

函館線「長万部・小樽間」の地域交通の確保方策については、令和4年3月の後志ブロック会議で「バス方式」とすることを確認し、地域の実情等を考慮したバスルート及びダイヤの設定などについて幹事会を中心に検討を行ってきた。

検討にあたっては、住民の方々のご意見や沿線自治体の考え方などを踏まえながら協議を進めてきており、今回、その検討状況を「中間報告」として取りまとめた。

1 地域交通の確保に向けた検討

(1) バスルート等の検討

「バスルート・ダイヤの設定に係る基本的な考え方」に基づき、利用者実態に応じた地域の足の確保などの協議を進めてきた。ルート設定にあたっては、既存のバスルートの活用を基本として、特に輸送密度が高い区間は、実際にバスでの輸送が可能かどうかの検討を行ってきた。

(2) バスダイヤの検討

現行の鉄道ダイヤの運行本数を基本に、主要駅や交通結節点での乗り継ぎ便の検討、それを踏まえたバスダイヤの新設の検討を行ってきた。

一方で、利用人員の少ない時間帯や運行区間については、バス以外の輸送手段の検討も必要であり、今後、バス事業者と協議を進めていく中で運転手不足などのバス事業者を取り巻く環境等も十分考慮しながら、検討を進めていく。

【バスルート・ダイヤの設定に係る基本的な考え方】

方策等	検討方針等
移動手段確保	<ul style="list-style-type: none"> 現行鉄道の実態を踏まえたバスダイヤの検討 交通結節点となる乗継ぎ拠点等の整備に向けた検討
利便性確保	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態に応じたバスルート・ダイヤの検討 通勤・通学、日常生活や観光などに応じたダイヤの検討
速達性向上	<ul style="list-style-type: none"> バスの機動性を活かしたバスルートの検討 高速道路を活用したバスルートの検討

(3) 区間別検討会の設置

現行の鉄道の利用状況など、地域の実情等を踏まえた協議を進めるため、昨年3月に「区間別検討会」を設置し、道と沿線自治体に加え、オブザーバーとしてバス事業者にも参画いただき4つの区間ごとに持続可能な地域交通の確保に向けた検討を進めてきた。

【区間別検討会の構成等】

区間	路線	関係市町	バス事業者
長万部・黒松内間	長万部・黒松内	長万部町、黒松内町、寿都町	中央バス ニセコバス 道南バス
黒松内・倶知安間	黒松内・倶知安 蘭越・倶知安	長万部町、黒松内町、蘭越町 ニセコ町、倶知安町、寿都町	
ニセコ・余市間	ニセコ・小樽 銀山・余市	ニセコ町、倶知安町、共和町 仁木町、余市町、小樽市	
余市・小樽間	余市・小樽	余市町、小樽市	

◇ 検討事項等

区間別検討会では、主にバスルートの設定に関して、各地域の実情や多様化する地域のニーズに対応した運行形態とするため、地域住民の皆様からのご意見を踏まえながら検討を進めてきた。特に、移動手段の確保として、「黒松内・蘭越間」や塩谷駅・銀山駅周辺などは、バス運行のあり方等の検討を進めており、また、利便性の高いバスルート等の設定として、国道から現駅への乗り入れや交通拠点施設の整備、新たなバス停留所の設置などについて、バス事業者などの関係者を交えながら具体の検討を進めていく。

◇ 今後の進め方

バス運行の検討については、今回の「中間報告」に基づき、今後、関係するバス事業者に対して、後志地域における新たなバス運行形態の構築についての協力を求めるとともに、これまで区間別検討会で検討を進めてきた事項で、継続的に協議が必要な課題等について、引き続き、区間別検討会の場で協議を進めていく。

2 交通拠点施設の検討

バスルートの起点と終点、または、複数のバス路線が交わる結節点を「交通拠点施設」として、現行の余市駅や倶知安駅、さらには、黒松内駅、長万部駅などには、バス運転手の休憩所やバス車両の待機所などの機能も有する拠点施設の整備について、バス事業者を交えた協議を進める。

併せて、沿線自治体においても、これまで駅を中心としてきた人の動きが、今後、商業施設や住宅街などを中心とした場所に移行する場合も想定されることから、まちづくりの観点も含めて、地域住民の皆様のご意見も伺いながら、利便性の高いバスの運行体制の構築を進めていく。

3 バス停留所の設定

停留所の設定に関しては、高校や病院などの目的地付近に設置するなど、地域の皆様からの要望に沿った、利便性の高いバスルート等となるよう、バスロケーションシステムの導入なども含めた検討を進める。ただし、停留所の増設は、バス運行時間が増加することで、速達性が損なわれる恐れもあるため、設定にあたっては、利用実態などに十分留意しながら、既存バス停の移設や存廃も含めバス事業者との協議が必要である。

また、停留所は、除雪など施設整備・管理方法の検討が必要であり、設置にあたっては、雨天時などに不便なく利用できる施設とすることが重要である。そのため、沿線自治体においては、まちづくりの観点も含めながら、必要に応じて現行の鉄道施設を有効活用するなど、新たなまちづくりに向けた検討を進めていくことが重要である。

<停留所の増設を検討している箇所>

- ・ 黒松内町内 道の駅「くろまつない」前の国道
- ・ 蘭越町内 目名駅／蘭越駅前／大谷団地
- ・ ニセコ町内 停車場線沿線
- ・ 倶知安町内 倶知安高校前
- ・ 仁木町内 上山道駐車場付近
- ・ 小樽市内 塩谷駅前／小樽環状線沿線

一般的なバス停



バスロケーションシステムを導入したバス停



(出典：国土交通省資料)

4 バス車両の検討

バス車両については、長距離路線（トイレ、車椅子対応に考慮）と短距離路線でそれぞれ運行形態が異なるため、利用者の利便性などを踏まえた車両の導入を検討する。車両形式の検討に際しては、環境負荷軽減や新たな未来志向による交通形態の導入など、地域からの要望等を踏まえながら、例えば、高齢者でも乗降しやすい低床バス、環境に配慮した電気バス（EV）、プラグインハイブリットバス（軽油等）、燃料電池バス（水素）等の導入に向けた検討を行う。

環境配慮型バスの導入には、充電設備や水素ステーションなど、インフラ整備も必要であるため、導入に必要な費用や走行可能距離等、地域での導入を前提とした実証実験等を行い、メリットとデメリットを比較検討しながら、新たな地域交通体系の構築に必要な車両型式について検討を進めていく。

<長距離と短距離の車種設定の考え方>

【長距離】

50km以上で停留所が限定される長距離路線は、乗客全員が着席できるハイデッカータイプの車両（車椅子乗降にも考慮が必要）

【短距離】

50km未満の短距離路線は路線バスタイプ（ノンステップバス）の車両

EVバス（電気バス）



(出典：国土交通省資料)

5 バス運行経費に関する考え方

バス運行などの具体的な検討を進めるため、路線の維持・確保に向けたバス事業者との協議において、バス運行経費に対する考え方を事前に自治体間で整理する必要がある。そのため、仮に、バス運行により欠損が生じた場合には、欠損に対する支援策として、自治体間で統一的な考え方が必要になることから、これまで幹事会の場で検討を進めてきた以下の事項について、今回のブロック会議で協議会としての方針を取りまとめる必要がある。

<運行経費に対する考え方>

- ・ 補助制度の活用が見込める路線については、地域間幹線系統補助や広域生活交通路線補助などを活用する。
- ・ 運行経費の算出に用いるキロ当たり単価は事業者単価とし、収支後に、実際に生じる運行費用に対する欠損は自治体が補填する。
- ・ 既存のバス路線を活用した場合は、並行在来線の協議によりバス代替路線として位置付けされた区間の欠損を自治体が補填する。



<バス運行に要する費用等>

バス運行経費の試算については、これまで幹事会で考え方などを示してきたが、今後、より実態に即した運行経費等の積算には、地域（区間）ごとの運賃設定など、必要に応じて法定協議会（北海道後志地域公共交通活性化協議会）による関係間の協議を行う場合も想定されるため、状況等を見極めていく必要がある。

6 今後の協議の進め方

今回、「中間報告」として取りまとめた地域案については、協議会として考え方の共有を図った上で、協議会の事務局である北海道が、後志地域でバス運行を担っているバス事業者に対し、運行等について協力を求めていく。

それを踏まえ、今後、バス事業者からの協力を得ながら、実際のバス運行に向けたルートやダイヤ等の設定や拠点施設の整備など具体的な検討を進め、最終的には後志地域にとって最適な地域公共交通体系の構築を目指していく。