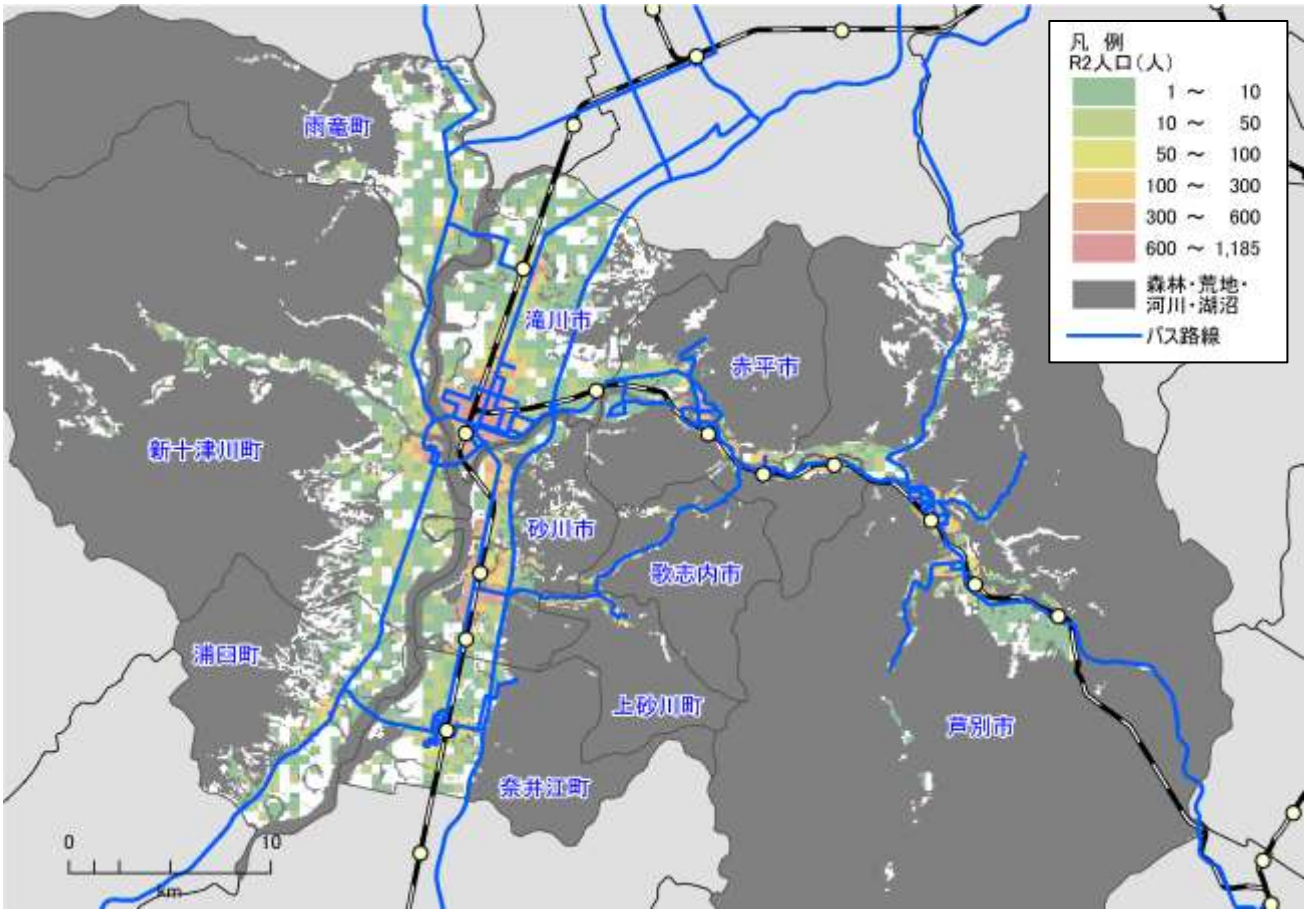
3　地域の概況

（1）　地勢・地理

本地域の居住地域は、鉄道や幹線道路の沿線を中心に、中山間地域など広範囲に及んでいます。



出典：総務省統計局「令和２年国勢調査」（https://www.e-stat.go.jp/）

図 3-1　本地域の居住地域と非居住地域

現状・問題点	・居住地域が中山間地域をはじめ、各市町の広範囲に及んでいる
課　題	・各市町の状況に応じた生活圏交通の確保

（2） 社会状況

1） 人口動態・推移

本地域においては、いずれの市町でも人口減少及び高齢化が著しい状況であり、とりわけ、生産年齢人口の減少が大きくなっていることから、今後は家族等による高齢者の送迎が困難となり、公共交通による移動は重要度を増していくことが想定されます。

北海道全体の人口推移と比較すると、本地域の人口はいずれの市町でも減少割合が高い状況となっています。また、公共交通の主な利用者である高齢者は、北海道全体では今後も増加する一方、本地域では平成 27（2015）年をピークに減少に転じることが予想されています。

このため、相互に接続性を確保しながら、広域交通及び生活圏交通を、維持・確保していくことや、利用者数に見合った交通モードの維持・確保を検討していくことが重要です。

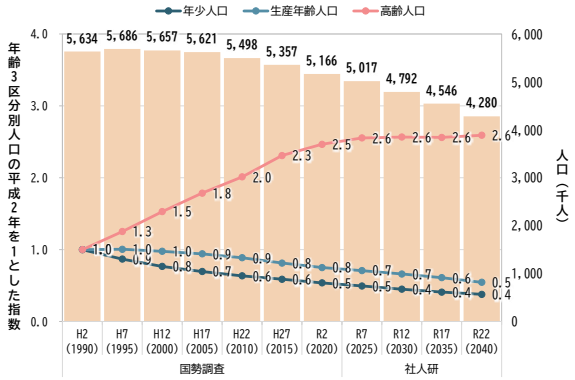


図 3-2 北海道における人口推移

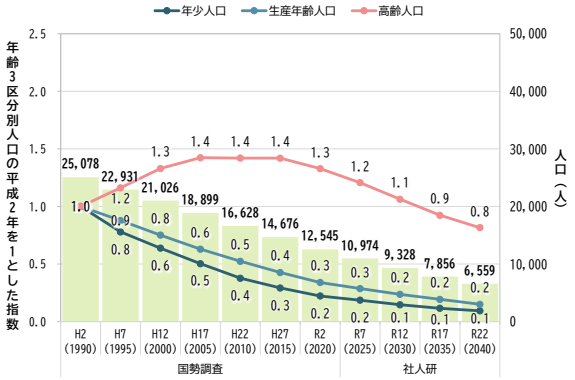


図 3-3 芦別市における人口推移

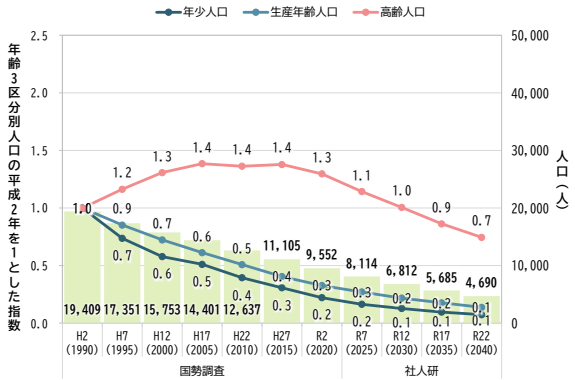


図 3-4 赤平市における人口推移

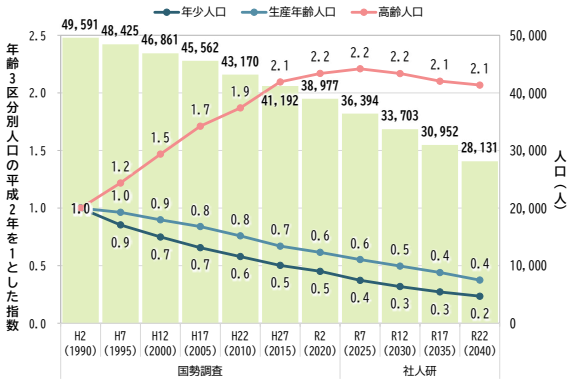


図 3-5 滝川市における人口推移

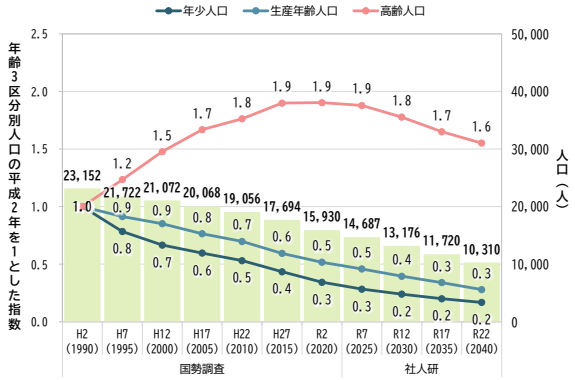


図 3-6 砂川市における人口推移

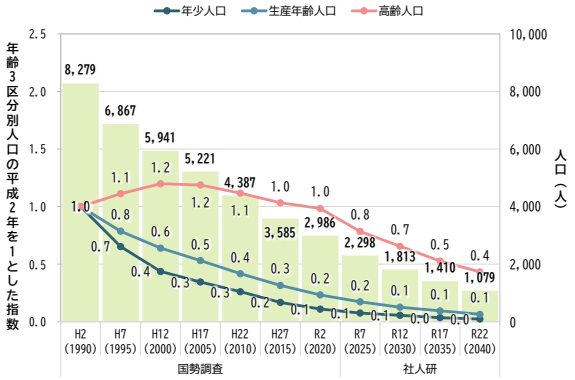


図 3-7 歌志内市における人口推移

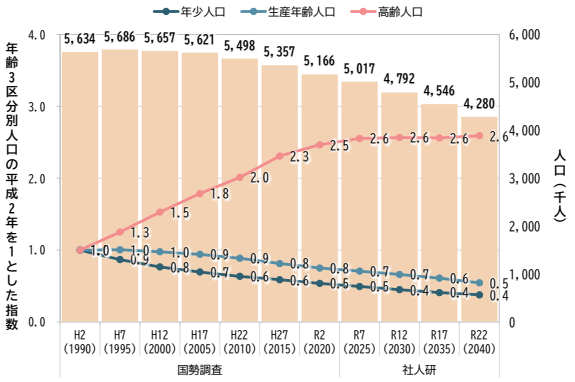


図 3-8　北海道における人口推移
（図 3-2の再掲）

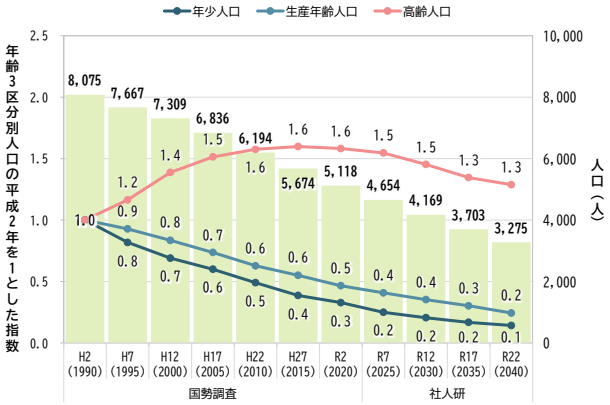


図 3-9　奈井江町における人口推移

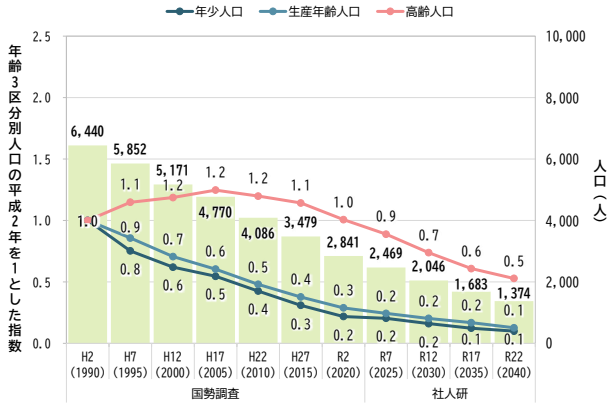


図 3-10　上砂川町における人口推移

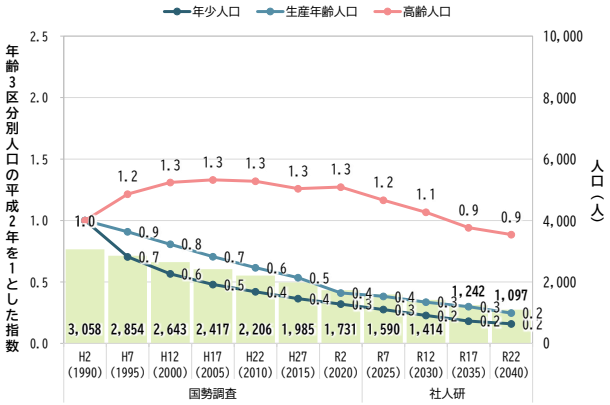


図 3-11　浦臼町における人口推移

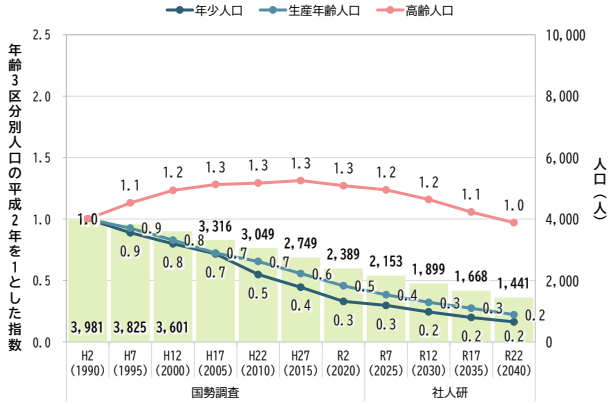


図 3-12　雨竜町における人口推移

出典：総務省統計局「平成２年～令和 22 年国勢調査」（https://www.e-stat.go.jp/）、
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」
（https://www.ipss.go.jp/）
をもとに作成

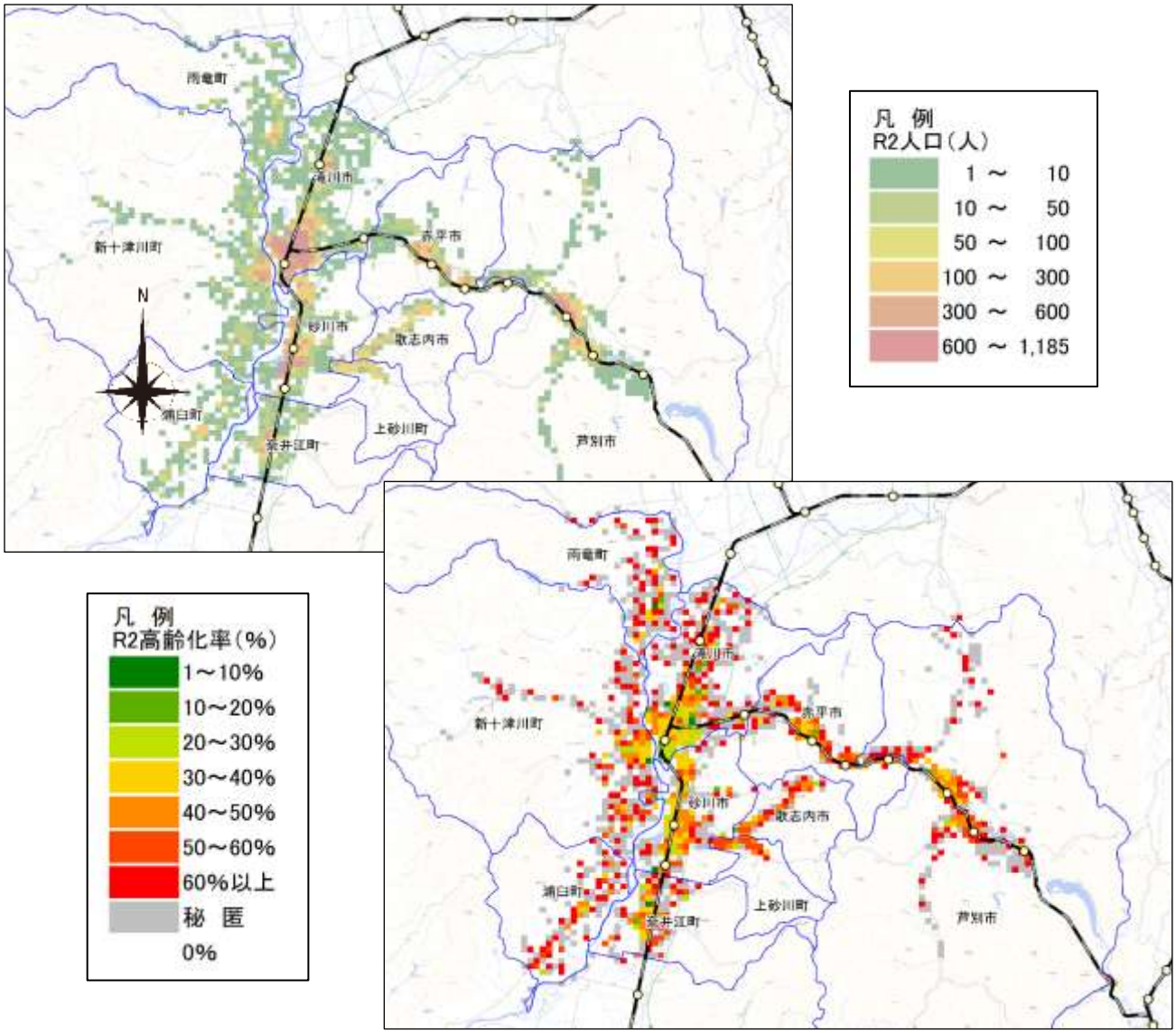
現状・問題点	・加速化する人口減少・高齢化
課　題	・利用者数等に応じた広域交通・生活圏交通の維持・確保

2） 人口及び高齢者の分布状況

本地域の人口は、各市町の市街地に集積しており、郊外部・農村部は住民が点在する散居形態となっています。また、高齢化は市街地のみならず郊外部・農村部でも進行しています。

このような状況を踏まえると、鉄道の駅や路線バスのバス停まで移動することが困難な住民が増えていくことが予想されます。

これまでは、徒歩や自家用車等で鉄道の駅や路線バスのバス停に行くことを主とした交通体系となっていましたが、生活圏交通と広域交通を円滑に接続するなど、自家用車に依存しなくても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。



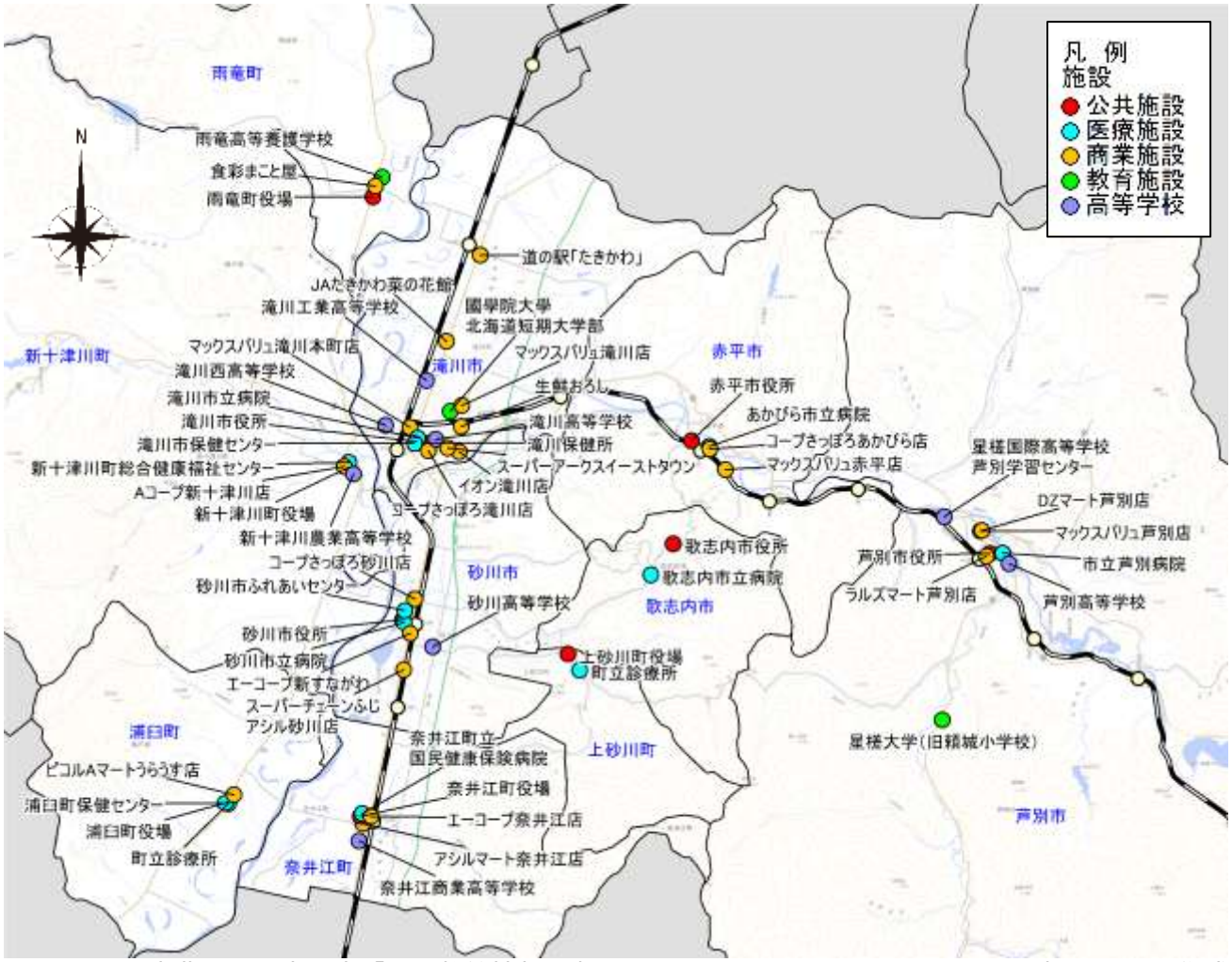
出典：総務省統計局「令和２年国勢調査」（https://www.e-stat.go.jp/）をもとに作成

図 3-13 人口（上図）及び高齢者（下図）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 ・地域全体で高齢化の進行 ・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となることが予想される
課 題	・各市町の状況に応じた自家用車に依存しない交通体系の構築検討 ・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） 生活関連施設の分布状況

本地域における生活関連施設は、各市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でき、かつ、市街地内を周遊できる交通モードの維持・確保が必要です。



出典：国土交通省「国土数値情報」（https://nlftp.mlit.go.jp/index.html）をもとに作成

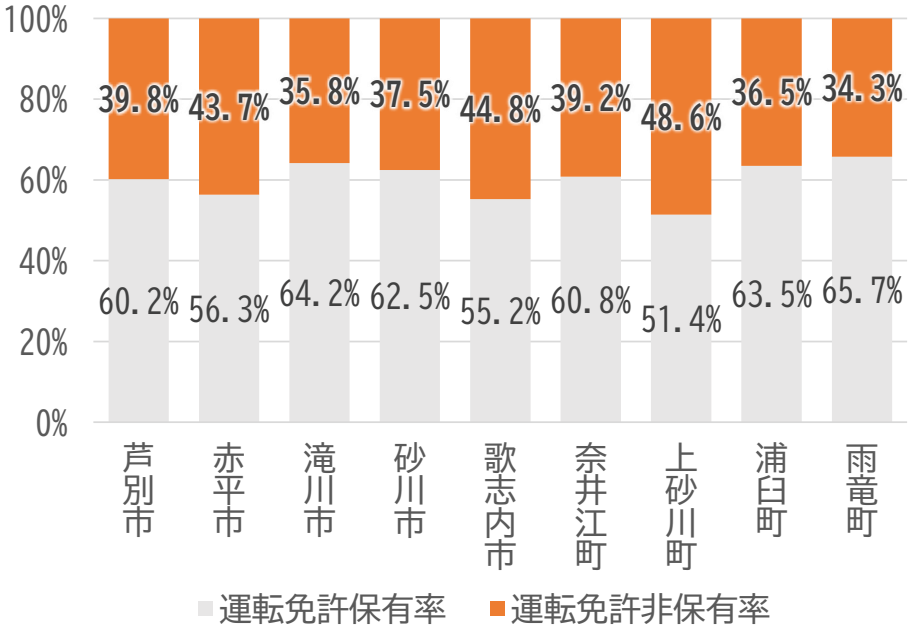
図 3-14 主要な施設分布状況

現状・問題点	・生活関連施設の各市街地への集積
課 題	・【再掲】各市町の状況に応じた生活圏交通の確保

4） **公共交通を必要としている住民**

本地域では、各市町の住民のうち、約 30～40%が運転免許を保有しておらず、日常生活の移動を公共交通や家族等の送迎に頼らざるを得ない状況であることが想定されます。

このような状況下でも安心して外出できる環境を整備するため、自家用車に依存しなくても地域で生活が続けられるよう、利便性の高い公共交通を確保することが重要です。



※北海道総合政策部地域行政局市町村課及び北海道警察のデータを用いて独自推計

図 3-15 本地域で運転免許を保有している住民の割合

現状・問題点	・各市町における、運転免許非保有者への対応
課　題	・【再掲】各市町の状況に応じた自家用車に依存しない交通体系の構築検討

5） 観光入込客数の状況

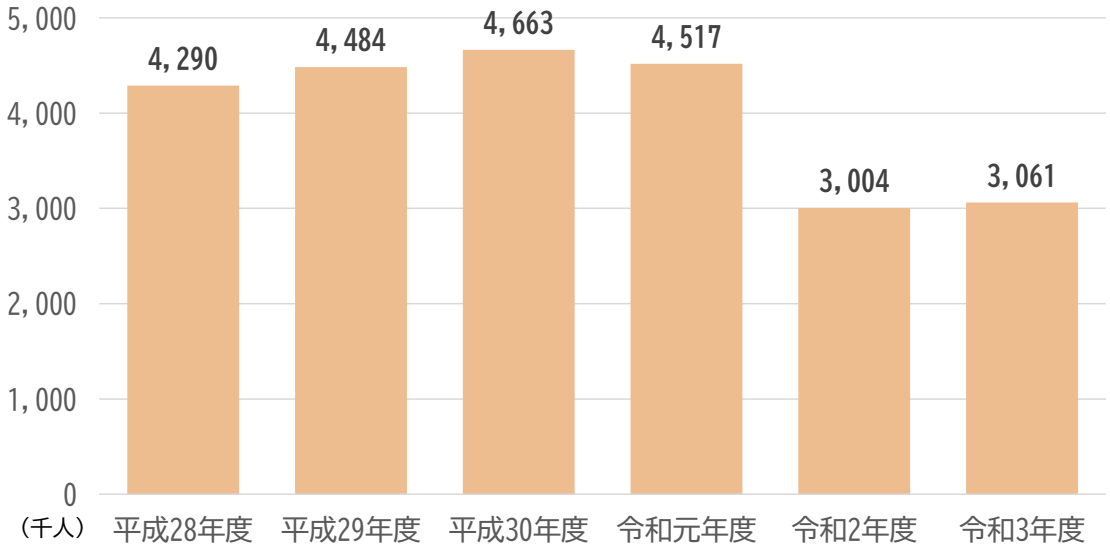
本地域の観光入込客数は、平成 28（2016）年度から平成 30（2018）年度までは増加を続け、令和元（2019）年度までの４か年平均では、年間 4,488 千人となっていたものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２（2020）年度及び令和３（2021）年度は大きく落ち込んでいます。

市町別観光入込客数割合は、砂川市が最も多く、次いで芦別市、滝川市となっており、これら３市で本地域の入込客数の６割以上を占めている状況です。

本地域における鉄道及び路線バス等の公共交通は、住民の生活利用に加え、観光客による利用もあるため、アフターコロナを見据え、観光客の受入基盤として着実に整備をしていくことが必要です。

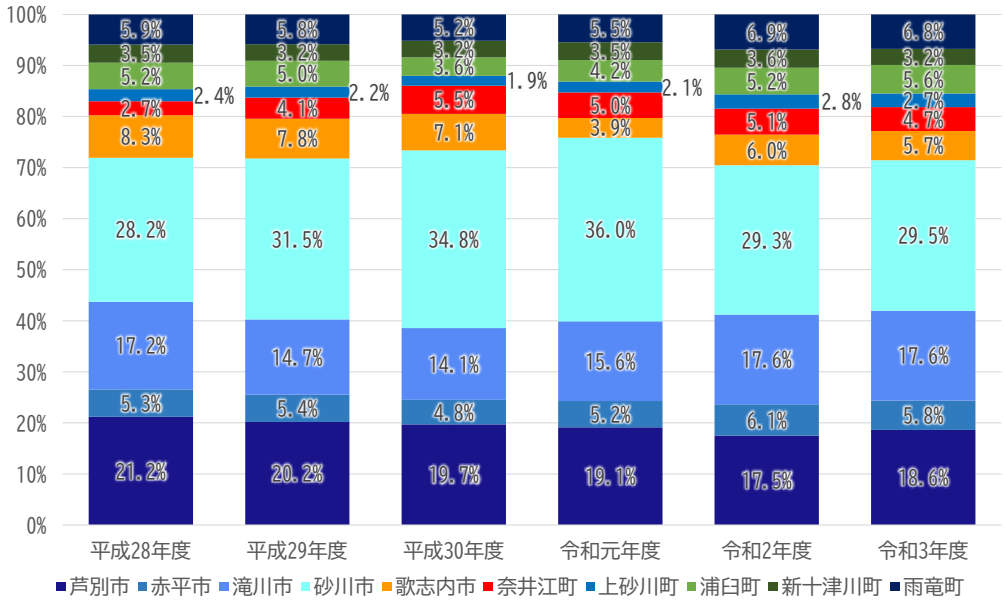
また、本地域の観光資源の立地状況は、市街地のみならず郊外部・農村部にも立地しており、観光資源までは自家用車もしくはレンタカーなどによる移動が多くなる傾向にあることから、冬期の運転に慣れていない観光客においては、自動車事故のリスクが高まることが予想されます。

このことから、地域住民の安全性の確保を第一に、観光客の安心な移動の観点も含めて、公共交通による円滑な移動ができる環境を確保することが重要です。



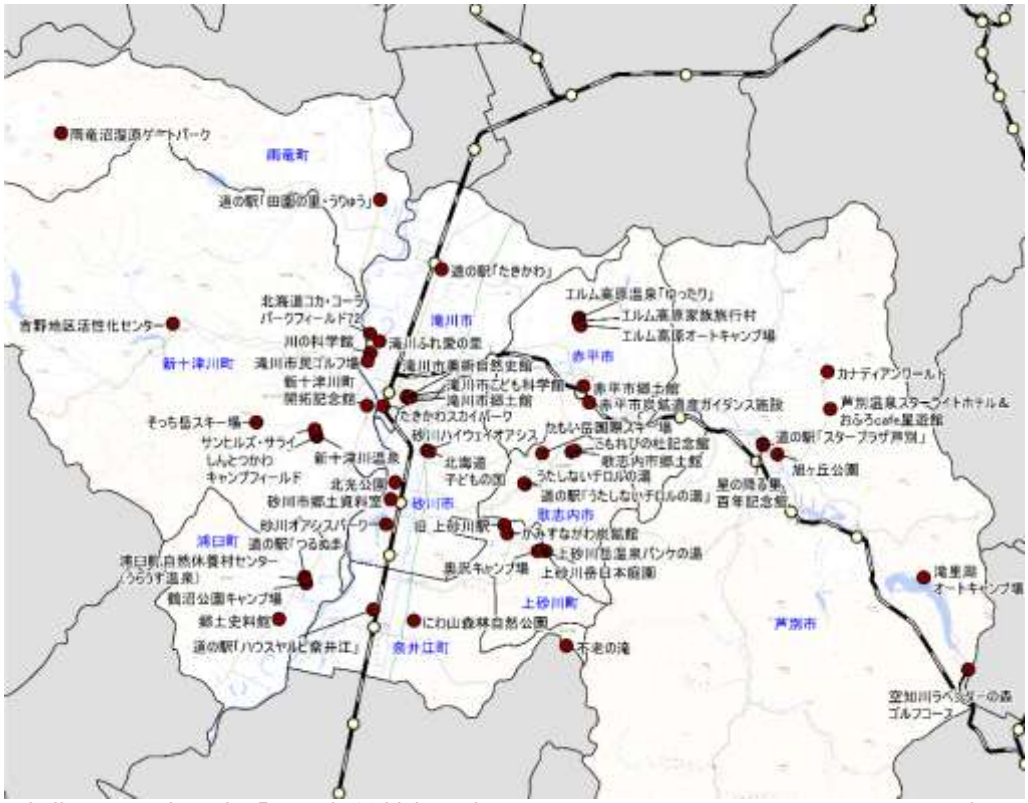
出典：北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」（https://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.html）をもとに作成

図 3-16 本地域の観光入込客数の推移



出典：北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」
（https://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.html）をもとに作成

図 3-17　市町別観光入込客数割合



出典：国土交通省「国土数値情報」（https://nlftp.mlit.go.jp/index.html）をもとに作成

図 3-18　本地域の観光資源

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観光目的での円滑な移動の支援