

北空知 4 町地域公共交通計画【概要版】

第 1 章 はじめに

1-1 北空知 4 町地域公共交通計画策定の背景と目的

本地域の人口は年々減少しており、公共交通の運転手不足や家族等による自主的な送迎も困難になることが予想されます。

本地域内を運行する公共交通は、通学や通院などを中心とした生活交通として、路線バス、JR 函館本線・留萌本線の鉄道が運行されており、令和 2 年 11 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正を踏まえて、地域住民の生活を支え、持続可能な将来の交通体系を構築するため、地域公共交通のマスタープランとなる「北空知 4 町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、妹背牛町、秩父別町、北竜町、沼田町の 4 町を対象区域とします。

1-3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度の 5 ヶ年とします。

第 2 章 上位・関連計画の関係性

本計画は、上位・関連計画である国・北海道の公共交通に係る法律や指針の他、各町が策定しているまちづくりに関する計画と整合性を図りながら策定します。

2-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月 27 日改正）

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、個性豊かな活力に満ちた地域社会の実現に寄与する。

2-2 上位計画の整理

北海道総合計画、北海道交通政策総合指針、新広域道路交通ビジョン・計画（北海道ブロック版）

2-3 関連計画の整理

(1) 妹背牛町

①第 9 次妹背牛町総合振興計画、②第 2 期妹背牛町まち・ひと・しごと創生総合戦略、③第 9 次妹背牛町高齢者保健福祉計画、④第 2 期妹背牛町子ども・子育て支援事業計画

(2) 秩父別町

①第 6 次秩父別町総合計画《第 2 次基本計画編》、②第 2 期秩父別町まち・ひと・しごと創生総合戦略、③第 8 期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画、④秩父別町子ども子育て支援事業計画

(3) 北竜町

①北竜町総合計画、②北竜町まち・ひと・しごと創生総合戦略、③北竜町地域公共交通計画、④第 8 期高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

(4) 沼田町

①沼田町第 6 次総合計画、②第 2 期沼田町総合戦略、③第 8 期高齢者福祉計画・介護保険事業計画、④第 5 期沼田町障がい福祉計画、⑤第 2 期子ども・子育て支援事業計画

2-4 地域公共交通計画の位置付け及び本地域における公共交通の位置付け

(1) 位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条第 1 項に規定する地域公共交通計画として策定します。

第3章 本地域における地域公共交通に関する問題点・課題

3-1 地域の現状・課題

(1) 人口推移

| | |
|--------|----------------------------------|
| 現状・問題点 | ・加速化する人口減少・高齢化 |
| 課題 | ・利用者数等に応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持 |

(2) 人口・高齢者の分布状況

| | |
|--------|--|
| 現状・問題点 | ・市街地への人口集積・郊外部及び農村部の散居形態 ・全地域的な高齢化の進展 ・鉄道駅や路線バスのバス停までの移動を行うことが困難 |
| 課題 | ・自家用車に依存しない交通体系の構築 ・各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 |

(3) 本地域を中心とした移動状況

| | |
|--------|---|
| 現状・問題点 | ・本地域の広域的な生活圏は、旭川市及び滝川市、深川市 ・通学圏は滝川市及び深川市 |
| 課題 | ・利用実態に応じた運行規模の適正化による持続可能な地域間交通の確保 ・【再掲】利用者数等に応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持 |

(4) 生活関連施設の分布状況

| | |
|--------|---------------------|
| 現状・問題点 | ・生活関連施設の各市街地への集積 |
| 課題 | ・生活圏交通の充足による生活の足の確保 |

(5) 自動車運転免許証の自主返納状況

| | |
|--------|------------------------|
| 現状・問題点 | ・自動車運転免許証の自主返納者の増加 |
| 課題 | ・【再掲】自家用車に依存しない交通体系の構築 |

(6) 観光入込客数の状況

| | |
|--------|--|
| 現状・問題点 | ・住民及び観光客の安心・安全性の確保 |
| 課題 | ・アフターコロナを見据えた公共交通による生活目的及び観光目的での円滑な移動の支援 |

公共交通の現状

(1) 本地域の公共交通の概況・課題

1) 広域交通-鉄道

| | |
|--------|---|
| 現状・問題点 | ・中核都市及び地域中心都市と本地域の地域内拠点を結ぶ交通 ・通勤・通学、買い物、通院、観光等の多様な目的で利用 ・JR留萌本線は、留萌駅～深川駅間を運行しており、JR北海道が「当社単独では維持することが困難な線区」とであると公表 ・本地域内を運行するJR函館本線の普通列車は、旭川・深川方面や滝川・札幌方面を運行 |
| 課題 | ・JR留萌本線沿線自治体会議での協議結果を踏まえた、円滑な交通モードの検討 ・住民等の円滑な広域移動を支えるJR函館本線の維持 |

2) 広域交通-バス路線

| | |
|--------|---|
| 現状・問題点 | <ul style="list-style-type: none"> ・中核都市及び地域中心都市と本地域の地域内拠点を結ぶ交通 ・通勤・通学、買い物、通院、観光等の多様な目的で利用 ・高速るもい号は、留萌市～札幌市間を運行 ・留萌旭川線は、留萌市～旭川市間を運行（一部区間はＪＲ留萌本線と並行）しており、国・道の補助制度を活用しながら維持 |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・住民等の円滑な広域移動を支える高速るもい号の維持 ・ＪＲ留萌本線のあり方と連動した留萌旭川線における運行水準の見直しを検討 |

3) 地域間交通

| | |
|--------|--|
| 現状・問題点 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域中心都市と本地域の地域内拠点を結ぶ交通 ・通勤・通学、買い物、通院等の地域間を跨ぐ生活目的で利用 ・いずれの路線も国・道の補助制度を活用しながら維持している路線 ・路線によっては、広域交通と運行区間が重複 |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・【再掲】各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 ・【再掲】利用実態に応じた運行規模の適正化による持続可能な地域間交通の確保 |

4) 生活圏交通

| | |
|--------|--|
| 現状・問題点 | <ul style="list-style-type: none"> ・各町の地区と地域内拠点を結ぶ交通・地域内の買い物や通院などの生活目的で利用 ・スクールバスの住民混乗など、独自で公共交通を運行 ・「滝川北竜線」の代替交通として、令和４年４月から北竜町が「北竜町運営有償運送」を運行 |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・【再掲】各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 ・【再掲】生活圏交通の充足による生活の足の確保 |

(2) 公共交通による人口カバー率（公共交通勢力圏）

| | |
|--------|-----------------------------|
| 現状・問題点 | ・本地域に居住する住民の25.9%が交通空白地域に居住 |
| 課題 | ・生活圏交通の充足による交通空白地域の減少 |

(3) 中核都市及び地方中心都市へのアクセス状況

| | |
|--------|--|
| 現状・問題点 | ・公共交通を乗り継ぐ際、待ち時間が長く接続性が低いなど、中核都市や地域中心都市までの所要時間が長い |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・【再掲】利用者数等に応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持 ・【再掲】各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 |

(4) 生活関連施設までのアクセス状況の整理

| | |
|--------|------------------------------------|
| 現状・問題点 | ・交通勢力圏内に概ね生活関連施設が立地 |
| 課題 | ・【再掲】生活圏交通の充足による交通空白地域の減少及び生活の足の確保 |

(5) 観光施設までのアクセス状況の整理

| | |
|--------|---------------------------------------|
| 現状・問題点 | ・公共交通ではアクセスできない観光資源が約４割 |
| 課題 | ・【再掲】アフターコロナを見据えた公共交通による観光目的の円滑な移動の支援 |

(6) 各町で実施している移動支援

| | |
|--------|--|
| 現状・問題点 | <ul style="list-style-type: none"> ・各町で各種移動支援に係る取組を実施 ・移動支援に係る取組における費用の増加 |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・【再掲】利用者数等に応じた生活圏交通の確保・維持 ・【再掲】生活圏交通の充足による生活の足の確保 |

3-3 公共交通に係る各種調査結果の整理

(1) 北空知4町住民アンケート調査

| | |
|-------|---|
| 住民ニーズ | <ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート回答者のうち、75歳以上になっても運転する意向は4割以上 ・ 高校生は、旭川市や滝川市、深川市へ通学 ・ 買い物先及び通院先は、各地域内に加え、深川市や旭川市なども含まれる ・ 公共交通に対する考え方として、4町ともに約7割の住民が「利用実態に合わせた運行路線の短絡化など合理化による地域公共交通の維持」が望ましいと考えている |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者負担の軽減に向けた施策・取組の検討 ・ 【再掲】利用者数等に応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持 ・ 【再掲】自動車に依存しない交通体系の構築 ・ 【再掲】各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 ・ 【再掲】利用実態に応じた運行規模の適正化による持続可能な地域間交通の確保 |

(2) 公共交通乗降調査

| | |
|--------|--|
| 現状・問題点 | <p>《広域交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR留萌本線について、1便当たり利用者数が平日12.9人/便であり、JR函館本線の本地域内の利用（平日：17.3人/便）と比較しても少ない ・ 特に留萌駅から石狩沼田駅間は、他区間と比較しても利用者が極端に少ない ・ JR函館本線については、本地域は、中核都市である札幌市-旭川市間の途中区間であるとともに、地域中心都市である滝川市や深川市までの通学等で利用 ・ 高速るもい号については、本地域から中核都市である札幌市、地域中心都市である滝川市への通院等の広域的な生活移動で利用 ・ 留萌旭川線については、本地域内からの利用の他、留萌市及び深川市から中核都市である旭川市までの通院や買い物等の広域的な移動で利用 <p>《地域間交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の極端に少ない区間の存在 ・ 通学のほか、買い物や通院等の生活移動で利用 ・ 人口減少等の影響により、利用者数は年々減少 |
| 課題 | <p>《広域交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 【再掲】JR留萌本線沿線自治体会議での協議結果を踏まえた、円滑な交通モードの検討 ・ 【再掲】住民等の円滑な広域移動を支えるJR函館本線及び高速るもい号の維持 ・ 【再掲】JR留萌本線のあり方と連動した留萌旭川線における運行水準の見直しを検討 <p>《地域間交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 【再掲】利用実態に応じた運行規模の適正化による持続可能な地域間交通の確保 |

(3) 北空知4町通学アンケート調査

| | |
|-------|---|
| 住民ニーズ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学者の9割以上が定期券利用であり、運賃が高いと感じている意見が4割以上 ・ 各地域で利用されているバス停が固定化 ・ 積雪時には自宅からバス停まで家族等による送迎が増加 ・ 進学先を選択する際に、約半数が公共交通の運行状況を意識し選択 |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 【再掲】利用者数等に応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持 ・ 【再掲】各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 ・ 【再掲】利用者負担の軽減に向けた施策・取組の検討 |

3-4 現況調査及び各種調査結果から抽出された課題の整理

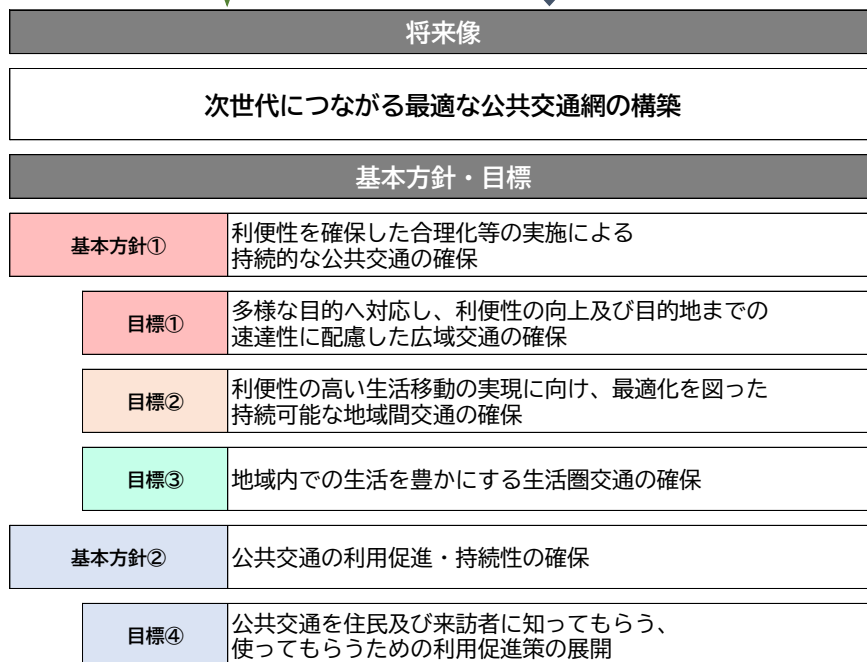
現況調査及び各種調査結果から抽出された課題を以下のとおりです。

- 課題 1 利用者数等に応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持
- 課題 2 自家用車に依存しない交通体系の確保
- 課題 3 各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保
- 課題 4 アフターコロナを見据えた公共交通による生活目的及び観光目的での円滑な移動の支援
- 課題 5 利用者負担の軽減に向けた施策・取組の検討
- 課題 6 J R 留萌本線沿線自治体会議での協議結果を踏まえた、円滑な交通モードの検討
- 課題 7 住民等の円滑な広域移動を支える J R 函館本線及び高速るもい号の維持
- 課題 8 J R 留萌本線のあり方と連動した留萌旭川線における運行水準の見直しを検討
- 課題 9 利用実態に応じた運行規模の適正化による持続可能な地域間交通の確保
- 課題 10 生活圏交通の充足による交通空白地域の減少及び生活の足の確保

第4章 本計画の将来像及び基本方針・目標

求められる公共交通の役割及び課題から導き出される将来像・基本方針

| 【上位・関連計画で求められる公共交通の役割】 | 個別課題等 | 基本方針との対応状況 | |
|--|---|------------|---|
| | | ① | ② |
| ■広域交通 ・中核都市である旭川市、札幌市及び地域中心都市である留萌市、深川市と本地域の地域内拠点を結ぶ交通 ・通勤、通学、買い物、通院、観光等の多様な目的で利用 | 1 利用者数等に応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持 | ● | ● |
| | 2 自家用車に依存しない交通体系の構築 | ● | ● |
| | 3 各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 | ● | |
| ■地域間交通 ・地域中心都市である留萌市、深川市、滝川市と本地域の地域内拠点を結ぶ交通 ・通勤、通学、買い物、通院等の地域間を跨ぐ生活目的で利用 | 4 アフターコロナを見据えた公共交通による生活目的及び観光目的での円滑な移動の支援 | ● | ● |
| | 5 利用者負担の軽減に向けた施策・取組の検討 | ● | ● |
| ■生活圏交通 ・各自治体の地区と地域内拠点を結ぶ交通 ・地域内の買い物や通院などの生活目的で利用 | 6 JR留萌本線沿線自治体会議での協議結果を踏まえた、円滑な交通モードの検討 | ● | |
| | 7 住民等の円滑な広域移動を支えるJR函館本線及び高速るもい号の維持 | ● | |
| | 8 JR留萌本線のあり方と連動した留萌旭川線における運行水準の見直しを検討 | ● | |
| | 9 利用実態に応じた運行規模の適正化による持続可能な地域間交通の確保 | ● | |
| | 10 生活圏交通の充足による交通空白地域の減少及び生活の足の確保 | ● | |



目指す地域公共交通ネットワークと実現に向けて取り組む施策

本地域で目指す地域公共交通ネットワークについて、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統等の観点から路線ごとの役割を明確化した上で、実現に向けて取り組む施策内容は以下のとおりです。

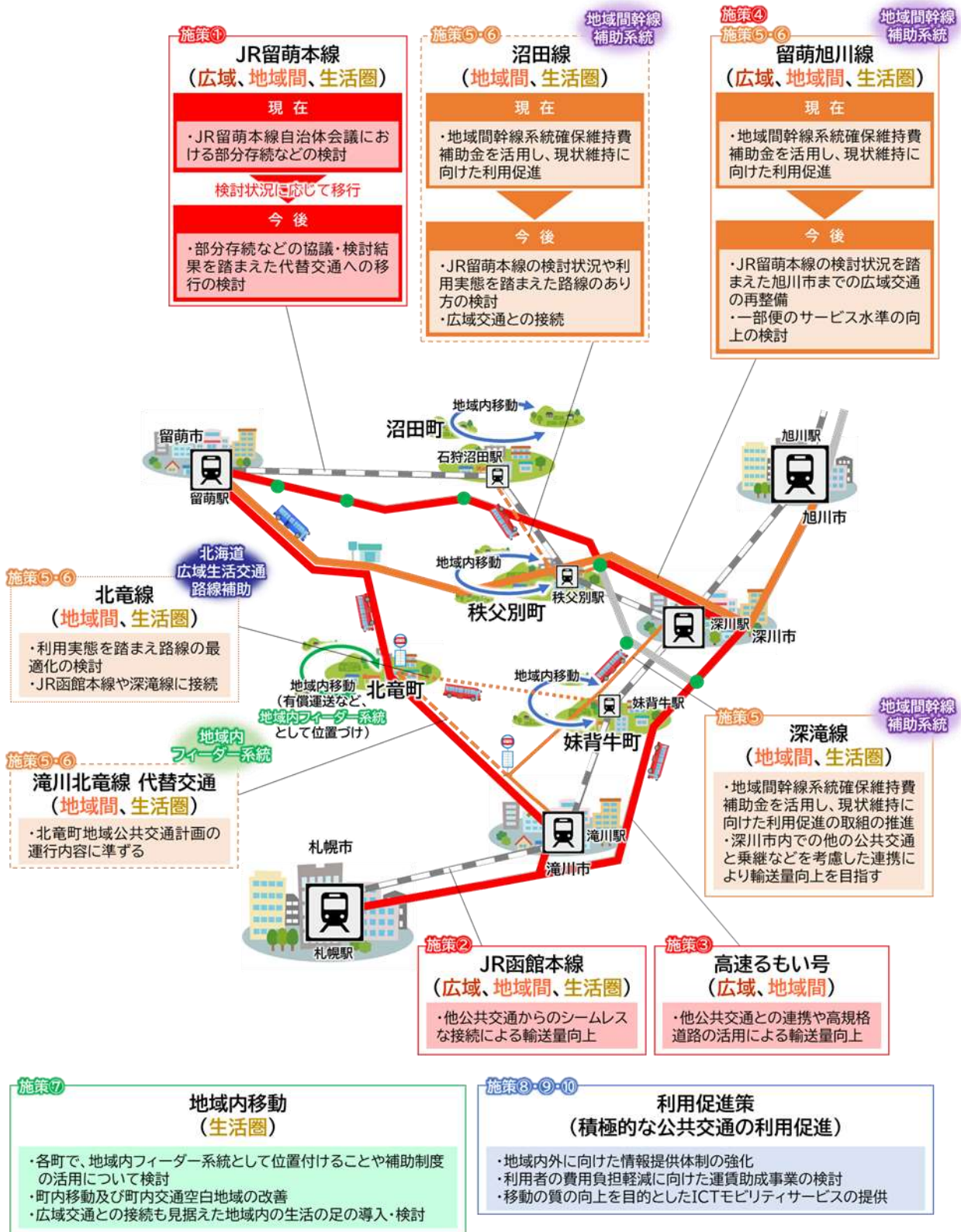


図 0-1 本地域で目指す地域公共交通ネットワーク

施策の実施スケジュール

| 施 策 | (2022) 令和4年度 | (2023) 令和5年度 | (2024) 令和6年度 | (2025) 令和7年度 | (2026) 令和8年度 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| ① JR留萌本線沿線自治体会議における検討・協議結果を踏まえた広域交通の確保 | 検討 | 適宜実施 | | | |
| ② 他公共交通機関と連携したJR函館本線の利用促進 | 適宜実施 | | | | |
| ③ 他公共交通機関と連携した高速るもい号の利用促進 | 適宜実施 | | | | |
| ④ 留萌旭川線の運行サービス水準の向上 | 検討 | 適宜実施 | | | |
| ⑤ 利用実態や移動ニーズに即した路線の維持及び最適化 | 適宜実施 | | | | |
| ⑥ 公共交通間の円滑な乗継に向けた地域内の交通拠点の形成 | 検討 | 適宜実施 | | | |
| ⑦ 本地域に住み続けられる生活圏交通の検討 | 実施 | | | | |
| ⑧ 地域内外に向けた情報提供体制の強化 | 検討 | 実施 | | | |
| ⑨ 公共交通の利用を促進する運賃助成の検討 | 検討 | 適宜実施 | | | |
| ⑩ 先進技術を取り入れた移動の質の向上 | 検討 | | | | |

第5章 取組の持続的な実施に向けた目標値設定

評価指標及び数値目標

本計画及び施策の推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。

| 評価指標 | | 単位 | 現況値 | 目標値 | | | | |
|------|--------------------------------|-----------|-----------------|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | 令和3 (2021) | 令和4 (2022) | 令和5 (2023) | 令和6 (2024) | 令和7 (2025) | 令和8 (2026) |
| 標準指標 | 公共交通の利用者数 (※1) | 人/便 | 10.9 | 10.9 | 10.9 | 10.9 | 10.9 | 10.9 |
| | 公的資金が投入されている 公共交通事業の収支率 | % | 50.6 (※2) | 50.6 | 50.6 | 50.6 | 50.6 | 50.6 |
| | 公共交通への公的資金 投入額 | 千円 /年度 | 155,417 (※3) | 155,417 | 155,417 | 155,417 | 155,417 | 155,417 |
| 推奨指標 | 公共交通を月に1回以上 利用する住民の割合 | % | 17.3 | 5年後の計画見直し段階で 調査を実施します | | | | 20.0 |
| | 地域間の移動者数 | 人/年 | 37,976 (※4) | 40,000 | 40,000 | 40,000 | 40,000 | 40,000 |
| | 公共交通カバー率 | % | 74.1 (※5) | — | — | — | 82.0 | — |
| | 各町における情報提供 状況の確認 | — | 各町で 実施 | 毎年度、協議会等の会議体で各町の 情報提供状況を共有することとします | | | | |
| 選択指標 | 観光入込客数 | 千人 /年度 | 895 (※6) | 902 | 908 | 915 | 921 | 928 |
| | 広域交通（地域間幹線 系統） との接続状況の検証 | — | 実施 | 毎年度、協議会等の会議体で 広域交通との接続状況の検証を行います | | | | |

※1：広域交通（鉄道・バス）と地域間交通の利用者数を対象としています

※2：令和3年度空知地域生活交通確保対策協議会で提出された本地域の地域間幹線及び広域生活交通路線の補助対象の収支合計を基に算出しています。

※3：公共交通への公的資金投入額の現況値は、令和2（2020）年実績をもとに算出しています

※4：地域間の移動者数の現況値は、内閣府のRESAS（地域経済分析システム）を参考に、令和2（2020）年1月～12月を対象に算出しています

※5：公共交通カバー率の現況値は、平成27年国勢調査データを参考に算出しています

※6：観光入込客数の現況値は、令和2年度北海道観光入込客数調査報告書を参考に算出しています

施策と評価指標の対応関係の整理

本計画に基づき実施していく施策と、その取組の推進状況を確認するための評価指標との関係性を以下に整理します。

表 0-1 評価指標及び数値目標

| 評価指標名 | | 施策番号 | | | | | | | | | |
|-------|------------------------|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | ⑨ | ⑩ |
| 評価指標① | 住民等の公共交通の利用者数 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 評価指標② | 公共交通の収支率 | | | | ○ | ○ | | ○ | | | |
| 評価指標③ | 公共交通への公的資金投入額 | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| 評価指標④ | 公共交通を月に1回以上利用する住民の割合 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 評価指標⑤ | 地域間の移動者数 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 評価指標⑥ | 公共交通力バー率 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| 評価指標⑦ | 各町における情報提供状況の確認 | | | | | | | | ○ | | |
| 評価指標⑧ | 観光入込客数 | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ |
| 評価指標⑨ | 広域交通（地域間幹線系統）との接続状況の検証 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |

第6章 計画の推進体制

本章では、本計画を運用していくにあたっての計画進捗状況の評価体制やPDCAサイクルによる評価・検証方法、計画期間内における協議会の想定実施スケジュールを整理します。

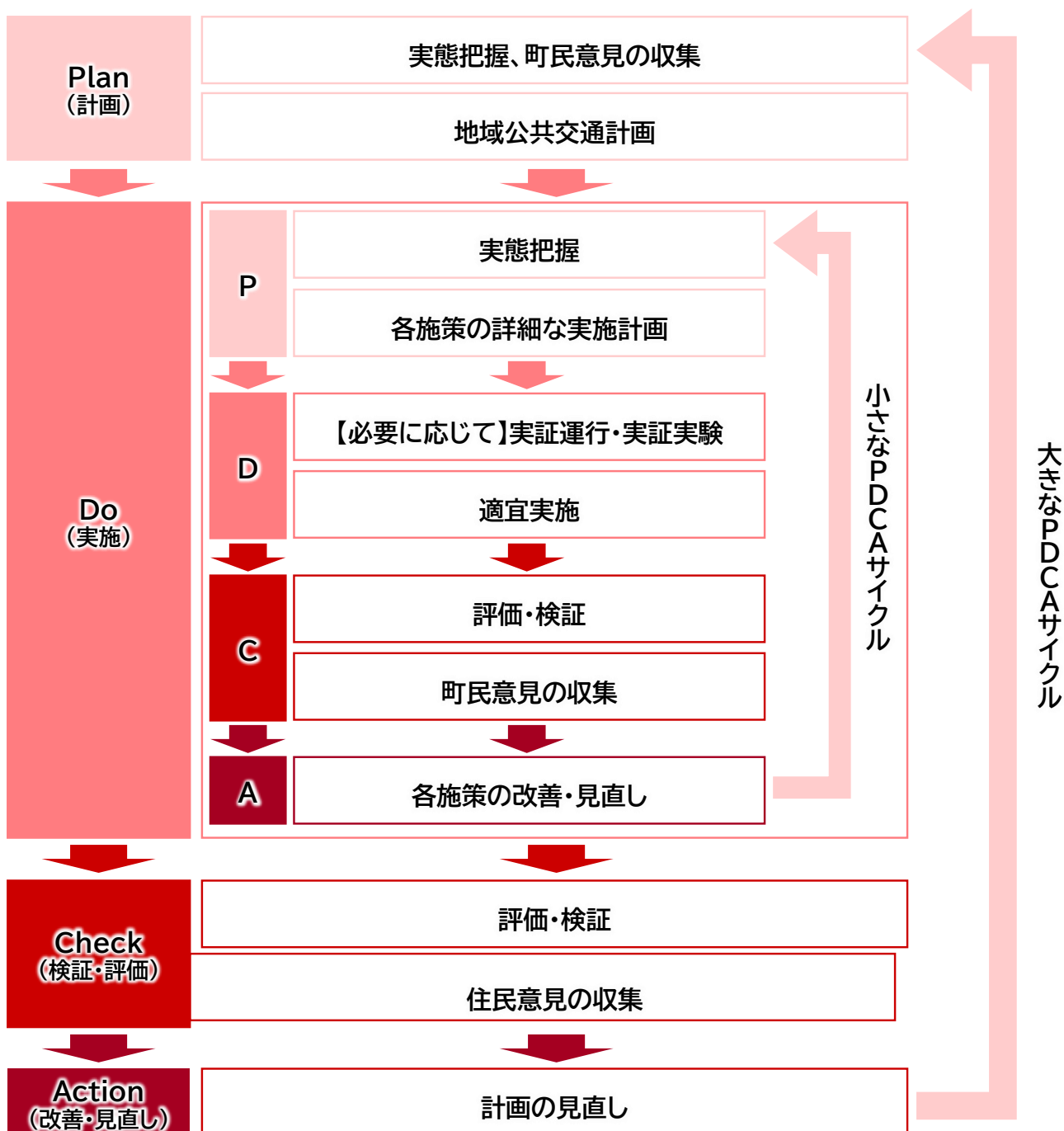


図 0-1 PDCAサイクルによる評価・検証