7～10	鳥取大通7丁目7～9		若草町			住吉1～2丁目	
	星が浦大通3丁目5～9	鳥取大通8丁目1～2		喜多町			城山1～2丁目	
	星が浦大通4丁目4～7	鳥取大通8丁目7～9		春日町			千歳町	
	星が浦大通5丁目4～6	鳥取大通9丁目1～2、9		新川町			弁天ヶ浜	
	鳥取北3～10丁目	星が浦大通1丁目1～5		住之江町			千代ノ浦	
	昭和北1～3丁目	星が浦大通2丁目1～6		駒場町			鶴ヶ岱1～3丁目	
	昭和中央1～6丁目	星が浦大通3丁目1～4		川端町			春湖台	
	昭和南3～6丁目	星が浦大通4丁目1～3		共栄大通1～9丁目				
	昭和町1～4丁目	鳥取南2～8丁目		若松町				
	北園1丁目	新富士町1～6丁目		双葉町				
	鶴野東1～5丁目	西港1～3丁目		新栄町				
	星が浦北1～5丁目	星が浦南1～6丁目		中島町				

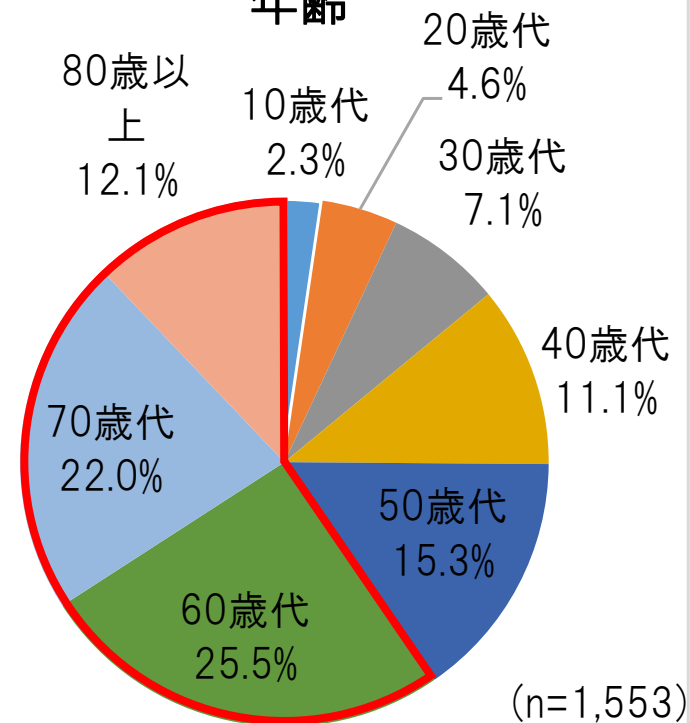
- 性別は、女性が54.2%、男性が45.8%となっている。
- 年齢別では60歳以上の回答が59.6%となっている。

性別



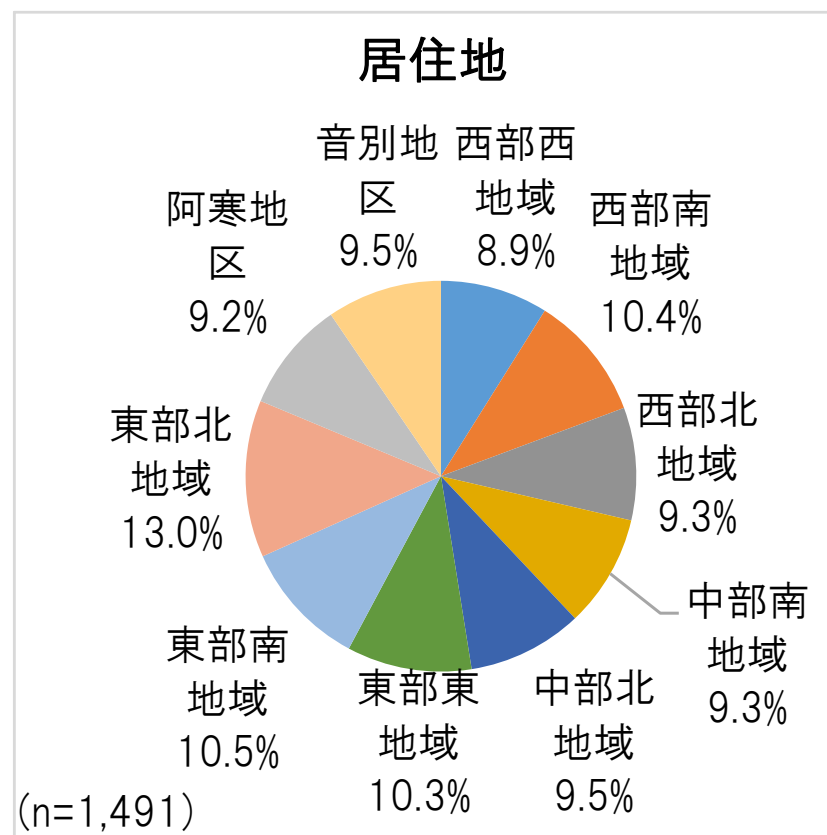
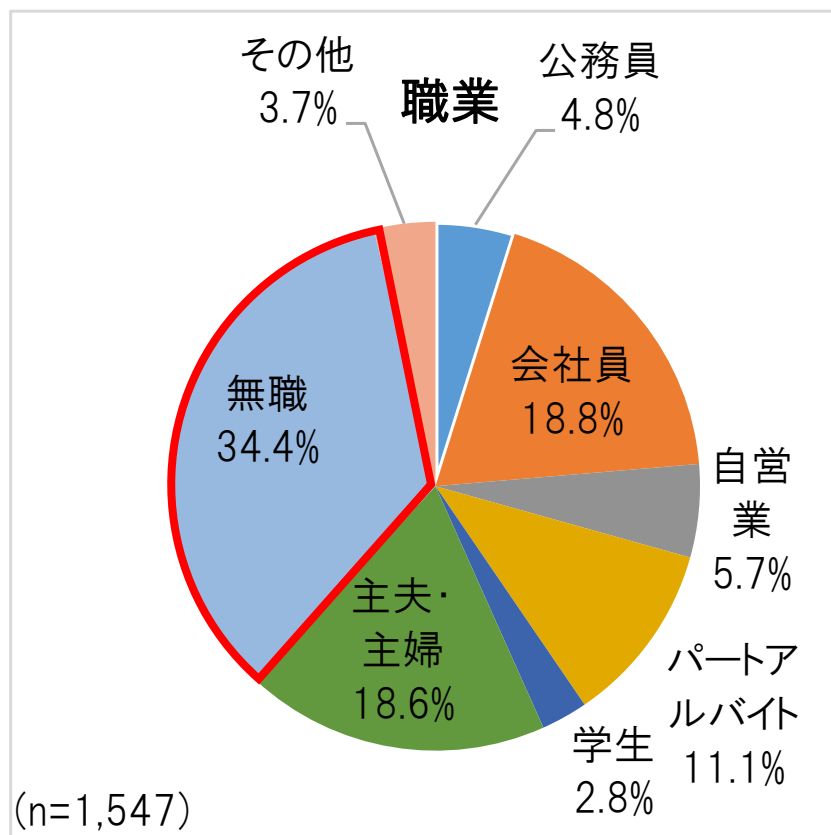
(n=1,532)

年齢

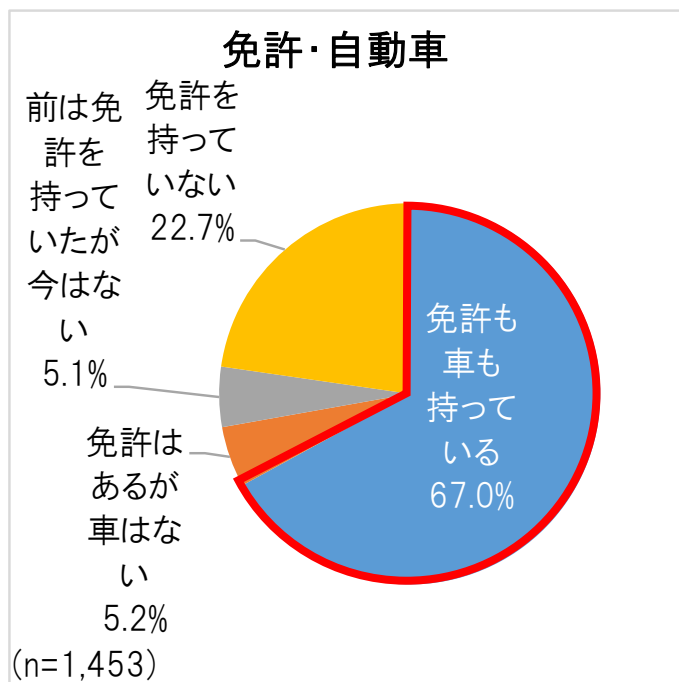


(n=1,553)

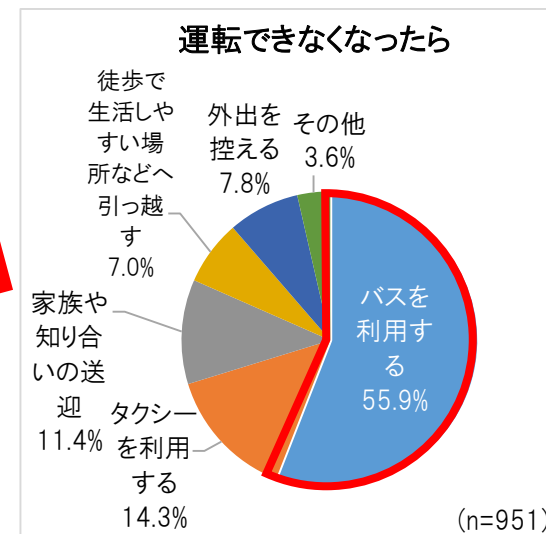
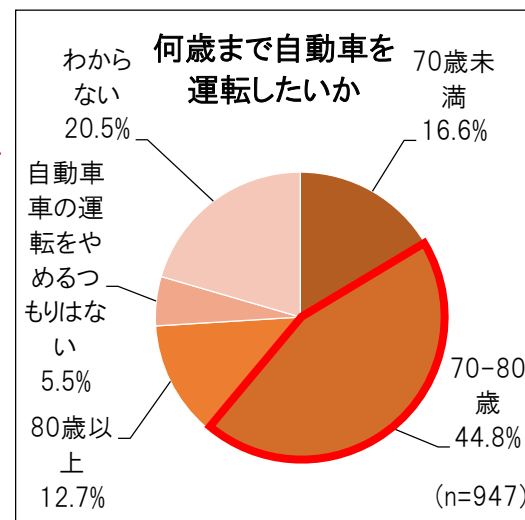
- 職業は、「無職（34.4%）」が最も多く、次に「会社員（18.8%）」、「主婦・主夫（18.6%）」となっている。
- 回答者の居住地の地域割合はほぼ同数となっている。



- 運転免許及び自動車の所有状況については、67.0%が免許と自動車を保有している。
- そのうち44.8%が「70～80歳」まで運転したいと答え、運転できなくなった後は55.9%が「バスを利用する」と回答している。



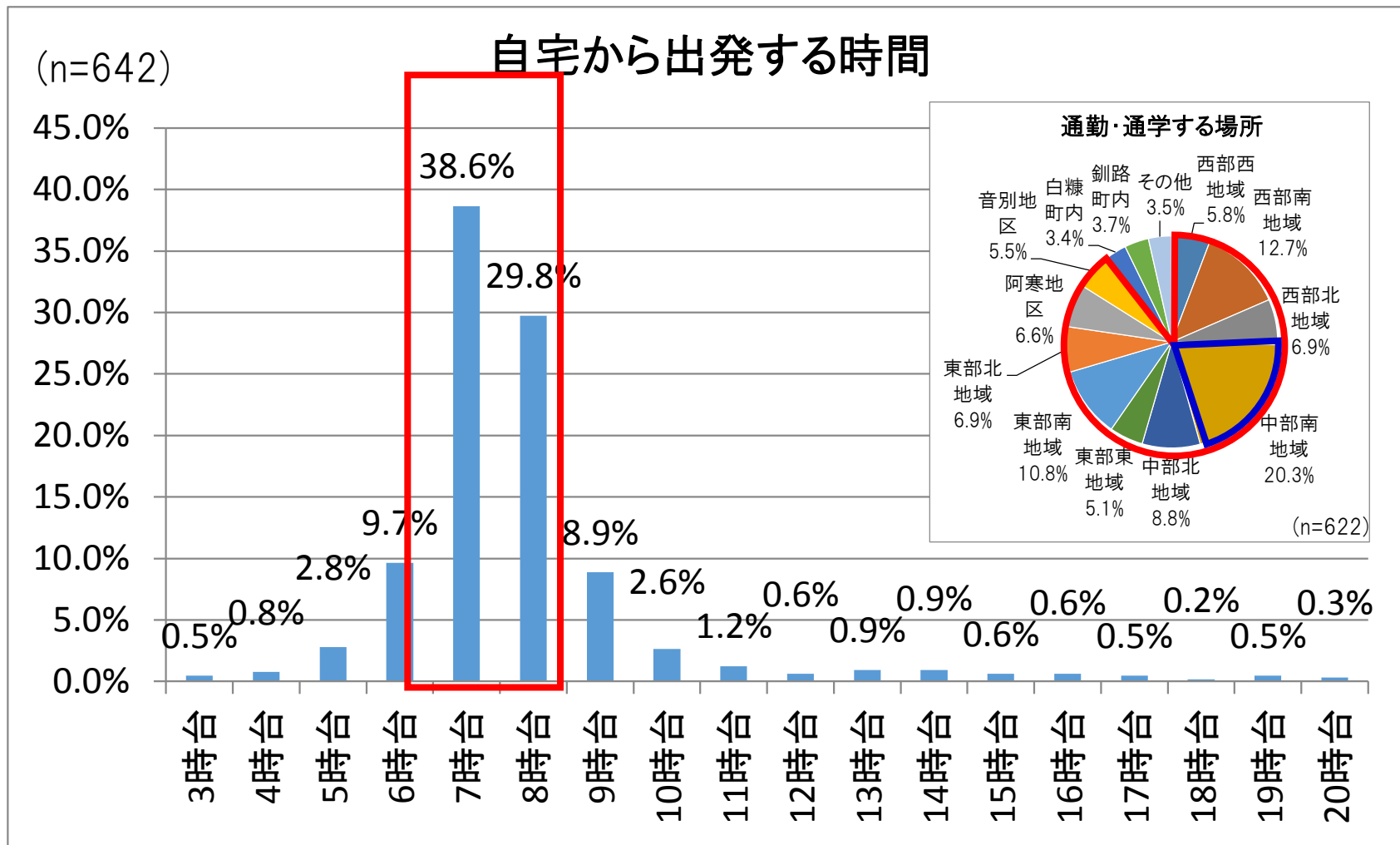
※ 免許も車も持っていると回答した方を対象



3. 分析結果（日頃の交通手段—通勤・通学）

No.8

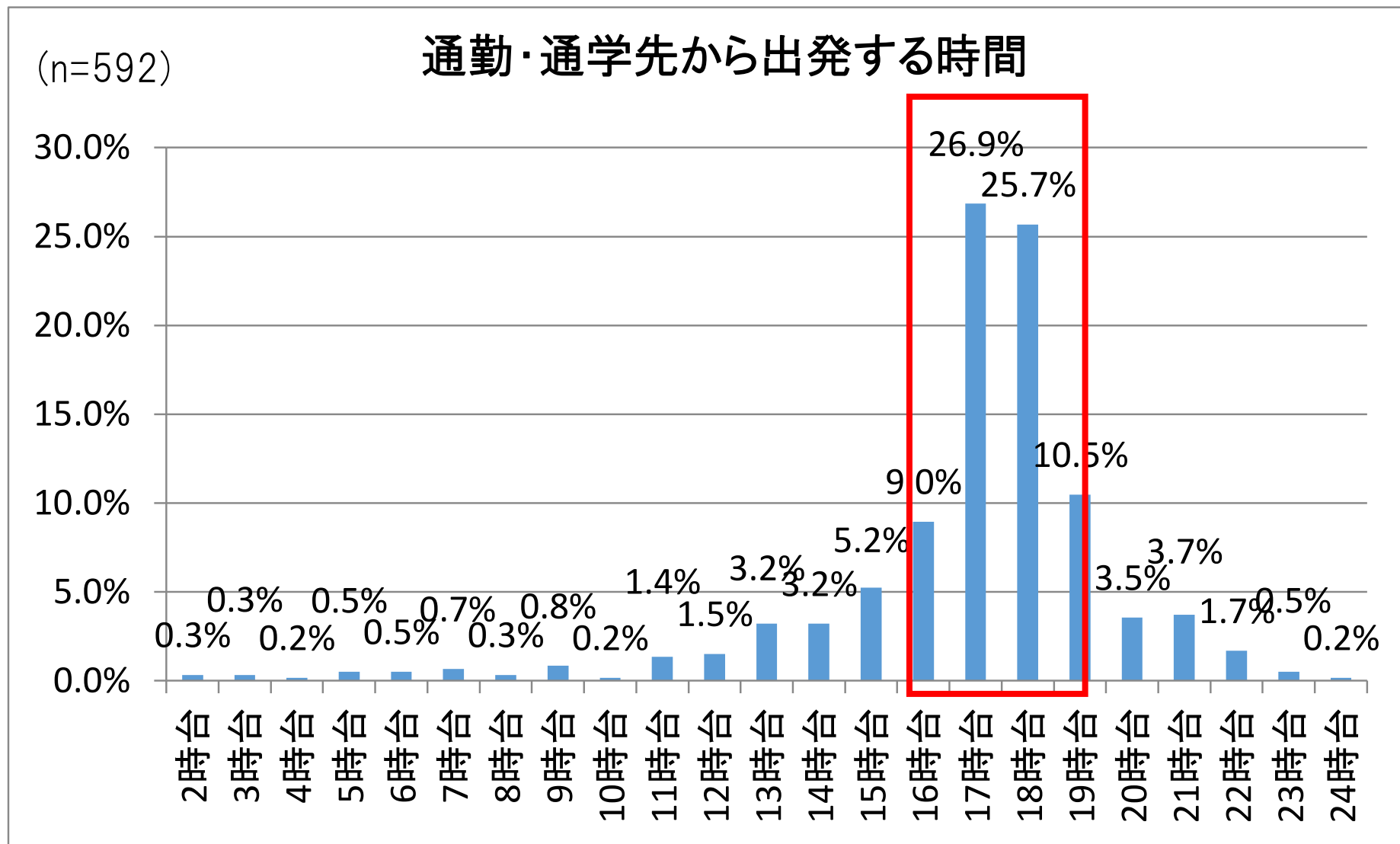
- 自宅から出発する時間は「7時台（38.6%）」が最も多く、次いで「8時台（29.8%）」となっている。通勤・通学する場所は釧路市内が89.4%となっており、「中部南地域（20.3%）」が最も多い。



3. 分析結果（日頃の交通手段—通勤・通学）

No.9

- 通勤・通学先から出発する時間は「17時台（26.9%）」が最も多く、次に「18時台（25.7%）」となっている。

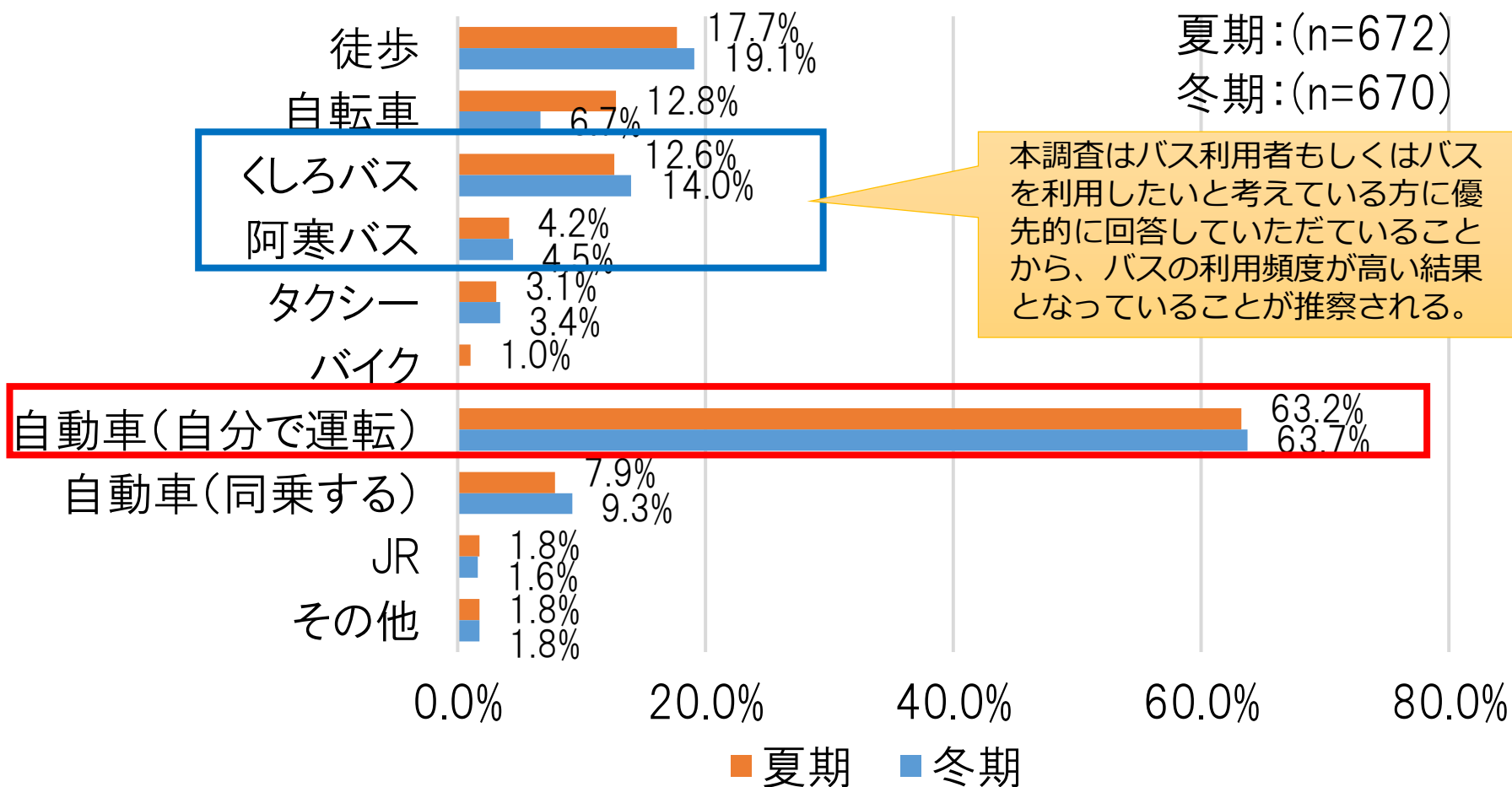


3. 分析結果（日頃の交通手段—通勤・通学）

No.10

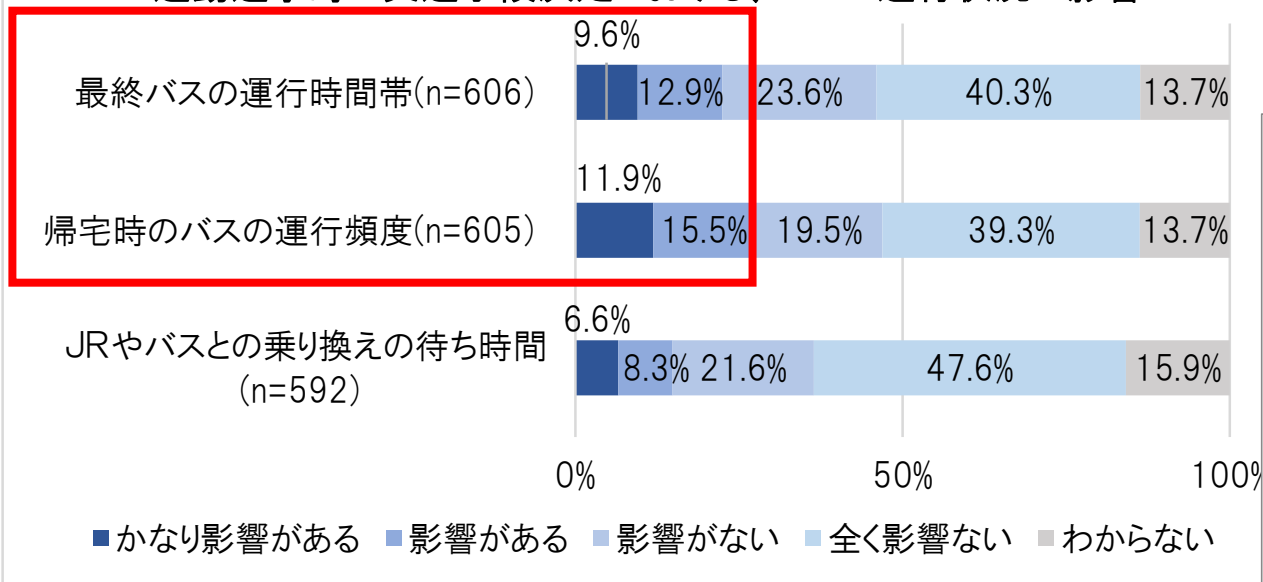
- 通勤・通学時の交通手段は、「自動車（自分で運転）（63.2%）」が最も多い。
- 「くしろバス」と「阿寒バス」を合わせたバスの利用割合は16.8%となっている。※いずれも夏期

通勤・通学時の主な交通手段【夏期・冬期】



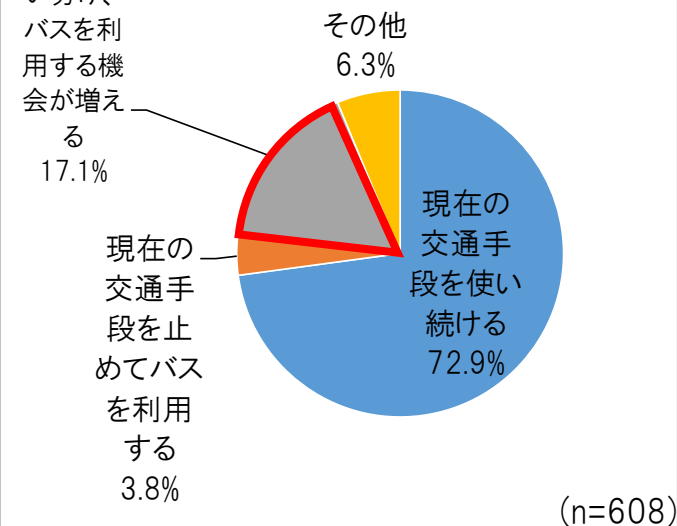
- 通勤通学時の交通手段決定におけるバスの運行状況の影響では、「最終バスの運行時間帯」及び「帰宅時のバスの運行頻度」において、「かなり影響がある」「影響がある」を合わせた割合は約2割強となっている。
- バスの運行状況改善による通勤・通学時の交通手段の変化では、「現在の交通手段とバスを使い分け、バスを利用する機会が増える」との回答が17.1%となっている。

通勤通学時の交通手段決定における、バスの運行状況の影響



現在の交通手段とバスを使い分け、バスを利用する機会が増える 17.1%

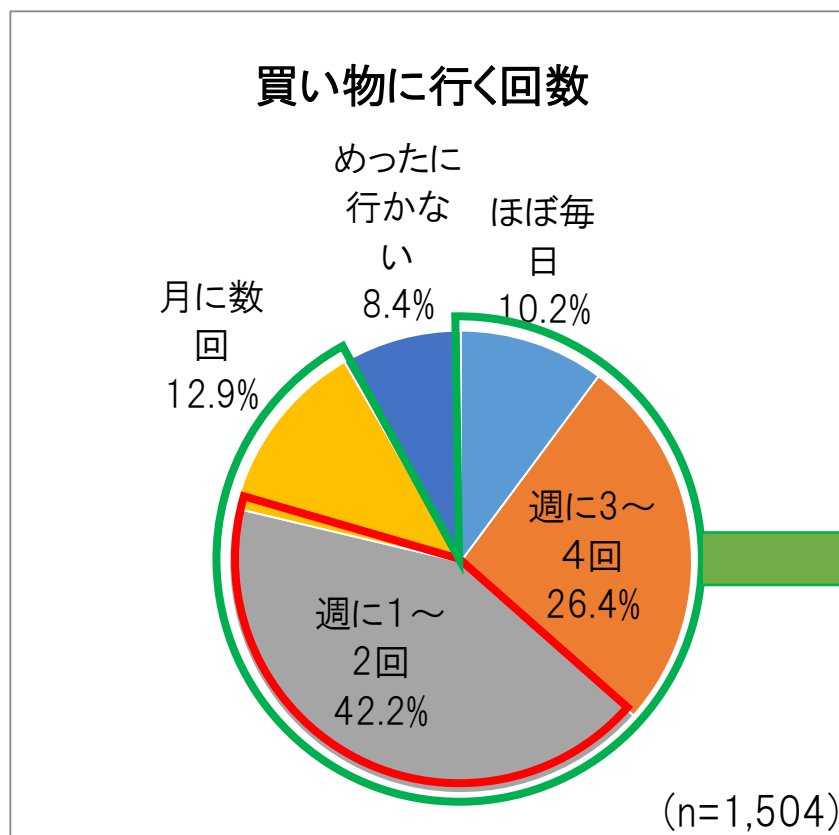
バスの運行状況改善による通勤・通学時の交通手段の変化



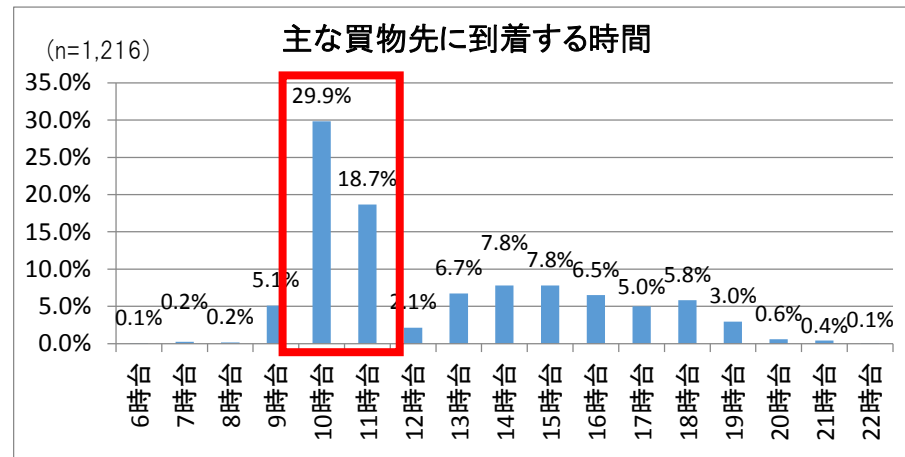
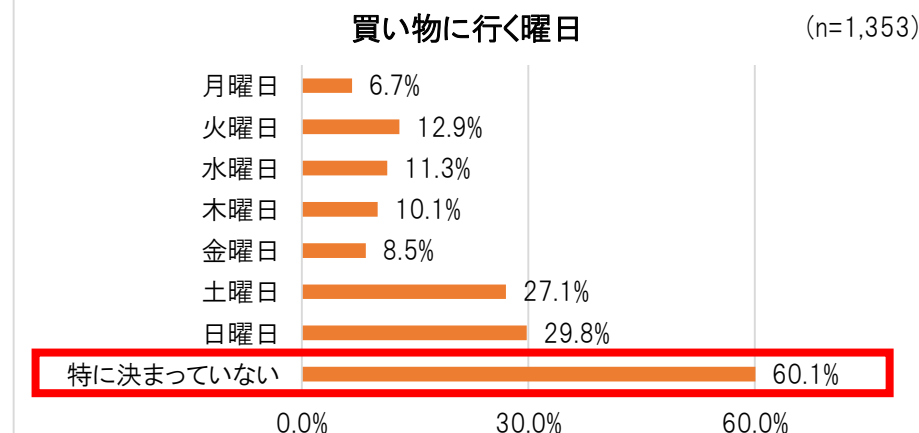
3. 分析結果（日頃の交通手段一貫い物）

No.12

- 買い物に行く回数は「週に1～2回（42.2%）」が最も多く、次に「週に3～4回（26.4%）」となっている。
- 買い物に行く曜日は「特に決まっていない（60.1%）」が最も多い。
- 曜日別で見ると、「土曜日」・「日曜日」でそれぞれ約3割となっている。
- 買物先に到着する時間帯は「10時台（29.9%）」が最も多く、次に「11時台（18.7%）」となっている。



※めったに行かないと回答した人以外



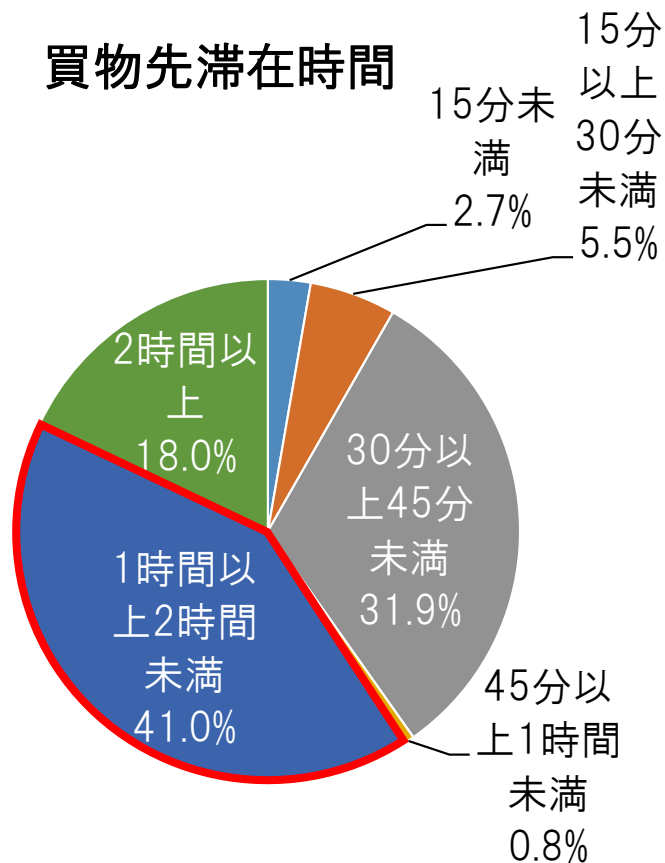
3. 分析結果（日頃の交通手段一貫い物）

No.13

- 買い物先の滞在時間では、「1時間以上2時間未満（41.0%）」が最も多い。
- 買い物でよく利用する場所は釧路市内が多く92.7%となっている。
- 地域別では、大型商業施設が多く立地している「西部南地域（18.8%）」と最も多く、次に「西部北地域（16.7%）」となっている。

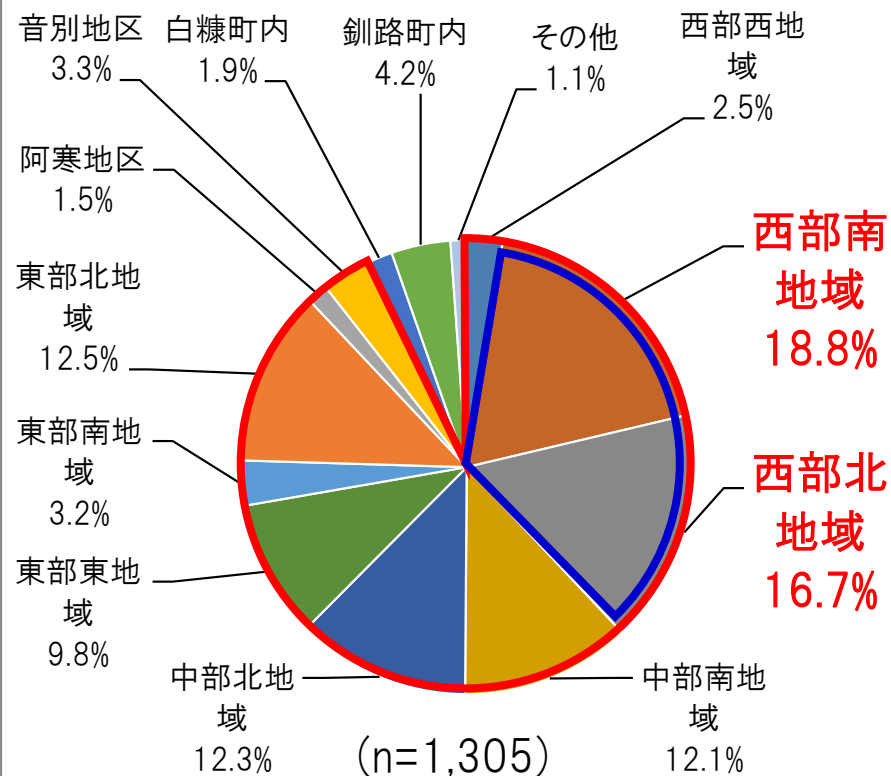
※「めったに行かない」と回答した人以外
かつ「到着時間」を回答した人

買物先滞在時間



※「めったに行かない」と回答した人以外

買い物でよく利用する場所

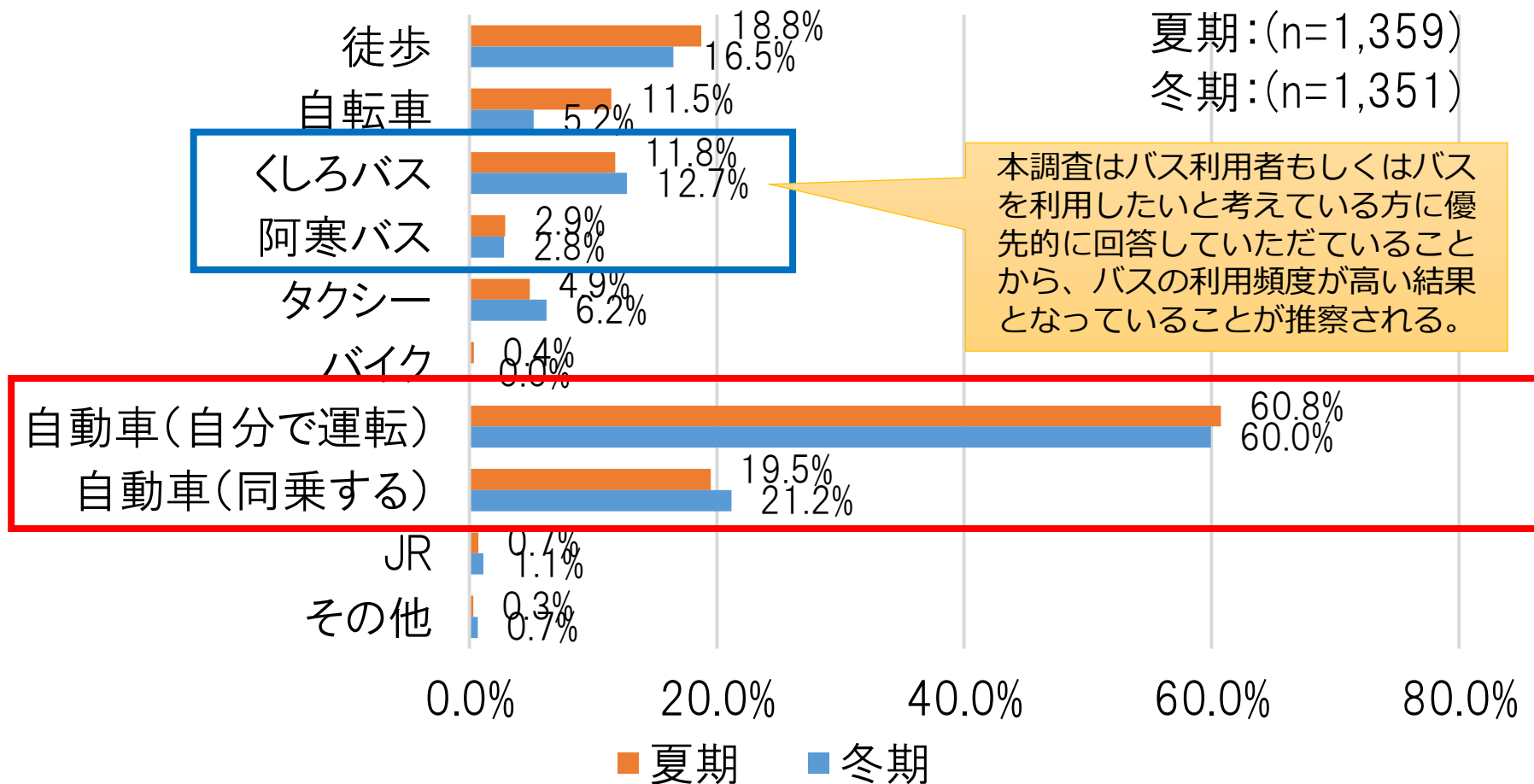


3. 分析結果（日頃の交通手段一貫い物）

No.14

- 買い物時の交通手段は通勤・通学時と同様に「自動車（自分で運転）（60.8%）」が最も多い。次に「自動車（同乗する）（19.5%）」となっている。
- 「くしろバス」と「阿寒バス」を合わせたバスの利用割合は14.7%となっている。 ※いずれも夏期

買い物時の主な交通手段【夏期・冬期】

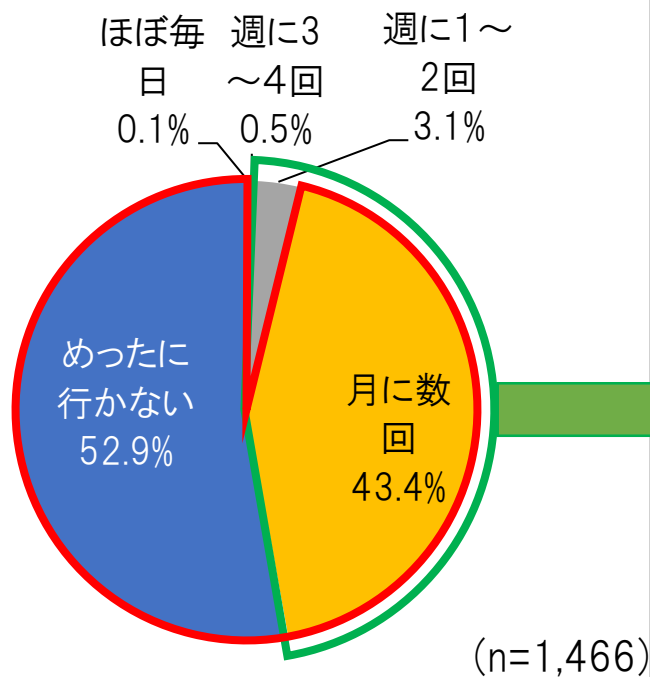


3. 分析結果（日頃の交通手段一通院）

No.15

- 病院に行く回数は、「めったに行かない」「月に数回」の割合が高く、合わせて96.3%となっており、買い物と比較すると頻度が低くなっている。
- 病院に行く曜日は「特に決まっていない（50.4%）」が最も多い。
- 病院に到着する時間帯は「9時台（33.7%）」が最も多く、次に「10時台（21.7%）」となっている。

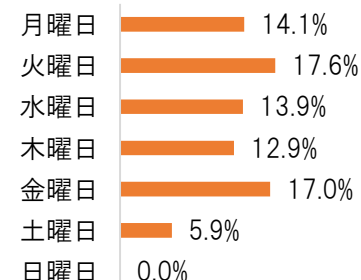
病院に行く回数



※ 「めったに行かない」と回答した人以外

病院に行く曜日

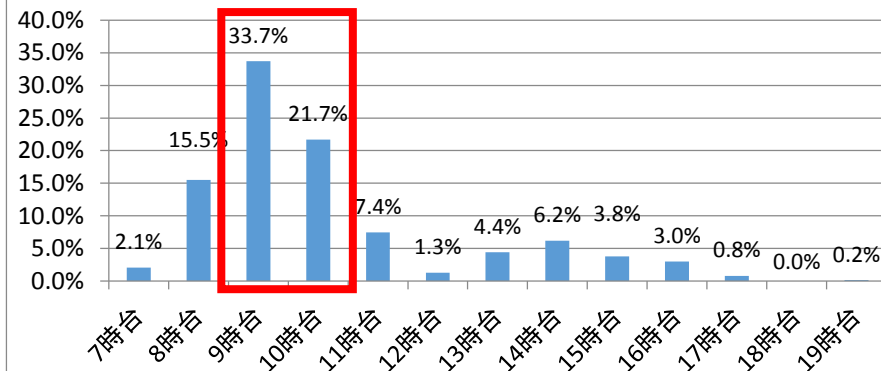
(n=682)



特に決まっていない 50.4%

主な病院に到着する時間

(n=632)



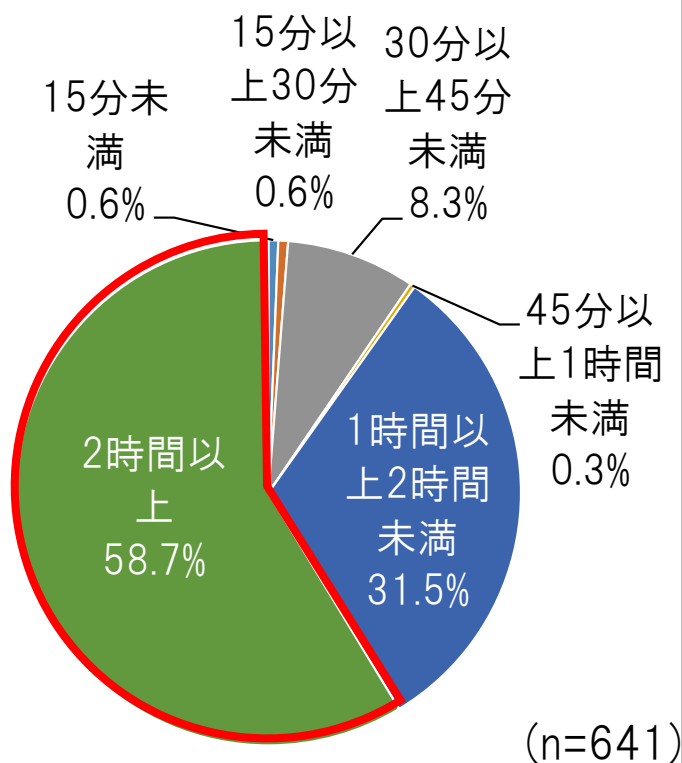
3. 分析結果（日頃の交通手段一通院）

No.16

- 病院での滞在時間では、「2時間以上（58.7%）」が最も多い。
- よく利用する病院の場所は94.4%の人が釧路市内となっている。
- 地域別では、釧路赤十字病院が立地している「中部南地域（22.3%）」が最も多く、次いで、釧路労災病院が立地している「中部北地域（19.9%）」、釧路三慈会病院や市立釧路総合病院が立地している「東部南地域（18.1%）」となっている。

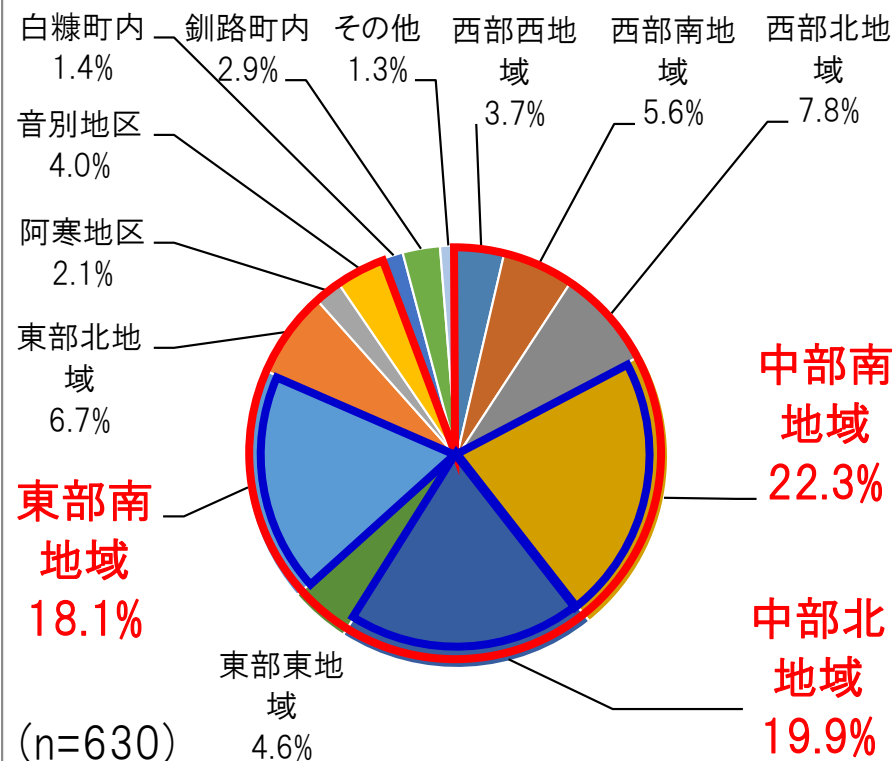
※「めったに行かない」と回答した人以外
かつ「到着時間」を回答した人

病院滞在時間



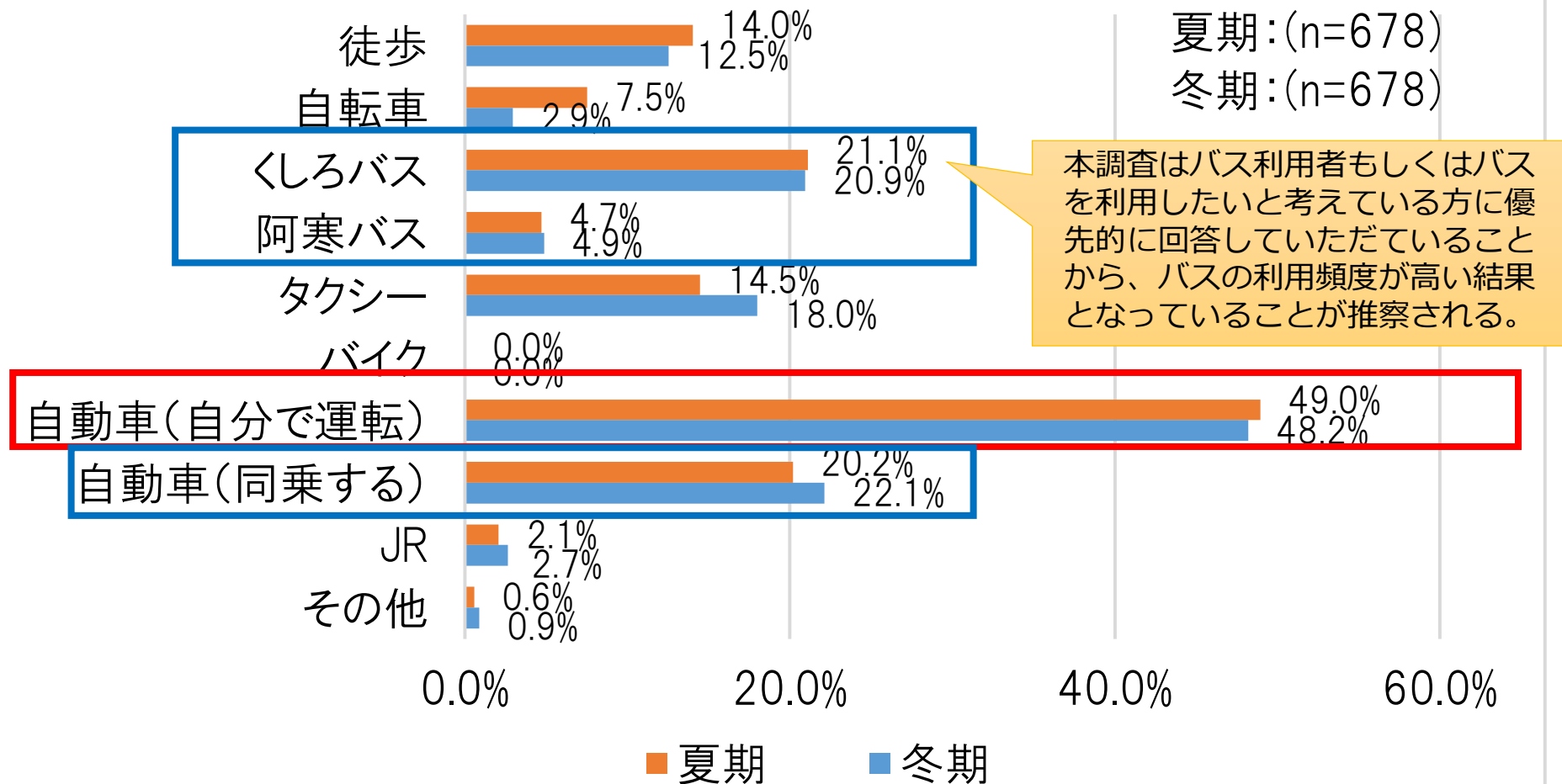
※「めったに行かない」と回答した人以外

よく利用する病院の場所

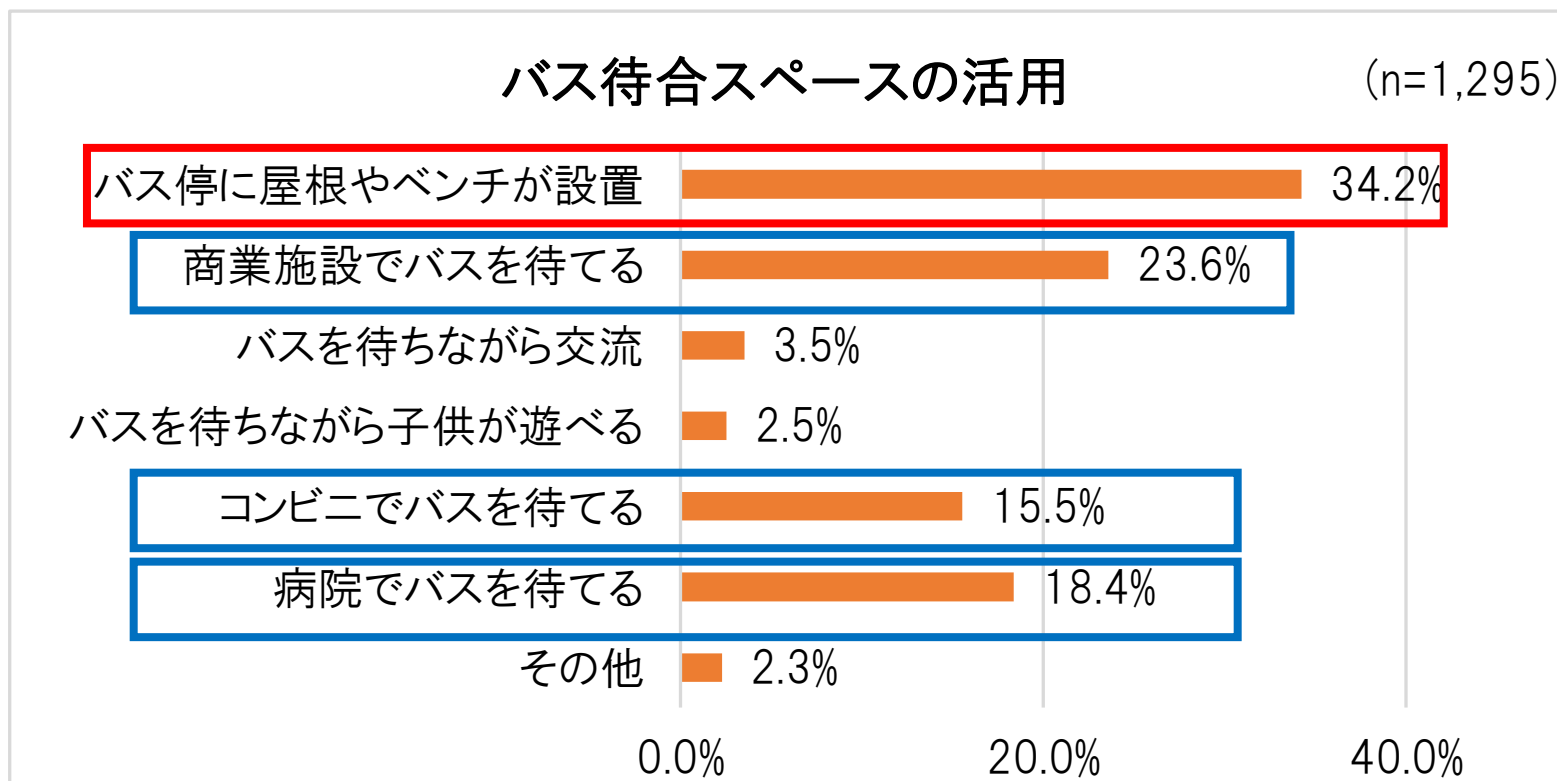


- 通院時の交通手段は通勤・通学時および買い物時と同様に「自動車（自分で運転）（49.0%）」が最も多い。次いで、「バス（くしろバス・阿寒バス）（25.8%）」、「自動車（同乗する）（20.2%）」となっている。※いずれも夏期

通院時の主な交通手段【夏期・冬期】



- バス待合スペースの活用では、「バス停に屋根やベンチが設置（34.2%）」が最も多く、次いで「商業施設でバスを待てる（23.6%）」、「病院でバスを待てる（18.4%）」、「コンビニでバスを待てる（15.5%）」となっている。

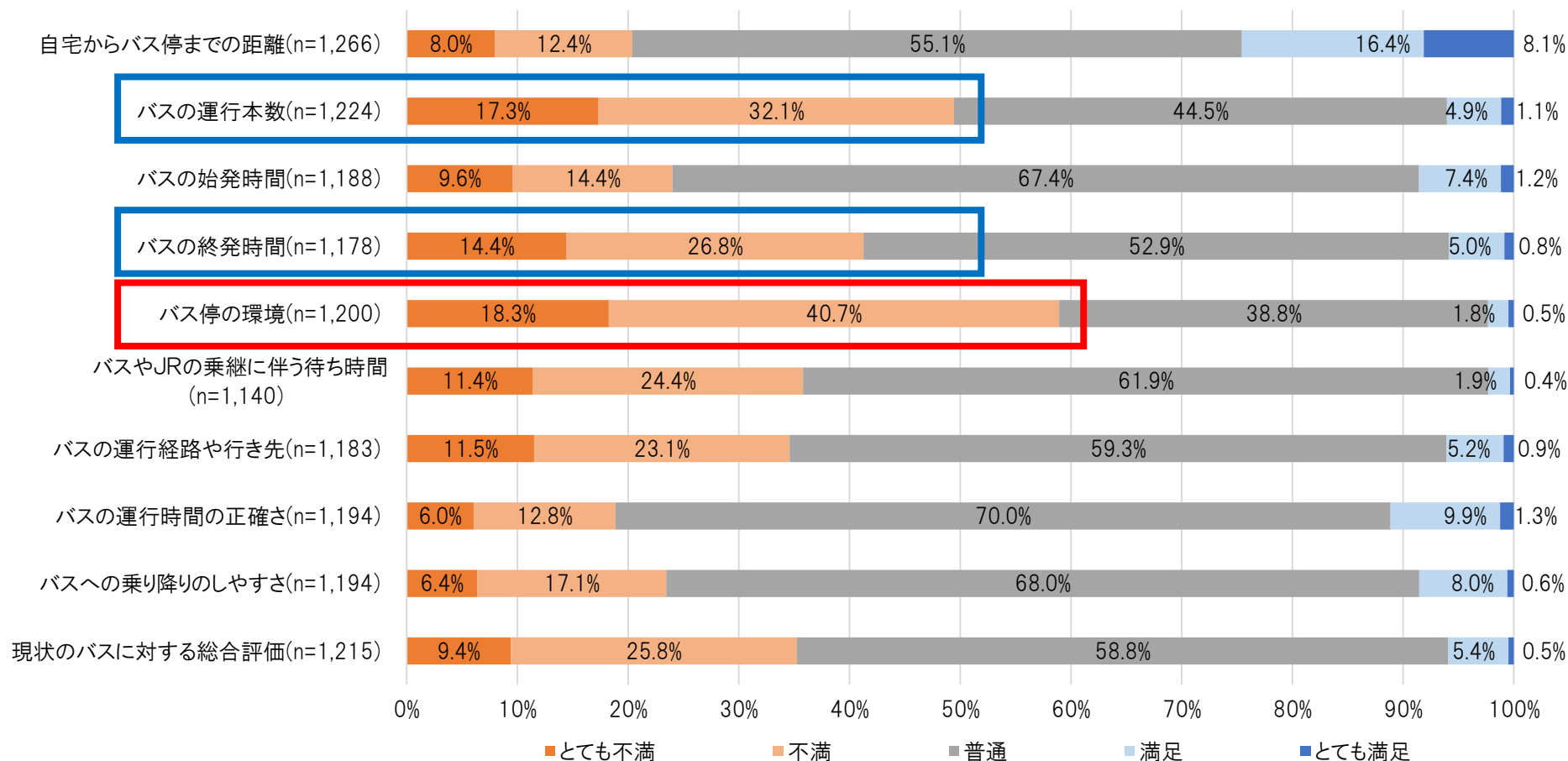


4. 分析結果（釧路市内の公共交通）

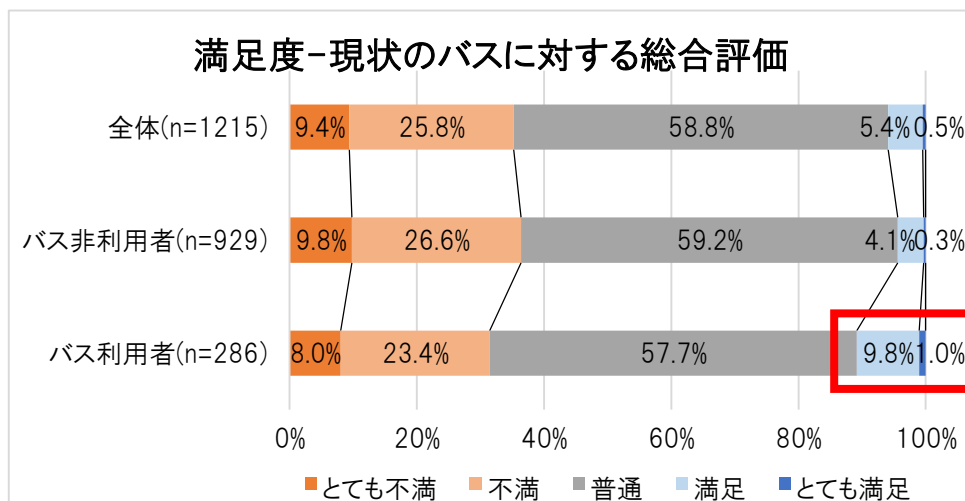
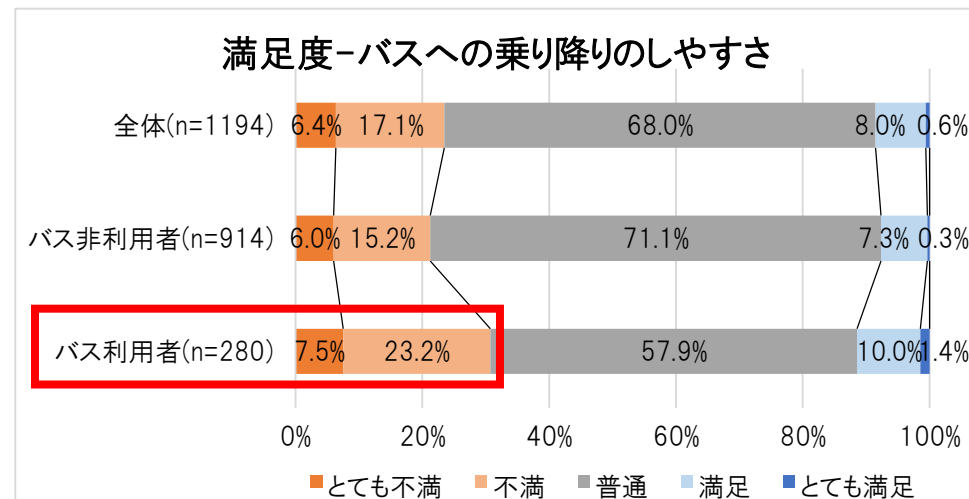
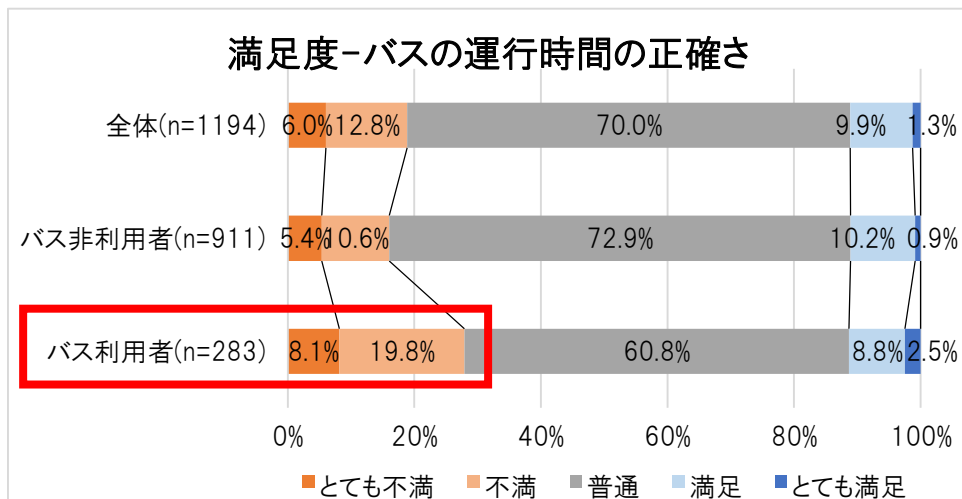
No.19

- 現状のバス交通に対する満足度では、「バス停の環境」の不満度が最も高く、とても不満・不満を合わせると59.0%となっている。次いで、不満度が高いのが「バスの運行本数」で、とても不満・不満を合わせると49.4%となっている。「バスの終発時間」は41.2%となっている。

現状のバス交通に対する満足度



- 「バスの運行時間の正確さ」や「バスへの乗り降りのしやすさ」において、バス利用者の不満度（とても不満、不満を合計した割合）がバス非利用者と比較して、高くなっている。
- 「現状のバスに対する総合評価」では、バス利用者の満足度の方が高い結果となっている。

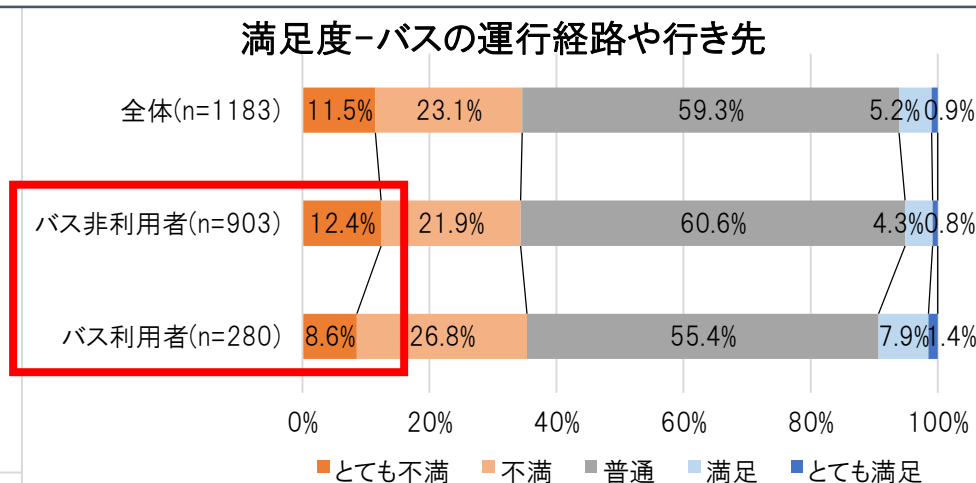


4. 分析結果（釧路市内の公共交通）

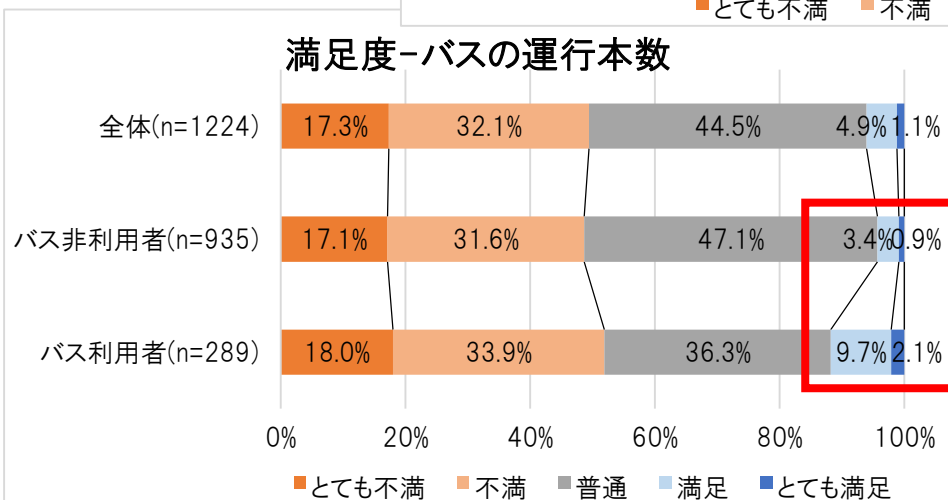
No.21

- バス非利用者は「バスの運行経路や行き先」でとても不満の割合が、バス利用者と比較して高くなっている。
- 「バスの運行本数」や「バスの始発時間」において、バス非利用者の満足度（とても満足、満足を含めた割合）がバス利用者と比較して、低くなっている。
- したがって、バスに関する情報提供不足やバスサービス内容がニーズと一致していないことからバス非利用者がバスを利用しない状況を助長していると推察される。

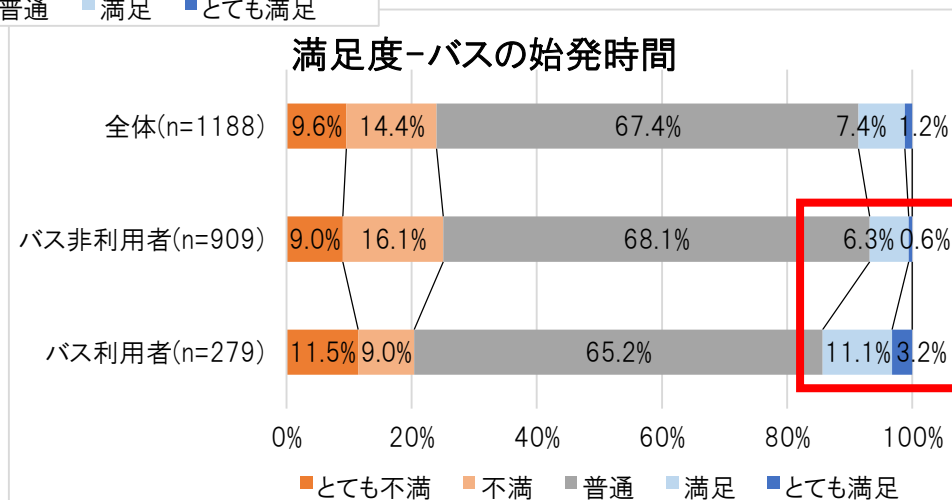
満足度-バスの運行経路や行き先



満足度-バスの運行本数



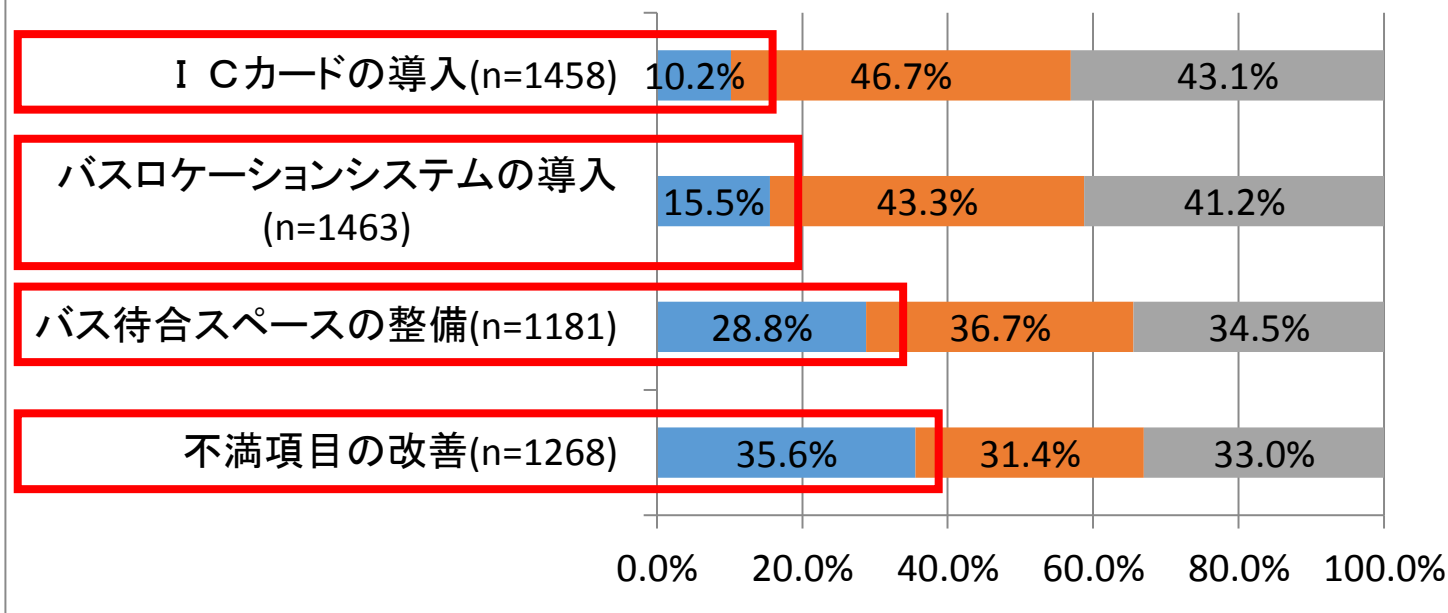
満足度-バスの始発時間



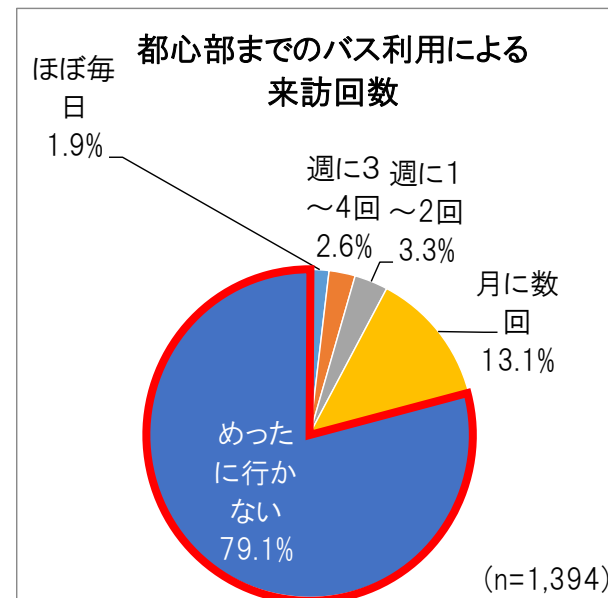
- I Cカードが導入された場合のバス利用頻度では、10.2%が「増加する」と回答している。
- バスロケーションが導入された場合のバス利用頻度では、15.5%が「増加する」と回答している。
- バス待合スペース改善の場合のバス利用頻度の変化では、28.8%が「増加する」と回答している。
- 不満の改善でバス利用の頻度が変わるかでは、35.6%が「増加する」と回答している。

各種施策の実施によるバス利用機会の変化

■ 増加する ■ 変わらない ■ わからない

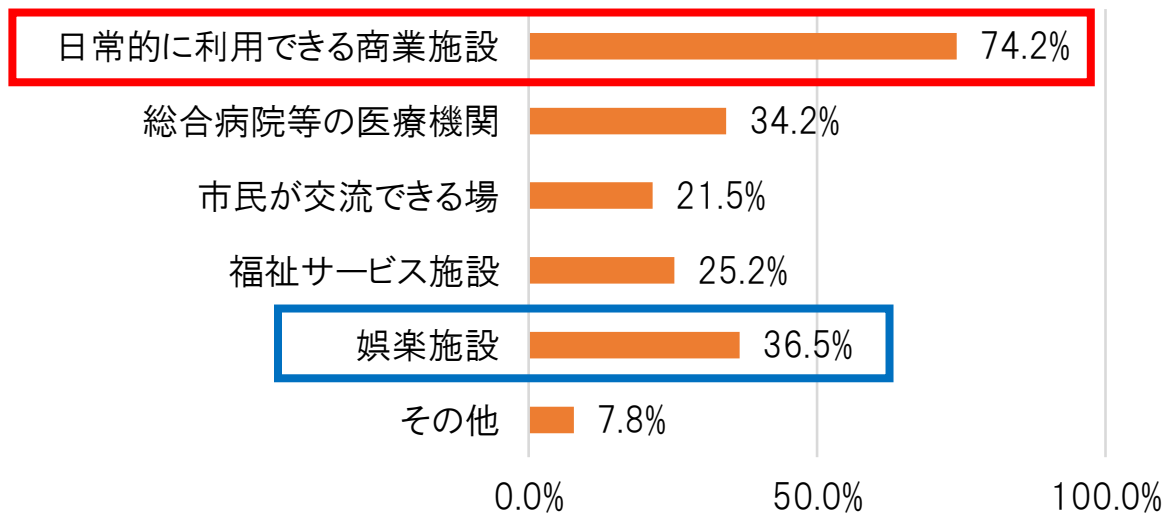


- 都心部までのバス利用による来訪回数では、「めったに行かない（79.1%）」が最も多い。
- 都心部の魅力向上のために必要な機能では、「日常的に利用できる商業施設（74.2%）」が最も多く、次いで「娯楽施設（36.5%）」となっている。
- これらの機能が整備されたときの中心街への来訪回数の変化では58.6%が「増加する」と回答している。

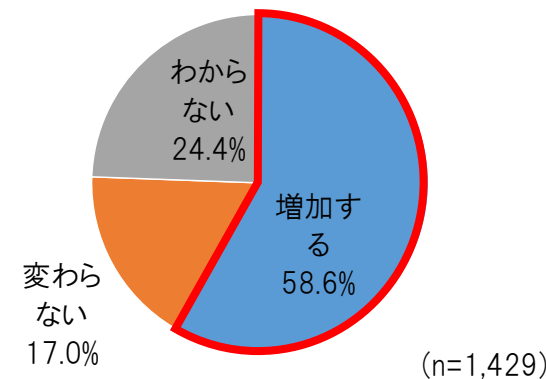


都心部の魅力向上のために、必要な機能

(n=1,355)

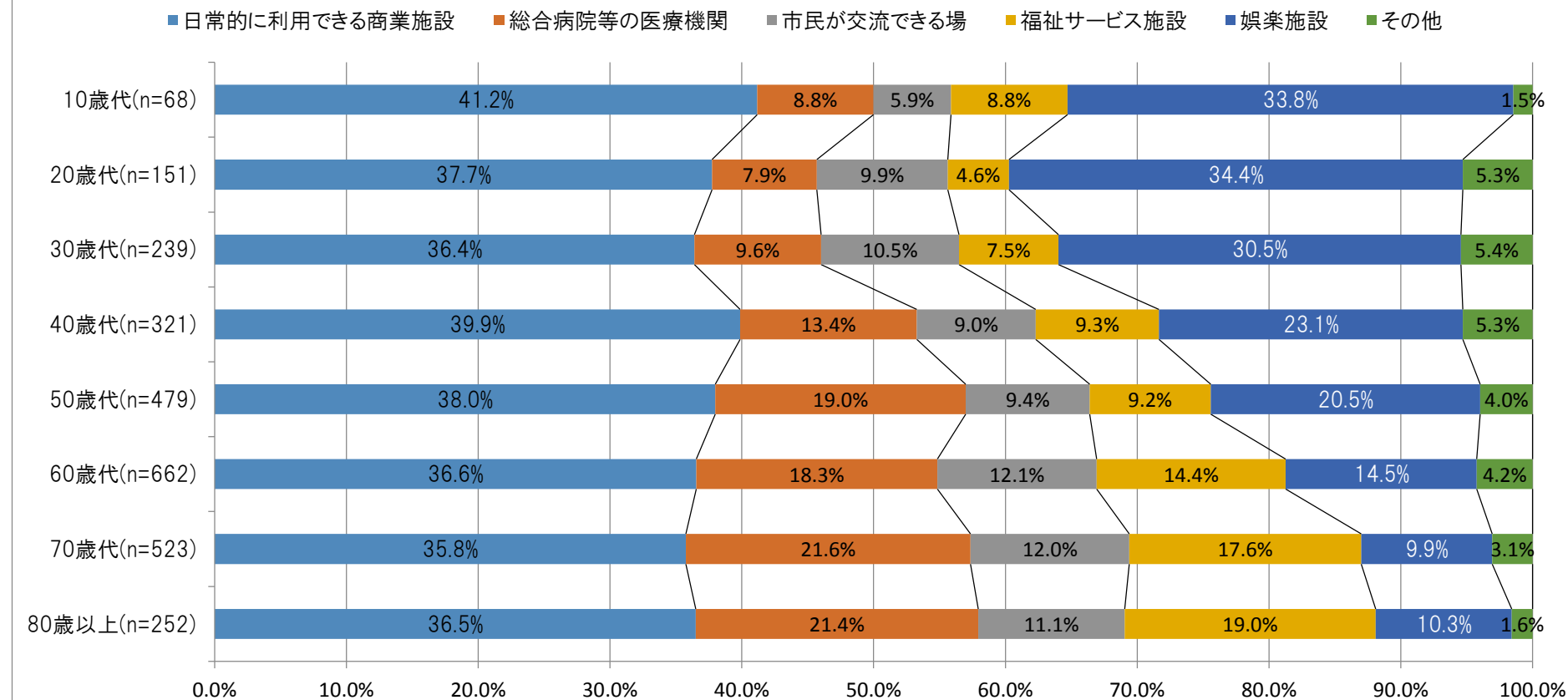


機能整備により、中心街への来訪回数は変化するか



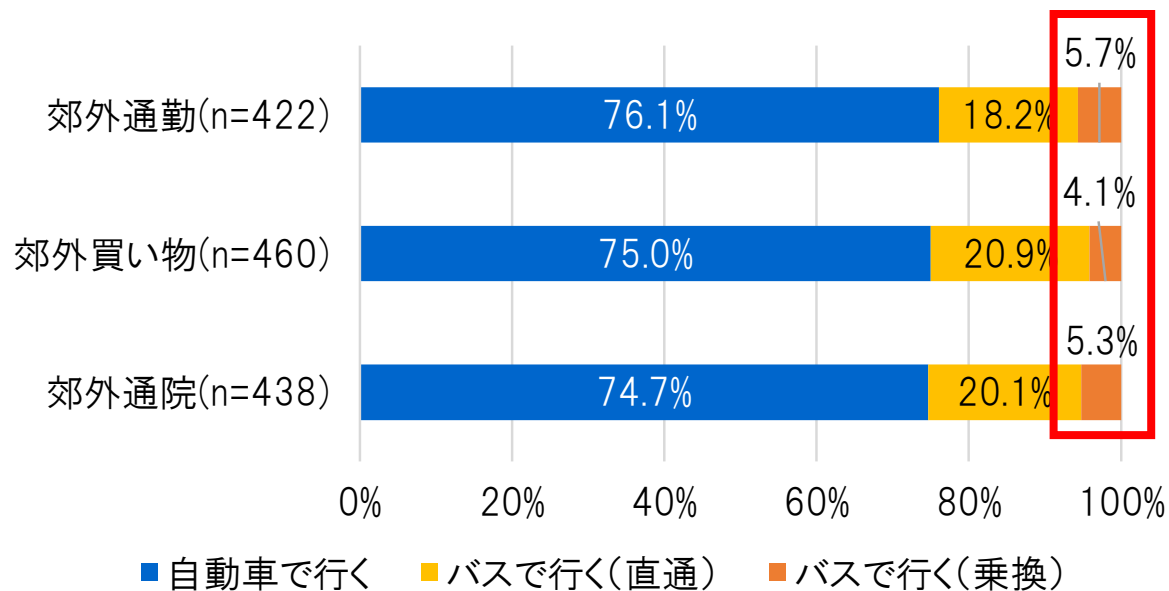
- 年齢階層別に都心部の魅力向上のために、必要な機能を分析した結果、年齢階層が高くなるにつれ、「総合病院等の医療機関」や「福祉サービス施設」を求める傾向にあり、年齢階層が低くなるにつれ、「娯楽施設」を求める傾向にある。
- 一方で、「日常的に利用できる商業施設」や「市民が交流できる場」はどの年齢階層でも同程度の割合となっている。

都心部の魅力向上のために、必要な機能

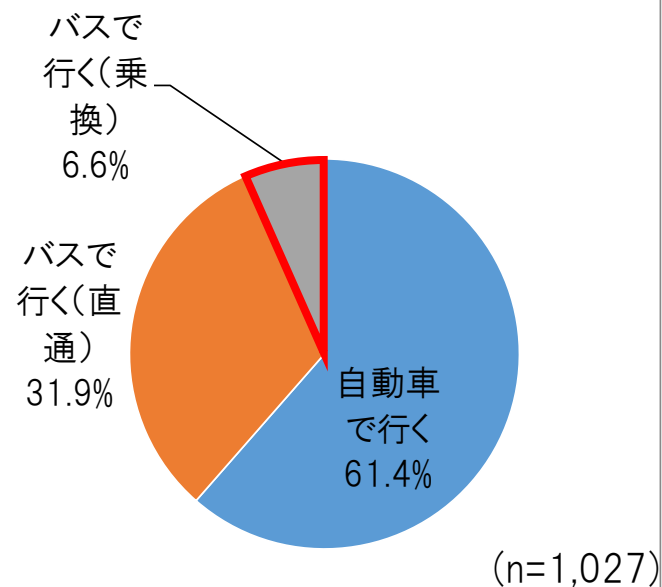


- 郊外部への外出行動（通勤・買い物・通院）は「自動車で行く」が約8割と多い。
- いずれの目的においても、「バスで行く（乗換）」は5%程度となっている。
- また、都心部への通勤についても同様の傾向であり、「バスでいく（乗換）」は6.6%となっている。

郊外部への外出行動

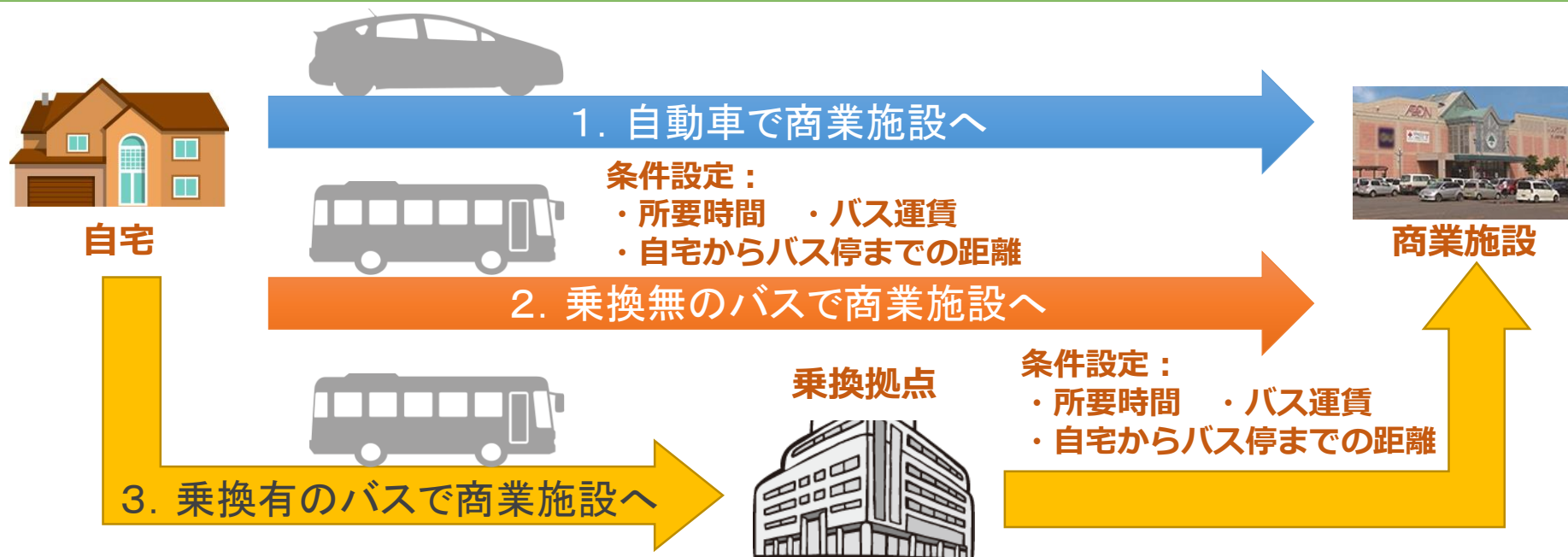


都心部への外出行動(通勤)



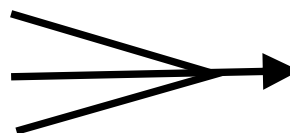
【郊外部への買い物の設問例】 ※この他の目的（郊外部への通院、通勤・通学、都心部への通勤・通学）

郊外部へ買い物に行く時、以下のどの交通手段を利用しますか？



分析結果の活用内容

- 所要時間の短いバス路線である
- 乗換無のバス路線と同運賃である
- 自宅から最寄りのバス停が近い



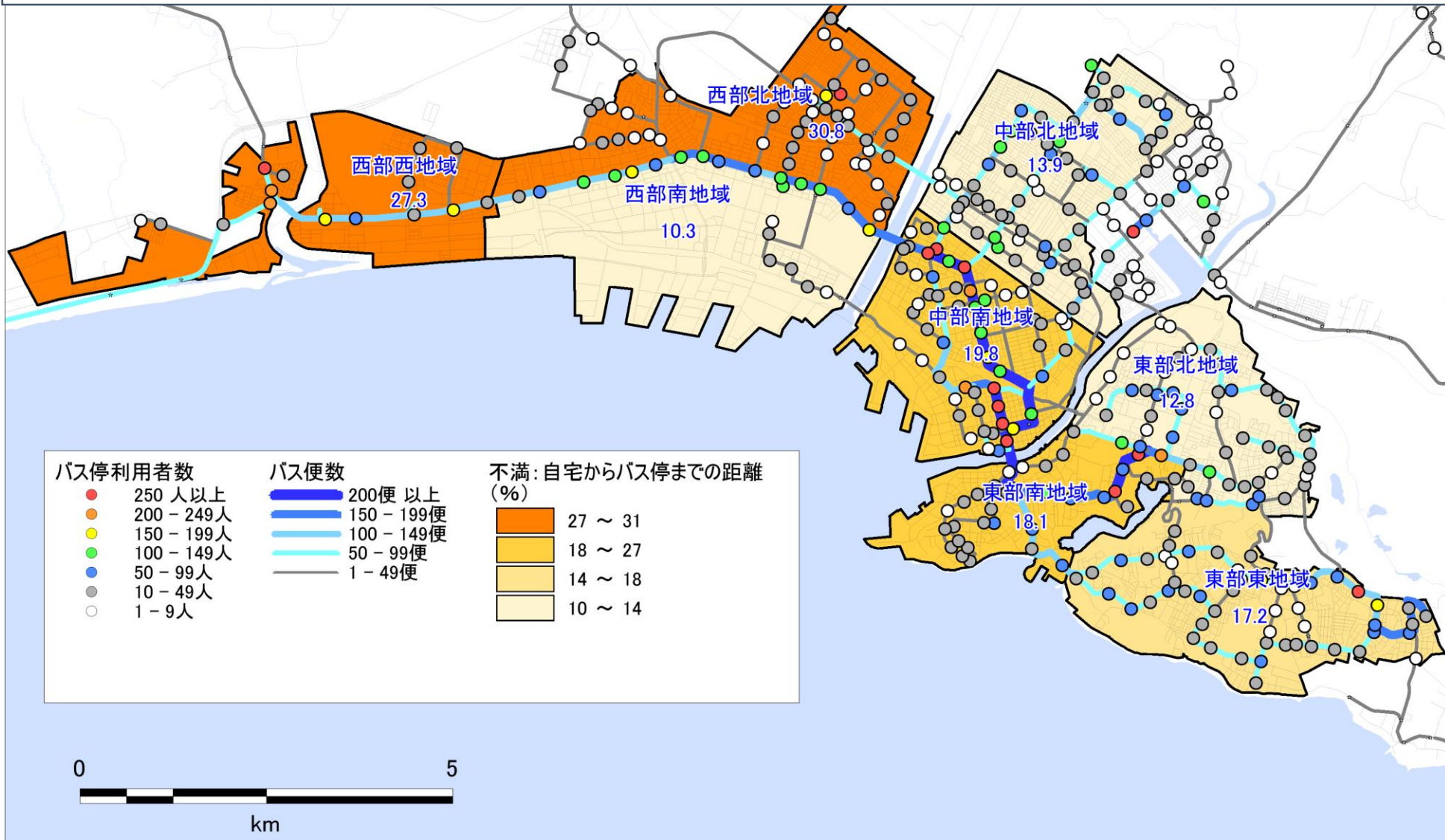
左記条件の複合的な条件でも
分析可能

以上のどのような条件下の時に、
どの程度の方が「乗換有」のバスを利用するのか？

5. 分析結果（自宅からバス停までの距離）

No.27

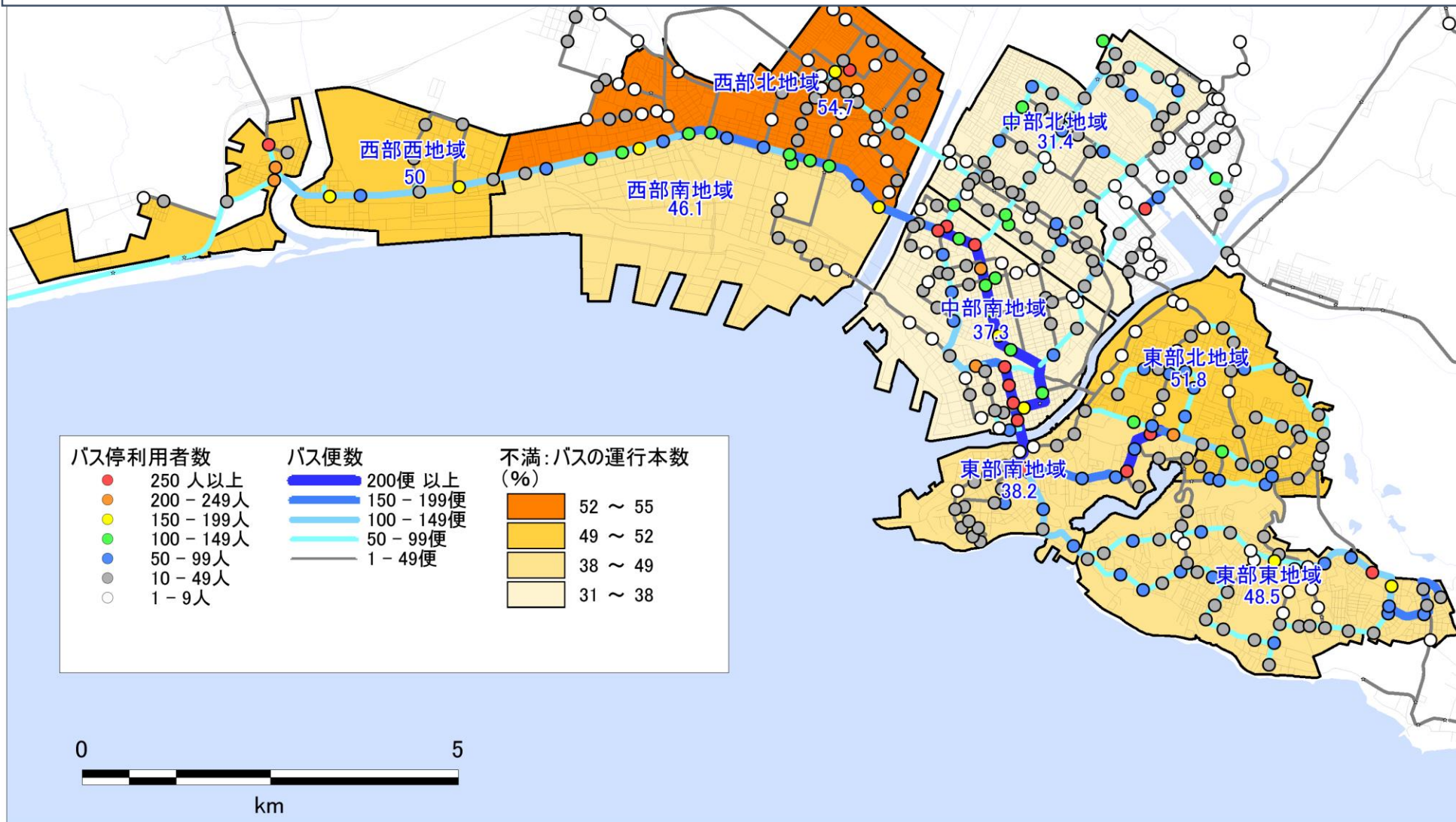
- 自宅からバス停の距離の不満度について、バス停は比較的多いが運行本数が少ない「西部北地域（30.8%）」の不満が高い。



5. 分析結果（バスの運行本数）

No.28

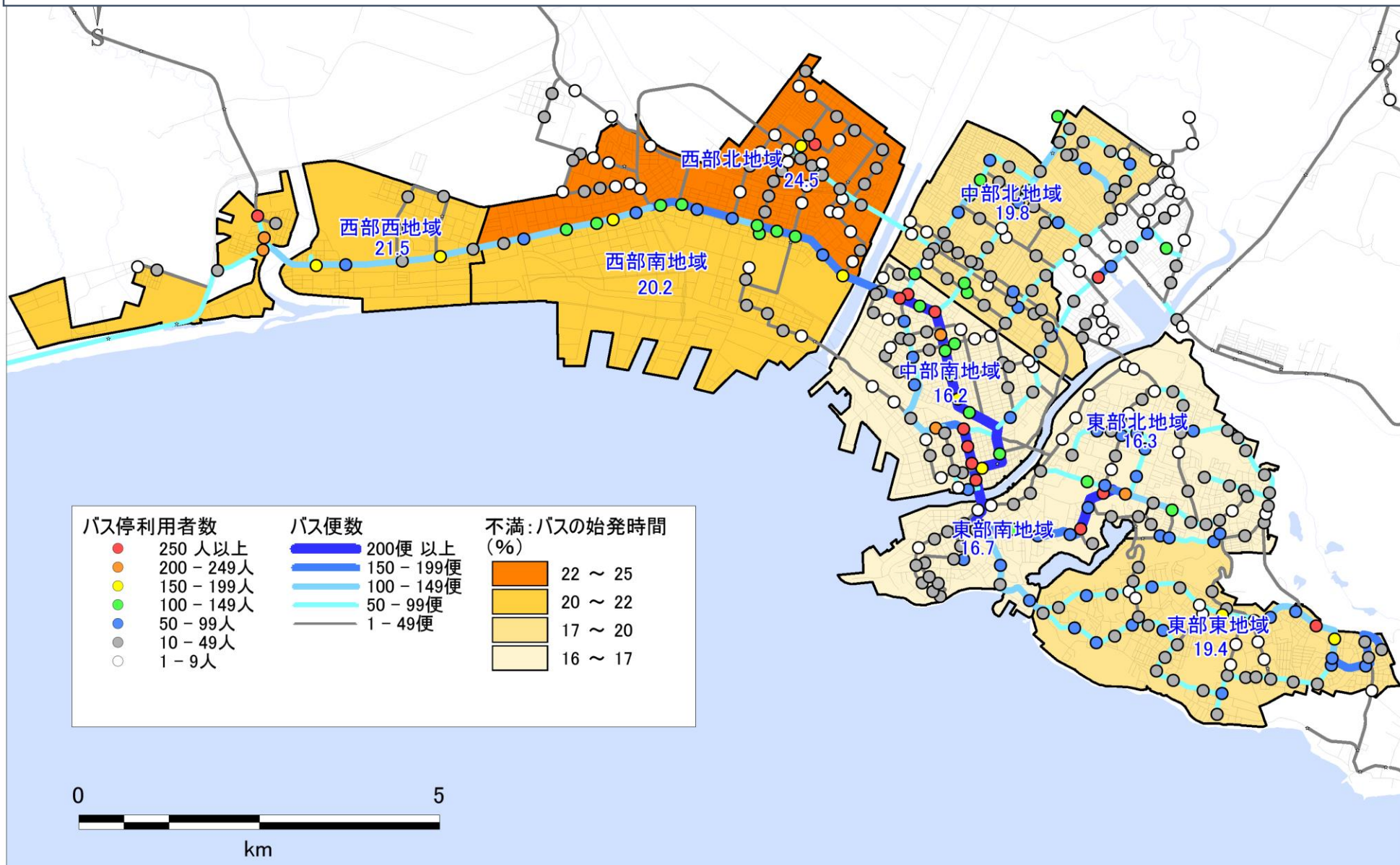
- バスの運行本数の不満度について、バス停の多くが運行本数の少ない路線にある「西部北地域（54.7%）」が最も高い。次いで「東部北地域（51.8%）」「西部西地域（50%）」となっている。



5. 分析結果（バスの始発時間）

No.29

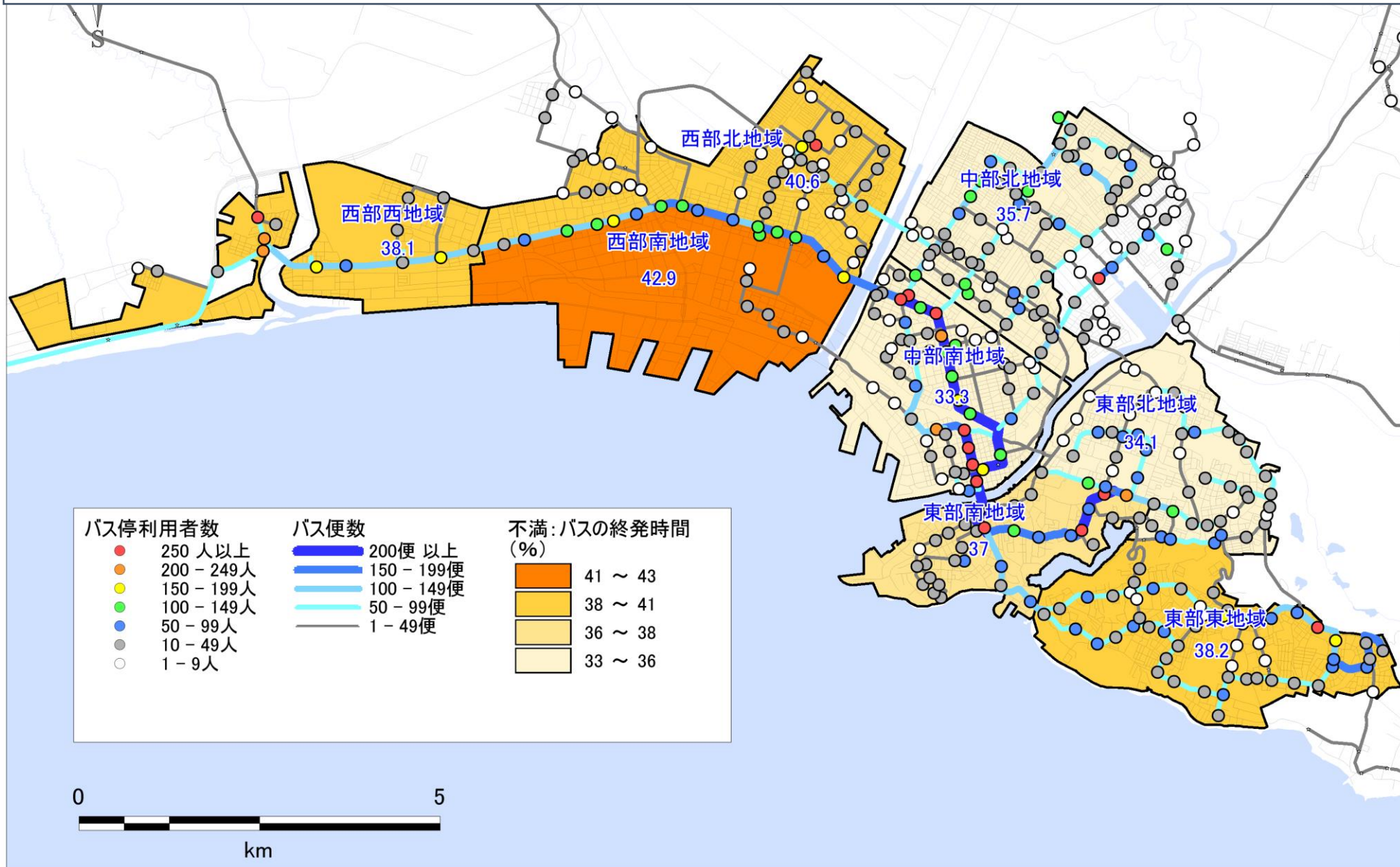
●バスの始発時間についての不満度は、「西部北地域（24.5%）」が最も高い。



5. 分析結果（バスの終発時間）

No.30

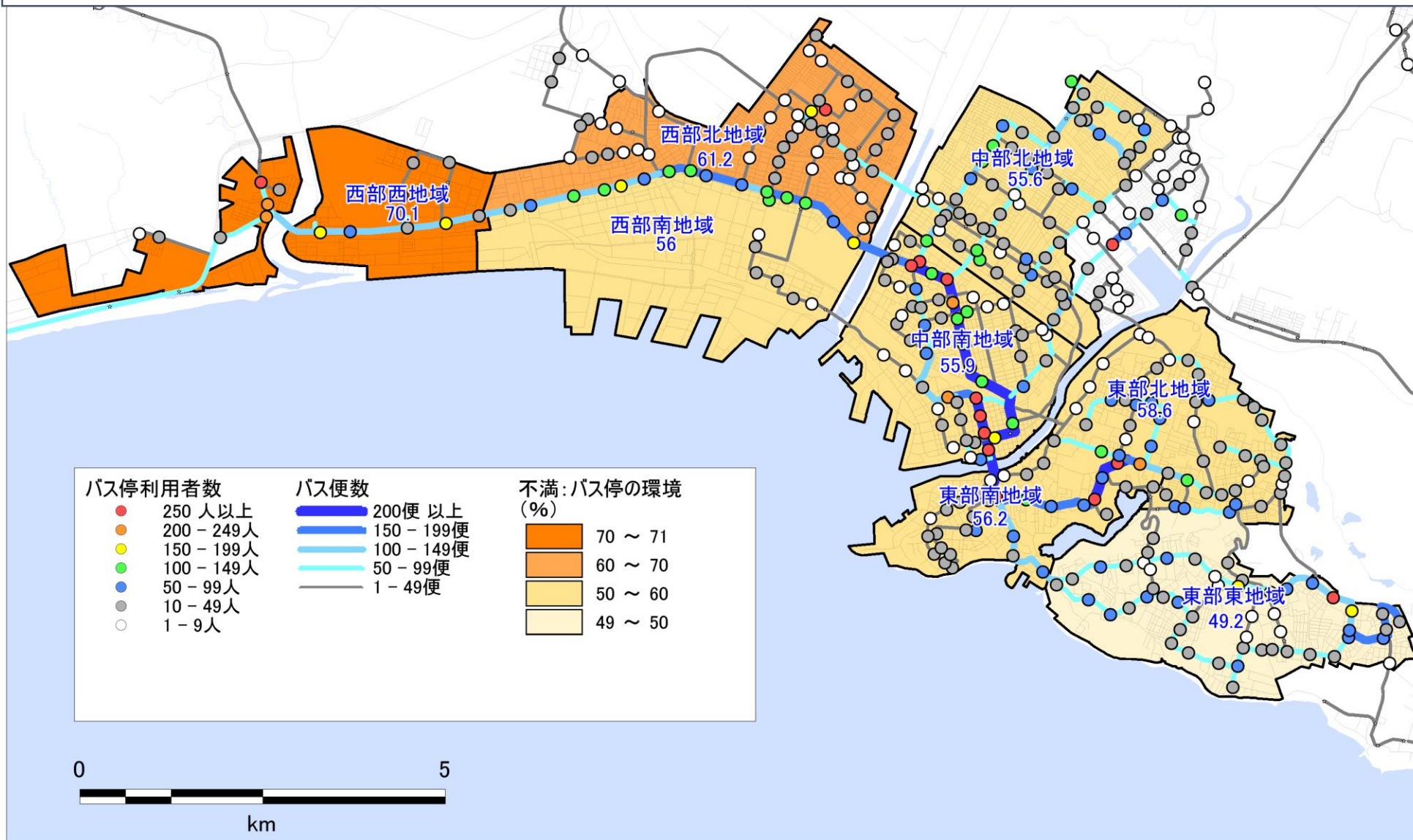
●バスの終発時間についての不満度は、「西部南地域（42.9%）」が最も高い。



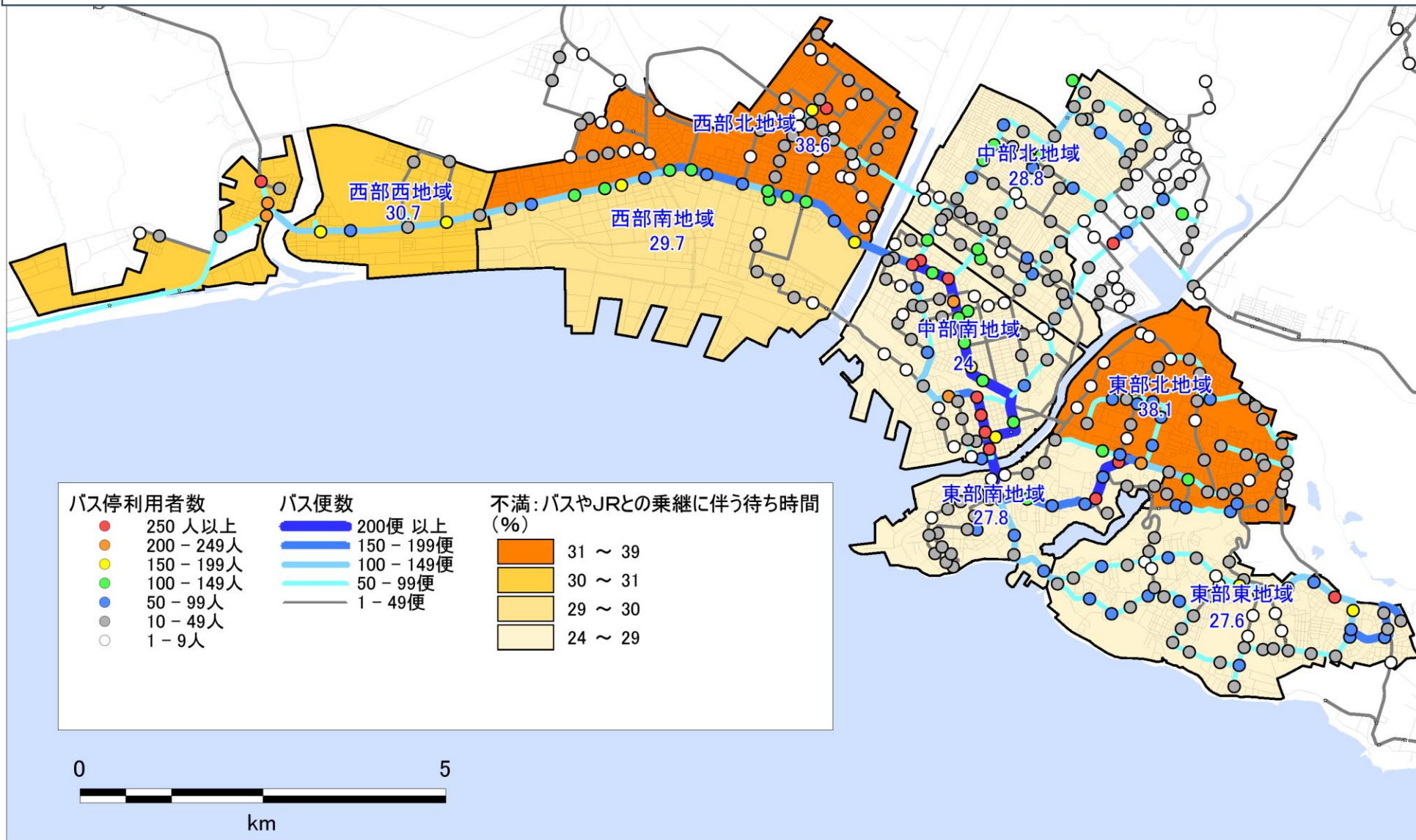
5. 分析結果（バス停の環境）

No.31

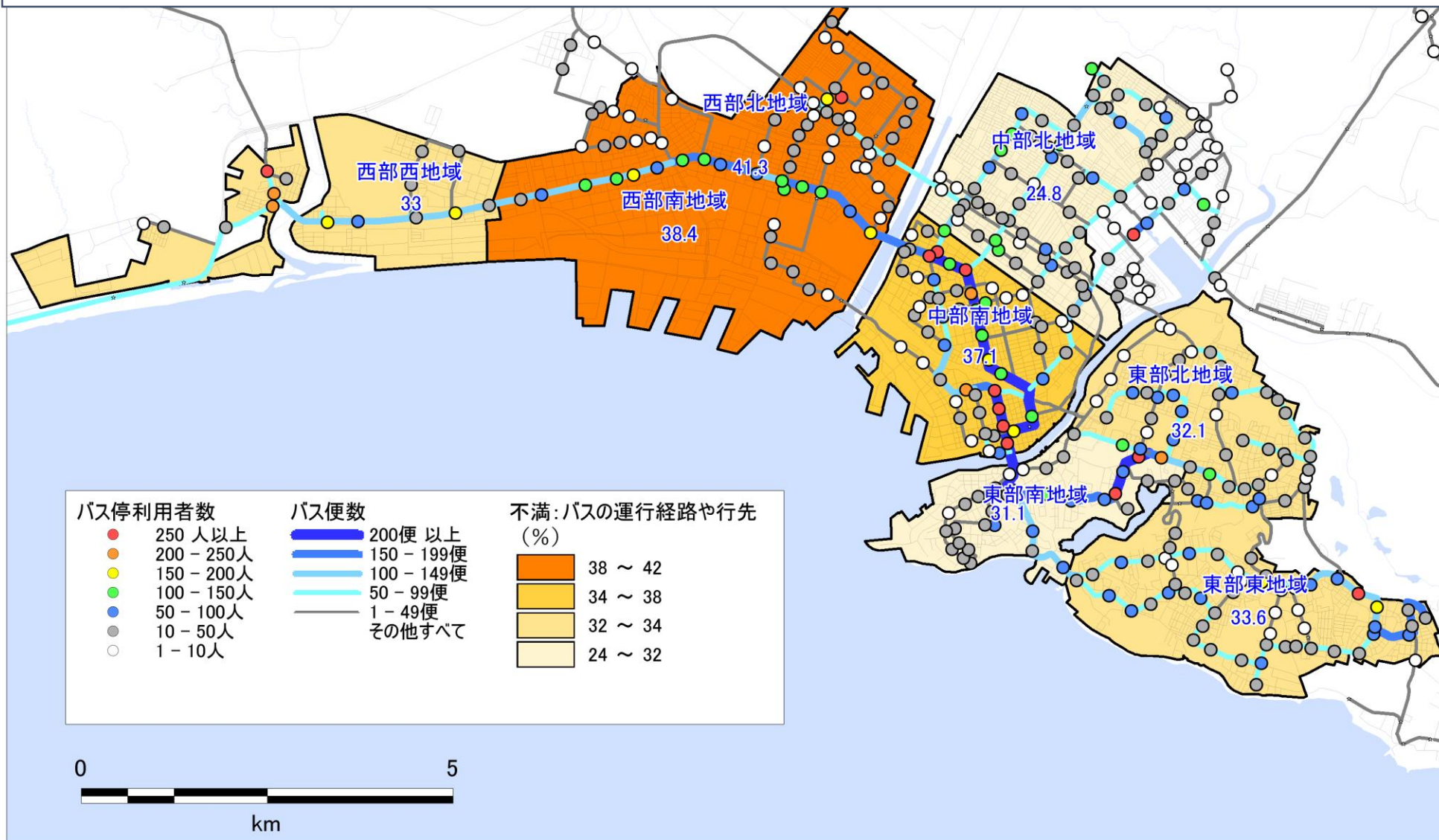
- バス停の環境についての不満度は、「西部西地域（70.1%）」が最も高い。
- 8地区ともバス停の環境についての不満度は高い。



- 乗継に伴う待ち時間についての不満度は、「西部北地域（38.6%）」が最も高く、次いで「東部北地域（38.1%）」となっている。



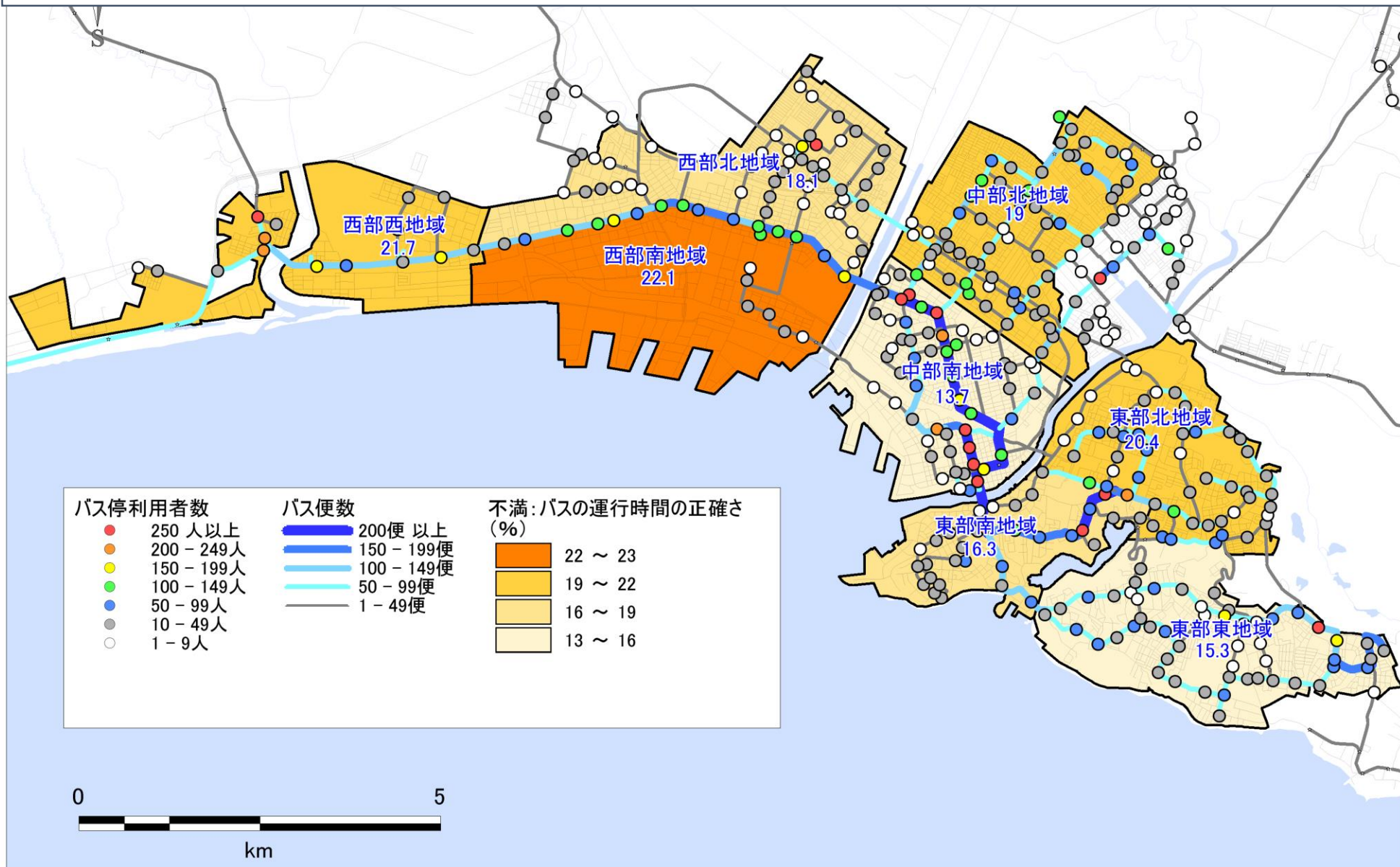
- バスの運行経路や行き先についての不満度は、「西部北地域（41.3%）」が最も高く、次いで「西部南地域（38.4%）」となっている。



5. 分析結果（バスの運行時間の正確さ）

No.34

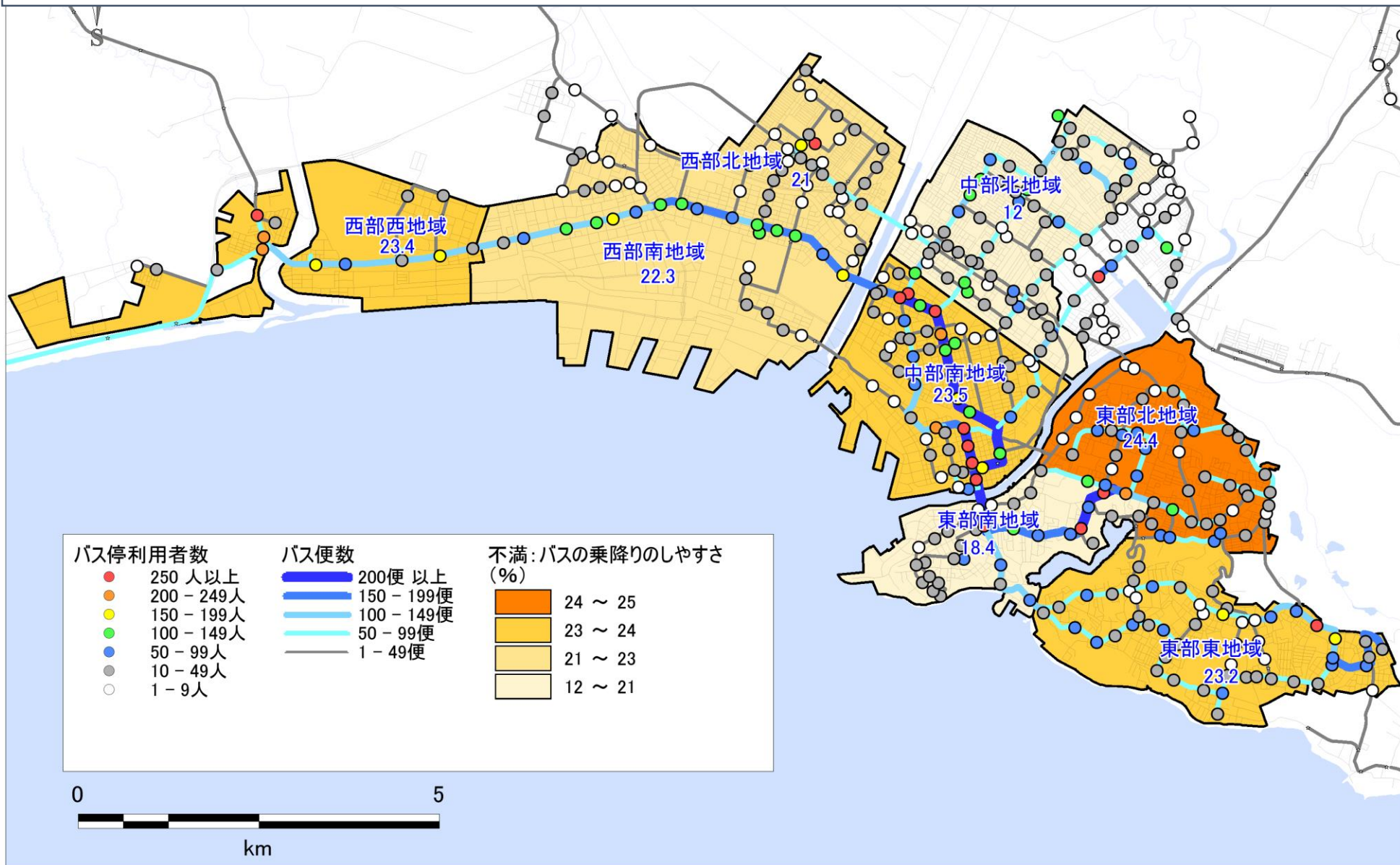
●バスの運行時間の正確さについての不満度は、「西部南地域（22.1%）」が最も高い。



5. 分析結果（バスの乗降のしやすさ）

No.35

●バスの乗降りのしやすさの不満度は、「東部北地域（24.4%）」が最も高い。



5. 分析結果（現状のバスに対する総合評価）

No.36

●現状のバスに対する総合評価の不満度は、「西部北地域（39.0%）」が最も高い。

