

(1) 路線バスOD調査について【調査結果概要】

調査目的 現在の路線バスの利用実態の把握とバス路線再編の効果検証
調査方法 運行するバス車両に調査員が同乗し、ビンゴカード式調査票を配付
調査結果 参考資料1 路線バスOD調査 調査結果概要

①全体分析



Table listing survey areas (江別地区1-4, 野幌地区1-3, 大麻地区1-2) and their corresponding bus routes and stations.

▼路線別利用者数

Main table showing bus routes (e.g., 江別2番通線, 野幌見晴台線) and their daily/weekly passenger counts.

▼利用状況：地区間OD

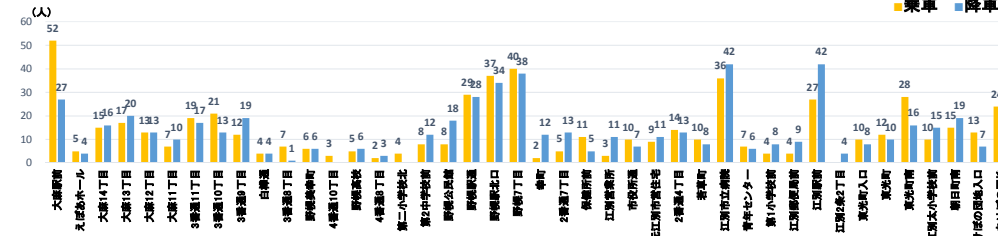
Large table showing origin-destination (OD) data between different regions (e.g., 江別地区1 to 野幌地区1).

結果分析:参考資料1 P.1~P.5

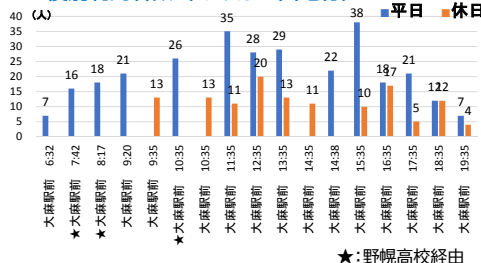
- 江別市内を運行する路線バスの平日1日の利用者数は、9,153人。
●江別・新さっぽろ線を除く、OD調査を実施したバス路線の利用者数は、8,641人。
●このうち、江別市内で乗降が完結する利用は、39.4% (3,406人)。

②再編バス路線分析

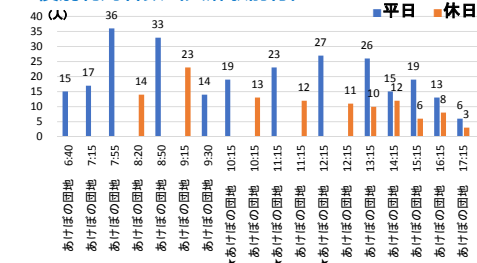
▼22・24：江別2番通線_停留所別利用者数(平日)



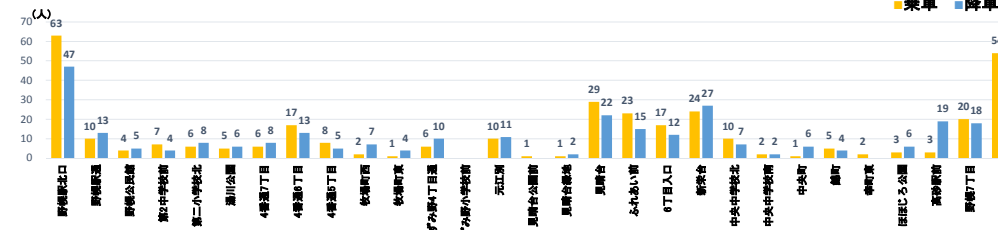
▽便別利用者数(あけぼの団地行)



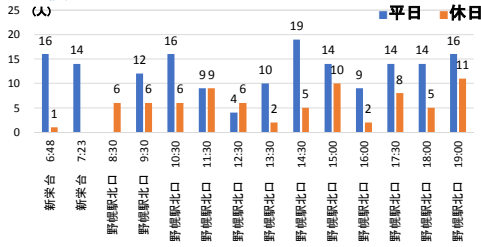
▽便別利用者数(大麻駅前行)



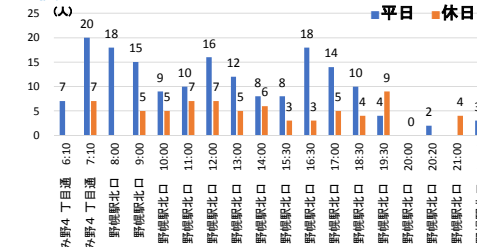
▼A・B・C・D：野幌見晴台線_停留所別利用者数(平日)



▽便別利用者数(錦町先回り)



▽便別利用者数(湯川公園先回り)



結果分析:参考資料1 P.6~P.26

- 江別2番通線は、通学目的利用が少なく、野幌高校への通学需要を取り込めていない状況。
●野幌見晴台線は、平日・休日ともに通勤や買い物など多様な目的で利用されているが、休日の1便あたりの利用者数は約5人と少ない状況。
●平日、休日ともに「週に5日以上」や「週に3~4日」など、比較的使用頻度の高い方の割合が高い。

全体考察 P.27

- ◎多くの利用者が札幌との往来で利用されているため、東西への移動は今後も重要。
◎市内では、メインの利用者層である、通勤・通学需要への対応が重要となっている。
◎利用の少ない曜日、時間帯について、運行の効率化や改善が見込まれる路線がある。

(2) 市民アンケート調査について【調査結果概要】

調査目的	公共交通の利用実態や現状の課題、公共交通網の整備ニーズ、今後の利用意向などの市民意識の把握
調査方法	市内3,000世帯を対象にアンケート調査用紙を配付(返信用封筒、WEB回答)
調査結果	参考資料2 市民アンケート調査 調査結果概要

①調査概要

配布	大麻地区	野幌地区	江別地区	合計	回収	世帯回収数	調査票回収数	世帯回収率	回収率
対象世帯(世帯)	788	1,072	1,140	3,000	郵送回収(件)	1,168	1,600	38.9%	28.6%
調査票配布数(部)	1,383	1,985	2,227	5,595	WEB回収(件)	-	156	-	2.8%
世帯構成比 ※令和4年8月1日	26.3%	35.7%	38.0%	-	合計(件)	-	1,756	-	31.4%

②回答者の属性や意識

結果分析:参考資料2 P.3~P.8

- スマートフォンの保有率は、64歳以下で保有率が9割以上。年齢に応じて保有率は低下、80歳～84歳で保有率が約5割。
- 運転免許の保有状況は、各地区で8割程度。大麻地区は約7割(他地区と比べてやや低い)。
- 自家用車の利用頻度は、各地区とも半数以上が「週に3～4日」以上利用、「週に1～2日」を含めると8割以上が利用。
- 免許返納後の移動手段は、約7割強が「路線バス」と回答。また、約6割強が「JR」との回答。
- 自家用車での送迎状況は、各地区とも、約半数で送迎の実態があると回答。
- 一方で、送迎の負担は、約8割が「全く負担は感じない」、「あまり負担は感じない」との回答。

③地区別流動状況

結果分析:参考資料2 P.10~P.38

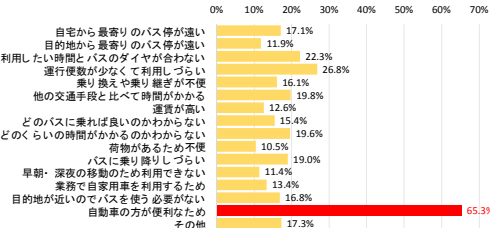
- ★【通勤・通学】【買い物】【通院】は、札幌市との流動が多い。
- 【通勤・通学】の市内の移動は、大麻地区1を除き、分散している傾向。自家用車の割合が高い。
- 【買い物】は、JRの南側に位置する江別地区1及び江別地区4は、野幌地区2との流動が多い。JRの北側に位置する江別地区2及び江別地区3は、野幌地区2に加え、江別地区3との流動が多い。
- 野幌地区1、野幌地区2は、それぞれ地区内の割合が高い。
- また、野幌地区3を含めた野幌地区全体で野幌地区2の割合が高い。
- 大麻地区は、大麻地区1との流動が多い。他地区と比較して野幌地区2との流動が少ない。
- 【通院】において、江別市立病院が立地する江別地区2への流動は、江別地区内からの流動が多いが、野幌地区や大麻地区からの流動は多くない。札幌市を除き、地区内での流動が多い。

④バスの利用状況/利用していない理由

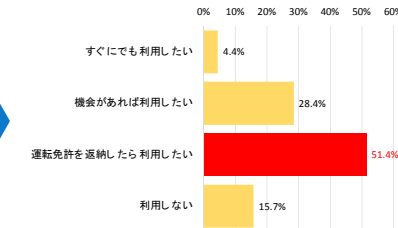
結果分析:参考資料2 P.39~P.40、P.49

- 路線バスの利用頻度は、夏期、冬期ともに「週に5日以上」の割合が1割未満。
- 大麻地区1では、「月に1～2日」や「数か月に1～2日」など利用頻度は高くないものの、路線バスを利用する方の割合が高い。
- 路線バスを利用していない理由は、「自動車の方が便利のため」の割合が高く、「運転免許を返納したら利用したい」との意向。

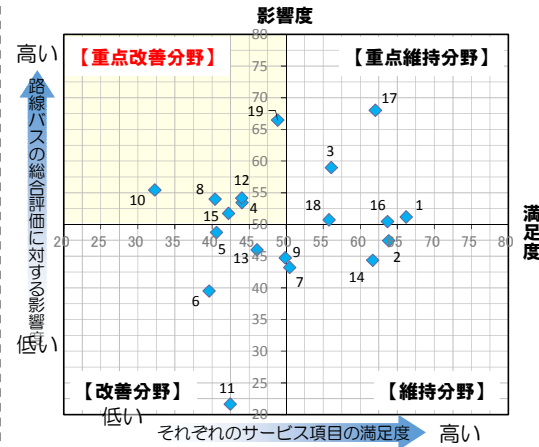
▼路線バスを利用していない理由 (n=1,046)



▼改善した場合の利用意向 (n=1,046)



⑤CSポートフォリオ分析



結果分析:参考資料2 P.41~P.49

- 【重点改善分野】に位置づけられるものは、「朝の運行便数」、「終発時間」、「冬期のバスの遅れ」、「バスとJRの乗り継ぎ」、「バスの待合環境」、「バス事業者が提供している情報」。
- 「夕方(7～9時)の運行便数」は、「冬期のバスの遅れ」に次いで満足度が低く、終発時間と合わせて、不便であるとの意見が多い。
- 「冬期のバスの遅れ」は、満足度が最も低く、路線バスの総合満足度に与える影響も高い。一方で、不満の理由などの自由回答では、冬期の遅れは仕方のないものとして一定の理解を示す意見が見られた。遅れることを前提として、遅れや運休に関する情報発信や待合環境の改善が強く求められている。

	サービス項目	満足度 偏差値	影響度 偏差値
1	最寄りのバス停までの距離	66.2	51.2
2	バス停から目的地までの距離	63.8	47.4
3	バスの運行経路	56.1	59.0
4	朝(7～9時)の運行便数	44.0	53.4
5	昼(9～16時)の運行便数	40.6	48.7
6	夕方(16～20時)の運行便数	39.6	39.5
7	始発時間	50.5	43.2
8	終発時間	40.4	54.0
9	夏期(春～秋)のバスの遅れ	49.8	44.7
10	冬期のバスの遅れ	32.3	55.4
11	バスからバスへの乗り継ぎ	42.4	21.6
12	バスとJRの乗り継ぎ	44.0	54.2
13	運賃	46.1	46.0
14	運賃の支払い方法	61.7	44.3
15	バスの待合環境	42.2	51.7
16	車内環境(冷暖房や清掃状況など)	63.7	50.4
17	乗務員の接客態度	62.0	68.0
18	車内の混雑状況	55.8	50.7
19	バス事業者が提供している情報	48.8	66.5

⑥路線バスを利用して行きたい場所

結果分析:参考資料2 P.50

行きたい場所 (全体:n=223)	回答数	回答割合
葺屋書店	60	26.9%
江別市立病院	31	13.9%
イオン江別店	28	12.6%
JR野幌駅	25	11.2%
江別市役所	21	9.4%

- 現在、路線バスが運行していない施設では、「葺屋書店」への要望が多い。
- また、2023年に開業予定の「北広島ボールパーク」へのアクセスに対する要望も寄せられている。

⑦JR・タクシーの利用状況

結果分析:参考資料2 P.51~P.52

- JRの利用頻度は、「週に1～2日」以上の日常的に利用している方の割合は、約2割。
- 主な利用目的は、「外食・娯楽」の割合が最も高い、次いで「買い物」、「通勤」。
- タクシーの利用頻度は、日常的な利用は僅か。「月に1～2日」や「数か月に1～2日」の割合が約2割。

全体考察 P.54

◎現在のバス路線のネットワークは、市民の移動状況に概ね合致しているものと考えられることから、基本的な交通体系を維持すべきと考えられる。

◎また、新たなニーズや観光需要に対応するためには、運行経路の一部見直しやバス・バス間を含め、複数交通手段の乗り継ぎの改善など利便性向上も必要と思われる。

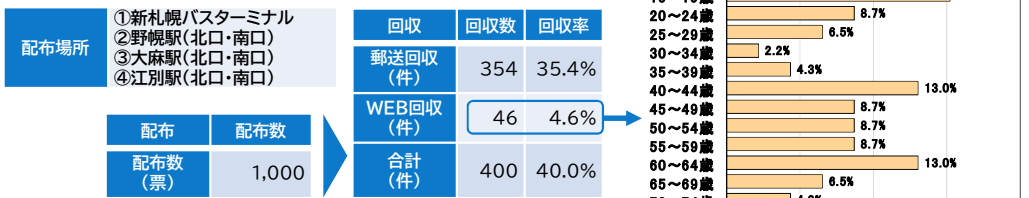
◎現在の路線バスのメインの利用者層である、通勤・通学の需要を維持し、利用者数の増加を図るためには、夕方以降の利便性の向上が必要と思われる。

◎冬期のバスの遅れに対しては、仕方のないものとして一定の理解を示す意見が見られたことから、引き続き除排雪体制を確保しつつ、遅れることを前提とした、遅れや運休に関する情報発信や待合環境の改善など、利用者に寄り添った対策が重要と思われる。

(3) 路線バス利用者アンケート調査について【調査結果概要】

調査目的	バス利用者ニーズの把握や課題抽出
調査方法	主要駅周辺バス停にてQRコード付調査票を配付（返信用封筒、WEB回答）
調査結果	参考資料3 路線バス利用者アンケート調査 調査結果概要

①調査概要



②回答者属性

結果分析:参考資料3 P.2

- 性別は「女性」の割合が65.0%と高い。
- 年齢は「50歳～74歳」の割合が高いが、「幅広い年齢層」で利用。
- 職業は「会社員・公務員・団体職員」の割合が36.0%と最も高い。次いで「パート・アルバイト」が26.3%、「無職」が17.0%と多い。
- 「スマホ所有」は、84.8%。

③路線バス利用状況

結果分析:参考資料3 P.3~P.13

【利用状況】

- 全体及びバス会社別で大きな違いはなく、「週に5日以上」の利用が夏期、冬期ともに40%前後と高い。

【よく利用するバス路線】

- 全体ではジェイ・アール北海道バスの「江別線」の割合が42.8%と最も高い。次いで、北海道中央バス「江別・新さっぽろ線」が35.5%と高くなっている。
- 北海道中央バスの利用者は、同社の路線だけでなく、運行経路の異なるジェイ・アール北海道バスの「江別線」もよく利用している。
- ジェイ・アール北海道バスの利用者は、北海道中央バスの「江別・新さっぽろ線」もよく利用している。

【バスの利用目的】

- バスの利用目的は全体及びバス会社別で大きな違いはなく、「通勤」が60%前後と最も高く、次いで「買い物」が25%前後となっている。

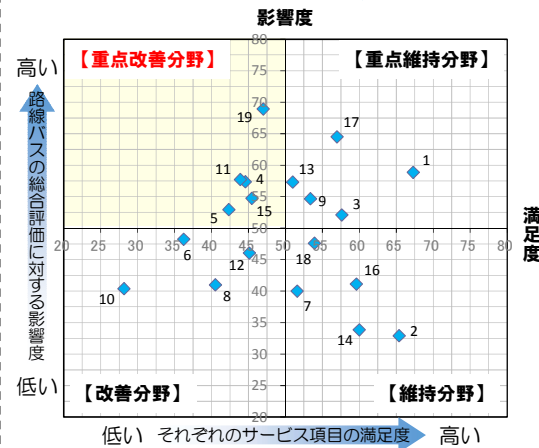
【本年の大雪時、バスの運休・遅延情報の収集方法】

- 大雪時の運休・遅延の情報の収集について、全体及びバス会社別で大きな違いはなく、「収集した」が60%以上、「収集しようとしたができなかった」が15%ほど、「収集していない」が15~20%前後。
- 収集方法は、「バス事業者のウェブサイト」の割合が最も高い。夕鉄バス利用者においては「電話による問い合わせ」の割合も高くなっている。

【路線バスサービスの満足度】

- 全体では、「冬期のバスの遅れ」、次いで「夕方の運行便数」について、「やや不満」、「不満」の割合が高い。
- 路線バスのヘビーユーザーは、概ね全体と同じ傾向となっており、「冬期のバスの遅れ」、次いで「夕方の運行便数」について、「やや不満」、「不満」の割合が高くなっている。
- ヘビーユーザーと比べると、ライトユーザーは全体的に満足度が高くなっている。

④CSポートフォリオ分析



結果分析:参考資料3 P.14~P.17

- 【重点改善分野】に位置づけられるものは、「朝の運行便数」、「昼の運行便数」、「冬期のバスの遅れ」、「バスからバスへの乗り継ぎ」、「バスの待合環境」、「バス事業者が提供している情報」。
- 「冬期のバスの遅れ」は、満足度が最も低く、路線バスの総合満足度に与える影響は低くなっている一方、遅れや運休に関する情報発信、待合環境改善等が課題となっている。
- 「バス事業者が提供している情報」は、3社共通で重点改善分野に位置づけられている。

⑤路線バスを利用して行きたい場所

▼全体 (n=78)

行きたい場所	回答数	回答割合
蔦屋書店	40	51.3%
江別市立病院	6	7.7%
町村農場	5	6.4%
市役所	4	5.1%
北海道立図書館	4	5.1%
イオン江別店	4	5.1%
野幌駅	4	5.1%
ジョイフルエーカー	3	3.8%

▽北海道中央バス利用者 (n=42)

行きたい場所	回答数	回答割合
蔦屋書店	15	35.7%
市役所	4	9.5%
野幌駅	4	9.5%
イオン江別店	3	7.1%

▽ジェイ・アール北海道バス (n=60)

行きたい場所	回答数	回答割合
蔦屋書店	32	53.3%
江別市立病院	5	8.3%
町村農場	5	8.3%
北海道立図書館	4	6.7%

▽夕張鉄道利用者 (n=13)

行きたい場所	回答数	回答割合
蔦屋書店	7	53.8%
江別市立病院	2	15.4%

結果分析:参考資料3 P.19

- 「蔦屋書店」へのニーズが高い。

全体考察 P.20

- ◎現在の路線バスのメインの利用者層である、通勤・通学の需要を維持し、利用者数の増加を図るためには、夕方以降の利便性の向上が必要と思われる。
- ◎冬期のバスの遅れに対しては、遅れ自体よりも、遅れや運休に関する情報発信のあり方に対する不満が多くなっている。
- ◎大雪時の運休・遅延情報の収集方法は、バス事業者のWEBサイトや交通系アプリケーションの活用など、WEB上での収集が多数となっている。
- ◎現地での案内を望む意見も多く挙げられているが、即時の対応が困難なことから、各停留所に案内サイトのQRコードを設置するなど、簡易かつわかりやすく、リアルタイムな情報をWEB上で確認できる仕組みが求められると考えられる。