

## 5. 地域の移動特性・ニーズ

### 5.1 地域住民の移動特性・ニーズ

地域住民へのアンケート結果から、当地域住民の通勤・通学・通院などの移動に関する特性やニーズは以下のとおりであった。

#### (1) 地域住民の移動全般

##### 1) 後志地域住民アンケート調査

###### ① 調査概要

○調査目的：後志地域住民の移動特性や公共交通の利用実態・ニーズ等の把握を目的として実施

○調査時期：2021（令和3）年10月～11月

○調査対象：後志総合振興局管内20市町村の地域住民を対象に、各市町村より2,900世帯を抽出（各世帯に調査票2票を配布）（小樽市は、JR函館本線の塩谷駅・蘭島駅や同駅周辺のバス路線の利用範囲となる「塩谷地区（蘭島・忍路・桃内・塩谷）」の住民に限定）

○調査方法：郵送による配布及び回収

○調査項目：回答者属性（性別、年代、職業、居住地、公共交通アクセス時間、自身の運転状況、今後の運転意向など）

中核都市（群）（札幌・小樽）、地域中心都市（倶知安・岩内・余市）、居住市町村内等の各移動の実態・ニーズ（移動頻度、移動目的、公共交通の利用状況、公共交通に対する意見、公共交通以外の移動手段など）

公共交通施策に対する意見（公共交通の維持方針に対する意向、新たな仕組み導入に対する意向など）

○回答数：計1,610票

No.	市町村	配布世帯数	回収数	回収率
1	小樽市	100	58	58%
2	島牧村	100	46	46%
3	寿都町	100	49	49%
4	黒松内町	100	69	69%
5	蘭越町	110	58	53%
6	ニセコ町	130	71	55%
7	真狩村	100	41	41%
8	留寿都村	100	93	93%
9	喜茂別町	100	49	49%
10	京極町	100	82	82%

No.	市町村	配布世帯数	回収数	回収率
11	倶知安町	420	181	43%
12	共和町	130	91	70%
13	岩内町	290	148	51%
14	泊村	100	63	63%
15	神恵内村	100	61	61%
16	積丹町	100	65	65%
17	古平町	100	34	34%
18	仁木町	100	81	81%
19	余市町	420	226	54%
20	赤井川村	100	41	41%
合計		2,900	1,610	56%

## ② 車での移動状況

- ・約 7 割が日常的に車を運転しており、車を運転しない約 3 割のうち約 7 割は自分以外の運転で送迎してもらおう手段があるが、残りの約 3 割は車で移動する手段がない。
- ・日常的に車を運転している人も運転は 75 歳前後までと考えており、約 7 割が運転をしなくなった際には公共交通を利用することになると回答している。

【日常的に車を運転しているか？】

【自分の運転以外に車で移動する手段があるか？】

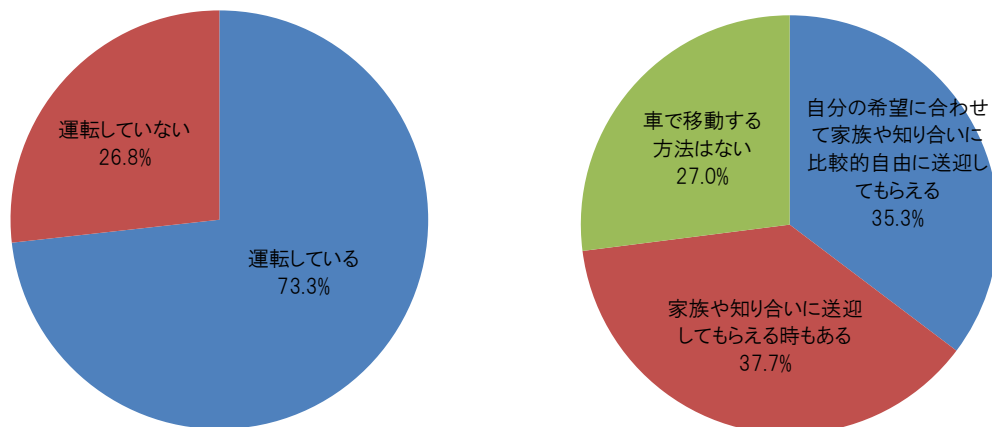


図 5-1 車での移動状況【左：運転の有無、右：運転していない場合の車移動】

【自分で運転を続ける予定の年齢】

	サンプル	平均年齢
全体	1,110	75.9
小樽市	29	74.8
島牧村	29	77.3
寿都町	39	77.3
黒松内町	47	78.3
蘭越町	47	76.9
二セコ町	59	74.7
真狩村	26	76.8
留寿都村	73	76.0
喜茂別町	33	75.6
京極町	72	74.0
倶知安町	130	74.1
共和町	50	79.4
岩内町	109	74.6
泊村	53	75.5
神恵内村	38	75.1
積丹町	31	75.7
古平町	18	78.0
仁木町	56	78.1
余市町	147	76.1
赤井川村	24	78.4

【運転が困難になった場合の移動について】

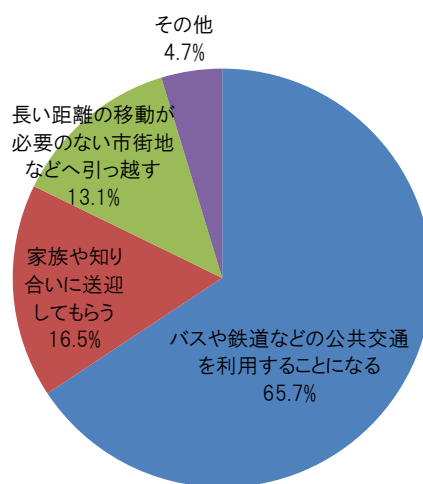


図 5-2 自分で運転する場合の今後の意向

【左：運転を続ける予定の年齢、右：運転が困難となった場合の移動意向】

### ③ 中核都市（群）（札幌市・小樽市）への移動実態

・中核都市（群）への移動の頻度は「月1～3回」が44%、「年1回以上」が35%で、北後志地区や北後志地区に隣接する市町村からは移動頻度が比較的高い傾向にある。

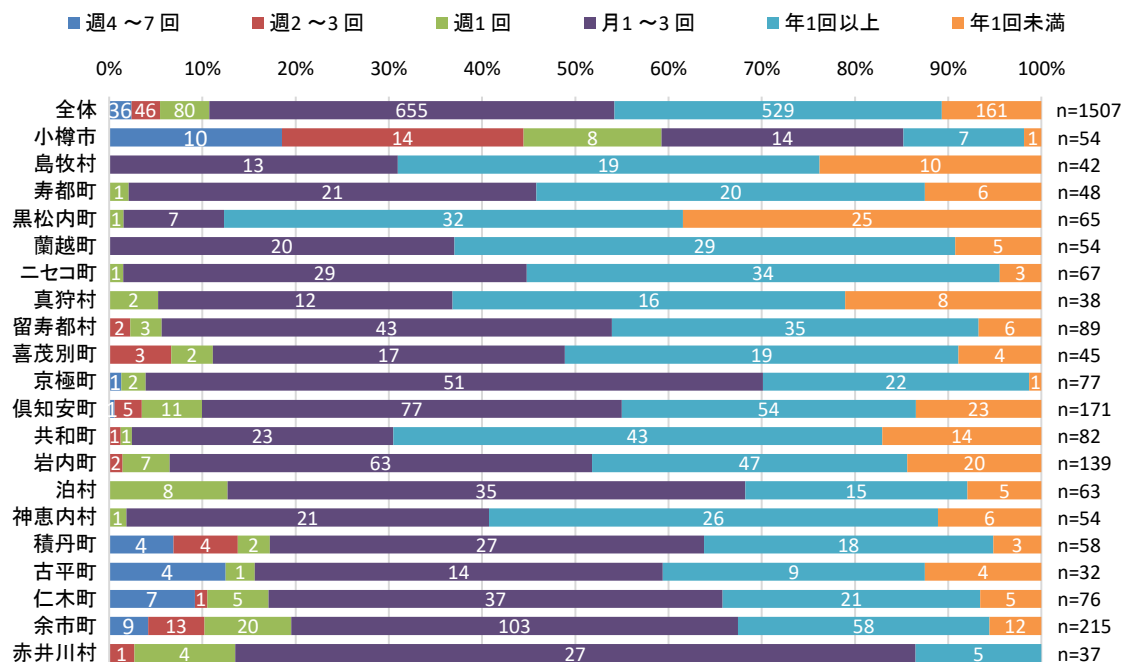


図 5-3 中核都市（群）への移動頻度

・中核都市（群）への移動の目的は、「買い物」や「通院」が多く、北後志地区からは「通勤・通学」が、南後志地区や羊蹄山麓地区からは「観光・レジャー」を目的とした移動が比較的高い傾向にある。

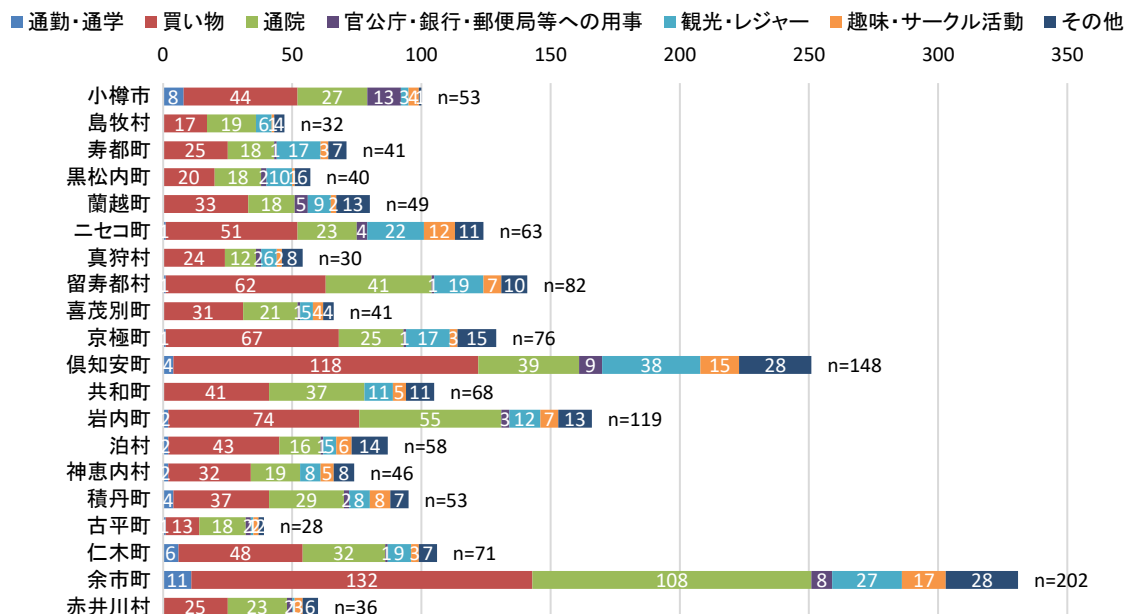


図 5-4 中核都市（群）への移動目的

・中核都市（群）への移動において、「公共交通をほとんど利用していない」割合が 58%で、利用頻度に関わらず「概ね公共交通を利用している」割合は 29%、毎回ではないが公共交通を使うことがあるのは 13%であり、北後志地区や共和町で公共交通の利用頻度が比較的高い傾向にある。

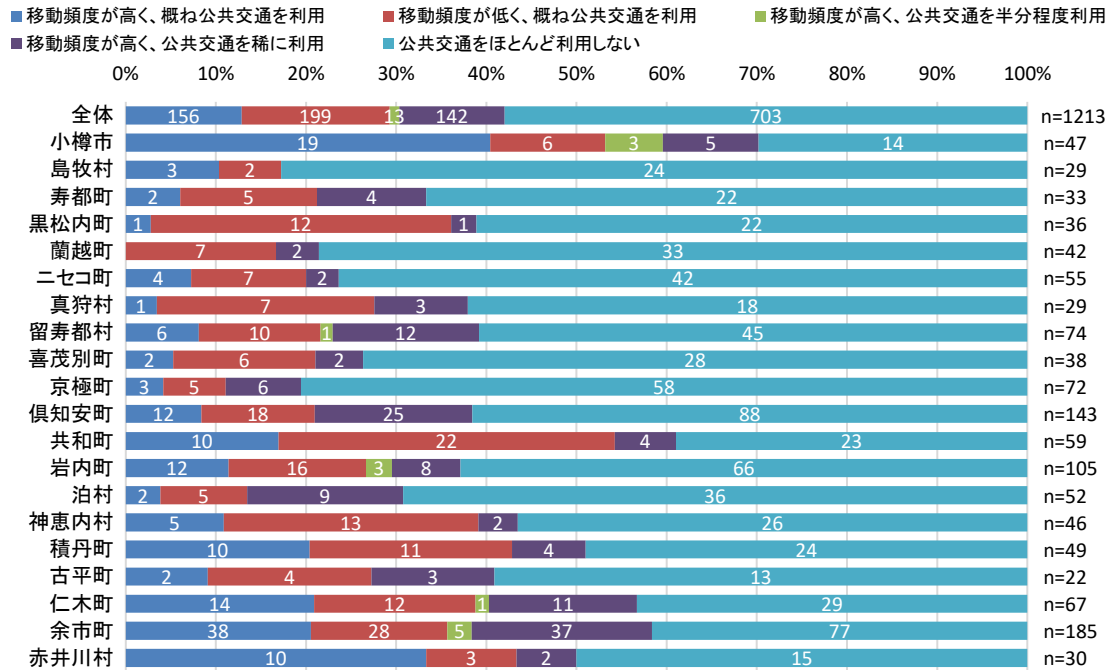


図 5-5 中核都市（群）への移動における公共交通の利用頻度

・中核都市（群）への移動で利用する公共交通は、「高速バス」と「鉄道」が同程度利用されており、鉄道沿線市町村や路線バス等で鉄道駅にアクセスしやすい市町村は鉄道の利用が最も多く、岩内町周辺の市町村は高速バスの利用が最も多い傾向にある。

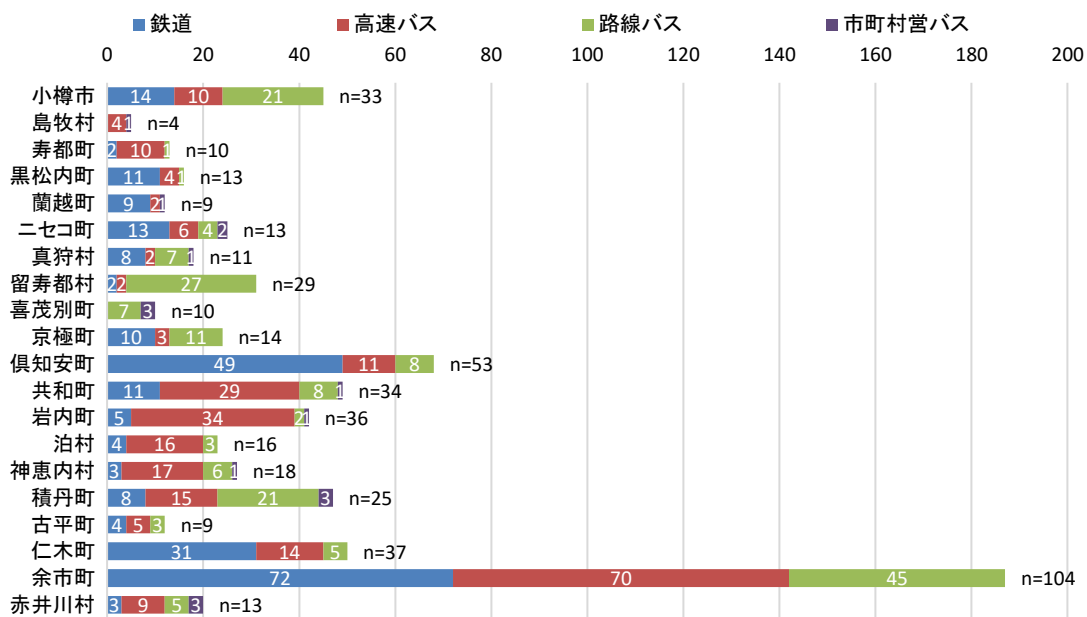


図 5-6 中核都市（群）への移動で利用する公共交通手段

・中核都市（群）への移動において、公共交通の「乗継ぎを行う」割合は49%で、島牧村、京極町、泊村、赤井川村等は、中核都市（群）への移動において8割以上が公共交通の乗継ぎを行っており、蘭越町、留寿都村、仁木町等は、中核都市（群）への移動において公共交通の乗継ぎを行わない割合が高い。

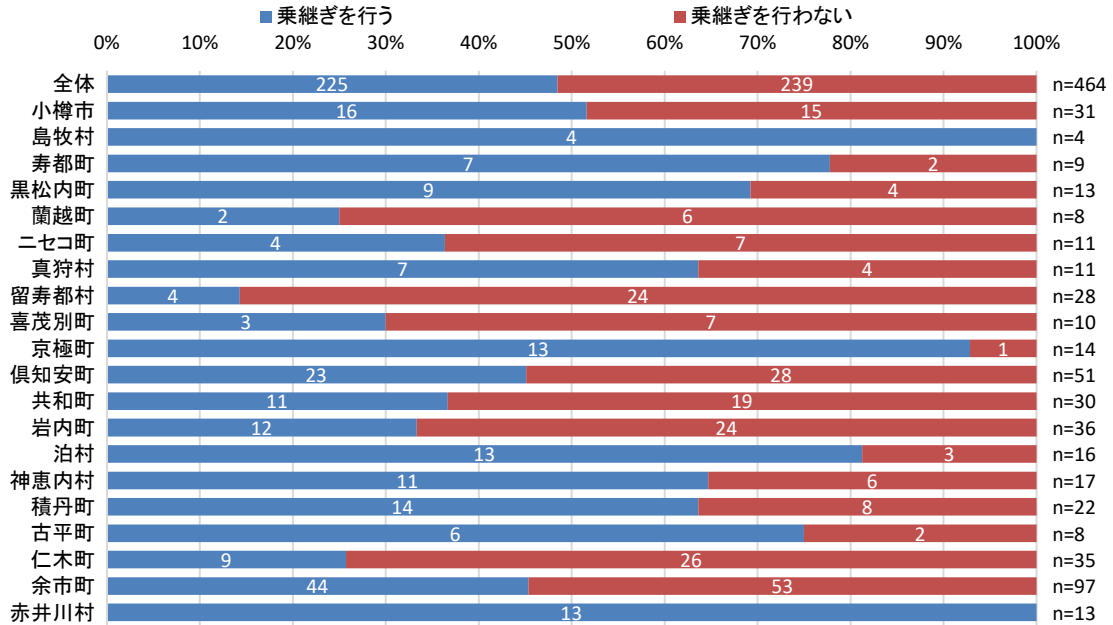


図 5-7 中核都市（群）への移動における公共交通の乗継ぎ有無

#### ④ 地域中心都市（倶知安町・岩内町・余市町）への移動実態

・地域中心都市のうち、移動頻度が最も高い市町村は「倶知安町」で 38%、「余市町」が 23%、「岩内町」が 22%となっており、各市町村とも近接する地域中心都市への移動頻度が高い傾向にある。また、地域中心都市である倶知安町と余市町では他の地域中心都市へ移動しない割合が半数程度と高い割合である。

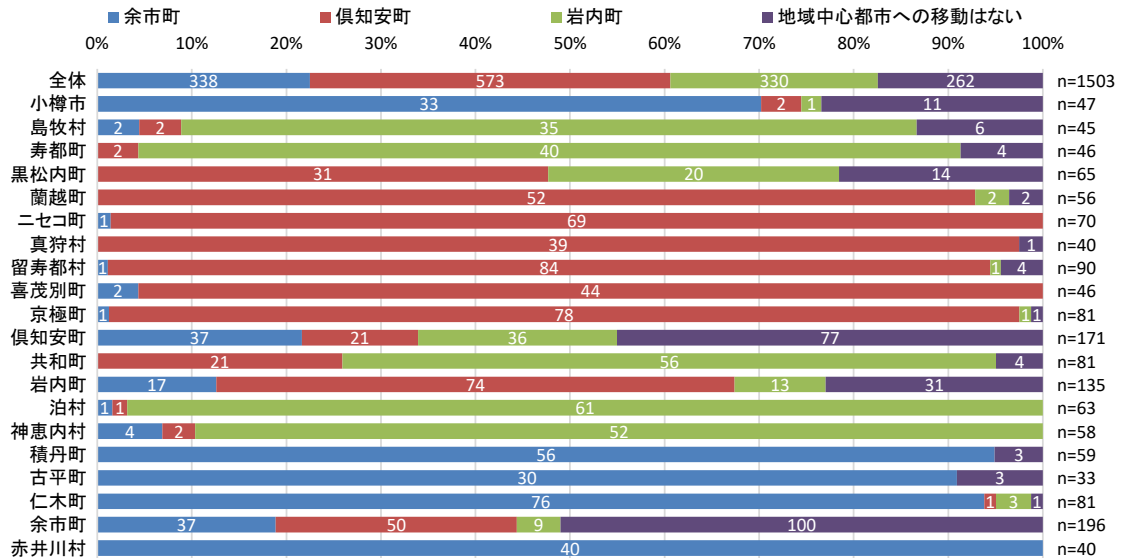


図 5-8 最も移動頻度の高い地域中心都市

・地域中心都市間の移動の頻度は「週1回以上」が 45%、「月1~3回」が 36%で、中核都市（群）への移動より頻度が高く、二セコ町・真狩村・京極町から倶知安町や、共和町・泊村から岩内町、古平町・仁木町から余市町は「週1回以上」が 60%を上回り、日常的に移動が生じている。

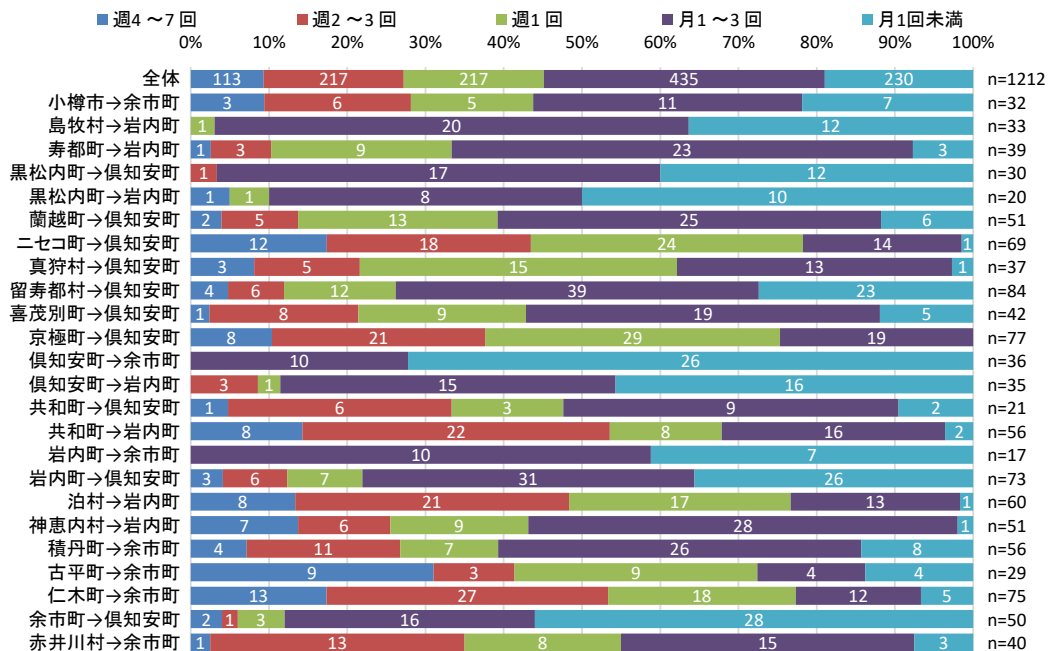


図 5-9 移動頻度の高い地域中心都市への移動の頻度【主な都市間】

・地域中心都市への移動の目的は、「買い物」や「通院」が多いが、地域中心都市間の移動においては、「買い物」や「通院」を目的とした移動が少なく「観光・レジャー」や「趣味・サークル活動」を目的とした移動が比較的多い傾向にある。

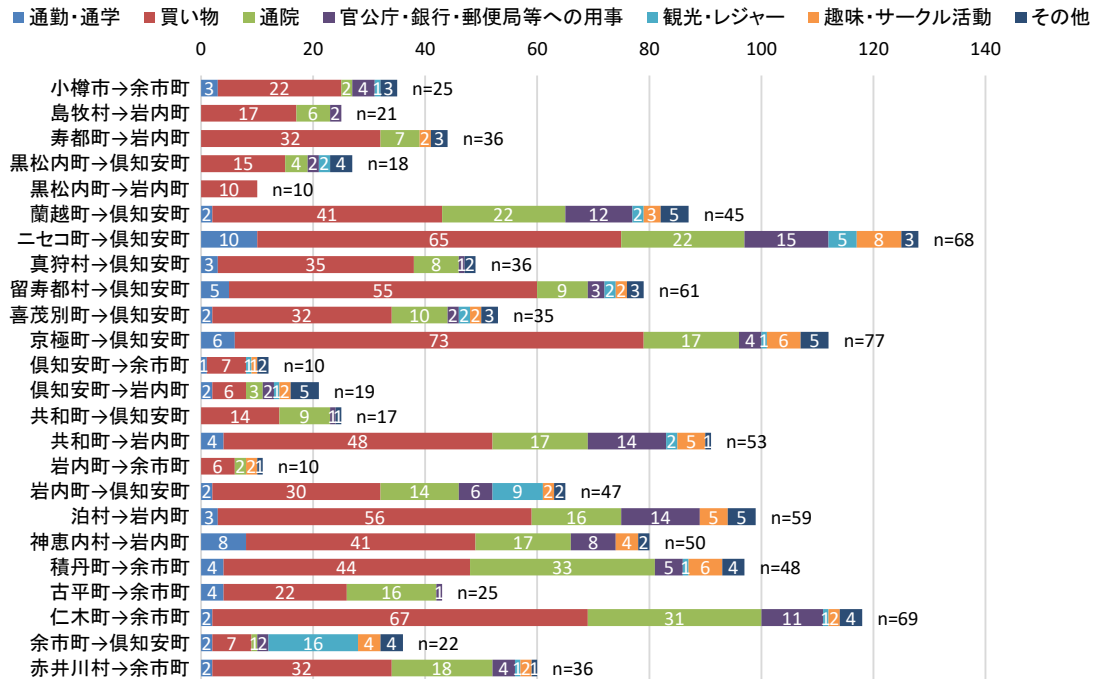


図 5-10 移動頻度の高い地域中心都市への移動目的【主な都市間】

・地域中心都市への移動において、「公共交通をほとんど利用していない」割合が79%で、「公共交通を主な移動手段としている」割合は17%であり、北後志地区や共和町で公共交通の利用頻度が比較的高い傾向にある。

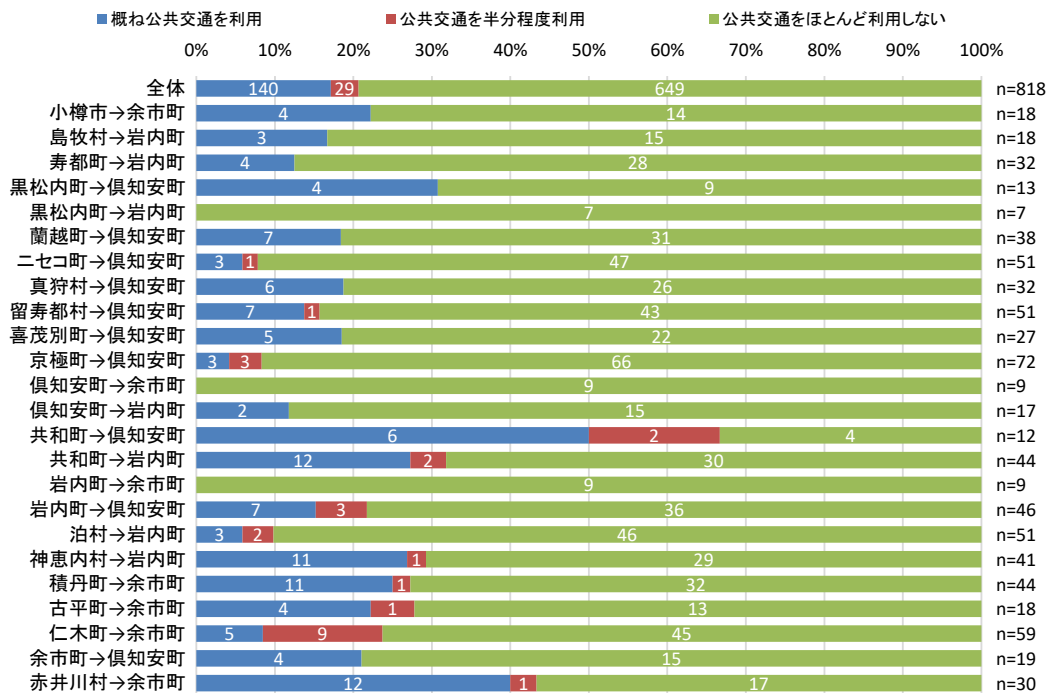


図 5-11 移動頻度の高い地域中心都市への移動における公共交通の利用頻度【主な都市間】

- ・地域中心都市への移動で利用する公共交通は、「路線バス」が最も多く、次いで「高速バス」、「鉄道」が利用されている。

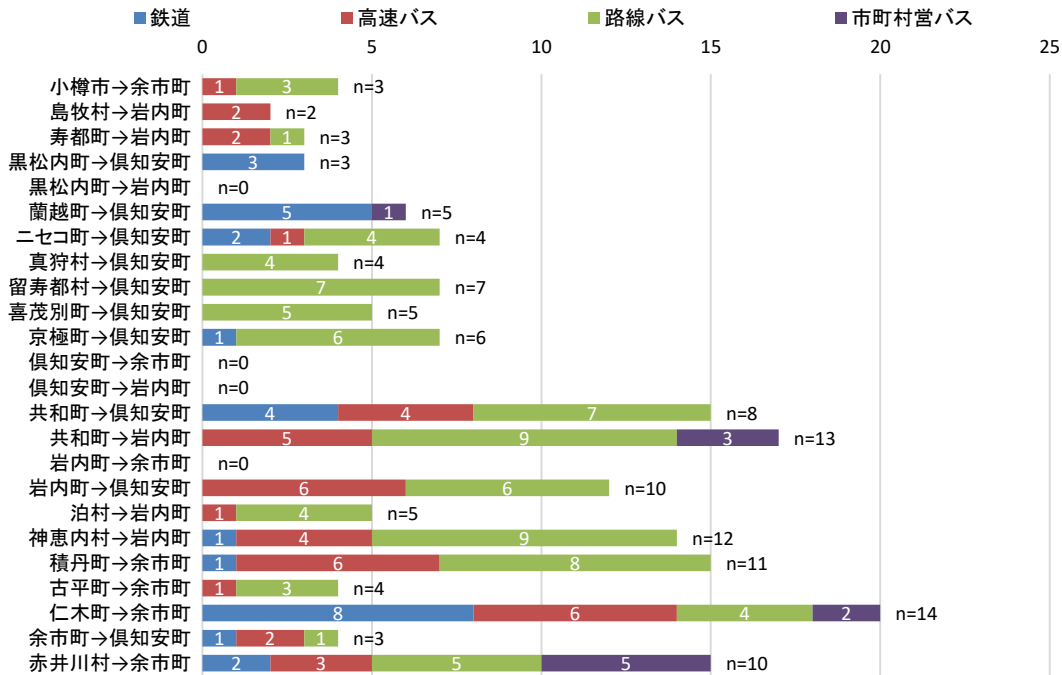


図 5-12 移動頻度の高い地域中心都市への移動で利用する公共交通手段【主な都市間】

- ・地域中心都市への移動において、公共交通の「乗継ぎを行う」割合は18%である。

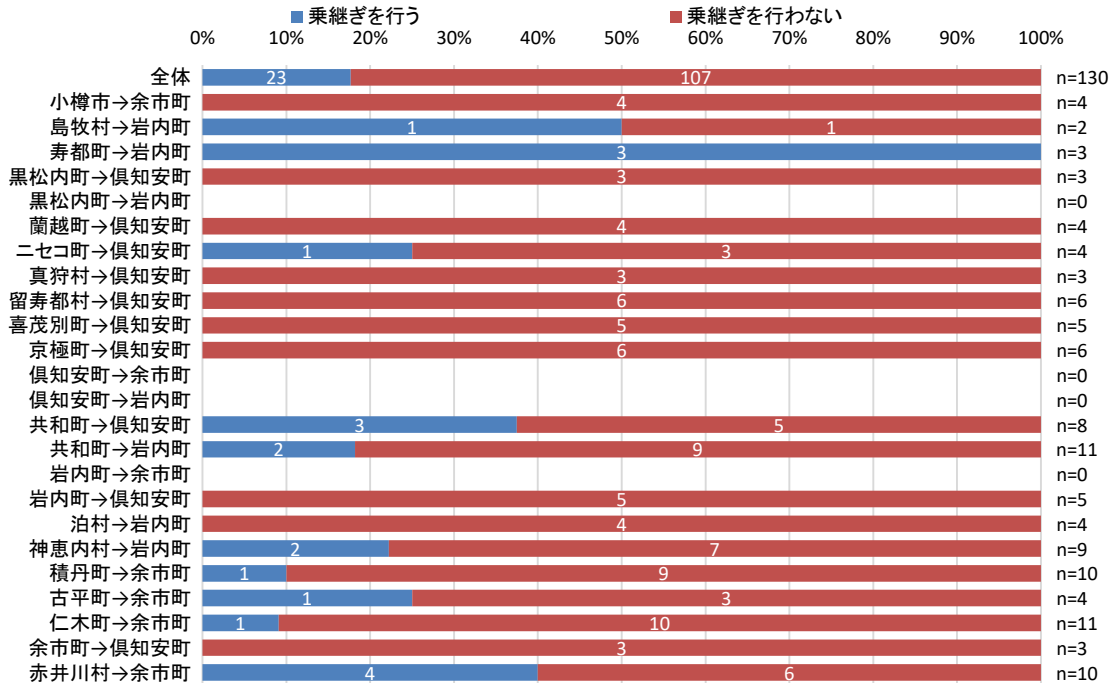


図 5-13 移動頻度の高い地域中心都市への移動における公共交通乗継ぎ有無【主な都市間】



⑤ その他の移動頻度の高い市町村への移動実態

・その他の移動頻度の高い市町村について、「倶知安町」、「岩内町」、「余市町」が多く近接する以外の地域中心都市への移動も一定数あることが分かる。また、地域中心都市以外では隣接市町村への移動が多い。

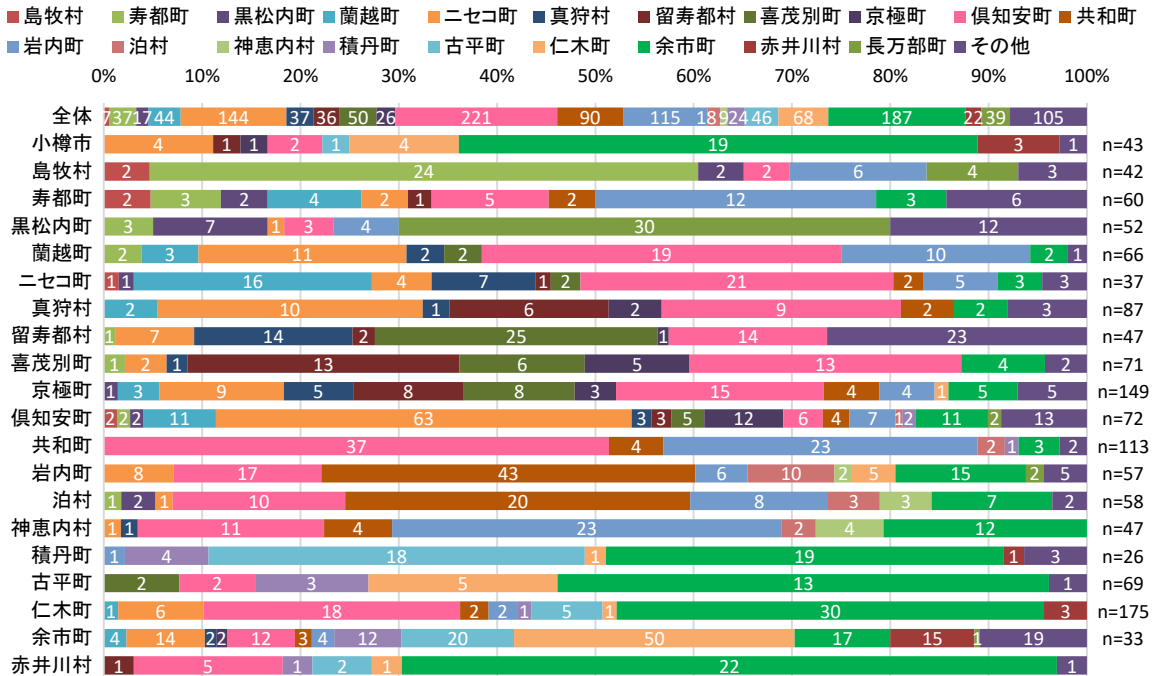


図 5-14 その他の移動頻度の高い市町村

・その他の移動頻度の高い市町村への移動の頻度は、「蘭越町からニセコ町」や「岩内町から共和町」、「泊村から共和町」、「積丹町から古平町」等の隣接市町村間の移動において「週1回以上」の割合が高い傾向にある。

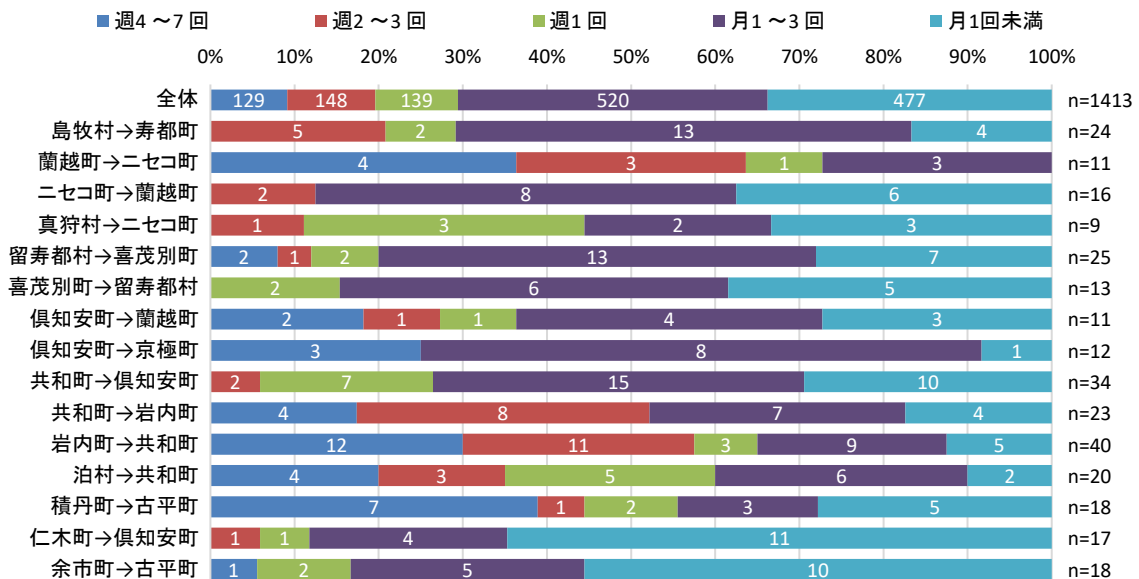


図 5-15 その他の移動頻度の高い市町村への移動頻度【主な都市間】

・その他の移動頻度の高い市町村への移動の目的は、「買い物」や「通院」が多いが、地域中心都市間の移動においては、「買い物」や「通院」を目的とした移動が少なく「観光・レジャー」や「趣味・サークル活動」を目的とした移動が比較的高い傾向にある。

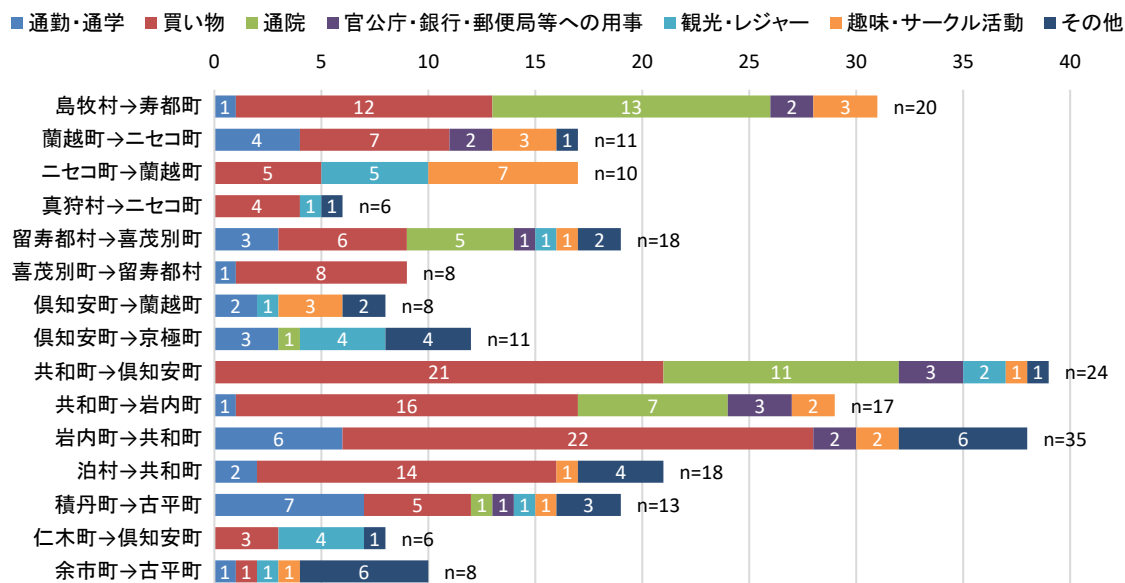


図 5-16 その他の移動頻度の高い市町村への移動目的【主な都市間】

・その他の移動頻度の高い市町村への移動における公共交通の利用頻度は、「月1回未満」の割合が高い傾向にある。

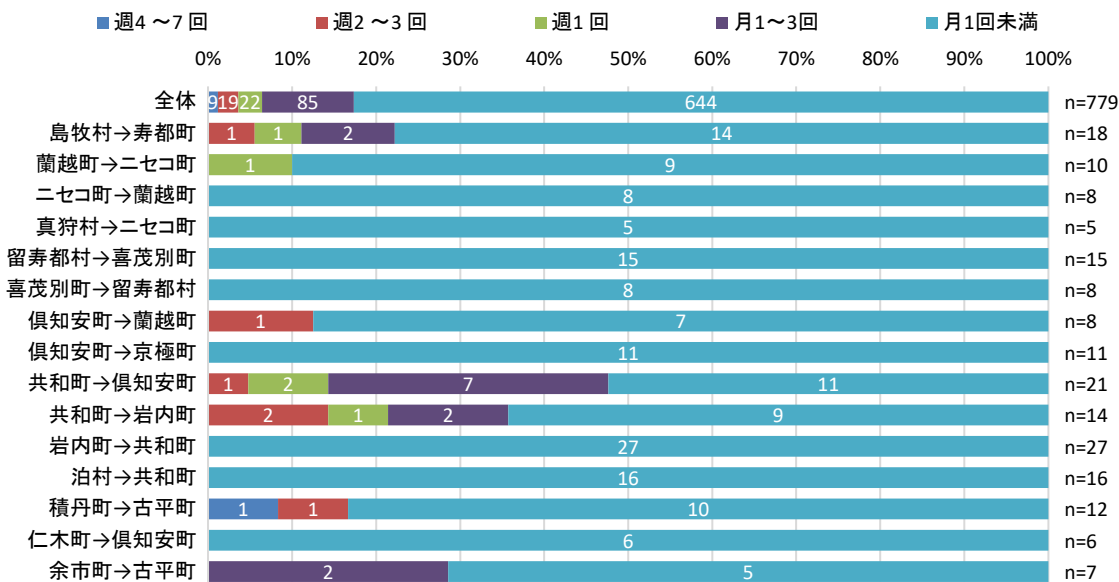


図 5-17 その他の移動頻度の高い市町村への移動における公共交通の利用頻度【主な都市間】

### ⑥ 居住市町村内での移動実態

- ・居住市町村内での移動において、公共交通の利用頻度が「月1回未満」の割合が85%、「週1回」以上の利用は7%で、小樽市、共和町、赤井川村は公共交通の利用頻度が比較的高い傾向にある。

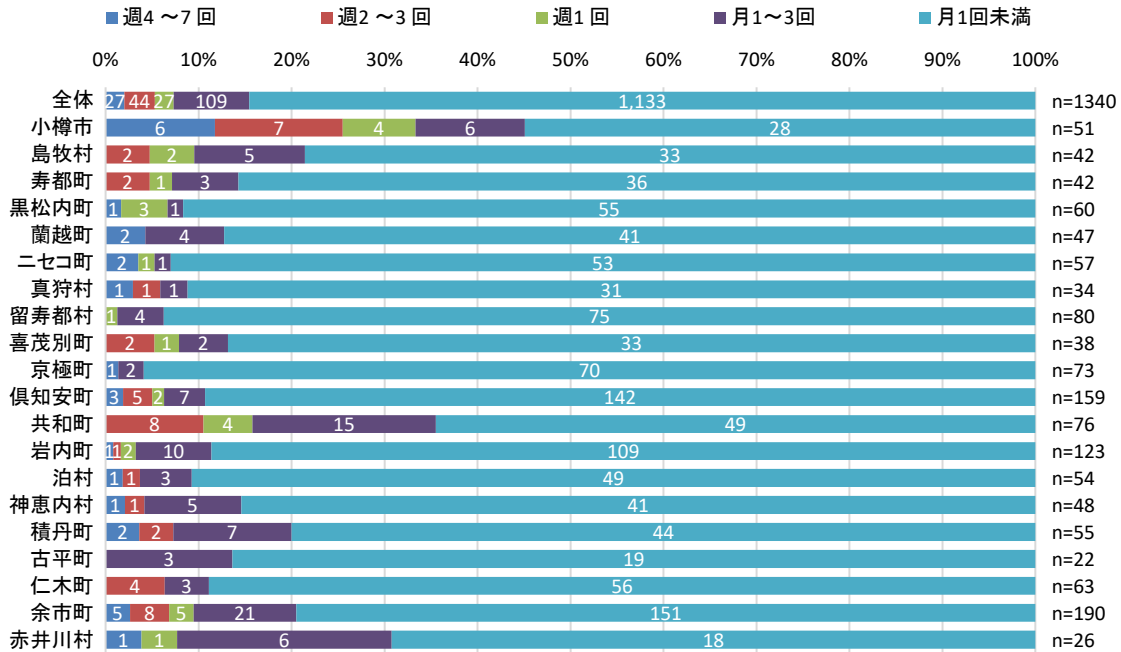


図 5-18 居住市町村内の移動における公共交通の利用頻度

- ・居住市町村内で公共交通を利用する主な移動目的は、「買い物」や「通院」が多く、他の地域への移動に比べ「通院・通学」を目的とした利用も13%ほどある。

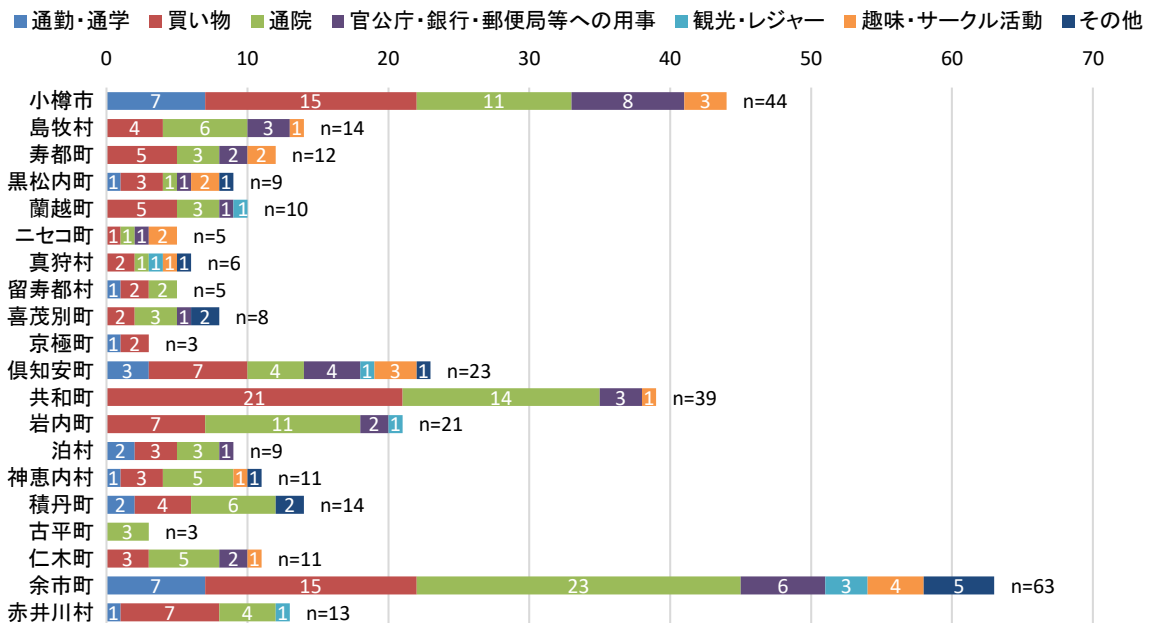


図 5-19 居住市町村内の移動において公共交通を利用する目的

- ・居住市町村内での移動で利用する公共交通は「路線バス」が最も多く、高速バスの沿線市町村では市町村内の移動においても「高速バス」が利用されている。

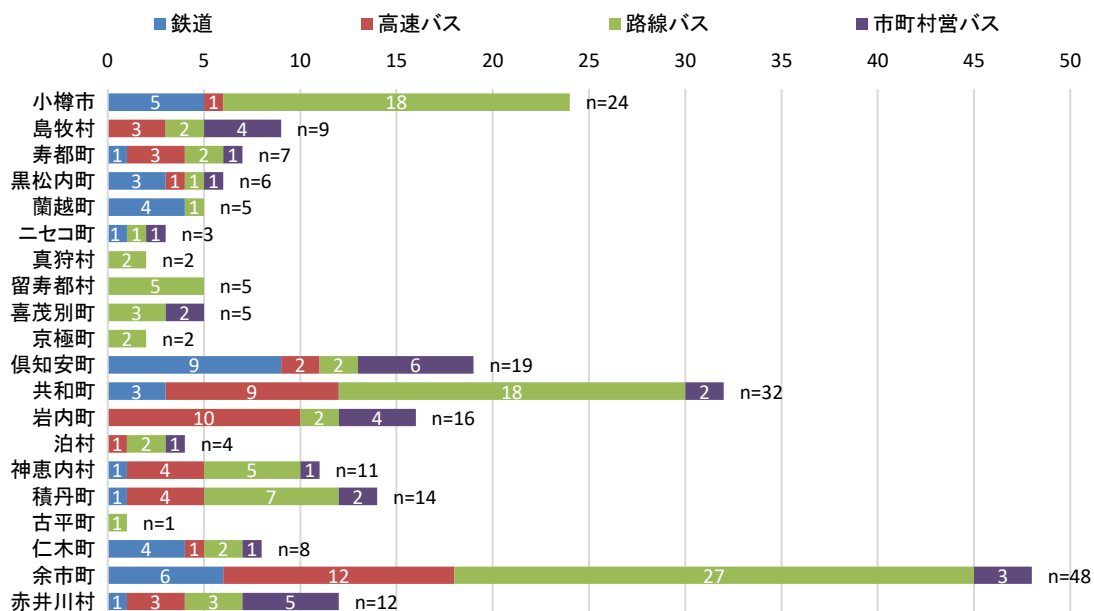


図 5-20 居住市町村内の移動において利用する公共交通手段

## 2) 後志地域広域交通網アクセス実態調査

### ① 調査概要

- 調査目的：後志地域全域における幹線交通網・広域交通網・生活圏交通網による階層的な交通ネットワークの検討のため、現状の広域交通へのアクセス実態の把握を目的として実施
- 調査時期：2021（令和3）年7月20日（火）にアンケート調査資料を配布、7月31日（土）を締切として回答を回収
- 調査対象：後志地域の主な鉄道駅10箇所（塩谷・蘭島・余市・仁木・銀山・小沢・倶知安・ニセコ・蘭越・黒松内）・バスターミナル2箇所（岩内・寿都）における広域公共交通（鉄道・高速バス等）の利用者（調査対象の鉄道駅・バスターミナルは利用者数や接続路線等を考慮して選定）
- 調査方法：調査対象の各駅・バスターミナルにて、利用者にアンケート調査資料を手渡しで配布、郵送により回答を回収
- 調査項目：鉄道や高速バス等の広域公共交通の利用状況（利用する路線・区間、利用頻度、利用目的など）  
自宅から広域公共交通の駅等への移動状況、広域公共交通の駅等から目的地への移動状況（移動手段、移動時間、バスを利用しない理由など）  
回答者属性など（性別、年齢、居住地、職業）
- 回答数：177票（調査資料配布数940票、回答率19%）

### ② 広域公共交通の利用状況

- ・回答者の利用路線・区間は、「JR：余市周辺エリア（余市・仁木）⇒小樽駅以東（小樽・札幌）」が約25%、「JR：塩谷・蘭島⇒小樽駅以東（小樽・札幌）」が約12%、「高速いわない号：岩内ターミナル⇒小樽・札幌」が約10%と多い。

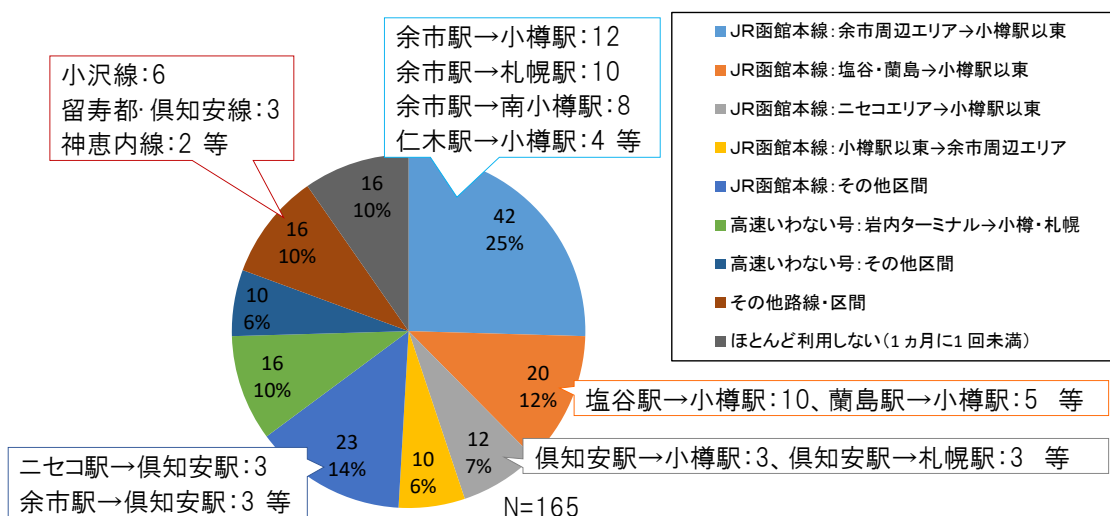


図 5-21 最もよく利用する広域公共交通（鉄道や高速バス等の広域路線）の路線・区間

- ・利用頻度について、「JR：余市周辺エリア⇄小樽駅以東（小樽・札幌）」や「JR：塩谷・蘭島⇄小樽駅以東（小樽・札幌）」といった比較的短距離のJR利用は、週4回以上の割合が高く、比較的長距離の「JR：ニセコエリア⇄小樽駅以東」や「高速いわない号：岩内ターミナル⇄小樽・札幌」は、月1～3回の割合が高い。
- ・また、新型コロナウイルスの感染拡大前と利用頻度が変わっていない利用者が約70%を占める。

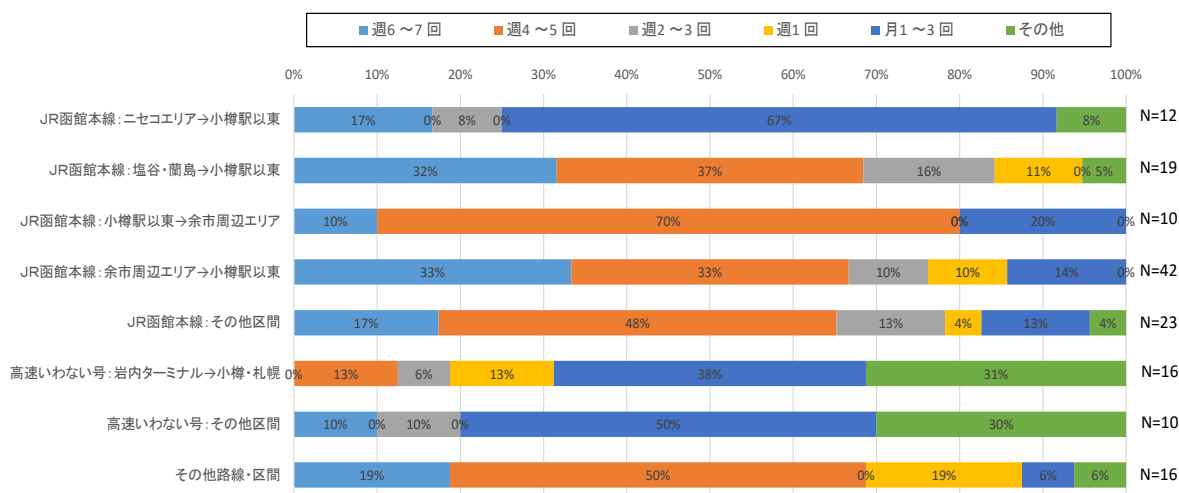


図 5-22 「最もよく利用する広域公共交通の路線・区間」の利用頻度

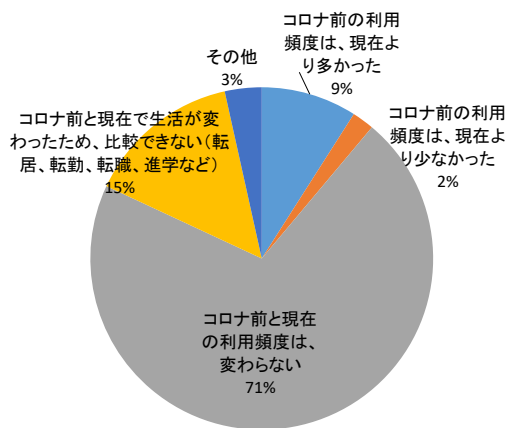


図 5-23 新型コロナウイルスの感染拡大前（2019（令和元）年12月以前）の利用頻度

- ・移動目的については、「JR：余市周辺エリア⇔小樽駅以東（小樽・札幌）」や「JR：塩谷・蘭島⇔小樽駅以東（小樽・札幌）」といった比較的短距離のJR利用は、「通勤・通学」の割合が高く、「高速いわない号」は「通院」の割合が高い（通勤・通学利用は少ない）。また、比較的長距離の「JR：ニセコエリア⇔小樽駅以東」は、他のJRと比較して「通院」が多い。

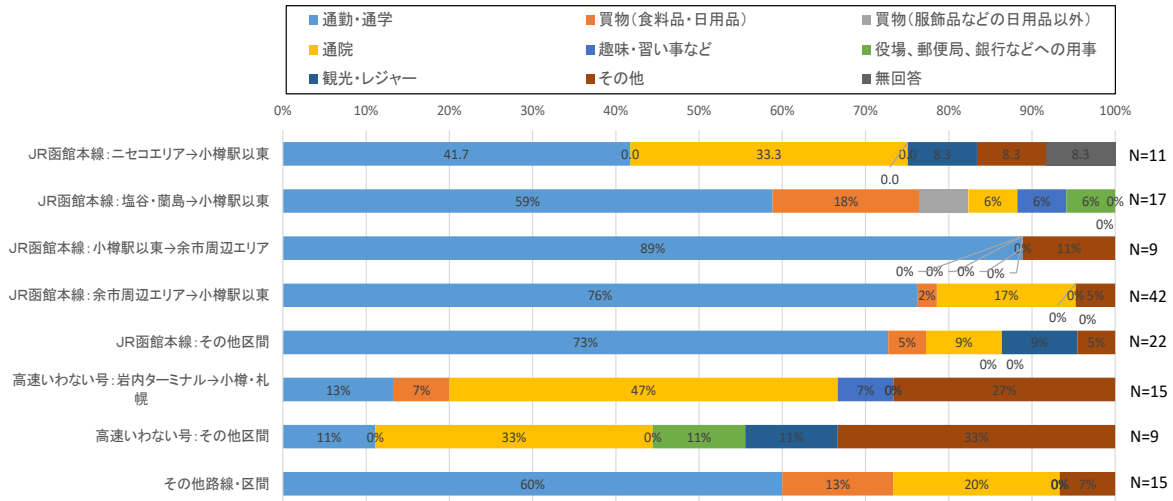


図 5-24 「最もよく利用する広域公共交通の路線・区間」の利用目的

### ③ 広域公共交通へのアクセス状況

- ・自宅から広域公共交通の駅等へのアクセス手段は、徒歩が非常に多く、50%以上を占める。
- ・路線バスや市町村運営バスでアクセスして広域交通に乗り換えている利用者は僅か 9% であり、岩内ターミナルや余市駅、倶知安駅からの利用者のみである。岩内ターミナル利用者 20 名のうち、3 名が市町村営バス「ノッタライン」、4 名が路線バス「神恵内線」を利用している。

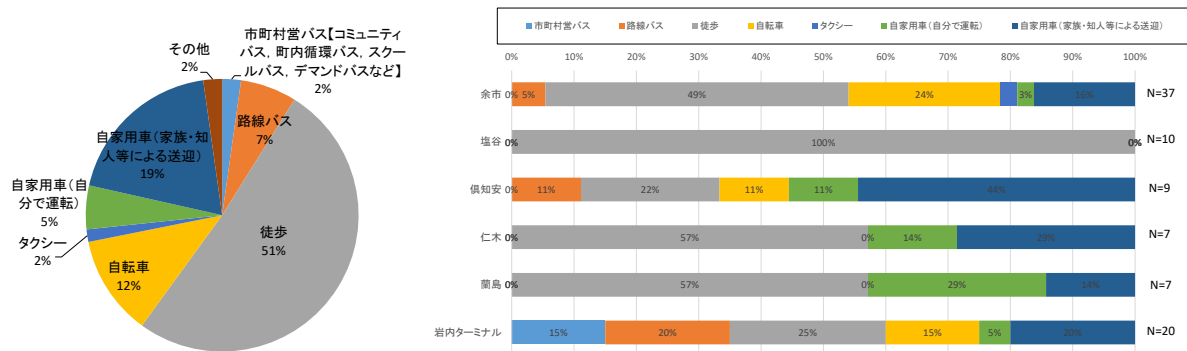


図 5-25 自宅から広域公共交通の駅等へのアクセス手段【左：全回答、右：主要な発駅毎】

- ・ 自宅から広域公共交通の駅等へのアクセスにおいては、70%以上の利用者が「徒歩や自転車、自家用車で問題なく広域交通にアクセスできる」ため、路線バスや市町村運営バスを使っていない。
- ・ 一方で「ちょうどいい時間のバスが無い」と感じている利用者も30%程度いる。

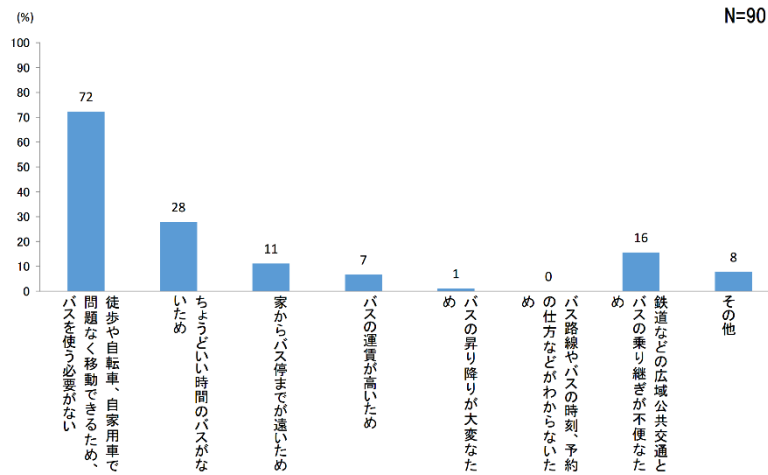


図 5-26 自宅から広域公共交通の駅やバス停への移動に「市町村営バス」や「路線バス」を利用しない理由

- ・ 広域公共交通の駅等から目的地へのアクセス手段は、さらに徒歩が多く、70%以上を占める。また、目的地へのアクセスのために路線バスに乗り換えている回答者は、全て小樽駅以東の利用者である。
- ・ 広域公共交通の駅等から目的地へのアクセスにおいても、70%以上の利用者が「徒歩や自転車、自家用車で問題なく広域交通にアクセスできる」ため、路線バスや市町村運営バスを使っていない。

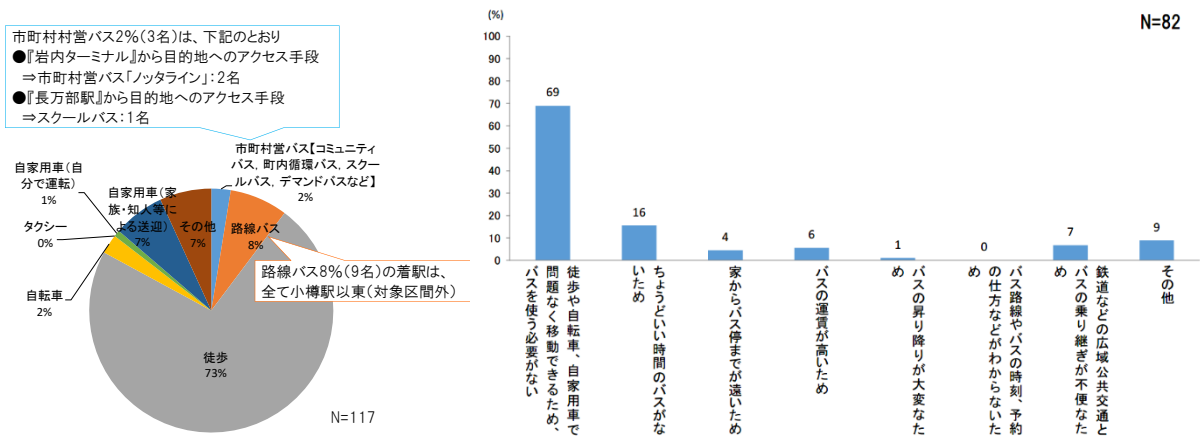
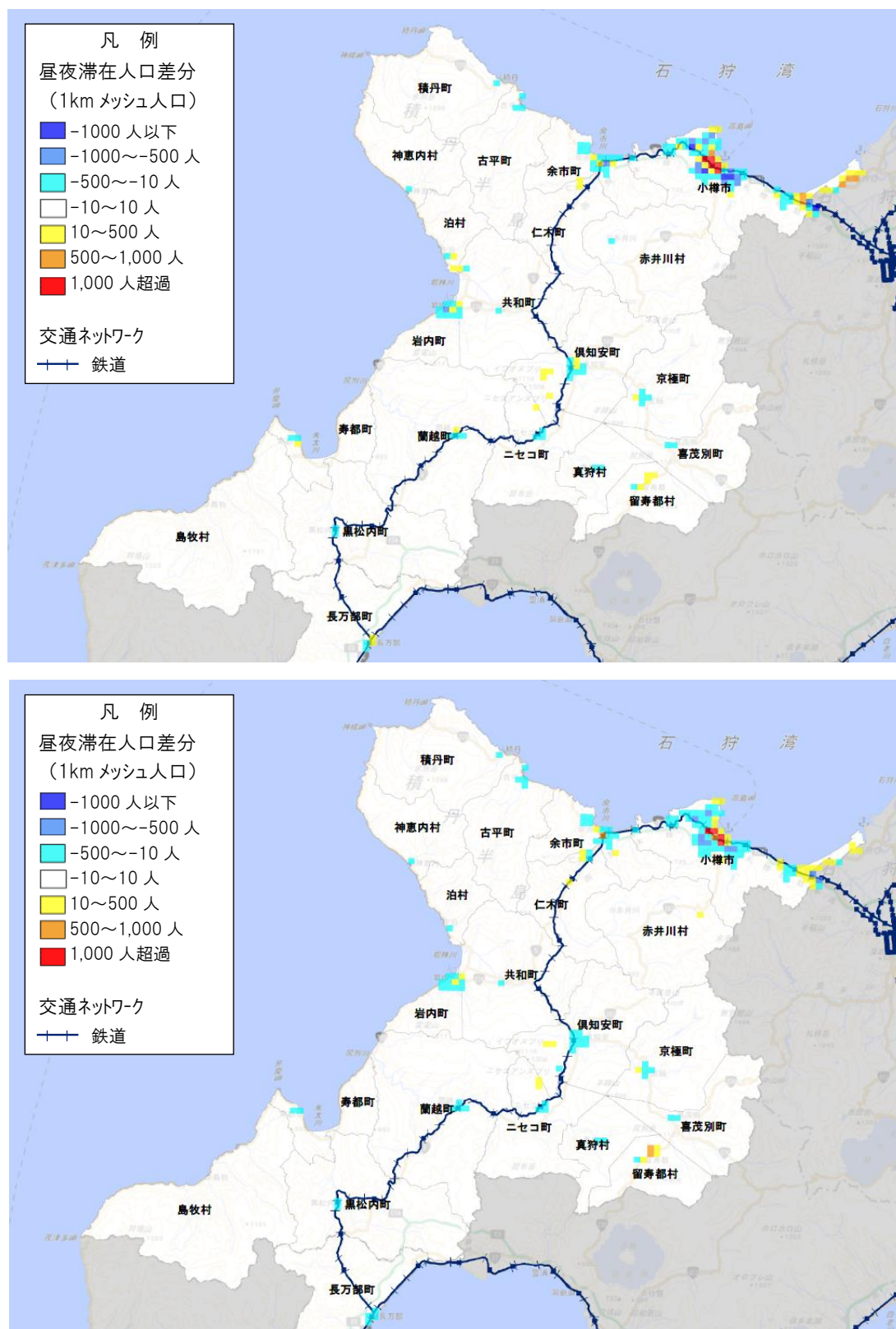


図 5-27 広域公共交通の駅等から目的地へのアクセス手段 (左) 及び 広域公共交通の駅等から目的地への移動に「市町村営バス」や「路線バス」を利用しない理由



### 3) ビッグデータ（携帯基地局データ）分析

小樽市、倶知安町、岩内町、余市町等の中心部や小樽市の工業団地、ニセコ町、留寿都村、倶知安町の宿泊・観光施設周辺等において、日中に滞在人口の増加傾向がみられる。



資料：モバイル空間統計（2019（令和元）年 9 月）

図 5-28 2019（令和元）年 9 月の昼夜滞在人口の差分（1km メッシュ）【上：平日、下：休日】

---

後志地域内における移動は、平日は余市町から小樽駅周辺、小樽市から余市駅周辺、ニセコ町・共和町・岩内町から倶知安町中心部、共和町から岩内町等の移動が多く、休日は倶知安町・岩内町・余市町から小樽駅周辺、小樽市から余市駅周辺、共和町から岩内町等の移動が多い。

- 北後志地区： 小樽駅周辺や銭函工業団地・石狩工業団地周辺、余市駅周辺等において、日中に滞在人口の増加傾向にある。  
小樽駅周辺は平日・休日とも余市町を中心に北後志地区の各町村居住者の日中の滞在が多いほか、倶知安町や岩内町の居住者も日中に滞在しており、休日には倶知安町・岩内町居住者の日中の滞在が平日よりも増える。  
余市駅周辺は平日・休日とも北後志地区居住者の日中の滞在が多く、休日には共和町や岩内町の居住者も日中に滞在している。
- 羊蹄山麓地区： 倶知安駅周辺や倶知安町、ニセコ町、留寿都村の宿泊施設・観光施設周辺等において、日中に滞在人口の増加傾向にある。  
倶知安町中心部は、羊蹄山麓地区の各町村居住者のほか、共和町や岩内町の居住者が日中に多く滞在しており、休日より平日の滞在者が多い傾向にある。  
留寿都村は、平日は隣接する喜茂別町や倶知安町の居住者の日中の滞在が多く、休日には小樽市や倶知安町の居住者の日中の滞在が多い。
- 岩宇地区： 岩内町中心部において、日中に滞在人口の増加傾向にある。  
岩内町中心部は、岩宇地区の共和町や泊村の居住者の日中の滞在が多いほか、小樽市や倶知安町、寿都町の居住者も日中に滞在しており、休日は小樽市居住者の日中の滞在が増える。
- 南後志地区： 日中に大きく滞在人口が増加する地区はないが、長万部町と黒松内町間の移動や島牧村から寿都町への移動、島牧村・寿都町から岩内町への移動などが確認される。

表 5-1 滞在人口集中地区における後志地域の他市町村からの流動  
(居住市町村別滞在者数)

滞在地区	滞在者の 居住市町村	昼間(12時)の滞在者数(人)	
		9月平日	9月休日
小樽駅周辺	倶知安町	25	113
	共和町	0	25
	岩内町	90	170
	古平町	57	17
	仁木町	35	48
	余市町	710	517
余市駅周辺	小樽市	441	376
	共和町	0	11
	岩内町	0	26
	積丹町	13	0
	古平町	36	67
	仁木町	79	86
倶知安町 中心地部	小樽市	28	38
	蘭越町	91	54
	ニセコ町	210	95
	真狩村	12	0
	留寿都村	0	10
	喜茂別町	10	0
	京極町	43	24
	共和町	104	34
	岩内町	109	77
	余市町	26	0
倶知安・ニセコ スノーリゾート	小樽市	25	43
	蘭越町	11	0
	ニセコ町	57	47
	岩内町	25	0
赤井川スノーリゾート	小樽市	0	66
留寿都中心部・ スノーリゾート	小樽市	0	52
	喜茂別町	42	57
	倶知安町	15	40
岩内町 中心地部	小樽市	14	43
	島牧村	0	10
	寿都町	13	13
	倶知安町	13	26
	共和町	170	142
	泊村	26	39

資料：モバイル空間統計(2019(令和元)年9月)

## (2) 地域住民の通勤実態

### 1) 国勢調査

2015（平成 27）年国勢調査における従業地を見ると、中核都市群の小樽市は、札幌市のほか、仁木町や余市町との通勤流動が多くなっている。

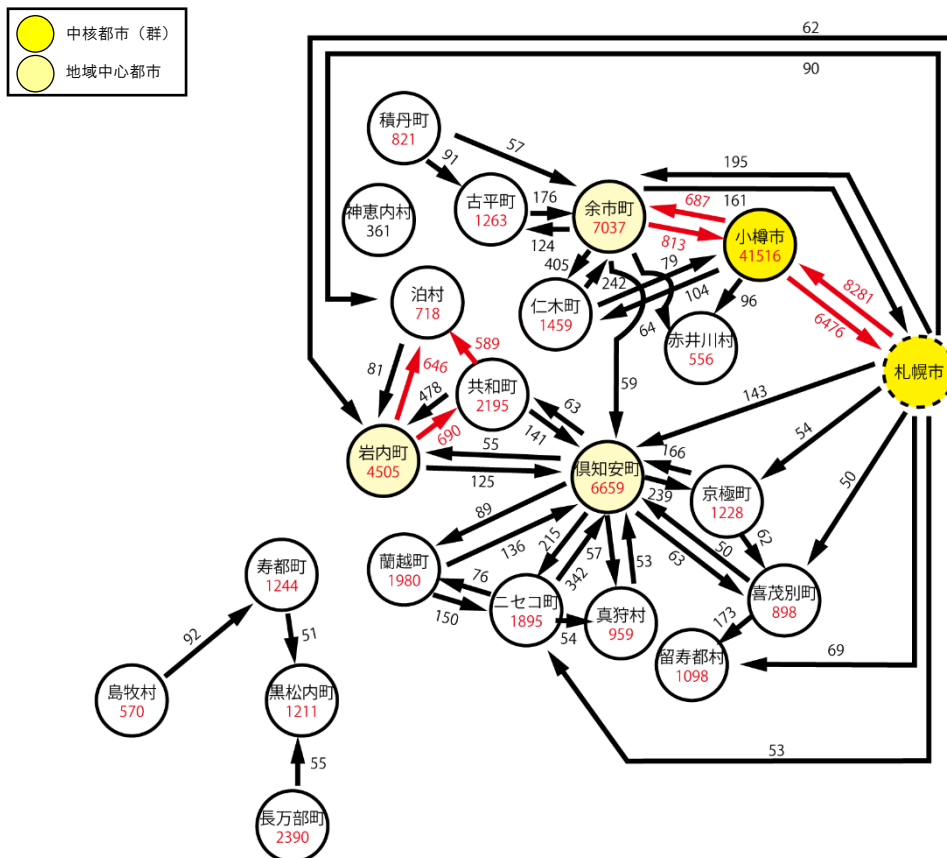
また、各地域中心都市は、下記のとおり、周辺市町村との通勤流動が多くなっている。

○倶知安町：近接する蘭越町・ニセコ町・真狩村・喜茂別町・京極町・共和町との通勤流動が多い。一方で、それら町村間の流動は、ニセコ町～蘭越町間以外は少ない。同じく地域中心都市である岩内町との通勤流動（相互）や余市町からの通勤もある。

○岩内町：隣接する共和町・泊村のほか、倶知安町との通勤流動が多い。また、共和町から泊村への通勤も多くなっている。

○余市町：隣接する小樽市・古平町・仁木町・赤井川村との通勤流動が多い。また、積丹町からの通勤や倶知安町への通勤もある。

南後志地区は、島牧村から寿都町、寿都町と長万部町から黒松内町への通勤流動が一定数ある。



※数値は、通勤者数（人/日）であり、50 人/日以上流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通勤者数

資料：2015（平成 27）年国勢調査

図 5-29 後志地域の通勤流動

## 2) 後志地域住民アンケート調査

- ・中核都市（群）（札幌市・小樽市）への通勤において、「週4～7回」の頻度で移動し、公共交通の利用頻度も「週4～7回」で主な移動手段としている割合は40%程度であるが、全体では「年1回未満」の割合が50%程度である。

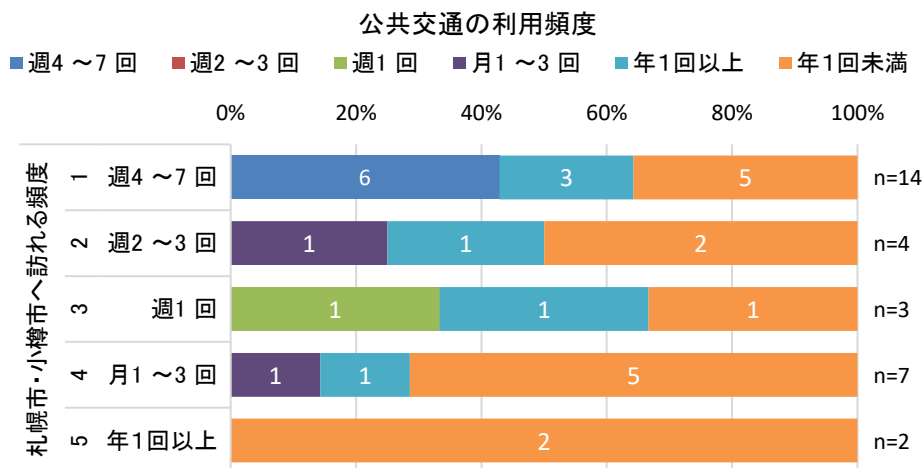


図 5-30 札幌市・小樽市への移動頻度×公共交通の利用頻度【目的：通勤を含む】

- ・地域中心都市（倶知安町・岩内町・余市町）への通勤における公共交通の利用頻度は、「月1回未満」の割合が90%程度と高く、移動頻度と同じ利用頻度を回答している公共交通を主な移動手段としている割合は10%程度である。

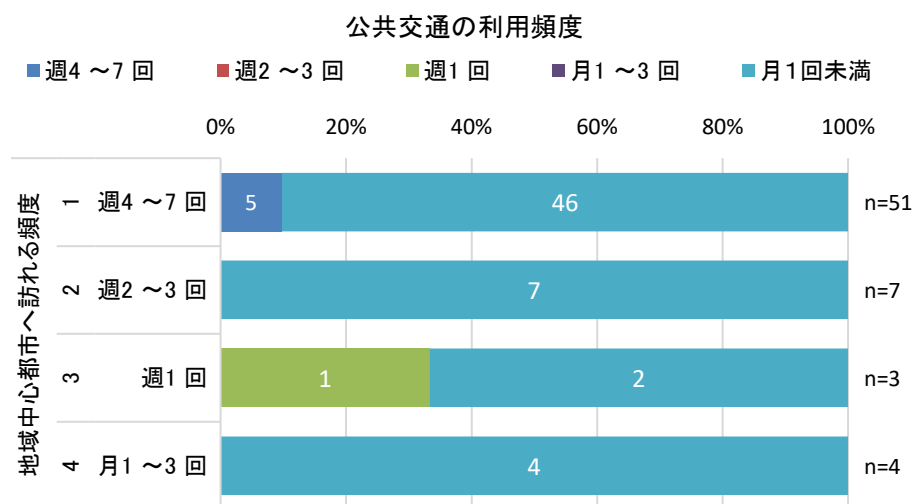


図 5-31 地域中心都市への移動頻度×公共交通の利用頻度【目的：通勤を含む】

### (3) 地域住民の通学実態

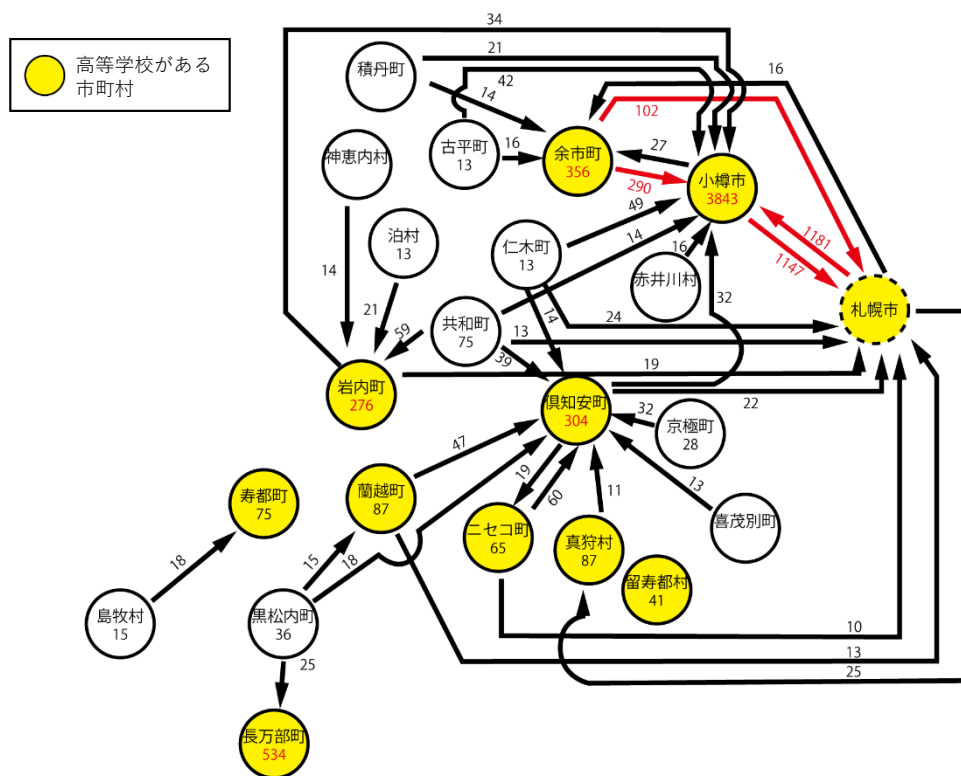
#### 1) 国勢調査

2015（平成 27）年国勢調査における通学地を見ると、高等学校が多数ある小樽市には、隣接する余市町や赤井川村のほか、倶知安町・共和町・岩内町・積丹町・古平町・仁木町と、広範囲からの通学流動がある。

また、倶知安町にも、近接する蘭越町・ニセコ町・真狩村・喜茂別町・京極町・共和町からの通学流動が多数ある。

岩内町には、岩宇地区内の町村（共和町・泊村・神恵内村）からの通学がある。なお、岩宇地区の高等学校は、2015（平成 27）年国勢調査の時点では、共和町に共和高等学校があったが、2019（平成 31）年 3 月に閉校している。このため、2022（令和 4）年現在は、岩内町の岩内高等学校が岩宇地区における唯一の高等学校になっており、共和町からの町外への通学がさらに多くなっていると推測される。

南後志地区の町村（島牧村・寿都町・黒松内町）及び長万部町は、高等学校が無い黒松内町から蘭越町・倶知安町・長万部町へ、島牧村から寿都町への通学流動が一定数ある。



※数値は、通学者数（人/日）であり、10 人/日以上流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通学者数

資料：2015（平成 27）年国勢調査

図 5-32 後志地域の通学流動

## 2) 高校生アンケート調査

### ① 調査概要

- 調査目的：後志地域住民のうち特に公共交通を利用する機会が多いと考えられる高校生の移動特性や公共交通の利用実態・ニーズ等の把握を目的として実施
- 調査時期：2022（令和4）年1月～2月
- 調査対象：2015（平成27）年国勢調査結果より、市町村を超えた通学者の多い小樽市・倶知安町・岩内町・余市町を調査の対象市町村とし、対象市町村に所在する公立高校の2学年の生徒を調査の対象とした（倶知安農業高等学校は公共交通を利用した遠方からの通学者が少ないため、調査の対象外）。
- 調査方法：各高等学校にて教師より配布及び回収
- 調査項目：回答者属性（居住地、公共交通アクセス時間など）  
平日・休日それぞれの移動特性（移動目的、移動頻度、移動手段ほか）、公共交通利用状況とニーズ（公共交通を利用する場合の満足度・改善点、利用しない場合の理由・改善点など）  
公共交通施策に対する意見（新たな仕組み導入に対する意向など）
- 回答数：計777票（うち集計対象332票）  
※小樽市に所在する高等学校への通学者は、小樽市の塩屋地区居住者及び後志地域の他市町村居住者のみを集計対象とした。

No.	市町村	高等学校	配布数	回収数	集計対象数
1	小樽市	北海道小樽潮陵高等学校	235名	182名	44名
2	小樽市	北海道小樽桜陽高等学校	196名	177名	35名
3	小樽市	北海道小樽未来創造高等学校	120名	108名	22名
4	小樽市	北海道小樽水産高等学校	171名	102名	23名
5	倶知安町	北海道倶知安高等学校	125名	106名	106名
6	岩内町	北海道岩内高等学校	80名	64名	64名
7	余市町	北海道余市紅志高等学校	39名	38名	38名
合計			966名	777名	332名

## ② 通学の実態

- ・通学における移動手段として 23%が「鉄道」、20%が「高速バス」を利用している。
- ・主な地域間では、居住市町村外に通学する学生は、公共交通（「鉄道」、「高速バス」、「路線バス」）を利用する割合が高く、居住市町村内の高校に通学する学生は、「家族等の送迎」や「徒歩・自転車」の利用が多い。

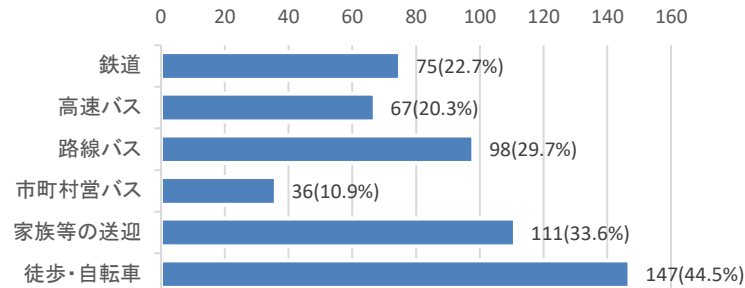


図 5-33 通学に利用する移動手段

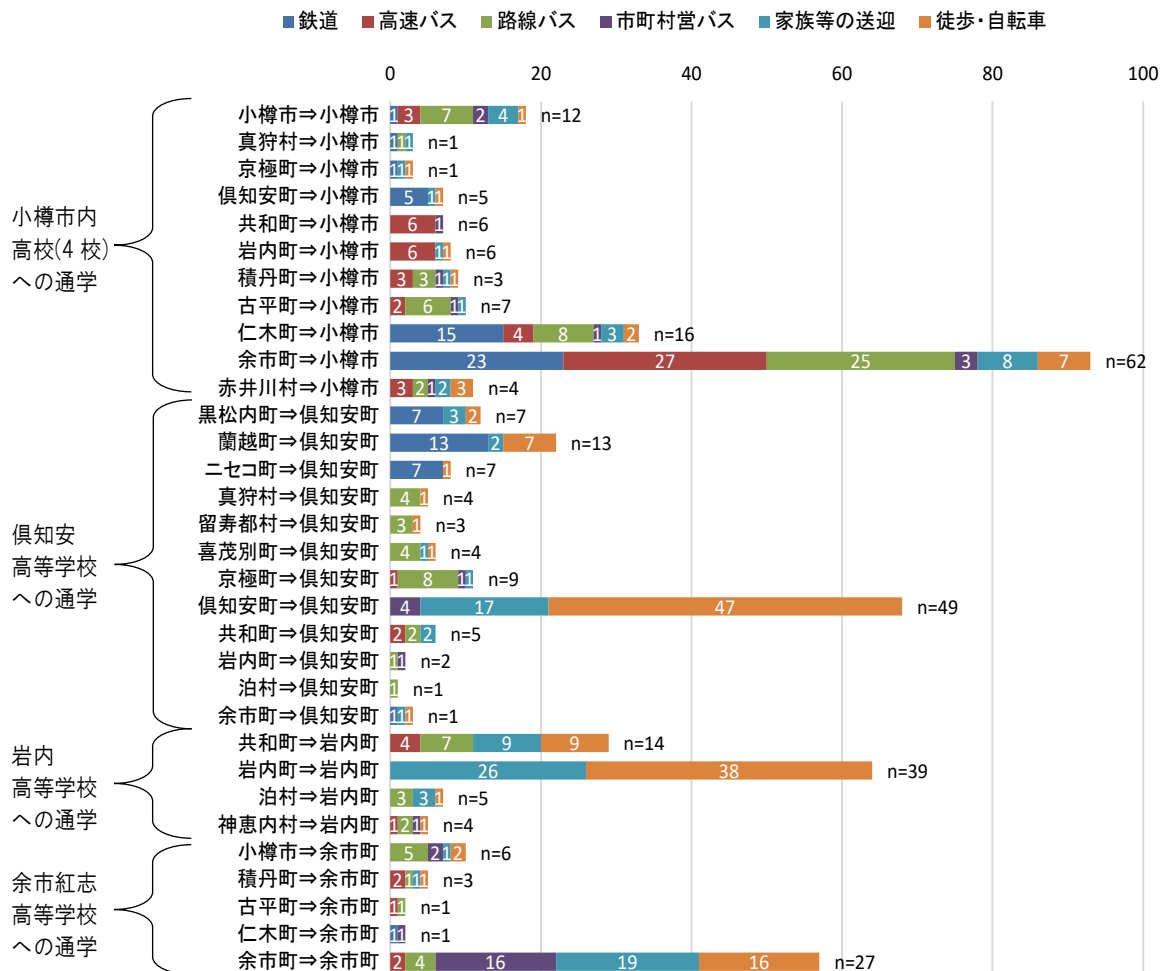


図 5-34 通学に利用する移動手段【各高校がある市町村と他の市町村間】



・通学に公共交通を利用する学生のうち、88%が公共交通を「毎回利用」と回答しており、通学時の主な移動手段として利用している。

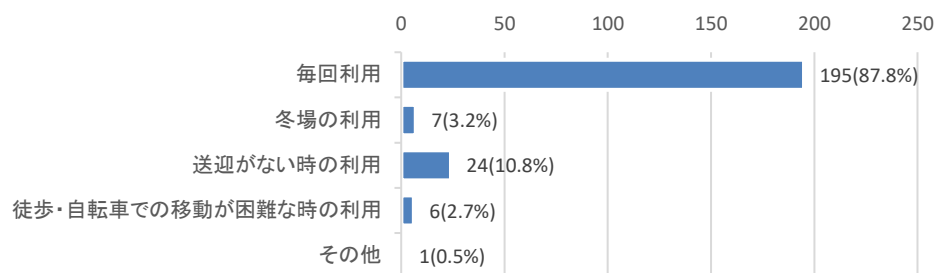


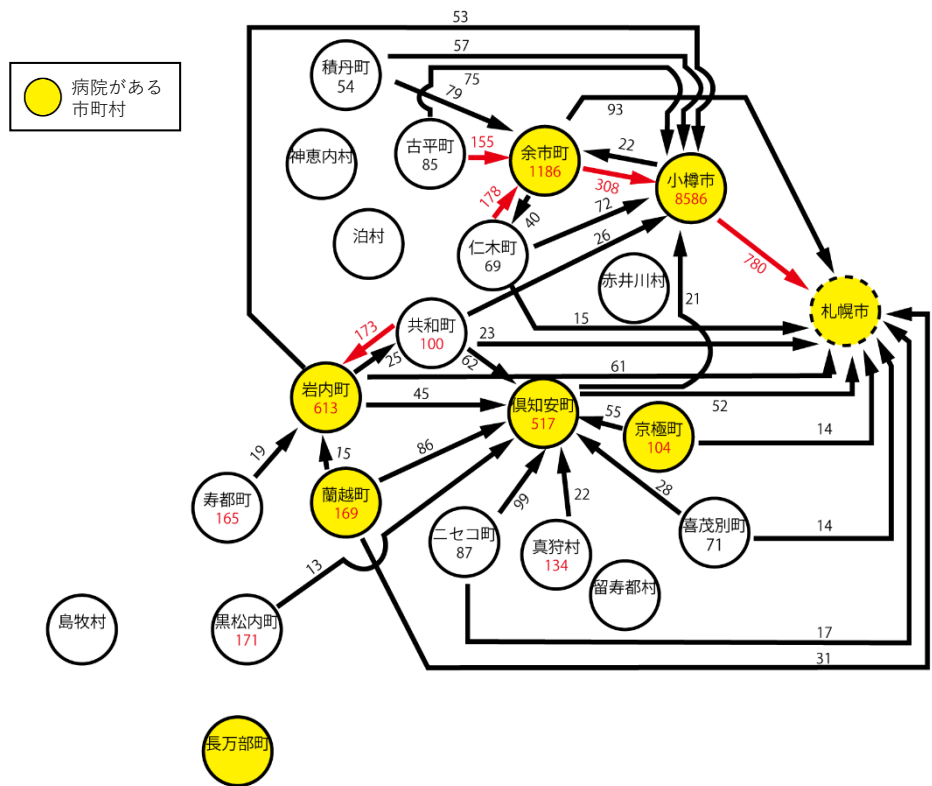
図 5-35 通学における公共交通の利用状況

(4) 地域住民の通院実態

1) 受療動向

2016（平成 28）年受療動向を見ると、病院が多数ある小樽市には、通学流動と同様、隣接する余市町その他、倶知安町・共和町・岩内町・積丹町・古平町・仁木町と、広範囲に通院流動がある。また、余市協会病院等がある余市町には、周辺の古平町や仁木町、積丹町からの通院が多数あり、倶知安厚生病院がある倶知安町には、近接する蘭越町・ニセコ町・真狩村・京極町・喜茂別町・岩内町・共和町からの通院流動がある。岩内協会病院がある岩内町には、共和町から多数の通院流動があり、寿都町や蘭越町からの通院流動もある。

南後志地区の町村（島牧村・寿都町・黒松内町）及び長万部町では、2016（平成 28）年受療動向において、当該町村間を跨ぐ 10 人/日以上以上の通院流動はない。



※数値は、通院者数（人/日）であり、10 人/日以上以上の流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通院者数

資料：平成 28 受療動向（北海道医療計画 後志地域推進方針）を基に作成

図 5-36 後志地域の通院流動

## 2) 後志地域住民アンケート調査

- ・中核都市（群）（札幌市・小樽市）への通院は、小樽市を除き「週1回」以上の割合は低い。
- ・公共交通の利用頻度が「年1回未満」の割合が半数程度で、主な移動手段としているのは18%である。

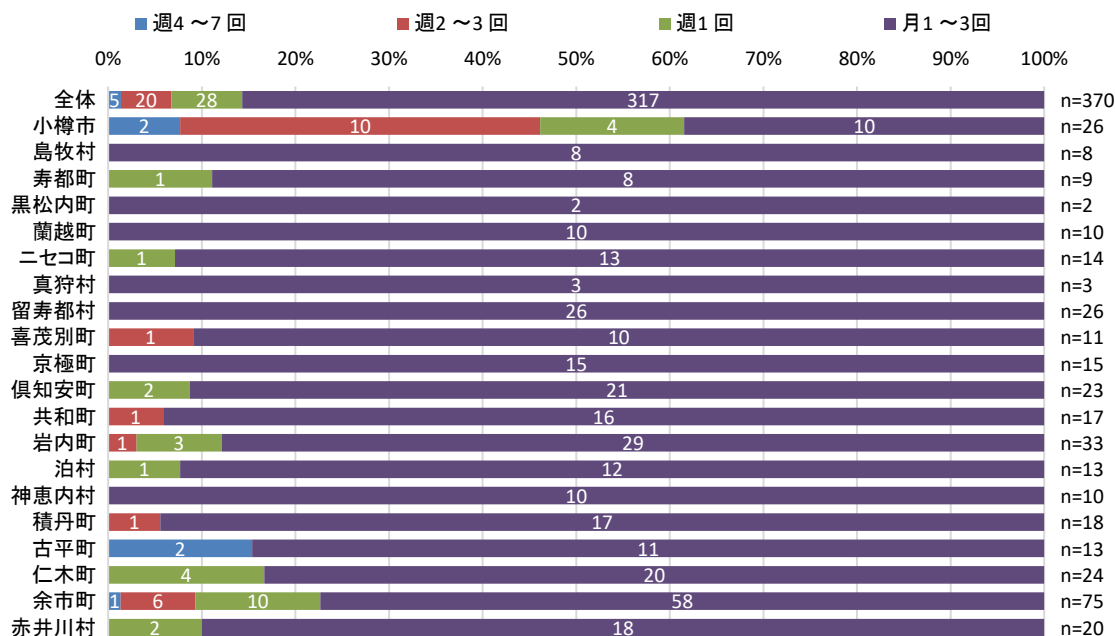


図 5-37 札幌市・小樽市への移動頻度【目的：通院を含む】

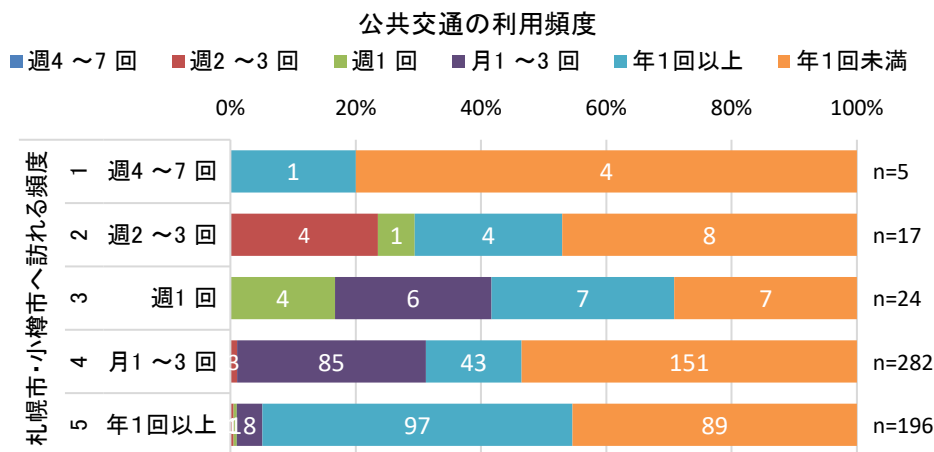


図 5-38 札幌市・小樽市への移動頻度×公共交通の利用頻度【目的：通院を含む】

- ・地域中心都市（倶知安町・岩内町・余市町）への通院は、頻度が高い傾向にあり、「週1回」以上の通院者も多いが、市町村内に病院のある倶知安町、岩内町、余市町は、通院の目的で他の地域中心都市を訪れる移動は比較的少ない。
- ・公共交通の利用頻度は、「月1回未満」の方が60%以上であるが、一方で、公共交通を主な移動手段としている方も30%程度いる。

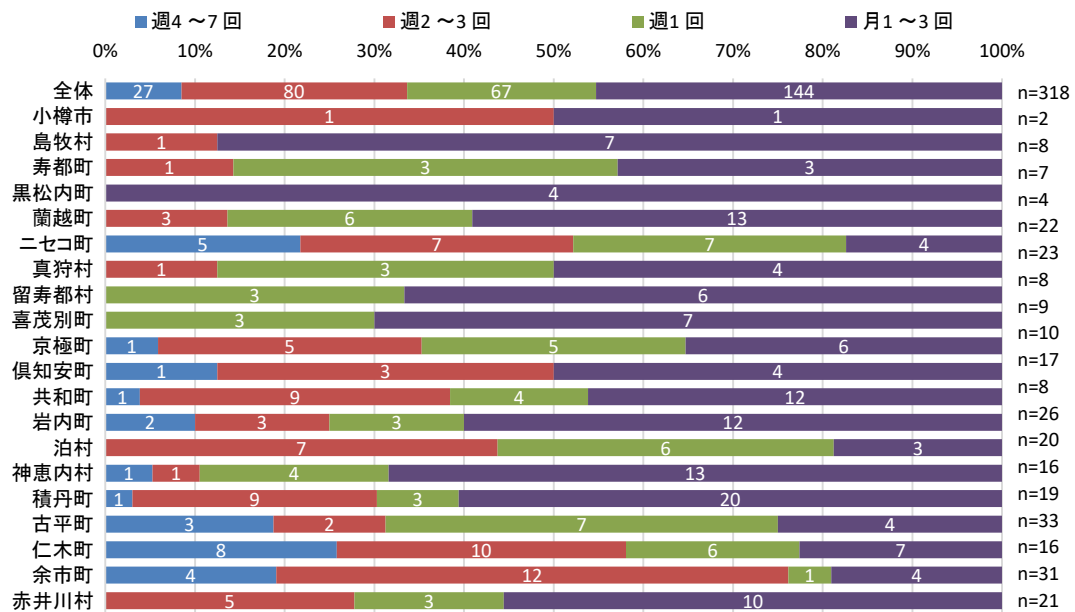


図 5-39 地域中心都市への移動頻度【目的：通院を含む】

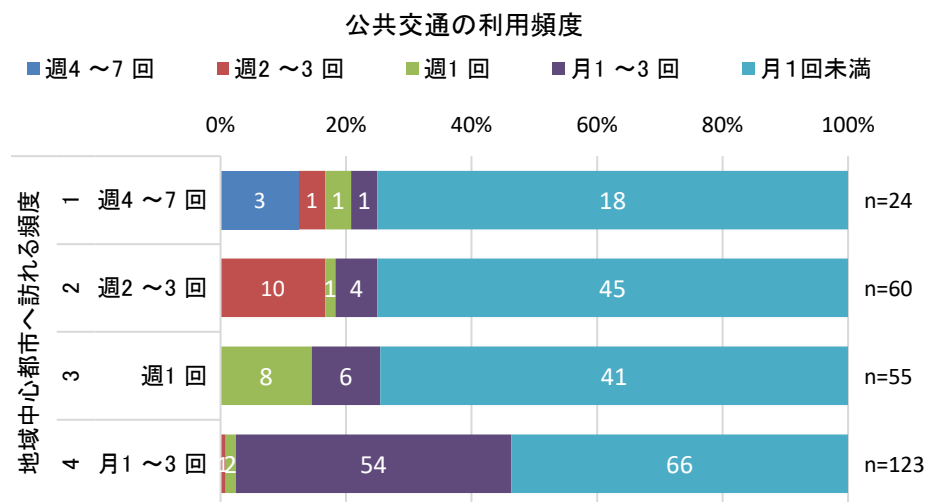


図 5-40 地域中心都市への移動頻度×公共交通の利用頻度【目的：通院を含む】

## (5) 地域住民の意向

### 1) 後志地域住民アンケート調査

#### ① 公共交通に対する意見

- ・全ての移動において「運行便数がもう少し増えるとよい」が50%以上、次いで「運賃がもう少し安いとよい」が40%以上の回答を得ており、「予約の仕方」や「乗継ぎの待ち空間」に関する意見は比較的低い傾向にある。
- ・また、「現状の公共交通で問題なく移動できている」という意見が20%以上である。

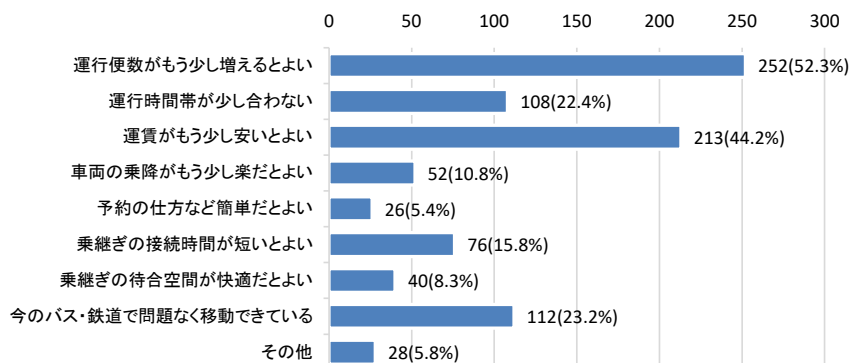


図 5-41 中核都市への移動における公共交通への意見

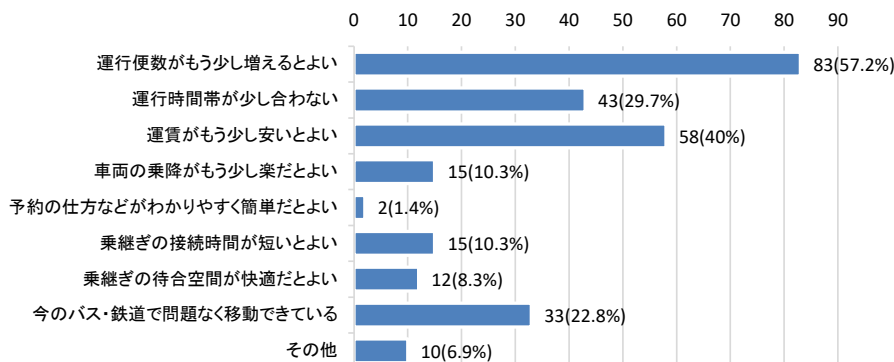


図 5-42 移動頻度の最も高い地域中心都市への移動における公共交通への意見

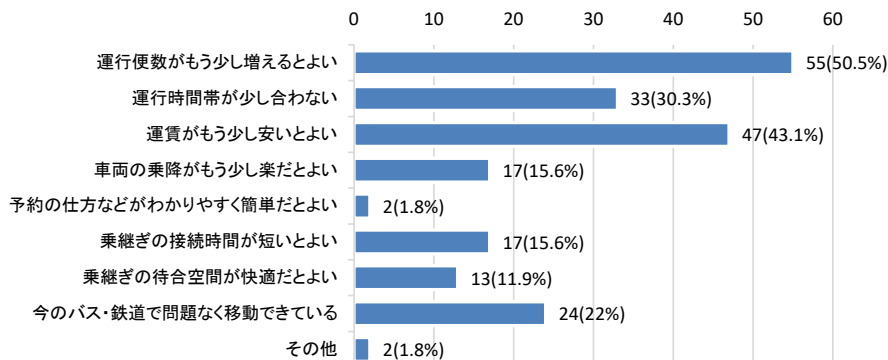


図 5-43 その他の移動頻度の高い市町村への移動における公共交通への意見

## ② 公共交通以外の手段を利用する理由

- ・全ての移動において公共交通以外の移動手段を利用する理由は、「車などで問題なく移動できており、公共交通を使う必要がない」が最も高く 80%以上、次いで、「希望の時間に合う便がない」が 25%以上の回答を得ている。
- ・一方、「車両の乗降」や「予約の仕方」に関する意見は 2~3%程度と比較的低い傾向にある。

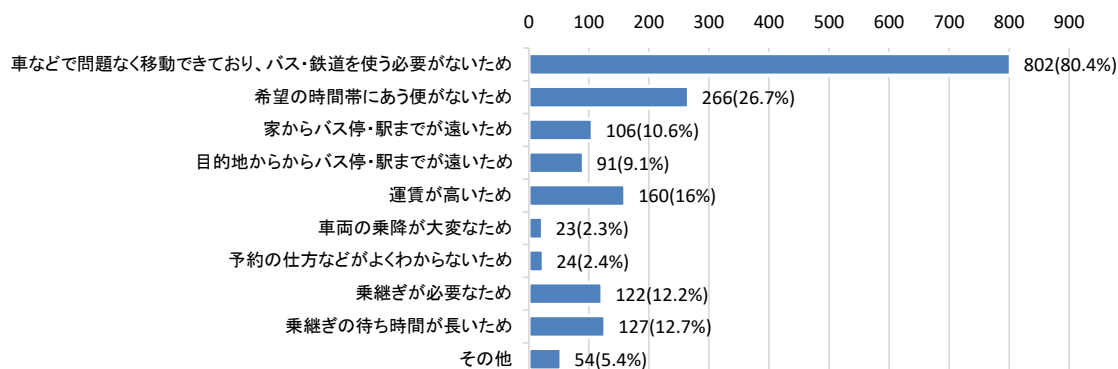


図 5-44 中核都市への移動における公共交通以外を利用する理由



図 5-45 移動頻度の最も高い地域中心都市への移動における公共交通以外を利用する理由

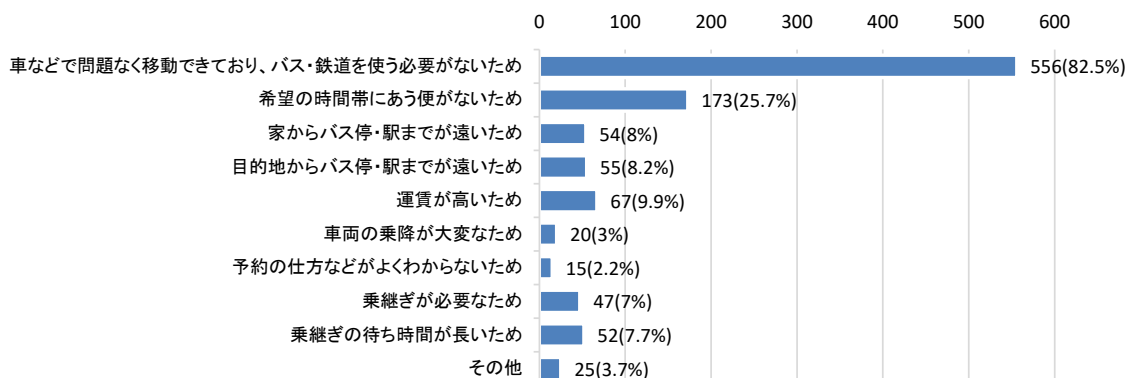


図 5-46 その他の移動頻度の高い市町村への移動における公共交通以外を利用する理由

### ③ 公共交通施策に関する質問への回答結果

- ・税金等の補助によりサービス水準の維持を望む意見が約 8 割である。
- ・利用料金を上げてでもサービス水準の維持を望む意見も約 5 割を占めている一方で、運行経費を抑えるためにサービス水準を下げる運用については、運行頻度の減少と事前予約制の導入が約 5 割、乗り継ぎ発生は約 4 割、所要時間の増加は約 3 割が前向きな回答をしている。
- ・自動運転車両の導入については、約 6 割が前向きな意見である。

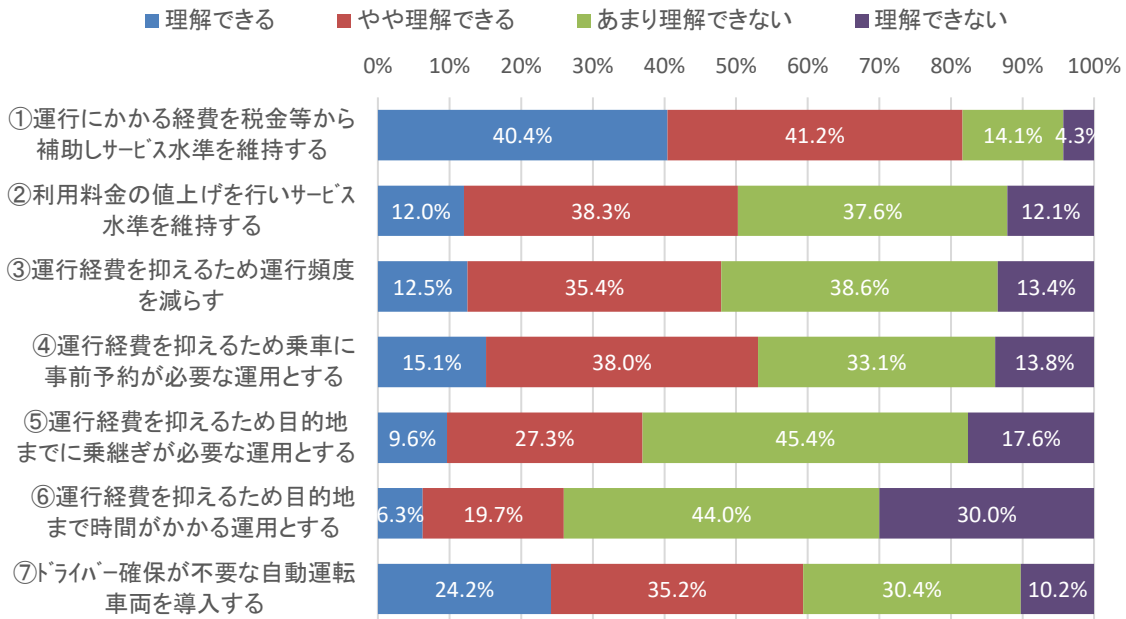


図 5-47 後志地域の公共交通を維持するための方針への意見

- ・「①MaaS」や「②ライドシェア」については、全体の約 6 割が利用に前向きで、「③デマンド交通」については、全体の約 7 割が利用に前向きな意向である。

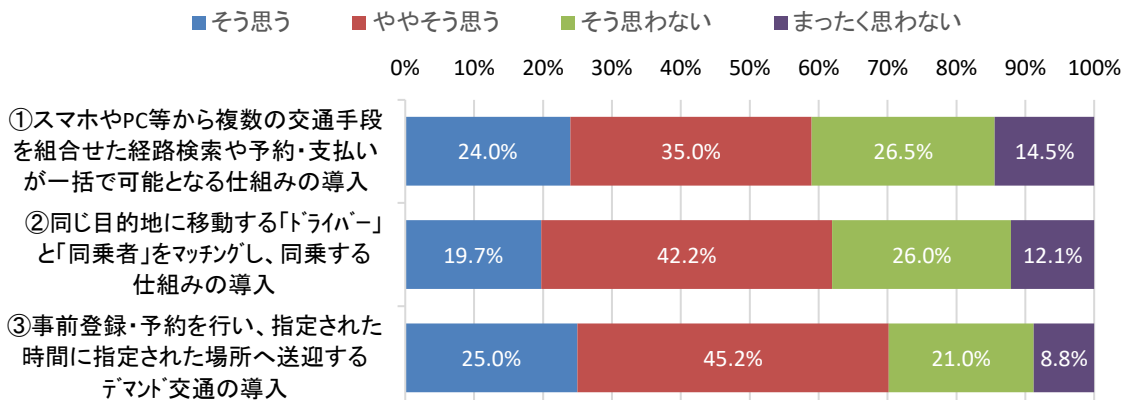


図 5-48 交通に関する新たな仕組み導入に関する意見

## 5.2 地域来訪者の移動特性・ニーズ

当地域外の在住者を対象としたアンケート結果より、当地域への来訪者の移動に関する特性やニーズは以下のとおりであった。

### 1) 来訪者 Web アンケート調査

#### ① 調査概要

- 調査目的：後志地域外から後志地域への来訪者の移動実態や公共交通の利用経験・ニーズ等の把握を目的として実施
- 調査時期：2021（令和3）年11月下旬
- 調査対象：過去5年間で後志地域への来訪実績がある後志地域外在住のWebモニタを対象に、（後志地域を除く）道内在住者と道外在住者で各250票を回収（小樽市への来訪経験のみの場合は対象外とした）。
- 調査方法：Webモニタへの配布・回収
- 調査項目：回答者属性（性別、年代、職業、居住地など）  
後志地域への来訪実態（目的地、訪問頻度、利用移動手段、冬期の利用変動）  
公共交通利用状況とニーズの把握（公共交通を利用するの意見、公共交通を利用しない理由）
- 回答数：計500票

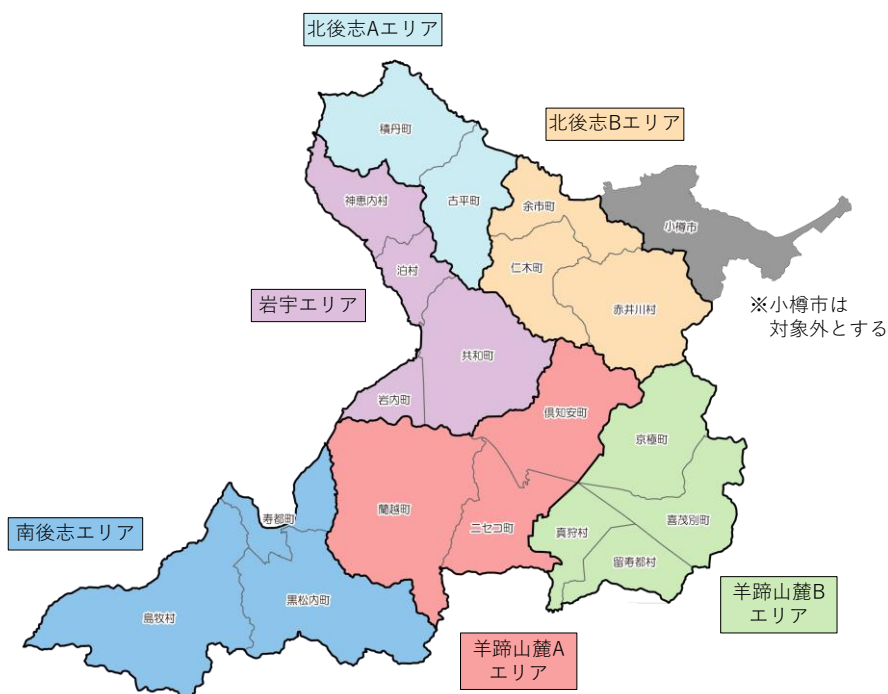


図 5-49 来訪者 Web モニタ調査における地区分類



## ② 来訪動向

- ・全ての地区でレンタカーを含む自家用車の利用が大半を占めている。
- ・通常期の来訪者の公共交通利用は、鉄道沿線の羊蹄山麓A地区や北後志B地区で鉄道利用が10%前後と比較的高いが、それ以外の地区・移動手段は1～3%程度にとどまる。
- ・また、冬期は通常期と比べ、公共交通や貸切バス・スキーバスの利用が多い傾向がある。

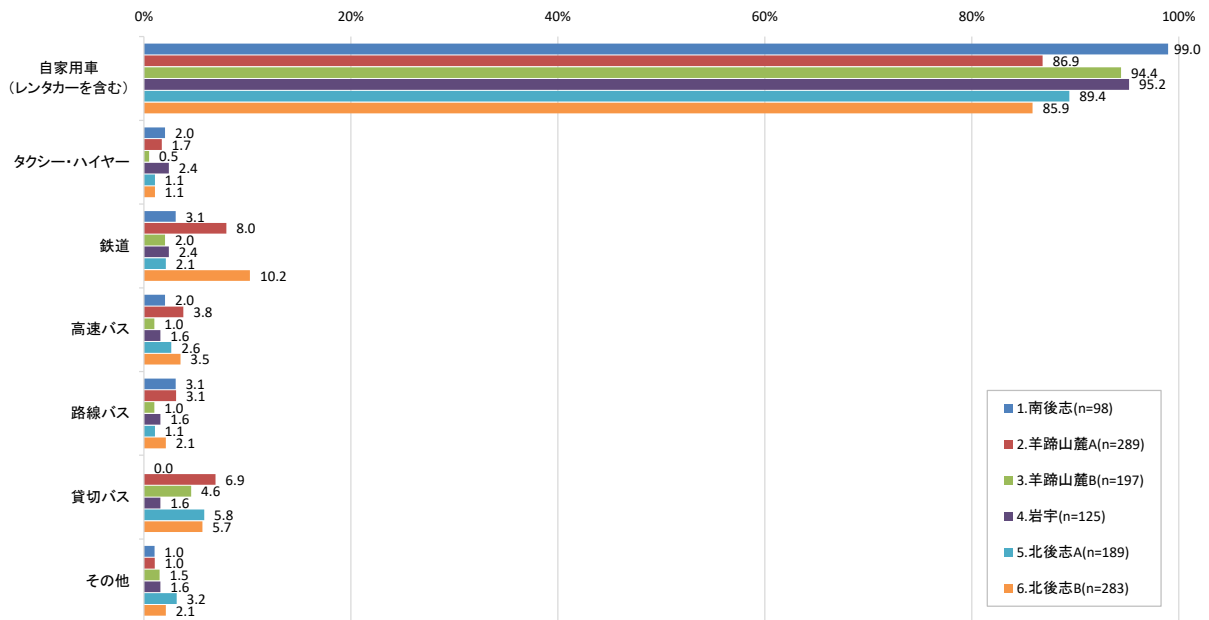


図 5-50 通常期（4～11月）に観光・レジャー目的で訪問した際に利用した移動手段※

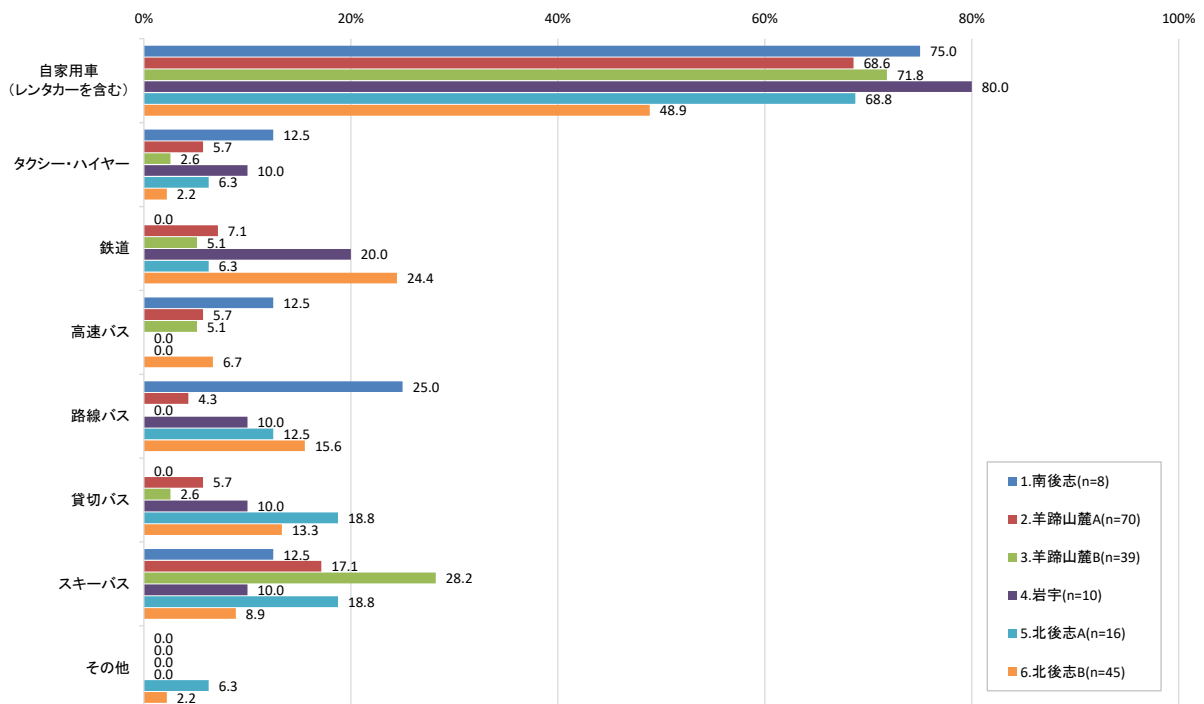


図 5-51 冬期（12～3月）に観光・レジャー目的で訪問した際に利用した移動手段※

※移動手段は、道内在住者は自宅から各エリアへの移動の手段、道外在住者は北海道到着後の各エリアへの移動手段を回答（複数の移動手段を使用した場合は全ての移動手段を回答）

・ 来訪経験のない地区について、「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」と回答した人がすべての地区で1割以上いるため、移動手段の充実により、後志地域への潜在的な来訪ニーズを拾い上げる可能性がある。

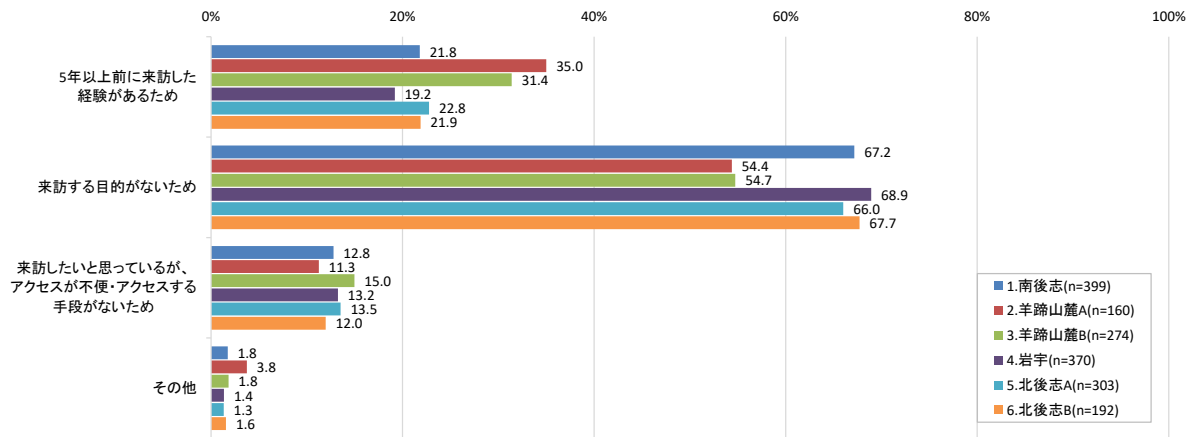


図 5-52 各エリアを直近5年間の観光・レジャーを目的として来訪したことがない理由