

---

## 5. 地域公共交通の課題

各種調査結果等を踏まえて、当地域における公共交通の問題点を整理し、課題をとりまとめた。

### 5.1 さっぽろ連携中枢都市圏の公共交通に関する問題点

当地域の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性を踏まえ、各方面における公共交通に関する問題点を整理した。

#### (1) 小樽方面（小樽市・札幌市）の公共交通に関する問題点

当方面の公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

##### 問題点①：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

- ・住民アンケートによると、現在は日常的に自家用車を利用していても、高齢などの理由で将来的に運転が困難となった場合に、公共交通を主な移動手段として考えている割合が8割以上を占めており、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。

##### 問題点②：路線バスの利用が低迷している。

- ・当方面は、JR 函館本線や高速バス、路線バスの小樽線といった複数の公共交通が運行しており、移動目的や発着地に応じた使い分けがされているが、路線バスの小樽線は利用者が少ない便や区間が存在しており、今後、現状のサービスを維持することが難しくなる可能性がある。

---

## (2) 北東方面（岩見沢市・江別市・新篠津村・南幌町・札幌市）の公共交通に関する問題点

当方面の公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

### 問題点①：自家用車での移動に依存している。

- ・新篠津村と南幌町は世帯当たり乗用車保有台数が高く、住民アンケートによると、日常的に運転している人の割合が9割以上、高齢者も約9割が日常的に運転をしている。また、75歳以上になっても運転する意向が約7割～約8割と、自家用車での移動に依存している状況である。

### 問題点②：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

- ・住民アンケートによると、将来的に自家用車の運転が困難になった場合に、公共交通を主な移動手段として考えている割合が、江別市で約8割、岩見沢市と南幌町で約7割を占めており、特に、江別市と南幌町は、2030（令和12）年に向けて高齢者人口の増加が推計されていることから、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。また、新篠津村は、総合病院がないため、江別市や岩見沢市への通院手段の確保が必要である。

### 問題点③：高校生の通学が広域化している。

- ・新篠津村と南幌町は高校がなく、他市町の高校に通学する必要があるため、通学手段の確保が必要である。

### 問題点④：路線バスの利用が低迷している。

- ・岩見沢市・江別市～札幌市間は、JR函館本線や高速バス、路線バスといった複数の公共交通が運行しており、移動目的や発着地に依じた使い分けがされているが、路線バスの一部（札江線）は、時間帯や区間によっては利用者が少ないことから収支状況が厳しく、国庫補助を活用しながら運行を維持している。
- ・南幌町～江別市間や新篠津村～岩見沢市・江別市間を運行するバス路線（高速くりやま号、高速ゆうばり号、新札夕線、札幌代行線、北新線、江別月形線）は、生活路線として重要な路線だが、利用者が少ないことから収支状況が厳しく、いずれも国庫補助を活用しながら運行を維持している。

### 問題点⑤：公共交通が利用しにくいエリアが現存している。

- ・南幌町や岩見沢市は、交通空白地域を対象にデマンド交通を運行することで、幹線・広域交通を補完する生活圈交通の確保に努めているが、新篠津村においては、公共交通を容易に利用できない公共交通の空白地域が一部ある。

---

**(3) 南東方面（千歳市・恵庭市・北広島市・長沼町・札幌市）の公共交通に関する問題点**

当方面の公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

**問題点①：自家用車での移動に依存している。**

- ・長沼町は世帯当たり乗用車保有台数が高く、住民アンケートによると、日常的に運転している人の割合が8割以上、高齢者も約8割が日常的に運転をしている。また、75歳以上になっても運転する意向が約8割と、自家用車での移動に依存している状況である。

**問題点②：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。**

- ・住民アンケートによると、将来的に自家用車の運転が困難になった場合に、公共交通を主な移動手段として考えている割合が、千歳市と北広島市で約8割、恵庭市と長沼町で約7割を占めており、特に、千歳市と恵庭市は、2030（令和12）年に向けて高齢者人口の増加が推計されていることから、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。

**問題点③：高校生の通学が広域化している。**

- ・長沼町には、高校が1校あるが、札幌市や北広島市等の高校に通学する生徒も多く、公共交通を利用して通学する生徒もいるため、通学手段の確保が必要である。

**問題点④：路線バスの利用が低迷している。**

- ・千歳市・恵庭市・北広島市～札幌市間は、JR千歳線や高速バス、路線バスといった複数の公共交通が運行しており、移動目的や発着地に応じた使い分けがされているが、広域交通を担う路線バスの一部（千歳線）は、時間帯や区間によっては利用者が少ないことから収支状況が厳しく、国庫補助を活用しながら運行を維持している。

---

#### (4) 石狩方面（石狩市・札幌市）の公共交通に関する問題点

当方面の公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

##### 問題点①：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

- ・住民アンケートによると、将来的に自家用車の運転が困難になった場合、バスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が約 8 割と、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。

##### 問題点②：高校生の通学が広域化している。

- ・石狩市には、高校が 2 校あるが、札幌市の高校に通学する生徒も多く、公共交通を利用して通学する生徒もいるため、通学手段の確保が必要である。

##### 問題点③：路線バスの利用が低迷している。

- ・石狩市～札幌市間は、通勤や通学等の移動のニーズは多いが、全体では、公共交通の利用頻度はあまり高くなく、路線バスも時間帯や区間によっては利用者が少ない状況である。このため、当地区の広域交通を担う路線バスの一部（札厚線、石狩線、手稲線）は収支状況が厳しく、いずれも国庫補助を活用しながら運行を維持している。

##### 問題点④：公共交通が利用しにくいエリアが現存している。

- ・石狩市は、通勤・通学や買い物、通院などを目的とした札幌市への生活移動のニーズが多くあり、広域交通の役割を担うバス路線がこの移動を支えているが、バス停へのアクセスが悪く、公共交通を容易に利用できない公共交通の空白地域が一部ある。

---

## (5) 当別方面（当別町・札幌市）の公共交通に関する問題点

当方面の公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

### 問題点①：自家用車での移動に依存している。

- ・当別町は世帯当たり乗用車保有台数が高く、住民アンケートによると、日常的に運転している人の割合が約7割を占め、高齢者においても約7割が日常的に運転をしている。また、75歳以上になっても運転する意向が約8割、80歳以上になっても運転する意向が約6割と、自家用車での移動に依存している状況である。

### 問題点②：移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる。

- ・住民アンケートによると、当別町は、将来的に自家用車の運転が困難になった場合、バスなどの公共交通を主な移動手段として考えている割合が約7割を占めており、2030（令和12）年に向けて高齢者人口の増加が推計されていることから、今後、自らの移動手段を持たない高齢者の増加が懸念される。また、当別町は、総合病院が立地していないため、札幌市や江別市への通院手段の確保が必要である。

### 問題点③：高校生の通学が広域化している。

- ・当別町には、高校が1校あるが、札幌市等の高校に通学する生徒も多く、公共交通を利用して通学する生徒もいるため、通学手段の確保が必要である。

### 問題点④：路線バスの利用が低迷している。

- ・月形当別線は、生活路線として重要な路線だが、利用者が少ないことから収支状況が厳しく、国庫補助を活用しながら運行を維持している。

### 問題点⑤：公共交通が利用しにくいエリアが現存している。

- ・当別町は、通勤・通学や買い物、通院などを目的とした札幌市への生活移動のニーズが多くあり、鉄道や広域交通の役割を担うバス路線がこの移動を支えているが、鉄道駅やバス停へのアクセスが悪く、公共交通を容易に利用できない公共交通の空白地域が一部ある。

---

## (6) その他さっぽろ連携中枢都市圏全域に共通する公共交通に関する問題点

当地域の全体的な傾向・意向や交通動向を踏まえたさっぽろ連携中枢都市圏全域に共通する公共交通に関する問題点は、下記のとおりである。

### 問題点①：来訪者に公共交通が利用されていない。

- ・来訪者アンケートによると、当地域外からの来訪者は自家用車（レンタカーを含む）の利用が通常期に約7～8割と多く、鉄道の利用が約1～3割、路線バスの利用が1割未満と公共交通の利用が少ない。公共交通を利用しない理由として、「運行時間帯が合わない」、「バス停・駅と目的地の距離が遠い」、「乗継ぎが不便」、「運賃が高い」等の意見があがっており、公共交通の状況が来訪者のニーズに合わず、利用されていない状況である。また、公共交通を利用した方からは、「運賃負担の軽減」、「便数の増便」、「乗継ぎの接続性改善」、「利用のわかりやすさの改善」等のニーズがあがっている。

### 問題点②：交通モード間の乗継ぎの利便性確保が求められる。

- ・幹線・広域交通（JR、都市間バス、路線バス）の徒歩カバー圏域は限定的で、生活圏交通（路線バス、市町村営バス等）により補完することで公共交通を確保している。このため、広域移動においては、交通モード間の乗継ぎが必要となることが多いが、住民アンケートによると、公共交通を維持するための取り組みとして、「乗継ぎが必要な運用とすること」や「目的地まで時間がかかる運用とすること」は、「料金の値上げ」や「運行頻度の減少」よりも許容度が低い。また、住民アンケートやバス乗込調査において、公共交通の利用者から「乗継ぎの接続性向上」や「待合環境の改善」を望む声もあがっている。
- ・北海道新幹線の2030（令和12）年度末の札幌開業が予定されており、幹線交通を担う新幹線と他の公共交通間においても、乗継ぎの利便性や接続性の向上について検討する必要がある。

### 問題点③：バス運転手の不足が生じている。

- ・バス運転手の高齢化が進んでおり、定年退職者も増える中で、人材不足により新規の人員確保が難しく、各交通事業者において、運転手不足により、バス路線の運行に影響が生じている。

## 5.2 さっぽろ連携中枢都市圏の公共交通の課題

当地域の各方面や全域共通の公共交通に関する問題点を踏まえて、本計画で対応すべきさっぽろ連携中枢都市圏の公共交通の課題をとりまとめた。

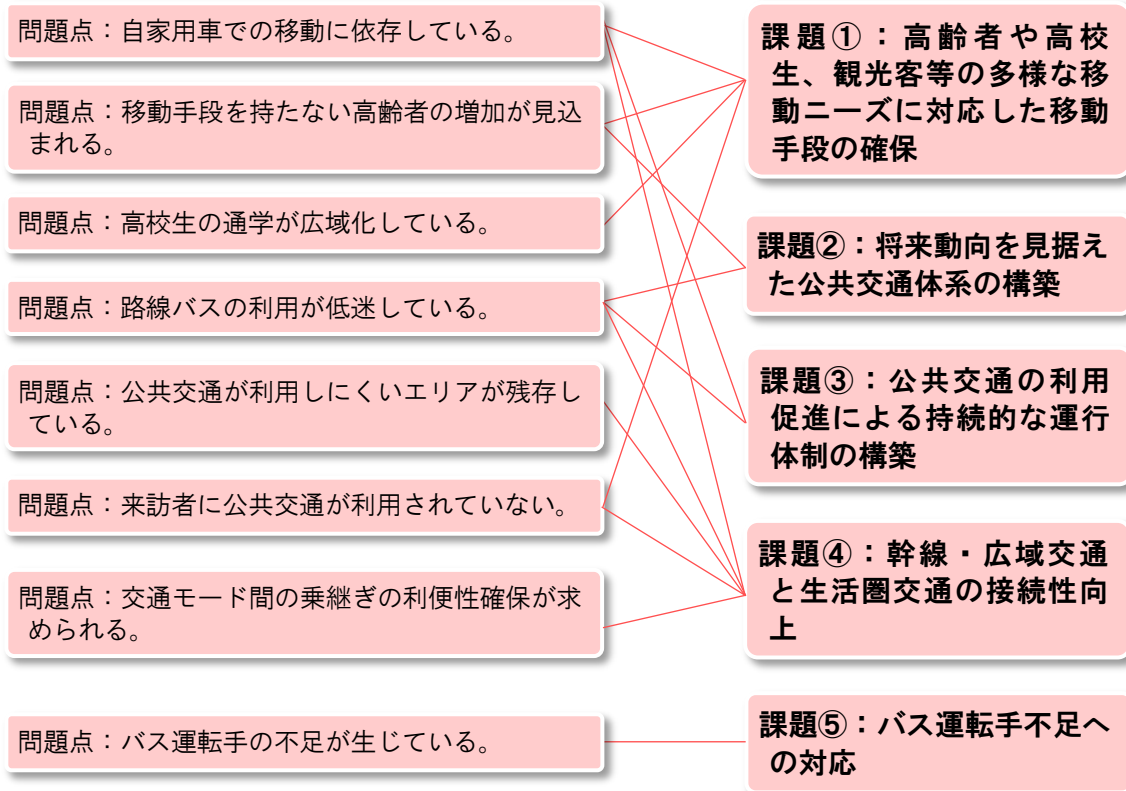


図 5-1 公共交通に関する問題点を踏まえた本計画で対応すべき課題

### 課題①：高齢者や高校生、観光客等の多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保

- ・公共交通以外の移動手段を持たない高齢者の通院・買い物や高校生の通学等における、札幌市や中核都市群（小樽市、岩見沢市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市）への市町村をまたぐ生活移動を確保しながら、道内外から訪れる観光客の移動など、多様なニーズにも対応し、自家用車に依存せずに利用しやすい環境整備や広域交通の維持・確保をしていくことが必要である。

### 課題②：将来動向を見据えた公共交通体系の構築

- ・人口減少等により、バス路線の多くは利用が低迷している一方で、今後、増加が見込まれる移動手段を持たない高齢者の外出の受け皿としての機能が期待されることを考慮しながら、交通体系を構築していくことが必要である。このため、現状の利用実態を踏まえた運行の効率化・最適化を図りつつ、将来動向も見据えた広域交通ネットワークを構築していくことが必要である。

---

### 課題③：公共交通の利用促進による持続的な運行体制の構築

- ・路線バスの利用が低迷し、運行経費を収益で賄えず、運行維持が困難な状況の路線が複数ある中で、利便性の向上や運行の効率化、住民の意識醸成等により、自家用車に依存している地域住民や来訪者の公共交通利用の促進を図り、持続的な運行体制を構築していく必要がある。

### 課題④：幹線・広域交通と生活圏交通の接続性向上

- ・鉄道や高速・路線バス等の幹線・広域交通沿線以外にも住民が分布している中で、路線バスや市町村運営のデマンド交通等の生活圏交通が運行され、住民の生活の足の確保に取り組んでいるものの、一部のエリアでは、公共交通を容易に利用できない空白地域がある。また、幹線・広域交通と生活圏交通の接続性の悪さや、乗継ぎの不便さにより、公共交通が有効に活用されていない場合もあり、接続性を向上していく必要がある。

### 課題⑤：バス運転手不足への対応

- ・地域のバス運転手の高齢化が進んでいるほか、人材不足により新規の雇用も難しい状況にあり、運転手不足が路線バスの運行に影響を及ぼしていることから、将来的な公共交通の持続性を見据えたバス運転手不足への対応が必要である。