資料１

『石狩市地域公共交通網形成計画』策定に向けた公共交通の現状と課題について

第4回石狩市地域公共交通活性化協議会
平成30年12月12日（水）

1．これまでの検討経緯と前回の協議事項

第1回 （H29.11.20）
- 本協議会の設置について
- 今後の進め方について

第2回 （H30.3.20）
- 市の公共交通の特性・現状について
- 今後の調査方針について

第3回 （H30.6.26）
- 公共交通の利用実態・ニーズ把握に向けた調査計画について

▼委員からの主なご意見（第3回協議会）

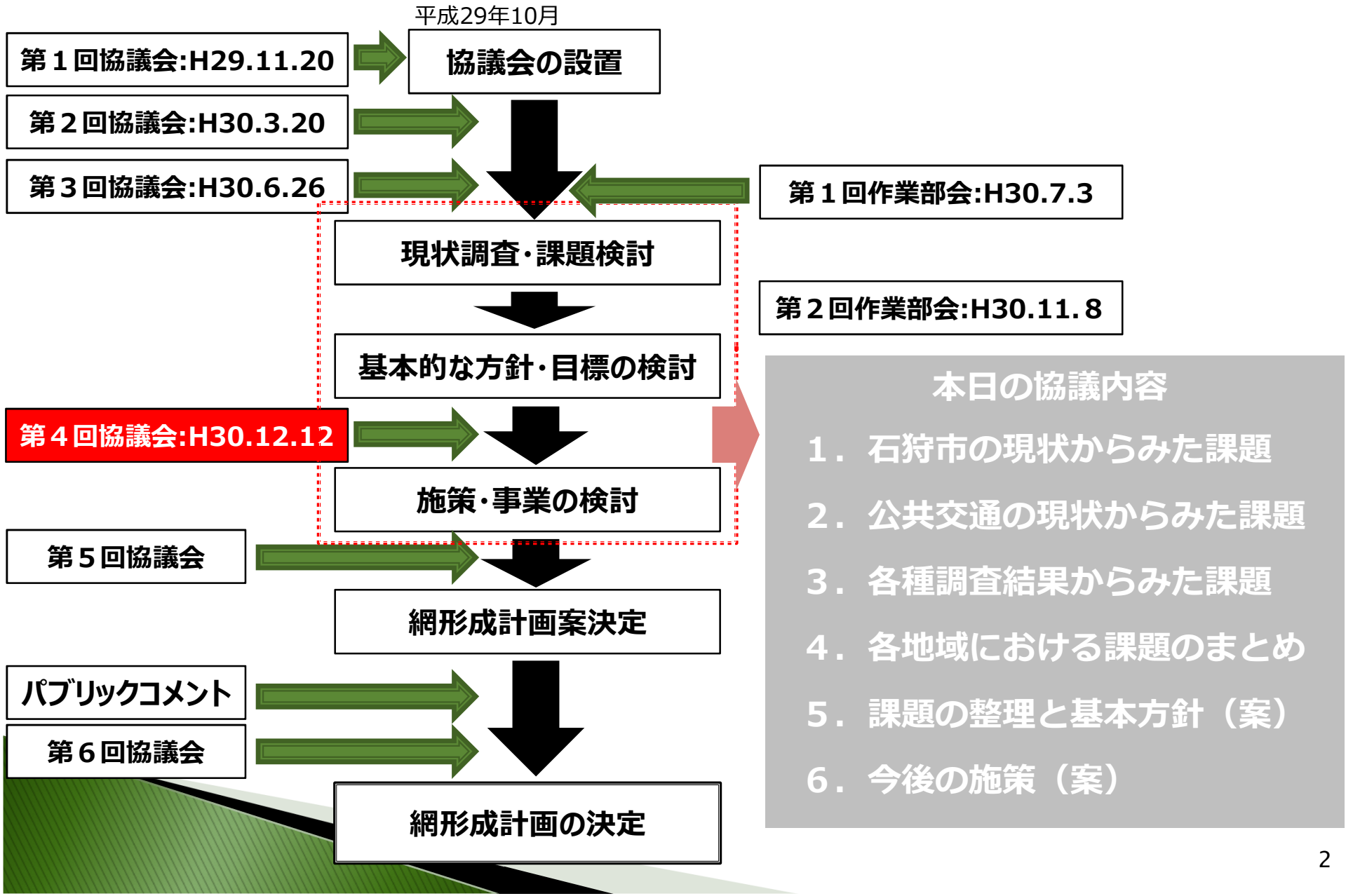
- 石狩湾新港地域の事業者へニーズ調査を行い、交通事業者と採算含め事業検討をしていくと新しい交通網の形成は難しくないと思う。地方部とは分けて考えるべき。
- 過去に花川で循環バスの実証実験が行われたが、採算面で実現しなかった。現在の潜在需要がアンケート結果から浮き彫りになると考えられる。

協議会・作業部会検討結果を踏まえ調査内容を決定

【協議結果を踏まえた公共交通の利用実態・ニーズ把握調査内容】

調査項目	把握内容	
	移動実態	利用意識
①市民アンケート調査	現状の移動手段・OD（バス利用者のみ、利用頻度等含む）	満足度・利用意向・潜在需要等
②観光客ヒアリング調査	現状の移動手段・OD（バス利用者のみ、利用頻度等含む）	満足度・利用意向・潜在需要等
③施設利用者ヒアリング調査	現状の移動手段・OD（バス利用者のみ、利用頻度等含む）	満足度・利用意向・潜在需要・バス待合い機能（要望）等
④バス利用者ヒアリング調査	OD・利用頻度等	—
⑤交通事業者ヒアリング調査	利用状況、収支状況等	公共交通に関する利用ニーズ・課題等
⑥石狩湾新港操業企業ヒアリング調査	利用状況等	公共交通に関する利用ニーズ・課題等
⑦地域懇談会の開催	—	公共交通に関する利用ニーズ・課題等 デマンドバス運行に対する抵抗感・利用意向・改善点等

2．今回の協議内容

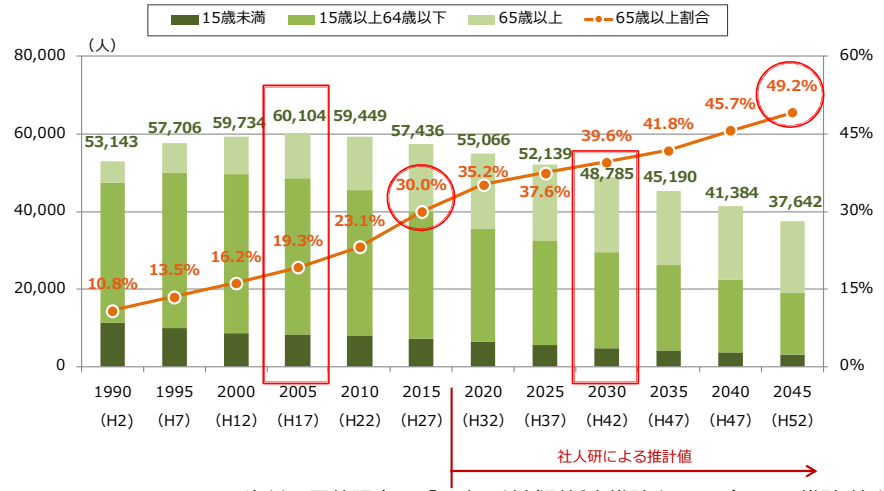

平成29年10月
第１回協議会:H29.11.20
協議会の設置
第２回協議会:H30.3.20
第３回協議会:H30.6.26
第１回作業部会:H30.7.3
現状調査・課題検討
第２回作業部会:H30.11.８
基本的な方針・目標の検討
第４回協議会:H30.12.12
施策・事業の検討
第５回協議会
網形成計画案決定
パブリックコメント
第６回協議会
網形成計画の決定
本日の協議内容
１．石狩市の現状からみた課題
２．公共交通の現状からみた課題
３．各種調査結果からみた課題
４．各地域における課題のまとめ
５．課題の整理と基本方針（案）
６．今後の施策（案）

3．石狩市の現状からみた課題

人口の推移

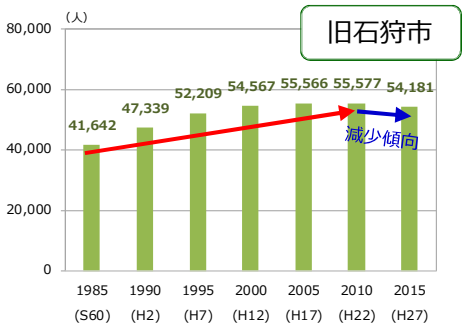
- 全体の人口はピークの2005年から減少を続け、2030年には5万人を割り込むと推計されている。
- 65歳以上の割合は2015年の30%から2045年には約50%に増加すると推計されている。

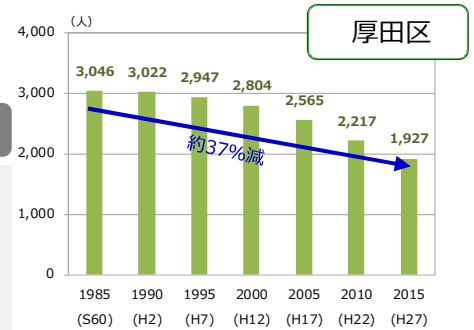
▼市全体の人口推移

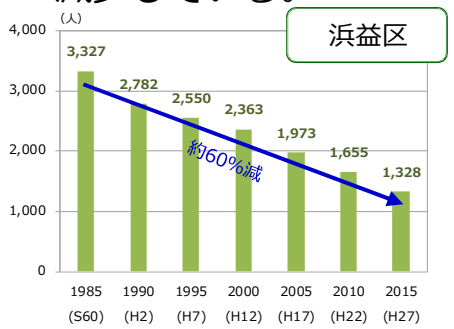


資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口」（H30.3推計 社人研）

▼地域ごとの人口推移





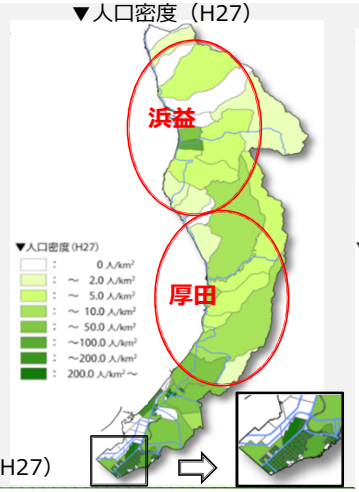


- 旧石狩市は緩やかに増加傾向にあったが、2010年から2015年にかけて減少している。
- 厚田区・浜益区は減少を続け、特に浜益区はピーク時（1985年）の半数以下まで減少している。

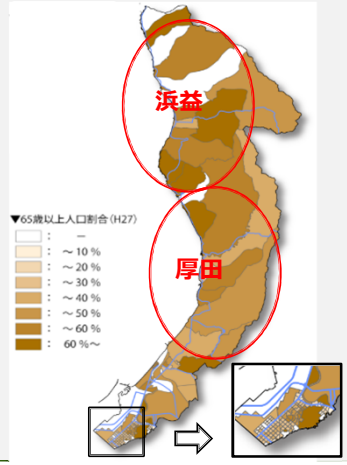
人口密度

- 旧石狩市南部の人口密度が高く、また、浜益・厚田地区では65歳以上人口割合が50%以上と高い。

▼人口密度（H27）



▼65歳以上割合（H27）



資料：国勢調査（H27）

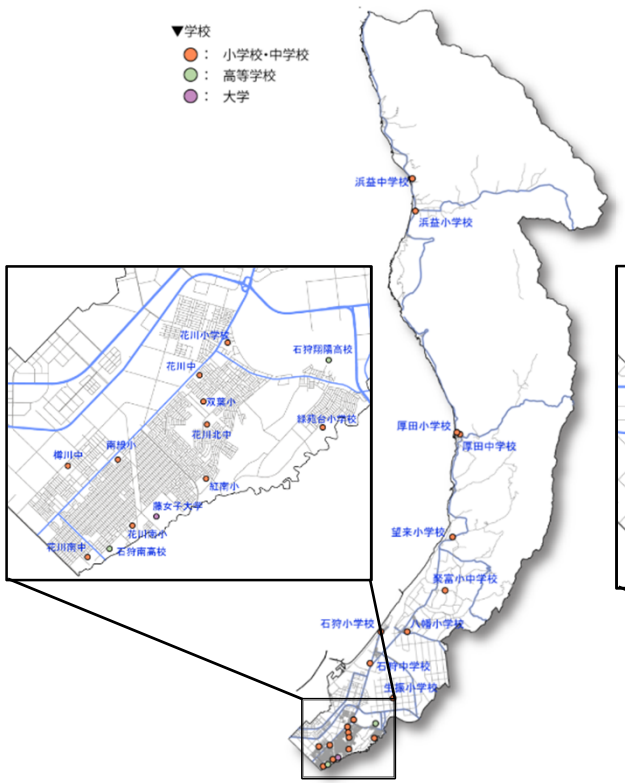
今後の課題

- ◆人口減少による公共交通の利用者の減少と高齢化による自動車の運転が困難な高齢者の増加への対応が必要
- ◆人口が密度が高い地域と低い地域の違いを踏まえた公共交通網の形成が必要

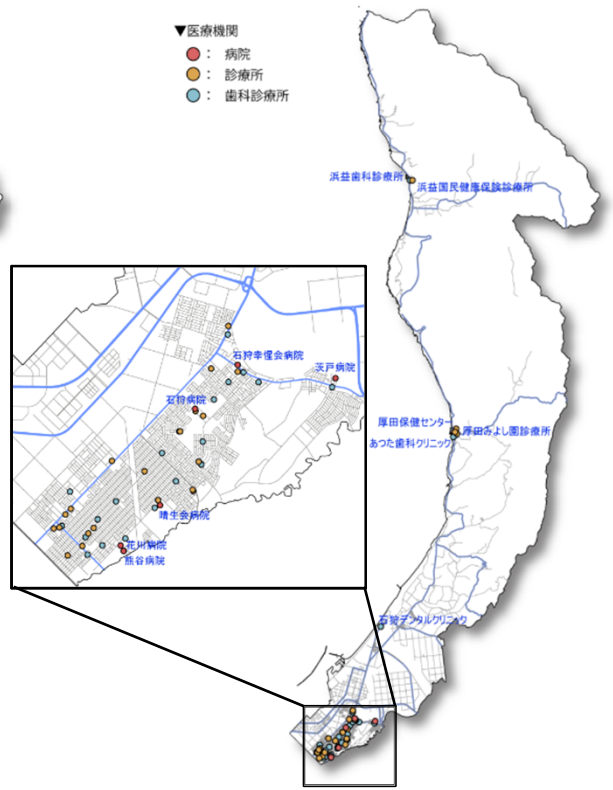
3．石狩市の現状からみた課題

● 学校、医療機関、公共施設、商業施設などの都市施設は南部に集中しており、厚田区・浜益区の地域住民は広域な移動が必要。

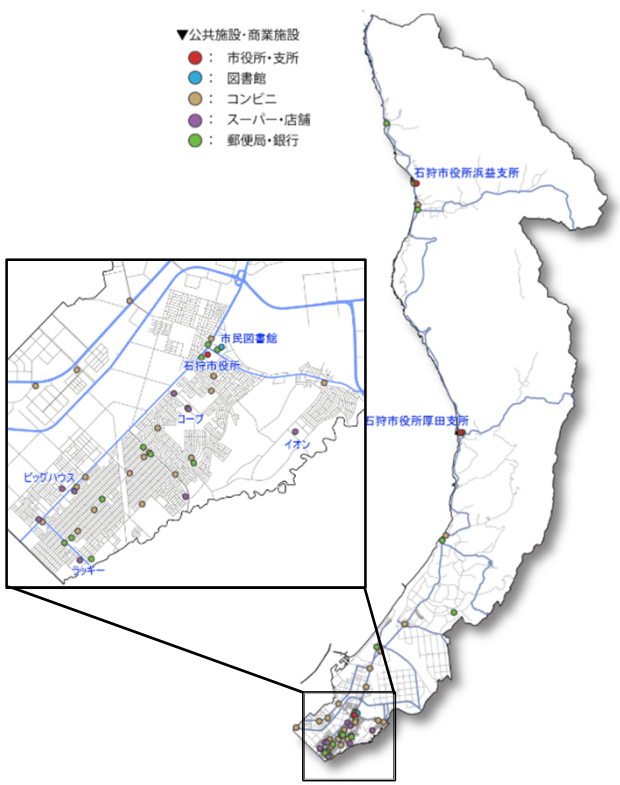
学校



医療機関



公共施設・商業施設



▼石狩市街地から厚田区・浜益区までの距離・所要時間

区間	距離	所要時間（車）	所要時間（バス）
石狩市役所～厚田支所	約30km	約35分	約50分
石狩市役所～浜益支所	約60km	約65分	約100分※

※デマンドバス乗車時間50分、乗換時間は含めず算定

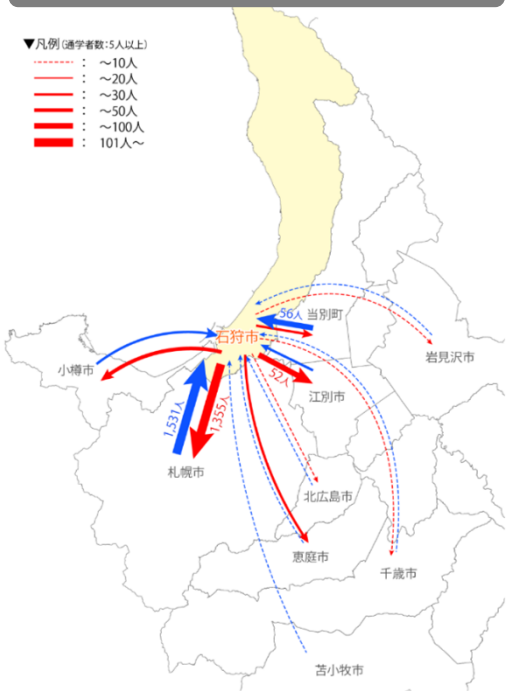
今後の課題

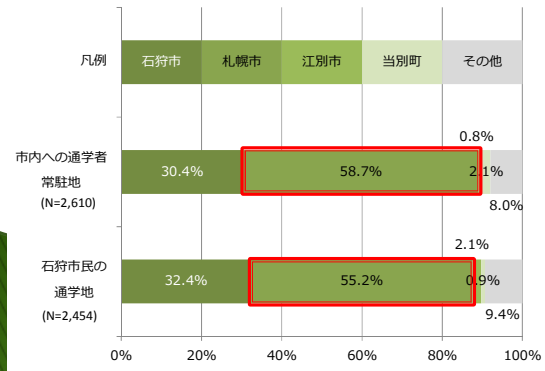
◆施設の立地にあわせた目的地への利用利便性を高める公共交通網の形成が必要
◆広域な移動を確保する公共交通網の維持が必要

3．石狩市の現状からみた課題

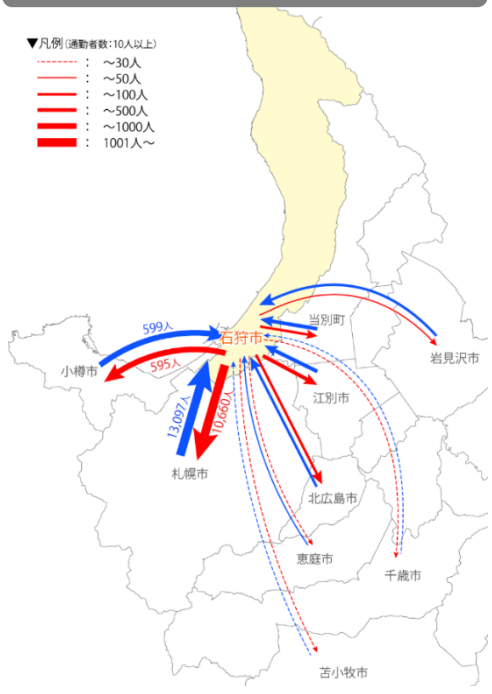
- 通学・通勤ともに市内の移動のほか札幌市内との流動が多く、交通手段としては自家用車の割合が高い。
- 石狩市内の人口が近年減少傾向にある中、自家用車保有台数は増加傾向にあり、自動車への依存が大きい。

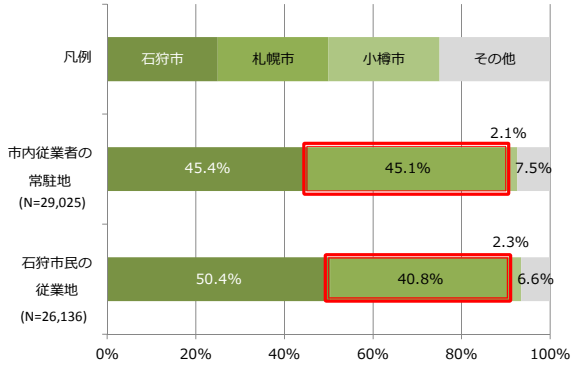
通学流動（H27）





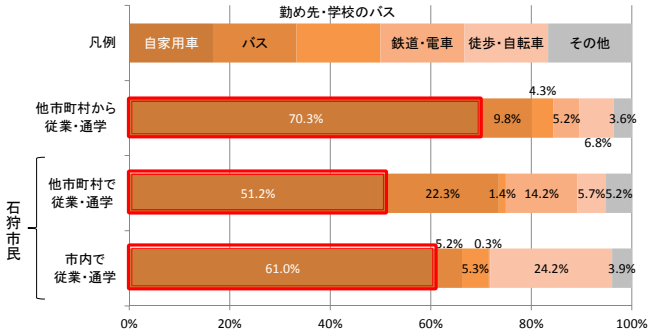
通勤流動（H27）





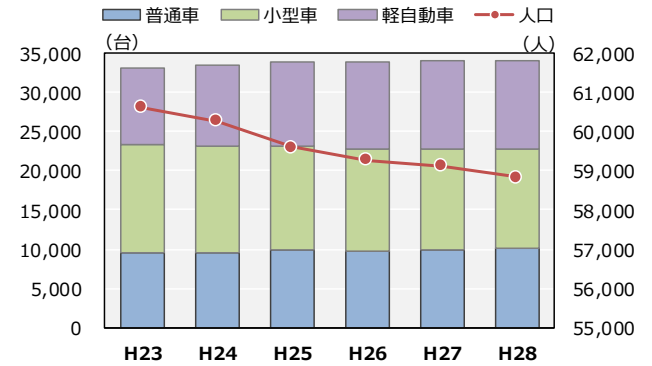
資料：国勢調査（H27）

▼通勤・通学時の利用交通手段



資料：国勢調査（H22）

▼自家用車保有台数と人口推移



資料：市町村別車両保有数（北海道運輸局）

今後の課題

◆市内外を結ぶ、広域移動を確保する公共交通網の維持・改善が必要

◆自動車への依存が大きく、市民意識の改善を働きかける取組が必要

3．石狩市の現状からみた課題

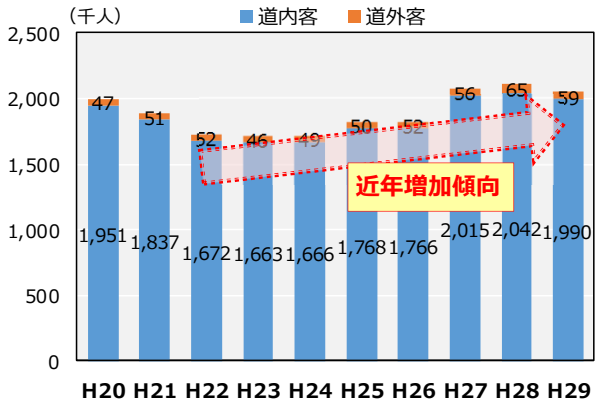
- 石狩市内の観光資源は、市域全体に点在している。
- 石狩市の観光入込客数は近年増加傾向にあり、観光需要が高まっている。
- 地方創生の拠点として開業した道の駅石狩「あいろーど厚田」は、開業後順調な入込状況であり、目標値としていた17万5千人を6月時点で達成しており、今後更なる交流人口の拡大が期待されている。

観光資源

資料：NPO法人北海道遺産協議会HP

H30.5.24に日本遺産の構成文化財として認定
- 旧長野商店
- 古潭神社の神輿
- 金大亭
- 厚田神社の船絵馬

▼石狩市観光入込客数



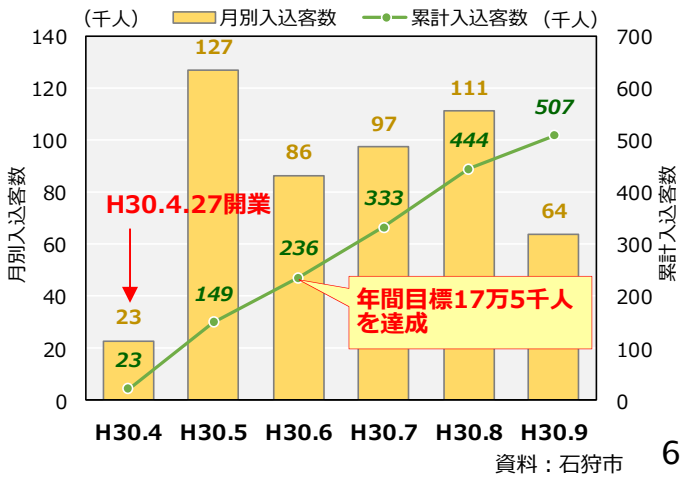
資料：北海道観光入込客数調査報告書（北海道）

今後の課題

◆今後北海道新幹線札幌延伸も控える中、交流人口の拡大に向けて、札幌からの二次交通の充実が必要

◆来訪者にもわかりやすい、公共交通サービスや、観光拠点へのアクセス確保が必要

道の駅石狩「あいろーど厚田」



資料：石狩市

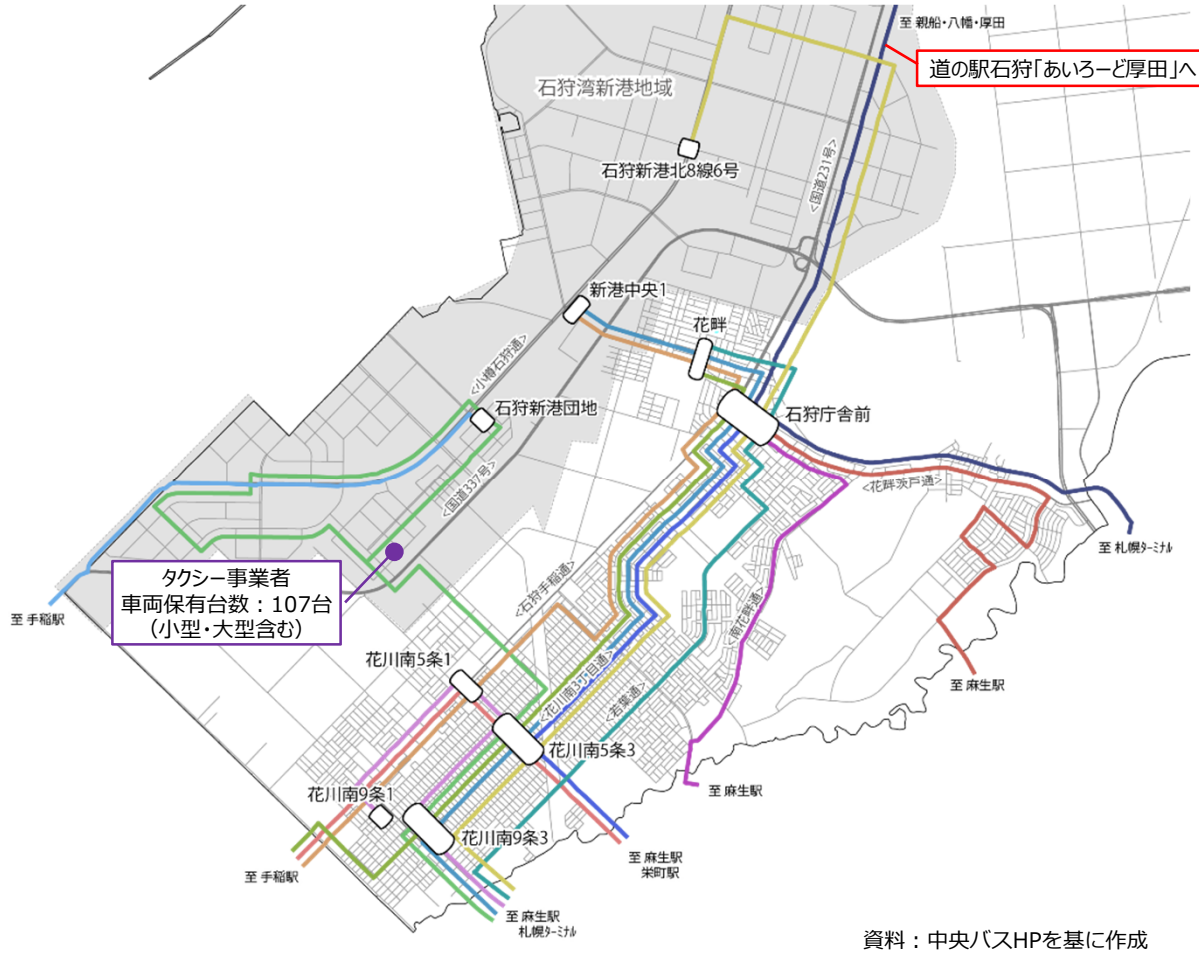
4．公共交通の現状からみた課題

- 石狩市の公共交通は、路線バス（中央バス）、高速乗合バス（沿岸バス）、デマンドバス、タクシーで構成
- 路線バスは市内完結路線はなく、全て札幌市と接続
- その他交通手段として、スクールバス（教育委員会）、福祉バス（石狩市）、公共交通空白地有償運送（NPO）

▼その他の交通手段

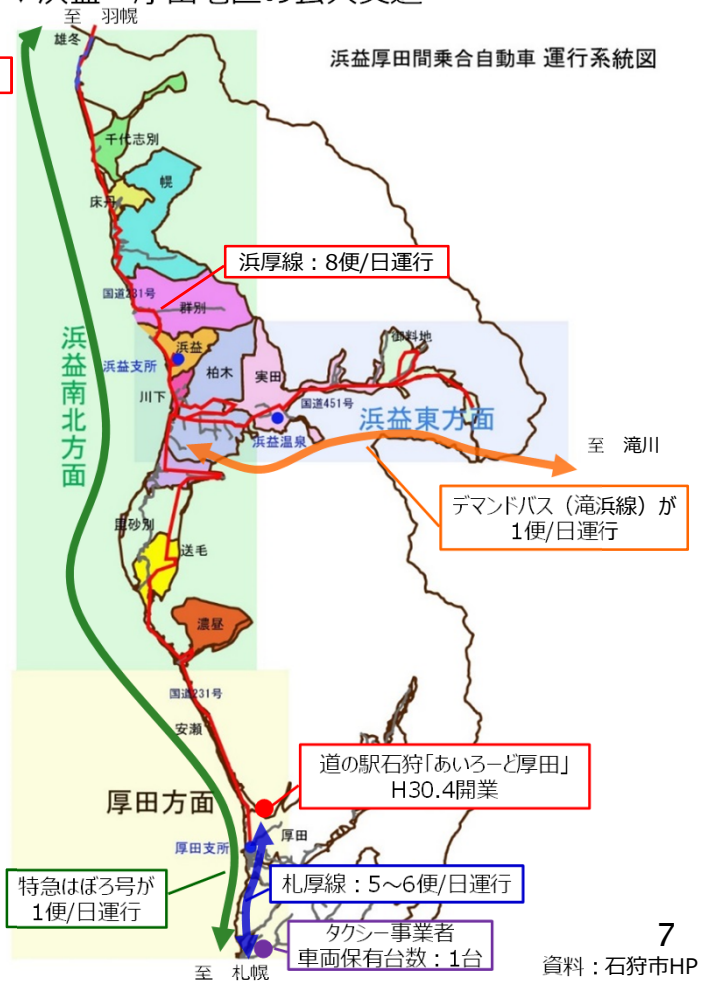
分類	事業主体
スクールバス	教育委員会
福祉バス	石狩市
公共交通空白地有償運送	NPO

▼石狩市街地路線バスルート（H30.10現在）



資料：中央バスHPを基に作成

▼浜益・厚田地区の公共交通



資料：石狩市HP

4．公共交通の現状からみた課題

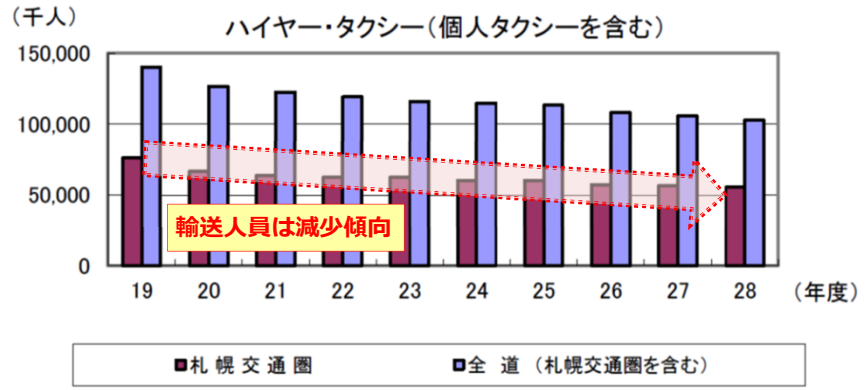
- 石狩市を運行する路線バスの利用者数は札幌市内の利用者もあり、横ばいで推移
- 札幌交通圏におけるタクシー利用者数については減少傾向であり、ここ10年間で約3割減少
- バス・タクシー業界ともに人材不足及び運転手の高齢化が深刻な経営課題

▼市内路線バス一覧（平成29年度輸送実績）

路線名	系統番号	始点	経由	終点	キロ程(km)	輸送量(人/日)	運行回数(回/日)	輸送人員(単位：人)	収支(千円)
緑苑台線	麻08	地下鉄麻生	屯田10条3	石狩庁舎前	11.9	356.4	22.0	544,862	29,380
花川南団地線	09	札幌ﾀｰﾐﾅﾙ	東1丁目	花川南9条3	11.7	24.6	1.0	17,018	90,362
	14	札幌ﾀｰﾐﾅﾙ	花川3丁目	石狩庁舎前	16.8	576.5	31.5	977,781	
花畔団地線	麻13	地下鉄麻生	花川3丁目	花畔	11.9	627.0	30.0	886,301	
	麻14	地下鉄麻生	花川3丁目	石狩庁舎前	11.1	272.5	12.5	114,844	
	麻15	地下鉄麻生	花川5丁目	花畔	11.8	532.8	24.0	612,060	79,324
	麻16	地下鉄麻生	花川5丁目	石狩庁舎前	11.0	735.0	35.0	732,975	
	16	札幌ﾀｰﾐﾅﾙ	花川5丁目	石狩庁舎前	16.7	412.1	13.0	458,004	
南花畔通線	麻17	地下鉄麻生	花川南1条6	石狩庁舎前	11.4	545.2	29.0	600,946	21,782
栄町花川線	栄19	地下鉄栄町	北陵高校	石狩庁舎前	11.5	257.6	14.0	304,325	4,837
麻生樽川線	麻40	地下鉄麻生	花川3丁目	花川南5条1	8.0	75.3	3.5	60,713	6,153
	麻40	地下鉄麻生	花川3丁目	花川南9条1	9.3	25.1	1.0	20,243	
手稲麻生線	麻41	地下鉄麻生	明乳ｼﾃｨｰ	手稲駅北口	13.7	725.0	29.0	849,939	50,789
手稲線	43	手稲駅北口	花川3丁目	花畔	11.9	210.8	15.5	252,066	▲ 10,245
	宮47	宮の沢駅	手稲駅北口	花畔	16.3	272.0	20.0	489,982	
		宮の沢駅	手稲駅北口	花川南5条1	11.3	166.0	10.0	163,709	
石狩新港団地線		地下鉄麻生	急行	機械金属組合会館	15.0	6.1	0.5	7,221	465
		地下鉄麻生	花川3丁目	機械金属組合会館	14.9	30.3	2.5	37,900	
		地下鉄麻生	花川3丁目	日成産業前	15.9	6.5	0.5	8,508	
石狩新港線		地下鉄麻生	花川3丁目	石狩新港北8線6	16.6	14.3	1.0	16,858	
石狩新港西線		手稲駅北口	前田森林公園	石狩新港団地	10.8	9.8	2.0	8,997	▲ 2,252
石狩線		札幌ﾀｰﾐﾅﾙ	東茨戸2条1	石狩	24.7	273.0	17.5	452,664	▲ 37,730
		札幌ﾀｰﾐﾅﾙ	東茨戸2条1	石狩営業所	13.5	8.5	1.0	12,117	
石狩線(ﾄﾒﾝ)		札幌ﾀｰﾐﾅﾙ	東茨戸2条1	ﾄﾒﾝ団地	27.4	69.8	4.5	107,992	
札厚線		札幌ﾀｰﾐﾅﾙ		厚田支所	48.4	5.9	0.5	7,368	▲ 32,241
		札幌ﾀｰﾐﾅﾙ	石狩八幡町	厚田支所	49.6	58.5	5.0	110,276	

資料：中央バスより提供

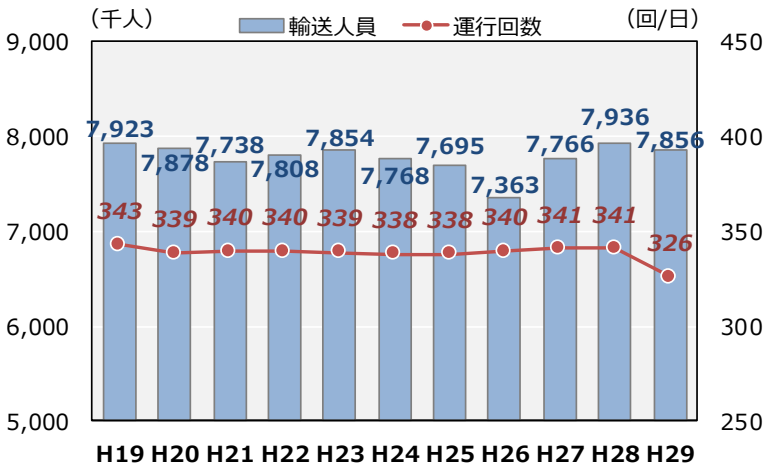
▼ハイヤー・タクシーの輸送人員推移（札幌交通圏）



資料：北海道の運輸の動き（北海道運輸局）

※札幌交通圏：札幌市・江別市・北広島市・石狩市（厚田・浜益地区除く）

▼市内バス路線輸送実績の推移



資料：中央バスより提供

バス事業者ヒアリング結果

- 人口減少や高齢化による労働人口の減少もあり、**石狩市内の路線バス利用者は右肩下がりで減少**しており、札幌市内の利用者で路線の維持が保たれている状況です。
- **近年はバス乗務員の不足が深刻な経営課題**です。

タクシー事業者ヒアリング結果

- 利用者の傾向としては、当社は横ばいですが、**タクシー業界全体では減少**しています。
- 全国共通の課題であるが、**ドライバーの不足・高齢化が業界全体の課題**です。

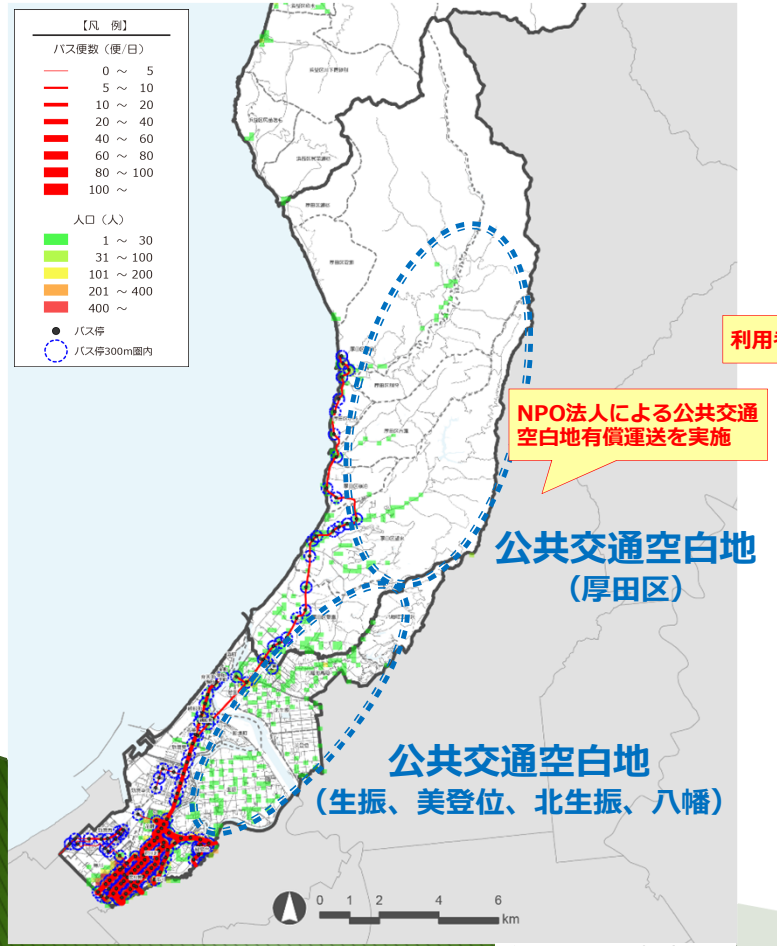
今後の課題

- ◆利用者の減少傾向が続く中、地域住民の移動を持続可能にしていくために、路線の維持・改善や利用促進の取組みが必要
- ◆公共交通を持続可能にしていくためには公共交通の担い手不足への対応が必要

４．公共交通の現状からみた課題

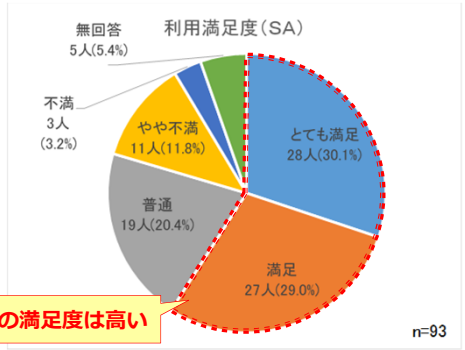
- 生振、美登位、北生振、八幡地区には公共交通空白地が広がっており、地域住民の移動は自家用車やタクシー等に頼らざるを得ない状況
- 厚田地区も同様に公共交通空白地が広がっており、公共交通の補完的役割としてNPO法人による公共交通空白地有償運送が行なわれているが、運営側の高齢化が進行しており、担い手の確保が課題
- 浜益地区では、H28.3で路線バスを廃止し、H28.4よりデマンド交通「浜厚線（浜益厚田間乗合自動車）」の運行を開始しているが、利用者の満足度は高いものの、年間の目標利用者数は達成出来ていない状況

▼公共交通のカバーエリア



資料：国勢調査（H27）

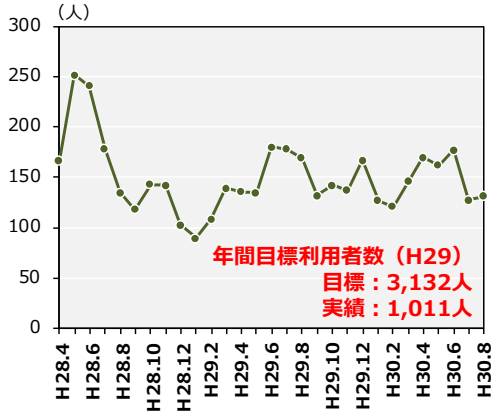
▼浜厚線利用満足度



利用者の満足度は高い

資料：浜益区民アンケート（H29.5月実施）

▼浜厚線利用者数の推移



資料：石狩市地域公共交通会議資料（平成29年度第3回）

地域の声（厚田地区地域懇談会結果）

- 「あつたライフサポートの会」では利用者が最も近いバス停までという条件で運行を実施している。
- 利用者は高齢者が多いが、同じく**運営側も高齢化が進行しており、組織をどう維持していくかが課題**です。

地域の声（浜益地区地域懇談会結果）

- **利用した人からは便利という声を聞いている**が、事業者に電話を掛けて予約するのは**高齢者は抵抗**がある。
- 一人での利用でも可能なことはわかっているが、**路線バスと違ってためらってしまう**。

今後の課題

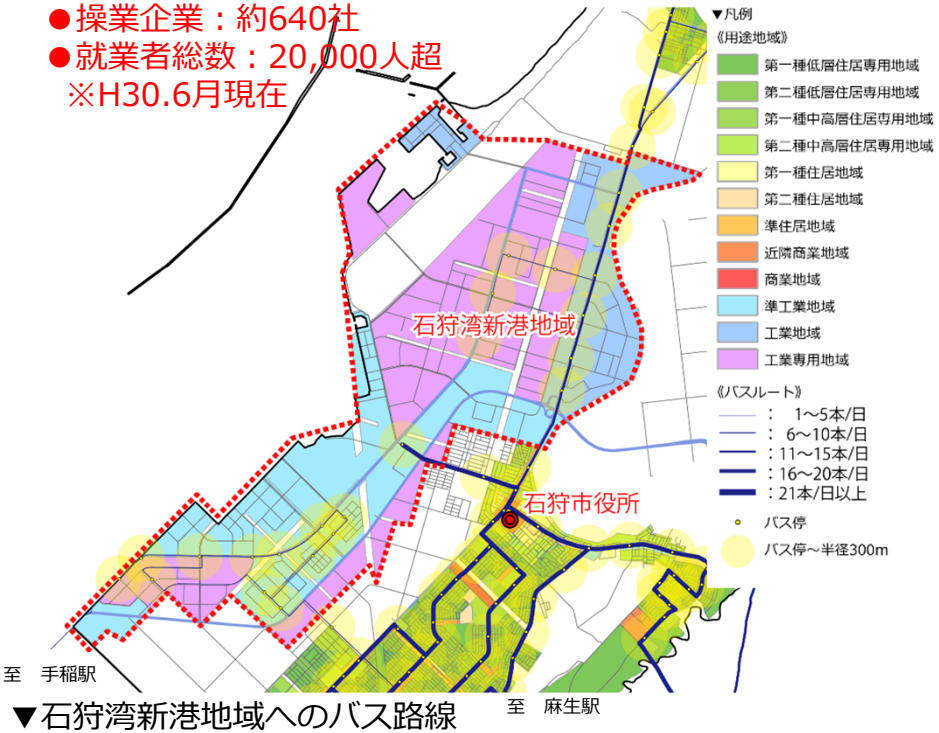
◆ 公共交通空白地域に対して、持続可能な移動手段の確保が必要
◆ デマンドバスへの利用習慣の定着を図るための利用促進・関係者との連携が必要

4．公共交通の現状からみた課題

- 札幌市からの就労者が多い石狩湾新港地区は、路線バスの便数が少なく札幌市とのアクセス性が低い。自家用車や企業送迎バスでの通勤を強いられている。
- 石狩湾新港地域操業企業では、雇用の確保が課題で、公共交通の充実を求める声が大きい。

▼石狩湾新港地域の公共交通網

●操業企業：約640社
●就業者総数：20,000人超
※H30.6月現在



▼石狩湾新港地域へのバス路線

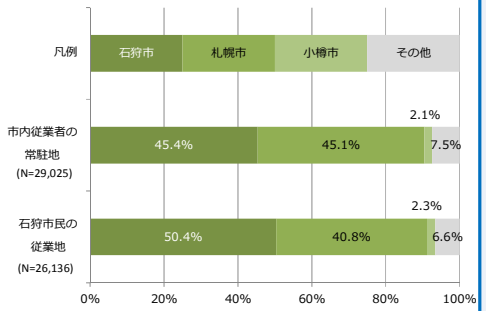
石狩湾新港西線			
石狩新港団地　行		手稲駅北口　行	
地下鉄宮の沢発	7：40 8：11	石狩新港団地発	16：00 17：40

手稲線　宮47			
新港中央1丁目　行		地下鉄宮の沢　行	
地下鉄宮の沢発	7：30	新港中央1丁目発	19：18

石狩新港線			
新港北8線6号　行		麻生駅　行	
麻生駅発	6：50	新港北8線6号発	17：10

石狩新港団地線			
日成産業前・機械金属組合会館　行		麻生駅　行	
麻生駅発	7：10 7：45 8：18	機械金属会館前発	15：25 16：10 17：20 18：10

▼常駐地・従業地割合（H27）

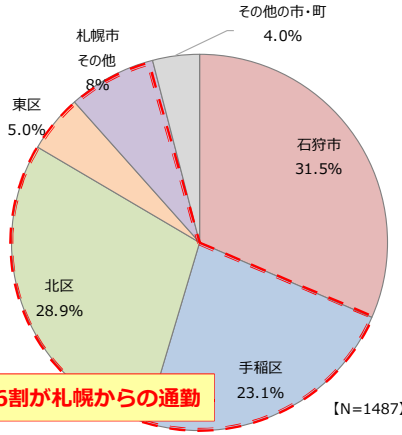


資料：国勢調査（H27）

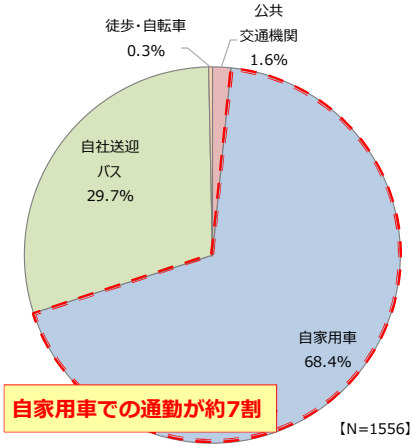
事業者の声（石狩湾新港地域操業企業）

- アルバイトやパートを雇いたいが、バスの便数が少ないため、**車通勤や家族の送迎が可能な方しか採用出来ない**。
- 求人に興味を持ってくれた人がいても、**公共交通がなくて諦める場合**がある。
- 朝夕にしかバスがないので、**子育て世代が働くにはバスを利用できない**。
- 自社単独で送迎バスを用意することは費用的に困難なので、**公共交通の充実が望ましい**。

▼就業者の居住地割合



▼就業者の通勤手段



資料：石狩湾新港地域操業企業ヒアリング調査（H30.9月実施）

今後の課題

◆ 石狩市の経済活動を支える重要な地域でありながら、公共交通の不便地域であり、広域な石狩湾新港地域を効率的に運行出来る公共交通網の構築が必要

5．各種調査結果からみた課題

1．市民アンケート調査の概要

◉石狩市域内の公共交通の利便性向上と新規需要の掘り起こしに向け、石狩市民の現状の移動実態を把握することを目的として市民アンケートを実施。

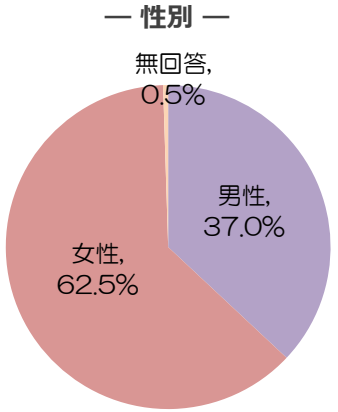
●調査日時：平成30年８月上旬～８月下旬（８月31日締め切り）

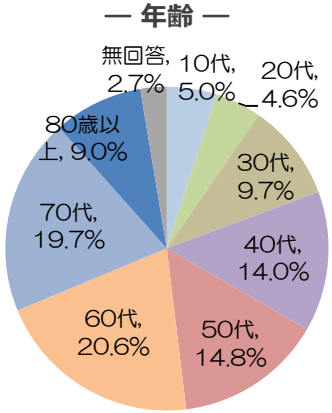
●調査方法：

■石狩市内の15歳以上が居住する約3,400世帯を対象に、郵送回収式のアンケートを実施。
■石狩市内の全地域を網羅するために、石狩市南部地域（９地区）、石狩市中部地域（６地区）、石狩市北部地域（２地区）、合計３地域（17地区）に対し、各地区の世帯や人口を考慮したうえで、アンケート票を配布した。

●調査内容：

■回答者属性
■行動別の移動状況【買い物時・通院時・通勤、通学時】
■外出の主な目的【頻度・行き先・移動時の交通手段】
■バス利用の状況
　【外出目的・移動内容・運賃支払方法・利用理由・利用満足度】
■石狩湾新港地域へのバス移動に関する要望
■石狩市の将来に向けたバス利用の要望（重要度）
■バス以外の公共交通の満足度
■石狩市の公共交通拠点に必要なもの





●配布枚数と回収状況：

地域	南部地域									中部地域						北部地域		不明	合計
地区	新港	樽川	花川	花川東	花川北	花川南	花畔	緑苑台	本町	生振	八幡	緑ケ原	志美	北生振	美登位	厚田区	浜益区		
配布数	36	300	2	299	300	299	300	300	299	149	295	149	8	46	15	298	299		3,394
回収数	12	122	2	78	146	122	118	121	88	24	99	46	4	15	2	98	99	10	1,206
回収率	33.3%	40.7%	100.0%	26.1%	48.7%	40.8%	39.3%	40.3%	29.4%	16.1%	33.6%	30.9%	50.0%	32.6%	13.3%	32.9%	33.1%		35.5%

5．各種調査結果からみた課題

2．高齢化の進展と自動車への依存（市民の意向）

― 自動車の運転意向 ―

地区	回答数	運転を続けたい	今すぐにでも運転をやめたい	今の時点ではわからない	無回答
花川北・花畔・花川	n=167	67.1%	1.2%	31.7%	0.0%
花川南・樽川	n=166	56.6%	0.6%	42.2%	0.6%
花川東・緑苑台	n=137	59.9%	0.7%	39.4%	0.0%
本町・新港・志美	n=61	70.5%	0.0%	26.2%	3.3%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=121	61.2%	0.8%	37.2%	0.8%
厚田区	n=68	60.3%	1.5%	38.2%	0.0%
浜益区	n=57	45.6%	0.0%	54.4%	0.0%
無回答	n=5	60.0%	0.0%	40.0%	0.0%
合計	782	60.7%	0.8%	38.0%	0.5%

●回答者の6割以上が「運転を続けたい」と回答

― 運転を続けたい年齢 ―

地区	回答数	～59歳	60～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳～
花川北・花畔・花川	n=112	0.9%	2.7%	33.0%	55.4%	8.0%
花川南・樽川	n=94	0.0%	3.2%	46.8%	46.8%	3.2%
花川東・緑苑台	n=82	1.2%	8.5%	43.9%	43.9%	2.4%
本町・新港・志美	n=43	0.0%	2.3%	30.2%	44.2%	23.3%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=74	0.0%	1.4%	18.9%	59.5%	20.3%
厚田区	n=41	0.0%	0.0%	12.2%	78.0%	9.8%
浜益区	n=26	0.0%	3.8%	19.2%	57.7%	19.2%
無回答	n=3	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%
合計	475	0.4%	3.4%	32.8%	53.1%	10.3%

●5割以上が75歳以上まで運転を続けたいと回答
●中部及び北部は運転を続けたい年齢が高い傾向

―自動車の運転が困難になった際の移動手段―

地区	回答数	バスを利用する	タクシー・ハイヤーを利用する	家族や知り合いなどに送迎してもらう	徒歩、自転車で移動する	公共交通手段が便利な場所に引っ越す	外出を控える	その他
花川北・花畔・花川	n=167	83.8%	53.9%	26.9%	43.7%	13.2%	18.6%	1.8%
花川南・樽川	n=165	92.7%	48.5%	34.5%	52.7%	11.5%	13.9%	1.2%
花川東・緑苑台	n=137	89.1%	45.3%	44.5%	51.1%	21.9%	14.6%	0.7%
本町・新港・志美	n=60	80.0%	38.3%	33.3%	21.7%	26.7%	28.3%	3.3%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=119	71.4%	37.0%	32.8%	18.5%	30.3%	25.2%	3.4%
厚田区	n=67	80.6%	19.4%	32.8%	13.4%	28.4%	13.4%	1.5%
浜益区	n=56	80.4%	10.7%	32.1%	21.4%	21.4%	12.5%	3.6%
無回答	n=5	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	20.0%
合計	776	83.6%	41.0%	33.8%	36.9%	20.0%	17.8%	2.1%

●他の移動手段と比較してもバスの利用意向（潜在需要）は大きい

―自動車の運転が困難になった際に困ること―

地区	回答数	仕事が出来なくなる	病院に行けなくなる	買い物に行けなくなる	趣味やレジャーに影響を来たす	特に困らない	その他
花川北・花畔・花川	n=166	42.2%	57.8%	68.1%	57.2%	7.2%	3.6%
花川南・樽川	n=166	45.2%	58.4%	74.1%	59.6%	3.6%	3.0%
花川東・緑苑台	n=137	53.3%	55.5%	69.3%	54.0%	5.8%	5.1%
本町・新港・志美	n=60	48.3%	81.7%	91.7%	58.3%	1.7%	5.0%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=119	46.2%	88.2%	90.8%	50.4%	2.5%	4.2%
厚田区	n=67	41.8%	86.6%	86.6%	49.3%	3.0%	1.5%
浜益区	n=57	40.4%	73.7%	77.2%	43.9%	8.8%	1.8%
無回答	n=5	40.0%	80.0%	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%
合計	777	45.7%	67.9%	77.3%	54.4%	4.8%	3.6%

●病院や買い物に行けなくなることを危惧する割合が高い

5．各種調査結果からみた課題

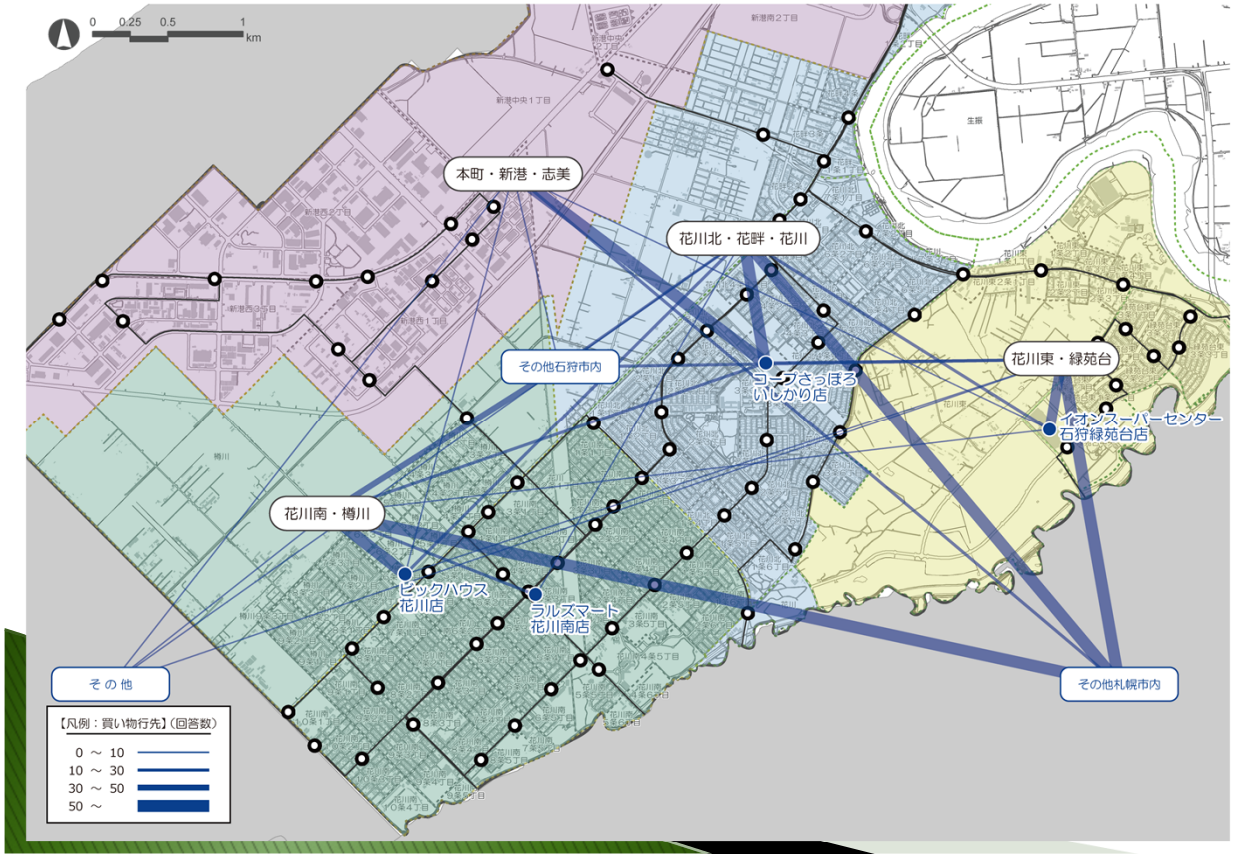
3－1．日常行動に関する流動状況（買い物行き先）

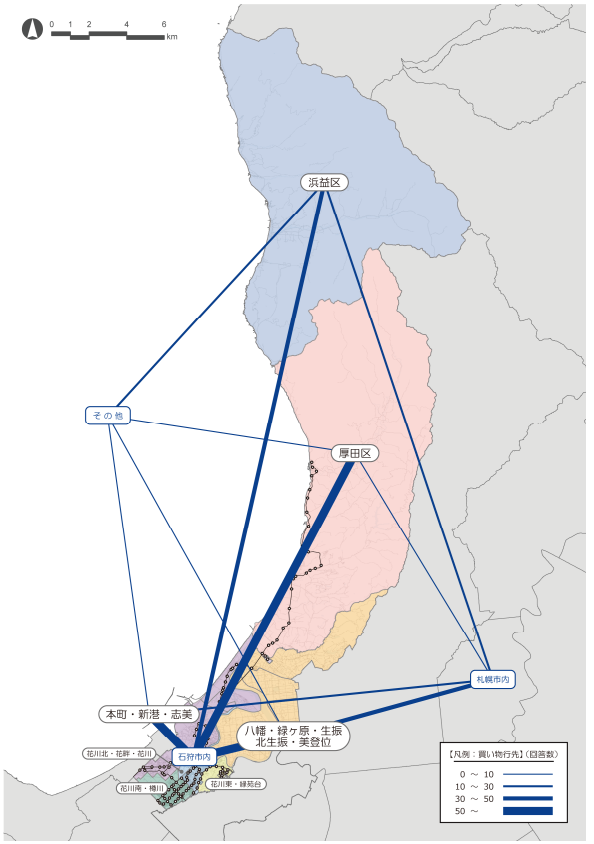
地区	回答数	石狩市	札幌市	その他
花川北・花畔・花川	n=248	78.2%	21.0%	0.8%
花川南・樽川	n=225	72.0%	27.1%	0.9%
花川東・緑苑台	n=184	69.6%	29.3%	1.1%
本町・新港・志美	n=93	86.0%	11.8%	2.2%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=170	76.5%	20.0%	3.5%
厚田区	n=83	79.5%	18.1%	2.4%
浜益区	n=78	46.2%	35.9%	17.9%
無回答	n=6	33.3%	66.7%	0.0%
合計	n=1087	73.4%	23.8%	2.8%

●約7割が石狩市内

地区	回答数	コープ石狩	ビッグハウス	イオン緑苑台	ラルズ	その他石狩市内	屯田方面イトーヨーカドー等	あいの里方面コープ・東光ストア等	その他札幌市内	その他
花川北・花畔・花川	n=248	55.2%	6.5%	4.4%	0.8%	11.3%	2.0%	0.8%	18.1%	0.8%
花川南・樽川	n=225	12.0%	35.6%	4.0%	4.9%	15.6%	0.9%	0.4%	25.8%	0.9%
花川東・緑苑台	n=184	7.6%	3.3%	52.2%	0.0%	6.5%	9.8%	0.0%	19.6%	1.1%
本町・新港・志美	n=93	61.3%	9.7%	6.5%	0.0%	8.6%	2.2%	1.1%	8.6%	2.2%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=170	44.7%	11.2%	8.8%	0.0%	11.8%	2.9%	4.7%	12.4%	3.5%
厚田区	n=83	39.8%	15.7%	6.0%	0.0%	18.1%	2.4%	0.0%	15.7%	2.4%
浜益区	n=78	15.4%	5.1%	3.8%	0.0%	21.8%	6.4%	5.1%	24.4%	17.9%
無回答	n=6	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	50.0%	0.0%
合計	1,087	32.8%	13.5%	13.3%	1.2%	12.5%	3.7%	1.5%	18.7%	2.8%

●石狩市街地の買い物施設への流動が最も多い
●市街地においては、地域内施設への流動が多い
●浜益区では、札幌への流動も多いほか、その他（移動販売）という回答も多い





5．各種調査結果からみた課題

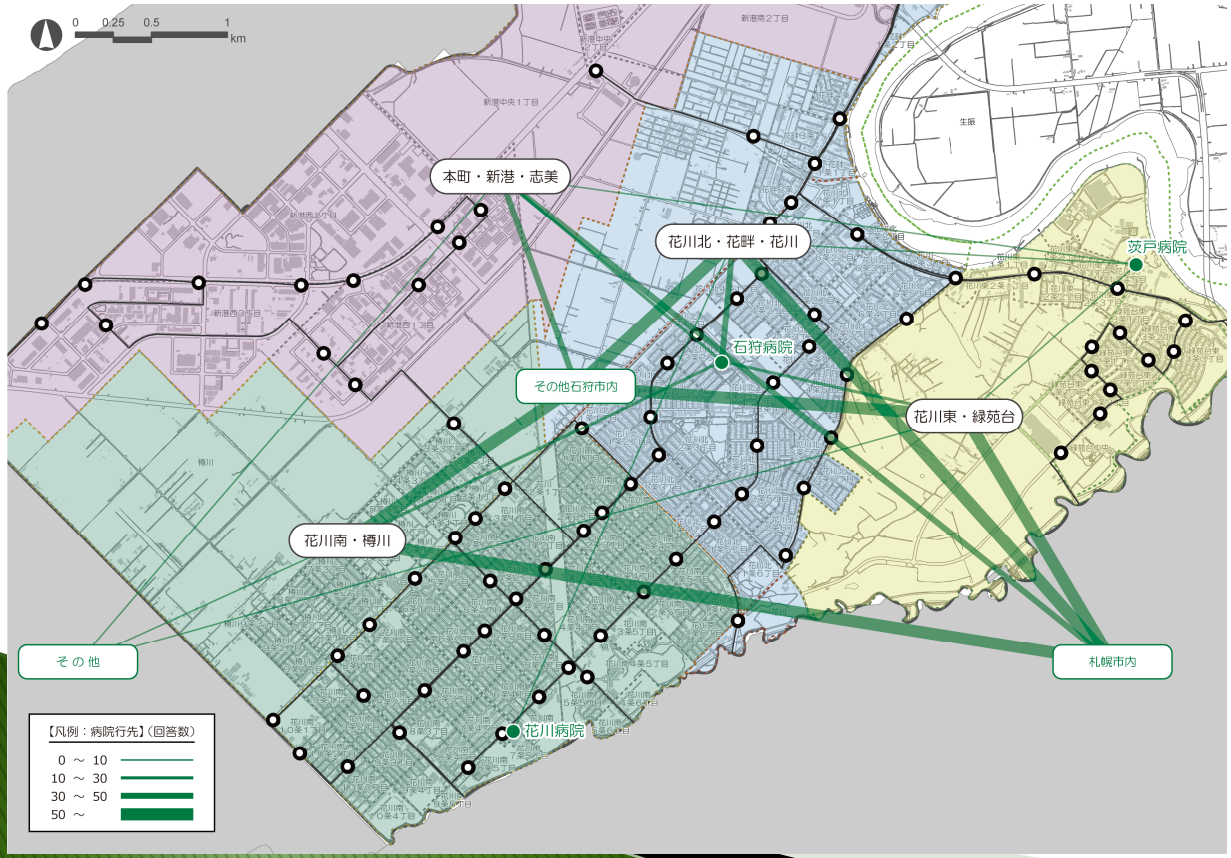
3－1．日常行動に関する流動状況（通院行き先）

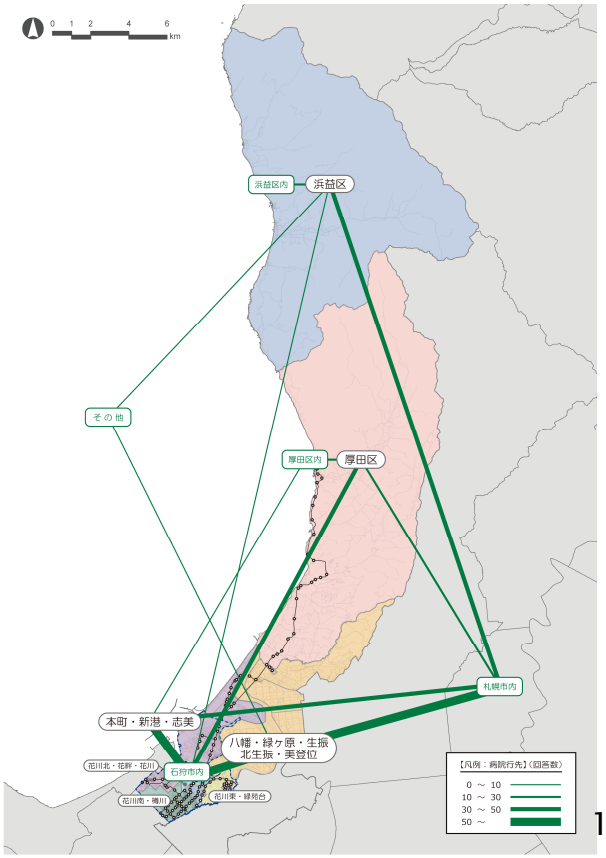
地区	回答数	石狩市	札幌市	その他
花川北・花畔・花川	n=227	61.2%	38.8%	0.0%
花川南・樽川	n=201	61.2%	37.8%	1.0%
花川東・緑苑台	n=166	45.8%	53.0%	1.2%
本町・新港・志美	n=93	63.4%	36.6%	0.0%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=161	55.3%	42.9%	1.9%
厚田区	n=75	65.3%	34.7%	0.0%
浜益区	n=68	36.8%	54.4%	8.8%
無回答	n=6	33.3%	66.7%	0.0%
合計	n=997	56.4%	42.3%	1.3%

●約6割が石狩市内

地区	回答数	石狩病院	花川病院	茨戸病院	厚田地区内	浜益地区内	その他石狩市内	手稲渓仁会病院	その他札幌市内	その他
花川北・花畔・花川	n=227	15.4%	0.4%	0.4%	0.0%	0.0%	44.9%	4.0%	34.8%	0.0%
花川南・樽川	n=201	7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	53.7%	6.0%	31.8%	1.0%
花川東・緑苑台	n=166	8.4%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	32.5%	1.8%	51.2%	1.2%
本町・新港・志美	n=93	20.4%	0.0%	5.4%	1.1%	0.0%	36.6%	3.2%	33.3%	0.0%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=161	17.4%	0.0%	4.3%	0.0%	0.0%	33.5%	1.9%	41.0%	1.9%
厚田区	n=75	6.7%	1.3%	2.7%	16.0%	0.0%	38.7%	4.0%	30.7%	0.0%
浜益区	n=68	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	23.5%	10.3%	7.4%	47.1%	8.8%
無回答	n=6	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	66.7%	0.0%
合計	997	11.9%	0.2%	2.3%	1.3%	1.6%	39.0%	3.8%	38.5%	1.3%

●石狩市内の病院では石狩病院での流動が多いが、市内各所へ分散
●厚田区・浜益区においては、地域内の病院への流動も多いが、札幌への広域な流動も多い



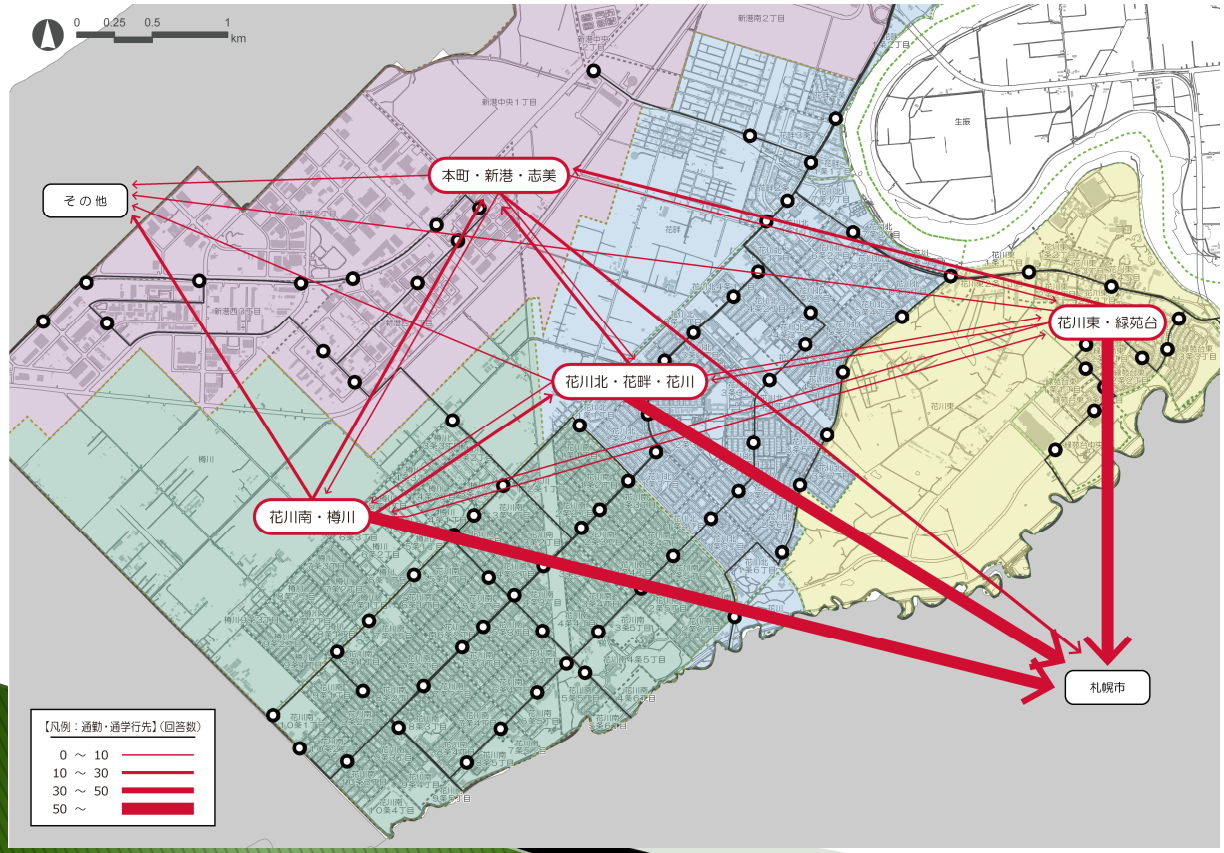


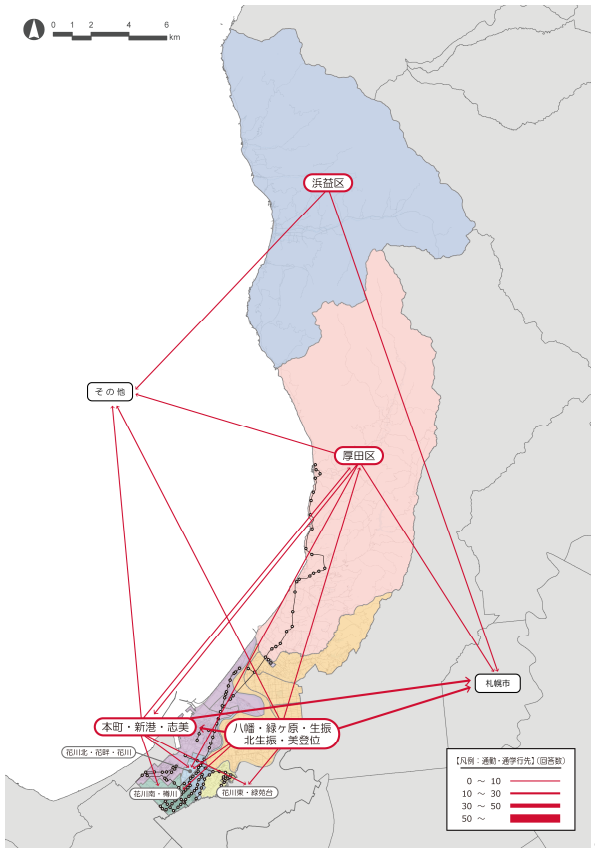
5．各種調査結果からみた課題

3－1．日常行動に関する流動状況（通勤・通学行き先）

地区	回答数	花川北・花畔・花川	花川南・樽川	花川東・緑苑台	本町・新港・志美	八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	厚田区	浜益区	札幌市	その他
花川北・花畔・花川	n=122	14.8%	7.4%	1.6%	16.4%	0.0%	0.0%	0.8%	57.4%	1.6%
花川南・樽川	n=152	12.5%	15.1%	2.6%	9.2%	0.7%	0.7%	0.0%	51.3%	7.9%
花川東・緑苑台	n=135	6.7%	4.4%	10.4%	9.6%	0.7%	1.5%	0.0%	62.2%	4.4%
本町・新港・志美	n=39	2.6%	5.1%	2.6%	43.6%	0.0%	2.6%	0.0%	35.9%	7.7%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=78	11.5%	2.6%	5.1%	14.1%	24.4%	6.4%	0.0%	26.9%	9.0%
厚田区	n=30	6.7%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	53.3%	0.0%	26.7%	3.3%
浜益区	n=26	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	88.5%	7.7%	3.8%
無回答	n=1	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	583	9.9%	7.2%	4.3%	13.6%	3.6%	4.3%	4.1%	47.5%	5.5%

- 約５割が札幌への流動
- 郊外部は地域内の流動も多い
- 市内の移動で最も多いのは新港地区への流動





5．各種調査結果からみた課題

3－2．日常行動に関する流動状況（交通手段）

― 買い物時の移動手段　※複数回答可 ―

地区	回答数	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（送迎）	路線バス	送迎バス	ＪＲ	地下鉄	タクシー	浜益厚田間乗合自動車（デマンド）	スクールバス	厚田NPO法人有償運送	福祉バス	その他
花川北・花畔・花川	n=257	19.8%	14.8%	62.6%	18.3%	16.0%	0.4%	0.4%	8.2%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
花川南・樽川	n=234	21.4%	18.4%	65.4%	17.1%	14.1%	0.4%	2.6%	9.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
花川東・緑苑台	n=191	16.8%	15.2%	69.1%	11.0%	18.8%	0.0%	1.0%	8.9%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本町・新港・志美	n=98	7.1%	3.1%	63.3%	20.4%	20.4%	1.0%	0.0%	1.0%	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=175	5.7%	2.9%	66.3%	24.6%	16.6%	1.1%	2.3%	3.4%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%
厚田区	n=87	8.0%	4.6%	67.8%	21.8%	11.5%	1.1%	2.3%	3.4%	2.3%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	3.4%
浜益区	n=85	17.6%	3.5%	57.6%	20.0%	3.5%	0.0%	0.0%	3.5%	1.2%	8.2%	2.4%	0.0%	0.0%	4.7%
無回答	n=6	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	n=1133	15.2%	11.0%	65.1%	18.3%	15.2%	0.5%	1.3%	6.4%	2.1%	0.6%	0.2%	0.1%	0.0%	1.0%

●路線バス利用割合は２割以下であり、自家用車への依存が大きい
●浜益区においては、約１割がデマンドバスを利用

― 通院時の移動手段　※複数回答可 ―

地区	回答数	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（送迎）	路線バス	送迎バス	ＪＲ	地下鉄	タクシー	浜益厚田間乗合自動車（デマンド）	スクールバス	厚田NPO法人有償運送	福祉バス	その他
花川北・花畔・花川	n=249	19.7%	8.0%	56.2%	15.7%	18.5%	0.0%	2.0%	6.8%	5.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
花川南・樽川	n=215	14.0%	9.3%	65.1%	16.7%	14.0%	0.5%	2.8%	4.2%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
花川東・緑苑台	n=182	4.4%	5.5%	67.6%	17.0%	17.6%	0.5%	0.5%	3.8%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本町・新港・志美	n=94	4.3%	0.0%	62.8%	16.0%	26.6%	7.4%	0.0%	1.1%	8.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=168	1.8%	1.2%	66.7%	20.8%	14.9%	1.8%	0.6%	1.8%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%
厚田区	n=86	3.5%	0.0%	66.3%	20.9%	15.1%	5.8%	1.2%	2.3%	2.3%	0.0%	0.0%	1.2%	1.2%	2.3%
浜益区	n=82	7.3%	2.4%	56.1%	19.5%	12.2%	3.7%	0.0%	6.1%	1.2%	12.2%	7.3%	0.0%	0.0%	2.4%
無回答	n=6	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	n=1082	9.5%	5.0%	63.1%	17.6%	16.7%	1.8%	1.3%	4.1%	4.1%	0.9%	0.6%	0.1%	0.1%	0.8%

●路線バス利用割合は２割以下であり、自家用車への依存が大きい
●浜益区においては、約１割がデマンドバスを利用

― 通勤・通学時の移動手段　※複数回答可 ―

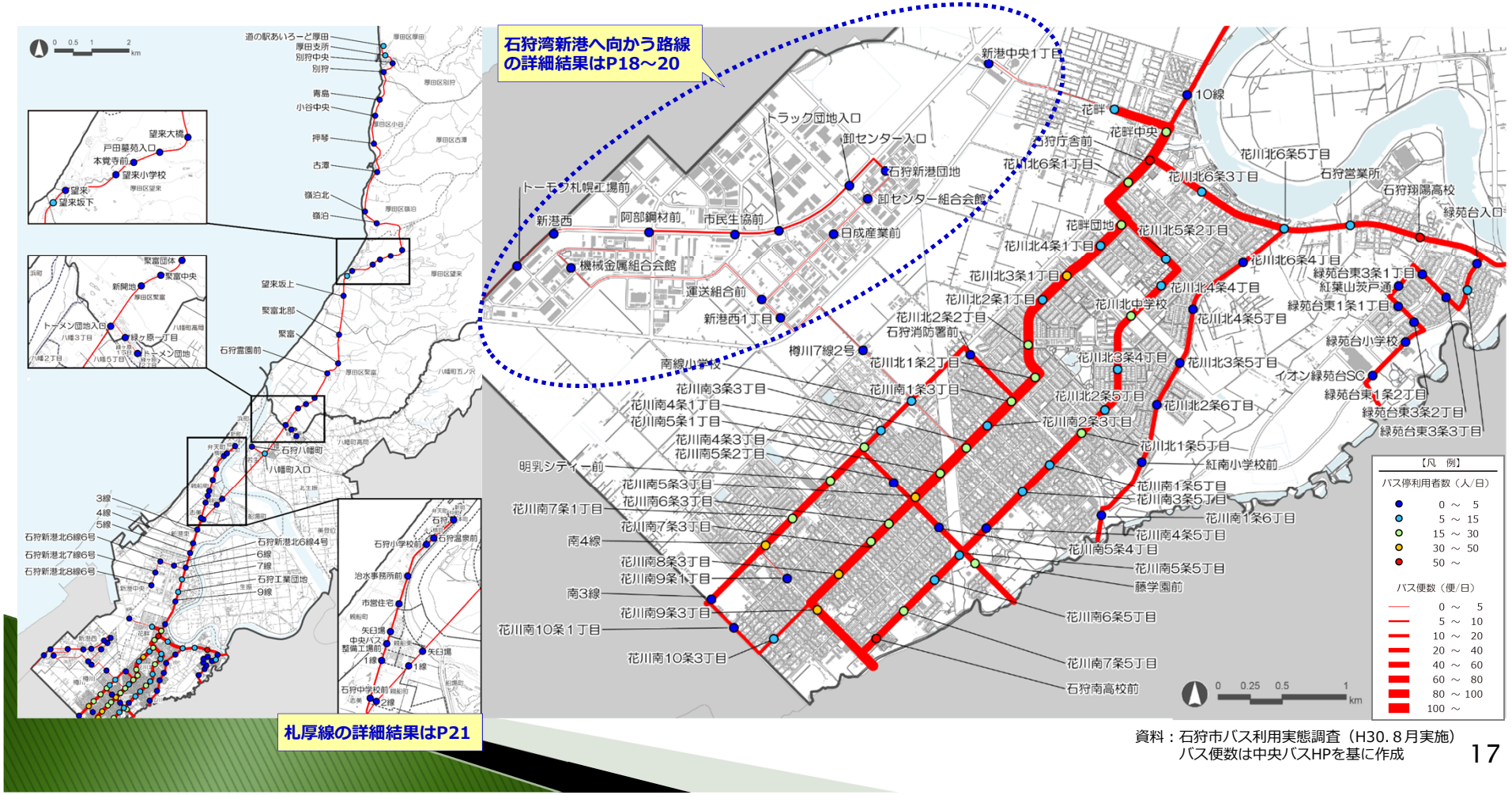
地区	回答数	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（送迎）	路線バス	送迎バス	ＪＲ	地下鉄	タクシー	浜益厚田間乗合自動車（デマンド）	スクールバス	厚田NPO法人有償運送	福祉バス	その他
花川北・花畔・花川	n=122	13.1%	7.4%	64.8%	6.6%	24.6%	2.5%	0.0%	12.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
花川南・樽川	n=153	15.7%	17.6%	56.2%	8.5%	26.8%	0.7%	10.5%	13.1%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	1.3%
花川東・緑苑台	n=135	11.9%	9.6%	61.5%	3.0%	29.6%	1.5%	1.5%	17.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
本町・新港・志美	n=40	10.0%	0.0%	80.0%	7.5%	7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=80	7.5%	3.8%	73.8%	7.5%	15.0%	1.3%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
厚田区	n=31	9.7%	6.5%	80.6%	6.5%	3.2%	3.2%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
浜益区	n=25	24.0%	0.0%	68.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	n=4	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	n=590	12.7%	9.2%	65.3%	6.1%	21.5%	1.4%	3.2%	10.0%	0.2%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.5%

●買い物・通院と比較して路線バス利用割合は高いが、全体の約２割であり、自家用車への依存が大きい
●通勤・通学時においては、デマンドバスの利用回答はない

5．各種調査結果からみた課題

4．バス利用の実態（バス乗降調査）

◉バス利用の実態を把握することを目的に、石狩市内を走行する12路線（15系統）の路線バスを対象に、バス利用者への調査（朝昼夕各1便調査員同乗によるヒアリング調査）を実施。
◉バス停別の乗降者数をみると、「石狩庁舎前（98人）」が最も多く、次いで「石狩南高校前（61人）」、「石狩翔陽高校前（53人）」と多い結果となった。

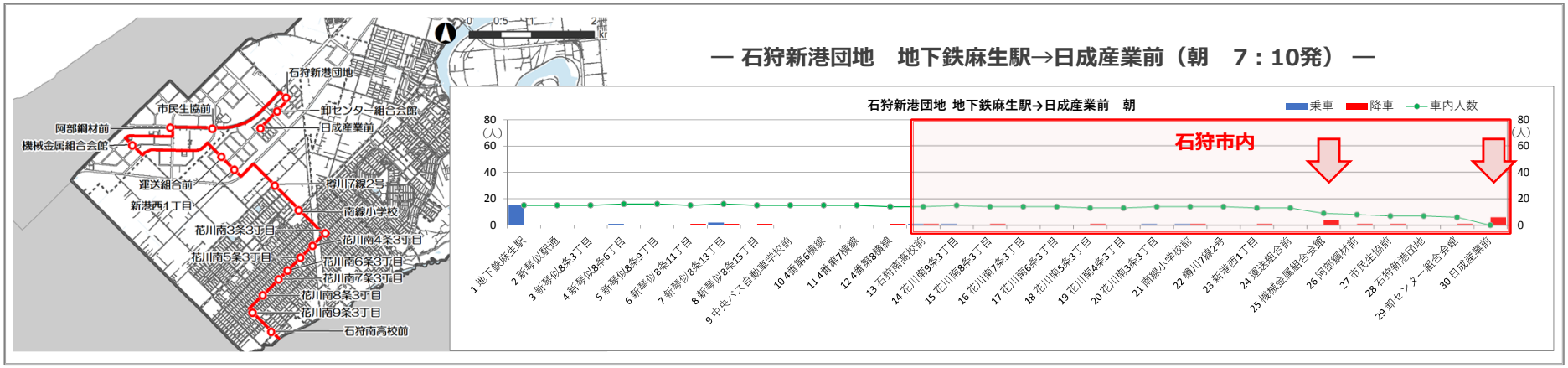


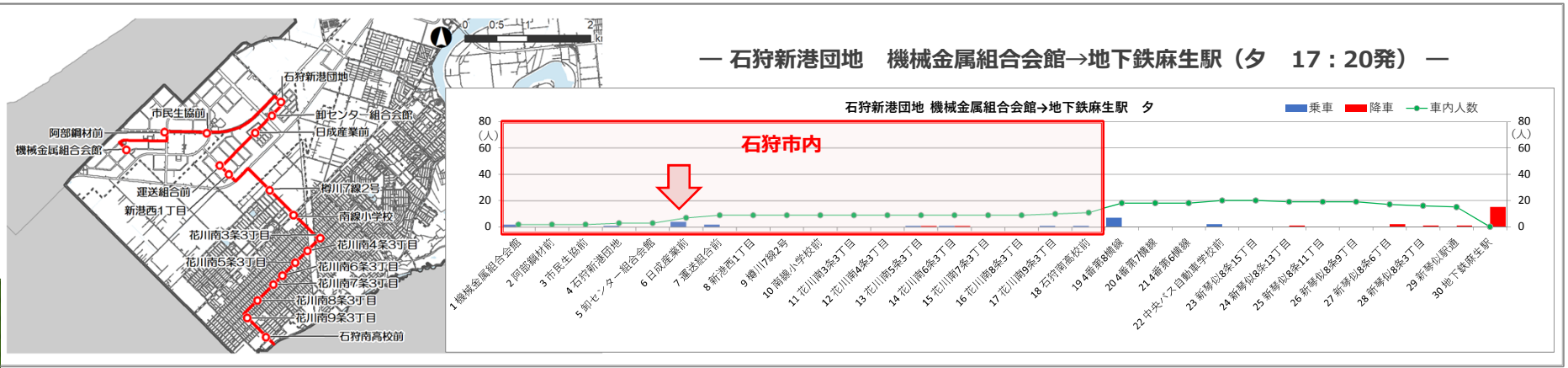
資料：石狩市バス利用実態調査（H30.８月実施）
バス便数は中央バスHPを基に作成

5．各種調査結果からみた課題

5-1．石狩湾新港地域への流動（石狩新港団地線の状況）

◉石狩新港団地線は朝と夕のルートが異なる。
◉朝は「地下鉄麻生駅」で乗車が多く、「機械金属組合会館」及び「日成産業前」での降車が目立つが、利用者は少ない。
◉夕は、ほかのバス停と比べ「日成産業前」での乗車が目立つもの、利用者は少ない。



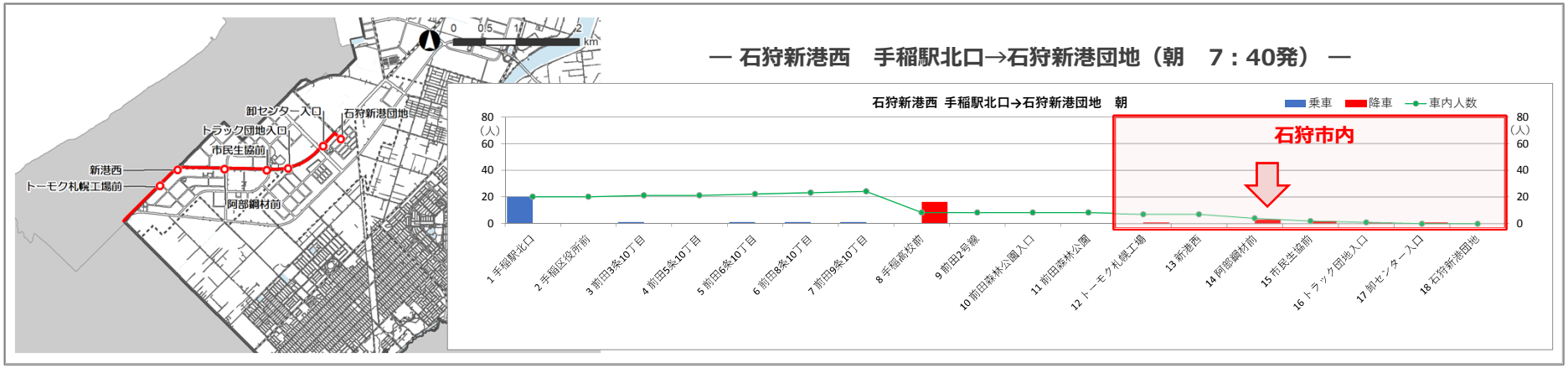


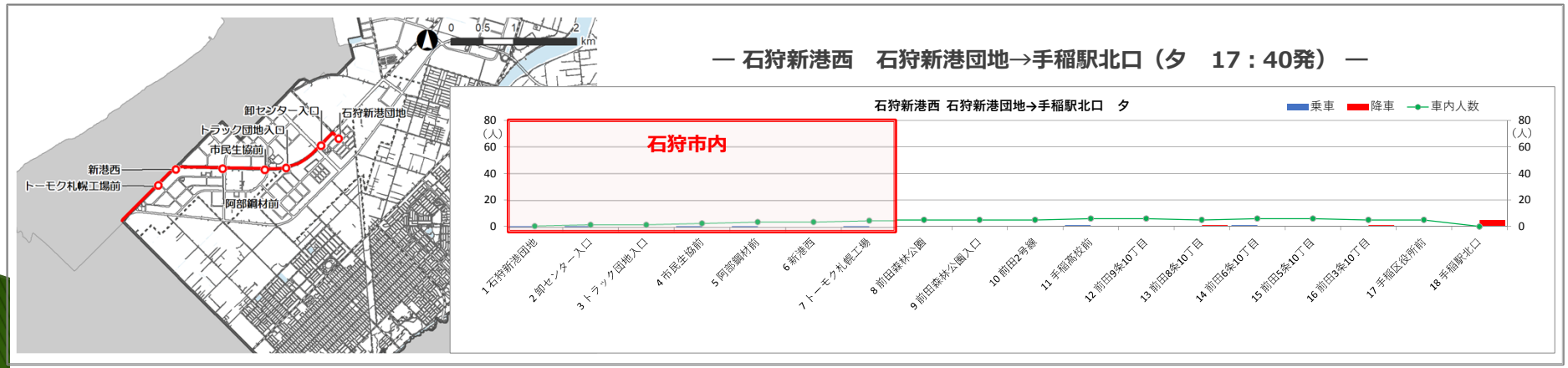
資料：石狩市バス利用実態調査（H30.８月実施）

5．各種調査結果からみた課題

5-2．石狩湾新港地域への流動（石狩新港西線の状況）

◉朝は「手稲駅北口」で乗車が多く「手稲高校前」で降車が多いことから、通学による利用が主となる。一方、新港地区での流動については「阿部鋼材前」で若干の降車がみられるが、ほかに目立った動きは無い。
◉夕は路線全体としても利用者が少なく、石狩市内の流動についても大きな変化はみられない。



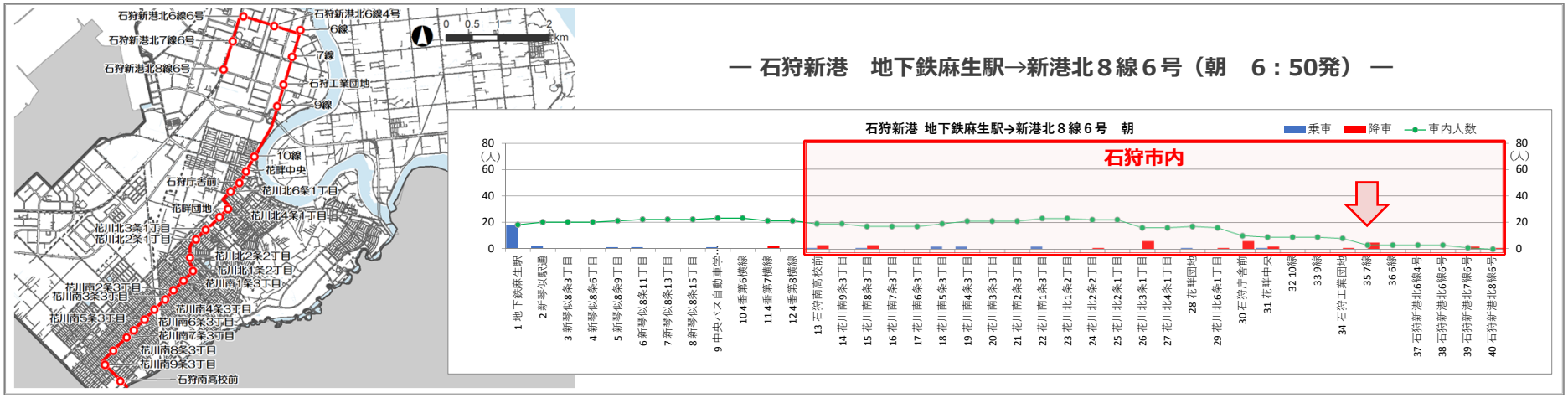


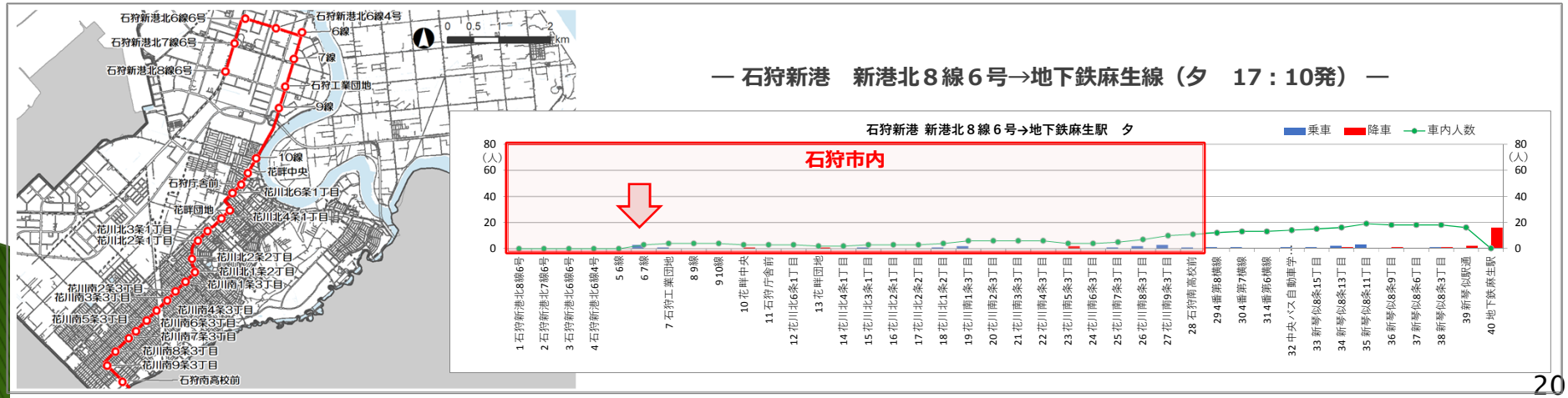
資料：石狩市バス利用実態調査（H30.８月実施）

5．各種調査結果からみた課題

5-3．石狩湾新港地域への流動（石狩新港線の状況）

◉朝は「地下鉄麻生駅」で乗車が多く、その後、石狩市内のバス停でも乗降車が散見される。新港地区のなかでは「7線」で降車が目立つが、利用者は多くない。
◉夕の新港地区の利用については「7線」での乗車が若干目立つものの流動は小さい。





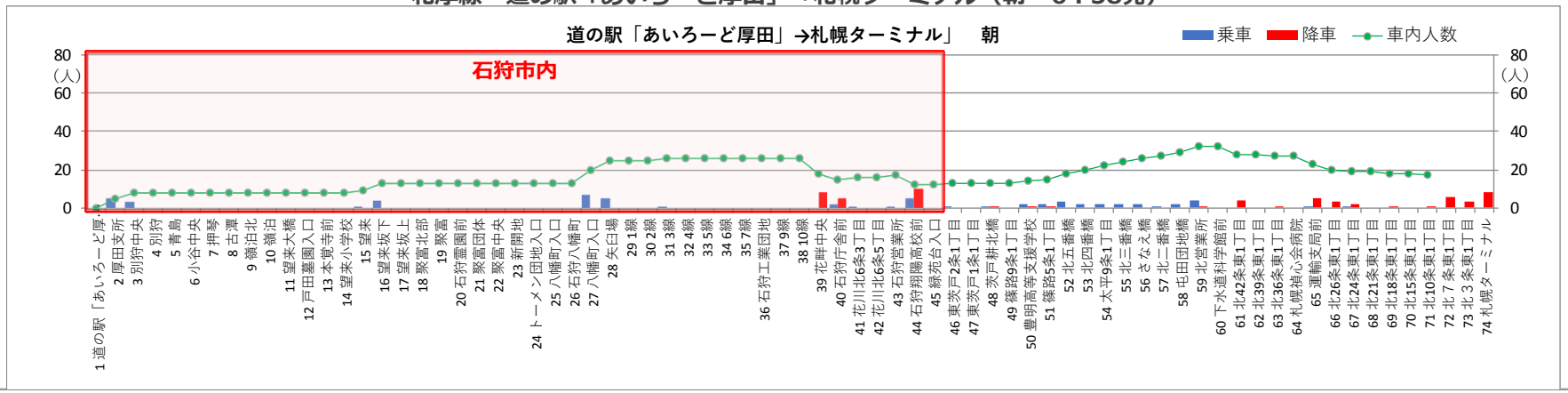
資料：石狩市バス利用実態調査（H30.８月実施）

5．各種調査結果からみた課題

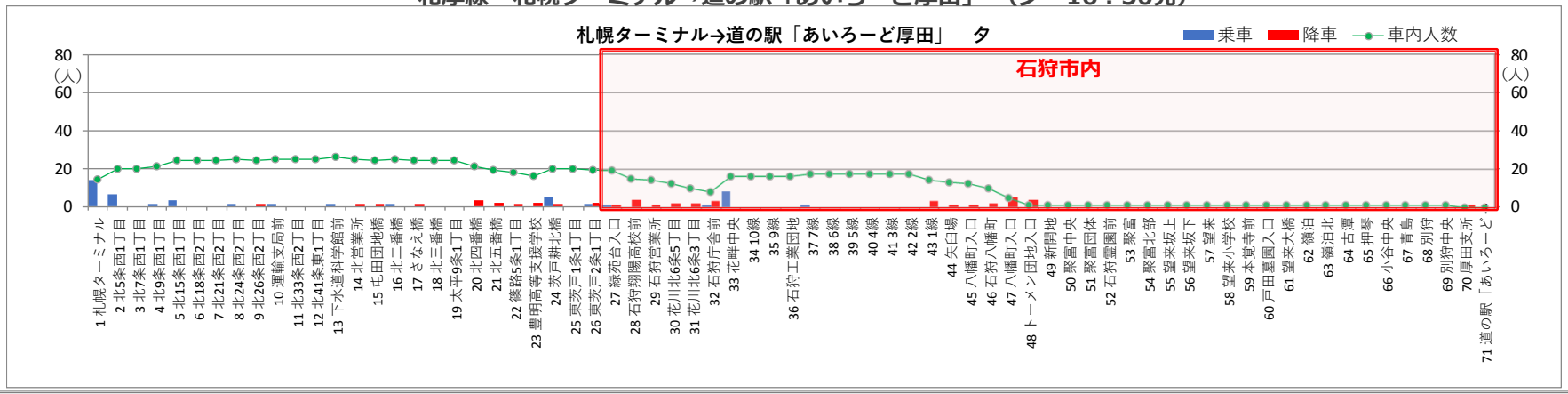
6．厚田区への流動（札厚線の状況）

◉朝は石狩市内では八幡町入口及び矢臼場での乗車が多く、花畔中央、石狩庁舎前、石狩翔陽高校前での降車が多い。
◉夕は札幌ターミナル～７線（石狩市内）間の乗降が多く、石狩工業団地及び７線での降車が目立つ。
◉厚田地区内での利用客数は朝夕ともに少ない。

― 札厚線　道の駅「あいろーど厚田」→札幌ターミナル（朝　6：58発）―



― 札厚線　札幌ターミナル→道の駅「あいろーど厚田」　（夕　16：50発）―

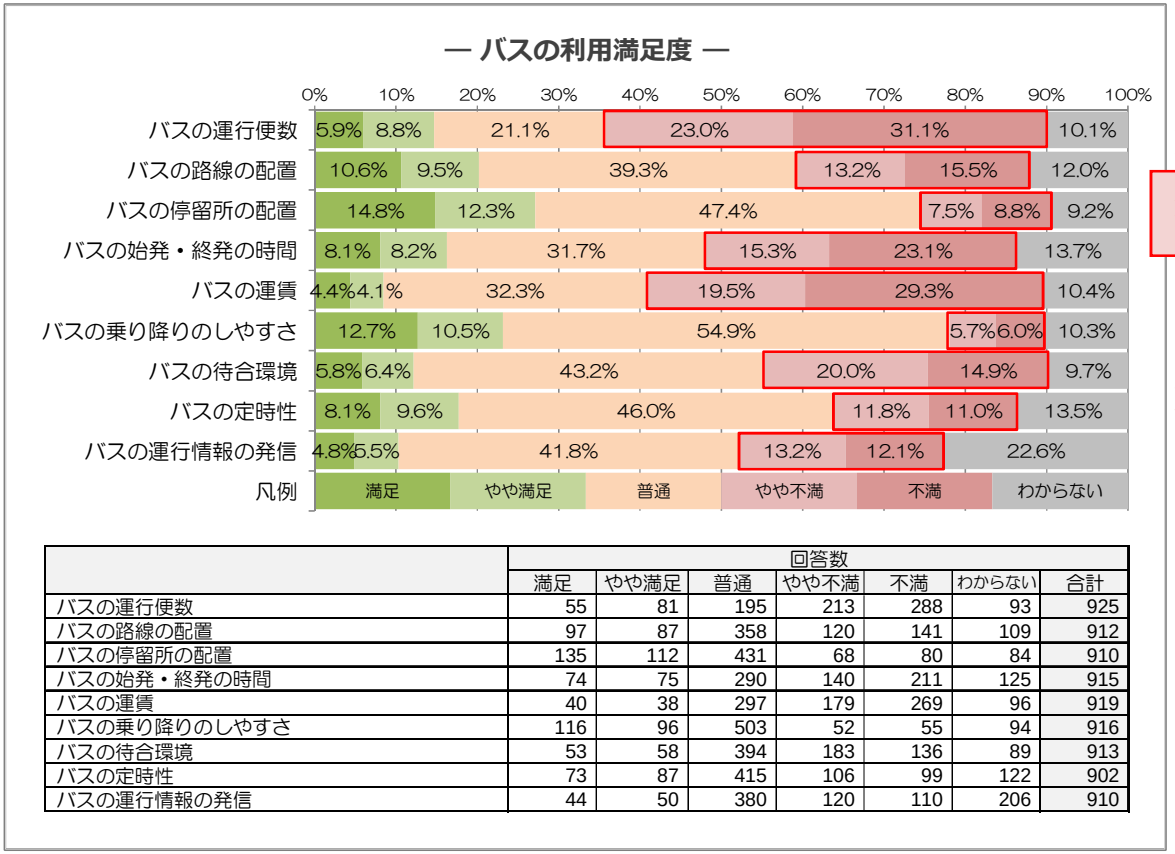


資料：石狩市バス利用実態調査（H30.８月実施）

5．各種調査結果からみた課題

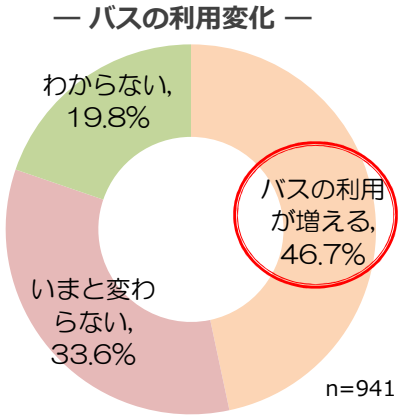
7－1．石狩市民のバス利用に関する満足度（市全体）

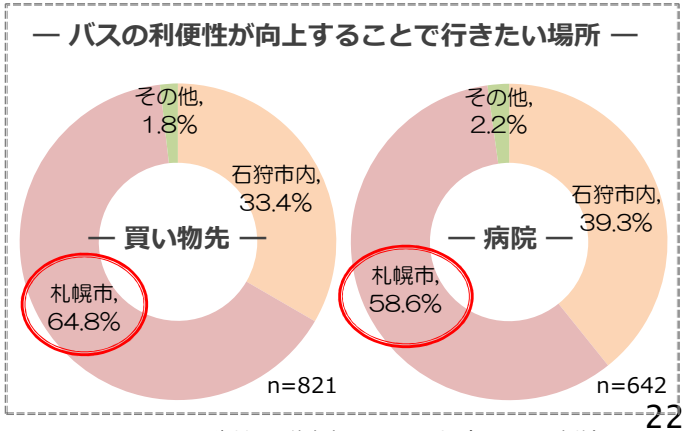
◉バスの利用満足度において、最も不満の割合が高いのは「バスの運行便数（５割弱）」である。ほかに「バスの運賃」や「バスの始発・終発の時間」についても他の項目と比べ不満度が高い。
◉仮に不満が解消された場合、約５割が「バスの利用が増える」と回答した。
◉バスの利便性が向上することによって、行きたいと思う買い物先や病院については「札幌市」を挙げる回答者が半数以上を占めた。



	回答数						
	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない	合計
バスの運行便数	55	81	195	213	288	93	925
バスの路線の配置	97	87	358	120	141	109	912
バスの停留所の配置	135	112	431	68	80	84	910
バスの始発・終発の時間	74	75	290	140	211	125	915
バスの運賃	40	38	297	179	269	96	919
バスの乗り降りのしやすさ	116	96	503	52	55	94	916
バスの待合環境	53	58	394	183	136	89	913
バスの定時性	73	87	415	106	99	122	902
バスの運行情報の発信	44	50	380	120	110	206	910

不満が解消された場合





資料：石狩市市民アンケート（H30.８月実施）

5．各種調査結果からみた課題

7－2．石狩市民のバス利用に関する満足度（石狩南部）

― 花川北・花畔・花川 ―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=207	14.0%	15.9%	29.0%	23.2%	11.6%	6.3%
バスの路線の配置	n=205	14.6%	13.7%	41.0%	12.7%	9.3%	8.8%
バスの停留所の配置	n=207	17.4%	15.5%	45.9%	7.7%	7.2%	6.3%
バスの始発・終発の時間	n=203	12.8%	13.8%	35.5%	16.3%	11.3%	10.3%
バスの運賃	n=207	4.8%	4.3%	26.1%	19.3%	37.2%	8.2%
バスの乗り降りのしやすさ	n=205	13.2%	13.2%	55.6%	6.8%	4.4%	6.8%
バスの待合環境	n=204	8.3%	6.9%	49.5%	20.6%	7.8%	6.9%
バスの定時性	n=201	11.4%	14.9%	48.8%	11.9%	4.0%	9.0%
バスの運行情報の発信	n=203	5.9%	6.4%	48.8%	13.3%	7.9%	17.7%

●他地域と比較して満足度は高い傾向
●運賃、便数、時間、待合環境への不満割合が高い

― 花川南・樽川 ―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=215	8.4%	14.9%	26.5%	24.2%	17.7%	8.4%
バスの路線の配置	n=215	14.4%	8.8%	40.9%	15.3%	12.1%	8.4%
バスの停留所の配置	n=215	16.3%	13.5%	44.7%	10.7%	8.8%	6.0%
バスの始発・終発の時間	n=217	11.5%	9.2%	35.5%	12.4%	19.4%	12.0%
バスの運賃	n=217	6.5%	5.1%	41.5%	21.2%	20.3%	5.5%
バスの乗り降りのしやすさ	n=217	14.3%	14.7%	53.5%	5.1%	5.1%	7.4%
バスの待合環境	n=214	7.0%	7.0%	38.8%	25.2%	15.4%	6.5%
バスの定時性	n=214	9.8%	10.7%	46.3%	12.1%	9.8%	11.2%
バスの運行情報の発信	n=215	7.0%	6.0%	41.9%	11.6%	9.3%	24.2%

― 花川東・緑苑台 ―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=173	1.7%	2.3%	16.2%	20.2%	53.8%	5.8%
バスの路線の配置	n=174	8.6%	9.2%	33.3%	18.4%	22.4%	8.0%
バスの停留所の配置	n=175	17.7%	11.4%	52.6%	5.7%	6.9%	5.7%
バスの始発・終発の時間	n=175	4.0%	5.1%	26.3%	17.1%	39.4%	8.0%
バスの運賃	n=177	3.4%	1.7%	29.9%	22.0%	36.2%	6.8%
バスの乗り降りのしやすさ	n=177	14.1%	10.7%	59.3%	5.1%	4.0%	6.8%
バスの待合環境	n=176	4.5%	4.0%	45.5%	18.8%	21.0%	6.3%
バスの定時性	n=175	6.9%	9.7%	52.0%	14.3%	8.6%	8.6%
バスの運行情報の発信	n=175	3.4%	2.9%	43.4%	14.9%	17.7%	17.7%

●便数や時間帯への不満度がその他市街地地域と比較して高い傾向
●運行ルートへの不満割合も高い

― バスの利用変化 ―

地区	回答数	バスの利用が増える	いまと変わらない	わからない
花川北・花畔・花川	n=208	42.3%	43.3%	14.4%
花川南・樽川	n=214	47.2%	34.6%	18.2%
花川東・緑苑台	n=175	57.1%	28.0%	14.9%

●仮に、不満が解消された場合、４割以上はバス利用が増えると回答
●花川東・緑苑台地域については約６割が増えると回答

― 花川南 ―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=105	13.3%	17.1%	31.4%	20.0%	11.4%	6.7%
バスの路線の配置	n=104	19.2%	8.7%	52.9%	7.7%	3.8%	7.7%
バスの停留所の配置	n=104	20.2%	17.3%	47.1%	8.7%	1.9%	4.8%
バスの始発・終発の時間	n=105	15.2%	14.3%	37.1%	12.4%	12.4%	8.6%
バスの運賃	n=106	7.5%	3.8%	40.6%	21.7%	22.6%	3.8%
バスの乗り降りのしやすさ	n=105	13.3%	18.1%	55.2%	5.7%	2.9%	4.8%
バスの待合環境	n=104	8.7%	6.7%	42.3%	26.0%	12.5%	3.8%
バスの定時性	n=104	13.5%	12.5%	48.1%	12.5%	4.8%	8.7%
バスの運行情報の発信	n=104	7.7%	4.8%	47.1%	11.5%	4.8%	24.0%

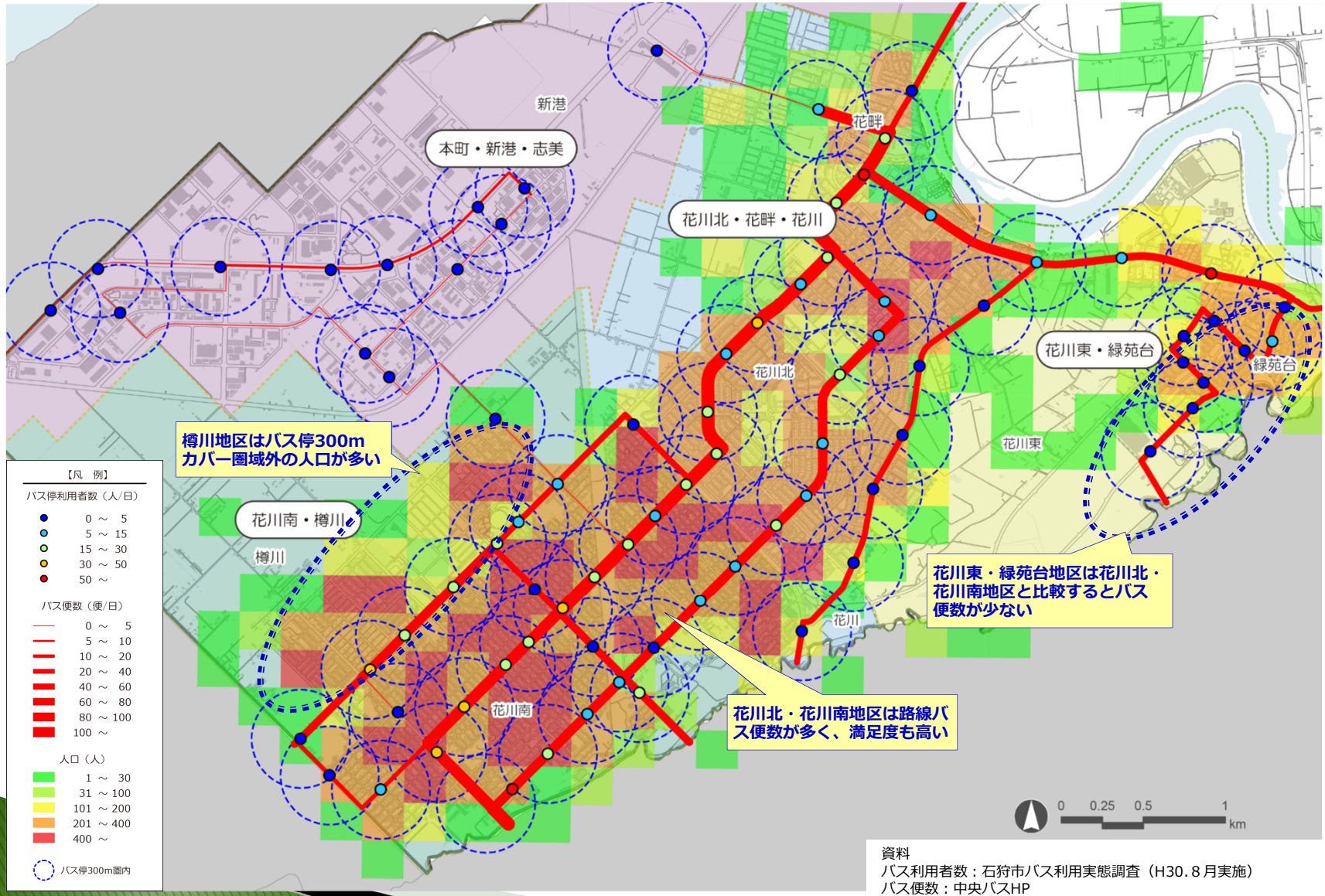
●花川南と樽川で不満割合の傾向が異なる
●樽川地域では、便数、運行ルート、時間帯への不満割合が高い

― 樽川 ―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=110	3.6%	12.7%	21.8%	28.2%	23.6%	10.0%
バスの路線の配置	n=111	9.9%	9.0%	29.7%	22.5%	19.8%	9.0%
バスの停留所の配置	n=111	12.6%	9.9%	42.3%	12.6%	15.3%	7.2%
バスの始発・終発の時間	n=112	8.0%	4.5%	33.9%	12.5%	25.9%	15.2%
バスの運賃	n=111	5.4%	6.3%	42.3%	20.7%	18.0%	7.2%
バスの乗り降りのしやすさ	n=112	15.2%	11.6%	51.8%	4.5%	7.1%	9.8%
バスの待合環境	n=110	5.5%	7.3%	35.5%	24.5%	18.2%	9.1%
バスの定時性	n=110	6.4%	9.1%	44.5%	11.8%	14.5%	13.6%
バスの運行情報の発信	n=111	6.3%	7.2%	36.9%	11.7%	13.5%	24.3%

5．各種調査結果からみた課題

7－2．石狩市民のバス利用に関する満足度（石狩南部）



資料
バス利用者数：石狩市バス利用実態調査（H30.８月実施）
バス便数：中央バスHP
人口：国勢調査（H27）石狩市市民アンケート（H30.８月実施）

5．各種調査結果からみた課題

7－3．石狩市民のバス利用に関する満足度（石狩中部・北部）

―本町・新港・志美 ―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=84	1.2%	2.4%	19.0%	23.8%	39.3%	14.3%
バスの路線の配置	n=83	7.2%	4.8%	34.9%	10.8%	22.9%	19.3%
バスの停留所の配置	n=80	17.5%	5.0%	43.8%	6.3%	13.8%	13.8%
バスの始発・終発の時間	n=83	2.4%	3.6%	25.3%	20.5%	28.9%	19.3%
バスの運賃	n=82	4.9%	2.4%	24.4%	24.4%	30.5%	13.4%
バスの乗り降りのしやすさ	n=82	11.0%	4.9%	51.2%	8.5%	11.0%	13.4%
バスの待合環境	n=82	2.4%	2.4%	42.7%	24.4%	15.9%	12.2%
バスの定時性	n=81	2.5%	7.4%	42.0%	13.6%	12.3%	22.2%
バスの運行情報の発信	n=82	1.2%	6.1%	37.8%	15.9%	14.6%	24.4%

●便数、時間帯、運行ルート、待合環境など不満割合が高い傾向

― 厚田区 ―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=63	0.0%	6.3%	15.9%	30.2%	38.1%	9.5%
バスの路線の配置	n=60	8.3%	10.0%	61.7%	5.0%	8.3%	6.7%
バスの停留所の配置	n=60	10.0%	13.3%	61.7%	5.0%	5.0%	5.0%
バスの始発・終発の時間	n=59	8.5%	5.1%	37.3%	18.6%	22.0%	8.5%
バスの運賃	n=60	1.7%	8.3%	36.7%	21.7%	21.7%	10.0%
バスの乗り降りのしやすさ	n=61	13.1%	11.5%	63.9%	3.3%	1.6%	6.6%
バスの待合環境	n=60	5.0%	15.0%	51.7%	11.7%	10.0%	6.7%
バスの定時性	n=60	5.0%	6.7%	55.0%	10.0%	10.0%	13.3%
バスの運行情報の発信	n=60	1.7%	5.0%	46.7%	20.0%	5.0%	21.7%

●便数、時間帯への不満割合が高い傾向

―八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=121	0.8%	3.3%	10.7%	28.1%	47.9%	9.1%
バスの路線の配置	n=117	5.1%	8.5%	36.8%	11.1%	23.1%	15.4%
バスの停留所の配置	n=115	6.1%	12.2%	45.2%	9.6%	13.9%	13.0%
バスの始発・終発の時間	n=119	5.0%	8.4%	31.1%	11.8%	26.9%	16.8%
バスの運賃	n=119	1.7%	4.2%	31.9%	13.4%	33.6%	15.1%
バスの乗り降りのしやすさ	n=116	8.6%	5.2%	55.2%	6.0%	11.2%	13.8%
バスの待合環境	n=118	4.2%	6.8%	37.3%	17.8%	20.3%	13.6%
バスの定時性	n=115	7.0%	4.3%	33.9%	9.6%	29.6%	15.7%
バスの運行情報の発信	n=117	6.0%	5.1%	31.6%	12.0%	17.9%	27.4%

●便数、時間帯、運行ルート、待合環境など不満割合が高い傾向

― 浜益区 ―

項目	構成比						
	回答数	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
バスの運行便数	n=58	5.2%	3.4%	19.0%	8.6%	24.1%	39.7%
バスの路線の配置	n=55	7.3%	7.3%	30.9%	7.3%	9.1%	38.2%
バスの停留所の配置	n=55	10.9%	9.1%	40.0%	0.0%	5.5%	34.5%
バスの始発・終発の時間	n=55	5.5%	3.6%	23.6%	14.5%	10.9%	41.8%
バスの運賃	n=54	5.6%	5.6%	35.2%	9.3%	7.4%	37.0%
バスの乗り降りのしやすさ	n=55	10.9%	1.8%	38.2%	3.6%	7.3%	38.2%
バスの待合環境	n=55	5.5%	5.5%	34.5%	10.9%	7.3%	36.4%
バスの定時性	n=53	7.5%	3.8%	35.8%	5.7%	7.5%	39.6%
バスの運行情報の発信	n=55	3.6%	9.1%	30.9%	5.5%	10.9%	40.0%

●便数、時間帯への不満割合が高い傾向

― バスの利用変化 ―

地区	回答数	バスの利用が増える	いまと変わらない	わからない
本町・新港・志美	n=84	42.9%	31.0%	26.2%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=125	57.6%	20.0%	22.4%
厚田区	n=67	43.3%	37.3%	19.4%
浜益区	n=64	17.2%	40.6%	42.2%

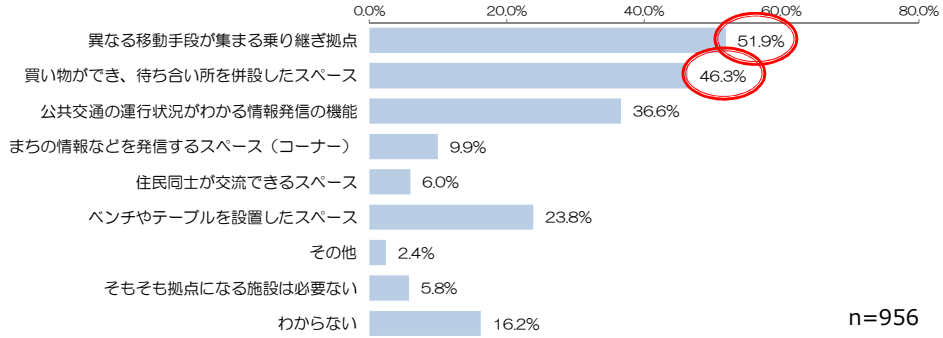
●仮に、不満が解消された場合、４割以上はバス利用が増えると回答（浜益区を除く）
●浜益区については約４割がわからないと回答

5．各種調査結果からみた課題

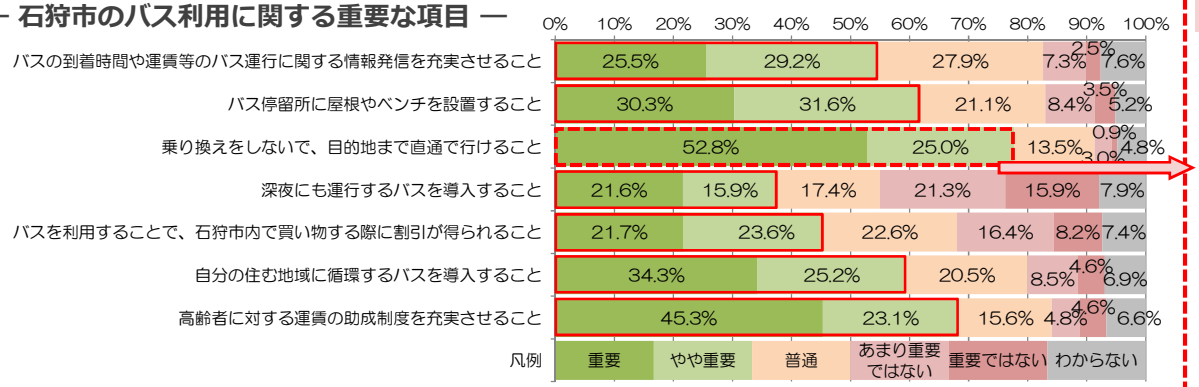
8－1．石狩市民のバス利用で感じる改善点（市全体）

◉石狩市内のバス利用に関し、今後重要と考える項目として「乗り換えをしないで、目的地まで直接行けること」が最も高い割合を示した。
◉現状として、石狩市内の各施設で実施した調査では、複数の移動手段を利用して来訪する回答者も少なくない。
◉今後、石狩市の公共交通を利用しやすくするための拠点や機能の必要性については、とくに「異なる移動手段が集まる乗り継ぎ拠点」や「買い物ができ、待ち合い所を併設したスペース」などの割合が高かった。

― 今後、石狩市の公共交通を利用しやすくするための拠点や機能 ―



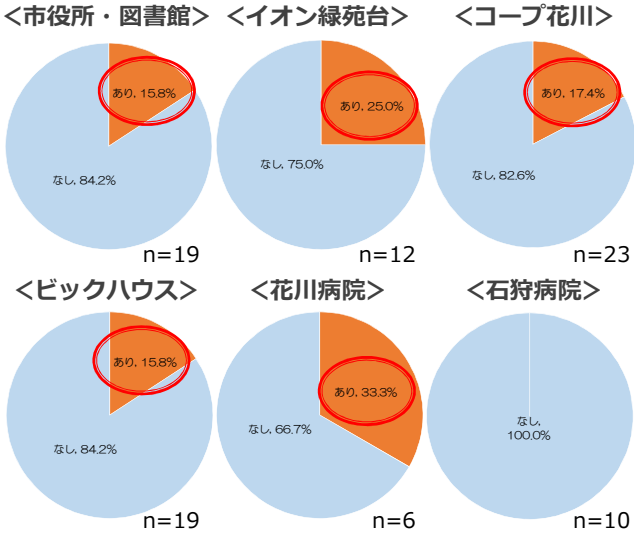
― 石狩市のバス利用に関する重要な項目 ―



	回答数						
	重要	やや重要	普通	あまり重要ではない	重要ではない	わからない	合計
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	227	260	248	65	22	68	890
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	270	282	188	75	31	46	892
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	479	227	123	27	8	44	908
深夜にも運行するバスを導入すること	191	140	154	188	140	70	883
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	195	212	203	147	74	66	897
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	312	229	187	77	42	63	910
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	417	213	144	44	42	61	921

資料：石狩市市民アンケート（H30．8月実施）

― 石狩市内の各施設までの乗り継ぎ状況 ―
施設までの移動のなかで、路線バス等を含め、複数の手段を利用したか否かについて



資料：石狩市内施設アンケート（H30．8月実施）

5．各種調査結果からみた課題

8－2．石狩市民のバス利用で感じる改善点（石狩南部）

― 花川北・花畔・花川 ―

項目	構成比						
	回答数	重要	やや重要	普通	あまり重要ではない	重要ではない	わからない
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	n=195	29.2%	29.7%	28.7%	5.1%	2.6%	4.6%
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	n=194	29.4%	35.1%	22.2%	6.2%	3.6%	3.6%
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	n=193	48.7%	25.9%	16.6%	3.6%	1.0%	4.1%
深夜にも運行するバスを導入すること	n=190	19.5%	13.2%	25.8%	20.0%	14.2%	7.4%
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	n=195	24.6%	27.2%	23.6%	14.9%	4.1%	5.6%
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	n=199	34.7%	30.7%	16.6%	7.5%	4.5%	6.0%
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	n=204	50.0%	23.5%	13.7%	3.9%	4.9%	3.9%

●「目的地に直通でいけること」が最も高い割合
●循環バス、情報発信、待合環境、高齢者への助成に関するニーズも高い

― 花川南・樽川 ―

項目	構成比						
	回答数	重要	やや重要	普通	あまり重要ではない	重要ではない	わからない
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	n=209	22.5%	29.2%	30.1%	10.0%	1.9%	6.2%
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	n=213	34.3%	28.6%	20.2%	9.4%	4.7%	2.8%
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	n=214	54.7%	23.8%	15.0%	2.3%	0.9%	3.3%
深夜にも運行するバスを導入すること	n=213	24.9%	21.1%	16.9%	18.3%	14.1%	4.7%
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	n=213	26.3%	23.0%	23.5%	13.1%	9.9%	4.2%
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	n=214	29.4%	28.0%	20.6%	13.1%	5.6%	3.3%
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	n=216	44.4%	21.8%	17.1%	4.6%	6.9%	5.1%

●「目的地に直通でいけること」が最も高い割合
●循環バス、情報発信、待合環境、高齢者への助成に関するニーズも高い

― 花川東・緑苑台 ―

項目	構成比						
	回答数	重要	やや重要	普通	あまり重要ではない	重要ではない	わからない
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	n=167	21.0%	28.7%	29.9%	10.8%	2.4%	7.2%
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	n=172	26.7%	35.5%	23.3%	7.6%	3.5%	3.5%
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	n=172	54.1%	27.3%	12.2%	2.3%	0.6%	3.5%
深夜にも運行するバスを導入すること	n=171	32.2%	23.4%	12.3%	15.2%	10.5%	6.4%
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	n=170	15.3%	25.9%	24.7%	17.6%	10.0%	6.5%
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	n=172	37.2%	20.9%	22.1%	7.0%	5.2%	7.6%
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	n=172	37.8%	22.1%	20.3%	6.4%	4.7%	8.7%

●「目的地に直通でいけること」が最も高い割合
●循環バス、待合環境、運行時間延長、高齢者への助成に関するニーズも高い

5．各種調査結果からみた課題

8－3．石狩市民のバス利用で感じる改善点（石狩中部・北部）

―本町・新港・志美―

項目	回答数	構成比 重要	やや重要	普通	あまり重要ではない	重要ではない	わからない
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	n=77	29.9%	27.3%	26.0%	9.1%	1.3%	6.5%
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	n=78	34.6%	32.1%	19.2%	7.7%	2.6%	3.8%
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	n=83	68.7%	19.3%	8.4%	2.4%	0.0%	1.2%
深夜にも運行するバスを導入すること	n=78	24.4%	14.1%	12.8%	29.5%	14.1%	5.1%
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	n=79	24.1%	24.1%	21.5%	16.5%	7.6%	6.3%
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	n=81	38.3%	21.0%	27.2%	4.9%	2.5%	6.2%
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	n=82	53.7%	28.0%	9.8%	2.4%	1.2%	4.9%

●「目的地に直通でいけること」が最も高い割合
●循環バス、情報発信、待合環境、高齢者への助成に関するニーズも高い

―八幡・緑ケ原・生振・北生振・美登位―

項目	回答数	構成比 重要	やや重要	普通	あまり重要ではない	重要ではない	わからない
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	n=121	28.9%	33.1%	23.1%	4.1%	3.3%	7.4%
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	n=119	32.8%	27.7%	17.6%	13.4%	2.5%	5.9%
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	n=122	48.4%	27.9%	12.3%	4.9%	1.6%	4.9%
深夜にも運行するバスを導入すること	n=116	13.8%	12.1%	11.2%	29.3%	27.6%	6.0%
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	n=120	22.5%	21.7%	18.3%	20.0%	10.8%	6.7%
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	n=120	40.8%	25.8%	17.5%	8.3%	2.5%	5.0%
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	n=125	53.6%	24.8%	9.6%	5.6%	0.8%	5.6%

●「目的地に直通でいけること」が最も高い割合
●循環バス、情報発信、待合環境、高齢者への助成に関するニーズも高い

― 厚田区 ―

項目	回答数	構成比 重要	やや重要	普通	あまり重要ではない	重要ではない	わからない
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	n=63	23.8%	31.7%	30.2%	3.2%	3.2%	7.9%
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	n=61	26.2%	34.4%	23.0%	6.6%	1.6%	8.2%
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	n=62	41.9%	33.9%	12.9%	1.6%	0.0%	9.7%
深夜にも運行するバスを導入すること	n=60	10.0%	6.7%	23.3%	23.3%	20.0%	16.7%
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	n=63	22.2%	19.0%	19.0%	15.9%	9.5%	14.3%
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	n=61	29.5%	14.8%	26.2%	9.8%	6.6%	13.1%
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	n=63	36.5%	23.8%	17.5%	7.9%	7.9%	6.3%

●「目的地に直通でいけること」が最も高い割合
●情報発信、待合環境、高齢者への助成に関するニーズも高い

― 浜益区 ―

項目	回答数	構成比 重要	やや重要	普通	あまり重要ではない	重要ではない	わからない
バスの到着時間や運賃等のバス運行に関する情報発信を充実させること	n=54	27.8%	18.5%	20.4%	3.7%	1.9%	27.8%
バス停留所に屋根やベンチを設置すること	n=51	19.6%	25.5%	21.6%	7.8%	2.0%	23.5%
乗り換えをしないで、目的地まで直通で行けること	n=58	51.7%	12.1%	13.8%	3.4%	1.7%	17.2%
深夜にも運行するバスを導入すること	n=51	7.8%	2.0%	19.6%	25.5%	17.6%	27.5%
バスを利用することで、石狩市内で買い物する際に割引が得られること	n=53	7.5%	15.1%	24.5%	24.5%	5.7%	22.6%
自分の住む地域に循環するバスを導入すること	n=59	28.8%	23.7%	20.3%	3.4%	3.4%	20.3%
高齢者に対する運賃の助成制度を充実させること	n=56	30.4%	19.6%	23.2%	1.8%	3.6%	21.4%

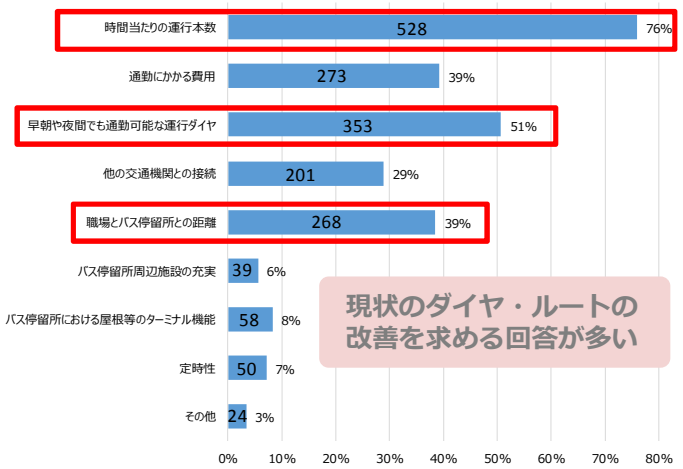
●「目的地に直通でいけること」が最も高い割合
●循環バス、高齢者への助成に関するニーズも高い

5．各種調査結果からみた課題

9．石狩湾新港地域への潜在的な就労需要

◉現在石狩湾新港で働いている人の公共交通に切り替える条件として、バスの便数や運行時間帯、停留所位置の改善を求める回答が多い。
◉バスの利便性が向上した場合に、市街地や本町・新港方面の住民の約４割の人が石狩湾新港で働いてみたいと回答。
◉働いてみたいと回答した人の属性をみると、30～50代女性が多く、「パート・アルバイト」や「主婦」の割合が高い。
◉事業者側のニーズとしては、便数・時間帯、ルート、停留所・待合環境の改善のほか、市役所等を拠点とした新港地域を循環するバスの導入や、組合単位等での送迎バスの導入などの様々なニーズが確認。

―通勤手段を公共交通に切り替える条件―



現状のダイヤ・ルートの改善を求める回答が多い

N＝696

資料：石狩湾新港地域の交通環境に関するアンケート結果（H29.3）

― 石狩湾新港への公共交通利便性が向上した場合の就労ニーズ ―

地区	回答数	働いてみたい	いい職種があれば働いてみたい	どちらともいえない	働いてみたいとは思わない	今の職場を変える気がない	その他
花川北・花畔・花川	n=108	2.8%	34.3%	12.0%	23.1%	23.1%	4.6%
花川南・樽川	n=164	9.1%	30.5%	16.5%	22.6%	20.1%	1.2%
花川東・緑苑台	n=141	5.0%	31.9%	17.7%	19.9%	24.1%	1.4%
本町・新港・志美	n=31	9.7%	35.5%	19.4%	6.5%	29.0%	0.0%
八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位	n=74	8.1%	27.0%	16.2%	23.0%	24.3%	1.4%
厚田区	n=31	3.2%	19.4%	19.4%	29.0%	25.8%	3.2%
浜益区	n=30	0.0%	6.7%	20.0%	36.7%	33.3%	3.3%
無回答	n=2	50.0%	50.0%	0.0			
合計	581	6.2%	29.6%	16.4			

約4割の人が公共交通の利便性が向上すれば働いてみたいと回答

― 「働いてみたい」と回答した人の属性 ―

年代	性別	回答数	会社員	公務員	自営業	農業・漁業林業	パートアルバイト	主婦・主夫（家事専業）	学生	無職	その他	無回答
10代	男性	n=9	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	女性	n=7	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
20代	男性	n=7	42.9%	0.0%	0.0%	0.0%	42.9%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	女性	n=11	45.5%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	9.1%	18.2%	9.1%	9.1%	0.0%
30代	男性	n=10	50.0%	0.0%	0.0%	10.0%	10.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	10.0%
	女性	n=32	28.1%	3.1%	0.0%	0.0%	34.4%	28.1%	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%
40代	男性	n=14	85.7%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%
	女性	n=39	10.3%	0.0%	2.6%	0.0%	48.7%	33.3%	0.0%	5.1%	0.0%	0.0%
50代	男性	n=11	72.7%	18.2%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	女性	n=32	21.9%	0.0%	0.0%	3.1%	53.1%	21.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
60代	男性	n=16	31.3%	6.3%	6.3%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	25.0%	6.3%	0.0%
	女性	n=9	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	22.2%	0.0%	33.3%	11.1%	0.0%
合計		n=197	29.4%	2.0%	2.0%	1.0%	29.9%	16.2%	9.6%	7.6%	1.5%	0.5%

30～50代女性の回答が多い
「パート・アルバイト」や「主婦」が多い

※15歳～64歳以下の回答
※既に石狩湾新港で働いている人を除く
資料：石狩市市民アンケート（H30.８月実施）

事業者の声（石狩湾新港地域操業企業ヒアリング結果）

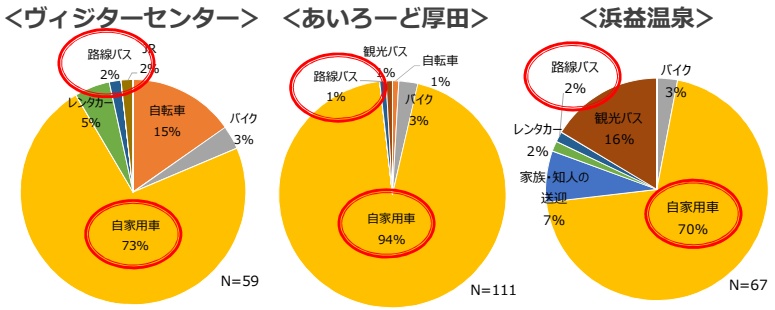
- 路線バスの**朝夕時間帯以外の増便や停留所の増設、運行ルートの改善**が望ましいです。
- **複数企業で送迎バスやワゴンタクシーのようなものが運営**ができると良い。
- 市役所等の市街地を乗り継ぎの拠点とする**新港地域を循環するバス**があると良い。
- **バスターミナルと駐輪場があれば、自転車通勤など移動の選択肢**が増えるのではないかと思います。
- **新港方面のバスが充実すれば、公共交通でも新港地域への通勤が可能であることを一般の方に十分周知**していただきたい。

5．各種調査結果からみた課題

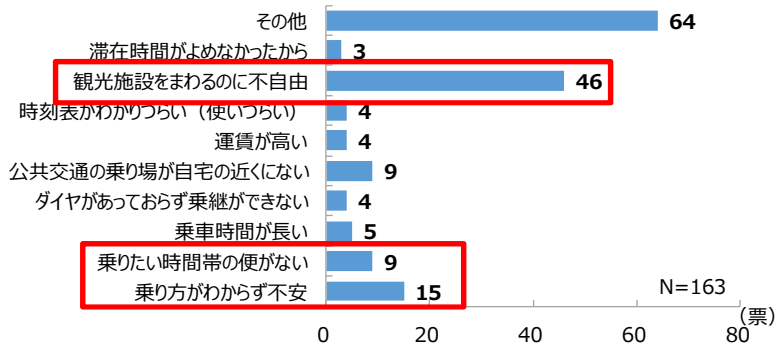
１０．観光客の公共交通へのニーズ

◉主要観光施設における観光客の移動実態を把握するため、3施設でアンケート調査を実施。
◉大半が自家用車での来訪であり、路線バスを利用して来訪する観光客はごく僅か。
◉利用しない理由として周遊性の不便さや、便の少なさ、乗り方がわからないといった回答が多い。
◉公共交通に求めるものとしては、駅との接続や、運行本数、情報提供に対する改善のニーズが多い。
◉利便性が向上すれば、２割以上が今後公共交通を利用したいと回答。
◉回答者の中には、路線バスがあることを知らず、知っていれば利用したかったなどの声も確認。

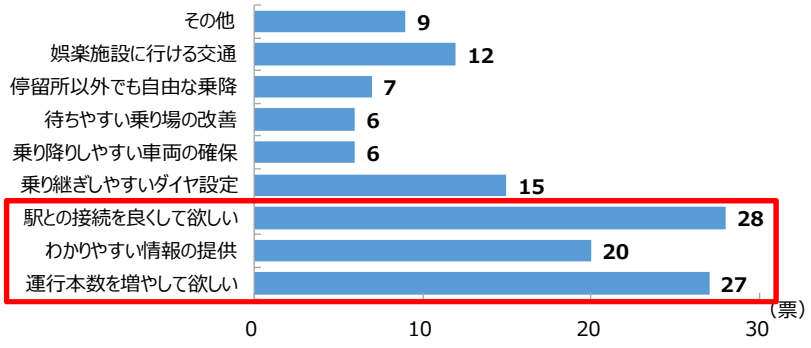
― 石狩市内の各観光地までの移動手段 ―
施設までの移動のなかで、路線バス等を含め、利用した交通手段について



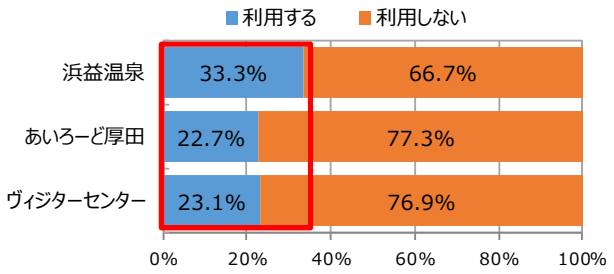
― 公共交通を利用しない理由 ―
道の駅石狩「あいろーど厚田」での回答



― 公共交通に期待すること ―
道の駅石狩「あいろーど厚田」での回答



― 利便性が向上した場合の利用可能性 ―



観光客の声

- PRが不足。**ここまでバスが通ってるのを知らなかった**。
- 厚田までのバスがあると知らなかったので、**知ってたら利用していたかもしれない**。
- 時間を遅くまで運行してほしい。
- **全体的な観光PRが更に必要**だと思います。
- レンタサイクルなど用意して外国人に知らせると喜ばれると思います。

資料：石狩市内観光施設アンケート（H30．８月実施）

６．各地域における課題のまとめ（１）　－花川北・花畔・花川－

項目	現状	公共交通に関する課題
高齢化の進展と自動車への依存	■ 運転を続けたいと考える年齢は高く、自動車への依存度が大きい	● 高齢者化が進行する状況を踏まえ、今後バス利用への転換を促す施策等が必要
日常行動に関する流動状況	■ 買い物では約８割（約６割がコープ石狩）が石狩市内への流動であり、通院では石狩市内が約６割で札幌への流動が約４割 ■ 通勤、通学は札幌への流動が約６割と最も多く、次いで新港地区へ約２割の流動がみられる	● 石狩市内の買い物施設や病院施設とのアクセス性向上を図る路線網の検討が必要 ● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要
公共交通の利用実態	■ 市内のバス停の中で庁舎前が最も利用が多いバス停 ■ 買い物や通院で路線バスを利用する割合は２割以下と低いが、通勤・通学で路線バスを利用する割合は２割以上	● 乗換拠点（交通結節点）としての機能強化について検討が必要 ● バス利用の促進を図ることが必要
バス利用に関する満足度	■ バス利用に関する満足度は他地域と比較して高い傾向 ■ 運賃に対する不満の割合が最も高く、次いで運行便数や待合環境、運行時間に対する不満の割合が高い ■ バスの利便性が向上した場合、約４割がバスの利用が増えると回答	● 利用促進に繋がるサービスレベルの向上と持続可能を両立する運行形態の検討が必要
今後のバス利用に感じる改善点	■ 直接目的地まで移動したいという要望が最も多いほか、循環するバスの導入、情報提供方法や待合環境改善などの充実を求める回答が多い ■ 今後の石狩市内の公共交通について、異なる移動手段が集まる乗り継ぎ拠点の整備や、買い物ができ、待ち合い所を併設したスペース設置などのニーズが大きい	● 石狩市内の買い物施設や病院施設とのアクセス性向上を図る路線網の検討が必要（再掲） ● わかりやすい情報提供方策について検討が必要 ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要
石狩湾新港への潜在的需要	■ 現在自家用車で通勤している人の公共交通に切り替える条件として、バスの運行便数や運行時間帯、停留所位置の改善を求める回答が多い ■ バスの利便性が向上した場合に、石狩湾新港で働いてみたいと思う市民が約４割 ■ 事業者のニーズとしては、便数・時間帯、ルート、停留所・待合環境の改善のほか、新港地域を循環するバスの導入や、組合単位等での送迎バスの導入などの様々なニーズが確認	● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要（再掲） ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要（再掲）

6．各地域における課題のまとめ（２）　－花川南・樽川－

項目	現状	公共交通に関する課題
高齢化の進展と自動車への依存	■ 運転を続けたいと考える年齢は高く、自動車への依存度が大きい	● 高齢者化が進行する状況を踏まえ、今後バス利用への転換を促す施策等が必要
日常行動に関する流動状況	■ 買い物では約７割が石狩市内への流動（約４割が地域内）であり、通院では約６割が石狩市内への流動 ■ 通勤、通学は札幌への流動が約５割と最も多く、石狩市街地や新港地区へ約４割の流動がみられる	● 石狩市内の買い物施設や病院施設とのアクセス性向上を図る路線網の検討が必要 ● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要
公共交通の利用実態	■ 買い物や通院で路線バスを利用する割合は２割以下と低いが、通勤・通学で路線バスを利用する割合は２割以上であるほか、自家用車利用の割合は全地域の中で最も低い	● バス利用の促進を図ることが必要
バス利用に関する満足度	■ 花川南地区におけるバス利用に関する満足度は他地域と比較して高い傾向 ■ 樽川地区はバス停まで遠い住民が多く、バスの運行便数や運行時間、運行ルートに対する不満の割合が高い ■ バスの利便性が向上した場合、約５割がバスの利用が増えると回答	● 利用促進に繋がるサービスレベルの向上と持続可能を両立する運行形態の検討が必要 ● 細街路を通る路線網の検討が必要
今後のバス利用に感じる改善点	■ 直接目的地まで移動したいという要望が最も多いほか、循環するバスの導入、情報提供方法や待合環境改善などの充実を求める回答が多い ■ 今後の石狩市内の公共交通について、異なる移動手段が集まる乗り継ぎ拠点の整備や、買い物ができ、待ち合い所を併設したスペース設置などのニーズが大きい	● 石狩市内の買い物施設や病院施設とのアクセス性向上を図る路線網の検討が必要（再掲） ● わかりやすい情報提供方策について検討が必要 ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要
石狩湾新港への潜在的需要	■ 現在自家用車で通勤している人の公共交通に切り替える条件として、バスの運行便数や運行時間帯、停留所位置の改善を求める回答が多い ■ バスの利便性が向上した場合に、石狩湾新港で働いてみたいと思う市民が約４割 ■ 事業者のニーズとしては、便数・時間帯、ルート、停留所・待合環境の改善のほか、新港地域を循環するバスの導入や、組合単位等での送迎バスの導入などの様々なニーズが確認	● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要（再掲） ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要（再掲）

６．各地域における課題のまとめ（３）　－花川東・緑苑台－

項目	現状	公共交通に関する課題
高齢化の進展と自動車への依存	■ 運転を続けたいと考える年齢は高く、自動車への依存度が大きい	● 高齢者化が進行する状況を踏まえ、今後バス利用への転換を促す施策等が必要
日常行動に関する流動状況	■ 買い物では約７割（約５割がイオン緑苑台）が石狩市街地内への流動であり、通院では石狩市内と札幌への流動が約半数ずつ ■ 通勤、通学は札幌への流動が約６割と最も多く、次いで新港地区へ約１割の流動がみられる	● 石狩市内の買い物施設や病院施設とのアクセス性向上を図る路線網の検討が必要 ● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要
公共交通の利用実態	■ 買い物や通院で路線バスを利用する割合は２割以下と低いが、通勤・通学で路線バスを利用する割合は約３割と全地域の中で最も高い	● バス利用の促進を図ることが必要
バス利用に関する満足度	■ バスの運行便数や運行時間に対しての不満割合が市街地３地域の中で最も高く、運行ルートに対する不満の割合も高い ■ バスの利便性が向上した場合、約６割がバスの利用が増えると回答	● 利用促進に繋がるサービスレベルの向上と持続可能を両立する運行形態の検討が必要 ● 麻生方面だけでなく花川方面への移動ニーズに応じた交通網の検討が必要
今後のバス利用に感じる改善点	■ 直接目的地まで移動したいという要望が最も多いほか、循環するバスの導入、深夜時間帯への便の充実を求める回答が多い ■ 今後の石狩市内の公共交通について、異なる移動手段が集まる乗り継ぎ拠点の整備や、買い物ができ、待ち合い所を併設したスペース設置などのニーズが大きい	● 石狩市内の買い物施設や病院施設とのアクセス性向上を図る路線網の検討が必要（再掲） ● わかりやすい情報提供方策について検討が必要 ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要
石狩湾新港への潜在的需要	■ 現在自家用車で通勤している人の公共交通に切り替える条件として、バスの運行便数や運行時間帯、停留所位置の改善を求める回答が多い ■ バスの利便性が向上した場合に、石狩湾新港で働いてみたいと思う市民が３割以上 ■ 事業者のニーズとしては、便数・時間帯、ルート、停留所・待合環境の改善のほか、新港地域を循環するバスの導入や、組合単位等での送迎バスの導入などの様々なニーズが確認	● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要（再掲） ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要（再掲）

6．各地域における課題のまとめ（4）　－本町・新港・志美－

項目	現状	公共交通に関する課題
高齢化の進展と自動車への依存	■ 運転を続けたいと考える年齢は他地域と比較しても高く、自動車への依存度が大きい	● 高齢者化が進行する状況を踏まえ、今後バス利用への転換を促す施策等が必要
日常行動に関する流動状況	■ 買い物では約９割、通院では約６割が石狩市街地内への流動であり、通院では札幌への流動も多い ■ 通勤、通学は地域内での流動が最も多く、次いで札幌への流動が多い	● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要
公共交通の利用実態	■ バスで新港地区へ行く利用者が少なく、通勤・通学における路線バス利用割合は１割以下 ■ 通院で路線バスを利用する割合は約３割と全地域の中で最も高いほか、タクシーの利用割合も最も高い	● バス利用の促進を図ることが必要
バス利用に関する満足度	■ バスの運行便数や運行時間に対して不満割合が大きいほか、路線の配置や停留所の配置・待合環境に対する不満の割合も高い ■ バスの利便性が向上した場合、約４割がバスの利用が増えると回答	● 利用促進に繋がるサービスレベルの向上と持続可能を両立する運行形態の検討が必要
今後のバス利用に感じる改善点	■ 直接目的地まで移動したいという要望が最も多いほか、情報提供方法や待合環境改善などの充実を求める回答が多い ■ 今後の石狩市内の公共交通について、異なる移動手段が集まる乗り継ぎ拠点の整備や、買い物ができ、待ち合い所を併設したスペース設置などのニーズが大きい	● わかりやすい情報提供方策について検討が必要 ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要
石狩湾新港への潜在的需要	■ 現在自家用車で通勤している人の公共交通に切り替える条件として、バスの運行便数や運行時間帯、停留所位置の改善を求める回答が多い ■ バスの利便性が向上した場合に、石狩湾新港で働いてみたいと思う市民が約４割と最も多い ■ 事業者のニーズとしては、便数・時間帯、ルート、停留所・待合環境の改善のほか、新港地域を循環するバスの導入や、組合単位等での送迎バスの導入などの様々なニーズが確認	● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要（再掲） ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要（再掲）
観光客の公共交通へのニーズ	■ 大半が自家用車での来訪であり、路線バスを利用して来訪する観光客はごく僅か ■ 利便性が向上すれば今後公共交通を利用したいというニーズが確認	● 地域内の観光施設との周遊性を充実させることが必要 ● 観光振興に向けて来訪者へのバス利用促進を図ることが必要

6．各地域における課題のまとめ（５）　－八幡・緑ヶ原・生振・北生振・美登位－

項目	現状	公共交通に関する課題
高齢化の進展と自動車への依存	■ 運転を続けたいと考える年齢は他地域と比較しても高く、自動車への依存度が大きい	● 高齢者化が進行する状況を踏まえ、今後バス利用への転換を促す施策等が必要
日常行動に関する流動状況	■ 買い物・通院は石狩市街地内や札幌への流動が多い ■ 通勤、通学は地域内と札幌への流動が約半数を占めるが、新港地区への流動も１割以上が確認	● 広域な移動を確保する公共交通網の維持が必要 ● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要
公共交通空白地への対応	■ 地域内には公共交通空白地が広範囲にわたって存在	● 公共交通空白地への持続可能な移動手段の確保が必要
公共交通の利用実態	■ 地域内を運行するバスの利用者は少ない ■ 地域住民の日常行動における路線バス利用割合は２割以下	● バス利用の促進を図ることが必要
バス利用に関する満足度	■ バスの運行便数や運行時間に対して不満割合が大きいほか、路線の配置や停留所の配置・待合環境に対する不満の割合も高い ■ バスの利便性が向上した場合、約６割がバスの利用が増えると回答	● 利用促進に繋がるサービスレベルの向上と持続可能を両立する運行形態の検討が必要 ● 公共交通空白地への持続可能な移動手段の確保が必要（再掲）
今後のバス利用に感じる改善点	■ 直接目的地まで移動したいという要望が最も多いほか、情報提供方法や待合環境改善などの充実を求める回答が多い ■ 今後の石狩市内の公共交通について、異なる移動手段が集まる乗り継ぎ拠点の整備や、買い物ができ、待ち合い所を併設したスペース設置などのニーズが大きい	● わかりやすい情報提供方策について検討が必要 ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要
石狩湾新港への潜在的需要	■ 現在自家用車で通勤している人の公共交通に切り替える条件として、バスの運行便数や運行時間帯、停留所位置の改善を求める回答が多い ■ バスの利便性が向上した場合に、石狩湾新港で働いてみたいと思う市民が多い ■ 事業者のニーズとしては、便数・時間帯、ルート、停留所・待合環境の改善のほか、新港地域を循環するバスの導入や、組合単位等での送迎バスの導入などの様々なニーズが確認	● 新港地区への新たな運行形態も含めた効率的に運行出来る交通網の確保が必要（再掲） ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要（再掲）

６．各地域における課題のまとめ（６）　－厚田区－

項目	現状	公共交通に関する課題
高齢化の進展と自動車への依存	■ 運転を続けたいと考える年齢は他地域と比較しても高く、自動車への依存度が大きい	● 高齢者化が進行する状況を踏まえ、今後バス利用への転換を促す施策等が必要
日常行動に関する流動状況	■ 買い物・通院は石狩市街地内や札幌への流動が多い ■ 通勤、通学は厚田区内への流動が約５割と最も多く、次いで札幌への流動が約３割と多い	● 広域な移動を確保する公共交通網の維持が必要
公共交通空白地への対応	■ 厚田区には公共交通空白地が広範囲にわたって存在 ■ 公共交通空白地有償運送は運営側の高齢化が進行	● 持続可能な移動手段の確保が必要
公共交通の利用実態	■ 厚田地区を運行するバスの利用者は少ない ■ 地域住民の日常行動における路線バス利用割合は２割以下	● バス利用の促進を図ることが必要
バス利用に関する満足度	■ バスの運行便数や運行時間に対して不満割合が大きい ■ バスの利便性が向上した場合、約４割がバスの利用が増えると回答	● 利用促進に繋がるサービスレベルの向上と持続可能を両立する運行形態の検討が必要
今後のバス利用に感じる改善点	■ 直接目的地まで移動したいという要望が最も多いほか、情報提供方法や待合環境改善などの充実を求める回答が多い ■ 今後の石狩市内の公共交通について、異なる移動手段が集まる乗り継ぎ拠点の整備や、買い物ができ、待ち合い所を併設したスペース設置などのニーズが大きい	● わかりやすい情報提供方策について検討が必要 ● 乗継が必要となる場合においては、乗換拠点の機能強化について検討が必要
観光客の公共交通へのニーズ	■ 道の駅石狩「あいろーど厚田」は開業後順調な入込状況であり、今後も交流人口の拡大が期待 ■ 観光客の大半が自家用車での来訪であり、公共交通を利用して来訪する割合はごく僅か ■ 利便性が向上すれば今後公共交通を利用したいというニーズが確認 ■ 路線バスがあることを知らず、知っていれば利用したかったなどの声も確認	● 道の駅周辺も含めた観光施設との周遊性を充実させることが必要 ● 観光振興に向けて来訪者へのバス利用促進を図ることが必要

６．各地域における課題のまとめ（７）　－浜益区－

項目	現状	公共交通に関する課題
高齢化の進展と自動車への依存	■ 運転を続けたいと考える年齢は他地域と比較しても高く、自動車への依存度が大きい	● 高齢者化が進行する状況を踏まえ、今後バス利用への転換を促す施策等が必要
日常行動に関する流動状況	■ 買い物・通院は石狩市街地内や札幌への流動が多い ■ 通勤、通学は浜益区内への流動が約９割と最も多く、札幌への流動も確認	● 広域な移動を確保する公共交通網の維持が必要
公共交通の利用実態	■ デマンドバスの利用者は少なく、目標の利用者数は達成できていない状況 ■ 日常移動の内、デマンドバスの利用割合は１割程度であり、移動目的は通院や買い物が多い ■ 利用者の満足度は高いが、利用していない人は、デマンドバスの予約に対しての抵抗感が強い	● デマンドバス利用習慣定着を図ることが必要 ● 利用者ニーズに応じたデマンドバス運行方法等の改善が必要
バス利用に関する満足度	■ 満足度に対して、わからないという回答が多い ■ そのほか、運行便数や運行時間に対して不満割合が大きい ■ バスの利便性が向上した場合のバス利用転換の可能性は、約２割と他地域に比較して低い	● 利用促進に繋がるサービスレベルの向上と持続可能を両立する運行形態の検討が必要 ● 公共交通利用促進に向けた施策等が必要
今後のバス利用に感じる改善点	■ 直接目的地まで移動したいという要望が最も多いほか、情報提供方法や待合環境改善などの充実を求める回答が多い ■ 今後の石狩市内の公共交通について、異なる移動手段が集まる乗り継ぎ拠点の整備や、買い物ができ、待ち合い所を併設したスペース設置などのニーズが大きい	● 現行のサービスレベルの維持・確保に向けた検討が必要 ● わかりやすい情報提供方策について検討が必要 ● デマンドバスと路線バスの結節点での待合環境・情報提供方策等の改善が必要
観光客の公共交通へのニーズ	■ 浜益区には観光資源が広範囲に分散 ■ 観光客の大半が自家用車での来訪であり、公共交通を利用して来訪する割合はごく僅か ■ 利便性が向上すれば今後公共交通を利用したいというニーズが確認	● 地域住民以外へのデマンドバスの利用に向けた運行方法や情報提供方法の検討が必要

6．各地域における課題のまとめ（8）　－課題の総括－

■石狩市全体の現状と課題

- ✓ 高齢化や自動車への依存が大きい状況を踏まえ、バス利用への転換を促す施策等が必要。
- ✓ 運転手不足及び高齢化が深刻化しており、公共交通の担い手確保が課題。
- ✓ バス運行の情報発信の充実を求める声が多く、利用促進に向けてわかりやすい情報提供方策の検討が必要。
- ✓ 公共交通の利便性が高まれば石狩湾新港で働いてみたいと思う市民は多い。
- ✓ そのため、広域な石狩湾新港地区を効率的に運行できる交通網の確保が必要。

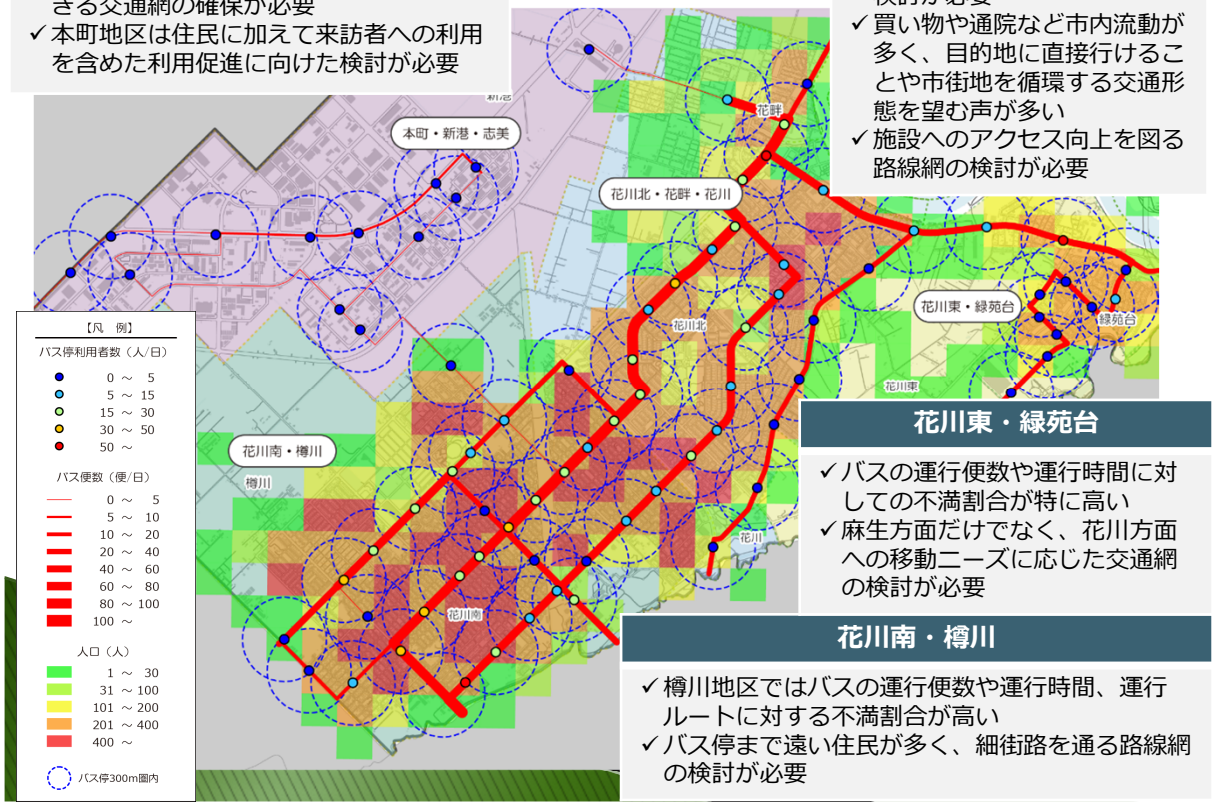
■各地域の現状と課題

本町・新港・志美

- ✓広域な石狩湾新港地区を効率的に運行できる交通網の確保が必要
- ✓本町地区は住民に加えて来訪者への利用を含めた利用促進に向けた検討が必要

花川北・花畔・花川

- ✓庁舎前が最も利用者が多く、乗継の利便性を向上した交通結節点としての機能について検討が必要
- ✓買い物や通院など市内流動が多く、目的地に直接行けることや市街地を循環する交通形態を望む声が多い
- ✓施設へのアクセス向上を図る路線網の検討が必要



花川東・緑苑台

- ✓バスの運行便数や運行時間に対しての不満割合が特に高い
- ✓麻生方面だけでなく、花川方面への移動ニーズに応じた交通網の検討が必要

花川南・樽川

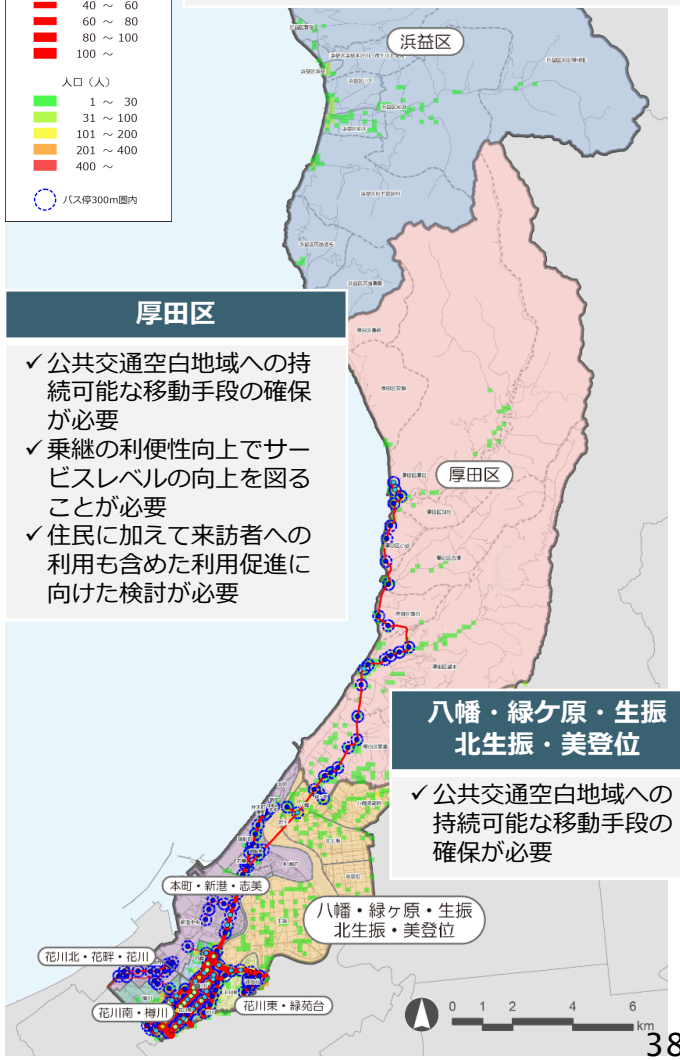
- ✓樽川地区ではバスの運行便数や運行時間、運行ルートに対する不満割合が高い
- ✓バス停まで遠い住民が多く、細街路を通る路線網の検討が必要

浜益区

- ✓現行のサービスレベルの維持・確保に努めながら、潜在的な需要に応じた運行方法や、住民や来訪者への利用促進に向けた検討が必要
- ✓デマンドバスと路線バスの結節点における環境改善の検討が必要

厚田区

- ✓公共交通空白地域への持続可能な移動手段の確保が必要
- ✓乗継の利便性向上でサービスレベルの向上を図ることが必要
- ✓住民に加えて来訪者への利用も含めた利用促進に向けた検討が必要



八幡・緑ケ原・生振 北生振・美登位

- ✓公共交通空白地域への持続可能な移動手段の確保が必要