【2】 現状と課題

2-1 地域の概況
2-2 地域公共交通サービスの概況
2-3 町民や来訪者の移動ニーズ
2-4 地域公共交通の課題と役割

2-1　地域の概況

ここでは、当別町について、地勢・位置・人口動態等を概況として示し、その特徴について整理します。

2-1-1　町の概況

当別町は札幌市と境界を接する石狩管内の町で、札幌都心部から自動車で約 45 分の近距離に位置しています。明治 4 年に仙台藩岩出山の領主・伊達邦直公が家臣共々移住し、苦難の開拓の歴史が始まりました。こうした先人の開拓の努力により、明治 35 年頃には札幌支庁管内（当時）で最も豊かな農村へと発展し、農業を基幹産業とした本町の礎が築かれました。現在では、管内有数のコメの生産量を誇っており、切り花の生産も道内屈指の生産額となっています。近年では、札幌市や江別市という産業集積地の隣地であることや、石狩湾新港と新千歳空港とを結ぶ交通の要衝であることから、昭和 63 年の札幌大橋開通や JR 札沼線（学園都市線）の増便、宅地造成がなされ、札幌近郊の田園都市・ベッドタウンとしても発展しています。また、風景が酷似していると言われるスウェーデン王国・レクサンド市との姉妹都市提携を主軸とした積極的な国際交流の町として、大きな飛躍が期待されています。

2-1-2　地勢・位置

当別町は、石狩平野のほぼ中央に位置し、札幌市・石狩市・江別市・新篠津村・月形町・浦臼町・新十津川町に接しています。町域は東西に 26km、南北には 47km と南北に細長く、面積は 422.86km^{2}と石狩振興局管内の約 11.9%を占めています。町の北部は山林地帯、南部は農地や住宅地が広がる平坦地となっており、町の南北を石狩川の支流である当別川が貫流しています。気象は、夏は雨が少なく涼しい日が多いため過ごしやすい一方、冬は管内でも有数の降雪量を誇る特別豪雪地帯に指定されています。

CHECK▶ -冬期間の積雪・堆雪は、徒歩や自家用車での外出困難、バスや鉄道等の公共交通運行障害など、様々な形で生活に影響を及ぼしています［◀2-1-2］

図 2-1　当別町の地勢

2-1-3 人口推移

当別町は、1988年の札幌大橋開通を契機に太美市街地への人口流入が進み、2000年時点の人口は20,778人とピークに達しました。しかしその後は、高齢者人口は増加するものの生産年齢人口並びに年少人口は減少し続けています。最新の国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研と略記）の推計では、2035 年以降から高齢者人口も減少をはじめ、約 25 年後の 2045 年には 2015 年の約半分にまで人口が減少するという結果が示されています。

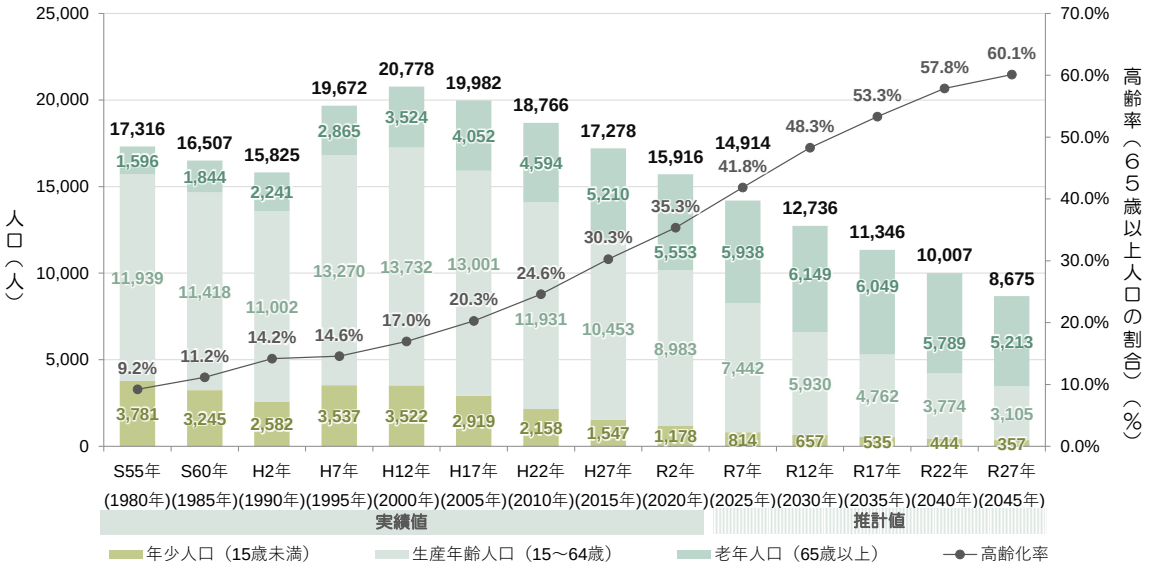


図 2-2 人口推移・人口推計（出典：国勢調査 2020・社人研人口推計 2018）

2-1-4 産業構造・農業産出額

日本の食糧生産地である北海道全体の中で比較しても、当別町は第一次産業就業者の割合が高い傾向を示しています。農業産出額は全体で 56 億円となっており、うち「米」が 32.8%と高い割合を占めています。

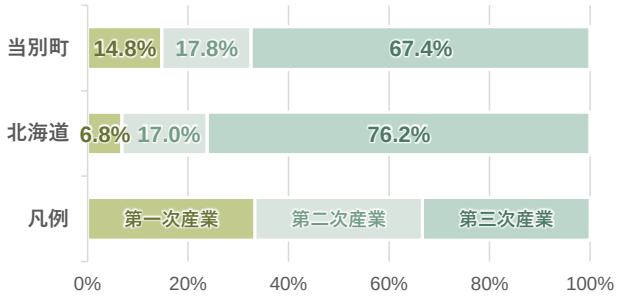


図 2-3 産業別就業者割合
（出典：国勢調査 2020）

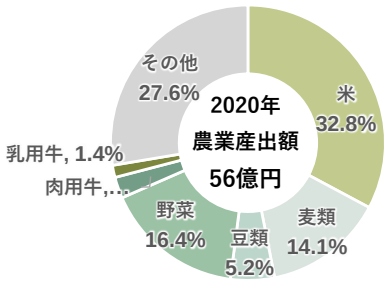


図 2-4 農業産出額
（出典：農林水産省「市町村別農業産出額 2020」）

CHECK▶

-人口減少・高齢化による公共交通利用者減少や担い手不足（運転手等）が危惧されます［◀2-1-3］

-農業地域特有の散居形態のため、公共交通サービスの面的な提供が求められます［◀2-1-4］

2-1-5　人口分布

（1）　総人口（2020 年▶2040 年）

直近の国勢調査に基づく人口分布図より、「JR 当別駅」と「JR 太美駅」を中心とする 2 つの人口集積エリアが確認できます。しかし、2040 年時点の推計に基づく人口分布図と比較すると、2 つの人口集積エリア（当別駅周辺・太美駅周辺）においても、人口密度が低下することが予想されています。また、社人研の人口推計では 2020 年から 2040 年にかけて 6,000 人弱の人口減少が示されているものの、人口分布推計では郊外部の分布に顕著な変化が見られない（人口分布の広がり自体はあまり変わらない）ことから、将来においては現在よりも低密度な人口分布になることが予想されます。

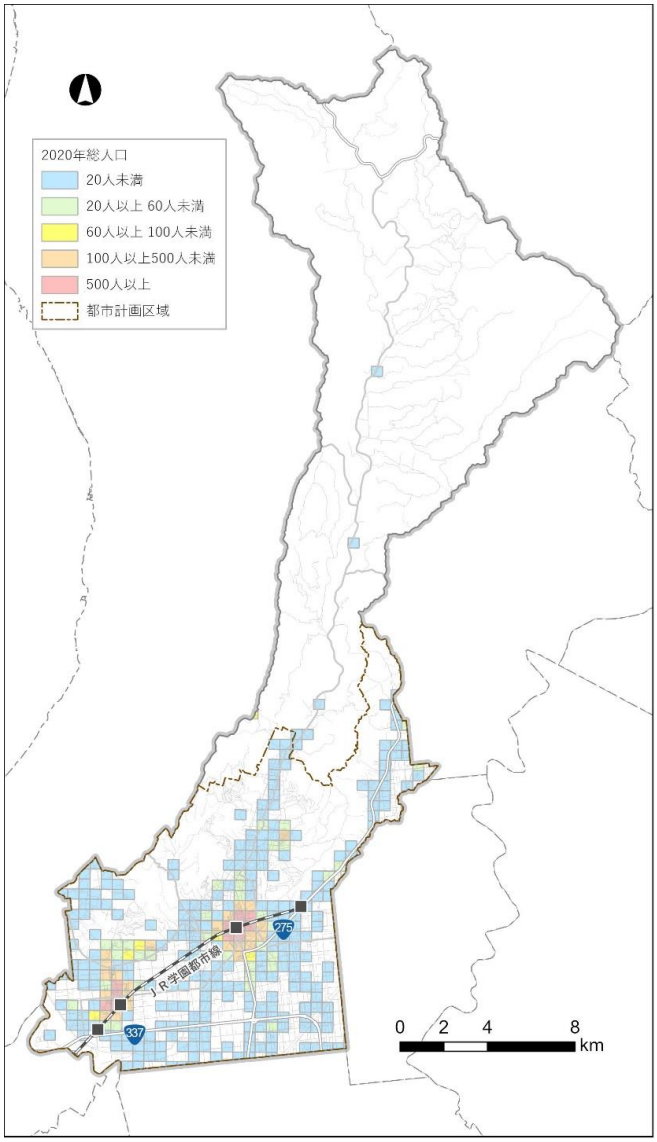


図 2-5　2020 年総人口分布
（出典：国勢調査 2020）

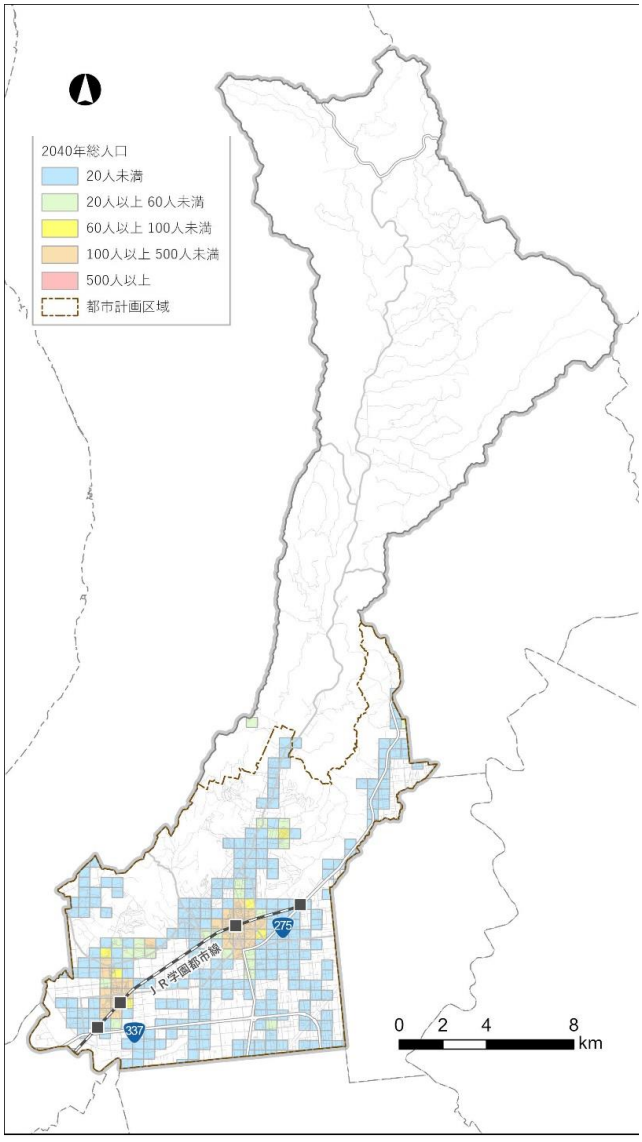


図 2-6　2040 年総人口分布推計
（出典：社人研人口推計 2018）

CHECK▶ **-人口集積地の人口減少・低密度で広域な人口分布により、公共交通ネットワークの非効率性が増すことが危惧されます［◀2-1-5-(1)］**

（2） 高齢者人口（2020 年▶2040 年）

直近の国勢調査に基づく高齢者人口分布図より、総人口分布と同じく「JR 当別駅」と「JR 太美駅」を中心とする 2 つの人口集積エリアが確認できるものの、郊外部でも高齢者人口が多い状況がわかります。また、2040 年時点の推計に基づく高齢者人口分布図と比較すると、高齢者が居住するメッシュ数（地点数）が増加しており、郊外部での高齢化が進む状況が窺えます。一方で、郊外部において「5 人以上 20 人未満（緑色）」のメッシュ数が減少し、「5 人未満（青色）」が増加していることから、高齢者人口についても低密度化が進むことが予想されます。

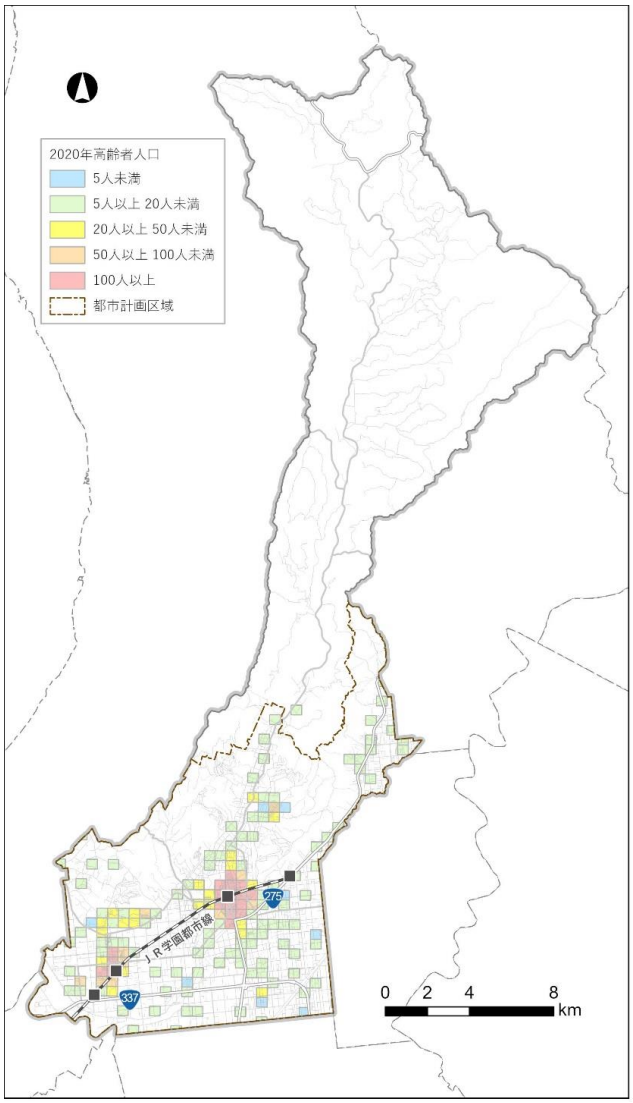


図 2-7 2020 年高齢人口分布

（出典：国勢調査 2020）

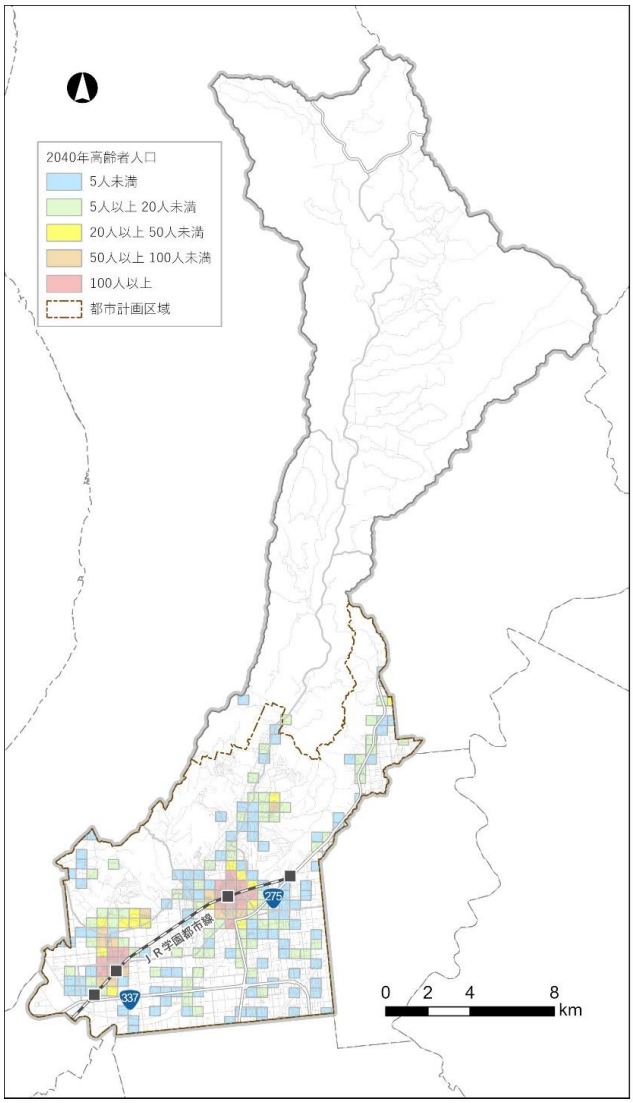


図 2-8 2040 年高齢人口分布推計

（出典：社人研人口推計 2018）

CHECK▶ -少数の高齢者が広域で低密度かつ郊外部に居住するという状況の進展が予想されます。高齢者向けのドア to ドア性の高いサービスの拡大が求められます［◀2-1-5-⑵］

（3） 高齢化率（2020 年▶2040 年）

直近の国勢調査に基づく高齢化率分布図より、西当別エリアに比べて本町エリアは高齢化率が高い状況が窺えます。また、2040 年時点の推計に基づく高齢化率分布図と比較すると、いずれのエリアにおいても高齢化率が高い状況となることが予想されます。特に、2 つの人口集積エリア（当別駅周辺・太美駅周辺）ではその進行が顕著となっています。

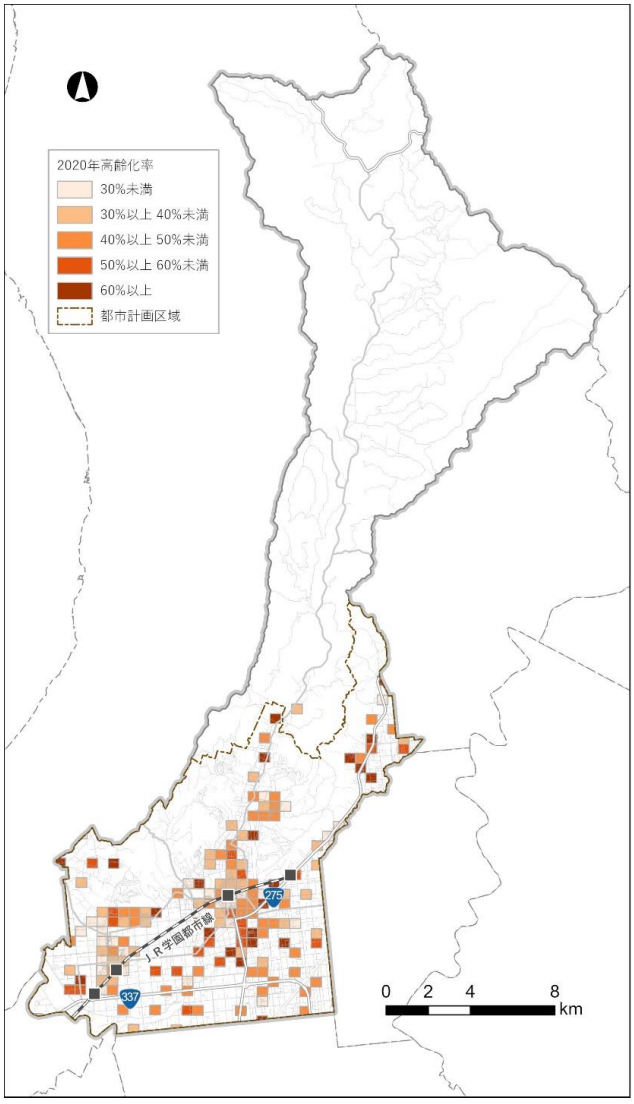


図 2-9 2020 年高齢化率分布

（出典：国勢調査 2020）

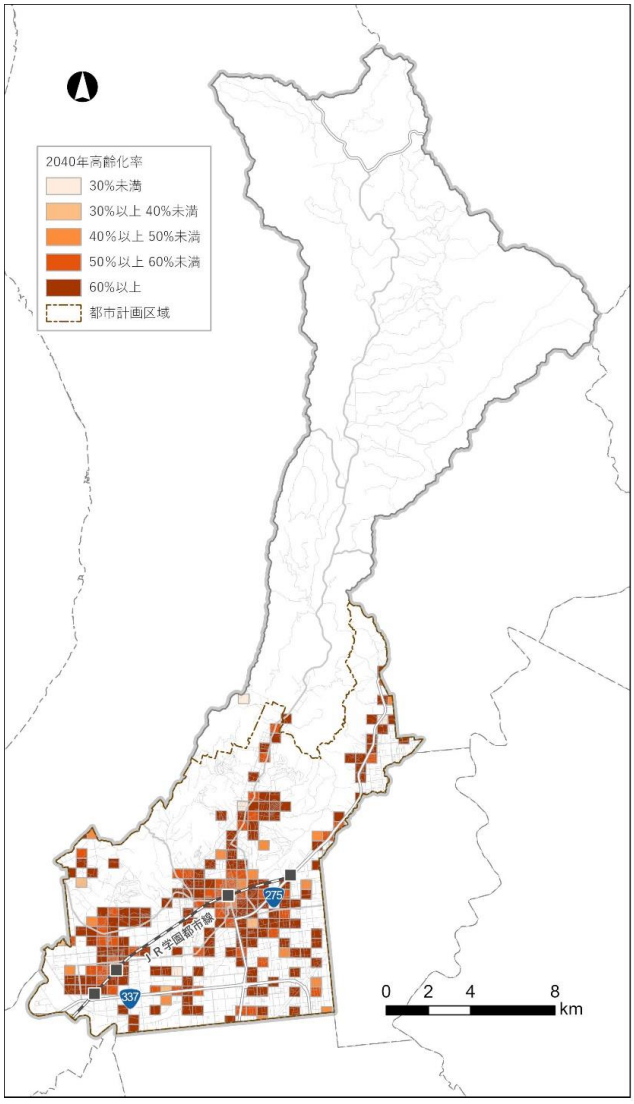


図 2-10 2040 年高齢化率分布推計

（出典：社人研人口推計 2018）

CHECK▶ -郊外部だけではなく、市街地部においてもドア to ドア性の高いサービスの提供が求められるほか、市街地内や交通結節点・バス停等のバリアフリー化も求められます［◀2-1-5-(3)］

2-1-6 施設立地

公共施設、教育施設、医療施設、商業施設は、いずれも 2 つの人口集積エリア（当別駅周辺・太美駅周辺）の周辺に立地しており、施設へアクセスしやすい状況といえます。一方で、人口集積エリアが 2 つに分かれているのに対して、片方のエリアにしかない施設も多い状況です（役場、高校、大学）。観光施設は、西当別エリアや町の北部に多く立地しています。

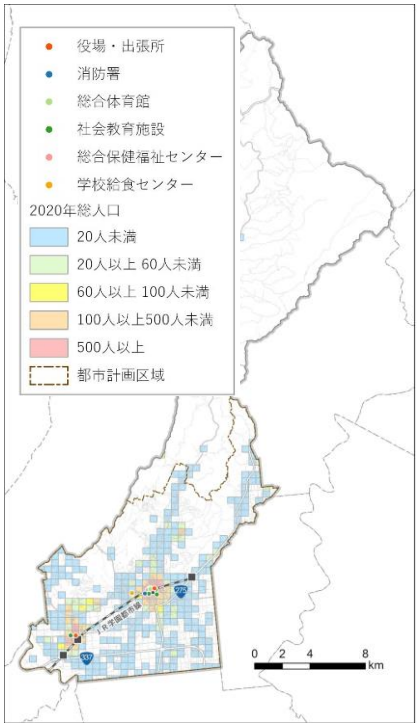


図 2-11 公共施設分布
（出典：当別町 HP）

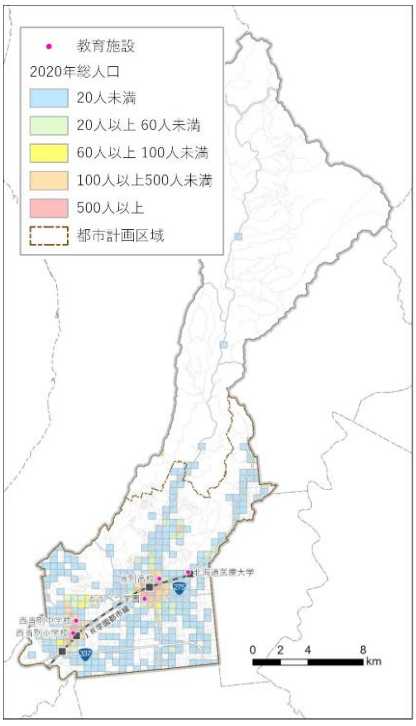


図 2-12 教育施設分布
（出典：当別町 HP）

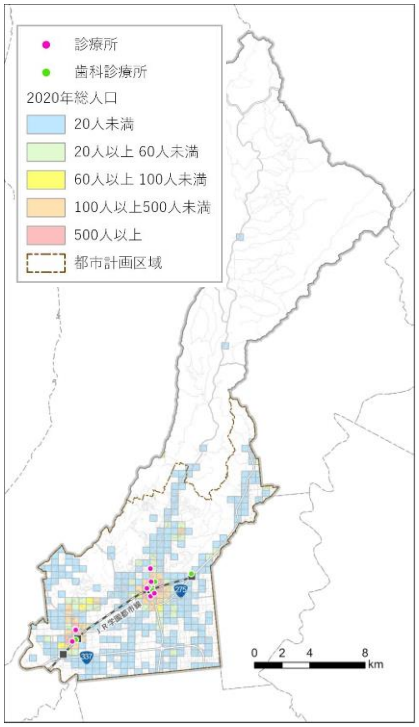


図 2-13 医療施設分布
（出典：当別町 HP）

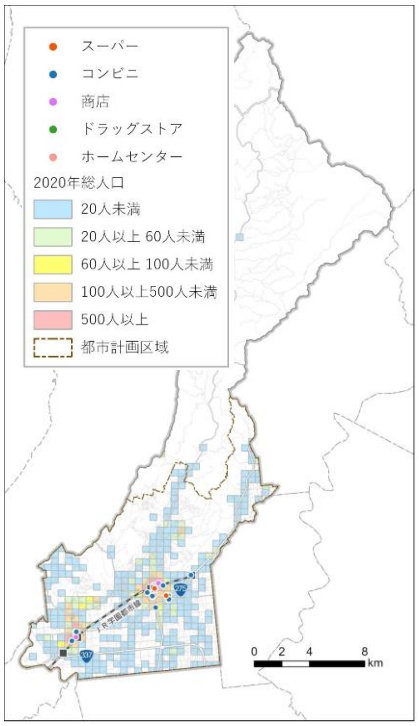


図 2-14 商業施設分布
（出典：i タウンページ）

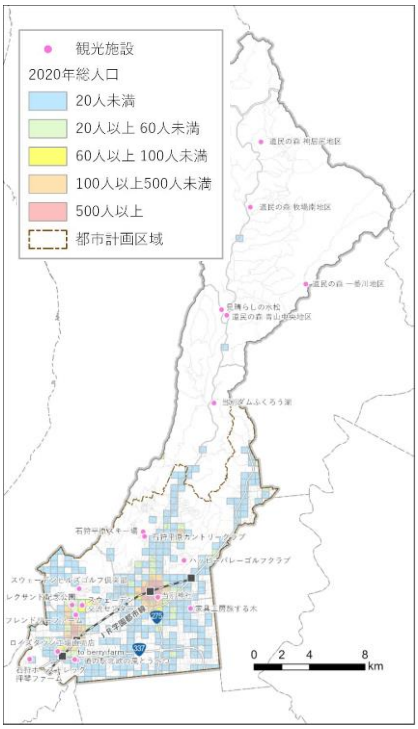


図 2-15 観光施設分布
（出典：当別町観光協会）

CHECK▶

-片方のエリアにしかない公共施設等への移動を支えるためには、東西のエリアを繋ぐ公共交通サービスの維持確保が求められます［◀2-1-6］

-観光等の交流人口増加に向けて観光施設への移動手段確保に関する検討が求められます［◀2-1-6］

2-1-7　通勤・通学の流動

通勤流動図より、町内での通勤需要が 4,344 人と最も多く、次いで札幌市との流動が多いことがわかります。特に札幌市との流動は［札幌市へ通勤］が 2,248 人、［札幌市からの通勤］が 1,808 人となっており、当別町が札幌市のベッドタウンとしての機能を有していることがわかります。

通学流動図より、［札幌市からの通学］が 1,032 人と最も多く、次いで町内での通学需要が多いことがわかります。特に［札幌市からの通学］では、北海道医療大学や当別高校への通学が多いことが想定されます。

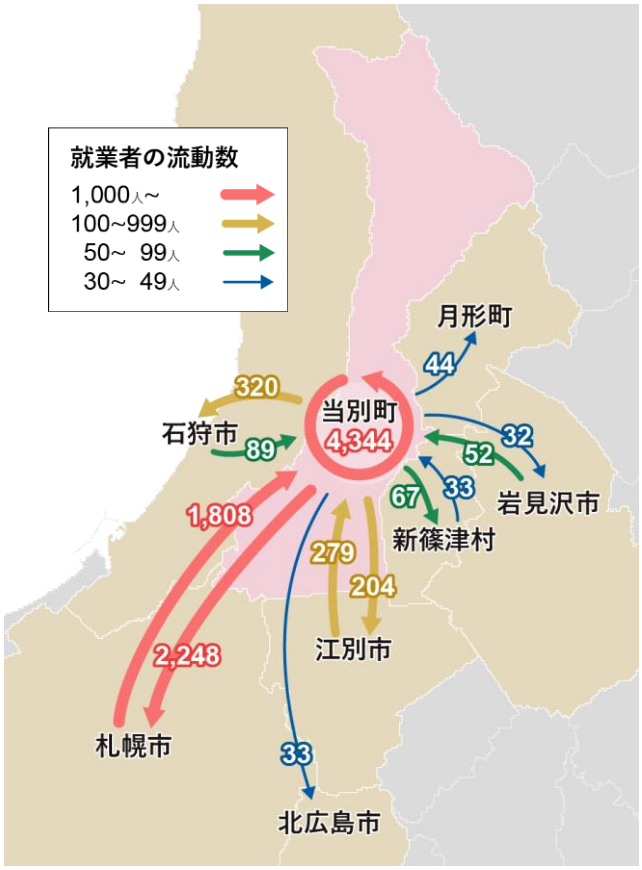


図 2-16　通勤流動図
（出典：国勢調査 2020）

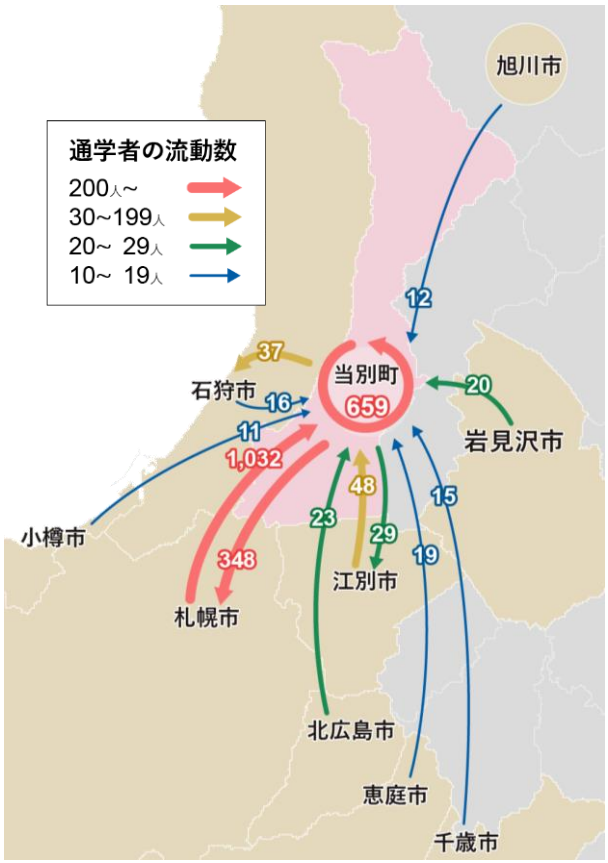


図 2-17　通学流動図
（出典：国勢調査 2020）

CHECK▶ **-札幌市との通勤・通学需要の移動を支えるため、JR 札沼線の便数維持増加や利便性向上が求められます。また、冬期でも安定して通勤・通学できるように雪に強い公共交通の構築が求められます［◀2-1-7］**

2-1-8 免許返納者数（北海道全体）

北海道における運転免許の申請取消数（自主返納数）は、ここ10年増加傾向にあり、特に2018年から2019年にかけて大きく増加しています。これは高齢ドライバーによる交通死亡事故がニュース等で大きく取り上げられたことが要因として考えられます。一方で、2019 年以降の申請取消件数は高止まりしているものの、減少傾向に転じていることがわかります。これは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の懸念により、パーソナルな移動が可能な自家用車利用の機運が高まり、運転取り止めの流れが弱まったなどの理由が考えられます。

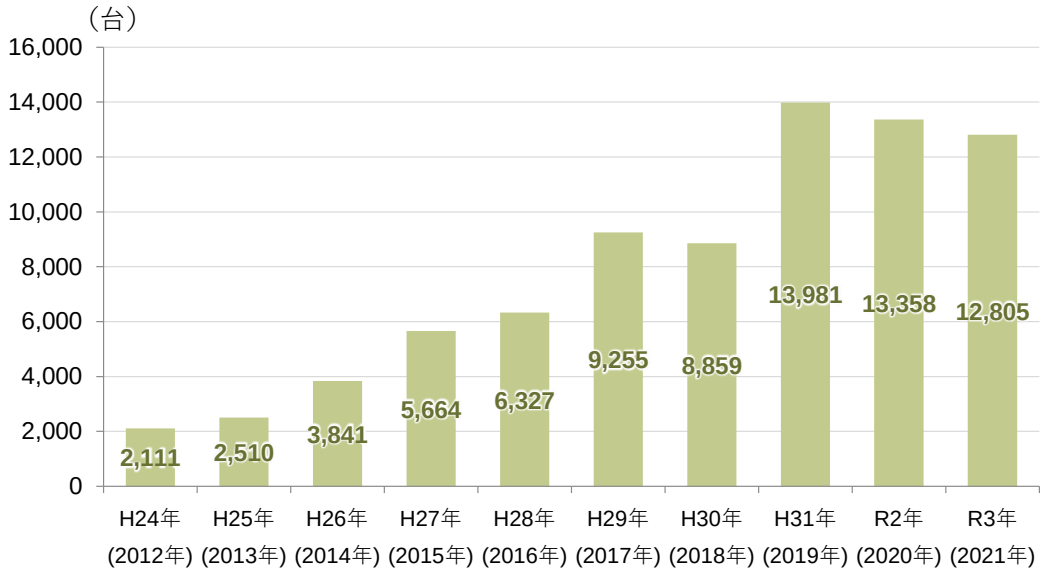


図 2-18 北海道の運転免許申請取消数（免許返納者数）

（出典：運転免許統計 2021）

CHECK▶ -ウィズコロナ時代の到来に向けて、更なる高齢化及び免許返納増加を見据えた公共交通サービスの構築を目指すことが求められます［◀2-1-8］

2-1-9 公共交通カバー人口（グラフ等は次ページ掲載）

町内の公共交通カバー人口（※1）は、総人口の 86.7%、高齢者人口の 85.9%と比較的高い状況と言えます。また 2040 年においてもこれらのカバー率は大きな変化は見られないと予想されます。一方で、残りの 13.3%（総人口）は、バス停や JR 駅までのアクセスが困難な「公共交通空白地（※2）」に居住している状況であり、今後の高齢化等を踏まえると、移動難民化することが危惧されます。

※1：公共交通カバー人口	バス停 300m 圏内（デマンドバスエリア含む）または JR 駅 500m 圏内に居住する町民を公共交通が利用できるものとみなして計算したものです。（バス停 300m は徒歩 5 分程度と言われています）
※2：公共交通空白地	上記の公共交通カバー圏域に含まれない地域を示します。

表 2-1 公共交通カバー人口

（出典：国勢調査 2020 等より作成）

2020 年	総人口	高齢者人口
対象人口	15,915 人	5,553 人
公共交通カバー人口	13,801 人	4,768 人
公共交通人口カバー率	86.7%	85.9%
2040 年	**総人口**	**高齢者人口**
対象人口	10,007 人	5,789 人
公共交通カバー人口	8,704 人	4,985 人
公共交通人口カバー率	87.0%	86.1%

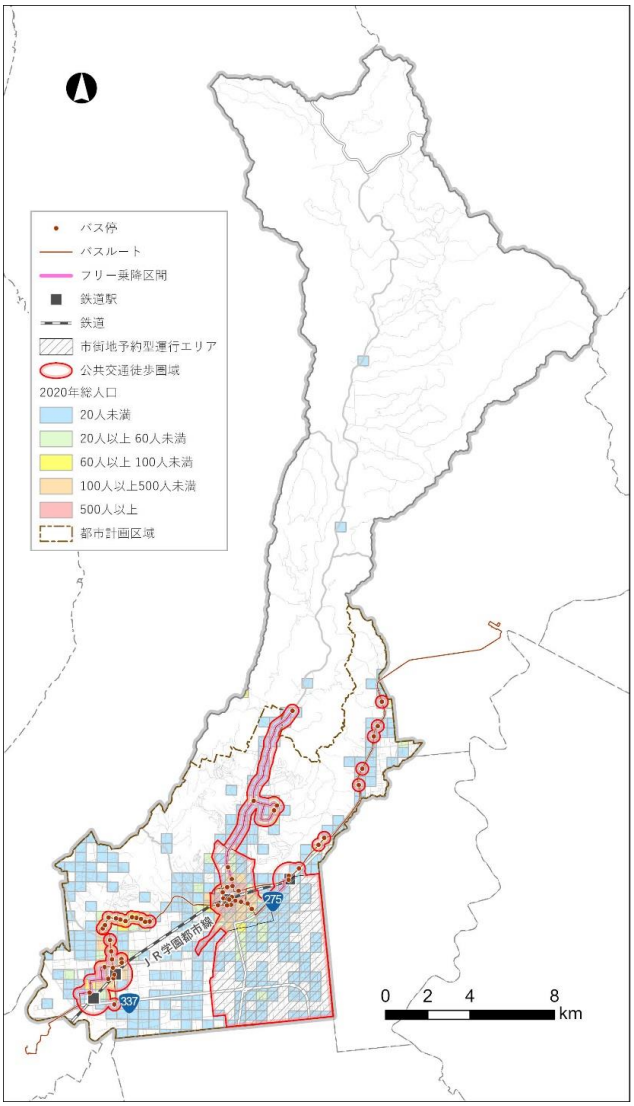


図 2-19 公共交通カバー圏域 2020

（出典：国勢調査 2020 等より作成）

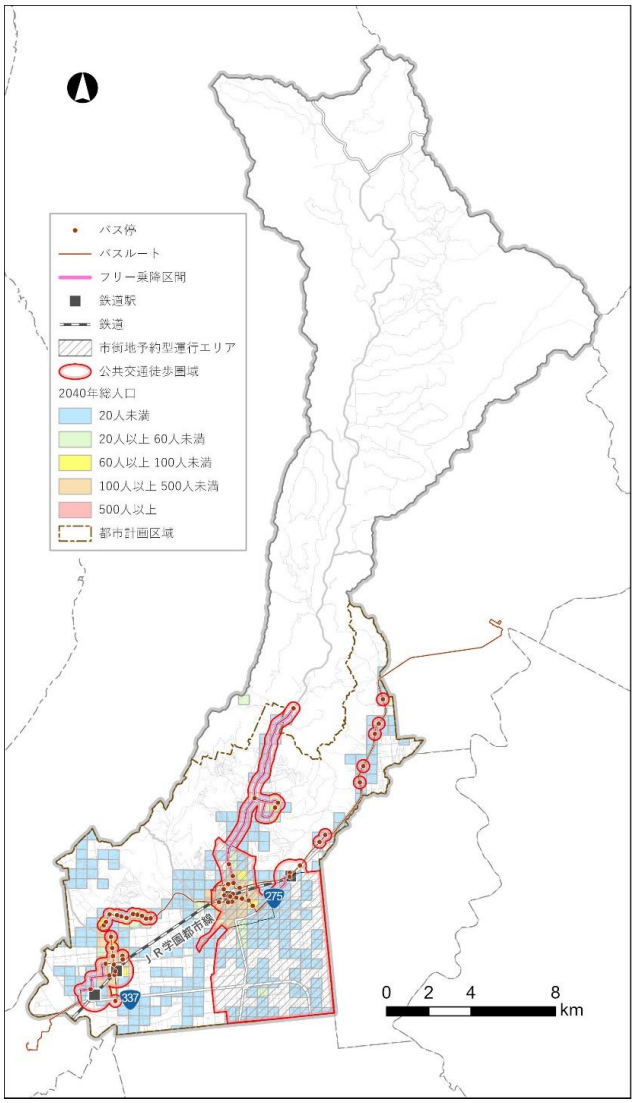


図 2-20 公共交通カバー圏域 2040

（出典：社人研人口推計 2018 等より作成）

CHECK▶ -公共交通カバー人口は 80%を超えているものの、高齢者においても同程度の割合であり、バス停等までの歩行の負担を踏まえると、高齢者や交通空白地住民に向けた公共交通サービスの導入が求められます［◀2-1-9］

2-2 地域公共交通サービスの概況

ここでは、町内を運行する地域公共交通やその他の交通の運行実態（サービス実態）の概況を示し、その特徴について整理します。

2-2-1 地域公共交通の運行状況

（1） コミュニティバス

当別町のコミュニティバスは、2006 年度より運行を開始し、現在は定時定路線型 3 路線と区域運行型 1 路線の計 4 路線 13 系統が運行しています。また、そのうち［02 あいの里金沢線］は札幌市あいの里地区と当別町を結ぶ広域系統となっており、地域間幹線系統補助を受けている路線です。さらに、［01 市街地予約型線］［03 青山線］［04 西当別道の駅線］は、広域路線や JR 駅に接続する地域内フィーダー系統となっており、地域内フィーダー系統補助を受けている路線です。（02～04 の路線は系統によって運行区間や便数が異なります）

表 2-2 コミュニティバスの系統一覧（2023 年 4 月 1 日時点）

路線名称 / 系統名	運行系統（起点-終点）	系統キロ (km)	運行回数 往路	運行回数 復路	補助対象実態
01 市街地予約型線	本町市街地の指定区域内（※）	－	8(0)		・地域内フィーダー系統
02 あいの里金沢線	北海道医療大学～医療大学あいの里キャンパス	22.2	－	－	・地域間幹線系統
02-1 西当別線	JR 当別駅南口～ロイズタウン工場	12.1	6(8)	7(8)	
02-2 西当別金沢線	北海道医療大学～ロイズタウン工場	16.6	4(0)	4(0)	
02-3 あいの里金沢線	北海道医療大学～医療大学あいの里キャンパス	22.2	8(3)	8(3)	
02-4 ヒルズ線	スウェーデンヒルズ E5-3-17～JR 太美駅	5.7	1(0)	4(0)	
02-5 金沢線	JR 当別駅南口～北海道医療大学	4.5	3(0)	2(0)	
03 青山線	JR 当別駅南口～青山会館	15.5	―	―	・地域内フィーダー系統
03-1 青山線	JR 当別駅南口～青山会館	15.5	5(0)	3(0)	
03-2 みどり野線	JR 当別駅南口～みどり野会館	9.0	2(3)	5(3)	
04 西当別道の駅線	北欧の風道の駅とうべつ～ｽｳｪｰﾃﾞﾝﾋﾙｽﾞ E5-3-17	10.3	―	―	・地域内フィーダー系統
04-1 西当別市街地線	JR 太美駅～ｽｳｪｰﾃﾞﾝﾋﾙｽﾞ E5-3-17	8.6	0(0)	1(0)	
04-2 西当別道の駅線	北欧の風道の駅とうべつ～ｽｳｪｰﾃﾞﾝﾋﾙｽﾞ E5-3-17	10.3	5(4)	4(6)	
04-3 スターライト線	JR 太美駅～太美スターライト中央	2.5	1(0)	0(0)	
04-4 スターライト道の駅線	北欧の風道の駅とうべつ～太美スターライト中央	4.4	2(3)	1(0)	
04-5 道の駅線	北欧の風道の駅とうべつ～JR 太美駅	1.7	1(1)	2(2)	

※西町・北栄町・春日町・東町・緑町・元町・白樺町・園生・錦町・弥生・末広・美里・幸町・下川町・栄町・樺戸町・六軒町・若葉の一部（パーソナルタウン）・東裏・対雁・蕨岱の行政区

（2） その他の交通サービス

町内では、コミュニティバスの他に以下に示す交通サービスが存在しています。［05 月形当別線］は、2020 年 5 月 7 日に廃止された JR 札沼線の北海道医療大学駅以北区間の代替交通として、地域間幹線系統バス路線として JR 当別駅南口から JR 月形駅間を運行しています。また、鉄道は、JR 札沼線の駅が町内に 4 駅立地しており、町内の人口集積エリアや主要施設と、札幌市を結ぶ基幹交通となっています。その他、タクシー・ハイヤーは町内に兼業事業者が 3 社あり、それぞれ本町エリアと西当別エリアの移動を支えています。スクールバスは 11 系統運行しており、郊外部の児童生徒の通学時移動手段を担っています。また、2022 年 4 月には本町エリアに小中一貫校「とうべつ学園」が開校し、児童生徒の通学事情も大きく変わっています。介護タクシーや福祉有償運送については、それぞれ 1 事業者と 3 事業者が町内にあるものの、運転手やヘルパー等の人手不足がサービス維持確保における課題となっています。

表 2-3 その他の交通サービス一覧

名称	区分	サービス概要
05 月形当別線	鉄道代替バス	・平日 18 便 ・休日 14 便
06 JR 札沼線（学園都市線）	鉄道	・地域間幹線系統
06-1 JR 北海道医療大学駅	鉄道駅	・JR 当別駅方面行き：34 便 ・JR 当別駅方面から到着：32 便
06-2 JR 当別駅	鉄道駅	・JR 北海道医療大学駅行き：32 便 ・JR 北海道医療大学から到着：34 便 ・JR 札幌駅方面行き：43 便 ・JR 札幌駅方面から到着：41 便
06-3 JR 太美駅	鉄道駅	・JR 当別駅方面行き：41 便 JR 当別駅方面から到着：43 便 ・JR 札幌駅方面行き：43 便 JR 札幌駅方面から到着：41 便
06-4 JR ロイズタウン駅	鉄道駅	・JR 当別駅方面行き：37 便 JR 当別駅方面から到着：38 便 ・JR 札幌駅方面行き：38 便 JR 札幌駅方面から到着：37 便
07 タクシー・ハイヤー	―	・町内で 3 社が営業 ・計 15 台が運行登録
08 スクールバス	―	・町内 11 系統
09 介護タクシー	―	・町内 1 事業者
10 福祉有償運送	―	・町内 3 事業者

CHECK▶

-コミュニティバスは町内を多数の系統が運行していますが、利用ニーズの変化への対応や交通空白地へのサービス導入など、適時、適切なネットワークへの改善が求められます［◀2-2-1-⑴］

-町内には、鉄道や鉄道代替バスをはじめとしたコミュニティバス以外の交通が運行しており、これらの交通資源を総動員した交通ネットワークや移動支援の提供が求められます［◀2-2-1-⑵］

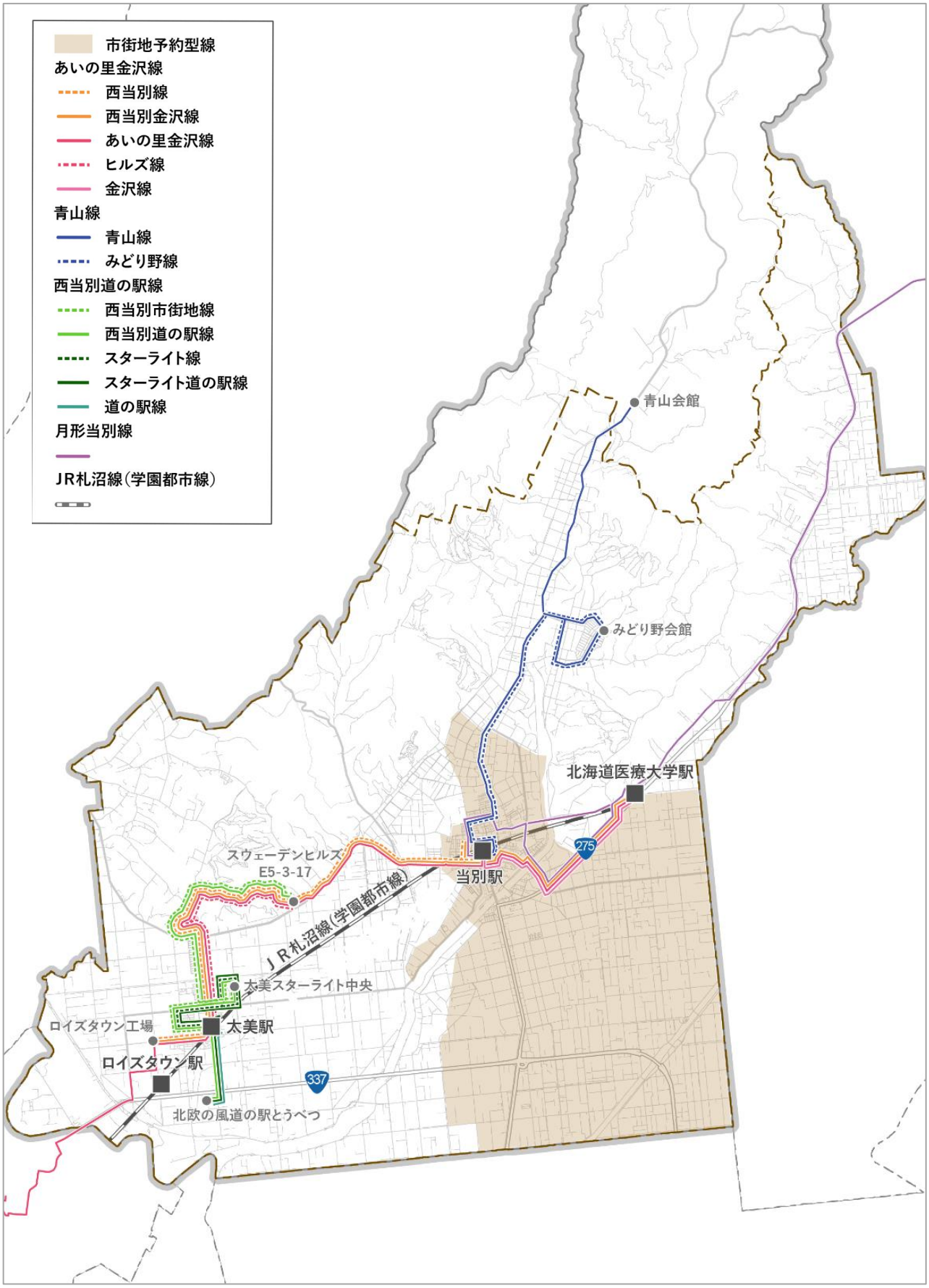


図 2-21 コミュニティバス等の運行系統図

2-2-2 地域公共交通の利用状況

（1） コミュニティバス

■乗降者数

コミュニティバスの乗降者数は、「当別町地域公共交通網形成計画」の策定以降（2017 年度）順調に増加しており、2019 年度には 15 万人に達しました。しかし、2020 年 3 月以降は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けて利用が大幅に減少し、前年度（2019 年度）の 7 割を下回っています。2021 年度以降は一定の回復が見られるものの、ピークであった 2019 年度の水準には達していません。

また月間推移（2021 年度）については、10 月～12 月、4 月、7 月の利用が多いことがわかります。路線別では、「あいの里金沢線」の利用構成比が高く、コロナ禍以前では全体の 9 割を占めています。一方、コロナ禍以降の同構成比は 9 割を下回っており、コロナ禍の影響が大きい路線であるといえます。

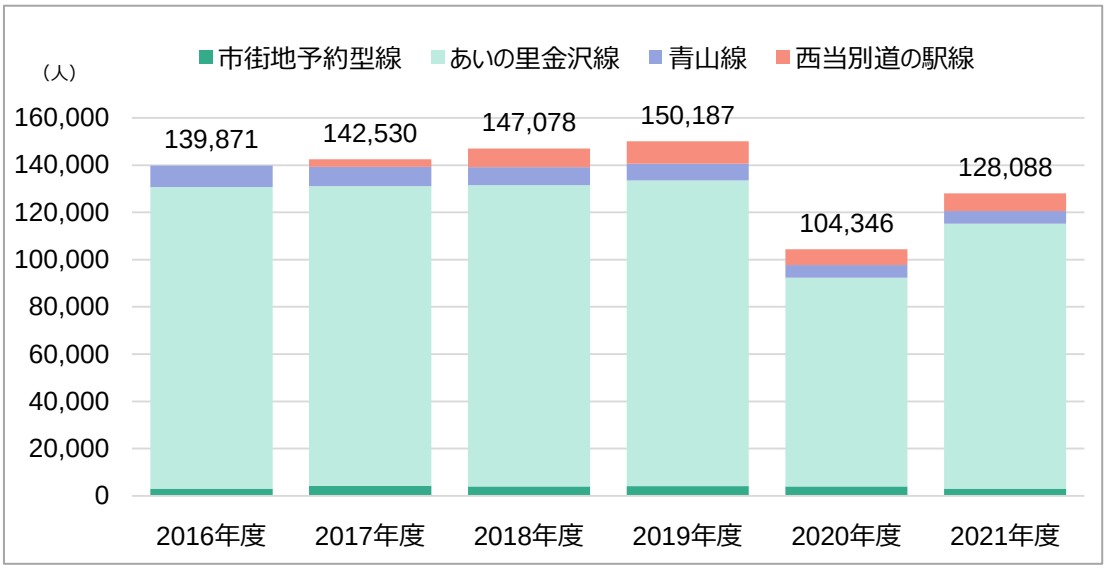


図 2-22 コミュニティバス乗降者数年間推移（2016 年度～2021 年度）

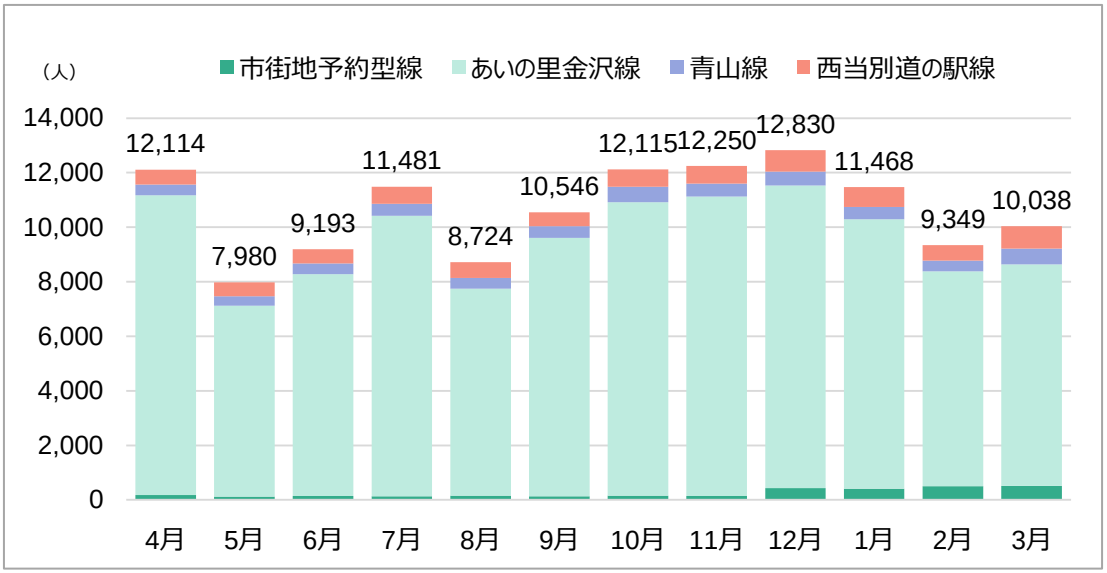


図 2-23 コミュニティバス乗降者数月間推移（2021 年度）

■運行収入

コミュニティバスの運行収入は、「応援券」「回数券」「現金支払」が概ね 1/3 程度ずつを占めており、1 日乗車券の収入は低いことがわかります。コロナ禍以前の運行収入合計は 1,000 万円を超えていましたが、2020 年度は約 825 万円、2021 年度は約 893 万円と、ピーク時の 9 割を下回っています。またコロナ禍以降は、応援券や現金支払による収入構成比が減少し、回数券の収入構成比が増加しています。月間の収入推移は、4 月及び 10 月の応援券収入が大きく増加する傾向が見られ、冬期には回数券及び現金支払による収入が増加しています。

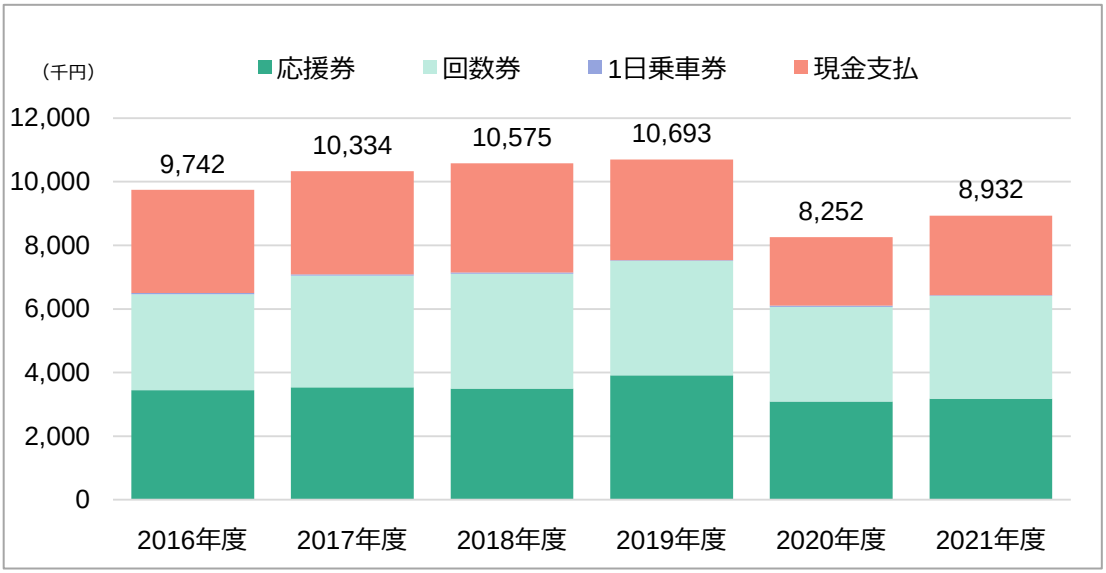


図 2-24 コミュニティバス運行収入年間推移（2016 年度～2021 年度）

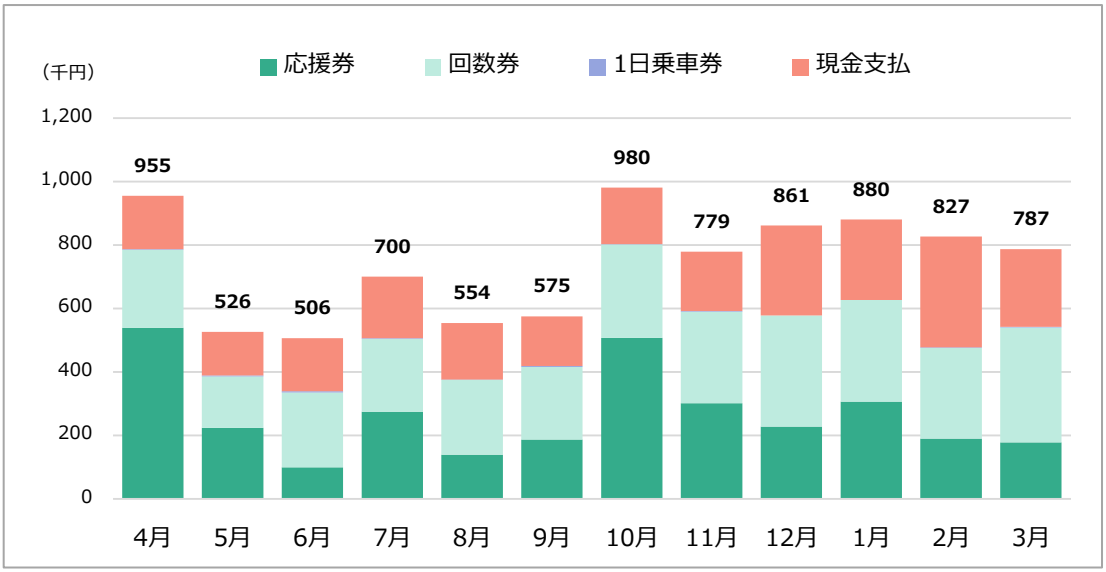


図 2-25 コミュニティバス運行収入月間推移（2021 年度）

CHECK▶

-2019 年度の 15 万人をピークに、コロナ禍の影響で利用が大きく減少しています

-あいの里金沢線は、乗降者数全体に占める構成比も大きいですが、コロナ禍の影響も大きい状況にあります

-運行収入は「応援券」「回数券」「現金支払」がそれぞれ概ね 1/3 ずつを占めていますが、コロナ禍の影響や月別状況には特性が見られます［共通：◀2-2-2-⑴］

（2） 鉄道

町内の基幹駅である「JR 当別駅」の利用推移は、2019 年から 2020 年にかけて大きく減少し、その後ほぼ横ばいとなっています。これは新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響と考えられます。月別利用状況では、夏休みや冬休み等の長期休暇時期に利用が減少する傾向が見られます。また、通学ニーズが高いこともあり、年度代わりに差し掛かる２月の利用も少ない状況が窺えます。なお、利用区分では通勤定期・通学定期が大半を占めています。

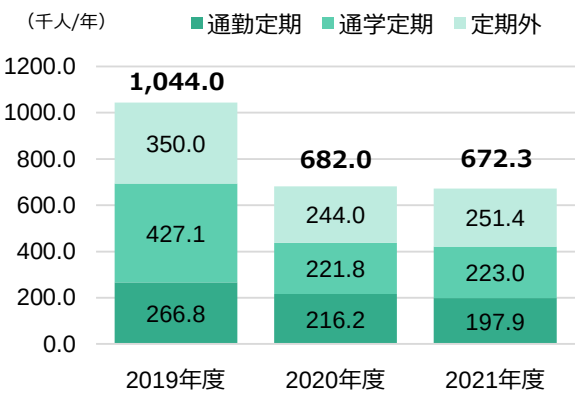


図 2-26 JR 当別駅の年間利用者数推移

（出典：JR 北海道提供データ）

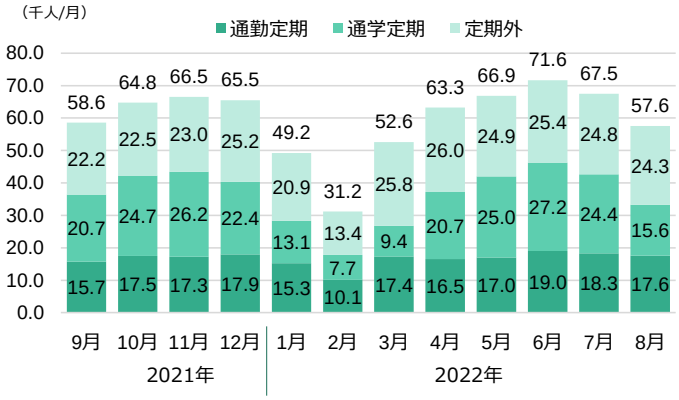


図 2-27 JR 当別駅の月間利用者数推移

（出典：JR 北海道提供データ）

（3） タクシー・ハイヤー

町内のタクシー・ハイヤー利用は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により 2019 年以降減少傾向にあります。一方で、直近の月間推移では、月を跨ぐ毎に利用者数が回復している傾向が窺えます。利用の季節特性では、12 月や 8 月の利用が多い状況が窺えますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響からの回復や、感染拡大期か否かによって利用が上下している可能性があります。※当データは、町内 3 事業者のうち 2 事業者のデータに基づいて算出しています。

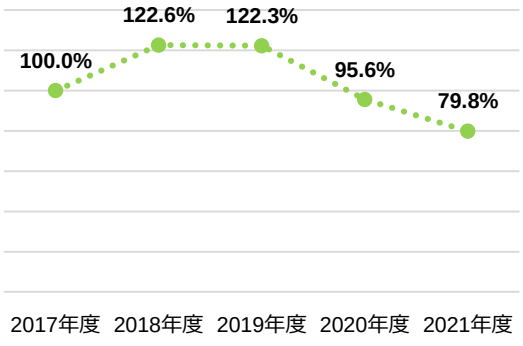


図 2-28 町内タクシーの年間利用者数推移

（出典：町内事業者提供データ）

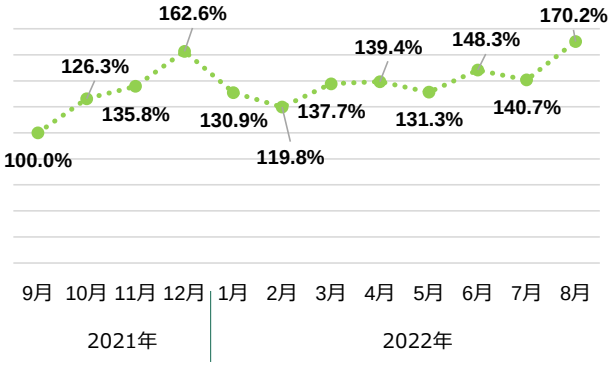


図 2-29 町内タクシーの月間利用者数推移

（出典：町内事業者提供データ）

CHECK▶

-定期券利用が多く、基幹的交通である鉄道の利便性向上・サービス維持が求められます［◀2-2-2-⑵］

-今後増加が予想される高齢者に対する有効なサービスとして、タクシーサービスの維持確保に向けて安定した利用（収入）の確保と運転手確保が求められます［◀2-2-2-⑶］

（4） スクールバス

スクールバスは、統廃合によって閉校した学校区をはじめとした通学距離の長い地域に居住する児童生徒を対象に運行しています。対象生徒数はやや減少傾向にあるものの、系統数は増加し、登下校での運行日数は横ばいとなっています。一方で、登下校以外での運行日数や一般混乗（※児童・生徒以外の一般住民の利用）での利用件数は顕著に減少している状況です。

表 2-4 スクールバスの利用状況推移

（出典：教育委員会提供データ）

	系統数	運行日数（登下校）	運行日数（その他）	対象生徒数	一般混乗利用件数
2017 年	10	216	204	192	206
2018 年	9	214	195	175	249
2019 年	10	196	192	159	281
2020 年	10	206	132	142	174
2021 年	11	208	123	150	49

（5） 介護タクシー

介護タクシーは町内に 1 事業者のみとなっています。利用件数は、直近 3 年間で変動が大きい状況ですが、バス等の公共交通での外出が困難な、車椅子利用者や要介助者を対象にサービスが提供されています。一方で、担い手不足が深刻な状況であり、新規参入や事業継承先の確保が求められます。

表 2-5 介護タクシー延べ利用件数推移（出典：町内事業者提供データ）

	2019 年度	2020 年度	2021 年度
延べ利用件数	718 件	546 件	642 件

（6） 福祉有償運送

福祉有償運送は町内で 3 事業者が実施しています。合算の延べ利用件数は、直近 5 年では 2019 年度の 974 件が最も多く、それ以降減少しています。一方で、登録者数はそれほど減少しておらず、今後の高齢化を踏まえると、ニーズの高まりに対して人手不足が深刻な状況と言えます。

表 2-6 福祉有償運送利用状況（出典：町内事業者提供データ）

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
延べ利用件数	858 件	539 件	974 件	614 件	569 件
登録者数	42 人	39 人	34 人	31 人	31 人

CHECK▶

-低密度居住等により、スクールバス需要は今後も減少しないことが予想されます［◀2-2-2-⑷］

-高齢化に伴うニーズ増加に対し、事業の担い手不足に対する有効な対策が求められます［◀2-2-2-⑸］

-高齢化に伴うニーズ増加に対し、運転手不足等に対する有効な対策が求められます［◀2-2-2-⑹］

2-2-3 コミュニティバスの運営状況

（1） 運行経費

コミュニティバス 4 路線の運行経費は、2021 年度に 6,800 万円を超えており、2017 年度から 1,000 万円近く増加しています。これは人件費や燃料価格の上昇が一要因と考えられます。

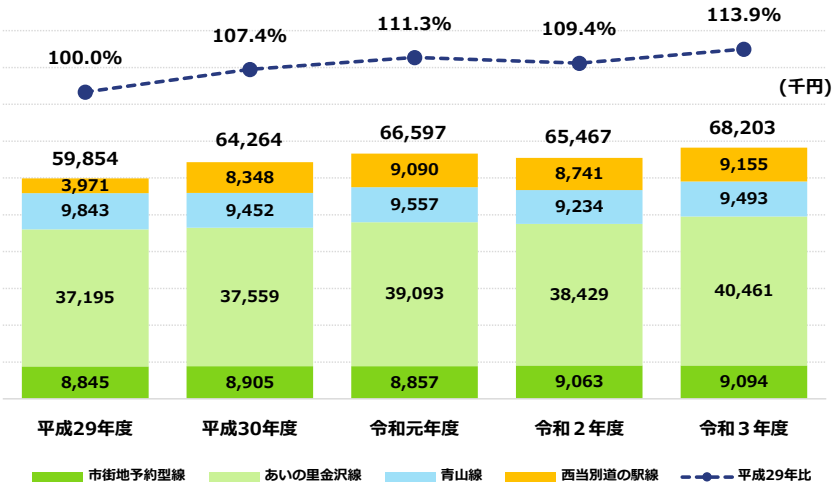


図 2-30 コミュニティバス運行経費推移（出典：当別町地域公共交通活性化協議会データ）

（2） 路線の収支状況

2021 年度のコミュニティバス 4 路線の運行収入は、あいの里金沢線が約 1,750 万円（無料券利用分換金額を含む）、青山線が約 90 万円の順に多く、4 路線合計で約 1,900 万円となっています。収支率では、あいの里金沢線が 43.2%と高いですが、他 3 路線は 1 割に満たない状況です。

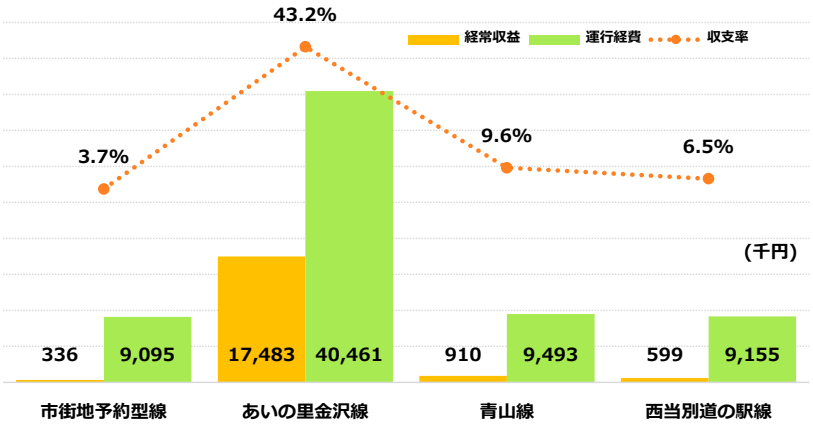


図 2-31 2021 年度の路線別収支状況（出典：当別町地域公共交通活性化協議会データ）

CHECK▶

-運行経費は今後も増加すると予想されることから、利用促進と併せて、移動ニーズに合わせたサービスの効率化やリソースの再配分を行い、合理的・持続的な運営への改善が求められます［◀2-2-3-⑴］

-人口の少ない地域や移動困難者向けの路線では、高い収支率は見込めないものの、運行形態の転換等により、利便性の維持を図りつつも収支改善に向けた見直しが求められます［◀2-2-3-⑵］

（3） 運行に関する負担金と補助金の状況

コミュニティバスの運行においては、地域間幹線系統補助金と地域内フィーダー系統補助金が活用されています。これらの補助金の額は、コロナ禍に関連した国の対策費等の配分により 2019 年度以降増加している状況です。また、これらの補助の他にも、運行赤字欠損の補填やその他の事業費として、町や関係事業者からの負担金によってサービスが維持されています。この負担金の額も年々増加傾向にあり、補助金と負担金を合わせた額は、2020 年度に 6,500 万円を超えています。

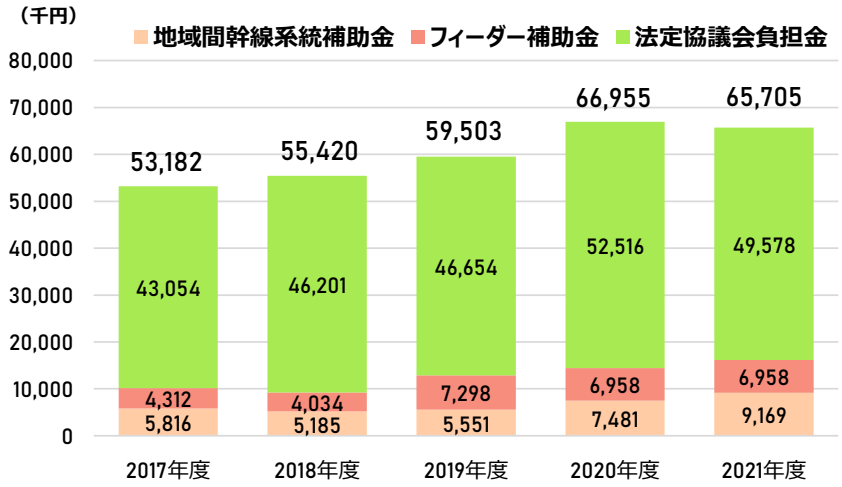


図 2-32 運行に関する負担金及び補助金の状況（出典：当別町地域公共交通活性化協議会データ）

（4） 運転手在籍状況

コミュニティバスの運行に携わっている運転手人数は合計で 25 名となっています。そのうち専任運転手は 18 名、60 代以上の運転手は 18 名となっています。また、現在運転手は追加で募集している状況となっています。

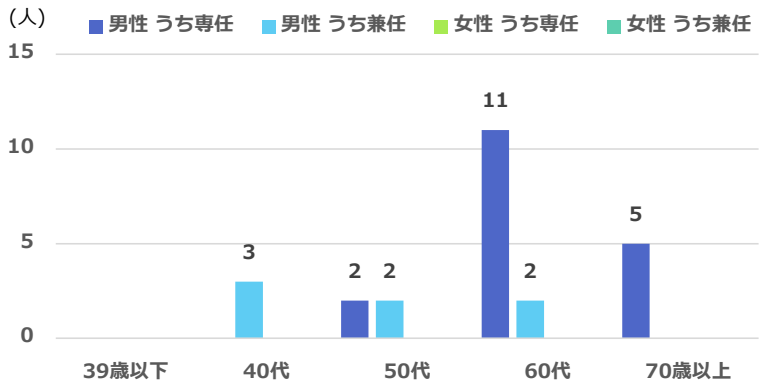


図 2-33 コミュニティバスの運転手在籍状況（出典：運行事業者提供データ）

CHECK▶

-コミュニティバスのサービス維持確保のためには、関係機関や国・道による支援が必須となっています。補助金維持に向けた対応とサービスの合理化・利用促進が求められます［◀2-2-3-⑶］

-持続可能なサービス提供に向けて、運行形態の転換等により、運転手リソースの効率的な活用を図るとともに、運転手確保に対する有効な対策が急務と言えます［◀2-2-3-⑷］

2-2-4 地域公共交通サービスのクロスセクター効果

（1） クロスセクター効果とは

当別町では、公共交通として「コミュニティバス」が運行していますが、もしもこのサービスが廃止されると、買物・通院・通学・観光等の外出を支えるために代替的なサービスの導入が求められます。この代替的サービスに必要な費用と公共交通の運行に要する財政支出の差を「クロスセクター効果」といい、公共交通が運行することで町が得られている恩恵であると考えられます。公共交通の存在意義は、運行経費と運賃収入による収支が黒字か赤字かといった観点だけではなく、こうした様々な観点から考えていく必要があります。

（2） コミュニティバスのクロスセクター効果

「コミュニティバス」のクロスセクター効果を試算しました。試算に用いたカテゴリーは、「医療」「買物」「教育」「観光」「福祉（その他の外出）」の 5 つで、それぞれにおいて「コミュニティバス」が廃止された場合に代替的に必要な施策のうち最も経費が小さいと考えられるものを積み上げて合算しました。その結果、分野別の代替経費の合算額は 7,347 万円となり、「コミュニティバス」の運行に要する財政支出（委託料）を上回り、クロスセクター効果は 2,185 万円であると試算されました。

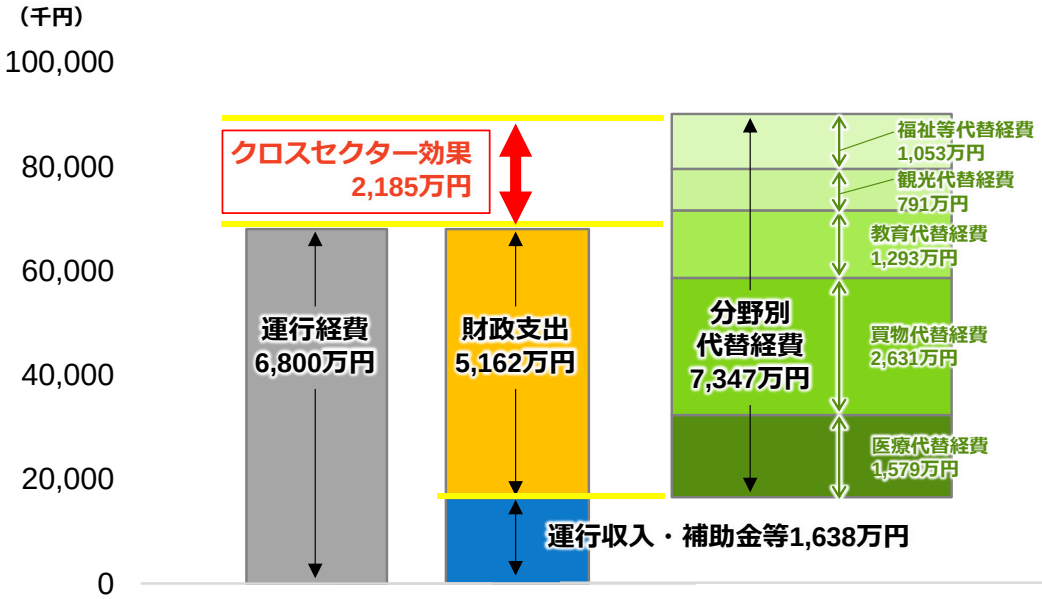


図 2-34 コミュニティバスのクロスセクター効果（計画策定時の試算）

（3） その他の効果・意義

上記のクロスセクター効果は、“コミュニティバスが廃止された場合に追加的にかかる経費との差額”を示していますが、「コミュニティバス」が運行していることで、目に見えない効果も発生しています。例えば、自家用車に頼らず公共交通を利用することで運動量が増加し、健康増進に繋がれば、医療費等の社会保障費の削減に繋がります。また、街中での周遊が促進されることで消費が町外に流出せずに町内の産業維持・活性化に繋がり、新たな産業誘致や町民の収入源に繋がることも考えられます。そして一番大きな効果は、移動手段が確保されることで、町民が住み続けられる町であり続けることです。このように公共交通の存在意義を広い観点で捉えることで、地域全体で公共交通を守っていく意識醸成が求められます。

2-3　町民や来訪者の移動ニーズ

ここでは、町民や町への来訪者の移動ニーズについて、バス OD 調査や JR 乗降調査、アンケート調査に基づいた分析から実態を示し、その特徴について整理します。

2-3-1　コミュニティバス等の利用ニーズ

（1）　市街地予約型線

市街地予約型線の利用は、月間 100 人～200 人台で推移し、2020 年度には新型コロナウイルス感染症の感染拡大期にありながら月間 200 人ペースを維持していました。一方で、2021 年度以降は利用が減少している状況です。季節特性としては、冬期に利用が増加する傾向があります。

年間で利用の多い指定施設（自宅での乗降は除く）は、人材センター、当別中学校（※現とうべつ学園）、当別駅、その他買物施設や病院等が上位に位置しています。一方で、乗車場所と降車場所の利用件数に差があることから、往復利用ではなく、往路または復路で路線バス利用・タクシー利用・送迎移動等と使い分けている状況や、外出先での予約が困難な利用者がいることなどが想定されます。また乗降場所から想定される利用シーンとしては、[人材センター：高齢者等の派遣先への移動手段として]、[当別駅：駅までの乗継手段、駅周辺の施設利用として]、[当別中学校※：主に冬期の登下校手段として]、[ラルズマート：買物後の移動手段として（往路は徒歩または路線バス等利用と想定）]、[当別眼科・さわざき医院：通院手段として]などの利用が考えられます。

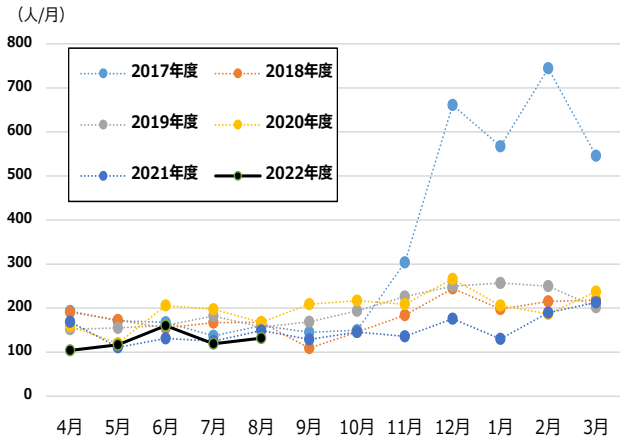


図 2-35　市街地予約型線の利用推移
（出典：運行事業者提供データ）

順位	乗車場所上位５位	件数
1	人材センター	251
2	当別中学校※	249
3	当別駅	100
4	ラルズマート	47
5	当別眼科	40
順位	降車場所上位５位	件数
1	当別駅	171
2	当別中学校※	156
3	人材センター	140
4	当別眼科	43
5	さわざき医院	39

図 2-36　乗降箇所上位施設(2021.4～2022.3)
（出典：運行事業者提供データ）

CHECK▶

-利用者の減少が著しい状況にあり、新たなユニークユーザーの掘り起こしや外出頻度増加に繋がるような利便性向上策が求められます［◀2-3-1-(1)］

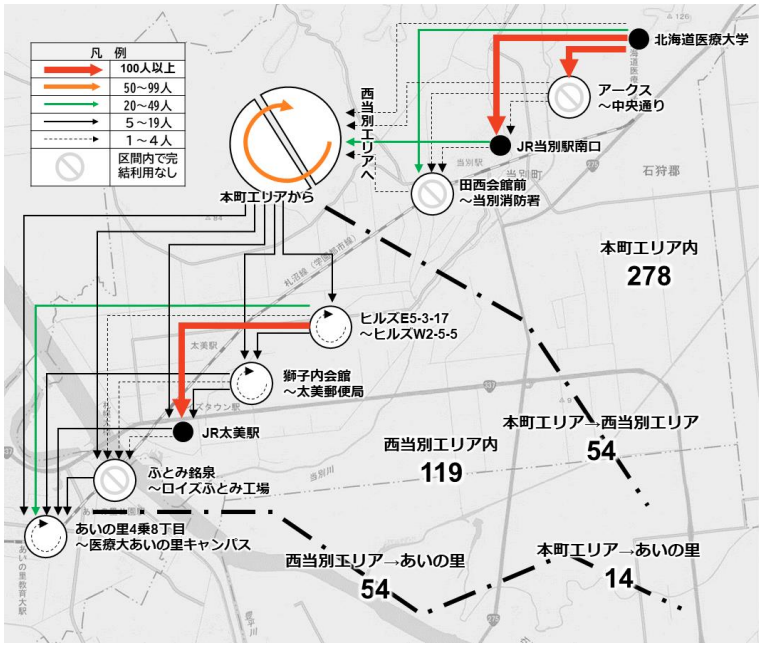
-往路と復路での利用差解消による非実車区間の短い効率的な運行の実現が求められており、そのためには出先での連絡手段のない高齢者の予約方法提供などの工夫が必要となります［◀2-3-1-(1)］

（2） あいの里金沢線

あいの里金沢線は、北海道医療大学から医療大あいの里キャンパス間を運行する路線です。時間帯や曜日によって運行区間は変わりますが、全区間運行の系統は地域間幹線系統として国・道の補助を受けて運行しています。

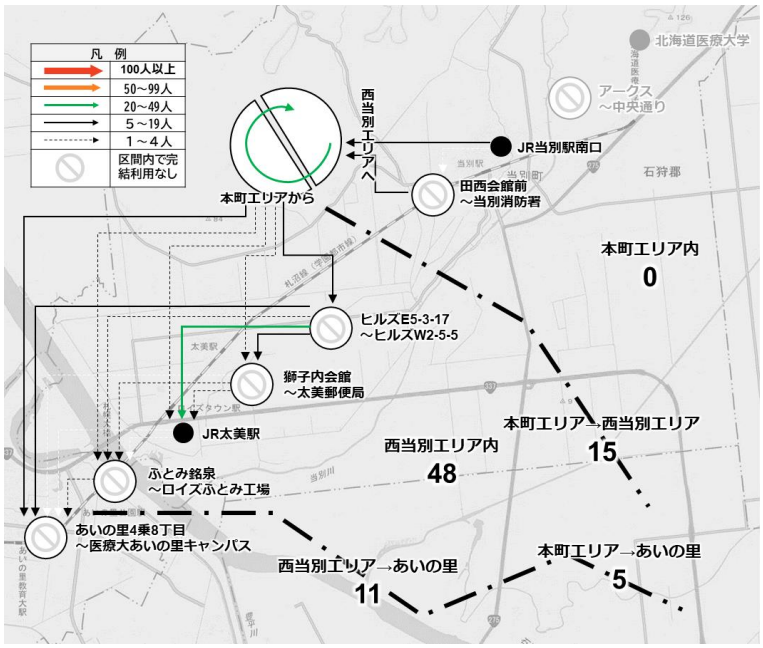
北海道医療大学への通学や通院、本町エリアと西当別エリア間の相互移動、スウェーデンヒルズから太美駅への移動、札幌あいの里地区への通学・通院・買物など、多様な利用が見られ、地域の幹線交通としての役割を担っています。

【北海道医療大学▶あいの里（夏期）】



■夏期平日調査日
・2022 年 6 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・北海道医療大学から本町エリアまで、スウェーデンヒルズからＪＲ太美駅までの移動が多いことがわかります。
・本町エリアと西当別エリアでの往来やあいの里との往来も目立ちます。
・本町エリア内での移動や西当別エリア内での移動はあまり多くありません。

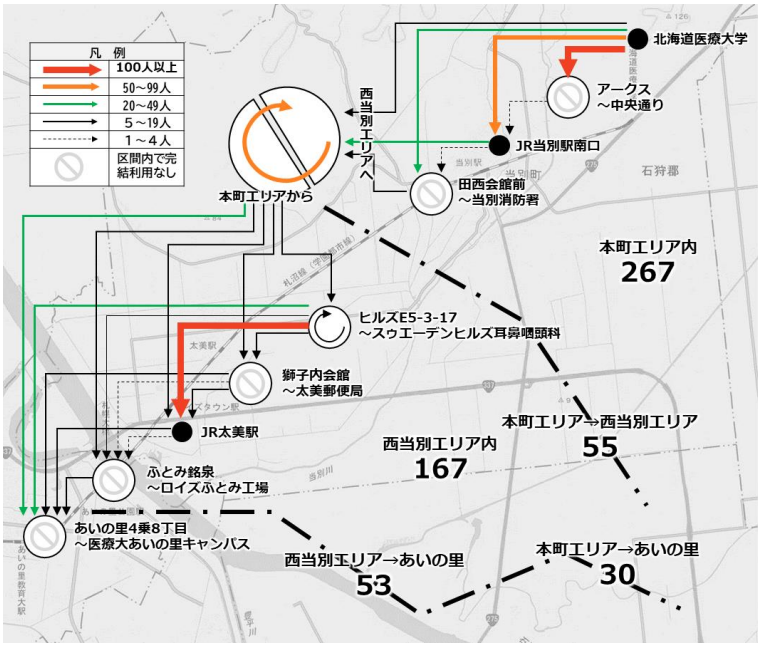
図 2-37 あいの里金沢線【北海道医療大学・当別駅▶太美駅・あいの里】（夏期・平日）



■夏期休日調査日
・2022 年 7 月 2 日・3 日
・2 日間合計値
■利用状況
・平日に比べてどの区間も利用が少ない状況です。
・特に本町エリア内で完結する利用は見られません。
・スウェーデンヒルズからＪＲ太美駅、あいの里への移動は休日においても比較的多い状況です。

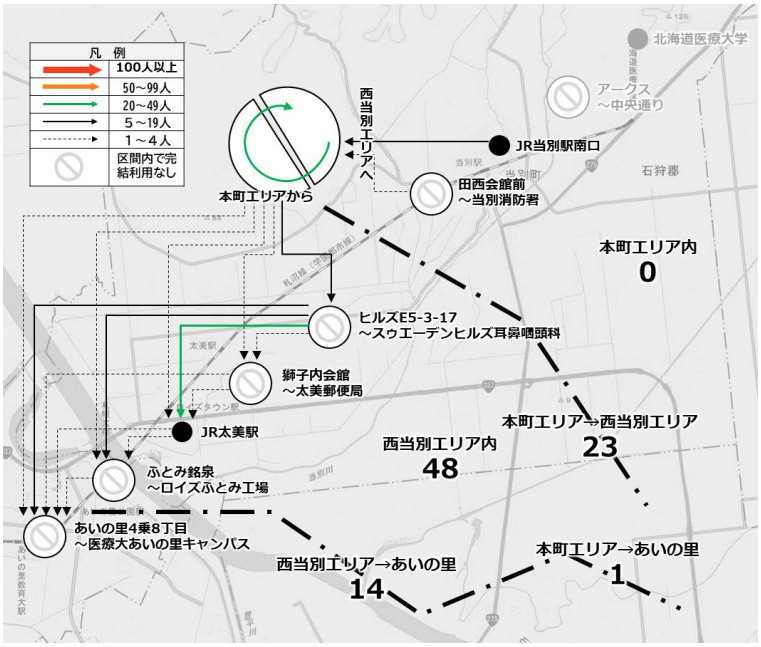
図 2-38 あいの里金沢線【当別駅▶太美駅・あいの里】（夏期・休日）

【北海道医療大学▶あいの里（冬期）】



■冬期平日調査日
・2023 年 1 月 24 日・31 日
・2 日間合計値
■利用状況
・主な乗降箇所の発生状況は夏期と同様の傾向が見られます。
・西当別エリア内での移動や本町エリアからあいの里エリアへの移動が夏期に比べて多いことが分かります。
・医療大から当別駅南口への移動は夏期よりも少ないことが分かります。

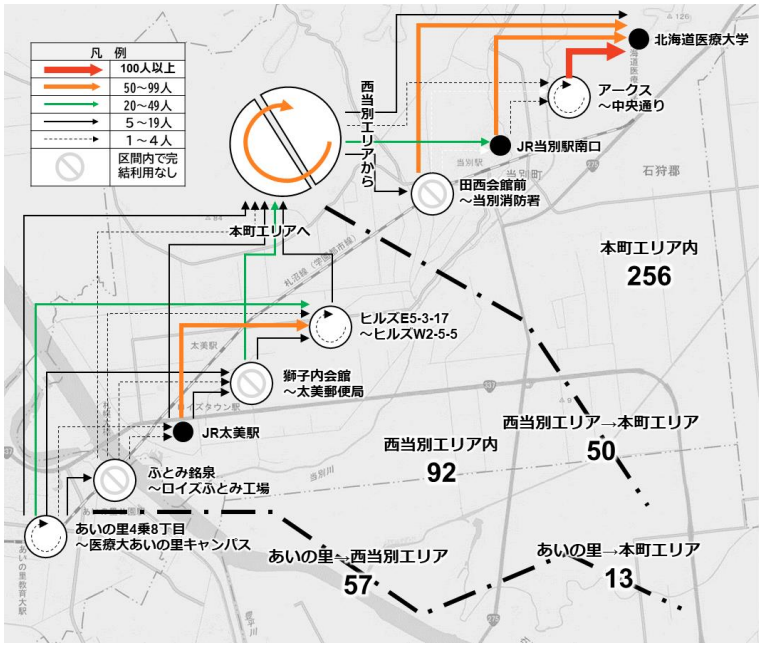
図 2-39 あいの里金沢線【北海道医療大学・当別駅▶太美駅・あいの里】（冬期・平日）



■冬期休日調査日
・2023 年 1 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・夏期と同じく、平日に比べてどの区間も利用が少ない状況です。
・特に本町エリア内で完結する利用は見られません。
・本町エリアと西当別エリア間の移動が夏期に比べて多い状況にあります。

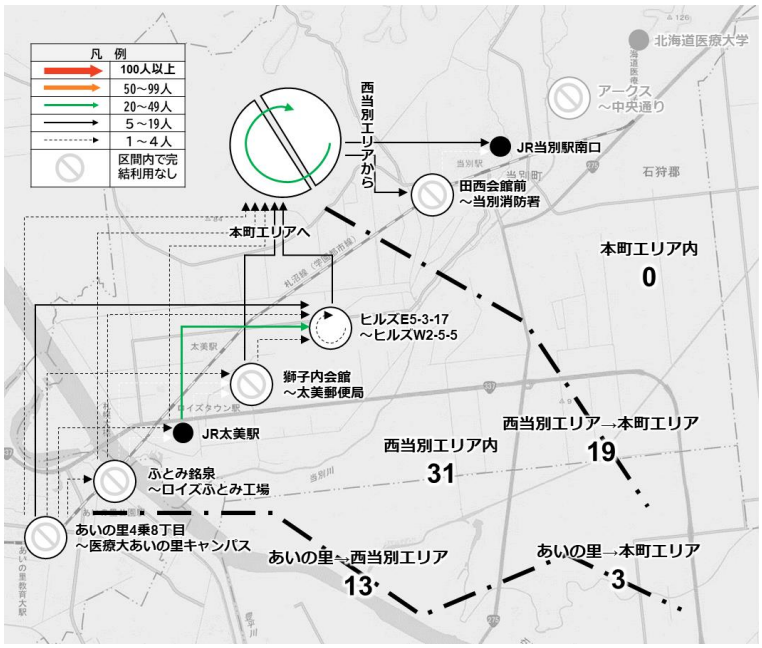
図 2-40 あいの里金沢線【当別駅▶太美駅・あいの里】（冬期・休日）

【あいの里▶北海道医療大学（夏期）】



■夏期平日調査日
・2022 年 6 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・本町エリア（特に中央通り）から北海道医療大学まで、ＪＲ太美駅からスウェーデンヒルズまでの移動が多いことがわかります。
・本町エリアと西当別エリアでの往来やあいの里との往来も目立ちます。
・本町エリア内での移動や西当別エリア内での移動はあまり多くありません。

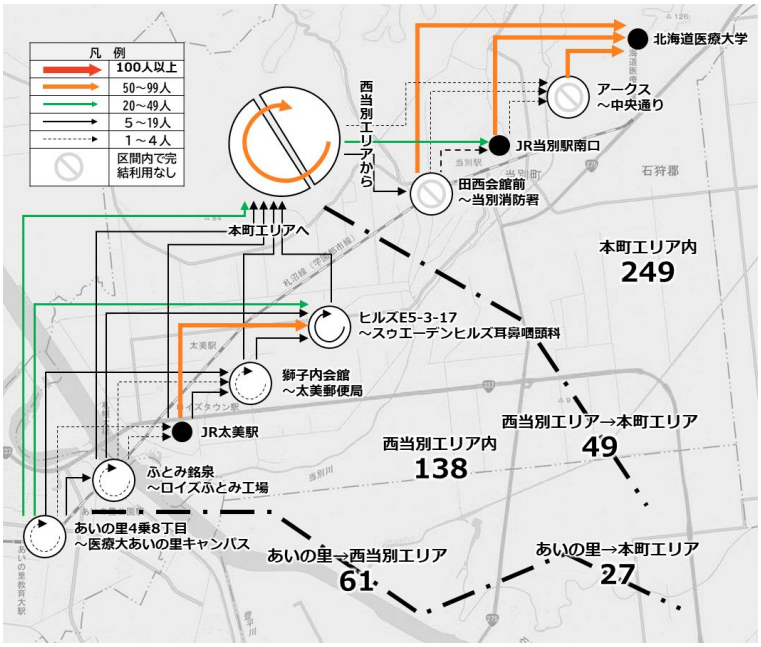
図 2-41 あいの里金沢線【あいの里・太美駅▶当別駅・北海道医療大学】（夏期・平日）



■夏期休日調査日
・2022 年 7 月 2 日・3 日
・2 日間合計値
■利用状況
・平日に比べてどの区間も利用が少ない状況です。
・特に本町エリア内で完結する利用は見られません。
・ＪＲ太美駅やあいの里からスウェーデンヒルズへの移動は休日において比較的多い状況です。

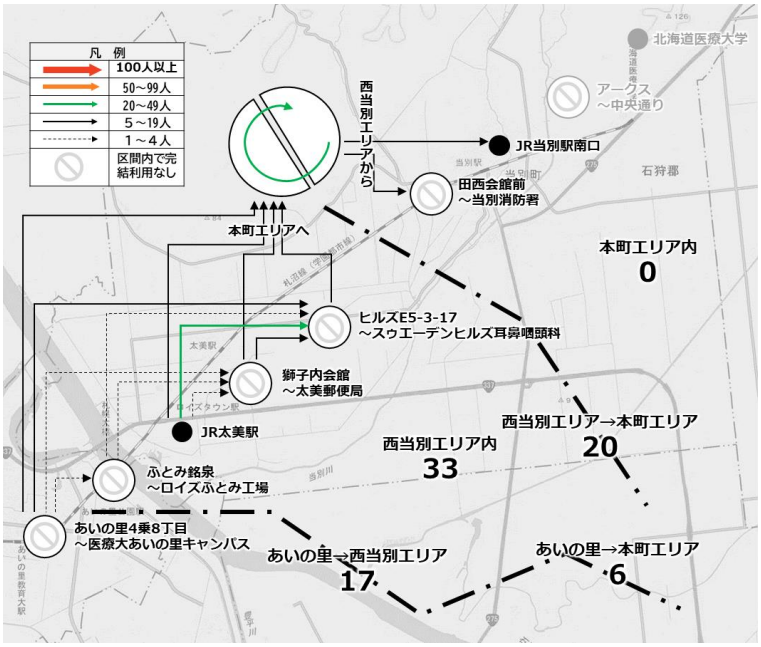
図 2-42 あいの里金沢線【あいの里・太美駅▶当別駅】（夏期・休日）

【あいの里▶北海道医療大学（冬期）】



■冬期平日調査日
・2023 年 1 月 24 日・31 日
・2 日間合計値
■利用状況
・主な乗降箇所の発生状況は夏期と同様の傾向が見られます。
・あいの里から西当別エリアへの移動は夏期に比べて多い状況です。
・西当別エリア内での移動は夏期に比べるとやや少ない傾向にあります。
・本町エリアから医療大への移動は夏期に比べて少ないことが分かります。

図 2-43 あいの里金沢線【あいの里・太美駅▶当別駅・北海道医療大学】（冬期・平日）



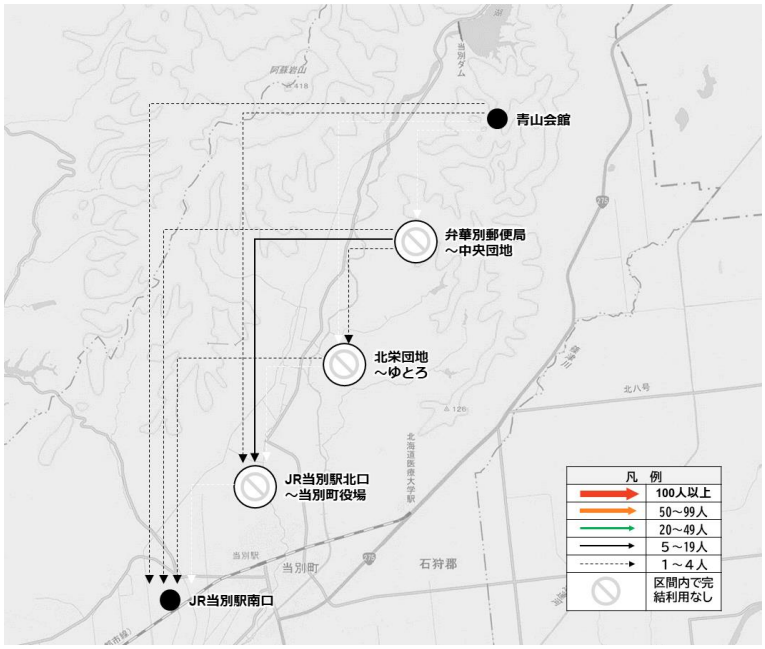
■冬期休日調査日
・2023 年 1 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・平日に比べて利用が少ないことや乗降箇所の発生状況は夏期と同じ傾向がと言えます。
・夏期に比べてあいの里から発生する移動が多い状況が分かります。

図 2-44 あいの里金沢線【あいの里・太美駅▶当別駅】（冬期・休日）

（3） 青山線

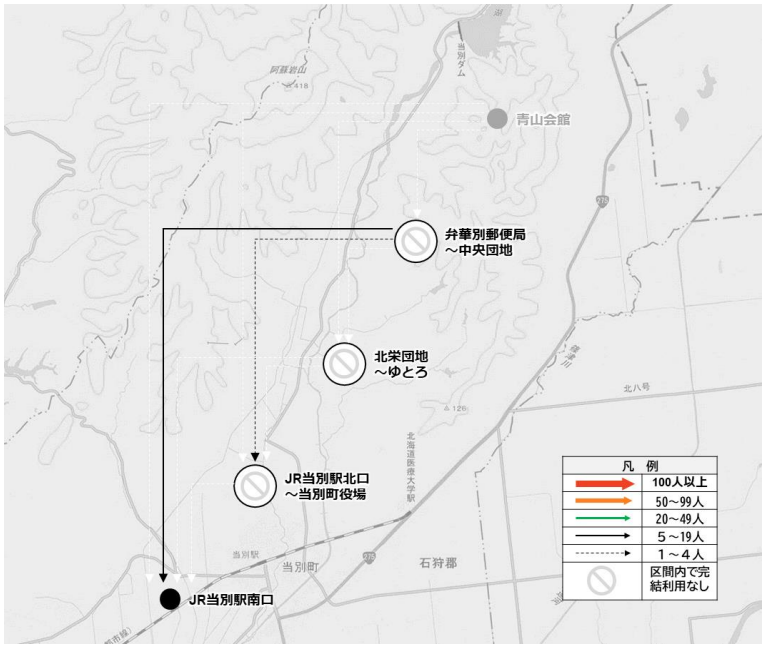
青山線は、青山・みどり野エリアとＪＲ当別駅を結ぶ路線で、平日と休日で運行区間は異なりますが、いずれも地域内フィーダー補助系統として、国の補助を受けて運行しています。利用者は主にみどり野地区の住民で、ＪＲ当別駅や本町エリアへの移動手段を担っています。

【青山▶当別駅（夏期）】



■夏期平日調査日
・2022 年 6 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・全区間を通して利用は少ない状況です。
・最も多いのは、みどり野エリアからＪＲ当別駅北口への移動です。
・本町エリア内での移動はほぼ見られませんが、青山方面と当別駅以南との往来も若干発生しています。

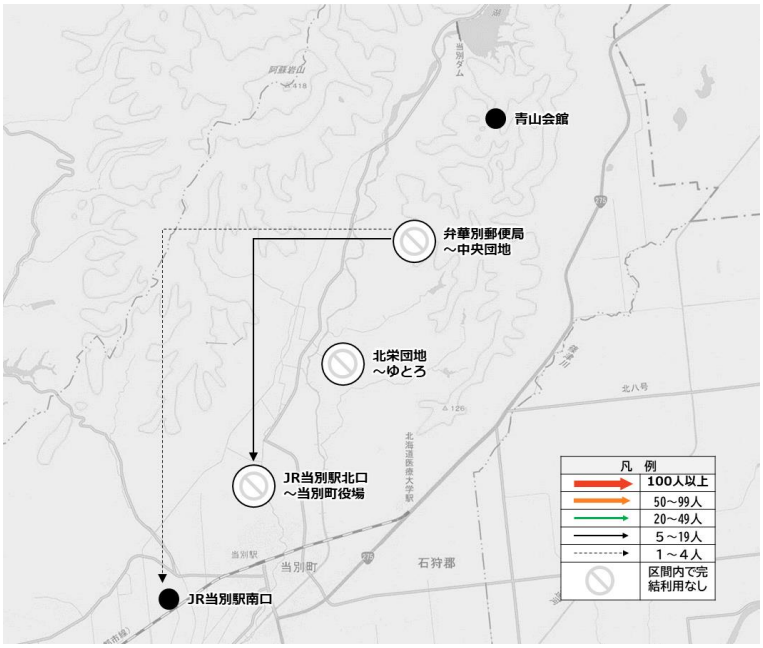
図 2-45 青山線【青山・みどり野▶ＪＲ当別駅】（夏期・平日）



■夏期休日調査日
・2022 年 7 月 2 日・3 日
・2 日間合計値
■利用状況
・平日と比べてもさらに利用が少ない状況です。
・ＪＲ当別駅北口よりも南口への移動ニーズが高いことがわかります。

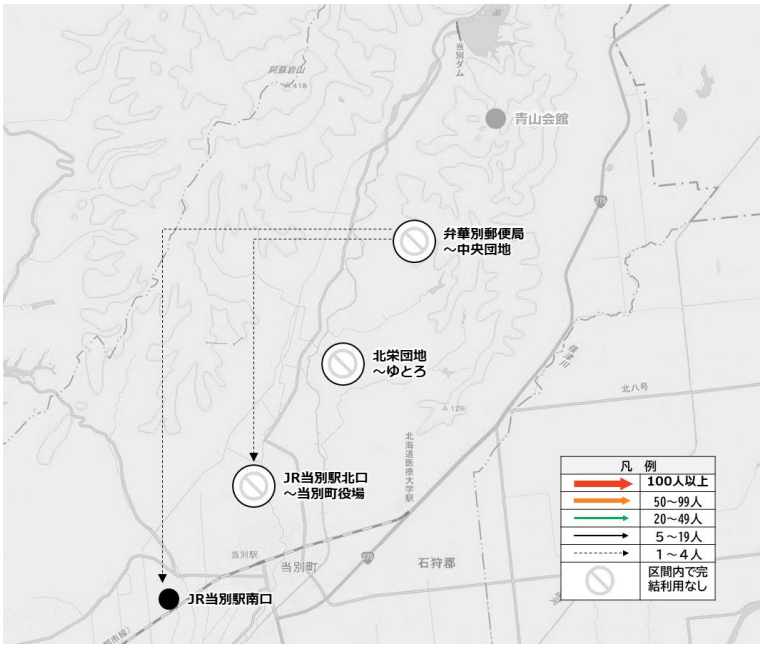
図 2-46 青山線【みどり野▶ＪＲ当別駅】（夏期・休日）

【青山▶当別駅（冬期）】



■冬期平日調査日
・2023 年 1 月 24 日・31 日
・2 日間合計値
■利用状況
・夏期よりもさらに冬期も利用総数は少ない状況にあります。
・夏期に比べると利用の発生箇所も少ないことが分かります。

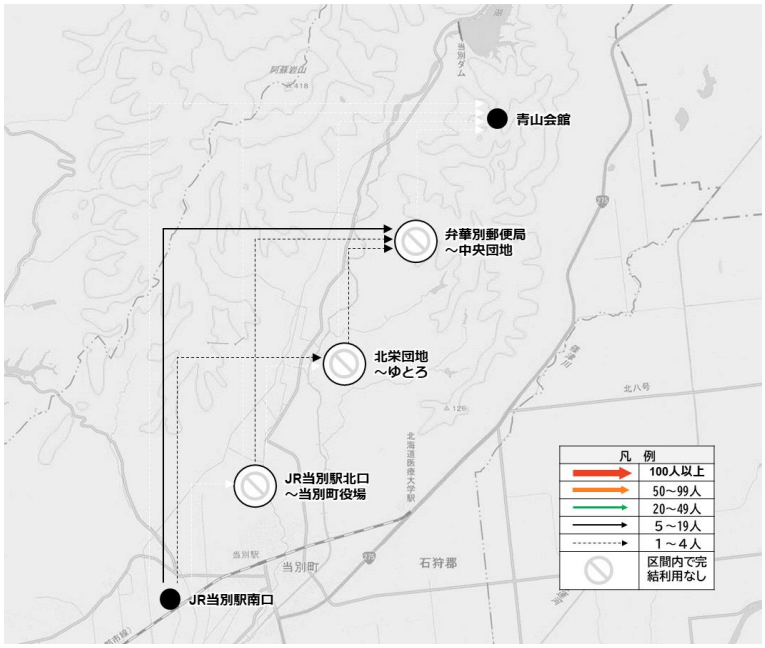
図 2-47 青山線【青山・みどり野▶ＪＲ当別駅】（冬期・平日）



■冬期休日調査日
・2023 年 1 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・夏期と同じく冬期においても休日利用は平日よりも少ない状況です。

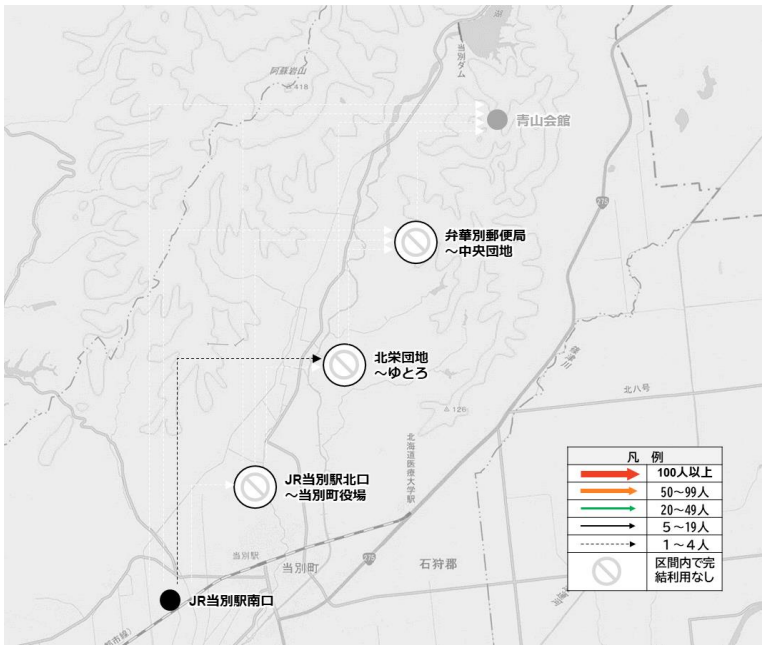
図 2-48 青山線【みどり野▶ＪＲ当別駅】（冬期・休日）

【当別駅▶青山（夏期）】



■夏期平日調査日
・2022 年 6 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・全区間を通して利用は少ない状況です。
・最も多いのは、ＪＲ当別駅南口からみどり野エリアへの移動です。
・本町エリア内での移動はほぼ見られませんが、往路（青山方面から当別駅方面）に比べると当別駅以南からの利用が多い状況です。

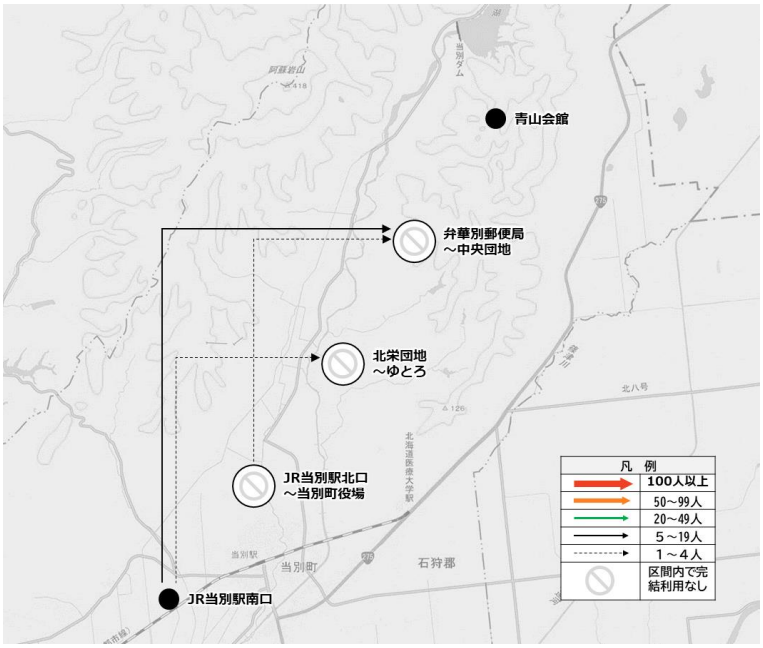
図 2-49 青山線【ＪＲ当別駅▶みどり野・青山】（夏期・平日）



■夏期休日調査日
・2022 年 7 月 2 日・3 日
・2 日間合計値
■利用状況
・平日と比べてもさらに利用が少ない状況です。
・ＪＲ当別駅南口からみどり野エリアへの移動のみ発生しています。

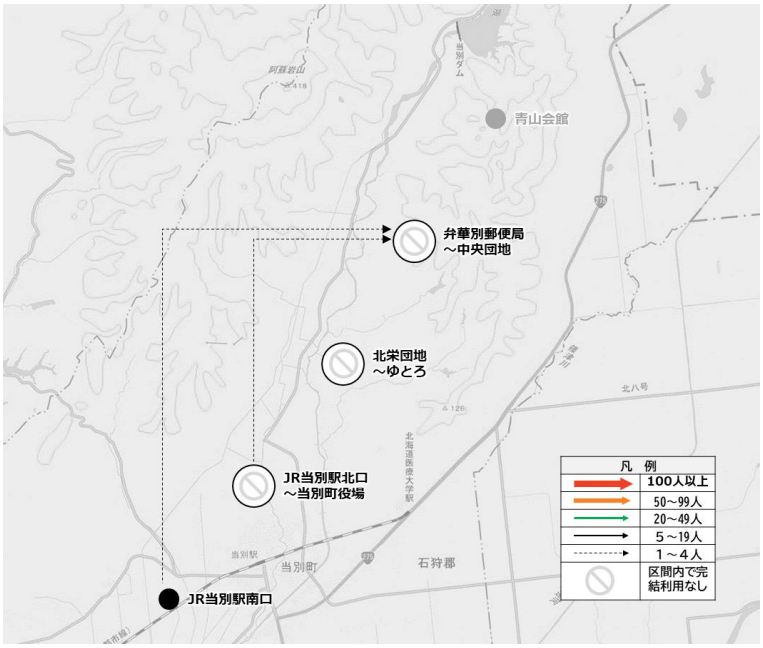
図 2-50 青山線【ＪＲ当別駅▶みどり野】（夏期・休日）

【当別駅▶青山（冬期）】



■冬期平日調査日
・2023 年 1 月 24 日・31 日
・2 日間合計値
■利用状況
・夏期と同じく利用の総数が少ない状況です。
・夏期に比べて当別駅南口で発生する移動の比率が多い状況です。

図 2-51 青山線【ＪＲ当別駅▶みどり野・青山】（冬期・平日）



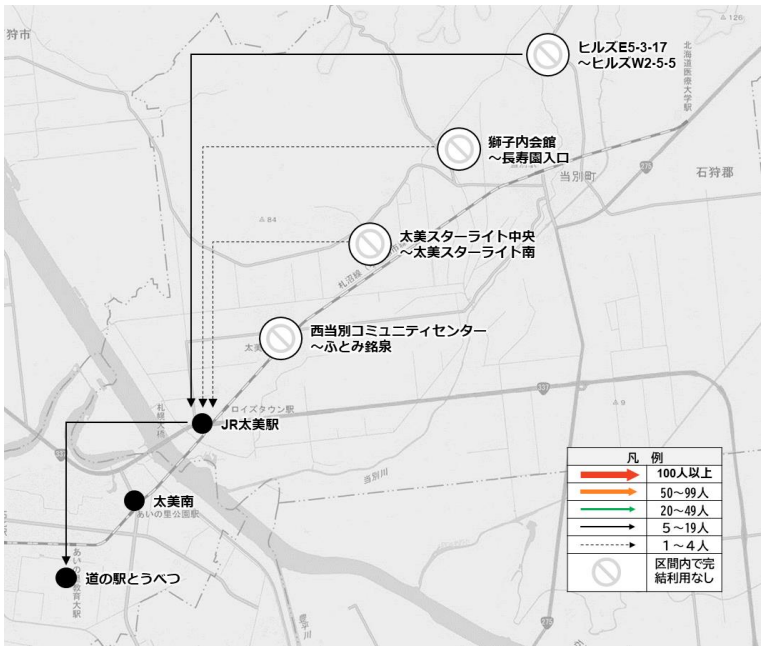
■冬期休日調査日
・2023 年 1 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・夏期と同じく利用の総数が少なく、また平日よりもさらに利用が少ない状況です。
・当別駅南口・北口の双方からみどり野エリアへの移動が発生しています。

図 2-52 青山線【ＪＲ当別駅▶みどり野】（冬期・休日）

（4） 西当別道の駅線

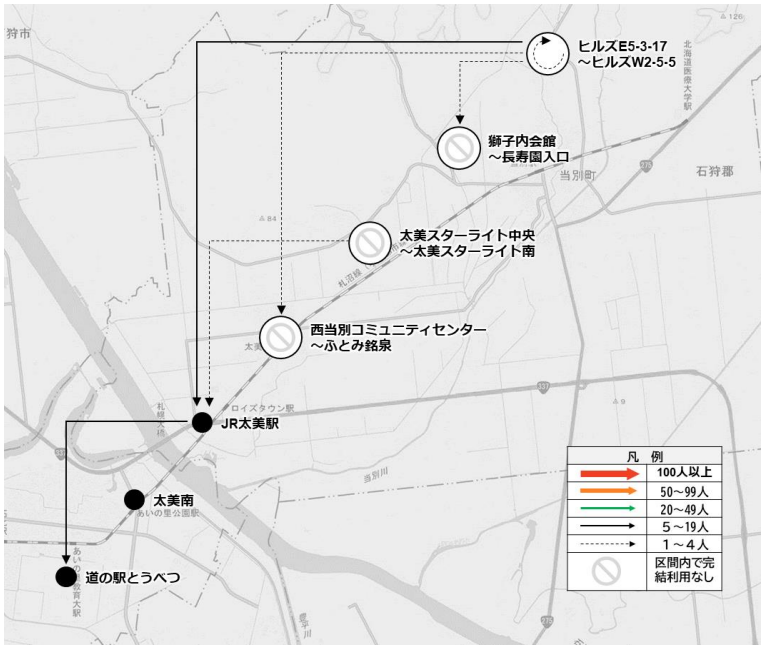
西当別道の駅線は、スウェーデンヒルズから西当別エリアをめぐり、ＪＲ太美駅・道の駅までを繋ぐ路線です。時間帯や曜日によって運行区間は変わりますが、道の駅までを繋ぐ系統は地域内フィーダー補助系統として国の補助を受けて運行しています。スウェーデンヒルズから太美駅までの住民の利用、太美駅から道の駅までの観光利用の移動手段を担っています。

【スウェーデンヒルズ▶道の駅（夏期）】



■夏期平日調査日
・2022 年 6 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・スウェーデンヒルズからＪＲ太美駅まで、ＪＲ太美駅から道の駅までの利用が見られます。
・ＪＲ太美駅の南北での利用や日当別市街地内で完結する利用はあまり見られません。

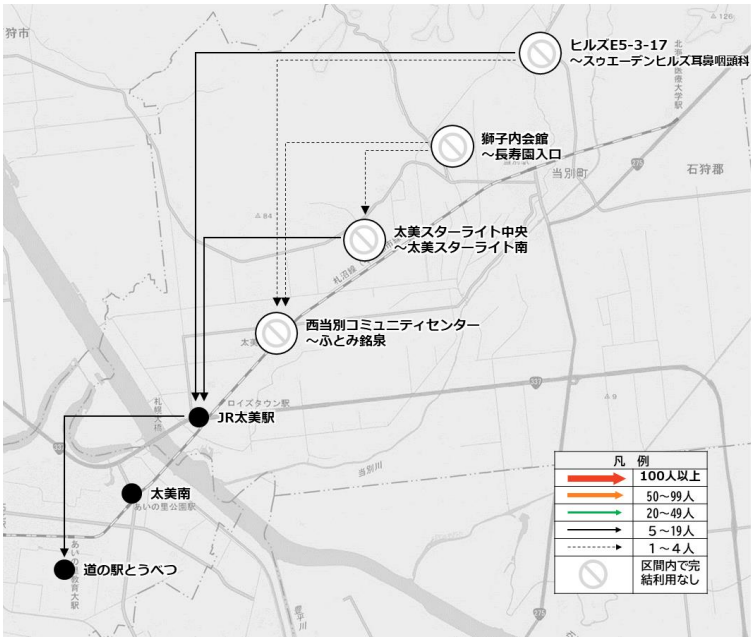
図 2-53 西当別道の駅線【スウェーデンヒルズ・太美スターライト▶太美駅・道の駅】（夏期・平日）



■夏期休日調査日
・2022 年 7 月 2 日・3 日
・2 日間合計値
■利用状況
・利用の多い区間は、平日と変わりません。
・平日に比べると、スウェーデンヒルズから西当別市街地への利用が若干見られます。

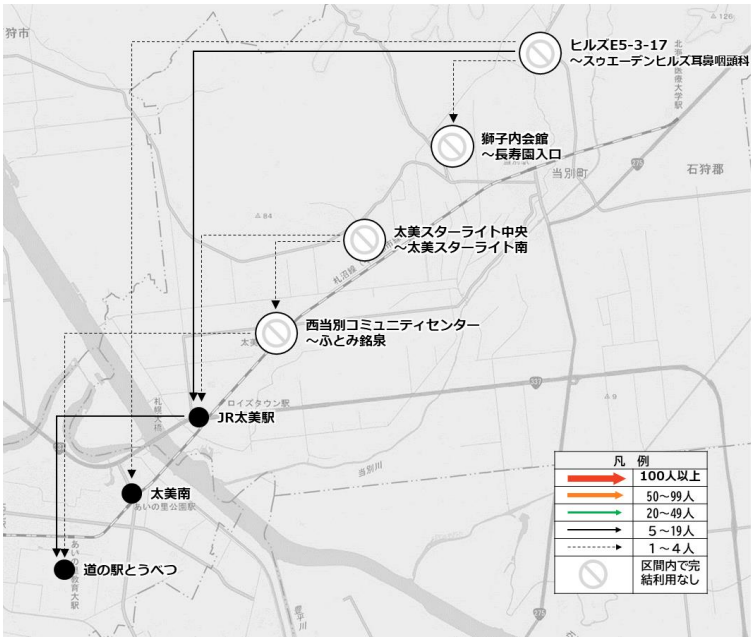
図 2-54 西当別道の駅線【スウェーデンヒルズ・太美スターライト▶太美駅・道の駅】（夏期・休日）

【スウェーデンヒルズ▶道の駅（冬期）】



■冬期平日調査日
・2023 年 1 月 24 日・31 日
・2 日間合計値
■利用状況
・夏期と同じく、スウェーデンヒルズからＪＲ太美駅まで、ＪＲ太美駅から道の駅までの利用が見られます
・利用の総数は夏期とあまり変わりませんが、夏期に比べるとスターライトでの乗降がやや多いことが分かります。

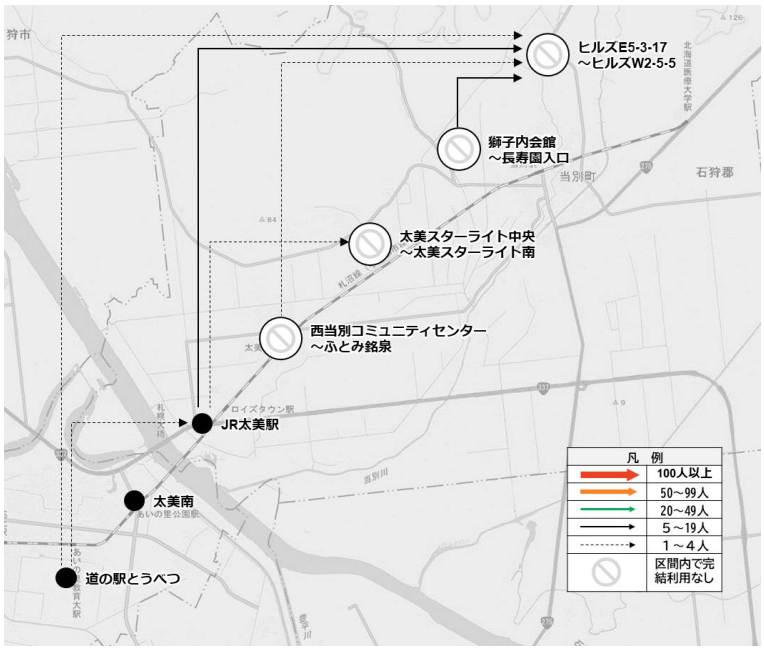
図 2-55 西当別道の駅線【スウェーデンヒルズ・太美スターライト▶太美駅・道の駅】（冬期・平日）



■冬期休日調査日
・2023 年 1 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・利用傾向は夏期とほとんど変わりません。
・平日に比べると道の駅への移動がやや多いことが分かります。

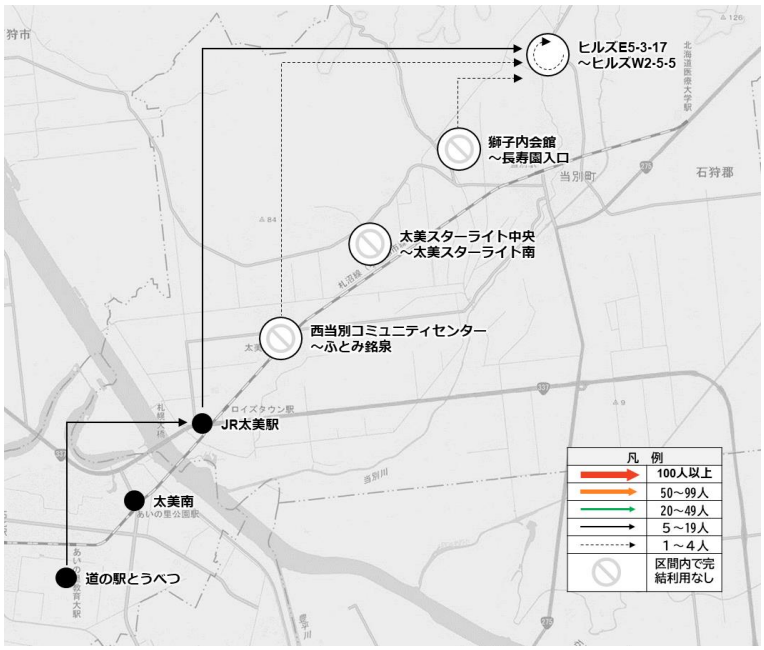
図 2-56 西当別道の駅線【スウェーデンヒルズ・太美スターライト▶太美駅・道の駅】（冬期・休日）

【道の駅▶スウェーデンヒルズ（夏期）】



■夏期平日調査日
・2022 年 6 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・ＪＲ太美駅からスウェーデンヒルズまでの利用が見られます。
・その他の区間でも利用は見られますが、数はあまり多くありません。

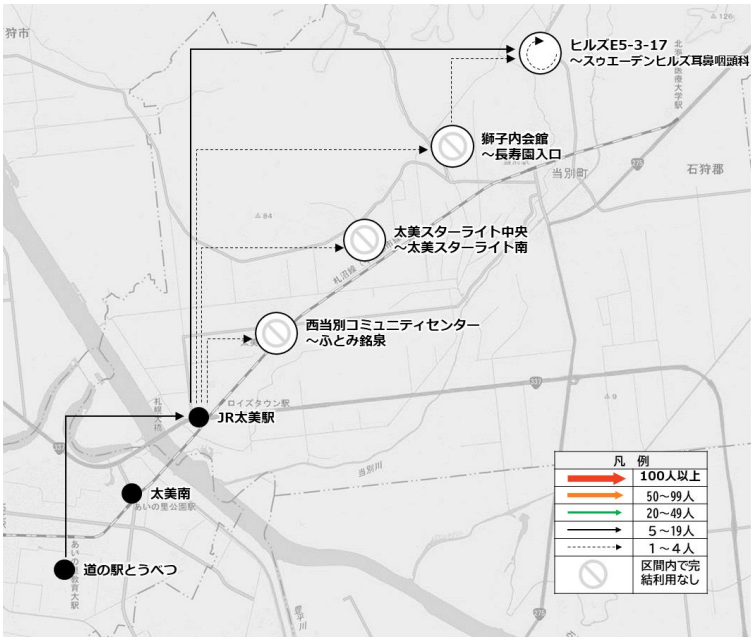
図 2-57 西当別道の駅線【道の駅・太美駅▶太美スターライト・スウェーデンヒルズ】（夏期・平日）



■夏期休日調査日
・2022 年 7 月 2 日・3 日
・2 日間合計値
■利用状況
・ＪＲ太美駅からスウェーデンヒルズまで、道の駅からＪＲ太美駅までの利用が見られます。
・西当別市街地内での利用はあまり見られません。

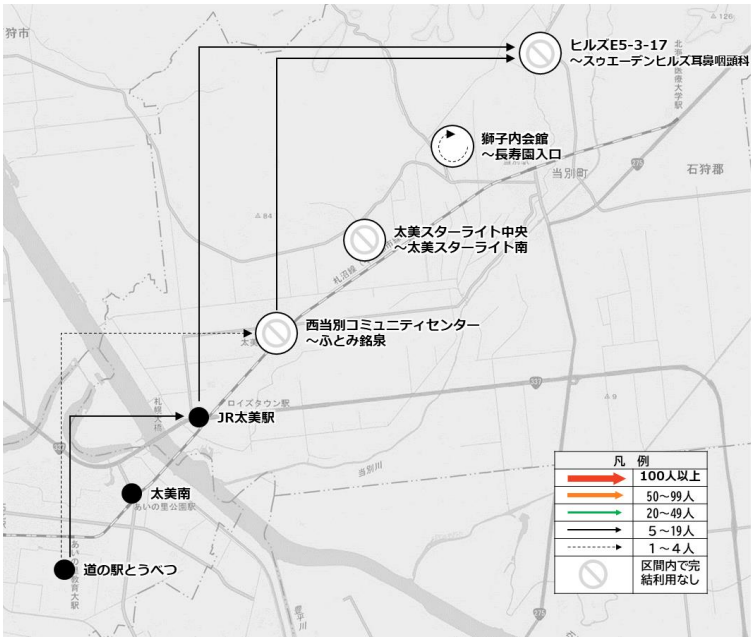
図 2-58 西当別道の駅線【道の駅・太美駅▶太美スターライト・スウェーデンヒルズ】（夏期・休日）

【道の駅▶スウェーデンヒルズ（冬期）】



■冬期平日調査日
・2023 年 1 月 24 日・31 日
・2 日間合計値
■利用状況
・利用の傾向は夏期とほとんど変わりません。
・太美駅からの移動が夏期に比べて多い状況です。

図 2-59 西当別道の駅線【道の駅・太美駅▶太美スターライト・スウェーデンヒルズ】（冬期・平日）



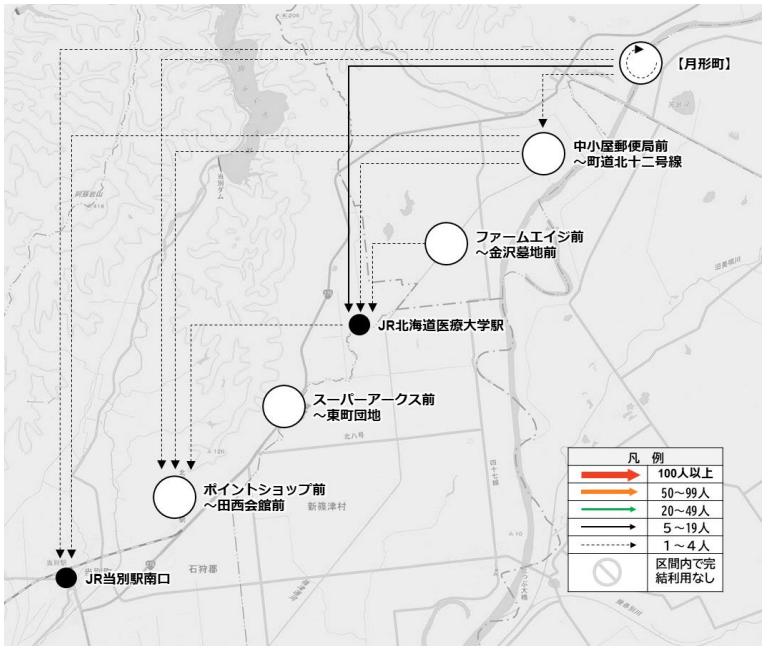
■冬期休日調査日
・2023 年 1 月 28 日・29 日
・2 日間合計値
■利用状況
・利用の状況は夏期とあまり変わりません。
・夏期に比べると太美駅以外での乗降も散見されます。

図 2-60 西当別道の駅線【道の駅・太美駅▶太美スターライト・スウェーデンヒルズ】（冬期・休日）

（5） 月形当別線

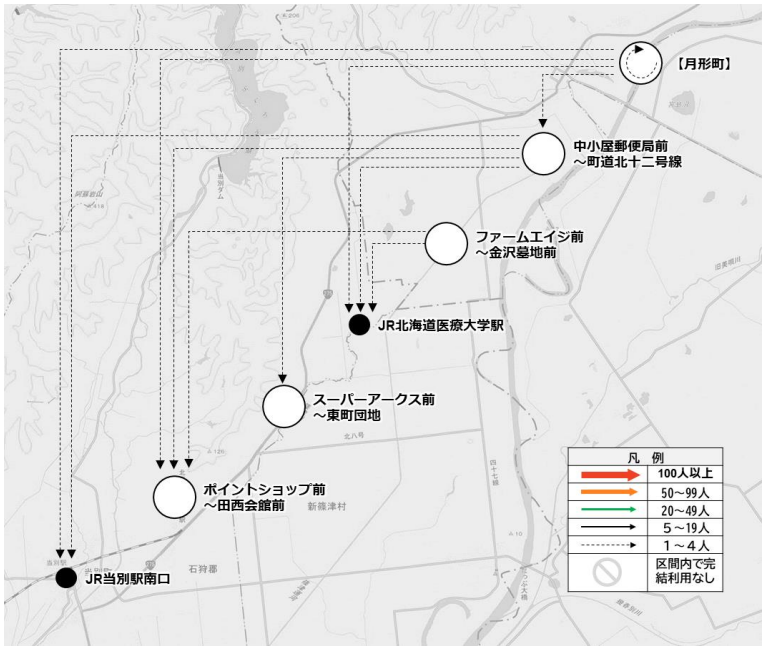
月形当別線は、ＪＲ札沼線の北海道医療大学駅以北区間の廃止代替バスとして、ＪＲ当別駅南口からＪＲ月形駅までを運行しています。中小屋・金沢エリアの住民や月形町民のＪＲアクセスや北海道医療大学、本町エリアへの移動手段を担っています。

【月形町▶当別駅（夏期）】



■夏期平日調査日
・2022 年 6 月 28 日
・１日間データ
■利用状況
・最も多いのは、月形町からＪＲ北海道医療大学駅までの利用です。
・本町エリアやＪＲ当別駅南口までの利用も若干見られます。

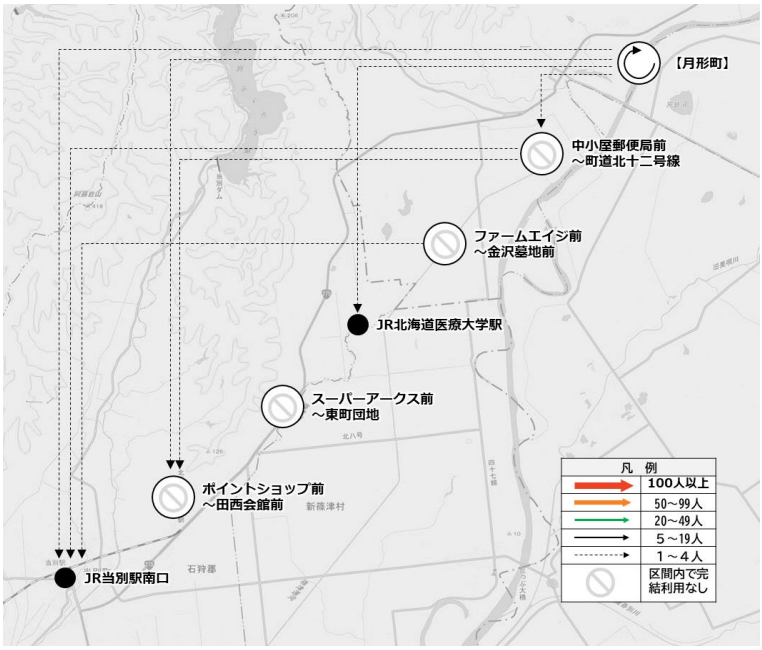
図 2-61 月形当別線【ＪＲ月形駅▶ＪＲ当別駅】（夏期・平日）



■夏期休日調査日
・2022 年 7 月 2 日
・１日間データ
■利用状況
・平日に比べると利用は少ないものの、各エリア間で利用が見られます。
・本町エリア内で完結する移動は見られません。

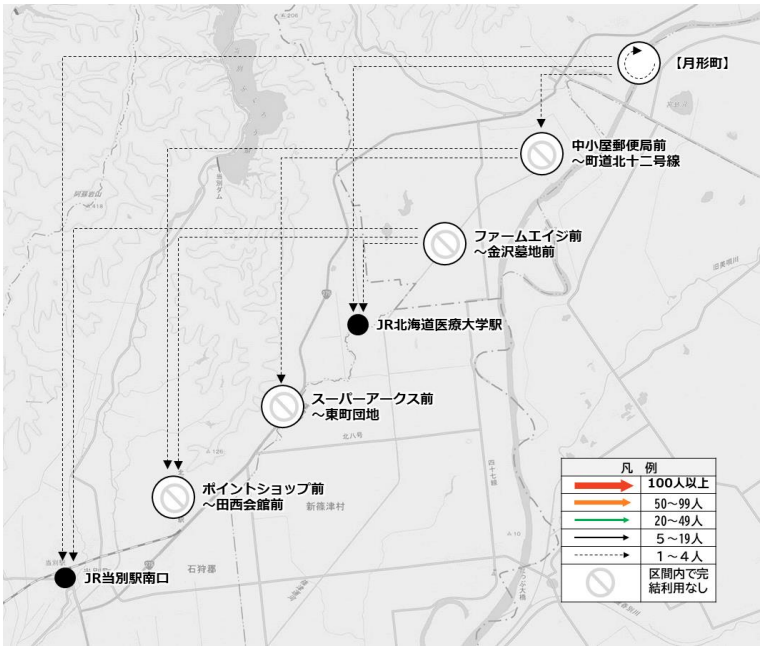
図 2-62 月形当別線【ＪＲ月形駅▶ＪＲ当別駅】（夏期・休日）

【月形町▶当別駅（冬期）】



■冬期平日調査日
・2023 年 1 月 24 日
・１日間データ
■利用状況
・利用状況は夏期と概ね変わりません。
・月形町内から JR 北海道医療大学駅への移動が夏期よりもやや少ない状況です。

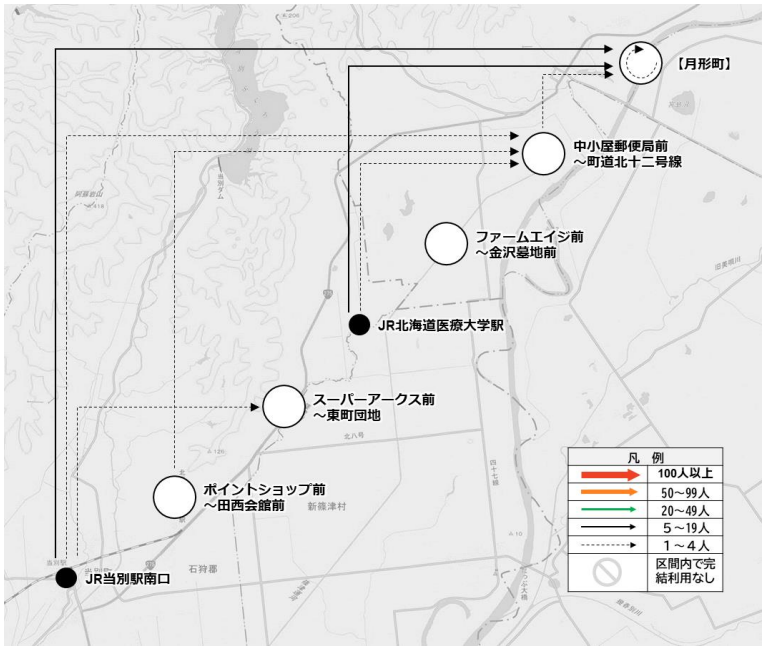
図 2-63 月形当別線【ＪＲ月形駅▶ＪＲ当別駅】（冬期･平日）



■冬期休日調査日
・2023 年 1 月 28 日
・１日間データ
■利用状況
・乗降の発生箇所が夏期よりも少ない状況となっています。
・中小屋・金沢から発生する移動が少ないことが分かります。

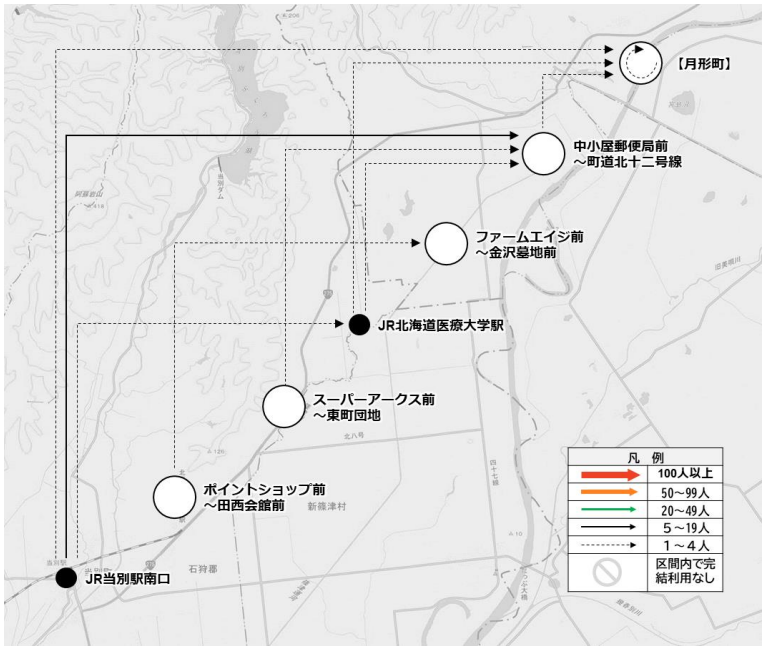
図 2-64 月形当別線【ＪＲ月形駅▶ＪＲ当別駅】（冬期･休日）

【当別駅▶月形町（夏期）】



■夏期平日調査日
・2022 年 6 月 28 日
・１日間データ
■利用状況
・ＪＲ当別駅南口やＪＲ北海道医療大学駅から中小屋エリア・月形町への移動が見られます。
・本町エリア内での利用も若干発生しています。

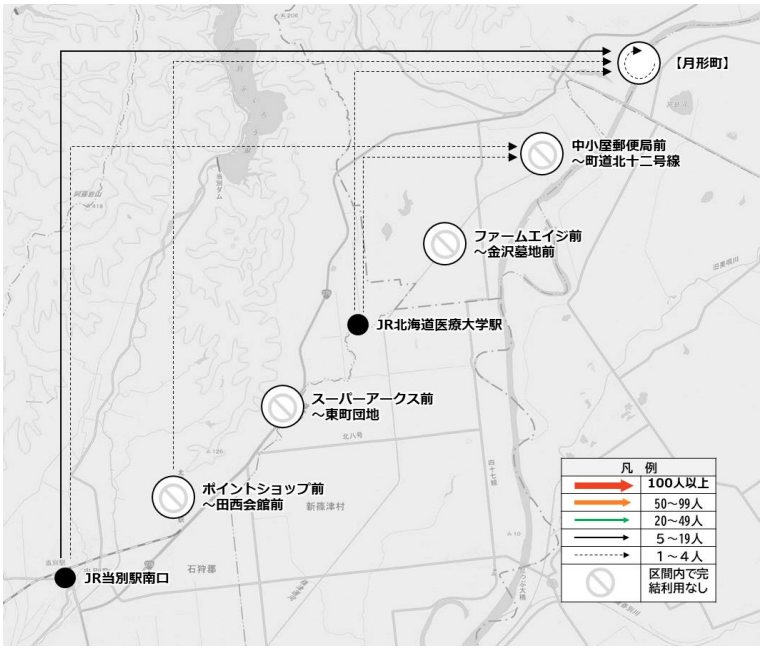
図 2-65 月形当別線【ＪＲ当別駅▶ＪＲ月形駅】（夏期・平日）



■夏期休日調査日
・2022 年 7 月 2 日
・１日間データ
■利用状況
・ＪＲ当別駅南口から中小屋エリアへの利用が目立ちます。
・本町エリア内で完結する利用は見られません。

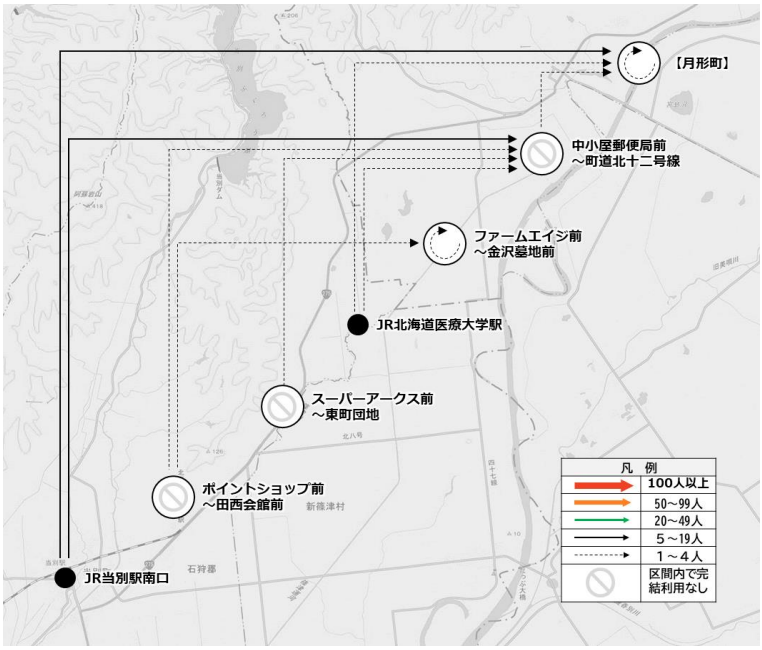
図 2-66 月形当別線【ＪＲ当別駅▶ＪＲ月形駅】（夏期・休日）

【当別駅▶月形町（冬期）】



■冬期平日調査日
・2023 年 1 月 24 日
・１日間データ
■利用状況
・利用の傾向は夏期と概ね変わりありません。
・JR 北海道医療大学駅からの移動が夏期に比べると少ない状況です。

図 2-67 月形当別線【ＪＲ当別駅▶ＪＲ月形駅】（冬期･平日）



■冬期休日調査日
・2023 年 1 月 28 日
・１日間データ
■利用状況
・夏期と乗降箇所の傾向に概ね変わりはありません。
・夏期よりも JR 当別駅南口からの乗車がやや多いことが分かります。

図 2-68 月形当別線【ＪＲ当別駅▶ＪＲ月形駅】（冬期･休日）

2-3-2 JR 札沼線（学園都市線）の利用ニーズ

JR 札沼線の利用状況は、町内 4 駅での乗降調査に基づくものです。夏期冬期ともに、乗降者数は平日が休日の倍以上の利用となっています。平日の乗降者数は、北海道医療大学駅、当別駅、太美駅、ロイズタウン駅の順に多く、学生の登下校ニーズのある北海道医療大学駅の利用が全体の半数近くを占めています。一方で、休日の乗降者数は、当別駅、太美駅が多いことから、通勤・通学の無い日においては、居住者の多いエリアでの利用が多いことがわかります。また、夏期に比べて冬期は全体駅に利用者数が少ない傾向がありますが、ロイズタウン駅は夏期調査時点では開業からまだ日も浅かったこともあり、冬期利用者数の方が多いという結果になっています。

時間帯別乗降者数（次ページ記載）では、駅ごとにピーク時間に差があることがわかります。まず平日の利用については、当別駅や太美駅では、近隣居住者の利用ニーズが高いことが想定されるため、朝のピークは 7 時台（乗車）、夕方のピークは 17 時～18 時台（降車）となっています。一方で、学生の通学ニーズが高い北海道医療大学駅では、朝のピークは 8 時台（降車）、夕方のピークは 16 時台（乗車）となっている他、ロイズタウン駅では、朝夕にピークは見られず、日中の利用が多い状況がわかります。次に休日の利用については、いずれの駅も明確なピークは見られず、朝 7 時台から夕方 20 時台にかけて平坦な利用となっています。そして季節差については、当別駅・太美駅・ロイズタウン駅では、季節による時間帯特性の差は見られませんが、北海道医療大学駅は冬期における朝のピーク利用が夏期に比べてなだらかで、かつ少し遅い時間に見られることがわかります。これは季節差（気温や雪の有無）よりも大学における講義スケジュール等が関係していることが想定されます。

[夏期乗降調査：平日▶2022.6.21／休日▶2022.6.25]
[冬期乗降調査：平日▶2023.1.16／休日▶2023.1.14]

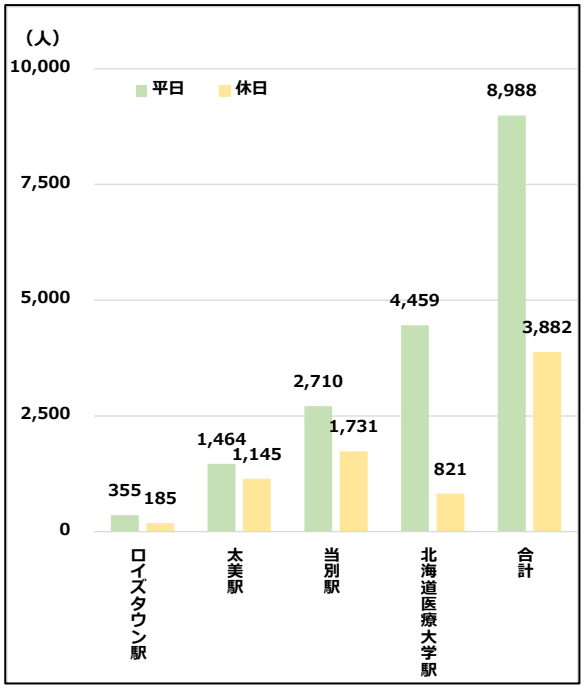


図 2-69 駅別乗降者数（夏期）

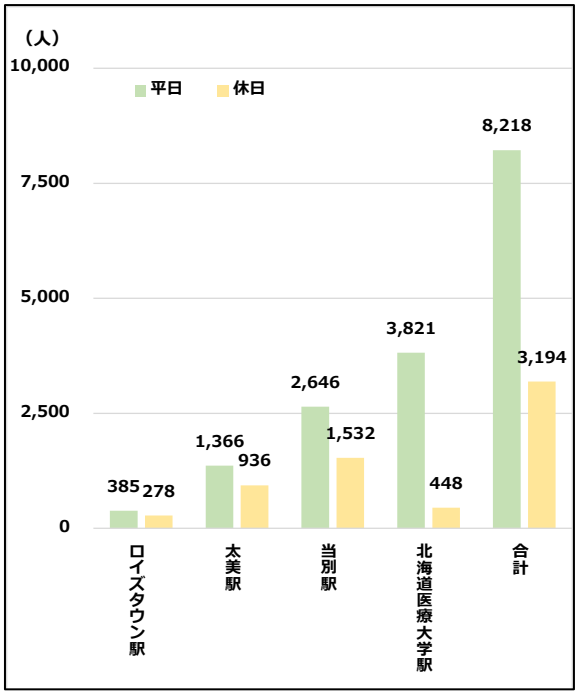


図 2-70 駅別乗降者数（冬期）

CHECK▶
-駅別の利用特性を踏まえながら、駅での待合快適性、接続利便性の向上が求められます［◀2-3-2］

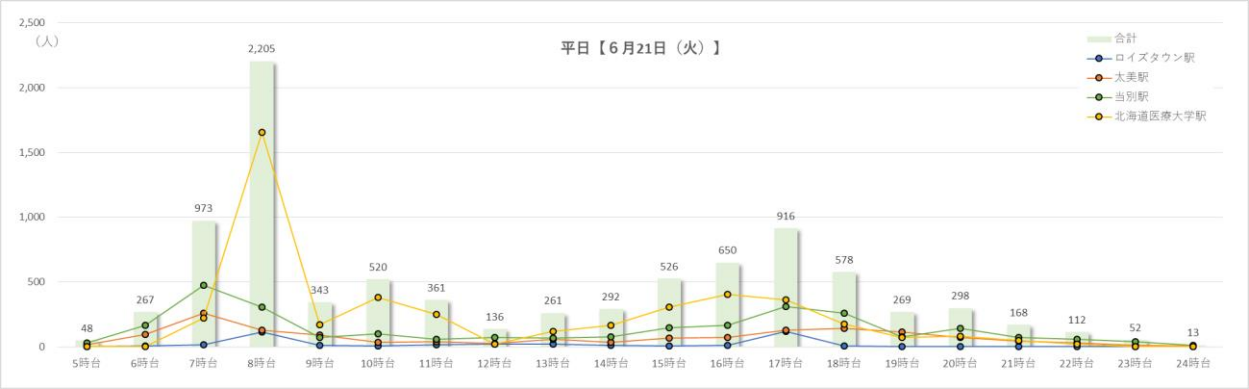


図 2-71 時間帯別乗降者数（夏期平日）

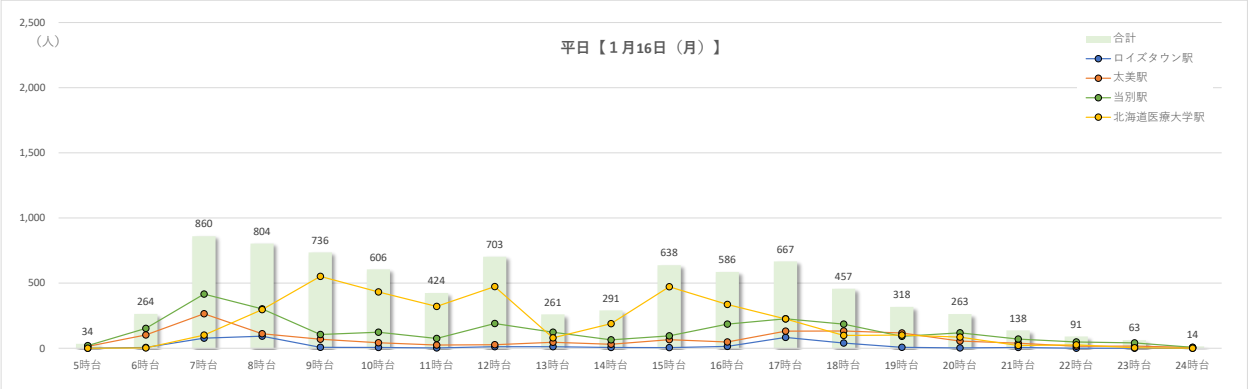


図 2-72 時間帯別乗降者数（冬期平日）

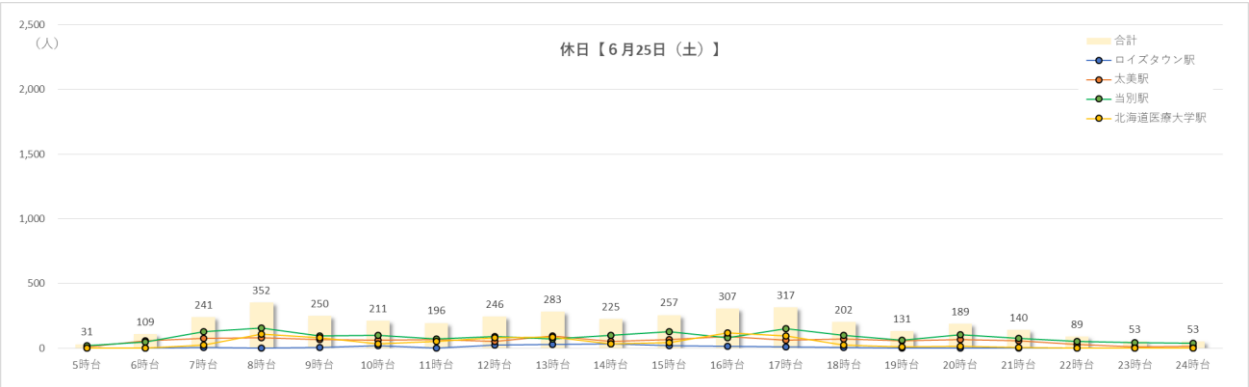


図 2-73 時間帯別乗降者数（夏期休日）

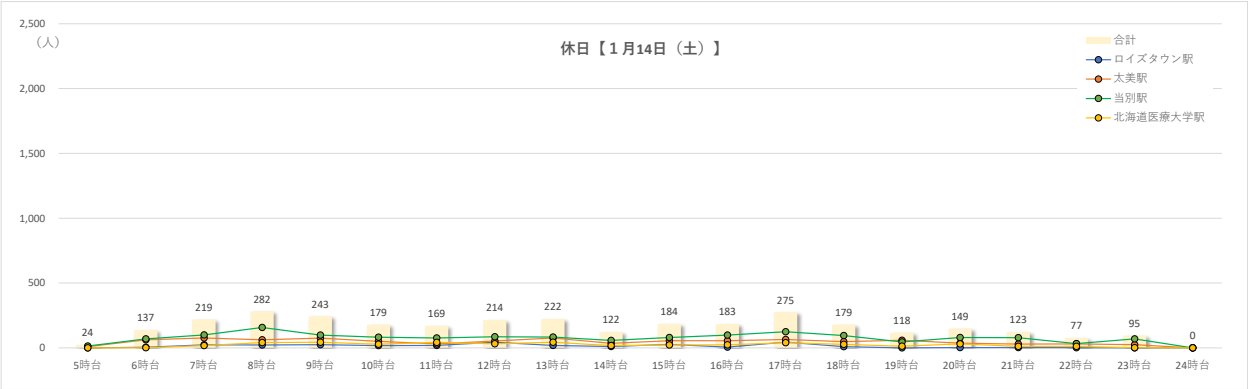


図 2-74 時間帯別乗降者数（冬期休日）

2-3-3 町民の移動ニーズと生活実態

（1） 対象データについて

本項の分析に用いたデータは、2022 年 10 月に実施した町民アンケートに基づくものです。当調査は、町内の移動ニーズや既知の課題を踏まえて、人口減少・高齢化によりバス利用が減少する「青山線エリア」と、居住環境の変化や観光施設・新駅立地が進む状況にありながら、利用の少ないバス路線のある「西当別エリア」に重点を置いたものとしました。エリア別の調査対象世帯数及び回収データの基本属性を以下に示します。

表 2-7 調査の重点エリアと配布数・回収数

	配布数	回収数	回収率
青山線エリア（重点）	278 世帯	114 件	41.0%
西当別エリア（重点）	1,061 世帯	404 件	38.1%
その他エリア	161 世帯	88 件	54.7%
	1,500 世帯	606 件	40.4%

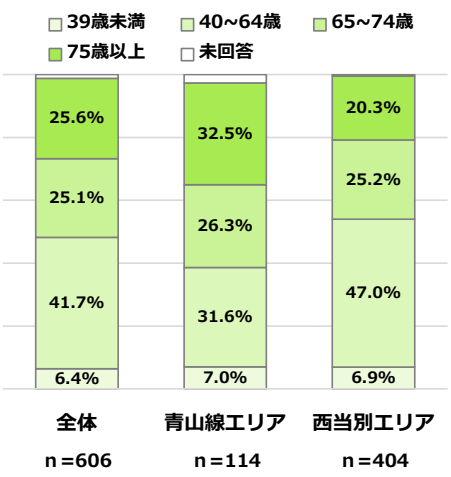


図 2-75 年齢構成比

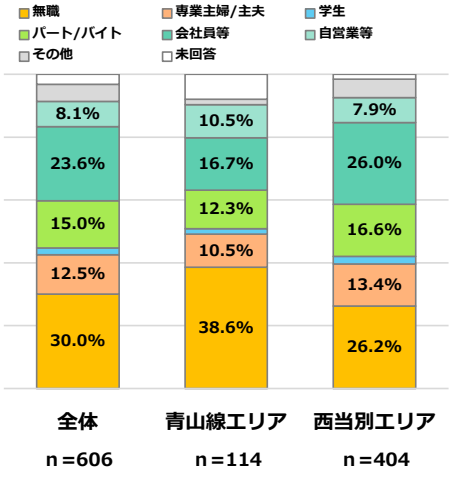


図 2-76 職業構成比

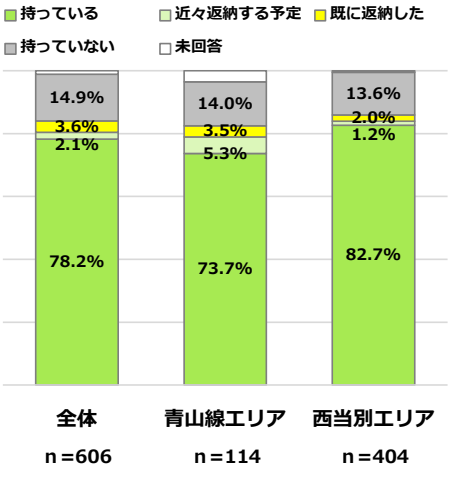


図 2-77 運転免許保有状況

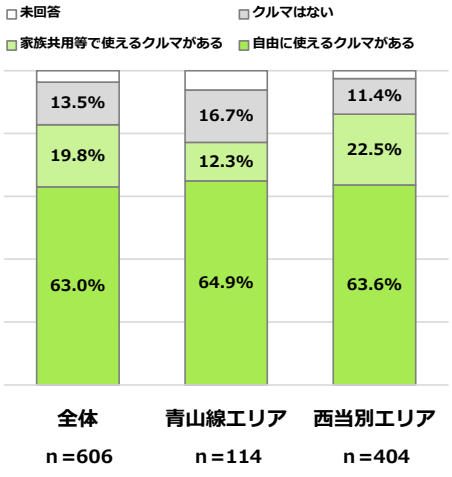


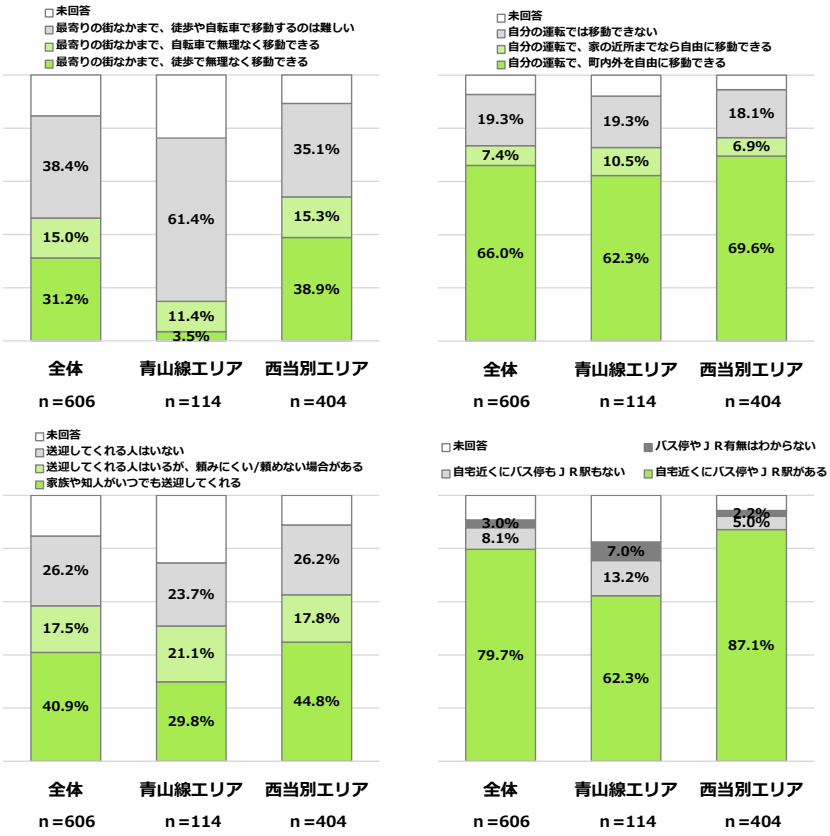
図 2-78 自家用車保有状況

（2） 移動手段と外出実態

■日常的に選択可能な移動手段の状況

買物や通院等の日常の外出において、町民が選択可能な移動手段は、エリアによって差があることがわかります。特に、青山線エリアでは「徒歩圏内」で生活を完結することが難しい状況にあり、運転や送迎の手段喪失後は公共交通が外出を支える唯一の手段となります。また運転や送迎も青山線エリアでは選択できない人が多い状況です。

図 2-79 徒歩・自転車（左上）
図 2-80 自分の運転（右上）
図 2-81 家族等の送迎（左下）
図 2-82 公共交通（右下）



■移動手段が無いために外出を我慢する日数の状況

両エリアとも、移動手段が無いために外出を我慢する日数（以下我慢日数）は冬期に増加する傾向がわかります。また、青山線エリアは西当別エリアに比べて、我慢日数の発生割合及び平均日数が高いことがわかります。

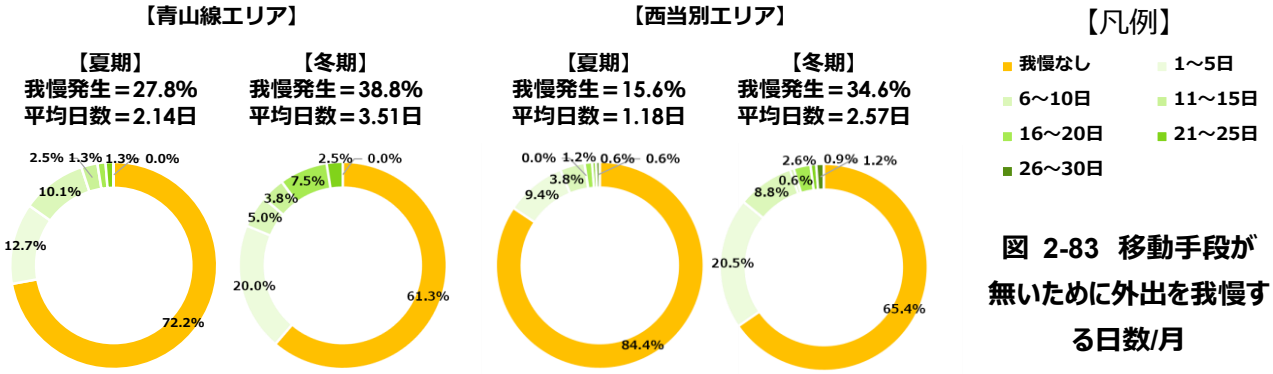


図 2-83 移動手段が無いために外出を我慢する日数/月

CHECK▶

-日常的なサービスへの移動について、市街地化区域のいずれの場所からでも可能になるような公共交通ネットワークづくりが求められます［◀2-3-3-(2)］

-我慢日数が冬期に増加することから、当別町においては冬期の安心・安全な移動手段の創出が重要と言えます。特に、青山線エリアでは、1 年を通じて誰でも利用しやすい公共交通サービスの提供が求められます［◀2-3-3-(2)］

（3） QOL（Quality of life：生活の質）

移動環境の異なる「青山線エリア」と「西当別エリア」を比べると、❶住んでよかったと思うか、❷住み続けたいと思うか、❸住み続けられると思うか、❹自分は幸福だと思うか、という QOL（Quality of Life）に係る評価状況に差が見られることがわかります。特に、「❸住み続けられるか」については、“運転や送迎といった自家用車による移動手段が無くなっても、このまま住み続けられると思いますか”という設問への回答状況を示しており、青山線エリアにおける「問題なく住み続けられる」という回答割合は西当別エリアの半分程度となっています。また、「❹自分は幸福だと思うか」についても、青山線エリアにおける幸福・やや幸福の割合（10 点満点中 7 点以上）は 41.2%となっており、西当別エリアの同 65.1%と大きく差が開いています。

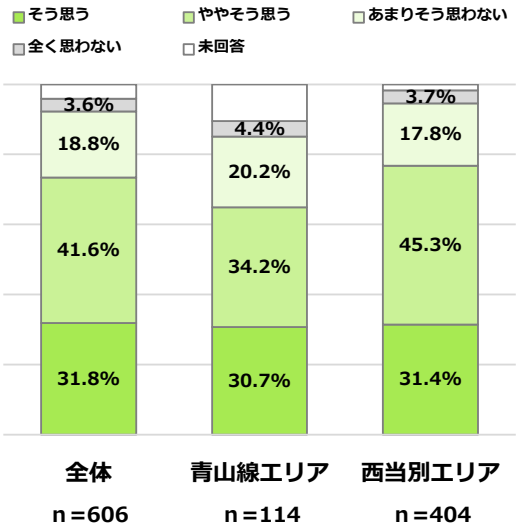


図 2-84 ❶住んでよかったと思うか

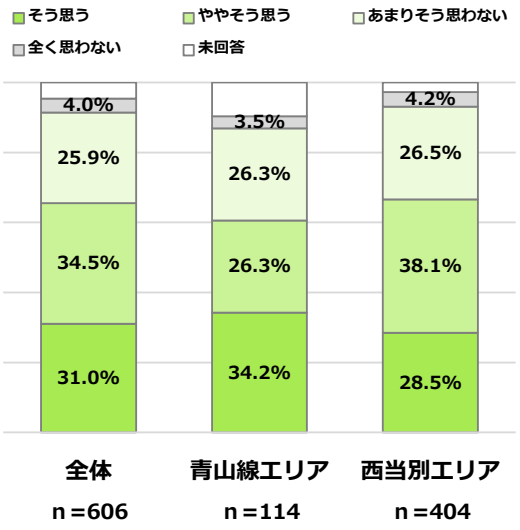


図 2-85 ❷住み続けたいと思うか

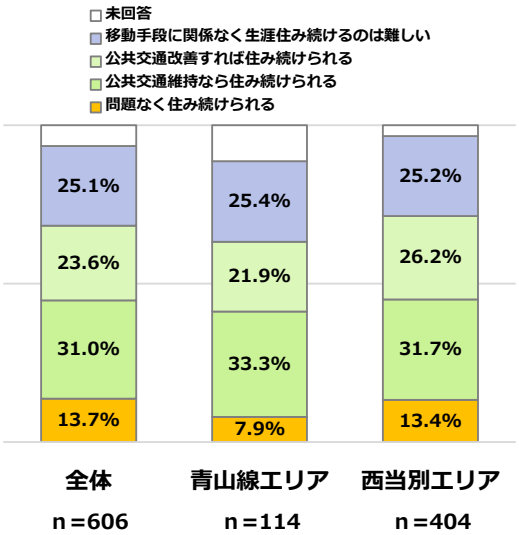


図 2-86 ❸住み続けられると思うか

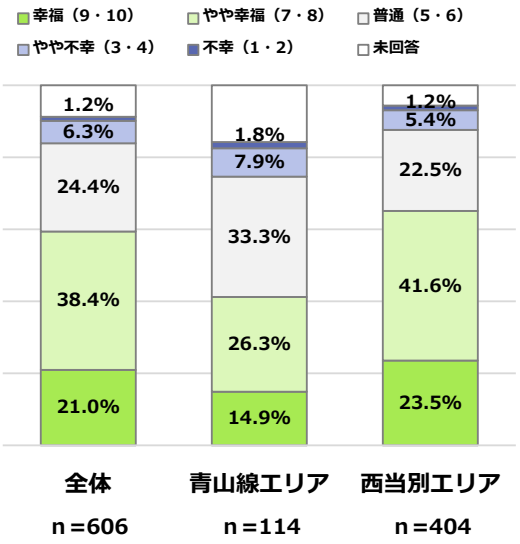


図 2-87 ❹自分は幸福だと思うか

CHECK▶

-移動手段の状況と幸福度等の QOL 評価との間に一定の関係性が窺えます。地域の QOL 向上に向けて移動手段の利便性確保が求められます［◀2-3-3-⑶］

-移動手段の観点から住み続けられるどうかの評価について地域格差が見られます。青山線エリアでは、運転や送迎での外出ができなくなった後の移動手段として公共交通サービスの確保が求められます［◀2-3-3-⑶］

（4） 外出目的と行先

青山線エリアでは、「通勤/通学」での外出が少ない状況が窺えます。一方、西当別エリアは「通勤/通学」での外出が多い状況です。外出の主な行先もエリアによって異なり、青山線エリアでは「本町中心部エリア」や「札幌その他」への移動が多く、西当別エリアでは「札幌その他」「札幌あいの里」「本町中心部エリア」への移動が多い状況です。

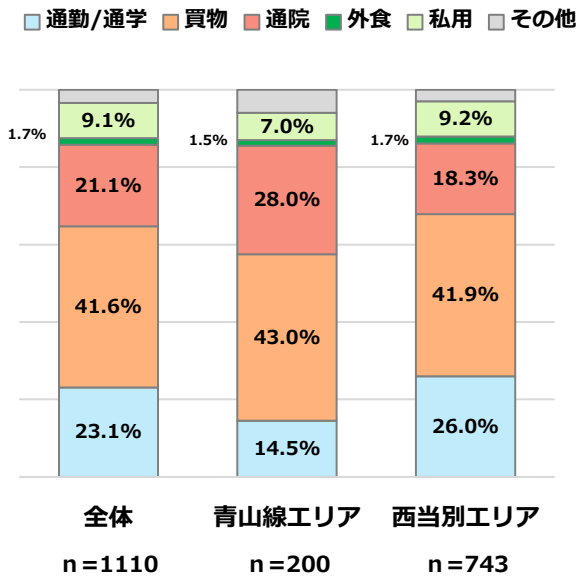


図 2-88 外出目的（夏期）

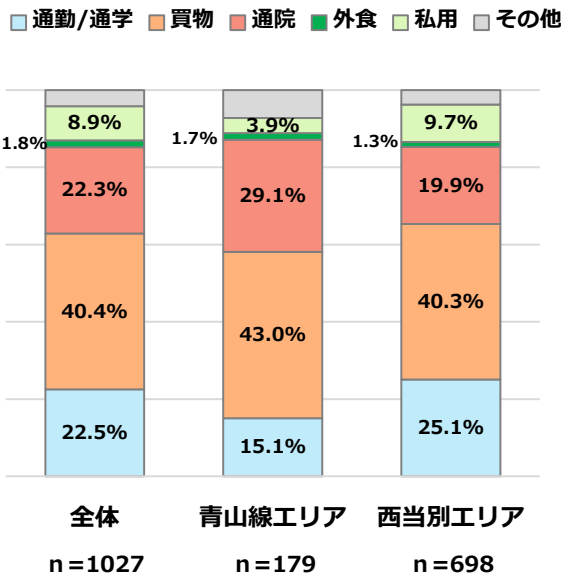


図 2-89 外出目的（冬期）

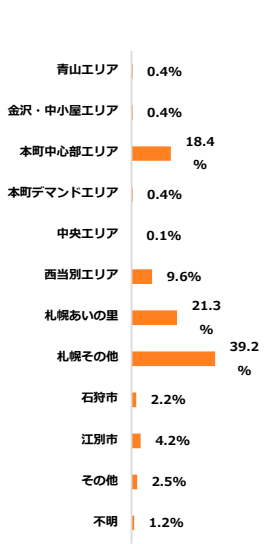


図 2-90 全体

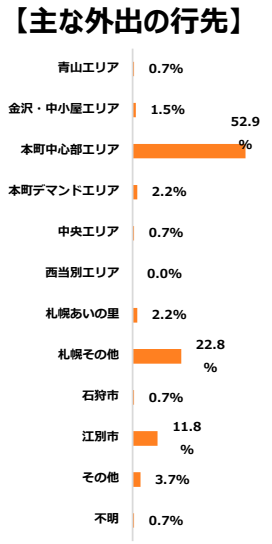


図 2-91 青山線エリア

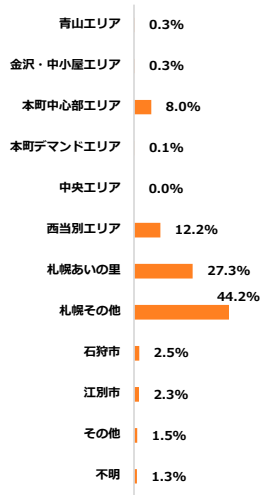


図 2-92 西当別エリア

CHECK▶

-西当別エリアで多い通勤/通学目的の外出は定時性と快適性が求められます。特に札幌方面への移動では、鉄道とのダイヤ接続性が重要となります［◀2-3-3-⑷］

-青山線エリアで多い買物や通院目的の外出は、高齢者ニーズが多いことも踏まえて、ドア to ドア性の向上や乗りやすさの向上、目的施設との連携による利便性向上が求められます［◀2-3-3-⑷］

（5） 外出時の移動手段

青山線エリアでは通勤時に比べて買物や通院時のバス利用比率/送迎比率が高いことが窺えます。一方で冬期にバス利用比率が低下する状況も窺えます。西当別エリアでは、JR 利用比率が高い状況が窺えます。一方で、買物や通院時には、送迎比率が高くなる状況がわかります。

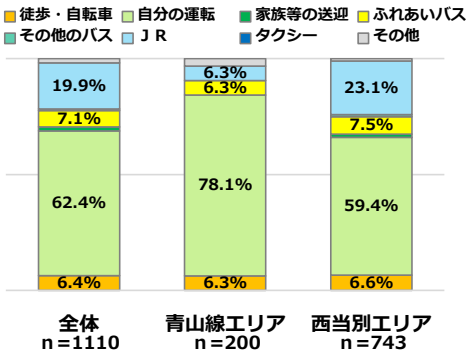


図 2-93 通勤/通学時の移動手段（夏期）

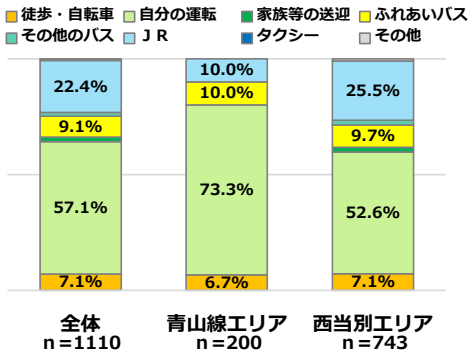


図 2-94 通勤/通学時の移動手段（冬期）

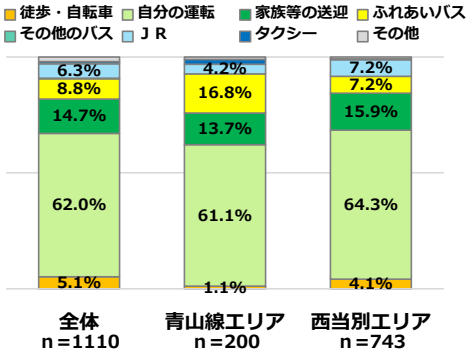


図 2-95 買物時の移動手段（夏期）

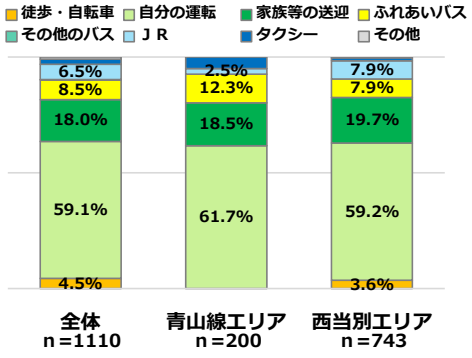


図 2-96 買物時の移動手段（冬期）

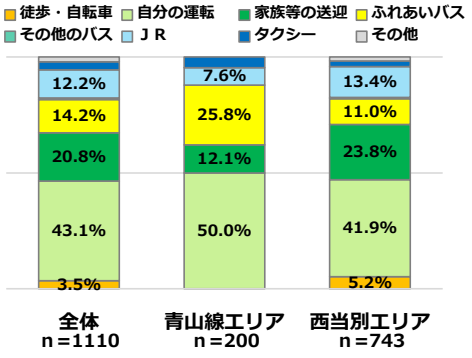


図 2-97 通院時の移動手段（夏期）

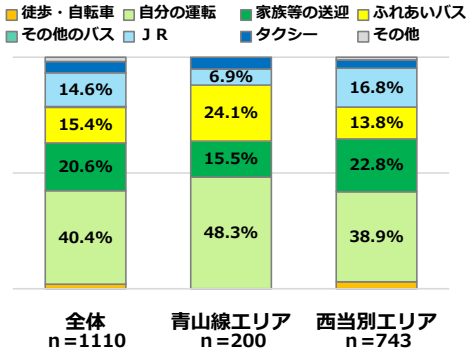


図 2-98 通院時の移動手段（冬期）

CHECK▶

-青山線エリアからの買物・通院手段としての公共交通サービスの維持確保、特に冬期の利便性向上が求められます［◀2-3-3-⑸］

-西当別エリアにおける鉄道駅へのバスの接続性強化により、外出利便性や送迎からのバス転換が求められます［◀2-3-3-⑸］

（6） 買物の主な曜日／外出時間／帰宅時間

青山線エリアでは夏期・冬期ともに、金・土・日曜日の外出が多い状況が窺えます。外出時間（目的地に着く時間）では 10 時が突出して多く、帰宅時間（家に着く時間）11 時と 13 時の 2 つのピークが見られます。帰宅時間には季節差が見られ、冬期には 11 時のピーク割合が高くなっています。西当別エリアでは、青山線エリアに比べて土日の外出比率が高い傾向が窺えます。外出時間は 10 時が突出して多く、帰宅時間は 12 時をピークとして、夏期は 16 時まで、冬期は 15 時までの移動が多い状況です。

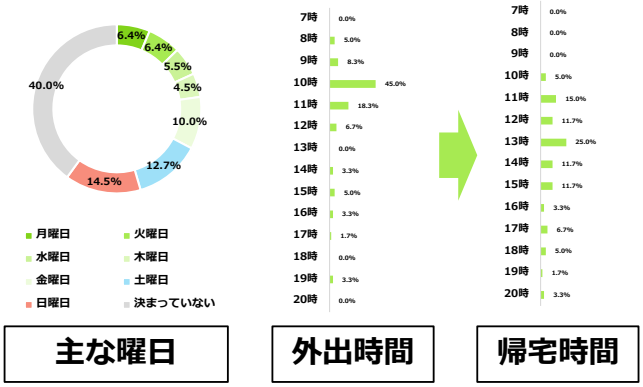


図 2-99 青山線エリアの買物特性（夏期）

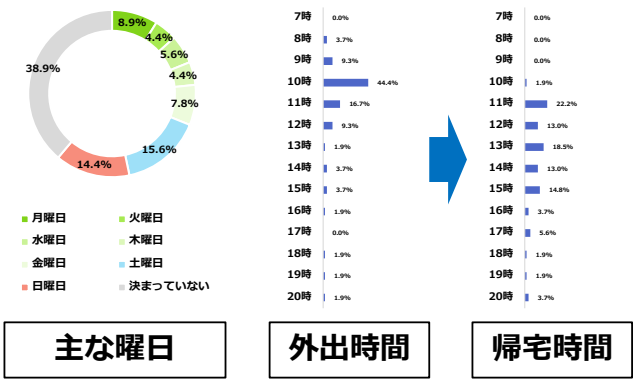


図 2-100 青山線エリアの買物特性（冬期）

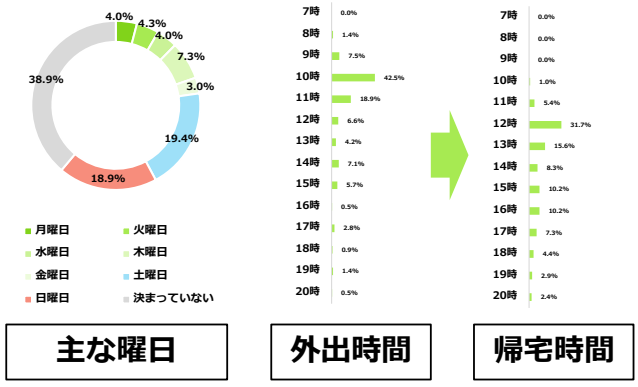


図 2-101 西当別エリアの買物特性（夏期）

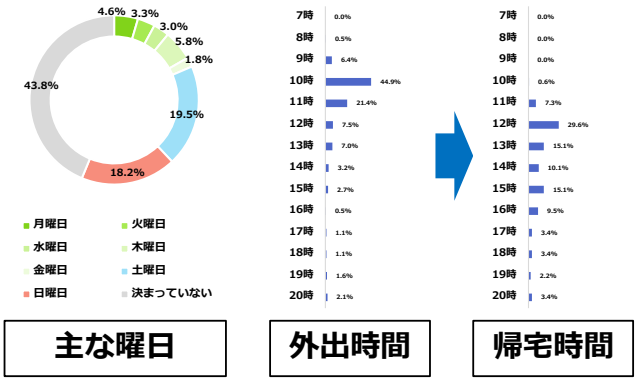


図 2-102 西当別エリアの買物特性（冬期）

CHECK▶

-現状の青山線は土日の運行便が少なく、全体ニーズと乖離しており、運転や送迎からの転換を促進するためにはサービスの見直しが求められます［◀2-3-3-⑹］

-西当別エリアは土日の外出ニーズが高く、サービスの利便性向上や合理化に向けて曜日特性を踏まえた見直しが求められます［◀2-3-3-⑹］

-外出時間と帰宅時間のニーズを踏まえたダイヤの見直しだけではなく、商店や近隣施設等でのバス待ち環境の整備と合わせた対応が求められます［◀2-3-3-⑹］

（7） 通院の主な曜日／外出時間／帰宅時間

青山線エリア・西当別エリアともに、月曜日と金曜日の外出が多い状況が窺えます。特に西当別エリアでは月曜日の比率が高い状況です。外出時間は、青山線エリア・西当別エリアともに 9~10 時に集中しており、夏期は 9 時、冬期は 10 時がピークとなっています。帰宅時間は、青山線エリア・西当別エリアともに 11~16 時に集中しており、夏期に比べて冬期は早い時間がピークとなっています。

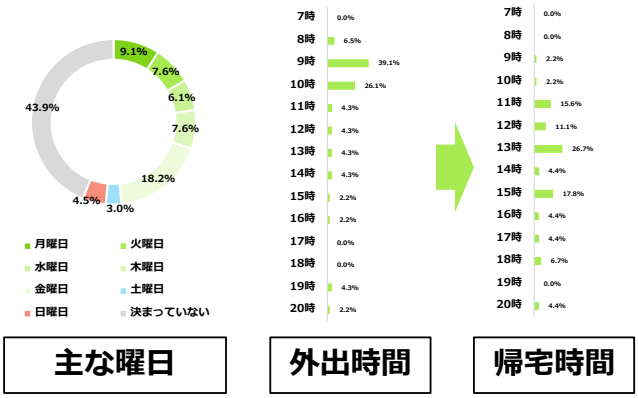


図 2-103 青山線エリアの通院特性（夏期）

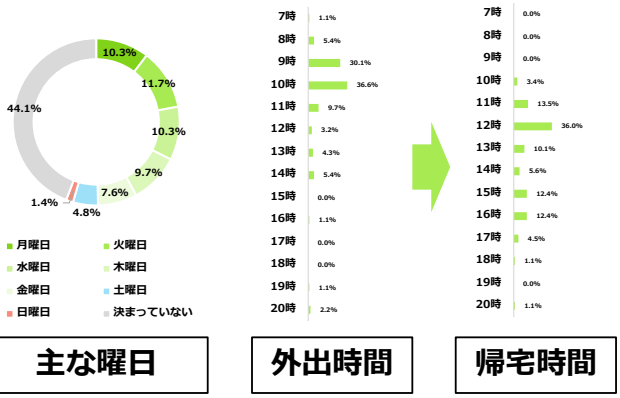


図 2-104 青山線エリアの通院特性（冬期）

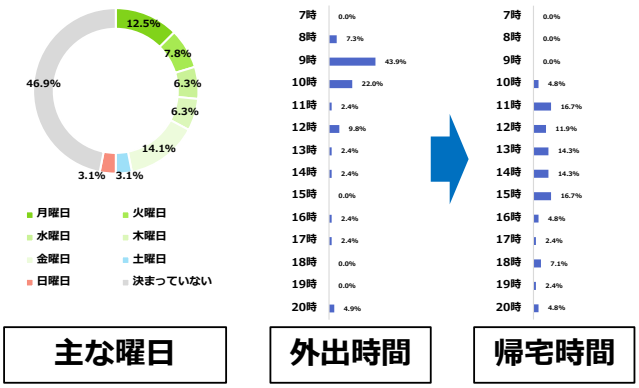


図 2-105 西当別エリアの通院特性（夏期）

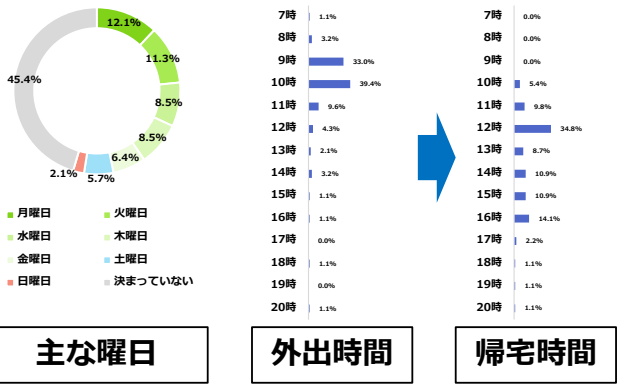


図 2-106 西当別エリアの通院特性（冬期）

CHECK▶

-土日に営業していないことが多い病院への外出ニーズに対しては、曜日特性を踏まえたバスの運行など合理化を進めることが求められます［◀2-3-3-(7)］

-外出時間と帰宅時間については、病院での診察時間等を踏まえたダイヤの見直しだけではなく、病院や近隣施設等でのバス待ち環境の整備と合わせた対応が求められます［◀2-3-3-(7)］

（8） 交通サービス改善の方向性［青山エリア］

青山線エリアでのバスサービス満足度は 26.3%（満足とやや満足の合計）と比較的高い状況といえます。個別項目では、「始発時間」「乗車運賃」「運行経路」の満足率が高く、「情報機能」「乗継利便性」「定時性」の満足率が低いことがわかります。総合的な満足度に対する重要度が高いにも関わらず満足率が低い項目は、「情報機能」「乗継利便性」「運行便数」「定時性」の 4 点が挙げられ、これらの観点を踏まえたサービス改善が求められます。

もしも青山線が廃止された場合には、買物や通院等での生活の不便増大に加えて、定住性にも影響するという意見が寄せられています。青山線が廃止された場合の代替サービスとしては、タクシーを活用したサービスやデマンドバス等のサービスが求められています。

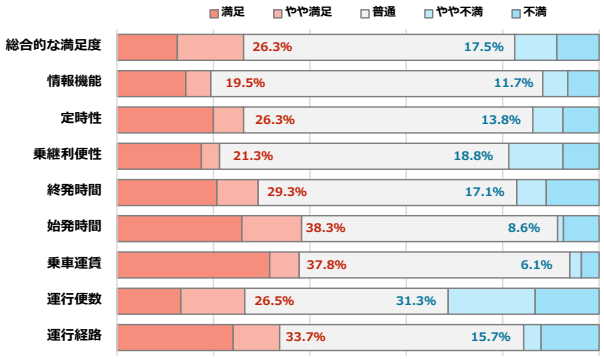


図 2-107 青山線エリアのバスサービス満足度

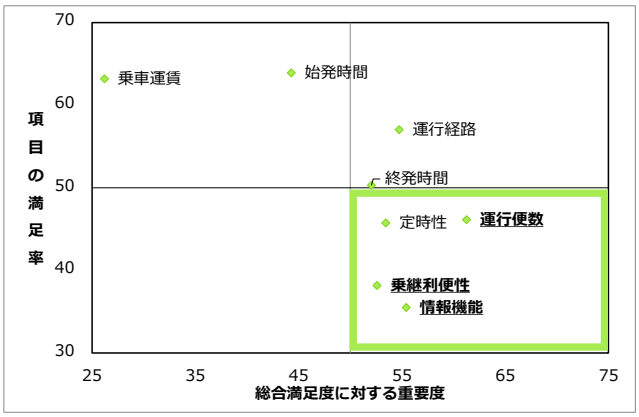


図 2-108 青山線エリアのバスサービス CS 分析※

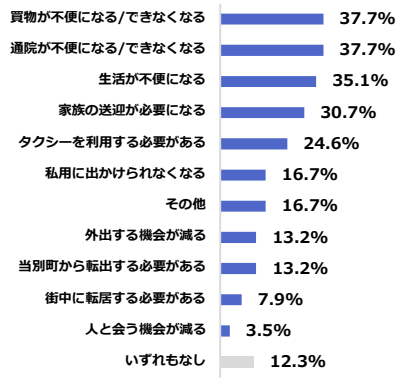


図 2-109 青山線が廃止された場合の影響

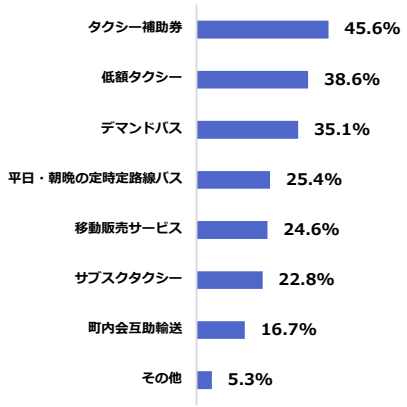


図 2-110 青山線の代替として必要なサービス

CHECK▶

-青山線エリアでは、特に「情報機能」「乗継利便性」の改善が重要視されており、外出の目的地や住民特性も踏まえた抜本的なサービスの見直しが求められます［◀2-3-3-⑻］

定時定路線型の現行サービスの利用減少や利用ニーズの変化を踏まえて、利便性が高くかつ効率的なサービスへの転換が求められます［◀2-3-3-⑻］

※CS 分析（Customer Satisfaction）

CS 分析は、サービスの総合的な満足度を効果的・効率的に改善するためにどの個別項目を改善させるべきかを定量的に分析する手法です。日本語では「顧客満足度分析」と訳されます。

（9） 交通サービス改善の方向性［西当別エリア］

西当別エリアでのバスサービス満足度は 23.5%であり青山線エリアに比べて低い状況といえます。個別項目では、「乗車運賃」「運行経路」「始発時間」の満足率が高く、「乗継利便性」「運行便数」「情報機能」の満足率が低いことがわかります。総合的な満足度に対する重要度が高いにも関わらず満足率が低い項目は、「乗継利便性」「運行便数」「定時性」「情報機能」の 4 点が挙げられ、これらの観点を踏まえたサービス改善が求められます。

西当別エリアで運行するあいの里金沢線と西当別道の駅線の利用実態では、「路線を使い分けている」「西当別道の駅線のみを利用している」という割合は少なく、それらの回答者においても外出時のバス利用が少ないことから西当別道の駅線の利用ニーズが低いと言えます。必要とされる移動サービスについては、あいの里金沢線やタクシーを活用したサービスのニーズが比較的高い状況です。

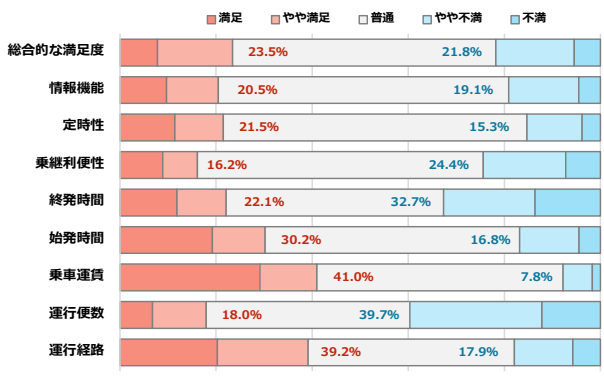


図 2-111 西当別エリアのバスサービス満足度

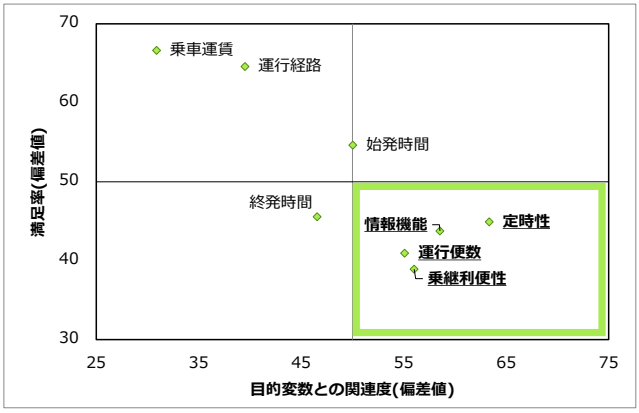


図 2-112 西当別エリアのバスサービス改善分析

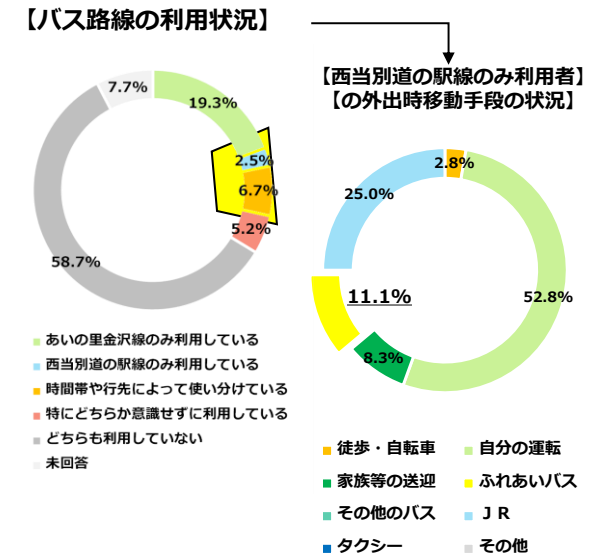


図 2-113 西当別エリアでのバス利用実態

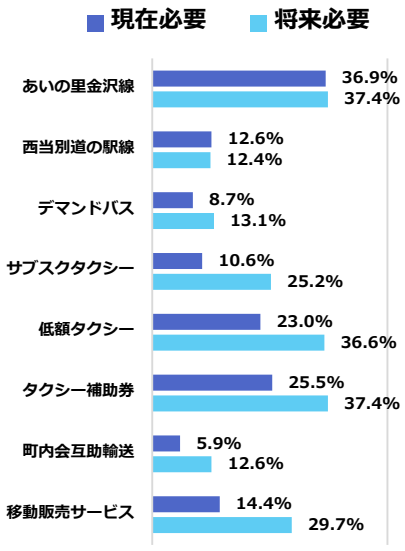


図 2-114 西当別エリアに必要な移動サービス

CHECK▶

-西当別エリアでは、特に「乗継利便性」「運行便数」「定時性」の改善が重要視されており、外出の目的地や住民特性も踏まえた運行リソース再配分等の見直しが求められます［◀2-3-3-⑼］

-求められるサービス内容を踏まえて、現行サービスの精査と将来的なニーズ対応へ向けたサービスの検討が求められます［◀2-3-3-⑼］

2-4　地域公共交通の課題と役割

ここでは、「2-1 地域の概況」「2-2 地域公共交通サービスの概況」「2-3 町民や来訪者の移動ニーズ」を踏まえて、当別町における地域公共交通の課題と、現行及び将来の公共交通サービスの役割について示します。

2-4-1　地域公共交通の課題

（1）　エリア特性を踏まえた地域公共交通ネットワークの維持・形成

【課題の根拠となる調査結果等】	【現状・問題点】	【課題】
2-1-2、2-3-3	● 冬期の豪雪による交通障害	エリア特性を踏まえた地域公共交通ネットワークの維持・形成［サービスの量的確保］
2-1-4、2-1-5、2-1-6、2-1-9、2-2-1	● 公共交通空白地の存在	
2-1-3、2-1-5	● 高齢化の進行	
2-1-3、2-1-5	● 人口減少の進行	
2-2-2、2-2-3、2-3-1、2-3-3	● バス利用者の減少	
2-3-1、2-3-3	● 外出の曜日特性	
2-3-1、2-3-3	● 外出の時間特性	
2-1-5、2-1-6、2-1-7、2-1-9、2-3-2	● JR 駅を中心とした市街地形成	
2-1-1、2-1-6、2-1-7、2-3-2、2-3-3	● 札幌市への生活需要	
（西当別エリアの新たな宅地造成）	● 新たな居住ニーズ	
（西当別エリアの新たな観光需要）	● 新たな観光ニーズ	

（2）　地域公共交通サービスの利便性向上

【課題の根拠となる調査結果等】	【現状・問題点】	【課題】
2-1-2、2-3-3	● 冬期の遅延・運休の発生	地域公共交通サービスの利便性向上［サービスの質的確保］
2-1-2、2-3-3	● 充実した情報提供の必要性	
2-1-3、2-1-5	● 高齢化の進行	
（一般提な社会情勢に基づく観点）	● スマートフォンの普及	
（一般提な社会情勢に基づく観点）	● デジタル技術の発展	
（一般提な社会情勢に基づく観点）	● キャッシュレス需要の増加	
2-1-5、2-1-6、2-1-7、2-1-9、2-3-2	● JR 駅を中心とした市街地形成	
2-1-1、2-1-6、2-1-7、2-3-2、2-3-3	● 札幌市への生活需要	

（3） 地域公共交通サービスの提供に要するリソース確保

【課題の根拠となる調査結果等】	【現状・問題点】	【課題】
2-2-2、2-2-3、2-3-1、2-3-3	● バス利用者の減少	地域公共交通サービスの提供に要するリソース確保［サービスリソースの確保］
2-1-3	● 人口減少の進行	
2-2-1、2-2-2、2-2-3	● 運行経費の増大	
2-2-3	● 負担金/補助金による経営	
2-2-2、2-2-3、2-3-3	● 利用の少ない路線の顕在化	
2-2-2、2-2-3	● 運転手不足/高齢化	

（4） 自家用車依存脱却に向けた公共交通の利用促進

【課題の根拠となる調査結果等】	【現状・問題点】	【課題】
2-3-3	● 高い自家用車依存	自家用車依存脱却に向けた公共交通の利用促進［サービス利用の意識醸成］
2-1-8、2-3-3	● 免許返納者数の増加	
2-2-2、2-2-3、2-3-1、2-3-3	● バス利用者の減少	
（一般提な社会情勢に基づく観点）	● SDGs・低炭素社会の要請	

2-4-2 既存の地域公共交通サービスが担う役割等

（1） 市街地予約型線

市街地予約型線は、本町市街地を運行区域とする予約型の乗合交通です。自宅または指定施設で乗降が可能なドア to ドア性の高いサービスであるため、高齢者や障がい者、中学生といった「交通弱者の足」としての役割を果たしています。一方で、利用者数が少ないことや運行エリアが限定的であること、連絡手段の無い場合に予約等の不便が発生することなどの問題点も多い状況です。今後は、サービスの維持確保と併せて、ニーズの高いエリアへの区域拡大や予約等の利便性向上が求められます。また、運賃収入や関係機関の負担金だけではサービスの維持は困難なため、地域内フィーダー系統補助の継続的な活用が必要です。

役　　割	■ 本町市街地の交通弱者の足（市街地内での移動手段）
方 向 性	■ サービスの維持確保　■ 区域拡大や利便性向上
維持要件	■ フィーダー補助による運行経費の確保　■ 運賃収入確保

（2） あいの里金沢線

あいの里金沢線は、北海道医療大学～当別駅～スウェーデンヒルズ～太美駅～あいの里キャンパスを結ぶ定時定路線型の乗合交通で、主要系統に地域間幹線系統補助を受けているバス路線です。北海道医療大学への通学や通院、本町エリアと西当別エリア間の移動、スウェーデンヒルズ住民の生活の足、札幌あいの里地区へのアクセスなど、多様な生活ニーズを支える役割を担っています。また、冬期の豪雪等で鉄道が運休した際にも当該路線は運行可能な場合も多く、冬期交通障害発生時の移動手段としても重宝されています。一方で、利用の多い便と少ない便の乖離が大きいことや新たな移動ニーズの発生が予測されることなどを踏まえて、他の路線も含めて一体的なサービスの見直しが求められます。また、運賃収入や関係機関の負担金だけではサービスの維持は困難なため、地域間幹線系統補助の継続的な活用が必要です。

役　　割	■ 北海道医療大学への通学や通院　■ 本町エリアと西当別エリア間の移動の足 ■ スウェーデンヒルズ住民の生活の足　■ 札幌あいの里地区への町外アクセス手段 ■ 町内の各鉄道駅へのアクセス手段
方 向 性	■ 新たなニーズへの対応　■ 他路線も含めた一体的なサービスの見直し
維持要件	■ 地域間幹線系統補助による運行経費の確保　■ 運賃収入確保 ■ ネットワーク全体の運行経費の効率化

（3） 青山線

青山線は、町内北東部に位置する青山エリアと当別駅を結ぶ定時定路線型の乗合交通で、青山エリアに居住する高齢者等の買物や通院の足としての役割を担っています。また、総数は少ないものの通勤や通学での利用者も散見され、青山エリアの住民にとって必要なサービスと言えます。一方で、利用者数の減少は著しく、利用者のいない便も多いことから、サービスの見直しによる効率化と利便性向上による利用拡大が求められます。また、運賃収入や関係機関の負担金だけではサービスの維持は困難なため、フィーダー系統補助の継続的な活用が必要です。

役　　割	● 青山エリア住民の本町市街地への移動手段（主に買物・通院）
方 向 性	● サービスの見直し（サービス見直しによる移動手段の維持確保）
維持要件	● フィーダー補助による運行経費の確保　● サービス見直しによる運行経費の効率化

（4） 西当別道の駅線

西当別道の駅線は、スウェーデンヒルズ～太美駅～道の駅を結ぶ定時定路線型の乗合交通で、一部系統にフィーダー系統補助を受けているバス路線です。利用者の多くはスウェーデンヒルズの住民であり、通勤や通学で太美駅までの移動手段としての役割を担っています。また、休日には道の駅から太美駅の区間で利用されていますが、当該路線の単独運行区間である太美スターライト地区や西当別コミュニティセンター周辺での利用はあまり見られません。西当別エリアが新しい宅地造成や新駅開業などのニーズの変化が著しいことを踏まえると、利用の少ない便や経路についてはサービスの見直しが求められます。また、運賃収入や関係機関の負担金だけではサービスの維持は困難なため、フィーダー系統補助の継続的な活用が必要です。

役　　割	● スウェーデンヒルズ住民の生活の足　● 休日の道の駅への移動手段
方 向 性	● 新たなニーズへの対応　● サービスの見直し
維持要件	● フィーダー補助による運行経費の確保　● サービス見直しによる運行経費の効率化

（5） 月形当別線

月形当別線は、JR 札沼線（学園都市線）の北海道医療大学駅以北区間廃止に伴い、月形駅から当別駅を結ぶ路線として運行しています。利用者は月形町民が多く、当別町内へのアクセスや札幌方面へのアクセスを目的とした JR 駅までの移動手段を担っています。また、利用は少ないものの、中小屋・金沢エリアの唯一の移動手段であり、本町エリアでの経路変更や利便性向上や地域間幹線系統補助等の活用による路線の持続性確保が求められます。

役　　割	■ 月形方面から当別町への移動手段　■ 中小屋・金沢エリア住民の移動手段
方 向 性	■ 町内の経路見直し　■ サービスの維持確保
維持要件	■ 鉄道廃止代替基金の活用　■ 運賃収入確保 ■ 地域間幹線系統補助等による運行経費の確保

（6） JR 札沼線（学園都市線）

JR 札沼線（学園都市線）は、札幌市と当別町を結ぶ基幹交通です。町内には、西からロイズタウン駅、太美駅、当別駅、医療大学駅の駅が立地しています。これらの駅は、町民の町内移動や町外移動の拠点、町内への通勤・通学者の移動拠点、観光客の移動拠点などそれぞれ特色ある役割を担っています。また、いずれの駅も町内の公共交通の結節点となっており、鉄道とバスのダイヤ接続性の強化、乗継拠点としての待合利便性強化などが求められます。

役　　割	■ ロイズタウン駅▶ロイズタウン工場への観光客や従業員等の移動拠点 ■ 太美駅▶西当別エリア住民の移動拠点、道の駅来訪者の移動拠点 ■ 当別駅▶本町及びその周辺エリア住民の移動拠点、町内他エリアからの来訪拠点 ■ 北海道医療大学駅▶学生や大学関係者、通院者の移動拠点
方 向 性	■ 鉄道とバスのダイヤ接続性強化　■ 駅での待合利便性強化
維持要件	■ 駅前広場や駐車場等の適切な維持等

2-4-3 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用

前項で示したとおり、町内の公共交通であるコミュニティバスの維持確保にあたっては、「地域間幹線系統補助」と「地域内フィーダー系統補助」を活用しており、以下に、コミュニティバスの各系統における補助メニュー活用有無を示しております。また、今後のサービス維持確保に向けた取組として「路線の再編」を行った場合には、再編後における各系統の補助活用要否を検討し、直ちに本計画の見直しを行うことで補助メニューの適切な活用を行います。

表 2-8 コミュニティバス等の各系統の役割と補助メニュー活用有無

路線名称	地域内での役割	補助メニューの活用有無
01 市街地予約型線	・JR 当別駅及び地域間幹線系統であるあいの里金沢線に接続し、本町市街地内の移動や幹線交通へのアクセスなどを支える支線交通	・地域内フィーダー系統補助
02 あいの里金沢線	・北海道医療大学～本町市街地～スウェーデンヒルズ～西当別市街地～札幌あいの里地区を運行する幹線交通 ・町内 2 つの人口集積地区間の移動や、各居住地区から JR 駅への移動、北海道医療大学への通学、札幌へのアクセスなどを担う	・地域間幹線系統補助
03 青山線	・JR 当別駅及び地域間幹線系統であるあいの里金沢線に接続し、青山地区（みどり野含む）の住民の移動を支える支線交通	・地域内フィーダー系統補助
04 西当別道の駅線	・JR 太美駅及び地域間幹線系統であるあいの里金沢線に接続し、スウェーデンヒルズ・西当別市街地・太美スターライト等・道の駅間の移動や幹線交通へのアクセスなどを支える支線交通	・地域内フィーダー系統補助
05 月形当別線	・月形町～当別町中小屋・金沢～JR 北海道医療大学駅～JR 当別駅を運行する幹線交通 ・月形町からの JR アクセスや、中小屋・金沢地区の住民の移動を担う	・地域間幹線系統補助等