

— 移動の自由を未来へ —

# 二セコ町地域公共交通計画

---

(案)

令和6年3月

二セコ町



# 目 次

<b>1. はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1 計画策定の趣旨 .....	1
1.2 計画の区域 .....	1
1.3 計画の期間 .....	1
1.4 上位・関連計画と本計画の位置付け .....	2
<b>2. ニセコ町の現況</b> .....	<b>14</b>
2.1 地勢・位置 .....	14
2.2 人口 .....	15
2.3 主要施設の立地状況 .....	19
2.4 観光入込 .....	21
<b>3. 地域公共交通の現状</b> .....	<b>23</b>
3.1 鉄道 .....	23
3.2 路線バス .....	26
3.3 デマンドバス .....	28
3.4 スクールバス .....	33
3.5 タクシー・ハイヤー .....	36
3.6 福井助け合い交通（ライドシェア） .....	37
3.7 公共交通の利便性向上に向けた取組 .....	38
<b>4. 移動実態・ニーズ</b> .....	<b>39</b>
4.1 通勤・通学実態 .....	39
4.2 通院実態 .....	41
4.3 住民アンケート調査 .....	42
4.4 来訪者 WEB モニタ調査 .....	58
4.5 外国人来訪者 WEB モニタ調査 .....	66
<b>5. 地域公共交通の課題</b> .....	<b>73</b>
<b>6. 基本的な方針・目標</b> .....	<b>75</b>
6.1 計画の基本的な理念・方針 .....	75
6.2 基本方針の実現に向けた目標 .....	76
<b>7. 目標達成のための施策・事業</b> .....	<b>77</b>
<b>8. 計画の評価指標・推進体制等</b> .....	<b>84</b>
8.1 計画の評価指標 .....	84
8.2 推進体制 .....	85
8.3 評価の方法 .....	86



## 1. はじめに

### 1.1 計画策定の趣旨

全国的に地域鉄道、乗合バス交通は赤字となる傾向で、地方圏における交通事業者は厳しい経営状況であり、今後必要な公共交通サービスを受けることのできない地域住民が増加する等、危機的な状況にある。

また、地方圏の自動車交通の特徴として、高齢者ドライバーの割合が高く、高齢者の交通事故が増加しており、地域公共交通による移動支援が喫緊の課題となっている。

交通弱者といわれる高齢者、子どもをはじめ、ニセコ町に住むすべての町民および本町滞在者が安全かつ快適に移動・生活ができるよう、市街地と農村地区間の交通アクセス、地域内及び地域間における交通ネットワーク構築に向け、町内公共交通のあり方を考え示すことが重要となっている。

また、令和 12（2030）年度末に予定されている北海道新幹線の札幌開業により、主要な広域交通となっている JR 函館本線が、並行在来線として JR 北海道から経営分離されることを受けて、バスを中心とした長万部～小樽間の交通体系について検討が進められている。北海道新幹線の札幌開業後は、地域の幹線・広域交通が劇的に変化することから、北海道新幹線の札幌開業後を見据えた交通体系を構築していく必要がある。

これらの背景を踏まえ、町民の生活や地域の観光等を支える持続可能な交通体系を構築するため、公共交通政策のマスタープランとなる「ニセコ町地域公共交通計画」を策定する。

### 1.2 計画の区域

本計画の計画区域は、ニセコ町を全域とする。

### 1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 6（2024）年度～令和 10（2028）年度の 5 年間とする。

※必要に応じて適宜見直しを行う。

## 1.4 上位・関連計画と本計画の位置付け

本計画は次に示す上位計画と関連計画との整合性や連携を図った内容とする。

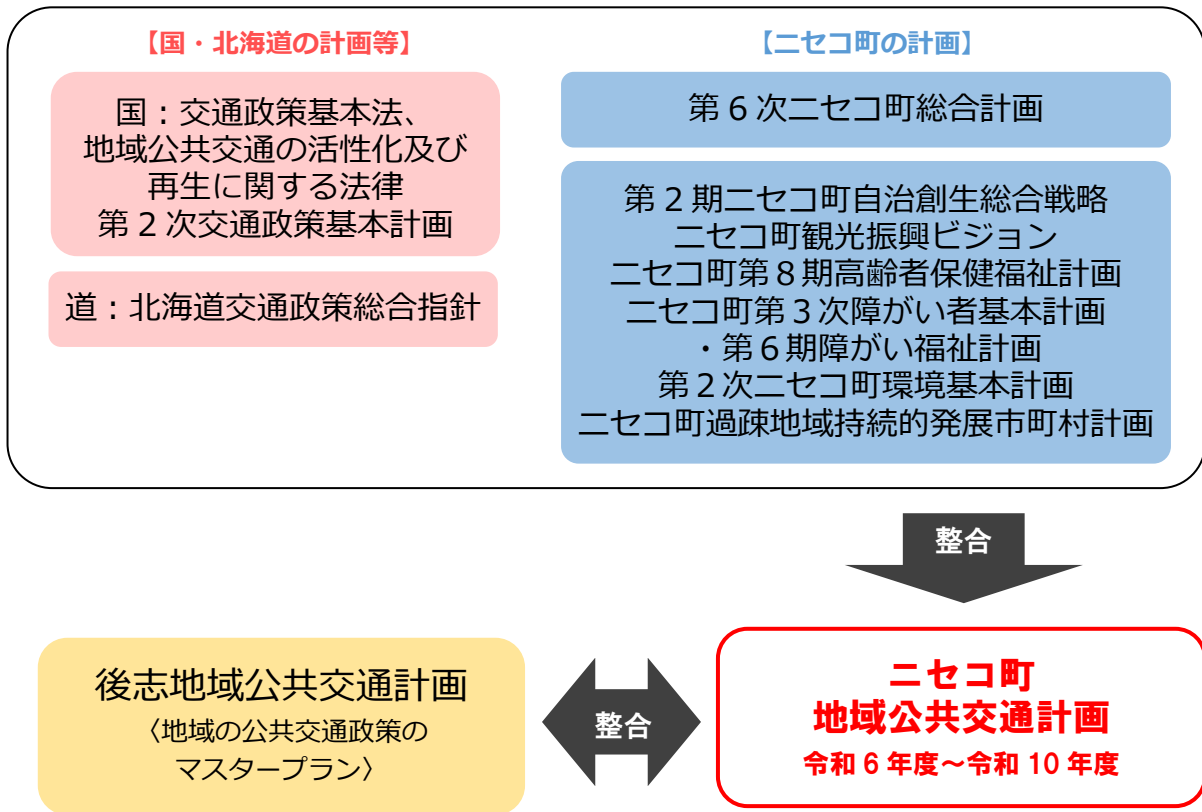


図 1.1 上位・関連計画と本計画の位置付け

## 1.4.1 交通政策基本法

公布日	平成 25 (2013) 年 11 月 27 日公布・施行
目的	交通に関する施策について、基本理念やその実現を図るための基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ることを目的としている。
概要	<p>○交通施策の推進に当たっての基本的認識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「交通」が以下を実現する機能を将来にわたって発揮できるように、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保</li> <li>②活発な地域間交流及び国際交流</li> <li>③物資の円滑な流通</li> </ul> </li> </ul> <p>○交通の機能の確保及び向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年の急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「交通」が、「豊かな国民生活の実現」や「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与するとともに、大規模災害にも的確に対応できるようにする。</li> </ul> <p>○地方公共団体等の責務および関係者の連携・協力</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地方公共団体」は、交通に関して、国との適切な役割分担を踏まえて、自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する。また、情報提供等により、住民等の基本理念に関する理解を深めて、協力を得るよう努める。</li> <li>・「交通関連事業者及び交通施設管理者」は、その業務を適切に行うよう努め、国や地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するように努める。また、業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める。</li> <li>・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。</li> </ul> <p>○交通政策基本計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通施策の基本的な方針や目標、施策等を示した「交通政策基本計画」を定めなければならない。</li> </ul>

## 1.4.2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

公布日	令和 2（2020）年 6 月 3 日一部改正・同年 11 月 27 日施行
目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。
概要	<p>○地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け</li> <li>- 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等を行うことでデータに基づく PDCA サイクルを強化</li> </ul> </li> </ul> <p>○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送資源の総動員による移動手手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 路線バス等の維持が困難と見込まれる際に、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、従前の路線バス等に代わる地域に最適な旅客運送サービスの継続を実現</li> <li>- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設し、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化するとともに、地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化し、インバウンドを含む観光ニーズへも対応</li> </ul> </li> <li>・既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 「地域公共交通利便増進事業」を創設し、路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃」等のサービス改善を促進</li> <li>- MaaS に参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設し、交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化</li> </ul> </li> </ul>



## 1.4.3 第2次交通政策基本計画（国）

計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
今後の交通政策の基本的方針	<p>A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p>B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化</p> <p>C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p>
目標・施策	<p>A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p><b>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の維持確保の取組</li> <li>・MaaSの全国での実装</li> <li>・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等</li> </ul> <p><b>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりと公共交通の連携強化</li> <li>・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現</li> <li>・スマートシティの創出 等</li> </ul> <p><b>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域での快適な移動環境整備 等</li> </ul>

1.4.4 北海道交通政策総合指針（北海道）

計画期間	平成 30（2018）年度～令和 12（2030）年度
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>
具体的な施策の展開	<p>2020 年度までの集中的な施策（重点戦略）</p> <p>①<b>インバウンド加速化戦略</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・方策 9：積極的な交通情報の提供</li> <li>・方策 12：新たな観光ルートの創出・活用</li> </ul> <p>③<b>シームレス交通戦略</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・方策 4：公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革</li> </ul> <p>④<b>地域を支える人・モノ輸送戦略</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・方策 11：人材の確保・育成や働き方改革の推進</li> </ul> <p>2030 年度までの長期的な施策</p> <p>②<b>競争と共生</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・④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</li> <li>・⑤新技術の活用と環境負荷の低減</li> </ul> <p>③<b>地域を支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・②安定した地域交通の確保</li> </ul>

### 1.4.5 後志地域公共交通計画（北海道）

「後志地域公共交通計画」における基本的な方針・目標と目標達成のための施策・事業を以下に示す。

計画期間	令和4（2022）年度～令和8（2026）年度
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
基本方針・目標	<p>基本方針 1：地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保</p> <p>目標①地域の中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保</p> <p>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</p> <p>目標③公共交通の担い手確保による路線の維持</p> <p>基本方針 2：生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化</p> <p>目標④幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化</p> <p>基本方針 3：公共交通の利用促進・持続性の確保</p> <p>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</p> <p>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</p>
施策・事業	<p>①広域交通の確保方針の設定</p> <p>②広域交通の確保に向けた運行形態の見直し等の検討</p> <p>③バスドライバーの確保</p> <p>④幹線・広域・生活圏交通間の乗換環境の向上</p> <p>⑤公共交通利用の意識醸成を図る広報活動</p> <p>⑥観光誘客による公共交通の活用</p>  <p><b>後志地域の広域交通の確保方針</b></p> <p>〈積丹～古平～余市【小樽・札幌】〔高速しゃこたん号・積丹線〕 国庫補助を活用するとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（積丹線）。</p> <p>〈岩内～共和～余市【小樽・札幌】〔高速いわい号〕 高速いわい号など長距離系統等は、国等の補助要件には当てはまる生活交通路線ではないため、その維持・確保については、通常、交通事業者により検討されるもの。</p> <p>〈神楽内～泊～岩内【神楽内線】 交通事業者への支援を継続するほか、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（神楽内線）。</p> <p>〈岩内～共和～倶知安【小沢線】 国庫補助を活用するほか、住民に対する利用意識の醸成など利用促進に取り組むとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（小沢線）。</p> <p>〈島牧～寿都～岩内【雷電線・島牧線】 国庫補助を活用するほか、住民に対する利用意識の醸成など利用促進に取り組むとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（雷電線）。 住民等の移動実態やニーズを踏まえ、交通モードの転換など公共交通サービスの最適化を図り、地域交通を維持していく（島牧線）。</p> <p>〈余市～小樽【札幌】〔JR・高速よいち号・余市線等〕 急行在来線（余市～小樽）の地域交通確保方策（第三セクターによる鉄道路線やバス転換）の決定後、最適な移動手段を検討していく。</p> <p>〈余井川～余市【小樽・札幌】〔村営バス〕 2022（令和4）年3月の赤井川線の廃止以降、赤井川村がバスの運行主体となっている。村営バスは、国庫補助等を活用するほか、必要に応じて運行経路やダイヤを調整するなど、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスを維持していく。</p> <p>〈倶知安～仁木～余市【小樽・札幌】〔JR・高速ニセコ号・小樽線〕 現在の交通体系の移動実態や北海道新幹線札幌開業後の移動ニーズを踏まえ、急行在来線（長万部～余市）の廃止に伴うバス転換に向けた運行経路、ダイヤの設定などについて検討していく。</p> <p>〈留寿都～喜茂別～札幌【札幌新幹線、東横線、羊蹄線】 交通事業者への支援を継続し、現在の交通体系を維持していく（東横線、羊蹄線）。</p> <p>〈喜茂別～京極～倶知安【京極線・粗根線】 国庫補助を活用するほか、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（京極線、粗根線）。</p> <p>〈留寿都～真狩～ニセコ～倶知安【留寿都・倶知安線】 国庫補助を活用するほか、住民に対する利用意識の醸成など利用促進に取り組むとともに、住民等の移動実態やニーズを踏まえた公共交通サービスの最適化を図り、現在の交通体系を維持していく（留寿都・倶知安線）。</p> <p>〈倶知安～ニセコ～蘭越～黒松内～長万部【JR・福井線・長万部線】 現在の交通体系の移動実態や北海道新幹線札幌開業後の移動ニーズを踏まえ、急行在来線（長万部～余市）の廃止に伴うバス転換に向けた運行経路、ダイヤの設定などについて検討するとともに、交通事業者への支援を継続しながら、現在の交通体系を維持していく（福井線、長万部線）。</p> <p>※中心都市の市町：後志地域の中心都市市町の小樽市、室蘭中心都市の倶知安市、岩内町、余市市。新幹線駅が整備される長万部駅が該当（p129参照）</p>

## 1.4.6 ニセコ町総合計画（ニセコ町）

「第6次ニセコ町総合計画」における基本目標や公共交通に関する記載について以下に示す。

計画期間	令和6（2024）年度～令和17（2035）年度
基本理念	<b>検討中（2月下旬決定予定）</b>
基本目標	<p>基本目標Ⅰ ニセコの自然環境を守る</p> <p>基本目標Ⅱ みんなで学び合い、未来につなぐ</p> <p>基本目標Ⅲ ニセコの経済を循環させる</p> <p>基本目標Ⅳ 安心・安全の暮らしやすさを高める</p> <p>基本目標Ⅴ 相互扶助のまちをつくる</p>
公共交通に関する施策	<p>「基本目標Ⅳ 安心・安全の暮らしやすさを高める」を達成するための主要な施策</p> <p><b>地域公共交通の充実</b></p> <p>移動に関する各種法制度の変遷や、DX・AIにおけるモビリティの最新技術の導入等に柔軟に対応し、ニセコ町を下支えする地域公共交通の構築を図るため、関係機関で構成する「ニセコ町地域公共交通活性化協議会」で協議・検討を継続し、ニセコ町民や来訪者が町内移動を快適にできるよう公共交通を充実させます。</p> <p>取組み例</p> <p>（継続）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな交通システム導入に向けての情報収集・実践</li> <li>・デマンドバスの機能向上と拡充（増便・システム改善）</li> <li>・季節バス（スキーバス）の運行継続と改善</li> </ul> <p>（新規）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・DX・AIを活用した公共交通環境の確立</li> <li>・新幹線開通を踏まえた二次交通の充実</li> <li>・ライドシェア（助け合い交通）の継続・拡大など</li> </ul>

### 1.4.7 人口ビジョン・総合戦略（二セコ町）

「第2期二セコ町自治創生総合戦略」における基本目標や公共交通に関する記載について以下に示す。

計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度
【総合戦略】 基本目標	Ⅰ 地域資源を生かした産業の育成と多様な働き方の実現できる環境づくり Ⅱ 交流人口、関係人口の拡大と居住環境の整備 Ⅲ 魅力的で持続可能なまちづくりの推進
【総合戦略】 公共交通に関する施策	第3章 施策の展開 基本目標Ⅲ 魅力的で持続可能なまちづくりの推進 <b>基本的方針（2）安心して住み続けることのできる生活環境の整備</b> 住民の多様化、高齢化が進んでいる中で、町民が地域において、将来にわたり安心して生活することのできる地域づくりを進める。 <b>【具体的な施策・事業】</b> ④域内交通の最適化を図るとともに、地域住民の生活実態に合った公共交通システムの検討・導入を行う

### 1.4.8 観光振興ビジョン（二セコ町）

「二セコ町観光振興ビジョン」における基本戦略や公共交通に関する記載について以下に示す。

計画期間	令和元（2019）年度～令和10（2028）年度
基本戦略	1 観光産業の安定的な経済活動と地域貢献 2 観光客の多様な価値観への対応と受入環境の整備 3 観光によって町民生活の質を高める
公共交通に関する施策の方向性	4-2 施策の方向性 基本戦略2 観光客の多様な価値観への対応と受入環境の整備 <b>（3）安全で快適に観光できる受入環境の整備【内容抜粋】</b> 初めて訪れた観光客が、行きたいところ、たどり着きたい情報にストレスを感じずにアクセスできるように、二次交通（域内交通）の強化、ICTを活用した効率的な情報発信（特に旅ナカの情報発信）の強化に取り組む。

## 1.4.9 高齢者保健福祉計画（二セコ町）

「二セコ町第8期高齢者保健福祉計画」における基本目標や公共交通に関する記載について以下に示す。

計画期間	令和3（2021）年度～令和5（2023）年度
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 高齢者が自立して暮らすことができる健康づくり</li> <li>2 高齢者が安心して生活できる支援体制づくり</li> <li>3 高齢者がいきいきと暮らせる環境づくり</li> </ol>
公共交通に関する施策	<p>5 施策の展開</p> <p>基本目標3 ◆高齢者がいきいきと暮らせる環境づくり</p> <p>(2) 高齢者にやさしいまちづくり</p> <p><b>③高齢者の外出支援の充実と公共施設のバリアフリー化促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の予約に対応して自宅等から町内の目的地まで送るデマンドバスを運行し、高齢者の通院・買い物等の交通手段として、高齢者の外出移動支援サービスを行っています。また、特別豪雪地帯に指定される本町では、冬期間の除雪は高齢者にとって、大きな悩みとなることから、公道の除雪に加えて、高齢者私道の除雪サービスを行っており、今後もこれらの支援を継続的に行っていきます。</li> <li>・現状、公共施設の建替え・増改築等はありませんが、今後も引き続き、高齢者が安全・快適に公共施設を利用できるよう、段差解消や休憩スペースの設置、車椅子対応のトイレ整備など公共施設のバリアフリー化を推進します。</li> </ul>

## 1.4.10 障がい者基本計画・障がい福祉計画（二セコ町）

「二セコ町第3次障がい者基本計画・第6期障がい福祉計画」における基本的方針・目標や公共交通に係る記載について以下に示す。

計画期間	<p>【第3次障がい者基本計画】 平成30（2018）年度～令和5（2023）年度</p> <p>【第6期障がい福祉計画】 令和3（2021）年度～令和5（2023）年度</p>
【障がい者基本計画】 基本的方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 自立した生活に向けた支援</li> <li>2 当事者の特性に配慮したきめ細かい支援</li> <li>3 当事者本位の総合的かつ分野横断的な支援</li> </ol>
【障がい者基本計画】 基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 とともに育ち、ともに学ぶ</li> <li>2 生きがいをもって、働く</li> <li>3 健やかに、元気で暮らす</li> <li>4 自立し、充実して暮らす</li> <li>5 安全に、安心して暮らす</li> </ol>
【障がい者基本計画】 公共交通に関する施策	<p>3.2 障がい者施策の推進 基本目標5安全に、安心して暮らす</p> <p><b>基本施策2. 移動手手段の整備</b> 公共交通機関、道路・歩道などの交通環境の整備に努め、安全に安心して外出できる環境づくりを進めます。</p> <p><b>【主な取り組み】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①公共交通機関のバリアフリー化の促進</li> <li>②オンデマンドバスの運行</li> <li>④福祉タクシーチケットの交付</li> <li>⑤各種助成制度の普及（運賃助成・自動車改造費助成・税減免制度等）</li> </ol>

## 1.4.11 環境基本計画（二セコ町）

「第2次二セコ町環境基本計画」における環境プロジェクトや公共交通に関する記載について以下に示す。

計画期間	平成 24（2012）年度～令和 5（2023）年度
環境プロジェクト	1 森と水の環境を守る取組み 2 資源やエネルギーを大切に使う取組み
公共交通に関する施策	4 環境プロジェクトと実現に向けたロードマップ（基本計画） 環境プロジェクト 2 資源やエネルギーを大切に使う取組み 3 省資源・省エネルギーの取組みによる温室効果ガスの削減 <b>（2）省資源・省エネルギー型の生活への切り替え</b> 省資源・省エネルギー型の効率的な交通網の整備を旨すとともに、生活においても電化製品や自家用車等エネルギー他消費型の生活機器を更新する際には、省資源・省エネルギー型の機器へと積極的に切り替えます。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコカーへの更新を進めます。（住民、事業者、行政）</li> <li>・一般住宅の省エネ改修補助を実施します。（行政）</li> <li>・デマンドバス等による公共交通網の拡大展開を進めます。（行政）</li> <li>・鉄道による大量輸送機関の活用を進めます。（住民、事業者、行政）</li> </ul>



## 1.4.12 過疎地域持続的発展市町村計画（二セコ町）

「二セコ町過疎地域持続的発展市町村計画」における基本方針や公共交通に関する記載について以下に示す。

計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
地域の持続的発展の基本方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 移住・定住・地域間交流の促進、人材育成</li> <li>2 産業の振興</li> <li>3 地域における情報化</li> <li>4 交通施設の整備、交通手段の確保</li> <li>5 生活環境の整備</li> <li>6 子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進</li> <li>7 医療の確保</li> <li>8 教育の振興</li> <li>9 集落の整備</li> <li>10 地域文化の振興等</li> <li>11 再生可能エネルギーの利用の推進</li> <li>12 その他地域の持続的発展に関し必要な事項</li> </ol>
公共交通に関する施策	<p>基本方針4 交通施設の整備、交通手段の確保</p> <p><b>（2）その対策</b></p> <p>キ 生活バス路線確保のための対策と、今後の地域交通のあり方について検討する。</p> <p>ク 旅客輸送体制の強化を促進する。</p> <p>コ 北海道新幹線の早期建設を促進する。</p> <p>サ JR運行列車業務体制の整備など利便性確保に努める。</p> <p>シ 町内の交通弱者や観光客向けのデマンドバス交通の運行の確保充実を図る。</p>

## 2. ニセコ町の現況

### 2.1 地勢・位置

- ・ニセコ町は、北海道の西部、後志管内のほぼ中央に位置し、面積 197.13km<sup>2</sup> で東西に約 20km、南北に約 19km の広がりを持つ。
- ・東に国立公園羊蹄山（1,898m）、北に国立公園ニセコアンヌプリ（1,309m）の山岳に囲まれており波状傾斜の多い丘陵盆地を形成し、中央に尻別川が流れ、これに昆布川、ニセコアンベツ川、真狩川などの中小河川が流入している。
- ・このため、内陸的気候を呈し、平均気温はおおよそ 8℃で、冬期の最深積雪は 200cm にも達することがある。
- ・また、自然条件に恵まれ、支笏洞爺国立公園、ニセコ積丹小樽海岸国立公園の一角をなしており、これらはニセコ町全体の約 13.5%の面積を占めている。



図 2.1 ニセコ町位置図

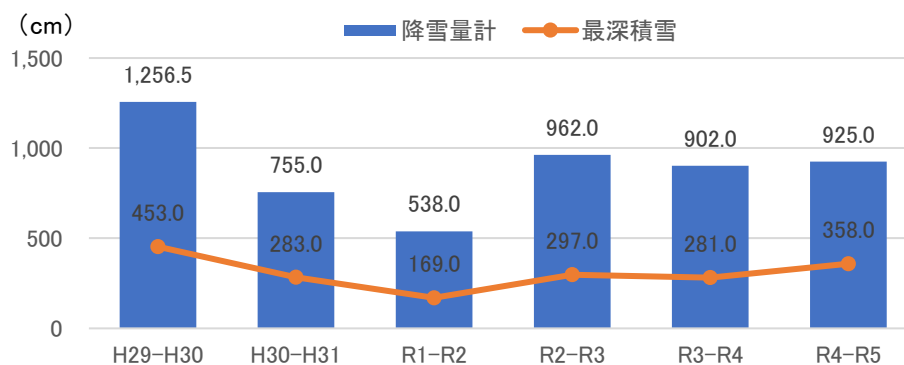
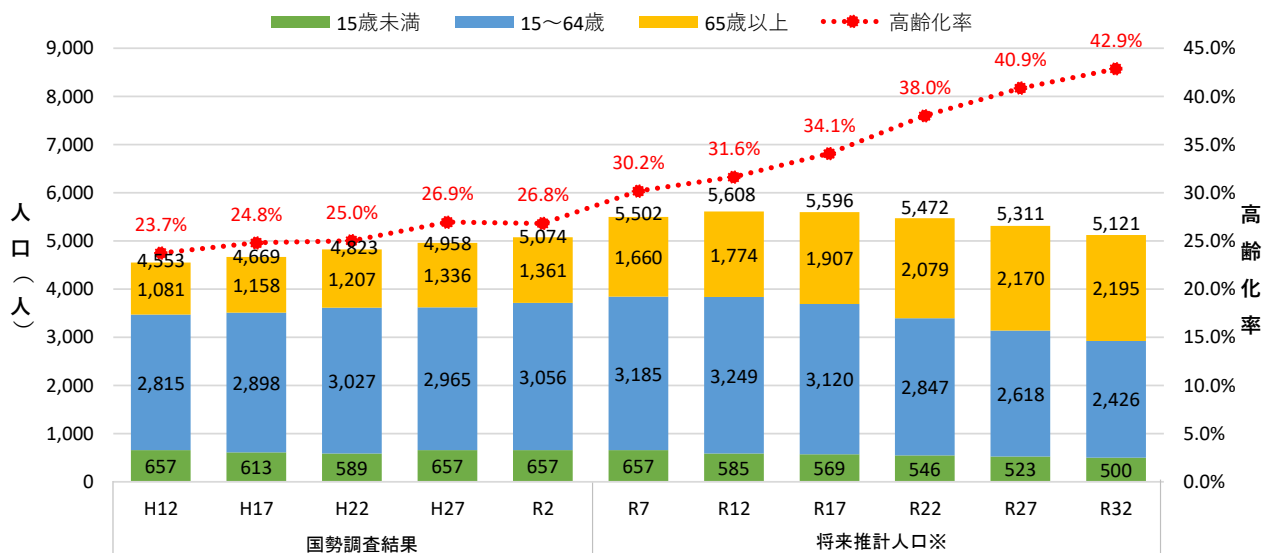


図 2.2 降雪量と最深積雪の変化（羊蹄山ろく消防組合ニセコ支署調べ）

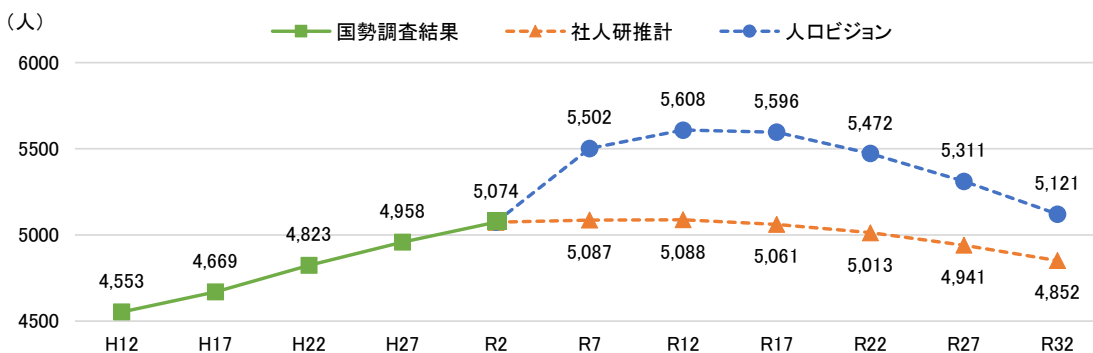
## 2.2 人口

- ・ニセコ町の令和2年10月時点での人口は5,074人、高齢化率は26.8%であり、人口は増加を続けており、高齢化率も増加傾向にある。
- ・将来的に令和12年頃をピークに人口の減少が進むが、高齢者人口は増加が進む想定であり、高齢化率は今後も増加傾向で推移するものと想定されている。
- ・人口の分布状況は、町の中心部である本通・中央通・富士見等の地区に集中しており、それ以外は、国道や道道の沿線を中心に広く点在している。
- ・高齢化率の分布状況は、町の中心部は比較的低く、郊外部に高齢化率の高いエリアが分布している。



※第2期ニセコ町自治創生総合戦略 第2部人口ビジョン

図 2.3 人口推移



※社人研推計：日本の地域別将来推計人口（R5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

※人口ビジョン：第2期ニセコ町自治創生総合戦略 第2部人口ビジョン

図 2.4 【参考】将来推計人口の比較

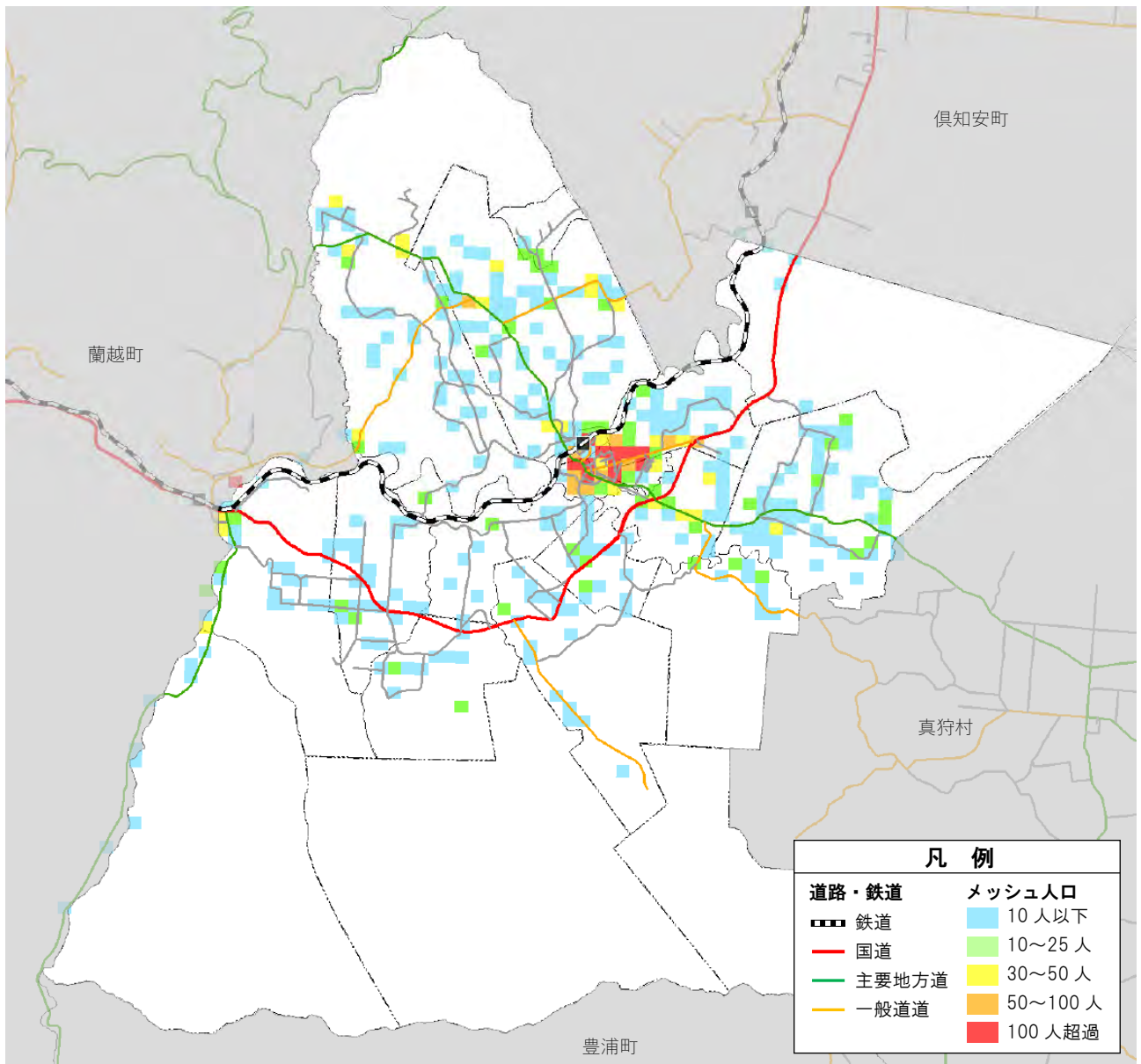


図 2.5 現状の 250mメッシュ人口分布 (R2.10 国勢調査)

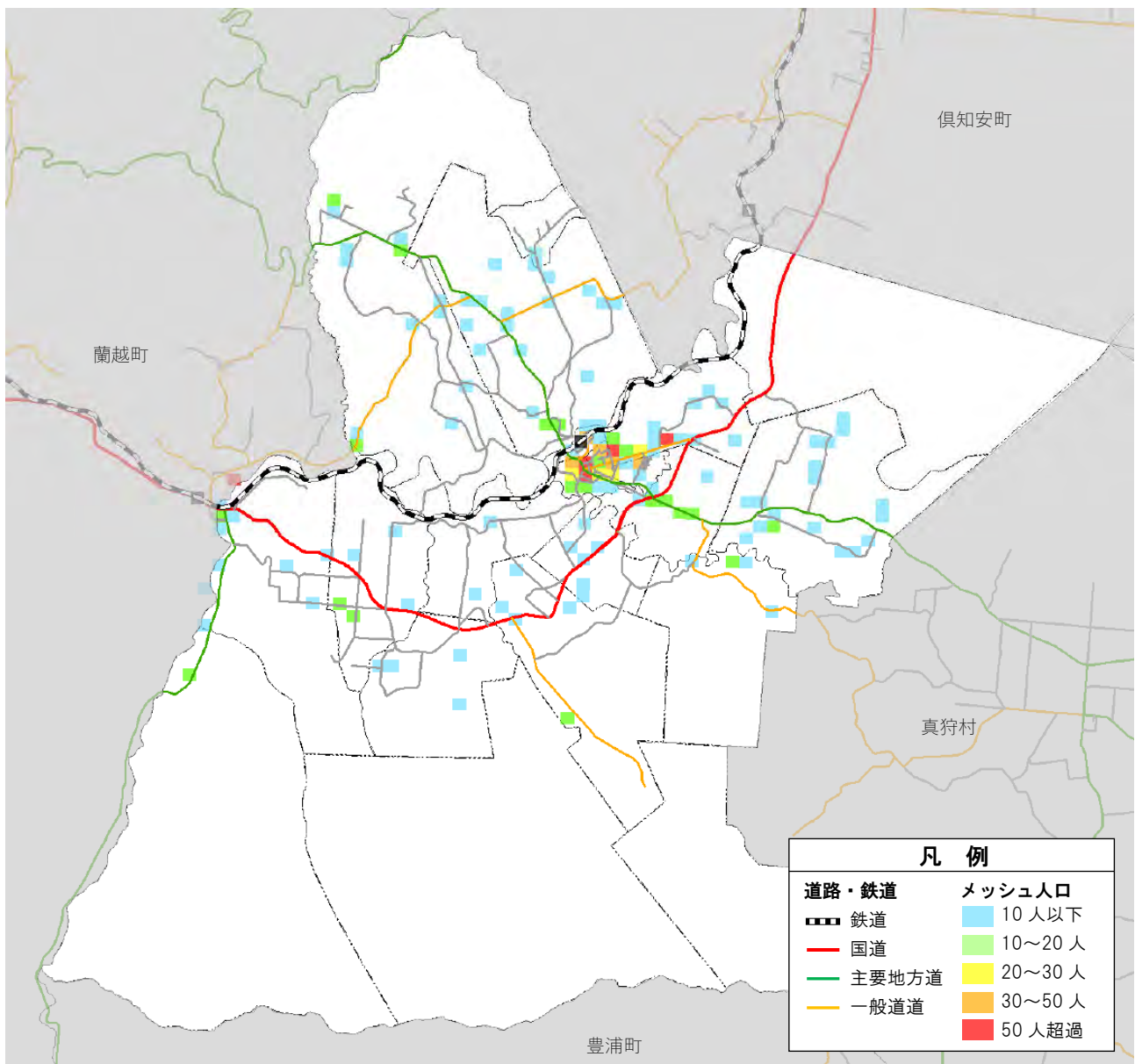


図 2.6 現状の 250mメッシュ高齢者（65 歳以上）人口分布（R2.10 国勢調査）

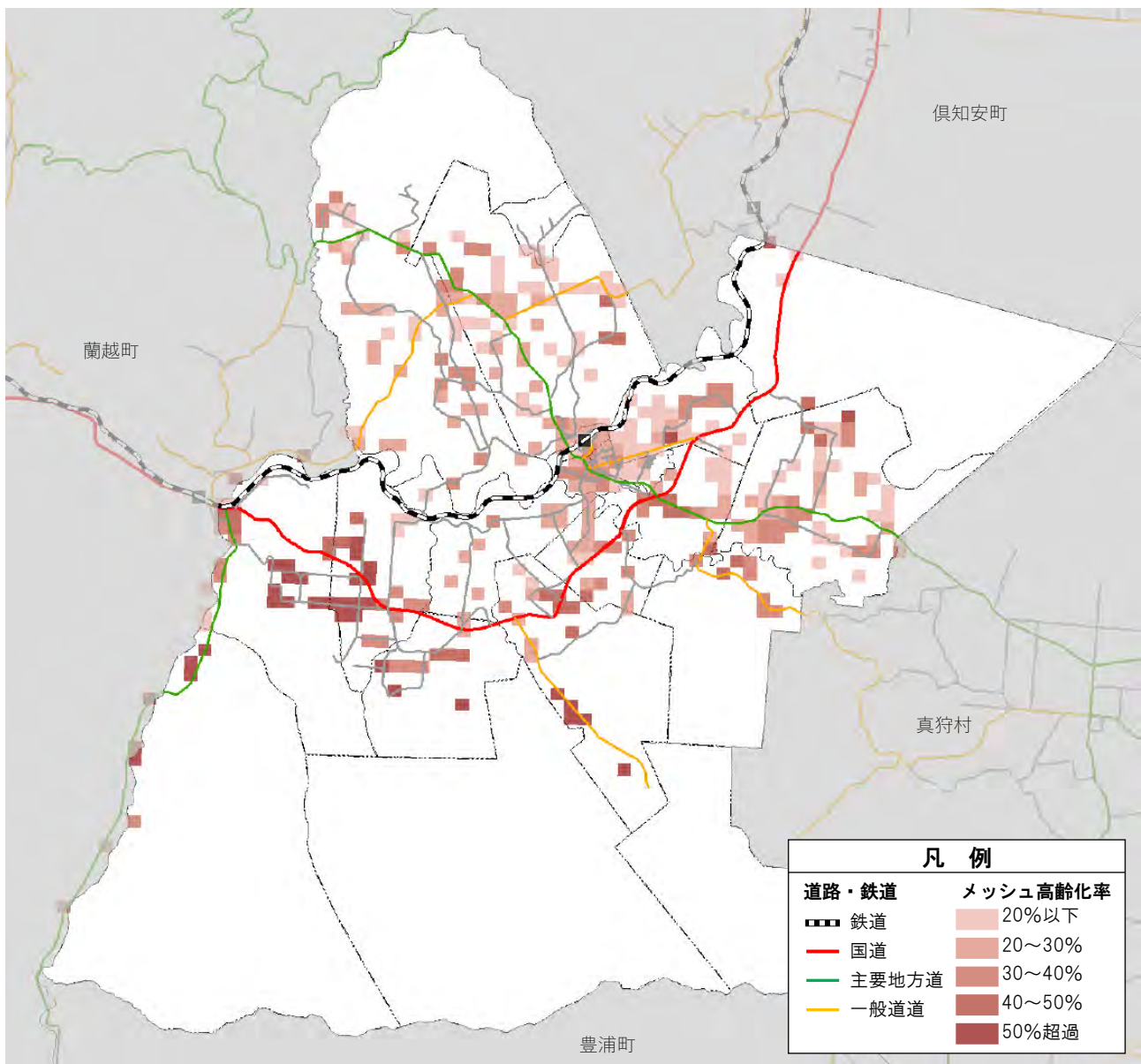


図 2.7 現状の 250mメッシュ高齢化率分布 (R2.10 国勢調査)

### 2.3 主要施設の立地状況

- ・町の中心部である、本通、中央通、富士見等に、役場や医療機関、金融機関（銀行・郵便局）等が集中している。
- ・学校は、富士見地区（ニセコ小学校・ニセコ中学校・ニセコ高等学校）、近藤地区（近藤小学校）に立地している。
- ・商業施設（スーパー、コンビニ、ドラッグストア等）は、多くが道道 66 号沿いに立地している。
- ・観光施設は、ニセコ地区や曾我地区、東山地区等に集中して立地している。

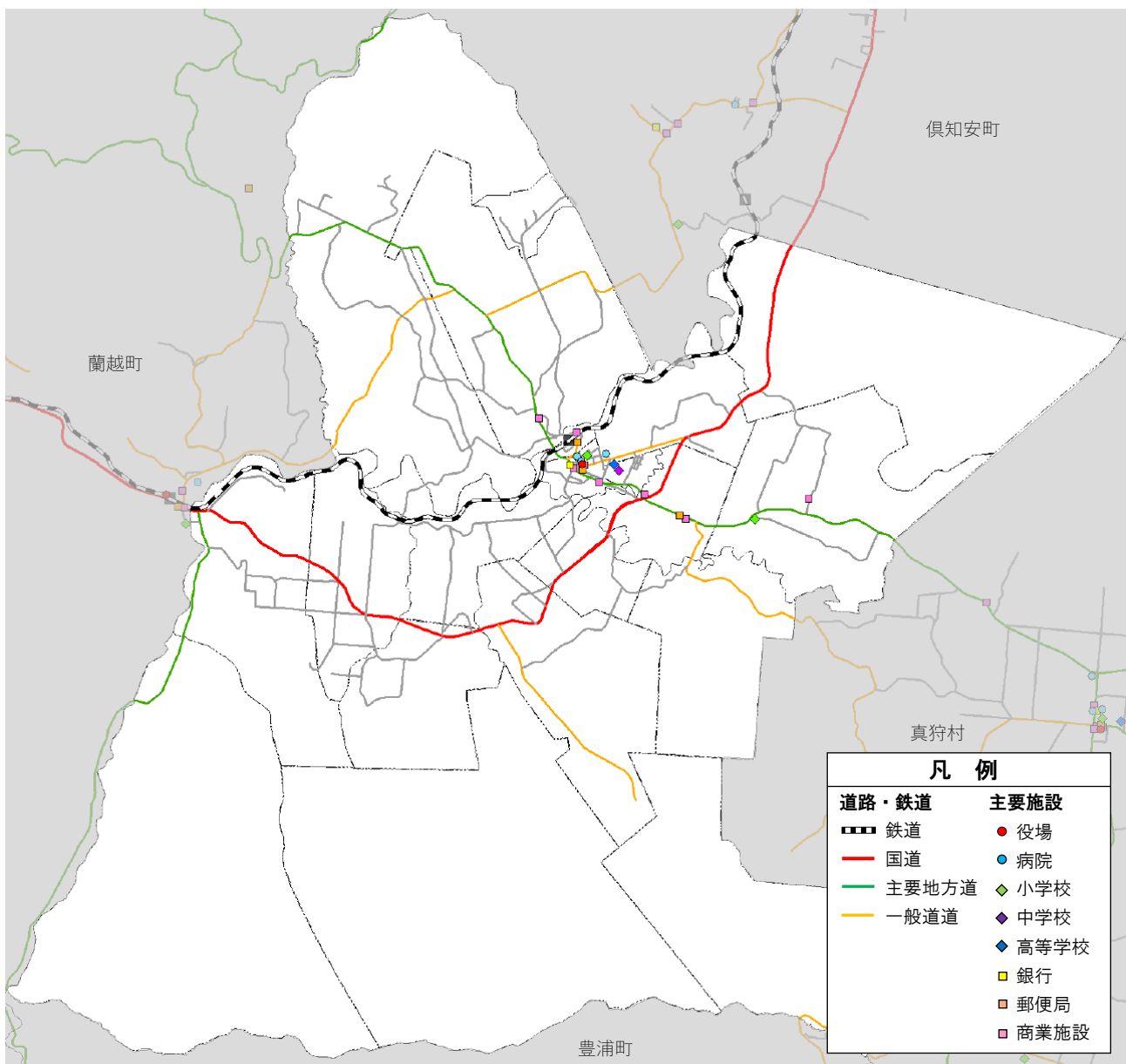


図 2.8 主要施設の位置図（行政・医療・教育・金融・商業施設）

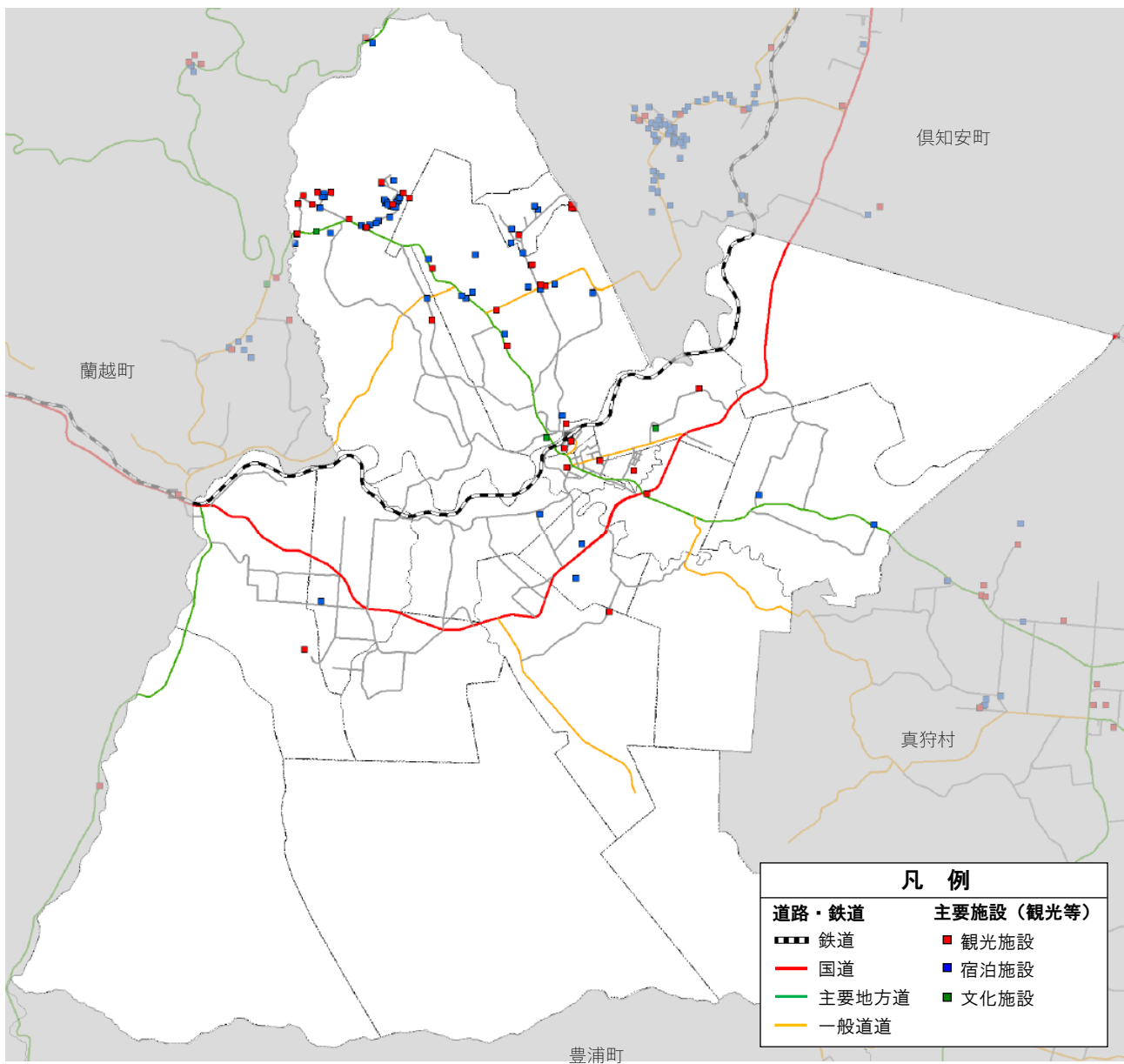
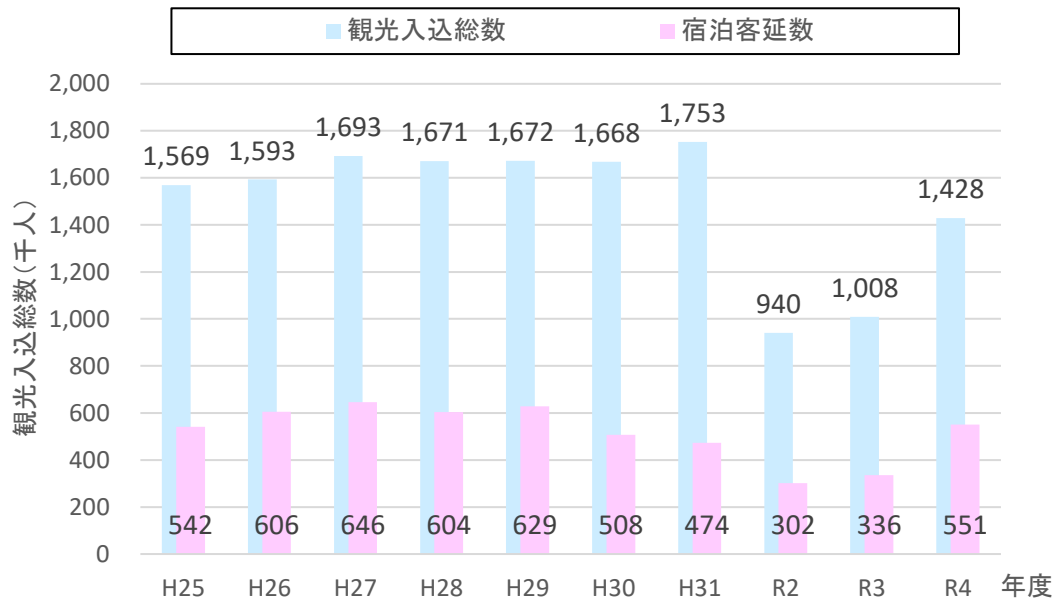


図 2.9 主要施設の位置図（観光施設）



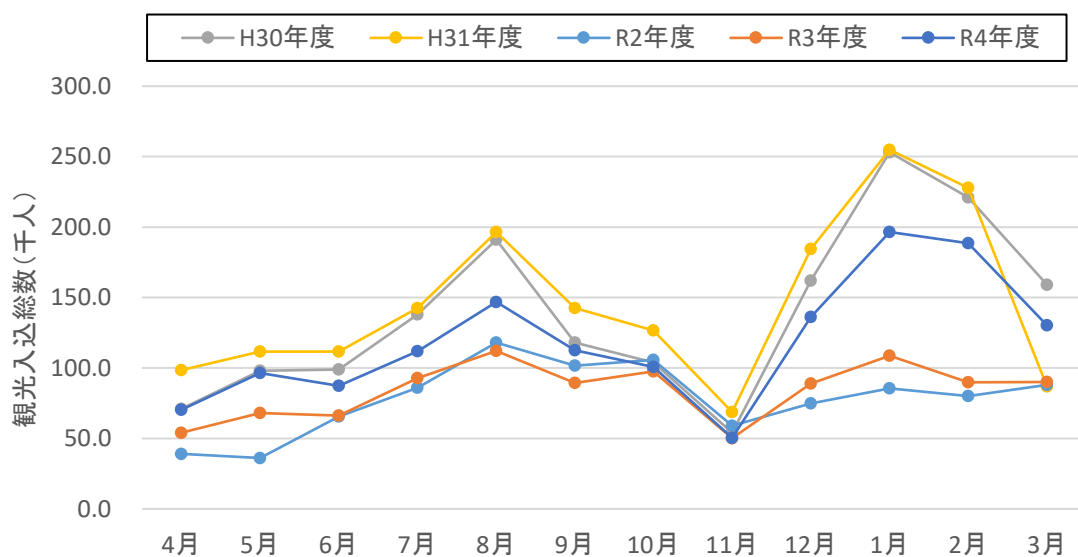
## 2.4 観光入込

- ・観光入込客数は増加傾向にあったが、令和2年度に大きく減少し、徐々に回復している。
- ・月別は1月の観光入込客数が最も高く、冬期の12～2月と夏期の8月が観光入込の多い期間である。



資料：北海道観光入込客数調査報告書

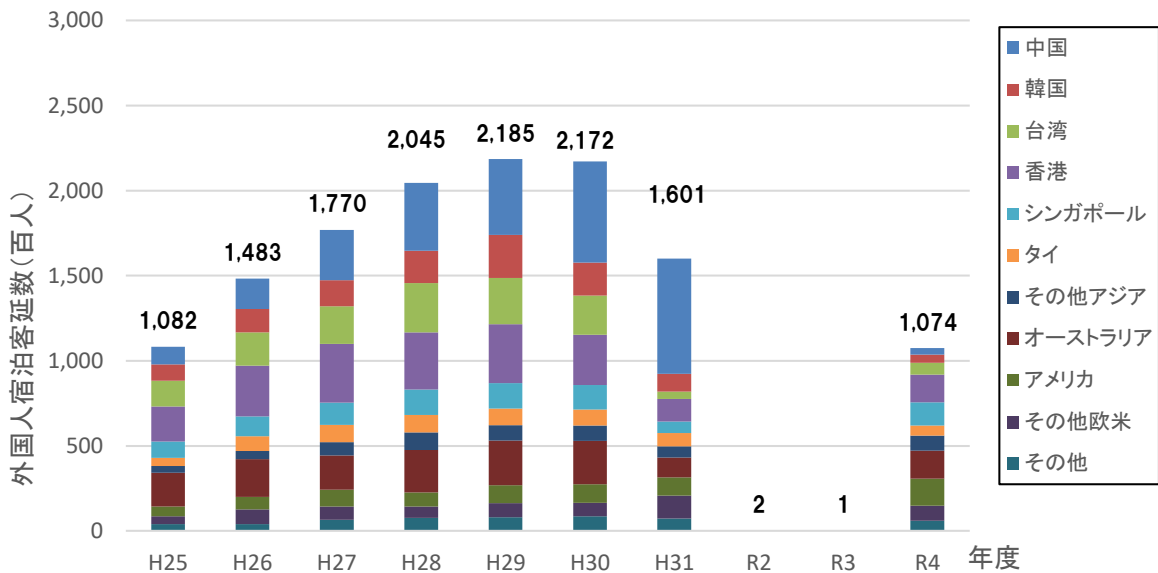
図 2.10 観光入込客数の推移 (H25～R4 年度)



資料：北海道観光入込客数調査報告書

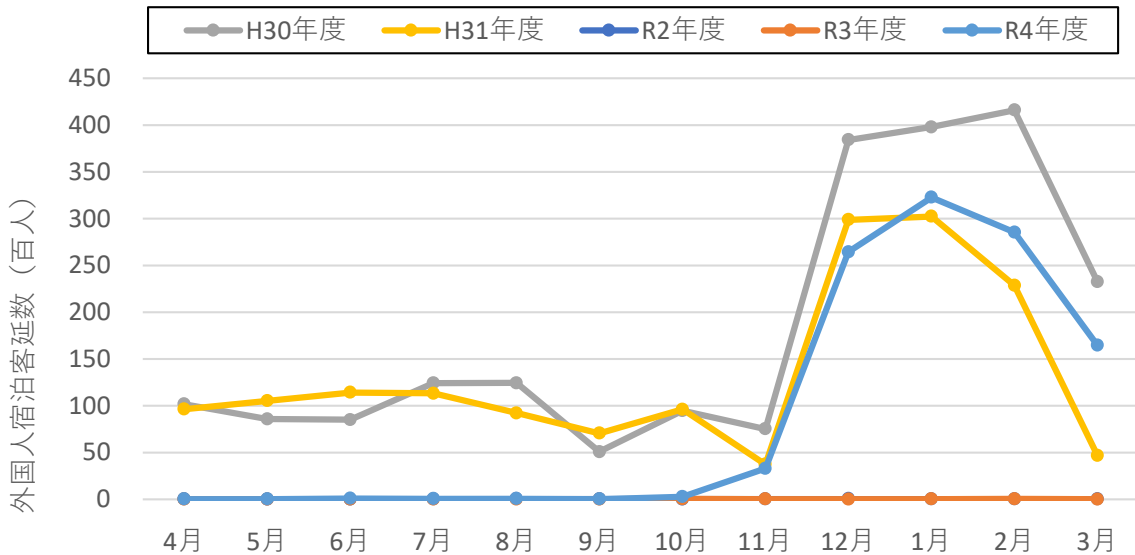
図 2.11 月別観光入込客数 (H30～R4 年度)

- ・外国人観光宿泊客延数は増加傾向にあったが、平成 31 年度以降は新型コロナウイルスの感染拡大に伴い大きく減少し、令和 4 年度においてもピーク時の半分程度の回復である。
- ・月別は、冬期の 12～2 月が外国人観光宿泊客延数の多い期間である。



資料：北海道観光入込客数調査報告書

図 2.12 外国人観光宿泊客延数の推移 (H25～R4 年度)



資料：北海道観光入込客数調査報告書

図 2.13 月別外国人観光宿泊客延数 (H30～R4 年度)

### 3. 地域公共交通の現状

#### 3.1 鉄道

- ・ニセコ町内は、中央通にニセコ駅が立地し、各方面に向けて 1 日 7 便が運行しており、通常期は休日に比べて平日の利用が多い。特に、平日の午前中の倶知安・小樽方面行きの乗車と夕方の長万部・蘭越方面行きの降車の利用が多い。
- ・ニセコ駅における乗降者のうち約 6 割が定期利用者で、定期利用者のほとんどはニセコ～倶知安間の利用している。
- ・また、令和 12（2030）年度末に予定されている北海道新幹線の札幌開業により、ニセコ町を含む小樽～長万部間は廃線となり、バス転換を図る見通しである。



図 3.1 現状の鉄道

表 3-1 鉄道の運行・利用状況

方面	番号	二七〇駅 出発時刻	【参考】乗降客数（人/便）				備考
			平日		休日		
			乗車	降車	乗車	降車	
倶知安・小樽方面 行き	①	6:38	2	0	3	0	快速・札幌行
	②	7:21	34	3	10	0	小樽行
	③	8:59	2	0	8	0	倶知安行
	④	11:26	15	0	9	0	倶知安行
	⑤	14:46	4	0	5	0	倶知安行
	⑥	17:56	4	0	2	0	小樽行
	⑦	21:20	0	0	2	1	小樽行
	合計		61	3	39	1	
長万部・蘭越方面 行き	①	6:38	0	0	0	1	長万部行
	②	8:08	0	6	0	0	蘭越行
	③	10:07	0	3	1	4	蘭越行※
	④	12:52	0	3	2	9	長万部行
	⑤	17:12	4	14	0	8	長万部行
	⑥	18:47	0	21	0	5	長万部行
	⑦	21:20	0	1	0	4	長万部行
	合計		4	48	3	31	
合計			65	51	42	32	

※特定日または特定曜日のみ運行

資料：令和5年6月時点 JR 時刻表及び令和5年10月18日（水）、21日（土）実施の乗降者数調査結果

表 3-2 JR 函館本線の乗車・降車駅別利用者数（駅間 OD 表）

【上：全利用者、下：定期利用者】

（単位：人/日）

降車駅 乗車駅	長万部	二股	黒松内	熱郭	目名	蘭越	昆布	二七コ	比羅夫	倶知安	小沢	銀山	然別	仁木	余市	蘭島	塩谷	小樽	小樽以遠	合計	
長万部		4	17			2		5		3											31
二股	4																				4
黒松内	15			2		8				8									5	5	42
熱郭			2																		2
目名						2				3										2	7
蘭越	1		7	1			3	6		72									8	2	100
昆布	1					3		3		20									2	3	31
二七コ	5					2	2		0	76		0							4	22	111
比羅夫									0												0
倶知安	3		8		4	67	20	72			6	10	2	1	18		1	101	151		464
小沢	3									15									1	18	37
銀山								0		12				1	3			4	13		34
然別										2				1	12			1	4		20
仁木										1	1	1	1		32		1	43	65		144
余市	6							1		9		6	8	26		0	1	199	387		643
蘭島													2	7				34	35		79
塩谷										1			1					34	34		69
小樽	4		5		1	5	3	4		140	1	4		29	208	19	44				467
小樽以遠			2		1	4	4	9		131	21	9	2	50	327	24	25				611
合計	42	4	41	2	8	92	31	101	0	494	29	31	13	111	607	43	71	437	739		2,895

（単位：人/日）

降車駅 乗車駅	長万部	二股	黒松内	熱郭	目名	蘭越	昆布	二七コ	比羅夫	倶知安	小沢	銀山	然別	仁木	余市	蘭島	塩谷	小樽	小樽以遠	合計	
長万部			11																		11
二股																					
黒松内	11					7				7											24
熱郭																					2
目名										2											2
蘭越			7				1	1		52									0	0	61
昆布						1		1		9											11
二七コ						1	1		0	58		0							1	1	62
比羅夫									0												0
倶知安			7		2	52	9	58			2	9	1	1	6		1	13	22		181
小沢										2									1	12	15
銀山								0		9					3			4	7		24
然別										1				1	0				2		5
仁木										1			1		1		1	20	35		59
余市										6		3	0	1		0		55	240		305
蘭島															0			4	19		23
塩谷										1				1				2	21		24
小樽						0		1		13	1	4		20	55	4	2				101
小樽以遠						0		1		22	12	7	2	35	240	19	21				359
合計	11		24		2	61	11	62	0	181	15	24	5	59	305	23	24	101	359		1,265

資料：後志地域公共交通計画

### 3.2 路線バス

- ・二セコ町内を運行する路線バスは、小樽市～二セコ町を運行する小樽線（4 往復）、倶知安町～二セコ町を運行する倶知安二セコ線（平日のみ 1 往復）、倶知安線（4 往復）、二セコ町～蘭越町を運行する福井線（2 往復）、倶知安町～留寿都町を運行する倶知安留寿都線（平日 7 往復、休日 6 往復）の平日計 18 往復、休日計 16 往復が運行している。また、高速バスとして、札幌市～二セコ町を運行する高速二セコ号（3 往復）も運行している。
- ・加えて、夏期の休日のみ町内を運行する二セコ線（休日のみ 2 往復）、冬期のみ町内を運行する冬期二セコ町内周遊バス（平日 6 循環便、休日 6.5 循環便）が運行している。
- ・路線バスを運行するバス事業者は、人手不足が深刻な状況にあり、現行の路線バスの維持が困難になる可能性も懸念されている。

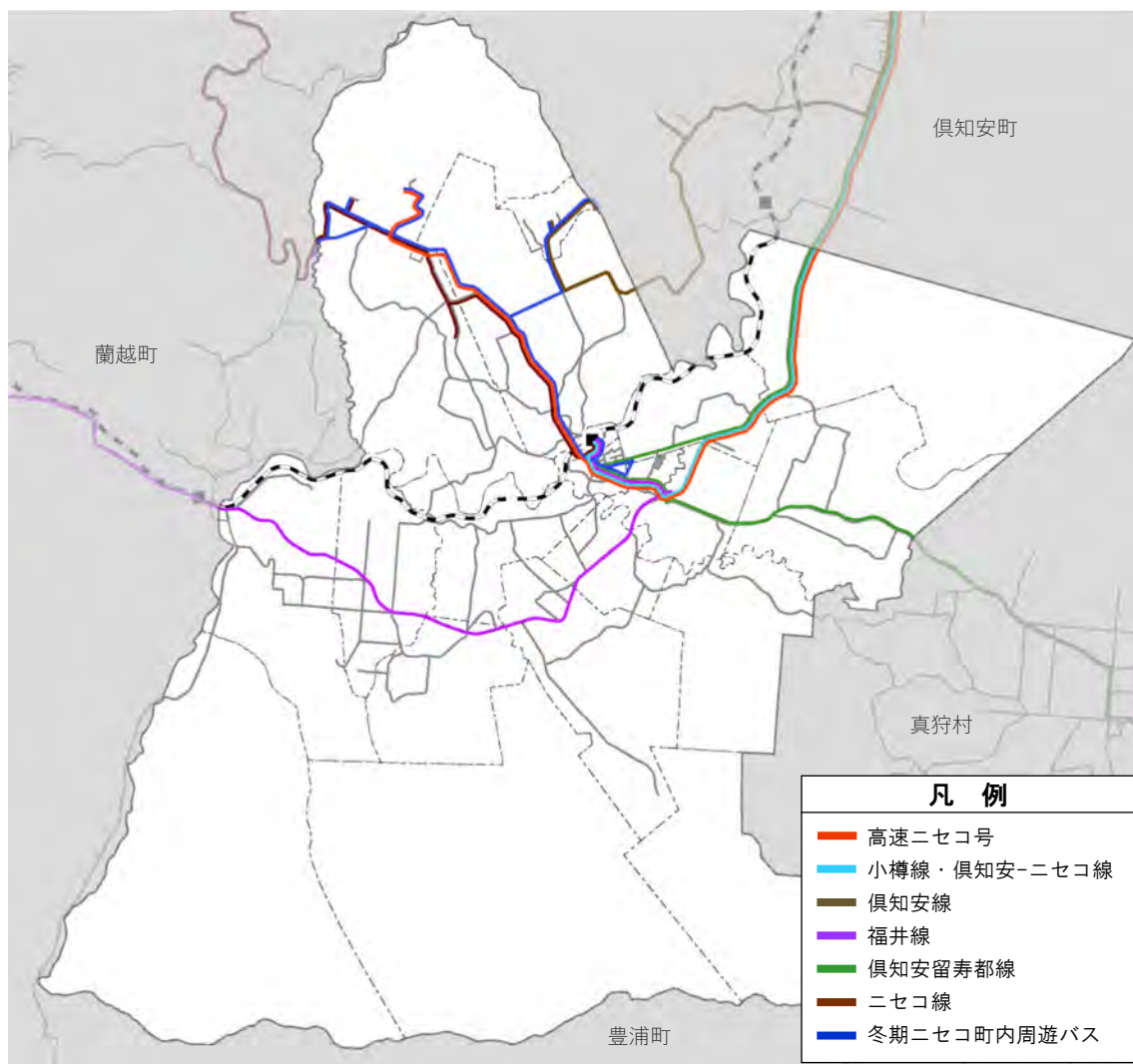


図 3.2 現状の路線バス

表 3-3 路線バスの運行状況

No.	系統名	起点	終点	運行事業者名	運行便数	
					平日	休日
1	高速二セコ号	札幌駅前T	いこいの湯宿 いろは	北海道 中央バス	3 往復	3 往復
2	小樽線	二セコ駅前	小樽駅前	二セコバス	4 往復	4 往復
3	倶知安-二セコ線	二セコ駅前	厚生病院前	二セコバス	1 往復	-
4	倶知安線	倶知安駅前	ヒルトン二セコ ビレッジ	二セコバス	4 往復	4 往復
5	福井線	二セコ駅前	蘭越出張所	二セコバス	2 往復	2 往復
6	倶知安留寿都線	倶知安駅前	ルスツリゾート ホテル前	道南バス	7 往復	6 往復
7	二セコ線※1	二セコ駅前	五色温泉郷	二セコバス	-	2 往復
8	冬期二セコ町内 周遊バス※2	二セコ駅前	二セコ駅前	二セコバス	循環 6 便	循環 6.5 便

※1 夏期のみ運行、※2 冬期のみ運行

表 3-4 バス事業者の実情

二セコバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来に向けてはドライバー不足により、現在の運行規模を維持できるかどうか懸念がある。</li> <li>・ 外国人の利用について、言語の違いにより、バスドライバーとのコミュニケーションが円滑にできないことがある。また、現金を持ち合わせていない（クレジットカードしか持っていない）外国人利用者への対応も課題である。（バス運賃の支払いは現状では現金のみ）</li> </ul>
道南バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当地域における運転手不足が深刻な状況となっており、求人に対する問い合わせも少なく、新規採用者が望めない状況である。</li> <li>・ 近郊の営業所からの応援によって路線バスの運行を継続しているが、その営業所も運転手が不足する事態となっており、貸切バスの受注をセーブしながら、路線バスの応援体制を継続する等の対応をとっている。</li> <li>・ 経営的にも厳しい対応であり、今後、退職や疾病（インフルエンザやコロナウイルス感染含む）等で更に運転手不足となった場合、運休・減便に留まらない事態（縮小）へ繋がる可能性が懸念される。</li> <li>・ 運転手不足や運転手の労働時間等の改善等の問題に対応するため、今後、運行便数の減便や終バスの繰上げ等について検討を行う必要があると考える。</li> </ul>

### 3.3 デマンドバス

- ・ニセコ町は、町内の居住地区全域（五色温泉地区は除き、昆布駅及び昆布温泉病院周辺地域を含む）を対象に、国の補助や町の支援を活用しながらデマンドバス（にこっとBUS）を運行し、町内における移動手段を補完している。
- ・予約件数は減少傾向で、特に、令和2補助年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響で大きく減少したが、令和5補助年度にはコロナ禍前（令和1補助年度）の約9割まで回復している。
- ・予約成功率は95%前後で推移しており、近年はわずかに低下傾向で、予約は先着順のため、町外からの来訪者の予約により、町民の予約を受け付けられない状況が生じている。
- ・10時台、14時台の利用が特に多く、5km未満の利用が約半数を占め、ニセコ・本通・中央通・曾我・富士見等での利用が多い。

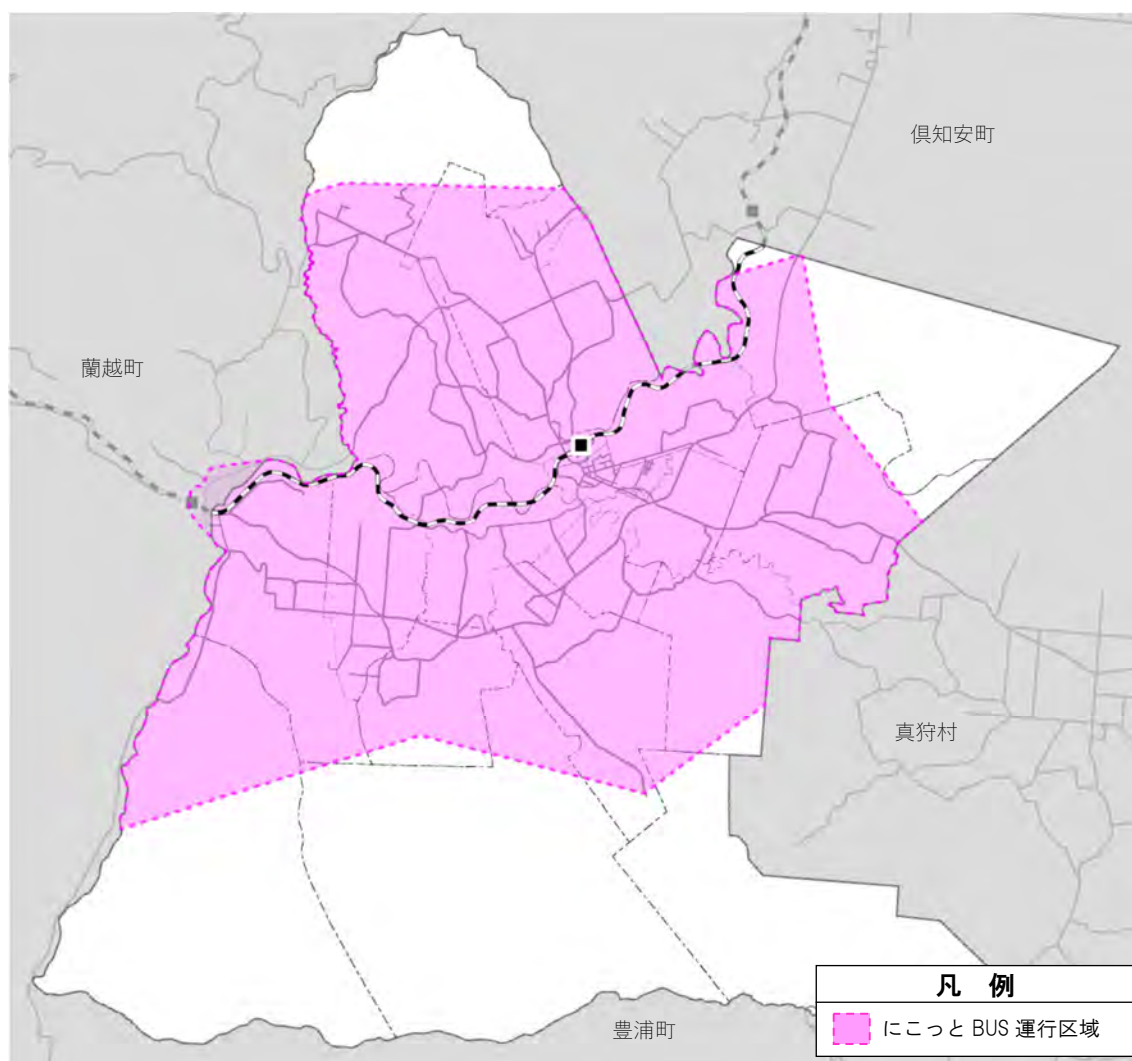


図 3.3 にこっとBUSの運行区域図



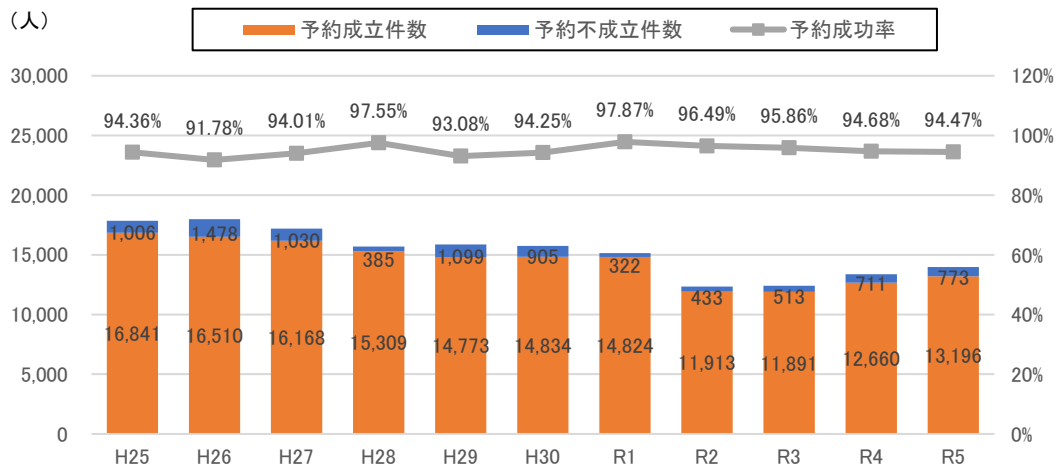


図 3.4 予約件数の経年変化（H25～R5 補助年度実績）

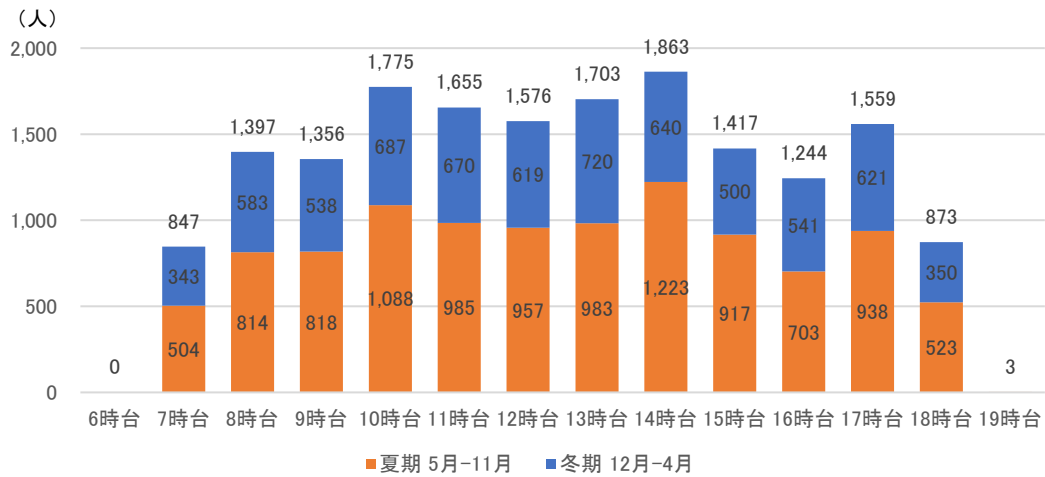


図 3.5 季節別時間帯別利用者数（R5 補助年度実績）

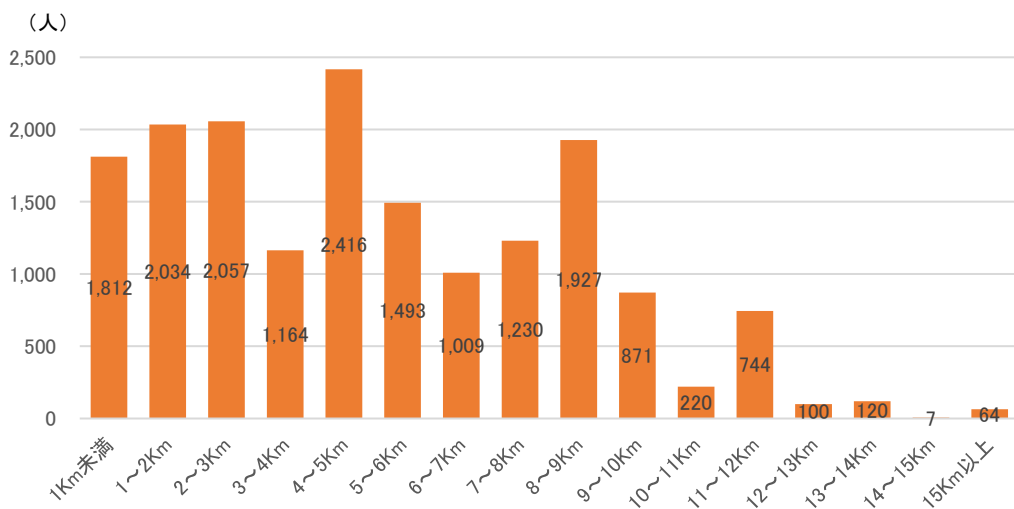


図 3.6 利用距離別利用者数（R5 補助年度実績）

### 3. 地域公共交通の現状

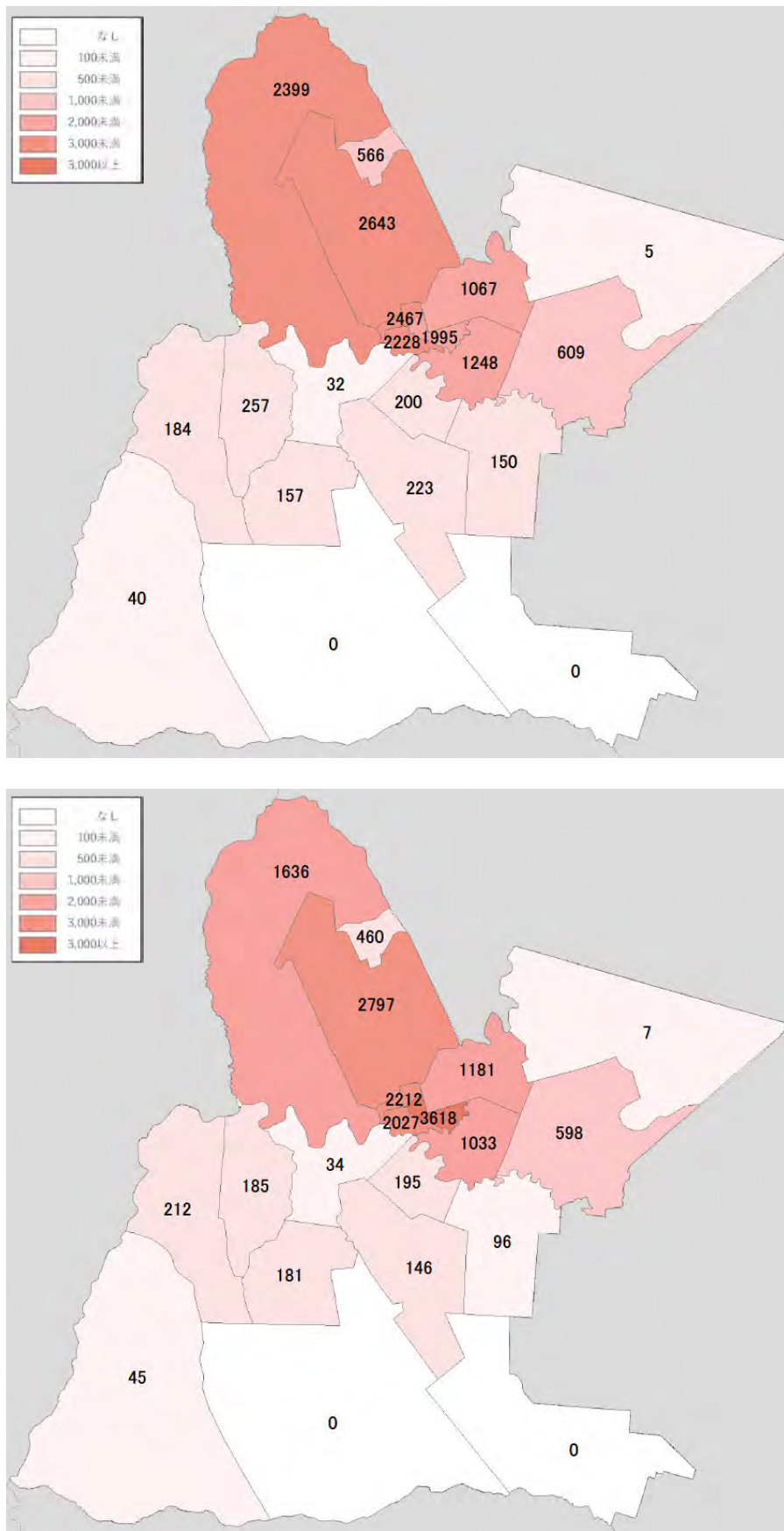


図 3.7 地区別乗降状況 (R5 補助年度実績) 【上: 乗車、下: 降車】

表 3.5 利用乗降地区間実績 (R5 補助年度実績) 【上:人数、下:件数】

人数	降車																						
	字本通	字富士見	字中央通	字元町	字有島	字羊蹄	字近藤	字豊里	字里見	字富川	字宮田	字峠	字絹丘	字黒川	字福井	字西富	字桂台	字二七〇	字曾我	字東山	字蘭越		
乗車	字本通	85	237	356	79	215	0	48	15	16	11	27	0	0	31	82	27	31	270	604	22	72	
	字富士見	81	96	310	107	222	2	200	2	17	3	55	0	0	37	38	54	10	93	407	52	209	
	字中央通	349	445	25	177	329	0	90	35	19	2	20	0	0	91	19	3	3	381	357	79	43	
	字元町	61	180	204	40	83	0	85	17	23	1	28	0	0	18	12	2	1	151	292	28	22	
	字有島	168	242	370	64	66	0	4	9	5	5	2	0	0	2	1	0	0	61	45	7	16	
	字羊蹄	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
	字近藤	77	271	48	44	2	0	79	1	2	2	2	0	0	0	1	0	0	27	17	6	30	
	字豊里	20	24	45	27	13	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	5	3	
	字里見	18	20	19	32	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	82	0	20	0	0	2	
	字富川	12	6	1	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	
	字宮田	14	158	13	28	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	
	字峠	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	字絹丘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	字黒川	20	105	12	11	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	
	字福井	138	69	10	6	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	6	7	
	字西富	21	36	2	2	1	0	0	0	78	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	40	
	字桂台	6	33	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	字二七〇	333	763	313	148	152	0	32	4	24	0	5	0	0	0	15	1	0	154	328	103	24	
	字曾我	507	506	355	220	55	4	15	4	1	10	3	0	0	0	0	0	0	335	484	73	71	
	字東山	47	91	67	28	10	1	6	3	0	0	0	0	0	0	5	2	0	65	141	37	63	
字蘭越	70	336	60	16	21	0	30	5	10	0	0	0	0	0	2	11	40	54	101	42	0		

件数	降車																						
	字本通	字富士見	字中央通	字元町	字有島	字羊蹄	字近藤	字豊里	字里見	字富川	字宮田	字峠	字絹丘	字黒川	字福井	字西富	字桂台	字二七〇	字曾我	字東山	字蘭越		
乗車	字本通	76	233	277	74	206	0	40	13	15	11	26	0	0	31	81	27	20	252	449	16	55	
	字富士見	77	83	264	94	178	1	100	2	17	2	55	0	0	33	29	51	9	90	300	30	179	
	字中央通	280	368	25	122	205	0	75	29	19	2	19	0	0	91	10	2	3	309	279	50	37	
	字元町	58	163	141	39	63	0	49	11	23	1	25	0	0	15	7	1	1	115	182	14	19	
	字有島	160	207	245	51	64	0	3	9	5	2	2	0	0	2	1	0	0	48	33	5	11	
	字羊蹄	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	字近藤	66	148	32	34	2	0	13	1	2	2	2	0	0	0	1	0	0	12	9	2	29	
	字豊里	16	13	33	21	12	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	2	2	
	字里見	17	19	17	30	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	82	0	20	0	0	1	
	字富川	12	5	1	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	1	
	字宮田	14	156	12	24	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	
	字峠	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	字絹丘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	字黒川	20	99	12	11	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	
	字福井	103	67	7	5	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	1	3	
	字西富	21	33	2	1	1	0	0	0	78	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	40	
	字桂台	6	21	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	字二七〇	311	294	242	104	143	0	15	4	24	0	3	0	0	0	7	1	0	103	263	54	17	
	字曾我	378	364	262	132	42	3	13	2	1	7	1	0	0	0	0	0	0	262	392	43	57	
	字東山	33	47	47	16	7	1	2	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	34	73	24	59	
字蘭越	59	256	56	14	15	0	29	3	4	0	0	0	0	2	6	40	0	52	73	39	0		

□ : 1.50 未満    □ : 1.50~2.00    □ : 2.00~3.00    □ : 3.00~5.00    □ : 5.00 以上

表 3.6 利用乗降地区間実績 (R5 補助年度実績) 【予約当たり平均同乗人数】

平均乗車人数	降車																				
	字本通	字富士見	字中央通	字元町	字有島	字羊蹄	字近藤	字豊里	字里見	字富川	字宮田	字峠	字絹丘	字黒川	字福井	字西富	字桂台	字二七〇	字曾我	字東山	字蘭越
乗車	1.12	1.02	1.29	1.07	1.04	-	1.20	1.15	1.07	1.00	1.04	-	-	1.00	1.01	1.00	1.55	1.07	1.35	1.38	1.31
	1.05	1.16	1.17	1.14	1.25	2.00	2.00	1.00	1.00	1.50	1.00	-	-	1.12	1.31	1.06	1.11	1.03	1.36	1.73	1.17
	1.25	1.21	1.00	1.45	1.60	-	1.20	1.21	1.00	1.00	1.05	-	-	1.00	1.90	1.50	1.00	1.23	1.28	1.58	1.16
	1.05	1.10	1.45	1.03	1.32	-	1.73	1.55	1.00	1.00	1.12	-	-	1.20	1.71	2.00	1.00	1.31	1.60	2.00	1.16
	1.05	1.17	1.51	1.25	1.03	-	1.33	1.00	1.00	2.50	1.00	-	-	1.00	1.00	-	-	1.27	1.36	1.40	1.45
	-	-	1.00	-	-	-	-	1.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.00	-	-
	1.17	1.83	1.50	1.29	1.00	-	6.08	1.00	1.00	1.00	1.00	-	-	-	-	-	-	2.25	1.89	3.00	1.03
	1.25	1.85	1.36	1.29	1.08	-	1.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.00	1.80	2.50	1.50
	1.06	1.05	1.12	1.07	1.00	-	1.00	-	-	-	-	-	-	-	-	1.00	-	1.00	-	-	2.00
	1.00	1.20	1.00	1.00	1.00	-	1.00	-	-	-	-	-	-	-	1.00	-	-	1.00	1.00	-	1.00
	1.00	1.01	1.08	1.17	1.00	-	1.00	-	-	-	1.00	-	-	-	-	1.00	-	1.33	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1.00	1.06	1.00	1.00	1.00	-	-	-	-	-	1.00	-	-	-	-	-	-	1.00	2.00	-	1.00
	1.34	1.03	1.43	1.20	1.00	-	1.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.89	1.00	6.00	2.33
	1.00	1.09	1.00	2.00	1.00	-	-	-	1.00	-	1.00	-	-	-	-	-	-	1.00	1.00	-	1.00
	1.00	1.57	-	1.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1.07	2.60	1.29	1.42	1.06	-	2.13	1.00	1.00	-	1.67	-	-	-	2.14	1.00	-	1.50	1.25	1.91	1.41
	1.34	1.39	1.35	1.67	1.31	1.33	1.15	2.00	1.00	1.43	3.00	-	-	-	-	-	-	1.28	1.23	1.70	1.25
	1.42	1.94	1.43	1.75	1.43	1.00	3.00	3.00	-	-	-	-	-	-	5.00	2.00	-	1.91	1.93	1.54	1.07
	1.19	1.31	1.07	1.14	1.40	-	1.03	1.67	2.50	-	-	-	-	1.00	1.83	1.00	-	1.04	1.38	1.08	-

□ : 1.50 未満   □ : 1.50~2.00   □ : 2.00~3.00   □ : 3.00~5.00   □ : 5.00 以上

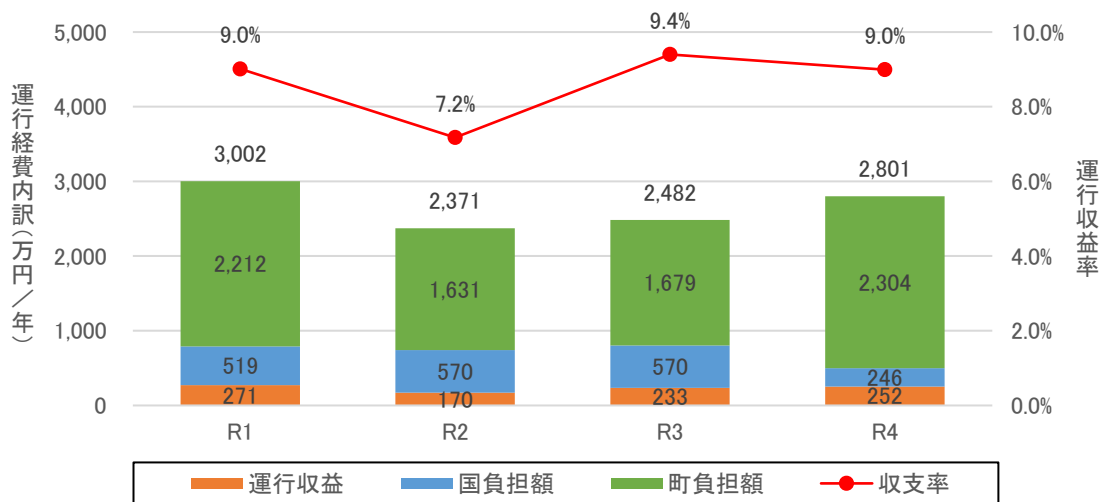


図 3.8 にこつと BUS の収支の推移 (R1~R4 年度)

### 3.4 スクールバス

- ・アンヌプリ線、川北線、曾我・東山線、元町・近藤線、宮田・里見線、西富・豊川・有島線の 6 系統で、登校時 1 便と下校時 3 便（川北線は登校時のみの運行で、下校時の運行はなし）を登校日に運行。
- ・一定の条件下で、学生以外も混乗することが可能であるが、一般の利用実績はほとんどない。

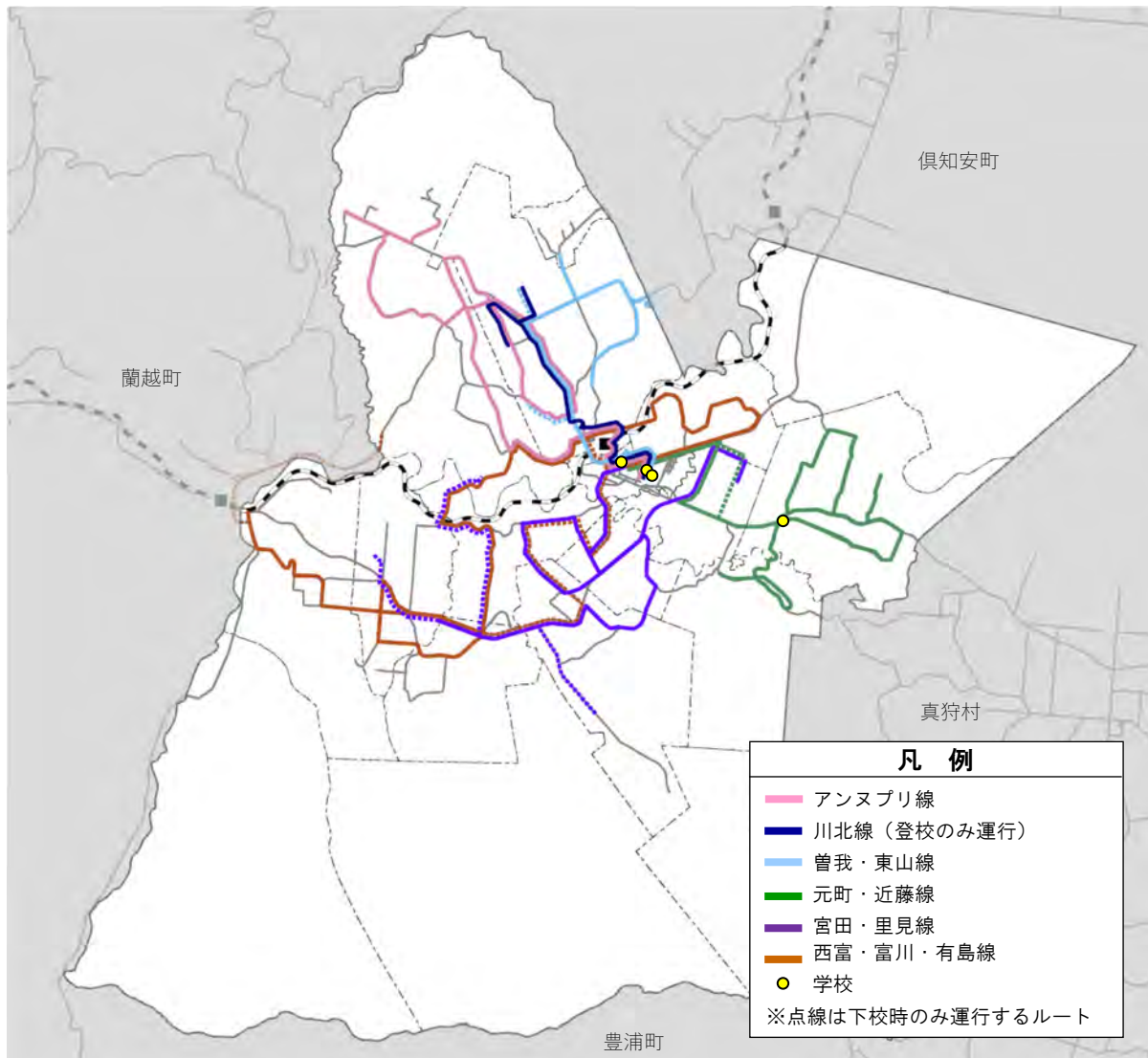


図 3.9 スクールバスの運行ルート (R5.4 時点)

表 3.7 スクールバスのダイヤ (R5.4 時点)

系統	便	始点	終点	始点出発時刻	終点到着時刻
アンヌプリ線	登校	ワンニセコ	ニセコ中学校入口	7:18	8:00
	下校①	ニセコ小学校	ロイヤルタウン	14:55	15:39
	下校②			16:05	16:49
	下校③ (夏)			18:00	18:44
	下校③ (冬)			17:15	17:59
川北線	登校	溝口	ニセコ中学校入口	7:00	7:22
曽我・東山線	登校	滝台南	ニセコ中学校入口	7:36	8:00
	下校①	ニセコ小学校	ニセコ大橋	14:55	15:30
	下校②			16:05	16:40
	下校③ (夏)			18:00	18:35
	下校③ (冬)			17:15	17:50
元町・近藤線	登校	野村橋	ニセコ小学校	7:18	8:01
	下校①	ニセコ小学校	ニセコ小学校	14:55	15:50
	下校②		16:05	17:00	
	下校③ (夏)		近藤神社	18:00	18:47
	下校③ (冬)		17:15	18:02	
宮田・里見線	登校	名無川北	ニセコ中学校入口	7:14	8:00
	下校①	ニセコ小学校	イトウ橋北	14:55	15:37
	下校②			16:05	16:47
	下校③ (夏)			18:00	18:42
	下校③ (冬)			17:15	17:57
西富・富川・有島線	登校	西富	ニセコ小学校	7:16	8:00
	下校①	ニセコ小学校	フォレストアベニュー	14:55	15:44
	下校②			16:05	16:54
	下校③ (夏)			18:00	18:49
	下校③ (冬)			17:15	18:04

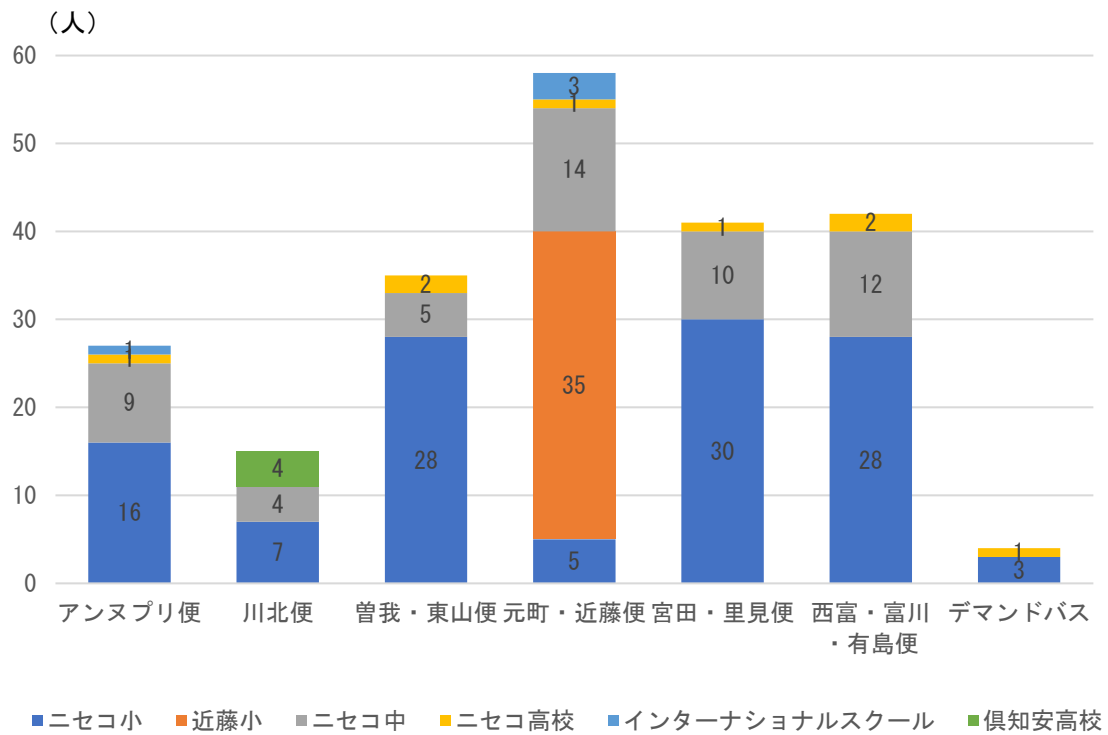


図 3.10 通学におけるスクールバス等の利用状況 (R5 年度)

■一般混乗の条件

- ・ 運行日は、毎週月曜日から金曜日までです。町内の学校が休みのときは運行しません。（主な運休日、土曜、日曜・祝日、学校の長期休業期間・臨時休校時など）
- ・ 下校便の始発バス停に児童生徒や一般乗降者がいない時は、運行しません。（登校便は運行します）
- ・ 下校便の運行途中で児童生徒や一般乗降者が全員下車して乗客がいなくなったときは、終点まで運行することなく運行を中止します。
- ・ 最終下校便（第3便）のみ夏時間（4月～9月）、冬時間（10月～翌年3月）があります。
- ・ スクールバス専用のバス停でのみ、乗降できます。（フリー乗降や回送中の乗車は一切できません）なお、JRニセコ駅バス停からの乗車は高校生のみとなり、一般乗車はできません。
- ・ バス停や運行経路、運行時刻は、児童生徒の利用状況により予告無く変更されることがあります。
- ・ 観光目的での利用、多人数での乗車、その他スクールバスの運行に支障となる行為はご遠慮下さい。

### 3.5 タクシー・ハイヤー

- ・ ニセコ町内のタクシー・ハイヤー事業者は2社が営業している。

表 3.8 ニセコ町内のタクシー・ハイヤー協会

所在地	事業者名	車両数
ニセコ町	(株)八カタタクシー	約 15 台 (小型車・特大車・大型車)
	ニセコ介護 にここタクシー	1 台 (福祉車両)



### 3.6 福井助け合い交通（ライドシェア）

- ・福井地区住民を対象にボランティアドライバーが運行しており、利用者からの予約を受けて、ボランティアドライバーが対応可能な場合にのみ運行。
- ・令和4年度実績は実施回数106回、利用者数138名で、平均乗車人数は1.3人。
- ・二セコ町内の移動や倶知安町への移動が多く、通院での利用が最も多い。
- ・利用者は80歳代以上が9割以上を占める。
- ・ボランティアドライバー全員が70歳代となっており、若いボランティアドライバーの確保が望ましいが実現が難しい状況。

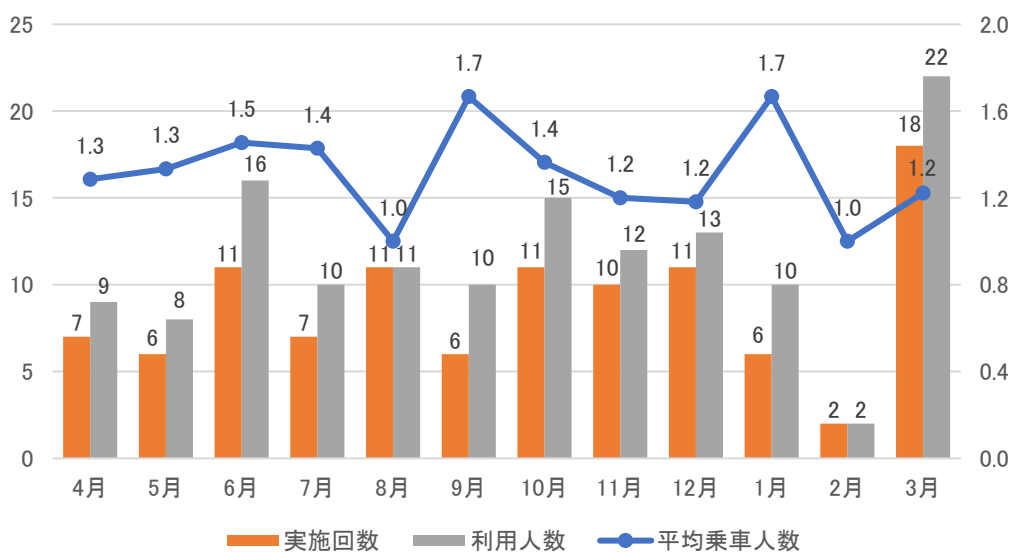


図 3.11 福井助け合い交通の R4 年度利用実態

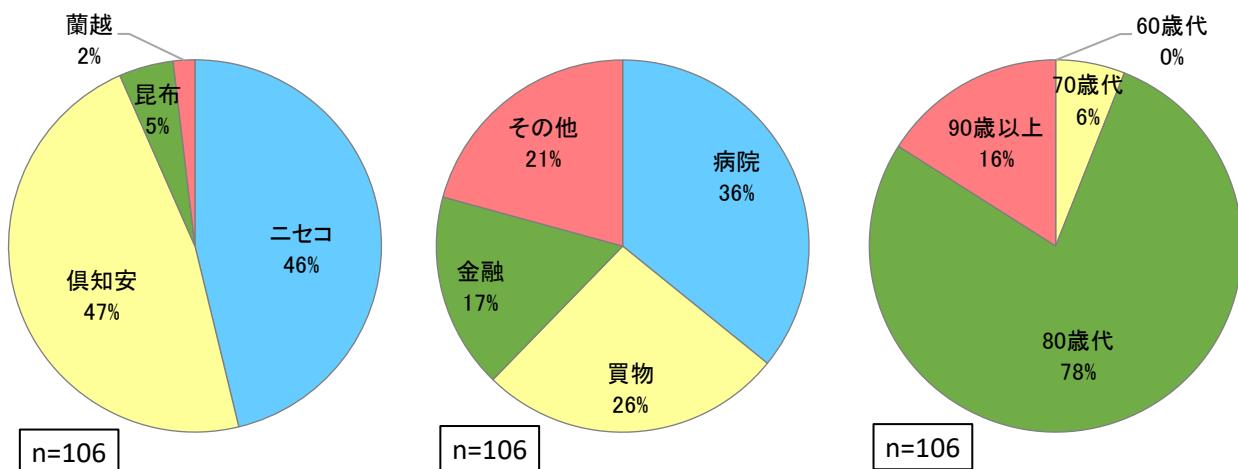


図 3.12 福井助け合い交通の R4 年度利用内訳【左：目的地、中：移動目的、右：利用者年齢】

## 3.7 公共交通の利便性向上に向けた取組

- ・二セコ町は、公共交通の利便性向上に向けて、倶知安町と一体となり、冬季タクシー不足の解決に向けた取組みと、環境配慮型バスの導入に向けた取組みを実施。

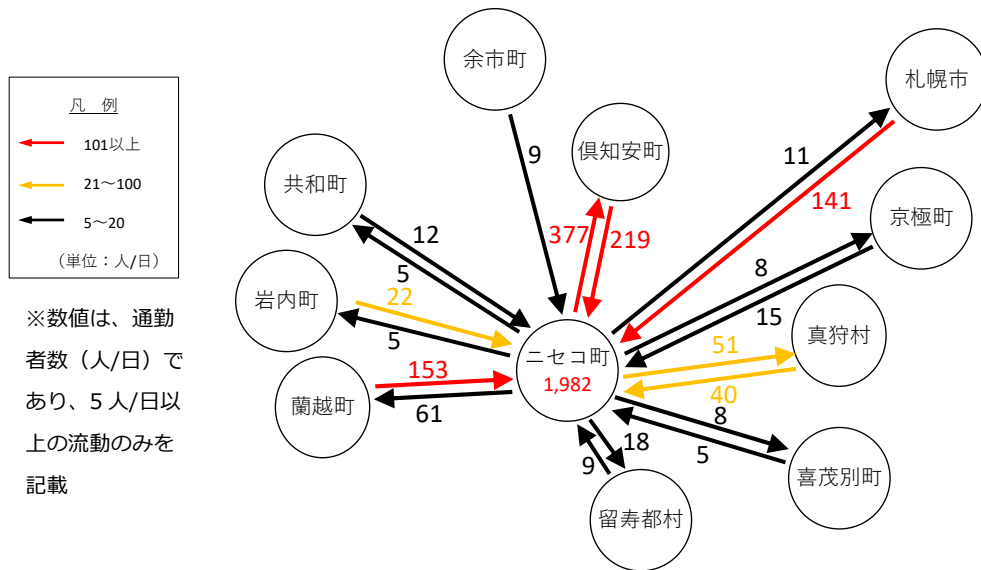
表 3.9 二セコにおける公共交通の利便向上に向けた取組内容

テーマ	概要	対象地域	期間
冬季タクシー不足解決 (二セコモデル)	冬季の観光客および地元住民への移動手段確保のため、札幌市を中心とした都市部よりタクシー10台(乗務員25名)を受入れ、シーズン中の輸送能力を高める取組み	二セコ町、 倶知安町	令和5年12月 ～令和6年3月
環境配慮型バス(EVバス)導入に向けたテスト走行	北海道庁主導のもと、環境配慮型バス導入に向け寒冷地でのテスト走行を実施予定	二セコ町、 倶知安町	令和5年11月頃

## 4. 移動実態・ニーズ

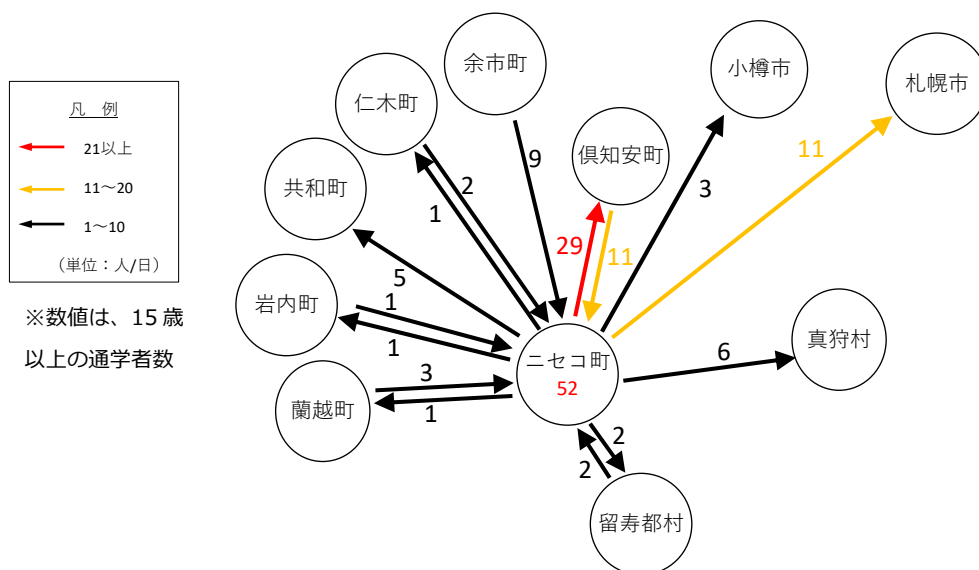
## 4.1 通勤・通学実態

- ・通勤は町内移動が最も多く、次いで倶知安町、真狩村への需要がある。さらに、倶知安町や蘭越町、札幌市等からニセコ町への通勤も需要がある。
- ・通学は町内移動が最も多く、次いで倶知安町、札幌市の順で需要がある。
- ・町内での通勤・通学の移動手段は約 7 割が自家用車、約 2 割が徒歩のみで、公共交通の利用がほとんどない。
- ・町外への通勤・通学は約 8 割が自家用車で、約 1 割が鉄道・電車を利用している。



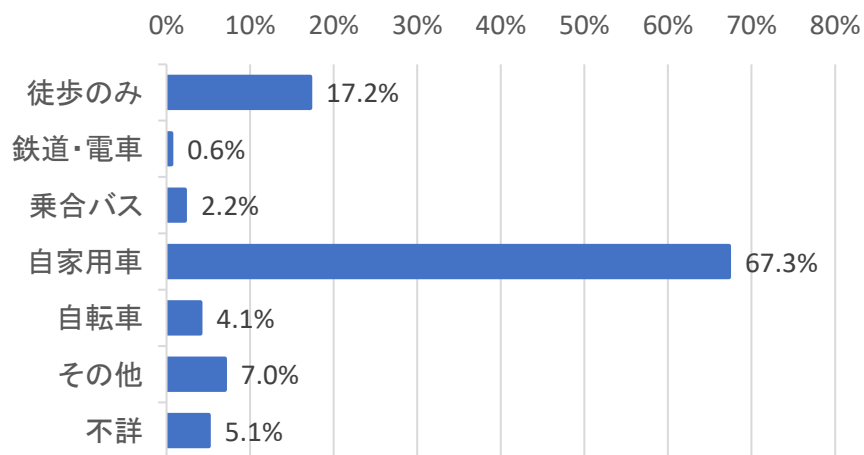
資料：R2 国勢調査

図 4.1 通勤流動



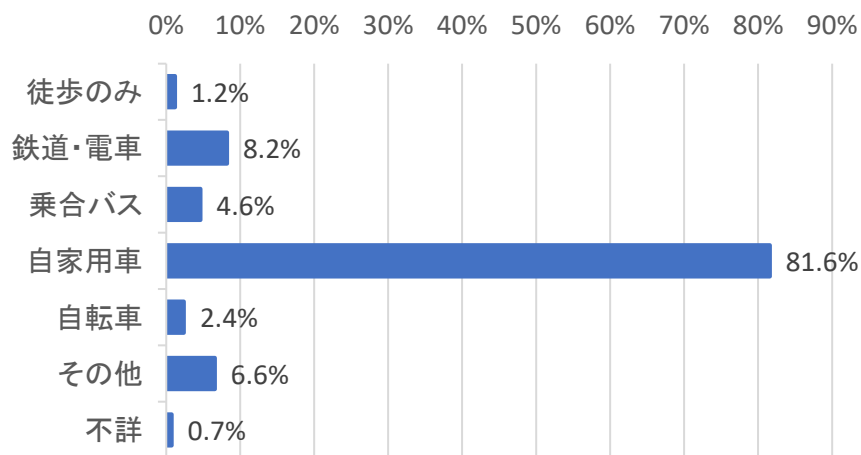
資料：R2 国勢調査

図 4.2 通学流動



資料：R2 国勢調査

図 4.3 町内への通勤・通学の利用手段

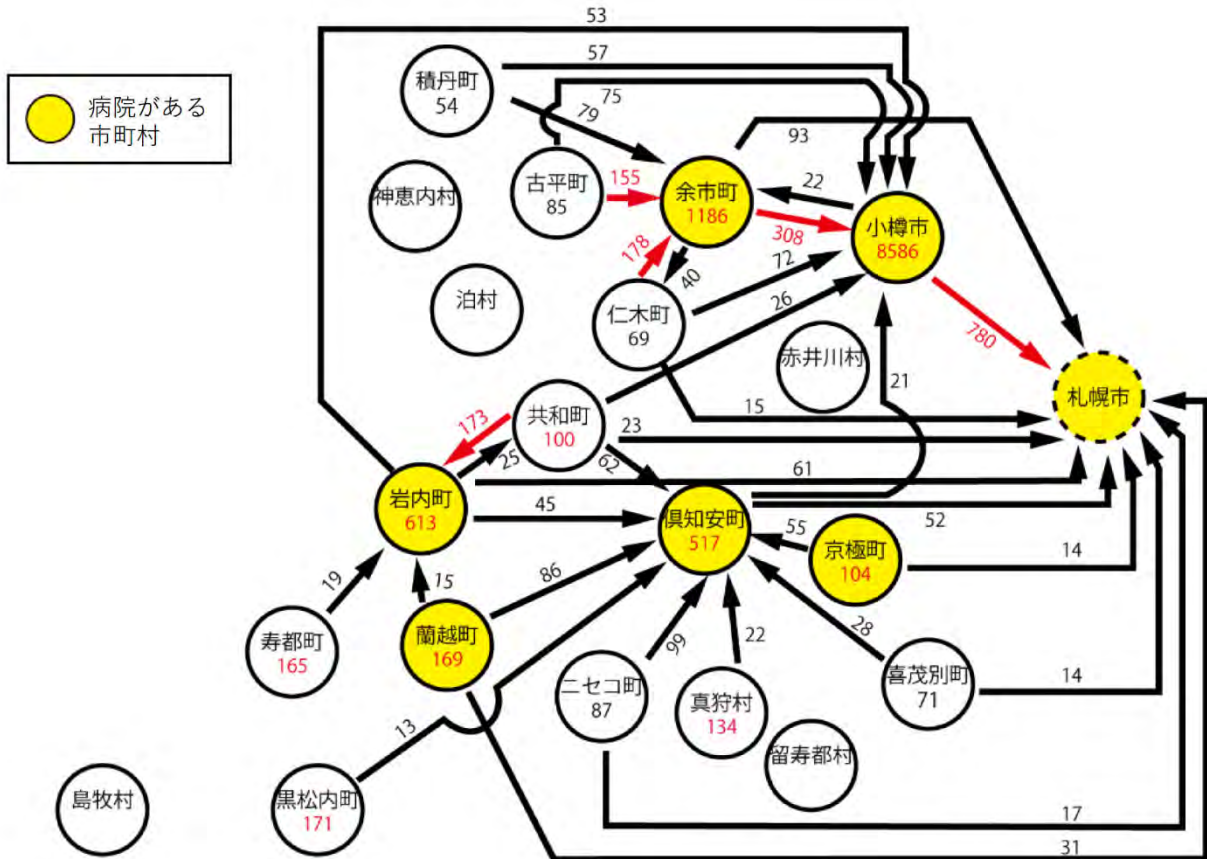


資料：R2 国勢調査

図 4.4 町外への通勤・通学の利用手段

## 4.2 通院実態

- ・ニセコ町からの通院は倶知安町が最も多く、日平均通院者数は99人/日。
- ・次いで、ニセコ町内、札幌市の順で通院の需要がある。



※数値は、通院者数（人/日）であり、10人/日以上流動の実を記載

各資料の○内の数値は、在住市町村内の通院者数

資料：H28 受療動向（北海道医療計画 後志地域推進方針）を基に作成

図 4.5 受療動向（北海道後志地域公共交通計画）

### 4.3 住民アンケート調査

#### 4.3.1 調査概要

##### (1) 調査対象

二セコ町の広報誌の配布対象である 1,927 世帯（令和 2 年国勢調査結果の 2,515 世帯のうち約 8 割）を対象に、1 世帯に調査票 2 部を配布し、世帯の中で公共交通利用の可能性が高い 2 名に回答をお願いした。

また、Web 回答フォームも設置し、上記資料配布時に合わせて案内を行うとともに、二セコ町 HP 等でも案内を行うことで、広報誌の配布対象外である世帯からの回答も可能とした。

##### (2) 調査方法

8 月上旬に町広報紙の配布と合わせて、依頼文・調査票・返信用封筒を各世帯に配布し、調査票を返信用封筒に入れて郵便ポストに投函もしくは Web の回答フォームからの回答により、8/31 までの期間で回答を回収した。

- ・8 月上旬の町広報紙の配布と合わせて、依頼文・調査票・返信用封筒を配布

- ・調査票に回答し、同封の返信用封筒に入れて郵便ポストに投函してもらう方法と、Web 回答フォームにアクセスして回答する方法の 2 通りで回答を回収

※当初 8/20（日）を回答締め切りとして実施したが、回答率が低かったため、8/31（木）まで回答期間を延期

##### (3) 調査項目

- ・回答者属性
- ・目的地毎の移動実態・ニーズ
- ・デマンドバス（にこっと BUS）の利用状況等
- ・鉄道・バスの利用状況等
- ・タクシーの利用状況等
- ・公共交通施策に関する意見等

##### (4) 回収数

郵送での回答が 286 票（約 8 割）、WEB での回答が 61 票（約 2 割）の、計 347 票の回答を得た。

### 4.3.2 調査結果の概要

#### (1) 回答者の移動属性

##### ■ 公共交通へのアクセス

- ・ 自宅から最寄り鉄道駅への所要時間は、徒歩 10 分未満が約 3 割で、徒歩 20 分以上が約 4 割。
- ・ 自宅から最寄りバス停への所要時間は、徒歩 10 分未満が約 6 割で、徒歩 20 分以上が約 1 割。

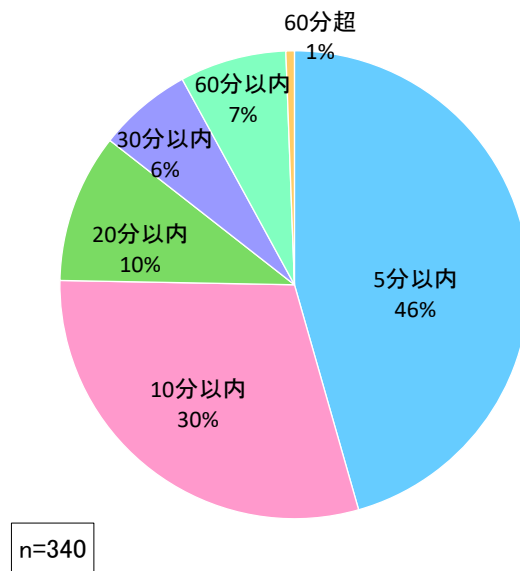


図 4.6 自宅から最寄りの鉄道駅・バス停までの所要時間

■車（原付・バイク含む）の運転

- ・日常的に車（原付・バイク含む）を「運転する」方が多く約 8 割。
- ・年齢別では、20 歳代で約 8 割、30 歳代で 10 割、40～60 歳代で約 9 割が「自分で運転する」と回答。
- ・また、「70～74 歳」で約 8 割、「75～79 歳」で約 7 割、「80～84 歳」で約 5 割、「85 歳以上」で約 4 割が「自分で運転する」と回答。

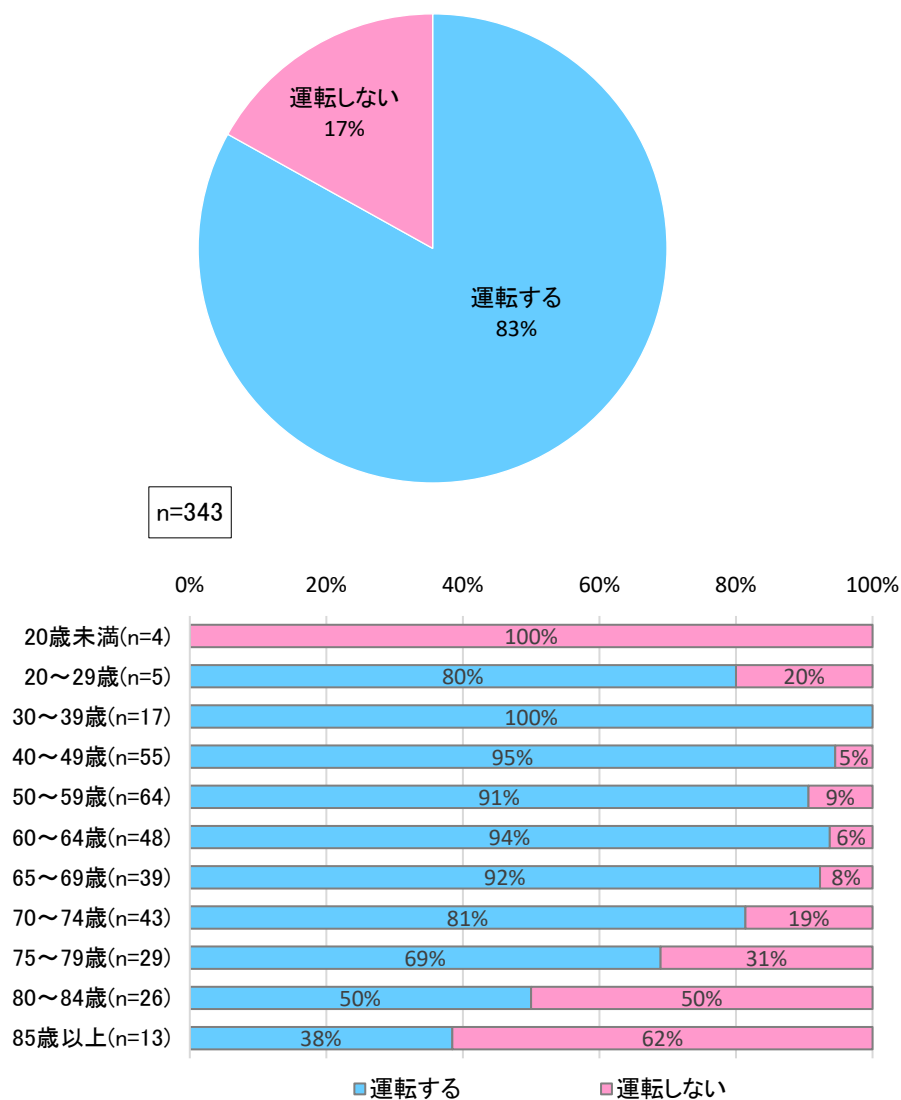


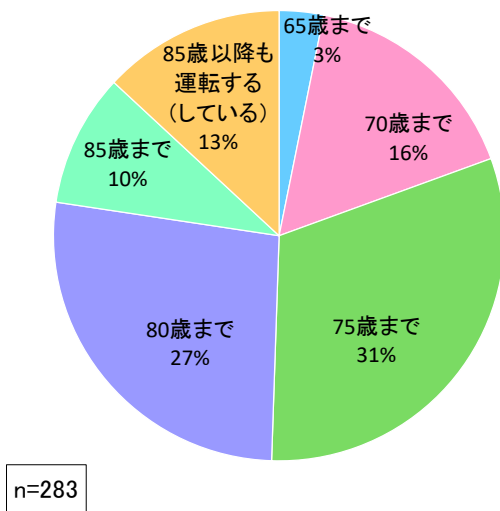
図 4.7 回答者の車（原付・バイク含む）の運転状況（上：全回答、下：年齢別クロス集計）



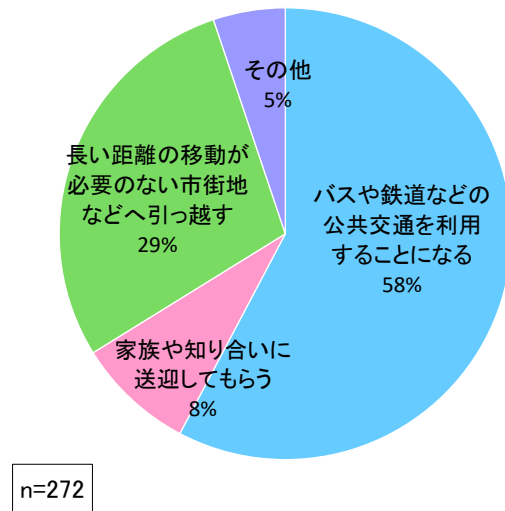
### ■ 将来の運転に関する考え

- ・ 自分で運転する人のうち、約 8 割が「70 歳を過ぎても自分で運転したい」と考えており、「80 歳を過ぎても自分で運転したい」と考えている人が約 2 割。
- ・ 自分で運転が困難となった場合、自分で運転をする人の約 7 割は「公共交通を利用する」と考えている。
- ・ 自分で運転が困難となった場合、自分で運転をする人の約 9 割が「外出頻度が減る」と考えている。

【何歳まで自分で運転したいか】



【自分で運転が困難になった場合の対応】



【自分で運転が困難になった場合の外出頻度】

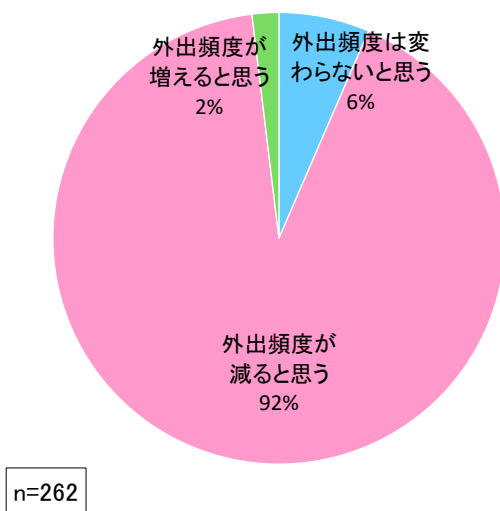


図 4.8 将来の運転に関する考え

■ 自分以外が運転する車での移動

・ 自分で運転しない方の車での移動について、約 4 割は「自分の希望に合わせて家族や知り合いに送迎してもらえる」環境で、約 3 割は「送迎してもらえる時もある」環境、残りの約 3 割は「車での移動手段がない」環境。

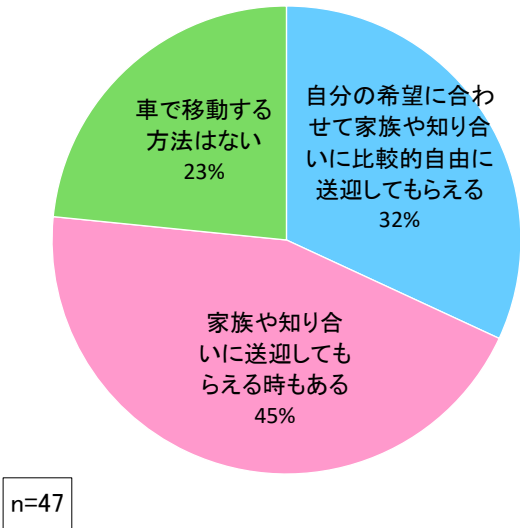


図 4.9 自分以外が運転する車での移動

## (2) 外出状況について

## ■ 目的地（外出頻度の高い箇所を2箇所まで選択）

- ・外出の目的地は、「倶知安町方面」が約5割と最も多く、次いで「ニセコ町中心部」が約4割で、「ニセコ町中心部以外」が約1割。

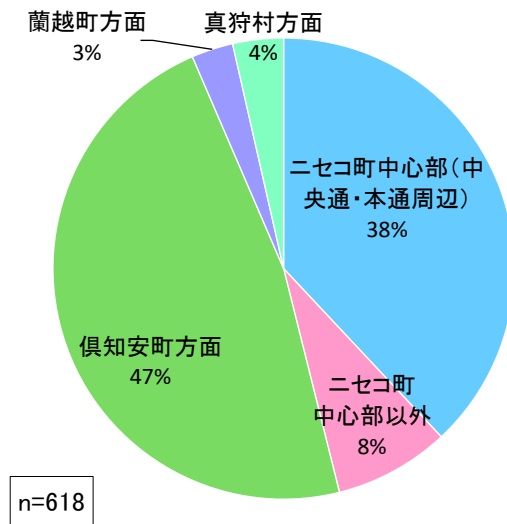


図 4.10 目的地

■ 外出頻度

- ・ 外出の頻度は、「週 1～2 回」が約 3 割と最も多く、次いで、「週 5 回以上」、「月に 1～3 回」、「週に 3～4 回」がそれぞれ約 2 割。
- ・ 目的地別では、「二セコ町中心部」への移動は「週 5 回以上」、や「週に 3～4 回」の頻度の高い移動が多く、「俱知安町方面」は「週 1～2 回」、「月に 1～3 回」、「月に 1 回未満」の頻度の低い移動が多い。

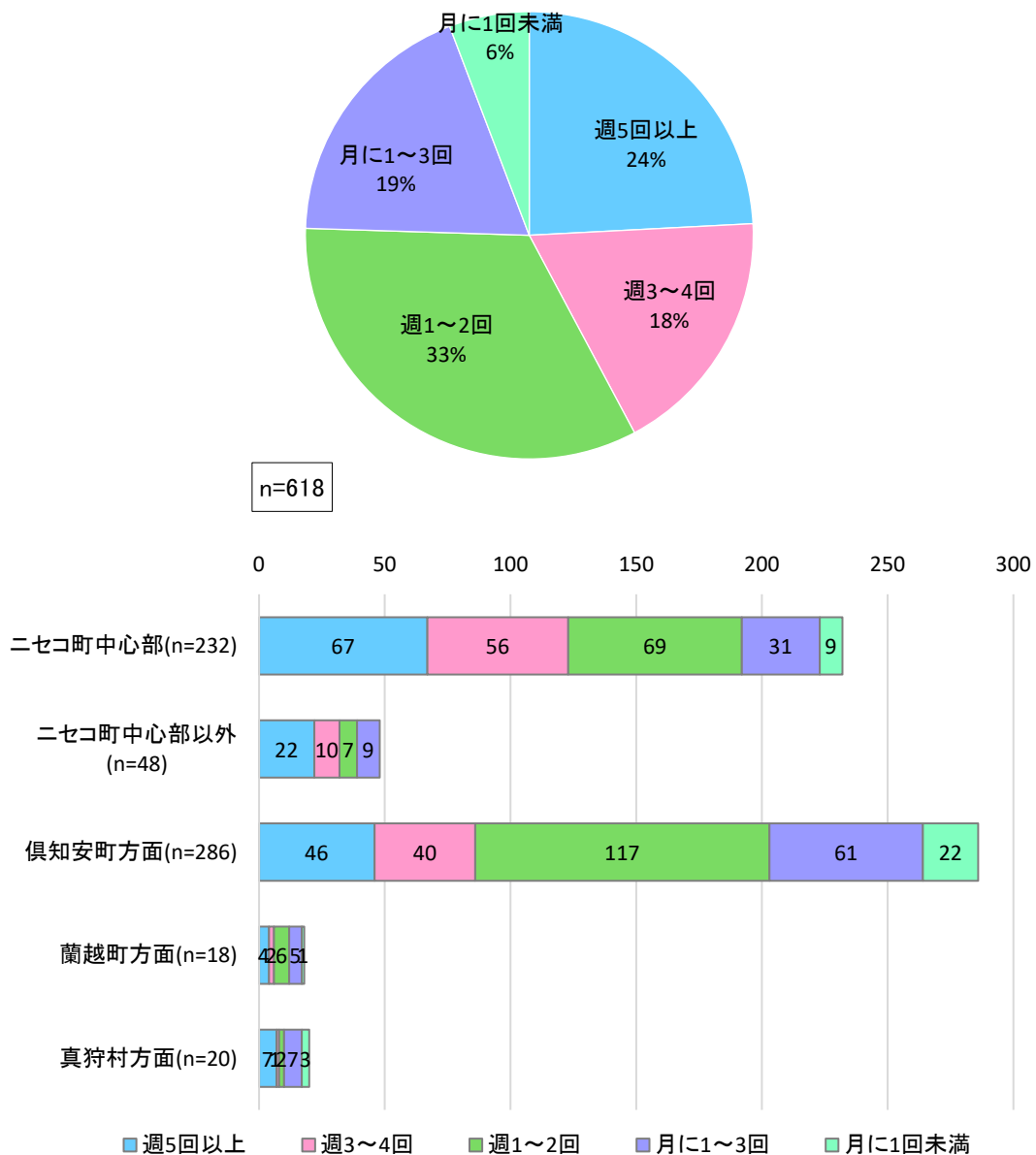


図 4.11 外出頻度 (上：全回答、下：目的地別クロス集計)

### ■ 外出目的

- ・ 外出目的は、「買い物」が約 6 割で最も多く、次いで「通勤」、「役場など・銀行・郵便局等」がそれぞれ約 3 割、「通院」、「食事・社交・娯楽・習い事」がそれぞれ約 2 割。
- ・ 目的地別では、「二セコ町中心部」は「買い物」や「役場・銀行・郵便局等」、「二セコ町中心部以外」は、「通勤」や「買い物」、「俱知安町方面」は「買い物」、「蘭越町方面」は「その他」、「真狩村方面」は「通勤」や「買い物」の割合が高い。

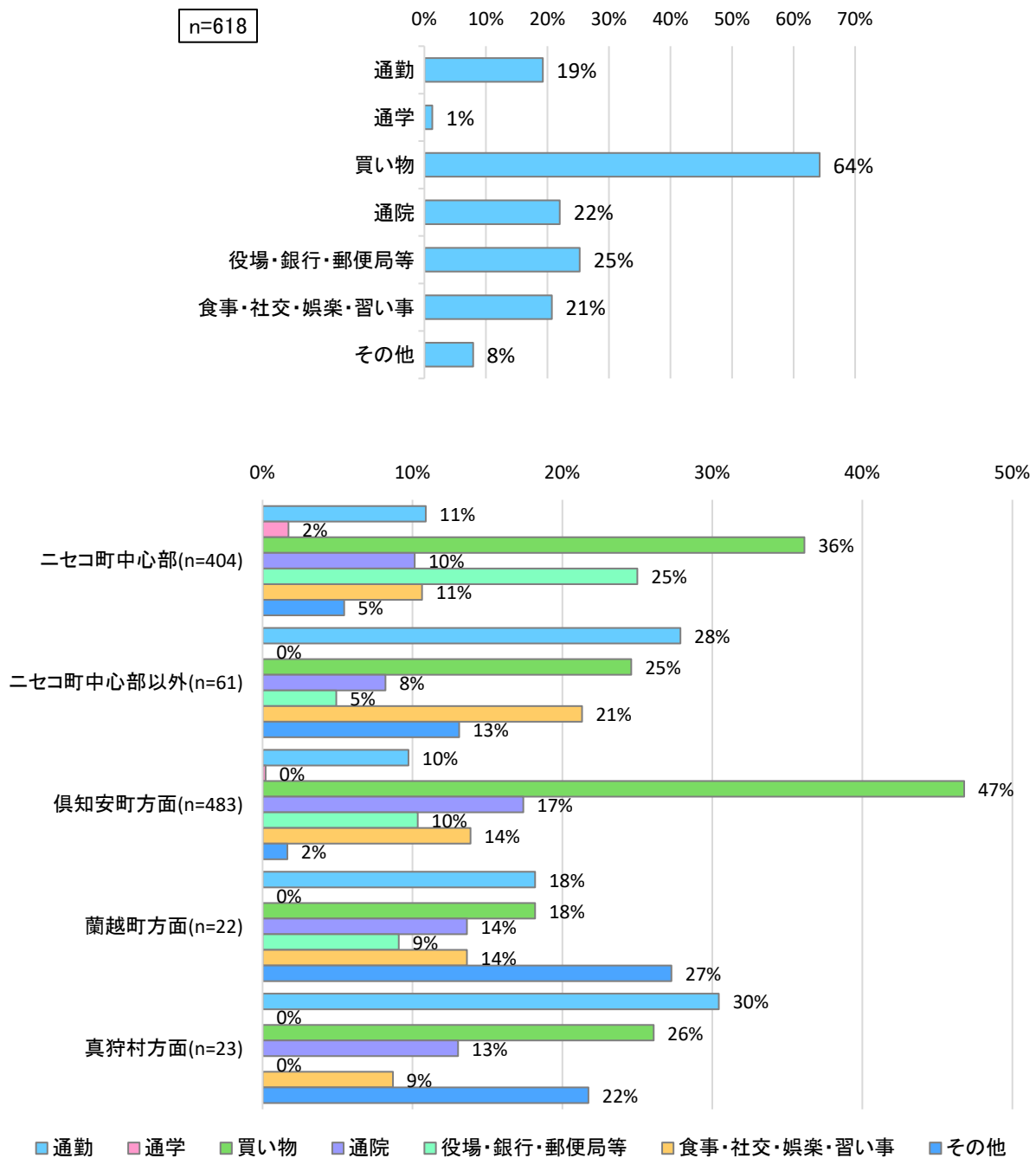


図 4.12 外出目的（上：全回答、下：目的地別クロス集計）

■ 利用手段

- ・ 季節によらず、「自分で運転」して移動する方が最も多く約 7 割を占め、次いで、「自分以外の運転」で移動する方が約 2 割。
- ・ 公共交通は、「路線バス」、「デマンドバス（にこっと BUS）」の順で利用されており、利用は数%と多くないが、冬期に若干利用が増える。

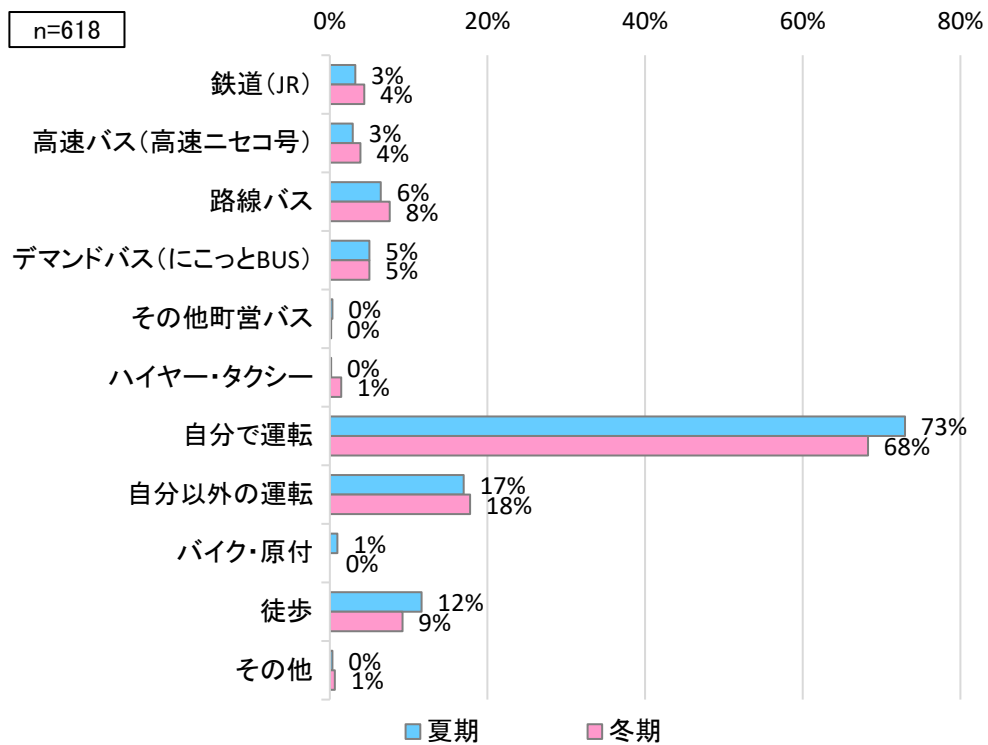


図 4.13 利用手段

## (3) にこっと BUS の利用について

## ■ にこっと BUS の利用有無

- ・ にこっと BUS を利用について、「利用したことがある」方が約 4 割、「利用したことがない」方が約 6 割。

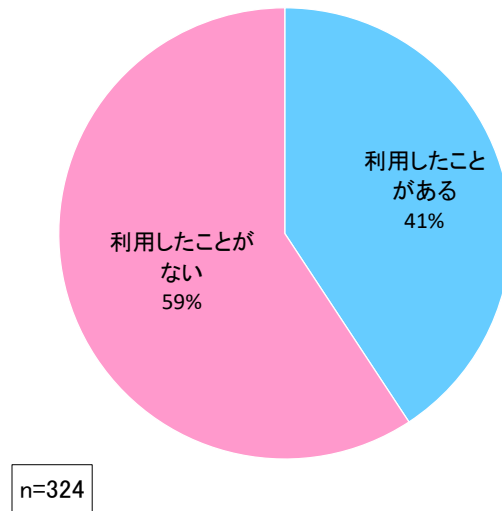


図 4.14 にこっと BUS の利用有無

## ■ にこっと BUS の利用頻度

- ・ にこっと BUS の利用頻度について、夏期・冬期とも「月に 1 回未満」が最も多く、夏期は約 6 割、冬期は約 8 割。
- ・ 冬期の方が、「月に 1～3 回」利用する方が約 1 割多い。

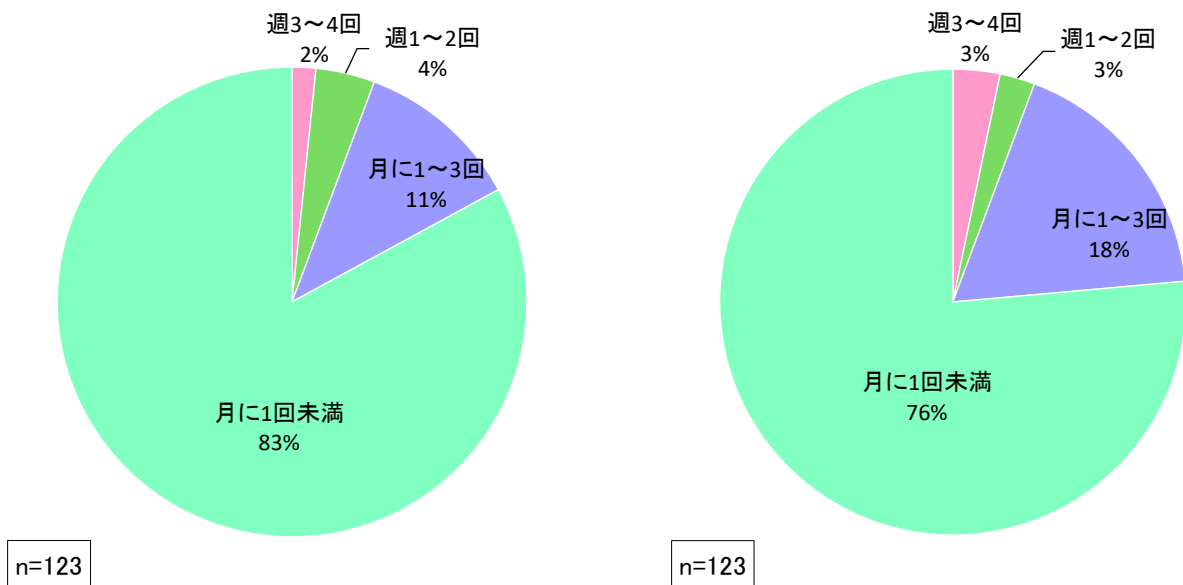


図 4.15 にこっと BUS の利用頻度 (左：夏期、右：冬期)

■ にこっと BUS を利用する上で困っていること

・ にこっと BUS を利用する上で困っていることは、「希望時間に予約が取れないことが多い」が約 5 割と最も多く、次いで「問題なく移動できている」が約 3 割、「予約の仕方等がよくわからない」が約 1 割。

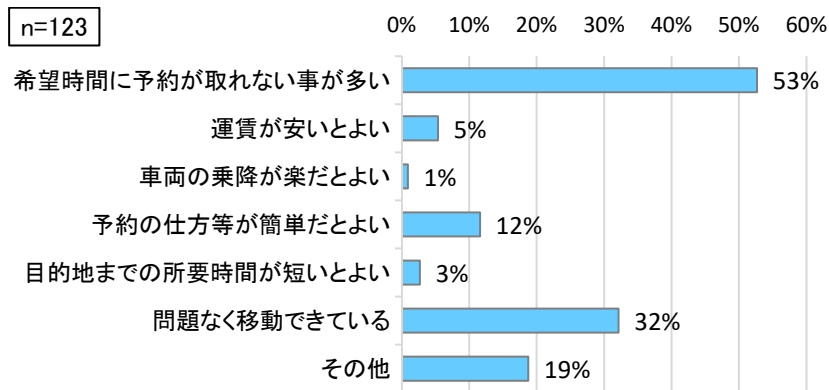


図 4.16 にこっと BUS を利用する上で困っていること

■ にこっと BUS を利用しない理由

・ にこっと BUS を利用したことがない方の利用しない理由は、「にこっと BUS 以外の手段で問題なく移動できていて、使う必要がない」が約 9 割と最も多く、次いで「予約の仕方等がよくわからない」が約 1 割。

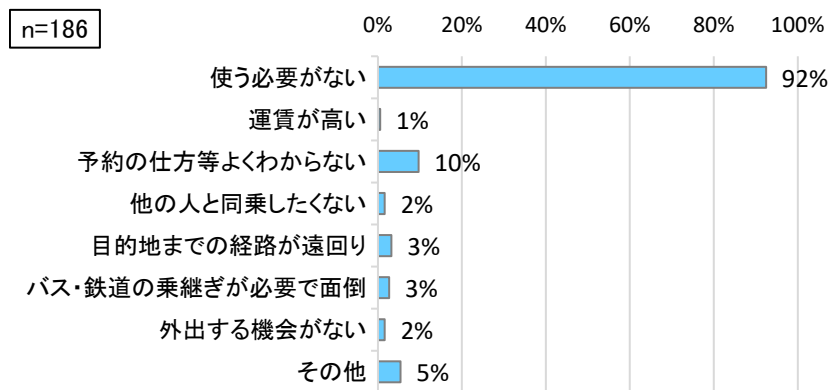


図 4.17 にこっと BUS を利用しない理由



#### (4) 鉄道・バスの利用について

##### ■鉄道・バス利用頻度

- ・鉄道・バスの利用頻度について、夏期・冬期とも「月に1回未満」が最も多く、夏期は約9割、冬期は約8割。
- ・冬期の方が、「月に1～3回」利用する方が数%多い。

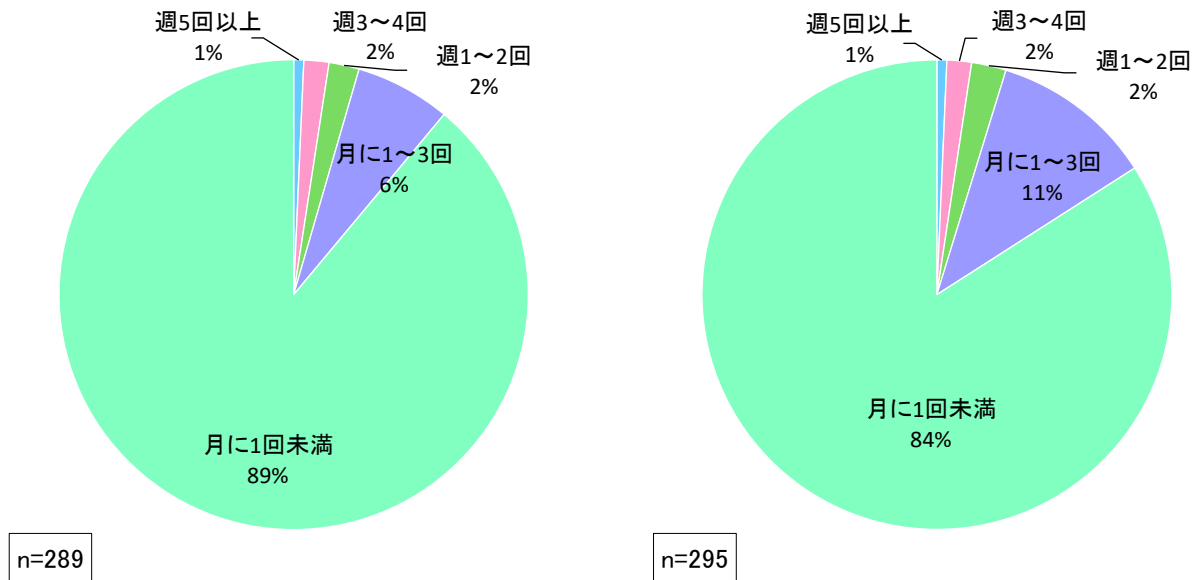


図 4.18 鉄道・バス利用頻度 (左：夏期、右：冬期)

##### ■鉄道・バスに関する意見

- ・鉄道・バスに関する意見について、「運行便数が増えるとよい」が約5割と最も多いほか、「運行時間帯・方面が合わない」が約3割、「運賃が安いとよい」、「乗継の接続が短いとよい」が約2割。
- ・また、「使う必要がないため困っていない」も約4割。

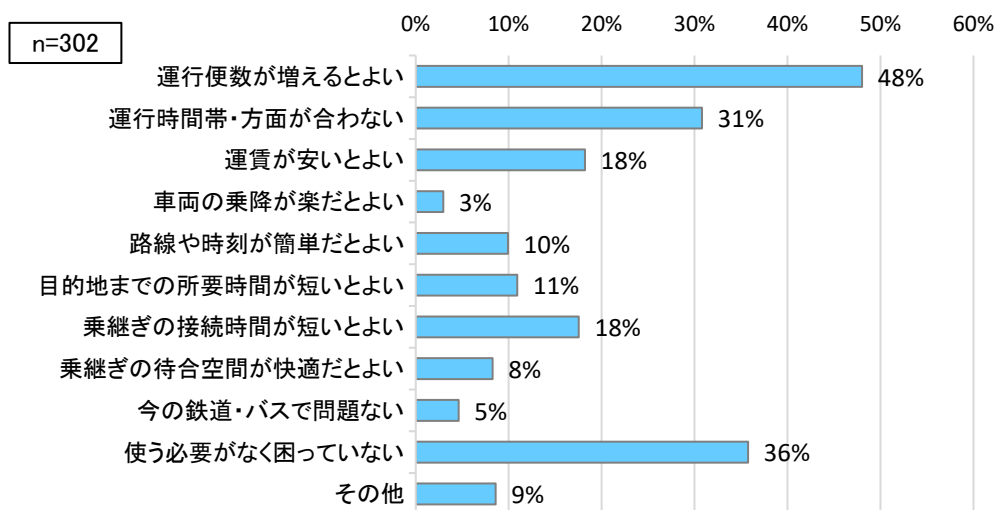


図 4.19 鉄道・バス利用頻度 (左：夏期、右：冬期)

(5) タクシーの利用について

■ タクシー利用頻度

- ・タクシーの利用頻度について、夏期・冬期とも「月に1回未満」が大半を占める。
- ・冬期の方が、「月に1～3回」利用する方がわずかに多く、「週に1～2回」利用する方もわずかにいる。

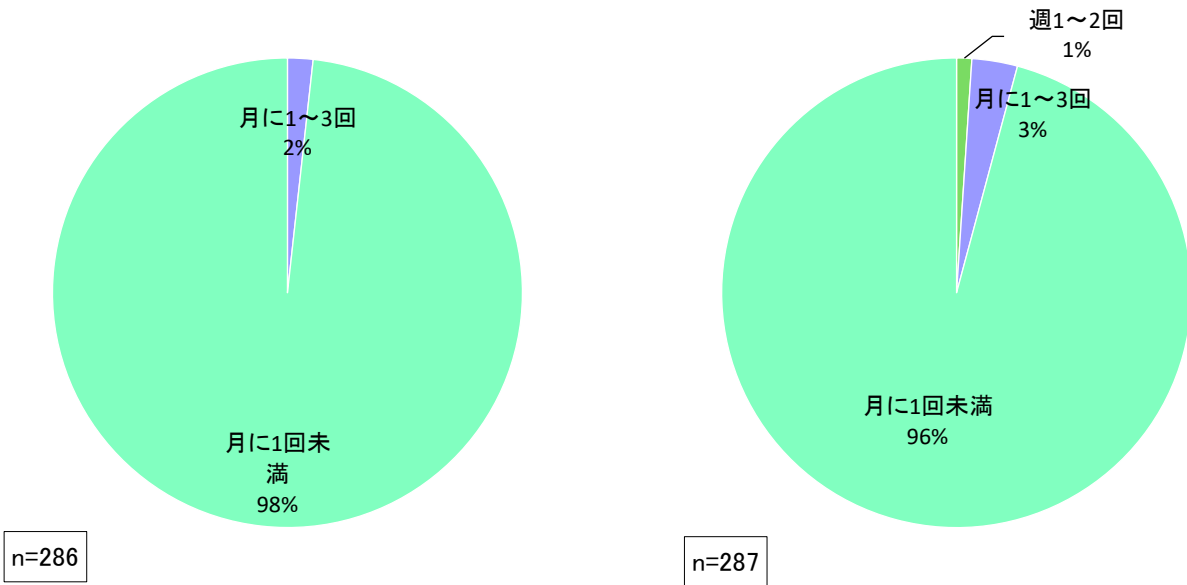


図 4.20 タクシー利用頻度 (左：夏期、右：冬期)

■ タクシーに関する意見

- ・タクシーに関する意見について、「使う必要がなく、困っていない」が約 6 割と最も多いほか、「予約ができないことが多い」、「運賃が高い」が約 2 割。

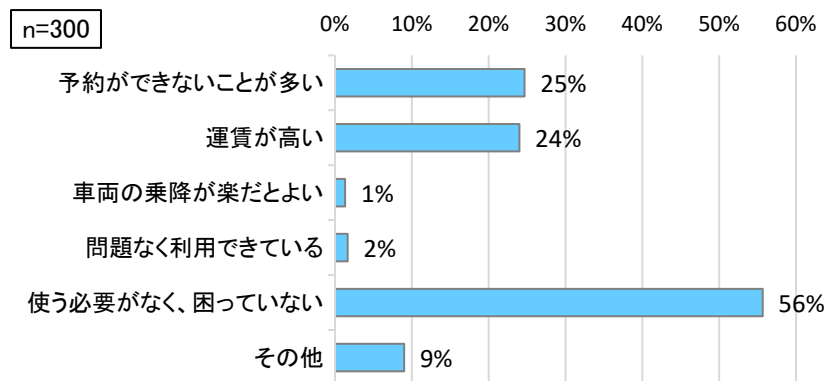


図 4.21 鉄道・バス利用頻度 (左：夏期、右：冬期)

## (6) 公共交通施策について

### ■ 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方

- ・公共交通の利便性と町の財政負担のあり方については、「町の財政負担増でも、公共交通の利便性を向上すべき」という回答が約 4 割と最も多く、次いで「現在と同程度の財政負担・公共交通利便性を維持すべき」という回答が約 3 割。
- ・また、「公共交通の利便性を落としても、町の財政負担を減らすべき」は約 3%と少ない。

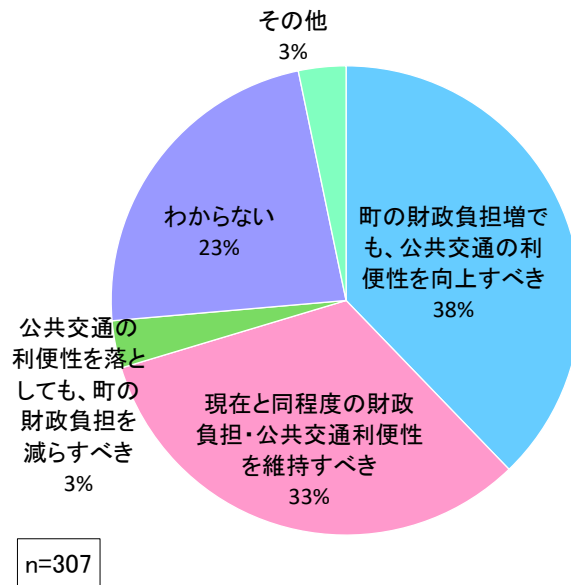
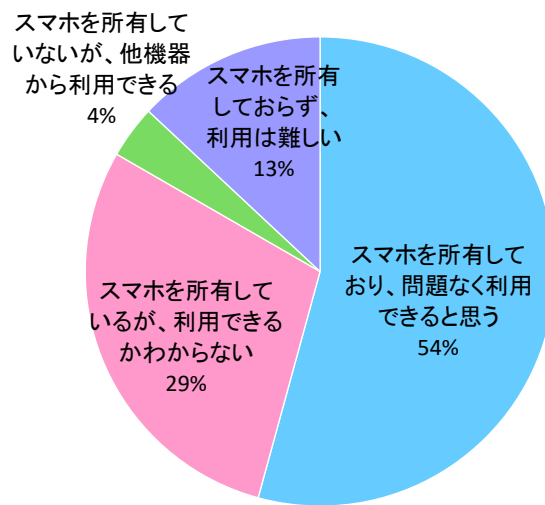


図 4.22 公共交通の利便性と町の財政負担のあり方

■ オンラインサービスの利用環境

- ・ オンラインサービスが提供された場合に利用については、「スマホを所有しており、問題なく利用できると思う」と考える方が約 5 割と最も多く、次いで「スマホを所有しているが、利用できるかわからない」と考える方が約 3 割。
- ・ 「スマホを所有しておらず、利用は難しい」と考える方は約 1 割。
- ・ 年齢別では、20 歳～64 歳で約 10 割、65～70 歳で約 8 割、70～74 歳で約 7 割、75～79 歳で約 6 割、80～84 歳で約 5 割、85 歳以上で約 2 割がスマホを所有。
- ・ 年代が上がると、オンラインサービスの利用は難しいと考える割合が増える。



n=330

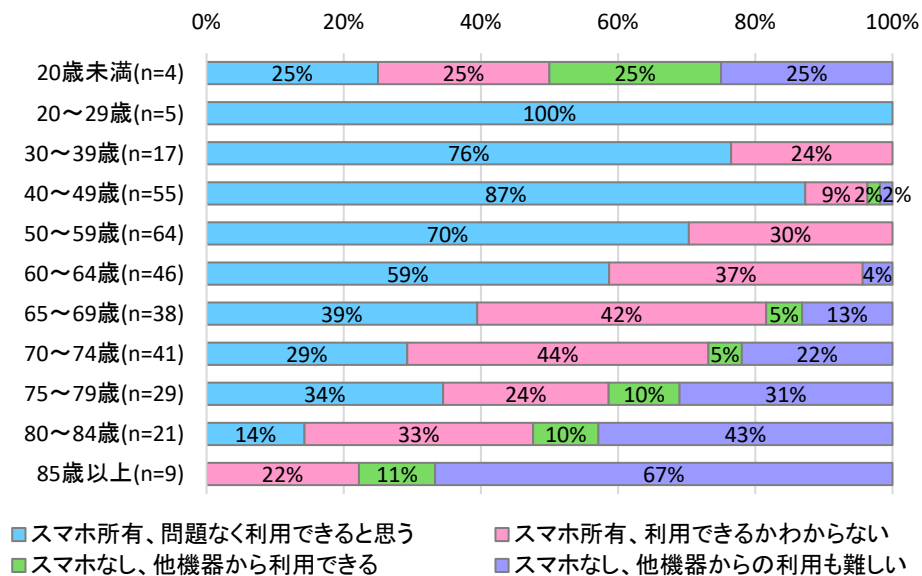


図 4.23 オンラインサービスの利用環境（上：全回答、下：年齢別クロス集計）

### ■ 交通に関する新たな仕組みが導入された場合の利用可能性

- ・新たな仕組みの利用可能性について、全ての仕組みで約 3～5 割が利用したい・利用しても良いと回答しており、「オンラインでのバス予約」が最も利用可能性が高く約 5 割。
- ・年齢別では、「自動運転車両」は 20 歳未満と 70 歳以上から、「ボランティア運送」は 80 歳以上から、「オンラインでのバス予約」は 20 歳未満～70 歳代、「オンラインでの乗車料金の決済」は 20～40 歳代、「IC カードなどによる乗車料金の支払い」は 20 歳未満と 30 歳代のニーズが大きい。

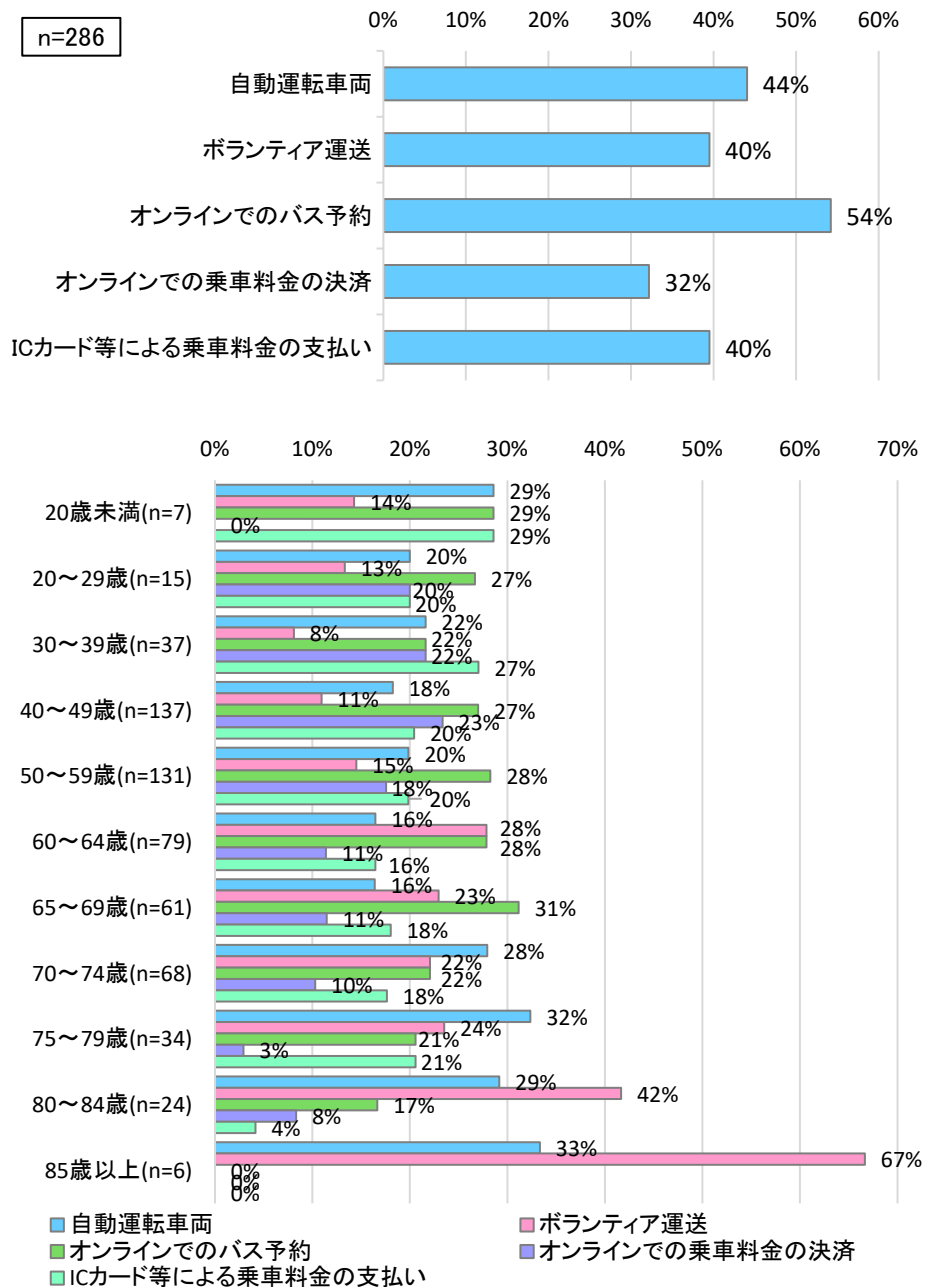


図 4.24 交通に関する新たな仕組みが導入された場合の利用可能性  
(上：全回答、下：年齢別クロス集計)

## 4.4 来訪者 WEB モニタ調査

### 4.4.1 調査概要

#### (1) 調査対象

過去3年以内にニセコ町への来訪経験があるニセコ町外在住のWEBモニタを対象とする。

#### (2) 調査方法

WEBモニタを対象に、調査依頼を行い、スクリーニング調査により調査対象であることが確認できたモニタに対して、本調査を実施する。

#### (3) 調査項目

- ・回答者属性（年齢、居住地）
- ・ニセコ町への来訪実績（頻度、季節、滞在期間、目的地）
- ・ニセコ町へのアクセス及び町内移動における利用手段
- ・ニセコ町へのアクセス及び町内移動に関する意見

#### (4) 回収数

北海道在住者（ニセコ町在住者を除く）200票、北海道外在住者200票の、計400票の回答を得た。

## 4.4.2 調査結果

### (1) ニセコ町への来訪実績

#### ■直近3年間における来訪頻度

- 直近3年間における来訪頻度は、「半年に1回以上」の頻度で来訪が約2割、「1年に1回以上」が約3割、「1年に1回未満」が約5割。

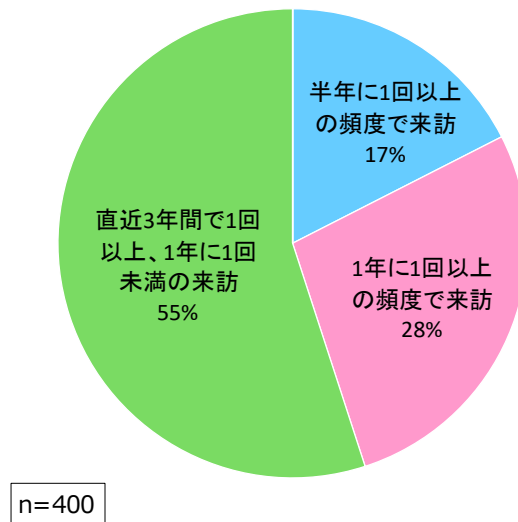


図 4.25 直近3年におけるニセコ町への来訪頻度

#### ■来訪時期

- 直近3年間における来訪時期は、「通常期（4月～11月）のみ」が約6割、「冬期（12月～3月）のみ」と「通常期と冬期の両方」がそれぞれ約2割。

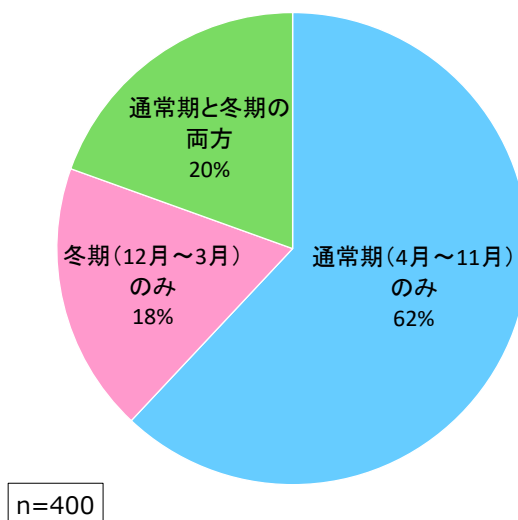


図 4.26 直近3年におけるニセコ町への来訪時期

■ 滞在日程

・通常期（4月～11月）は、「日帰り」が約4割と最も多い。  
 ・冬期（12月～3月）は、「日帰り」、「宿泊（1泊）」、「宿泊（2泊）」、「宿泊（3泊以上）」が各1/4で同程度の割合。

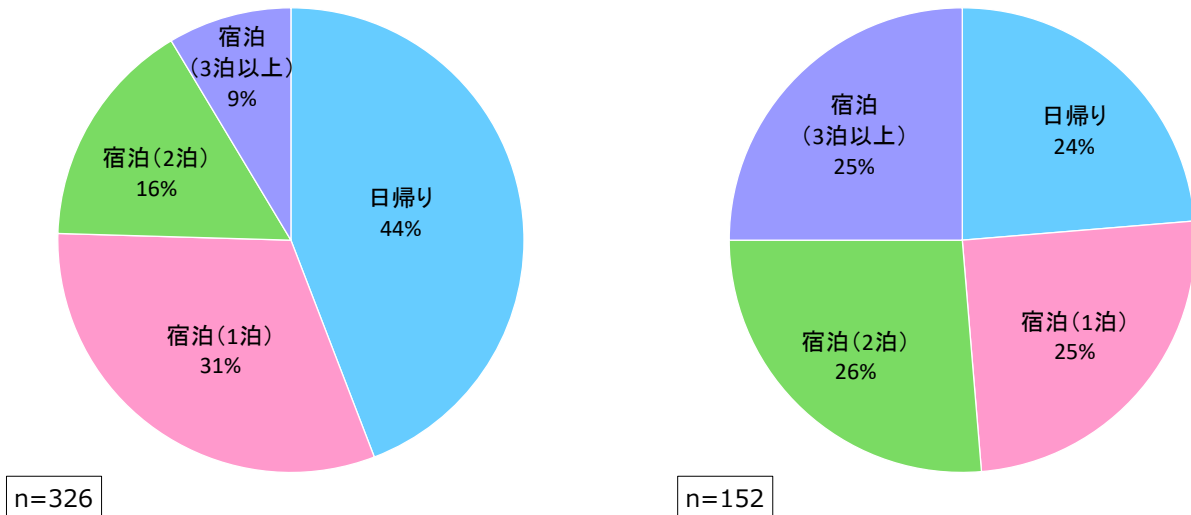


図 4.27 滞在の日程 (左：通常期、右：冬期)

■ 来訪先

・通常期（4月～11月）は、「道の駅ニセコビュープラザ」や「ニセコ駅周辺」への来訪が多い。  
 ・冬期（12月～3月）は、「ニセコアンヌプリ国際スキー場周辺」、「ニセコビレッジスキーリゾート周辺」、「ニセコモイワスキーリゾート周辺」への来訪が多い。

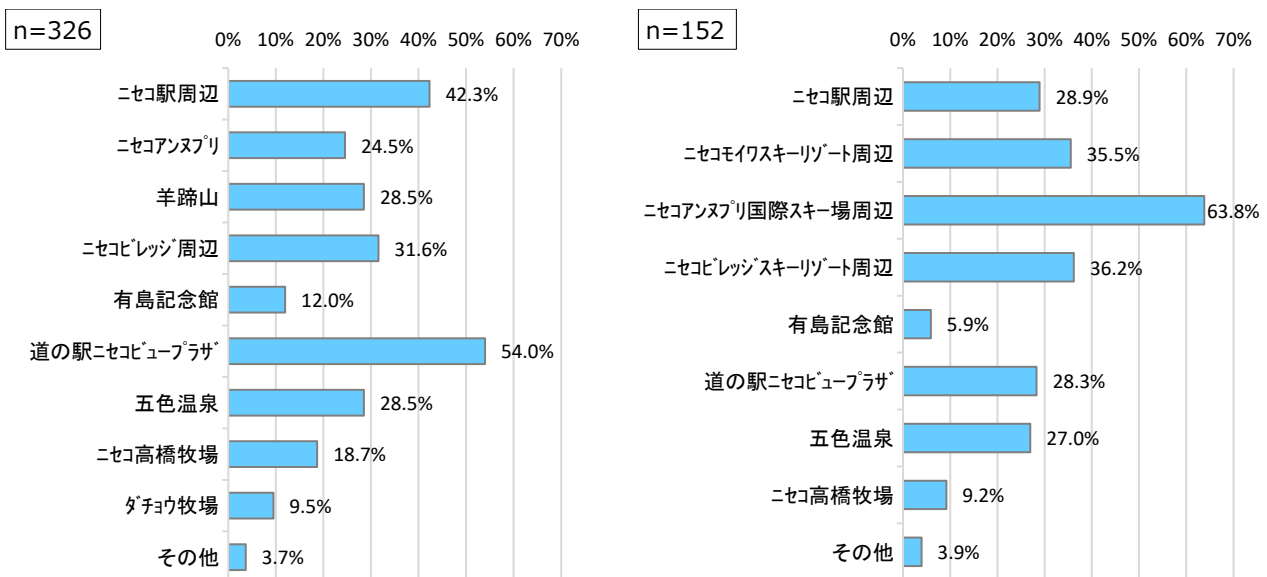


図 4.28 滞在の日程 (左：通常期、右：冬期)



## (2) ニセコ町へのアクセス及び町内移動における利用手段について

## ■ニセコ町へのアクセスにおける利用手段

- ・通常期（4月～11月）は、「自家用車」が約9割で最も多く、次いで鉄道が約1割。
- ・冬期（12月～3月）は、「自家用車」が約7割で最も多く、次いで「鉄道」、「高速バス（高速ニセコ号）」、「スキーバス」の利用が各1割である。
- ・通常期に比べて、冬期の方が公共交通の利用率が高い。

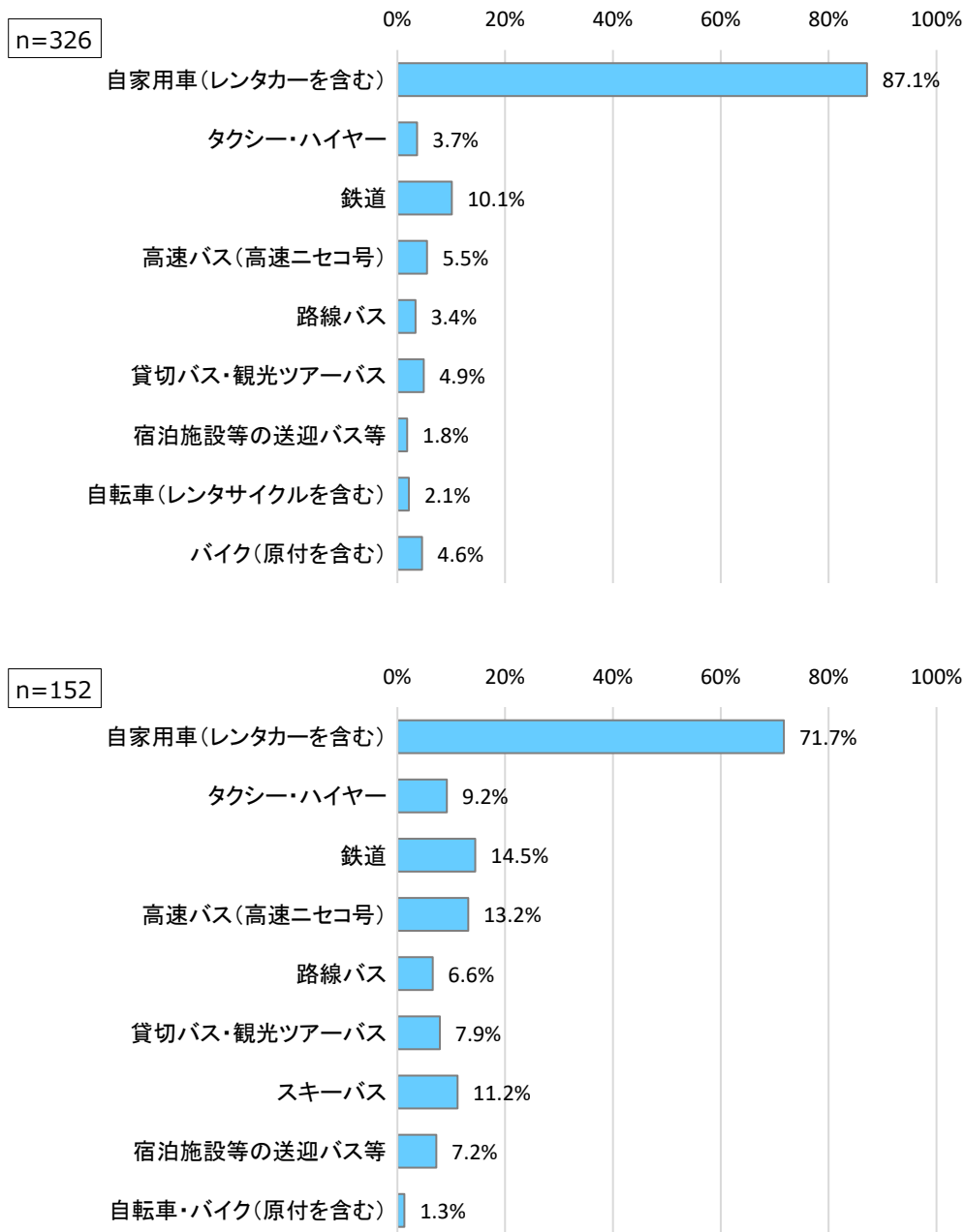


図 4.29 ニセコ町へのアクセスにおける利用手段（上：通常期、下：冬期）

## ■ニセコ町内の移動における利用手段

- ・通常期（4月～11月）は、「自家用車」が約9割で最も多く、他の手段は全て1割未満の利用。
- ・冬期（12月～3月）は、「自家用車」が約7割で最も多く、次いで「タクシー・ハイヤー」、「路線バス」の利用が各1割。
- ・通常期に比べて、冬期の方が公共交通の利用率が高い。

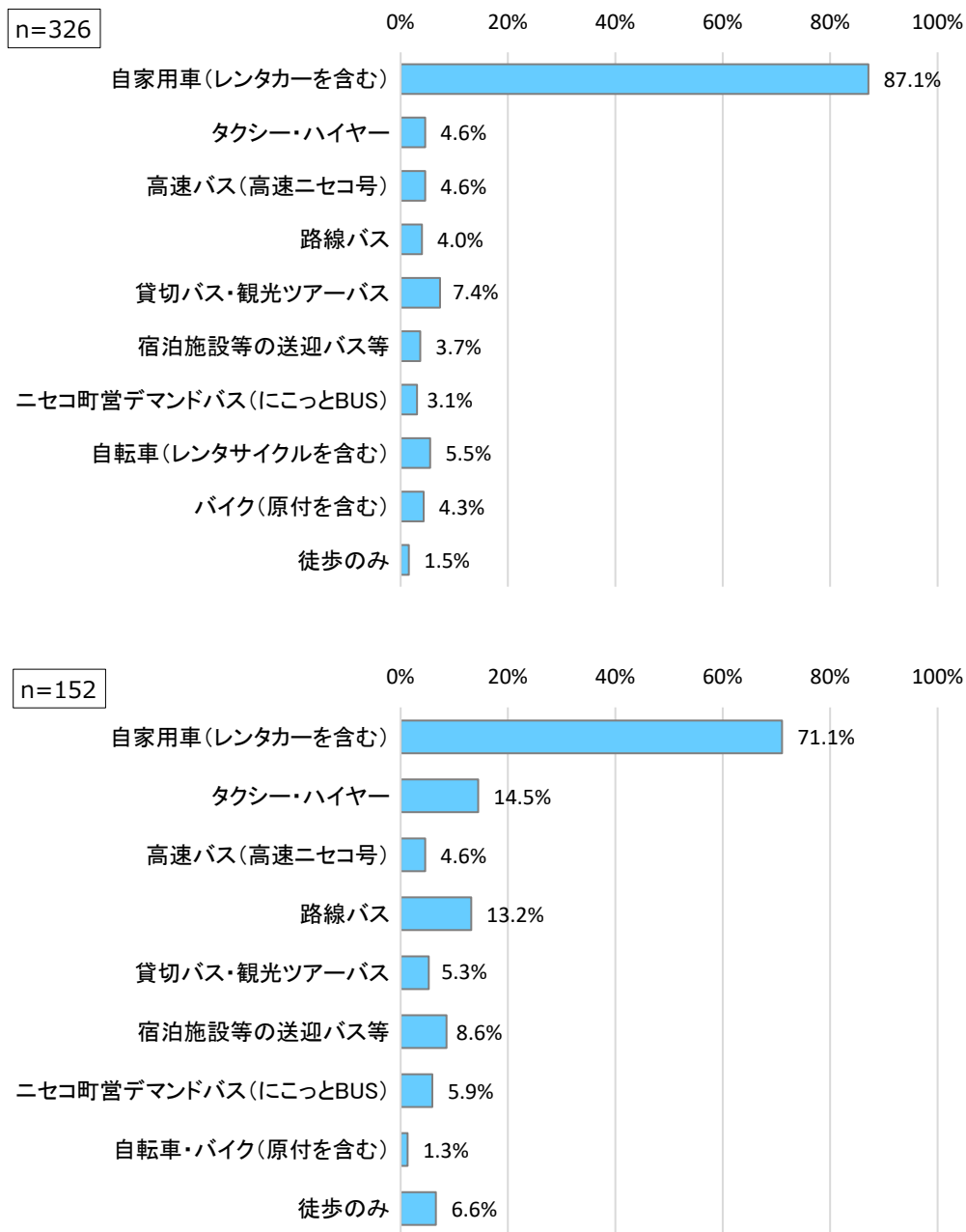


図 4.30 ニセコ町内の移動における利用手段（上：通常期、下：冬期）

### (3) 公共交通に関する意見について

#### ■ニセコ町にアクセスする公共交通に対する意見

・約 4 割が「車などで問題なく移動できた」と回答しており、それ以外の公共交通に対する意見は、運行便数や運行時間帯、運賃に対する意見が多い。

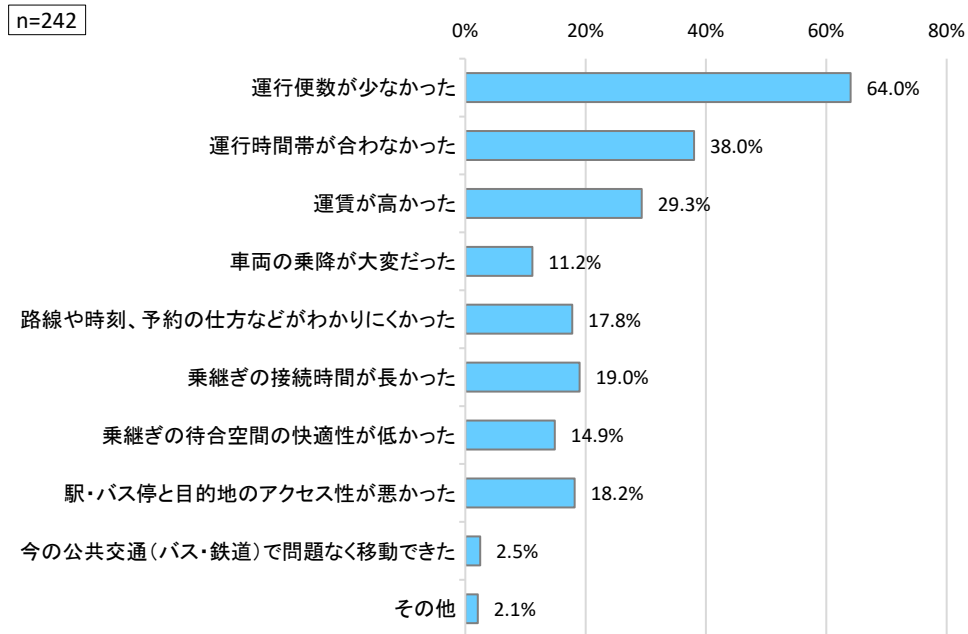


図 4.31 ニセコ町にアクセスする公共交通に対する意見  
(車などで問題なく移動できていると回答した 158 票を除く)

■二セコ町内の移動に対する意見

- ・通常期（4月～11月）は、約8割が「問題なく移動できた」と回答しており、それ以外では、目的地までの移動手段のなさや運行便数、運行時間帯についての意見が多い。
- ・冬期（12月～3月）は、約5割が「問題なく移動できた」と回答しており、それ以外では、運行便数や運行時間帯、路線や時刻のわかりにくさ、乗継ぎの接続の悪さ等についての意見が多い。また、「タクシーの予約がとれなかった」という意見が通常期に比べて多い。

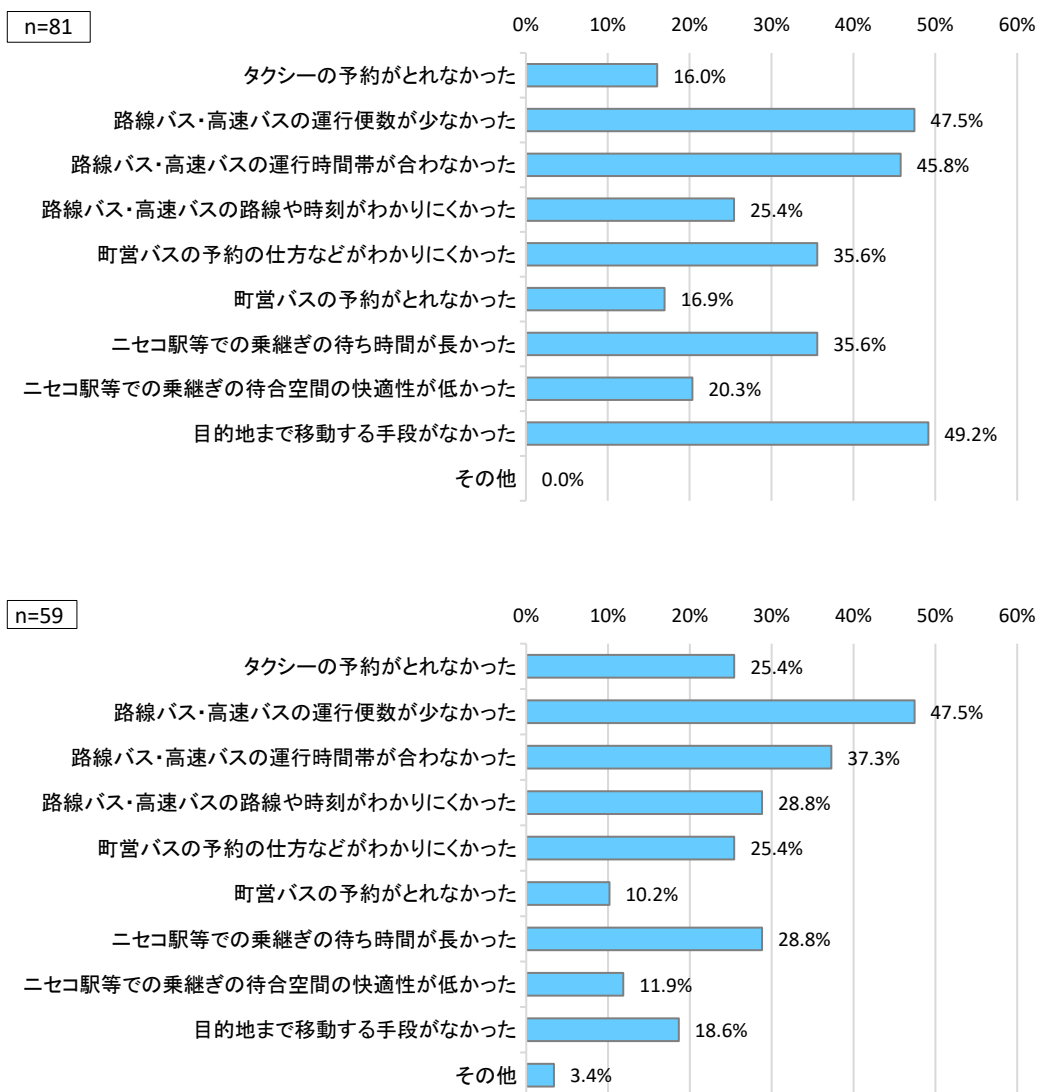


図 4.32 二セコ町内の移動に対する意見（上：通常期、下：冬期）  
（問題なく移動できたと回答した通常期 245 票、冬期 93 票を除く）

## ■ 公共交通の支払い方法

・公共交通の支払いで利用需要は、「交通系 I Cカード」が約 7 割と最も高く、次いで「クレジットカードのタッチ決済」、「QRコード決済」が約 6 割と、現金以外の需要が高い。

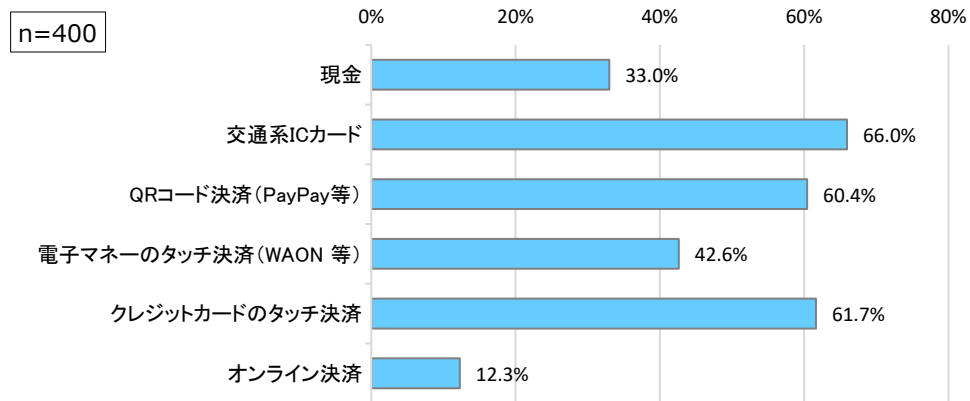


図 4.33 公共交通における支払い方法の需要

## 4.5 外国人来訪者 WEB モニタ調査

### 4.5.1 調査概要

#### (1) 調査対象

過去 6 年以内に二セコ町への来訪経験がある中国、韓国、オーストラリア在住の WEB モニタを対象とする。

#### (2) 調査方法

WEB モニタを対象に、調査依頼を行い、スクリーニング調査により調査対象であることが確認できたモニタに対して、本調査を実施する。

#### (3) 調査項目

- ・回答者属性（年齢、居住地）
- ・二セコ町への来訪実績（頻度、季節、滞在期間、目的地）
- ・二セコ町へのアクセス及び町内移動における利用手段
- ・二セコ町へのアクセス及び町内移動に関する意見

#### (4) 回収数

中国在住者 53 票、韓国在住者 51 票、オーストラリア在住 16 票の、計 120 票の回答を得た。

## 4.5.2 調査結果

## (1) ニセコ町への来訪実績

## ■直近6年間における来訪頻度

・直近6年間における来訪頻度は、「半年に1回以上」が約3割、「1年に1回以上」が約4割、「直近3年間で1回以上、1年に1回未満」が約2割、「直近6年間で1回以上、3年に1回未満」が約2割。

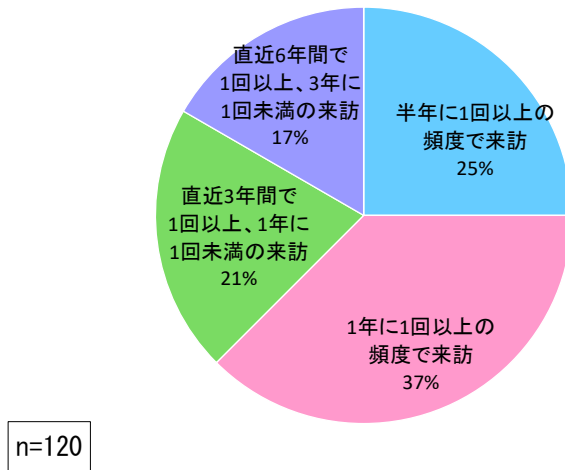


図 4.34 直近6年におけるニセコ町への来訪頻度

## ■来訪時期

・直近6年間における来訪時期は、「通常期（4月～11月）のみ」が約3割、「冬期（12月～3月）のみ」が約5割、「通常期と冬期の両方」が約2割。

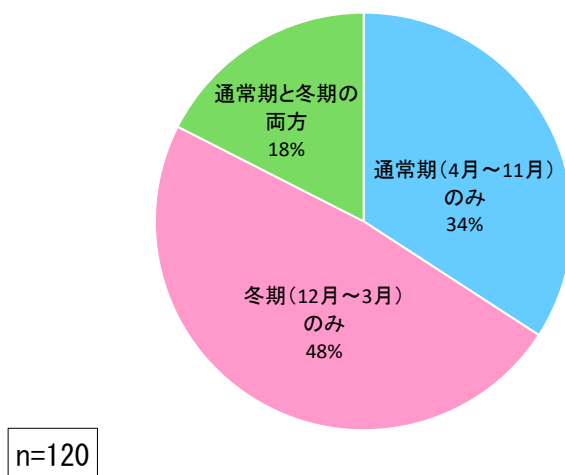


図 4.35 直近6年におけるニセコ町への来訪時期

■ 滞在日程

・「日帰り」が約 1 割、「宿泊（1泊）」が約 2 割、「宿泊（2泊）」が約 4 割、「宿泊（3泊以上）」が約 3 割。

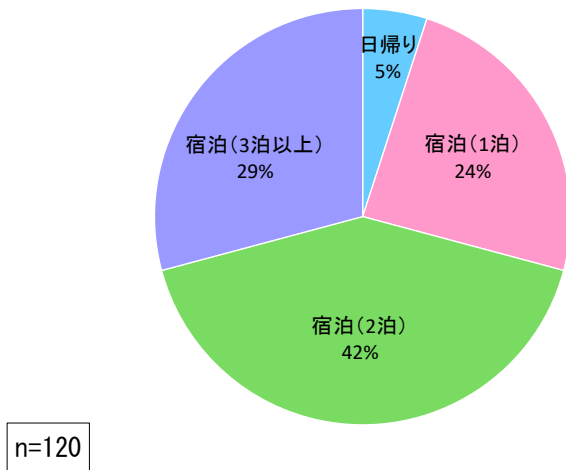


図 4.36 滞在の日程

■ 来訪先

・「ニセコ駅周辺」や「五色温泉」、「ニセコビレッジスキーリゾート周辺」、「ニセコモイワスキーリゾート周辺」への来訪が多い。

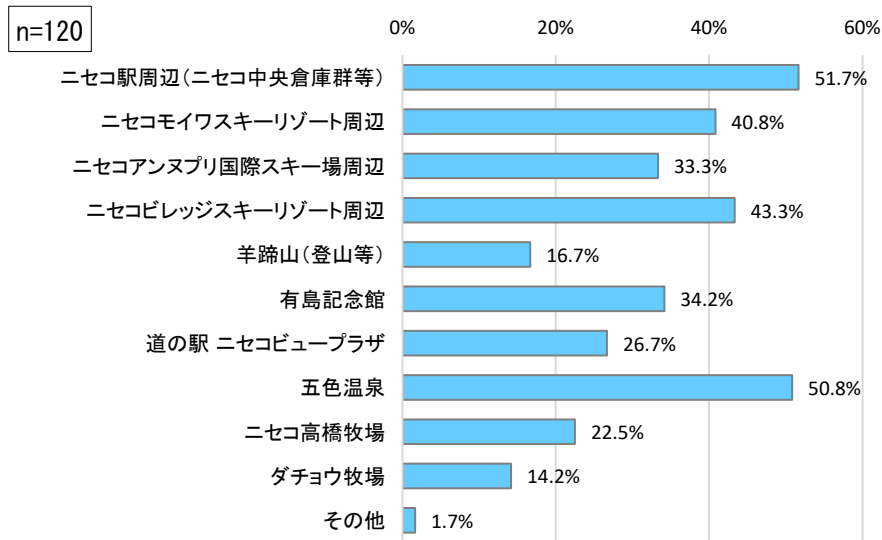


図 4.37 来訪先



## (2) ニセコ町へのアクセス及び町内移動における利用手段について

## ■ニセコ町へのアクセスにおける利用手段

- ・「タクシー・ハイヤー」、「自家用車」が約 3 割で、次いで「鉄道」、「路線バス」が各 2 割である。

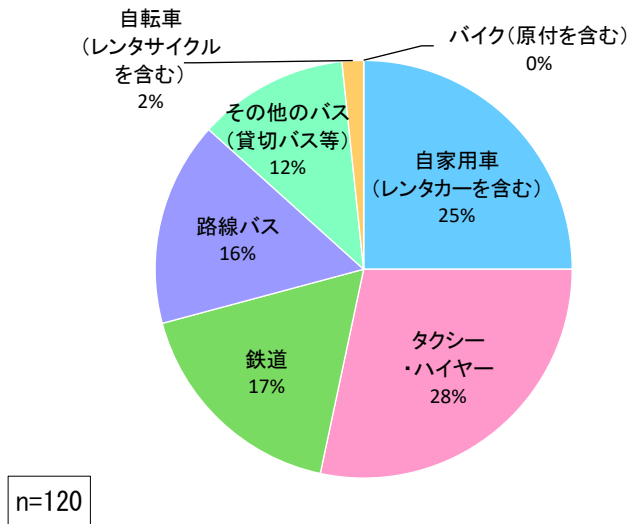


図 4.38 ニセコ町へのアクセスにおける利用手段

## ■ニセコ町内の移動における利用手段

- ・「路線バス」、「タクシー・ハイヤー」が約 3 割で、次いで「自家用車」約 2 割。

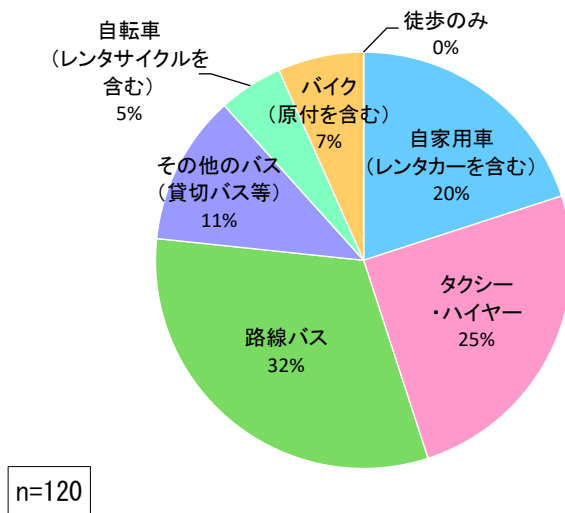


図 4.39 ニセコ町内の移動における利用手段

## (3) 公共交通に関する意見について

## ■二セコ町にアクセスする公共交通に対する意見

・二セコ町へのアクセスについては、「運行便数が少なかった」が約 4 割で最も多く、次いで「路線や時刻表等がわかりにくかった」、「運賃が高かった」が約 3 割。

n=106

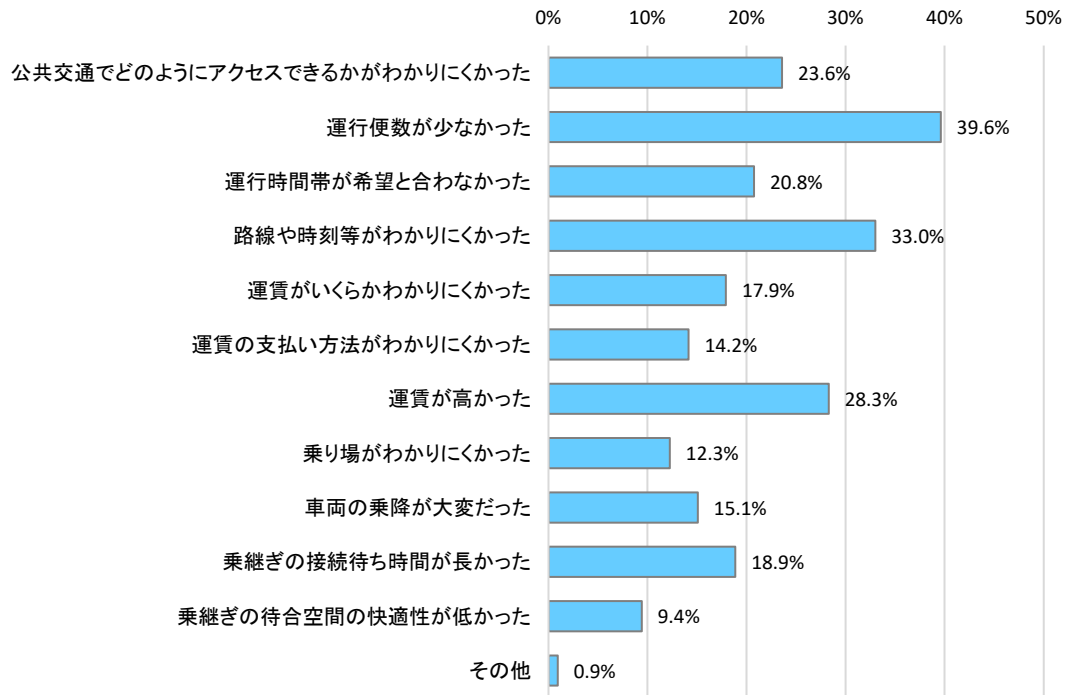


図 4.40 二セコ町にアクセスする公共交通に対する意見  
(問題なく移動できたと回答した 14 票を除く)

### ■二セコ町内の移動に対する意見

・町内の移動については、「バスの路線や時刻表等がわかりにくかった」が最も多く、次いで「バスの運行便数が少なかった」、「タクシーの乗車・予約時に言葉が通じなかった」、「バスの運行時間帯が希望と合わなかった」が約 3 割、「バスの運賃がいくらかわかりにくかった」が約 2 割。

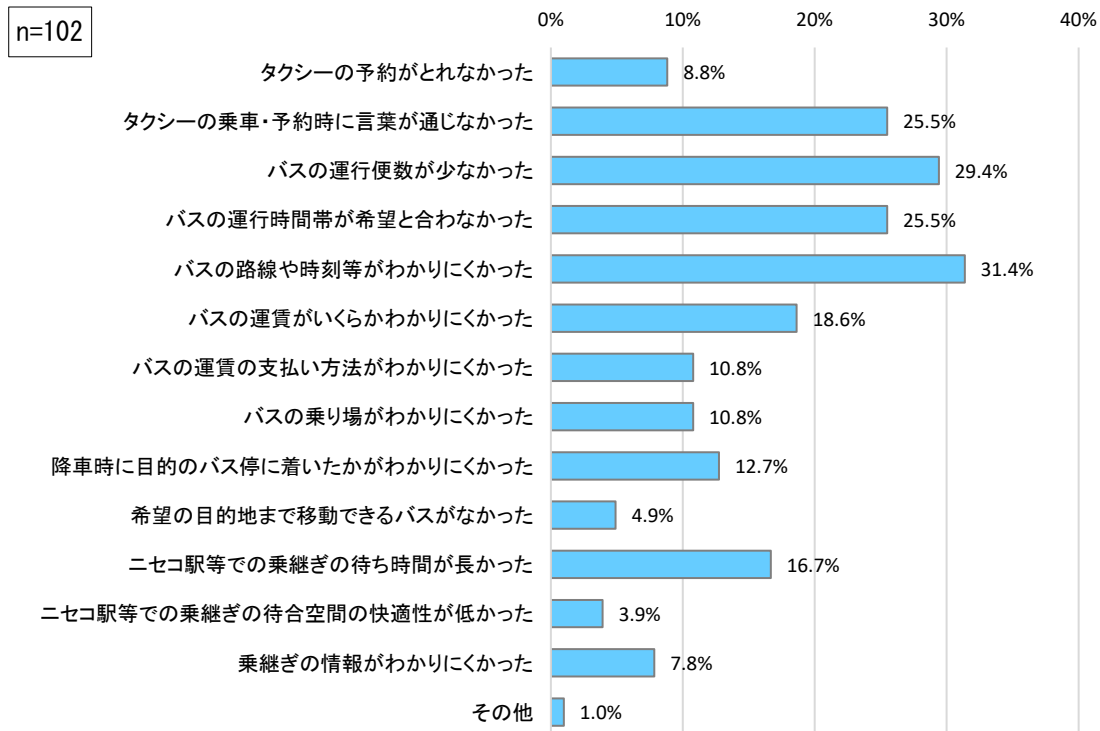


図 4.41 二セコ町内の移動に対する意見  
(問題なく移動できたと回答した 18 票を除く)

■ 公共交通の支払い方法

- ・公共交通の支払いで利用需要は、「QRコード決済」、「クレジットカードのタッチ決済」が約4割で、「現金」、「日本の交通系ICカード」、「電子マネーのタッチ決済」も約3割とニーズが割れている。
- ・国別では、中国は「QRコード決済」、韓国は「クレジットカードのタッチ決済」、オーストラリアは「現金」と「電子マネーのタッチ決済」のニーズが高く、多様な手段へのニーズがある。

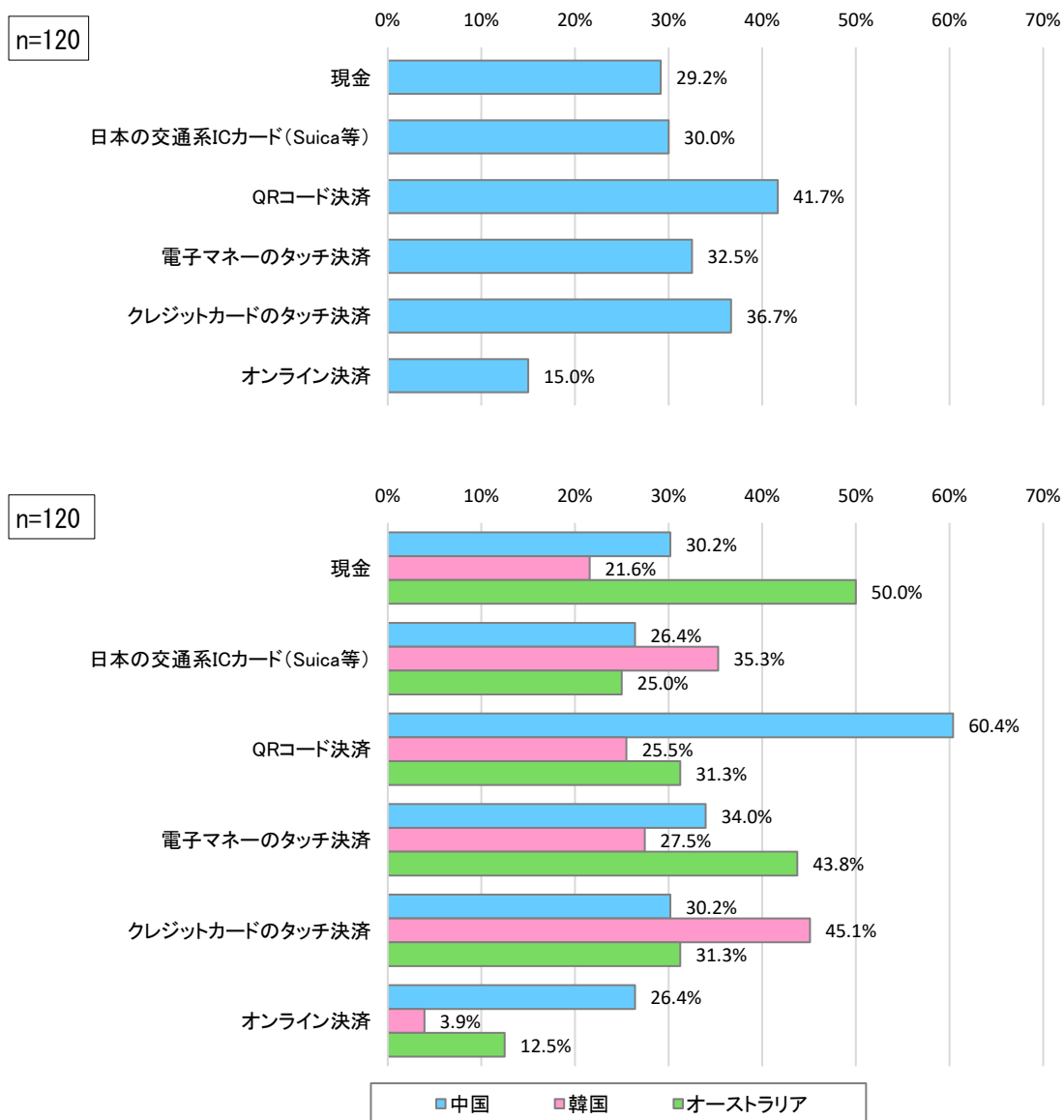


図 4.42 公共交通における支払い方法の需要 (上: 全回答、下: 国別クロス集計)

## 5. 地域公共交通の課題

「2. ニセコ町の現況」～「4. 利用実態・ニーズ」で整理した内容を踏まえ、ニセコ町における公共交通の主な問題点・課題を以下にとりまとめた。

### (1) 地域特性における移動全般の問題点・課題

- ・積雪量の多い冬期においても、安全で安定した移動手段の確保が求められる。
- ・自家用車が主な移動手段となっているが、将来的に、生産年齢人口が減少し、高齢者人口の増加が進む想定であり、自家用車（送迎を含む）で移動できない交通弱者の増加に対応した移動手段の確保が求められる。
- ・観光客数は時期に応じた変動が大きく、特に冬期に集中する観光客（外国人を多く含む）の需要に対応した利便性の高い移動手段の確保が求められる。
- ・一般的に免許証返納の目安とされる70歳を過ぎても自分で運転したいと考える住民が約8割で、免許証の返納後には外出機会が減ると考えられている状況であるため、免許証返納の推進や外出の支援を図り、安心して生活できる環境の構築が求められる。
- ・利用環境がある程度整っていて、ニーズもあるオンラインサービスを活用したサービスの提供による利便性向上が求められる。
- ・公共交通の支払い方法については、国内外の観光客から、現金以外の多様な支払い方法への需要があるため、これらに対応した利便性向上の検討が求められる。

### (2) 町内移動における問題点・課題

- ・にこっとBUSにより、町の中心部以外に広く分布する人口を含む、町内全域の移動を支えているが、住民からは「希望時間に予約が取れないことが多い」という意見が多く挙がっており、町民の移動手段の充実が求められる。
- ・ニセコ町は観光ニーズが高いが、観光施設や宿泊施設が中心部以外に広く分布していることから、交通の便が悪く、広域交通（電車・バス）と接続した町内の観光客の移動手段の確保、支援が求められる。
- ・外国人観光客からは、バスの路線や時刻表、運賃等がわかりにくいという意見が挙がっており、多言語でのわかりやすい情報提供が求められる。
- ・タクシーについては、住民からも来訪者からも予約が取りにくいという意見が挙がっており、現在実施中の冬季タクシー不足の解決に向けた取組みの結果も踏まえながら、対応を検討することが求められている。

### (3) 広域移動における問題点・課題

- ・住民や観光客の広域的な移動において、主要な公共交通手段である鉄道は、将来的な新幹線延伸に伴う廃線が予定されているため、将来の広域体系の見直しを見据えた、広域移動手段の利便性確保が求められる。
- ・特に、二セコ町の住民は、通勤・通学や通院、買い物等の日常移動において俱知安町へのアクセス需要が高いことから、俱知安町への移動手段の補強が求められる。
- ・鉄道・バスの利用については、増便や運行時間帯・方面の見直しに加え、運賃や乗り継ぎの接続性について要望が挙がっているが、運転手の確保が困難な状況にあり、限られた資源を効率的に活用しながら、利用者の快適性を確保する取組みを検討する必要がある。

## 6. 基本的な方針・目標

### 6.1 計画の基本的な理念・方針

課題や上位・関連計画等を踏まえて、まちづくりと連携した本町における地域公共交通の基本理念と基本方針を以下のとおり設定した。

#### 基本理念：移動の自由を未来へ

##### 基本方針Ⅰ：

##### 安心して生活できる利便性の高い生活圏交通の確保（町民の交通）

- ・ニセコ町民が将来にわたり安心して生活できるように、増加する高齢者や子供等の交通弱者の町内移動を支援する公共交通を、年間を通じて確保するとともに、新技術を活用することで、利便性の高い生活圏交通を目指す。

##### 基本方針Ⅱ：

##### 広域・ラストワンマイルの移動を支える公共交通網の構築（観光客の交通）

- ・地域で検討中の新幹線延伸に伴う在来線廃線後の広域交通体系の変化も見据えながら、広域交通と生活圏交通の円滑な接続を確保するとともに、新技術を活用することで、日常的な生活移動のニーズが高い倶知安町等への移動や町外からの観光客の移動等の広域移動を支える公共交通網の構築を目指す。

##### 基本方針Ⅲ：

##### まちの資源を活かし育てる持続可能な公共交通サービスの提供（持続可能な交通）

- ・ニセコ町の豊かな自然環境や観光リゾートとしての需要等、地域が持つ資源を活かしながら、より魅力的な地域となるように連携した総合的なサービスを検討するとともに、多様な利用者の公共交通利用を促進することで、持続可能な公共交通サービスの提供を目指す。

## 6.2 基本方針の実現に向けた目標

それぞれの基本方針に対して、具体的な目標を設定し、目標の実現に向けた取組みを進める。

### 基本方針Ⅰ：安心して生活できる利便性の高い生活圏交通の確保（町民の交通）

#### 【目標 A】町民の生活実態に合った移動手段となる生活圏交通の維持確保

- ・ニセコ町民の町内移動を支える生活圏交通である既存のデマンド交通（にこっと BUS）について、適切な支援を行いながら運行を維持するとともに、タクシー等を含む生活圏交通の適切な利用環境の確保に向けて、町民の移動実態やニーズに適した運行改善等を図る。

#### 【目標 B】DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進による生活圏交通の利便性向上

- ・近年、発展が著しい IoT や ICT 等のテクノロジーを活用し、公共交通における DX を推進することで、生活圏交通のサービスを高度化し、利便性の向上を図る。

### 基本方針Ⅱ：広域・ラストワンマイルの移動を支える公共交通網の構築（観光客の交通）

#### 【目標 B】DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進による生活圏交通の利便性向上 《再掲》

- ・近年、発展が著しい IoT や ICT 等のテクノロジーを活用し、公共交通における DX を推進することで、生活圏交通のサービスを高度化し、利便性の向上を図る。

#### 【目標 C】広域交通と生活圏交通の接続の円滑化

- ・町民や来訪者の広域移動における利便性を確保するため、将来の広域交通体系の変化を見据えながら、運行情報の提供や接続性の向上による広域交通と生活圏交通の乗継ぎの円滑化を図る。

### 基本方針Ⅲ：まちの資源を活かし育てる持続可能な公共交通サービスの提供（持続可能な交通）

#### 【目標 D】他分野におけるニーズと連携した公共交通サービスの実現

- ・豊かな町の資源と公共交通サービスが連携し、相乗効果により町の魅力を向上させるため、観光客の移動ニーズを踏まえた公共交通サービスを検討するとともに、環境に配慮した公共交通サービス構築を図る。

#### 【目標 E】積極的な公共交通の利用を促す環境の構築

- ・公共交通利用者を拡大し、公共交通サービスの持続性を確保するため、情報発信や広報活動により、町民の公共交通利用への意識醸成を図るとともに、来訪者の公共交通利用を促す仕組みの構築を図る。



## 7. 目標達成のための施策・事業

本計画の基本方針の実現に向けた目標を達成するための施策・事業を次のとおり示す。

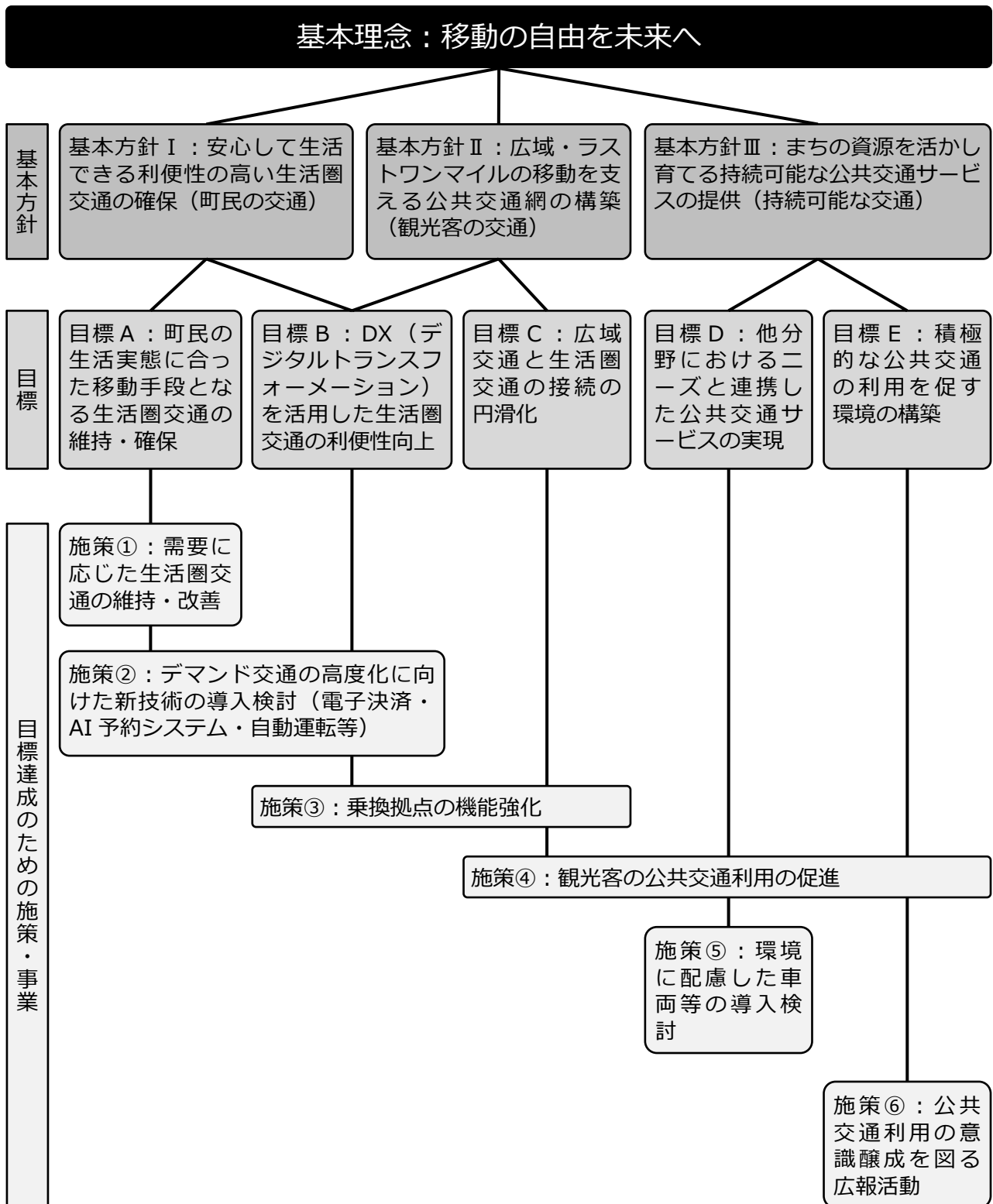


図 7.1 基本的な方針・目標と目標達成のための施策・事業の体系図

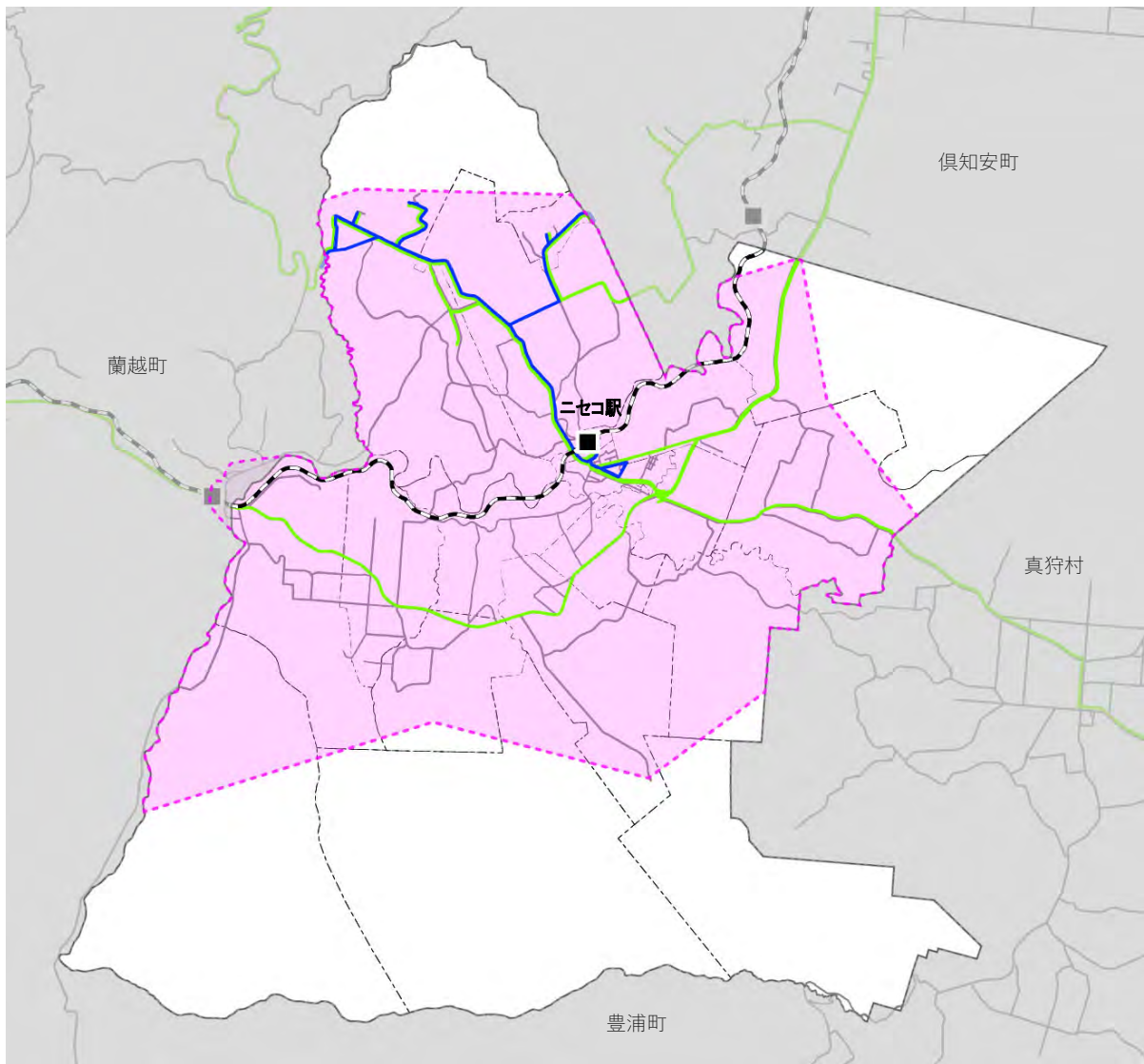


図 7.2 基本的な方針・目標を踏まえた新たな公共交通体系のイメージ

表 7.1 公共交通体系の位置付け・役割

位置付け	対象	役割	確保・維持策
広域交通	JR 函館本線（ <b>白黒</b> ） 路線バス（ <b>緑色</b> ） ・高速ニセコ号 ・小樽線 ・倶知安-ニセコ線 ・倶知安線 ・福井線 ・倶知安留寿都線 ・ニセコ線	通勤・通学や通院等の移動ニーズが多い倶知安町方面等への生活移動を支えるとともに、観光客等のニセコ町へのアクセス移動を支える。	移動実態やニーズを踏まえたサービスの最適化を地域で検討しながら、必要に応じて国や道の補助を活用し、運行を維持していく。また、地域で協議の上、鉄道廃線後の機能確保に向けた検討を進める。
生活圏交通 （フィーダー系 系統）	路線バス（ <b>青色</b> ） ・冬期ニセコ町内 周遊バス	観光客のニセコ町内の移動を支えることを主な役割としながら、町民の町内移動を補助する。	移動実態やニーズを踏まえた運行改善を検討しながら、町の支援により運行を維持していく。
	にこっとバス （ <b>ピンク色</b> ）	町民の町内移動を支えることを主な役割としながら、来訪者の町内移動を補助する。	利便性向上に向けた運行改善を図りながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用や町の支援により運行を維持していく。

<p>施策①</p>	<p>需要に応じた生活圏交通の維持・改善</p>				
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町民の移動需要に対応し、自家用車利用に頼らずに、希望に応じた移動が可能な町内移動手段を確保するため、デマンド交通（にこっとBUS）やタクシー等の生活圏交通の利用環境の充実や運賃体系の見直し、ライドシェア（福井助け合い交通）の拡充等の検討を行う。</li> <li>● ニセコ町民の生活の足として町内移動を支える「デマンド交通（にこっとBUS）」は、今後も地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用するとともに、町の適切な支援によって運行の維持確保を図る。</li> <li>● 公共交通の運転手確保に向けた支援を行いながら、デマンドバスの増便（3台体制化）によるサービスの向上を目指す。</li> </ul> <div data-bbox="558 784 1260 1254" style="text-align: center;"> <p>ニセコ町デマンドバス</p> <p>にこっとBUS</p> <p>地域で支えあう公共交通</p> </div>				
<p>実施主体</p>	<p>ニセコ町、町内の交通事業者</p>				
<p>対象地区</p>	<p>ニセコ町</p>				
	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>
	<p>■デマンド交通（にこっとBUS）の運行</p>				
	<p>計画・運行</p>	<p>計画・運行</p>	<p>計画・運行</p>	<p>計画・運行</p>	<p>計画・運行</p>
	<p>■ライドシェア等の検討</p> <p style="text-align: center;">見直し・拡充</p>				

施策②	デマンド交通の高度化に向けた新技術の検討・導入				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の運賃払いにおけるキャッシュレス需要やタッチレス需要等を踏まえ、にこっと BUS における電子決済の導入に向けた検討を進める。</li> <li>● デマンド交通の予約の利便性向上や運行効率化への寄与が期待される、AI 予約システムの導入に向けて検討を進める。</li> <li>● 深刻化するバス運転手不足への備えとして、公共交通における自動運転技術の活用に向けた検討を進める。</li> </ul>				
実施主体	二セコ町				
対象地区	二セコ町				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	計画・実装	見直し・改善			

施策③	乗換拠点等の機能強化				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域交通と生活圏交通の交通モード間の乗換拠点となる二セコ駅やバス停近辺の既存施設等において、利用者の利便性や快適性の向上を図るため、接続性の強化や情報提供の手法改善等の検討を行う。</li> <li>● また、北海道新幹線並行在来線については、廃止後バス転換を図る方針が示されていることから、将来的な広域交通体系の変更に適応した、交通モード間の接続性の確保に努める。</li> </ul>				
実施主体	二セコ町				
対象地区	二セコ町				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	検討・協議・計画・実装 ※並行在来線進捗結果に応じ対応				

施策④	観光客の公共交通利用の促進				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光客の公共交通利用を促進するため、公共交通の情報を広く発信するとともに、観光 MaaS (Mobility as a Service) 等の観光客の公共交通利用の利便性や快適性を向上させるサービスについて、情報の収集整理を行いながら、将来の導入の可能性について検討を行う。</li> <li>● インバウンド観光への対応として、乗継拠点となる二セコ駅におけるバスの運行情報の提供やバス停看板等における提供情報等の多言語化表示に向けた検討を行うとともに、WEB でのインバウンド向けの交通情報の提供の充実を図る。</li> <li>● 冬期に観光客が集中する二セコ圏内におけるタクシー不足を解消するため、二セコ観光圏協議会・倶知安町・二セコ町・北海道ハイヤー協会と連携し、12 月から 3 月末頃までの期間に札幌等のタクシー事業者を二セコエリアへ派遣することで、観光客の公共交通の利用環境を確保する。</li> <li>● 冬期における観光客の需要に答え、二セコ町市街地から町内各スキー場エリアを周遊する「二セコ周遊バス」等を運行することで、町民や観光客の足を確保するとともに、スキー場や温泉、飲食店をめぐる利便性の向上や地域活性化に加え、にこっと BUS の混雑緩和による利便性向上へ寄与する。</li> </ul>				
実施主体	二セコ町				
対象地区	二セコ町				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	計画・実装		見直し・改善		

施策⑤	環境に配慮した車両等の導入検討				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 温室効果ガスの排出を削減し、省資源・省エネルギー型の効率的な交通網の整備を目指し、公共交通の車両や設備の整備時に、環境に配慮した車両や設備の導入を検討する。</li> </ul>				
実施主体	二セコ町				
対象地区	二セコ町				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	協議	計画・実装		見直し・改善	

観光 MaaS：旅行者の移動ニーズに対応し、複数の公共交通（鉄道、バス、タクシー等）やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、経路検索・予約・決済・観光情報の提供等を一括で行うサービス

施策⑥	公共交通利用の意識醸成を図る広報活動				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町民の日常的な移動における公共交通利用の意識付けを図るため、町のホームページや広報誌等を通じて、公共交通の状況や必要性、利便性等について周知を図るとともに、自動車利用から公共交通利用に転換を促す情報発信・広報活動を行う。</li> </ul>				
実施主体	二セコ町				
対象地区	二セコ町				
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	計画・実行	計画・実行	計画・実行	計画・実行	計画・実行

表 7.2 全施策の実施スケジュール一覧

施策・事業		令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
施策①需要に応じた生活圏交通の維持・改善	にこっと BUS の運行	計画・運行	計画・運行	計画・運行	計画・運行	計画・運行
	ライドシェア等の検討	見直し・拡充				
施策②デマンド交通の高度化に向けた新技術の検討・導入		計画・実施	見直し・改善			
施策③乗換拠点等の機能強化		検討・協議・計画・実装 ※並行在来線進捗結果に応じ対応				
施策④観光客の公共交通利用の促進		計画・実装		見直し・改善		
施策⑤乗換拠点等の機能強化		協議	計画・実装		見直し・改善	
施策⑥公共交通利用の意識醸成を図る広報活動		計画・実施	計画・実施	計画・実施	計画・実施	計画・実施

## 8. 計画の評価指標・推進体制等

### 8.1 計画の評価指標

本計画で掲げる目標及び基本方針に沿った評価指標として、以下の表のとおり指標を設定した。  
 なお、これらの指標は今後の社会情勢や公共交通の利用状況等を考慮して見直すこともある。

表 8.1 評価指標

No	数値指標	現状値（令和 5 年）	目標値（令和 10 年）
評価指標①	にこっと BUS の利用者数	16,601 人/年※1	18,280 人/年以上※2
評価指標②	にこっと BUS の収支率	10.05%※1	11.07%以上※2
評価指標③	にこっと BUS の公的負担額 （利用者 1 人当たり）	1,421 円/人※1	1,276 円/人以下※2
評価指標④	広報媒体の多言語化	2 力国語対応 日本語・英語	4 力国語対応 日本語・英語 中国語・韓国語

※1 令和 5 補助年度（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）の実績

※2 令和 5 補助年度の予約が不成立となった数や、予約したが乗車しなかった数が、全て乗車した場合の推計値



## 8.2 推進体制

本計画に定める各事業については、本計画の策定で協議を行ってきた「二セコ町地域公共交通活性化協議会」において、連絡調整を行いつつ実施するものとする。

また、本計画を継続的に展開していくため、8.1 で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、事業の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要である。このため、「二セコ町地域公共交通活性化協議会」が中心となり、8.3 に示すPDCA サイクルにより評価・検証を行うものとする。

表 8.2 計画推進状況の評価体制（二セコ町地域公共交通活性化協議会委員名簿）

区分	組織名
行政	二セコ町 北海道後志総合振興局
公共交通事業者等	二セコバス（株） 道南バス（株） (有)八力自動車 社団法人北海道バス協会 北海道地方交通運輸産業労働組合協議会
選考町民	(株)二セコリゾート観光協会 ペンション経営 二セコ町身体障害者福祉協会 二セコ町民生委員・児童委員協議会 二セコ町PTA連合会
利用者	二セコ町老人クラブ連合会 二セコ町商工会
道路管理者	小樽開発建設部倶知安開発事務所 小樽建設管理部真狩出張所 二セコ町都市建設課
関係機関	北海道運輸局札幌運輸支局 北海道警察倶知安警察署 二セコ町教育委員会学校教育課 二セコ町商工観光課 二セコ町保健福祉課

### 8.3 評価の方法

本計画に基づく事業の実施状況や目標の達成状況は、「ニセコ町地域公共交通活性化協議会」が中心となり定期的に確認・評価し、改善を図る「PDCAサイクル」を毎年度繰り返すことで、計画の目標を着実に実現していく。

なお、PDCAサイクルについては、5カ年の計画期間全体を対象とした「計画全体のPDCAサイクル」と各事業の進捗状況に合わせた「事業単位のPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

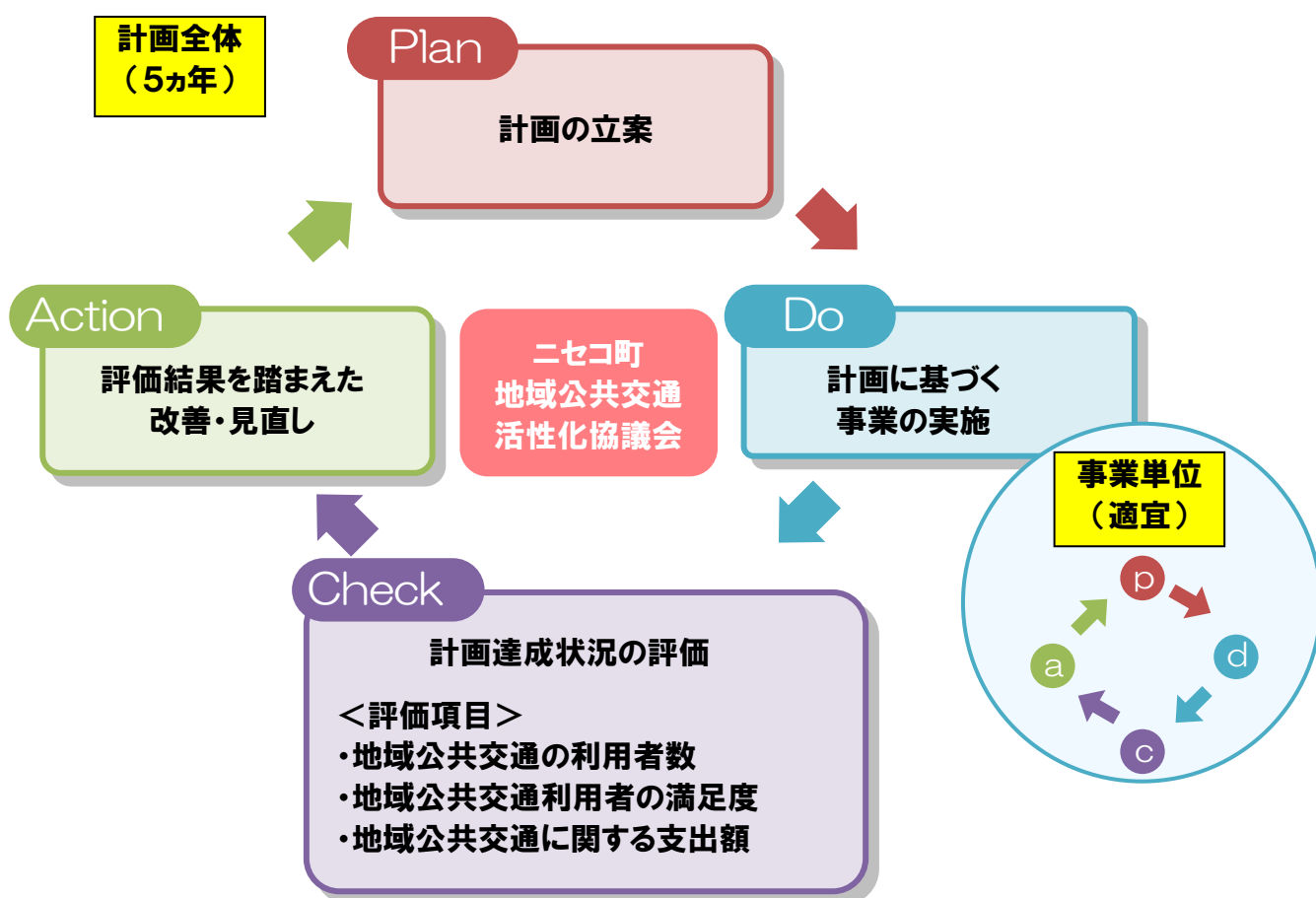


図 8.1 PDCAサイクルの構築イメージ

以上



令和6年3月

二セコ町