



# 交通結節機能の概要

---

# 1. 留萌市における公共交通の実態

【現状】 JR留萌本線の石狩沼田・留萌間が令和5年4月1日廃止となり、代替交通を運行。沿岸バスと中央バスのターミナルの分散配置により、高速バスや市外線及び市内線間の円滑な乗継ぎが阻害されている。

留萌市内を經由する市内線・郊外線・札幌行は旧留萌駅を經由する便が多い。

【課題】 交通結節点機能の強化に向け、**利用者のための駐車場、駐輪場の設置**やストレスフリーな乗継ぎができる**快適なバス待ち空間の確保**が必要。（「留萌市地域公共交通計画（R7年3月策定）」より）

## JR留萌駅の発着バス

### 【沿岸バス】

#### ○市内路線バス

- ・留萌市内近郊線Aコース 上下13本
- ・日東団地線 上下 4本

#### ○郊外路線バス

- ・留萌別荘線 上下18本
- ・初山別留萌線 上1本
- ・留萌幌糠線 上下2本
- ・留萌旭川線 上下 6本
- ・幌延留萌線 上下14本
- ・羽幌留萌線 上下 6本

#### ○都市間バス

- ・特急ましけ号 上下2本
- ・特急あさひかわ号 上下2本

### 【中央バス】

#### ○都市間バス

- ・高速るもい号（留萌～札幌） 上下10本

### 【道北バス】

#### ○郊外路線バス

- ・留萌旭川線 上下4本

※R7.7時点の各社運行状況を整理



【図表】 現在の留萌駅前のバスターミナル・待合所

# 1. 留萌市における公共交通の実態

## JR留萌線廃止に伴う代替交通の利用状況について

- 早朝・夜間：留萌・深川間をデマンドタクシー運行（小嶋交通）（上下5本）
  - ✓ 利用状況：利用人数 上り（留萌市→深川市）：373人 下り（深川市→留萌市）：160人（R6.3末時点）
  - ※留萌・増毛間をデマンドタクシー運行（上下3本）（夜間便は休・祝日運休）
- 日中：沿岸バス及び道北バスが運行している留萌旭川間の既存バス路線（上下10本）
  - ✓ 利用状況：1本当たりの乗車人数 上り（留萌市→旭川市）：11.53人 下り（旭川市→留萌市）：11.13人（R6.2末時点）
- 旭川速達便（沿岸特急 あさひかわ号）の新設（羽幌始発、高規格道路を經由）（上下2本）
  - ✓ 利用状況：1本当たりの乗車人数 上り（羽幌町→旭川市）：7.6人 下り（旭川市→羽幌町）：7.1人（R6.3末時点）

現状(JR)		代替交通[R5.4.1以降]				
留萌発	深川着	事業者	留萌発	深川着	旭川着	備考
5:49	6:44	②小嶋交通 ※予約制集合タクシー	5:54	6:44	-	■R4から継続して通学する学生等(旭川1名、深川2名)の代替プラスR5からの通学生優先 ■通学生が利用しない土日祝日、長期休業期間中等は運行しない。 ■5時台のタクシーの新設は別途
6:47	7:49	①沿岸バス	6:59	7:49	-	
9:04	10:00	①沿岸バス	7:00	8:14	9:10	
12:18	13:13	①道北バス	9:40	10:54	11:50	
16:17	17:15	①沿岸バス	11:15	12:29	13:25	
18:19	19:15	①道北バス	14:05	15:19	16:15	
20:20	21:16	②小嶋交通 ※予約制集合タクシー	17:35	18:49	19:45	
			19:10	20:00	-	■3年間の実証実験 ■土日祝日は運行しない。 ■JR 深川20:06→旭川20:25 ■JR 深川20:19→札幌21:25
新設		速達便(仮称)[R5.4.1以降] ※3年間の実証実験				
事業者	羽幌発	留萌発	旭川着	備考		
③沿岸バス	7:50	8:50	10:15	■大和道IC～旭川鷹栖IC経由 ■旭川市内3箇所停留予定	-2-	

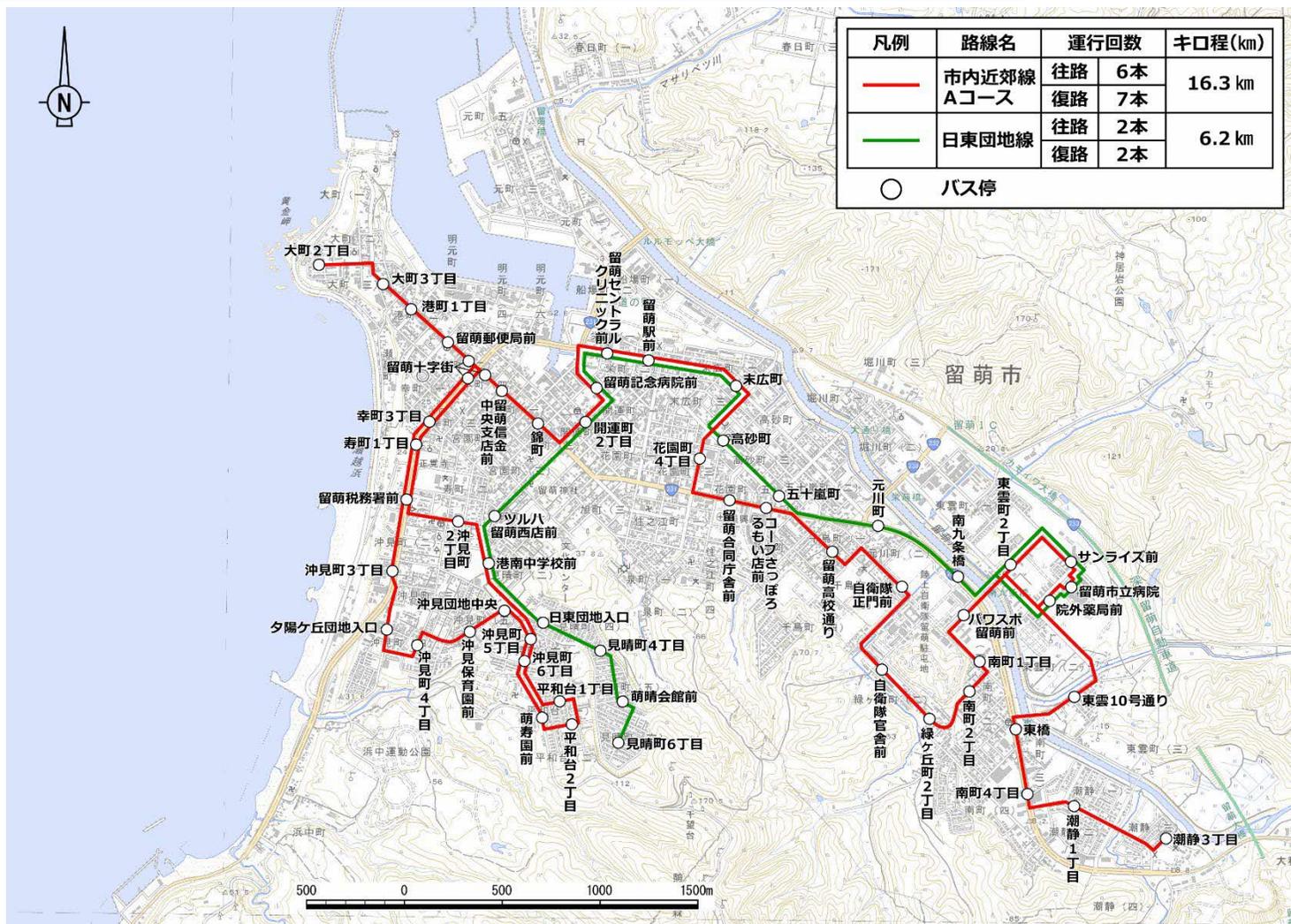
【図表】代替交通の時刻表（上り）

現状(JR)		代替交通[R5.4.1以降]				
深川発	留萌着	事業者	旭川発	深川着	留萌着	備考
5:44	6:36	②小嶋交通 ※予約制集合タクシー	-	7:50	8:40	■留萌からの送迎便の便 ■通学生が利用しない土日祝日、長期休業期間中等は運行しない。 ■6時台のタクシーの折返し
7:59	8:55	①道北バス	8:00	8:51	10:10	
11:10	12:07	①沿岸バス	10:20	11:11	12:30	
13:28	14:25	①沿岸バス	13:00	13:51	15:10	
16:08	17:07	①道北バス	14:00	14:51	16:10	
18:09	19:09	①沿岸バス	17:15	18:06	19:25	通学生の帰宅時に利用
20:13	21:11	②小嶋交通 ※予約制集合タクシー	-	20:10	21:00	■3年間の実証実験 ■土日祝日は運行しない。 ■JR 札幌19:00→深川20:05
新設		速達便(仮称)[R5.4.1以降] ※3年間の実証実験				
事業者	旭川発	留萌着	羽幌着	備考		
③沿岸バス	16:05	17:30	18:30	■旭川鷹栖IC～大和道IC経由 ■旭川市内3箇所停留予定		

【図表】代替交通の時刻表（下り）

# 1. 留萌市における公共交通の実態

## 留萌市内路線バスの運行ルートについて



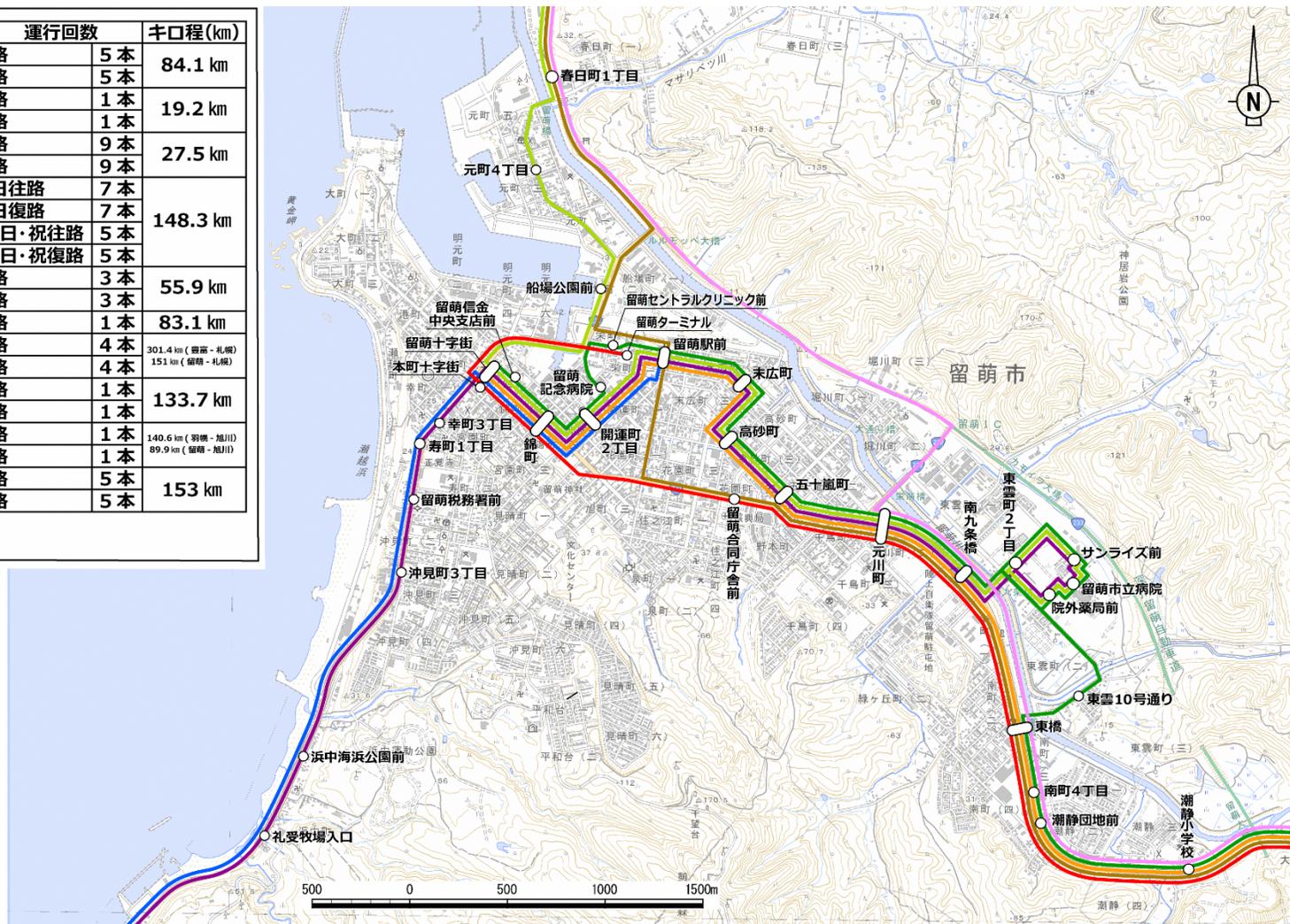
【図表】市内線バス路線図

# 1. 留萌市における公共交通の実態

## 留萌市に関する郊外路線バス、都市間バスの運行ルートについて

凡例	路線名	運行回数	キロ程(km)
—	留萌旭川線	往路	84.1 km
		復路	
—	留萌幌糠線	往路	19.2 km
		復路	
—	留萌別笈線	往路	27.5 km
		復路	
—	幌延留萌線	平日往路	148.3 km
		平日復路	
		土・日・祝往路	
		土・日・祝復路	
—	羽幌留萌線	往路	55.9 km
		復路	
—	初山別留萌線	往路	83.1 km
		復路	
—	特急はぼろ号	往路	301.4 km (豊前・札幌) 151 km (留萌・札幌)
		復路	
—	特急ましけ号	往路	133.7 km
		復路	
—	特急あさひかわ号	往路	140.6 km (留萌・旭川) 89.9 km (留萌・旭川)
		復路	
—	高速るもい号	往路	153 km
		復路	

○ バス停



【図表】市外線バス路線図

## 2. 留萌市における公共交通の課題、基本方針

### 留萌市地域公共交通計画（R7 - 11）において整理されている課題

- (1) 広域交通・地域間交通に関する課題
- (2) 市内公共交通の維持に関する課題
  - ①: 市内バス路線の再編
  - ②: 公共交通空白地域の解消
  - ③: **新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討**
  - ④: 新たな交通需要を掘り起こす交通体系の構築
- (3) 公共利用促進に関する課題

#### ③: 新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討

現在、沿岸バスと中央バスのターミナルは分散配置され、高速乗合バスや市外線及び市内線間の円滑な乗り継ぎが阻害されていることから、公共交通結節点機能の強化に向け、**利用者のための駐車場、駐輪場の設置やストレスフリーな乗継ぎができる快適なバス待ち空間の確保**が必要となっています。

留萌市公共施設整備検討会議から出された意見において、新たな公共施設の整備に関し、公共交通結節機能の整備が必要としているほか、留萌市新交流複合施設整備基本構想において、公共交通結節機能の利便性を高めるため、**旧JR留萌駅周辺に分散したバス待合所機能の統合**を検討することから、基本計画の策定と合わせて、**新交流複合施設への公共交通結節機能導入を検討**する必要があります。

## 2. 留萌市における公共交通の課題、基本方針

### 留萌市地域公共交通計画（R7 - 11）において整理されている方針・施策

基本方針1. 広域交通・地域間交通の維持・確保

基本方針2. 市内公共交通体系の再構築

施策①: 市内路線バスの再編

施策②: 市内バス路線再編に伴うデマンド型乗合タクシーの導入

施策③: スクールバス(潮静小学校路線)の混乗化

施策④: こどもデマンドタクシー導入の研究

施策⑤: 市立病院直行バス導入の研究

**施策⑥: 新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討**

施策⑦: バス待合所環境の整備

基本方針3. 公共交通利用活性化策の推進

### 施策⑥: 新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討

#### 【事業概要】

高速乗合バスや地域間幹線系統バス及び市内線バス、並びに一般駐車場、自転車駐車場など、様々な交通手段が乗り換えることが可能な[公共交通結節点機能](#)について、「留萌市新交流複合施設基本計画」の策定と合わせて、[新交流複合施設への導入](#)について検討を進めます。

#### 【実施主体】

国、留萌市、事業者、商工会議所

# 3. 交通結節機能の強化により期待される効果

## 1. 市内及び地域間のアクセス性向上

- ・バスターミナルの集約や各バス路線のハブ拠点となることで、バスによる市内移動、地域間移動の利便性向上が期待。
- ・バス・タクシー・自家用車・自転車などの交通手段がスムーズに接続され、新交流複合施設を起点とした移動利便性向上が期待。

## 2. 待合時における快適性向上

- ・待合空間の整備(屋内化、椅子やテーブルなど長時間滞留可能な設備の配置)や案内設備の整備(デジタルサイネージの活用、券売機や案内所の設置)などにより、ストレスの少ない移動が実現し、利用者にとっての快適性向上が期待。

## 3. 船場公園地区の活性化

- ・交通利便性向上に伴い、新交流複合施設を中心に人の流れが増加し、船場公園や道の駅、将来的にはアウトドア・アクティビティ拠点施設への集客が期待。また、これらにより、地区の各施設や観光業が活性化し、雇用創出効果にも期待。

## 4. 高齢者や交通弱者の支援

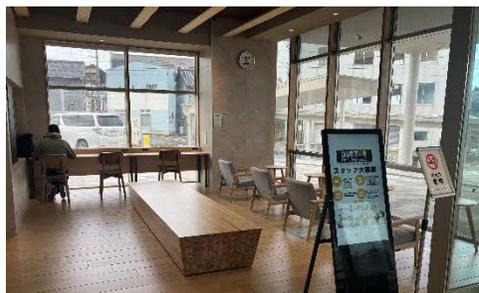
- ・市民の高齢化が進む中で、交通結節機能の強化によって自家用車に頼ることが出来ない方々の公共交通利用がしやすくなり、移動の自由度向上が期待。

## 5. 環境負荷の軽減

- ・各バス路線の効率的な運行、及び公共交通の利用促進に伴う自家用車利用の減少によってCO<sub>2</sub>排出量の削減や交通渋滞の緩和が図られ、持続的な地域づくりへの貢献が期待。

# 4. 交通結節機能の導入例について

## ○待機・休憩機能



LAKUNAはくい(石川県)



北オホーツクはまとんべつ(浜頓別町)

・バスや車の待合スペースにおいて座席やテーブルの設置、定期券の販売などにより、快適な滞留空間の形成に寄与

## ○乗り換え機能



複合施設「はなのわ」(東神楽町)



北オホーツクはまとんべつ(浜頓別町)

・バス乗り場と駐車場との動線を整備することで、移動時間の短縮や乗り換えの簡略化に寄与

## ○情報発信機能① (地域住民向け)



複合施設「はなのわ」(東神楽町)



キタカラ(稚内市)

・デジタルサイネージの活用などによってまちの情報を発信することで、より幅広い利用者への周知が可能

## ○情報発信機能② (観光客向け)



北オホーツクはまとんべつ(浜頓別町)



キタカラ(稚内市)

・観光案内所などを併設することで、観光客に向けた効果的な周知や域内への誘客効果が期待