

1.計画策定の趣旨

しかしながら、自家用車の普及や人口減少により、長期的な公共交通利用の低迷とそれに伴う運行欠損の増加が続く中、地域社会全体の価値を高めるためには、地域の移動ニーズを踏まえた、利便性が高く誰もが利用しやすい持続可能な地域の公共交通体系を構築、維持していくことが重要となっている。

上記の背景を踏まえ、将来の北海道新幹線倶知安駅開業や高規格道路開通を見据えつつ、町内の公共交通形態の整備と各公共交通機関の連携体制を確立し、地域住民及び利用者にとって利便性の高い持続可能な交通網整備を形成するため、公共交通政策のマスタープランとなる「倶知安町地域公共交通計画」を策定する。

2.計画対象区域

This map shows the Kure City area in Hiroshima Prefecture, Japan. The Kure City area is highlighted in green, and the Kure District is highlighted in yellow. The map includes labels for various municipalities and districts, such as Kure City, Kure District, Minami-Kure District, and Kure District. Major roads and the coast are also indicated.

3.計画期間

4.計画の位置づけ

倶知安町

総合計画
都市計画

第6次倶知安町総合計画
倶知安町都市計画マスタープラン

観光振興
計画

倶知安町観光地マスタープラン

国・北海道

国：地域公共交通の活性化及び再生
の促進に関する基本方針 等

道：総合計画 等

整合 整合・連携 整合

倶知安町地域公共交通計画 北海道後志地域公共交通計画

5.公共交通が抱える課題

現状	課題
● 日常移動の大半が自動車 ● 高齢化の進行（免許返納） ● 高校生の通学が広域化 ● 地域来訪者の公共交通（バス）の利用が少ない ● 観光客数の季節変動の格差が大きい	高齢者や高校生、観光客等の多様な移動ニーズへの対応が必要
● 郊外部では路線バスの利用が少ない	利便性の向上などによる公共交通の利用促進が必要
● 並行在来線の廃止決定 ● 高規格道路整備	広域な移動と俱知安町内の移動の接続性確保
● バス等の運営においては、ドライバーの高齢化が進行	運転手の確保が必要（アフターコロナでは特に懸念）

倶知安町地域公共交通計画

6.基本方針・目標

1)基本方針

公共交通に関する現状、上位・関連計画

§1 地域の現状

人口	● 国勢調査の人口は減少基調で推移していたが 2020 年に増加に転じ、倶知安町の人口ビジョンによれば暫くは増加が続くものの、長期的には人口減少となる見込み。
高齢化	● 全道平均よりは低く推移しているものの一貫して増加基調であり、特に郊外部においては高齢化率が高い傾向
産業	● コロナ禍前の観光客数は増加を続け、特に外国人客は H26 以降に顕著（現状はコロナにより大幅減少）
日常施設	● 公共、教育、医療、商業多くの施設が市街地に集中
自動車利用	● 自動車保有台数は年々増加 ● 郊外地域の就業者の多くが自動車移動（混雑要因） ● 高齢者も自動車での移動に依存
広域交通	● 2030 年度の北海道新幹線倶知安駅開業予定（並行在来線廃止決定） ● 倶知安余市道路事業中

§2 上位・関連計画

国	● 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 ➢ 地域が自らデザインする地域の交通 ➢ 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 ➢ 交通インフラに対する支援の充実
道	● 後志地域の広域交通に関するマスタープランとなる「北海道後志地域公共交通計画」を策定
町	● 都市計画マスタープランにおける交通体系の方針において、広域交通ネットワークの整備と公共交通ネットワークの充実が定められている。

§3 公共交通の現状

サービス	● 便数や適切な時間帯がない ● トリップのピーク時間と合わない時刻表 ● バス停までが遠い ● ドライバー高齢化等による運転手不足
利用者	● 多くの就業者（通勤目的の移動）が車移動に依存 ● 高齢者の活動意欲が低下している可能性あり

まちづくりの実現に向けた交通課題

φ1 広域交通ネットワークの整備

- 北海道新幹線や北海道横断自動車道の整備に伴い、広域交通ネットワークの整備を促進するとともに、広域連携の観点から周辺市町村からのアクセスも重視した広域交通結節点の機能強化を図る。

φ2 公共交通ネットワークの充実

① 広域バス路線の充実

- 周辺市町村を連絡する広域バス路線については、住民はもとより周辺市町村からの通勤・通学・通院、買い物等に必要な移動手段であることから、関係自治体やバス事業者と連携を図りつつ、路線の維持・利便性向上を図る。
- また、新幹線開業後には、周辺市町村からの利用増加や、さらに広域からの当町へのアクセス 需要が想定されることから、広域連携を見据えたバス路線の再編について関係自治体・事業者等との協力も得ながら検討を行う。

② 町内の多様な公共交通の充実

- まちなか循環バス「じゃがりん号」は、コンパクトな市街地形成に重要な役割を果たす公共交通であり、より多くの町民に利用してもらうため、運行ルートや運行本数の見直しを継続的に行う。
- 倶知安駅などの市街地とリゾート地区を結ぶ公共交通は、一層の利便性向上が図られるよう関係事業者と連携して検討する。
- 郊外地区においては、一部地域で路線バスの運行やスクールバスの混乗を実施しているが、生活需要に合った効率的な生活交通の方策を検討する。

③ 公共交通のユニバーサルデザイン化の向上

- 公共交通は、住民はもとより利用者の年齢や国籍、障がいの有無にかかわらず、誰もが安心して身近に利用できる移動手段になることが求められることから、交通事業者等と連携を図りながら待合施設や車両のバリアフリー化等の改善に努めるとともに、施設や車両での利用案内表示の改善（多言語化やピクトグラムの使用など）などのユニバーサルデザイン化に努める。

基本方針

倶知安町内の各エリア（市街地エリア・郊外エリア・リゾートエリア）において、幹線・広域交通との整合を図りながら多様な交通手段を最適に連携し、利便性向上と利用促進による持続可能な公共交通ネットワークを実現する。

2)目標

基本方針	倶知安町内の各エリア(市街地エリア・郊外エリア・リゾートエリア)において、幹線・広域交通との整合を図りながら多様な交通手段を最適に連携し、利便性向上と利用促進による持続可能な公共交通ネットワークを実現する。					
目標	交通手段の最適化 ● タクシーやじゃがりん号等の各交通手段の特性を発揮する適切な役割分担で、町内の各地に公共交通で移動可能となる。 ● スカイバスニセコなど、新たなシステムが導入され、移動手段としてだけでなく観光資源としても活用されている。		利便性の向上 ● 幹線とフィーダー路線間など出発地から目的地まで乗継が発生する場合においても、ダイヤ、運賃、情報提供、待合環境等で連携が図られ、快適に移動できる		利用促進 ● 町民を含むオール倶知安町で公共交通を支えていく意識醸成などにより公共交通利用者数が増加（外出機会の増加）している。 ● 利便性向上に応じて、都市部からリゾート部に向かう観光客の利用が増加している。	
目標を達成するための施策・事業	既存交通手段運用直し	● 重複・並行路線の解消 ● 駅等を中心とした乗継ネットワークの構築 ● じゃがりん号の維持・充実 ● 生活路線バスの維持 ● 企業の送迎バスの活用	快適移動の仕組みの構築	● シームレスに移動できる仕組みの構築（MaaS等） ● 乗継に関する情報提供の充実（バスロケ等） ● IoT, AIによる新たなシステムの導入（配車システム等）	新規需要創出	● インバウンド向け企画乗車券 ● パークアンドバスライド ● 新たな車両導入
	新たな運行形態の導入	● じゃがりん号と既存公共交通との連携 ● スクールバスの活用 ● 新たな移動手段の確保 ● 慢性的なタクシー不足解消	交通結点での環境整備	● 利用者の多様性に配慮した環境整備 ● 駐車場、駐輪場の整備	公共交通への意識醸成	● 利用者啓発イベント

7.目標達成のための施策・事業

目標	目標を達成するための施策・事業		概要
交通手段の最適化	既存交通手段運用見直し	● 重複・並行路線の解消	路線バス並行・重複区間（R5 倶知安駅前～ひらふ線交差点付近）を時間帯を含めて調整
		● 駅等を中心とした乗継ネットワークの構築	地域の中心となる医療機関等を中心に路線バスとタクシー・じゃがりん号を接続する、乗り入れを前提にしたネットワーク
		● じゃがりん号の維持・充実	地域内循環の核であるじゃがりん号の維持・充実
		● 生活路線バスの維持	住民生活に必要な生活路線バスの維持
		● 企業の送迎バスの活用	企業の送迎バスの活用
	新たな運行形態の導入	● じゃがりん号と既存公共交通との連携	じゃがりん号と路線バスやタクシーの乗継の場合の乗継券・割引券の導入等を検討
		● スクールバスの活用	地域住民、交通事業者と連携し、郊外地域デマンドバスとスクールバスを一体的に活用
		● 新たな移動手段の確保	郊外デマンドバス「じゃがたく」実証運行の本格実施、リゾート地区循環バス、リゾート地区接続バスの導入
		● 慢性的なタクシー不足解消	季節間の需給バランスの偏り等による慢性的なタクシー不足を、段階的な取組により解消を実現。
利便性の向上	快適移動の仕組みの構築	● シームレスに移動できる仕組みの構築	運賃支払いをスムーズに行うためのキャッシュレス決済サービスや一体的な乗継予約
		● 乗継に関する情報提供の充実	多様な交通手段及び路線間のスムーズな乗継を可能とするために、車内・乗継箇所において乗継に関する情報を提供。
		● IoT, AI による新たなシステムの導入	IoT を活用し、じゃがたくを効率的に運行させる配車システムを実装
	交通結節点での環境整備	● 利用者の多様性に配慮した環境整備	時刻表や路線図などわかりやすい案内表示も配置された待合環境の整備
		● 駐車場、駐輪場の整備	駅やバス停においてパークアンドバスライドを実施（自転車も含む）
利用促進	新規需要創出	● インバウンド向け企画乗車券	観光振興や地域振興にかかわる取り組みと連携し、鉄道やバス、タクシーなど異なる交通機関で利用できるフリー乗車券
		● 新たな車両導入	車両自体が観光資源にもなりうる車両を導入する。
	公共交通への意識醸成	● 利用者啓発イベント	公共交通の厳しい現状と共に、町民に必要性や利便性を周知することで利用を促進

8.公共交通計画の目標値

1)評価指標

目標	目標を達成するための施策・事業		評価指標
交通手段の最適化	既存交通手段運用見直し	重複・並行路線の解消	● 個別路線（じゃがりん号・郊外部デマンド交通・リゾート地区循環バス）の利用者数 ● 倶知安町民の公共交通の利用頻度 ● 利用者・住民等の地域の旅客運送サービス全般に対する満足度
		駅等を中心とした乗継ネットワークの構築	
		じゃがりん号の維持・充実	
		生活路線バスの維持	
		企業の送迎バスの活用	
	新たな運行形態の導入	じゃがりん号と既存公共交通との連携	
		スクールバスの活用	
		新たな移動手段の確保	
		慢性的なタクシー不足解消	
利便性の向上	快適移動の仕組みの構築	シームレスに移動できる仕組みの構築	● 情報のオープンデータ化 ● キャッシュレス決済の導入率 ● 駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化
		乗継に関する情報提供の充実	
		IoT, AI による新たなシステムの導入	
	交通結節点での環境整備	利用者の多様性に配慮した環境整備	
		駐車場、駐輪場の整備	
利用促進	新規需要創出	インバウンド向け企画乗車券	● 入込観光客数 ● 利用者啓発イベント等の実施回数
		新たな車両導入	
	公共交通への意識醸成	利用者啓発イベント	
公共交通全体の評価			● 住民等の公共交通の利用者数 ● 公的資金が投入されているじゃがりん号のの収支率 ● 公共交通への公的資金投入額

2)目標値

目標	目標を達成するための施策・事業	評価指標	目標値	現況値	備考	把握方法
1)交通手段の最適化	a)既存交通手段運用見直し b)新たな運行形態の導入	①個別路線（じゃがりん号）の利用者数	33,000 人	26,700 人 (R3)	コロナ禍以前（R1）に回復	現状の利用者数のカウントと同様に倶知安町で確認
		②倶知安町民の町内移動での公共交通の利用頻度	12.2%	3.9% (R3)	全町平均で月 1 ～ 3 回の利用頻度が普段車を運転しない人の利用頻度に向上	町民アンケートより把握
		③利用者・住民等の地域の旅客運送サービス全般に対する満足度	35%	－	税金を投入して路線バスを維持することに理解できる人の割合程度	町民アンケートより把握
2)利便性の向上	a)快適移動の仕組みの構築 b)交通結節点での環境整備	④情報のオープンデータ化	1 件以上	－	インターネットの活用を軸として実施	事業者へ情報提供を依頼
		⑤キャッシュレス決済の導入率	4 路線	4 路線	現状を維持	事業者へ情報提供を依頼
		⑥駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	1 件以上	－	インターネットの活用を軸として実施	事業者へ情報提供を依頼
3)利用促進	a)新規需要創出 b)公共交通への意識醸成	⑦延べ宿泊者数	150 万人泊	132 万人泊 (R1)	倶知安町観光振興計画 KPI(2027 年)	倶知安町担当課で確認
		⑧利用者啓発イベント等の実施回数	年間 1 回以上	1 回	継続的に実施	倶知安町担当課で確認
公共交通全体の評価		⑨住民等の公共交通の利用者数	33,000 人	26,700 人 (R3)	前掲：個別路線の利用者数	①同様：現状の利用者数のカウントと同様に倶知安町で確認
		⑩公的資金が投入されているじゃがりん号の収支率	34.7%	32.0% (R3)	コロナ禍以前（R1）の収支率に回復	じゃがりん号に関わる歳入・歳出額を倶知安町担当課で確認
		⑪公共交通への公的資金投入額	29,540 千円	29,540 千円(R3)	町民の足を確保するために必要な公的資金の確保	倶知安町担当課で確認

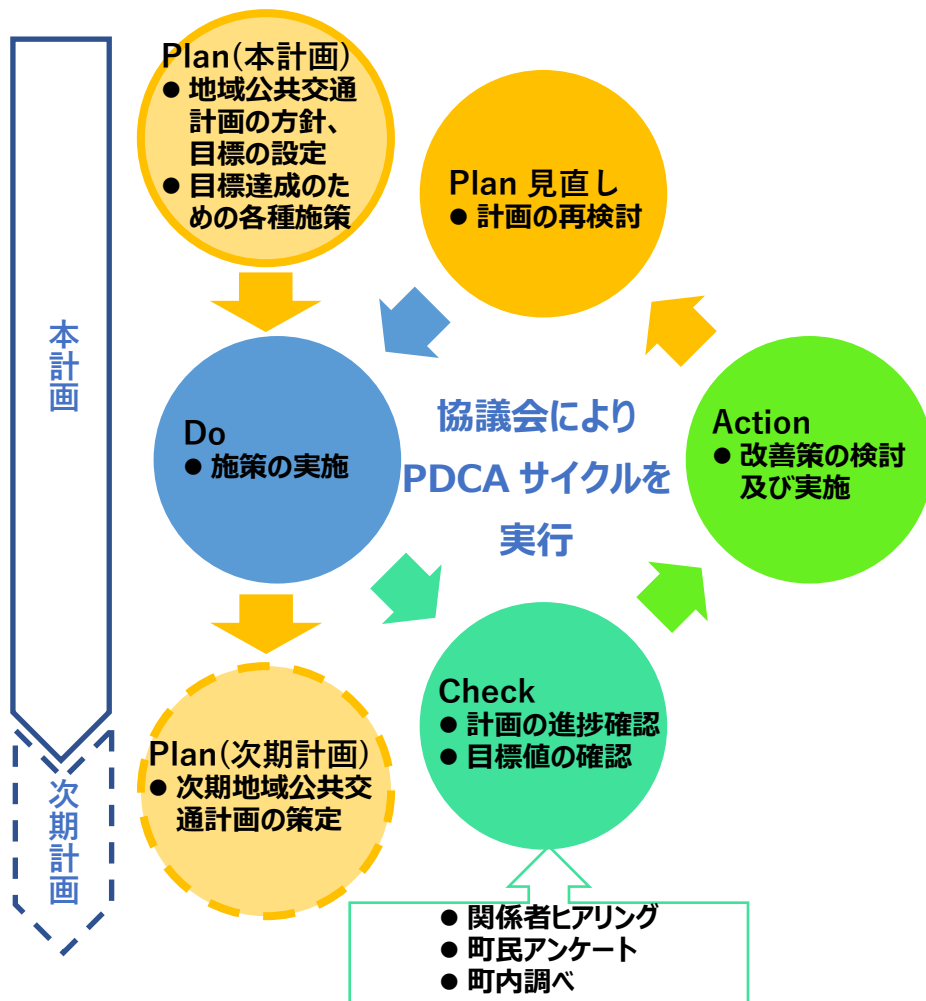
9.計画推進の体制

1)計画の評価スケジュール

目標の達成状況については毎年度把握し、その結果をもとに評価・検証を実施し、必要に応じた施策の再検討や目標値の見直しを行う事とする。

2)計画全体のマネジメント

PDCA サイクルに基づき、計画→実行→評価→改善の各プロセスを繰り返して実施する。



3)計画推進体制

【計画推進体制】

区分	所属
計画作成町	倶知安町
公共交通事業者	Niseko International Transport 株式会社
	ニセコバス株式会社（バス協会兼）
	道南バス株式会社
	H T M株式会社
交通事業者関係団体	北海道交通運輸産業労働組合協議会
北海道	後志総合振興局地域政策課
	小樽開発建設部倶知安開発事務所
	小樽建設管理部真狩出張所
道路管理者	倶知安町役場建設課
	北海道警察
利用者	倶知安町町内会連合会
	倶知安町身体障害者福祉協会
	倶知安町老人クラブ連合会
	倶知安町 PTA 連合会
	倶知安商店連合会
学識経験者	札幌大学経営学部
関係機関	北海道運輸局札幌運輸支局
	倶知安町福祉医療課
	倶知安町教育委員会学校教育課