

4. 移動特性・ニーズ調査

地域住民の移動実態やニーズを把握するため、町民を対象とした「平取町地域公共交通に関するアンケート」及びデマンドバス利用者を対象とした「平取町デマンドバスに関するアンケート」を実施しました。

4.1 平取町地域公共交通に関するアンケート

4.1.1 調査概要

(1) 調査目的

平取町民の移動実態や路線バス等の利用状況を把握するとともに、平取町の今後の公共交通に対する率直な意見を収集し、平取町に相応しい交通サービスの在り方に関する検討の基礎資料とするため、本アンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象

「平取町に住民登録をされている 16 歳以上の方」を対象として、平取町の全世帯にアンケート調査票を配布しました。

本アンケートは、公共交通を利用していない方も対象としていますが、世帯の中で公共交通をよく利用される方がいる場合は、その方に優先して回答いただけるようお願いしました。

(3) 調査方法

8 月下旬に町広報紙「広報びらとり」の配布と合わせて、調査票（依頼文を含む）・返信用封筒のセットを各世帯に配布し、調査票を返信用封筒に入れて郵便ポストに投函してもらう、または、Web 回答フォームに回答してもらうことで、9/20 までの期間で回答を回収しました。

(4) 調査項目

- ・回答者属性
- ・路線バスの利用状況・問題点
- ・移動実態
- ・今後の公共交通に関する考え方等

(5) 回収数

221 票の回答を得ました。

4.1.2 調査結果の概要

(1) 移動属性

■車（原付・バイク含む）の運転

- ・回答者の80%以上が、日常的に車（原付・バイク含む）を「運転している」と回答しており、現状、自家用車が町民の主な移動手段となっています。
- ・年齢別では、74歳までは概ね90%程度、75～84歳は80%程度が、日常的に運転していますが、85歳以上は75%が、日常的に運転していません。

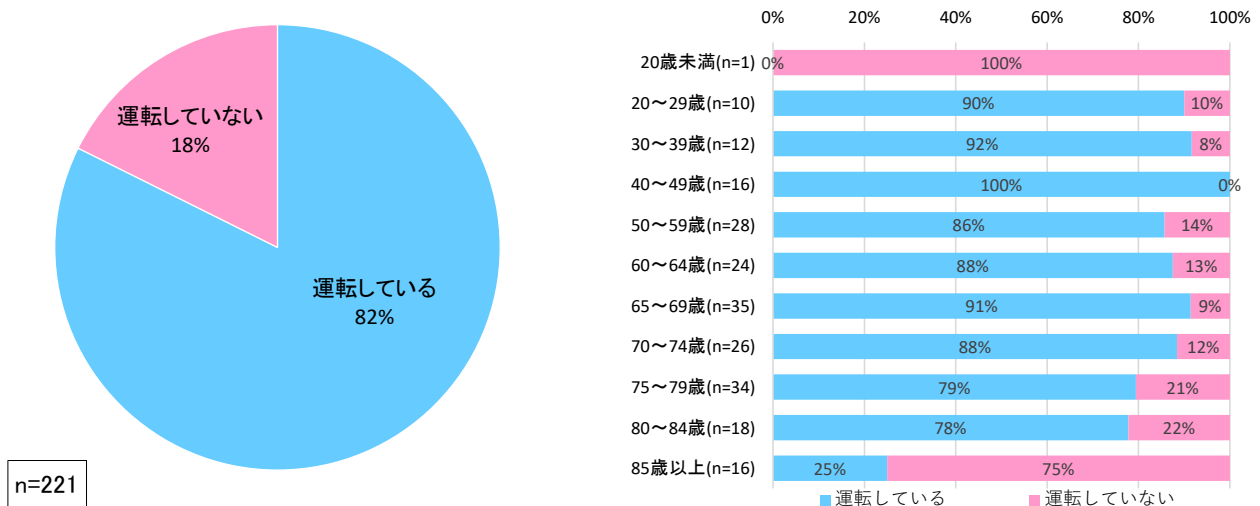


図 4.1 車（原付・バイク含む）の運転状況（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

■自分以外が運転する車での移動

- ・日常的に運転していない人の車での移動について、約25%は「家族等に比較的自由に送迎してもらえる」状況にあります。約55%は「家族等に送迎してもらえる時もある」、約20%は「車で移動する方法はない」という状況にあり、それらの方にとっては、日常的な移動手段として、公共交通が必要になります。

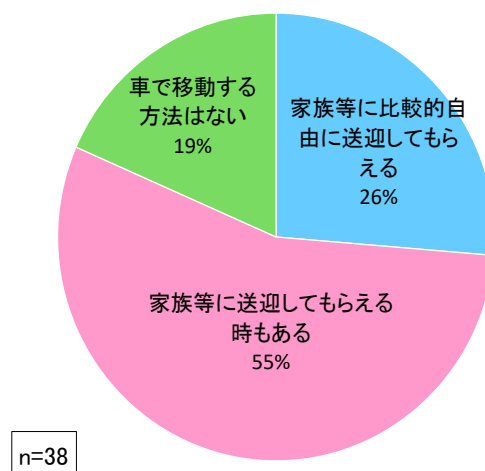
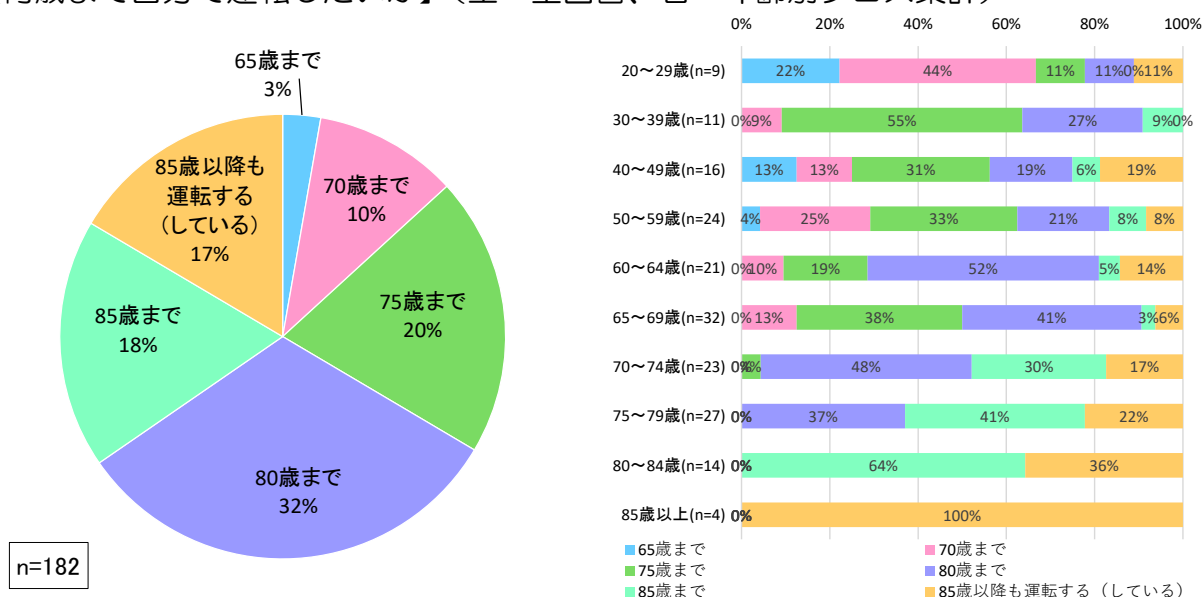


図 4.2 自分以外が運転する車での移動状況

■将来の運転に関する考え方

- 日常的に運転している人の約90%が「70歳を過ぎても運転したい」と考えており、「80歳を過ぎても運転したい」と考えている人が約35%います。
- 年齢別では、75～79歳で「85歳まで」と「85歳以降も運転」が60%以上を占めるなど、年齢が上がるほど、長く運転したいと考えている傾向があります。
- 運転が困難になった後は、「バスなどの公共交通に頼る」が約55%と最も多く、「町外の都市部に引っ越す」も約20%を占めています。
- 居住地別では、「町外の都市部に引っ越す」や「町内の市街地に引っ越す」は、本町よりも北側の公共交通の利便性がより低い地区（小平、旭、長知内等）の方が割合が高い傾向があります。

【何歳まで自分で運転したいか】（左：全回答、右：年齢別クロス集計）



【自分で運転が困難になった場合の対応】（左：全回答、右：居住地別クロス集計）

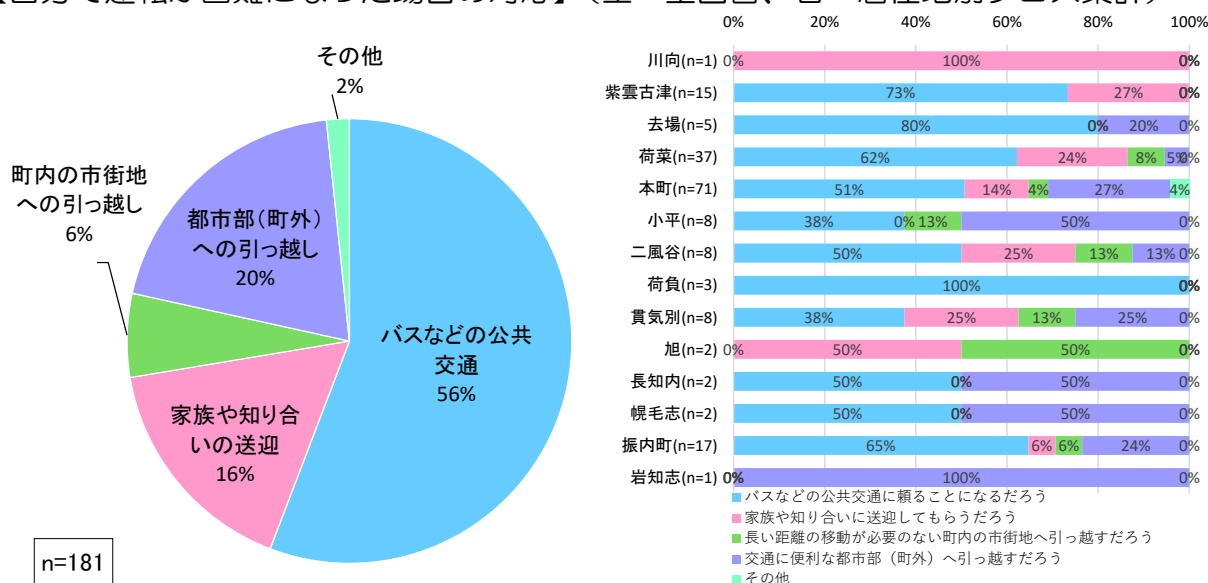


図 4.3 日常的に車を運転している方の将来の運転に関する考え方

■道南バス（路線バス等）の利用状況

- 回答者の約 75%が、道南バスを利用していないと回答しており、現状、路線バスの利用者は、回答者の 4 人に 1 人になっていますが、車の運転状況別に見ると、日常的に車を運転している人は約 80%が道南バスを利用していないのに対して、運転していない人は約 60%が道南バスを利用しています。
- 年齢別では、30～64 歳の現役世代は、道南バスを利用している割合が低く、若い世代（29 歳以下）と高齢者世代（65 歳以上）は、現役世代よりも、道南バスを利用している割合が高くなっています。

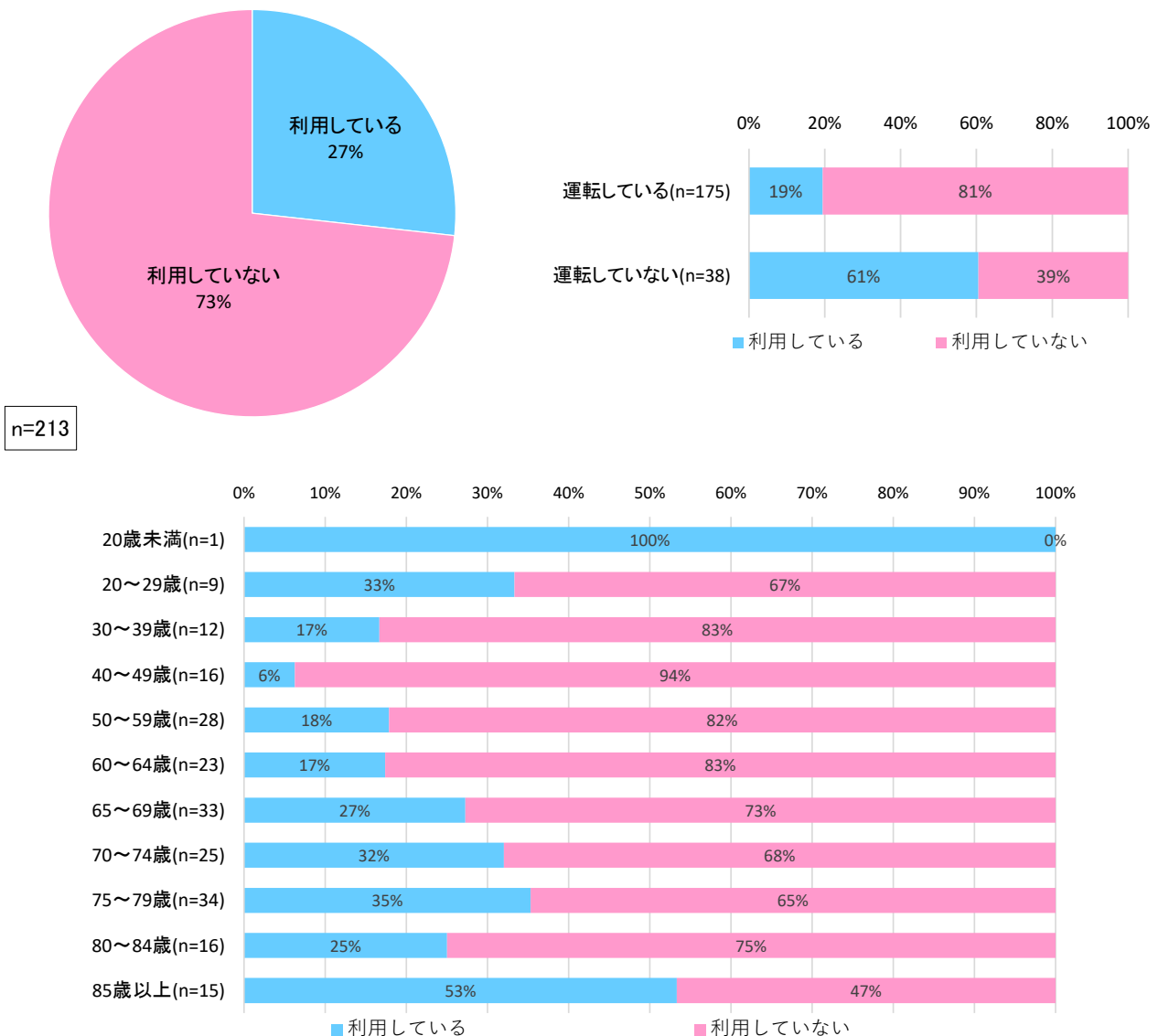
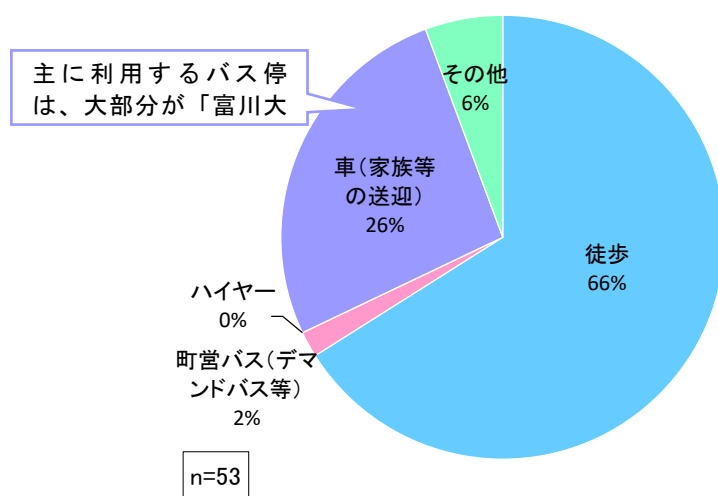


図 4.4 道南バスの利用状況
（上左：全回答、上右：運転状況別クロス集計、下：年齢別クロス集計）

■道南バス（路線バス等）のバス停へのアクセス状況

- ・道南バスを利用している人のバス停へのアクセス手段は、約 65%が「徒歩」、「車（家族等の送迎）」が約 25%になっています。なお、「車（家族等の送迎）」と回答した人が主に利用するバス停は、大部分が「富川大町」であり、本町等から富川大町に送迎してもらい、高速ペガサス号や苫小牧方面・静内方面の路線バスに乗りしていると推測されます。
- ・バス停まで徒歩でアクセスする人の自宅からの移動時間は、5 分以内が約 30 %、10 分以内が約 65%であり、15 分以内が 80%以上を占めています。
- ・居住地別では、5 分以内は、人口が多い本町、荷葉、振内町と紫雲古津に集中しており、それらの地区の方が道南バスを利用しやすくなっています。

【バス停へのアクセス手段（交通手段）】



【自宅からバス停への移動時間】（左：バス停に徒歩でアクセスする人のみ、 右：バス停に徒歩でアクセスする人の居住地別クロス集計）

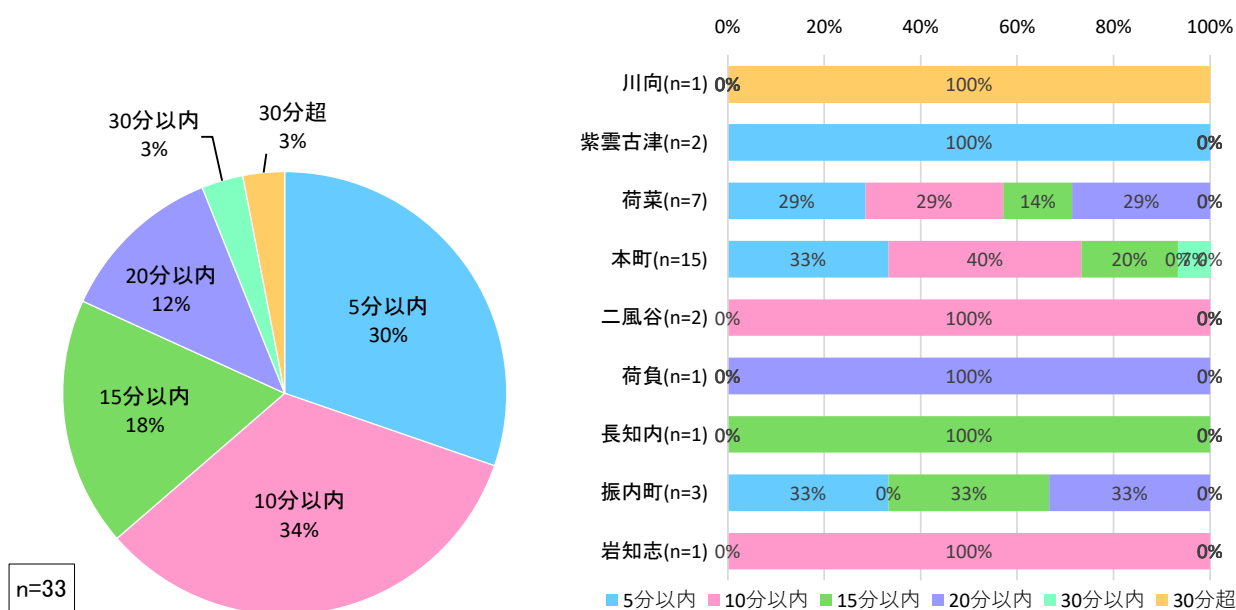


図 4.5 道南バスのバス停へのアクセス状況

■道南バス（路線バス）の利用頻度

- 道南バスの利用頻度は、夏期・冬期ともに「年に数回程度」が最も多く、続いて「月に1～3回」、「ここ1年間は利用していない」、「週1～2回」の順に多くなっていますが、夏期よりも冬期の方が「月に1～3回」と「ここ1年間は利用していない」が多く、「年に数回程度」が少ないことから、冬期には、夏期よりも道南バスを「利用するようになる人」と「利用しなくなる人」の両方が存在していると推測されます。
- 車の運転状況別では、夏期・冬期ともに、運転していない人の方が道南バスの利用頻度が高く、「月に1～3回」以上利用する割合は70～75%程度になっています（運転している人は、10～15%程度）。

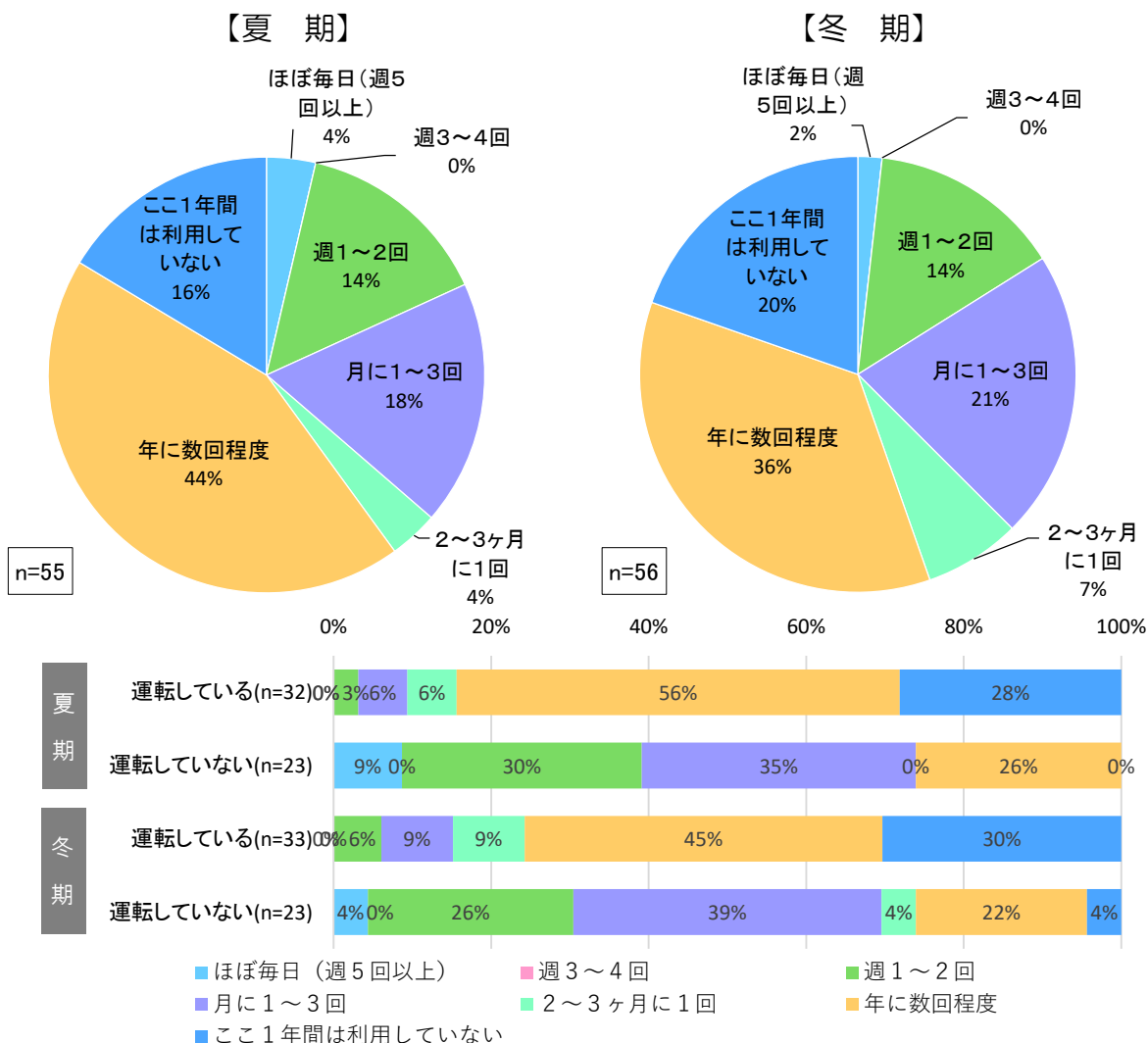


図 4.6 道南バスの利用頻度（上：全回答、下：運転状況別クロス集計）

■道南バス（路線バス）について困っていること

- 回答者の70%以上が「運行便数が増えてほしい」と感じています。続いて、「高速ペガサス号の便数の少なさ」や「高速ペガサス号の札幌からの最終便に接続する公共交通が無いこと」を不便と感じている回答者が多く（約45%）、次いで「他のバスとの乗継時間」や「他のバスとの乗継場所」に不満を持つ回答者が多くなっています（約35%）。
- 車の運転状況別では、運転していない人は、圧倒的に「運行便数が増えてほしい」と感じている方が多く（約80%）、運転している人と比較して、「運行時間帯が合わない」ことを不便に感じている人が多くなっています（約40%）。運転している人は、運転していない人よりも高速ペガサス号関連の項目を不便と感じている回答者の割合が高くなっています（約50%）。

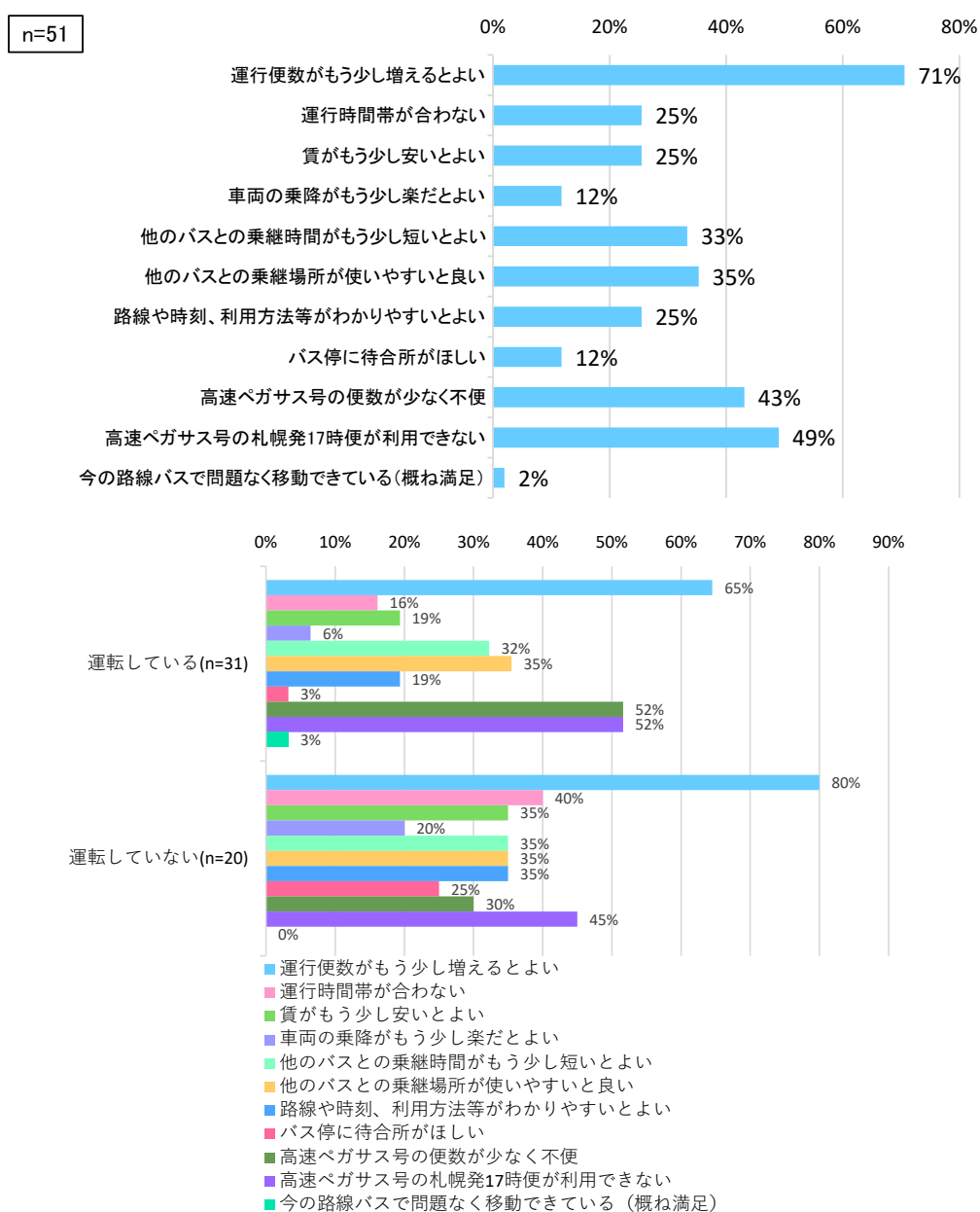


図 4.7 道南バスの利用頻度（上：全回答、下：運転状況別クロス集計）

■道南バス（路線バス）を利用しない理由

- 全回答では、回答者の約90%が「自分で自動車を運転できる」ために、道南バス（路線バス）を利用しないと回答していますが、車の運転状況別では、日常的に運転している人が、圧倒的に「自分で自動車を運転できる」ことを理由にしている方が多く（約95%）、「自動車に比べると不便だから」も約30%を占めるのに対して、運転していない人は、「周りの人が自動車で乗せてくれる」と「外出する用事があまりない」が約30%と多くなっており、「他の交通手段との乗り継ぎが良くない」と「身体的に困難」も約25%になっています。

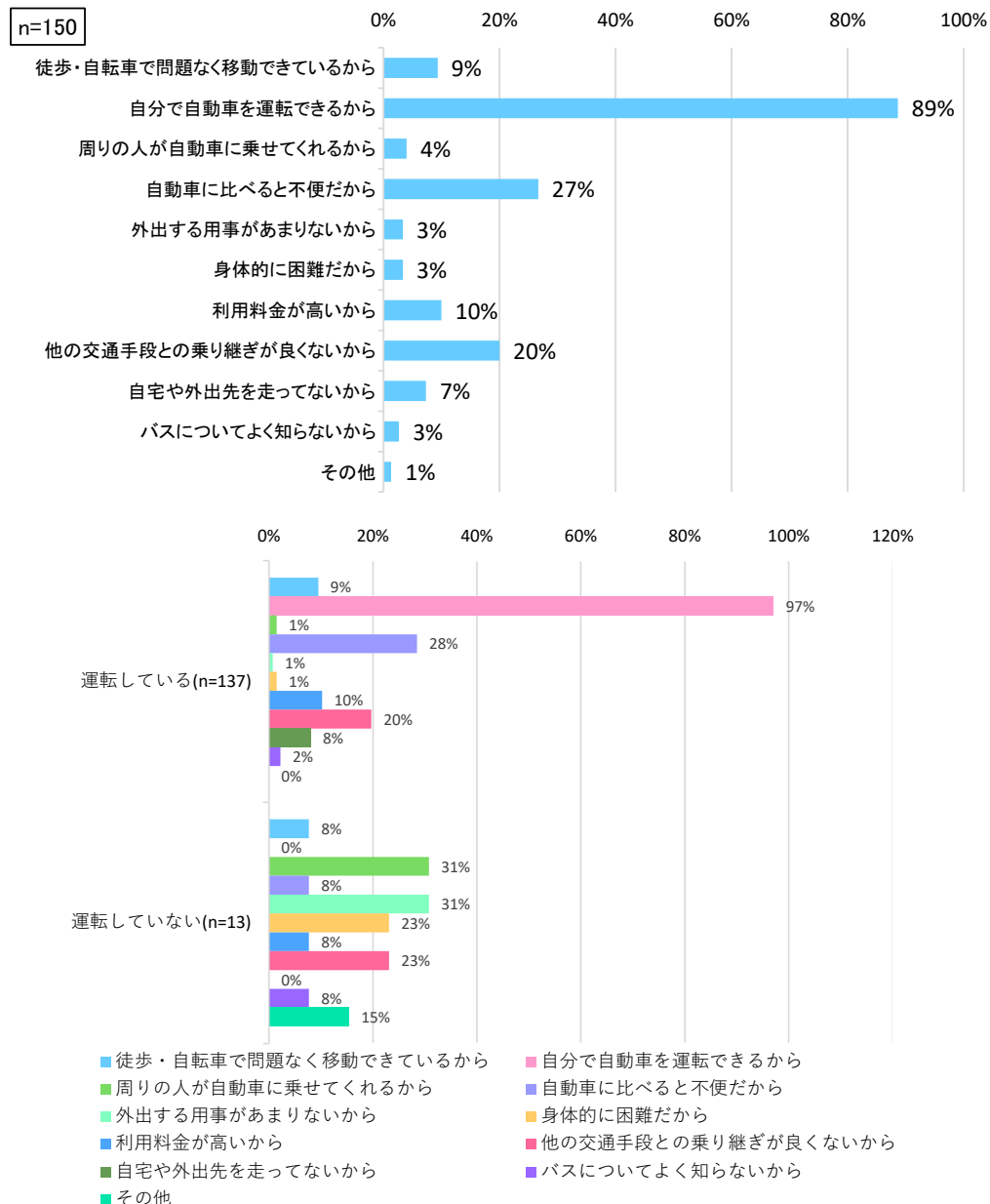


図 4.8 道南バスを利用しない理由（上：全回答、下：運転状況別クロス集計）

(2) 平取町内及び日高町への外出実態

■外出目的

- 平取町内及び日高町（富川地区等）への外出の目的は、「買い物」が最も多く（約45%）、続いて「通院」（約25%）、「官公庁・銀行・郵便局等」（約15%）が多くなっています。
- 年齢別では、全体的に「買い物」の割合が高くなっています。「通院」は60歳以降、年齢が上がるに従って高くなり、80歳以上で最高になっています。一方、「通勤」は20～64歳が高くなっています。

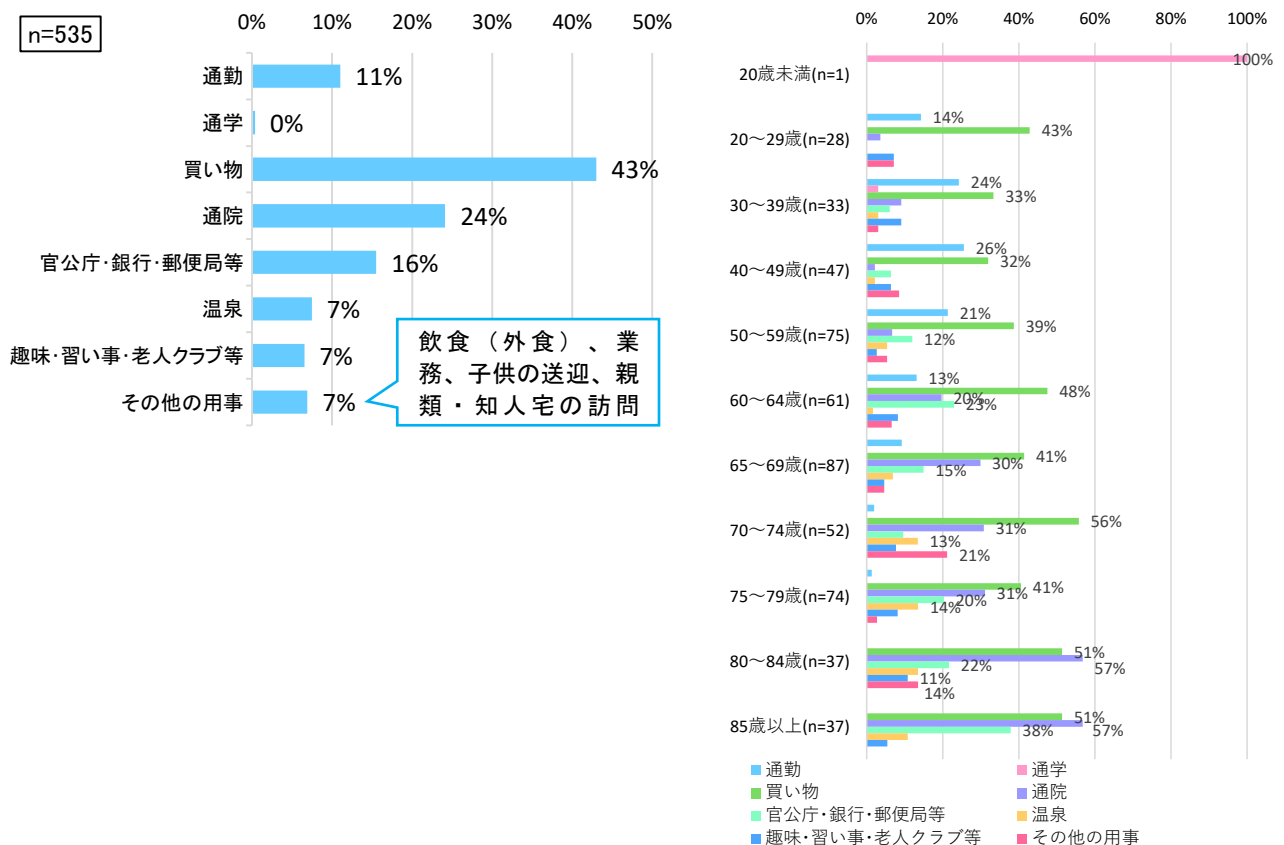


図 4.9 平取町内及び日高町への外出の目的（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

■目的地

- 平取町内及び日高町（富川地区等）への外出の目的地は、日高町富川地区と本町地区が、それぞれ約40%と多くなっています。
- 外出目的別では、本町地区が「通勤」の約70%、「官公庁・銀行等」の約60%を占めています。本町地区と日高町富川地区に着目すると、「通院」は本町地区（約40%）が日高町富川地区（約35%）よりやや多く、「趣味・習い事等」は同程度（35%）ですが、「買い物」は日高町富川地区（約60%）が本町地区（約30%）よりも多くなっています。

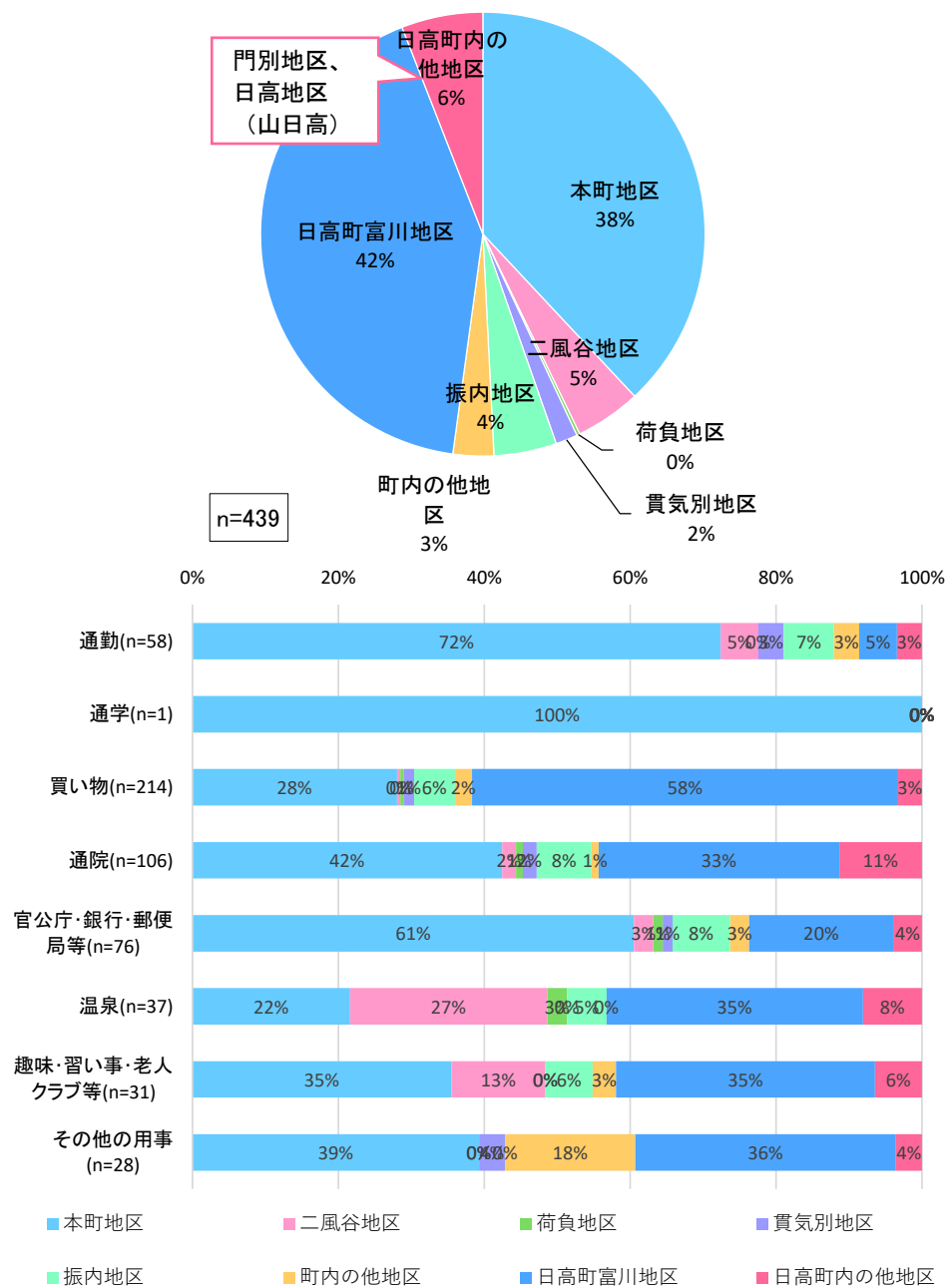


図 4.10 平取町内及び日高町への外出の目的地（上：全回答、下：外出目的別クロス集計）

■ 外出頻度

- 平取町内及び日高町（富川地区等）への外出の頻度は、「週に1～2回」と「月に1～3回」が30%以上と多くっており、「週3～4回以上」も約25%を占めています。
- 外出の目的地別では、日高町富川地区は「週1～2回」と「月に1～3回」が80%以上を占めますが、本町地区や二風谷地区、振内地区等の平取町内の主要地区は、「ほぼ毎日」、「週3～4回」、「週1～2回」、「月に1～3回」の頻度が満遍なく回答されています。

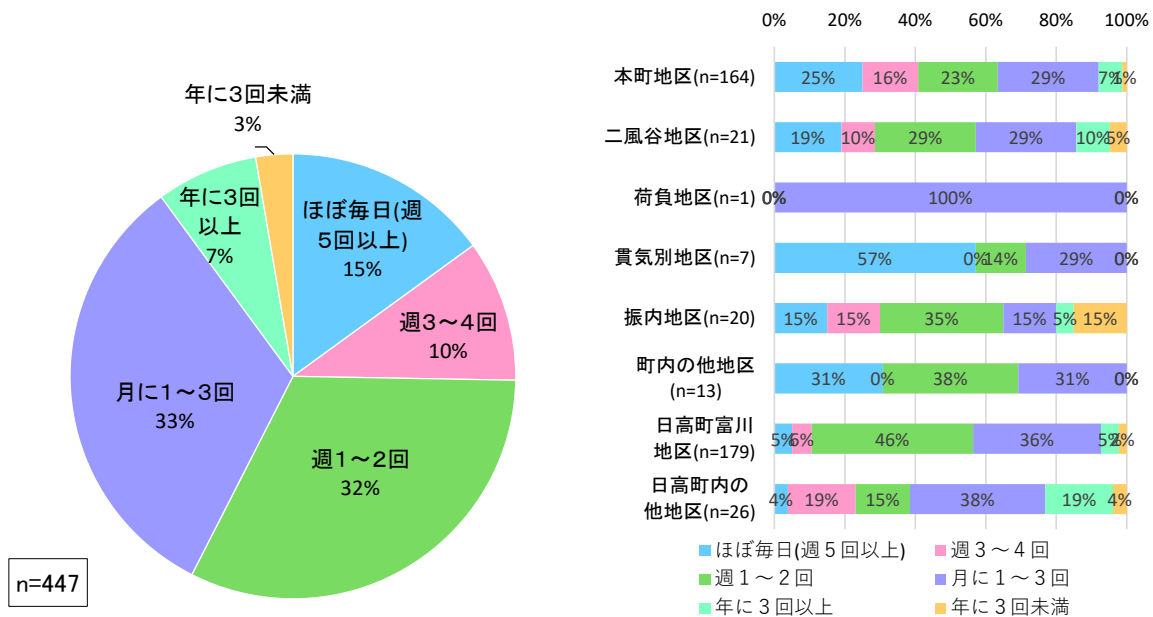


図 4.11 平取町内及び日高町への外出の頻度（左：全回答、右：目的地別クロス集計）

交通手段

- 平取町内及び日高町（富川地区等）への外出の交通手段は、夏期と冬期ともに、「自家用車（自分で運転）」が80%以上と最も多くなっています。続いて「自家用車(家族等の送迎)」が約10%、「路線バス(道南バス)」、「デマンドバス」、「徒歩・自転車」が約5%になっており、「自家用車(家族等の送迎)」と「路線バス(道南バス)」は、冬期の方が夏期より割合がやや高くなっています。
- 「自家用車（自分で運転）」以外の交通手段を外出の目的地別に見ると、夏期と冬期は概ね同様の傾向になっています。本町地区への移動は、「徒歩・自転車」、「自家用車(家族等の送迎)」に続いて、「デマンドバス」、「路線バス(道南バス)」が多く、夏期と冬期ともに「びらっくる」と「病院送迎バス」、冬期は「スクールバス」も回答されています。日高町富川地区は、「自家用車(家族等の送迎)」に続いて、「デマンドバス」と「路線バス(道南バス)」、振内地区は、「路線バス(道南バス)」に続いて、「ハイヤー・タクシー」と「デマンドバス」、「自家用車(家族等の送迎)」が多くなっています。

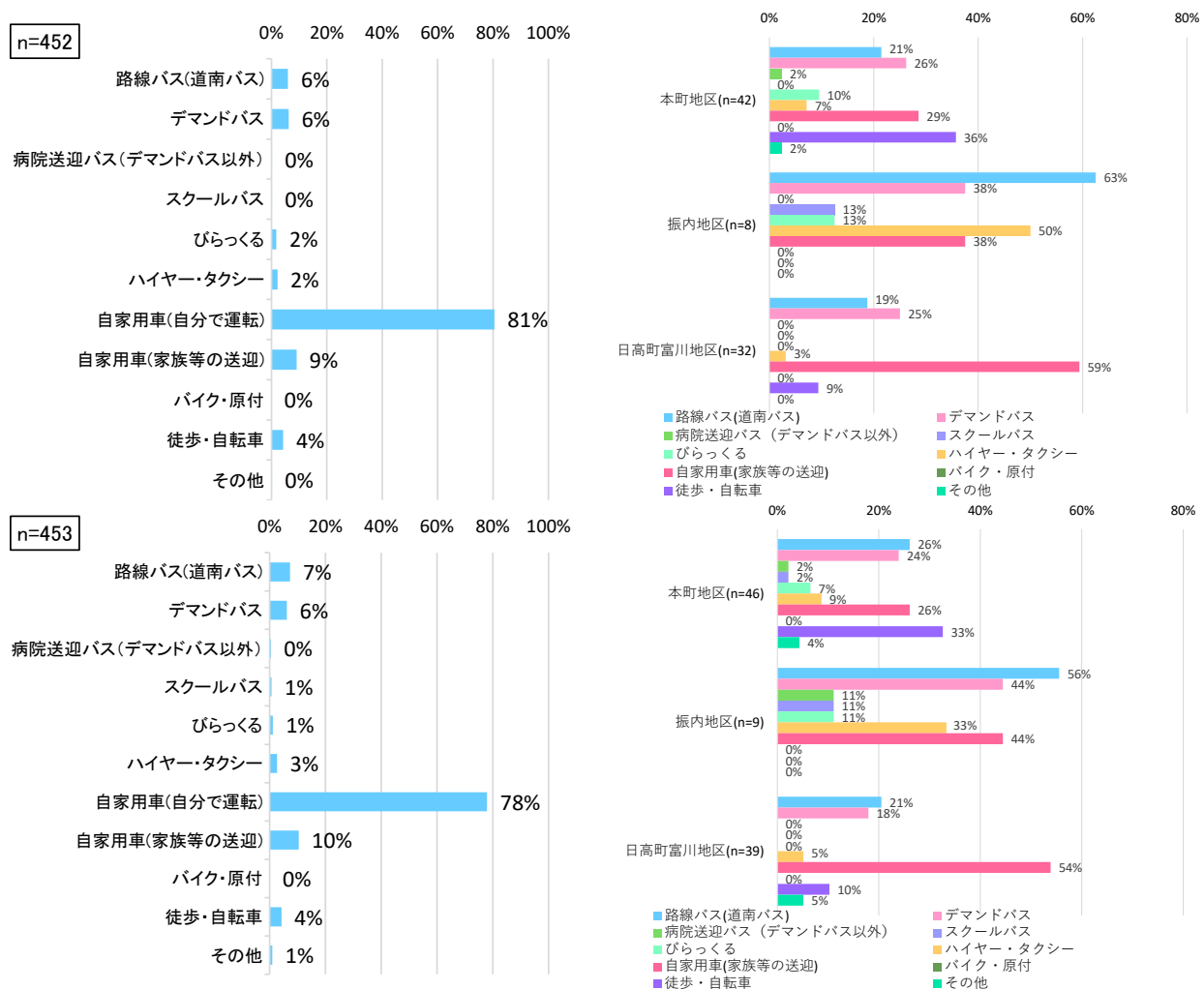


図 4.12 平取町内及び日高町への外出の交通手段

(上左：夏期の全回答、上右：夏期の「自家用車（自分で運転）」以外の主要目的地別クロス集計、
下左：冬期の全回答、下右：冬期の「自家用車（自分で運転）」以外の主要目的地別クロス集計)

(3) 平取町外（日高町以外）への外出実態

■外出目的

- ・平取町外（日高町以外）への外出の目的は、「買い物」が最も多く（50%）、続いて「通院」（約35%）が多くなっています。
- ・年齢別では、全体的に「買い物」の割合が高くなっています。「通院」は60歳以降、年齢が上がるに従って高くなり、70～74歳や80歳以上で最高になっています。

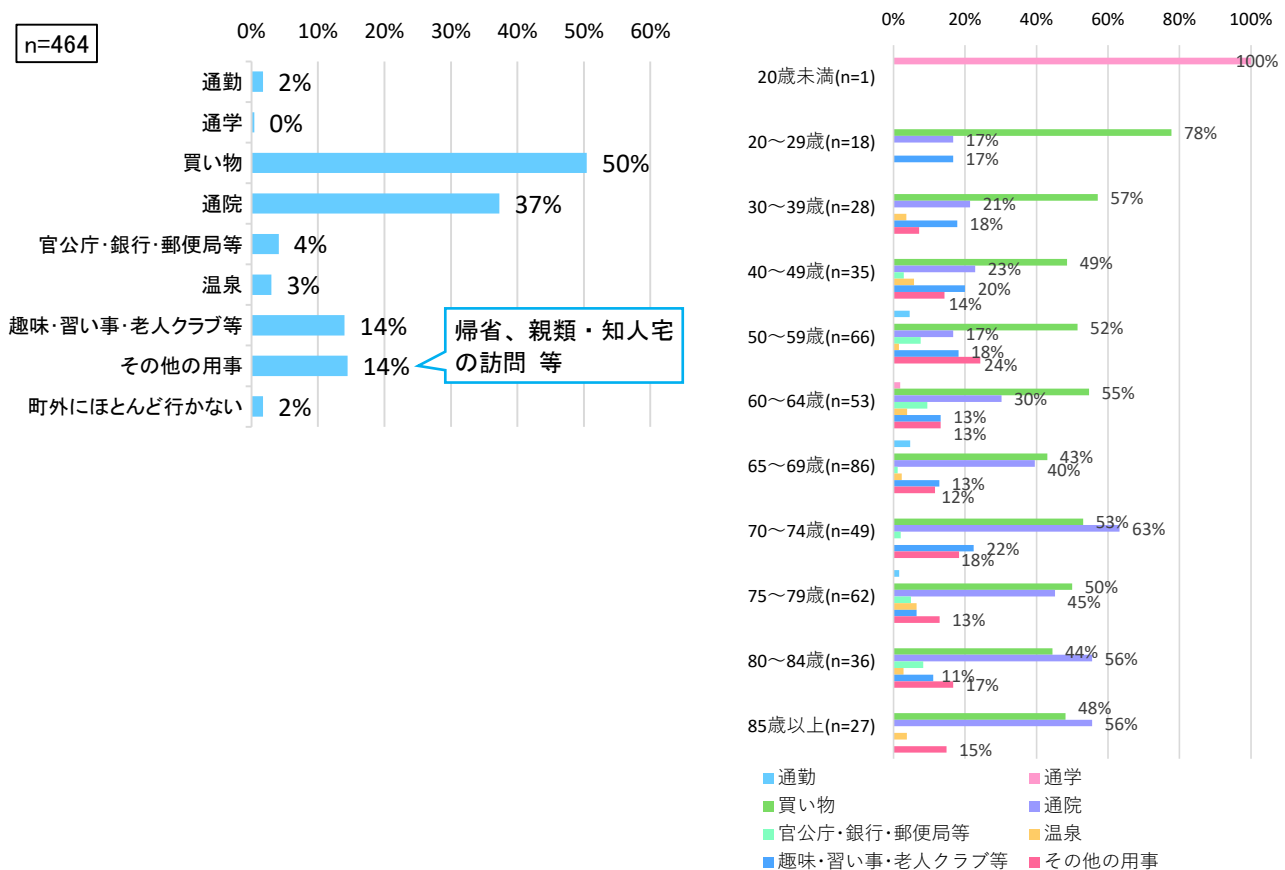


図 4.13 平取町外（日高町以外）への外出の目的（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

■目的地

- 平取町外（日高町以外）への外出の目的地は、苫小牧市が最も多く（約 65%）、次いで「札幌市」が多くなっています（約 25%）。
- 外出目的別では、大部分の外出目的で苫小牧市が最も多く、「買い物」や「通院」は 70%以上を占めますが、「趣味・習い事等」は苫小牧市が約 45%に対して札幌市が約 40%、「温泉」は苫小牧市が 50%に対してその他（登別、全道各地等）が約 45%と、苫小牧市以外も多くなっています。また、「その他の用事」（帰省、親類・知人宅の訪問 等）は、札幌市が最も多くなっています。

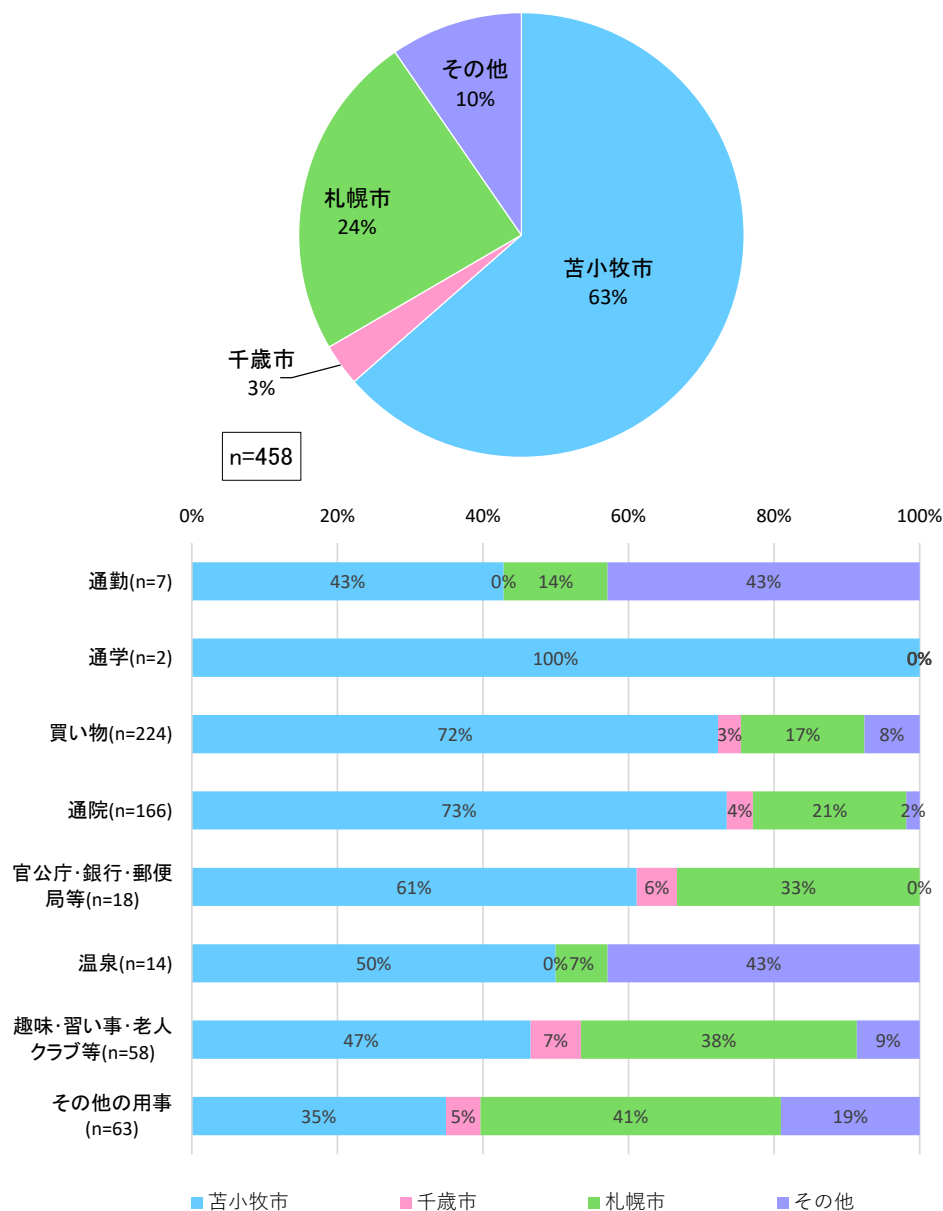


図 4.14 平取町外（日高町以外）への外出の目的地（上：全回答、下：外出目的別クロス集計）

■外出頻度

- 平取町外（日高町以外）への外出の頻度は、「月に1～3回」が最も多く（約40%）、次に「2～3ヶ月に1回」が多くなっています（約35%）。「週1回」以上は約10%と少なく、平取・日高町内への外出と比較すると、頻度が少なくなっています。
- 外出の目的地別では、苫小牧市と札幌市のいずれも「月に1～3回」、「2～3ヶ月に1回」の順に多くなっていますが、その次は、苫小牧市は「週1回程度」であるのに対して、札幌市は「半年に1回程度」となっており、平取町により近い苫小牧市への外出頻度の方が高くなっています。

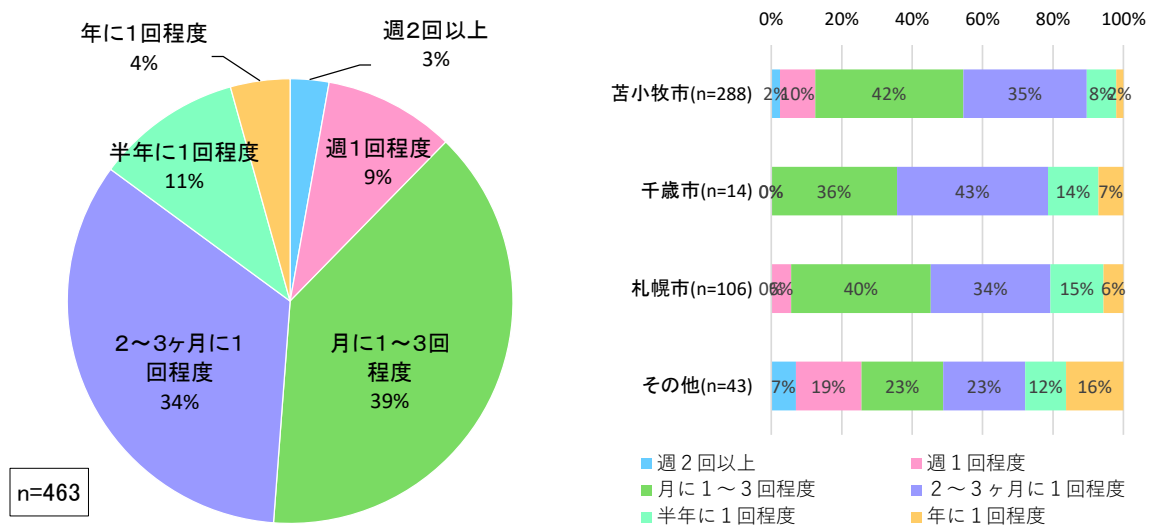


図 4.15 平取町外（日高町以外）への外出の頻度（左：全回答、右：目的地別クロス集計）

交通手段

- 平取町外（日高町以外）への外出の交通手段は、夏期と冬期ともに、「自家用車（自分で運転）」が最も多くなっていますが、夏期よりも冬期の割合の方がやや低くなっています。続いて「自家用車(家族等の送迎)」、「路線バス(道南バス)」、「高速バス（ペガサス号）」が多いですが、夏期よりも冬期の割合の方がやや高くなっています。
- 「自家用車（自分で運転）」以外の交通手段を外出の目的地別に見ると、夏期と冬期は概ね同様の傾向になっています。苫小牧市への移動は、「自家用車(家族等の送迎)」に続いて、「路線バス(道南バス)」が多くなっており、乗継等に使われたと思われる「デマンドバス」や「びらっくる」も回答されています。札幌市は、「高速バス（ペガサス号）」が約50%を占めています。それ以外は、「自家用車(家族等の送迎)」、「路線バス(道南バス)」が30～40%程度であり、「デマンドバス」も約10%となっています。

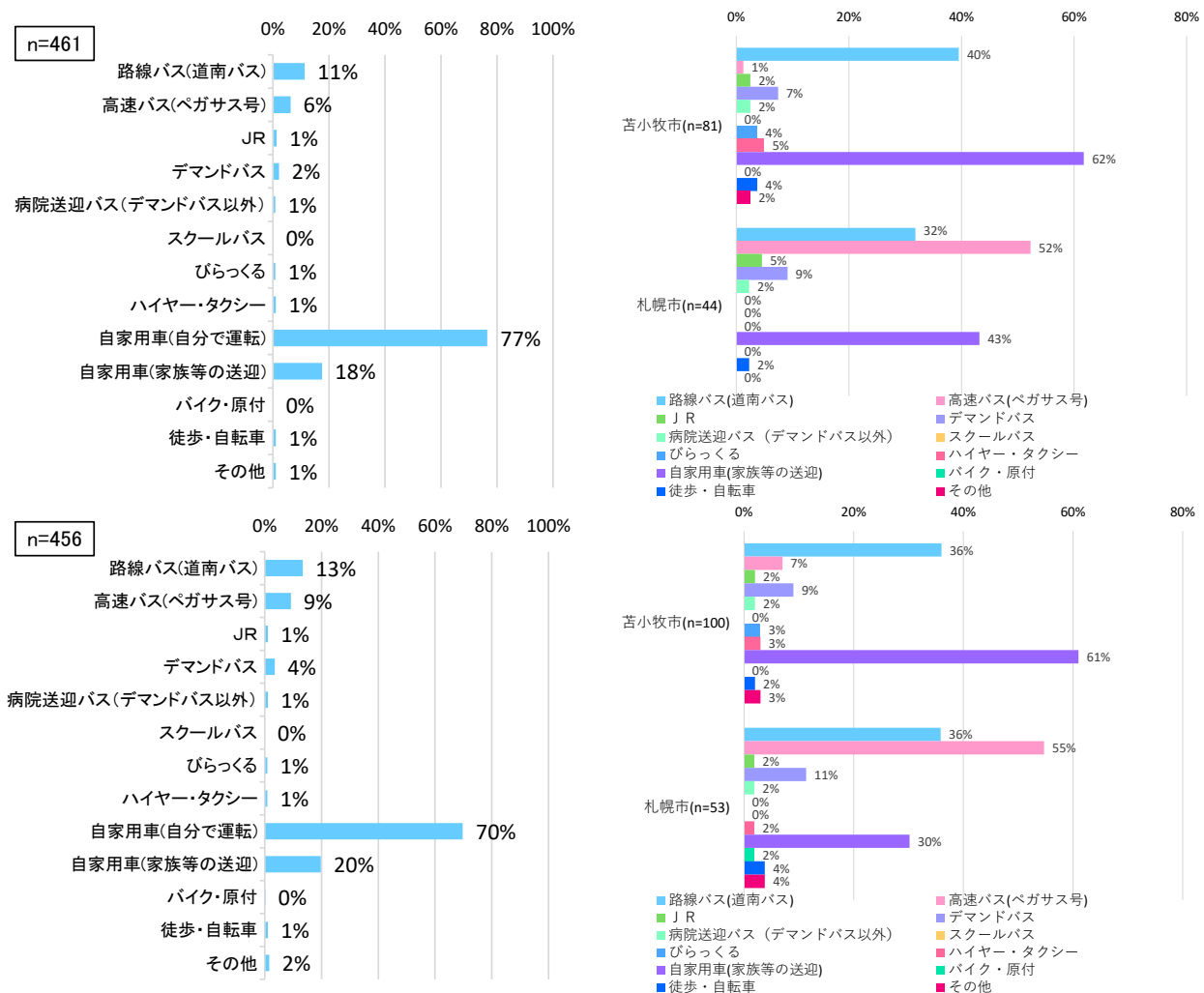


図 4.16 平取町外（日高町以外）への外出の交通手段

（上左：夏期の全回答、上右：夏期の「自家用車（自分で運転）」以外の主要目的地別クロス集計、
下左：冬期の全回答、下右：冬期の「自家用車（自分で運転）」以外の主要目的地別クロス集計）

(4) 今後の公共交通について

■公共交通の利便性と町の財政負担のあり方について

- 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方について、「現在の財政負担、公共交通の利便性を維持」が最も多くなっています（約 45%）。「財政負担増、公共交通の利便性向上」（約 25%）と「財政負担減、公共交通の利便性低下」（約 10%）では、前者の方が多くなっています。
- 道南バスの利用状況別では、道南バスを利用している人は、最も多いのは「現在の財政負担、公共交通の利便性を維持」ですが、「財政負担増、公共交通の利便性向上」の割合が利用していない人よりも高くなっています。

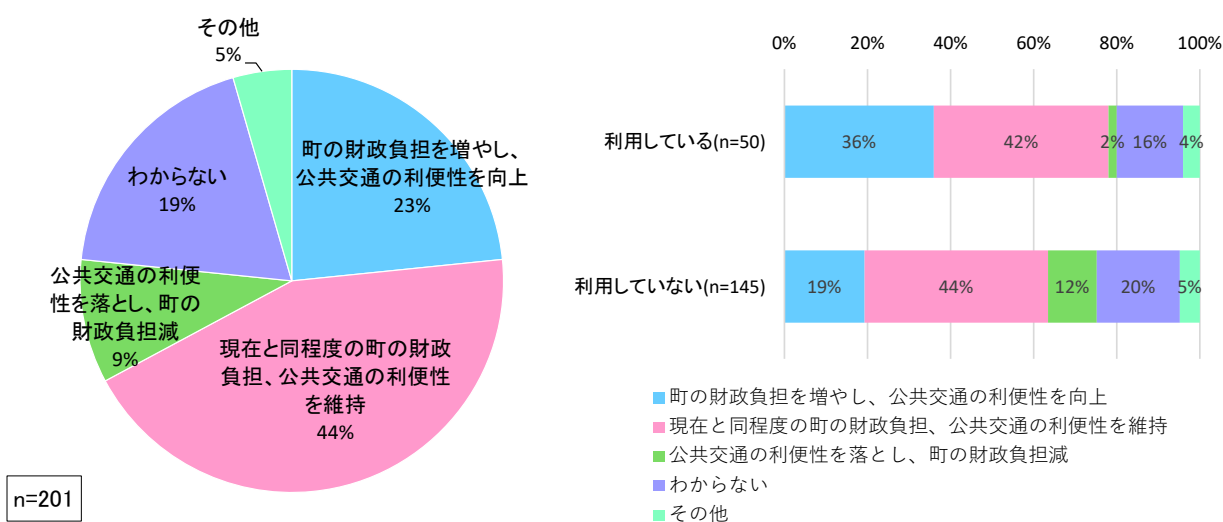


図 4.17 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方
(左：全回答、右：道南バスの利用状況別クロス集計)

■公共交通が便利になった際の行動の変化について

- 公共交通が便利になった際の行動の変化は、「変わらない」が最も多くなっていますが（50%）、行動が変化する場合、「町外の移動範囲が広がる」（約30%）、「町外の移動範囲が増える」（約20%）が多く、町外への移動に対する影響が大きくなっています。
- 道南バスの利用状況別では、道南バスを利用している人は、「変わらない」が低く（約20%）、「町外の移動範囲が広がる（50%）」と「町外の移動範囲が増える（約40%）」が多くなっています。

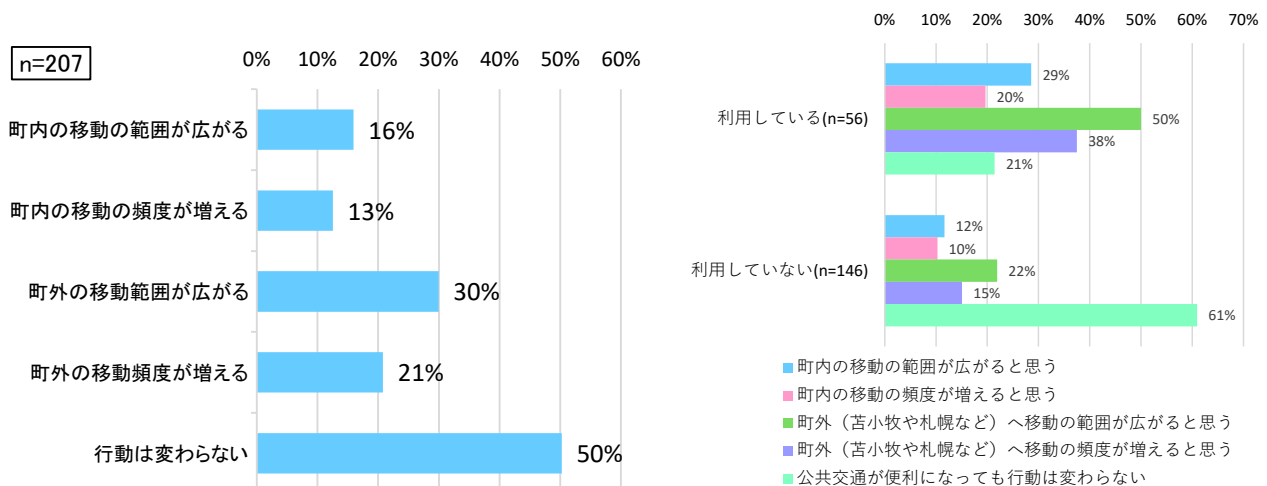


図 4.18 公共交通が便利になった際の行動の変化
(左：全回答、右：道南バスの利用状況別クロス集計)

■ デマンドバスの運賃負担について

- ・現在は運賃無料で運行している平取町デマンドバスを、今後、再び有料にする場合の運賃負担について、本町地区～富川地区、貫気別地区・振内地区～本町地区といった「①エリア間」は300円が最も多く、「利用しないため、わからない・その他」を除くと「500円：約30%、300円：約45%、200円以下：約20%、利用しない：約5%」で、平均額は約330円になっています。本町地区内や振内地区内といった「②エリア内」は、「利用しないため、わからない」が最も多く、次いで300円が多くなっています。「利用しないため、わからない・その他」を除くと「500円：約20%、300円：約40%、200円以下：約30%、利用しない：約5%」で、平均額は約285円になっています。
- ・年齢別では、「①エリア間」と「②エリア内」のいずれも、「利用しないため、わからない・その他」を除くと、いずれの年齢も300円が最も多くなっていますが、デマンドバスの主な利用者である70歳代と80歳以上は、平均額が60歳代や60歳未満よりも高くなっています。

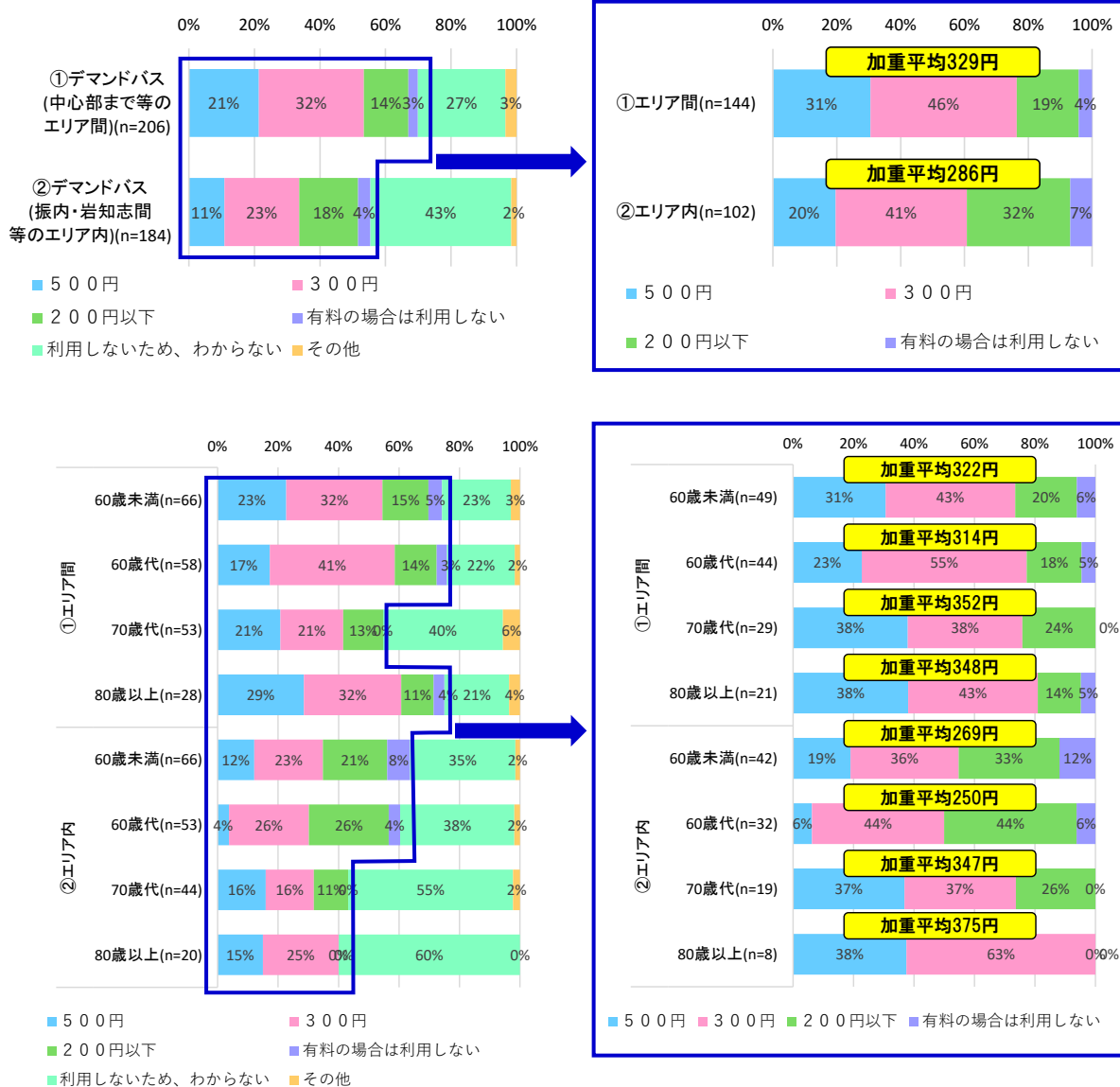


図 4.19 デマンドバスの運賃負担（上：全回答、下：年齢別クロス集計）

■ 交通に関する新たなサービスの導入について

- 平取町の公共交通の利便性向上を図る新たな交通サービスについて、導入された場合に「利用したい・利用しても良い」と思うサービスとして、「オンラインでのデマンドバス等の予約」が約 50%、「オンラインでのデマンドバスの運行状況の確認」が約 35%、「バス運賃のキャッシュレス支払い」及び「相乗りサービス」が約 30%の方に挙げられています。
- 年齢別に見ると、「オンラインでのデマンドバス等の予約」は 59 歳以下で特に多く、「オンラインでのデマンドバスの運行状況の確認」、「バス運賃のキャッシュレス支払い」も多い傾向にあります。75 歳以上は、それらが少ない代わりに「相乗りサービス」が多くなっています。

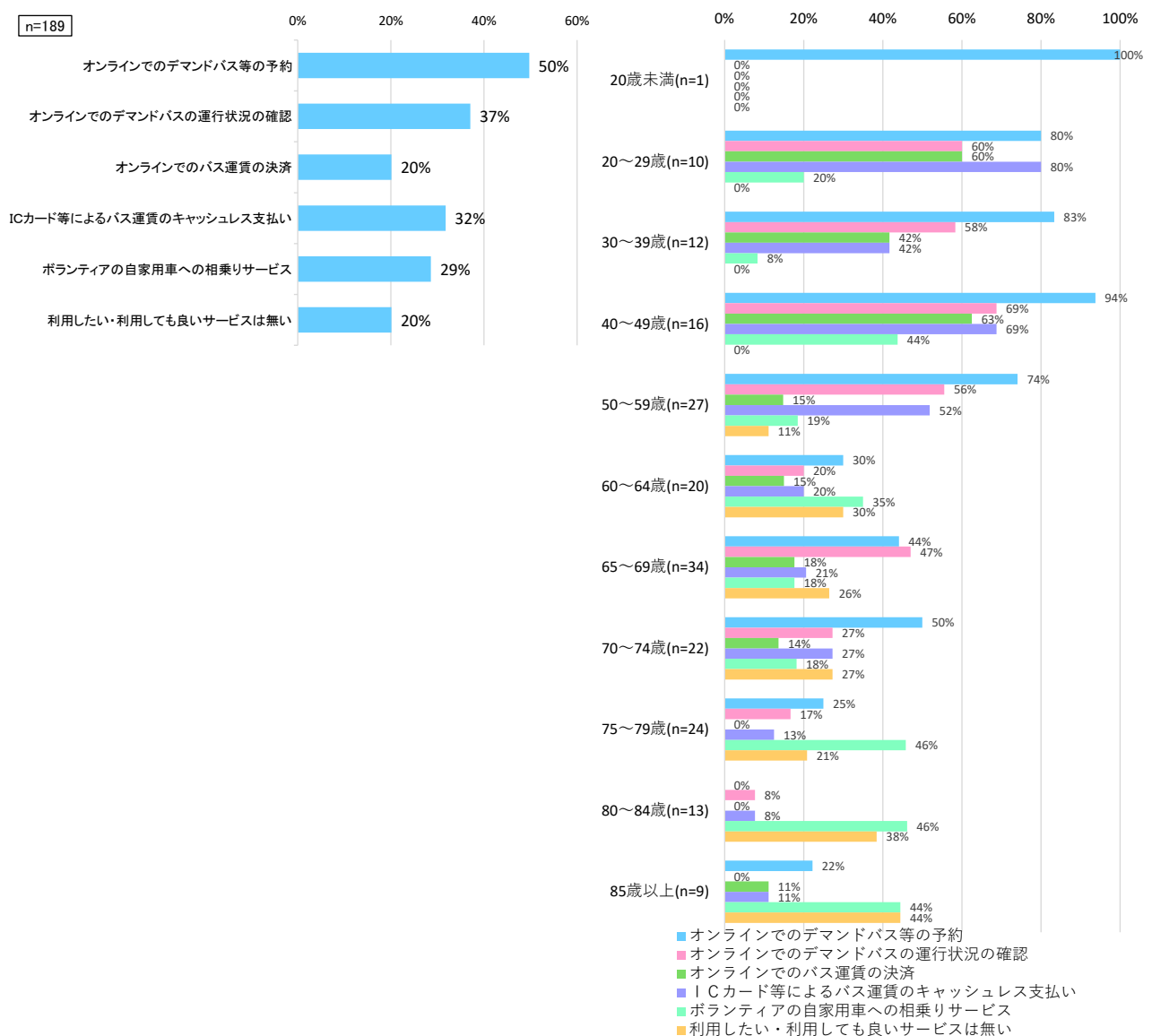


図 4.20 交通に関する新たなサービスの導入（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

■ インターネットの利用状況について

- 前ページで新たな交通サービスとして挙げた「オンラインでのデマンドバス等の予約」、「オンラインでのデマンドバスの運行状況の確認」等のオンラインサービスに必要な「インターネット機器」の所有状況について、利用できるかわからない人（約30%）を含めれば、約75%がスマートフォンを所有しており、PCやタブレット、携帯電話でインターネットを利用できる人を含めると、約85%がインターネットを利用できる機器を所有しています。
- 年齢別に見ると、59歳以下はほぼ全員がスマートフォンを問題なく利用できます。60～74歳は、85～90%がスマートフォンを所有しており、インターネットを利用できる機器を所有していない人は10%前後と少ないですが、スマートフォンを利用できるかわからない人が50%前後と多くなっているため、サービス導入時には配慮が必要です。75歳以上は、インターネット機器を所有していない人（特に80歳以上）、利用方法がわからない人が多くを占めています。

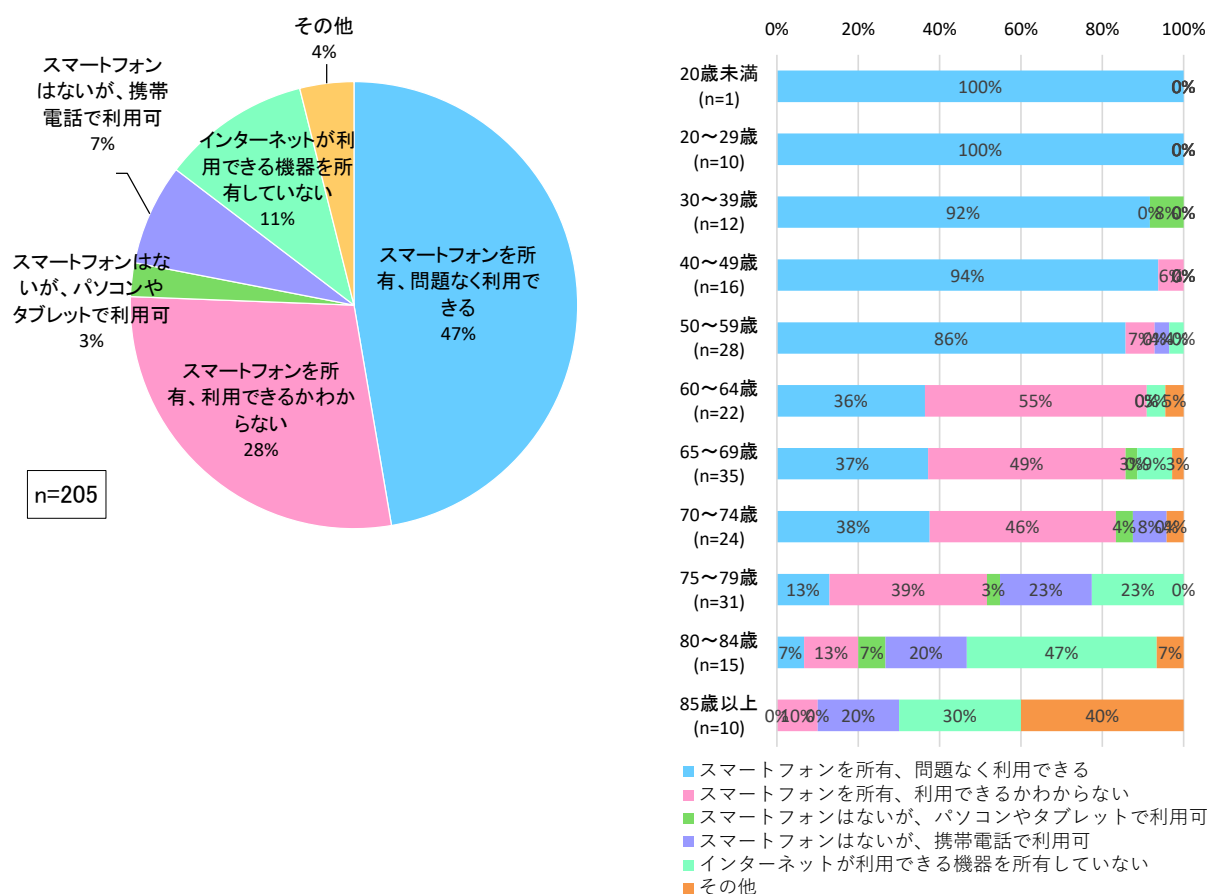
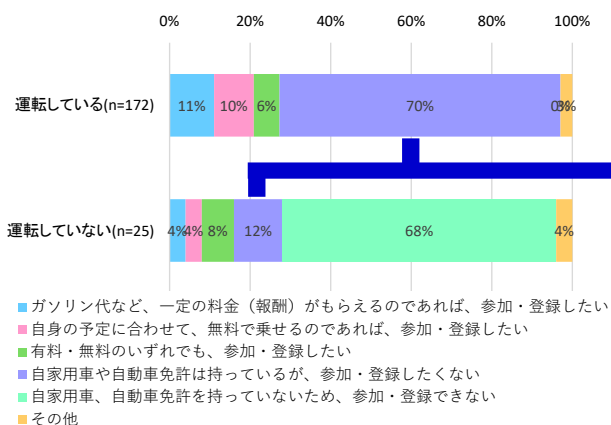


図 4.21 インターネットの利用状況（左：全回答、右：年齢別クロス集計）

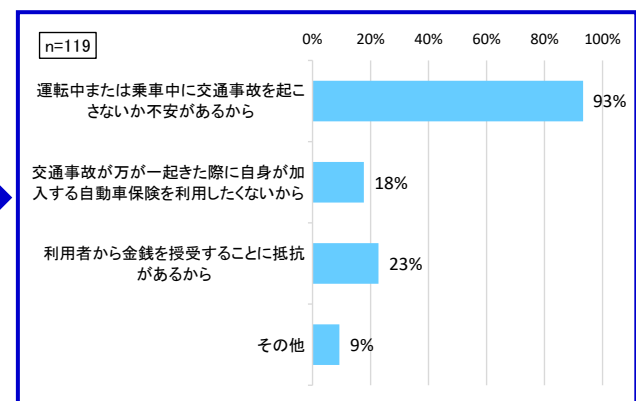
■ ボランティアの自家用車への相乗りサービスについて

- ・前々ページで新たな交通サービスとして挙げた「ボランティアの自家用車への相乗りサービス」について、ボランティアドライバーとしての参加・登録意向を運転状況別に見ると、運転している人の約70%は「参加・登録したくない」と回答していますが、約25%は「参加・登録したい」と回答しており、日常的には運転していない人の約15%も「参加・登録したい」と回答しています。なお、「参加・登録したくない」と回答した人のその理由は、「運転中・乗車中の交通事故への不安」が非常に多くなっています（90%以上）。
- ・本サービスに対する不安等の意見は、本サービスの利用意向別に見ると、利用したいと思っていない人は、利用したいと思っている人よりも、「運転中・乗車中の交通事故への不安」と「直前予約でドライバーが見つからないのでは」が多く、利用したいと思っている人は、利用したいと思っていない人と比較して、「運営主体加入の自動車保険の適用」や「無料で乗せてもらうことへの申し訳なさ」が多くなっています。

【ボランティアドライバーへの
参加・登録意向】
(運転状況別クロス集計)



【ボランティアドライバーとして
参加、登録したくない理由】



【「ボランティアの自家用車への相乗りサービス」への不安等】
(本サービスの利用意向別クロス集計)

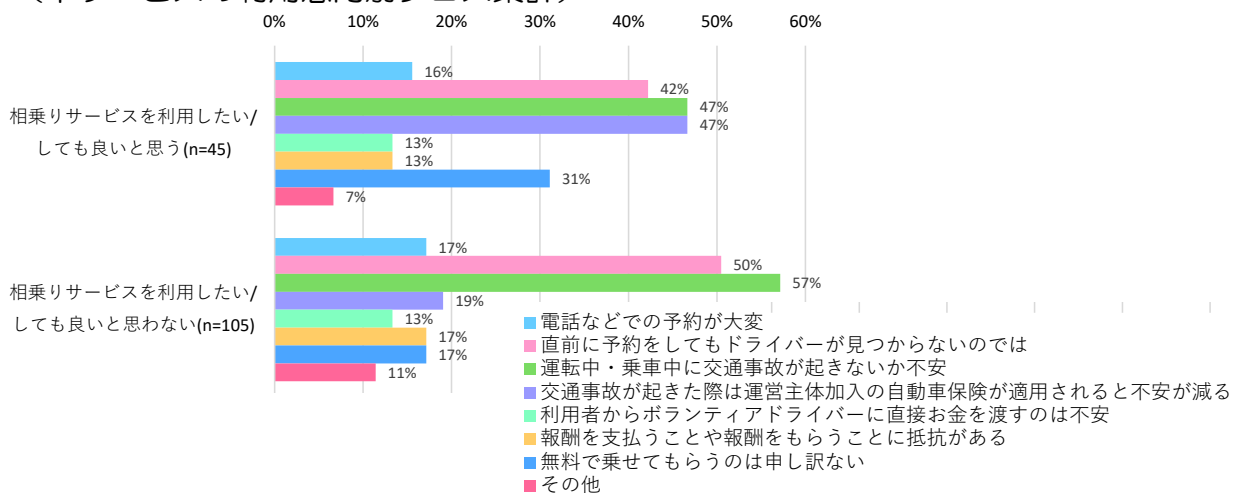


図 4.22 ボランティアの自家用車への相乗りサービスについて

4.2 平取町デマンドバスに関するアンケート

4.2.1 調査概要

(1) 調査目的

平取町デマンドバスについて、利用実態・ニーズを把握し、今後のデマンドバスの在り方やデマンドバスを含めた平取町に相応しい交通サービスの在り方の検討の基礎資料とするため、デマンドバス利用者を対象とした本アンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象

「平取町デマンドバスを利用したことがある方」を対象としてアンケート調査票を配布しました。「平取町デマンドバスを利用したことがある方」は、町役場が所有するデマンドバスの過去の予約情報を基に、97 名を調査対象として整理しました。

(3) 調査方法

町役場が所有するデマンドバスの過去の予約情報を基に整理したデマンドバス利用者に、調査票（依頼文を含む）・返信用封筒のセットを、「平取町地域公共交通アンケート」の配布（町広報紙「広報びらとり」と合わせて配布）に合わせて 8 月下旬に郵送し、調査票を返信用封筒に入れて郵便ポストに投函してもらう、または、Web 回答フォームに回答してもらうことで、9/20 までの期間で回答を回収しました。

(4) 調査項目

- ・回答者属性
- ・デマンドバスの利用状況・問題点

(5) 回収数

59 票の回答を得ました。

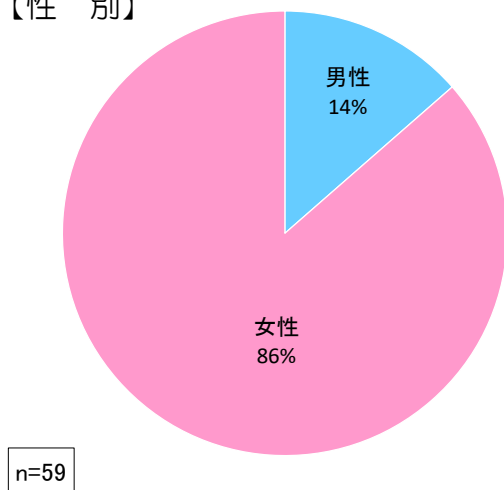
4.2.2 調査結果の概要

(1) 回答者属性

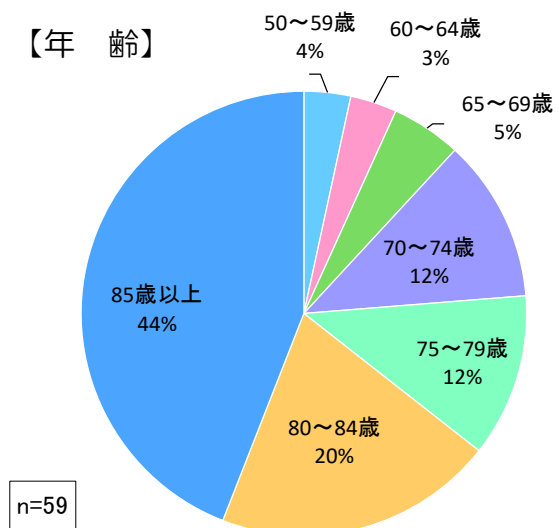
■性別・年齢・居住地

- 回答者は、約 85%を女性が占めています。女性の方が運転をしない人が多く、デマンドバス利用者が多いことから、女性の回答が多くなったと推測されます。
- 回答者の年齢は、85 歳以上が約 45%と最も多く、年齢が高いほど、割合が高くなっています。75 歳以上の後期高齢者が約 75%を占め、前期高齢者を含めた高齢者（65 歳以上）が 90%以上となっていることから、デマンドバス利用者の大部分が高齢者であることがうかがえます。
- 回答者の居住地は、本町が最も多く（約 30%）、川向、紫雲古津、去場、荷菜を含めると、本町地区デマンドバスを主に利用する地区が約 65%を占めています。本町に次いで、振内町が多く（約 20%）、岩知志を含めると振内地区デマンドバスを主に利用する地区が約 25%であり、残りが貫気別等の貫気別デマンドを主に利用する地区となっています。

【性 別】



【年 齢】



【居住地】

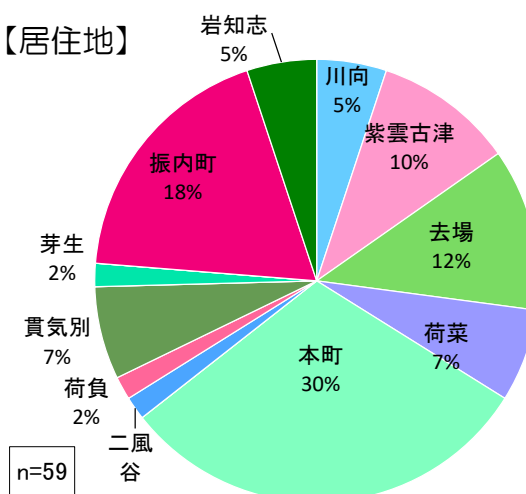


図 4.23 回答者の性別・年齢・居住地

■車（原付・バイク含む）の運転

- ・デマンドバス利用者であることから、回答者の95%以上が日常的に運転していません。

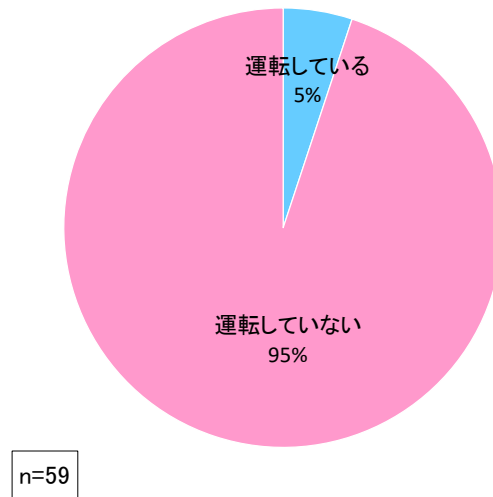


図 4.24 デマンドバス利用者の車（原付・バイク含む）の運転状況

■自分以外が運転する車での移動

- ・日常的に運転していない人の車での移動について、約55%が「家族等に送迎してもらえる時もある」と回答しており、送迎をしてもらえない時にデマンドバスを利用していると推測されます。
- ・日常的に運転していない人の約25%が「車で移動する方法はない」状況であり、デマンドバスが主要な移動手段になっていると想定される一方で、約20%は「家族等に比較的自由に送迎してもらえる」ため、そのような人は、デマンドバスの利用頻度が少ない可能性があります。

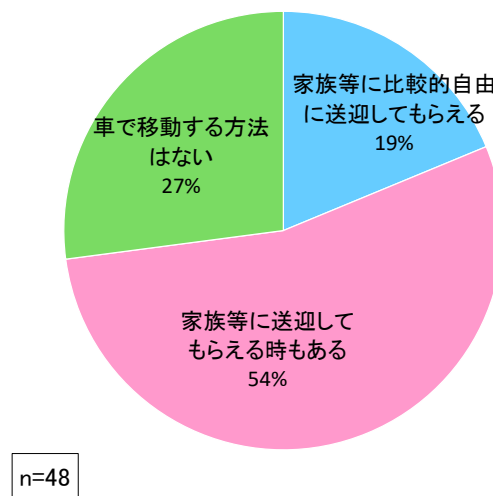


図 4.25 デマンドバス利用者の自分以外が運転する車での移動状況

(2) デマンドバスの利用実態

■主に利用するデマンドバス（運行エリア）

- ・回答者が主に利用するデマンドバスは、約 60%が本町地区、約 25%が振内地区、約 15%が貴気別地区になっています。

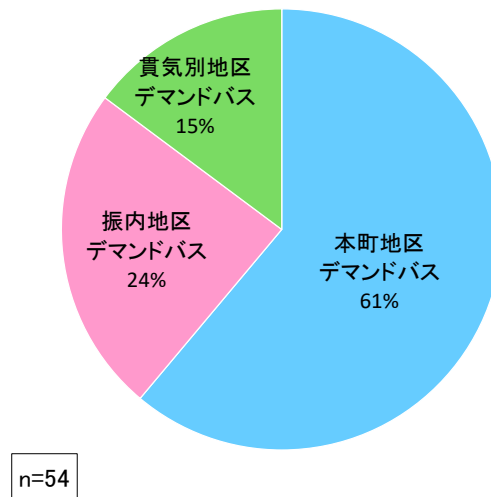


図 4.26 主に利用するデマンドバス（運行エリア）

■デマンドバスによる外出の目的

- ・デマンドバスによる外出の目的を、主に利用するデマンドバス別に見ると、本町地区デマンドバスと振内地区デマンドバスは「通院」が非常に多く（約 80%）、次いで、「買い物」、「官公庁・銀行・郵便局等」が多くなっています。貴気別地区デマンドバスは、「買い物」、「官公庁・銀行・郵便局等」が最も多く、「通院」は、別途、町立病院送迎バスが運行されていることもあり、他の運行エリアよりも割合が低くなっています。

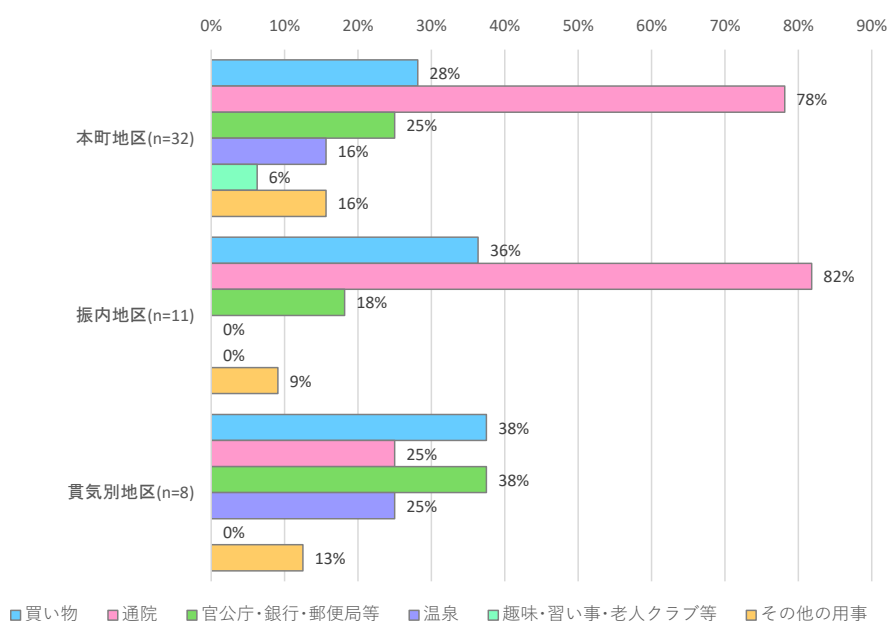


図 4.27 デマンドバスによる外出の目的（主に利用するデマンドバス別クロス集計）

■ デマンドバスによる外出の目的地

- デマンドバスによる外出の目的地を、主に利用するデマンドバス別に見ると、本町地区デマンドバスは、本町地区が最も多く（約 60%）、次いで、町内の他地区が多くなっています。また、日高町富川地区や当該地区で高速バスや路線バスに乗り換えて行くことができる札幌市・苫小牧市も回答されており、富川大町への移動にも一定程度利用されています。
- 貫気別地区デマンドバスも本町地区が最も多く（約 70%）、本町地区以外は、温泉等がある二風谷地区や町内の他地区になっています。
- 振内地区デマンドバスは、振内地区が約 75%を占めています。

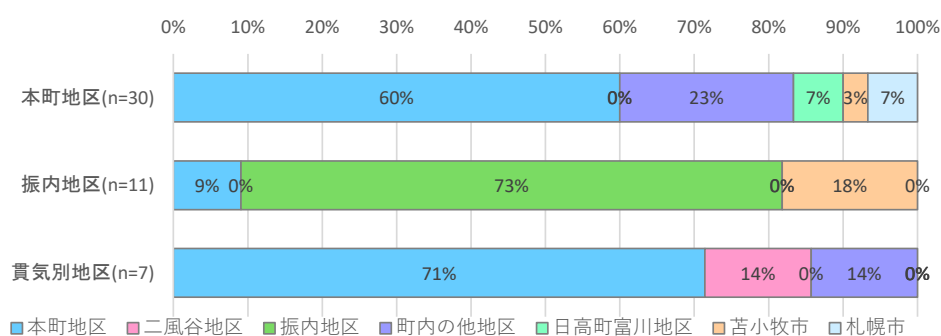


図 4.28 デマンドバスによる外出の目的地（主に利用するデマンドバス別クロス集計）

■ デマンドバスの利用頻度

- デマンドバスの利用頻度を、主に利用するデマンドバス別に見ると、道南バスの運行が廃止された貫気別地区では、夏期・冬期ともに「ほぼ毎日」が約 15%、「週 3～4 回」が 25%と、他地区のデマンドバスよりも割合が高くなっています。一方、振内地区デマンドバスは、「週 1～2 回」以上の利用者がおらず、他地区よりも利用頻度が低くなっています。

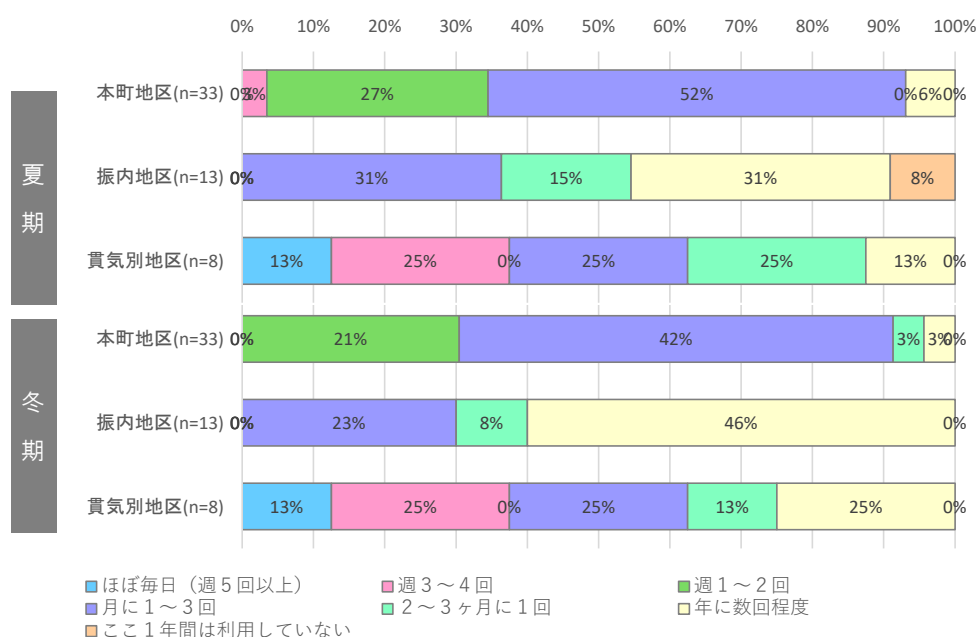


図 4.29 デマンドバスによる外出の目的地（主に利用するデマンドバス別クロス集計）

(3) デマンドバスに対する満足度・ニーズ

■デマンドバスの利用満足度（始発・終発時刻）

- ・デマンドバスの「始発時刻・終発時刻」に対する満足度は、満足が約 60%と多くなっており、やや満足を含めると約 75%が概ね満足しています。
- ・全回答では「不満」や「やや不満」は約 20%ですが、主に利用するデマンドバス別に見ると、振内地区デマンドバス（運行エリア：振内町・岩知志）を主に利用する人は、「不満」や「やや不満」が約 40%を占めており、運行時間を制限しない形態での運行に対する意見が挙げられています。
- ・本町地区デマンドバス運行エリアの本町・川向の居住者からは、富川地区への往来便の増便が望まれています。

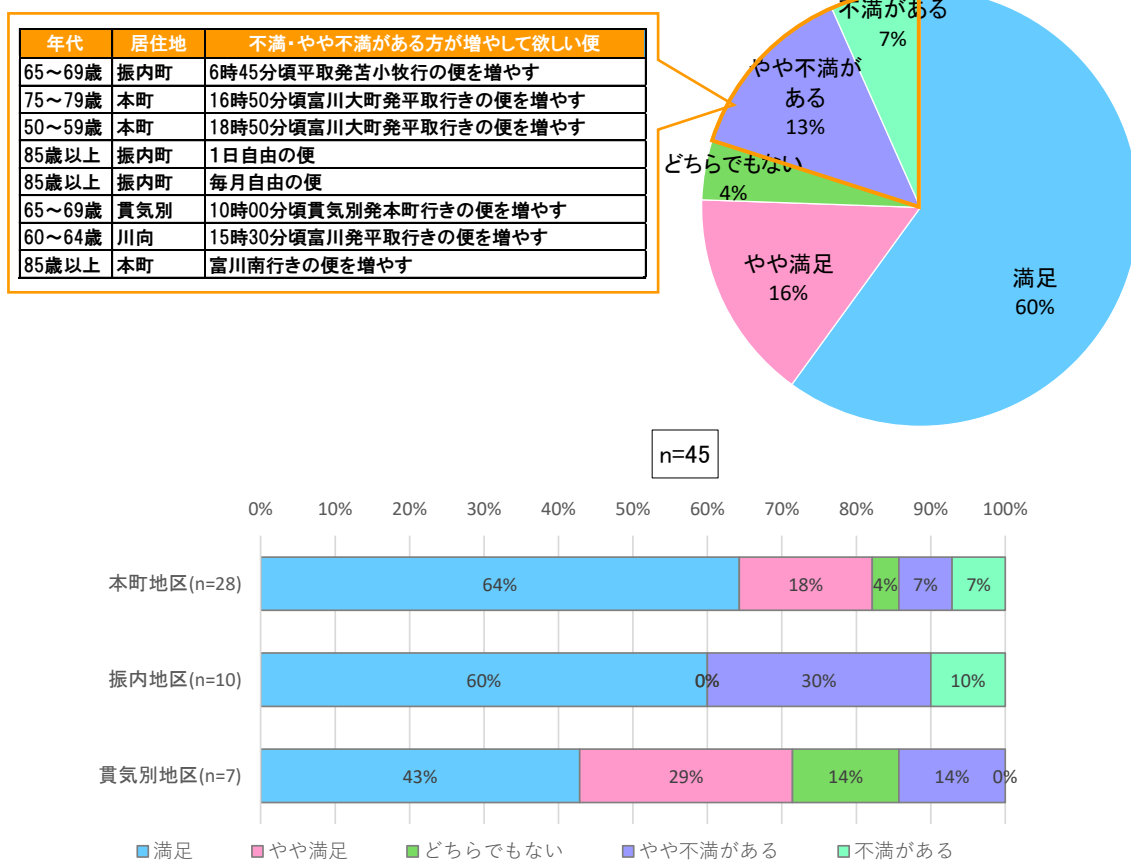


図 4.30 デマンドバスの始発・終発時刻に対する満足度
（上：全回答、下：主に利用するデマンドバス別クロス集計）

■ デマンドバスの利用満足度（電話での予約方法）

- デマンドバスの「電話での予約方法」に対する満足度は、満足が約 50%、やや満足を含めると約 65%が概ね満足しています。
- 全回答では「不満」や「やや不満」は約 30%ですが、居住地別に見ると、貫気別居住者（貫気別地区デマンドバスの運行エリア）や本町居住者（本町地区デマンドバスの運行エリア）は、「不満」や「やや不満」が 50～60%とやや高くなっており、特に「予約なしでの利用」が望まれています。

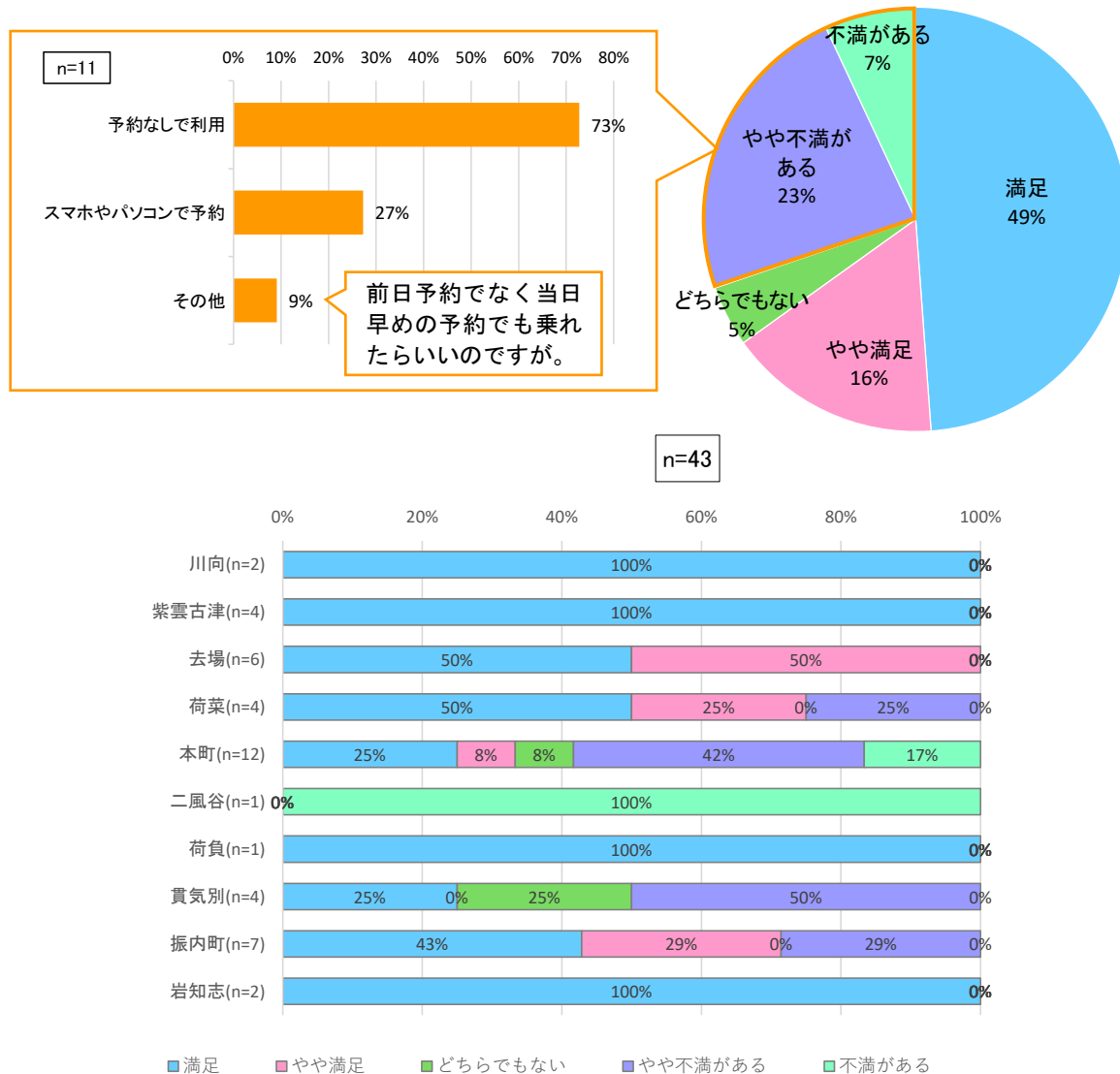


図 4.31 デマンドバスの予約方法に対する満足度（上：全回答、下：居住地別クロス集計）

■デマンドバスについて困っていること

- デマンドバスについて困っていることを、主に利用するデマンドバス別に見ると、本町地区デマンドバスは、「今のデマンドバスで概ね満足している」を回答している人が約 50%を占めていますが、一方で、「当日予約」を望む人が約 70%を占めています（「概ね満足」しつつも、「当日予約」を希望する人を含む）。
- 振内地区デマンドバスは、「今のデマンドバスで概ね満足している」を回答している人が約 35%と本町地区デマンドバスよりも低く、「当日予約」（約 80%）のほか、「増便」（約 55%）、「運行エリアの拡大」（約 35%）を望む人が見られます。
- 貫気別地区デマンドバスは、「今のデマンドバスで概ね満足している」を回答している人が約 25%と振内地区デマンドバスよりも低く、「当日予約」を望む人が約 65%になっています。

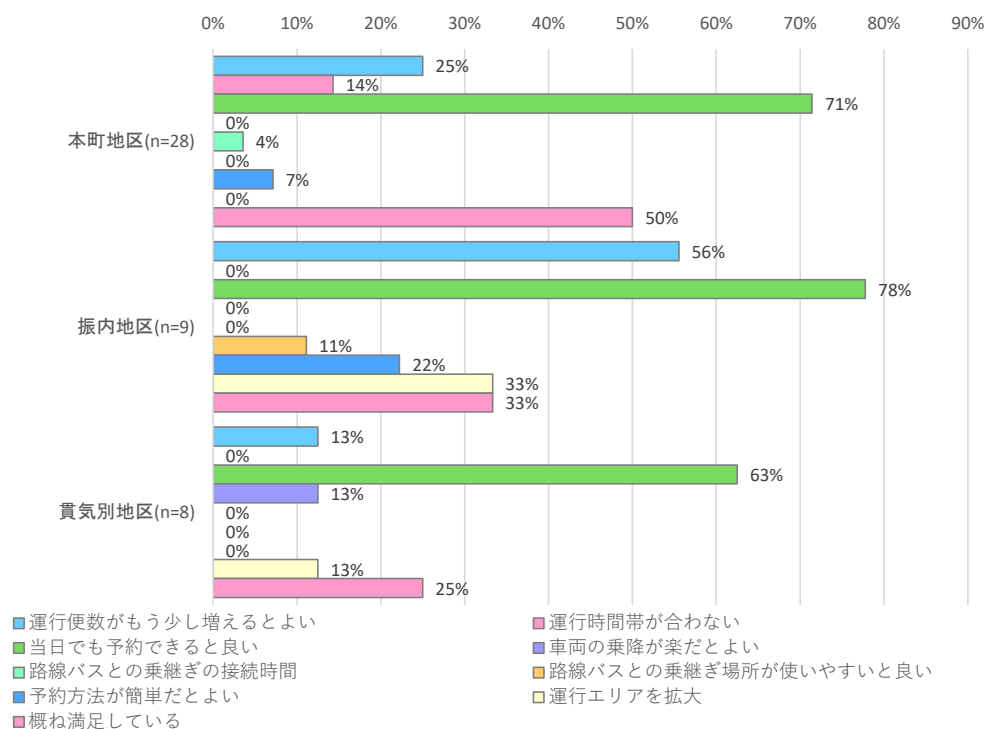


図 4.32 デマンドバスについて困っていること（主に利用するデマンドバス別クロス集計）