

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

1) 調査の目的

各町各地区で異なる住民の生活実態（生活圏）や公共交通に対するニーズを把握するために、本地域の住民を対象としたアンケート調査を実施しました。

2) 調査期間

令和3年9月3日（金）～10月8日（金）

3) 調査対象

4町9地区の15歳以上の方を対象に1,600世帯を抽出
（1世帯あたり2票配布、計3,200票配布）

表 0-8 各町における配布世帯数

市町村	配布世帯数
妹背牛町	2地区 470世帯
秩父別町	2地区 250世帯
北竜町	3地区 360世帯
沼田町	2地区 520世帯

4) 調査方法

・郵送による配布及び回収

5) アンケート調査の配布及び回収状況

配布数：3,200票

回収数： 940票【回収率36.0%（世帯ベース）】

表 0-9 各町における回収数

市町村	回収数
妹背牛町	256票
秩父別町	154票
北竜町	280票
沼田町	250票

6) 調査項目

- ・個人属性（性別、年齢、職業、住所、自動車及び免許の保有状況など）
- ・交通行動（通勤・通学、買い物、通院の頻度、曜日、目的地、交通手段など）
- ・管内の公共交通に関する考え方

7) 調査結果概要

① 住民の免許の保有状況

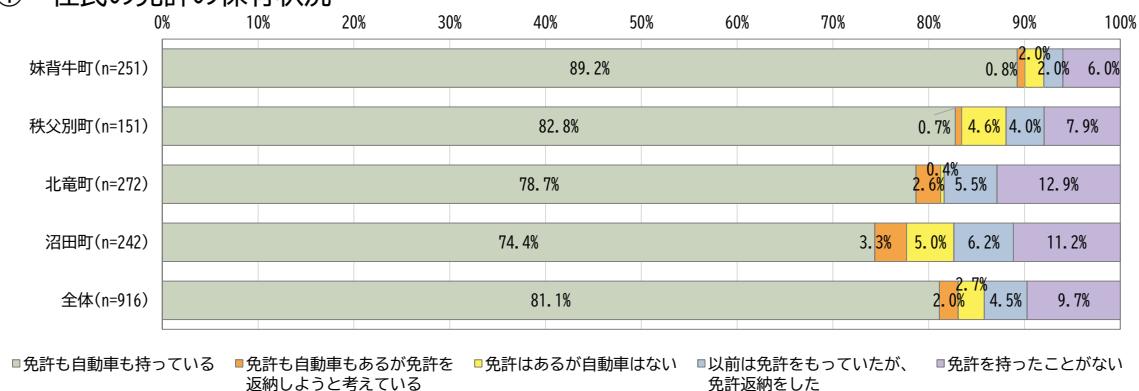


図 0-21 住民の免許の保有状況

② 通学先

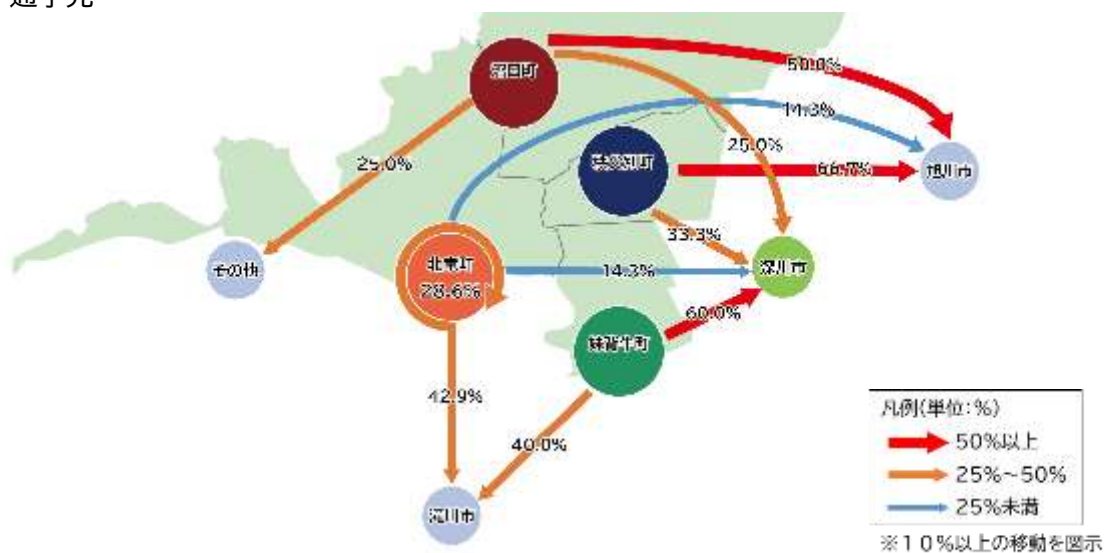


図 0-22 通学の状況 (通学先)

③ 通勤先



図 0-23 通勤の状況 (通勤先)

④ 日常的な買い物の行き先

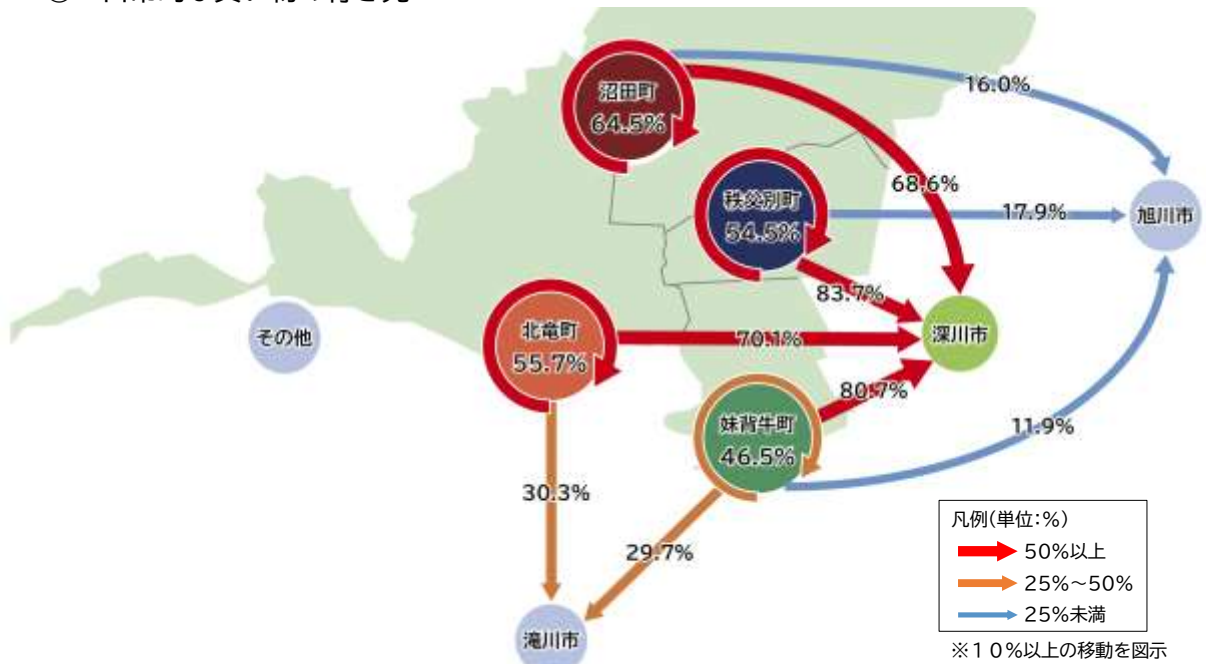


図 0-24 買い物の状況（日常的な買い物の行き先）

⑤ 日常的な通院の行き先

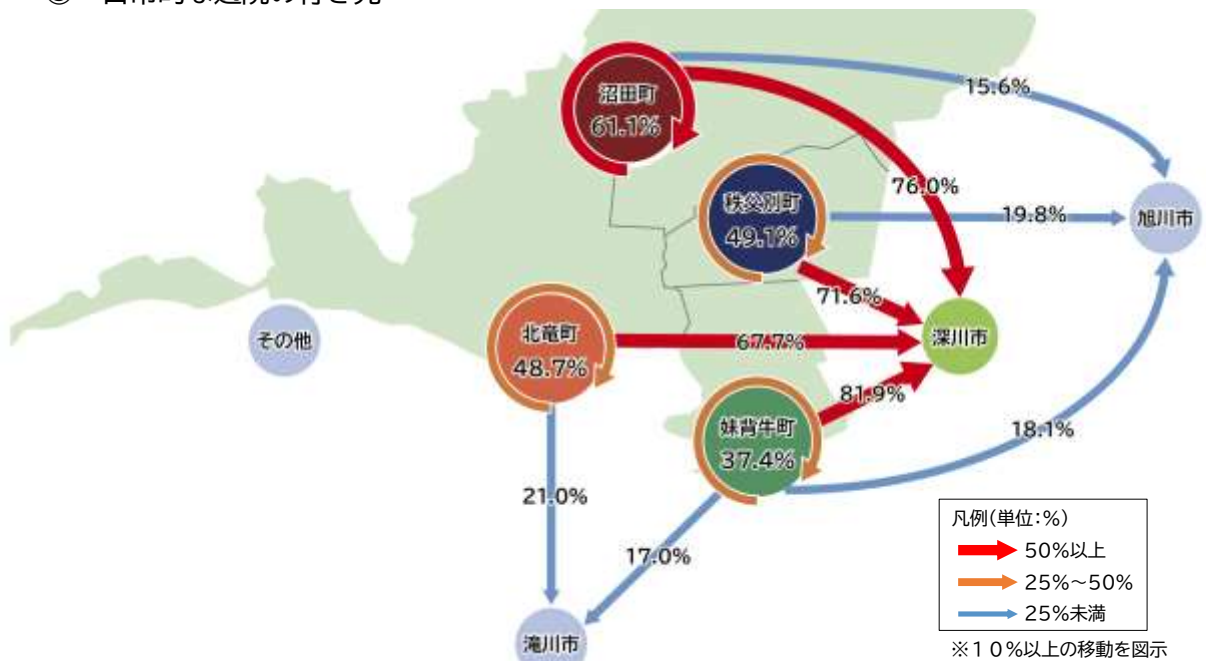


図 0-25 通院の状況（日常的な通院の行き先）

⑥ 北空知 4 町における公共交通に対する考え方

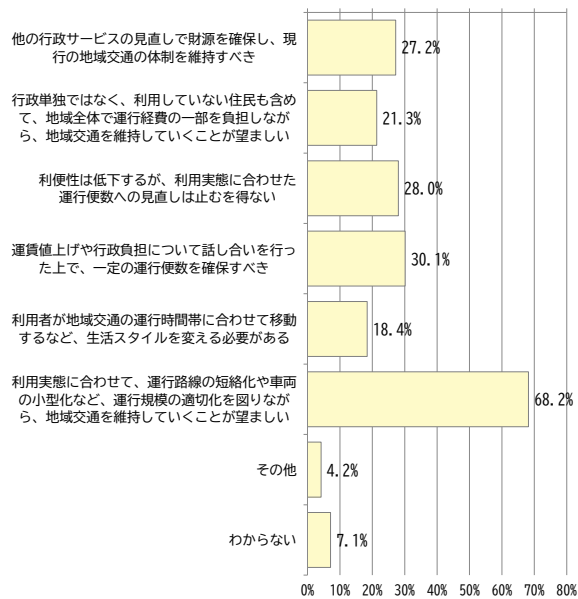


図 0-26 公共交通に対する考え方(妹背牛町)

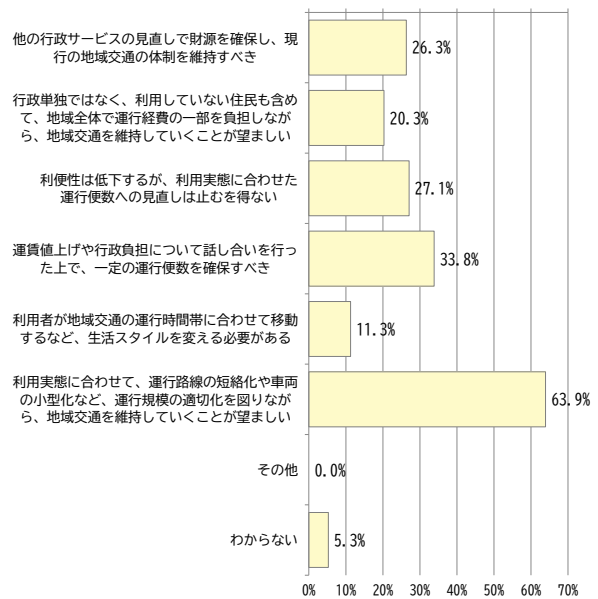


図 0-27 公共交通に対する考え方(秩父別町)

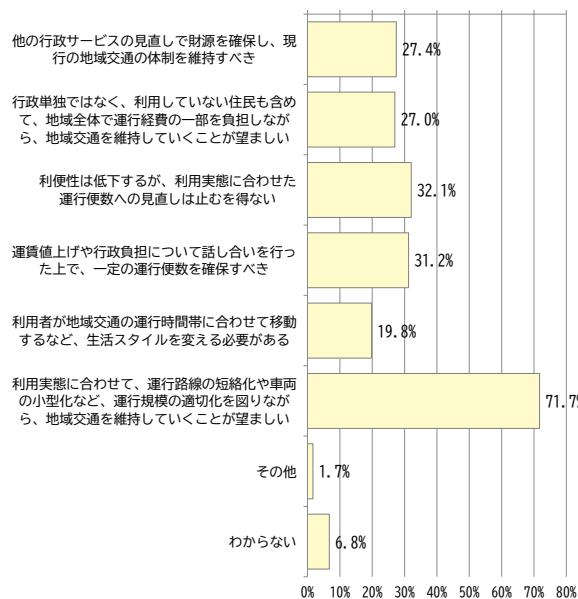


図 0-28 公共交通に対する考え方(北竜町)

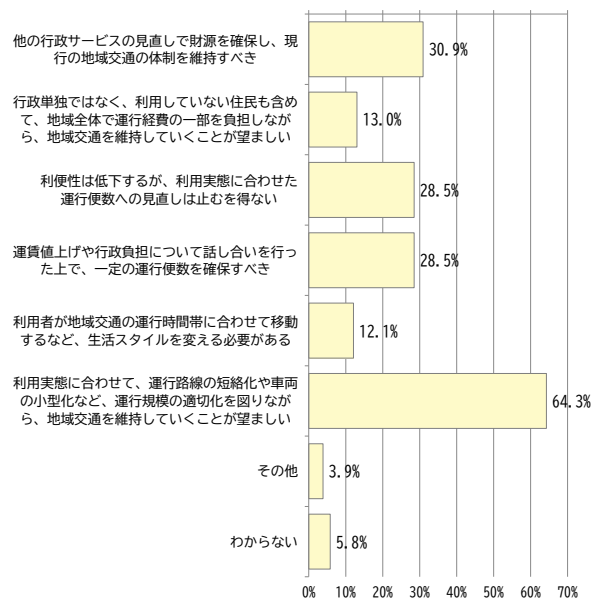


図 0-29 公共交通に対する考え方(沼田町)

<p>住民ニーズ</p>	<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
<p>課題</p>	<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

1) 調査目的

本地域を運行している各種公共交通の利用状況の把握に向け、各種公共交通の利用実態調査を実施しました。

2) 調査日

平日：令和3年7月13日（火）、16日（金）

休日：令和3年7月17日（土）

3) 調査実施方法

調査員の全便乗り込み調査

※利用者数はカウント調査

※利用実態はビンゴ式アンケート調査

4) 調査結果概要

運行事業者	路線名	調査日	便数	利用者数	1便あたり利用者数
J R北海道	留萌本線	07/13(火)	14 便	180 人/日	12.9 人/便
		07/17(土)	14 便	157 人/日	11.2 人/便
	函館本線	07/13(火)	17 便	294 人/日	17.3 人/便
		07/17(土)	17 便	219 人/日	12.9 人/便
空知中央バス	沼田線	07/13(火)	10 便	48 人/日	4.8 人/便
		07/17(土)	8 便	32 人/日	4.0 人/便
	北竜線	07/13(火)	10 便	53 人/日	5.3 人/便
		07/17(土)	9 便	30 人/日	3.3 人/便
	深滝線	07/13(火)	25 便	295 人/日	11.8 人/便
		07/17(土)	22 便	159 人/日	7.2 人/便
北海道中央バス	高速るもい号 (深川経由)	07/16(金)	7 便	71 人/日	10.1 人/便
		07/17(土)	7 便	62 人/日	8.9 人/便
	高速るもい号 (滝川経由)	07/16(金)	7 便	109 人/日	15.6 人/便
		07/17(土)	7 便	75 人/日	10.7 人/便
	滝川北竜線	07/13(火)	3 便	38 人/日	12.7 人/便
		07/17(土)	2 便	9 人/日	4.5 人/便
沿岸バス	留萌旭川線	07/13(火)	16 便	103 人/日	6.4 人/便
		07/17(土)	16 便	137 人/日	8.6 人/便
J R北海道	函館線 接続バス	07/13(火)	1 便	8 人/日	8.0 人/便
	下校バス	07/16(金)	1 便	7 人/日	7.0 人/便

① J R北海道-留萌本線

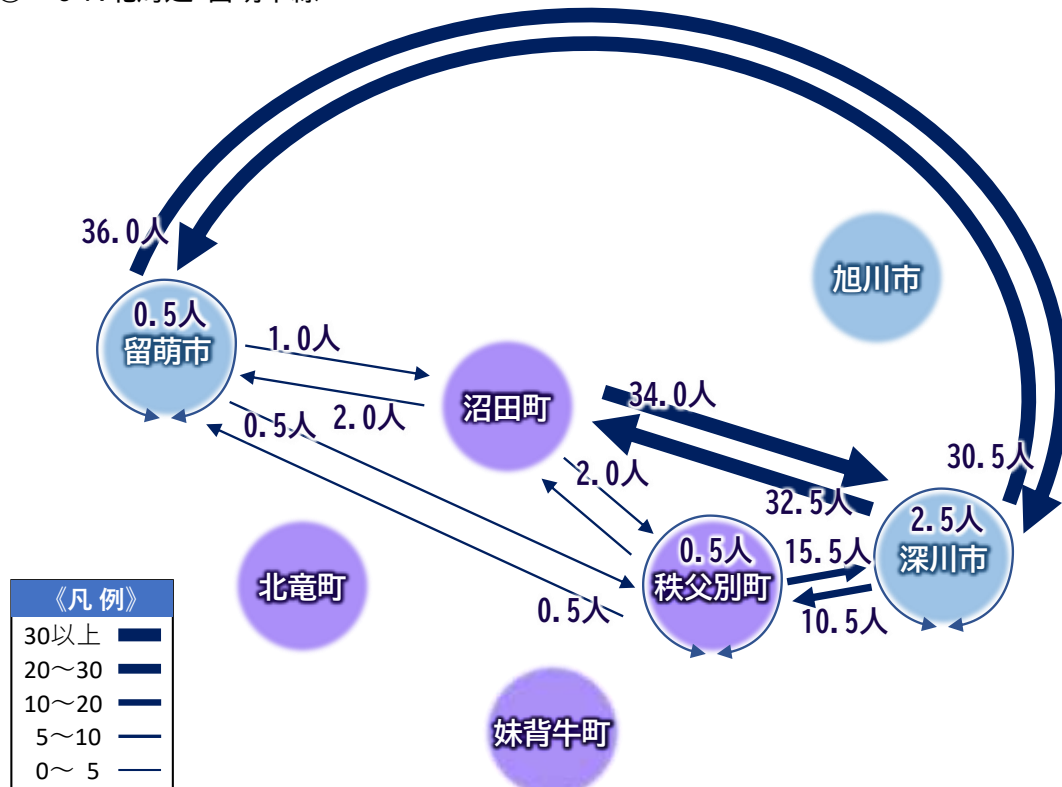


図 0-30 調査日の日平均OD図

② J R北海道-函館本線

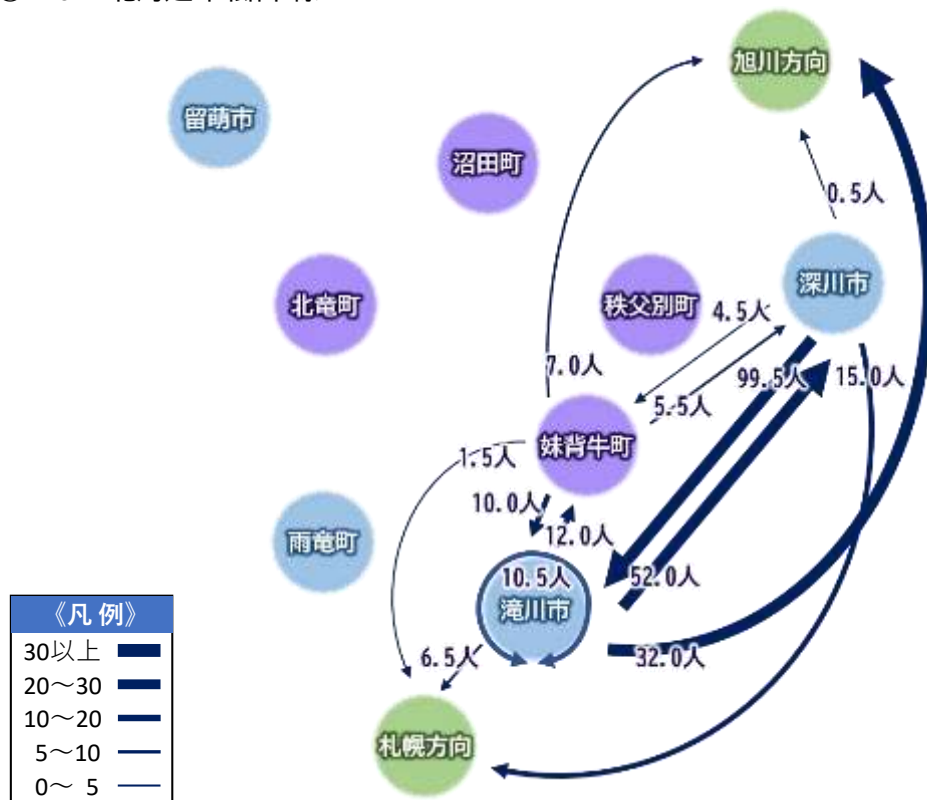


図 0-31 調査日の日平均OD図

③ 空知中央バス-沼田線

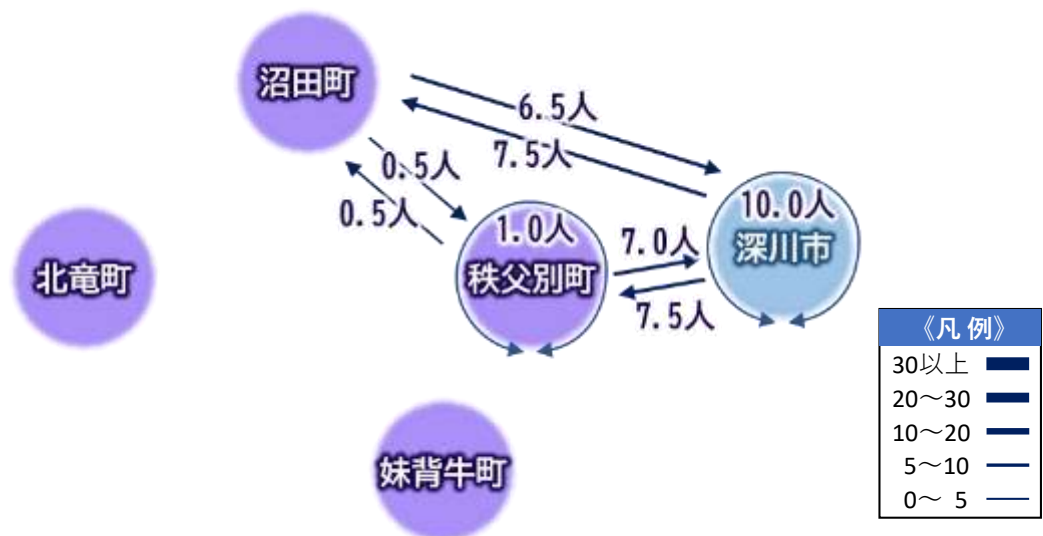


図 0-32 調査日の日平均OD図

④ 空知中央バス-北竜線

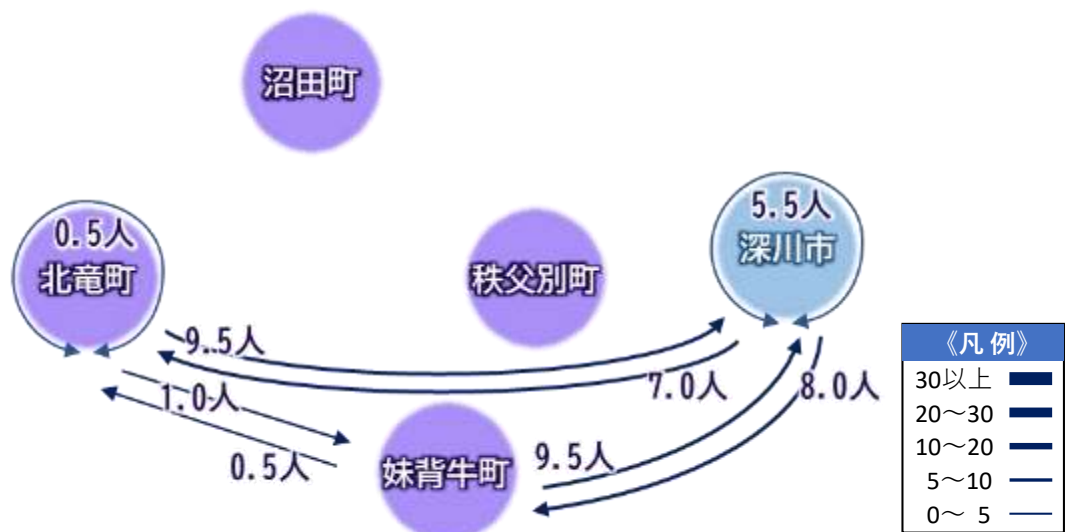


図 0-33 調査日の日平均OD図

⑤ 空知中央バス-深滝線

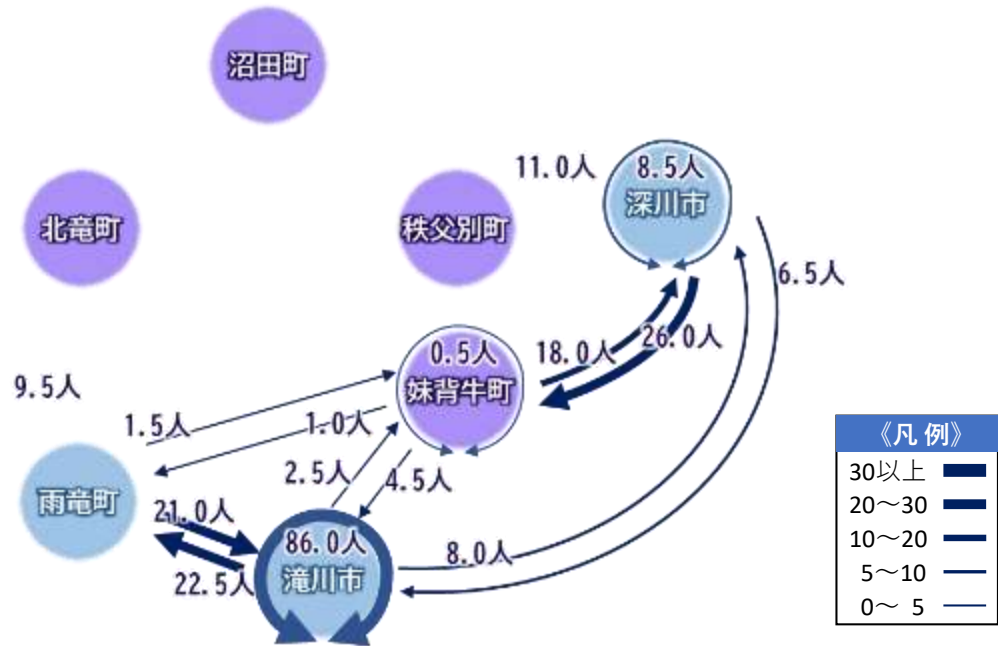


図 0-34 調査日の日平均OD図

⑥ 北海道中央バス-高速るもい号

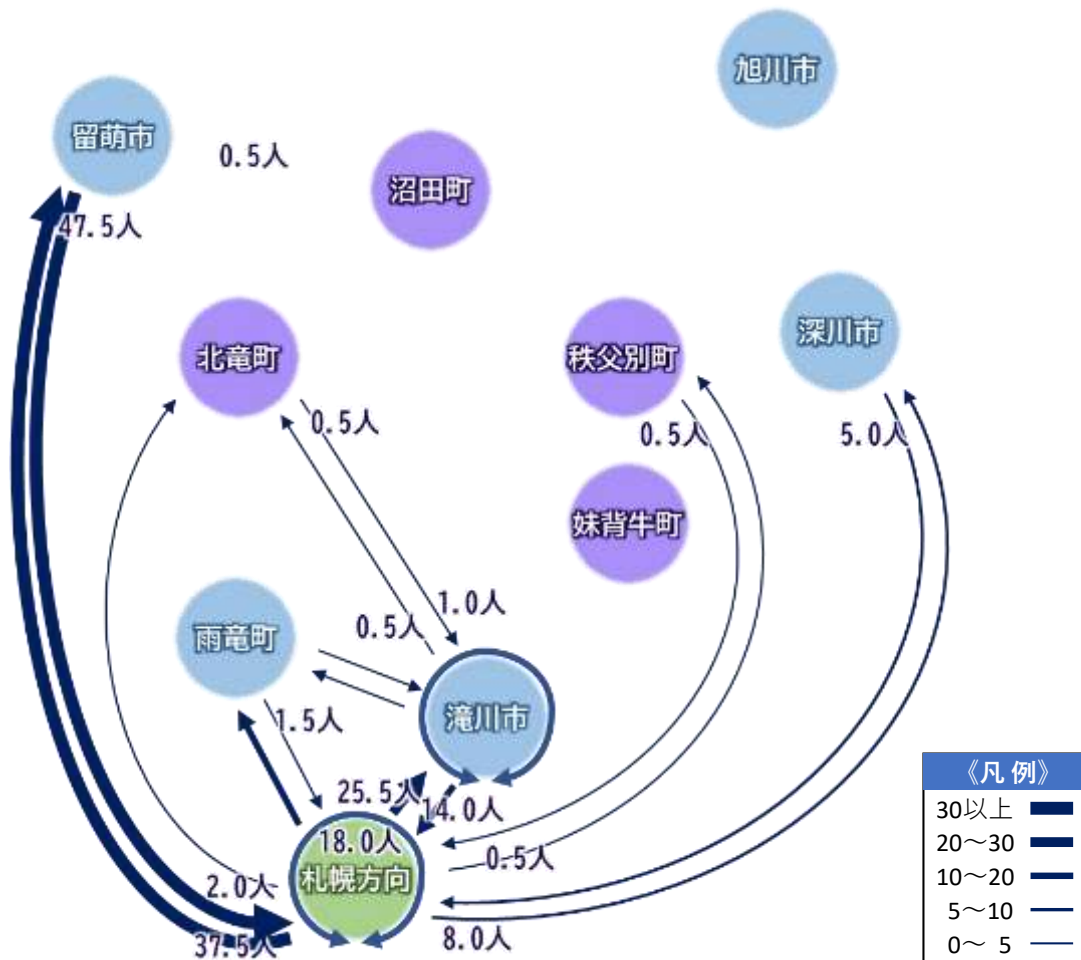


図 0-35 調査日の日平均OD図

⑦北海道中央バス-滝川北竜線

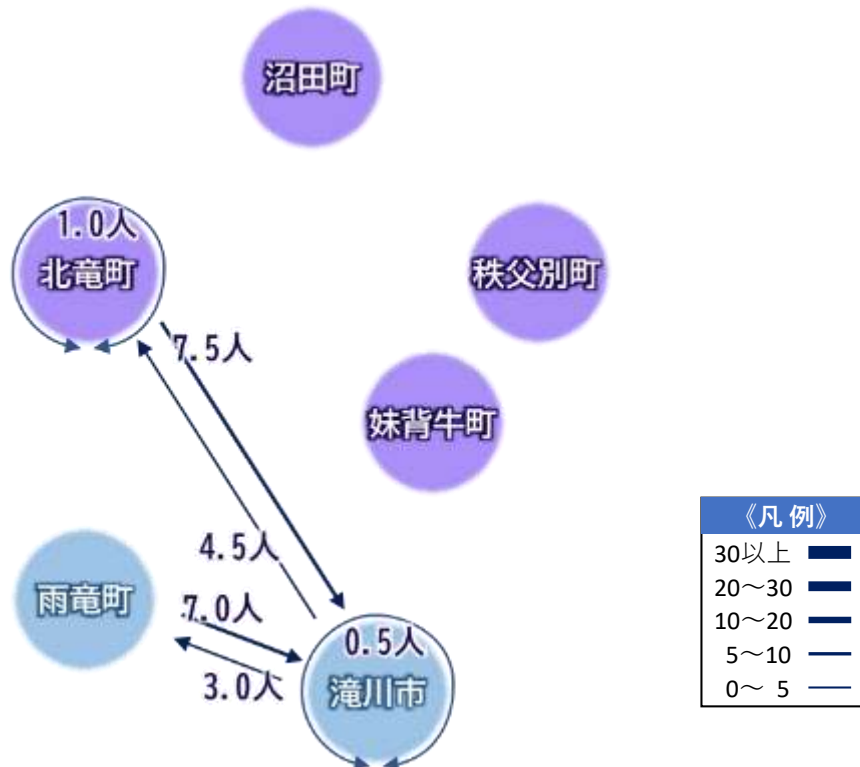


図 0-36 調査日の日平均OD図

⑧沿岸バス・道北バス-留萌旭川線

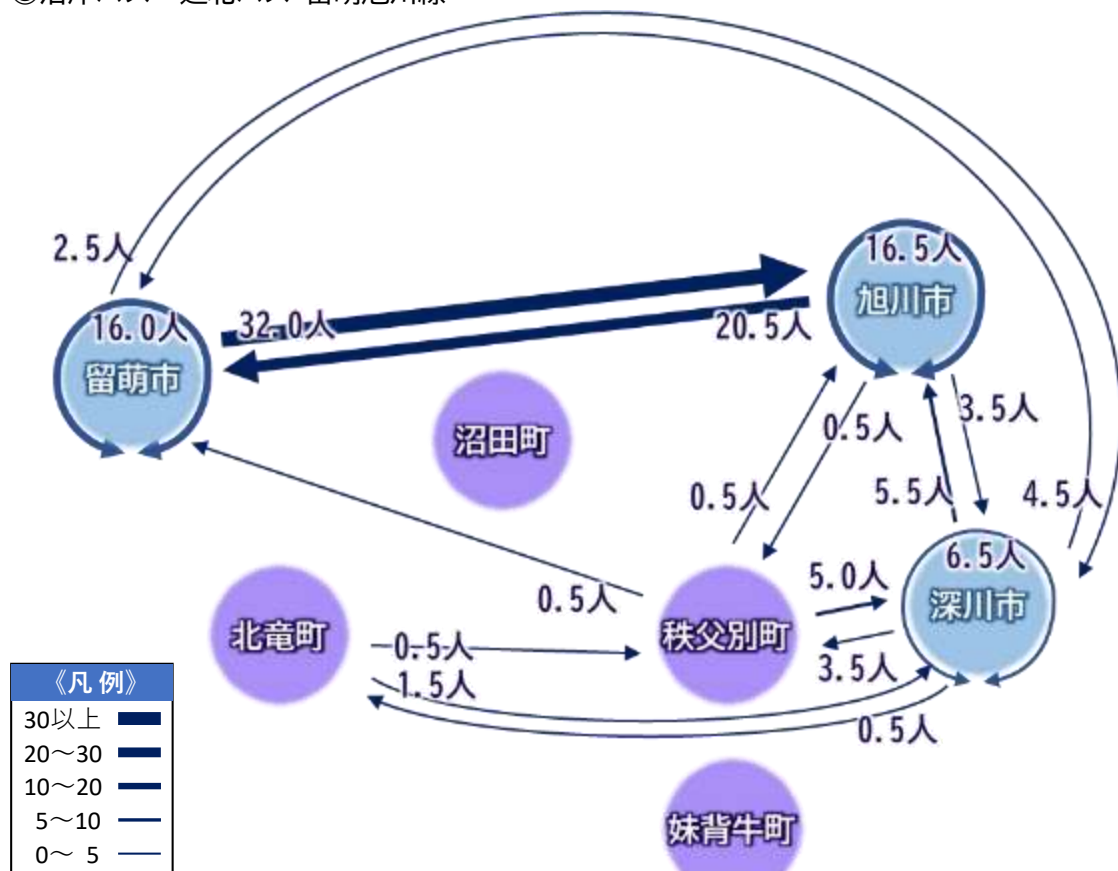


図 0-37 調査日の日平均OD図

⑨ J R北海道-函館線接続バス及び下校バス

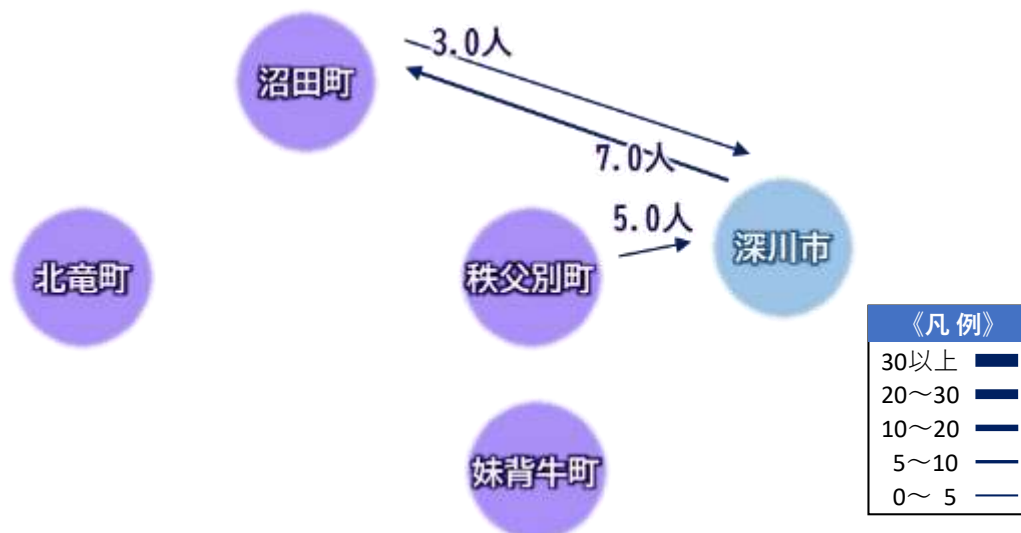


図 0-38 調査日の日平均OD図

<p>現状・問題点</p>	<p>≪広域交通≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R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、J R函館本線の本地域内の利用（平日：17.3 人/便）と比較して少ない ・ 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少ない ・ J R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
<p>課題</p>	<p>≪広域交通≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【再掲】 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 ・【再掲】 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 ・【再掲】 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 <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

1) 調査の目的

通学時の移動実態やニーズの把握を行うため、本地域から滝川市・深川市の公立高等学校へ通学している生徒を対象に、北空知通学アンケート調査を実施しました。

2) 調査期間

令和3年9月28日(木)～10月22日(金)

3) 調査対象

妹背牛町、秩父別町、北竜町及び沼田町から滝川高等学校、滝川工業高等学校、滝川西高等学校、深川東高等学校及び深川西高等学校に通学している生徒

4) 調査方法

各高校を通じた配布・回収

5) アンケート調査の回答

回答数：122票

6) 調査結果概要

① 運賃の支払い方法及び意見

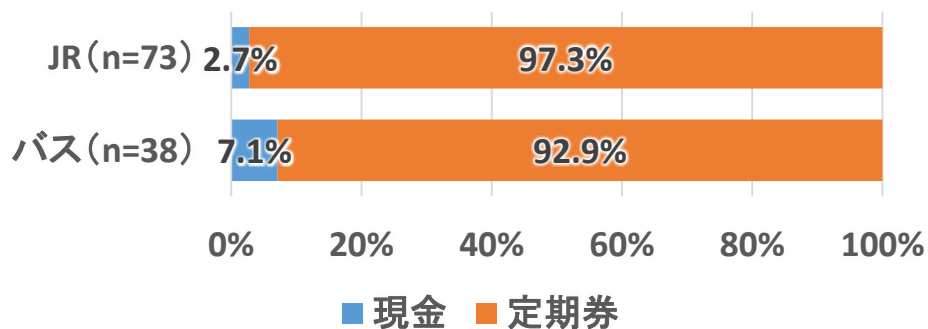


図 0-39 JR及びバスの運賃支払方法

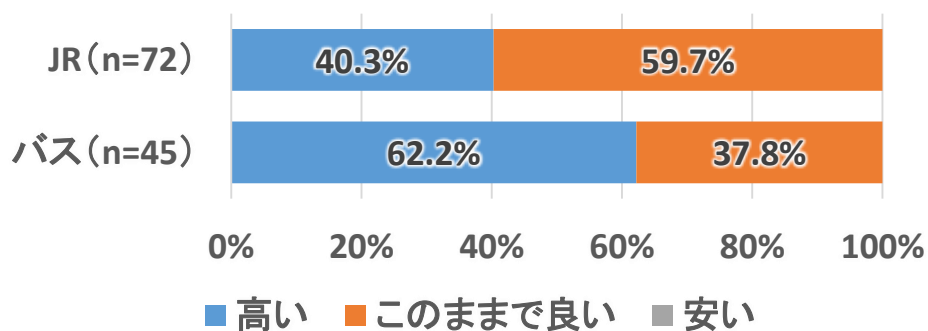


図 0-40 JR及びバスの運賃に対する意見

② 利用しているバス停・駅



図 0-41 利用しているバス停・駅

③ 通学時の交通手段

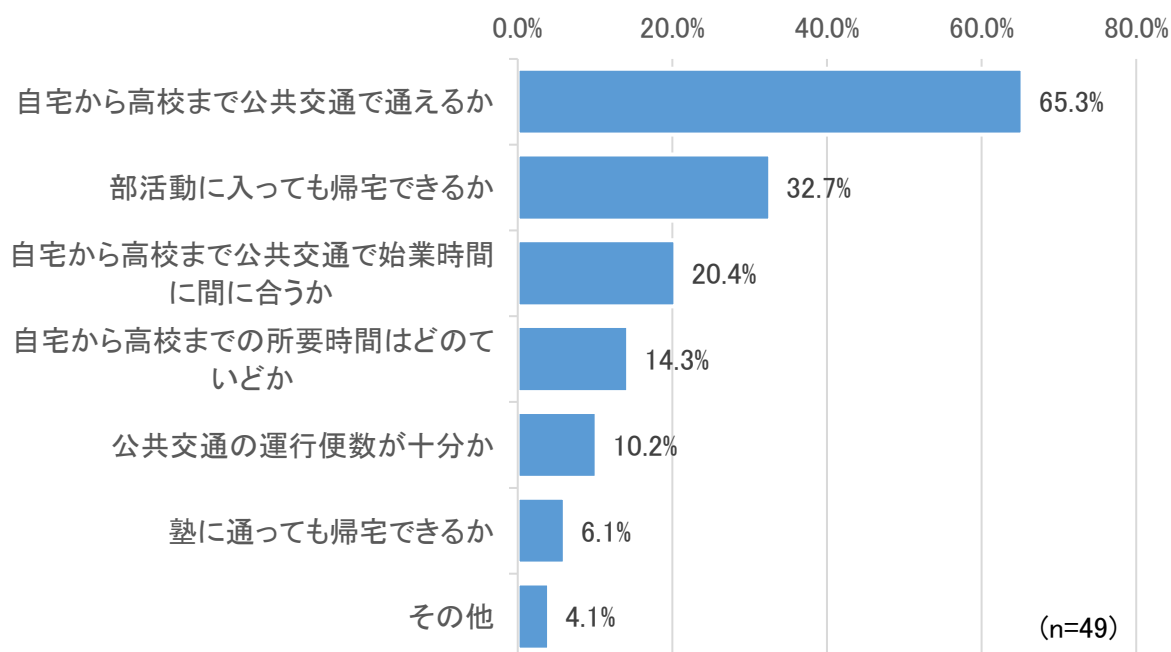
交通手段	妹背牛町 (n=37)	秩父別町 (n=19)	北竜町 (n=26)	沼田町 (n=37)
徒歩・自転車	43.2%	68.4%	50.0%	45.9%
自動車(送迎)	24.3%	47.4%	34.6%	37.8%
JR(留萌方面)	2.7%	73.7%	0.0%	83.8%
JR(旭川方面)	21.6%	15.8%	3.8%	21.6%
JR(滝川方面)	45.9%	42.1%	7.7%	54.1%
高速るもい号	0.0%	0.0%	3.8%	0.0%
留萌旭川線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
北竜線	24.3%	0.0%	61.5%	0.0%
深滝線	24.3%	0.0%	23.1%	0.0%
沼田線	0.0%	5.3%	0.0%	8.1%
滝川北竜線	8.1%	5.3%	30.8%	2.7%
沼田町営バス	0.0%	10.5%	0.0%	2.7%
乗合タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%

50%以上の項目

25%以上の項目

図 0-42 通学時の交通手段

④ 進学先を選ぶ際に意識した公共交通の状況



	妹背牛町	秩父別町	北竜町	沼田町
	(n=14)	(n=11)	(n=10)	(n=14)
自宅から高校まで公共交通で通えるか	50.0%	72.7%	90.0%	57.1%
自宅から高校まで公共交通で始業時間に間に合うか	28.6%	0.0%	40.0%	14.3%
部活動に入っても帰宅できるか	7.1%	54.5%	50.0%	28.6%
塾に通っても帰宅できるか	14.3%	9.1%	0.0%	0.0%
公共交通の運行便数が十分か	21.4%	0.0%	0.0%	14.3%
自宅から高校までの所要時間はどのくらいか	28.6%	27.3%	0.0%	0.0%
その他	0.0%	9.1%	0.0%	7.1%

50%以上の項目

25%以上の項目

図 0-43 利用しているバス停・駅

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は以下のとおりです。

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

各町に居住する住民の生活目的の移動を確保し続けるために、各町から中核都市（札幌市・旭川市）・地域中心都市（留萌市・滝川市・深川市）などを繋ぐ広域交通・地域間交通を確保・維持するとともに、これら広域交通・地域間交通への接続性も確保した生活圏交通の維持・導入を推進することが必要です。

また、乗降調査結果から、地域内の公共交通は、利用者の少ない区間が存在することや人口減少等の影響により、利用者数が年々減少している状況ですが、通学のほか、買い物や通院等の生活移動で利用されているため、確保・導入すべき交通モードや路線ごとに利用実態等に見合った施策・取組の検討を行うことが必要です。

課題2:自家用車に依存しない交通体系の確保

一般的に自動車運転免許証の自主返納を行う年齢は75歳以上からが多い傾向であり、住民アンケート調査結果からも75歳以上になっても運転する意向は4割以上ある状況です。加えて、本地域内の鉄道駅や路線バスのバス停まで、徒歩や自家用車等によるアクセスを主とした交通体系となっています。

今後は、地域内の公共交通を充実させ、高齢者となっても自家用車に依存せず地域で生活が続けられる交通体系を確保していくことが必要です。

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

本地域から生活圏となっている中核都市（札幌市・旭川市）・地域中心都市（留萌市・滝川市・深川市）への移動は、各町で1時間に1~2便のサービス水準となっていますが、目的の都市によっては直行便が運行しておらず、乗り換えが必要となる地域がみられます。

広域交通、地域間交通及び生活圏交通の各交通モード間での接続性向上のため、地域内の交通拠点の機能強化を踏まえた、シームレスな交通体系の確保が必要です。

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

地域で居住する住民の安全性の確保を第一に、観光目的での公共交通利用者を増加させるためにも各地域の観光資源と地域内拠点を繋ぐアクセス交通の確保など、公共交通の円滑な生活利用及び観光移動ができる環境整備を進めることが必要です。

課題5:利用者負担の軽減に向けた施策・取組の検討

住民の買い物先及び通院先は、各地域内に加え、旭川市や深川市なども含まれています。

高校生は滝川市や深川市へ通学しており、9割以上が定期券を利用した通学となっていますが、運賃負担に対する意見が出ている状況です。

日常的に生活圏となっている自治体への移動時の利用者負担が大きくなっていることが想定されるため、負担軽減に向けた施策・取組の検討が必要です。

課題 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

J R 留萌本線は 1 便当たり利用者数が平日 12.9 人/便であり、J R 函館本線の本地域内の利用（平日：17.3 人/便）と比較して少ない状況です。特に留萌駅から石狩沼田駅間は、他区間と比較して利用者が少ない状況です。

今後、このような調査結果や 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が必要です。

課題 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

J R 函館本線は、本地域において、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、乗降調査結果から、中核都市である旭川市、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されています。

また、高速るもい号は、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されています。

このような利用実態を踏まえ、住民等の円滑な広域移動を支える公共交通として維持を図る必要があります。

課題 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

留萌旭川線は、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されています。

今後、このような調査結果や J R 留萌本線沿線自治体会議での協議結果を踏まえ、利便性の向上に繋がる運行水準の見直しが必要です。

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

通勤・通学、買い物及び通院等の地域間を跨ぐ生活目的での移動で利用されることが多い地域間交通は、生活圏である地域中心都市（留萌市・滝川市・深川市）と本地域を結ぶ重要な交通の一つです。

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」が望ましいと考えられていることから、生活圏となっている自治体への移動手段として、利用実態に応じた運行規模の適正化を図り、持続可能な地域間交通を確保していくことが必要です。

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

本地域内を運行する広域交通及び地域間交通、生活圏交通を利用できる人口としては、4 町全人口の 74.1%となりますが、25.9%は公共交通を利用することが困難な交通空白地域であり、交通空白地域から生活関連施設までのアクセス交通として生活圏交通を確保することが必要です。

また、本地域内における生活関連施設は、各町の市街地に集積しており、地域内で安心して住み続けるためには、郊外部・農村部等から各市街地までアクセス可能な交通モードの確保のほか、市街地内の施設を周遊できるような交通モードが必要です。

第4章 本計画の将来像及び基本方針・目標

4-1 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

(1) 将来像及び基本方針

第2章で整理した上位・関連計画で求められる公共交通の役割及び第3章で整理した本地域における課題を踏まえ、本地域における将来的な地域公共交通網の将来像と、将来像の実現に向けた基本方針は以下のとおりです。

【北空知4町地域公共交通計画の将来像】

次世代につながる最適な公共交通網の構築

基本方針①： 利便性を確保した合理化等の実施による持続的な公共交通の確保	対応する課題	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
<ul style="list-style-type: none">・本地域の将来を見据えた、持続可能で活力ある地域づくりや観光振興などにも寄与する公共交通ネットワークを構築することが重要です。・また、現状及び課題等を踏まえると、地域の実情を踏まえた公共交通を確保するため、利用実態に応じた運行規模の適正化を図りながら、交通モード間の接続性を高めるダイヤの見直しや地域内拠点の機能強化など、広域交通、地域間交通及び生活圏交通が有機的に繋がった最適な公共交通網の確保に努める必要があります。		
基本方針②： 公共交通の利用促進・持続性の確保	対応する課題	1, 2, 4, 5
<ul style="list-style-type: none">・本地域における公共交通網の維持にあたっては、基本方針1で掲げる公共交通ネットワークの構築や運行規模の適正化などのみならず、公共交通を利用してもらうことが重要です。・また、持続可能な公共交通の実現に向けては、住民だけでなく、本地域外から訪れる方にも利用してもらうことも重要であり、住民・来訪者の両者にとって、公共交通が利用しやすくなるような利用促進策が必要です。		

(2) 基本方針の実現に向けた目標

基本方針の実現に向けた目標は以下のとおりです。

基本方針１： 利便性を確保した合理化等の実施による持続的な公共交通の確保

目標①	多様な目的へ対応し、利便性の向上及び目的地までの速達性に配慮した広域交通の確保
-----	---

本地域で実現する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けては、住民をはじめとする多様な利用者の広域的な移動に対応した円滑な広域交通を確保していくとともに、「ＪＲ留萌本線沿線自治体会議」での協議・検討結果を踏まえた、円滑な交通モードの検討を行っていく必要があります。

目標②	利便性の高い生活移動の実現に向け、最適化を図った持続可能な地域間交通の確保
-----	---------------------------------------

利便性の高い地域間交通の確保に向けては、広域交通、地域間交通及び生活圏交通の各交通が継ぎ目無く利用できる環境整備を進めるとともに、利用実態に応じた運行規模の適正化を進める必要があります。

目標③	地域内での生活を豊かにする生活圏交通の確保
-----	-----------------------

本地域に安心して住み続けるための生活圏交通の確保に向けては、地域内拠点において広域交通・地域間交通との接続性を確保した交通体系を構築するとともに、郊外部・農村部から各市街地までアクセス可能な交通モードの確保も進める必要があります。

基本方針２： 公共交通の利用促進・持続性の確保

目標④	公共交通を住民及び来訪者に知ってもらう、使ってもらうための利用促進策の展開
-----	---------------------------------------

本地域を運行する各公共交通を維持していくためには、住民や本地域への来訪者などに、広域交通・地域間交通・生活圏交通を知ってもらい、利用してもらう取組の実施のほか、便利に利用できる環境整備を進める必要があります。

(3) 課題と基本方針の対応関係

【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		1	利用者数等にに応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持	●	●
<ul style="list-style-type: none"> ・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 		2	自家用車に依存しない交通体系の構築	●	●
■地域間交通		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	●	
<ul style="list-style-type: none"> ・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	●	●
■生活圏交通		5	利用者負担の軽減に向けた施策・取組の検討	●	●
<ul style="list-style-type: none"> ・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函館本線及び高速のもし号の維持	●	
		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	●	

将来像	
次世代につながる最適な公共交通網の構築	
基本方針・目標	
基本方針①	利便性を確保した合理化等の実施による持続的な公共交通の確保
目標①	多様な目的へ対応し、利便性の向上及び目的地までの速達性に配慮した広域交通の確保
目標②	利便性の高い生活移動の実現に向け、最適化を図った持続可能な地域間交通の確保
目標③	地域内での生活を豊かにする生活圏交通の確保
基本方針②	公共交通の利用促進・持続性の確保
目標④	公共交通を住民及び来訪者に知ってもらう、使ってもらうための利用促進策の展開

4-2 目標に基づく施策

各施策の達成に向けた施策及び取組内容を以下のとおりとします。について、整理します。

目標①	多様な目的へ対応し、利便性の向上及び目的地までの速達性に配慮した広域交通の確保	対応する課題	1, 3, 4, 6, 7, 8
-----	---	--------	------------------

本地域の広域ネットワークの確保に向け、本計画で位置付けられる交通モードごとに、地域間交通・生活圏交通からの円滑な広域交通への乗り換えのほか、サービス水準の見直しや利用者数に応じた持続可能な交通モードへの転換など、利便性を高める取組を実施、検討します。

1) 施策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

対応する課題	1, 3, 4, 6
実施目的	・地域間交通や生活圏交通からの乗継などを考慮し、輸送量向上を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・通学目的の利用が最も多く、買い物や通院などの移動も一定数あることから、各交通モードの利用者数を増加させるなど利用促進に向けた取組を進めます ・各交通モードの維持・確保に向け、協議の実施や効率化を図りながら関係自治体が一体となった検討を進めます <p>【現在】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ留萌本線沿線自治体会議において、部分存続などの協議・検討を実施します ・ＪＲ留萌本線のあり方が明確になるまでは同様のサービス水準の維持に向けた取組を進めます <p>【今後】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・部分存続などの協議・検討結果を踏まえた代替交通への移行について検討します
実施主体 (事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ北海道 ・バス事業者 ・北空知４町 ・北海道

2) 施策②：他公共交通機関と連携したＪＲ函館本線の利用促進

対応する課題	1, 3, 4, 7
実施目的	・他公共交通からのシームレスな接続による輸送量向上を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・旭川・深川方面や滝川・札幌方面を結ぶ広域交通としての位置付けを確保します ・利用者数の増加に向け、他公共交通機関と連携し、利用促進に向けた取組を進めます ・地域間交通及び生活圏交通の見直しを行い、接続状況の改善などによる輸送量向上を目指します
実施主体 (事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ北海道 ・バス事業者 ・北空知４町 ・北海道

3) 施策③：他公共交通機関と連携した高速るもい号の利用促進

対応する課題	1, 3, 4, 7
実施目的	・高規格道路を活用した広域交通の輸送量向上を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通としての位置付けを確保します ・利用者数の増加に向け、他公共交通機関と連携し、利用促進に向けた取組を進めます ・地域間交通及び生活圏交通の見直しを行い、接続状況の改善などによる輸送量向上を目指します ・地域間交通及び生活圏交通からの円滑な乗継に向け、各町内における乗換拠点の検討を行います
実施主体 (事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ北海道 ・バス事業者 ・北空知４町 ・北海道

4) 施策④：留萌旭川線の運行サービス水準の向上

対応する課題	1, 3, 4, 8
実施目的	・現状維持を図るとともに高規格道路を活用した広域交通の維持を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通として位置付け、地域間幹線系統確保維持費補助金を活用し、路線維持を図ります ・利用者数の増加に向け、他公共交通機関と連携し、利用促進に向けた取組を進めます ・地域間交通及び生活圏交通の見直しを行い、接続状況の改善などによる輸送量向上を目指します ・ＪＲ留萌本線の検討状況を踏まえ、旭川市までの広域交通として再整備を行います ・現行の留萌旭川線と同程度のサービス水準の維持を基本としたサービス水準の設定について検討を進めます ・また、高規格道路を活用し、速達性を持たせた広域交通として、利用が多い時間帯など利用実態に即した一部の便のサービス水準の向上を検討します
実施主体 (事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ北海道 ・バス事業者 ・北空知４町 ・北海道

目標②	利便性の高い生活移動の実現に向け、最適化を図った持続可能な地域間交通の確保	対応する課題	1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
-----	---------------------------------------	--------	---------------------

地域間交通においても、生活圏の一つである滝川市や深川市などの地域中心都市までの移動手段の確保は重要なものとなっていますが、広域交通と比較して、運行規模は小さく、より生活に直結した移動が中心となっています。

今後も限られた交通資源の中で公共交通サービスの提供を行うために、利用実態に応じて運行規模や他の公共交通との接続性の最適化を図りながら、地域間交通の確保に係る施策を実施、検討します。

1) 施策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

対応する課題	1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
実施目的	・利用実態や住民の移動ニーズを踏まえ、利便性の向上や効率化などの路線最適化による持続可能な地域間交通を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間交通として位置付けられるバス路線について、利用実態を踏まえた路線のあり方を検討します ・利用者数が現況の補助要件を満たしている沼田線と深滝線（雨竜経由）のバス路線については、地域間幹線系統確保維持費補助金を活用しながら現状維持に努めます ・北竜線など利用者数の確保が難しく、現況の補助要件を満たすことが難しいバス路線については、利用実態を踏まえ、効率の良い地域間交通の維持に向けて、起終点や運行区間が近い路線の最適化について検討を進めます ・路線の最適化を実施した際のサービス水準は、既存のサービス水準を基本にしたサービス水準の設定について、検討を進めます ・利用者数の増加に向け、他公共交通機関と連携し、利用促進に向けた取組を進めます ・地域間交通及び生活圏交通の見直しを行い、接続状況の改善などによる輸送量向上を目指します ・滝川北竜線については、令和4年3月末に廃止となったため、北竜町地域公共交通計画に記載されている代替交通の運行内容に準ずることとします
実施主体 （事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等）	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 ・北空知4町 ・北海道

2) 施策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

対応する課題	1, 3, 4, 8, 9
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通と接続する地域内の交通拠点の形成を行い、円滑な乗継環境及び効率的な公共交通網の構築を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通と地域間交通や生活圏交通が接続する地域内の交通拠点を各町で形成します ・地域内拠点の形成にあたっては、既存で活用されている拠点のほか、各公共交通機関が接続している施設や町内交流拠点等を活用します ・地域との協議及びニーズを踏まえ、新たな拠点形成についても検討します  <p>図 0-1 本地域における地域内拠点</p>
実施主体 (事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道開発局 ・北海道警察 ・北海道 ・J R北海道 ・バス事業者 ・北空知 4 町

目標③	地域内での生活を豊かにする生活圏交通の確保
-----	-----------------------

対応する課題	1, 2, 3, 4, 10
--------	----------------

本地域内を運行する生活圏交通としては、各町独自の取組として、町営バス（コミュニティバス）や乗合タクシー（デマンド交通）の運行を行っているほか、高規格道路を運行するバス路線との接続支援などを行っています。

こうした独自の取組をさらに推進するとともに、広域交通・地域間交通との接続性の確保も併せて取組を実施・検討していきます。

1) 施策⑦：本地域に住み続けられる生活圏交通の検討

対応する課題	1, 2, 3, 4, 10
実施目的	・ 広域交通との接続も見据えた地域内の生活の足を検討し、生活圏交通の維持・確保を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内での買い物や通院等での移動に加え、町内の公共交通空白地域の改善、広域交通との接続を目的とした交通の導入などを検討します ・ 交通の導入にあたっては、地域の実情や広域交通との接続状況などを踏まえる必要があるため、本計画との連動を図りながら検討します ・ 導入が想定される交通の形態として、町営バス（コミュニティバス）の運行や乗合タクシーの運行、スクールバスの住民混乗の実施、広域交通と接続する地域内拠点までの住民向けの移動支援事業の実施など、地域の実情にあったものを選択します ・ 持続可能な生活圏交通の実現に向け、住民ニーズだけでなく、運行を担うことが想定される地域の交通事業者（タクシー会社等）の事業継続性も踏まえた検討を行います ・ 北竜町における生活圏交通については、地域内フィーダー系統として、北竜町地域公共交通計画に詳細等の位置付けを定めます ・ また、他町において、新たな生活圏交通の導入・検討する際にも、同様の検討を行い、各町で持続可能な生活圏交通の確保を図ります
実施主体 （事業実施団体 ・ 連携団体 ・ 協力団体等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内交通事業者 ・ 北空知4町 ・ 北海道

目標④	公共交通を住民及び来訪者に知ってもらう、 使ってもらうための利用促進策の展開
-----	---

対応する 課題	1, 2, 4, 5
------------	------------

公共交通を確保し続けるには、住民や来訪者による利用が必要不可欠です。一方で、公共交通の運行状況を知らないことや自家用車よりも不便といった印象があり、日常的な利用に繋がらないことが想定されるため、より分かりやすく利用しやすい公共交通環境の整備に向け、情報発信の強化や先端技術を取り入れたスマートで質の高い公共交通の実現に向けた取組を検討します。

1) 施策⑧：地域内外に向けた情報提供体制の強化

対応する課題	1, 2, 4
実施目的	・公共交通と移動目的がリンクした分かりやすい情報提供を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・本地域に関連する公共交通網が大きく変化することが予想されるため、わかりやすい情報提供を行います ・本地域に居住する住民だけでなく、来訪者も活用できる情報の発信を目的として、広報誌や各町ホームページなどの情報媒体を活用します ・情報提供にあたっては、各公共交通機関の時刻表や移動ニーズが高い施設までの移動例など、公共交通を使った移動を支援する内容を検討します
実施主体 (事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 ・町内交通事業者 ・北空知4町 ・北海道

2) 施策⑨：公共交通の利用を促進する運賃助成の検討

対応する課題	1, 2, 4, 5
実施目的	・運賃助成による公共交通の利用者数増加を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や各町を訪れる方が自動車に依存せずに、移動できる環境づくりに向けた運賃助成事業を検討します ・地域住民向けに、高齢者だけでなく通学世代や子育て世代も活用できるような対象者の設定を検討します ・地域住民に加え来訪者向けに、各町や町内施設と連携し、地域内の活性化及び公共交通の活性化が図られる割引制度などについて検討します
実施主体 (事業実施団体 ・連携団体 ・協力団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・北空知4町 ・商工会 ・北海道

3) 施策⑩：先進技術を取り入れた移動の質の向上

対応する課題	1, 2, 4
実施目的	・ I C Tモビリティサービスの提供による移動の質の向上を目指します
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ オンラインでのデマンドなどの予約や事前決済など乗車前の負担軽減策を検討します ・ Q Rコード決済などの非接触型サービスを活用した支払時の負担軽減策を検討します ・ 本地域と地方都市間の移動や施設訪問時における各種サービスのシームレス化を検討します ・ 高規格道路を運行するバスの自動運転化による持続可能なサービスを検討します
実施主体 (事業実施団体 ・ 連携団体 ・ 協力団体等)	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R北海道 ・ バス事業者 ・ 北海道開発局 ・ 北海道 ・ 北空知4町

4-3 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。

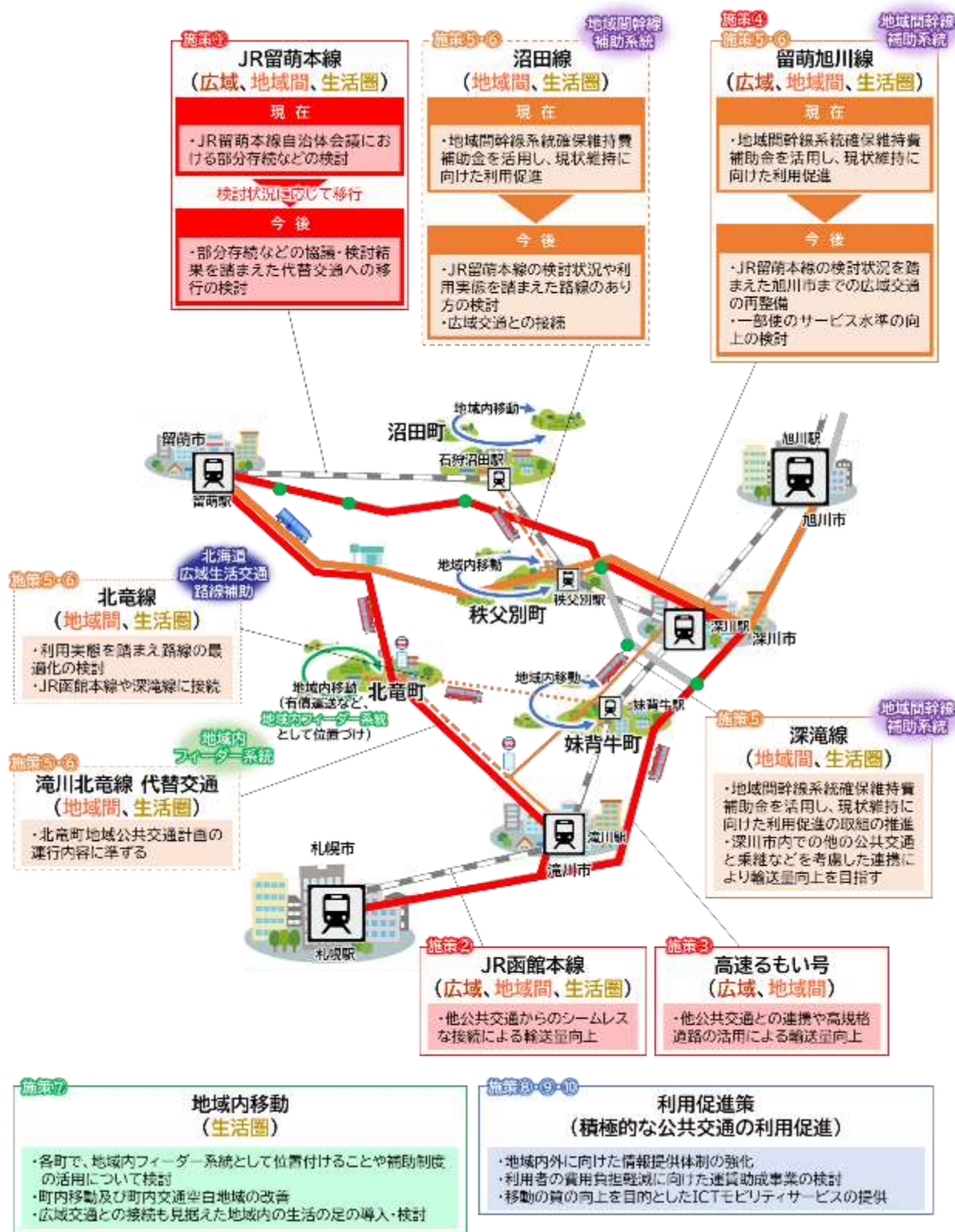


図 0-2 本地域で目指す地域公共交通ネットワーク

4-4 施策の実施スケジュール

施 策	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)
① J R 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 J R 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

施策の持続的な実施に向けた評価指標や目標値、目標値の測定方法、評価のスケジュールは以下のとおりです。

5-1 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。

表 0-1 評価指標及び数値目標

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
	公共交通力バー率	%	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：公共交通力バー率の現況値は、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

5-2 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は以下のとおりです。

表 0-2 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	○	○	○	○	○	○	○			

5-3 数値目標の測定方法

数値目標の評価に必要なデータの測定方法は以下のとおりです。

表 0-3 数値目標の測定方法

データ測定方法	調査手法概要等
住民等の公共交通の利用者数	・各交通事業者からのデータ提供
公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	・各交通事業者からのデータ提供
公共交通への公的資金投入額	・各町からのデータ提供
公共交通を月に1回以上利用する住民の割合	・北空知4町住民アンケート調査
地域間の移動者数	・RESAS（地域経済分析システム）
公共交通カバー率	・国勢調査データと公共交通運行路線データの組合せによる分析
各町における情報提供状況の確認	・各町からの情報提供
観光入込客数	・北海道観光入込客数調査報告書
広域交通（地域間幹線系統）との接続状況の検証	・各交通事業者からのデータ提供による協議会での検証

5-4 数値目標の評価スケジュール

数値目標の評価スケジュールは以下のとおりです。

表 0-4 数値目標の評価スケジュール

数 値 目 標	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
住民等の公共交通の利用者数	○	○	○	○	○
公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	○	○	○	○	○
公共交通への公的資金投入額	○	○	○	○	○
公共交通を月に1回以上利用する住民の割合					○
地域間の移動者数	○	○	○	○	○
公共交通カバー率				○	
各町における情報提供状況の確認	○	○	○	○	○
観光入込客数	○	○	○	○	○
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は以下のとおりです。

6-1 計画推進状況の評価推進体制、評価、検証

施策を継続的に展開していくにあたっては、5-1で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これら目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた、「北空知4町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、6-2に示すPDCAサイクルにより評価・検証を行います。また、継続的に評価・検証を行うため、6-3に示す今後の協議会開催スケジュールに基づき、実施します。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、各町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人一人が主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に取り組むことで、本地域における持続可能な公共交通網の構築を行います。

表 0-1 計画推進状況の評価体制（北空知4町地域公共交通活性化協議会委員名簿）

区分	組織名	区分	組織名
北海道運輸局	旭川運輸支局	警察	北海道旭川方面深川警察署
北空知4町	妹背牛町	民間団体	妹背牛町社会福祉協議会
	秩父別町		秩父別町社会福祉協議会
	北竜町		北竜町社会福祉協議会
	沼田町		沼田町社会福祉協議会
公共交通事業者等	北海道旅客鉄道株式会社		妹背牛商工会
	北海道中央バス株式会社		秩父別町商工会
	空知中央バス株式会社		北竜町商工会
	沿岸バス株式会社		沼田町商工会
	有限会社明日萌観光バス	北海道	空知総合振興局
	三共ハイヤー有限会社	オブザーバー	滝川市
	和ハイヤー有限会社		深川市
労働組合	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会		留萌市
道路管理者	北海道開発局札幌開発建設部深川道路事務所		雨竜町
	北海道空知総合振興局		留萌振興局
	札幌建設管理部深川出張所		

表 0-2 計画の推進に向けた各関係者の役割及びその内容

関係者	役割	内容
地域住民	積極的な利用等	公共交通の積極的な利用、利用促進策の積極的な実施、公共交通に対する改善策等の積極的な要望
交通事業者	安全な運行等	公共交通の安全な運行、運行実績等のモニタリングの協力等
空知総合振興局 北空知4町	施策の検討・実施等	地域のニーズ把握、各種交通施策の実施、資金の調達等

6-2 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築

計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さなPDCAサイクル」では、施策の目標値に対する実績の評価・検証を基に、施策の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCAサイクル」では、施策に係る評価・検証を基に、必要に応じて計画全体の見直しを行います。

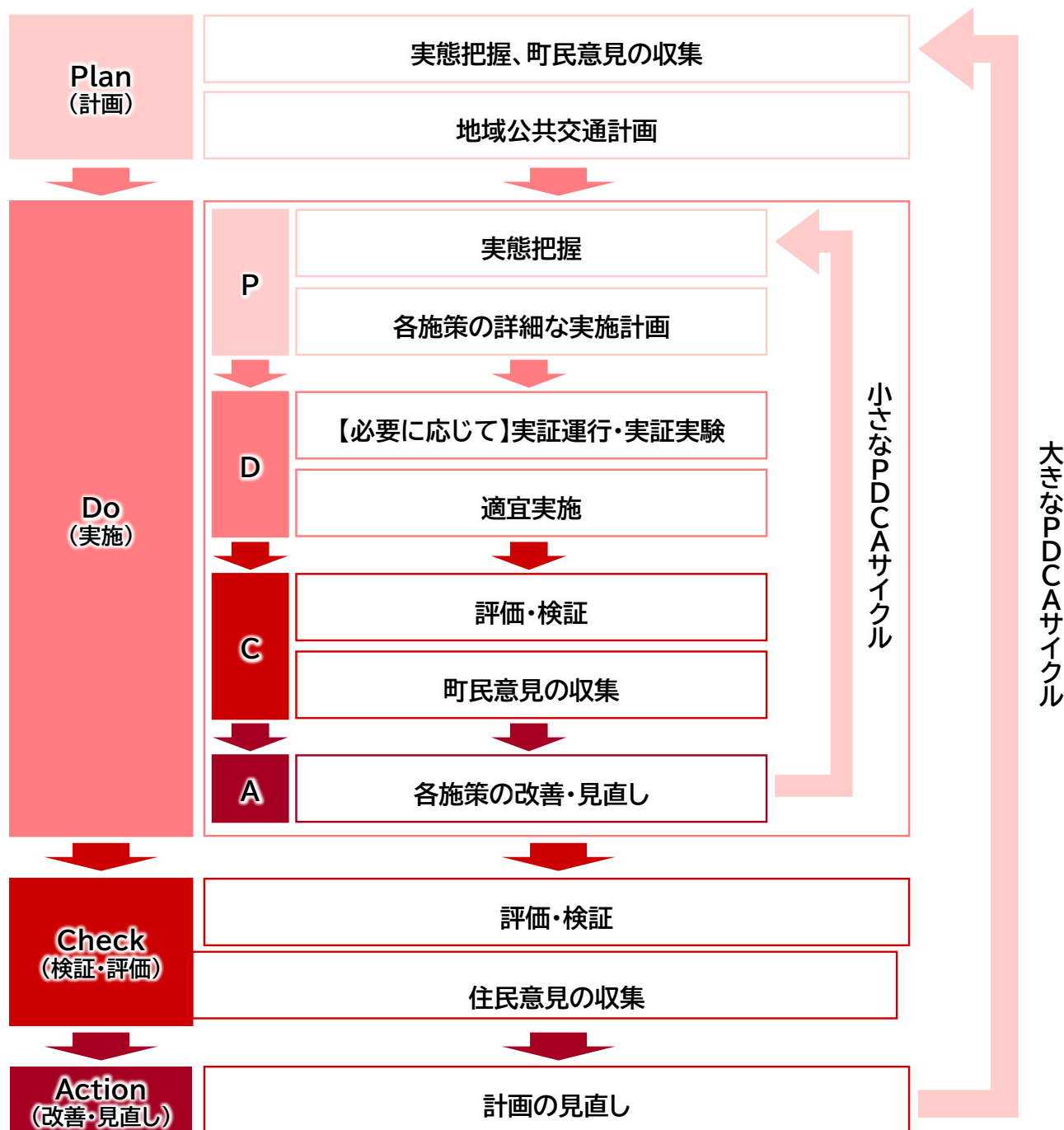


図 0-1 PDCAサイクルによる評価・検証

6-3 今後の協議会の開催スケジュール（案）

適切な施策実施及び計画推進に向けた継続的なPDCAサイクルを行うため、以下のスケジュールで「北空知4町地域公共交通活性化協議会」を開催します。

なお、毎年の方策の評価・検証結果により、方策（評価指標）の改善や見直しが必要になった場合は、以下のスケジュールとは別に協議会を開催し協議を行うなど、柔軟な対応を行います。

