

【 資 料 編 】

1 乗降調査.....	1
2 住民意見交換会.....	75
3 主要施設におけるアンケート調査.....	86
4 あびら地域公共交通便り.....	89
5 安平町地域公共交通網形成計画策定の経過概要.....	98
6 安平町地域公共交通会議 委員名簿.....	100

1 乗降調査

安平町公共交通に関する乗降調査の結果について、以下に整理する。

(1) 調査概要

1) 調査目的

安平町内及び近郊市町を運行するバス路線、JRを対象とした乗降調査を実施し、これにより得られたデータから利用者の少ない路線や時間帯、乗降が少ない停留所・駅等の情報を把握することで、既存バス路線・JR線の現状と課題を把握・整理し、今後の公共交通網計画の検討に活用する。

2) 調査対象

あつまバスが運行する町内及び近郊市町を結ぶバス路線、安平町が運行するせいこドームのバス全便の利用者、安平町内のJR4駅（追分、安平、早来、遠浅）の利用者

3) 調査実施日

- ・あつまバス：平成28年8月24日（水曜日）
- ・J R：平成28年8月24日（水曜日）
- ・せいこドームバス：平成28年8月23日（火曜日）
- ・デマンドバス：平成27、28年度データ ※安平町提供データ

4) 調査実施方法

- ・バス
始発・終発を含むバス全便に調査員が乗車の上、バス利用者にヒアリングを実施。
- ・JR
安平町内のJR4駅利用者を対象に、ヒアリングを実施。

5) 調査対象路線

①あつまバス

- ・地域間幹線バス：苫小牧線、千歳線
- ・町内完結系統バス：遠浅線、安平循環線、追分線、早来線

②JR

③せいこドームバス

④デマンドバス

6) 調査内容

調査内容は以下のとおりである。

表 1-1 調査内容

調査項目	細目
① 利用者属性	性別、年齢、職業
② 利用状況	乗車・降車したバス停、目的地、主な利用目的、利用頻度 乗車前後の交通手段、土日の利用、土日や運休日の移動手段

(2) 調査結果

1) 回収状況（ヒアリング対象者数）

①あつまバス

- ・地域間幹線バス：苫小牧線…97名
千歳線…17名
- ・町内完結系統バス：遠浅線…調査実施日の利用者はなし
安平循環線…3名
追分線…4名
早来線…100名

②JR

- ・追分駅：41名（駅利用者総数 459 名のうちヒアリングを行った数）
- ・安平駅：31名（駅利用者全員からヒアリングを行った）
- ・早来駅：59名（駅利用者総数 276 名のうちヒアリングを行った数）
- ・遠浅駅：61名（駅利用者全員からヒアリングを行った）

③せいこドームバス

- ・安平追分方面：22名
- ・遠浅北町方面：2名

1-1. あつまバスの調査結果

(1) 全体概要

① 性別

性別は、男性よりも女性の利用者が多くなっている。早来線を除いても大きな変化はない。

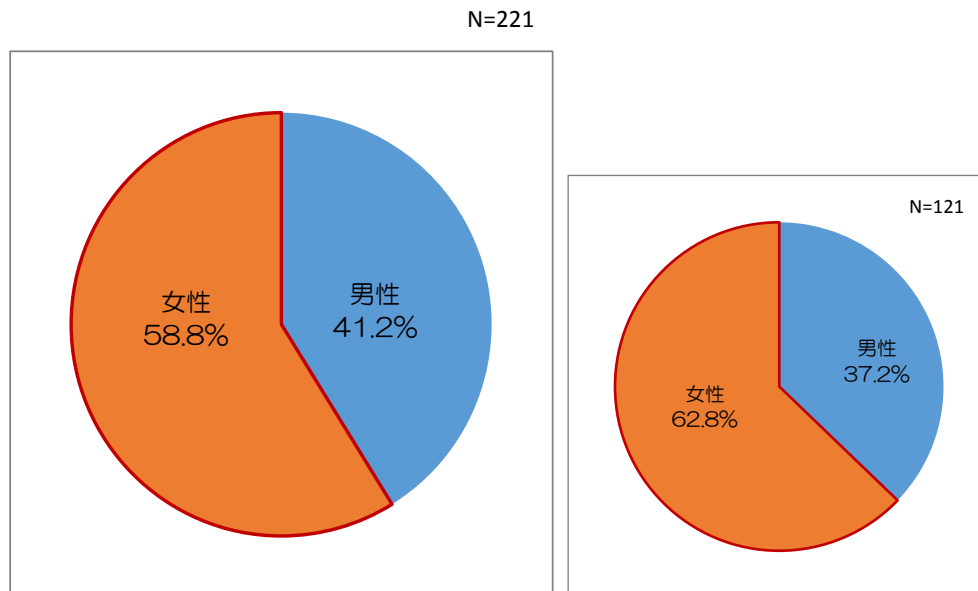


図 1-1 性別（右図は早来線を除いたグラフ）

② 年齢

年齢別では、10代がバス利用者の半数を占めている。また、60代以上の利用者を含めると全体の3分の1に達しており、バス路線が高齢者の移動手段として重要な役割を担っていることを示している。早来線を除くと10代が減少し、70代を中心とする高齢者の割合が増える。

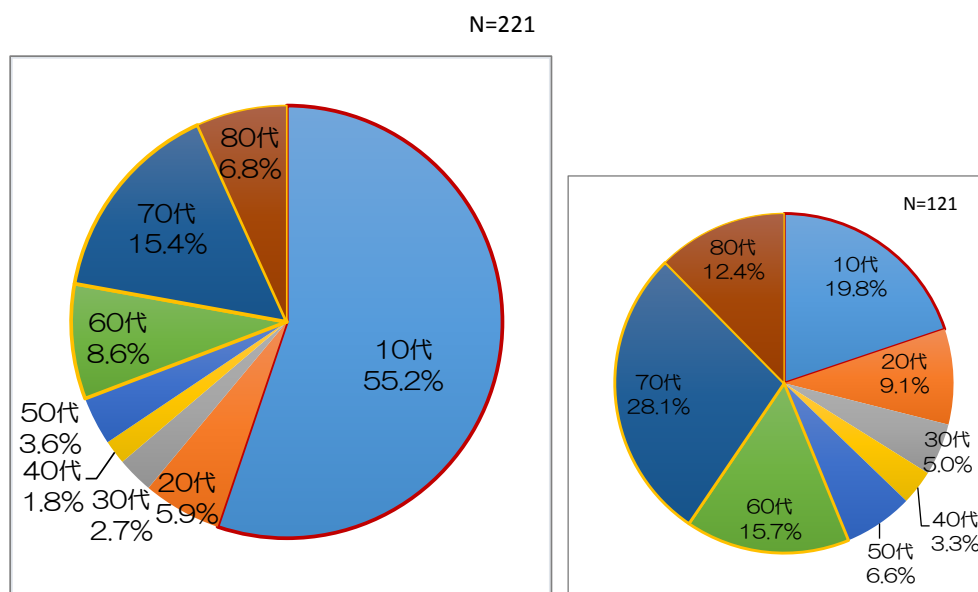


図 1-2 年齢層（右図は早来線を除いたグラフ）

③ 職業

今回の調査では早来線の利用者が最も多くなっており、利用者のほとんどが学生であったことから、安平町内のバス利用者は学生の割合が高くなっている。次いで多いのが主婦であり、早来線を除けば、各路線とも主婦のバス利用があることがわかる。一方、会社員等の有職者の利用があまり多くないことも特徴としてあげられる。早来線を除くと、学生の割合が約 2 割にまで減少しており、主婦が約 4 割と最も高い割合となっている。

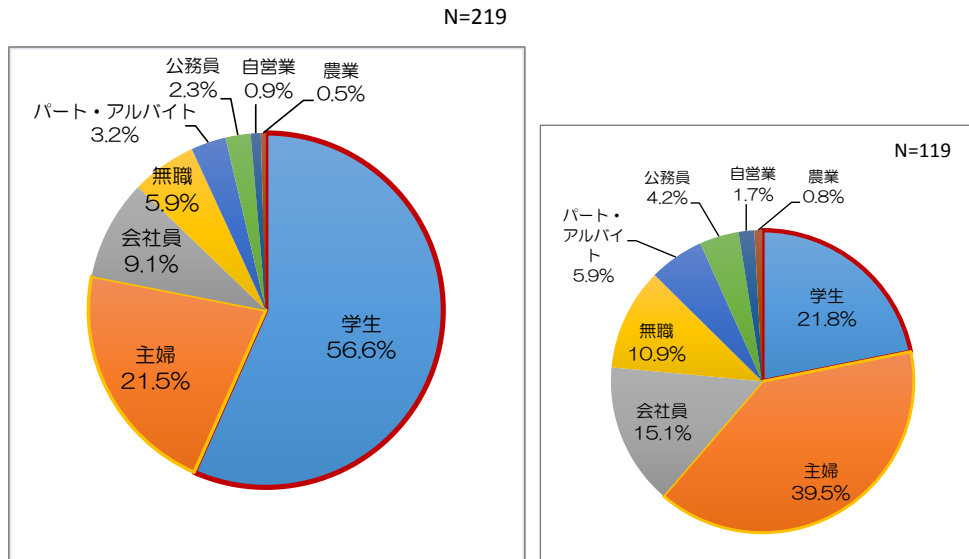


図 1-3 職業 (右図は早来線を除いたグラフ)

④ 目的地

今回の調査では、早来線の学生利用が多かったため、厚真高校を目的地とする割合が最も高くなった。苫小牧を目的地とする回答も約 2 割近くあり、バス利用者全体から見ると都市間を結ぶバスの利用者が一定数いることが明らかとなった。早来線を除くと厚真高校の割合が大きく減少し、自宅の割合が高くなっている。

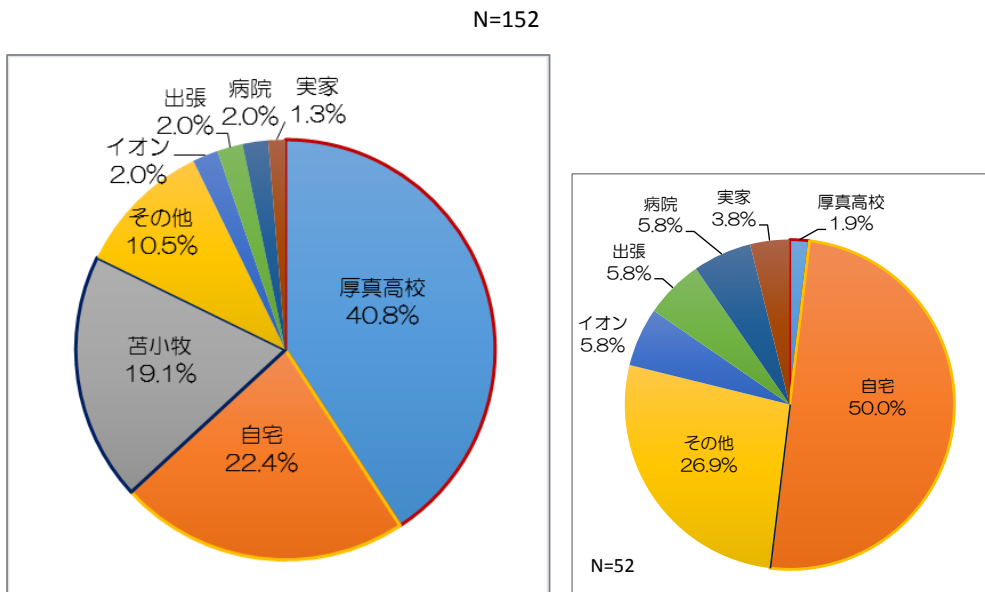


図 1-4 目的地 (右図は早来線を除いたグラフ)

⑤ 利用目的

利用目的は通学、帰宅で半数以上に達しており、登下校や勤務先からの帰宅手段としてバスが利用されている。早来線を除くと利用目的は平準化されている。

N=217

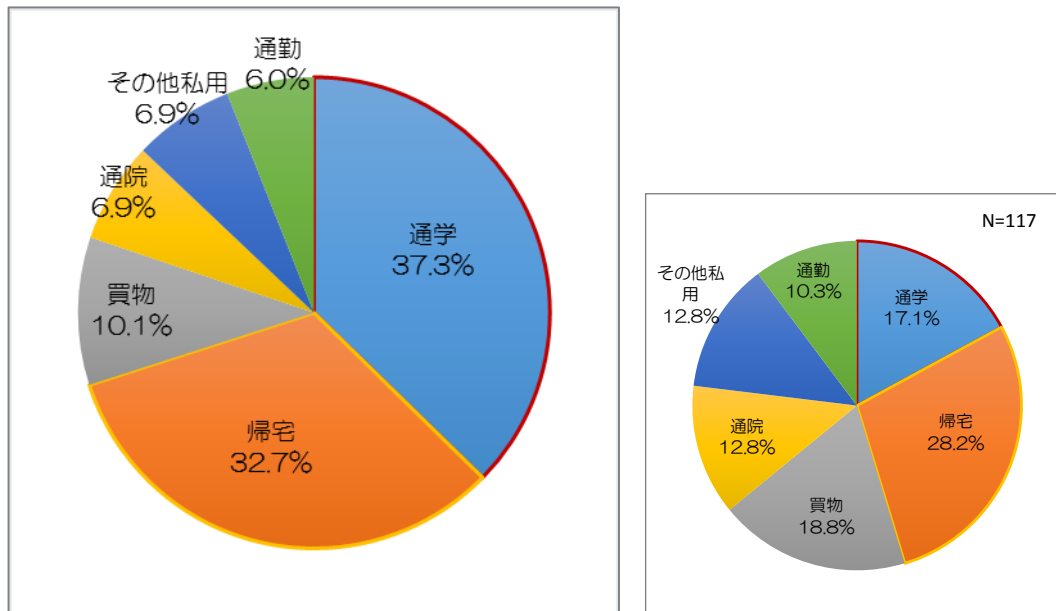


図 1-5 利用目的 (右図は早来線を除いたグラフ)

⑥ 利用頻度

利用頻度は、早来線を利用して厚真高校に通う学生のバス利用者全体に占める割合が高いため、学生を中心にほぼ毎日利用されていることがわかる。早来線を除くとほぼ毎日の割合が減少している。

N=215

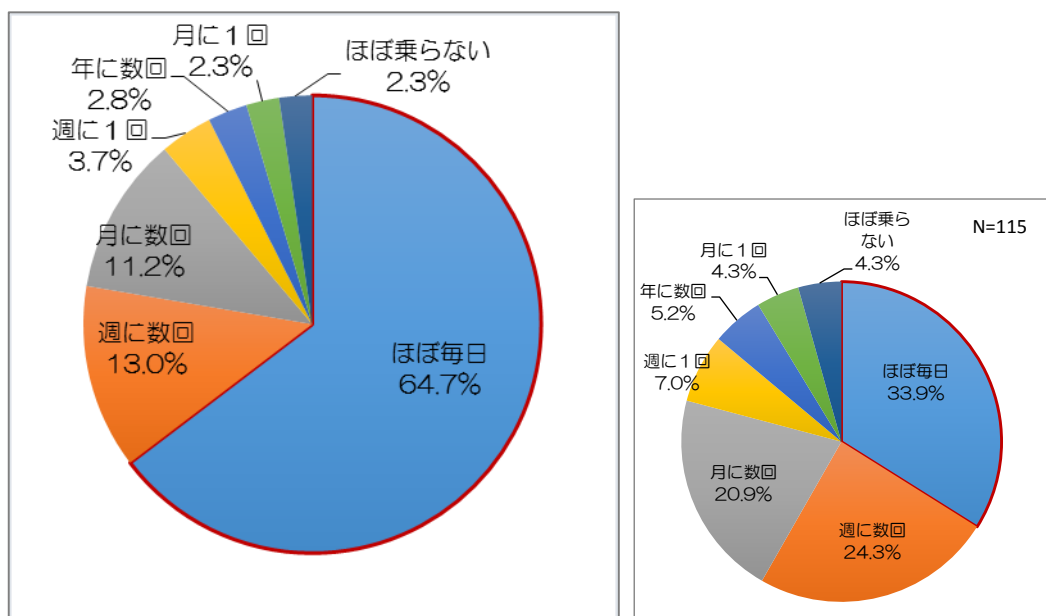


図 1-6 利用頻度 (右図は早来線を除いたグラフ)

⑦ バス乗車前後の乗継等

バス乗車前、バス乗車後の移動手段については、「徒歩」とする利用者が最も高い割合となった。乗車前後の移動手段として「JR」の割合が次いで高くなっているが、早来線の学生利用を中心として、町内の JR 駅まで鉄道を利用し、その後はバスで登校する（下校時はバスから JR）接続利用が多い。また、千歳線利用者の中にもバス乗車前後で JR を利用するケースが見られた。早来線を除くと約 9 割が徒歩と回答している。

N=215

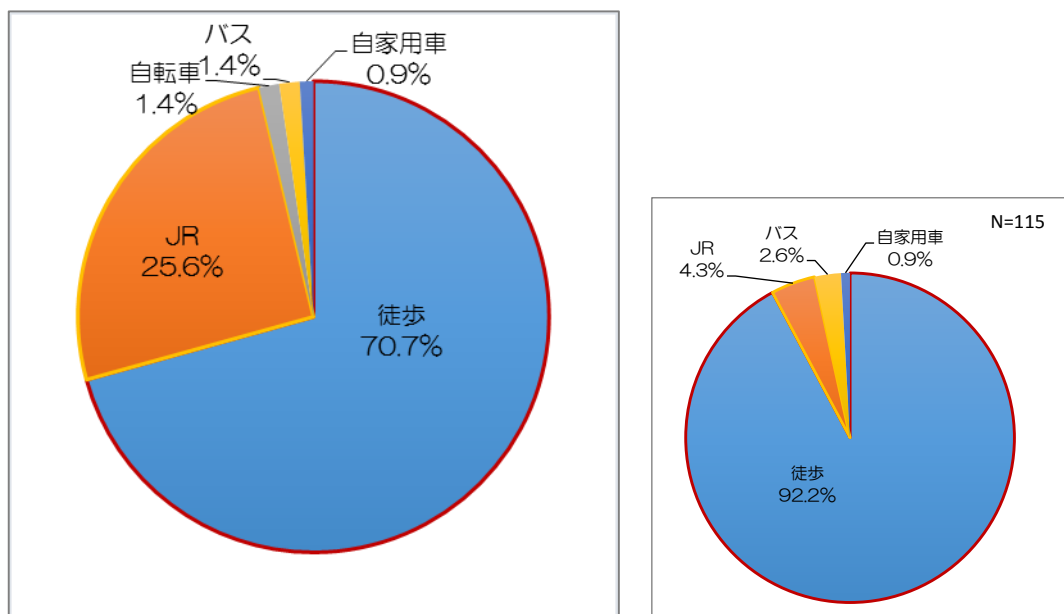


図 1-7 バス乗車前の乗継 (右図は早来線を除いたグラフ)

N=215

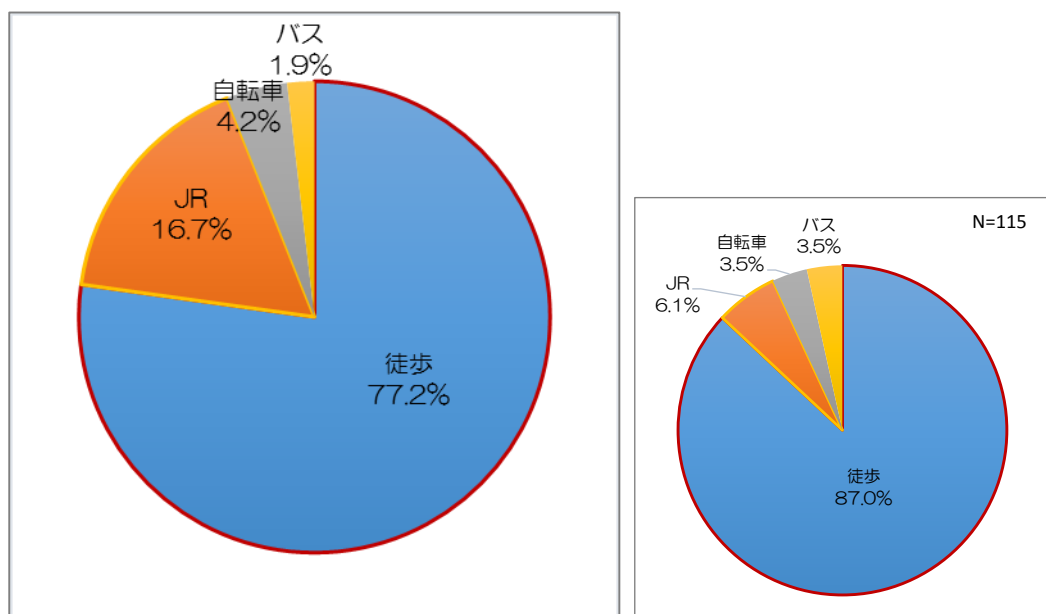


図 1-8 バス乗車後の乗継 (右図は早来線を除いたグラフ)

⑧ 土日や休日のバス利用等

土日や休日のバス利用は「休日等は利用なし」の割合が高く、休日のバス利用は全体としては少ないものと思われる。しかしながら、休日のバス利用は、路線ごとに若干の回答に違いがあり、学生利用の多い早来線はほとんどが土日や休日等は利用しないとなっているが、苫小牧線や千歳線のように都市間を結ぶ路線は休日等も一定程度利用がある。早来線を除くと休日の利用割合が高くなっている。

土日や休日、運休日の移動手段は、「バス」の割合が最も高く、次いで「徒歩」となっている。早来線を除いても傾向は変わらない。 N=215

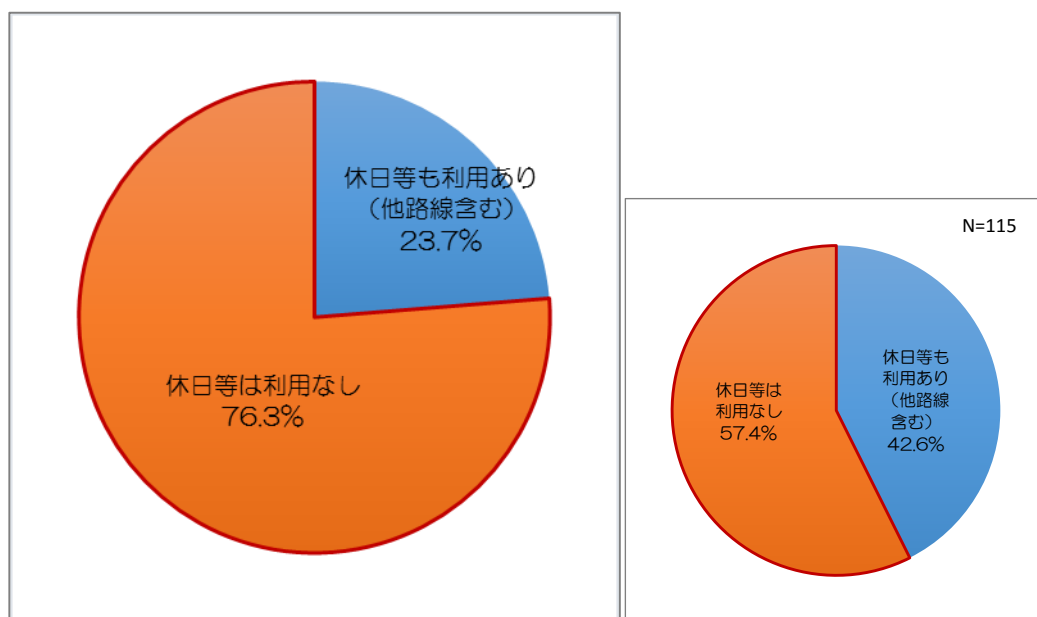


図 1-9 土日や休日、運休日のバス利用 (右図は早来線を除いたグラフ)

N=85

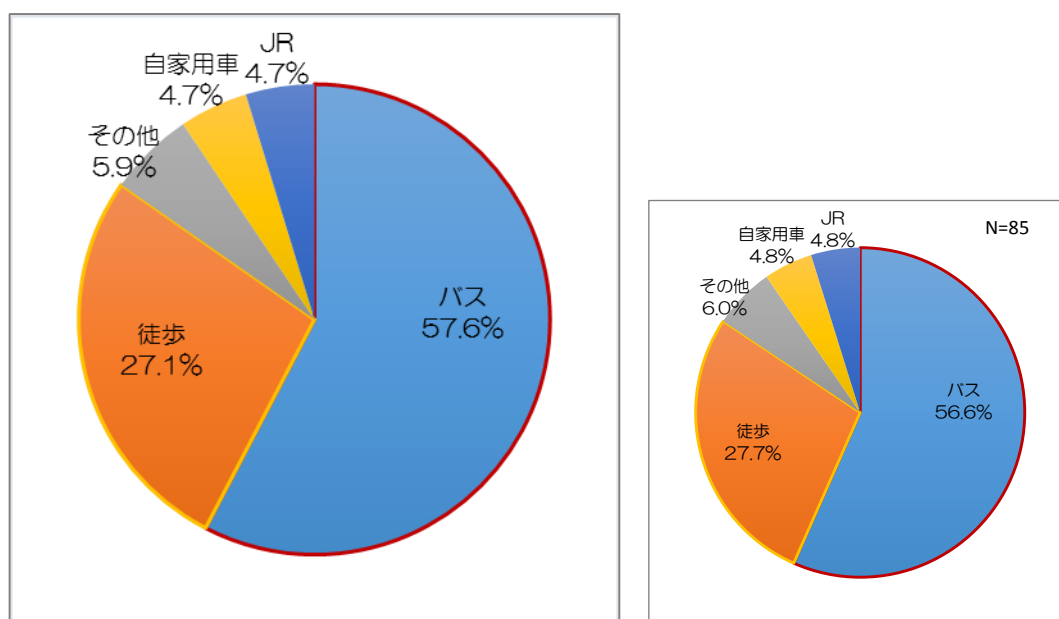


図 1-10 土日や休日、運休日の移動手段 (右図は早来線を除いたグラフ)

⑨ 時間帯別利用者数

時間帯別利用者を全体で見ると、登下校の時間帯の利用者が多くなっている。(グラフ内で赤枠の部分)

一方、利用者の少ない時間帯が早朝・日中・夜間のそれぞれの時間帯で見られる。(グラフ内で青枠の部分)

バス路線再編等にあたっては、便数や運行ルート、停留所の配置等に加えて、運行時間帯の振り分けも重要な検討項目となることが示された。

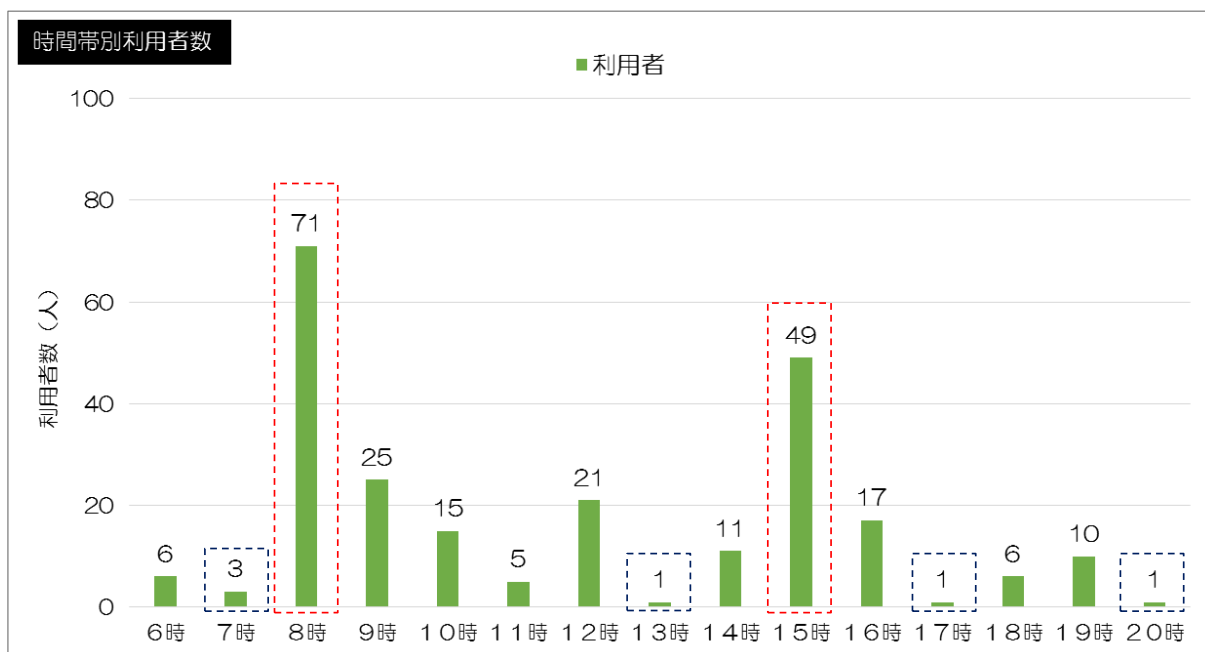


図 1-11 時間帯別利用者数

早来線を除くと8時台、15時台のピーク時間帯利用者数が減少し、9時台・12時台・16時台の利用状況が相対的に高いことが把握できる。

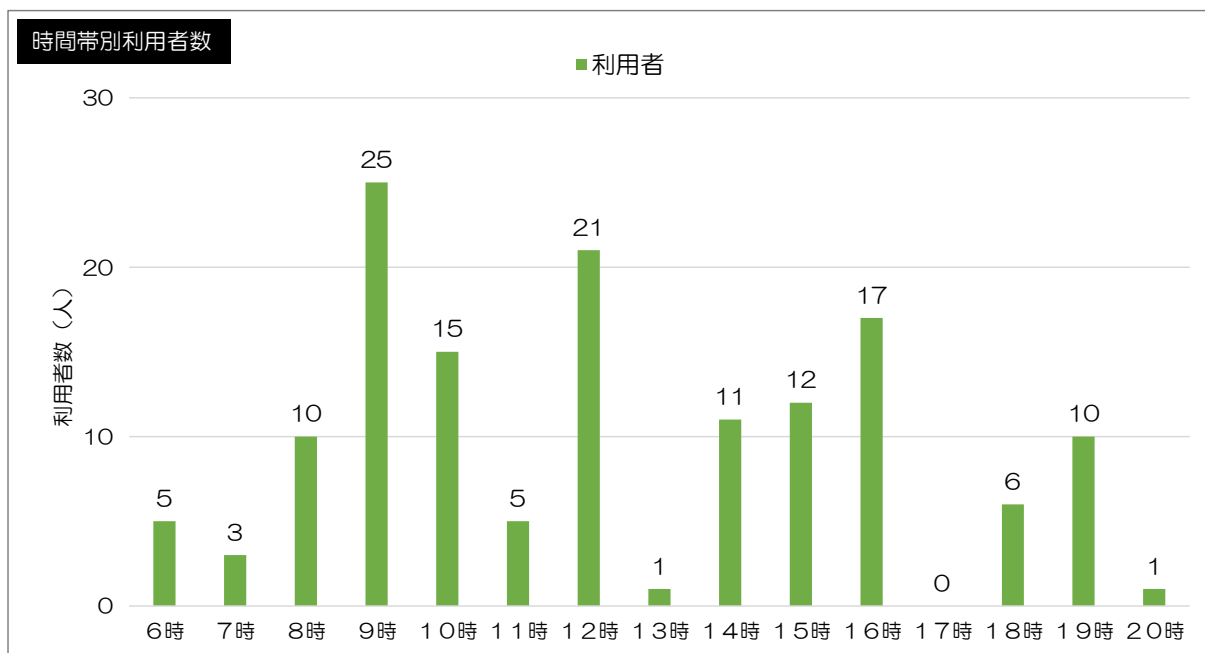


図 1-12 早来線を除いた時間帯別利用者数

(2) 地域間幹線バス

1) 苫小牧線

① 乗客属性

集計は日軽金経由、緑小経由、拓勇（快速）の利用者が対象。

1.性別

N=97

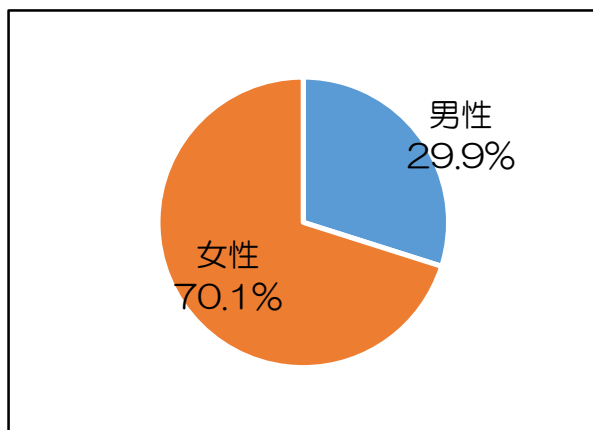


図 1-13 性別（苫小牧線）

2.年齢

N=97

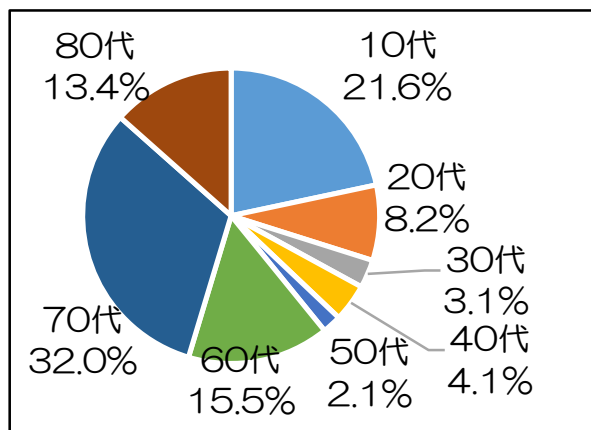


図 1-14 年齢（苫小牧線）

3.職業

N=95

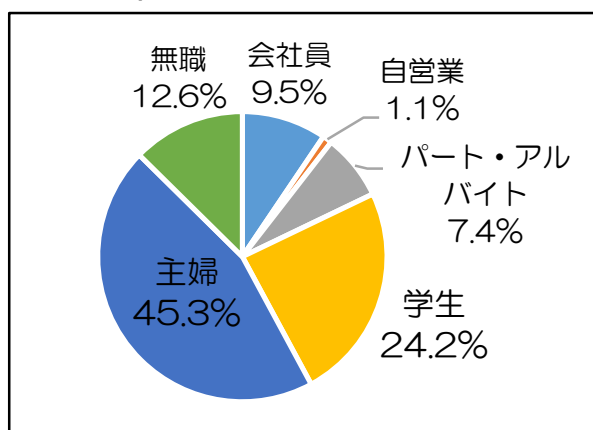


図 1-15 職業（苫小牧線）

4.目的地

N=44

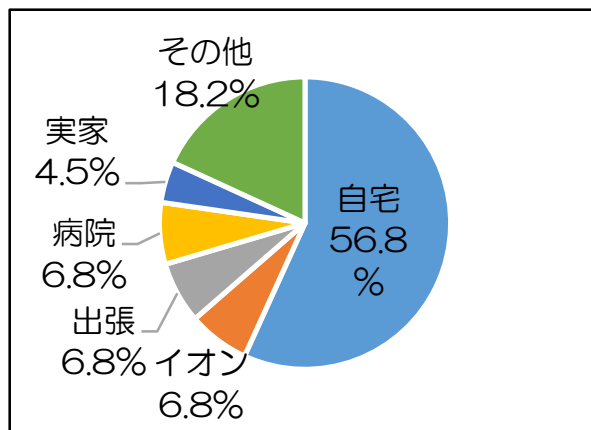


図 1-16 目的地（苫小牧線）

5.利用目的

N=94

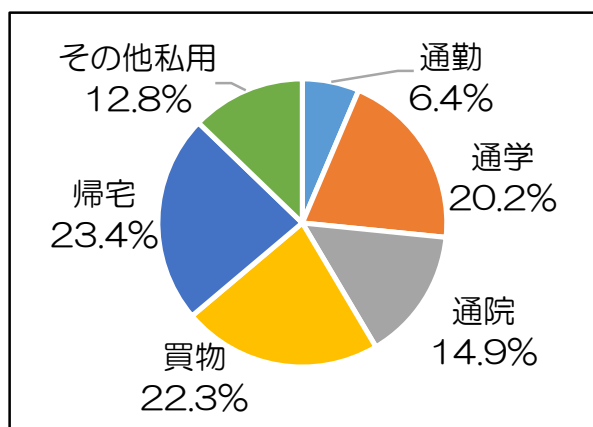


図 1-17 利用目的（苫小牧線）

6.利用頻度

N=92

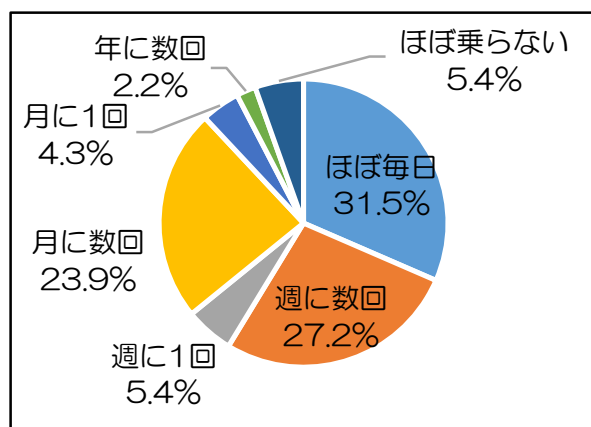


図 1-18 利用頻度（苫小牧線）

② 乗客属性

7.乗継（バス乗車前） N=92

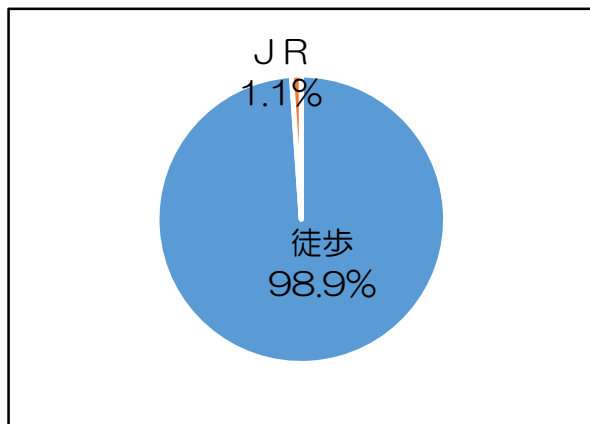


図 1-19 バス乗車前の乗継（苫小牧線）

8.乗継（バス乗車後） N=92

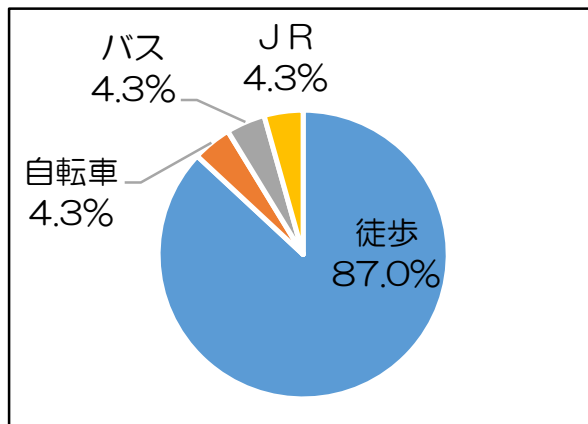


図 1-20 バス乗車後の乗継（苫小牧線）

9.土日や休日、運休日のバス利用 N=92

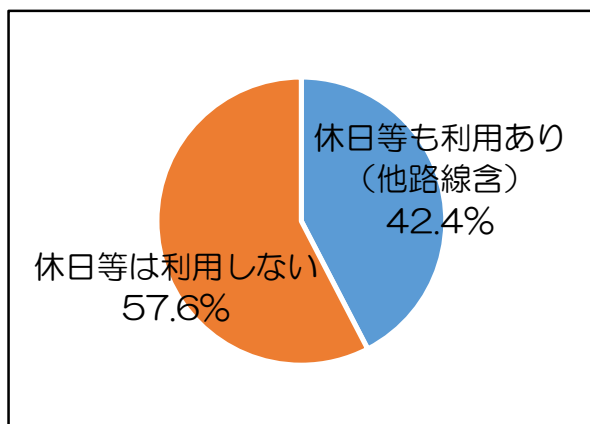


図 1-21 土日や休日、運休日のバス利用（苫小牧線）

10.土日や休日、運休日の移動手段 N=68

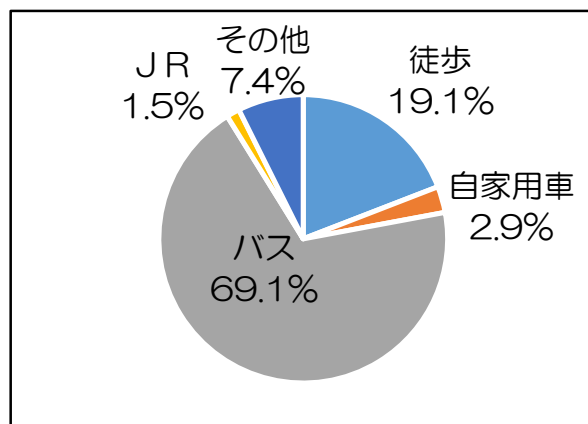


図 1-22 土日や休日、運休日の移動手段（苫小牧線）

③ 苦小牧線（日軽金経由）

a) 路線概要と現況

- ・ 運行本数：6 便/日
- ・ 運行区間：厚真～苦小牧駅前
- ・ 所要時間：59 分
- ・ 始発：8:10(厚真発) ・ 終発：18:10（苦小牧駅前発）
- ・ 1 便当たり利用者：7 人

【現況】

苦小牧行きの乗車は厚真町から安平町内間になっており、町内では早来駅前での降車が多い。苦小牧駅前発の便は安平町または厚真町での降車となっており、都市間路線の機能を担っている。朝と夕方の利用の多いが、一部時間帯では利用者が少ない。

b) 路線図

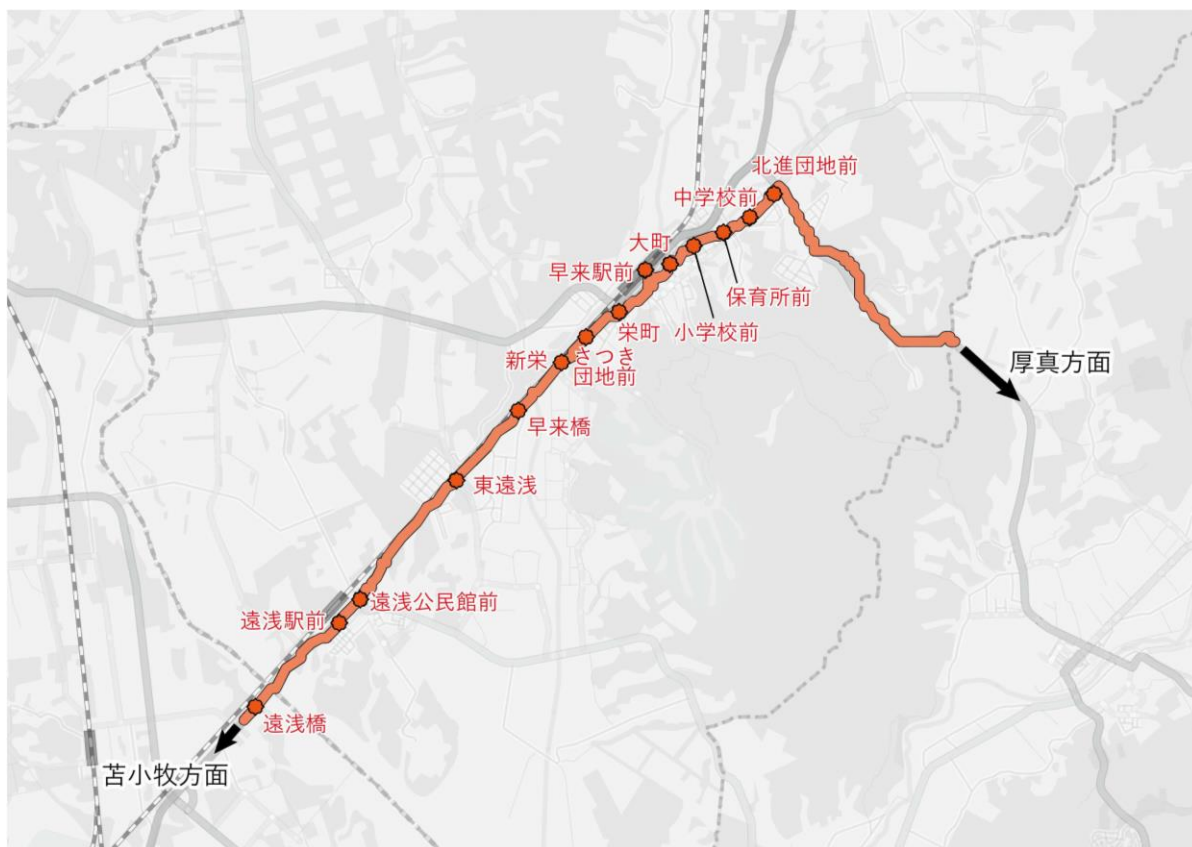


図 1-23 路線図（日軽金経由）

c) 利用状況

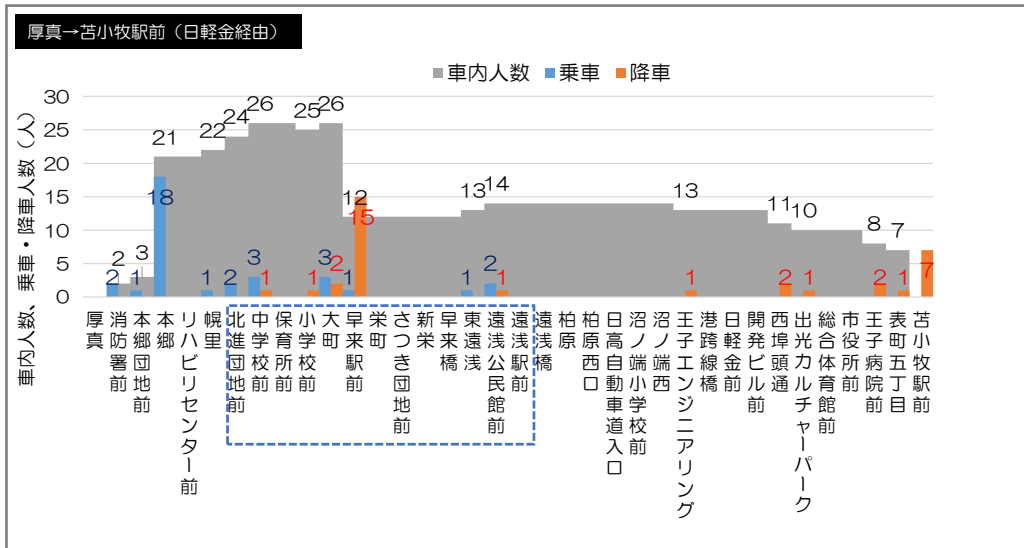


図 1-24 厚真～苫小牧駅前（日軽金経由）

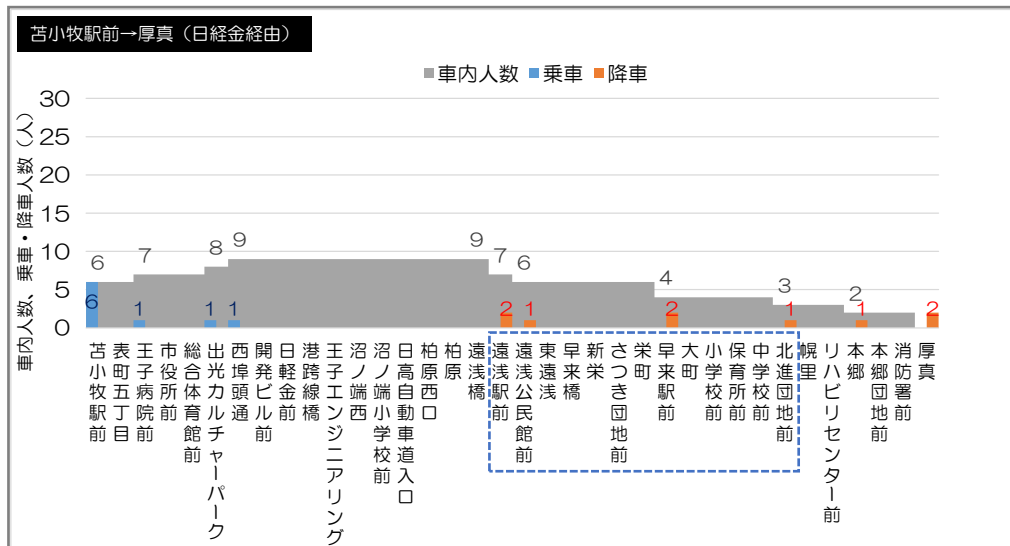


図 1-25 苫小牧駅前～厚真（日軽金経由）

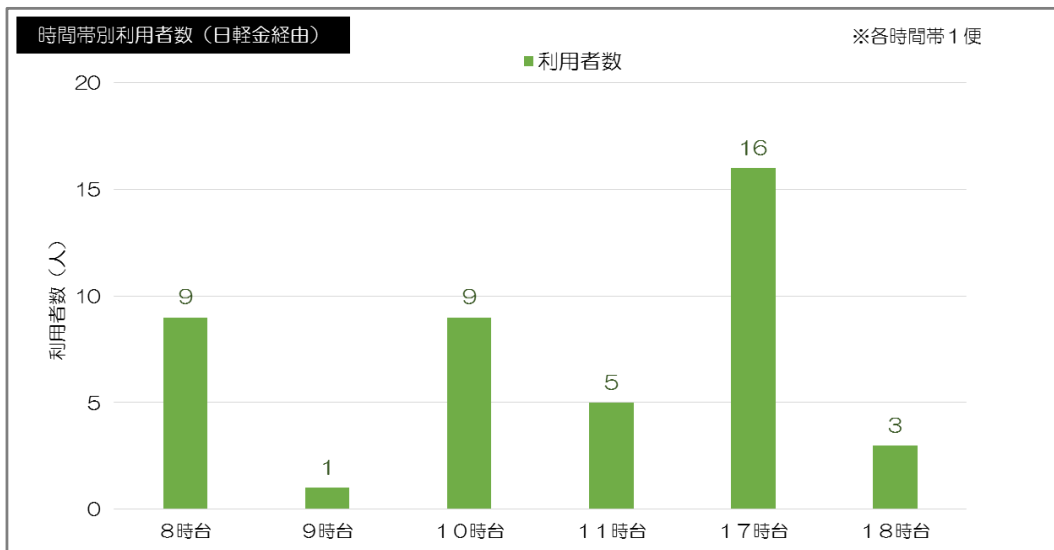


図 1-26 時間帯別利用者数（日軽金経由）

④ 苫小牧線（緑小経由）

a) 路線概要と現況

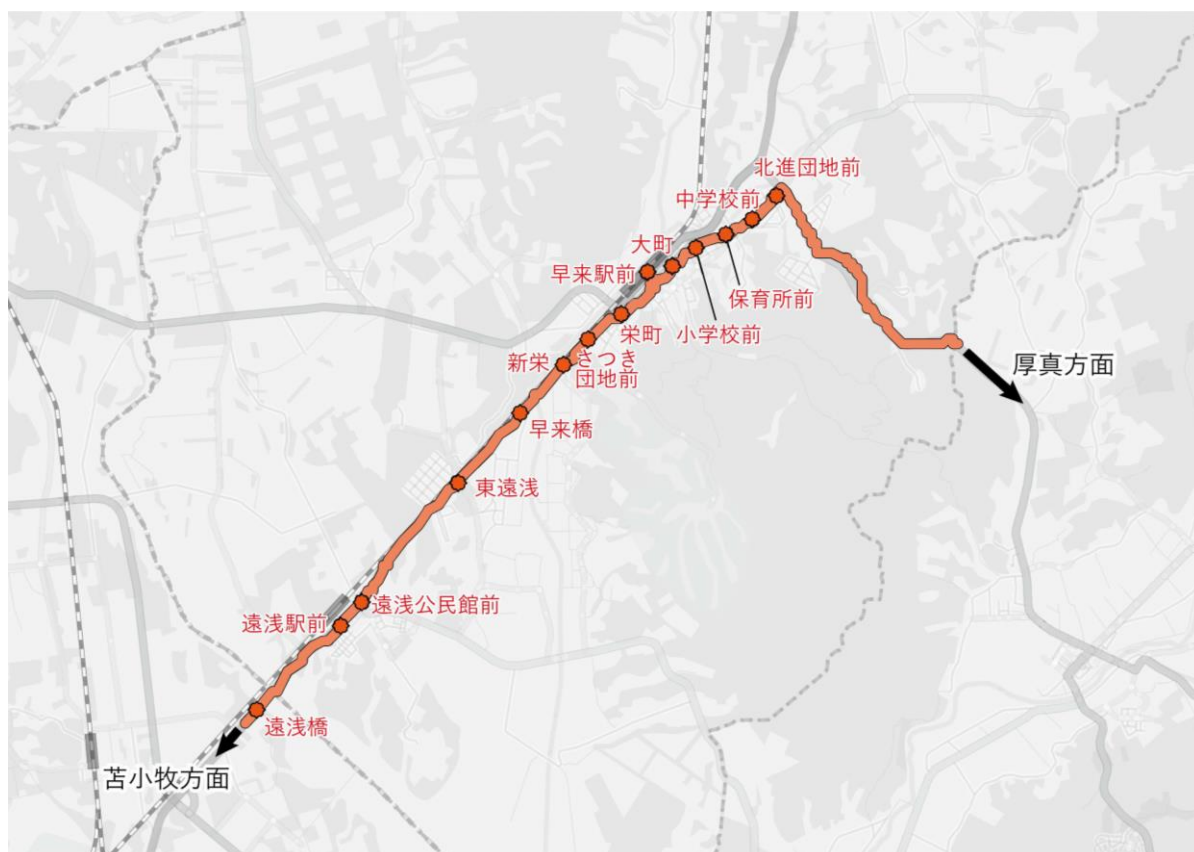
- ・ 運行本数：6 便/日
- ・ 運行区間：厚真～苫小牧駅前
- ・ 所要時間：64 分
- ・ 始発：9:05(厚真発) ・ 終発：15:40 (苫小牧駅前発)
- ・ 1 便当たり利用者：8 人

【現況】

苫小牧行きの便は、厚真町から安平町内の間で乗車しており、苫小牧方面での降車が多くなっている。

また、苫小牧発の便も安平町又は厚真町において降車しており、都市間を結ぶバスとしての機能を担っている。利用時間帯は朝が最も多いが、日中時間帯も一定程度の利用がある。

b) 路線図



※安平町内停留所

図 1-27 路線図（緑小経由）

⑤ 苦小牧線（拓勇-快速）

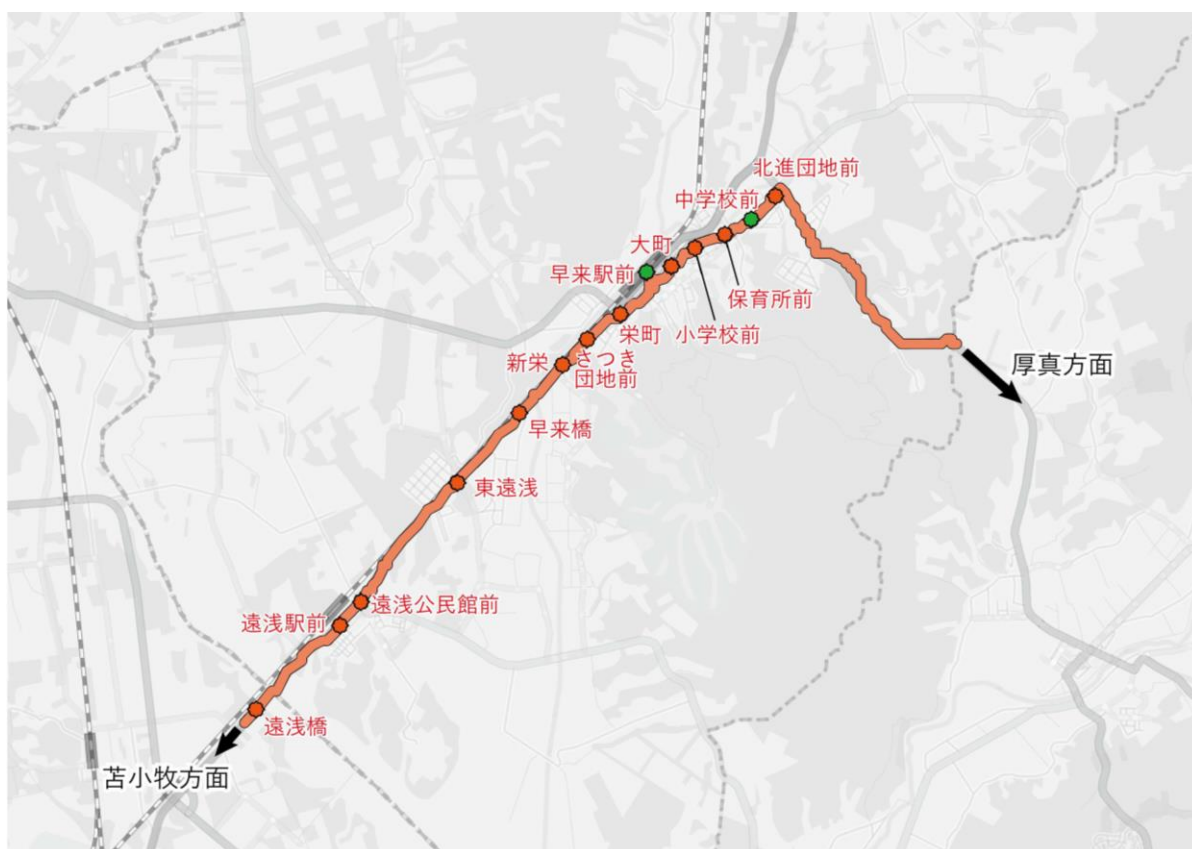
a) 路線概要と現況

- ・ 運行本数：2 便/日
- ・ 運行区間：厚真～苦小牧駅前
- ・ 所要時間：60 分
- ・ 始発：19:00(厚真発) ・ 終発：20:10（苦小牧駅前発）
- ・ 1 便当たり利用者：3 人

【現況】

夜間に苦小牧方面を結ぶ便として運行されているが、利用者数は2便とも必ずしも多いとは言えない現状にある。特に苦小牧駅前発の最終便は安平町内で降車する利用者があるものの、乗車人数が1名となっており、今後の運行について検討が必要と思われる。

b) 路線図



※安平町内での停車は「中学校前」「早来駅前」のみ

図 1-31 路線図（拓勇-快速）

c) 利用状況

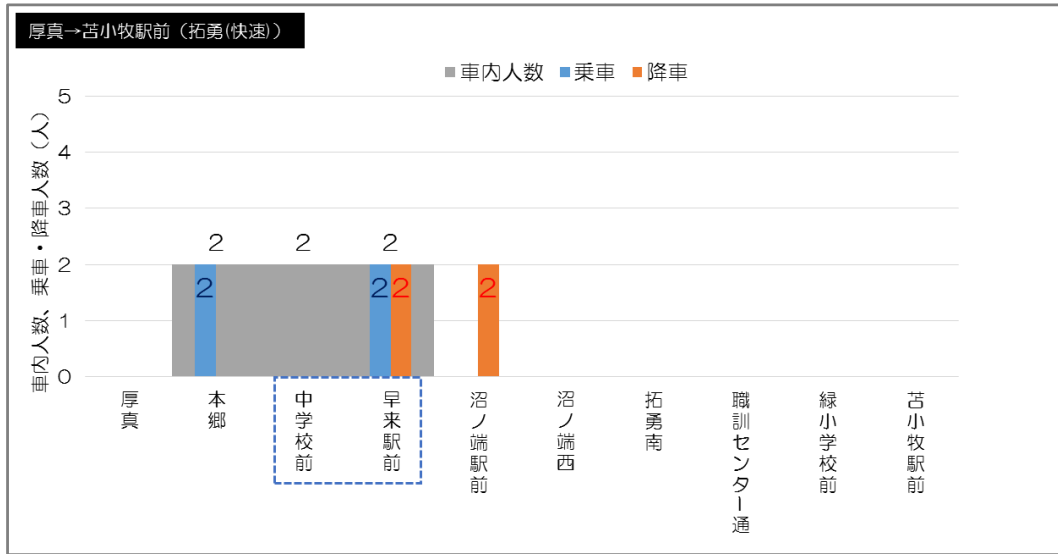


図 1-32 厚真～苫小牧駅前 (拓勇-快速)

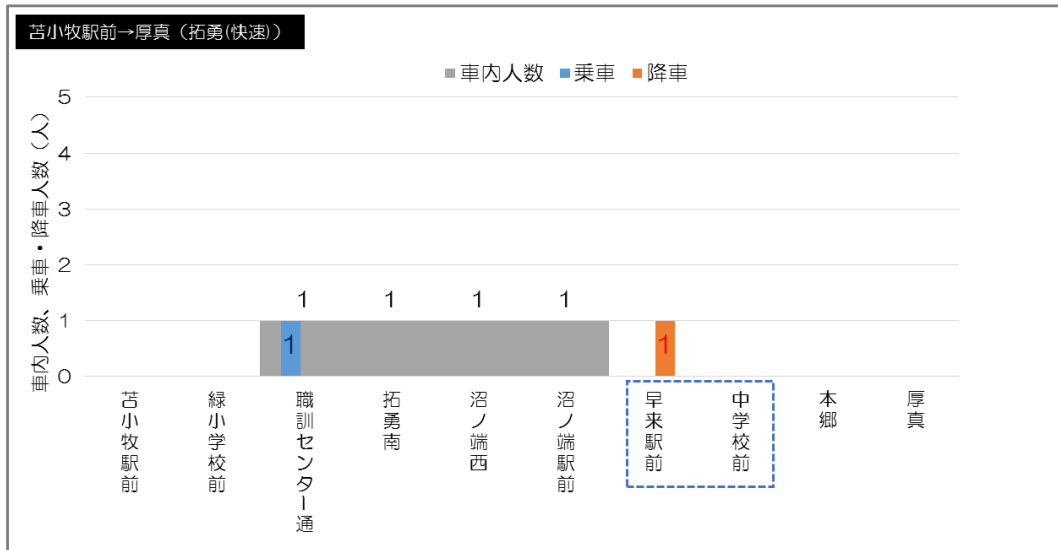


図 1-33 苫小牧駅前～厚真 (拓勇-快速)

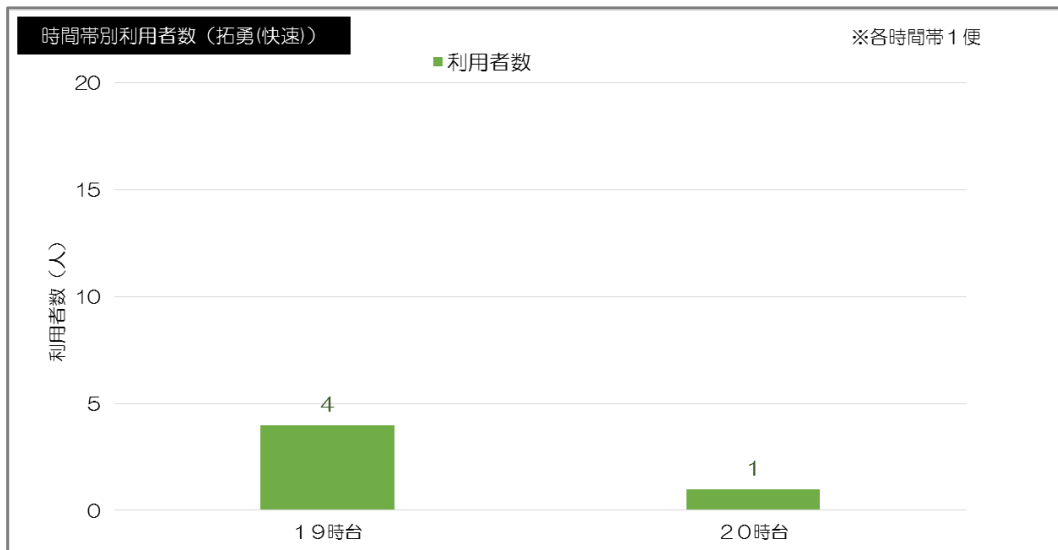


図 1-34 時間帯別利用者数 (拓勇-快速)

2) 千歳線

① 乗客属性

1.性別

N=17

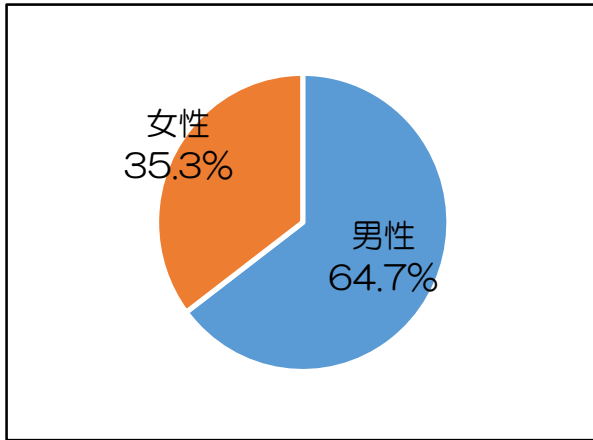


図 1-36 性別 (千歳線)

2.年齢

N=17

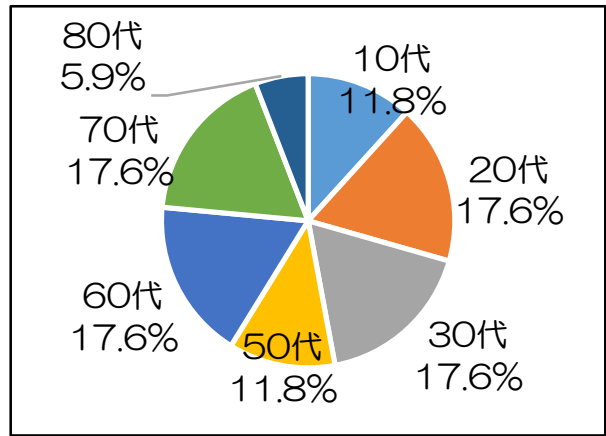


図 1-37 年齢 (千歳線)

3.職業

N=17

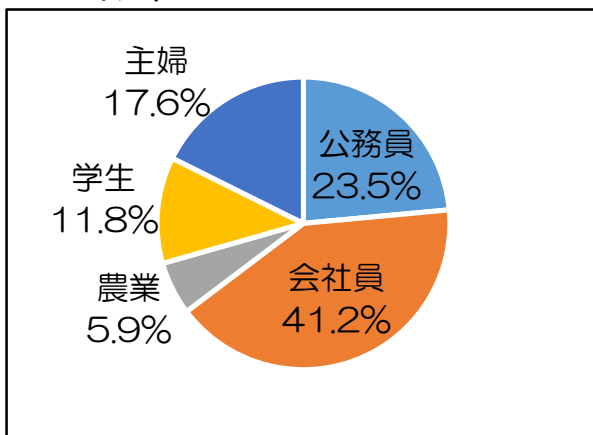


図 1-38 職業 (千歳線)

4.目的地

N=1

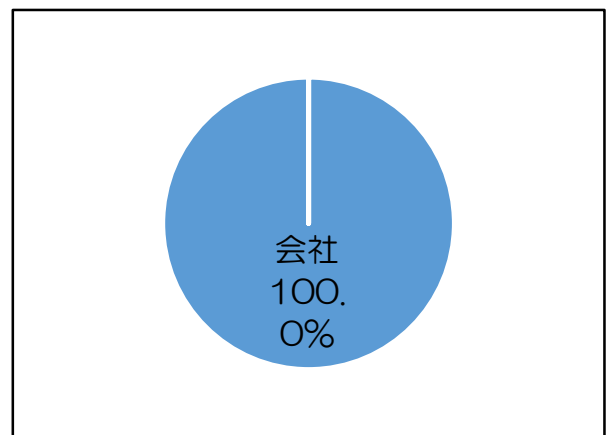


図 1-39 目的地 (千歳線)

5.利用目的

N=17

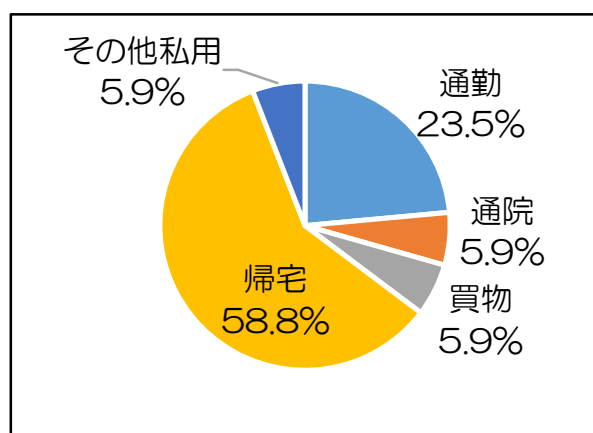


図 1-40 利用目的 (千歳線)

6.利用頻度

N=17

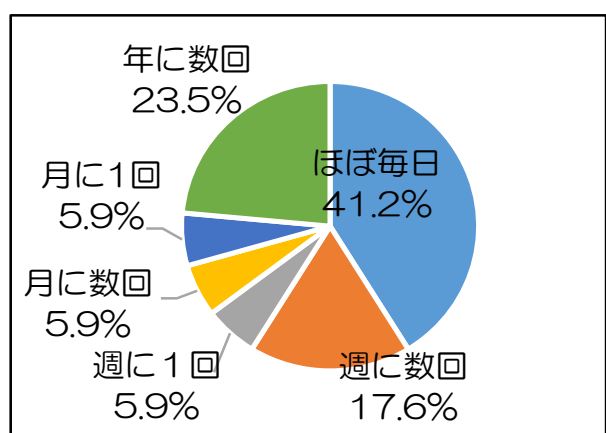


図 1-41 利用頻度 (千歳線)

② 乗客属性

7.乗継（バス乗車前） N=17

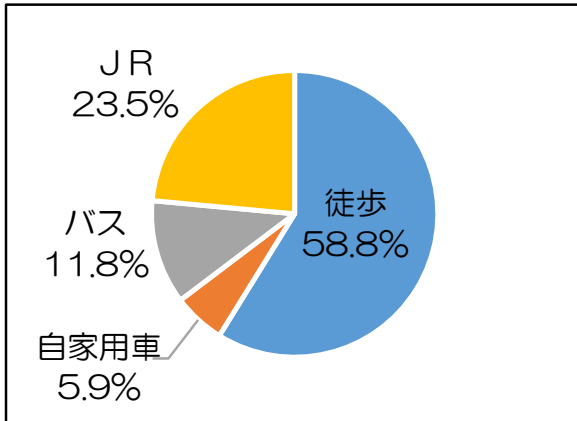


図 1-42 バス乗車前の乗継（千歳線）

8.乗継（バス乗車後） N=17

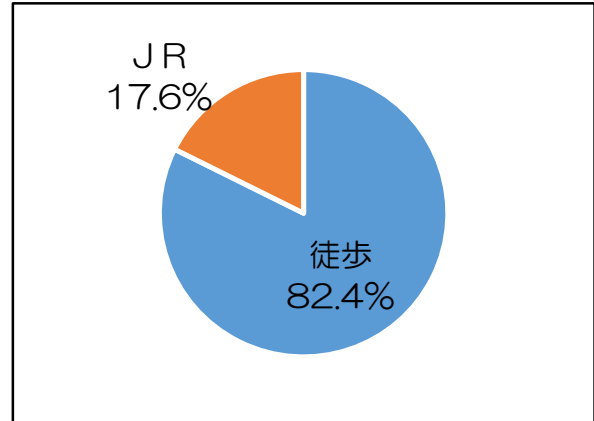


図 1-43 バス乗車後の乗継（千歳線）

9.土日や休日、運休日のバス利用 N=17

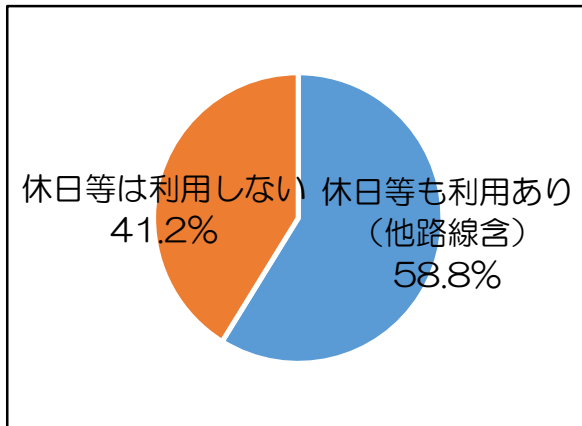


図 1-44 土日や休日、運休日のバス利用（千歳線）

10.土日や休日、運休日の移動手段 N=10

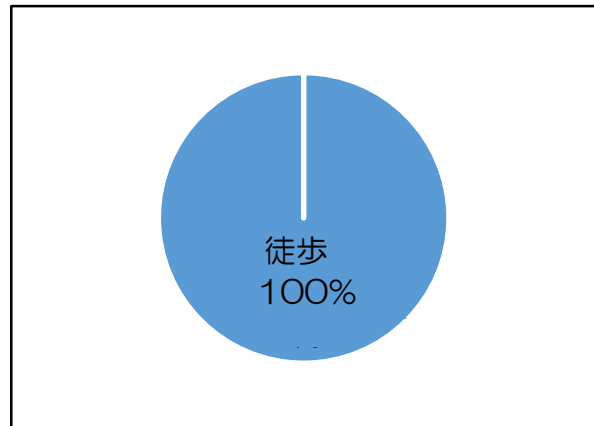


図 1-45 土日や休日、運休日の移動手段（千歳線）

③ 千歳線

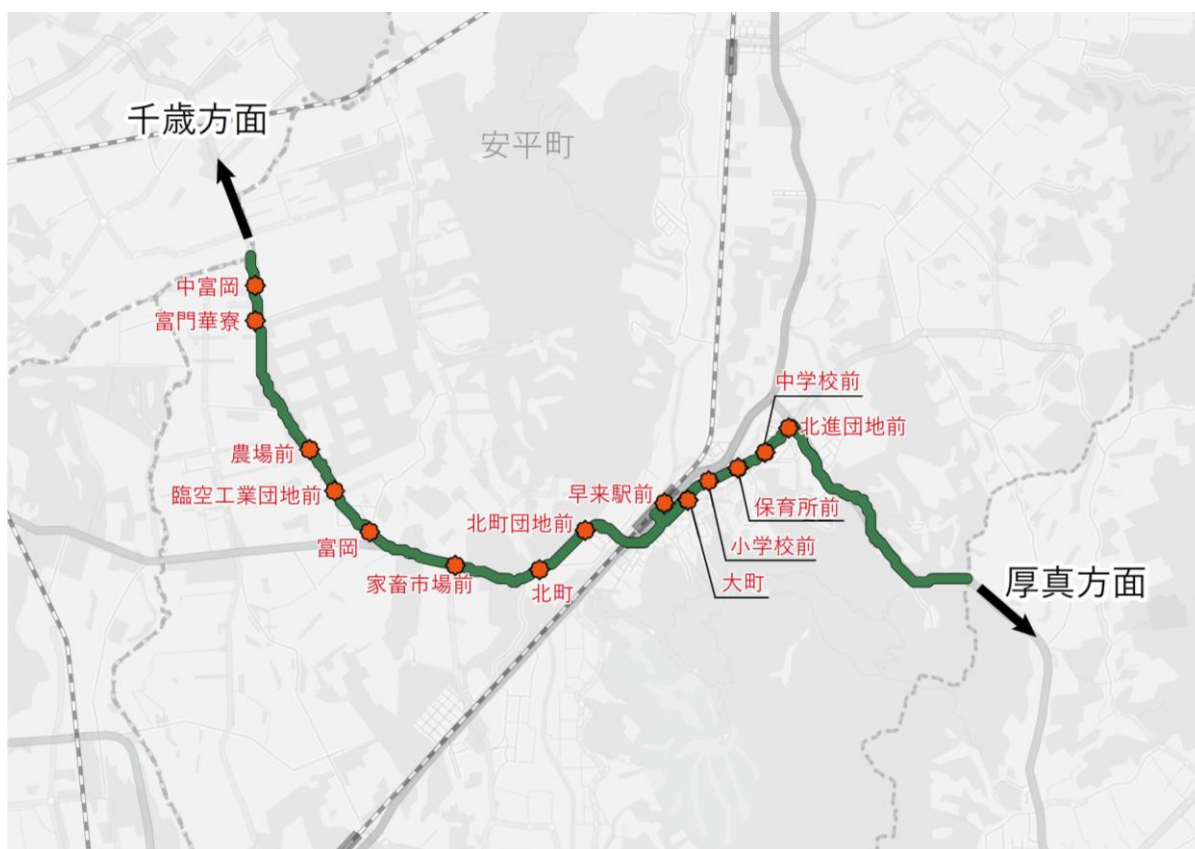
a) 路線概要と現況

- ・ 運行本数：6 便/日
- ・ 運行区間：厚真～千歳駅前
- ・ 所要時間：62 分
- ・ 始発：6:45(厚真発) ・ 終発：19:20 (千歳駅前発)
- ・ 1 便当たり利用者：3 人

【現況】

早朝及び夕方から夜間の通勤や帰宅利用が多い路線である。通勤時間を除く、日中時間帯の利用者は少ないと言え、路線上に乗降がない停留所も散見される。運行時間や便数、停留所の設置等について検討が必要だと考えられる。

b) 路線図



※安平町内の停留所を表示

図 1-46 路線図 (千歳線)

c) 利用状況

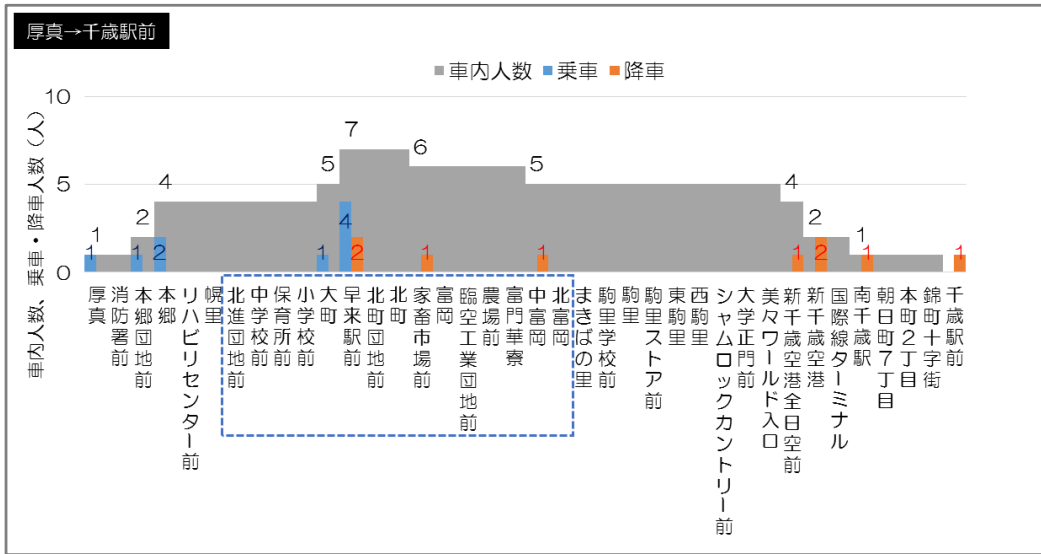


図 1-47 厚真～苫小牧駅前（千歳線）

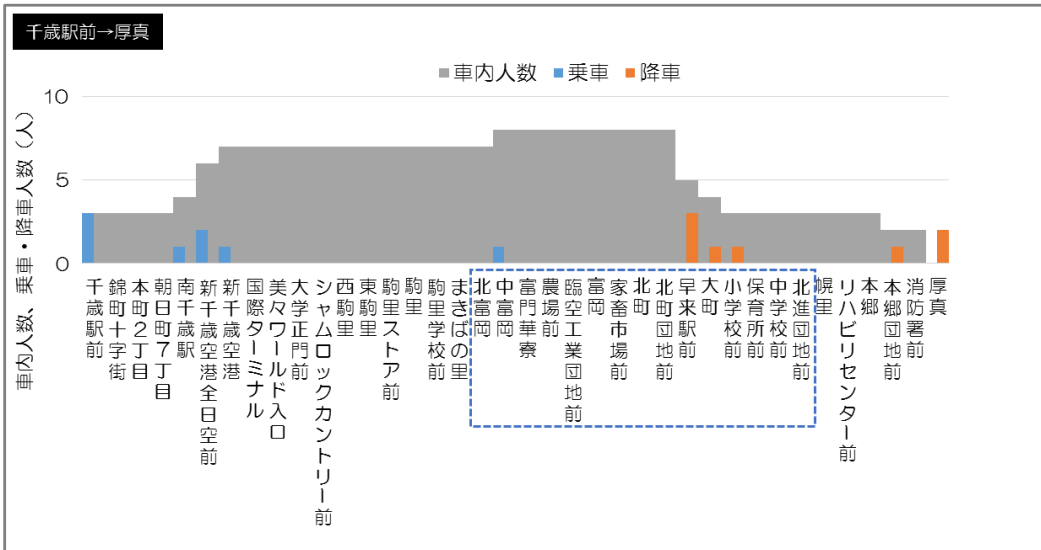


図 1-48 苫小牧駅前～厚真（千歳線）

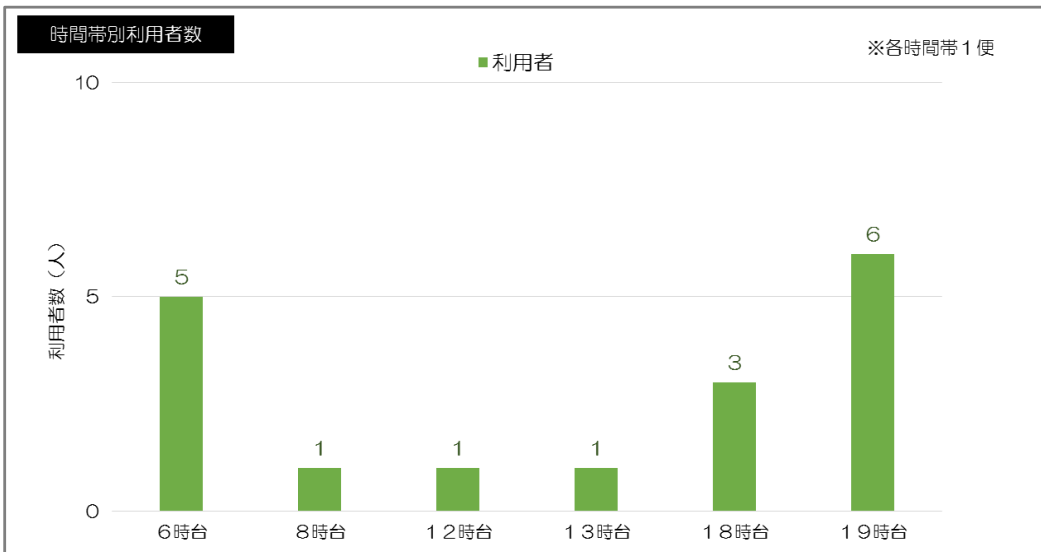


図 1-49 時間帯別利用者数（千歳線）

④ OD 分析 (千歳線)

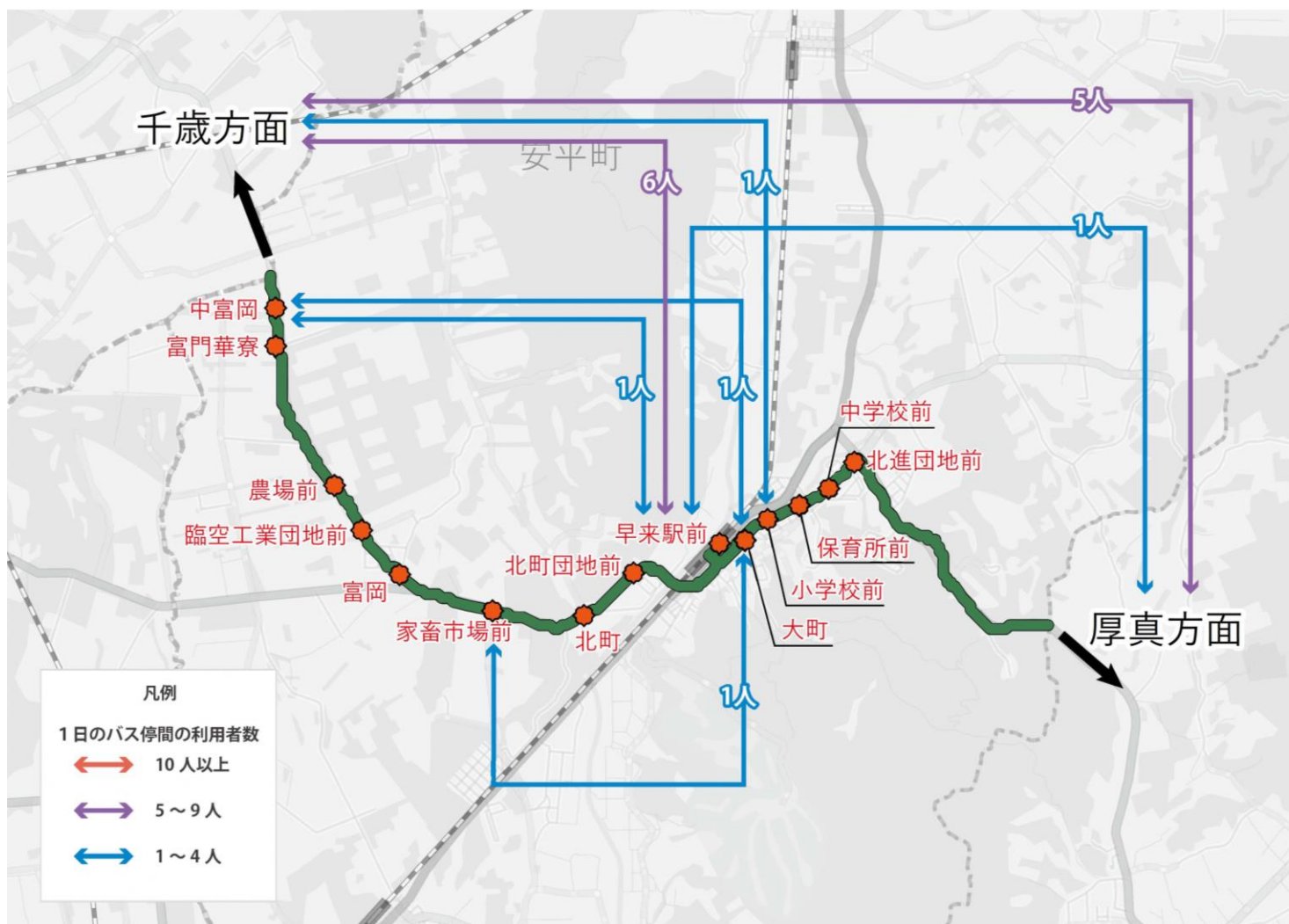


図 1-50 OD 図 (千歳線)

(3) 町内完結系統バス

1) 遠浅線

a) 路線概要と現況

- ・ 運行本数：2 便/日
- ・ 運行区間：早来駅前～遠浅駅前
- ・ 所要時間：最大 12 分
- ・ 始発：11:45(早北駅前) ・ 終発：12:55 (遠浅駅前発)
- ・ 1 便当たり利用者：0 人

【現況】

調査日当日は利用者が無かった唯一の路線である。早来方面と遠浅方面はデマンドバスも運行しており、運行時間や停留所の箇所など、利用者のニーズ等を精査した上で、今後も運行を継続すべきかを検討する必要がある。

b) 路線図

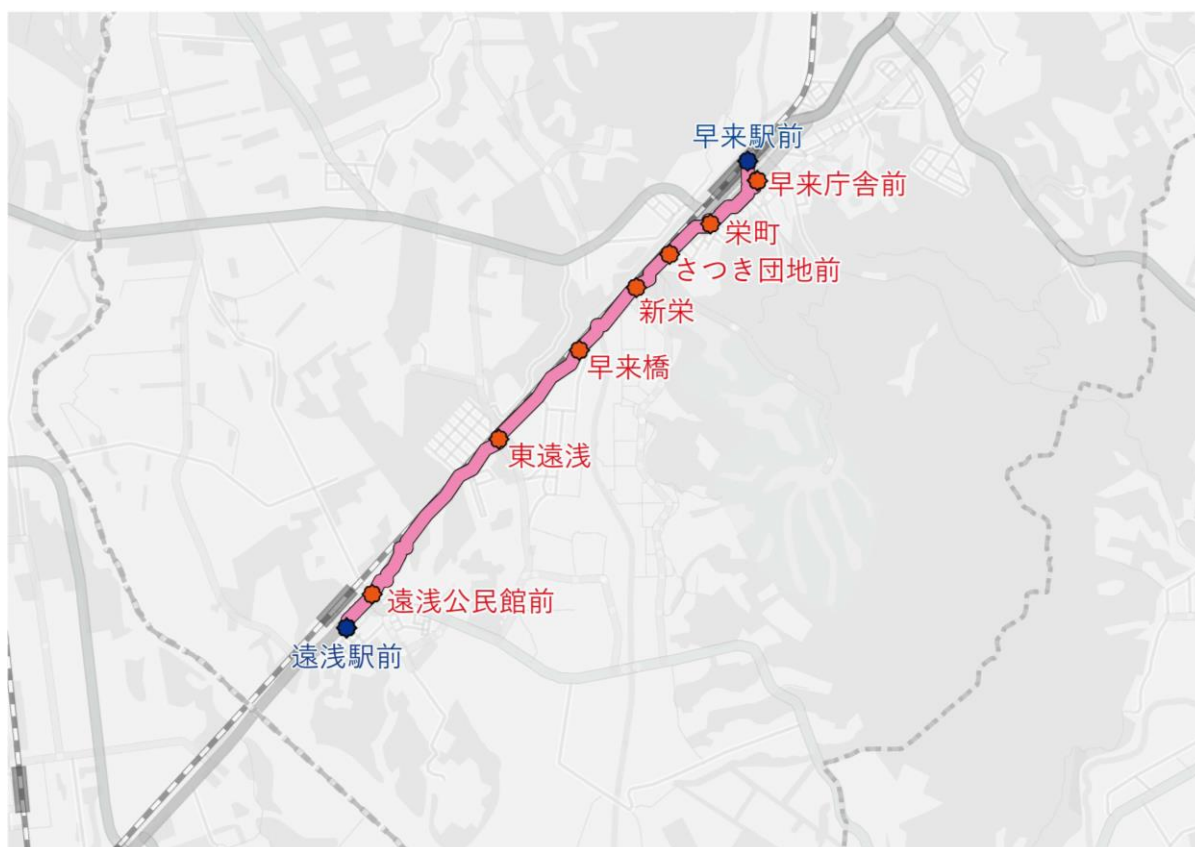


図 1-51 路線図 (遠浅線)

c) 利用状況

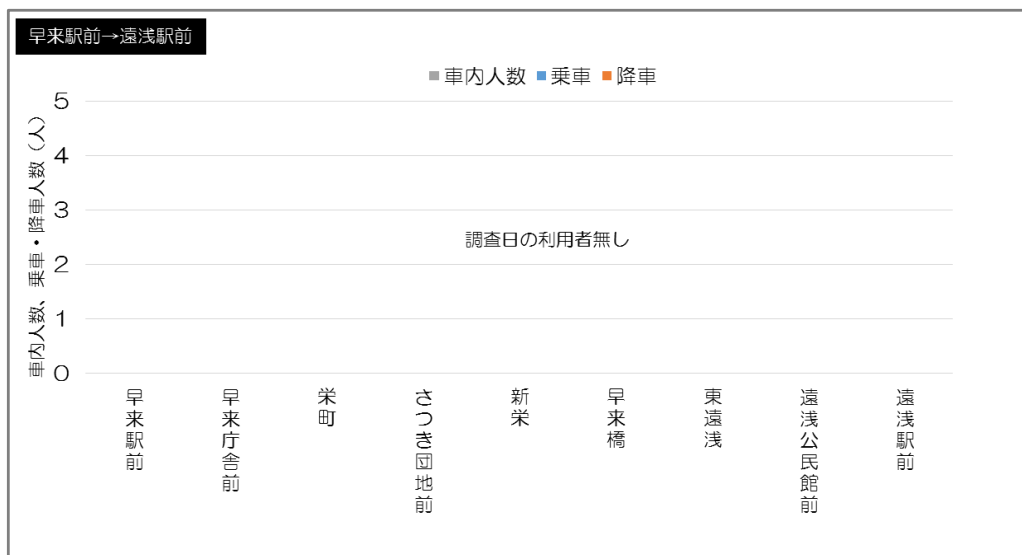


図 1-52 早来駅前～遠浅駅前（遠浅線）

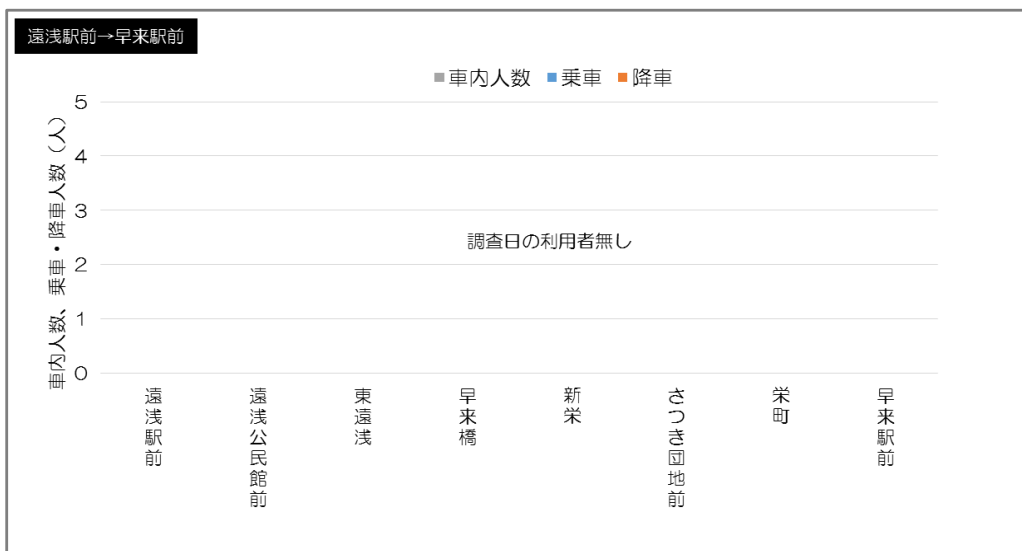


図 1-53 遠浅駅前～早来駅前（遠浅線）

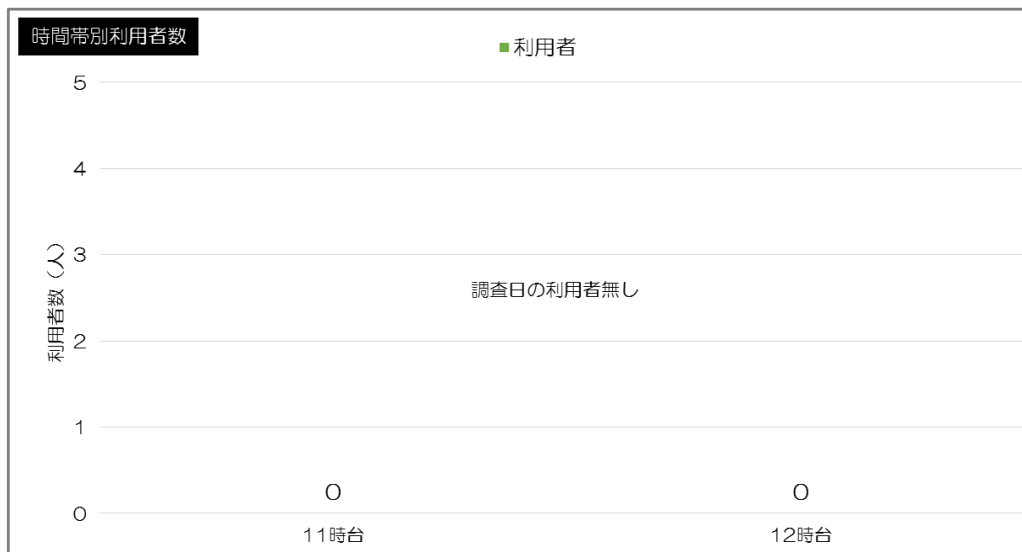


図 1-54 時間帯別利用者数（遠浅線）

① OD 分析 (遠浅線)

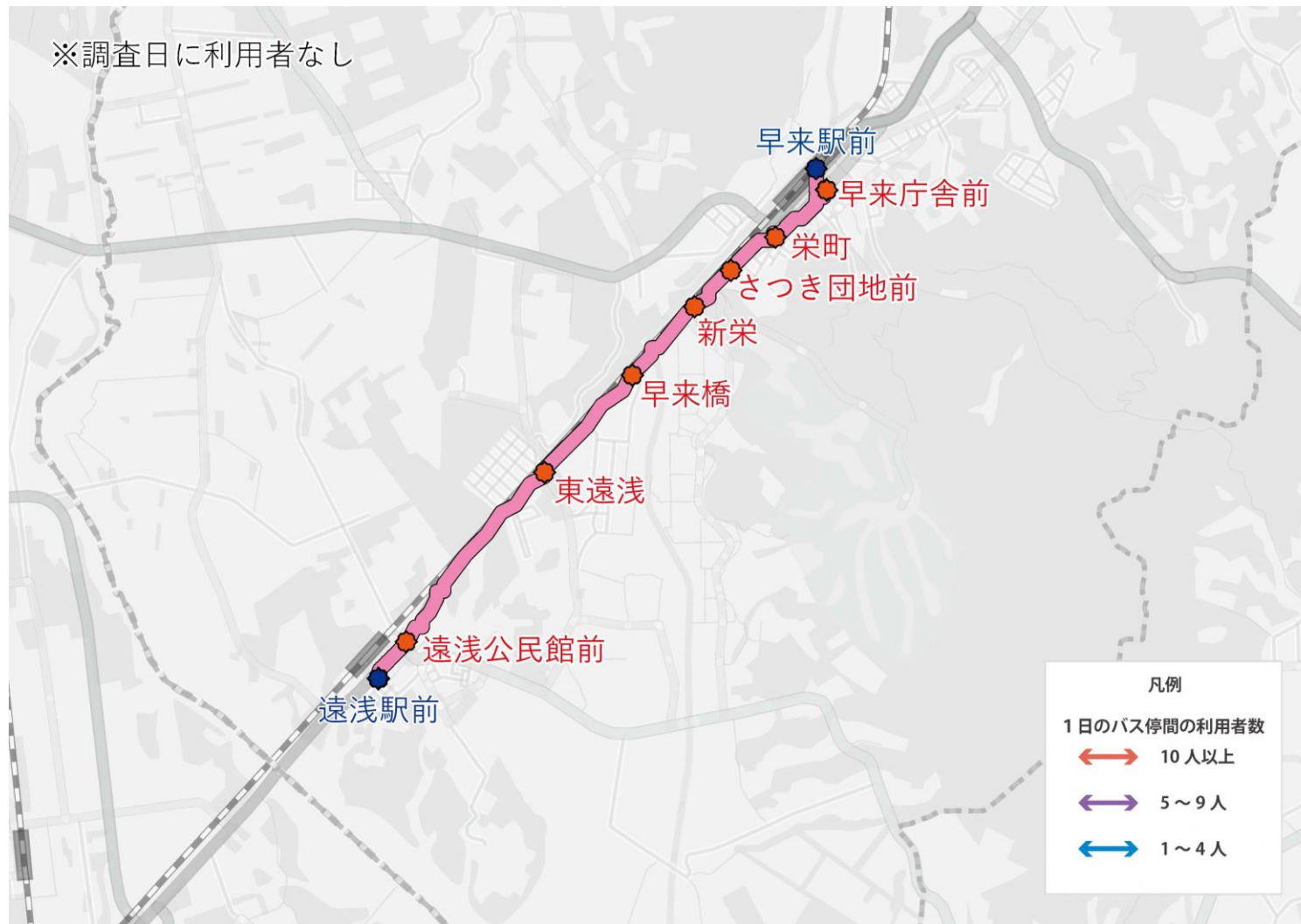


図 1-55 OD 図 (遠浅線)

2) 安平循環線

① 乗客属性（安平循環線）

1.性別

N=3

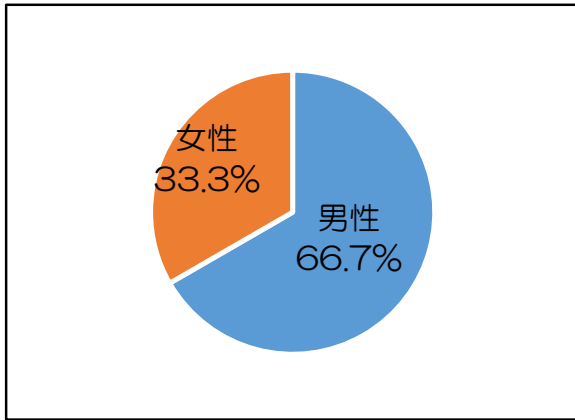


図 1-56 性別（安平循環線）

2.年齢

N=3

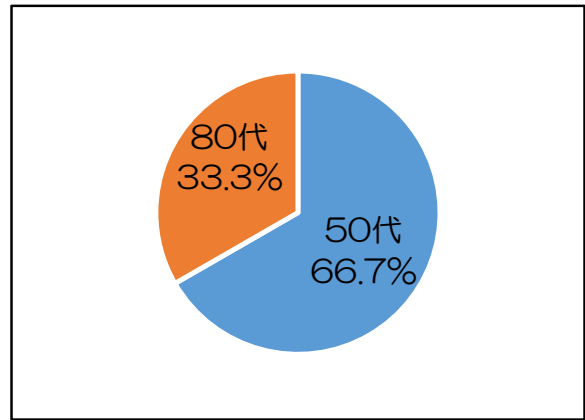


図 1-57 年齢（安平循環線）

3.職業

N=3

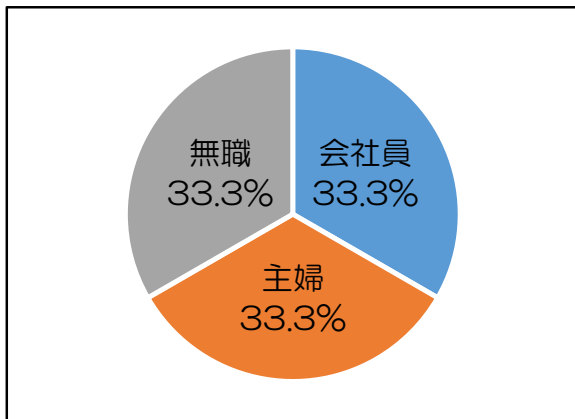


図 1-58 職業（安平循環線）

4.目的地

N=3

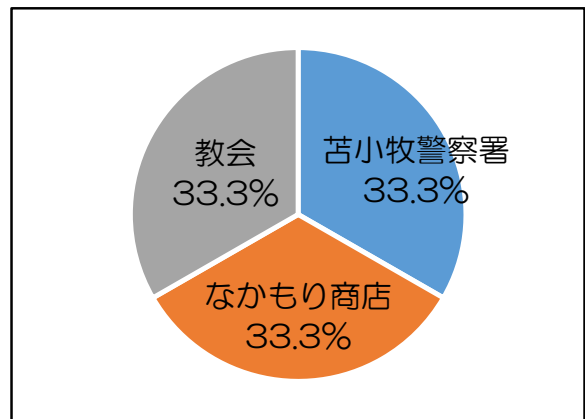


図 1-59 目的地（安平循環線）

5.利用目的

N=2

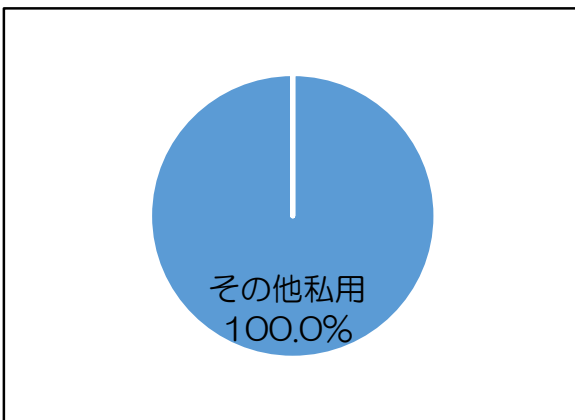


図 1-60 利用目的（安平循環線）

6.利用頻度

N=2

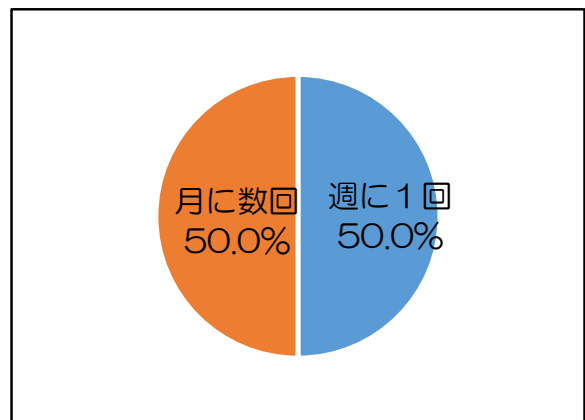


図 1-61 利用頻度（安平循環線）

② 乗客属性 (安平循環線)

7.乗継 (バス乗車前) N=2

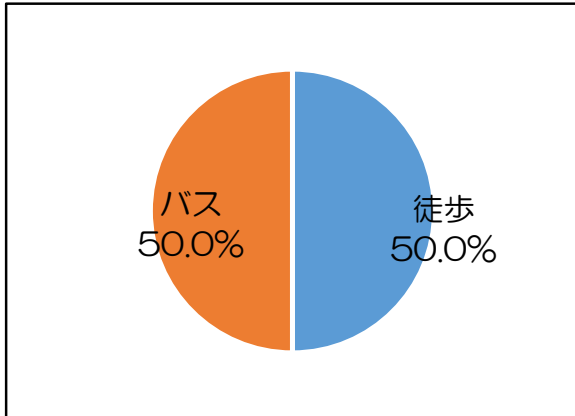


図 1-62 バス乗車前の乗継 (安平循環線)

8.乗継 (バス乗車後) N=2

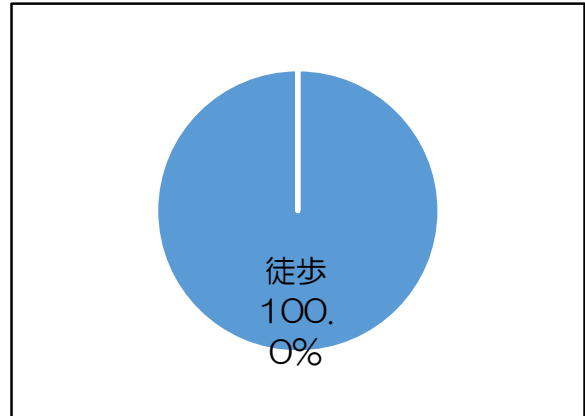


図 1-63 バス乗車後の乗継 (安平循環線)

9.土日や休日、運休日のバス利用 N=2

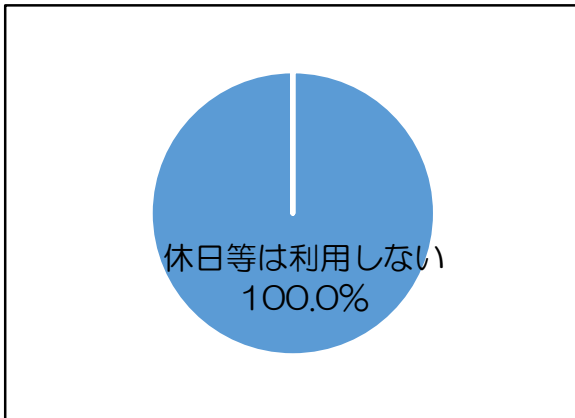


図 1-64 土日や休日、運休日のバス利用 (安平循環線)

10.土日や休日、運休日の移動手段 N=2

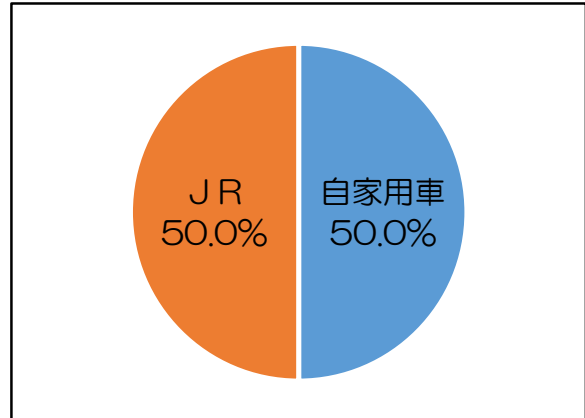


図 1-65 土日や休日、運休日の移動手段 (安平循環線)

③ 安平循環線

a) 路線概要と現況

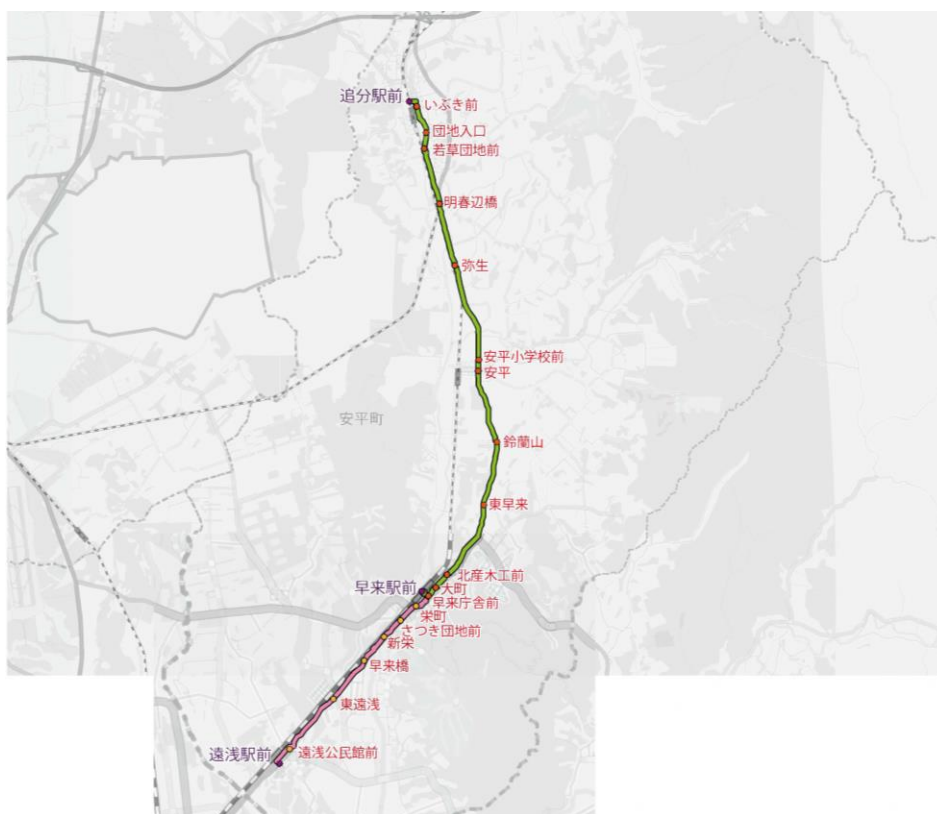
- ・ 運行本数：1 便/日
- ・ 運行区間：遠浅駅前→早来駅前→追分駅前→早来駅前→遠浅駅前
- ・ 所要時間：64 分
- ・ 始発：11:50(遠浅駅前発) ・ 終発：-
- ・ 1 便当たり利用者：3 人

【現況】

11 時台遠浅駅前-追分駅前間は、利用者がいなかった。12 時台の追分駅前-遠浅駅前間の利用はあったものの、利用頻度を見ると定期的な利用者が少ない路線である。

デマンドバス以外では、日中に町内を移動する路線の一つであり、運行継続については他路線も含めた検討が必要である。

b) 路線図



※遠浅線と接続

図 1-66 路線図 (安平循環線)

c) 利用状況

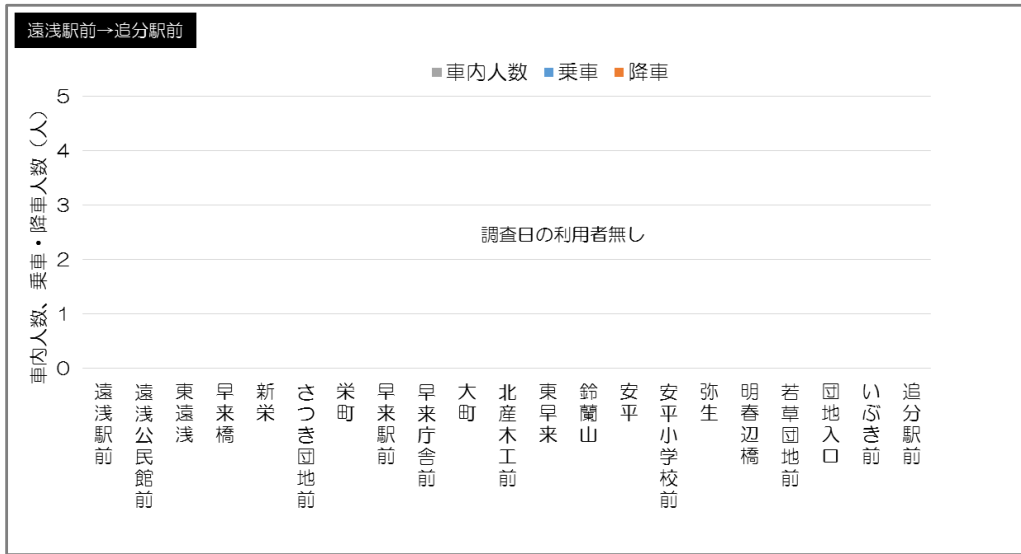


図 1-67 遠浅駅前～追分駅前（安平循環線）

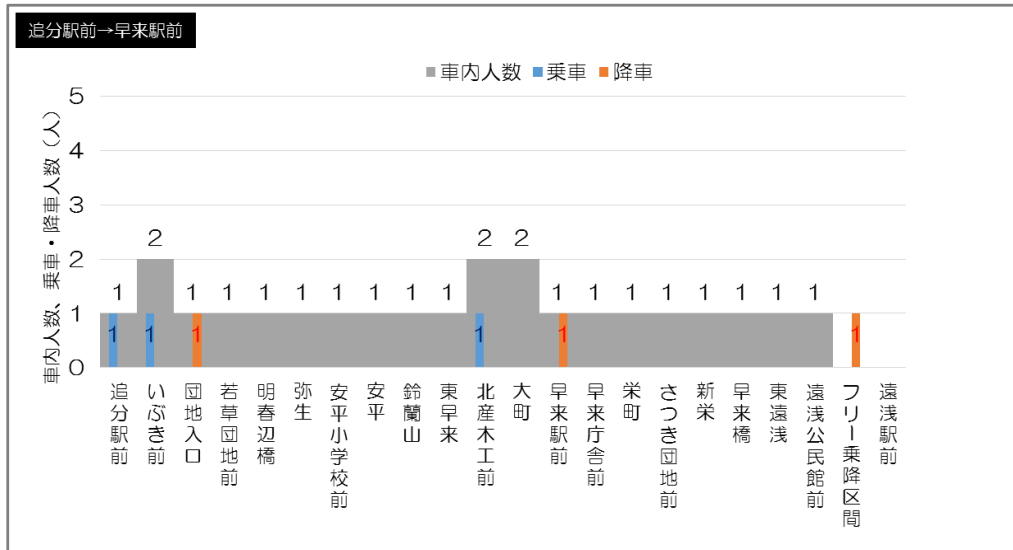


図 1-68 追分駅前～早来駅前（安平循環線）

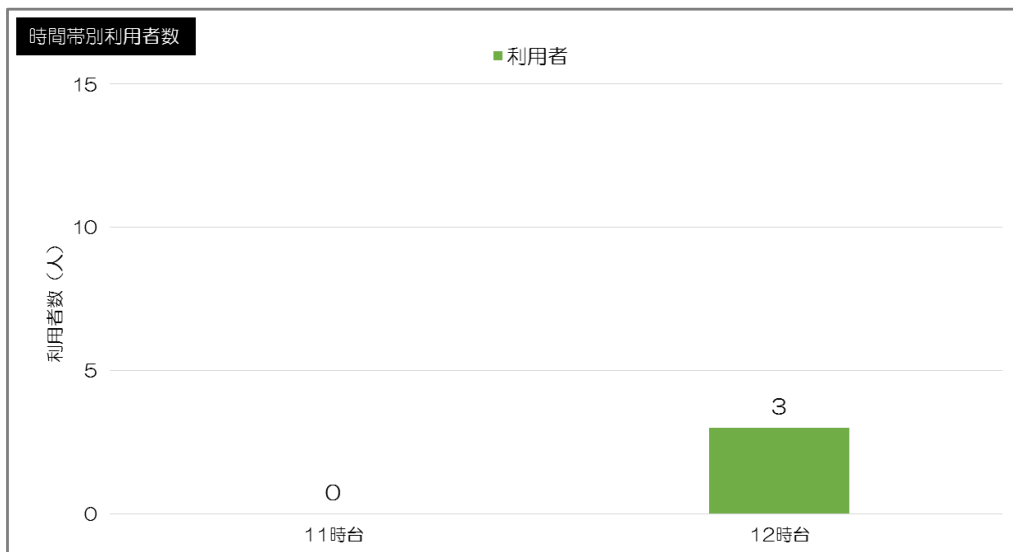


図 1-69 時間帯別利用者数（安平循環線）

3) 追分線

① 乗客属性（追分線）

1.性別

N=4

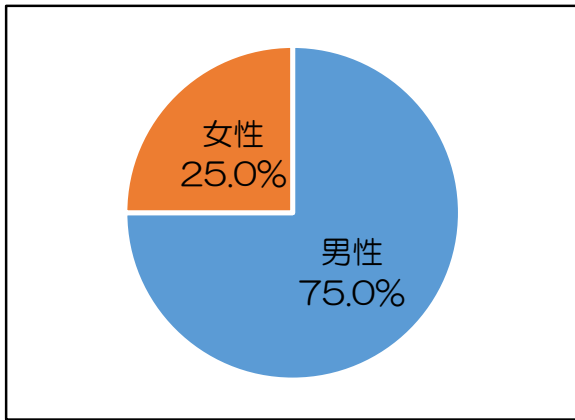


図 1-70 性別（追分線）

2.年齢

N=4

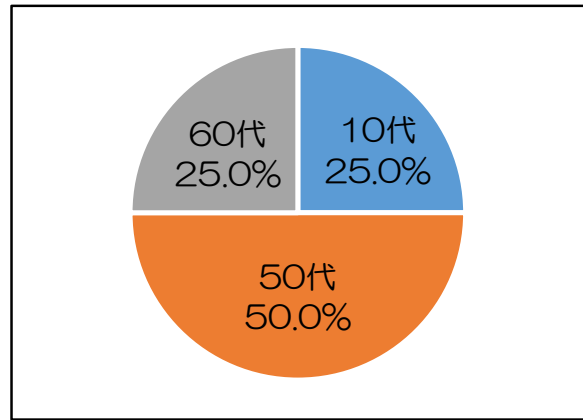


図 1-71 年齢（追分線）

3.職業

N=4

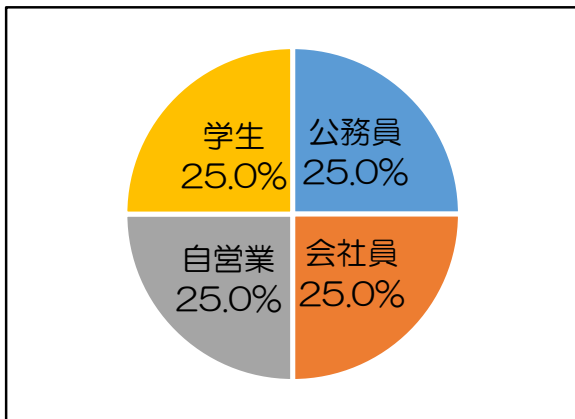


図 1-72 職業（追分線）

4.目的地

N=4

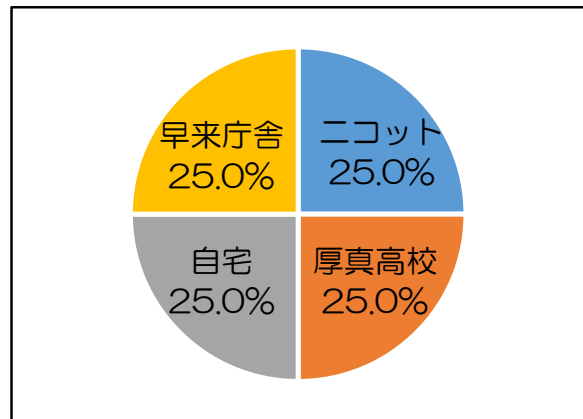


図 1-73 目的地（追分線）

5.利用目的

N=4

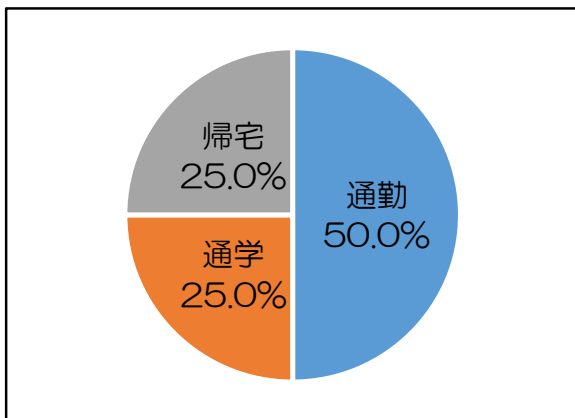


図 1-74 利用目的（追分線）

6.利用頻度

N=4

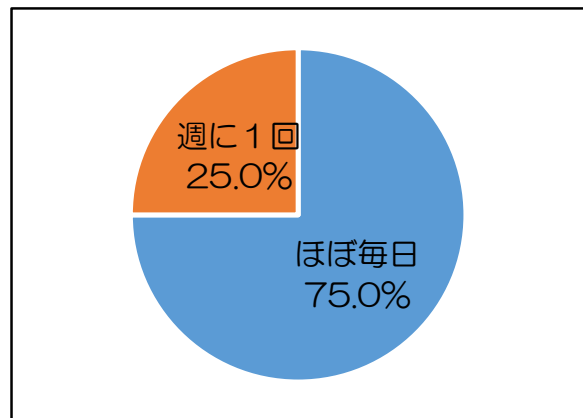


図 1-75 利用頻度（追分線）

② 乗客属性（追分線）

7.乗継（バス乗車前） N=4

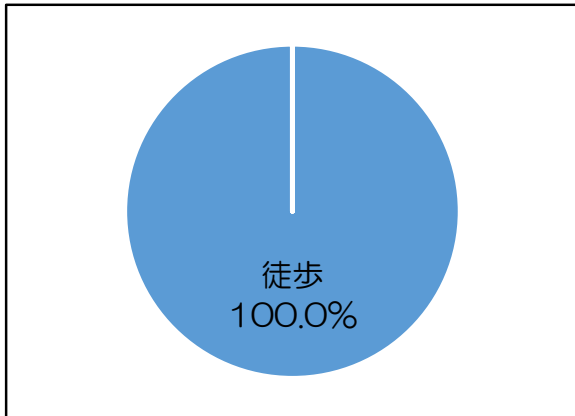


図 1-76 バス乗車前の乗継（追分線）

8.乗継（バス乗車後） N=4

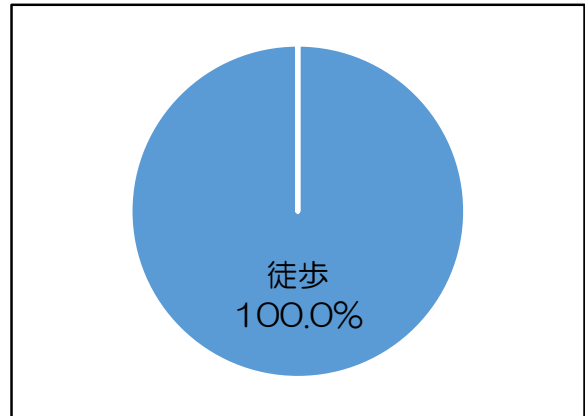


図 1-77 バス乗車後の乗継（追分線）

9.土日や休日、運休日のバス利用 N=4

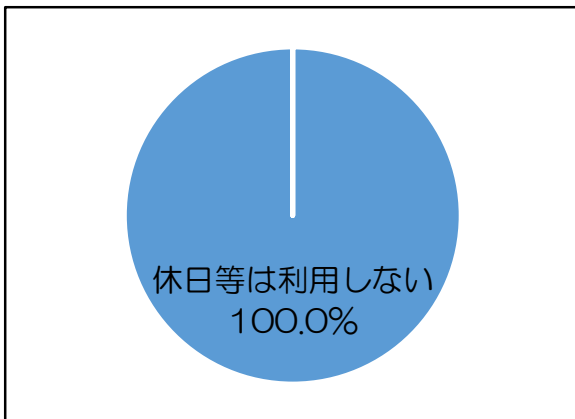


図 1-78 土日や休日、運休日のバス利用（追分線）

10.土日や休日、運休日の移動手段 N=4

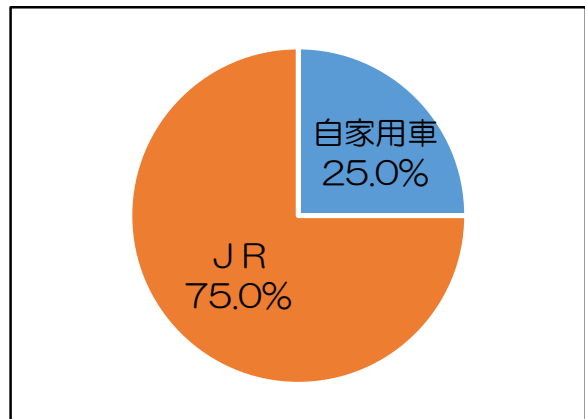


図 1-79 土日や休日、運休日の移動手段（追分線）

③ 追分線

a) 路線概要と現況

- ・ 運行本数：4 便/日
- ・ 運行区間：早来駅前～追分駅前
- ・ 所要時間：25 分
- ・ 始発：7:15（早来駅前発） ・ 終発：17:10（追分駅前発）
- ・ 1 便当たり利用者：1 人

【現況】

通勤、通学利用があり、朝に運行する便の利用が多い。利用者はほぼ毎日利用しており、継続的な運行を検討する必要があると思われる。なお、夕方に運行する便は利用者が少ないため、運行時間帯等の見直しも含め、今後の運行継続については検討の必要がある。

b) 路線図

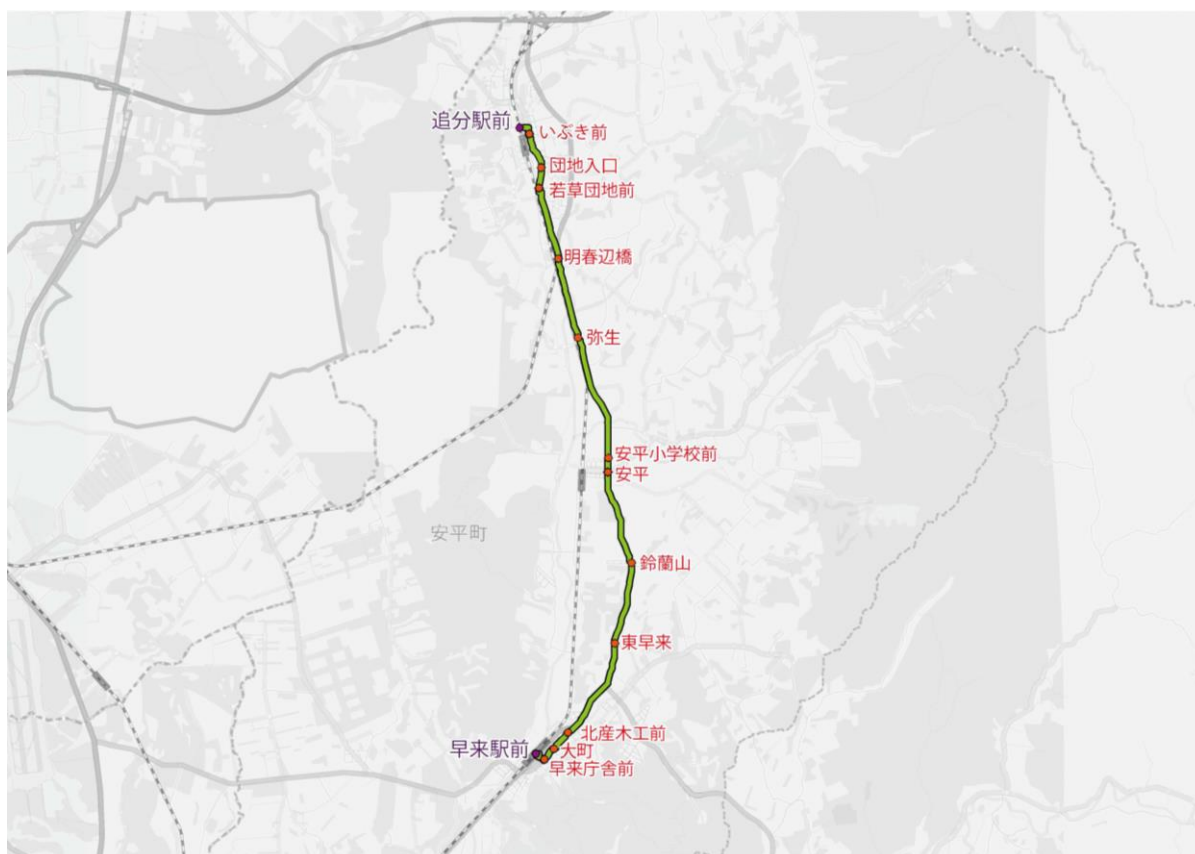


図 1-80 路線図（追分線）

c) 利用状況

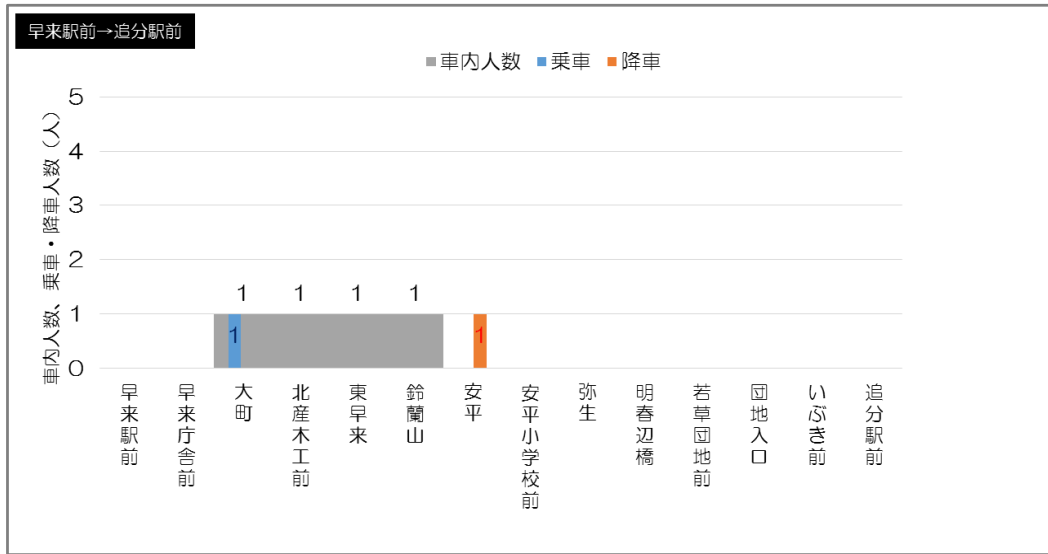


図 1-81 早来駅前～追分駅前（追分線）

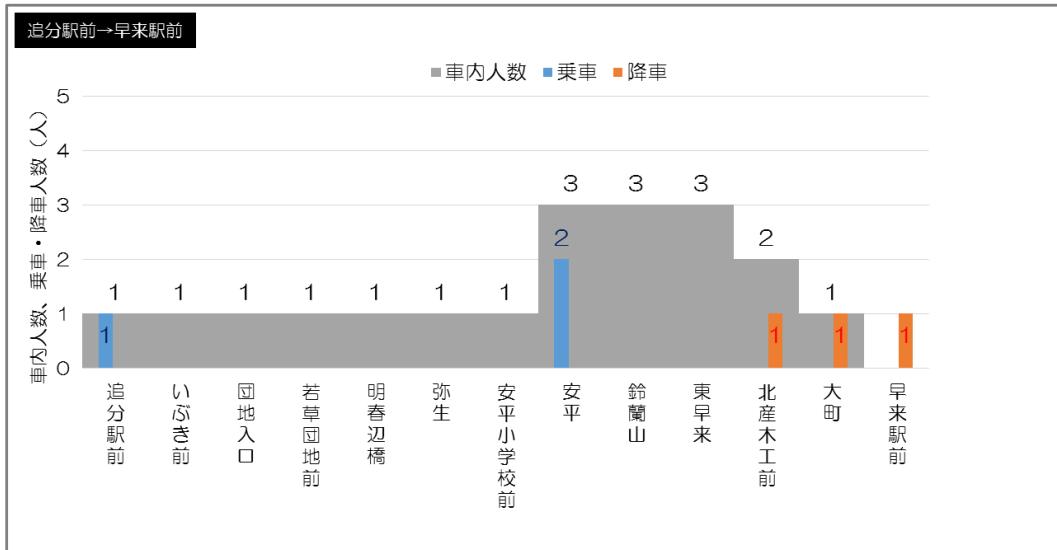


図 1-82 追分駅前～早来駅前（追分線）

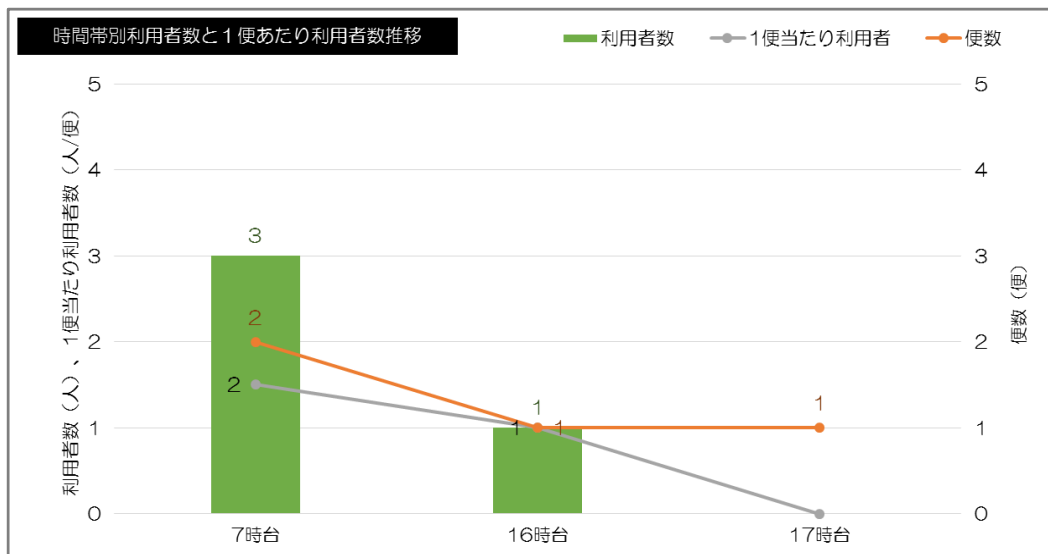


図 1-83 時間帯別利用者数と1便あたりの利用者数推移（追分線）

④ OD 分析（安平循環線及び追分線）

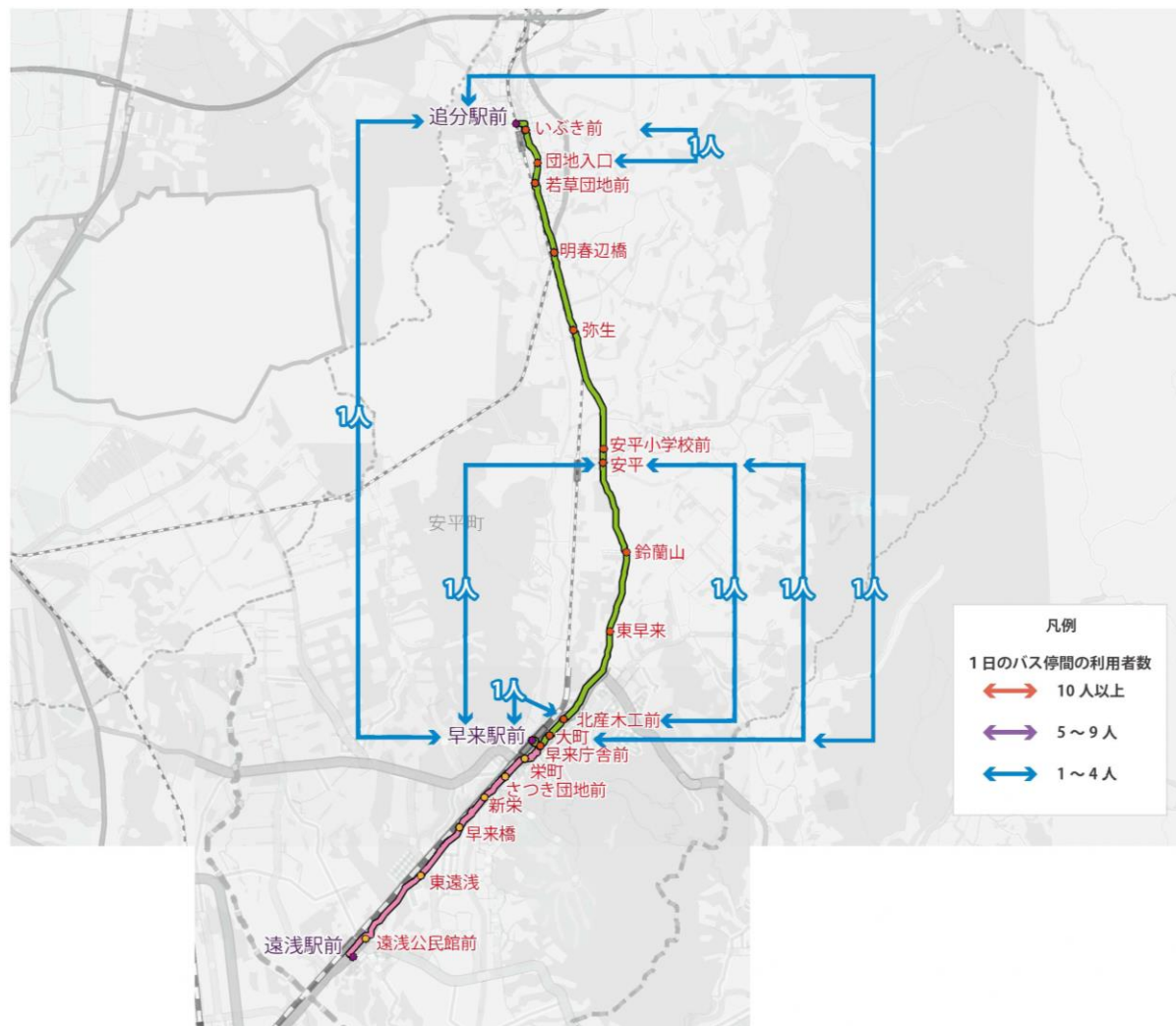


図 1-84 OD 図（安平循環線及び追分線）

4) 早来線

① 乗客属性（早来線）

1.性別

N=100

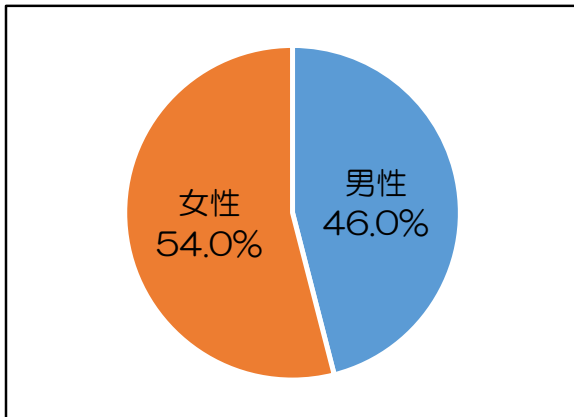


図 1-85 性別（早来線）

2.年齢

N=100

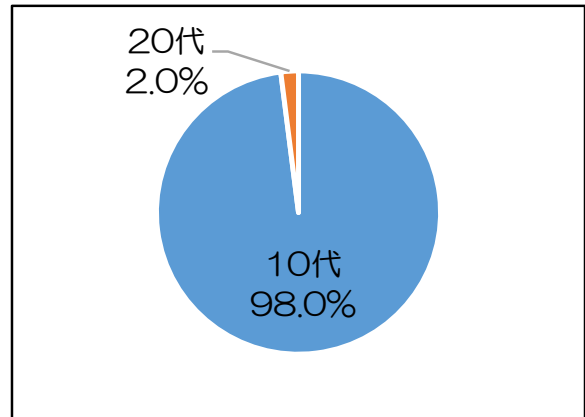


図 1-86 年齢（早来線）

3.職業

N=100

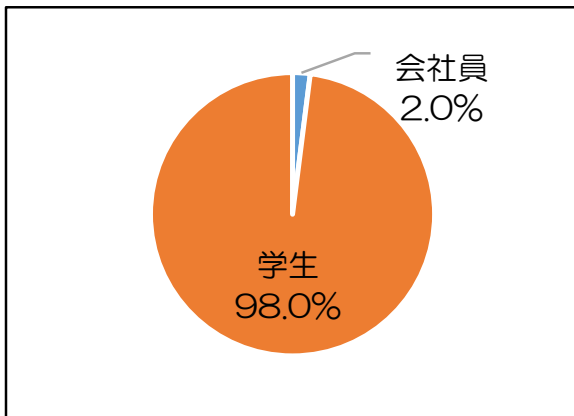


図 1-87 職業（早来線）

4.目的地

N=100

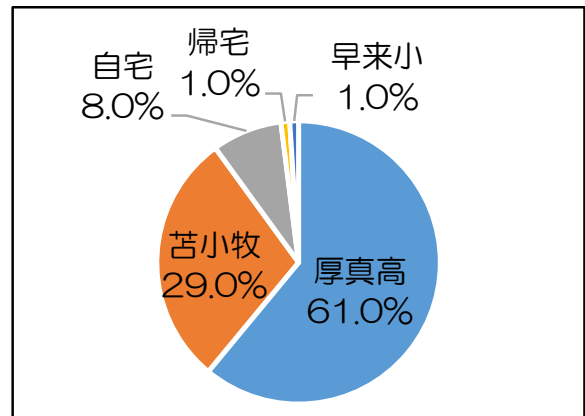


図 1-88 目的地（早来線）

5.利用目的

N=100

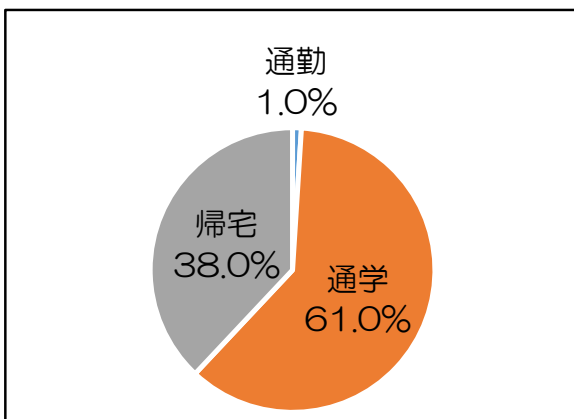


図 1-89 利用目的（早来線）

6.利用頻度

N=100

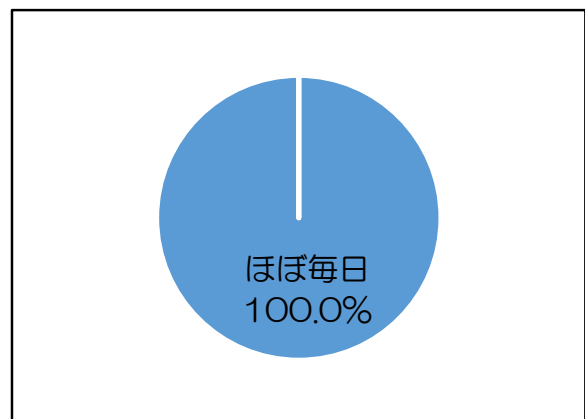


図 1-90 利用頻度（早来線）

② 乗客属性（早来線）

7.乗継（バス乗車前） N=100

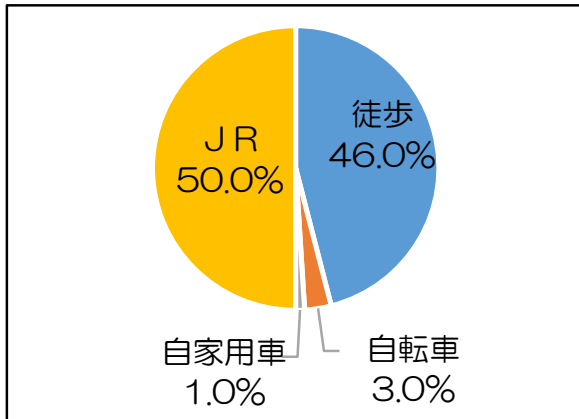


図 1-91 バス乗車前の乗継（早来線）

8.乗継（バス乗車後） N=100

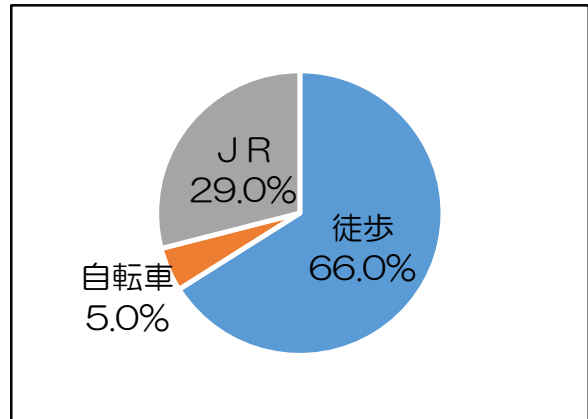


図 1-92 バス乗車後の乗継（早来線）

9.土日や休日、運休日のバス利用 N=100

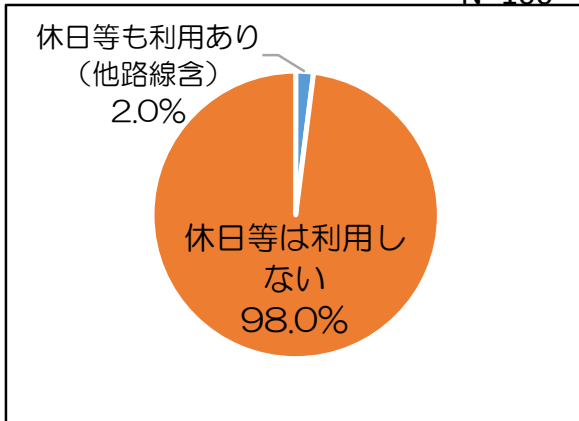


図 1-93 土日や休日、運休日のバス利用（早来線）

10.土日や休日、運休日の移動手段 N=2

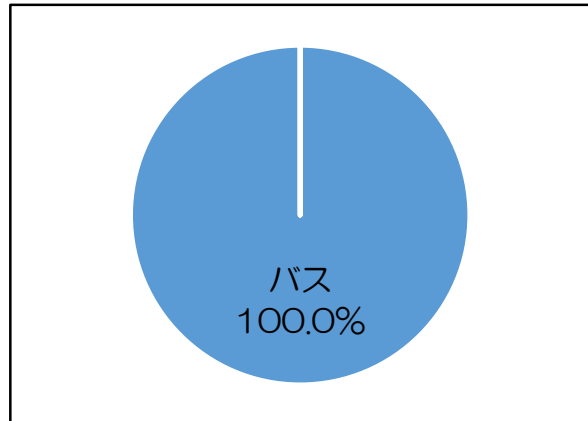


図 1-94 土日や休日、運休日の移動手段（早来線）

③ 早来線

a) 路線概要と現況

- ・ 運行本数：4 便/日
- ・ 運行区間：厚真～早来駅前
- ・ 所要時間：17 分
- ・ 始発：6:59（厚真発） ・ 終発：17:38（早来駅前発）
- ・ 1 便当たり利用者：25 人

【現況】

安平町内を走るバスの中では最も利用者の多い路線である。利用者は厚真高校へと JR 早来駅間の利用に集中している。利用者の少ない時間帯のバスは、一部他路線にも接続しており、運行継続にあたっては留意する必要がある。

※早来線は、調査後の平成 29 年 1 月から沼ノ端線として運行

b) 路線図

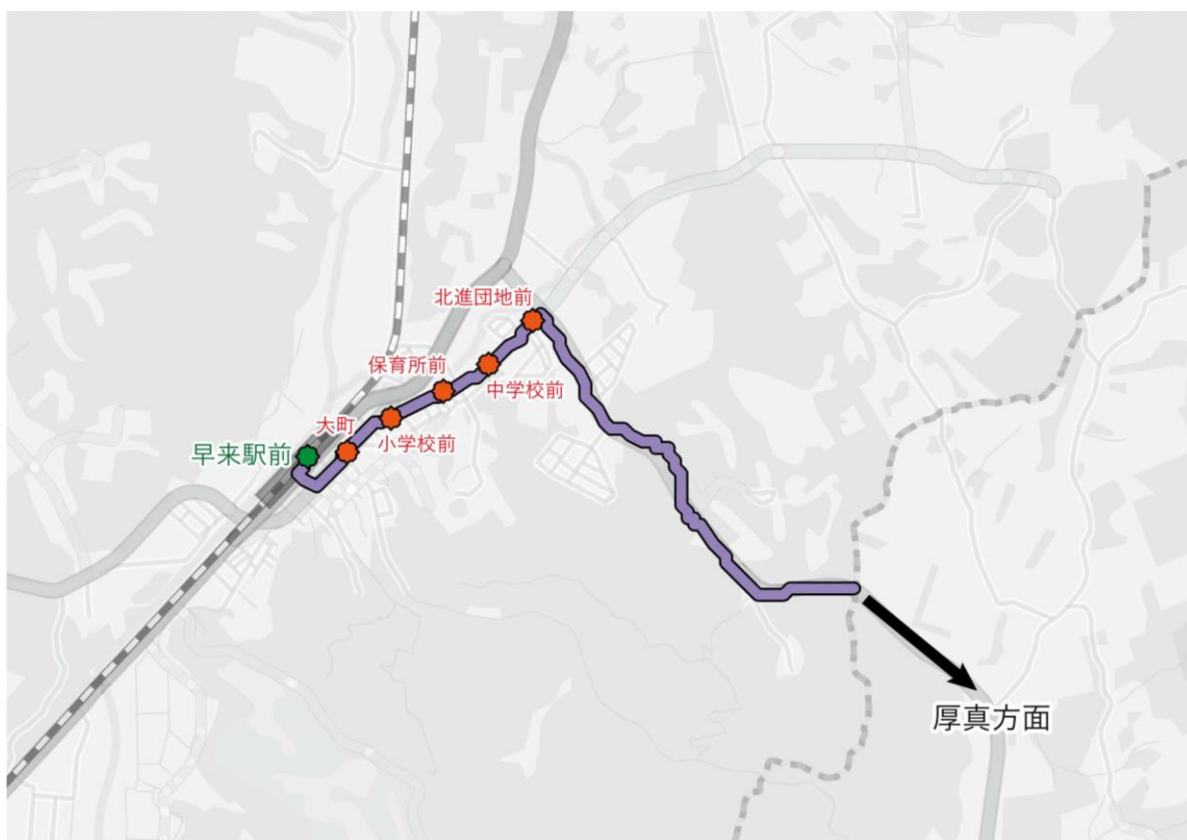


図 1-95 路線図（早来線）

c) 利用状況

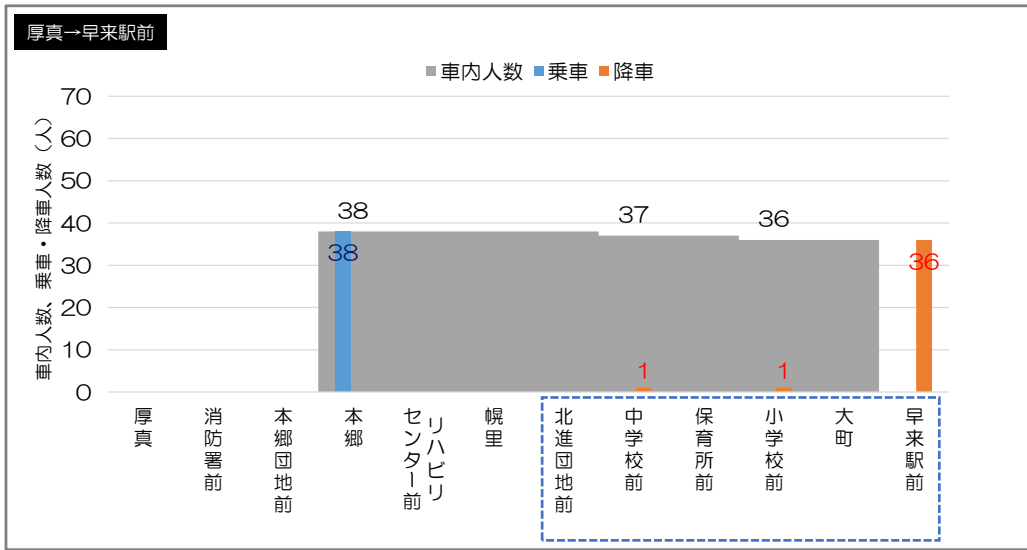


図 1-96 厚真～早来駅前 (早来線)

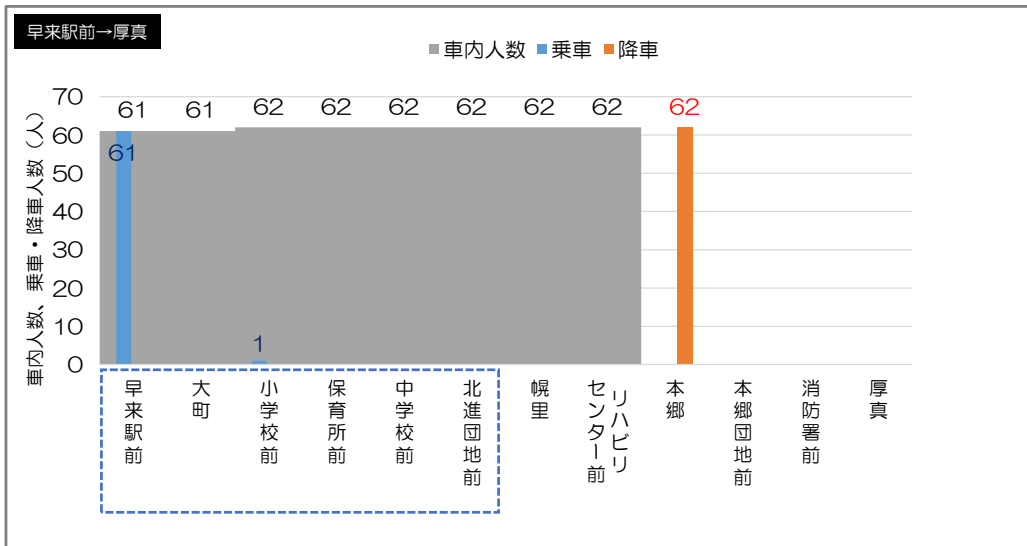


図 1-97 早来駅前～厚真 (早来線)

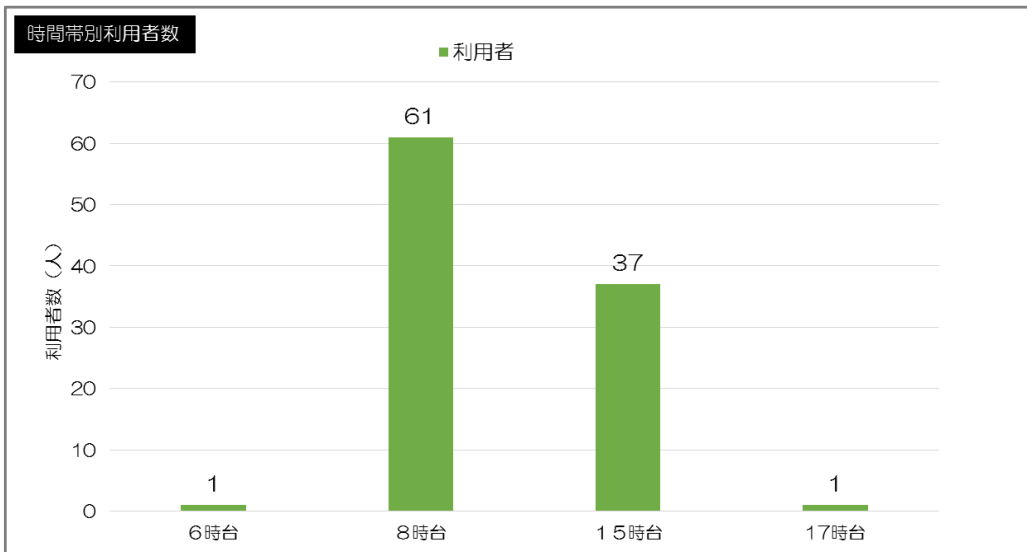


図 1-98 時間帯別利用者数 (早来線)

④ OD 分析（早来線）

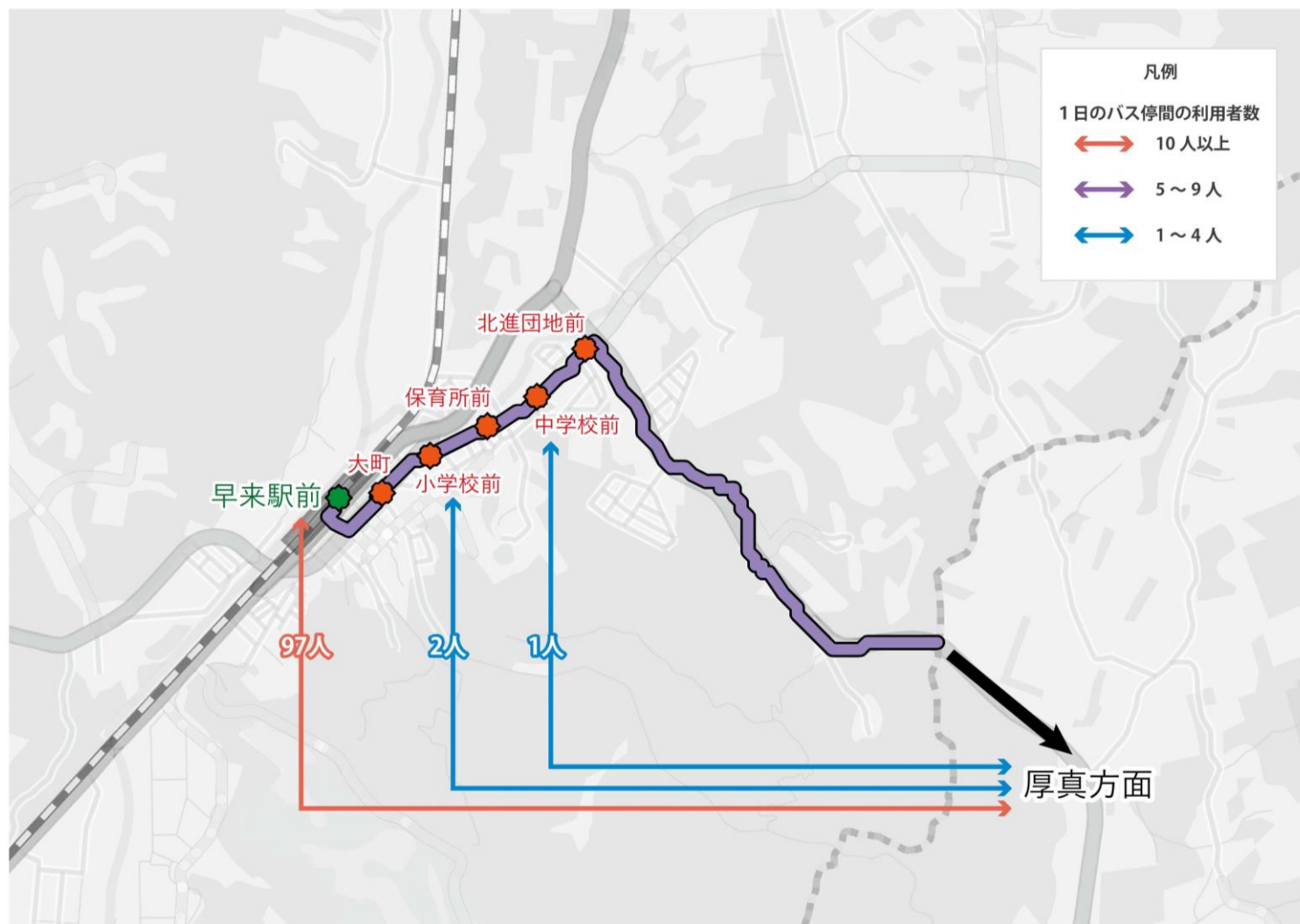


図 1-99 OD 図（早来線）

1-2. JR の調査結果

(1) 安平町内 4 駅の概要と現状

【追分駅】

- ・石勝線 南千歳方面（上り） 13本/日
夕張・新得方面（下り） 12本/日
- ・室蘭本線 苫小牧方面（上り） 8本/日
岩見沢方面（下り） 7本/日
- ・始発：6：07発 岩見沢行き普通列車
- ・終発：22：45発 苫小牧行き普通列車

【安平駅】

- ・室蘭本線 苫小牧方面（上り） 8本/日
岩見沢方面（下り） 8本/日
- ・始発：6：39発 岩見沢行き普通列車
- ・終発：22：52発 苫小牧行き普通列車

【早来駅】

- ・室蘭本線 苫小牧方面（上り） 8本/日
岩見沢方面（下り） 8本/日
- ・始発：6：33発 岩見沢行き普通列車
- ・終発：22：57発 苫小牧行き普通列車

【遠浅駅】

- ・室蘭本線 苫小牧方面（上り） 8本/日
岩見沢方面（下り） 8本/日
- ・始発：6：27発 岩見沢行き普通列車
- ・終発：23：03発 苫小牧行き普通列車

【現状】

- ・各駅ともに通勤や通学利用が多くなっており、安平町と各地を結ぶ重要な交通手段である。
- ・このため、朝夕の通勤通学時間帯の利用が多い傾向にある。
- ・駅の乗車前後の移動手段として、徒歩や自転車以外の公共交通による移動が限定されている。
- ・ダイヤについては、町独自の取組みだけでは対応が困難であり、将来的に維持されるかが課題である。

(2) 追分駅

① 乗客属性（追分駅）

1. 性別

N=455

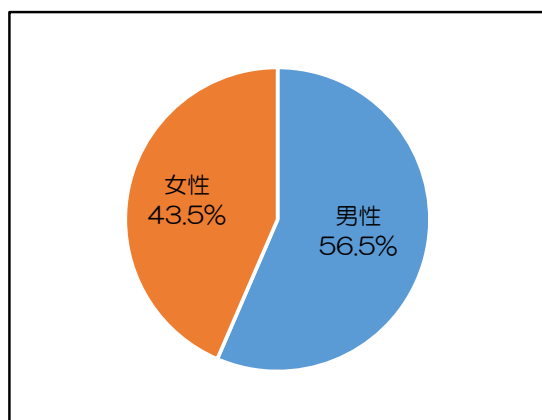


図 1-100 性別（追分駅）

2. 年齢

N=451

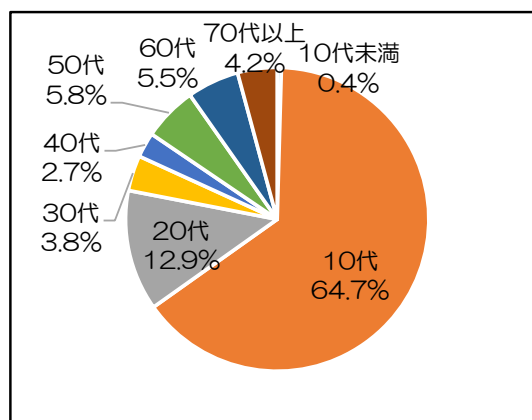


図 1-101 年齢（追分駅）

3. 職業

N=41

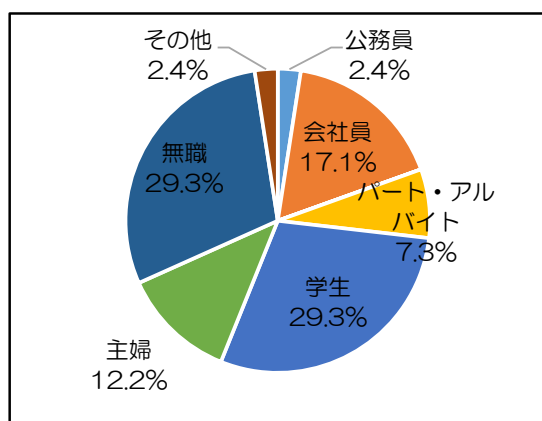


図 1-102 職業（追分駅）

4. 目的地

N=41

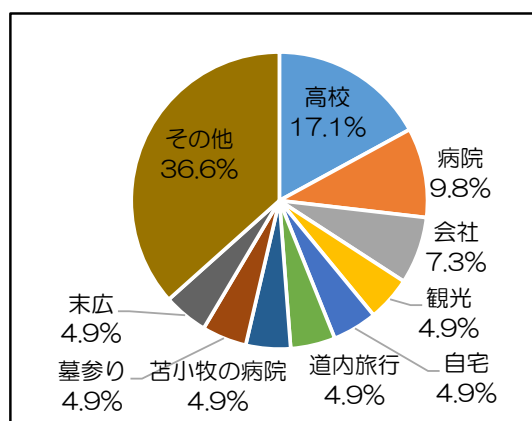


図 1-103 目的地（追分駅）

5. 利用目的

N=41

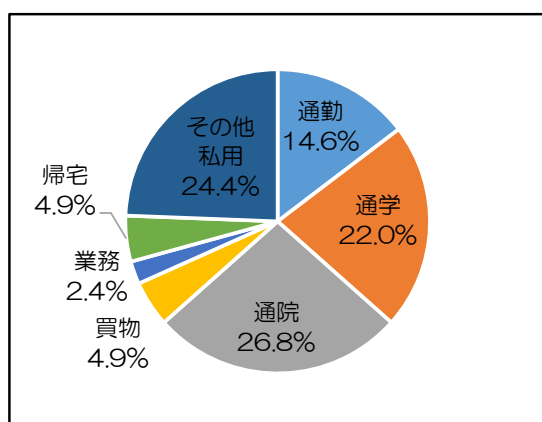


図 1-104 利用目的（追分駅）

6. 利用頻度

N=41

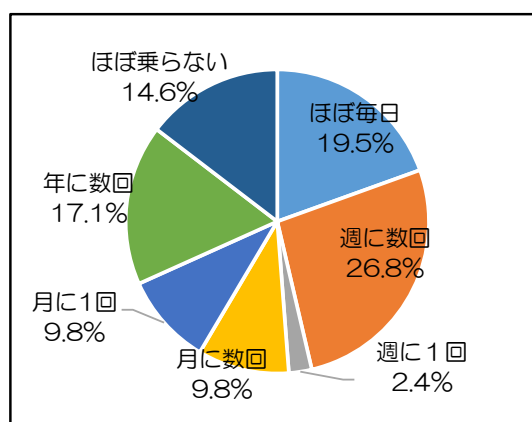


図 1-105 利用頻度（追分駅）

② 乗客属性（追分駅）

7. 乗継（乗車前） N=217

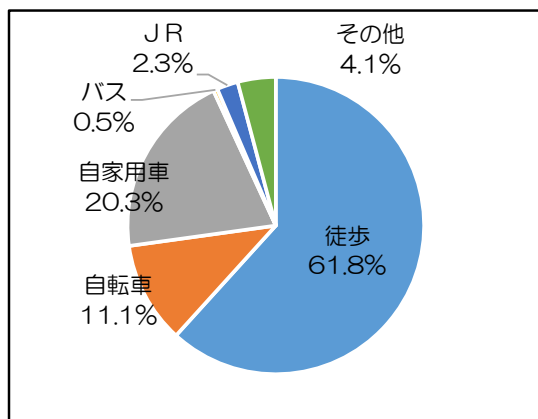


図 1-106 JR 乗車前の乗継（追分駅）

8. 乗継（乗車後） N=270

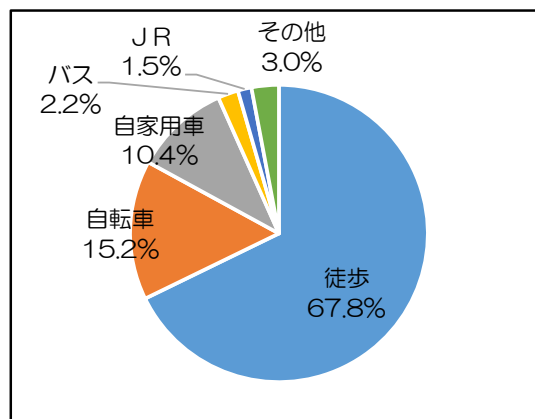


図 1-107 JR 乗車後の乗継（追分駅）

9. 土日や休日、運休日のJR利用 N=40

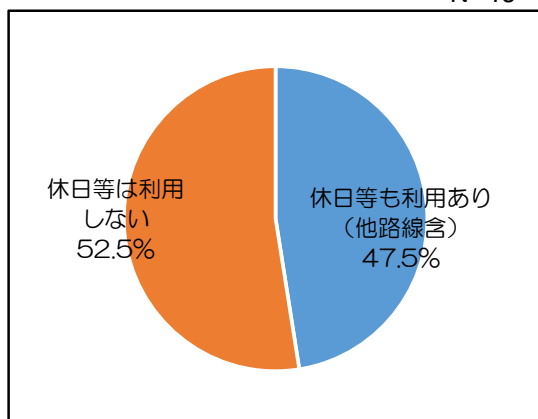


図 1-108 土日や休日、運休日のJR 利用（追分駅）

10. 土日や休日、運休日の移動手段 N=22

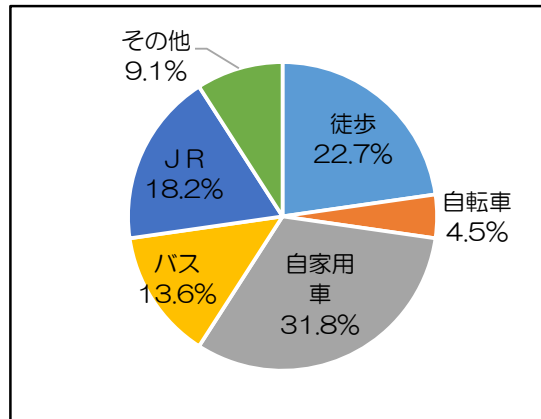


図 1-109 土日や休日、運休日の移動手段（追分駅）

③ 乗客属性（追分駅）

※乗車前後の移動手段 N=446

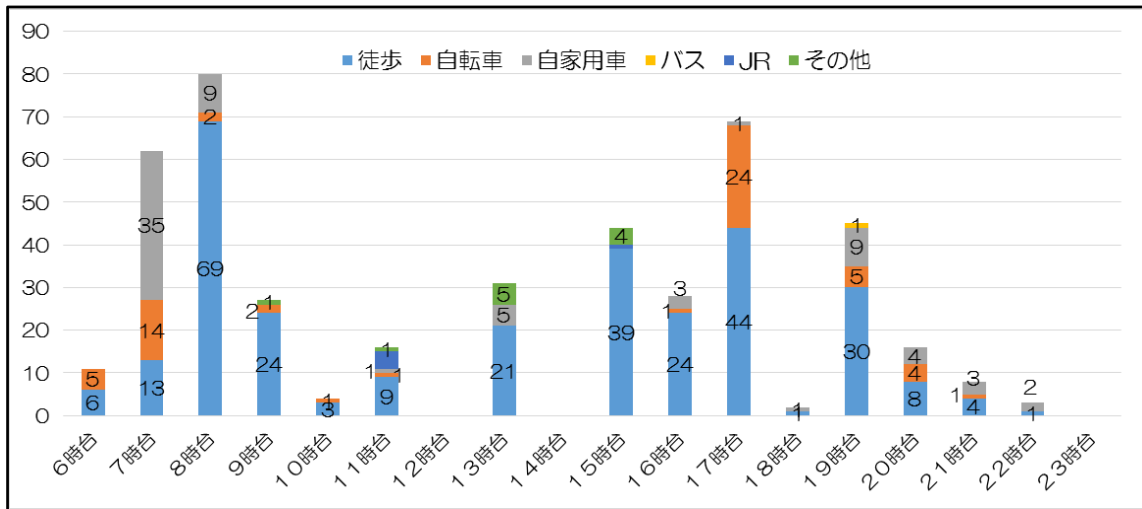


図 1-110 乗車前後の移動手段（追分駅）

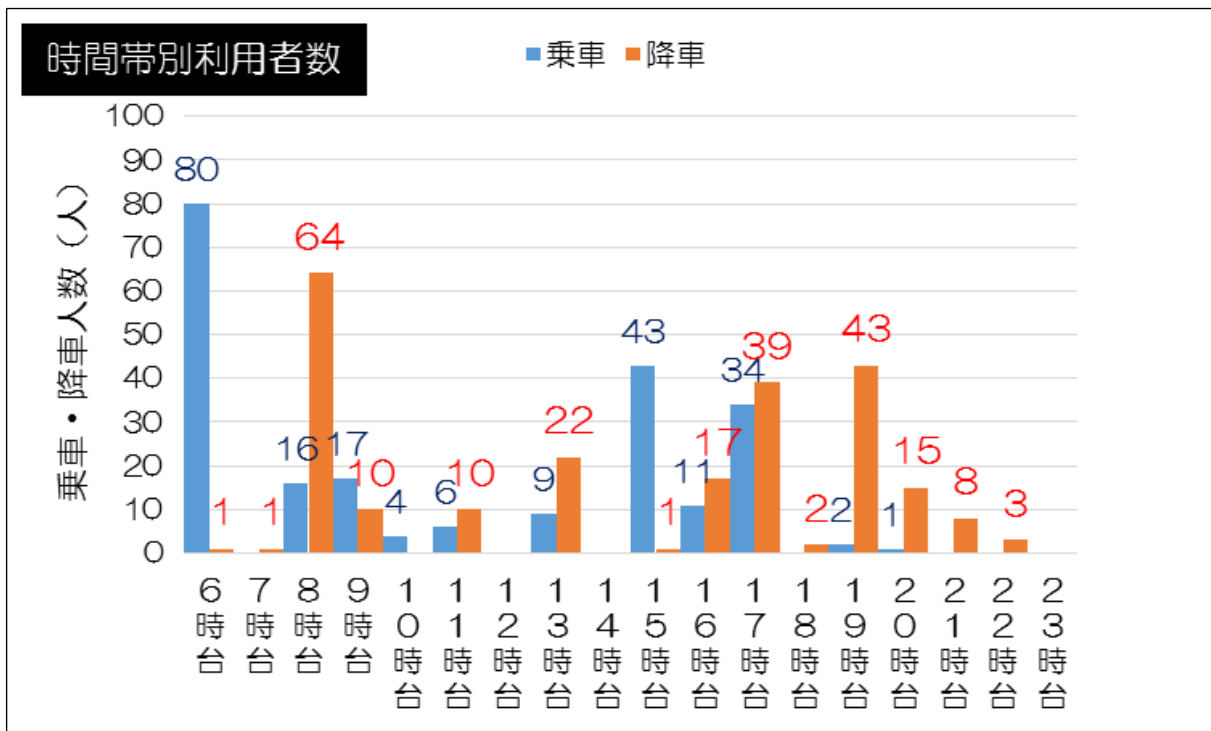


図 1-111 時間帯別利用者数（追分駅）

(3) 安平駅

① 乗客属性（安平駅）

1. 性別

N=31

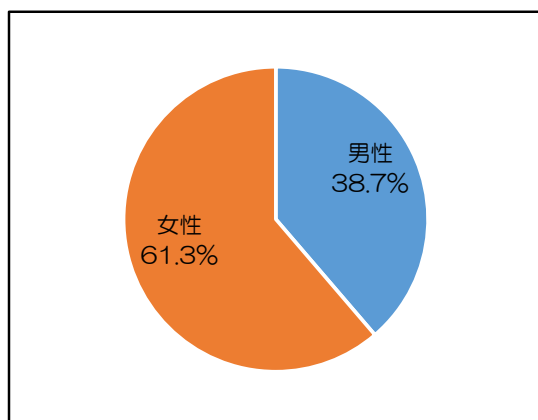


図 1-112 性別（安平駅）

2. 年齢

N=31

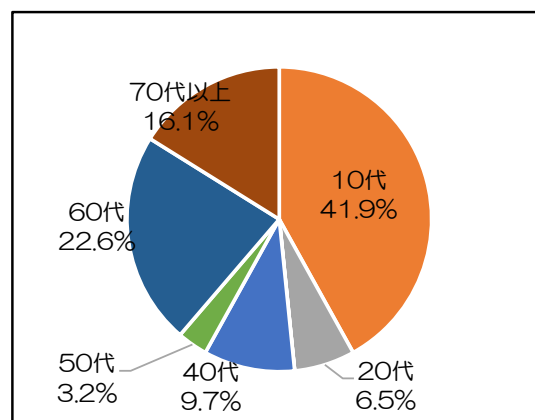


図 1-113 年齢（安平駅）

3. 職業

N=31

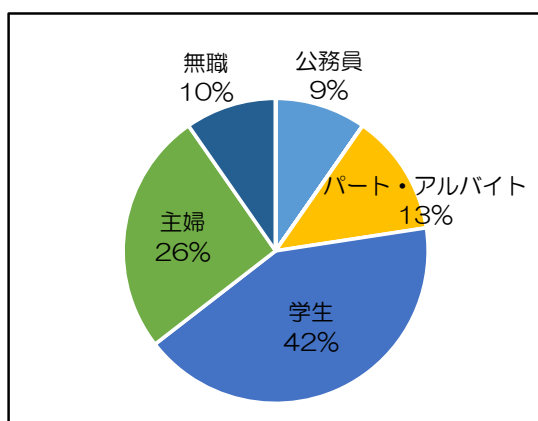


図 1-114 職業（安平駅）

4. 目的地

N=31

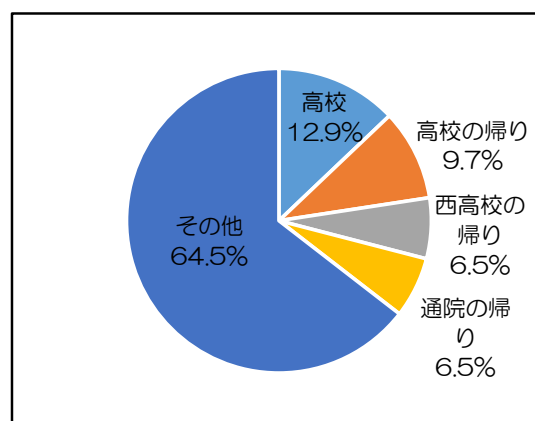


図 1-115 目的地（安平駅）

5. 利用目的

N=31

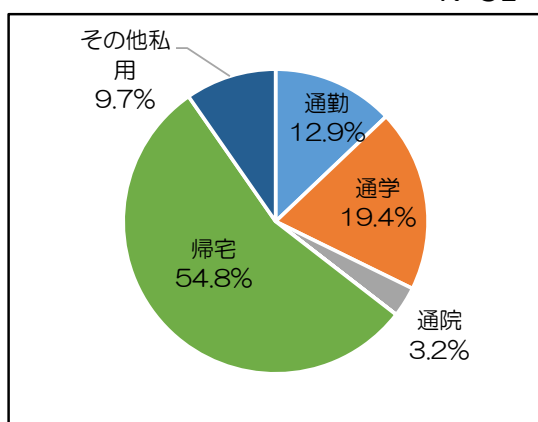


図 1-116 利用目的（安平駅）

6. 利用頻度

N=31

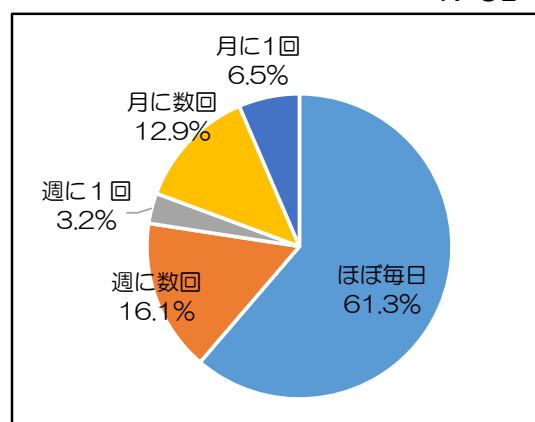


図 1-117 利用頻度（安平駅）

② 乗客属性（安平駅）

7. 乗継（乗車前） N=31

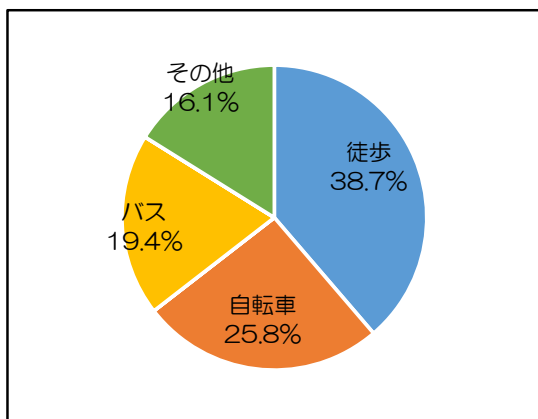


図 1-118 JR 乗車前の乗継（安平駅）

8. 乗継（乗車後） N=31

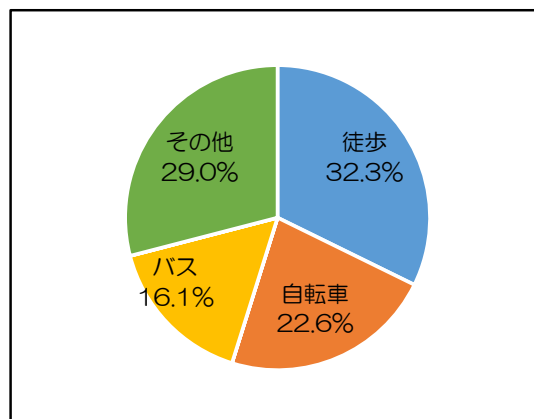


図 1-119 JR 乗車後の乗継（安平駅）

9. 土日や休日、運休日のJR利用 N=31

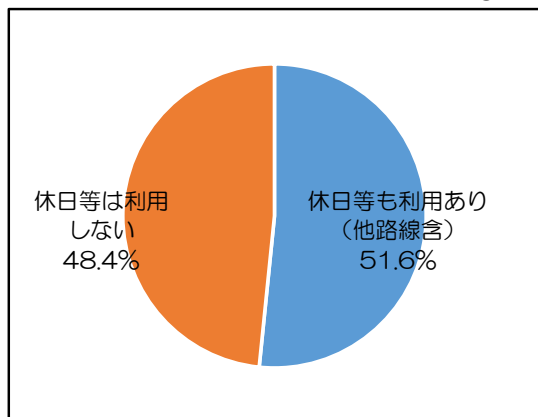


図 1-120 土日や休日、運休日のJR利用（安平駅）

10. 土日や休日、運休日の移動手段 N=31

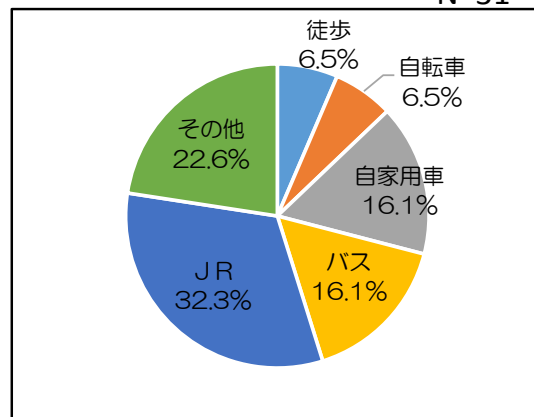


図 1-121 土日や休日、運休日の移動手段（安平駅）

③ 乗客属性（安平駅）

※乗車前後の移動手段 N=31

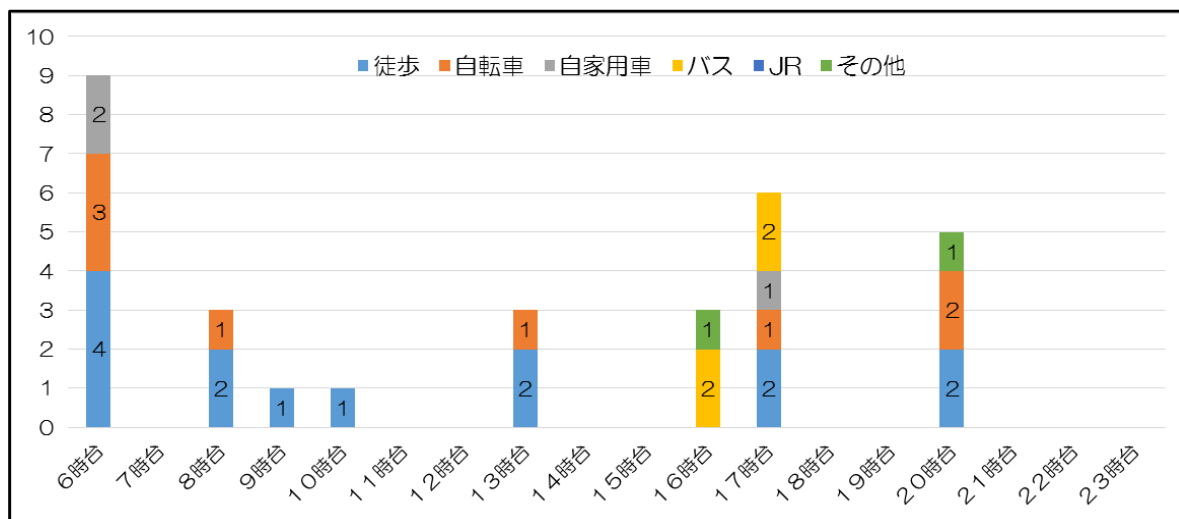


図 1-122 乗車前後の移動手段（安平駅）

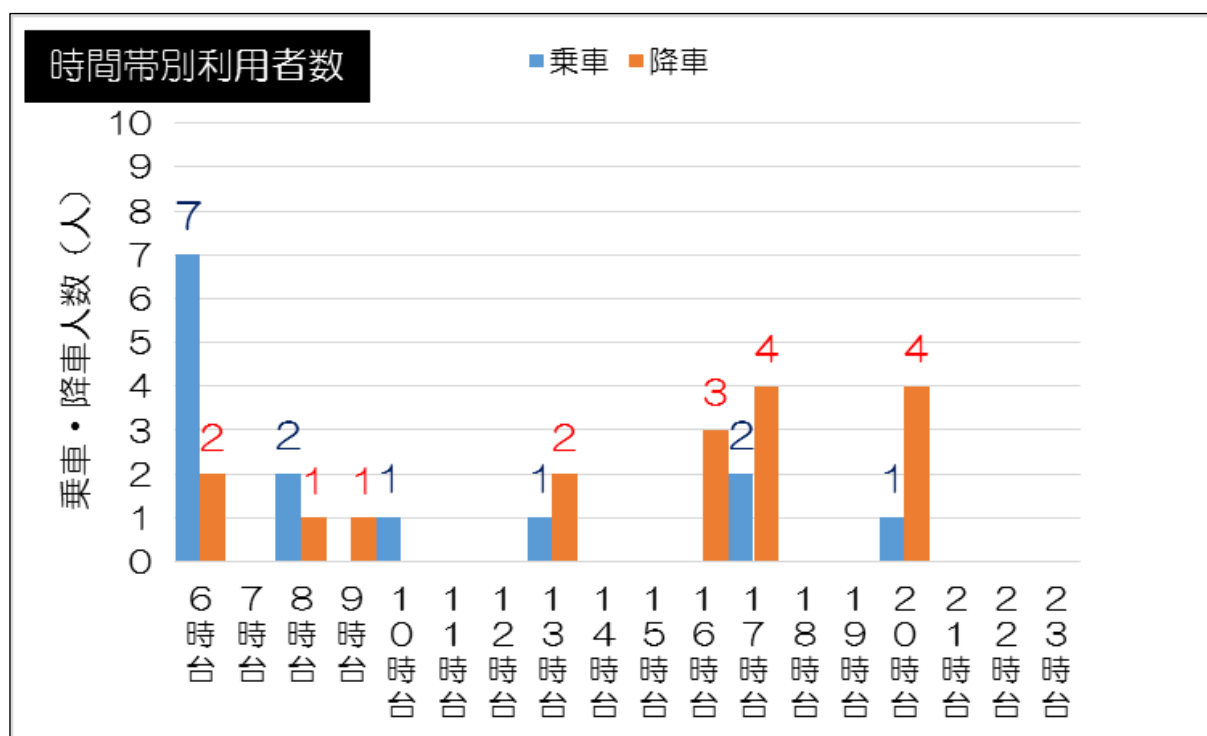


図 1-123 時間帯別利用者数（安平駅）

(4) 早来駅

① 乗客属性（早来駅）

1. 性別

N=255

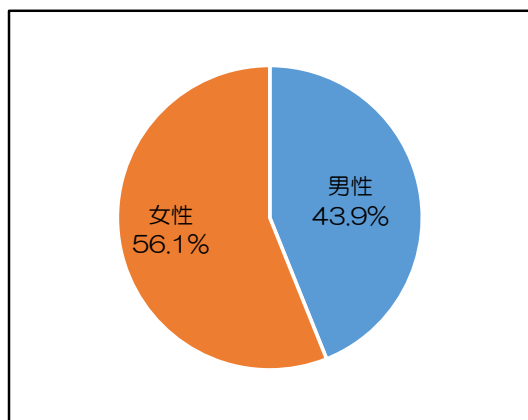


図 1-124 性別（早来駅）

2. 年齢

N=276

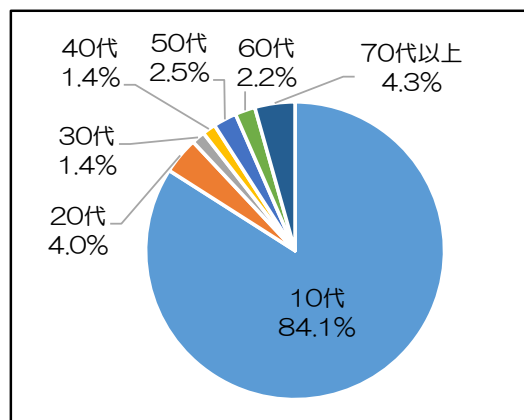


図 1-125 年齢（早来駅）

3. 職業

N=54

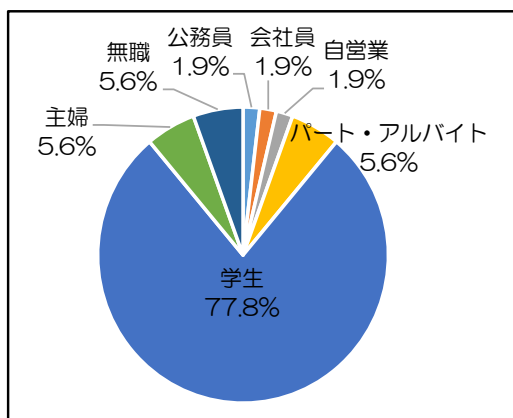


図 1-126 職業（早来駅）

4. 目的地

N=53

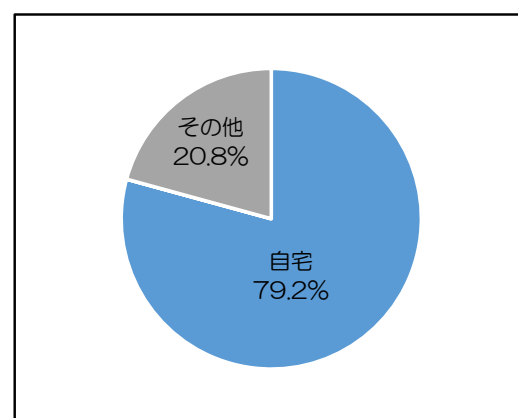


図 1-127 目的地（早来駅）

5. 利用目的

N=53

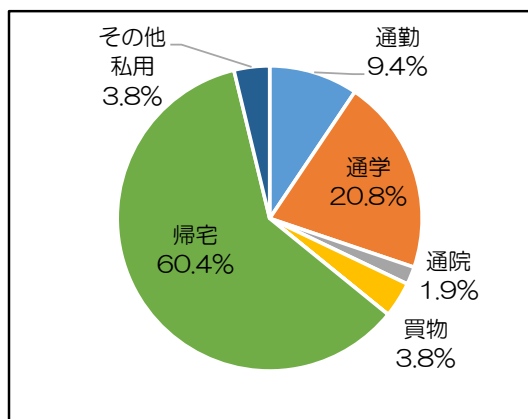


図 1-128 利用目的（早来駅）

6. 利用頻度

N=34

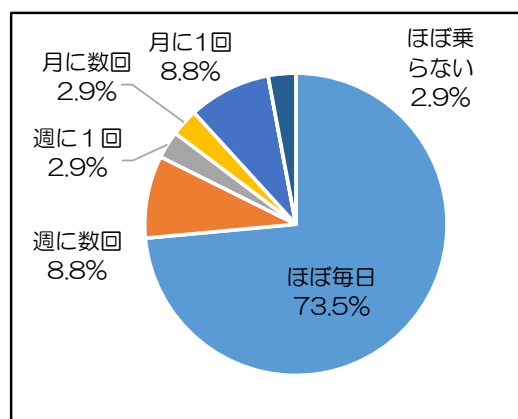


図 1-129 利用頻度（早来駅）

② 乗客属性（早来駅）

7. 乗継（乗車前） N=148

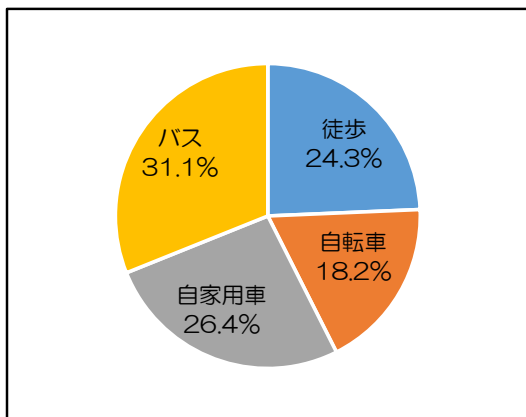


図 1-130 JR 乗車前の乗継（早来駅）

8. 乗継（乗車後） N=137

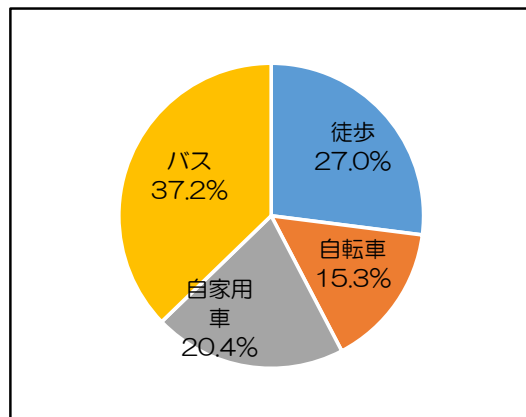


図 1-131 JR 乗車後の乗継（早来駅）

9. 土日や休日、運休日のJR利用 N=18

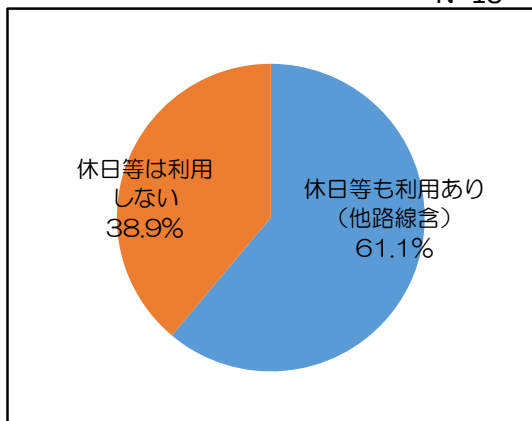


図 1-132 土日や休日、運休日のJR 利用（早来駅）

10. 土日や休日、運休日の移動手段 N=18

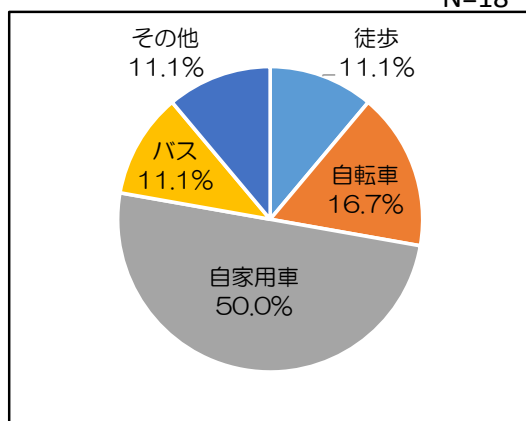


図 1-133 土日や休日、運休日の移動手段（早来駅）

③ 乗客属性（早来駅）

※乗車前後の移動手段 N=238

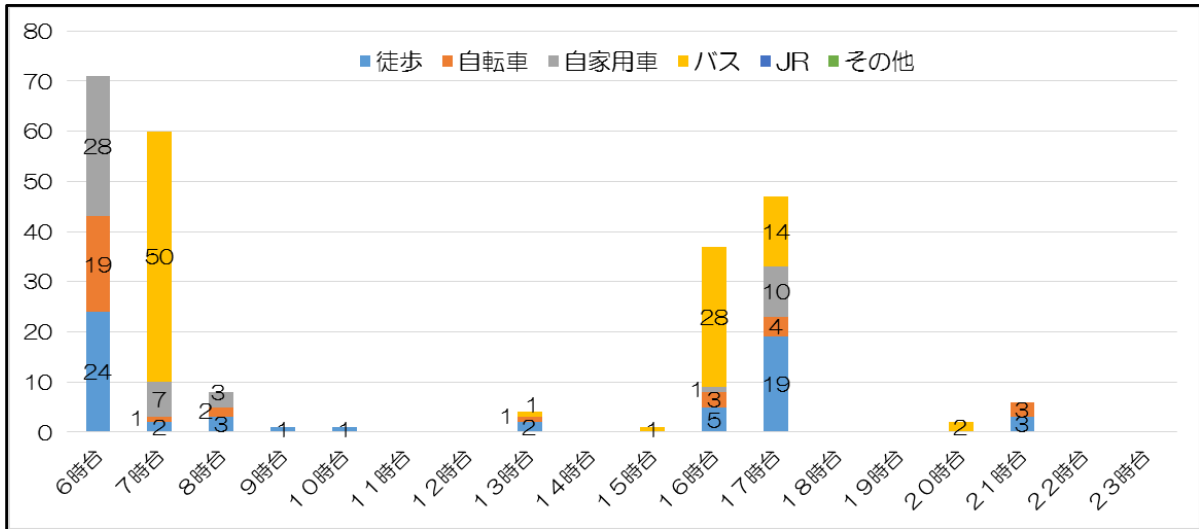


図 1-134 乗車前後の移動手段（早来駅）

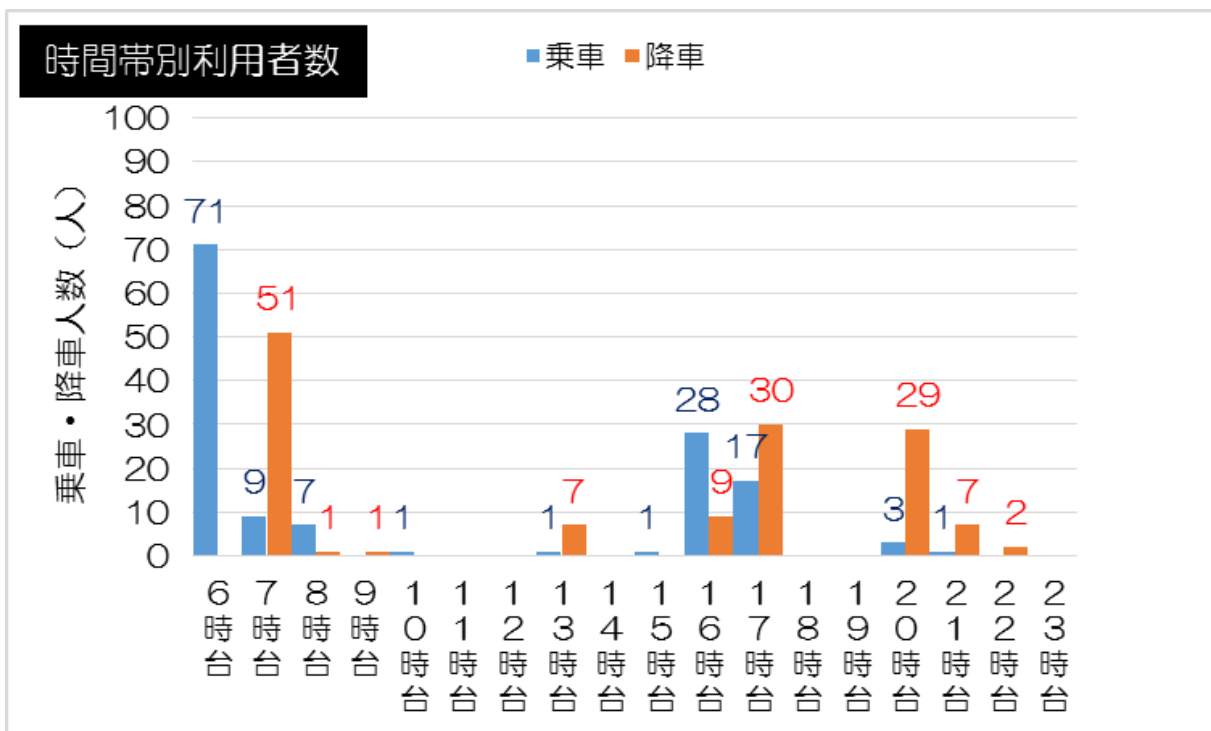


図 1-135 時間帯別利用者数（早来駅）

(5) 遠浅駅

① 乗客属性（遠浅駅）

1. 性別

N=61

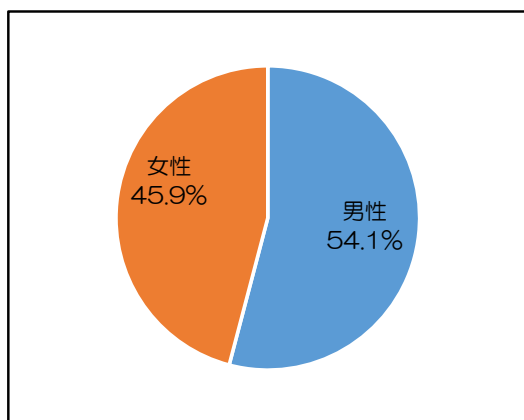


図 1-136 性別（遠浅駅）

2. 年齢

N=61

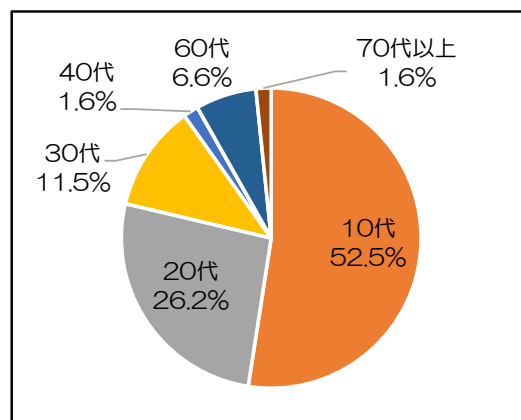


図 1-137 年齢（遠浅駅）

3. 職業

N=52

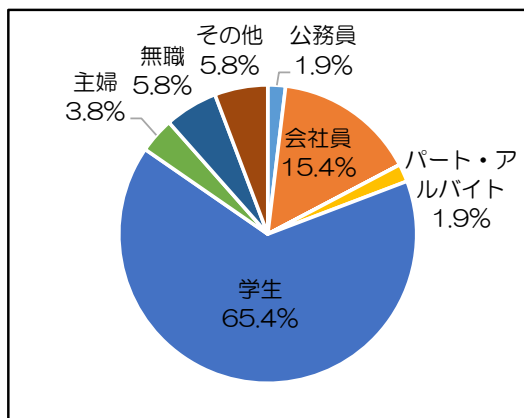


図 1-138 職業（遠浅駅）

4. 目的地

N=20

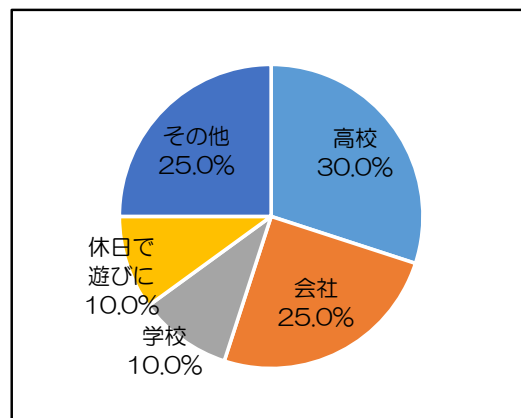


図 1-139 目的地（遠浅駅）

5. 利用目的

N=51

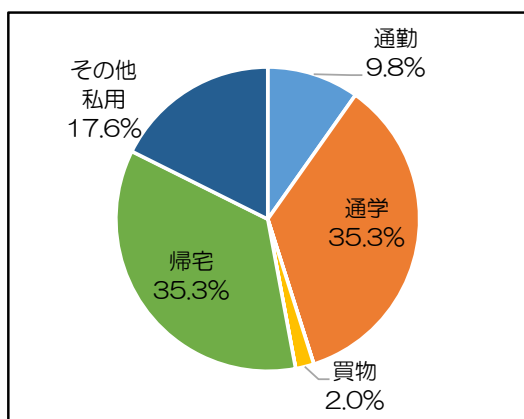


図 1-140 利用目的（遠浅駅）

6. 利用頻度

N=38

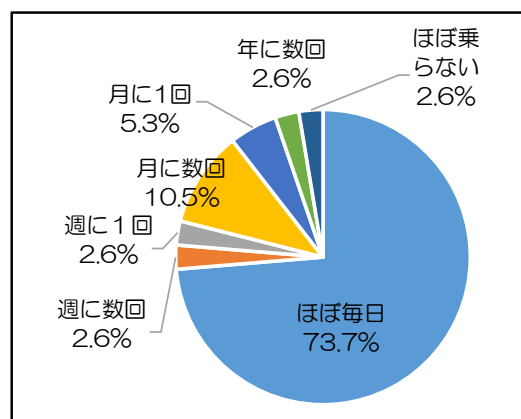


図 1-141 利用頻度（遠浅駅）

② 乗客属性（遠浅駅）

7. 乗継（乗車前） N=35

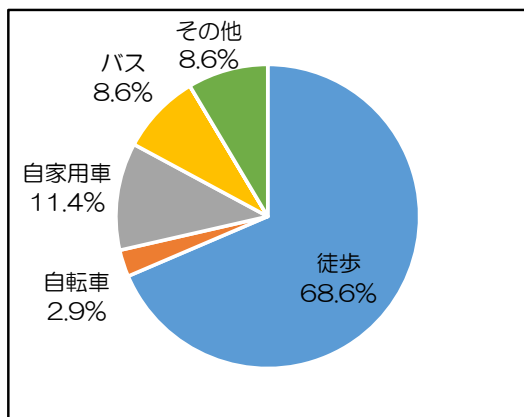


図 1-142 JR 乗車前の乗継（遠浅駅）

8. 乗継（乗車後） N=46

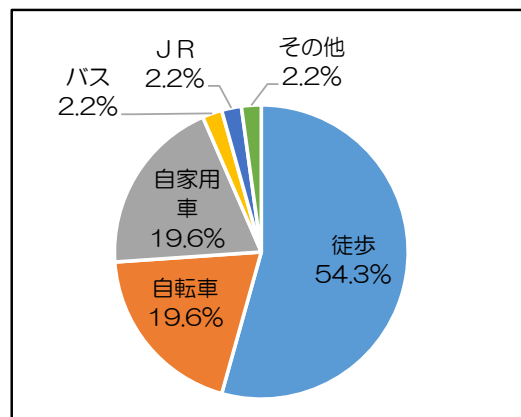


図 1-143 JR 乗車後の乗継（遠浅駅）

9. 土日や休日、運休日のJR利用 N=35

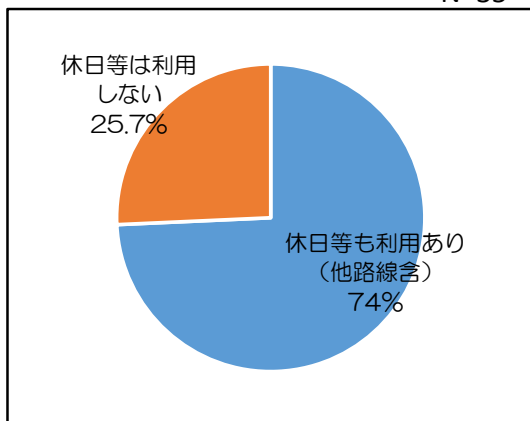


図 1-144 土日や休日、運休日のJR 利用（遠浅駅）

10. 土日や休日、運休日の移動手段 N=34

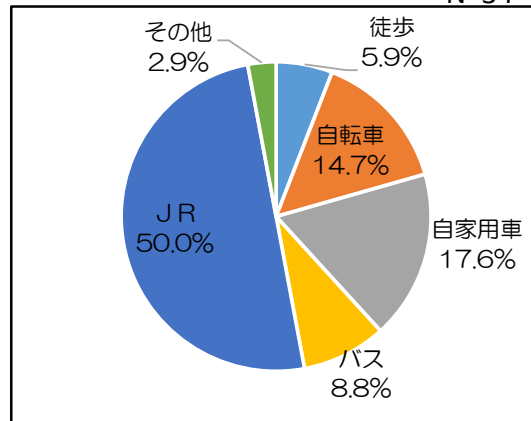


図 1-145 土日や休日、運休日の移動手段（遠浅駅）

③ 乗客属性（遠浅駅）

※乗車前後の移動手段 N=46

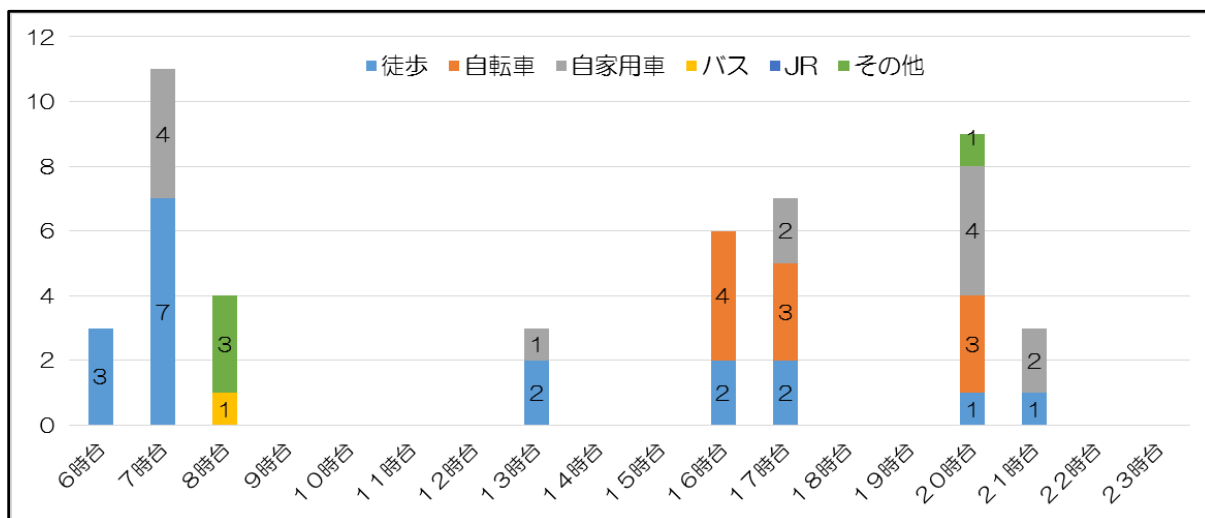


図 1-146 乗車前後の移動手段（遠浅駅）

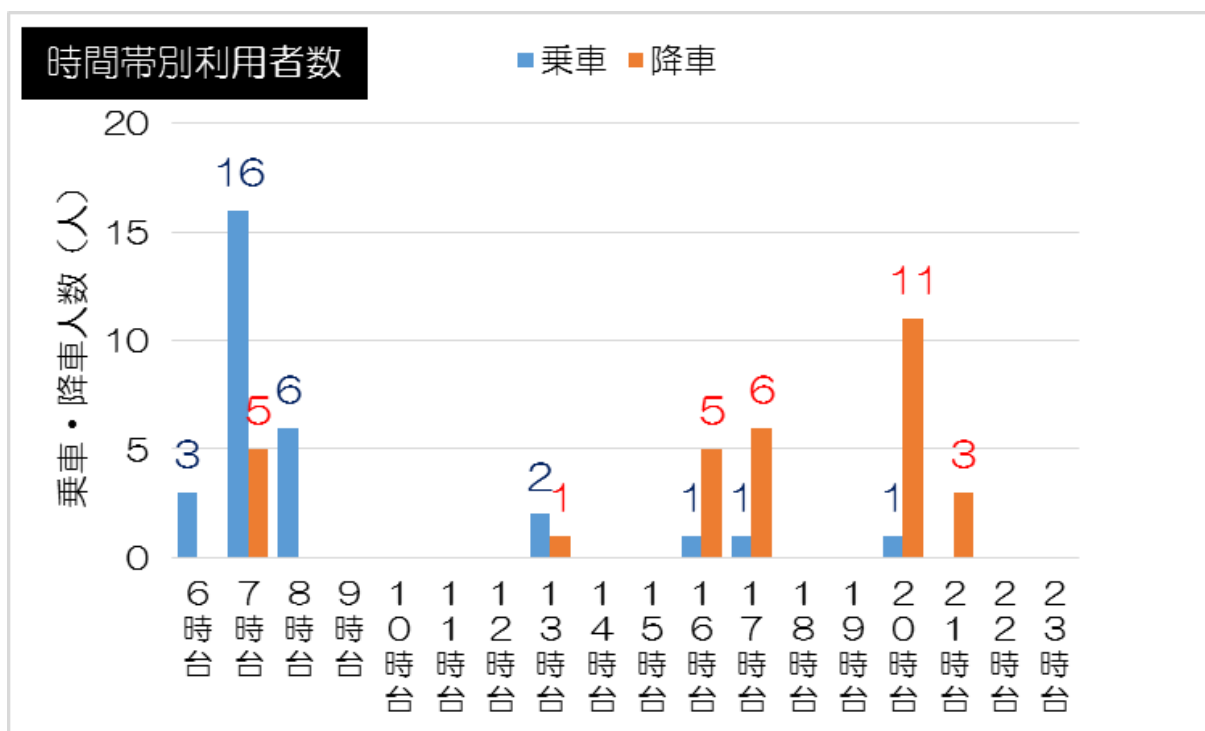


図 1-147 時間帯別利用者数（遠浅駅）

1-3. せいこドームバスの調査結果

(1) 安平追分方面

① 乗客属性（安平追分方面）

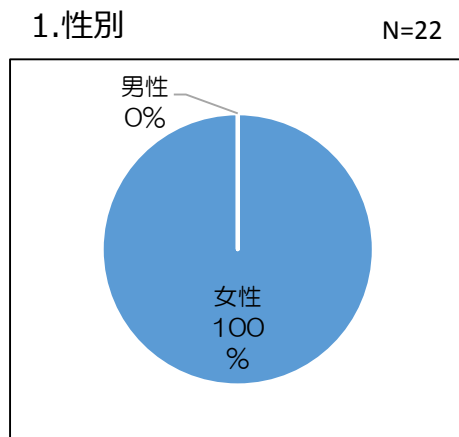


図 1-148 性別（安平追分方面）

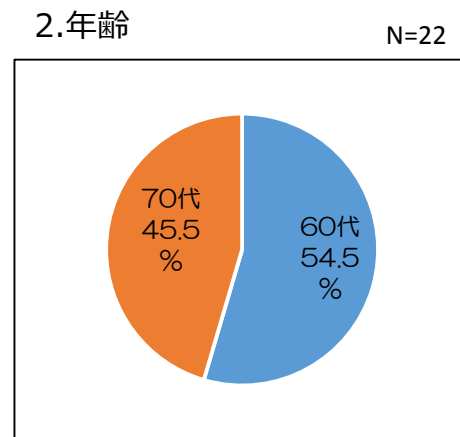


図 1-149 年齢（安平追分方面）

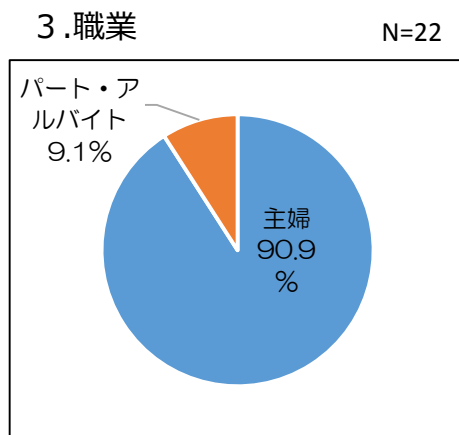


図 1-150 職業（安平追分方面）

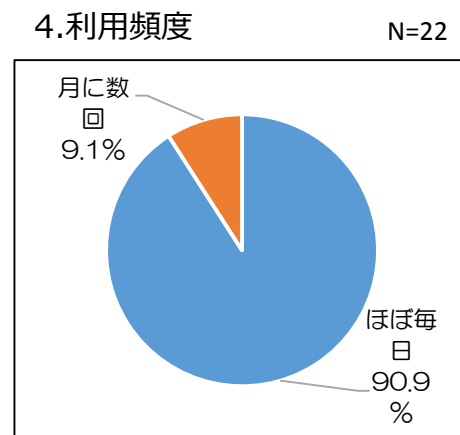


図 1-151 利用頻度（安平追分方面）

② 安平追分方面

a) 路線概要と現況

- ・運行本数：3 便/日
- ・運行区間：樽たるハウス前～せいこドーム
- ・所要時間：31 分（路線を一巡する便は 53 分）
- ・始発：9:30（樽たるハウス前発）・終発：15:37（せいこドーム発）
- ・1 便当たり利用者：7 人

【現況】

せいこドーム利用者送迎のバスとして運行されており、利用者も施設利用者であり、ほぼ毎日利用されている。せいこドームバスのルートは、一部他のバス路線と同じルートを運行しており、施設利用者以外の利用も検討が可能と思われる。

b) 路線図と利用状況



図 1-152 路線図（安平追分方面）

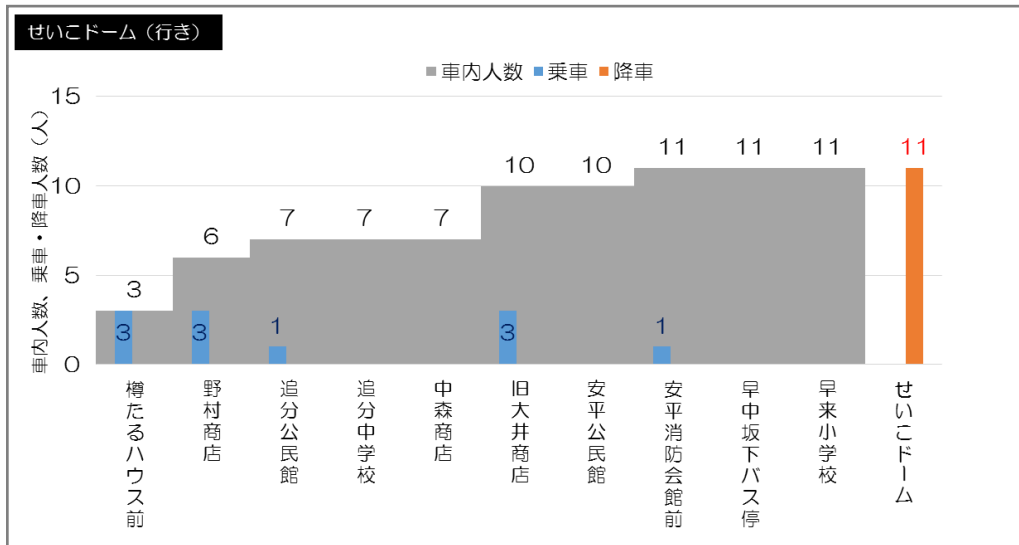


図 1-153 せいこドーム行き（安平追分方面）

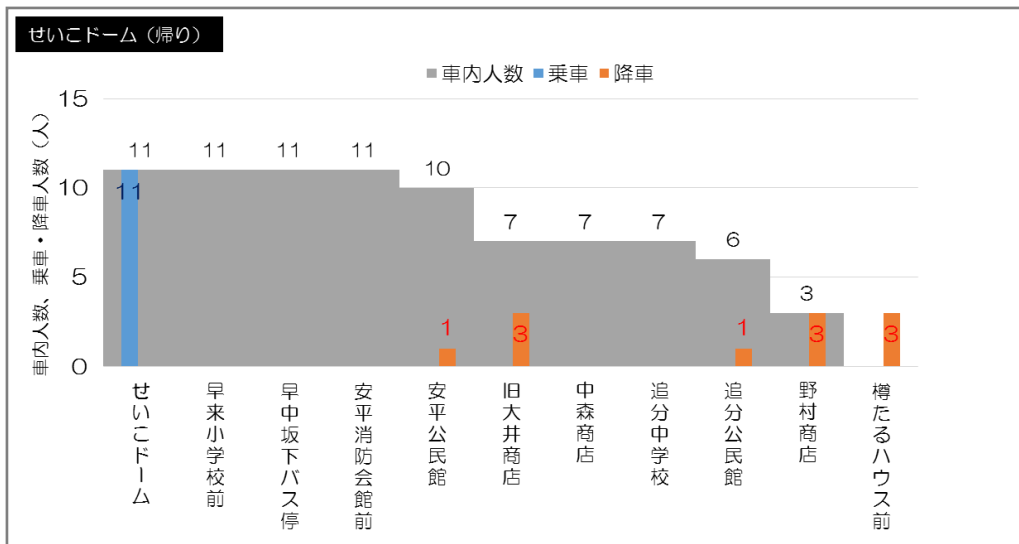


図 1-154 せいこドーム帰り（安平追分方面）

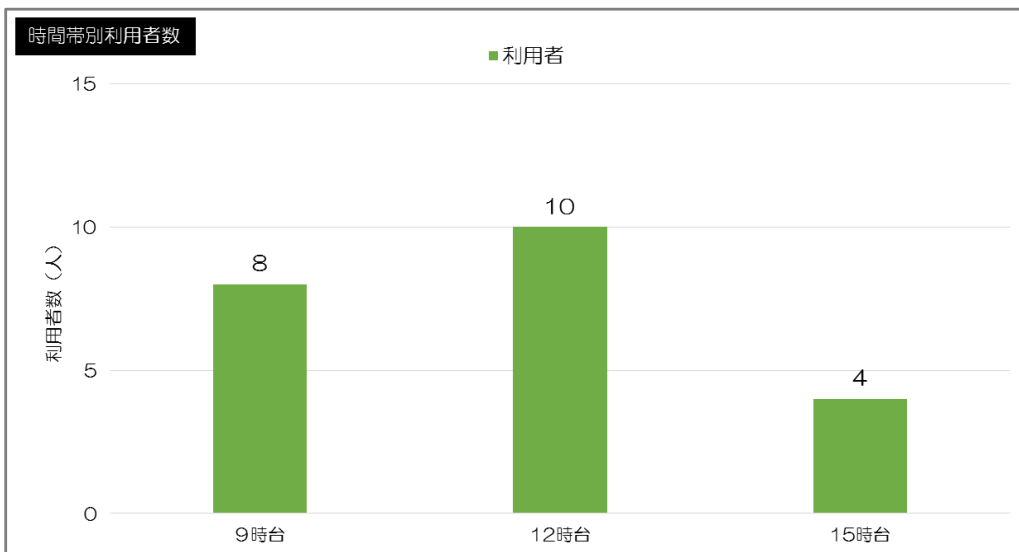


図 1-155 時間帯別利用者数（安平追分方面）

③ OD 分析 (安平追分方面)

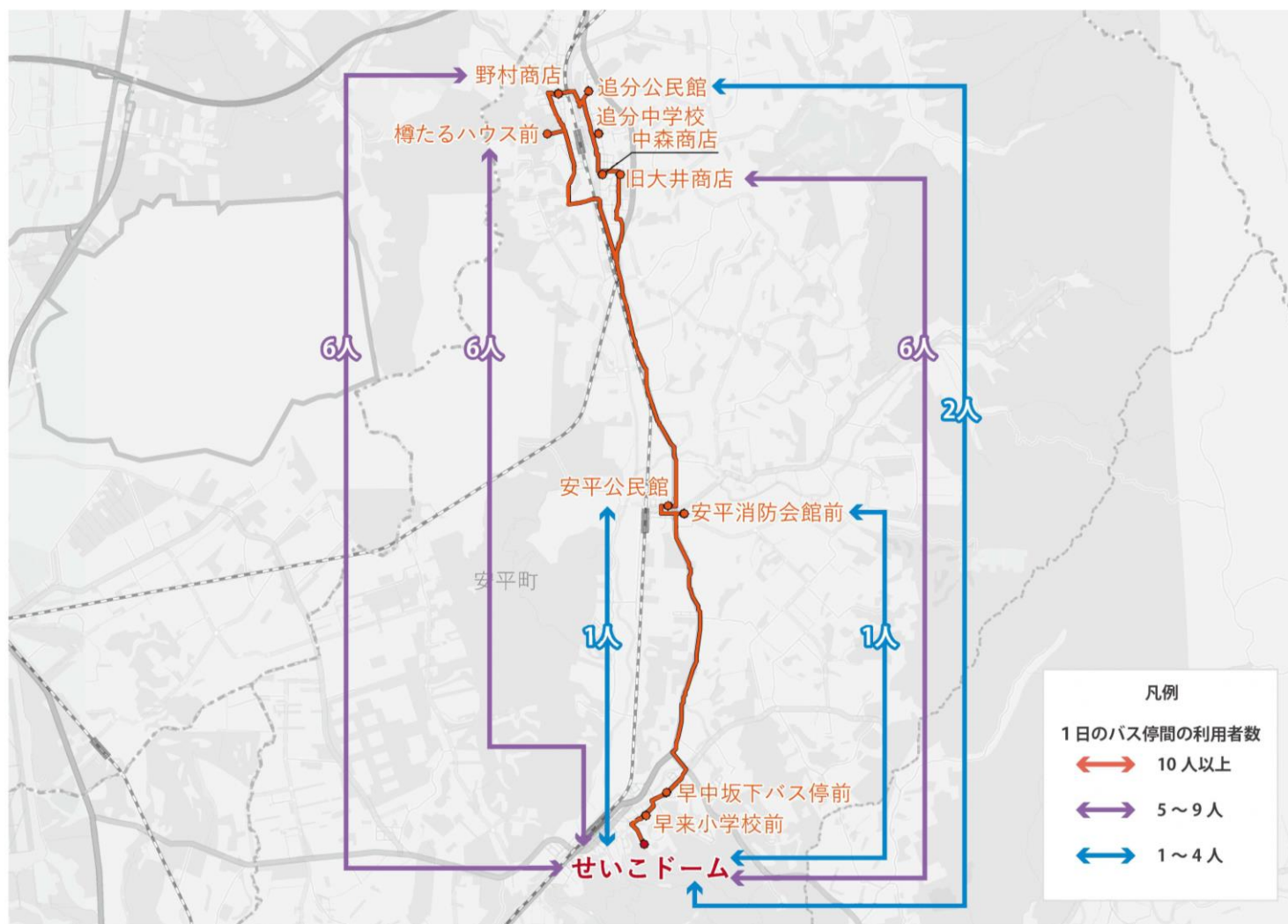


図 1-156 OD 図 (安平追分方面)

(2) 遠浅北町方面

① 乗客属性（遠浅北町方面）

1.性別 N=2

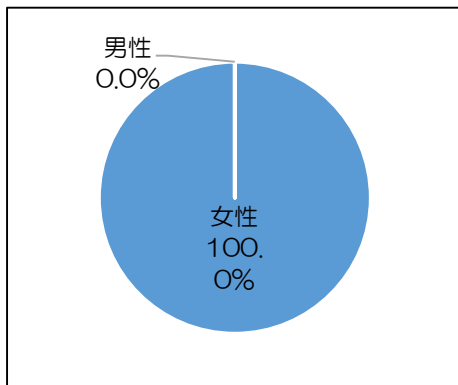


図 1-157 性別（遠浅北町方面）

2.年齢 N=2

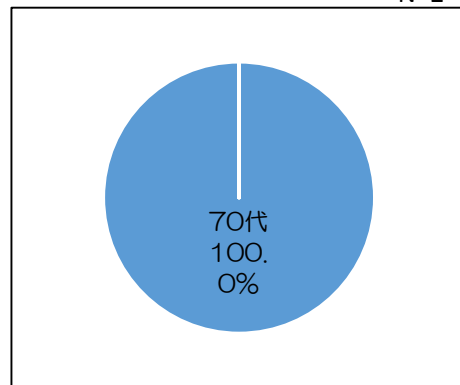


図 1-158 年齢（遠浅北町方面）

3.職業 N=2

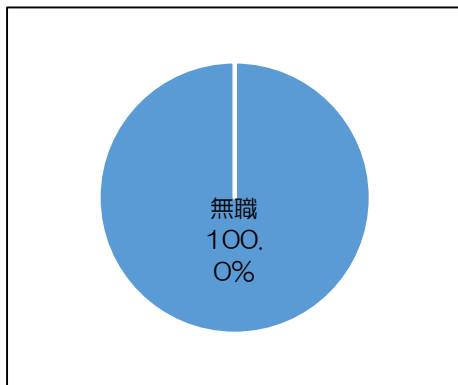


図 1-159 職業（遠浅北町方面）

4.利用頻度 N=2

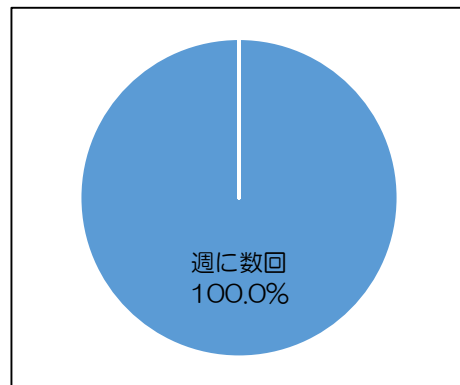


図 1-160 利用頻度（遠浅北町方面）

② 遠浅北町方面

a) 路線概要と現況

- ・ 運行本数：3 便/日
- ・ 運行区間：源武ノーザンFテニスコート～せいこドーム
- ・ 所要時間：17 分～25 分（路線を一巡する便は 52 分）
- ・ 始発：9:23（ノーザンFテニスコート発）
- ・ 終発：15:40（せいこドーム発）
- ・ 1 便当たり利用者：1 人

【現況】

せいこドームの施設利用者の送迎を行うバスとして運行。調査日は悪天候の影響もあり、利用者が少ない。遠浅方面へルートが設定されており、利用者数の少ない遠浅線との統合等も含めて、路線確保の検討の必要があると思われる。

b) 路線図



図 1-161 路線図（遠浅北町方面）

利用状況

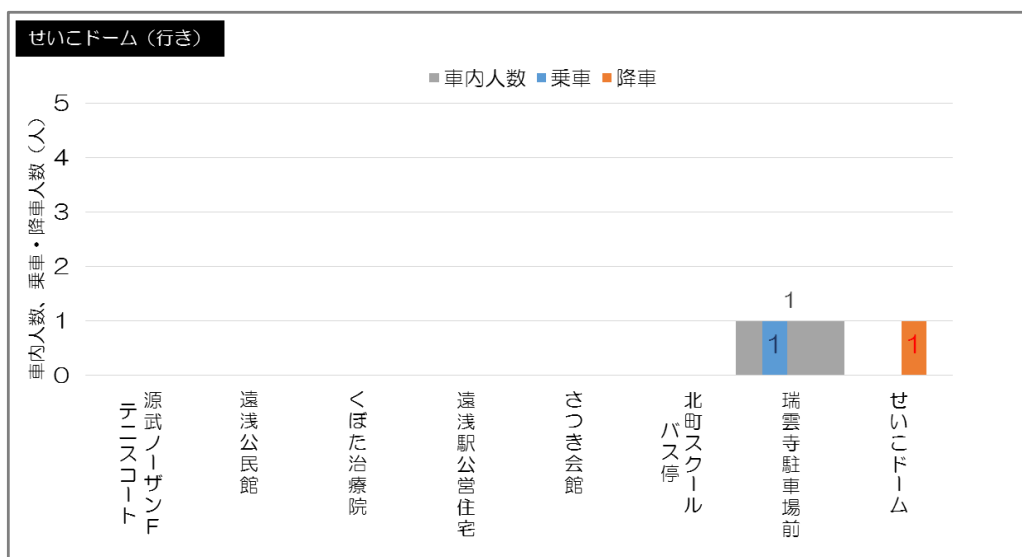


図 1-162 せいこども行き (遠浅北町方面)

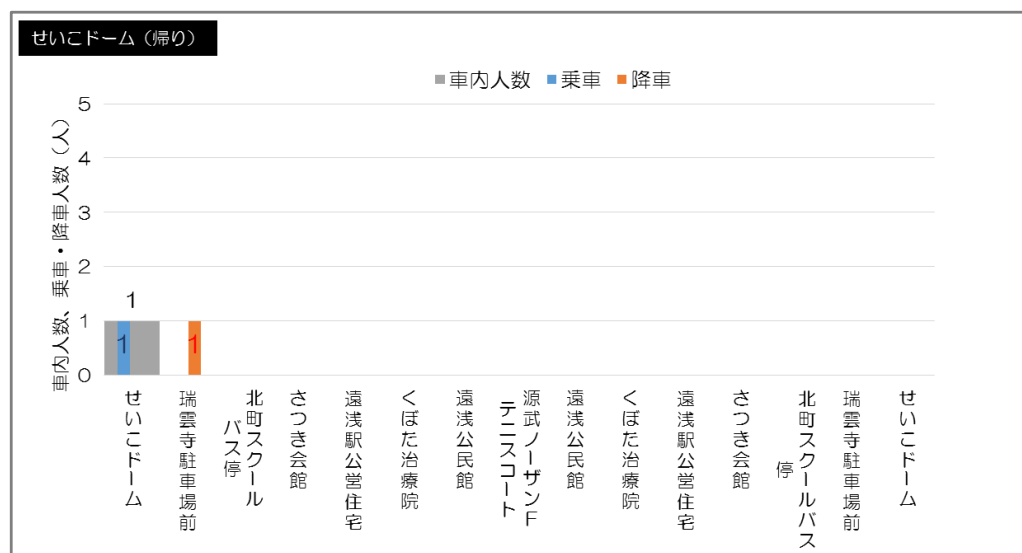


図 1-163 せいこども帰り (遠浅北町方面)

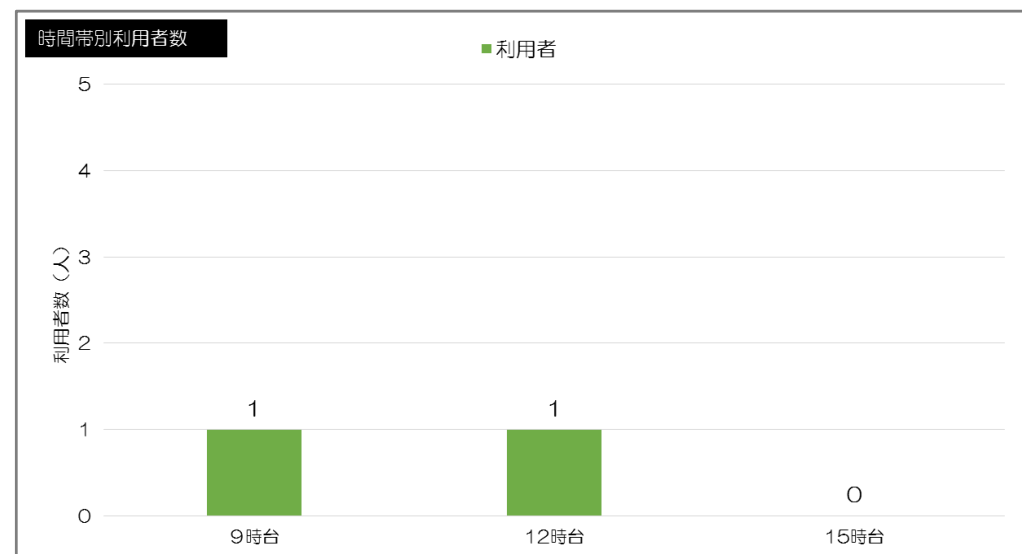


図 1-164 時間帯別利用者数 (遠浅北町方面)

③ OD 分析 (遠浅北町方面)

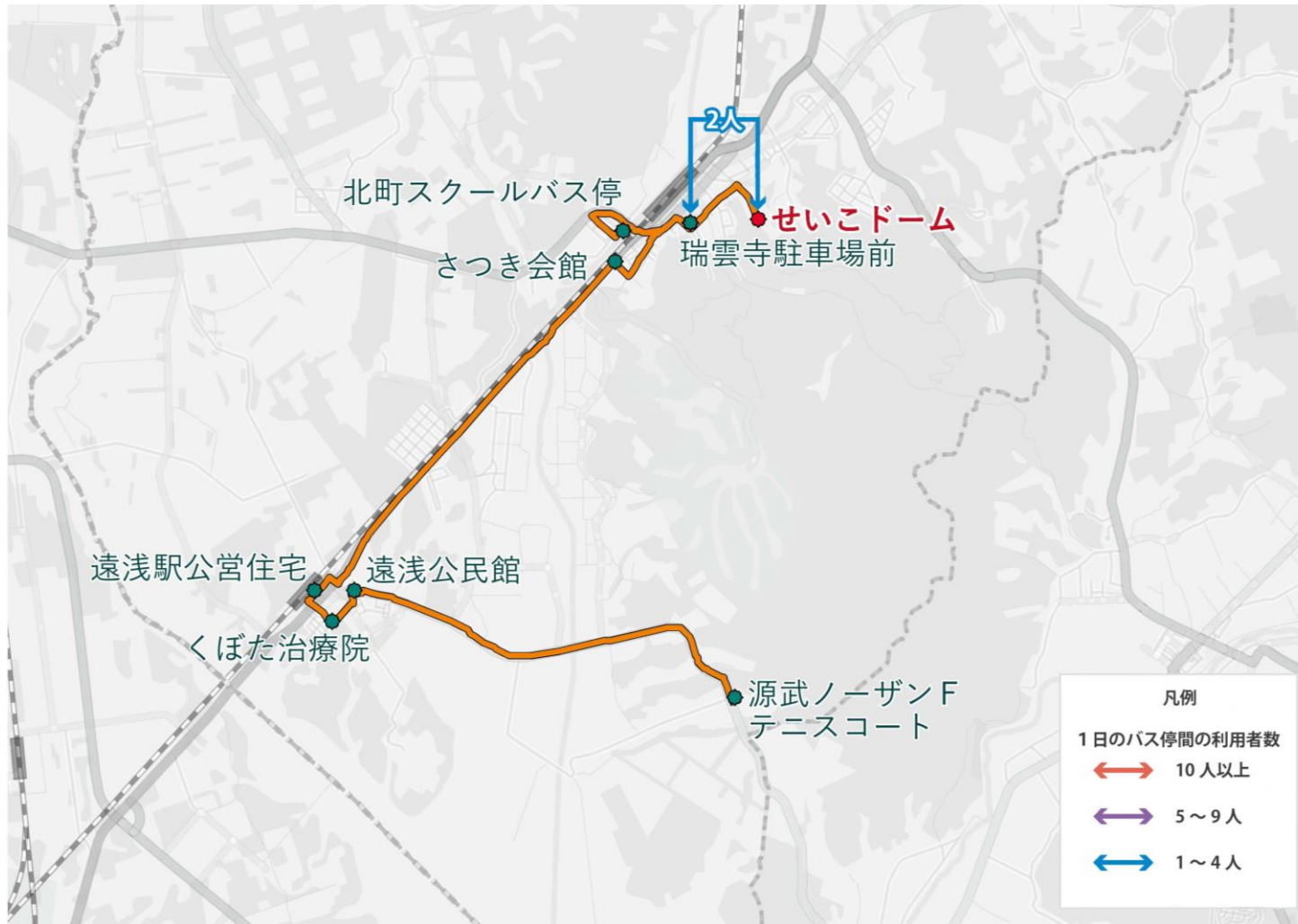


図 1-165 OD 図 (遠浅北町方面)

1-4. デマンドバスの調査結果

(1) 早来・遠浅市街地

① 路線概要と現状

- ・担当業者： 早来ハイヤー
- ・運行便数： 10便/日（往路・復路各5便）
- ・運行区間： 安平・早来・遠浅エリア～早来・遠浅市街地
- ・始 発： 8：30（第1便：往路（自宅→市街地））
- ・終 発： 17：30（第10便：復路（市街地→自宅））

【現況】

- ・夕方の第9便（往路・16：30発）、第10便（復路・17：30発）の利用実績が他の時間帯に比べて極端に少ないため、今後もこの2便の運行を続けるかについて検討の必要がある。
- ・また、第2便（往路・9：30発）の利用実績が、同時帯の追分・安平エリアを走る復路の便に比べて、明らかに少ないため、事業者や利用者から実態等を聞き取る等して、復路での運行も検討する必要がある。
- ・利用実績の少ない街中バス停については、将来のルート変更も含めた見直しを検討することが必要。
- ・曜日毎に利用の傾向が異なるため、全時間帯にバスを走らせる必要性を実績に基づき検討することが考えられる。

② 月別・便別利用実績（早来・遠浅市街地）

往路：自宅→街中バス停

復路：街中バス停→自宅

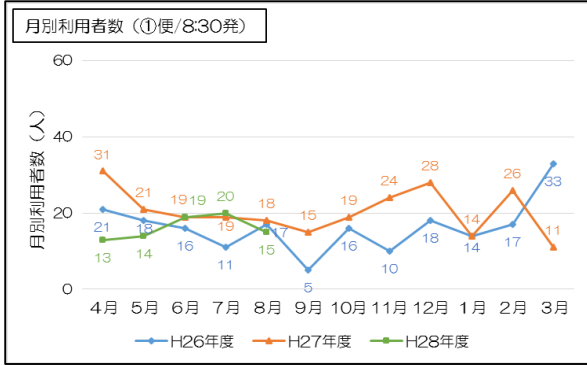


図 1-166 1 便 月別利用者数(早来・遠浅市街地)

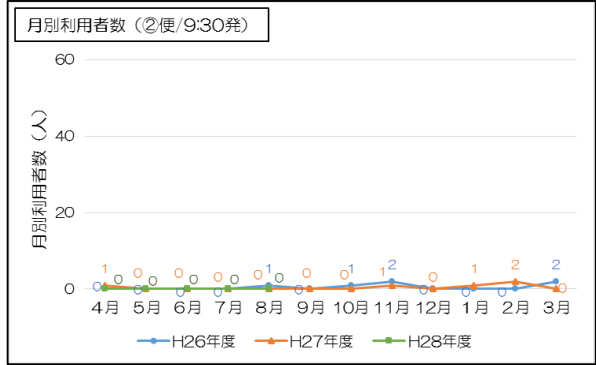


図 1-167 2 便 月別利用者数(早来・遠浅市街地)

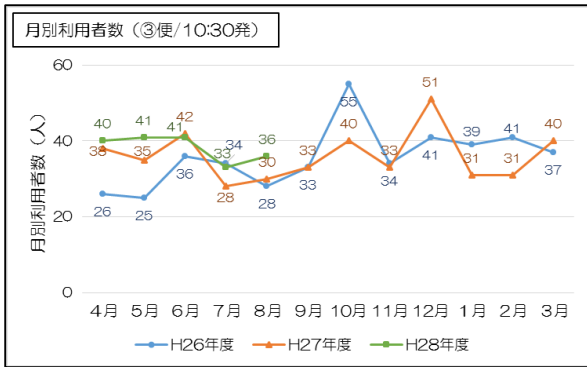


図 1-168 3 便 月別利用者数(早来・遠浅市街地)

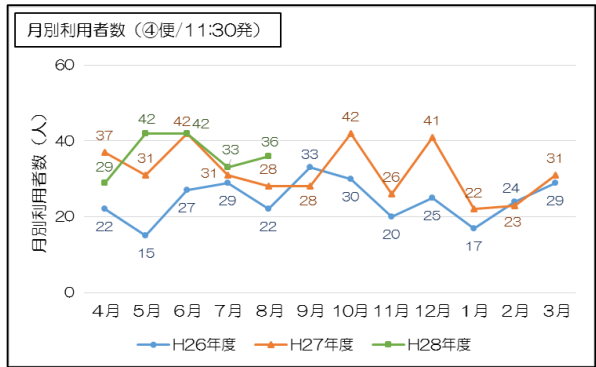


図 1-169 4 便 月別利用者数(早来・遠浅市街地)

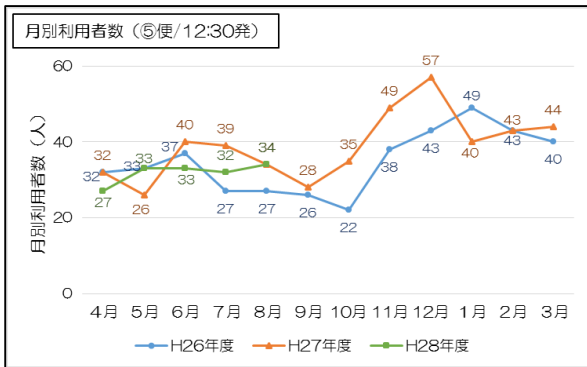


図 1-170 5 便 月別利用者数(早来・遠浅市街地)

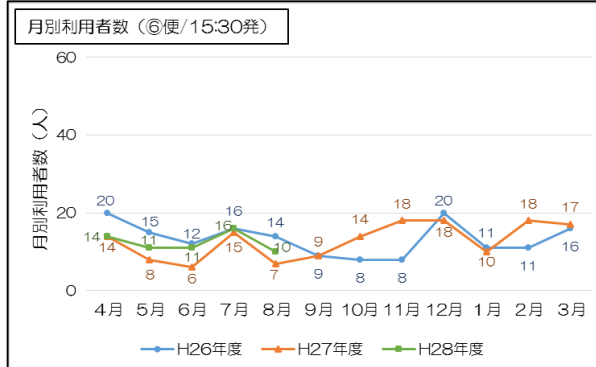


図 1-171 6 便 月別利用者数(早来・遠浅市街地)

③ 月別・便別利用実績（早来・遠浅市街地）

往路：自宅→街中バス停

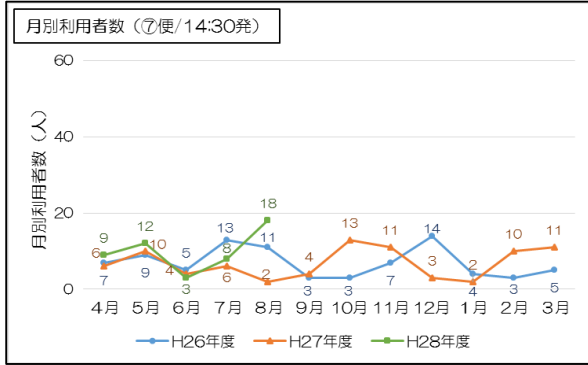


図 1-172 7便 月別利用者数（早来・遠浅市街地）

復路：街中バス停→自宅

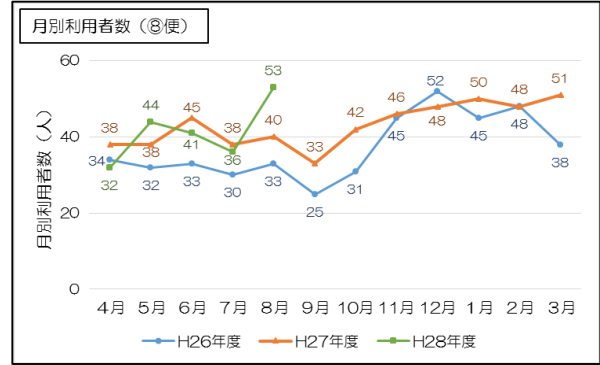


図 1-173 8便 月別利用者数（早来・遠浅市街地）

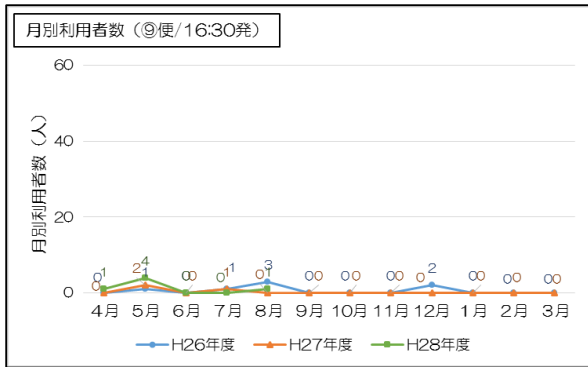


図 1-174 9便 月別利用者数（早来・遠浅市街地）

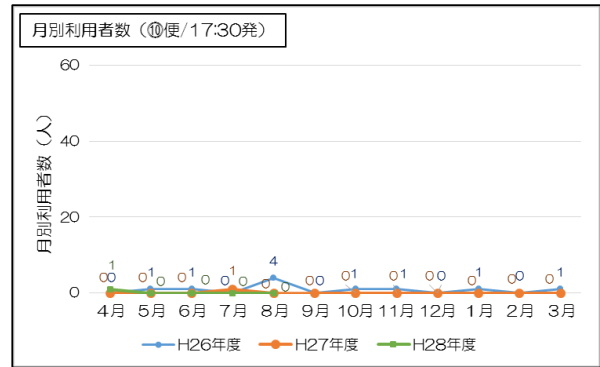


図 1-175 10便 月別利用者数
（早来・遠浅市街地）

④ 1 営業日あたり地区別・停留所別利用実績（早来・遠浅市街地）

往路：自宅→街中バス停

復路：街中バス停→自宅

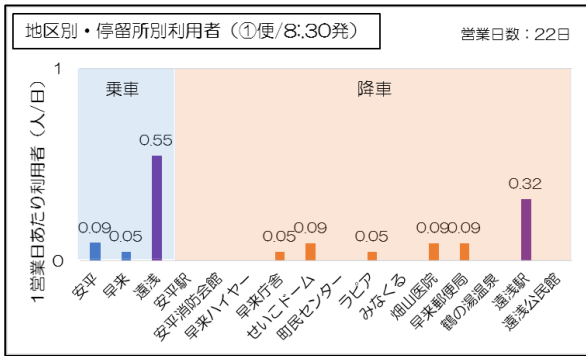


図 1-176 1 便 地区別・停留所別利用実績

(早来・遠浅市街地)

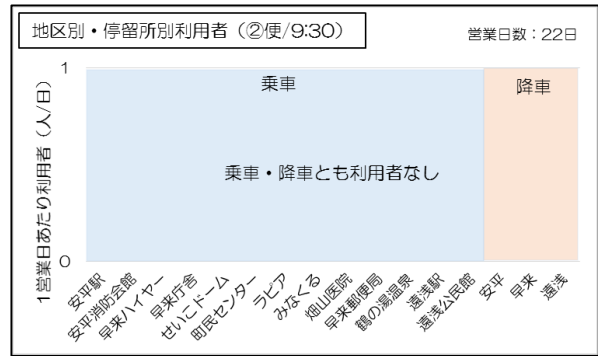


図 1-177 2 便 地区別・停留所別利用実績

(早来・遠浅市街地)

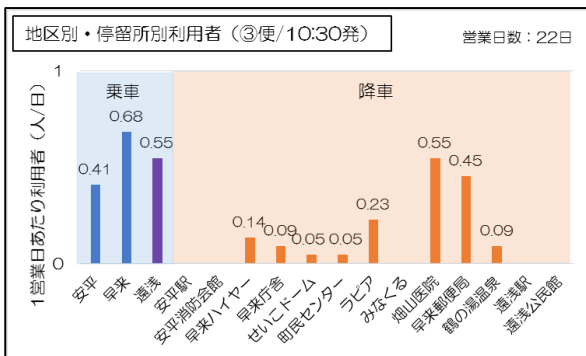


図 1-178 3 便 地区別・停留所別利用実績

(早来・遠浅市街地)

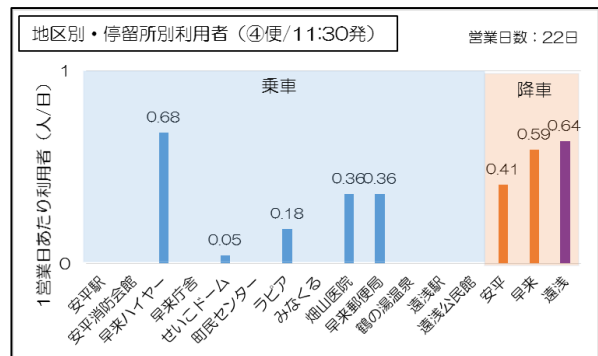


図 1-179 4 便 地区別・停留所別利用実績

(早来・遠浅市街地)

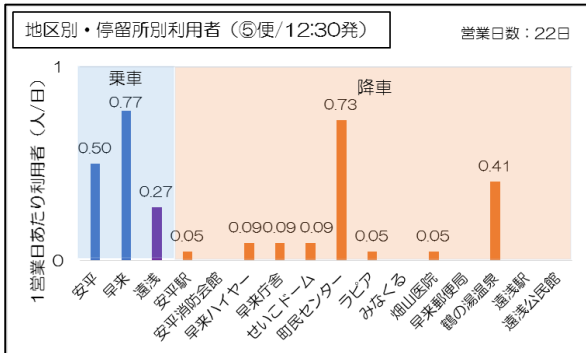


図 1-180 5 便 地区別・停留所別利用実績

(早来・遠浅市街地)

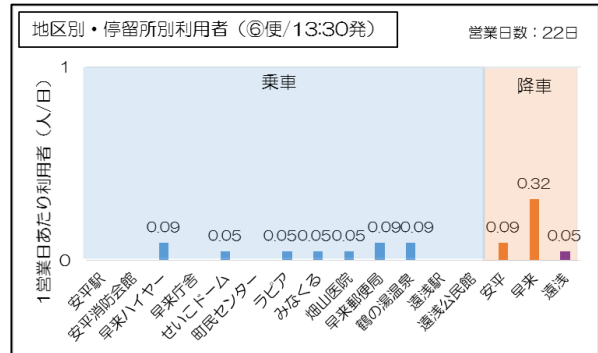


図 1-181 6 便 地区別・停留所別利用実績

(早来・遠浅市街地)

※データは他の乗降調査と整合性に配慮して同月（平成 28 年 8 月）の営業実績を採用

⑤ 1 営業日あたり地区別・停留所別利用実績（早来・遠浅市街地）

往路：自宅→街中バス停

復路：街中バス停→自宅

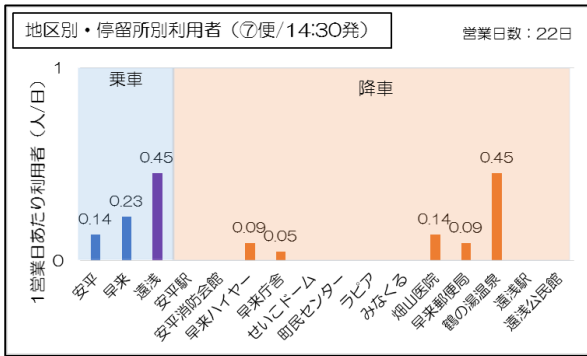


図 1-182 7 便 地区別・停留所別利用実績

（早来・遠浅市街地）

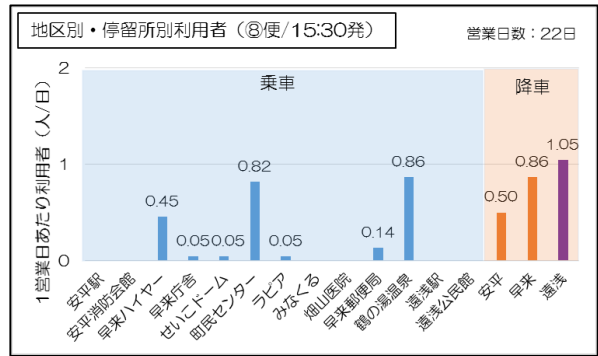


図 1-183 8 便 地区別・停留所別利用実績

（早来・遠浅市街地）

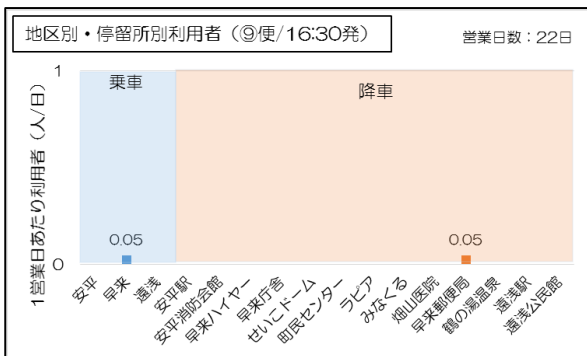


図 1-184 9 便 地区別・停留所別利用実績

（早来・遠浅市街地）

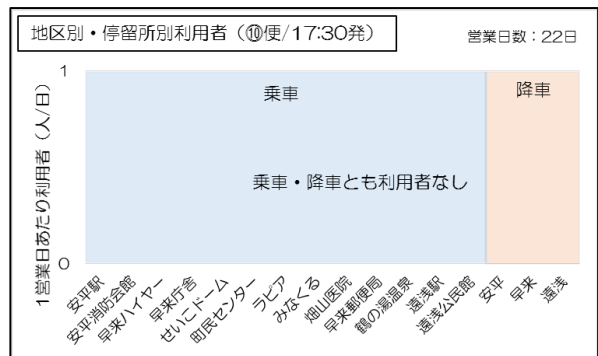


図 1-185 10 便 地区別・停留所別利用実績

（早来・遠浅市街地）

※データは他の乗降調査と整合性に配慮して同月（平成 28 年 8 月）の営業実績を採用

⑥ 曜日別利用実績（早来・遠浅市街地）

往路：自宅→街中バス停

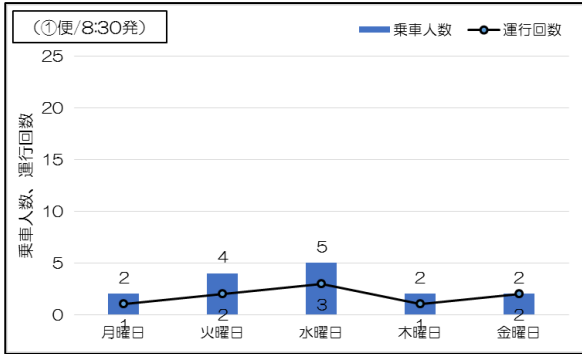


図 1-186 1 便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

復路：街中バス停→自宅

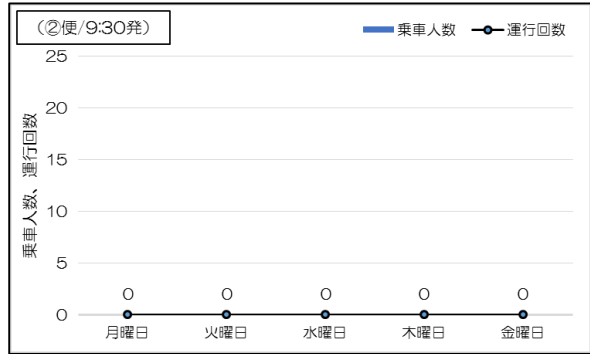


図 1-187 2 便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

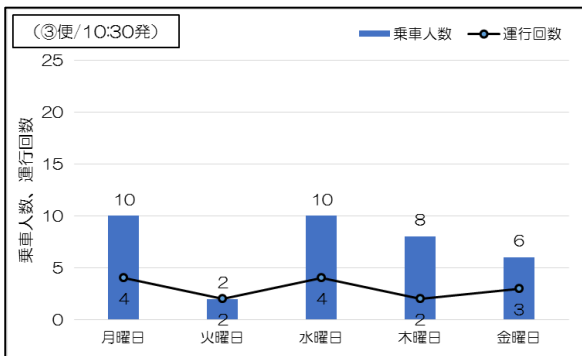


図 1-188 3 便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

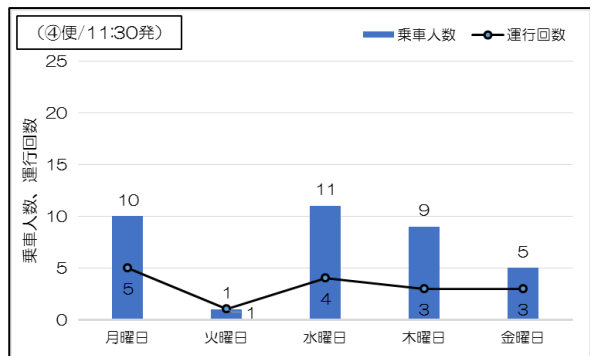


図 1-189 4 便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

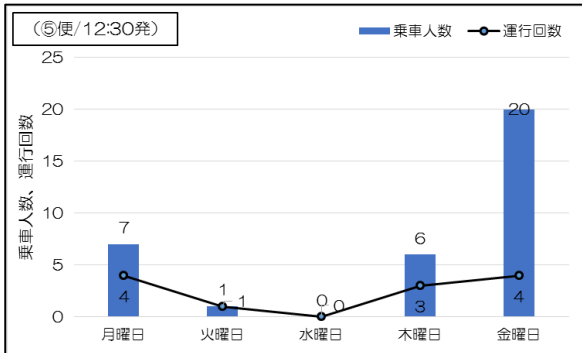


図 1-190 5 便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

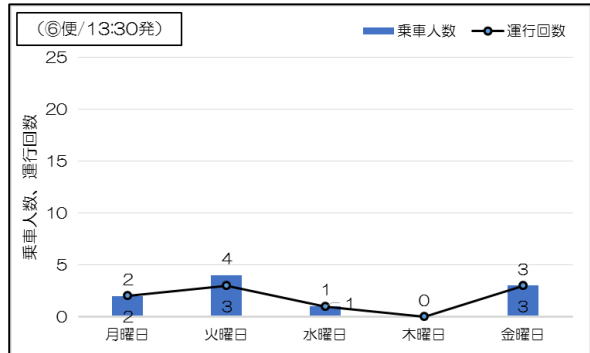


図 1-191 6 便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

⑦ 曜日別利用実績（早来・遠浅市街地）

往路：自宅→街中バス停

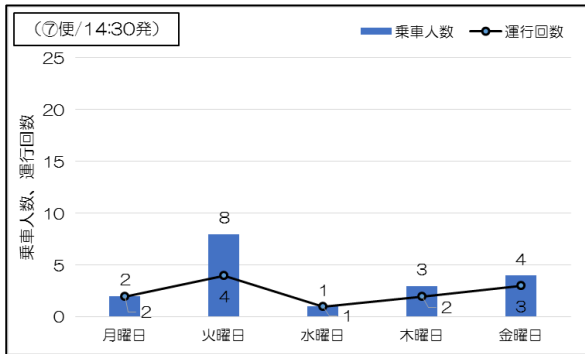


図 1-192 7便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

復路：街中バス停→自宅

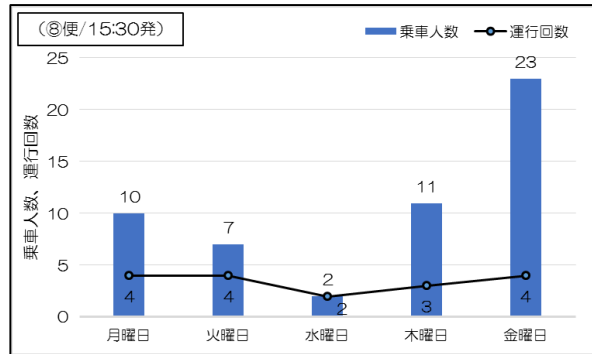


図 1-193 8便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

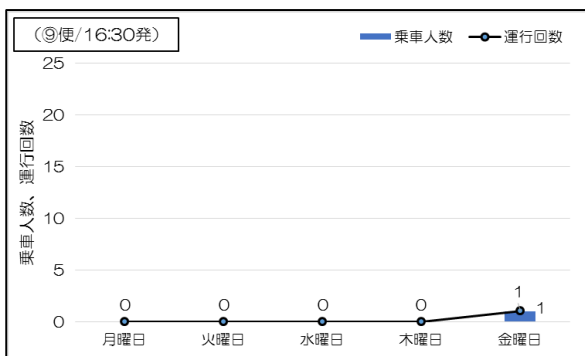


図 1-194 9便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

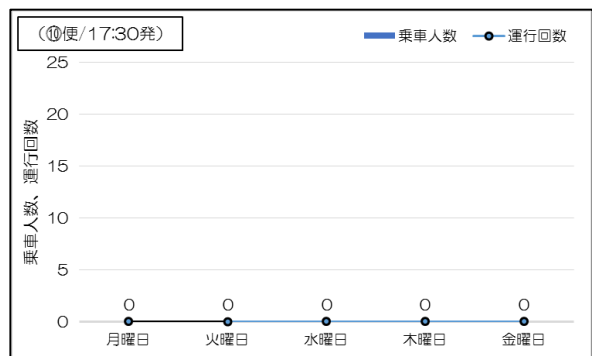


図 1-195 10便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

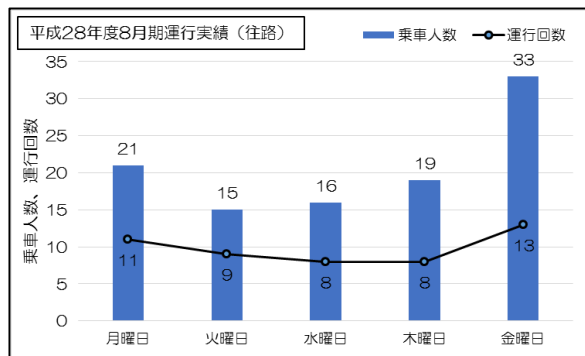


図 1-196 往路便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

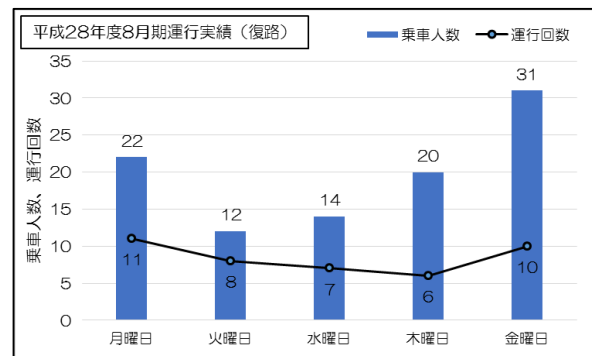


図 1-197 復路便 曜日別利用実績

(早来・遠浅市街地)

(2) 追分・安平市街地

① 路線概要と現状

- ・ 担当業者： 追分ハイヤー
- ・ 運行便数： 10便/日（往路・復路各5便）
- ・ 運行区間： 追分・安平エリア～追分市街地
- ・ 始 発： 8：00（第1便：往路（自宅→市街地））
- ・ 終 発： 17：00（第10便：復路（市街地→自宅））

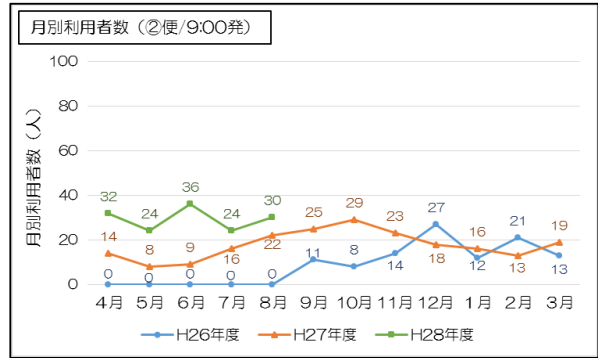
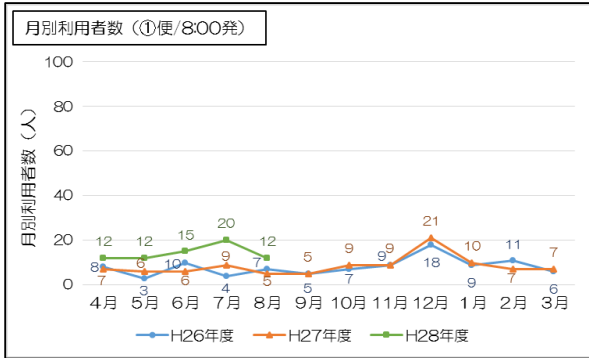
【現況】

- ・ 第9便（往路・16：00発）は利用実績が他の時間帯に比べて少ないため、この便の運行を今後も続けるかについて検討の必要がある。
- ・ 夕方の2便を除けば、各便ともに一定数の利用実績があり、今後は利用実績の少ない街中バス停について、将来的なバス停の必要性を検討することが必要。
- ・ 曜日毎に利用の傾向が異なるため、全時間帯にバスを走らせる必要性を実績に基づき検討することが考えられる。

② 月別・便別利用実績（追分・安平市街地）

往路：自宅→街中バス停

復路：街中バス停→自宅



※行先の見直しによる利用者の向上

図 1-198 1 便 月別利用者数（追分・安平市街地）

図 1-199 2 便 月別利用者数（追分・安平市街地）

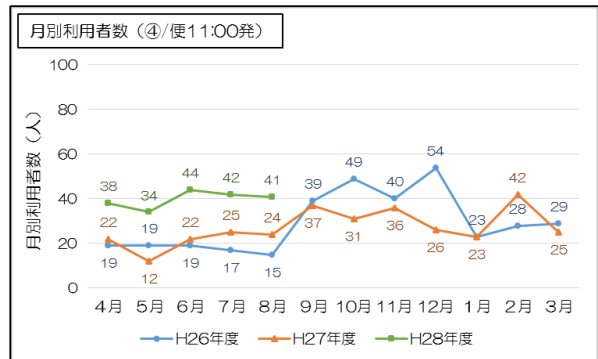
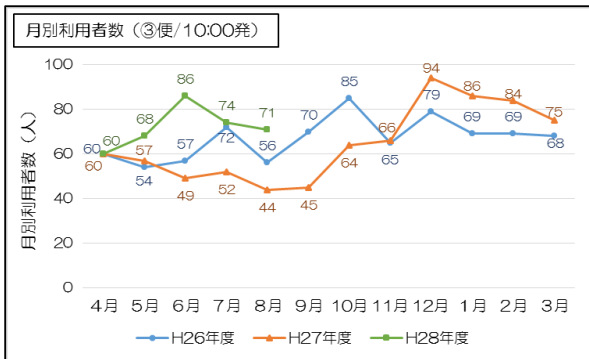


図 1-200 3 便 月別利用者数（追分・安平市街地）

図 1-201 4 便 月別利用者数（追分・安平市街地）

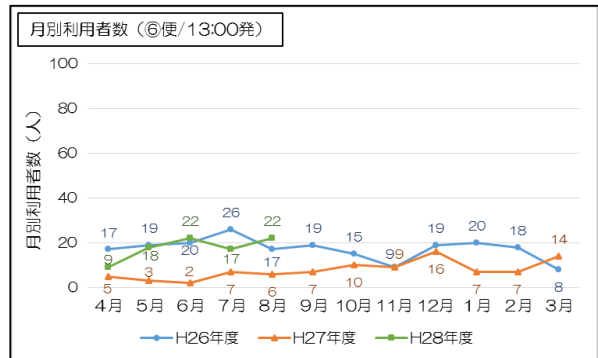
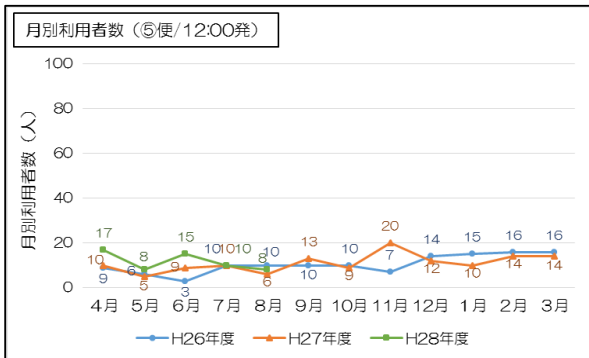


図 1-202 5 便 月別利用者数（追分・安平市街地）

図 1-203 6 便 月別利用者数（追分・安平市街地）

③ 月別・便別利用実績（追分・安平市街地）

往路：自宅→街中バス停

復路：街中バス停→自宅

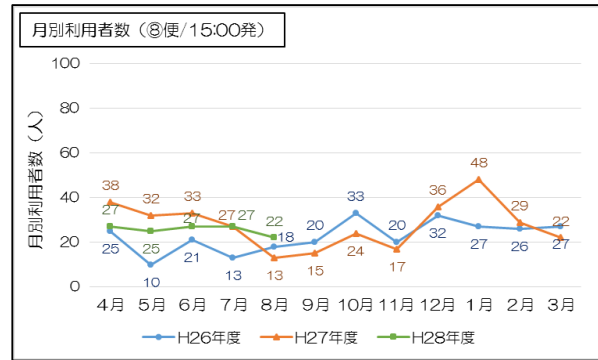
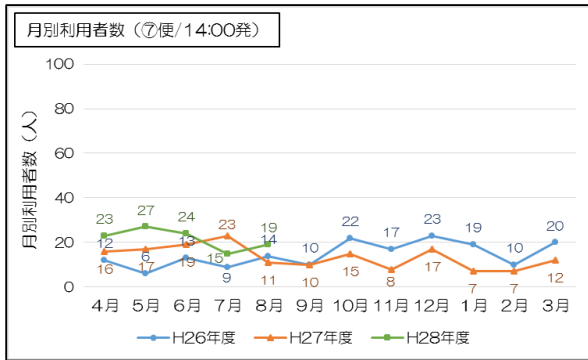


図 1-204 7 便 月別利用者数 (追分・安平市街地)

図 1-205 8 便 月別利用者数 (追分・安平市街地)

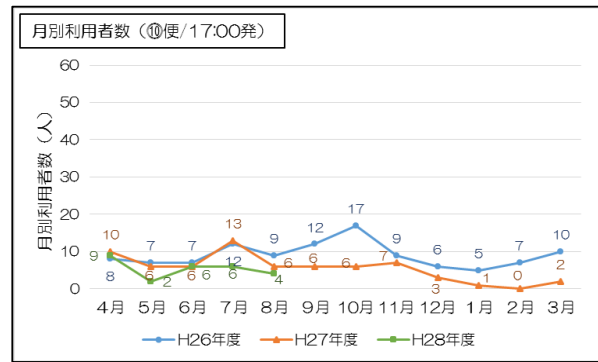
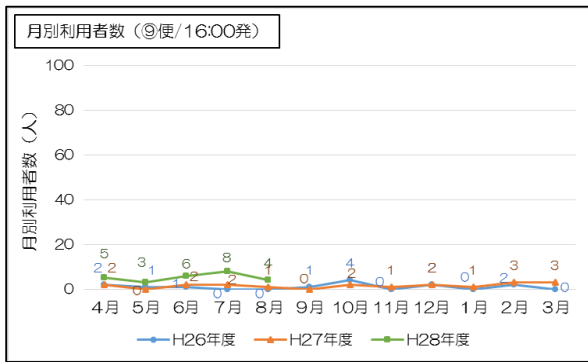


図 1-206 9 便 月別利用者数 (追分・安平市街地)

図 1-207 10 便 月別利用者数
(追分・安平市街地)

④ 1 営業日あたり地区別・停留所別利用実績（追分・安平市街地）

往路：自宅→街中バス停

復路：街中バス停→自宅

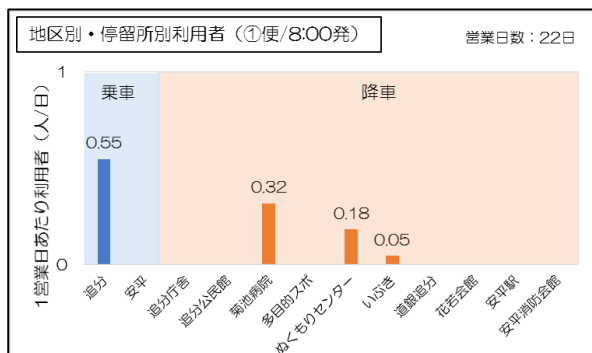


図 1-208 1 便 地区別・停留所別利用実績

（追分・安平市街地）

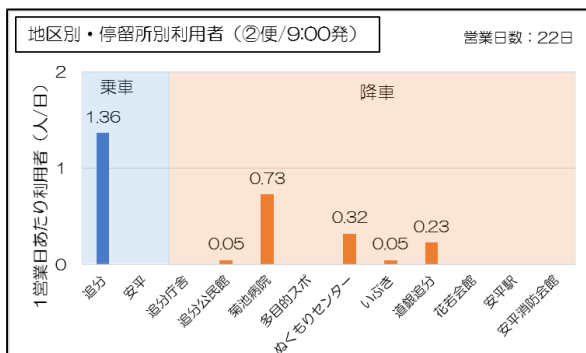


図 1-209 2 便 地区別・停留所別利用実績

（追分・安平市街地）

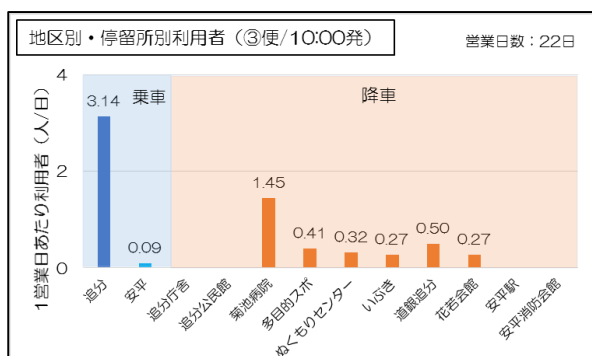


図 1-210 3 便 地区別・停留所別利用実績

（追分・安平市街地）

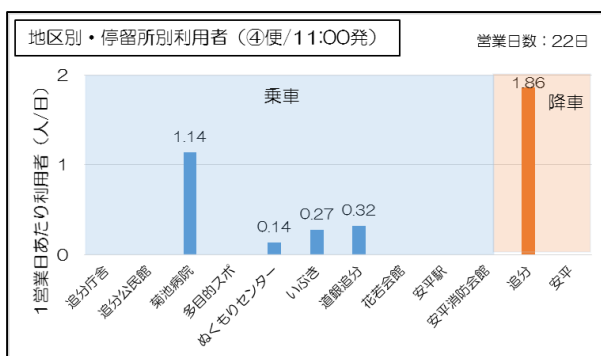


図 1-211 4 便 地区別・停留所別利用実績

（追分・安平市街地）

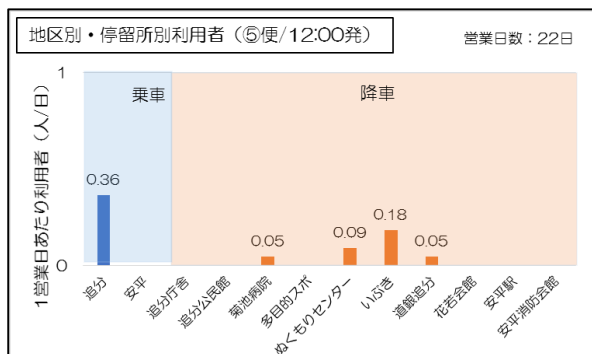


図 1-212 5 便 地区別・停留所別利用実績

（追分・安平市街地）

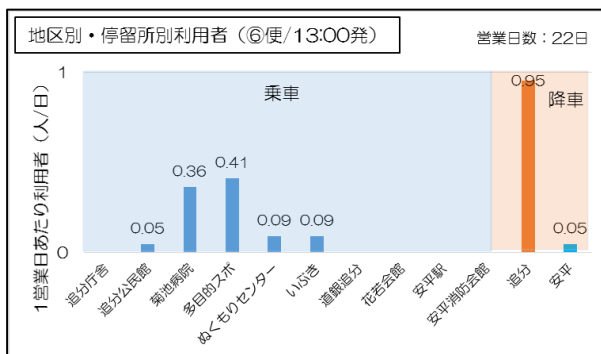


図 1-213 6 便 地区別・停留所別利用実績

（追分・安平市街地）

※データは他の乗降調査と整合性に配慮して同月（平成 28 年 8 月）の営業実績を採用

⑤ 1 営業日あたり地区別・停留所別利用実績（追分・安平市街地）

往路：自宅→街中バス停

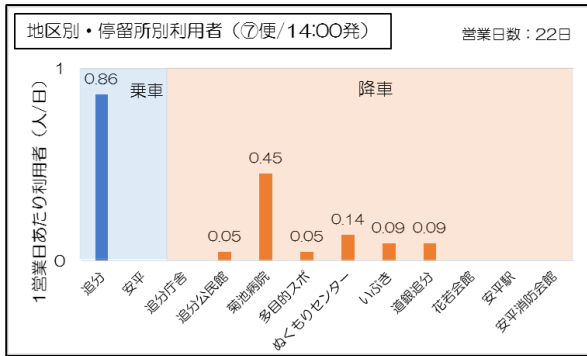


図 1-214 7 便 地区別・停留所別利用実績
（追分・安平市街地）

復路：街中バス停→自宅

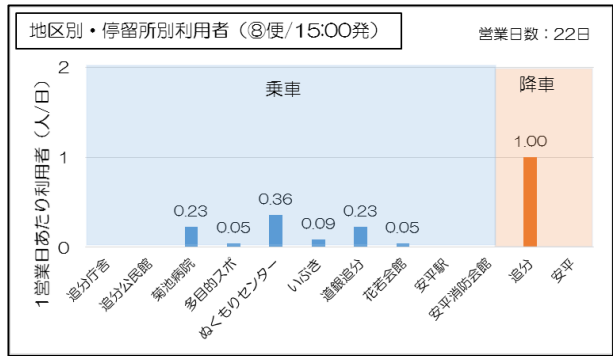


図 1-215 8 便 地区別・停留所別利用実績
（追分・安平市街地）

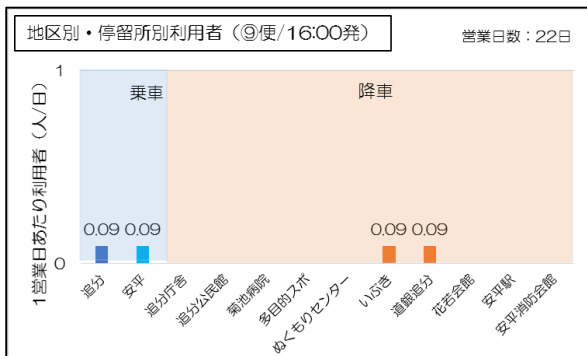


図 1-216 9 便 地区別・停留所別利用実績
（追分・安平市街地）

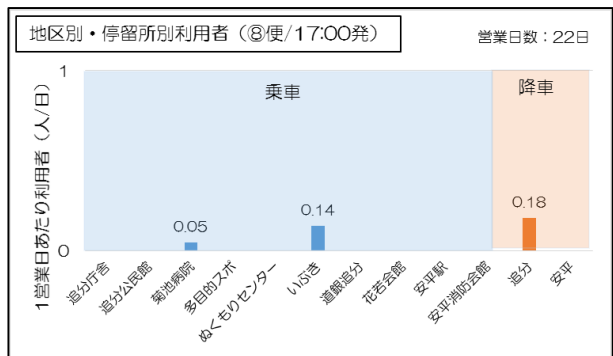


図 1-217 10 便 地区別・停留所別利用実績
（追分・安平市街地）

※データは他の乗降調査と整合性に配慮して同月（平成 28 年 8 月）の営業実績を採用

⑥ 曜日別利用実績（追分・安平市街地）

往路：自宅→街中バス停

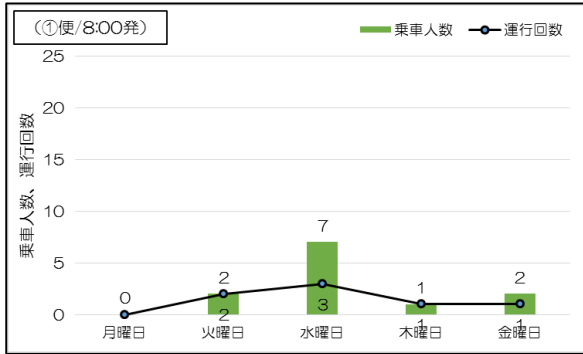


図 1-218 1 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

復路：街中バス停→自宅

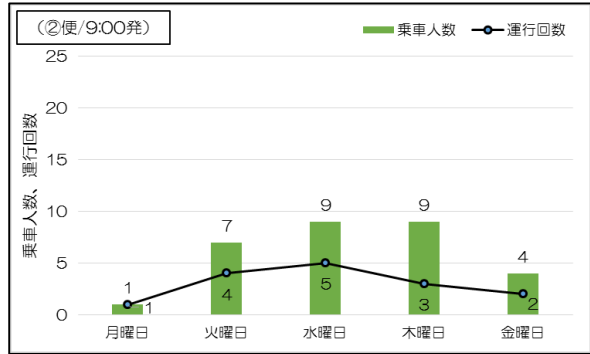


図 1-219 2 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

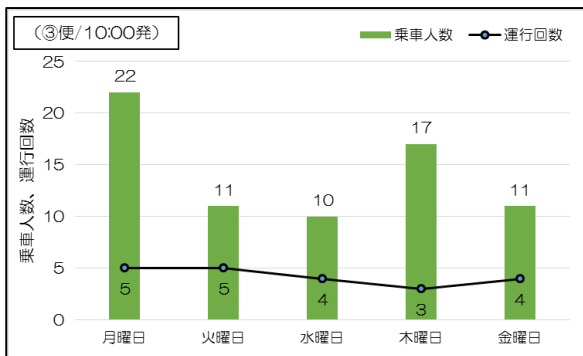


図 1-220 3 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

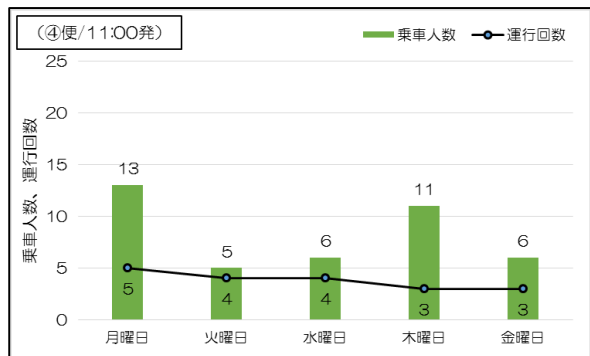


図 1-221 4 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

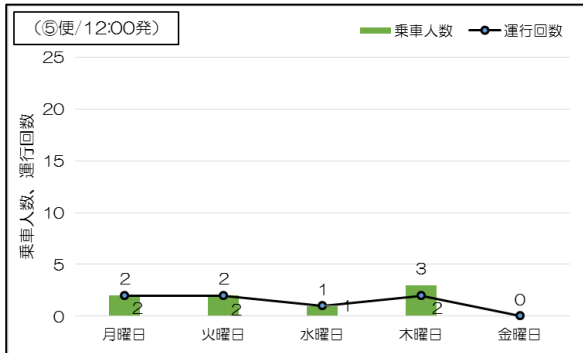


図 1-222 5 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

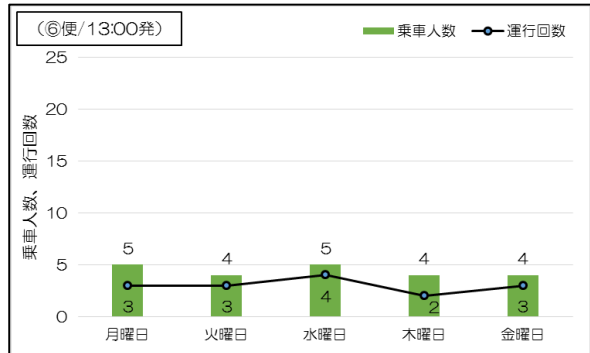


図 1-223 6 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

⑦ 曜日別利用実績（追分・安平市街地）

往路：自宅→街中バス停

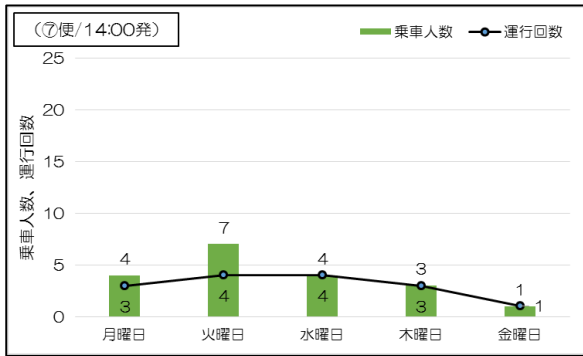


図 1-224 7 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

復路：街中バス停→自宅

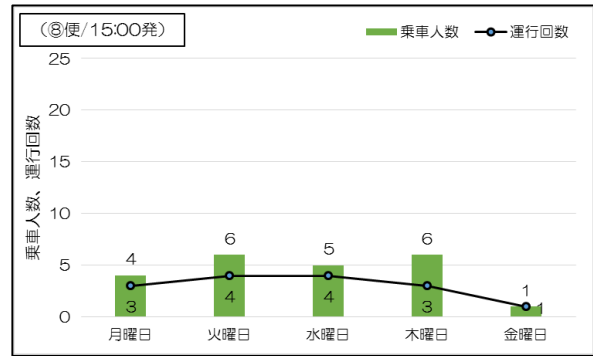


図 1-225 8 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

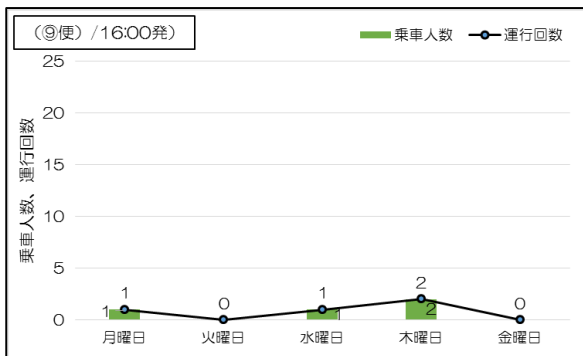


図 1-226 9 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

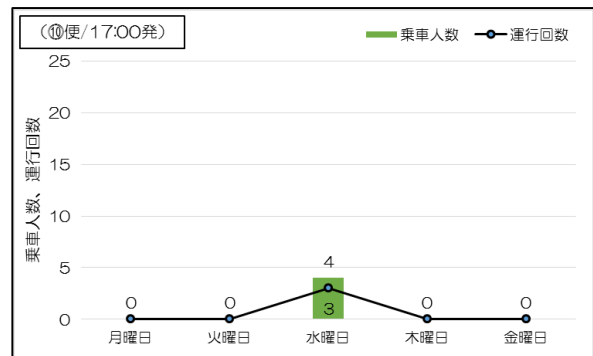


図 1-227 10 便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

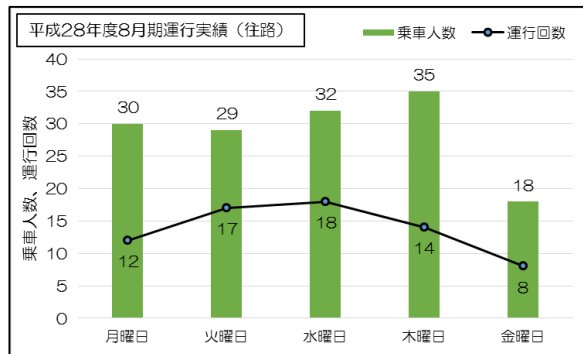


図 1-228 往路便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

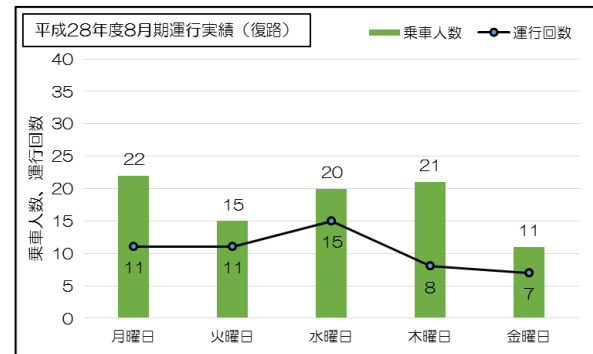


図 1-229 復路便 曜日別利用実績

(追分・安平市街地)

2 住民意見交換会

2-1. 実施概要

(1) 目的

- 地域住民における公共交通の利用状況や関わり（移動目的等）を対話により把握する。
（乗降調査等の統計データには現れにくい実態・観点を把握する機会とする）
- 高齢者に地域公共交通の現状について知ってもらう機会とする。
- より多くの住民が利用しやすい公共交通を実現するための課題や解決方策を話し合う。

(2) 参加者

- 地域住民：老人クラブ例会で参加を募り、これに応じた高齢者
- 主催者：安平町役場 企画財政課企画グループ
- 進行・管理：日本データサービス株式会社 企画部

(3) 実施日及び実施箇所

表 2-1 実施日及び実施箇所

	早来かしわ会	安平柏寿会	遠浅朋友会	追分地区5団体
実施日	11/16(水)	11/16(水)	11/29(火)	11/29(火)
	13:00～	9:30～	13:00～	10:00～
開催場所	町民センター	安平公民館	遠浅コミュニティセンター	ぬくもりセンター

2-2. 意見交換結果（全体概要）

① デマンドバスについて

- デマンドバスの存在を周知させるべき。町内会の例会やサークルの機会に説明会を実施したら良いと思う。
- 将来デマンドに頼らざるを得なくなったら仕方なくだが利用はする。
- 予約を入れるのは大変で、特に病院へ行く時、行き帰りの時間を合わせるには不都合である。
- デマンドバスにはちょうど良い時間のものがなく、運行時間の間隔が空き過ぎる。
- あびらチャンネルを活用したら良い。
- 土曜日に運行をして欲しい。（菊池病院に午前中に特定の先生が来るため。）
- デマンドバスと千歳線の運行時間をうまく接続させて欲しい。
- 運転手の機嫌が悪い時があり、気を使う。
- デマンドバスの利用者登録出張サービスをして欲しい。
- 年に数回役場へ行く時にデマンドを使っても良いかもしれない。それにしてもバスの待ち時間はつらい。
- 早来へのデマンドがあれば買い物に行きたい。
- 飲食後の帰り道のために登録はしているが、一回も乗ったことがない。デマンドバスにおける高齢者や介護認定を受けている方用の割引サービスよりもハイヤーの割引チケットの補助を出して貰った方が有難い。

② せいこドームと循環線バスについて

- せいこドームバスの運行時刻は適当で便数もあり良い。せいこドームバスと循環バスの統合が必要であろう。その際、早来駅の方面もカバーをして欲しい。
- 安平循環線バスの運行時刻は自分の行動とあわない。
- 買い物は約 1 時間かかる。バスから J R に乗り換えてという利用は、自分も含めて周囲にもいない。待つスペースがあれば、多少は待つ。
- デマンドバスができる前の循環バスが最も使い勝手がよかった。
- 車の運転も不安になる冬になれば路線バスを利用するかもしれない。
- 追分青葉まで走っていないので、そこも含めて走ってほしい。
- 色々な場所に停まれるならば、多少運行時間が長くなり、運賃が高くなっても便利になれば乗りたい。

③ JR について

- 現在千歳へは車と J R で出かけているが、車の運転ができなくなった場合、どうすれば良いのかわからない。
- たまに乗った時に利用者が少ないのを見ているので JR がなくなり、交通手段がバスだけになっても仕方ない。自分とはあまり関わりがないので成り行きを見るだけ。
- J R 利用は日常生活にかかせない。具体的に言うと苫小牧・千歳などへの町外への移動、早来では町内での移動にかかせない。
- JR の利用をするには中に階段があり、昇り降りを利用するのに困難。
- JR は町内を移動するために使うことはない。たまたまバスの時間より JR が自分の行動にあっている時に使うくらい。

④ その他について

a) 都市間の往来について

- 通院は 9 時に出かける。買い物は 10 時に出かける。その場合、千歳線で丁度良い時間にバスが走っていない。
- 時刻表が見つらいので、何時に乗って何時に帰ってくれば良いのか検討しにくい。路線バスとデマンドバスの使い分けをかしこく使うべきだと思う。

b) 利用するに当たり重要なポイント

- 安平消防会館と安平公民館は停留所として重要だと考える。
- J R ・バスの時間と運賃の情報を見やすく発信したら良い。
- 現在は公共交通をあまり使っていないが、今後のことを考えると使い方について知りたい。
- 自分で時刻表を作ったら良いと思う。
- バス停で待つ場所がないので待つ場所を確保する必要がある。
- 利用者の側も皆の公共交通を考えれば、多少不便でも考えながら利用をするよう意識するべきではないか。

- 免許返納をしたからといって即、公共交通を使うには利用方法などわからない。その様な人に向けて、“あびらチャンネル”から情報を得るようにできるのは良い。
- 口コミをできる人に情報を流すと色々な人に伝達をされるので、人を活用しながら広報活動をする。

2-3. 意見交換結果（地区別）

(1) 安平地区

1) 実施概要

日時 ▶ 2016年11月16日（火） 9:30～11:00

会場 ▶ 安平公民館

メンバー構成	㊶グループ6名、㊷グループ5名 （参加者のほか、安平町職員1人、テーブルマネージャー2人）
--------	--

2) 地域公共交通の課題と必要な交通サービスについて話し合う

① デマンドバスについて

- デマンドバスの内容がわからないので説明が欲しい。
- 将来デマンドに頼らざるを得なくなったら仕方なくだが利用はする。
- デマンドバスが年齢や介護度により150円に割引されていることを知らなかった。
- 予約を入れるのは大変で、特に病院へ行く時、行き帰りの時間を合わせるには不都合である。
⇒デマンドバスの運行時刻は自分の行動と合わない。
⇒予約が面倒。運転手へ直接予約はできないか。
- デマンドバスにはちょうど良い時間のものがなく、運行時間の間隔が空き過ぎる。
- 定時定路線にして欲しい。
- デマンドバスを使うのは菊池医院だけで、早来医院や渡邊医院は病院の送迎バスを使っている。
- 早来歯科へ行くために、デマンドバスの利用をしている人がいると聞いたことはある。
- あびらチャンネルを活用したら良い。
- 早来・追分で登録のやりとりはどうするのか。
- 300円と料金が安い。

② せいこドームと循環線バスについて

- J Rに比べるとデマンドバスの料金は高いのでJ R・路線バスを利用するが、せいこドームバスの運行時刻は適当で便数もあり良い。一方で安平循環線の運行時間設定が悪い。せいこドームバスと循環バスの統合が必要であろう。その際、早来駅の方面もカバーをして欲しい。
- 安平循環線バスの運行時刻は自分の行動とあわない。例えば 11 時に出かけて帰りのバスが 16 時まででないというのは待ち時間が長すぎる。
- 買い物は約 1 時間かかる。バスから J Rに乗り換えてという利用は、自分も含めて周囲にもいない。待つスペースがあれば、多少は待つ。
- デマンドバスができる前の循環バスが最も使い勝手がよかった。

③ JR について

- 現在千歳へは車と J Rで出かけているが、車の運転ができなくなった場合、どうすれば良いのかわからない。
- J R利用は日常生活にかかせない。具体的に言うと苫小牧・千歳などへの町外への移動、早来では町内での移動にかかせない。
- J Rで千歳へ行くのは乗り換えがあり、大変だ。

④ その他について

a) 都市間の往来について

- 通院は 9 時に出かける。買い物は 10 時に出かける。その場合、千歳線で丁度良い時間にバスが走っていない。
- 時刻表が見つらいので、何時に乗って何時に帰ってくれば良いのか検討しにくい。路線バスとデマンドバスの使い分けをかしこく使うべきだと思う。

b) 利用するに当たり重要なポイント

- 安平消防会館と安平公民館は停留所として重要だと考える。

(2) 早来地区

1) 実施概要

日時 ▶ 2016年11月16日(火) 13:00~14:30

会場 ▶ 町民センター

メンバー構成	①グループ5名、②グループ5名 (参加者のほか、安平町職員1人、テーブルマネージャー2人)
--------	--

2) 地域公共交通の課題と必要な交通サービスについて話し合う

① デマンドバスについて

- デマンドバスは予約が必要なので面倒である。
- デマンドバスは土日が休みなので不便。また予約の手間と1時間前までの予約は行動も決定できない状態では無理である。
- 予約した場合、絶対それに乗らなければならないというプレッシャーがある。
- 予約ではなく定時運行が望ましい。
- 電話をかけた時にオペレーターがいないことがある。
- デマンドバスと千歳線の運行時間をうまく接続させて欲しい。
- デマンドバスの存在を周知させるべき。町内会の例会やサークルの機会に説明会を実施したら良いと思う。
- 以前にキャベツの苗の入った箱を持ってバスに乗車をしようとした所、シートが汚れるというので乗車を拒否された。
- 運転手の機嫌が悪い時があり、気を使う。
- 家の前にバスが到着したら、チャイムやクラクションなどで合図をしてくれたら良いと思う。

② せいこドームと循環線バスについて

- せいこドームバスと安平循環線・追分線は有料になっても良いので統合をしたら良いと思う。
せいこドームバスは便数も多く使い勝手も良い。
- 安平循環線には丁度良い帰りの便がない。
- スクールバスとの混乗を充実させても良いのではないか。混乗バスは運行の時刻が丁度良い。
- 追分線は追分駅でのJRとの接続時間が悪くよくわからない。

③ JR について

JR の利用をするには中に階段があり、昇り降りを利用するのに困難。

④ タクシーについて

タクシーの運行時間が限られていて不便なので、常時 1 台は動けるように営業をして欲しい。

⑤ その他について

a) 都市間の往来について

追分経由で JR に乗って千歳に向かうことは習慣にないため、考えたことがない。

千歳線のバスの時間が限られており本数が少なくて利用できない。

b) 利用促進について

J R ・バスの時間と運賃の情報を見やすく発信したら良い。

自分で時刻表を作ったら良いと思う。

バス停で待つ場所がないので待つ場所を確保する必要がある。

c) 通院について

早来医院、畑山医院へは送迎バスがあるため、行き帰りの心配をせずにすんでいる。

(3) 遠浅地区

1) 実施概要

日時 ▶ 2016年11月29日(火) 13:00～14:30

会場 ▶ 遠浅コミュニティーセンター

メンバー構成	①グループ4名、②グループ4名 (参加者のほか、安平町職員1人、テーブルマネージャー2人)
--------	--

2) 地域公共交通の課題と必要な交通サービスについて話し合う

① デマンドバスについて

- デマンドバスは利用をしたことがない。将来のことを考えたら少しは考える。関心を持たねばならないと考えてはいるが、今は真剣に情報を受取る気になれず何もかも未知な状態でわからない。それでも数年後は否が応でも使わなければならなくなるか。
- デマンドバスの利用者登録出張サービスをして欲しい。
- デマンドバスで病院に行った場合、帰りに予約時間より遅くなることもある。取り消しの電話をしなければならない。その手間を考えると利用をする気が遠ざかる。
- 飲み会の後、デマンドに乗れたら良いと思うが、デマンドの運行時間に合わせて行動をするとなると使いづらい。
- 年に数回役場へ行く時にデマンドを使っても良いかもしれない。それにしてもバスの待ち時間はつらい。

② せいこドームと循環線バスについて

- 自分で運転をするので、運行の状況には関心がなく外から眺めているだけ。
- 会議・祝賀会などで飲酒の際はあつまバスを利用する。
- 車の運転も不安になる冬になれば路線バスを利用するかもしれない。
- せいこドームバスを毎日使う。町内で使うには早来役場へ行く。また老人クラブへ行くくらい。
- 遠浅線について路線がわかりづらい。時間が昼しか走っていない。駐車場が目的地と違うので、実家の消防会館で降りたい場合はせいこドームに乗り換える必要がある。しかしせいこドームバスは用途が限られているので利用できない。
- せいこドームと循環線が統合するのは本数も増えるだろうし良いと思う。

③ JR について

- 苫小牧で会議の後に飲み会があったら利用はあるかもしれない。
- 将来通院の可能性はあるかもしれない。
- たまに乗った時に利用者が少ないのを見ているので JR がなくなり、交通手段がバスだけになっても仕方ない。自分とはあまり関わりがないので成り行きを見るだけ。
- 苫小牧駅などで下車後の移動手段が無いため、ある意味バスが良いかもしれない。
- 自分達が免許返納をする頃には JR もなくなりそうで心配。
- JR は町内を移動するために使うことはない。たまたまバスの時間より JR が自分の行動にあっている時に使うくらい。

④ タクシーについて

- 苫小牧でお酒を飲んだらハイヤーで帰ってくるかもしれない。

⑤ その他について

- 現在は公共交通をあまり使っていないが、今後のことを考えると使い方について知りたい。
- 公共交通を使うと、普段車を使っている時には見えない気付かなったものが見えてくる。
- JR の時刻表が入っていない。町の公共交通の中には入っていない。
- 主に苫小牧に出かける。沼ノ端に病院、ホームック、マックスバリュー、フード D で用が足りる。早来での買い物は値段が高い。
- 早来へは農協が無くなったので行くことはなくなった。

a) 利用促進について

- デマンドバスの利用方法がわかりづらい。そもそも商工会議所がどこにあるのかもわからないので老人クラブなど集まりがある時に説明をしに来て周知させる。
- デマンドバスの利用方法の説明資料をわかりやすく書いてあればわかると思う。
- 公共交通を使いまわすためにバスの時刻表だけではなく、JR の情報もこの中にあると便利。
- 免許を手放しても安心して利用できるようにする。
- デマンドバスの説明が必要。公共交通を使うと健康にも良いということを伝えつつ公共交通の利用を促すのも良い。

(4) 追分地区

1) 実施概要

日時 ▶ 2016年11月29日(火) 10:00～11:30

会場 ▶ 追分ぬくもりセンター

メンバー構成	①グループ6名、②グループ4名、③グループ6名 (参加者のほか、安平町職員1人、テーブルマネージャー3人)
--------	--

2) 地域公共交通の課題と必要な交通サービスについて話し合う

① デマンドバスについて

- 追分駅、郵便局、ひまわり歯科の近くに停まって欲しい。
- 土曜日に運行をして欲しい。(菊池病院に午前中に特定の先生が来るため。)
- 安平に行けないのが不便。(安平は追分へ来ることができるが、追分からは行けない。) 安平駅前か、安平の福祉施設に停まってほしい。また、路線バスは本数が少ない。
- 早来へのデマンドがあれば買い物に行きたい。
- なかもり商店は商工会に入っていないから、商工会が中心でやっているデマンドバスのバス停として停まらないらしいが、町民の利便性を考えて欲しい。
- いぶき前の停留所は商工会の関係でできている様だが、お店に買いに“いぶき前”を利用をしている人もいる一方で、むしろ“いぶき前”より銀行を停留所にして欲しいという意見もある。
- 菊池病院まで行き、帰りは自宅まで送ってもらうが、銀行で用を足したい時の様な途中下車をしたい時はどうすれば良いのか。停留所の場所は降りたい所がない。例えば商店や銀行で駐車場があれば良いのだが。
- 病院は何時に終わるかわからないため、デマンドバスの予約が難しい。
- 外出先から予約をするのに公衆電話からの予約は小銭が切れるなどで大変。
- 1便と2便は前日に予約をするのだが、月曜日の予約を金曜日にしないと駄目なのが不便。
- デマンドバスの運行範囲がわかりづらい。
- 基本的にはデマンドバスの運行は非常に助かっている。
- デマンドバスとJRの時間が合わないので使いづらい。千歳の病院に通っている人がJRを降りた後、デマンドとの接続ができない。結局ハイヤーに乗ることになる。
- バスの詳細がわからない。
- 飲食後の帰り道のために登録はしているが、一回も乗ったことがない。デマンドバスにおける高齢者や介護認定を受けている方用の割引サービスよりもハイヤーの割引チケットの補助を出して貰った方が有難い。

② せいこドームと循環線バスについて

- 路線バスは便数が少ない、出かけても帰る時間が合わないので結局使わない。せめて何曜日かに買い物の帰りなど都合の良い時間を設定したバスがあれば良いと思う。
- せいこドームバスと循環バスが統合することになったら利用をしたいと思う。
- なかもり商店に行くとき帰りのバスで都合よく帰れるバスがないために困る。
- 行きのデマンドと帰りのバスを使い分ける。使いようだと思う。
- せいこドームバスはプールやせいこドームを使う人にとっては良いが、そうでない人は使えないので現状では乗らない。料金を取ってでも良いので使えるようになれば有り難い。
- せいこドームバスは利用をしている人は見るがプールを使う人限定なので利用したことはない。
- もしも、追分循環バスとせいこドームバスが統合したら、料金体系はプールを使う人に対して途中下車は100円かかるので不公平。しかし、色々な系統があれば便利なので乗る。
- 青葉町まで走っていないので、そこも含めて走ってほしい。
- 昔の循環バスは無料だし、停留所も沢山あり良かったが、車体が大き過ぎたので、もっと小さいのが良い。町内循環とせいこドームに行く便を何便か作り、早来へ行けるようにするのが良いのではないか。
- 色々な場所に停まれるならば、多少運行時間が長くなり、運賃が高くなっても便利になれば乗りたい。

③ JR について

- JR で苦小牧（お見舞いや買い物）や千歳（病院や買い物）に行くことがある。
- 町内移動で JR を利用することがある。
- JR がなくなると不便。困ると思う。
- 苦小牧や千歳に行く時は駅までハイヤー。デマンドを使う時は駅で30分以上の待ち時間を持つ。（JR とデマンドの接続時間が合わないため。）

④ 4) タクシーについて

- タクシーのドライバーの態度が悪いことがある。
- デマンドバスとタクシーとの兼ね合いもあるので、なるべく土曜日はタクシーを使うように考えているが、一万円もかかるとなると考えてもしまう。（確かに車を所有する維持費を考えると月に一回なら安いのかもかもしれないが。）
- 病院の帰り、買い物をすると、ハイヤーで自宅まで帰る。
- 駅構内に電話がないので、外の公衆電話で予約を取らなければならない。JR が追分駅に停まった時間帯にはタクシー利用者が重なるので予約をしなければ乗れない。

⑤ その他について

a) その他について

- もしデマンドバスの停留所間の利用ができるなら銀行、郵便局へ行きたい。
- 町内の買い物はなかもり商店に頼っているので交通の便を良くして欲しい。
- 以前に走っていた様なバスを利用したい。
- JRは階段の上り下りが大変なのでエスカレーターが欲しい。
- 車を所有している人は良いが、交通の足がなくなったら困る。
- 利用者の側も皆の公共交通を考えれば、多少不便でも考えながら利用をするよう意識するべきではないか。
- 商店で配達サービスを充実させてくれれば、病院に行った後、買い物をし、配送を頼んで手ぶらでバス停から自宅に戻れる。

b) 利用促進について

- 免許返納をしたからといって即、公共交通を使うには利用方法などわからない。その様な人に向けて、“あびらチャンネル”から情報を得るようにできるのは良い。エリアによってチャンネルが入らないので役所への相談が必要。
- 口コミをできる人に情報を流すと色々な人に伝達をされるので、人を活用しながら広報活動をする。

3 主要施設におけるアンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

- ・地域住民における公共交通の利用状況や関わり（移動目的等）を集客施設での聞き取りにより把握
- ・公共交通を利用していない方々に地域公共交通の現状について知ってもらう機会の創造
- ・より多くの住民が利用しやすい公共交通を実現するための課題や解決方策を検討するための基礎調査

2) 調査対象施設、調査日及びサンプル数

表 3-1 調査対象施設、調査日及びサンプル数

	対象施設	実施日	サンプル数
追分	ぬくもりセンター(足腰しゃんしゃん教室)	11月18日(金)	25名
	ショッピングセンターなかもり	11月28日(月)	42名
	追分菊池病院	11月30日(水)	28名
安平	安平郵便局	11月25日(金)	16名
早来	せいこドーム(足腰しゃんしゃん教室)	11月18日(金)	25名
	フーズショップきしだ	11月22日(火)	31名
	渡邊医院	11月22日(火)	31名
遠浅	遠浅郵便局	12月 1日(木)	15名
	合計		213名

3) 調査実施方法

各主要施設利用者を対象に、ヒアリングを実施。

4) 調査内容

調査内容は以下のとおりである。

表 3-2 調査内容

質問番号	質問内容
1	施設までの移動手段
2	安平町内を運行する公共交通の利用頻度
3	公共交通の利用しやすさ
4	現状の公共交通の利便性向上に必要なだと思うこと
5	安平町の公共交通に対するの意見等

3-1. 全体概要

(1) 施設までの移動手段

本調査では高齢者を中心に調査を行っているが、施設までの移動手段は、自家用車・徒歩・自転車により公共交通に頼らない移動が中心となっている。デマンドバスを活用している方は、時間が合わない、帰り時間が分からない等の理由により、片道利用が多い

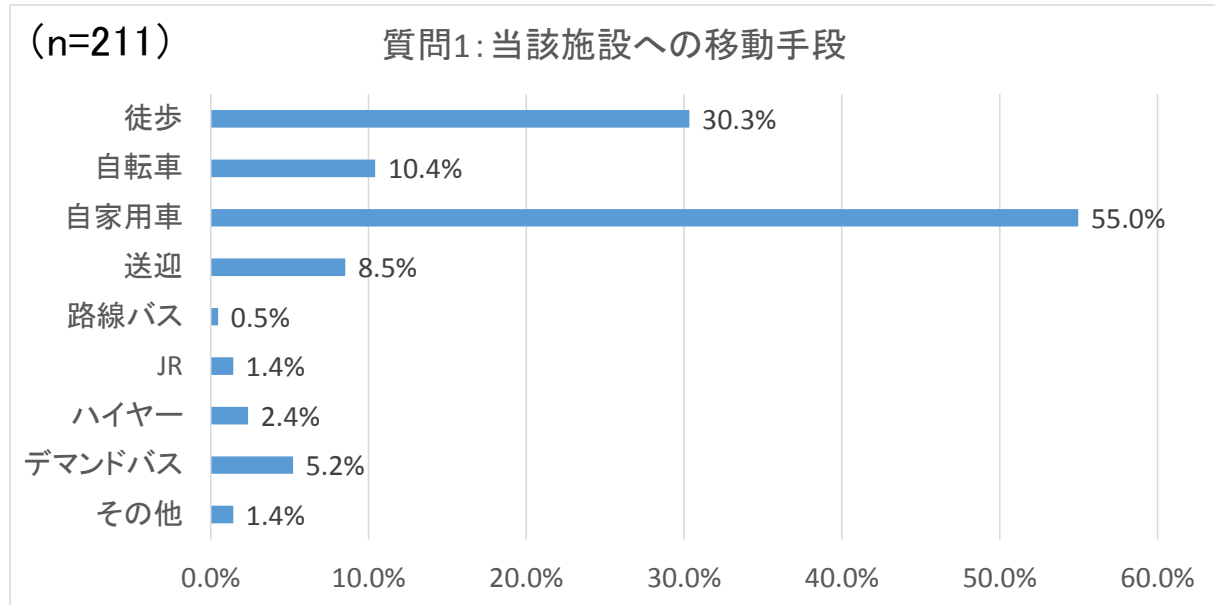


図 3-1 施設までの移動手段

(2) 公共交通の利用の頻度と利便性

① 利用頻度

「全く使わない」と「月に数回」で9割を占め、利用頻度が低い。

② 利用目的

公共交通の利用目的は約7割が町外（千歳・苫小牧）への通院・買い物などの広域移動。

③ 使わない理由

「自家用車があるから」「利用方法がわからない」など。

④ 利用しづらい理由

「本数が少ない」「バス停が遠い」「時間が合わない」など。

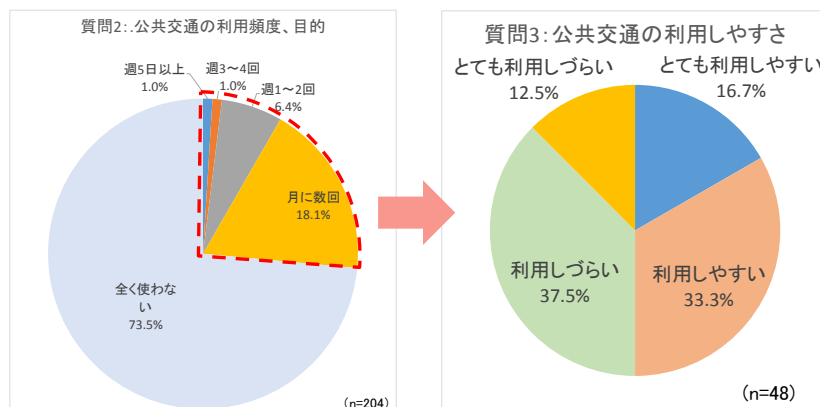


図 3-2 公共交通の利用の頻度と利便性

3-2. 自由意見

(1) 全体

- ・デマンドバスの利用方法がわからない。
- ・公共交通の使い方をもっとわかりやすく説明して欲しい。
- ・高齢者が見やすい情報提供をして欲しい。
- ・買物や通院に合わせた公共交通を運行して欲しい。
- ・病院から帰る時間が分からないのでデマンドバスの予約が難しい。循環バスがあると使いやすい。

(2) 地区別

① 追分地区

- ・一定の料金（月 5000 円など）を支払って乗り放題で利用できるバスがあるといい。
- ・JR の減便で早来まで行きにくい、追分から苦小牧や千歳に直接行けないのが不便。
- ・旭地区なのでバスが来ない。
- ・デマンドバスを保護者同伴なしの子どもだけでの利用も可能にしてほしい。
- ・デマンドバスは急用のとき不便、旭、向陽地区から追分駅に行けるような公共交通を運行してほしい。タクシーだと 2000 円かかる。

② 安平地区

- ・いろんな時間帯あれば利用する、せいこドームで町民参加のイベントが必要。
- ・せいこドームを利用しなくても料金を支払えば利用できるなど、せいこドームバスの運用を柔軟にしてほしい。

③ 早来地区

- ・免許返納したら割引券を配布するなどの施策が必要。

④ 遠浅地区

- ・デマンドバスを知らなかったなので、もっと早く知りたかった。ポスターなどでの PR が不足しているのではないか。

3-3. 公共交通の課題

	課 題	施 策
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・冬は利用したい、利用の仕方の説明が十分ではない。 ・広報で使い方をもっとわかりやすく説明してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者でも読みやすいよう文字を大きくする工夫。 ・広報活動を強化し、説明する機会を増加。
通院	<ul style="list-style-type: none"> ・病院などに行く際に時間が合わない。 ・病院からの帰りの予約が時間的にできない 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院の利用に合わせた運行ダイヤの見直し ・デマンドバスの予約状況に応じた柔軟な対応
運行地域	<ul style="list-style-type: none"> ・旭地区なのでデマンドバスが来ない。(実際はデマンドバスは乗車できるため誤認) ・青葉地区は追分中心街に来るのが大変なので何か方法がないか。 ・旭、向陽地区に公共交通を運行してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバスの区域の周知 ・市街地循環線の見直し ・バス停や自由乗降の検討

4 あびら地域公共交通便り

(1) 概要

安平町地域公共交通網形成計画の策定にあたって、地域住民への情報発信の一環として、ニューズレター「あびら地域公共交通便り」を3回発行した。発行したニューズレターに係る各回の概要は以下の通りである。

- ・第1号：地域公共交通会議、実態調査に係る情報発信
- ・第2号：地域別意見交換会の結果、主要施設アンケート調査結果に係る情報発信
- ・第3号：安平町地域公共交通網形成計画（素案）に係る情報発信

(2) あびら地域公共交通便り (全3号)

1) 第1号 (平成28年10月20日発行)

あびら地域公共交通便り 平成28年10月20日発行

～安平町地域公共交通網形成計画の策定作業を行っています～ **第1号**

【編集・発行】安平町企画財政課企画グループ 

はじめに

安平町には 民間事業者による鉄道・バス・ハイヤーのほか、商工会によるデマンドバス、そして町が運行するせいでドームバスなど様々な「地域公共交通」が町内で運行されています。

しかし、これら公共交通の中には町が多額の費用を負担しているもの、利用者数の非常に少ない路線や類似した区間を運行する路線など、非効率な状況があります。

そのため、これまで以上に多くの方に公共交通を利用して頂くための方策について、町民の方々からご意見をお伺いしながら、将来にわたって持続可能で利用しやすい公共交通となるよう改善していく必要があります。

安平町の地域公共交通について協議する「安平町地域公共交通会議」

安平町では 地域のニーズに即した公共交通のあり方について協議を行う「安平町地域公共交通会議」を平成22年に設置し、現在までに様々な検討を行っています。

平成28年度は既存の公共交通を有効に活用し、地域住民の足を支えるだけでなく、道の駅をはじめとした人を回遊・交流させて地域活性化に資する交通など、他のまちづくり施策も踏まえた計画として、安平町地域公共交通網形成計画を策定します。

構成員

- 追分地区町内会連合会
- 安平地区連合自治会
- 早来地区自治会連合会
- 遠浅地区自治連絡協議会
- 安平町老人クラブ連合会
- あつまバス株式会社
- 有限会社早来ハイヤー
- 有限会社追分ハイヤー
- 北海道旅客鉄道株式会社
- 北海道地方交通運輸産業労働組合協議会室蘭地区交通運輸産業労働組合協議会
- 学識経験者 (苫小牧工業高等専門学校教授)
- 安平町商工会
- 北海道運輸局室蘭運輸支局北海道胆振総合振興局
- 安平町

第1回 地域公共交通会議を開催しました

開催日：平成28年8月2日 (火) 15:00～16:00

場所：安平町役場早来庁舎 第1会議室



協議内容

地域公共交通網形成計画の策定に向けた目的と方針

安平町では平成27年度に安平町まち・ひと・しごと創生総合戦略を策定しており、その中で人口減少社会への対応として「子育て世代に選ばれるまち」「生涯住み続けられるまち」を目指しており、地域公共交通網形成計画もその戦略の1つとして位置づけられています。

方針を基軸として今年度で地域公共交通網形成計画を策定することの共通認識をとりました。

方針1：公共交通を真に必要とする住民のニーズと移動実態を把握して最適な計画を創る

方針2：まちづくりと連携して「利用してもらえる」公共交通を構築する

方針3：町民の納得性が高い地域公共交通網形成計画とする

実態を把握するために実施する調査

以下の調査の実施に合意を得ました。

- ① **路線バス及びJR駅の利用実態調査** | 町内を運行する路線バス及びJR駅の利用者の動向を調査
- ② **住民ヒアリング調査** | 地域住民の日常生活における移動状況をお聞きし、公共交通による移動の支援策や利用者数の向上を図るために必要な利用促進方法について調査する

図 4-1 あびら地域公共交通便り 第1号 (P1)

実態調査の実施

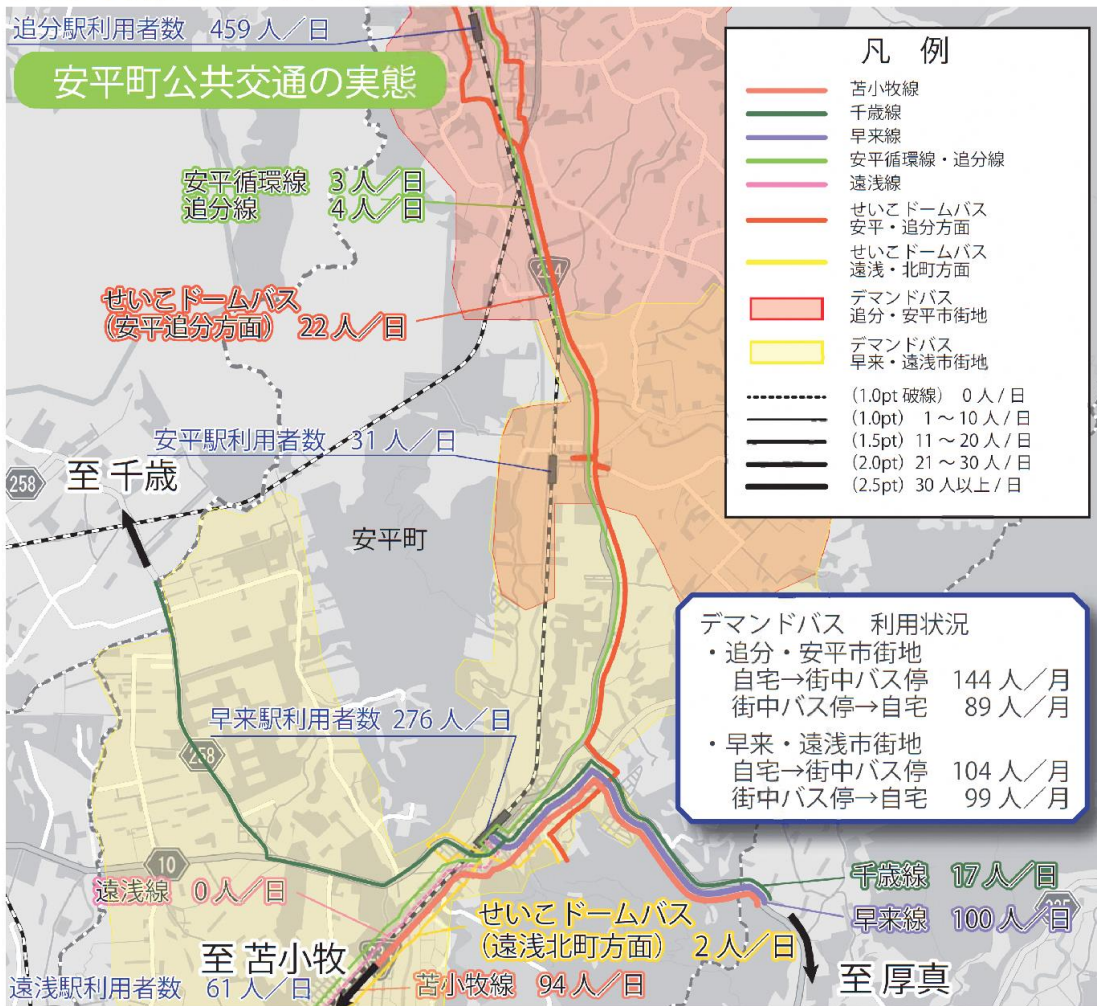
(1) 路線バス及びJR 駅の利用実態調査

実施しました！！

実施日	平成28年8月24日(水)〔せいこドームバスのみ23日(火)〕
対象路線	苫小牧線・千歳線・早来線・安平循環線・追分線・遠浅線 せいこドームバス
対象駅	追分駅・安平駅・早来駅・遠浅駅

当日は調査にご協力いただき、誠にありがとうございました。

利用実態調査によって、利用者の多いバスや駅、利用目的、時間帯別の利用状況、学生や高齢者などの利用者の属性などを把握しました。
この結果を基礎データとして最大限活用し、より効率的で利用しやすい公共交通のあり方を検討していきます。



(2) 住民ヒアリング調査の実施(～11月)

今後の予定

実施概要

老人クラブや町内の集客施設をご利用の方々等に利用しやすい地域公共交通に向けた聞き取り調査を実施させていただきたく準備中ですので、ご理解とご協力をお願いいたします。

図 4-2 あびら地域公共交通便り 第1号 (P2)



あびら地域公共交通便り

第2号

～安平町地域公共交通網形成計画の策定作業を行っています～

【編集・発行】安平町企画財政課企画グループ

平成29年1月20日発行



はじめに

安平町では 住民の方々にとってよりよい公共交通となるよう、地域公共交通網形成計画の策定に取り組んでいます。計画策定に向け、地域住民の公共交通に対するニーズを詳しく知るために、『**地域別の意見交換会**』及び『**病院や食料品店におけるアンケート調査**』を実施しました。

地域別の意見交換会を実施しました

実施概要

目的

地域住民の皆さまの公共交通の利用状況や地域公共交通の現状について知ってもらう機会の提供、公共交通における課題や解決方策を検討するための情報収集を目的として意見交換会を実施しました。

参加者

■地域住民：老人クラブにおける地域公共交通に興味・関心のある高齢者



	早来かしわ会	安平柏寿会	遠浅朋友会	追分地区5団体
実施日	11/16 (水) 13:00～	11/16 (水) 9:30～	11/29 (火) 13:00～	11/29 (火) 10:00～
開催場所	町民センター	安平公民館	遠浅コミュニティセンター	ぬくもりセンター
参加者数	10名	11名	8名	16名

意見交換結果の概要

「デマンドバスの存在は助かっている」などという声があるなか、まだまだデマンドバスをはじめとする公共交通のことが知られていない状況や運行時刻や方法等に課題があることを把握することができました。

デマンドバスについて

- ・ちょうど良い時間の運行が無く、運行間隔が空きすぎている。
- ・停留所から距離のある食料品店に停留所を置いて欲しい。
- ・病院に通うために土曜日に運行して欲しい。
- ・病院の帰りの時間が定まらないので事前予約しにくい。
- ・千歳や苫小牧へのJRや路線バスに乗り継げるよう接続させて欲しい。

せいこドームバスと路線バスについて

- ・安平循環線の運行時刻は行動に合わない。せいこドームバスは運行時刻も便数も適度でよい。
- ・せいこドームバスはプール専用で無料だが、色々な場所で乗降できるなら有料でも乗りたい。
- ・バス停で長めに待てる場所がないので確保する必要がある。

JRについて

- ・苫小牧や千歳への移動にはJRは欠かせない。
- ・自分たちが免許返納する頃にはJRがなくなりそうで心配。
- ・町内移動でもJRを使うことがある。無くなると不便。
- ・追分経由でJRに乗って千歳に向かうことは考えたことがなかった。(駅までの接続が悪いことも要因)

その他

- ・行きはデマンドバス、帰りは路線バスというように組み合わせて使っている。多少不便でも考えながら利用するべき。
- ・自分で時刻表を作ると行動を予定しやすい。

図 4-3 あびら地域公共交通便り 第2号 (P1)

『病院や食料品店におけるアンケート調査』の実施

実施概要

地域別の意見交換会と同じ目的で、町内の病院や食料品店等にいらっしゃった大人の方々に普段の移動実態や公共交通の利用状況、課題についてお伺いしました。

アンケート調査結果の概要

1) 公共交通の利用の頻度と利便性

① 利用頻度

「全く使わない」と「月に数回」で9割を占め、利用頻度が低い

② 利用目的

公共交通の利用目的は約7割が町外（千歳・苫小牧）への通院・買い物などの広域移動

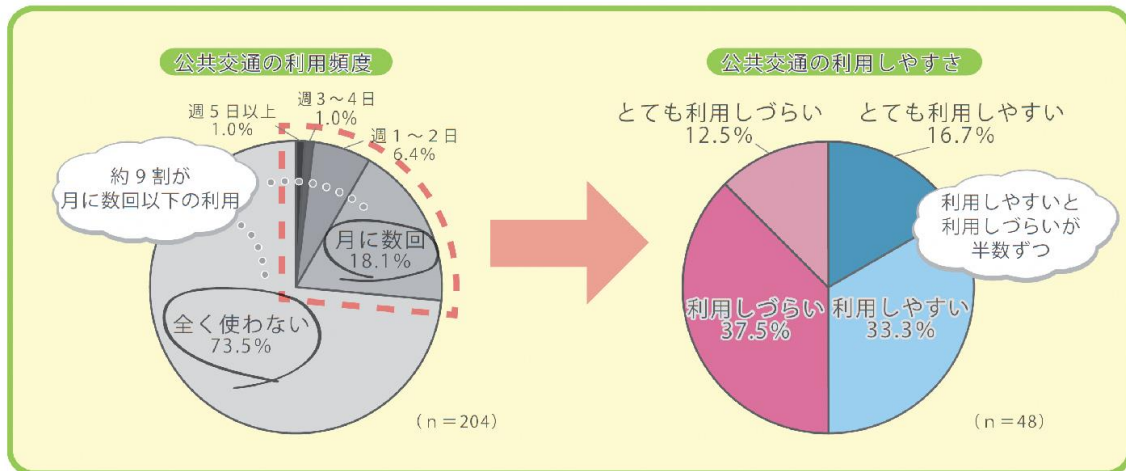
③ 使わない理由

「自家用車があるから」「利用方法がわからない」など

④ 利用しづらい理由

「本数が少ない」「バス停が遠い」「時間が合わない」など

対象施設	実施日	サンプル数
ショッピングセンターなかもり	11/28 (月)	42名
追分菊池病院	11/30 (水)	28名
ぬくもりセンター (足腰しゃんしゃん教室)	11/18 (金)	25名
安平郵便局	11/25 (金)	16名
渡邊医院	11/22 (火)	31名
フーズショップきしだ	11/22 (火)	31名
せいこドーム (足腰しゃんしゃん教室)	11/18 (金)	25名
遠浅郵便局	12/1 (木)	15名
合計		213名



2) 自由意見 ~以下のような意見もありました~

- デマンドバスの利用方法がわからない。
- 公共交通の使い方をもっとわかりやすく説明して欲しい。
- 高齢者が見やすい情報提供をして欲しい。
- 買物や通院に合わせた公共交通を運行して欲しい。
- 病院から帰る時間が分からないのでデマンドバスの予約が難しい。循環バスがあると使いやすい。



図 4-4 あびら地域公共交通便り 第2号 (P2)



あびら地域公共交通便り

～安平町地域公共交通網形成計画（素案）の概要をお知らせし、皆様のご意見を募集します～

【編集・発行】安平町企画財政課企画グループ

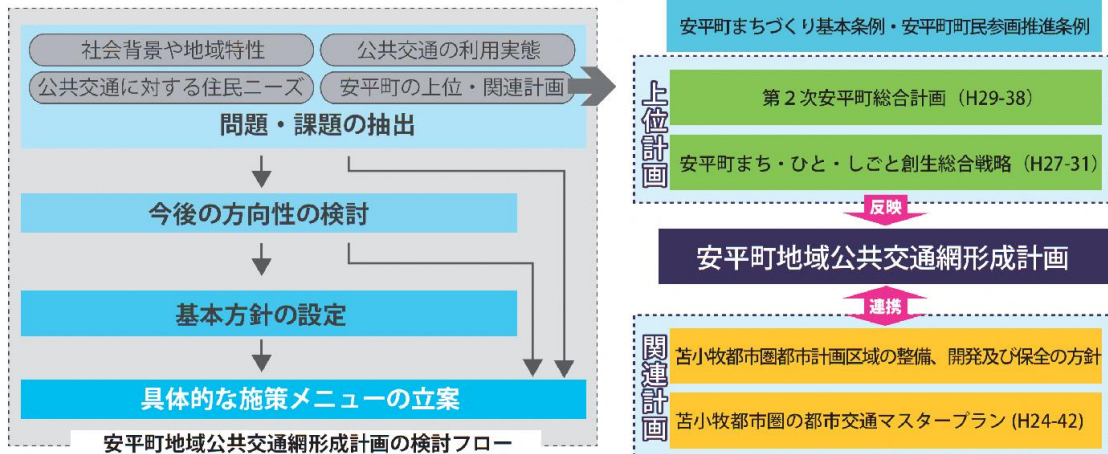
第3号



はじめに

安平町では まちにとって望ましい公共交通網の姿を明らかにする基本計画として、「安平町地域公共交通網形成計画」の策定作業を進めています。この間、町の将来人口推計や公共交通の特性のほか、鉄道やバスの利用実態調査、地区別の意見交換会や住民アンケートをはじめとした各種調査結果などを基に検討を重ねてきました。

これらの結果を踏まえ、既存の公共交通が有効に機能し、地域住民の足を支えるだけでなく、他のまちづくり施策と交通施策とが一体となった計画として、来年度以降においてさらに検討・推進を図る施策メニューを盛り込んだ計画の素案を作成しましたので、その概要をお知らせします。



安平町の地域特性

日本全体が人口減少局面に入っているなか、安平町も経年的に少子高齢化が進行している状況にあります。人口減少対策により緩和を図っていきませんが、今後もその傾向が続くことが予想されており、公共交通でしか移動できない町民の増加が想定されます。

安平町内の公共交通は、以下に示すとおり小さな町でありながら多岐にわたっている一方、利用者の少ない便や経路が重複している区間などがあり、既存の公共交通を活かして、交通事業者の共存や費用負担とのバランスも加味した最適なサービスの検討が必要です。

無料巡回バスが交通事業者の経営を圧迫し、撤退問題に発展した過去があります。鉄道・民間バス・ハイヤーが撤退して困らないよう、共存できる解決策を見出していきたいです。

を昔の無料巡回バスを復活して！

デマンドバスの運賃が高い！



事業者等	路線、運行区間等
北海道旅客鉄道株式会社	室蘭本線、石勝線
あつまバス	苫小牧線、千歳線、遠浅線、安平循環線、追分線、沼ノ端線
デマンドバス	町内全域（早来エリア・追分エリア）
せいこドームバス	・せいこドーム⇄安平・追分方面 ・せいこドーム⇄遠浅・北町方面 ・追分高校通学バス（対象者限定）
早来ハイヤー 追分ハイヤー	町内等
その他（対象者限定）	・スクールバス、通園バス ・福祉バス（団体行事等）

図 4-5 あびら地域公共交通便り 第3号 (P1)

安平町地域公共交通の現状と問題

上位・関連計画及び安平町の地域特性に加え、鉄道やバスの利用実態調査、地区別の意見交換会、住民アンケート等の結果から、その背景とともに4つに分類し、現状と問題を整理しました。

背景・考え方		現状・問題点	
社会背景	公共交通を取り巻く環境	公共交通に対する認知度が低い ⇒ 存在は知っていても詳細を知らないために活用出来ない 2町合併による早来地区、追分地区を中心とする合併後の市街地形成 少子・高齢化の進展に伴う公共交通利用者の減少と維持費用負担	
		人口減少に伴う少年団・部活動の合同化 新たな地域資源（道の駅）が立地予定 全国的な高齢者による運転の増加 公共交通に対する重要度が高く、満足度が低い	
安平町の交通特性	町内の交通	既存路線の効果的な運行	せいこドーム利用者への無料送迎バスの運行 あつまバスによる町内循環線を運行しているが利用者が少ない 利用者が少ない路線の存在 平成24年度まで運行していた無料循環バスの復活に対する根強いニーズ ⇒ 一方でハイヤーの撤退問題や公共交通としての位置付けの再認識
		デマンド交通の改善の必要性	デマンド交通による空白地域のない公共交通サービスの提供への取組み（旧循環線の代替え） デマンドバスとJR等の他の交通手段との接続がない デマンドバスの土日の運行がない デマンドバス利用手続きの負担（予約や取り消し等） デマンドバスの既存の乗降場所や利用者が少ない便の見直し ハイヤー事業との棲み分けの配慮 待合拠点の位置付けがない
	町外への交通	近隣市町村との接続性	安平町外へ買い物・通院さらに通勤・通学のためにJRや都市間バスを利用する町民の存在 運転者自身の高齢化及び自動車による移動が困難となった場合のJRや都市間バスの利用ニーズがある 南千歳への接続便が少ない JR北海道の運営方針の変化

安平町地域公共交通の課題とその解決に向けた方向性

「公共交通を取り巻く環境」、「既存路線の効果的な運行」、「デマンド交通の改善の必要性」「近隣市町村との接続性」の4つのカテゴリーにて整理した問題・課題について、それぞれ解決へ向けた具体的な方向性を検討しました。

具体的な方向性	実現に向けた課題
時代背景を踏まえ、誰もが利用しやすい公共交通のあり方を構築	現状の公共交通に関するきめ細かい情報提供 新たな資源を結び、町民や町外への往来や回遊と交流を促す交通体系の整備 投資効果を最大化し、町民の納得性の高い効果的な公共交通体系の構築 時代背景（少子化等）に即した交通体系の整理 全国的な高齢者による事故の増加への対応 ⇒ “私たちの公共交通” 意識の醸成 交通弱者に対する目的に合わせた適切な公共交通サービスの確保 町民の意見や生活行動に基づいた公共交通網の構築 公共交通利用促進に向けた取組み
公共交通のネットワークを強化し、移動利便性の向上を図る	目的外利用が出来ないせいこドームバスに対する、多目的利用への見直し 町民移動に合っていない運行ダイヤやルートが限られている町内循環線の見直しが必要 町内4地区の循環を支援する交通体系の検討 既存交通事業者（JR、ハイヤー等）に配慮した網形成が必要
交通空白地域のない公共交通を維持し、住民交流の活性化を実現	町内全ての交通手段を含む中でのデマンドバスの位置付けの再検討 ⇒特に郊外部の交通支援としての位置付けを意識 デマンドバスの予約方式における柔軟な対応 デマンドバスと他の交通手段との連携による移動支援 土曜日診療の移動手段の確保 滞留空間の創出による待合時間の有効利用 利用者の視点に立ったデマンドバス運行事業者への働きかけ
近隣市町村へのアクセスを強化し、流動の活発化を実現	JR路線の維持・確保を補完する交通体系の整理 空港や千歳市への移動を確保するバスによる南千歳までのアクセス強化 交通弱者への情報提供

図 4-6 あびら地域公共交通便り 第3号 (P2)

安平町地域公共交通網形成計画の基本的な考え方と基本方針

以上のような安平町の公共交通の問題・課題を踏まえて、地域公共交通網形成の基本的な考え方と基本方針を以下のように設定することを検討しています。

■基本的な考え方：

鉄路を中心としながら補完する循環系統、デマンドバス等の町内を運行する公共交通の位置付けを明確にし、併せて交通拠点の創出による地域公共交通網の利便性向上と町内の回遊・交流空間を促進する交通体系の構築を目指します。

- 基本方針①：地域内循環系統の効率化
- 基本方針②：デマンド交通の効率的運行
- 基本方針③：利用促進策の検討
- 基本方針④：町民協働による意識醸成

安平町地域公共交通網形成計画の施策メニュー

以上の4つの基本方針に基づいた具体的な施策メニューを設定しました。

基本方針				施策メニュー
①	②	③	④	
		○		◎ My時刻表、総合時刻表、路線図の作成と提供
			○	◎ 乗継割引・買い物割引の検討
○				◎ 立地予定の道の駅など集客施設への立ち寄り（町内・町外からの回遊・交流促進）
		○	○	◎ 説明機会の創出、個別訪問の実施など、住民対話型による公共交通の検討 ⇒ 遠浅のデマンド一本化、デマンド区域の完全分離など、利用者の少ない地域や効率性に配慮した合意形成に基づく中長期的な検討
			○	◎ 部活動や少年団の利用に向けた働きかけ
			○	◎ ノーマイカーデー、イベントの検討
			○	◎ 高齢者運転への対応として免許返納時の期間限定割引サービスの検討
	○	○		◎ あびらチャンネルによる情報発信 ⇒ 地域に応じたデマンドバスなどの情報発信・デマンドバスの子ども利用に係る情報発信
			○	◎ バス停や拠点の清掃活動など
○				◎ せいこドームバスの利用形態と便数の維持を基本とし、更なる効率化を図る
○				◎ せいこドームバスと町内循環線の統合による新バスの運行 ⇒ 連続する市街地に対する効率的な循環線の検討
○				◎ JRの運行ダイヤに配慮した補充型の循環線の運行 ⇒ JR空白時間帯を基本とする運行
	○			◎ 高齢者への通院支援 ⇒ 土曜日診療への対応検討 （平日の便数を減らして運行曜日を増やすなど中長期的に検討）
	○			◎ 病院の帰り時間の対応 ⇒ デマンドバスの病院の立ち寄り時間の明確化 ⇒ 病院側の診療時間やキャンセル対応の配慮
	○	○		◎ 待合拠点の見直しを含めた町民が利用しやすいデマンドバスの実現 ⇒ 待合拠点（施設）利用に係る情報提供
	○			◎ 町民目線の柔軟な対応 ⇒ 登録や予約に係る対応方針の再検討
	○			◎ JRとの接続性を考慮したデマンドバスの運行
○			○	◎ 新バスと共存によるJRの維持・確保
○			○	◎ 新バスの導入によるコスト縮減から安平町一南千歳間のバスの増便を検討
		○		◎ 増加が見込まれる高齢者のための情報提供

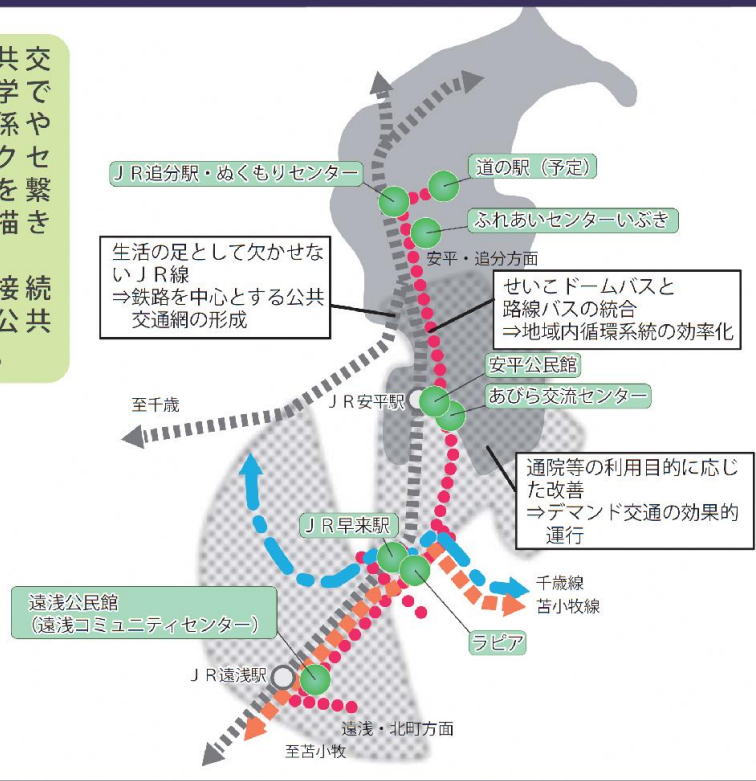
図 4-7 あびら地域公共交通便り 第3号 (P3)

将来の安平町における公共交通像

将来に向けた安平町の公共交通像については、通勤・通学で流動する近隣市町村との関係や安平町内の交通拠点へのアクセスなどを念頭に、町内外を繋ぐ鉄路を中心とした体系を描きました。

なお、バス等は鉄路との接続性や空白時間帯を考慮した公共交通網の形成を目指します。

凡 例		
J R 線		
都市バス	苫小牧線	■■■■■
	千歳線	■■■■■
安平循環線(新バス)	●●●●●	
区域デマンド	追分・安平市街地	■
	早来・遠浅市街地	□
地域拠点	●	



安平町地域公共交通網形成計画（素案）に関するご意見を募集します（意見募集要項）

今号では、計画素案の概要をご紹介しました。今後は、皆さんからいただいたご意見を踏まえ、地域の公共交通のあり方について協議を行う「安平町地域公共交通会議」などにおいて、さらなる検討や整理を経て成案、計画策定へと作業を進めていきます。

- * 安平町地域公共交通網形成計画の素案全文及び詳細な意見募集要項は、安平町ホームページで閲覧できます。郵送も可能ですので、ご希望の方は担当課までご連絡ください。

担当課 安平町役場（早来庁舎）企画財政課企画グループ
 〒059-1595 安平町早来大町 95 番地
 電話：22-2751 ファクシミリ：22-3006
 電子メール：kikaku@town.abira.lg.jp

- * 意見の提出方法及び場所は、担当課への持参、郵送、ファクシミリ、電子メールのいずれかにより提出してください。ご意見を正確に把握するため、住所・お名前・ご連絡先を必ず記載してください。お電話での意見受付はいたしません。
- * 意見募集の期限は、平成 29 年 2 月 20 日（月）17 時 15 分までとします。意見集約後、寄せられたご意見と町の考え方等については、安平町ホームページ等で公表します。

図 4-8 あびら地域公共交通便り 第 3 号 (P4)

5 安平町地域公共交通網形成計画策定の経過概要

期 日	内 容
平成 28 年 5 月 13 日	計画策定業務委託プロポーザル実施要領の公告
6 月 23 日	受託候補者選定委員会の開催（3 社が参加）
6 月 29 日	日本データサービス株式会社を受託候補者に決定
7 月 11 日	策定業務に着手
7 月 19 日	計画策定に係る第 1 回庁内検討委員会の開催
8 月 2 日	平成 28 年度第 1 回安平町地域公共交通会議を開催
8 月 23 日～24 日	J R ・バス利用実態調査（乗降調査）を実施
9 月 29 日	計画策定に係る第 2 回庁内検討委員会の開催
10 月 20 日	あびら地域公共交通便り第 1 号を発行（全戸配布）
11 月 16 日	地区別意見交換会を実施（早来かしわ会、安平柏寿会）
11 月 18 日～12 月 1 日	住民アンケートを実施（病院・食料品店・郵便局等 213 名）
11 月 29 日	地区別意見交換会を実施（追分地区 5 団体、遠浅朋友会）
平成 29 年 1 月 11 日、13 日	交通事業者ヒアリングの実施（路線バス・デマンドバス）
1 月 12 日	計画策定に係る第 3 回庁内検討委員会の開催
1 月 20 日	計画策定に係る第 4 回庁内検討委員会の開催 あびら地域公共交通便り第 2 号を発行（全戸配布）
1 月 23 日	庁内各課へ計画（素案）に対する意見照会（～2 月 13 日） …意見提出 12 件
1 月 31 日	平成 28 年度第 2 回安平町地域公共交通会議を開催
2 月 3 日	計画（素案）に対する町民意見の募集開始（～2 月 20 日） …意見提出なし（結果を 3 月 31 日に公表）
2 月 6 日	あびら地域公共交通便り第 3 号を発行（素案概要を広報周知）
2 月 22 日	方向性や施策についてハイヤー会社と協議
3 月 17 日	デマンドバス協議会において方向性や施策について説明・協議
3 月 22 日	計画策定に係る第 5 回庁内検討委員会の開催
3 月 31 日	計画（案）に対するパブリックコメントを実施（～4 月 20 日） …意見提出 1 件 ※詳細は次頁参照（結果はあびら地域公共交通便り第 4 号にて公表）
4 月 24 日	庁内会議にパブリックコメント終了後の計画（案）を説明、計画（素案）に対する庁内意見照会の結果等も併せて報告
5 月 9 日	平成 29 年度第 1 回安平町地域公共交通会議を開催（通算 3 回目）
5 月	安平町地域公共交通網形成計画策定完了 安平町ホームページに計画を掲載
策定後の主な予定	あびら地域公共交通便り第 4 号を発行 （広報あびらに計画概要版として掲載）
	6 月議会において行政報告
	安平町地域公共交通網形成計画に基づく各種事業計画を検討（～9 月）
	総合時刻表のデータ作成など 29 年度事業を実施（～3 月） 安平町地域公共交通会議における進行管理

■安平町地域公共交通網形成計画(案)に対するパブリックコメント募集結果

(1) パブリックコメントの概要

- ・募集期間：平成 29 年 3 月 31 日～平成 29 年 4 月 20 日（3 週間）
- ・意見総数：1 件

(2) 意見・対応について

【意見等の内容】

- ・計画内容は網羅的で良く検討されていると思います。
- ・それだけに交通体系が複雑になる感じですので、宝の持ち腐れにならないよう住民に分かりやすい利用案内を工夫して頂きたいと思います。

【意見等の対応】

- ・鉄道やバス、ハイヤーなど、現状において小規模自治体としては充実している公共交通網の再認識と交通事業者の共存を図るとともに、鉄道やバスの時刻表を併記した総合時刻表の作成など、わかりやすい情報発信及び利用促進策を工夫しながら提供していきます。

6 安平町地域公共交通会議 委員名簿

任期 平成28年9月12日～平成30年9月11日

区 分	役 職	所属・役職名	氏 名
町長が指名する者	会 長	安平町副町長	村 井 克 彦
室蘭運輸支局長が指名する者	副会長	室蘭運輸支局首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	奥 名 正 宏
北海道胆振総合振興局長が指名する者	委 員	北海道胆振総合振興局地域創生部 地域政策課長	笹 森 <small>ゆたか</small> 穰
あつまバス株式会社の代表	委 員	あつまバス株式会社営業部課長	吉 田 章
有限会社早来ハイヤーの代表	委 員	有限会社早来ハイヤー代表取締役	相 澤 宏 美
有限会社追分ハイヤーの代表	委 員	有限会社追分ハイヤー代表取締役	及 川 定 行
北海道旅客鉄道株式会社の代表が指名する社員	委 員	北海道旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 駅業務部長	戸 川 達 雄
地 域 住 民 の 代 表	委 員	安平町追分地区町内会連合会 会長	竹 内 亨
	委 員	安平地区連合自治会 会長	佐々木 弘
	委 員	早来地区自治会連合会 会長	土 田 <small>こう けい</small> 耕 啓
	委 員	遠浅地区自治連絡協議会 会長	須 貝 政 敏
	委 員	安平町老人クラブ連合会 副会長	<small>どう ねん いさみ</small> 道 念 勇
北海道地方交通運輸産業労働組合協議会室蘭地区交通運輸産業労働組合協議会の代表	委 員	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 室蘭地区交通運輸産業労働組合協議会 議長代理	工 藤 幹 彦
学識経験者	委 員	苫小牧工業高等専門学校 環境都市工学科 教授	<small>したむら</small> 下 夕 村 光 弘
交通会議が必要と認める者	委 員	安平町商工会 会長	小 林 正 道

※平成29年3月現在