

俱知安町地域公共交通計画

令和 5 年 3 月

俱知安町

目次

1. はじめに	1
1.1 経緯、背景、目的	1
1.2 計画期間、計画対象区域	1
1.2.1 計画期間	1
1.2.2 計画対象区域	1
2. 上位・関連計画の整理	2
2.1 地域公共交通計画に係る国の法制度及び関連計画	2
2.1.1 交通政策基本法	2
2.1.2 第2次交通政策基本計画	4
2.1.3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	6
2.2 地域公共交通計画に係る北海道の関連計画	8
2.2.1 北海道総合計画 2021 改訂版	8
2.2.2 北海道交通政策総合指針	9
2.2.3 北海道後志地域公共交通計画	11
2.3 倶知安町における地域公共交通とまちづくりの関連計画	15
2.3.1 第6次倶知安町総合計画	15
2.3.2 倶知安町都市計画マスタープラン	16
3. 倶知安町の現状と課題	17
3.1 地域特性	17
3.1.1 位置及び交通網	17
3.1.2 人口動向	18
3.2 公共交通関連	31
3.2.1 路線バス	31
3.2.2 ジャがりん号	34
3.2.3 ニセコひらふ（スキーバス等）	36
3.2.4 公共交通の空白地域	37
3.2.5 町内タクシー事業者	38
3.3 地域住民の移動実態と公共交通に関する意識	39
3.3.1 地域住民（全町）の移動実態	39
3.3.2 公共交通に関する住民意識（全町）	52
3.3.3 郊外地域住民の移動実態と公共交通に関する意識	62
3.4 交通事業者等の実態	76
3.4.1 倶知安町における公共交通関連施策	76
3.4.2 民間交通事業者の実態	79
3.4.3 観光事業者の地域交通への意識	89
4. 基本方針と計画目標	90

4.1 公共交通の課題	90
4.1.1 全町的な課題	90
4.1.2 郊外部交通の課題	91
4.1.3 リゾート部における交通の課題（無料循環バス運行に向けた課題）	91
4.2 基本方針・目標	92
4.2.1 基本方針	92
4.2.2 計画の目標	93
5. 目標達成のための事業・実施主体	94
5.1 目標達成のための施策・事業	94
5.1.1 交通手段の最適化	98
5.1.2 利便性の向上	111
5.1.3 利用促進	118
5.2 公共交通計画の目標値	123
5.2.1 評価指標の設定	123
5.2.2 目標値の設定	124
5.2.3 評価指標の把握方法	125
6. 計画推進の体制	126
6.1 計画の評価スケジュール	126
6.2 計画全体のマネジメント	126
6.3 計画推進体制	127

1. はじめに

1.1 経緯、背景、目的

倶知安町の公共交通は、鉄道（JR 函館本線）、路線バス、まちなか循環バス「じゃがりん号」及びタクシーなどが運行中である。

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。

一方、地域公共交通に関する法制度が令和 2（2020）年 11 月に改正され、「まちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成」に加えて、地域における「輸送資源の総動員」の考えを踏まえた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされるようになっている。さらに、広域にわたる幹線的な公共交通網については、令和 4（2022）年 7 月に「北海道後志地域公共交通計画」が策定されている。

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。

1.2 計画期間、計画対象区域

1.2.1 計画期間

本計画の計画期間は、令和 5（2023）年度から令和 9（2027）年度までの 5 年間とする。

1.2.2 計画対象区域

本計画の計画対象区域は、倶知安町全域とする。



地図：国土地理院

図 1-1 計画対象区域

2. 上位・関連計画の整理

2.1 地域公共交通計画に係る国の法制度及び関連計画

2.1.1 交通政策基本法

平成 25(2013)年 11 月 27 日に成立（同年 12 月 4 日公布・施行）した、「交通政策基本法」の目的は第 1 条において以下のとおり定められている。

交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

この交通政策基本法は、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念が定められている。そのうえで、これらの基本理念を実現するために実施することが必要な交通に関する基本的な施策として、以下のような内容を定めている。

- まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
- 国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
- 交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
- 少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
- 以上の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術(ICT)の活用

さらに、交通に関する基本的な施策の策定と実施について、国及び地方公共団体の責務を定めるとともに、上記の交通施策に関する基本的な計画（交通政策基本計画）を策定して閣議決定し、その推進を図ることとしている。

交通政策基本法の概要 (平成25年12月4日公布・施行 法律第92号) 国土交通省

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識 (第2条)

- 交通の果たす機能
 - ・国民の自立した生活の確保
 - ・活発な地域間交流・国際交流
 - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上 (第3条)

- 少子高齢化の進展等に対応しつつ、
 - ・豊かな国民生活の実現
 - ・国際競争力の強化
 - ・地域の活力の向上
- に寄与
- 大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減 (第4条)

様々な交通手段の適切な役割分担と連携 (第5条)

交通の安全の確保 (第7条)

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等 (第8条～第11条)

関係者の連携・協働 (第6条、第12条)

法制上、財政上の措置 (第13条)

国会への年次報告等 (第14条)

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行 (第15条)

<パブリックコメント、審議会への諮問等>

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保 (第16条) … 離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動 (第17条) … 妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化 (第18条) … 定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化 (第19条)

【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成 (第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 (第21条)

【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等 (第22条) … 耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等 (第23条)

【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備 (第24条) … 交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進 (第25条～第27条)
- 調査研究 (第28条)
- 技術の開発及び普及 (第29条) … ICTの活用
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進 (第30条) … 規格標準化、交通インフラの海外展開
- 国民等の意見を反映 (第31条)

地方公共団体の施策(第32条)

資料: 国土交通省 (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport_policy/sosei_transport_policy_tk1_000010.html)

図 2-1 交通政策基本法の概要

2.1.2 第2次交通政策基本計画

令和3(2021)年5月28日に閣議決定した「第2次交通政策基本計画」は、交通政策基本法第15条第1項に基づき、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めており、その計画期間は令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までとなっている。

概要は以下のとおり。

【我が国を取り巻く課題】

交通政策に係る中期的な計画の策定にあたって我が国を取り巻く課題としては、下記の5項目を掲げている。

- ①人口減少・超高齢社会への対応⇒人口減少・超高齢社会への対応と「真の豊かさ」の実現
- ②デジタル化・DXの推進⇒国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上と Society5.0 の実現
- ③防災・減災、国土強靱化⇒巨大災害への備えなどによる国民の安全・安心の確保
- ④2050年カーボンニュートラルの実現⇒地球環境や経済社会の持続可能性の確保
- ⑤新型コロナ対策⇒新型コロナウイルス感染症への対応

【交通が直面する危機】

交通が直面する危機として、下記の6項目を掲げている。

- ①地域におけるモビリティ危機⇒人口減少等の影響による、輸送需要の縮小、運転者不足等の厳しい経営環境
- ②サービスの「質」の低迷⇒交通事業者の収益が悪化し、投資余力が減少する中において、利用者サービスの高度化に向けた継続的な設備投資は必要
- ③デジタル化、モビリティ革命等の遅れ⇒全世界的に交通分野でのインターフェース・プラットフォームの統一化や、利用者向けサービスの多様化が急速に進展する中で、我が国の、特に中小企業の交通事業者における基礎的な交通関連情報のデータ整備の遅れ
- ④物流における深刻な労働力不足等
 - ⇒生産年齢人口の減少や輸配送の小口・多頻度化など従来からの課題
 - ⇒電子商取引(EC)市場のさらなる成長やトラックドライバー不足問題の顕在化、働き方改革関連法の成立、さらに大規模災害の激甚化・頻発化などによる環境の悪化
 - ⇒さらに、新型コロナウイルス感染症の流行拡大による社会環境の劇的な変化を踏まえ、物流の現場における非効率な手続・プロセスを改め、新しい生活様式に対応した非接触・非対面型物流への転換の促進や、抜本的な労働力不足対策の加速
- ⑤交通に係る安全・安心の課題⇒a)自然災害への対応、b)交通インフラ・システムの老朽化対策、c)防疫対策、d)重大事故等の防止
- ⑥運輸部門での地球温暖化対策の遅れ⇒気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す我が国において、CO₂排出量の約2割を占める運輸部門における地球温暖化対策は喫緊の課題

【今後の交通政策の基本的な方針、目標、施策】

交通が直面する危機を乗り越えるための交通政策の柱として、3つの基本方針とそれに沿った目標、施策が掲げられている（次表参照）。

表 2-1 今後の交通政策の基本的な方針、目標、施策

基本的 方針 A	誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保	
	目標①	地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
	施策	○地域公共交通の維持確保の取組、○新型コロナの影響を踏まえた支援、 ○MaaSの全国での実装、○多様なニーズに応えるタクシー運賃 等
	目標②	まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
	施策	○まちづくりと公共交通の連携強化、○徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実 現、○スマートシティの創出 等
基本的 方針 B	目標③	交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
	施策	○バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）、 ○「心のバリアフリー」の強化、○新幹線の車椅子用フリースペース 等
	目標④	観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備
	施策	○インバウンドの受入環境整備、○地域での快適な移動環境整備、○移動そのものの 観光資源化 等
	我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	
基本的 方針 C	目標①	人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化
	施策	○整備新幹線、リニアの整備促進、○基幹的な道路網整備、四車線化、 ○国際コンテナ戦略港湾政策の推進、○三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍 での航空ネットワークの維持 等
	目標②	交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化
	施策	○行政手続のオンライン化、○交通関連情報のデータ化・標準化、○港湾関連データ 連携基盤「サイバーポート」の構築、○自動運転の実現に向けた開発等、○無人航空 機による荷物配送実現、○海事産業の国際競争力強化、 ○インフラシステムの海外展開 等
	目標③	サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保
	施策	○物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化、○取引環境 改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減、○物流ネットワークの構 築、○内航海運の生産性向上、船員の働き方改革 等
	災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実 現	
	目標①	災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築
	施策	○インフラの耐震化、津波・高潮対策等、○台風襲来時の船舶の走錨事故防止、○ TEC-FORCEの機能拡充・強化、○BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、 港湾）、○インフラ・車両・設備の老朽化対策 等
	目標②	輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保
	施策	○新型コロナの衛生対策等の支援、○安全な自動車の開発・実用化・普及、○運輸 安全マネジメントの充実、○交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成 等
	目標③	運輸部門における脱炭素化等の加速
	施策	○次世代自動車の普及促進、○公共交通の利用促進（MaaS普及等）、 ○グリーン物流の実現、○エコエアポートなど航空の低炭素化、○カーボンニュートラルポ ートの形成、○ゼロエミッション船の商業運航 等

2.1.3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

令和2(2020)年6月3日に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の目的は第1条において以下のとおり定められている。

近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

概要は以下のとおり。

【地域が自らデザインする地域の交通】

①地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成

- 地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成を努力義務化
 - ▶ 国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け
 - ▶ バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等
 - ▶ データに基づくPDCAを強化

②地域における協議の促進

- 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
- 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

【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】

①輸送資源の総動員による移動手段の確保

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設
 - 従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて6種類の旅客運送サービスのいずれかによる継続を実現
- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
 - 運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化
- 地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化
 - インバウンドを含む観光ニーズへも対応
- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設
 - 旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進

②既存の公共交通サービスの改善の徹底

- 地域公共交通利便増進事業を創設
 - 路線の効率化のほか、等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継ぎ割引運賃（通し運賃）等のサービス改善を促進
 - 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設
- MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設
 - 交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化
- MaaSのための協議会制度を創設
 - 参加する幅広い関係者の協議・連携を促進

【交通インフラに対する支援の充実】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加
 - 地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備
 - 物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点（トラックターミナル等）の整備

2.2 地域公共交通計画に係る北海道の関連計画

2.2.1 北海道総合計画 2021 改訂版

北海道が直面する危機を克服するとともに、北海道の価値を高め、社会変革の動きに対応するため、すべての道民が、今後のめざす姿と進むべき道筋を共有し、その実現に向けて、お互いに連携を深め、力を合わせて取り組んでいくための指針として、総合計画は策定されており令和3（2021）年10月に改訂されている。

めざす姿：輝きつづける北海道

総合計画では「めざす姿」の実現に向けて設定している7つの将来像のうち、『将来像2：北国で心豊かに暮らせる安全・安心社会』及び『将来像4：世界に広がる“憧れのくに”北海道ブランド』を実現するための政策の柱として、「（7）持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備」を掲げている。その政策の方向性の中に交通に係る『連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成』が『産業活動や暮らしを支える社会資本の戦略的・効率的な整備』、『地域の可能性を広げるデジタル・トランスフォーメーションの推進』と共に位置づけられている。

【連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成】

- 新幹線や海外との航路・航空路の拡充により期待される国内外との人流・物流の拡大を一層促進するため、北海道新幹線の札幌開業に向けた整備促進や新千歳空港の国際拠点空港化の促進をはじめ、鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図るとともに、冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保するなど、戦略的な交通ネットワークの構築を図ります。
- 国内外との人流・物流の拡大効果を全道に波及させるとともに、本道の強靱化を推進するため、空港・港湾などの交通拠点の機能強化を図るほか、高規格道路の整備、民間活力の導入や空港間連携による道内航空ネットワークの拡充といった高速交通体系の形成促進、幹線やラストワンマイルでの共同輸送などの物流効率化の促進、交通・物流を担う人材の確保・育成など、道内交通体系の充実・強化を図ります。
- 人口減少や高齢化の一層の進行など、本道の交通を取り巻く状況が大きく変化する中、住み慣れた地域で安全・安心・豊かに生活することができるよう、道路網や都市内交通環境の充実を図るとともに、住民の暮らしに欠かせない地域交通の安定的な確保に向けては、国の支援制度を最大限活用しながら、国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
- 感染症対策と公共交通利用の両立をめざし、行政や道民はもとより、来道者を含む公共交通利用者と交通事業者の双方が感染症対策を実践することで、移動における感染リスクを低減させるとともに、行政や交通事業者などが公共交通機関の安全性や感染症対策の状況を正確に利用者に伝えていくなど、関係者が一体となって安全・安心に関する情報を発信していきます。
- 交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動のほか、交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整えながら「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現に向けて取り組みます。

資料：北海道総合計画【2021 改訂版】

2.2.2 北海道交通政策総合指針

北海道の交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら、あらゆる関係者が協働して交通に関する施策を一体となって推進し、北海道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現する事を目的に平成30(2018)年3月に策定されている。



資料：「北海道交通政策総合指針」《概要版》

図 2-2 北海道交通政策総合指針の概要

② 国際物流拡大戦略

空港や港湾などの物流機能の強化や、ものづくり産業などの集積促進により貨物量の拡大を図るとともに、国際航空路線や北極海航路をはじめとする国際航路の拡大などを進め、北海道と世界をつなぐ国際物流拠点の形成の実現を目指す。

戦略の考え方

海外の成長力を取り込み、貨物の集積と航空路・航路の充実により、 世界をつなぐ北東アジアにおける国際物流拠点の形成

- 東アジア地域や極東ロシア地域をはじめ、欧米なども含めた多方面への国際航空路・国際航路の開設による本道拠点とのダイレクト輸送の拡大
- 北極海航路など、新たな国際貨物輸送ルートの実現
- 道内における力強い産業構造の構築により、安定的なベースカーゴの確保

現状と課題・方向性



取組の視点

世界をつなぐ航空路・航路の拡大

- ◆ 戦略的な国際航空路線の拡大・新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大
- ◆ 北極海航路の拠点形成に向けたステップアップ
- ◆ 港湾を活用した国際貨物の拡大

道内産業の活性化・高度化

- ◆ ものづくり産業・食関連産業等の集積促進
- ◆ 生鮮品輸出に対応した物流機能の強化
- ◆ 商流と物流が一体となった道産食品の輸出拡大



2.2.3 北海道後志地域公共交通計画

後志地域の一部の市町村では、「地域公共交通計画」や改正前の法に基づく「地域公共交通網形成計画」が策定され、公共交通確保に向けた取組が進められているが、広域にわたる幹線的な公共交通網の構築については、地域が一体となった取組の必要性が増している。

以上の背景を踏まえて、後志管内の全 20 市町村及び長万部町の参画の下、地域住民の生活や地域の観光などを支える持続可能な交通体系を構築するため、地域の公共交通政策のマスタープランとなる「北海道後志地域公共交通計画」を策定する。

【倶知安町に関連した広域交通の確保方針】

- 倶知安～仁木～余市【小樽・札幌】〔JR・高速ニセコ号・小樽線〕
 - 現状の交通体系の移動実態や北海道新幹線札幌開業後の移動ニーズを踏まえ、並行在来線（長万部～小樽）の廃止に伴うバス転換に向けた運行経路、ダイヤの設定などについて検討していく。
- 倶知安～ニセコ～蘭越～黒松内～長万部〔JR・福井線・長万部線〕
 - 現在の交通体系の移動実態や北海道新幹線札幌開業後の移動ニーズを踏まえ、並行在来線（長万部～小樽）の廃止に伴うバス転換に向けた運行経路、ダイヤの設定などについて検討するとともに、バス事業者への支援を継続しながら、現在の交通体系を維持していく（福井線、長万部線）。
- 岩内～共和～倶知安〔小沢線〕
 - 国庫補助を活用するほか、住民に対する利用意識の醸成など利用促進に取り組むとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（小沢線）。
- 喜茂別～京極～倶知安〔京極線・胆振線〕
 - 国庫補助を活用するほか、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（京極線、胆振線）。
- 留寿都～真狩～ニセコ～倶知安〔留寿都・倶知安線〕
 - 国庫補助を活用するほか、住民に対する利用意識の醸成など利用促進に取り組むとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（留寿都・倶知安線）。

1.計画策定の趣旨

■地域の人口分布・推移

人口減少が進み、地域中心都市へ人口が集中する一方で、居住地が地域全体に広域に分布しており、高齢化の進展も顕著

■地域の公共交通の現状

- ・バス路線の廃止や減便、日曜・祝日の運休などが相次ぎ、既存のバス路線の維持が難しくなっている
- ・北海道新幹線の札幌開業が予定されており、地域の幹線・広域交通が劇的に変化

以上の背景を踏まえ、地域住民の生活や地域の観光などを支える持続可能な交通体系を構築するため、地域の公共交通政策のマスタープランとなる「北海道後志地域公共交通計画」を策定する。

■地域の移動特性

生活関連施設が地域中心都市に集中しており、周辺町村と地域中心都市の市町村間の移動が多く、地域住民の移動手段の確保が必要

■法制度の状況

地域公共交通に関する法制度が改正され、地域における「輸送資源の総動員」の考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務化

2.計画の区域

後志総合振興局管内20市町村に、隣接する渡島総合振興局管内の長万部町（地域の主要な広域交通であるJR函館本線の沿線町）を加えた21市町村



資料：北海道後志地域公共交通計画【概要版】

3.計画の期間

2022（令和4）年度～2026年（令和8）年度の5年間

4.計画の位置付け

本計画は、国の法制度・関連計画や北海道の上位・関連計画を踏まえ、当地域の各市町村の策定済みの地域公共交通計画や関連計画等と整合を図りながら、当地域の公共交通政策のマスタープランとして、策定するものである。

【国・北海道の計画】

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 など
道：総合計画、交通政策総合指針・重点戦略、北海道 新広域道路交通ビジョン・計画 など

【市町村の計画】

上位・関連計画
○総合計画
○まち・ひと・しごと創生総合戦略
○都市計画マスタープラン
○観光関連計画 など

北海道後志地域公共交通計画
〈地域の公共交通政策のマスタープラン〉

地域公共交通計画
（網形成計画）

5.地域の公共交通の課題

問題点：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

問題点：高校の統廃合等により、公共交通の主な利用者である高校生の通学が広域化している。

問題点：路線バスの利用が低迷している。

問題点：地域への来訪者の公共交通利用が少ない。

問題点：鉄道やバス路線等の公共交通が利用しにくいエリアが残存している。

問題点：北海道新幹線札幌開業後に幹線・広域交通網の変化が想定される。

問題点：バスドライバーの高齢化が進展しており、人員不足の懸念がある。

課題①：高齢者や高校生、観光客等の多様な移動ニーズへの対応

課題②：現状と将来動向を見据えた公共交通体系の構築

課題③：利便性向上などによる公共交通の利用促進

課題④：幹線・広域交通と生活圏交通の接続性向上

課題⑤：バスドライバーなど、公共交通の担い手の確保

図 2-4 北海道後志地域公共交通計画（1/3）

6.基本的な方針・目標

目指すべき将来像 北海道新幹線札幌開業などの地域の将来を見据えた持続的な公共交通ネットワークの構築

■基本方針1：地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保
【課題①②⑤に対応】

高齢者や高校生といった公共交通の主な利用者を含む地域住民の生活や、ニセコエリアやルスツなどのスノーリゾート、小樽運河や神威岬など、後志地域の各地に点在する観光地への地域外からの来訪における利便性や快適性を確保していくため、2030（令和12）年度の北海道新幹線札幌開業後の幹線・広域交通ネットワークも見据えながら、地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保を目指す。

目標①地域の中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保

目標②中心都市と周辺町村をつなぐ広域交通ネットワークの確保

指標①：広域交通の日あたりの平日運行便数、目標値：236便/日（2026年度）

指標②：公的資金が投入されている広域交通の収支率（補助金適用前）、目標値：37.2%（2026年度）

目標③公共交通の担い手確保による路線の維持

指標③：後志地域の路線バスのドライバー数、目標値：293人（2026年度）

■基本方針2：市町村内の生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化
【課題④に対応】

コミュニティバスやデマンド交通等の市町村内の移動を支える生活圏交通と広域交通の接続性の向上や交通拠点の機能強化などを図り、北海道新幹線開業による幹線交通確保後における「幹線交通・広域交通・生活圏交通」の3つの階層による公共交通ネットワークの形成を目指す。

目標④幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化

指標④：乗継環境向上のための運行見直し・拠点整備の実施件数、目標値：10件/5年

■基本方針3：公共交通の利用促進・持続性の確保【課題③⑤に対応】

地域のバスドライバー不足や路線バスの利用低迷による行政負担の増大など、路線バスの運行維持が難しくなっている中で、利便性向上や運行効率化などにより、地域住民や来訪者の公共交通利用の促進や運行経費の低減を図り、北海道新幹線札幌開業後の後志地域においても持続できる運行体制の構築を目指す。

目標⑤公共交通の利便性向上と理解醸成による利用促進

目標⑥観光資源や大規模イベント等を活かした利用促進

指標⑤：広域交通の利用者数（通常期平日）、目標値：3,700人/日（2026.4-10）

指標⑥：関係機関による地域住民・来訪者の公共交通利用促進策の実施件数、目標値：10件/5年

7.目標達成のための施策・事業

本計画の基本方針の実現、その実現のための目標を達成するための施策・事業は、以下のとおりである。

＜目標①②に対応＞

①広域交通の確保方針の設定

後志地域の広域交通とその役割・確保方針（詳細内容は次頁参照）

北海道
市町村
交通事業者

＜目標①②④に対応＞

②広域交通の確保に向けた運行形態の見直し等の検討

エリア・路線毎などの検討体制の確保

国
北海道
市町村
交通事業者

＜目標③に対応＞

③バスドライバーの確保

バスドライバーの魅力などの発信

北海道
市町村
交通事業者
北海道バス協会

＜目標④⑤に対応＞

④幹線・広域・生活圏交通間の乗換環境の向上

幹線交通と広域交通・生活圏交通の乗換拠点の機能強化
ダイヤ見直しや新たな生活圏交通の導入等による広域交通と生活圏交通の接続性向上

国
北海道
市町村
交通事業者

＜目標⑤に対応＞

⑤公共交通利用の意識醸成を図る広報活動

広報活動による公共交通の利用促進

北海道
市町村
交通事業者

＜目標⑥に対応＞

⑥観光誘客による公共交通の活用

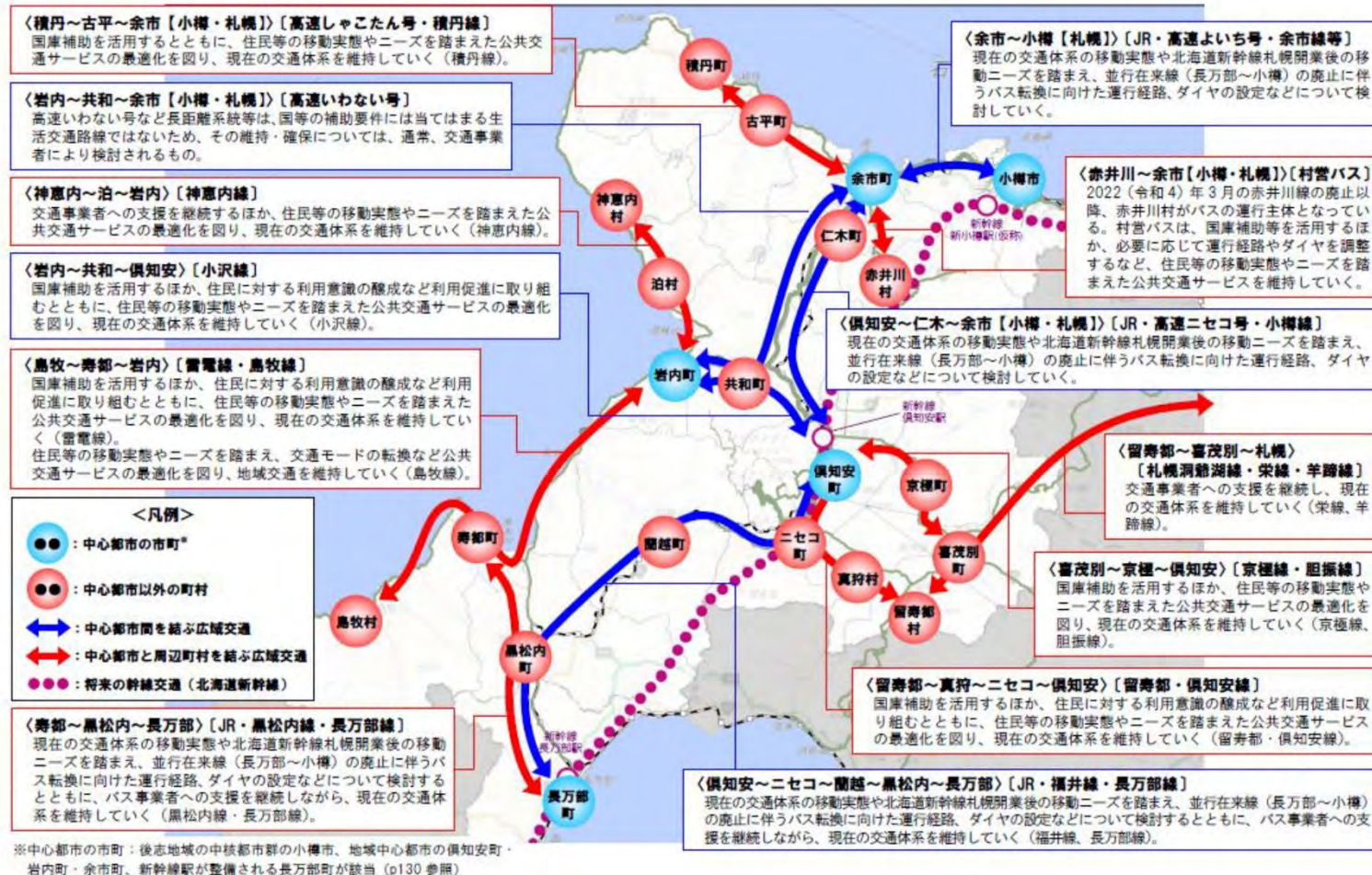
観光客等の公共交通利用へのインセンティブ付与による観光誘客と公共交通の利用促進
GTFS-JPデータの整備によるシームレスな乗継情報の提供

北海道
市町村
交通事業者

資料：北海道後志地域公共交通計画《概要版》

図 2-5 北海道後志地域公共交通計画（2/3）

後志地域の広域交通の確保方針



資料：北海道後志地域公共交通計画【概要版】

図 2-6 北海道後志地域公共交通計画（3/3）

2.3 倶知安町における地域公共交通とまちづくりの関連計画

2.3.1 第6次倶知安町総合計画

第6次倶知安町総合計画において、倶知安で暮らす幸せを感じるようにするために、公共交通ネットワークの充実による住みたくなる都市（まち）にすることが求められている。

また、倶知安駅周辺から倶知安町役場周辺までの範囲において、リゾートエリアとの連携を踏まえた宿泊施設などの集積が期待されているとともに、北海道新幹線・倶知安駅開業に合わせた駅前広場やバスターミナルなどの広域的な交通結節点としての機能整備が必要とされている。

表 2-2 第6次倶知安町総合計画（概要）

項目		概要
基本目標 1 くっちゃんで暮らす 幸せを感じる	個別目標 5 住みたくなる都市（まち）にする	都市計画 市街地の土地利用は、コンパクトな市街地形成を推進することし、都市機能の集積と良好な居住環境保全・向上の観点により、用途地域の見直しや新たな地域・地区などについて検討する。 倶知安駅周辺においては、在来線の存廃を見据えつつ、北海道新幹線・倶知安駅開業に合わせた駅前広場やアクセス道路などの整備計画を踏まえ、適宜都市計画を見直し、目指すべき世界有数の国際リゾート地にふさわしい機能、空間、魅力、風格を備えた町への成長を図る。
		公共交通 郊外地区においては、路線バスの本数が少なく、利便性も悪いことから、特に高齢者の「生活の足」確保に向けて、より効率的な生活交通施策が求められている。 周辺市町村を連絡する広域バス路線は、住民はもとより周辺市町村からの通勤、通学、通院、買い物など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、路線の維持利便性の向上を図る。 北海道新幹線・倶知安駅を拠点としたパーク＆ライドや市街地とニセコひらふ地区を結ぶ公共交通の強化、送迎バスの運行ルールの検討などによって、ニセコひらふ地区の交通混雑の緩和を官民連携して取り組む。
	個別目標 6 新幹線と高速道路によって人と地域がつながるまちにする	広域ネットワークの拠点 周辺町村も含めた広域的なハブターミナルとなることを踏まえ、駅周辺におけるバスターミナル、タクシー、送迎乗降場、パークアンドライド型駐車場及び一般駐車場などの整備が必要となるため、周辺町村との連携・調整についても検討する。 結節点となる新幹線駅とインターチェンジとのアクセスとなる道路の整備など、本町の広域ネットワーク拠点としての機能を強化する。
		駅・IC 周辺の空間づくり 官民連携により、駅前通りを中心に誰もが「歩いて楽しむことができる街並み」を形成し、住民が自然と集える「憩いの場」の設置を検討するとともに、駅前広場と憩いの場が一体となったイベントの企画やソフト面での取り組みの充実を図ることで、多くの人々が行き交う賑わい空間を創出する。
基本目標 2 くっちゃんで交流する 幸せを感じる	個別目標 1 交流エリアとしての質を高める	域内交通 北海道新幹線・倶知安駅はニセコエリアの玄関口であるのみならず、後志管内をはじめ函館方面、西胆振方面に向けたバスのハブターミナル機能が求められる。そのため、リゾート及び周遊観光に訪れる新幹線及びバス利用者の利便性を考えた交通体系と乗り換え機能を構築する。

2.3.2 倶知安町都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、北海道新幹線の延伸整備、北海道横断自動車道（後志自動車道）の事業化など、倶知安町の土地利用や交通体系は大きく変化する見通しであることから、新たな将来都市構造を明らかにした上で、計画的な整備、開発又は保全を図ることが求められている。

表 2-3 倶知安町都市計画マスタープラン（概要）

まちづくりの基本的な方向性	● 北海道新幹線と北海道横断自動車道の整備による広域交通ネットワークの充実・強化を追い風として、札幌を始めとした周辺都市のみならず国内外との広域的な交流・連携を拡大し、目指すべき国際リゾート地にふさわしい機能、空間、魅力、風格を備えた町へと成長を続ける。
目指す将来の都市イメージ	
交通体系の方針	広域交通ネットワークの整備 ● 今後整備される北海道新幹線や北海道横断自動車道に伴い、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。 公共交通ネットワークの充実 ● 高齢者の増加や今後の新幹線等の利用による観光客の増加を踏まえ、公共交通による移動を重視したまちづくりを推進。 ① 並行在来線への対応 ② 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、買い物等に必要の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・利便性向上を図ります。 ● 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います。 ③ 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ることから、より多くの町民に利用してもらえるよう、運行ルートや運行本数の見直しを継続的に行っていきます。 ● 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していきます。 ● 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ますが、生活需要に合った効率的な生活交通の方策を検討します。 ④ 公共交通のユニバーサルデザイン化の向上

3. 倶知安町の現状と課題

3.1 地域特性

3.1.1 位置及び交通網

倶知安町の地形は、大きく北部山岳（赤井川村隣接部）、台地（尻別川河岸段丘部）、羊蹄山麓、ニセコ山麓、沖積地（尻別川、倶登山川、ポイントサン川流域、市街地）に分けられ、外縁は山岳、中央は台地と平地、南西部羊蹄山に沿って蛇行する尻別川によって形作られている。

交通網としては、国道3本と道道5本、JR函館本線が町の骨格になっており、将来は新幹線や高速自動車道（北海道横断自動車道）の整備が予定されている。



地図: 国土地理院



図 3-1 位置及び交通網

3.1.2 人口動向

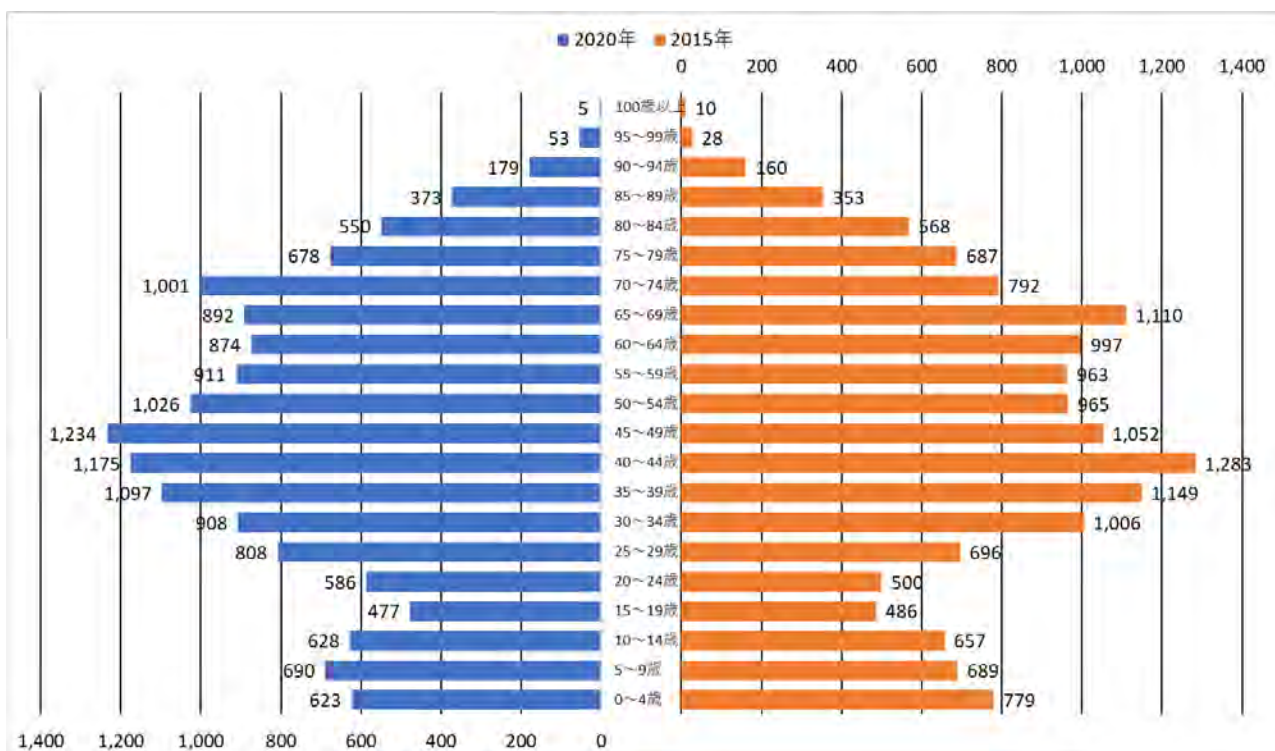
(1) 人口

国勢調査で見る倶知安町の総人口はこれまで減少傾向で推移していたが、最新の2020年（令和2年）において前回調査結果を111人上回る15,129人となっている。また、世帯数においても同様に2020年は前回調査に657世帯増加した7,631世帯となっている。

表 3-1 人口及び世帯数の推移

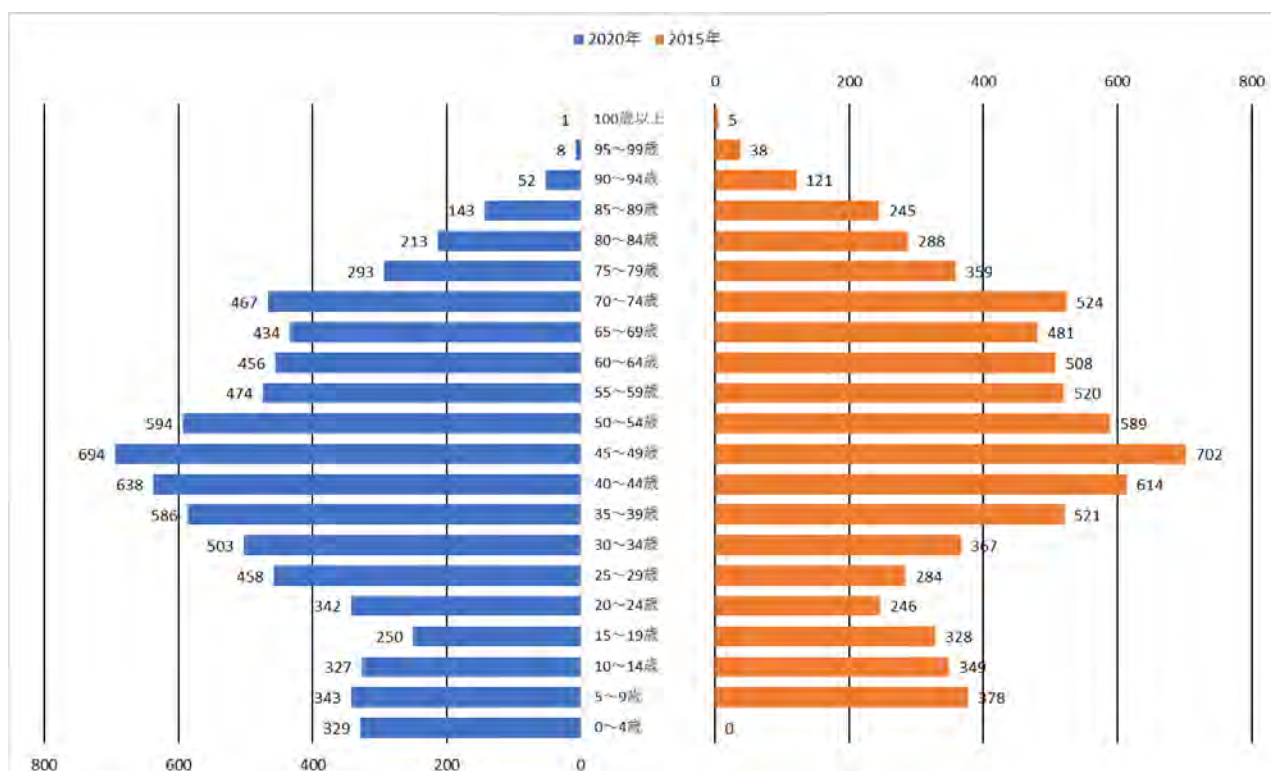
調査年次	人口(人)						世帯数(世帯)	
	総数	増減	男	増減	女	増減	総数	増減
2020年(令和2年)	15,129	111	7,787	249	7,342	-138	7,631	657
2015年(平成27年)	15,018	-550	7,538	-254	7,480	-296	6,974	-128
2010年(平成22年)	15,568	-608	7,792	-225	7,776	-383	7,102	59
2005年(平成17年)	16,176	—	8,017	—	8,159	—	7,043	—

資料：各年国勢調査



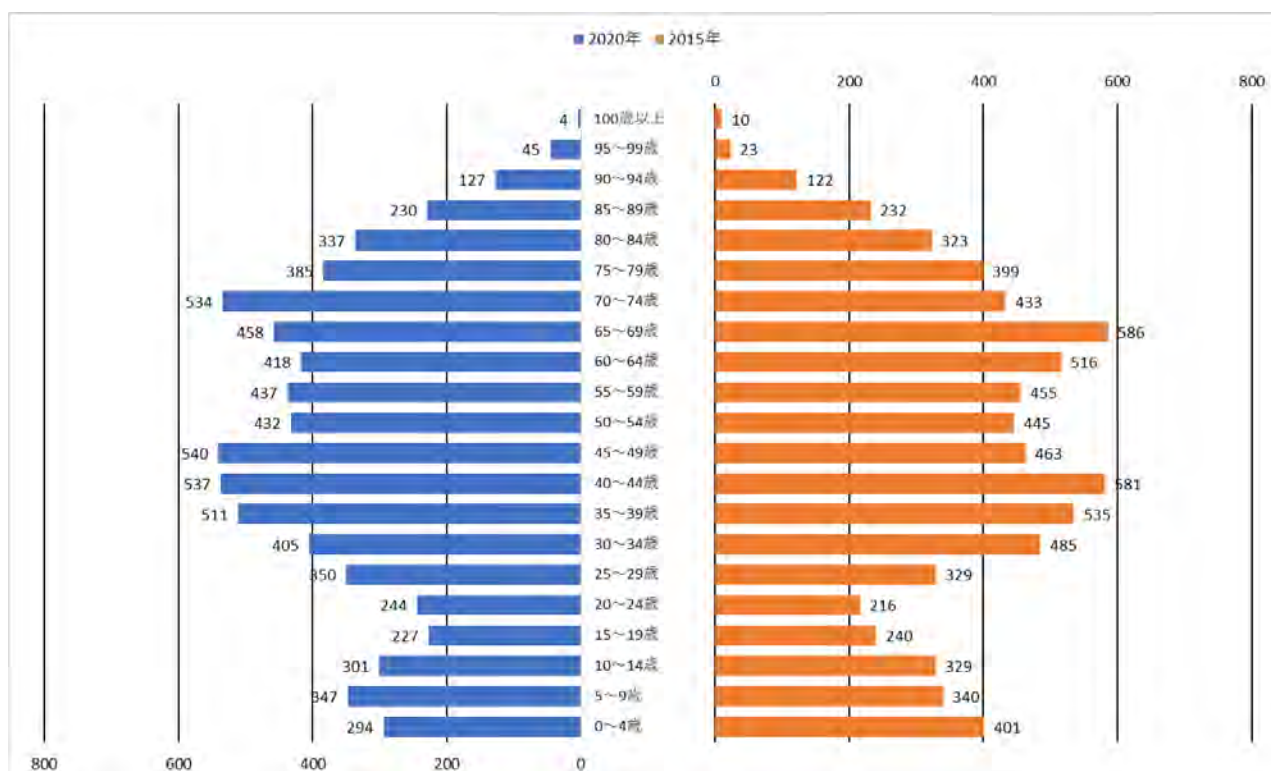
資料：各年国勢調査

図 3-2 国勢調査人口比較（男女計）



資料: 各年国勢調査

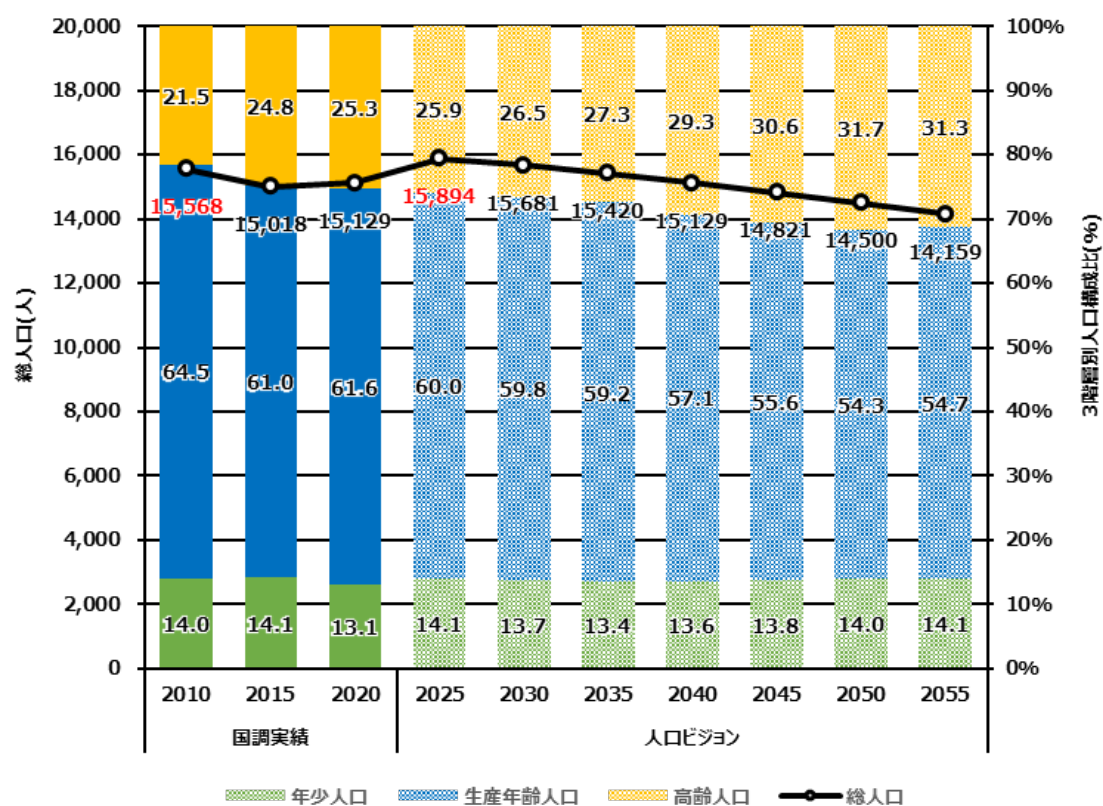
図 3-3 国勢調査人口比較 (男)



資料: 各年国勢調査

図 3-4 国勢調査人口比較 (女)

将来人口の見通しとしては、2025 年にかけて増加傾向であるが長期的には人口減少となることが予測されている。



資料: H28 年 2 月 倶知安町人口ビジョン

図 3-5 年齢区分 (3 階級) 別人口構成の推移

地区別の人口構成としては、市街地部では 2015 年の 11,966 人に対して 2020 年では 11,779 人と微減（△187 人）となっているが、郊外地部では 3,052 人に対して 3,350 人と約 300 人と 1 割の増加となっている。

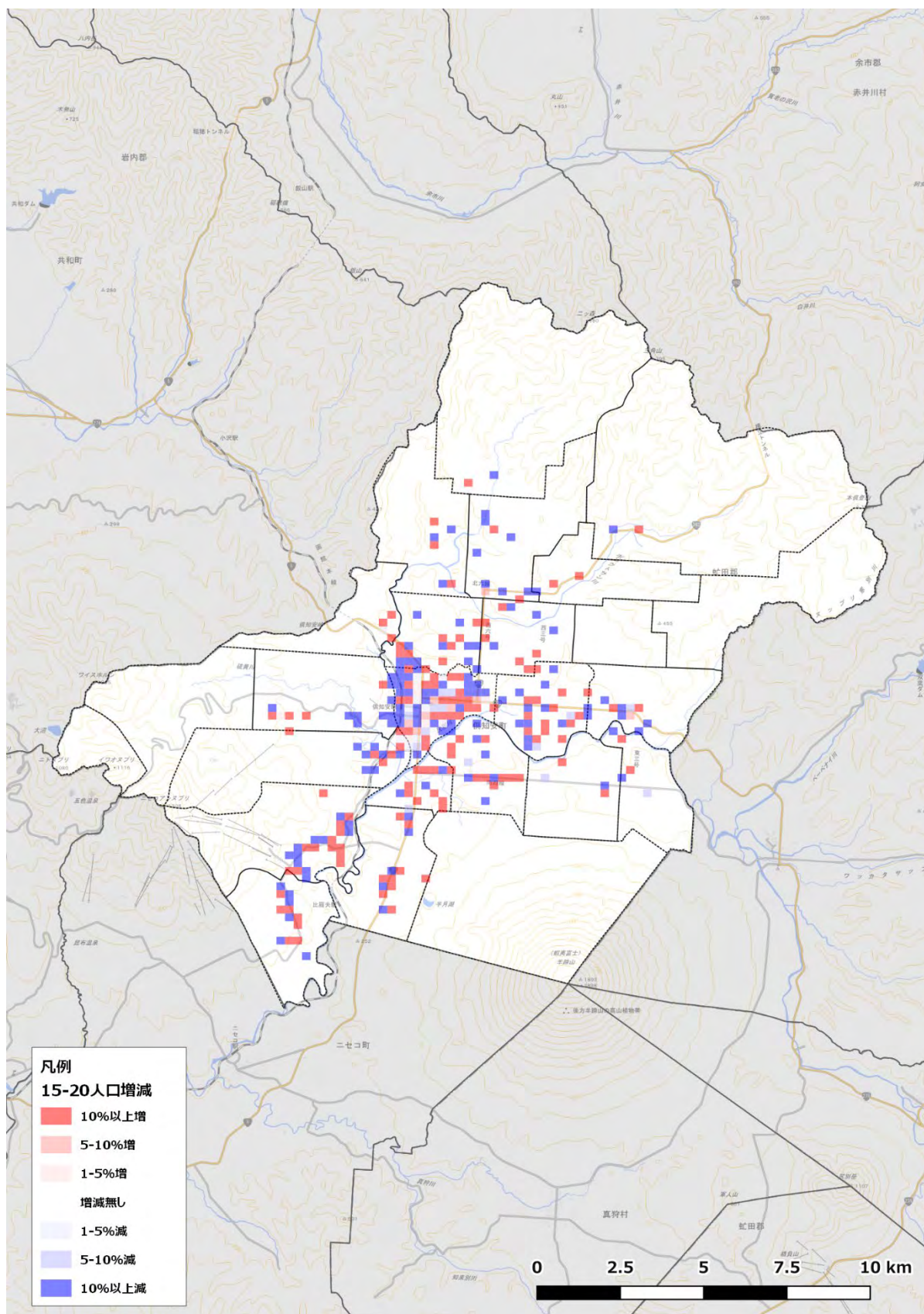
表 3-2 地区別人口構成

	2015				2020			
	人口(人)			世帯数 (世帯)	人口(人)			世帯数 (世帯)
	総数	男	女		総数	男	女	
市域全域	15,018	7,538	7,480	6,974	15,129	7,787	7,342	7,631
市街地部	11,966	5,939	6,027	5,713	11,779	5,991	5,788	6,054
郊外地部	3,052	1,599	1,453	1,261	3,350	1,796	1,554	1,577
字岩尾別	288	150	138	140	303	155	148	136
字樺山	196	104	92	91	187	97	90	99
字比羅夫	198	96	102	78	183	86	97	75
字富士見	180	87	93	64	176	87	89	69
字高砂	398	254	144	153	599	408	191	284
字巽	37	21	16	10	35	19	16	12
字豊岡	73	37	36	25	69	37	32	25
字寒別	118	60	58	45	110	55	55	43
字八幡	206	104	102	77	202	103	99	84
字旭	185	106	79	87	161	88	73	81
字花園	18	12	6	14	X	X	X	X
字琴平	390	194	196	162	417	209	208	181
字瑞穂	99	49	50	38	92	46	46	39
字緑	-	-	-	-	-	-	-	-
字山梨	-	-	-	-	-	-	-	-
字大和	17	9	8	6	11	6	5	6
字扶桑	25	13	12	8	24	14	10	10
字出雲	68	35	33	24	64	31	33	24
字高見	53	26	27	14	47	23	24	15
字末広	X	X	X	X	X	X	X	X
字峠下	94	30	64	13	89	32	57	10
字山田	409	212	197	212	581	300	281	384
字高嶺	-	-	-	-	-	-	-	-
字岩雄登	-	-	-	-	-	-	-	-

※2020 年の字旭には秘匿地域(字花園)を含む

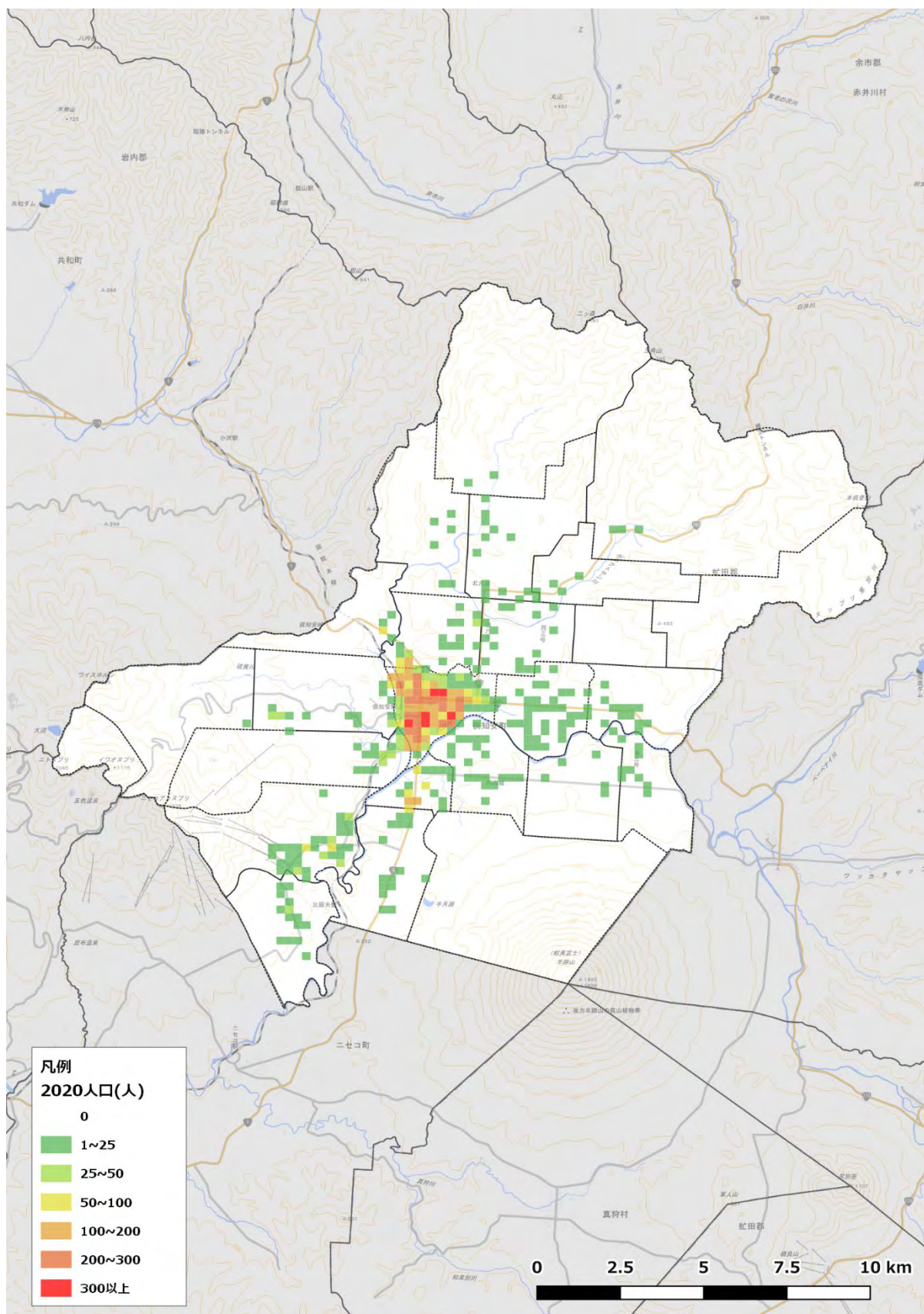
※2015 年及び 2020 年の字高見には秘匿地域(字末広)を含む

資料:各年国勢調査



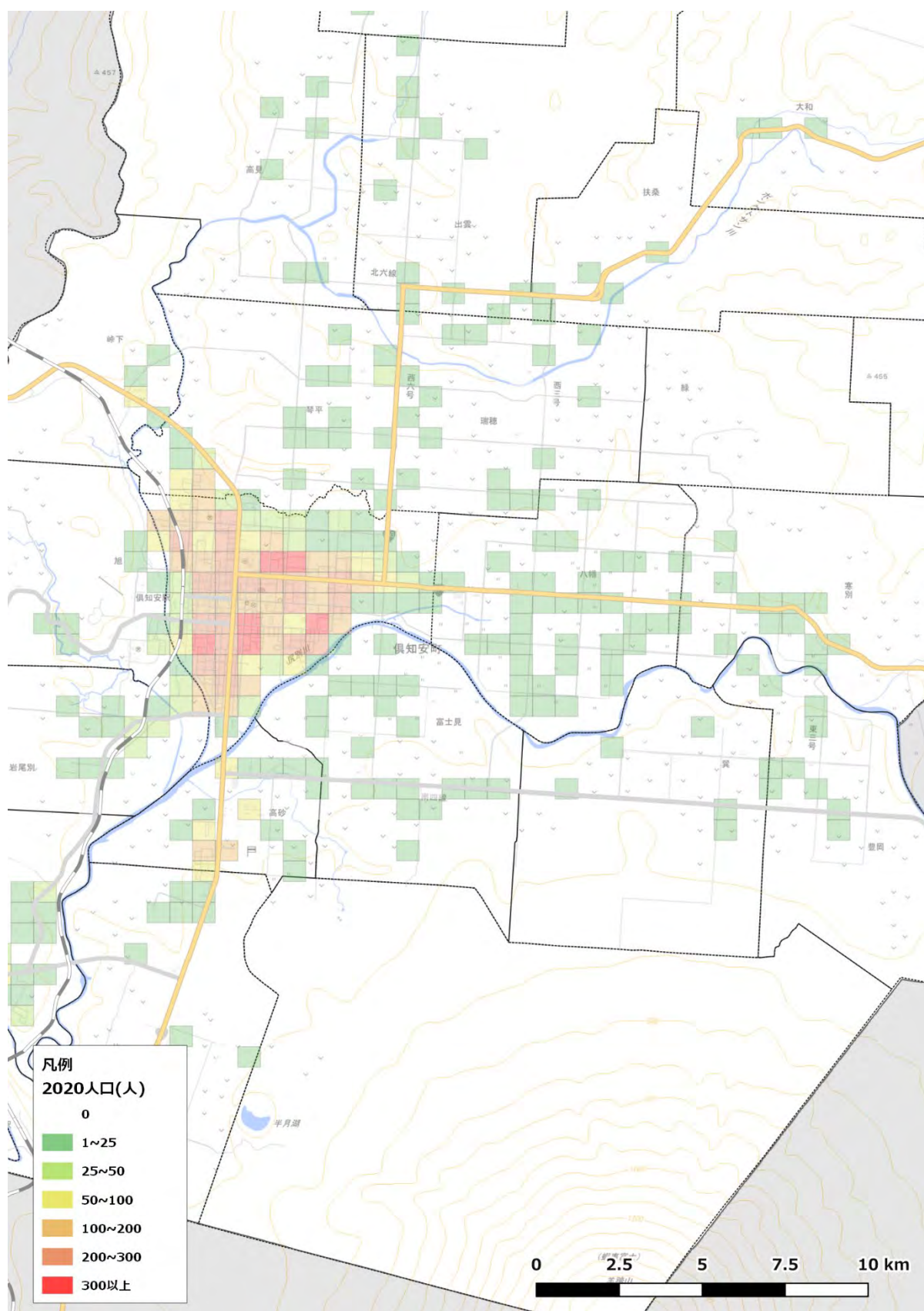
資料: 国土数値情報
 地図: 国土地理院

図 3-6 地区別人口増減分布 (2015-2020)



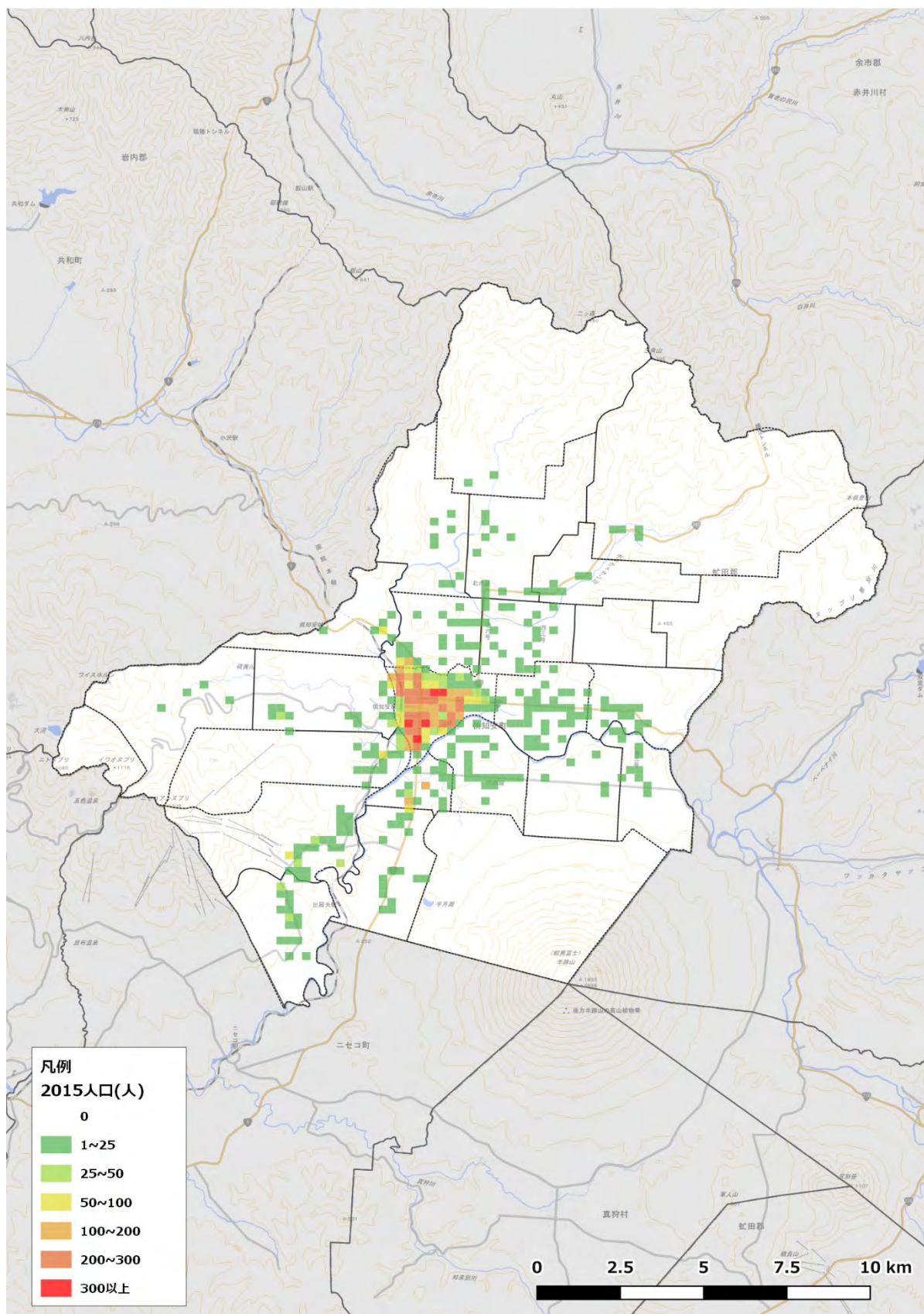
資料: 国土数値情報
地図: 国土地理院

図 3-7 2020 年地区別人口分布 (市域全体)



資料: 国土数値情報
 地図: 国土地理院

図 3-8 2020 年地区別人口分布 (市街地部)



資料: 国土数値情報
 地図: 国土地理院

図 3-9 2015 年地区別人口分布 (市域全域)

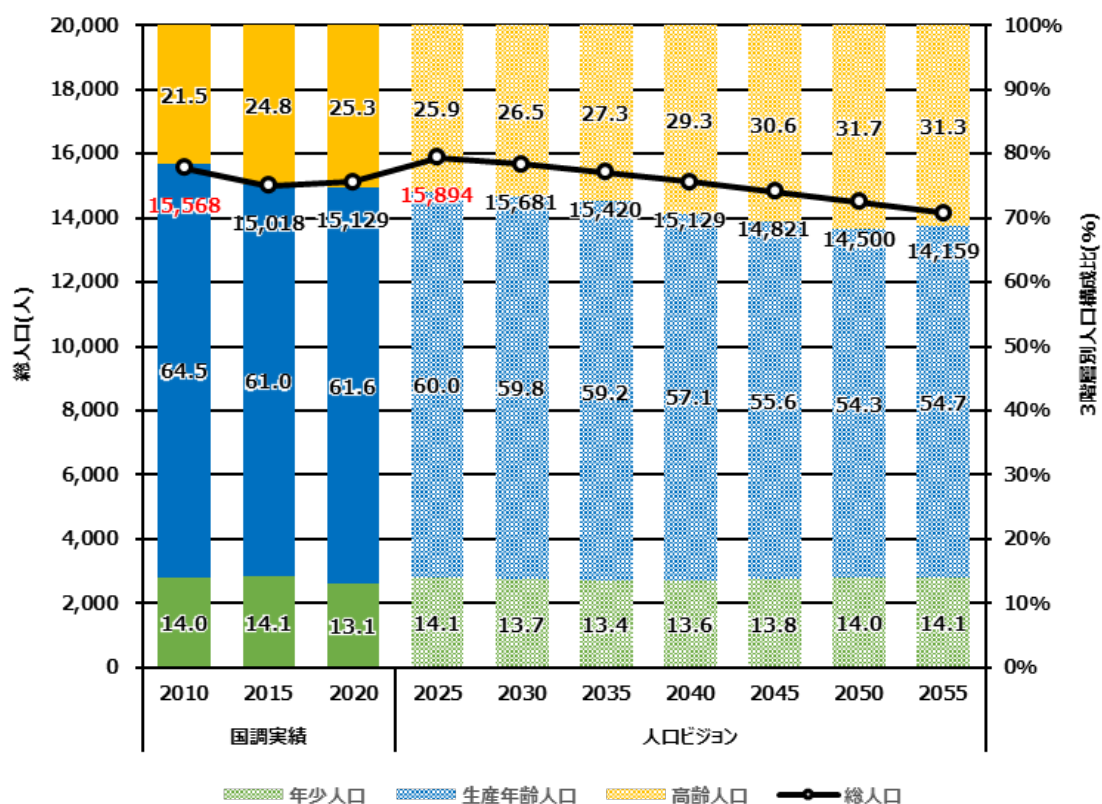
また、高齢化率については、全道平均よりは低いものの、一貫して増加基調であり、特に郊外部においては、高齢化率が高い傾向にある。

表 3-3 年齢区分（3階級）別人口構成（2020 年）

市区町村	総数(人)	年少人口(人)		生産年齢人口(人)		高齢人口(人)	
			構成比 (%)		構成比 (%)		構成比 (%)
倶知安町	15,129	1,941	13.1	9,096	61.6	3,731	25.3
男	7,787	999	13.1	4,995	65.7	1,611	21.2
女	7,342	942	13.2	4,101	57.3	2,120	29.6
全道計	5,224,614	555,804	10.8	2,945,727	57.0	1,664,023	32.2
男	2,465,088	284,510	11.7	1,451,491	59.7	696,197	28.6
女	2,759,526	271,294	9.9	1,494,236	54.7	967,826	35.4
後志計	198,888	18,271	9.3	102,020	51.9	76,421	38.8
男	93,086	9,398	10.2	51,375	56.0	31,002	33.8
女	105,802	8,873	8.5	50,645	48.3	45,419	43.3

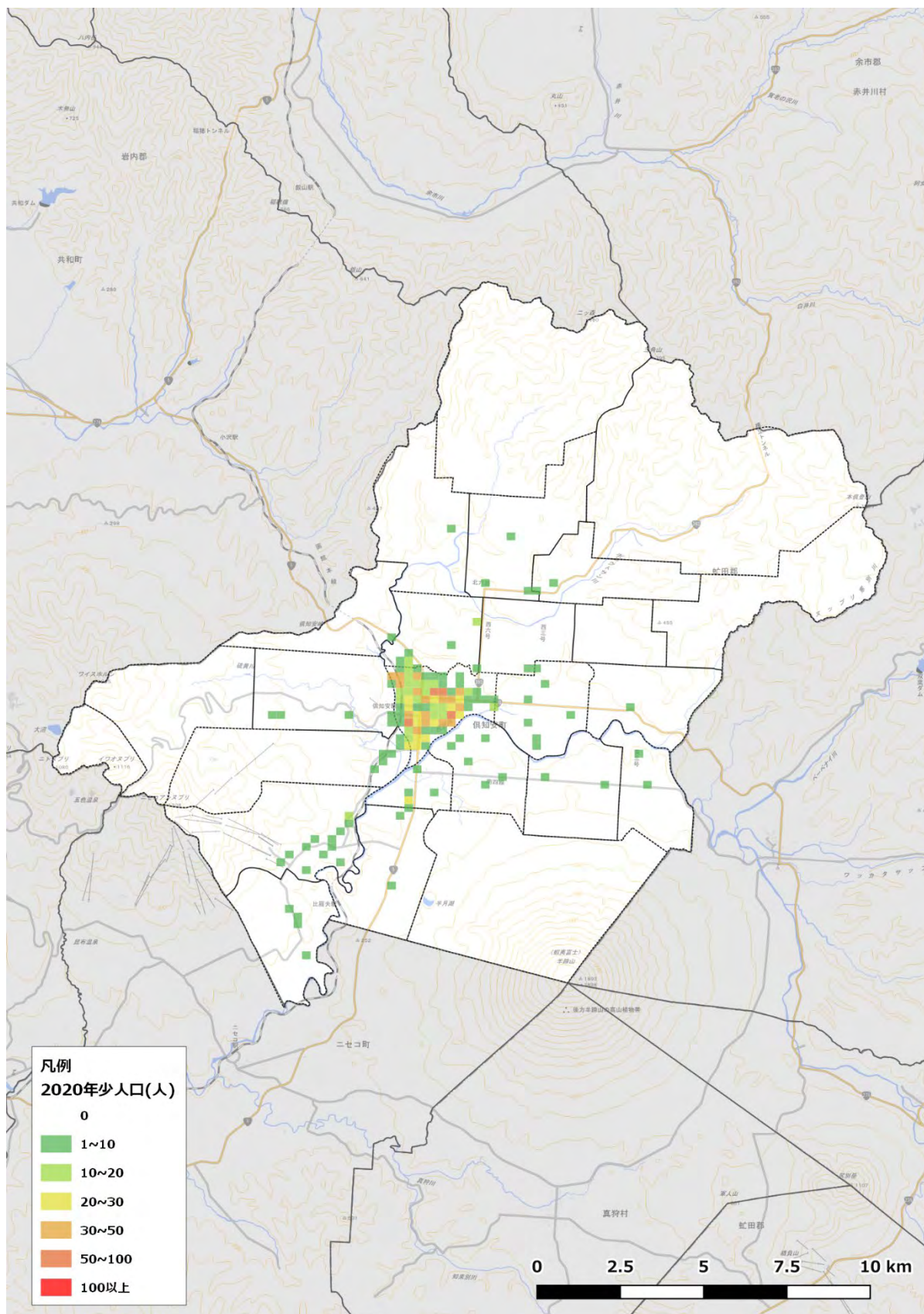
注：総数には年齢「不詳」を含む

資料：令和 2 年度国勢調査



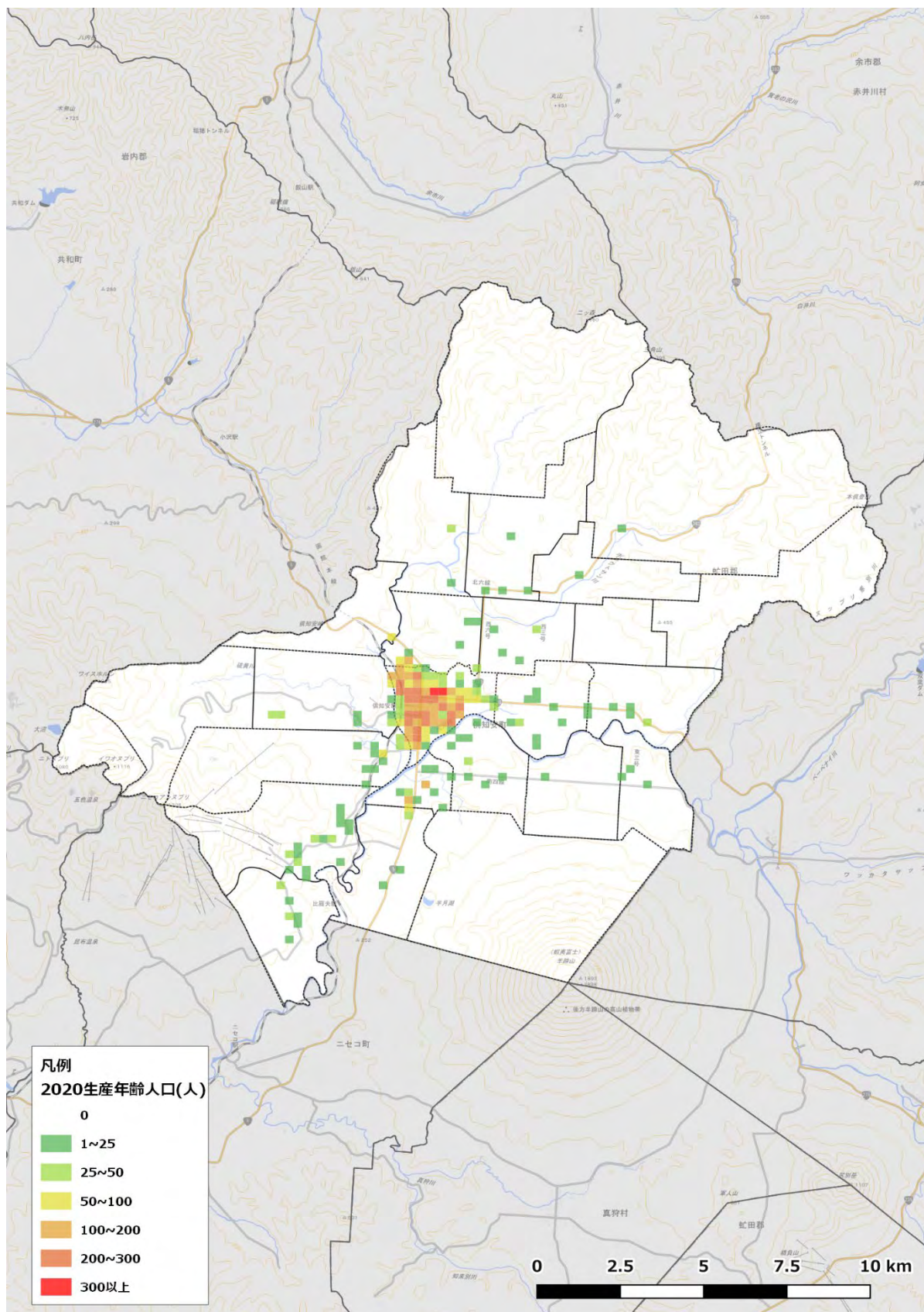
資料：各年国勢調査および人口ビジョン

図 3-10 年齢区分（3階級）別人口構成の推移



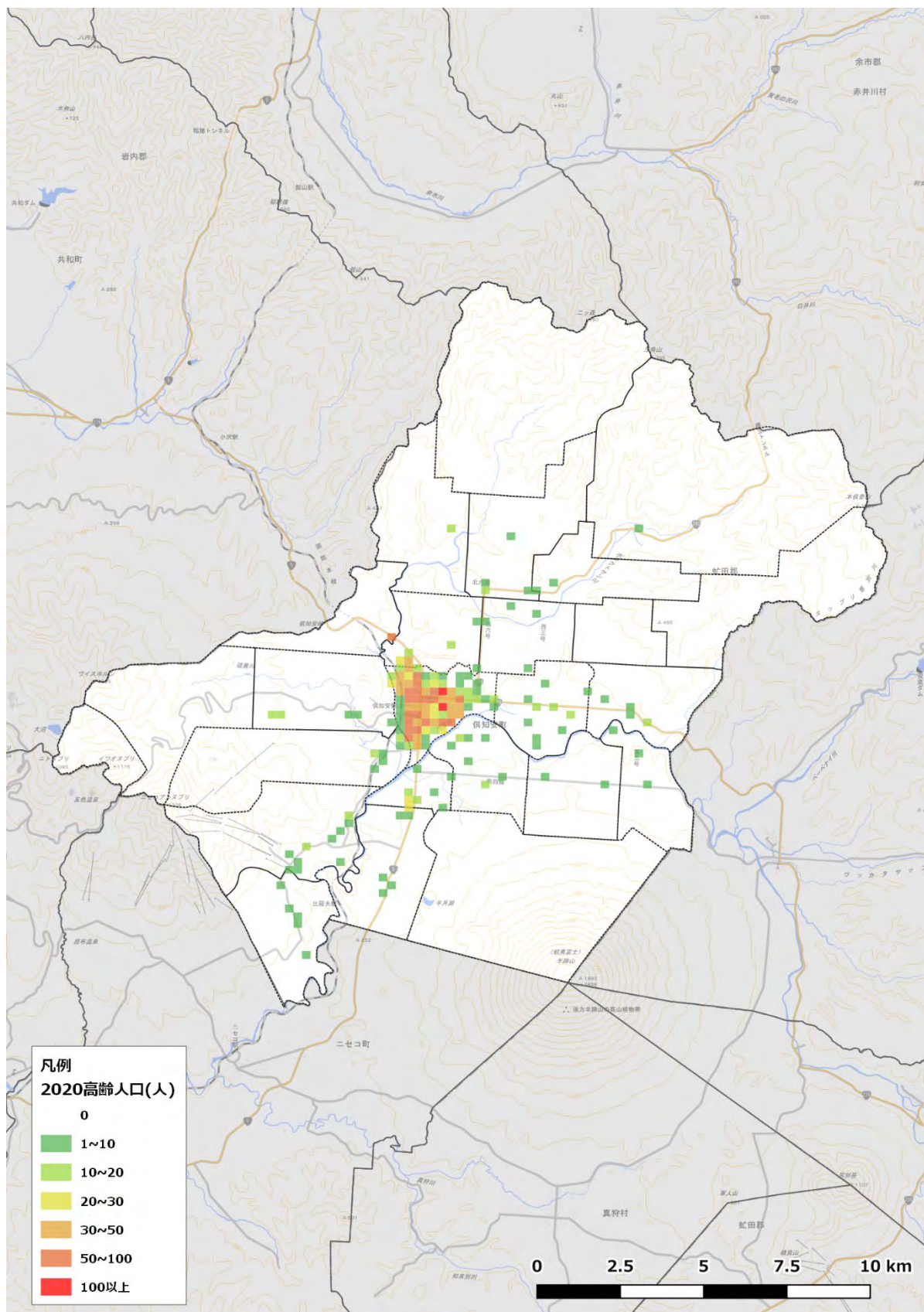
資料: 国土数値情報
 地図: 国土地理院

図 3-11 年少人口分布 (2020 年)



資料: 国土数値情報
 地図: 国土地理院

図 3-12 生産年齢人口分布 (2020 年)

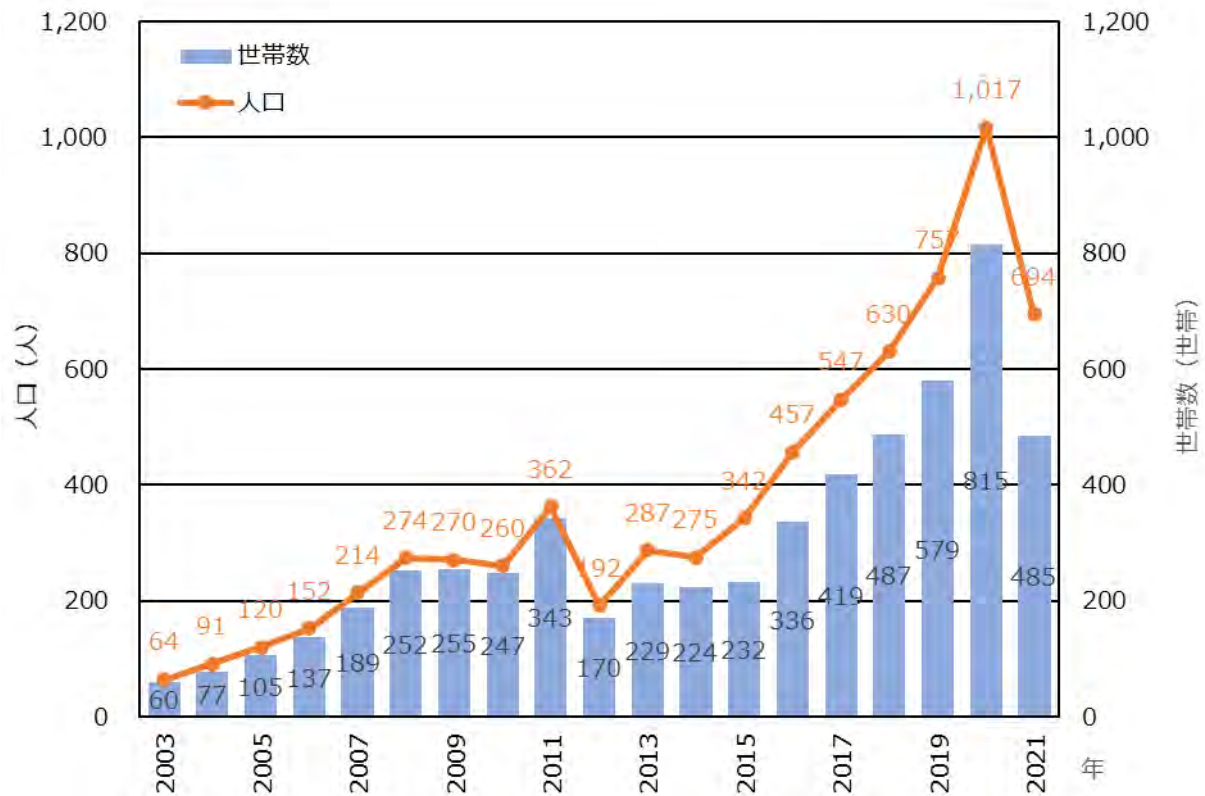


資料: 国土数値情報
 地図: 国土地理院

図 3-13 高齢人口分布 (2020 年)

(2) 外国人

ニセコひらふ地区への外国人観光客の増加に伴い、本地区を中心に海外資本の事業所が増加したことで外国籍住民数は増加傾向にある。ただし、コロナ禍（特に2020年）においては、渡航規制により自国に帰れない外国人による増加分が含まれている。



資料：倶知安統計資料

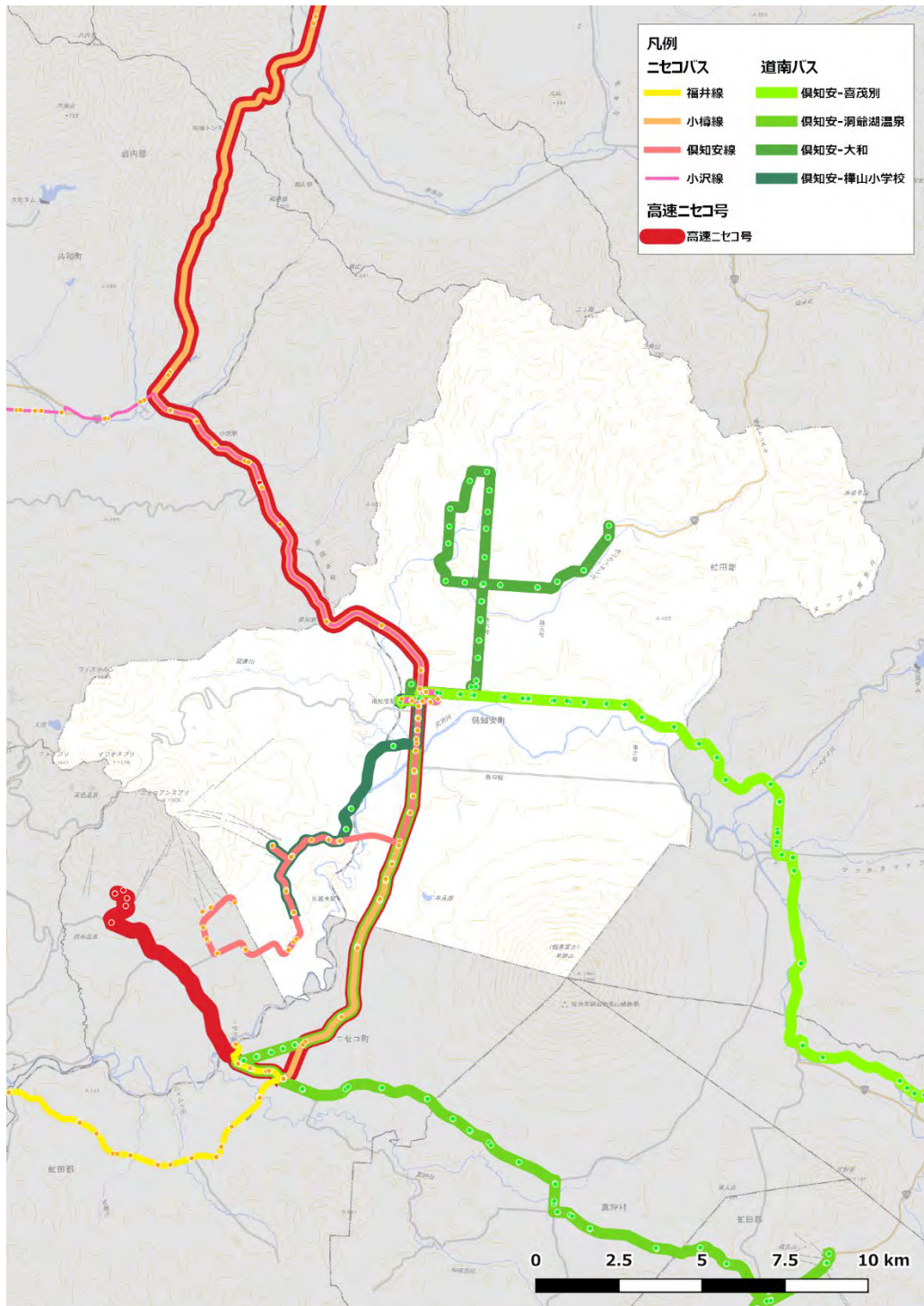
図 3-14 外国人籍の推移

3.2 公共交通関連

3.2.1 路線バス

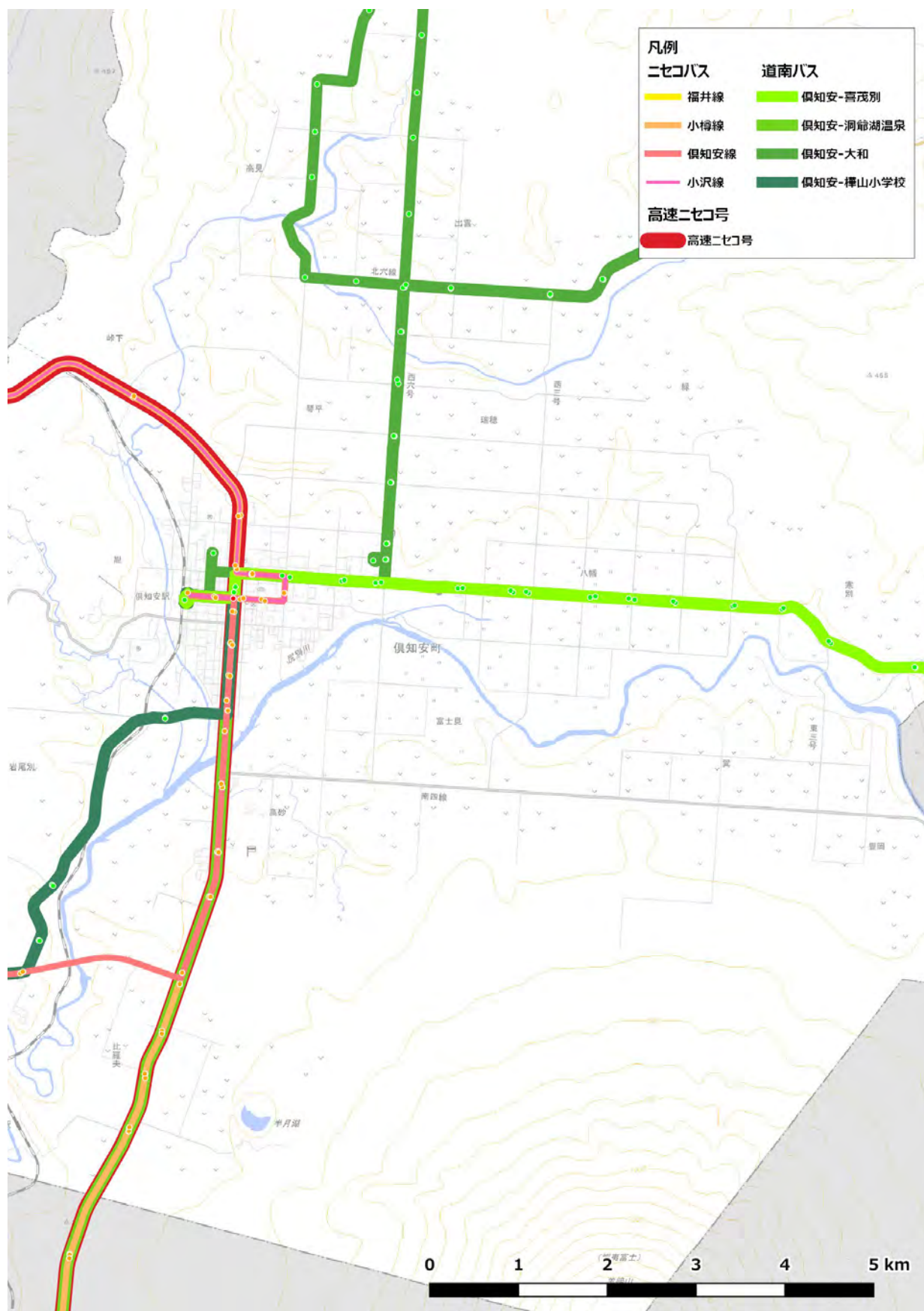
(1) 運行ルート

路線バスについては、JR 函館本線の倶知安駅を起点もしくは経由して、ニセコ、岩内、喜茂別、ルスツ方面に運行されている。



地図：国土地理院

図 3-15 倶知安市街地における路線バスの運行ルート（倶知安町全域）



地図：国土地理院

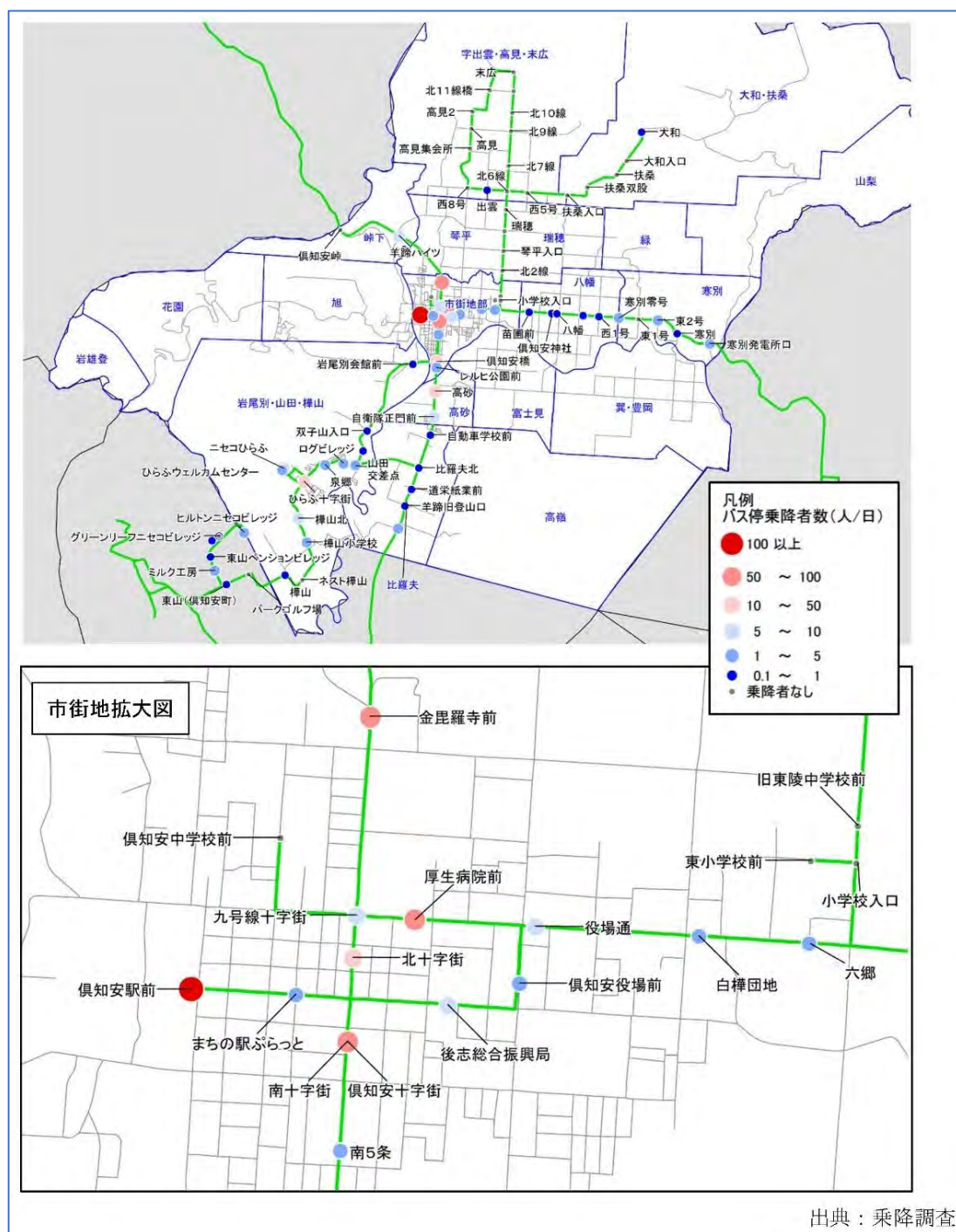
図 3-16 倶知安市街地における路線バスの運行ルート（倶知安町中心部）

(2) 路線バス利用状況

過年度調査（郊外交通調査業務、倶知安町、令和2年3月）によると、町内民間バス路線の1日当たりのバス停別乗降客数は以下のとおりである。

町内を運行している民間バス路線の利用状況を整理した結果、市街地内のバス停は比較的に利用されている傾向にあるものの、郊外部においては、利用者が0人のバス停も存在しており、路線の効率化もしくは、利用者が利用しやすい公共交通への転換を検討する必要がある。

出典：郊外交通調査業務、倶知安町、令和2年3月



出典：郊外交通調査業務、倶知安町、令和2年3月

図 3-17 町内民間バス路線の利用状況（1日あたり）

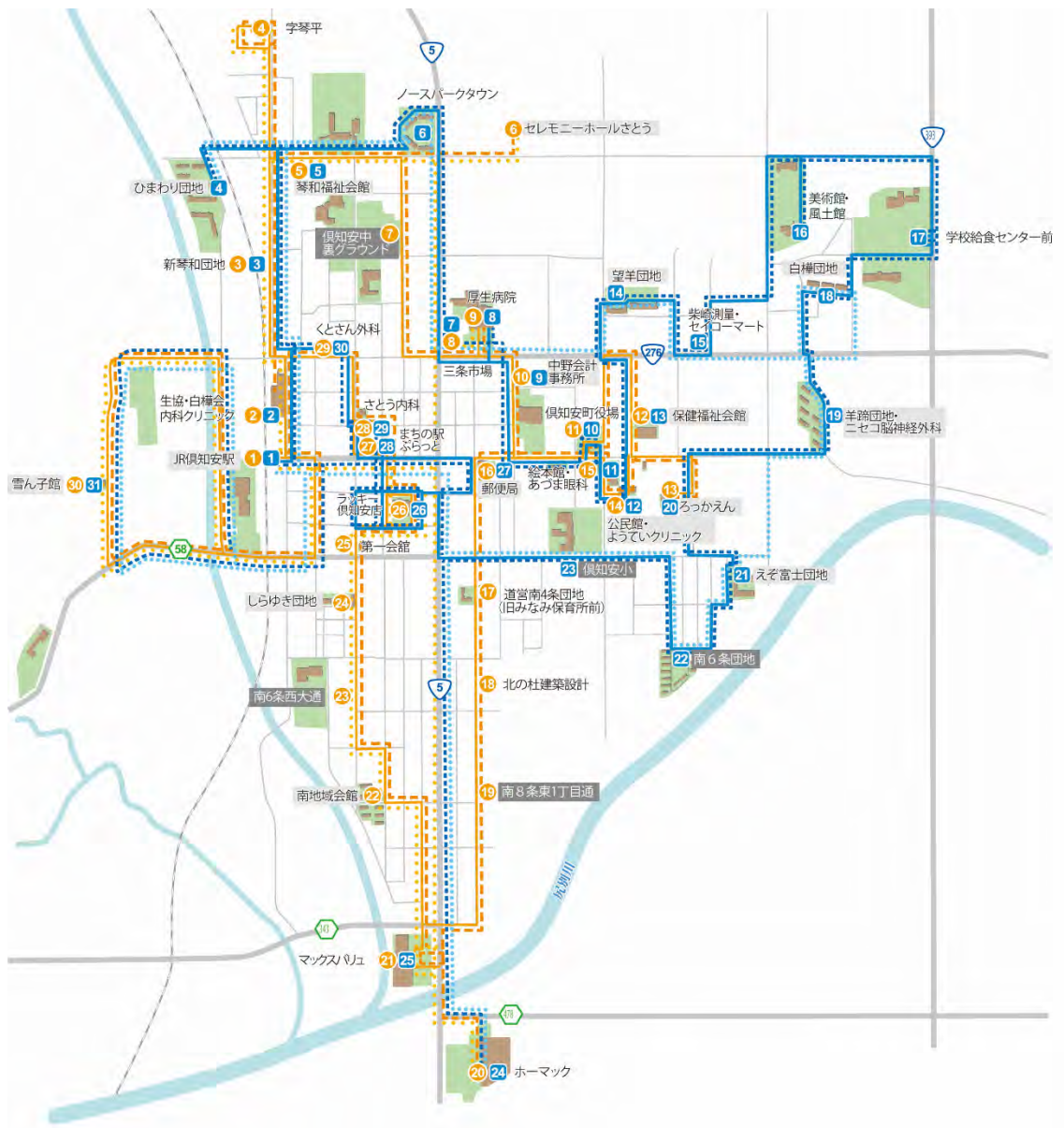
3.2.2 じゃがりん号

(1) 運行ルート

路線は大きく東西と南北の2ルートを設定し、経由等により10系統を設定している。

表 3-4 じゃがりん号の運行状況

ルート		便数	
東西ルート	時計回り	通常(8便)、拡大(4便・6便)、快速(2便・10便)	5便
	反時計回り	通常(1便)、拡大(5便・7便)、快速(3便・9便)	5便
南北ルート	時計回り	通常(5.8便)、拡大(3便・6便)、快速(10便)	5便
	反時計回り	通常(1便)、拡大(4便・7便)、快速(2便・9便)	5便



出典: 俱知安町資料

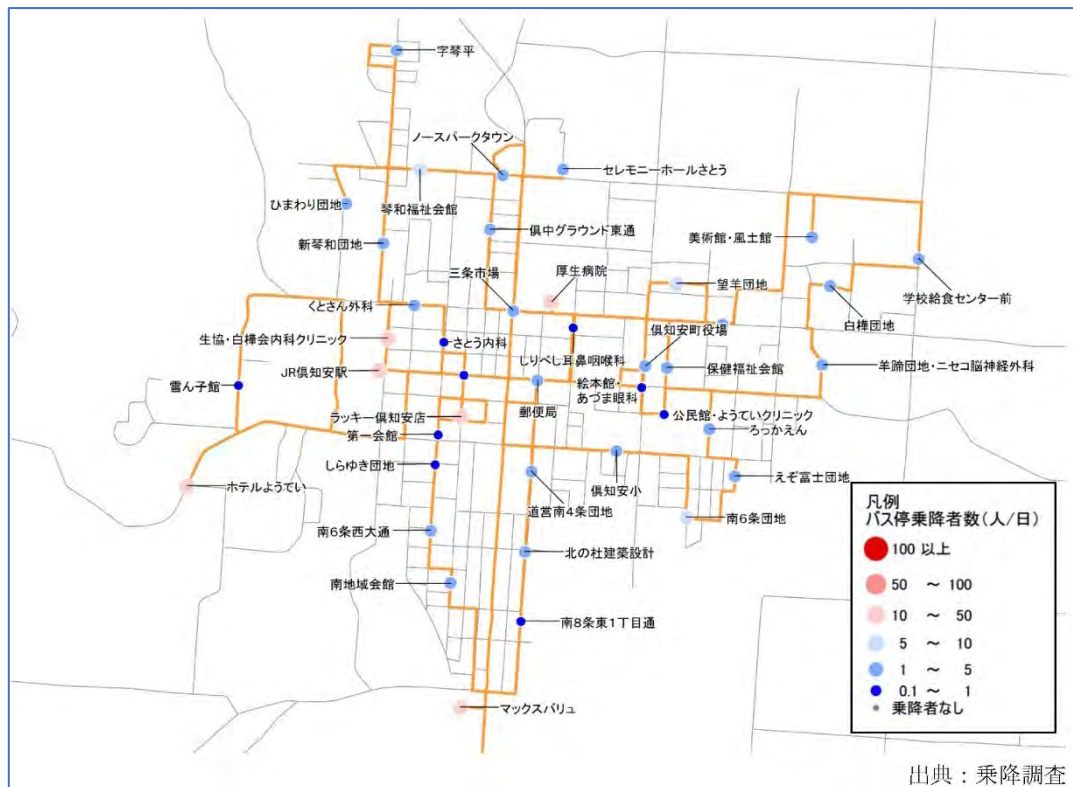
図 3-18 じゃがりん号走行ルート

(2) じゃがりん号の利用状況

過年度調査（郊外交通調査業務、俱知安町、令和2年3月）による、じゃがりん号の1日当たりのバス停別乗降客数は以下のとおりとなっている。

じゃがりん号の利用状況を整理すると、全バス停で利用者はいる状況であるが、利用が少ないバス停も存在している。ただし、基本的に大幅な見直しなどを行うなどは特段必要ないと想定され、利用者の維持もしくは増加に向けた周知活動の強化などが想定される。

出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和2年3月



出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和2年3月、p.17

図 3-19 じゃがりん号の利用状況（1日あたり）

3.2.3 ニセコひらふ（スキーバス等）

倶知安市街地～ニセコひらふ地区間の公共交通として、複数の路線バスが運行されており、冬期には多くのスキーバスが運行する。

発行・告知窓口 総合政策課

令和3年冬
WINTER 2021~2022

バスに乗るっ!

LET'S TAKE A BUS!

ニセコバス + 道南バス + くっちゃんナイト号

NISEKO BUS
DONAN BUS
KUTCHAN NIGHT GO BUS

保存版

市街地 ⇄ ひらふ地区 Kutchan Down Town ⇄ Niseko Hirafu Area

各社、新型コロナウイルス感染予防対策について取り組んでおりますが、ご利用の際にはマスク着用や咳エチケット等、感染拡大防止へのご協力をお願いいたします。

道南バス DONAN BUS

運行期間	運賃	初乗り
12月21日～3月31日まで 毎日の毎日	(例) 倶知安⇄ひらふエルカムセンター 400円(小人200円)	150円
運行本数	0.5往復	

ニセコバス NISEKO BUS

運行期間	運賃	初乗り
12月1日～3月31日まで の毎日 ※一部期間運行あり	(例) 倶知安⇄ひらふエルカムセンター 400円(小人200円) 倶知安⇄ヒルトンニセコビル 600円(小人300円)	160円
運行本数	6.5往復	

くっちゃんナイト号 KUTCHAN NIGHT GO BUS

運行期間	運賃
12月10日～2月28日まで の毎日	(例) 倶知安⇄ひらふエルカムセンター 400円(小人200円) 山荘交差点⇄ひらふエルカムセンター 200円
運行本数	5往復

倶知安駅での各社バス乗り場
Bus stop locations at Kutchan station

じゃがりん号 進行中!
時刻表あります!

この表示のあるお店にポケットサイズの時刻表(カラー)を置いています。ご利用ください。

倶知安駅の周辺の特産品を揃えた「北海道とさんこプラザ」がコープまほろば店内にあります。
You can find the specialty products of Hokkaido including Kutchan at "Dosanko Plaza" in Co-op Supermarket.

ニセコユニテッドシャトル NISEKO UNITED SHUTTLE

各スキー場間を運行しています。
(グランビラフ、ヒルトンニセコビル、Hanazono、アンヌプリ)

運行期間：12月4日～4月3日
詳しくはニセコバスへお問い合わせ下さい。

ひらふ無料循環バス HIRAFU FREE SHUTTLE BUS

運行期間：12月1日～2月28日
運行時間：8時から20時まで30分・60分間隔で運行
運賃：無料

詳しい時刻表が裏面にあります。

新千歳空港 ニセコ

路線	出発	到着
新千歳空港	10:00	13:30
ニセコアンヌプリ	12:56	16:26
ヒルトンニセコビル	13:16	16:46
ひらふエルカムセンター	13:33	17:03

ニセコ・新千歳空港

路線	出発	到着
ひらふエルカムセンター	8:00	10:00
ヒルトンニセコビル	8:21	10:21
ニセコアンヌプリ	8:41	10:41
新千歳空港	11:28	13:28

札幌→ニセコ*

路線	出発	到着
札幌駅前ターミナル	7:55	11:00
地下鉄真駒内駅	8:35	11:40
ひらふエルカムセンター	11:01	14:06
ヒルトンニセコビル	11:21	14:26
ニセコアンヌプリ	11:36	14:41

ニセコ→札幌*

路線	出発	到着
ニセコアンヌプリ	14:04	16:41
ヒルトンニセコビル	14:21	17:01
ひらふエルカムセンター	14:39	17:19
地下鉄真駒内駅	17:05	19:45
札幌駅前ターミナル	17:45	20:25

*札幌→ニセコ線については札幌第一観光バス車両にて運行します

お問い合わせ where to call

道南バス Donan Bus	☎ 0136-22-1558
夏面ダイヤの運行期間	令和3年12月21日～3月31日
ニセコバス Niseko Bus	☎ 0136-44-2001
☎ (English) 092-286-9555	
夏面ダイヤの運行期間	令和3年12月1日～3月31日
くっちゃんナイト号 Kutchan-Night Go Bus	令和3年12月10日～2月28日
ひらふ無料循環バス Hirafu Free Shuttle Bus	☎ 090-7355-2425
四社自動車工業 (株)	令和3年12月1日～2月28日
まちなか循環バス じゃがりん号 Jagaringo Bus	
倶知安駅前 / 総合政策課	☎ 0136-56-8001
JR 倶知安駅 JR Train Station	☎ 0136-22-1310
ニセコ国際交通 Niseko International Transport	☎ 0136-22-1171

出典：俱知安町資料

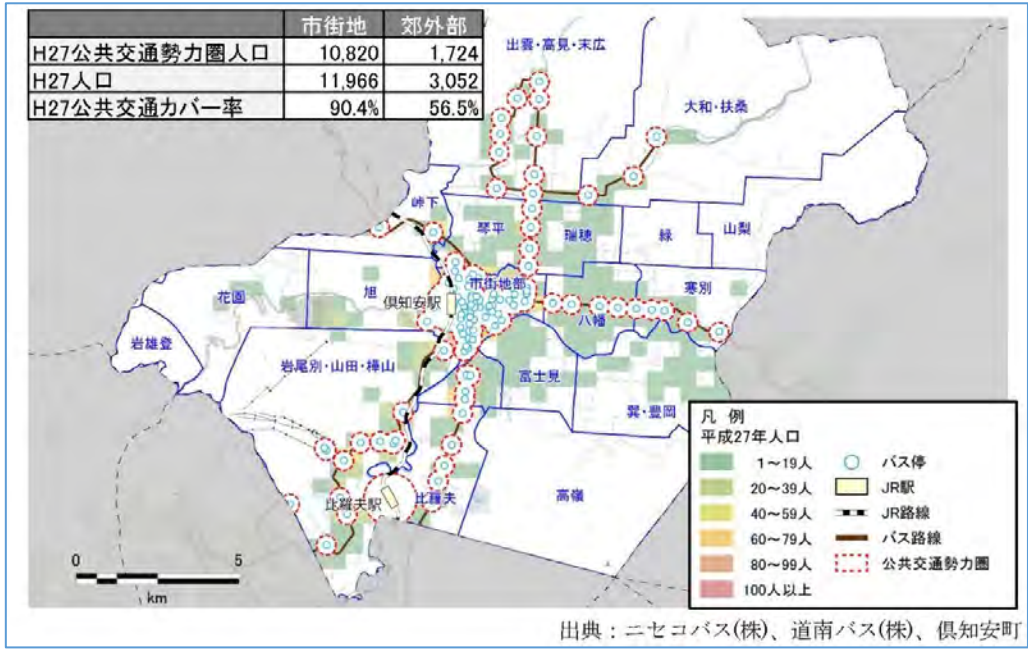
図 3-20 倶知安市街地～ニセコひらふ地区間の公共交通の状況

3.2.4 公共交通の空白地域

過年度調査（郊外交通調査業務、俱知安町、令和2年3月）による、町内の公共交通の空白地域は以下のとおりとなっている。

町内を運行している公共交通網で、市街地に居住する町民のうち約9割にあたる10,820人は、公共交通を利用できる環境下にある。一方で、郊外部においては、約6割の1,724人であり残り約4割は公共交通を利用しづらい環境下であり、特に富士見地区及び八幡地区、花園地区、瑞穂地区、巽・豊岡地区においては、公共交通を利用できる人口割合が半数を下回っている。

出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和2年3月



出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和2年3月、p.12

図 3-21 公共交通空白地域

表 3-5 平成27年の公共交通勢力圏人口・空白地域人口・カバー率

地区名	全人口	勢力圏人口	空白地域人口	公共交通カバー率
市街地部	11,966	11,473	2,834	95.9%
比羅夫	198	153	66	77.3%
富士見	180	7	63	3.9%
高砂	398	278	74	69.8%
寒別	118	79	53	66.9%
八幡	206	79	79	38.3%
旭	185	158	47	85.4%
花園	18	0	1	0.0%
琴平	390	368	125	94.4%
瑞穂	99	21	42	21.2%
峠下	94	81	80	86.2%
岩尾別・山田・樺山	893	496	158	55.5%
大和・扶桑	42	23	13	54.8%
巽・豊岡	110	0	32	0.0%
出雲・高見・末広	121	64	41	52.9%
合計	15,018	13,280	3,708	88.4%

出典：国勢調査

出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和2年3月、p.12

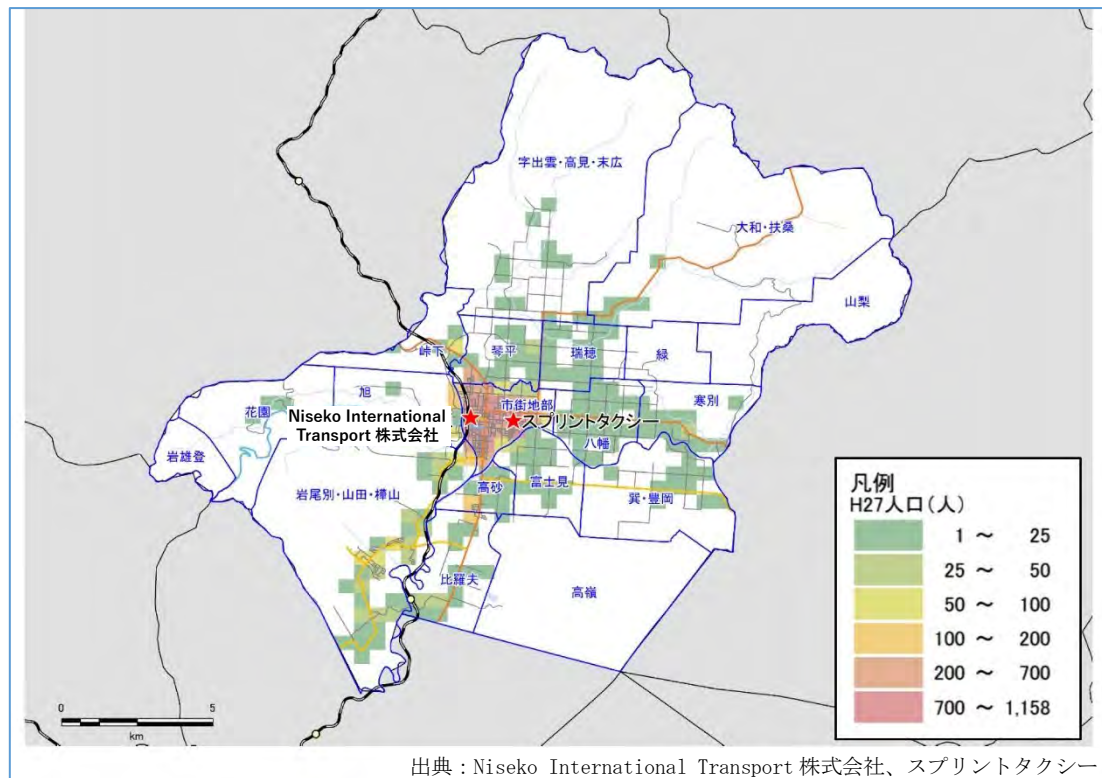
3.2.5 町内タクシー事業者

過年度調査（郊外交通調査業務、倶知安町、令和2年3月）による、町内のタクシー事業者は以下のとおりとなっている。

町内タクシー事業者は、Niseko International Transport 株式会社とスプリントタクシーの2社が立地しており、2社でバス交通では賄いきれない需要を賄っている。

出典：郊外交通調査業務、倶知安町、令和2年3月

（※計画策定時点では、このほかに株式会社アイビーエスリムジン、有限会社振内交通(冬季のみ運行)が立地）



出典：郊外交通調査業務、倶知安町、令和2年3月、p.13

図 3-22 町内タクシー事業者

3.3 地域住民の移動実態と公共交通に関する意識

3.3.1 地域住民（全町）の移動実態

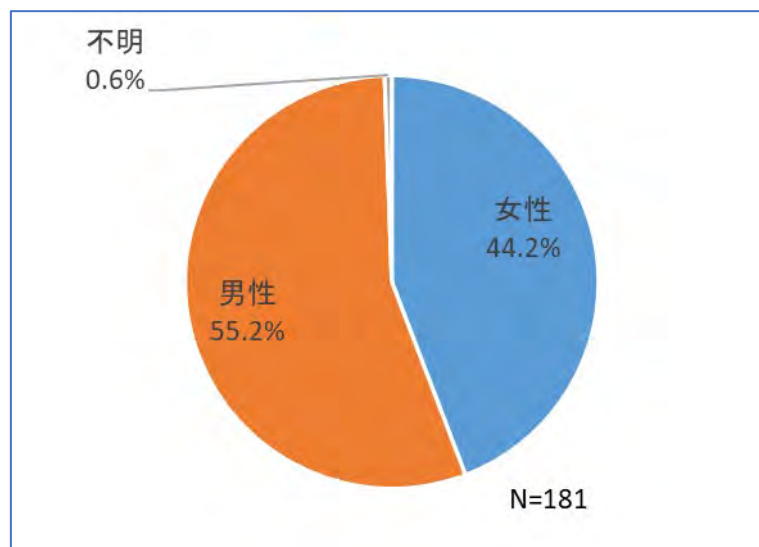
(1) 町内移動特性

既存調査（北海道後志地域公共交通計画、北海道後志地域公共交通活性化協議会、令和４年７月策定）で実施された後志地域住民へのアンケート調査のうち、倶知安町民からの回答結果を再集計した移動特性を以下に示す。

1) 回答者属性

① 性別

回答者の性別は下図のとおりであり、男性 55.2% に対して女性が 44.2% となっている。

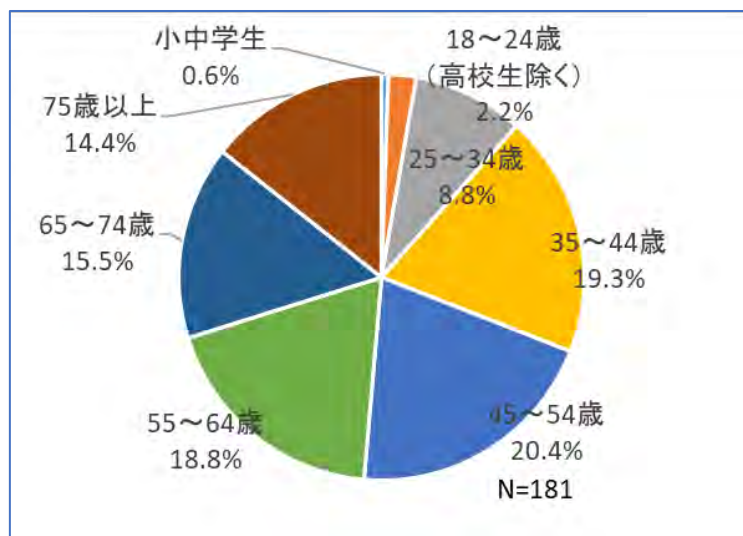


資料：北海道後志地域公共交通計画（令和４年７月策定）より引用

図 3-23 回答者の性別

② 年齢

45～50 歳の回答者が最も多い 20.4%となっている。また 55 歳以上の回答者が全体の約 49%を占めている。

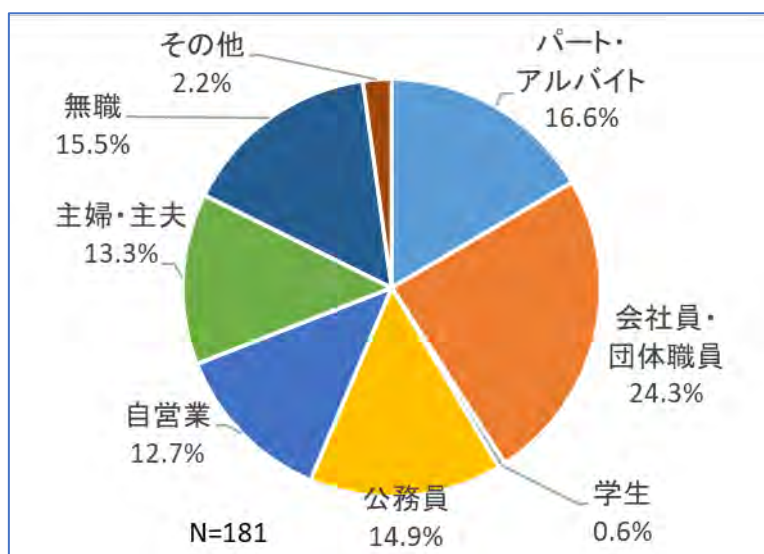


資料:北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-24 回答者の年齢

③ 職業

会社員・団体職員の回答者が最も多い 24.3%、次いで無職が 15.5%を占めている。



資料:北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

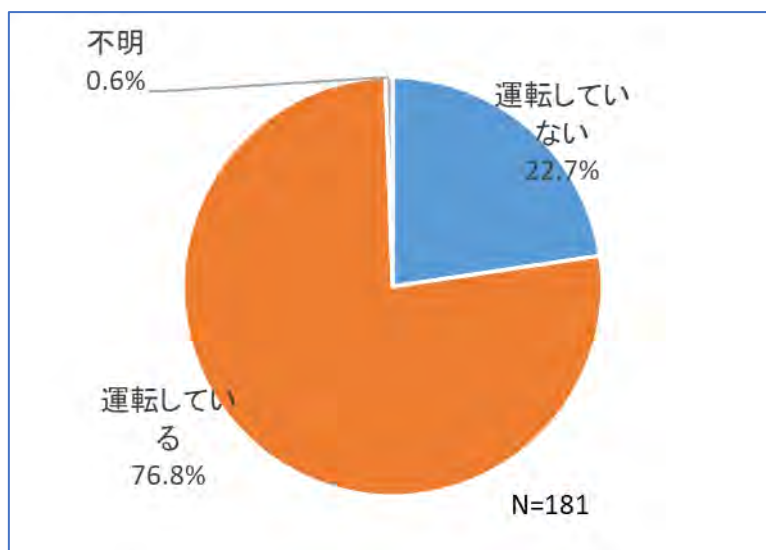
図 3-25 回答者の職業

2) 日常の運転

普段から車（原付・バイクを含む）を運転している人は回答者の 76.8%を占めている。

普段から車を運転している人が、今後運転が困難になった場合の移動に対しての考え方としては、54.0%の人が『バスや鉄道などの公共交通を利用することになる』と回答している。

また、普段運転をしていない人が自分以外の人が運転する車での移動状況は、『家族や知り合いに送迎してもらえる時もある』が最も多く 34.1%であるが、『車で移動する方法はない』も 29.3%となっている。



資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

図 3-26 回答者の日常の運転

表 3-6 運転が困難になった場合の考え方

	バスや鉄道などの公共交通を利用することになる	家族や知り合いに送迎してもらう	長い距離の移動が必要のない市街地などへ引っ越す	その他	不明	合計
運転している人（人）	75	29	21	2	12	139
割合	54.0%	20.9%	15.1%	1.4%	8.6%	100.0%

資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

表 3-7 運転していない人の自分以外が運転する車での移動状況

	家族や知り合いに送迎してもらえる時もある	自分の希望に合わせて家族や知り合いに比較的自由に送迎してもらえる	車で移動する方法はない	不明	合計
運転していない人（人）	14	11	12	4	41
割合	34.1%	26.8%	29.3%	9.8%	100.0%

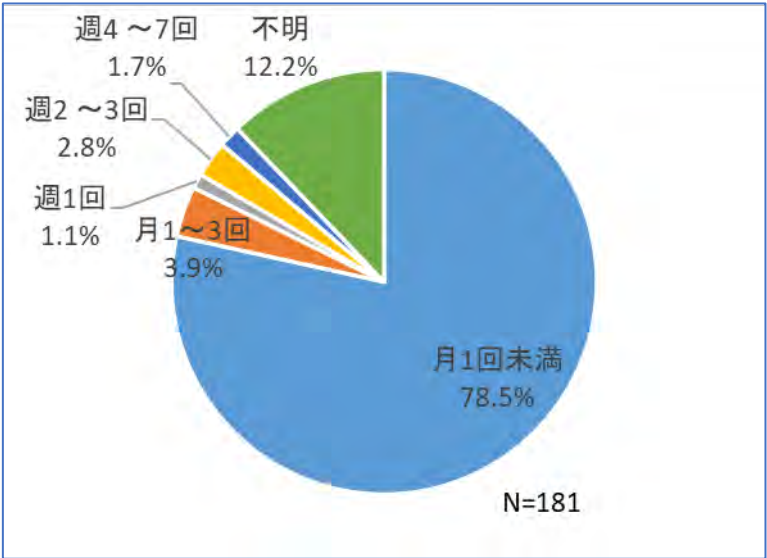
資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

3) 倶知安町内での移動における公共交通の利用

① 公共交通の利用頻度

町内での利用で公共交通（バスや鉄道）を利用する人は少なく、月1回未満の利用が全体の78.5%を占めている。

普段運転している人の85.6%は町内での移動で公共交通を利用する頻度は月1回未満となっており、運転していない人においても半数以上（56.1%）が月1回未満の利用頻度となっている。



資料:北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-27 倶知安町内での移動における公共交通の利用頻度

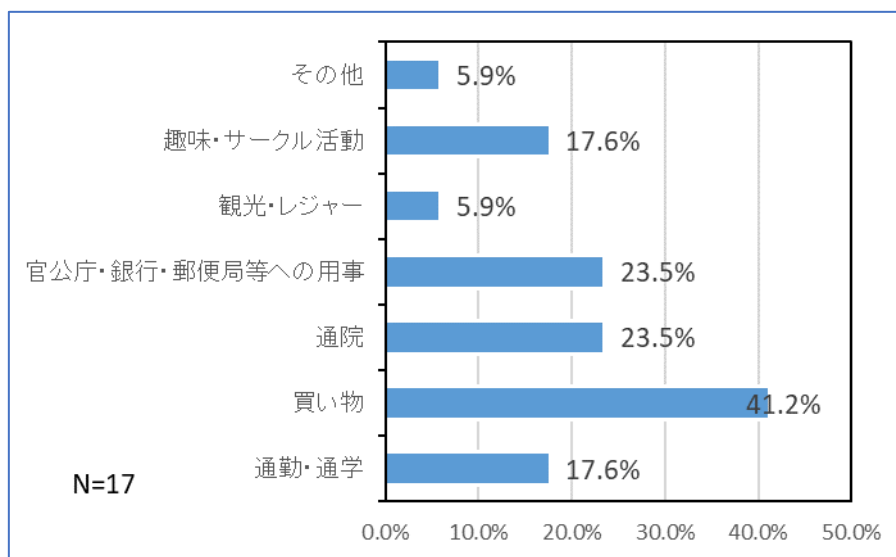
表 3-8 倶知安町内での移動における公共交通の普段の運転状況別利用頻度

		月 1 回未満	月 1～3 回	週 1 回	週 2～3 回	週 4～7 回	不明	総計
普段の運転状況	運転していない	23	5	2	2	2	7	41
		56.1%	12.2%	4.9%	4.9%	4.9%	17.1%	100.0%
	運転している	119	2		3	1	14	139
		85.6%	1.4%		2.2%	0.7%	10.1%	100.0%
	不明						1	1
							100.0%	100.0%
	計	142	7	2	5	3	22	181
		78.5%	3.9%	1.1%	2.8%	1.7%	12.2%	100.0%

資料:北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

② 公共交通を利用する移動の目的

町内移動で公共交通を月1回以上利用する人（17名）の移動目的は以下のとおりであり、買い物が多く41.2%、次いで通院、官公庁・銀行・郵便局等への用事がそれぞれ23.5%となっている。年齢別にみると高齢者になるほど利用目的が多様化する傾向にある。



資料：北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-28 公共交通を利用する移動の目的

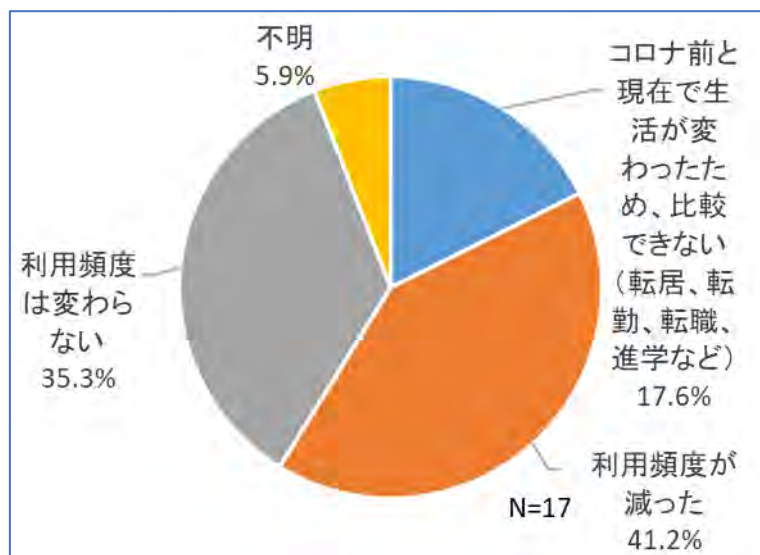
表 3-9 倶知安町内移動での公共交通を月1回以上利用する人の年齢別移動目的（複数回答）

	通勤・通学	買い物	通院	官公庁・銀行・郵便局等への用事	観光・レジャー	趣味・サークル活動	その他	実人数計
小中学生・高校生	1 100.0%							1 100%
18～24歳 (高校生除く)						1 50.0%	1 50.0%	2 100%
25～34歳								0 0%
35～44歳	1 100.0%	1 100.0%						1 100%
45～54歳	1 100.0%							1 100%
55～64歳								0 0%
65～74歳		1 33.3%	1 33.3%	1 33.3%	1 33.3%	1 33.3%		3 100%
75歳以上		5 55.6%	3 33.3%	3 33.3%		1 11.1%		9 100%
計	3 17.6%	7 41.2%	4 23.5%	4 23.5%	1 5.9%	3 17.6%	1 5.9%	17 100%

資料：北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

③ コロナ前後の利用頻度

町内移動で公共交通を月1回以上利用する人（17名）のコロナ前後での利用頻度は以下のとおりであり、利用頻度が減った人が41.2%と最も多くなっている。高齢者ほど利用頻度は変わらない傾向にある。



資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-29 コロナ前後の利用頻度の変化

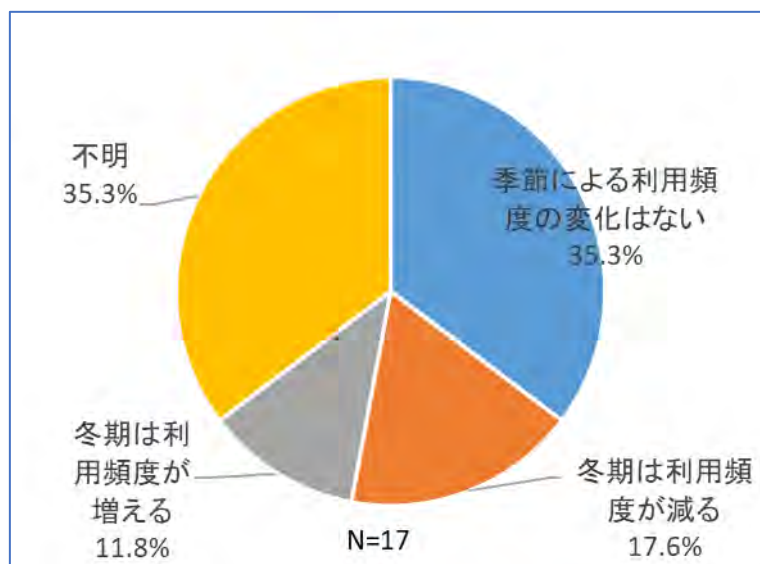
表 3-10 倶知安町内移動での公共交通を月1回以上利用する人の年齢別コロナ前後の利用頻度

	コロナ前と現在で生活が変わったため、比較できない（転居、転勤、転職、進学など）	利用頻度が減った	利用頻度は変わらない	不明	計
小中学生・高校生		1			1
		100.0%			100.0%
18～24歳（高校生除く）	1	1			2
	50.0%	50.0%			100.0%
25～34歳					0
					0.0%
35～44歳			1		1
			100.0%		100.0%
45～54歳	1				1
	100.0%				100.0%
55～64歳					0
					0.0%
65～74歳			3		3
			100.0%		100.0%
75歳以上	1	5	2	1	9
	11.1%	55.6%	22.2%	11.1%	100.0%
計	3	7	6	1	17
	17.6%	41.2%	35.3%	5.9%	100.0%

資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

④ 冬期の公共交通の利用頻度

町内移動で公共交通を月１回以上利用する人（１７名）の冬期の利用頻度は以下のとおりであり、季節による利用頻度の変化が無い人が最も多く 35.3%となっている。冬期の利用頻度が減るのは 75 歳以上の高齢者のみであった。



資料：北海道後志地域公共交通計画(令和４年７月策定)より引用

図 3-30 冬期による利用頻度の変化

表 3-11 倶知安町内移動での公共交通を月１回以上利用する人の年齢別冬期の利用頻度

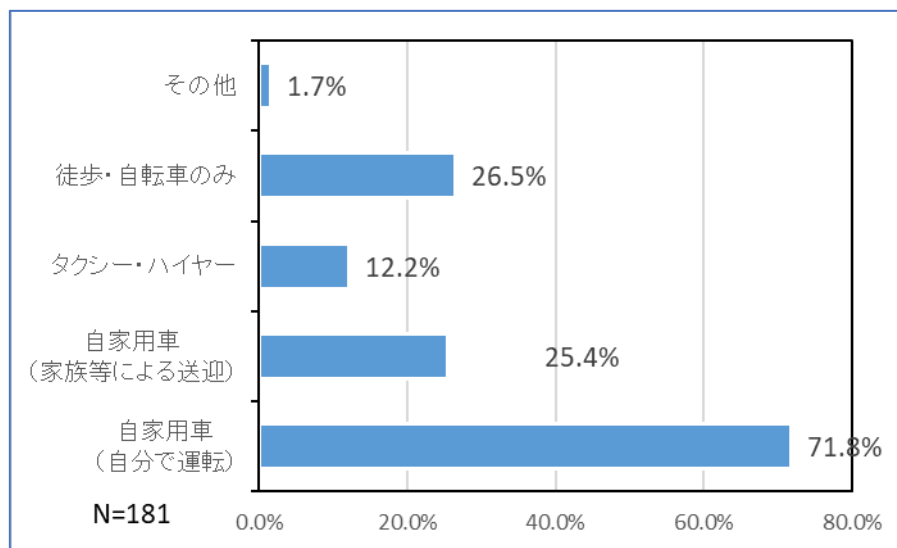
	季節による利用頻度の変化はない	冬期は利用頻度が減る	冬期は利用頻度が増える	不明	計
小中学生・高校生			1		1
			100.0%		100.0%
18～24 歳 (高校生除く)	1			1	2
	50.0%			50.0%	100.0%
25～34 歳					0
					0.0%
35～44 歳	1				1
	100.0%				100.0%
45～54 歳				1	1
				100.0%	100.0%
55～64 歳					0
					0.0%
65～74 歳	1			2	3
	33.3%			66.7%	100.0%
75 歳以上	3	3	1	2	9
	33.3%	33.3%	11.1%	22.2%	100.0%
計	6	3	2	6	17
	35.3%	17.6%	11.8%	35.3%	100.0%

資料：北海道後志地域公共交通計画(令和４年７月策定)より引用

4) 倶知安町内での移動における公共交通以外の利用

① 利用する公共交通以外の手段

倶知安町内の移動で公共交通以外の移動手段としては、『自家用車（自分で運転）』が最も多く71・8%を占めており、次いで『徒歩・自転車のみ』が26.5%となっている。高齢化に伴いタクシー・ハイヤーの利用頻度が増加する傾向にある。



資料：北海道後志地域公共交通計画（令和4年7月策定）より引用

図 3-31 倶知安町内での移動における公共交通以外の利用手段（複数回答）

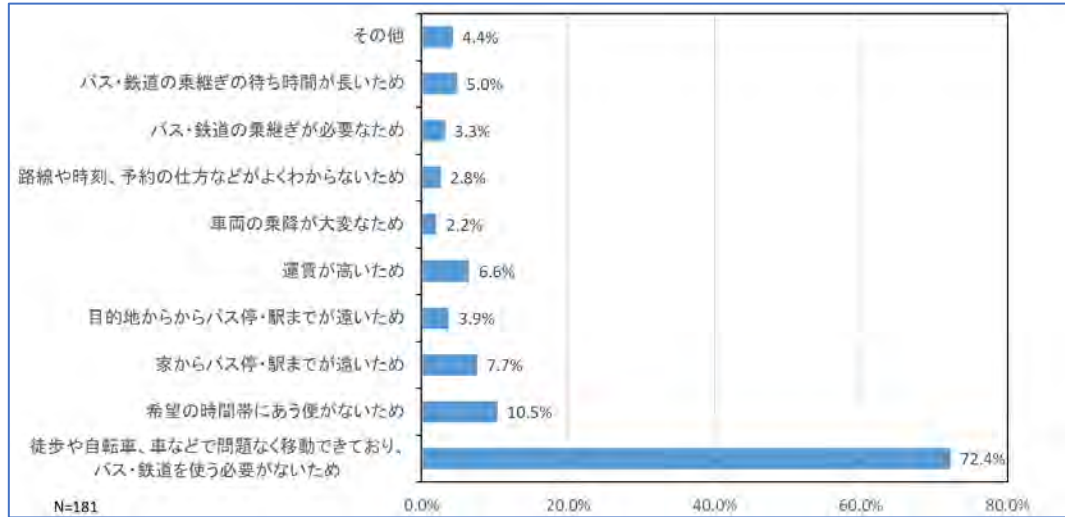
表 3-12 倶知安町内での移動における年齢別公共交通以外の利用手段（複数回答）

	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族等による送迎）	タクシー・ハイヤー	徒歩・自転車のみ	その他	実人数計
小中学生・高校生		1				1
		100.0%				100.0%
18～24 歳（高校生除く）	2			2		4
	50.0%			50.0%		100.0%
25～34 歳	15	5	1	7		16
	93.8%	31.3%	6.3%	43.8%		100.0%
35～44 歳	31	13	1	14		35
	88.6%	37.1%	2.9%	40.0%		100.0%
45～54 歳	33	8	3	3		37
	89.2%	21.6%	8.1%	8.1%		100.0%
55～64 歳	24	5	1	9		34
	70.6%	14.7%	2.9%	26.5%		100.0%
65～74 歳	17	5	7	7		28
	60.7%	17.9%	25.0%	25.0%		100.0%
75 歳以上	8	9	9	6	3	26
	30.8%	34.6%	34.6%	23.1%	11.5%	100.0%
計	130	46	22	48	3	181
	71.8%	25.4%	12.2%	26.5%	1.7%	100.0%

資料：北海道後志地域公共交通計画（令和4年7月策定）より引用

② 公共交通以外の手段を利用する理由

倶知安町内の移動において公共交通以外の手段を利用する理由としては、他の手段で問題なく移動できると回答した人が 72.4%を占めている。純粋な公共交通への理由として最も多いのは『希望の時間帯にあう便がないため』が 10.5%となっている。



資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-32 倶知安町内での移動に公共交通以外の手段を利用する理由(複数回答)

表 3-13 倶知安町内での移動における年齢別公共交通以外の手段を利用する理由(複数回答)

	徒歩や自転車、車などで問題なく移動でき、バス・鉄道を使う必要がないため	希望の時間帯にあう便がないため	家からバス停・駅までが遠いため	目的地からバス停・駅までが遠いため	運賃が高いため	車両の乗降が大変なため	路線や時刻、予約の仕方などがよくわからないため	バス・鉄道の乗継ぎが必要なため	バス・鉄道の乗継ぎの待ち時間が長い	その他	実人数計
小中学生・高校生		1	1	1	1			1	1		1
		100%	100%	100%	100%			100%	100%		100%
18～24歳(高校生除く)	3									1	4
	75.0%									25.0%	100.0%
25～34歳	12	3	3	2	3		2	2	2	2	16
	75.0%	18.8%	18.8%	12.5%	18.8%		12.5%	12.5%	12.5%	12.5%	100.0%
35～44歳	30	3	1	2	3	1	2	1	1	1	35
	85.7%	8.6%	2.9%	5.7%	8.6%	2.9%	5.7%	2.9%	2.9%	2.9%	100.0%
45～54歳	26	3	4	1	1	1		1		1	37
	70.3%	8.1%	10.8%	2.7%	2.7%	2.7%		2.7%		2.7%	100.0%
55～64歳	27	4			2		1	1	1		34
	79.4%	11.8%			5.9%		2.9%	2.9%	2.9%		100.0%
65～74歳	23	3		1		1			2		28
	82.1%	10.7%		3.6%		3.6%			7.1%		100.0%
75歳以上	10	2	5		2	1			2	3	26
	38.5%	7.7%	19.2%		7.7%	3.8%			7.7%	11.5%	100.0%
計	131	19	14	7	12	4	5	6	9	8	181
	72.4%	10.5%	7.7%	3.9%	6.6%	2.2%	2.8%	3.3%	5.0%	4.4%	100.0%

資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

(2) 地区間 OD

過年度調査（郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月）によると、町内各地区の移動実態は以下のとおりである。

1) 国道 393 号沿いの地区

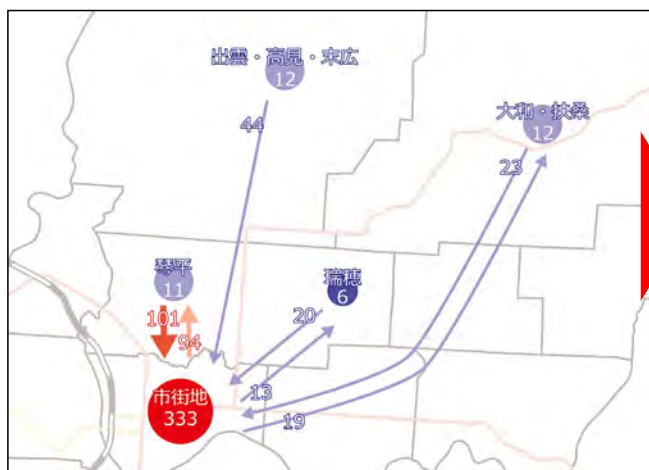
市街地から比較的近い地区においては、地区間移動が多い傾向にある。一方で、市街地から離れた地区からは、相対として地区間移動は少ない状況にある。

また、公共交通の主な利用者である 65 歳以上の高齢者、かつ、公共交通への転換が期待される属性（公共交通利用者含む）で分析した結果、地区間移動の総量は、大幅に減少する。

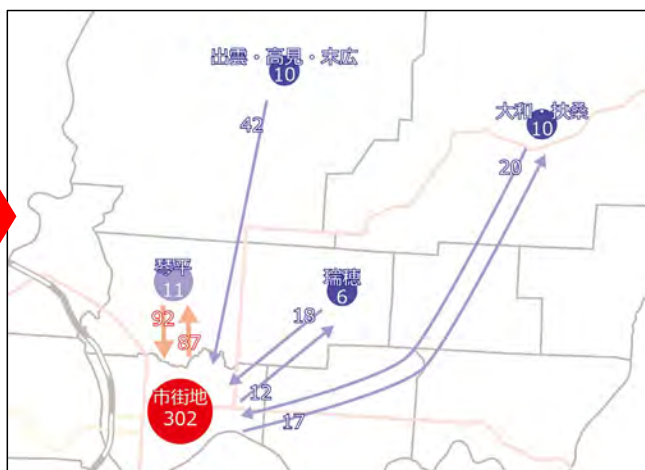
また、市街地から離れた地区でも最大で 11 トリップの地区間移動である。

出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

【現状（R1）】全交通手段、全年齢



【将来（R12）】全交通手段、全年齢



出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

図 3-33 国道 393 号沿いの地区における地区間 OD（全交通手段・全年齢）

【現状（R1）】徒歩・自転車・送迎・公共交通、65歳以上



【将来（R12）】徒歩・自転車・送迎・公共交通、65歳以上



出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

図 3-34 国道 393 号沿いの地区における地区間 OD（徒歩・自転車・送迎・公共交通、65 歳以上）

2) 国道 276 号及び道道 478 号線沿いの地区

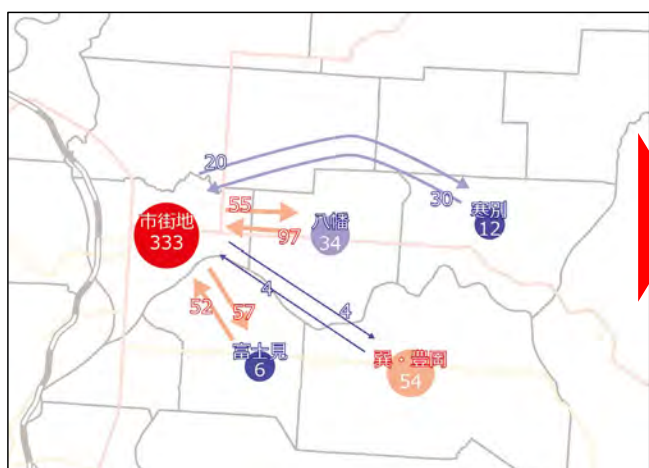
市街地から比較的近い地区においては、地区間移動が多い傾向にある。一方で、市街地から離れた地区からは、相対として地区間移動は少ない状況にある。

また、公共交通の主な利用者である 65 歳以上の高齢者、かつ、公共交通への転換が期待される属性（公共交通利用者含む）で分析した結果、地区間移動の総量は、大幅に減少する。

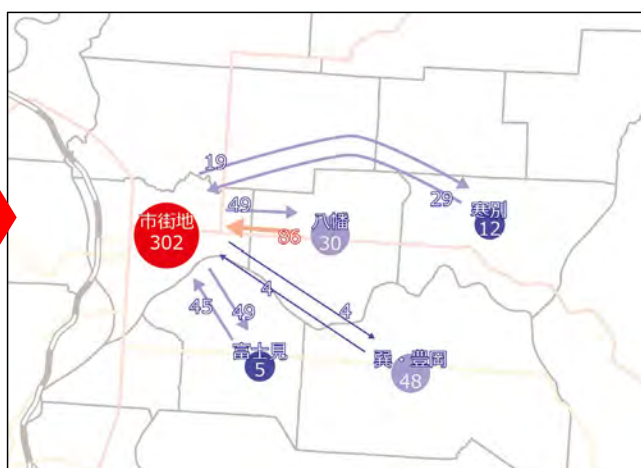
また、市街地から離れた地区でも最大で 11 トリップの地区間移動である。

出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

【現状（R1）】全交通手段、全年齢



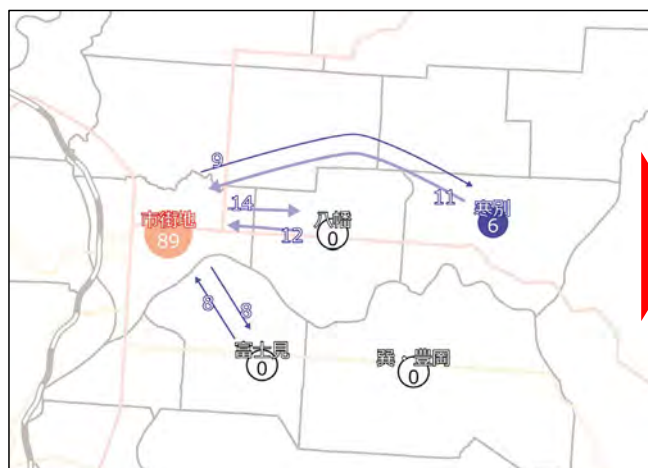
【将来（R12）】全交通手段、全年齢



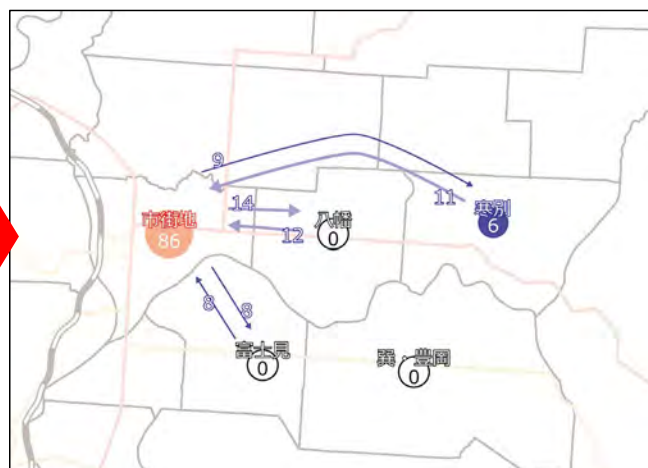
出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

図 3-35 国道 276 号及び道道 478 号線沿いの地区における地区間 OD（全交通手段・全年齢）

【現状（R1）】徒歩・自転車・送迎・公共交通、65歳以上



【将来（R12）】徒歩・自転車・送迎・公共交通、65歳以上



出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

図 3-36 国道 276 号及び道道 478 号線沿いの地区における地区間 OD
（徒歩・自転車・送迎・公共交通、65 歳以上）

3) 国道 5 号(南)及び道道 343 号線沿いの地区

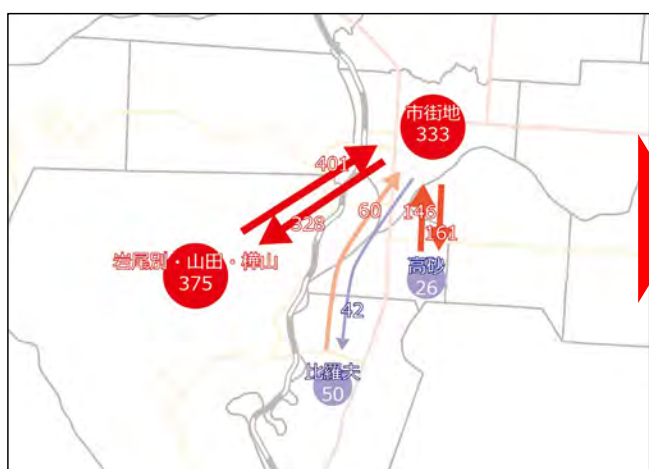
町内全地区と比較して、岩尾別・山田・樺山地区からの移動は多い傾向にある。また、国道 5 号(南)及び道道 343 号線沿いの地区からの異動総量は全体的に多い傾向にある。

公共交通の主な利用者である 65 歳以上の高齢者、かつ、公共交通への転換が期待される属性(公共交通利用者含む)で分析した結果、岩尾別・山田・樺山地区及び高砂地区からの発生交通量は他地区と比較しても多い傾向にある。

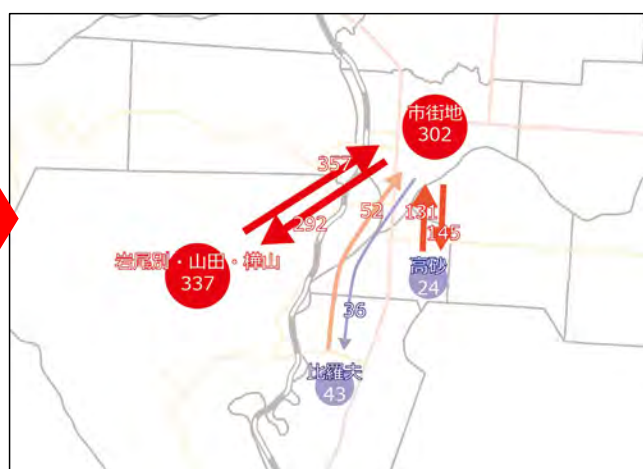
また、当該地区内でトリップ総量が最も少ない比羅夫地区からでも発生交通量で 11 トリップ、地区内移動で 12 トリップであった。

出典: 郊外交通調査業務、倶知安町、令和 2 年 3 月

【現状 (R1)】全交通手段、全年齢



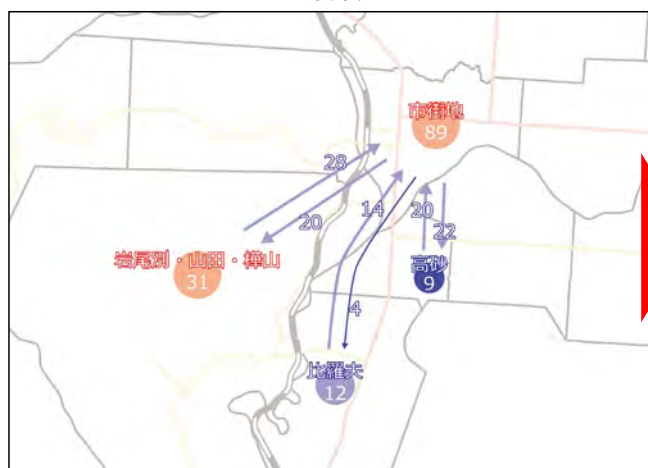
【将来 (R12)】全交通手段、全年齢



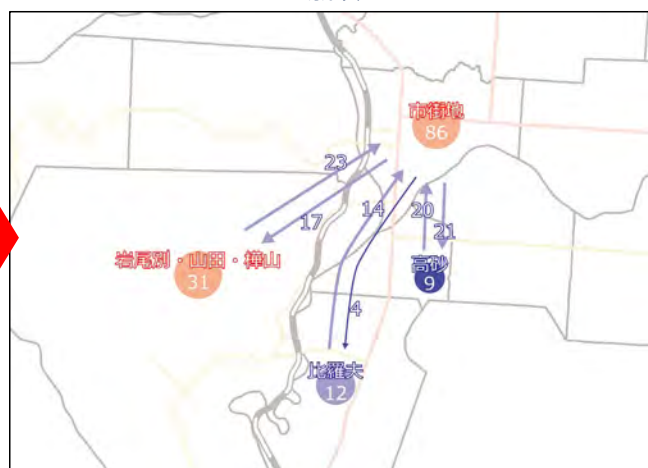
出典: 郊外交通調査業務、倶知安町、令和 2 年 3 月

図 3-37 国道 5 号(南)及び道道 343 号線沿いの地区における地区間 OD (全交通手段・全年齢)

【現状 (R1)】徒歩・自転車・送迎・公共交通、65 歳以上



【将来 (R12)】徒歩・自転車・送迎・公共交通、65 歳以上



出典: 郊外交通調査業務、倶知安町、令和 2 年 3 月

図 3-38 国道 5 号(南)及び道道 343 号線沿いの地区における地区間 OD
(徒歩・自転車・送迎・公共交通、65 歳以上)

4) 国道 5 号 (北) 及び道道 58 号線沿いの地区

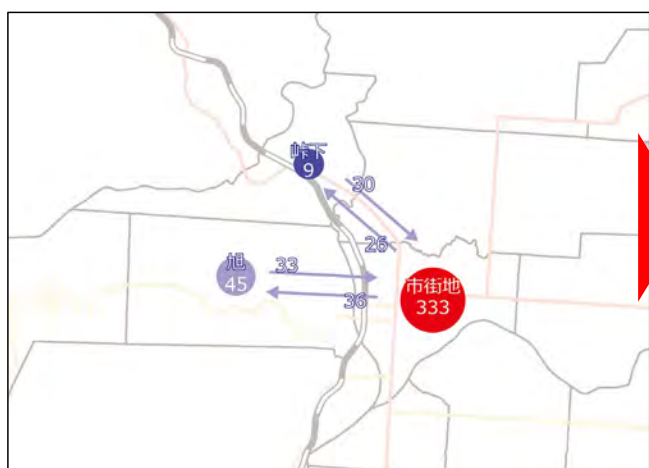
本地区は町内全地区内で最もトリップ総量が少ない地区である。

当該地区の特徴として、公共交通の主な利用者である 65 歳以上の高齢者、かつ、公共交通への転換が期待される属性（公共交通利用者含む）に絞り込んでも、町内他地区と比較しても、大幅にトリップ総量が減少しないことが挙げられる。

最大のトリップ数が 18 トリップである点は、他地区と比較して多い傾向にある。

出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

【現状 (R1)】全交通手段、全年齢



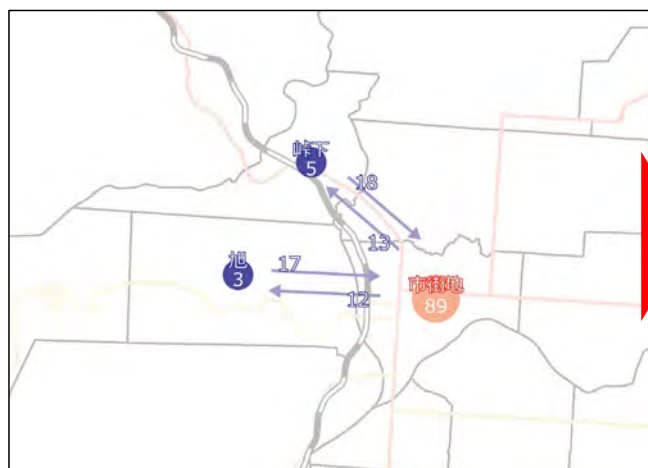
【将来 (R12)】全交通手段、全年齢



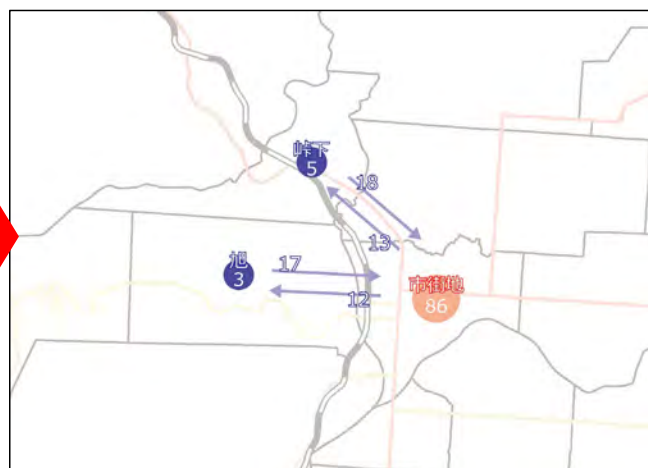
出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

図 3-39 国道 5 号 (北) 及び道道 58 号線沿いの地区における地区間 OD (全交通手段・全年齢)

【現状 (R1)】徒歩・自転車・送迎・公共交通、65歳以上



【将来 (R12)】徒歩・自転車・送迎・公共交通、65歳以上



出典：郊外交通調査業務、俱知安町、令和 2 年 3 月

図 3-40 国道 5 号 (北) 及び道道 58 号線沿いの地区における地区間 OD
(徒歩・自転車・送迎・公共交通、65 歳以上)

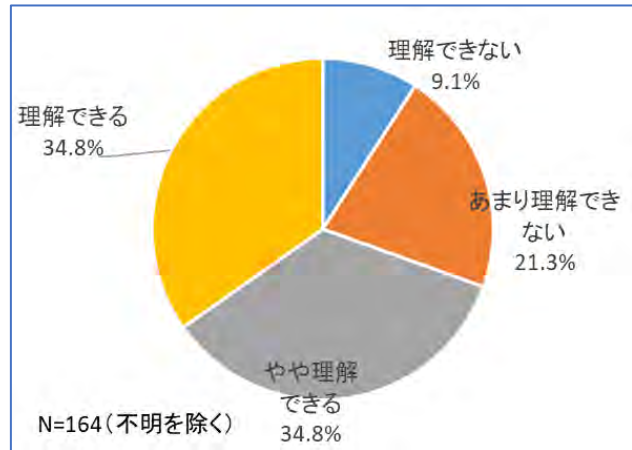
3.3.2 公共交通に関する住民意識（全町）

既存調査（北海道後志地域公共交通計画、北海道後志地域公共交通活性化協議会、令和4年7月）で実施されたアンケート調査から、倶知安町民の公共交通に関する住民意識を以下に示す。

(1) 今後の公共交通を維持するための方針

1) 税金等からの補助

運行にかかる経費を税金等から補助し、サービス水準を維持する事を「理解できる」、「やや理解できる」と回答した人の合計は約70%となっている。



資料：北海道後志地域公共交通計画（令和4年7月策定）より引用

図 3-41 税金等からの補助（不明を除く）

表 3-14 税金等からの補助（年齢別・普段の運転状況別、全データ）

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生				1		1	0	1
					100.0%		100%	0.0%	100.0%
	18～24歳（高校生除く）			1	2	1	4	0	3
				25.0%	50.0%	25.0%	100%	0.0%	75.0%
	25～34歳	3	4	4	5		16	7	9
		18.8%	25.0%	25.0%	31.3%		100%	43.8%	56.3%
	35～44歳	3	9	13	8	2	35	12	21
		8.6%	25.7%	37.1%	22.9%	5.7%	100%	34.3%	60.0%
普段の運転状況	45～54歳	6	5	12	12	2	37	11	24
		16.2%	13.5%	32.4%	32.4%	5.4%	100%	29.7%	64.9%
	55～64歳	2	6	11	11	4	34	8	22
		5.9%	17.6%	32.4%	32.4%	11.8%	100%	23.5%	64.7%
	65～74歳		3	10	9	6	28	3	19
			10.7%	35.7%	32.1%	21.4%	100%	10.7%	67.9%
	75歳以上	1	8	6	9	2	26	9	15
		3.8%	30.8%	23.1%	34.6%	7.7%	100%	34.6%	57.7%
普段の運転状況	運転していない		8	11	12	10	41	8	23
			19.5%	26.8%	29.3%	24.4%	100%	19.5%	56.1%
	運転している	15	27	46	45	6	139	42	91
		10.8%	19.4%	33.1%	32.4%	4.3%	100%	30.2%	65.5%
	不明					1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料：北海道後志地域公共交通計画（令和4年7月策定）より引用

2) 利用料金の値上げ

利用料金の値上げを行い、サービス水準を維持する質問に対して、「あまり理解できない」と回答した人が最も多く 38.3%を占めている。「理解できない」、「理解できる」と回答した人はともに 13.0%であった。

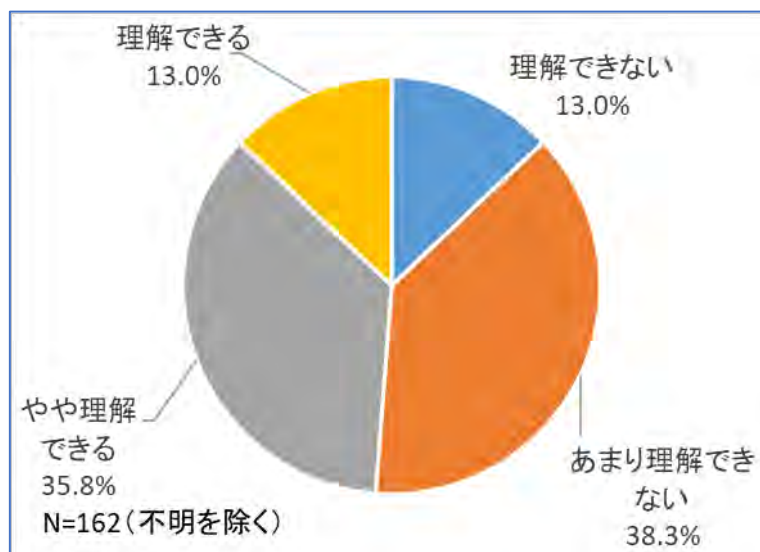


図 3-42 利用料金の値上げ（不明を除く）

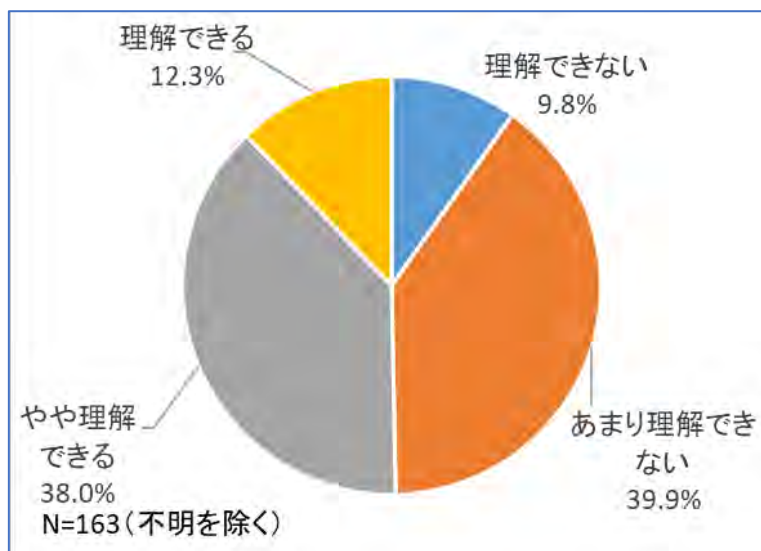
表 3-15 利用料金の値上げ（年齢別・普段の運転状況別、全データ）

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生		1				1	1	0
			100.0%				100.0%	100.0%	0.0%
	18～24 歳 (高校生除く)		2	1	1		4	2	2
			50.0%	25.0%	25.0%		100.0%	50.0%	50.0%
	25～34 歳	4	4	4	4		16	8	8
		25.0%	25.0%	25.0%	25.0%		100.0%	50.0%	50.0%
	35～44 歳	4	11	12	6	2	35	15	18
		11.4%	31.4%	34.3%	17.1%	5.7%	100.0%	42.9%	51.4%
年齢	45～54 歳	7	12	12	4	2	37	19	16
		18.9%	32.4%	32.4%	10.8%	5.4%	100.0%	51.4%	43.2%
	55～64 歳	5	12	10	3	4	34	17	13
		14.7%	35.3%	29.4%	8.8%	11.8%	100.0%	50.0%	38.2%
	65～74 歳		11	8	2	7	28	11	10
			39.3%	28.6%	7.1%	25.0%	100.0%	39.3%	35.7%
	75 歳以上	1	9	11	1	4	26	10	12
		3.8%	34.6%	42.3%	3.8%	15.4%	100.0%	38.5%	46.2%
普段の運転状況	運転していない	2	13	13	3	10	41	15	16
		4.9%	31.7%	31.7%	7.3%	24.4%	100.0%	36.6%	39.0%
	運転している	19	49	45	18	8	139	68	63
		13.7%	35.3%	32.4%	12.9%	5.8%	100.0%	48.9%	45.3%
普段の運転状況	不明					1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

3) 運行頻度

運行経費を抑えるために運行頻度を減らす質問に対して、『理解できる、やや理解できる』と『理解できない、あまり理解できない』が概ね同数となっている。普段の運転状況が『運転している』人の『理解できる、やや理解できる』の割合は『運転していない』人より 18 ポイント多くなっている。



資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

図 3-43 運行頻度の減少（不明を除く）

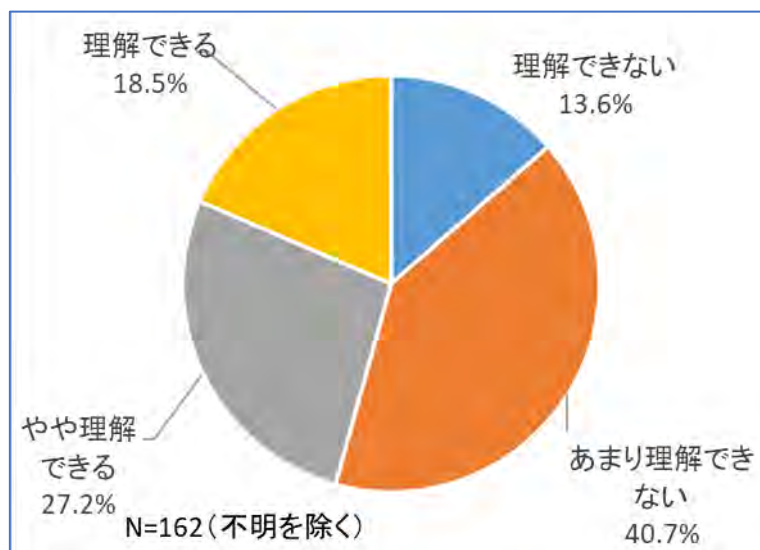
表 3-16 運行頻度（年齢別・普段の運転状況別、全データ）

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生		1				1	1	0
			100.0%				100.0%	100.0%	0.0%
	18～24 歳 (高校生除く)	1		1	2		4	1	3
		25.0%		25.0%	50.0%		100.0%	25.0%	75.0%
	25～34 歳	3	4	4	5		16	7	9
		18.8%	25.0%	25.0%	31.3%		100.0%	43.8%	56.3%
	35～44 歳	4	9	15	5	2	35	13	20
		11.4%	25.7%	42.9%	14.3%	5.7%	100.0%	37.1%	57.1%
年齢	45～54 歳	3	15	13	4	2	37	18	17
		8.1%	40.5%	35.1%	10.8%	5.4%	100.0%	48.6%	45.9%
	55～64 歳	2	17	10	1	4	34	19	11
		5.9%	50.0%	29.4%	2.9%	11.8%	100.0%	55.9%	32.4%
	65～74 歳	1	8	11	2	6	28	9	13
		3.6%	28.6%	39.3%	7.1%	21.4%	100.0%	32.1%	46.4%
	75 歳以上	2	11	8	1	4	26	13	9
		7.7%	42.3%	30.8%	3.8%	15.4%	100.0%	50.0%	34.6%
普段の運転状況	運転していない	4	15	10	3	9	41	19	13
		9.8%	36.6%	24.4%	7.3%	22.0%	100.0%	46.3%	31.7%
	運転している	12	50	52	17	8	139	62	69
普段の運転状況		8.6%	36.0%	37.4%	12.2%	5.8%	100.0%	44.6%	49.6%
	不明					1	1	0	0
普段の運転状況						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

4) 事前予約

『運行経費を抑えるため、乗車に事前予約が必要な運用とする』ことに対して『あまり理解できない』が40.7%と最も多く、『理解できない』と合わせると54.3%を占めている。



資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-44 事前予約（不明を除く）

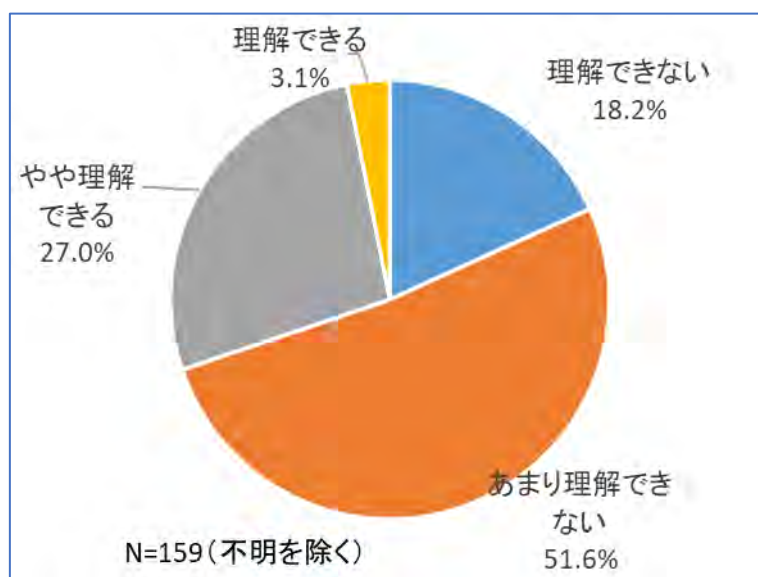
表 3-17 事前予約（年齢別・普段の運転状況別、全データ）

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生				1		1	0	1
					100.0%		100.0%	0.0%	100.0%
	18～24歳 (高校生除く)		1	1	2		4	1	3
			25.0%	25.0%	50.0%		100.0%	25.0%	75.0%
	25～34歳	3	7	3	3		16	10	6
		18.8%	43.8%	18.8%	18.8%		100.0%	62.5%	37.5%
	35～44歳	6	9	7	11	2	35	15	18
		17.1%	25.7%	20.0%	31.4%	5.7%	100.0%	42.9%	51.4%
年齢	45～54歳	5	16	12	2	2	37	21	14
		13.5%	43.2%	32.4%	5.4%	5.4%	100.0%	56.8%	37.8%
	55～64歳	2	14	10	4	4	34	16	14
		5.9%	41.2%	29.4%	11.8%	11.8%	100.0%	47.1%	41.2%
	65～74歳	1	7	7	7	6	28	8	14
		3.6%	25.0%	25.0%	25.0%	21.4%	100.0%	28.6%	50.0%
	75歳以上	5	12	4		5	26	17	4
		19.2%	46.2%	15.4%		19.2%	100.0%	65.4%	15.4%
普段の運転状況	運転していない	3	18	6	4	10	41	21	10
		7.3%	43.9%	14.6%	9.8%	24.4%	100.0%	51.2%	24.4%
	運転している	19	48	38	26	8	139	67	64
		13.7%	34.5%	27.3%	18.7%	5.8%	100.0%	48.2%	46.0%
普段の運転状況	不明					1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

5) 乗継運用

『運行経費を抑えるため、目的地までに乗継が必要な運用とする』ことに対して、『あまり理解できない』が51.6%と最も多く、『理解できない』を加えると69.8%となる。普段運転をしている人の方が理解できない傾向がある。



資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-45 乗継運用 (不明を除く)

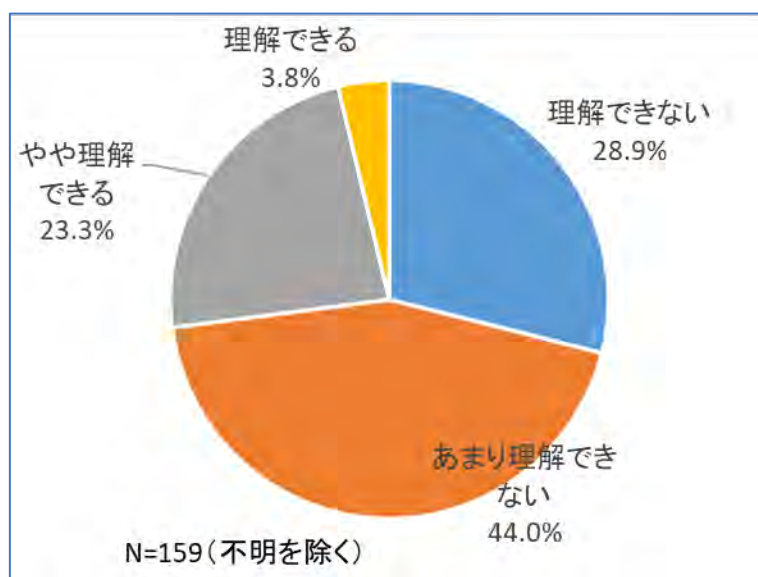
表 3-18 乗継運用 (年齢別・普段の運転状況別、全データ)

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生		2	1	1		4	2	2
			50.0%	25.0%	25.0%		100.0%	50.0%	50.0%
	18～24歳 (高校生除く)	3	8	4	1		16	11	5
		18.8%	50.0%	25.0%	6.3%		100.0%	68.8%	31.3%
	25～34歳	6	13	13	1	2	35	19	14
		17.1%	37.1%	37.1%	2.9%	5.7%	100.0%	54.3%	40.0%
	35～44歳	5	22	8		2	37	27	8
		13.5%	59.5%	21.6%		5.4%	100.0%	73.0%	21.6%
普段の 運転状況	45～54歳	6	17	6	1	4	34	23	7
		17.6%	50.0%	17.6%	2.9%	11.8%	100.0%	67.6%	20.6%
	55～64歳	3	10	6	1	8	28	13	7
		10.7%	35.7%	21.4%	3.6%	28.6%	100.0%	46.4%	25.0%
	65～74歳	6	10	4		6	26	16	4
		23.1%	38.5%	15.4%		23.1%	100.0%	61.5%	15.4%
	75歳以上			1			1	0	1
				100.0%			100.0%	0.0%	100.0%
普段の 運転状況	運転していない	6	15	6	2	12	41	21	8
		14.6%	36.6%	14.6%	4.9%	29.3%	100.0%	51.2%	19.5%
	運転している	23	67	37	3	9	139	90	40
普段の 運転状況		16.5%	48.2%	26.6%	2.2%	6.5%	100.0%	64.7%	28.8%
	不明					1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

6) 目的地までの時間

『運行経費を抑えるため、目的地まで時間がかかる運用とする』ことに対して、『あまり理解できない』が44.0%と最も多く、『理解できない』を加えると72.9%となる。普段運転をしているの方が理解できない傾向がある。



資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-46 目的地までの時間運用 (不明を除く)

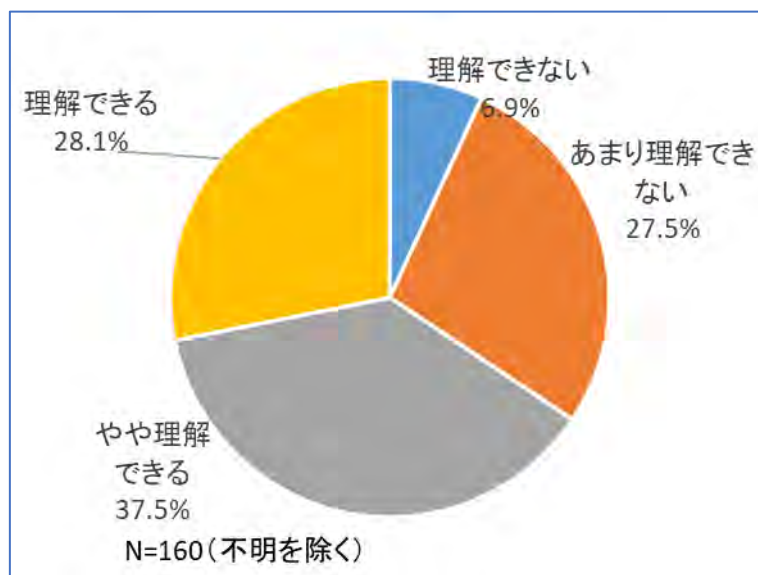
表 3-19 目的地までの時間運用 (年齢別・普段の運転状況別、全データ)

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生		1				1	1	0
			100.0%				100.0%	100.0%	0.0%
	18～24歳 (高校生除く)		2	1	1		4	2	2
			50.0%	25.0%	25.0%		100.0%	50.0%	50.0%
	25～34歳	6	5	2	3		16	11	5
		37.5%	31.3%	12.5%	18.8%		100.0%	68.8%	31.3%
	35～44歳	9	12	10	2	2	35	21	12
		25.7%	34.3%	28.6%	5.7%	5.7%	100.0%	60.0%	34.3%
	45～54歳	13	15	7		2	37	28	7
		35.1%	40.5%	18.9%		5.4%	100.0%	75.7%	18.9%
普段の運転状況	55～64歳	7	17	6		4	34	24	6
		20.6%	50.0%	17.6%		11.8%	100.0%	70.6%	17.6%
	65～74歳	5	10	5		8	28	15	5
		17.9%	35.7%	17.9%		28.6%	100.0%	53.6%	17.9%
	75歳以上	6	8	6		6	26	14	6
		23.1%	30.8%	23.1%		23.1%	100.0%	53.8%	23.1%
	運転していない	8	13	7	1	12	41	21	8
		19.5%	31.7%	17.1%	2.4%	29.3%	100.0%	51.2%	19.5%
	運転している	38	57	30	5	9	139	95	35
普段の運転状況		27.3%	41.0%	21.6%	3.6%	6.5%	100.0%	68.3%	25.2%
	不明					1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

7) 自動運転車両導入

『ドライバー確保が不要な自動運転車両を導入する』ことに対して、『やや理解できる』が最も多く 37.5%であり『理解できる』を加えると 65.6%となる。若い世代の方が理解できる傾向にある。



資料:北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

図 3-47 自動運転車両導入（不明を除く）

表 3-20 自動運転車両導入（年齢別・普段の運転状況別、全データ）

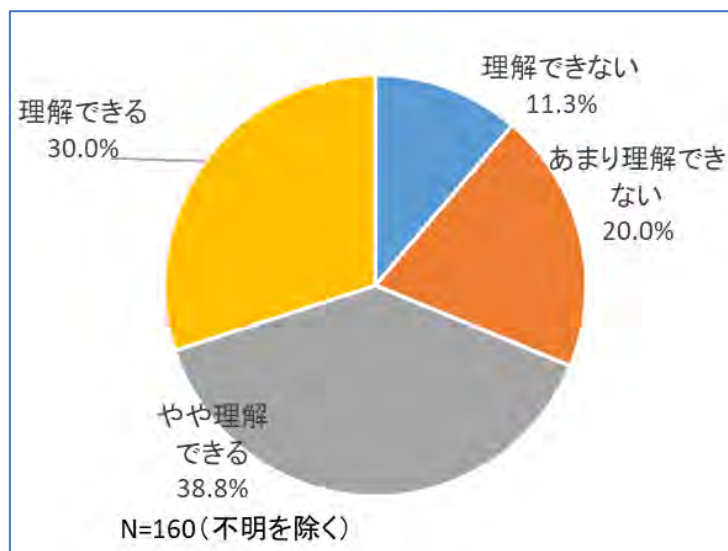
		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生			1			1	0	1
				100.0%			100.0%	0.0%	100.0%
	18～24歳 (高校生除く)		1	1	2		4	1	3
			25.0%	25.0%	50.0%		100.0%	25.0%	75.0%
	25～34歳	1	5	3	7		16	6	10
		6.3%	31.3%	18.8%	43.8%		100.0%	37.5%	62.5%
	35～44歳		6	12	14	3	35	6	26
			17.1%	34.3%	40.0%	8.6%	100.0%	17.1%	74.3%
	45～54歳	1	8	19	7	2	37	9	26
		2.7%	21.6%	51.4%	18.9%	5.4%	100.0%	24.3%	70.3%
普段の 運転状況	55～64歳	3	7	14	6	4	34	10	20
		8.8%	20.6%	41.2%	17.6%	11.8%	100.0%	29.4%	58.8%
	65～74歳	3	7	5	6	7	28	10	11
		10.7%	25.0%	17.9%	21.4%	25.0%	100.0%	35.7%	39.3%
	75歳以上	3	10	5	3	5	26	13	8
		11.5%	38.5%	19.2%	11.5%	19.2%	100.0%	50.0%	30.8%
	運転していない	4	14	7	5	11	41	18	12
		9.8%	34.1%	17.1%	12.2%	26.8%	100.0%	43.9%	29.3%
	運転している	7	30	53	40	9	139	37	93
		5.0%	21.6%	38.1%	28.8%	6.5%	100.0%	26.6%	66.9%
不明						1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料:北海道後志地域公共交通計画(令和4年7月策定)より引用

(2) 交通に関する新たな仕組みに対する意識

1) MaaS

『スマホや PC 等から複数の交通手段を組み合わせた経路検索や予約・支払いが一括で可能となる仕組みの導入』に対して、『やや理解できる』が最も多く 38.8%であり『理解できる』を加えると 68.8%となる。若い世代の方が理解できる傾向にある。



資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和 4 年 7 月策定)より引用

図 3-48 MaaS 導入 (不明を除く)

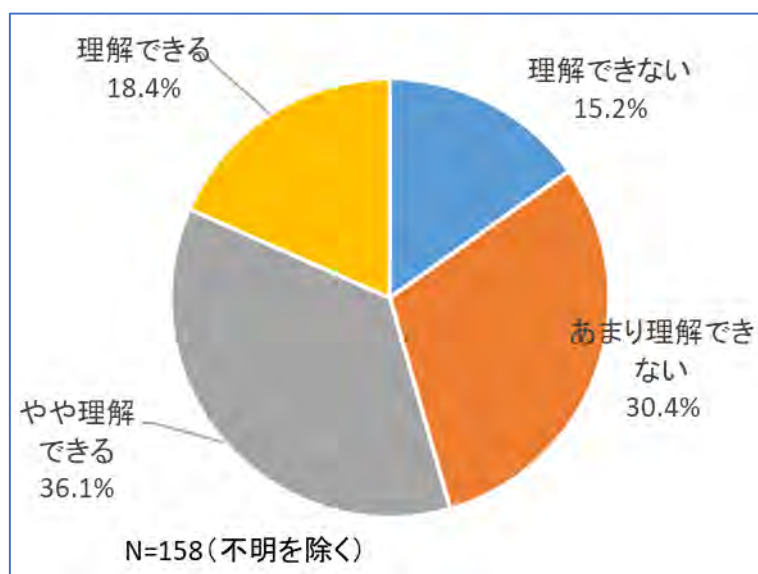
表 3-21 MaaS 導入 (年齢別・普段の運転状況別、全データ)

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生				1		1	0	1
					100.0%		100.0%	0.0%	100.0%
	18～24 歳 (高校生除く)		1	1	2		4	1	3
			25.0%	25.0%	50.0%		100.0%	25.0%	75.0%
	25～34 歳			9	7		16	0	16
				56.3%	43.8%		100.0%	0.0%	100.0%
	35～44 歳	1	2	13	16	3	35	3	29
		2.9%	5.7%	37.1%	45.7%	8.6%	100.0%	8.6%	82.9%
普段の運転状況	45～54 歳	2	10	19	3	3	37	12	22
		5.4%	27.0%	51.4%	8.1%	8.1%	100.0%	32.4%	59.5%
	55～64 歳	5	7	11	6	5	34	12	17
		14.7%	20.6%	32.4%	17.6%	14.7%	100.0%	35.3%	50.0%
	65～74 歳	5	4	4	10	5	28	9	14
		17.9%	14.3%	14.3%	35.7%	17.9%	100.0%	32.1%	50.0%
	75 歳以上	5	8	5	3	5	26	13	8
		19.2%	30.8%	19.2%	11.5%	19.2%	100.0%	50.0%	30.8%
普段の運転状況	運転していない	8	9	10	5	9	41	17	15
		19.5%	22.0%	24.4%	12.2%	22.0%	100.0%	41.5%	36.6%
	運転している	10	23	52	43	11	139	33	95
		7.2%	16.5%	37.4%	30.9%	7.9%	100.0%	23.7%	68.3%
	不明					1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料: 北海道後志地域公共交通計画(令和 4 年 7 月策定)より引用

2) 相乗りシステム

『同じ目的地に移動する「ドライバー」と「同乗者」をマッチングし、同乗する仕組みの導入』に対して、『やや理解できる』が最も多く 36.1%であり『理解できる』を加えると 54.5%となる。若い世代の方が理解できる傾向にある。



資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

図 3-49 相乗りシステム導入（不明を除く）

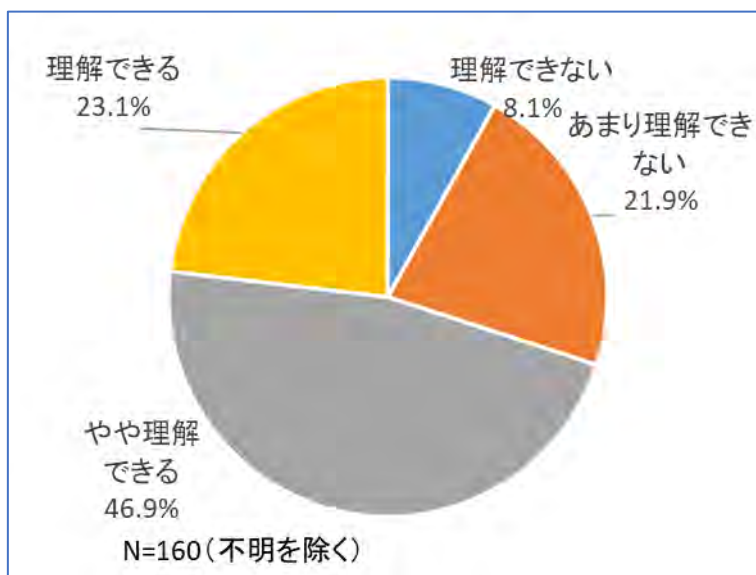
表 3-22 相乗りシステム導入（年齢別・普段の運転状況別、全データ）

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生			1			1	0	1
				100.0%			100.0%	0.0%	100.0%
	18～24 歳 (高校生除く)		2		1	1	4	2	1
			50.0%		25.0%	25.0%	100.0%	50.0%	25.0%
	25～34 歳	4	3	5	4		16	7	9
		25.0%	18.8%	31.3%	25.0%		100.0%	43.8%	56.3%
	35～44 歳	3	14	7	8	3	35	17	15
		8.6%	40.0%	20.0%	22.9%	8.6%	100.0%	48.6%	42.9%
	45～54 歳	6	12	11	5	3	37	18	16
		16.2%	32.4%	29.7%	13.5%	8.1%	100.0%	48.6%	43.2%
普段の運転状況	55～64 歳	4	8	14	2	6	34	12	16
		11.8%	23.5%	41.2%	5.9%	17.6%	100.0%	35.3%	47.1%
	65～74 歳	5	5	8	5	5	28	10	13
		17.9%	17.9%	28.6%	17.9%	17.9%	100.0%	35.7%	46.4%
	75 歳以上	2	4	11	4	5	26	6	15
		7.7%	15.4%	42.3%	15.4%	19.2%	100.0%	23.1%	57.7%
	運転していない	4	8	14	5	10	41	12	19
		9.8%	19.5%	34.1%	12.2%	24.4%	100.0%	29.3%	46.3%
	運転している	20	40	43	24	12	139	60	67
		14.4%	28.8%	30.9%	17.3%	8.6%	100.0%	43.2%	48.2%
不明						1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

3) デマンド交通

『事前登録・予約を行い、指定された時間に指定された場所へ送迎するデマンド交通の導入（予約の組合せに応じて、ピックアップにかかる時間や目的地までの所要時間は変動する）』に対して、『やや理解できる』が最も多く 46.9%、『理解できる』を含めると 70%を占めている。



資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

図 3-50 相乗りシステム導入（不明を除く）

表 3-23 相乗りシステム導入（年齢別・普段の運転状況別、全データ）

		理解できない	あまり理解できない	やや理解できる	理解できる	不明	総計	非理解計	理解計
年齢	小中学生・高校生				1		1	0	1
					100.0%		100.0%	0.0%	100.0%
	18～24 歳 (高校生除く)	1		2	1		4	1	3
		25.0%		50.0%	25.0%		100.0%	25.0%	75.0%
	25～34 歳		4	7	5		16	4	12
			25.0%	43.8%	31.3%		100.0%	25.0%	75.0%
	35～44 歳	2	9	13	8	3	35	11	21
		5.7%	25.7%	37.1%	22.9%	8.6%	100.0%	31.4%	60.0%
	45～54 歳	3	10	18	3	3	37	13	21
		8.1%	27.0%	48.6%	8.1%	8.1%	100.0%	35.1%	56.8%
普段の運転状況	55～64 歳	1	4	20	4	5	34	5	24
		2.9%	11.8%	58.8%	11.8%	14.7%	100.0%	14.7%	70.6%
	65～74 歳	5	2	6	10	5	28	7	16
		17.9%	7.1%	21.4%	35.7%	17.9%	100.0%	25.0%	57.1%
	75 歳以上	1	6	9	5	5	26	7	14
		3.8%	23.1%	34.6%	19.2%	19.2%	100.0%	26.9%	53.8%
	運転していない	2	6	15	8	10	41	8	23
		4.9%	14.6%	36.6%	19.5%	24.4%	100.0%	19.5%	56.1%
	運転している	11	29	60	29	10	139	40	89
		7.9%	20.9%	43.2%	20.9%	7.2%	100.0%	28.8%	64.0%
	不明					1	1	0	0
						100.0%	100.0%	0.0%	0.0%

資料：北海道後志地域公共交通計画（令和 4 年 7 月策定）より引用

3.3.3 郊外地域住民の移動実態と公共交通に関する意識

過年度調査（令和3年度 倶知安町 地域公共交通計画策定業務、倶知安町地域公共交通活性化協議会、令和4年3月）で実施されたアンケート調査から、じゃがりん号が運行されていない郊外地域住民の移動実態と公共交通に関する意識を以下に示す。

(1) 日常の移動について

1) 通勤・通学

回答者の通勤・通学目的による日常の移動については、「じゃがたく」を事前登録された方10票、世帯代表（事前登録されていない方の代表）27票の合計37票の回答が得られた。

そのうち、主な行先の回答があったのは以下の表のとおりであり、事前登録された方、世帯代表ともに80%以上が倶知安町内の回答となっている。

事前登録された方では「東小学校」と「倶知安中学校」の小中学校が最も多く、世帯代表は「旭」が最も多い。

表 3-24 通勤・通学目的の主な行先（夏期）

市町村名	地区・施設名	事前登録された方		世帯代表者		合計	
倶知安町	旭	0人	0.0%	5人	18.5%	5人	13.5%
	東小学校	2人	20.0%	1人	3.7%	3人	8.1%
	倶知安町内	0人	0.0%	2人	7.4%	2人	5.4%
	倶知安町役場	0人	0.0%	2人	7.4%	2人	5.4%
	山田	0人	0.0%	2人	7.4%	2人	5.4%
	自分所有の畑	1人	10.0%	1人	3.7%	2人	5.4%
	倶知安中学校	2人	20.0%	0人	0.0%	2人	5.4%
	自営業	1人	10.0%	0人	0.0%	1人	2.7%
	高砂地区	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	倶知安駅	1人	10.0%	0人	0.0%	1人	2.7%
	高見	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	岩尾別	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	ヒラフ	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	中学校	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	巽	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	倶知安高校	1人	10.0%	0人	0.0%	1人	2.7%
	北3西2	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	HANAZONO	1人	10.0%	0人	0.0%	1人	2.7%
	倶知安農業高校	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
倶知安町 計：		9人	90.0%	23人	85.2%	32人	86.5%
二セコ町	南地区	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	元町	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
	二セコ高校	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
二セコ町 計：		0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
蘭越町	計： 蘭越町	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
真狩村	計： 真狩村	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
喜茂別町	計： 喜茂別町	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
仁木町	計： 仁木町	1人	10.0%	0人	0.0%	1人	2.7%
その他	計： 道内振興局の役所や学校	0人	0.0%	1人	3.7%	1人	2.7%
合計		10人	100.0%	28人	103.7%	38人	102.7%
回答者数		10人	100.0%	27人	100.0%	37人	100.0%

通勤・通学時の主な利用交通手段は、事前登録された方、世帯代表（事前登録されていない方の代表）ともに「車（自分で運転）」の回答が最も多く、事前登録された方は60.0%、世帯代表は80.6%となっている。

また、バスの利用状況を見てみると、事前登録された方は「スクールバス」が15.0%となっており、世帯代表の「路線バス」と「スクールバス」の合計5.6%を上回っている。

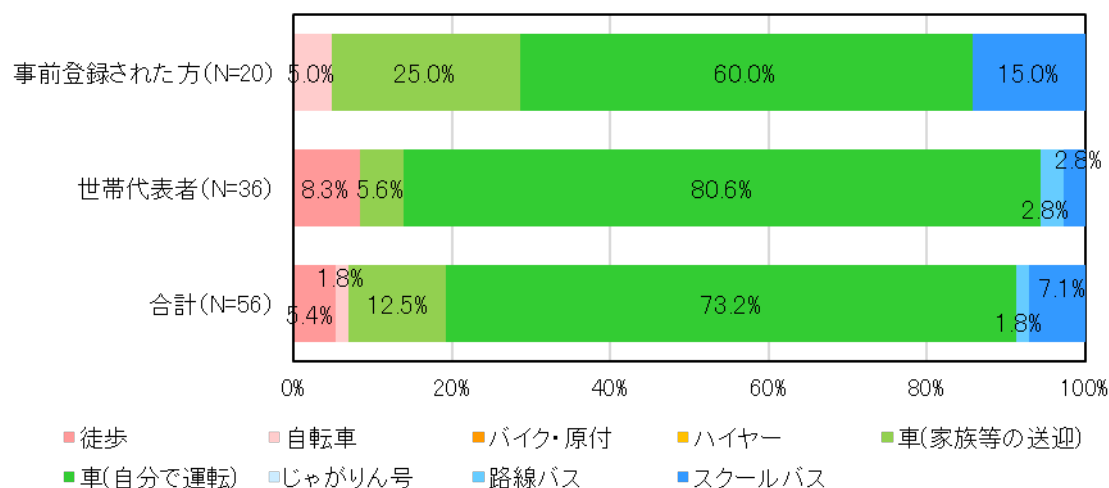


図 3-51 通勤・通学目的時の主な交通手段（夏期）

通勤・通学時の移動頻度は、事前登録された方、世帯代表（事前登録されていない方の代表）ともに「週5日以上」の回答が70%以上となっている。

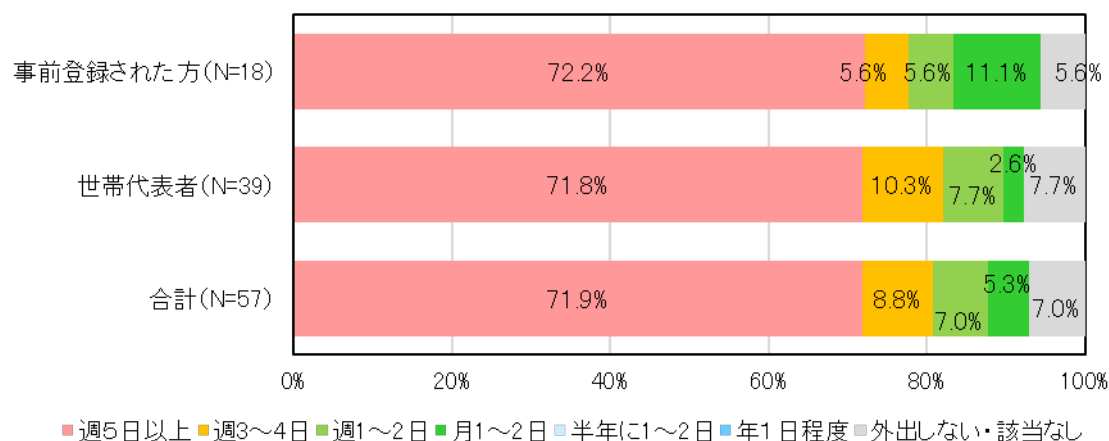


図 3-52 通勤・通学目的時の移動頻度（夏期）

通勤・通学時の出発、帰宅の時間は、事前登録された方は「7時頃」に出発して「15時頃」と「18時頃」に帰宅する回答が最も多い。世帯代表（事前登録されていない方の代表）は「8時頃」に出発し「18時頃」に帰宅する回答が最も多い。

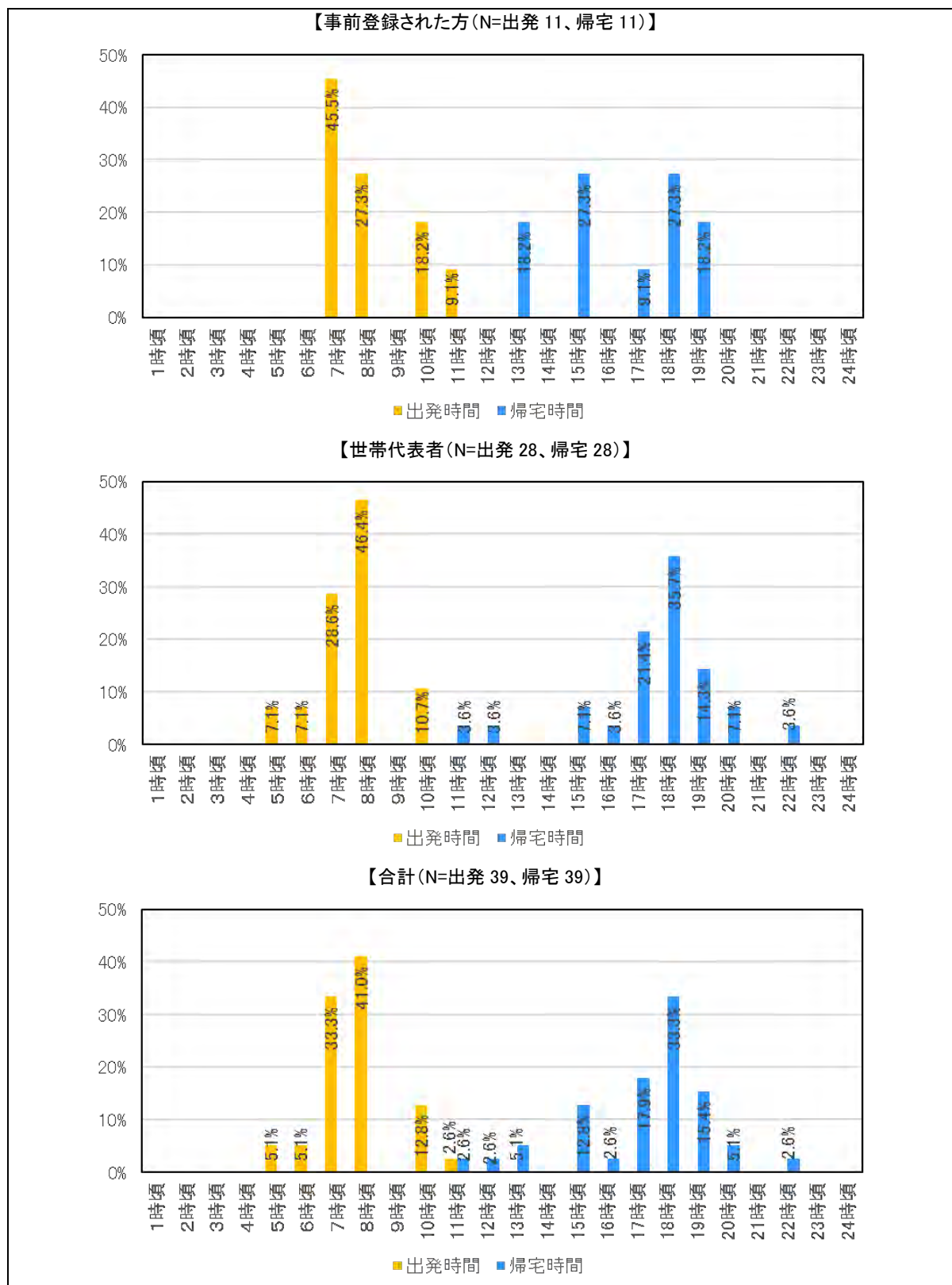


図 3-53 通勤・通学目的時の出発・帰宅時間（夏期）

2) 買い物

回答者の最もよく行く日常の買い物の移動については、事前登録された方 44 票、世帯代表（事前登録されていない方の代表）108 票の合計 152 票の回答が得られた。

そのうち、主な行先の回答があったのは以下の表のとおりであり、事前登録された方、世帯代表ともにすべての回答が「倶知安町内」であり、「生協」や「ラッキー」の倶知安の中心市街地に立地する店舗の回答が多い。

表 3-25 買い物目的の主な行先（夏期）

市町村名	地区・施設名	事前登録された方		世帯代表者		合計	
倶知安町	生協	30 人	68.2%	59 人	54.6%	89 人	58.6%
	ラッキー	17 人	38.6%	47 人	43.5%	64 人	42.1%
	ホームック	6 人	13.6%	34 人	31.5%	40 人	26.3%
	マックスバリュ	5 人	11.4%	25 人	23.1%	30 人	19.7%
	コンビニ	1 人	2.3%	1 人	0.9%	2 人	1.3%
	JA	1 人	2.3%	1 人	0.9%	2 人	1.3%
	ツルハ	0 人	0.0%	2 人	1.9%	2 人	1.3%
	スーパー	1 人	2.3%	0 人	0.0%	1 人	0.7%
	セイコーマート	0 人	0.0%	1 人	0.9%	1 人	0.7%
	セブンイレブン	0 人	0.0%	1 人	0.9%	1 人	0.7%
倶知安町 計：		61 人	138.6%	171 人	158.3%	232 人	152.6%
合計		61 人	138.6%	171 人	158.3%	232 人	152.6%
回答者数		44 人	100.0%	108 人	100.0%	152 人	100.0%

最もよく行く日常の買い物の主な利用交通手段は、事前登録された方は、「車（自分の運転）」が 51.9%と最も多く、次いで「車（家族等の送迎）」の 33.3%となっており、「車（自分の運転＋家族等の送迎）」で 85.2%を占めている。

世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「車（自分の運転）」が 91.2%と圧倒的に多く、「車（自分の運転＋家族等の送迎）」は 97.4%を占めている。

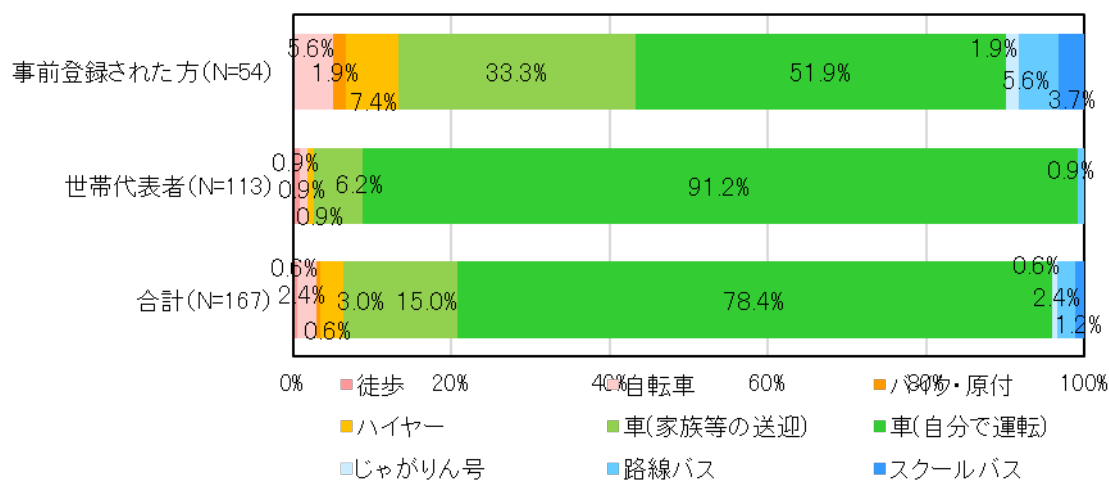


図 3-54 買い物目的時の主な交通手段（夏期）

買い物時の移動頻度は、事前登録された方、世帯代表（事前登録されていない方の代表）ともに「週1～2日」の回答が約50～60%となっている。

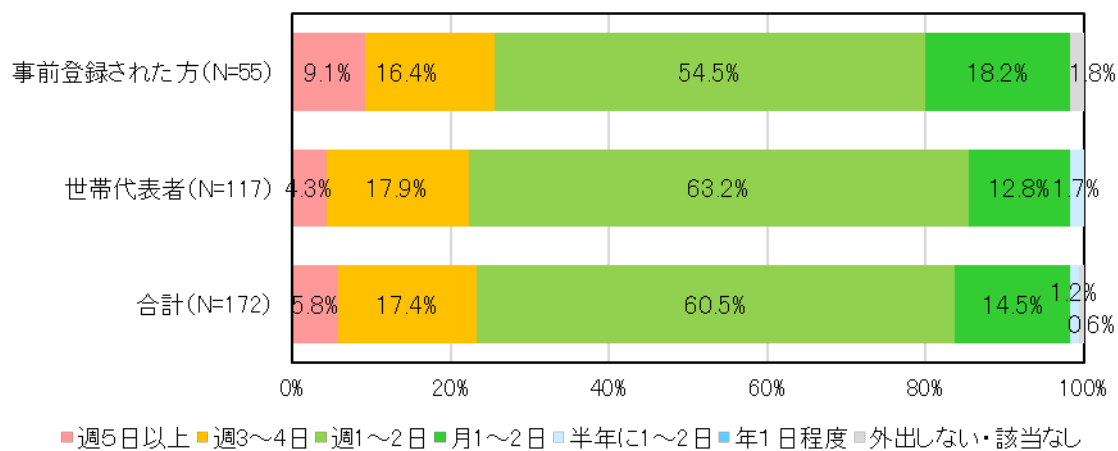


図 3-55 買い物目的時の移動頻度（夏期）

買い物時の出発、帰宅の時間は、事前登録された方は「10 時頃」に出発して「16 時頃」に帰宅する回答が最も多い。世帯代表（事前登録されていない方の代表）も「10 時頃」の出発が最も多いが、帰宅の時間にはバラツキがあり、「12 時頃」がほかの時間帯と比べて、若干多い。

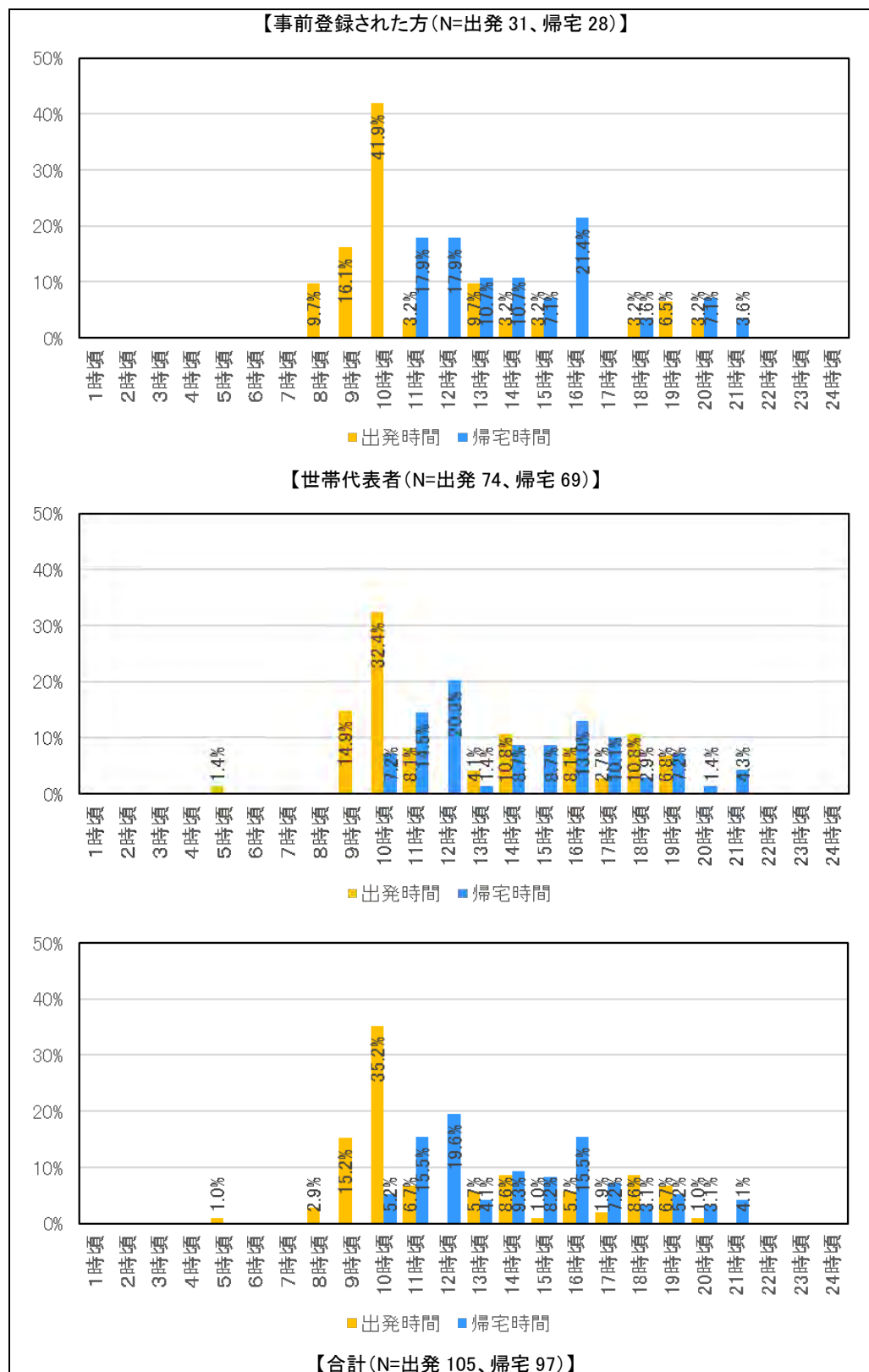


図 3-56 買い物目的時の出発・帰宅時間（夏期）

3) 通院

回答者の最もよく行く定期的な通院の移動については、事前登録された方 38 票、世帯代表（事前登録されていない方の代表）81 票の合計 119 票の回答が得られた。

そのうち、主な行先の回答があったのは以下の表のとおりであり、事前登録された方、世帯代表ともに「倶知安町内」の病院の回答が多い。また、世帯代表では「札幌市」や「小樽市」の回答が見受けられる。

その詳細は、「厚生病院」や「さとう内科」、「白樺会内科クリニック」の回答が多い。

表 3-26 通院目的の主な行先（夏期）

市町村名	地区・施設名	事前登録された方		世帯代表者		合計	
倶知安町	厚生病院	24 人	63.2%	47 人	58.0%	71 人	59.7%
	さとう内科	8 人	21.1%	10 人	12.3%	18 人	15.1%
	白樺会内科クリニック	6 人	15.8%	8 人	9.9%	14 人	11.8%
	あずま眼科	2 人	5.3%	3 人	3.7%	5 人	4.2%
	くとさん病院	0 人	0.0%	2 人	2.5%	2 人	1.7%
	ニセコ脳神経外科	2 人	5.3%	2 人	2.5%	4 人	3.4%
	ようていクリニック	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	ロイヤル歯科	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	中川医院	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	伊藤歯科	1 人	2.6%	0 人	0.0%	1 人	0.8%
	ニセコ インターナショナル クリニック	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	中川歯科	1 人	2.6%	0 人	0.0%	1 人	0.8%
倶知安町 計：		44 人	115.8%	76 人	93.8%	120 人	100.8%
札幌市	札幌の耳鼻科	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	札幌市	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	札幌中央病院	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	湊仁会	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	札幌市 計：	0 人	0.0%	4 人	4.9%	4 人	3.4%
小樽市	小樽市	0 人	0.0%	2 人	2.5%	2 人	1.7%
	小樽病院	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	小樽市 計：	0 人	0.0%	3 人	3.7%	3 人	2.5%
京極町	京極町ひまわりクリニック	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
その他	病院	1 人	2.6%	1 人	1.2%	2 人	1.7%
	歯科医院	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	歯医者	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	町外の病院	0 人	0.0%	1 人	1.2%	1 人	0.8%
	その他 計：	1 人	2.6%	4 人	4.9%	5 人	4.2%
合計		45 人	118.4%	88 人	108.6%	133 人	111.8%
回答者数		38 人	100.0%	81 人	100.0%	119 人	100.0%

最も多い定期的な通院の主な利用交通手段は、事前登録された方は、「車（自分の運転）」が50.0%と最も多く、次いで「車（家族等の送迎）」の36.5%となっており、「車（自分の運転+家族等の送迎）」で86.9%を占めている。

世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「車（自分の運転）」が84.3%と圧倒的に多く、「車（自分の運転+家族等の送迎）」は95.5%を占めている。

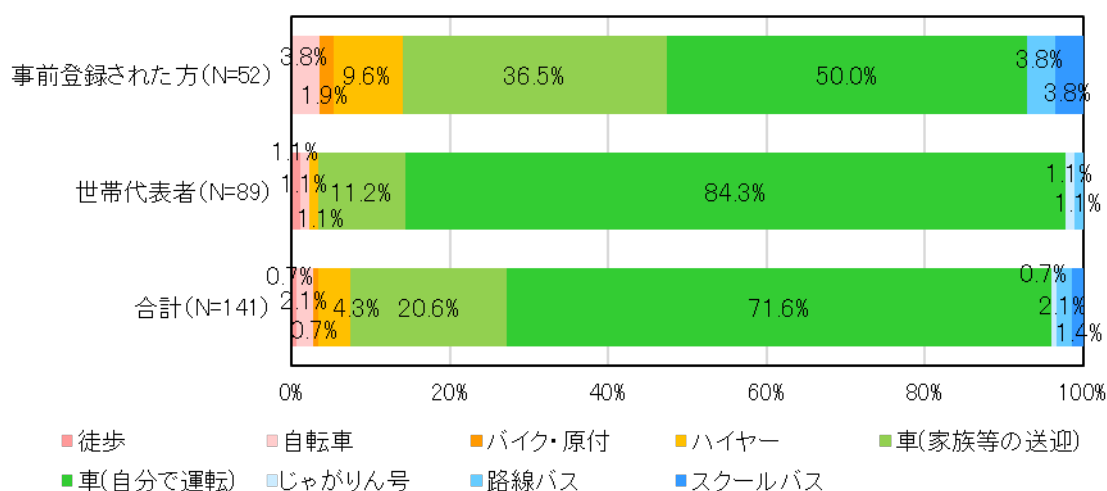


図 3-57 通院目的時の主な交通手段（夏期）

通院時の移動頻度について、事前登録された方は「月1～2日」の62.5%が最も多く、次いで「半年の1～2日」の16.7%となっている。

世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「半年に1～2日」の46.5%が最も多く、次いで「月1～2日」の40.7%となっている。

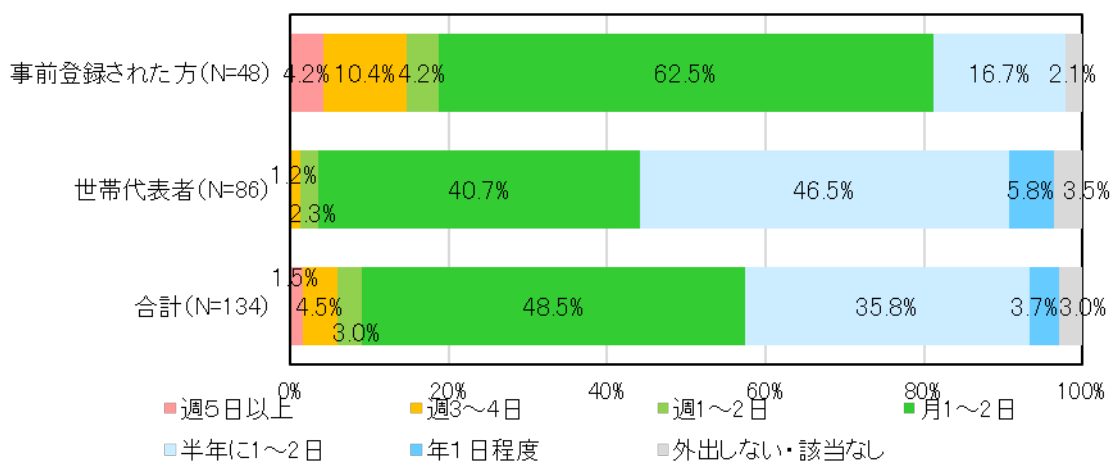


図 3-58 通院目的時の移動頻度（夏期）

通院時の出発、帰宅の時間は、事前登録された方は「9 時頃」に出発して「11 時頃」と「12 時頃」に帰宅する回答が最も多い。世帯代表（事前登録されていない方の代表）も「9 時頃」の出発が最も多く、「12 時頃」に帰宅する回答が最も多い。

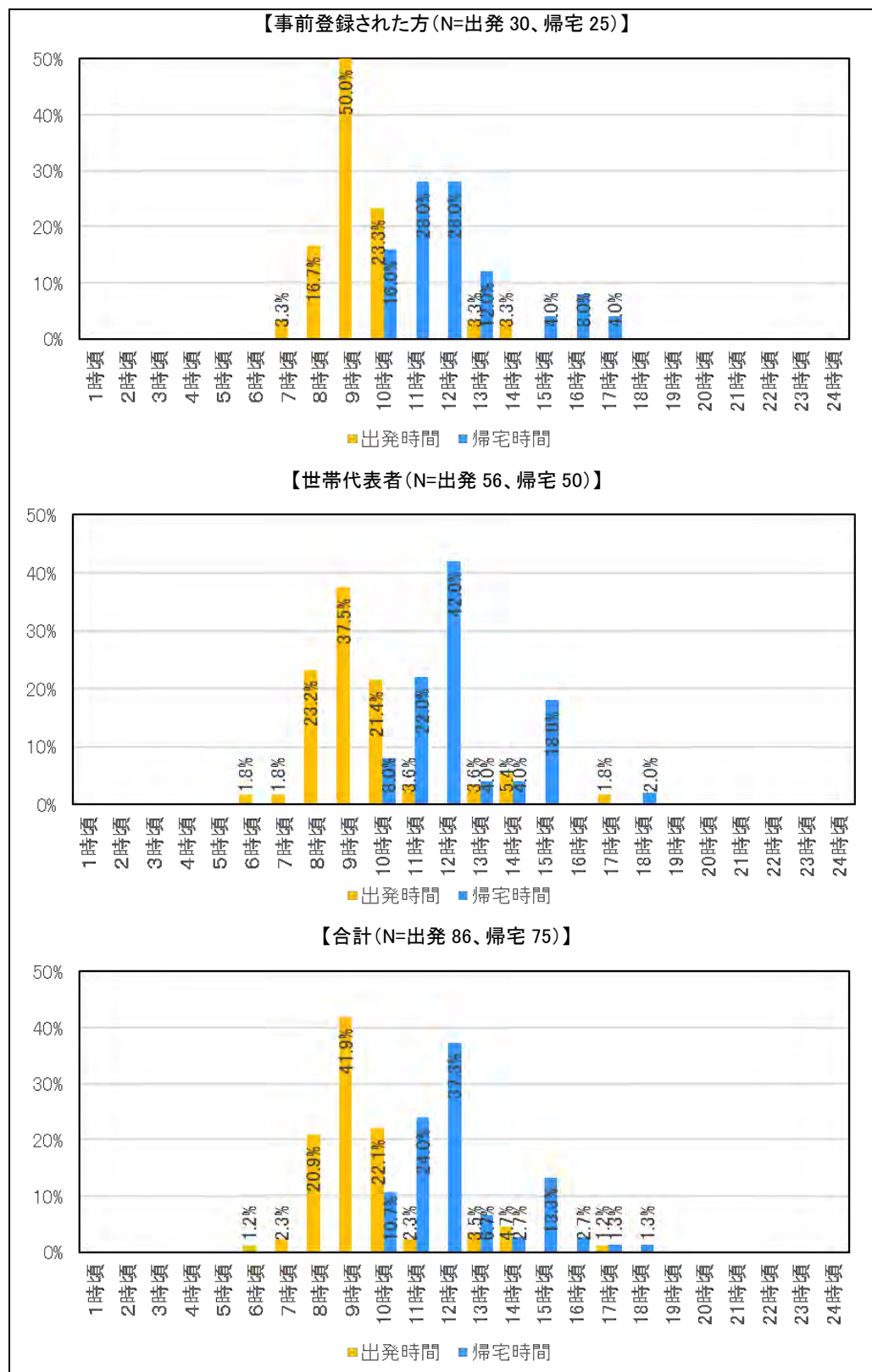


図 3-59 買い物目的時の出発・帰宅時間（夏期）

(2) 交通機関の利用頻度について

1) 自動車

自動車の利用頻度について、事前登録された方は「週2～3日」の38.8%が最も多く、僅差で「ほぼ毎日」の36.7%となっている。また、世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「ほぼ毎日」の62.8%が最も多く、次いで「週2～3日」の26.4%となっている。

そのほかの交通手段と比較して、この「自動車」と後述する「スクールバス」の利用頻度は高く、「ほぼ毎日」に着目すると、世帯代表の「ほぼ毎日」の構成比はこの「自動車」の方が高い。

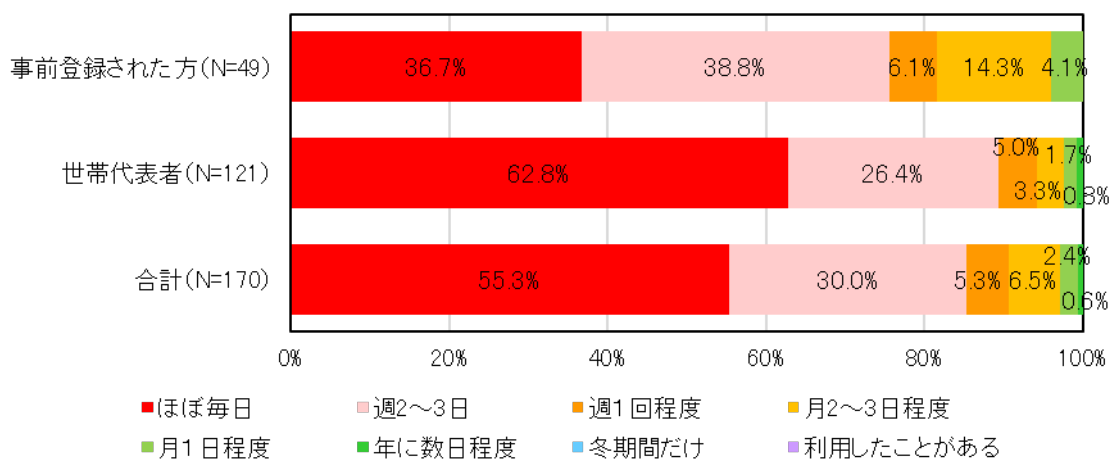


図 3-60 自動車による移動頻度（夏期）

2) 路線バス

路線バスの利用頻度について、事前登録された方は「年に数日程度」の28.0%が最も多く、次いで「利用したことがある」の24.0%となっており、利用頻度は低い。

世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「利用したことがある」が57.1%となっており、事前登録された方よりも、更に利用頻度が低い。

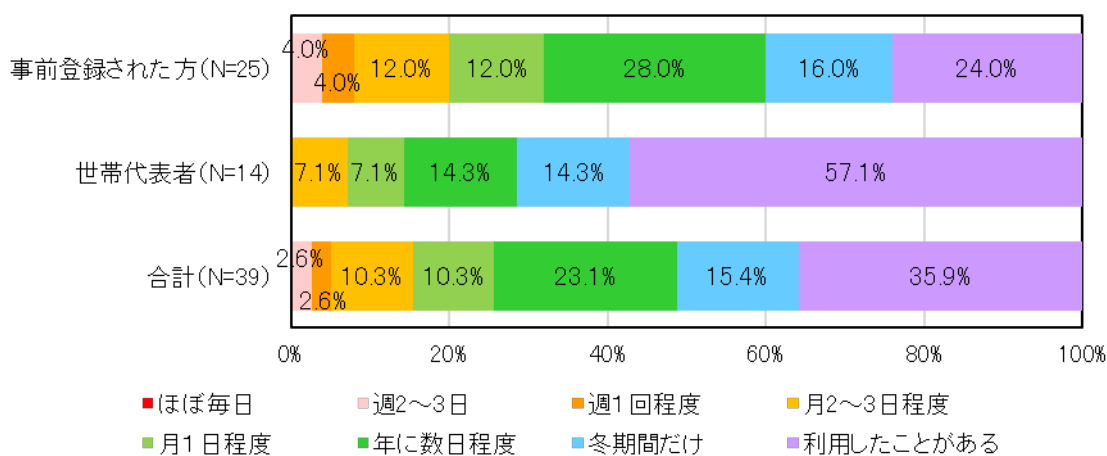


図 3-61 路線バスによる移動頻度（夏期）

3) ハイヤー

ハイヤーの利用頻度について、事前登録された方は「利用したことがある」の35.3%が最も多く、順に「年に数日程度」の23.5%、「月1日程度」の20.6%となっている。

世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「年に数日程度」の43.2%が最も多く、次いで「利用したことがある」の29.5%となっている。

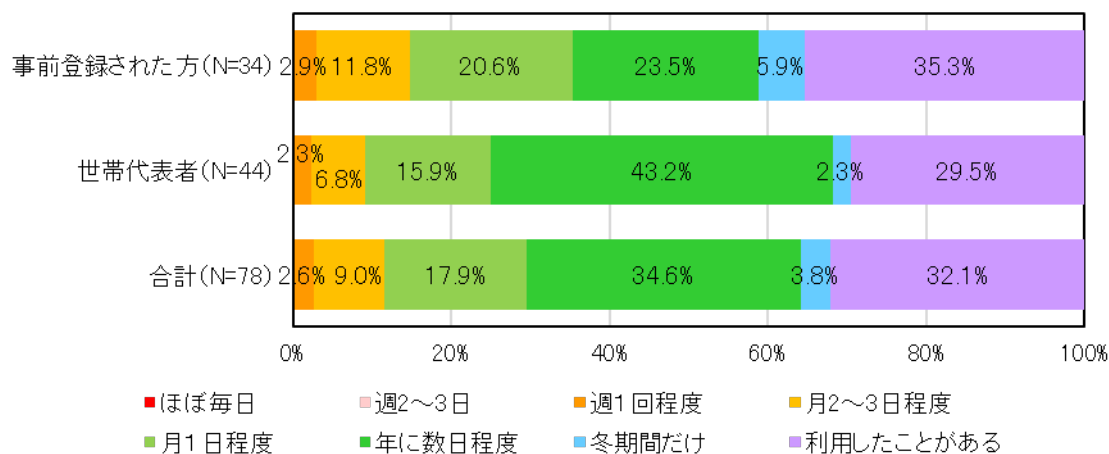


図 3-62 ハイヤーによる移動頻度（夏期）

4) じゃがりん号

じゃがりん号の利用頻度について、事前登録された方は「利用したことがある」の30.8%が最も多く、順に「週2〜3日」の23.1%、「週1日程度」と「冬期間だけ」の15.4%となっている。

世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「利用したことがある」の80.0%が最も多く、次いで「年に数日程度」の20.0%となっており、利用頻度は低い。

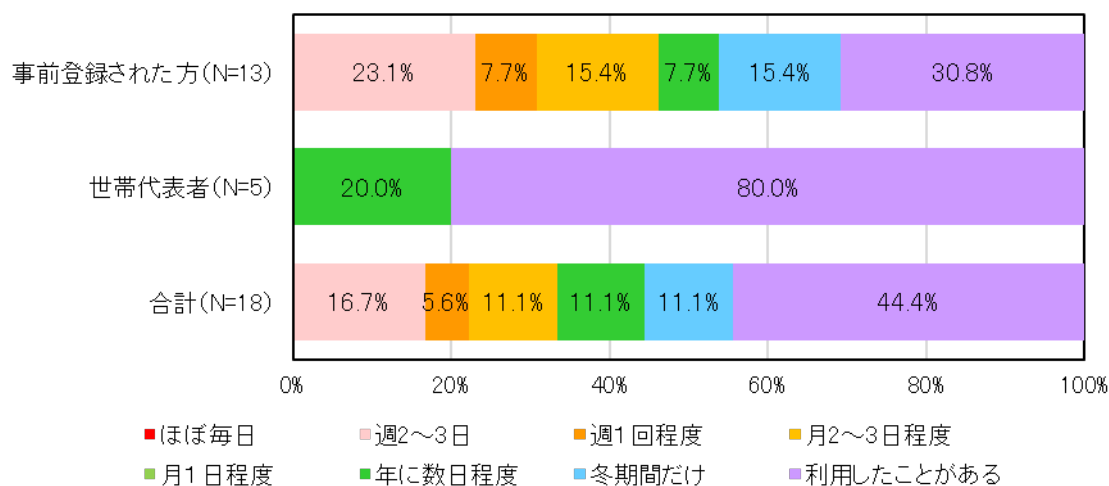


図 3-63 じゃがりん号による移動頻度（夏期）

5) スクールバス

スクールバスの利用頻度について、事前登録された方は「ほぼ毎日」の55.6%が最も多く、次いで「月2～3日程度」と「利用したことがある」の22.2%となっている。

世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「ほぼ毎日」と「利用したことがある」の30.0%が最も多い。

そのほかの交通手段と比較して、この「スクールバス」と前述した「自動車」の利用頻度は高く、「ほぼ毎日」に着目すると、事前登録された方は「ほぼ毎日」の構成比はこの「スクールバス」の方が高い。

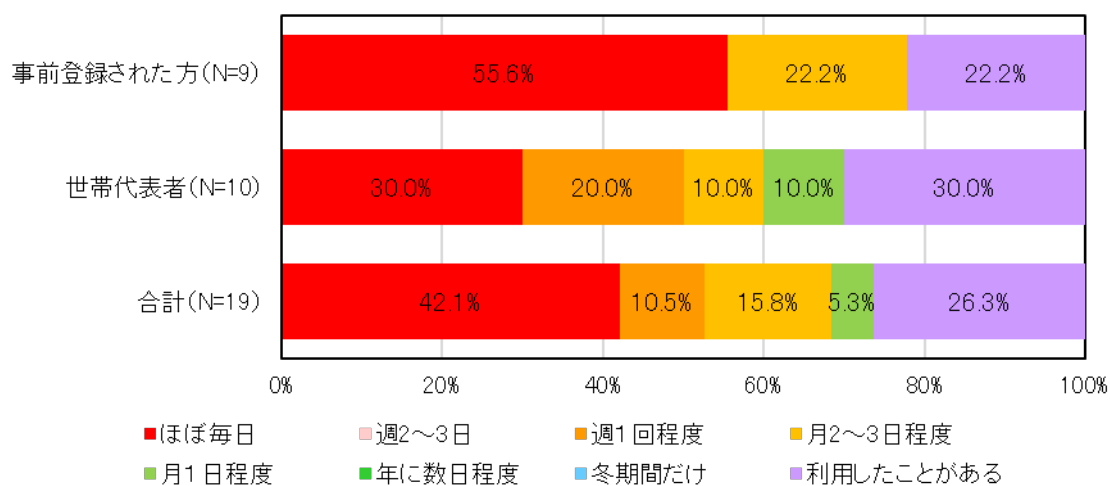


図 3-64 スクールバスによる移動頻度（夏期）

6) 「じゃがたく」の必要性について

生活する上での必要性について、事前登録された方は「ないと困る」の44.1%が最も多く、次いで「なくてはならない」が33.9%となっており、「必要（なくてはならない+ないと困る）」の回答は78.0%と必要性が高い。

世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「なくても困らない」の回答が61.0%と最も多いものの、「必要（なくてはならない+ないと困る）」の回答が28.5%となっており、「まったく必要ない」の10.6%を約18ポイント上回っている。

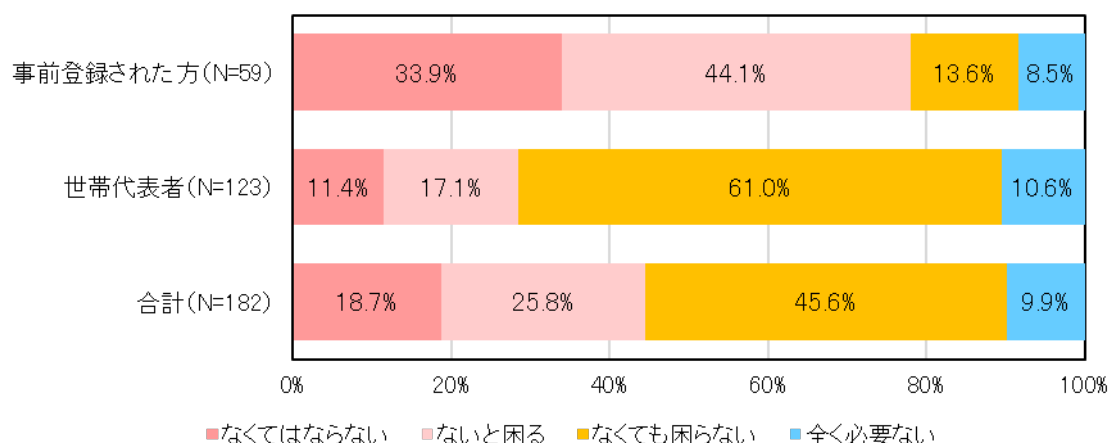


図 3-65 「じゃがたく」の必要性（夏期）

必要性の理由は、「必要」の回答の多い事前登録された方は「安心・安全のため」の39.7%が最も多く、順に「運賃が安い」の36.5%、「他に交通手段がないため」の34.9%となっている。

「なくても困らない」の回答の多い世帯代表（事前登録されていない方の代表）は、「自分で運転する事があるため」の59.0%が最も多く、次いで「利用したことがないため」の18.9%となっている。

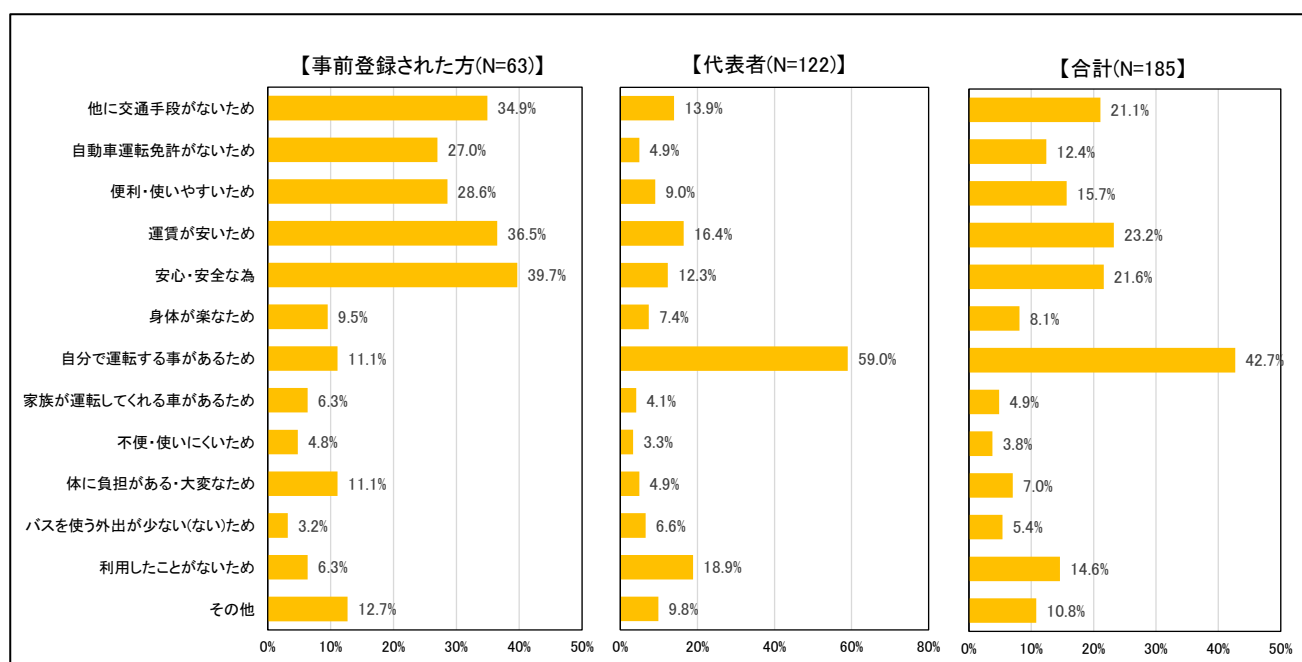


図 3-66 「じゃがたく」の必要性の回答理由（夏期）

(3) 公共交通の継続的な確保について

1) 路線バスについて

路線バスを継続的に確保するための必要となる費用などの負担のあり方については、事前登録されている方、世帯代表（事前登録されていない方の代表）ともに「町全体で負担」が約 40～50%と最も多く、次いで「利用者が負担」の約 30%前後となっている。

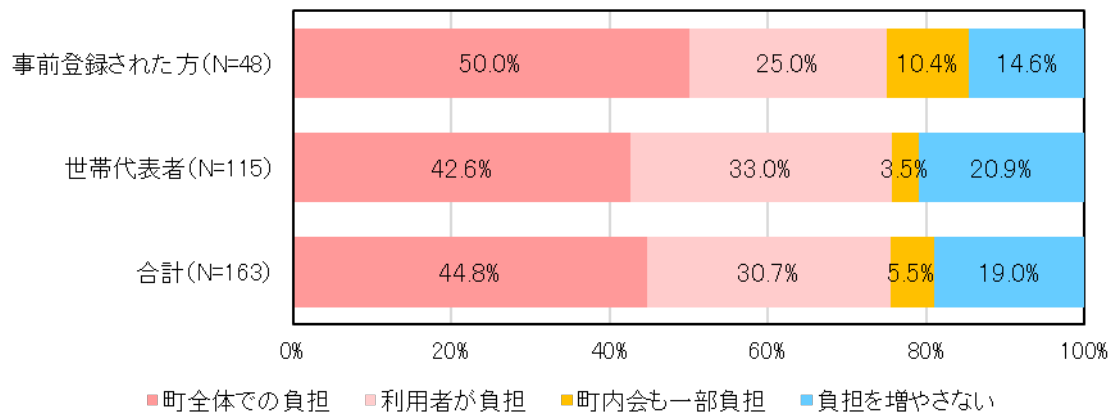


図 3-67 路線バスを継続的に確保するための在り方（夏期）

2) 「じゃがたく」等の新しい交通手段について

「じゃがたく」等の新しい交通手段を継続的に確保するための必要となる費用などの負担のあり方については、事前登録されている方、世帯代表（事前登録されていない方の代表）ともに「町全体で負担」が約 60%と最も多く、次いで「利用者が負担」の約 25%前後となっている。

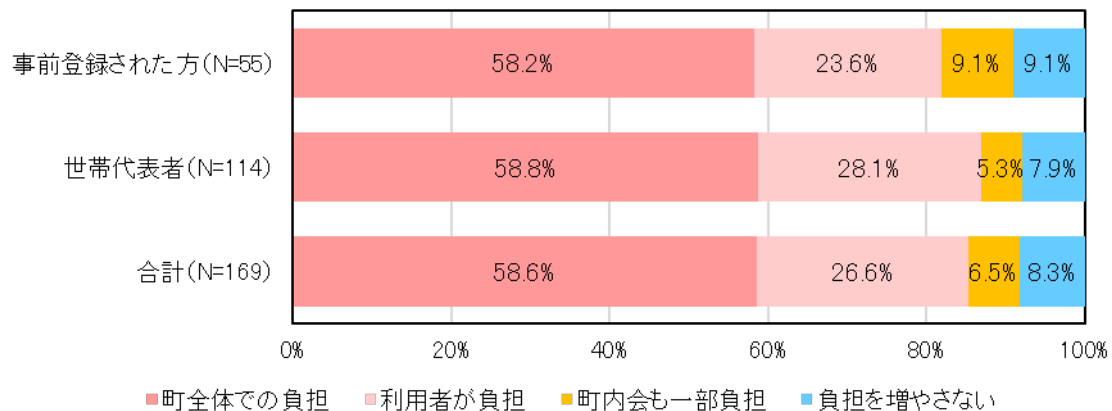


図 3-68 「じゃがたく」等の新しい交通手段を継続的に確保するための在り方（夏期）

3.4 交通事業者等の実態

俱知安町における公共交通施策・事業の実態、交通事業者の経営環境と見通しや公共交通に対する課題認識等を以下に示す。

3.4.1 俱知安町における公共交通関連施策

俱知安町で実施している生活交通支援施策は9種類（①バス借上げ料、②スクールバス運行委託費、③スクールワゴン運行経費、④じゃがりん号運行事業、⑤郊外デマンドバス「じゃがたく」実証運行、⑥生活路線バス維持費補助金、⑦胆振線代替バス維持費補助金、⑧老人福祉ハイヤー利用助成事業、⑨障害者福祉ハイヤー利用助成事業）の事業が実施されており、高齢者に対する移動支援のほか、児童・生徒を対象にした移動支援、コミュニティバスの運行など多様な生活交通支援策を実施している。令和3年度（2021年度）は支援策全体で約1億2,800万円の支出となっている（次ページ参照）。

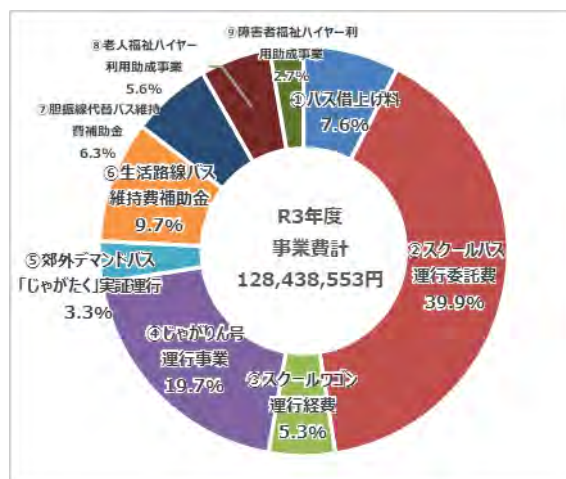


図 3-69 生活交通支援策事業費内訳（R3 年度）

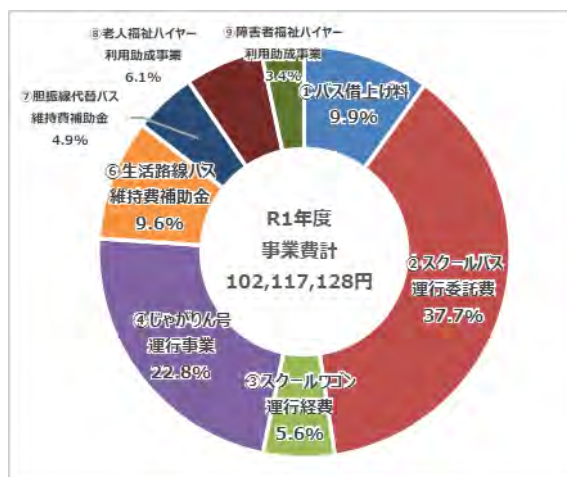
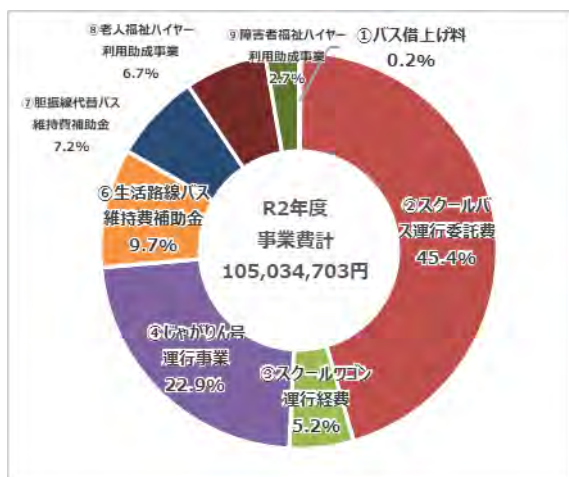


図 3-70 生活交通支援策事業費内訳（左 R2 年度、右 R 元年度）

表 3-27 生活交通支援策一覧(1/2)

事業名	事業内容	事業形態	支援 対象	支援 内容	対象 地域	年度	事業費 (単位：円)	利用人数等
①バス借上げ料	町民のサークル活動などにより送迎を行うことを目的に、町でバスを借上げ	運行委託	一般	車両 手配	全町	R1	10,141,182	借上げ台数 計 236 台
						R2	184,300	借上げ台数 計 2 台
						R3	9,749,870	借上げ台数 計 221 台
②スクールバス運行委託費	子供の教育の充実として、遠距離通学児童・生徒の登下校時の送迎を行い、通学手段の確保を図ることを目的に、スクールバス 1・2・3 系統(東小・倶知安中)、6・8 系統(西小・倶知安中)、7 系統(樺山冬期のみ)を運行委託	運行委託	児童 ・ 一般	運行	農村 部	R1	38,490,954	利用人数 小学生 106 名・中学生 61 名 計 167 名
						R2	47,650,182	利用人数 小学生 120 名・中学生 65 名・高校生 27 名 計 212 名
						R3	51,277,769	利用人数 小学生 105 名・中学生 67 名・高校生 35 名 計 207 名
③スクールワゴン運行経費	スクールバスで対応できない地区に在住する児童・生徒の通学手段の確保を図ることを目的に、2 名の運転手を町が雇用し、スクールワゴンを運行	運行委託	児童 ・ 一般	運行	農村 部	R1	5,728,091	人件費：3,974,500 円 車両リース代：1,081,716 円、燃料費：671,875 円 利用人数 小学生 19 名・中学生 4 名
						R2	5,508,793	人件費：3,529,479 円 車両リース代：1,408,176 円、燃料費：571,138 円 利用人数 小学生 17 名・中学生 5 名
						R3	6,753,135	人件費：4,702,213 円 車両リース代：1,408,176 円、燃料費：642,746 円 利用人数 小学生 17 名・中学生 6 名
④じゃがりん号運行事業	民間路線バス事業者では対応できない市街地の公共交通空白地域を解消すべく、市街地を 2 ルートで循環バスを運行	運行委託 フィーダー補助	一般	運行	市街 地	R1	23,292,559	利用人数 33,483 人
						R2	24,000,781	利用人数 28,256 人
						R3	25,360,767	利用人数 26,699 人
⑤郊外デマンドバス「じゃがたく」実証運行	民間路線バス事業者では対応できない郊外部の公共交通空白地域を解消すべく、デマンドバスの実証運行	運行委託	一般	運行	郊外 部	R1		R3 より実施
						R2		R3 より実施
						R3	4,179,146	利用人数 299 人（実証運行期間 60 日）

表 3-28 生活交通支援策一覧(2/2)

事業名	事業内容	事業形態	支援 対象	支援 内容	対象 地域	年度	事業費 (単位：円)	利用人数等
⑥生活路線バス 維持費補助 金	住民生活に必要なバス路線の運行を維持す べく、運行経費の赤字分について、路線の状 況によって補助率を設定し、運行事業者に対 し補助金を交付	運行補助	一般	補助	全町	R1	9,756,383	ニセコバス 1,792,188 円 道南バス 7,964,195 円
						R2	10,215,831	ニセコバス 1,086,659 円 道南バス 9,129,172 円
						R3	12,397,711	ニセコバス 2,432,779 円 道南バス 9,964,932 円
⑦胆振線代替 バス維持費補 助金	旧国鉄胆振線沿線住民の生活移動手段を 確保すべく、旧国鉄胆振線沿線市町(倶知 安、京極、喜茂別、壮瞥、伊達)による協議 会を構成し、路線の赤字分と車両更新(7年 に1度)について補助金を交付	運行補助	一般	補助	全町	R1	5,018,439	
						R2	7,580,216	
						R3	8,144,935	
⑧老人福祉ハイ ヤー利用助成 事業	自家用自動車など自らの交通手段を有しない 高齢者の通院や外出を支援し、福祉の増進 や社会参加を促進するため、ハイヤーの利用 助成券を交付又はバス回数券を交付	利用助成	高齢 者	助成	全町	R1	6,239,000	老人福祉ハイヤー利用助成 690 人 6,101 千円 老人福祉バス利用助成 11 人 138 千円
						R2	7,041,000	老人福祉ハイヤー利用助成 679 人 6,997 千円 老人福祉バス利用助成 6 人 44 千円
						R3	7,148,000	老人福祉ハイヤー利用助成 779 人 7,032 千円 老人福祉バス利用助成 8 人 116 千円
⑨障害者福祉ハ イヤー利用助成 事業	心身に重度の障害がある者の、ハイヤー・路線 バスの利用について一部を助成することを目的 に、申請により、一般の障害者及び人工透析 で通院を必要とする障害者について、別途定 める金額を上限として支給	利用助成	高齢 者	助成	全町	R1	3,450,520	障害福祉ハイヤー利用助成 186 人 3,422 千円 障害福祉バス利用助成 2 人 30 千円
						R2	2,853,600	障害福祉ハイヤー利用助成 162 人 2,854 千円 障害福祉バス利用助成 0 人 0 千円
						R3	3,427,220	障害福祉ハイヤー利用助成 170 人 3,428 千円 障害福祉バス利用助成 0 人 0 千円
事業費計						R1	102,117,128	
						R2	105,034,703	
						R3	128,438,553	

3.4.2 民間交通事業者の実態

(1) バス事業者

ニセコバス・道南バスにヒアリングを行った結果を以下に示す。

1) 事業概要

事業概要として、①路線バス事業に保有する車両台数、②乗務員数、乗務員の年齢構成、平均年齢、③今後の車両更新・増車、乗務員の退職・採用の見通しに関するヒアリング概要は以下のとおり。

表 3-29 バス事業者ヒアリング概要（事業概要）

	ヒアリング概要
①路線バス事業に保有する車両台数	●ニセコバスは倶知安町関連路線 4 路線（倶知安駅前-岩内ターミナル、ニセコ駅前-小樽駅前、倶知安駅前-ヒルトンニセコビレッジ、倶知安駅前-樺山小学校）に対し 4 両の車両で運用しており、道南バスも 4 路線（倶知安駅前-喜茂別、倶知安駅前-洞爺湖温泉、倶知安駅前-大和、倶知安駅前-樺山小学校）に対して、12 両で運用を行っている。 ●ワンステップ及びノンステップバスの低床車両の導入では、ニセコバスは倶知安関連路線への低床車両の導入が 100%であり、道南バスではノンステップバス 50%となっている。 ●また、倶知安町関連路線への環境配慮車両の導入は、両社とも 30%前後となっている。
②乗務員数、乗務員の年齢構成、平均年齢	●ニセコバスでは 50 歳以上の乗務員が約 60%（平均年齢 52.7 歳）であるのに対し、道南バス（倶知安営業所）では 50 歳以上の乗務員が約 89%（平均年齢 54.3 歳）となっている。両社ともに乗務員の高齢化がかなり進行している。
③今後の車両更新・増車、乗務員の退職・採用の見通し	●両社ともに慢性的な乗務員不足の状況であり、常時求人を行っているが乗務員不足の解消が見えていない状況である。 ●また、車両の更新については古くなったものから適宜更新が実施されているが、乗務員不足の状況からみれば、両社ともに車両の増車は考えにくい状況にある。

表 3-30 乗務員数（男女別）、乗務員の年齢構成、平均年齢

		ニセコバス						道南バス（倶知安営業所）					
		20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	合計	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	合計
乗 務 員	男 (人)	0	5	13	15	14	47	0	1	0	4	4	9
	(%)	0.0	10.6	27.7	31.9	29.8	100.0	0.0	11.1	0.0	44.4	44.4	100.0
	女 (人)	0	1	0	0	0	1	—	—	—	—	—	—
	(%)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	—	—	—	—	—	—
	計 (人)	0	6	13	15	14	48	0	1	0	4	4	9
	(%)	0.0	12.5	27.1	31.3	29.2	100.0	0.0	11.1	0.0	44.4	44.4	100.0
平均年齢(歳)		52.7						54.33					

表 3-31 保有台数

			ニセコバス		道南バス	
保有車両台数	全車両台数	大型	42 両	68.9%	261 両	88.5%
		中型	16 両	26.2%	31 両	10.5%
		小型	3 両	4.9%	3 両	1.0%
		計	61 両	100.0%	295 両	100.0%
	倶知安町関連路線	大型	2 両	50.0%	8 両	66.7%
		中型	2 両	50.0%	4 両	33.3%
		小型	0 両	0.0%	0 両	0.0%
		計	4 両	100.0%	12 両	100.0%
低床車両	全車両台数	ワンステップ	16 両	26.2%	85 両	28.8%
		ノンステップ	8 両	13.1%	85 両	28.8%
		他	37 両	60.7%	125 両	42.4%
		計	61 両	100.0%	295 両	100.0%
	倶知安町関連路線	ワンステップ	2 両	50.0%	0 両	0.0%
		ノンステップ	2 両	50.0%	6 両	50.0%
		他	0 両	0.0%	6 両	50.0%
		計	4 両	100.0%	12 両	100.0%
環境配慮車両	全車両台数	アイドリングストップ	4 両	6.6%	51 両	17.3%
		ハイブリッド	0 両	0.0%	1 両	0.3%
		他	57 両	93.4%	243 両	82.4%
		計	61 両	100.0%	295 両	100.0%
	倶知安町関連路線	アイドリングストップ	1 両	25.0%	4 両	33.3%
		ハイブリッド	0 両	0.0%	0 両	0.0%
		他	3 両	75.0%	8 両	66.7%
		計	4 両	100.0%	12 両	100.0%

2) 倶知安町内関連路線の利用状況等

倶知安町内関連路線の利用状況等のヒアリング概要は以下のとおり。

表 3-32 バス事業者ヒアリング概要(1/2)

ヒアリング項目		ヒアリング概要
1) 倶知安町内関連路線の利用状況	① 天候や季節による利用者数や利用者属性の変動がみられる路線とその対応	● 地域特性を反映して、冬期間のインバウンド乗車の増加が見られ、倶知安線（ニセコバス）の R4 年度冬シーズンでは R1 年度の乗車人数を上回る状況となっている。
	② 過去 5 年間程度で利用者数や利用者属性の変化が顕著な路線や区間	● コロナ禍に対する認識に違いがあるように思われる。ニセコバスではコロナによる宿泊者数の落ち込みにより宿泊施設の送迎が取りやめている事業者が多くなっている中で、冬期観光客の回復に伴い路線バス需要の増加を認識している。道南バスでは、コロナによる影響およびコロナを抜きにしても利用者の減少が目立つ路線での運行となっている。
2) 現状の運行に関する利用者からの要望等	① 利用者から寄せられる意見や要望と対応	● ホテルに滞在の外国人がバス利用する際の運賃を後払いとしホテルに請求できないかなど、利用者からの要望は複雑なものではないものの、乗継の見直しや外国人向けの運賃対応など事業者単独では解決が難しい意見・要望があがっている。
	② 路線網再編や提案等	● ニセコバスでは、キャッシュレス決済に対応した動きを検討中であり、一方で道南バスでは根本的な乗務員不足に対応した路線見直し等が必要になってきている。

表 3-33 ヒアリング概要(2/2)

ヒアリング項目		ヒアリング概要
3)利用者の 利便性向 上、利用 促進	①サイクリングバス、客貨混載バス	●サイクリングバスについては両社ともに導入を想定していない（安全面への配慮）。一方で貨客混載については、現時点で直ぐに導入することは考えていないが、ニーズに応じては検討を実施する（条件が合致すれば導入）ことが考えられる。
	②バス停での課題	●待合環境の向上や情報発信などに関心は抱いているものの、特に屋外設置については冬期運用面での課題を気にされている。関係者の一体的な取組として進めて行くことで実現性が高まると思われる。
	③EV・FCV や車両自体が観光資源になり得る車両導入	●現時点においては車両の導入は考えていない。
	④IC カードの今後の活用	●ハイヤーなどとの乗り継ぎ利用や地域カードとしての機能付加の可能性として、現時点で具体的な利用を想定しているものはない。道南バスでは IC カードそのものの導入は想定しておらず、QR コード決済によりキャッシュレス化に対応していくように思われる。
	⑤ハイヤーとバスで共通に利用できる利用券や運賃助成券の導入	●両社とも現時点では検討はしていないが、検討機会の場が整えば今後の導入に向けた検討の可能性は感じられる。メリットや負担についての整理が必要。
	⑥インバウンド向け企画乗車券の導入可能性	●両社とも現時点では検討はしていないが、検討機会の場が整えば今後の導入に向けた検討の可能性は感じられる。メリットや負担についての整理が必要。
	⑦独自展開	●利用者増につながる新規の取組みについての検討は行われていない。道南バスにおいては、地域住民を対象としてバスの乗り方教室を提案している。
4)新たな乗 合交通事 業の導入 や他の事 業者との 連携	①路線バスが運行していない地区で新たに運行を行う場合の問題や課題	●バス事業者としては、既存の路線バスのビジネスモデルでの新規路線運行は、厳しいと判断している。
	②スクールバスと既存営業路線との統合による再編に対する課題	●スクールバス運行事業者としては、路線バスとのセットでの検討を望んでいる。

(2) タクシー・ハイヤー事業者

Niseko International Transport 株式会社・スプリントタクシー・八力タクシーにヒアリングを行った結果を以下に示す。

1) 事業概要

事業概要として、①営業エリアについて、②営業対応時間・予約受付時間、③保有する車両台数、④従業員・乗務員数（男女別）、乗務員の年齢構成、平均年齢、⑤輸送実績、⑥今後の増車、乗務員の退職・採用の見通しに関するヒアリング概要は以下のとおり。

表 3-34 タクシー・ハイヤー事業者ヒアリング概要（事業概要）

	ヒアリング概要
①営業エリアについて	● 3社ともに倶知安圏（蘭越町・ニセコ町・真狩村・留寿都村・喜茂別町・京極町・倶知安町・寿都町・黒松内町・島牧村）を含む営業区域となっている。
②営業対応時間・予約受付時間	● 営業圏域の広い Niseko International Transport 株式会社の営業対応時間の 19 時間/日と長く、開始時間も早くまた終了時間も最も遅い。
③保有する車両台数	● 3社ともにジャンボ車両を保有している。また、ユニバーサルデザイン車両を保有しているのは Niseko International Transport 株式会社のみとなっている。
④従業員・乗務員数（男女別）、乗務員の年齢構成、平均年齢	● 3社ともに平均年齢は 50 歳以上であり、60 歳代以上の年齢構成が一番多くなっている。特に Niseko International Transport 株式会社の乗務員の高齢化が目立つ。
⑤輸送実績	● 3社ともにコロナ禍の前の輸送回数・輸送収入まで回復していない。
⑥今後の増車、乗務員の退職・採用の見通し	● 3社ともにコロナ禍の影響を考慮してか、増車及び乗務員の採用予定はない。

表 3-35 営業エリア

	Niseko International Transport 株式会社	スプリントタクシー	八力タクシー
営業エリア	倶知安・共和・岩内圏	倶知安圏	倶知安圏
備考	共和・岩内圏は岩内フレンドタクシーと合併したものによるもの		

表 3-36 営業対応時間・予約受付時間

	Niseko International Transport 株式会社		スプリントタクシー		八カタクシー	
	開始	終了	開始	終了	開始	終了
営業対応 時間	6:00	25:00	8:00	18:00	8:00	23:00
予約受付 時間	早朝は前日の 夕方まで	24:45 前後まで	—	—	8:00	23:00
備考	日・祝日 営業対応 24:00 まで 予約受付 23:45 前後まで		殆ど WEB 予約			

表 3-37 保有する車両台数

		Niseko International Transport 株式会社				スプリントタクシー				八カタクシー			
		ジャンボ	大型	普通	合計	ジャンボ	大型	普通	合計	ジャンボ	大型	普通	合計
保有台数(両)		12	2	27	41	1	3	2	6	3		7	10
うち	ユニバーサル デザイン	0	0	1	1	0	0	0	0				0
	福祉対応	0	0	0	0	0	0	0	0				0
備考		岩内営業所を含む											

表 3-38 従業員・乗務員数（男女別）、乗務員の年齢構成、平均年齢

		Niseko International Transport 株式会社					スプリントタクシー					八カタクシー				
		20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上
乗務員	男	0	4	3	6	30	0	2	3	6	7			3	2	3
	女	0	0	0	0	0										
	計	0	4	3	6	30								3	2	3
従業員数		49 人 ※うち 43 名乗務員					5 人 ※乗務員兼務					11 人 ※うち 8 名乗務員				
平均年齢		67 歳					54.6 歳					56 歳				
備考		岩内営業所を含む					乗務員 18 名中 16 名は冬期雇用									

表 3-39 輸送実績

年度		R 3	R2	R1	H30	H29
Niseko International Transport 株式会社 (倶知安圏のみ)	年間総実車キロ	325.913	224.059	312.688	351.965	359.304
	実働率	52.8	52.8	38.4	39.5	42.9
	実車率	43.1	46.1	48.6	46.3	45.7
	実働車両台数	27	27	26	33	33
	年間総輸送回数または 1 日 1 車あたり輸送回数	15	15	14	17	17
	年間運送収入または 1 日 1 車あたり運送収入	19.417	19.649	26.514	27.793	26.417
スプリントタクシー	年間総実車キロ	8,133	10,076	367,154	442,446	245,681
	実働率	4.8	7.7	49.3	59	52
	実車率	50.5	47.3	56.6	56	53
	実働車両台数	35	120	2,057	2,170	1,429
	年間総輸送回数または 1 日 1 車あたり輸送回数	36	284	1,211	15,885	10,724
	年間運送収入または 1 日 1 車あたり運送収入	—	—	—	—	—
ハカタクシー	年間総実車キロ	237,205.2	166,212.0	220,480.5	201,720.9	186,789.6
	実働率	54.1	25.2	89	92	95.5
	実車率	38.2	33.3	42.3	44.5	42.4
	実働車両台数	10	10	12	13	13
	年間総輸送回数または 1 日 1 車あたり輸送回数	12,053	9,238	12,145	11,713	10,088
	年間運送収入または 1 日 1 車あたり運送収入	34,077,750	22,618,750	63,970,460	63,149,610	53,568,920

2) 利用状況

タクシー・ハイヤーの利用状況等のヒアリング概要は以下のとおり。

表 3-40 タクシー・ハイヤー事業者ヒアリング概要

ヒアリング項目		ヒアリング概要
1)利用状況	①利用状況	● 3社で受け入れている利用者層が異なる。Niseko International Transport 株式会社では倶知安市街地全般かつ住民（高齢者）の利用が見られ、スプリントタクシーではコロナの影響によるものもあるが新千歳空港を対象とした利用者となっている。八カタクシーでは倶知安駅を軸にヒラフ方面への観光客を対象としている。
	②5年程度の期間の利用状況の変化	● コロナ禍の影響もあるが、インバウンドの増加に合わせて予約や配車の方法を変更もしくは、インバウンドに対して当該地域の公共交通の運用状況を周知する必要がある。
2)現在のタクシー・ハイヤー運行に関する利用者からの要望等		● 利用者からはタクシーの不足解消を望む要望はない。
4)利用者の利便性向上、利用促進について	①ジャンボタクシーでの自転車持ち込み	● ジャンボタクシーでの自転車持ち込みに対して必ずしも好意的な状況ではない。
	②EV・FCVや車両自体が観光資源になり得る車両導入	● EV・FCVや車両自体が観光資源になり得る車両導入に関しては、3社ともに現時点での可能性は無い。
	③ICカードの今後の活用	● 年間を通しての需要が一定ではない地域特性より、冬期観光客対応の設備投資は事業者としては効果が見込まれないとの事。
	④ハイヤーとバスで共通に利用できる利用券や運賃助成券の導入	● 年間を通しての需要が一定ではない地域特性より、冬期観光客対応の設備投資は事業者としては効果が見込まれないとの事。
	⑤インバウンド向け企画乗車券の導入可能性	● 区間均一料金の乗車券であれば全事業者同一料金となるため、導入の可能性があるとの意見があった。
	⑥独自展開	● 交通安全運動の実施であり直接的な利用促進策は実施されていない。
5)新たな乗合交通事業の導入や他の事業者との連携	①新たな区間でのデマンドバス	● 競合路線でなければ可能性はあるが、乗務員の確保が課題である。
	②デマンドバス共同運行の課題	● 共同で運行する事には課題がある。

(3) リゾートエリア無料循環バス事業者

既存調査（ニセコひらふ地区循環バス実証運行調査）において実施した、無料循環バスを運行した交通事業者（バス運転手等）へのヒアリング結果概要を以下に示す。

表 3-41 リゾートエリア無料循環バス事業者ヒアリング概要(1/2)

ヒアリング項目		ヒアリング概要
1)運行時間帯	①運行時間帯	● 日中は天気は左右されることが多く、帰りの時間が読めないのであまりに長時間走らないのはお客様にとって不便だと思う。減便する等、少しでも運行したほうが良い。朝は 8 時 30 分から運行していたが、朝一番のリフトには間に合わないの、8 時 00 分運行開始でも良いと思う。よく 8 時 15 分ごろに送迎している車両を見た。 ● 20:00 最終日便にはエリアで働くスタッフも寮や宿泊施設に帰宅するため乗っていると聞いたこともある。 ● ニーズとしてはあるかもしれないがどの程度かは不明。
	②ナイター以降も運行した場合の課題	● ドライバーの人数が集まれば課題は無い。人数が集まらなければ貸切バス運転手の決められた拘束時間の中では長時間運行は難しくなる。
2)バス停		● レッドライン 3 番が 2 番に近いのでさくら坂側に移動、ヒラフ坂にも一箇所あればいいと声があった。イエローラインではミッドタウン、ブルーラインでは旋回スペースがあればサンスポ、オールウェイズ付近やオーチャーズも同様に声があった。 ● フリーライドは積雪、交通量、道路の状況を考えるとどの場所でも難しいと思うが、一番現実的なのは泉郷～NIC まで。運転手としてフリーライドはいいが、降車する際にはバス停としたい。
3)運行ルート		● ローワーヒラフは路上駐車する車も多く、かつ排雪がない時期には、道路幅が無く運行に支障があった。3 番から 4 番に降りていくための右カーブにはミラーがあるが排雪が溜まり見えなくなるため危険。手前のさくら坂から下ってくる道路についてもどちらにも一時停止が無く、ミラーも無いので安全確認が必須であった。ようてい坂の S 字は日陰のため雪が残ることが多く一番スタックしている車両の多かった区間である。S 字の途中に駐車する車(住人の車両か?)もあり、難所であった。ひらふ十字街の交差点内歩道側には雪が積まれることがあり、歩行者の確認が困難だった。夜間にセイコーマート隣の屋台街より道路を横断する人が多く、山田エリアから向かっていくと対向車のライトの影響で確認しにくいとヒヤリハットとした。ウェルカムセンターも混雑時には人身、対物どちらの事故も起こりえるよう感じた。 ● 路上駐車の取り締まり、排雪の数を多く、ウェルカムセンターの車両整理、よく滑る場所(Gondola 坂の下、ウェルカムセンターより道路へ出るところ、ウェルカムセンターから Gondola 向かう横の道路への入り口、出口、樺山方面に向かいサンスポを超えた下りのカーブ、ひらふ十字街、ようてい坂 S 字)は砂利等を設置。

資料：ニセコひらふ地区循環バス実証運行調査

表 3-42 リゾートエリア無料循環バス事業者ヒアリング概要(2/2)

ヒアリング項目	ヒアリング概要
4)その他（料金等）	● 今回の運行は貸切バス事業であることから利用者から料金を受取ることはできない。 ● 弊社においては乗合事業の許可が無いので、料金箱設置やオペレーション等のイメージがないが、マイクロバスでは座席の数とスペース的な問題から料金箱設置自体が難しそうな印象を受ける。コースターは運転席からリヤのドアまで距離、座席もあり、満車時には受け取ることは難しい。大型バスや路線バスのようなドライバーとお客様が真横になり受け渡すことができず、ドライバーが振り返る形になるので、人為的なミスにも繋がりそう。

資料：ニセコひらふ地区循環バス実証運行調査



資料：ニセコひらふ地区循環バス実証運行調査

図 3-71 リゾートエリア無料循環バス運行ルート

3.4.3 観光事業者の地域交通への意識

既存調査（ニセコひらふ地区循環バス実証運行調査、四辻自動車工業株式会社、令和4年3月）で実施されたアンケート調査より、倶知安観光協会に加盟する観光事業者がひらふ地区等のリゾートエリアにおける『地域の輸送サービスのあり方』に関する意識を以下に示す。

表 3-43 観光事業者の地域交通への意識

ヒアリング項目	アンケート概要
1)観光客用無料循環バスの必要性	● ひらふエリアの観光客に対する無料循環バスへの意識としては、「スキー場・食事・観光に行く（または宿に帰る）のに必要」が48.1%と最も多く、次いで「スキー場に行く（または宿に帰る）のに必要」が25.9%となっている。 ● 道内客、国内客は大抵自家用車やレンタカーを利用しているため、コロナ禍の現状ではさほど利用者は少ないと思われる。しかし、海外客が戻ってきた際は、ヒラフの利便性を高めるためにはあった方が良いサービスとなると考えられる。 ● Need to be able to select multiple options（複数のオプションを選択できる必要がある）
2)無料循環バス廃止と事業への支障	● ひらふエリアの観光客に対する無料循環バスと事業への関係についての意識としては、「非常に支障がある」が48.1%と最も多く、次いで「どちらとも言えない」が22.2%となっている。
3)従業員用バスの供用	● ひらふ地区では慢性的に従業員向けの駐車場が不足していることから、従業員向けの送迎車両を保有している場合に地域の供用バスとして提供することに可否については、「従業員の送迎車両がない」が70.4%と最も多かった。「自社の社員以外の供用はできない」は全体の14.8%であり、従業員車両を保有している50%の事業者となっている。
4)従業員用シャトルバス	● 冬期間に“サンスポーツランド”からひらふ地区へ従業員用のシャトルバスが運行した場合の利用意識としては、「利用しない」が77.8%と最も多く、次いで「無料なら利用したい」が22.2%であり、有料でも利用したいとする回答は0%であった。

4. 基本方針と計画目標

4.1 公共交通の課題

4.1.1 全町的な課題

人口分布や地理特性等の地域の現状、上位・関連計画、公共交通に関する現状と利用実態等を踏まえ、倶知安町内の公共交通に関する課題を整理する。

課題については、上位計画である倶知安町都市計画マスタープランでの交通体系の方針で掲げる、『広域交通ネットワークの整備』、『公共交通ネットワークの充実（①並行在来線への対応、②広域バス路線の充実、③町内の多様な公共交通の充実、④公共交通のユニバーサルデザイン化の向上）』の実現を目指し、その課題を整理した（次ページ参照）。

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	A) 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	B) 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	C) 広域な移動と倶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	D) 運転手の確保が必要（アフターコロナでは特に懸念）

図 4-1 公共交通の課題

4.1.2 郊外部交通の課題

倶知安町郊外部の特色としては、「日常的な公共交通の利用が難しい地区」や「高齢化率が著しい地区」を抱えており、町内の現状の公共交通では住民の移動ニーズに応えることが難しい地域となっている。そのために、新たな交通システム等の導入による移動ニーズへのサポートが重要な地区となっている。

ただし、新しい交通システムの導入に関して、利用者もしくは町内会での一部負担の考えを示す方は2割程度であり、基本的には倶知安町が全額負担もしくは負担増とならないような導入を求めており、夏期・冬期の「じゃがたく」の利用実態を踏まえると、以下の点を中心とした運行経費の精査を踏まえ負担額を抑えた持続可能な取組を行う必要がある。

- ①車両の小型化による運行経費の削減
- ②曜日・時間帯等の見直しによる運行経費の削減
- ③ドライバーの確保による運行経費の削減
- ④予約システムの導入検討
- ⑤段階的な規模でのスタート

4.1.3 リゾート部における交通の課題（無料循環バス運行に向けた課題）

ひらふ地区における無料循環バスを継続的に実施するための課題は以下に示すとおりであり、季節変動の大きい利用客（スキー客）への利便性を確保しつつ、今後の事業主体（例えば観光協会）の費用を軽減させる必要がある。

バス利用者実態調査結果 による利用者特性

- 運行時最大乗車人数（最大着席者数）：14人
- 利用者は朝に集中する傾向
- 日中の運行には空車も目立つ

8:30~20:00の運行（費用）に対しての利用者（効果）は多くはない。

会員事業者の循環バスに 対する意識

- ほとんど、もしくはたまにお客様が利用していたと回答：40.7%
- 循環バスの廃止が事業に支障をきたすと認識していると回答：62.9%
- 循環バスを運行する費用の一部負担に協力できないと回答：63.0%
- 従業員向けのシャトルバスとして保有バスの提供可能と回答（時間帯に応じて含む）：11.1%

必要性は認識するものの運行の為の負担への理解は低い。

継続的な運行に向けた 課題

- 今後の事業主体（例えば観光協会）での継続的な運行を想定した場合、会員事業者からの費用負担の可能性は低いことから、循環バス事業としての費用軽減策を検討する必要がある。

図 4-2 リゾート部における交通の課題

4.2 基本方針・目標

4.2.1 基本方針

本計画における基本方針は公共交通に関する現状、上位・関連計画及びまちづくりの実現に向けた交通課題を基に下図のように設定した。



図 4-3 まちづくりの実現に向けた交通課題

4.2.2 計画の目標

本計画の目標を下図のように設定した。

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		利便性の向上		利用促進			
		● 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。		● 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		● 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	既存交通手段運用見直し	● 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		公共交通への意識醸成	● 利用者啓発イベント	

図 4-4 計画の目標

5. 目標達成のための事業・実施主体

目標を達成するために行う事業を抽出し、事業概要、実施主体、スケジュール等を検討する。
PDCA サイクルによる推進体制、評価の方法及びスケジュールなどを検討する。

5.1 目標達成のための施策・事業

前章で検討した目標を踏まえ、目標達成のための施策・事業について検討した。検討結果の全体概要を次表に示し、個別の施策・事業については次項以降に示す。

表 5-1 目標達成のための施策・事業(交通手段の最適化：既存交通手段運用見直し)

目 標	目標を達成するための施策・事業		概要	具体的な内容	事業年度	事業主体
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（倶知安駅～比羅夫北交差点付近）を時間帯を含めて調整	比羅夫北交差点～ひらふ・樺山方面へのバスを独立させて、5号区間のダイヤを平準化する。また、パーク＆バスライド等の新たなシステムとも連携。	2023 年度から検討開始	交通事業者、倶知安町
		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	主要バス停、よく利用されている生活施設を乗り継ぎ拠点として位置づけ、それらを接続することで効率的・効果的なネットワークとする。	並行在来線の代替バスの検討スケジュールと合わせて	倶知安町、交通事業者、北海道
		地域内交通ネットワークの維持充実	じゃがりん号の維持・充実	現在運行しているじゃがりん号については、『地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金』を活用して、今後も継続し、路線の維持を図る。	継続実施	倶知安町、（交通事業者）
			生活路線バスの維持	住民生活に必要な生活路線バスについては、『生活路線バス維持費補助金』を活用して、今後も路線の維持を図る。	継続実施	倶知安町、交通事業者
			企業の送迎バスの活用	特に、冬期におけるタクシー不足を解消することを目的に、リゾートエリアで運行されている企業従業員送迎バスの活用について検討する。	2023 年度から検討開始	倶知安町、観光事業者、（交通事業者）

表 5-2 目標達成のための施策・事業(交通手段の最適化：新たな運行形態の導入)

目 標	目標を達成するための施策・事業		概要	具体的な内容	事業年度	事業主体
交通手段の最適化	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	じゃがりん号で網羅できないエリアを既存公共交通との連携によるカバーを実施。	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する。	2023 年度から検討開始	倶知安町、（交通事業者）
		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。	倶知安町内の交通資源を総動員させる一つとして、現在実証運行中の郊外地域デマンドバス（じゃがたく）とスクールバスを活用し効率性、利便性の高いサービスを実施する。	じゃがたくの実証運行を踏まえ、スクールバス混乗での課題（時間帯・バス停）を検証していく。	倶知安町、交通事業者、地域住民
		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	郊外部の交通不便地域に対してじゃがたくの本格導入を実施する。	今年度の有料実証運行を踏まえて、実質運用方法を検討	倶知安町、交通事業者
			リゾート地区循環バスや市街地とリゾート地区を接続するバスの導入	特に冬期観光シーズンにおいて、リゾート地区を循環するバスや市街地とリゾート地区を接続するバスを導入する。	これまでの実証運行等を踏まえて、実質運用方法を検討	倶知安町、観光協会、交通事業者
		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。	【短 期】 市街地限定タクシーの検討、タクシー事業者の誘致 【中長期】 地元企業連携ライドシェアの実施 【長 期】 自動運転車両の導入	2023 年度から検討開始	交通事業者、自社商品運送事業者、倶知安町

表 5-3 目標達成のための施策・事業(利便性の向上)

目 標	目標を達成するための施策・事業		概要	具体的な内容	事業年度	事業主体
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	路線バスについて、倶知安市街地とリゾートエリア地区を接続する路線において、インバウンドに対応したキャッシュレス決済サービスの導入	2023 年度から検討開始	交通事業者
		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。	各交通事業者の時刻表等において、異なる事業者を含めた乗継に関する情報提供を充実する。特に豪雪地帯の倶知安においては積雪による車両の遅れもあり位置情報を提供することが利用者の安心につながる。	2023 年度から検討開始	交通事業者、倶知安町
		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	じゃがたくや一般のタクシーにおいて、IoT を活用することで効率的なルート設定を行う。	2023 年度から検討開始	交通事業者、倶知安町
	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	商業施設や医療施設など既存の施設を有効活用し、待合環境を整備する（路線バス、じゃがりん号 & じゃがたく）。 バスシェルターを含む冬期も快適な待合環境の整備 インバウンドの利便性向上のためのバス停やバス車内の多言語化の実施	2023 年度から検討開始	交通事業者、倶知安町
		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）	都市間高速バスとの連携（札幌等への直接乗り入れの意識を環境面も含めて転換を促進）	2023 年度から検討開始	倶知安町

表 5-4 目標達成のための施策・事業(利用促進)

目 標	目標を達成するための施策・事業		概要	具体的な内容	事業年度	事業主体
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	複数交通モード間乗継における割引運賃施策の導入検討。イベント等における企画乗車券（乗り放題やアクティビティ割引連携など）の導入	2023 年度から検討開始	交通事業者、倶知安町、観光協会、（観光事業者）
		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。	スカイバスニセコ（開閉自在屋根付きバス）や自転車積載バスなど、観光客の誘客も可能な車両を導入する	2023 年度から検討開始	交通事業者、倶知安町、観光協会
	公共交通への意識醸	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	現状実施している寿大学での取組も含めた継続的な実施	2023 年度から検討開始	倶知安町

5.1.1 交通手段の最適化

(1) 既存交通手段運用見直し

【基本的な考え方】

複数の路線バスや冬期シャトルバスは、一部区間（例えば国道5号倶知安駅前～ひらふ線交差点付近）において、並行・重複して運行している場合がある。この区間において時間帯や便数を補完しながら地域の移動手段としての使いやすい分担を整理する必要がある。

地域の拠点となる駅やバス停を中心に、一定の間隔で周期的に運行されるパターンダイヤを導入し、利用者にとって分かりやすいダイヤにするとともに、鉄道又は都市間バスと地域内バスの乗り継ぎを前提に拠点となるバス停を中心とした乗り継ぎネットワークを構築していく。

1) 重複・並行路線の解消

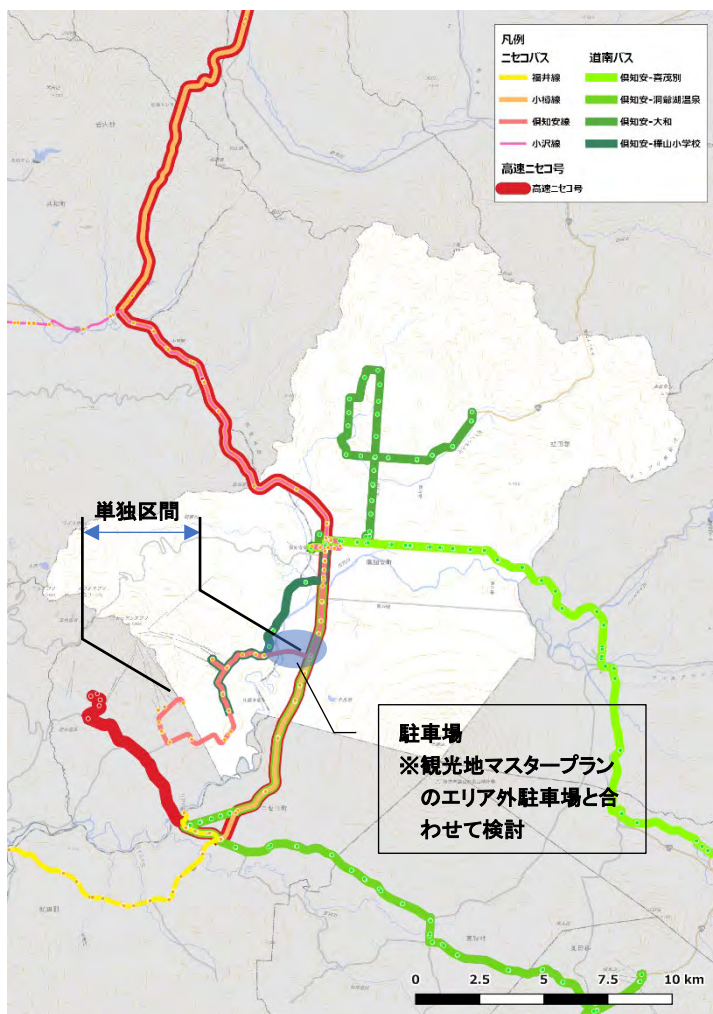
事業：重複・並行路線の解消

概要

- 路線バス並行・重複区間について時間帯を含めて調整する。

具体的な内容

- 倶知安駅前～比羅夫北交差点付近～道の駅ニセコビュープラザの平行・重複区間について共同運行化を検討する。
- 合わせて、比羅夫北交差点付近～ひらふ・樺山方面へのバスルート区間の独立とともに、分岐部付近に駐車場を設置しパーク＆バスライド等の新たなシステムとも連携させる（特に冬期におけるひらふ坂周辺の渋滞解消も図る）。



地図：国土地理院

事業年度

2023 年度から検討開始

実施主体

交通事業者、倶知安町

【参考】広島県広島市：都心循環線を新設し共同運行化

広島市では、郊外部から都心部に乗り入れるバスが多く、特に都心部の相生通りには、約 3,700 便/日ものバス路線が集中し過密化していました。その解消を図るため、広島市地域公共交通再編実施計画に基づき、広島市の調整のもと、広島駅と都心部を結ぶ循環線「エキまちループ」を 2018 年 5 月から、広島電鉄(株)と広島バス(株)が等間隔共同運行を開始しました。導入当初の利用者は約 3,200 人/日でしたが、導入から 1 年半後は約 4,000 人/日となるなど、市民の足として定着が図られています。また、重複路線の便数調整等により、相生通りの通過便数は 3,400 便/日となりました。

さらに、2020 年 1 月からは中心部の主要施設を連絡する「まちのわらう」で広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」を新設しました。このうち、まちのわらうについては、広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)による等間隔共同運行を行っています。2020 年 10 月には、利便性を向上させるため、まちのわらうのバス停を 2 か所新設するなど、さらなる路線の定着と利用促進に取り組んでいます。



▲循環線等の運行ルート

資料：広島市提供

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編第 3 版(国土交通省、令和 4 年 3 月)

2) 駅等を中心とした乗継ネットワークの構築

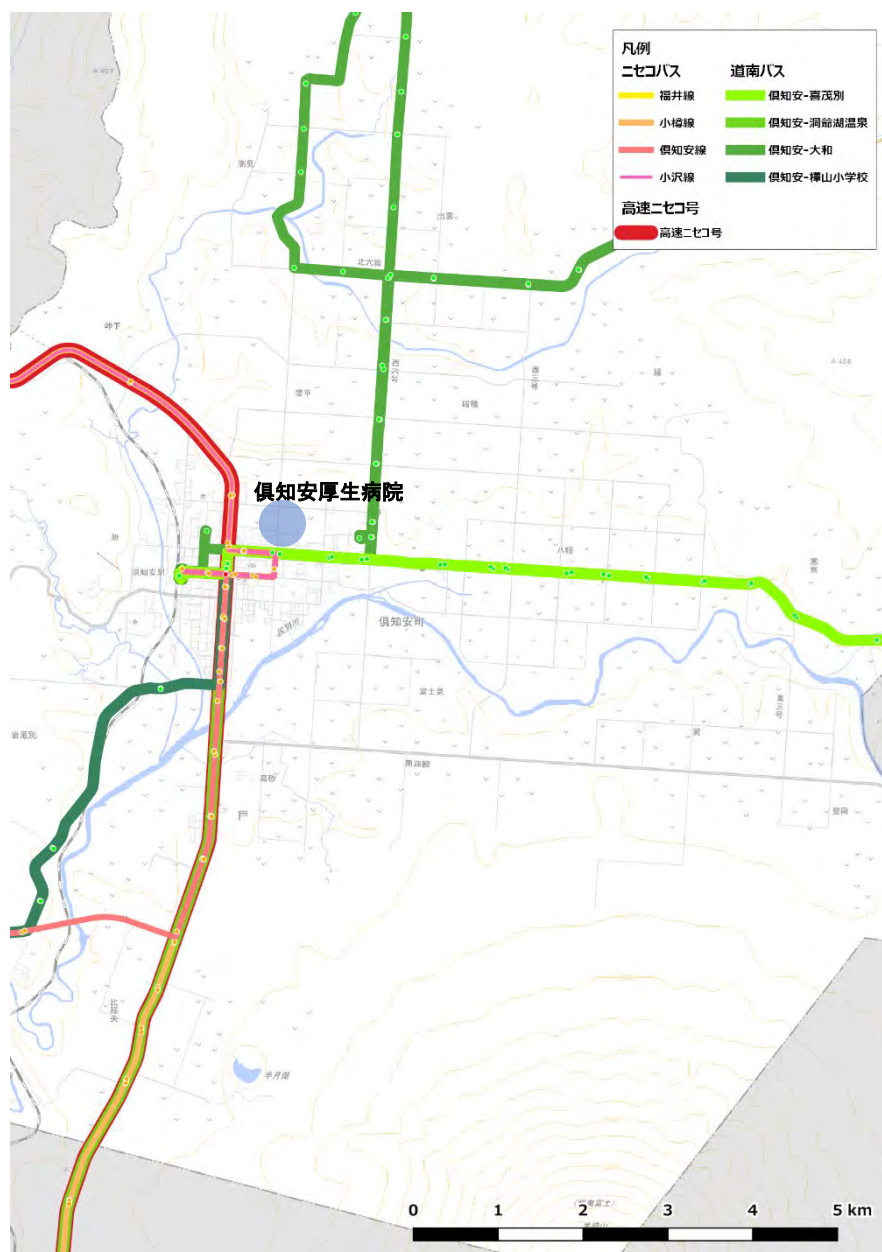
事業：駅等を中心とした乗継ネットワークの構築

概要

- 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、乗り入れを前提としたネットワークの検討

具体的な内容

- 町内中心部を移動するじゃがりん号と実証運行路線である郊外デマンドバス「じゃがたく」が立ち寄る倶知安厚生病院は、町民のみならず周辺町村からの通院も多い病院であることから、乗り継ぎ拠点として位置づけ、各モードが乗継可能な運用を検討する。



事業年度

並行在来線の代替バスの検討スケジュールと合わせて検討開始

実施主体

倶知安町、交通事業者、北海道、関係事業者

3) じゃがりん号の維持・充実

事業：じゃがりん号の維持・充実

概要

- 地域内循環の核であるじゃがりん号の維持・充実を図る。

具体的な内容

- 現在運行しているじゃがりん号については、『地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金』の活用を今後も継続し、路線の維持を図る。
- また、利用者の声を反映させ利用時間帯の見直しを図りつつ、路線サービスの充実を図る。



事業年度

継続実施

実施主体

倶知安町、(交通事業者)

4) 生活路線バスの維持

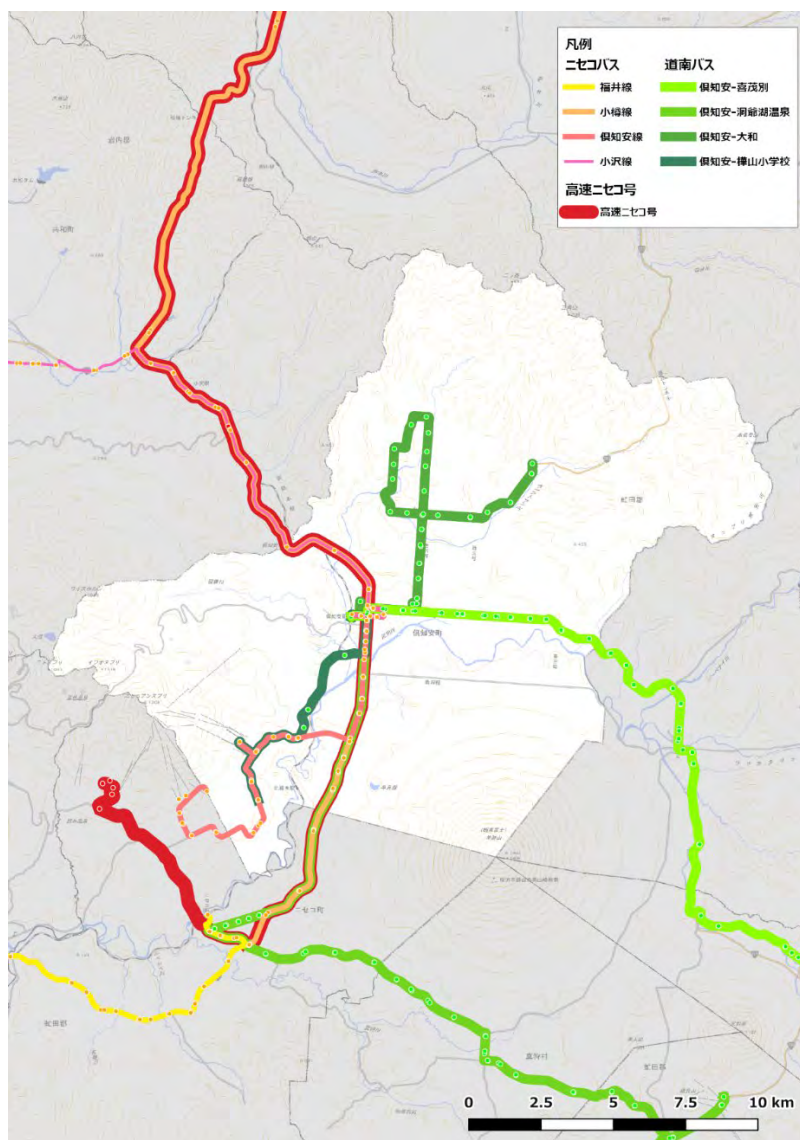
事業：生活路線バスの維持

概要

- 生活路線バスの維持を図る。

具体的な内容

- 住民生活に必要な生活路線バスについては、『生活路線バス維持費補助金』を活用して、今後も路線の維持を図る。



地図：国土地理院

事業年度

継続実施

実施主体

倶知安町、交通事業者

5) 企業の送迎バスの活用

事業：企業送迎バスの活用

概要

- リゾートエリアで運行されている企業従業員送迎バスの活用

具体的な内容

- 特に、冬期におけるタクシー不足を解消することを目的に、リゾートエリアで運行されている企業従業員送迎バスの活用について検討する。

【参考事例(静岡県湖西市)】

概要	湖西市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験
実施期間	令和3年度 令和3年12月6日(月)～令和4年2月10日(金) 月曜日～金曜日運行 ※新型コロナウイルスの変異型「オミクロン株」による感染急拡大を受け、感染拡大防止の観点から企業シャトルバスを活用した移動サービスの提供に係る実証実験は、令和4年1月25日(火)をもって中止
対象者	企業従業員(無料) 住民：モニター登録者(有料)
予約・乗車イメージ	運賃 モニター登録をした人に、専用回数券(往復)を提供 1乗車 200円(支払いは専用回数券のみ) 乗車までの手順 ①乗りたい日の前日までに、湖西市の公式 LINE もしくは電話により、乗降するバス停と乗りたい便を予約 ②出発する時間の10分前までに乗車するバス停で待機 ③バスに乗車 ④バス降車時に回数券を箱に入れる 詳細は「湖西市 HP 企業シャトルバス BaaS(バス)について」 https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshikiichiran/sangyoshinkoka/koutuu/kigyousyatorubaas/10651.html 参照
企業バス	①デンソー湖西製作所 シャトルバス、②プライムアース PV エナジー シャトルバス、③ソニーマニュファクチャリング&オペレーションズ シャトルバス、④浜名湖電装 シャトルバス
その他	現行のコミュニティバス「コーちゃんバス」が朝晩の通学に合わせた運行が多いが、各社の送迎バスは交代制の従業員の通勤や、拠点間の移動のために日中も運行。
運用方法	企業送迎バスは白ナンバーであるが、運行管理者を市長にして、企業関係者以外の有償(道路運送法上の自家用有償旅客運送を適用)での乗車を実現(万一事故などが起こったときの責任の所在をはっきりさせるために、乗客は湖西市に対して運賃を支払う形式とした模様)。
適用イメージ	従業員送迎用バスを保有し、かつ混乗のために車両を提供してもらえる企業の車両を活用し、有償運行を実施。 ※ただし、湖西市での事例はあるものの、当該地域での適用に向けた確認・調整が必要

事業年度

2023年度から検討開始

実施主体

俱知安町、観光事業者、(交通事業者)

(2) 新たな運行形態の導入

【基本的な考え方】

地域に点在する多様な交通資源を総動員し、既存の公共交通機関の持つポテンシャルを最大限に発揮させていかなければ、持続可能な地域の移動手段を確保していくことが困難な局面となっている。

倶知安町及び周辺町村の人口減少が進行する中では、バス、鉄道、コミュニティバス、タクシー等の公共交通機関の特性に基づいた役割分担を実施し、各交通資源を乗り継ぐことで目的地までたどり着けるルールづくりを行い、既存の交通資源を効率的に運行させることによる持続可能な「公共交通ネットワークの最適化」を目指す。

1) ジャがりん号と既存公共交通との連携

事業：ジャがりん号とタクシーとの連携

概要

- ジャがりん号で網羅できないエリアを既存公共交通との連携によるカバーを実施。

具体的な内容

- ジャ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する。

【参考事例：伊勢市おかげバスの乗継割引(三重県伊勢市)】

※三重県伊勢市ではおかげバス環状線で使用できる乗継割引券の発行している。

A.路線バス・おかげバス（デマンド）、地域運営乗合タクシーを利用して乗り継ぐ場合	
①『路線バス・おかげバス（デマンド）、地域運営乗合タクシー』→『おかげバス環状線』に乗り継ぐ場合	● 路線バス・おかげバス（デマンド）、地域運営乗合タクシーを降りる際に、乗務員に「環状線に乗り継ぐこと」を伝え、往復で乗継する場合は2枚、片道利用の場合は1枚の乗継割引券を受け取る。 ● 『おかげバス環状線』の料金から100円が割引される（乗継割引券は環状線でのみ利用することができる）。
②『おかげバス環状線』→『路線バス・おかげバス（デマンド）、地域運営乗合タクシー』に乗り継ぐ場合（帰りの場合）	● 行きの路線バス・おかげバス（デマンド）、地域運営乗合タクシーで受け取った乗継割引券と一緒に残りの料金を環状バスで支払う（大人の場合は通常200円の料金が乗継割引券（100円）を利用すると100円で利用できる）。
③環状線から初めて乗車する場合（初乗り）	● 環状線を降りる際に、乗務員に路線バス等への乗り継ぎを伝えることで、環状線の料金から100円が割引される。
B.鉄道を利用して乗り継ぐ場合	
①『鉄道』→『おかげバス環状線』に乗り継ぐ場合	● 伊勢市駅の外宮側ホームに設置している乗継割引券を入手する（往復で乗り継ぎする場合は2枚、片道利用の場合は1枚）。 ● 『おかげバス環状線』の料金から100円が割引される（乗継割引券は環状線でのみ利用することができる）。
②『おかげバス環状線』→『鉄道』に乗り継ぐ場合（帰りの場合）	● 行きの伊勢市駅で入手した乗継割引券と一緒に「おかげバス環状線」の残りの料金を支払う（大人の場合は通常200円の料金が乗継割引券（100円）を利用すると100円で利用できる）。
③環状線から初めて乗車する場合（初乗り）	● 環状線を降りる際に、乗務員に鉄道への乗り継ぎを伝えることで、環状線の料金から100円を割引します。

※詳細は「おかげバス環状線 https://www.city.ise.mie.jp/kurashi/koutsu/kanjo_bus/index.html」参照

事業年度

2023年度から検討開始

実施主体

俱知安町、（交通事業者）

2) スクールバスの活用

事業：スクールバスの活用

概要

- 地域住民、交通事業者と連携し、郊外地域デマンドバス（じゃがたく）とスクールバスを一体的に活用し、地域の実情に応じた持続可能な移動手段を確保する。

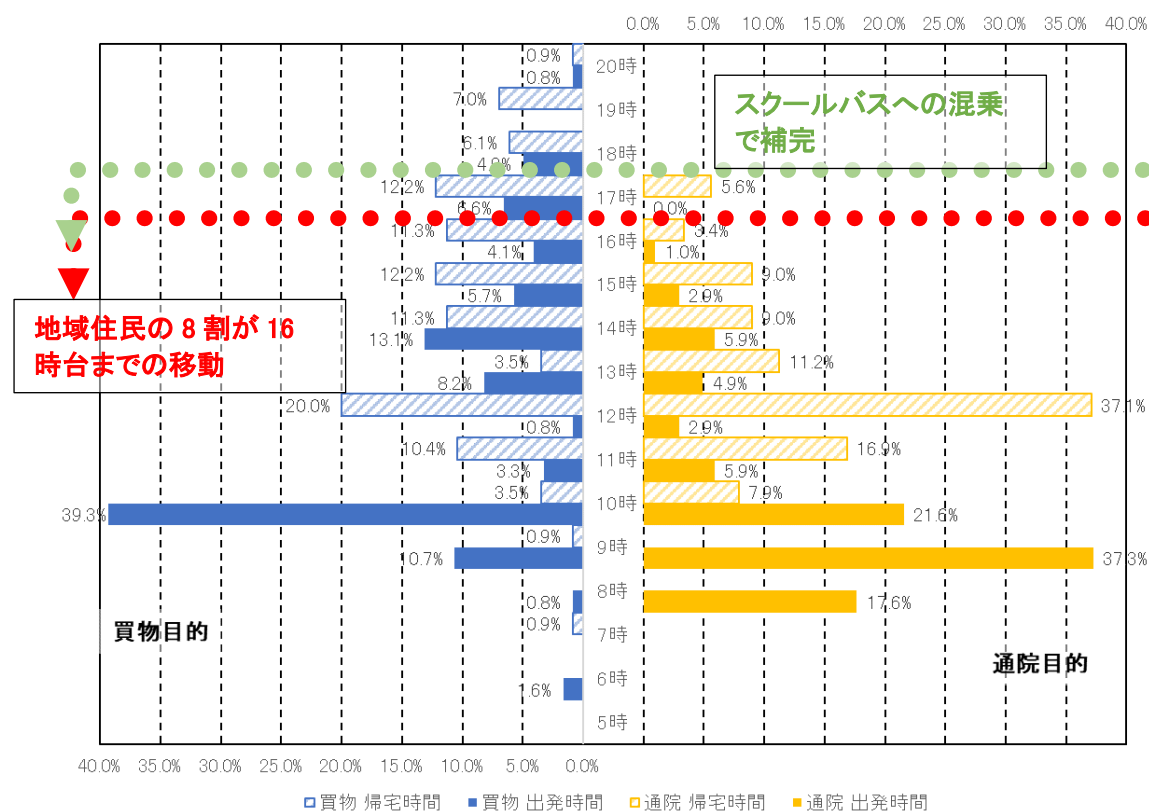
具体的な内容

- 俱知安町内の交通資源を総動員させる一つとして、現在実証運行中の郊外地域デマンドバス（じゃがたく）とスクールバスを活用し効率性、利便性の高いサービスを実施する。

【郊外地域の実態】

- 通院目的の主な移動時間帯 出発時間：8 時台～10 時台、帰宅時間：11 時台～12 時台
- 買物目的の主な移動時間帯 出発時間：10 時台、帰宅時間：12 時台、14 時台～19 時台

※郊外地域の約 8 割の方々が 16 時台までの移動であることから、じゃがたくの運行は 16 時台までとし、それ以降の移動にはスクールバスへの混乗として、現行の交通資源を連携・活用する。



事業年度

※じゃがたくの実証運行を踏まえ、スクールバス混乗での課題（時間帯・バス停）を検証していく。

実施主体

俱知安町、交通事業者、地域住民

3) 新たな移動手段の確保

事業：新たな移動手段の確保①

概要

- 郊外デマンドバス「じゃがたく」実証運行の本格実施

具体的な内容

- 郊外部の交通不便地域に対してじゃがたくの本格導入を実施する。



- なお、本格導入に際しては、現行のじゃがりん号と同様に貸切運行の委託を軸とした場合には、稼働の有無に関わらず固定経費が発生することから、町民ドライバー・有償ボランティアの導入について検討する。
- また、深刻なドライバー不足の問題が激化することが想定されることから、自動運転車など新たなモビリティの導入について検討を開始する。

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編第3版（国土交通省、令和4年3月）

【参考】兵庫県養父市：新たな自家用有償観光旅客等運送

養父市では、タクシー事業者の対応困難な地域において、国家戦略特区を活用し、市民及び観光客を対象とした自家用有償旅客運送を実施しています。タクシー事業者が対応できる範囲はタクシー事業者が、それ以外の範囲は自家用有償制度の登録ドライバーが対応するという形で市内全域をカバーし、市内全域の移動手段の確保に取り組んでいます。また、地域内のタクシー会社各社の協力により運行毎の点呼を実施することにより、安全性を担保した事業に取り組んでいます。



▲新たな自家用有償観光旅客等運送の例（養父市）

資料：国土交通省 総合交通メールマガジン第118号

事業年度

今年度の有料実証運行を踏まえて、実質運用方法を検討

実施主体

俱知安町、交通事業者、地域住民

補足：新たなモビリティや運行形態

各種の技術開発は、制度の見直しにより全国各地で新たなモビリティや運行形態が検討されており、実証実験が進められている。

現時点で、すぐに実導入が出来るものばかりでは無いが、今後の検討においてはこれらの内容についても留意する必要がある。

表 5-5 新たなモビリティや運行形態の主な導入目的

		主な導入目的
新たなモビリティ	自動運転車	● 交通事故の削減 ● ドライバーの確保 ● 高齢者等の移動支援 ● 国際競争力の強化 ● 渋滞の解消・緩和
	BRT	● 車両・設備の高度化 ● 運行の効率化 ● 定時性・速達性の確保
	水素バス	● 環境負荷の低減
	グリーンスローモビリティ	● 環境負荷の低減 ● 高齢者の移動手段の確保 ● 地域の賑わい創出 ● 観光客の満足度向上
	DMV	● 災害時の交通機能の確保 ● 観光資源 ● 地域の賑わい創出
新たな運行形態	自家用有償旅客運送	● ドライバーの確保 ● 高齢者等の移動支援
	スクールバスや施設送迎バスの活用	● 移動手段の確保 ● 車両の有効活用
	相乗りタクシー	● 効率的な公共交通サービス
	ライドシェア	● 目的地における移動のわかりやすさ向上 ● 移動手段の少なさの解決 ● 移動需要の喚起

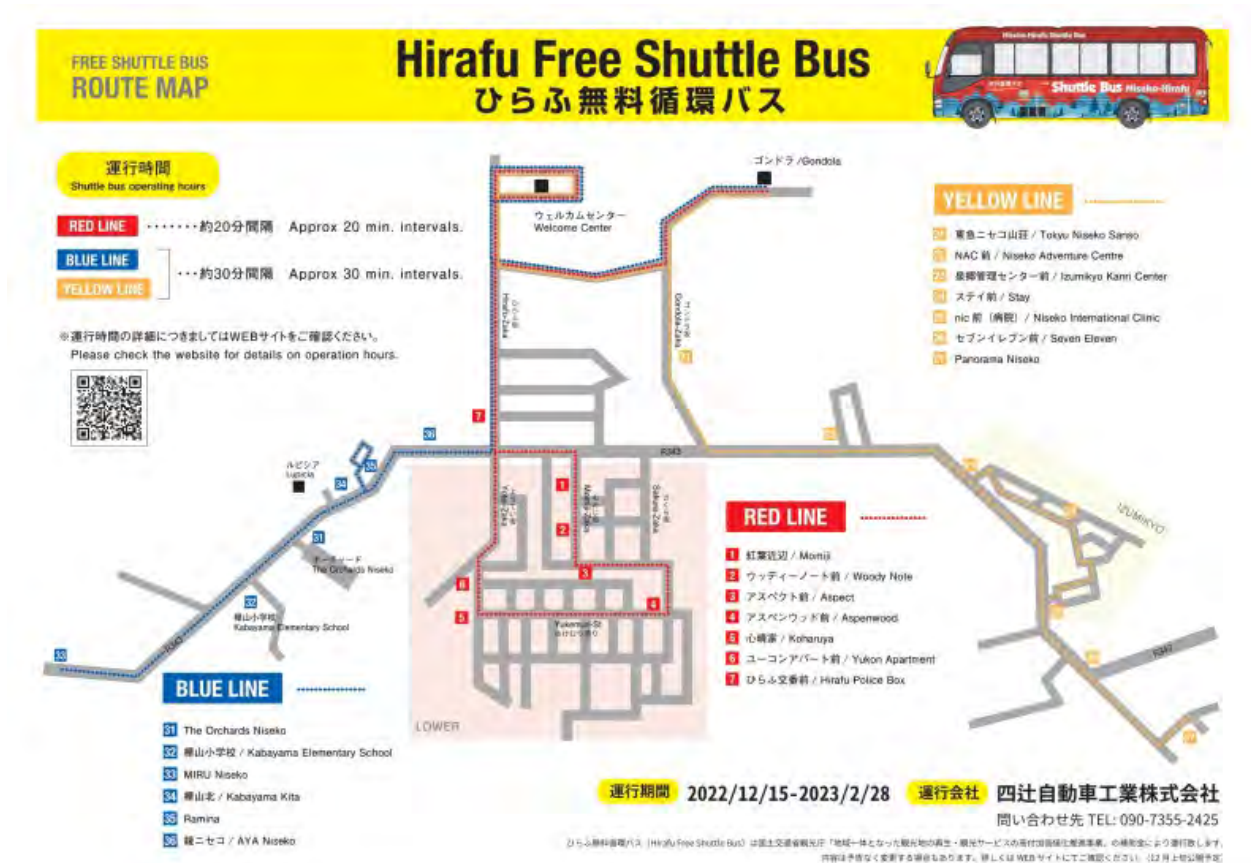
事業：新たな移動手段の確保②

概要

- リゾート地区循環や市街地部とリゾート地区を接続するバスの導入

具体的な内容

- 特に冬期観光シーズンにおいて、リゾート地区を循環するバスを導入する。
- また、観光客の入口部となる倶知安駅を含めた市街地部とリゾート地区を接続するバスを導入する。
- これまでは補助事業等を活用しながらの実証運行であったが、今後は有料化の有無等の検討を踏まえた実質の運用方法を検討する。



資料: 倶知安観光協会(観光庁「地域一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化事業」を活用した実証運行)

事業年度

これまでの実証運行等を踏まえて、実質運用方法を検討

実施主体

倶知安町、観光協会、交通事業者

4) 慢性的なタクシー不足解消

事業：慢性的なタクシー不足解消

概要

- 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。

具体的な内容

【倶知安町が抱えるタクシー問題】

- ◇ 季節変動の格差：冬期観光シーズンを軸としたピーク時対応のドライバー等の確保では、通年の事業運営が厳しい。
- ◇ 町内での需要量の格差：冬期リゾートエリアでの需要が高く、また利用額も大きいことから市街地部での確保が難しい。

【短期】市街地稼働タクシーの増強

- ▶ 地元タクシー事業者と連携し、市街地稼働のタクシー状況について検討する。

タクシー事業者を誘致

- ▶ 地元タクシー事業者との検討を踏まえつつ、不足する場合には新規タクシー事業者を誘致（新規事業者が冬期リゾートエリアに集中しない誘致条件を検討）。

【中長期】地元企業と連携したライドシェアの実施

- ▶ 現状では有償ライドシェアは道路運送法で規制されているが、コストをシェアするカープール型は規制対象外となっている。ドライバーと車両のマッチング方法について IOT の技術進捗を踏まえつつ検討を行う。
- ▶ またドライバーの確保については町民登録ボランティアのみならず、宅配トドックのような町内を走行している自家用車両による自社商品を運送している地元事業者の参加方法の検討を踏まえ、倶知安町内の移動者車両を総動員したライドシェアの実施を検討する。

【長期】自動運転車両の導入

- ▶ これまで実証運行が多かった自動運転車両が上士幌町で実導入されている。
- ▶ 郊外部デマンド車両を自動運転&AI 配車による、効率的かつ運転者不足に対応した地域公共交通の実現を検討。



事業年度

2023 年度から検討開始

実施主体

交通事業者、自社商品運送事業者、倶知安町

5.1.2 利便性の向上

(1) 快適移動の仕組みの構築

【基本的な考え方】

既存の交通資源を効率的に運行させることによる持続可能な「公共交通ネットワークの最適化」推進には、シームレスに目的地まで到着することができる「つなぐ仕組み」の構築が必要不可欠である。

「つなぐ仕組み」は、IoT や AI（人工知能）を活用した配車システムを実装し、利用者の需要に応じて乗合車両を効率的に運行させる「デマンドシステム」など、物理的な接続のしやすさだけでなく、利用者ニーズと合致した運行形態を目指す。

さらに、ハード面の対応だけでなく、各交通事業者から提供されている時刻表や路線情報をオープンデータ化し、路線情報の検索サイトや地図サイトに情報提供し、町民だけでなく観光客を含めた利用者が公共交通で移動するために必要な情報を手軽に得られるような利便性の向上を図る。

1) シームレスに移動できる仕組みの構築

事業：シームレスに移動できる仕組みの構築

概要

- 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

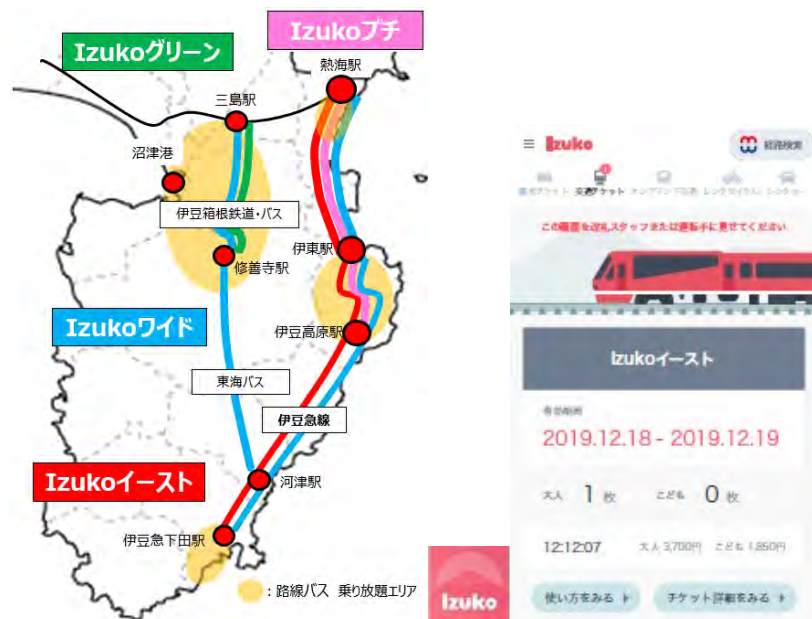
具体的な内容

- 全国での MaaS の導入実績を検証しつつ、倶知安市街地とリゾートエリア地区を接続する路線バス等において、インバウンドにも対応したキャッシュレス決済サービスの導入を検討する。

【参考】伊豆半島エリア：日本初の「観光型 MaaS」実証実験

東京急行電鉄株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、株式会社ジェイアール東日本企画は、国内外観光客が、鉄道、バス、AI オンデマンド乗合交通、レンタサイクルなどの交通機関を、スマートフォンで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動できる2次交通統合型サービス「観光型 MaaS」の実証実験を行いました(2020年11月時点でPhase1、Phase2の実験が終了)。

運用に当たっては専用 MaaS アプリケーション「Izuko」を活用し、交通機関の検索・予約・決済を可能にしたほか、観光施設や飲食店等のデジタルバスを提供することにより、スマホひとつで旅行者にシームレスな移動を提供しています。



▲複数交通機関の一括フリーパスの提供（伊豆地域）

資料：東急(株)ニュースリリース、2019年11月20日

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編第3版(国土交通省、令和4年3月)

事業年度

2023年度から検討開始

実施主体

交通事業者

2) 乗継に関する情報提供の充実

事業：乗継に関する情報提供の充実

概要

- 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。

具体的な内容

- 各交通事業者の時刻表等において、異なる事業者を含めた乗継に関する情報提供を充実する。特に豪雪地帯の倶知安においては積雪による車両の遅れもあり位置情報を提供することが利用者の安心につながる。
 - ①時刻表における乗継に関する情報提供
(各運行事業者の時刻表等において、異なる事業者を含めた乗継に関する情報提供を充実する。)
 - ②交通結節点における乗継に関する情報提供
(鉄道とバス、バスとバスの乗り継ぎをスムーズにし、負担を軽減するため、拠点駅、拠点バス停などの交通結節点における情報提供を充実する。)

事業年度

2023 年度から検討開始

実施主体

交通事業者、倶知安町

3) IoT, AI による新たなシステムの導入

事業：IoT, AI による新たなシステムの導入

概要

- 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

具体的な内容

- じゃがたくや一般のタクシーにおいて、IoT (AI デマンドバス等) を活用することで効率的なルート設定を行う。

【参考】広島県庄原市：観光支援および交通過疎地における外出促進を目的とした MaaS 検討・実証プロジェクト

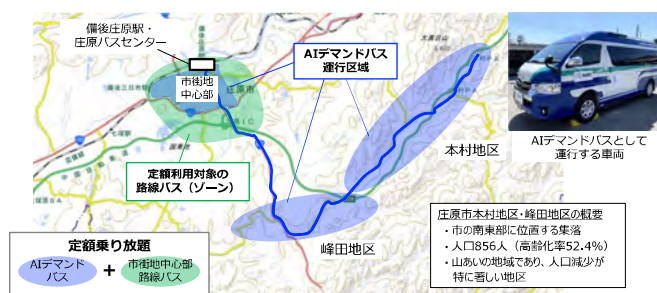
国土交通省の新モビリティサービス事業における「先行モデル事業（2019 年度）」の一つとして、庄原市で「先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト」が実施されました。本事業では、公共交通空白地での生活・観光交通として AI デマンド交通や、観光地内の回遊手段としてグリーンスローモビリティを試験的に導入し、経路検索サービスへの反映や AI を活用した運行管理も導入しました。2020 年度は社会実装に向けて、予約アプリの利便性向上、他の交通手段と併用した効率的な交通サービスの提供、さらに、他地域でのサブスクリプションの導入により水平展開を行った場合の検証を行っています。

【実施時期】2019 年： 観光交通：10 月の土日祝、生活交通：11 月の平日
2020 年： 生活交通：11 月下旬～12 月下旬

＜実証プロジェクトの概要＞



＜生活交通支援の内容＞



- 地域住民の生活交通として、市街地中心部と本村・峰田地区を結ぶ AI デマンドバスを導入。既存のバス路線が運行しない時間帯に、1 日 2 往復を運行予定。
- AI デマンドバスと市街地中心部の路線バスを「定額乗り放題」でできるサービスを提供。(利用料金：本村地区 1,600 円、峰田地区 1,400 円)

▲ 先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト (庄原市)

資料：中国運輸局

資料：地域公共交通計画等の作成と運用
の手引き詳細編第 3 版 (国土交通省、令和 4 年 3 月)

事業年度

2023 年度から検討開始

実施主体

交通事業者、俱知安町

(2) 交通結節点での環境整備

【基本的な考え方】

地域公共交通を維持・確保し続けるためには利用者を増加させることが重要であり、そのためには、自動車利用が保有する「door to door」の利便性に対抗する必要がある。

そのために、交通資源の総動員の中で発生する「乗り継ぎ」の抵抗を軽減させる、まちづくりとも連携したネットワークの実現を目指す。

1) 利用者の多様性に配慮した環境整備

事業：利用者の多様性に配慮した環境整備

概要

- 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
- バスシェルターを含む冬期も快適な待合環境の整備

具体的な内容

- 商業施設や医療施設など既存の施設を有効活用し、待合環境整備について検討する（路線バス、じゃがりん号&郊外型デマンドバス）。インバウンドの利便性向上のためのバス停やバス車内の多言語化の実施について検討する。

→ 倶知安郵便局で待合環境整備



足利市地域公共交通会議（栃木県足利市）

- ・生活路線バスへの公的支出を「おでかけ機会を広げる投資」と捉え、公共交通によって「おでかけ」できる範囲を拡大することを目指して、バス路線網を大胆に見直し。
- ・全路線とも市内中心部の商業施設・病院・駅へ、適切な時間にアクセスできるよう再編するとともに、市中心部では大幅増便する等、利便性を向上させることで、利用者増や収支海瀬を実現。



（取組の概要）

1. 再編のコンセプト・内容

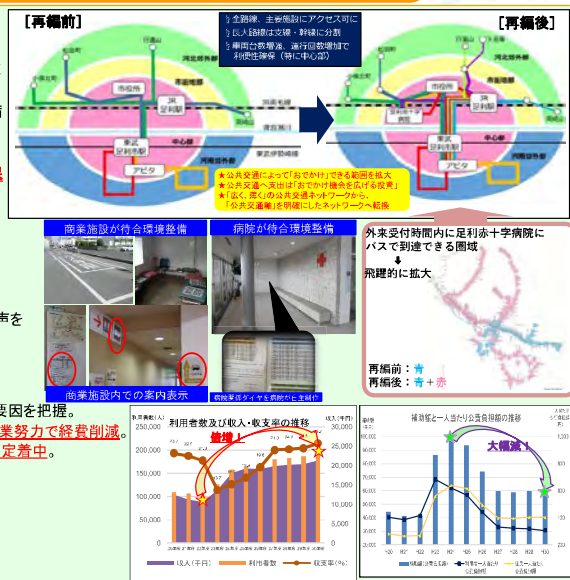
- 生活路線バス「あしバスアッシュー」について、これに**乗車して「おでかけ」できる範囲を拡大**するべく、路線、運行回数・ダイヤを見直し。
- 全路線について、市中心部の**主要な「おでかけ」スポット**である商業施設・病院・駅へ**アクセスできるようにするとともに、長大な路線については、需要を踏まえ系統を分割**。
- 市中心部：「おでかけ」スポット間の移動に「使える！」と思ってもらう「**品質保証**」のため1日数回⇒毎時1～2回に**大幅増便**。
- 郊外部：日常の「用足し」を支えるサービスとする「**性能保証**」のため**病院の受付時間を考慮したダイヤ設定**。

2. 地域の多様な主体との連携による使いやすさの向上

- **商業施設、病院と連携して、バス待ち環境を整備、施設内の案内も工夫**。
- 運行情報のオープンデータ化を市で進め、今春からGoogle検索にも対応。
- 住民アンケートや「おでかけ」スポットでのヒアリングを通じて多様な市民の声を確認。加えて、市の側からも市民に対してライフスタイルを提案。

3. 持続可能な公共交通網としていくための検証・取組及び実績

- 「あしバスアッシュー」の利用状況について、**毎月確認**。
- 前年同月比で**大幅な増減について、運転手への聞き取りや乗降調査**を行い要因を把握。
- 事業者との契約を、赤字全額補填方式から**プロポーザル方式に変更し、企業努力で経費削減**。
- なお、路線については、**あえて大幅な変更を加えないこととし、住民に浸透・定着中**。
- 利用者数：再編後9年連続で対前年比増加し、再編前に比して**倍増**
収入：再編前に比して**倍増**
収支率：再編直後に比して**2倍に改善**
- 問い合わせ先
足利市 生活環境部 市民生活課（TEL：0284-20-2186）



資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編第3版（国土交通省、令和4年3月）

事業年度

2023年度から検討開始

実施主体

交通事業者、倶知安町

2) 駐車場、駐輪場の整備

事業：駐車場、駐輪場の整備

概要

- 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）

具体的な内容

- 駅周辺においては都市間高速バスとの連携（札幌等への直接乗り入れの意識を環境面も含めて転換を促進）を図るための、パークアンドバスライドの実施を検討する。
- また、冬期のひらふ坂周辺での交通集中による渋滞を解消するために、隔地駐車場とセットのパークアンドバスライドの実施を検討する。

【参考事例】

- 三重県伊勢市ではゴールデンウィークや初参りなどの期間に、伊勢神宮の内宮・外宮周辺道路に交通渋滞が発生することから、「パーク&バスライド（シャトルバス運行）」を実施し、渋滞緩和を図っている。



出典：GW、初参り時のパーク&バスライド（シャトルバス運行）について
<https://www.city.ise.mie.jp/kurashi/koutsu/notice/1014047.html>

（パーク&バスライドの概要）

項目	説明
運行ルート	サンアリーナ周辺駐車場⇄内宮方面 サンアリーナ周辺駐車場⇄外宮方面 ※時刻表はありません。ある程度乗車した時点で出発します。10分に1本程度発車しています。
利用料金	1台 1,000円（駐車整理料） ※シャトルバスの利用は無料です
対象車両	普通・軽自動車（二輪車は利用できません。直接内宮・外宮へ向かってください。）
その他	● シャトルバスのご利用はパーク&バスライド臨時駐車場に駐車された方に限ります。 ● シャトルバスにご乗車の際は、領収書を係員にお見せください。 （二見 JCT 西駐車場を利用される方は、入口で配布される案内チラシをお見せください。） ● ペットは次のすべての条件を満たす専用のケースに収容したときのみ乗車可能です。 （1）ひざの上に乗る程度の大きさ （2）ペットの全身が収容できる （3）カート・バギータイプでない ● 神宮ではペットを連れての参拝はできません。

出典：GW、初参り時のパーク&バスライド（シャトルバス運行）について
<https://www.city.ise.mie.jp/kurashi/koutsu/notice/1014047.html>

事業年度

2023年度から検討開始

実施主体

俱知安町

5.1.3 利用促進

(1) 新規需要創出

【基本的な考え方】

地域住民による公共交通利用者の増加は重要ではあるが、将来的な人口減少傾向の中では地域住民による公共交通利用者の大幅な増加は困難である。一方で、倶知安町は道内のみならず国内でも有数の観光地であることから、観光客を軸とした新たな利用者の取り込みが重要である。

そこで、倶知安町やバス事業者等が連携し、地域の実情に応じた生産性向上に関する取組を推進する。

1) インバウンド向け企画乗車券

事業：インバウンド向け企画乗車券

概要

- 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

具体的な内容

- 複数交通モード間乗継における割引運賃施策の導入検討。イベント等における企画乗車券（乗り放題やアクティビティ割引連携など）の導入

【参考事例：オーストリアのザルツブルクでのシティーカード】

➤ オーストリアのザルツブルクでのシティーカード

- ザルツブルク公共交通機関乗り放題+観光スポット入場無料など、古都ザルツブルクの観光に必要な特典が1枚のカードの集約されている。
- ザルツブルク・カード料金

ハイシーズン：5月1日～10月30日

	大人	小人（6～15歳）
24時間	€ 30,00	€ 15,00
48時間	€ 39,00	€ 19,50
72時間	€ 45,00	€ 22,50

オフシーズン：1月1日～4月30日、11月1日～12月31日

	大人	小人（6～15歳）
24時間	€ 27,00	€ 13,50
48時間	€ 35,00	€ 17,50
72時間	€ 40,00	€ 20,00

● 特典

- ◇ 市内公共交通機関乗り放題
- ◇ 要塞ケーブルカーやウンタースベルクのケーブルカー、ザルツァッハの観光船が無料
- ◇ すべての観光スポット、博物館入場無料
- ◇ 定期観光バス、コンサートなどカルチャーイベント、レンタカー、ザルツブルク郊外の観光スポットなどの料金割引

※詳細は「ザルツブルク・カード（ザルツブルク観光局）」<https://www.salzburg.info/ja/hotels-offers/salzburg-card>参照

事業年度

2023年度から検討開始

実施主体

交通事業者、倶知安町、観光協会、（観光事業者）

2) 新たな車両導入

事業：新たな車両導入

概要

- 車両自体が観光資源にもなりうる車両を導入する。

具体的な内容

- スカイバスニセコ（開閉自在屋根付きバス）や自転車積載バスなど、観光客の誘客も可能な車両を導入する。
- サイクルツーリズムが盛んな羊蹄・ニセコエリアの特性を生かすため、他地域でのバス事業者で導入されている自転車ラックバスについて、倶知安エリアでの導入を検討する。

【参考事例】

- 神奈川中央交通では、前面に自転車を載せられる路線バスを一部路線で運行している。積載料金は1台につき100円で自転車の積み下ろしは利用者自身で行っている。

《自転車ラックバスのご利用方法》

乗車方法

- ①乗務員に自転車を積載する旨と降車停留所をお知らせください。
- ②自転車ラックの黄色いレバーを引きながらラックをゆっくり手前に倒してください。



- ③ラックのレールにタイヤを合わせ、黄色い固定用のレバーをタイヤ上部にかけて固定してください。



- ④自転車をしっかり固定したら、前ドア又は中ドアから乗車ください。



降車方法

- ①乗務員に自転車を降ろす旨をお伝えください。
- ②固定用レバーを外し、自転車をゆっくり降ろしてください。



- ③ラックの黄色いレバーを引いて、ゆっくりラックを戻してください。



- ④ラックを戻したら、危険ですのでバスから離れてください。

ご 注 意

自転車の積み降ろしはお客様ご自身で行っていただきます。作業の際は周辺の交通に十分ご注意ください。

資料：神奈川中央バス-自転車との取り組み-

https://www.kanachu.co.jp/service/cycle/cycle_rackbus.html

事業年度

2023 年度から検討開始

実施主体

交通事業者、倶知安町、観光協会

(2) 公共交通への意識醸成

【基本的な考え方】

今後到来する少子高齢化社会における公共交通は自らの交通手段であるとの意識を醸成し、地域公共交通に愛着を感じてもらうとともに、地域公共交通の置かれている現状を周知することにより、倶知安町民自らが交通サービスを使って支えていくという意識を持ってもらうことが必要不可欠である。

そのために各種イベントや学校教育などの機会を十分に活用し、公共交通に愛着を感じてもらう取組みを実施する。

1) 利用者啓発イベント

事業：利用者啓発イベント

概要

- 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

具体的な内容

- 現状実施している寿大学での取組も含めた継続的な実施。

【参考事例】

宇治市地域公共交通会議、明星町自治会、西小倉自治連合会（京都府宇治市）

住民、交通事業者、行政の三者協定による「宇治市のりあい交通事業」により、民間バス撤退後の交通空白地域における地域の足を確保。住民が主体となった利用促進策や維持資金の募集、行政からの自律的支援などにより、利用者増加や収支改善による事業継続を実現。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

（1）行政・事業者・住民の三者協働

- 「宇治市のりあい交通事業」に基づき、行政・事業者・住民それぞれの役割分担を明確にした協定を締結。
- 市が実施する住民説明会や事業者ヒアリング等により、普段から意識や情報を三者で共有。

2. 創意工夫

（1）補助金スキームの工夫

- 「のりあい交通事業」によるバス等の運行に、住民負担を導入しながら、収支率が高いほど住民負担が減る仕組みとし、住民の積極的な利用を促進。

（2）利用促進

- 観光客の利用も目指し、沿線観光地（三室戸寺）へのアクセス手段としてのバス利用をPR。
- 子どもたちの絵をバス車内に展示する「ギャラリーバス」や、地元スーパとの協働によるスタンプラリーを実施。
- 西小倉のりあいタクシーはサポート会員制を導入。年会費を支払えば、1乗車の運賃が安くなるなど継続的な利用を促す。

3. 自立性・継続性

- 西小倉のりあい交通事業では、地元ラジオを利用した呼びかけ、広報にて「乗って 残そう！」の呼びかけを行い、サポート会員の加入を促す。

サポート会員数の推移

運行開始日（H29.10.10）282世帯 → （H30.3.5）311世帯 <10%増加>



■ 問い合わせ先 宇治市都市整備部交通政策課（TEL：0774-20-8727）

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編第3版（国土交通省、令和4年3月）

事業年度

2023年度から検討開始

実施主体

俣知安町

5.2 公共交通計画の目標値

5.2.1 評価指標の設定

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第2版）」（国土交通省、令和3年3月）（以下「手引き」と略す）で示されている数値指標の例を参考に、本計画での目標を評価する評価指標を下表のとおり設定した。

表 5-6 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）の利用者数 ● 俱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収支率 ● 公共交通への公的資金投入額

5.2.2 目標値の設定

前項で整理した評価指標を基に、本計画の基本目標の達成状況を把握するための目標値を下表のとおり設定した。

表 5-7 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
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	● 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
		● 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
		● 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
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	● 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
		● キャッシュレス決済の導入率	4 路線	4 路線	現状を維持
		● 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
③利用促進	a)新規需要創出 b)公共交通への意識醸成	● 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)
		● 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
公共交通全体の評価		● 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
		● 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）の収入/支出率に回復
		● 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

5.2.3 評価指標の把握方法

各指標の把握方法を以下に示す。

表 5-8 各指標の把握方法

評価指標	把握方法
①個別路線（じゃがりん号）の利用者数	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	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	町民アンケートより把握
④情報のオープンデータ化	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	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	事業者へ情報提供を依頼
⑦入込観光客数	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	倶知安町担当課で確認
⑨住民等の公共交通の利用者数	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公共交通事業の収支	－（路線バスは後志地域公共交通計画対応の為）
⑪公共交通への公的資金投入額	倶知安町担当課で確認

6. 計画推進の体制

6.1 計画の評価スケジュール

本計画の推進に向けては社会状況の変化等により、計画に位置付けた各施策が十分に実施できない可能性も考えられる。そのため、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。

6.2 計画全体のマネジメント

本計画については、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実施する事により、継続的に各施策の改善を促すとともに必要に応じた計画の見直しを実施できるようにする。

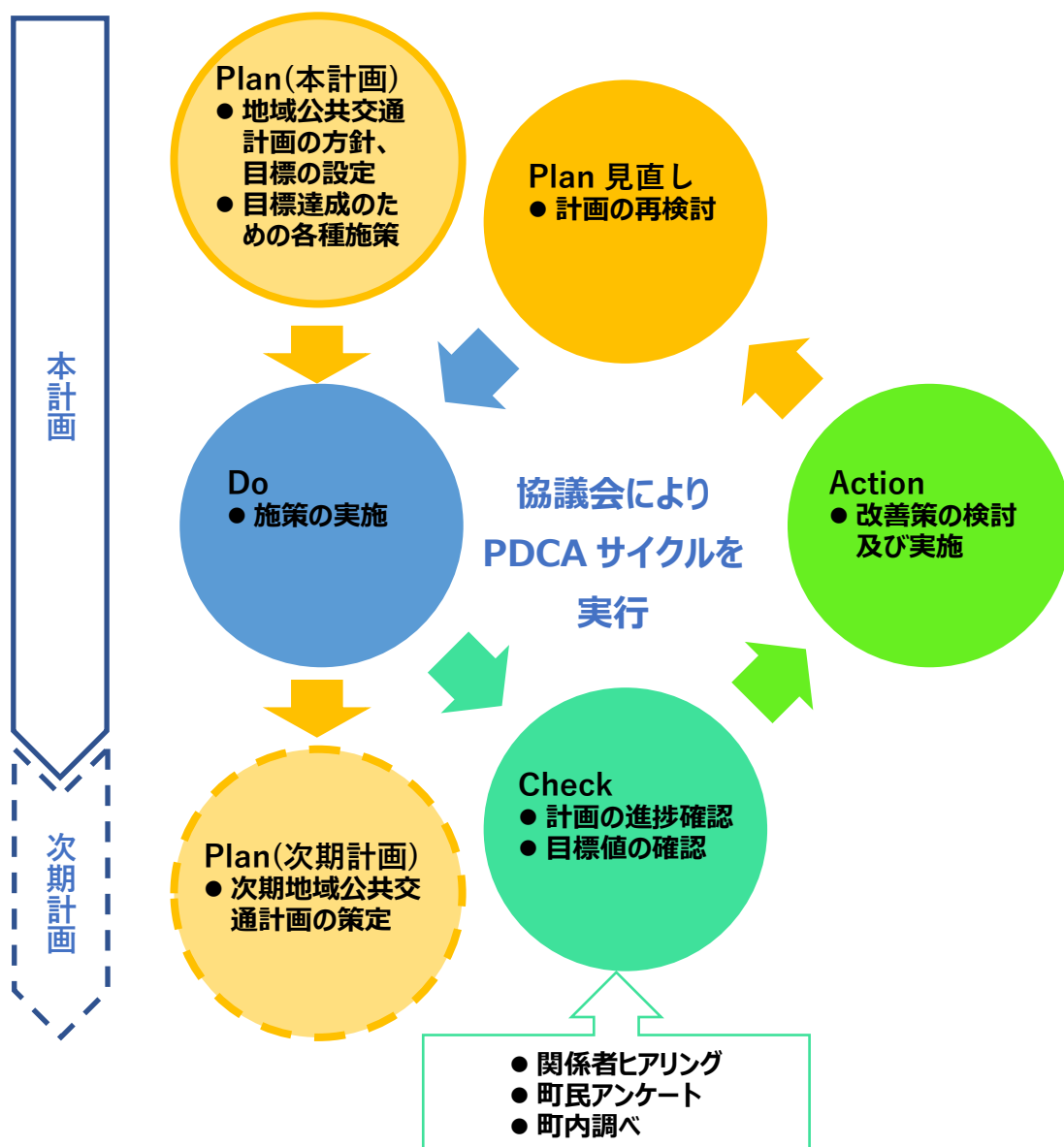


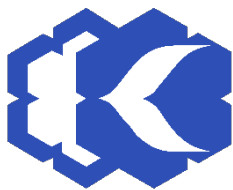
図 6-1 PDCA サイクル

6.3 計画推進体制

前項の PDCA サイクルは、倶知安町地域公共交通活性化協議会を通して実行する（下表参照）。

表 6-1 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
道路管理者	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
	倶知安町役場建設課
北海道警察	倶知安警察署
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



倶知安町地域公共交通計画（令和 5 年 3 月）

発行 倶知安町

〒044-0001

北海道虻田郡倶知安町北 1 条東 3 丁目 3 番地

TEL 0136-56-8001

FAX 0136-23-2044

URL <https://www.town.kutchan.hokkaido.jp/>

編集 倶知安町総合政策課