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

本地域における人口推移は、4 町（妹背牛町、秩父別町、北竜町、沼田町）のいずれ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ます。

このような状況が進んでいくと、これまで生産年齢人口により行われていた、家族等による送迎が困難となり、公共交通の位置付けは重要度を増していくことが予想されます。

各地域の住民の移動手段を確保し続けるためには、広域交通・地域間交通や、それらとの接続性を確保した生活圏交通を維持・確保することが必要です。

一方で、人口減少の波は高齢者数にも及んでおり、公共交通の主な利用者である高齢者数は全町で平成 27 年をピークに減少傾向に転じているため、維持・確保すべき交通モードについても利用者数に見合った検討を行うことが重要となります。

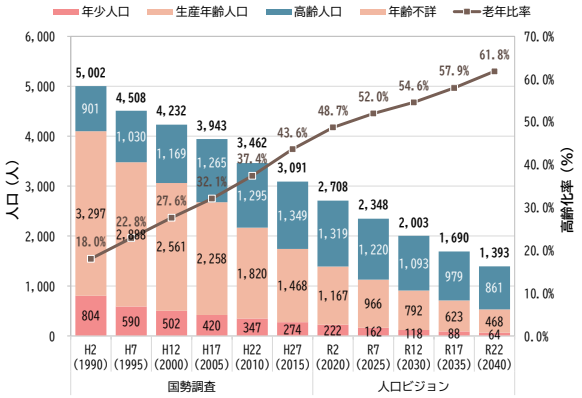


図 3-1　妹背牛町における人口推移

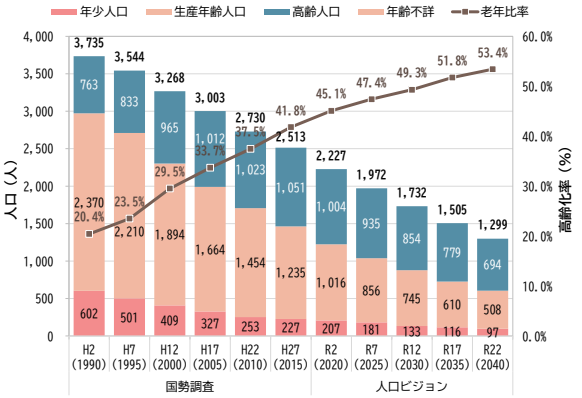


図 3-2　秩父別町における人口推移

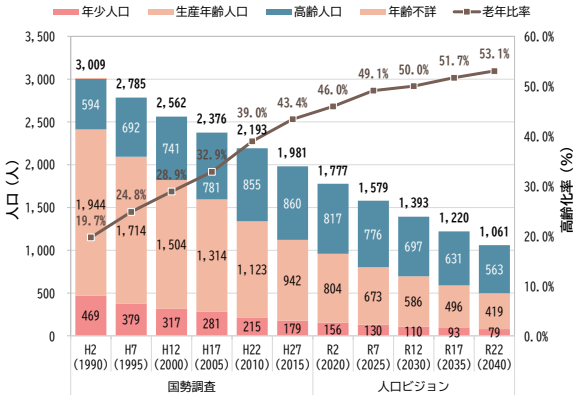


図 3-3　北竜町における人口推移

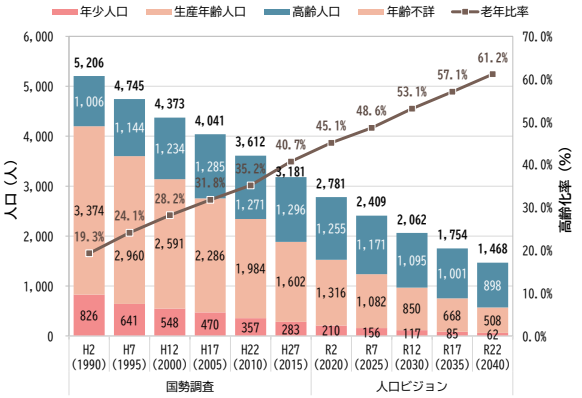


図 3-4　沼田町における人口推移

出典：「国勢調査」、社人研「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」

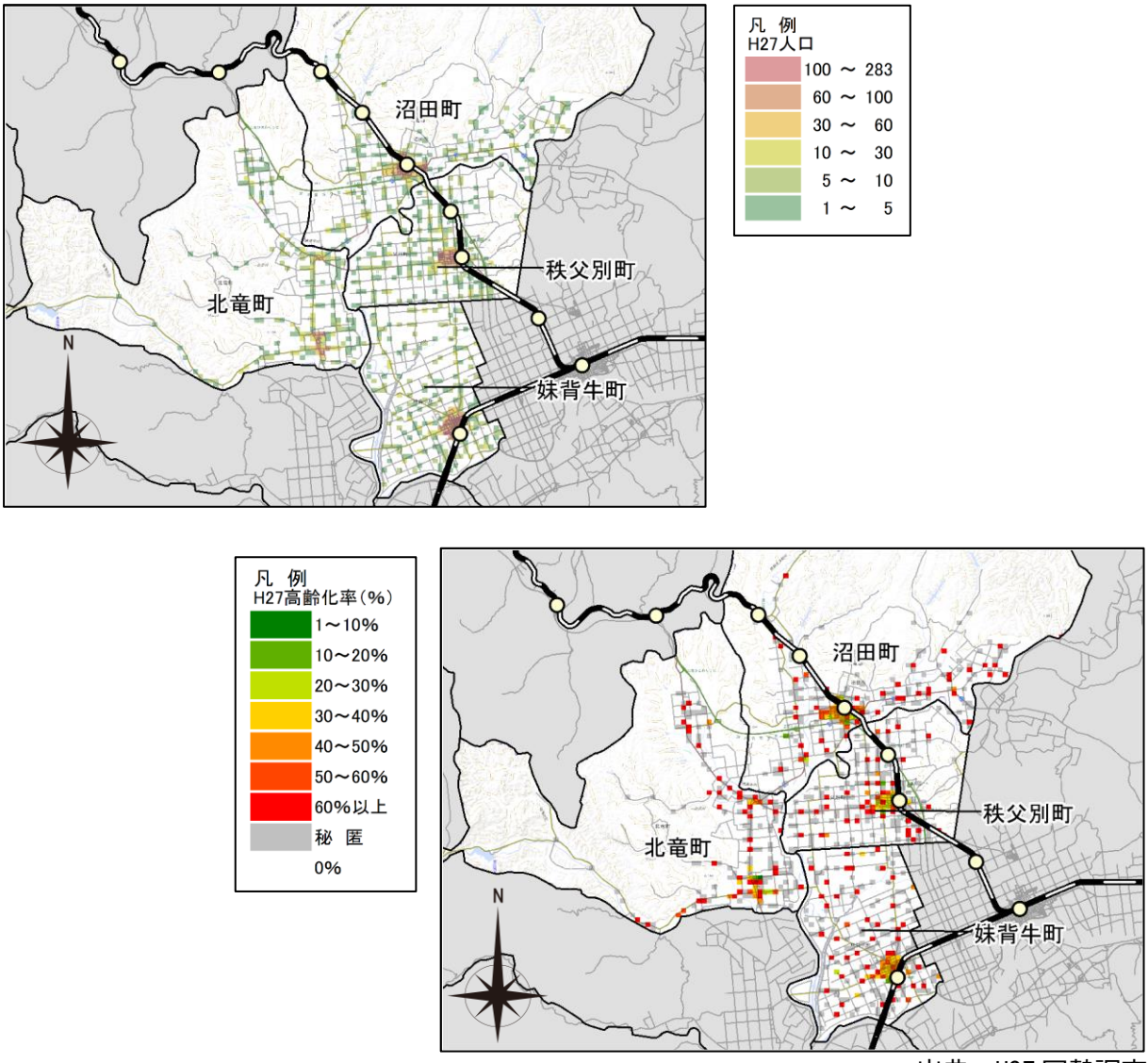
現状・問題点	・加速化する人口減少・高齢化
課　題	・利用者数等に応じた広域交通・地域間交通・生活圏交通の確保・維持

(2)　人口・高齢者の分布状況

本地域の人口は、各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・農村部でも進展しています。

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・地域間交通を円滑に接続するなど、地域内の公共交通を充実させることで、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と考えられます。



出典：H27 国勢調査

図 3-5　人口（上図）及び高齢者（下図）分布状況

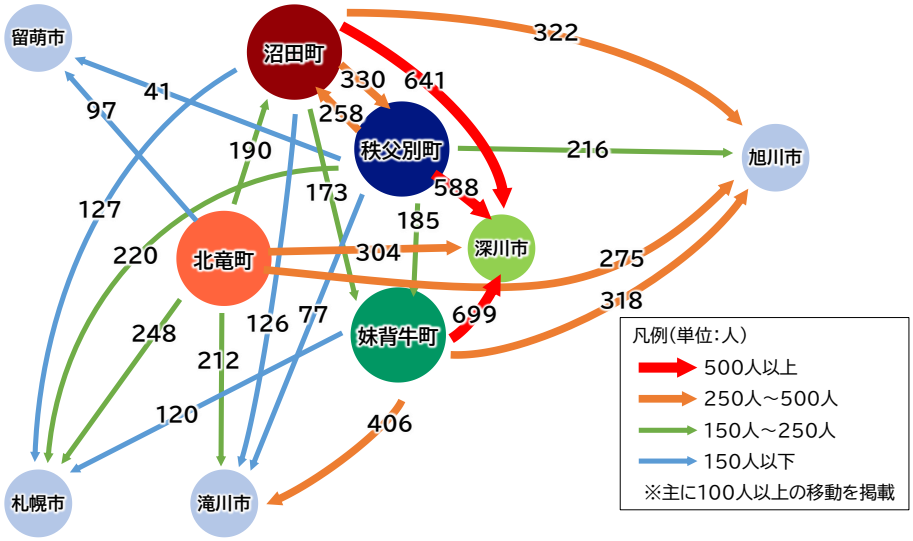
現状・問題点	・市街地への人口集積・郊外部及び農村部の散居形態 ・全地域的な高齢化の進展 ・鉄道駅や路線バスのバス停までの移動を行うことが困難
課　題	・自家用車に依存しない交通体系の構築 ・各交通モード間の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保

(3)　本地域を中心とした移動状況

1)　全体の移動状況

本地域の広域的な生活圏は、旭川市、滝川市、深川市であるほか、札幌市への移動もみられます。

このことから、地域内移動に加え、生活圏である自治体までの円滑な移動手段を維持することが必要です。



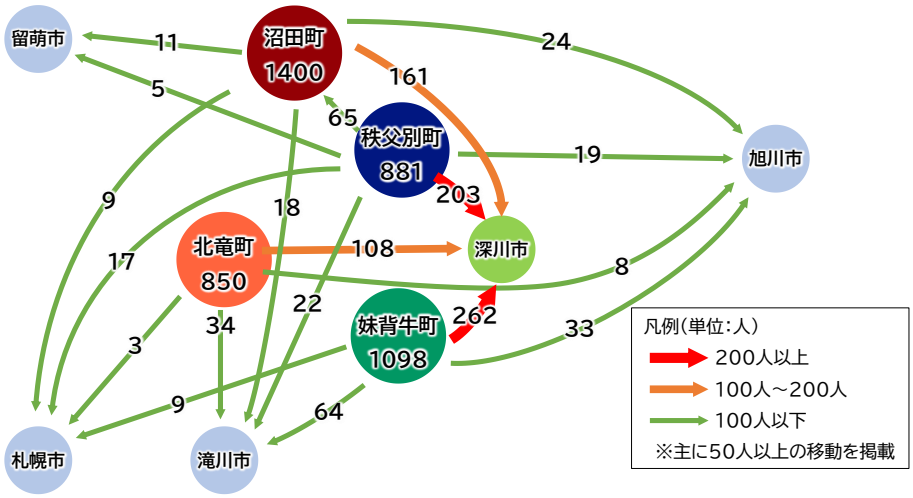
出典：RESAS（2019 年 5 月の 4 時台、10 時台、14 時台、22 時台の移動量を合計）

図 3-6　本地域を中心とした移動状況図

2)　通勤・通学における移動状況

本地域の住民は、居住している町内での通勤・通学が多い一方で、滝川市や深川市への移動もみられます。

このことから、本地域から通勤・通学ができるよう、生活圏である自治体までの円滑な移動手段を維持することが必要です。



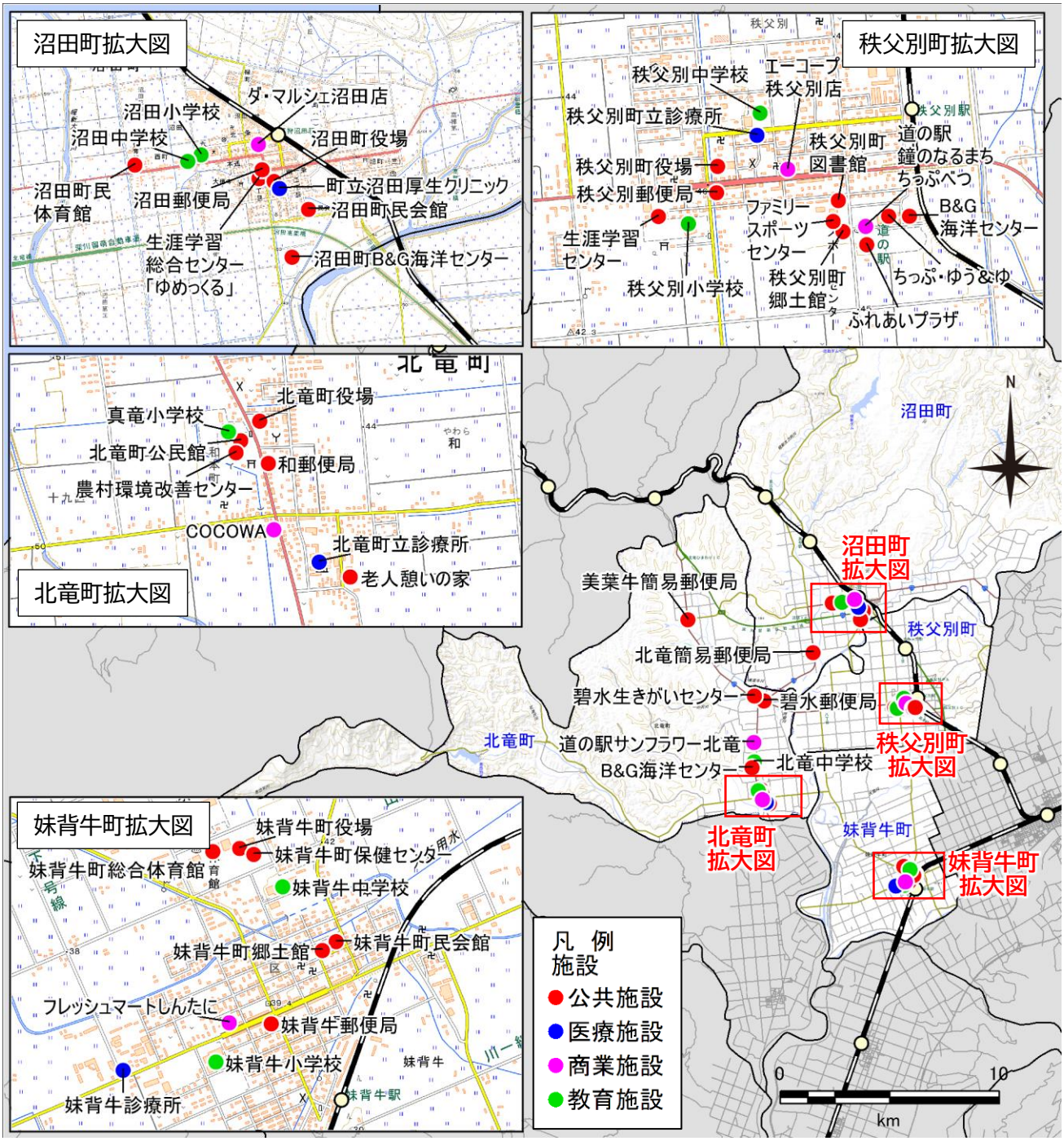
出典：H27 国勢調査

図 3-7　通勤・通学における本地域を中心とした移動状況図

現状・問題点	・本地域の広域的な生活圏は、旭川市、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

本地域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：北空知４町（令和３年４月１日現在）

図 3-8　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	・生活圏交通の充足による生活の足の確保

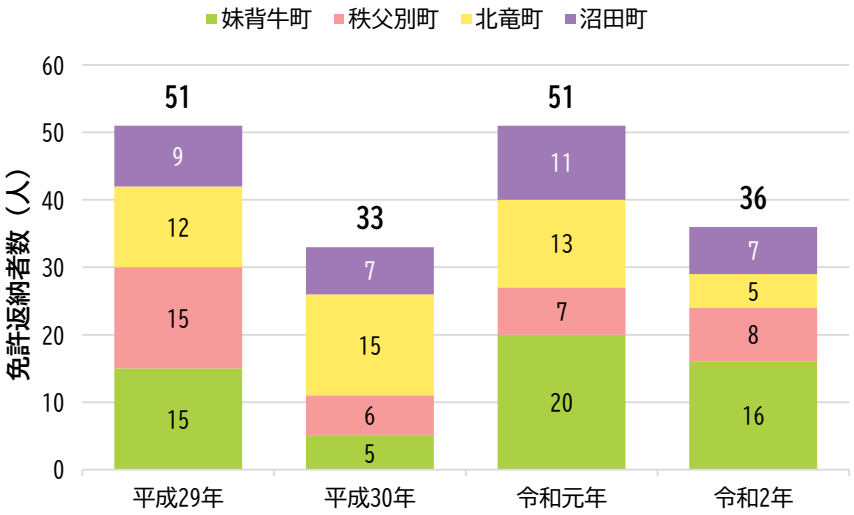
(5)　自動車運転免許証の自主返納状況

本地域では、平成 29 年以降、年間平均で約 43 件の自動車運転免許証の返納が行われています。

一般的に自動車運転免許証の自主返納を行う年齢は 75 歳以上が多いため、本地域内でもが 75 歳で自主返納を行うと想定し、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計及び北海道の免許返納率を参考に推計を行うと、令和 15 年には 127 人が自らの運転で移動することができなくなると考えられ、この状況は年々増加していくことが予想されます。

このような状況下でも安心してお出かけが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交通体系を確保すること、また、公共交通の利便性を向上させることが重要です。

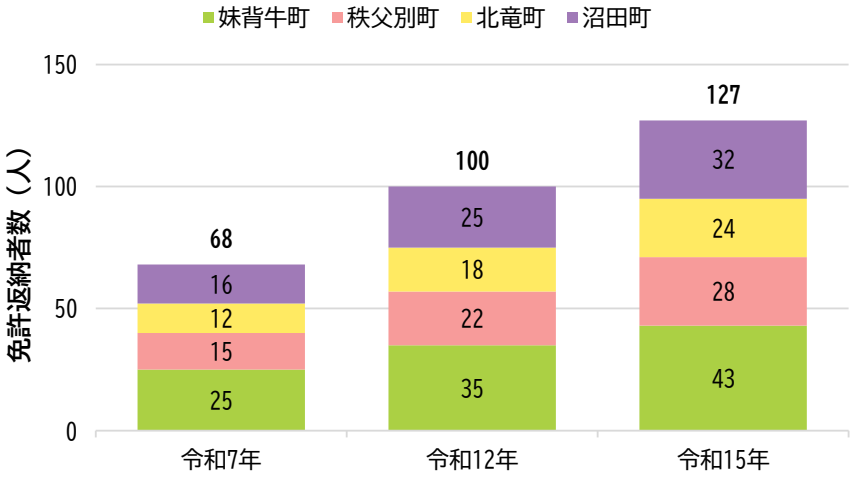
1)　本地域における免許返納状況



出典：北海道警察（各年 1～12 月の返納分を集計）

図 3-9　本地域の免許返納状況

2)　令和 7 年以降の免許返納者数の推移



※北海道警察及び国立社会保障・人口問題研究所の公表データを用いて独自推計

図 3-10　本地域の将来の免許返納者数（75 歳以上として想定）

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

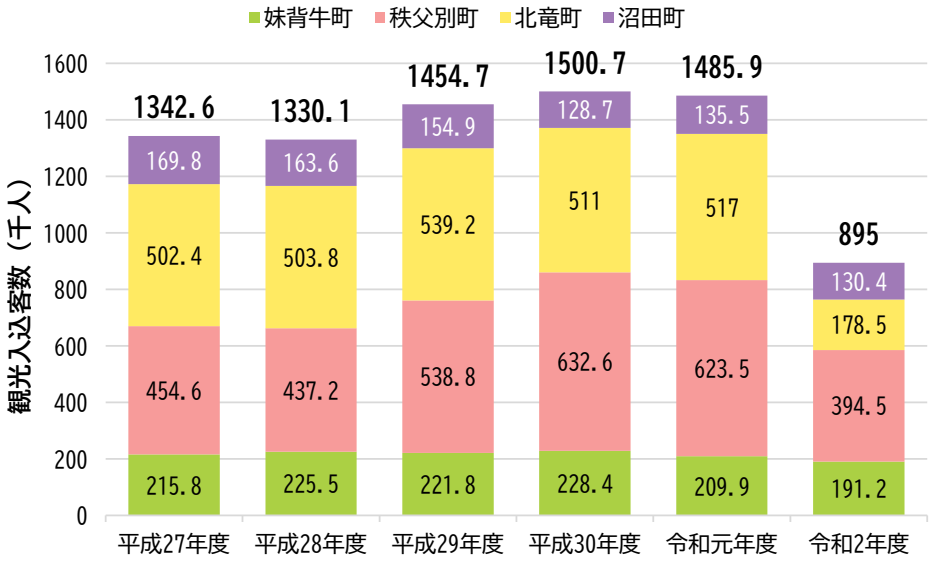
本地域の観光入込客数は、平成 27 年度から令和元年度までの 5 か年平均で、年間 1,422.8 千人でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度には 894.6 千人と、5 か年平均と比較し、528.2 千人の減少となっています。

本地域における鉄道及び路線バス等の公共交通の維持に向けては、住民の生活利用に加え、観光利用も重要な要因の一つであるため、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観光行動ができる環境整備を進めることが重要です。

1)　観光入込客数の推移

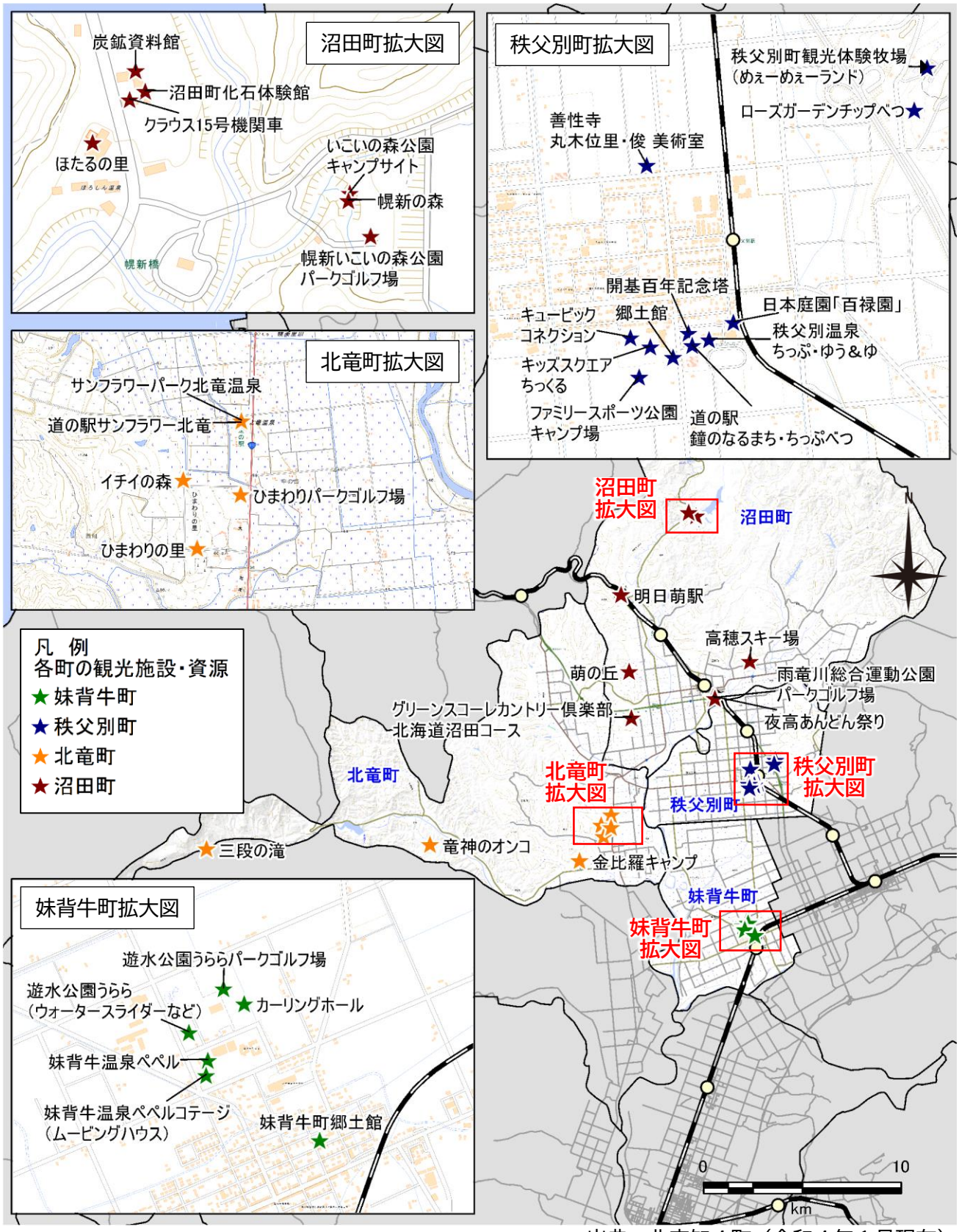


出典：北海道観光入込客数調査報告書

図 3-11　観光入込客数の推移

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

2） 本地域の観光施設・資源の位置



出典：北空知 4 町（令和 4 年 1 月現在）

図 3-12 各町の観光施設・資源

3-2　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

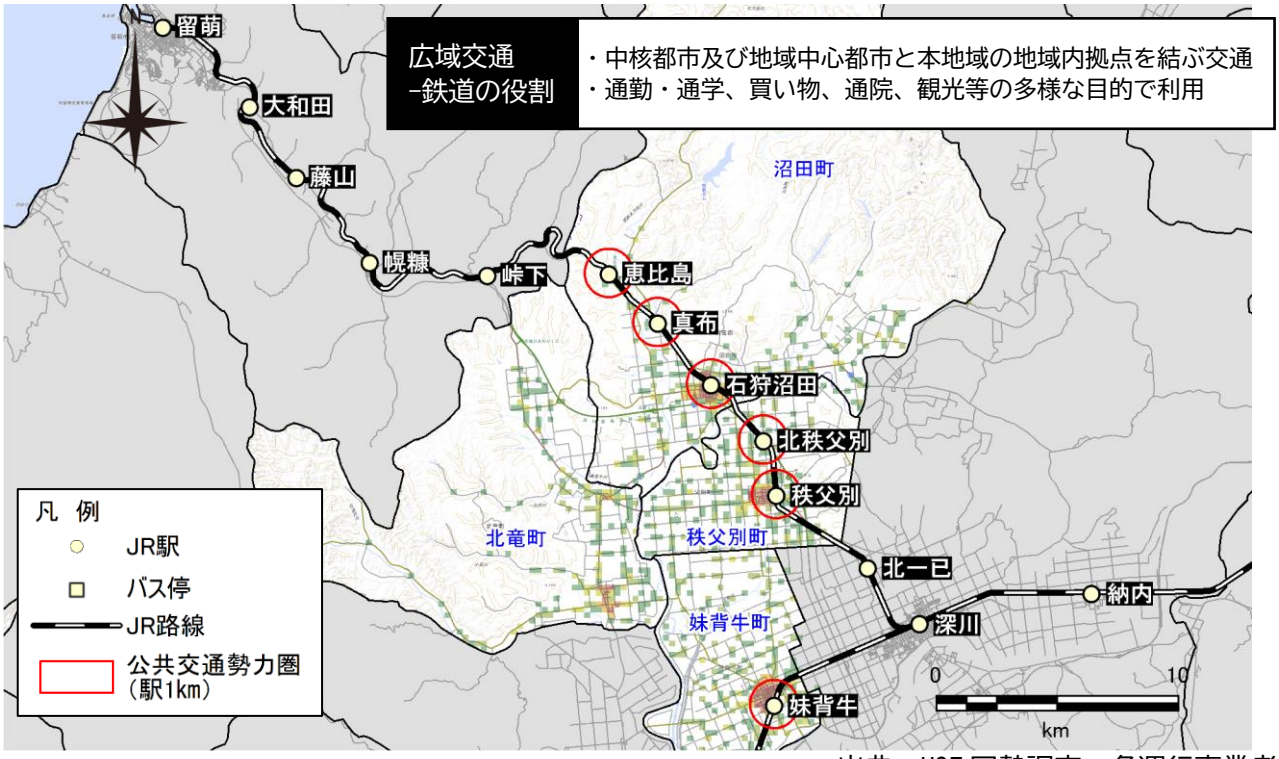
本地域では、広域交通-鉄道として、北海道旅客鉄道株式会社が運行する「ＪＲ留萌本線」及び「ＪＲ函館本線」が運行しており、計 6 駅があります。これらは、中核都市（札幌市・旭川市）及び地域中心都市（留萌市・滝川市・深川市）までのアクセス交通として、通勤、通学、買い物、通院、観光等の多様な目的で利用されています（ＪＲ留萌本線は、地域間移動及び生活圏移動でも利用されていることが予想されるため、地域間交通・生活圏交通としての役割もあります）。

ＪＲ留萌本線については、平成 28 年 11 月 18 日に北海道旅客鉄道株式会社が「当社単独では維持することが困難な線区」であると公表し、鉄道からバス路線等の持続可能な交通体系への転換を検討することとしています。

これを受け、沿線市町で構成する「ＪＲ留萌本線沿線自治体会議」では、留萌から沼田間の廃線容認（バス転換）や沼田から深川間の部分存続に向けた協議が継続されています。

表 3-1　本地域内を運行する広域交通-鉄道の運行状況

運行主体	路線名	区間		便数		所要時間
ＪＲ北海道	留萌本線（留萌～深川）普通列車	自	留萌駅	上	7 便	55 分
		至	深川駅	下	7 便	58 分
	函館本線（旭川～手稲）普通列車	自	旭川駅	上	1 便	170 分
		至	手稲駅	下	0 便	0 分
	函館本線（旭川～札幌）普通列車	自	旭川駅	上	0 便	0 分
		至	札幌駅	下	1 便	173 分
	函館本線（深川～岩見沢）普通列車	自	深川駅	上	1 便	68 分
		至	岩見沢駅	下	0 便	0 分
	函館本線（旭川～岩見沢）普通列車	自	旭川駅	上	4 便	97 分
		至	岩見沢駅	下	5 便	89 分
	函館本線（旭川～滝川）普通列車	自	旭川駅	上	3 便	52 分
		至	滝川駅	下	2 便	56 分



出典：H27 国勢調査、各運行事業者

図 3-13　広域交通-鉄道の運行状況

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」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

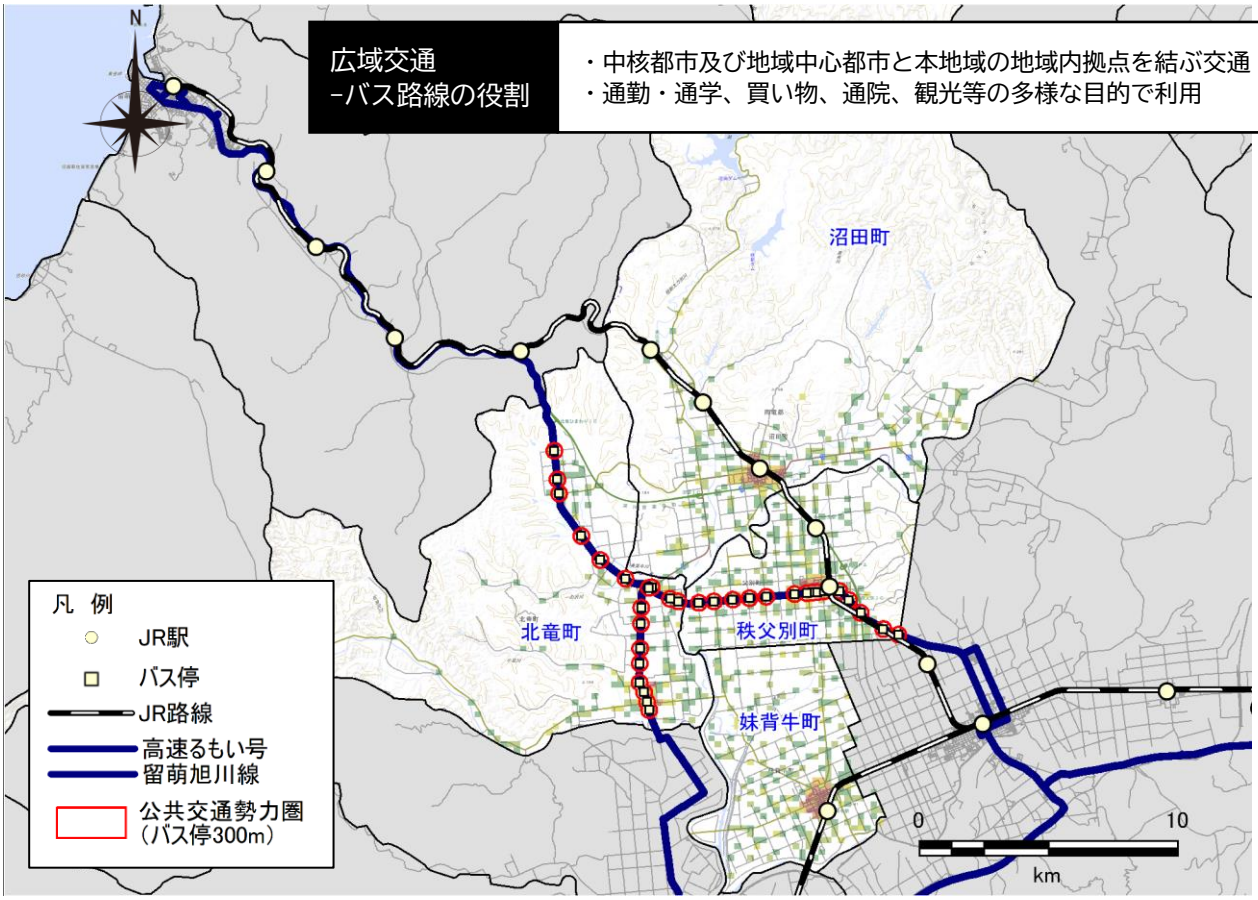
2） 広域交通-バス路線

本地域では、広域交通-バス路線として、北海道中央バス株式会社が運行する「高速るもい号」及び沿岸バス株式会社・道北バス株式会社が共同で運行する「留萌旭川線」があり、中核都市（札幌市・旭川市）及び地域中心都市（留萌市・滝川市・深川市）までのアクセス交通として、通勤、通学、買い物、通院、観光等の多様な目的で利用されています。（留萌旭川線は、地域間移動及び生活圏移動でも利用されていることが予想されるため、地域間交通・生活圏交通としての役割もあります）。

両路線とも、昨今の人口減少や自家用車への依存等の影響により、利用者数が減少傾向となっています。また、留萌旭川線については、国・道の補助制度を活用しながら維持している路線であり、今後も地域に必要な移動手段として維持することが求められています。

表 3-2　本地域内を運行する広域交通-バス路線の運行状況

運行主体	路線名	区間		便数		所要時間
北海道 中央バス㈱	高速るもい号（滝川経由）	自	札幌駅前ターミナル	上	3 便	188 分
		至	留萌ターミナル	下	3 便	192 分
	高速るもい号（深川経由）	自	札幌駅前ターミナル	上	4 便	178 分
		至	留萌ターミナル	下	3 便	178 分
	高速るもい号（直行便）	自	留萌ターミナル	上	1 便	158 分
		至	札幌駅前ターミナル	下	0 便	0 分
沿岸バス㈱ 道北バス㈱	留萌旭川線	自	留萌十字街	上	5 便	130 分
		至	旭川駅前	下	6 便	130 分
沿岸バス㈱	快速留萌旭川線	自	留萌十字街	上	3 便	120 分
		至	旭川駅前	下	2 便	120 分



出典：H27 国勢調査、各運行事業者

図 3-14　広域交通-バス路線の運行状況

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 ・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	・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