
ニセコ地域における ICT 等を活用した
公共交通の利便性向上方策検討調査等業務

【報告書】

令和 5 年3月

目次

第1章 業務概要	1
1-1 業務名	1
1-2 業務目的.....	1
1-3 履行期間.....	1
1-4 発注者.....	1
1-5 受注者.....	1
第2章 ニセコエリアの現状調査	2
2-1 ニセコエリアの公共交通体系の整理	2
2-2 関連既存計画のレビュー.....	13
2-3 送迎を実施する宿泊施設等の現況整理	29
第3章 ニセコエリアの輸送力調査	32
3-1 宿泊施設・管理会社アンケート調査の概要	32
3-2 調査結果のまとめ	35
3-3 調査結果	36
第4章 ニセコエリアの交通に関する課題の体系的整理と施策の方向性の検討.....	79
4-1 課題の整理	79
4-2 課題を解決に向けた施策の検討.....	81
第5章 課題の共有と施策の検討を行うためのワーキンググループの開催	93
5-1 第1回 公共交通利便性向上方策検討ワーキンググループ.....	93
5-2 第2回 公共交通利便性向上方策検討ワーキンググループ.....	95

第1章 業務概要

1-1 業務名

ニセコ地域における ICT 等を活用した公共交通の利便性向上策検討調査等業務

1-2 業務目的

ニセコエリアは、良質なパウダースノーを擁することから世界各国から多くのスキーヤーが訪れており、国際的にもポテンシャルの高いリゾートと言えます。また、2021年11月に公表された「2030 北海道・札幌オリンピック・パラリンピック冬季競技大会概要(案)」において、ニセコエリアは、アルプンスキーの競技会場候補地となっており、将来的にも北海道観光を牽引する重要なエリアであります。

交通においては、2030年度の北海道新幹線延伸や高速道路延伸により、所要時間短縮や利用客の増加が見込まれますが、新幹線駅からリゾートエリアやニセコ町へのアクセス、町内移動等の二次交通については機能強化が必要と考えられます。

これらを背景とし、本業務では、北海道新幹線札幌延伸を見据え、ICT を活用した公共交通の利便性向上及び将来的に予想される公共交通機関のドライバー不足への対応策を検討することを目的とします。

1-3 履行期間

自 令和 04 年 10 月 27 日

至 令和 05 年 03 月 31 日

1-4 発注者

北海道運輸局 交通政策部 交通企画課

〒060-0042 北海道札幌市中央区大通西10丁目

Tel 011-290-2721(交通政策部交通企画課)

1-5 受注者

一般社団法人 北海道開発技術センター

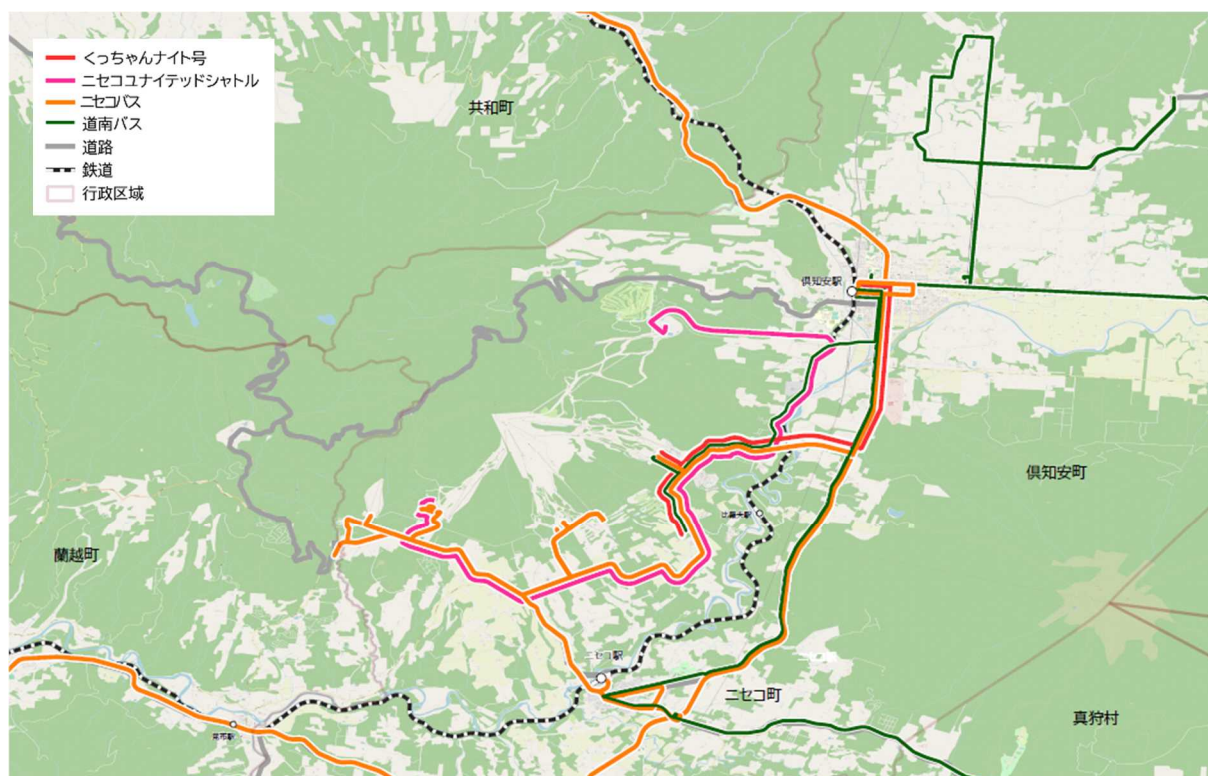
〒001-0011 札幌市北区北 11 条西 2 丁目 2 番 17 号 セントラル札幌北ビル

TEL 011-738-3363 FAX 011-738-1889 (調査研究部)

第2章 ニセコエリアの現状調査

2-1 ニセコエリアの公共交通体系の整理

ニセコエリアは、倶知安町、ニセコ町を設定し、公共交通体系はエリア内交通とともに、エリア外への交通及び近隣町村の公共交通体系も含めて整理を行いました。



資料:北海道オープンデータプラットフォーム

図 2-1 ニセコエリアの道路網及び都市間交通ネットワーク(2022年12月時点)

LET'S TAKE A BUS!

バスに乗ろう!

保存版

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

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。

じゃがりん号 運行中!
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)を置いてあります。ご利用ください。

道南バス DONAN BUS

運行期間 12月21日～3月31日までの毎日
運賃 初乗り150円
バスロケーションシステム (バスETA搭載)

倶知安駅～ひらふエルカムセンター 400円(小人200円)

ニセコバス NISEKO BUS

運行期間 12月1日～3月31日までの毎日
運賃 初乗り160円
倶知安駅～ひらふエルカムセンター 400円(小人200円)
倶知安駅～ヒルトンニセコビレッジ 600円(小人300円)

くっちゃんナイト号 KUTCHAN NIGHT GO BUS

運行期間 12月15日～2月28日までの毎日
運賃 初乗り200円
倶知安駅～ひらふエルカムセンター 400円(小人200円)
山田交差点～ひらふエルカムセンター 200円

各停留所でのスキー・スノーボードの積み込みができます。
You can put your ski or snowboard into the bus at any of the stops.

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。
(グランヒラフ、ヒルトンニセコビレッジ、Hanazono、アンスプリ)

運行期間 12月3日～4月2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15日～2月28日
運行時間 詳細はwebサイトからご確認ください。
運賃 無料



※倶知安や道内の特産品を揃えた「北海道とさんこプラザ」がコープさっぽろ店内にあります。
You can find the specialty products of Hokkaido including Kutchan at "Dosanko Plaza" in Co-op Supermarket.



詳しい時刻表が裏面にあります。

12/10～3/31

ニセコバス (0570-200-600) 事前予約が必要です。

片道 3,000円 (子ども 1,600円)、
往復 5,200円 (子ども 2,600円)

新千歳空港→ニセコ

新千歳空港	10:00	13:30	15:30
ニセコアンスプリ	12:56	16:26	18:26
ヒルトンニセコビレッジ	13:16	16:46	18:46
ひらふエルカムセンター	13:33	17:03	19:03

ニセコ→新千歳空港

ひらふエルカムセンター	8:00	10:00	15:30
ヒルトンニセコビレッジ	8:21	10:21	15:51
ニセコアンスプリ	8:41	10:41	16:11
新千歳空港	11:28	13:28	18:58

札幌→ニセコ*

札幌駅前ターミナル	7:55	9:20
地下鉄真駒内駅	8:35	10:00
ひらふエルカムセンター	11:01	12:26
ヒルトンニセコビレッジ	11:21	12:46
ニセコアンスプリ	11:36	13:01

ニセコ→札幌*

ニセコアンスプリ	14:04	16:24
ヒルトンニセコビレッジ	14:21	16:41
ひらふエルカムセンター	14:39	16:59
地下鉄真駒内駅	17:05	19:25
札幌駅前ターミナル	17:45	20:05

*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
(乗務ダイヤの運行期間) 令和4年12月21日～3月31日

ニセコバス Niseko Bus ☎ 0136-44-2001
(English) 092-286-9555
(乗務ダイヤの運行期間) 令和4年12月1日～3月31日

くっちゃんナイト号 Kutchan Night Go Bus
(乗務ダイヤの運行期間) 令和4年12月15日～2月28日

ひらふ無料循環バス Hirafu Free Shuttle Bus ☎ 090-7355-2425
国土自動車工業(株) 令和4年12月15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/総合政策課 ☎ 0136-56-8001

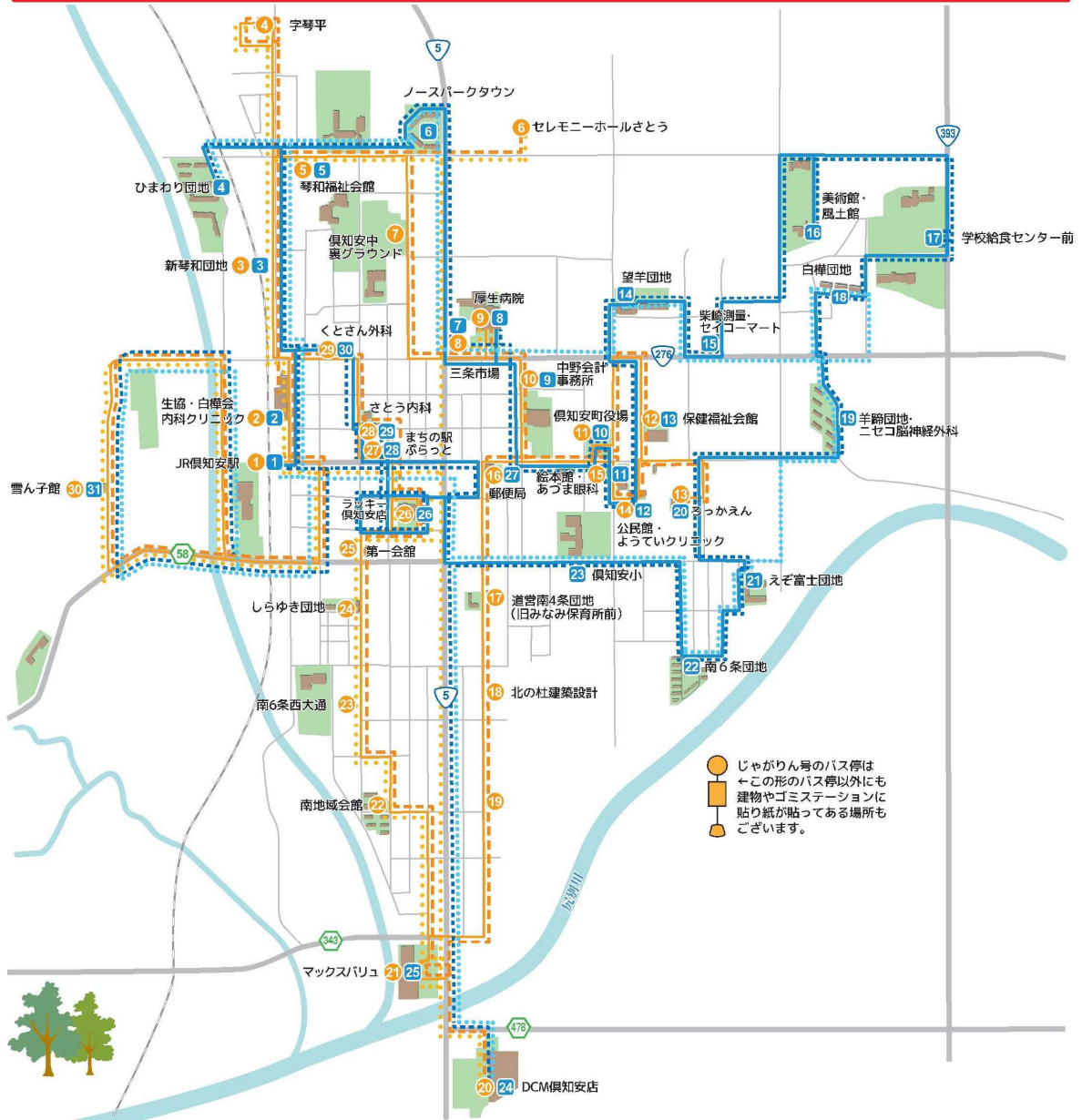
JR 倶知安駅 JR Train Station ☎ 0136-22-1310

ニセコ国際交通 Niseko International Transport ☎ 0136-22-1171

図 2-2 令和4年冬 バスに乗ろう!

ルートの見方

- | | |
|---|--|
|  東西ルート 通常(1.8便) |  南北ルート 通常(1.5.8便) |
|  東西ルート 拡大(4.5.6.7便) |  南北ルート 拡大(3.4.6.7便) |
|  東西ルート 快速(2.3.9.10便) |  南北ルート 快速(2.9.10便) |



資料:じゃがりん号 ポケット時刻表

図 2-3 じゃがりん号のルート(俱知安町、2022年12月時点)

2-1-1 鉄道

当エリアには、倶知安駅、ニセコ駅が立地し、函館本線(長万部-小樽)が運行しています。2022年には期間限定運行として、夏・秋の臨時列車として特急ニセコ号を運行しています。

表 2-1 運行状況(2022年12月時点)

路線名	区間	便数	所要時間	備考
快速ニセコライナー	自 蘭越	上 0	-	
	至 札幌	下 1	約161分	
	自 倶知安	上 1	約123分	
	至 札幌	下 0	-	
倶知安～小樽	自 倶知安	上 10	約77分	
	至 小樽	下 9	約74分	
倶知安～苫小牧	自 倶知安	上 0	-	
	至 苫小牧	下 1	約209分	
長万部～小樽	自 長万部	上 1	約127分	倶知安での停車時間が長く、便毎に大きな差あり
	至 小樽	下 3	約196分	
蘭越～倶知安	自 蘭越	上 2	約35分	
	至 倶知安	下 2	約26分	
長万部～倶知安	自 長万部	上 4	約95分	
	至 倶知安	下 1	約93分	
特急ニセコ号	自 函館	上 1	約328分	〈期間限定運行〉 2022年 ・夏の臨時列車:9月3～5日、8～12日、15～19日、23～25日(16日間) ・秋の臨時列車:11月26～27日(2日間)
	至 札幌	下 1	約334分	

資料:北海道旅客鉄道株式会社

2-1-2 高速バス・都市間バス

スキーやスノボのシーズンが始まる12月からは新千歳空港と札幌を結ぶバスを運行しています。2022-2023 シーズンはインバウンドの回復もあり、ホワイトライナーが1日5便、リゾートライナーは1日6便となっています。

表 2-2 2022-2023 シーズンの運行状況

路線名	区間	便数	所要時間	運行主体	備考
千歳ニセコ線	自 新千歳空港	往 3	約 208 分	北海道中央バス株式会社	予約制 2022年12/10～ 2023年3/31
	至 ニセコ	復 3	約 208 分		
https://teikan.chuo-bus.co.jp/course/7768					
高速バス 高速ニセコ号	自 札幌駅前ターミナル	往 2	約 180 分	北海道中央バス株式会社	予約制 2022年12/10～ 2023年3/31
	至 いこいの湯宿いろは	復 2	約 180 分		
https://www.chuo-bus.co.jp/highway/index.cgi?ope=det&n=29&o=1&area=26					
ホワイトライナー	自 新千歳空港	往 5	約 150 分	北海道グラウンドサービス株式会社	新千歳空港 国際線まで運行 2022年12/17～ 2023年4/2
	至 ヒルトンニセコビレッジ	復 5	約 150 分		
https://goodsports.co.jp/white-season/ski-bus/#section-timeline					
リゾートライナー	自 新千歳空港	往 6	約 160 分	北海道アクセスネットワーク株式会社	新千歳空港 国際線まで運行 2022年12/1～ 2023年4/2
	至 ニセコグランドホテル	復 6	約 160 分		
https://www.access-n.jp/winter2022/skibus/detail/101chitose_rusutsu_niseko.html					

資料:北海道中央バス株式会社、北海道グラウンドサービス株式会社、北海道アクセスネットワーク株式会社のHP

2-1-3 路線バス

後志管内(倶知安町、ニセコ町、蘭越町、留寿都村、喜茂別町、岩内町、小樽市)の町村と札幌市間を運行する路線バスはニセコバスと道南バスが運行しています。冬季のみ、新千歳空港や札幌駅を結ぶスキーバスを運行しています。

表 2-3 路線バスの運行状況(2022年12月時点)

運行主体	路線名	区間	便数(平日)	便数(土日祝)	所要時間	備考
ニセコバス	福井線	自 蘭越出張所	往 2	往 2	約 31 分	-
		至 ニセコ駅前	復 2	復 2	約 31 分	
	雷電線	自 岩内ターミナル	往 6	往 6	約 68 分	
		至 寿都ターミナル	復 6	復 6	約 68 分	
	小沢線	自 倶知安駅前	往 9	往 6	約 44 分	
		至 岩内ターミナル	復 9	復 6	約 44 分	
	小樽線	自 ニセコ駅前	往 4	往 4	約 112 分	
		至 小樽駅前	復 4	復 4	約 112 分	
	倶知安線	自 倶知安駅前	往 3	往 3	約 37 分	
		至 ヒルトンニセコビレッジ	復 3	復 3	約 36 分	
	倶知安線	自 倶知安駅前	往 4	往 4	約 20 分	
		至 ひらふウェルカムセンター	復 4	復 4	約 19 分	
	倶知安・ニセコ線	自 ニセコ駅前	往 1	往 0	約 31 分	
		至 厚生病院前	復 1	復 0	約 31 分	
	ニセコユニテッドシャトル	自 HANAZONO	往 1	往 0	約 68 分	12/3~4/2の 限定運行、 12/17~3/19 は13便に増便
		至 いこいの湯宿いろは	復 1	復 0	約 68 分	
スキーバス新千歳・ニセコ号	自 新千歳空港国内線ターミナル	往 10~13	往 10~13	約 213 分	12/10~3/31 の限定運行 ※予約制	
	至 ニセコひらふ	復 10~13	復 10~13	約 208 分		
スキーバス札幌・ニセコ号	自 札幌駅前バスターミナル	往 3	往 3	約 225 分	12/10~3/31 の限定運行 ※予約制	
	至 いこいの湯宿いろは	復 3	復 3	約 225 分		
くっちゃんナイト号	自 倶知安駅前	往 2	往 2	約 25 分		
	至 樺山小学校	復 2	復 2	約 25 分		
道南バス	京極線	自 倶知安駅前	往 9	往 9	約 45 分	日曜日1本減便
		至 喜茂別	復 8	復 8	約 45 分	
	留寿都・倶知安線	自 ルスツリゾートホテル前	往 8	往 8	約 61 分	日曜日1本減便
		至 倶知安駅前	復 7	復 7	約 56 分	
	東山線	自 倶知安駅前	往 0	往 0	約 24 分	
至 樺山小学校		復 1	復 1	約 24 分		
大和線	循環線	倶知安駅前(大和経由)	循環 2	循環 3	約 67 分	
観光協会 倶知安	スカイバスニセコ・ニセコパノラマ号	自 倶知安駅前	往 4	往 4	約 75 分	7/15~8/28の 限定運行、8/16 ~は1日2本に 減便
		至 道の駅ニセコビュープラザ	復 4	復 4	約 75 分	
	スカイバスニセコ・ニセコナイト号	自 倶知安駅前	往 4	往 4	約 68 分	
		至 ニセコ駅前	復 4	復 4	約 68 分	

2-1-4 コミュニティバス

蘭越町ではらんらん号、ニセコ町ではにこっとバス、ニセコ周遊バス、福井地区助け合い交通、倶知安町ではじゃがりん号が運行しています。そのうち、にこっとバス、福井地区助け合い交通はデマンド方式となっています。

表 2-4 コミュニティバスの運行状況(2022年12月時点)

運行主体	路線名	区間	便数 (平日)	便数 (土日祝)	所要時間	観光客 利用	備考
蘭越町	らんらん号 (無料)	目名方面循環	循環 3	循環 0	約63分	○	
		湯里方面循環	循環 3	循環 0	約105分	○	
		鮎川方面	循環 1	循環 0	約60分	○	
		三和方面	循環 3	循環 0	約68分	○	
		港方面	循環 3	循環 0	約68分	○	
		一灯庵送迎線	循環 2	循環 0	約5分	○	
		蘭越～昆布線 国道5号経由	循環 2	循環 0	約30分	○	
		蘭越～昆布線 緑が丘経由	循環 2	循環 0	約25分	○	
		昆布～蘭越線	循環 2	循環 0	約30分	○	
ニセコ町	にこっとバス	区域運行	予約運行	予約運行	便による	○	
	ニセコ 周遊バス	自 JRニセコ駅前 (スキー場経由)	往 6	往 6	1周 約85分	○	
		至	復 0	復 0	-	-	
		自 JRニセコ駅前	往 0	往 0	-	-	
		至 ヒルトンニセコビレッジ	復 1	復 1	約47分	○	
	福井地区 助け合い交通		予約運行	予約運行	-	×	
倶知安町	じゃがりん号	東西ルート	循環 10	循環 9	約1時間	○	夕方限定、大きな荷物スペース設置
		南北ルート	循環 10	循環 9	約1時間	○	

スクールバスは蘭越町で1系統、ニセコ町では6系統、倶知安町では4系統が運行しています。倶知安町では空いている席がある場合、スクールバスを住民が利用できる仕組みとなっています。

表 2-5 スクールバスの運行状況(2022年12月時点)

運行主体	路線名	区間	便数 (平日)	所要時間	観光客 利用	備考
蘭越町	一般混乗	自 港町	往 0	-	-	
		至 町民センター	復 1	約49分	○	
ニセコ町	アンヌプリ線	自 ポテト共和国	登校 1	約42分	○	
		至 ニセコ中学校	下校 3	約43分	○	
	曾我・東山線	自 ニセコ大橋	登校 1	約28分	○	
		至 ニセコ中学校入口	下校 3	約42分	○	
	川北線	自 溝口	登校 1	約21分	○	
		至 ニセコ中学校入口	下校 0		○	
	元町・近藤線	循環線 ニセコ小学校	登校 1	約39分	○	
		循環線 近藤	下校 3	約53分	○	
	西富・富川・ 有島線	自 宮田小学校前	登校 1	約47分	○	
		至 ニセコ小学校	下校 3	約43分	○	
宮田・里見線	自 フォレストアベニュー	登校 1	約49分	○		
	至	下校 3	約55分	○		
倶知安町	1系統	自 倶知安町駅前 (登校便は大和)	登校 1	約47分	-	※空いている席がある場合のみ、 住民無料利用 ※乗車専用・降車専用停留場あり ※学校や休みの日は運行しない
		至 倶知安町駅前	下校 1	約66分	-	
	2系統	循環線 倶知安町駅前	登校 1	約52分	-	
		(瑞穂・八幡・富士見)	下校 3	約49分	-	
	3系統	循環線 倶知安町駅前	登校 1	約50分	-	
		(富士見・巽・豊岡)	下校 3	約48分	-	
	6系統	自 倶知安町駅前	登校 0	-	-	
		至 樺山分校	下校 1	約25分	-	

2-1-5 タクシー

調査エリア内を運行しているタクシー会社は10社であり、そのうち、2社は介護タクシーを運行しています。エリア内に事業所がある事業者のうち、ニセコマネージメントサービス、Niseko International Transport、IBS リムジンニセコ地区タクシー、Sky Express の4社が新千歳空港間の送迎を行っています。

表 2-6 調査エリア内を運行しているタクシー(2022年12月時点)

サービス名/運行主体	所在地	備考
ハチリキタクシー/株式会社八カタクシー	ニセコ町	-
IBS LIMOUSINE/株式会社アイビーエスリムジン	倶知安町	-
Niseko International Transport 株式会社	倶知安町	-
スマイル観光タクシー/株式会社 坂本輸送サービス	倶知安町・真狩村 (本社:札幌市)	-
スプリントタクシー	倶知安町	-
羊蹄ハイヤー	真狩村	ルスツエリア
こがしハイヤー/蘭越パブリック・メンテナンス	蘭越町	-
有限会社振内交通	平取町	2022年にニセコ営業所新設
〈介護タクシー〉ニセコ介護にここタクシー	ニセコ町	個人営業
〈介護タクシー〉ようていニセコ福祉タクシー	蘭越町	蘭越町・ニセコ町・倶知安町

表 2-7 ニセコー新千歳空港間の送迎サービス①(2022年12月時点)

運行主体	所在地	車種	定員	時間制運賃適用時の運賃額(目安)	備考
ニセコマネージメントサービス	倶知安町	コンパクトタクシー	4名(推奨2名)	32,000円~ 35,000円	
		ミニバン	6名(推奨4名)	50,000円	
		ジャンボタクシー	9名(推奨8名)	41,000円	
Niseko International Transport	倶知安町	ハイエースジャンボ(夏季)	-	40,700円	
		ハイエースジャンボ(冬季)	-	49,000円	
		アルファード(夏季)	-	45,700円	
		アルファード(冬季)	-	54,000円	
IBS リムジン ニセコ地区タクシー	倶知安町 (本社:東京都)		1~2名	32,000円	高速料金金は含まれてない。
			3~8名	43,000円	
Sky Express	倶知安町	アルファード	~3名	35,200円	
		ハイエース	~8名	43,200円	
観光タクシー たびの足 (検索予約サイト)	-	ジャンボタクシー	-	29,000円	
NearMe スマートシャトル (サービス名)	-	アルファード	-	11,800円/大人 5,900円/子ども	※膝上の子供は無料
らくらくタクシー (検索予約サイト)	-	ジャンボタクシー	~9名	38,000円	
ライクネット予約センター (検索予約サイト)	札幌市	小型車	推奨 1~2名	34,000円	高速料金金は含まれてない。
		ワンボックスジャンボ	推奨 3~7名	38,000円	

表 2-8 ニセコー新千歳空港間の送迎サービス②(2022年12月時点)

運行主体	所在地	車種	定員	時間制運賃適用時の運賃額(目安)	備考
札幌 MK タクシー	札幌市	アルファード HV	5名	31,800円	高速料金料金は含まれてない。
		ハイエース	9名	36,100円	
ハートタクシー	札幌市	JPN TAXI、プリウス、アルファード	推奨 3名	24,800円～	スキー・スノーボード・ゴルフ等の荷物がある場合は大型車利用 高速料金料金は含まれてない。
		ハイエース デラックス	推奨 4～6名	-	
		ハイエース スタンダード	推奨 6～8名	31,600円～	
mik TAXI 札幌	札幌市	アルファード	-	33,000円～	高速料金料金は含まれてない。
北海道アクセスネットワーク	札幌市	小型タクシー	-	35,000円	高速料金料金は含まれてない。
		ジャンボタクシー、アルファード	-	40,000円	
北都交通	札幌市	小型タクシー	～4名	約 26,000円	
		アルファード	～6名	約 40,000円	
		ハイエース	～9名	約 38,000円	
わんわんタクシー	札幌市	ジャンボタクシー(ハイエース)、アルファード、ヴェルファイア	-	30,000円	高速料金料金は含まれてない。
千歳交通	千歳市	小型車	-	26,000円～	高速料金料金は含まれてない。
		ジャンボタクシー(ハイエース)	9名	40,000円～	
トランスパック株式会社	千歳市 (本社:福島県)	センチュリー	～4名	15,120円～	
		グランエース	～6名	16,852円～	
		アルファード	～7名	15,320円～	
		ハイエース	～10名	15,320円～	
ジャンボタクシー ほくしょう	苫小牧	ジャンボタクシー	-	36,500円～	高速料金料金は含まれる。
太田タクシー(個人)	江別市	アルファード	3～9名	26,000円	高速料金料金は含まれてない。
株式会社エステーエス	(本社:広島市)	普通車	～4名	33,000円	
		クラウン	～4名	40,000円	
		アルファード	～5名	50,000円	
		ハイエース	～9名	48,000円	
		ラグジュアリー	～5名	52,000円	
株式会社ウイング	北広島市	普通車	最大 4名	36,000円	ニセコエリアホテル⇒新千歳空港は 38,000円 高速料金料金は含まれてない。
		ジャンボハイヤー	最大 9名	45,000円	
株式会社 GRAND RESORT	千歳市	グランドタクシー	-	24,000円	料金はメーター料金を目安
		グランドハイヤー	-	33,000円	
Jエコツアー株式会社	札幌市	ジャンボタクシー	-	38,000円	高速料金料金は含まれてない。 年末年始(12/27～1/3)は料金が 20%増 繁忙期:GW 期間、6/1～10/30、12/27～1/11、1/18～2/15
		ジャンボタクシー(繁忙期)	-	42,000円	
札幌アルファード会	-	アルファード	1～5名	31,000円	荷物 5 個まで

2-2 関連既存計画のレビュー

2-2-1 北海道の上位・関連計画

北海道が策定している地域公共交通に関わる上位・関連計画を以下に整理します。

(1)輝きつづける北海道 北海道総合計画【2021 改訂版】

【策定・改訂】2016(平成 28)年策定、2021(令和 3)年 10 月改訂

【計画 期間】2016(平成 28)年度～2025(令和 7)年度

【目 的】

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を策定。

【概 要】

○北海道の「めざす姿」

基本姿勢

- ・強い意志と行動力を基本に、直面する難局を切り拓く
- ・潜在力のある地域資源を活かし、世界に飛躍する
- ・道民との協働で、人と地域の未来を創る

めざす姿：『輝きつづける北海道』

世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、人口減少・高齢化の急速な進行といった『地域の存亡に関わる危機』を乗り越え、将来にわたって安全で安心して心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成をめざします。

○政策展開の基本方向における「交通」

政策展開の基本方向

分野1：生活・安心 いつまでも元気で心豊かに安心して暮らす

分野2：経済・産業 本道の強みを活かし持続的な経済成長を実現する

分野3：人・地域 地域を支える人と基盤を創る

(1)協働によるまちづくりの推進や地域コミュニティの再構築

(2)北海道の未来を拓く人材の育成

(3)だれ一人取り残さない、だれもが活躍できる社会づくり

(4)ふるさとの歴史・文化の発信と継承

(5)世界に飛躍するスポーツ王国北海道の実現

(6)連携・協働・交流による未来に向けた地域づくり

(7)持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備

■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

■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成

■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

<政策の方向性:連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成(抜粋)>

- ・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。

(2)北海道交通政策総合指針

【策 定】2018(平成 30)年 3 月策定

【計画 期間】2018(平成 30)年度～2030(令和 12)年度(北海道新幹線札幌開業予定時期)

【目 的】

北海道新幹線の開業やインバウンドの急増、JR 北海道の事業範囲の見直しなど、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、行政機関、交通事業者、道民・利用者など、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、北海道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するため、指針を策定。

【概 要】

○ネットワーク形成の基本的な考え方

2030 年頃の北海道交通の「めざす姿」

- ・世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現

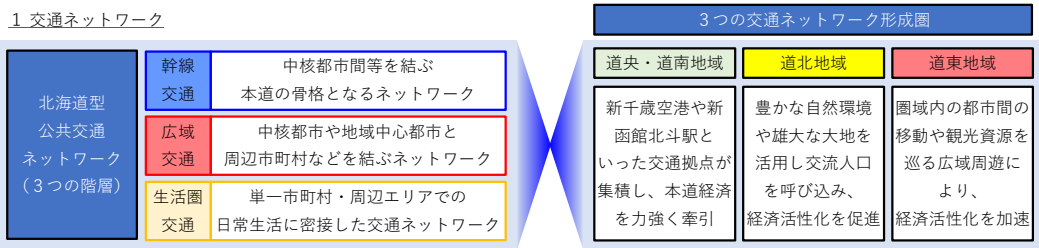
4つの基本方針

- ①世界をつなぐ:グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化
- ②競争と共生:事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進
- ③地域を支える:人・地域を支える持続的なネットワークの構築
- ④リスクに備える:災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現

交通ネットワーク形成圏

- ・交通ネットワークは、単一市町村のみで完結するものではなく、周辺エリアと密接につながっていることから、広域(全道)的な観点からも捉えていくことが重要であります。

幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層を基本に、一定の地理的範囲として「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏を設定



○具体的な施策の展開

2020年度までの集中的な施策(重点戦略)

- | | |
|--------------|-----------------|
| ①インバウンド加速化戦略 | ②国際物流拡大戦略 |
| ③シームレス交通戦略 | ④地域を支える人・モノ輸送戦略 |
| ⑤災害に強い交通戦略 | |

2030年度までの長期的な施策

①世界をつなぐ(交流人口の拡大)

②競争と共生(ストレスのない移動)

圏域間の交流拡大や連携強化、地域経済の活性化、さらには地域医療の充実など安全・安心な暮らしを守る上で、道内を高速かつ円滑に移動・輸送できる交通ネットワークの形成・充実を図ります。

主な施策① 交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現

- 交通モード間の連携による移動の円滑化
- 積極的な交通情報の提供

主な施策② 安定した地域交通の確保

- 自動走行の実用化に向けた取組の推進 など

③地域を支える(安全・安心な地域社会)

人口減少や高齢化の進行により、事業者の経営努力だけでは公共交通の存続や配送が困難となる可能性があることから、持続的なネットワークの維持・確保に向け、関係者が連携した取組を進めます。

主な施策① まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築

- 地域の暮らしを守る生活交通の確保
- 公共交通利用の定着化

主な施策② 安定した地域交通の確保

- 鉄道やバス路線の持続的な維持・確保
- 地域の実情に応じたきめ細かな交通サービスの展開
- 新幹線の並行在来線への対応 など

④リスクに備える(防災機能の強化)

(3)北海道交通政策総合指針 重点戦略【2021-2025】

【策 定】2021(令和3)年3月

【計画 期間】2021(令和3)年度～2025(令和7)年度

【目 的】

「北海道交通政策総合指針」がめざす交通ネットワークを実現していくため、あらゆる関係者が新しい生活様式「新北海道スタイル」の実践のもと、「ポストコロナ」を見据え、利便性の向上や路線などの最適化を通じた地域交通の維持・確保など、北海道のさらなる発展を支えていく上で今後集中的に進める取組を重点戦略として設定し、効果的な施策推進を図ることです。

【概 要】

これまで推進してきた5つの戦略に加え、新型コロナウイルス感染症対策と公共交通利用の両立に向けて、各戦略横断的な「ウィズコロナ戦略」を新たに設定するとともに、戦略毎にポストコロナを見据えた取組の方向性を示しています。

①シームレス交通戦略

地域に合った利便性向上に資する取組を進めるとともに、地域の多様な輸送資源を総動員した地域の足の確保に向けた取組の検討や、公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革、さらには多様な交通モード間の交通結節機能の充実などを図ります。

また、公共交通利用者の回復のため、公共交通機関相互が連携する「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をめざします。

②地域を支える人・モノ輸送戦略

感染症対策を踏まえた、人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築を念頭に、地域の暮らしや産業を支える安定的かつ持続的な輸送ネットワークの確保をめざします。

③インバウンド加速化戦略(段階的・多角的な誘客戦略)

④国際物流拡大戦略:貨物の集積と航空路・航路の充実による国際物流拠点の形成

⑤災害に強い交通戦略:災害時等にも安心できる信頼性の高い交通の実現

⑥ウィズコロナ戦略【新規】:感染症対策と公共交通利用の両立

(4)北海道 新広域道路交通ビジョン・計画

【策 定】2021(令和3)年4月

【計画 期間】策定年の2021(令和3)年から概ね20~30年間

【目 的】

総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転といった技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワークなどを幅広く検討し、北海道の実情や将来像を踏まえた道路ネットワークや拠点・ICT に関する施策の方向性を定める「北海道新広域道路交通ビジョン・計画」を策定しています。

【概 要】

○地域の将来像

- | | |
|--------------|----------------------|
| ①地域間の相互連携の強化 | ②食料供給地域としての持続的発展 |
| ③観光立国北海道の実現 | ④北海道の強靱化や国全体の強靱化への貢献 |
| ⑤高次都市機能の最大化 | |

○広域的な道路交通の基本方針

地域の将来像の実現に向け広域的な道路交通の今後の方向性として「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ICT 交通マネジメント」に関する基本方針を設定

広域道路ネットワーク

・圏域中心都市間の高規格道路や圏域中心都市と地方部の市街地を結ぶ道路ネットワークの強化 など

交通・防災拠点

・札幌都心部や圏域中心都市、地方部の市街地における交通結節機能の強化 など

ICT 交通マネジメント

・道路交通に関連する様々な課題の解消に向けた取組の高度化
・新たな技術とインフラ整備を連動させた交通マネジメントの高度化 など

2-2-2 近隣市町村における関連計画

近隣市町村を含めた当地域の地域公共交通計画に係る関連計画を以下に整理します。

(1)北海道後志地域公共交通計画

【計画 期間】2022(令和4)年度～2026(令和8)年度

【目 的】

後志管内の全 20 市町およ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。

【概 要】

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																	
本地域における公共交通の位置づけ																	
<p>・後志地域の公共交通ネットワークは、「北海道交通政策総合指針」に示されている「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を形成する。</p> <p>・「幹線交通」は、札幌市や函館市等の各圏域の中核都市間を結ぶネットワークであり、現状、後志地域には確保されていないが、北海道新幹線の札幌開業により、函館市～札幌市を結ぶ「幹線交通」が確保される。「広域交通」は、中核都市(札幌市)や中核都市群(小樽市)、地域中心都市(倶知安町・岩内町・余市町)といった地域の中心都市間を結ぶネットワークや、それらの都市と周辺町村を結ぶネットワークである。</p>																	
基本方針、目標、施策・事業																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>基本方針</th> <th>目標</th> <th>施策・事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">方針1: 地域住民や来訪者の 広域移動を支える公 共交通の維持・確保</td> <td>目標①中心都市間をつなぐ広 域交通ネットワークの確 保</td> <td rowspan="3">①広域交通の確保方針の設 定 ②広域交通の確保に向けた 運行形態の見直し等の検 討 ③バスドライバーの確保</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td>目標③公共交通の担い手確保 による路線の維持</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">方針2: 市町村内の生活圏交 通と幹線・広域交通の 持続性向上、交通拠 点の機能強化</td> <td>目標④幹線交通・広域交通・生 活圏交通の持続の円滑 化</td> <td rowspan="2">④幹線・広域・生活圏交通間 の乗換環境の向上</td> </tr> <tr> <td>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</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">方針3: 公共交通の利用促進・ 持続性の確保</td> <td>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</td> <td>⑤公共交通利用の意識醸成 を図る広報活動 ⑥観光誘客による公共交通 の活用</td> </tr> </tbody> </table>	基本方針	目標	施策・事業	方針1: 地域住民や来訪者の 広域移動を支える公 共交通の維持・確保	目標①中心都市間をつなぐ広 域交通ネットワークの確 保	①広域交通の確保方針の設 定 ②広域交通の確保に向けた 運行形態の見直し等の検 討 ③バスドライバーの確保	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	目標③公共交通の担い手確保 による路線の維持	方針2: 市町村内の生活圏交 通と幹線・広域交通の 持続性向上、交通拠 点の機能強化	目標④幹線交通・広域交通・生 活圏交通の持続の円滑 化	④幹線・広域・生活圏交通間 の乗換環境の向上	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	方針3: 公共交通の利用促進・ 持続性の確保	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	⑤公共交通利用の意識醸成 を図る広報活動 ⑥観光誘客による公共交通 の活用		
基本方針	目標	施策・事業															
方針1: 地域住民や来訪者の 広域移動を支える公 共交通の維持・確保	目標①中心都市間をつなぐ広 域交通ネットワークの確 保	①広域交通の確保方針の設 定 ②広域交通の確保に向けた 運行形態の見直し等の検 討 ③バスドライバーの確保															
	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																
	目標③公共交通の担い手確保 による路線の維持																
方針2: 市町村内の生活圏交 通と幹線・広域交通の 持続性向上、交通拠 点の機能強化	目標④幹線交通・広域交通・生 活圏交通の持続の円滑 化	④幹線・広域・生活圏交通間 の乗換環境の向上															
	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																
方針3: 公共交通の利用促進・ 持続性の確保	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	⑤公共交通利用の意識醸成 を図る広報活動 ⑥観光誘客による公共交通 の活用															

○各施策・事業の実施方針

①広域交通の確保方針の設定				
分類	都市間	主な交通モード	役割	確保方針 (主なバス補助路線)
中心都市間を結ぶ広域交通	倶知安～仁木～余市	JR 函館本線 高速ニセコ号 小樽線【地域間幹線】 など	・倶知安・仁木から余市・小樽の生活移動を支える区間	・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、ダイヤの設定などの検討
	岩内～共和～倶知安	小沢線【地域間幹線】	・共和から岩内・倶知安の生活移動を支える区間 ・北海道新幹線札幌開業は倶知安から岩宇地区を繋ぐ区間	・国庫補助利用 ・住民への利用促進 ・実態やニーズを踏まえた交通の最適化による交通体系の維持
	倶知安～ニセコ～蘭越～黒松内～長万部	JR 函館本線 福井線 (ニセコ～蘭越) 長万部線 (黒松内～長万部)	・ニセコ・蘭越・黒松内から倶知安 ・黒松内から長万部の生活移動を支える区間	・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、ダイヤの設定などの検討 ・交通事業者への支援継続による交通体系の維持
中心都市と周辺町村を結ぶ広域交通	喜茂別～京極～倶知安	京極線【地域間幹線】 胆振線【地域間幹線】	・喜茂別・京極から倶知安への生活移動を支える区間	・国庫補助利用 ・実態やニーズを踏まえた交通の最適化による交通体系の維持
	留寿都～真狩～ニセコ～倶知安	留寿都線・倶知安線【地域間幹線】	・沿線各町から倶知安の生活移動を支える区間 ・スノーリゾート間を接続し、北海道新幹線札幌開業後は倶知安からルスツエリアを繋ぐ区間	・国庫補助利用 ・住民への利用促進 ・実態やニーズを踏まえた交通の最適化による交通体系の維持

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	対象路線		構成市町村/交通事業者
北後志・羊蹄山麓 (並行在来線)	地域間幹線系統	小樽線	小樽市、蘭越町、ニセコ町、倶知安町、共和町、仁木町、余市町/ ニセコバス
	市町村生活バス路線	福井線	
	市町村単独	倶知安線 ニセコ線	
羊蹄山麓①	地域間幹線系統	京極線 胆振線	喜茂別町、京極町、倶知安町/ 道南バス
羊蹄山麓②	地域間幹線系統	留寿都 倶知安線	ニセコ町、真狩村、留寿都村、喜茂別町、倶知安町/ 道南バス
	市町村単独	栄線 羊蹄線	
岩宇・羊蹄山麓	地域間幹線系統	小沢線	倶知安町、共和町、岩内町/ ニセコバス
南後志・岩宇	地域間幹線系統	雷電線	島牧村、寿都町、黒松内町、蘭越町、岩内町、長万部町/ ニセコバス
③バスドライバーの確保			
<p><バスドライバーの魅力などの発信></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスドライバーの業務内容、道のり等を紹介する広報資料の作成・配布、就職活動イベントの開催など 			
④幹線・広域・生活圏交通間の乗換環境の向上			
<p><幹線交通と広域交通・生活圏交通の乗換拠点の機能強化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・後志地域の公共交通ネットワークにおける中心都市(小樽市・倶知安町・岩内町・余市町・長万部町)での、バス乗降場の集約やバスターミナル再整備など <p><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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス運行者間での運行ダイヤの情報共有を図りながら、既存の生活圏交通の運行ルート見直しやダイヤ変更を実施 			
⑤公共交通利用の意識醸成を図る広報活動			
<p><広報活動による公共交通の利用促進></p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗継を考慮した公共交通マップや総合時刻表等の作成・配布 			
⑥観光誘客による公共交通の活用			
<p><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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の観光資源やイベントと連携した企画乗車券の企画など 			

(2)ニセコ町

①第5次ニセコ町総合計画2次見直し版

【計画期間】2012年度(平成24年度)～2023年度(令和5年度)

【概要】

戦略ビジョン(11個)	
1 町の自然環境と景観を守り、生活環境を向上	
<u>2 町の地域資源を活かし、快適な生活基盤を整備</u>	
<u>3 資源やエネルギーを地域内で上手に使う</u>	
4 ニセコ町ならではの環境と調和した農業をつくる	
5 商工業と農業、観光業の連携を進め地域産業を活性化	
6 環境や地域文化を生かした観光を進める	
7 町民がともに学びあい、支えあう文化を育てる	
8 健康寿命を延ばして人生を楽しむ	
9 顔が見える相互扶助の地域社会をつくる	
10 災害に強く、安心して暮らせる地域をつくる	
11 住民みんながまちづくりを考え、活動する	
<u>2 町の地域資源を活かし、快適な生活基盤を整備</u>	} の実現のための政策項目
<u>3 資源やエネルギーを地域内で上手に使う</u>	
従来の鉄道や路線バスを補うものとして、デマンドバスシステム等、地域住民の生活実態に見合った新たな公共交通システムを導入します。	
〈関連する事業(戦略推進プラン)〉	
・デマンドバスの町内運行の利用向上策の展開	
・地域住民の生活実態に見合う交通体系の検討	
・交通アクセスの向上	
・ローカルスマート交通の構築	
・住民どうして移動の支援をする地域活動(助け合い交通など)の促進	
・デマンドバスの利用性向上に寄与する子供対象のスキーバスの運行充実	

(3) 俱知安町

① 第 6 次 俱知安町 総合計画

【計画 期間】2020(令和 2)年度～2031(令和 13)年度

【概 要】

まちづくりの基本目標

基本目標 1

くっちゃんですらす幸せを感じる

基本目標 2

くっちゃんですら交流する幸せを感じる

個別目標 5

住みたくなる都市(まち)にする

重点施策: 公共交通ネットワークの充実

- ・まちなか循環バス「じゃがりん号」は、より多くの住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。
- ・郊外地区は、特に高齢者の「生活の足」確保に向け、前総合計画期間中はスクールバス混乗により対応してきましたが、学校の長期休暇には運行がないため、より効率的な生活交通施策が求められています。
- ・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、利便性の向上を図ります。
- ・そのためにも、深刻になりつつあるバス運転手不足への対応は、広域的な町村連携のもと早期に着手しなければならない喫緊の課題です。

② 倶知安町地域公共交通総合連携計画

【計画 期間】2009(平成 21)年度～2013(平成 25)年度

【概 要】

基本方針と目標
<p>基本方針1:地域特性に適した持続可能な公共交通の確保・再構築</p> <ul style="list-style-type: none">・目標① 地域に適した運営・運行形態による移動手段の確保・再構築
<p>基本方針2:乗合公共交通による中心部のモビリティ確保</p> <ul style="list-style-type: none">・目標② 中心部における小型乗合公共交通の運行
<p>基本方針3:スクールバス活用による近郊地域のモビリティ確保</p> <ul style="list-style-type: none">・目標③ スクールバス混乗による移動手段の確保
<p>基本方針4:広域交通との連携や使いやすい公共交通の仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none">・目標④ 乗継の向上やバス等の情報提供
目標を達成するために行う事業
事業1 中心部における小型乗合交通の導入
事業2 スクールバスへの混乗方式の導入
事業3 福祉ハイヤー・バス制度の再構築
事業4 公共交通運行情報の提供
事業5 主要バス停での上屋整備
事業6 乗り方教室の実施
事業7 住民参加型の運営体制の構築
事業8 ラッピングバス等の導入

(4) 蘭越町

①第6次蘭越町総合計画

【計画 期間】2020(令和2)年度～2029(令和11)年度

【概 要】

まちづくりの基本目標

1 新たな時代に適した行政体制づくりのために

2 住みよいまち、選ばれるまちづくりのために

①地域公共交通網・情報網の形成

高齢化や観光誘客等、移動利便の向上を検討することは不可欠です。今後、道路を維持管理しながら、公共交通の利便向上に取り組めます。

i) 持続可能な公共交通網の形成

ii) 情報ツール発達への対応

3 共生の地域づくりのために

4 地域に根ざしたしごとづくりのために

5 まちのにぎわいづくりのために

6 暮らしの基盤づくりのために

7 自立の精神を養うために

8 持続的な保険運営のために

9 水の循環づくりのために

(5)共和町

①第3次共和町総合計画

【計画 期間】2019(令和元)年度～2028(令和10)年度

【概要】

まちづくりの基本テーマ(基本方針)

- 1 大地の恵みとともににぎわいを創造するまち
- 2 郷土愛と自立の精神にあふれ心豊かに学び合うまち
- 3 地域とともにつくる笑顔と元気があふれるまち
- 4 住み心地の良い安心して暮らせるまち

(3)公共交通

- ①公共交通機関の維持(既存路線の維持に向けた関係機関への要請、地域公共交通と連携したバス利用者増に向けたPRなどの実施)
- ②新たな地域公共交通の導入(既存移動手段(バス・タクシー等)を活用した移動支援制度の検討・構築、交通空白地域に配慮した地域公共交通の導入)
- ③北海道新幹線の建設促進(新函館北斗～札幌間の早期完成に向けた連携強化、二次交通の充実に向けた、関係機関への要請)

- 5 町民と行政の協働による広く開かれ自立したまち

②共和町地域公共交通網形成計画

【計画 期間】2019(令和元)年度～2023(令和5)年度

【概要】

基本方針

町民のおでかけ支援と公共交通網の継続的な維持・向上による魅力ある地域の実現

基本的方向性、施策

方向性①:新たな公共交通支援体制の構築による町民の誰もが安心して暮らせるまちの実現

- ・施策①:既存移動手段(バス・タクシー等)を活用した移動支援制度の検討・構築
- ・施策②:農村部の散居型居住形態等の地域の実情に応じた公共交通サービスの継続的検討

方向性②:地域・交流拠点の形成による外出促進と賑わいの創出

- ・施策③:既存の生活関連施設を活用した交通拠点の形成
- ・施策④:農村部から地域・交流拠点へのアクセスの促進
- ・施策⑤:新たな拠点形成による町内外の人々が交流できる場の検討

方向性③:町外との移動を支援する公共交通ネットワークの充実

- ・施策⑥:既存公共交通を活かした町民の移動を支える広域的な公共交通体系の検討

方向性④:バスを利用しやすい環境づくり

- ・施策⑦:バスマップ等の作成による情報発信の実施
- ・施策⑧:出前講座の実施など、公共交通に係る住民意識の啓発
- ・施策⑨:高齢者や関係機関との意見交換会の実施など、交通弱者支援に係る継続的な検討
- ・施策⑩:バス停における待合環境の改善に向けた検討・実施

(6)小樽市

①第7次小樽市総合計画

【計画 期間】2019(令和元)年度～2028(令和10)年度

【概要】

まちづくりの6つのテーマ		
1 子ども・子育て	2 市民福祉	3 産業振興
4 生活基盤		
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>施策6:交通</p> <p>地域経済と暮らしを支え、人と地域の結びつきと交流に寄与する交通ネットワークの確立を目指します。</p> <p>このため、地域の特性にふさわしい、将来にわたって持続可能な地域公共交通網形成の実現に向けて取組を進めます。</p> <p>また、市民や本市を訪れる誰もが、安全・安心で円滑に移動できる交通環境づくりに努めるとともに、北海道新幹線や北海道横断自動車道など新たなネットワークの実現に努めます。</p> </div>		
5 環境・景観	6 生きがい・文化	

②小樽市地域公共交通網形成計画

【計画 期間】2019(令和元)年度～2025(令和7)年度

【概要】

地域公共交通のあるべき姿(将来像)
暮らしを支え、訪れる人にも利用しやすい持続可能な地域公共交通の構築
基本方針と目標、施策
<p>基本方針1:市民生活を支え利便性の高い地域公共交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標①:地域内外の移動の利便性を確保 ・目標②:交通結節点の利便性向上 ・目標③:車両等のバリアフリー化の推進 <p>基本方針2:持続可能で安定した運営形態の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標④:運行効率の向上 ・目標⑤:安定した運営形態の構築 <p>→(施策2)持続可能な交通体系の構築</p> <p>基本方針3:市民・各種交通事業者・行政等が連携・協力し、支え育てる地域公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標⑥:関係者の連携・協力の仕組みづくり <p>→(施策3)市民・交通事業者・行政等が連携・協働した地域公共交通利用に向けた仕組みづくり</p> <p>基本方針4:市民・来訪者に分かりやすく利用しやすい地域公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標⑦:分かりやすい情報等の提供 <p>→(施策4)地域公共交通の利用促進策の展開</p>

(7)余市町(第5次余市町総合計画)

①第5次余市町総合計画

【計画 期間】2022(令和4)年度～2031(令和13)年度

【概要】

基本構想
メインテーマ:「未来に向けて住みやすいまちをつくる」
3つの指針
①「次世代の可能性を引き出す」 ②「資源を活用しまちを持続・発展させる」 ③「激動する社会に対応する」
基本計画「地域公共交通の活性化と再生に関する施策」
人口減少、少子高齢化の進展等さまざまな社会情勢の変化により、公共交通事業を取り巻く環境は厳しさを増しています。このような中、鉄道・バス・タクシー等地域に合った効果的・効率的な地域公共交通の確立に向け、「余市町地域公共交通網形成計画」の推進や、広域での連携を図りながら、持続可能な公共交通網の在り方について検討します。

②余市町地域公共交通網形成計画

【計画 期間】2020(令和2)年度～2024(令和6)年度

【概要】

計画のコンセプト
地域が支え・育む持続可能な町内公共交通ネットワークの構築
サブテーマ
公共交通は「みんなで使って残す」、「地域を支える」、「地域が育くむ」
基本方針と取組み
基本方針1:市街地等における効果的な町内公共交通の見直し <取組み> ・新たな余市協会病院線((仮称)余市循環線)の運行
基本方針2:郊外部における地域に親しまれる新たな公共交通の運行 <取組み> ・郊外部における新たな公共交通の運行 ・観光タクシー等の運行が可能な環境づくり
基本方針3:高齢者及び障がい者などに配慮した福祉公共交通の充実 <取組み> ・福祉タクシー車両導入方法の明確化 ・(仮称)余市循環線における低床式バスの運行(通院時間帯)
基本方針4:乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化

<取組み>

- ・JR余市駅における交通結節点機能の強化
- ・郊外公共交通との乗継ぎなどバス待ち協力施設の確保
- ・バスシェルターの設置
- ・ICTを活用した公共交通サービスの向上

基本方針5:地域に根ざすための住民意識の醸成

<取組み>

- ・自動車運転免許証返納の促進
- ・高齢者向けモビリティ・マネジメント
- ・小中学生向けモビリティ・マネジメント

(8)ニセコリゾートエリア地域公共交通総合連携計画

【計画 期間】2008(平成 20)年度～2012(平成 24)年度

【概 要】

計画の目標
A.立ち寄り可能な施設の増加による地域内での消費の活性化を目指す B.地域全体の顧客満足度の向上による観光客数の増加を目指す C.自家用車に頼らずに移動が可能になることにより、交通弱者の不便、交通事故、環境問題、駐車場の不足などの諸問題を解決する
短期的計画の内容
①実働組織の設立と運営 ②QR コードを活用した改札・情報収集システムの実証実験 ③バスルート、ダイヤ及び料金システムの改善に関する検討と実証運行 ④バス停や掲示物の改善 ⑤現地での情報提供の充実 ⑥広報告知、イベントの実施
中長期的計画の内容
①継続可能な地域公共交通の確立 ②生活交通との連携 ③QR コードの多目的利用 ④より広いエリアへの交通網の利便性の拡大

2-3 送迎を実施する宿泊施設等の現況整理

2-3-1 宿泊施設に関する情報収集

ニセコエリアの宿泊施設について、施設のホームページの情報を基に運営形態、運営会社、所在地、客室数、無料送迎の有無について情報収集を行いました。その結果から、無料送迎サービスを行っている施設を抽出し、今回の調査対象としました。



2-3-2 無料送迎サービスを行っている宿泊施設の現況

WEB上で情報収集が可能な宿泊施設のうち、無料送迎サービスを行っている162施設(2023年1月10日時点)の概要は以下になります。

(1) エリア

ひらふエリアが130施設で約8割を占めており、東山エリア、アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリアが約1割、花園エリアは1.9%となっています。

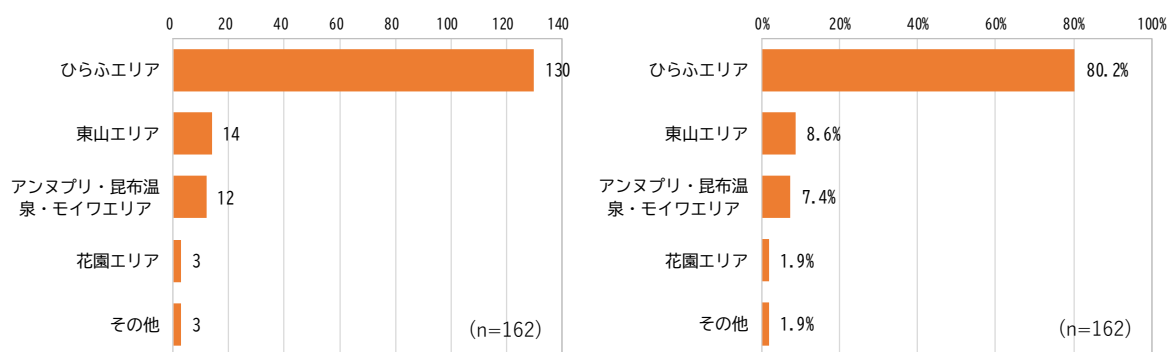


図 2-4 宿泊施設のエリア

(2) 宿泊施設の形態

対象の宿泊施設の形態については、貸別荘が約 3 割、コンドミニアムが約 2 割、次いで、ホテル、ヴィラ、ロτζジ、ペンションの順となっています。

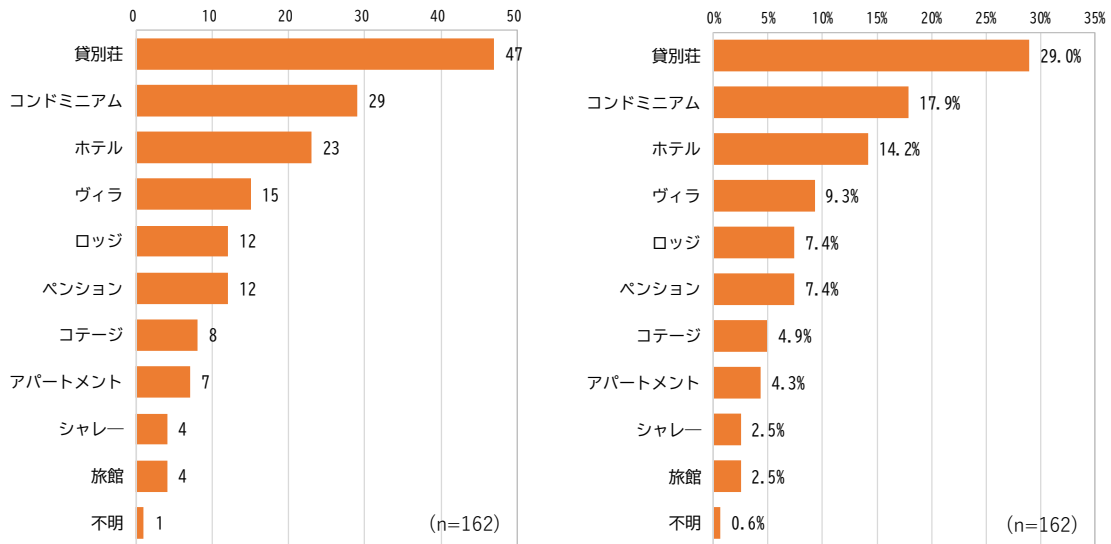


図 2-5 宿泊施設の形態

(3) 無料送迎サービスの運行状況

対象の宿泊施設の約 3 割は冬期のみ、無料送迎サービスを行っています。

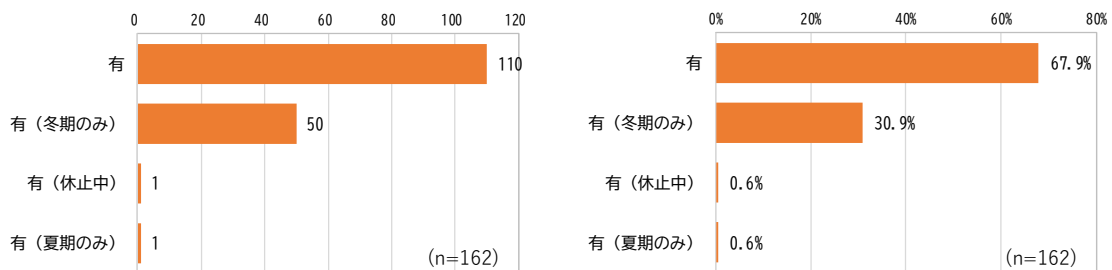


図 2-6 無料送迎サービスの運行状況

2-3-3 管理会社の現況

調査対象の宿泊施設の中では、管理会社が複数の施設を運営していることから、それぞれの施設の状況に加え、管理会社が運営している施設全体の状況や複数施設の運営に対する意向を把握することとしました。調査対象の施設から、複数の施設を運営している管理会社は25社であり、そのうち、施設と管理会社の住所が一致しない管理会社の18社には、管理会社向けの調査を行うこととしました。

第3章 ニセコエリアの輸送力調査

3-1 宿泊施設・管理会社アンケート調査の概要

3-1-1 調査概要

(1)調査の目的

2022年のスノーシーズンから新型コロナウイルスによる水際措置の緩和がなされ、訪日外国人を始め、多くの観光客の皆様がニセコエリアを訪れています。

しかし、「各宿泊施設におけるスタッフ不足」、「タクシーが予約できない」、「道路が渋滞する」など、観光客の皆様をお出迎えするにあたって、交通面での課題は大きいことが挙げられます。そこで、本調査は、宿泊施設を運営する宿泊施設、管理会社に、「観光客の宿泊状況」や「無料送迎バスの運用の実態」、「従業員の皆様の交通に関する課題」などを把握するためのアンケート調査を実施しました。

(2)調査の対象

ニセコエリアの宿泊施設で、WEB上の情報から無料送迎サービスを行っている162施設を対象としました。また、第1回公共交通利便性向上方策検討ワーキンググループでの意見を踏まえ、対象施設を複数管理している管理会社を抽出、管理会社向けの調査を行いました。

表 3-1 運行状況

区分	施設数		備考
宿泊施設	162	86	うち、管理会社が運営する施設 76 施設、個別運営 86 施設
管理会社	388		管理会社 18 社(388 施設)
合計	474		管理施設調査の重複施設を除く施設数:474 施設

(3)調査方法

- ・郵送による配布、郵送による回収・WEB 回答
- ・日本語と英語の2種類の調査票を作成
- ・管理会社5社のヒアリング調査実施

(4)調査期間

- ・令和5年2月3日配布、令和5年 2 月24日を回収期限として回収
- ・WEB 回答は回収期限を3月3日に延長

(5)回収状況

- ・施設数による有効回収数:293 施設／474 施設
- ・有効回収率 61.8%

表 3-2 回収状況

	配布数	回答数		施設数	
		回収数	回収率	回収数	回収率
宿泊施設	162	29	17.9%	29	9.9%
管理会社	18	10	55.6%	264	90.1%
合計	180	39	21.7%	293	61.8%

回答した宿泊施設や管理会社の約 7 割がひらふエリアに立地しています。

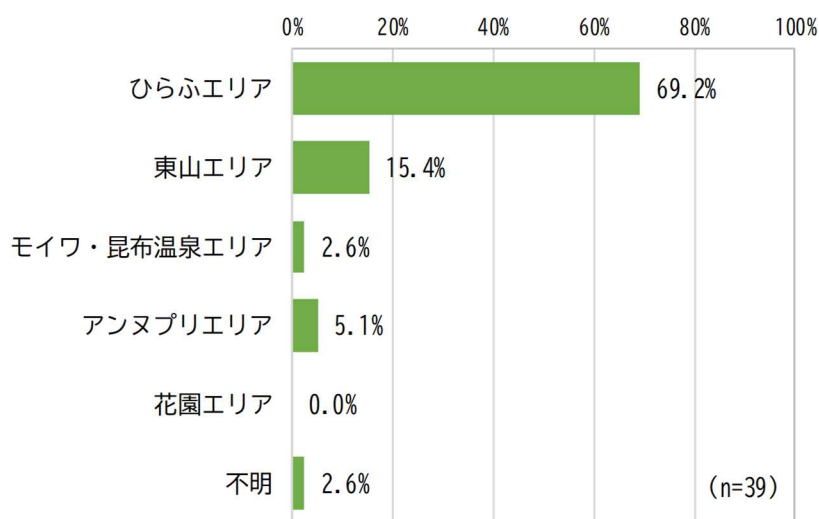


図 3-1 宿泊施設や管理会社のエリア

表 3-3 宿泊施設や管理会社のエリア

複数回答	n	%
回答数	39	-
ひらふエリア	27	69.2%
東山エリア	6	15.4%
モイワ・昆布温泉エリア	1	2.6%
アンヌプリエリア	2	5.1%
花園エリア	0	0.0%
不明	1	2.6%

(6)調査項目

調査内容は、宿泊施設や管理会社の属性の他、宿泊状況を踏まえ、特に送迎バス運行については運行エリアや時期、運転手の雇用状況などを把握しています。さらに、従業員の送迎や宿泊施設の駐車場、他の宿泊施設との連携や公共交通との統合の可能性や意向について把握する内容を加えました。

表 3-4 調査項目

調査項目	調査内容	宿泊施設	管理会社
施設について	・【2023年1月1日現在】の 客室数、最大宿泊可能人数、従業員数及び雇用形態別の従業員数 ・施設の営業期間	○	
管理会社について	・【2023年1月1日現在】の施設数、施設全体の収容客数 ・最大宿泊可能客数別の施設数 ・【2023年1月1日現在】の雇用形態別の従業員数 ・施設の営業期間		○
宿泊状況	・2022年12月～2023年1月(2か月間)の宿泊客数 〈冬季の宿泊状況〉 ・宿泊者の旅行の形態 ・宿泊者の平均宿泊日数 ・宿泊地までの主な移動手段 ・宿泊者の主な属性 ・宿泊料金	○	○
送迎バスの運行状況について	・運行エリア 〈冬季の宿泊状況〉 ・主な運行内容 ・1日に行っている送迎の運行回数 ・チェックイン・チェックアウトの送迎を行っている運転手数 ・運転手の平均年齢 ・運行車両について、車種別の台数 ・冬季の1か月間の平均運行費用(経費) ・既存の公共交通サービスについて ・宿泊施設から紹介している公共交通 ・運行期間 ・主に運行している時間帯 ・運行主体 ・運転手の雇用形態	○	○
従業員の送迎や駐車場について	・従業員が出・退勤に利用する交通手段 ・施設全体の駐車台数(宿泊者や従業員用) ・従業員の通・退勤時の交通	○	○
現状および今後の課題について	送迎バスの運行で課題に感じていること	○	○
連携・統合の可能性・意向について	・宿泊者の滞在において他の宿泊施設との連携の意向やその理由 →チェックイン時、チェックアウト後、スキー場、飲食店や買い物など ・他の宿泊施設と宿泊者の送迎を連携したい場合、支出可能な金額 ・宿泊者の送迎において、地域の公共交通機関との統合の可能性や意向やその理由、負担可能な金額 ・他の宿泊施設と従業員の送迎において、他の宿泊施設との連携の意向やその理由、支出可能な金額	○	○
二セコエリアの移動や宿泊施設の輸送等について		○	○

3-2 調査結果のまとめ

●宿泊施設について

- ・宿泊者は9割以上が個人旅行者であり、また、約9割が道外・海外からの旅行者です。宿泊地までの移動については、道内の宿泊者は自家用車、道外・海外の宿泊者は自家用車以外での移動が多いです。
- ・回答した宿泊施設、管理会社の約9割が通年営業をしており、通年送迎バスを運行している施設は約4割、積雪期のみ運行している施設は約5割を占めています。

●送迎バスの運行について

- ・送迎バスの運行内容については、チェックイン・アウト時の送迎が最も多く、次いで、スキー場や緊急時の送迎となっています。
- ・送迎バスの運行主体については、自社で運行している施設が約8割です。また、送迎を行っている宿泊施設・管理会社の約6割が1日5回以上運行を行っています。
- ・普通車(10人以下乗り)を1台運行している宿泊施設・管理会社が約5割ありますが、4台以上運行しているところも6宿泊施設・管理会社があります。小型バス(最大で29人乗り)を1台運行しているのが6宿泊施設・管理会社、中型バス(40人乗り)を運行しているのは2宿泊施設・管理会社あります。
- ・ひらふエリア、倶知安町を運行している既存の公共交通サービスに関する認知度が高いなか、にこっとバス、ニセコ周遊バスについてはサービスを知っている事業者が約4割にとどまっています。宿泊施設・管理会社が宿泊者に紹介している公共交通サービスは、ニセコユナイテッドシャトル、ひらふ無料循環バスが多いです。

●従業員の送迎や駐車場について

- ・従業員が出・退勤に利用する交通手段は自動車の割合が最も高く、居住地周辺に公共交通機関がないことが課題としてあげられています。
- ・駐車台数については、従業員用の駐車場台数は少ない現状であります。

●現状および今後の課題について

- ・「運行費用(経費)がかかる」が最も高く、次いで、「急な依頼が多い」、「運転手の確保ができない」、「車両の更新費用がかかる」、「大きな手荷物の輸送が負担になっている」、「予約の手段が少ない」、「運転手と外国人観光客とのコミュニケーションがとれない」の順となっています。

●連携・統合の可能性・意向について

- ・連携・統合の可能性については、宿泊者の送迎について連携・統合したい意向が見られますが、そのなかでも滞在中の送迎に関する連携意向が高いです。しかし、従業員の送迎については連携したくない意向が高くなっています。

3-3 調査結果

- ・管理会社の回答を統合して集計を行いました。
- ・「3-3-2 宿泊者状況について」は宿泊施設のみでの回答結果となっています。
- ・回答数については、管理会社は施設数ではなく、管理会社が1票としてカウントされています。

3-3-1 宿泊施設について

(1)【2023年1月1日現在】施設の客室数

客室数10室未満の宿泊施設は約4割、10室以上30室未満が約2割を占めています。また、100室以上の施設も1割となっています。

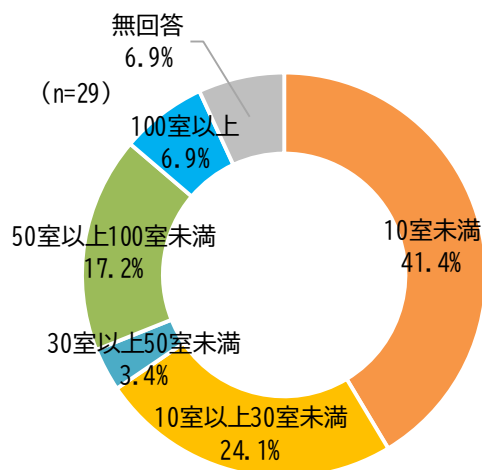


図 3-2 施設の客室数

表 3-5 施設の客室数

客室数	n	%
回答数	29	100.0%
10室未満	12	41.4%
10室以上30室未満	7	24.1%
30室以上50室未満	1	3.4%
50室以上100室未満	5	17.2%
100室以上	2	6.9%
無回答	2	6.9%

(2)【2023年1月1日現在】施設全体の最大宿泊可能人数

10人以上30人未満が約4割と最も多く、100人以上の宿泊施設・管理会社も約3割を占めています。

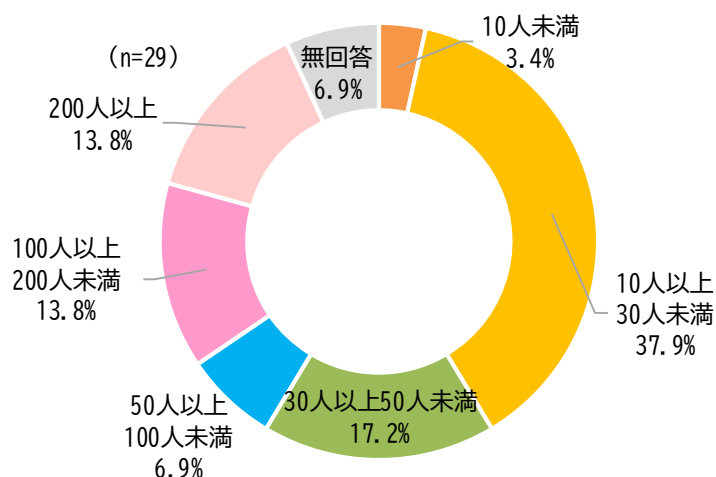


図 3-3 施設全体の最大宿泊可能人数

表 3-6 施設全体の最大宿泊可能人数

最大宿泊可能人数	n	%
回答数	29	100.0%
10人未満	1	3.4%
10人以上30人未満	11	37.9%
30人以上50人未満	5	17.2%
50人以上100人未満	2	6.9%
100人以上200人未満	4	13.8%
200人以上	4	13.8%
無回答	2	6.9%

(3)【2023年1月1日現在】就業している従業員数及び雇用形態別の従業員数

従業員が5人未満が約3割、50人以上の宿泊施設・管理会社も2割以上を占めています。雇用形態別で見ると、正社員では5人未満が約5割、10人以上30人未満が約2割となっています。非常勤の社員では5人未満が約8割となっています。

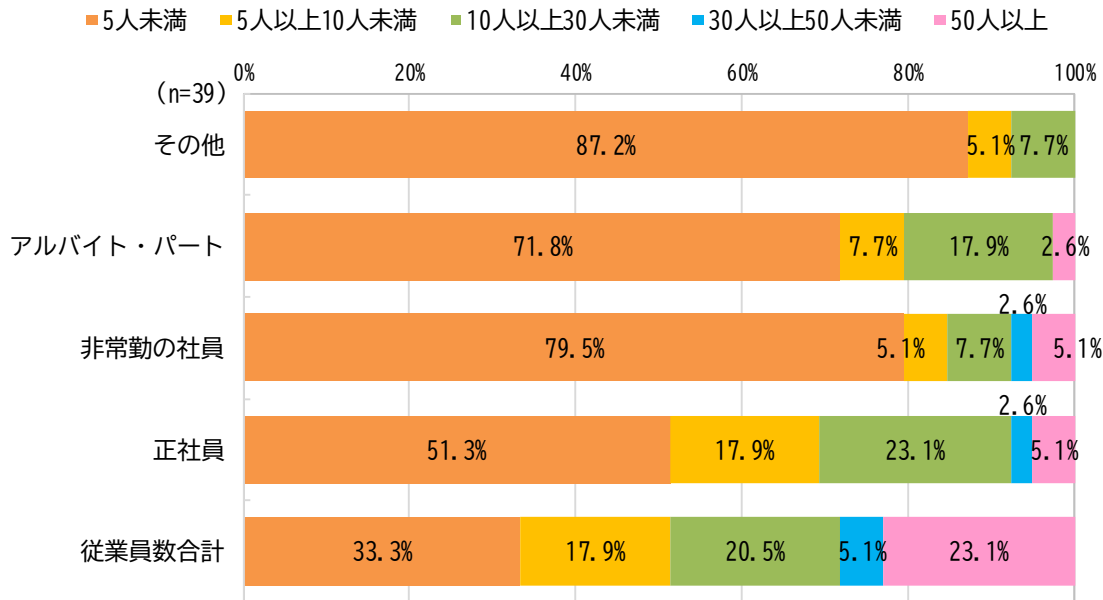


図 3-4 就業している従業員及び雇用形態別の従業員の割合

表 3-7 就業している従業員及び雇用形態別の従業員の割合

	従業員数合計				
	正社員	非常勤の社員	アルバイト・パート	その他	
回答数	39	39	39	39	39
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
5人未満	13	20	28	34	34
	33.3%	51.3%	71.8%	87.2%	87.2%
5人以上10人未満	7	7	3	2	2
	17.9%	17.9%	7.7%	5.1%	5.1%
10人以上30人未満	8	9	7	3	3
	20.5%	23.1%	17.9%	7.7%	7.7%
30人以上50人未満	2	1	0	0	0
	5.1%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%
50人以上	9	2	1	0	0
	23.1%	5.1%	2.6%	0.0%	0.0%

(4)施設の営業期間

施設の営業期間については、約9割が通年営業を行っており、冬季のみ営業している宿泊施設・管理会社は5.1%であります。

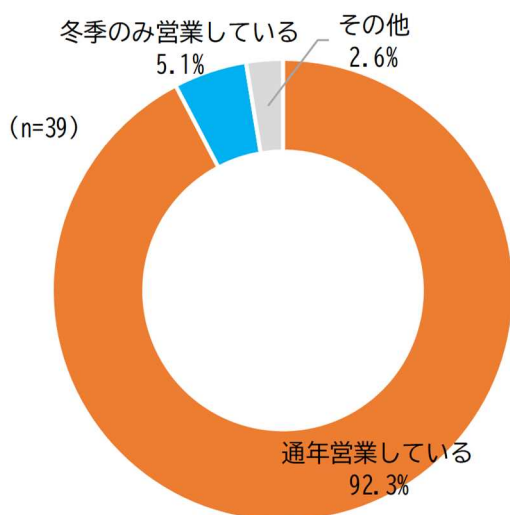


図 3-5 施設の営業期間

表 3-8 施設の営業期間

単一回答	n	%
回答数	39	100.0%
通年営業している	36	92.3%
冬季のみ営業している	2	5.1%
夏季のみ営業している	0	0.0%
その他	1	2.6%

3-3-2 宿泊者状況について

(1)2022年12月～2023年1月(2か月間)の宿泊客数

100人以上500人未満、1,000人以上5,000人未満の宿泊施設・管理会社が各約3割となっています。

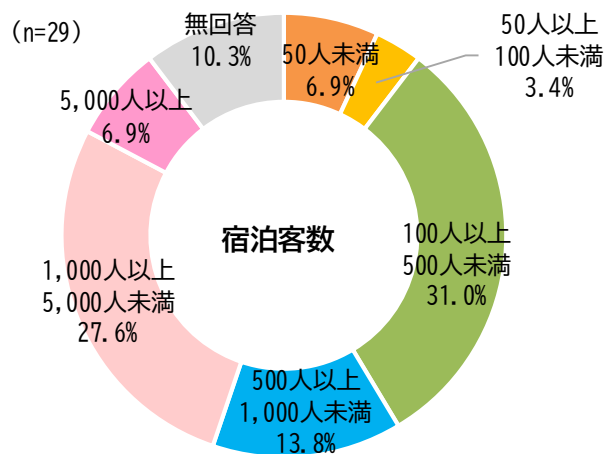


図 3-6 2022年12月～2023年1月(2か月間)の宿泊客数

表 3-9 2022年12月～2023年1月(2か月間)の宿泊客数

	n	%
回答数	29	100.0%
50人未満	2	6.9%
50人以上100人未満	1	3.4%
100人以上500人未満	9	31.0%
500人以上1,000人未満	4	13.8%
1,000人以上5,000人未満	8	27.6%
5,000人以上	2	6.9%
無回答	3	10.3%

(2) 宿泊者の旅行の形態の割合

宿泊者の旅行の形態の割合は約9割以上が個人旅行客であり、ひらふエリアでは団体旅行客も約1割となっています。

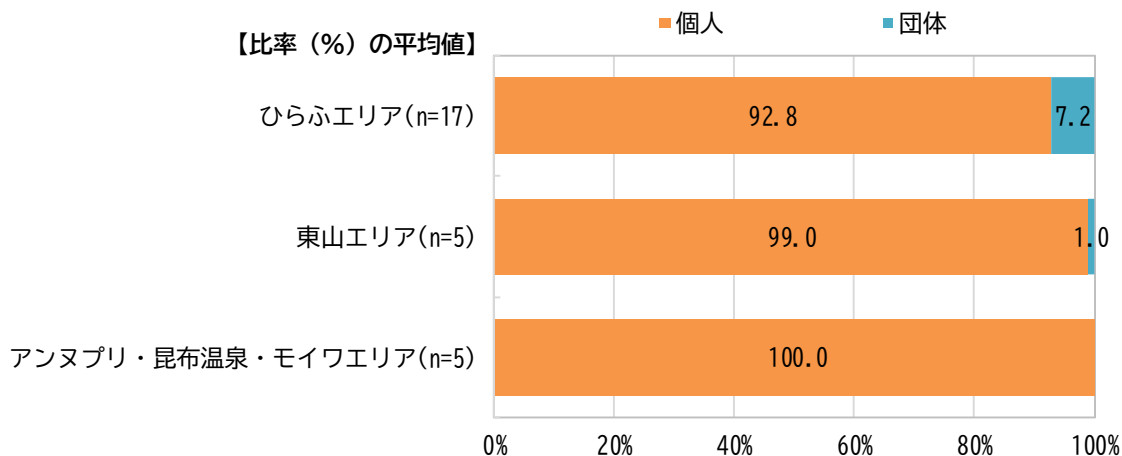


図 3-7 宿泊者の旅行の形態の割合

表 3-10 宿泊者の旅行の形態の割合

No	エリア	規模 (部屋数/ 施設数)	宿泊者の旅行の形態(%)	
			個人	団体
1	ひらふエリア	105	95	5
2	ひらふエリア	151	5	95
3	ひらふエリア	8	100	0
4	ひらふエリア	5	100	0
5	ひらふエリア	7	100	0
6	ひらふエリア	2	100	0
7	ひらふエリア	12	100	0
8	ひらふエリア	6	100	0
9	ひらふエリア	9	100	0
10	ひらふエリア	68	90	10
11	ひらふエリア	13	100	0
12	ひらふエリア	19	100	0
13	ひらふエリア	7	100	0
14	ひらふエリア	68	99	1
15	ひらふエリア	78	98.5	1.5
16	ひらふエリア	43	90	10
17	ひらふエリア	20	100	0
18	東山エリア	12	100	0
19	東山エリア	4	100	0
20	東山エリア	10	100	0
21	東山エリア	50	95	5
22	東山エリア	6	100	0
23	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	17	100	0
24	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	77	100	0
25	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	6	100	0
26	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	7	100	0
27	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	4	100	0

(3) 宿泊者の主な属性

宿泊者の主な属性については、ひらふエリアでは、海外客が約7割、道内客が約2割となっています。東山エリアでは、海外客が約5割、道外客が約4割であり、アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリアでは海外客が約1割、道外客が約7割となっています。全体的に道内客は約1割で、道外・海外の宿泊者が約9割を占めています。

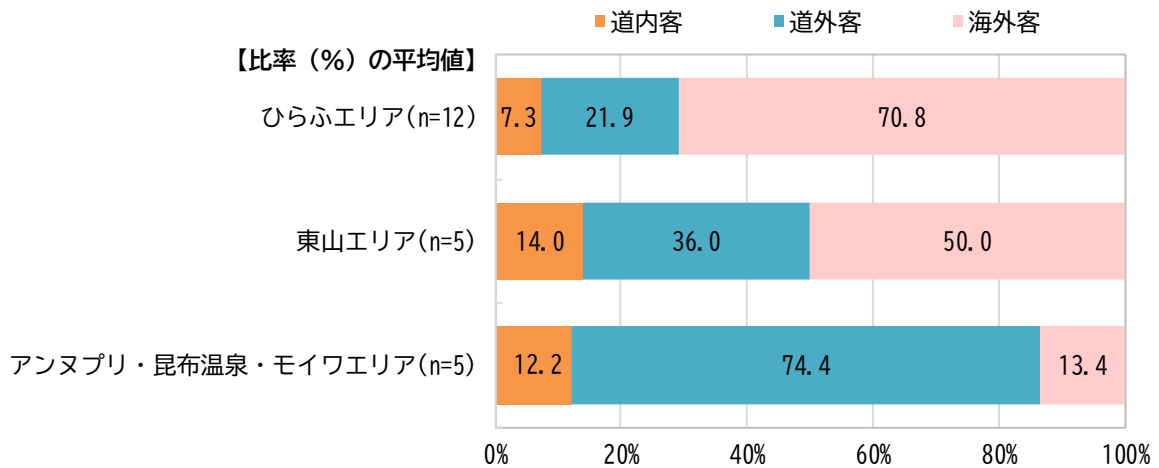


図 3-8 エリア別宿泊者の主な属性

表 3-11 エリア別宿泊者の主な属性

No	エリア	規模 (部屋数/施設数)	宿泊者の主な属性 (%)		
			道内客	道外客	海外客
1	ひらふエリア	105	5	15	80
2	ひらふエリア	151	15	43	42
3	ひらふエリア	43	2	8	90
4	ひらふエリア	5	10	30	60
5	ひらふエリア	7	10	20	70
6	ひらふエリア	68	15	25	60
7	ひらふエリア	13	18	80	2
8	ひらふエリア	19	0	0	100
9	ひらふエリア	7	0	0	100
10	ひらふエリア	68	5	14	81
11	ひらふエリア	78	7	11	82
12	ひらふエリア	20	0	17	83
13	東山エリア	4	20	50	30
14	東山エリア	6	30	69.9	0.1
15	東山エリア	10	0	10	90
16	東山エリア	50	10	20	70
17	東山エリア	12	10	30	60
18	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	77	25	30	45
19	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	6	10	88	2
20	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	7	6	84	10
21	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	4	0	100	0
22	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	17	20	70	10

(4) 宿泊者の平均宿泊日数

宿泊者の平均宿泊日数は、4泊以上1週間未満が約3割、次いで、2泊～3泊、1週間程度の順となっています。

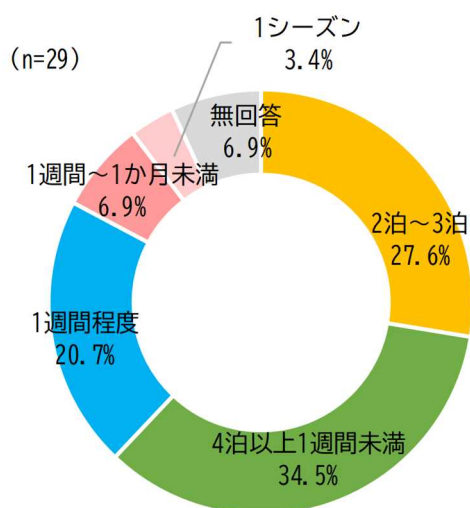


図 3-9 宿泊者の平均宿泊日数

表 3-12 宿泊者の平均宿泊日数

単一回答	n	%
回答数	29	100.0%
1泊	0	0.0%
2泊～3泊	8	27.6%
4泊以上1週間未満	10	34.5%
1週間程度	6	20.7%
1週間～1か月未満	2	6.9%
1か月程度	0	0.0%
1シーズン	1	3.4%
その他	0	0.0%
無回答	2	6.9%

(5)大人1人の1泊あたりの宿泊料金

大人1人の1泊あたりの宿泊料金については、1万円未満、1万円以上2万円未満が各約3割、5万円以上が約1割となっています。

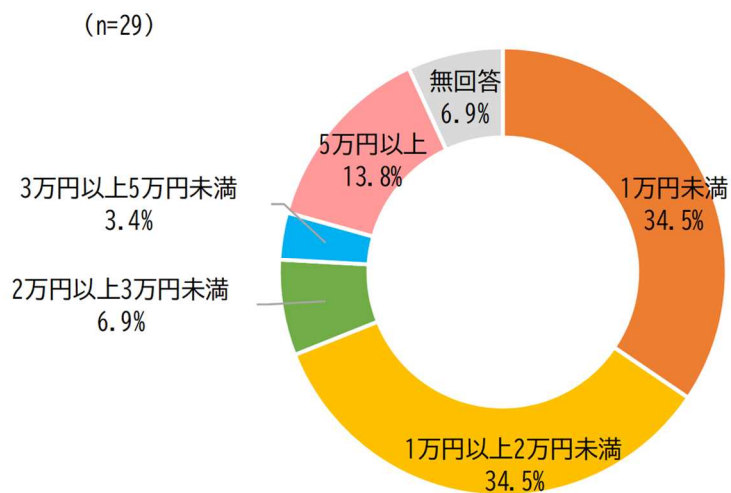


図 3-10 大人1人の1泊あたりの宿泊料金

表 3-13 大人1人の1泊あたりの宿泊料金

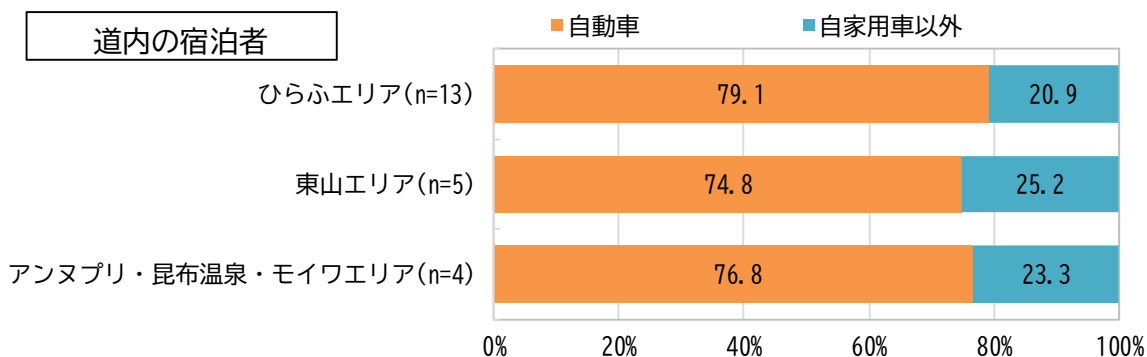
単一回答	n	%
回答数	29	100.0%
1万円未満	10	34.5%
1万円以上2万円未満	10	34.5%
2万円以上3万円未満	2	6.9%
3万円以上5万円未満	1	3.4%
5万円以上	4	13.8%
無回答	2	6.9%

(6) 宿泊者の宿泊地までの主な移動手段の割合

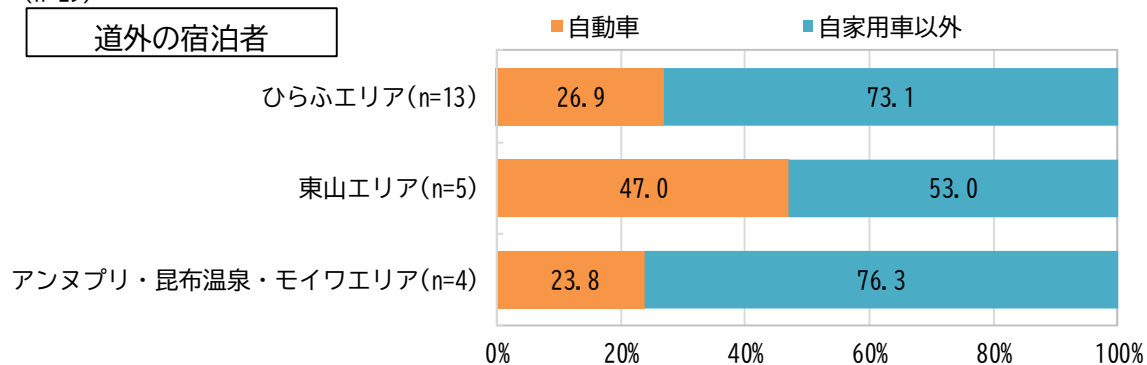
道内の宿泊者の宿泊地までの主な移動手段は全体的に自動車(マイカー・レンタカー)が約8割、自動車以外(鉄道・バス・貸切バス・タクシー・送迎バス等)が約2割となっています。道外の宿泊者は、ひらふエリアでは自動車が約3割、自家用車以外が約7割であり、東山エリアでは自家用車、自家用車以外が各約5割、アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリアでは自動車が約2割、自動車以外が約8割となっています。海外の宿泊者は、ひらふエリアでは自動車が約2割、自家用車以外が約8割であり、東山エリアでは自家用車、自家用車以外が各約5割、アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリアでは自動車が約3割、自動車以外が約7割となっています。

道外・海外の宿泊者は自家用車以外で移動している宿泊者が多くなっています。

(n=29)



(n=29)



(n=29)

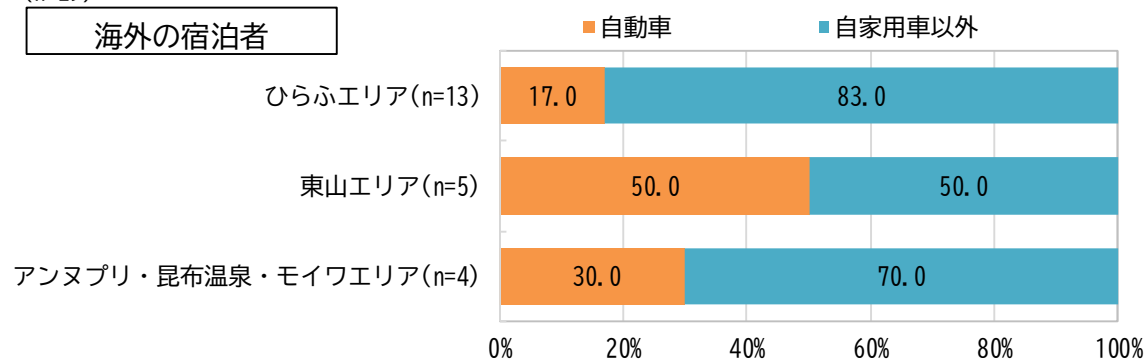


図 3-11 宿泊者の宿泊地までの主な移動手段の割合

表 3-14 宿泊者の宿泊地までの主な移動手段の割合

No	エリア	規模 (部屋数/ 施設数)	宿泊地までの主な移動手段(%)					
			(1)道内の宿泊者		(2)道外の宿泊者		(3)海外の宿泊者	
			自動車	自家用車以外	自動車	自家用車以外	自動車	自家用車以外
1	ひらふエリア	105	90	10	30	70	20	80
2	ひらふエリア	151	15	85	5	95	20	80
3	ひらふエリア	5	100	0	10	90	10	90
4	ひらふエリア	7	90	10	0	100	10	90
5	ひらふエリア	6	100	0	30	70	10	90
6	ひらふエリア	68	90	10	65	35	20	80
7	ひらふエリア	13	95	5	20	80	0	100
8	ひらふエリア	19	100	0	10	90	5	95
9	ひらふエリア	68	90	10	10	90	5	95
10	ひらふエリア	78	80	20	40	60	5	95
11	ひらふエリア	43	90	10	10	90	30	70
12	ひらふエリア	8	10	90	50	50	10	90
13	ひらふエリア	20	78	22	70	30	76	24
14	東山エリア	12	95	5	25	75	20	80
15	東山エリア	4	100	0	100	0	90	10
16	東山エリア	10	20	80	20	80	30	70
17	東山エリア	50	60	40	30	70	10	90
18	東山エリア	6	99	1	60	40	100	0
19	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	17	95	5	20	80	20	80
20	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	77	97	3	40	60	40	60
21	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	6	80	20	30	70	50	50
22	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	7	35	65	5	95	10	90

3-3-3 送迎バスの運行について

(1)送迎バスの運行エリア

ひらふエリアの回答が多かったこともあり、回答のなかでは約8割の宿泊施設・管理会社がひらふエリアを運行しています。

その他エリアとしては、JR 倶知安駅、倶知安町、JR ニセコ駅、JR 昆布駅を運行しています。

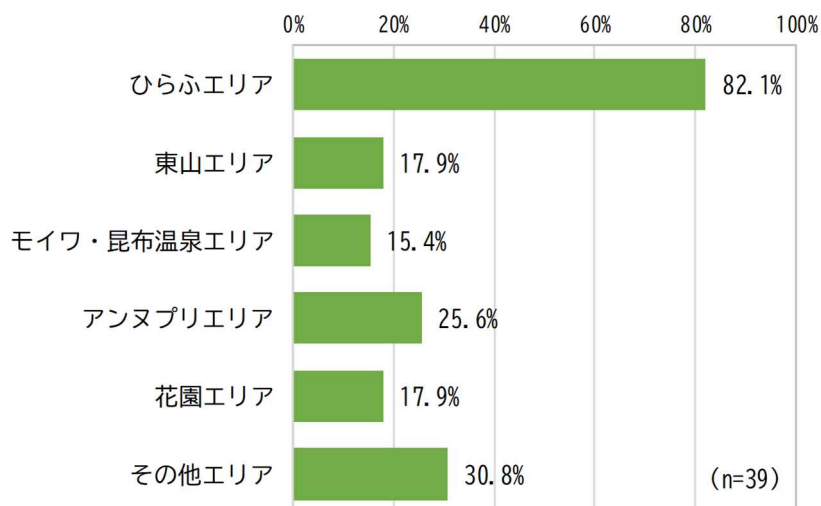


図 3-12 送迎バスの運行エリア

表 3-15 送迎バスの運行エリア

複数回答	n	%
回答数	39	-
ひらふエリア	32	82.1%
東山エリア	7	17.9%
モイワ・昆布温泉エリア	6	15.4%
アンヌプリエリア	10	25.6%
花園エリア	7	17.9%
その他エリア	12	30.8%

〈その他のエリア〉

- ・ JR 倶知安駅
- ・ 倶知安町
- ・ JR ニセコ駅
- ・ JR 昆布駅

(2)送迎バスの運行期間

送迎バスの運行期間については、積雪期のみが約5割、通年運行している宿泊施設・管理会社も約4割あります。

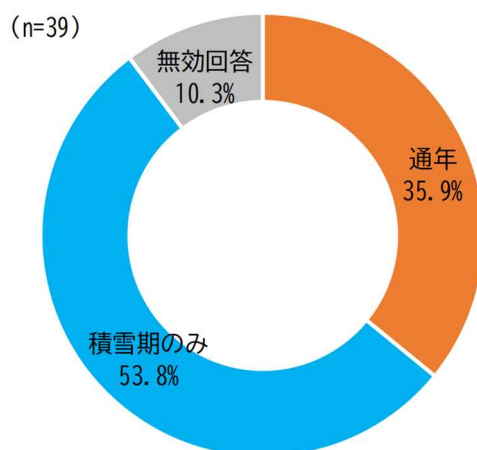


図 3-13 送迎バスの運行期間

表 3-16 送迎バスの運行期間

単一回答	n	%
回答数	39	100.0%
通年	14	35.9%
積雪期のみ	21	53.8%
無積雪期のみ	0	0.0%
無効回答	4	10.3%
無回答	0	0.0%

(3)送迎バスの主な運行内容

送迎バスの主な運行内容は、宿泊者のチェックイン時の送迎、チェックアウト後の送迎が最も多く、約9割を占めています。次いで、スキー場までの送迎が約6割、緊急時(怪我、病気)など滞在中の送迎が約3割となっています。

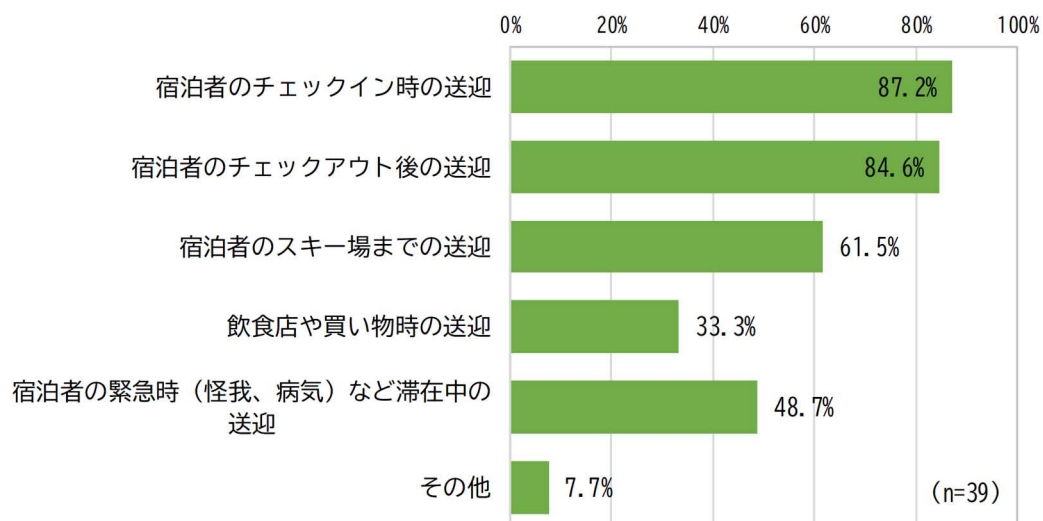


図 3-14 主な運行内容

表 3-17 主な運行内容

複数回答	n	%
回答数	39	-
宿泊者のチェックイン時の送迎	34	87.2%
宿泊者のチェックアウト後の送迎	33	84.6%
宿泊者のスキー場までの送迎	24	61.5%
飲食店や買い物時の送迎	13	33.3%
宿泊者の緊急時(怪我、病気)など滞在中の送迎	19	48.7%
その他	3	7.7%

(4)送迎バスを主に運行している時間帯

送迎バスを運行している時間帯は、8～10時、14～16時のチェックイン、チェックアウトの時間帯の比率が高いです。全体的に20時までは6割以上の宿泊施設・管理会社が送迎を行っています。

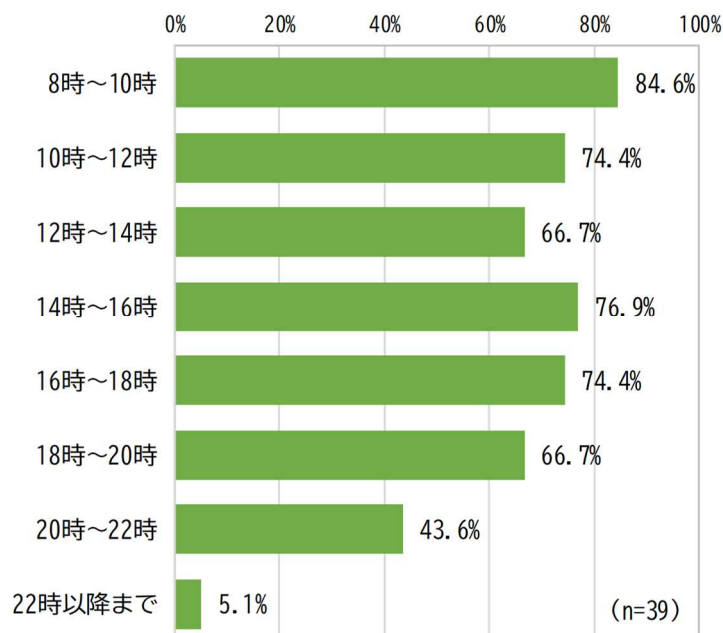


図 3-15 主に運行している時間帯

表 3-18 主に運行している時間帯

複数回答	n	%
回答数	39	-
8時～10時	33	84.6%
10時～12時	29	74.4%
12時～14時	26	66.7%
14時～16時	30	76.9%
16時～18時	29	74.4%
18時～20時	26	66.7%
20時～22時	17	43.6%
22時以降まで	2	5.1%

(5)1日に行っている送迎の運行回数

約6割の宿泊施設・管理会社が平日・週末とも1日に5回以上送迎バスを運行しています。

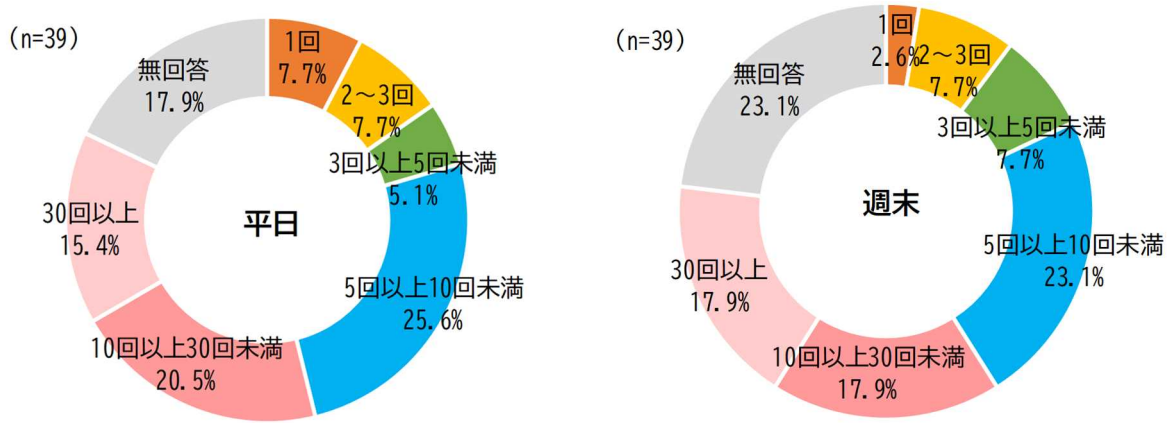


図 3-16 1日に行っている送迎の運行回数

表 3-19 1日に行っている送迎の運行回数

	平日	週末
回答数	39 100.0%	39 100.0%
1回	3 7.7%	1 2.6%
2~3回	3 7.7%	3 7.7%
3回以上5回未満	2 5.1%	3 7.7%
5回以上10回未満	10 25.6%	9 23.1%
10回以上30回未満	8 20.5%	7 17.9%
30回以上	6 15.4%	7 17.9%
無回答	7 17.9%	9 23.1%

(6) 宿泊者送迎バスの運行主体

約8割の宿泊施設・管理会社が自社で送迎バスを運行しています。

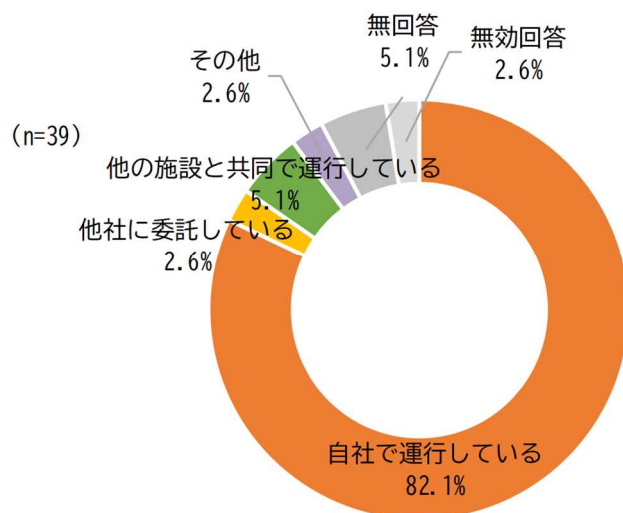


図 3-17 宿泊者送迎バスの運行主体

表 3-20 宿泊者送迎バスの運行主体

単一回答	n	%
回答数	39	100.0%
自社で運行している	32	82.1%
他社に委託している	1	2.6%
他の施設と共同で運行している	2	5.1%
その他	1	2.6%
無回答	2	5.1%
無効回答	1	2.6%

(7)チェックイン・チェックアウトの送迎を行っている運転手数

チェックイン・チェックアウトの送迎を行っている運転手数について、宿泊施設で運転手がかつとも多い施設では9人の運転手が送迎を行っており、回答からは平均3.25人となっています。管理会社では、27人の運転手が送迎を行っている会社もあり、回答からは平均9.38人となっています。

表 3-21 チェックイン・チェックアウトの送迎を行っている運転手数(宿泊施設)

No	エリア	規模 (部屋数)	最大宿泊 可能人数	運転手数合計
1	ひらふエリア	105	235	4
2	ひらふエリア	8	32	9
3	ひらふエリア	5	16	1
4	ひらふエリア	7	26	1
5	ひらふエリア	2	16	4
6	ひらふエリア	12	141	4
7	ひらふエリア	6	20	1
8	ひらふエリア	9	26	3
9	ひらふエリア	68	60	4
10	ひらふエリア	13	46	1
11	ひらふエリア	19	48	1
12	ひらふエリア	7	14	1
13	ひらふエリア	68	172	2
14	ひらふエリア	-	-	5
15	ひらふエリア	78	236	9
16	ひらふエリア	43	174	3
17	ひらふエリア	20	24	4
18	東山エリア	12	32	2
19	東山エリア	10	45	6
20	不明	-	-	1
21	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	17	72	5
22	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	77	290	5
23	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	4	6	2
平均値				3.25

表 3-22 チェックイン・チェックアウトの送迎を行っている運転手数(管理会社)

No	エリア	規模 (施設数)	最大宿泊 可能人数	運転手数合計
1	ひらふエリア	46	515	9
2	ひらふエリア	2	35	1
3	ひらふエリア	15	2,000	5
4	ひらふエリア	24	308	7
5	ひらふエリア	28	1,500	27
6	ひらふエリア・ アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	11	120	2
7	ひらふエリア・ 東山エリア	80	480	12
8	ひらふエリア・東山エリア・ アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	50	700	12
平均値				9.38

(8)運転手の平均年齢

運転手の平均年齢については、40歳未満が最も多く約4割を占めています。次いで、40歳以上50歳未満が約2割となっています。また、50歳未満が約6割、60歳以上は約2割で全体的に年齢が低い傾向にあります。

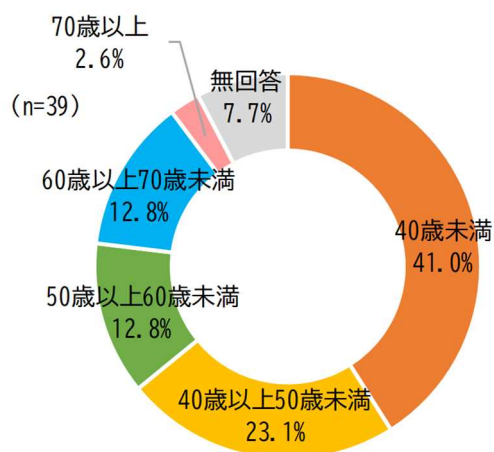


図 3-18 運転手の平均年齢

表 3-23 運転手の平均年齢

単一回答	n	%
回答数	39	100.0%
40歳未満	16	41.0%
40歳以上50歳未満	9	23.1%
50歳以上60歳未満	5	12.8%
60歳以上70歳未満	5	12.8%
70歳以上	1	2.6%
無回答	3	7.7%

(9)送迎を行っている運転手の雇用形態

運転手の雇用形態については、アルバイト・パートが最も多く、約5割となっています。次いで、正社員が約4割、非常勤の社員は1割となっています。

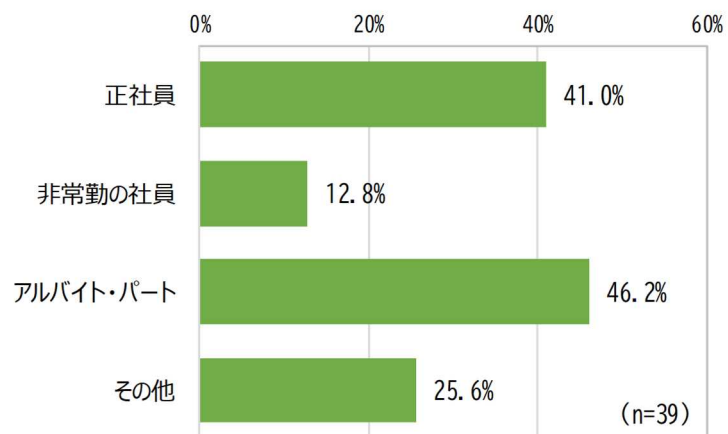


図 3-19 送迎を行っている運転手の雇用形態

表 3-24 送迎を行っている運転手の雇用形態

複数回答	n	%
回答数	39	-
正社員	16	41.0%
非常勤の社員	5	12.8%
アルバイト・パート	18	46.2%
その他	10	25.6%

(10)【2023年1月1日現在】施設で運行している車両について、車種別の台数

10人以下乗りの普通車を1台運行しているのが18宿泊施設・管理会社、2台以上運行しているのが7施設・管理会社、4台以上運行しているのが6施設・管理会社であります。

最大で29人乗りの小型バスを1台運行しているのが6施設・管理会社、40人乗りの中型バスを運行しているのは、2施設・管理会社あります。

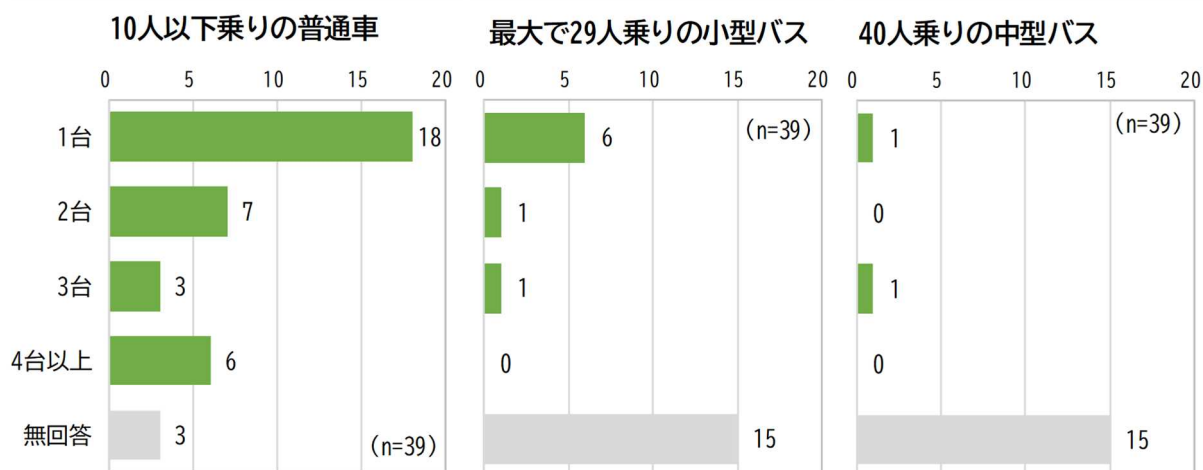


図 3-20 送迎を運行している車両の車種別の台数

表 3-25 送迎を運行している車両の車種別の台数

	10人以下乗りの普通車	最大で29人乗りの小型バス	40人乗りの中型バス
回答数	39 100.0%	39 100.0%	39 100.0%
ない	2 5.1%	16 41.0%	22 56.4%
1台	18 46.2%	6 15.4%	1 2.6%
2台	7 17.9%	1 2.6%	0 0.0%
3台	3 7.7%	1 2.6%	1 2.6%
4台以上	6 15.4%	0 0.0%	0 0.0%
無回答	3 7.7%	15 38.5%	15 38.5%

(11)1 か月間の平均運行費用

1か月間の平均運行費用については、50万円以上が約3割、次いで、1万円以上5万円未満が約2割、10万以上50万未満が約1割となっています。

人件費については、50万円以上が約2割、燃料費については1万円以上5万円未満、10万円以上50万円未満が各約2割を占めています。

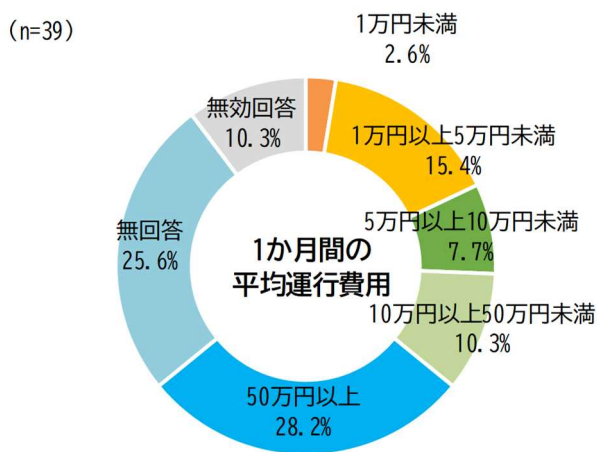


図 3-21 1 か月間の平均運行費用(全体)

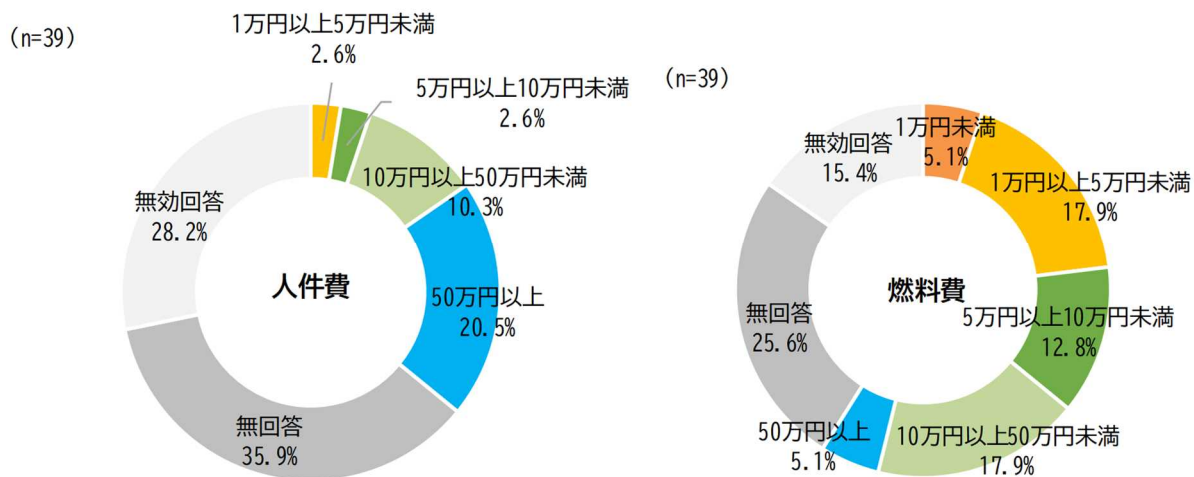


図 3-22 1 か月間の平均運行費用(人件費・燃料費)

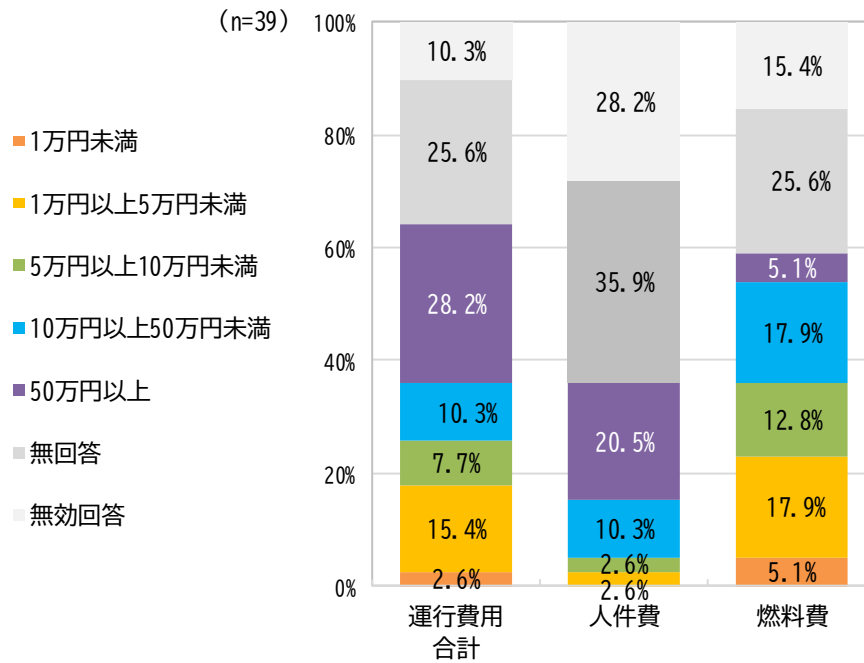


図 3-23 1 か月間の平均運行費用

表 3-26 1 か月間の平均運行費用

	1か月間の平均運行費用（経費）合計		
		人件費	燃料費
回答数	39 100.0%	39 100.0%	39 100.0%
1万円未満	1 2.6%	0 0.0%	2 5.1%
1万円以上5万円未満	6 15.4%	1 2.6%	7 17.9%
5万円以上10万円未満	3 7.7%	1 2.6%	5 12.8%
10万円以上50万円未満	4 10.3%	4 10.3%	7 17.9%
50万円以上	11 28.2%	8 20.5%	2 5.1%
無回答	10 25.6%	14 35.9%	10 25.6%
無効回答	4	11	6
※送迎を行っていない施設を含む	10.3%	28.2%	15.4%

(12)ニセコエリアの既存の公共交通の中で、知っている交通サービス

ニセコエリアの既存の公共交通サービスについて、ひらふ無料循環バス、HANAZONO 無料シャトルバス、ニセコユナイテッドシャトルを知っている宿泊施設・管理会社は約9割となっています。次いで、くっちゃんナイト号は約8割の宿泊施設・管理会社が知っていると回答しています。

にこっとバス、ニセコ周遊バスについては、約4割が知っていると回答、他のサービスに比べて低い状況であります。

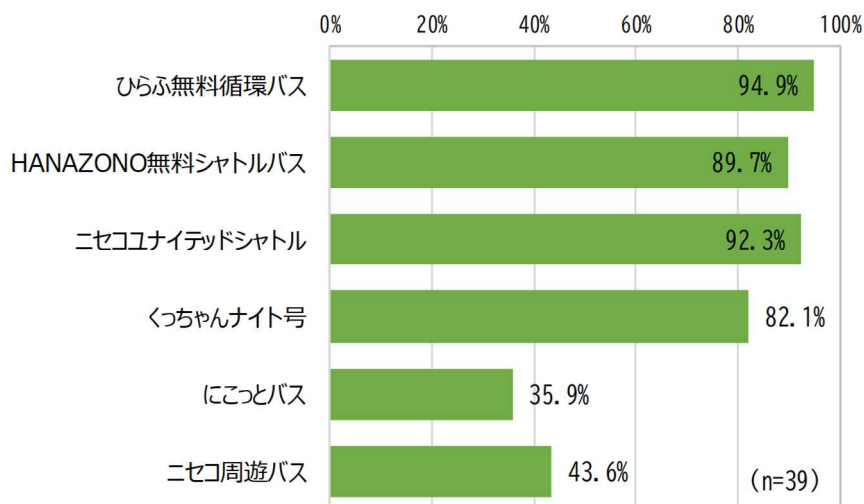


図 3-24 ニセコエリアの既存の公共交通サービスの認知度

表 3-27 ニセコエリアの既存の公共交通サービスの認知度

複数回答	n	%
回答数	39	-
ひらふ無料循環バス	37	94.9%
HANAZONO無料シャトルバス	35	89.7%
ニセコユナイテッドシャトル	36	92.3%
くっちゃんナイト号	32	82.1%
にこっとバス	14	35.9%
ニセコ周遊バス	17	43.6%

(13) 宿泊施設から、宿泊者に紹介している公共交通

宿泊施設から宿泊者に紹介している公共交通について、ニセコユナイテッドシャトルを紹介している宿泊施設・管理会社は約8割、ひらふ無料循環バスを紹介している宿泊施設・管理会社は約7割となっています。次いで、 HANAZONO 無料シャトルバス、くっちゃんナイト号、ニセコ周遊バスの順となっています。

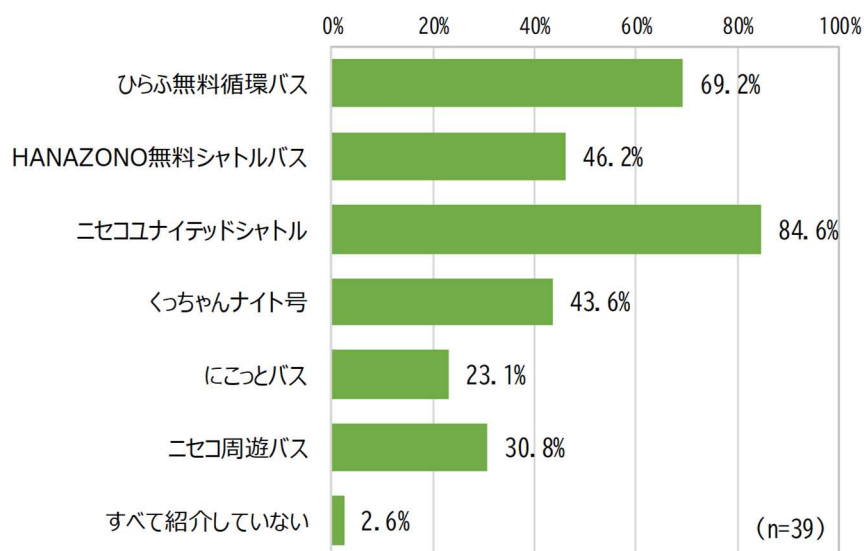


図 3-25 宿泊者に紹介している公共交通サービス

表 3-28 宿泊者に紹介している公共交通サービス

複数回答	n	%
回答数	39	-
ひらふ無料循環バス	27	69.2%
HANAZONO無料シャトルバス	18	46.2%
ニセコユナイテッドシャトル	33	84.6%
くっちゃんナイト号	17	43.6%
にこっとバス	9	23.1%
ニセコ周遊バス	12	30.8%
すべて紹介していない	1	2.6%

3-3-4 従業員の送迎や駐車場について

(1)従業員が出・退勤に利用する交通手段の割合

従業員が出・退勤に利用する交通手段の割合について、エリア毎に回答の平均値をみると、ひらふエリアや東山エリアでは、自動車が約8割、送迎バスが約2割となっています。アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリアでは、エリアの特徴からでもあり、自動車が96.8%となっています。

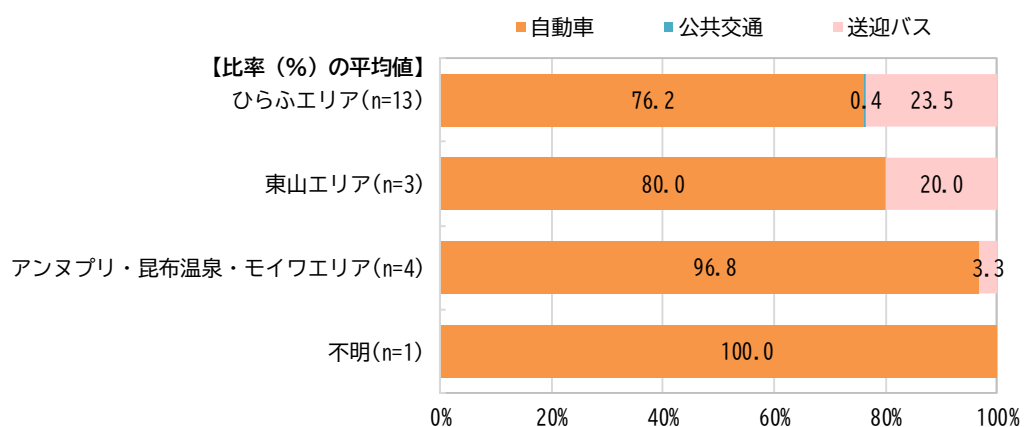


図 3-26 従業員が出・退勤に利用する交通手段の割合

表 3-29 従業員が出・退勤に利用する交通手段の割合(宿泊施設)

No	区分	エリア	規模 (部屋数/施設数)	従業員が出・退勤に利用する 交通手段(%)		
				自動車	公共交通	送迎バス
1	宿泊施設	ひらふエリア	2	100	0	0
2	宿泊施設	ひらふエリア	12	100	0	0
3	宿泊施設	ひらふエリア	9	100	0	0
4	宿泊施設	ひらふエリア	68	100	0	0
5	宿泊施設	ひらふエリア	105	100	0	0
6	宿泊施設	ひらふエリア	151	50	0	50
7	宿泊施設	ひらふエリア	13	100	0	0
8	宿泊施設	ひらふエリア	19	0	0	100
9	宿泊施設	ひらふエリア	68	100	0	0
10	宿泊施設	ひらふエリア	0	0	0	100
11	宿泊施設	ひらふエリア	78	50	0	50
12	宿泊施設	ひらふエリア	20	95	0	5
13	宿泊施設	ひらふエリア	43	95	5	0
14	宿泊施設	東山エリア	12	100	0	0
15	宿泊施設	東山エリア	50	40	0	60
16	宿泊施設	東山エリア	10	100	0	0
17	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	7	100	0	0
18	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	17	90	0	10
19	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	77	97	0	3
20	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	6	100	0	0
21	宿泊施設	不明	0	100	0	0

表 3-30 従業員が出・退勤に利用する交通手段の割合(管理会社)

No	区分	エリア	規模 (施設数)	従業員が出・退勤に利用する 交通手段(%)		
				自動車	公共交通	送迎バス
1	管理会社	ひらふエリア	46	100	0	0
2	管理会社	ひらふエリア	2	100	0	0
3	管理会社	ひらふエリア	3	84	1	15
4	管理会社	ひらふエリア	24	100	0	0
5	管理会社	ひらふエリア	15	50	0	50
6	管理会社	ひらふエリア	28	90	0	10
10	管理会社	ひらふエリア・アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	11	100	0	0
11	管理会社	ひらふエリア・アンヌプリ	5	90	0	10
12	管理会社	ひらふエリア・東山エリア	80	100	0	0
13	管理会社	ひらふエリア・東山エリア・ アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	50	60	0	40

(2)施設全体の駐車台数

施設全体の駐車台数については5台以上10台未満、20台以上50台未満が各9施設となっています。100台以上の駐車場は管理会社(管理している施設の駐車場の合計数)で6社となっています。従業員の駐車場については、「5台未満」と「駐車場がない」の合計が約6割となっています。

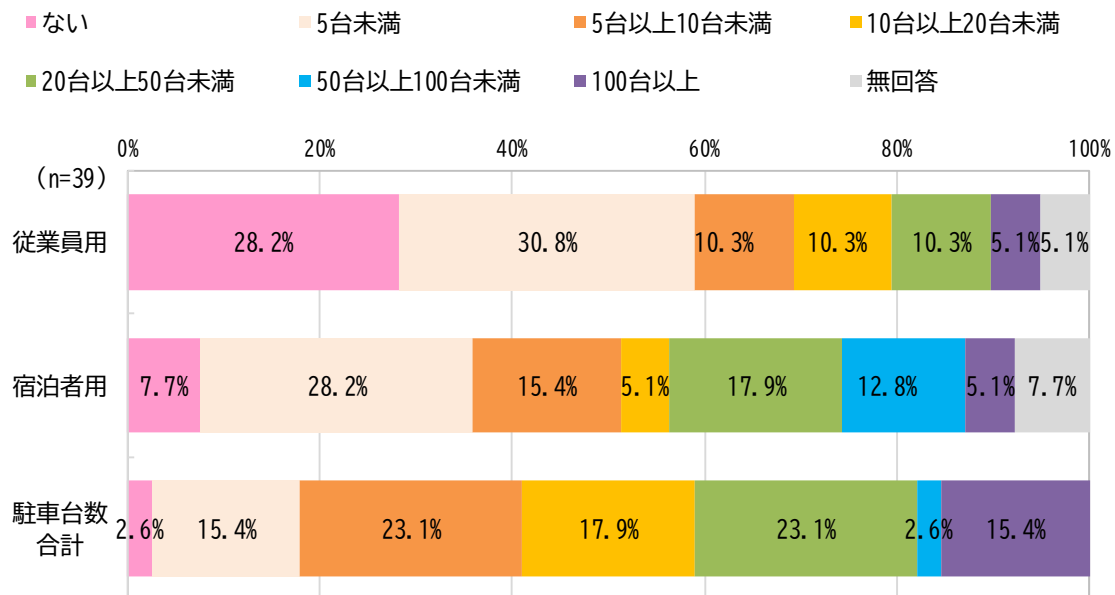


図 3-27 施設全体の駐車台数の割合

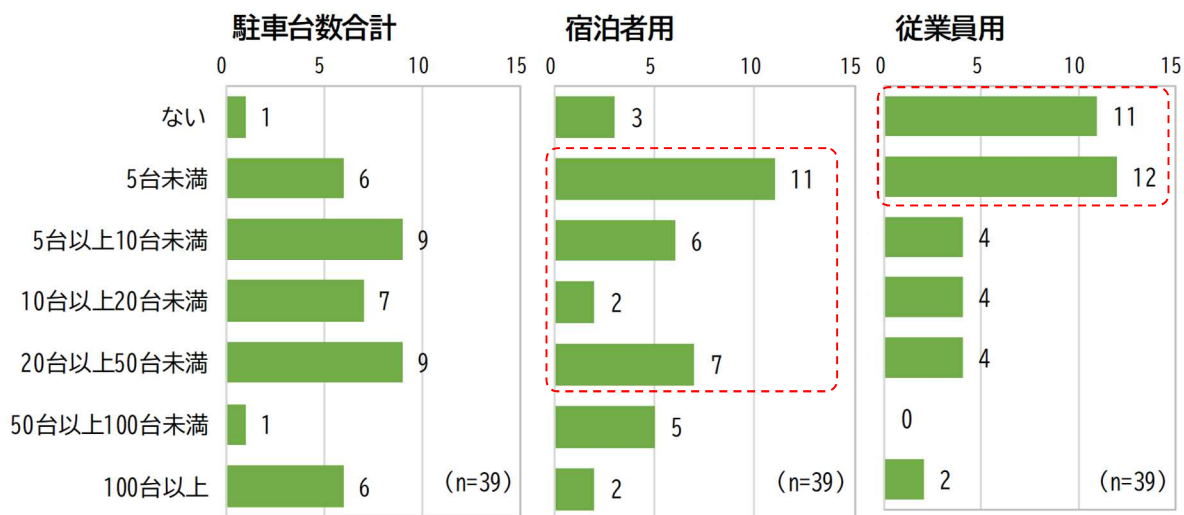


図 3-28 施設全体の駐車台数

表 3-31 施設全体の駐車台数

	駐車台数		
	合計	宿泊者用	従業員用
回答数	39 100.0%	39 100.0%	39 100.0%
ない	1	3	11
	2.6%	7.7%	28.2%
5台未満	6	11	12
	15.4%	28.2%	30.8%
5台以上10台未満	9	6	4
	23.1%	15.4%	10.3%
10台以上20台未満	7	2	4
	17.9%	5.1%	10.3%
20台以上50台未満	9	7	4
	23.1%	17.9%	10.3%
50台以上100台未満	1	5	0
	2.6%	12.8%	0.0%
100台以上	6	2	2
	15.4%	5.1%	5.1%
無回答	0	3	2
	0.0%	7.7%	5.1%

(3) 従業員の通・退勤時の交通に関する課題

従業員の通・退勤時の交通に関する課題について、「従業員の居住地周辺に公共交通機関がない」の比率が43.6%と最も高く、次いで、「道路の渋滞」、「駐車場が不足している」、「自動車を持たない従業員の通・退勤問題」が各約4割となっています。

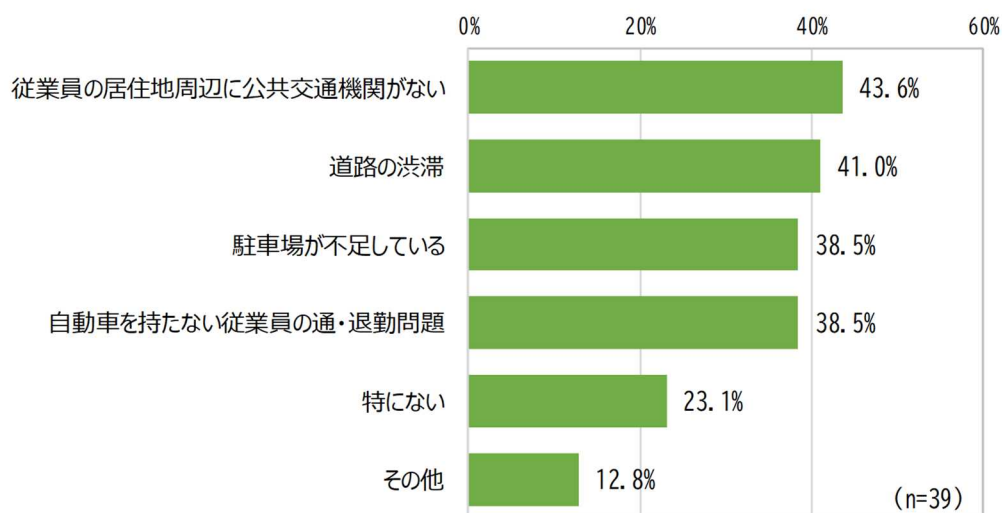


図 3-29 従業員の通・退勤時の交通に関する課題

表 3-32 従業員の通・退勤時の交通に関する課題

複数回答	n	%
回答数	39	-
駐車場が不足している	15	38.5%
自動車を持たない従業員の通・退勤問題	15	38.5%
道路の渋滞	16	41.0%
従業員の居住地周辺に公共交通機関がない	17	43.6%
特になし	9	23.1%
その他	5	12.8%

3-3-5 現状および今後の課題について

(1)送迎バスの運行で課題に感じていること

送迎バスの運行で課題に感じていることについては、「運行費用(経費)がかかる」が約6割と最も高く、次いで、「急な依頼が多い」、「運転手の確保ができない」、「車両の更新費用がかかる」、「大きな手荷物の輸送が負担になっている」の順となっています。

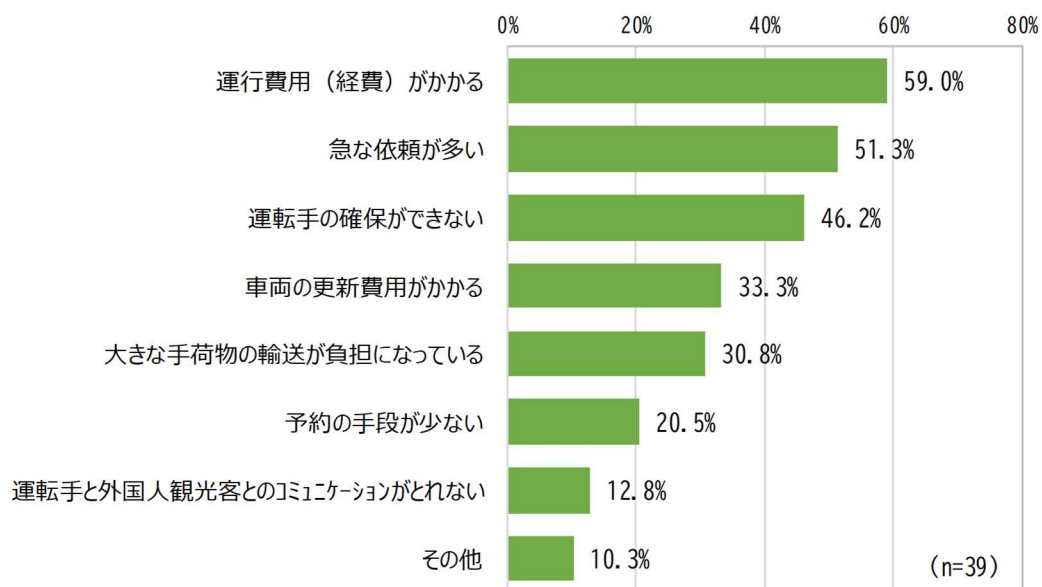


図 3-30 送迎バスの運行で課題に感じていること

表 3-33 送迎バスの運行で課題に感じていること

複数回答	n	%
回答数	39	-
運転手の確保ができない	18	46.2%
運行費用(経費)がかかる	23	59.0%
車両の更新費用がかかる	13	33.3%
運転手と外国人観光客とのコミュニケーションがとれない	5	12.8%
急な依頼が多い	20	51.3%
予約の手段が少ない	8	20.5%
大きな手荷物の輸送が負担になっている	12	30.8%
その他	4	10.3%

〈その他〉

・高齢化 ・渋滞

3-3-6 連携・統合の可能性・意向について

(1) 宿泊者の滞在時の送迎に対して、他の宿泊施設との連携の意向

宿泊者の滞在時の送迎に対して、他の宿泊施設と連携の意向については、全体的に「ぜひ連携したい」、「できれば連携したい」の合計が約5割以上となっています。特に、飲食店や買い物など滞在中の送迎への連携意向が約8割と最も高く、次いで、スキー場への送迎は約7割を占めています。

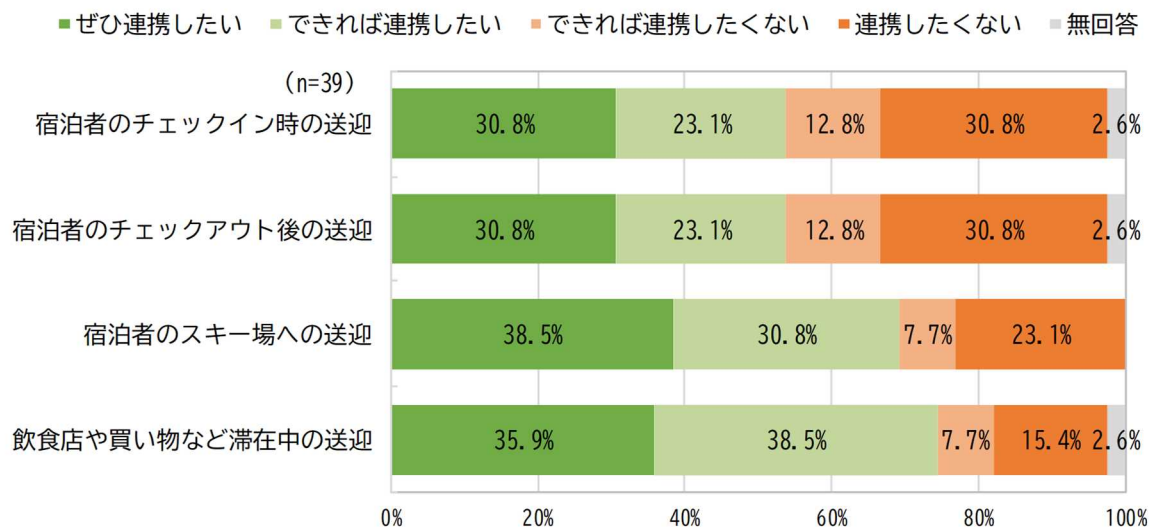


図 3-31 宿泊者の滞在時の送迎に対して、他の宿泊施設との連携の意向

表 3-34 宿泊者の滞在時の送迎に対して、他の宿泊施設との連携の意向

	回答数	ぜひ連携したい	できれば連携したい	できれば連携したくない	連携したくない	無回答
宿泊者のチェックイン時の送迎	39	12	9	5	12	1
	100.0%	30.8%	23.1%	12.8%	30.8%	2.6%
宿泊者のチェックアウト後の送迎	39	12	9	5	12	1
	100.0%	30.8%	23.1%	12.8%	30.8%	2.6%
宿泊者のスキー場への送迎	39	15	12	3	9	0
	100.0%	38.5%	30.8%	7.7%	23.1%	0.0%
飲食店や買い物など滞在中の送迎	39	14	15	3	6	1
	100.0%	35.9%	38.5%	7.7%	15.4%	2.6%

(2) 宿泊者の滞在時の送迎に対して、他の宿泊施設との連携の意向の理由

宿泊者の滞在時の送迎に対して、他の宿泊施設との連携への意向がある場合、その理由として、費用負担の問題、渋滞の緩和、人手不足などがあげられています。一方で、連携への意向がない場合、他の会社に頼りたくないという理由もみられます。

表 3-35 宿泊者の滞在時の送迎に対して、他の宿泊施設との連携の意向に対する理由①

No	区分	エリア	規模 (部屋数/ 施設数)	回答内容				内容
				宿泊者のチェック イン時	宿泊者のチェック アウト後	宿泊者のスキー 場へ	飲食店や買い物 など滞在中	
1	管理会社	ひらふエリア	15	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	連携に対する費用負担については、内容と金額による。コスト削減になるのであれば、費用負担は考えられる。
2	宿泊施設	ひらふエリア	151	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	できれば連携したい	タクシーなかなか呼びにくいです
3	宿泊施設	ひらふエリア	8	連携したくない	連携したくない	連携したくない	連携したくない	他の会社に頼りたくない
4	宿泊施設	ひらふエリア	5	連携したくない	連携したくない	連携したくない	できれば連携したい	自分の所のお客様だから
5	宿泊施設	ひらふエリア	7	連携したくない	連携したくない	連携したくない	連携したくない	費用がかかりそう
6	宿泊施設	ひらふエリア	2	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	送迎問題が解消できれば、とても助かる
7	宿泊施設	ひらふエリア	6	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	一人ではお客様の要望に答えられない
8	宿泊施設	ひらふエリア	9	連携したくない	連携したくない	連携したくない	連携したくない	他の施設と統合するのが解決ではない。まず、公共サービスの質をよくするのに集中するべき。
9	宿泊施設	ひらふエリア	68	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	このようなサービスが提供されるのであればよいと思う。しかし、個人、もしくは他のホテルの手段やスタッフと連携するのであれば連携したくない。
10	宿泊施設	ひらふエリア	13	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	交通量を減らす事が渋滞緩和に繋がり、自社の経費削減に繋がるから。
11	宿泊施設	ひらふエリア	19	連携したくない	連携したくない	連携したくない	連携したくない	連携イメージがない
12	宿泊施設	ひらふエリア	7	連携したくない	連携したくない	できれば連携したい	できれば連携したい	連携により渋滞の緩和。
13	宿泊施設	ひらふエリア	68	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	コスト削減とCO2排出量の削減
14	管理会社	ひらふエリア	46	連携したくない	連携したくない	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	チェックイン・アウトについては、お客さんに十分責任をもってサービスしているが、ほかの移動についてはリゾート全体にシャトルサービスがあるのは良いと思う。
15	宿泊施設	ひらふエリア	1	できれば連携したくない	できれば連携したくない	できれば連携したくない	できれば連携したくない	あまり意味があるとは思えないから
16	管理会社	ひらふエリア	2	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	人で不足のため
17	管理会社	ひらふエリア	3	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	無回答	運転手確保が困難になってきている。また、バスの維持が出来なくなっている
18	管理会社	ひらふエリア	24	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	走行車両を抑えることで、一般道においてより安全性を確保することができるため
19	管理会社	ひらふエリア	28	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	コストと運転手確保の問題があるので、便利になるのであれば連携したい
20	宿泊施設	ひらふエリア	78	連携したくない	連携したくない	連携したくない	できれば連携したい	シャトルバスの運行はすでに行っている。飲食店のピックアップサービスなら良いと思う。

表 3-36 宿泊者の滞在時の送迎に対して、他の宿泊施設との連携の意向に対する理由②

No	区分	エリア	規模 (部屋数/ 施設数)	回答内容				内容
				宿泊者のチェック イン時	宿泊者のチェック アウト後	宿泊者のスキー 場へ	飲食店や買い物 など滞在中	
21	宿泊施設	東山エリア	50	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	選択肢を増やしたいため
22	宿泊施設	東山エリア	12	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	自宿は7人乗りの自家用車しかなく、荷物が多いお客様、大人数のお客様の対応に苦慮している。送迎は各施設毎に運航している状況なので、他施設の送迎バス等、定時運行の大きなバスと連携して利用させていただけるならぜひお願いしたい。
23	宿泊施設	東山エリア	4	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	利便性の向上
25	宿泊施設	東山エリア	10	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	公共交通に限られていて、小規模の宿泊施設では選択可能なオプションがない
26	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	17	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	送迎場所(スキー場や駅)に各ホテルの車がずらっと並び各ホテル毎に送迎をしている。方向が一緒のホテルも多々あるので無駄を感じる。
27	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	77	できれば連携したくない	できれば連携したくない	できれば連携したくない	ぜひ連携したい	宿泊者へのホテルサービスとしては出来る限りの範囲で対応しているが、観光・飲食などの滞在中の送迎については不便の方が大きい。又、タクシー予約が取れない。
28	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	6	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	ヒラフエリアのように、循環バスが域内移動で主の交通機関になるのがスキーエリアとしては普通だと思う。
29	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	4	連携したくない	連携したくない	連携したくない	連携したくない	「宿泊者は自立した移動手段を持っている」事を前提とした経営です。
30	管理会社	ひらふエリア・アンヌプリ	5	できれば連携したくない	できれば連携したくない	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	倶知安市街地への送迎は時間がかかる、スキー場への送迎は頻度が高く需要過多。
31	管理会社	ひらふエリア・東山エリア	80	連携したくない	連携したくない	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	運転手確保、管理負担などによる、負担費用については、事業者としてコスト的なメリットがないと判断が難しい。どの程度の負担を減らせるか内容が分かれば判断の基準になる。それから他との連携などで種類を増やすより例えば15分待ちでのれるなど、オプションを増やすのではなく今あるサービス(循環バス)もっと便利にすると良い。今年は循環バスが有効であった。そうであればお客さんから費用を負担させるのもありだと思う。
32	管理会社	ひらふエリア・アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	11	できれば連携したくない	できれば連携したくない	できれば連携したくない	できれば連携したくない	情報共有がうまくできない可能性があるため
34	管理会社	ひらふエリア・東山エリア・アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	50	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	ぜひ連携したい	お客さんが便利に利用できるようになるのであれば、もっと無料循環バスが回れば人が動きやすくなる
35	宿泊施設	不明	0	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	できれば連携したい	バスのサービスがもっと充実すると良い。お客さんを90分待たされたりして、今年、ヒラフのバスサービスは酷かった。普段はヒラフ無料循環バスを使うようになっていますが、そのため、毎日スキー場への送迎を行かざるをえなかった。

(3)他の宿泊施設と宿泊者の送迎を連携したい場合、支出可能な金額

他の宿泊施設と宿泊者の送迎を連携したい場合、支出可能な金額については、0円が約5割を占めていますが、1万円以上5万円未満が約1割、50万円以上と回答した宿泊施設・管理会社も見られます。

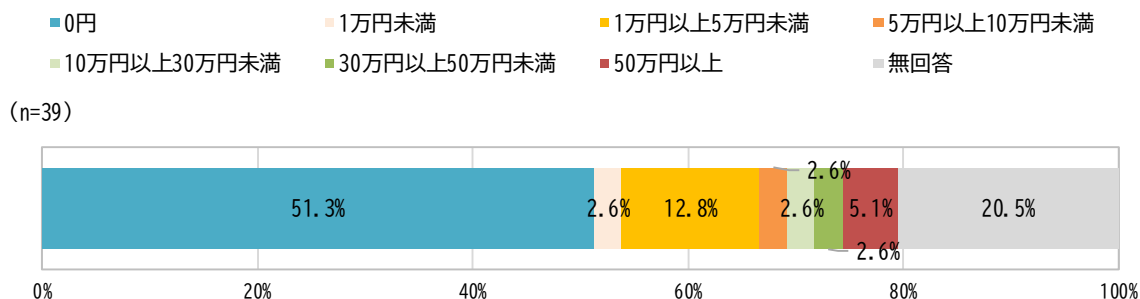


図 3-32 他の宿泊施設と宿泊者の送迎を連携したい場合、支出可能な金額

表 3-37 他の宿泊施設と宿泊者の送迎を連携したい場合、支出可能な金額

	n	%
回答数	39	100.0%
0円	20	51.3%
1万円未満	1	2.6%
1万円以上5万円未満	5	12.8%
5万円以上10万円未満	1	2.6%
10万円以上30万円未満	1	2.6%
30万円以上50万円未満	1	2.6%
50万円以上	2	5.1%
無回答	8	20.5%

(4) 宿泊者の送迎において、地域の公共交通機関との統合の可能性や意向

宿泊者の送迎において、地域の公共交通機関との統合の可能性や意向について、「ぜひ統合したい」、「できれば統合したい」の合計が約7割となっています。

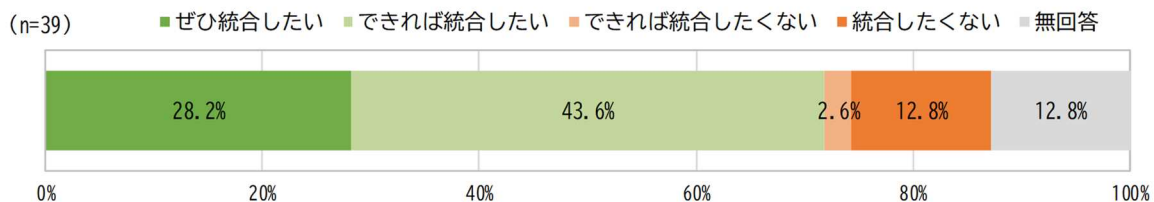


図 3-33 宿泊者の送迎において、地域の公共交通機関との統合の可能性や意向

表 3-38 宿泊者の送迎において、地域の公共交通機関との統合の可能性や意向

単一回答	n	%
回答数	39	100.0%
ぜひ統合したい	11	28.2%
できれば統合したい	17	43.6%
できれば統合したくない	1	2.6%
統合したくない	5	12.8%
無回答	5	12.8%

(5) 宿泊者の送迎において、地域の公共交通機関との統合の可能性や意向の理由

宿泊者の送迎において、地域の公共交通機関との統合への可能性や意向がある場合、その理由として、渋滞の緩和、利用者が便利に利用できる環境、タクシーの予約が取れないためなどがあげられています。

表 3-39 宿泊者の送迎において、地域の公共交通機関との統合の意向に対する理由

No	区分	エリア	規模 (部屋数/ 施設数)	回答内容	内容
1	宿泊施設	ひらふエリア	7	できれば連携したい	駐車場の混雑減少と渋滞改善
2	宿泊施設	ひらふエリア	2	ぜひ連携したい	送迎問題が解消できれば、とても助かる
3	宿泊施設	ひらふエリア	6	無回答	統合の意味する所が分からない
4	宿泊施設	ひらふエリア	9	連携したくない	お客さんのことが最優先であるため
5	宿泊施設	ひらふエリア	151	ぜひ連携したい	タクシーなかなか呼びにくいです
6	宿泊施設	ひらふエリア	13	できれば連携したい	交通量を減らす事が渋滞緩和に繋がりに、自社の経費削減に繋がるから。
7	宿泊施設	ひらふエリア	19	できれば連携したい	渋滞緩和
8	宿泊施設	ひらふエリア	68	できれば連携したい	コストとCO2の削減
9	管理会社	ひらふエリア	46	できれば連携したい	スキー場やレストラン、お店のみを巡回するシャトルバス
10	宿泊施設	ひらふエリア	1	できれば連携したい	ゲストにとって便利らしいと思う。
11	宿泊施設	ひらふエリア	8	連携したくない	税金はそのためにあるのでは。それでどうなるのか？
12	管理会社	ひらふエリア	15	無回答	施設のプライベート対応もあるが、それが公共交通と統合になるのか。公共交通とうまく連結できるようにするのであれば考えられる
13	宿泊施設	東山エリア	12	ぜひ連携したい	宿の立地はゲレンデ近く、空港シャトルバス停降り場の近くではない為、各交通機関からの移動は不便な状況。そのため個別送迎対応している。冬季だけでも今よりお客様に便利に交通利用していただけないかと願っている。
14	宿泊施設	東山エリア	10	ぜひ連携したい	もし、まともな公共交通があれば、利用者はリゾート周辺を安全に移動できる手段を選択でき、問題は解決できるのではないかと。
15	宿泊施設	東山エリア	50	ぜひ連携したい	選択肢の増加
16	宿泊施設	東山エリア	6	連携したくない	にこっとbusの予約が今よりも取りやすくなると良い
17	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	17	ぜひ連携したい	送迎場所(スキー場や駅)に各ホテルの車がずらっと並び各ホテル毎に送迎をしている
18	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	77	できれば連携したい	宿泊者へのホテルサービスとしては出来る限りの範囲で対応しているが、観光・飲食などの滞在中の送迎については不便の方が大きい。又、タクシー予約が取れない。
19	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	6	できれば連携したい	ヒラフエリアのように、循環バスが域内移動で主の交通機関になるのがスキーエリアとしては普通だと思う。
20	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	7	できれば連携したい	2次交通手段が限られているので、
21	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	4	連携したくない	宿泊者には公共交通機関、及び飲食店などの送迎を利用してもらうように助言しています。
22	管理会社	ひらふエリア・アンヌプリ	5	できれば連携したい	不便がゆえに自社送迎を手配しないと出来ない為
23	管理会社	ひらふエリア・東山エリア・アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	50	ぜひ連携したい	リゾート内のみ輸送であれば考えるけど公共交通は別の問題
24	管理会社	ひらふエリア・アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	11	できれば連携したい	送迎の依頼が多いが、弊社だけでは対応できないため

(6)公共交通と宿泊者の送迎を統合したい場合、負担可能な金額

公共交通と宿泊者の送迎を統合したい場合、負担可能な金額については、0円が約5割を占めており、次いで1万円以上5万円未満、1万円未満の順となっています。

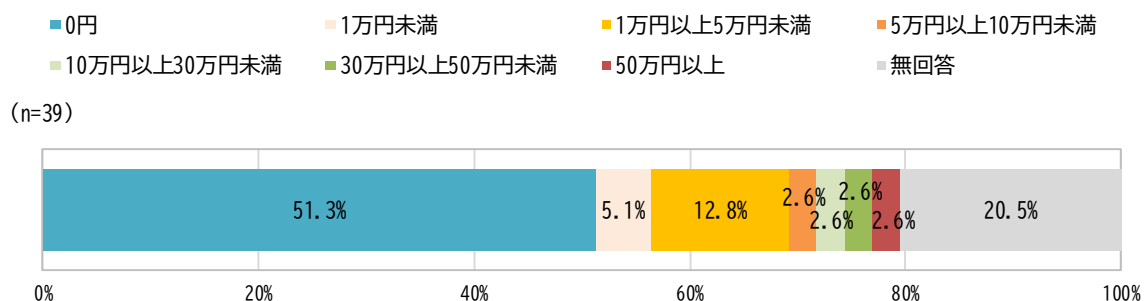


図 3-34 公共交通と宿泊者の送迎を統合したい場合、負担可能な金額

表 3-40 公共交通と宿泊者の送迎を統合したい場合、負担可能な金額

	n	%
回答数	39	100.0%
0円	20	51.3%
1万円未満	2	5.1%
1万円以上5万円未満	5	12.8%
5万円以上10万円未満	1	2.6%
10万円以上30万円未満	1	2.6%
30万円以上50万円未満	1	2.6%
50万円以上	1	2.6%
無回答	8	20.5%

(7)従業員の送迎において、他の宿泊施設との連携の意向

従業員の送迎において、他の宿泊施設との連携の意向について、「ぜひ連携したい」、「できれば連携したい」の合計が約3割であり、「できれば連携したくない」、「連携したくない」の合計が約5割を占めています。

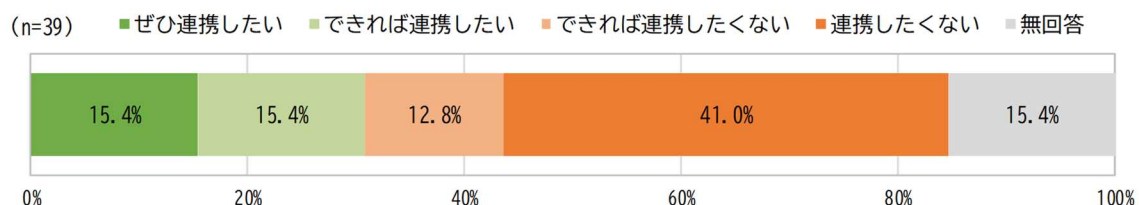


図 3-35 従業員の送迎において、他の宿泊施設との連携の意向

表 3-41 従業員の送迎において、他の宿泊施設との連携の意向

単一回答	n	%
回答数	39	100.0%
ぜひ連携したい	6	15.4%
できれば連携したい	6	15.4%
できれば連携したくない	5	12.8%
連携したくない	16	41.0%
無回答	6	15.4%

(8)従業員の送迎において、他の宿泊施設との連携の意向の理由

従業員の送迎において、他の宿泊施設との連携への意向がある場合、交通量を減らすためという理由がみられ、連携への意向がない場合、勤務形態が様々な場合や住み込みの従業員がいるなどがあげられている。

表 3-42 従業員の送迎において、他の宿泊施設との連携の意向に対する理由

No	区分	エリア	規模 (部屋数/ 施設数)	回答内容	内容
1	宿泊施設	ひらふエリア	151	できれば連携したい	運転手は確保しにくい
2	宿泊施設	ひらふエリア	8	できれば連携したい	倶知安方面に増加する従業員の交通量を減らす
3	宿泊施設	ひらふエリア	7	できれば連携したくない	いないので
4	宿泊施設	ひらふエリア	2	ぜひ連携したい	オペレーションをスムーズに行う為
5	宿泊施設	ひらふエリア	13	連携したくない	個人の地元の方が多いから。
6	宿泊施設	ひらふエリア	19	連携したくない	住み込みなので
7	宿泊施設	ひらふエリア	68	連携したくない	必要としていないから
8	管理会社	ひらふエリア	46	連携したくない	このような考え方は効率的ではないと思う。そのため、うちの従業員には責任を負つもりである。
9	宿泊施設	ひらふエリア	1	できれば連携したくない	時間や行き先が違うから
10	管理会社	ひらふエリア	2	連携したくない	勤務形態が様々だから
11	管理会社	ひらふエリア	24	できれば連携したい	ヒラフー倶知安間において、渋滞が発生してしまう問題を、走行車両が減ることで改善されると考えられるため
12	宿泊施設	東山エリア	12	連携したくない	当宿徒歩圏内にスタッフ寮があり、移動に困っていない為。
13	宿泊施設	東山エリア	10	連携したくない	従業員は宿泊施設内に住んでいる
14	宿泊施設	東山エリア	50	ぜひ連携したい	選択肢の増加
15	宿泊施設	東山エリア	6	連携したくない	従業員はいない
16	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	17	ぜひ連携したい	迎えに行く方面(ニセコや蘭越)は、どのホテルも同じであり、お客様の送迎同様に各ホテルの送迎の車が走っているのを見ると無駄を感じる。
17	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	77	連携したくない	コレと言う理由はない
18	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	6	連携したくない	家族経営なので、必要ない。
19	宿泊施設	アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	4	連携したくない	前述しましたが、個人事業です。出退勤がありません。
20	管理会社	ひらふエリア・ アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	11	できれば連携したくない	コストの負担方法に不公平性が出るため
21	管理会社	ひらふエリア・東山エリア・ アンヌプリ・昆布温泉・モイワエリア	50	ぜひ連携したい	倶知安町に住んでいる従業員がいる。倶知安町からの移動、安く運営できるのであれば
22	宿泊施設	不明	1	連携したくない	従業員はいない

(9)他の宿泊施設と従業員の送迎を連携したい場合、支出可能な金額

他の宿泊施設と従業員の送迎を連携したい場合、支出可能な金額については、0円が約7割を占めています。

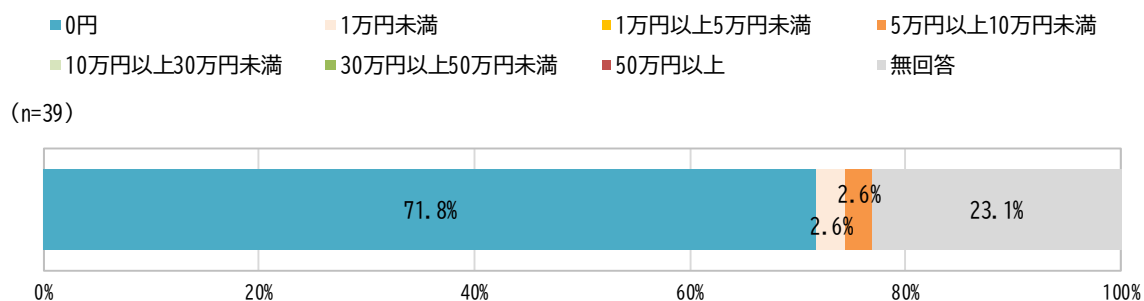


図 3-36 他の宿泊施設と従業員の送迎を連携したい場合、支出可能な金額

表 3-43 他の宿泊施設と従業員の送迎を連携したい場合、支出可能な金額

	n	%
回答数	39	100.0%
0円	28	71.8%
1万円未満	1	2.6%
1万円以上5万円未満	0	0.0%
5万円以上10万円未満	1	2.6%
10万円以上30万円未満	0	0.0%
30万円以上50万円未満	0	0.0%
50万円以上	0	0.0%
無回答	9	23.1%

3-3-7 ニセコエリアの移動や宿泊施設の輸送等について

〈バスの運行について〉

- ・ハワイやバルセロナなど海外の観光地では、いくつもの観光用のバスが走っている。色んなラインを作ってお客さんが選ばれるインフラがあると施設もお客さんも便利。
- ・送迎バスについて施設が集まって話し合っても進んでいない。行政やニセコ観光圏など第三者が動かないと何も進まない。
- ・北海道新幹線が開通した時に倶知安駅への送迎が大きな不安と課題である。
- ・ニセコスキーエリア、ニセコ町内とヒラフエリア、倶知安町内（倶知安駅まで）で連携した交通運用を模索してほしい。お客様到着時(電車・シャトルバス到着時)、夕食時が主に対応してほしい時間帯。
- ・JR 在来線がなくなる事は決まっているので、今から倶知安駅から各ニセコスキーエリアとニセコ町内まで乗り換えなしに移動できるバス等、より連携する方法と本数を増やす事を考えてほしい。
- ・もし移動手段を各宿と連携するなら利用する受益者のお客さんが負担するべきだと考える。交通手段で料金を取るの法的にできないが、特区的な事に対応できないか。宿泊施設がそれぞれ送迎している現状は、無駄が多くお客さんも不便である。
- ・スキーリゾートのエリアでは無料の地域バスが普通に思えるが、ニセコ周遊バス程度であれば 100～200 円程度が妥当かと思う。
- ・アンヌプリ地区はコンビニエンスストア(ATM 機)もなく、不便と言われる。コロナ渦前にはグランヒラフスキー場からキロロリゾート行のバスが運行されていたが、にこっとバスは予約制、ニセコ周遊バスは最寄りのバス停から歩かなければならない、タクシーは料金も高く、予約できないこともある状況である。お客さんは、ニセコエリア内で行政区が違うことは知らない方がほとんどである。
- ・アプリでサービスエリア内にいるタクシーを利用者の現在地まで配車するシステムが利用できる特別規制解除ゾーンが指定できれば、タクシーの問題は解決できるのではないか。
- ・バスの運行は少なくとも朝7時から夜12時まで、1時間に2台は運行する必要がある。ピーク時には、お客さんがいっぱいバス停にも停まらないので、山から帰る方法もない。最終バスが夜8時で夕食を食べた後もヒラフに閉じ込められたりして、完全に客足が途絶えてしまい、泊っているところに安全に帰れる方法がない。
- ・JR 接続の早朝のバスがない。
- ・ひらふ無料循環バスがとても助かっている。今後も是非続けてほしい。
- ・にこっとバスの運行時間が 20 時程度まで長いと利用しやすい。
- ・ひらふ無料循環バスをリフトのレギュラーシーズン券の期限までは運行してほしい。3月になるとシーズン券を利用しているのに、ひらふ無料循環バスは2月で運行が終わる。
- ・今年は千歳行きのバスもいっぱい、お客さんが帰る手段がなくて困ったこともある。
- ・2次交通の整備は新幹線開通前に整備をして実行出来ているようにならないといけない。

〈タクシーについて〉

- ・タクシーが少ない状況の改善をお願いしたい。今冬、当日配車はほぼ断られる状況。ニセコのタクシー会社も減った現状では今後も改善しない状況が継続するのでは不安がある。
- ・タクシー手配に苦勞をしていて、お客さんの要望に答えられなくて従業員一人が専属になってタク

シー呼び出しに電話をかけている状況である。

〈渋滞について〉

- ・混雑が多くなり道を広げなければいけない。
- ・特に山田交差点はデザインがとても悪い。信号の代わりにセンサーの信号をつけるのは必要ではないか。センサー信号は、必要に応じて設定できる。
- ・一部の交差点は、トラフィックがスムーズに流れるように再設計できるはず。たとえば、左折は専用にするか、赤信号で左折できるようにする必要がある。
- ・冬道の運転経験のない方のレンタカー利用を減らす。エリアに入ったら公共交通機関が充実していてレンタカーを使わない、送迎車を少なくする事が渋滞緩和に求められる。
- ・冬期間の除雪、排雪の頻度をあげて渋滞の緩和をぜひお願いしたい。
- ・ヒラフの交差点の渋滞が左折と真っ直ぐ、右折に分けたことで大分良くなった。
- ・繁忙期の夕刻 16:00-18:00 まで、ヒラフ十字街から道道 631 号と道道 343 号の交差点間の渋滞が深刻な問題となっている。宿泊者の送迎はもちろん、長距離に渡ること、更に路面が凍結しやすいので、緊急車両の走行においてもスムーズに行えない状況である。

〈荷物問題〉

- ・荷物問題について、外国人は2種免許でハイエースの運転ができない、運転できる車両の大きさに制限があり、それが改善できるだけで変わる部分がある。
- ・荷物があるため、新千歳空港から移動するお客さんは JR よりバスやタクシーを利用する。そのため、施設と WELCOME CENTER 間の送り迎えが多い。

〈駐車場について〉

- ・公共駐車場の数が少なすぎる。
- ・オールナイト出来る有料の駐車場の建設。
- ・ひらふまでの中間地点に、従業員を含めたみんなが使える駐車場を整備。もしくは、公営住宅を活用して従業員の居住を確保するとお客さんへのサービスのための助成ではなく、地域の産業を回すためとして、従業員、駐車場に対する補助があれば良い。
- ・特に夏はレンタカー利用が増えるので、駐車場問題は深刻である。
- ・駐車場の整備は新幹線開通前に整備をして実行出来ているようにならないと恐らく、どこの施設もパンク状況になってしまう。

〈その他〉

- ・コンドミニウムの建設過多で客室数が多すぎる。持続可能な規模を超えている。インフラ、交通、リフト、全てにおいてリミットに達しているという来評者からの声が上がっている。
- ・森が切り倒されコンドミニウム畑と化している。
- ・夏季の間の交通インフラが圧倒的に不足している。
- ・毎年システムが変わり案内が難しい。定着できるサービスの提供を望んでいる。
- ・レンタカーの車両が確保できないことも課題。ハイエースの台数が足りない。夏はもっと深刻になる。
- ・今年は新幹線を利用して新北斗駅で降りて、JR で来るお客さんも増えている。
- ・ヒラフ坂の道路ヒーティングが OFF の時間帯に追突事故が多く発生していることから、事故防止の観点から常にヒーターを ON でお願いしたい。

第4章 ニセコエリアの交通に関する課題の体系的整理と 施策の方向性の検討

4-1 課題の整理

ニセコエリアの交通について、ニセコエリアの公共交通体系の現状や輸送力調査の結果、自治体、DMO、公共交通事業者等へのヒアリング調査、また、関連計画との整合性から、現在抱えている問題や将来予想される問題を整理し、対応課題を以下の通りとします。

課題1 新幹線倶知安駅への公共交通アクセス

新幹線開業以降は倶知安駅が重要な交通拠点となり、倶知安駅からの交通の確保が求められます。既存の路線バスやタクシーといった公共交通のみでは需要を満たせない可能性があることから、新たな交通システムや、新幹線開業以降も見据えた自動運転等の活用が必要となっています。

課題2 ドライバー不足への対応

ドライバー不足は、現時点においても顕在化した問題であり、現在のドライバーの年齢、人数、大型二種免許保有者数等から鑑みても大幅に改善する見込みは想定できないことから、地域の輸送資源の総動員が必要となっています。

課題3 シームレス交通の実現に向けた MaaS 導入

国内観光客、海外観光客ともに、スマートフォン等の情報端末は一般的なものであり、将来的な国内、海外の MaaS の深化を考えると、「乗車時に現金で運賃を支払う」、「電話で予約をして配車される」、「個人の決済の認証方法がバラバラ」、「定時性を欠いたモビリティの遅れ情報がスマートフォンに届かない」などのサービスの交通は旅行者から選択されない結果となり、ニセコエリアの魅力が減少する懸念があるため、シームレス交通の実現に向けた MaaS 導入が必要となっています。

課題4 手荷物と人の切り離し

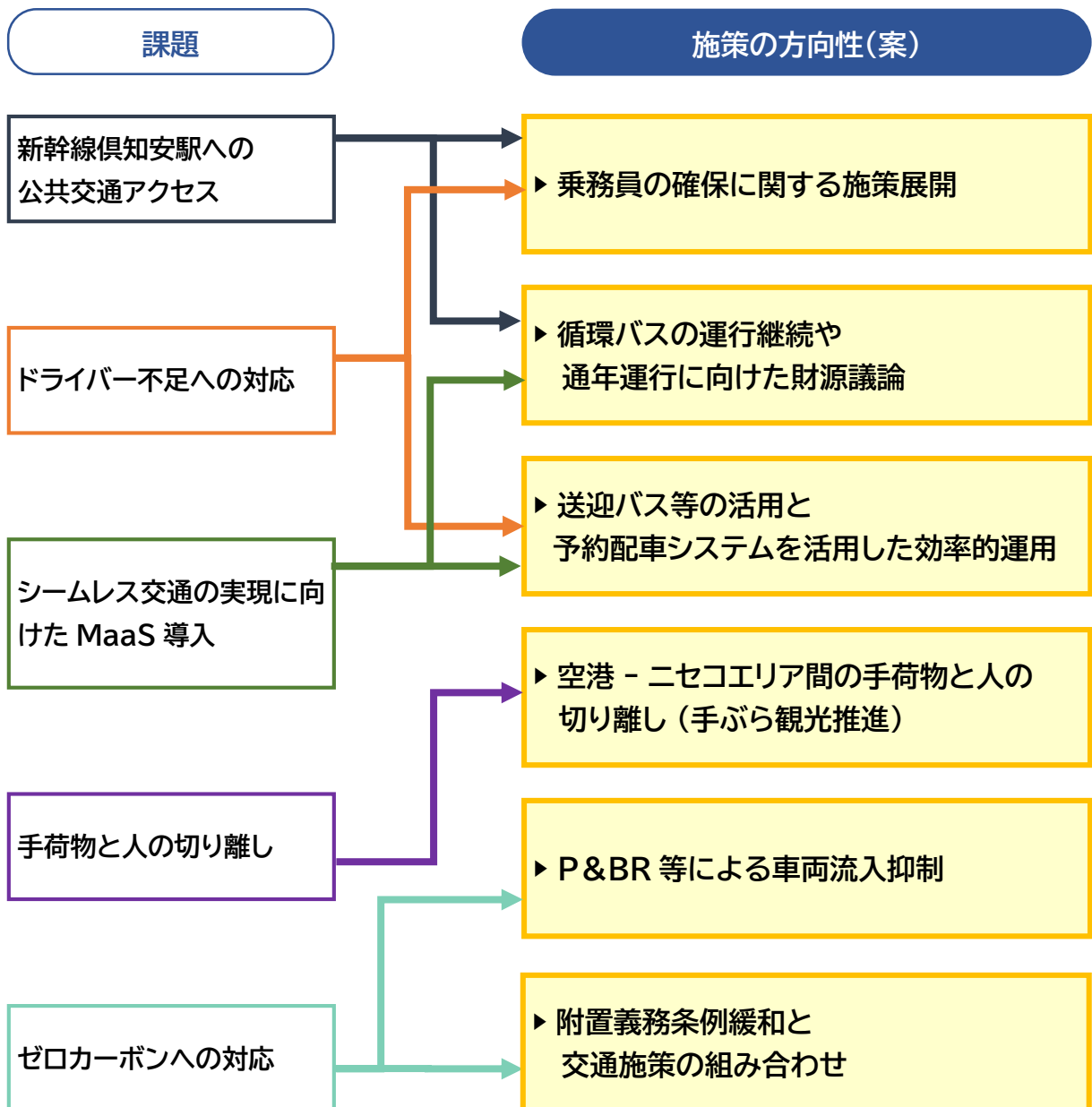
ニセコエリアへの観光客は、スキー、スノーボード、ゴルフなどを目的とした観光であったり、長期滞在を目的とする観光であることから、必然的に手荷物は多い傾向であります。大きな手荷物を抱えた中での公共交通移動は移動負担が増加し、また、車両内のスペースを使うこととなるため、観光客自身と観光客の手荷物を切り離すなど新たな輸送方法の検討が必要となっています。

課題5 ゼロカーボンへの対応

北海道では、2050年までに北海道内の温室効果ガス排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボン北海道」の実現を目指しており、温室効果ガス削減の観点からも、MaaS等の活用による自家用車やレンタカーからの公共交通への転換、モビリティ自体の低炭素化(シェアサイクル・シェアバイク・グリーンスローモビリティ等の導入)の検討が必要となっています。

4-2 課題を解決に向けた施策の検討

以下のように課題を解決する施策の方向性(案)を検討しました。



施策1 乗務員の確保に関する施策展開

エリア内のドライバー不足の問題に対応する必要があるため、ドライバーの確保に向け、若年層などを対象としたPRをするほか、就職への支援制度の制定、交通事業者への支援、就職イベント開催などを進めるとともにバスやタクシー事業の魅力について交通事業者と連携して周知を図る必要があります。

事例

旭川市路線バス乗務員確保対策助成金【乗務員確保:交通事業者支援】

1 概要 移住及び就職に要した経費相当額を助成し、人員不足が深刻な課題となっている路線バス乗務員を確保することにより、本市の公共交通網を維持する。

2 助成対象者

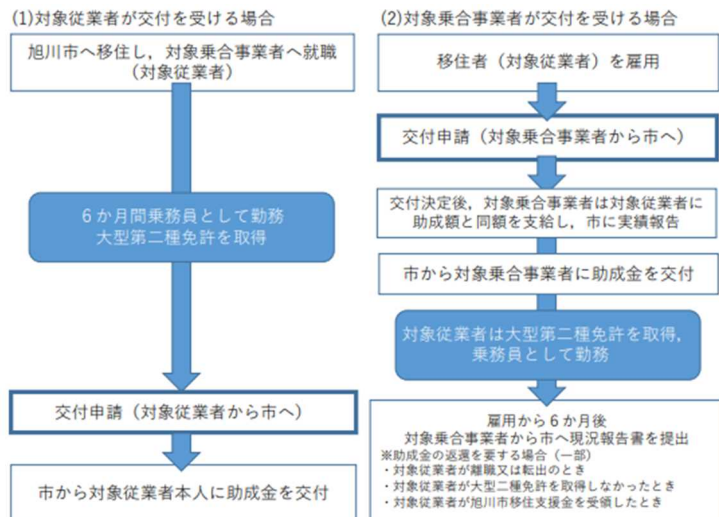
(1) 対象従業員

上川中部定住自立圏を除く他市区町村から本市へ移住し、転入日から1月以内に本社が市内にあり、市内を営業区域として現に運行している路線バス事業者(以下「対象乗合事業者」という。)に就職した者

〈交付申請時要件〉

- ・就職から6か月経過時点において大型第二種免許を保有
- ・就職から6か月経過時点において本市に居住
- ・対象乗合事業者から移住及び就職に要した経費への填補として金銭を受領していない
- ・旭川市移住支援金を受領していない

(2) 対象乗合事業者のうち、対象従業員に対して本市への移住及び就職に要した経費への填補である旨を明示し、金銭を支給する者



3 助成額 道外からの移住1名につき:定額30万円 道内からの移住1名につき:定額10万円

4 助成金の返還規定(一部)

- ・雇用から6か月を経過した日において、対象従業員の本市での居住が確認できないとき
- ・雇用から6か月を経過した日において、対象従業員の大形第二種免許の保有が確認できないとき
- ・対象従業員が旭川市移住支援金を受領したとき

資料:旭川市路線バス乗務員確保対策助成金について

事例

路線バス運転体験合同就職相談会【乗務員確保：運転体験イベント】

- ・(平成 29 年度)道が主体となり、旭川市で「路線バス運転体験&合同就職相談会」を実施
- ・12 名がバス会社へ求職、9 名採用
- ・(平成 30 年度)北海道・バス協会が主体となり横展開

◆空知・石狩・後志管内

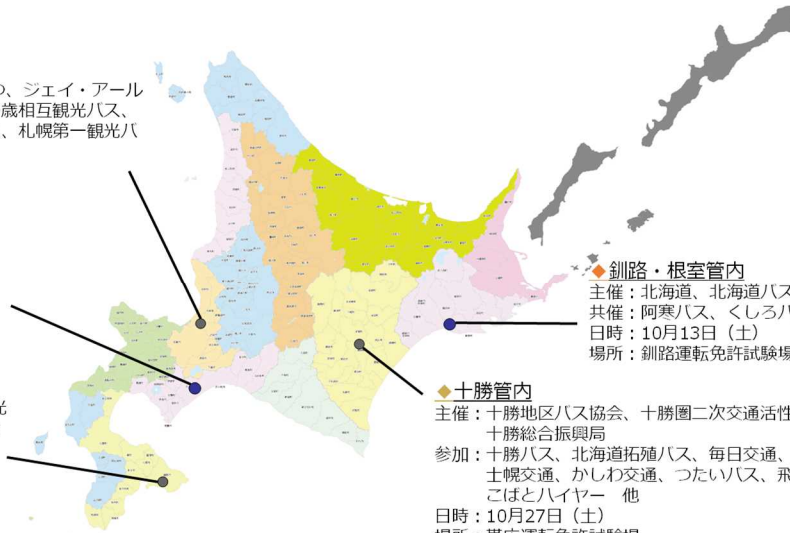
主催：北海道バス協会、北海道
 参加：北海道中央バス、じょうてつ、ジェイ・アール
 北海道バス、ニセコバス、千歳相互観光バス、
 札幌観光バス、国際観光バス、札幌第一観光バ
 ス、ドリーム観光バス
 日時：11月3日(土)
 場所：札幌運転免許試験場

◆胆振・日高管内

主催：北海道、北海道バス協会
 共催：道南バス、あつまバス
 日時：10月28日(日)
 場所：はぎの自動車学校

◆渡島・檜山管内

主催：北海道バス協会、北海道
 参加：函館バス、HKB、北海道観光
 バス、エイチ・ピー観光、大
 沼交通
 日時：11月17日(土)
 場所：函館運転免許試験場



◆釧路・根室管内

主催：北海道、北海道バス協会
 共催：阿寒バス、くしろバス、根室交通
 日時：10月13日(土)
 場所：釧路運転免許試験場

◆十勝管内

主催：十勝地区バス協会、十勝圏二次交通活性化推進協議会
 十勝総合振興局
 参加：十勝バス、北海道拓殖バス、毎日交通、おびっく観光、
 十勝交通、かしま交通、つたいバス、飛内運輸、
 ごはとハイヤー 他
 日時：10月27日(土)
 場所：帯広運転免許試験場

道北バス 旭川市旭川観光株式会社 Asahikawa Touristikabu 旭川バス

北海道初！

バス会社
3社が
共同開催！

運転体験者
事前申込不要
普通免許
でも
OK!

女性・主婦
若者歓迎!

女性ドライバーと
若手ドライバーの
トークセッション!

路線バス
運転体験
合同就職
相談会

In あさひかわ

開催日 10月21日(土)

時間 午前9時~12時30分
午後1時~4時45分

会場 旭川運転免許試験場
(旭川市旭文町1丁目2699-5)

お問合せ
お申込み

TEL:011-738-3303(受付:09:17:30)
FAX:011-738-1888 E-mail:pub@asahikawa.or.jp

旭川バス協会 旭川観光株式会社 道北バス 旭川バス(株)



資料:北海道

施策 2 循環バスの運行継続や通年運行に向けた財源議論

循環バスを継続的運行するためには、財源の確保とそれに対応した事業体制が必要です。宿泊者から利用料を徴収、宿泊税を課税、もしくは、宿泊客の送迎サービスなどに代わりモビリティパスの料金を宿泊料金に上乗せした観光パッケージを販売するなど、財源確保のための検討が求められます。また、路線バスや送迎バス、福祉バスなど多様なサービスが混在している状況や観光地として民間事業の効率性をも活かせる立地であることから、新たな国の事業制度の「エリア一括協定運行事業」の活用の可能性も検討する必要があります。

事例

スイスの街に滞在してスマートな旅【宿泊＋市内交通＋α】

- ・スイスでは、宿泊するだけで市内交通が乗り放題になるパスを無料でもらえる都市が存在。
- ・そのほか市内交通パスに加えてミュージアムやレストラン、アトラクションなどの無料または割引特典がついたお得な観光カードも展開。

● チューリッヒ カード【Zurich】

- ・市内交通パスに加えてミュージアムやレストラン、アトラクションなどの無料または割引特典がついたお得な観光カード
 - ・24 時間(CHF24)、72 時間(CHF48)の 2 種類
 - ・市内・近郊の公共交通機関や指定区間の 2 等車の利用が無料
 - ・市内にあるほとんどの美術館・博物館が入館無料(一部割引)、加盟店でのショッピングが10~20% 割引、レストランで割引または特別サービス、観光局主催の市内ツアーが半額になるなど多数特典がある
- <https://www.zuerich.com/en/zurichcard>



- 宿泊先で配布
- 観光局で受け取り

● ローザンヌ・トランスポートカード【Lausanne】

- ・市内のホテルに宿泊するともらえる交通パス
- ・ローザンヌ市内と近郊を結ぶメトロや市バスなど市内交通(2等車)が無料
- ・対岸にあるエヴィアン(仏)へ渡る湖船や美術館や博物館などの入場券が割引



Swiss Travel System AGが取り組む

- ・2011年、スイス連邦鉄道とスイス政府観光局、5つの私鉄会社を株主とする株式会社として独立
- ・「スイストラベルシステム」を企画し、スイストラベルパスを発売
- ・外国人旅行者がスイスを自由に旅行できるように企画された便利な交通バスを企画・販売

地域の観光関連事業者が展開

●ベルン・チケット【Bern】

- ・ベルン市内の宿泊施設に1泊以上するともらえる「ベルン・チケット」
- ・市内交通が乗り放題となるパスで、トラムやバス、マルツィリ線やグレン・ケーブルカーも利用可能
- ・市内交通のゾーン100/101 エリアをカバー
- ・ベルン空港や駅から宿泊先のホテルに着くまで市内交通を利用したい場合はホテルの予約確認書を提示して利用できる

<https://www.bern.com/en/bern-ticket/instructions>



DMO(観光地域づくり法人) of the destination of Bernが取り組む

- ・HotellerieSuisse Bern+ Mittelland(HotellerieSuisse の地域協会、すべてのホテルが統括組織と地域協会の両方のメンバーとして展開)、ベルン市などが協力

●バーゼル・カード【Basel】

- ・市内交通が無料になるパスに加えて、博物館・美術館、現地ツアー、ショップ、レストランの割引や特別サービス
- ・ライン川の渡し船や動物園の無料利用などの各種特典がついたカード

<https://www.basel.com/de/baselcard> <https://holidaystoswitzerland.com/things-to-do-in-basel/>



非営利団体Basel Tourismが取り組む

- ・観光で訪ねている宿泊者に負担される税(大人1人当たりCHF 4)を公共交通費用を無料にして還元するシステム

●モントルー・リヴィエラカード【Montreux-Vevey】

- ・モントルーまたはヴヴェイのホテルに1泊以上するとチェックイン時にもらえるパス
- ・トロリーバスなどの市内交通を無料で利用できる
- ・レマン湖クルーズや登山鉄道、ケーブルカー、シヨン城、イエニツシュ美術館などの施設が半額

<https://www.montreuxriviera.com/en/Z12398/montreux-riviera-card>



民間会社Montreux-Vevey Tourismeが取り組む

● 宿泊先で配布

施策3 送迎バス等の活用と予約配車システムを活用した効率的運用

複数の車両により送迎を行っている管理会社が ICT の予約配車システムを導入、活用することで効率化を図るところから実証を行い、次の段階では、複数の管理会社が連携し、既存の公共交通機関(鉄道、バス、タクシー等)に加え、経路検索・予約・決済・観光情報の提供等を一連のサービスとして行う「MaaS」の導入の検討が求められます。

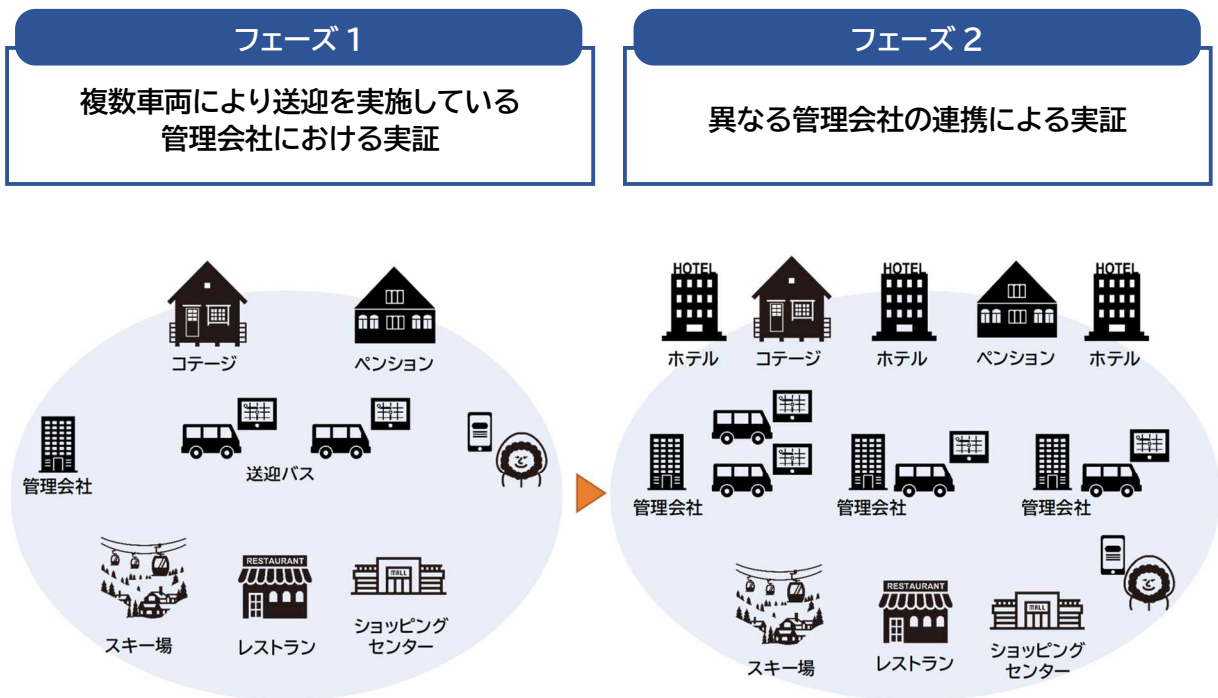


図 4-1 送迎バス等の活用と予約配車システムを活用のイメージ

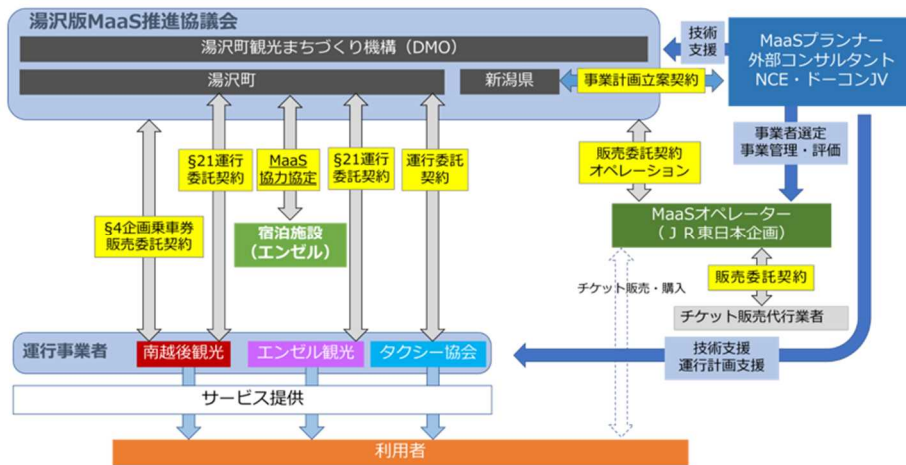
事例

湯沢版 MaaS (令和3年度実証実験 2021/7/16~9/12)



- ・地域に MaaS 協議会を設置、行政と MaaS プランナーが協議を重ねてプランを検討
- ・既存路線バス/ホテル送迎バス/実証実験で用運行するバスに乗車可能なサブスクチケットを用意
※オプションで地域住民向け定額タクシーチケット発行
- ・乗り継ぎ拠点にトランジットセンターを設置
- ・人口約 8000 人、東京から新幹線で約 80 分の移動距離
- ・苗場をはじめ、国内有数のスキーリゾートが存在
- ・自然も多くグリーンシーズンも魅力にあふれる
- ・移住者も徐々に増え始め、コロナ禍では人口が増加

● 擬似的な運輸連合の組織の立ち上げと持続可能なビジネスモデルの立案



● 持続可能な運行に向けた財源確保の検討

- ・移動の利便性を担保できるサービスレベルを維持し持続可能な運行を実現するため、財源の確保とそれに対応した事業体制を検討
- ・多様なサービスが混在、また、観光地であるなど民間事業の効率性をも活かせる立地である点、さらにサービス水準を目標の一つに据えていることから「エリア一括協定運行事業」の活用の可能性を検討

表 財源確保の検討案

財源確保の検討案	概要	負担者
受益者負担	・通常通り利用者(受益者)から、利用料を徴収してその利用料を用いて維持する方法。ただし、モビリティバス(町内の多様な移動サービスを利用できる券)の設定を行って利便性を高め、利用者を増やすことを目指す。 ・特に町民向けには、定期・定額購入(サブスクリプション)のモビリティバスを発行も検討。	町民や観光客等の利用者
宿泊税	・観光客の宿泊(または入湯、リフト券等)に課税し、一部を移動サービス維持の財源とする方法。	観光客等の施設利用者
観光パッケージで販売	・宿泊客の送迎サービスなどに代わり、モビリティバス(1日券等)の料金を宿泊料金に上乗せして徴収し、移動サービスの維持に活用する方法。	観光客等の施設利用者

● 送迎バス等を組み合わせた路線バスの効率化・サービスレベル向上

- ・路線バスと送迎バス等の運行ルートが重複、非効率な運行になっていることから、一部の送迎バス等を路線バスに統合することを検討
- ・運行頻度の増加・運行時間の拡大を図り、町民の日常的な移動(通勤・通学、買い物、通院、夜間の飲食)や観光周遊のための路線バス利用者増を目指す

資料: 合同会社 MoDip 諸星氏資料

施策 4 空港-ニセコエリア間の手荷物と人の切り離し（手ぶら観光推進）

観光客が北海道入りし、ニセコエリアへ移動・滞在、帰りの際、大型手荷物を宿泊施設や空港まで輸送することで、ニセコエリアの「利便性向上・おもてなし」の実現を図ることが求められます。ニセコにおける物流業と交通業の連携によって、手ぶらでの観光を支援するとともに、今後、輸送の「安心・安全」の確保も目指す必要があります。

事例

「手ぶらチェックインサービス」における RFID の活用

- ・2017年2月に開催された「冬季アジア札幌大会」で IC タグを活用した搭乗時の「手ぶらチェックインサービス」を提供
- ・選手の帰国が集中する大会終了後、選手村で選手の手荷物を預り、空港での受渡しを実施
- ・IC タグの一括読み取り等を用いた管理により「手荷物受渡しのスムーズ化」、「フライト遅延ゼロ」を実現

組織委員会の抱える課題

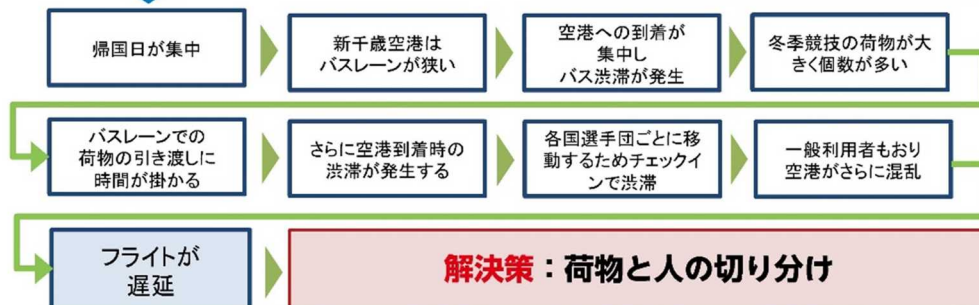
ウィンタースポーツ

→ 道具が多い・重い・大きい



荷物が多くて
移動が大変!!

通常時でも混雑する新千歳空港



各国選手団の手荷物輸送



「アスリートファーストを
実現したい!!」

輸送宿泊係様

入国は大会ホスト国としての最初の印象作り。
帰国は最後の印象作りで特に重要だが、
選手の帰国日が閉会式翌日に集中している。

**乗り継ぎ便を利用する
選手もいるため
フライトの遅延は絶対にNG!**

解決方法：1. 荷物配送登録（選手村）

① ADカード（資格認定カード）と荷受け情報の登録

ADカードのバーコードを読み込み、事前に登録された情報（届け先・依頼主・帰国フライト）を荷受管理システムに表示。預入荷物の情報を登録。

② ADカードへのICタグ貼り付け

ICタグ（IC書き込み&バーコード印字済み）をADカード裏面に貼り付け。

③ 送り状とICタグ付き荷札への貼り付け

ICタグ付き荷札（IC書き込み&バーコード印字済み）に配送伝票を貼り付け。

④ 荷受け情報とIC情報のひも付け

ICタグ付き荷札を荷物に取り付ける。ADカード（表面・裏面ICタグ）、送り状、ICタグ付き荷札の全てのバーコードを読み取り、それぞれのナンバーをひも付けて登録。



⑤ スtockセンター（空港）へ配送

登録が完了した荷物は、フライト&競技ごとに空港のストックセンターへ配送。ストックセンター到着時には、荷物のICタグ付き荷札を読み取り到着確認を実施。



解決方法：2. 荷物受渡し（空港）

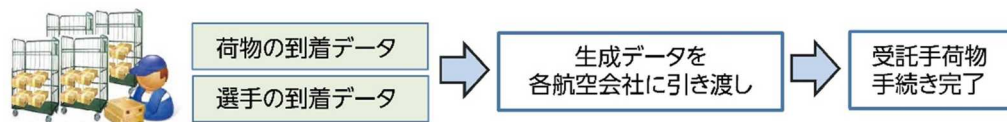
① 選手到着

選手を乗せた専用バスが新千歳空港に到着。空港内移動時に選手のADカード（ICタグ）を読み取り、選手到着情報をストックセンターへ通知。

② スtockセンターから荷物の受け渡し

選手到着情報を元に荷物の受け渡しを実施。同時に「選手到着情報」と「荷物受渡し情報」をひも付けたデータを生成し、各航空会社に引き渡し。そのデータを元に、航空会社では受託手荷物の手続きを完了。

（注）データ受け渡しによる受託手荷物の手続きが不可の航空会社の場合は、空港で荷物を選手に受け渡し、各選手が受託手続きを実施しました。



資料：一般社団法人日本自動認識システム協会

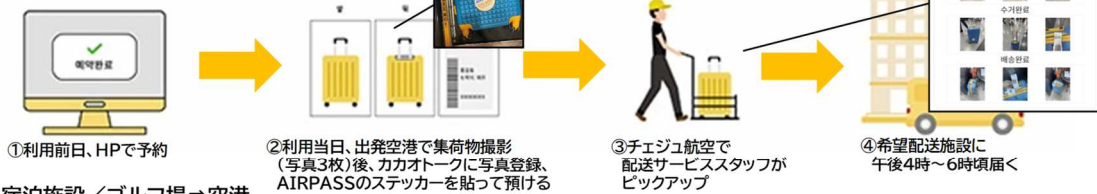
事例

韓国の空港荷物配送サービス

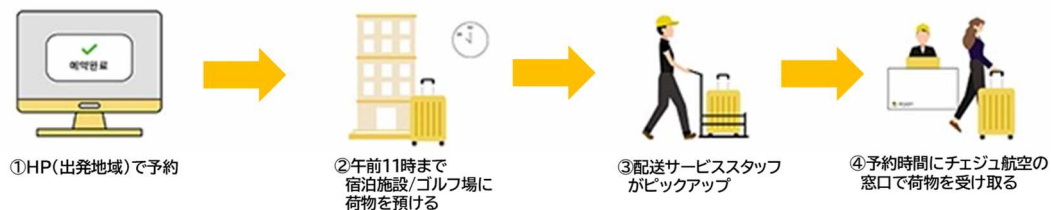
- ・2021年7月1年間試験運営:最初は航空会社6社が参加、金浦空港⇄済州空港間のサービスをスタート
- ・円滑な事業運営のために空港・航空会社・荷物配送業者間の MOU (Memorandum of Understanding、基本合意書)締結
- ・荷物配送業者間は、スタートアップ企業。駅のスマート保管ロッカーの O2O(Offline to Online)サービスを全国単位に拡張してインフラを整備
- ・2022 年、参加航空会社9社、利用可能空港も6空港に拡大韓国の「2022 消費者が選んだブランド」アワードで、集荷物運送サービス部門 1 位に選ばれる
- ・コロナ禍で国内旅行の需要(特に、済州空港)が多かったことも影響している
- ・オフライン店舗では、ポラロイドカメラ、自転車の梱包配送サービスなども提供
- ・予約システム利用により、荷物のリアルタイムの位置確認が可能

●配送の仕組み

■出発空港⇒宿泊施設／ゴルフ場



■宿泊施設／ゴルフ場⇒空港



●利用料金

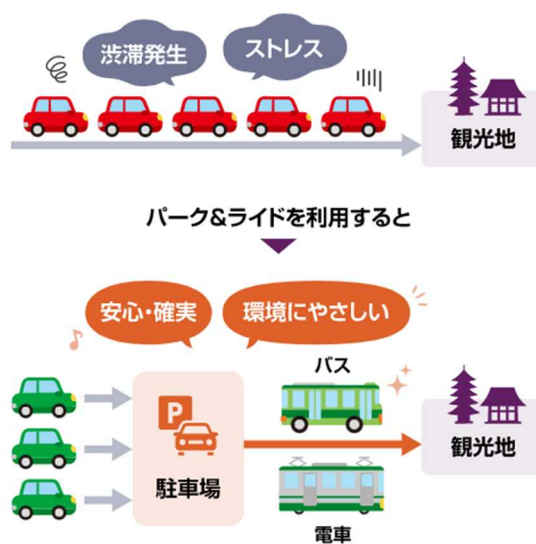
S	M	L
15,000W	15,000W	20,000W
≒1,500円	≒1,500円	≒2,000円
 20インチ ・20インチ 机内用 キャリー ・백팩가방	 24インチ ・24인치 机内용 캐리어 ・등산가방	 28インチ ・28인치 机内용 캐리어

エアバス利用客に20%割引
20%할인

資料: <https://zimcarry.net/>

施策5 P&BR等による車両流入抑制

渋滞対策として、遠方や倶知安町のマイカー利用者を対象に、エリア内への自動車流入抑制を目的として「パークアンドバスライドシステム(P&BR)」を導入するなど、また、マイカーからシャトルバスへの乗り換えを促進するため、P&BRに関する情報提供及び、P&BR 駐車場への経路誘導等を実施することが考えられます。しかしながら、2023年の冬季は特に渋滞が問題になっていることから、観光期における交通渋滞を解消するためには、宿泊者はもちろん、従業員等より多くのマイカー利用者に対して P&BR システムを認知させ、手段転換を促すとともに、効率的かつ有効な情報提供が求められます。



資料：京都市都市計画局歩くまち京都推進室

図 4-2 パークアンドバスライドシステム(P&BR)

施策 6 附置義務条例緩和と交通施策の組み合わせ

MaaS などの活用による自家用車やレンタカーからの公共交通への転換に合わせて、温室効果ガスの削減の観点から、必要な駐車需要に配慮しながら駐車需要の低減に資する取組を進める必要があります。そのため、公共交通利用者への特典や公共交通利用促進についての広報の実施、従業員等への公共交通利用転換への対策を講じながら公共交通利用促進策を進めるとともに附置義務駐車台数の引き下げへの検討を総合的に進める必要があります。

「倶知安町建築物等に関する指導要綱」の運用基準について

■第 12 条(車庫又は駐車スペースの確保)

1.算定基準について

ホテル・旅館(コンドホテルを含む)

：宿泊室数を 3 で除した数以上とする。ただし、貸し別荘は貸出形態に応じた数以上とする。

令和 2 年 10 月 15 日

事例

札幌市公共交通利用促進措置等による特例制度(附置義務駐車台数の緩和)

・附置義務条例の対象となる建築物の事業者が、公共交通利用促進等の駐車需要の低減に資する取組や駐車施設の集約化の取組を行う場合であって、当該建築物及び当該駐車施設の周辺の道路の安全及び円滑な交通に支障を生じさせるおそれがないと市長が認めるとき、附置義務駐車台数を最大 50%減じることができます。札幌市が認める公共交通利用促進等に係る取組内容については、以下のとおりです。

取組内容	緩和率
公共交通利用促進PR(必須)	—
マイカー通勤規制	5%
公共交通利用者への運賃補助	10%
公共交通利用者へのポイント付与	10%
公共交通利用者への配送サービス	10%
公共交通待合施設の整備(全天候型以外)	20%(10%)
公共地下通路等への接続	20%
駐車場の集約化	最大20%

資料：札幌市まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課 HP

第5章 課題の共有と施策の検討を行うための ワーキンググループの開催

5-1 第1回 公共交通利便性向上方策検討ワーキンググループ

5-1-1 開催日時

令和5年1月12日 13:30-15:30

5-1-2 開催場所

倶知安町公民館 中会議室

5-1-3 出席者

《構成員》

名前	所属	
高橋 哲人	倶知安町 総合政策課	主幹
大塚 裕之	倶知安町 総合政策課	係長
萩野 誠一	倶知安町 観光商工課	課長
高田 伸次	ニセコ町 企画環境課	経営企画係長
荒井 征人	ニセコバス 総務部	部長
長井 聡	(一社)ニセコプロモーションボード	事務局長代行
向田 薫	事務ねこ舎	代表
釜江 良尚	東急不動産(株) ホテル・リゾート開発企画本部ホテル・リゾート第二部	グループリーダー部長
望月 巧実	東急不動産(株)ホテル・リゾート開発企画本部ホテル・ リゾート第二部	グループリーダー課長
鈴木 紀彦 ※WEB参加	(一社)倶知安観光協会	事務局長

《オブザーバー》

名前	所属	
大湊 亮輔	小樽商科大学 グローカル戦略推進センター	学術研究員
佐藤 秀典	(株)ユニ・ランド 地域支援事業部	本部長

《事務局》

名前	所属	
蹴揚 秀男	北海道運輸局 交通政策部	交通政策部長
久原 賢一	北海道運輸局 交通政策部	計画調整官
大井 元揮	(一社)北海道開発技術センター 調査研究部	上席研究員
吉田 隆亮	(一社)北海道開発技術センター 調査研究部	主任研究員
金 貞姫	(一社)北海道開発技術センター 調査研究部	研究員

5-1-4 議事内容

1. 開会挨拶（北海道運輸局交通政策部長 蹴揚 秀男）
2. 出席者紹介
3. 議事
 - (1) 北海道運輸局調査事業「ニセコ地域における ICT 等を活用した公共交通の利便性向上方策検討調査等業務」の概要について
 - (2) ニセコエリアの公共交通の現況について
 - (3) ニセコエリアの輸送力調査について
 - (4) ひらふ無料循環型バス・HANAZONO 無料シャトルバスの OD 調査について
 - (5) ニセコエリアの交通の課題について
4. 今後のスケジュール

5-2 第2回 公共交通利便性向上方策検討ワーキンググループ

5-2-1 開催日時

令和5年3月20日 13:30-15:30

5-2-2 開催場所

倶知安町公民館 中ホール

5-2-3 出席者

《構成員》

名前	所属	
高橋 哲人	倶知安町 総合政策課	主幹
大塚 裕之	倶知安町 総合政策課	係長
沼田 尚也	倶知安町 観光商工課	観光係長
高田 伸次	ニセコ町 企画環境課	経営企画係長
荒井 征人	ニセコバス 総務部	部長
長井 聡	(一社)ニセコプロモーションボード	事務局長代行
向田 薫	事務ねこ舎	代表
釜江 良尚 ※WEB参加	東急不動産(株) ホテル・リゾート開発企画本部ホテル・リゾート第二部	グループリーダー部長
望月 巧実 ※WEB参加	東急不動産(株)ホテル・リゾート開発企画本部ホテル・リゾート第二部	グループリーダー課長
鈴木 紀彦 ※WEB参加	(一社)倶知安観光協会	事務局長

《オブザーバー》

名前	所属	
大湊 亮輔 ※WEB参加	グローバル戦略推進センター	学術研究員
佐藤 秀典	(株)ユニ・ランド 地域支援事業部	本部長

《事務局》

名前	所属	
蹴揚 秀男	北海道運輸局 交通政策部	交通政策部長
久原 賢一	北海道運輸局 交通政策部	計画調整官
平田 圭巨	北海道運輸局 交通政策部	企画第2係長
大井 元揮	(一社)北海道開発技術センター 調査研究部	上席研究員
金 貞姫	(一社)北海道開発技術センター 調査研究部	研究員

5-2-4 議事内容

1. 開会挨拶（北海道運輸局交通政策部長 蹴揚 秀男）
2. 出席者紹介
3. 議事
 - (1) ニセコエリアの輸送力調査について
 - (2) ニセコエリアの交通課題の設定と解決に資する可能性のある他地域事例
 - (3) ニセコエリアの交通課題解決に向けた意見交換
4. その他