

## 5 地域公共交通をとりまく問題点と課題

### 5-1 留萌地域の公共交通の問題点

本項では、「2 地域の概況」、「3 地域公共交通の現状」及び「4 地域の移動特性・ニーズ」を踏まえ、当地域の公共交通の問題点を整理する。

#### (1) 留萌地域の概況

【南北に細長い地形及び日本海特有の厳しい気候】

- ・当地域は南北約 130km、東西約 60km と南北に細長く、気候は冬期間において日本海特有の吹き上げる風が地吹雪を起し、視界不良や吹溜りを生じさせることも多い。

【留萌市及び羽幌町が地域中心都市】

- ・当地域の全人口の 47%が集中する留萌市が、国庫補助制度における広域行政圏の中心市町村として位置づけられ、羽幌町についても当地域の全人口の 15%を占めており、留萌地域生活交通確保対策協議会により広域行政圏の中心市町村に準じる生活基盤が整備されていると認められている。
- ・留萌市及び羽幌町は、北海道総合計画においても中核都市を補完する地域中心都市として位置づけられている。

【人口が減少する過疎地域】

- ・管内の全市町村が過疎地域に指定されており、2020(令和 2)年時点の総人口は 43,050 人で、今後も減少傾向が続くものと予想されている。

【全道平均よりも高い高齢化率】

- ・高齢化率は 2020(令和 2)年時点で全道平均(31.8%)よりも 7.5 ポイント高い 39.3%となっており、今後も全道平均より高いまま推移していくと予想されている。

【留萌市、羽幌町における生活機能施設の集積】

- ・商業施設、金融機関・郵便局及び行政施設の数については、留萌市が最も多く、次いで羽幌町が多い。

【留萌市、羽幌町及び天塩町へ周辺町村から通学】

- ・市町村を越えた高校への通学については、留萌市、羽幌町及び天塩町への移動が多く見られたが、高校ごとに見ても、これら市町の高校において所在する市町以外を出身市町村とする比率が高くなっている。

【多くの観光客が来訪】

- ・当地域には、2021(令和 3)年度で年間 119.2 万人(観光入込客数延べ、全道で 8,531.2 万人)の観光客が訪れている。
- ・その一方、訪れる観光客の主要な交通手段は自家用車及びレンタカーとなっている。

## (2) 留萌地域の公共交通

### 【JR 留萌本線(石狩沼田－留萌間)の廃止後の代替交通】

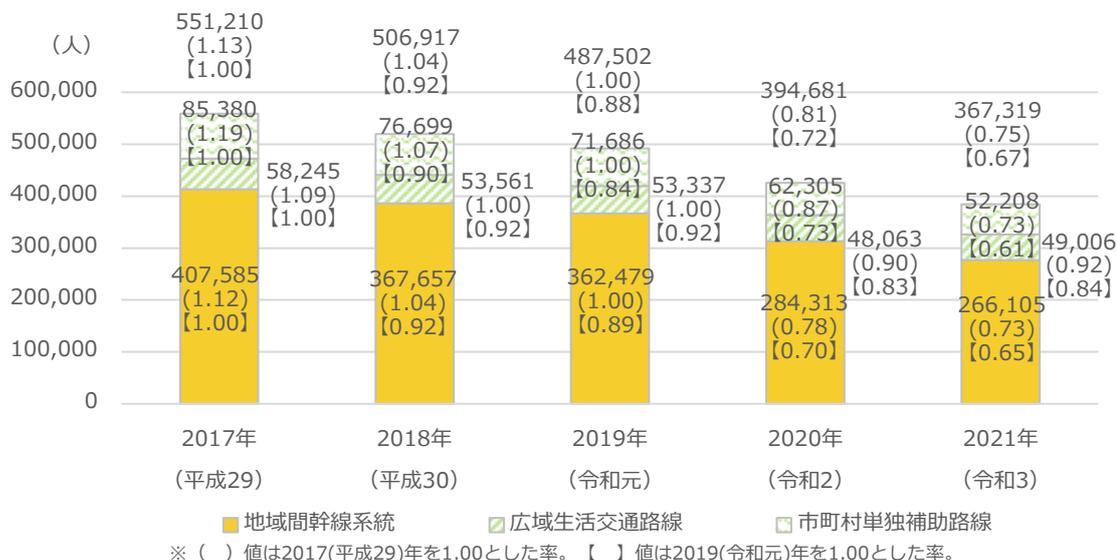
- ・JR 留萌本線は石狩沼田－留萌間が 2023(令和 5)年 3 月末までで部分廃止となり、代替交通が確保されている。

### 【長距離を運行するバス路線】

- ・当地域のバス路線は、南北に細長い地域を走行しその営業キロも長く(幌延留萌線で 148.3km)、また、海岸線と平行する国道 231 号、国道 232 号及び国道 239 号を運行する路線がほとんどとなっている。

### 【新型コロナウイルス感染症の影響による乗合バス利用者の減少】

- ・高速バス(特急はぼろ号、特急ましけ号、高速るもい号)は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2019(令和元)年度から2020(令和2)年度にかけて、利用者数がマイナス63%と大幅に減少している。
- ・地域間幹線系統、広域生活交通路線及び市町村単独補助路線の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前である2017(平成29)年度から2019(令和元)年度までの推移がマイナス12%、同感染症拡大の影響が考えられる2019(令和元)年度から2020(令和2)年度にかけての推移はマイナス19%となっている。



資料:沿岸バス株式会社提供

図 5-1 地域間幹線系統、広域生活交通路線、市町村単独補助路線の利用者数の推移

### 【各市町村独自の送迎サービス等が展開】

- ・多くの市町村で、自家用有償旅客運送やスクールバス、患者輸送バスなど独自の送迎サービスを展開している。

【新型コロナウイルス感染症の影響によるフェリー利用者の半減】

- ・羽幌沿海フェリーの旅客数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の 2019(令和元)年度から拡大後の 2020(令和 2)年度にかけて、半減している。

【運転手の高齢化】

- ・バス運転手の 26.3%が 60 歳代以上と高齢化し、またハイヤー・タクシー運転手では 49.2%が 70 歳代であり、高齢者の割合が高い。

### (3) 留萌地域の移動特性・ニーズ

#### ア 自動車による移動

##### 【主要な移動手段は自家用車】

・直近一週間の交通手段の合計(11,521 件回答)において、自家用車が 79.6%(9,169 件、「自分で運転」と「家族などによる送迎」の合計)と主要な移動手段となっている。

##### 【冬や長距離の運転が不安】

・年齢を問わず回答者の半数以上が運転に不安を感じ、特に冬や長距離運転への不安が強いとの回答が多数となった。  
・また一方で、「不安がない」との回答割合も年齢を問わず 3、4 割程度あり、とりわけ 65 歳以上でも 4 割近くに及ぶ状況となっている。

#### イ 公共交通の利用状況

##### 【自家用車と比較し公共交通の利用は低水準】

・特急はぼろ号や高速るもい号はアンケート回答者のうち 2、3 割の方が利用しているが、利用頻度はほとんどが年に数回程度で、他のバス路線ではさらに利用が限られるなど、日常の利用は限定的なものとなっている。

##### 【路線バスでの利用の多い区間は限られ、長距離乗車は少ない】

・バス乗降調査結果では、以下の区間の利用が多い一方、留萌市と初山別村間、留萌市と遠別町間、留萌市と天塩町間など長距離の利用は少なかった。

- ▶天塩町を中心とした遠別町及び幌延町間の利用
- ▶羽幌町を中心とした留萌市、苫前町、初山別村及び遠別町間の利用
- ▶留萌市を中心とした小平町、苫前町及び羽幌町間の利用
- ▶留萌市と増毛町間の利用

##### 【管外からの来訪者は自家用車を多く利用】

・当地域への来訪の際自家用車を利用した割合は、道内他地域からの来訪者が 79.2%、道外からの来訪者が 30.3%で、いずれも最も多い回答となった。また、レンタカーを利用した割合は、道内他地域からの来訪者が 2.2%、道外からの来訪者が 25.9%となった。

#### ウ 利用者のニーズ

##### 【公共交通への潜在需要が存在】

・全交通手段に占める公共交通の利用は数パーセントであるが、公共交通の利便性の向上により増加(1.8 倍)が見込まれる回答が得られるなど、公共交通に対する一定程度の潜在需要が考えられる。

##### 【路線バスより利便性が高い公共交通サービスへの希望】

・求められる公共交通のサービスとしては、バスとタクシーの中間となる利便性の高いサービスを求める回答が多かった。

#### 【きめ細かな輸送サービスに対する需要】

- ・今後の公共交通の維持の方針については、税金等での補填による現状サービスの維持や、効率的な運行やニーズに合った運行とするための運行状況の見直しに理解を示す回答が多かった。
- ・車両を小型化してきめ細かなサービスを行うことに対しては、理解度を示す回答が多い。
- ・サブスク型のデマンド交通については、自宅から施設までアクセスできる交通が月 3,000 円で運行していた場合、利用するとの回答が3割強となっている。
- ・公共交通にあると便利なサービスとしては、乗継のしやすさや割引サービスなどを求める回答が多い。

#### 【デマンド交通は高い年齢層にニーズがある】

- ・65 歳以上の年代で利用するとの回答が多く、特に 75～84 歳の年代では 54.7%が「利用すると思う」と回答するなど、電話予約で自宅近くまで来てくれるデマンド交通に対するニーズが高い。

#### 【現状サービスの維持への要望が強い】

- ・公共交通を維持するための方針について、減便や料金の値上げに対しては理解度が低いものの、行政が運行に係る経費を補填してサービスを維持することや、バス路線を見直してニーズに合わせることは理解度が高い。

#### 【パーク&バスライドの利用希望は3割前後】

- ・施設利用サービス付きパーク&バスライドは、道の駅等で自家用車からバスに乗り換えて目的地まで行けるなら、概ね全ての年齢層において3割前後が利用すると回答した一方、利用しないとの回答も5割前後となっている。

### エ 持続性・待合環境

#### 【増便と待合環境の改善についてのニーズ】

- ・運行便数及び停留所の待合環境に対する不満の割合が多い。

### オ 運転手の確保

#### 【就業に有効な二種免許の取得支援や柔軟な勤務体系へのニーズ】

- ・バス運転手としての就業支援策については、大型二種免許の取得に対する補助や、短時間勤務など柔軟な勤務体系を求める回答が多かった。

#### (4) 留萌地域の公共交通の問題点

(1)から(3)に示した留萌地域の概況、公共交通及び移動特性・ニーズの現状から見られる問題点について、次のとおり整理する。

##### 【問題点①】急速な高齢化等により、移動手段を持たない高齢者が増加

- ・留萌市、羽幌町における生活機能施設の集積
- ・全道平均よりも高い高齢化率
- ・デマンド交通は高い年齢層にニーズがある

当地域では全道平均を上回るペースで高齢化が進み、自動車の運転が困難となる住民が増えていく。

##### 【問題点②】高校生の通学が広域化

- ・留萌市、羽幌町及び天塩町へ周辺町村から通学

増毛町及び初山別村には高校がなく、町村外の高校に通学しなければならないことなどから、多くの高校生が公共交通機関を利用し通学している。

##### 【問題点③】公共交通の利用者が減少

- ・新型コロナウイルス感染症の影響による乗合バス利用者の減少
- ・人口減等により路線バスでの利用の多い区間は限られ、長距離乗車は少ない
- ・新型コロナウイルス感染症の影響によるフェリー利用者の半減
- ・自家用車と比較し公共交通の利用は低水準
- ・人口が減少する過疎地域

多くの路線で長期的に利用者減少傾向が続いており、今後も人口減少を背景とした利用者の減少が懸念される。

##### 【問題点④】自家用車の利用などによる公共交通離れが進行

- ・主要な移動手段は自家用車
- ・冬や長距離の運転が不安
- ・自家用車と比較し公共交通の利用は低水準
- ・公共交通への潜在需要が存在
- ・路線バスより利便性が高い公共交通サービスへの希望
- ・きめ細かな輸送サービスに対する需要
- ・増便と待合環境の改善についてのニーズ
- ・現状サービスの維持への要望が強い
- ・パーク&バスライドの利用希望は3割前後

当地域における住民の主要な移動手段は自家用車であり、多くの路線で長期的に利用者減少傾向が続いていたが、2020(令和2)年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響とみられる利用者の大幅な減少が続いている。

【問題点⑤】地域外からの来訪者による公共交通の利用が低迷

- ・管外からの来訪者は自家用車を多く利用

当地域を訪れる観光客は、多数が自動車(自家用車及びレンタカー)を利用している。

【問題点⑥】JR 留萌本線(石狩沼田－留萌間)の廃止による影響

- ・JR 留萌本線(石狩沼田－留萌間)の廃止後の代替交通

JR 留萌本線の石狩沼田－留萌間は 2023(令和 5)年 3 月末までで廃止となり、デマンドタクシー(留萌－深川間)などの代替交通が確保されているが、今後の持続可能な地域交通の確保に向け、継続して検討していく必要がある。

【問題点⑦】バス・タクシー運転手の高齢化・人材不足

- ・各市町村独自の送迎サービス等が展開
- ・運転手の高齢化
- ・就業に有効な二種免許の取得支援や柔軟な勤務体系へのニーズ

バス・タクシーの運転手は、若壮年層の就業の伸び悩みにより高齢化している。

## 5-2 留萌地域の公共交通の課題

留萌地域の公共交通をめぐる問題点について、解決が必要な課題を以下のとおり整理する。

### 【課題①】 地域住民の生活に不可欠な移動手段の維持・確保

◇背景となる主な問題点

【問題点①】急速な高齢化等により、移動手段を持たない高齢者が増加

【問題点②】高校生の通学が広域化

【問題点⑥】JR 留萌本線(石狩沼田－留萌間)の廃止による影響

中核都市(札幌市及び旭川市)と地域中心都市(留萌市及び羽幌町)を結ぶ広域交通、及び地域中心都市と周辺市町村を結ぶ地域間交通について、通院、通学など生活に不可欠な移動手段となっていることを踏まえ、維持・確保していくことが必要である。

### 【課題②】 観光客等、地域外からの移動ニーズへの対応

◇背景となる主な問題点

【問題点⑤】地域外からの来訪者による公共交通の利用が低迷

多くの観光資源に恵まれた当地域には、例年多数の観光客が訪れているが、その主たる移動手段は自家用車・レンタカーとなっている。

公共交通の利用促進を図るため、来訪者が現地交通機関に求めるニーズを把握し、対応した施策を地域一体となって講じていくことが重要である。

### 【課題③】 将来の地域の姿を見据えた持続的な公共交通の構築

◇背景となる主な問題点

【問題点③】公共交通の利用者が減少

【問題点④】自家用車の普及などによる公共交通離れが進行

【問題点⑦】バス・タクシー運転手の高齢化・人材不足

交通事業者は利用者の減少や運転手の不足などにより厳しい状況に置かれており、地域住民の生活に必要不可欠となる持続的な公共交通を構築することが重要である。

### 【課題④】 広域交通、地域間交通及び生活圈交通相互の接続性

◇背景となる主な問題点

【問題点②】高校生の通学が広域化

【問題点③】公共交通の利用者が減少

【問題点⑤】地域外からの来訪者による公共交通の利用が低迷

【問題点⑥】JR 留萌本線(石狩沼田－留萌間)の廃止による影響

当地域における広域交通、地域間交通及び生活圈交通の相互接続について、利用者増加や利用者の利便向上のため、移動ニーズへの更なるマッチングを図ることが重要である。

また、JR 留萌本線(石狩沼田－留萌間)の廃止に伴い、代替交通が確保されたところだが、利用者の利便性に配慮しながら、持続的な地域交通の確保に向け、継続して検討を進めることが重要である。

### 【課題⑤】利用者ニーズを踏まえた効率的な運行体制の確立

◇背景となる主な問題点

【問題点②】高校生の通学が広域化

【問題点③】公共交通の利用者が減少

【問題点④】自家用車の普及などによる公共交通離れが進行

【問題点⑤】地域外からの来訪者による公共交通の利用が低迷

当地域では、幌延留萌線など運行距離が長い路線が多く、利用者の少ない区間や時間帯が生じているケースもあり、また、運行距離が短い路線でも便によって乗客数に差が生じている。

一方で、運行ダイヤや待合環境についての要望もあり、こうした利用者ニーズの把握を図りながら、運行体制についての必要な検討を続けていくことが重要である。

### 【課題⑥】利便性向上や潜在需要へのPRなどによる公共交通の利用促進

◇背景となる主な問題点

【問題点②】高校生の通学が広域化

【問題点③】公共交通の利用者が減少

【問題点④】自家用車の普及などによる公共交通離れが進行

【問題点⑤】地域外からの来訪者による公共交通の利用が低迷

公共交通を維持・確保していく上で、今後ますます重要になるのが、利用者を積極的に増やしていく取組である。

これまで公共交通を利用していなかった人が、どうすれば利用するようになるのか、またそういった潜在的な需要はどの程度あるのかを把握し、必要な施策を講じるなど公共交通の利用促進に向けた取組が重要である。

### 【課題⑦】バス・タクシー運転手など、公共交通の担い手の安定的な確保

◇背景となる主な問題点

【問題点⑦】バス・タクシー運転手の高齢化・人材不足

バス・タクシー運転手については、二種免許の取得がハードルになっており、住民アンケートでも免許取得への支援を望む回答が多数あった。

一方で、交通事業者からは若壮年層の運転手の確保が難しいとの声も聞かれるなど、担い手の安定的な確保が急務となっている。