

## 5 - 2 地域内（生活）交通

### 5 - 2 - 1 地域内（生活）交通の現状・課題

各自治体は生活交通の確保のためさまざまな施策を行ってきたが、総合的な取り組みが不足し、住民ニーズにあった効率的なサービス提供が欠如。運輸事業は厳しい経営環境にあり、そのため事業の縮小等を余儀なくされ、これがさらに利用者離れを加速。

- ・ 道内全市町村の約70%がいわゆる過疎地域<sup>7</sup>であり、近年は乗合バス、鉄道ともに輸送人員が減少しており、経営は厳しい状況にある。
- ・ こうした状況のもと、道内各自治体においては、これまで事業者への財政支援に加え、自らスクールバス・福祉バス等を運行するなど、生活交通確保のためにさまざまな施策を行ってきており、近年これらに係る負担は増加傾向にある。また、これらの取り組みはそれぞれ担当の部署において個別に対応していること、住民ニーズの把握が進んでいない状況にあることから、総合的な取り組みが不足し、住民ニーズにあった効率的なサービスの提供が行われていない。
- ・ また、運輸事業に関しては、自家用車の増加、過疎化に伴う沿線人口の減少、少子化に伴う学生減少等に伴い、バスを中心に利用者の減少が著しく、厳しい経営環境にあり、そのため事業の縮小、路線の廃止を余儀なくされ、これがさらに利用者離れを加速させる結果となっている。
- ・ 一方、離島航路、離島航空については、夏季に利用者が集中しており、近年は増加傾向にある。

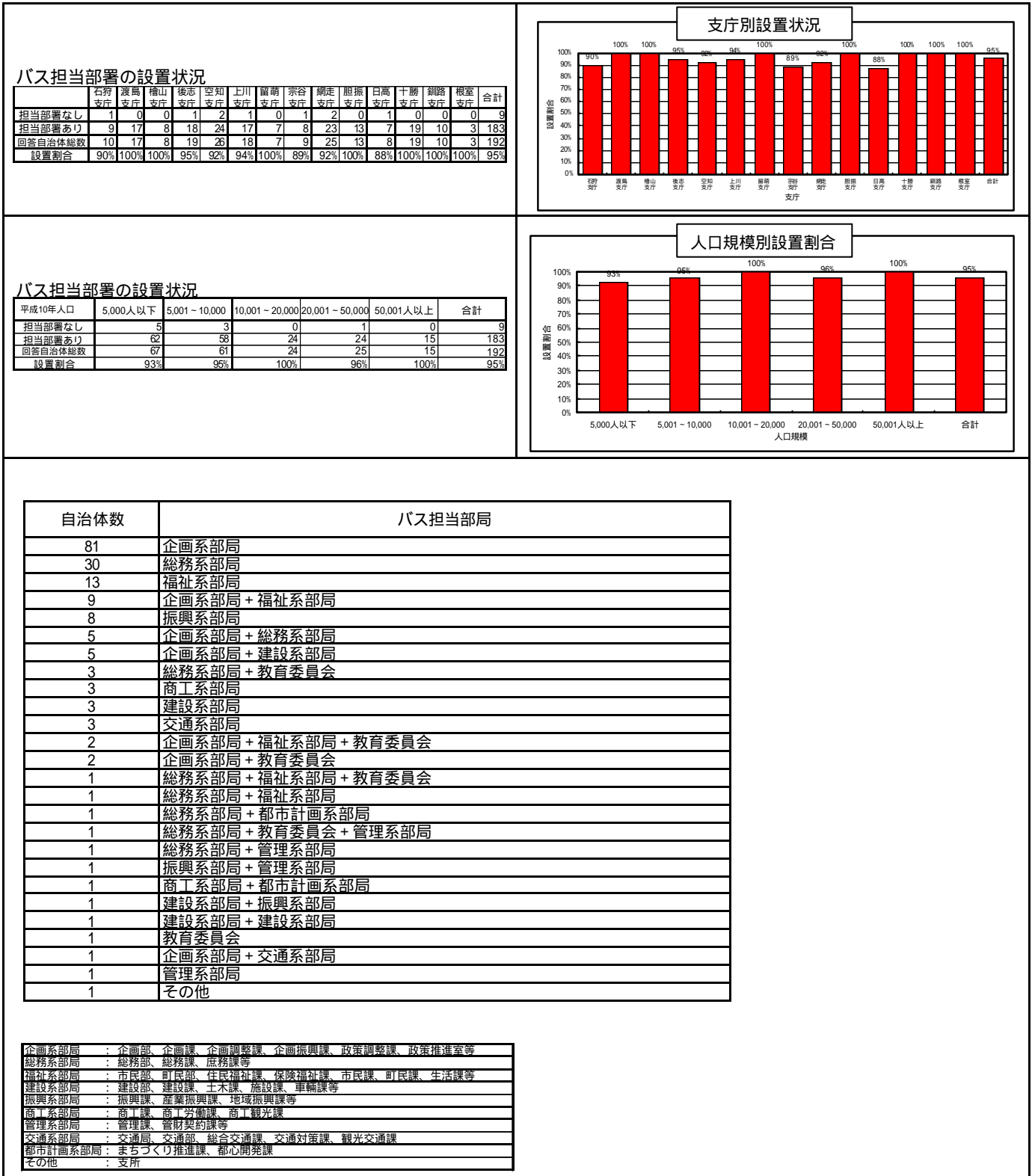
---

#### 7 過疎地域

人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある地域。過疎地自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）に基づき、要件に該当する市町村の区域を内閣総理大臣が過疎地域として公示している。過疎地域においては、総合的かつ計画的な対策をするために必要な特別措置を講ずることにより、地域の自立促進を図り、住民福祉の向上、雇用の増大、地域格差の是正を図ることとされている。

【参考9：各市町村のバス担当部局】

表 支庁別・人口規模別バス担当部局設置状況

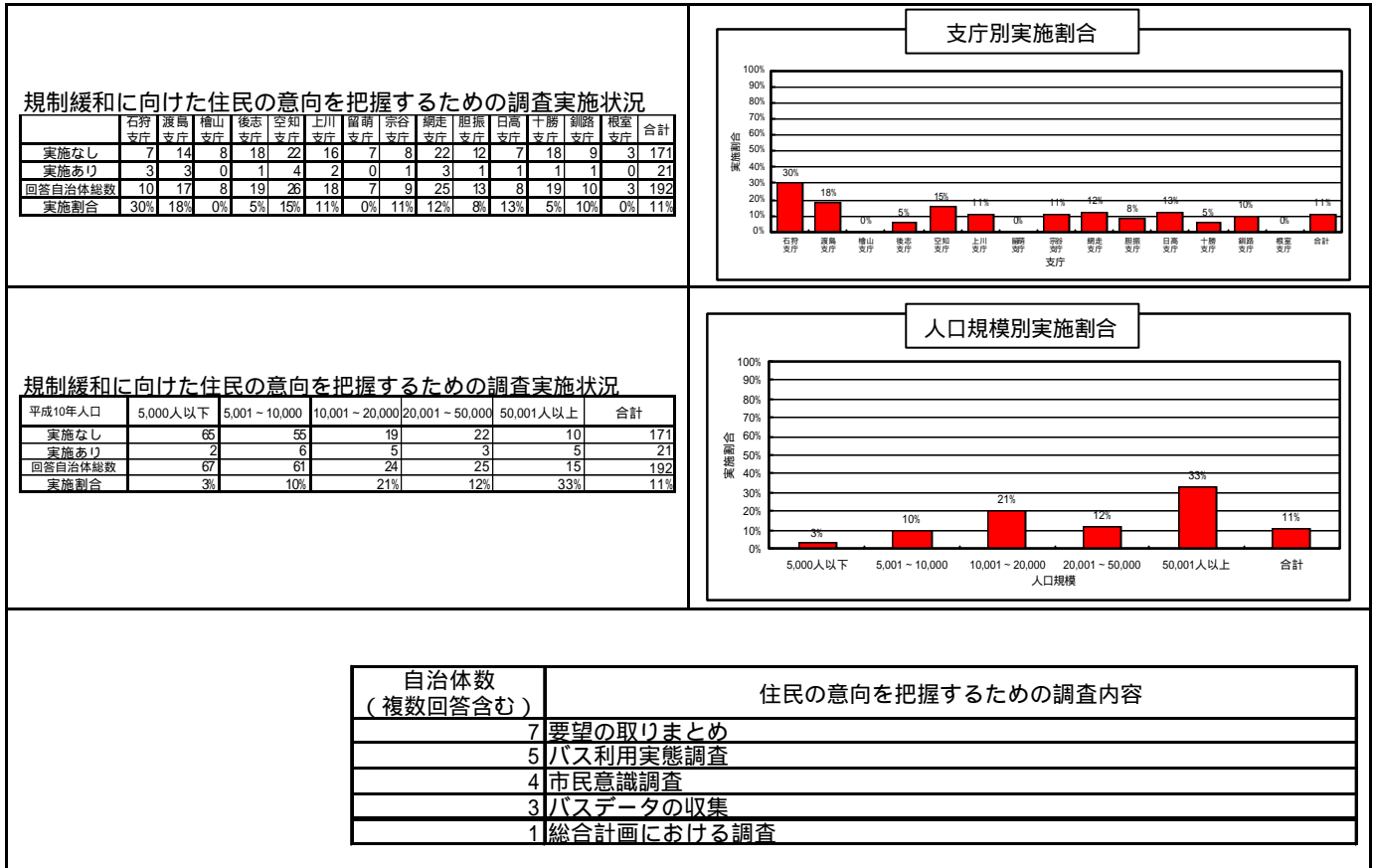


資料：北海道の過疎地域等における今後の生活交通のあり方調査（平成12年3月）

（出典：北海道運輸局）

【参考10：規制緩和後に向けた住民の意向を把握するための調査実施状況】

表 支庁別・人口規模別調査実施状況



資料：北海道の過疎地域等における今後の生活交通のあり方調査（平成12年3月）

（出典：北海道運輸局）

## 5 - 2 - 2 今後の地域内（生活）交通の維持・確保のあり方

自治体を中心とした総合的な取り組みが必要。

- ・ 運輸事業の需給調整規制の廃止、少子・高齢社会の到来といった社会情勢の変化の中で、今後とも地域内（生活）交通を維持・確保していくためには、自治体を中心とした総合的な取り組みを行うことが必要である。

## 5 - 2 - 3 具体的なあり方

### (1) 陸上交通

あらゆる交通手段の活用、関係者間の連携強化、住民ニーズの把握等を行いながら、地元市町村が主体となって総合的な交通ネットワークを構築。  
運輸事業者においては、交通ネットワークの担い手としてのメリットを高める努力が求められる。

- ・ バスは、一般的かつ最終的な公共交通機関であり、最近では利用者ニーズに応じた地域交通社会に優しい乗り物として小型低床車両を用いたコミュニティバス<sup>8</sup>や、割安感とワンコインによる利便性を考慮した100円バスの運行など様々な取り組みが行われ、利用促進のための方策が講じられている。また、スクールバス、福祉バスといった自治体の行政サービスとしての形態も存在している。
- ・ タクシーは、自治体の規模に関係なくほぼ道内全域に展開し、通院、買物といった日常生活の足としても定着している。
- ・ 今後の地域内（生活）交通を確保していくためには、地域協議会<sup>9</sup>などを通じて道、地元市町村、事業者、国など関係者間の連携強化を図りながら、地元市町村が域内の路線バス、タクシーなどの公共交通機関やスクールバス・福祉バスなど既存の交通手段を活用し、組み合わせることで総合的な交通ネットワークの構築に積極的に取り組む必要がある。そのためには、地元市町村において、このような取り組みを一元的に行う体制の強化が必要である。
- ・ この取り組みには、地元住民のニーズ、行動パターンの把握をした上で地域の実情にあったサービス水準、サービス提供手段を検討することが重要である。
- ・ また、生活交通確保のためのバス路線維持に対する国及び道の支援措置の枠組みを有効に活用しながら、関係者間において協議を行い具体的な路線維持への取り組みを進めることが必要である。
- ・ なお、実際の運行については、安全確保、全体のコスト削減の観点から運輸事業者（バス事業者、タクシー事業者等）に委ねることが適当であるが、運輸事業者においては、経営のスリム化、使用車両の小型化など受託コストの低減に努めるとともに、ダイヤ・ルートの設定や車両の運用などに関し、地元市町村に協力するなど、委託先としてのメリットを高める必要がある。

- ・ 一方、利用者が少なく収支採算性が悪化しているふるさと銀河線<sup>10</sup>やJRのローカル線については、厳しい経営環境にあるが、今後とも運行を継続していくためには、鉄道事業者のさらなる経営努力をはじめ、沿線の観光資源やイベントと連携を図るなどして路線の魅力を高め、地域住民を含めた関係者の協力により利用促進への取り組みが求められる。

---

## 8 コミュニティバス

地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。

北海道内では市町村が主体となり、小型・中型の車両を使用し、ワンコイン（100円）で運行する実験運行が各地で行われている。

## 9 地域協議会

乗合バス事業の需給調整規制廃止等の規制見直しにあたり、環境整備方策として地域協議会の設置が運輸政策審議会答申に盛り込まれている。地域協議会は、主として地方部を中心として、生活路線の確保のための必要な措置等について協議を行う。

北海道においては、「北海道における乗合バス事業の需給調整規制廃止後の生活交通の確保等に関する基本方針について（平成12年12月北海道運輸交通審議会答申）」の中で、国、市町村、事業者等を構成委員として道が主催することとし、北海道全体の協議会と支庁単位（または広域市町村圏単位）の協議会を設置することとされている。

## 10 ふるさと銀河線

ふるさと銀河線は池田駅（中川郡池田町）～北見駅（北見市）間140kmを北海道で唯一の第三セクター会社として北海道ちほく高原鉄道株式会社が運行を行っている。ふるさと銀河線は旧池北線で、昭和55年に成立した「日本国有鉄道再建特別措置法」に基づき、昭和57年に第2次特定地方交通線として選定された。池北線特定地方線対策協議会で鉄路存続の検討が進められ、第三セクターで鉄路を存続することとし、平成元年6月4日に北海道ちほく高原鉄道に転換された。

なお、平成3年11月からはJR車両に連結して、帯広駅まで乗り入れている。

【参考 1 1 : 総合的な生活交通の取り組み】

～バス・タクシー事業者と協力しながら積極的かつ独自の取り組みを行っている自治体～

< 事例 1 > 勇払郡穂別町「ふれあいバス」(胆振支庁管内)

穂別町(人口:約4,100人)では、住民の足の確保や交通安全対策の観点から、バスで町内のネットワークを形成することを目的として、H10.4からどうなん交通(道南バスの子会社)に運行を委託して、町の全ての集落と病院、公共施設を結ぶ町内総合交通ネットワーク「ふれあいバス」の取り組みを開始した。従来、道南バスが運行していた地域については路線を見直した上で事業主体をどうなん交通とするとともに、町有の車両を自主運行していたスクールバスについてもどうなん交通の貸切運行とするなど、既存の町内バスを整理した。

新規運行は3路線で1日各4便(土・休日、休校日3便)であり、フリー乗降とし、使用車両は狭い道路の通行、冬季間の積雪などを考慮しミニバス(15人乗り)も導入されている。

H10年度の乗車人員は27,011人。

また、どうなん交通では、営業所を穂別町に置き、同町の「ふれあいバス」用に3台のバスを配置。運転手も新規に採用し、穂別町に居住させている。

【ふれあいバス】

(平成10年度分)

ルート(キロ)	便数	車両台数 定員 所有者	運行方式・形態	利用者数	運行経費等
穂別役場前～稲里 ～キャンプ場 (37.3 km)	1日3 往復	1台 29人 町	自家用 ・有償 道路運送法第80 条許可による (運行業務は道南 バスに委託)	8,501人	6,822千円
穂別～豊田～栄 (18.9 km) 穂別～平丘～富内 (12.0 km) 穂別安住～穂別安住 (4.5 km)	1日各4 往復	2台 15人、26人 どうなん交通 (スクールバス車両 1台も必要に応じ使 用)	貸切・ 乗合旅 客運送 道路運送法第21 条許可による	18,510人	運行費補助 12,470千円
(スクールバス) 穂小・穂中方面	随時	1台 29人 どうなん交通	貸切・ 無償 貸切契約による		3,674千円

合計 22,966 千円

【変更前】

(平成9年度分)

ルート(キロ)	便数	車両台数 定員 所有者	運行方式・形態	利用者数	運行経費等
穂別役場前～稲里 ～キャンプ場 (37.3 km)	1日3 往復	1台 29人 町	自家用 ・有償 道路運送法第80条 許可による (運行業務は道南 バスに委託)	4,498人	5,686千円
穂別役場前～豊田 (2.2 km) 穂別～安住～大谷 (4.0 km)	1日4 往復 1日2 往復	道南バス	一般 乗合 道路運送法第4条 の免許	8,335人	運行費補助 10,000千円
(スクールバス) 穂小・穂中方面	随時	1台 (不明) 町	自家用 ・無償 自主		4,341千円

合計 20,027 千円

【ふれあいバス路線図】

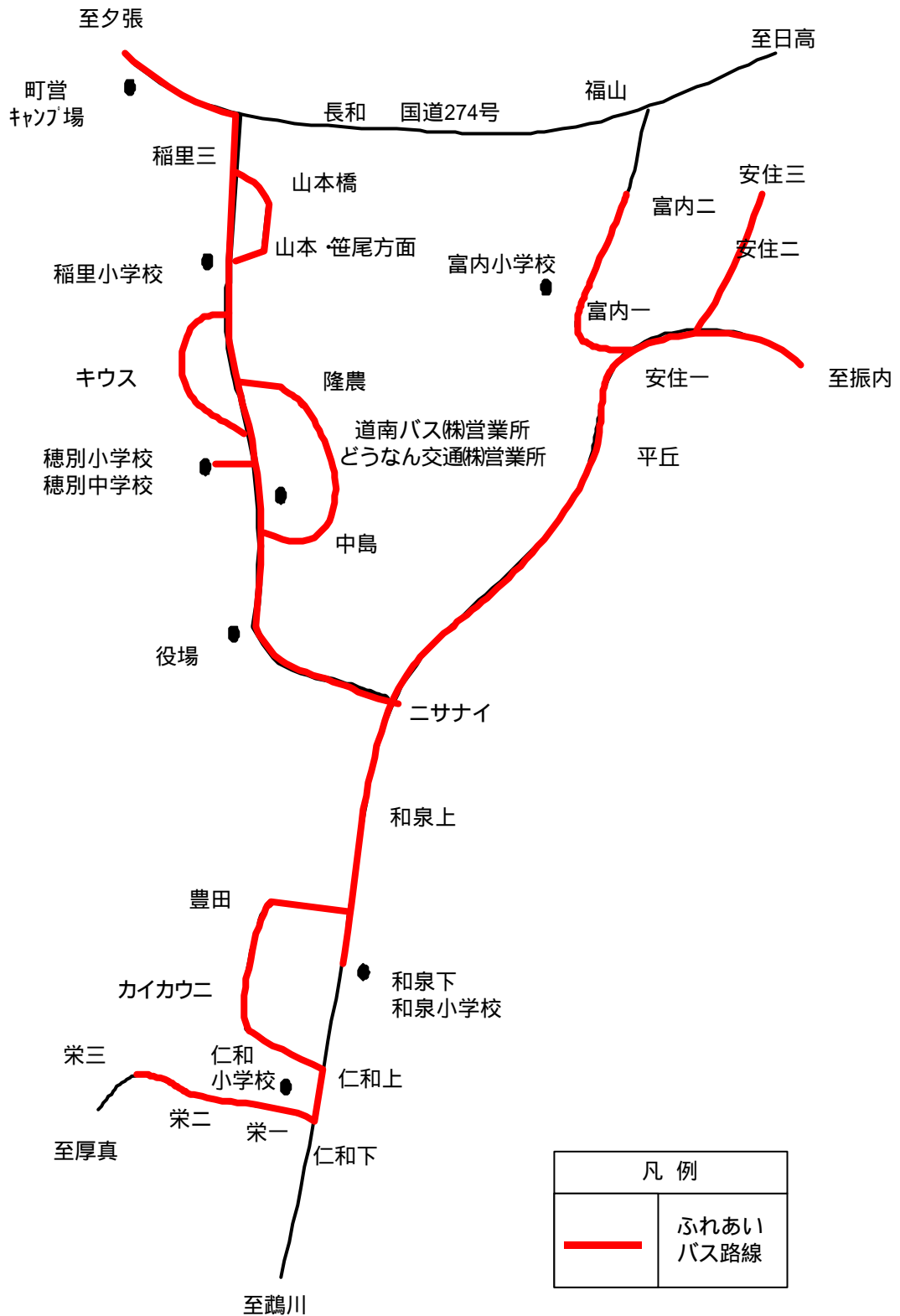


図 ふれあいバス路線系統図



<事例2> 標津郡標津町「町営バス」（根室支庁管内）

標津町（人口：約6,600人）では、学生や高齢者などの交通手段の確保を図り、合わせて民間活力の活用とスクールバス等の町有バスの有効活用を図るため、H11.4から全4台の運行管理を阿寒バス（従来から町内を路線運行）に委託し、阿寒バスの運行がない時間帯に新たに保健福祉センターや標津病院をまわる市街循環路線や郊外路線を無料で運行することとした。

H11年度の乗車人員は11月末現在で20,719人と、H10年度の乗車人員16,176人を上回っている。

H10年度の運行経費は31,619千円で、H11年度の運行委託予算は28,900千円を計上している。

[町営バス]

（平成11年11月末現在）

ルート（キロ）	便数	車両台数 定員 所有者	運行方式・形態	利用者数	運行経費等
市街循環線 古多糠線 川北北標津線 茶志骨線 （登下校時はスクールバスとして運行）	1日4便 （週5日） 1日2便 （週2日） 1日2便 （週2日） 1日2便 （週2日）	2台 62人、41人 町 （その他・町バス1台も必要に応じ使用）	自家用・無償 運行業務は阿寒バスに委託	合計 20,719人	H11年度 委託料 28,900千円
その他・町バス	随時	1台 27人 町			
福祉バス	随時	1台 53人 町			

[変更前]

（平成10年度分）

ルート（キロ）	便数	車両台数 定員 所有者	運行方式・形態	利用者数	運行経費等
スクールバス	1日4便	1台 62人 町	自家用・無償 自主	合計 16,176人	H10年度 実績 31,619千円
体育館バス	随時	1台 41人 町			
その他・町バス	随時	1台 27人 町			
福祉バス	随時	1台 53人 町			

【参考：標津町町営バス時刻表・運行図】

## 標津町営バス運行開始（無料）

4月1日 【参考：標津町町営バス時刻表・運行図】

○標津町では、児童生徒や高齢者の足の確保のため

4月1日から「標津町営バス」の運行を開始します。

— 運行系統は —

市街循環線・川北北標津線・  
古志線・茶志線の4路線

— 経路及び運行時刻等は —

運行図及び時刻表のとおりですが、  
フリー乗降で、どこでも  
乗り降りができます。

○特に、標津病院や保健福祉センター  
ひまわりの利用に便利です。

○料金は無料ですので、町民の皆さん  
たくさんのご利用を待っています。

町営バス	出発	到着	所要時間
ひまわり線	8:40	11:40	15:00
南入	8:42	11:42	15:02
新中島	8:44	11:44	15:04
保健センター	8:46	11:46	15:06
標津病院	8:48	11:48	15:08
北2線	8:50	11:50	15:10
ひまわり線	8:52	11:52	15:12



○市街循環線

市街循環線	出発	到着
ひまわり線	11:50	16:00
伊予川	-	16:20
西条	12:00	16:25
新中島	12:10	16:35
保健センター	12:20	16:45
北1線	12:25	16:50
古志線	12:30	16:55
新中島	12:35	17:00
伊予川	12:40	17:05
ひまわり線	12:50	17:10

川北北標津線	出発	到着
ひまわり線	11:55	16:05
川北	-	16:25
新中島	12:10	16:35
北1線	12:15	16:40
北2線	12:20	16:45
北3線	12:25	16:50
北4線	12:30	16:55
北5線	12:35	17:00
ひまわり線	12:50	17:10

茶志線	出発	到着
ひまわり線	11:50	16:00
伊予川	11:55	16:05
新中島	12:00	16:10
保健センター	12:10	16:20
北1線	12:15	16:25
北2線	12:20	16:30
北3線	12:25	16:35
北4線	12:30	16:40
北5線	12:35	16:45
北6線	12:40	16:50
北7線	12:45	16:55
ひまわり線	13:50	17:00

※新中島  
バスには  
一般の町民  
も乗れます  
ますので、  
ご利用が  
できます。

○標津保険証等の  
提示を  
○町民専用のバス運行  
のため、町民である  
ことが分かるものが  
必要です。  
○本来は、無料バスを  
運行しますが、その  
代償として、標津保  
険証等の提示をお願い  
します。  
○無事の際に見せてく  
ださい。  
○コピーでも可能です



○お知らせ  
標津福祉センター「ひまわり」の改装、各線区  
の軌道等は、4月1日より開始します。  
月曜日から曜日を全線ご利用いただけます。ご利用  
ください。

町営バスに関するお問い合わせは  
総務住民部・企画振興課まで  
☎ 2-2131（内線11番）

標津町

<事例3> 石狩郡当別町「循環バス」（石狩支庁管内）

【平成11年度】

当別町（人口：約20,000人）においては、当別ダム建設に伴う青山線の路線の見直し、スクールバス等の運行経路や運行時間帯の検討など多くの課題がある一方で、町民から公共交通機関整備に対する要望が強くなっていた。そこで、乗合バスの需給調整規制廃止も視野に入れて、関係各課から成る「当別町乗合バスの活性化等検討プロジェクト会議」を立ち上げ、効率的なバス路線のあり方を検討し、実験運行を実施した。

検討に際しては、町民のニーズや行動パターンを把握するため町民アンケートを実施した。

運行は、2路線で1日各8便、計16便であり、運賃は100円に設定。

実施期間は平成12年2月16日～2月29日の14日間で、実験期間中の利用者総数は、約1,200人。JR石狩当別駅における鉄道との接続に配慮したため、通学目的の高校生による利用が多かった。

[循環バス実験運行]

ルート	便数	車両台数 定員 (所有者)	運行方式・形態	利用者数	運行経費等
石狩当別駅～ 石狩当別駅 (市街地循環)	16便/日	1台 58人 (札幌第一観光)	貸切・ 乗合旅 客運送	1,200人 (14日間計)	328千円

【平成12年度】

第2回目の循環バス実験運行を実施。

運行は、前回に比べルートを増やし、日中のダイヤも設定。夏季の利用実態等を把握することを目的とした。

具体的には、4路線で1日各5便、計20便であり、運賃は大人150円、高校生以下100円で設定。

実施期間は平成12年8月21日～9月16日の23日間で、実験期間中の利用者数は、172人。（夏季のため、自転車利用、徒歩が多かった。）

運行主体は貸切バス事業者2社。

平成11年度と平成12年度のルート図。

(平成11年度)

【参考：アンケート票】

(別ファイル参照)

【参考：アンケート票】

(別ファイル参照)

<事例4> 河東郡音更町「コミュニティバス」(十勝支庁管内)

音更町(人口:約39,000人)では高齢者など町民の足を確保することを目的として、町内の音更、木野の2つの市街地と医療機関、公共施設などを循環するコミュニティバスを国(運輸省)と道の補助を受け、平成12年4月から平成13年2月までの10ヶ月間、試験運行を行った。

運行は、十勝バス、拓殖バスが事業主体となり、29人乗りのマイクロバス2両を使用し2ルートを一日計6便運行、停留所は約200ヶ所設定。ルートや停留所については、町が町民の意向を聞いた上で設定。周辺地域と結ぶスクールバスとの接続を行うなどの工夫も実施。

なお、利用が好調のため、2月20日から本運行に移行しているが、町としては、4月以降再度町民ニーズを把握しながら、ルートや停留所などの見直しを行う予定である。

ルート	便数	車両台数	定員	所有者	運行方式	利用者数
共栄コミュニティセンター～音更～共栄コミュニティセンター～木野～共栄コミュニティセンター (共栄コミュニティセンターを起終点到8の字に双方向運行)	6便/日	2台	29人	十勝バス 拓殖バス	乗合	10,409人 (H12.4～H12.11) 日平均乗車人数 46.26人



バス車両(しらかば号)

バス車両(すずらん号)





# コミュニティバス運行路線図

## 運行の概要

**運行開始日** 平成12年4月20日(木)

**運行者** 十勝バス株式会社・北海道拓殖バス株式会社

**運行内容**

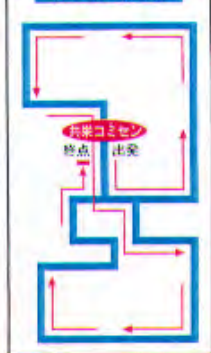
- ・ 共栄コミセンを起終点にしらかば号、すずらん号の2台のコミュニティバスが公共施設、医療機関などを結び循環運行します
- ・ しらかば号(共栄コミセン→柳町→音更→緑陽台→共栄コミセン→木野→宝来→鈴蘭→共栄コミセン)
- ・ すずらん号(共栄コミセン→鈴蘭→宝来→木野→共栄コミセン→緑陽台→音更→柳町→共栄コミセン)
- ・ 運行回数  
午前2便・午後4便 計1日6便

**運賃** ・ 1乗車100円(小学生半額、乳幼児無料)  
・ 回数券(11回分1000円、コミュニティバス内で発売)

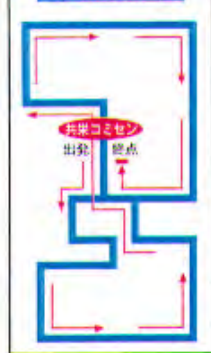
**その他** スクールバスご利用の方は午前8時30分総合福祉センターで接続運行します

## 進行方向

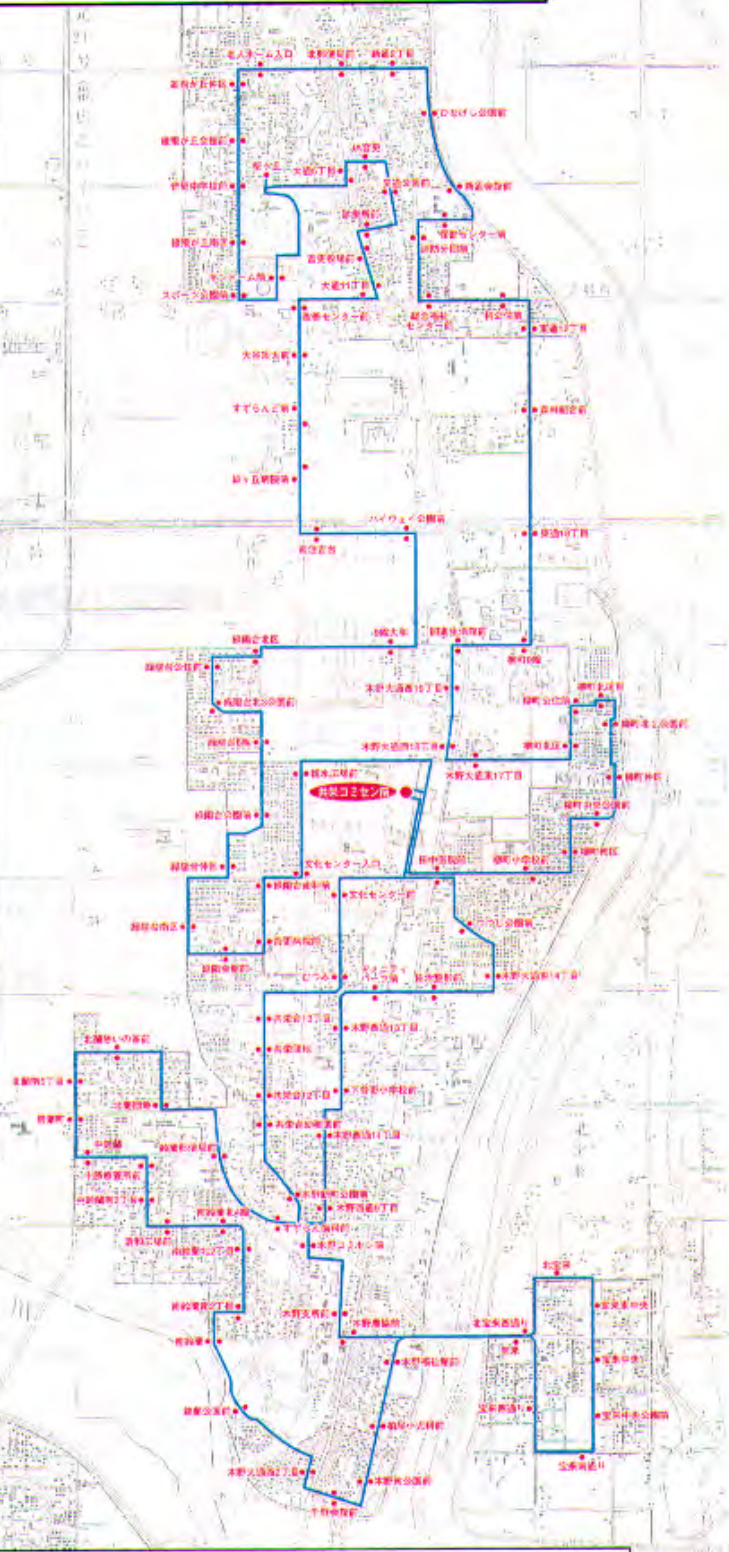
しらかば号



すずらん号



— 運行路線  
● バス停留所位置



お問い合わせ

音更町 企画部 42-2111

— 運行者 (運行内容の具体的なお問い合わせは運行者へお願いします) —

十勝バス(株) 37-6500 北海道拓殖バス(株) 31-8811



<事例5> 夕張郡栗山町「新たな補助制度の活用」(空知支庁管内)

栗山町(人口:約15,000人)では、平成2年4月から、民間バス事業者の撤退後、町営バス2系統の運行をタクシー会社に委託して開始した。その後、平成10年4月からスクールバスの昼間時間帯の遊休化を解消し、効率的なバス交通サービスの提供を目的として、町所有バスを建設課に一元化するとともに、スクールバスの一般混乗<sup>11</sup>(有償)を開始した。

さらに、町は国の特別指定生活路線補助制度<sup>12</sup>(平成12年度創設)を活用し、民間バスの「栗山～継立」10.2kmを引き継ぎ、路線の延長、効率的な運行経路の設定等により利便性を向上させ、60人乗り未満の中型ノンステップバス<sup>13</sup>を購入した上で、タクシー会社に運行を委託した。

ルート(延長)	便数	車両台数	定員	所有者	運行方式	利用者数
栗山駅～湯地・杵臼 ～継立 (11km)	2便/日 (日曜日・祝祭日・学休日は運休)	1台	54人	栗山町	自家用車の有償運送 (運行は丸幸ハイヤーと栗山交通に委託)	681人 (H11.10.1～ H12.3.31)

1.1 一般混乗

バス等の交通機関のない地域又は交通機関の運行回数が著しく少ないことにより交通機関の利用が著しく困難となっている地域の住民のため、スクールバスを児童、生徒以外の住民が利用できる制度。

スクールバスを有償で住民利用に供するときは、道路運送法第80条ただし書の規定による陸運支局長の許可が必要である。

1.2 特別指定生活路線補助制度

需給調整規制の廃止等大幅な改正が平成13年度中に実施される予定であることから、モデル的事業の実施を通じて、新たな生活交通の確保の仕組みの定着を図ることを目指した制度。輸送効率化が見込まれる中・小型バスの導入、スクールバス、福祉バスとの混乗の実施、公共施設等へのアクセス強化路線の再編などの取り組みに対して、当該路線を特別指定生活路線として補助するもの。

1.3 ノンステップバス

利用者の乗降をより容易にするため、床面地上高を35cm程度(通常は90cm程度)まで引き下げることにより、乗降口のステップ(階段)を解消したバス。スロープやニーリングシステム(床が下降するシステム)等の採用により車椅子の人でも一人で楽に乗降できるようになっている。

なお、交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化基準」では床面の高さが65cmでスロープ等を備えたワンステップバスも許容されているが、利用のしやすさなどノンステップバスの導入が望ましい。

## 【参考 12：乗合大型福祉タクシー】

～自治体がタクシー事業者と協力して高齢者等の輸送サービスを確保している例～

### <事例> 士別市（上川支庁管内）

士別市（人口：約 24,000 人）における高齢者（65 歳以上）は全体の 23.4%を占めている。また、介護保険制度の要介護（要支援）認定者の数は 623 人であり、その内半数が在宅者である。

同市内で営業している士別ハイヤーは、高齢社会におけるニーズに対応し、安全かつ快適な輸送手段を提供するとの観点から、士別市と協議を重ね、これまで士別市が社会福祉協議会に委託して行ってきた「在宅虚弱老人移送サービス事業（士別市内に居住する概ね 65 歳以上の高齢者で身体が虚弱、あるいは心身に障害があり、かつ医療機関等への通院が困難な人を対象に、これらの人達の健康な日常生活の維持を図ることを目的に医療機関等への移送サービスを行う事業）」の形態を踏襲し、高齢者、身体障害者等の通院手段の確保や社会参加の促進を図るため、リフト付きワゴン車による輸送と介助等のサービスを提供する外出支援サービスとして士別ハイヤーが立ち上げることとしたものである。

運行にあたっては、運行効率の向上と、利用者一人一人の負担を軽減するため、区間運賃及び乗合運賃制として、平成 12 年 8 月から道内初の乗合大型福祉タクシーの運行を開始した。

#### 1. サービスの内容

車いすや移動式寝台ごと乗車できる大型福祉タクシーを利用。

車両には車いす 2 台か移動式寝台 1 基のほか、付き添いなど乗客 4 人が乗車でき、車いすは電動リフトで昇降する。

運転手はホームヘルパー 2 級の資格を持ち、有料で乗降補助も行う。

運行範囲は、士別市と上川管内の剣淵町・朝日町・和寒町。

原則として、各市町の決まった場所と、市立士別総合病院か士別市総合福祉センターを往復。

なお、要望に応じてルートや発着地の変更や、買い物など日常生活全般でも利用可能。

運賃は、	士別市中心部～両施設	片道一人	350円
	士別市郊外、剣淵町～両施設	片道一人	1,000円
	朝日町、和寒町～両施設	片道一人	1,800円

利用の 24 時間前までに申し込みが必要。

## 2. 利用状況（輸送実績）

月	営業回数	輸送人員	営業収入
H12. 8	35回	73人	59,190円
H12. 9	29回	45人	43,070円
H12. 10	56回	69人	52,170円
H12. 11	76回	157人	99,190円
H12. 12	97回	140人	141,530円



大型福祉タクシー車両

## ( 2 ) 離島交通

離島住民の生活に必要な輸送を安定的に確保。

観光客が集中する時期においては、需要に弾力的に対応した事業展開が必要。

- ・ 離島については、海により地域の拠点から隔絶されているため、交通機関の途絶が直ちに住民の日常生活や社会生活といった基本的な生活を脅かすおそれがある。したがって、離島住民の生活に必要な輸送を安定的に確保するため、事業参入及び退出に係る所要の規制等を図るとともに、地方公共団体の意見が十分に反映されるような配慮を行い、合理的経営の下でなお採算をとることが困難な場合にあっては、国と自治体が連携して航路継続のための財政的な支援等を円滑に運用しながら離島交通を確保していくこととしている。
- ・ 一方、北海道の離島は有数の観光地でもあり、夏季を中心に来島客が多いことから、離島航路、離島航空共に輸送人員は全体として増加傾向にある。道内離島航路については、離島住民の生活交通確保のためのサービス基準が設定されているところであるが、観光客が集中する時期においては、観光客の輸送を確保するため需要に弾力的に対応した事業展開を図ることが必要である。
- ・ 具体的には、一定の基準による一年を通じた安定的なサービス提供（特に離島航路については、サービス基準で定められている運航日程、運航回数、始終発時刻、輸送力）に加え、ピーク時には増便等を行うとともに、離島航空については札幌直行便も運航するなど輸送力の増強が必要である。また、バリアフリー化や快適性向上のための取り組みも必要である。

### 【参考 1 3 : 新たに離島航路に導入される船舶の概要】

- 1 . 稚内～利礼航路（東日本海フェリー）
  - ・ 「ニュー宗谷（3,520 トン 平成元年 1 月進水）」の代替。
  - ・ 客室設備等のグレードアップとともに、スロープ、手すり、車椅子でも利用できるトイレなどの設備を備える。
  - ・ 平成 1 3 年 5 月竣工予定。
- 2 . 羽幌～天売・焼尻航路（羽幌沿海フェリー）
  - ・ 「フェリーおろろん（480 トン 平成元年 3 月進水）」の代替。
  - ・ スロープ、手すり、車椅子でも利用できるトイレ、視覚障害者に対する警告ブロック・点字表示などの設備を備える。
  - ・ 平成 1 3 年 5 月竣工予定。

### (3) 観光との連携

観光資源の活用による需要喚起。

事業者、地元市町村による積極的な情報発信等。

- 北海道には、他の地域には見られない自然、温泉、味覚といった観光資源が豊富に恵まれているが、これら観光資源の活用により、公共交通機関の需要喚起を図っていくことが重要である。
- 具体的には、沿線の眺望を楽しむ鉄道の運行や観光地、宿泊地などをめぐるバス、タクシー観光ルートの設定、地域のイベントとの連携などの工夫を図るとともに、積極的な情報発信や案内表示・情報提供の充実を地元市町村と事業者が協力して実施することが必要である。

#### 【参考14：観光誘客列車】

「JR」

	開始年度	平成12年度	
SL列車 ・SLすずらん号(深川～恵比島～留萌)	平成11年	4月～9月	
・SL冬の湿原号(釧路～標茶～川湯温泉)	平成11年	1月～3月 (川湯温泉までは1月のみ)	
ノロコ列車(富良野・美瑛、釧路湿原) トロッコ風列車で眺望の良い区間をゆっくり走行。  〔ラベンダー畑駅(臨時駅)の設置〕 ラベンダー観光の季節に合わせ、平成11年を初年度として、毎年6月中旬から9月まで(平成12年は10月まで)ラベンダー畑で有名な「ファーム富田」の最寄箇所(徒歩7分)に臨時駅を設置している。	平成 元年	富良野・美瑛	6月～10月
		釧路湿原	4月～10月
ぽっぽや号(滝川・富良野～落合・新得) 映画ぽっぽやに登場した改造気動車をそのまま運行し、ロケ地を訪ねる。	平成11年	6月～11月	
原生花園スタンディングトレイン(網走～知床斜里) 外装はハマナスの花をデザインし、車内は一部の座席を撤去し花壇を設置。 車掌車は立ち見車両。	平成12年	6月～8月	

「ふるさと銀河線」

ほろよいビール列車(北見～置戸)

十勝飲み食べ放題列車(池田～北見)

池田町のワイン祭りにあわせて運行

【参考15：ぐらんぶる・しりべし号<sup>14</sup>】

	平成11年度	平成12年度
運行系統	J R小樽駅前とJ Rニセコ駅前を発着点に、積丹半島とニセコ山系の周囲を回る4系統（後志管内11町村）	J R小樽駅前、J Rニセコ駅前、岩内ターミナル、ルスツリゾートを発着点に、積丹半島、ニセコ山系、南後志、羊蹄山麓の周囲を回る9系統（後志管内18町村）
運賃	2000円（小学生以下1000円） 運行ルート上を、2日間自由乗降利用できるフリーチケット	
運行主体	ニセコバス	ニセコバス、中央バス、道南バス
運行期間	H11.8.20～10.11の土、日、祝日計19日間	H12.8.19～10.15の土、日、祝日計20日間
特典	周遊町村の特産品のうち1品をプレゼント 観光施設を割引料金で利用	
その他	既存路線バスも利用可能	
利用者数	1,913人	1638人 天候不順により前年度に比べ利用客が減少



ぐらんぶる・しりべし号チケット

【参考16：奥尻航路 観光バス誘致策】

1. 概要

奥尻町が観光バスのフェリー片道運賃を負担（年間約1,000万円）。  
負担額は瀬棚発着で35,840円、江差発着で50,990円（11m～12mのバスの場合）。  
H11.4から実施。  
乗客運賃は対象外。

2. 実績

昨年度、対象となった観光バスは294台。前年度に比べ57台の入り込み増。  
観光客は約1,500人増。  
これによる宿泊代などの経済効果は約2,600万円にのぼる（奥尻町試算）。

14 ぐらんぶる・しりべし号

「ぐらんぶる・しりべし号」は、北海道運輸局が平成10年3月に提言を行った「北海道観光交通地域振興アクションプラン」を受けて、ぐらんぶる・しりべし号運行協議会（事務局：後志支庁）が平成11年と平成12年の8月～10月の土、日、祝日に試験運行を実施した。

運行の目的は、後志管内の交通機関の充実を図り観光客の受け入れ態勢を整えることにより、観光の振興と、地域の活性化を図ることである。

## 【参考 17：J R北海道 大沼観光事業の展開】

### 1．事業の概要

J R北海道は七飯町東大沼地区に自然体験型の観光施設を建設、新駅を設置して鉄道事業と観光の連携を図ることとしている。

大沼国立公園内にあつて、駒ヶ岳にも近いという立地条件を活用し、本州・道内各地からの集客を見込む。

平成13年春に着工し、平成14年春以降、完成した部分から開放していく予定。

### 2．整備予定施設

- ・新駅（函館線 銚子口駅と池田園間）
- ・温泉施設
- ・パークゴルフ場
- ・スポーツ広場
- ・ダチョウふれあい広場
- ・多目的広場（キャンプ場など）
- ・巨石広場（駒ヶ岳周辺に転がっている岩を利用）