

2-2.二次交通の運行頻度・容量調査

1)調査方法（調査手法・調査対象）

(1)目的

外国人旅行者数の増加と国籍の多様化が進む中で、旅行の形態も多様化が進んでいる。これまでは広大なエリアに点在する観光地を合理的に観光するために、貸切バスを利用した団体旅行の形態がほとんどであったが、近年では、公共交通機関を利用する個人旅行者の数が目に見えて増加している。その様子は、札幌駅や新千歳空港の交通拠点、主要な観光地などで実感できるようになってきた。

多くの個人旅行者にとっては、空港や駅と目的とする観光地を結ぶ二次交通の運行頻度、容量、快適さなどの利便性が、旅行を円滑に楽しむための重要な条件になっていることから、この章では、運行頻度、容量、乗り継ぎの利便性の観点から主要観光地の二次交通の現状を分析し、訪日外国人旅行者が地域を円滑に周遊するための課題を抽出することとした。

(2)調査対象と手法(対象・調査項目)

訪日外国人旅行者が、始めに主要観光地から最寄りの駅などに移動し、次にその最寄りの駅から地域内の主要駅・主要空港に移動し、さらに地域外の主要駅・主要空港に移動するという段階的な移動を想定して、道央・道南・道北・道東地域の主要観光地と主要駅・主要空港・最寄りの駅を結ぶ二次交通を調査の対象とした。

具体的な主要観光地、主要鉄道駅、主要空港、最寄りの駅は、表-8「主要観光地、主要鉄道駅、主要空港、最寄りの駅」に整理した。

運行頻度は、道内時刻表（交通新聞社発行 2015年6月号）、北海道都市間バス時刻表（一般社団法人北海道バス協会発行）、各運輸事業者のホームページから、対象区間を調査した。

乗り継ぎの利便性、容量は、地域別ヒアリングで収集した二次交通に関する意見や要望を参考にして、具体的な観光地の二次交通の運行ダイヤと乗り継ぎ時間を調査した。

貸切バスの容量は、貸切バスが団体旅行の重要な手段であると位置づけ、北海道内の貸切バス車両数の推移を調査して、その容量の調査に代えた。

表-8 主要観光地、主要鉄道駅、主要空港、最寄りの駅

地域	主要観光地	主要鉄道駅	最寄りの駅	主要空港
道央	白い恋人パーク	札幌駅	同左	新千歳空港
	藻岩山		小樽駅	
	小樽運河		登別駅	
	登別温泉		洞爺駅	
	昭和新山		倶知安駅	
	洞爺湖			
	ニセコグランヒラフ			
道南	函館山	函館駅	同左	函館空港
	五稜郭公園			
	湯の川温泉			
	大沼公園		大沼公園駅	
道北	旭山動物園	旭川駅	同左	旭川空港
	上野ファーム			
	ファーム富田		富良野駅	
	フラノマルシェ			
	黒岳		上川駅	
道東	阿寒湖	釧路駅	同左	たんちょう釧路空港
	釧路フィッシャーマンズワーフMOO			
	摩周湖		摩周駅	
	十勝川温泉	帯広駅	同左	とかち帯広空港
	紫竹ガーデン			
	博物館網走監獄	網走駅	同左	女満別空港
	流水観光船オーロラ号			
知床五湖	知床斜里駅			

2)調査結果

(1)運行頻度

主要観光地と主要駅、主要空港、最寄りの駅を結ぶ二次交通の運行頻度を、表-9「主要観光地と主要駅、主要空港、最寄りの駅の二次交通と運行頻度」に整理して、一日当たりの運行本数が5本未満の区間を青色でマークした。

表-9 主要観光地と主要駅、主要空港、最寄りの駅の二次交通と運行頻度

主要観光地	起点	利用交通機関		着地	運行本数/日	特記
		種類	名称			
白い恋人パーク	札幌駅	地下鉄	南北線、東西線	地下鉄宮の沢駅	169	
藻岩山	札幌駅	地下鉄	南北線、東西線	地下鉄円山公園駅	169	
	(乗り継ぎ)	路線バス	ロープウェイ線	ロープウェイ入り口	43	
小樽運河	札幌駅	鉄道	函館本線	小樽駅	81	快速、普通
	札幌駅バスターミナル	都市間バス	中央バス/JRバス	小樽駅	71	高速バス
登別温泉	札幌駅	鉄道	千歳線、室蘭本線	登別駅	15	特急、急行
	(乗り継ぎ)	路線バス	道南バス	登別温泉	38	
	札幌駅バスターミナル	都市間バス	中央バス	登別温泉	1	
	新千歳空港	都市間バス	道南バス	登別温泉	1	
昭和新山/洞爺湖	札幌駅	鉄道	千歳線、室蘭本線	洞爺駅	10	特急
	(乗り継ぎ)	路線バス	道南バス	洞爺湖温泉	19	
	(乗り継ぎ)	路線バス	道南バス	昭和新山	4	
	札幌駅バスターミナル	都市間バス	道南バス	洞爺湖温泉	4	
	(乗り継ぎ)	路線バス	道南バス	昭和新山	4	
ニセコ	札幌駅	鉄道	函館本線	小樽駅	81	快速、普通
	(乗り継ぎ)	鉄道	函館本線	倶知安駅	27	
	(乗り継ぎ)	路線バス	ニセコバス/道南バス	ひらふウエルカムセンター	(冬季) 13	
	札幌駅バスターミナル	都市間バス	中央バス	ニセコいこいの村	2	冬期
	新千歳空港	都市間バス	中央バス/ニセコバス	ヒラフウエルカムセンター	4	冬期
函館山	函館駅	市電	函館市	十字街電停	148	
五稜郭公園	函館駅	市電	函館市	五稜郭公園前	148	
	函館空港	空港連絡バス	函館バス	五稜郭公園前	18	
湯の川温泉	函館駅	市電	函館市	湯の川	148	
	函館空港	シャトルバス	函館帝産バス	湯の川	27	
大沼公園	函館駅	鉄道	函館本線	大沼公園駅	12	特急、普通
	函館空港	空港連	大沼交通バス	大沼公園	3	
旭山動物園	旭川駅	路線バス	旭川電気軌	旭山動物園	15	

主要観光地	起点	利用交通機関		着地	運行本数/日	特記
		種類	名称			
			道			
	旭川空港	空港連絡バス	旭川電気軌道	旭山動物園	2	
上野ファーム	旭川駅	鉄道	石北本線	桜岡駅	11	
	旭川駅	路線バス	道北バス	上野ファーム前	3	
ファーム富田	旭川駅	路線バス	ふらのバス	中富良野	8	
	旭川駅	鉄道	富良野線	中富良野駅	13	
	旭川空港	路線バス	ふらのバス	中富良野	8	
	富良野駅	路線バス	ふらのバス	中富良野	8	
	富良野駅	鉄道	富良野線	中富良野駅	14	
フラノマルシェ	旭川駅	鉄道	富良野線	旭川駅~富良野駅	13	
	旭川駅	路線バス	ふらのバス	富良野駅	8	
黒岳	旭川駅	鉄道	石北本線	上川駅	12	
	(乗り継ぎ)	路線バス	道北バス	層雲峡	11	
	旭川駅	路線バス	道北バス	層雲峡	7	
阿寒湖	釧路駅/ 釧路空港	路線バス	阿寒バス	阿寒湖	4	
釧路フィッシャーマンズワーフMOO	釧路駅	徒歩			徒歩	
	釧路空港	路線バス	阿寒バス	釧路フィッシャーマンズワーフMOO	12	
摩周湖	釧路駅	鉄道	釧網線	摩周駅	8	
	(乗り継ぎ)	路線バス	阿寒バス	摩周湖	2	
	網走駅	鉄道	釧網線	摩周駅	5	
	(乗り継ぎ)	路線バス	阿寒バス	摩周湖	2	
十勝川温泉	帯広駅	路線バス	十勝バス	十勝川温泉	8	
紫竹ガーデン	帯広駅	なし	なし	なし	0	
博物館網走監獄	網走バスターミナル	路線バス	網走バス	博物館網走監獄	6	
流水観光オーロラ号	網走駅	路線バス	網走バス	おーろら乗船場	16	
知床五湖	網走駅	路線バス	網走バス	知床斜里駅	4	
	(乗り継ぎ)	路線バス	網走バス/ 斜里バス	知床五湖	3	
	網走駅	鉄道	釧網線	知床斜里駅	9	
	(乗り継ぎ)	路線バス	網走バス/ 斜里バス	知床五湖	3	
	女満別空港	空港連絡バス	網走バス/ 斜里バス	ウトロ温泉バスターミナル	3	
	(乗り継ぎ)	路線バス	網走バス/ 斜里バス	知床五湖	6	

23 個所のすべての主要観光地に、主要駅、最寄りの駅から鉄道、バス、地下鉄を利用して行くことができ、さらに 8 個所の主要観光地には、主要空港から直接バスを利用して行く事ができる。一日当たりの運行本数が 5 本未満の区間については、具体的な交通ダイヤを調査してその利便性を明らかにし、その結果は次の項目で触れる。

次に、それぞれの地域内にある主要鉄道駅と主要空港を結ぶ二次交通の運行頻度を、表-10「地域内の主要鉄道駅と主要空港を結ぶ二次交通と運行頻度」に整理した。

表-10 地域内の主要鉄道駅と主要空港を結ぶ二次交通と運行頻度

地域	主要鉄道駅	主要空港	利用交通機関		運行本数 /日	特記
			種類	名称		
道央	札幌駅	新千歳空港 (駅)	鉄道	千歳線	59	エアポートの み
	札幌駅	新千歳空港ターミナル	空港連絡バス	中央バス/ 北都バス	49	
道南	函館駅	函館空港	空港連絡バス	函館帝産バス	27	
	大沼公園駅	函館空港	空港連絡バス	大沼交通	3	
道北	旭川駅	旭川空港	空港連絡バス	旭川電気軌道/ ふらのバス	17	
道東	釧路駅	たんちょう釧路空港	空港連絡バス	阿寒バス	12	
	帯広駅	とちち帯広空港	空港連絡バス	十勝バス	7	
	網走駅	女満別空港	空港連絡バス	網走バス	16	
	知床斜里駅(斜里バスターミナル)	女満別空港	空港連絡バス	斜里バス/ 網走バス	4	

航空の発着時間に合わせて概ね空港連絡バスが運行している。但し、新千歳空港が天候のために全面閉鎖となり欠航したときや大幅な遅延が発生したときには、新千歳空港から札幌市内に移動する交通機関がなくなって陸の孤島になる事例が起きた。JR や空港連絡バスの臨時運行と空港の運行情報、ホテル客室情報の提供など何らかの対応策が必要と考える。

次に、北海道の広域にわたって訪日外国人旅行者が移動するためには、長距離区間を結ぶ二次交通の整備が必要になってくる。地域外の主要鉄道駅と主要空港を結ぶ二次交通の運行頻度を、表-11「地域外の主要鉄道駅と主要空港を広域に結ぶ二次交通と運行頻度」に整理した。

表-11 地域外の主要鉄道駅と主要空港を広域に結ぶ二次交通と運行頻度

地域	主要鉄道駅/空港	主要鉄道駅/空港	利用交通機関		運行本数/日	特記
			種類	名称		
道央道南	札幌駅	函館駅	鉄道	千歳線、室蘭本線、函館本線	10	特急、急行
	札幌駅前ターミナル	函館駅	都市間バス	中央バス他4社	14	
	新千歳空港	函館空港	航空	ANA	2	
	丘珠空港	函館空港	航空	HAC	6	
道央道北	札幌駅	旭川駅	鉄道	函館本線	30	特急
	札幌駅前ターミナル	旭川駅	都市間バス	中央バス他2社	37	
	札幌駅	富良野駅	鉄道	函館本線、根室本線	10	滝川駅・富良野駅間の運行本数を記載した
	札幌駅前ターミナル	富良野駅	都市間バス	中央バス	10	
	札幌駅	上川駅	鉄道	函館本線、石北本線	4	特急
道央道東	札幌駅	釧路駅	鉄道	千歳線、石勝線、根室本線	6	特急
	札幌駅前ターミナル	釧路駅	都市間バス	中央バス他2社	5	
	新千歳空港	釧路空港	航空	ANA	3	
	丘珠空港	釧路空港	航空	HAC	4	
	札幌駅	帯広駅	鉄道	千歳線、石勝線、根室本線	11	特急
	札幌駅前ターミナル	帯広駅	都市間バス	中央バス他4社	10	
	新千歳空港ビル	帯広駅	都市間バス	北都交通他1社	4	夏期のみ
	札幌駅	網走駅	鉄道	函館本線、石北本線	4	特急
	札幌駅前ターミナル	網走駅	都市間バス	中央バス他2社	9	
	新千歳空港	女満別空港	航空	ANA/JAL	7	
札幌中央バスターミナル	斜里バスターミナル(知床斜里駅)	都市間バス	斜里バス	1		
道北道東	旭川駅	帯広駅	都市間バス	道北バス他2社	4	
	旭川駅	釧路駅	都市間バス	道北バス他1社	2	

道央地域の札幌駅、新千歳空港を主要結節点として、道南・道北・道東地域を結ぶ鉄道、航空、都市間バスの二次交通網が整備されていることが判る。また、道北地域と道東地域を結ぶ都市間バスは運行しているが、道南地域と道北地域そして道南地域と道東地域をダイレクトに結ぶ二次交通はない。

(2) 乗り継ぎの利便性と容量

全道 18 箇所、行政、宿泊事業者、運輸事業者、観光関連事業者等から、訪日外国人旅行者の受入環境の問題や課題等をヒアリングした。そこで出された観光地の二次交通に関する意見から、その運行ダイヤと乗り継ぎ時間を具体的に調査し、乗り継ぎの利便性と容量の問題を明らかにすることとした。

① 道央地域の主要観光地「登別温泉」について

登別地区の意見	<ul style="list-style-type: none">・ FIT(外国人の個人旅行者)が増加したので、個人旅行者向けの利便性を高めるために時代村経由のバスを増やしたが、新千歳空港からの JR とバスの接続が悪い。・ 新千歳空港から登別温泉へのアクセスが FIT にとって利便性が損なわれていないか。・ JR 登別駅からのアクセスが悪い。・ 新千歳空港から登別温泉をつなぐ連絡バスの便が悪い。
---------	---

A.登別温泉とJR 登別駅の二次交通の現状について

札幌方面から函館方面に向かう特急列車（一部札幌から青森に行く急行を含む）と函館方面から札幌方面に向かう特急列車と登別温泉をつなぐ道南バスの乗り継ぎを調査し、次の表にまとめた。黄色くマーカーした部分は乗り継ぎの時間が1時間以上になることを示している。

表-12 登別温泉とJR 登別駅の二次交通

JR		道南バス		主要観光地	道南バス		JR	
札幌方面から登別駅着	函館方面から登別駅着	登別駅発	登別温泉着		登別温泉着	登別駅発	登別駅発 札幌方面へ	登別駅発 函館方面へ
7:49	7:26	8:10	8:22	登別温泉	7:00	7:12	7:26	7:49
8:43	8:49	8:58	9:13		8:15	8:27	8:49	8:43
9:52	9:13	10:14	10:26		8:50	9:02	9:13	9:52
10:32	10:37	10:40	10:54		10:15	10:27	10:37	10:32
11:32		11:55	12:10					11:32
	12:01				11:42	11:54	12:01	
13:25	13:05	13:37	13:52		12:43	13:00	13:05	13:25
15:03	14:48	15:30	15:44		14:10	14:22	14:48	15:03
15:46		15:50	15:44					15:46
17:18	16:24	17:30	17:45		15:59	16:16	16:24	
17:59	17:32	18:11	18:30		16:45	16:57	17:32	17:18
19:27	18:36	19:42	19:58					17:59
19:59	19:40	20:04	20:18		18:15	18:27	18:36	19:27
20:40	20:48	21:35	21:51		19:18	19:32	19:40	19:59
21:45	21:47	×	×		20:23	20:35	20:48	20:40
23:35		×	×		21:10	21:22	21:47	21:45
					×	×		23:35

道南バスの13往復の内、乗り継ぎ時間が1時間以上になるのは4往復のみで、7割以上は妥当な待ち時間でスムーズに接続ができる。一部、登別駅に10時37分に到着するケースでは、接続時間が3分しかないため、大きな荷物を持つ外国人観光客が乗り遅れる可能性が高いので、5分以上の接続時間に変更することが望ましいと推測される。21時以降に到着する列車に接続するバスはないが、通常の観光客が利用する時間帯ではないので、特に対応する必要はないと考えられる。全体的に札幌方面からの特急に合わせた連絡バスの運行になっているが、二次交通の利便性が大きく損なわれているとは考えられない。

容量については、個人旅行者の大きな荷物のために車内の座席が占領されてしまい、定員どおりの乗客を輸送することができないという問題が発生している。このような問題やトラブルは登別駅だけでなく後述する洞爺駅でも発生している。そこで、一般社団法人登別観光協会は、北海道新幹線開業を見据え、登別駅～登別温泉間において荷物を別送するなど、何らかの対策を検討する意向があるという。その動向を注目したい。

B. 登別温泉と新千歳空港の二次交通の現状について

新千歳空港から登別温泉に JR で向かうには、新千歳空港駅→南千歳駅、南千歳駅→登別駅、登別駅→登別温泉と 2 度の乗換えが必要になる。新千歳空港と登別温泉間に直通バスを走らせてほしいという要望があるので、その現状を調査し次の表にまとめた。

表-13 登別温泉と新千歳空港の二次交通の現状

道南バス		主要観光地	道南バス	
新千歳空港発	登別温泉着		登別温泉発	新千歳空港着
12:00	13:05	9:50	10:55	
旅館の送迎バス（有料予約制）		旅館の送迎バス（有料予約制）		
新千歳空港発	登別温泉着	登別温泉発	新千歳空港着	
14:30	15:30	10:00	11:00	
17:00	18:00	なし	なし	
道南バス「高速はやぶさ号」		道南バス「高速はやぶさ号」		
新千歳空港発	登別東インター前	登別温泉発	新千歳空港着	
13:50	14:55	なし	なし	
15:20	16:21	なし	なし	
16:40	17:41	なし	なし	

新千歳空港と登別温泉の間を道南バスが一日 1 往復運行している。新千歳空港の国際線の到着時間と入国手続きなどの時間を考慮すると、外国人観光客が新千歳空港発 12 時のバスを利用するケースは多くないと推測される。また、国内線を利用する外国人観光客や日本人観光客にとっても、一日一往復では、使い勝手の良い運行ダイヤになっているとは思われない。

登別温泉の一部の旅館は、宿泊者専用の送迎バスを走らせている。予約がないときには運休するという条件付きだが、14 時 30 分と 17 時 00 分という複数便を設定したことで、利用者にとってはより利用しやすいダイヤになったと推測される。

また、新千歳空港と室蘭を結ぶ都市間バス「高速はやぶさ号」の午後からの 3 便を利用すれば、登別東インターで下車をし、そこから登別温泉行きのシャトルバスを利用することができる。だが、訪日外国人旅行者にとっては、できるだけ乗換え回数が少なく単純でシンプルな二次交通が望ましいと推測されるので、新千歳空港と登別温泉を結ぶ直行バスの増便と時間帯の変更が望まれる。

②道央地域の主要観光地「洞爺湖温泉」「昭和金山」について

洞爺湖温泉地区の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・増加する外国人観光客対策として、公共交通機関の整備が必要ではないか。 ・FITが増加しており洞爺駅から洞爺湖温泉バスターミナル、昭和金山までのバスの便が悪い。 ・FITは洞爺駅から洞爺湖温泉までの交通移動が分からず駅から問い合わせの連絡が多い。 ・FITにとって、新千歳空港から洞爺湖温泉までのアクセスがないため、JRを利用してくるが、洞爺駅からのアクセスが悪い。 ・昭和金山まで洞爺湖温泉から歩いてやってくる観光客がいる。
------------	---

A.洞爺湖温泉とJR 洞爺駅の二次交通の現状について

札幌方面から函館方面に向かう特急列車や函館方面から札幌方面に向かう特急列車と洞爺湖温泉をつなぐ道南バスの乗り継ぎを調査し、次の表にまとめた。

表-14 洞爺湖温泉とJR 洞爺駅の二次交通の現状

JR		道南バス		主要観光地	道南バス		JR		
札幌方面から洞爺駅着	函館方面から洞爺駅着	洞爺駅発	洞爺湖温泉着	洞爺湖温泉	洞爺湖温泉発	洞爺駅着	洞爺駅発札幌方面へ	洞爺駅発函館方面へ	
	8:07	8:20	8:38			7:39	7:58	8:07	8:30
8:30		9:30	9:47			8:56	9:15		9:22
9:22		9:30	9:47			9:25	9:44	9:58	
	9:58	10:12	10:30			10:05	10:26		10:32
10:32		10:41	10:59			11:40	11:59	12:25	12:11
12:11	12:25	12:33	12:51			13:15	13:32		14:03
14:03	14:10	14:18	14:35			13:44	14:03	14:10	
	15:43	16:00	16:17			15:11	15:30	15:43	
16:26	16:54	17:05	17:22			15:50	16:07		16:26
18:37	19:02	19:28	19:46			16:15	16:37	16:54	
20:07	20:08	20:20	20:38			17:40	17:59	19:02	18:37
21:18	21:05	×	×			19:30	19:47	20:08	0:07
						×	×	21:05	21:18

洞爺駅から洞爺湖温泉の連絡バス 12 本の内、1 時間以上の待ち時間が生じるケースは洞爺駅発 9 時 30 分のバスのみである。また、洞爺湖温泉から洞爺駅では連絡バス 12 本の内、1 時間以上の待ち時間が生じるケースは洞爺湖温泉発 17 時 40 分のバスのみである。どちらも通常の観光客が利用することの多くない時間帯であり、概ね列車とバスの接続がスムーズに行くよう調整が出来ている。

外国人の個人旅行者が洞爺湖温泉までの交通移動が分からず、洞爺駅から事業者宛に問合せが多いというが、JR とバスの接続時間の問題よりも、バス乗り場までの案内表記が判りにくいなど別な問題があると推測される。

B.昭和南山と洞爺湖温泉の二次交通の現状について

昭和南山と洞爺湖温泉のバスが不便なため、もしくは冬期に運休しているため、その区間を歩く外国人がいるという意見があった。そこで、昭和南山と洞爺湖温泉の二次交通の実態を調査し、次の表にまとめた。

表-15 昭和南山と洞爺湖温泉の二次交通の現状

道南バス		主要観光地	道南バス	
洞爺湖温泉発	昭和南山着		昭和南山発	洞爺湖温泉着
10:00	10:15	昭和南山	10:20	10:35
12:35	12:50		12:55	13:10
14:40	14:55		15:00	15:15
16:00	16:15		16:20	16:35

運行期間：平成 27 年 4 月 25 日から 11 月 3 日

路線バスのダイヤは、2 時間おきに運行をしているが、すべてが洞爺湖温泉発昭和南山折り返し運転のダイヤになっている。昭和南山と有珠山ロープウェイによる見学や昼食、ショッピングを楽しむためには十分な時間が確保できるという見方もあるが、昭和南山の見学が半日コースの行程になってしまい、その後のコースプランニングを難しいものになっている。

また、昭和南山発 10 時 20 分のバスはどのような乗客を想定しているかわからない。さらに、洞爺湖温泉発 16 時 00 分のバスは、始めから帰りは徒歩で移動することを前提にしているように思われる。外国人観光客ばかりでなく日本人観光客にとっても利用しやすいダイヤへの変更が必要だろう。

また、冬期は、有珠山ロープウェイや土産店などは営業しているにもかかわらず、路線バスが運休になっている。洞爺湖温泉と昭和南山は距離にして 6.5km 離れているため、早急の対策が必要であると推測される。

③道央地域の主要観光地「ニセコ」について

ニセコ、倶知安 地区の意見	<ul style="list-style-type: none">・12月中旬から2月にかけてニセコ駅にはインバウンドであふれている。夕方5時以降は列車の到着に合わせたバスが運行していないため、アクセス難民が生まれている。ニセコに来るスキーヤーにとって便利な駅は倶知安駅であることを事業者のホームページで伝えていただきたい。・二次交通としてのタクシーと乗務員の不足が課題になっている。・タクシーが拾えない、予約しても1時間以上も待たされる。バスも運行していないため、やむなく事業者が送り迎えをすることになっている。・確実にシンプルなアクセスが必要だ。路線バスは、バスごとにルートが異なりどのバスがヒラフを通るか、倶知安を通るかが複雑でわからない。・雪祭りの時は列車が混雑し、小樽駅から倶知安駅までのJRに乗り切れず、ニセコまで戻られないことがあった。・深夜のタクシーが拾えず、真冬にホテルまで歩いている外国人がいる。・倶知安駅に接続するバスが間合いのないダイヤで運行しており、バス会社間のダイヤの調整ができていない。・外国人は夕食後に買い物をするため遅くまで町中にいる。
------------------	---

A.ニセコヒラフと倶知安駅の二次交通の現状について

倶知安駅の函館本線の上り下りの発着時間とひらふウエルカムセンターを結ぶニセコバスと道南バスの運行ダイヤを調査して、次の表にまとめた。

表-16 ニセコヒラフと倶知安駅の二次交通の現状

JR		ニセコバス 道南バス			主要 観光地	ニセコバス 道南バス			JR	
蘭越方面 から倶知 安駅着	小樽方面 から倶知 安駅着	倶知安駅 前発	ひらふウ エルカム センター 着	バス会 社		ひらふウ エルカム センター 発	倶知安 駅着	バス 会 社	倶知安駅 発小樽方 面へ	倶知安駅 発蘭越方 面へ
7:51	7:50	8:00	8:18	①	ニセコ	7:45	8:15	②		
		8:30	8:50	②		9:02	9:20	①	9:42	9:28
9:27	9:20	9:40	9:58	①		9:30	9:50	②		
		9:55	10:15	②		10:15	10:35	②	11:00	11:00
10:55	10:57	11:10	11:30	②		11:22	11:40	①		
	12:52	13:00	13:18	①		11:30	11:50	②	12:23	13:42
	13:30	13:35	13:55	②		13:30	13:48	①	14:04	
13:41		14:20	14:38	①		14:35	14:55	②	15:15	
	14:57	15:05	15:25	②		15:25	15:45	②		
		15:40	16:00	①		15:42	16:00	①		
16:17	16:17	16:25	16:45	②		16:07	16:25	①	16:40	16:42
		16:55	17:13	①		17:25	17:45	②	18:06	18:05
18:03	18:01	18:25	18:43	①		17:55	18:13	①		
19:19	19:46	×	×			18:48	19:06	①	19:21	
21:31	20:50	×	×			×	×		21:32	20:52
	22:45	×	×							
	23:38	×	×							

※バス会社①はニセコバス、バス会社②は道南バスが運行している。

バスダイヤは 2014 年度冬期ダイヤを掲載した。

倶知安駅からヒラフウエルカムセンターまでの列車とバスの乗換えに 1 時間を超えるケースはなく、概ね円滑に接続ができるようになっている。また、その逆の動きも同様に円滑な接続が確保されている。倶知安駅とひらふウエルカムセンター間はニセコバスと道南バスが運行しており、間合いのないダイヤで運行しておりバス会社間のダイヤ調整を求める意見もあったが、8 分差での運行が 1 度あるだけで、全体として運行の無駄は見つからない。全体的に、JR との接続を考慮しており、大きな支障があるとは考えられない結果になった。

さっぽろ雪祭りや小樽雪あかりの路などの大きな観光イベントを楽しんだ外国人観光客が、倶知安駅にもどる列車に乗り切れないという事態が発生したことから、大きなイベントなどの時には、JR 車両の増結や臨時列車などの対応が必要と思われる。

また、タクシーが拾えない、予約をしても1時間や2時間待たされるなどタクシー不足が大きな問題になっている。自家用有償運送を緩和する制度や「地域公共交通の活性化および再生に関する法律（活性化再生法）」の活用によって、課題解決の糸口が見いだされる可能性があり、行政との連携が重要と考えられる。

B.ニセコと新千歳空港の二次交通の現状について

ニセコのひらふウエルカムセンターと新千歳空港を結ぶ運行ダイヤを調査して、次の表にまとめた。

表-17 ニセコと新千歳空港の二次交通の現状

北海道中央バス		主要 観光地	北海道中央バス	
新千歳空港発	ひらふ ウエルカム センター着		ひらふ ウエルカム センター発	新千歳空港着
9:10	12:43	ニセコ (予約制)	8:00	11:33
11:30	15:03		10:00	13:33
13:30	17:03		14:00	17:33
15:30	19:03		16:00	19:33

路線バスとして運行しているのは、北海道中央バスの一日4便だけである。オーストラリア以外にもアジアや欧米からのスキーマーが増加しており、連絡バスの増便が必要だと思われる。

③道南地域の主要観光地「大沼公園」について

七飯町での 意見	<ul style="list-style-type: none"> ・駒ヶ岳登山は入山解放されたが、登山口までのアクセスは現在ない。 ・函館から大沼公園区間を利用する訪日外国人旅行者が増加しており、大きな荷物を抱えた乗客の乗り降りや団体旅行者の乗り降りに時間がかかり、特急列車が遅れる原因になっている。
-------------	--

七飯町での意見の通り、現在、大沼駅から駒ヶ岳登山口までのアクセスは運行していない。そのため、自家用車の利用かもしくは地域のタクシーを利用することになっている。今後の登山バスの運行については、登山者の状況や要望などに応じた対策が求められると思われる。

また、乗客の乗り降りによる特急列車の遅延は北海道旅客鉄道も把握しているため、ここでは、ヒアリングでの意見を紹介するだけにとどめる。

A.大沼公園と函館空港の二次交通の現状について

ここでは、大沼公園と函館空港の二次交通について調査して次の表にまとめた。

表-18 大沼公園と函館空港の二次交通

大沼交通		主要観光地	大沼交通	
函館空港発	国際交流 プラザ着		国際交流 プラザ発	函館空港着
9:45	11:05	大沼公園	6:50	8:10
12:40	14:00		11:10	12:30
16:30	17:50		14:30	15:50

大沼交通が大沼公園駅の国際交流プラザの区間を、大沼にある宿泊施設を経由しながら、一日3便運航している。大沼公園で宿泊する観光客や大沼公園から列車で移動する観光客にとって利便性の高い二次交通と思われる。さらに函館市内観光客のルートに大沼公園が組み込まれる時には、函館空港を結ぶ二次交通の価値が一層高まると推測される。また、函館新幹線が開通すると、新函館北斗駅と大沼公園の二次交通の整備が新しい課題になると推測される。

④道北地域の主要観光地「旭山動物園」について

旭川地域でのヒアリングでは、旭山動物園に関する二次交通の意見はなかったが、旭川空港から旭山動物園への連絡バスの運行状況を次のようにまとめた。

A.旭山動物園と旭川空港の二次交通の現状について

表-19 旭山動物園と旭川空港の二次交通

旭川電気軌道		主要観光地	旭川電気軌道	
旭川空港発	旭山動物園着		旭山動物園発	旭川空港着
10:00	10:35	旭山動物園	△12:00	12:35
△13:10	13:45		16:40	17:15

※△は、2015年7月11日から9月23日までの季節限定運行

7月11日から9月23日までの期間で、臨時便が運行されることになった。旭川空港からは、富良野にある富田ファーム行きの直通バスも運行されており、グリーンシーズンに人気の高い観光地に向かう二次交通が整備されていることがわかる。

また、台北、上海、北京からの国際線の旭川空港到着便には接続しないが、旭川空港出発の午後のフライトには接続するダイヤになっている。

⑤道北地域の主要観光地「上野ファーム」

これまで上野ファームに公共交通で移動行くためには、JR 石北本線の桜岡駅から 15 分かけて歩くことになっていたが、今年は、「北海道ガーデンショー2015 大雪」の会場の一つになっていることから、道北バスが、旭川駅に近いバス停留所の旭川 1 条 8 丁目から、上野ファームを終点とする路線バスを運行することになった。期間限定だが、公共交通機関を利用する個人旅行者にとっては朗報である。

A.上野ファームと旭川市内の二次交通の現状について

表-20 上野ファームと旭川市内の二次交通

道北バス		主要観光地	道北バス	
1条8丁目発	上野ファーム着		上野ファーム発	1条8丁目着
9:25	11:05	上野ファーム	11:37	12:15
11:20	14:00		13:37	14:15
12:20	17:50		14:37	15:15

※2015年4月25日から10月18日までの期間限定運行

⑤道東地域の主要観光地「阿寒湖」と「摩周湖」

釧路市での意見	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路着のすべての特急列車に接続した対応になっていない。 ・交通アクセスの現状について説明をすると落胆されることが多い。 ・弟子屈は女満別・釧路・中標津のほぼ真ん中に位置しており、夏の繁忙期の3ヶ月間は女満別空港からワンコインバスを運行していたが、通年でのお客様を確保するまでには至っていない。 ・最近、個人客が多くなってきたが、JR 摩周駅で下りても摩周湖に行くことができない。
---------	---

A.阿寒湖と釧路駅、釧路空港の二次交通の現状について

阿寒バスは、釧路駅から釧路空港を経由して阿寒湖まで一日4便を運行している。その状況を次の表にまとめた。

表-21 阿寒湖と釧路駅、釧路空港の二次交通

阿寒バス			主要観光地	阿寒バス		
釧路駅発	釧路空港発	阿寒湖着		阿寒湖発	釧路空港着	釧路駅着
10:15	11:00	12:05	阿寒湖	7:35	8:38	9:35
11:45	12:30	13:50		10:25	11:27	12:15
14:50	15:35	16:40		12:15	13:35	14:25
17:20	18:05	19:10		16:20	17:15	18:10

B.阿寒湖と釧路駅発着特急列車を結ぶ二次交通の現状について

阿寒湖と釧路駅を結ぶ阿寒バスのダイヤと釧路駅発着の特急列車との接続状況を調査した。

表-22 阿寒湖と釧路駅発着特急列車を結ぶ二次交通

JR	阿寒バス		主要観光地	阿寒バス		JR
	釧路駅発	阿寒湖着		阿寒湖発	釧路駅着	
釧路駅着 特急列車			阿寒湖			釧路駅発 特急列車
×	10:15	12:05		×	×	6:26
11:01	11:45	13:50		×	×	8:38
13:14	14:50	16:40		7:35	9:35	11:22
16:00	17:20	19:10		10:25	12:15	13:34
18:43	×	×		12:15	14:25	16:18
22:01	×	×		16:20	18:10	19:02
23:57	×	×				

釧路駅から阿寒湖に 釧路駅から阿寒湖に向かうダイヤは、10時15分発の第一便に接続する特急がなく、残りの第二便、第三便、第四便は接続するが、黄色いマーカーを付けたように、午後からの二便は1時間以上の待ち時間が生まれている。

一方、阿寒湖から釧路駅に向かうダイヤでは、全ての便が釧路発の特急列車に接続しているが、1時間から2時間の待ち時間が生じている。札幌からの全特急列車に接続する阿寒湖行きのバスを運行することは不可能だが、接続時間の短縮は直にでも改善できる課題だと思われる。

C.阿寒湖と釧路空港発着特急列車を結ぶ二次交通の現状について

釧路駅と阿寒湖を結ぶバスは釧路空港を経由するため、航空機の発着ダイヤとの接続状況を調査した。

表-23 阿寒湖と釧路空港発着特急列車を結ぶ二次交通

航空	阿寒バス		主要観光地	阿寒バス		航空		
釧路空港着	釧路空港発	阿寒湖着	阿寒湖	阿寒湖発	釧路空港着	釧路空港発		
千歳 8:30	11:00	12:05		阿寒湖	7:35	8:38	千歳 9:00	
丘珠 8:45							丘珠 9:10	
羽田 9:25							羽田 9:55	
羽田 9:45							羽田 10:30	
丘珠 12:05	12:30	13:50		10:25	11:27	丘珠 12:30		
羽田 13:20	15:35	16:40				羽田 14:00		
羽田 14:20						千歳 15:10		
千歳 14:25						羽田 15:55		
丘珠 15:40	18:05	19:10		12:15	13:35	丘珠 16:10		
丘珠 17:40	×	×				16:20	17:15	丘珠 18:05
千歳 17:50								千歳 18:25
羽田 18:40								羽田 19:10
羽田 19:30				羽田 20:15				

※航空ダイヤは2015年6月のダイヤを記載

釧路空港では発着ともに13便の航空機が就航しているが、17時50分以降の到着となる3便については時間的に阿寒湖に向かうには無理があり、接続するバスがないことはやむを得ない。(17時50分は18時5分のバスに15分しかないため間に合わないとした)

釧路空港出発便の13便については、早朝9時発のフライトもギリギリの接続になるが、全便に接続するようにバスのダイヤが組まれていることがわかる。但し、合計26便中の4便を除いた22便には1時間以上の待ち時間となっている。航空機利用に際しては、1時間以上の待ち時間も許容できる範囲だろうが、せめて2時間以内には短縮することが望まれる。

D,摩周湖と釧路方面の JR、網走方面の JR を結ぶ二次交通の現状について

摩周駅で立ち往生する訪日外国人旅行者がいるという意見から、その現状を調査し、次の表にまとめた。

表-24 摩周湖と釧路方面の JR 結ぶ二次交通

JR	阿寒バス		主要観光地	阿寒バス		JR
	摩周駅発	摩周湖着		摩周湖発	摩周駅着	
釧路から 摩周駅着			摩周湖			摩周駅発 釧路へ
7:28	10:30	10:50		×	×	8:37
10:20				11:20	11:40	12:00
13:02	13:15	13:35				13:57
14:53	×	×		14:05	14:25	17:22
以下省略	×	×		×	×	以下省略

表-25 摩周湖と網走方面の JR を結ぶ二次交通

JR	阿寒バス		主要観光地	阿寒バス		JR
	摩周駅発	摩周湖着		摩周湖発	摩周駅着	
網走から 摩周駅着			摩周湖			摩周駅発 網走へ
8:34	10:30	10:50		×	×	7:28
11:55	13:15	13:35		×	×	10:20
13:57	×	×		11:20	11:40	13:02
16:45	×	×		14:05	14:25	15:06
以下省略	×	×		×	×	以下省略

摩周湖に向かうためには、JR 釧網線の摩周駅から阿寒バスで往復する。その阿寒バスは一日 2 便しかないため、事前にその時間を調べた上で摩周湖に向かう列車に乗車しないと、ヒアリングでの意見のように摩周駅で立ち往生することになる。訪日外国人旅行者に、正確な交通情報をどのように誰がどこで伝えて行くかが課題になる。

⑥道東地域の主要観光地「世界自然遺産 知床」

斜里町での意見	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客が使いやすい二次交通の体系整備を求めたい。 ・公共交通の業者が減少しているが、JR 知床斜里駅からの需要が増加してきた。
---------	---

主要観光地と主要駅、空港を結ぶ二次交通の調査では、知床斜里駅をポイントにした知床五湖までの二次交通を調査したが、一日当たりの本数が 3 本しかないことが分かり、乗り継ぎの利便性などを調査し、次の表にまとめた。

A.網走からの JR 利用者と知床五湖を結ぶ二次交通の現状について

表-26 網走からの JR 利用者と知床五湖を結ぶ二次交通

JR	斜里バス		主要観光地	斜里バス		JR
網走から知床斜里駅着	斜里バスターミナル発	知床五湖着	知床五湖	知床五湖発	斜里バスターミナル着	知床斜里駅発 網走へ
7:22	8:10	9:35		×	×	以前は省略
10:41	11:30	12:55		10:40	ウトロ温泉まで	×
11:25	14:20	15:35		14:00	15:20	16:28
14:12				16:40	17:50	18:31
以下省略	×	×				以下省略

斜里バスは、知床斜里駅から知床五湖に向けて一日 3 本のバスを運行している。知床五湖からの 1 本はウトロ温泉止まりになっているが、JR と斜里バスの乗り継ぎがスムーズにできるダイヤに調整されている。11 時 25 分に知床斜里駅に到着する列車と斜里バスターミナルを出発する 14 時 20 分のバスでは、乗り継ぎ時間が 3 時間近くになるが、14 時 12 分に到着する後続の列車に乗れば、乗り継ぎ時間は 8 分に短縮される。知床五湖発 14 時 00 分のバスは 15 時 20 分に斜里バスターミナルに到着し、網走行きの JR 列車 16 時 28 分に乗り継ぐことができる。1 時間 8 分の乗り継ぎ時間になるが、やむを得ないと思われる。

B.女満別空港と知床五湖を結ぶ二次交通の現状について

女満別空港からウトロバスターミナルを結ぶバスが3便有り、その接続状況を調査して、次の表にまとめた。

表-27 女満別空港と知床五湖を結ぶ二次交通

網走バス・斜里バス			主要 観光地	網走バス・斜里バス		
女満別空港からウトロバスターミナル着	ウトロバスターミナル発	知床五湖着		知床五湖発	ウトロバスターミナル着	ウトロバスターミナル発 女満別空港へ
11:36	12:30	12:55	知床五湖	×	×	9:30
15:36	16:15	16:40		9:45	10:05	12:00
17:36	×	×		10:40	11:00	
				13:05	13:25	18:05
				14:00	14:30	
				15:45	16:05	
				16:40	17:00	

女満別空港からウトロバスターミナルの直行バスが3本運行している。11時36分に、ウトロバスターミナルに到着すると、約1時間近くの待ち時間で知床五湖行きのバスに乗車が可能だ。15時36分に到着するときも、ウトロバスターミナル発16時15分のバスで知床五湖に向かうことはできるが、知床五湖に16時40分に到着してから、とんぼ返りでウトロバスターミナルに戻ることになる。ウトロバスターミナル発女満別空港行きのバスでは、始発9時30分発のバスを除いて、午後からの2本は、知床五湖からウトロバスターミナルを経由して女満別空港へ向かうことが可能だ。但し、ウトロバスターミナルでは乗り継ぎの待ち時間が長くなる。

(3)貸切バスの容量調査

ヒアリングにおいては、貸切バスの乗務員不足に関する意見がほとんどを占めていたが、貸切バスの確保については次のような意見があった。

貸切バスの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・団体の外国人観光客が多く訪日する2月・7月・8月などのピーク時において、道央エリア（特に新千歳空港）から紋別市を含む道東エリアに行くための貸切バスの不足等の問題が発生している。 ・また、バス代金の高騰により、旅行会社の求める料金に見合わないケースが生じている。
---------	--

これらの意見を参考にして、北海道の貸切バスの車両数を調査して次の表と図にまとめた。

表-28 貸切バス車両数の推移と観光客数の動向

	札幌	函館	旭川	室蘭	釧路	帯広	北見	全道計	来道 観光客 数 (単位千 人)	訪日外 国人来 道者数 (単位千 人)	備考
H17 年度	1,453	264	369	347	142	159	189	2,923	6,353	514	知床世界自 然遺産登録
H18 年度	1,448	256	367	396	147	163	207	2,984	6,590	591	新規航空会 社参入
H19 年度	1,438	252	332	411	142	156	207	2,938	6,488	711	
H20 年度	1,495	233	333	392	120	169	203	2,945	6,278	689	北海道サミ ット開催・世 界不況
H21 年度	1,487	239	322	382	121	163	199	2,913	5,974	675	世界不況・新 型インフル エンザの流 行・中国映画 大ブーム
H22 年度	1,456	206	324	351	133	167	201	2,838	5,946	742	東北新幹線 新青森駅開 業・東日本大 震災発生
H23 年度	1,429	207	312	345	129	161	184	2,767	5,444	570	東日本大震 災の影響・修 学旅行道内 振り替え
H24 年度	1,456	190	209	339	124	156	183	2,757	6,227	790	タイ航空就 航、群馬関越 道高速ツア ーバス事故
H25 年度	1,541	196	327	357	125	159	183	2,888	6,804	1,153	ビザ緩和、台 湾バス問題
H26 年度	1,627	219	339	365	127	149	177	3,003	未発表	未発表	新運賃制度

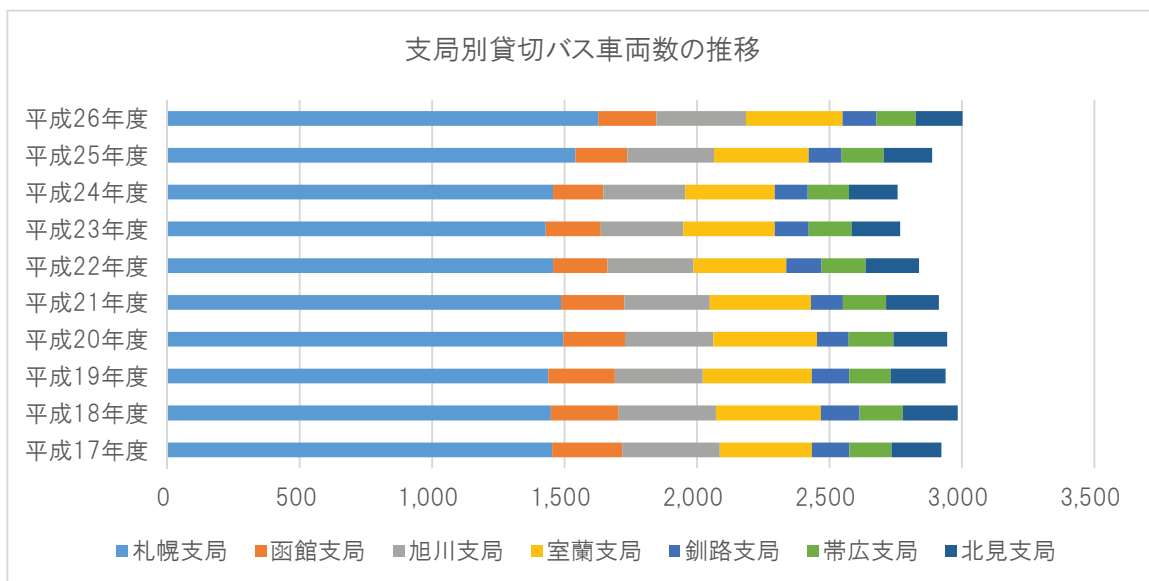


図-2 支局別貸切バス車両数の推移

貸切バスの車両数は、平成 21 年度より 5 年間連続して減少し、ついに平成 24 年度 3 月末に 2,757 台にまで落ち込んだ。その後、平成 25 年度、平成 26 年度と 2 年続けて 100 台以上の車両が増加し、平成 26 年度 3 月末の車両数は 3,003 台に達した。これは、この 10 年間で最も多い車両数になっている。

ボトムの時期は、平成 22 年度の 3 月 11 日に東日本大震災が起こった時期であり、貸切バス業界にも厳しい影響を与えたが、来道観光客数や訪日外国人来道者数が平成 24 年度から増加傾向に転じると、それにつれて貸切バスの車両数が増加していることがわかる。

次に北海道運輸局支局別の車両台数の伸びを、平成 17 年度、平成 23 年度、平成 26 年度の年度で比較した。

表-29 支局別車両数の比較

	平成17年度	平成23年度	平成26年度	17年度比	23年度比
札幌支局	1,453	1,429	1,627	112%	114%
函館支局	264	207	219	83%	106%
旭川支局	369	312	339	92%	109%
室蘭支局	347	345	365	105%	106%
釧路支局	142	129	127	89%	98%
帯広支局	159	161	149	94%	93%
北見支局	189	184	177	94%	96%
合計	2,923	2,767	3,003	103%	109%

平成 26 年度末の支局合計車両数はこの 10 年間で最高の台数になっているが、平成 17 年度末に比較すると、増加している支局は札幌支局と室蘭支局の 2 支局のみである。また、東日本大震災が平成 23 年 3 月 11 日に発生したが、その影響を受けた平成 23 年度末と平成 26 年度末を比較すると、札幌支局、函館支局、旭川支局、室蘭支局の 4 支局が増加し、釧路支局、帯広支局、北見支局の 3 支局が減少して、その明暗がはっきりしている。

増加した支局には、国際線の定期便やチャーター便が就航して訪日外国人旅行者の乗降客数が増加している空港があり、インバウンドの増加が貸切バスの車両数にも大きな影響を与えていると推察される。その反面、増加に転じることのできない支局では、十分にインバウンドの恩恵を受けることができていないと推察される。

(4)事例調査(北陸新幹線開業)

北陸新幹線開業に伴う二次交通の問題について北陸の事業者ヒアリングを行い、次のようにまとめた。

業種	想定外に発生した苦情や事例	開業後対策を講じたことから	北海道新幹線開業時に参考となる課題
レンタカー	<p>①日本で有効な国際免許証を持たずに来店する外国人が増加した。</p> <p>②J A F 発給の日本語翻訳文を忘れてくる外国人が増加した。 (フランス、ドイツ、スイス、ベルギー、スロベニア、モナコ、台湾のいずれかの国・地域で発行された運転免許証とその日本語翻訳分を携帯すれば日本国内で運転ができる)</p> <p>③英語のできない外国人への対応に苦勞する。</p> <p>④ガソリンと軽油を間違えて給油する。</p>	<p>①国際免許証の見分け方に関するスタッフの勉強会を開催した。</p> <p>②J A F の日本語翻訳申請証を用意して対応した。(最短で3~4日でお客様の手元に届く)</p> <p>③英語の地図などを用意した。</p> <p>④給油レバーの色でガソリンと軽油の違いを見分けられるような説明書を作成した。</p>	<p>①外国人観光客は荷物が多く、乗車人数だけで車両を選んでしまうと車両に荷物がのりきらない場合がある。予約受付の際は、必ず荷物の量を確認することが必要だ。</p> <p>②台湾、香港の旅行者向けに中国語のツールが必要だ。</p> <p>③無料 Wi-Fi の整備は評判がよい。</p> <p><北陸新幹線時の対応事例> E T Cカードの貸出しサービスを実施した。</p>
タクシー	<p>新幹線法の関係で新幹線の運行は6時から24時の制限があるため、事故発生時にはタクシーによる代行輸送が発生する。今後は、冬場の雷や雪により多発することが予想される。</p> <p>苦情は予想より少ない。</p>	<p>金沢駅からのタクシー利用台数の大幅アップ(4月度 159.9%+20,485台、5月度 161.9%+21,617台、6月度 157.3%+19,118台)に対応すべく、金沢駅構内に待機可能な車両を増車した。6時00分の始発に対応するため、乗務員勤割見直し、5時~7時の台数を確保した。観光問合せ件数の大幅アップに対応するために、電話受付センター要員を増加する。</p>	<p><北陸新幹線時の対応事例> ・開業2年以上前から金沢駅構内会館の見直しと厳格化の実施で乗務員のおもてなし度アップを図った。ルール違反者は該当乗務員1か月の入構禁止・該当法人48時間入構禁止の実施。現在、12名10社のルール適用。金沢駅東口(兼六園口に名称変更)に防犯カメラを設置した。</p>
金沢駅観光案内所	<p>新幹線開業で外国人が増えていく訳ではない。金沢に来ている外国人は京都経由が7~8割になっている。</p>	<p>外国人が一時期増えましたので、外国人窓口対応の人員を増やした。</p>	<p>特になし</p>
JR西日本金沢駅	<p>周遊切符の引換券を紛失した中国人旅行者と言葉が通じず、間違った案内をした。最終的には英語で対応して解決した。</p>	<p>開業後に追加した対策はない。</p>	<p>列車遅れなどトラブルが発生したときに、外国人旅行者にどのような方法で情報を伝えるかが課題になった。</p>

3)課題分析

(1)訪日外国人が円滑に周遊するうえでの課題について

外国人個人旅行者の視点から二次交通の課題を地域別に整理した。

	運行頻度	容 量	その他
道央地域	<p>○<u>運行頻度の課題</u> 一日5本未満で運行頻度の改善が必要である。 新千歳空港⇄登別温泉 新千歳空港⇄ニセコ 札幌駅⇄登別温泉 札幌駅⇄ニセコ 洞爺湖温泉⇄昭和新山</p> <p>○<u>運行ダイヤの課題</u> 観光客の行動を考慮したダイヤが必要である。 洞爺湖温泉⇄昭和新山</p>	<p>○<u>手荷物対応の課題</u> 大きな荷物のため乗り切れないバス区間がある。 登別駅⇄登別温泉 洞爺駅⇄洞爺湖温泉</p> <p>○<u>車両の増結、臨時便の運行の課題</u> イベントのとき、乗り切れない鉄道区間がある。 小樽駅⇄倶知安駅</p>	<p>○<u>タクシー不足の課題</u> 冬期や春節時期にタクシーが不足する。 ニセコ、洞爺湖</p> <p>○<u>車両の大型化の課題</u> 小グループ旅行が増加し、ジャンボタイプの車種が不足している。 ニセコ・倶知安 新千歳空港</p>
道南地域	<p>○<u>運行頻度の課題</u> 函館新幹線開業後の運行頻度、ルートの検討が必要である。 函館空港⇄大沼公園</p>	<p>○<u>手荷物対応の課題</u> 大きな荷物のため乗降に時間がかかり、出発時間の遅れが生じる。 大沼公園駅</p>	<p>○<u>わかりやすさ</u> 路線バスの系統が多く、外国人旅行者には判りにくい。 函館市内周遊一日乗車券</p>
道北地域	<p>○<u>運行頻度の課題</u> トップシーズン、休日、休前日の臨時運行が必要である。 旭川空港⇄旭山動物園 旭川駅⇄上野ファーム</p>	<p>○<u>手荷物対応の課題</u> 富良野駅にエレベーター、エスカレーターを設置すること。海外の旅行博でもエレベーターなどの設置を強く要請されている。</p>	<p>○<u>利便性の課題</u> 観光地周遊バス、巡回バスが必要である。 美瑛・富良野</p>
道東地域	<p>○<u>運行頻度とダイヤの課題</u> 運行本数の増便と接続時間の改善が必要である。 釧路駅⇄釧路空港⇄阿寒湖 摩周駅⇄摩周湖</p> <p>○<u>観光地の不連続性の課題</u> 観光地と観光地を結ぶアクセスがない。 阿寒湖⇄摩周湖⇄川湯⇄屈斜路湖⇄知床斜里駅の区間</p> <p>○<u>公共交通機関がない</u> 帯広駅⇄紫竹ガーデン</p>	<p>特になし</p>	<p>○<u>利便性の課題</u> 施設巡りバスを通年運行にしたが事業収支が合わない。 網走市</p>

(3)2020年の数値目標を踏まえた中長期的課題整理

二次交通の中長期課題を以下の5点に整理した。

1. 道東地区の交通の不連続性の解消

・道東の観光地と主要駅、最寄りの駅、主要空港などを結ぶ二次交通の整備は、一部の個所において運行頻度や利用しやすいダイヤ編成になっていない状況にある。特に、増加する個人旅行者の視点で考えると、阿寒国立公園、釧路湿原国立公園、世界自然遺産知床の中にある代表的な観光地の阿寒湖・摩周湖・川湯温泉・屈斜路湖・知床半島などを結ぶ交通が連続していないことは大きな課題だと考えられる。

昭和50年代には、阿寒バスが、パノラマラインとして、釧路駅から阿寒湖、摩周湖、美幌峠を經由して美幌駅まで双方向で運行していた。観光旅行の形態が、貸切バスを利用する団体旅行へ、そしてレンタカーを利用する個人旅行に変化した流れで廃止になったが、観光地をつなぐ新しい交通手段を検討する必要があると思われる。

2. 北海道内の周遊パスの設定

・個人旅行者は、ジャパンレイルパスや北海道レイルパスを利用するケースが多い。函館新幹線開業によってさらに欧米人を含めた利用者の大きな伸びが予想される。北海道では、鉄道以外にも高速道路網の発達に合わせて、主要都市を結ぶ都市間連絡バスが数多い頻度で運行されている。都市間バスや路線バス、空港連絡バスを対称にした北海道内の周遊パスがあれば、個人旅行者の利便性が増すと予想される。

3. 個人旅行者目線のダイヤ編成

・主要観光地を結ぶ二次交通の運行ダイヤは、新千歳空港と登別温泉、洞爺湖温泉と昭和金山のように個人旅行者の立場になって編成されていないと推測される事例があった。

釧路駅と釧路空港間は、空港連絡バス以外にも釧路駅と阿寒湖を結ぶバスが釧路空港に立ち寄っている。それらを合計すると運行本数は16本にもなるが、空港と阿寒湖は4本しかなく、しかも待ち時間が長い。また摩周駅と摩周湖を結ぶバスは1日2本しか運行されていないため、大きく利便性が欠けている。

どの区間も交通頻度の確保のみならず、個人旅行者の目線に合わせたダイヤ編成に取り組むことが必要と思われる。

4. 明確なアクセス情報の発信

・主要観光地や宿泊施設は、そのホームページにおいてアクセスの情報を発信しているが、鉄道やバスの時刻や乗り換えの方法を、具体的に運行ダイヤをいれて説明しているところは極めて少ない。詳細なダイヤについては、JRやバスなどの運輸機関のホームページに委ねているが、運輸機関のホームページにアクセスすると、残念ながら、そのホームページは多言語化が進んでいないために何も知ることができないというケースが多いように見受けられる。

観光地や宿泊施設等から二次交通の利便性が悪いという意見もあるが、実態として利便性は決して悪いわけではないと考えられる。個人旅行者が、公共交通機関を使って旅行ができるように、必要な情報(必要な情報だけでよい)を判りやすく発信することが必要ではないか。

宿泊施設や観光施設は個人旅行者との接点が密であるから、二次交通への要望や不満などを聞き取りすることができる。具体的に、どのような問題があるかを旅行者から、直接、聞き取る運動が地域としていっせいに取り組む必要があるのではないかと推察する。そして地域の交通事業者や観光関連事業者と共有して取り組むことが必要と思われる。

5. 横断的な事業者間連携の構築

・交通、宿泊、飲食、ガイド、流通、商業、金融などが一体になった情報交換や取り組みが必要になってきた。互いの情報を交換することで問題の解決が諮られる。特に、タクシー事業は、隘路となっている交通区間を柔軟にタイムリーに解決できるネットワークの軽い交通手段である。訪日外国人旅行のための二次交通を考えると、タクシー事業は重要な交通機関であると思われる。

(4)有識者の意見

交通問題に詳しい北海道大学工学研究院交通インテリジェンス研究室に、次の3つの観点から二次交通の整備等についてヒアリングを行い、その要旨を次のようにまとめた。

- ・増加するFITに対応する二次交通について
- ・広域観光周遊ルート形成のための二次交通について
- ・新幹線開業後の二次交通について

- ①生活交通を地域として維持することがまずは重要で事業者としての企業努力が基本であり、加えて地元の観光協会とタイアップして観光需要の掘り起こしを考えるべきである。
- ②今あるダイヤで周遊できるかをチェックし、切れているところを、地元の交通事業者、観光関係者でどう繋げるかを費用負担も含め決めていくべきである。
- ③地域間競争はあってしかるべきでありマーケットの動向に関係のない補助は結果として低迷したままになるケースが多い。
- ④北海道新幹線開業時には間違いなく外国人個人旅行客が増えるので、最低限英語が話せる交通コンシェルジュを配置すべきである。