

## 4. 地域の移動特性・ニーズ

当地域の住民や地域への来訪者の移動特性やニーズを以下のとおり整理した。

### 4.1 地域住民の移動特性・ニーズ

地域住民へのアンケート調査の結果等より、通勤・通学・通院などの移動に関する特性やニーズを以下のとおり整理した。

#### (1) 統計データ整理

##### 1) 通勤流動

2020（令和2）年国勢調査における従業地を見ると、中核都市である札幌市を中心に隣接する市町村間で通勤流動が多くなっている。

また、各方面別の通勤流動の特徴は、下記のとおりである。

表 4-1 方面別の通勤流動の特徴

方面	市町村	通勤流動の特徴
小樽方面	小樽市 （札幌市）	・小樽市の主な通勤流動は札幌市で、相互に通勤流動が多い。また、石狩市との相互の通勤流動や江別市から小樽市への通勤流動も一定数ある。
北東方面	岩見沢市 江別市 新篠津村 南幌町 （札幌市）	・岩見沢市と江別市は、2市相互の通勤流動や札幌市との通勤流動が多く、江別市と札幌市の相互の通勤流動が特に多い。また、江別市は、北東方面以外の市町村との通勤流動も一定数ある。南幌町は札幌市や江別市、北広島市と相互の通勤流動、新篠津村は札幌市や江別市、岩見沢市からの通勤流動が一定数ある。
南東方面	千歳市 恵庭市 北広島市 長沼町 （札幌市）	・千歳市、恵庭市、北広島市は3市間での相互の通勤流動や札幌市との通勤流動が多く、北広島市と札幌市の相互の通勤流動が特に多い。また、南東方面以外で、千歳市、恵庭市、北広島市と江別市の通勤流動が一定数ある他に、北広島市は南幌町との相互の通勤流動や岩見沢市からの通勤流動がある。長沼町は札幌市、千歳市、恵庭市、北広島市と相互の通勤流動に加え、隣接する岩見沢市や南幌町からの通勤流動もある。
石狩方面	石狩市 （札幌市）	・石狩市の主な通勤流動は札幌市で、相互に通勤流動が多い。また、小樽市、江別市との相互の通勤流動や当別町からの通勤流動も一定数ある。
当別方面	当別町 （札幌市）	・当別町の主な通勤流動は札幌市で、相互に通勤流動が多い。また、江別市との相互の通勤流動や石狩市への通勤流動も一定数ある。



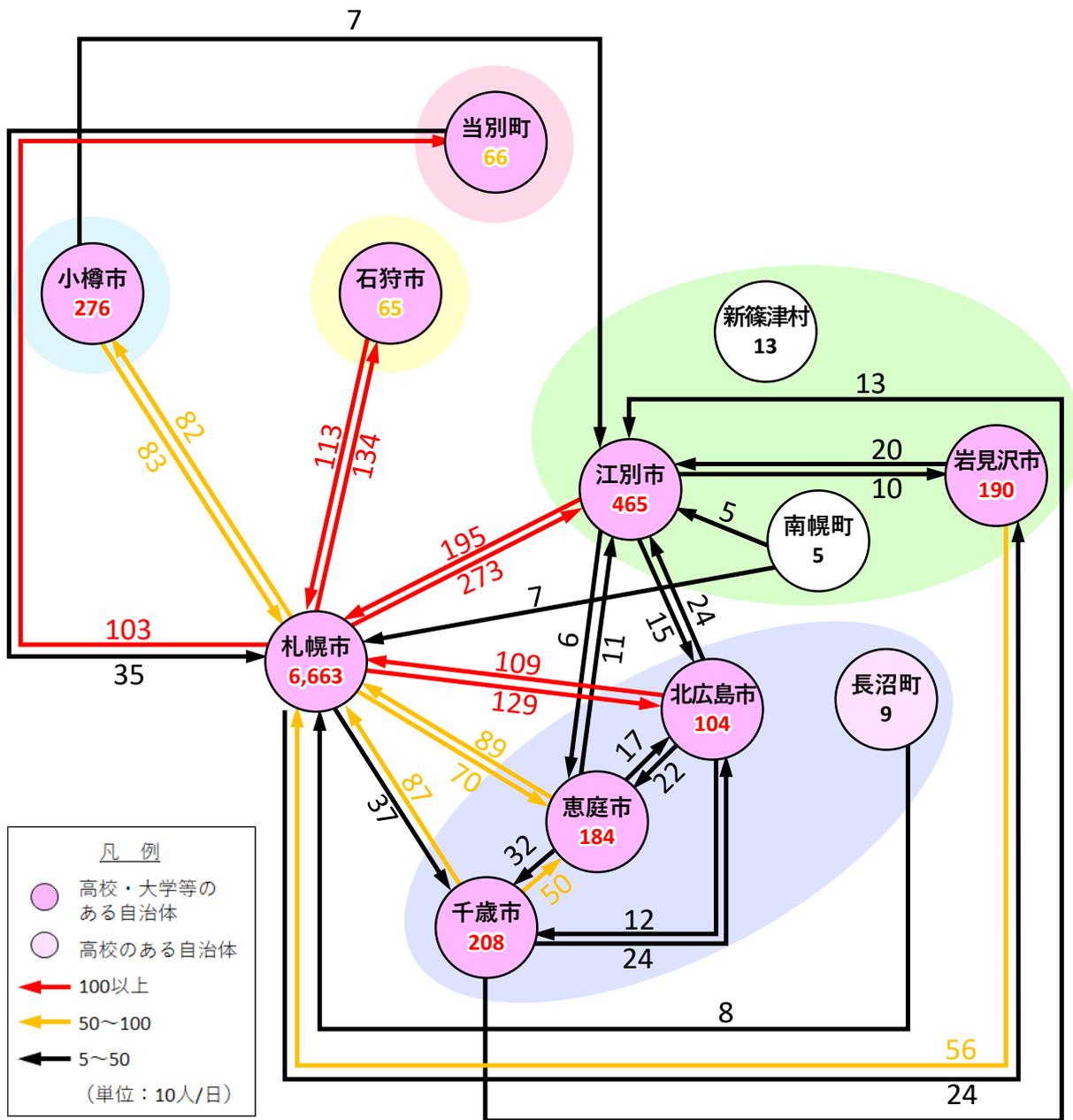
## 2) 通学流動

2020（令和2）年国勢調査における通学地を見ると、高等学校・大学が多数ある札幌市を中心に隣接する市町村間で通学流動が多くなっている。

また、各方面別の通学流動の特徴は、下記のとおりである。

表 4-2 方面別の通学流動の特徴

方面	市町村	通学流動の特徴
小樽方面	小樽市 （札幌市）	・小樽市の主な通学流動は札幌市で、相互に通学流動が多い。江別市への通学流動も一定数ある。
北東方面	岩見沢市 江別市 新篠津村 南幌町 （札幌市）	・岩見沢市と江別市は、2市相互の通学流動や札幌市との通学流動が多く、江別市と札幌市の相互の通学流動が特に多い。また、南幌町は札幌市や江別市への通学流動が一定数ある。
南東方面	千歳市 恵庭市 北広島市 長沼町 （札幌市）	・千歳市、恵庭市、北広島市は3市間相互の通学流動や札幌市との通学流動が多く、北広島市と札幌市の相互の通学流動が特に多い。また、南東方面以外で、恵庭市、北広島市と江別市の通学流動が一定数ある。長沼町は札幌市への通学流動が一定数ある。
石狩方面	石狩市 （札幌市）	・石狩市の主な通学流動は札幌市で、相互に通学流動が多い。
当別方面	当別町 （札幌市）	・当別町の主な通学流動は札幌市で、相互に通学流動が多い。



※通学者数が50人/日以上以上の流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通学者数

資料：令和2年国勢調査（総務省統計局）(<https://www.stat.go.jp/>) をもとに作成

図 4-2 さっぽろ連携中枢都市圏の通学流動

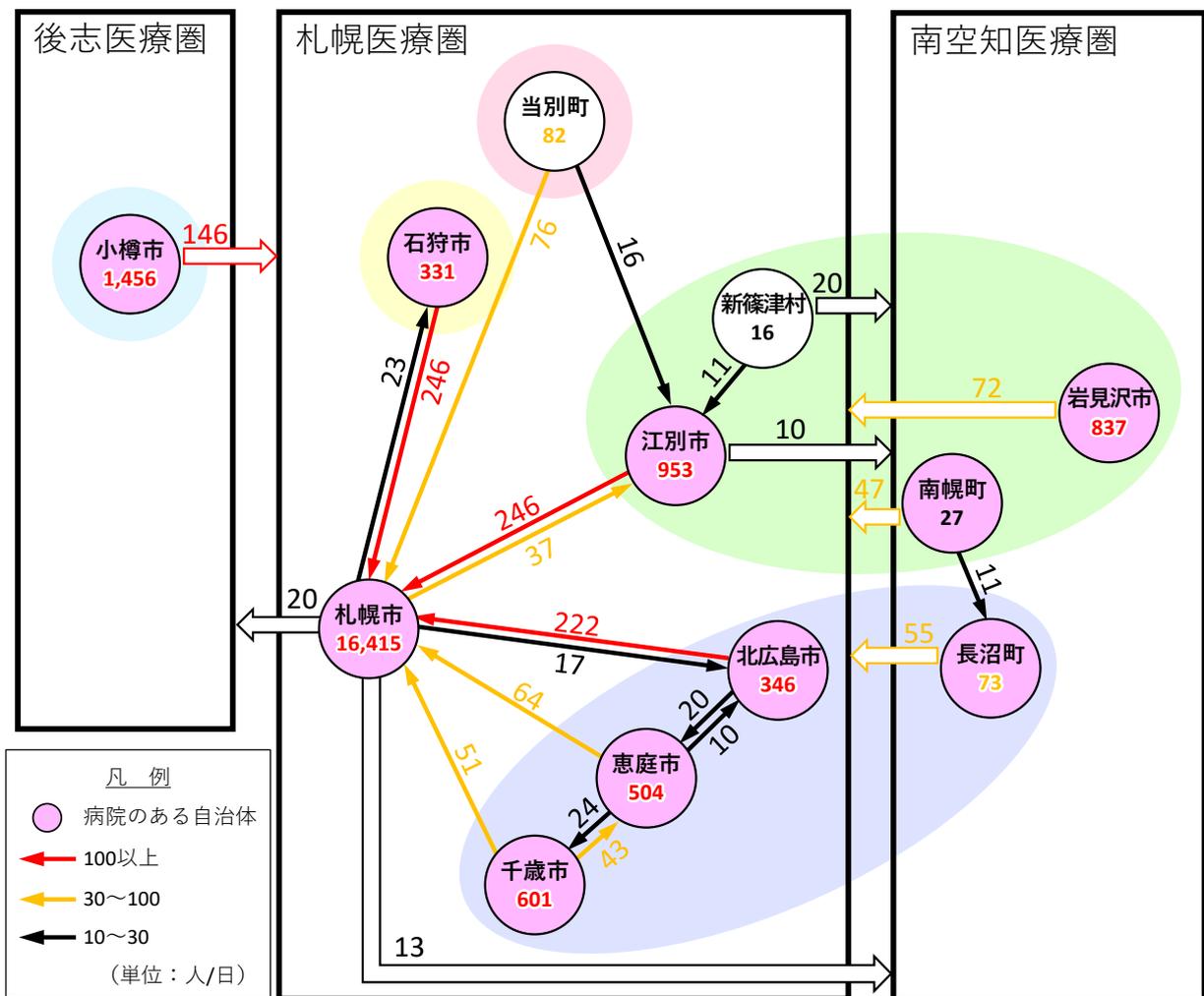
### 3) 通院流動

2020（令和2）年度の受療動向を見ると、通勤流動や通学流動と同様に、病院が多数ある札幌市を中心に隣接する市町村間で通院流動が多くなっている。

また、方面別の通院流動の特徴は、下記のとおりである。

表 4-3 方面別の通院流動の特徴

方面	市町村	通院流動の特徴
小樽方面	小樽市 （札幌市）	・小樽市は札幌医療圏への通院流動が多く、札幌市から後志医療圏への通院流動も一定数ある。
北東方面	岩見沢市 江別市 新篠津村 南幌町 （札幌市）	・江別市の主な通院流動は札幌市との相互の通院流動で、新篠津村や当別町からの通院や、南空知医療圏への通院流動が一定数ある。新篠津村は南空知医療圏や江別市への通院流動が一定数ある。岩見沢市と南幌町は、札幌医療圏への通院流動が多く、南幌町は隣接する長沼町への通院流動も一定数ある。また、札幌市から南空知医療圏への通院流動もある。
南東方面	千歳市 恵庭市 北広島市 長沼町 （札幌市）	・千歳市、恵庭市、北広島市から札幌市への通院流動が多く、北広島市から札幌市への通院流動が特に多い。また、北広島市と恵庭市、恵庭市と千歳市といった隣接する市間での通院流動も一定数ある。長沼町は札幌医療圏への通院流動が多い他、南幌町からの通院流動もある。
石狩方面	石狩市 （札幌市）	・石狩市の主な通院流動は札幌市で、加えて札幌市から石狩市への通院流動も一定数ある。
当別方面	当別町 （札幌市）	・当別町の主な通院流動は札幌市で、加えて江別市への通院流動も一定数ある。



※通院者数が10人/日以上流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通院者数

医療圏内での通院は、自治体別に整理されているが、医療圏をまたぐ通院は、医療圏単位での整理となる

資料：北海道保健福祉部地域医療推進局地域医療課医療データ分析センター事業 (R2.4~R3.3 診療のレセプトデータ (国保、退職国保、後期高齢分)) をもとに作成

図 4-3 さっぽろ連携中枢都市圏他の通院流動

## (2) 住民アンケート調査

### 1) 調査目的

地域住民の移動特性や公共交通の利用実態・ニーズ等を把握することを目的に実施した。

### 2) 調査対象

さっぽろ連携中枢都市圏の12市町村の住民を対象とした。

### 3) 調査方法

効率的に調査を実施するため、十分なサンプルの確保が可能と想定される8市はWebモニタ調査で実施し、Webモニタ調査でサンプルの確保が難しいと想定される4町村は、調査票を配布する形式で調査を実施した。

### 4) 調査票の配布及び回答回収結果

全体で2,822サンプルの回答があった。

表 4-4 市町村別の回答回収結果※

市町村	回収数
札幌市	490
小樽市	425
岩見沢市	161
江別市	269
新篠津村	88
恵庭市	263
千歳市	249
石狩市	226
当別町	126
北広島市	279
南幌町	146
長沼町	95
未回答	5
全体	2,822

※本計画における方面別と異なる6つの地域分けで信頼度95%となる400サンプルの取得を目標に調査を実施した。なお、地域分けは、札幌市、小樽市、岩見沢市＋江別市＋新篠津村、千歳市＋恵庭市、北広島市＋南幌町＋長沼町、石狩市＋当別町の6つである。石狩市＋当別町は目標としていた400サンプルを取得できなかったが、全体で信頼度99%となる700サンプルを大きく上回る回答を取得しているため、回収数に問題はないものと判断した。

## 5) 調査結果の概要

方面別の結果概要は以下に示すとおりである。

表 4-5 方面別住民アンケート調査結果

方面	市町村	調査結果まとめ
-	札幌市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄バス停・鉄道駅まで徒歩 10 分未満の割合が約 6 割で、徒歩 20 分以上の割合が約 1 割である</li> <li>・日常的に運転している人の割合が全体で約 6 割、65 歳以上で約 7 割である</li> <li>・運転している人のうち、75 歳以上になっても運転する意向が約 6 割、80 歳以上になっても運転する意向が約 3 割である</li> <li>・運転が困難となった場合に、公共交通を主な移動手段として考えている割合が約 9 割である</li> <li>・他の市町村への移動は、小樽市や江別市、北広島市、千歳市等への移動が多い</li> <li>・他の市町村への公共交通を利用した移動において、約 6 割が「運賃負担の軽減」、約 4 割が「運行便の増加」、約 2 割が「乗継ぎの接続性向上」を望んでいる</li> <li>・公共交通を維持するための取り組みとして、「事前予約が必要な運用」、「乗継ぎが必要な運用」、「目的地まで時間のかかる運用」は全く理解できないが約 2 割と他の取り組み（「運賃の値上げ」や「運行頻度の減少」等）より高い</li> </ul>
小樽方面	小樽市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄バス停・鉄道駅まで徒歩 10 分未満の割合が約 6 割で、徒歩 20 分以上の割合が約 1 割である</li> <li>・日常的に運転している人の割合が全体で約 7 割、65 歳以上で約 7 割である</li> <li>・運転している人のうち、75 歳以上になっても運転する意向が約 5 割、80 歳以上になっても運転する意向が約 3 割である</li> <li>・運転が困難となった場合に、公共交通を主な移動手段として考えている割合が約 8 割である</li> <li>・札幌市への移動の頻度が週 1 回以上の割合が約 3 割、週 4 回以上の割合が約 1 割で、買い物等を目的とした移動が多い</li> <li>・札幌市への公共交通を利用した移動において、約 6 割が「運賃負担の軽減」、約 4 割が「運行便の増加」を望んでいる</li> <li>・札幌市以外の市町村では、石狩市や千歳市等への移動が多く、札幌市への移動に比べ頻度は低い</li> <li>・札幌市以外の市町村への公共交通を利用した移動において、約 6 割が「運賃負担の軽減」、約 5 割が「運行便の増加」を望んでいる</li> <li>・公共交通を維持するための取り組みとして、「事前予約が必要な運用」、「乗継ぎが必要な運用」、「目的地まで時間のかかる運用」は全く理解できないが約 2 割と他の取り組み（「運賃の値上げ」や「運行頻度の減少」等）より高い</li> </ul>
北東方面	岩見沢市 江別市 新篠津村 南幌町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄バス停・鉄道駅まで徒歩 10 分未満の割合が約 5～7 割、徒歩 20 分以上の割合が約 1～2 割で、特に南幌町は徒歩 10 分未満の割合が高く、徒歩 20 分以上の割合が低い</li> <li>・日常的に運転している人の割合が全体で約 8～9 割、65 歳以上で約 8～9 割で、特に新篠津村と南幌町で割合が高い</li> <li>・運転している人のうち、75 歳以上になっても運転する意向が岩見沢市・江別市で約 6 割、新篠津村で約 8 割、南幌町で約 7 割、80 歳以上になっても運転する意向が岩見沢市・江別市で約 3 割、新篠津村で約 6 割、南幌町で約 4 割である</li> <li>・車の運転が困難になった場合に、公共交通を主な移動手段として考えている割合が、江別市で約 8 割、岩見沢市・南幌町で約 7 割、新篠津村で約 5 割である</li> <li>・札幌市への移動の頻度が週 1 回以上の割合が江別市で約 4 割、南幌町で約 3 割、岩見沢市・新篠津村で約 1～2 割、週 4 回以上の割合が江別市で約 3 割、岩見沢市・新篠津村・南幌町で約 1 割であり、江別市は通勤・通学や買い物等、岩見沢市・新篠津村・南幌町は買い物等を目的とした移動が多い</li> <li>・札幌市への公共交通を利用した移動において、各市町村で約 6 割が「運賃負担の軽減」、約 4～5 割が「運行便の増加」を望んでおり、加えて南幌町の約 3 割が「ダイヤの改善」を望んでいる</li> <li>・札幌市以外の市町村では、北東エリア内相互や北広島市等への移動が多く、新篠津村から岩見沢市や南幌町から江別市の移動は、札幌市への移動に比べて頻度が高い</li> <li>・札幌市以外の市町村への公共交通を利用した移動において、各市町村で約 4～8 割が「運賃負担の軽減」、約 4～7 割が「運行便の増加」を望んでおり、加えて南幌町の約 4 割が「ダイヤの改善」、約 2 割が「乗継ぎの待合環境の改善」を望んでいる</li> <li>・公共交通を維持するための取り組みとして、「事前予約が必要な運用」、「乗継ぎが必要な運用」、「目的地まで時間のかかる運用」は全く理解できないが約 2 割と他の取り組み（「運賃の値上げ」や「運行頻度の減少」等）より高い</li> </ul>

方面	市町村	調査結果まとめ
南東方面	千歳市 恵庭市 北広島市 長沼町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄バス停・鉄道駅まで徒歩10分未満の割合が約3～6割で、徒歩20分以上の割合が約1～2割である</li> <li>・日常的に運転している人の割合が全体で約7～8割、65歳以上で約8～9割である</li> <li>・運転している人のうち、75歳以上になっても運転する意向が恵庭市・北広島市で約5割、千歳市で約6割、長沼町で約8割、80歳以上になっても運転する意向が恵庭市で約2割、千歳市・北広島市で約3割、長沼町で約5割である</li> <li>・車の運転が困難になった場合、バスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が長沼町・恵庭市で約7割、千歳市・北広島市で約8割である</li> <li>・札幌市への移動の頻度が週1回以上の割合が北広島市で約6割、千歳市・恵庭市・長沼町で約2～3割、週4回以上の割合が北広島市で約4割、千歳市・恵庭市・長沼町で約1割であり、北広島市は通勤・通学や買い物等、千歳市・恵庭市・長沼町は買い物等を目的とした移動が多い</li> <li>・札幌市への公共交通を利用した移動において、各市町で約5～7割が「運賃負担の軽減」、約3～5割が「運行便の増加」を望んでいる</li> <li>・札幌市以外の市町村では、南東エリア内相互や江別市等への移動が多く、北広島市以外は、札幌市への移動に比べ頻度が高い</li> <li>・札幌市以外の市町村への公共交通を利用した移動において、各市町で約4～7割が「運賃負担の軽減」、約3～7割が「運行便の増加」を望んでおり、加えて長沼町の約3割が「タイヤの改善」を望んでいる</li> <li>・公共交通を維持するための取り組みとして、「目的地まで時間のかかる運用」は全く理解できないが約2割と他の取り組み（「運賃の値上げ」や「運行頻度の減少」等）より高い</li> </ul>
石狩方面	石狩市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄バス停・鉄道駅まで徒歩10分未満の割合が約8割で、徒歩20分以上の割合が約1割である</li> <li>・日常的に運転している人の割合が全体で約8割、65歳以上で約8割である</li> <li>・運転している人のうち、75歳以上になっても運転する意向が約4割、80歳以上になっても運転する意向が約2割である</li> <li>・車の運転が困難になった場合、バスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が約8割である</li> <li>・札幌市への移動の頻度が週1回以上の割合が約7割、週4回以上の割合が約4割で通勤・通学や買い物等を目的とした移動が多い</li> <li>・札幌市への公共交通を利用した移動において、約5割が「運賃負担の軽減」と「運行便の増加」を望んでいる</li> <li>・札幌市以外の市町村では、小樽市等への移動が多く、札幌市への移動に比べ頻度は低い</li> <li>・札幌市以外への公共交通を利用した移動において、約4割が「運賃負担の軽減」、約3割が「運行便の増加」、約2割が「乗継ぎの接続性向上」と「乗継ぎの待合環境の改善」を望んでいる</li> <li>・公共交通を維持するための取り組みとして、「事前予約が必要な運用」、「乗継ぎが必要な運用」、「目的地まで時間のかかる運用」は全く理解できないが約2割と他の取り組み（「運賃の値上げ」や「運行頻度の減少」等）より高い</li> </ul>
当別方面	当別町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄バス停・鉄道駅まで徒歩10分未満の割合が約4割で、徒歩20分以上の割合が約2割である</li> <li>・日常的に運転している人の割合が全体で約7割、65歳以上で約7割である</li> <li>・運転している人のうち、75歳以上になっても運転する意向が約8割、80歳以上になっても運転する意向が約6割である</li> <li>・車の運転が困難になった場合、バスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が約7割である</li> <li>・札幌市への移動の頻度が週1回以上の割合が約5割、週4回以上の割合が約3割で、買い物や病院を目的とした移動が多い</li> <li>・札幌市への公共交通を利用した移動において、約7割が「運賃負担の軽減」、約5割が「運行便の増加」を望んでいる</li> <li>・札幌市以外の市町村では、江別市等への移動が多く、札幌市への移動に比べ頻度は低い</li> <li>・札幌市以外への公共交通を利用した移動において、約5割が「運行便の増加」、約4割が「運賃負担の軽減」、約3割が「乗継ぎの接続性向上」を望んでいる</li> <li>・公共交通を維持するための取り組みとして、「目的地まで時間のかかる運用」は全く理解できないが約2割と他の取り組み（「運賃の値上げ」や「運行頻度の減少」等）より高い</li> </ul>

### (3) 高校生アンケート調査

#### 1) 調査目的

地域住民の市町村を越えた通学における公共交通の利用実態等を把握することを目的に実施した。

#### 2) 調査対象

石狩教育局管内の道立高校 37 校の 2 年生のうち、さっぽろ連携中枢都市圏内に在住し、居住市町村外の高校に通学をしている生徒を対象とした。

#### 3) 調査方法

Web アンケート回答フォームを作成し、回答フォームの二次元コードを提示した調査依頼文を高等学校にて配布した。なお、居住市町村内の高校に通学する生徒は回答不要とする旨を依頼文内に記載した。

#### 4) 依頼文の配布及び回答回収結果

依頼文 8,841 枚を配布し、回答のあった 909 サンプルのうち、居住市町村内で通学しているサンプルやさっぽろ連携中枢都市圏外から通学しているサンプルを除外した 742 サンプルを集計対象とした。

表 4-6 高等学校別の回答回収結果

No.	学校名	集計対象数	No.	学校名	集計対象数
1	札幌東高等学校	20	20	札幌平岡高等学校	5
2	札幌西高等学校	23	21	札幌白陵高等学校	1
3	札幌南高等学校	14	22	札幌国際情報高等学校	1
4	札幌北高等学校	18	23	札幌東商業高等学校	15
5	札幌月寒高等学校	12	24	札幌工業高等学校	41
6	札幌啓成高等学校	51	25	札幌琴似工業高等学校	4
7	札幌北陵高等学校	25	26	江別高等学校	3
8	札幌手稲高等学校	13	27	野幌高等学校	7
9	札幌丘珠高等学校	0	28	大麻高等学校	18
10	札幌西陵高等学校	0	29	千歳高等学校	40
11	札幌白石高等学校	14	30	千歳北陽高等学校	0
12	札幌東陵高等学校	2	31	恵庭南高等学校	7
13	札幌南陵高等学校	0	32	恵庭北高等学校	60
14	札幌東豊高等学校	0	33	北広島高等学校	29
15	札幌厚別高等学校	54	34	北広島西高等学校	0
16	札幌真栄高等学校	7	35	石狩翔陽高等学校	39
17	札幌あすかぜ高等学校	3	36	石狩南高等学校	182
18	札幌稲雲高等学校	0	37	当別高等学校	2
19	札幌英藍高等学校	14	合計		742

---

## 5) 調査結果の概要

高校生アンケート調査の結果から、居住市町村外の高校への通学において、約 8 割が基本的に公共交通を利用しており、普段は公共交通以外を利用しているが、冬期や悪天候時等に公共交通を利用する学生も含むと、ほぼ 10 割の学生が通学に公共交通を利用していることが分かった。通学における公共交通の利用状況毎の回答は以下のとおりである。

### ①基本的に公共交通を利用している学生

- ・ 移動手段の利用率は、「JR」が約 7 割で、「路線バス」が約 4 割である。
- ・ 公共交通についての意見は、「便数が増えるとよい」が約 7 割と最も高く、「運賃が安いとよい」が約 3 割である。

### ②冬期や悪天候時等にのみ公共交通を利用している学生

- ・ 公共交通を利用する場合の移動手段の利用率は、「路線バス」が約 6 割で、「JR」が 3 割と、①基本的に公共交通を利用している学生に比べ、路線バスの利用率が高い。
- ・ 公共交通についての意見は、「便数が増えるとよい」が約 7 割と最も高く、「運賃が安いとよい」「少し遅い時間帯の便があるとよい」が約 3 割である。
- ・ 公共交通を利用しない場合の移動は、「徒歩・自転車」が約 6 割、「家族の送迎」が約 4 割である。
- ・ 公共交通以外を利用している理由は、「ちょうどいい時間の便がないため」が約 3 割、「運賃が高いため」が約 2 割である。

### ③公共交通を利用しない学生

- ・ 移動手段の利用率は、「徒歩・自転車」が約 6 割、「家族の送迎」が約 4 割で、公共交通以外を利用している理由は、「家からバス停・駅が遠いため」が約 3 割である。

また、MaaS が導入された場合に利用を考えられるかについて、「そう思う」及び「ややそう思う」の回答が約 8 割、デマンド交通が導入された場合に利用を考えられるかについて、「そう思う」及び「ややそう思う」の回答が約 7 割である。

## 4.2 来訪者の移動特性・ニーズ

当地域への来訪者アンケート調査の結果からわかった、当地域来訪時の移動に関する特性やニーズは以下のとおりである。

### (1) 来訪者アンケート調査

#### 1) 調査目的

圏域外からさっぽろ連携中枢都市圏への来訪者の移動実態（目的地、訪問頻度、交通手段等）や公共交通の利用経験・ニーズ等を把握することを目的に実施した。

#### 2) 調査対象

過去3年以内にさっぽろ連携中枢都市圏の市町村に来訪実績があり、さっぽろ連携中枢都市圏外に在住するWebモニタを対象とした。

#### 3) 調査方法

Webモニタを対象に居住地と来訪実績に関するスクリーニング調査を実施して調査対象を抽出したうえで、さっぽろ連携中枢都市圏を6地域（札幌市、小樽市、石狩市、当別町、北東エリア、南東エリア）に分類し、来訪実績のある地域についてのみ移動状況等を確認した。また、来訪経験のない地域についてはその理由を確認した。

#### 4) 回答回収結果

道内（さっぽろ連携中枢都市圏を除く）在住者 248 サンプル、道外在住者 238 サンプルの合計 486 サンプルの回答を取得した。

表 4-7 回答者居住地別の回答回収結果

分類		回収サンプル数
分類 1	北海道内在住者	248
	うち札幌市・小樽市以外の市町村に来訪実績あり	132
分類 2	北海道外在住者	238
	うち札幌市・小樽市以外の市町村に来訪実績あり	118
合計		486

表 4-8 来訪実績地域別の回答回収結果

来訪地域	回収サンプル数	割合
札幌市	440	90.5%
小樽市	228	46.9%
北東エリア（岩見沢市・江別市・新篠津村・南幌町）	79	16.3%
南東エリア（千歳市・恵庭市・北広島市・長沼町）	210	43.2%
石狩市	56	11.5%
当別町	29	6.0%

---

## 5) 調査結果の概要

来訪者アンケート調査の結果は、来訪実績のある地域別で傾向に大きな違いはない。

レンタカーを含む自家用車の利用が通常期で約 7～8 割、冬期で約 6～10 割と、全ての地域で自家用車が主な交通手段として利用されており、通常期に比べると冬期の方が、公共交通を利用する割合が高くなる傾向がみられた。

また、公共交通の利用に関する意見は、「運賃」や「便数」についての意見が多く、「今の公共交通で問題がない」という意見は約 1～3 割である。公共交通以外を利用する理由は、「車で問題なく移動できている」という回答が約 6～8 割であるが、「便数」や「アクセス性」、「運賃」、「乗継ぎ」に対する意見も多くの地域で約 1 割あがっている。

さらに、直近 3 年間で来訪実績がない理由は、「来訪する目的がないため」が高い割合を占める一方で、「来訪したいと思っているがアクセスが不便・アクセスする手段がない」との回答も全ての地域で約 1 割ある。

なお、直近 3 年間で来訪実績のある市町村数は 1 箇所が約 4 割を占めており、加えて札幌市以外で来訪実績のある市町村数は、0 箇所が約 3 割、1 箇所が約 3 割と、札幌市以外の複数自治体を来訪するケースが少ない状況である。

来訪実績地域別の結果概要は次ページに示すとおりである。

表 4-9 来訪実績地域別来訪者アンケート調査結果

方面	来訪地域	調査結果まとめ
-	札幌市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪頻度は年に1回未満が約5割を占める</li> <li>・来訪者のうち、約9割が通常期(4~11月)、約4割が冬期(12~3月)に来訪実績あり</li> <li>・来訪手段は、通常期の約7割、冬期は約6割がレンタカーを含む自家用車を利用し、公共交通は、鉄道の利用が通常期で約3割、冬期は約4割と多く、高速バス・路線バスの利用は通常期・冬期とも各約1割と少ない</li> <li>・公共交通の利用に関する希望は、「運賃負担の軽減」が約4割と最も多く、次いで「運行便の増便」が約3割と多い一方で、「今の公共交通で問題ない」という意見が約3割あり、他の来訪地域に比べて高い割合である</li> <li>・公共交通以外を利用した理由は、「車で問題なく移動できるため」が約6割と多い一方で、「運行時間帯が合わない」、「バス停・駅と目的地の距離が遠い」、「乗継ぎが不便」、「運賃が高い」との回答も約1割ある</li> <li>・直近3年間で来訪実績がない理由は、「来訪する目的がないため」が約6割と多い一方で、「来訪したいと思っているがアクセスが不便・アクセスする手段がない」との回答も約1割ある</li> </ul>
小樽方面	小樽市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪頻度は年に1回未満が約7割を占める</li> <li>・来訪者のうち、約8割が通常期(4~11月)、約3割が冬期(12~3月)に来訪実績あり</li> <li>・来訪手段は、通常期の約7割、冬期は約6割がレンタカーを含む自家用車を利用し、公共交通では、鉄道利用が通常期の約3割、冬期は約4割と多く、高速バス・路線バスの利用は通常期・冬期とも各約1割と少ない</li> <li>・公共交通の利用に関する希望は、「運賃負担の軽減」が約4割と最も多く、次いで「便数の増便」が約3割と多い一方で、「今の公共交通で問題ない」という意見も約2割ある</li> <li>・公共交通以外を利用した理由は、「車で問題なく移動できるため」が約6割と多い一方で、「運行時間帯が合わない」、「バス停・駅と目的地の距離が遠い」、「乗継ぎが不便」、「運賃が高い」との回答も約1割ある</li> <li>・直近3年間で来訪実績がない理由は、「来訪する目的がないため」が約6割と多い一方で、「来訪したいと思っているがアクセスが不便・アクセスする手段がない」との回答も約1割ある</li> </ul>
北東方面	岩見沢市 江別市 新篠津村 南幌町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪頻度は年に1回未満が約5割を占める</li> <li>・来訪者のうち、約9割が通常期(4~11月)、約2割が冬期(12~3月)に来訪実績あり</li> <li>・来訪手段は、通常期の約8割、冬期は約7割がレンタカーを含む自家用車を利用し、公共交通では、鉄道利用が通常期の約3割、冬期は約5割と多く、高速バス・路線バスの利用は通常期が1割未満と少なく、冬期は約2割と利用が増える</li> <li>・公共交通の利用に関する希望は、「運賃負担の軽減」が約5割と最も多く、次いで「便数の増便」が約4割と多く、「今の公共交通で問題ない」という意見が約1割と他の来訪地域に比べて低い割合である</li> <li>・公共交通以外を利用した理由は、「車で問題なく移動できるため」が約8割と多い一方で、「運行時間帯が合わない」、「バス停・駅と目的地の距離が遠い」、「乗継ぎが不便」、「運賃が高い」との回答も約1割ある</li> <li>・直近3年間で来訪実績がない理由は、「来訪する目的がないため」が約7割と多い一方で、「来訪したいと思っているがアクセスが不便・アクセスする手段がない」との回答も約1割ある</li> </ul>

方面	来訪地域	調査結果まとめ
南東方面	千歳市 恵庭市 北広島市 長沼町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪頻度は年に1回未満が約5割を占める</li> <li>・来訪者のうち、約9割が通常期(4~11月)、約3割が冬期(12~3月)に来訪実績あり</li> <li>・来訪手段は、通常期の約8割、冬期は約6割がレンタカーを含む自家用車を利用し、公共交通では、鉄道利用が通常期の約2割、冬期は約5割と多く、高速バス・路線バスの利用は通常期が1割未満、冬期も約1割と少ない</li> <li>・公共交通の利用に関する希望は、「運賃負担の軽減」が約4割と最も多く、次いで「便数の増便」が約3割と多い一方で、「今の公共交通で問題ない」という意見も約2割ある</li> <li>・公共交通以外を利用した理由は、「車で問題なく移動できるため」が約7割と多い一方で、「運行時間帯が合わない」、「バス停・駅と目的地の距離が遠い」、「乗継ぎが不便」、「運賃が高い」との回答も約1割ある</li> <li>・直近3年間で来訪実績がない理由は、「来訪する目的がないため」が約7割と多い一方で、「来訪したいと思っているがアクセスが不便・アクセスする手段がない」との回答も約1割ある</li> </ul>
石狩方面	石狩市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪頻度は年に1回未満が約6割を占める</li> <li>・来訪者のうち、約9割が通常期(4~11月)、約3割が冬期(12~3月)に来訪実績あり</li> <li>・来訪手段は、通常期の約8割、冬期は約8割がレンタカーを含む自家用車を利用し、公共交通では、鉄道利用が通常期の約2割、冬期は約5割と多く、高速バス・路線バスの利用は通常期で各約1割と少なく、冬期は約3割と利用が増える</li> <li>・公共交通の利用に関する希望は、「運賃負担の軽減」が約5割と最も多く、次いで「乗継ぎの接続性改善」が約3割と多い一方で、「今の公共交通で問題ない」という意見も約2割ある</li> <li>・公共交通以外を利用した理由は、「車で問題なく移動できるため」が約6割と多い一方で、「運行時間帯が合わない」、「バス停・駅と目的地の距離が遠い」、「乗継ぎが不便」との回答が約2割、「運賃が高い」との回答も約1割ある</li> <li>・直近3年間で来訪実績がない理由は、「来訪する目的がないため」が約7割と多い一方で、「来訪したいと思っているがアクセスが不便・アクセスする手段がない」との回答も約1割ある</li> </ul>
当別方面	当別町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪頻度は年に1回未満が約7割を占める</li> <li>・来訪者のうち、10割が通常期(4~11月)、約1割が冬期(12~3月)に来訪実績あり</li> <li>・来訪手段は、通常期の約8割、冬期は10割がレンタカーを含む自家用車を利用し、公共交通では、鉄道・高速バス・貸切バスの利用が通常期の約1割、冬期は10割と多い</li> <li>・公共交通の利用に関する希望は、「便数の増便」と「利用のわかりやすさの改善」が約5割と多い一方で、「今の公共交通で問題ない」という意見も約2割ある</li> <li>・公共交通以外を利用した理由は、「車で問題なく移動できるため」が約6割と多い一方で、「運行時間帯が合わない」、「バス停・駅と目的地の距離が遠い」、「運賃が高い」との回答も約1割ある</li> <li>・直近3年間で来訪実績がない理由は、「来訪する目的がないため」が約7割と多い一方で、「来訪したいと思っているがアクセスが不便・アクセスする手段がない」との回答も約1割ある</li> </ul>

---

## 4.3 バス利用者の移動特性・ニーズ

バス乗込調査の結果からわかった、当地域の広域交通の役割を担うバス路線の利用者の移動特性やニーズ等は以下のとおりである。

### (1) バス乗込調査

#### 1) 調査目的

当地域を運行する広域交通の役割を担うバス路線について、路線ごとの利用実態（乗車人数、乗降場所、利用目的・頻度）や利用者の声（満足度・課題等）を把握することを目的として実施した。

#### 2) 調査対象

本調査は、当地域を運行する広域交通の役割を担うバス路線のうち、補助対象路線を中心とした広域交通の役割を担うバス路線 20 系統を対象として調査を行った。

なお、No.19 あいの里金沢線と No.20 月形当別線については、当別町が別途実施している乗込調査の結果より利用状況を整理した。

また、圏域外の区間を含む系統については、基本的に圏域内の区間のみを調査対象とした。

表 4-10 調査対象系統

方面	No.	系統名	起点	経由地	終点	運行事業者名	関係市町村名 (青字は圏域外)	備考
小樽方面	1	宮 65 小樽線	宮の沢駅前	手稲駅南口	小樽駅前	ジェイ・アール 北海道バス (株)	札幌市、小樽市	
	2	手 65 小樽線	手稲駅南口		小樽駅前	ジェイ・アール 北海道バス (株)	札幌市、小樽市	
北東方面	3	高速くりやま号 (札幌・栗山線)	札幌駅前T	南幌町立病院	栗山駅	北海道中央バス (株)	札幌市、江別市、 南幌町、岩見沢 市、栗山町	圏域外 も調査※
	4	90：札江線	札幌T	世田ヶ谷	江別駅前	北海道中央バス (株)	札幌市、江別市	
	5	札幌代行線 (札幌代行線①)	南幌東町	上江別西町 酪農構内	新札幌駅前	夕張鉄道(株)	札幌市、江別市、 南幌町	
	6	北新線	しんしのつ温 泉たつぷの湯	新篠津小学校、 新篠津村役場	岩見沢駅前T	(有)新篠津交通	岩見沢市、新篠津 村	
	7	江別月形線	江別ターミナル	新篠津	月形高校	今田・高橋・新 篠津交通共同企 業体	江別市、新篠津 村、月形町	圏域外 も調査※
南東方面	8	千歳線 (千歳線①)	福住駅	里塚中央	千歳駅前	北海道中央バス (株)	札幌市、北広島市 恵庭市、千歳市	
	9	札幌急行線 (りすた～新札幌 駅前)	りすた	由仁駅前	新札幌駅前	夕張鉄道(株)	札幌市、北広島 市、長沼町、由仁 町、栗山町、夕張 市	圏域内 のみ調査
	10	千歳線	厚真	早来	千歳駅前	あつまバス (株)	厚真町、安平町、 千歳市	圏域内 のみ調査
北東・ 南東方面	11	高速ゆうぱり号 (札幌・夕張線)	札幌駅前T	日赤病院前	レースイ リゾート	北海道中央バス (株)	札幌市、江別市、 南幌町、長沼町、 栗山町、夕張市	圏域内 のみ調査
	12	新札夕線 (新夕張駅前～新 札幌駅前)	新夕張駅前	栗山駅前	新札幌駅前	夕張鉄道(株)	札幌市、江別市、 南幌町、長沼町、 栗山町、夕張市	圏域内 のみ調査
	13	札幌代行線(栗山 駅前～新札幌駅 前)	栗山駅前	南幌ビューロー	新札幌駅前	夕張鉄道(株)	札幌市、江別市、 南幌町、長沼町、 栗山町	圏域内 のみ調査
	14	大 35 南幌 (長沼線)	大谷地 ターミナル	北の里	南幌ビューロー	ジェイ・アール 北海道バス (株)	札幌市、北広島 市、南幌町	
石狩方面	15	札厚線 (厚田線)	札幌T	花畔中央	道の駅 あいろーど厚田	北海道中央バス (株)	札幌市、石狩市	
	16	石狩線 (石狩線①)	札幌T	花畔中央	トーメン団地	北海道中央バス (株)	札幌市、石狩市	
	17	石狩線 (石狩線②)	札幌T	花畔中央	石狩	北海道中央バス (株)	札幌市、石狩市	
	18	43：手稲線 (手稲線)	手稲駅北口	花川3丁目	花畔	北海道中央バス (株)	札幌市、石狩市	
当別方面	19	あいの里 金沢線	医療大あいの 里キャンパス	JR 石狩当別駅	北海道医療大学	(有)下段モー ターズ	札幌市、当別町	
	20	月形当別線	月形駅	JR 北海道 医療大学駅	JR 石狩当別駅 南口	(有)下段モー ターズ	当別町、月形町	圏域外 も調査※

※調査員の乗継ぎの都合等により、圏域外区間も含め全線に乗車するため、圏域外も調査

---

### 3) 調査実施日

調査実施日は、公共交通の主な利用者である高校生や高齢者等の日常的な公共交通利用の状況を把握できるように、平日、2日に分けて実施した。また、十分なデータが得られなかったNo.3 高速くりやま号の4便とNo.8 千歳線の8便の計12便について、再調査を実施した。

調査日① (No.3、4、5、6、7、9、11、12、13、14)：令和4年9月13日(火)
調査日② (No1、2、8、10、15、16、17、18)：令和4年9月14日(水)
調査日③ (再調査分)：令和4年10月5日(水)
※当別町の調査は令和4年6月28日(火)と令和4年6月29日(水)に実施

### 4) 調査方法

調査は、利用者属性(職業・年齢)、利用実態(利用頻度、乗降バス停、乗降後の移動手段)及び満足度について把握する「利用者への聞き取り調査」と、バス停ごとの乗降人数を把握する「調査員による目視調査」の2つを実施した。

「利用者への聞き取り調査」は、調査票を基に、調査員がバス利用者に対して聞き取りを行う形式で実施した。ただし、バス利用者が多い区間や時間帯等は、調査票、筆記用具をバス利用者に渡し、回答後に調査票を回収する形式にて実施した。

「調査員による目視調査」は、調査員がバス停ごとに乗車人数及び降車人数を目視にて計測する形式で実施した。

## 5) 乗車人数及び調査票回収結果

全体で5,738名の利用があり、アンケート回収数は2,345票、アンケート未回答も含むOD（個別の乗車区間）の把握数は2,430票である。

表 4-11 乗車人数及び調査票回収結果

方面	No.	系統名	乗車人数	アンケート回収数	ODのみ把握 (アンケート未回答)	アンケート回収率	OD把握率 (アンケート含む)
小樽方面	1	宮 65 小樽線	341	75	0	22.0%	22.0%
	2	手 65 小樽線	373	102	0	27.3%	27.3%
北東方面	3	高速くりやま号 (札幌・栗山線)	200	122	0	61.0%	61.0%
	4	90: 札江線	204	108	19	52.9%	62.3%
	5	札幌代行線 (札幌代行線①)	448	213	0	47.5%	47.5%
	6	北新線	182	107	1	58.8%	59.3%
	7	江別月形線	15	8	0	53.3%	53.3%
南東方面	8	千歳線 (千歳線①)	936	287	51	30.7%	36.1%
	9	札幌急行線 (りすた～新札幌駅前)	43	29	0	67.4%	67.4%
	10	千歳線	35	19	0	54.3%	54.3%
北東・ 南東方面	11	高速ゆうぱり号 (札幌・夕張線)	75	35	0	46.7%	46.7%
	12	新札夕線 (新夕張駅前～新札幌駅前)	106	61	0	57.5%	57.5%
	13	札幌代行線 (栗山駅前～新札幌駅前)	89	46	0	51.7%	51.7%
	14	大 35 南幌 (長沼線)	276	102	0	37.0%	37.0%
石狩方面	15	札厚線 (厚田線)	386	113	0	29.3%	29.3%
	16	石狩線 (石狩線①)	307	90	6	29.3%	31.3%
	17	石狩線 (石狩線②)	821	250	3	30.5%	30.8%
	18	43: 手稲線 (手稲線)	448	130	0	29.0%	29.0%
当別方面	19	あいの里金沢線※	402	399	3	99.3%	100%
	20	月形当別線	51	49	2	96.1%	100%

※ 2 日間の調査結果の合計

## 6) 調査結果の概要

アンケート調査と調査員の目視調査の結果について、系統別の結果概要は以下に示すとおりである。

表 4-12 系統別バス乗込調査結果

方面	No.	系統名	調査結果まとめ
小樽方面	1	宮 65 小樽線	<p><b>【アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約 9 割と主な移動目的である</li> <li>・会社員が約 5 割と主な利用であるが、中学生と高校生の利用もそれぞれ約 1 割ある</li> <li>・週 5 日以上の利用が約 6 割と最も多い</li> <li>・利用が集中する OD はないが、宮の沢駅～札幌市内各地と小樽市内各地～小樽駅で利用が多い</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性は満足が約 8 割と高く、運行本数は不満足が約 6 割と高い</li> </ul> <p><b>【目視調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は宮の沢駅、手稲駅南口、星野中央で乗車が多く、手稲本町、手稲駅南口、手稲鉦山通、銭函中学校前で降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は 2 便 (7:10 発) と 3 便 (7:52 発) が多く、2 便の星野中央～銭函中学校間、3 便の札幌市内の利用が多い</li> <li>・復路は小樽駅、銭函中学校、手稲駅南口で乗車が多く、星野中央や手稲駅南口、宮の沢駅での降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は 3 便 (17:15 発) が多く、1 便 (6:15 発) は小樽駅～張碓小学校前間で利用がない</li> </ul>
	2	手 65 小樽線	<p><b>【アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約 5 割と主な移動目的で、通院や買い物の利用もそれぞれ約 2 割ある</li> <li>・65 歳以上の高齢者の利用が約 4 割である</li> <li>・週 3 日以上の利用が約 6 割である</li> <li>・札幌市内（特に手稲駅）～桂岡周辺と、桂岡周辺～小樽駅周辺の区間での利用が多く、札幌市内の区間での利用もある</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性は満足が約 8～9 割と高く、運行本数と運行時間帯は不満足が約 5～6 割と高い</li> </ul> <p><b>【目視調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は手稲駅南口で乗車が最も多く、桂岡や小樽駅での降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は 5 便 (14:55 発) が最も多く、8 便 (19:40 発) の春香～小樽駅間は利用がない</li> <li>・復路は桂岡で乗車が最も多く、手稲駅南口での降車が最も多い</li> <li>・復路の便別の利用者は 2 便 (8:05 発) が最も多く、4 便 (10:20 発) は小樽築港駅以西で利用がない</li> </ul>
北東方面	3	高速くりやま号 (札幌・栗山線) <b>【地域間幹線】</b>	<p><b>【アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約 6 割と主な移動目的である</li> <li>・会社員が約 4 割と主な利用であるが、大学生・専門学生の利用も約 2 割ある</li> <li>・週 3 日以上の利用が約 5 割と多く、月に数回程度の利用も約 3 割ある</li> <li>・南幌町～札幌市間や栗山町～札幌市間の利用が多く、江別市～札幌市間の利用もわずかにある</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性は満足が約 8 割と高く、運行本数は不満足が約 5 割と高い</li> </ul> <p><b>【目視調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は札幌駅前ターミナルと札幌ターミナルからの乗車が多く、栗山駅での降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は 2 便 (15:15 発) ～4 便 (18:35 発) が多い</li> <li>・復路は栗山駅や南幌ビューローからの乗車が多く、時計台前や札幌駅前ターミナルでの降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は 1 便 (6:40 発) ～3 便 (10:30 発) が多く、4 便 (11:30 発) と 5 便 (15:00 発) が少ない</li> </ul>

方面	No.	系統名	調査結果まとめ
北東方面	4	札江線 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約6割と主な移動目的である</li> <li>・会社員が約4割と主な利用である</li> <li>・週3日以上の利用が約5割である</li> <li>・札幌ターミナル～東雁来周辺と、札幌ターミナル～見晴台周辺の区間での利用が多く、江別市内の区間での利用もわずかにある</li> <li>・運賃や定時性、バス停及び目的地へのアクセス性は満足が約8割と高く、運行本数は不満足が約6割と高い</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は札幌ターミナルからの乗車が多く、札幌市内の苗穂町・東雁来や江別市の見晴台・元町等での降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は2便（7:45 発）が少なく、東雁来以東は利用がない</li> <li>・復路は江別駅前及び札幌市内の東雁来・苗穂町からの乗車が多く、札幌ターミナルでの降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は2便（7:45 発）が最も多く、江別市内の利用が多い</li> </ul>
	5	札幌代行線 （札幌代行線 ①） 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約6割と主な移動目的である</li> <li>・65歳以上の高齢者の利用が約3割と最も多い</li> <li>・週3日以上の利用が約6割である</li> <li>・南幌町～江別市（特に江別駅前）間や江別市～札幌市（特に新さっぽろ駅前）間の利用が多く、江別市内の区間での利用も多い</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性は満足が約8～9割と高く、運行本数は不満足が約5割と高い</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は南幌町各地と江別市各地から乗車があり、江別駅前と新さっぽろ駅前での降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は1便（6:40 発）～3便（7:20 発）が多く、8便（15:39 発）5丁目通～若葉1丁目間等で利用がない</li> <li>・復路は新さっぽろ駅前と江別駅前からの乗車が多く、江別市各地と南幌町各地で降車がある</li> <li>・復路の便別の利用者は8便（18:05 発）が最も多く、2便（9:10 発）の厚別東4条4丁目～酪農構内入口間や12便（20:05 発）の酪農構内入口～高砂駅前間等で利用がない</li> </ul>
	6	北新線 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約6割と主な移動目的である</li> <li>・高校生の利用が約3割と主な利用である</li> <li>・週3日以上の利用が約5割である</li> <li>・新篠津市街地周辺～岩見沢市各地（特に岩見沢ターミナル）間の利用が多く、岩見沢市内の区間での利用もある</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、待合環境は満足が約8～9割と高い</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は新篠津からの乗車が最も多く、岩見沢ターミナルや4条西5丁目での降車が最も多い</li> <li>・往路の便別の利用者は2便（7:05 発）が最も多く、7便（15:10 発）と10便（19:15 発）が少ない</li> <li>・復路は岩見沢ターミナルからの乗車が最も多く、新篠津での降車が最も多い</li> <li>・復路の便別の利用者は5便（12:10 発）と7便（16:15 発）は多く、10便（20:00 発）が最も少ない他、3便（9:10 発）の大和タウンプラザ前以西や10便の第二小学校以西は利用がない</li> </ul>
	7	江別月形線 【市町村生活バス】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が10割と主な移動目的である</li> <li>・高校生の利用が約9割と主な利用である</li> <li>・週5日以上の利用が10割である</li> <li>・江別ターミナル・月形高校～新篠津村間の利用が多い</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、乗継ぎの接続性は満足が約8～10割と高く、運行本数は不満足が約5割と高い</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は月形高校や中原、農協支所前等から乗車があり、江別ターミナルで降車が最も多い</li> <li>・往路の2便（7:10 発）と3便（7:52 発）は利用者なし</li> <li>・復路1便（7:20 発）は江別ターミナルと新篠津農協前～新篠津診療所前で乗車があり、月形高校、月形駅前、老人ホーム前で降車がある</li> <li>・復路の2便（7:10 発）と3便（7:52 発）は利用者なし</li> </ul>

方面	No.	系統名	調査結果まとめ
南東方面	8	千歳線 (千歳線①) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約5割と主な移動目的である</li> <li>・社員が約3割と主な利用であり、高校生の利用が約2割ある</li> <li>・週3日以上の利用が約5割である</li> <li>・福住駅～札幌市内間や福住駅～北広島市間の利用が特に多く、北広島市～千歳市間や恵庭市～千歳市間の利用も多い</li> <li>・また、上記以外の各市間や市内の利用もある</li> <li>・バス停及び目的地へのアクセス性は満足が約8割と高く、運行本数は不満足が約4割である</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は福住駅からの乗車が最も多く、札幌市内・北広島市・恵庭市・千歳市の各地で降車がある</li> <li>・往路の便別の利用者は1便(6:30発)や2便(7:35発)が多く、1便は北広島市～千歳市間、2便は福住駅～輪厚間で利用が多い</li> <li>・復路は千歳駅前や恵庭駅通、輪厚周辺からの乗車が多く、福住駅での降車が最も多い</li> <li>・復路の便別の利用者は3便(7:30発)が最も多く、特に輪厚からの乗車が多い</li> </ul>
	9	札幌急行線 (りすた～新札幌駅前) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通院の利用が約6割と主な移動目的で、買い物での利用も約3割ある</li> <li>・65歳以上の高齢者の利用が約4割と多い</li> <li>・月に数回程度と年に数回程度の利用がそれぞれ約3割と多い</li> <li>・由仁町～大谷地ターミナル・新さっぽろ駅前間の利用が多い</li> <li>・運賃や定時性、バス停へのアクセス性は満足が約8～9割と高く、運行本数と運行時間帯は不満足が約4割である</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は由仁駅前からの乗車が多く、大谷地ターミナルと新さっぽろ駅前での降車が最も多いが、長沼町及び北広島市からの乗車はない</li> <li>・往路の便別の利用者は4便(17:08発)が少ない</li> <li>・1便(8:03発)は由仁駅以东から大谷地バスターミナルまでの利用が多い</li> <li>・復路は新さっぽろ駅前と大谷地ターミナルで乗車があり、由仁駅前と緑豊苑入口で降車があるが、長沼町及び北広島市での乗降はない</li> <li>・復路の便別の利用者は1便(9:20発)、2便(13:00発)、4便(18:30発)の利用者が少ない</li> <li>・3便(16:25発)の大谷地バスターミナルから由仁駅以东までの利用が多い</li> </ul>
	10	千歳線 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約6割と主な移動目的である</li> <li>・社員が約5割と主な利用であるが、大学生・専門学生の利用も約3割ある</li> <li>・週3日以上の利用が約5割である</li> <li>・新千歳空港～千歳駅間の利用が多い</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、待合環境は満足が約8～9割と高い</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は北富岡以东からの乗車が多く、千歳駅前での降車が最も多い</li> <li>・往路の便別の利用者は2便(12:24発)の利用が最も多い</li> <li>・復路は1便(8:00発)における、千歳駅前やもりもと本店前からの乗車が多く、新千歳空港での降車が最も多い</li> <li>・復路の便別の利用者は1便(8:00発)が最も多く、2便(13:15発)は新千歳空港以东の利用がない</li> </ul>

方面	No.	系統名	調査結果まとめ
北東・ 南東方面	11	高速ゆうぱり号 (札幌・夕張線) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学や通院の利用がそれぞれ約2割と主な移動目的である</li> <li>・社員が約4割と主な利用であるが、65歳以上の利用も約3割と多い</li> <li>・月に数回程度の利用が約5割と最も多い</li> <li>・南幌町～札幌市間の利用が多い</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、待合環境は満足が約8～9割と高く、運行本数と運行時間帯は不満足が約4割である</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は札幌駅前ターミナルと札幌ターミナルからの乗車が多く、南幌ビューロー及び南幌町以東（調査範囲外）での降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は3便（16:35発）が最も多い</li> <li>・復路は南幌町以東（調査範囲外）からの乗車が多く、時計台前や札幌駅前ターミナルでの降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は1便（9:48発）が最も多い</li> </ul>
	12	新札幌線 (新夕張駅前～ 新札幌駅前) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約5割と主な移動目的で、通院の利用も約2割ある</li> <li>・65歳以上の高齢者の利用が約3割と多い</li> <li>・週3日以上の利用が約6割と多い</li> <li>・江別市～札幌市（特に新さっぽろ駅前）や江別市内の区間で利用が多い</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、待合環境は満足が約8～10割と高く、運行本数と運行時間帯は不満足が約4割である</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路はあけぼの団地周辺や野幌バスターミナル周辺からの乗車が多く、江別駅前、野幌バスターミナル、新さっぽろ駅前での降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は2便（9:39発）が最も多いが、南幌ビューロー以東は利用がなく、1便（8:45発）のみ栗山駅以東からの連続乗車がある</li> <li>・復路は新さっぽろ駅前、野幌バスターミナル、江別駅前からの乗車が多く、あけぼの団地周辺や南幌町各所で降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は3便（17:00発）が最も多く、全便で栗山駅以東への連続乗車はない</li> </ul>
	13	札幌代行線 (栗山駅前～新 札幌駅前) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約6割と主な移動目的である</li> <li>・65歳以上の高齢者の利用が約3割と最も多い</li> <li>・週3日以上の利用が約7割</li> <li>・江別市～札幌市（特に新さっぽろ駅前）間や江別市内の区間での利用が多い</li> <li>・定時性やバス停へのアクセス性は満足が約8割と高く、運行本数は不満足が約5割と高い</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は野幌バスターミナルや若葉町西からの乗車が多く、新さっぽろ駅前での降車が最も多い</li> <li>・往路の便別の利用者は2便（13:25発）が最も多く、1便（9:10発）の栗山駅前～星宝橋、3便（15:50発）の西町3丁目～野幌バスターミナル間は利用がない</li> <li>・復路は新さっぽろ駅前からの乗車が最も多く、大麻駅周辺や野幌駅周辺、南幌町市街地等で降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は4便（16:10発）が最も多く、2便（11:20発）～4便は南幌東町入口以東の利用がない</li> </ul>
	14	大35南幌 (長沼線) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約8割と主な移動目的である</li> <li>・社員が約4割と主な利用であるが、高校生の利用も約2割ある</li> <li>・週5日以上の利用が約6割と最も多い</li> <li>・大谷地ターミナル～北広島市間や北広島市～南幌町間の利用に加え、札幌市内や北広島市内の区間での利用が多く、大谷地ターミナル～南幌町間の利用も一定数ある</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、待合環境、乗継ぎの接続性は満足が約8割と高い</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は大谷地ターミナルと北広島駅からの乗車が多く、北広島駅での降車が最も多い</li> <li>・往路の便別の利用者は1便（7:00発）と3便（16:00発）が多く、5便（19:40発）は夕張太以東の利用がない</li> <li>・復路は北広島市からの乗車が多く、北広島駅と大谷地ターミナルでの降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は1便（7:08発）が最も多く、6便（19:23発）は北広島駅以東の利用がない</li> </ul>

方面	No.	系統名	調査結果まとめ
石狩方面	15	札厚線 (厚田線) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約7割と主な移動目的である</li> <li>・会社員と高校生がそれぞれ約3割と主な利用である</li> <li>・週5日以上の利用が約5割と最も多い</li> <li>・札幌市（特に札幌ターミナル）～石狩市や札幌市内の区間で利用が多いが、偏りが少なく、様々な区間で利用がある</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性は満足が約8～9割と高く、運行本数は不満足が約4割である</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は札幌ターミナルと北1条西1丁目～北41条東1丁目の区間で乗車が多く、北営業所以北の各バス停で降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は1便(6:40発)が最も多く、5便(16:50発)と6便(18:20発)は厚田までの利用がほとんどない</li> <li>・復路は厚田や八幡町、石狩庁舎前、石狩翔陽高校前以南で乗車が多く、花畔中央や石狩翔陽高校前、北15条東1丁目～札幌ターミナルで降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は1便(6:10発)と2便(7:00発)が多く、1便の花畔中央、2便の石狩翔陽高校での降車が多い</li> </ul>
	16	石狩線 (石狩線①) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約7割と主な移動目的である</li> <li>・会社員が約4割と主な利用である</li> <li>・週5日以上の利用が約5割と最も多い</li> <li>・札幌市（特に札幌ターミナル）～石狩市や札幌市内の区間で利用が多いが、偏りが少なく、様々な区間で利用がある</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性、待合環境は満足が約8～9割と高く、運行本数は不満足が約4割である</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は札幌ターミナルと北5条西1丁目乗車が多く、北営業所～花畔中央と矢臼場～トーマン団地の各バス停で降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は3便(19:50発)が最も多く、1便(13:38発)と4便(21:55発)の花畔中央以北の利用が少ない</li> <li>・復路は石狩市内全域で乗車があり、花畔中央や石狩翔陽高校前、北7条東1丁目～札幌ターミナルで降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は2便(7:00発)が最も多い</li> </ul>
	17	石狩線 (石狩線②) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約7割と主な移動目的である</li> <li>・会社員が約3割と主な利用であり、高校生の利用も約2割ある</li> <li>・週5日以上の利用が約5割と最も多い</li> <li>・札幌市（特に札幌ターミナル）～石狩市や札幌市内の区間で利用が多い</li> <li>・バス停及び目的地へのアクセス性は満足が約8割と高く、運行本数は不満足が約4割である</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は札幌ターミナル～北15条西1丁目の区間で乗車が多く、石狩市内全域で降車がある</li> <li>・往路の便別の利用者は1便(7:15発)が最も多く、石狩翔陽高校前での降車が多い</li> <li>・復路は石狩市内全域で乗車があり、北15条東1丁目～札幌ターミナルでの降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は2便(6:50発)や3便(7:05発)が多く、2便の石狩庁舎前、3便と11便(15:50発)の石狩翔陽高校前の降車が多い</li> </ul>
	18	43：手稲線 (手稲線) 【地域間幹線】	<p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約6割と主な移動目的である</li> <li>・65歳以上の高齢者の利用が約3割と多く、高校生の利用も約2割ある</li> <li>・週5日以上の利用が約5割と最も多い</li> <li>・札幌市（特に手稲駅北口）～石狩市内各地（特に石狩庁舎前）や札幌市内の区間で利用が多い</li> <li>・定時性やバス停及び目的地へのアクセス性は満足が約8割と高く、運行本数は不満足が約4割である</li> </ul> <p>【目視調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は手稲駅北口からの乗車が最も多く、石狩市内全域で降車がある</li> <li>・往路の便別の利用者は1便(7:13発)が最も多く、3便(9:25発)の利用が少ない他、5便(11:05発)や13便(20:15発)で石狩市内の利用が少ない</li> <li>・復路は石狩市内全域から乗車があり、手稲駅北口での降車が最も多い</li> <li>・復路の便別の利用者は3便(7:23発)と5便(9:20発)で多く、4便(8:21発)と6便(10:20発)の石狩市内で少ない</li> </ul>

方面	No.	系統名	調査結果まとめ
当別方面	19	あいの里 金沢線 【地域間幹線】	<p><b>【アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約7割と主な移動目的である</li> <li>・大学生・専門学生が約4割と主な利用で、65歳以上の高齢者の利用も約3割ある</li> <li>・週3日以上の利用が約6割である</li> <li>・北海道医療大学～当別駅周辺間や当別町各地～太美駅間等の当別町内の区間での利用や当別町各地～あいの里教育大駅周辺間の利用が多い</li> </ul> <p><b>【目視調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は医療大あいの里キャンパス、あいの里教育大駅から乗車が多く、北海道医療大学での降車が最も多い</li> <li>・往路の便別の利用者は16便（16:31 発）が最も多い</li> <li>・復路は北海道医療大学や当別駅南口からの乗車が多く、当別駅南口や太美駅、医療大あいの里キャンパス、あいの里教育大駅での降車が多い</li> <li>・復路の便別の利用者は7便（9:15 発）と10便（11:09 発）が多く、15便（16:53 発）が少ない</li> </ul>
	20	月形当別線 【地域間幹線】	<p><b>【アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学の利用が約7割と主な移動目的であり、通院の利用も約1割ある</li> <li>・利用者は年代や職業に偏りがなく、学生から高齢者まで広い世代に利用されている</li> <li>・週5日以上の利用が約5割と最も多い</li> <li>・月形町～当別町（特に北海道医療大学駅や当別駅）の利用が多い</li> </ul> <p><b>【目視調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・往路は月形駅からの乗車が最も多く、北海道医療大学駅や石狩当別駅南口での降車が多い</li> <li>・往路の便別の利用者は全ての便で少ない</li> <li>・復路は北海道医療大学駅や石狩当別駅南口からの乗車が多く、月形駅での降車が最も多い</li> <li>・復路の便別の利用者は2便（7:40 発）が最も多く、その他の便は少ない</li> </ul>