

# 壮瞥町地域公共交通総合連携計画

平成 24 年 5 月

壮瞥町



## 【目次】

### 第1部

第1章 壮瞥町地域公共交通総合連携計画	1
1.1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	1
1.2 計画の区域	1
1.3 計画の目標	2
1.4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	5
1.5 計画期間	8
1.6 その他計画の実施に関し必要と認める事項	8

### 第2部

第2章 壮瞥町の概況	9
2.1 位置、地形、気象	9
2.2 人口・世帯数	10
2.3 少子高齢化の状況	13
2.4 自動車保有台数	15
2.5 産業の状況	16
2.6 地域公共交通の概要	17
第3章 公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理	21
3.1 路線バス乗降調査結果概要	21
3.2 バス交通に関するアンケート調査	23
第4章 壮瞥町における地域・交通課題の整理	24
4.1 壮瞥町を取り巻く現状	24
4.2 壮瞥町における地域・交通課題	25

### 参考資料

1. 路線バス乗降調査結果	参考-1
2. バス交通に関するアンケート調査結果	参考-12
3. 世帯分析	参考-52



# 第 1 部



# 第1章 壮瞥町地域公共交通総合連携計画

## 1.1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

### (1) 背景及び目的

壮瞥町における公共交通は、人口の減少や自家用車の普及・依存によりその利用者は減少しているが、一方で、急速な少子高齢化の進行に伴い、高齢者等の交通弱者の通院・買物時における移動を確保するため、公共交通の確保・維持・改善が求められている。

また、町内には民間バス路線が3路線運行しているが、利用者は減少傾向であり、厳しい財政状況の中、町は路線バスを維持するための補助金を負担している状況である。さらに、バス路線でカバーされていない交通空白地域も存在し、交通格差の解消が課題となっている。

このような状況の中、壮瞥町における地域公共交通のあり方や、地域公共交通の確保・維持を図るための方策などについては、地域で主体的に考えていく必要がある。

そこで、壮瞥町の地域・交通課題を踏まえ、地域の活性化及び公共交通の確保・維持に資する「壮瞥町地域公共交通総合連携計画」を策定する。

### (2) 壮瞥町地域公共交通総合連携計画の基本方針

今後の少子高齢化等の地域課題への対応を踏まえ、効率的で利便性の高い移動手段を町民に提供するとともに、将来にわたって地域公共交通を維持・確保することにより便利で快適な生活を実現することを基本方針とする。

また、事業の実施にあたっては、毎年度その評価を行い、見直しを継続的に行う。

#### ○基本方針

**効率的で利便性の高い移動手段を町民に提供するとともに、将来にわたって地域公共交通を維持・確保し、便利で快適な生活を実現する**

## 1.2 計画の区域

壮瞥町地域公共交通総合連携計画における計画区域は、壮瞥町全域とする。

### 1.3 計画の目標

#### (1) 壮瞥町の上位計画及び関連計画の概要

北海道の上位計画である「新・北海道総合計画」及び壮瞥町の上位計画である「第4次壮瞥町まちづくり総合計画」の概要を以下に示す。

### ○新・北海道総合計画

(計画期間:平成20年度～平成29年度)

「新・北海道総合計画」は、北海道がめざす姿と進むべき道すじを明らかにするものとして、道民福祉の向上を基本理念に策定されたものである。この計画は、道政の基本的な方向を総合的に示す計画であり、産業、保健・医療・福祉、環境、教育などの各分野における政策は、総合計画に沿って別に策定する分野別の計画等により推進される。

#### 北海道がめざす姿

人と地域が輝き、環境と経済が調和する、世界にはばたく北海道

- ▼世界に躍進する産業
  - 民間主体の自立的な経済社会
  - 国内外との競争に負けない力強い産業が展開する経済社会
  - 個人が能力と可能性を発揮し、安心して働ける経済社会
- ▼ゆとりと安心のある暮らし
  - 安全・安心が確保され、冬快適・暮らし満足度の高い社会
  - 循環と共生が定着した持続可能な社会
  - 多様な価値・豊かさを選択し実現できる社会
- ▼個性と活力に満ちた地域
  - 多様なネットワークに支えられ持続可能で活力ある地域
  - 個性豊かで国内外を魅了する地域
  - 地域主権型社会にふさわしい主体性・自立性に基づく地域

図 1.1 新・北海道総合計画の概要

### ○第4次壮瞥町まちづくり総合計画

(計画期間:平成22年度～平成31年度)

まちづくり総合計画とは、総合的・長期的な視点からまちづくりの方針を定めるもので、壮瞥町の様々な計画等の最上位に位置付けられている。

#### 【将来像】

「自然・ひと・まち」が響き輝くそうべつ  
～ 火山のもたらした、めぐみの郷 ～

#### 【施策の柱】

1. 豊かな暮らしのまちづくり
2. 健やかな暮らしのまちづくり
3. 快適な暮らしのまちづくり
4. 地域をささえるひとづくり

#### 【公共交通に関する主な施策】

- ▼交通基盤
- 公共交通
  - 通勤・通学や高齢者の通院・買い物などの交通手段として、路線バスの維持・確保に努めるとともに利用の促進に努めます。また、高齢化の進展に伴い、身近な移動手段として交通システムの検討などを行い、地域交通の格差解消を図ります。
    - ・バス交通の確保、維持
      - 運行維持費の助成による通勤、通学、通院などバス路線の維持、確保
      - 地域内交通の検討と周辺市町及び中心市と連携した地域交通の検討

図 1.2 第4次壮瞥町まちづくり総合計画の概要



## (2) 計画の目標

壮瞥町における地域・交通課題及び上位計画等を踏まえ、計画の目標を以下に設定する。

### 目標①: 交通空白・不便地域の改善

町内における交通空白・不便地域を改善するために、予約型交通システム等を導入し、地域間幹線バスとの接続によるフィーダー交通の確保を図る。

### 目標②: 効率的・効果的なバスサービスの導入

町内におけるスクールバスの間合い利用や混乗化、福祉移送サービスとの連携による効率的で効果的なバスサービスを導入する。

### 目標③: 公共交通を核とした地域活性化策の導入

地域間幹線バスとフィーダー交通との乗り継ぎ拠点として、既存施設を有効活用した交流機能や休憩機能を有した待合スペースを確保し、乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、町民の憩い空間を創出する。あわせて、待合スペースにおいて、路線やダイヤ、乗継等の各種情報の提供を行い、利便性の向上を図る。

また、公共交通を核とした地域活性化策として、商店街や商工会等と連携した取り組みの実施を検討する。

### 目標④: 公共交通の利用促進

公共交通の利用促進を図るために、公共交通の普及啓発や広報等を行う。

※フィーダー交通とは

フィーダー交通とは、バスの停留所等において、地域間幹線バスと「接続」する交通のことを指す。

### 【フィーダー交通のイメージ】



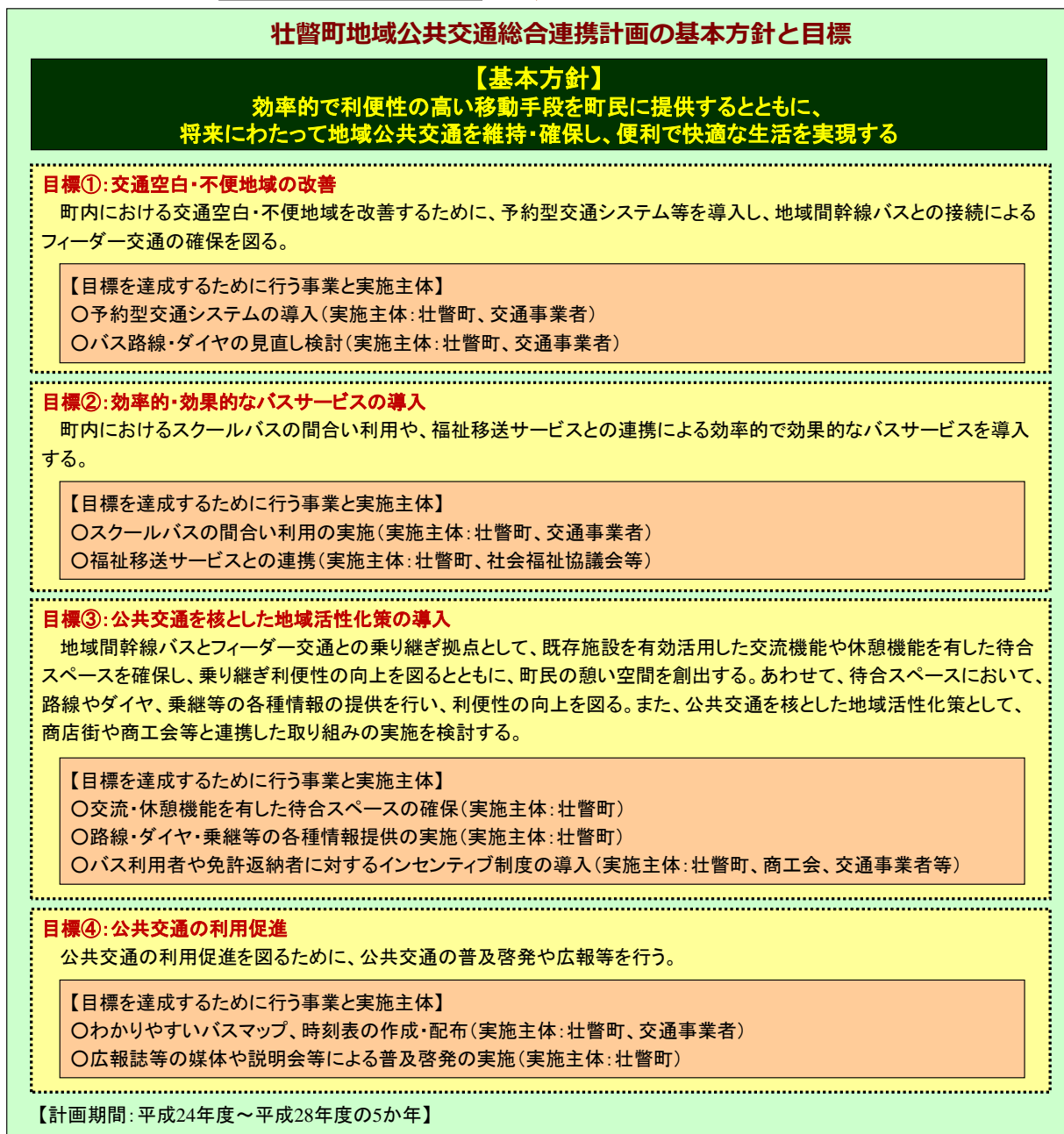
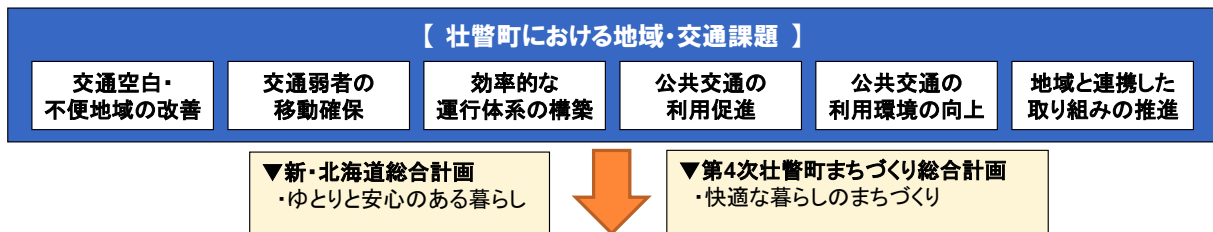
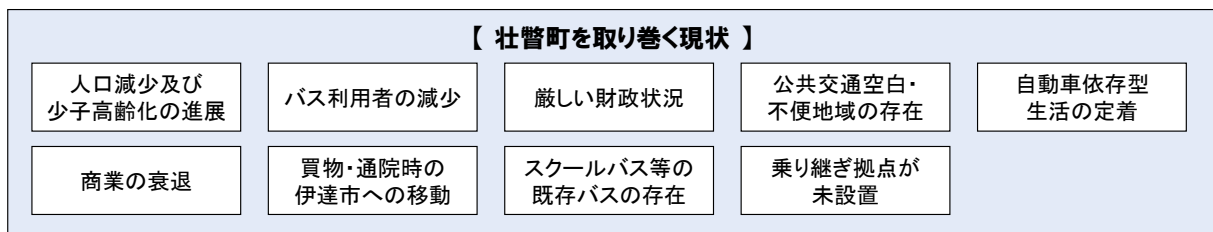


図 1.3 壮瞥町地域公共交通総合連携計画の概要

## 1.4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

### (1) 交通空白・不便地域の改善

壮瞥町においては、既存のバス路線によってカバーされていない交通空白地域が存在し、町内における交通格差の解消が課題となっている。交通空白・不便地域の住民を対象としたアンケート調査結果をみても、現在は自動車利用をしているが、将来においては公共交通を利用するという意向も少なからず見られたため、高齢者等の交通弱者の生活の足を確保するためにも交通空白地域の改善に向けて公共交通を導入することが必要である。また、町内には路線バスが運行しているものの便数が少ない地域や、地形・道路構造等により路線バス運行が困難となっている地域などの交通不便地域も存在し、バス路線やダイヤ等の見直し検討が必要となっている。

そこで、交通空白地域の改善、及び交通格差の解消を図り、地域における生活交通を確保するために、町内の交通空白地域（立香、南久保内、弁景、幸内）に予約型交通システムを導入する。予約型交通システムについては、地域間幹線バスとの接続による地域内フィーダー交通の確保も図る。また、交通不便地域の解消に向けたバス路線やダイヤ等の見直し検討を行う。

#### ① 予約型交通システムの導入

【実施主体：壮瞥町、交通事業者、計画期間：平成24年度～】

町内の交通空白地域である、立香、南久保内、弁景、幸内地区を対象に、予約型交通システムを導入する。また、地域間幹線バスとの接続による地域内フィーダー交通の確保を図る。

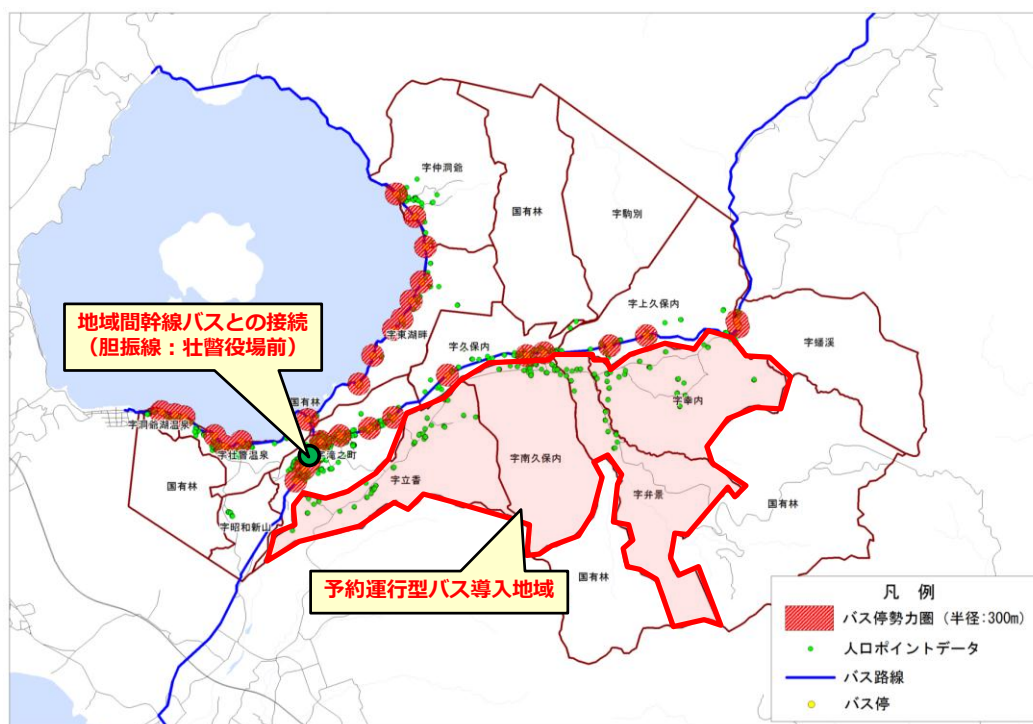


図 1.4 予約運行型バス導入地域

## ②バス路線・ダイヤ等の見直し検討

【実施主体：壮瞥町、交通事業者、計画期間：平成 25 年度～】

町内における交通不便地域の解消に向けた、バス路線・ダイヤ等の見直し検討を行う。とりわけ、湖畔線（緑丘高校行き以外の便）の利用による伊達市への移動については、胆振線や伊達線への乗換が必要となるため、伊達市への直行便の設定や、運行時間帯等についてもあわせて検討を行う。

## (2) 効率的・効果的なバスサービスの導入

町ではスクールバスを 3 台保有しており、壮瞥小・中学校、及び久保内小・中学校への送迎を行っているが、登下校の時間帯以外（8：00～13：50）は車両が使用されていない状況（遊休車両）となっている。また、厳しい財政状況の中、公共交通に係る経費（民間バス路線への補助金（胆振線・伊達線・湖畔線）、スクールバス・福祉移送サービスの運行経費）は年間 1,600 万円程度となっており、支出を抑えた効率的・効果的な運行を行い、持続可能な交通体系を構築するためには、既存バス（福祉移送サービス）との連携について検討することが重要となる。

そこで、登下校以外の時間帯におけるスクールバスの間合い利用や、福祉移送サービスとの連携による運行などを検討し、効率的・効果的なバスサービスを導入する。

## ①スクールバスの間合い利用の実施

【実施主体：壮瞥町、交通事業者、計画期間：平成 26 年度～】

町内を運行しているスクールバス（3 路線）を活用し、登下校以外の時間帯における間合い運行を行う。なお、間合い運行の運行計画については、バス路線・ダイヤ等の見直しと一体となった検討を行うこととする。

## ②町内送迎バスとの連携

【実施主体：壮瞥町、社会福祉協議会等、計画期間：平成 26 年度～】

町内送迎バス（福祉移送サービス、民間企業の職員送迎バスなど）との連携による効率的・効果的なバスサービスの導入を検討する。

### (3) 公共交通を核とした地域活性化策の導入

予約型交通システムを町内の交通空白地域に導入するとともに、地域間幹線バスへ接続し、フィーダー交通を確保する計画であるが、町内には乗り継ぎ時にバスを待つための拠点が存在しない状況である。乗り継ぎ時における利便性の向上を図るために、待合スペースの確保や乗り継ぎ等の情報を提供する体制を整えることが必要となる。

また、町内の商業の状況をみると、事業所数は減少傾向（平成3年：70軒→平成19年：44軒）となっており、年間商品販売額も減少傾向（平成3年：65億円→平成19年：28億円）となっていることから、地域と連携した取り組みを推進し、商業の活性化を図ることが重要となってくる。

そこで、地域間幹線バスとフィーダー交通との乗り継ぎ拠点として、既存施設を有効活用した交流機能や休憩機能を有した待合スペースを確保し、乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、町民の憩い空間を創出する。あわせて、待合スペースにおいて、路線やダイヤ、乗継等の各種情報の提供を行い、利便性の向上を図る。また、公共交通を核とした地域活性化策として、商店街や商工会等と連携したバス利用者や免許返納者を対象とした取り組みの実施を検討する。

#### ①交流・休憩機能を有した待合スペースの確保

【実施主体：壮瞥町、計画期間：平成25年度～】

地域間幹線バスと地域内フィーダー交通（予約運行型バス）との乗り継ぎ拠点として、既存施設を有効活用した交流機能や休憩機能を有した待合スペースを確保し、バス待ち時間の抵抗を緩和することにより、乗り継ぎ抵抗の軽減、利便性の向上を図るとともに、町民の憩い空間を創出する。

#### ②路線・ダイヤ・乗継等の各種情報提供の実施

【実施主体：壮瞥町、計画期間：平成25年度～】

交流・休憩機能を有した待合スペースにおいて、路線やダイヤ、乗り継ぎ等の各種情報の提供を行い、利便性の向上を図る。

#### ③バス利用者や免許返納者に対するインセンティブ制度の導入

【実施主体：壮瞥町、商工会、交通事業者等、計画期間：平成26年度～】

バス利用者や免許返納者を対象としたインセンティブ制度を導入し、地域の活性化を図るとともにバスの利用を促進する。

### (4) 公共交通の利用促進

壮瞥町においては、自動車依存型の生活が定着しているが、今後、持続可能なバス交通を確保するためには、自動車からバスへの利用転換を促すことが必要である。そのためには、適切な情報提供や住民の公共交通に対する意識変容の促進等により、公共交通の利用者を増やすことが重要となってくる。

そこで、公共交通の利用促進を図るために、わかりやすいバスマップや時刻表の作成・配布、広報誌等の媒体や説明会等による普及啓発を実施する。

①わかりやすいバスマップ、時刻表の作成・配布

【実施主体：壮瞥町、交通事業者、計画期間：平成 25 年度～】

わかりやすいバスマップや時刻表を作成・配布し、バスの利用促進を図る。

②広報誌等の媒体や説明会等による普及啓発の実施

【実施主体：壮瞥町、計画期間：平成 25 年度～】

チラシ等の媒体や公共交通に関する説明会等を開催し、公共交通に対する町民の意識を向上させるとともに、利用促進を図る。

(5) 事業スケジュール

項目	平成24年度			平成25年度			平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度以降			実施主体	
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月		12月
交通空白・不便地域の改善																				
・予約型交通システムの導入					→															
					運行計画 立案・調整															
・バス路線・ダイヤ等の見直し検討																				
効率的・効果的なバスサービスの導入																				
・スクールバスの間合い利用の実施																				
・福祉移送サービスとの連携																				
公共交通を核とした地域活性化策の導入																				
・交流・休憩機能を兼ねたバス待合スペースの確保																				
・路線・ダイヤ・乗継等の各種情報提供の実施																				
・バス利用者や免許返納者に対するインセンティブ制度の導入																				
公共交通の利用促進																				
・わかりやすいバスマップ、時刻表の作成・配布																				
・広報誌等の媒体や説明会等による普及啓発の実施																				

1.5 計画期間

本計画の期間は、平成 24 年度から平成 28 年度の 5 か年とする。ただし、本計画を実行する中で、変更が必要となった場合には、見直しを行うものとする。

1.6 その他計画の実施に関し必要と認める事項

この計画に定める各事業については、壮瞥町地域公共交通確保維持改善協議会において連絡調整を行いつつ、実施するものとする。

## 第 2 部





## 第2章 壮瞥町の概況

### 2.1 位置、地形、気象

#### (1) 位置、地形

壮瞥町は、北海道の南西部に位置し、洞爺湖の南東岸に面している。東は伊達市大滝区、白老町、登別市、西は洞爺湖を挟んで洞爺湖町、南は伊達市に接し、有珠山・昭和新山という火山がある町である。

面積は205.04km<sup>2</sup>で、町の中央を東から西へ長流川が貫流し、流域の平坦地とその周辺の丘陵地に大きく分かれている。洞爺湖畔には洞爺湖温泉・壮瞥温泉があり、長流川流域の蟠溪地区には蟠溪温泉がある。自然に恵まれ農業と観光を主とし、果樹園が多く、昭和新山国際雪合戦は、北海道遺産の一つに選定された。

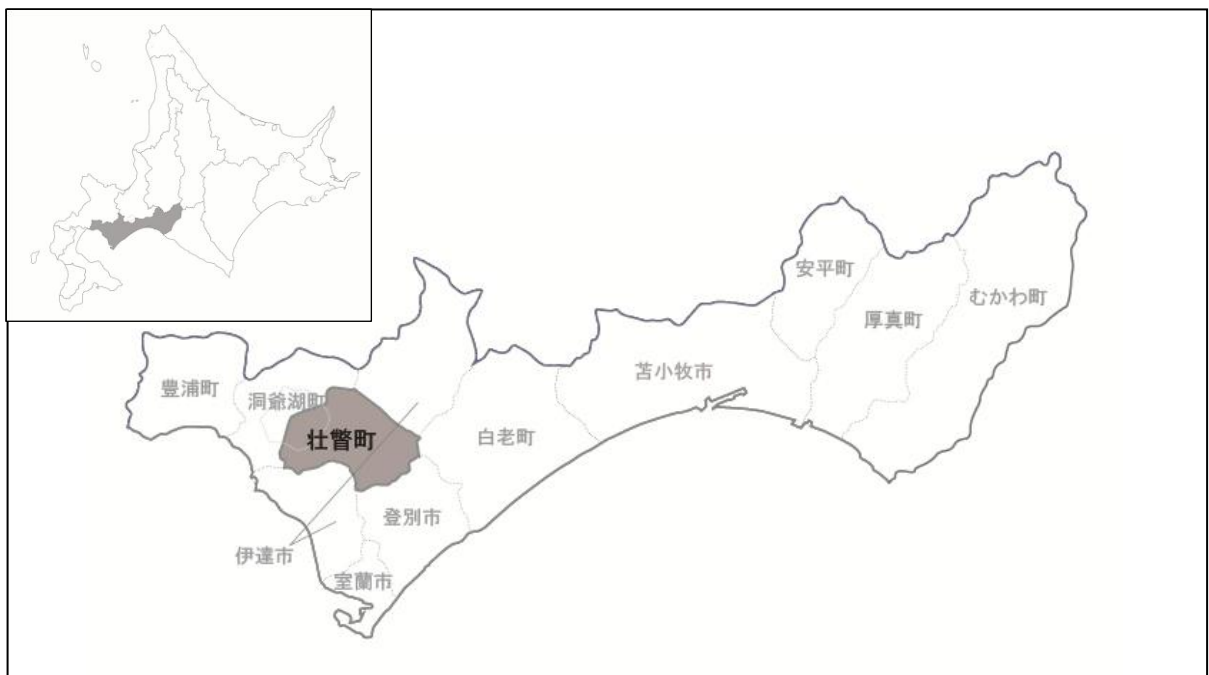
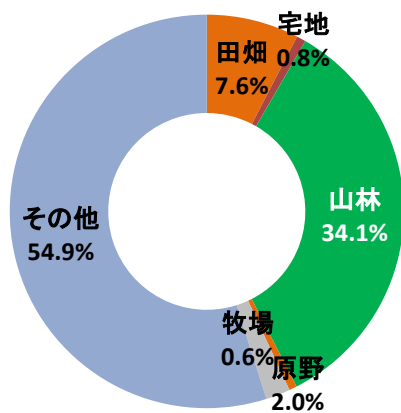


図 2.1 壮瞥町の位置



出典：壮瞥町資料

図 2.2 壮瞥町の地目別面積

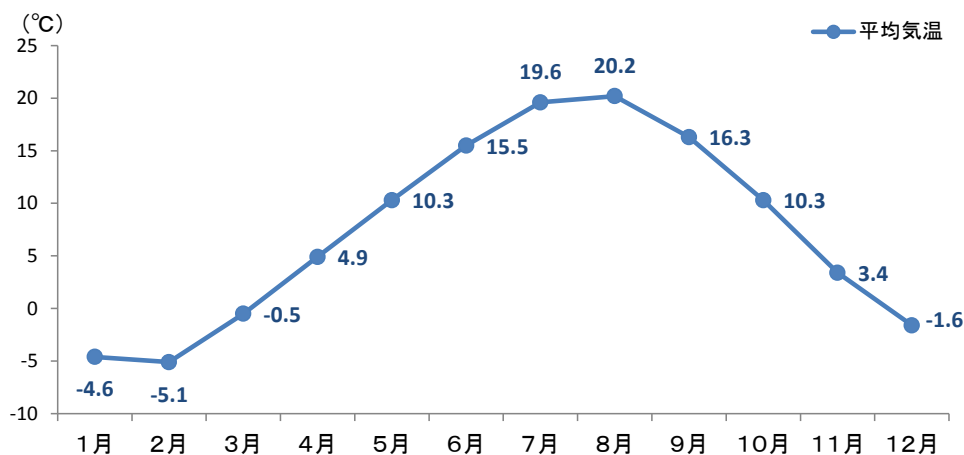
表 2-1 位置及び面積

位置	東経	141° 04' 23"
	北緯	42° 30' 12"
広域	東西	22.256km
	南北	15.165km
	周囲	69.000km
面積		205.04km <sup>2</sup>

出典：壮瞥町資料

## (2) 気象

内浦湾をはるかに望む壮瞥町では、北海道の湖南地方と呼ばれる温暖な地に属し、夏は涼しく冬は暖かく、道内でも快適な地といえる。夏は南西風、冬は北西風が多く、気温は年平均7.4度、冬は-3度程度で、積雪は平坦地で50cm前後になる。



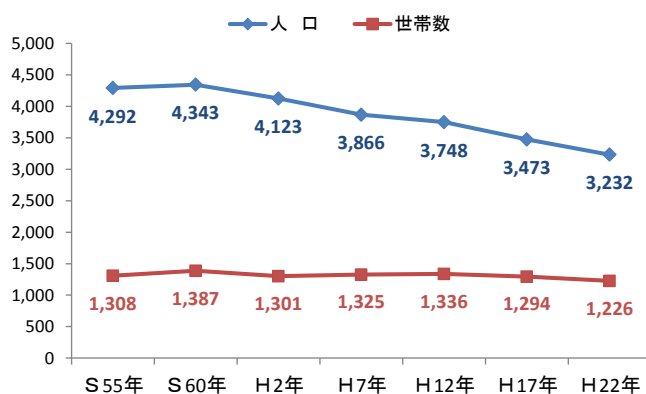
出典：壮瞥町資料

図 2.3 壮瞥町の気温

## 2.2 人口・世帯数

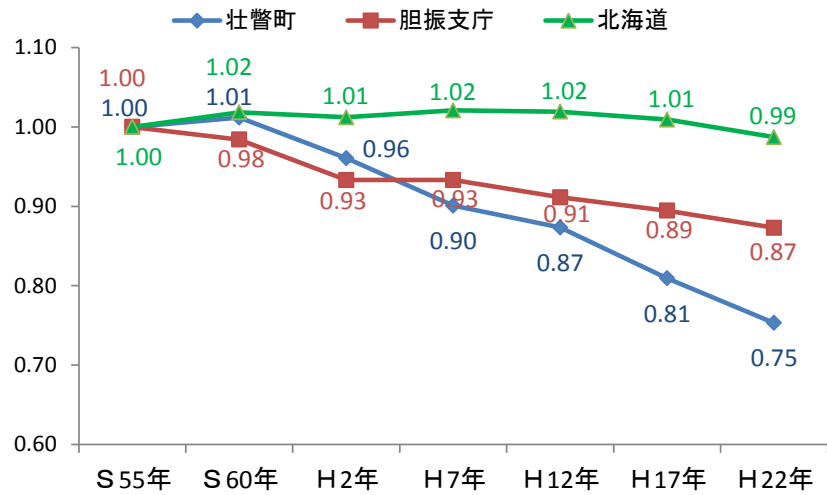
壮瞥町の人口は昭和55年から昭和60年にかけては、若干の増加をみたが、産業動向や経済、情報の一極集中傾向が顕著であったバブル景気時、昭和60年から平成2年にかけては再び減少に転じ、その後は緩やかに減少している。また、人口は減少傾向となっているが、世帯数は横ばいとなっており、核家族化が進展している傾向がみられた。

北海道、及び旧胆振支庁（現胆振総合振興局）と壮瞥町の人口の伸び率を比較すると、昭和55年を基準として、平成22年の値を見ると、北海道は0.01の減少、旧胆振支庁は0.13の減少であるが、壮瞥町においては0.25の減少と減少幅が大きくなっており、急速な人口減少が生じている様子が見えてきた。



出典：国勢調査（総務省統計局）

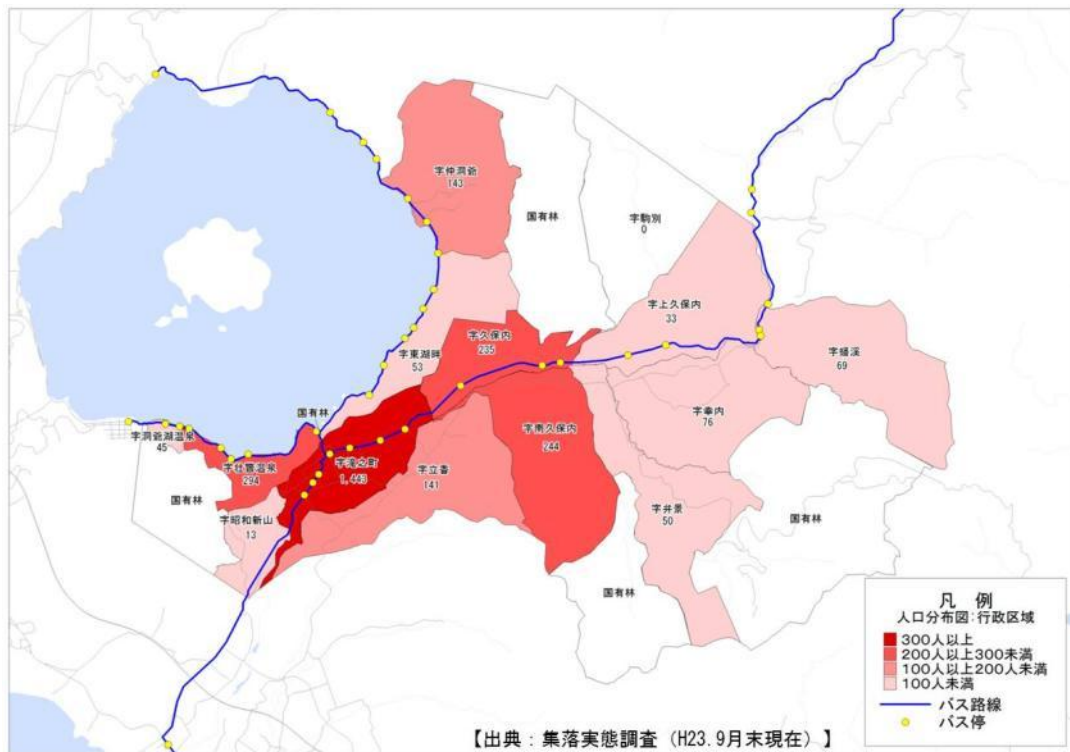
図 2.4 壮瞥町の人口・世帯数の推移



出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2.5 人口伸び率の比較（壮瞥町、旧胆振支庁、北海道）

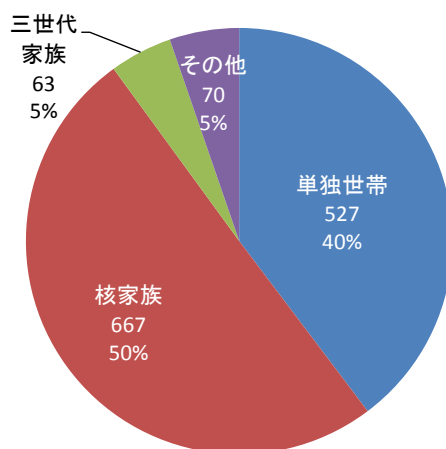
壮瞥町における地区別の人口を見ると、滝之町に人口の大部分が集中（約 1,500 人）しており、その他の地域は 300 人未満となっていた（100 人未満の地区は全 13 地区中 7 地区）。



出典：集落实態調査（H23.9月末現在）

図 2.6 地区別人口

壮瞥町の世帯構造を見ると、核家族が約 5 割と最も多くなっているが、単独世帯も約 4 割と多くなっていた。また、三世代家族は全体の 5%程度となっていた。

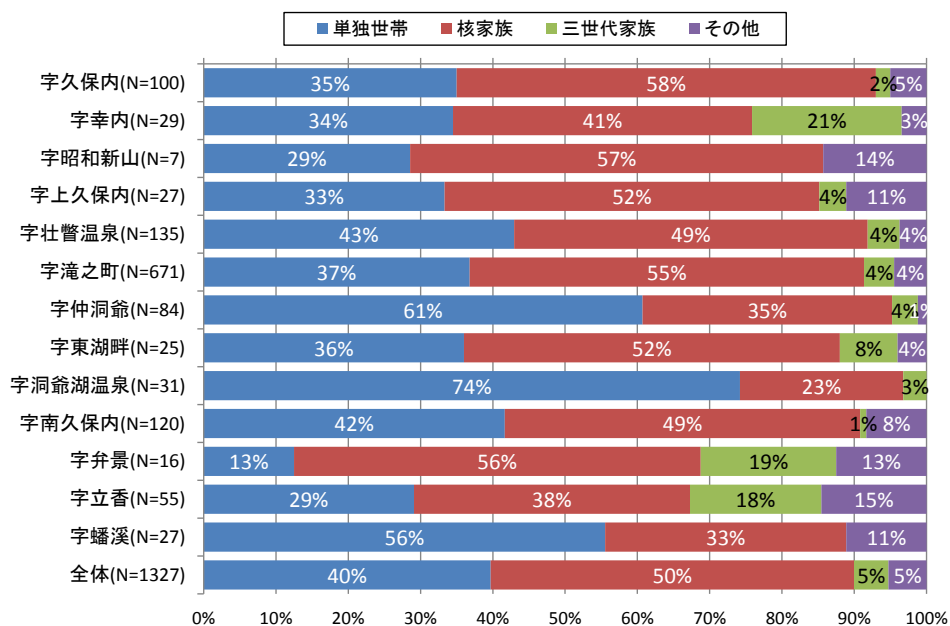


出典：壮瞥町資料

図 2.7 世帯構造 (N=1,327)

世帯構造を地区別にみると、洞爺湖温泉、仲洞爺、蟠溪、壮瞥温泉、南久保内において単独世帯の割合が高くなっていた。また、幸内、弁景、立香においては三世代家族の割合も多くなっていた。

世帯主の年齢別における世帯割合をみると、30 歳～79 歳までで核家族の割合が多く、15 歳～29 歳・80 歳以上において、単独世帯の割合が多くなっていた。



出典：壮瞥町資料

図 2.8 地区別世帯構造

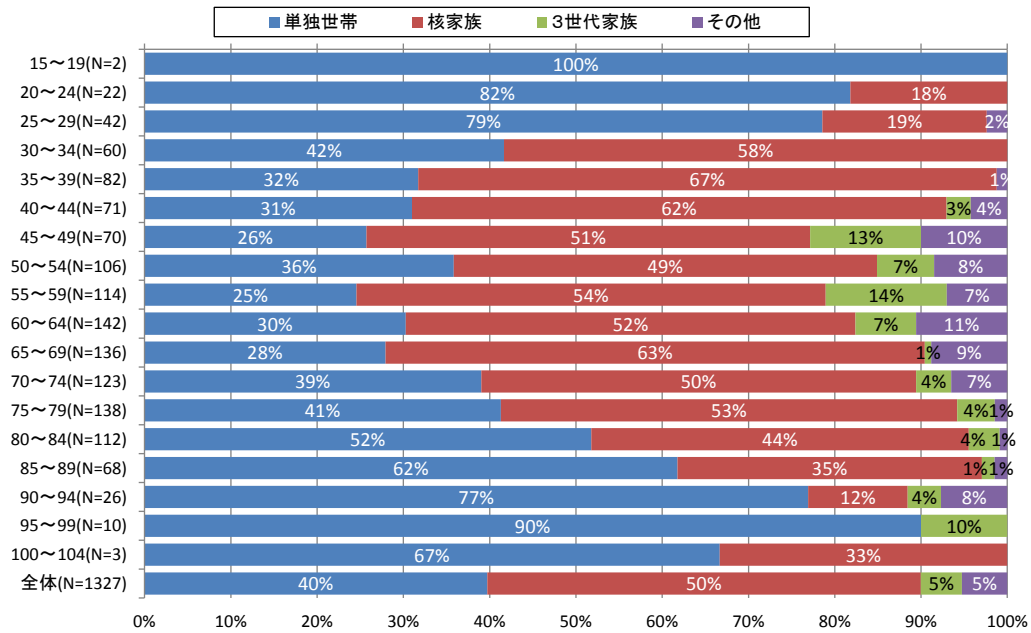
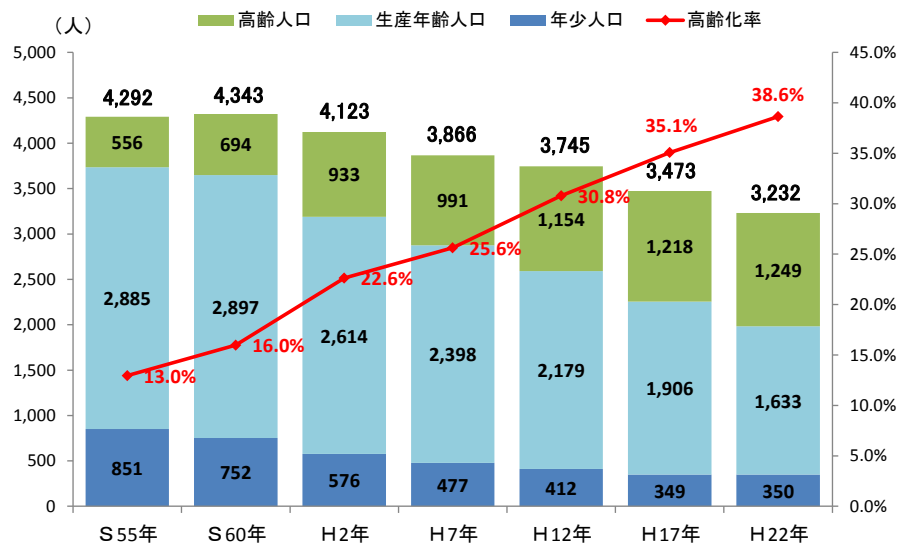


図 2.9 5 歳階級別世帯割合（世帯主の年齢で集計）

### 2.3 少子高齢化の状況

壮瞥町における年齢階層別（3 区分）人口割合の推移をみると、15 歳未満は昭和 55 年以降減少傾向、15 歳以上 65 歳未満も減少傾向にある。一方、65 歳以上は昭和 55 年以降増加傾向となっている。

地区別の高齢者割合をみると、“蟠溪”や“上久保内”、“仲洞爺”、“南久保内”で高くなっていた。



出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2.10 年齢階層別（3 区分）人口割合と高齢化率の推移

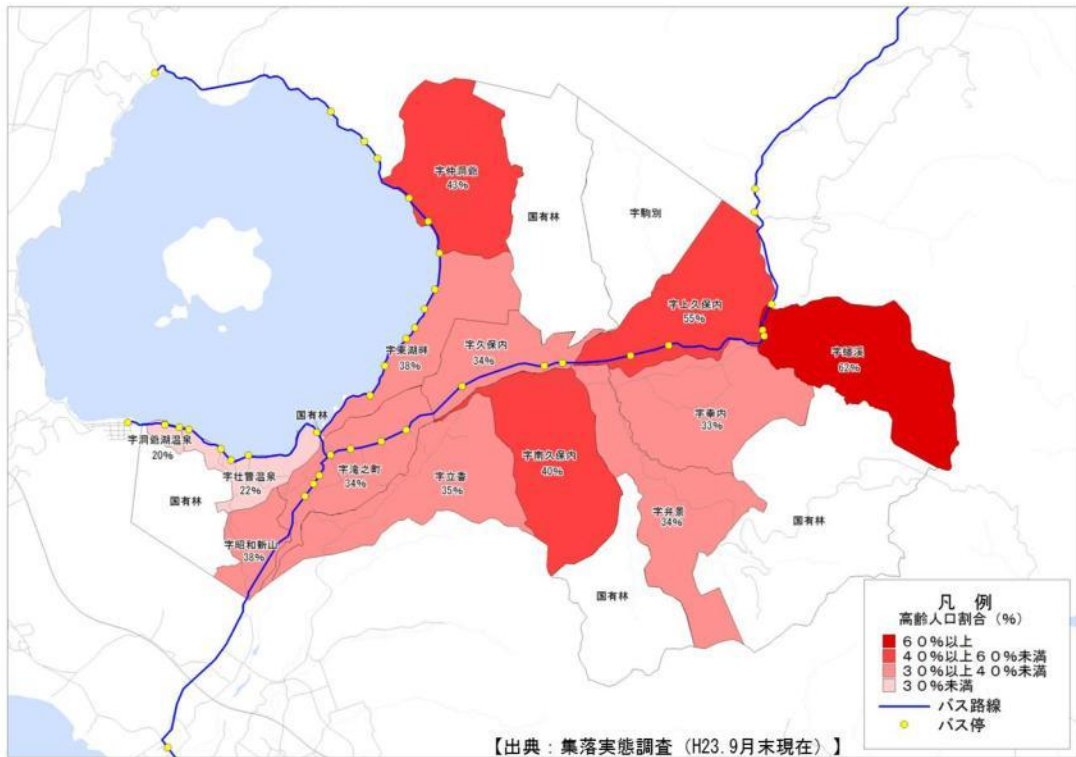
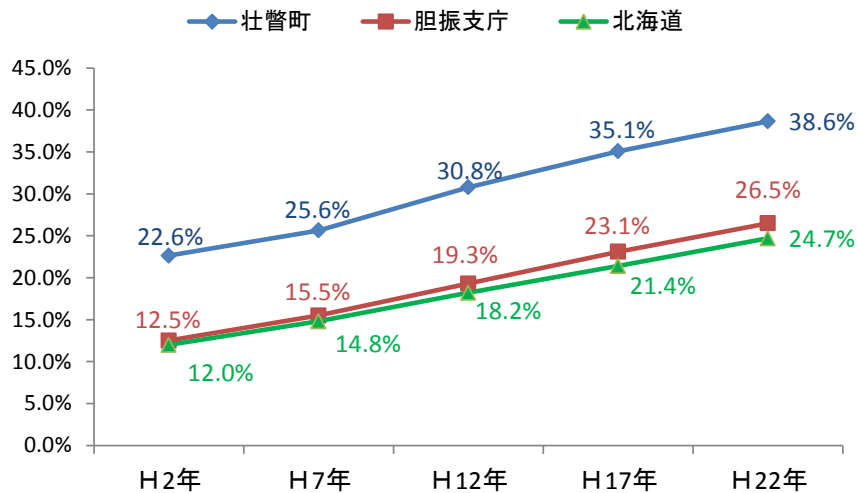


図 2.11 地区別高齢者割合

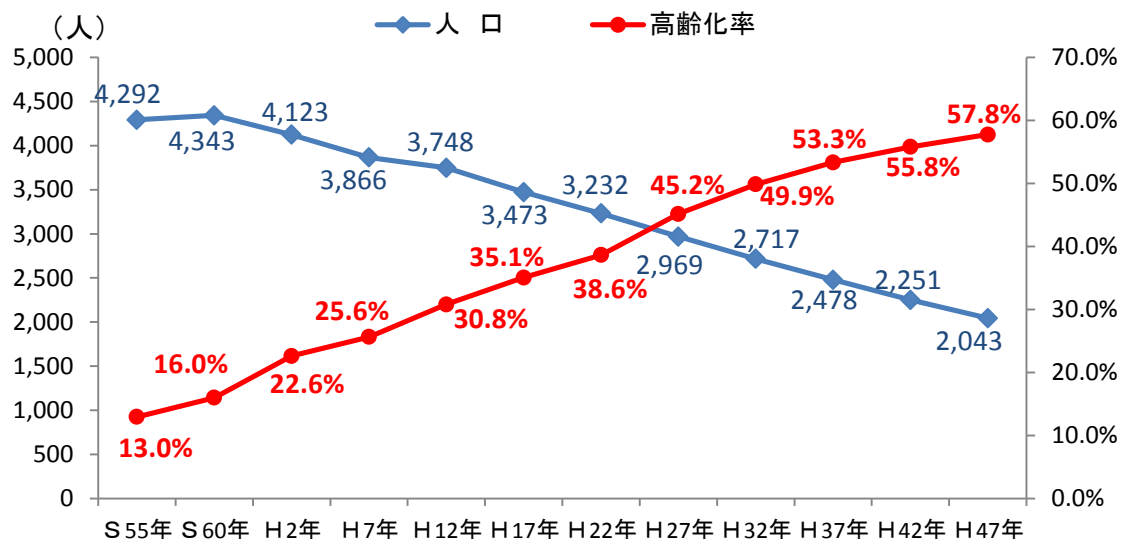
壮瞥町の高齢化率を北海道及び旧胆振支庁（現胆振総合振興局）と比較した。壮瞥町の高齢化率は北海道及び旧胆振支庁平均よりも上回っている状況である。特に平成7年まで20%台であった高齢化率が平成12年以降30%台に到達し、少子高齢化が確実に進行している様子がうかがえる。

また、壮瞥町の将来人口及び高齢化率の推計値をみると、平成47年には人口が約2,000人、高齢化率は約6割に達するという結果となっていた。



出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2.12 高齢化率の比較（壮瞥町、旧胆振支庁、北海道）



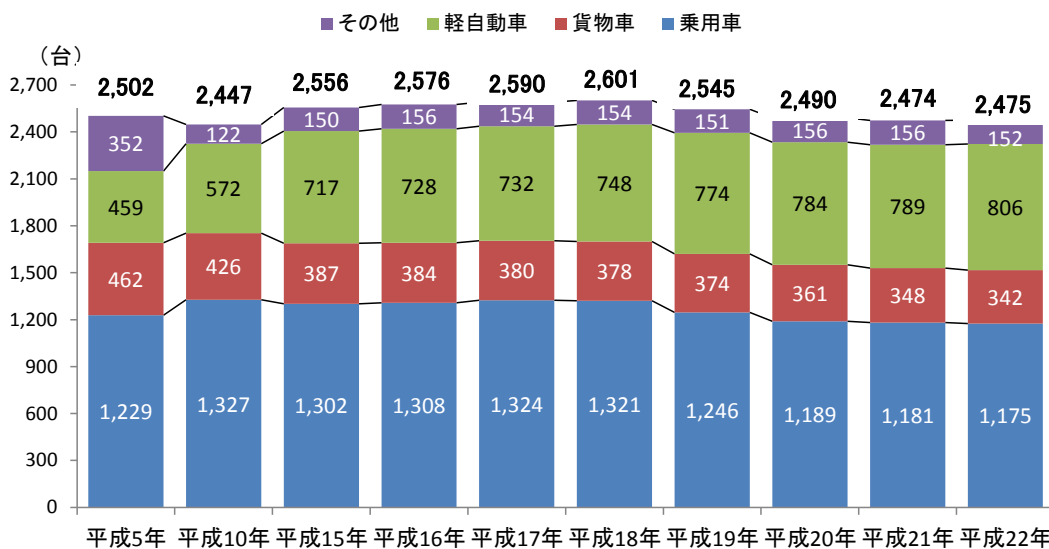
出典：国勢調査（総務省統計局）、国立社会保障・人口問題研究所

図 2.13 壮瞥町の将来人口及び高齢化率の推計値

## 2.4 自動車保有台数

壮瞥町で登録されている自動車台数の推移をみると、ほぼ横ばいとなっていた。平成5年と平成22年を比較すると、乗用車はほぼ横ばいに対し、軽自動車の増加は約1.7倍に及んでいた。

壮瞥町における平成22年の世帯数は1,226世帯であり、一世帯当たり乗用車数（乗用車と軽乗用車の合計）は1.3台/世帯となっていた。



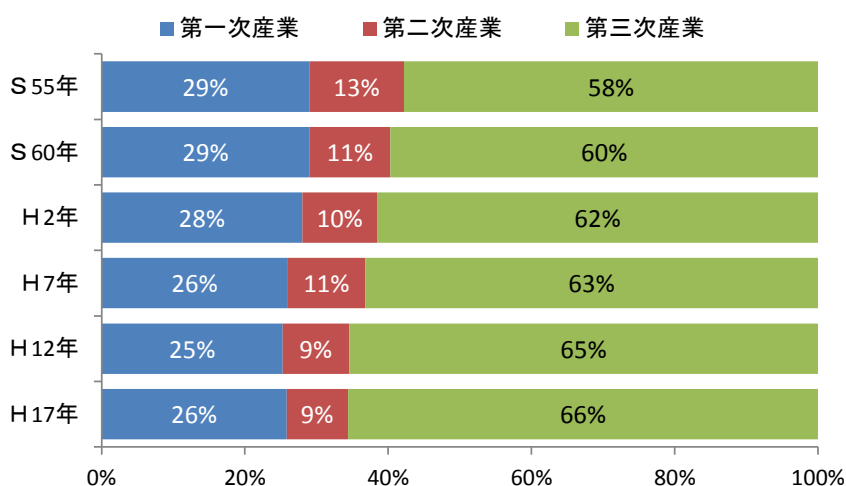
出典：北海道自動車統計（（財）北海道陸運会）

図 2.14 壮瞥町の自動車保有台数の推移

## 2.5 産業の状況

### (1) 就業者数

壮瞥町の産業別就業者数割合の推移をみると、第一次産業はほぼ横ばい、第二次産業は徐々に減少、第三次産業は増加傾向にある。第一次産業は9割以上が農業であり、大福豆の生産量は全道で一位である。その他に果樹栽培が盛んであり、りんご、ブドウ、さくらんぼなどがある。

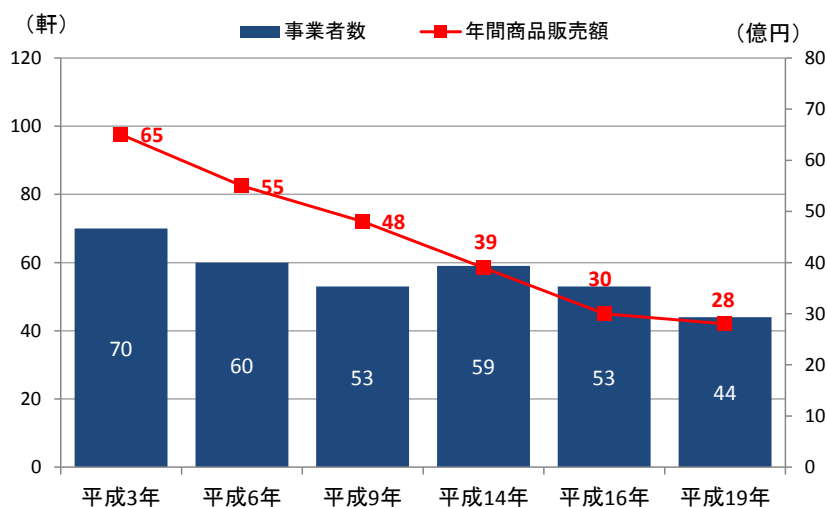


出典：国勢調査（総務省統計局）

図 2.15 壮瞥町の産業別就業者数の推移

### (2) 商業

壮瞥町の卸売業・小売事業の事業所数は平成3年の70から平成19年の44に減少しており、それに伴い同従業者数も440人から209人に減少している。年間商品販売額は、バブル絶頂期であった平成3年の65億円から減少を続け、平成19年では28億円となっている。



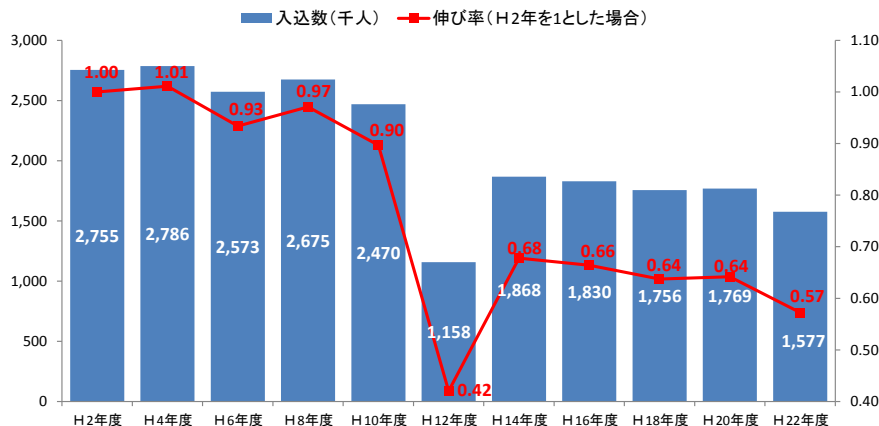
出典：商業統計調査

図 2.16 事業所数と年間商品販売額の推移



### (3) 観光入込客数

壮瞥町の観光入込客数を見ると、平成10年度までは240万人を超える入込客数があったが、平成12年の有珠山噴火で大幅に減少し、それ以降入込客数は減少傾向となり、平成22年度には平成2年度の半分近くまで落ち込んでいる。



出典：胆振総合振興局

図 2.17 壮瞥町の観光入込客数の推移と伸び率

## 2.6 地域公共交通の概要

### (1) 壮瞥町の公共交通

#### ① 民間バス

壮瞥町の民間バス路線は胆振線（伊達～倶知安）と伊達線、湖畔線（洞爺湖温泉～伊達、仲洞爺～伊達）の3路線が運行している。



図 2.18 民間バス路線図

## ②スクールバス

壮瞥町はスクールバスを3台有しており、壮瞥小・中学校、及び久保内小・中学校への送迎を行っている。

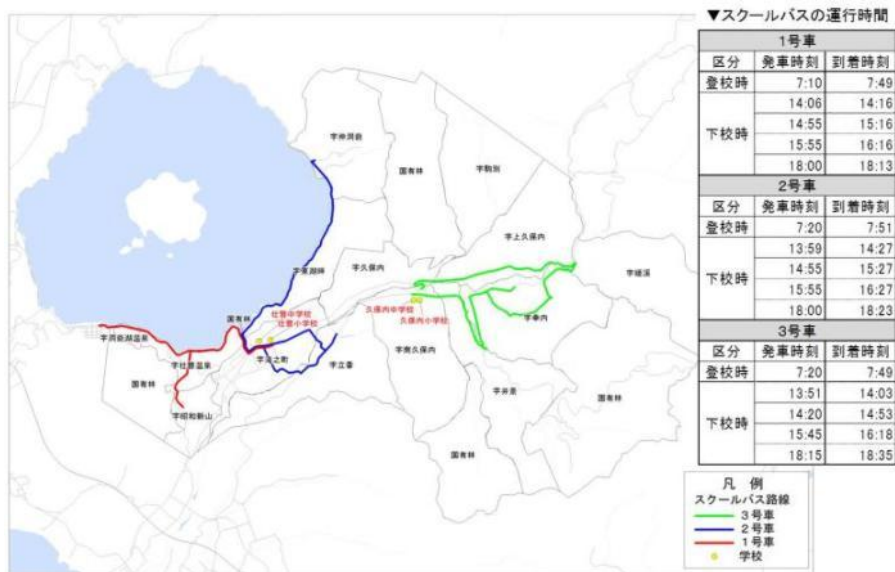


図 2.19 スクールバス路線図

## ③福祉移送サービス

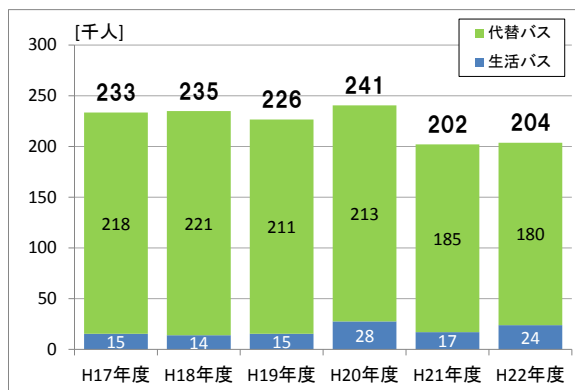
概ね65歳以上の寝たきり高齢者で、疾病や環境等の理由により自力での通院が困難な方を対象に町内、及び伊達市、洞爺湖町までの範囲で通院送迎を行う福祉移送サービス（通院送迎、車両1台）を行っている。

## ④JR

町内に鉄道駅は無く、最寄駅は伊達市のJR伊達紋別駅となっている。

## (2) 民間バス利用者数

補助対象となっている民間バス路線の利用者数をみると、年々減少傾向であり、平成22年度には約20万人/年まで減少している。

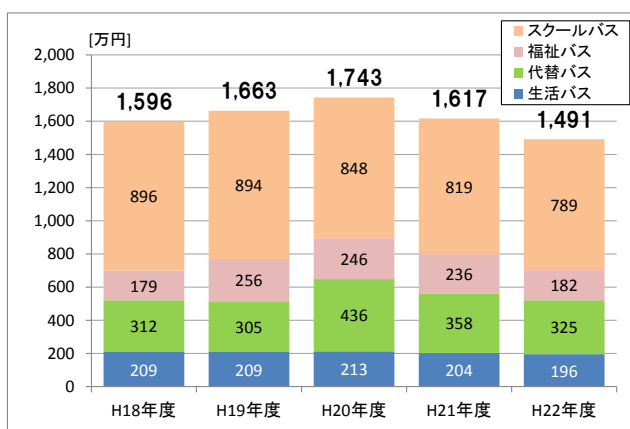


出典：壮瞥町資料

図 2.20 民間バス路線利用者数

### (3) 壮瞥町のバス交通に関する負担額

民間路線バスへの補助金やスクールバス運行費、福祉移送サービスとしての福祉バス運行費が公共交通に係る経費として発生している。これらの経費は年間 1,600 万程度となっている。



出典：壮瞥町資料

図 2.21 バス交通に係る経費

### (4) バス停勢力圏人口カバー率

壮瞥町内を運行する路線バスのバス停勢力圏人口カバー率は 62%となっているが、幸内、昭和新山、上久保内、仲洞爺、南久保内、弁景、立香地区においては公共交通空白・不便地域となっている。

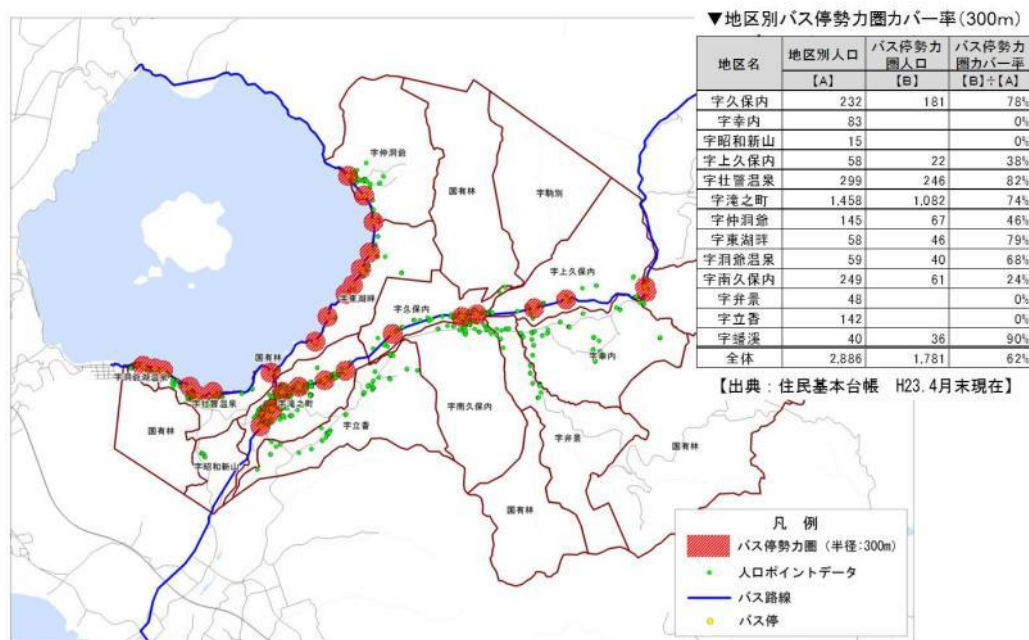


図 2.22 バス停勢力圏人口カバー率

※バス停勢力圏の定義・・・一般的な人(歩行速度 80m/分)の 90%が抵抗を感じない時間が 3.5 分となっており、これを距離に換算すると、「3.5(分)×80(m/分)=280(m)≒300(m)」

出典：バスサービスハンドブック (土木学会、H18)

(5) バス停別便数

湖畔線（仲洞爺～滝の上間）においては便数が少なく、交通不便地域となっている。

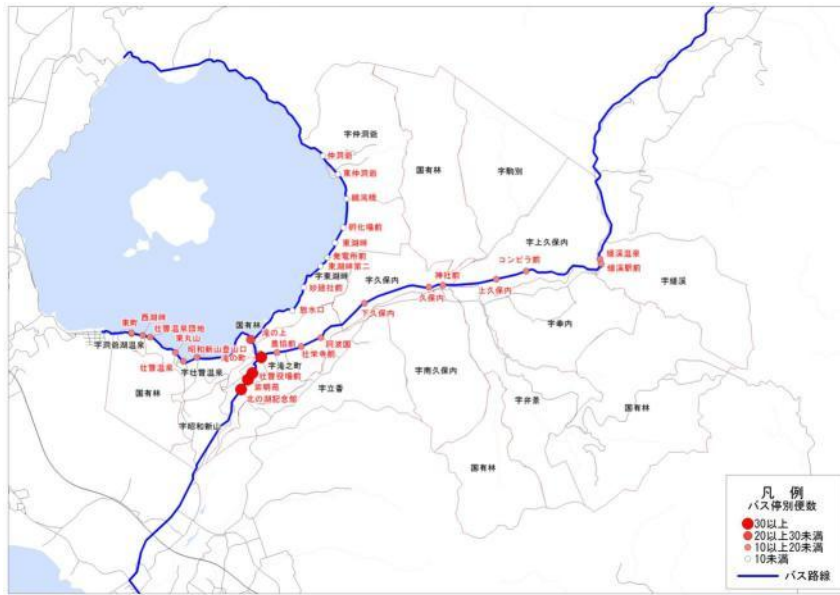


図 2.23 バス停別便数

### 第3章 公共交通の利用実態及び住民ニーズの整理

#### 3.1 路線バス乗降調査結果概要

路線バス乗降調査の結果について、全体の利用者数は121人/日（壮瞥町民のみを集計の対象とした）となっており、利用者の性別は女性が約7割、男性が約3割、年代では高校生が約5割を占めていた。

路線別の利用者数では胆振線（大滝東団地～伊達駅前）が47人/日（4.7人/便）、伊達線（洞爺湖温泉～壮瞥～室蘭）が39人/日（3.5人/便）となっていたが、利用者がいない路線もみられた。

また、年代別の利用目的では、高校生の通学、一般の私用、高齢者の通院の割合が多くなっていた。

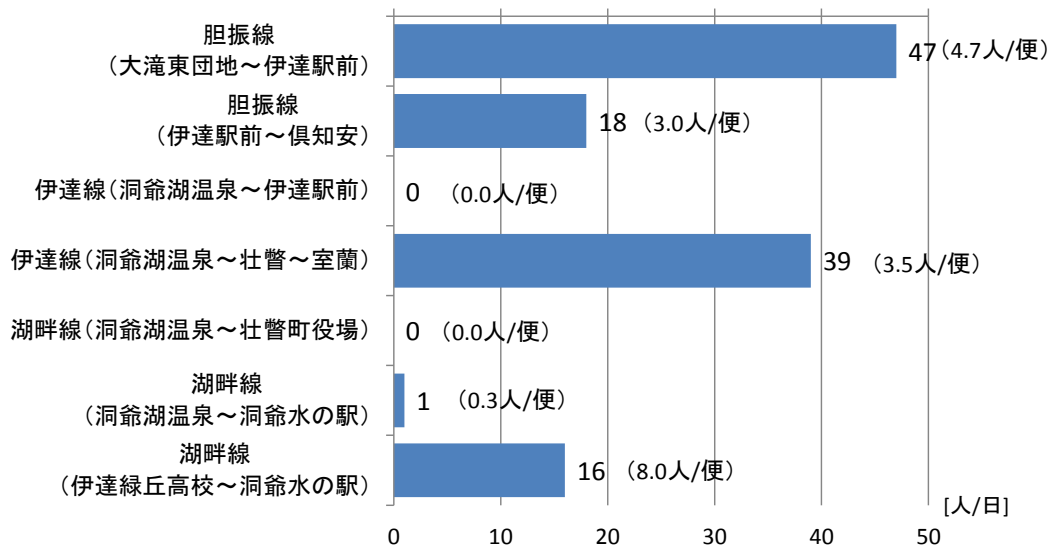


図 3.1 路線別利用者数

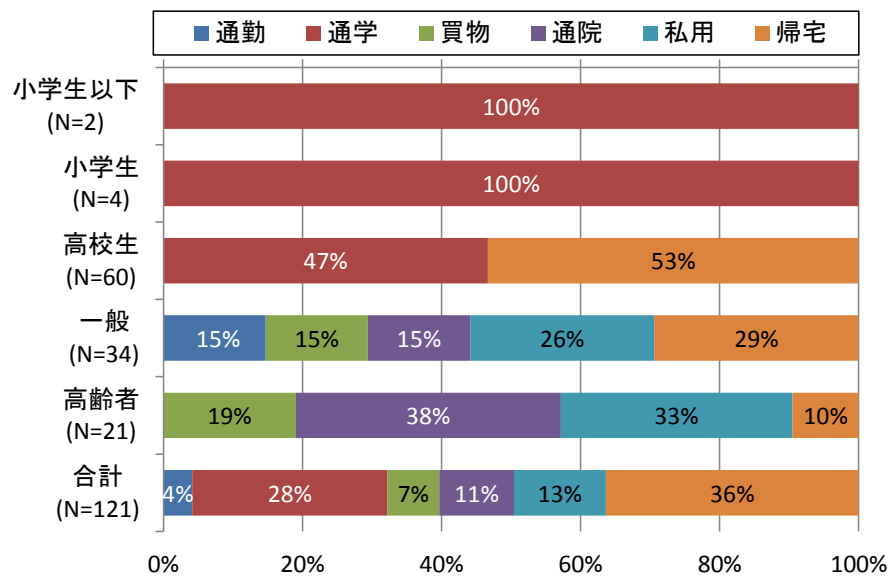


図 3.2 年代別利用目的構成比

年代別のバスの利用頻度を見ると、主に通学目的で利用している高校生以下は“ほぼ毎日”の割合が大部分を占めていた。また、一般・高齢者ともに、約6割が週に1回以上バスを利用しているという結果であった。

利用目的別の目的地をみると、通勤・通学・買物・通院では町外（伊達市）への移動が多く、私用では町内での移動が多くなっていた。

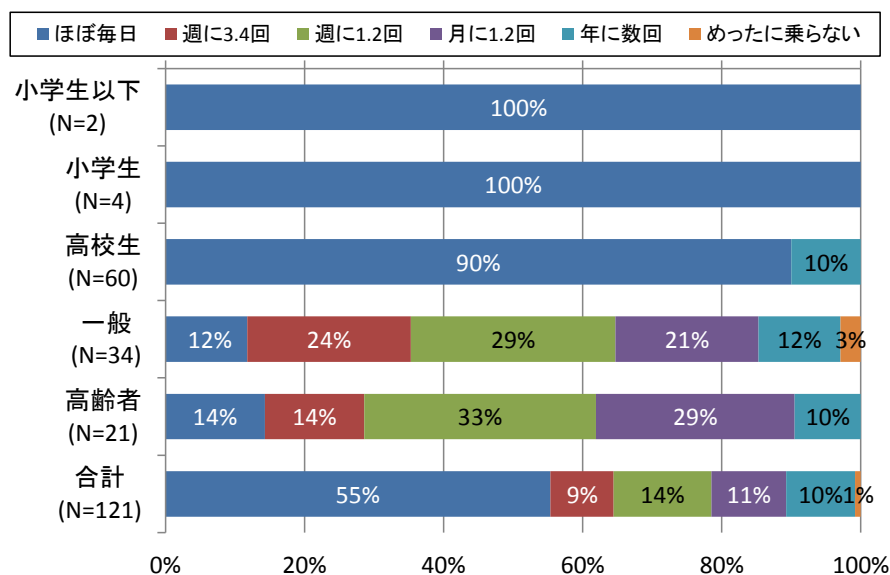


図 3.3 年代別バス利用頻度構成比

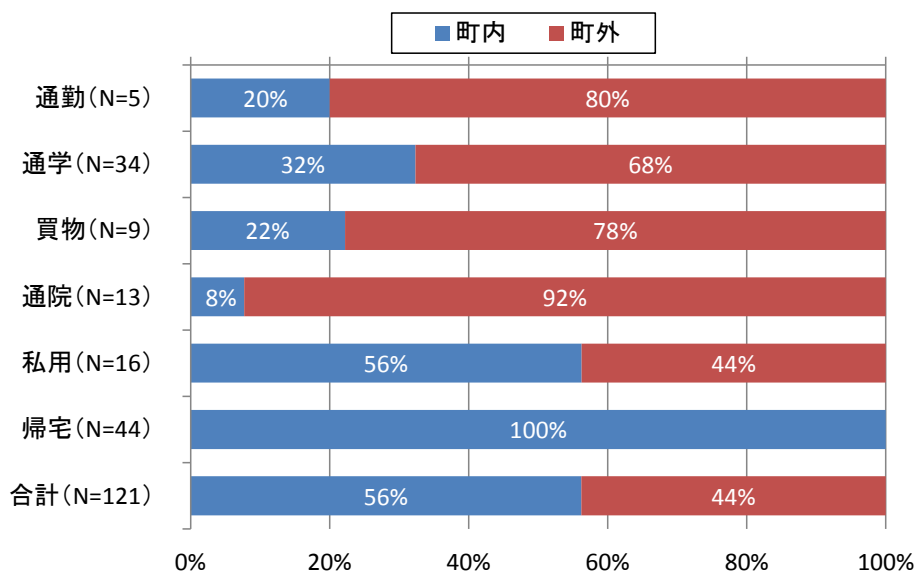


図 3.4 利用目的別目的地構成比

## 3.2 バス交通に関するアンケート調査

平成 23 年 11 月に実施した壮瞥町のバス交通に関するアンケート調査結果の要点を以下に整理する。

### ○自動車への依存度が高い

回答者全体の約 7 割が免許を保有しており、そのうち自由に使える自動車の保有は 97%となっていた。また、買物時及び通院時における利用交通手段は、共に“自家用車（運転）”が 6 割～7 割程度と最も多くなっていた。

これらのことから、日常生活においては、自家用車利用が極端に多く、自動車依存型の生活が定着していることがうかがえる。

一方で、年齢の増加と共に免許の保有率は減少しており、また、将来、自動車の運転が困難になった場合については、60 歳以上の 4 割～5 割が“バスなどの公共交通を利用する”と回答していた。

### ○バスの利用頻度は低い

バスの利用頻度については、買物目的で約 1 割、通院目的においても約 1 割と低くなっていた。また、バスを利用しない理由としては、“他の交通手段の方が便利”が最も多くなっており、その他、“バスの便数が少ない”、“自宅からバス停が遠い”、“乗りたい時間にバスが無い”などが挙げられた。

また、サービスが改善された場合の利用意向は、“たまにバスを利用する”が約半数を占めており、“バスを主な交通手段にする”とあわせると約 7 割がバスの利用意向を示していた。

### ○伊達市への移動が大部分を占める

買物では回答者の約 8 割、通院では回答者の約 7 割が伊達市へ移動しており、伊達市への移動が大部分を占めている状況であった。一方で、町内での買物・通院における移動は 3 割程度に留まっていた。

### ○公共交通の必要意識は高い

バス等の公共交通の必要性については約半数が“必要”と回答しており、“どちらかといえれば必要”をあわせると、約 7 割となっていた。また、新交通の利用意向については、“予約運行型バス”が約 5 割、“乗合タクシー”が約 3 割となっていた。新交通の利用判断基準については、料金やバス停までの移動に対する関心が高くなっていた。





## 第4章 壮瞥町における地域・交通課題の整理

### 4.1 壮瞥町を取り巻く現状

#### (1) 人口減少及び少子高齢化の進展

壮瞥町の人口は昭和 55 年から昭和 60 年にかけては、若干の増加をみたが、昭和 60 年から平成 2 年にかけては再び減少に転じ、その後は緩やかに減少している。また、平成 7 年まで 20% 台であった高齢化率は平成 12 年以降 30% 台に到達し、少子高齢化が確実に進行している。

#### (2) バス利用者の減少

町内を運行している民間バス路線の利用者数をみると年々減少傾向であり、平成 17 年度には 23 万人/年であったが、平成 22 年度には約 20 万人/年まで減少している。

#### (3) 厳しい財政状況

厳しい財政状況の中、民間路線バスへの補助金やスクールバス運行費、福祉移送サービスとしての福祉バス運行費が公共交通に係る経費として発生している。これらの経費は年間 1,600 万程度となっている。

#### (4) 公共交通空白・不便地域の存在

町内には既存のバス路線でカバーされていない公共交通空白地域が存在し、また、運行便数が少ない交通不便地域も存在する。

#### (5) 自動車依存型生活の定着

自動車免許を持っている住民は約 7 割で、そのうち 9 割以上が「自由に使える車がある」と回答しており、また、買い物、通院時の利用交通手段も自家用車が最も多く依存度が高い傾向となっている。

#### (6) 商業の衰退

町内の商業の状況をみると、事業所数は減少傾向（平成 3 年：70 軒→平成 19 年：44 軒）となっており、年間商品販売額も減少傾向（平成 3 年：65 億円→平成 19 年：28 億円）となっている。

#### (7) 買物・通院時の伊達市への移動が多い

住民アンケート調査の結果をみると、買物では回答者の約 8 割、通院では回答者の約 7 割が伊達市へ移動しており、伊達市への移動が大部分を占めている状況であった。

#### (8) スクールバス等の既存バスの存在

町内にはスクールバスや既存バス（福祉移送サービス、民間企業の職員送迎バスなど）が存在し、それぞれ町内を運行している状況であるが、車両が使われていない時間帯（遊休車両）もある。

#### (9) 乗り継ぎ拠点が未設置

交通空白地域の改善を図るために、新たな交通システムを導入し、地域間幹線との接続によるフィーダー系統の確保を図る計画であるが、町内には乗り継ぎの拠点となるような場所が現状では存在しない。

### 4.2 壮瞥町における地域・交通課題

壮瞥町を取り巻く現状等を踏まえ、地域・交通課題を抽出した。以下に結果を示す。

#### (1) 交通空白・不便地域の改善

町民の交通格差の解消を図るとともに、生活の足を確保するために、公共交通空白・不便地域を改善することが必要である。

#### (2) 交通弱者の移動確保

今後の少子高齢化の進展や高齢ドライバーの自動車離れ等を見据え、公共交通を維持・確保し、交通弱者の移動を確保することが重要である。

#### (3) 効率的な運行体系の構築

厳しい財政状況の中、将来にわたって持続可能な交通体系を構築するためにも、効率的な運行体系を確立することが必要である。

#### (4) 公共交通の利用促進

バス利用者は減少傾向となっているが、利用者の減少に歯止めをかけるためにも公共交通の利用促進を行うことが重要である。

#### (5) 公共交通の利用環境の向上

バス利用者の利便性を向上させるために、バス待合スペースを確保するなど、公共交通の利用環境を向上させることが必要である。

#### (6) 地域と連携した取り組みの推進

公共交通の維持・確保や地域の活性化に向けては、公共交通の問題解消のみならず、地域活性化も見据えて、多様な主体との連携による取り組みを推進することが必要である。

## 参 考 资 料



## 【参考資料】

### 1. 路線バス乗降調査結果

平成 23 年 11 月 15 日に実施した、路線バス乗降調査の結果を以下に示す。

#### 1.1 調査概要

##### (1) 調査目的

壮瞥町における現状のバスの利用状況を把握し、町内の交通空白地域の解消に向けた地域内フィーダー交通の運行計画を検討する際の基礎資料を得ることを目的に調査を実施した。

##### (2) 調査対象

壮瞥町内を運行するバス路線（道南バスの湖畔線、伊達線、胆振線）のうち、壮瞥町内のバス停で乗降する利用者を対象に調査を実施。全路線・全便について行った。なお、集計にあたっては、壮瞥町民のみを抽出し実施した。

##### (3) 調査実施日

平成 23 年 11 月 15 日（火） 5：50（始発）～21：40（終発） 計 36 便

##### (4) 調査実施方法

調査員がバスに乗車し、利用者数をカウントするとともに、ヒアリング及び目視により調査を実施した。

##### (5) 調査内容

調査方法、及び調査項目を下表に示す。

表 1.1 調査内容

調査方法	調査項目	備考
ヒアリング	乗車・降車バス停 目的地（行き先） 利用目的（通勤・通学・買物など） バスの利用頻度 乗り継ぎの有無	目視と併用で把握 可能な範囲で施設名等を聞き取る  JRやバスへの乗り継ぎ有無
目視	利用者数 性別（男・女） 年代（子供、学生、一般、高齢者）	バス停別、利用区間別に把握

## 1.2 調査結果

### (1) 個人属性

#### ①性別

利用者の性別については、女性が約7割と男性よりも多くなっていた。

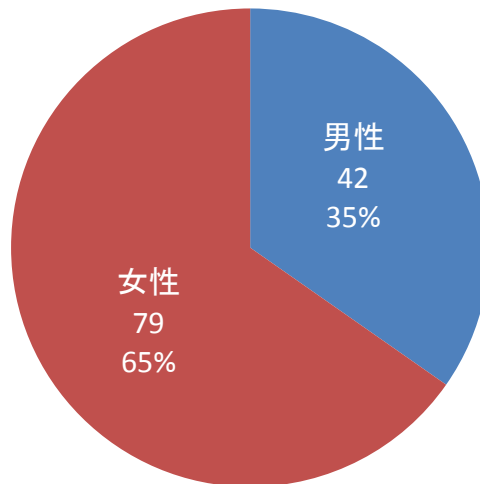


図 1.1 性別 (N=121)

#### ②年代

年代については、高校生が約5割と最も多く、次いで、一般が約3割、高齢者が約2割という結果であった。

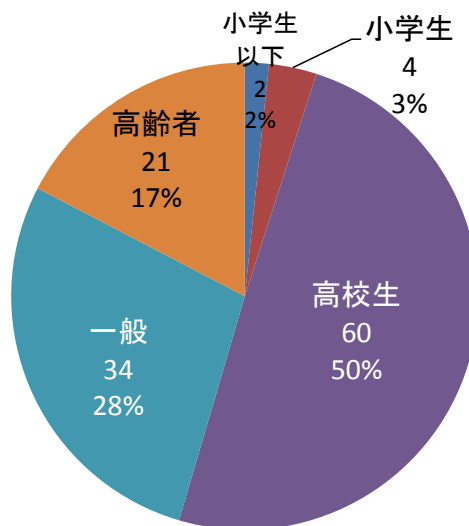


図 1.2 年代 (N=121)

## (2) 利用者数

### ① 路線別利用者数

路線別の利用者数は胆振線（大滝東団地～伊達駅前）が47人/日、伊達線（洞爺湖温泉～壮瞥～室蘭）が39人/日となっていたが、利用者がいない路線もみられた。

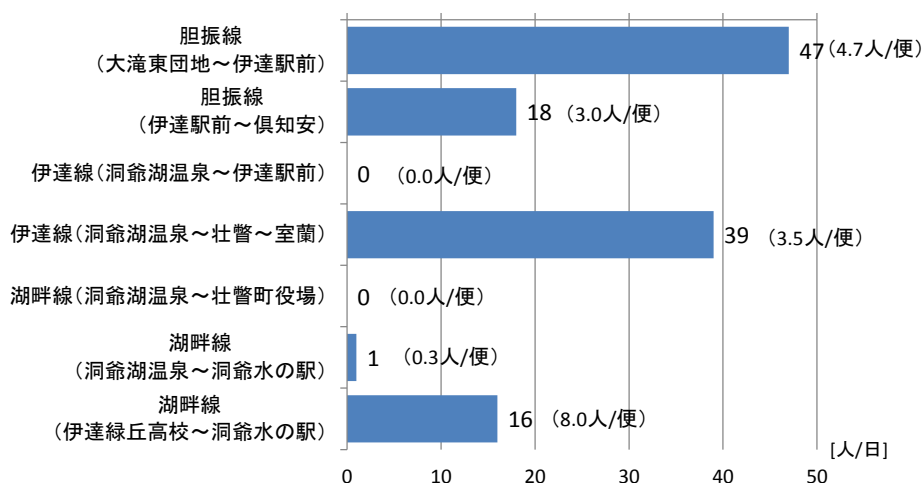


図 1.3 路線別利用者数

### ② 路線別バス停別利用者数

路線別バス停別の乗降者数をみると、各路線とも町外（伊達市）での乗降が多くなっていた。また、町内においては、“壮瞥役場前”や“久保内”、“紫明苑”での乗降が多くなっていた。

#### 1) 胆振線

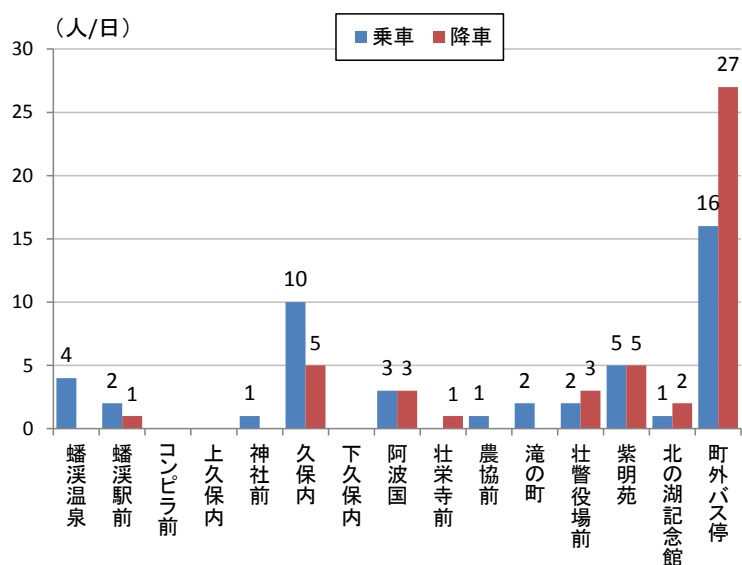


図 1.4 胆振線（大滝東団地～伊達駅前）

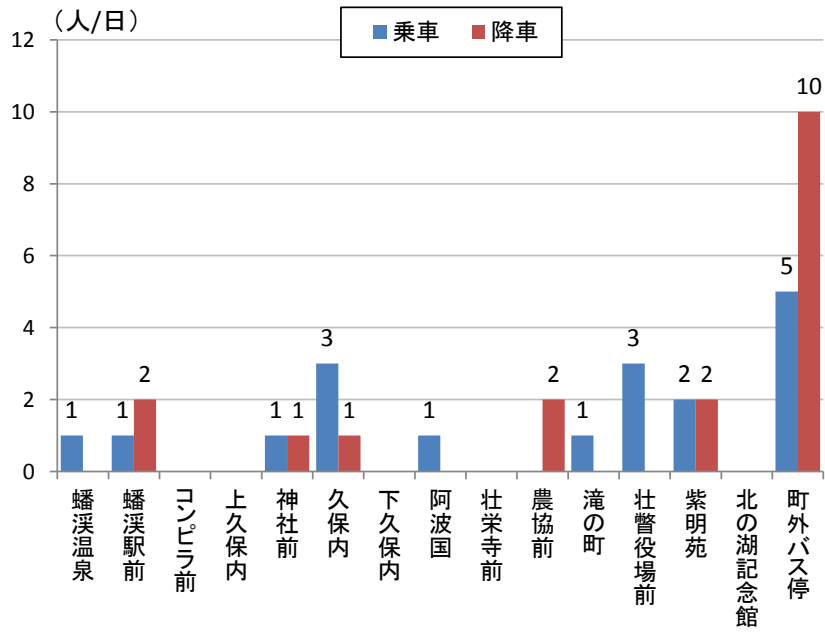


図 1.5 胆振線（倶知安～伊達駅前）

2) 伊達線

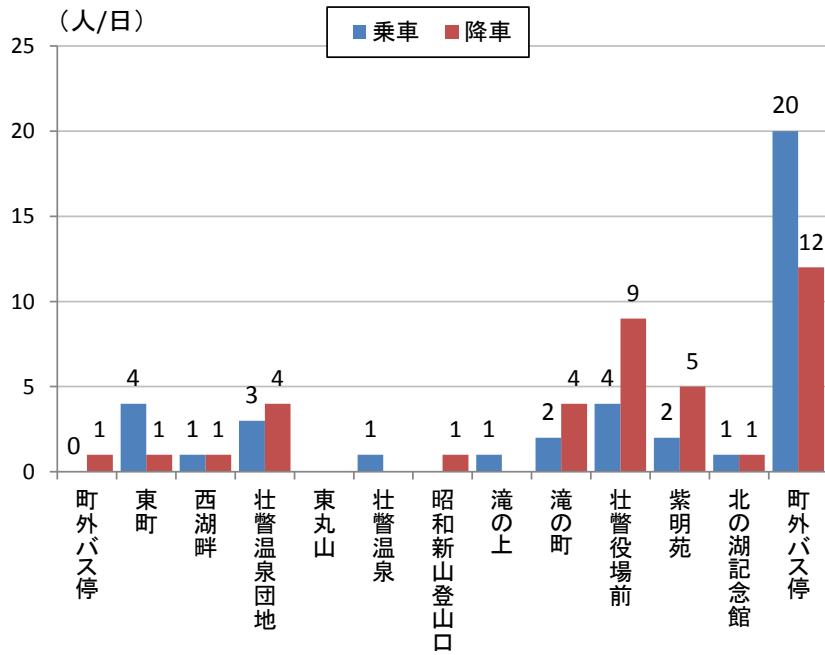


図 1.6 伊達線（洞爺湖温泉～壮瞥～室蘭）



3) 湖畔線

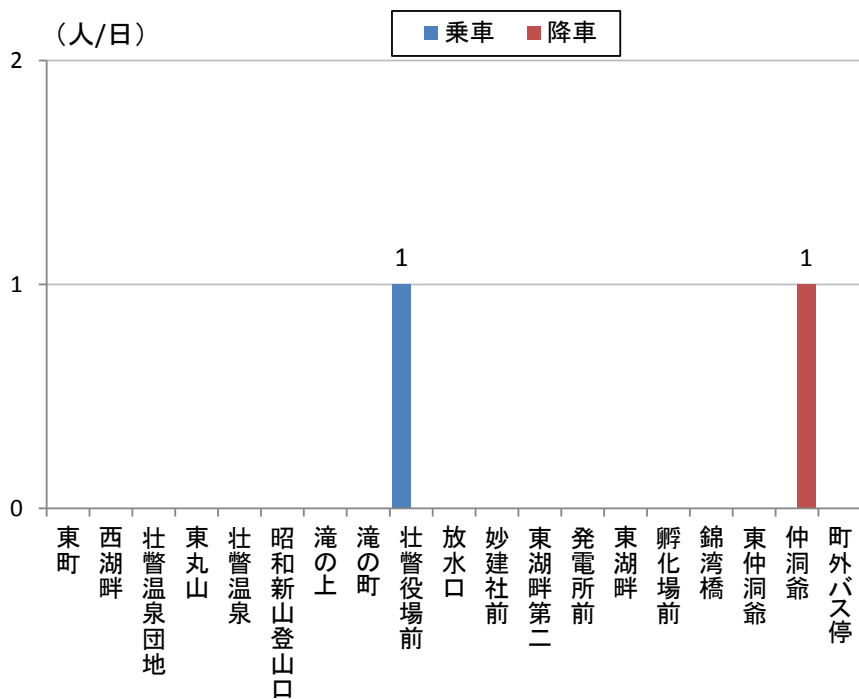


図 1.7 湖畔線 (洞爺湖温泉～洞爺水の駅)

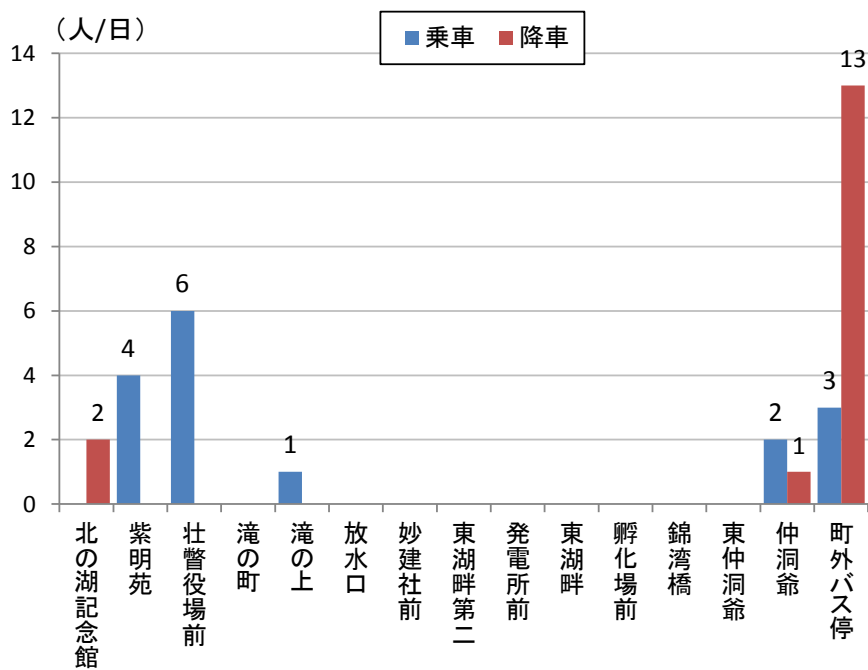


図 1.8 湖畔線 (伊達緑丘高校～洞爺水の駅)

③路線別乗降区間別利用者数（バス停間OD）

1)胆振線（大滝東団地～伊達駅前）

胆振線（大滝東団地～伊達駅前）のOD表をみると、久保内～町外バス停間の利用者が12人と最も多くなっており、次いで、紫明苑～町外バス停間が10人となっていた。

凡例	乗降バス停	乗降バス停												町外バス停 (伊達方面)	総計			
		蟠溪温泉	蟠溪駅前	コンピラ前	上久保内	神社前	久保内	下久保内	阿波国	壮栄寺前	農協前	滝の町	壮警役場前			紫明苑	北の湖記念館	
10人以上																4	4	
5～9人																3	3	
2～4人																	0	
1人未満																	0	
	蟠溪温泉																1	1
	蟠溪駅前																1	1
	コンピラ前																1	1
	上久保内																2	15
	神社前																1	0
	久保内																1	12
	下久保内																2	0
	阿波国																6	6
	壮栄寺前																1	1
	農協前																1	1
	滝の町																1	2
	壮警役場前																3	3
	紫明苑																10	10
	北の湖記念館																1	1
	町外バス停(伊達方面)																	0

図 1.9 OD表（胆振線：大滝東団地～伊達駅前）

2)胆振線（伊達駅前～倶知安）

胆振線（伊達駅前～倶知安）のOD表をみると、紫明苑～町外バス停間の利用者が4人と最も多くなっていった。

凡例	乗降バス停	乗降バス停												町外バス停 (伊達方面)	総計			
		北の湖記念館	紫明苑	壮警役場前	滝の町	農協前	壮栄寺前	阿波国	下久保内	久保内	神社前	上久保内	コンピラ前			蟠溪駅前	蟠溪温泉	
4人以上																4	4	
2～3人																2	3	
1人未満																	0	
	北の湖記念館																0	
	紫明苑																4	4
	壮警役場前																1	3
	滝の町																1	1
	農協前																1	2
	壮栄寺前																1	0
	阿波国																1	0
	下久保内																	0
	久保内																3	3
	神社前																2	2
	上久保内																	0
	コンピラ前																	0
	蟠溪駅前																3	3
	蟠溪温泉																	0
	町外バス停(伊達方面)																	0

図 1.10 OD表（胆振線：伊達駅前～倶知安）

3) 伊達線（洞爺湖温泉～壮瞥～室蘭）

伊達線（洞爺湖温泉～壮瞥～室蘭）のOD表をみると、壮瞥役場前～町外バス停間の利用が10名と最も多く、次いで、紫明苑～町外バス停間が7名という結果であった。

凡例	乗降バス停	(洞爺湖温泉方面)											町外バス停 (伊達方面)	総計		
		町外バス停	東町	西湖畔	壮瞥温泉団地	東丸山	壮瞥温泉	昭和新山登山口	滝の上	滝の町	壮瞥役場前	紫明苑			北の湖記念館	
7人以上																
4～6人																
2～4人																
1人未満																
	町外バス停(洞爺湖温泉方面)									1						1
	東町												1		4	5
	西湖畔												1		1	2
	壮瞥温泉団地										1				6	7
	東丸山															0
	壮瞥温泉									1						1
	昭和新山登山口										1					1
	滝の上														1	1
	滝の町														3	4
	壮瞥役場前														10	10
	紫明苑														7	7
	北の湖記念館															0
	町外バス停(伊達方面)															0

図 1.11 OD表（伊達線：洞爺湖温泉～壮瞥～室蘭）

4) 湖畔線（洞爺湖温泉～洞爺水の駅）

湖畔線（洞爺湖温泉～洞爺水の駅）のOD表をみると、壮瞥役場前～仲洞爺間の利用が1名のみとなっていた。

乗降バス停	(洞爺湖温泉方面)	(洞爺水方面)															総計					
		東町	西湖畔	壮瞥温泉団地	東丸山	壮瞥温泉	昭和新山登山口	滝の上	滝の町	壮瞥役場前	放水口	妙建社前	東湖畔第二	発電所前	東湖畔	孵化場前		錦湾橋	東仲洞爺	仲洞爺		
町外バス停(洞爺湖温泉方面)																					0	
東町																						0
西湖畔																						0
壮瞥温泉団地																						0
東丸山																						0
壮瞥温泉																						0
昭和新山登山口																						0
滝の上																						0
滝の町																						0
壮瞥役場前																					1	1
放水口																						0
妙建社前																						0
東湖畔第二																						0
発電所前																						0
東湖畔																						0
孵化場前																						0
錦湾橋																						0
東仲洞爺																						0
仲洞爺																					1	1
町外バス停(伊達方面)																						0

図 1.12 OD表（湖畔線：洞爺湖温泉～洞爺水の駅）

5) 湖畔線（伊達緑丘高校～洞爺水の駅）

湖畔線（伊達緑丘高校～洞爺水の駅）のOD表をみると、壮警役場前～町外バス停間の利用者が6名と最も多く、次いで、紫明苑～町外バス停間が4名となっていた。

乗降バス停	凡例													町外バス停 (伊達方面)	総計	
	北の湖記念館	紫明苑	壮警役場前	滝の町	滝の上	放水口	妙建社前	東湖畔第二	発電所前	東湖畔	孵化場前	錦湾橋	東仲洞爺			仲洞爺
北の湖記念館															2	2
紫明苑															4	4
壮警役場前															6	6
滝の町																0
滝の上															1	1
放水口																0
妙建社前																0
東湖畔第二																0
発電所前																0
東湖畔																0
孵化場前																0
錦湾橋																0
東仲洞爺																0
仲洞爺															3	3
町外バス停(伊達方面)																0

図 1.13 OD表（湖畔線：伊達緑丘高校～洞爺水の駅）

### (3) 利用目的

全体の利用目的では帰宅を除くと通学が約3割と最も多く、買物・通院利用も1割程度みられた。路線別にみると、胆振線（大滝東団地～伊達駅前）と湖畔線（伊達緑丘高校～洞爺水の駅）においては通学目的での利用が半数以上を占めており、胆振線（伊達駅前～倶知安）と伊達線（洞爺湖温泉～壮瞥～室蘭）においては、買物・通院など、多様な目的で利用されていた。また、年代別の利用目的では、高校生の通学、一般の私用、高齢者の通院の割合が多くなっていった。

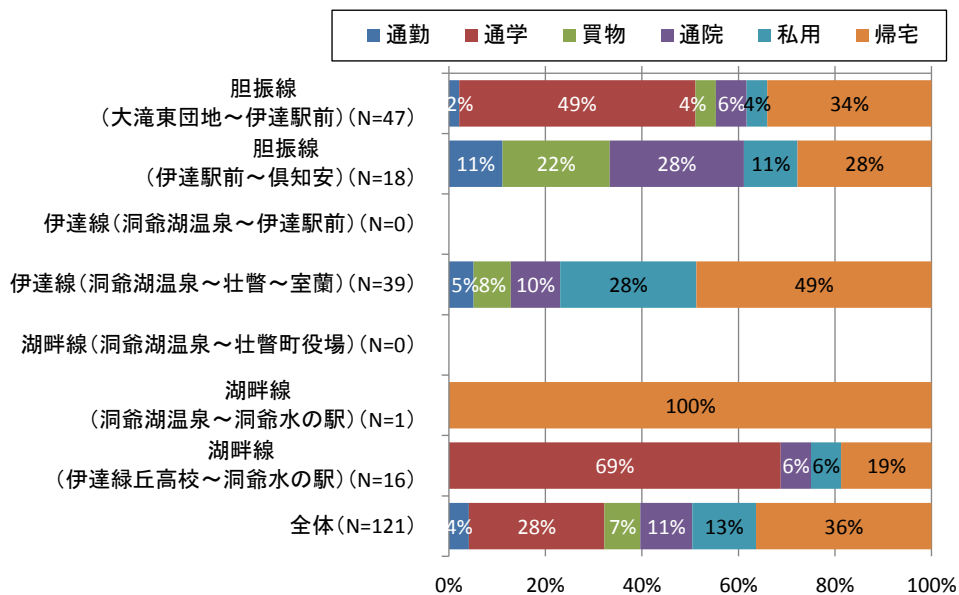


図 1.14 路線別利用目的構成比

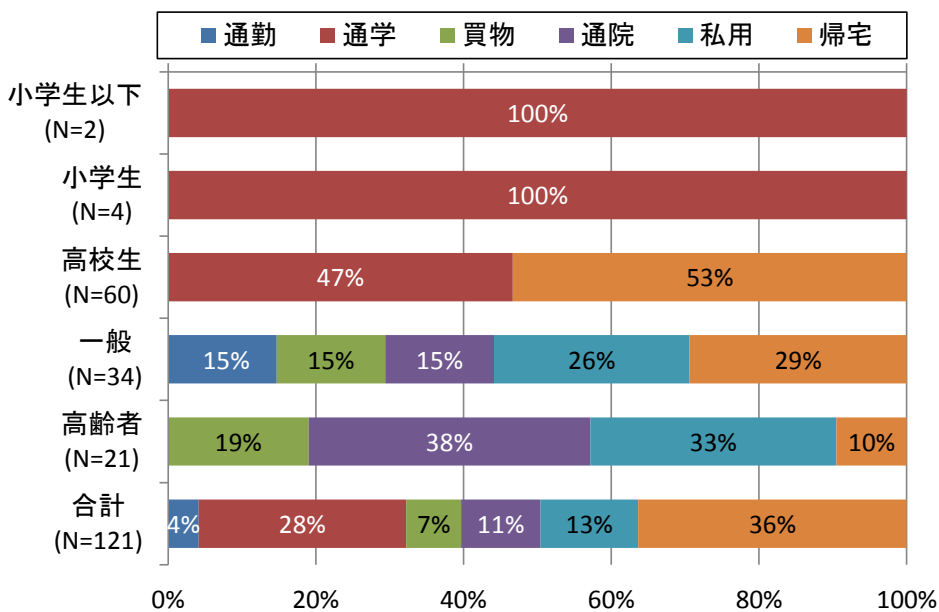


図 1.15 年代別利用目的構成比

#### (4) 目的地

バス利用による目的地について、全体では町内が56%、町外が44%と町内の方が多くなっていた。利用目的別の目的地をみると、通勤・通学・買物・通院では町外への移動が多く、私用では町内での移動が多くなっていた。

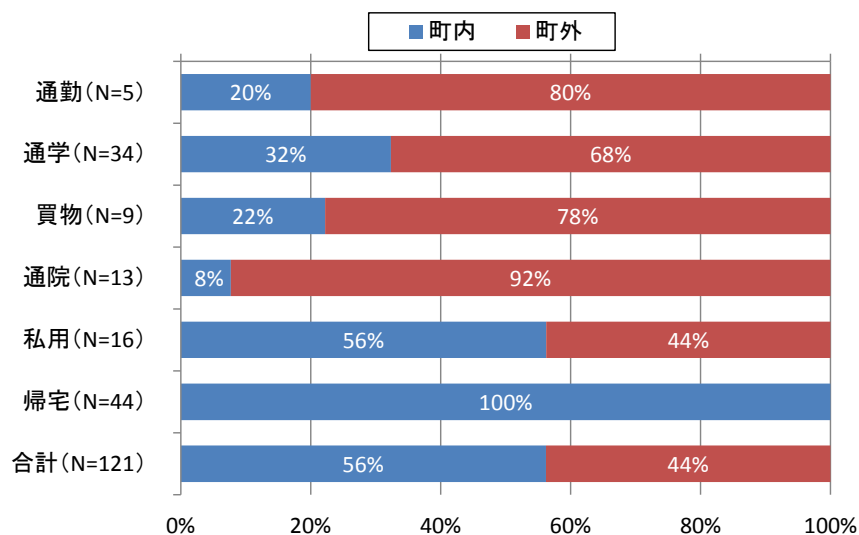


図 1.16 利用目的別目的地構成比

#### (5) 利用頻度

バスの利用頻度について、全体では“ほぼ毎日”が55%と最も多く、次いで、“週に1,2回”が14%という結果であった。利用目的別の利用頻度については、通勤・通学においては利用頻度が高く、買物については7割、通院については約5割が週に1回以上はバスを利用している傾向がみられた。

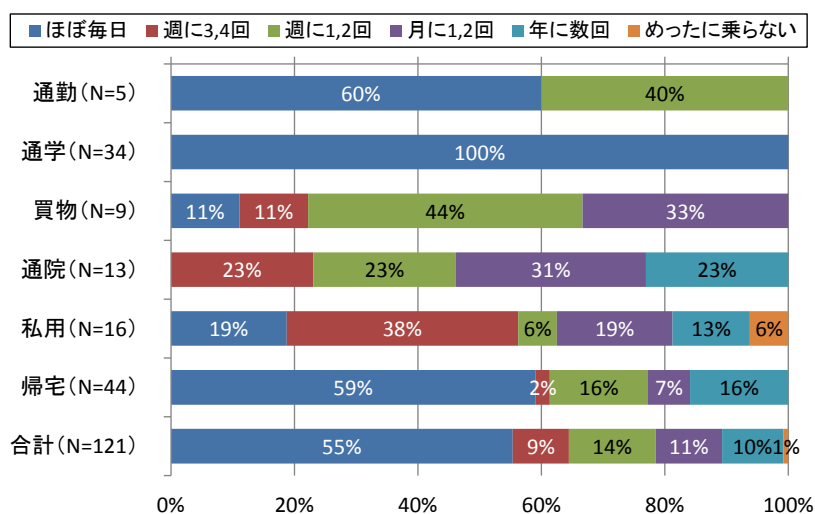


図 1.17 利用目的別利用頻度

年代別のバスの利用頻度を見ると、主に通学目的で利用している高校生以下は“ほぼ毎日”の割合が大部分を占めていた。また、一般・高齢者ともに、約6割が週に1回以上バスを利用しているという結果であった。

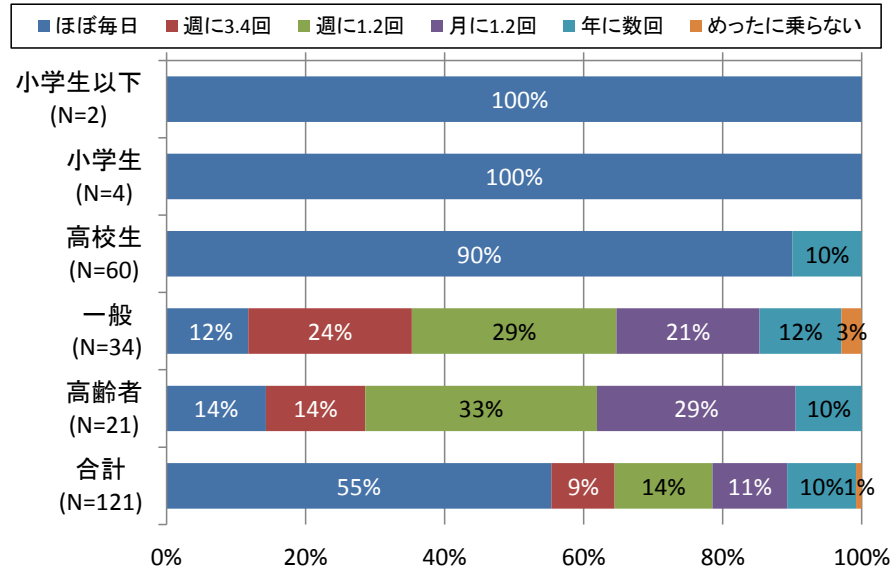


図 1.18 年代別バス利用頻度構成比

#### (6) 乗継の有無

乗継の有無については、全体では約1割が“乗継あり”と回答していた。目的別にみると、通学目的で乗継が約3割となっており、通院においても約1割が乗継を行っていた。

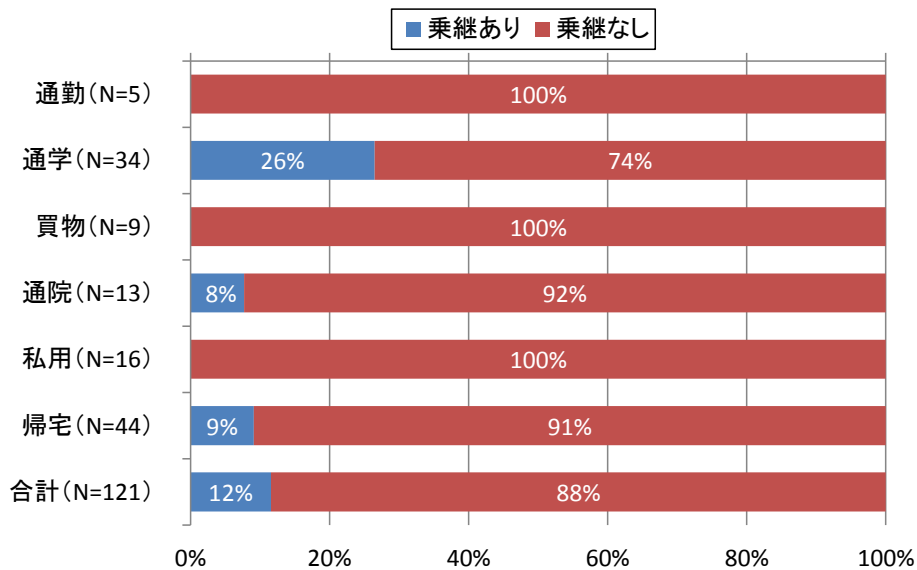


図 1.19 利用目的別乗継の有無

## 2. バス交通に関するアンケート調査

平成 23 年 11 月に実施した、壮瞥町のバス交通に関するアンケート調査の結果概要を以下に示す。

### 2.1 調査概要

#### (1) 調査目的

地域内フィーダー路線の導入が想定される交通空白地域等の住民に対してアンケート調査を実施し、現状のバス利用状況やバスに対する不満、新たな交通などに対するニーズ等を把握することを目的とした。

#### (2) 調査対象

地域内フィーダー路線の導入が想定される交通空白地域（幸内、弁景、南久保内、立香地区）に加え、路線バスの利用率が低い地域（東湖畔・仲洞爺）の全世帯の住民を対象（高校生以上が調査対象）とした。調査票は各世帯に必要部数を配布した。

#### (3) 調査実施方法

アンケート調査票を自治会長を通じ配布し、自治会長が回収、壮瞥町が収集を行った。

#### (4) 調査内容

アンケート調査における調査内容を以下に示す。

表 2.1 調査内容

調査項目	調査内容
1. 個人属性	性別、年齢、職業、住所、自動車免許の有無、等を把握。
2. 日常の交通行動	目的別（買物、通院、通学）の外出頻度や利用交通手段等を把握。
3. バスを利用しない理由について	“バス停が遠い”、“便数が少ない”、“行きたい場所に行かない”など、複数の選択肢を設けて、バスを利用しない理由を把握。
4. 今後の公共交通のあり方について	今後のバスの必要性や新しい公共交通の利用意向・支払意志額等を把握。
5. 意見・要望	自由回答



## 2.2 調査結果

### (1) 回収数及び回収率

アンケート調査票の回収総数は 239 票であり、回収率は 37%であった。地区別の回収率をみると、東湖畔の回収率が 62%と最も高く、次いで、弁景が 46%、幸内が 44%という結果であった。

表 2.2 配布数及び回収率

地区名	配布数	回収数	回収率
立香	135	45	33%
南久保内	214	62	29%
弁景	46	21	46%
幸内	71	31	44%
東湖畔	50	31	62%
仲洞爺	126	44	35%
未記入		5	
全体	642	239	37%

### (2) 個人属性

#### ①性別および年齢

性別では、男女の割合が約半数ずつとなっており、年齢では 60 歳代以上で半数以上を占めていた。

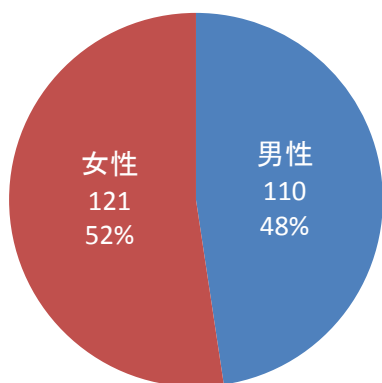


図 2.1 性別 (N=231)

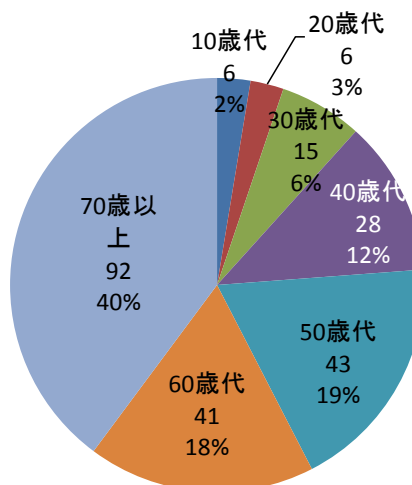


図 2.2 年齢 (N=231)

年代別性別構成比をみると、女性の方が60歳以上の割合が約6割と男性の約5割よりも高くなっていた。また、地区別年代構成比をみると、南久保内地区及び仲洞爺地区において60歳以上の割合が約7割と高くなっていた。

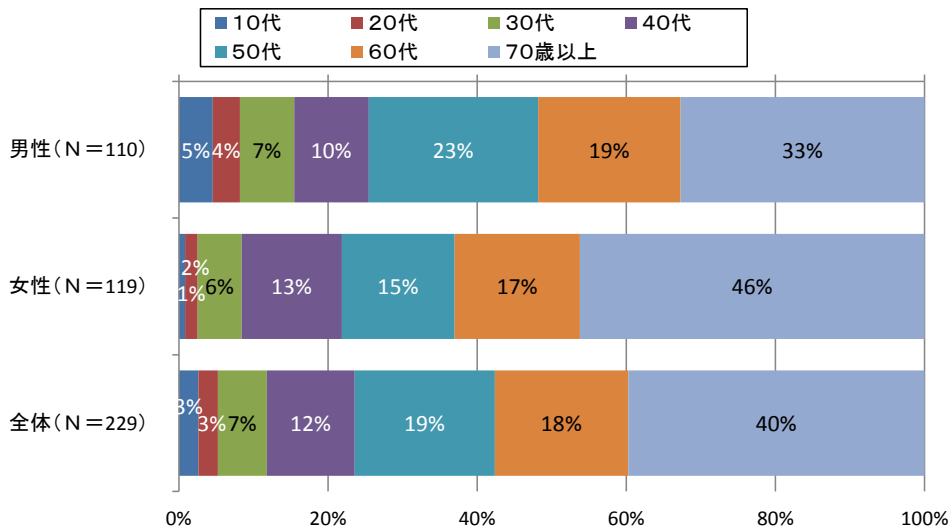


図 2.3 年代別性別構成比 (N=229)

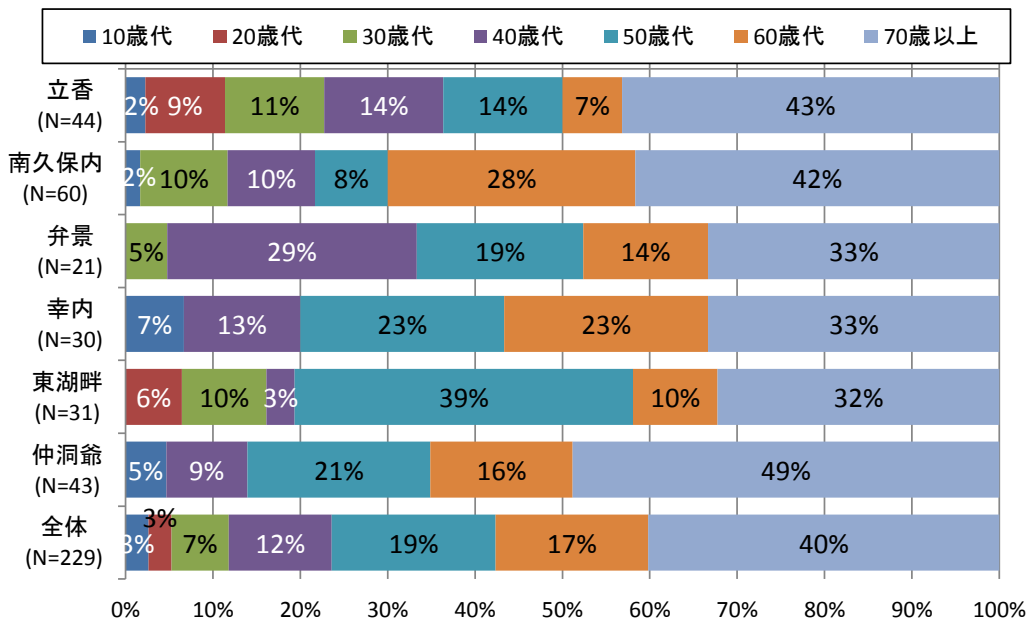


図 2.4 地区別年代構成比 (N=229)

## ②職業

職業は“無職”が27%と最も多く、次いで“農林水産業”の20%という結果であった。地区別職業の割合をみると、南久保内地区及び仲洞爺地区において“主婦”と“無職”の割合が高くなっていった。また、幸内地区においては“農林水産業”の割合が約4割と高くなっていった。

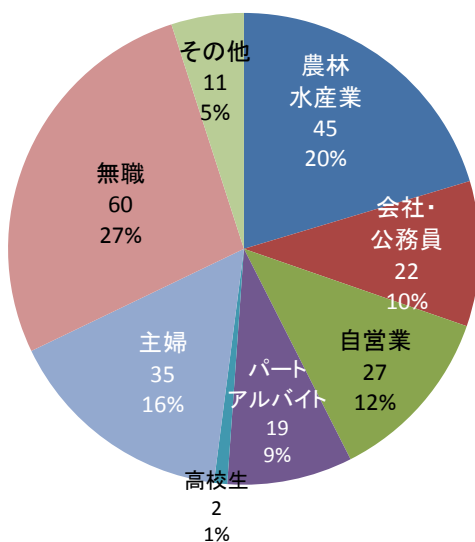


図 2.5 職業 (N=221)

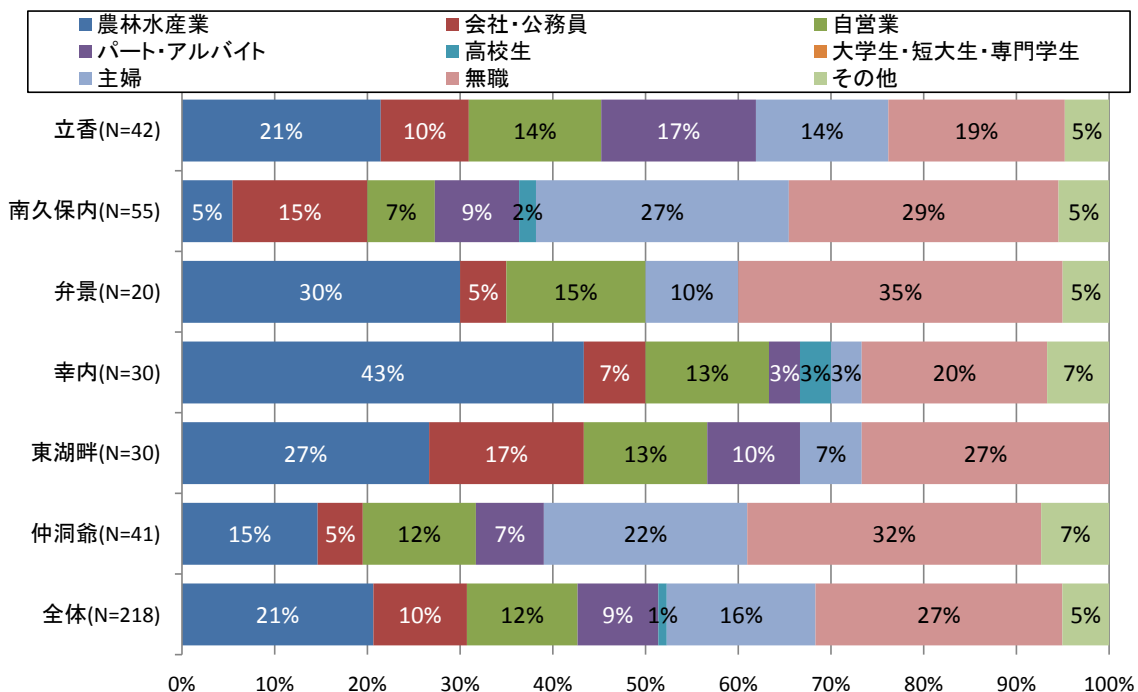


図 2.6 地区別職業構成比 (N=218)

### ③居住地

居住地では、“南久保内”が27%と最も多く、次いで、“立香”・“仲洞爺”の19%という結果であった。

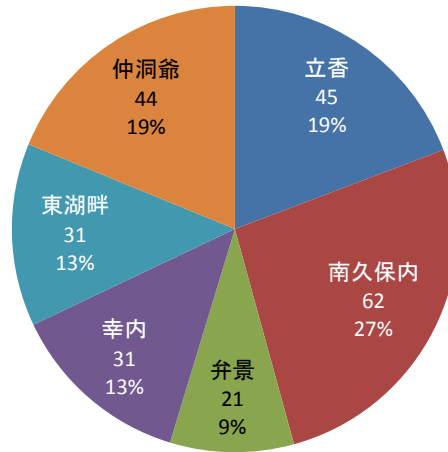


図 2.7 居住地 (N=234)

### ④自動車免許の有無

自動車免許については、全体の約7割が免許を保有している状況であった。また、年代別にみると、年齢の増加と共に自動車免許の保有割合が減少している様子が見られた。

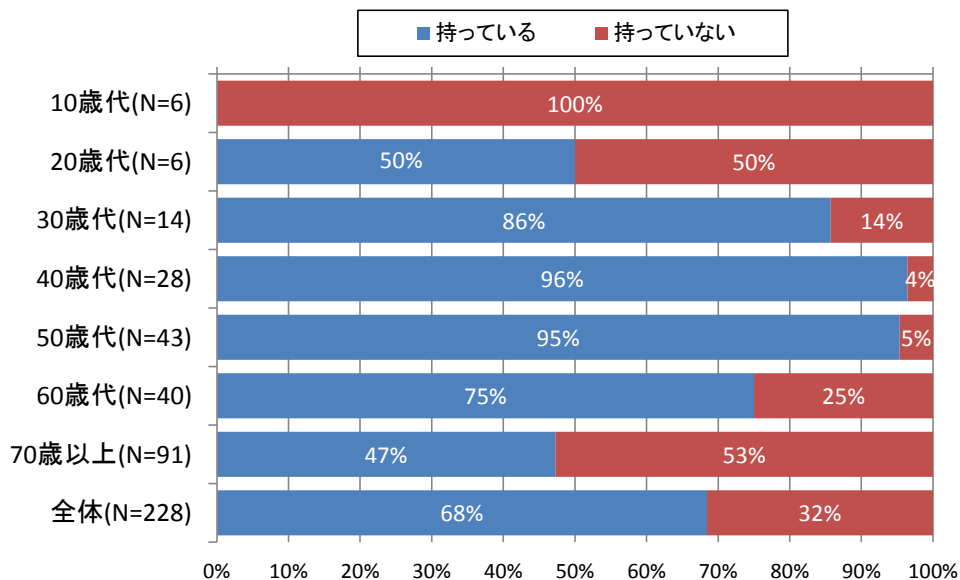


図 2.8 自動車免許の有無 (N=228)

自動車免許の保有割合について、地区別にみると、立香や南久保内において約 6 割と低くなっていた。

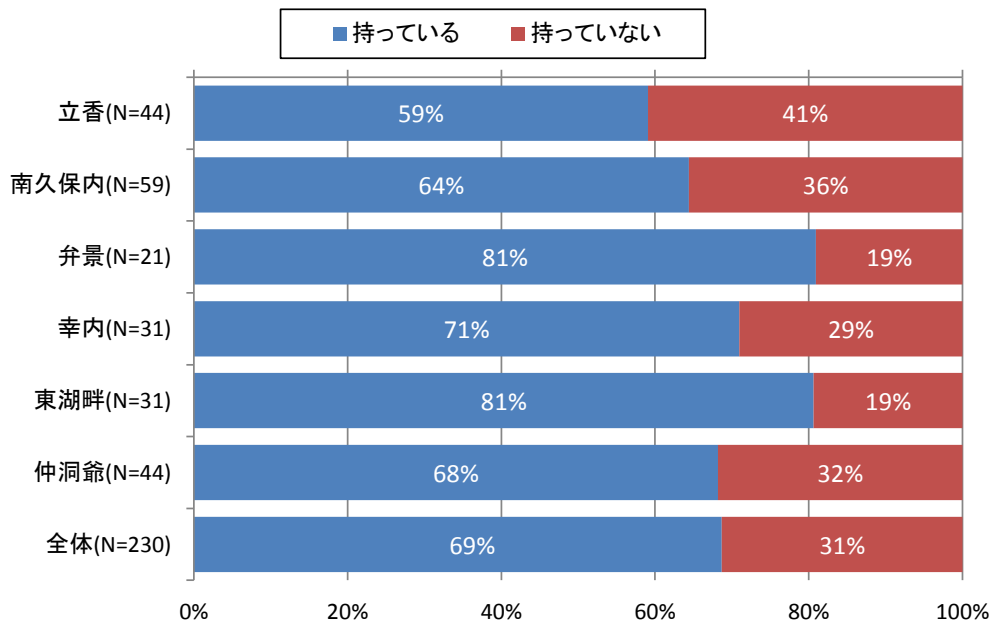


図 2.9 地区別自動車免許保有割合

⑤自由に利用できる車の有無

免許保有者のうち、自由に使える自動車の保有率は 97%となっていた。

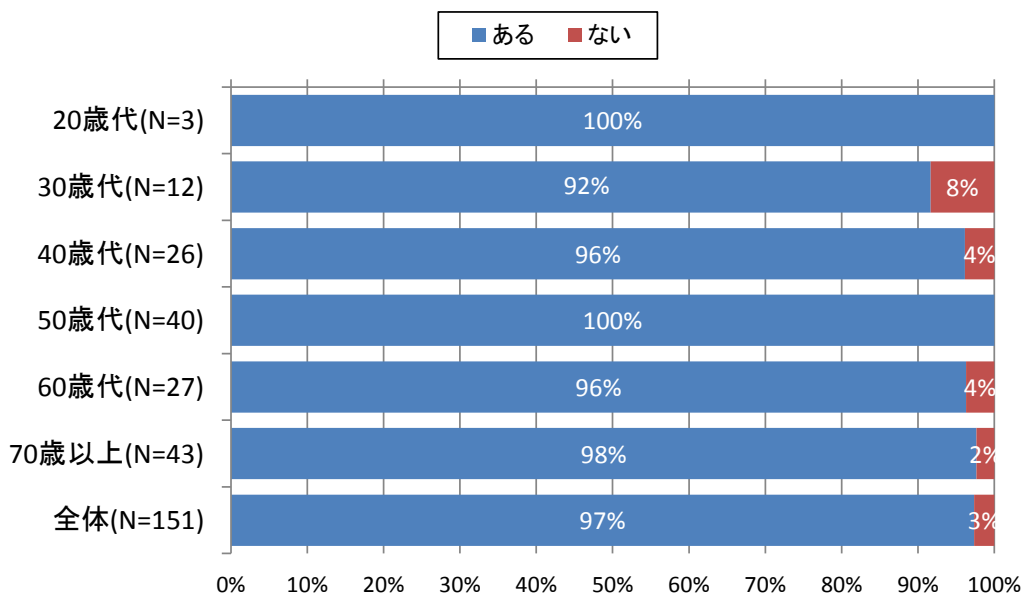


図 2.10 自由に利用できる車の有無 (N=151)

⑥将来の自動車運転意向（何歳まで運転しようと思うか）

将来の自動車利用意向について、10年後を想定すると、60歳代・70歳以上の6割が自動車の運転を止めるとの回答であった。また、将来の自動車運転意向について地区別にみると、南久保内では“65～69歳頃”の割合が最も多く、弁景や幸内、東湖畔では“75～79歳頃”の割合が多いなど、地区別で差異がみられた。

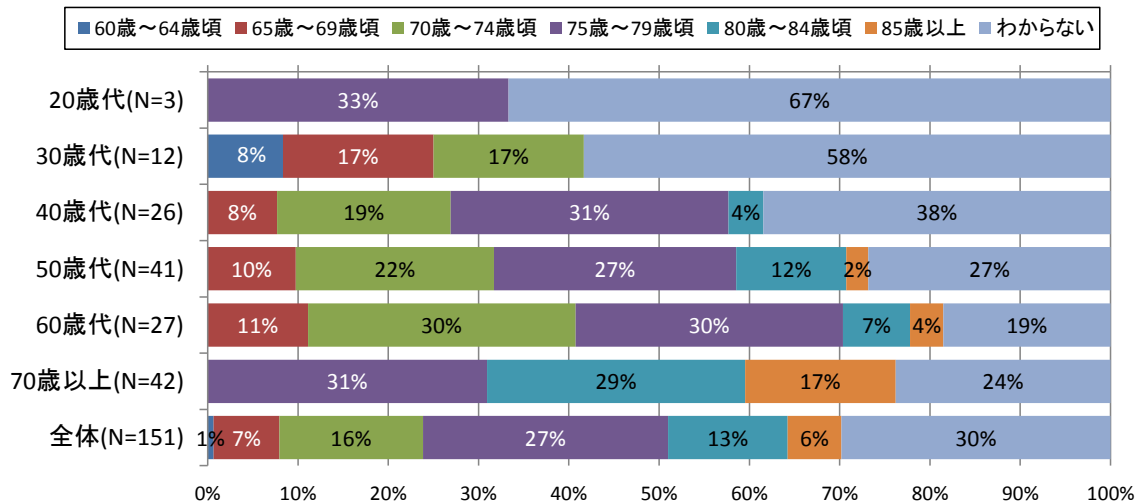


図 2.11 年代別将来自動車運転意向

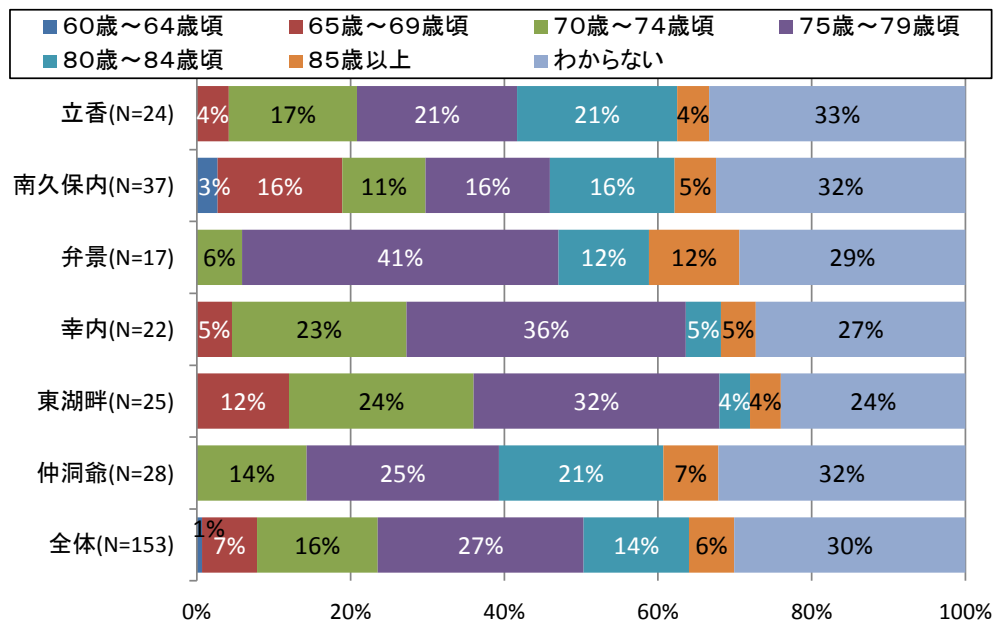


図 2.12 地区別将来自動車運転意向

地区別年齢別の将来における自動車の運転意向について、交通空白地域である4地区の結果をみると、どの地区においても60歳代以上において10年後には自動車の利用を止めるという傾向がみられた。

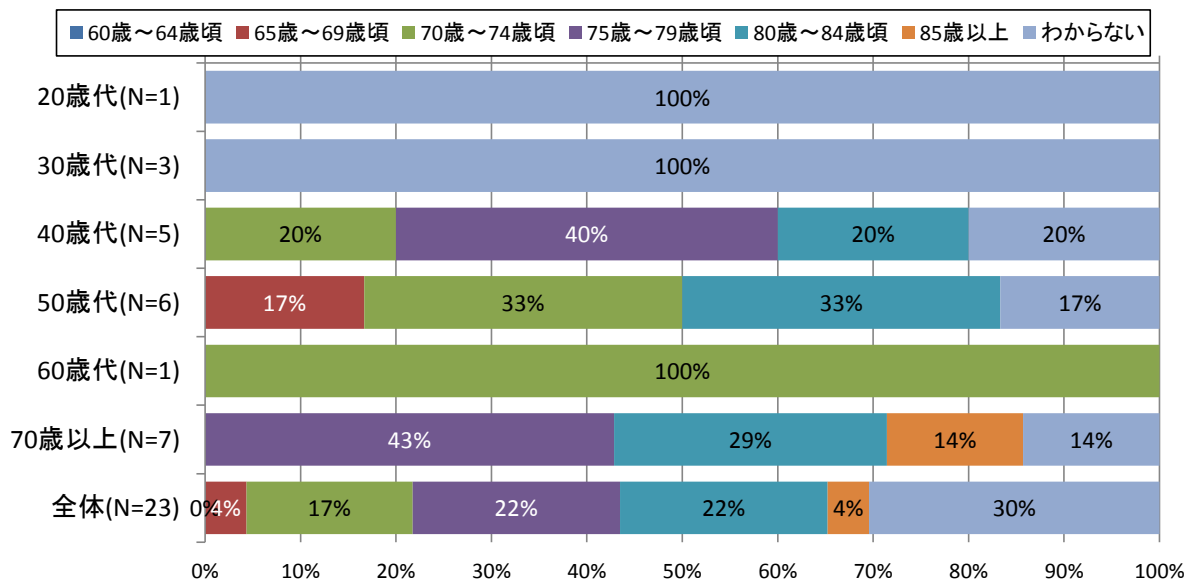


図 2.13 地区別年齢別の将来の自動車運転意向（立香）

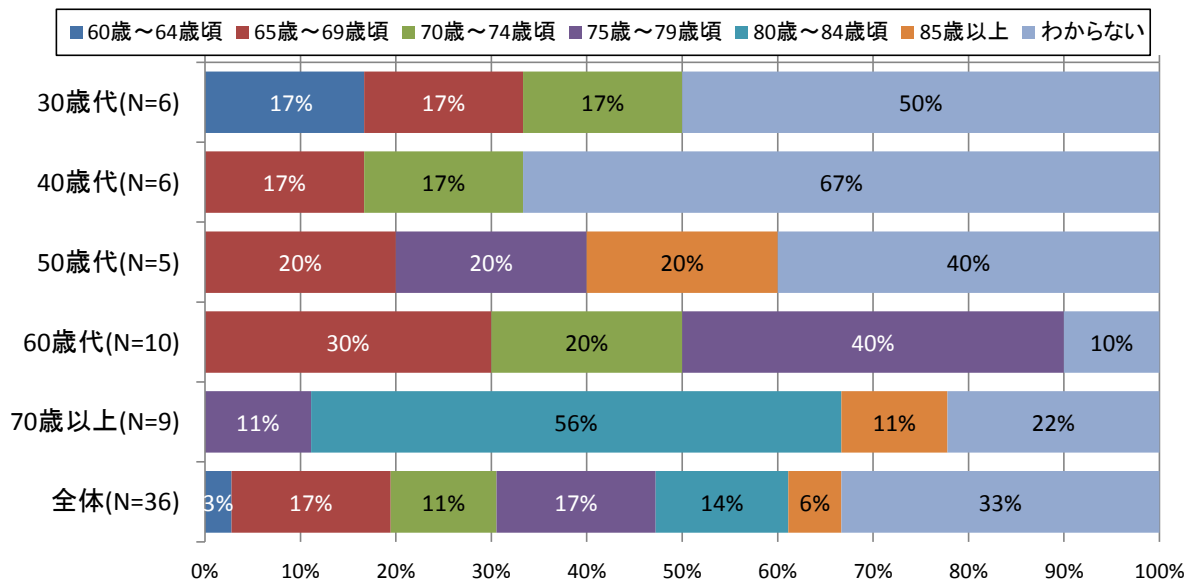


図 2.14 地区別年齢別の将来の自動車運転意向（南久保内）

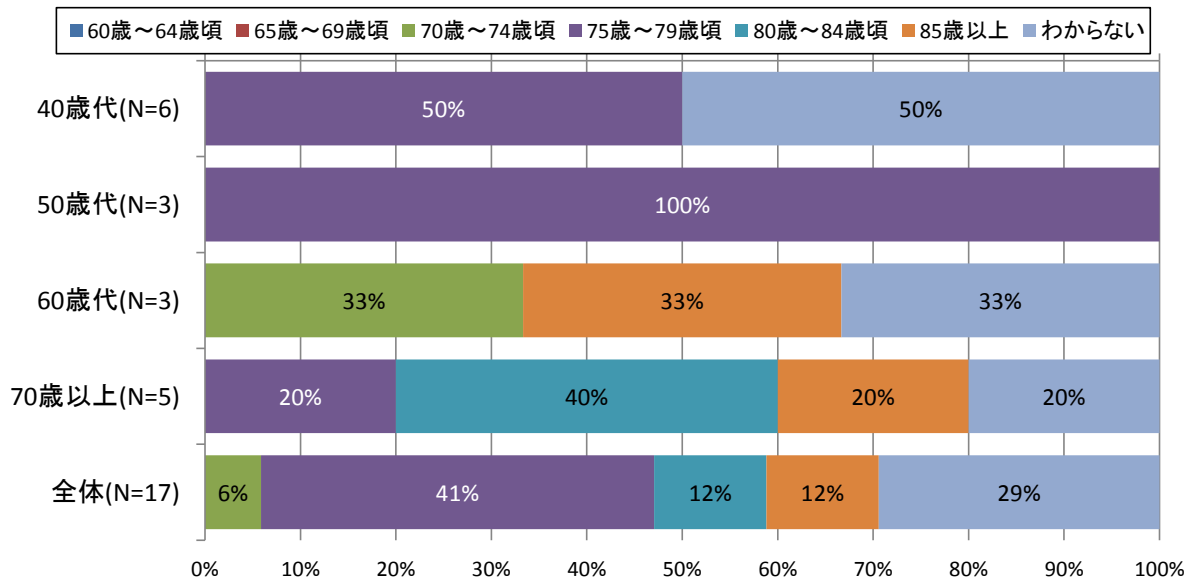


図 2.15 地区別年齢別の将来の自動車運転意向（弁景）

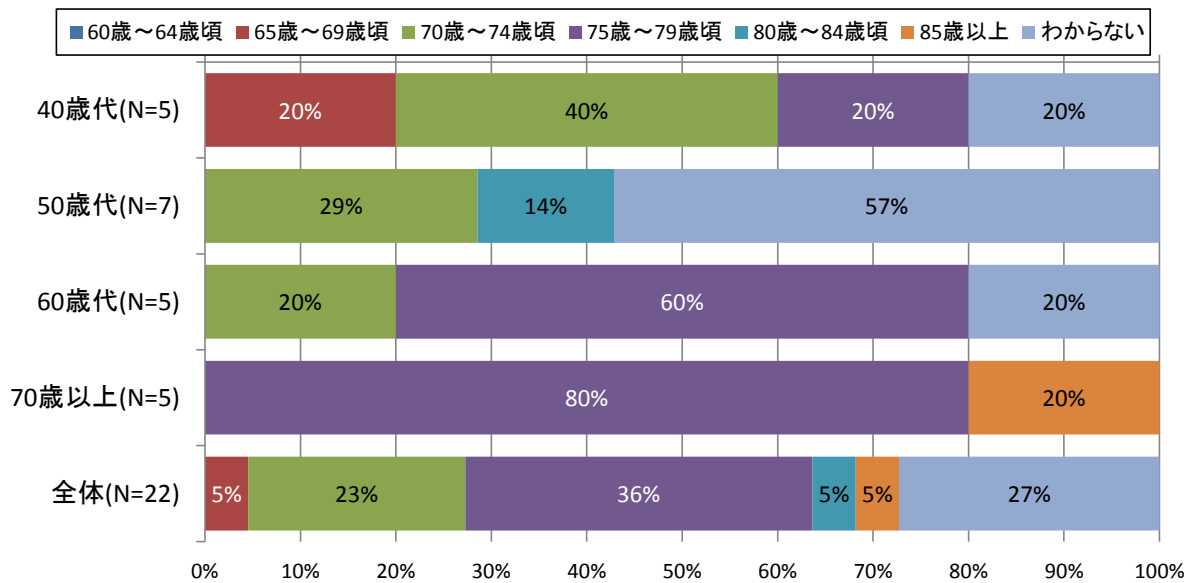


図 2.16 地区別年齢別の将来の自動車運転意向（幸内）



地区別年齢別の将来における自動車の運転意向について、東湖畔、仲洞爺においても 60 歳代以上において 10 年後には自動車の利用を止めるという傾向がみられた。

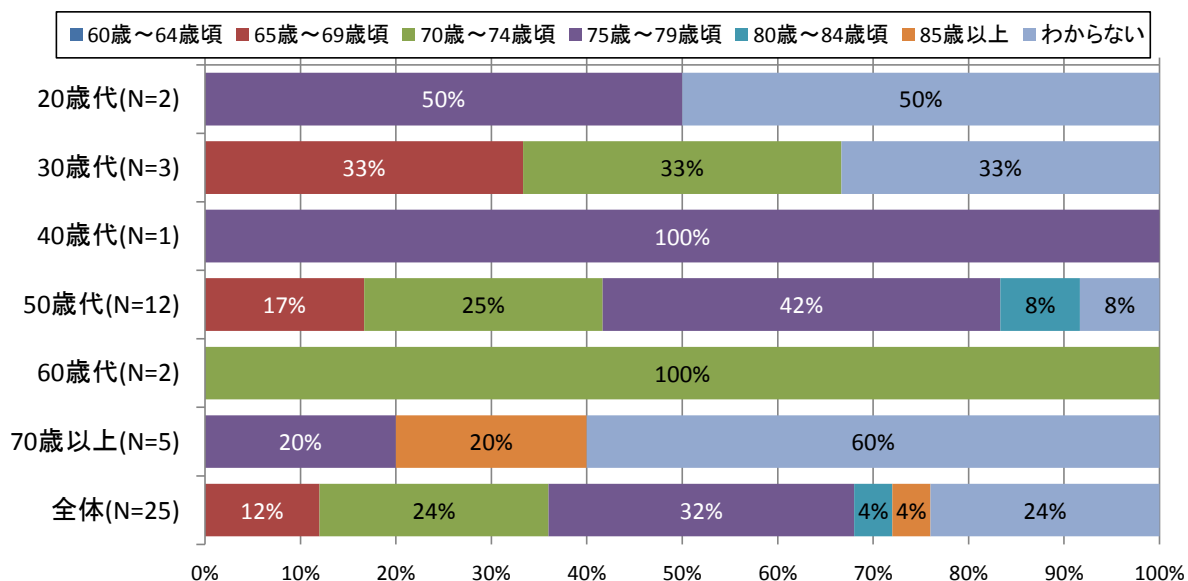


図 2.17 地区別年齢別の将来の自動車運転意向（東湖畔）

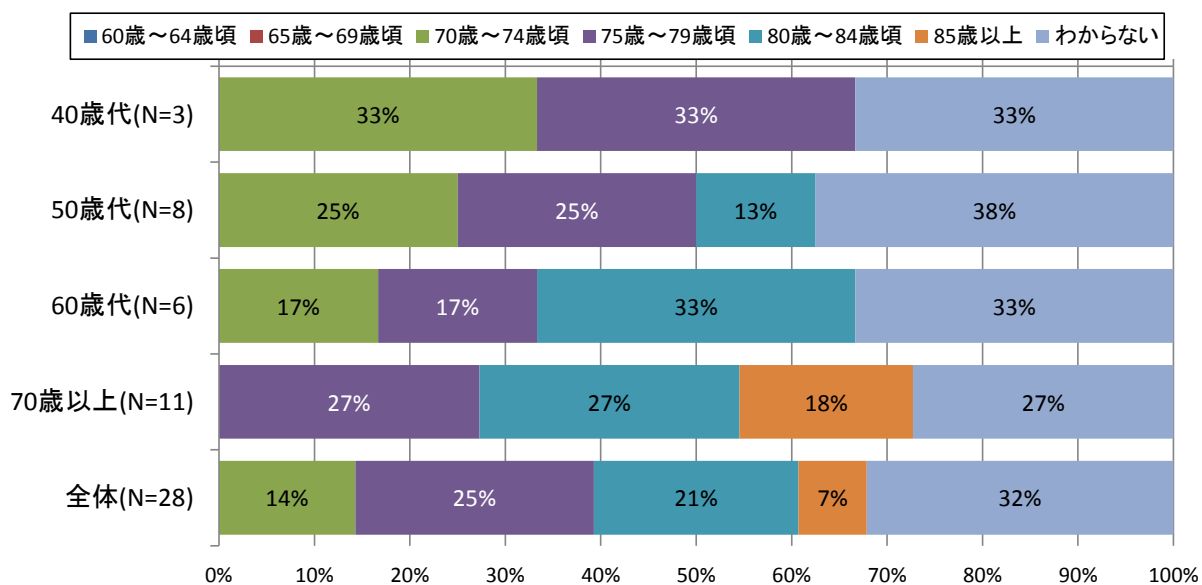


図 2.18 地区別年齢別の将来の自動車運転意向（仲洞爺）

⑦自動車の運転が困難になった場合の手段について

自動車の運転が困難になった場合、“バス等の公共交通を利用”と60歳代の約4割、70歳以上の約5割が回答していた。また、地区別にみると、南久保内で“バス等の公共交通を利用する”の割合が約5割と高くなっていた。

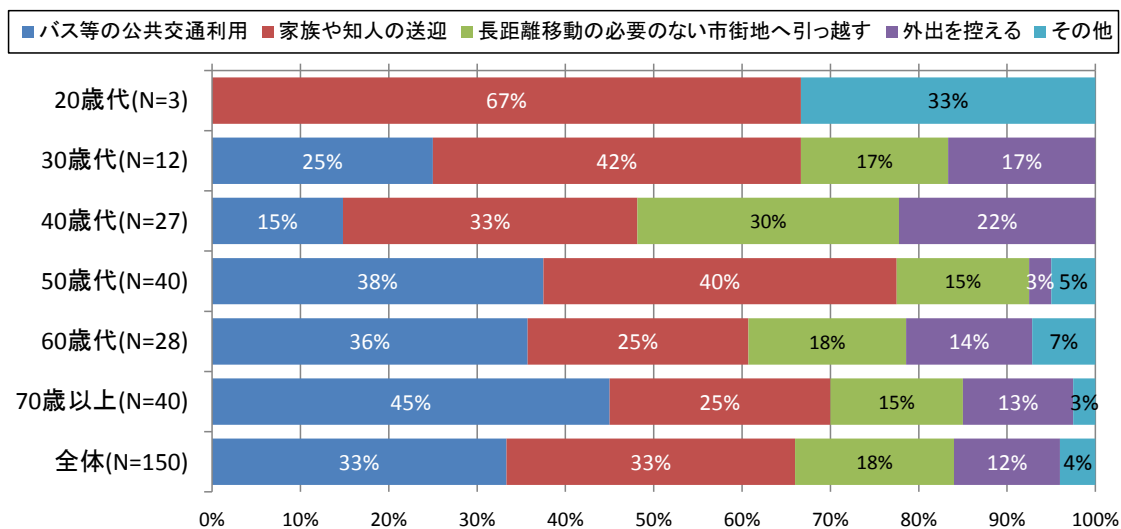


図 2.19 年代別自動車運転困難時手段

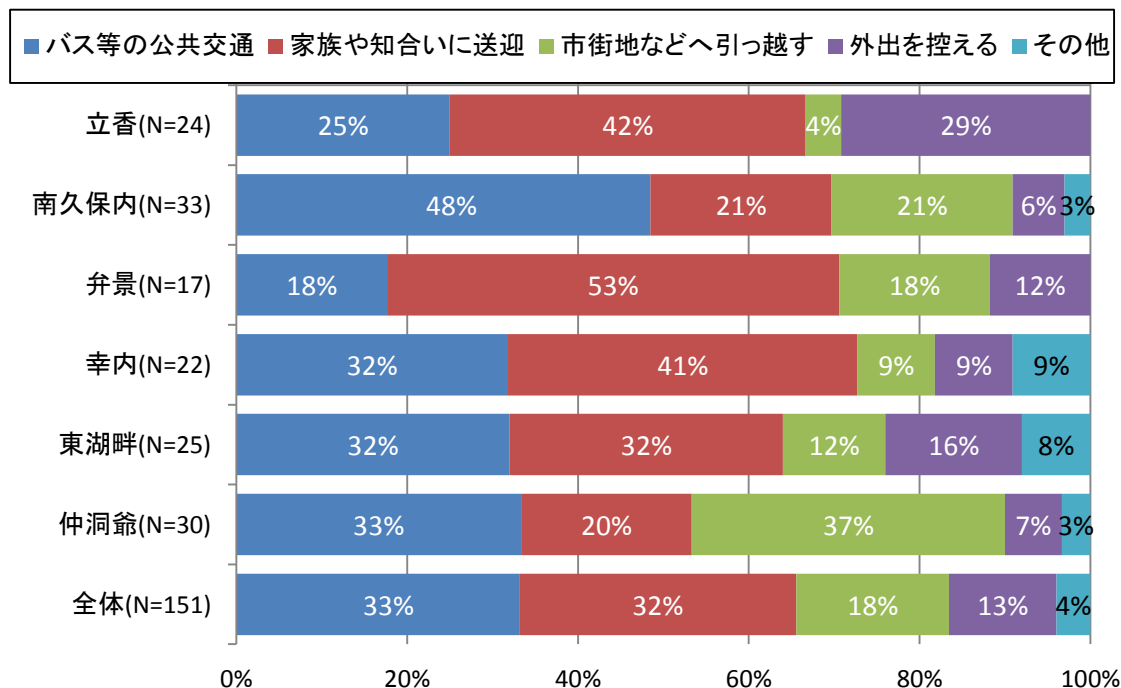


図 2.20 地区別自動車運転困難時手段

地区別年齢別の将来自動車の運転が困難になった場合の手段について、10年後には自動車の運転を止める可能性がある60歳以上に着目すると、“バス等の公共交通利用”、“家族や知人の送迎”の割合が高くなっていった。

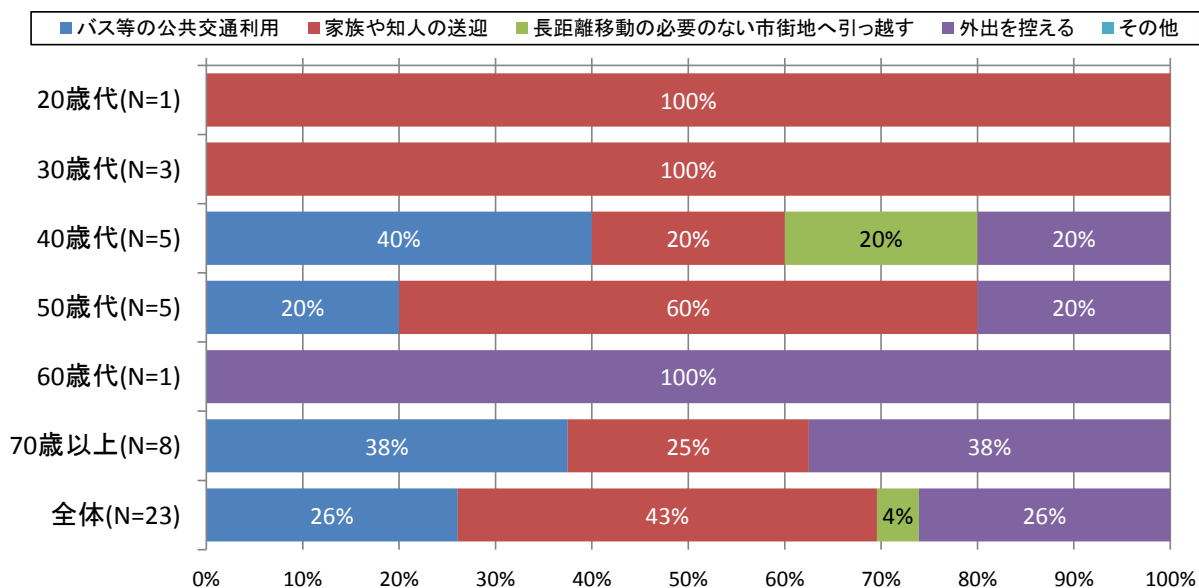


図 2.21 地区別年齢別の自動車運転困難時手段（立香）

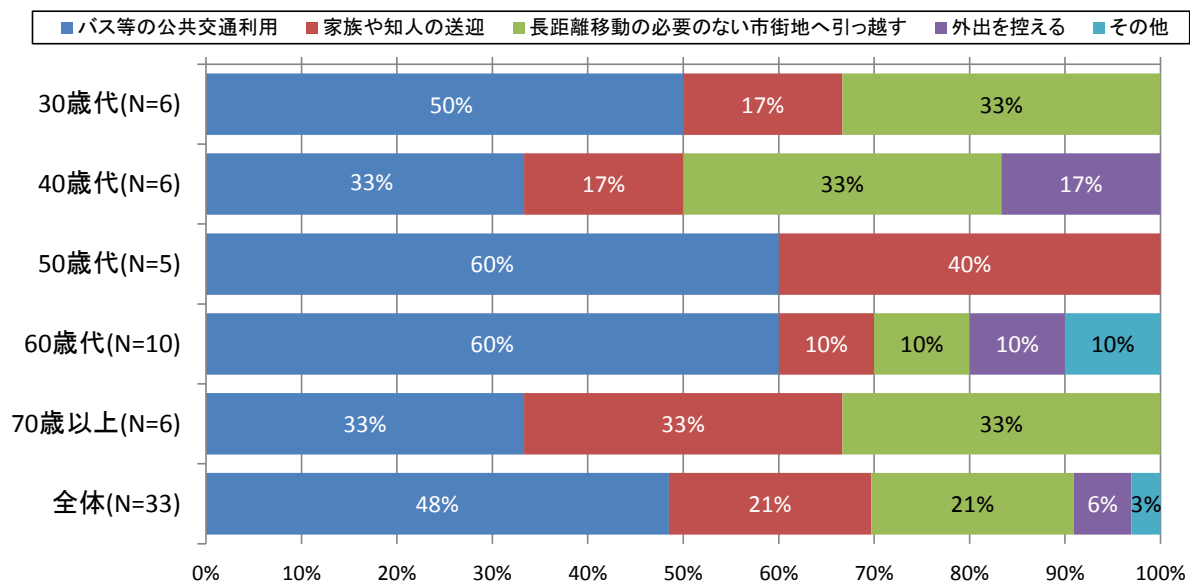


図 2.22 地区別年齢別の自動車運転困難時手段（南久保内）

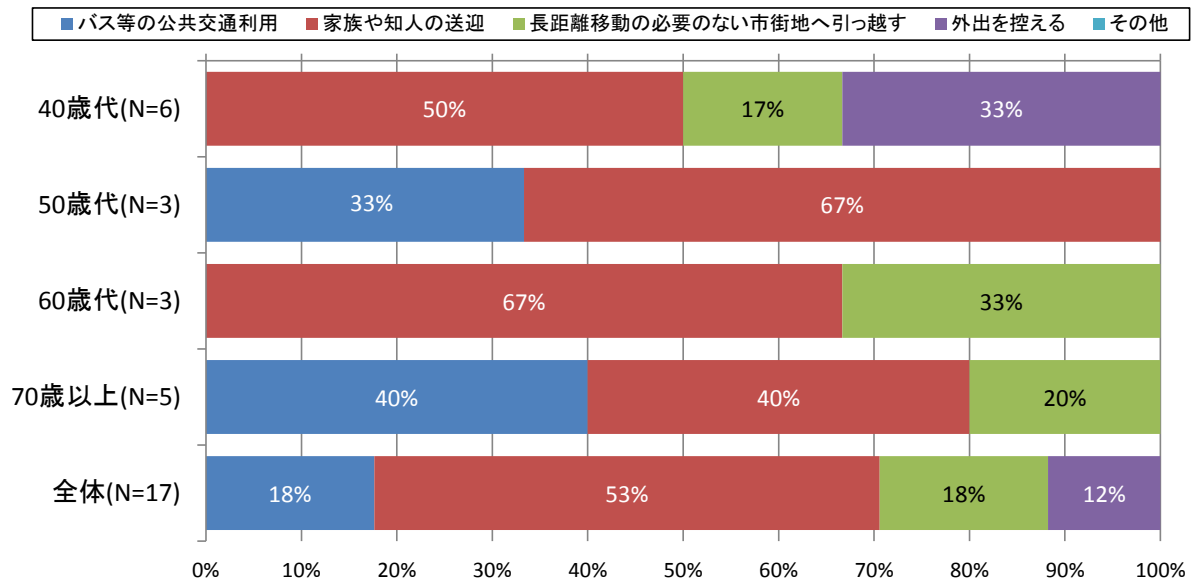


図 2.23 地区別年齢別の自動車運転困難時手段（弁景）

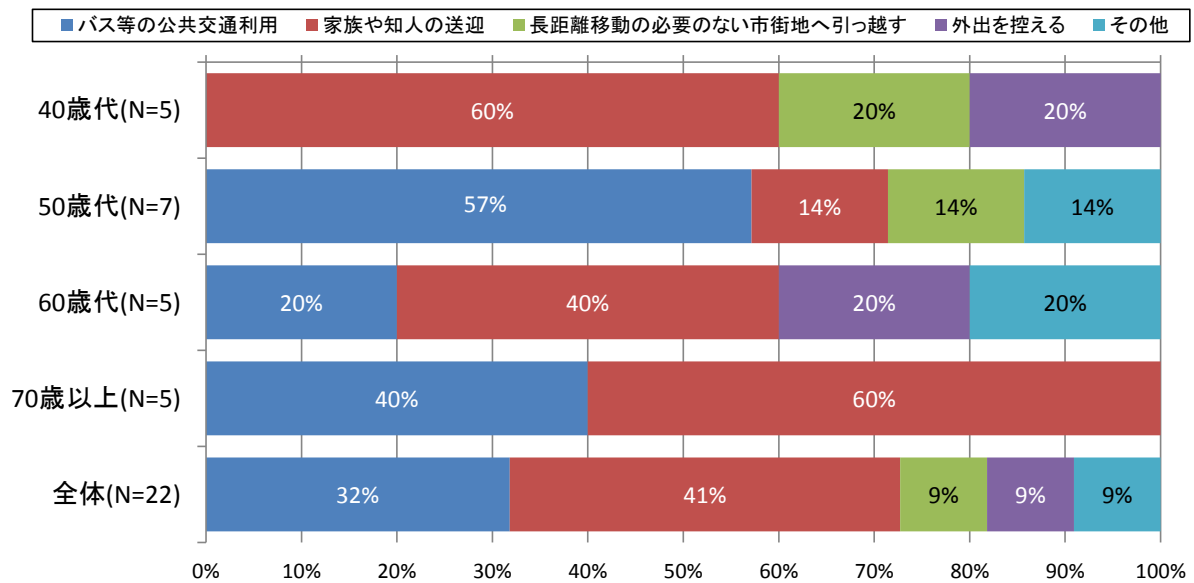


図 2.24 地区別年齢別の自動車運転困難時手段（幸内）

地区別年齢別の将来自動車の運転が困難になった場合の手段について、東湖畔、仲洞爺においても“バス等の公共交通利用”、“家族や知人の送迎”の割合が高くなっていった。

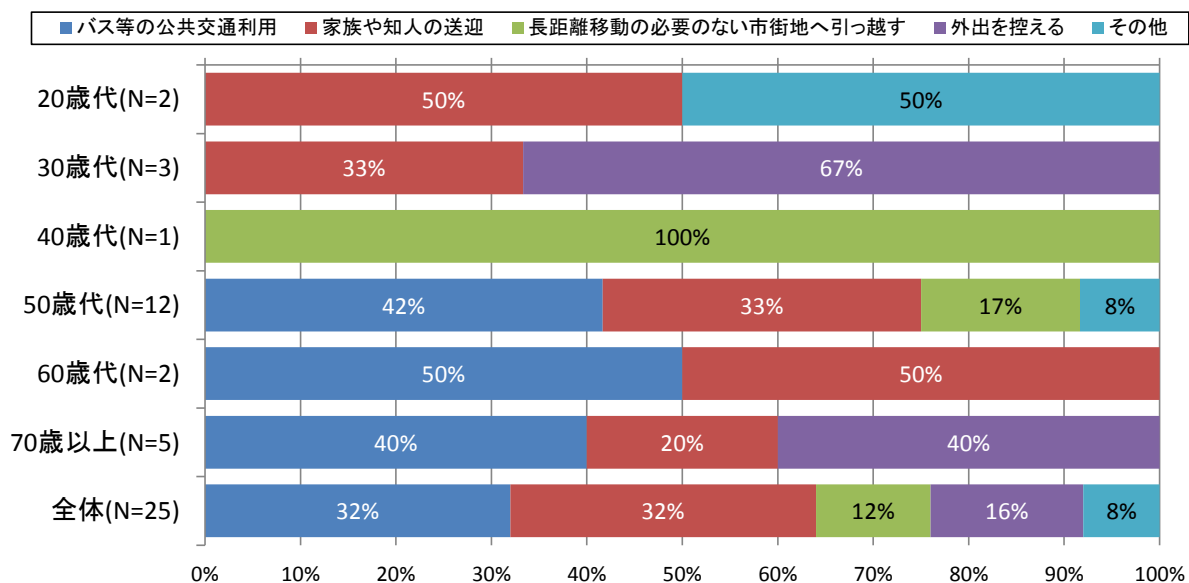


図 2.25 地区別年齢別の自動車運転困難時手段（東湖畔）

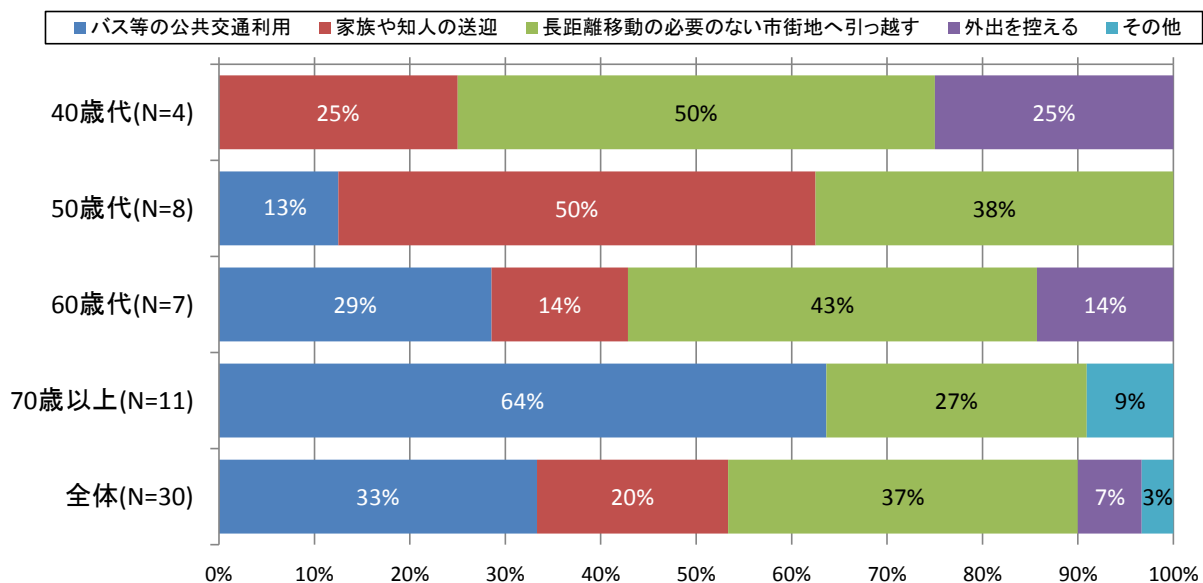


図 2.26 地区別年齢別の自動車運転困難時手段（仲洞爺）

### (3) 交通行動について（買い物）

#### ①利用交通手段

買い物時に利用する交通手段は“自動車（運転）”が約7割と最も多くなっていた。また、“家族や知り合いの車”も約3割程度みられた。

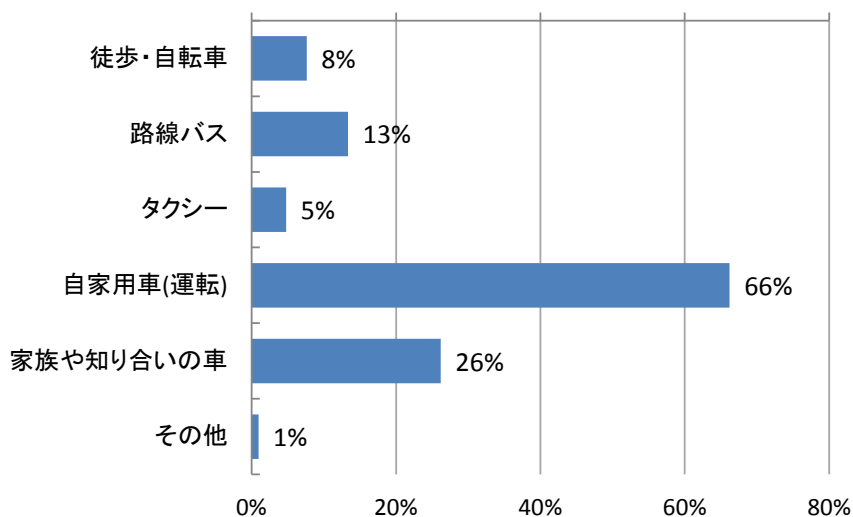


図 2.27 利用交通手段（買い物）（N=210、複数回答）

また、地区別の買い物時における交通手段をみると、どの地区においても自動車（運転）の割合が最も高くなっていた。南久保内、仲洞爺においては、“家族や知り合いの車”との回答が約4割程度みられた。立香、南久保内においては、“路線バス”の回答も比較的高くなっていた。

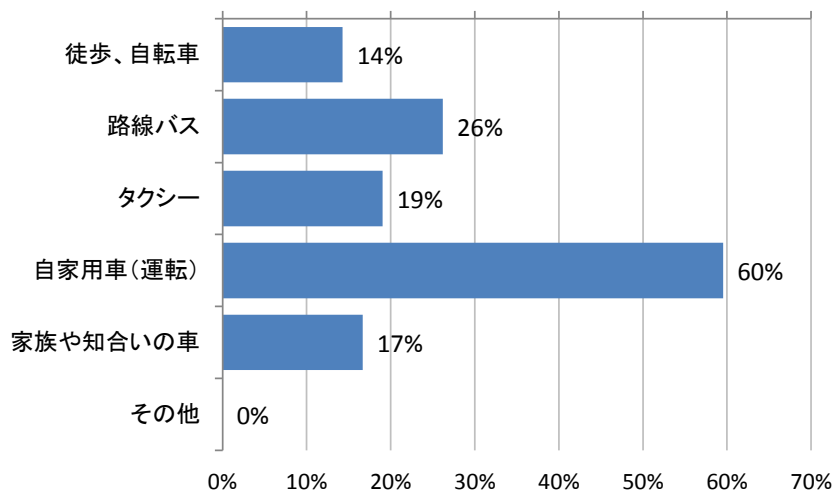


図 2.28 主な交通手段（買い物、立香、N=42、複数回答）

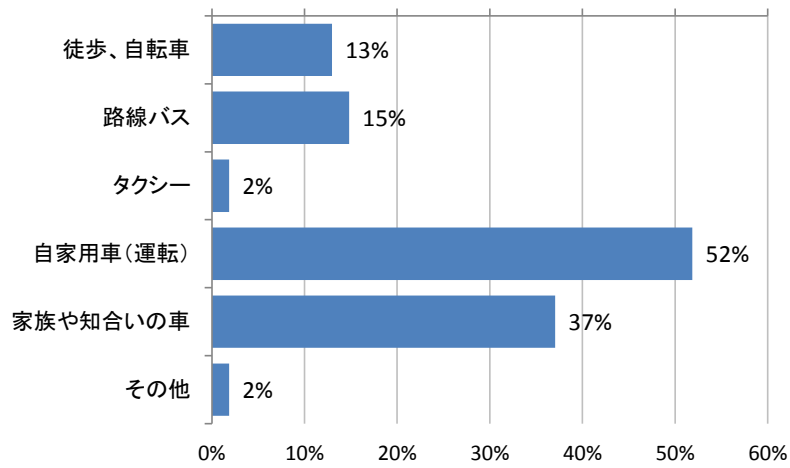


図 2.29 主な交通手段（買い物、南久保内、N=54、複数回答）

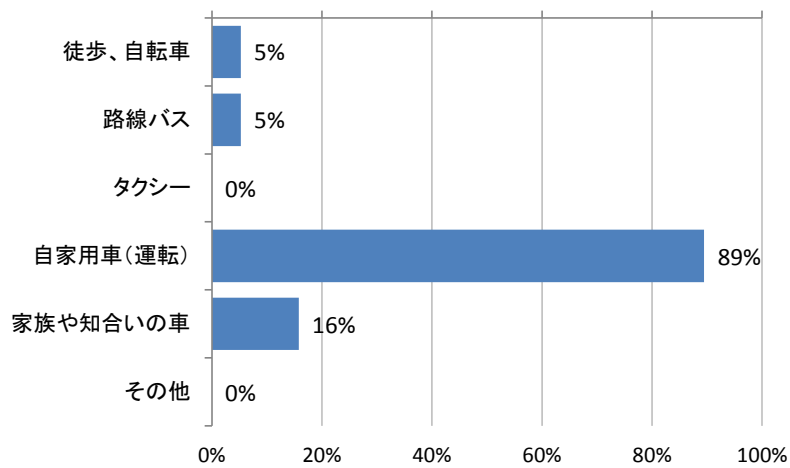


図 2.30 主な交通手段（買い物、弁景、N=19、複数回答）

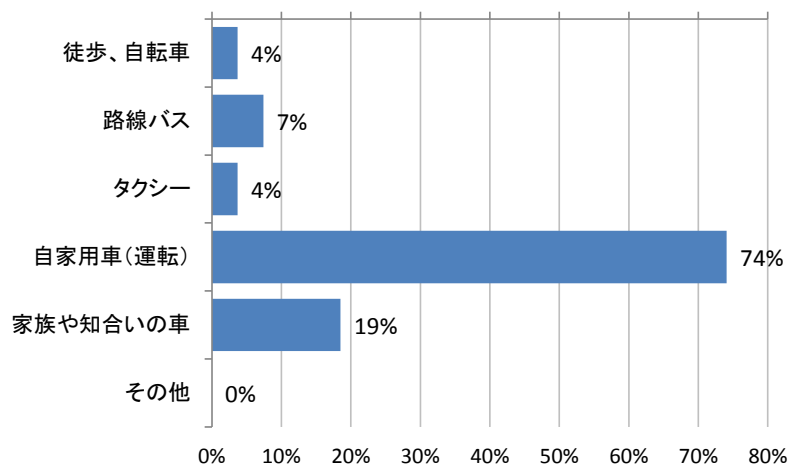


図 2.31 主な交通手段（買い物、幸内、N=27、複数回答）

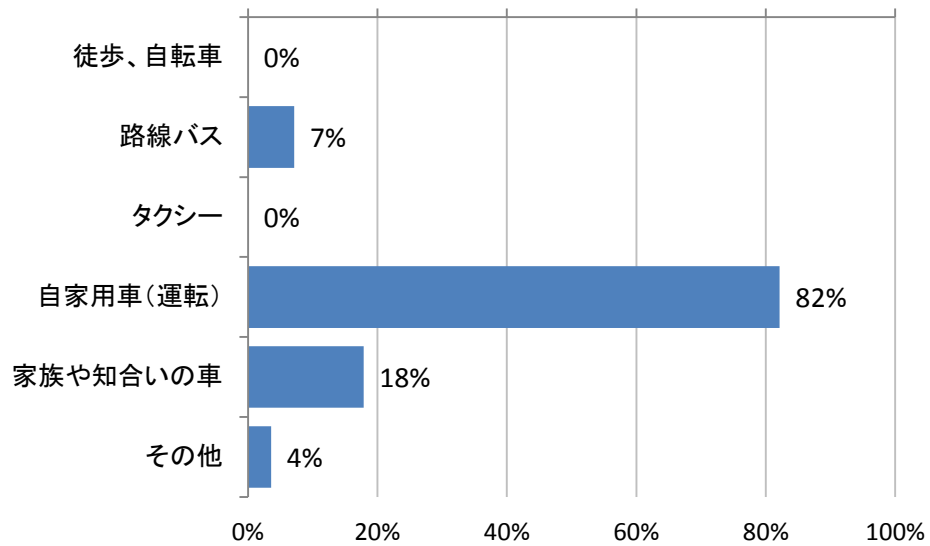


図 2.32 主な交通手段（買い物、東湖畔、N=28、複数回答）

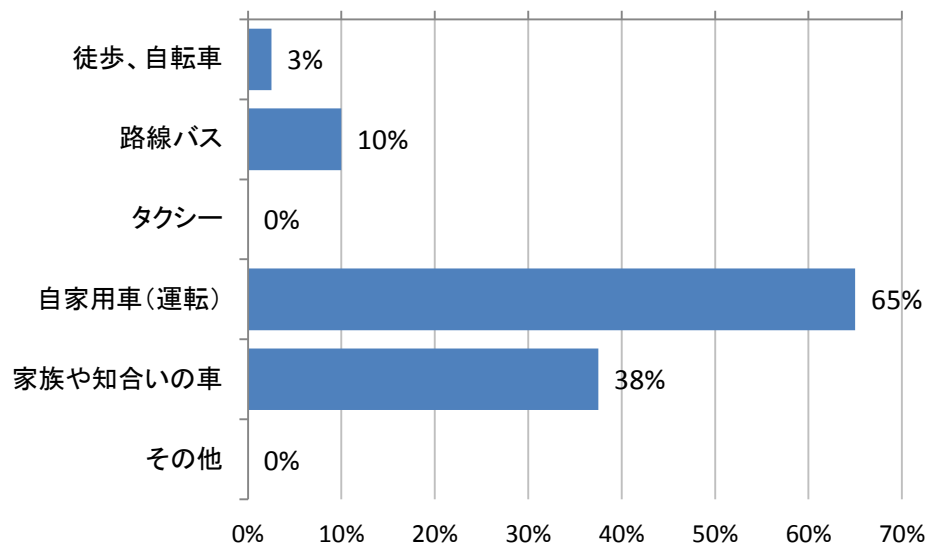


図 2.33 主な交通手段（買い物、仲洞爺、N=40、複数回答）



## ②買い物の回数

買物の回数については、“週に1,2回”が約5割と最も多くなっていた。

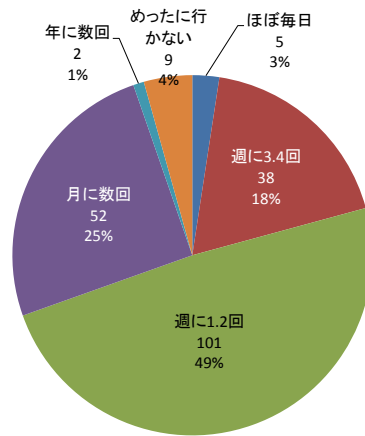


図 2.34 買い物の回数 (N=207)

## ③買い物に行く曜日・時間帯

買い物に行く曜日は土日が多くっており、時間帯は午前10時台が多くなっていた。

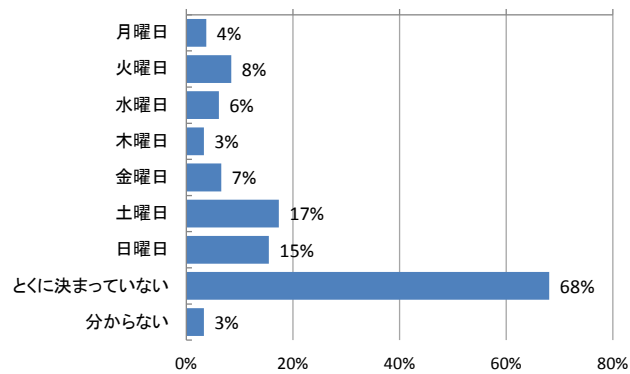


図 2.35 買い物に行く曜日 (N=213、複数回答)

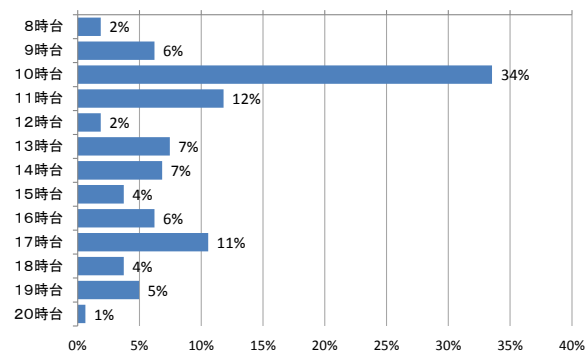


図 2.36 買い物に行く時間帯 (N=161)

#### ④買物に行く場所

買物に行く場所は、“伊達市”が約8割と多くなっており、よく行く施設としては、“イオン”が最も多くなっていた

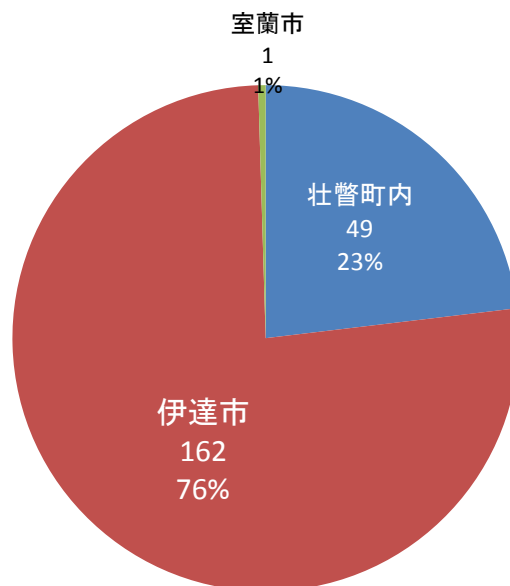


図 2.37 買物に行く場所 (N=212)

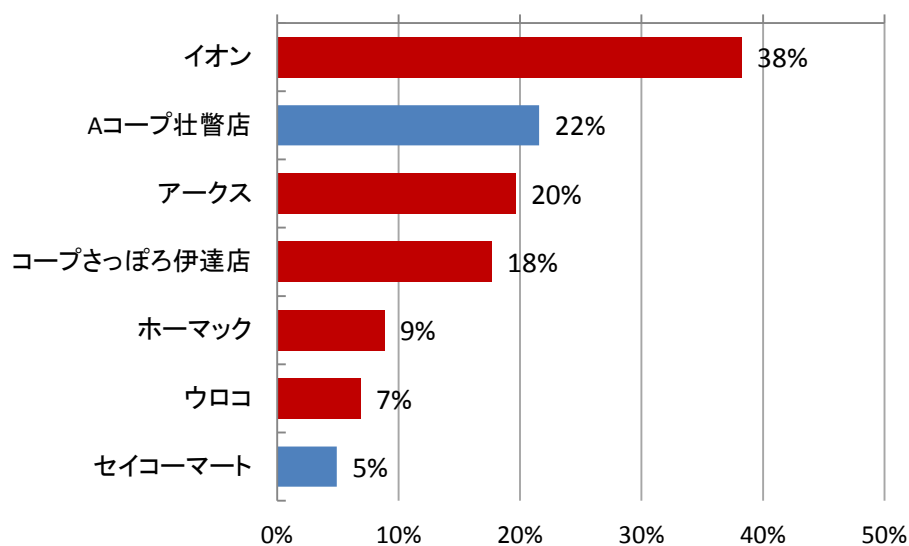


図 2.38 よく行く買物施設 (N=102、複数回答)

### ⑤ 宅配サービスの利用について

宅配サービスの利用については、約 2 割の人が“利用している”という結果であった。年代別にみると、30 代や 70 代での利用が全体平均よりも高くなっていた。地区別では、立香地区や東湖畔地区での利用が 2 割を超えていた。

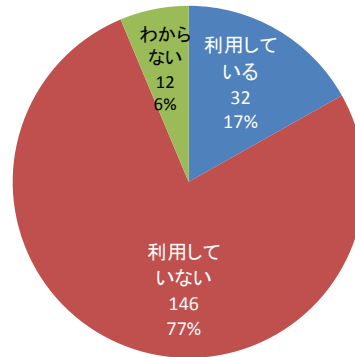


図 2.39 宅配サービスの利用について (N=190)

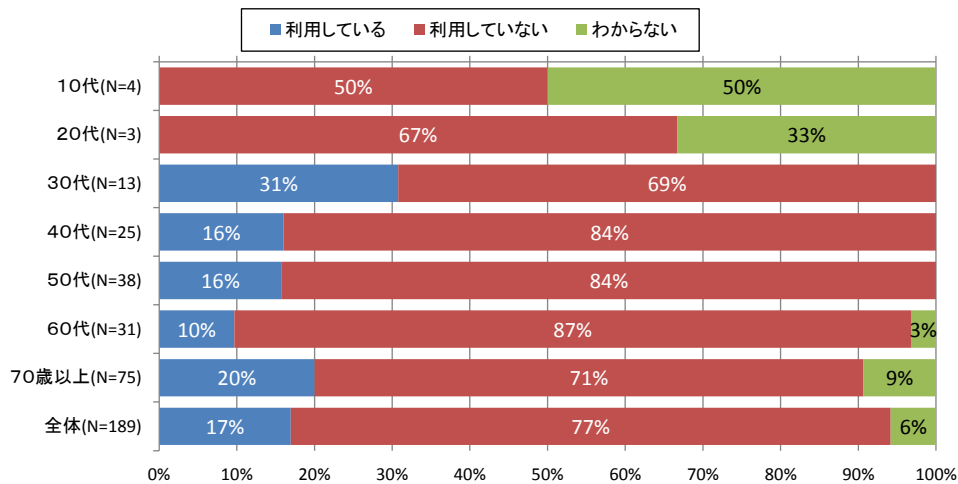


図 2.40 年代別宅配サービス利用構成比

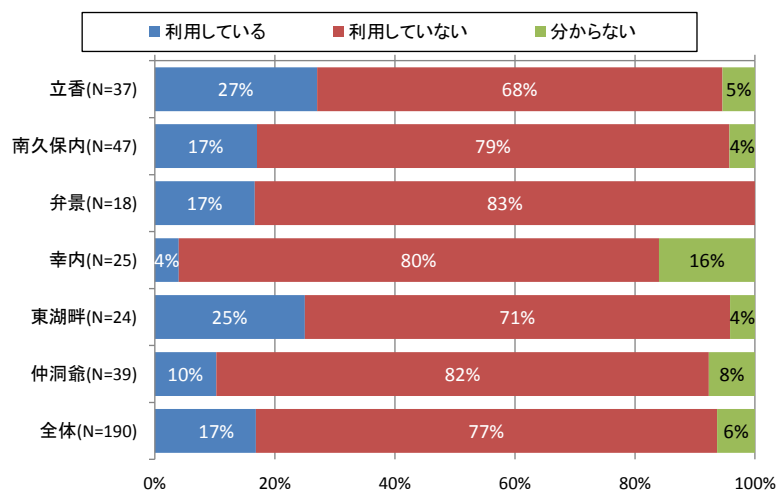


図 2.41 宅配サービスの利用について：居住地別構成比 (N=190)

#### (4) 交通行動について（通院）

##### ①利用交通手段

通院時に利用する交通手段は“自動車（運転）”が約6割と最も多くなっていた。

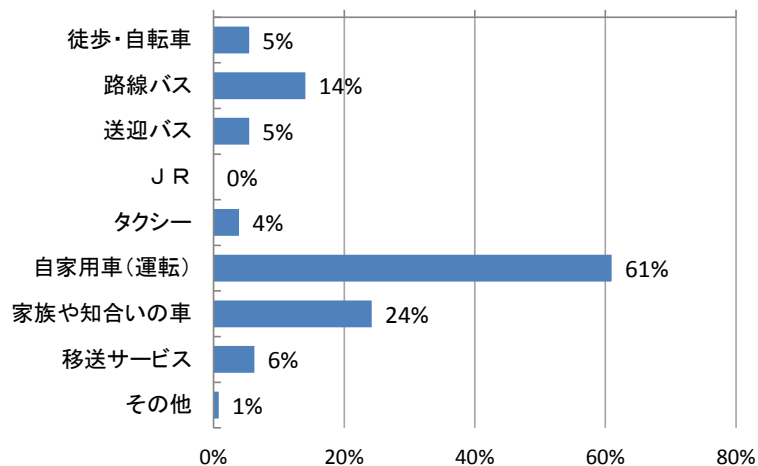


図 2.42 利用交通手段（通院）（N=128、複数回答）

また、地区別の通院時における交通手段をみると、どの地区においても自動車（運転）の割合が最も高くなっていた。南久保内、東湖畔については、“路線バス”の回答が2割程度みられた。南久保内、仲洞爺においては、“家族や知り合いの車”が約3割となっていた。立香では“送迎バス”の回答が約2割となっていた。

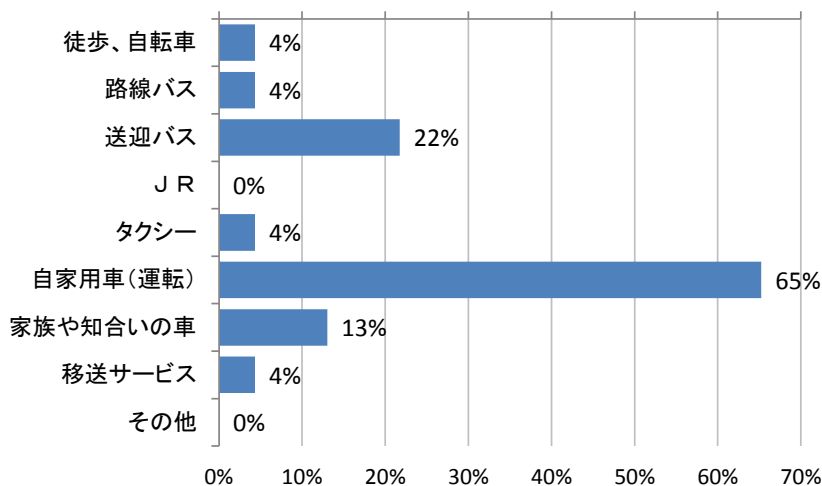


図 2.43 主な交通手段（通院、立香、N=23、複数回答）

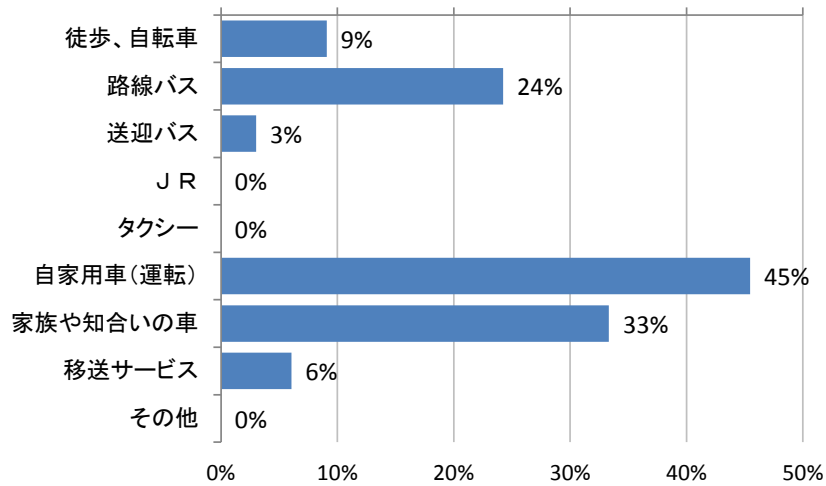


図 2.44 主な交通手段（通院、南久保内、N=33、複数回答）

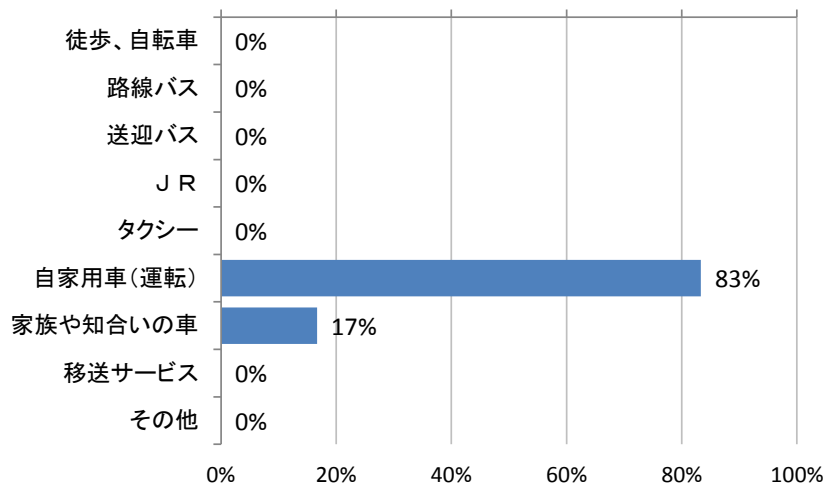


図 2.45 主な交通手段（通院、弁景、N=6、複数回答）

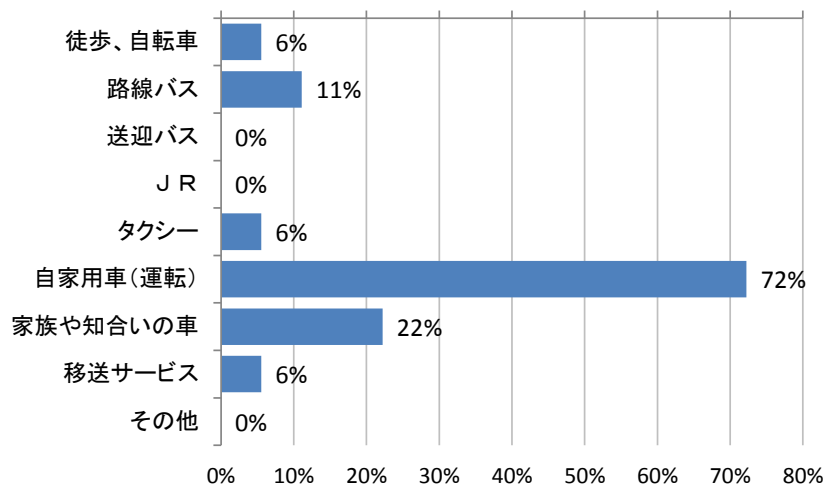


図 2.46 主な交通手段（通院、幸内、N=18、複数回答）

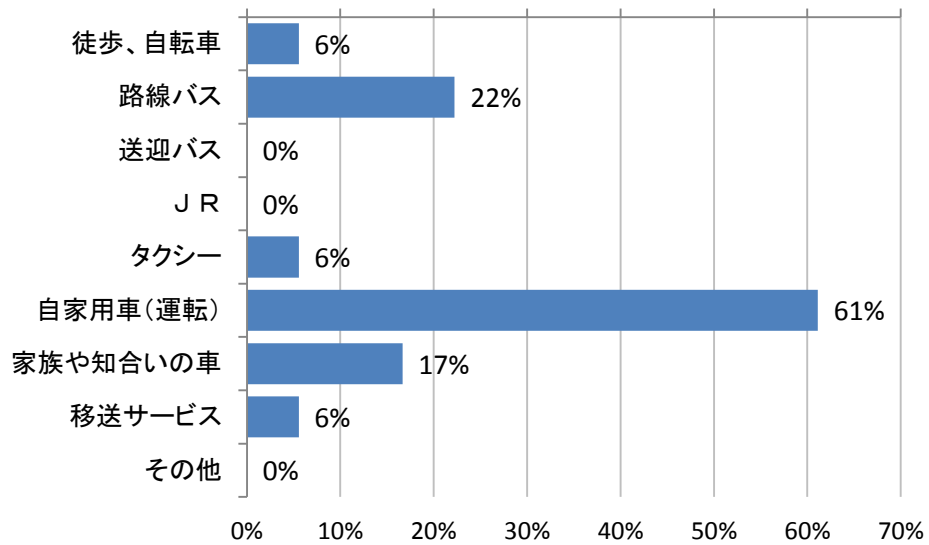


図 2.47 主な交通手段（通院、東湖畔、N=18、複数回答）

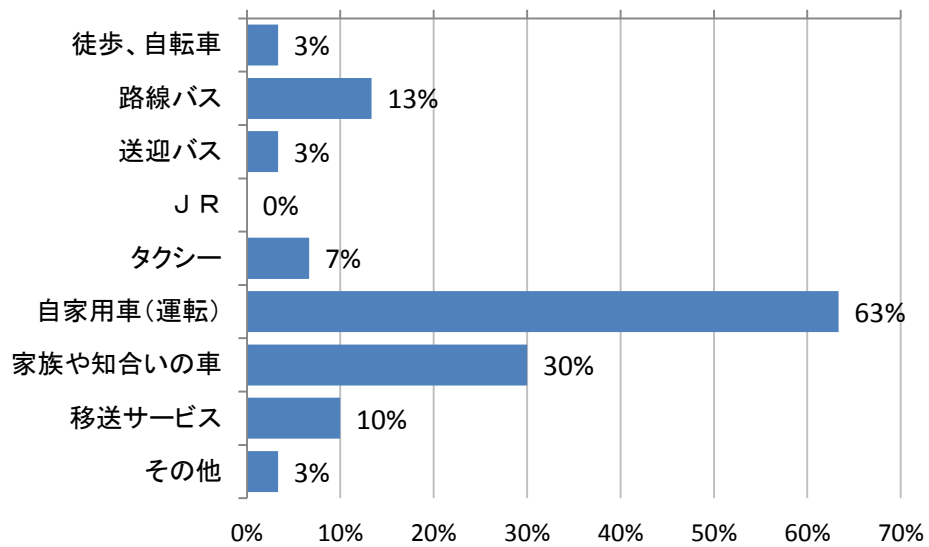


図 2.48 主な交通手段（通院、仲洞爺、N=30、複数回答）

### ②通院の回数

通院の回数は“月に数回”が約5割と最も多くなっていた。

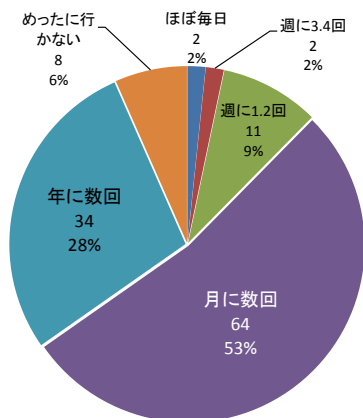


図 2.49 通院の回数 (N=121)

### ③通院の曜日・時間帯

曜日については大きな差は見られず、時間帯としては8・9時台など午前の時間帯が多くなっていた。

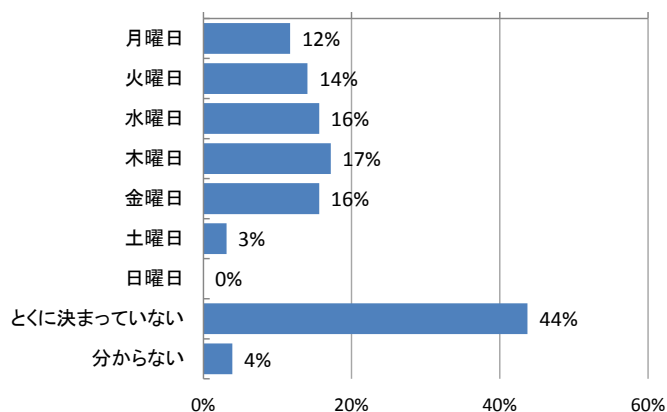


図 2.50 通院する曜日 (N=213、複数回答)

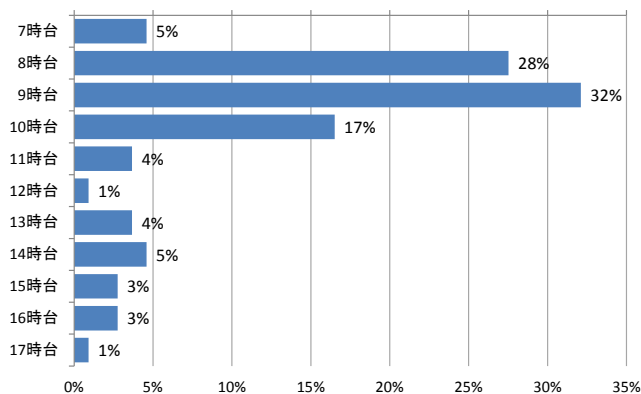


図 2.51 通院する時間帯 (N=161)

#### ④通院場所

通院する場所は、“伊達市”が約7割となっており、よく行く病院としては、“伊達赤十字病院”が最も多くなっていた。

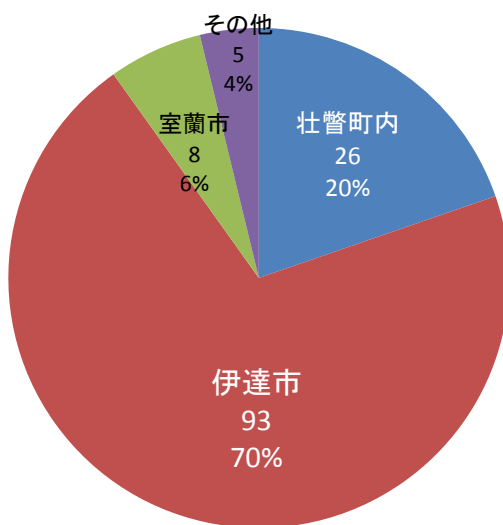


図 2.52 通院する場所 (N=132)

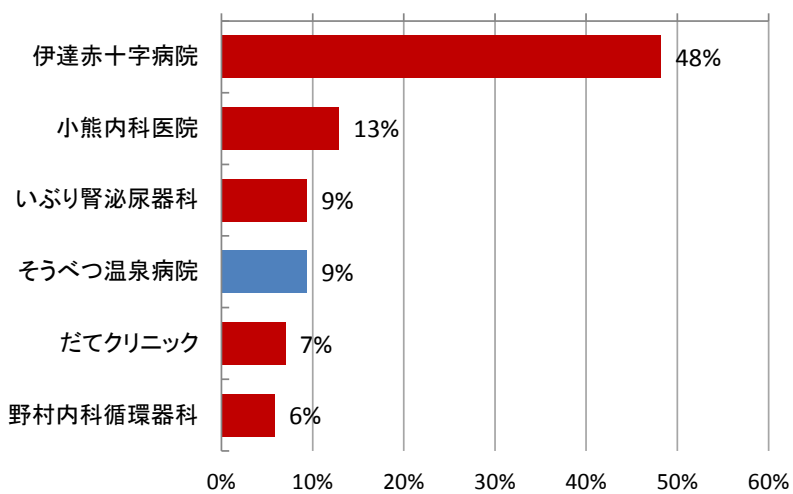


図 2.53 よく行く病院 (N=85、複数回答)



## (5) バスを利用しない理由について

### ①バスを利用しない理由

バスを利用しない理由としては、“他の交通手段の方が便利”が最も多くなっており、その他、“バスの便数が少ない”、“自宅からバス停が遠い”、“乗りたい時間にバスが無い”などが挙げられた。

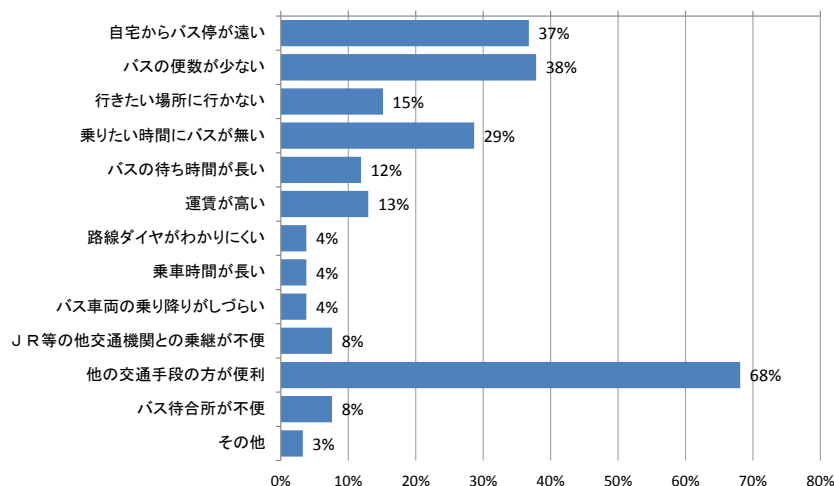


図 2.54 バスを利用しない理由 (N=185、複数回答)

地区別にみると、“他の交通手段の方が便利”がどの地区においても割合が高くなっていった。“自宅からバス停が遠い”では立香、弁景、幸内、“バスの便数が少ない”では立香、南久保内、弁景、“運賃が高い”では弁景において回答割合が高くなっていった。

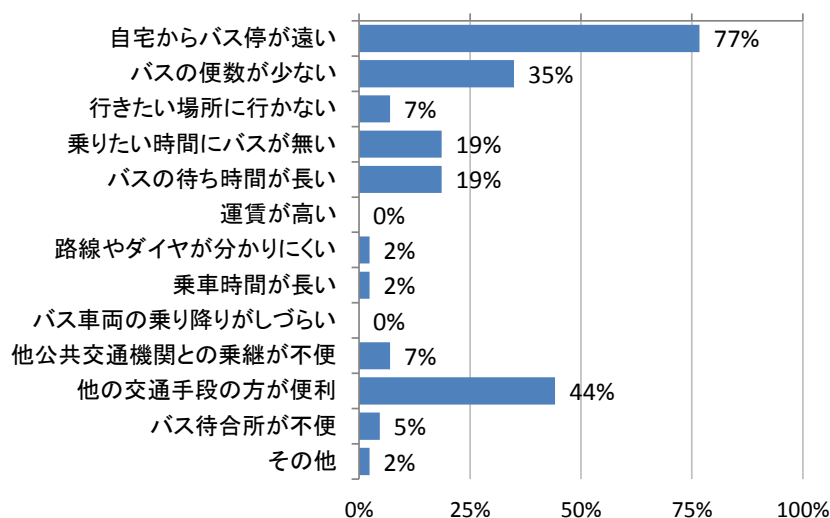


図 2.55 バスを利用しない理由 (立香、N=43、複数回答)

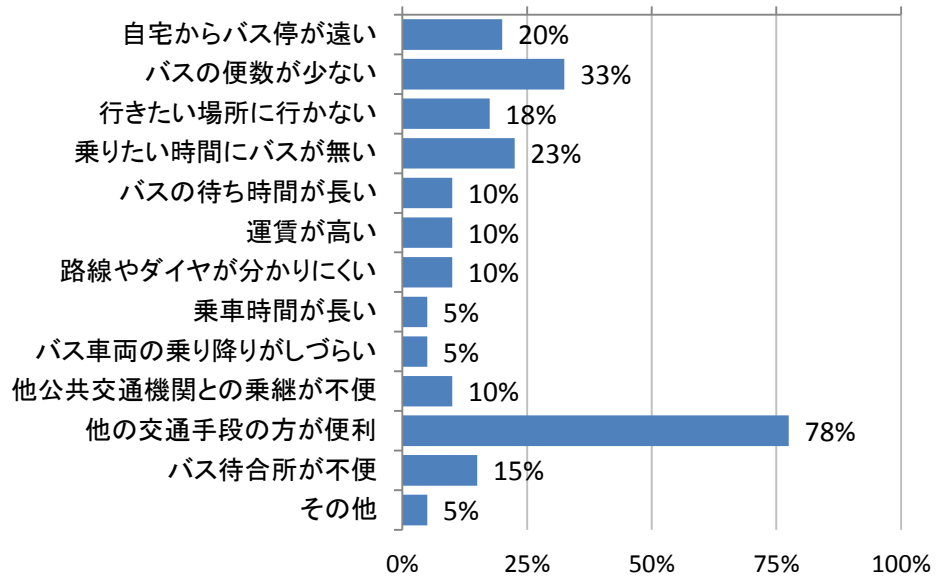


図 2.56 バスを利用しない理由（南久保内、N=40、複数回答）

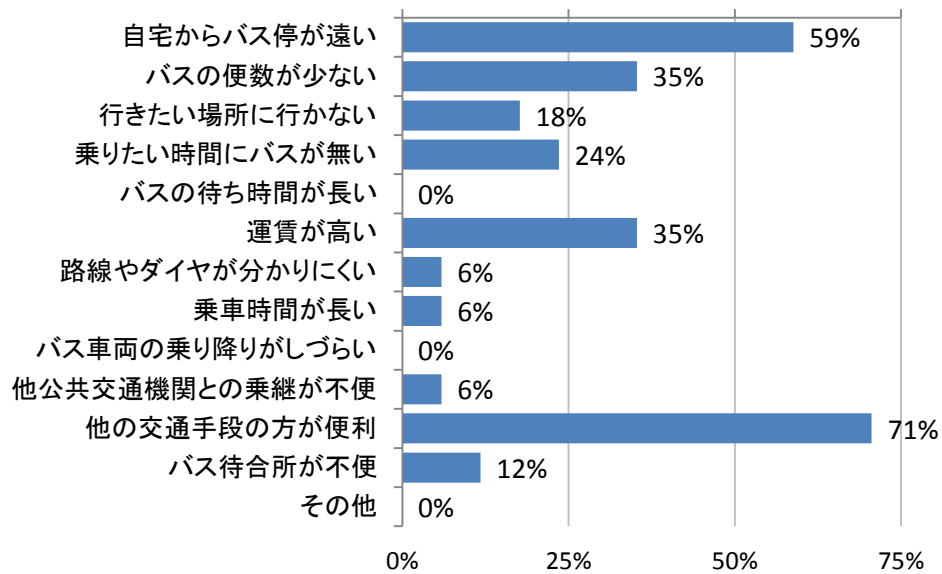


図 2.57 バスを利用しない理由（弁景、N=17、複数回答）

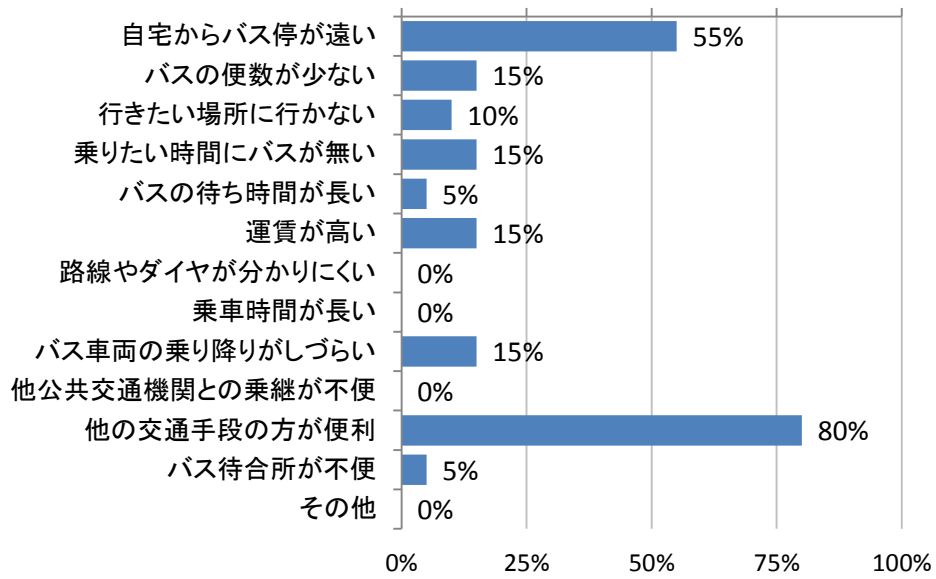


図 2.58 バスを利用しない理由（幸内、N=20、複数回答）

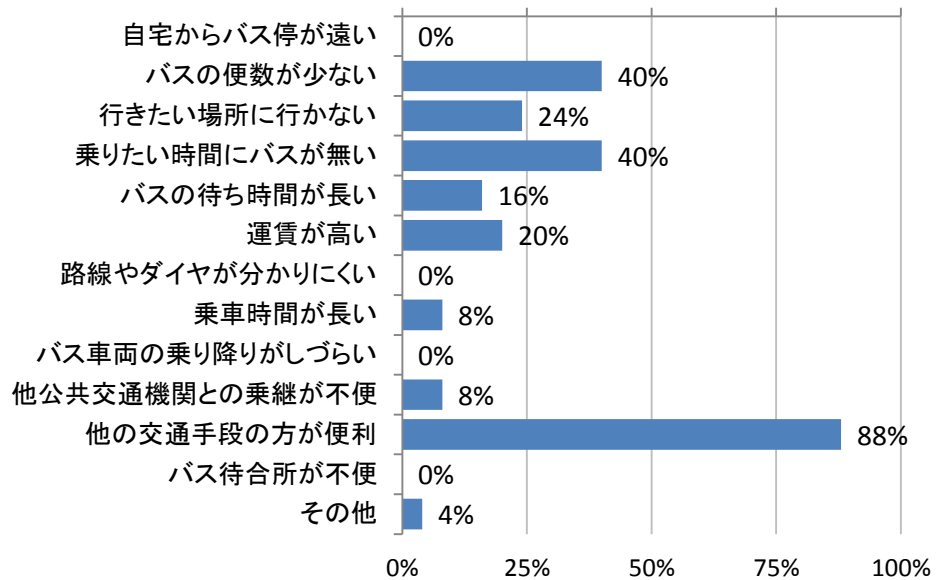


図 2.59 バスを利用しない理由（東湖畔、N=25、複数回答）

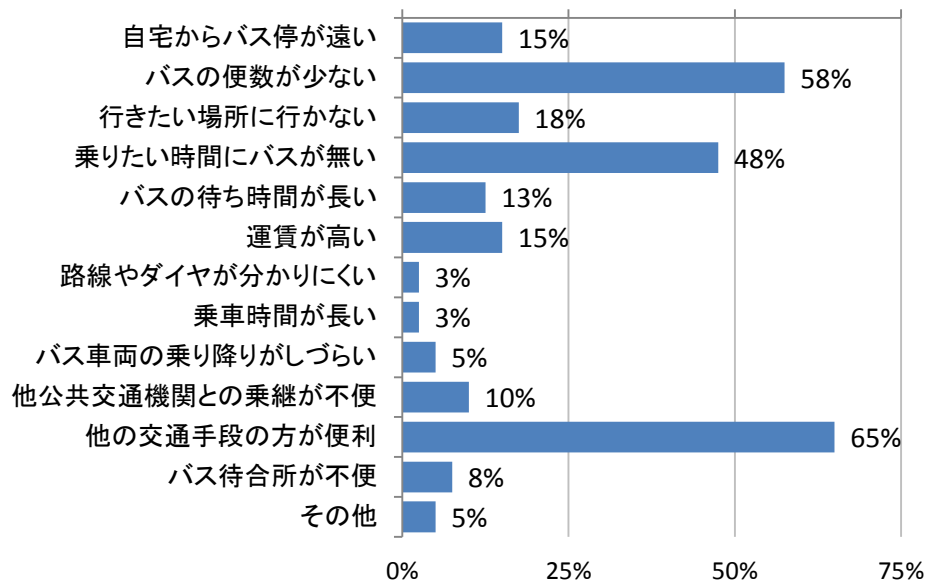


図 2.60 バスを利用しない理由（仲洞爺、N=40、複数回答）

②バスサービスが改善された場合の利用意向

バスサービスが改善された場合、約 7 割がバスを利用する可能性があることがわかった。また、地区別にみると、弁景や立香において約 8 割がバスの利用意向を示していた。

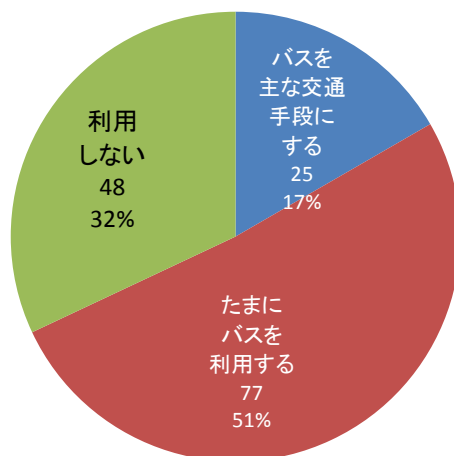


図 2.61 バスサービスが改善された場合の利用意向 (N=150)

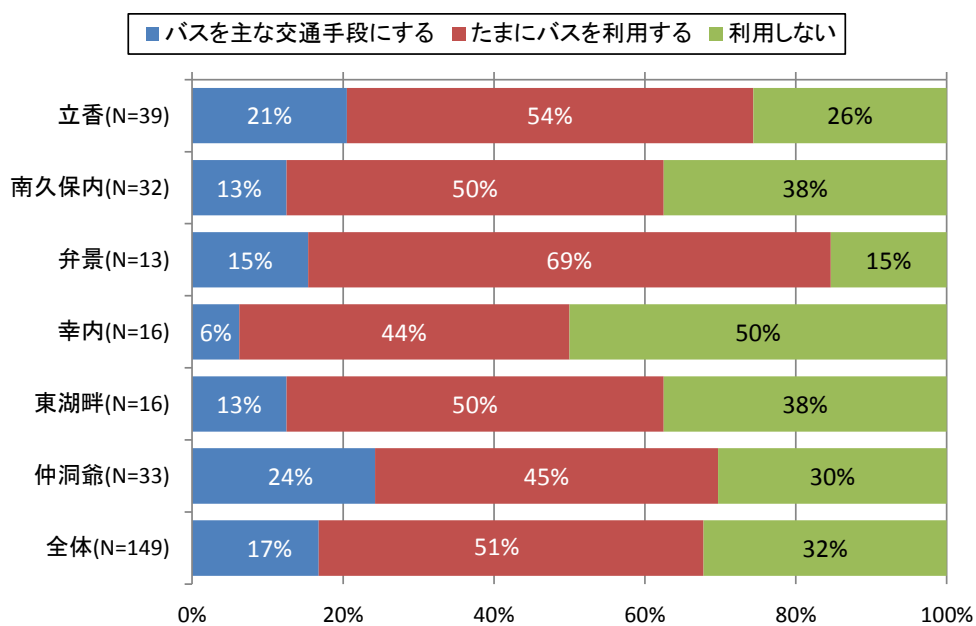


図 2.62 地区別バスサービスが改善された場合の利用意向

(6) 今後の公共交通のあり方について

①今後のバス等の公共交通の必要性

今後のバス等の公共交通の必要性については、約半数が“必要”と回答していた。

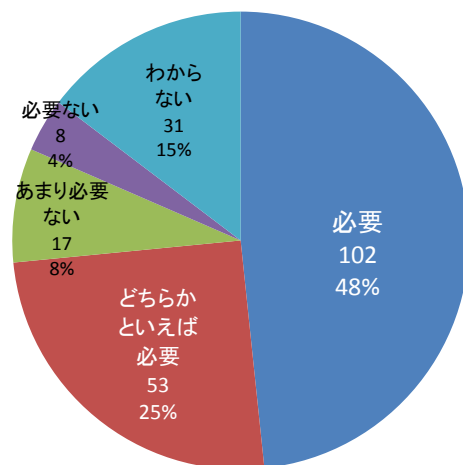


図 2.63 今後のバス等の必要性について (N=211)

また、今後の公共交通のあり方について地区別にみると、立香、南久保内、幸内、仲洞爺において“必要”の回答割合が高くなっており、“どちらかといえば必要”を含めると約7割が“公共交通は必要”という回答であった。

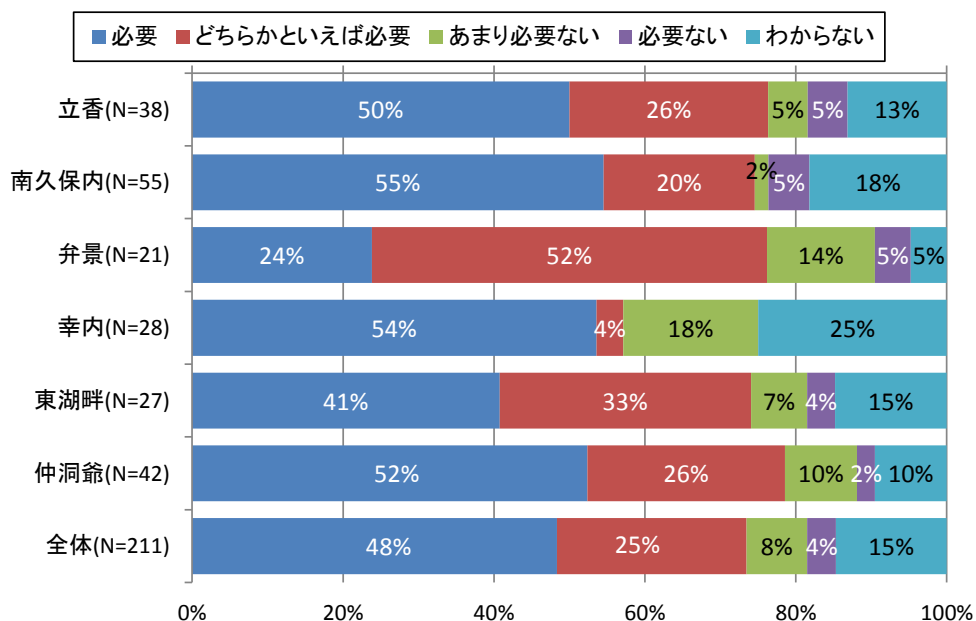


図 2.64 地区別バス等の必要性について

## ②新しい交通システムの利用意向について

新しい交通システムの利用意向については、“予約運行型バス”が約5割、“乗合タクシー”が約3割となっていた。

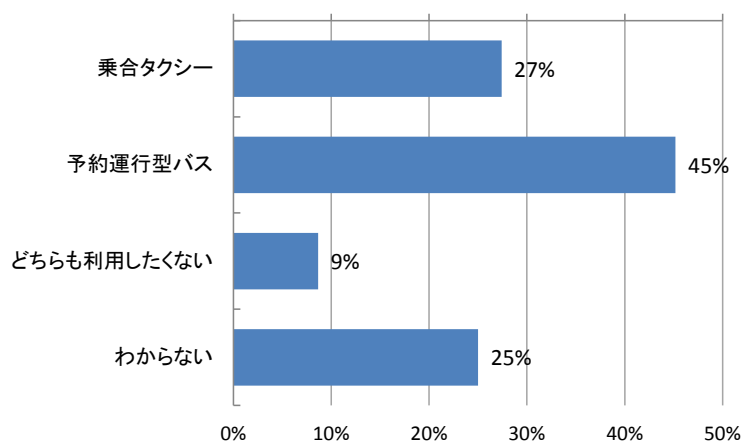


図 2.65 新しい交通システムの利用について (N=208、複数回答)

新しい公共交通の利用意向について地区別にみると、立香、南久保内、弁景、幸内、仲洞爺において“予約運行型バス”が5割程度と最も多くなっており、“乗合タクシー”は3割程度となっていた。また、東湖畔では“乗合タクシー”が約4割と最も多くなっていた。

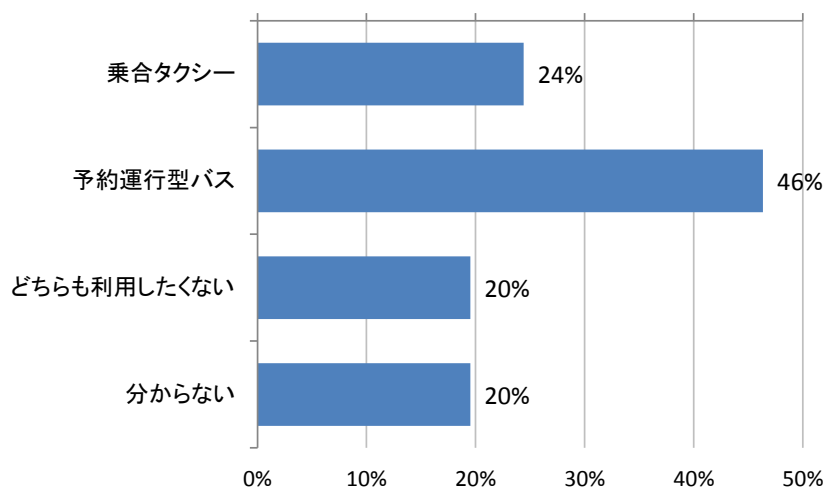


図 2.66 新交通の利用意向 (立香、N=41、複数回答)

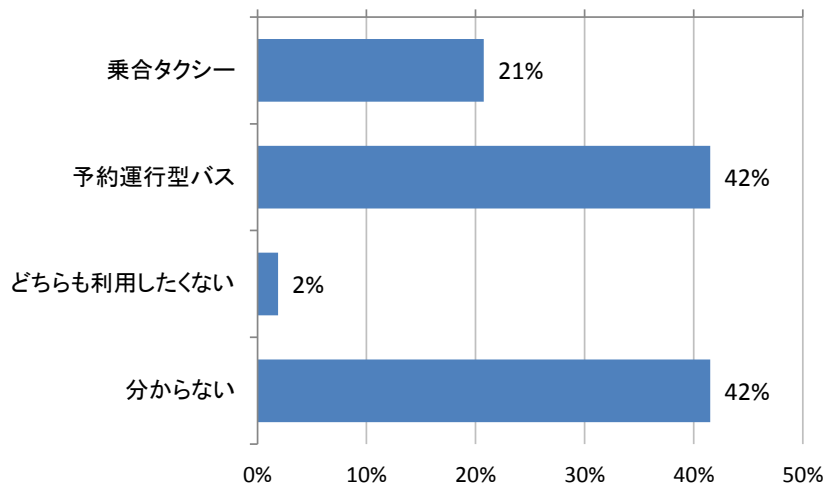


図 2.67 新交通の利用意向（南久保内、N=53、複数回答）

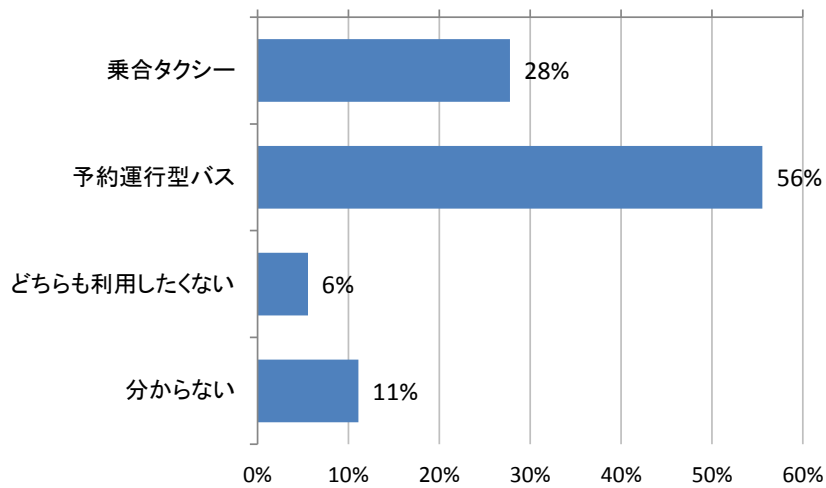


図 2.68 新交通の利用意向（弁景、N=18、複数回答）

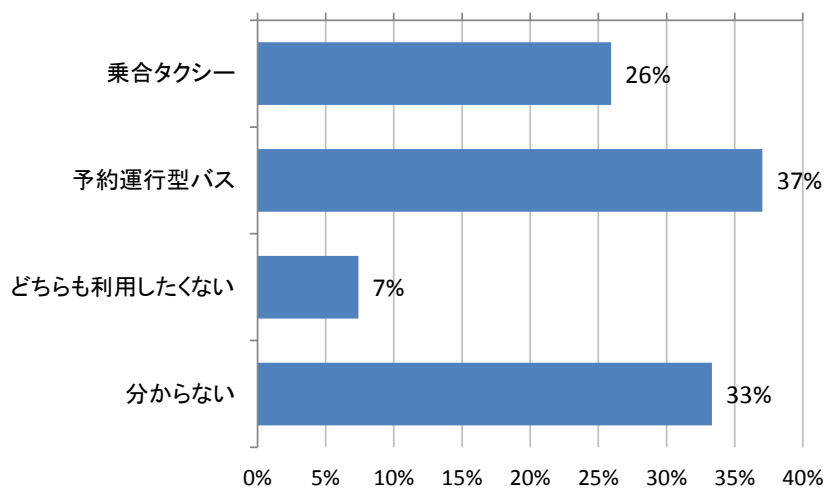


図 2.69 新交通の利用意向（幸内、N=27、複数回答）



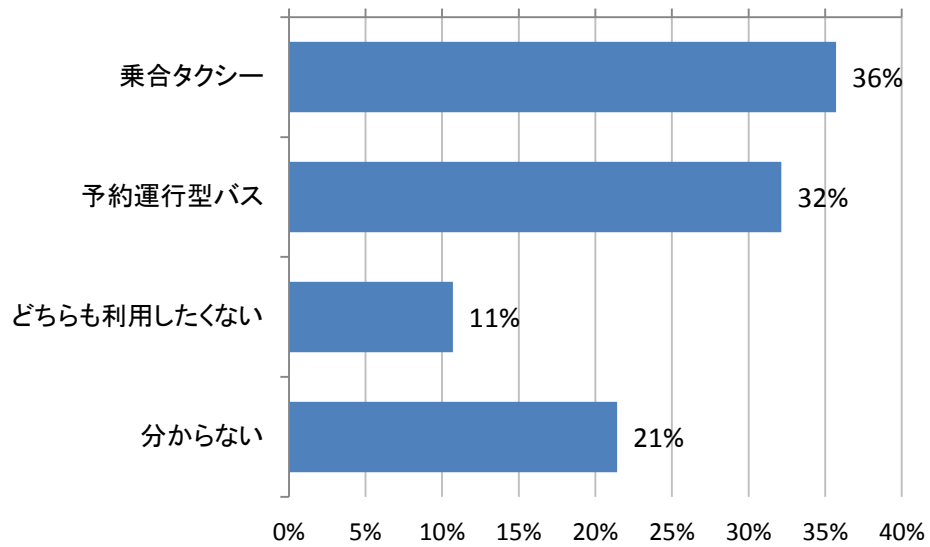


図 2.70 新交通の利用意向（東湖畔、N=28、複数回答）

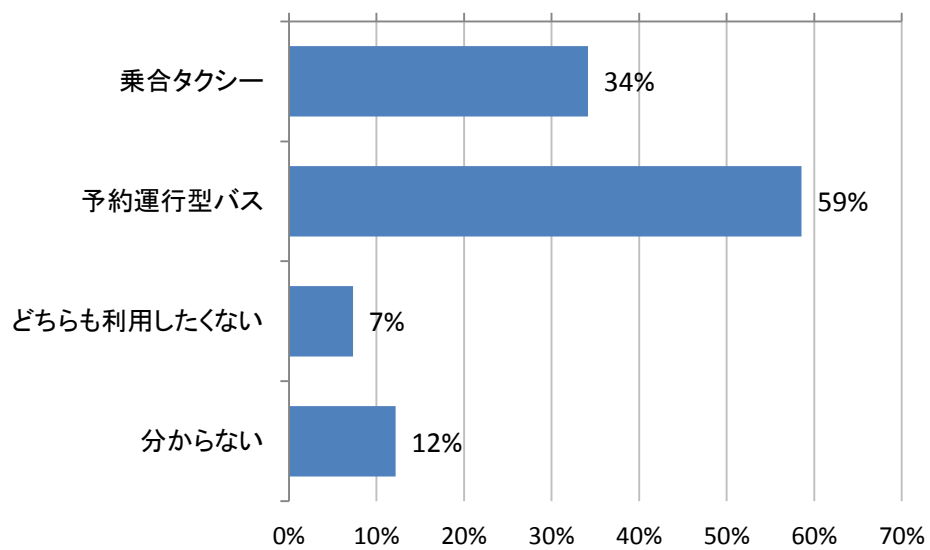


図 2.71 新交通の利用意向（仲洞爺、N=41、複数回答）

### ③新しい交通システムを利用する際の判断基準

#### 1) 予約のわずらわしさ

新しい交通システムを利用する際の判断基準として、予約の煩わしさについては、“どちらとも言えない”が約4割と最も多くなっていた。

また、地区別にみると、立香、南久保内、仲洞爺で“大いに気になる”の割合が高くなっていた。

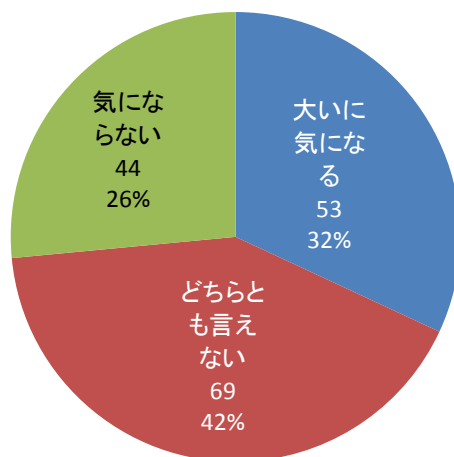


図 2.72 新交通を利用する際の判断基準（予約の煩わしさ）(N=166)

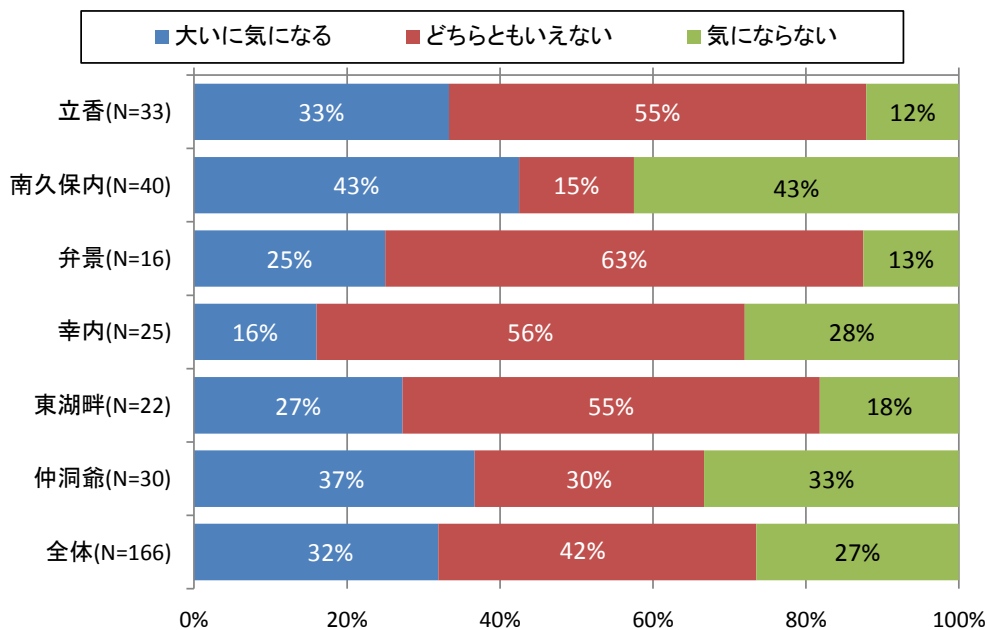


図 2.73 地区別新交通を利用する際の判断基準（予約の煩わしさ）

## 2) 料金

新しい交通システムを利用する際の判断基準として、料金については、“大いに気になる”が約5割と最も多くなっていた。

また、地区別にみると、南久保内、弁景、東湖畔、仲洞爺で“大いに気になる”の割合が高くなっていた。

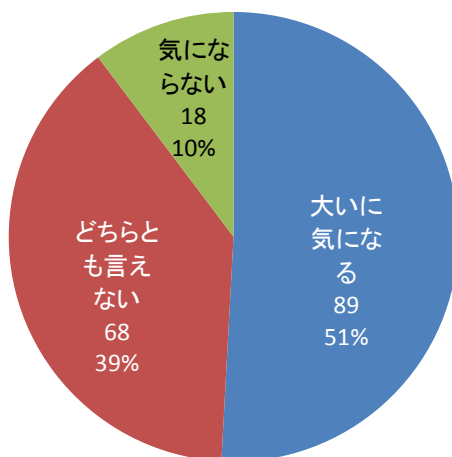


図 2.74 新交通を利用する際の判断基準（料金）（N=175）

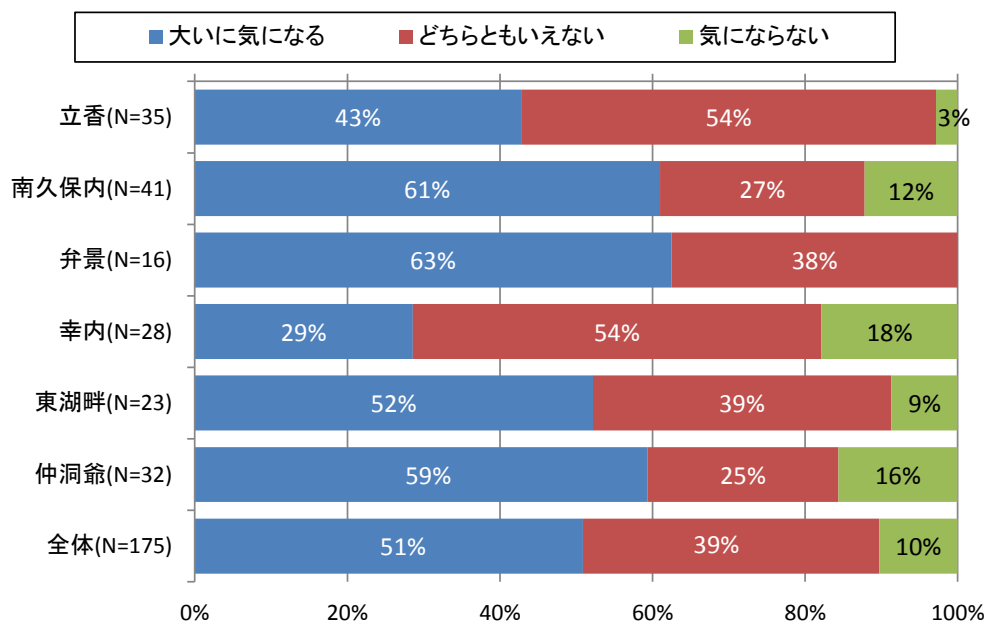


図 2.75 地区別新交通を利用する際の判断基準（料金）

### 3) バス停までの移動

新しい交通システムを利用する際の判断基準として、バス停までの移動については、“大いに気になる”が約5割と最も多くなっていた。

また、地区別にみると、立香、弁景、幸内で“大いに気になる”の割合が高くなっていた。

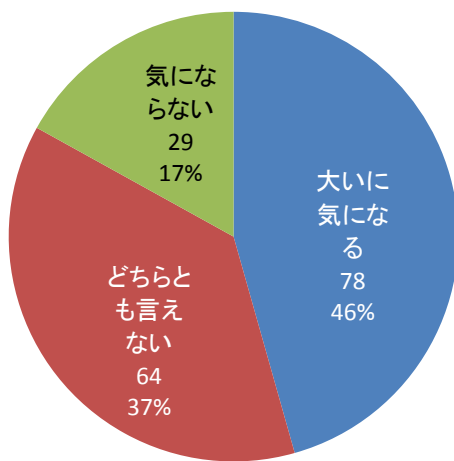


図 2.76 新交通を利用する際の判断基準（バス停までの移動）（N=171）

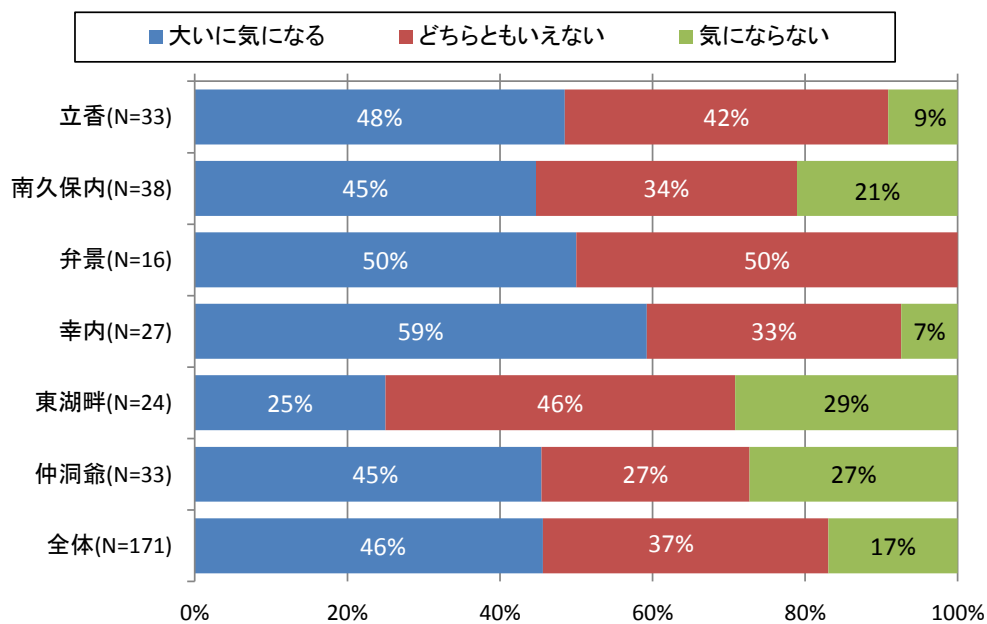


図 2.77 地区別新交通を利用する際の判断基準（バス停までの移動）

#### ④乗合タクシーの支払意志額

乗合タクシーの支払意志額については、“500円”が約4割と最も多くなっていた。地区別にみると、立香、南久保内、弁景、仲洞爺で500円の割合が最も高く、東湖畔では300円、幸内では300円と500円の割合が高くなっていた。

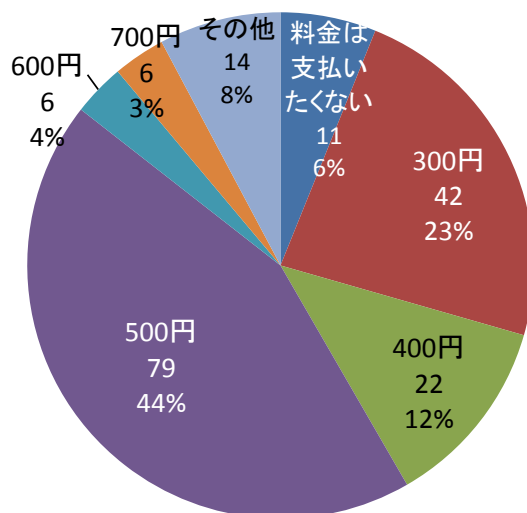


図 2.78 乗合タクシーの支払意志額 (N=180)

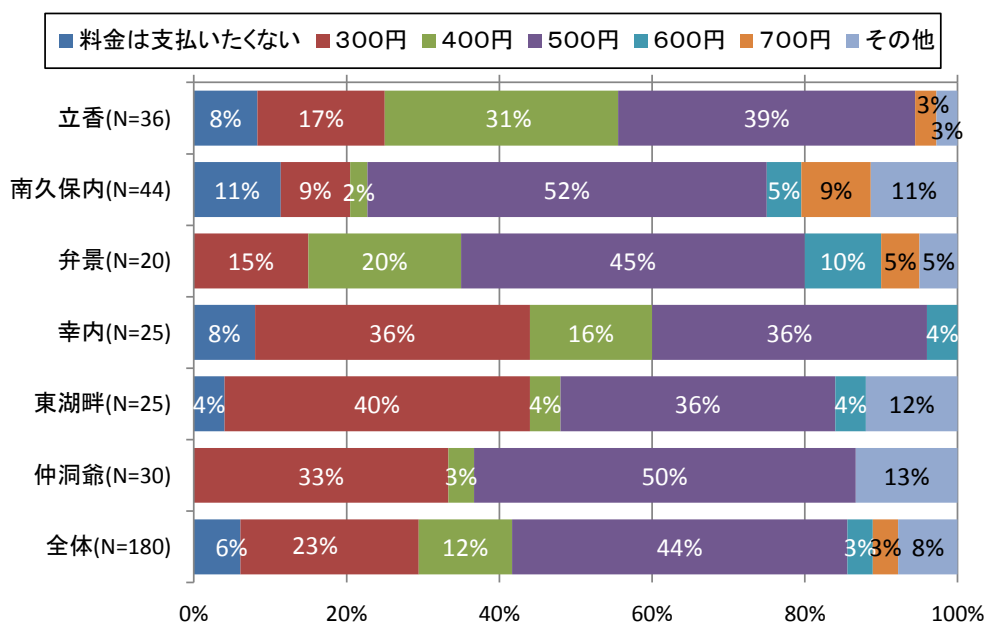


図 2.79 地区別乗合タクシー支払意志額

⑤予約運行型バスの支払意志額

予約運行型バスの支払意志額については、“300円”が約4割と最も多くなっていた。地区別にみると、どの地域においても300円の回答が最も多くなっていた。

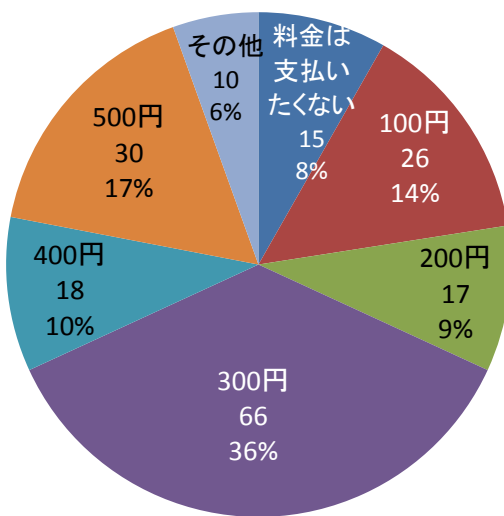


図 2.80 予約運行型バスの支払意志額 (N=180)

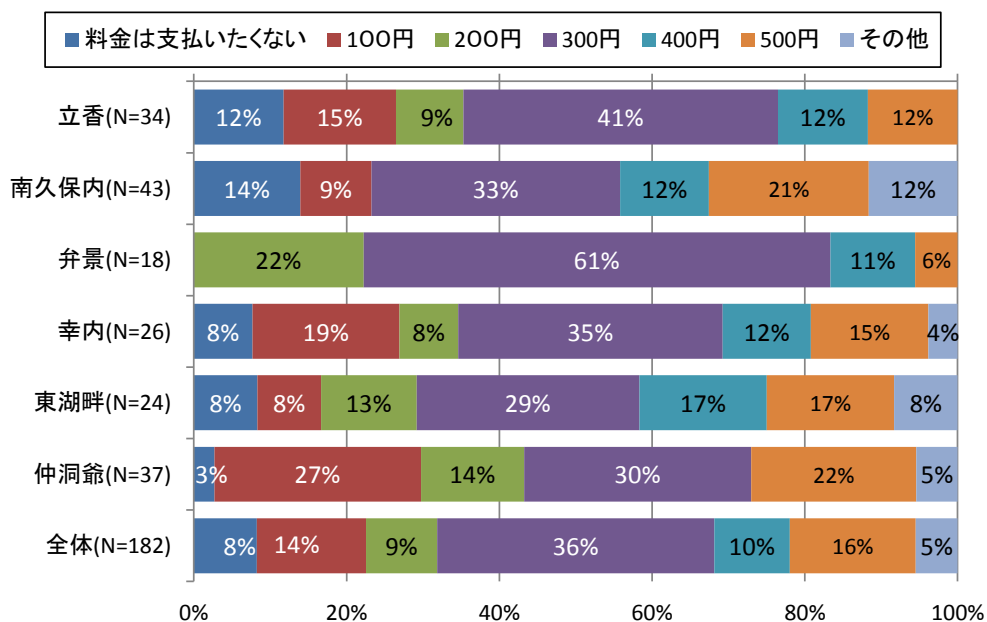


図 2.81 地区別予約運行型バス支払意志額

⑥バス待合所として利用しても良いと思う施設

バス待合所として利用しても良いと思う施設は、“壮瞥町役場”が約4割と最も多くなっていた。地区別にみると、立香では“ゆーあいの家”、南久保内、弁景、幸内では“久保内ふれあいセンター”、東湖畔、仲洞爺では“壮瞥町役場”の割合が最も高くなっていた。

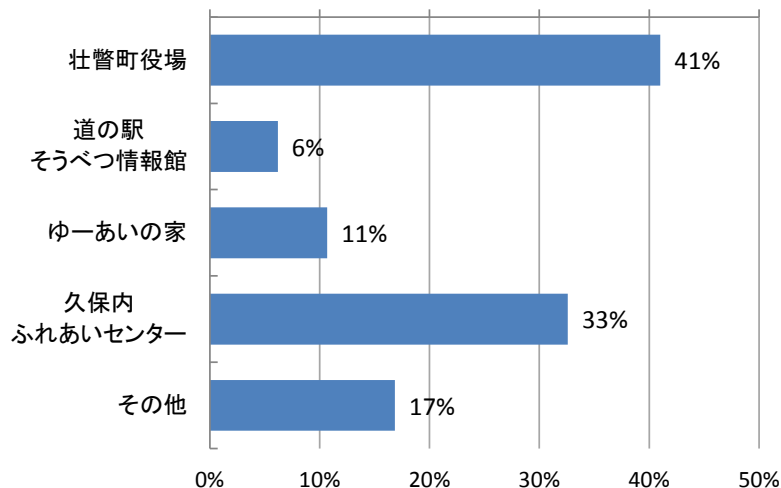


図 2.82 バス待合所として利用しても良いと思う施設 (N=178、複数回答)

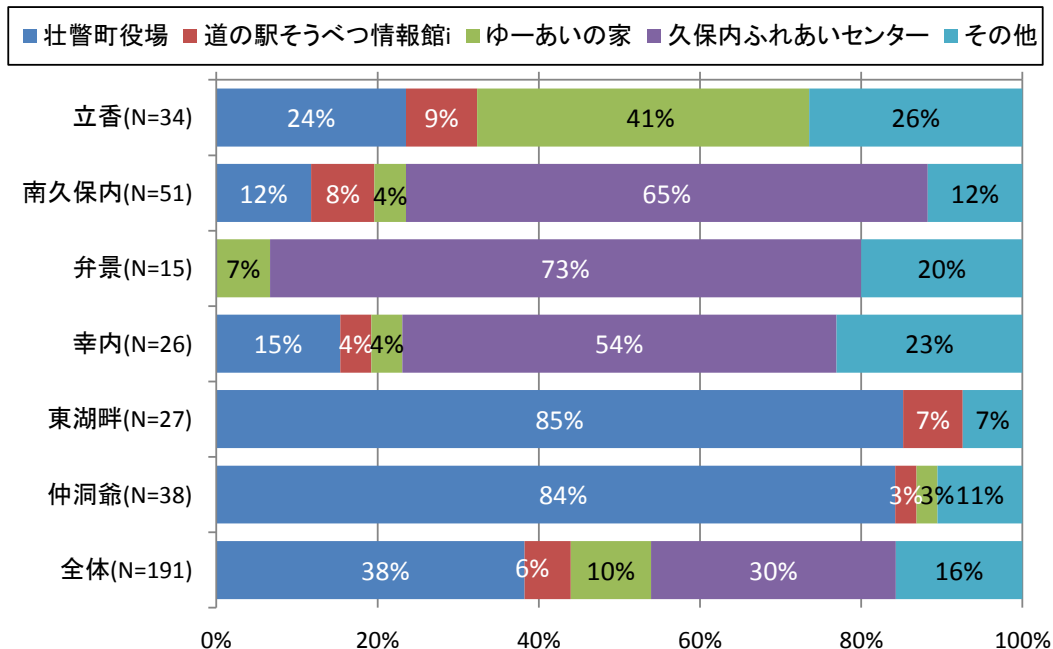


図 2.83 地区別バス待合所として利用しても良いと思う施設

### 3. 世帯分析

#### 3.1 概要

壮瞥町の世帯構造等について、住民基本台帳データ（平成 23 年 4 月末現在）を用いて集計・分析を行った。以下に結果を示す。

#### 3.2 分析結果

##### (1) 全体

世帯構造においては、核家族が 5 割、単独世帯が 4 割となっていた。

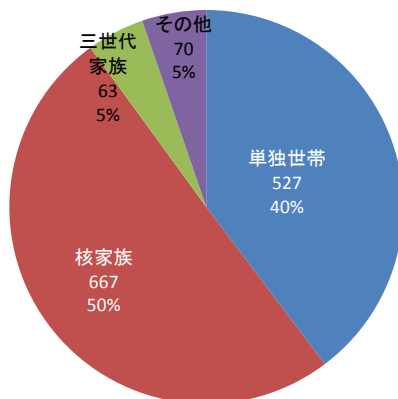


図 3.1 世帯構造

##### (2) 年齢別（5 階層年齢）集計

###### ① 単独世帯

単独世帯における世帯主の年齢別割合をみると、80～84 歳が 11%と最も多く、次いで、75～79 歳が 10.8%となっており、高齢者の単独世帯が多くなっていた。

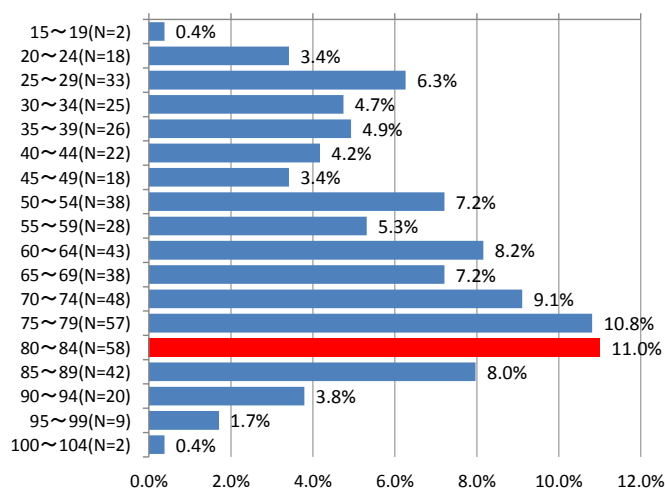


図 3.2 年齢別（5 階層年齢）の単独世帯割合



## ②核家族世帯

核家族世帯における世帯主の年齢別割合をみると、65歳～69歳が12.7%と最も多く、次いで、60～64歳が11.1%となっていた。

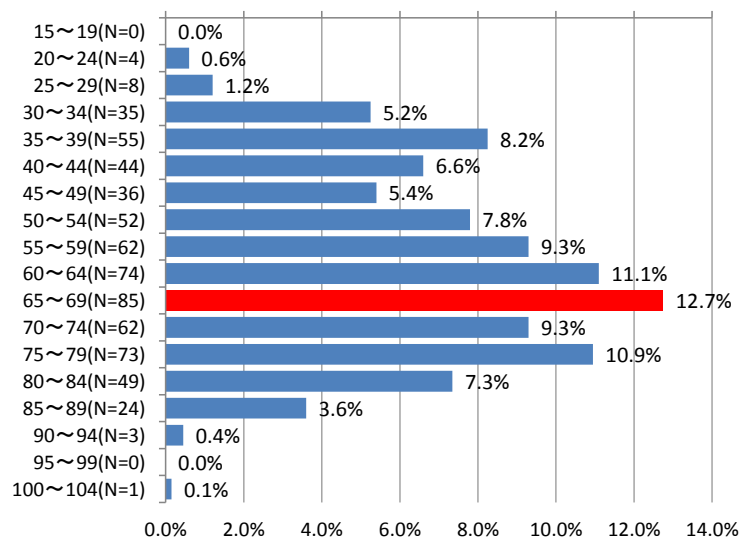


図 3.3 年齢別（5階層年齢）の核家族世帯割合

## ③三世代家族

三世代家族の世帯主の年齢別割合をみると、55～59歳が25.4%と最も多くなっていた。

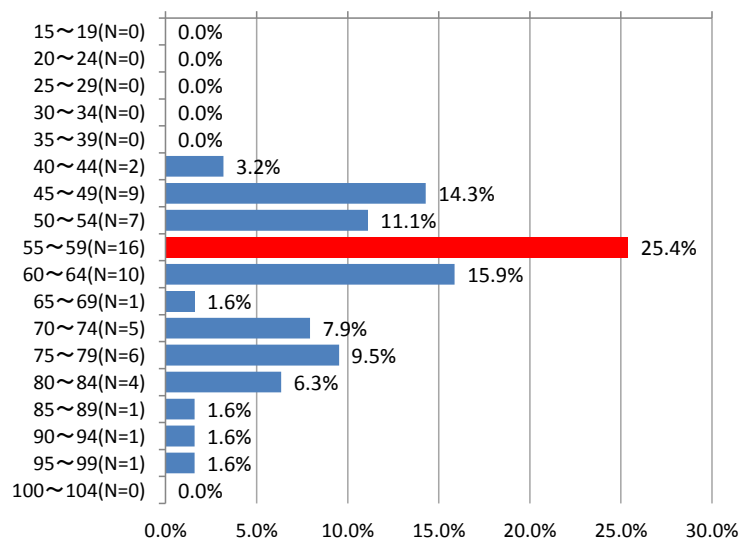


図 3.4 年齢別（5階層年齢）の三世代家族割合

#### ④年齢別（5階層年齢）世帯構造構成比

世帯主年齢別（5階層年齢）の世帯構造構成比をみると、30歳～79歳までで核家族の割合が多く、15歳～29歳・80歳以上において、単独世帯の割合が多くなっていた。

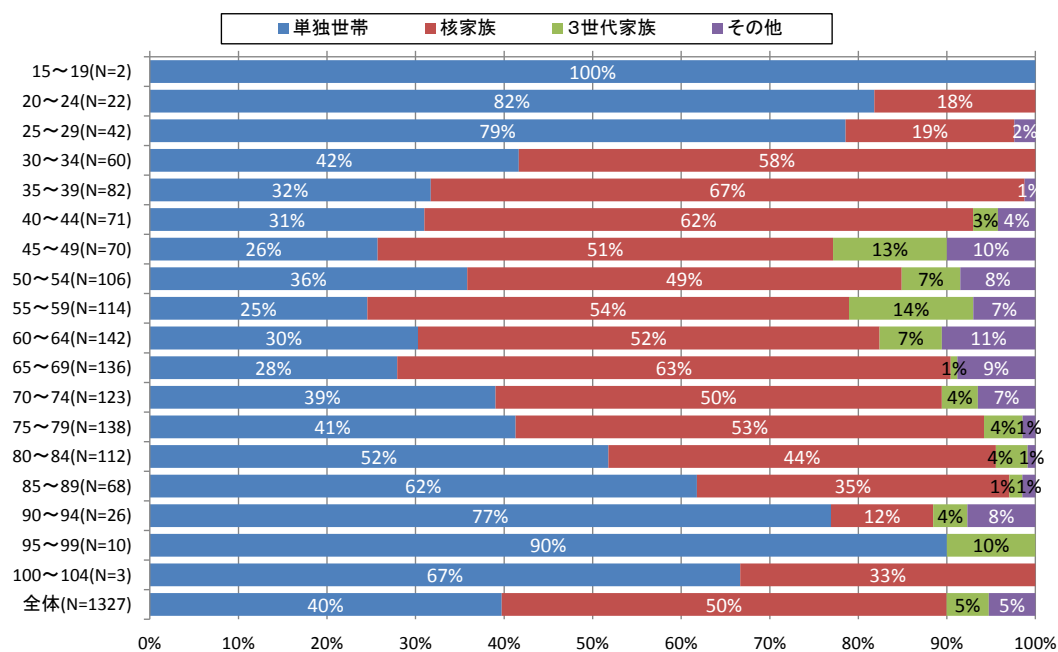


図 3.5 年齢別（5階層年齢）世帯構造構成比

### (3) 地域別集計

#### ①地域別の世帯数

地域別の世帯数は、滝之町が 671 世帯と最も多く、人口と同様に滝之町に集中している状況であった。

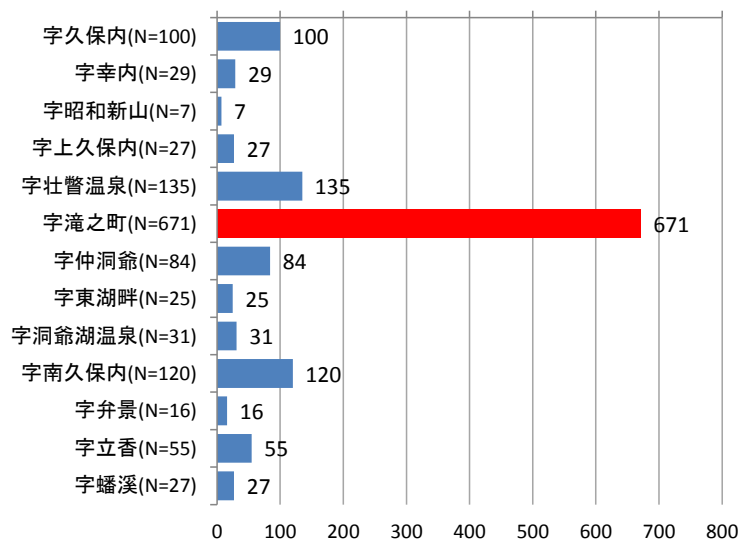


図 3.6 地域別の世帯数の割合 (N=1327)

#### ②地域別の世帯構造構成比

地域別の世帯構造構成比をみると、洞爺湖温泉、仲洞爺、蟠溪、壮瞥温泉、南久保内において単独世帯の割合が高くなっていた。また、幸内、弁景、立香においては三世代家族の割合も多くなっていた。

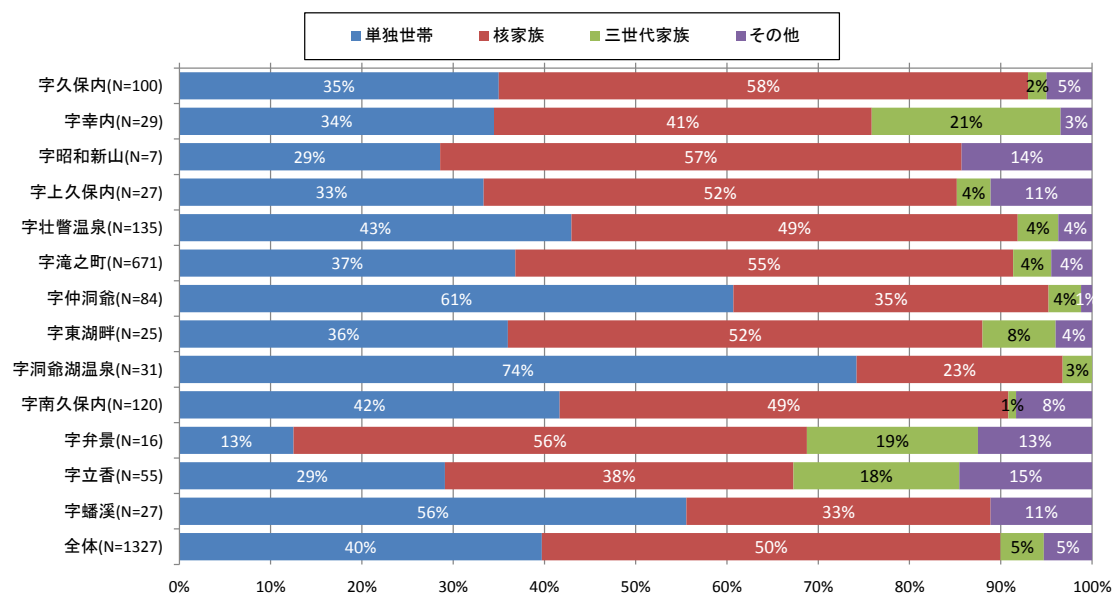


図 3.7 地域別世帯構造