

### 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 3-8 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 3-9 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

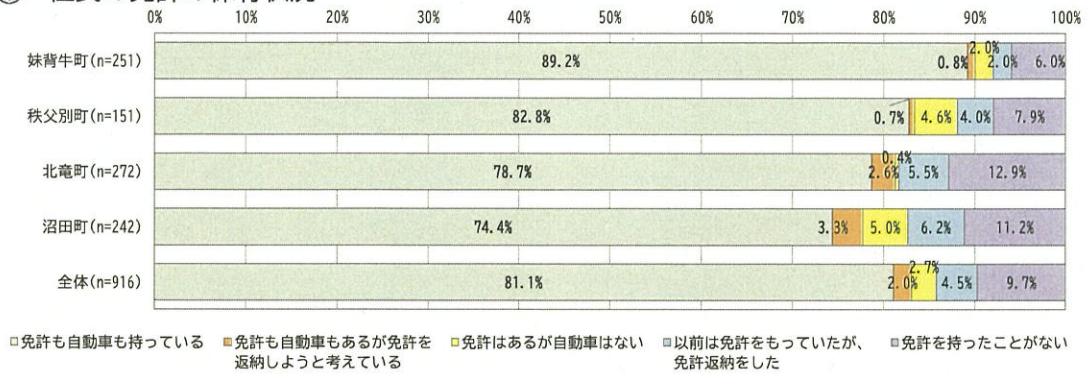


図 3-21 住民の免許の保有状況

② 通学先

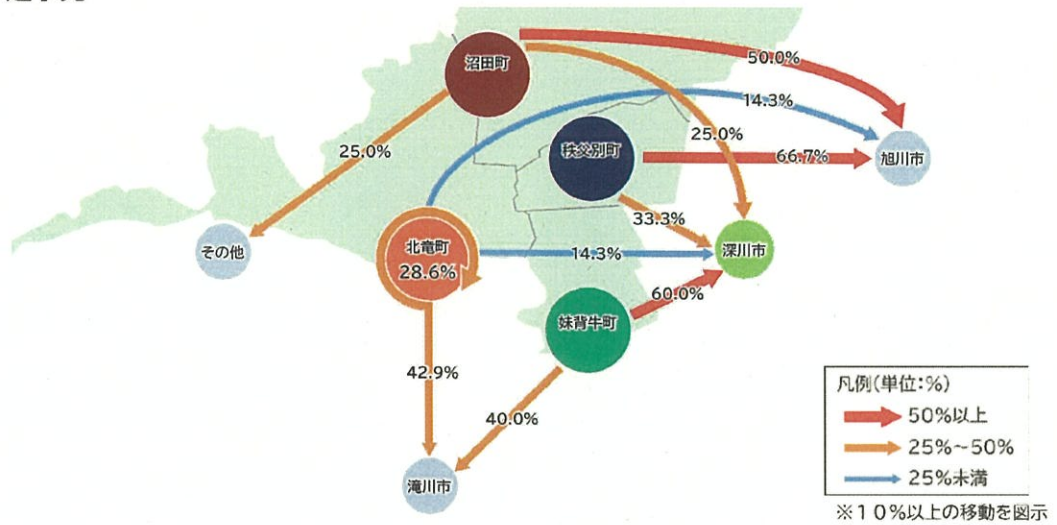


図 3-22 通学の状況 (通学先)

③ 通勤先



図 3-23 通勤の状況 (通勤先)

④ 日常的な買い物の行き先

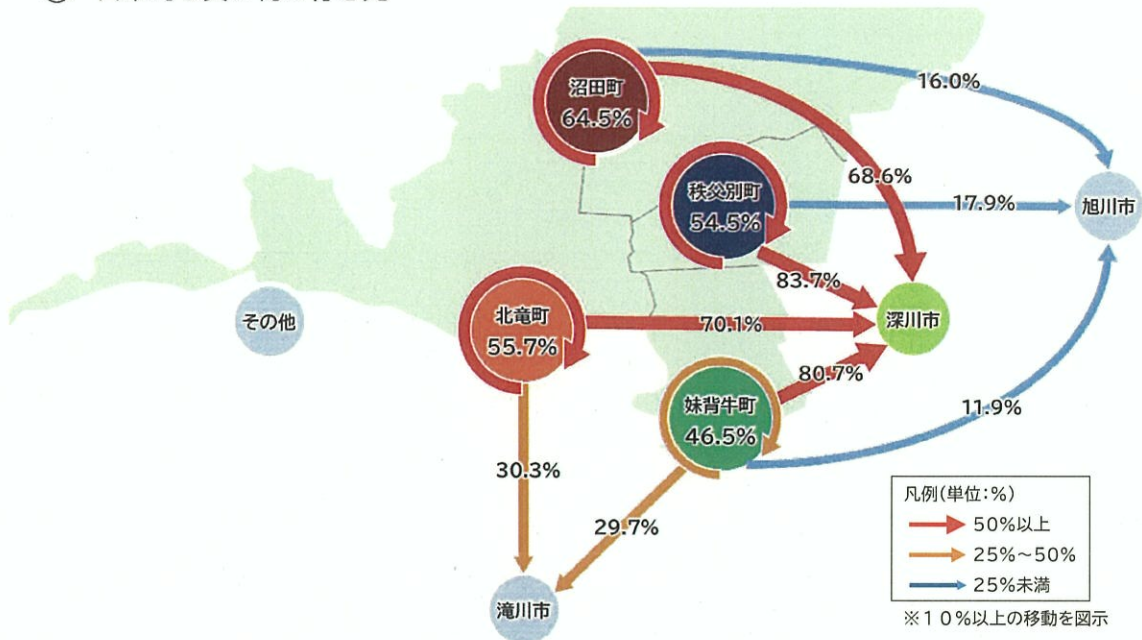


図 3-24 買い物の状況 (日常的な買い物の行き先)

⑤ 日常的な通院の行き先

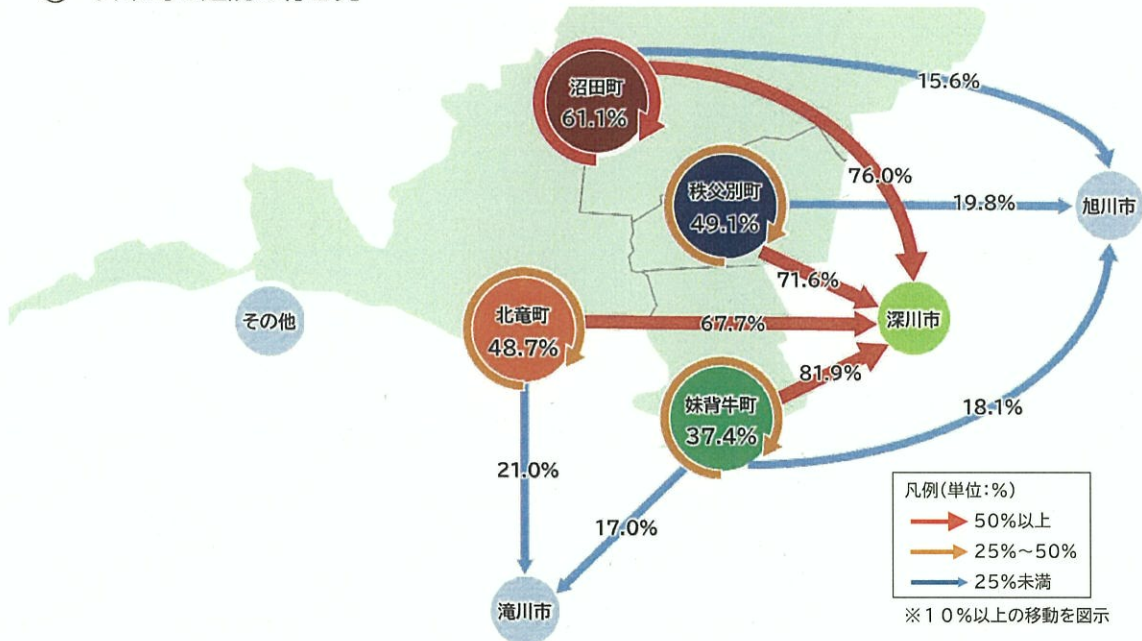


図 3-25 通院の状況 (日常的な通院の行き先)



### ⑥ 北空知 4 町における公共交通に対する考え方

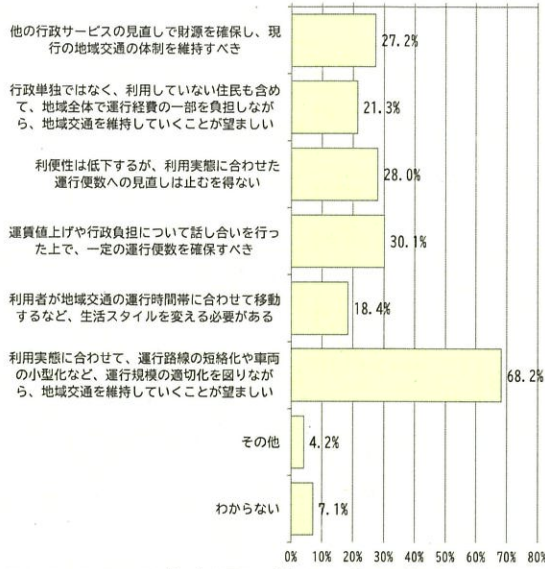


図 3-26 公共交通に対する考え方(妹背牛町)

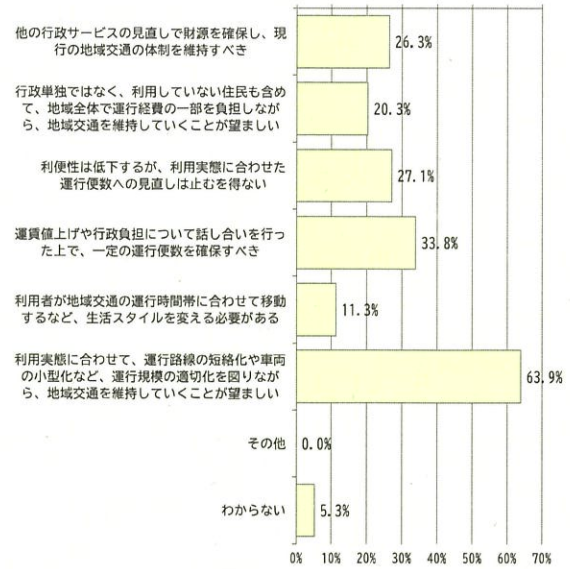


図 3-27 公共交通に対する考え方(秩父別町)

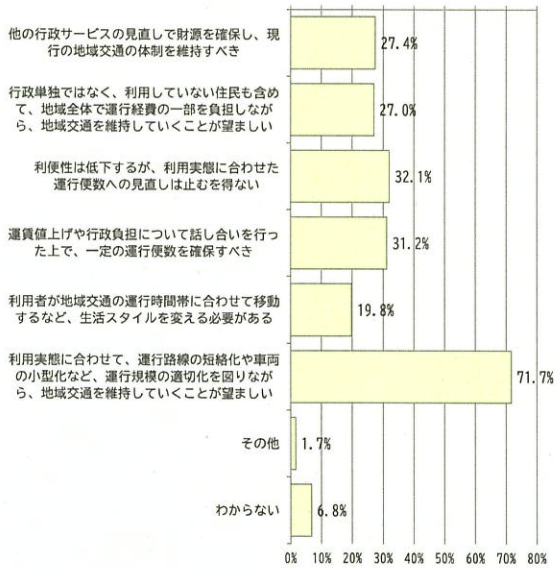


図 3-28 公共交通に対する考え方(北竜町)

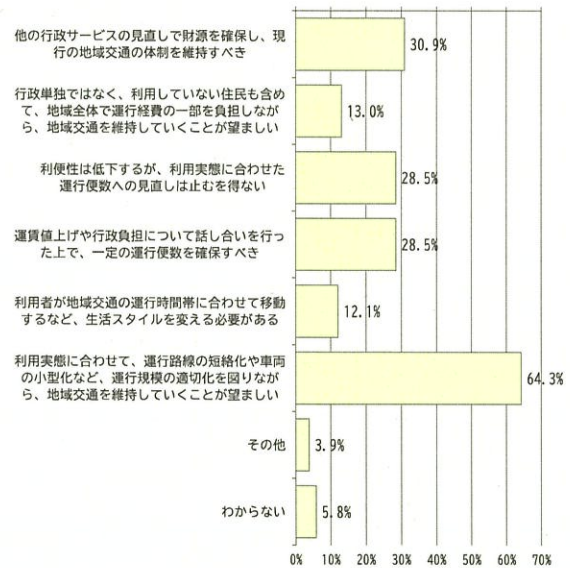


図 3-29 公共交通に対する考え方(沼田町)

住民ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 高校生は、旭川市や滝川市、深川市へ通学</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者負担の軽減に向けた施策・取組の検討</li> <li>・ 【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</li> <li>・ 【再掲】 自動車に依存しない交通体系の構築</li> <li>・ 【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</li> <li>・ 【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</li> </ul>

## (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

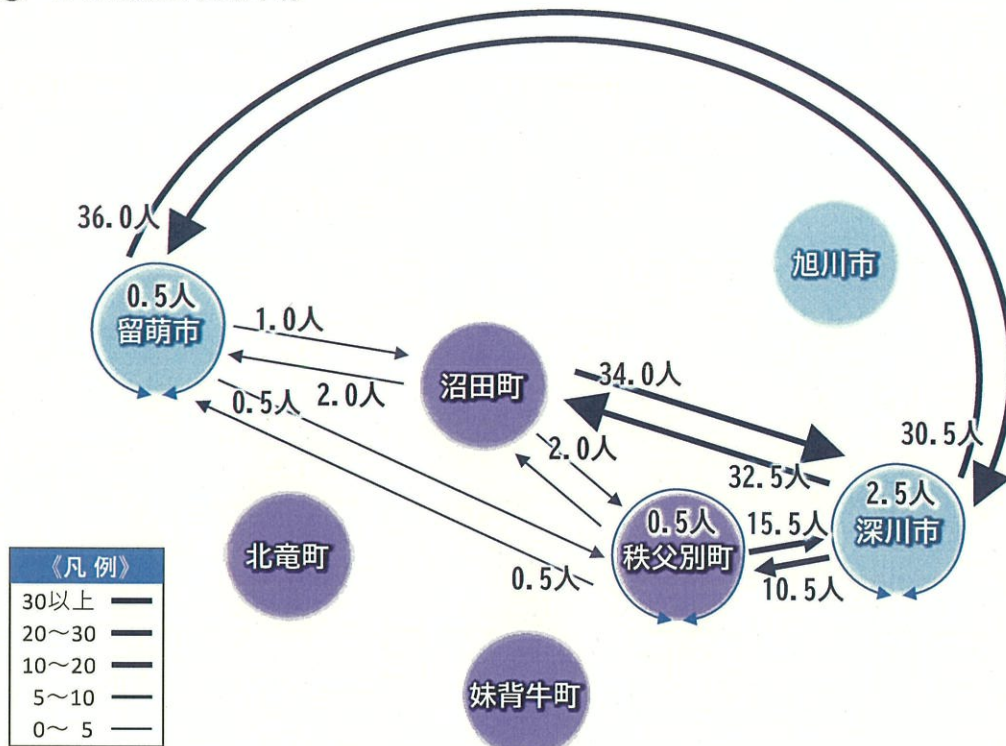


図 3-30 調査日の日平均OD図

② J R北海道-函館本線

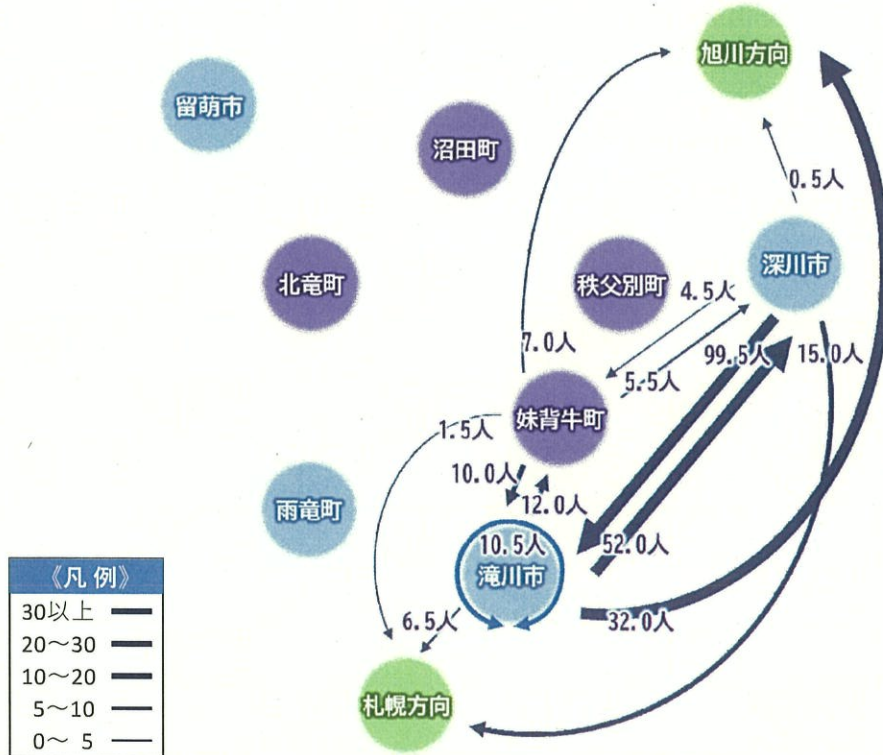


図 3-31 調査日の日平均OD図

③ 空知中央バス-沼田線

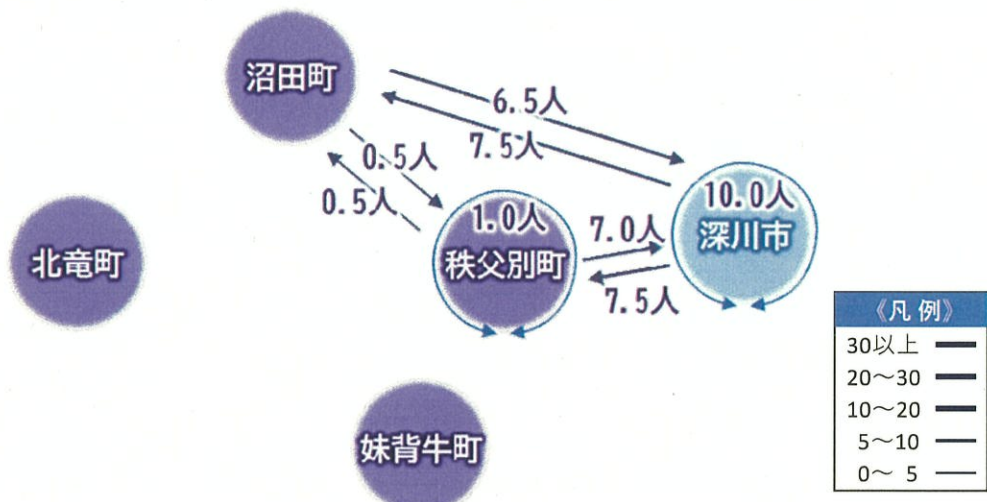


図 3-32 調査日の日平均OD図

④ 空知中央バス-北竜線

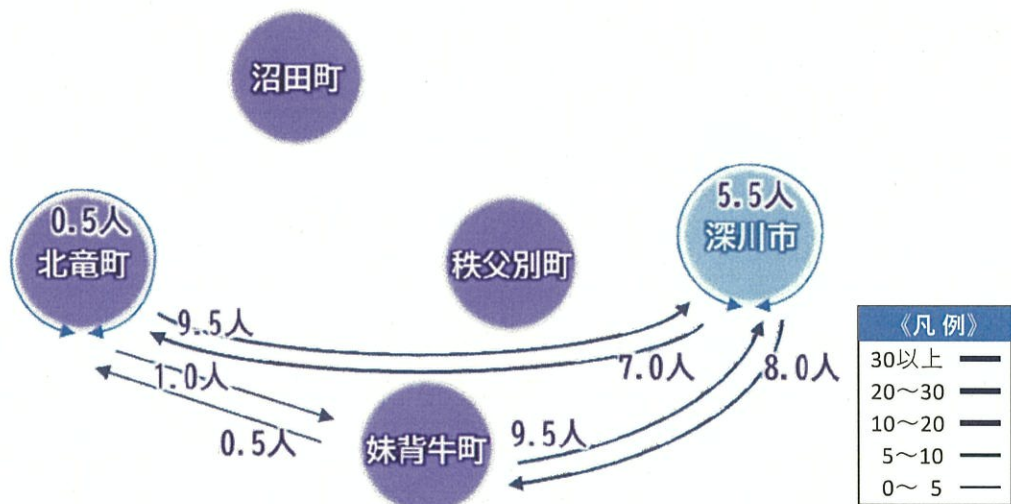


図 3-33 調査日の日平均OD図







⑦ 北海道中央バス-滝川北竜線

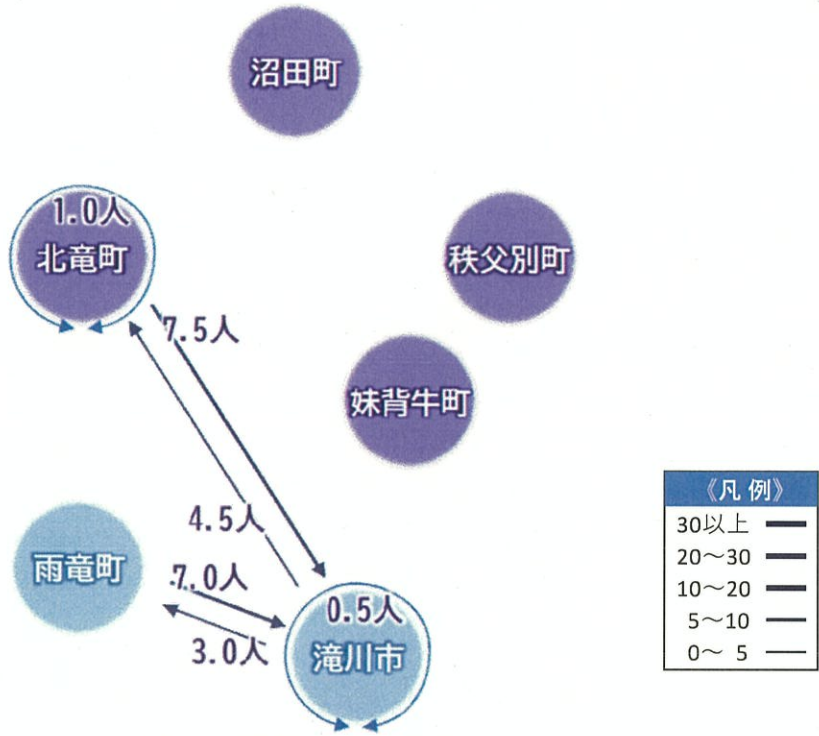


図 3-36 調査日の日平均OD図

⑧ 沿岸バス・道北バス-留萌旭川線

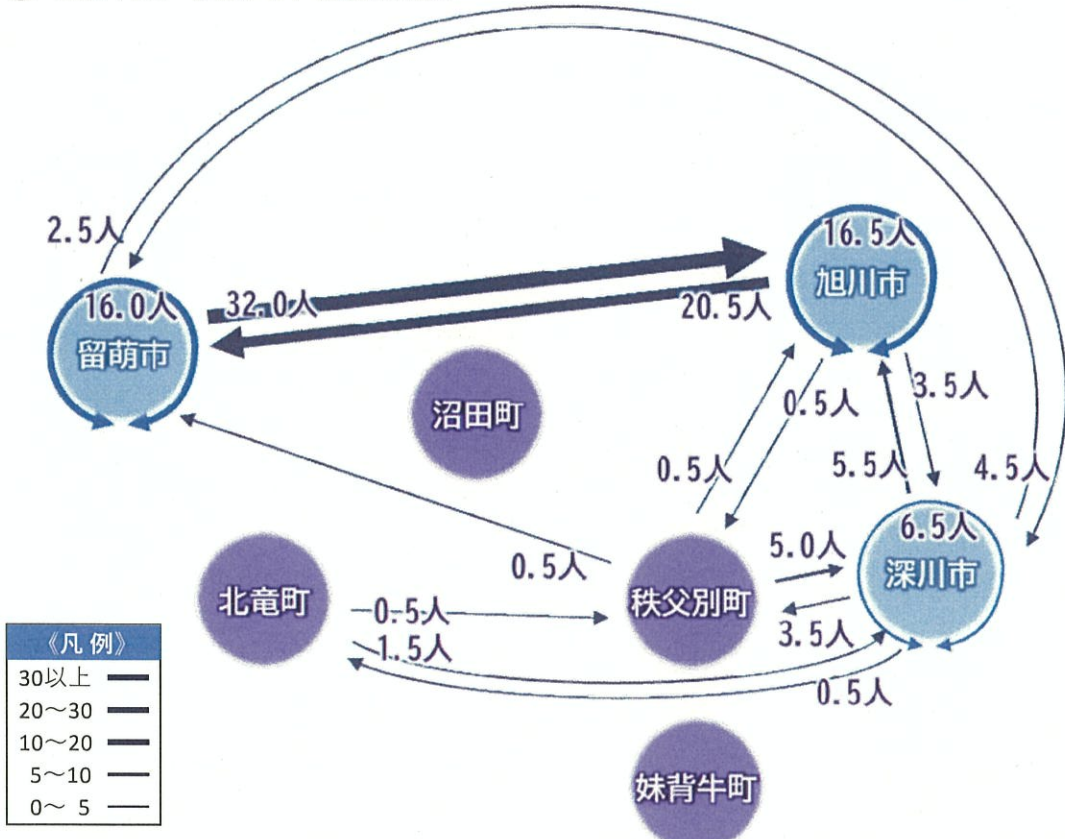


図 3-37 調査日の日平均OD図

⑨ J R北海道-函館線接続バス及び下校バス

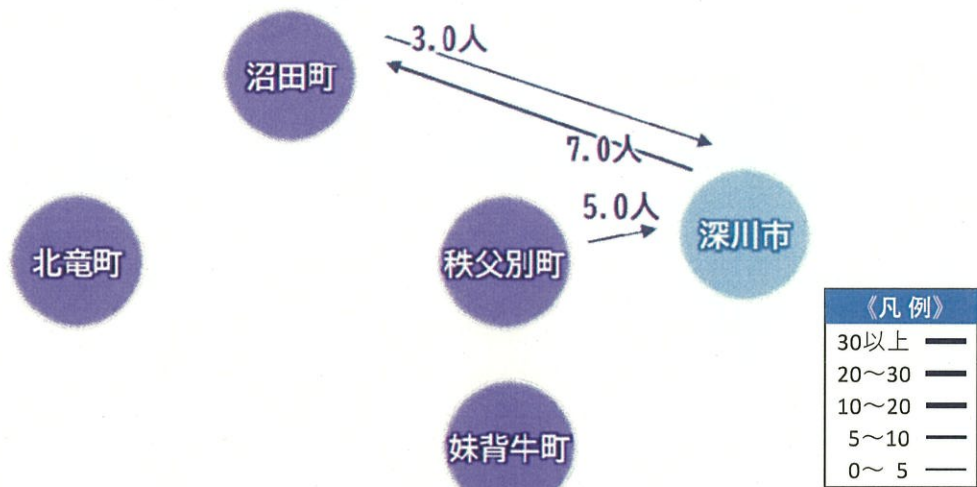


図 3-38 調査日の日平均OD図

現状・問題点	<p>《広域交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）と比較しても少ない</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>《地域間交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者の極端に少ない区間の存在</li> <li>・ 通学のほか、買い物や通院等の生活移動で利用</li> <li>・ 人口減少等の影響により、利用者数は年々減少</li> </ul>
課題	<p>《広域交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【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</li> <li>・【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</li> <li>・【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</li> </ul> <p>《地域間交通》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【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</li> </ul>

(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

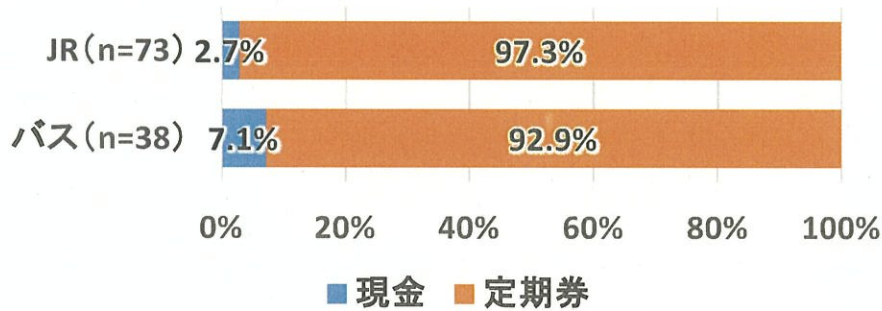


図 3-39 JR及びバスの運賃支払方法

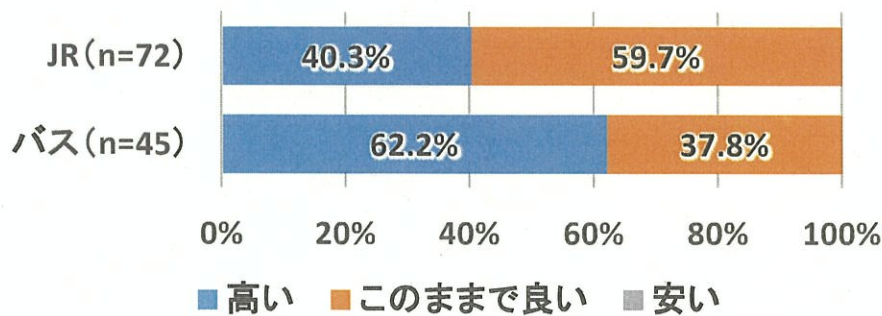


図 3-40 JR及びバスの運賃に対する意見



② 利用しているバス停・駅



図 3-41 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%

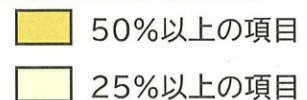
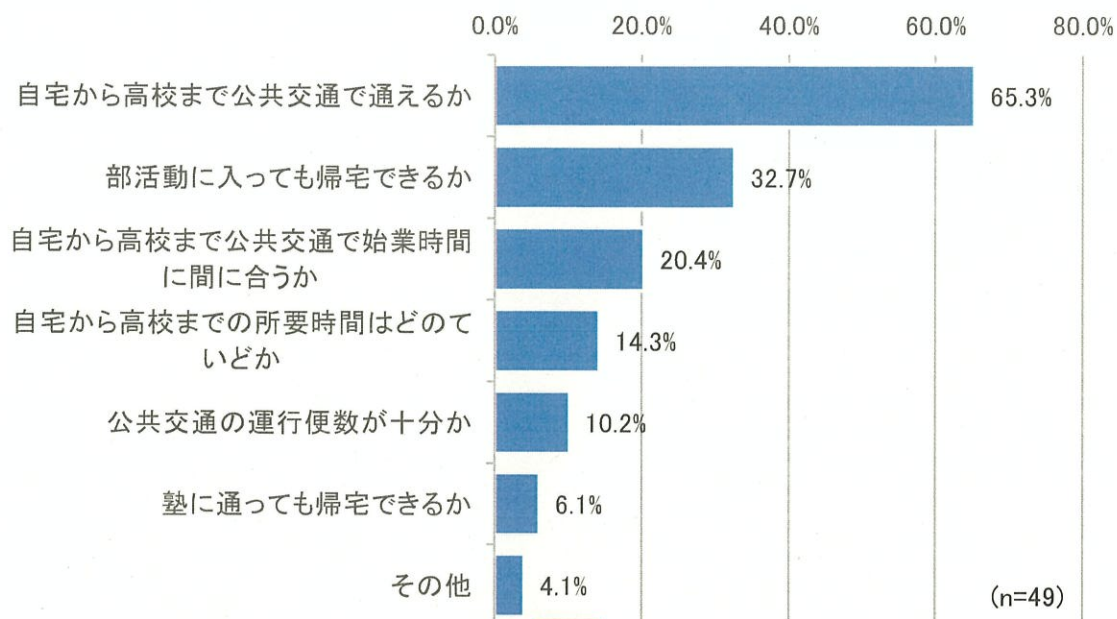


図 3-42 通学時の交通手段



④ 進学先を選ぶ際に意識した公共交通の状況



	妹背牛町 (n=14)	秩父別町 (n=11)	北竜町 (n=10)	沼田町 (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 3-43 利用しているバス停・駅

住民ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・各地域で利用されているバス停が固定化</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【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</li> <li>・【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</li> <li>・【再掲】利用者負担の軽減に向けた施策・取組の検討</li> </ul>

### 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に整理します。

#### 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・地域中心都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、利用者の極端に少ない区間が存在することや人口減少等の影響により、利用者数は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・地域中心都市への移動は、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多数ある状況です。

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

JR留萌本線は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、他区間と比較しても利用者が極端に少ない状況です。

今後、このような調査結果や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

JR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JR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。