

【全体】

無積雪期における通勤・通学の移動手段の利用環境に対して「満足」と答えた割合（以下、「満足度」という。）は、タクシー、ハイヤー（100.0%）、徒歩（60.0%）、自家用車（50.1%）、地下鉄（48.8%）、自転車（35.4%）、鉄道（28.6%）、バス（25.5%）の順となっている。

通院時における「満足度」は、自家用車（47.6%）、自転車（40.0%）、地下鉄（40.0%）、徒歩（37.2%）、鉄道（34.5%）、タクシー、ハイヤー（33.3%）、路面電車（25.0%）、バス（23.3%）の順となっている。

買物時における「満足度」は、自家用車（52.7%）、路面電車（50.0%）、徒歩（45.3%）、タクシー、ハイヤー（33.3%）、地下鉄（26.7%）、自転車（24.4%）、バス（22.2%）、鉄道（12.5%）の順となっている。

その他私用の外出時における「満足度」は、タクシー、ハイヤー（66.7%）、自家用車（46.2%）、徒歩（40.0%）、地下鉄（39.5%）、自転車（39.3%）、バス（28.3%）、鉄道（20.6%）の順となっている。

一方、積雪期における通勤・通学時の移動手段における「満足度」は、タクシー、ハイヤー（50.0%）、地下鉄（38.0%）、自家用車（30.8%）、徒歩（28.8%）、鉄道（13.6%）、バス（10.2%）、の順となっている。

通院時における「満足度」は、地下鉄（32.0%）、自家用車（31.4%）、タクシー、ハイヤー（30.0%）、徒歩（25.0%）、バス（15.2%）、鉄道（7.4%）の順となっている。

買物時における「満足度」は、自家用車（34.7%）、地下鉄（29.4%）、自転車（25.0%）、徒歩（22.1%）、タクシー、ハイヤー（20.0%）、バス（6.5%）、鉄道（5.9%）の順となっている。

その他私用の外出時における「満足度」は、地下鉄（34.1%）、自転車（33.3%）、自家用車（31.9%）、徒歩（27.3%）、路面電車（25.0%）、タクシー、ハイヤー（20.0%）、バス（14.9%）、鉄道（11.8%）の順となっている。

【圏域別】

無積雪期における通勤・通学時の自家用車の利用環境に対する「満足度」は、他の連携地域に比べて、十勝連携地域が 63.6%と高く、オホーツク連携地域が 32.0%と低くなっている。同様に通院時では、十勝連携地域が 62.9%と高く、オホーツク連携地域が 33.3%と低く、買物時では、十勝連携地域が 66.7%と高く、オホーツク連携地域が 31.0%と低く、その他私用の外出時では、十勝連携地域が 57.1%と高く、オホーツク連携地域が 28.6%と低くなっている。

一方、積雪期における通勤・通学時の自家用車の利用環境に対する「満足度」は、他の連携地域に比べて、十勝連携地域が 39.4%と高く、釧路・根室連携地域が 26.7%と低くなっている。同様に通院時では、十勝連携地域が 44.4%と高く、オホーツク連携地域が 18.5%と低く、買物時では、十勝連携地域が 50.0%と高く、オホーツク連携地域が 21.4%と低く、その他私用の外出時では、十勝連携地域が 44.1%と高く、オホーツク連携地域が 17.2%と低くなっている。

【人口規模別】

無積雪期における通勤・通学時の自家用車の利用環境に対する「満足度」は、他の人口規模区分に比べて、札幌市が 54.9%と高く、人口 10 万人未満の市が 47.9%と低くなっている。また、札幌市の「満足度」は、通院時（50.0%）、買物時（58.1%）と高くなっている。町村部の「満足度」は、通院時（43.2%）が低くなっている。

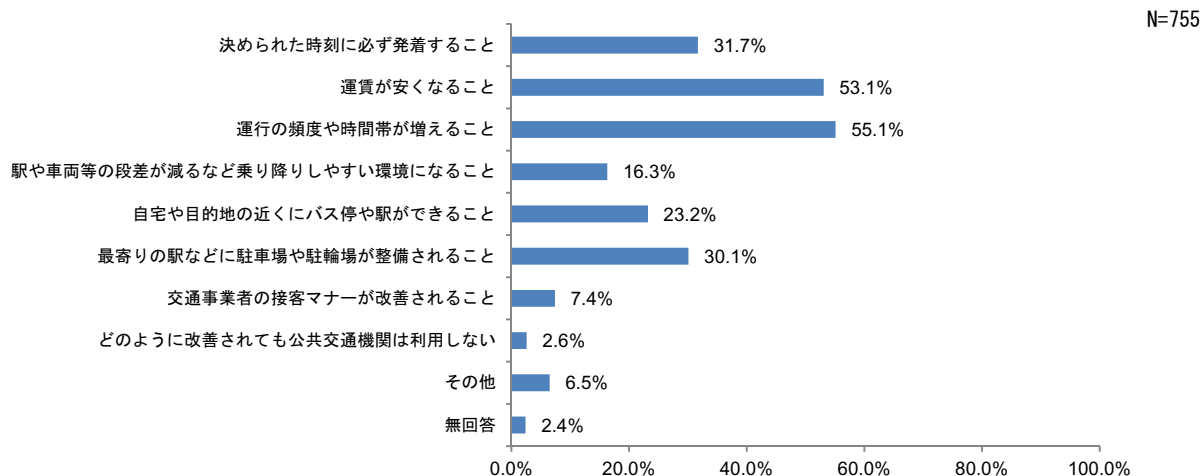
一方、積雪期における自家用車の利用環境に対する人口 10 万人未満の市の「満足度」は、他の人口規模区分に比べて、通勤・通学時（33.0%）、通院時（35.0%）、買物時（38.5%）、その他私用の外出時（34.5%）と高くなっている。

【年代別】

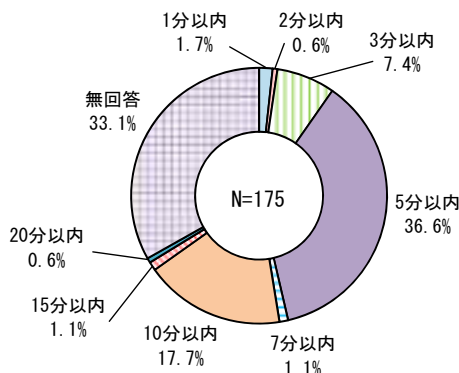
無積雪期における自家用車の利用環境に対する 60 歳代の「満足度」は、他の年代と比べて、通勤・通学時（42.4%）、通院時（38.6%）、買物時（43.6%）、その他私用の外出時（39.5%）と低くなっている。

一方、積雪期における自家用車の利用環境に対する「満足度」は、他の年代に比べて、30 歳代が総じて割合が高く、18 歳～20 歳代が総じて低くなっており、その他私用の外出時が 17.5%と低くなっている。

問2 あなたは、鉄道やバス等の公共交通機関について、どのような改善を望みますか。
また、公共交通機関を普段利用しない方は、どのような改善がなされれば利用しますか。
次の中から、3つまでお選びください。



「自宅や目的地の近くにバス停や駅ができること」と選択した場合の許容される徒歩時間



【全体】

「運行の頻度や時間帯が増えること」（55.1%）と答えた人の割合が最も高く、次いで「運賃が安くなること」（53.1%）、「決められた時刻に必ず発着すること」（31.7%）の順となっている。

【圏域別】

「運行の頻度や時間帯が増えること」については、オホーツク連携地域（77.4%）が最も割合が高く、次いで十勝連携地域（65.9%）となっている。「運賃が安くなること」については、釧路・根室連携地域（63.3%）が最も割合が高く、次いでオホーツク連携地域（61.3%）となっている。

【人口規模別】

「運行の頻度や時間帯が増えること」については、町村部（63.8%）が最も割合が高く、次いで人口10万人以上の市（59.2%）となっている。「運賃が安くなること」については、人口10万人未満の市（61.0%）が最も割合が高く、次いで町村部（57.5%）となっている。

【性別】

「運行の頻度や時間帯が増えること」については、男性 57.6%、女性 53.7%となっており、「運賃が安くなること」については、男性 53.1%、女性 53.2%となっている。

【年代別】

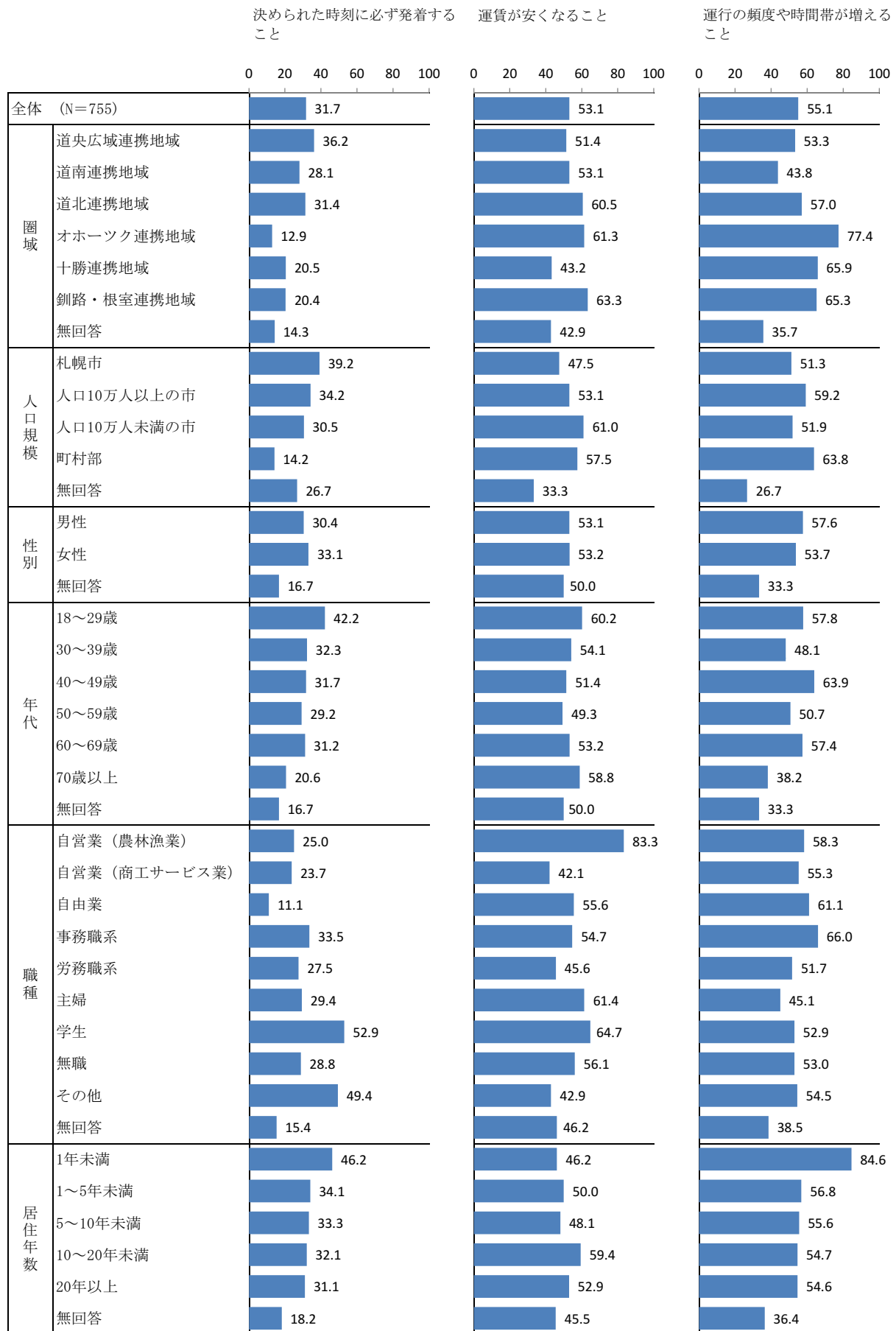
「運行の頻度や時間帯が増えること」については、40～49 歳（63.9%）が最も割合が高く、次いで18～29 歳（57.8%）となっている。「運賃が安くなること」については、18～29 歳（60.2%）が最も割合が高く、次いで70 歳以上（58.8%）となっている。

【職種別】

「運行の頻度や時間帯が増えること」については、事務職系（66.0%）が最も割合が高く、次いで自由業（61.1%）となっている。「運賃が安くなること」については、自営業（農林漁業）（83.3%）が最も割合が高く、次いで学生（64.7%）となっている。

【居住年数別】

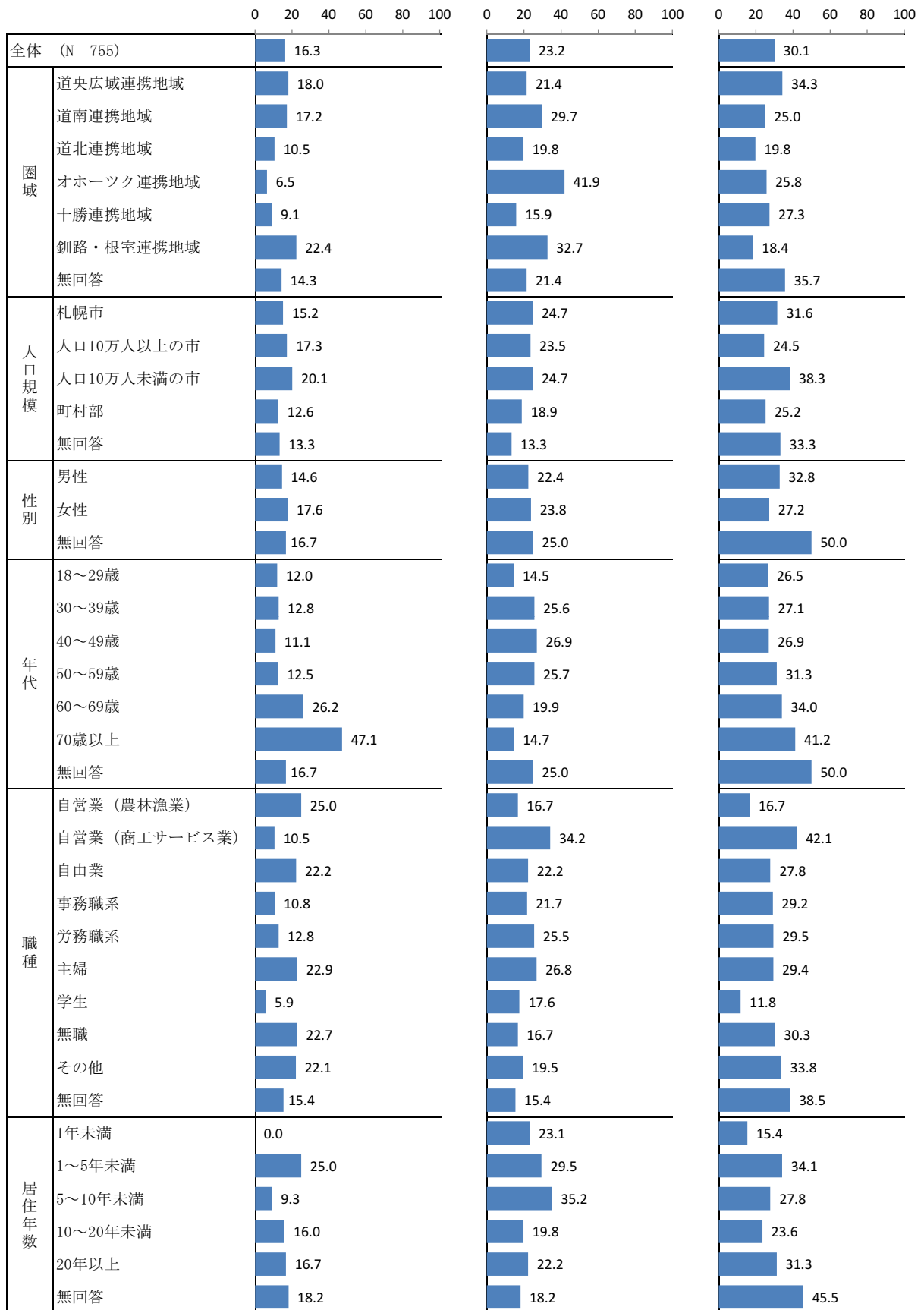
「運行の頻度や時間帯が増えること」については、1年未満（84.6%）が最も割合が高く、次いで1～5年未満（56.8%）となっている。「運賃が安くなること」については、10～20年未満（59.4%）が最も割合が高く、次いで20年以上（52.9%）となっている。

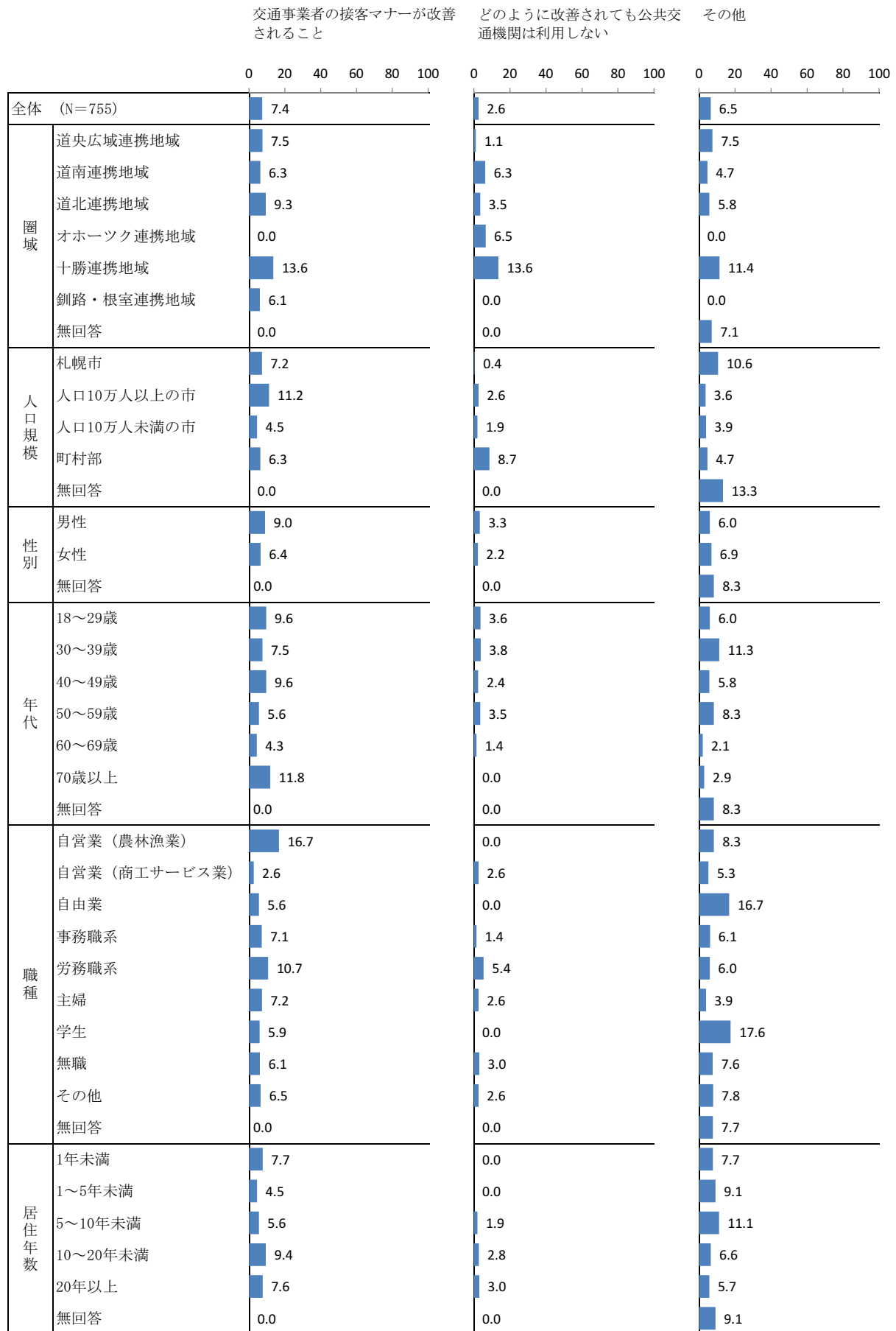


駅や車両等の段差が減るなど乗り降りしやすい環境になること

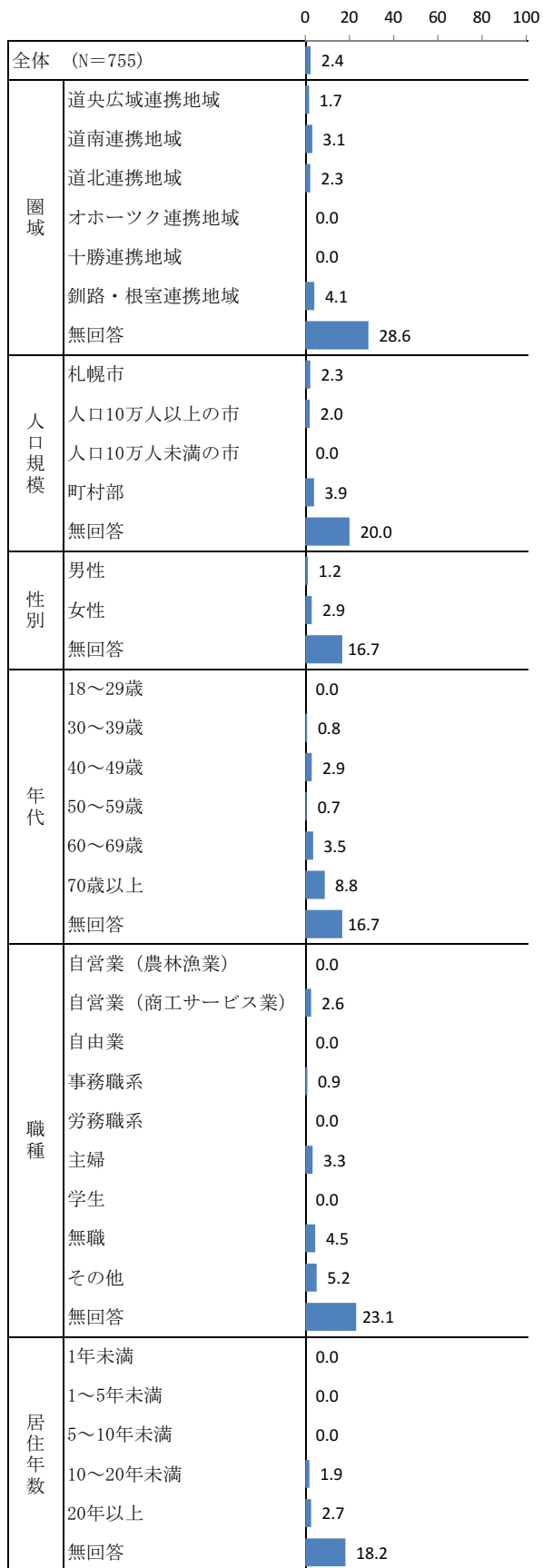
自宅や目的地の近くにバス停や駅ができること

最寄りの駅などに駐車場や駐輪場が整備されること

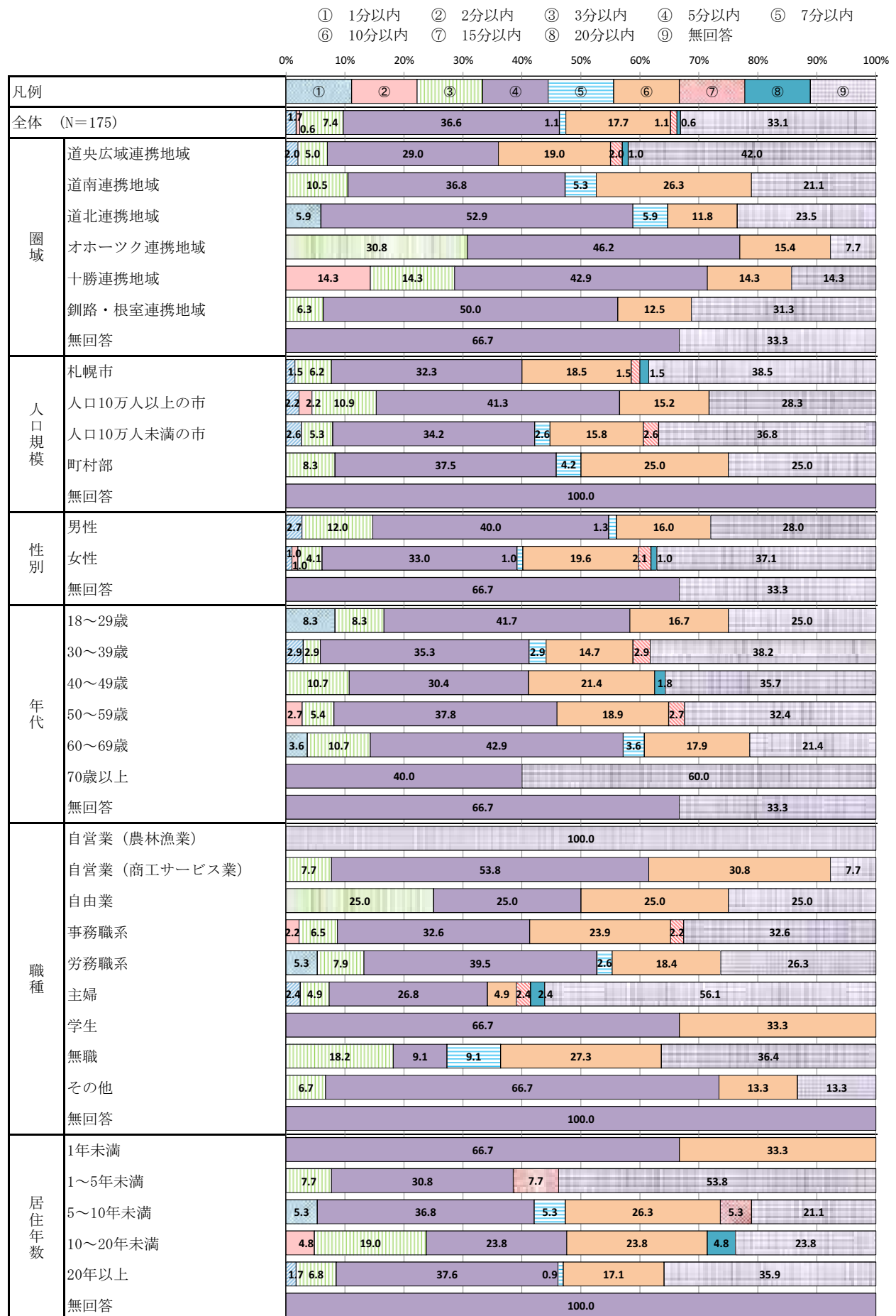




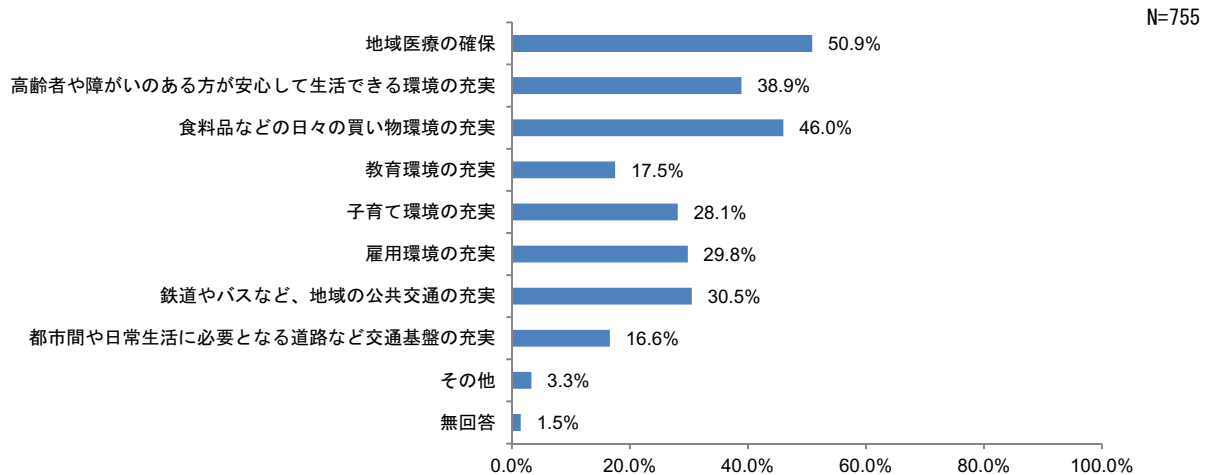
無回答



「自宅や目的地の近くにバス停や駅ができること」と選択した場合の許容される徒歩時間



問3 あなたが今の住み慣れた地域で今後も生活するために重要な要素は何ですか。
次の中から、3つまでお選びください。



【全体】

「地域医療の確保」(50.9%)と答えた人の割合が最も高く、次いで「食料品などの日々の買い物環境の充実」(46.0%)、「高齢者や障がいのある方が安心して生活できる環境の充実」(38.9%)の順となっている。

【圏域別】

「地域医療の確保」については、オホーツク連携地域(67.7%)が最も割合が高く、次いで釧路・根室連携地域(61.2%)となっている。「食料品などの日々の買い物環境の充実」については、道央広域連携地域(52.0%)が最も割合が高く、次いで十勝連携地域(47.7%)となっている。

【人口規模別】

「地域医療の確保」については、町村部(68.5%)が最も割合が高く、次いで人口10万人未満の市(58.4%)となっている。「食料品などの日々の買い物環境の充実」については、札幌市(56.3%)が最も割合が高く、次いで人口10万人未満の市(43.5%)となっている。

【性別】

「地域医療の確保」については、男性52.5%、女性49.8%となっており、「食料品などの日々の買い物環境の充実」については、男性47.5%、女性45.1%となっている。

【年代別】

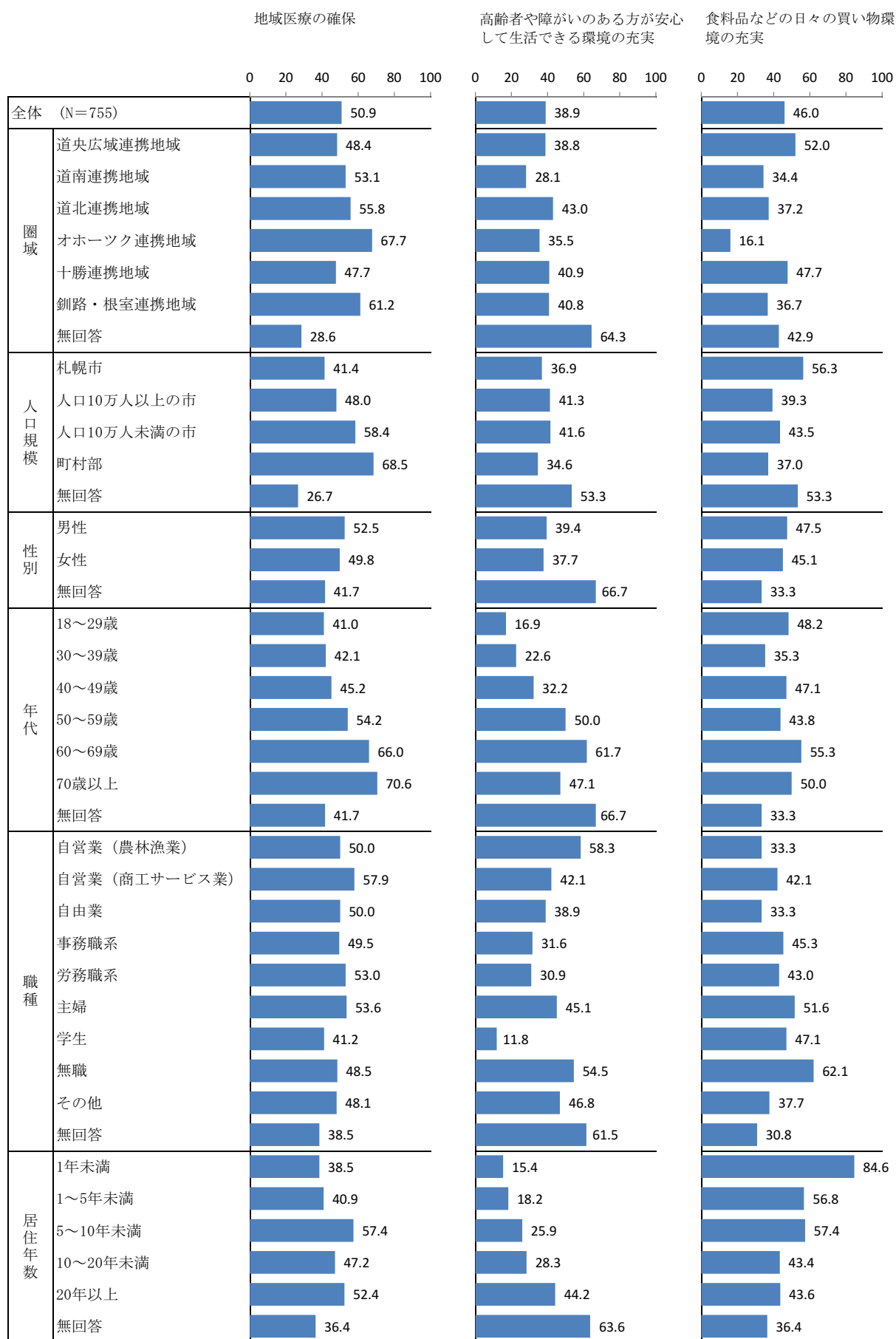
「地域医療の確保」については、70歳以上(70.6%)が最も割合が高く、次いで60～69歳(66.0%)となっている。「食料品などの日々の買い物環境の充実」については、60～69歳(55.3%)が最も割合が高く、次いで70歳以上(50.0%)となっている。

【職種別】

「地域医療の確保」については、自営業(商工サービス業)(57.9%)が最も割合が高く、次いで主婦(53.6%)となっている。「食料品などの日々の買い物環境の充実」については、無職(62.1%)が最も割合が高く、次いで主婦(51.6%)となっている。

【居住年数別】

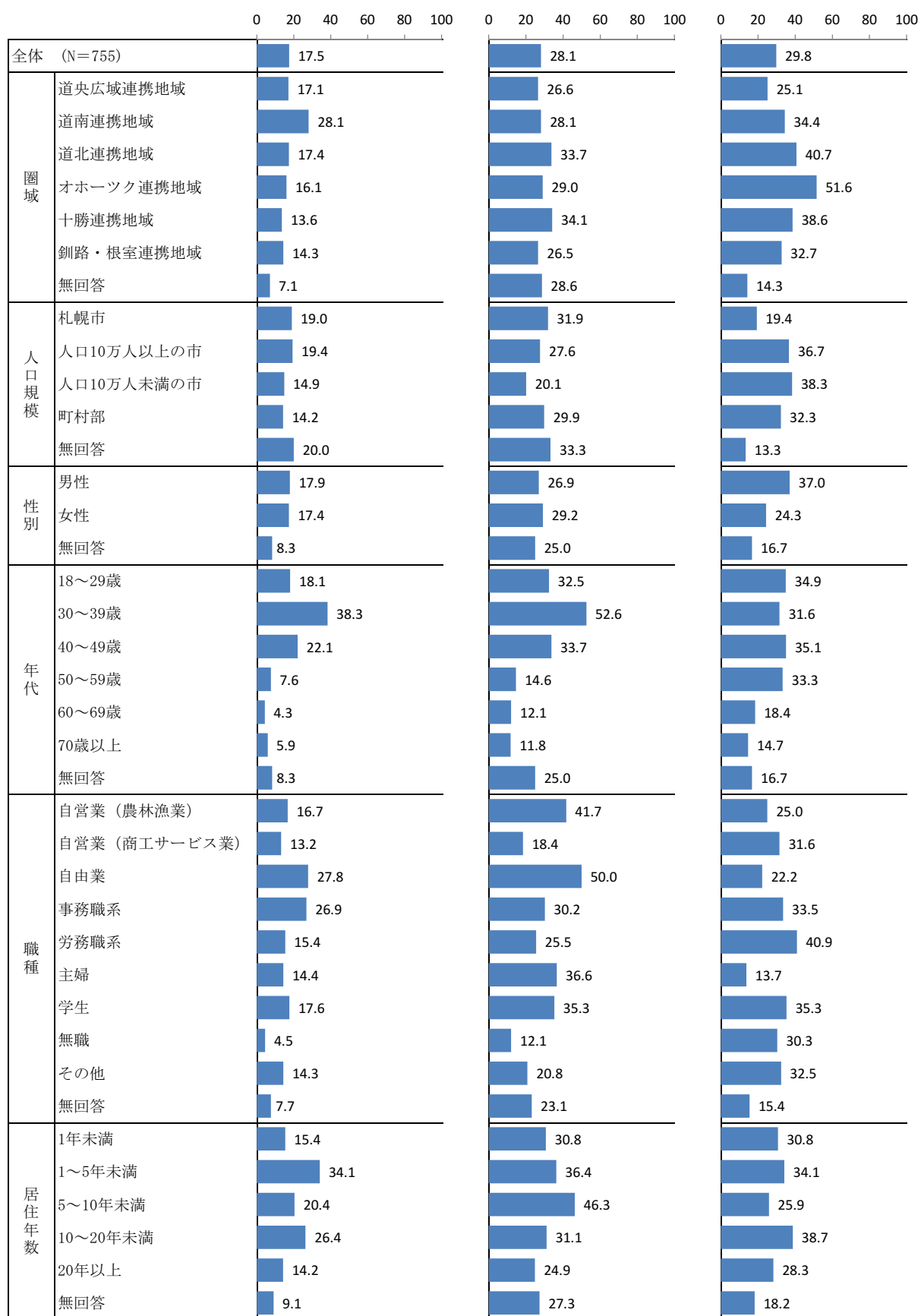
「地域医療の確保」については、5～10年未満(57.4%)が最も割合が高く、次いで20年以上(52.4%)となっている。「食料品などの日々の買い物環境の充実」については、1年未満(84.6%)が最も割合が高く、次いで5～10年未満(57.4%)となっている。

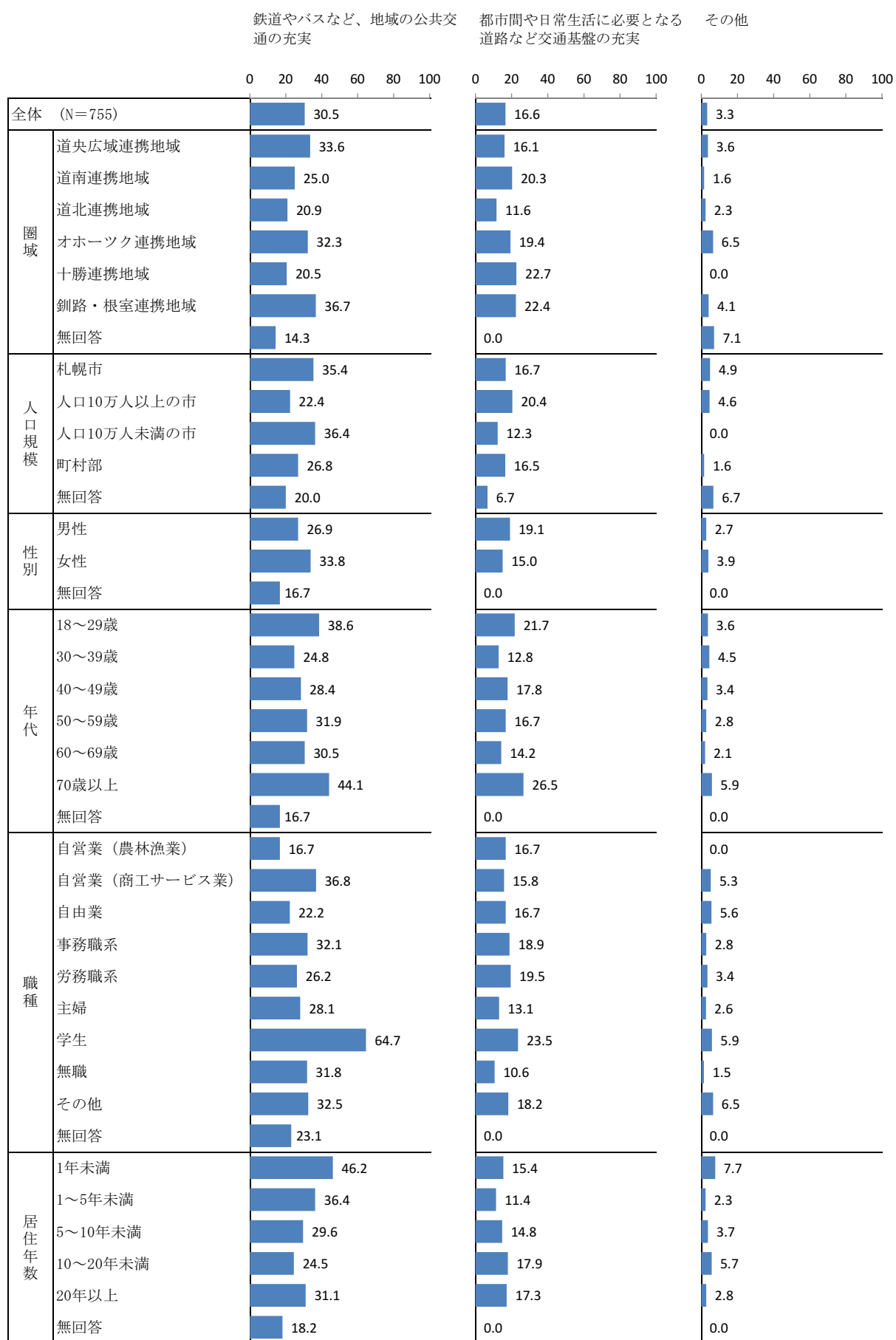


教育環境の充実

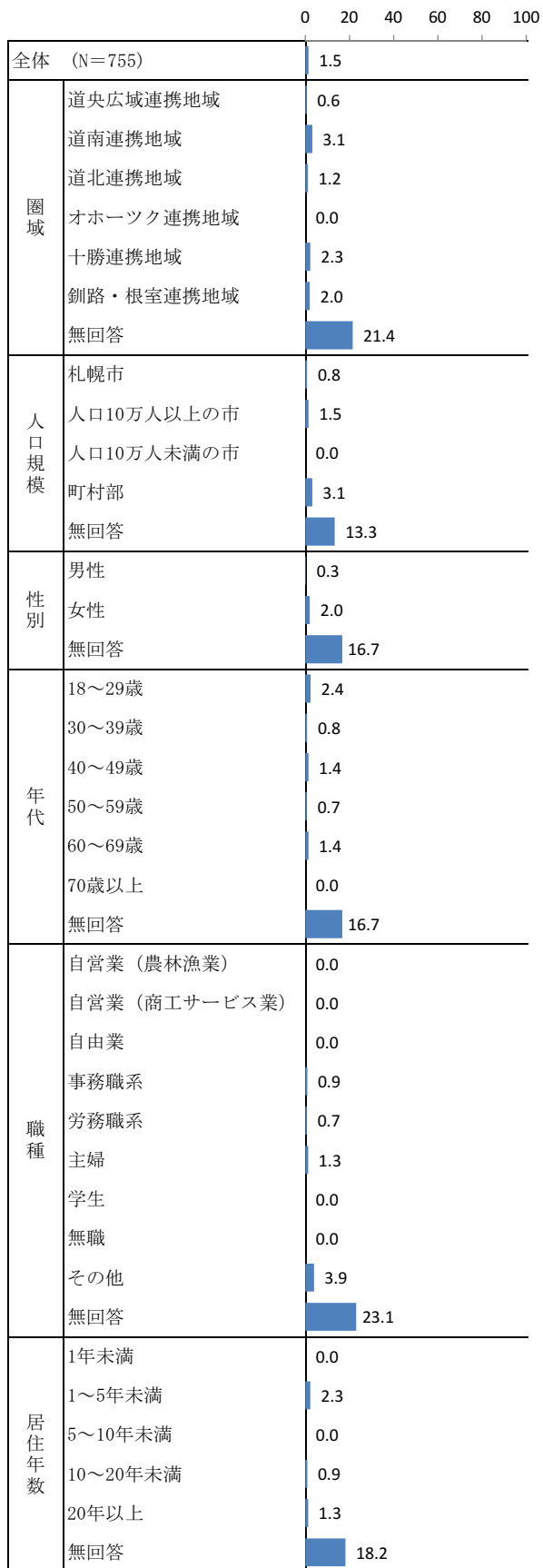
子育て環境の充実

雇用環境の充実

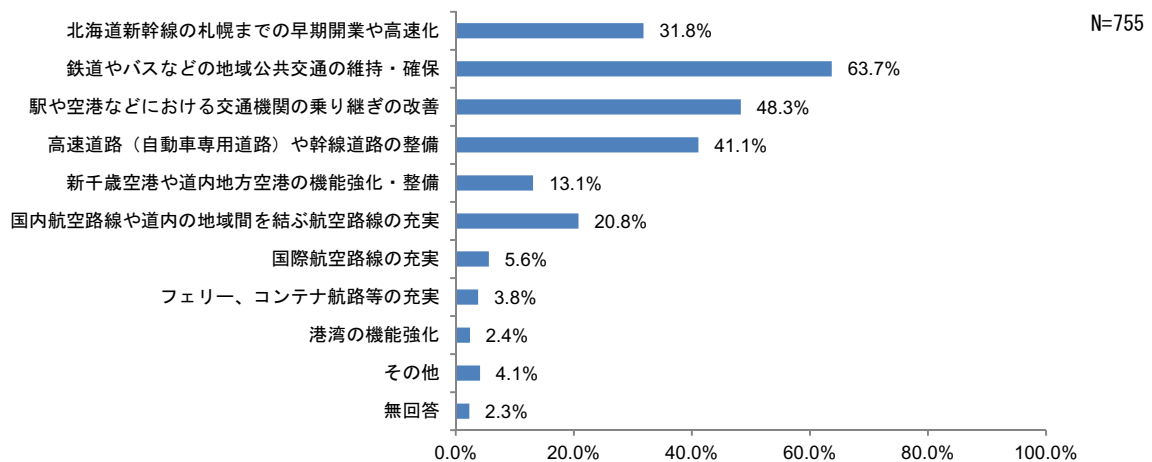




無回答



問 4 2030 年度に北海道新幹線の札幌開業が予定されておりますが、北海道が現在よりも住みやすく、また、経済活動が発展するために優先されるべき交通に関する取組は何ですか。次の中から、3 つまでお選びください。



【全体】

「鉄道やバスなどの地域公共交通の維持・確保」（63.7%）と答えた人の割合が最も高く、次いで「駅や空港などにおける交通機関の乗り継ぎの改善」（48.3%）、「高速道路（自動車専用道路）や幹線道路の整備」（41.1%）の順となっている。

【圏域別】

「鉄道やバスなどの地域公共交通の維持・確保」については、十勝連携地域（70.5%）が最も割合が高く、次いで釧路・根室連携地域（69.4%）となっている。「駅や空港などにおける交通機関の乗り継ぎの改善」については、道央広域連携地域（51.0%）が最も割合が高く、次いで道北連携地域（47.7%）となっている。

【人口規模別】

「鉄道やバスなどの地域公共交通の維持・確保」については、町村部（66.1%）が最も割合が高く、次いで人口 10 万人未満の市（64.9%）となっている。「駅や空港などにおける交通機関の乗り継ぎの改善」については、人口 10 万人未満の市（61.0%）が最も割合が高く、次いで札幌市（49.8%）となっている。

【性別】

「鉄道やバスなどの地域公共交通の維持・確保」については、男性 63.3%、女性 64.0%となっており、「駅や空港などにおける交通機関の乗り継ぎの改善」については、男性 46.3%、女性 49.5%となっている。

【年代別】

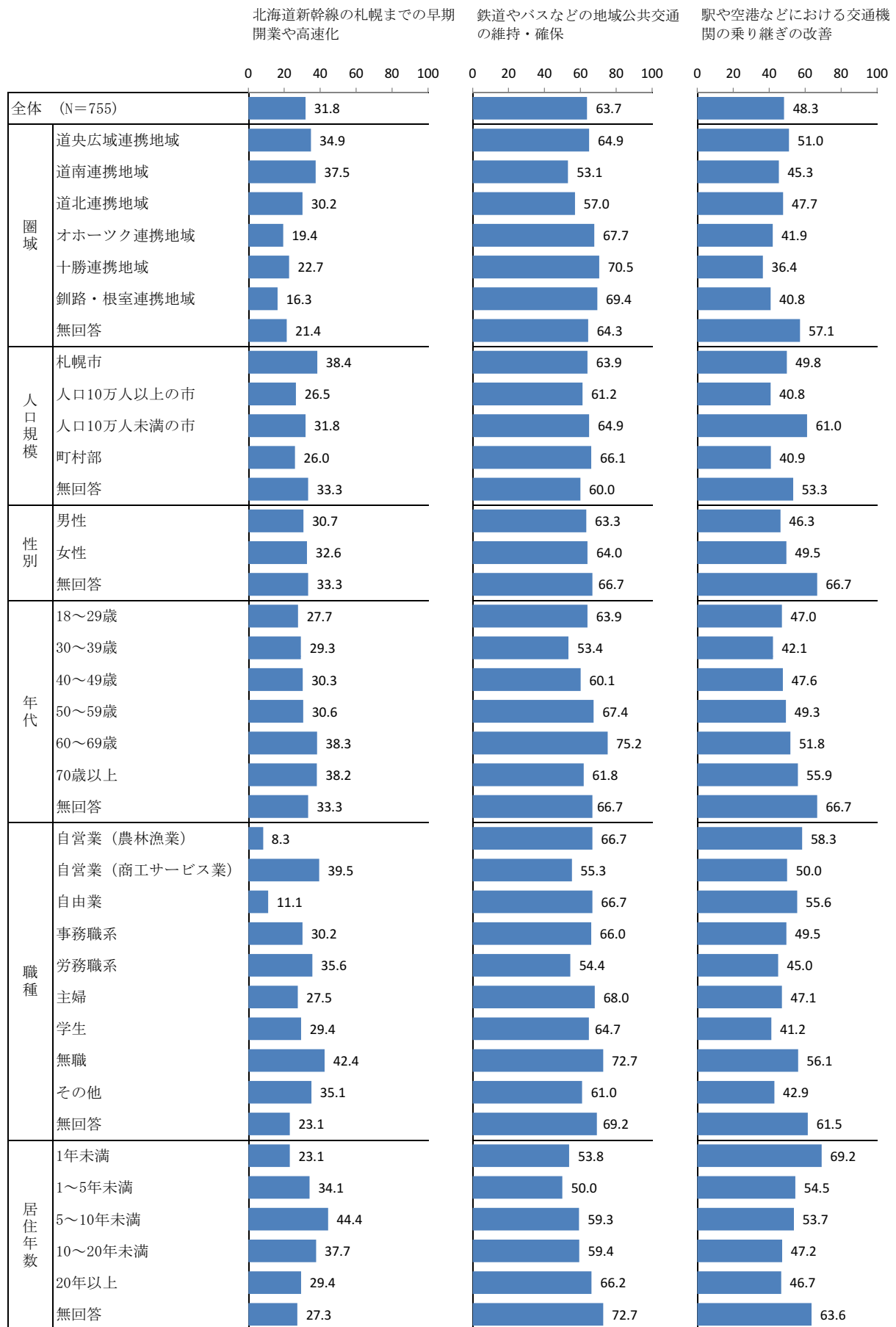
「鉄道やバスなどの地域公共交通の維持・確保」については、60～69 歳（75.2%）が最も割合が高く、次いで 50～59 歳（67.4%）となっている。「駅や空港などにおける交通機関の乗り継ぎの改善」については、70 歳以上（55.9%）が最も割合が高く、次いで 60～69 歳（51.8%）となっている。

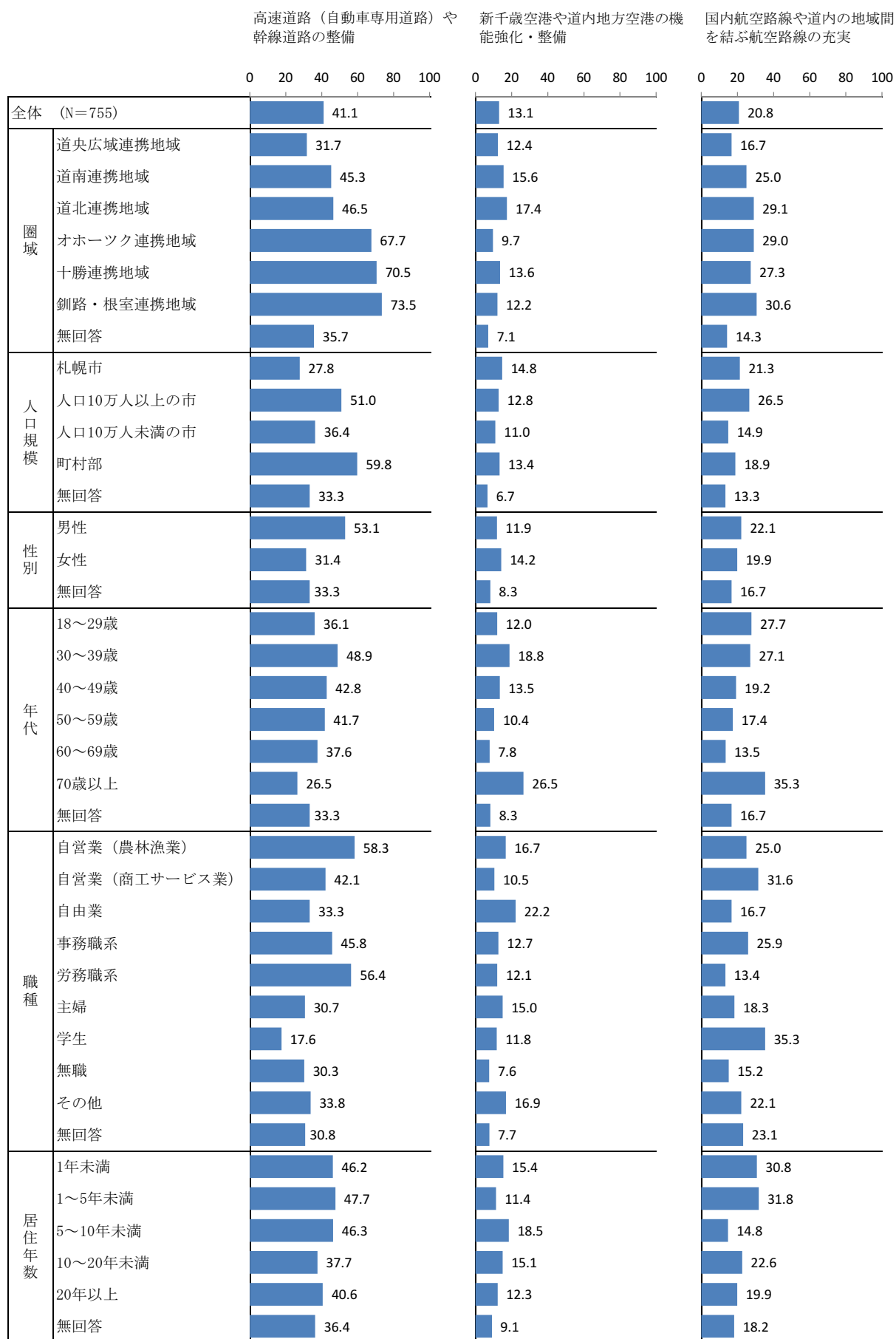
【職種別】

「鉄道やバスなどの地域公共交通の維持・確保」については、無職（72.7%）が最も割合が高く、次いで主婦（68.0%）となっている。「駅や空港などにおける交通機関の乗り継ぎの改善」については、自営業（農林漁業）（58.3%）が最も割合が高く、次いで無職（56.1%）となっている。

【居住年数別】

「鉄道やバスなどの地域公共交通の維持・確保」については、20 年以上（66.2%）が最も割合が高く、次いで 10～20 年未満（59.4%）となっている。「駅や空港などにおける交通機関の乗り継ぎの改善」については、1 年未満（69.2%）が最も割合が高く、次いで 1～5 年未満（54.5%）となっている。

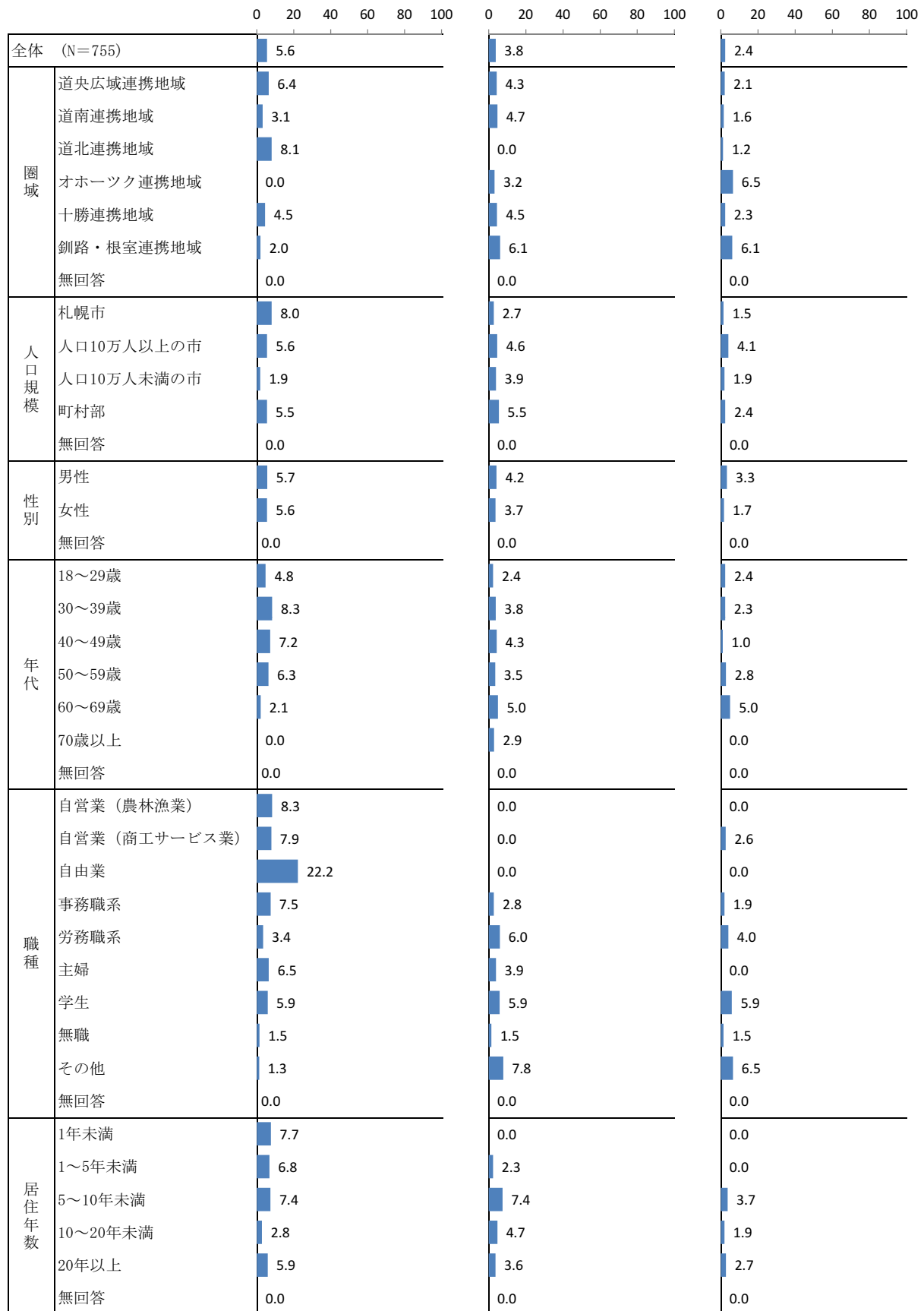


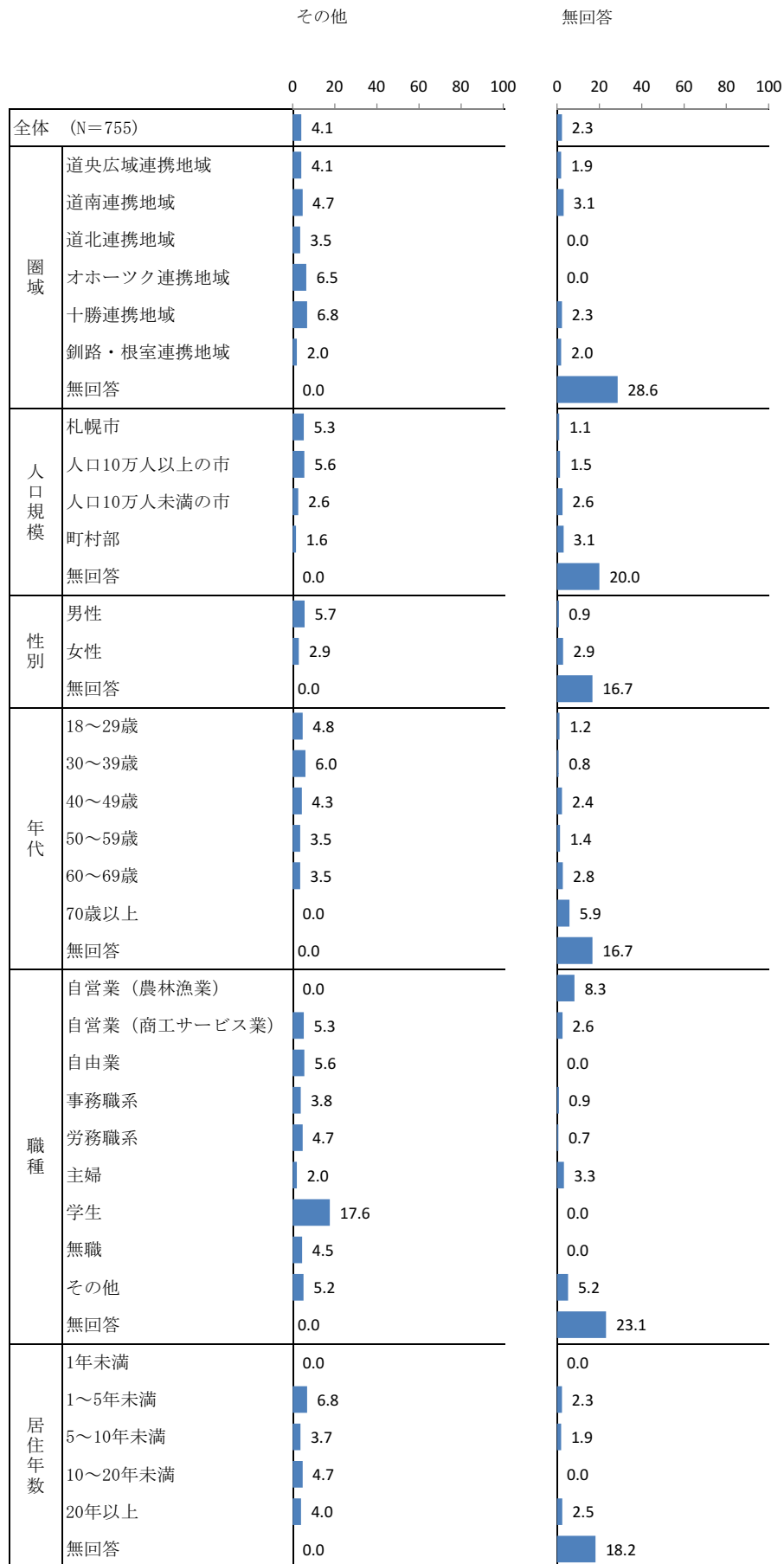


国際航空路線の充実

フェリー、コンテナ航路等の充
実

港湾の機能強化





■「北海道の交通ネットワークについて」の調査を終えて

本道の交通において、無積雪期・積雪期に関わらず、「通院時」、「買い物時」及び「その他の私用の外出時」で6割以上の方が、「通勤・通学时」においても約5割の方が自家用車を利用するなど、季節や目的によらず自家用車の利用が最も高く、日常生活においては、自家用車が主な交通手段となっている。

鉄道やバス等の公共交通機関の改善策については、「運行の頻度や時間帯が増えること」(55.1%)、「運賃が安くなること」(53.1%)の回答が多く、次いで「決められた時刻に必ず発着すること」(31.7%)、「最寄りの駅などに駐車場や駐輪場が整備されること」(30.1%)となっている。

2030年度に北海道新幹線の札幌開業が予定されており、北海道が現在よりも住みやすく、また、経済活動が発展するために優先されるべき交通に関する取組については、「鉄道やバスなどの地域公共交通の維持・確保」(63.7%)、「駅や空港などにおける交通機関の乗り継ぎの改善」(48.3%)など、公共交通への期待が示される一方、「高速道路（自動車専用道路）や幹線道路の整備」(41.1%)や「北海道新幹線の札幌までの早期開業や高速化」(31.8%)といった幹線交通ネットワークの整備も求められている。

これらの調査結果等を参考にして、今年度、総合的な交通政策に関する基本的な考え方を示す新たな指針づくりを進めていく。

(総合政策部交通政策局交通企画課)