

3. 幹線交通網の実態

② 鉄道の利用実態（利用者数）

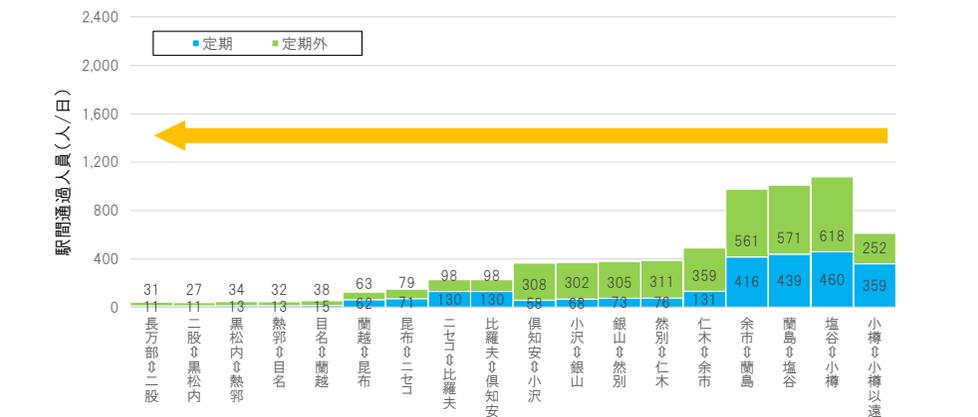
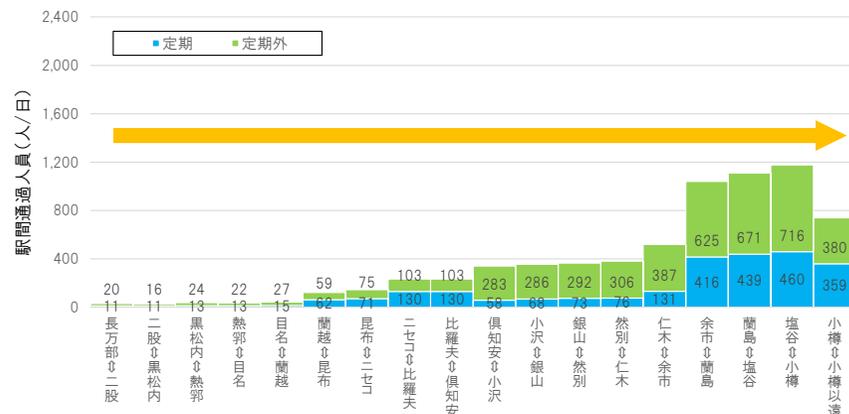
乗車・降車駅別利用者数（駅間OD表）【全利用者】

乗車駅	降車駅	長万部	二股	黒松内	熱郭	目名	蘭越	昆布	ニセコ	比羅夫	倶知安	小沢	銀山	然別	仁木	余市	蘭島	塩谷	小樽	小樽以遠	合計	
長万部	長万部		4	17			2		5		3											31
二股	長万部	4																				4
黒松内	長万部	15			2		8				8								5	5		42
熱郭	長万部			2																		2
目名	長万部					2					3										2	7
蘭越	長万部	1		7		1		3	6		72								8	2		100
昆布	長万部	1					3	3	3		20								2	3		31
ニセコ	長万部	5					2	2		0	76		0						4	22		111
比羅夫	長万部									0												0
倶知安	長万部	3		8		4	67	20	72			6	10	2	1	18		1	101	151		464
小沢	長万部	3									15								1	18		37
銀山	長万部								0		12				1	3			4	13		34
然別	長万部										2				1	4			1	4		20
仁木	長万部										1	1	1	1					43	65		144
余市	長万部	6							1		9	6	8		26			0	199	387		643
蘭島	長万部														2	7			34	35		79
塩谷	長万部										1				1				34	34		69
小樽	長万部	4		5		1	5	3	4		140	1	4		29	208	19	44				467
小樽以遠	長万部			2		1	4	4	9		131	21	9	2	50	327	24	25				611
合計	長万部	42	4	41	2	8	92	31	101	0	494	29	31	13	111	607	43	71	437	739		2,895

乗車・降車駅別利用者数（駅間OD表）【定期利用者】

乗車駅	降車駅	長万部	二股	黒松内	熱郭	目名	蘭越	昆布	ニセコ	比羅夫	倶知安	小沢	銀山	然別	仁木	余市	蘭島	塩谷	小樽	小樽以遠	合計	
長万部	長万部			11																		11
二股	長万部																					
黒松内	長万部	11					7				7											24
熱郭	長万部																					
目名	長万部										2											2
蘭越	長万部			7				1	1		52											61
昆布	長万部							1			9											11
ニセコ	長万部							1	1		0	58										62
比羅夫	長万部										0											0
倶知安	長万部			7		2	52	9	58			2	9	1	1	6		1	13	22		181
小沢	長万部										2								1	12		15
銀山	長万部										9								4	7		24
然別	長万部										1											5
仁木	長万部										1				1				20	35		59
余市	長万部										6		3	0	1				55	240		305
蘭島	長万部															0			4	19		23
塩谷	長万部										1								2	21		24
小樽	長万部							0	1		13	1	4		20	55	4	2				101
小樽以遠	長万部							0	1		22	12	7	2	35	240	19	21				359
合計	長万部	11		24		2	61	11	62	0	181	15	24	5	59	305	23	24	101	359		1,265

- JR函館本線の小樽～長万部における1日の延べ乗降者数は、約2,900人/日、うち約1,250人/日が定期利用者。
- 駅間通過人員（各駅間通過時の乗客数）は、余市～小樽間が多く、長万部～蘭越間は少ない。乗車・降車駅別利用者数は、倶知安・余市～小樽・小樽以遠が多数。
- 定期利用者は、余市・仁木～小樽・小樽以遠、蘭越・ニセコ～倶知安が多い。



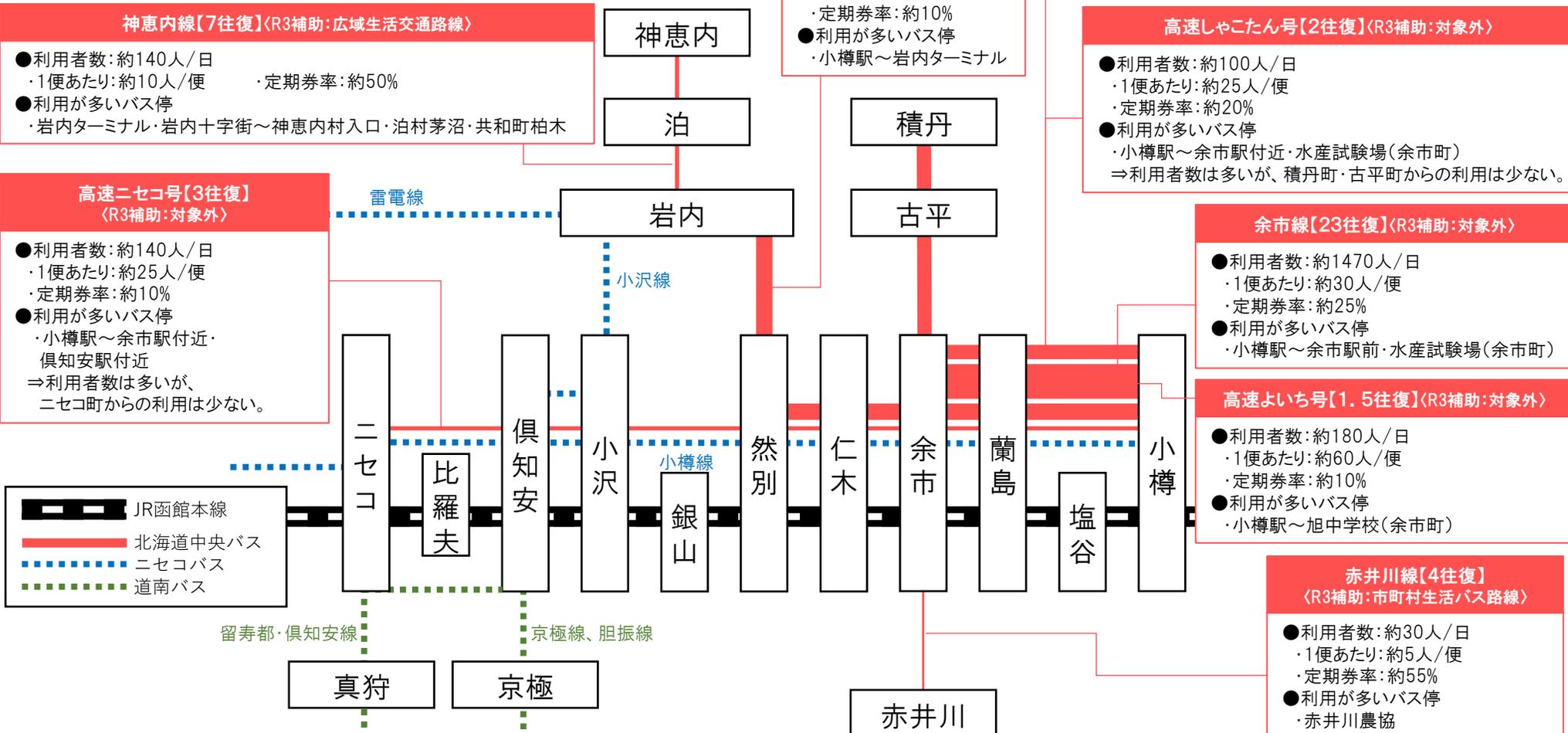
駅間通過人員（定期・定期外別乗客数）【上：長万部→小樽方向、下：長万部←小樽方向】

資料：北海道新幹線並行在来線対策協議会における検討資料を基に集計

3. 幹線交通網の実態

③バスの利用実態（北海道中央バス路線の利用者数）

▶ 余市～小樽間は、多くの路線が重複して運行しているが、いずれの路線において、利用者数が多い。



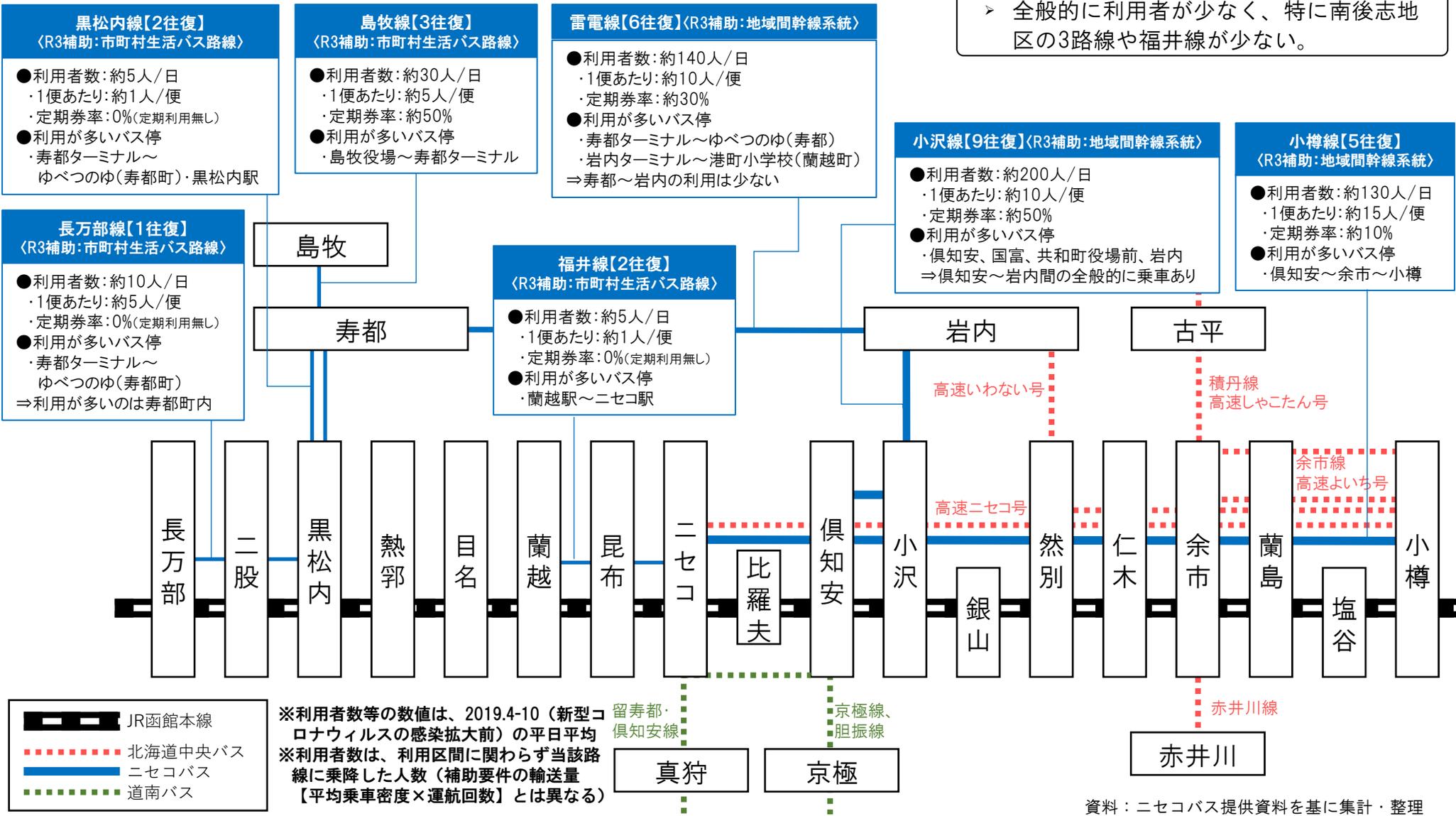
※利用者数等の数値は、2019.4-10（新型コロナウイルスの感染拡大前）の平日平均
 ※利用者数は、利用区間に関わらず当該路線に乗降した人数（補助要件の輸送量【平均乗車密度×運航回数】とは異なる）

資料：北海道中央バス提供資料を基に集計・整理

3. 幹線交通網の実態

③バスの利用実態（ニセコバス路線の利用者数）

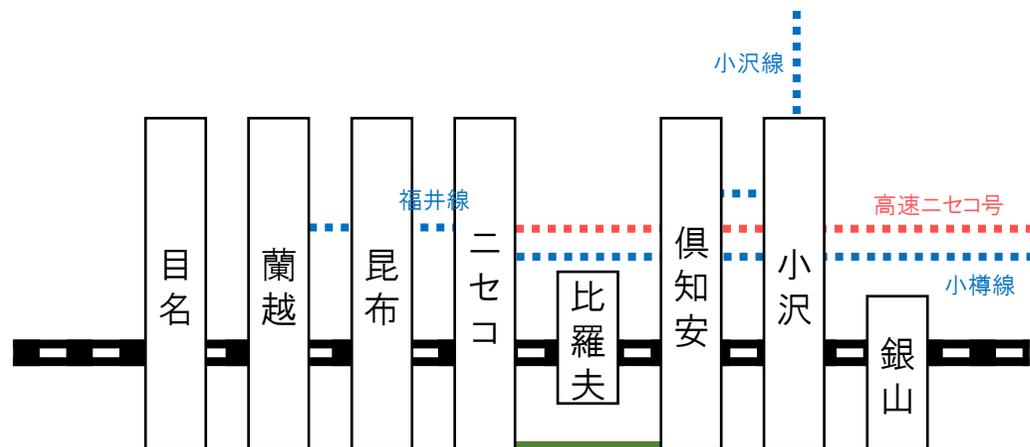
＞ 全般的に利用者が少なく、特に南後志地区の3路線や福井線が少ない。



資料：ニセコバス提供資料を基に集計・整理

3. 幹線交通網の実態

③バスの利用実態（道南バス路線の利用者数）



▶ いずれの路線もある程度の利用者数があり、複数の町村にまたがって運行されている中で、いずれの町村からも利用されている。
 ▶ ただし、便あたりの利用者数は多くない。

留寿都・倶知安線【7往復】
 〈R3補助：地域間幹線系統〉

- 利用者数：約150人/日
- ・1便あたり：約10人/便
- ・定期券率：約40%
- 利用が多いバス停
- ・ルスツリゾートホテル・留寿都・真狩・ニセコ高校～倶知安駅前

札幌洞爺湖線【4往復】〈R3補助：対象外〉

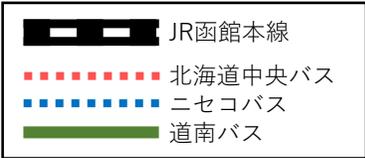
- 利用者数：約80人/日
- ・1便あたり：約10人/便
- ・定期券率：約5%
- 利用が多いバス停
- ・ルスツリゾートホテル・喜茂別・洞爺湖温泉前～札幌

京極線【8往復】〈R3補助：地域間幹線系統〉

- 利用者数：約130人/日
- ・1便あたり：約10人/便
- ・定期券率：約40%
- 利用が多いバス停
- ・京極ターミナル～倶知安駅前・厚生病院前

胆振線【3往復】〈R3補助：地域間幹線系統〉

- 利用者数：約110人/日
- ・1便あたり：約20人/便
- ・定期券率：約45%
- 利用が多いバス停
- ・京極ターミナル・喜茂別～倶知安駅前・厚生病院前



※利用者数等の数値は、2019.4-10（新型コロナウイルスの感染拡大前）の平日平均
 ※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×運航回数】とは異なる）

資料：道南バス提供資料を基に集計・整理

3. 幹線交通網の実態

④ 幹線交通へのアクセス状況

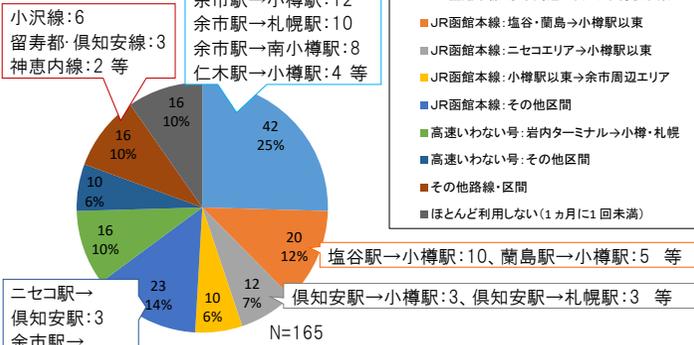
- 凡例
- 調査実施鉄道駅 (10 駅)
 - その他鉄道駅
 - 鉄道路線
 - 調査実施バスターミナル (2 箇所)
 - バス路線

7/20 (火) に、鉄道駅10箇所、主要なバスターミナル2箇所にて、利用者を対象としたアンケート調査を実施



調査実施箇所

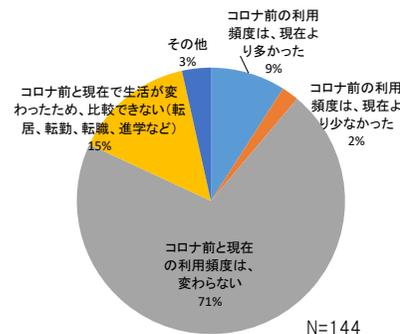
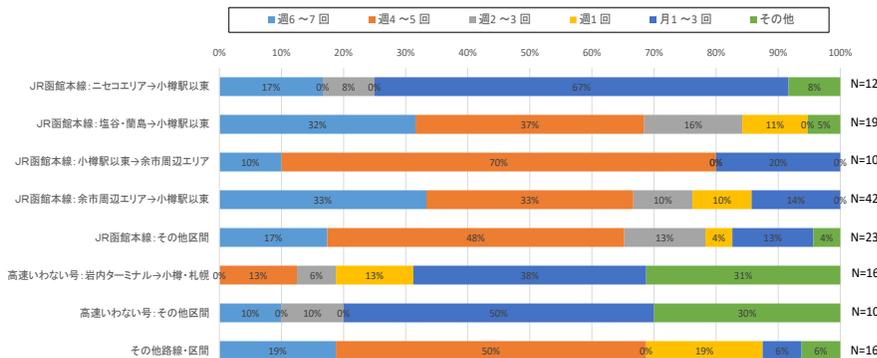
利用路線・区間は、「JR：余市周辺エリア（余市・仁木）⇒小樽駅以東（小樽・札幌）」、「JR：塩谷・蘭島⇒小樽駅以東（小樽・札幌）」、「高速いわない号：岩内ターミナル⇒小樽・札幌」が多い。



回答者が最もよく利用している
広域公共交通（鉄道や高速バスなどの広域路線）の路線・区間

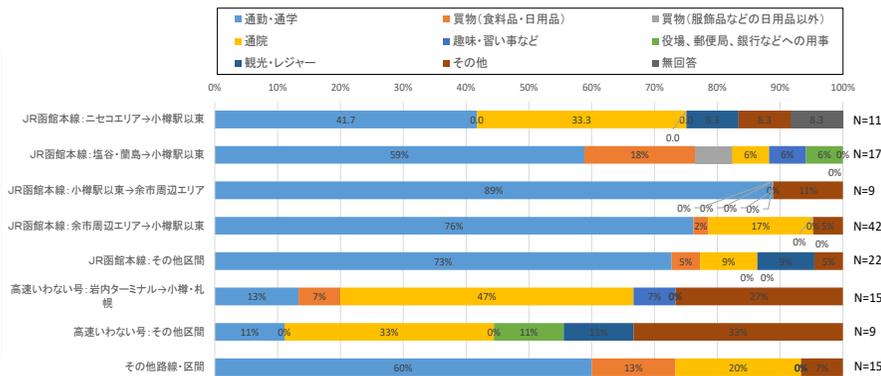
➢ 利用が多い「JR：余市周辺エリア（余市・仁木）⇒小樽駅以東（小樽・札幌）」、「JR：塩谷・蘭島⇒小樽駅以東（小樽・札幌）」は「通勤・通学目的」が多く、「高速いわない号：岩内ターミナル⇒小樽・札幌」は「通院目的」が多い。

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



「最もよく利用する広域公共交通（鉄道や高速バスなどの広域路線）の路線・区間」の利用頻度

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



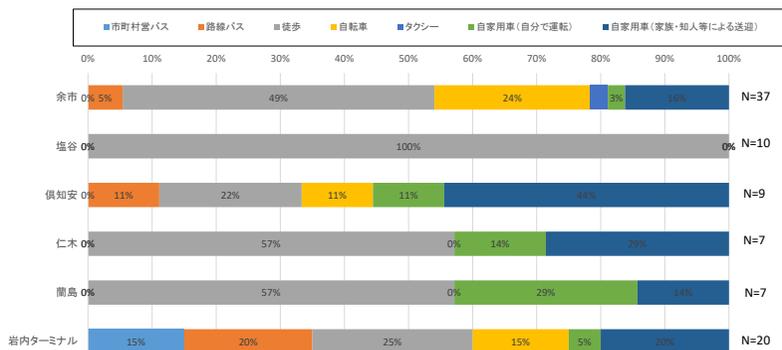
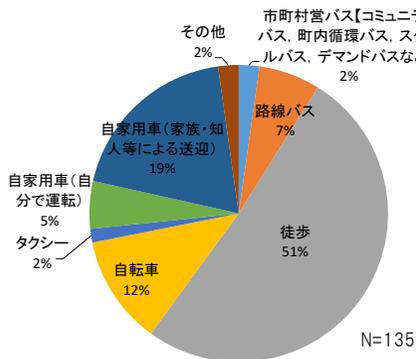
「最もよく利用する広域公共交通（鉄道や高速バスなどの広域路線）の路線・区間」を利用する際の主な移動目的

3. 幹線交通網の実態

④ 幹線交通へのアクセス状況

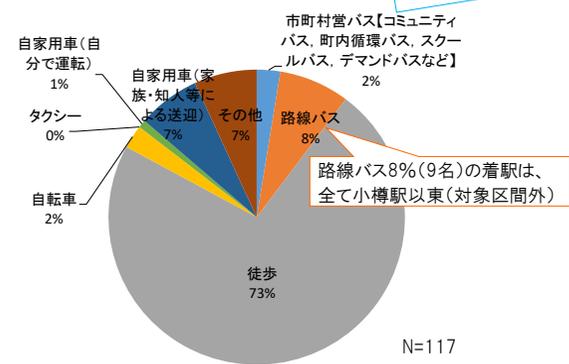
自宅から広域公共交通へのアクセス手段は、徒歩が非常に多く、50%以上を占める。

路線バスや市町村運営バスでアクセスして広域交通に乗り換えている利用者は僅か9%であり、岩内ターミナルや余市駅、俱知安駅からの利用者のみである。岩内ターミナル利用者20名のうち、3名が市町村営バス「ノッタライン」、4名が路線バス「神恵内線」を利用している。

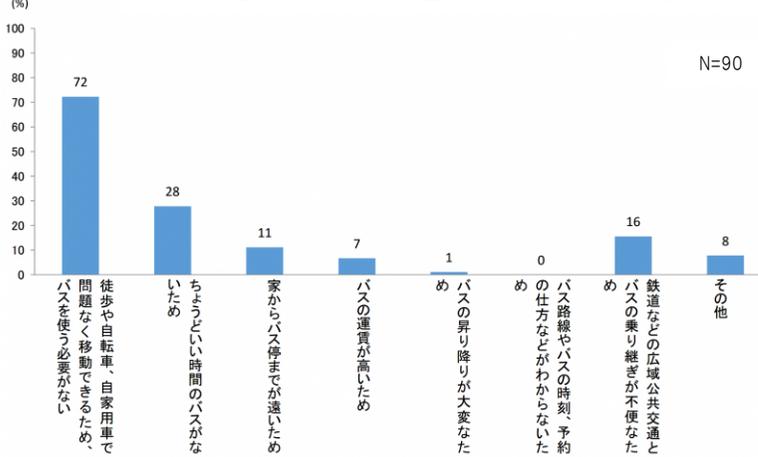


- ▶ 幹線交通の駅・バスターミナルなどへの自宅からのアクセス手段は、徒歩が非常に多く、路線バスや市町村運営バスでアクセスして広域交通に乗り換えている利用者は少ない。
- ▶ 幹線交通の駅・バスターミナルから目的地へのアクセス手段も同様である。

市町村営バス2%(3名)は、下記のとおり
 ●『岩内ターミナル』から目的地へのアクセス手段 ⇒市町村営バス「ノッタライン」:2名
 ●『長万部駅』から目的地へのアクセス手段 ⇒スクールバス:1名

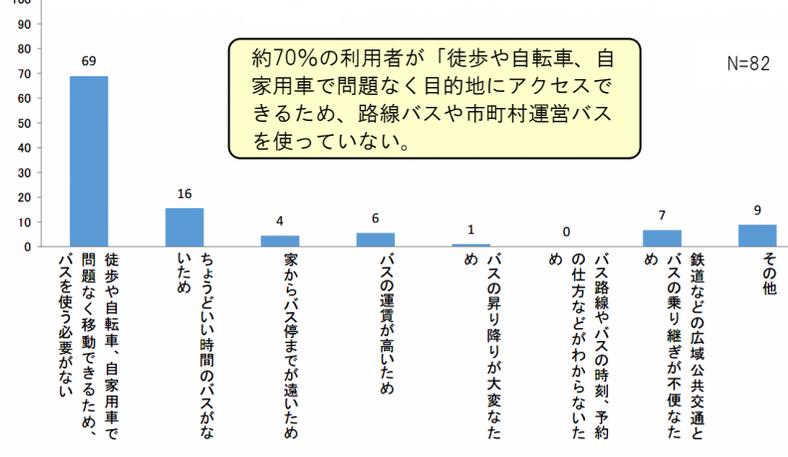


自宅から広域公共交通の駅等へのアクセス手段【左: 全回答、右: 主要な発駅毎】



70%以上の利用者が「徒歩や自転車、自家用車で問題なく広域交通にアクセスできる」ため、路線バスや市町村運営バスを使っていない。
 一方で「ちょうどいい時間のバスが無い」と感じている利用者も30%程度いる。

広域公共交通の駅等から目的地へのアクセス手段



約70%の利用者が「徒歩や自転車、自家用車で問題なく目的地にアクセスできるため、路線バスや市町村運営バスを使っていない。」

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

広域公共交通の駅等から目的地への移動に「市町村営バス」や「路線バス」を利用しない理由

※幹線・広域交通網アクセス実態調査結果の詳細は資料1参照、地域公共交通計画の作成に向けては、市町村運営バスなどの市町村内の生活交通路線についても整理