

## 6. 地域の公共交通の課題

「3. 後志地域の特性・現状」、「4. 地域の公共交通の現状」、「5. 地域の移動特性・ニーズ」を踏まえて、当地域における公共交通の問題点を整理し、課題をとりまとめた。

### 6.1 後志地域の公共交通の実態・問題点

「3. 後志地域の特性・現状」、「4. 地域の公共交通の現状」、「5. 地域の移動特性・ニーズ」を踏まえて、当地域の全体や地区毎に公共交通の運行・利用実態と移動特性・ニーズを再整理し、問題点を整理する。

#### (1) 北後志地区（小樽市・積丹町・古平町・仁木町・余市町・赤井川村）

##### 1) 当地域の概況

人口は地域の中核都市群である小樽市が約 11 万人と最も多く、次いで地域中心都市の余市町も約 1.9 万人と多い。また、病院・高校・商業施設もこの 2 市町に集中しており、当地域の生活における中心地となっている。他の町村は、人口 1,000～3,000 人程度であり、小樽市と余市町も含めて、居住地は主に鉄道やバス路線の沿線に分布しているが、積丹町、古平町、仁木町、余市町及び赤井川村では、一部、鉄道やバス路線から離れたエリアにも分布している。また、いずれの市町村においても、高齢化率が約 40%に達しており、今後も更なる人口減少が予想されている。

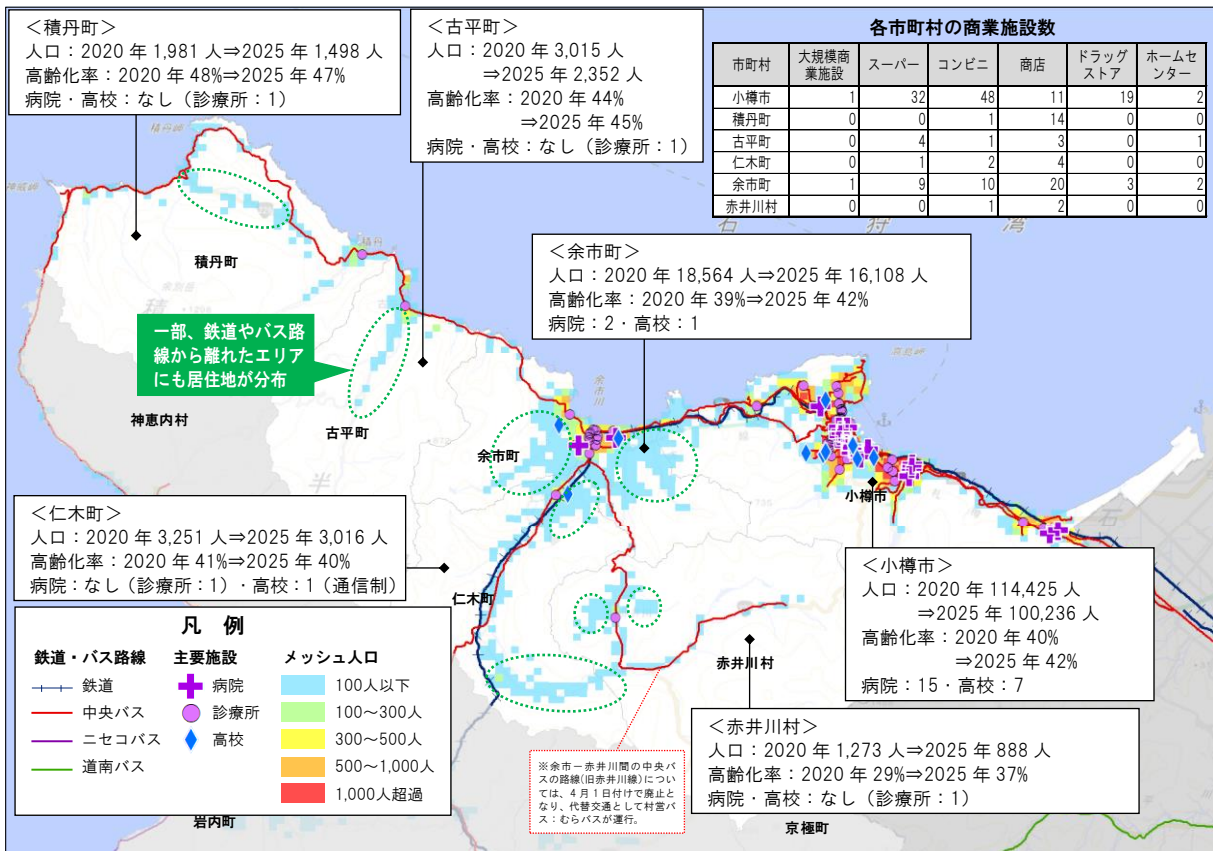


図 6-1 北後志地区の概況（人口・施設立地）

---

## 2) 当地区の公共交通

中核都市（群）の札幌市・小樽市や地域中心都市の余市町と他町村（積丹町・古平町・仁木町・赤井川村）を接続する広域交通は、JR 函館本線のほか、高速バス 4 路線や路線バス 4 路線が運行している。

### 【JR 函館本線】

- ・当地区内には、小樽市内 7 駅、仁木町内 3 駅、余市町内 1 駅の計 11 駅がある。当地区の各町村から中核都市群の小樽市（小樽駅）へのアクセスに着目すると、小樽駅から余市方面には 12.5～16.5 往復/日の運行により約 1,500 人/日が乗車している（小樽駅の乗車人数には、札幌方面への利用者は含まない）。

### 【高速バス】

- ・高速バスは、当地区内の広域交通として、高速しゃこたん号が 2 往復/日、高速よいち号が 1.5 往復/日運行しており、余市～小樽間を中心に約 300 人/日が利用している。また、地区外からは、高速いわない号が 15 往復/日、高速ニセコ号が 3 往復/日運行しており、主に倶知安・岩内～小樽間の移動に利用されている。

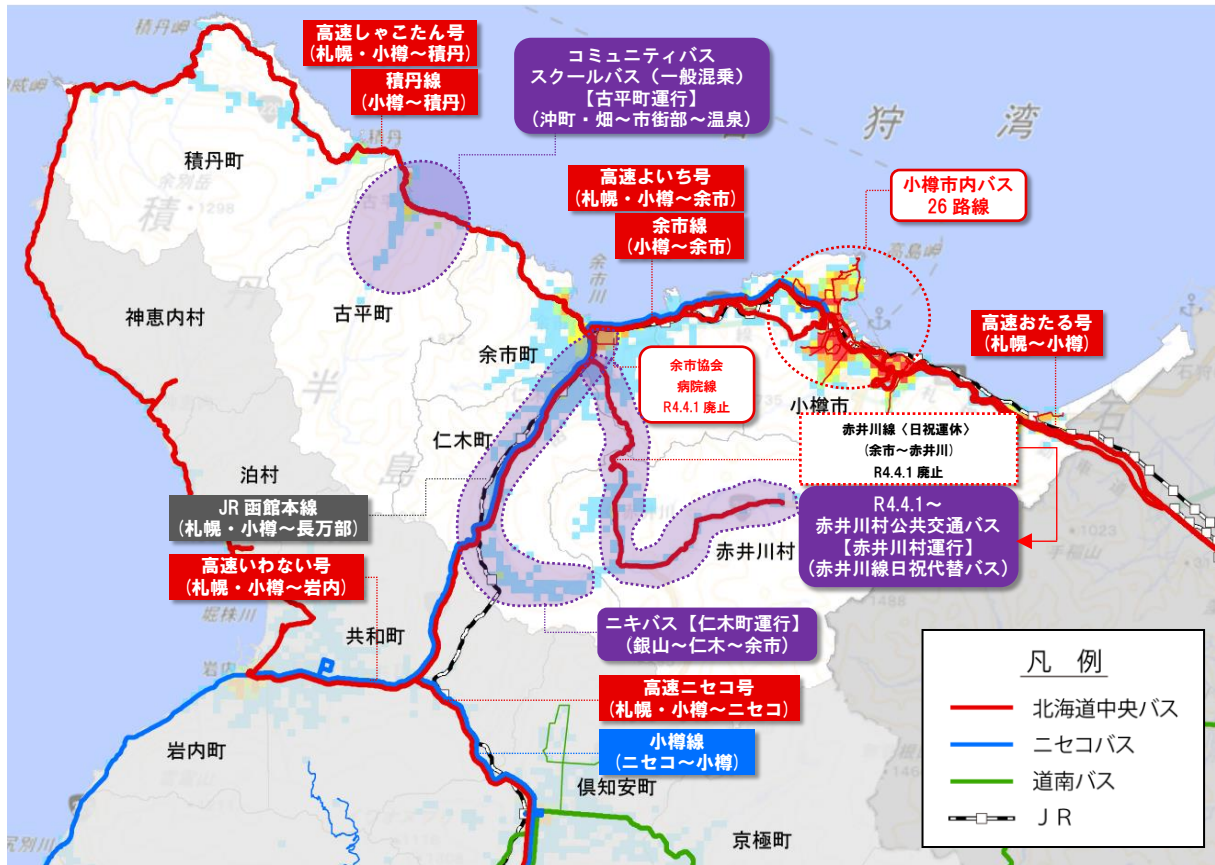
### 【路線バス】

- ・余市線は、JR 函館本線や高速バスなど多くの路線が重複する余市～小樽間を 23 往復/日運行し、約 1,500 人/日の利用者がいる。
- ・ニセコ町から倶知安町や仁木町、余市町を經由して小樽市に至る小樽線は、4 往復/日の運行に対して利用者数が約 130 人/日になっており、国庫補助等を活用して路線を維持している現状にあるが、JR 函館本線と並行している路線であり、並行在来線と合わせて検討する必要がある。
- ・積丹線の余市～積丹間は利用者が低迷しており、国庫補助等を活用して路線を維持している現状にあるが、積丹・古平～余市・小樽間を接続する唯一の公共交通であり、定期的使用率も約 35%であることから、地域住民の日常生活に利用されている路線である。なお、余市町と赤井川村を結んでいた赤井川線については、2019（令和元）年 12 月より日曜・祝祭日が運休となり、その代替交通として、赤井川村が赤井川村公共交通バスを運行していたが、赤井川村地域公共交通活性化協議会により代替交通の導入が検討され、2022（令和 4）年 4 月より、赤井川線が廃止となり、新たに村営バス「むらバス」が運行されている。
- ・生活圈交通を担う同一市町村内の路線バスは、中核都市群の小樽市においては、多くの路線バスが運行されており、公共交通による市内各地の往来が可能になっている。余市町内では、余市駅と余市協会病院を結ぶ余市協会病院線が運行されていたが、余市町地域公共交通網形成計画（2020（令和 2）年 2 月策定）に位置付けられた取組によって見直しが検討され、2022（令和 4）年 4 月より、余市協会病院線が廃止となり、新たに余市循環線が運行されている。

### 【市町村営などの生活圈交通】

- ・当地区内の居住地は、鉄道や高速バス・路線バスの沿線以外にも広く分布しているが、一部の町では、これらのエリアをカバーする生活圈交通が運行している。
- ・古平町は、町内の各地区と町中心部等を結ぶコミュニティバスなどを運行している。

・仁木町は、2018（平成30）年9月に北海道中央バスの銀山線が廃止され、銀山地区を運行する路線バスがなくなったが、同年10月より町内と余市町（余市駅・余市協会病院）を結ぶ予約制バス「ニキバス」を運行しており、銀山地区住民の生活圏交通が確保されている。



### 広域交通を担うバス一覧

分類	路線名【R3 補助】	運行区間・往復便数	利用状況*1【利用が多い区間**2】
高速バス	高速しゃこたん号	積丹～古平～余市～小樽～札幌：2往復/日(美国～1、神威岬～1)	約100人/日(25人/便，定期券約20%) 【余市駅前・水産試験場～小樽駅】
	高速よいち号	余市～小樽～札幌：1.5往復/日	約180人/日(25人/便，定期券約20%) 【旭中学校（余市町）～小樽駅】
	高速いわない号	岩内～仁木～余市～小樽～札幌：15往復/日	約800人/日(25人/便，定期券約10%) 【岩内ターミナル～小樽駅】
	高速ニセコ号	ニセコ～倶知安～仁木～余市～小樽～札幌：3往復/日	約140人/日(25人/便，定期券約10%) 【余市駅付近・倶知安駅付近～小樽駅】
路線バス	余市線	余市～小樽：23往復/日	約1,470人/日(30人/便，定期券約25%) 【余市駅前・水産試験場～小樽駅】
	積丹線【地域間幹線】	積丹～古平～余市～小樽：12往復/日(美国～8.5、余別～1.5、神威岬～2)	約670人/日(30人/便，定期券約35%) 【古平浜～余市駅前・水産試験場～小樽駅】
	むらバス	赤井川～余市：4往復/日	約20人/日(2.7人/便，定期券約15%) 【赤井川～余市】
	小樽線【地域間幹線】	ニセコ～倶知安～仁木～余市～小樽：4往復/日	約130人/日(15人/便，定期券約10%) 【倶知安～余市～小樽】

※1：利用者数は、利用区間に関わらず当該路線に乗降した人数（補助要件の輸送量【平均乗車密度×運行回数】とは異なる）、各数値は2019（令和元）年通常期（新型コロナウイルスの感染拡大前）の平日平均

※2：運行事業者の回答

図 6-2 北後志地区の公共交通

### 3) 当地区の移動特性

当地区では、中核都市群の小樽市と地域中心都市の余市町間の移動が多く、また、それらの都市への他の町村からの移動が多く、通学・通院・買物などの移動において、特に公共交通が利用されている。一方、後志地域外から当地区への来訪者は、公共交通の利用が少ない。

#### 【当地区住民の中核都市・地域中心都市等への移動】

- ・ビッグデータ分析によると、中核都市群である小樽市には、平日の日中に、小樽駅周辺などの中心部に隣接する余市町から最も多くの人を訪れており、古平町や仁木町などの当地区の他町村からも来訪している。なお、当地区外では岩内町からも来訪しており、休日には、岩内町に加えて、倶知安町からも来訪している。住民アンケートによると、当地区の各町村の住民は、15～20%程度の方が週1回以上、70%前後の方が月1回以上、小樽市・札幌市を訪れており、通院や買物が主な目的になっている。当地区の各町村から小樽市・札幌市への移動においては、約40%の方が主に公共交通（鉄道・高速バス・路線バス）を利用している。また、積丹町・古平町・赤井川村からの移動の場合、乗継を行っている方が60%以上を占めている。
- ・ビッグデータ分析によると、地域中心都市である余市町には、逆に、余市駅周辺などの中心部へ小樽市から最も多くの人を訪れている。また、古平町や仁木町などの当地区の他町村や岩内町からも来訪している。住民アンケートによると、積丹町・古平町・仁木町・赤井川村の住民の余市町への移動は、通院や買物などを目的として、80%以上が月1回以上訪れており、古平町・仁木町の住民は約70%が週1回以上来訪している。積丹町・古平町・仁木町・赤井川村から余市町への移動においては、30%前後の人が月1回以上、公共交通を利用しており、仁木町からは鉄道の利用が最も多いが、その他の町村は路線バスの利用が多くなっている。

#### 【当地区の通学・通院移動】

- ・中核都市群である小樽市には、高等学校が7校立地していることから、当地区の各町村（余市町・積丹町・古平町・仁木町・赤井川村）や当地区外の共和町・岩内町・倶知安町から小樽市の高校に通学している。また、余市紅志高等学校などの2校が立地する余市町にも、積丹町・古平町などから通学しており、市町村間を跨ぐ広域的な通学が行われている。
- ・小樽市は病院数も最大であるため、当地区の各町村から小樽市に通院しており、当地区外の共和町・岩内町・倶知安町からの通院もある。また、余市協会病院等がある余市町には、周辺の仁木町や古平町、積丹町から通院している。

#### 【後志地域外から当地区への来訪】

- ・観光・レジャー等のための後志地域外からの来訪は、来訪者 Web アンケートによると、通常期（4～11月）は、後志地域全体において、自家用車やレンタカーによる来訪が85%以上を占めている。余市・仁木・赤井川エリアは、他地区より鉄道の利用が多いが、通常期でも約10%に留まっている。冬期は、公共交通の利用率が通常期よりも向上し、余市・仁木・赤井川エリアは、鉄道は約25%、路線バスは約15%の来訪者が利用しており、積丹・古平エリアは、鉄道は約5%、路線バスは約10%の来訪者が利用している。

---

#### 4) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は、以下のとおりである。

##### 問題点①：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

・住民アンケートによると、現在は日常的に自家用車を利用していても、高齢などを理由に、将来はバスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が多く、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。また、当地区内では、多くの診療科を要する総合病院は小樽市と余市町のみで立地しており、積丹町・古平町・仁木町・赤井川村といった周辺町村からの通院を余儀なくされている。

##### 問題点②：高校の統廃合等により、高校生の通学が広域化している。

・当地区内の高校は、2012（平成 24）年 3 月に古平高等学校と仁木商業高等学校が閉校し、現在、小樽市に 7 校、余市町に 2 校（仁木町の北海道芸術高等学校は通信制）となっている。当地区の住民は、各町村に広く分布しており、公共交通の主な利用者である高校生は、通学に広域移動を余儀なくされている。

##### 問題点③：路線バスの利用が低迷している。

・余市～小樽間は、JR 函館本線や路線バスの余市線・積丹線、高速バスなど、複数の路線が重複しているにも関わらず、一定数の利用がある。一方、積丹・古平～余市・小樽を結ぶ積丹線の積丹～余市間やニセコ・倶知安～余市・小樽を結ぶ長大路線の小樽線は利用者が少なく、国庫補助等を活用しながら運行を維持している現状にある。

##### 問題点④：地域への来訪者の公共交通利用が少ない。

・後志地域外からの来訪者の移動手段は、自家用車やレンタカーが多くなっている。余市・仁木・赤井川エリアは、後志地域全体と比較すると、公共交通による来訪が多い地区ではあるが、鉄道の利用者は約 10%に留まっている。

##### 問題点⑤：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。

・古平町のコミュニティバスや仁木町の予約制バス「ニキバス」など、一部エリアでは、鉄道や高速・路線バスの空白地域を埋める市町村営の生活圈交通が運行されているが、積丹町や余市町等では、鉄道や高速・路線バスなどを容易に利用できない公共交通の空白地域が残っているエリアがある。



(2) 羊蹄山麓地区（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）

1) 地区の概況

人口は、地域中心都市の倶知安町が約 1.7 万人と、当地区で最も多く、病院（倶知安厚生病院）や高校 2 校が立地しているほか、商業施設数も最大になっており、当地区の生活における中心地となっている。他の町村の人口は、ニセコ町・蘭越町が約 5,000 人、真狩村・留寿都村・喜茂別町・京極町が 2,000～3,000 人程度であり、居住地は主に鉄道やバス路線の沿線に集中しているが、蘭越町・真狩村・喜茂別町等では、一部、鉄道やバス路線から離れたエリアにも分布している。

いずれの町村においても、今後、人口減少や高齢化の進展が予想されている。

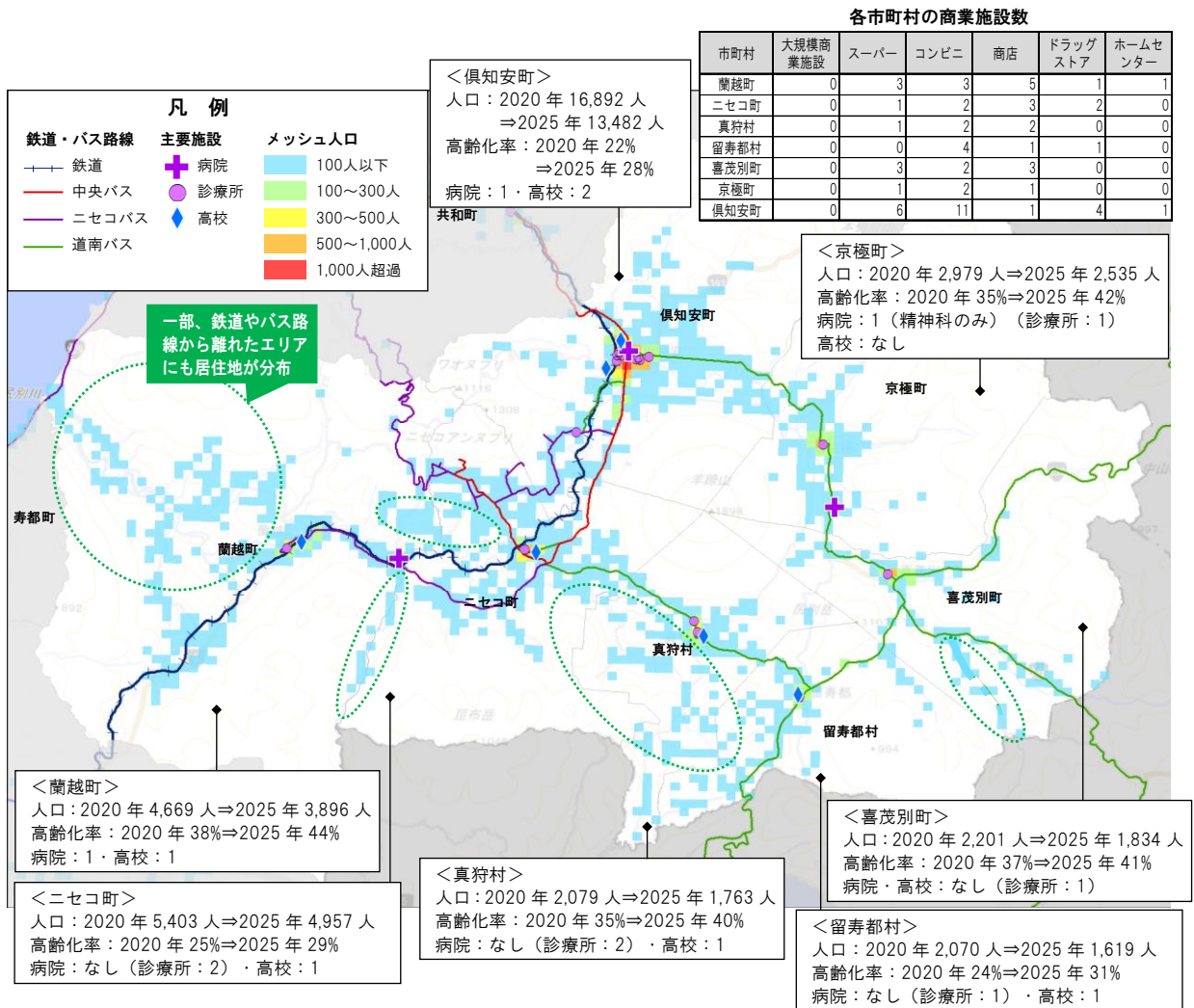


図 6-3 羊蹄山麓地区の概況（人口・施設立地）

---

## 2) 当地区の公共交通

中核都市（群）の小樽市・札幌市と当地区を接続する広域交通は、JR 函館本線が倶知安町・蘭越町・ニセコ町と小樽市・札幌市を結んでおり、高速ニセコ号や路線バスの小樽線も倶知安町・ニセコ町と小樽市・札幌市を結んでいる。一方、真狩村・留寿都村・喜茂別町・京極町は、小樽市と直接接続する広域交通は運行されていないが、留寿都村・喜茂別町については、路線バスの札幌洞爺湖線により、札幌市と接続している。

地域中心都市の倶知安町と他町村は、蘭越町・ニセコ町は JR 函館本線、高速バス（高速ニセコ号）及び路線バス 2 路線（小樽線、福井線）により接続し、真狩村・留寿都村・喜茂別町・京極町は、路線バス 3 路線（胆振線、京極線、留寿都・倶知安線）により接続している。また、他地区の地域中心都市である岩内町には、小沢線が倶知安町から共和町を經由して接続し、寿都～岩内を接続する雷電線が蘭越町の日本海側（港町）を經由している。

### 【JR 函館本線】

- ・ JR 函館本線は、当地区内には、蘭越町内 3 駅、ニセコ町内 1 駅、倶知安町内 2 駅の計 6 駅があり、倶知安から小樽方面に 12.5 往復/日、倶知安から長万部方面に 7.5 往復/日の運行により約 700 人/日が乗車している。

### 【高速バス】

- ・ 高速バスである高速ニセコ号は、3 往復/日運行しており、主に倶知安～小樽間の移動に利用されている。

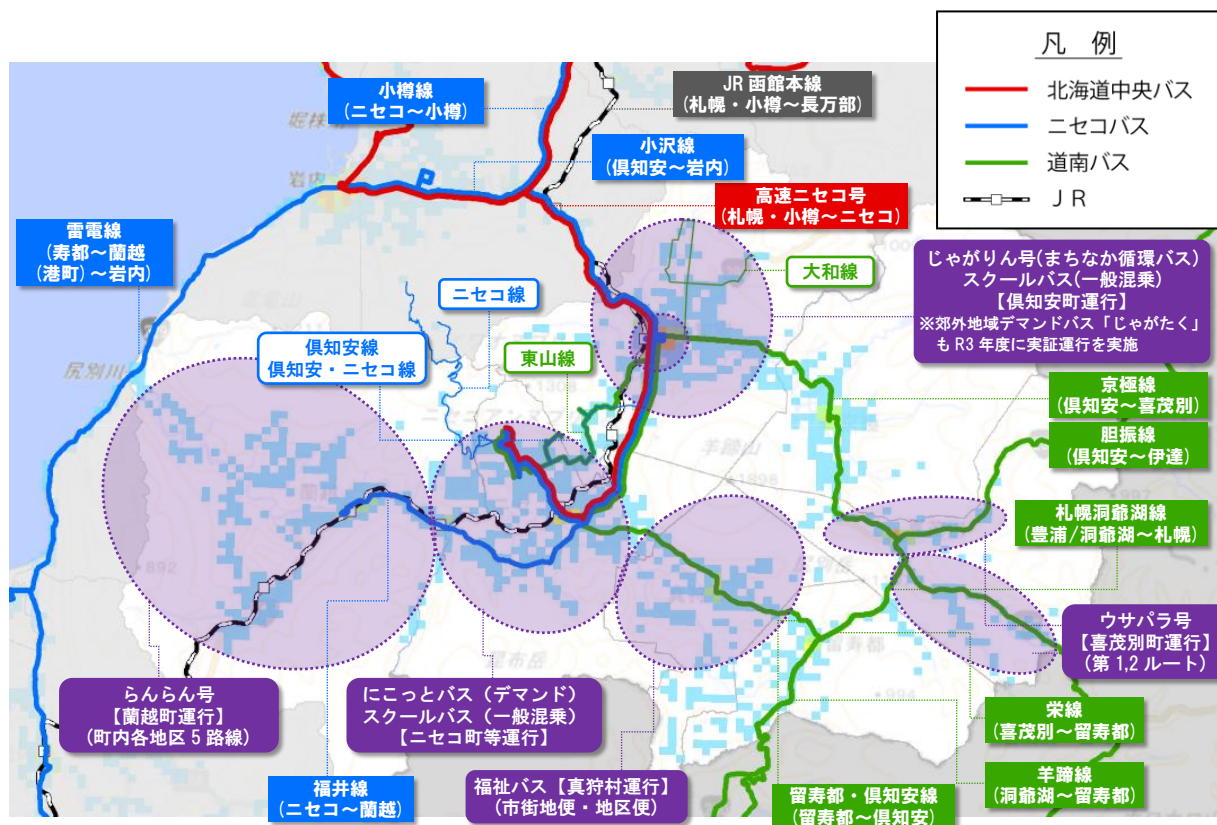
### 【路線バス】

- ・ 広域交通を担う路線バスである小樽線、小沢線、雷電線、胆振線、京極線、留寿都・倶知安線及び札幌洞爺湖線は、1 便あたりの利用者数が 10～15 人/便（運行区間が長い胆振線は 20 人/便）であり、札幌洞爺湖線以外は、国庫補助等を活用して運行を維持している現状にある。一方で、これらの路線は、JR 函館本線と並行する小樽線以外は、各町村から地域中心都市の倶知安町や岩内町に接続する唯一の公共交通であり、定期的使用率も約 30～50%であることから、地域住民の日常生活に利用されている路線である。
- ・ 市町村間を接続するその他の路線バスは、福井線が蘭越～ニセコ間を 2 往復/日、栄線が喜茂別～留寿都間を 0.5 往復/日、羊蹄線が洞爺湖温泉～留寿都間を 1 往復/日運行している。これらの路線は、現状、利用者が 5 人/日以下であり、補助を活用して運行を維持しているが、福井線は JR 函館本線と並行している路線であり、並行在来線と合わせて検討する必要がある、栄線と羊蹄線についても、路線バスの運行における車両運用を効率的に行うために必要な路線である。
- ・ 生活圏交通を担う路線バスは、倶知安町内の大和線と東山線、倶知安駅前～ヒルトンニセコビレッジ間の倶知安線、ニセコ駅前～昆布温泉間のニセコ線等が運行されている。

### 【市町村営などの生活圏交通】

- ・ 当地区内の居住地は、鉄道や高速バス・路線バスの沿線以外にも広く分布しているが、蘭越町の「らんらん号」や喜茂別町の「ウサパラ号」等のコミュニティバス、全村民が利用可能な真狩村の「福祉バス」、ニセコ町の「にこっとバス」等、町村営の公共交通が運行されているほか、利用者の年齢制限はあるものの、京極町の高齢者デマンドタクシー、留寿

都村の老人福祉バスなど、町村内の各地区と町村中心部等を結ぶ生活圈交通が運行されている。



### 広域交通を担うバス一覧

分類	路線名【R3 補助】	運行区間・往復便数	利用状況※1【利用が多い区間※2】
高速バス	高速ニセコ号	ニセコ～倶知安～仁木～余市～小樽～札幌：3往復/日	約140人/日(25人/便, 定期券約10%) 【倶知安駅前近・余市駅前近～小樽駅】
路線バス	小樽線【地域間幹線】	ニセコ～倶知安～仁木～余市～小樽：4往復/日	約130人/日(15人/便, 定期券約10%) 【倶知安～余市～小樽】
	小沢線【地域間幹線】	倶知安～共和～岩内：9往復/日	約200人/日(10人/便, 定期券約50%) 【倶知安、国富、共和町役場前、岩内】
	福井線【市町村生活バス】	蘭越～ニセコ：2往復/日	約5人/日(1人/便, 定期券約0%) 【蘭越駅～ニセコ駅】
	雷電線【地域間幹線】	寿都～蘭越(港町)～岩内：6往復/日	約140人/日(10人/便, 定期券約30%) 【寿都T～ゆべつのゆ、岩内T～港町小学校】
	胆振線【地域間幹線】	倶知安～京極～喜茂別～伊達：3往復/日	約110人/日(20人/便, 定期券約45%) 【京極T・喜茂別～倶知安駅前・厚生病院前】
	京極線【地域間幹線】	倶知安～京極～喜茂別：8往復/日	約130人/日(10人/便, 定期券約40%) 【京極T・喜茂別～倶知安駅前・厚生病院前】
	留寿都・倶知安線【地域間幹線】	留寿都～真狩～ニセコ～倶知安：7往復/日	約150人/日(10人/便, 定期券約40%) 【留寿都・真狩・ニセコ高校～倶知安駅前】
	札幌洞爺湖線	豊浦・洞爺湖温泉～留寿都～喜茂別～札幌：4往復/日(豊浦～1、洞爺湖温泉～0.5、東町～2.5)	約80人/日(10人/便, 定期券約5%) 【留寿都・真狩・ニセコ高校～倶知安駅前】
	栄線【市町村単独】	喜茂別～留寿都：0.5往復/日	— (データなし)
羊蹄線【市町村単独】	洞爺湖温泉～留寿都：1往復/日	約2人/日(1人/便, 定期券約1%)【ルスツリゾート～北町(留寿都)・洞爺湖温泉】	

※1：利用者数は、利用区間に関わらず当該路線に乗降した人数(補助要件の輸送量【平均乗車密度×運行回数】とは異なる)、各数値は2019(令和元)年通常期(新型コロナウイルスの感染拡大前)の平日平均

※2：運行事業者の回答

図 6-4 羊蹄山麓地区の公共交通



### 3) 当地区の移動特性

当地区では、中核都市（群）の小樽市・札幌市への移動が一定数あるが、公共交通の利用者は比較的少ない。地域中心都市への移動は、通学・通院・買物を目的とした倶知安町への当地区の他町村からの移動が多く、移動頻度も高い。後志地域外から当地区への来訪者は、公共交通の利用が少ない。

#### 【当地区住民の中核都市（群）・地域中心都市等への移動】

- ・地域の中核都市（群）である小樽市・札幌市に月1回以上来訪する人の割合は、住民アンケートによると、京極町が最も高く約70%、次いで倶知安町・留寿都町・喜茂別町が約50%となっており、ニセコ町・蘭越町・真狩村は約40%である。小樽市・札幌市への来訪目的は、買い物が最も多く、次いで通院、観光・レジャーが多くなっている。ただし、主に公共交通（鉄道・高速バス・路線バス）を利用しているのは、20%程度であり、移動頻度が高い京極町は、逆に公共交通をよく利用する人の割合が約10%と最も低い。
- ・ビッグデータ分析によると、地域中心都市である倶知安町には、平日の日中に、倶知安駅周辺などの中心部へ近接するニセコ町から約210人、蘭越町から約90人、京極町から約40人が訪れており、真狩村や喜茂別町からも約10人の来訪がある。当地区外からは、岩内町や共和町から約100人が来訪している。ルスツリゾート付近でも日中の滞在人口が増加しており、平日・休日ともに喜茂別町から50人前後が来訪している。
- ・当地区の各町村の住民が最もよく来訪する地域中心都市は、住民アンケートによると、蘭越町・ニセコ町・真狩村・留寿都町・喜茂別町・京極町のいずれも倶知安町であり、ニセコ町・真狩村・京極町は60～80%の人が週1回以上、倶知安町を訪れており、蘭越町・喜茂別町でも約30%の人が週1回来訪している。なお、それら町村から倶知安町への来訪目的は、買い物が最も多く、次いで通院が多くなっている。ただし、それらの町村から倶知安町への来訪において、公共交通を月1回以上利用する人は20%未満であり、倶知安町に隣接し特に来訪頻度が高いニセコ町・京極町は、公共交通を月1回以上利用する人は10%未満である。

#### 【当地区の通学・通院移動】

- ・倶知安高等学校が立地する倶知安町に、当地区の各町村や隣接する共和町からの通学流動があり、市町村間を跨ぐ広域的な通学が行われている。
- ・倶知安厚生病院がある倶知安町には、当地区の各町村や隣接する共和町や岩内町から通院している。

#### 【後志地域外から当地区への来訪】

- ・観光・レジャー等のための後志地域外からの来訪は、来訪者 Web アンケートによると、通常期（4～11月）は、後志地域全体において、自家用車やレンタカーによる来訪が85%以上を占めている。倶知安・ニセコ・蘭越エリアは、他地区よりは鉄道の利用が多いが、通常期でも約10%に留まっている。冬期は、自家用車やレンタカーの利用が約70%とやや少なくなるが、特にルスツリゾートを有する留寿都・喜茂別・真狩・京極エリアにおいて、スキーバスの利用が約30%と他地区よりも高くなっている。

---

#### 4) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は、以下のとおりである。

##### 問題点①：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

- ・住民アンケートによると、現在は日常的に自家用車を利用していても、高齢などを理由に、将来はバスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が多く、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。また、当地区内では、多くの診療科を要する総合病院は倶知安町のみに立地しており、蘭越町・ニセコ町・真狩村・留寿都村・喜茂別町・京極町といった周辺町村からの通院を余儀なくされている。

##### 問題点②：高校生の通学が広域化している。

- ・当地区内の普通科の高校は、現在、倶知安町と蘭越町に各1校のみ（ニセコ町・留寿都町・真狩村の高校は専門性が高い昼間定時制）となっている。当地区の住民は、各町村に広く分布しており、公共交通の主な利用者である高校生は、通学に広域移動を余儀なくされている。

##### 問題点③：路線バスの利用が低迷している。

- ・当地区の広域交通を担う路線バス（小樽線、小沢線、雷電線、胆振線、京極線、留寿都・倶知安線、札幌洞爺湖線）は、いずれも利用者が比較的少なく、隣接町村を結ぶ福井線や栄線、羊蹄線は、特に利用者が少ない状況にある。これらの路線は、札幌洞爺湖線以外は、国庫補助等を活用しながら運行を維持している現状にある。

##### 問題点④：地域への来訪者の公共交通利用が少ない。

- ・後志地域外からの来訪者の移動手段は、自家用車やレンタカーが多くなっている。倶知安・ニセコ・蘭越エリアは、後志地域全体と比較すると、公共交通による来訪が多い地区ではあるが、鉄道の利用者は約10%に留まっている。しかし、北海道新幹線の倶知安駅が開業すると、新幹線による倶知安町への来訪が増加することが予想される。

### (3) 岩宇地区（共和町・岩内町・泊村・神恵内村）

#### 1) 地区の概況

人口は、地域中心都市の岩内町が約 1.2 万人と、当地区で最も多く、岩宇地区の唯一の病院（岩内協会病院）と高校が立地しており、当地区の生活における中心地となっている。他の町村の人口は、共和町は約 6,000 人と岩内町の半分程度であるが、泊村・神恵内村の 2 村は 800～1,600 人と岩内町の 10%前後である。居住地は、泊村・神恵内村はバス路線の沿線に集中しているが、共和町と岩内町は、一部、鉄道やバス路線から離れたエリアにも分布している。

また、いずれの町村も高齢化率が高くなっており、さらなる人口減少が予想されている。

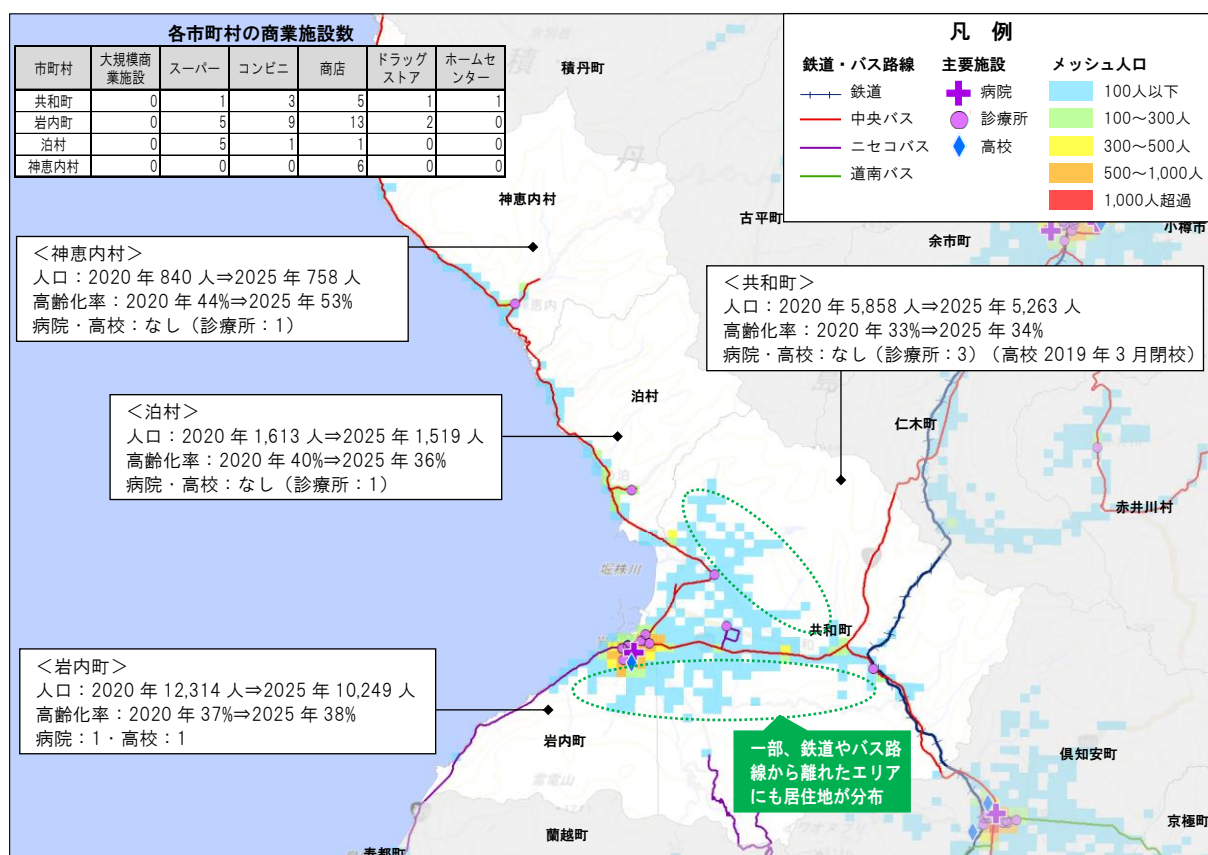


図 6-5 岩宇地区の概況（人口・施設立地）

---

## 2) 当地区の公共交通

中核都市（群）の小樽市・札幌市と当地区を接続する広域交通は、高速いわない号が岩内町から共和町を経由して運行している。また、共和町の小沢地区においては、JR 函館本線や高速ニセコ号、路線バスの小樽線も小樽市・札幌市に接続している。一方、泊村・神恵内村は、小樽市・札幌市と直接接続する広域交通は運行されていないため、岩内町まで移動した上で、高速いわない号を利用する必要がある。

地域中心都市の岩内町と他町村は、共和町は路線バスの小沢線や神恵内線と高速いわない号、泊村・神恵内村は路線バスの神恵内線で接続されている。また、小沢線は、他地区の地域中心都市である倶知安町に接続されており、南後志地区の寿都町から岩内町へは雷電線が接続している。

### 【高速バス】

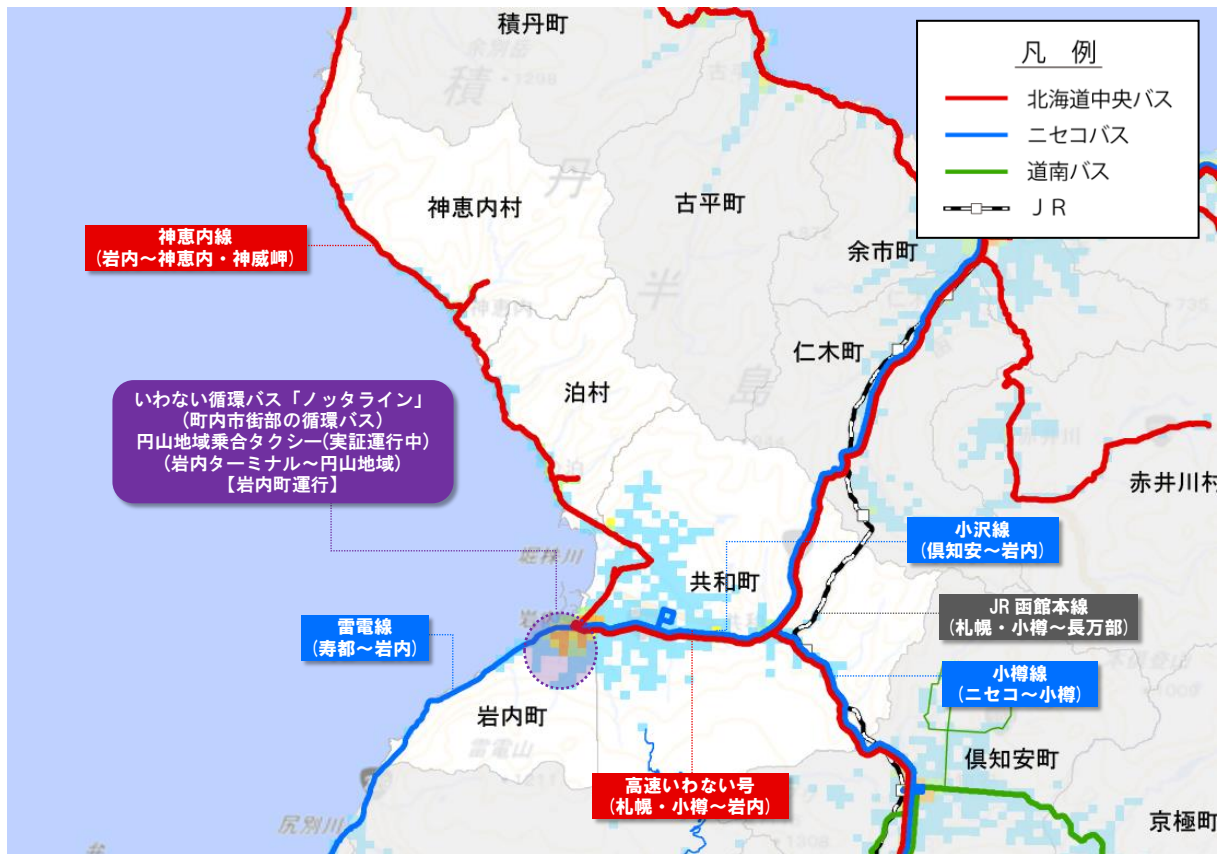
- ・15 往復/日運行されている高速いわない号は、主に岩内ターミナル～小樽間の移動に利用されている。

### 【路線バス】

- ・広域交通を担う路線バスである小沢線、雷電線、神恵内線は、1 便あたり 10 人/便であり、小沢線・雷電線、神恵内線は国庫補助等を活用して運行を維持している現状にある。一方で、これらの補助対象路線は、各町村から地域中心都市の倶知安町や岩内町に接続する唯一の公共交通であり、定期的使用率も約 30～50%であることから、地域住民の日常生活に利用されている路線である。

### 【市町村営などの生活圈交通】

- ・当地区内の居住地は、岩内町・共和町では、鉄道や高速バス・路線バスの沿線以外にも分布しているが、岩内町では、市街部を中心に町内を循環する「ノッタライン」が運行されているほか、乗合タクシーの実証運行が実施されている。



### 広域交通を担うバス一覧

分類	路線名【R3 補助】	運行区間・往復便数	利用状況※1【利用が多い区間※2】
高速バス	高速 いわない号	岩内～共和～余市～小樽～札幌： 15 往復/日	約 800 人/日(25 人/便，定期券約 10%) 【岩内ターミナル～小樽駅】
	高速 ニセコ号	ニセコ・倶知安～共和（小沢）～余市～ 小樽～札幌：3 往復/日	約 140 人/日(25 人/便，定期券約 10%) 【余市駅付近・倶知安駅付近～小樽駅】
路線バス	神恵内線 【広域生活交通路線】	岩内～神恵内：7 往復/日 (～大森 3.5、～川白 3.5、(4-10 月は ～神威岬 2))	約 140 人/日(10 人/便，定期券約 50%) 【岩内 T・岩内十字街～神恵内村入口・泊村茅 沼・共和町柏木】
	小沢線 【地域間幹線】	倶知安～共和～岩内：9 往復/日	約 200 人/日(10 人/便，定期券約 50%) 【倶知安、国富、共和町役場前、岩内】
	小樽線 【地域間幹線】	ニセコ・倶知安～共和（小沢）～余市～ 小樽：4 往復/日	約 130 人/日(15 人/便，定期券約 10%) 【倶知安～余市～小樽】
	雷電線 【地域間幹線】	寿都～岩内：6 往復/日	約 140 人/日(10 人/便，定期券約 30%) 【寿都 T～ゆべつゆ、岩内 T～港町小学校】

※1：利用者数は、利用区間に関わらず当該路線に乗降した人数（補助要件の輸送量【平均乗車密度×運行回数】とは異なる）、各数値は 2019（令和元）年通常期（新型コロナウイルスの感染拡大前）の平日平均

※2：運行事業者の回答

図 6-6 岩宇地区の公共交通



### 3) 当地区の移動特性

当地区では、中核都市（群）の小樽市・札幌市への移動が一定数あり、公共交通を利用している割合が比較的高い。地域中心都市への移動は、通学・通院・買物等を目的とした岩内町への当地区の他町村からの移動が多く、共和町や神恵内村からの移動の際に特に公共交通が利用されている。後志地域外から当地区への来訪者は、公共交通の利用が少ない。

#### 【当地区住民の中核都市（群）・地域中心都市等への移動】

- ・地域の中核都市（群）である小樽市・札幌市に月1回以上来訪する人の割合は、住民アンケートによると、泊村が最も高く約70%、次いで岩内町が約50%、神恵内村が約40%、共和町が約30%となっている。小樽市・札幌市への来訪目的は、買い物が最も多く、次いで通院が多くなっている。主に公共交通（高速バスなど）を利用している人の割合は、共和町は50%と高く、神恵内村も約40%である。しかし、岩内町は30%未満、泊村は10%程度であり、移動頻度が高い泊村・岩内町は、公共交通をほとんど使わない人の割合が高い。
- ・ビッグデータ分析によると、地域中心都市である岩内町の中心部では、平日の日中に、当地区の共和町から約170人が来訪しており、泊村や寿都町、倶知安町からも約10～30人が来訪している。
- ・当地区の各町村の住民が最も良く来訪する地域中心都市は、住民アンケートによると、共和町・泊村・神恵内村のいずれも岩内町であり、共和町・泊村は約70%、神恵内村は約40%の人が週1回以上、岩内町に来訪している。なお、それら町村から岩内町への来訪目的は、買い物が最も多く、次いで通院や観光・レジャーが多くなっている。共和町・神恵内村から岩内町への来訪において、公共交通を月1回以上利用する人は約30%いるが、泊村から岩内町への来訪において公共交通を月1回以上利用する人は10%未満である。
- ・他地区への移動としては、ビッグデータ分析によると、岩内町・共和町民が日中に倶知安町や小樽市を来訪しており、住民アンケートによると、その来訪目的も買い物や通院である。なお、倶知安町によく来訪する方は、共和町民は約60%が路線バスや高速バス・鉄道といった公共交通を月1～3回利用するが、岩内町民で公共交通を月1回以上利用する人は約20%である。

#### 【当地区の通学・通院移動】

- ・岩内高等学校が立地する岩内町に当地区の各町村から通学している。また、共和町から倶知安町、岩内町から小樽市への通学流動もある。
- ・岩内協会病院がある岩内町には、当地区の共和町や泊村・神恵内村に加えて、寿都町や蘭越町からも通院流動がある。

#### 【後志地域外から当地区への来訪】

- ・観光・レジャー等のための後志地域外からの来訪については、来訪者 Web アンケートによると、通常期（4～11月）は、後志地域全体において、自家用車やレンタカーによる来訪が85%以上を占めているが、岩宇地区は約95%である。

---

#### 4) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は、以下のとおりである。

##### 問題点①：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

- ・住民アンケートによると、現在は日常的に自家用車を利用していても、高齢などを理由に、将来はバスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が多く、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。また、多くの診療科を要する総合病院は当地区内の岩内町と近接する羊蹄山麓地区の倶知安町に立地しており、共和町・泊村・神恵内村・寿都町といった周辺町村から岩内町や倶知安町への通院を余儀なくされている。

##### 問題点②：高校の統廃合等により、高校生の通学が広域化している。

- ・当地区内の高校は、2019（令和元）年3月に共和高等学校が閉校し、現在、岩内高等学校のみになっている。当地区の住民は、各町村に広く分布しており、公共交通の主な利用者である高校生は、通学に広域移動を余儀なくされている。

##### 問題点③：路線バスの利用が低迷している。

- ・当地区の広域交通を担う路線バス（小沢線、小樽線、雷電線、神恵内線）は、いずれも利用者が少なく、国庫補助等を活用しながら運行を維持している現状にある。

##### 問題点④：地域への来訪者の公共交通利用が少ない。

- ・後志地域外からの来訪者の移動手段は、圧倒的に自家用車やレンタカーが多くなっており、当地区は特にその傾向が顕著である。しかし、北海道新幹線の倶知安駅が開業すると、倶知安駅を経由した当地区への来訪が増加する可能性がある。

##### 問題点⑤：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。

- ・岩内町では「ノッタライン」などの運行により、バス路線から離れた地域における生活圏交通が概ね確保されているが、広大な面積を有する共和町では、鉄道や高速・路線バスなどを容易に利用できない公共交通の空白地域が残っているエリアがある。

#### (4) 南後志地区（島牧村・寿都町・黒松内町）・長万部町

##### 1) 地区の概況

人口は、渡島管内の長万部町が約 5,000 人と最も多いが、他地区と比較すると人口が突出している中心的な町村がなく、寿都町・黒松内町・島牧村の人口も 1,400～3,000 人である。その中で、高校は寿都町と長万部町に立地し、病院は長万部町に立地している。居住地は、寿都町・島牧村・長万部町は鉄道やバス路線の沿線に集中しているが、黒松内町は、一部、鉄道やバス路線から離れたエリアにも広く分布している。

また、いずれの町村も高齢化率が高くなっており、さらなる人口減少が予想されている。



図 6-7 南後志地区・長万部町の概況（人口・施設立地）

---

## 2) 当地区の公共交通

中核都市（群）の小樽市・札幌市から離れていることもあり、それら都市と南後志地区を接続する広域交通は、JR 函館本線のみで、長万部町・黒松内町から隣接地区の地域中心都市である倶知安町を経由して小樽市・札幌市まで接続している。

また、隣接地区の地域中心都市である岩内町とは、路線バスの雷電線により寿都町から岩内町に接続されている。

### 【JR 函館本線】

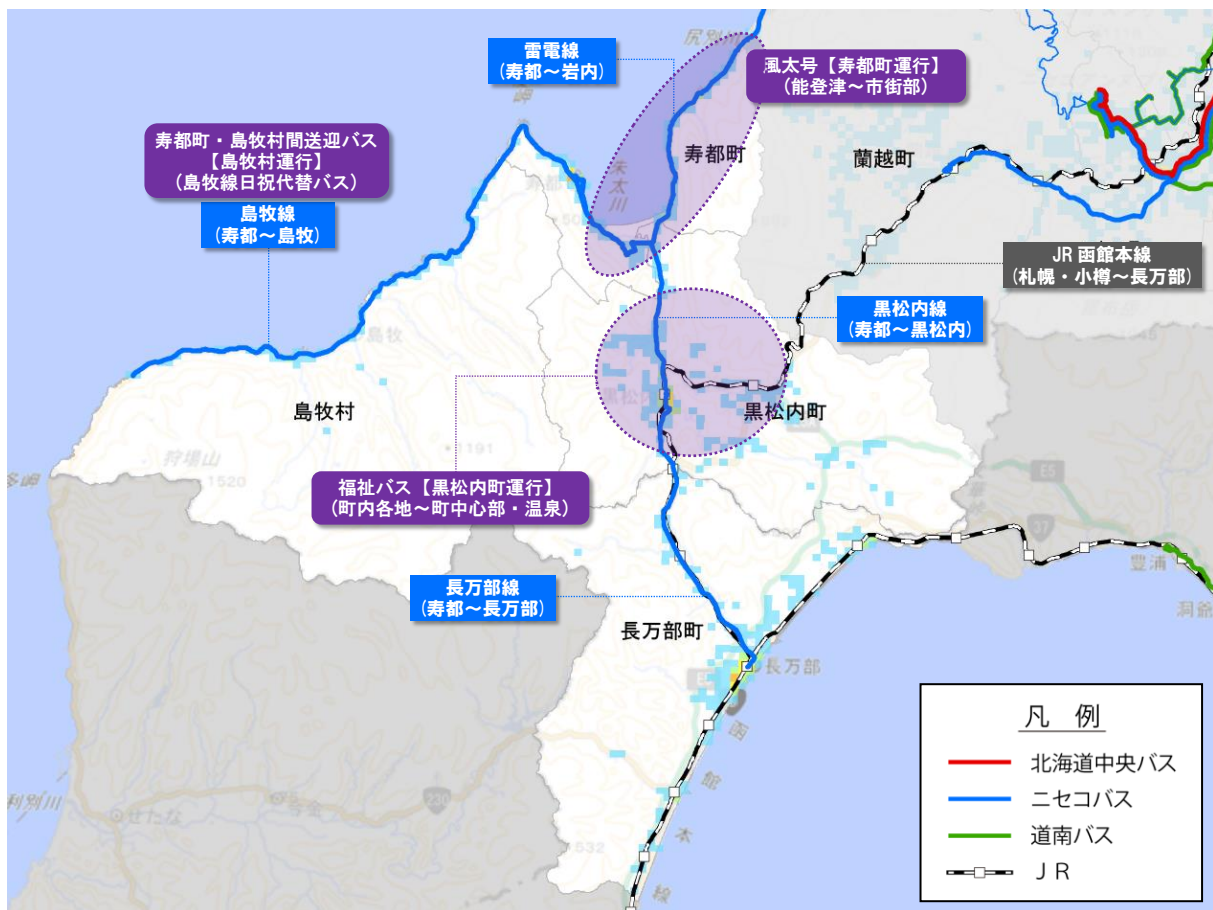
- ・ JR 函館本線（長万部～小樽間）は、当地区内に熱郇・黒松内・二股・長万部の 4 駅があるが、当該区間の運行本数は 4.5 往復/日、4 駅における乗車人数は約 80 人/日である。
- ・ また、長万部駅は、札幌～函館間を運行する特急北斗も停車し、中核都市（群）である札幌市や函館市と接続されている。

### 【路線バス】

- ・ 広域交通を担う路線バスについて、寿都～岩内の雷電線は 1 便あたりの利用者数が 10 人/便であり、国庫補助等を活用して運行を維持している現状にある。
- ・ その他の路線バスは、島牧村から寿都町に接続する島牧線、寿都町と黒松内町・長万部町を接続する黒松内線・長万部線が運行されているが、運行本数が 1～3 往復/日、1 便あたりの利用者数が 1～5 人/便であり、補助なしでは運行を維持するのが困難な状況にある。加えて、島牧線、黒松内線、長万部線は、利用低迷やドライバー不足等により、日曜・祝祭日が運休になっている。
- ・ 一方で、島牧線は他町村と接続する唯一の公共交通であり、定期的使用率も約 50%と、島牧村民の日常生活に利用されている路線であるため、日曜・祝祭日の運休に対しても、島牧村が寿都町・島牧村間送迎バスを運行し代替交通を確保している。
- ・ また、長万部線は、現状は運行本数が 1 往復/日であり、黒松内～長万部は JR 函館本線と並行して運行されている。

### 【市町村営などの生活圏交通】

- ・ 当地区内の居住地は、黒松内町では路線バスや鉄道の沿線以外にも広く分布しており、町が町内各地区と町中心部や温泉を接続する福祉バスを運行している。



### 広域交通を担うバス一覧

分類	路線名【R3 補助】	運行区間・往復便数	利用状況※1【利用が多い区間※2】
路線バス	雷電線 【地域間幹線】	寿都～岩内：6 往復/日	約 140 人/日(10 人/便, 定期券約 30%) 【寿都 T～ゆべつのゆ、岩内 T～港町小学校】
	島牧線 【市町村生活バス】	寿都～島牧：3 往復/日【日祝運休】 (～栄浜 1.5、～原歌 1.5)	約 30 人/日(5 人/便, 定期券約 50%) 【島牧役場～寿都 T】
	黒松内線 【市町村生活バス】	寿都～黒松内：2 往復/日【日祝運休】	約 5 人/日(1 人/便, 定期券約 0%) 【寿都 T～ゆべつのゆ・黒松内駅】
	長万部線 【市町村生活バス】	寿都～黒松内～長万部： 1 往復/日【日祝運休】	約 10 人/日(5 人/便, 定期券約 0%) 【寿都 T～ゆべつのゆ】

※1：利用者数は、利用区間に関わらず当該路線に乗降した人数（補助要件の輸送量【平均乗車密度×運行回数】とは異なる）、各数値は 2019（令和元）年通常期（新型コロナウイルスの感染拡大前）の平日平均

※2：運行事業者の回答

図 6-8 南後志地区の公共交通



---

### 3) 当地区の移動特性

当地区では、中核都市（群）の小樽市・札幌市への移動は、他の地区と比較すると少ない。地域中心都市への移動は、通院・買物等を目的とした岩内町や倶知安町への移動である。後志地域外から当地区への来訪者は、公共交通の利用が特に少ない。

#### 【当地区住民の中核都市（群）・地域中心都市等への移動】

- ・地域の中核都市（群）である小樽市・札幌市に月1回以上来訪する人の割合は、住民アンケートによると、寿都町が最も高く約45%、次いで島牧村が約30%であるが、黒松内町は約10%と他の町村より小さくなっている。小樽市・札幌市への来訪目的は、買い物や通院が多くなっており、主に公共交通（高速バスなど）を利用している人の割合は、寿都町・島牧村は約20%である。寿都町・島牧村から公共交通を利用する場合は、雷電線から高速いわい号に乗り換えて、小樽市・札幌市に移動している人が多い。黒松内町は小樽市・札幌市に月1回以上来訪する人の割合は低いが、主に公共交通を利用する割合は約35%となっており、主に鉄道が利用されている。
- ・地域中心都市への移動は、住民アンケートによると、寿都町・島牧村の住民は岩内町への来訪が最も多いが、週1回以上訪問する人の割合は、寿都町は約30%であるのに対して、島牧村は約3%である（月1回以上は60%）。黒松内町民は、倶知安町への来訪が最も多い約50%、岩内町への来訪が最も多い約30%であるが、週1回以上訪問する人はいずれも10%以下である。なお、寿都町・島牧村・黒松内町から岩内町や倶知安町に来訪する目的は、買い物が大部分であり、一部、通院もある。
- ・その他の町村間の移動としては、島牧村からは寿都町が約60%と最大、黒松内町からは長万部町が約50%と最大になっている。

#### 【当地区の通学・通院移動】

- ・高校が無い黒松内町から長万部町・蘭越町・倶知安町へ、同じく島牧村から寿都町への町村間を跨ぐ広域的な通学がある。
- ・寿都町や島牧村から岩内協会病院がある岩内町への通院や、黒松内町から倶知安町への通院が見られる。

#### 【後志地域外から当地区への来訪】

- ・観光・レジャー等のための後志地域外からの来訪については、来訪者 Web アンケートによると、通常期（4～11月）は、後志地域全体において、自家用車やレンタカーによる来訪が85%以上を占めているが、南後志地区・長万部町は約99%である。

---

#### 4) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区および長万部町の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は、以下のとおりである。

##### 問題点①：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

- ・住民アンケートによると、現在は日常的に自家用車を利用していても、高齢などを理由に、将来はバスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が多く、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。また、多くの診療科を要する総合病院は他地区の岩内町や倶知安町に立地しており、島牧村・寿都町・黒松内町といった各町村から岩内町や倶知安町への通院を余儀なくされている。

##### 問題点②：高校生の通学が広域化している。

- ・当地区内の高校は、現在、寿都町と長万部町に各1校のみとなっている。当地区の住民は、各町村に広く分布しており、公共交通の主な利用者である高校生は、通学に広域移動を余儀なくされている。

##### 問題点③：路線バスの利用が低迷している。

- ・当地区の広域交通を担う路線バス（雷電線、島牧線、黒松内線、長万部線）は、いずれも利用者が少なく、国庫補助等を活用しながら運行を維持している現状にある。

##### 問題点④：地域への来訪者の公共交通利用が少ない。

- ・後志地域外からの来訪者の移動手段は、自家用車やレンタカーが多くなっており、当地区は特にその傾向が顕著である。しかし、北海道新幹線の長万部駅や倶知安駅が開業すると、長万部駅や倶知安駅を経由した当地区への来訪が増加する可能性がある。

---

## (5) 後志地域全域

### 1) 後志地域住民の全体的な傾向・意向

住民アンケートによれば、現在、後志地域住民の約 70%が日常的に車を運転しており、車を運転しない約 30%のうち、約 70%は自分以外の運転で送迎してもらう手段があるため、自家用車での移動手段を持たない人は全体の 10%未満である。一方で、現在、日常的に自分で車を運転している人に、いつまで運転を続けるか、運転が困難になった場合にどのように移動するかを調査したところ、運転を続ける予定の年齢は 75 歳程度であり、運転が困難になった場合の移動手段は約 70%の人が「バスや鉄道などの公共交通」と答えている。また、自家用車などの公共交通以外の移動手段を利用している理由は、80%以上の人が「車などで問題なく移動できており、バス・鉄道を使う必要がないため」と答えている。

このことから、現状は、路線バス等の公共交通の利用が低迷しているが、今後も高齢化が進展することを考慮すると、自分で車を運転できなくなる人の割合が増加していくことで、公共交通の必要性・重要性が高まっていくと考えられる。

また、住民アンケートでは、全国的に採算性を確保できない路線を税金等による補助で維持したり、ドライバーの確保が難しいという状況がある中での「公共交通を維持するための方針」について、意見を伺った。この結果、約 80%の方が「税金等の補助」によりサービス水準を維持していくことを望んでおり、「利用料金の値上げ」によるサービス水準の維持についても約 50%の人が許容している。一方、運行経費を抑えるためにサービス水準を下げる運用については、「事前予約制の導入」は 50%以上の方が理解を示しているが、「運行頻度の減少」は 50%以上の人、「乗り継ぎが必要な運用」は 60%以上の人、「所要時間が増加する運用」は 70%以上の方が理解を示していない。なお、将来的にはドライバー不足への対応に資する「自動運転車両の導入」に対しては約 60%の人が理解を示している。

交通に関する新たな仕組みの導入については、「デマンド交通の導入」は約 70%、「MaaS」や「ライドシェア」は約 60%の人が前向きに捉えており、「自動運転車両」を含めて、新たな交通サービスの導入を検討していくことが必要と考えられる。

### 2) 後志地域全域に関わる交通動向

後志地域においては、2030（令和 12）年度に北海道新幹線開業が予定されており、長万部町、倶知安町及び小樽市に新幹線駅が設置されることから、これまでは確保されていなかった後志地域の幹線交通を北海道新幹線が担うようになり、地域の幹線・広域交通網が大きく変化する。本計画の計画期間は 2026（令和 8）年度までではあるが、北海道新幹線開業を見据えて検討していくことが必要と考えられる。

また、現時点で、島牧線や黒松内線、長万部線では、利用低迷に加えて、ドライバー不足もあり、日曜・祝祭日が運休になっている。加えて、後志地域における高速バスや路線バスの運行事業者（北海道中央バス、ニセコバス及び道南バス）では、バスドライバーの約 75%が 50 歳以上と高齢化が進展しており、今後のドライバー不足が懸念される。

---

### 3) その他地域全域に共通する公共交通に関する問題点

後志地域住民の全体的な傾向・意向や地域全域の交通動向を踏まえた後志地域全域に共通する公共交通に関する問題点は、以下のとおりである。

#### 問題点①：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。

- ・本計画の計画期間の後に予定されている北海道新幹線札幌開業により、地域の幹線・広域交通網が大きく変化する。

#### 問題点②：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。

- ・地域の高齢化が進んでいるが、バスドライバーも例外なく高齢化しており、今後、各交通事業者において、ドライバー不足が深刻化し、バス路線維持に影響を与える可能性がある。加えて、上記の北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線の廃止・バス転換後には、さらに多くのバスドライバーが必要となってくる。

## 6.2 後志地域の公共交通の課題

後志地域の各地区や全域共通の公共交通に関する問題点を踏まえて、本計画で対応すべき後志地域の公共交通の課題をとりまとめた。

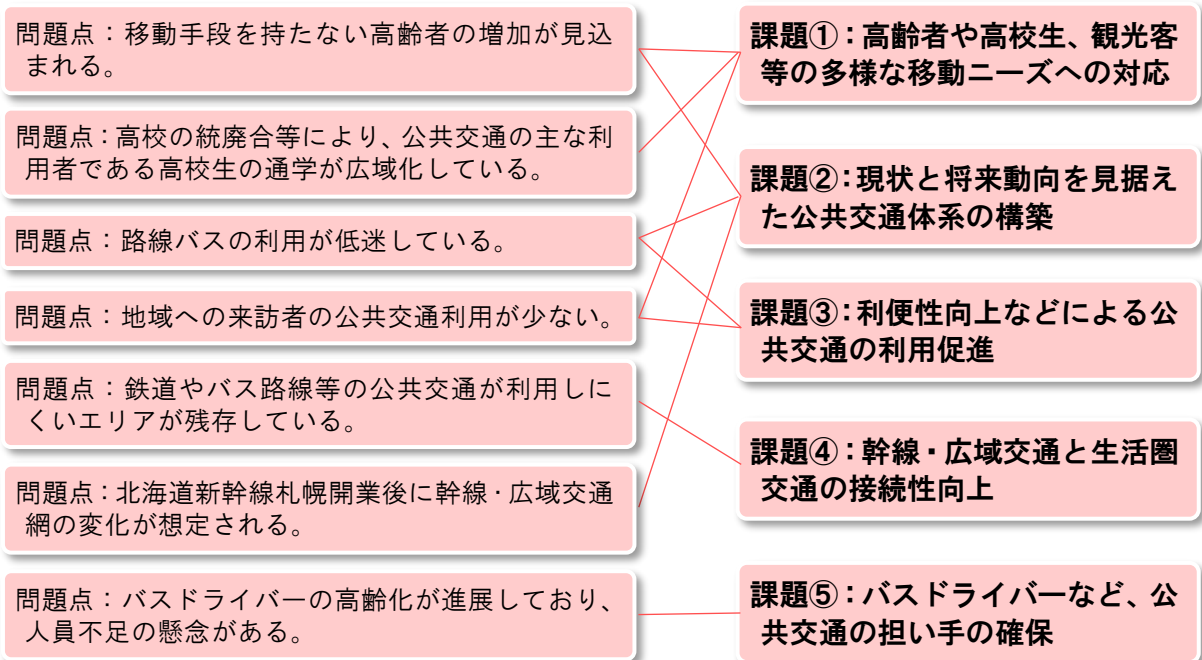


図 6-9 公共交通に関する問題点を踏まえた本計画で対応すべき課題

### 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

- ・周辺町村から病院や高校が立地する中核都市群（小樽市）や地域中心都市（小樽市・倶知安町・岩内町・余市町）への高齢者の通院や高校生の通学、道内外から訪れる観光客など、多様な移動ニーズに対応して、広域交通を維持・確保していくことが必要である。

### 課題②：現状と将来動向を見据えた公共交通体系の構築

- ・人口減少等により、多くのバス路線で利用が低迷している一方で、北海道新幹線札幌開業後の幹線・広域交通ネットワークの変化（各新幹線駅の交通拠点化、並行在来線の廃止・バス転換など）といった将来の変化も予想される。このため、現状の利用実態を踏まえた最適化を図りつつ、本計画の計画期間の先も見据えて、幹線・広域交通ネットワークを構築していくことが必要である。



---

### 課題③：利便性向上などによる公共交通の利用促進

- ・多くの路線バスにおいて利用が低迷し、運行経費を運賃で賄えず、運行維持が困難な状況にある中で、利便性の向上や運行の効率化などにより、地域住民や来訪者の公共交通利用の促進、運行経費の低減を図り、持続的な運行体制を構築していく必要がある。

### 課題④：幹線・広域交通と生活圏交通の接続性向上

- ・鉄道や路線バス沿線以外にも広域に住民が分布している後志地域では、現状においても、多くの町村でコミュニティバスやデマンド交通などの生活圏交通が運行されているが、一部のエリアでは、鉄道や高速・路線バスなどを容易に利用できない公共交通の空白地域が残っており、町村の中心部、鉄道や路線バスといった幹線・広域交通への接続を確保し、それらエリアにおいても生活の足を確保していく必要がある。

### 課題⑤：バスドライバーなど、公共交通の担い手の確保

- ・地域のバスドライバーが高齢化し、ドライバー不足が路線バスの運行に支障をきたす恐れが生じてきている。加えて、北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線の廃止・バス転換後には、さらに多くのバスドライバーが必要となるため、将来を見据えて、バスドライバーなどの公共交通の担い手を確保していく必要がある。