

**平成30年度第2回
釧路市地域公共交通活性化協議会**

再編実施計画作成に向けたアンケート結果（概要）の報告

開催日時：平成30年12月26日（水）13:00

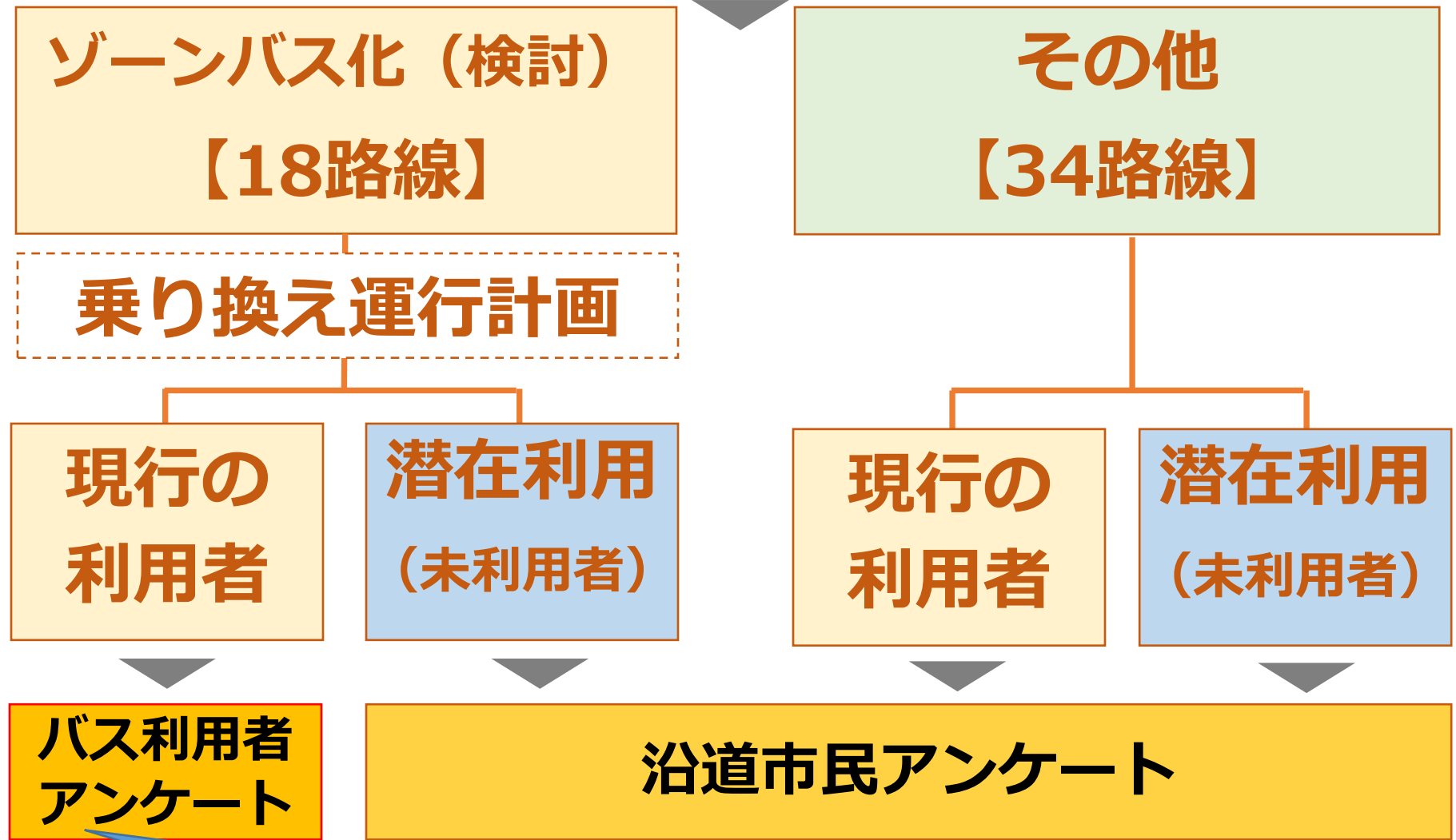
開催場所：釧路市観光国際交流センター 3階研修室

- 利用者アンケート、沿道市民アンケートでは利用実態を踏まえつつ、主に以下の内容について確認し、再編計画実施後の需要予測の基礎資料とします。
 - ✓ 直通運行から乗り換え運行に切り替えた場合の影響
 - ✓ 増便等の利用促進策を進めた場合の効果
 - ✓ デマンド運行に切り替えた場合の影響
 - ✓ 新規（潜在的）利用者のニーズ
 - ✓ 乗換拠点に求める機能 等

0) アンケート結果による需要予測の枠組み

No. 2

「平成29年度 釧路市地域公共交通再編実施計画の策定に関する基礎調査報告書」における路線の分類



利用者アンケート対象路線は16路線
(18路線から豊美線と別保線を除く)

1) アンケートの配布回収状況

No. 3

- 利用者アンケート調査は、9月28日（金）、29日（土）の2日間、バスに調査委員が乗車してアンケートを配布、市民アンケートは10月初旬に発送
- また、10月5日（金）釧路駅で調査対象路線の利用者にアンケートを配布（補完調査）

アンケートの配布、回収状況（12月21日現在）

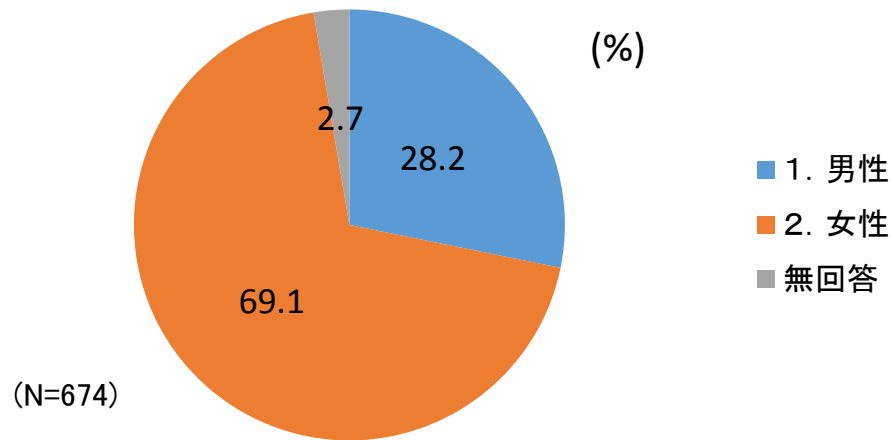
乗換拠点	路線名		バス会社	10/28,29 配布数 (A)	11/5 配布数 (B)	回収数C	回収率 (C/A+B)
イオン昭和	28	新富士新野線	くしろバス	124	0	32	25.8%
	21	鶴野ニュータウン線	阿寒バス	41	0	11	26.8%
	77	山花温泉リフレ線(鶴野経由)	阿寒バス	32	0	10	31.3%
	88	山花温泉リフレ線(大楽毛経由)	阿寒バス	66	7	23	31.5%
	39	高専・まりも線	阿寒バス	31	0	4	12.9%
桜が岡通り等	30	昆布森線	くしろバス	194	0	68	35.1%
ビッグハウス	66	昭和線	くしろバス	154	16	47	27.6%
	66	昭和線(阿寒バス)	阿寒バス	119	10	31	24.0%
	70	阿寒本町線(山花経由)	阿寒バス	46	4	7	14.0%
	80	阿寒本町線(大楽毛経由)	阿寒バス	103	10	20	17.7%
市立病院	55	南北線	くしろバス	511	60	97	17.0%
	2	若草団地線	くしろバス	144	0	57	39.6%
	3	武佐線	くしろバス	267	32	70	23.4%
	17	白樺線(湖陵)	くしろバス	491	21	126	24.6%
イオン釧路	35	遠矢線	くしろバス	261	38	63	21.1%
鶴居村下幌呂	50	幌呂線	阿寒バス	27	0	8	29.6%
合計				2,611	198	674	24.0%
沿道市民			世帯数	3,000		637	21.2%
			個人	6,000		943	15.7%

2) 利用者アンケート（回答者の属性①）

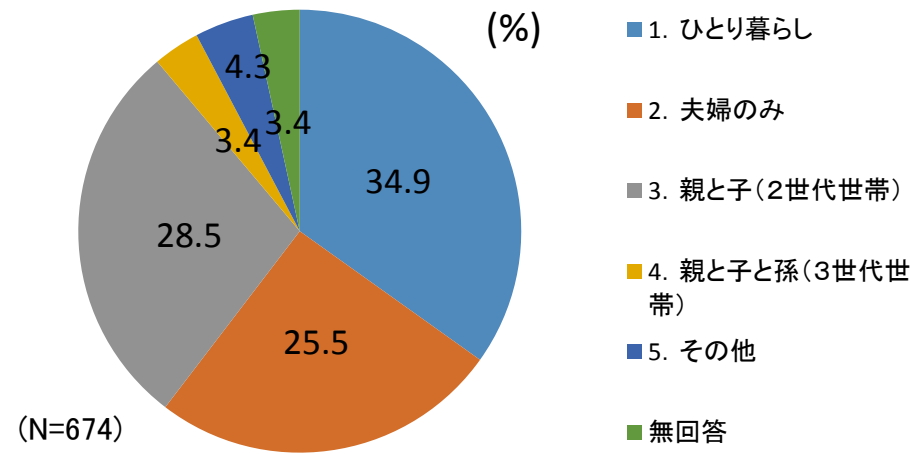
No. 4

■ バスの利用者を対象としていることもあり、女性、高齢者、ひとり暮らしの占める割合が高い

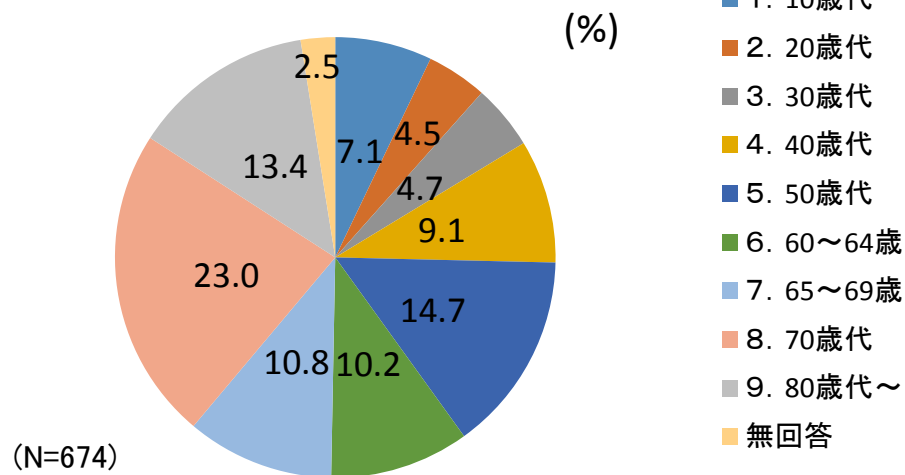
性別(全体)



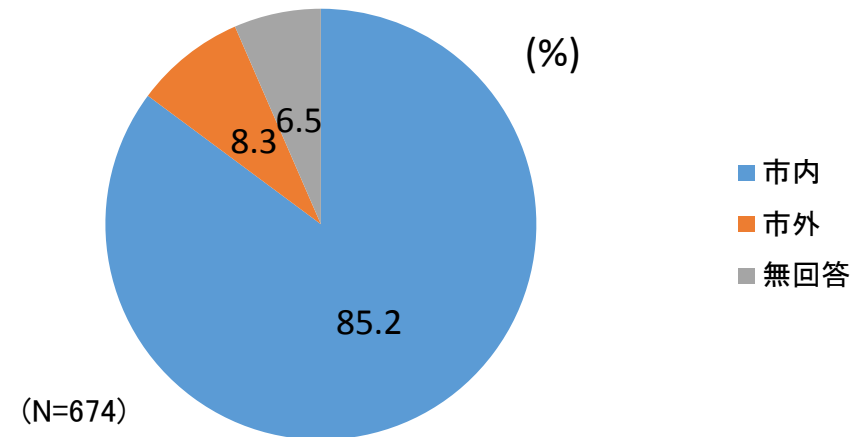
世帯構成(全体)



年齢(全体)



住所(全体)

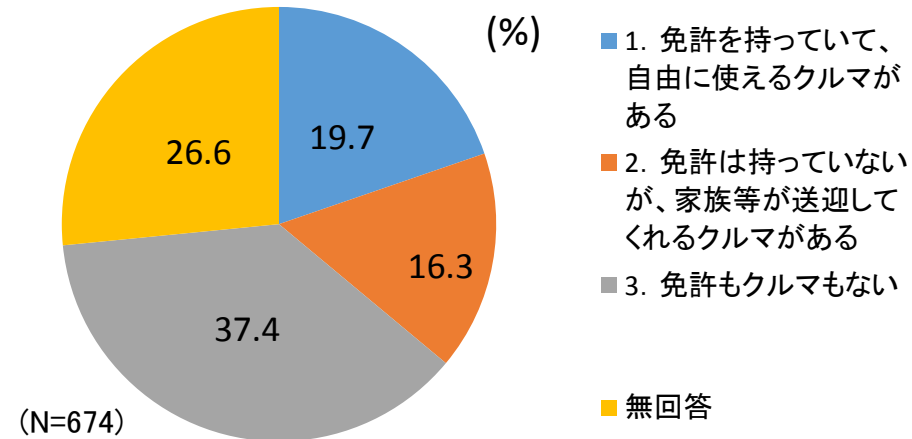


2) 利用者アンケート（回答者の属性②）

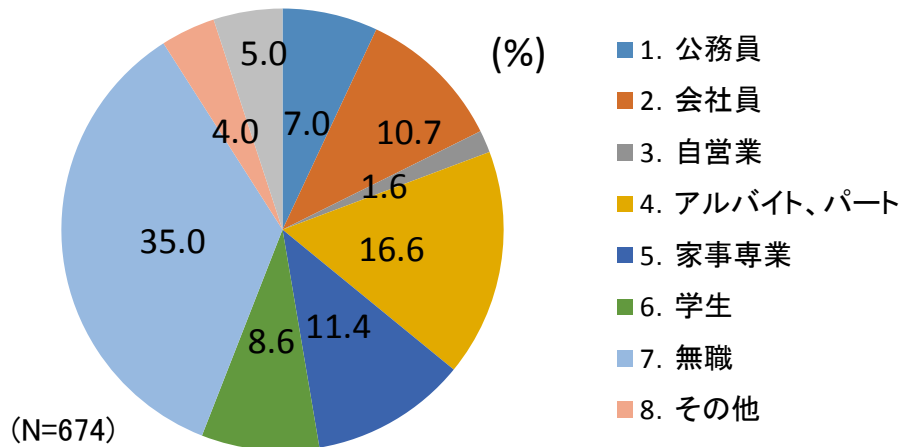
No. 5

- 就業就学状況を見ると、アルバイト、パートの占める割合が高い
- 自動車の保有状況を見ると、自分で自由に使えるクルマを保有していない「バスでしか移動できない方」の利用が半数以上を占める
- 免許もクルマもない方の約 1 割は免許を返納している

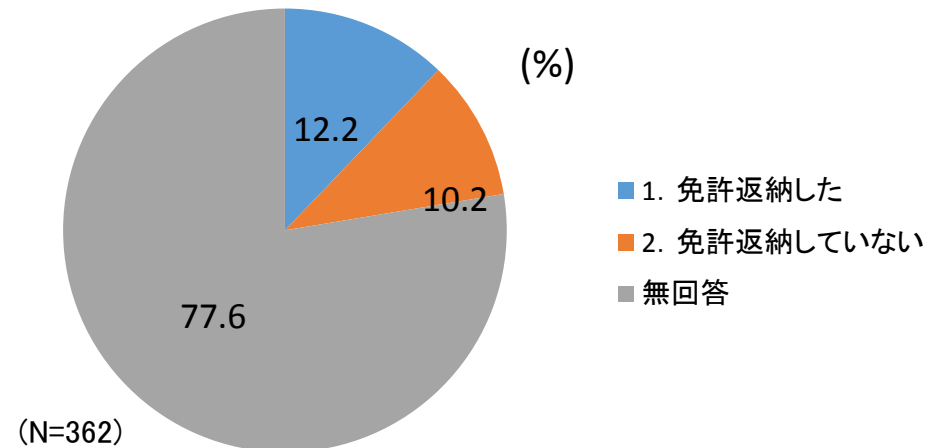
自動車免許、クルマの保有状況（全体）



就業・就学状況（全体）



免許の返納（全体）



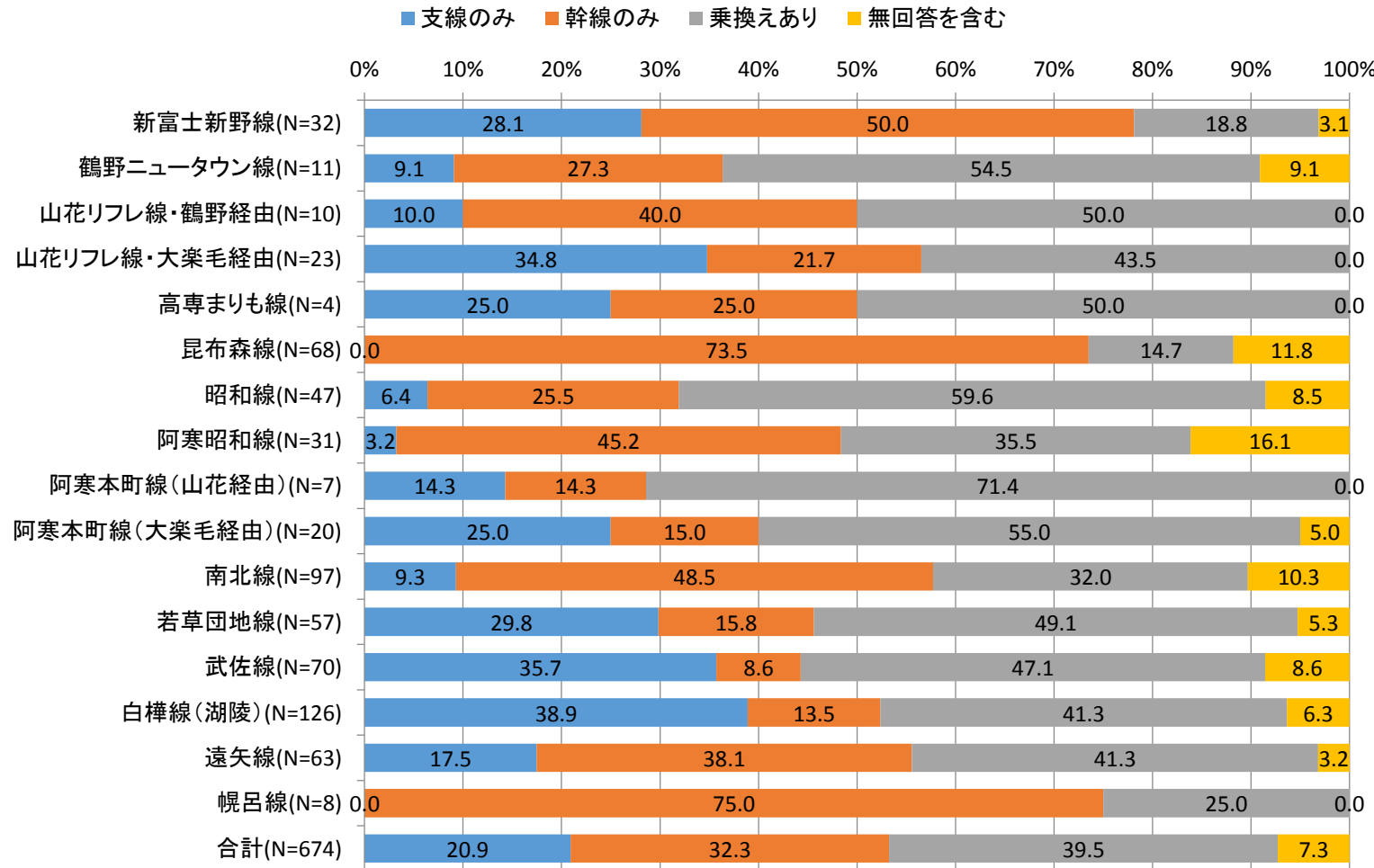
2) 利用者アンケート（バスの利用状況①）

No. 6

- 乗換拠点で幹線系と支線系に乗り換える利用者は約 4 割（合計）→再編後に影響を受ける利用者
- 支線区間で乗降する利用者、幹線区間で乗降する利用者は合わせて約 5 割(合計)

※利用者アンケート調査による乗車と降車バス停から利用区間（「支線系区間で乗降する利用」「幹線系区間で乗降する利用」「支線系と幹線系を跨いで利用する乗換利用」）を集計

【全体】利用者アンケート調査による利用区間（%）

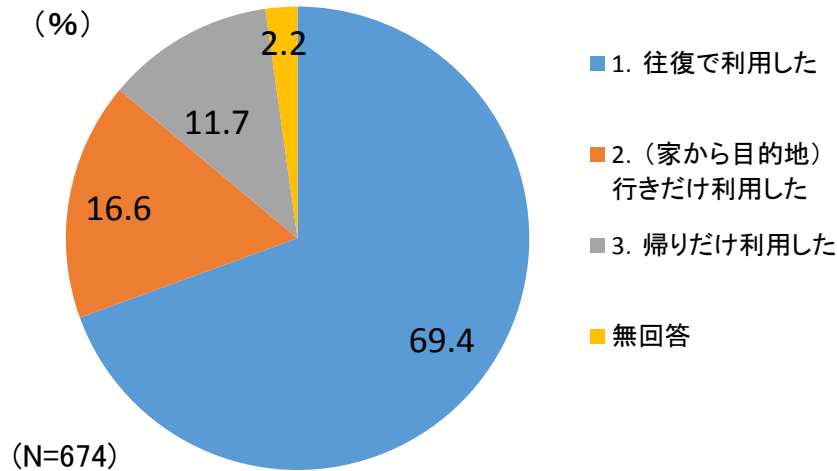


2) 利用者アンケート (バスの利用状況②)

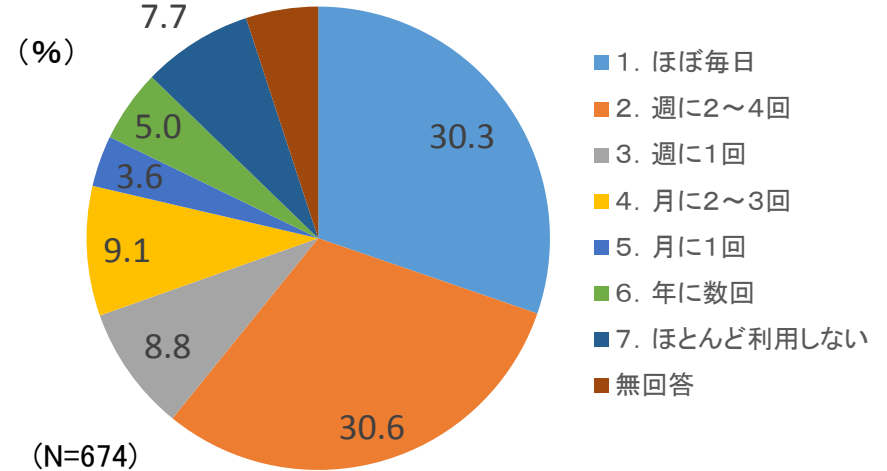
No. 7

- 往復利用は約 7 割
- 「買い物」「通勤」「通院」目的での利用が多い
- 平日の利用頻度は「ほぼ毎日」「週に2～4回」の定期的な利用が約 6 割

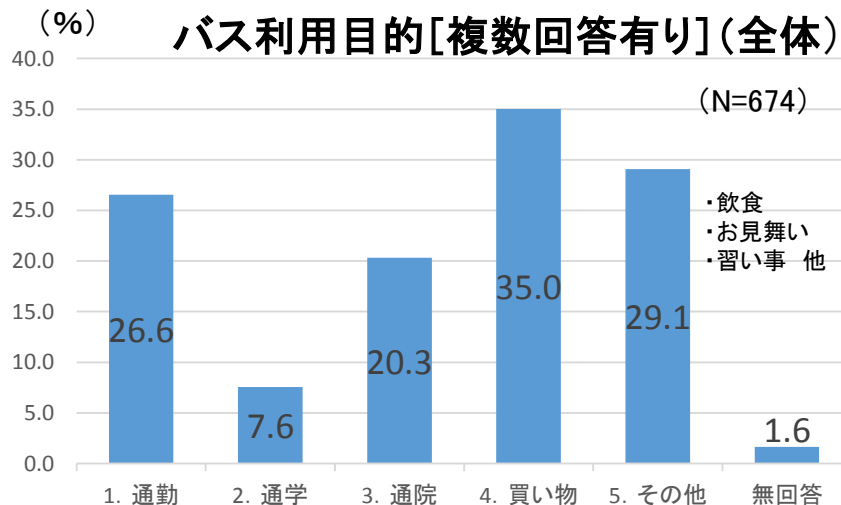
バス往復利用(全体)



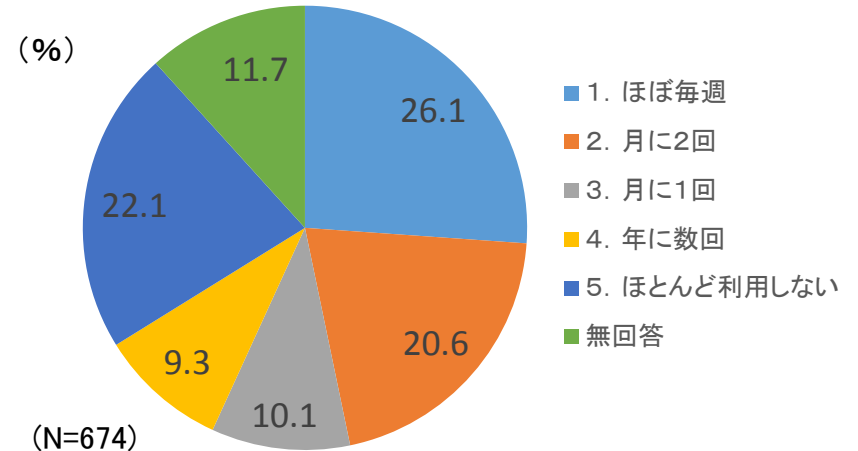
バス利用【平日】(全体)



バス利用目的[複数回答有り](全体)



バス利用【休日】(全体)

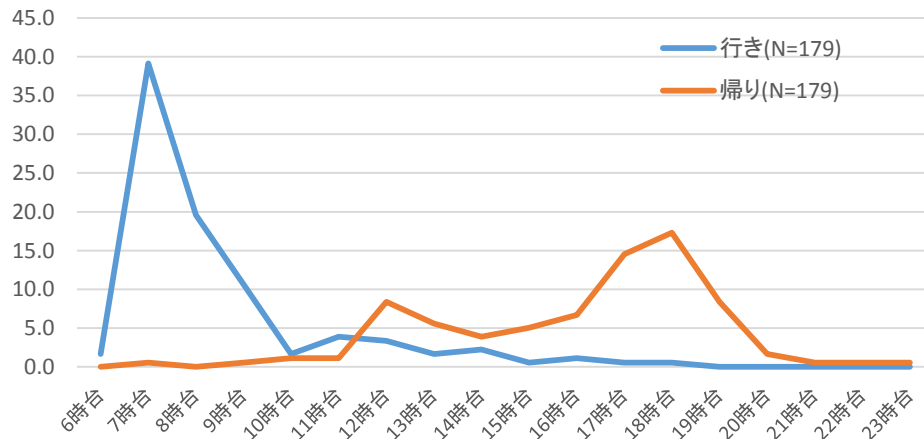


2) 利用者アンケート (バスの利用状況③)

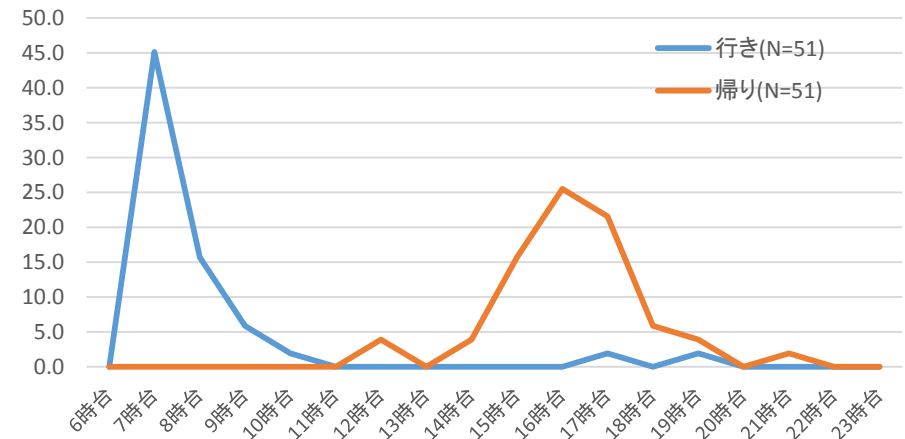
No. 8

- 通勤、通学目的の行きのピークは7時台、帰りは行きに比べ分散、通勤が18時台、通学16時台
- 買い物目的の行きのピークは9時～11時台、帰りは12時～15時台、平均滞在時間は4.0時間
- 通院目的の行きのピークは8時～10時台、帰りは12時～15時台、平均滞在時間は4.7時間

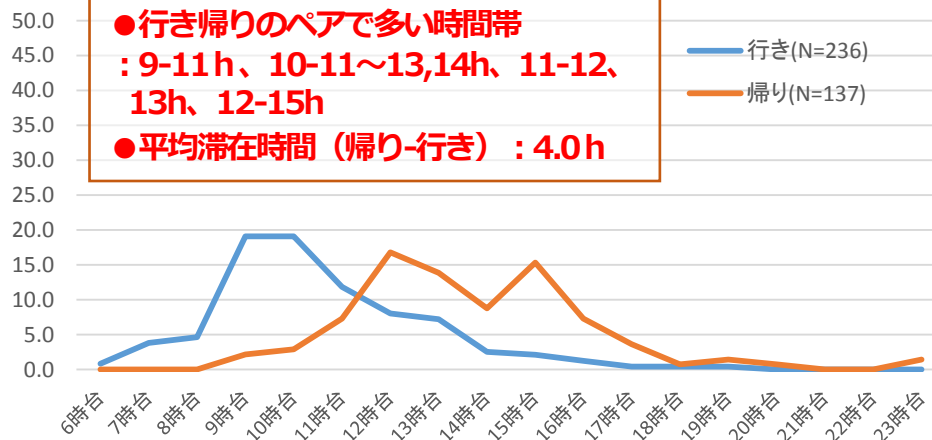
時間別利用目的【通勤】(全体) (%)



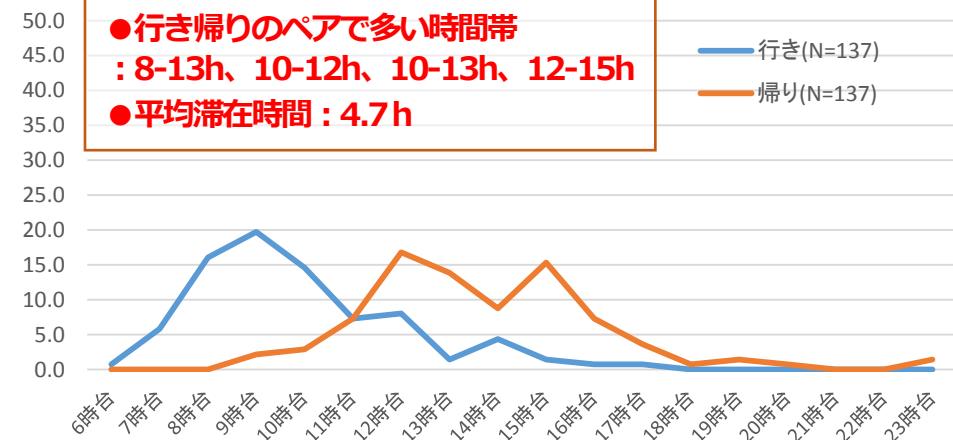
時間別利用目的【通学】(全体) (%)



時間別利用目的【買い物】(全体) (%)



時間別利用目的【通院】(全体) (%)

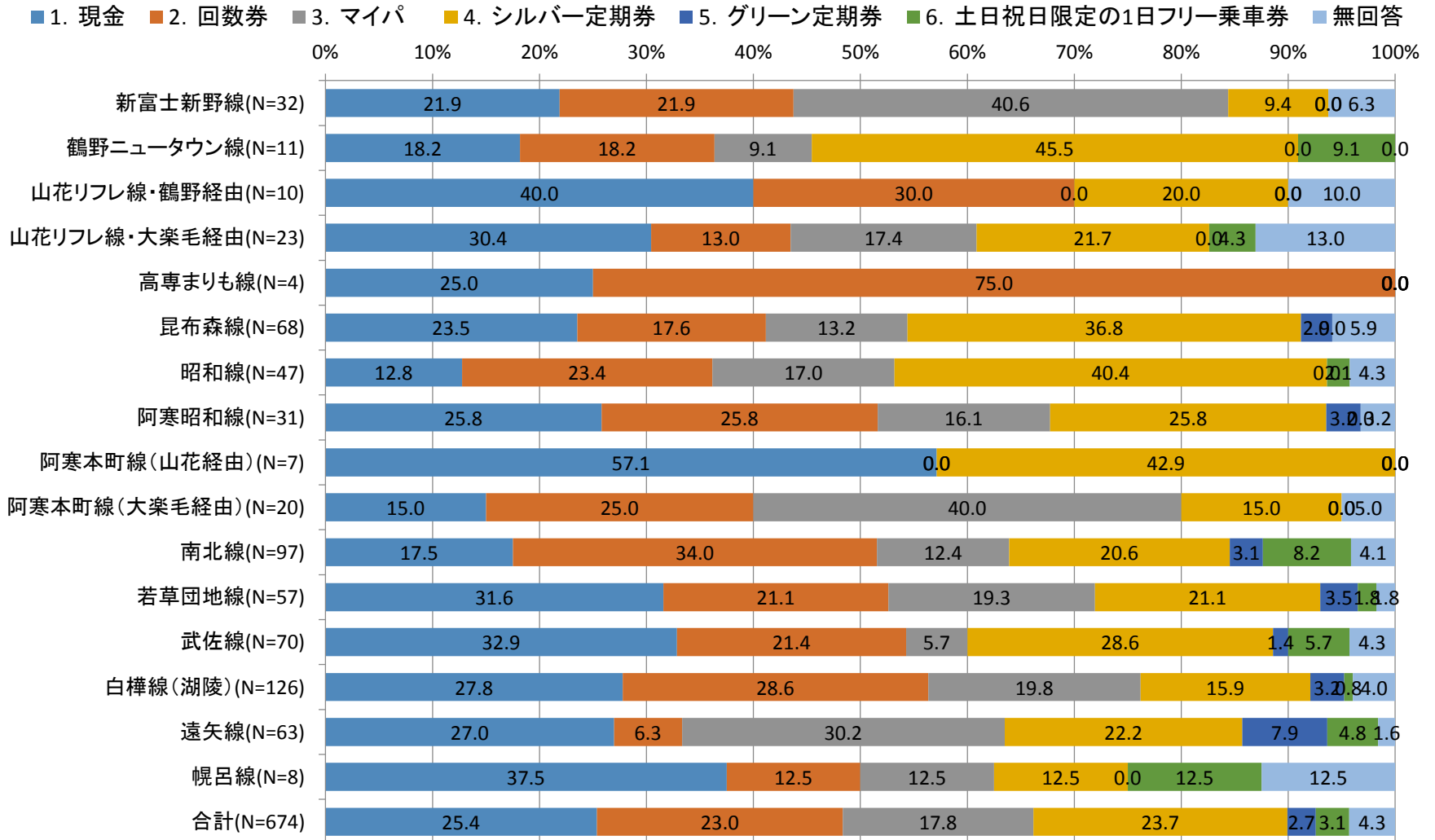


2) 利用者アンケート（バスの利用状況④）

No. 9

■ 運賃を「現金」「回数券」で支払っているのは約5割（合計）

【全体】 運賃支払いの方法（%）



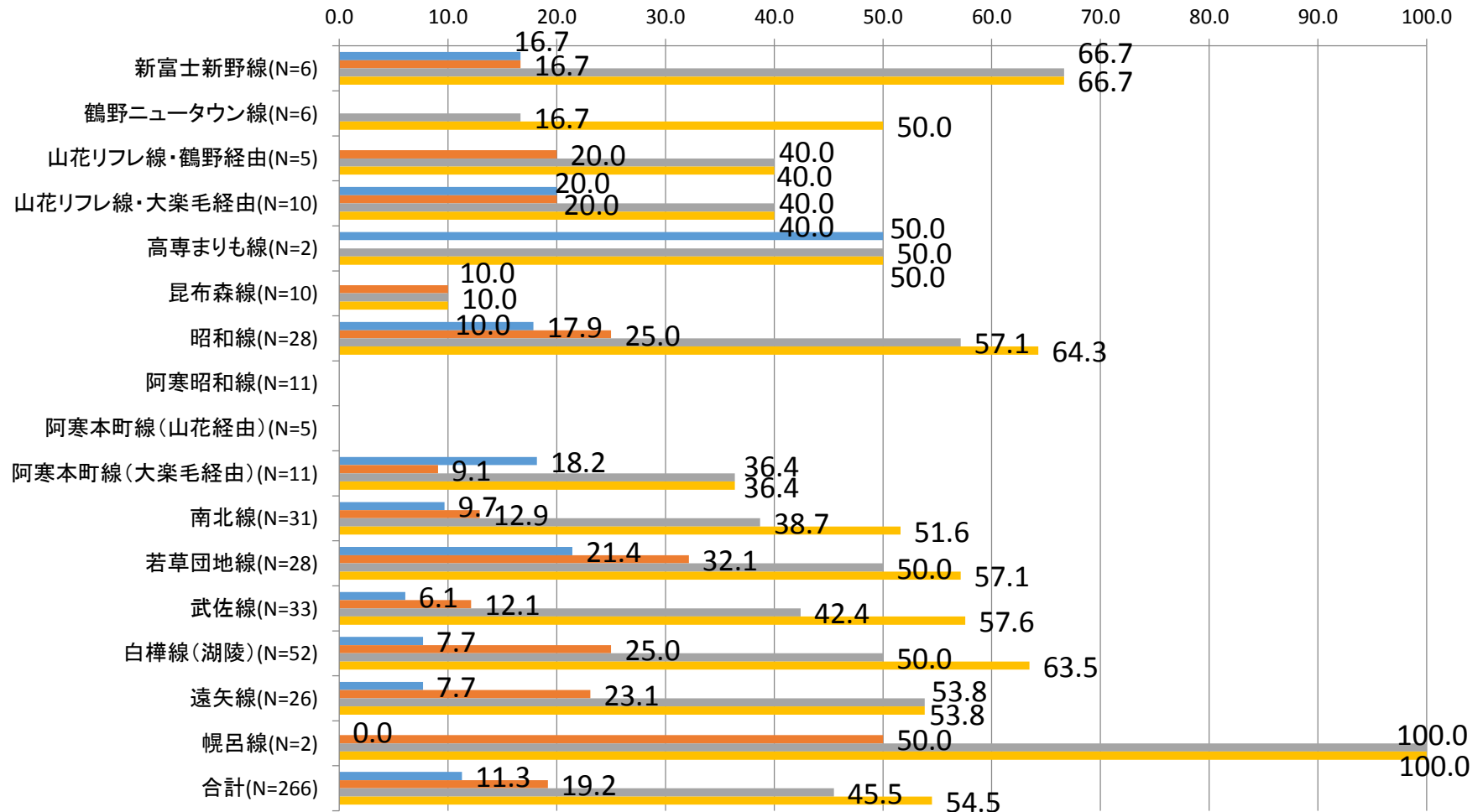
2) 利用者アンケート（乗り換えの影響①）

No.10

- 釧路駅方面に向かう利用では、乗り換え待ち時間が20分を超えると「利用しない」割合が増加
- 乗り換え待ち時間を10分程度にできれば、乗り換えによる影響は2割程度に抑えられる

【乗り換え利用者】バスの乗り換え待ち時間（釧路駅方面行）による利用減少（%）

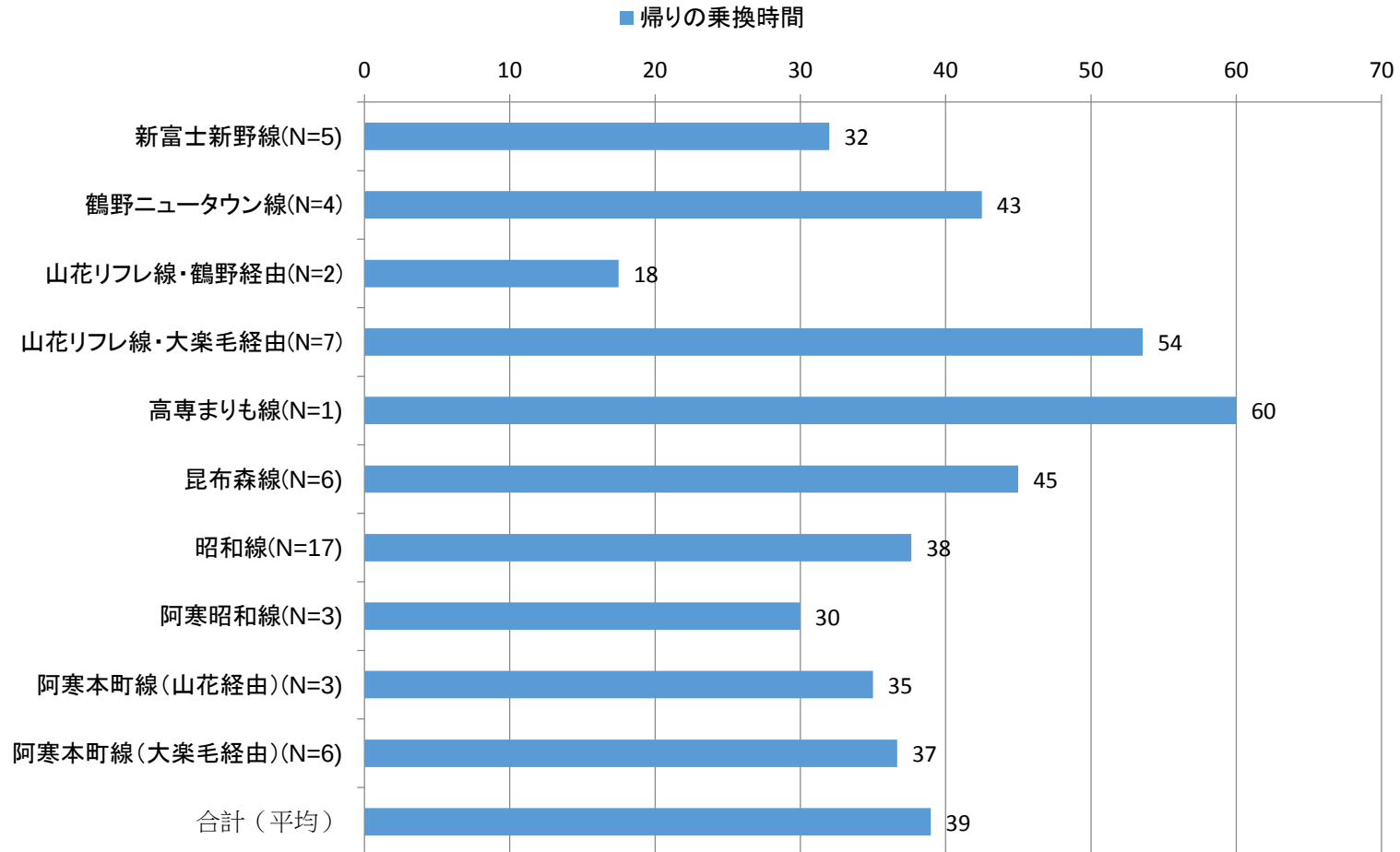
■ ①乗換え待ち時間が5分以内 ■ ②乗換え待ち時間が10分以内 ■ ③乗換え待ち時間が20分以内 ■ ④乗換え待ち時間が30分以内



■ 帰宅時に買い物に立ち寄るとした場合は、乗り換え待ち時間が40分程度必要

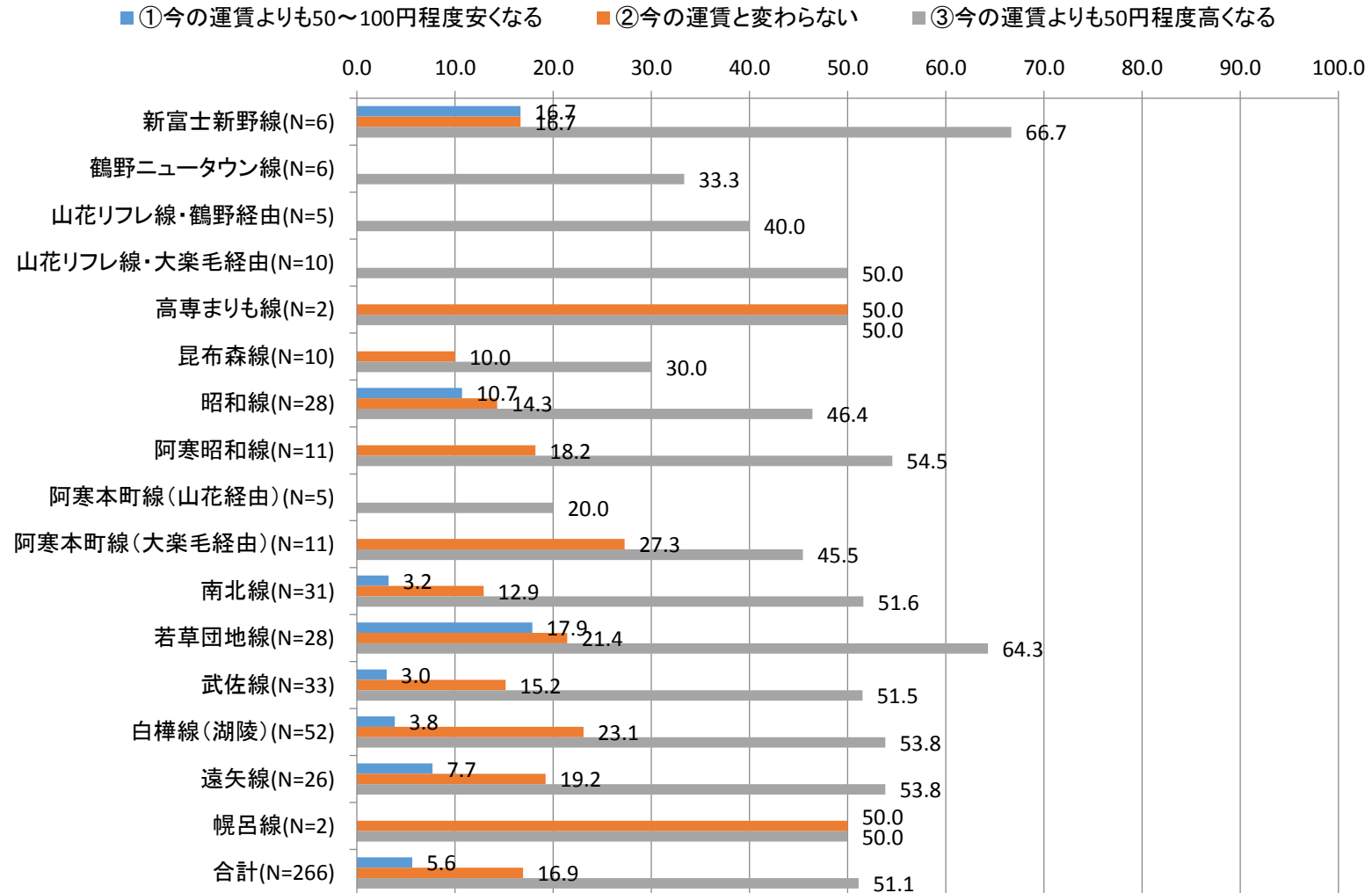
※イオン昭和、ビックハウス、桜が岡通り他の3か所に乗り入れる路駅を対象とした、帰宅時に買い物等に必要な乗り換え待ち時間

【乗り換え利用者】バスを乗り換える間に買い物等をする場合の必要時間（%）



■ 乗り換えても今の運賃と変わらなければ、乗り換えによる影響は2割程度に抑えられる

【乗り換え利用者】バスの乗り換え運賃による利用減少（%）



- アンケート対象16路線において、現在の直通運行から、乗換拠点で支線系路線と幹線系路線に乗り換える利用者は約4割※

※）平成28年バス停間OD調査における再編対象路線と概ね同数

- 釧路駅方面(行き)の利用において、支線系路線から幹線系路線に乗り換える「待ち時間を10分程度」、運賃は「直通運賃時と同じ」にすれば、利用が減る影響を2割程度に抑えられる
- 乗り換えの帰宅時に大型商業施設を利用するとした使い方の場合、待ち時間が約40分あると買い物がしやすい
- 乗り換え待ち時間が5分以内、運賃が今よりも50～100円程度安くなっても利用しないと回答している1割の方は、乗り換えそのものに対する抵抗感が高い

表.利用者アンケートの利用促進策の質問内容

問3. バスの利用を増やす取組みについてあなたのお考えをお聞かせください。

【イオン昭和店でバスの乗り換えが発生する方】（問2をお答えの方）

下記1）～3）の利用を増やす取組みを実施した場合、乗り換えが発生しても利用が「増える」、「増えない」をお答えください。

【イオン昭和店でバスの乗り換えが発生しない方】（問3からお答えの方）

下記1）～3）の利用を増やす取組みを実施した場合、今よりも利用が「増える」、「増えない」をお答えください。

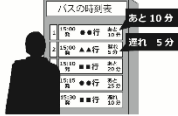
1) 運行本数が増えた場合、バスの利用は増えますか。（①～③全てに回答）

①運行本数が日に1～2便程度増える	1. 利用が増える	2. 利用が増えない
②運行本数が日に3～4便程度増える	1. 利用が増える	2. 利用が増えない
③運行本数が日に5～6便程度増える	1. 利用が増える	2. 利用が増えない
↓ 具体的に何時台のバスが増えると良いですか (最大3つお答えください)	行き:()、()、() 時台 帰り:()、()、() 時台	

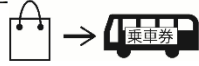
3

次項に続きます。

2) 次のような場合、バスの利用は増えますか。（①～④全てに回答）

①バス停に上屋（屋根）やベンチ等が整備される		1. 利用が増える 2. 利用が増えない
②風雪や寒さがしのげるような店舗等の室内に、椅子や運行案内等の待合室が整備される		1. 利用が増える 2. 利用が増えない
③乗換拠点等で「バスの行き先やバスがあと何分で到着するか」など電光掲示板が表示される		1. 利用が増える 2. 利用が増えない
④「バス停にあと何分で到着するか」などスマートフォン等から情報がわかる		1. 利用が増える 2. 利用が増えない

3) 運賃が支払いやすい、または割引がある場合、バスの利用は増えますか。（①～③全てに回答）

①運賃が買物系電子マネー(WAONカード等)で支払え、運賃に応じてポイントが付与される		1. 利用が増える 2. 利用が増えない
②店舗等で例えば2000円以上買うと1回分のバスの乗車券がもらえる		1. 利用が増える 2. 利用が増えない
③70歳以上の方はバスを「1回100円」で何度でも利用できる (⇒70歳以上の方のみお答えください)		1. 利用が増える 2. 利用が増えない

2) 利用者アンケート（利用促進策の効果②）

No.15

- 利用促進策は、「待合室の整備」「バスの運行情報の掲示板の整備」による利用意向が特に高く、「上屋・ベンチの整備」「買い物バス券」が次に高い
- また、「70歳以上の高齢者を対象とした割引」は約7割の方が効果的と回答

【全体】 利用促進策の利用意向「利用が増える」（％）

乗換拠点	路線名	増便			バス待ち環境				運賃の支払い、割引		
		①1～2便増える	②3～4便増える	③5～6便増える	①上屋・ベンチ整備	②待合室整備	③掲示板	④スマホ情報	①電子マネー	②買い物バス券	③高齢者割引(70歳以上N値)
イオン昭和	新富士新野線(N=32)	68.8	71.9	75.0	68.8	71.9	65.6	65.6	62.5	59.4	100.0(4)
	鶴野ニュータウン線(N=11)	45.5	63.6	63.6	81.8	100.0	100.0	63.6	45.5	81.8	100.0(6)
	山花リフレ線・鶴野経由(N=10)	20.0	40.0	50.0	60.0	90.0	60.0	50.0	50.0	50.0	50.0(6)
	山花リフレ線・大楽毛経由(N=23)	21.7	26.1	34.8	60.9	69.6	65.2	43.5	52.2	52.2	75.0(8)
	高専まりも線(N=4)	0.0	50.0	50.0	25.0	75.0	50.0	50.0	25.0	50.0	100.0(2)
桜が岡通り等	昆布森線(N=68)	32.4	48.5	48.5	55.9	66.2	61.8	44.1	48.5	47.1	65.7(35)
ビッグハウス	昭和線(N=47)	27.7	40.4	44.7	51.1	57.4	57.4	40.4	46.8	53.2	68.8(16)
	阿寒昭和線(N=31)	32.3	41.9	45.2	45.2	61.3	61.3	38.7	58.1	48.4	63.6(11)
	阿寒本町線(山花経由)(N=7)	28.6	42.9	42.9	14.3	28.6	28.6	28.6	28.6	42.9	50.0(4)
	阿寒本町線(大楽毛経由)(N=20)	30.0	40.0	45.0	75.0	85.0	75.0	75.0	65.0	70.0	66.7(3)
市立病院	南北線(N=97)	25.8	37.1	42.3	58.8	72.2	71.1	57.7	59.8	58.8	81.6(38)
	若草団地線(N=57)	36.8	49.1	57.9	63.2	71.9	70.2	56.1	59.6	61.4	81.0(21)
	武佐線(N=70)	38.6	50.0	55.7	62.9	72.9	75.7	48.6	55.7	61.4	85.3(34)
	白樺線(湖陵)(N=126)	31.7	45.2	48.4	58.7	70.6	67.5	46.8	53.2	56.3	67.6(37)
イオン釧路	遠矢線(N=63)	42.9	49.2	50.8	57.1	63.5	61.9	54.0	58.7	68.3	73.7(19)
鶴居村下幌呂	幌呂線(N=8)	50.0	50.0	62.5	87.5	87.5	87.5	75.0	62.5	62.5	100.0(1)
	合計(N=674)	34.3	45.8	50.0	59.1	69.7	67.2	51.0	55.0	57.9	74.7(245)

2) 利用者アンケート（利用促進策の効果③）

No.16

- 乗り換え利用者の利用意向は、利用者全体と概ね同様の傾向
- やや「バス待ち環境」に対する利用意向が高い

【乗り換え利用者】 利用促進策の利用意向「利用が増える」（％）

乗換拠点	路線名	増便			バス待ち環境				運賃の支払い、割引		
		①1～2便増える	②3～4便増える	③5～6便増える	①上屋・ベンチ整備	②待合室整備	③掲示板	④スマホ情報	①電子マネー	②買物バス券	③高齢者割引(70歳以上N値)
イオン昭和	新富士新野線(N=6)	66.7	66.7	66.7	66.7	66.7	50.0	33.3	66.7	66.7	0.0
	鶴野ニュータウン線(N=6)	50.0	66.7	66.7	83.3	100.0	100.0	66.7	50.0	66.7	100.0(3)
	山花リフレ線・鶴野経由(N=5)	20.0	40.0	40.0	60.0	100.0	80.0	80.0	100.0	80.0	100.0(2)
	山花リフレ線・大楽毛経由(N=10)	20.0	40.0	50.0	60.0	70.0	80.0	50.0	80.0	60.0	100.0(2)
	高専まりも線(N=2)	0.0	100.0	100.0	0.0	100.0	50.0	50.0	0.0	50.0	100.0(2)
桜が岡通り等	昆布森線(N=10)	10.0	40.0	30.0	30.0	30.0	30.0	10.0	10.0	40.0	87.5(8)
ビッグハウス	昭和線(N=28)	28.6	46.4	46.4	50.0	60.7	60.7	46.4	46.4	46.4	87.5(8)
	阿寒昭和線(N=11)	45.5	54.5	54.5	27.3	54.5	45.5	36.4	45.5	45.5	33.3(3)
	阿寒本町線(山花経由)(N=5)	20.0	40.0	40.0	20.0	20.0	20.0	20.0	40.0	40.0	66.7(3)
	阿寒本町線(大楽毛経由)(N=11)	18.2	27.3	27.3	72.7	81.8	81.8	81.8	63.6	72.7	100.0(1)
市立病院	南北線(N=31)	25.8	41.9	54.8	54.8	77.4	77.4	64.5	58.1	45.2	85.7(14)
	若草団地線(N=28)	32.1	39.3	50.0	57.1	71.4	71.4	60.7	53.6	64.3	70.0(10)
	武佐線(N=33)	30.3	45.5	51.5	60.6	72.7	72.7	54.5	57.6	51.5	76.9(13)
	白樺線(湖陵)(N=52)	32.7	46.2	48.1	59.6	76.9	76.9	50.0	57.7	59.6	53.8(13)
イオン釧路	遠矢線(N=26)	38.5	42.3	42.3	57.7	65.4	69.2	69.2	65.4	76.9	100.0(6)
鶴居村下幌呂	幌呂線(N=2)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	50.0	50.0	50.0	0.0
	合計(N=266)	31.2	45.1	48.9	55.6	70.3	69.5	54.1	55.6	57.1	78.4(88)

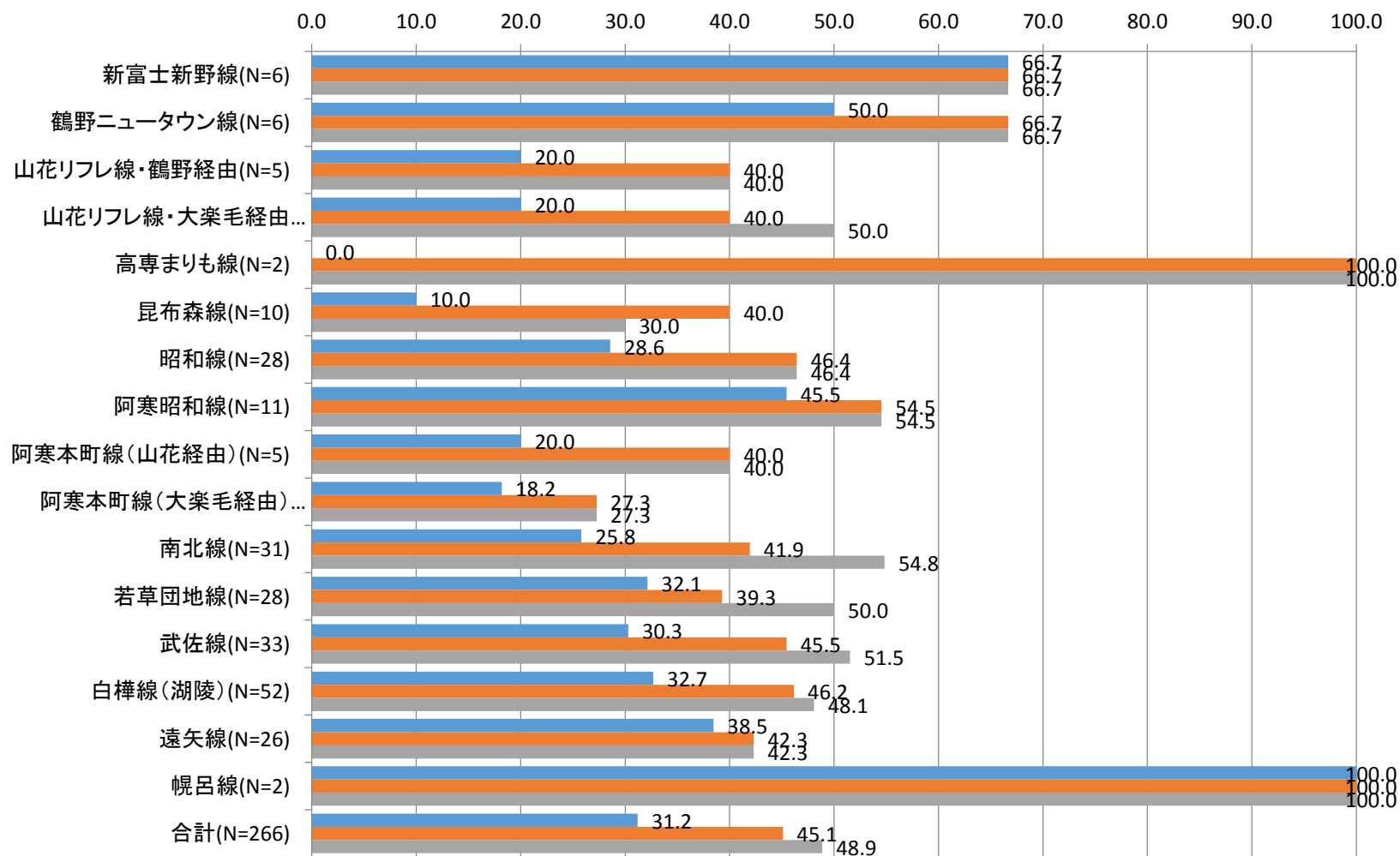
2) 利用者アンケート（利用促進策の効果④）

No.17

■ 1～2便の増加でも約3割、5～6便の増加で約5割の利用者が利用促進に効果的と回答

【乗り換え利用者】「増便」による利用意向「利用が増える」（%）

■ ①運行本数が日に1～2便程度増える ■ ②運行本数が日に3～4便程度増える ■ ③運行本数が日に5～6便程度増える

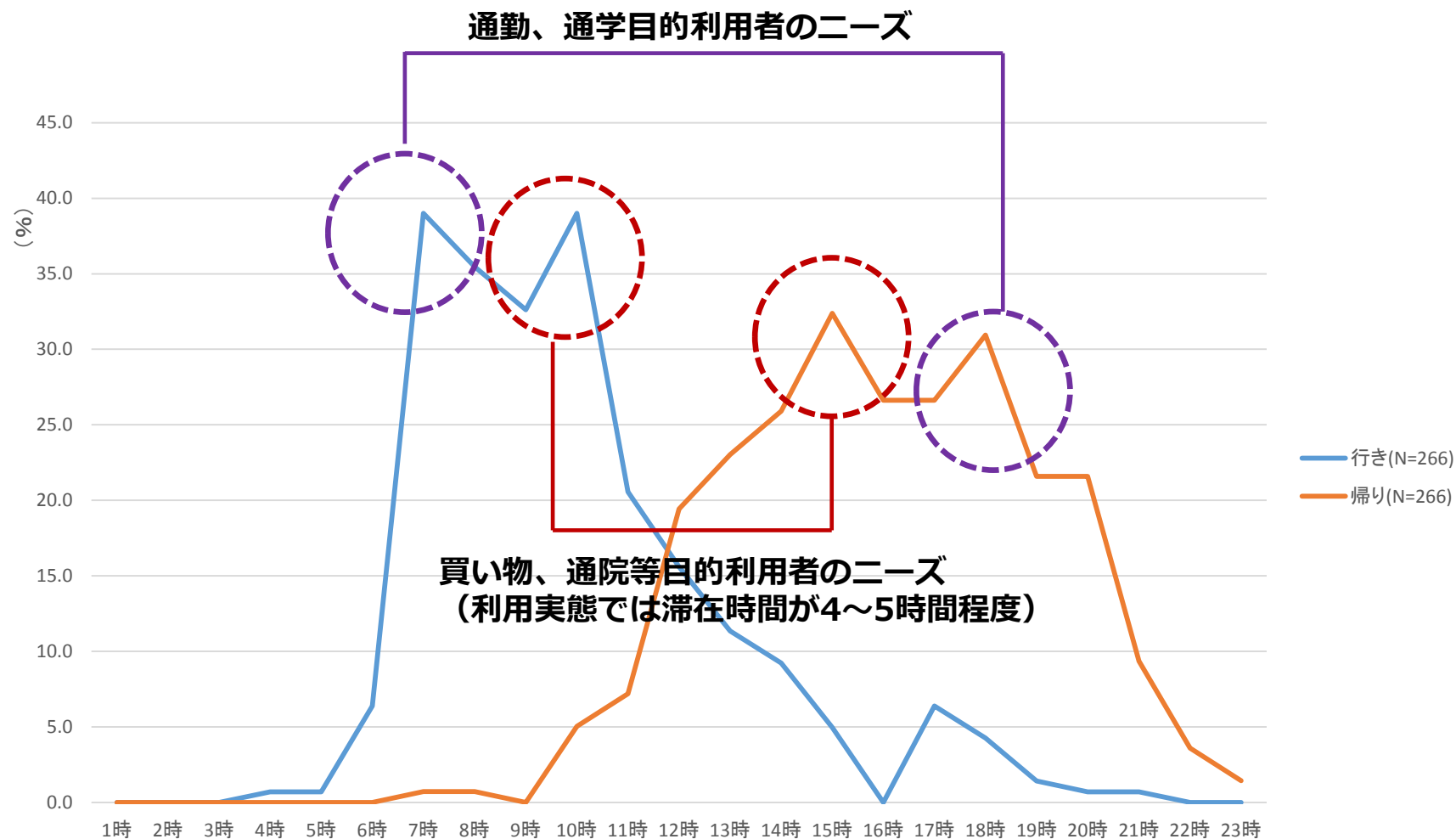


2) 利用者アンケート（利用促進策の効果⑤）

No.18

- 要望が高い運行時間帯は、行きは7～10時に集中し、帰りは14～19時と行き比べ分散
- 路線別にみてもこの傾向は同様であり、行き帰り往復で利用できる運行ダイヤが望まれている

【乗り換え利用者】 運行時間帯の充実意向 (%)



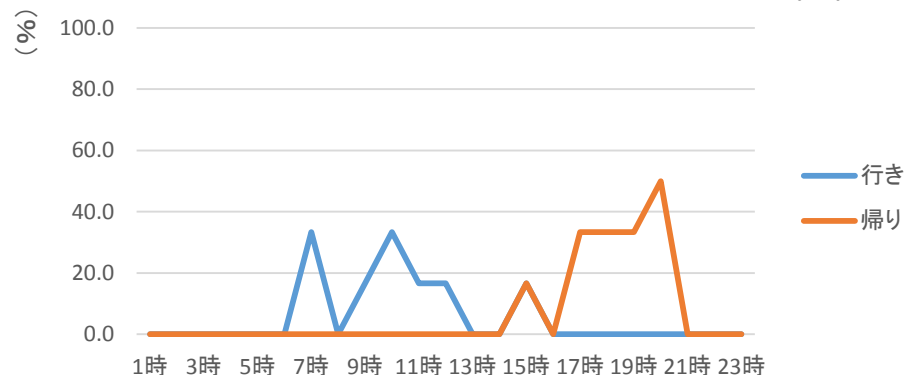
2) 利用者アンケート（利用促進策の効果⑥）

No.19

【乗り換え利用者】路線別の運行時間帯の充実意向（※票数が少ないため参考）

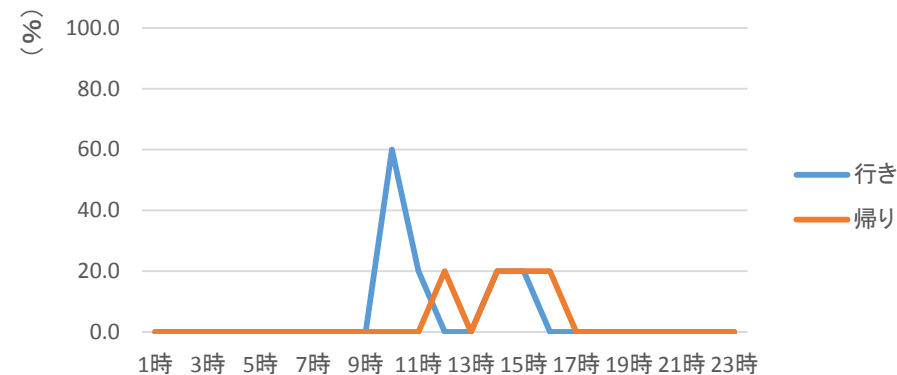
【乗換】増便希望時間 新富士新野線(N=6)

(%)



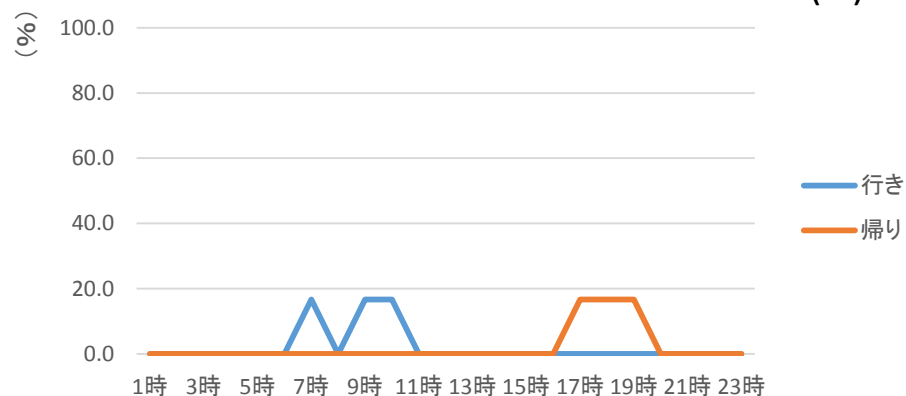
【乗換】増便希望時間 山花リフレ線・鶴野経由(N=5)

(%)



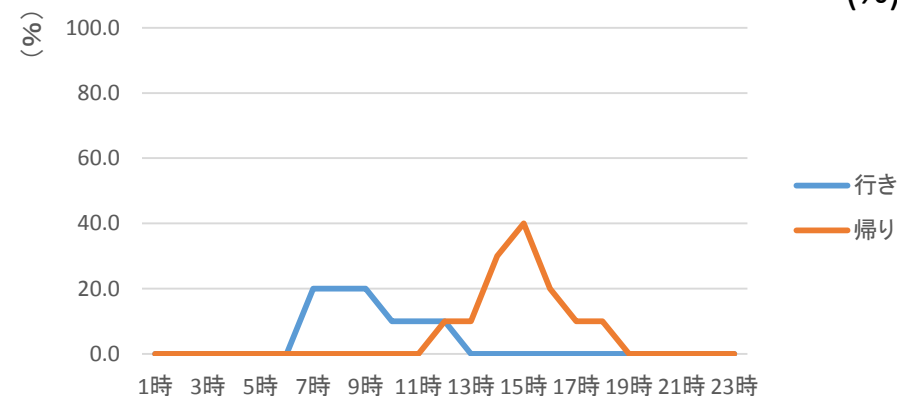
【乗換】増便希望時間 鶴野ニュータウン線(N=6)

(%)



【乗換】増便希望時間 山花リフレ線・大楽毛経由(N=10)

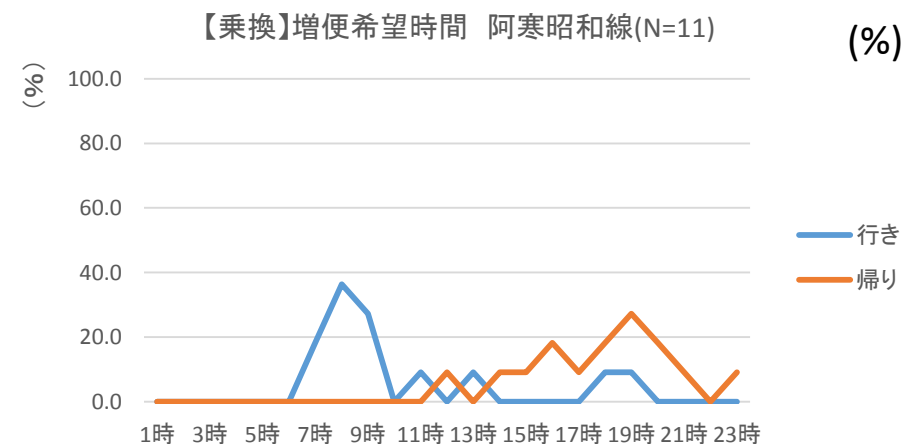
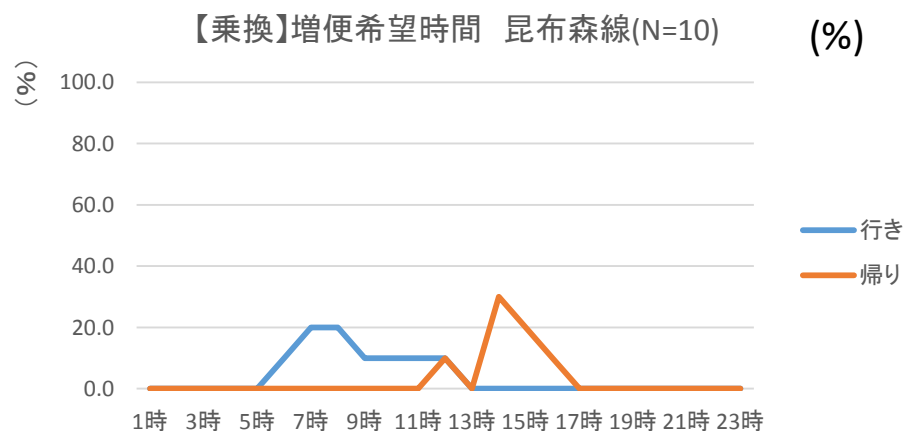
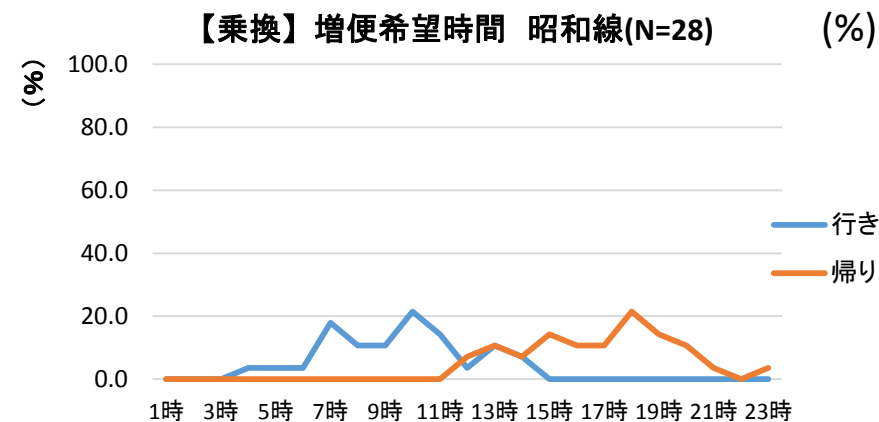
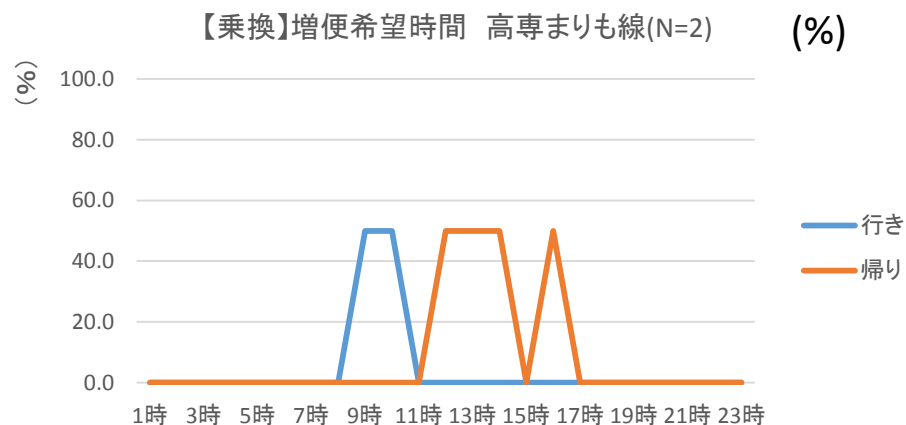
(%)



2) 利用者アンケート（利用促進策の効果⑥）

No.20

【乗り換え利用者】路線別の運行時間帯の充実意向（※票数が少ないため参考）

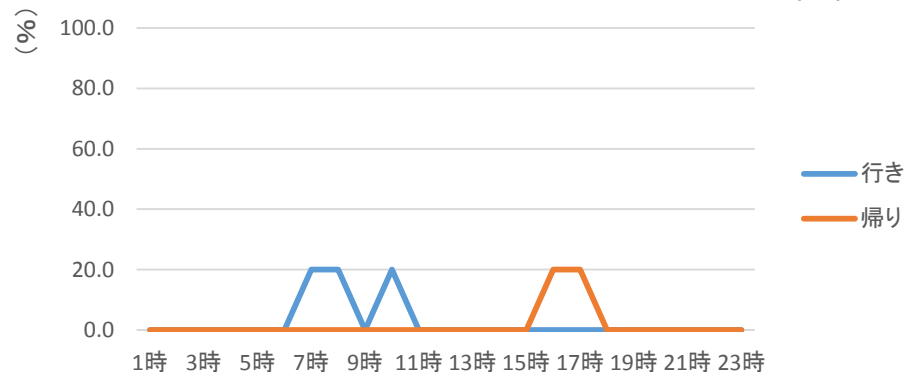


2) 利用者アンケート（利用促進策の効果⑥）

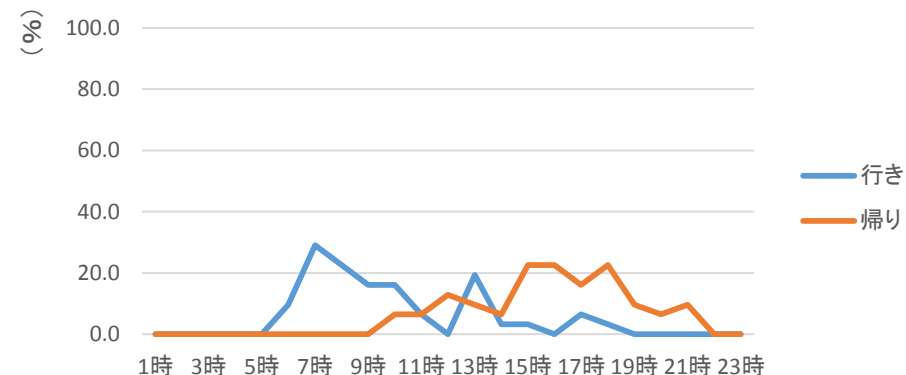
No.21

【乗り換え利用者】路線別の運行時間帯の充実意向（※票数が少ないため参考）

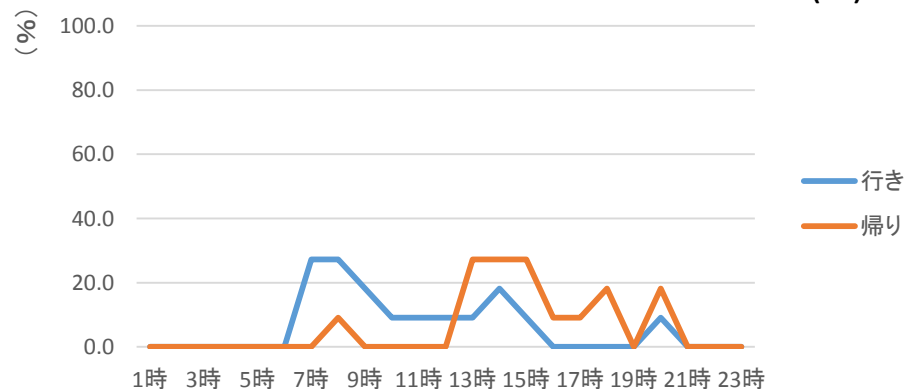
【乗換】増便希望時間 阿寒本町線（山花経由）(N=5) (%)



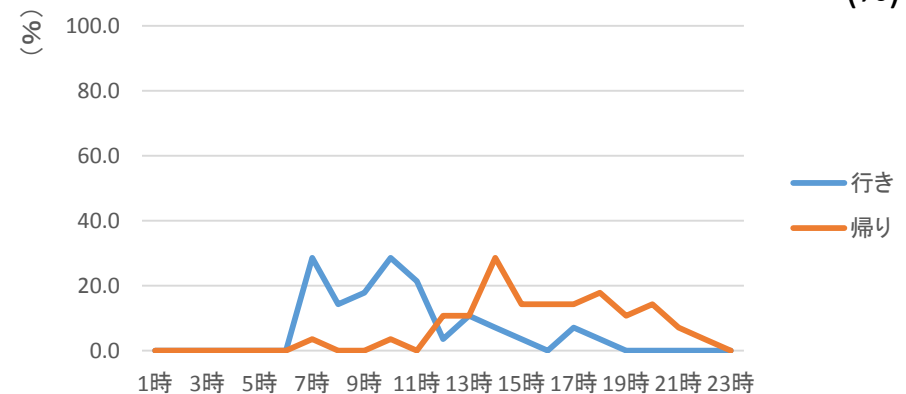
【乗換】増便希望時間 南北線(N=31) (%)



【乗換】増便希望時間 阿寒本町線（大楽毛経由）(N=11) (%)



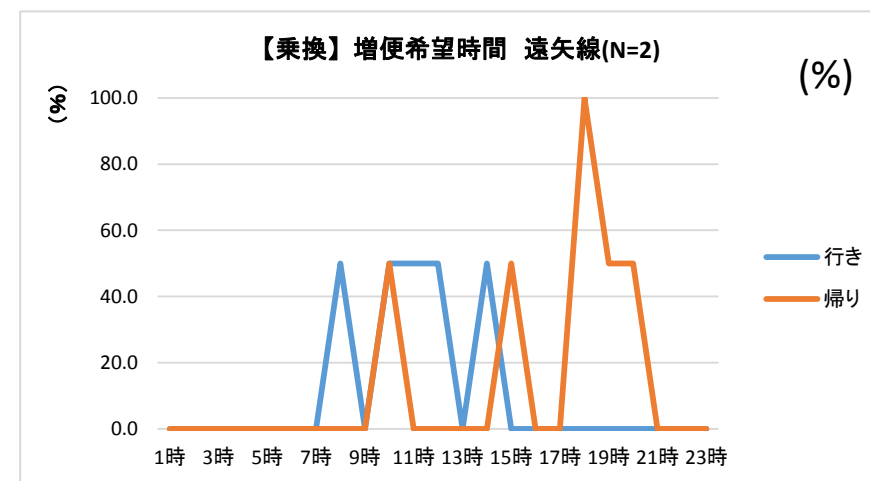
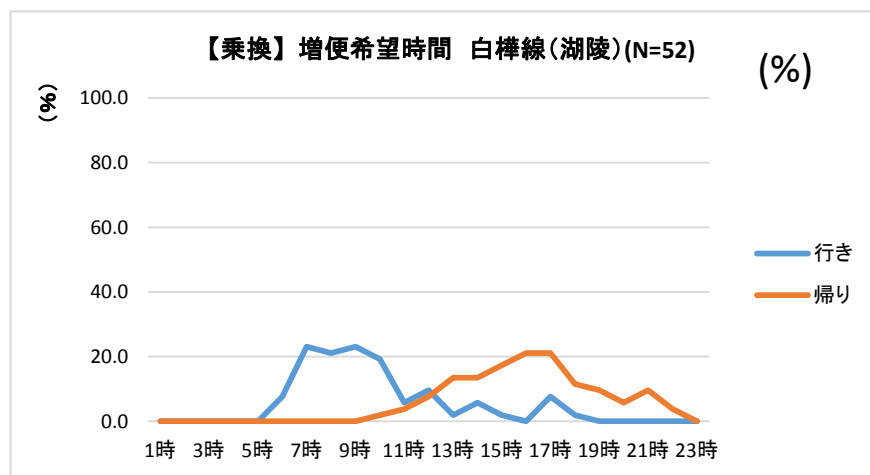
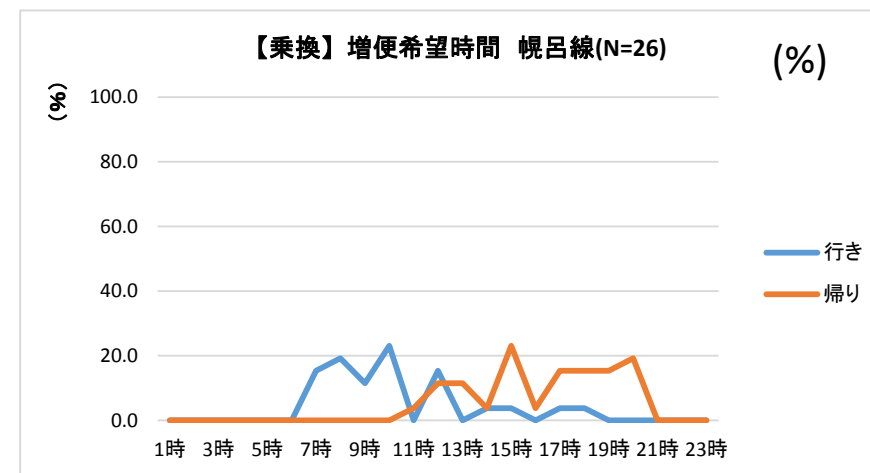
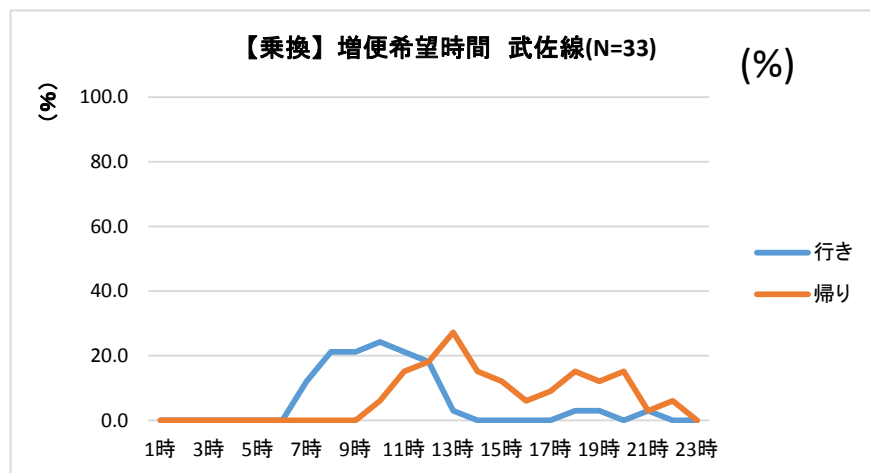
【乗換】増便希望時間 若草団地線(N=28) (%)



2) 利用者アンケート（利用促進策の効果⑥）

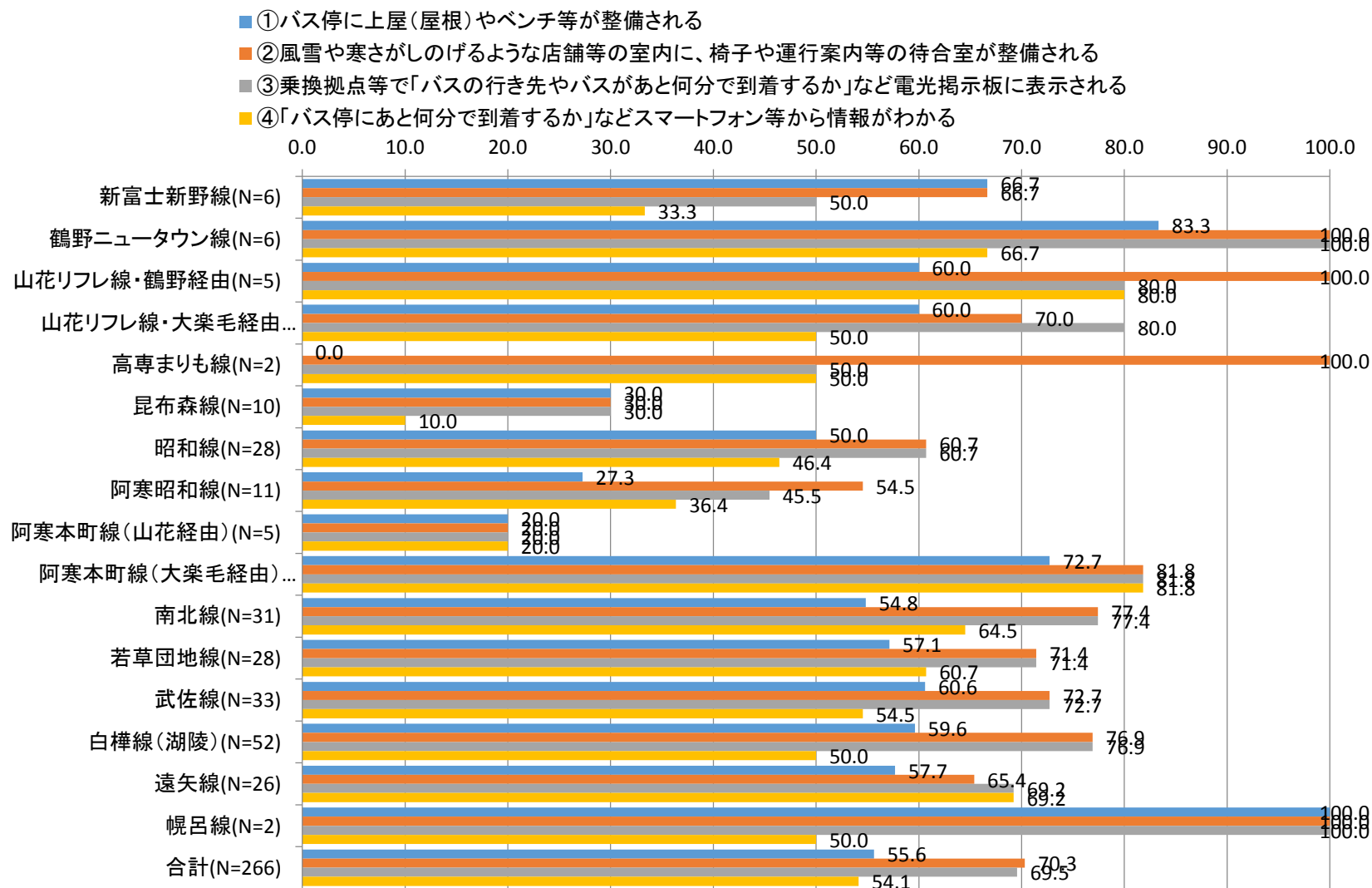
No.22

【乗り換え利用者】路線別の運行時間帯の充実意向（※票数が少ないため参考）



■ 待合環境の中でも、特に乗換拠点での待合室の整備に対する利用意向が高い

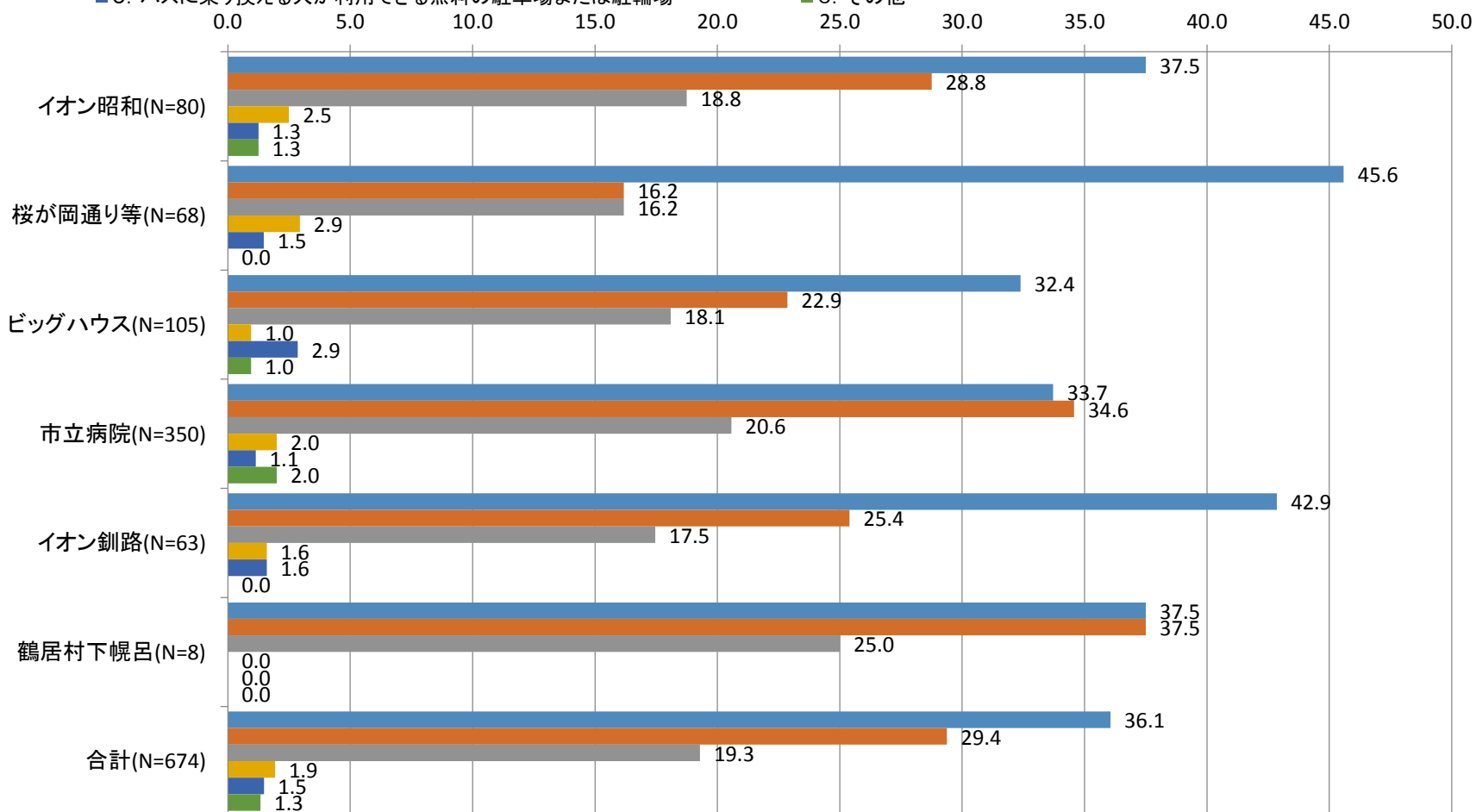
【乗り換え利用者】「待合環境の整備」の利用意向「利用が増える」 (%)



■ 乗換拠点はバス待ち環境の向上への期待が高い

【乗り換え利用者】乗換拠点の最も重要な機能（%）

- 1. 季節や天候の影響を受けない上屋（屋根）とベンチがあるバス待ち環境
- 2. 施設内で快適にバスを待てる環境
- 3. バス停に到着する時間や出発するバスを知らせる情報案内、アナウンス
- 4. バスの各種サービスチケットの購入や案内係のいるカウンター
- 5. バスに乗り換える人が利用できる無料の駐車場または駐輪場
- 6. その他

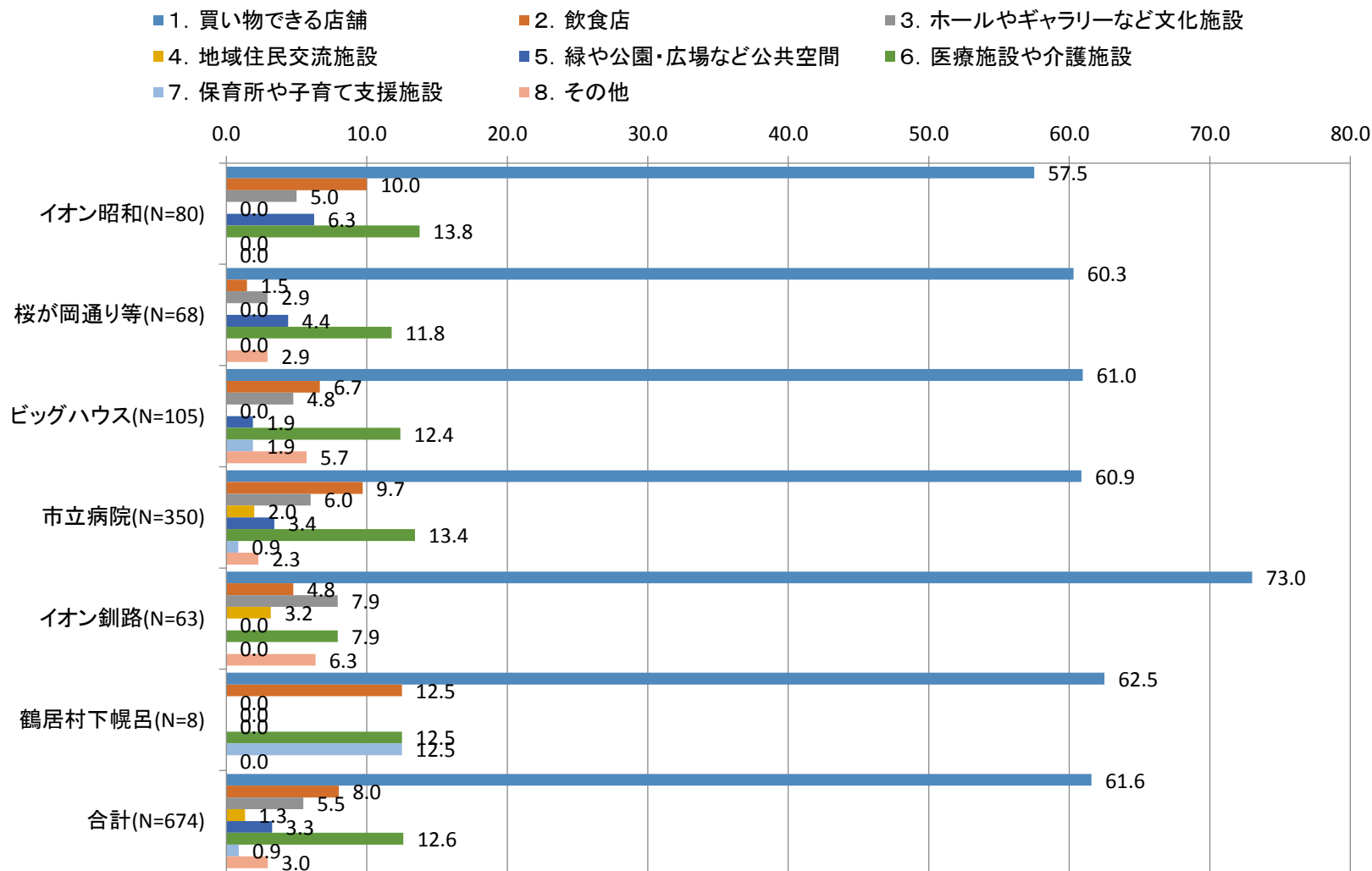


2) 利用者アンケート（利用促進策の効果⑨）

No.25

- 乗り換え拠点は、買い物施設の充実により来訪頻度が増加
- 大型商業施設内の乗換拠点は新たな交通需要の発生が期待される

【乗り換え利用者】乗換拠点としてどのような施設が充実していると来訪頻度が増えるか（%）



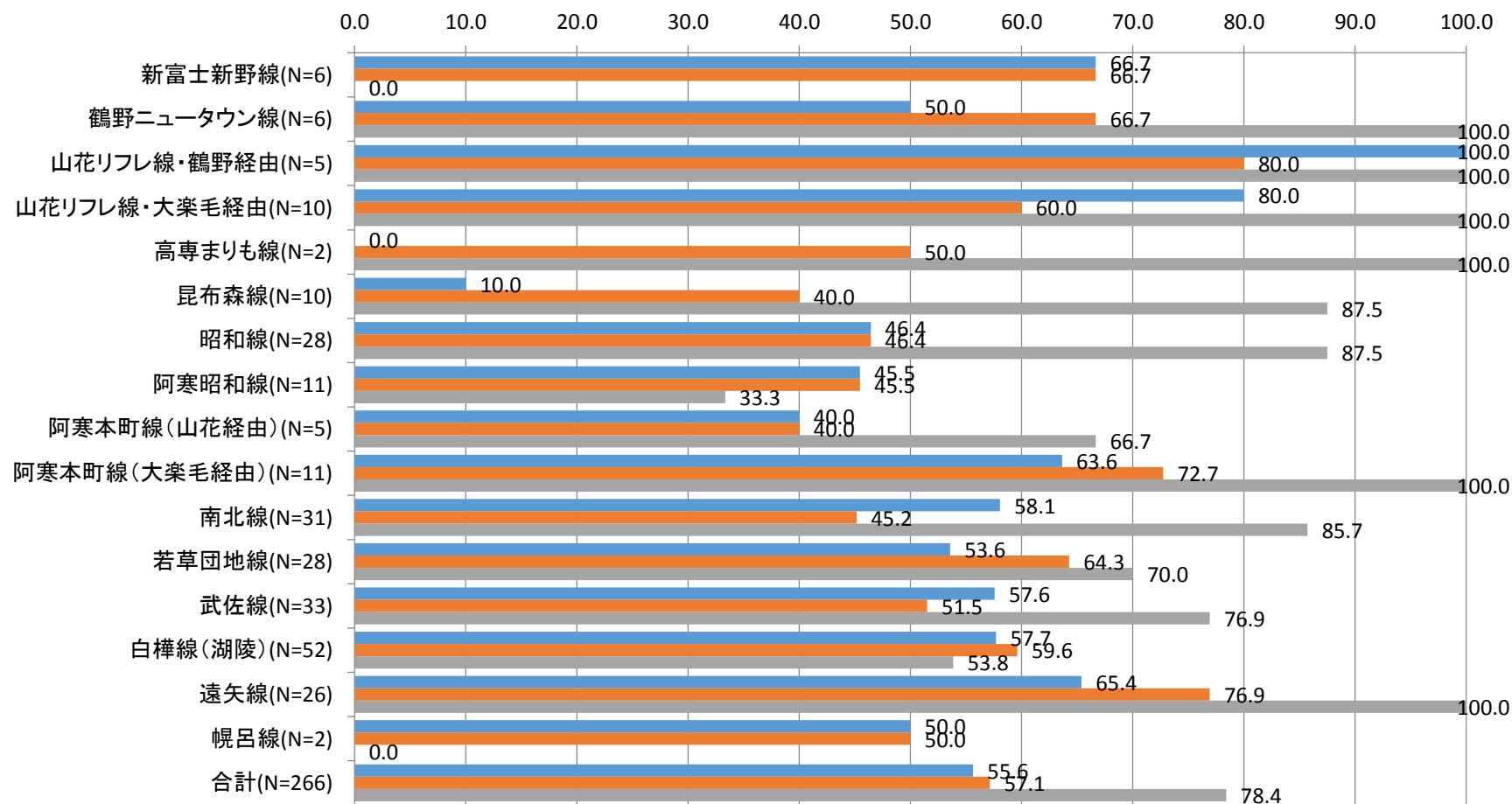
2) 利用者アンケート（利用促進策の効果⑩）

No.26

- 70歳以上の方を対象とした高齢者割引の利用促進効果は約 8 割と高い
- WAONと買い物バス券の利用促進効果は約 5 割で同等

【乗り換え利用者】 「運賃の支払い、割引」の利用意向「利用が増える」 (%)

- ① 運賃が買物系電子マネー(WAONカード等)で支払え、運賃に応じてポイントが付与される
- ② 店舗等で例えば2000円以上買うと1回分のバスの乗車券がもらえる
- ③ 70歳以上の方はバスを「1回100円」で何度でも利用できる



利用促進策の利用意向を用いた利用率の算定方針

配布数（ $n=2,611$ ）※

回数数（ $n=674$ ）

回答者の意向が、未回答者と同じと考えて良いか？
運行計画の見直しに関心が低いとも考えられないか？

利用促進策による利用率の母数を回答者で計算すると、例えば「取り組みを進めると乗客の50%が利用する」となり過大評価であるとする（経験則）

※）車内で2日間配布

需要予測は配布数を母数として計算

《計算方法》

$$\frac{\text{「利用が増える」回答者数}}{\text{配布数}} = \text{利用率 (A)}$$

バスの日常的な利用頻度
－ 利用促進策実施後の利用頻度
＝ バスの増加利用回数
× 往復利用状況
＝ 1週間の増加利用回数 (B)

増加率 $A * B$

《配布数を母数とした利用意向の割合》

需要予測は利用者
全体に対する割合
で計算

【乗り換え利用者】 利用促進策の利用意向 **利用率（A）** (%)

乗換拠点	路線名	増便			バス待ち環境				運賃の支払い、割引		
		①1～2便 増える	②3～4便 増える	③5～6便 増える	①上屋・ベン チ整備	②待合室整 備	③掲示板	④スマホ情 報	①電子マ ネー	②買物バス 券	③高齢者割 引
イオン昭和	新富士新野線(N=6)	12.9	12.9	12.9	12.1	12.1	12.1	12.1	12.1	12.1	0.0
	鶴野ニュータウン線(N=6)	26.8	26.8	26.8	46.3	46.3	46.3	31.7	19.5	34.1	34.1
	山花リフレ線・鶴野経由(N=5)	15.6	15.6	15.6	15.6	21.9	15.6	15.6	21.9	15.6	6.3
	山花リフレ線・大楽毛経由(N=10)	2.7	5.5	8.2	16.4	11.0	19.2	8.2	19.2	8.2	0.0
	高専まりも線(N=2)	0.0	12.9	12.9	0.0	12.9	0.0	0.0	0.0	0.0	12.9
桜が岡通り等	昆布森線(N=10)	3.1	13.4	10.3	9.3	4.1	6.2	1.0	1.0	13.4	16.5
ビッグハウス	昭和線(N=28)	11.8	15.3	15.3	21.2	22.4	16.5	12.9	12.9	20.0	9.4
	阿寒昭和線(N=11)	3.1	3.1	3.1	2.3	3.1	3.1	3.1	3.1	2.3	0.0
	阿寒本町線(山花経由)(N=5)	16.0	26.0	26.0	10.0	10.0	10.0	10.0	26.0	26.0	26.0
	阿寒本町線(大楽毛経由)(N=11)	5.3	10.6	10.6	10.6	14.2	14.2	14.2	12.4	14.2	0.0
市立病院	南北線(N=31)	0.9	3.3	8.1	4.7	10.0	9.8	6.3	6.5	3.9	3.2
	若草団地線(N=28)	13.9	20.8	26.4	27.1	36.1	33.3	26.4	29.2	26.4	13.2
	武佐線(N=33)	12.0	19.7	21.1	19.1	25.8	28.8	16.7	20.1	19.4	7.0
	白樺線(湖陵)(N=52)	13.5	16.2	16.2	20.5	25.6	22.5	16.8	17.8	15.0	5.5
イオン釧路	遠矢線(N=26)	6.0	6.0	6.0	13.0	11.7	10.7	13.0	11.4	19.7	4.0
鶴居村下幌呂	幌呂線(N=2)	66.7	66.7	66.7	66.7	66.7	66.7	37.0	37.0	37.0	0.0
合計(N=266)		8.7	12.4	13.6	14.6	17.6	16.8	12.4	13.3	14.1	6.4

(参照No16スライド：回答者数が母数) (31.2) (45.1) (48.9) (55.6) (70.3) (69.2) (54.1) (55.6) (57.1) (25.9)

▶ 利用促進策による需要予測としては利用者の1～2割程度の増加が想定される

【乗り換え乗利用者】 利用促進策の利用意向「利用が増える」

回答者の1週間の平均増加回数（B）

回

乗換拠点	路線名	増便			バス待ち環境				運賃の支払い、割引		
		①1～2便 増える	②3～4便 増える	③5～6便 増える	①上屋・ベ ンチ整備	②待合室整 備	③掲示板	④スマホ情 報	①電子マ ネー	②買物バス 券	③高齢者割 引
イオン昭和	新富士新野線(N=6)	2.7	2.7	2.7	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	0.0
	鶴野ニュータウン線(N=6)	1.8	1.8	1.8	3.2	3.2	3.2	2.2	1.3	2.3	2.3
	山花リフレ線・鶴野経由(N=5)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.4	1.0	1.0	1.4	1.0	0.4
	山花リフレ線・大楽毛経由(N=10)	0.2	0.4	0.6	1.2	0.8	1.4	0.6	1.4	0.6	0.0
	高専まりも線(N=2)	0.0	2.0	2.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0
桜が岡通り等	昆布森線(N=10)	0.6	2.6	2.0	1.8	0.8	1.2	0.2	0.2	2.6	3.2
ビッグハウス	昭和線(N=28)	0.7	0.9	0.9	1.3	1.4	1.0	0.8	0.8	1.2	0.6
	阿寒昭和線(N=11)	0.4	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.0
	阿寒本町線(山花経由)(N=5)	1.6	2.6	2.6	1.0	1.0	1.0	1.0	2.6	2.6	2.6
	阿寒本町線(大楽毛経由)(N=11)	0.5	1.1	1.1	1.1	1.5	1.5	1.5	1.3	1.5	0.0
市立病院	南北線(N=31)	0.2	0.6	1.5	0.9	1.8	1.8	1.2	1.2	0.7	0.6
	若草団地線(N=28)	0.7	1.1	1.4	1.4	1.9	1.7	1.4	1.5	1.4	0.7
	武佐線(N=33)	1.1	1.8	1.9	1.7	2.3	2.6	1.5	1.8	1.8	0.6
	白樺線(湖陵)(N=52)	1.3	1.6	1.6	2.0	2.5	2.2	1.7	1.8	1.5	0.5
イオン釧路	遠矢線(N=26)	0.7	0.7	0.7	1.5	1.3	1.2	1.5	1.3	2.3	0.5
鶴居村下幌呂	幌呂線(N=2)	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	5.0	5.0	5.0	0.0
合計(N=266)		0.9	1.3	1.4	1.5	1.9	1.8	1.3	1.4	1.5	0.7

▶ 利用促進策により1週間に1～2回利用が増えることが想定

2) 利用者アンケート（需要予測に向けて④）

No.30

【乗り換え利用者】 乗客数に対する増加比（A*B）

乗換拠点	路線名	増便			バス待ち環境				運賃の支払い、割引		
		①1～2便増える	②3～4便増える	③5～6便増える	①上屋・ベンチ整備	②待合室整備	③掲示板	④スマホ情報	①電子マネー	②買物バス券	③高齢者割引
イオン昭和	新富士新野線(N=6)	0.344	0.344	0.344	0.302	0.302	0.302	0.302	0.302	0.302	0.000
	鶴野ニュータウン線(N=6)	0.492	0.492	0.492	1.467	1.467	1.467	0.687	0.260	0.797	0.797
	山花リフレ線・鶴野経由(N=5)	0.156	0.156	0.156	0.156	0.306	0.156	0.156	0.306	0.156	0.025
	山花リフレ線・大楽毛経由(N=10)	0.005	0.022	0.049	0.197	0.088	0.268	0.049	0.268	0.049	0.000
	高専まりも線(N=2)	0.000	0.258	0.258	0.000	0.258	0.000	0.000	0.000	0.000	0.258
桜が岡通り等	昆布森線(N=10)	0.019	0.348	0.206	0.167	0.033	0.074	0.002	0.002	0.348	0.528
ビッグハウス	昭和線(N=28)	0.084	0.142	0.142	0.272	0.303	0.165	0.102	0.102	0.243	0.054
	阿寒昭和線(N=11)	0.011	0.011	0.011	0.006	0.011	0.011	0.011	0.011	0.006	0.000
	阿寒本町線(山花経由)(N=5)	0.256	0.676	0.676	0.100	0.100	0.100	0.100	0.676	0.676	0.676
	阿寒本町線(大楽毛経由)(N=11)	0.029	0.116	0.116	0.116	0.206	0.206	0.206	0.158	0.206	0.000
市立病院	南北線(N=31)	0.001	0.020	0.120	0.041	0.184	0.177	0.073	0.077	0.027	0.018
	若草団地線(N=28)	0.099	0.223	0.358	0.377	0.671	0.571	0.358	0.438	0.358	0.090
	武佐線(N=33)	0.131	0.353	0.402	0.329	0.601	0.750	0.253	0.365	0.341	0.045
	白樺線(湖陵)(N=52)	0.179	0.259	0.259	0.414	0.645	0.497	0.278	0.311	0.223	0.029
イオン釧路	遠矢線(N=26)	0.042	0.042	0.042	0.196	0.158	0.132	0.196	0.149	0.448	0.019
鶴居村下幌呂	幌呂線(N=2)	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	1.852	1.852	1.852	0.000
合計(N=266)		0.080	0.162	0.196	0.225	0.327	0.299	0.161	0.186	0.210	0.043

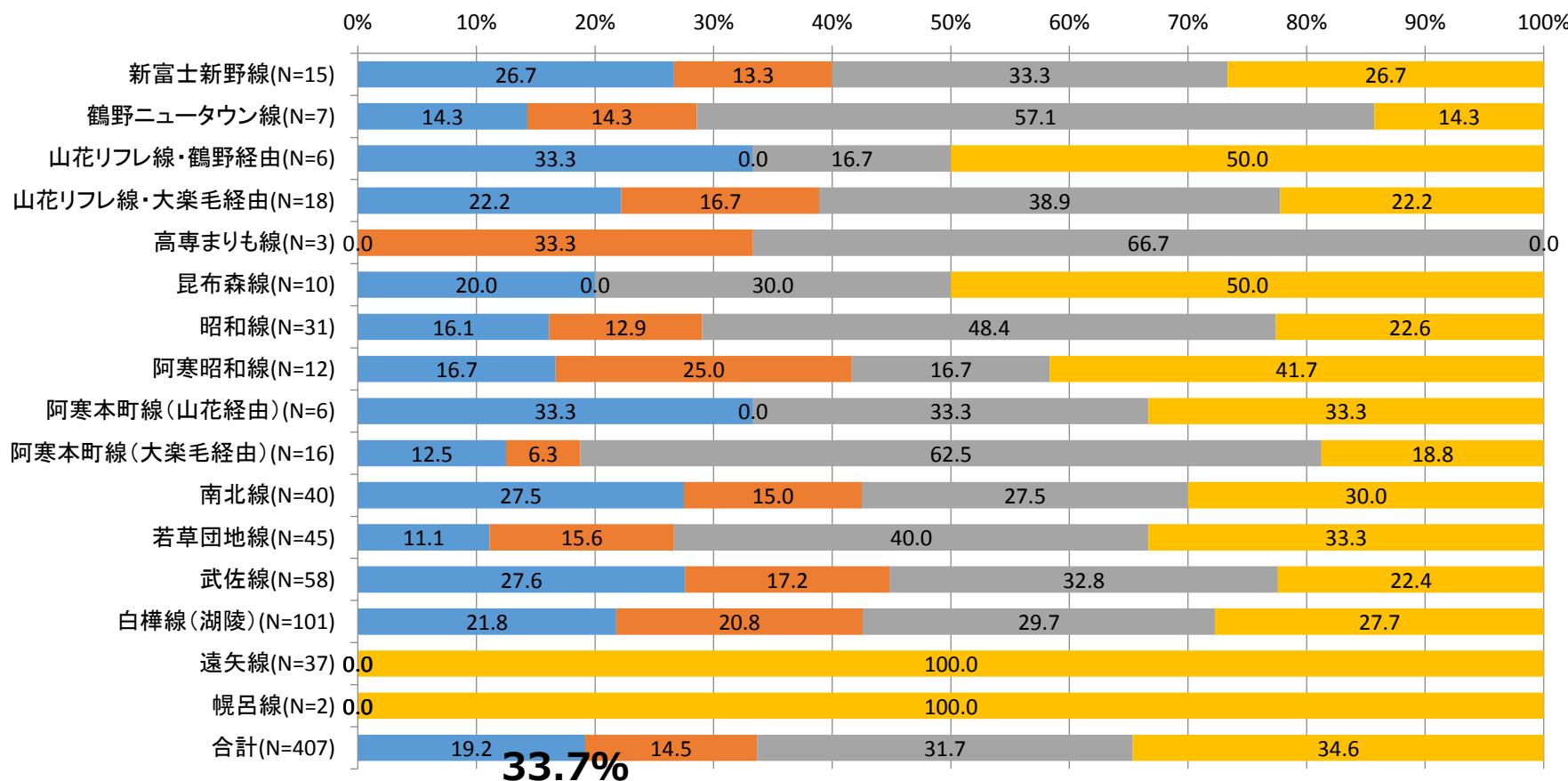
▶ 利用促進策により利用者が1～2割程度増加

- 乗り換えがあっても利用促進策により利用が増えるかの問いに対し、「1～2便の増便」であっても約3割の利用者は利用が増えると回答
- ダイヤの充実が必要な時間帯として、往復利用できる時間帯を望む利用者が多い（買い物、通院目的等で午前9時～午後3時の充実が望まれている）
- 乗換拠点の待合室の整備に対する利用意向が高く、乗継拠点の整備に合わせ待合環境を整えることが重要
- 乗換拠点の来訪頻度を高めるためには買い物施設の充実が効果的
- 70歳以上の高齢者に対する運賃定額化の利用促進効果は特に高い結果となっている
- 利用促進策を実施すると乗換え利用者の1～2割程度の利用増加が想定される

■「利用は変わらない」「利用が増えるかもしれない」の合計が33.7%で、利用が減るかもしれない」の31.7%を上回っていることから、支線区間をデマンド運行に切り替えても増便等を図れば、利用の減少が抑えられると考えられる

支線区間のデマンド交通に対する利用意向（%）

- 1. 乗車の都度予約が必要であっても、運行本数が増えるなどすれば利用が増えるかもしれない
- 2. 乗車の都度予約が必要であれば、運行本数が増えるなどしても利用は変わらない
- 3. 乗車の都度予約が必要であれば、利用が減るかもしれない
- 無回答

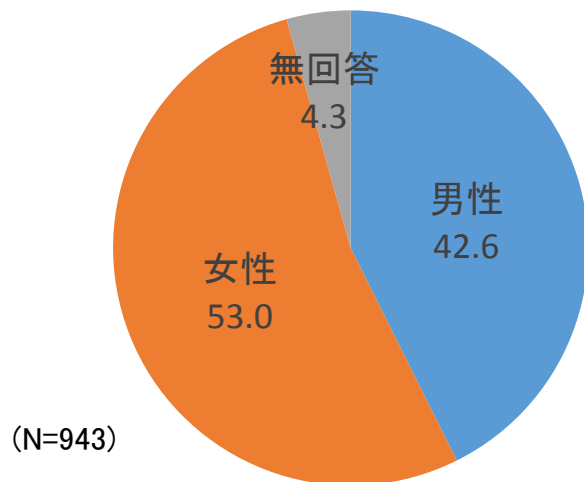


3) 市民アンケート（回答者の属性①）

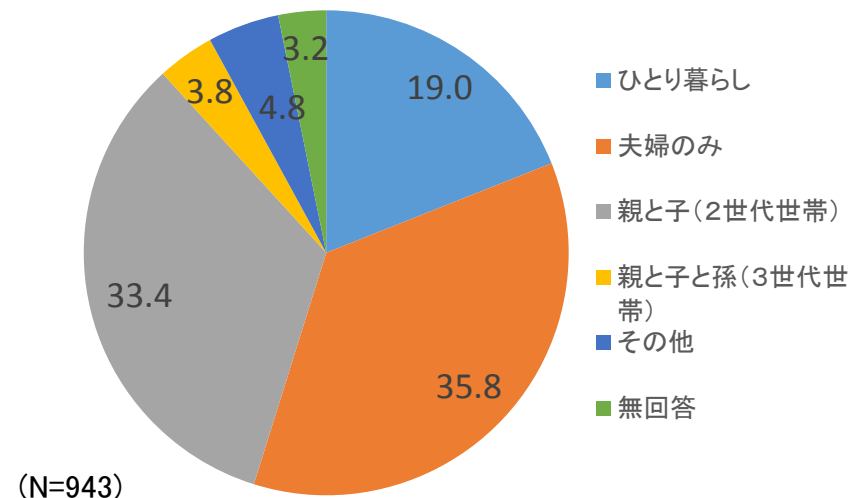
No.33

■ 性別は女性が約 5 割、男性が約 4 割、年齢は高齢者が約 5 割、世帯構成は夫婦のみが約 4 割

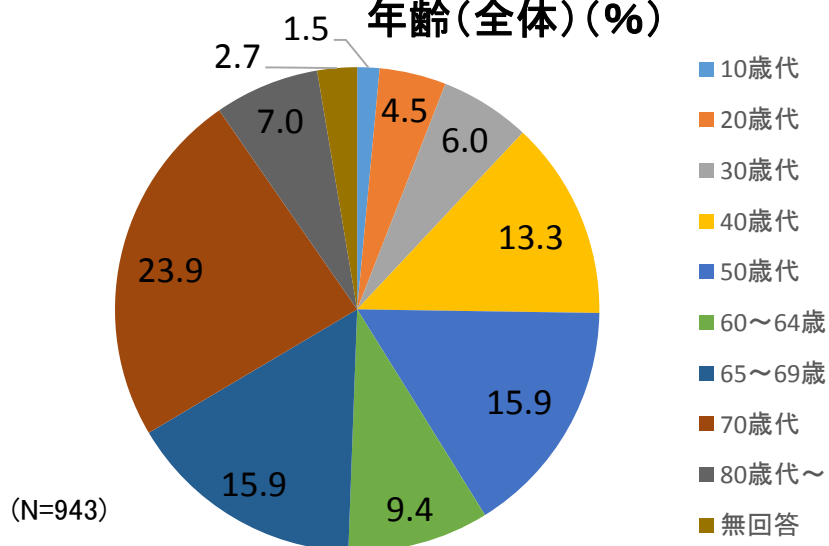
性別(全体)(%)



世帯構成(全体)(%)



年齢(全体)(%)

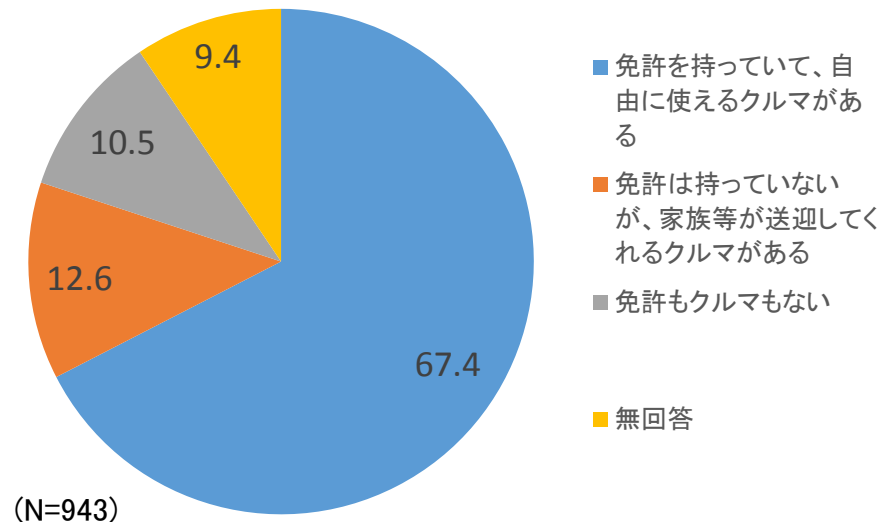


3) 市民アンケート（回答者の属性②）

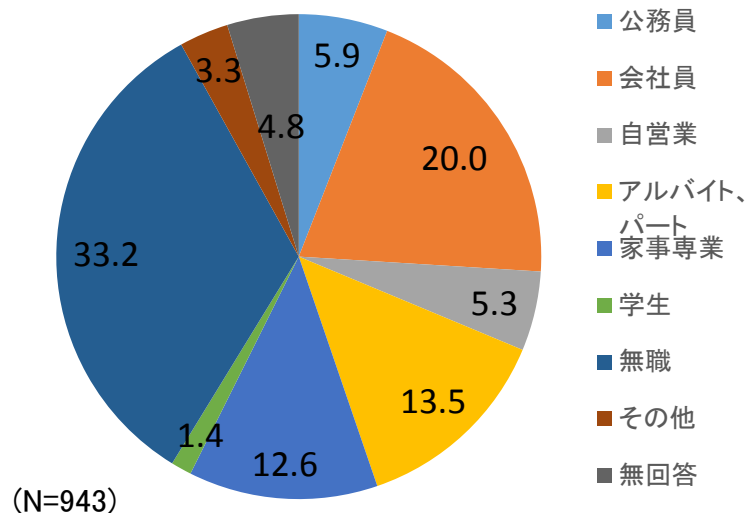
No.34

- 就業就学状況をみると、会社員が約 2 割、アルバイト、パートが約 1 割、無職が約 3 割
- 自動車の保有状況をみると、自由に使えるクルマがあるが約 7 割、免許もクルマもないは約 1 割
- 免許もクルマもない方の約 1 割は免許を返納している

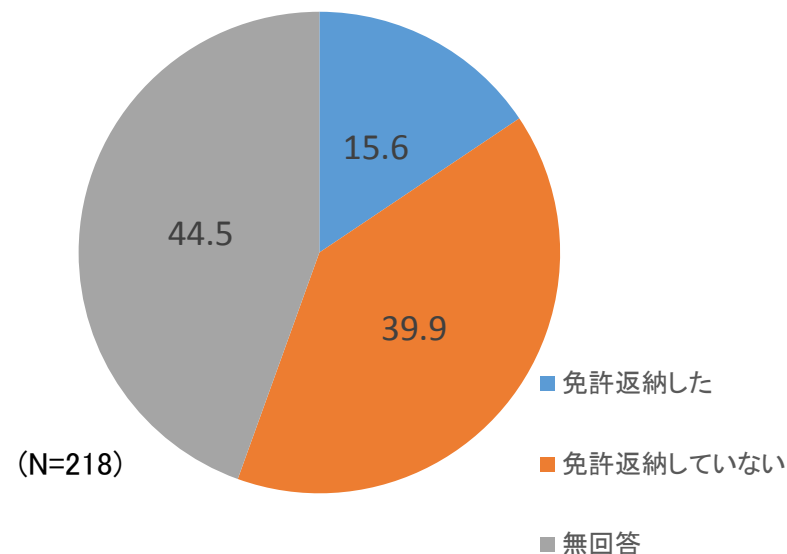
自動車免許、クルマの保有状況(全体)(%)



就業・就学状況(全体)(%)



免許の返納(全体)(%)



《利用促進策の集計方法について》

- ・ 利用促進策は市民（個人）の回答を、最寄のバス停や住所から利用可能な路線バスを定め集計
- ・ 乗換え拠点内の市街地は、複数の路線バスが運行していることから、乗換え拠点より郊外部の回答を集計
- ・ 居住地によっては1名の回答が複数の路線バスの回答になることもある

《市民（個人）の回答を路線バスの回答にする方法》

問1.9月30日（日）から10月6日（土）の1週間のバスの利用状況

バスを利用していない（約9割）

バスを利用している（約1割）

問4.属性/「最寄のバス停」又は「住所」
⇒利用可能な路線バスをマッチング

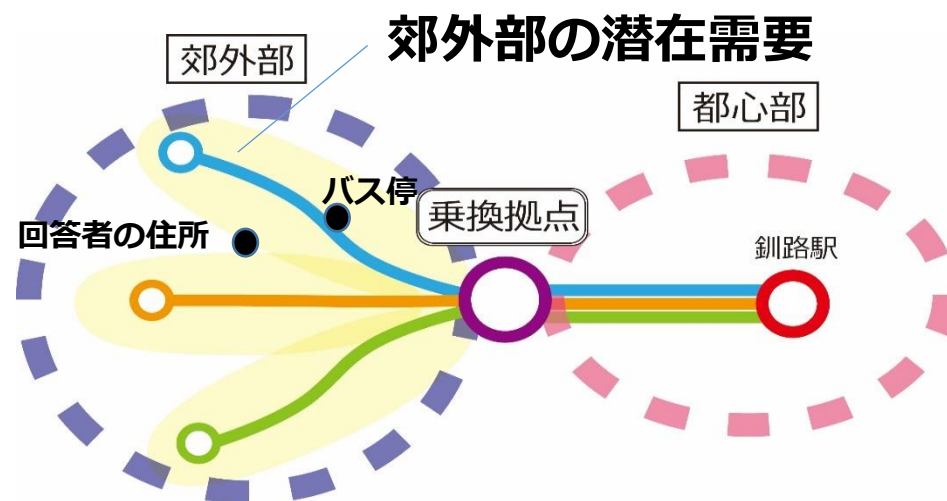
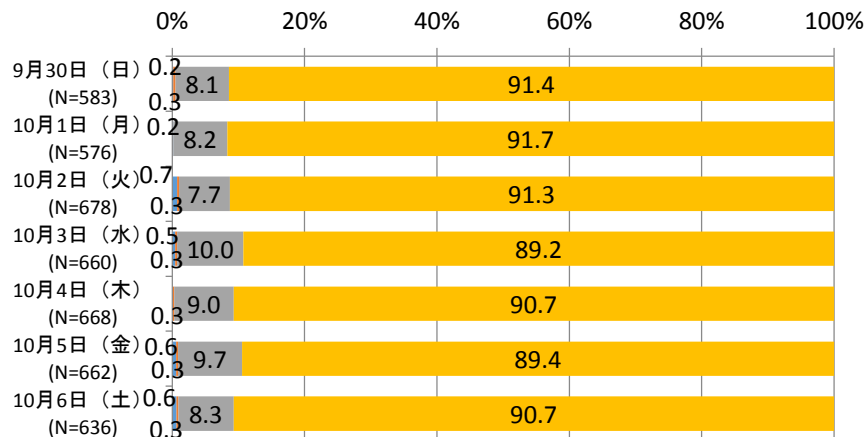
ゾーンバス化検討（18路線）

その他（34路線）

郊外部

図.公共交通の利用状況（%）

■鉄道のみ ■鉄道+バス ■バスのみ ■利用しない(無回答を含む)



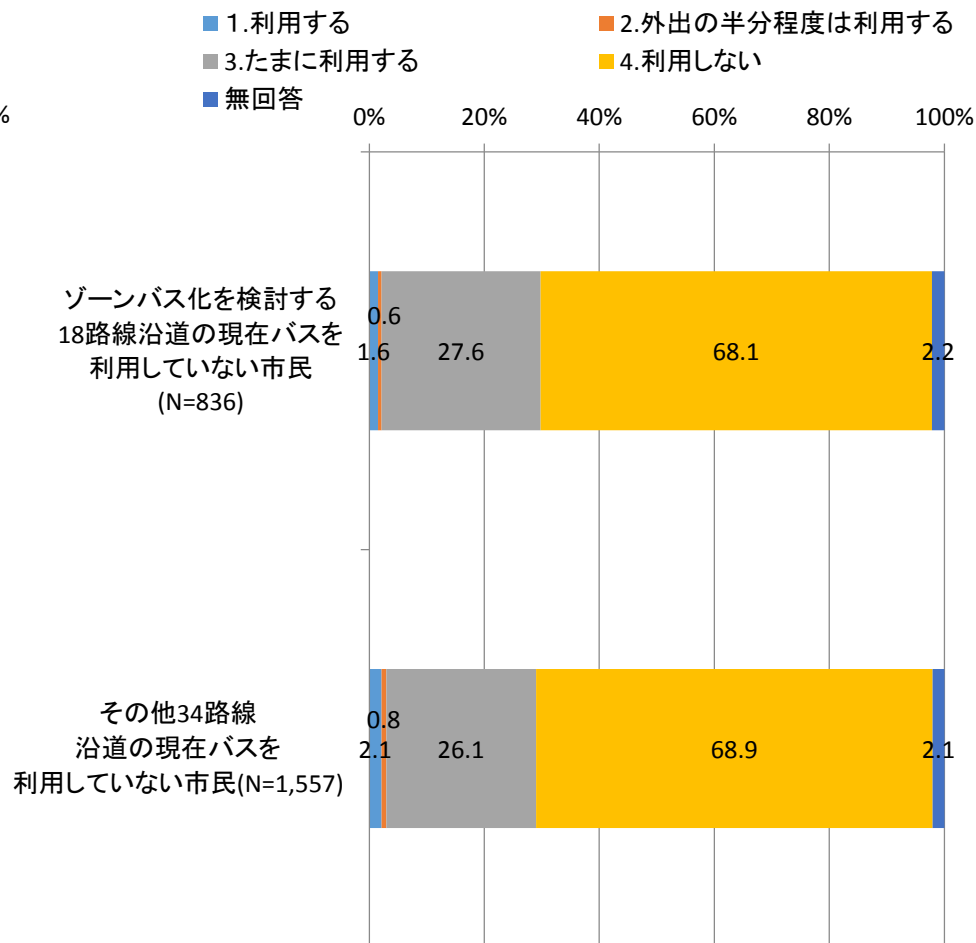
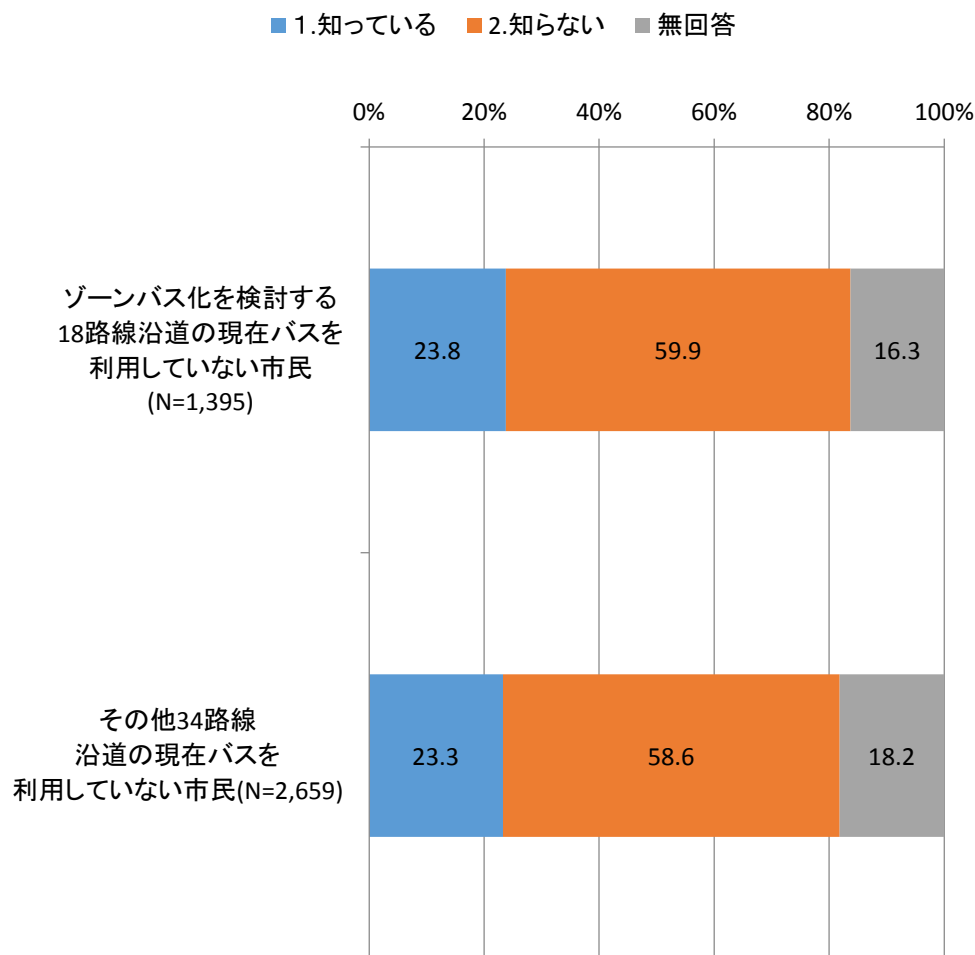
3) 市民アンケート（利用促進策の効果②）

No.36

- 運行情報は約2割が「知っている」、約6割が「知らない」と回答
- 運行情報が事前にわかると「利用する」と「半分程度は利用する」の合計が約2～3%

図.バスの運行情報の認知（合計）（%）

図.バスの運行情報が事前に分かった場合の利用意向（合計）（%）



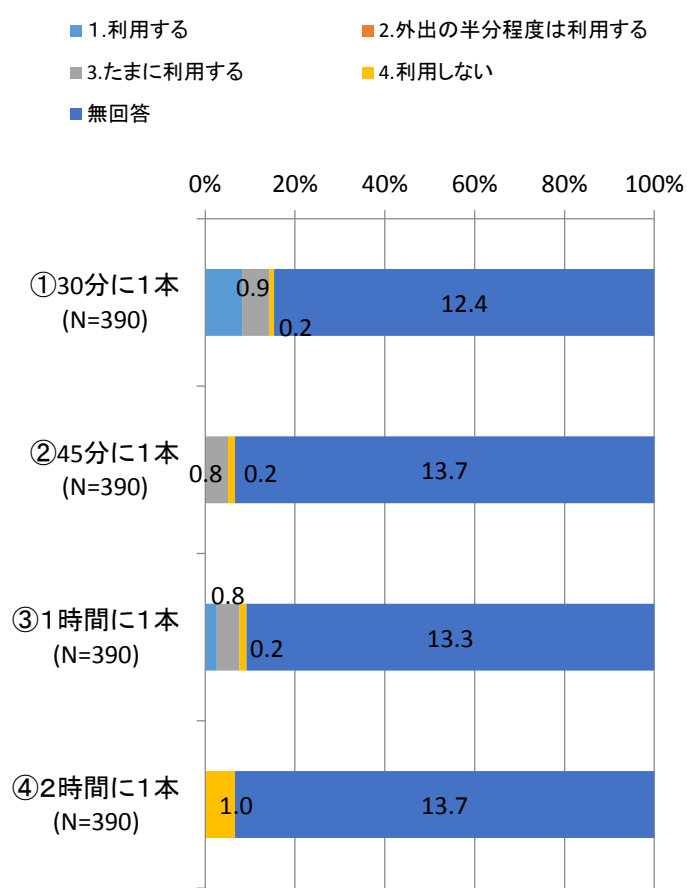
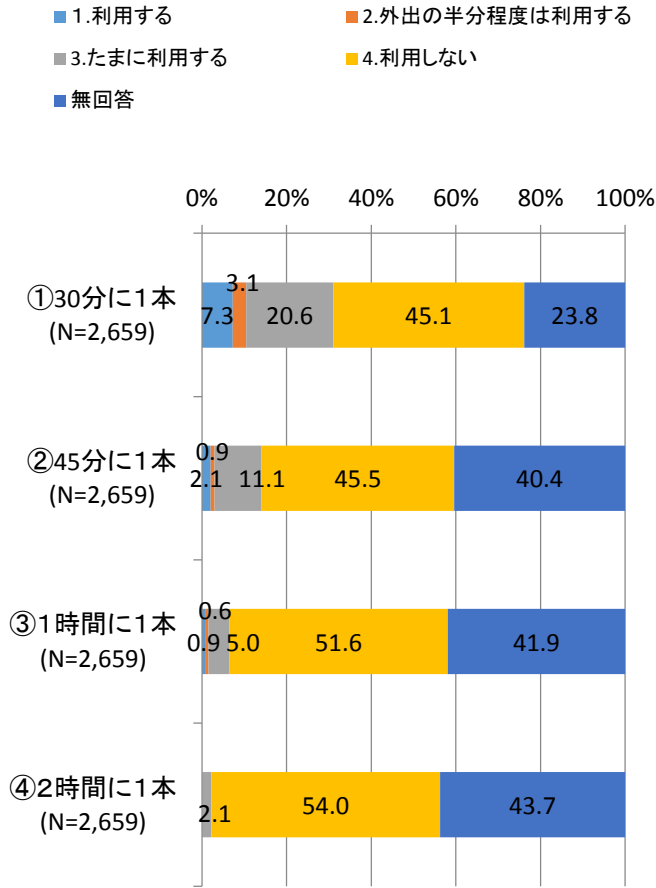
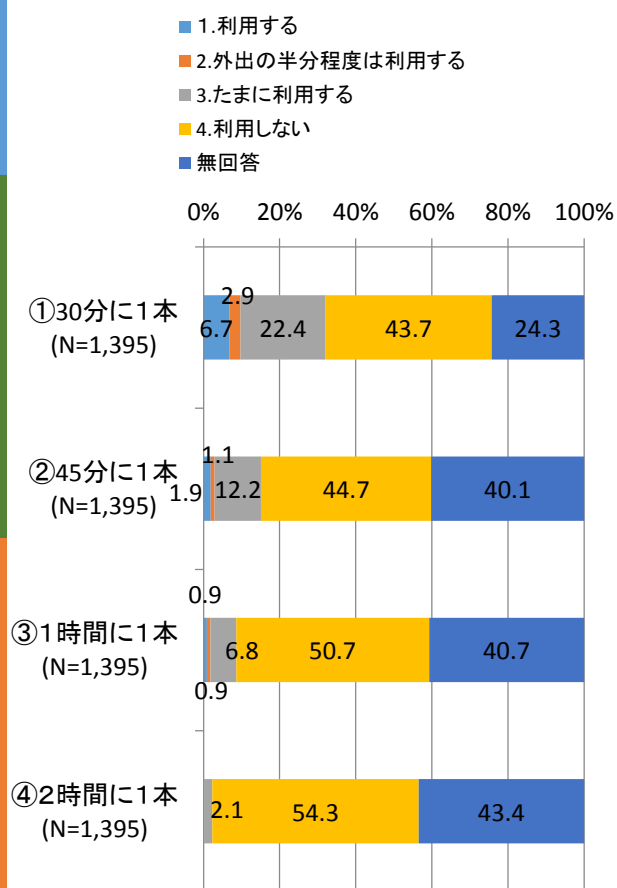
■ 現在バスを利用していない人の利用を促すためには最低でも1時間に1本程度の本数が必要

運行本数別の利用意向（合計）（%）

ゾーンバス化を検討する18路線沿道の現在バスを利用していない市民

その他34路線沿道の現在バスを利用していない市民

その他34路線沿道の現在バスを利用している市民

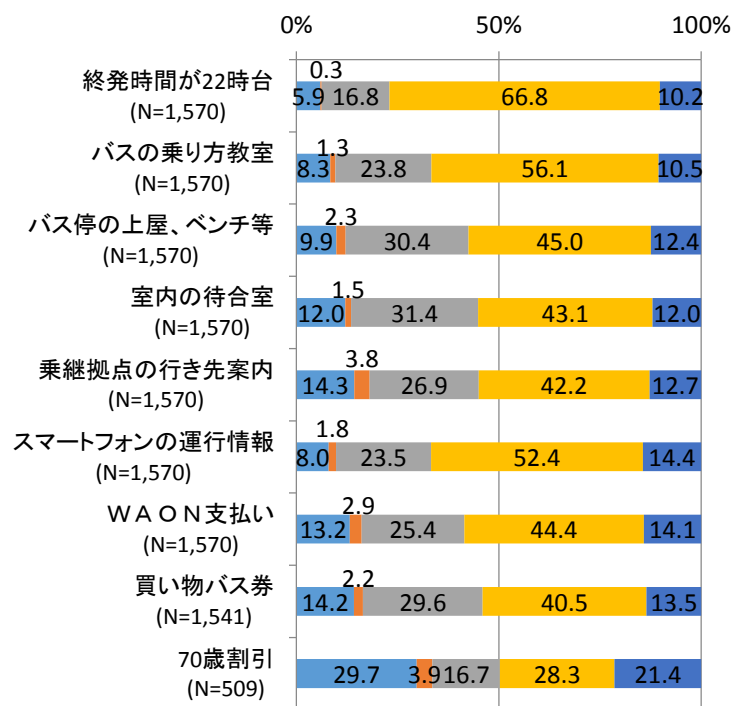


- 現在バスを利用していない人は、室内の待合環境、ベンチ・上屋の整備、WAON等による運賃の支払いやすさ等の順で利用意向が高い
- 現在バスを利用している人は、乗継拠点の行き先案内、室内の待合環境、買い物バス券の順で利用意向が高い

利用促進策に対する利用意向（合計）（％）

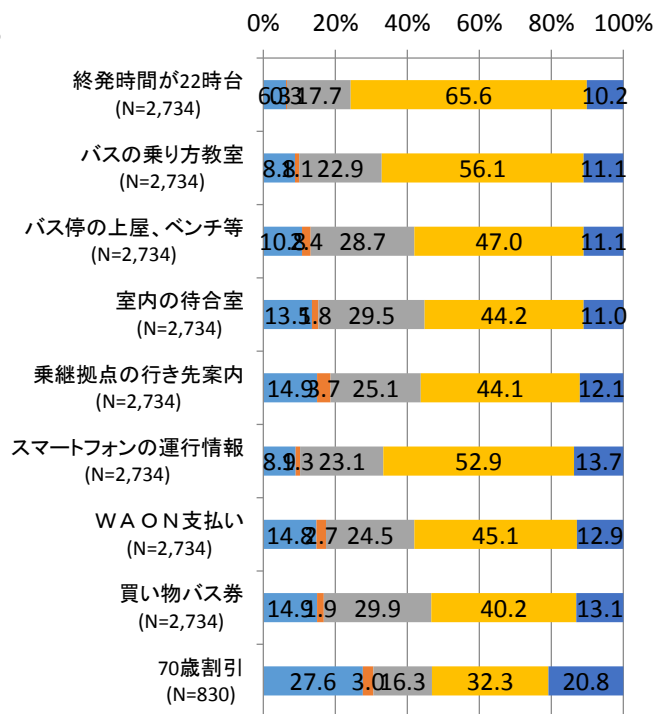
ゾーンバス化を検討する18路線沿道の現在バスを利用していない市民

- 1. 利用する
- 2. 外出の半分程度は利用する
- 3. たまに利用する
- 4. 利用しない
- 無回答



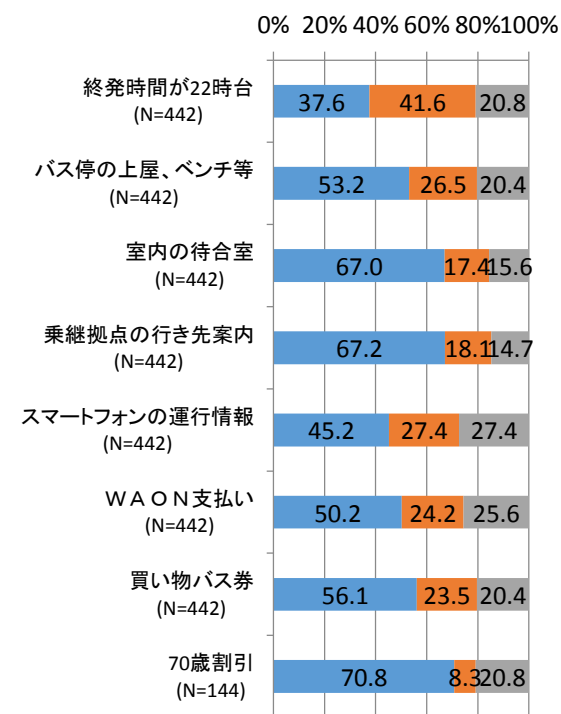
その他34路線沿道の現在バスを利用していない市民

- 1. 利用する
- 2. 外出の半分程度は利用する
- 3. たまに利用する
- 4. 利用しない
- 無回答

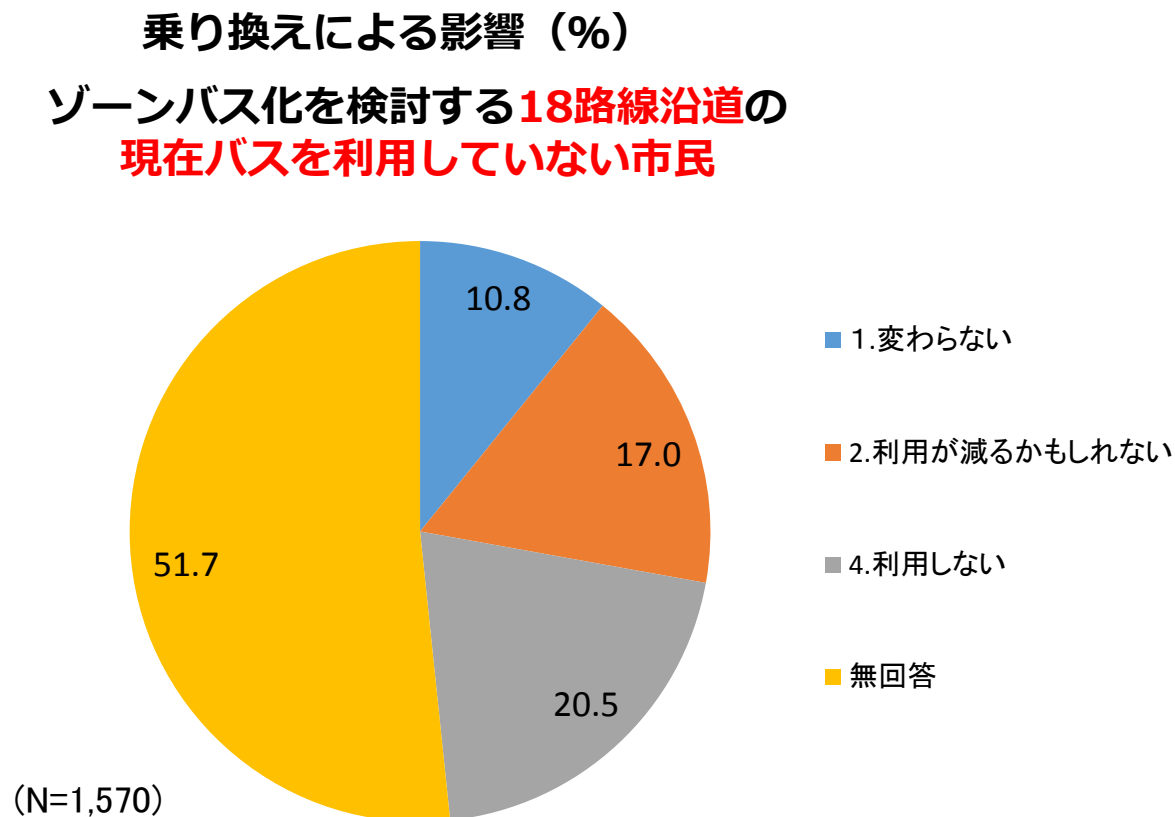


その他34路線沿道の現在バスを利用している市民

- 1. 利用が増える
- 2. 利用が増えない
- 無回答



- バスの乗り換えにより「利用しない」が約2割、「利用が減るかもしれない」が約2割
⇒バスの乗り換えにより約4割の潜在需要が影響を受ける

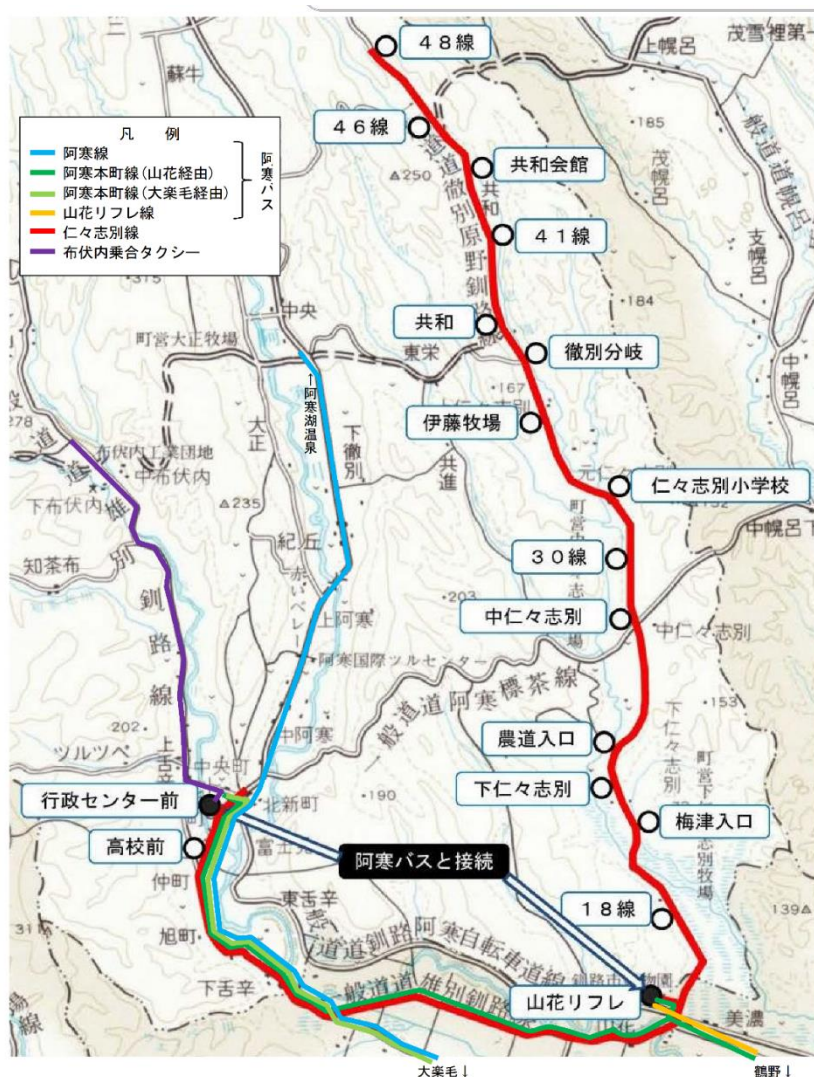


2. 生活交通の導入に向けた アンケート結果（概要）の報告

- 阿寒地区（仁々志別線エリア）、音別地区の市民を対象に、移動実態や運行計画に関するアンケート調査により、主に以下の内容について確認し、生活交通の導入の基礎資料とします。
 - ✓ 鉄道や路線バスとの乗換えダイヤ等に対する市民意向
 - ✓ デマンド運行に対する市民意向 等

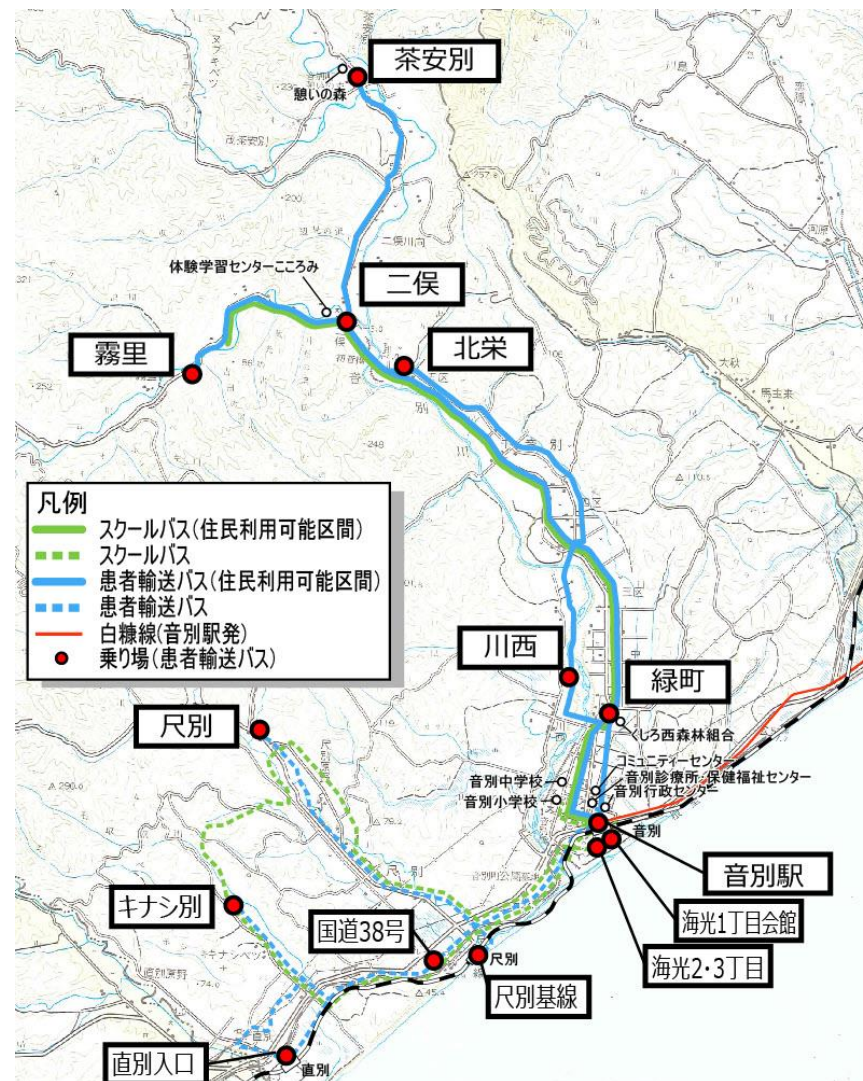
阿寒地区

路線バスは阿寒線をはじめ4路線が運行し、生活交通として仁々志別線、布伏内乗合タクシーが運行



音別地区

路線バスは白糠線が運行し、生活路線として平成30年4月よりスクールバス、患者輸送バスの住民利用の試行運転を開始



- 阿寒地区（仁々志別線エリア）の回収率は、世帯票で25.9%、個人票で22.6%
- 音別地域は全戸配布、回収率は18.4%

配布回収状況 （平成30年12月21日現在）

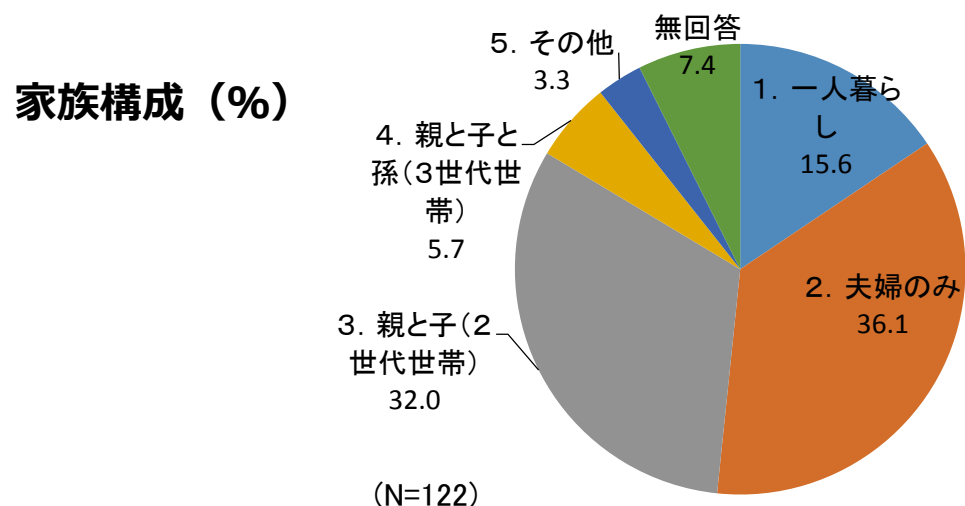
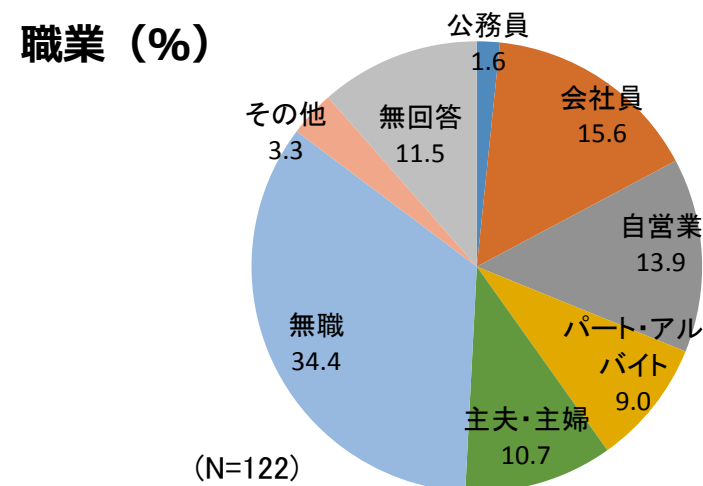
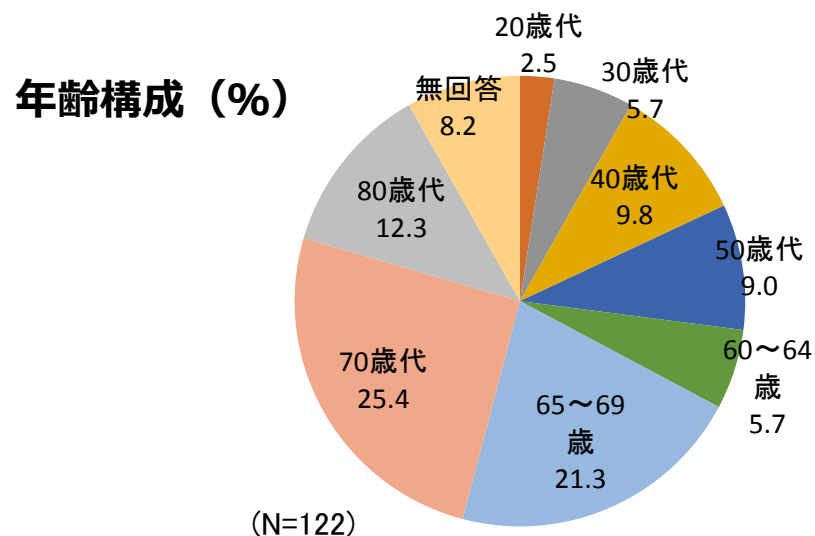
	配布数	回収数	回収率
阿寒地区 (仁々志別)	270世帯	70世帯	25.9%
	540票	122票	22.6%
音別地域	735世帯	135世帯	18.4%
	735票	135票	18.4%

阿寒地区（仁々志別）は1世帯当たり2票配布
音別地域は全戸配布、1世帯当たり1票配布

2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート（回答者の属性①）

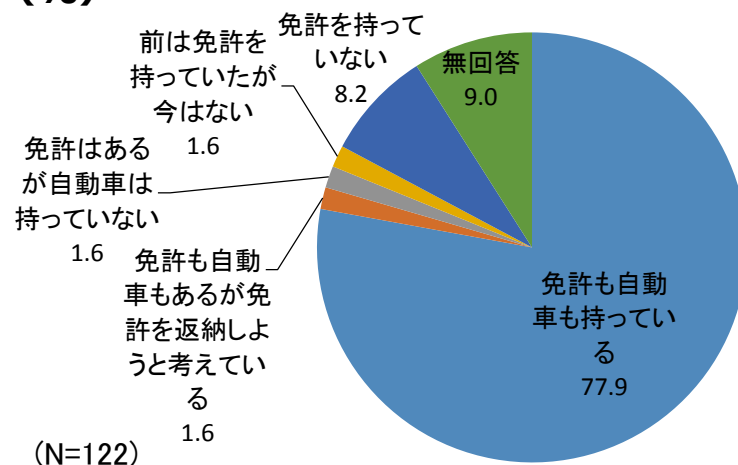
No.43

- 65歳代以上が約 6 割を占める
- 家族構成は 2 世帯が約4割で最も多く、単身と夫婦のみを合わせると約 5 割
- 就業者が約 4 割、主夫・主婦、無職が約5割

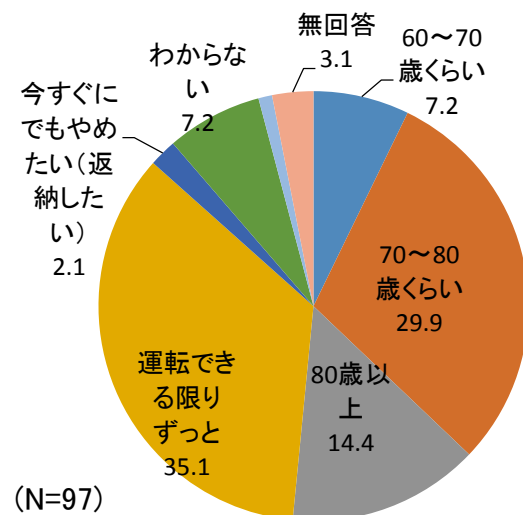


- 約8割の方が自動車を保有
- 「できる限り運転」と「80歳以上」の合計の利用意向は約5割
- 返納後の交通手段として公共交通の利用意向が約6割

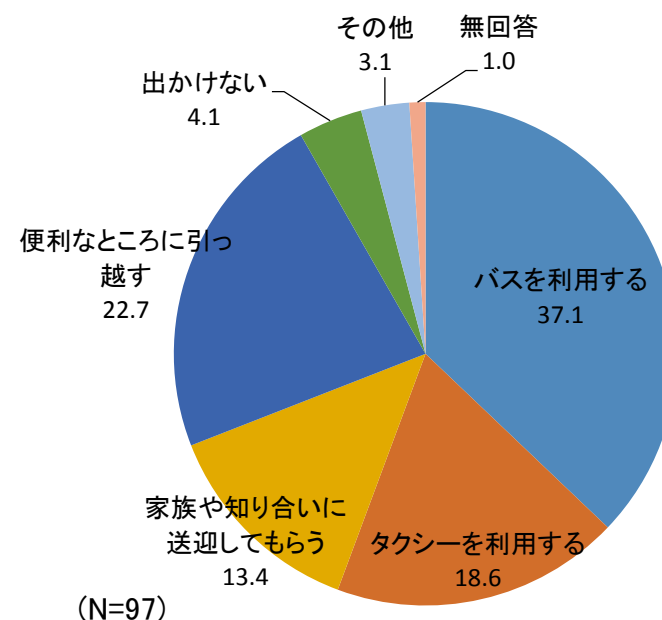
免許 (%)



何歳まで運転 (%)



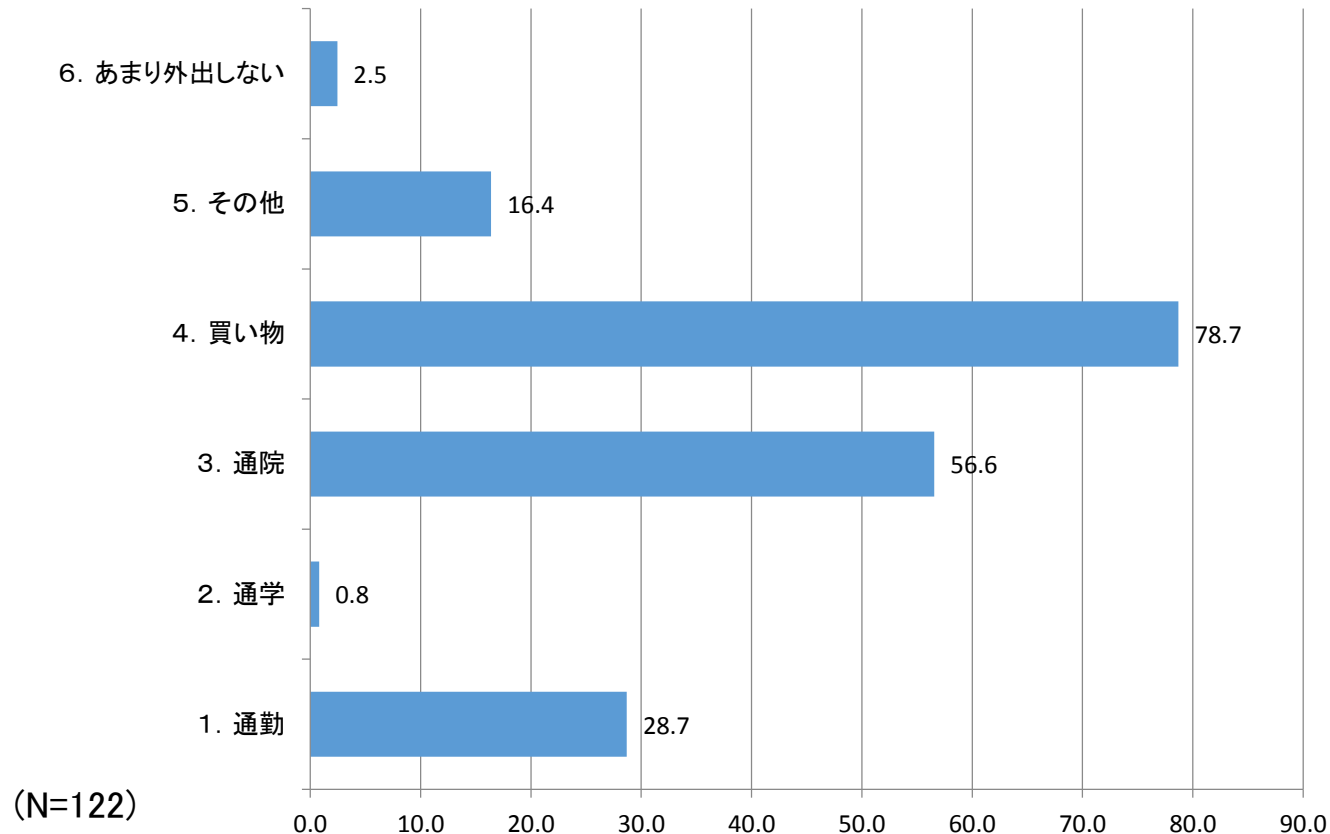
返納後の交通手段 (%)



2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (交通実態) No.45

■ 回答者の約8割が買い物目的、約6割が通院目的で外出

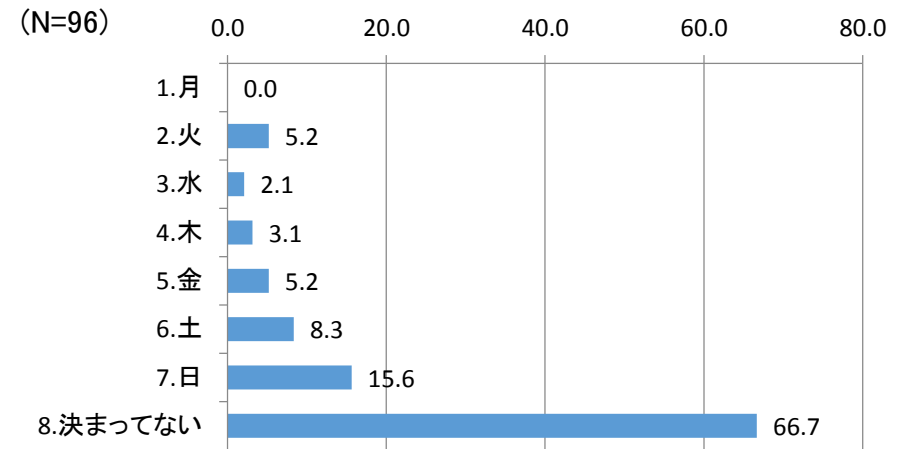
外出の目的（複数回答有り）（%）



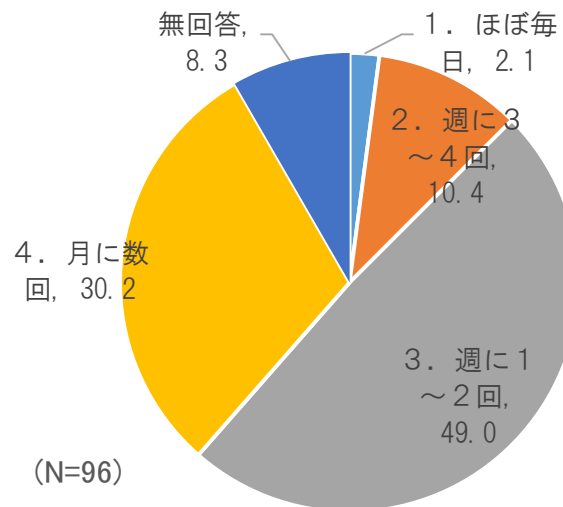
2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (交通実態・買い物) No.46

- 買い物目的の外出頻度は「週に1～2回」が最も多く、曜日は「決まってない」が最も多いもの、特に日曜日の外出が多い
- 出発は午前9、10時台が最も多く、帰宅は午前1時～3時が多い

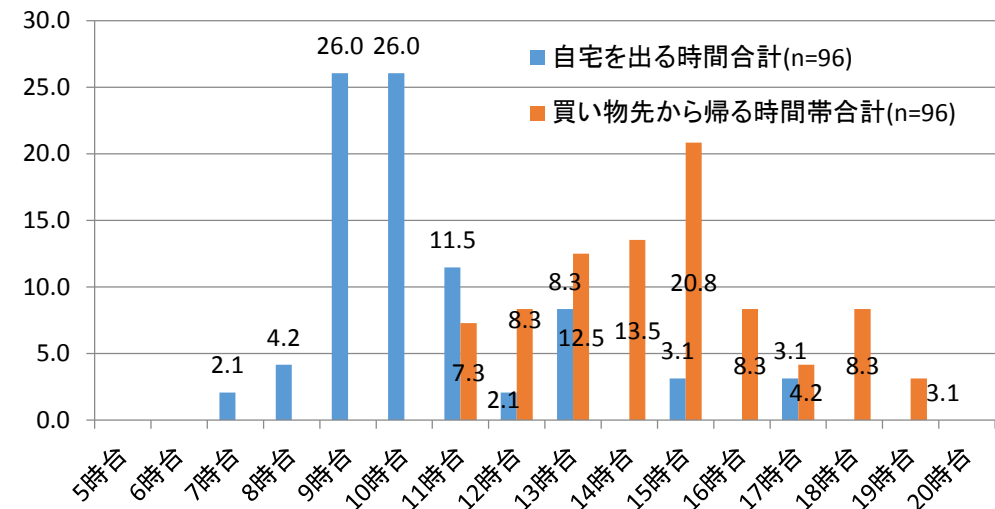
【買い物目的】外出曜日 (%) 複数回答有り



【買い物目的】外出頻度 (%)



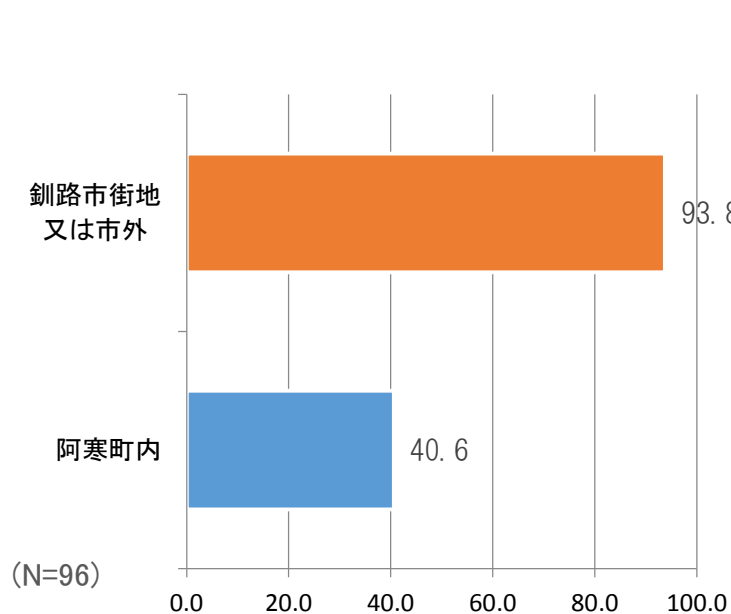
【買い物目的】外出時間 (%)



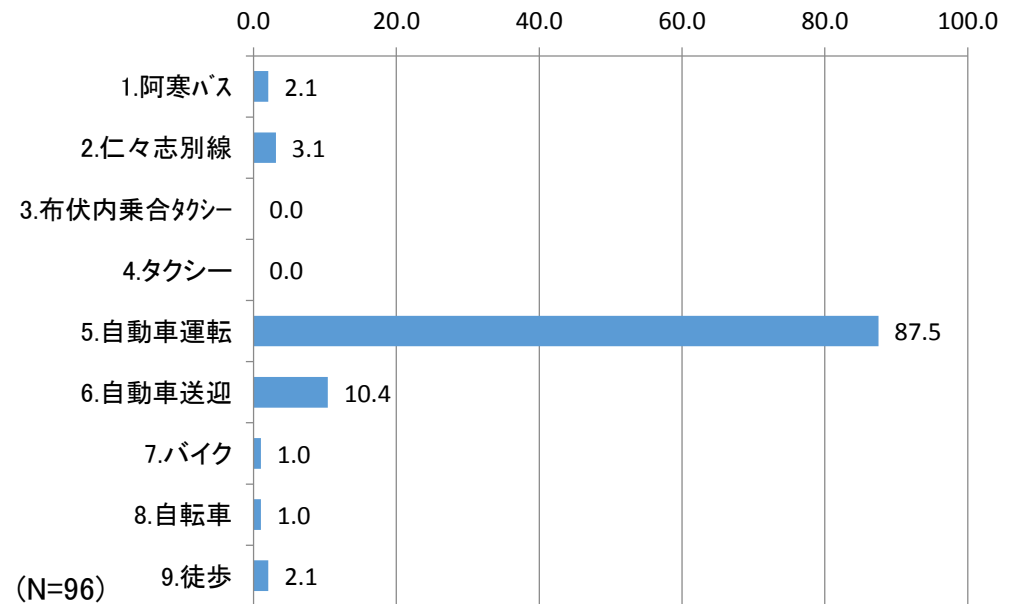
2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (交通実態・買い物) No.47

- 買い物目的のよく行く場所は「釧路市街地又は市外」が約9割、阿寒町内は約4割程度
- 交通手段は自動車の運転が約9割、自動車の送迎が約1割程度

【買い物目的】よく利用する買い物の場所 (%)
複数回答有り



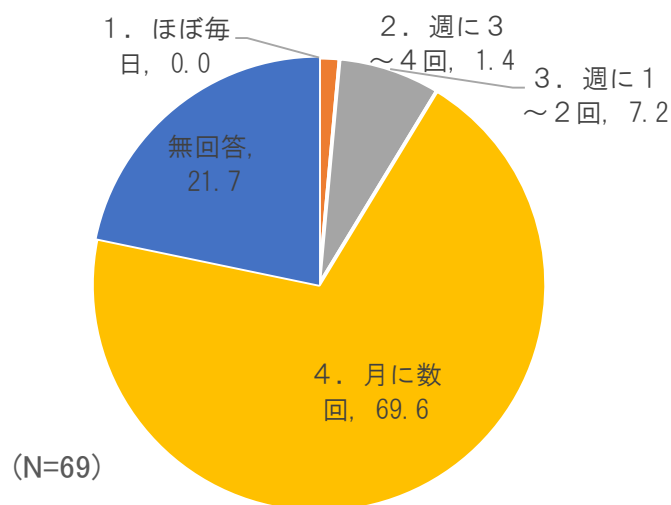
【買い物目的】夏期交通手段 (%)
複数回答有り



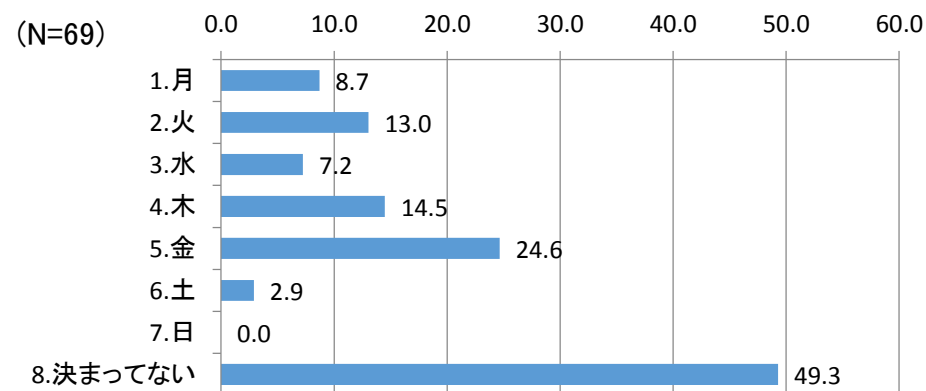
※冬期もほぼ同様の結果

- 通院目的の外出頻度は「月に数回」が約7割を占め、曜日は「決まってない」が最も多いものの金曜日の外出が多い
- 出発は午前8時台が最も多いものの、7、9時台も多い。帰宅は午後1時～2時が多い

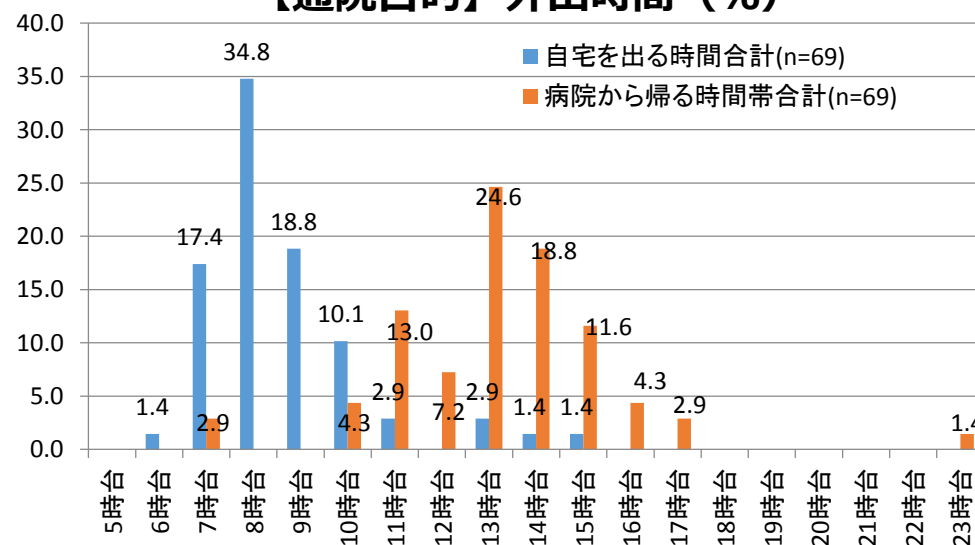
【通院目的】外出頻度 (%)



【通院目的】外出曜日 (%) 複数回答有り



【通院目的】外出時間 (%)

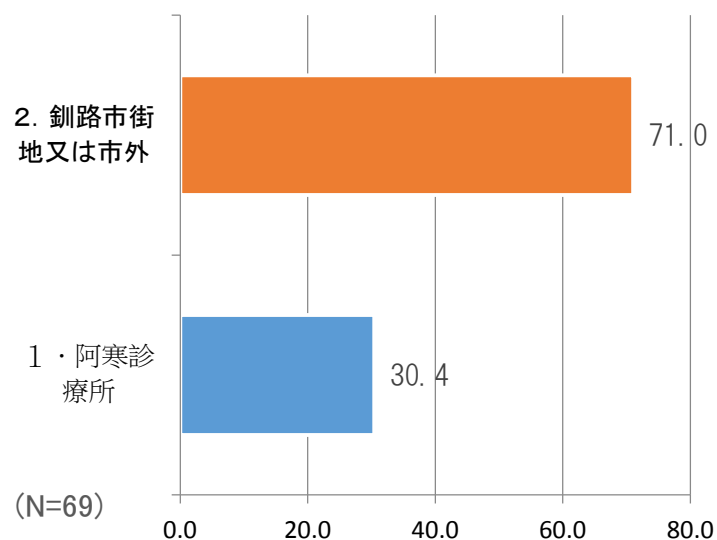


2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (交通実態・通院)

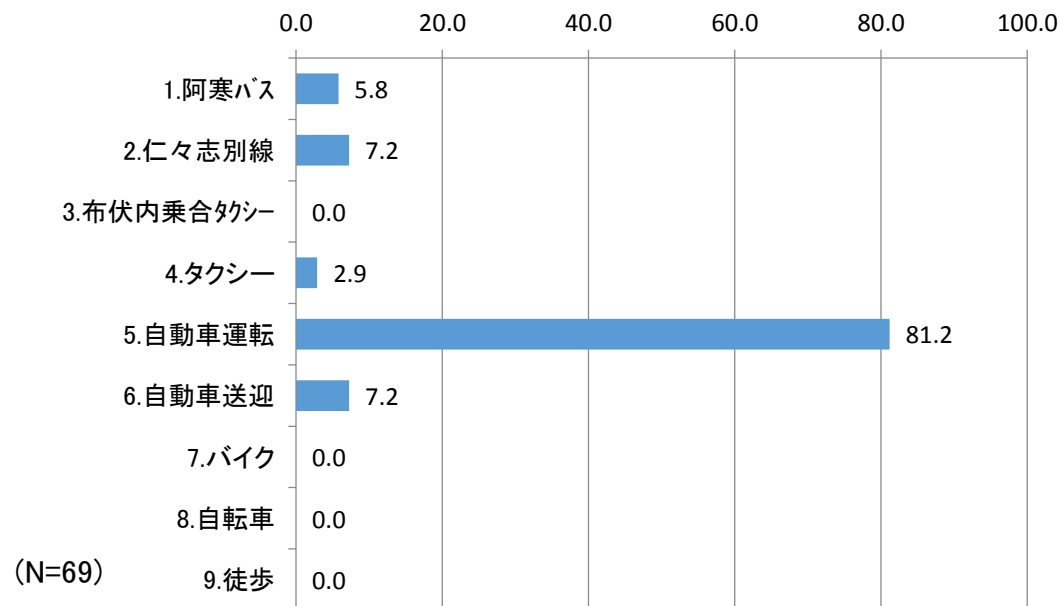
No.49

- 通院目的のよく利用する病院の場所は「釧路市街地又は市外」が約7割、阿寒町内は約3割程度
- 交通手段は自動車の運転が約8割、鉄道が約3割、自動車送迎と仁々志別線の利用が約1割程度

【通院目的】よく利用する病院の場所 (%)
複数回答あり



【通院目的】夏期交通手段 (%)
複数回答有り



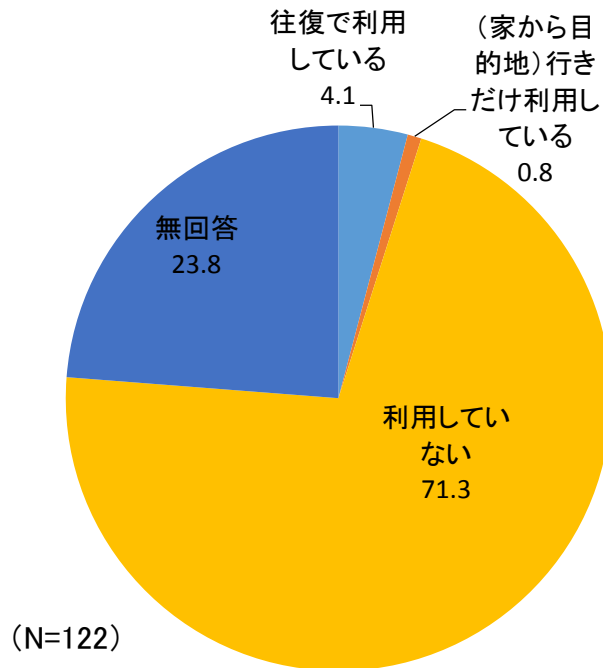
※冬期もほぼ同様の結果

2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート（仁々志別線の利用状況） No.50

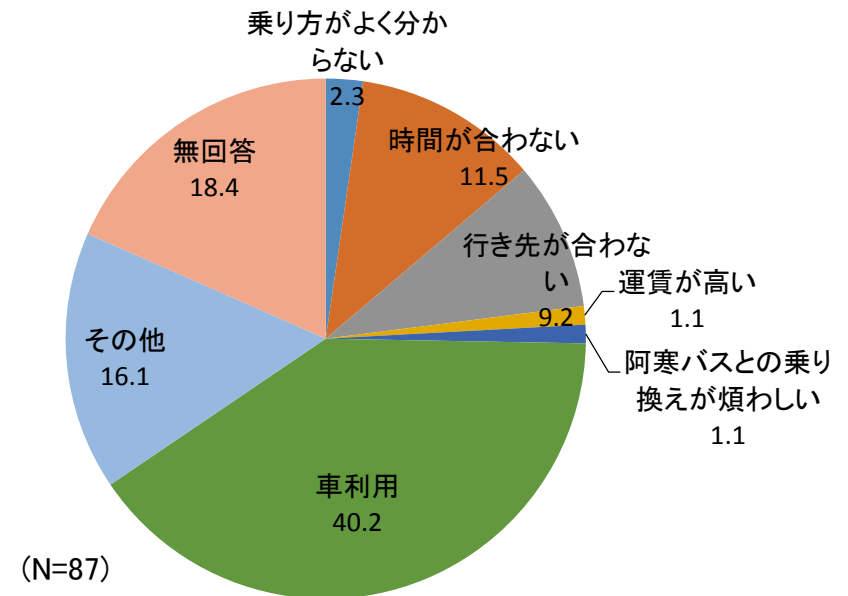
- 「往復利用」が4.1%、「往路又は復路のみ利用」が0.8%
- 利用しない理由として「車を利用し今は必要ない」※が約4割、時間が合わない等の運行計画に関するものが約2割

※その他の自由記入を集計

利用状況 (%)



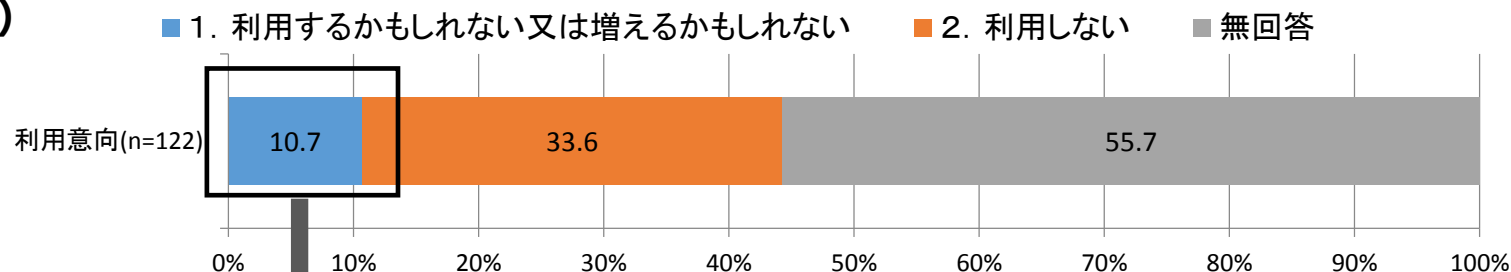
利用しない理由 (%)



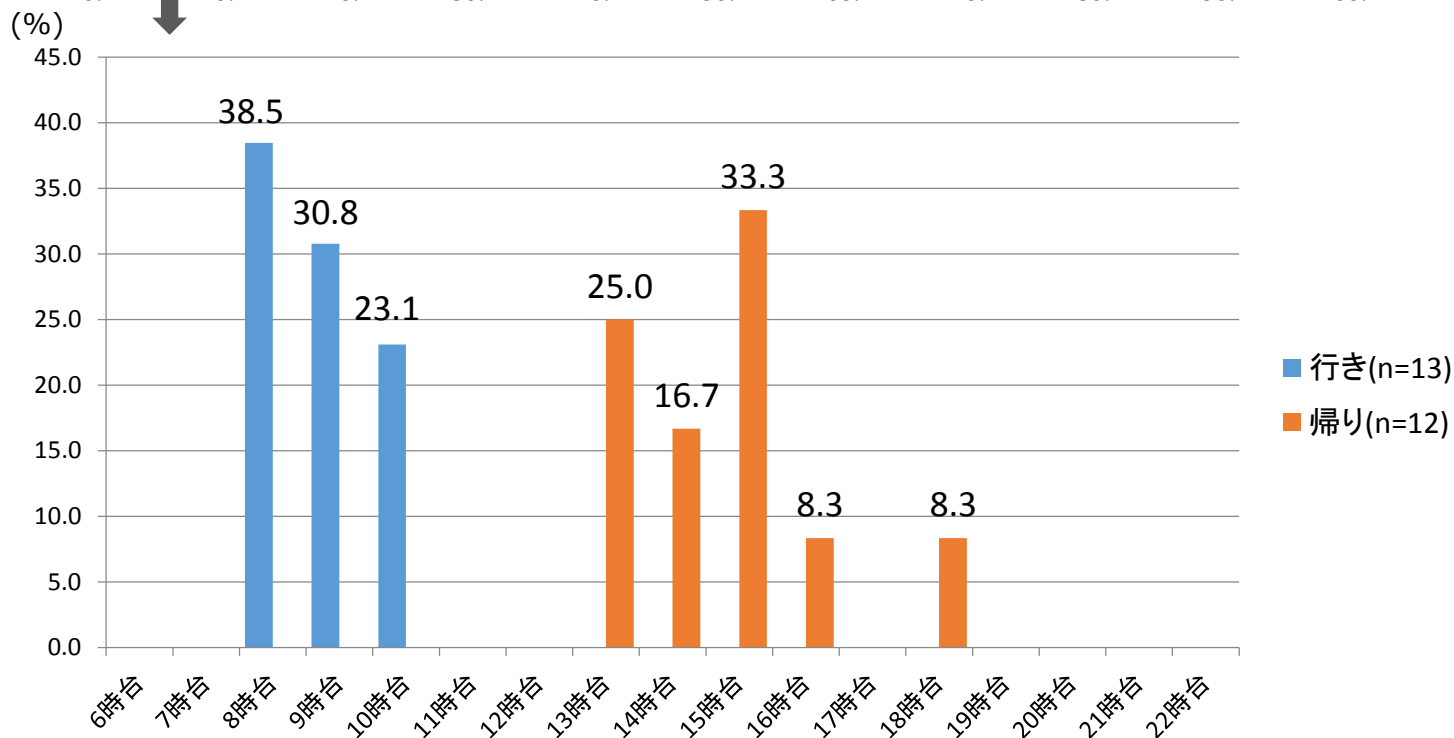
2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (ダイヤ変更の利用意向) No.51

- 約 1 割の方が「ダイヤが変わった場合利用するかもしれない」と回答しており、現在の利用を上回る (利用促進効果がある)
- 釧路駅方面へは午前 8 ～ 10 時台、釧路駅からは午後 1 ～ 3 時台の利用意向が高い

利用意向 (%)



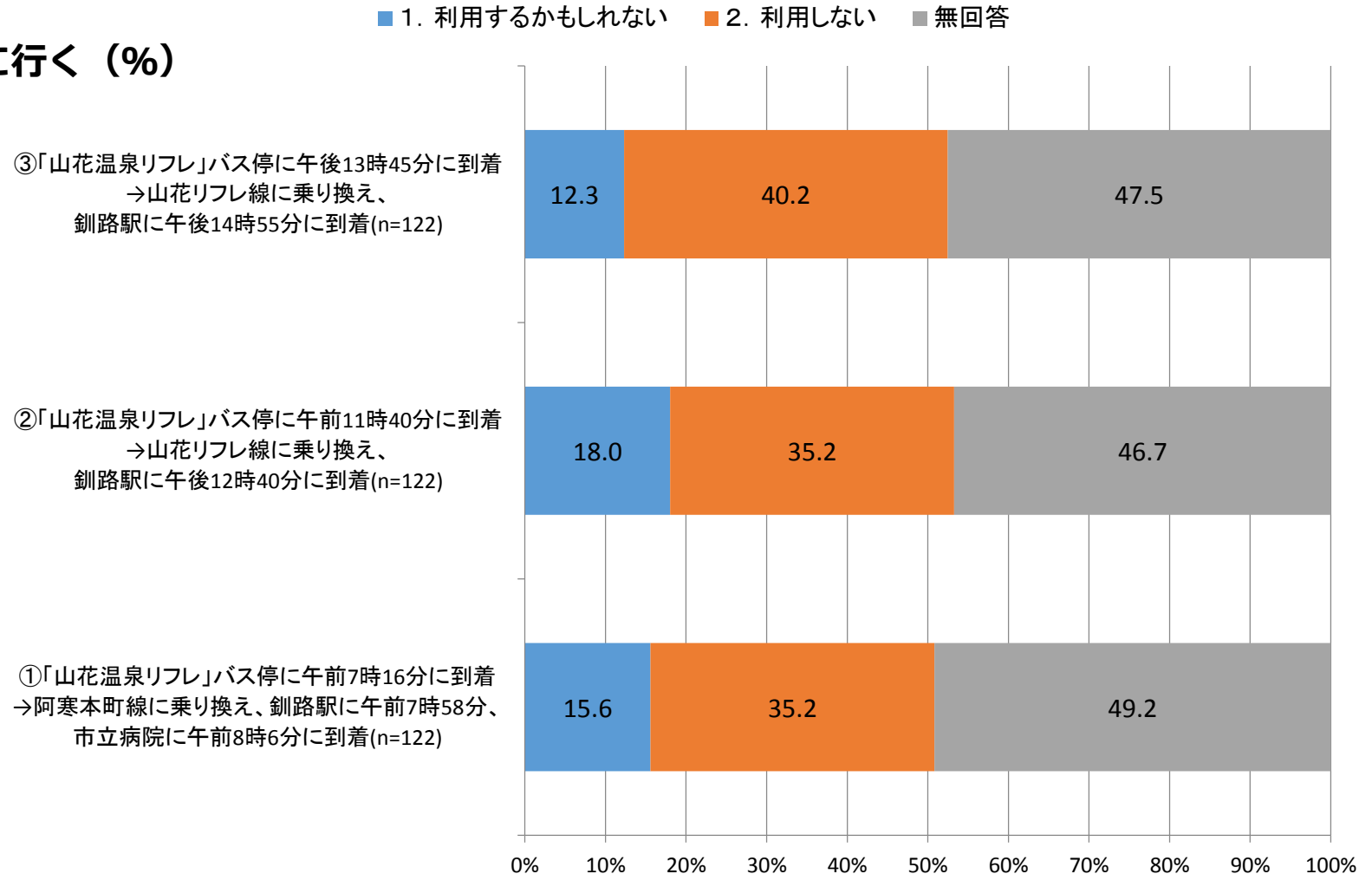
利用したい時間帯 (%)



2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (乗換えダイヤの利用意向) No.52

- 釧路駅方面に行く路線バスに乗換えられた場合の利用意向は約 1 ～ 2 割
- 山花温泉リフレ線に乗換え、釧路駅に12時40分に着くバスの利用意向が最も高い

『釧路駅方向』に行く (%)

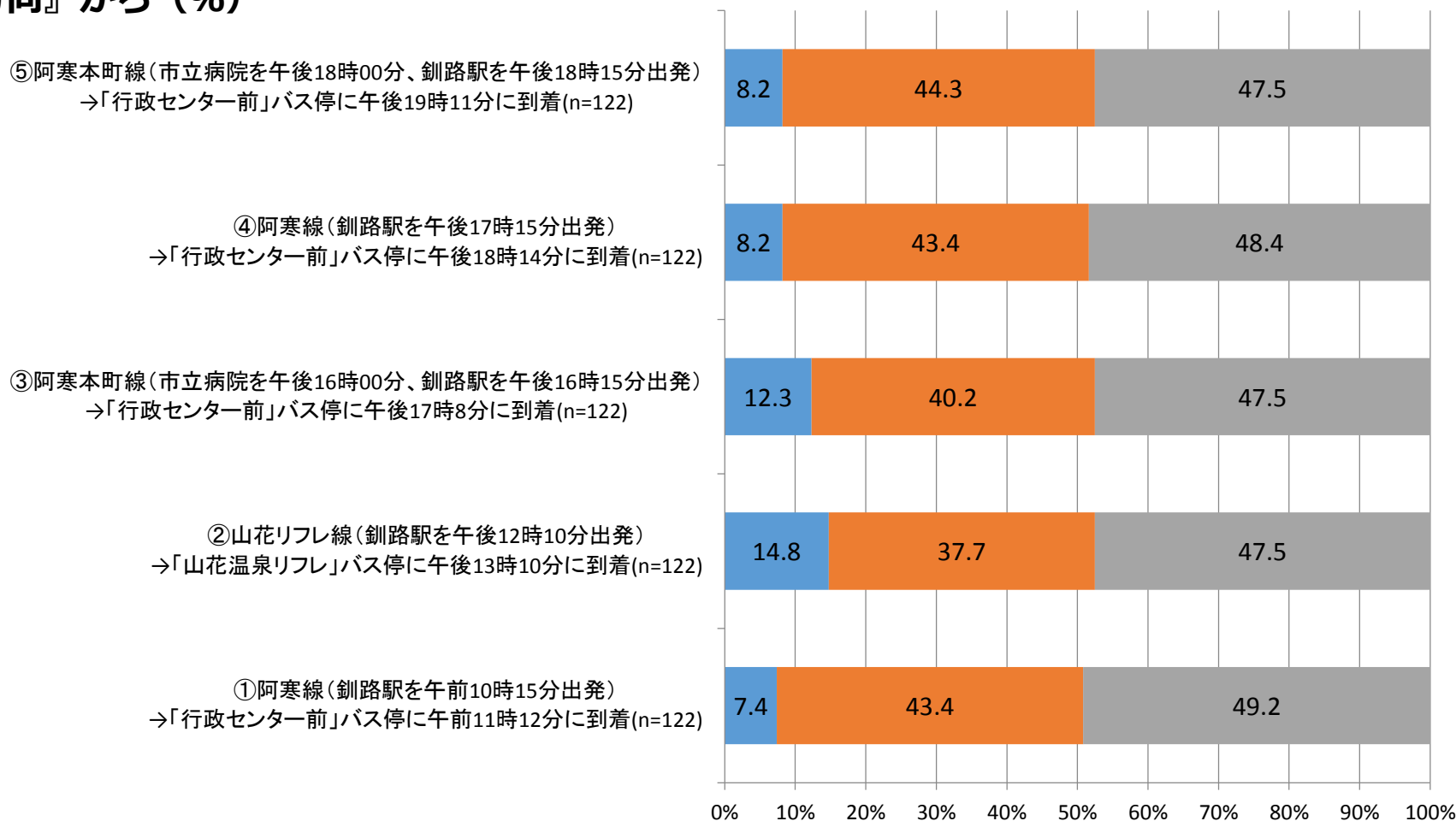


2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (乗換えダイヤの利用意向) No.53

- 釧路駅方面に行く路線バスに乗換えられた場合の利用意向は約 1 割
- 釧路駅を12時10分に出発し山花温泉リフレバス停に13時10分に着くバスの利用意向が最も高い

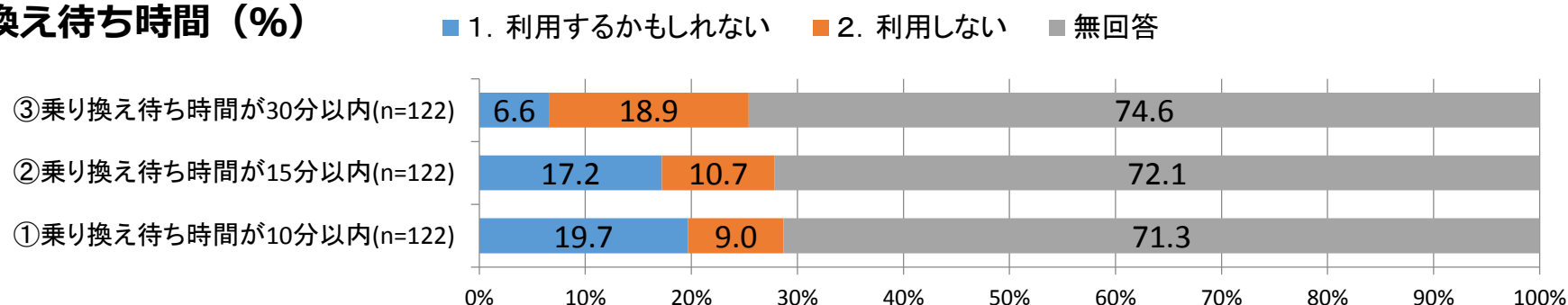
『釧路駅方向』から (%)

■ 1. 利用するかもしれない ■ 2. 利用しない ■ 無回答



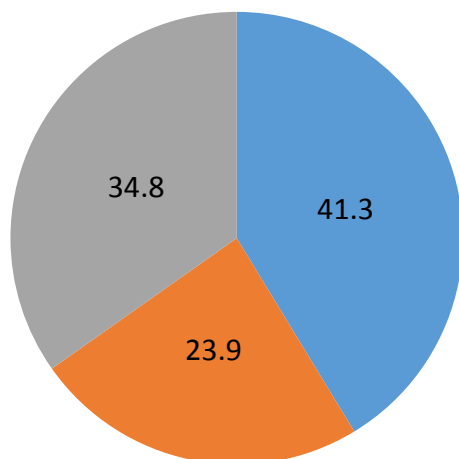
- 乗換え待ち時間が30分を超えると、利用しない割合が増加
- 70歳以上の方を対象とした割引の利用意向は約4割
- 現在バスが止まらない山花リフレから高校前の区間が乗り降りできるようになった場合の利用意向は約2割

乗換え待ち時間 (%)



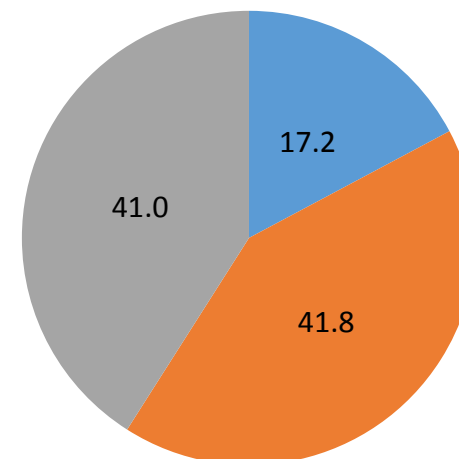
70歳以上割引 (%) (N=46)

■ 1. 利用するかもしれない ■ 2. 利用しない ■ 無回答



バス停増加 (%) (N=122)

■ 1. 利用するかもしれない ■ 2. 利用しない ■ 無回答

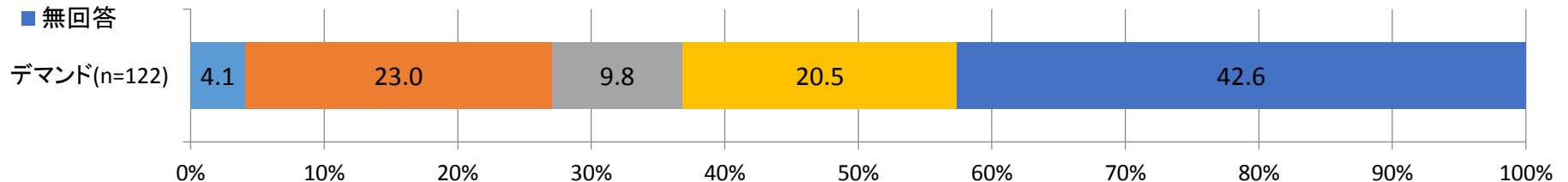


2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (デマンド交通の利用意向) No.55

- 「乗り降りが決まっても利用するかもしれない」と「家の前で乗り降りできれば利用するかもしれない」の合計の利用意向は約3割
- 一乗車200円～300円の運賃差による利用意向はあまり変わらない

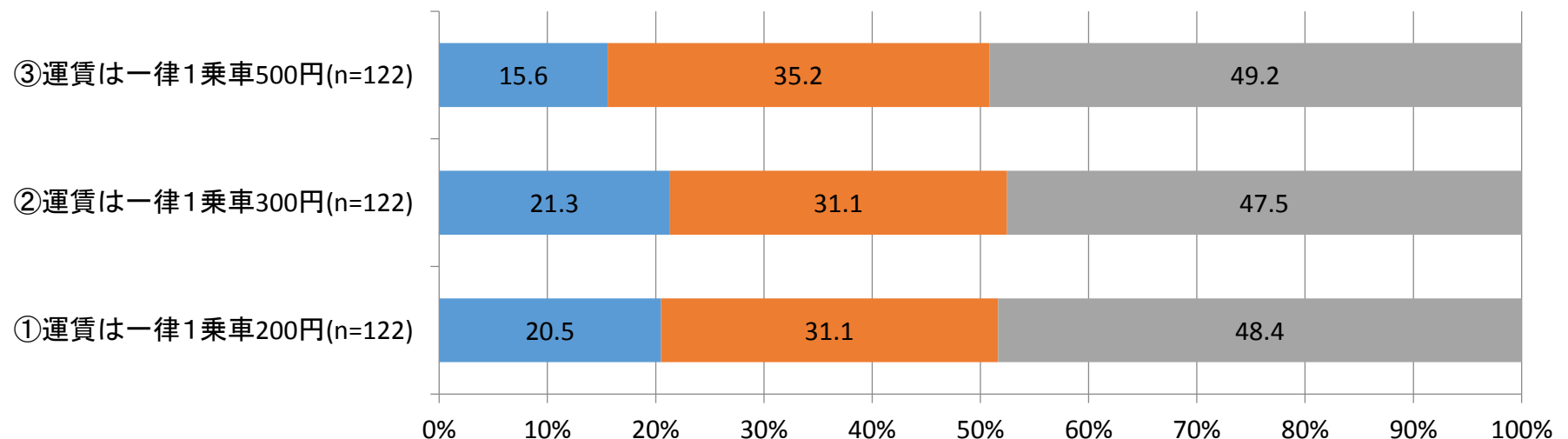
デマンド運行 (%)

- 1. 乗り降りの場所が決まっても(バス停)、利用するかもしれない
- 2. 家の前で乗り降りできれば、利用するかもしれない
- 3. 乗車の都度予約が必要であれば、利用しないと思う
- 4. わからない



運賃 (%)

- 1. 利用するかもしれない
- 2. 利用しない
- 無回答

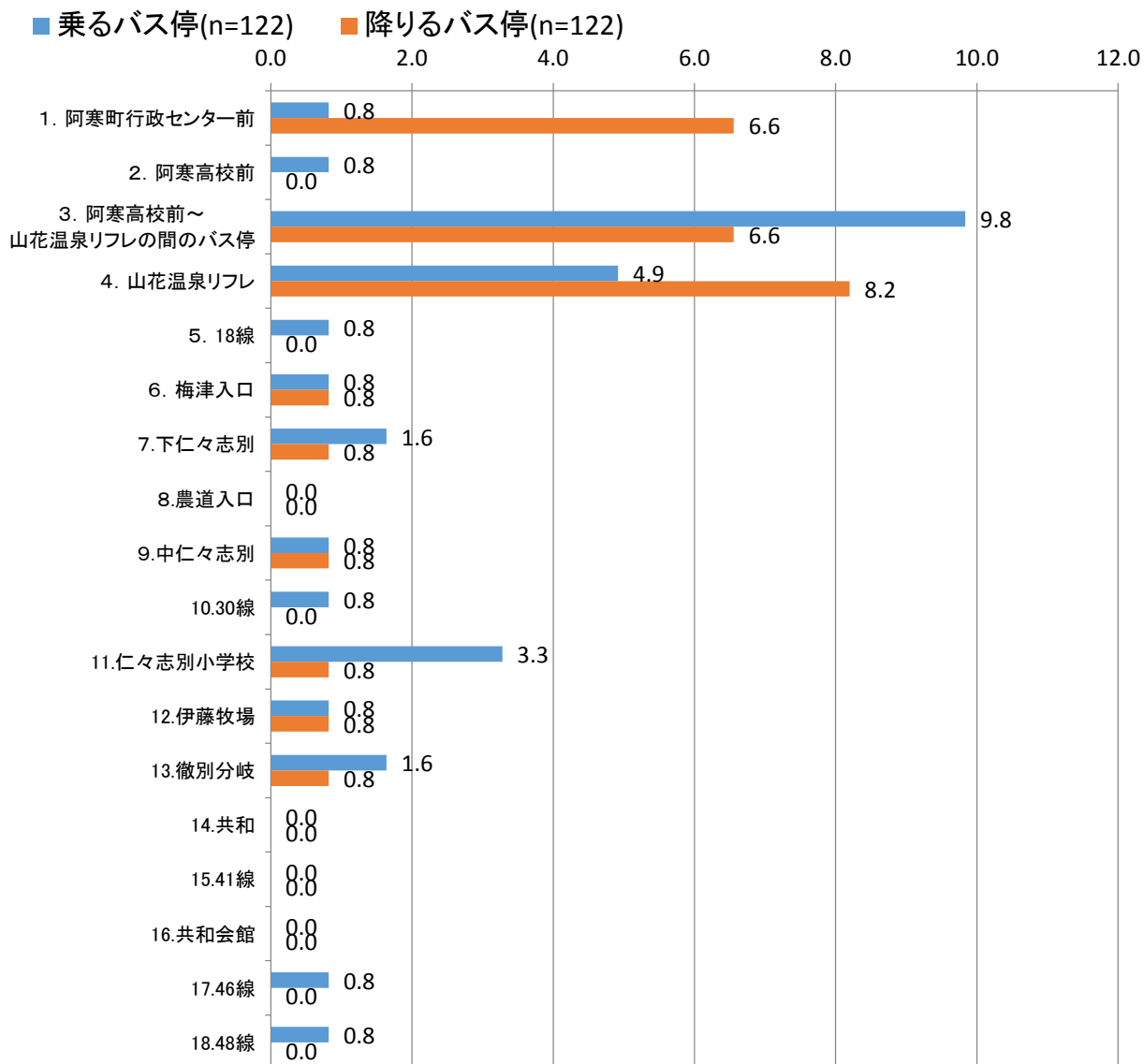


2) 阿寒地区(仁々志別)アンケート (停留所の利用意向)

No.56

- 利用意向のある停留所は、
在来線と重複する山花リフレ～行政センター前が多い
- 上記以外では仁々志別小学校が最も多い

利用するかもしれないバス停 (%)

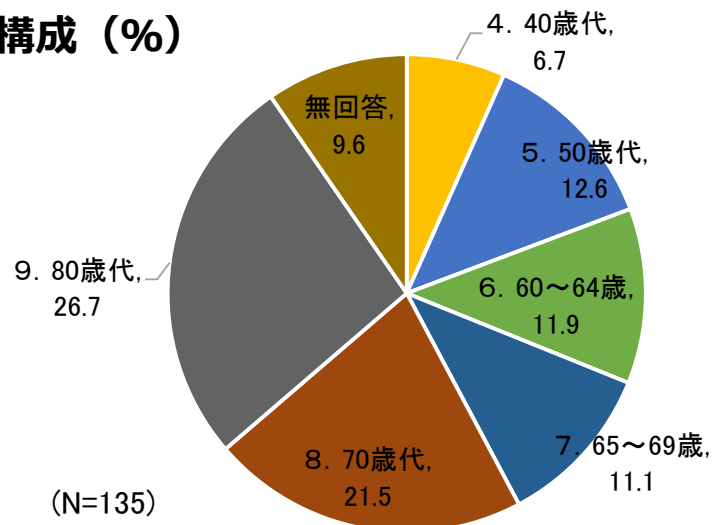


3) 音別地区アンケート（回答者の属性）

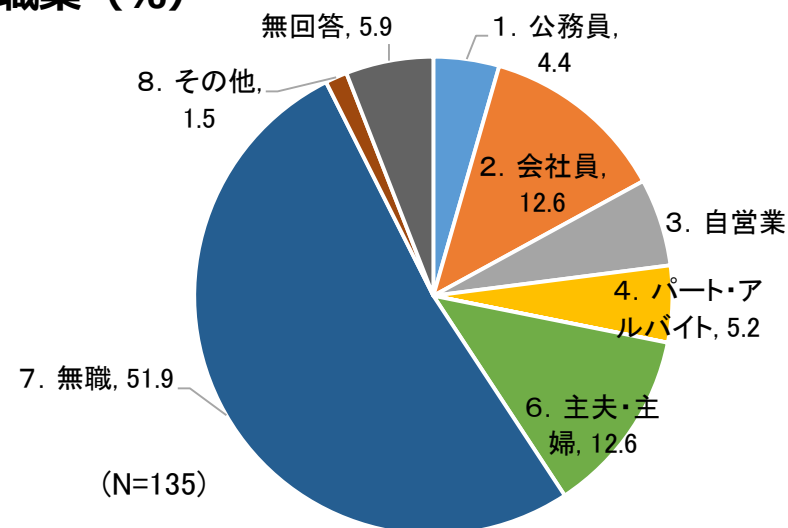
No.57

- 70歳代以上が約 5 割を占める
- 家族構成は単身と夫婦のみで約 8 割を占める
- 主夫・主婦、無職が約 7 割を占める

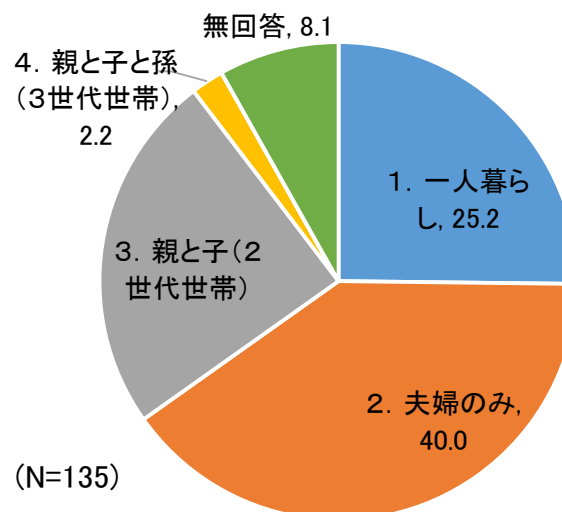
年齢構成 (%)



職業 (%)



家族構成 (%)

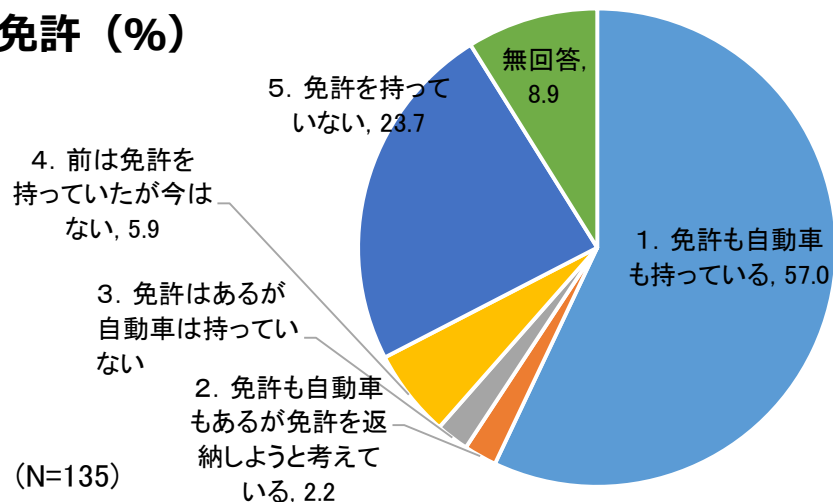


3) 音別地区アンケート（回答者の属性）

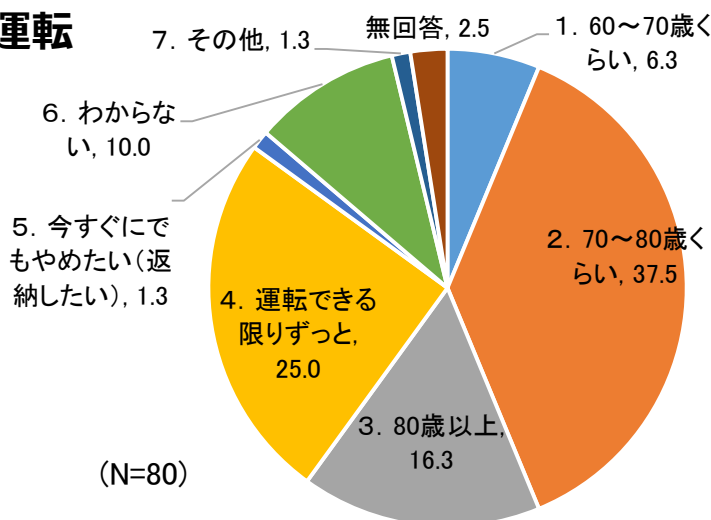
No.58

- 約 6 割の方が自動車を保有
- 「できる限り運転」と「80歳以上まで」の合計の利用意向は約 4 割
- 返納後の交通手段として公共交通の利用意向が約 7 割

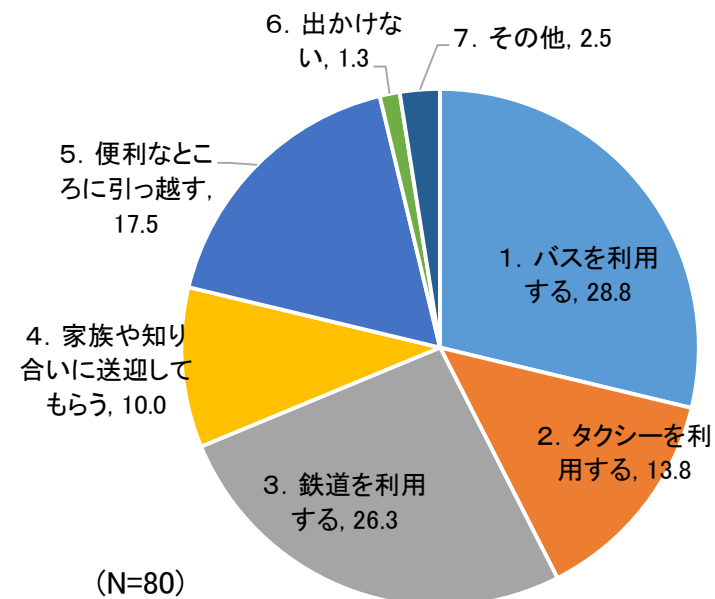
免許 (%)



何歳まで運転 (%)

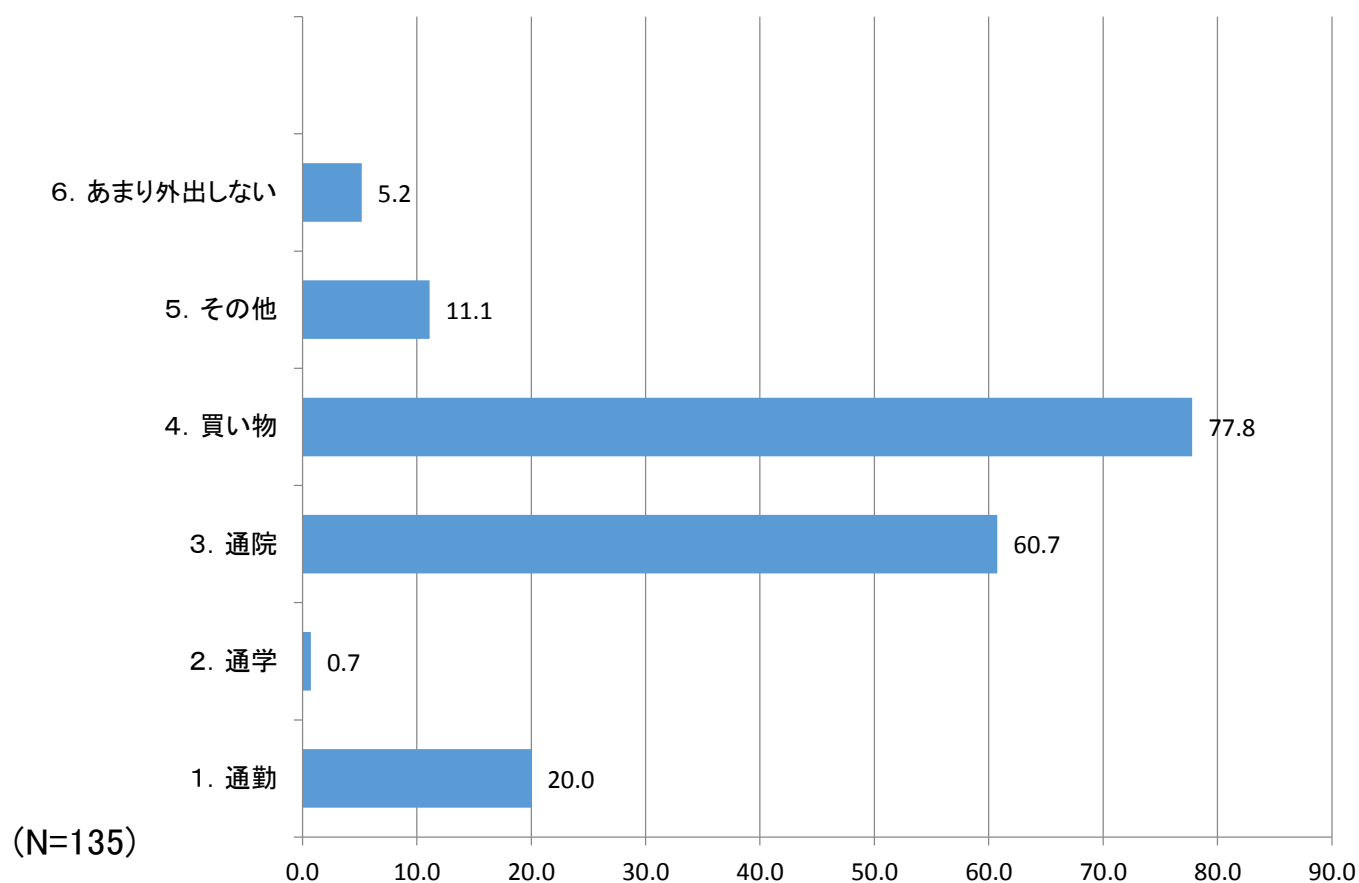


返納後の交通手 (%)



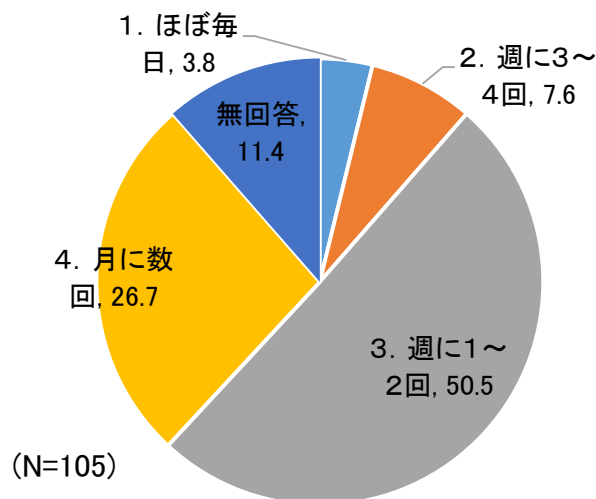
■ 回答者の約8割が買い物目的、約6割が通院目的で外出

外出の目的（複数回答有り）（%）

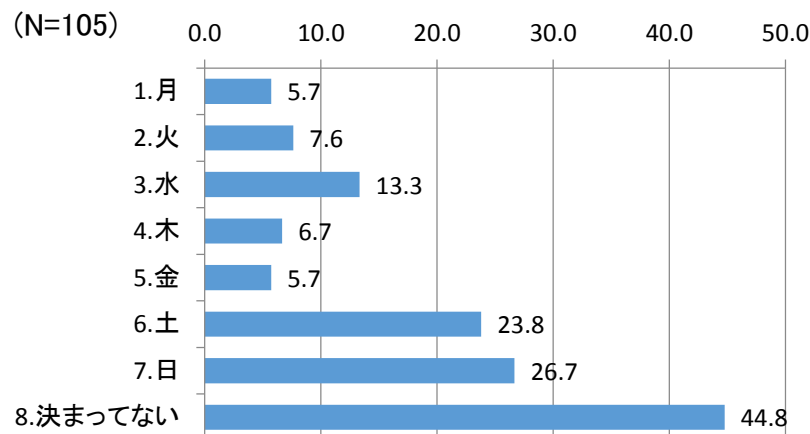


- 買い物目的の外出頻度は「週に1～2回」が最も多く、曜日は「決まってない」が最も多いもの土日の外出が多い。
- 出発は午前10時台が最も多く、帰宅は午前11時台、午後3時台～5時台が多い

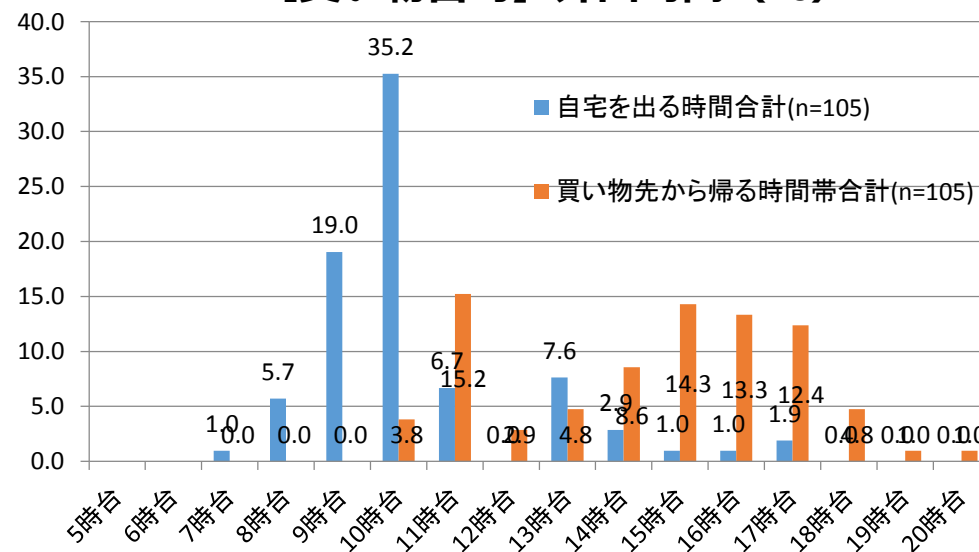
【買い物目的】外出頻度 (%)



【買い物目的】外出曜日 複数回答有り (%)



【買い物目的】外出時間 (%)

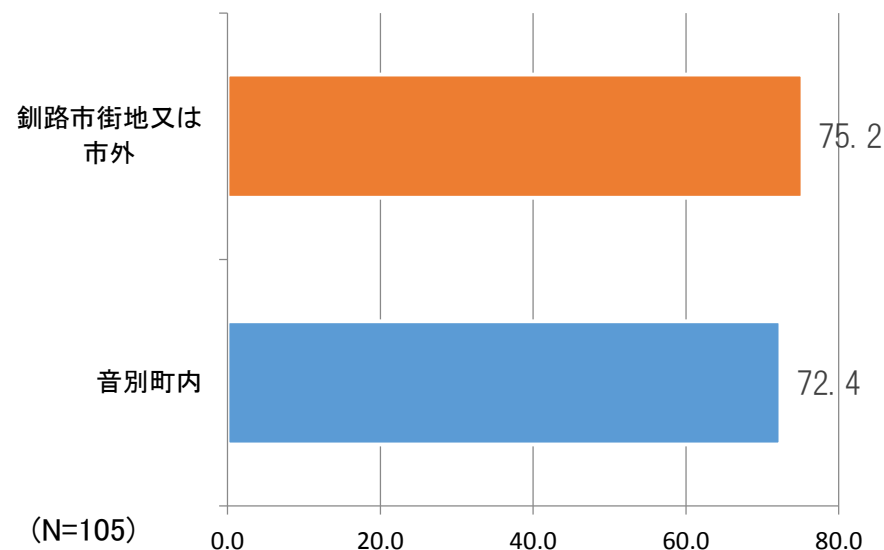


3) 音別地区アンケート（交通実態・買い物）

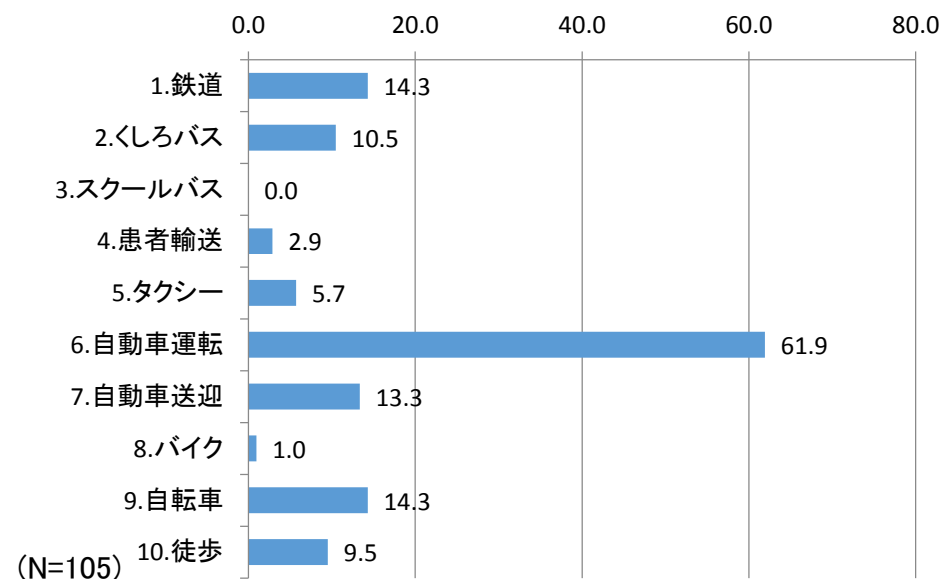
No.61

- 買い物目的のよく行く場所は「音別町内」と「釧路市街地又は市外」がほぼ同数
- 交通手段は自動車の運転が約 6 割、鉄道やバスの利用が約 1 割程度

【買い物目的】よく利用する買い物の場所（%）
複数回答有り



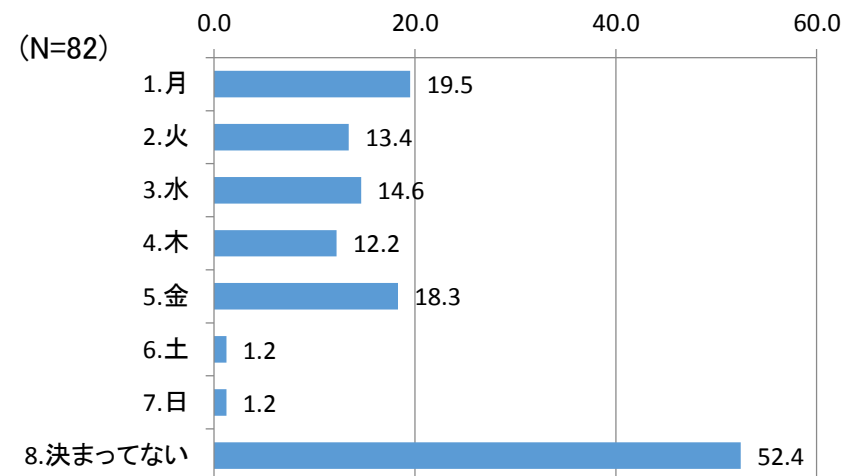
【買い物目的】夏期交通手段（%）
複数回答有り



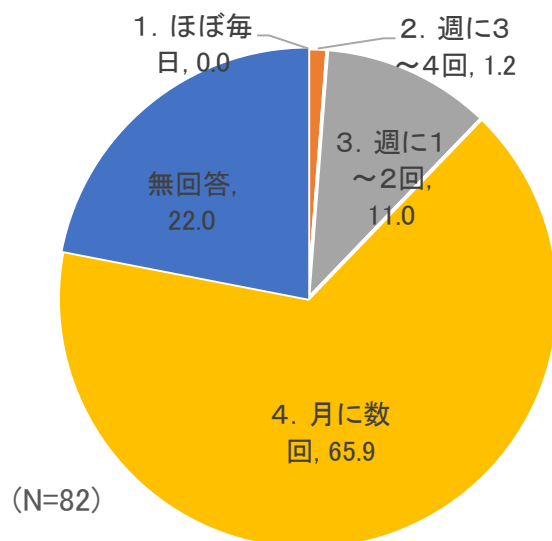
※冬期もほぼ同様の結果

- 通院目的の外出頻度は「月に数回」が約7割を占め、曜日は「決まってない」が最も多いもの月曜日、金曜日の外出が多い。
- 出発は午前9時台が最も多いものの、7～8時台も多い。帰宅は午前11時台、午後2時台～3時台が多い

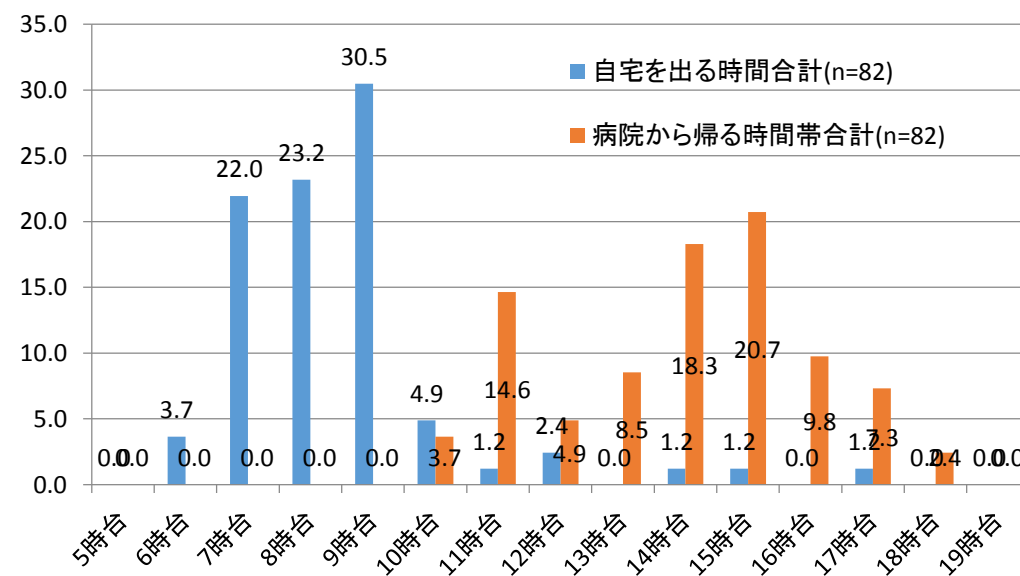
【通院目的】 外出曜日 複数回答有り (%)



【通院目的】 外出頻度 (%)

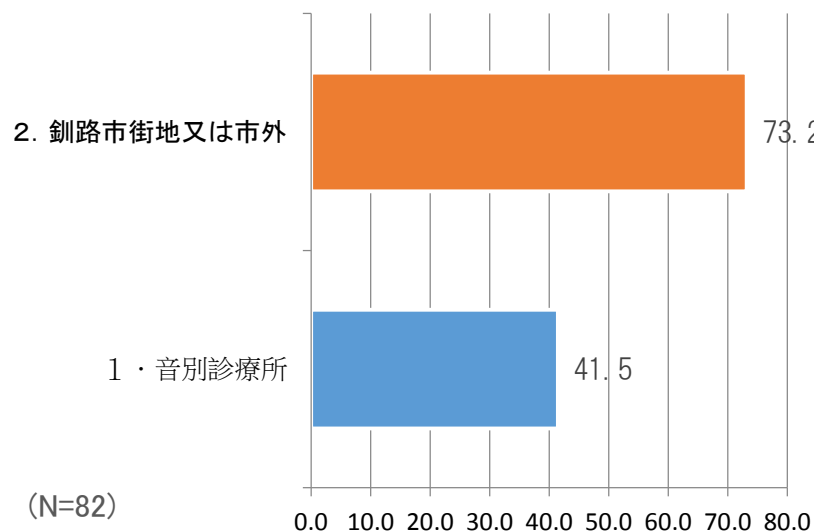


【通院目的】 外出時間 (%)

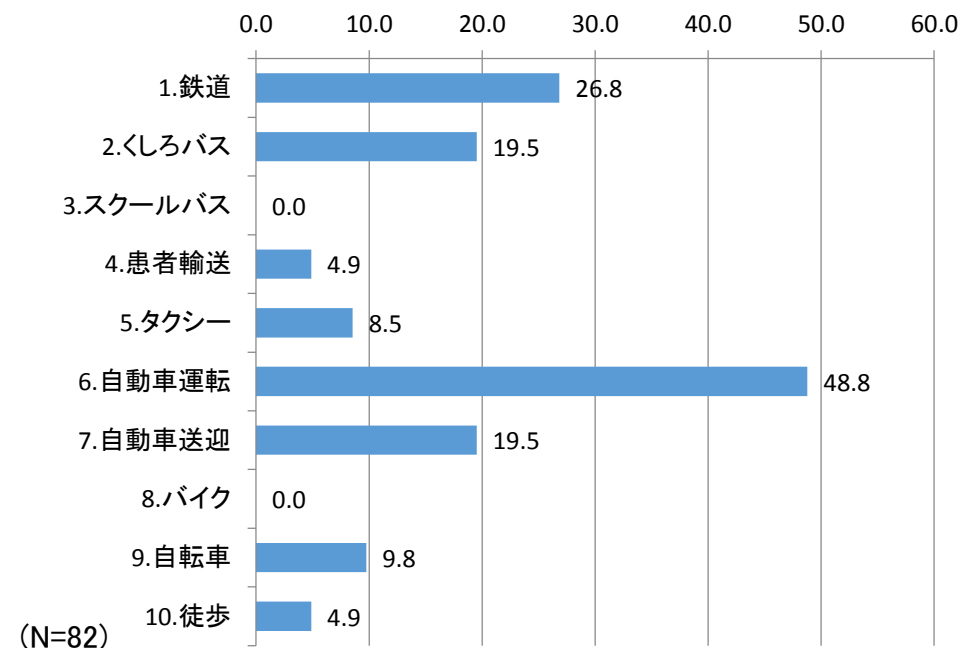


- 通院目的のよく利用する病院の場所は「釧路市街地又は市外」が約7割、音別町内が約4割程度
- 交通手段は自動車の運転が約5割、鉄道が約3割、自動車送迎とバスの利用が約2割程度

【通院目的】よく利用する病院の場所（%）
複数回答有り



【通院目的】夏期交通手段（%）
複数回答有り

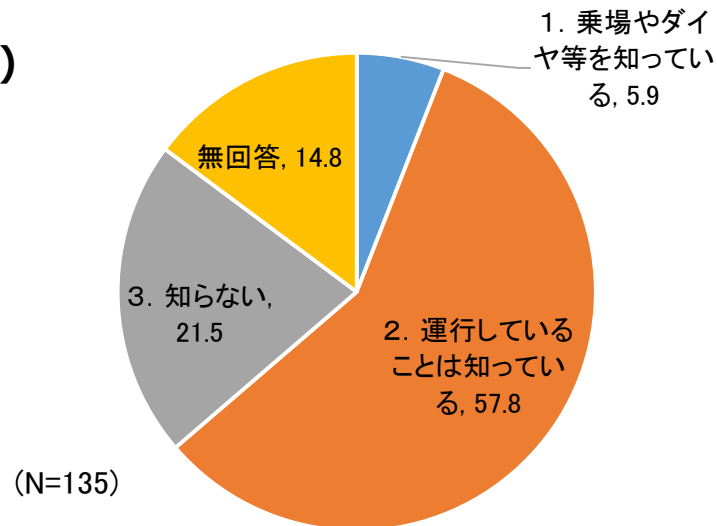


※冬期もほぼ同様の結果

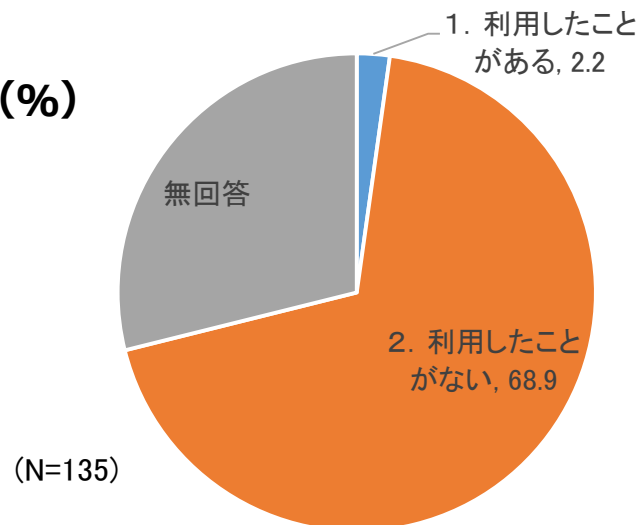
3) 音別地区アンケート（スクールバス及び患者輸送バス） No.64

- 約 6 割の方がスクールバス及び患者輸送バスの試行運転を認知、利用は2.2%に留まっている
- 利用しない理由は「乗り方がよく分からない」が最も多いものの、行き先が合わない、曜日、時間が合わないなど、運行計画にも課題がある

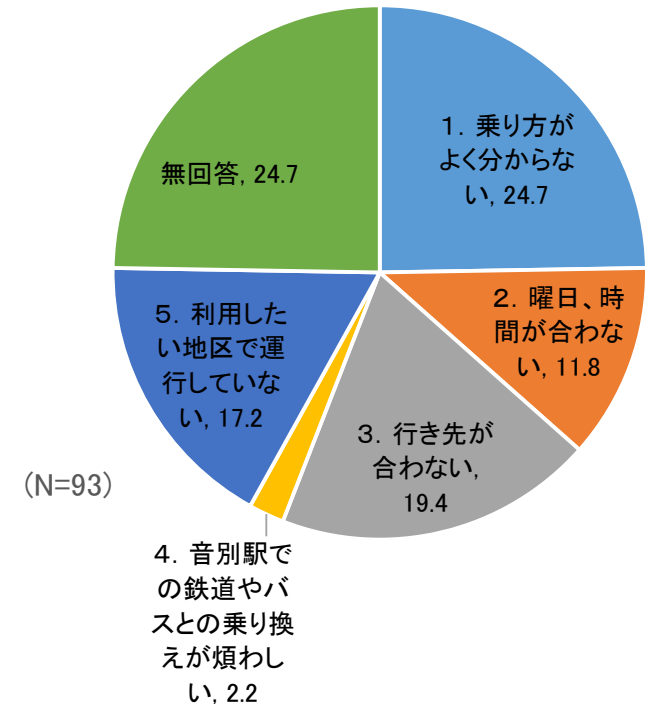
周知 (%)



利用状況 (%)



利用しない理由 (%)

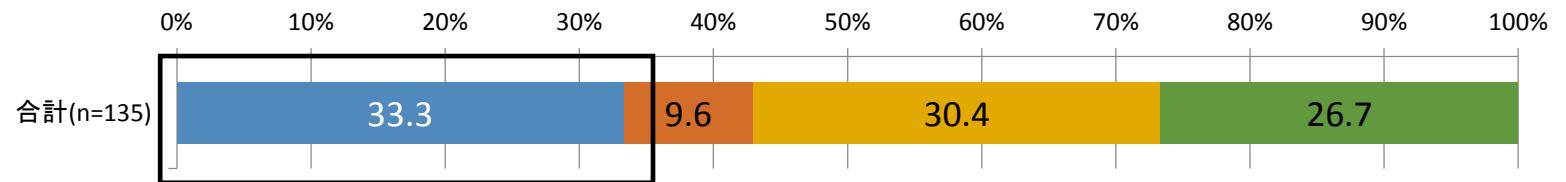


3) 音別地区アンケート (デマンド交通の利用意向) No.65

- 約3割の方が「条件によっては利用するかもしれない」と回答しており、現在のスクールバス及び患者輸送バスの試行運行の利用率(2.2%)を上回る
- 最も運行サービスの良い「運賃100円、1日往復3便、フリー乗降」の場合の利用意向は約8割

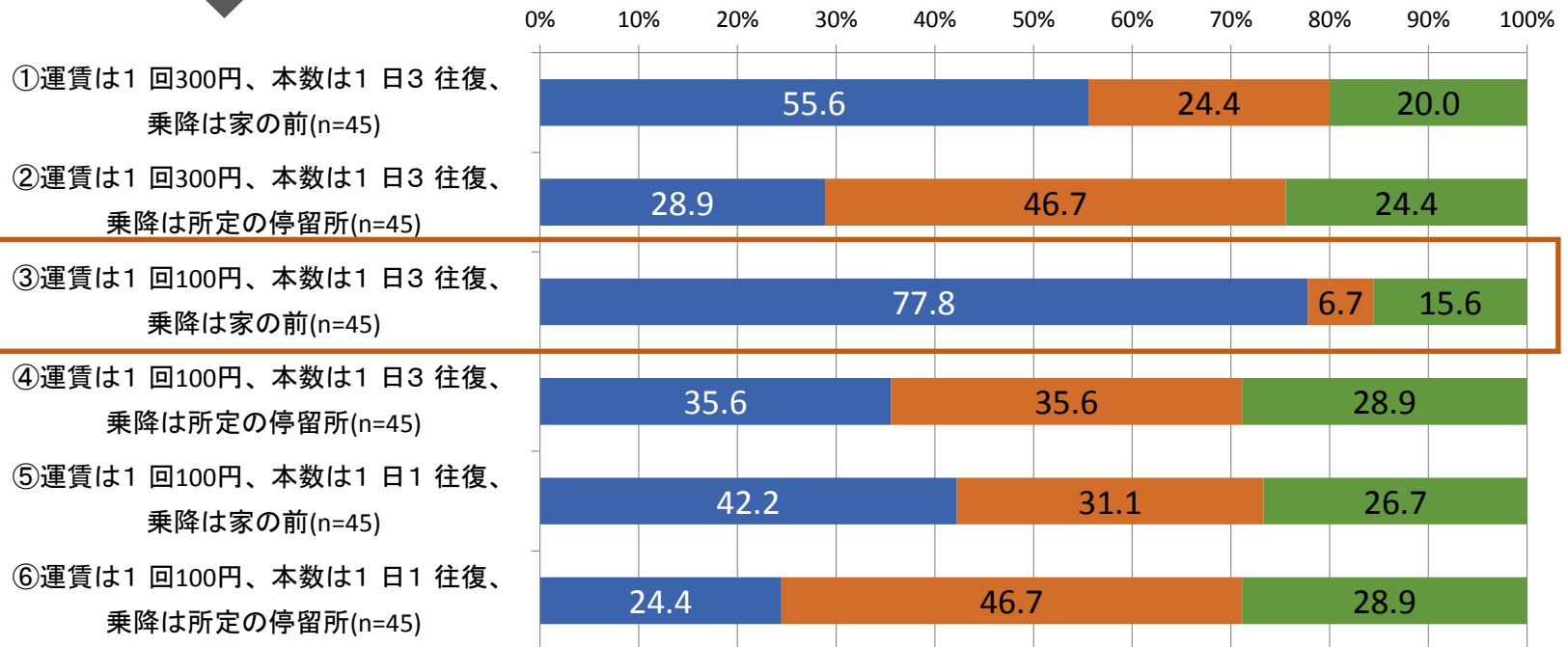
利用意向 (%)

■ 1. 条件によっては利用するかもしれない ■ 2. 乗車の都度予約が必要であれば、利用しないと思う ■ 3. わからない ■ 無回答



条件別 利用意向 (%)

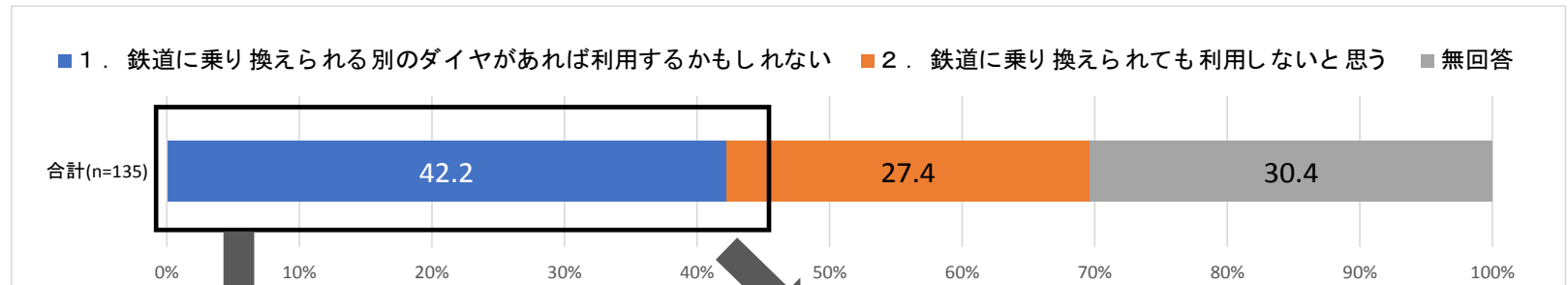
■ 1. 利用するかもしれない ■ 2. 利用しない ■ 無回答



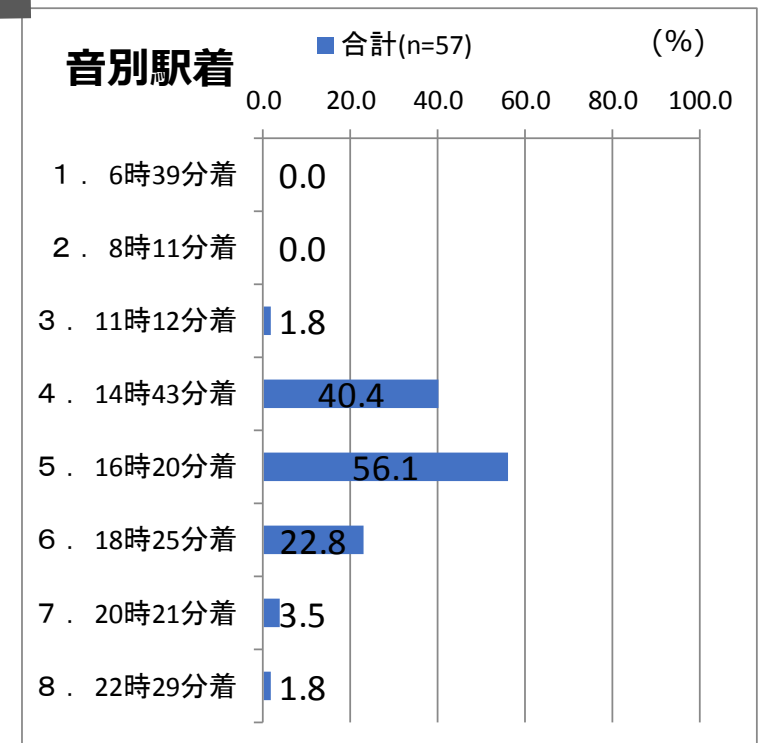
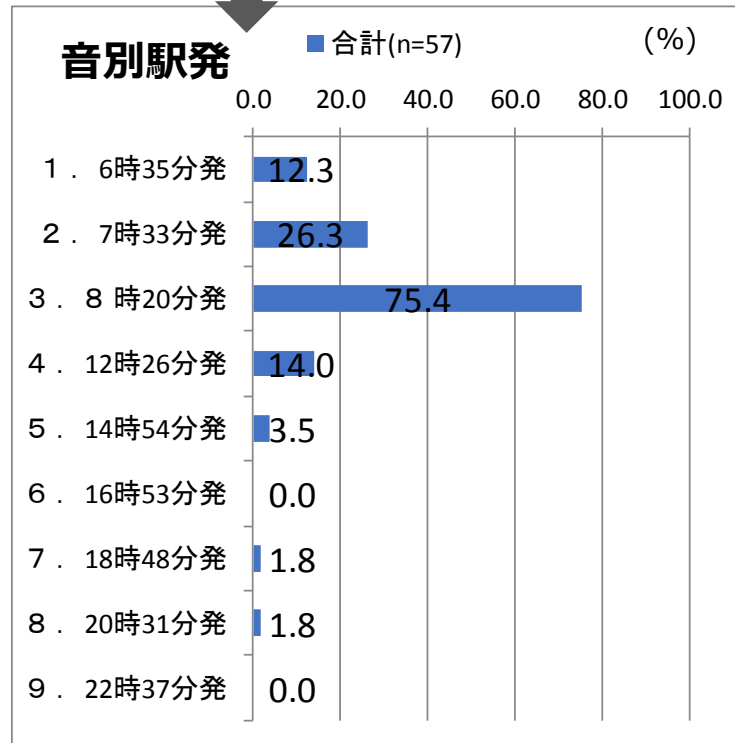
3) 音別地区アンケート (鉄道との乗換えダイヤの利用意向) No.66

- 約4割の方が「音別駅であまり待たずに鉄道に乗換えられれば利用するかもしれない」と回答
- 音別発では8時20分発、音別着では16時20分、14時43分の利用意向が高い

鉄道との乗換 利用意向 (%)



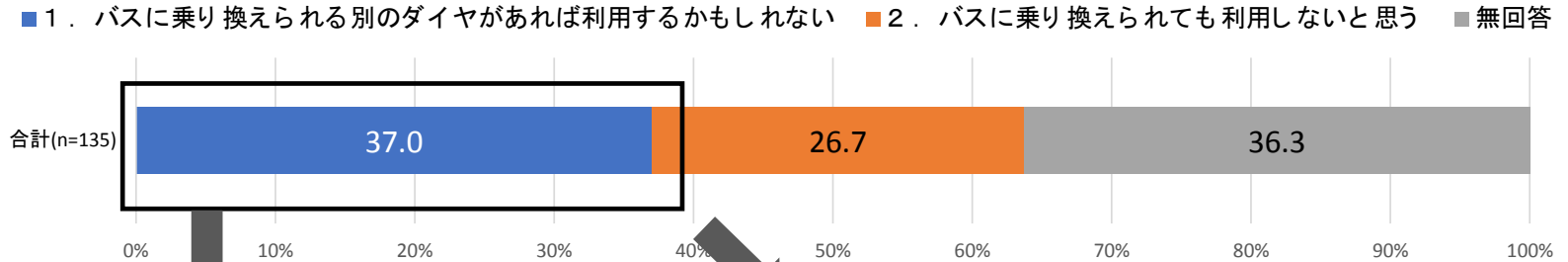
音別駅での 利用時間帯 別乗換え (%)



3) 音別地区アンケート (バスとの乗換えダイヤ変更の利用意向) No.67

- 約4割の方が「あまり待たずにバスに乗換えられれば利用するかもしれない」と回答
- 鉄道との乗換えの方がやや利用意向が高い (鉄道: 42.2%、バス: 37.0%)
- 音別発では7時33分発、音別着では17時20分、13時50分の利用意向が高い

白糠線との 乗換利用意向 (%)



音別駅での 利用時間帯 別乗換え (%)

