

(3) 地域の移動特性・ニーズ

【公共交通の利用が少数・低頻度】

・住民アンケートによると、日常的な移動で路線バスを利用している方は、いずれの路線についても 10%に満たないごく少数の利用であり、利用頻度についても、年に数回程度の利用という回答が最も多いです。

管内のバス利用者が最も多い高速ペガサス号についても、利用すると回答した方は回答者全体の 3 割程度であり、利用頻度についても、年に数回程度の利用がほとんどとなっています。
(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P19、P20 参照)

・バス乗降調査結果によると、各系統において起点から終点まで通しで利用する方はごく少数で、系統の経由地にある地点を目的地とした移動が多い傾向が見られます。

起点から終点まで通しでの利用は、調査を実施した全区間の平均で 5%に満たない状況となっており、全体の乗降状況を見ると、特に以下の区間での移動が多い状況です。

- ▶新ひだか町静内地区と日高町門別地区間の移動 ※全体 OD1 位
- ▶浦河町と様似町間の移動 ※全体 OD2 位
- ▶新ひだか町静内地区と新ひだか町三石地区間の移動 ※全体 OD3 位
- ▶新ひだか町静内地区と新冠町間の移動 ※全体 OD4 位

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P59 参照)

【自家用車を利用する高齢者の増加】

・アンケート調査によると、運転免許を所持する方のうち、65 歳以上になっても運転を続けたいと回答した方が 9 割を超えており、今後、自家用車を利用して移動する高齢者の割合は増加することが予想されます。
(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P10 参照)

【年代に関わらず存在する自家用車の運転に対する不安】

・アンケート調査によると、年代に関わらず、冬や長距離の運転については、5 割以上の方が不安に感じると回答しています。
(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P14 参照)

【公共交通機関同士の乗継ぎに係るわずかな利用状況】

・バス乗降調査結果から、公共交通機関同士の乗継ぎで目的地まで移動している割合は 1 割に満たない状況となっています。
(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P105 参照)

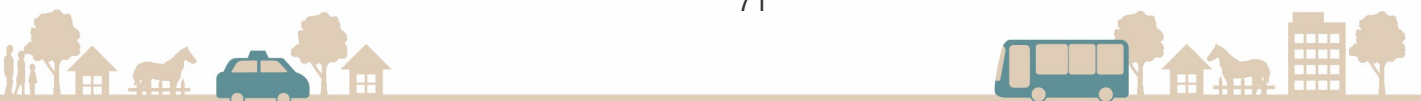
【利便性の高い公共交通に対する潜在需要】

・アンケート調査によると、全交通手段に占める公共交通の利用は 8%程度ですが、バスより少し高い運賃で、自宅と目的地の間を直接結ぶ公共交通(デマンドバス)が運行する場合、自家用車から公共交通に変えても良いと答えた方を加えると、公共交通の利用は増加することが見込まれます。
(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P36 参照)

【路線バスより利便性が高い公共交通サービスへの希望】

・アンケート調査によると、自家用車に頼らない生活を送る場合の公共交通のあり方については、自家用車の利便性より低下するが、路線バスより利便性が高い公共交通(運賃は路線バスとタクシーの中間程度)であって欲しいという回答が多いです。

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P40 参照)



【公共交通に対する維持方針についての住民理解】

・アンケート調査によると、公共交通を維持するための方針として、減便や運賃の値上げについては理解できないという回答が多く、行政負担によるサービスの維持や長大なバス路線の分割、利用者ニーズに合った運行時刻に見直すことのほか、車両を小型化し自宅前送迎を行うなどきめ細やかなサービスを実施することなどについては、理解できるという回答が多いです。

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P49 参照)

【公共交通に対して求められる利便性】

・アンケート調査によると、路線バスの満足度については、始発時刻や停留所間の距離、車両への乗降のしやすさなどに対しては満足という回答割合が多い一方、運行便数や最終時刻、停留所の待合環境に対して不満という回答割合が多いです。

また、公共交通にあると便利なサービスとして、待合環境の改善や乗継ぎのしやすさ、割引サービスなどの回答が多いです。

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P48、56 参照)

【今後導入した場合に利用が見込まれる輸送サービス】

・アンケート調査によると、新型コロナウイルス感染症の影響が収束した後における公共交通の利用促進策については、格安で利用できる期間を設けることや少人数による輸送方法に変えることなどが有効という回答が多いです。

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P43 参照)

・アンケート調査によると、電話予約により自宅まで来て、目的地まで直行する乗合デマンド交通があった場合、65歳以上の5割以上の方が利用すると思うと回答しています。

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P45、P46 参照)

・アンケート調査によると、道の駅等で食事や温泉利用が格安になるなどのサービスが受けられるパーク&バスライド※があったと仮定した場合、3~4割程度の住民が利用すると思うと回答しています。

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P53 参照)

※自家用車で出発し、途中でバスに乗り換えて目的地まで移動する方式。

例：道の駅等に駐車し、そこから高速バスを利用することなどが考えられます。

【免許返納に係る特典制度】

・アンケート調査によると、路線バスやハイヤー・タクシーの運賃が割引になるなど免許返納の特典等があれば65歳以上の約6割の方が、運転免許を返納しやすくなると思うと回答しています。

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P16 参照)

【バス運転手の確保に向けた支援策】

・アンケート調査によると、バス運転手の確保に向けたバス会社の支援策について、大型二種免許取得補助や健康管理等への配慮などが講じられていれば就職を考えるという回答が多いです。

(別添資料「地域の移動特性・ニーズ編」P55 参照)



(4) 日高地域の公共交通の問題点

(1)から(3)の地域概況及び公共交通の現状、移動特性から日高地域の公共交通の問題点を以下のとおり整理します。

I. バス利用者の減少

【問題点 1】公共交通利用は少数・低頻度で低迷している

◆主要な現状、移動特性

- ・人口の減少
 - ・新型コロナウイルス等による路線バス利用の減少
 - ・公共交通の利用が少数・低頻度
- ・日常的な移動で路線バスを利用している方は少数であり、利用頻度についても、年に数回程度の利用が最も多いです。

【問題点 2】バス路線が重複運行しており、その利用に偏りがみられる

◆主要な現状、移動特性

- ・様々な系統が重複して運行するバス路線
 - ・公共交通の利用が少数・低頻度
- ・路線バスを起点から終点まで通しで利用する方は少数であり、系統の経由地にある地点を目的地とした移動が多い傾向が見られます。

【問題点 3】運行便数と停留所の待合環境の不満が多い

◆主要な現状、移動特性

- ・公共交通に対して求められる利便性
- ・運行便数や最終時刻、停留所の待合環境に対する不満が多いです。

