

後志地域における 新たな交通ネットワークの構築に向けて

並行在来線対策協議会
後志ブロック会議

2030年度北海道新幹線札幌開業に伴い、JR北海道から経営分離される函館線(長万部・小樽間)の地域交通の確保方策の方向性については、令和4年3月に「バス方式」とすることを確認した。

後志ブロック会議では、「長万部・小樽間」は、沿線住民の方々にとって日常生活および通勤・通学などに重要な路線であることを踏まえて、今後、北海道新幹線の札幌開業や高速道路の延伸など見据えた後志地域全体の公共交通のあり方については、交通体系の最適化を図りながら、地域住民の皆様や観光客などの移動手段の確保はもとより、後志地域全体の新たな交通ネットワークの構築に向けて協議を進めていく。

後志地域の現状等（沿線市町村別人口）

新幹線札幌開業

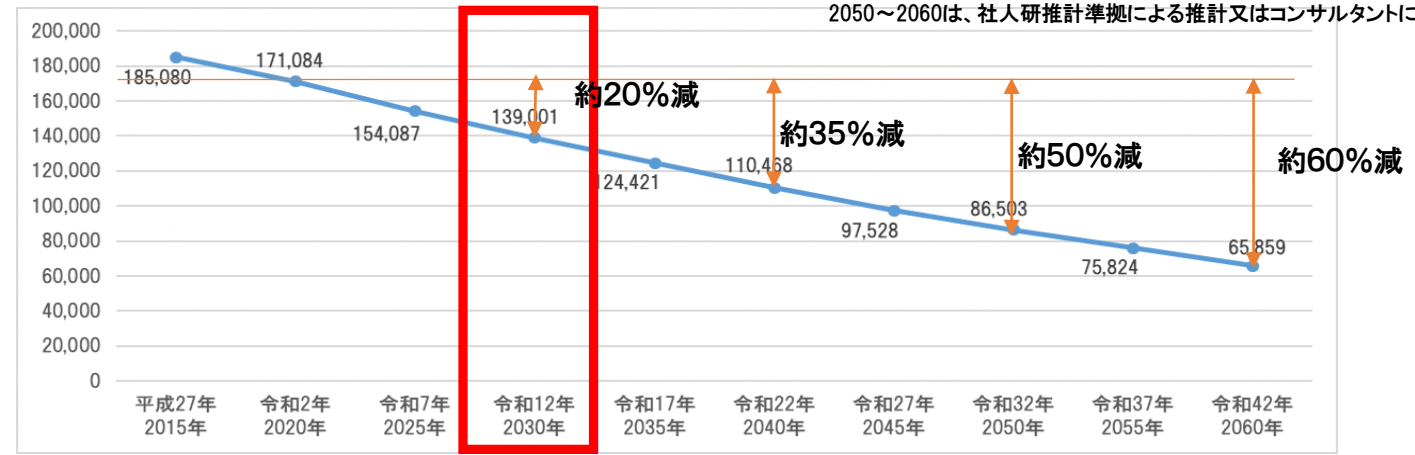
【沿線の市町村別将来推計人口】

(単位：人)

	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	2030年 (令和12年)	2040年 (令和22年)	2050年 (令和32年)	2060年 (令和42年)
小樽市	121,924	111,422	89,561	69,422	52,475	38,414
余市町	19,607	18,012	14,430	11,295	8,562	6,326
仁木町	3,498	3,182	2,780	2,350	1,977	1,669
共和町	6,224	5,775	4,801	3,950	3,417	2,712
倶知安町	15,018	15,137	12,663	10,966	9,358	7,804
ニセコ町	4,958	5,077	4,910	4,723	4,467	4,151
蘭越町	4,843	4,573	3,478	2,670	2,213	1,697
黒松内町	3,082	2,793	2,345	1,953	1,567	1,180
長万部町	5,926	5,113	4,033	3,139	2,468	1,907
計(小樽～長万部)	185,080	171,084	139,001	110,468	86,503	65,859

【沿線の将来推計人口の推移】

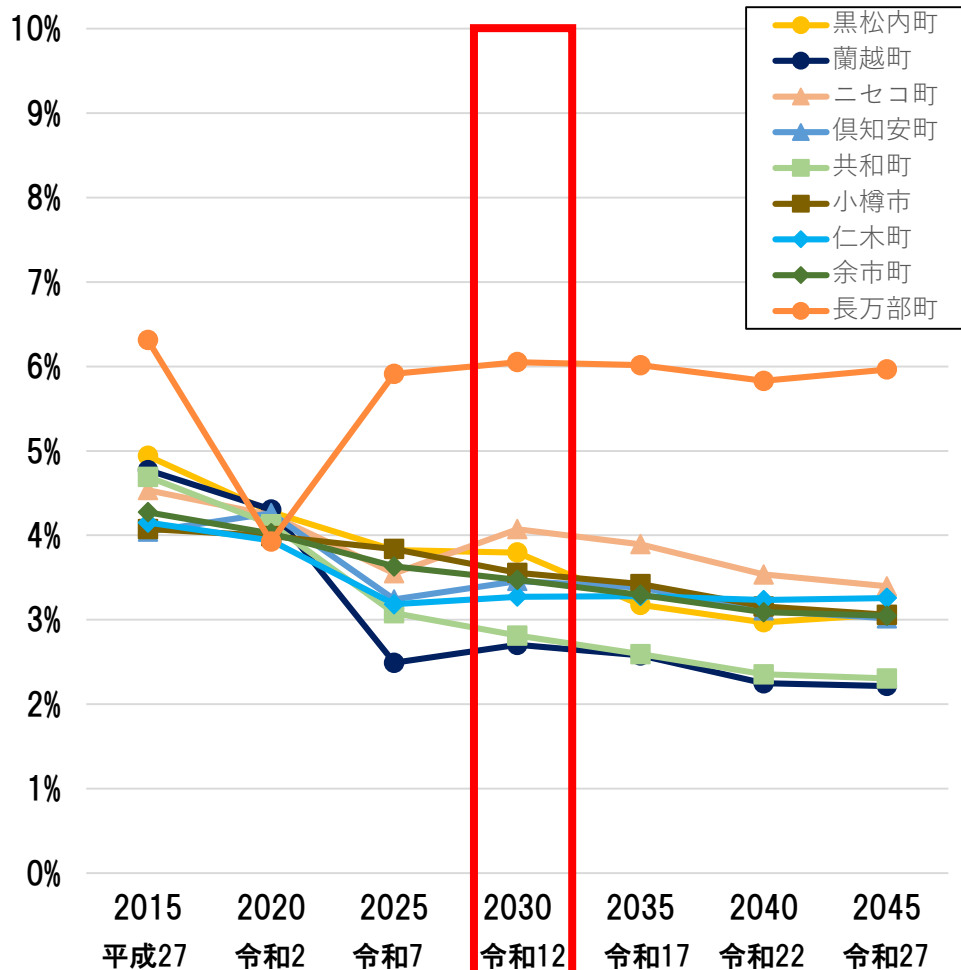
※2015年、2020年国勢調査(2020年は速報値)
2025～2045年は、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)のH30(2019)年推計、
2050～2060は、社人研推計準拠による推計又はコンサルタントによる推計



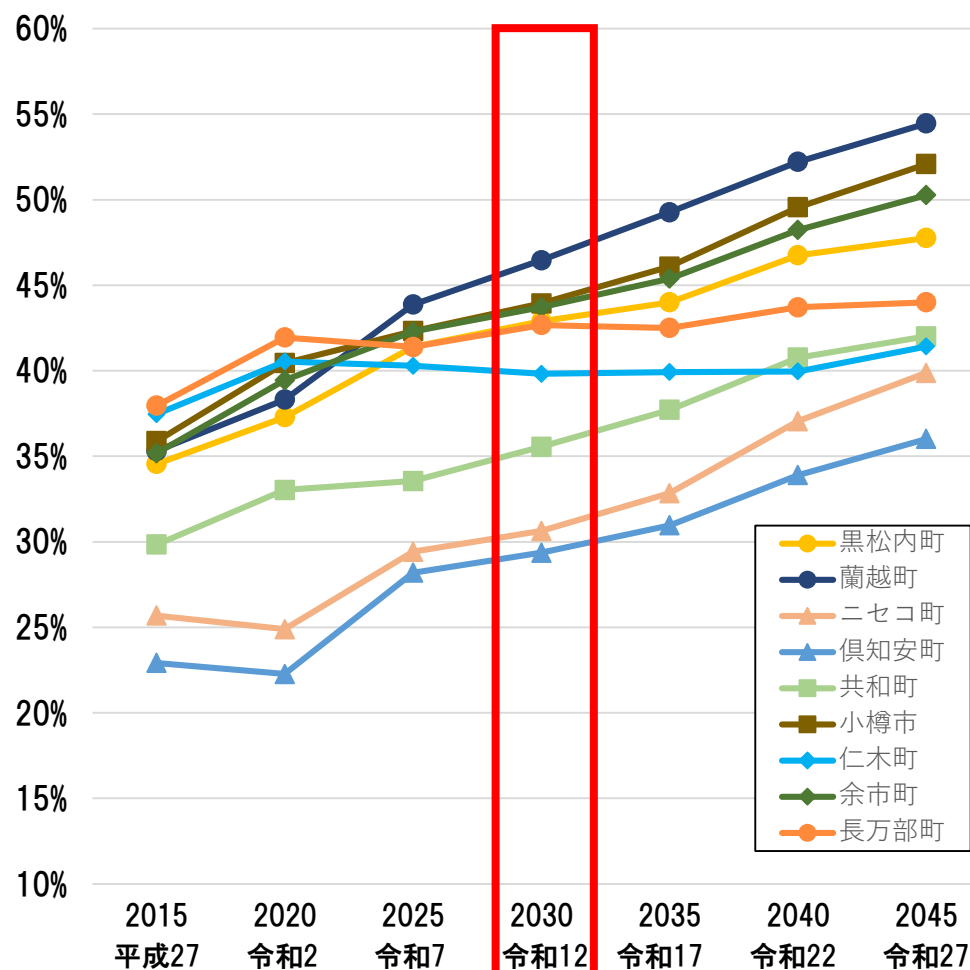
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計(2019年)では、将来の沿線人口は大きく減少すると予測されており、2020年と比べ2030年では約20%、2050年には約50%の人口減少が予想される。
- 2020年の人口(国勢調査速報値)は、倶知安町やニセコ町では、2015年度と比べ微増となっているが、後志地域全体では減少している。

後志地域の現状等（学生・高齢者の状況）

15-19歳人口の割合の推移



高齢化率の推移

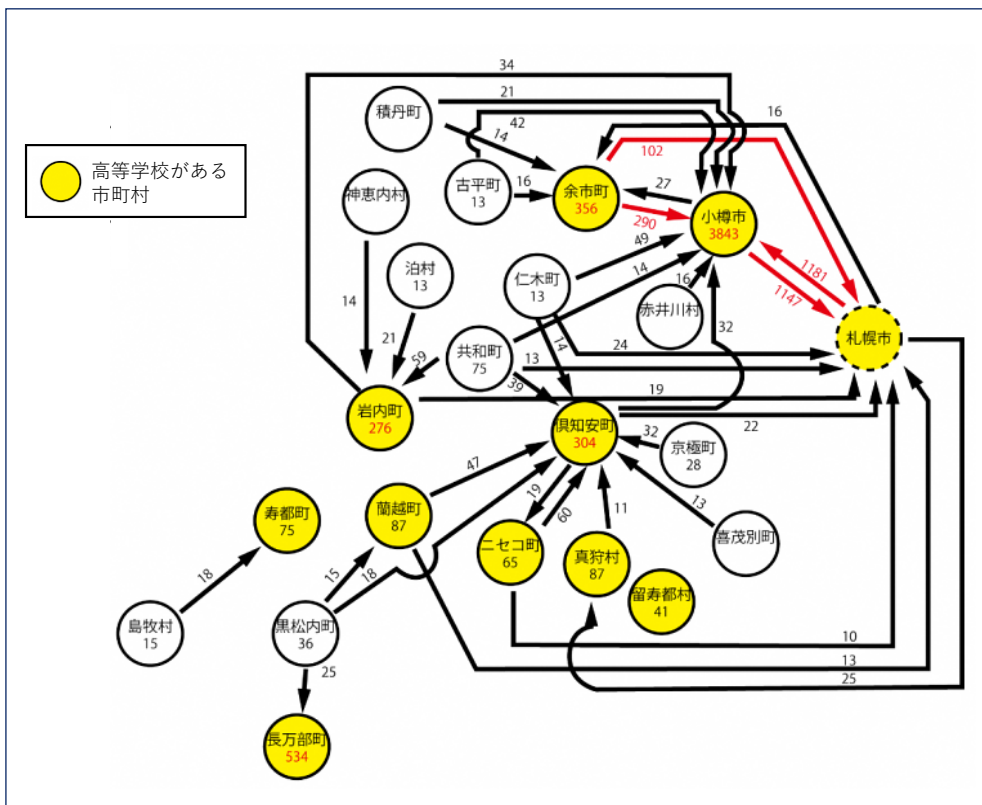


○ いずれの市町においても2020(令和2)年まで減少傾向で推移しており、今後も減少が続くことが予測されている。

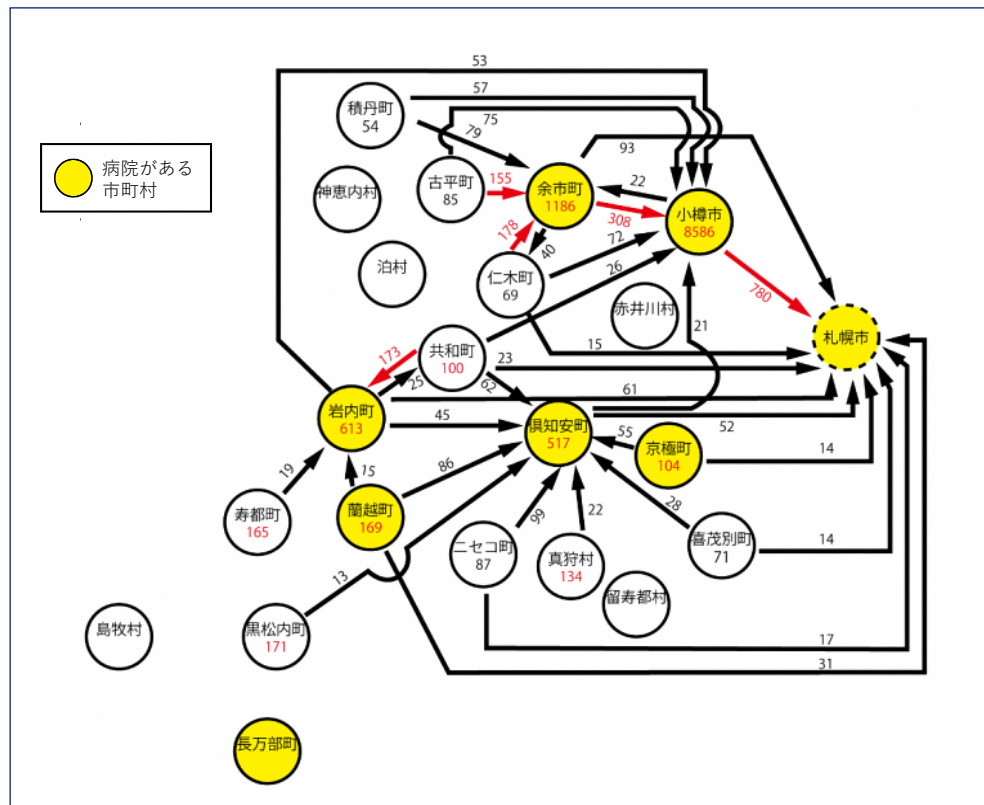
○ 高齢化率は一部の町を除き2020(令和2)年まで増加傾向に推移しており、今後も高齢化率の増加が続くことが予測されている。

後志地域の現状等（通学・通院の流動）

【通学実態】



【通院実態】



- 高校が多数ある小樽市には、隣接する余市町のほか、倶知安町・共和町・仁木町など、広範囲からの通学流動がある。
- 倶知安町にも、近接する蘭越町・二セコ町・共和町からの通学流動がある。

- 病院が多数ある小樽市には、隣接する余市町のほか、倶知安町・共和町・仁木町など、広範囲からの通院流動がある。
- 余市協会病院がある余市町や倶知安厚生病院がある倶知安町にも、近接する町村からの通院流動がある。

※数値は、通学者数（人/日）であり、10人/日以上流動のみを記載
各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通学者数
資料：2015（平成27）年国勢調査

※数値は、通院者数（人/日）であり、10人/日以上流動のみを記載
各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通院者数
資料：平成28受療動向（北海道医療計画 後志地域推進方針）を基に作成

【検討方針】

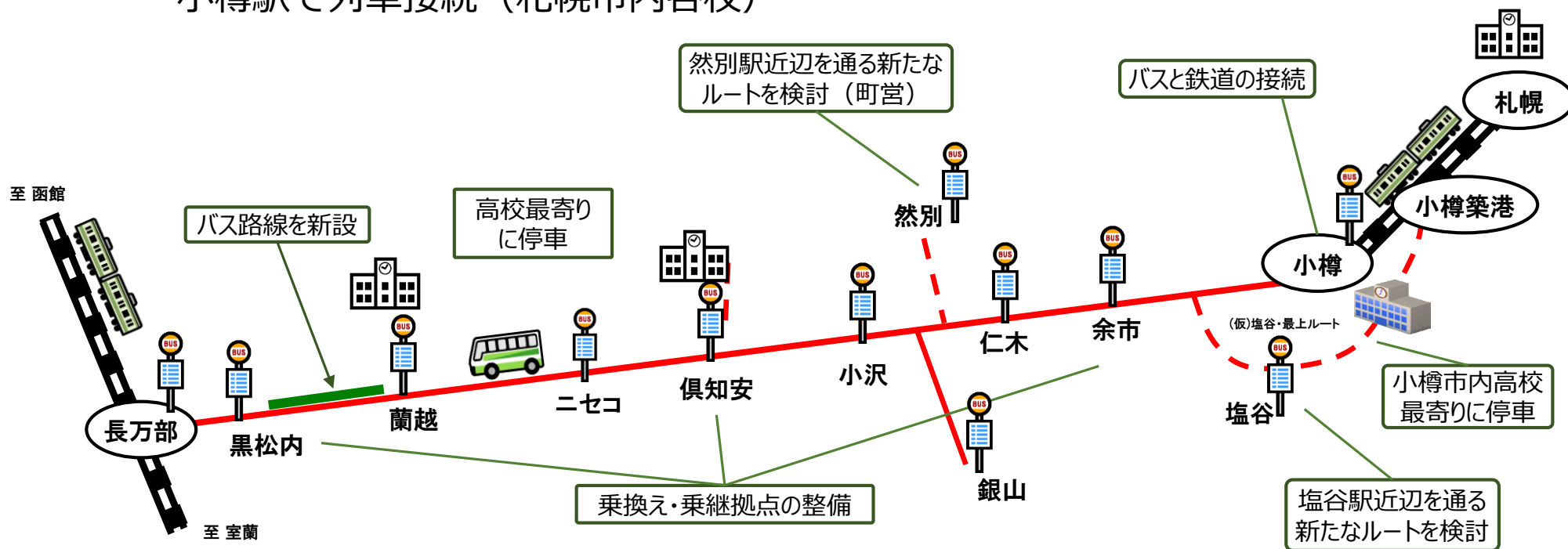
- 持続可能な公共交通の実現に向けた地域交通の最適化
- 地域公共交通計画を踏まえた新たな地域交通網の構築

【具体的なポイント】

- ・ 通学に配慮したルートの設定
- ・ 日常利用に配慮したルートの設定
- ・ きめ細かな地域ニーズへの対応
- ・ 交通拠点として、新たな交通結節点の整備
- ・ 既存路線を活用した運行区間やダイヤの検討
- ・ 札幌直行便の検討

通学生の利便性の向上

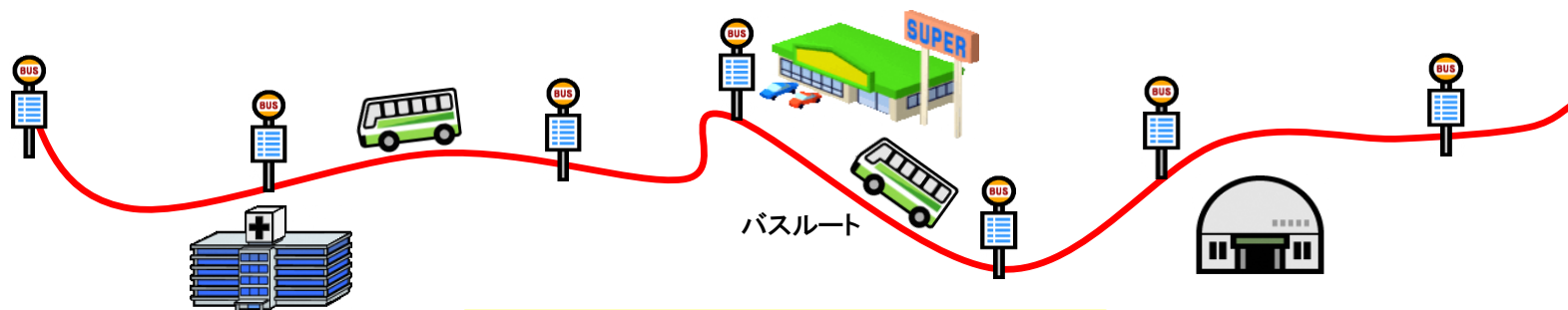
- ① 通学バス設定
倶知安～小樽方面（塩谷・最上ルート）など
- ② 学校の近くに停留所設置
長万部高校、倶知安高校など
- ③ 接続で利便性を確保
小樽駅で列車接続（札幌市内各校）



日常利用に配慮したルートの設定

① 停留所の増設など

速達性なども考慮しながら、地域のニーズに応じて、病院、公共施設などに停留所を増設し、目的地付近に直接行くことも可能。



病院や商業施設付近に停留所増設

② 低床バスやトイレ付きバスなどの検討

地域が希望する新規バスとして、高齢者でも乗降しやすい低床バス（ノンステップバス）、環境に配慮した電気バス、車椅子乗降が可能なリフト付きバスなどの導入を検討。



ノンステップバス

(出典：国土交通省資料)



電気バス

(出典：国土交通省資料)

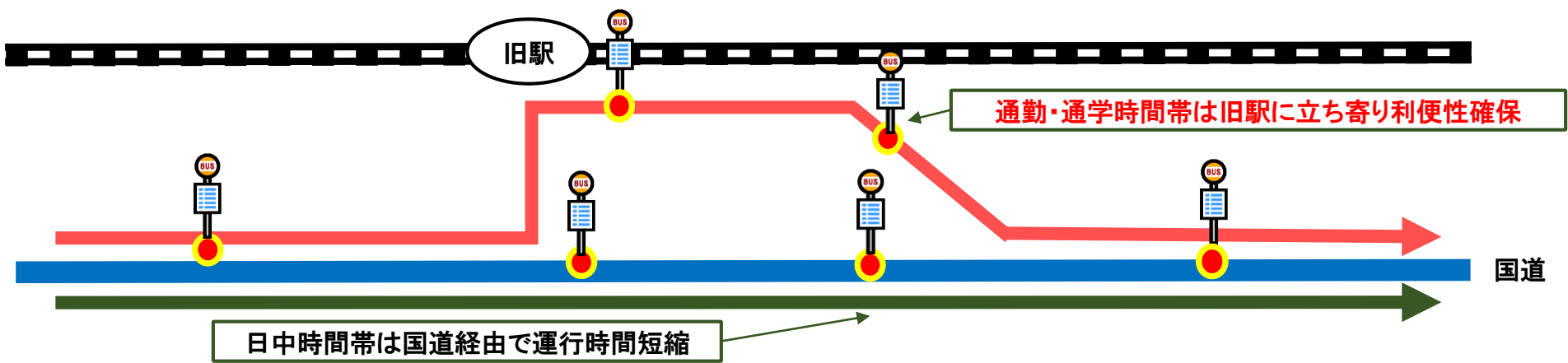


リフト付きバス

(出典：国土交通省資料)

きめ細かなニーズへの対応

① 国道経由（時間短縮）と旧駅舎への立寄り（利用者の利便性の確保）の検討 時間帯により経由地を使い分けたルートの設定



② きめ細かなニーズへの対応 デマンド交通の試行などの検討

路線バス (バス停に行けば乗れる)	デマンド型交通 (予約しないと乗れない)
<ul style="list-style-type: none"> ・予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降。 ・道路に沿って、ある程度の需要がまとまって存在する場合に適する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地などに自由度があり、多様な運行形態が存在。 ・広範囲な地域で需要が分散している場合、需要が少ない場合などに適する。

(出典：国土交通省資料 (デマンド交通ハンドブック等))



ジャンボタクシー
7~10人乗り
(出典：国土交通省資料)

交通拠点・結節点など拠点施設などの検討

○ 地域の利用実態に応じた新たな拠点施設の検討

・ まちを代表する拠点づくりの検討

これまで駅を中心としてきた拠点を商業施設や住宅街など、利用者の実態を考慮しながら、まちづくりの観点から新たな拠点の検討

・ バス転換後の交通拠点施設の検討

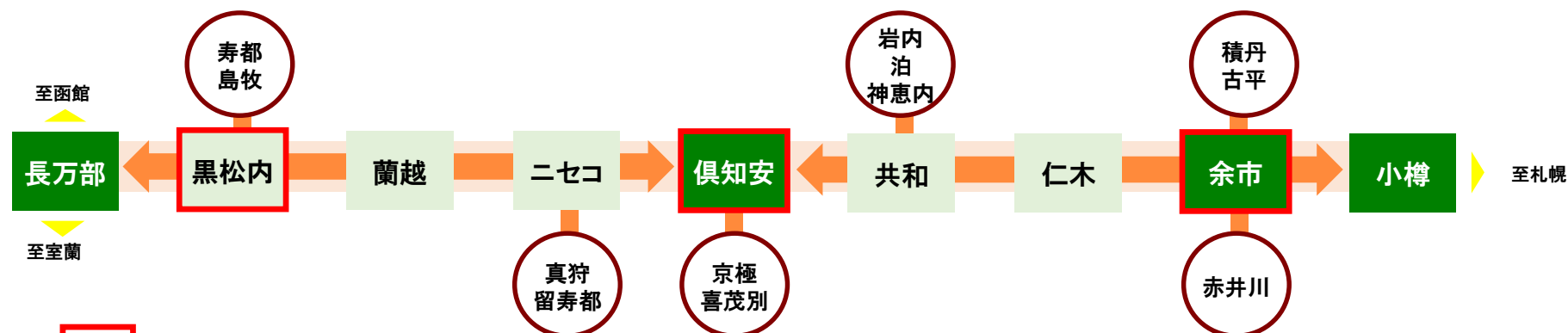
交通拠点施設からの乗り継ぎ、二次交通などの交通手段の検討

(交通拠点施設周辺での過ごし方)

バス待ちの時間など、ちょっと寄れる施設、軽い食事(コンビニ)などが取れる施設との併設等の検討

○ 交通結節点の整備等

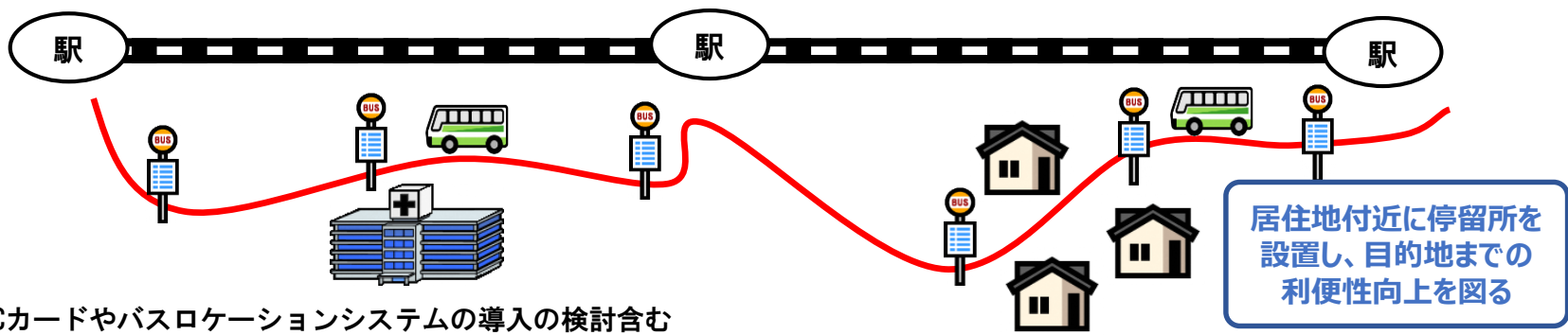
- ・ 地域公共交通計画で示された都市(長万部町、倶知安町、余市町、小樽市)を中心に新たな交通体系の構築に向けて、既存路線バスも含めた乗り継ぎ拠点と見込まれる交通結節点の整備を検討



バスルートやダイヤ、長距離便の検討

利用者の利便性の向上につながる見直しなどをバス事業者と協議

既存路線を活用した運行区間やダイヤの検討

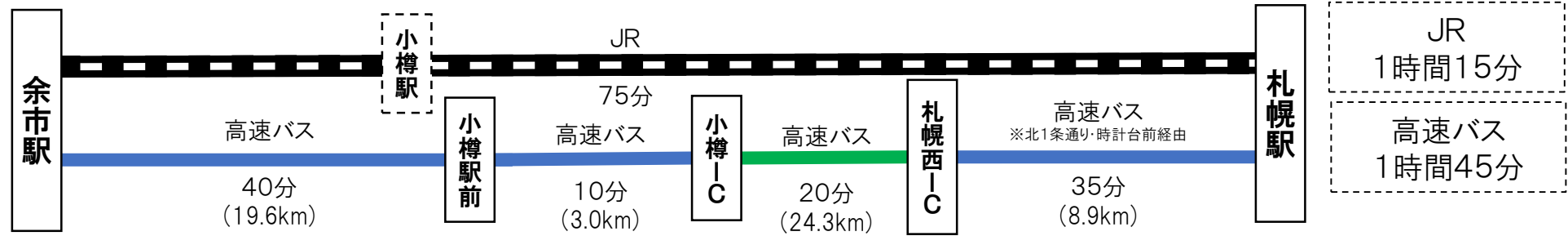


※ ICカードやバスロケーションシステムの導入の検討含む

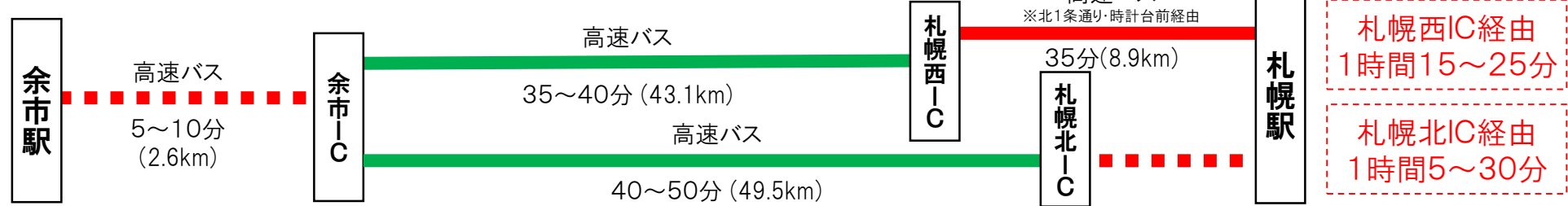
高速道路を活用した交通網の検討

【例】札幌直通便の検討（余市駅から札幌駅への所要時間等）

【現状】



【検討後】



並行在来線（長万部・小樽間）のバス転換後の交通体系（案）

- ### ○バス転換のポイント
- ①登校バスの新設、既存路線バスの高校乗り入れ等により、通学生の利便性を向上
 - ②停留所の増設や、低床バス化の推進により、日常利用の利便を向上
 - ③国道経由（時間短縮）と駅立ち寄り（利便確保）の時間帯使い分けなど、きめ細やかなニーズに対応
 - ④交通拠点施設等への直行便により、通院や買い物等の需要に対応

