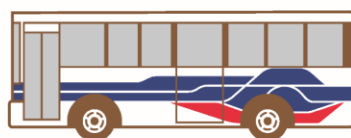




留萌市

地域公共交通計画



目 次

1. 計画の目的と位置づけ	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画策定の経緯	3
1-3 計画の区域	4
1-4 計画の期間	4
2. 現況交通実態調査	5
2-1 留萌市の概況	5
2-2 輸送資源調査	18
2-3 上位関連計画による公共交通の位置づけ	25
3. 市民ニーズ把握調査	29
3-1 調査の概要	29
3-2 市民アンケート調査結果	31
3-3 留萌高校生アンケート調査結果	58
4. バス等利用実態調査	65
4-1 調査の概要	65
4-2 市外線乗降調査結果	67
4-3 市内線乗降調査結果	73
4-4 市内線ヒアリング調査結果	85
4-5 JR留萌駅乗降調査結果	92
4-6 JR留萌駅アンケート結果	93
4-7 タクシー利用実態調査結果	99
5. 市民意見交換会	102
5-1 ご案内	102
5-2 市民の意見	103
6. 地域公共交通課題の整理	106
6-1 留萌市における公共交通の特徴	106
6-2 公共交通の課題の整理	112
7. 地域公共交通計画の策定	115
7-1 基本理念と基本方針	115
7-2 定量的な目標の設定	117
7-3 公共交通施策及び実施主体の設定	121
7-4 計画の進行管理	144

1. 計画の目的と位置づけ

1-1 計画の目的

(1) 目的

現在、留萌市内を運行する公共交通は、地域間幹線系統3路線（留萌旭川線、留萌別荘線、幌延留萌線）、広域生活交通1路線（羽幌留萌線）、市町村単独補助1路線（初山別留萌線）、高速乗合4路線（特急はぼろ号、特急ましけ号、特急あさひかわ号、高速るもい号）、市内線3路線（市内近郊線Aコース、日東団地線、留萌幌糠線）となっています。

市内線については、平成30年4月に事業者の運転手不足などの影響から、7路線あった系統を3路線に統合した結果、Aコースは起点から終点までの所要時間が約1時間の長大路線となっており、利便性が低下しています。

令和4年度末のJR留萌本線（留萌・石狩沼田間）の廃線や、運転手不足の深刻化など当市における公共交通は大きな転換期を迎えており、JR留萌本線の代替交通の維持・確保や今後予定されている市内循環機能を担う都市計画道路「見晴通」の開通に伴う市内線の再編、公共交通空白地域や運転手不足の解消に取り組みながら、刻々と変化する都市構造に適した持続可能な公共交通体系の構築が喫緊の課題となっています。

このような状況から、地域間交通の維持・確保、都市構造の変化やまちづくりの視点を持った公共交通網の再構築、市内公共交通の持続的な運行に向けた利用促進策の展開を実現するため、留萌市地域公共交通計画を策定するものであります。

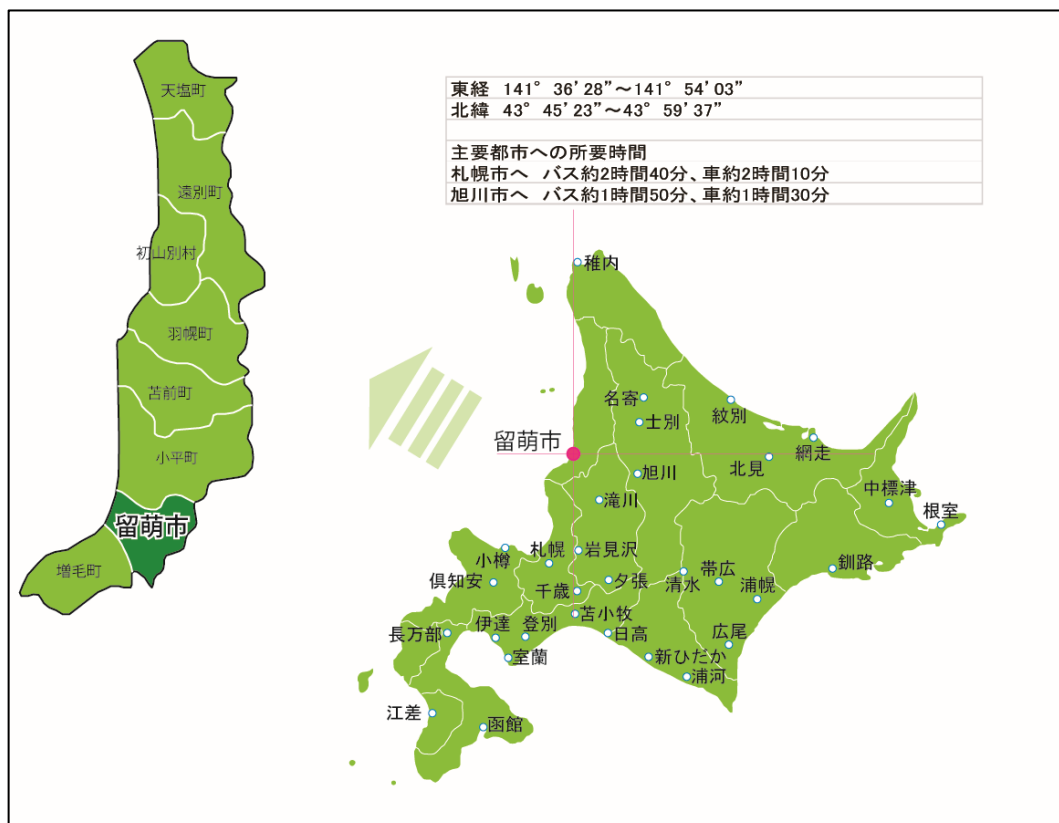
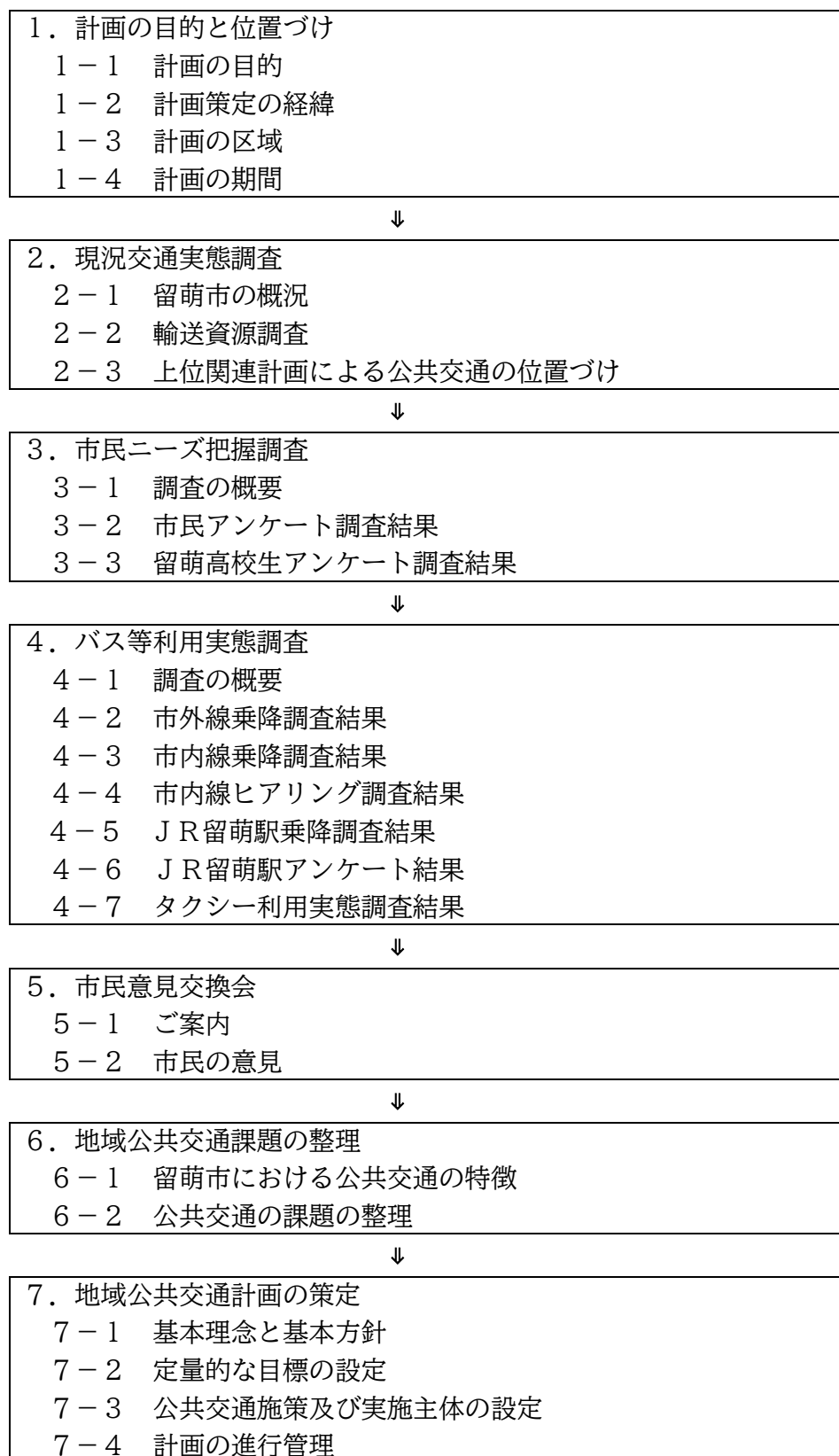


図 位置図

第1章 計画の目的と位置づけ

(2) 計画の構成

計画の構成は、以下のとおりです。



1-2 計画策定の経緯

人口減少や高齢社会が進む状況を踏まえ、これまで様々な主体が連携し発展してきた地域公共交通の維持に向けて、将来のまちづくりを加味した交通ネットワークの検討が求められています。

一方、国においては「交通政策基本法」が成立し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、既存バス路線やスクールバス・福祉バスなどの多様な交通資源の総動員による「地域公共交通計画」等の計画制度が新たに位置づけられました。

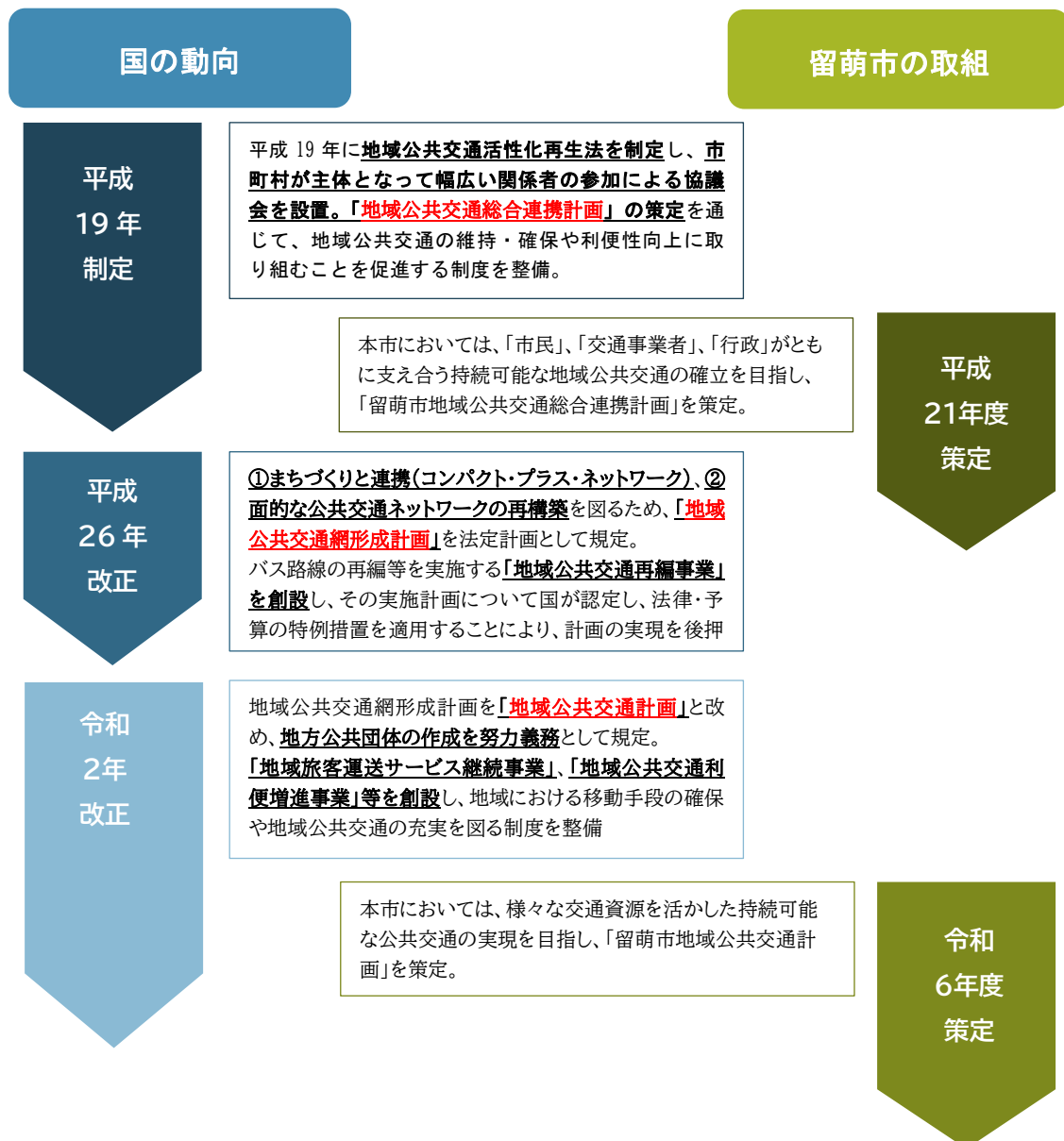


図 地域公共交通活性化及び再生に関する法律の制定・改正の変遷と留萌市の取組

第1章 計画の目的と位置づけ

1－3 計画の区域

本計画は、留萌市全域を計画区域とします。

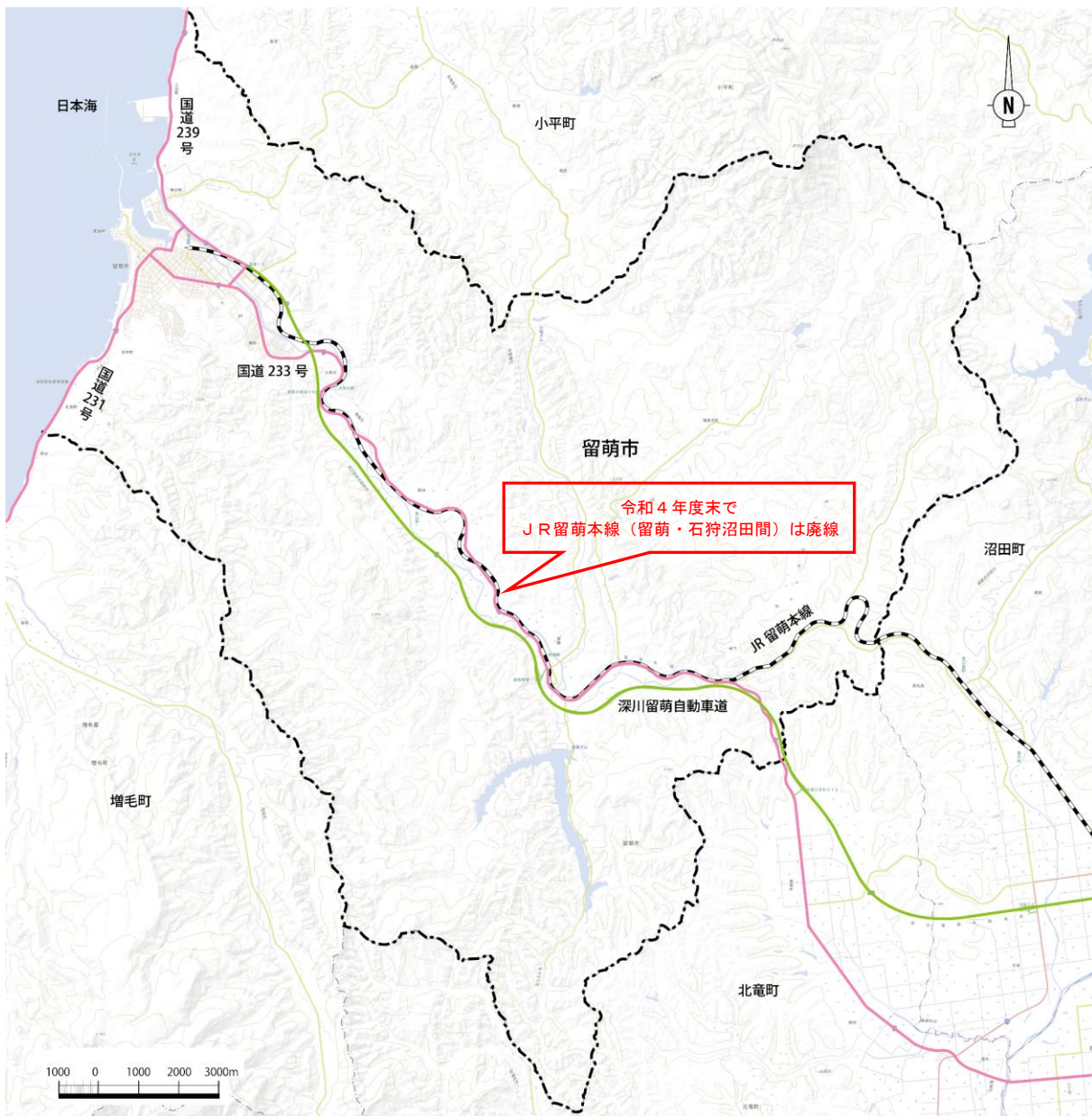


図 計画の区域

1－4 計画の期間

本計画は、令和7年度から令和11年度までの5年間を計画期間とします。

2. 現況交通実態調査

2-1 留萌市の概況

(1) 気象

気候は日本海岸式であり、2023年における月平均では、気温は最高が24.8℃、最低がマイナス5.1℃であり、積雪は最深で1.3m程度になります。

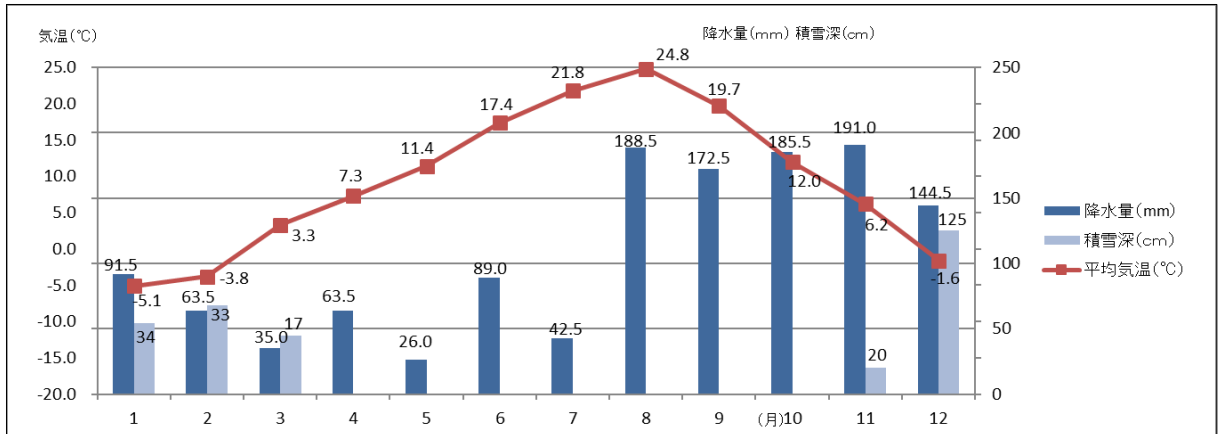


図 気象

資料：気象庁気象観測統計 2023年（留萌市）

第2章 現況交通実態調査

(2) 人口関連

① 行政区域人口

人口は、令和2年が20,114人となっており、昭和60年の35,542人と比較すると35年間で約4割が減少しています。世帯数は、令和2年が9,816世帯となっており、昭和60年の12,009世帯と比較すると35年間で約2割が減少しています。

世代別比率は、65歳以上の高齢者比率が令和2年が36.9%となっており、昭和60年の9.1%と比較すると35年間で27.8ポイント増加しています。一方15歳未満の若年者比率は、令和2年が8.5%となっており、昭和60年の22.7%と比較すると35年間で14.2ポイント減少しています。

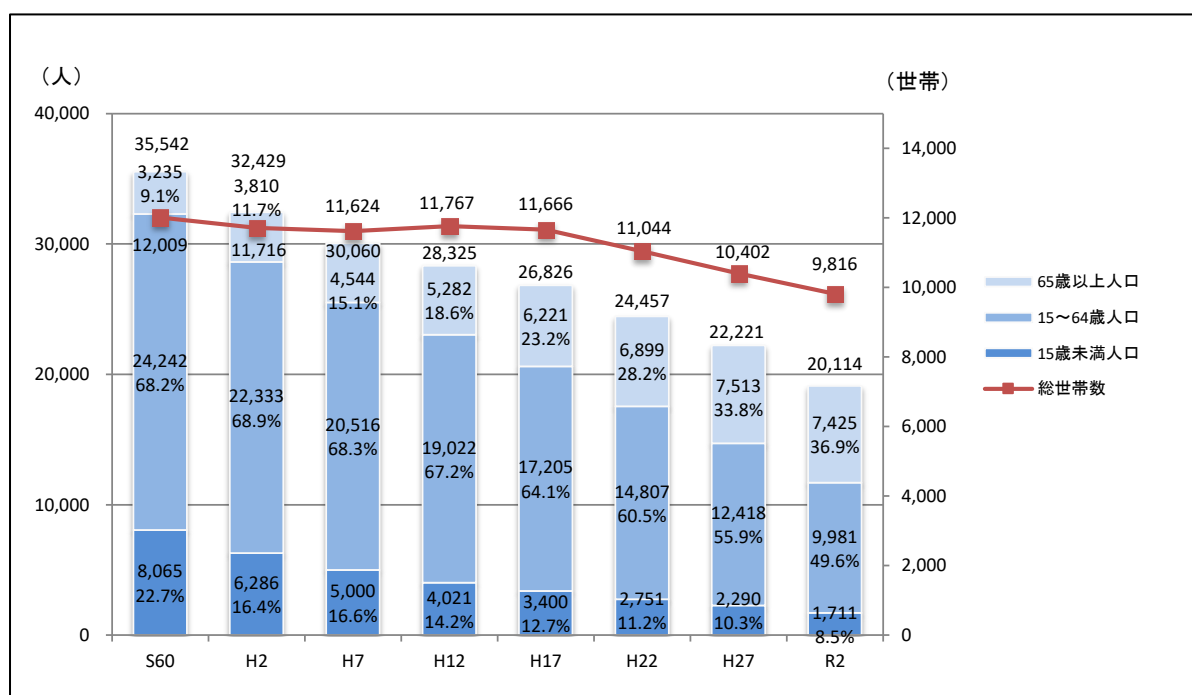


図 世帯別人口・世帯数の推移

資料：国勢調査

②メッシュ単位での人口分布

留萌市街地における人口分布は、メッシュ単位で見ると、泉町や野本町が「80人以上」、見晴町や栄町、大町などの一部が「50人」と多くなっています。

2015年と2030年の人口分布を比較すると、2030年の人口分布は、2015年からどの地区もメッシュ単位あたりで概ね「10人」減少することが予測されます。

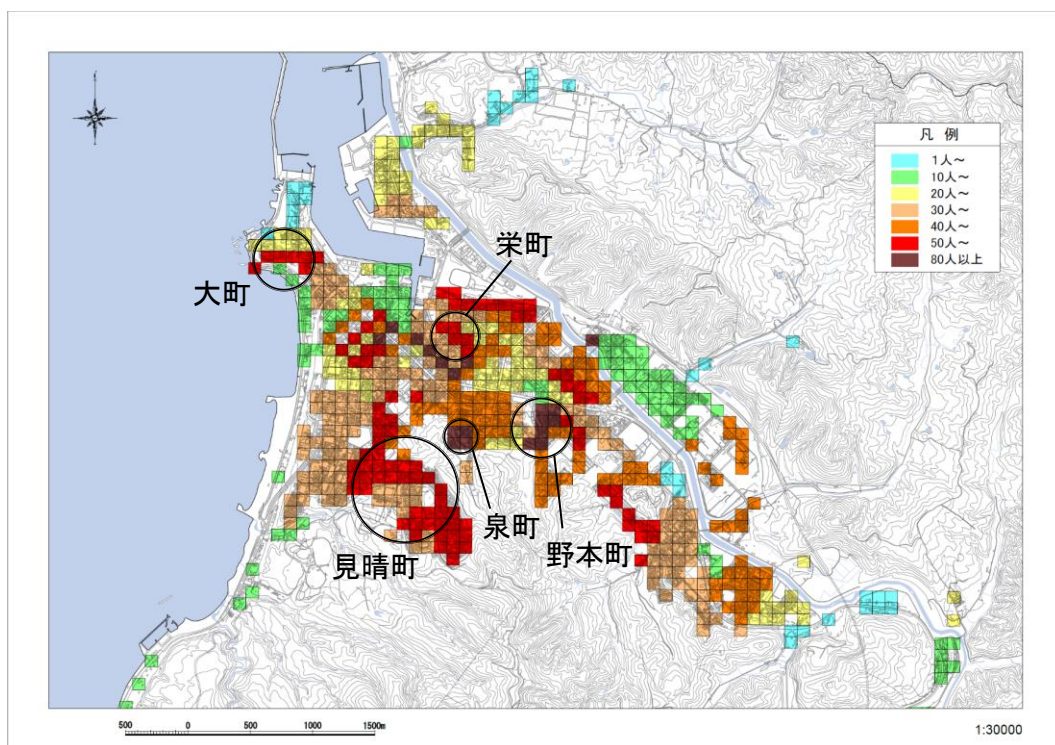


図 2015年のメッシュ単位での人口分布

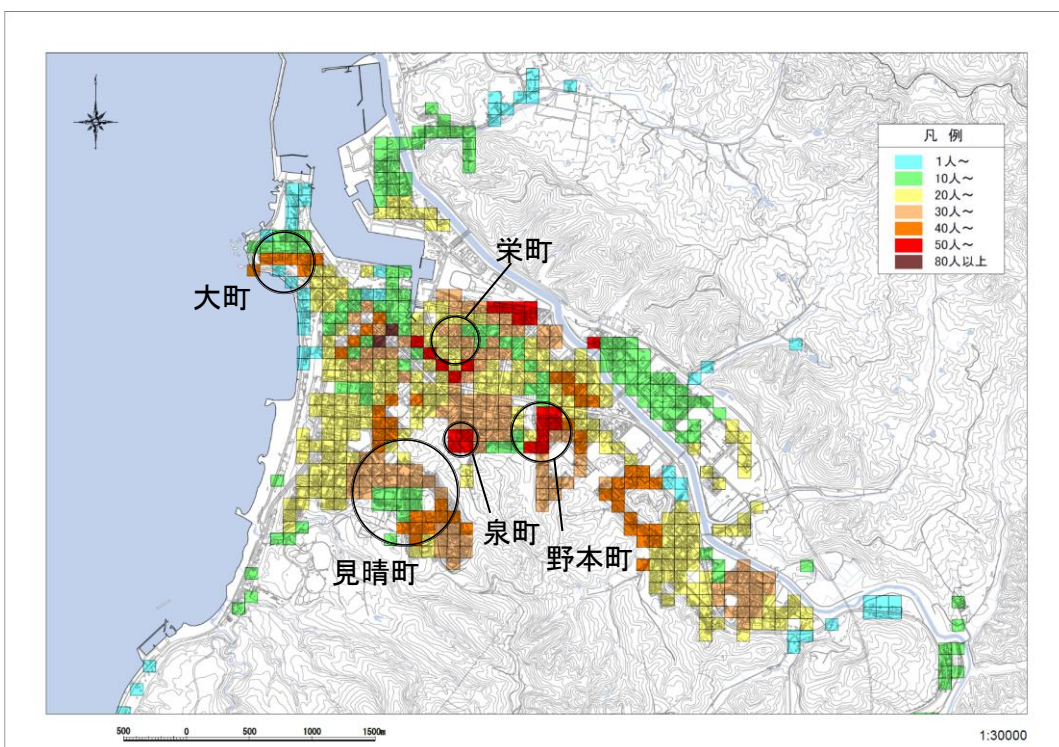


図 2030年のメッシュ単位での人口分布

第2章 現況交通実態調査

③メッシュ単位での高齢者分布

留萌市街地における高齢化率は、メッシュ単位で見ると、開運町や錦町、宮園町などの地区で「30人以上」と多く、全体的には「5人～10人」が最も多くなっています。

2015年と2030年の高齢化率の分布を比較すると、ほとんど変わっていないため、どの地区も総人口は減少するが高齢者の割合は変わらないといった状況が予測されます。

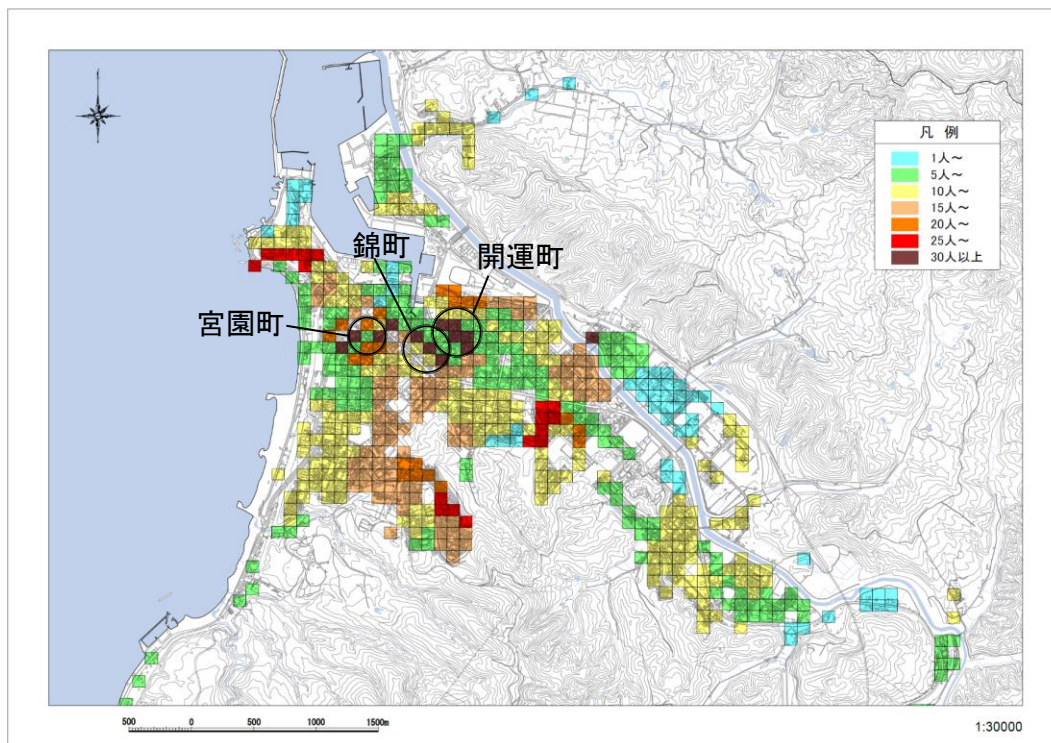


図 2015年のメッシュ単位での高齢化率

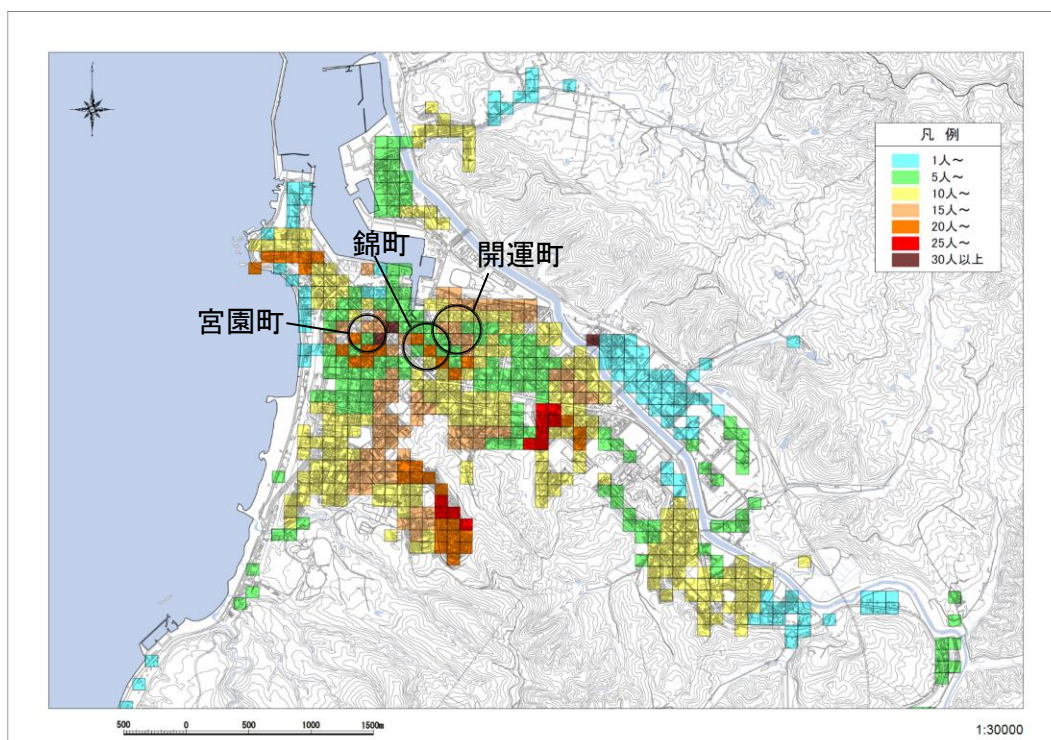


図 2030年のメッシュ単位での高齢化率

④メッシュ単位での若年者分布

留萌市街地における若年者比率は、メッシュ単位で見ると、泉町や野本町、緑ヶ丘町などの地区で「10人以上」と多く、全体的には「4人～5人」が最も多くなっています。

2015年と2030年の若年者比率の分布を比較すると、どの地区も減少する傾向にあり、全体的にはメッシュ単位あたりで「1人～3人」となることが予想されます。

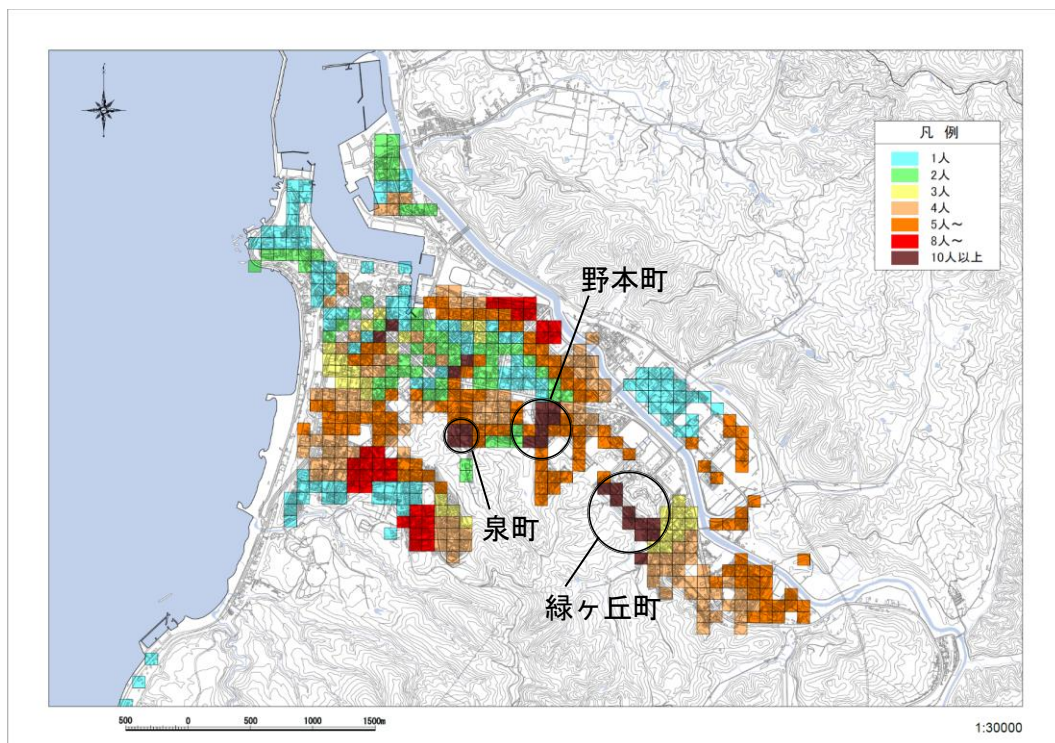


図 2015年のメッシュ単位での若年者比率

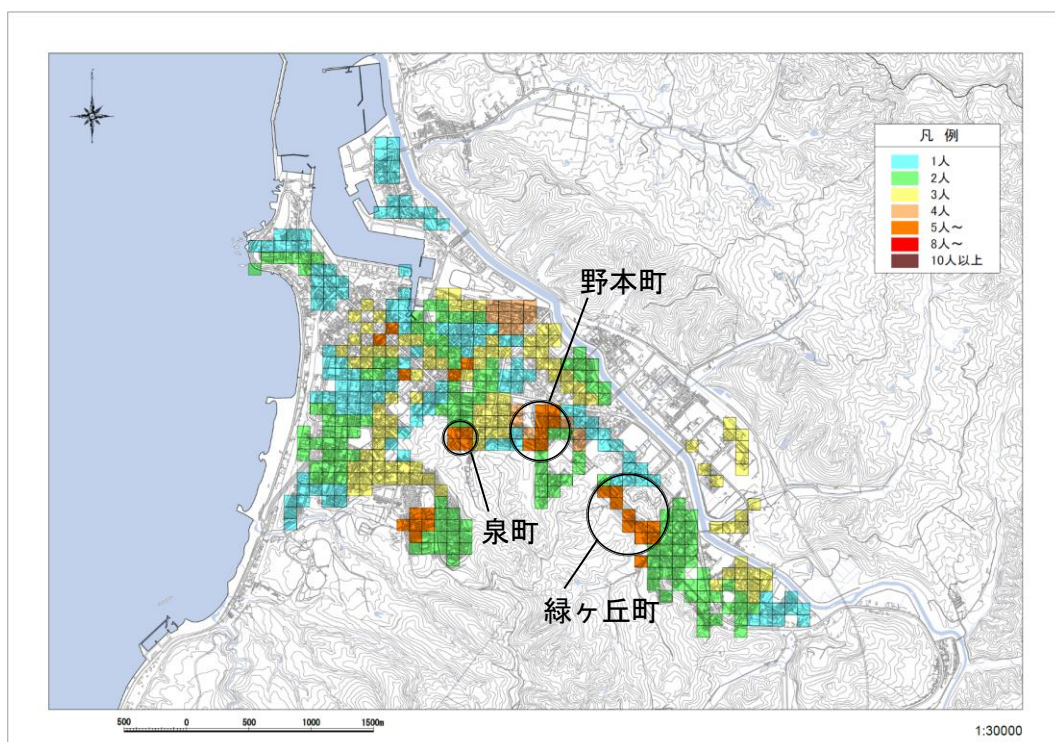


図 2030年のメッシュ単位での若年者比率

第2章 現況交通実態調査

⑤近隣市町村間の移動状況（通勤・通学）

従業地では、留萌市在住者は増毛町への通勤が 201 人で最も多く、次いで小平町が 197 人となっています。対して、留萌市への通勤は、増毛町と小平町在住者が多い状況となっています。

通学地では、留萌市の 15 歳以上で市外へ通学している人数は、札幌市が 13 人、深川市が 7 人となっています。

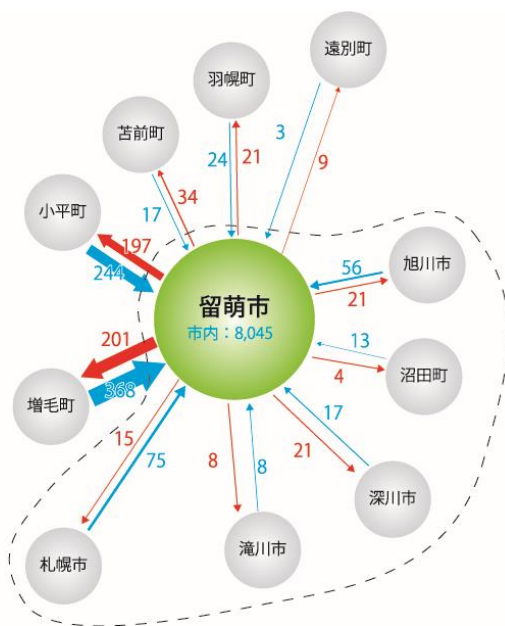


図 従業地（通勤） 資料：令和2年国勢調査

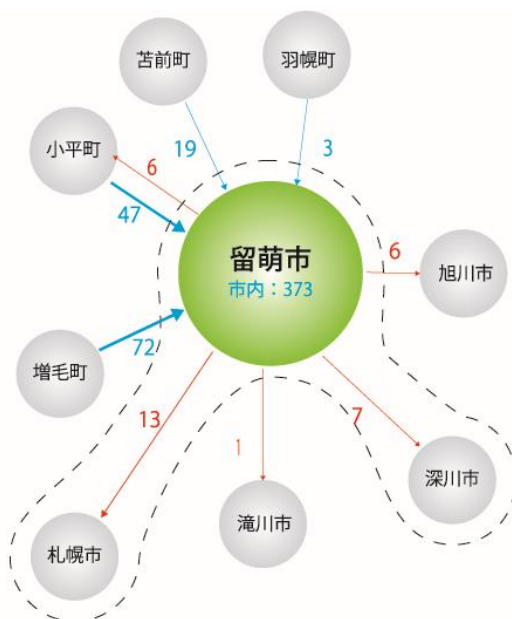


図 通学地（通学） 資料：令和2年国勢調査

(3) 産業、基盤施設及び公共施設

①産業

1) 工業

工業は事業所数、従業者数及び工業品出荷額ともに減少傾向となっています。

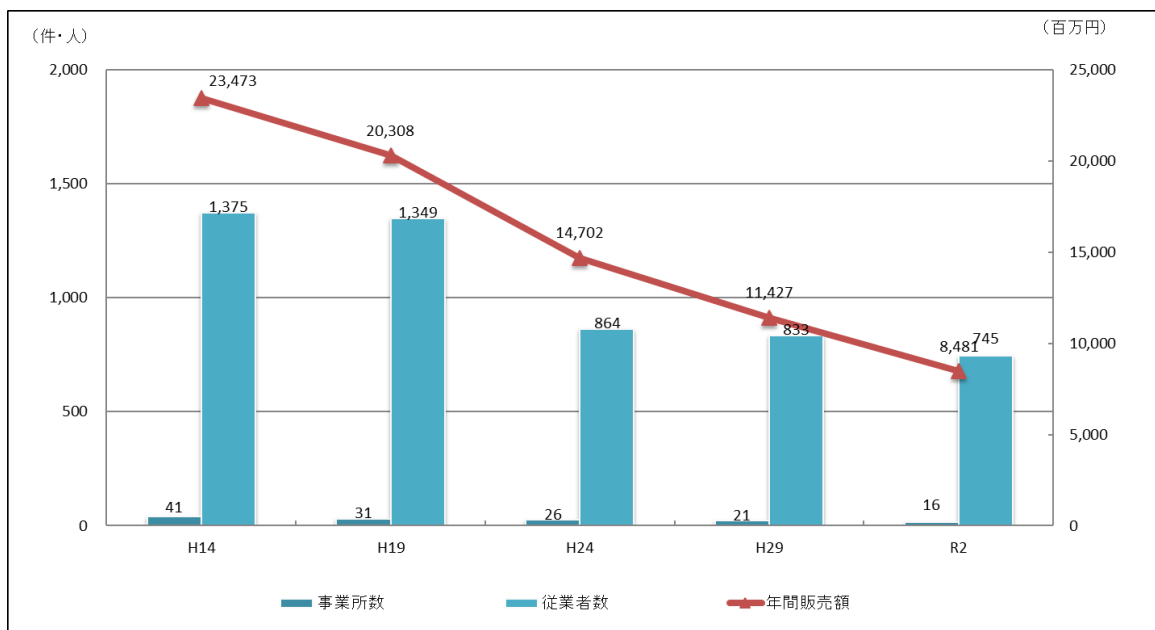


図 工業品出荷額等の推移

資料：工業統計

2) 商業

商業は平成 28 年に従業者数及び商品販売額が増加に転じましたが、令和 3 年には再び減少傾向となっています。

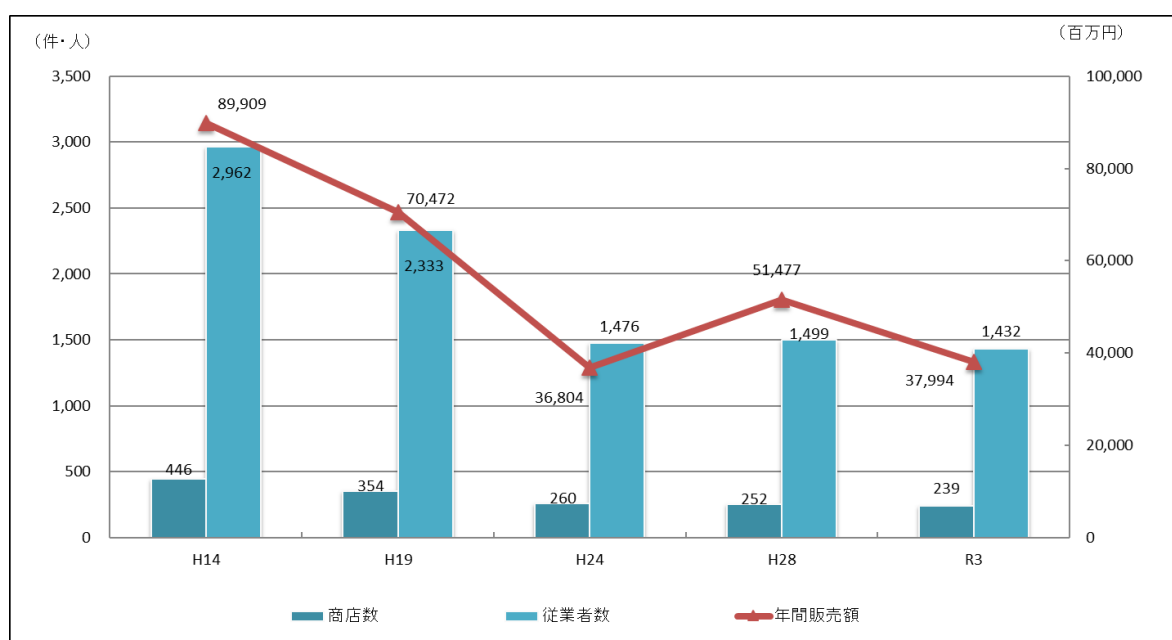


図 商品販売額等の推移

資料：商業統計、経済センサス

第2章 現況交通実態調査

3) 観光

観光入込客数は、留萌振興局では令和5年が1,742,600人で最も多く、新型コロナウイルス感染症の5類移行などもあり、近年は増加傾向となっています。留萌市も令和5年が449,000人で最も多く、10年間では20万人から40万人と振興局全体の2割程度を占める人数で推移しています。

外国人宿泊客数は、留萌振興局では平成30年に1,057人、留萌市では令和元年に341人と最も多くなっており、コロナ禍以前の水準まで回復していないのが現状です。

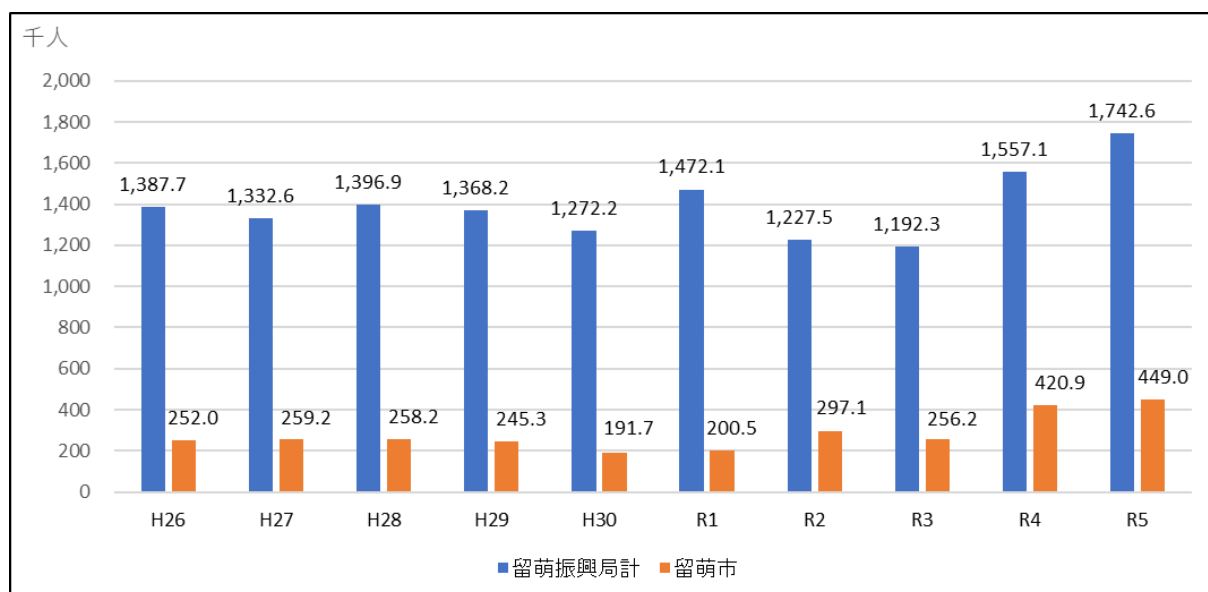


図 観光入込客数の推移

資料：北海道観光入込客数報告書

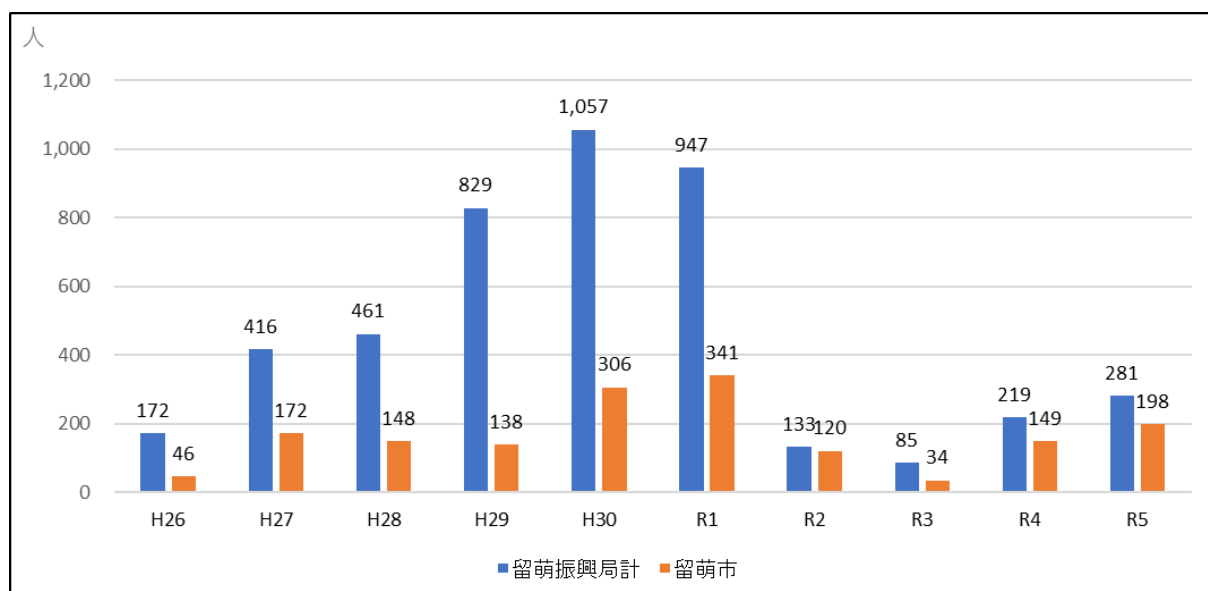


図 外国人宿泊客数の推移

資料：北海道観光入込客数報告書

②基盤施設

1) 鉄道

鉄道は留萌駅がJ R留萌本線の終着駅として、沿線4市町を通過して深川駅までの間を接続していました。

J R留萌駅の乗降客数は平成25年が47,380人に対し、令和3年は16,800人と10年近くの間で半減以下となっていました。

1日あたりの平均乗降客数は平成25年が130人に対し、令和3年には46人まで減少したことなどにより、令和4年度末をもってJ R留萌本線（留萌・石狩沼田間）は廃線となり、石狩沼田・深川間も令和7年度末をもって廃線されることとなっています。

なお、平成28年の増加は、留萌・増毛間の廃線、令和4年の増加は、留萌・石狩沼田間の廃線に伴うものです。

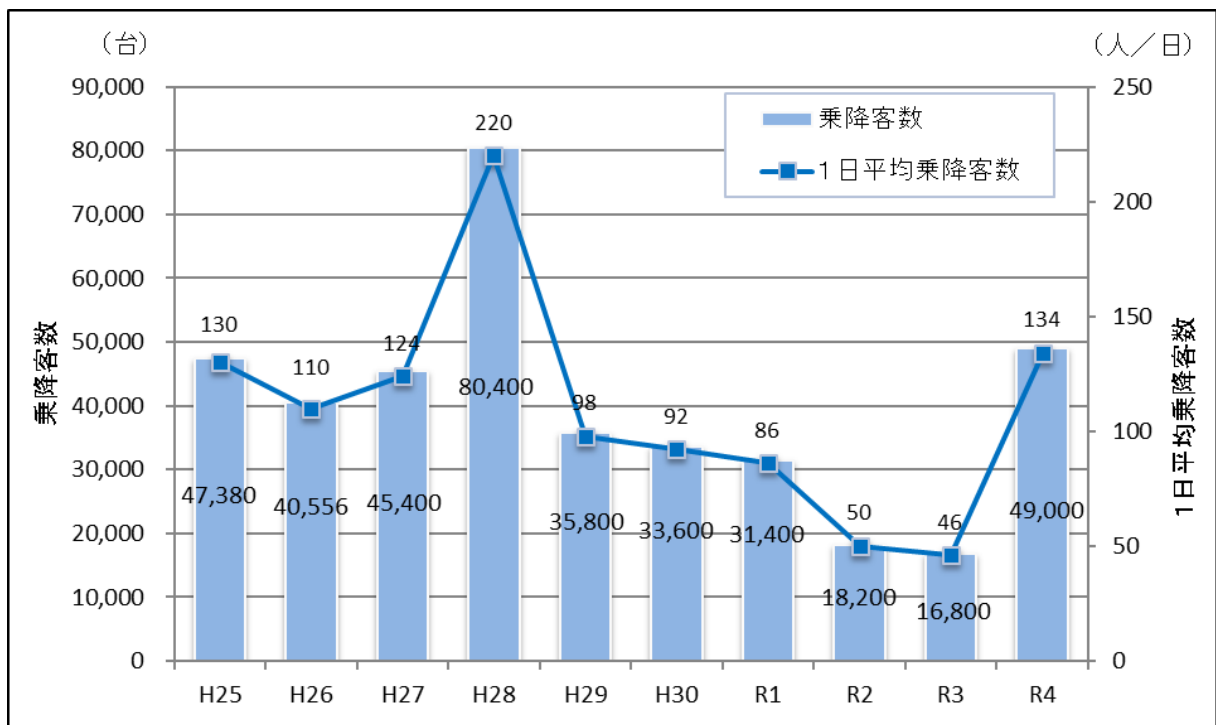


図 JR留萌駅乗降客数の推移

資料：留萌市統計書

第2章 現況交通実態調査

2) 主要道路網及び自家用車保有

主要な道路網は石狩・増毛方面に国道231号、天塩・小平方面に国道232号、深川方面に国道233号と3路線の一般国道の起終点となっており、2020年には深川留萌自動車道が全線開通しています。

留萌市内の自家用車保有台数は、平成29年が11,485台、令和3年が10,918台となっており、年々減少している傾向にあります。

一方自家用車保有率は、平成29年が519台/千人、令和3年が539台/千人と増加し、自家用車に依存する傾向がやや高くなってきています。

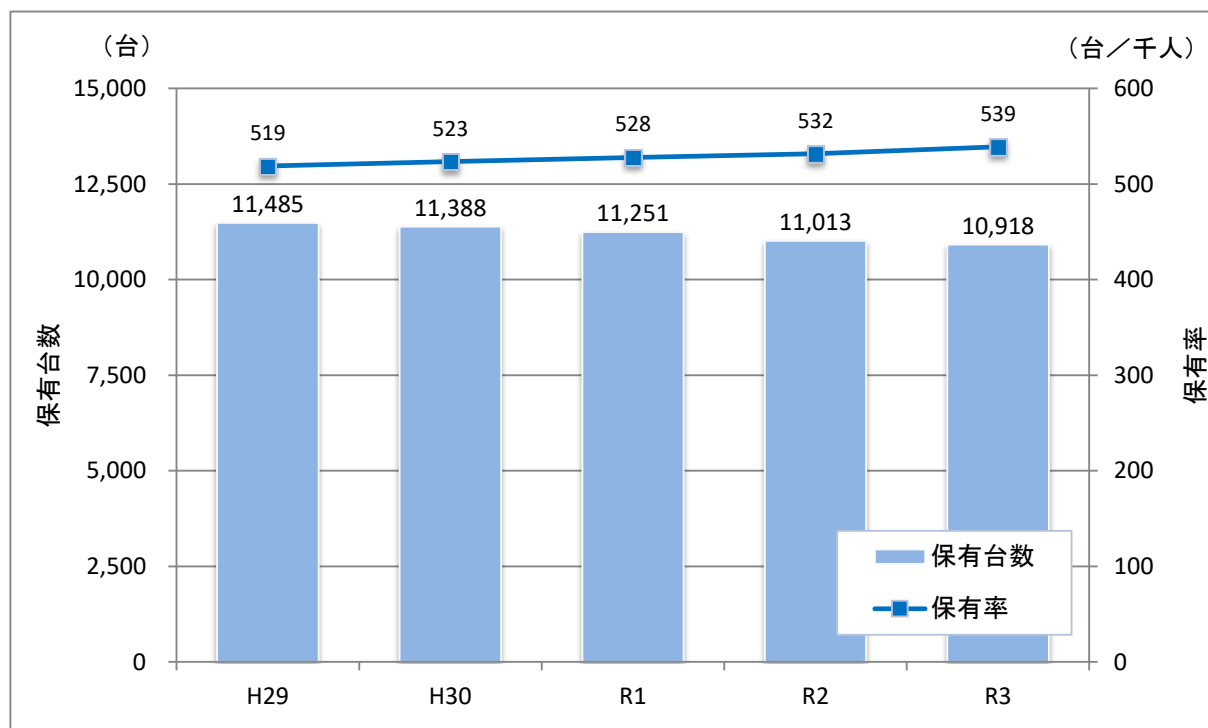


図 自家用車保有台数等の推移

資料：市町村別保有車両数年報・住民基本台帳

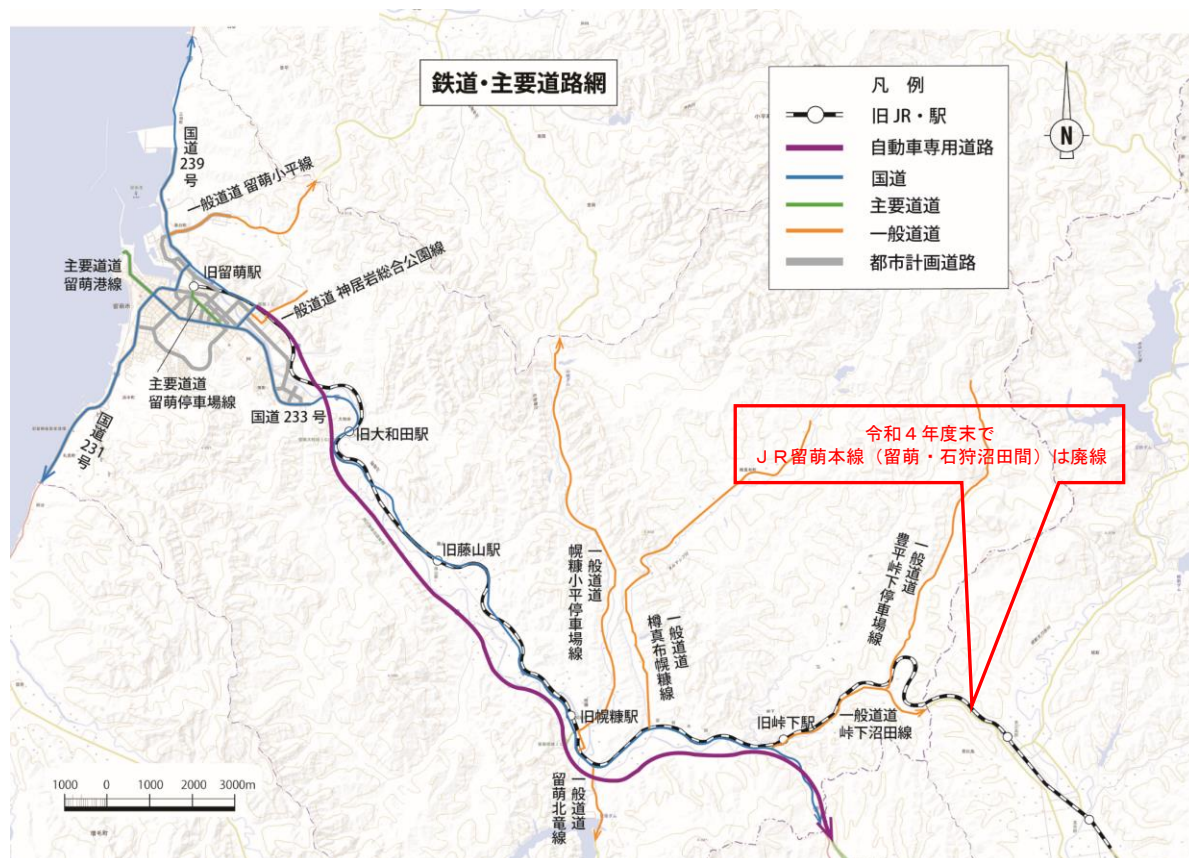


図 鉄道・主要道路網図（広域・市街地）

2) 行政、文化、商業及び観光・レジャー施設

行政や金融施設は中心市街地に多く配置されており、大型スーパーは市内に5施設となっています。

観光・レジャー施設は道の駅るもいや日本海沿いに海水浴施設が整備されており、海岸一体の景観は夕陽の名所としても有名です。

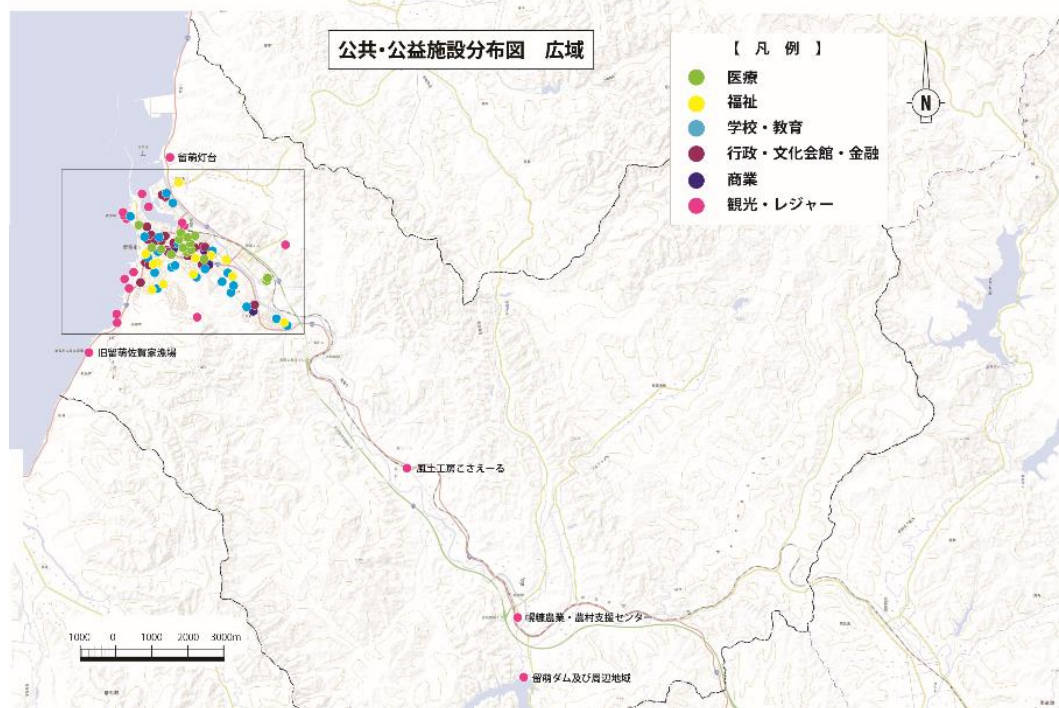


図 公共・公益施設分布図（広域・市街地）

第2章 現況交通実態調査

2-2 輸送資源調査

(1) 路線バスの運行状況

①市外線・高速乗合バス

市外線は稚内・羽幌方面と旭川方面、そして札幌方面につながる路線が多く運行しており、留萌市は各路線の中継地点となっています。

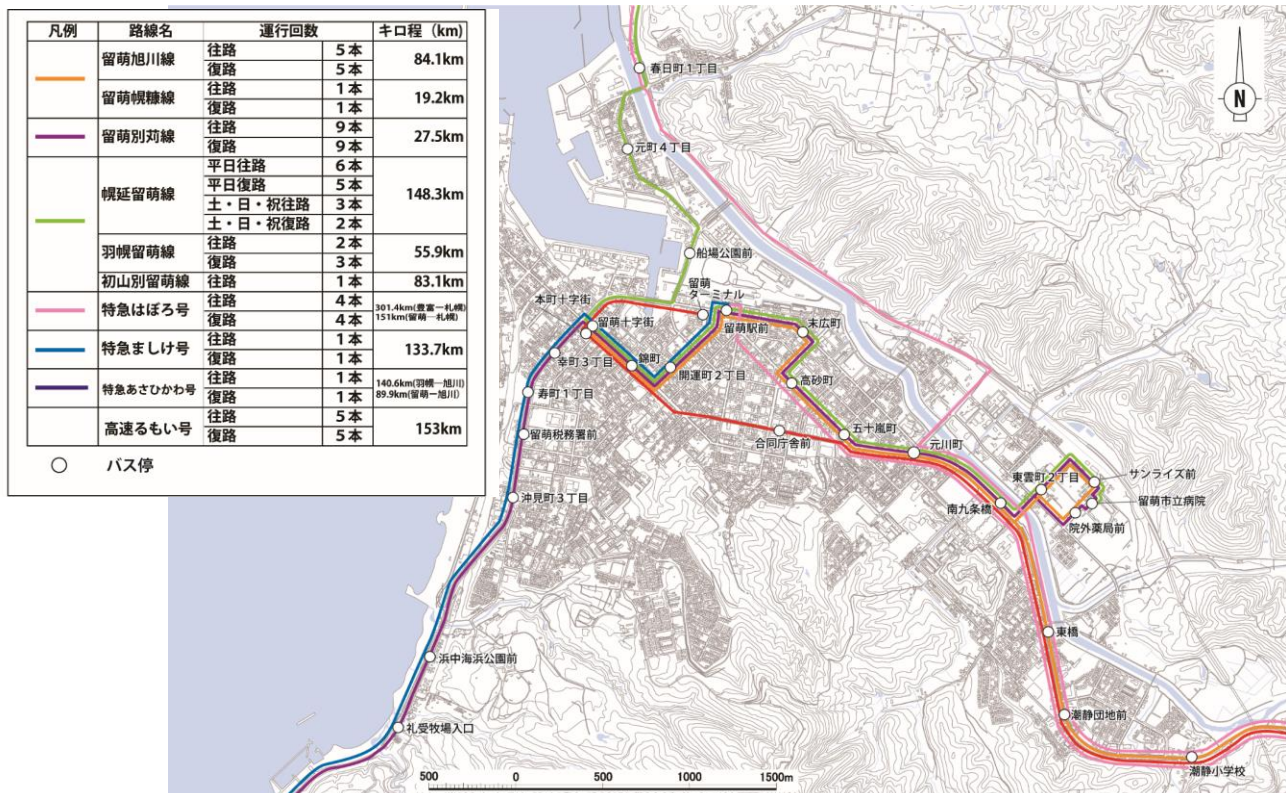
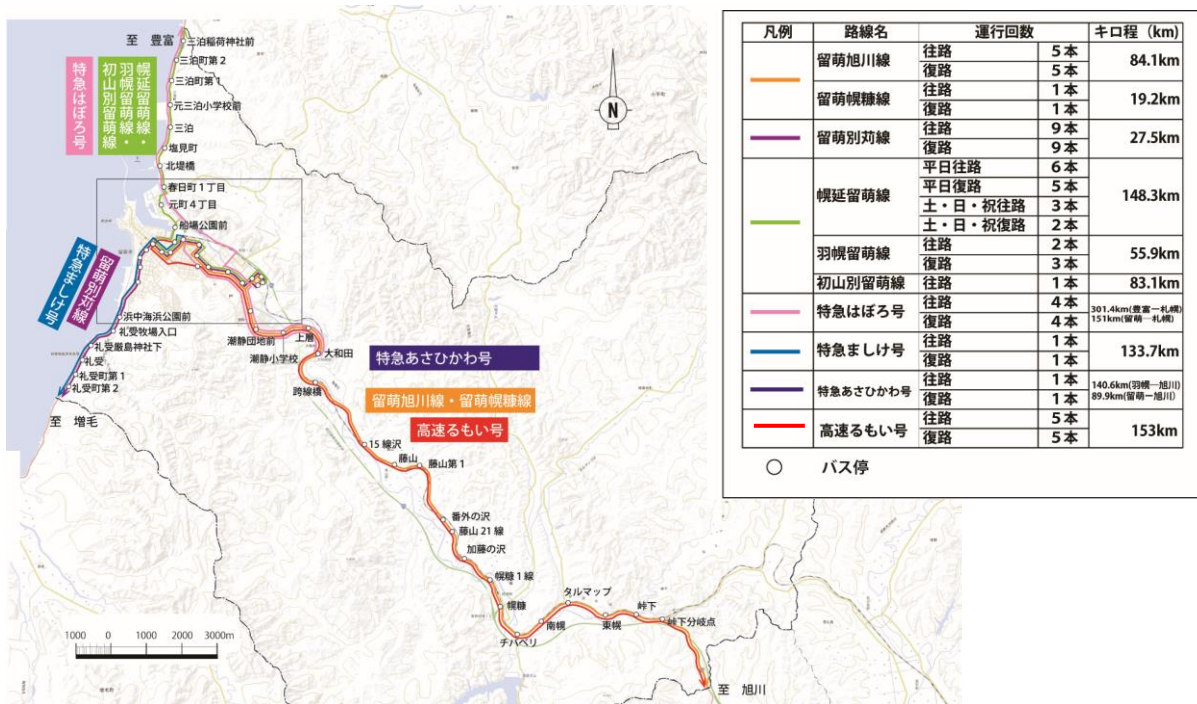


図 市外線・高速乗合バス路線図（広域・市街地）

高速乗合バスの年間輸送人数の推移について、「特急はぼろ号」は令和2年が26,240人、令和5年が56,680人となっており、「高速るもい号」は令和2年が54,387人、令和5年が100,008人と、両線ともに、毎年増加傾向にあります。

「特急ましけ号」は令和2年に運行を開始し、令和2年が2,156人、令和5年が3,458人と、増加傾向にあります。

「特急あさひかわ号」は令和5年に運行を開始し、令和5年が2,512人となっています。

市外線の年間輸送人数の推移について、すべての路線が減少傾向にあり、特に「留萌旭川線」は令和元年と令和5年を比較すると約3割、「初山別留萌線」は約5割の利用者数となっています。

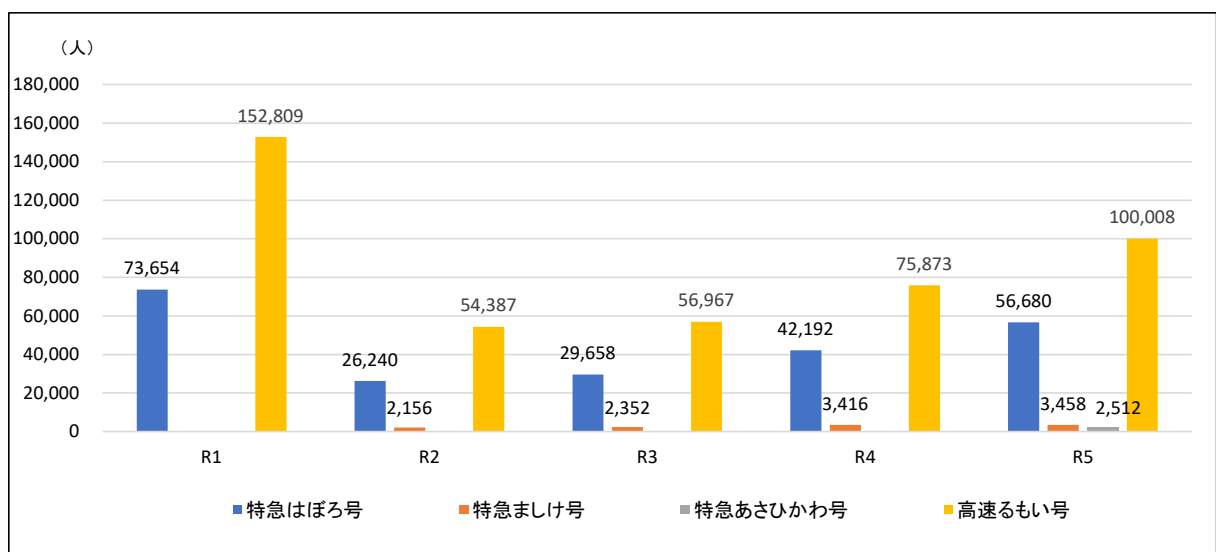


図 高速乗合バスの年間輸送人数の推移

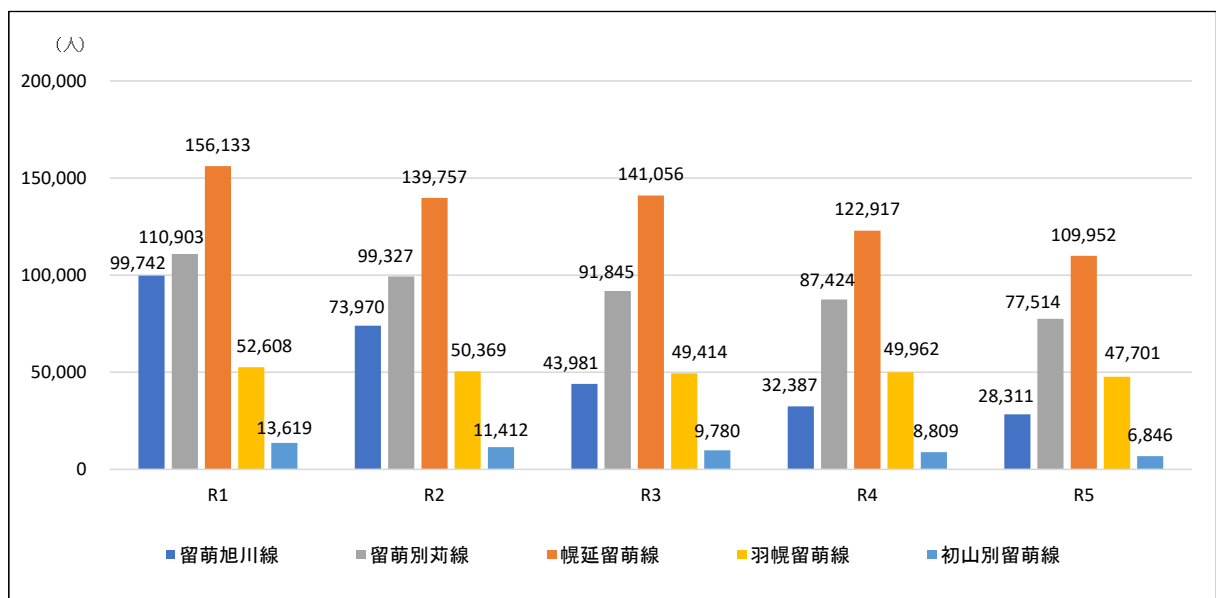


図 市外線の年間輸送人数の推移

第2章 現況交通実態調査

②市内線

令和3年度末をもって「市内近郊線Bコース」が廃線となったため、令和5年における市内線は、市街地内を運行する「市内近郊線Aコース」及び「日東団地線」、郊外部を運行する「留萌幌糠線（旧留萌峠下線）」の計3路線の運行となっています。

運行便数は「Aコース」が往路・復路ともに6便で最も多く、「日東団地線」は2便、「留萌幌糠線」は1便となっています。

市内線の年間輸送人数の推移では、「Aコース」は近年、減少傾向にありましたが、令和5年は大幅に増加しています。

「日東団地線」の輸送人数は年々減少しており、「留萌幌糠線」は令和4年度末のJR留萌本線（留萌・石狩沼田間）の廃線に伴い、令和5年は大幅に増加していますが、全体的には減少傾向にあります。

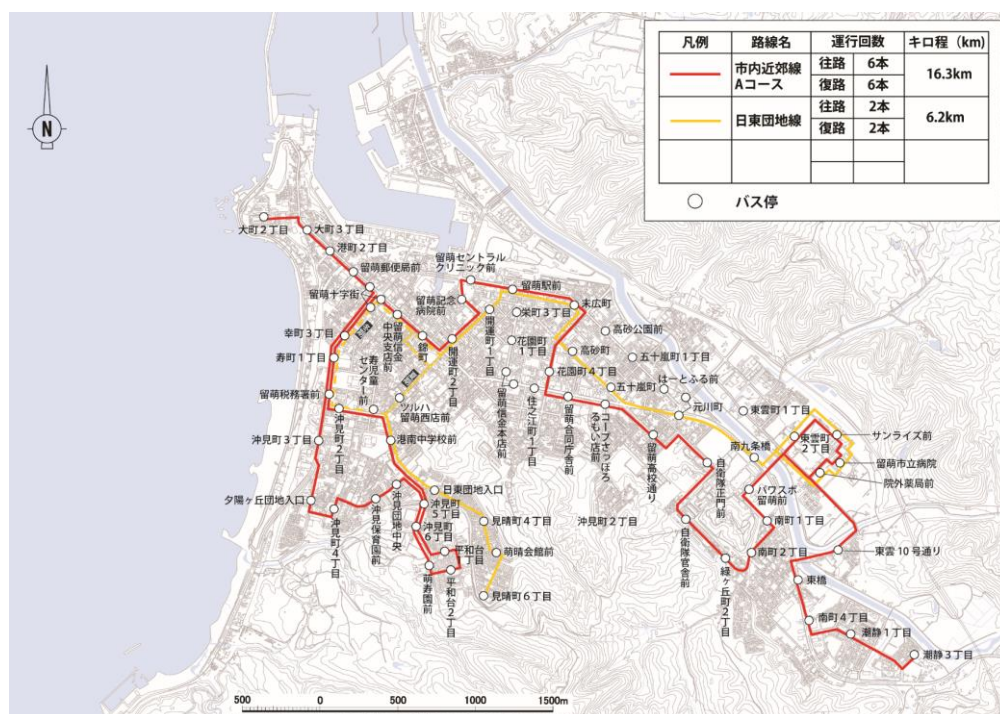


図 市内線バス路線図

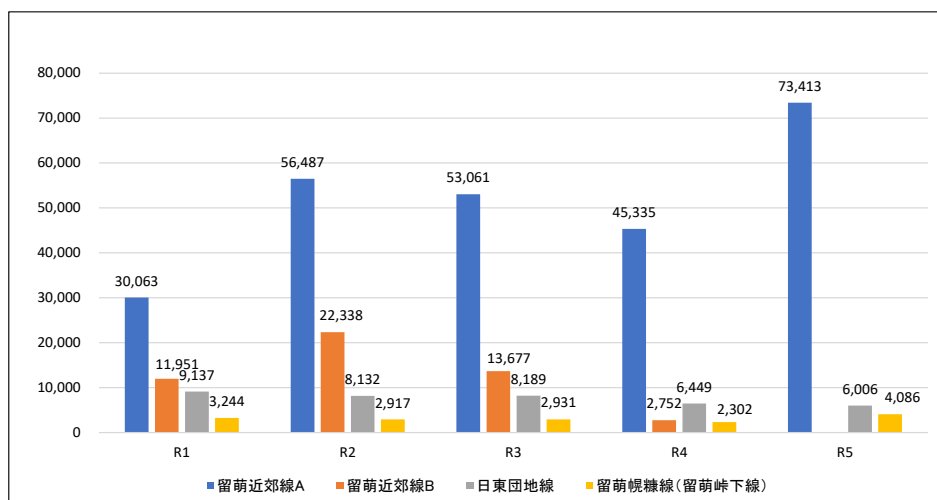


図 市内線の年間輸送人数の推移

③運行費用及び補助金額等

令和5年の留萌市に関する路線バスの経常費用は総額で4.0億円であり、その内経常収益が36%にあたる1.5億円、国道の補助金が23%にあたる0.8億円、他市町村からの補助金が31%にあたる1.3億円、留萌市からの補助金が7%にあたる0.3億円、交通事業者負担額が3%にあたる0.1億円となっています。

市内線は経常費用3.3千万円のうち、経常収益が1.5千万円となっており、留萌市補助金0.6千万円を差し引いた1.2千万円を交通事業者が負担しながら運行している状況です。

市内線は赤字部分を交通事業者が負担している比率が高いため、経営の観点から今後は運行の継続性が懸念されます。

表 留萌市内線・市外線の運行収支の状況（令和5年） 上段：単位 千円、下段：構成比

区分		バス 路線名	運行費用	運行収入					
			経常費用	経常収益	国道補助金	他市町村 補助金	留萌市 補助金	事業者 負担額	計
市外線	地域間 幹線系統 路線	留萌旭川線	84,346	38,737	20,524	17,057	8,028	0	84,346
			100%	45.9%	24.4%	20.2%	9.5%	0.0%	100%
		留萌別荘線	50,421	25,114	10,179	9,434	5,694	0	50,421
			100%	49.8%	20.2%	18.7%	11.3%	0.0%	100%
		幌延留萌線	186,586	50,001	47,329	81,726	7,530	0	186,586
			100%	26.8%	25.4%	43.8%	4.0%	0.0%	100%
		計	321,353	113,852	78,032	108,217	21,252	0	321,353
			100%	35.4%	24.3%	33.7%	6.6%	0.0%	100%
	広域生活 交通路線	羽幌留萌線	33,771	14,992	5,240	10,730	2,809	0	33,771
			100%	44.4%	15.5%	31.8%	8.3%	0.0%	100%
	市町村単 独補助路 線	初山別 留萌線	8,194	3,025	0	4,415	754	0	8,194
			100%	36.9%	0%	53.9%	9.2%	0.0%	100%
	市外線 計		363,318	131,869	83,272	123,362	24,815	0	363,318
			100%	36.3%	22.9%	34.0%	6.8%	0.0%	100%
市内線		市内近郊線 Aコース	26,614	12,605	0	0	2,177	11,832	26,614
			100%	47.4%	0.0%	0.0%	8.2%	44.5%	100%
		日東団地線	1,652	931	0	0	0	721	1,652
			100%	56.4%	0.0%	0.0%	0.0%	43.6%	100%
		留萌幌糠線	4,832	1,071	0	0	3,761	0	4,832
			100%	22.2%	0.0%	0.0%	77.8%	0.0%	100%
		市内線 計	33,098	14,607	0	0	5,938	12,553	33,098
			100%	44.2%	0.0%	0.0%	17.9%	37.9%	100%
合計		396,416	146,476	83,272	123,362	30,753	12,553	396,416	
		100%	36.3%	22.9%	31.1%	7.8%	3.2%	100%	

第2章 現況交通実態調査

(2) タクシー・ハイヤー

留萌市で運行しているタクシー事業者は小嶋交通 1 社のみで、所有車両は小型が 26 台、特定大型が 2 台、合わせて 28 台となっています。

運転手の年齢構成は、「70 代」が 17 人で最も多く、続いて「60 代」が 12 人となっており、高齢化に伴うドライバーの退職による人材不足が課題となっています。

表 タクシー・ハイヤー運転手の年齢別人数 資料：小嶋交通

年 代	人 数
20 代	0 人
30 代	0 人
40 代	2 人
50 代	4 人
60 代	12 人
70 代	17 人
合 計	35 人

(3) その他の送迎交通

① スクールバス

小中学校を対象としたスクールバスは、「留萌小学校」「潮静小学校」「港南中学校」向けの 3 路線を運行しています。

乗降所は留萌小学校が 3 箇所、潮静小学校が 4 箇所、港南中学校が 2 箇所指定しています。

運行時間は登校時の時間帯は変動しませんが、下校時は時間割などにより変動しています。

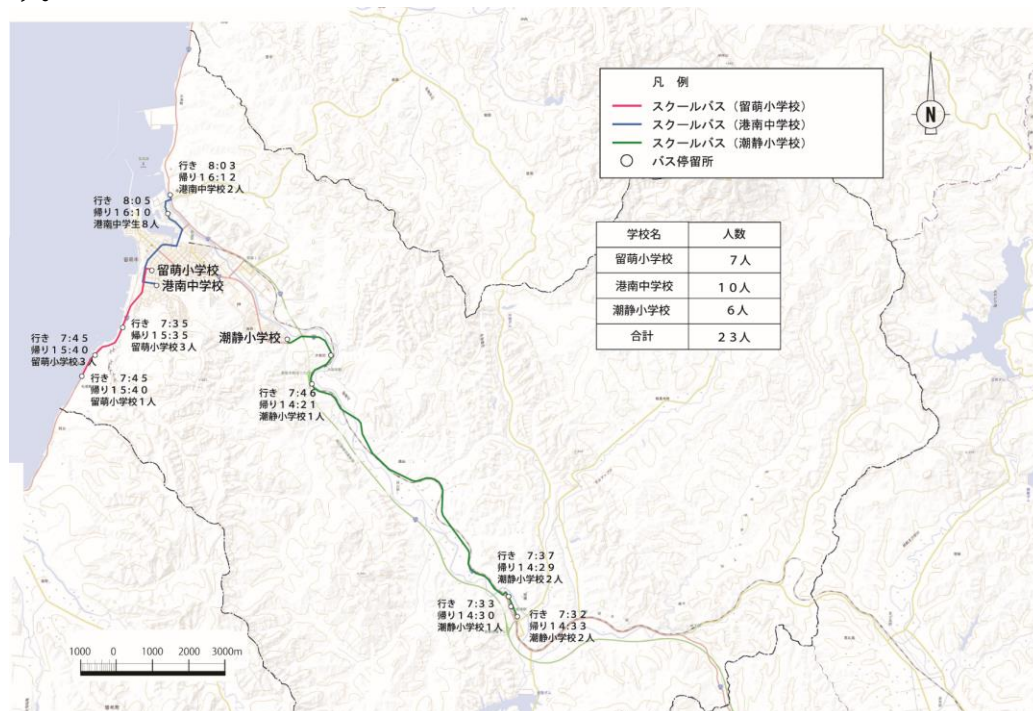


図 スクールバス路線図

資料：留萌市（令和6年9月現在）

②へき地医療バス

へき地医療バスは週1回（隔週火曜日又は金曜日）、幌糠、タルマップ、峠下地区の利用者宅から市内医療機関までを直接送迎しており、運行は予約時に希望時刻を聞き取る方法としています。

年間輸送人数について過去10年間を見ると、平成26年度は40人でしたが、その後も減少傾向を続け、令和5年度では20人まで減少しています。

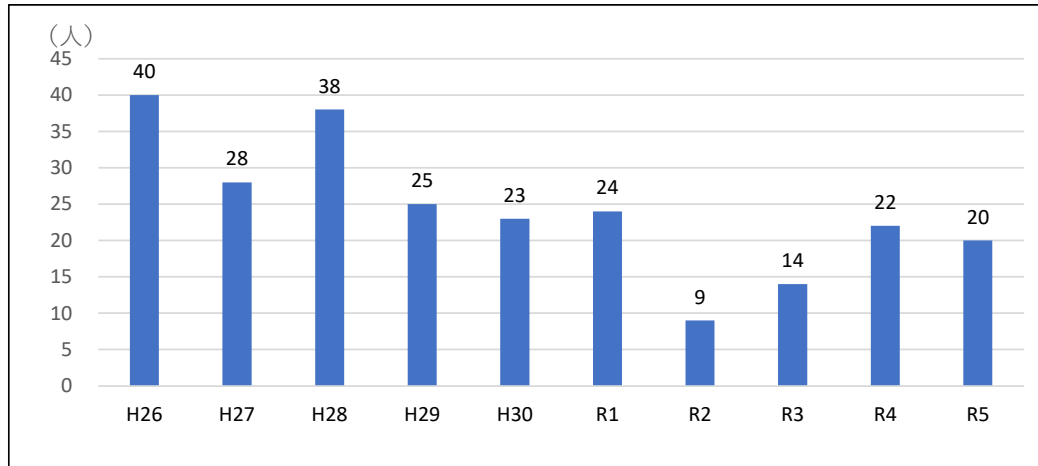


図 へき地医療バスの利用人数

③温泉施設送迎車両（おんせんタクシー留）

温泉施設送迎車両は週2回（火曜日及び金曜日）1日1便、「るもいプラザ」から「神居岩温泉」までを送迎しており、運行時刻はるもいプラザ発が11時、神居岩温泉発が14時となっています。

年間輸送人数は、運行を開始した令和2年度が635人となっており、令和5年度が1,039人となっています。

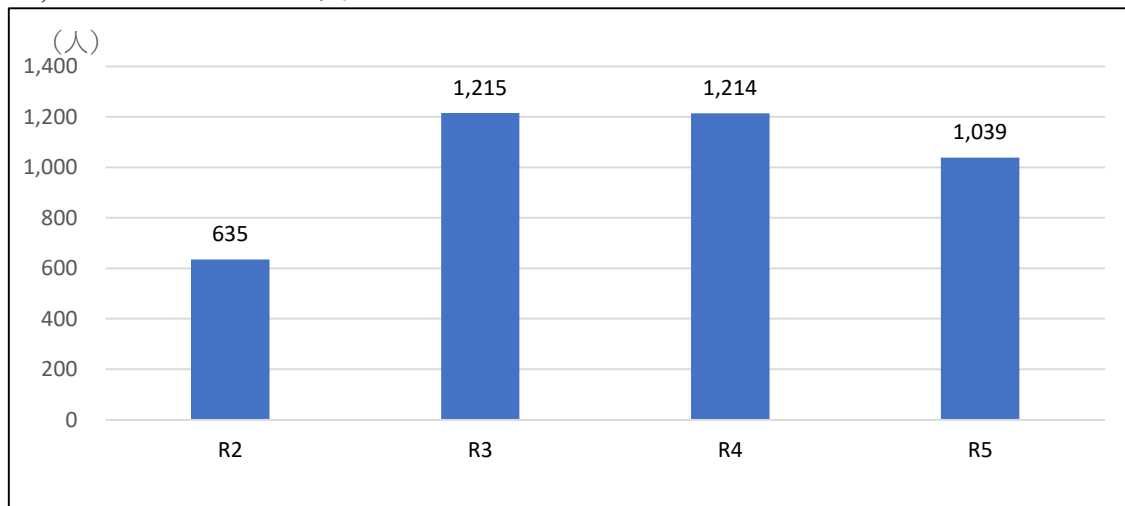


図 温泉施設送迎車両の利用人数

第2章 現況交通実態調査

④運行費用及び補助金額等

令和5年度のスクールバスの運行費用は、18,570千円であり、2路線が沿岸バスへの委託（13,577千円）、1路線が市の直営運行（4,993千円）となっており、運行収入の全額が国からの普通交付税となっています。

へき地医療バスの運行費用は、163千円（運行委託料）であり、運行収入は道補助金が81千円、市負担金が82千円となっています。

温泉施設送迎車両の運行費用は、878千円（運行委託料）であり、運行収入の全額が市負担金となっています。

表 その他の送迎交通の運行収支の状況（令和5年度）

単位：千円

区分	運行費用	運行収入			
	経常費用	経常収益	国道補助金	市負担金	計
スクールバス	18,570	0	18,570	0	18,570
	100%	0.0%	100%	0.0%	100%
へき地医療バス	163	0	81	82	163
	100%	0.0%	50.0%	50.0%	100%
温泉施設送迎車両	878	0	0	878	878
	100%	0.0%	0.0%	100%	100%

2-3 上位関連計画による公共交通の位置づけ

(1) 第6次留萌市総合計画（平成28年12月策定）

本計画は市の最上位の計画であり、2026年度を目標年次としたこれからの留萌市のまちづくりの目標を定め、その目標を実現するための取組を示しています。

①計画年度

基本構想：平成29年度（2017年度）から令和8年度（2026年度）

②基本テーマ

『みんなでつくる まち・ひと・きぼう 次の時代へ続く留萌』

③公共交通に関する基本方針

公共交通に関する内容は、6つの基本政策の内、「環境・都市基盤」に該当しています。「環境・都市基盤」では、「都市計画・地籍調査」において、公共交通に関する取組を進めるとしています。

（令和8年度の目指す姿）

- 将来のわたり便利で循環性の高い公共交通が構築され、安定した運行・運営を行っています。

（現状と課題）

- JR留萌本線廃線後の代替交通の確保や駅周辺地域の賑わいの再生が課題となっています。
- 平成30年度には、交通事業者の運転手不足解消のため、複数あったバス路線を3つの路線に統合したことにより、1路線当たりの始点から終点までの所要時間が長くなり、利用者の利便性低下の要因の一つと考えられます。

（後期5年間の方向性）

- 交通体系の在り方について、「留萌市地域公共交通計画」の策定に向け、利用者側のニーズや交通事業者側のニーズを把握し、留萌市に最も適した交通体系について協議会の中で検討を進めていきます。
- 公共交通事業者の持続可能な運営を目指して、定期的に状況を聞き取り、支援策について必要に応じて検討していきます。

（数値目標）

指標項目	現状（R2）	R4	R5	R6	R7	R8
留萌市内線バス 乗客人員（人）	82,370	83,000	83,000	85,000	87,000	89,000

第2章 現況交通実態調査

(2) 都市計画マスタープラン（平成15年3月策定）

都市計画マスタープランでは将来都市構造で交通ネットワークのあり方を位置づけるとともに、重点まちづくり方針の一つとして「交流ネットワークの形成方針」を定めています。

①計画年度

平成15年度（2003年度）から令和4年度（2022年度）

②公共交通に関する基本方針

交通ネットワーク

①まちなかのネットワーク動線

- ・まちなかに循環機能を担うネットワーク動線の形成、広域交通機能強化

②地域資源を結ぶネットワーク動線

- ・にぎわい復活ゾーンを起点に留萌ならではの地域資源のネットワーク化

公共交通の充実

- ・JR留萌駅、バスターミナル及び駅前広場の一体的整備
- ・市内の公共施設等をスムーズに循環する公共交通機能の充実

にぎわいの誘導基盤の整備

①『にぎわい誘導の核』

- ・「十字街周辺地区」と「JR留萌駅周辺地区」を『にぎわい誘導の核』と位置づけ、誘導の核にふさわしい魅力ある地区を目指す

②『にぎわい助っ人地区』

- ・駅前広場の整備やバスターミナルの集約化、駐車場の整備

③主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路

- ・国道231号を主要幹線道路、都市計画道路北8条通を幹線道路、これらと連携する主要な市道を補助幹線道路と位置づけ、充実を図る

公共交通の充実

- ・交通ネットワークの形成推進、都市間公共交通の高速化や市内に点在している公共施設等をスムーズに循環する公共交通の充実
- ・JR留萌駅、バスターミナルがあるJR留萌駅周辺地区を公共交通結節拠点と位置づけ、機能の充実
- ・冬期間においては、バス会社はもちろん、ボランティア団体や地域住民の理解・協力のもと、快適に利用できるバス停の整備を推進

地区別の道路・交通の整備方針

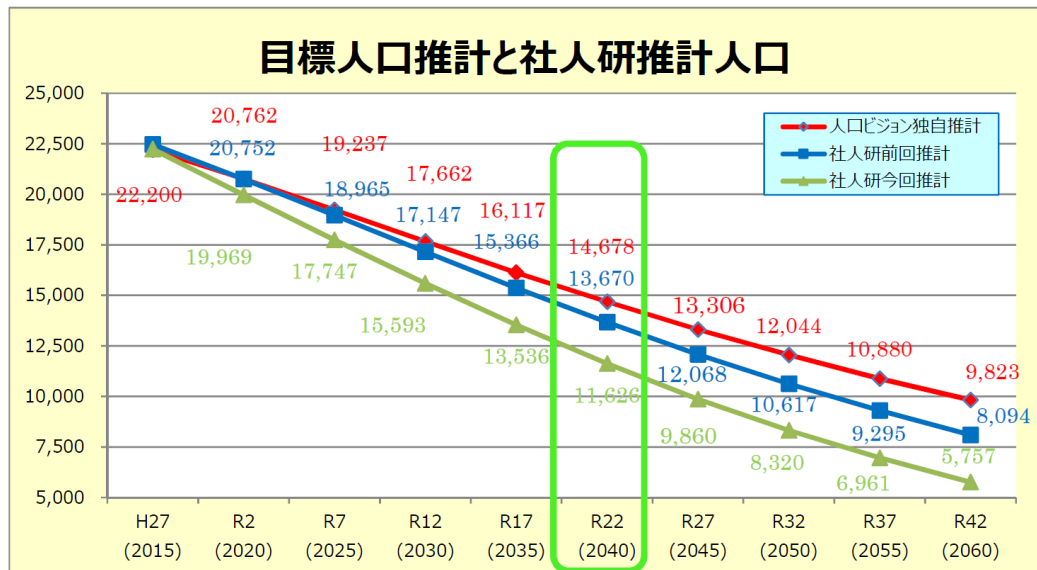
- ・市街地の交通アクセスの充実を図るため、国道と連携した環状機能の一部を担う都市計画道路「見晴通（仮称）」の整備を推進

(3) 留萌市人口ビジョン（平成27年10月策定、令和2年3月改定）

留萌市の人口ビジョンでは人口将来展望として2040年の人口及び各世代の人口推計を設定しており、「出生率の向上」と「社会減の抑制」を図ることを目標としています。

○人口将来展望

- ・2040年の人口14,678人を目指します。
- ・本計画の目標年次（R11）付近の人口は、R7からR12推計値の減少率を参考とすると17,977人になります。



(4) 留萌市第2期総合戦略（令和2年3月策定）

留萌市の総合戦略では、SDGsの視点を取り入れた持続可能な地域づくりをめざしています。SDGsではまちづくりに関わる内容として「11住み続けられるまちづくりを」があり、総合戦略で設定した「基本戦略」のうち、6つの内容が該当しています。

①計画年度

基本構想：令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）

②公共交通に関する基本戦略

（シンボル公園の整備）

- 市民がまちの魅力を共有し、交流を深め、経済・文化が活発なまちにする
- 船場公園・管理棟を核とした交流人口を拡大する
- 市民に愛され、親しまれる港があるまちにする

第2章 現況交通実態調査

(5) 留萌市公共施設整備検討会議（令和2年設置）

新たな公共施設の整備に関し、賑わいや交流拠点として必要な公共施設の機能や役割、また、立地場所や管理運営手法などを議論するため、令和2年9月に留萌市公共施設整備検討会議が設置されました。10回にわたる議論が重ねられ、令和4年3月31日付で市に対し、「公共施設整備検討会議からの報告書（意見）」が提出されました。

提案1 「まちなか」における公共施設に必要な機能、役割について

まちなかの「賑わい再生」につながる「新しい公共施設」に必要な役割として、①多くの市民が利用でき、自分のやりたいことを叶える場所、②施設で気軽に滞在でき、行ったついでに「まちなか」を利用し、バスなど交通機関の待ち時間に利用できる場所となるよう、これらの基本コンセプトの実現に必要な機能が複合化した施設整備が望ましいと考えます。

<新しい公共施設に必要な機能（案）>



提案2 立地場所について

本検討会議としては、様々な課題を検証した上で、ある程度まとまった敷地の確保や、費用負担の面、郊外への分散回避や、成長が期待される「道の駅るもい」と一体となった賑わいを生み出すためにも、JR敷地の活用が可能であれば「駅周辺地区」への立地で良いのではないかと考えます。

また、今後の人口減少を見据え、コンパクトなまちの形成と、公共施設と居住地を結ぶ公共交通体系の整備、再編や都市間、市内、郊外路線バスとの結節機能が集約された施設整備についても、併せて検討願います。

提案3 運営方法について

本検討会議としては、「民間活力」と「複合機能」の効果が最大限発揮される運営方法について協議を行い、様々な機能を有する複合施設においては、必ずしも1つの団体（企業等）が管理、運営を担うのではなく、企画運営する市民、利用者が施設管理者を支える仕組みが必要であり、運営協議会方式など官民連携で新たな施設運営方法を導き出すことが重要と考えます。

3. 市民ニーズ把握調査

3-1 調査の概要

(1) 目的

市民アンケートは広く市民に公共交通に対する意見を聞き、より良い公共交通を検討することを目的に、公共交通に関する調査を実施しました。

留萌高校生アンケートはより良い公共交通の運行について、広く市民等の公共交通に対する意見を聞くことを目的に、学生が登下校で利用している交通手段等に対する利用動向調査を実施しました。

(2) 調査の概要

アンケート調査の質問概要は、以下のとおりです

表 質問の概要

種別	質問の概要
市民	・ 個人属性（居住地域、最寄りのバス停まで歩いて行ける場所にあるか、家族の人数及び年齢構成、性別、年齢、運転免許保有、自家用車保有、運転への不安、運転事故回避への自信、運転を続ける年齢、自主返納の考え、スマホ・ケータイの所持 等） ・ 公共交通手段の利用状況 ・ 先週1週間の外出状況（目的、時間、行き先、利用交通手段、公共交通の利用に変えてもよい曜日、該当施設の利用） ・ 公共交通のあり方 ・ 市内線に関する内容（利用状況、利用しない理由、電話連絡によるサービスについて、頻度、料金、利用促進策） ・ 乗合タクシーに関する内容（利用有無、頻度、料金） ・ 公共交通にあると便利なサービス ・ 乗用車を用いた市民の輸送業務 ・ 自由記述
高校生	・ 個人属性（居住地、学年） ・ 通学の状況（登校時・下校時の交通手段） ・ 沿岸バスを利用しない理由、利用したいと思うバスの定期代 ・ 最も多く利用しているバス路線、運賃支払い方法、支払い料金 ・ 下校時刻の詳細 ・ 自由記述

(3) 配布・回収方法

配布・回収方法は、以下のとおりです。

表 配布・回収方法

種別	配布方法	回収方法
市民	郵送による発送	郵送による回収
高校生	学校を通しての配布・回収（担任の先生へ提出）	

第3章 市民ニーズ把握調査

(4) 配布・回収のスケジュール

配布・回収スケジュールは、以下のとおりです。

表 配布・回収スケジュール

種別	配布日	回収期日
市民	令和3年8月20日（金）	令和3年9月5日（日）
高校生	令和3年8月23日（月）	令和3年8月30日（月）

(5) 配布・回収数

配布・回収の状況は、以下のとおりです。

表 配布・回収数

種別	配布数	回収数（回収率）
市民	1,642 件	590 件（35.9%）
高校生	501 件	369 件（73.7%）

3-2 市民アンケート調査結果

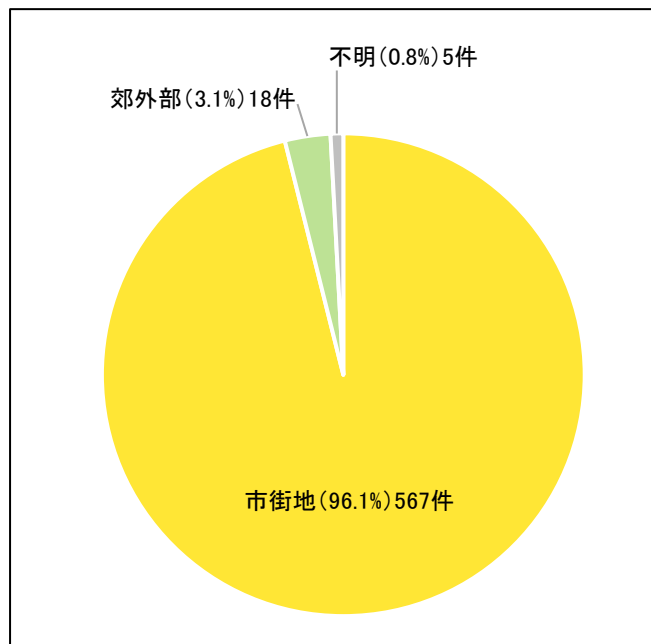
問1. あなた自身についてお答えください。

Q1. お住まいはどちらですか。(一つに○)

回答者の住まいは「市街地」が567件で最も多く、「郊外部」が18件、「不明」が5件となっており、市街地が全体の9割以上を占めました。

図表 回答者の居住地域（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
市街地	567
郊外部	18
不明	5
合 計	590



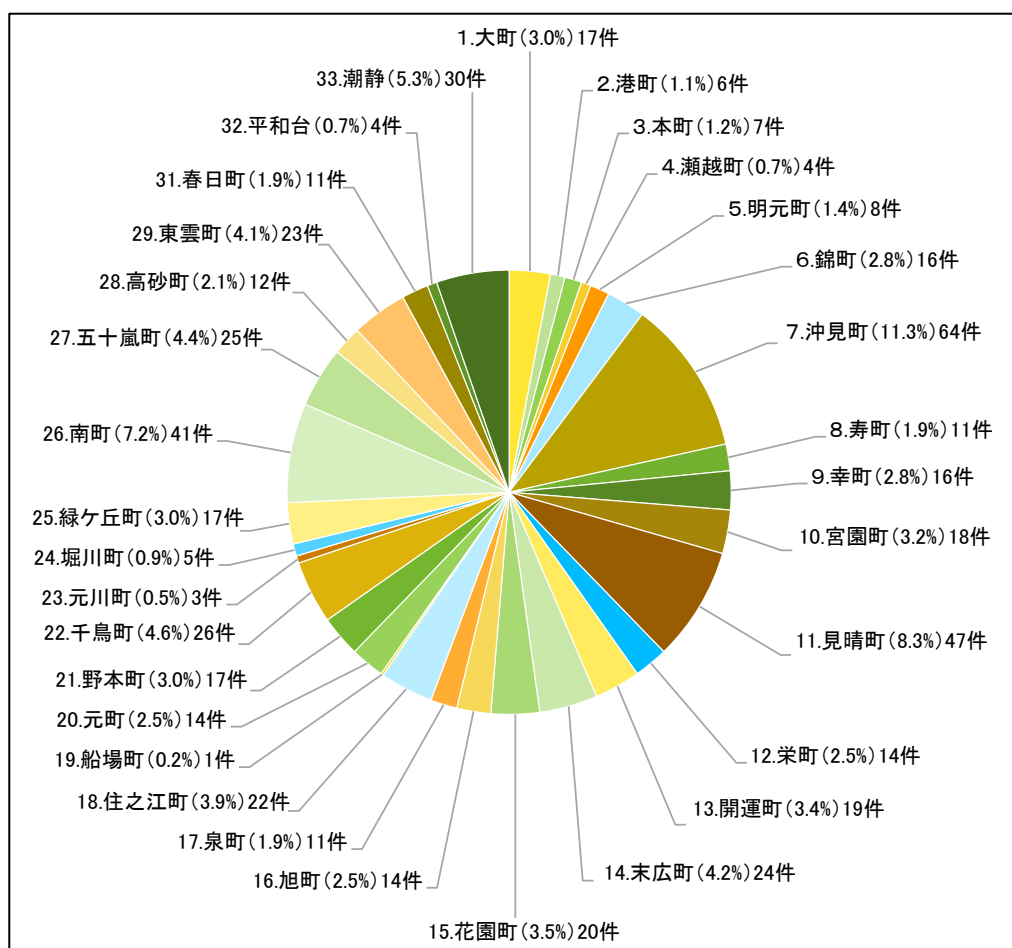
第3章 市民ニーズ把握調査

回答者の住まいを市街地のみで分類・整理すると、「7.沖見町」が11.3%で最も多く、続いて「11.見晴町」が8.3%、「26.南町」が7.2%、「33.潮静」が5.3%と、4地域の割合が多くなりました。

「19.船場町」や「23.元川町」などは回答が少なく、「30.浜中町」は回答がありませんでした。

図表 回答者の居住地域（市街地のみ）（単数回答、単位：人）

項 目	合計	項 目	合計	項 目	合計
1. 大町	17	12. 栄町	14	23. 元川町	3
2. 港町	6	13. 開運町	19	24. 堀川町	5
3. 本町	7	14. 末広町	24	25. 緑ヶ丘町	17
4. 瀬越町	4	15. 花園町	20	26. 南町	41
5. 明元町	8	16. 旭町	14	27. 五十嵐町	25
6. 錦町	16	17. 泉町	11	28. 高砂町	12
7. 沖見町	64	18. 住之江町	22	29. 東雲町	23
8. 寿町	11	19. 船場町	1	30. 浜中町	0
9. 幸町	16	20. 元町	14	31. 春日町	11
10. 宮園町	18	21. 野本町	17	32. 平和台	4
11. 見晴町	47	22. 千鳥町	26	33. 潮静	30
				合 計	567

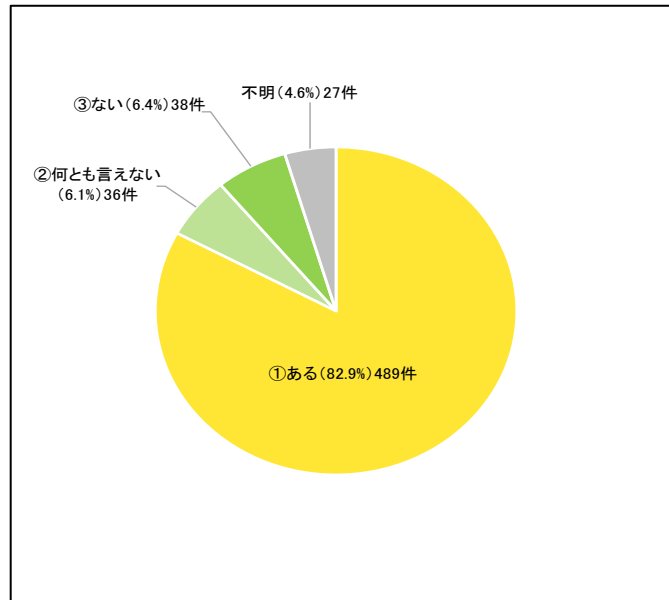


Q2. 最寄りのバス停は歩いて行こうと思える所にありますか。(一つに○)

バス停が歩いていける場所にあるかでは「①ある」が82.9%、「②何とも言えない」が6.1%、「③ない」が6.4%となり、最寄りにバス停があるとの回答が8割程度を占めました。

図表 バス停が歩いていける場所にあるか（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
①ある	489
②何とも言えない	36
③ない	38
不明	27
合 計	590

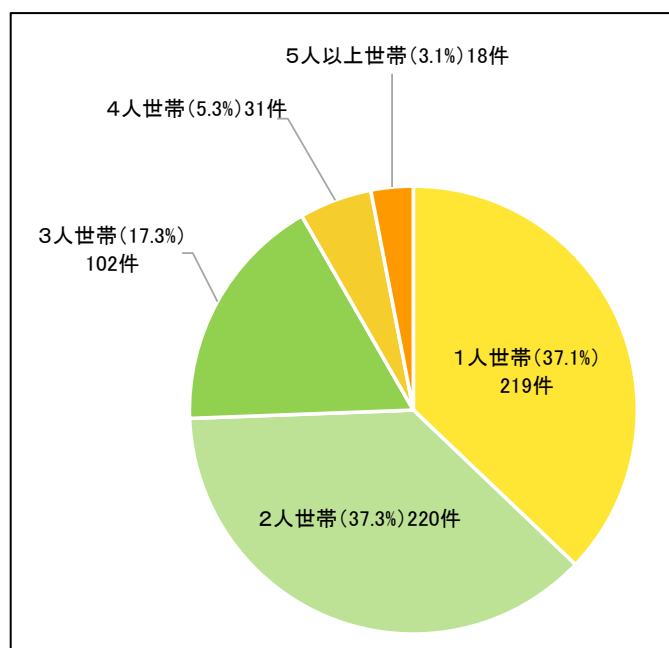


Q3. ご家族全員の人数と、年齢構成別の人数をお答えください。(数字を記入してください)

回答者の家族の世帯人員は「2人世帯」が37.3%、「1人世帯」が37.1%と多く、「3人世帯」は17.3%、「4人世帯」は5.3%、「5人以上世帯」は3.1%となりました。

図表 回答者家族の世帯人員（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
1人世帯	219
2人世帯	220
3人世帯	102
4人世帯	31
5人以上世帯	18
合 計	590



第3章 市民ニーズ把握調査

世帯人員別に見ると、「1人世帯」は40～64歳が33.8%、75歳以上が33.3%と多く、「2人世帯」は40～64歳が37.5%、65～74歳が29.5%、75歳以上が28.4%となりました。

「3人世帯」以上になると、39歳以下の割合が増え、65歳以上の割合が減っており、40～64歳はどの世帯人員も同程度の割合となりました。

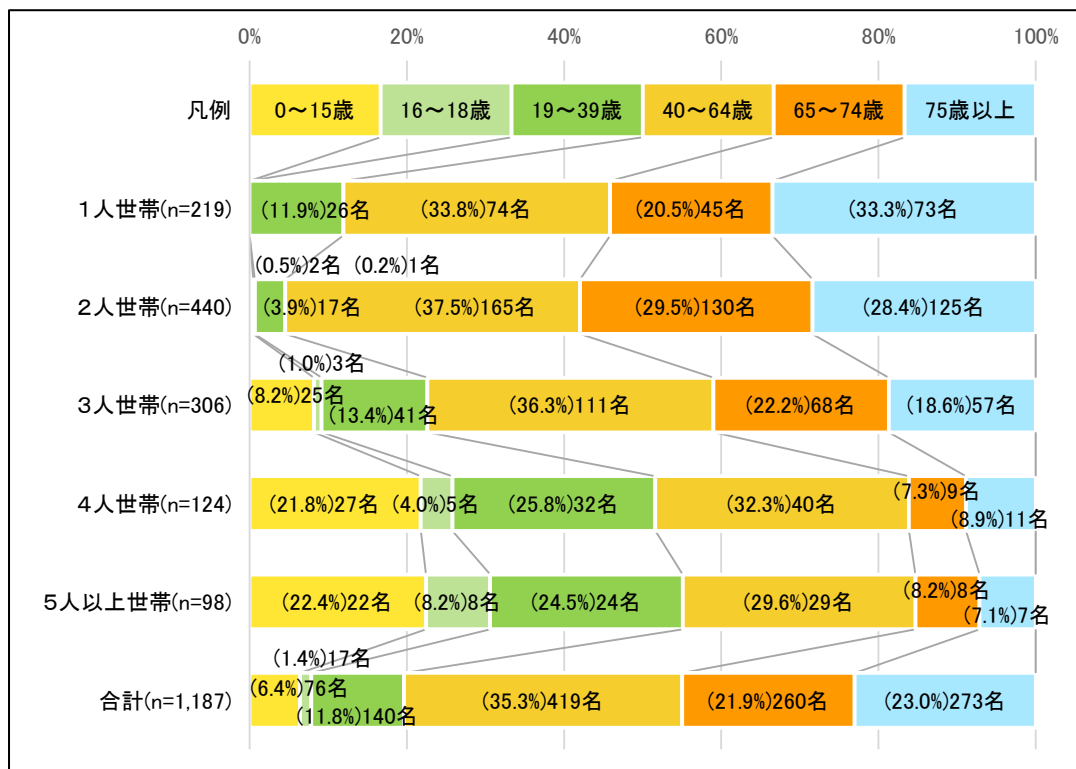


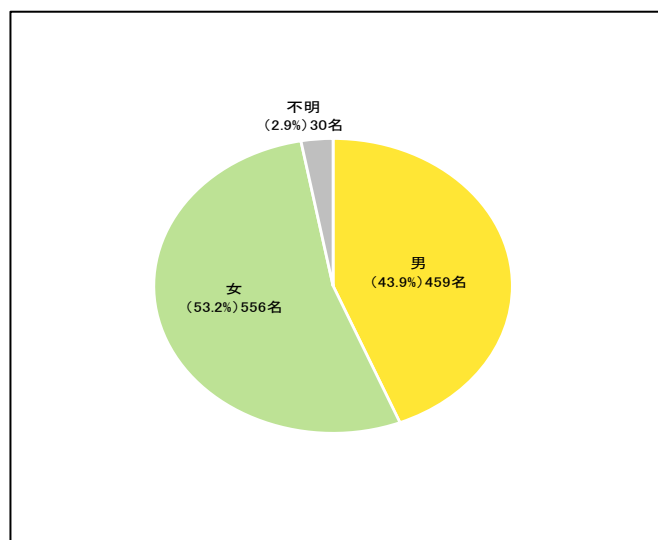
図 回答者家族の年齢構成（世帯人員別）

Q4. 「性別」をお答えください。（一つに○）

回答者の性別は、「男」が43.9%、「女」が53.2%と、女性の回答者が男性よりも多くなりました。

図表 回答者の性別（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
男	459
女	556
不明	30
合 計	1,045

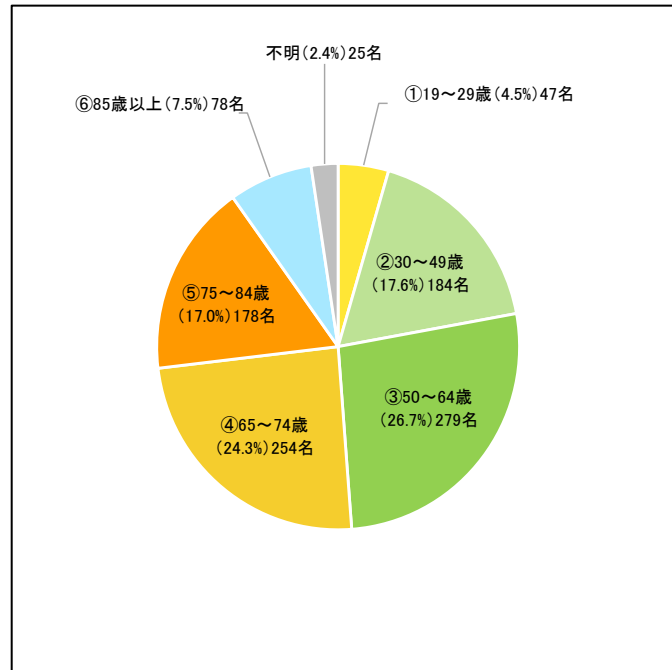


Q5. 「年齢」をお答えください。(一つに○)

回答者の年齢構成は、「③50～64歳」が26.7%で最も多く、続いて「④65～74歳」が24.3%、「②30～49歳」が17.6%、「⑤75～84歳」が17.0%となりました。

図表 回答者の年齢構成（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①19～29 歳	47
②30～49 歳	184
③50～64 歳	279
④65～74 歳	254
⑤75～84 歳	178
⑥85 歳以上	78
不明	25
合 計	1,045

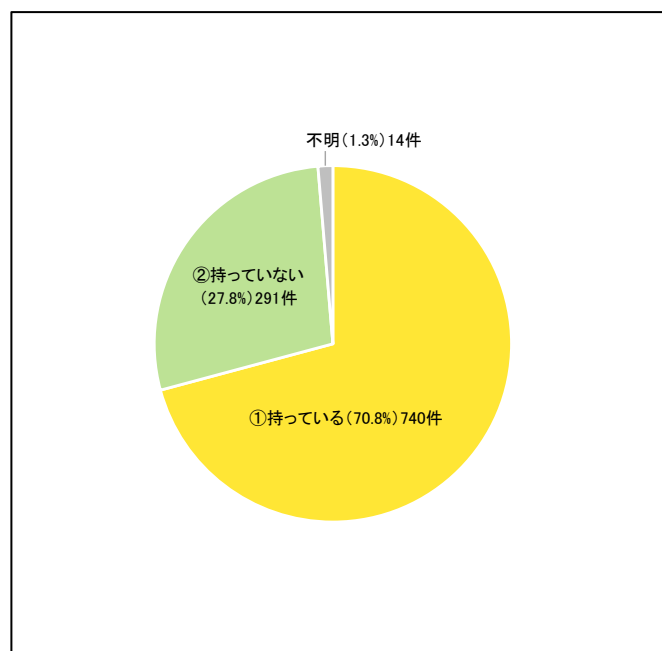


Q6. あなたは自動車運転免許証をお持ちですか。(一つに○)

回答者の運転免許証の有無は、「①持っている」が70.8%、「②持っていない」が27.8%と、持っている回答者が7割以上を占めました。

図表 回答者の運転免許証の有無（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①持っている	740
②持っていない	291
不明	14
合 計	1,045



第3章 市民ニーズ把握調査

Q7. 普段、運転できる車をお持ちですか。(一つに○)

運転できる車の有無を年齢構成別に見ると、全ての年齢で車を持っているが最も多く、特に「⑤75～84歳」が93.2%、「③50～64歳」が91.3%、「④65～74歳」が90.7%と、9割以上を占めました。

持っていないは、「⑥85歳以上」が28.6%で最も多く、「①19～29歳」も20.5%と2割以上となりましたが、その他の年齢では全て10%以下でした。

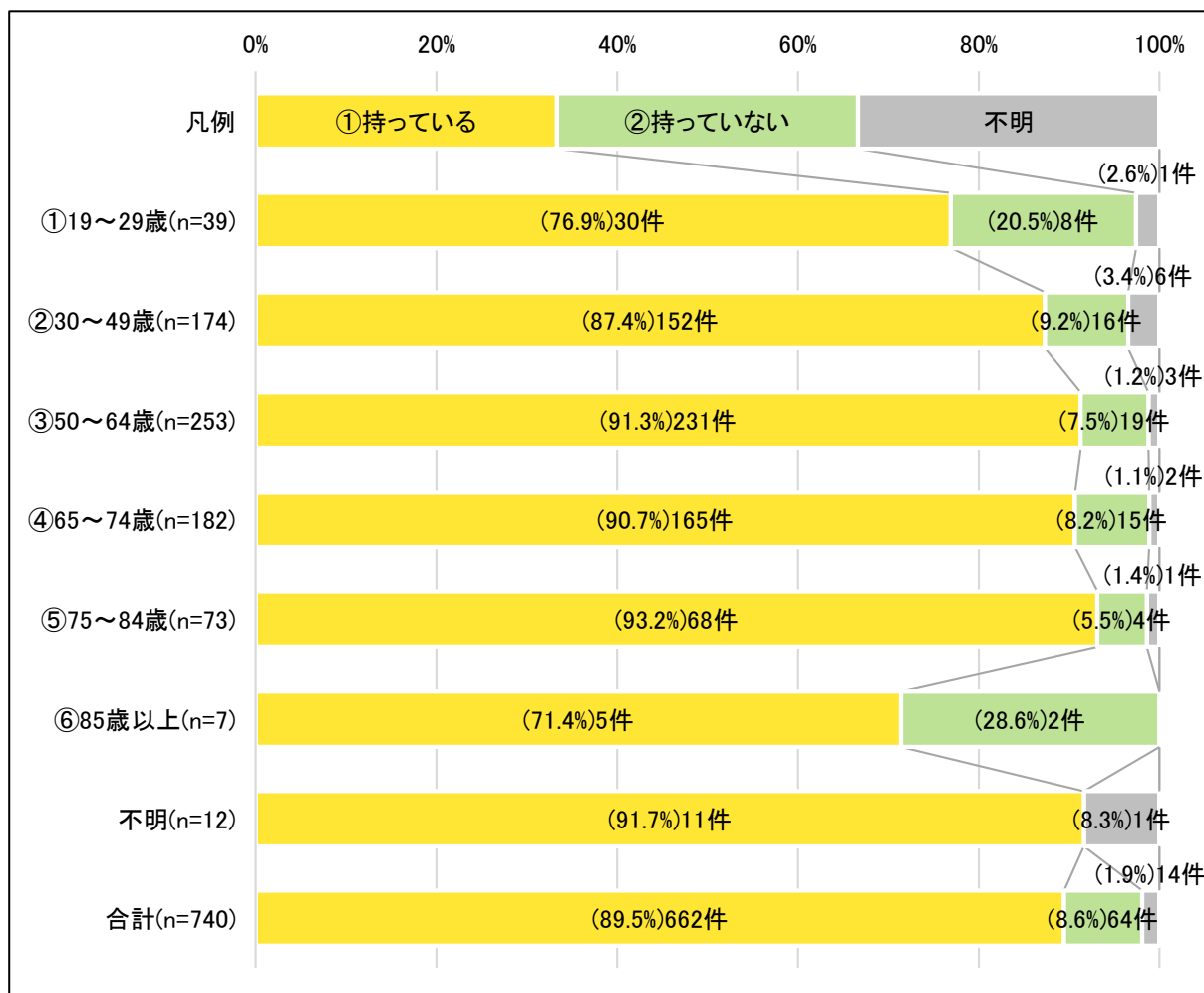


図 回答者の車の有無（年齢構成別）

Q8. Q7で「普段、運転できる車を持っている」と回答した方に、現在の運転についてお聞きします。

Q8-1. 運転に不安を持つ時がありますか。(一つに○)

運転に不安を持つ時を年齢構成別に見ると、全ての年齢で不安がないが多く、特に「③50～64歳」が82.2%、「⑥85歳以上」が80.0%と、8割以上を占めました。

不安があるは、「⑤75～84歳」が42.6%確認できましたが、その他の年齢では20%から30%程度となり、「③50～64歳」が17.8%で最も少なくなりました。

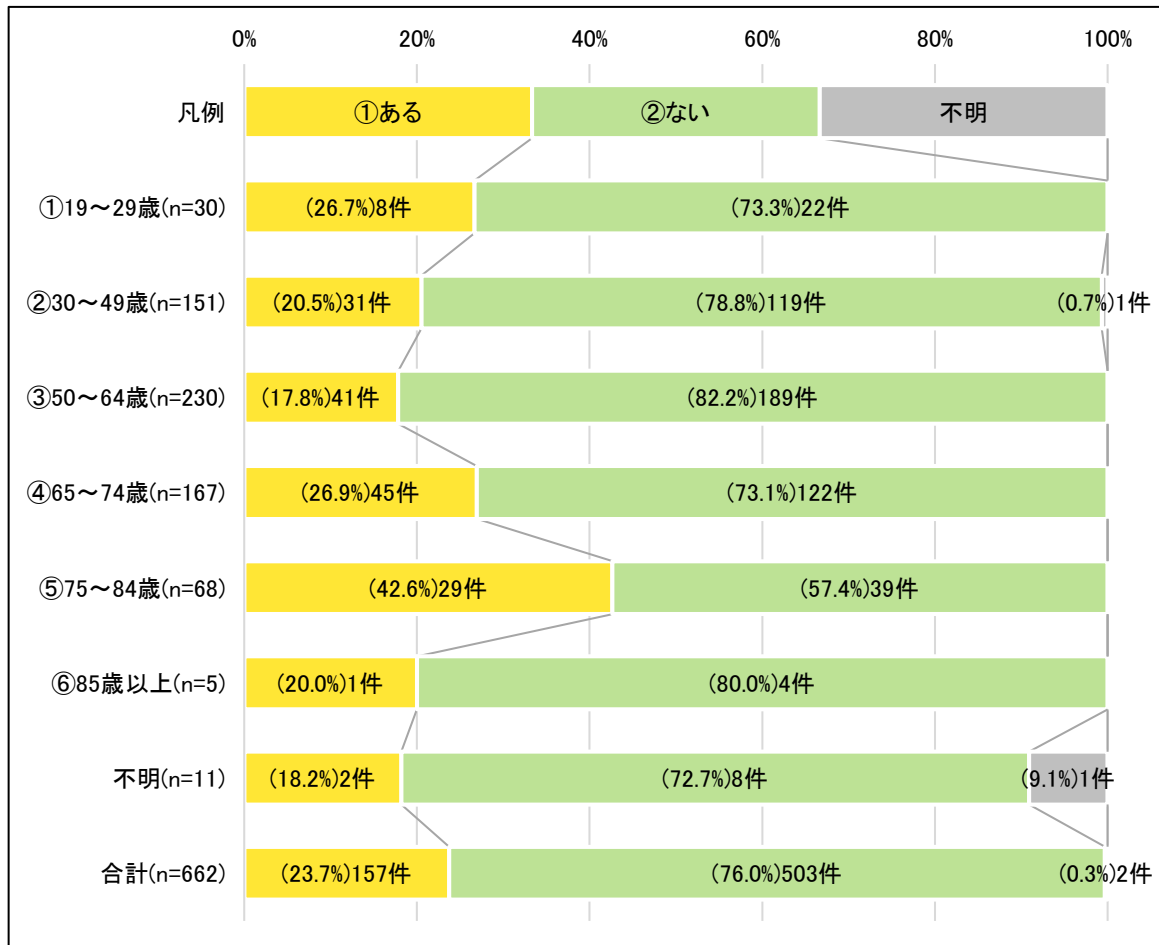


図 運転に不安を持つ時があるか（年齢構成別）

Q8-2. もしもの時に事故を回避できる自信がありますか。(一つに○)

事故を回避できる自信を年齢構成別に見ると、全ての年齢で自信があるが多く、特に「⑥85歳以上」が80.0%と、他の年齢に比べて非常に多くなりました。

自信がないは「⑥85歳以上」以外の年齢において3割から4割程度の回答となっており、「①19～29歳」が46.7%で最も多くなりました。

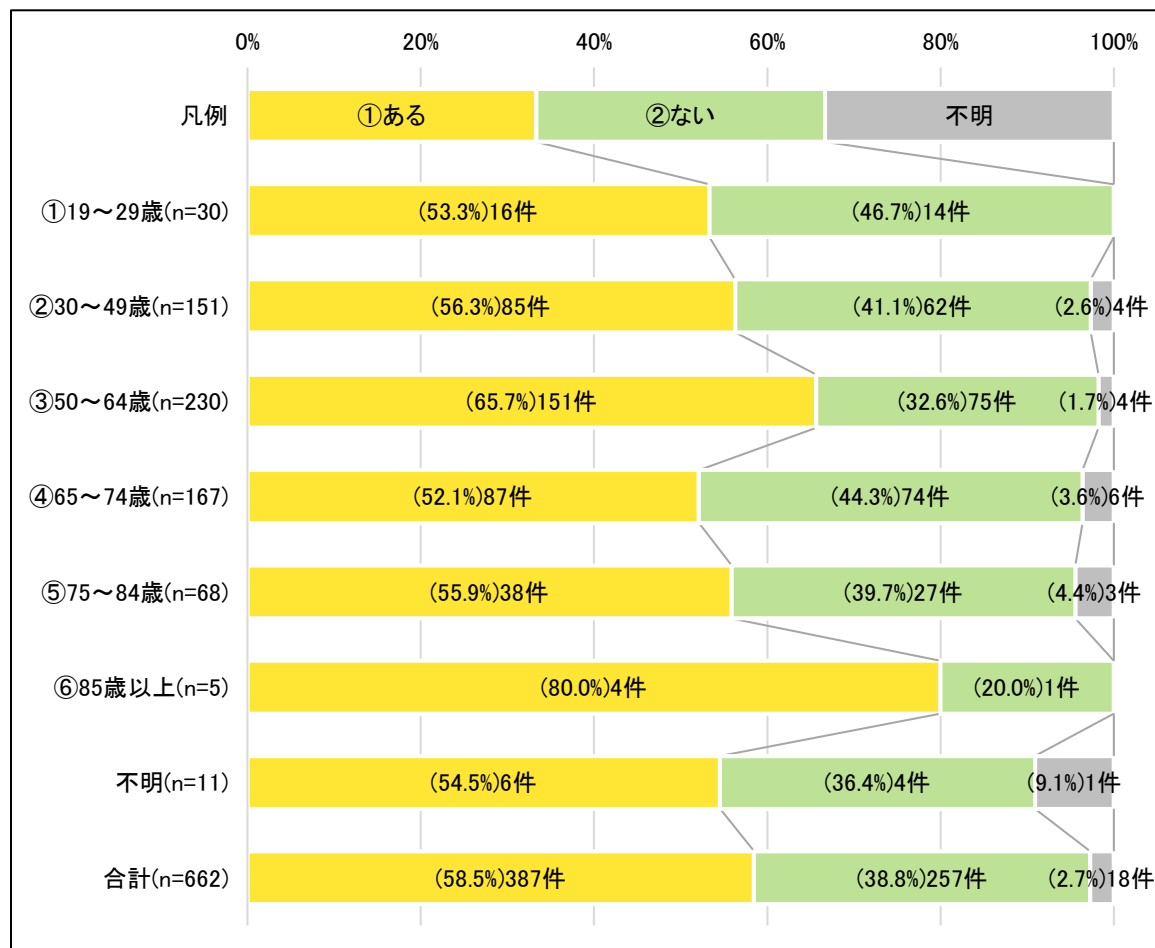


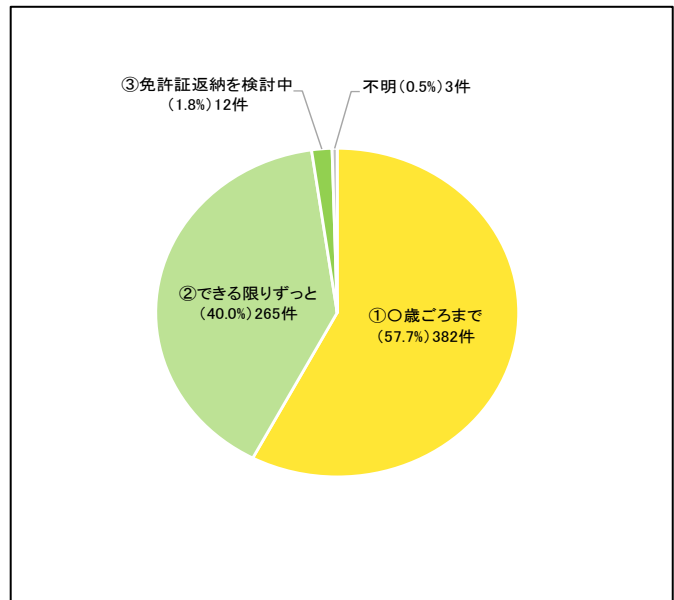
図 事故を回避できる自信があるか（年齢構成別）

Q8-3. 何歳まで運転を続けたいですか。(一つに○、()にはご希望の年齢を記入)

何歳まで運転を続けたいかを聞くと、「①〇歳ごろまで」が57.7%で最も多く、続いて「②できる限りずっと」が40.0%となり、「③免許証返納を検討中」は1.8%と非常に少ない回答でした。

図表 何歳まで運転を続けたいか（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①〇歳ごろまで	382
②できる限りずっと	265
③免許証返納を検討中	12
不明	3
合 計	662

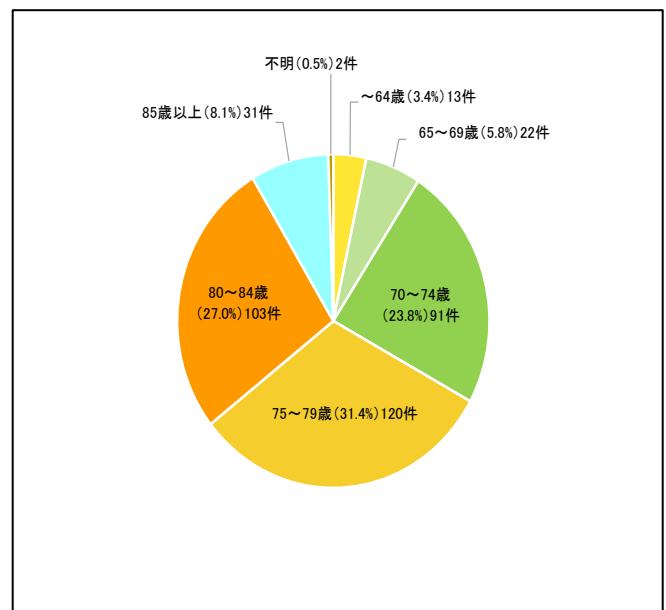


運転を続けたい年齢としては「75～79歳」が31.4%で最も多く、続いて「80～84歳」が27.0%、「70～74歳」が23.8%となり、70～84歳までの間が全体の8割を占めました。

「65～69歳」は5.8%、「85歳以上」は8.1%であり、70～84歳の前後になると運転を続けたいと思う回答者は非常に少なくなりました。

図表 運転を続けたい年齢（〇歳ごろまでの内訳）（単数回答、単位：人）

項 目	合計
～64 歳	13
65～69 歳	22
70～74 歳	91
75～79 歳	120
80～84 歳	103
85 歳以上	31
不明	2
合 計	382



※75歳以上の方で、「あと3年くらい」の回答1件を「不明」に含む。

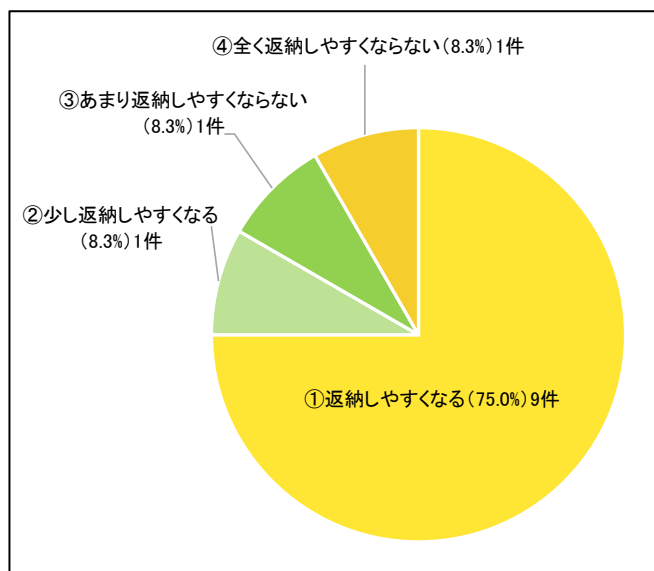
第3章 市民ニーズ把握調査

Q8-4. Q8-3で「③免許証返納を検討中」を回答された方への質問です。免許証返納の特典等があれば、返納しやすくなりますか。(一つに○)

免許証返納の特典等があれば返納しやすくなるかを聞くと、「①返納しやすくなる」が75.0%で最も多く、「③あまり返納しやすくない」や「④全く返納しやすくない」はともに8.3%でした。

図表 免許証返納の特典等があれば返納しやすくなるか（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①返納しやすくなる	9
②少し返納しやすくなる	1
③あまり返納しやすくない	1
④全く返納しやすくない	1
合 計	12



Q9. スマートフォン（スマホ）や携帯電話（ケータイ）をお持ちですか。（一つに○）

スマホ・ケータイの保有状況を年齢構成別に見ると、「③50～64歳」以下はスマホのみ保有が圧倒的に多く、「④65～74歳」で53.1%と半数程度が保有している状況でした。

「⑤75～84歳」はケータイのみ保有が42.7%、「⑥85歳以上」はどちらも保有していないが57.7%で最も多く、スマホの保有はほとんど見られませんでした。

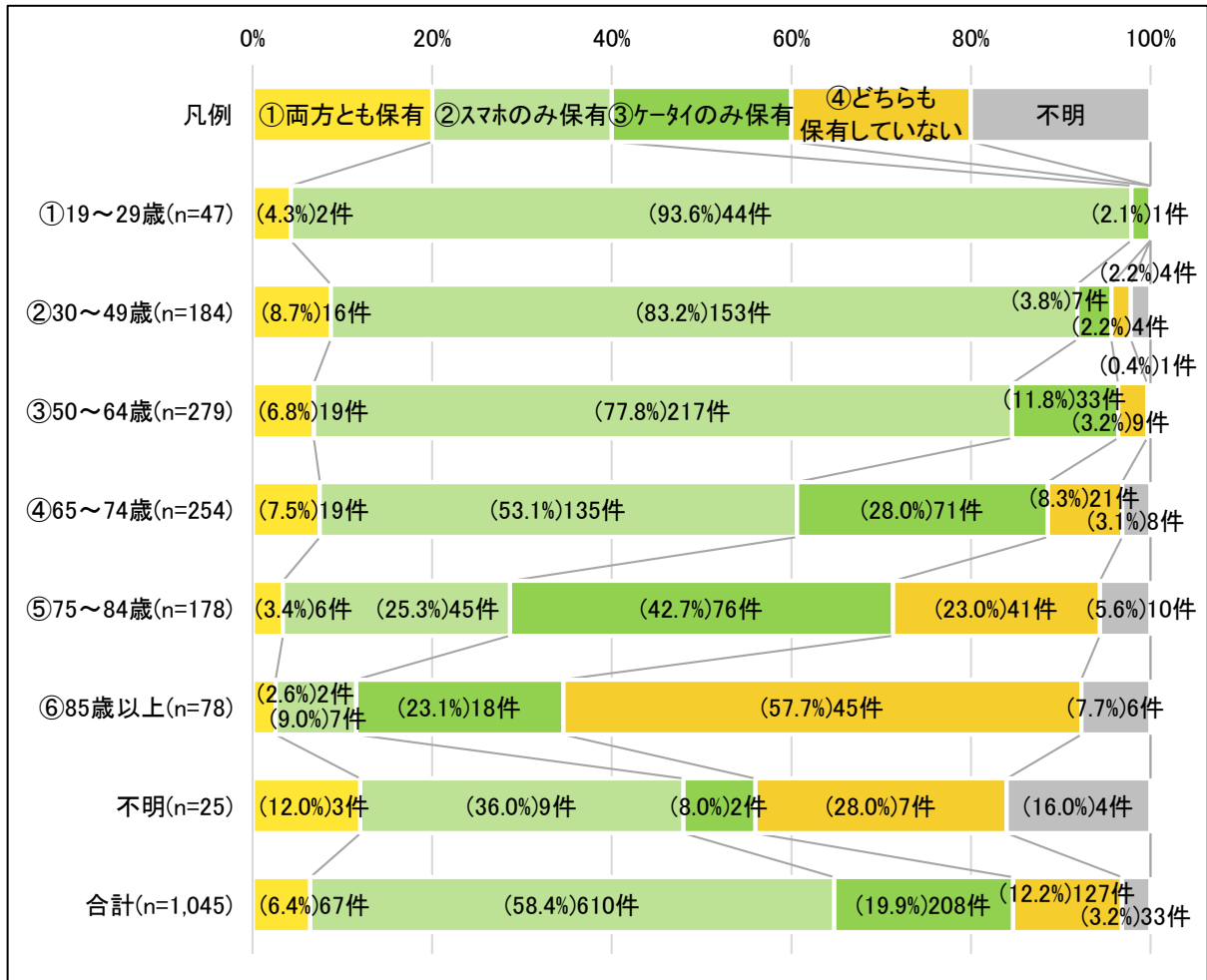


図 スマホ・ケータイの保有状況（年齢構成別）

第3章 市民ニーズ把握調査

問2. 公共交通などによる日常的な外出についてお答えください

Q10. 市内外を運行する以下の公共交通手段の利用状況をお答えください。(一つに○)

公共交通手段の利用状況を「②年に数回」から「④週に数回」の回答の詳細を整理すると、「中央バス（高速るもい号）」は「②年に数回」が26.9%と全ての路線の中で最も多くなりましたが、「③月に数回」や「④週に数回」はほとんど回答がありませんでした。

「沿岸バス（市内線Aコース）線」は「③月に数回」が4.7%、「④週に数回」が3.0%と、他の路線に比べて利用頻度が多いことが示されました。

市内線について利用回数はそれほど多くありませんが、使われている頻度はJR・市外線・高速バスに比べて利用が多いことがわかりました。

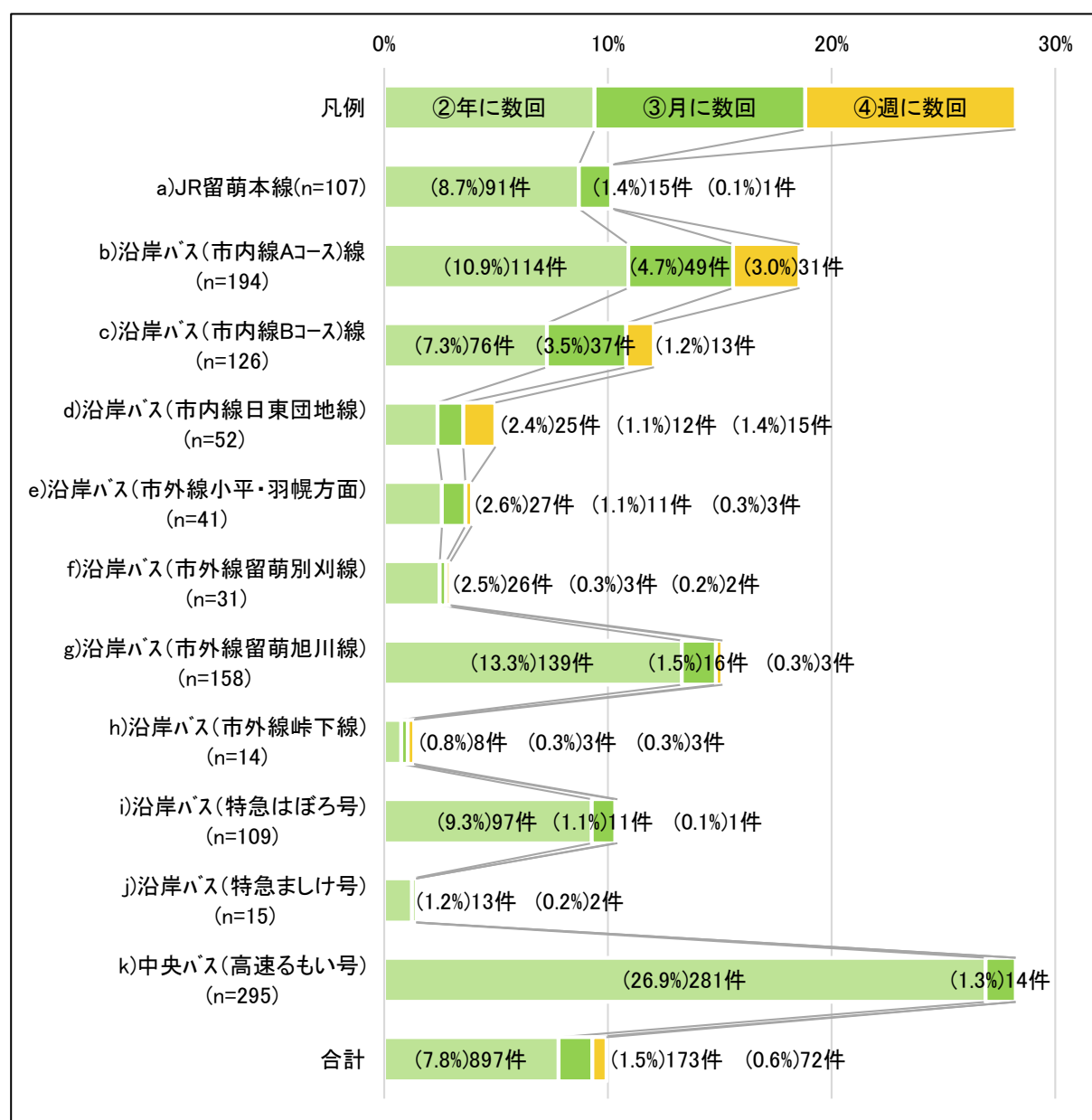


図 公共交通手段の利用状況（選択肢②から④の内訳）

Q11. 先週1週間の外出状況について、Q11-1からQ11-6をお答えください。

Q11-1. 該当する目的を選んで番号を回答欄に記入してください。

1週間当たりの目的別の外出回数は、「①通勤」は4.88回、「④買物・飲食」は2.38回となりました。

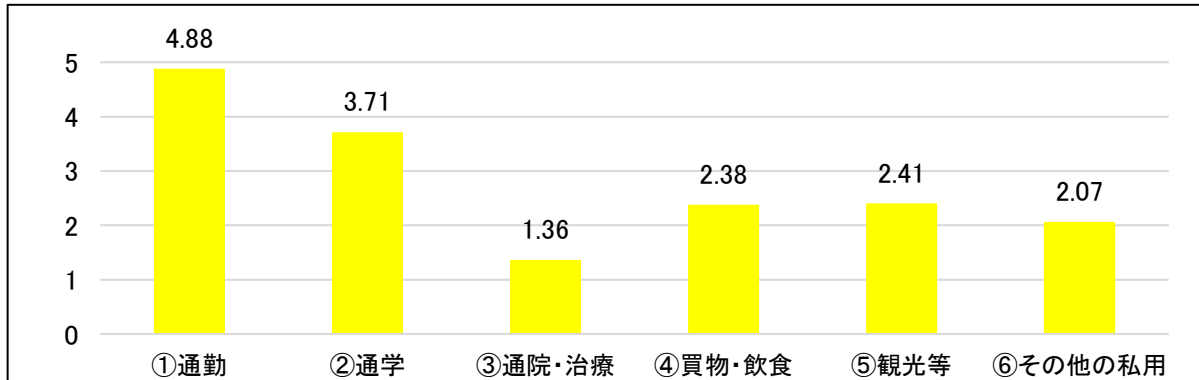


図 1 週間の外出状況（週当たり外出日数：日/週）

Q11-2. 家を出た時間と帰宅した時間を回答欄に記入してください。

外出と帰宅の時間では外出は「8時」が1,260件、帰宅は「18時」が879件で最も多く、外出・帰宅時間両方を合わせると「8時」が1,291件となりました。

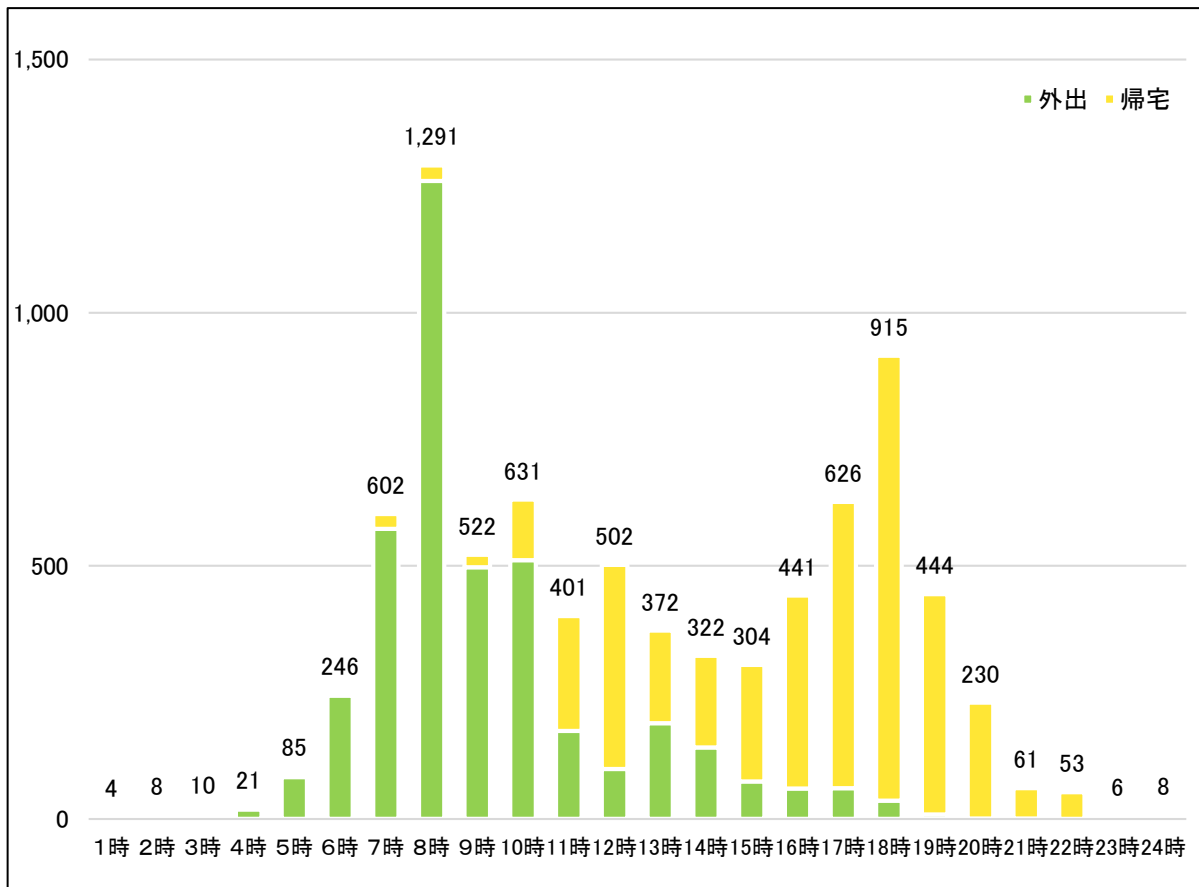


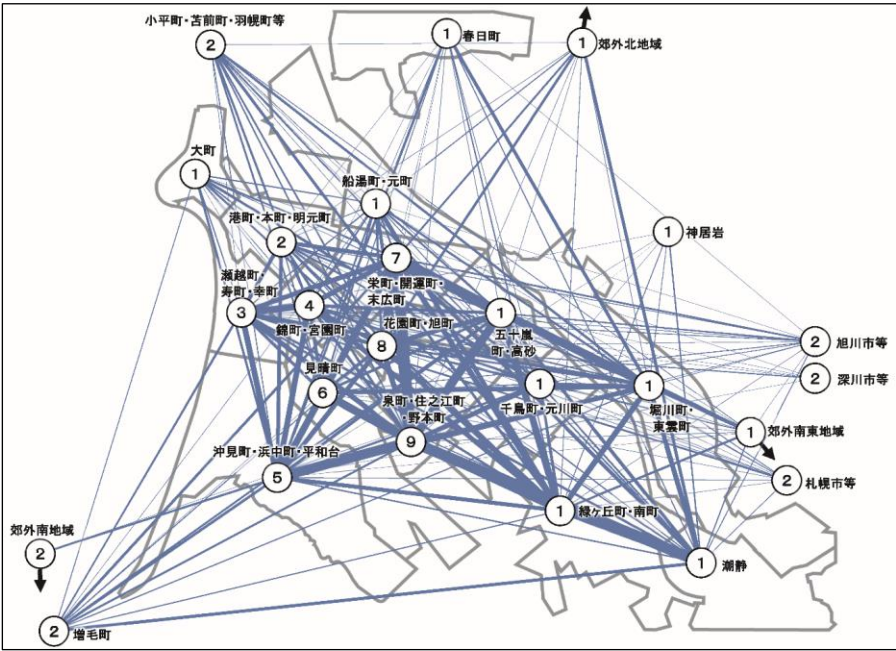
図 外出と帰宅の時間

第3章 市民ニーズ把握調査

Q11-3. 行先について、下図とリストから行き先番号を選んで回答欄に番号を記入してください。行先が複数ある場合は、行った順に番号をお書きください。市外でリストに市町村人がないものは回答欄に直接、市町村人をお書きください。

全交通手段利用者の出発地と到着地を整理すると、出発地・到着地ともに「⑬緑ヶ丘町・南町」が131件で最も多く、続いて多いのは出発地・到着地ともに「⑦栄町・開運町・末広町」で101件でした。

発生集中交通量は「⑦栄町・開運町・末広町」と「⑨泉町・住之江町・野本町」が773件で最も多く、合計では市外地域が4,449件、郊外部地域が2,650件、他市町村が335件となりました。



公共交通等を利用した方は、全交通手段利用者の3.3%に留まります。出発地と到着地を整理すると、出発地・到着地ともに「⑤沖見町・浜中町・平和台」が9件で最も多く、続いて4地点が5件となりました。

発生集中交通量は「⑬緑ヶ丘町・南町」が27件で最も多く、合計では市外地域が138件、郊外部地域が91件、他市町村が17件となりました。



図 公共交通等 交通分布図

D O																										発生集中 交通量						
	1 ①大町	2 ②港町・本町・明元町	3 ③瀬越町・幸町・幸町	4 ④錦町・宮園町	5 ⑤沖見町・浜中町・平和台	6 ⑥見晴町	7 ⑦栄町・開運町・末広町	8 ⑧花園町・旭町	9 ⑨泉町・住之江町・野本町	10 ⑩船場町・元町	市街地計	11 ⑪千鳥町・元川町	12 ⑫堀川町・東雲町	13 ⑬緑ヶ丘町・南町	14 ⑭五十嵐町・高砂町	15 ⑮潮静	16 ⑯春日町	17 ⑰神居岩	18 ⑱郊外南東地域	19 ⑲郊外北地域	20 ⑳郊外南地域	21 ㉑増毛町	22 ㉒小坪町・吉前町・羽幌町等	23 ㉓旭川市等	24 ㉔深川市等		25 ㉕札幌市等	他市町村計	発生量			
1 ①大町	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	6	8			
2 ②港町・本町・明元町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	7		
3 ③瀬越町・幸町・幸町	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1	0	0	1	10	12		
4 ④錦町・宮園町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	12		
5 ⑤沖見町・浜中町・平和台	0	0	0	1	9	0	1	0	1	0	12	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	16	26		
6 ⑥見晴町	0	0	0	1	1	4	4	1	1	0	12	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	1	17	22		
7 ⑦栄町・開運町・末広町	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	5	8	20	
8 ⑧花園町・旭町	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	1	5	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	1	1	2	11	13		
9 ⑨泉町・住之江町・野本町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	14	
10 ⑩船場町・元町	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	
市街地域計	2	4	2	5	10	4	8	2	2	1	40	6	9	7	2	0	0	0	0	0	0	24	5	0	3	2	2	12	76	138		
11 ⑪千鳥町・元川町	0	0	0	1	0	1	2	0	2	0	6	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	1	0	0	0	1	14	22	
12 ⑫堀川町・東雲町	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	2	5	22		
13 ⑬緑ヶ丘町・南町	0	1	0	1	0	0	1	0	3	0	6	0	4	2	2	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	2	2	16	27		
14 ⑭五十嵐町・高砂町	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11		
15 ⑮潮静	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5		
16 ⑯春日町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2		
17 ⑰神居岩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
18 ⑱郊外南東地域	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2		
19 ⑲郊外北地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
20 ⑳郊外南地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
郊外部地域計	0	1	0	5	0	1	4	0	11	0	22	2	8	4	6	0	0	0	0	0	0	20	0	0	1	0	4	5	47	91		
21 ㉑増毛町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
22 ㉒小坪町・吉前町・羽幌町等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23 ㉓旭川市等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
24 ㉔深川市等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
25 ㉕札幌市等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
他市町村計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	
集中量	2	5	2	10	10	5	12	2	13	1	62	8	17	11	8	0	0	0	0	0	0	44	5	0	4	2	6	17	123	246		

図 公共交通等 OD 表

第3章 市民ニーズ把握調査

Q11-4. 最初に行った行先へは、どの交通手段を利用しましたか。利用した順に交通手段の番号を回答欄に記入してください。

最初に行った行先に利用した交通手段は、平日・休日ともに「①自家用車（自分で運転）」が最も多く、平日は2,008件、休日は666件でした。

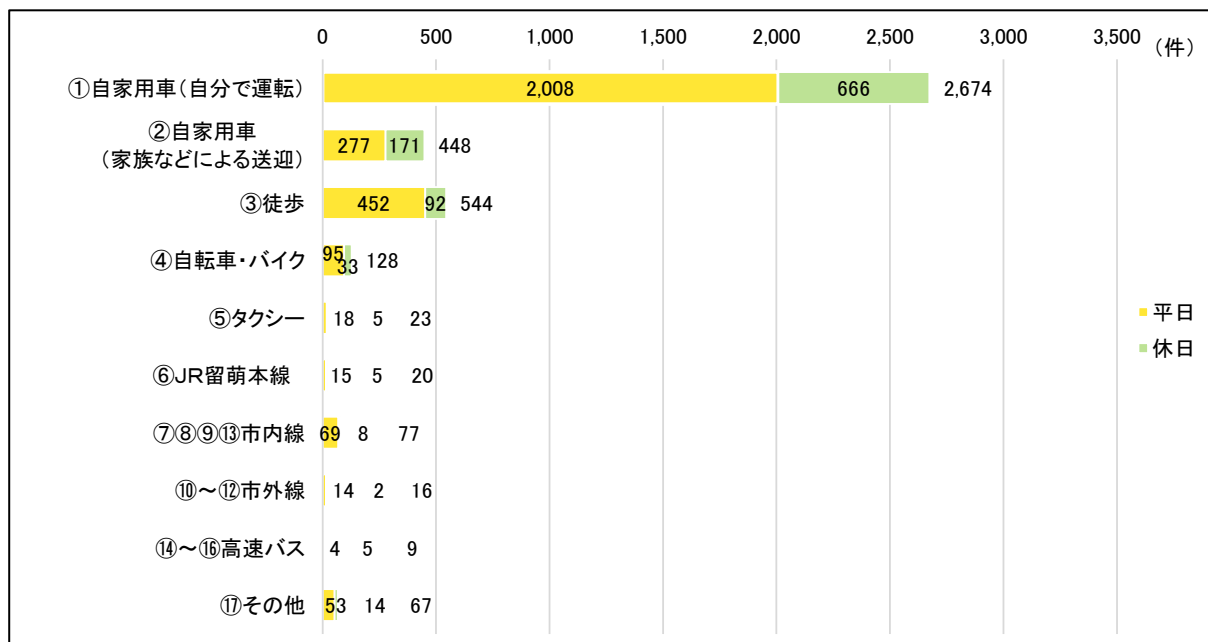


図 最初に行った行先に利用した交通手段（平日・休日別）

運転免許証保有者の最初に行った行先に利用した交通手段は、平日・休日ともに「①自家用車（自分で運転）」が最も多く、平日は1,973件、休日は650件でした。

2番目に多かったのは平日が「③徒歩」で318件、休日は「②自家用車（家族などによる送迎）」で111件でした。

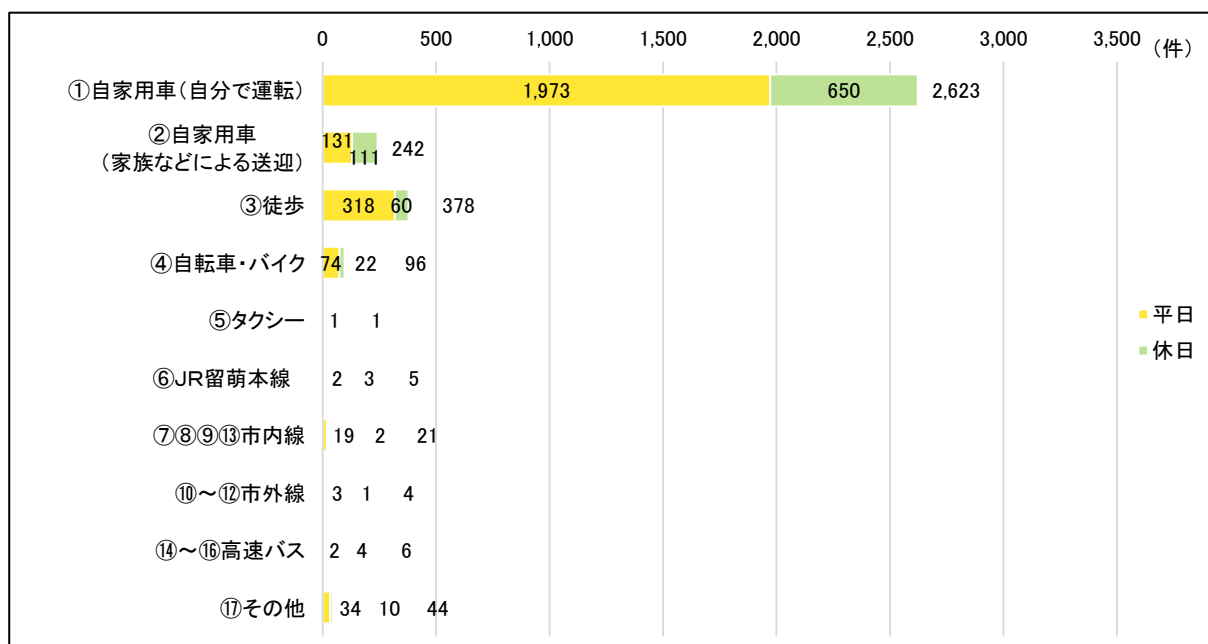


図 最初に行った行先に利用した交通手段（運転免許証保有者のみ、平日・休日別）

Q 1 1 - 5. Q 1 1 - 4 の交通手段で「①」、「②」の自家用車をご記入した方への質問です。
公共交通が便利になったら、公共交通の利用に変えてみても良い曜日はあります
か。変えてみても良いと考える曜日に「○」をお書きください。

公共交通が便利になったら利用する方は、公共交通利用する方の3倍程度となります。

最も多い移動は出発地が「⑥見晴町」、到着地が「⑫堀川町・東雲町」で17件でした。

発生集中交通量は「⑫堀川町・東雲町」が100件、「⑤沖見町・浜中町・平和台」が73件、「⑨泉町・住之江町・野本町」が71件で多く、合計では市外地域が697件、郊外部地域が12件、他市町村が47件となりました。

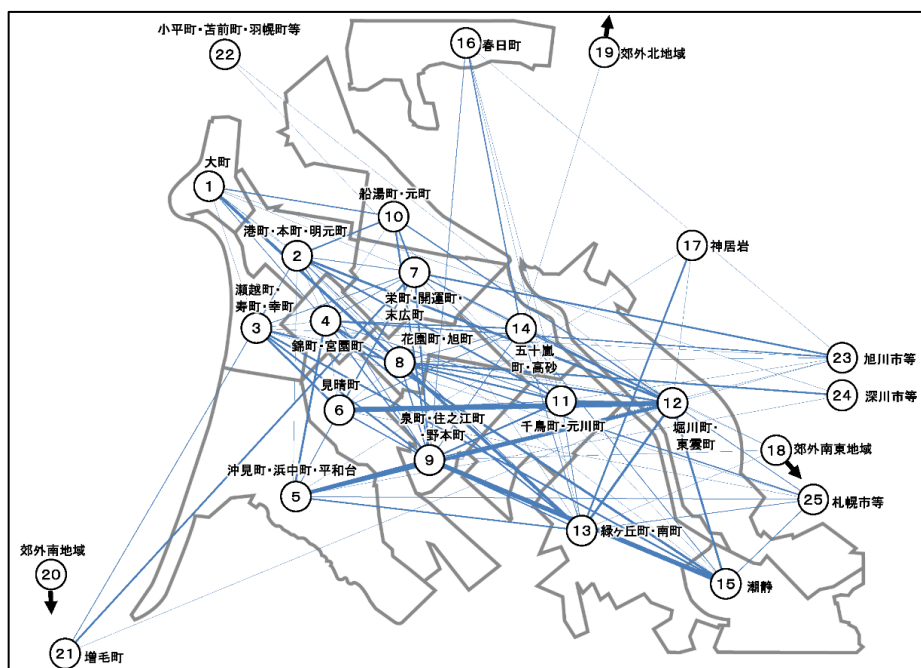


図 便利になった公共交通等 交通分布図

D	1 ①大町	2 ②港町・本町・明元町	3 ③堀越町・井町・森町	4 ④錦町・宮園町	5 ⑤井原町・浜中町・平和台	6 ⑥見晴町	7 ⑦寺町・鷹倉町・末広町	8 ⑧花園町・旭町	9 ⑨船場町・元町 (※西側：住之江駅、東本町)	10 ⑩給塔町・元町	11 ⑪千島町・元川町	12 ⑫坂川町・東雲町	13 ⑬緑ヶ丘町・南町	14 ⑭五十嵐町・高砂町	15 ⑮潮静	16 ⑯春日町	市街地計		17 ⑰神居岩	18 ⑱郊外南東地域	19 ⑲郊外北地域	20 ⑳郊外南地域	郊外部計		21 ㉑増毛町	22 ㉒小幡町・富岡町・羽後橋町	23 ㉓旭川市等	24 ㉔深川市等	25 ㉕札幌市等	他市町村計	発生量	発生集中交通量																	
																	17	18					21	22																									
O	1 ①大町	2 ②港町・本町・明元町	3 ③堀越町・井町・森町	4 ④錦町・宮園町	5 ⑤井原町・浜中町・平和台	6 ⑥見晴町	7 ⑦寺町・鷹倉町・末広町	8 ⑧花園町・旭町	9 ⑨船場町・元町 (※西側：住之江駅、東本町)	10 ⑩給塔町・元町	11 ⑪千島町・元川町	12 ⑫坂川町・東雲町	13 ⑬緑ヶ丘町・南町	14 ⑭五十嵐町・高砂町	15 ⑮潮静	16 ⑯春日町	市街地計	17 ⑰神居岩	18 ⑱郊外南東地域	19 ⑲郊外北地域	20 ⑳郊外南地域	郊外部計	21 ㉑増毛町	22 ㉒小幡町・富岡町・羽後橋町	23 ㉓旭川市等	24 ㉔深川市等	25 ㉕札幌市等	他市町村計	発生量	発生集中交通量																			
1	①大町	2	1	0	2	0	1	0	0	3	0	0	4	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	14	22																		
2	②港町・本町・明元町	0	1	0	0	1	0	0	2	4	0	2	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	15	31																	
3	③堀越町・井町・森町	0	1	4	1	0	0	1	0	0	5	1	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	2	15	36																
4	④錦町・宮園町	0	1	0	9	1	0	1	0	3	1	1	0	3	1	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	24	56																	
5	⑤井原町・浜中町・平和台	0	0	0	5	15	0	2	0	10	0	0	11	4	0	0	47	1	0	0	0	0	1	0	0	1	4	2	7	55	73																		
6	⑥見晴町	0	0	6	1	1	4	4	1	2	0	1	17	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	38	46																		
7	⑦寺町・鷹倉町・末広町	0	0	1	1	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0	10	16	41																
8	⑧花園町・旭町	0	1	0	1	0	0	1	2	0	0	0	1	5	1	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	3	9	21	31																		
9	⑨船場町・元町 (※西側：住之江駅、東本町)	0	0	5	0	0	1	3	3	2	5	3	0	0	2	0	24	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	25	71																	
10	⑩給塔町・元町	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	20																	
11	⑪千島町・元川町	0	5	0	1	0	1	2	0	2	0	2	6	2	1	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	23	36																		
12	⑫坂川町・東雲町	0	5	0	0	0	0	2	3	3	0	0	11	3	2	1	30	1	0	0	0	1	1	1	0	2	5	36	100	2	62																		
13	⑬緑ヶ丘町・南町	5	1	0	1	0	0	1	0	3	0	0	4	7	2	0	24	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2	2	31	65																	
14	⑭五十嵐町・高砂町	0	0	0	3	0	2	1	1	0	0	0	2	0	0	2	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	25																	
15	⑮潮静	1	0	5	7	0	0	0	0	15	0	0	5	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3	36	39																		
16	⑯春日町	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	1	3	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	8	8																	
市街地計																		8	16	21	32	18	8	24	10	46	14	13	64	30	12	3	319	7	1	0	0	8	8	2	14	10	13	47	374	6			
⑰神居岩																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	
⑱郊外南東地域																		0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4
⑲郊外北地域																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	
⑳郊外南地域																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
郊外部計																		0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12		
21	㉑増毛町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8																
22	㉒小幡町・富岡町・羽後橋町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14																
㉓旭川市等																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
㉔深川市等																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
㉕札幌市等																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	
他市町村計																		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	
発生量																		8	16	21	32	18	8	25	10	46	14	13	64	31	14	3	323	7	1	0	0	8	8	2	14	10	13	47	378	7	6		

図 便利になった公共交通等 OD 表

第3章 市民ニーズ把握調査

Q 1 1 - 6. 下記の施設に行かれた方は、該当する番号を回答欄に記入してください。

外出の際に行った施設では平日は「③③マックスバリュ留萌店」が222件で最も多く、続いて「③②コープさっぽろ留萌店」が213件、「①留萌市立病院」が174件でした。

休日は「③②コープさっぽろ留萌店」が150件、「③③マックスバリュ留萌店」が147件とほぼ同数で、「③①Aコープるもいルピナス」が55件で3番目に多くなりました。

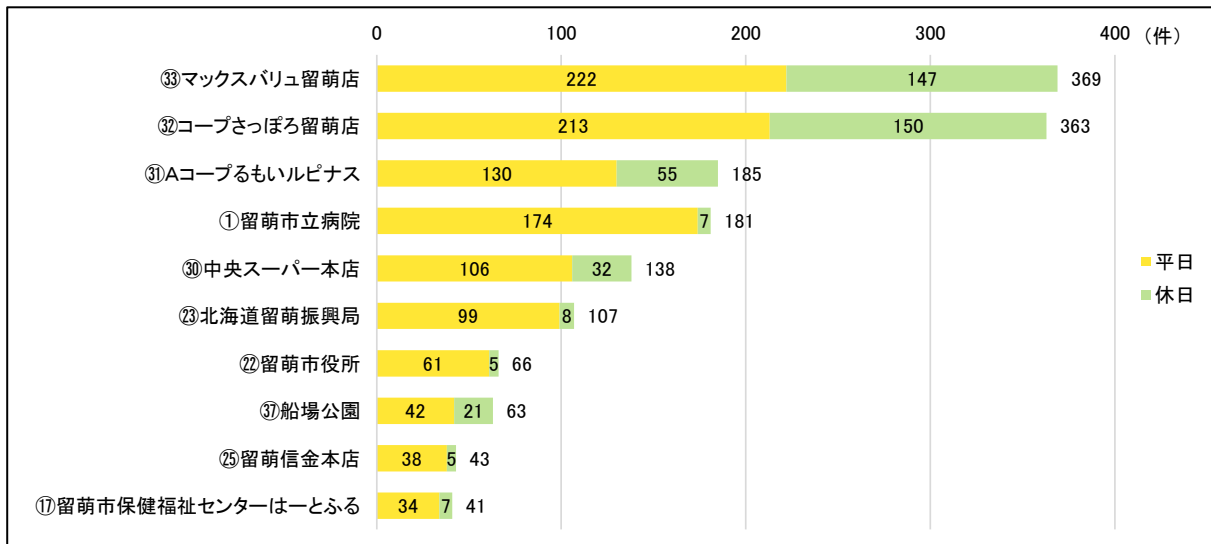


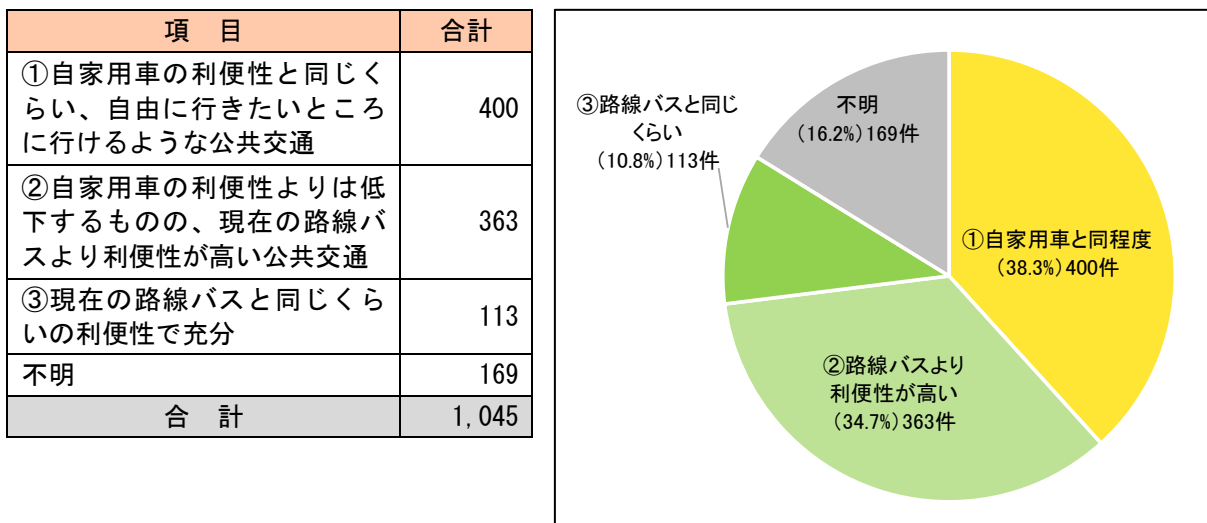
図 外出の際に行った施設（上位 10 位、平日・休日別）

問 3. 今後の公共交通への要望等についてお答えください。

Q 1 2. 自家用車に頼らない生活を送る時、公共交通はどうあって欲しいですか。選択肢から番号を選んで回答欄にお書きください。（一つ選んで番号を記入）

自家用車に頼らないための公共交通のあり方としては、「①自家用車の利便性と同じくらい、自由に行きたいところに行けるような公共交通」が38.3%、「②自家用車の利便性よりは低下するものの、現在の路線バスより利便性が高い公共交通」が34.7%でした。

図表 自家用車に頼らないための公共交通のあり方（単数回答、単位：人）



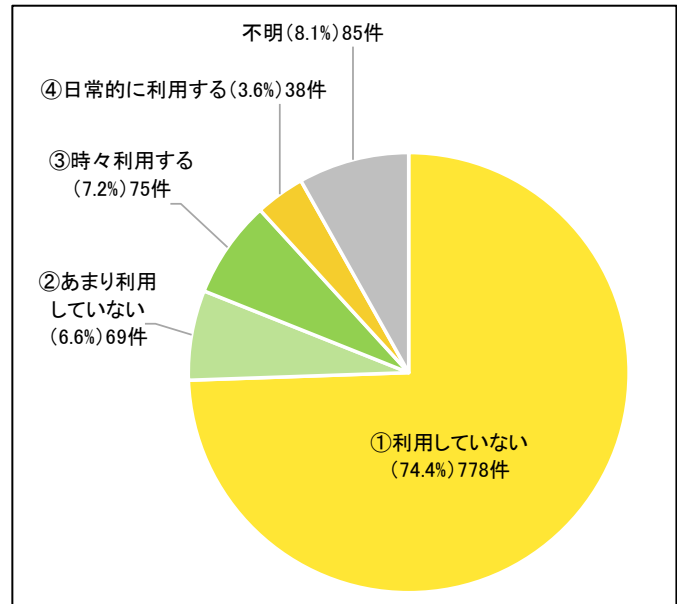
Q13. 沿岸バス市内線（Aコース、Bコース、日東団地線）についての質問です。

Q13-1. 市内線はよく利用されますか。

市内線の利用状況は「①利用していない」が74.4%で最も多く、続いて「③時々利用する」が7.2%、「②あまり利用していない」が6.6%でした。

図表 市内線の利用状況（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
①利用していない	778
②あまり利用していない	69
③時々利用する	75
④日常的に利用する	38
不明	85
合 計	1,045



第3章 市民ニーズ把握調査

Q13-2. Q13-1で「①利用していない」、「②あまり利用していない」をお答えの方への質問です。利用されない理由について、該当するものを3つまでお答えください。

市内線を利用しない理由は「①自家用車を利用するから」が707件で非常に多く、続いて「②バスの便数が少ないから」が99件、「⑤目的地に行くのにバスは遠回りするから」が67件となりました。

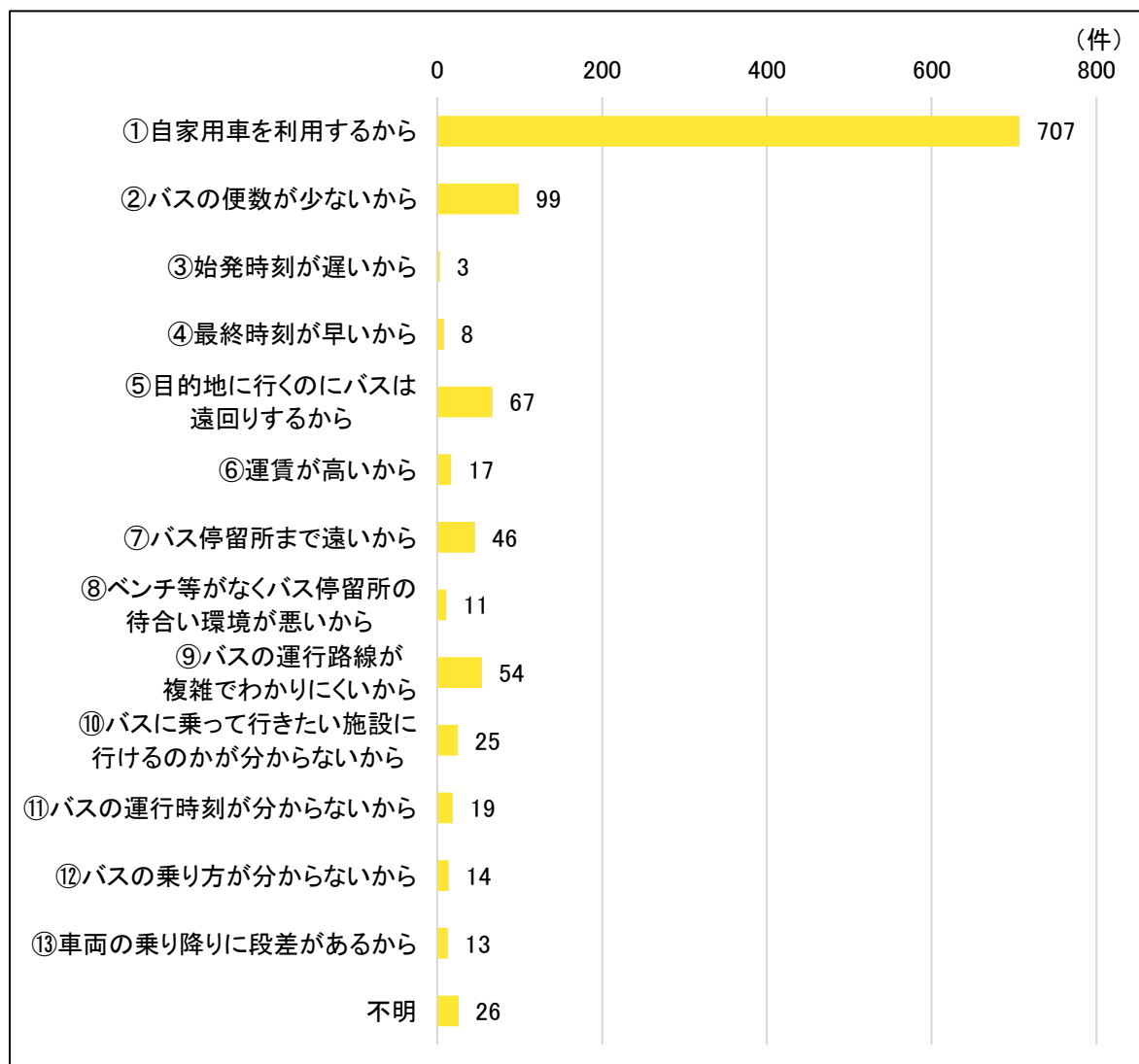


図 市内線を利用しない理由

Q13-3. 例えば自宅からバス停留所に歩いて行き、電話などで連絡すると、運行時刻に関係なく10分程度でバスが来てくれると仮定します。市内線がこうに運行する場合、あなたは利用しますか。(一つに○)

電話してから10分で来るバスの利用を年齢構成別に見ると、利用すると思うは「⑤75～84歳」が45.5%、「④65～74歳」が35.8%と、利用しないに対する回答数を上回りました。

利用しないと思うは、「①19～29歳」から「③50～64歳」までの年齢で5割程度と多く、わからないは、「⑥85歳以上」で51.3%と最も多くなりました。

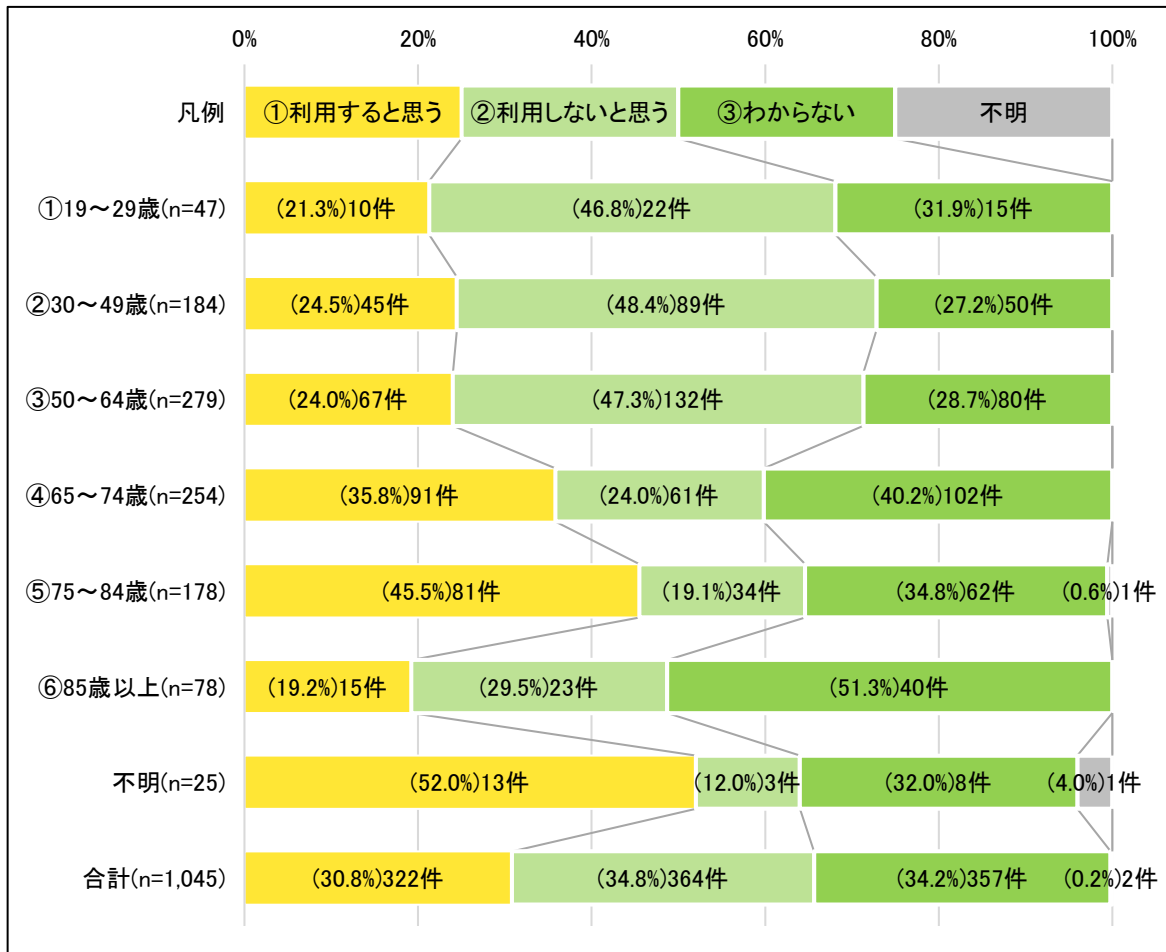


図 電話していきから10分で来るバスの利用（年齢構成別）

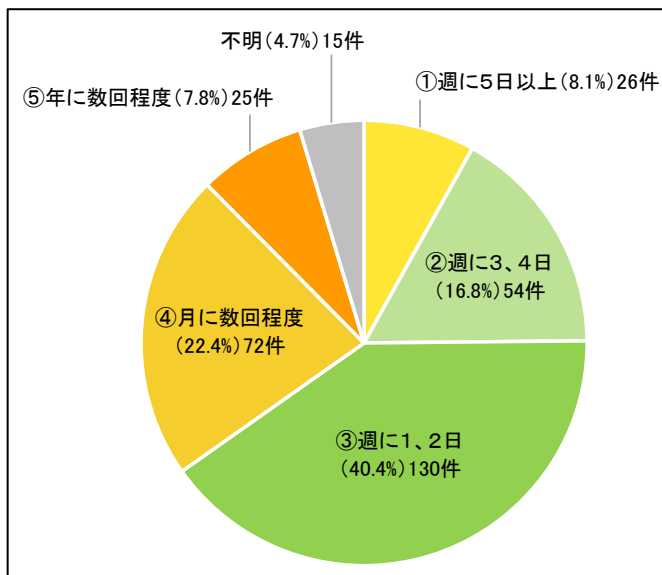
第3章 市民ニーズ把握調査

Q13-4. Q13-3で「①利用すると思う」をお答えの方への質問です。どのぐらいの頻度でご利用されますか。(一つに○)

市内線を利用する頻度としては「③週に1、2日」が40.4%で最も多く、続いて「④月に数回程度」が22.4%、「②週に3、4日」が16.8%でした。

図表 市内線を利用する頻度（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①週に5日以上	26
②週に3、4日	54
③週に1、2日	130
④月に数回程度	72
⑤年に数回程度	25
不明	15
合 計	322



Q13-5. Q13-3のバスが下記の運賃の場合、利用しますか。(それぞれ一つに○)

バスを利用したいと思う運賃は「200円」は利用するが91.7%と大半を占め、「250円」は利用するが63.8%で利用しないに対する回答数を上回りました。

「300円」は、利用するが44.1%、利用しないが50.2%と、利用しないに対する回答数が半数を超え、さらに金額が高くなるに連れて利用しないへの割合は多くなりました。

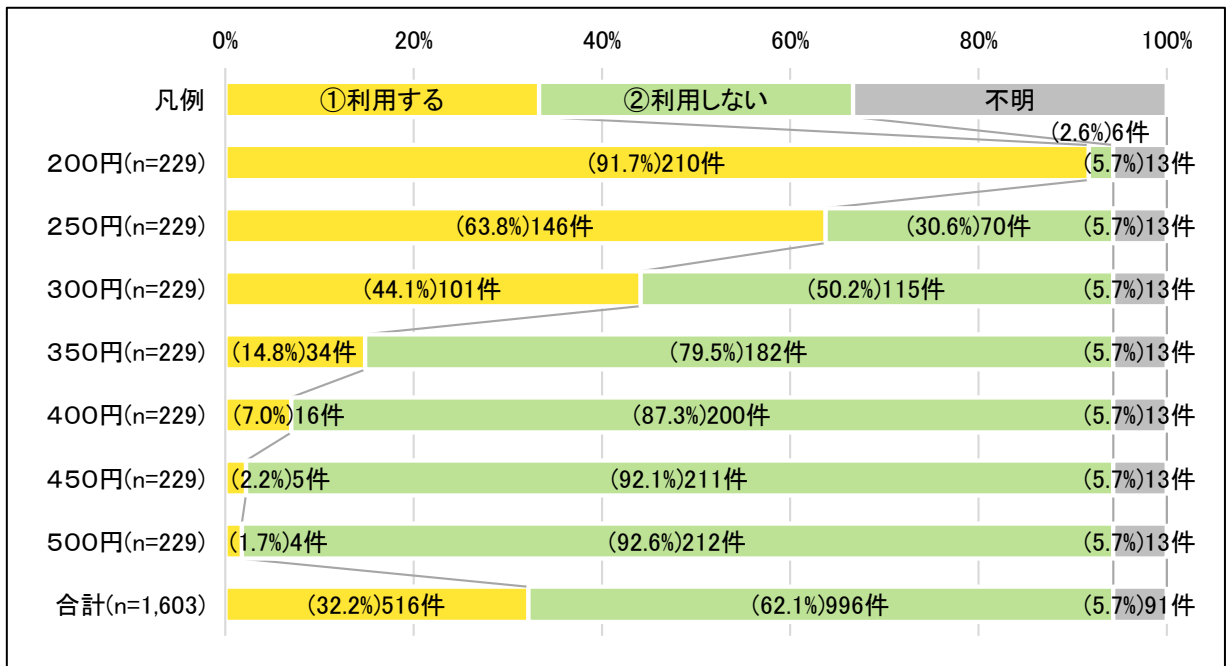


図 バスを利用したいと思う運賃

Q13-6. 市内線の利用促進について、あなたの考えに近いものをお答えください。(ご家族で相談してお答えください)(一つに○)

市内線の利用促進への考えは「④もっと便利なバス路線に見直す」が92件で非常に多く、続いて「⑥わからない」が33件、「①いつも自家用車を利用している状況から、少しでもバスを利用するように改める」が28件でした。

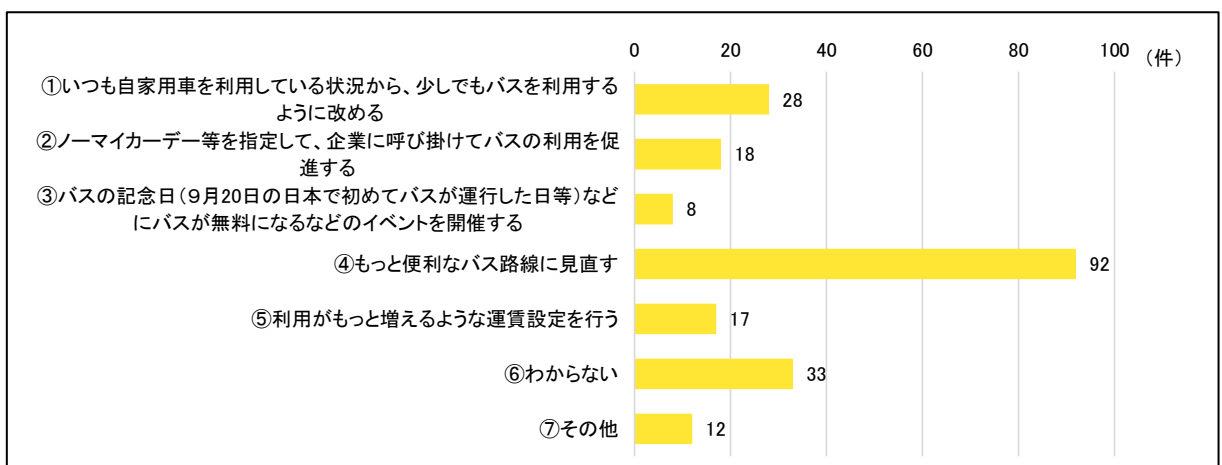


図 市内線の利用促進への考え

第3章 市民ニーズ把握調査

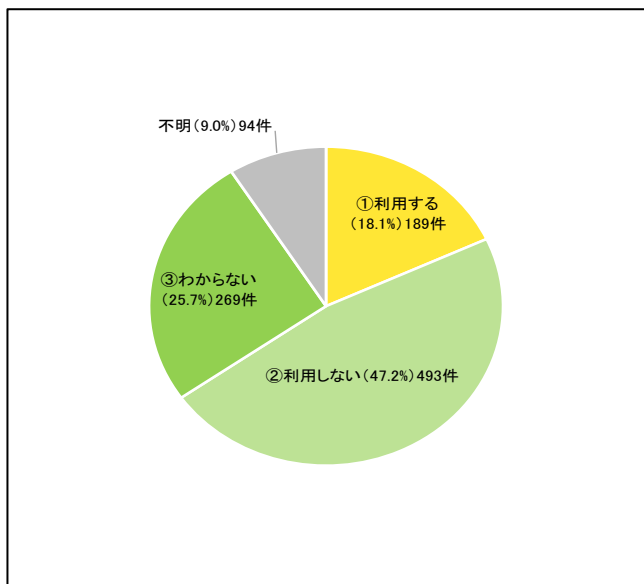
Q14. 仮に乗合タクシーなどデマンド交通を運行した場合についての質問です。

Q14-1. 乗合タクシーなどデマンド交通を利用しますか。(一つに○)

デマンド交通を利用するか聞くと、「②利用しない」が47.2%で最も多く、続いて「③わからない」が25.7%、「①利用する」が18.1%でした。

図表 デマンド交通を利用するか（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①利用する	189
②利用しない	493
③わからない	269
不明	94
合 計	1,045

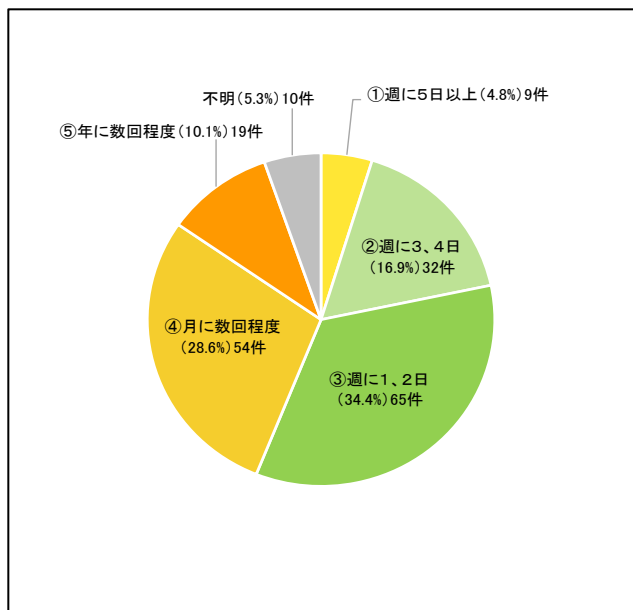


Q14-2. Q14-1で「①利用する」をお答えの方への質問です。どのぐらいの頻度でご利用されますか。(一つに○)

デマンド交通を利用する頻度としては「③週に1、2日」が34.4%で最も多く、続いて「④月に数回程度」が28.6%、「⑤年に数回程度」が10.1%、「②週に3、4日」が16.9%でした。

図表 デマンド交通を利用する頻度（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①週に5日以上	9
②週に3、4日	32
③週に1、2日	65
④月に数回程度	54
⑤年に数回程度	19
不明	10
合 計	189



Q14-3. 乗合タクシーなどデマンド交通が下記の運賃の場合、利用しますか。(それぞれ一つに○)

デマンド交通を利用したいと思う運賃は「200円」は利用するが96.4%と大半を占め、「250円」は利用するが80.0%、「300円」は利用するが70.0%で、利用しないに対する回答数を上回りました。

「350円」は利用するが32.1%、利用しないが65.0%と、利用しないに対する回答数が半数を超え、さらに金額が高くなるに連れて利用しない方の割合は多くなりました。

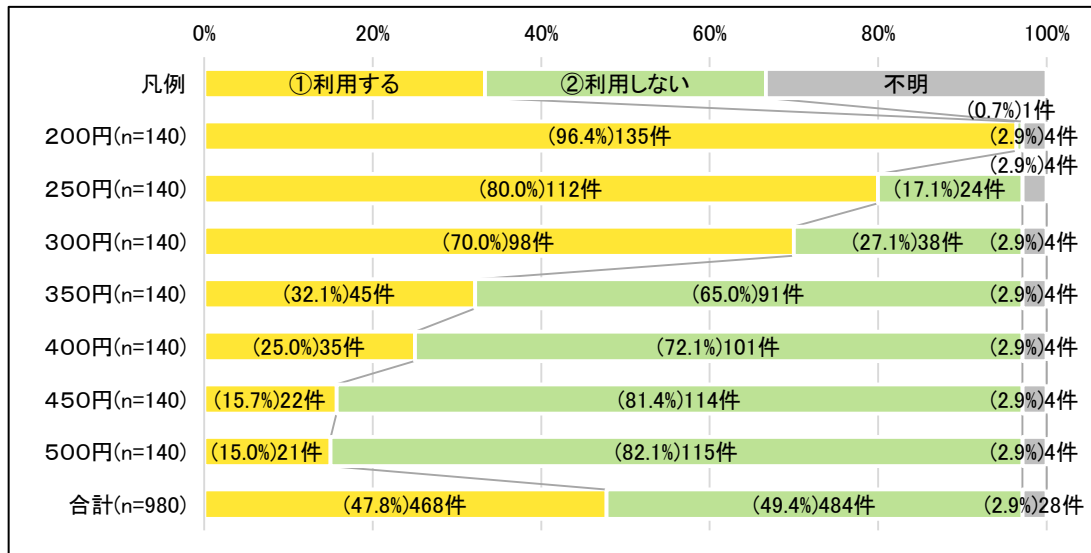


図 デマンド交通を利用したいと思う運賃

Q15. バスなど公共交通にあると便利なサービス等についてお答えください。(3つ以内を○で囲んでください)

公共交通にあると便利なサービス等は「⑥店舗や病院等の一角にバスなどを待てる休憩室の確保」が163件、「①商店・店舗と連携して、バスの利用に応じた買物や飲食の割引サービス」が160件、「④スマートフォンで、今バスがどこを運行しているか把握できるサービス」と「⑤店舗や病院等にモニターを設置して、バスがどの辺りを動いているか、何分後に到着するかが分かるサービス」が158件となりました。

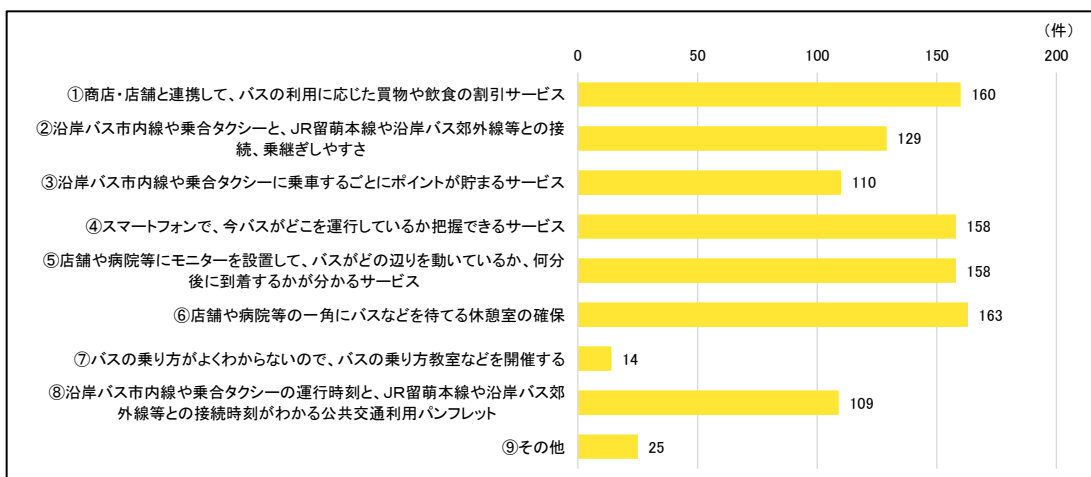


図 公共交通にあると便利なサービス等

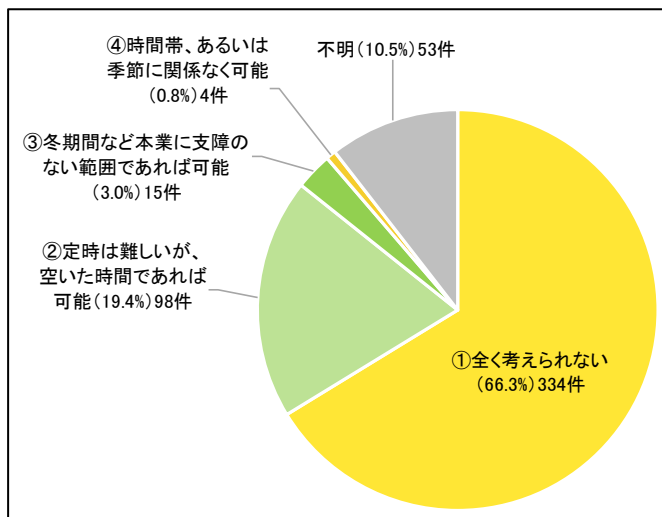
第3章 市民ニーズ把握調査

Q16. 市民自らが支える公共交通について アルバイト程度の報酬を得られることを条件に、乗用車を用いて市民の輸送業務に携わることは考えられますか。

乗用車を用いて市民の輸送業務に携わることは考えられるか聞くと、「①全く考えられない」が66.3%と半数以上の割合を占め、続いて「②定時は難しいが、空いた時間であれば可能」が19.4%、「③冬期間など本業に支障のない範囲であれば可能」が3.0%となりました。

図表 乗用車を用いて市民の輸送業務に携わることは考えられか（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
①全く考えられない	334
②定時は難しいが、空いた時間であれば可能	98
③冬期間など本業に支障のない範囲であれば可能	15
④時間帯、あるいは季節に関係なく可能	4
不明	53
合 計	504



問4. その他、公共交通についてご意見等がありましたら、お書きください。

自由意見では105人の回答者から「バスの増便」、「車両の小型化」、「新規バス路線の設定」など、様々な意見を得ることができました。

- ・ アンケートに対する意見（13件）：内容が難しい・わかりにくい、調査結果の活用
- ・ 増便やダイヤの見直しを要望（12件）：市立病院行き、Bコース、通勤時間帯
- ・ 経費削減のため車両の小型化要望（12件）：小型車両の導入、大型車両との併用
- ・ 現状の運行に満足・継続を希望（8件）：地域の足として必要、今の本数を維持
- ・ JRの存続要望・代替の要望（7件）
- ・ 新規バス路線の設定を要望（6件）：まちなか巡回バス、温泉地への路線
- ・ 自家用車があるためバスには乗らない、利用しない（6件）
- ・ 運転手のマナー向上を希望（4件）
- ・ 複雑なバスルート・時刻表の解消を希望（4件）
- ・ 停留所の位置変更を希望（4件）
- ・ タクシーなどバス以外を利用（4件）
- ・ 運賃の値下げ、低額化を希望（4件）
- ・ 運転できなくなったらバスを利用（4件）
- ・ 始発・最終バスの時間変更を要望（3件）
- ・ 高齢者が利用しやすいバスを要望（3件）：高校生の混雑解消、優先席の利用、乗り降りのしやすさ
- ・ 駅前にバスターミナルの建設希望（3件）
- ・ バス時刻変更や運休の際の周知徹底を希望（2件）：夏冬時刻の変更時
- ・ 所要時間の短縮要望（2件）
- ・ 臨時便の運行を希望（2件）：検診患者用、病院治療患者用
- ・ 役所職員はバス通勤とすることを希望（2件）
- ・ その他（7件）：事故の防止、公共施設の集約化、バス停の衛生化（ゴミ箱設置）など

3-3 留萌高校生アンケート調査結果

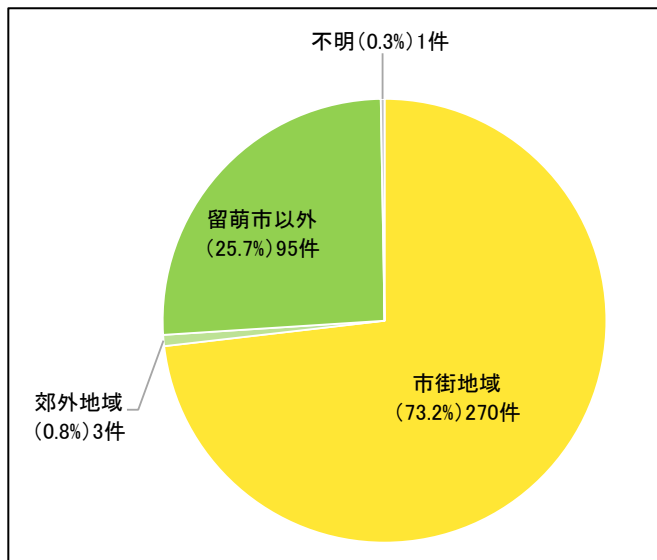
問1. あなた自身についてお答えください。

Q1. お住まいはどちらですか。(一つに○)

回答者の住まいは「市街地域」が270件で最も多く、続いて「留萌市以外」が95件、「郊外地域」が3件となっており、市街地域が全体の7割を占めました。

図表 回答者の居住地域（単数回答、単位：人）

項 目	合計
市街地域	270
郊外地域	3
留萌市以外	95
不明	1
合 計	369

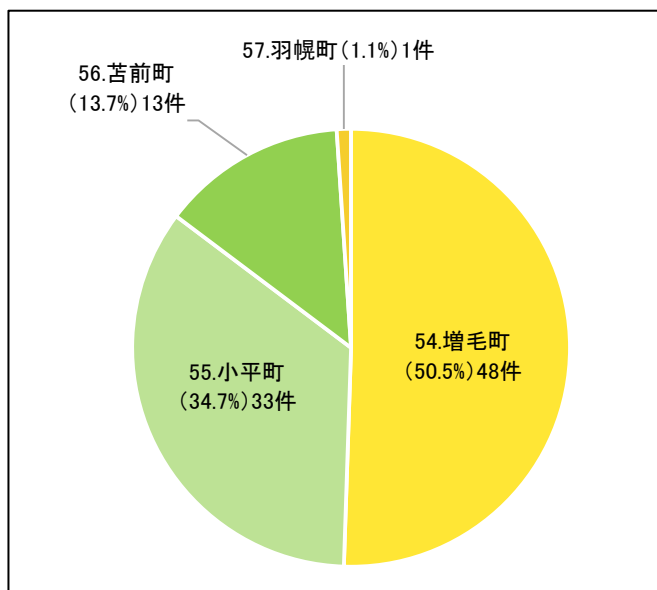


回答者の住まいについて留萌市以外で整理すると、「54.増毛町」が48件で最も多く、続いて「55.小平町」が33件、「56.苫前町」が13件、「羽幌町」が1件となりました。

増毛町が全体の半数程度を占め、小平町が3割程度、苫前町が1割程度で、増毛町からの通学が多くなりました。

図表 回答者の居住地域（留萌市以外）（単数回答、単位：人）

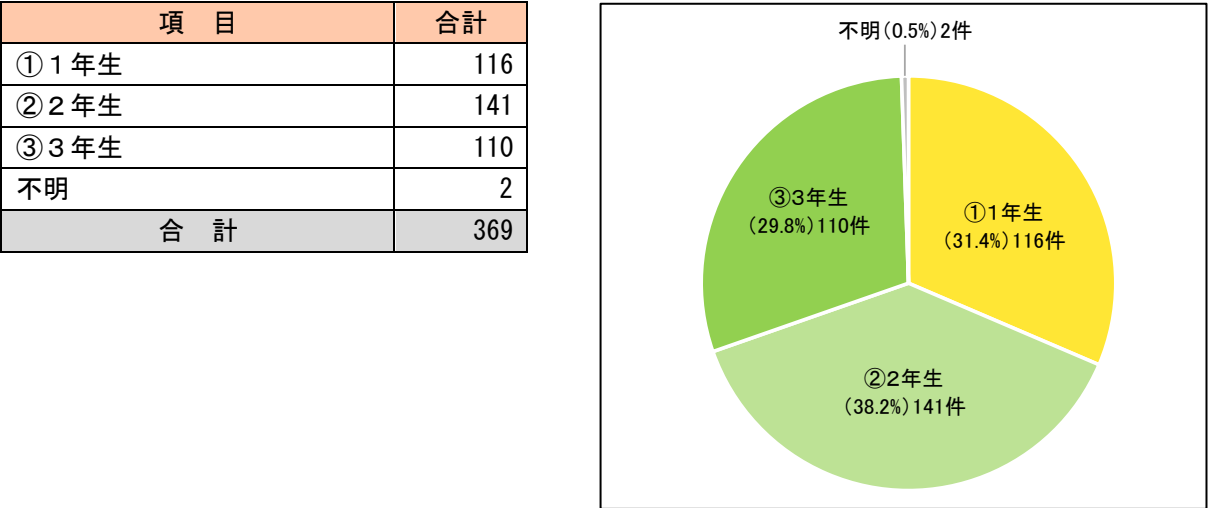
項 目	合計
54. 増毛町	48
55. 小平町	33
56. 苫前町	13
57. 羽幌町	1
58. その他	0
合 計	95



Q 2. 学年をお答えください。(一つに○)

回答者の学年は「②2年生」38.2%で最も多く、続いて「①1年生」が31.4%、「③3年生」が29.8%となり、各学年に対して概ね同数の回答を得ることができました。

図表 回答者の学年（単数回答、単位：人）



問 2. 通学の状況について

Q 3. 登下校別、夏期・冬期別、雨天時、部活・サークル活動時において、通学で使用している交通手段で最も多く使用するものをお答えください。(それぞれ一つに○)

市街地域のみで通学時の夏期に使用している交通手段を整理すると、登校では「②自転車」が45.9%で最も多く、続いて「①徒歩」が28.1%と、自転車と徒歩で全体の7割以上を占めました。

下校（部活なし）は「②自転車」が33.3%で最も多く、続いて「①徒歩」が24.4%、「③家族等の送迎」が15.4%と、登校の回答とほとんど変わりませんでした。

下校（部活あり）は「②自転車」が49.0%で最も多く、続いて「①徒歩」が28.1%、「③家族等の送迎」が20.3%と、登校の回答とほとんど変わりませんでした。

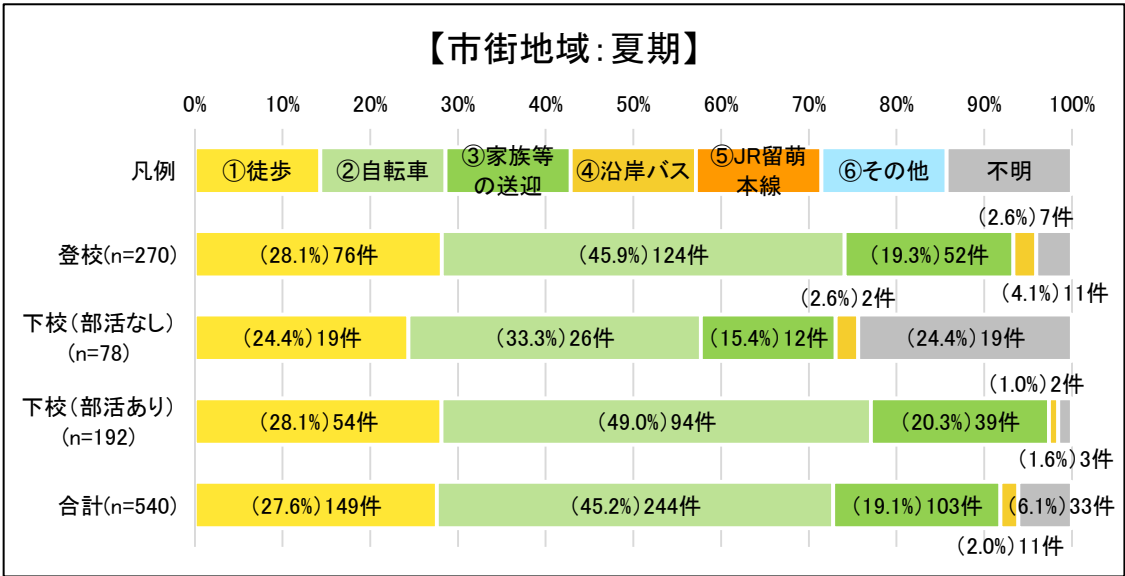


図 通学時の夏期に使用している交通手段（市街地域のみ）

第3章 市民ニーズ把握調査

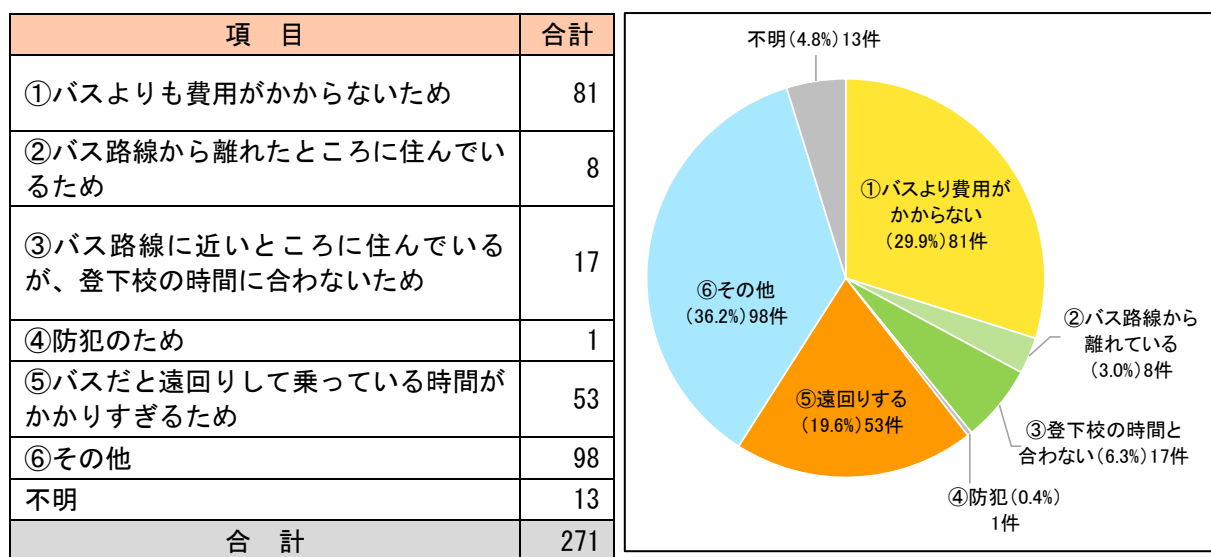
Q 4. Q 3 のいずれかで「①徒歩」「②自転車」「③家族等の送迎」を回答した方への質問です。

Q 4-1. 沿岸バスにより登下校しない理由について、最も当てはまるものをお答えください。（一つに○）

沿岸バスにより登下校しない理由は「⑥その他」が36.2%で最も多く、続いて「①バスよりも費用がかからないため」が29.9%、「⑤遠回りする」が19.6%となりました。

その他の意見では「家が徒歩圏内にある」が68件と非常に多く、「親の出勤に同乗」が9件、「人が多い、酔う」が6件などとなりました。

図表 沿岸バスで登下校しない理由（単数回答、単位：人）

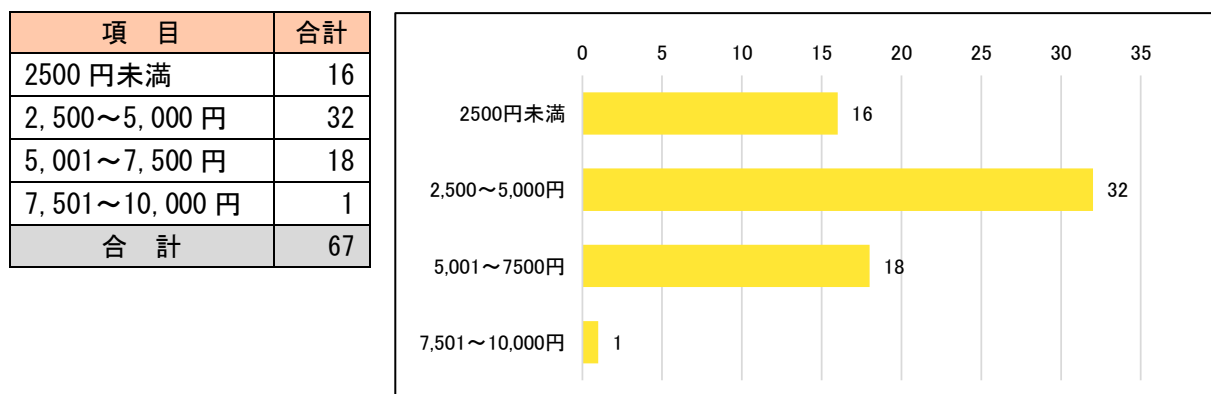


Q 4-2. Q 4-1 で「①バスよりも費用がかからないため」を回答した方への質問です。バスの定期代がいくらぐらいであれば利用しますか。利用したいと思う、ひと月の最大の定期代をお答えください。

バスを利用したいと思う定期代の金額を聞くと、「2,500～5,000円」が32件で最も多く、続いて「5,001～7,500円」が18件、「2500円未満」が16件、「7,501～10,000円」は1件となりました。

定期代の希望金額は、平日定期券の金額（月5,120円）を基準に回答していると考えられ、5,120円よりも安い金額になれば利用したいと思う人が多くなることが想定されます。

図表 バスを利用したいと思う定期代の金額（単数回答、単位：人）



Q5. Q3でいずれかの場合において「④沿岸バス」を回答した方への質問です。
Q5-1. 登下校別、夏期・冬期別、雨天時、部活・サークル活動時のそれぞれについて、最も多く利用しているバス路線人をお答えください。(それぞれ一つに○)

夏期に最も多く利用しているバス路線人は登校では「⑦留萌別莉線」が31.7%で最も多く、続いて「⑤羽幌留萌線」が24.2%、「④幌延留萌線」が10.8%となりました。
下校（部活なし）は「④幌延留萌線」が20.0%と多くなり、「⑤羽幌留萌線」が8.0%と少なくなりました。
下校（部活あり）は「⑦留萌別莉線」が29.5%で最も多く、続いて「⑤羽幌留萌線」が21.1%、「④幌延留萌線」が14.7%と、登校の回答とほとんど変わりませんでした。

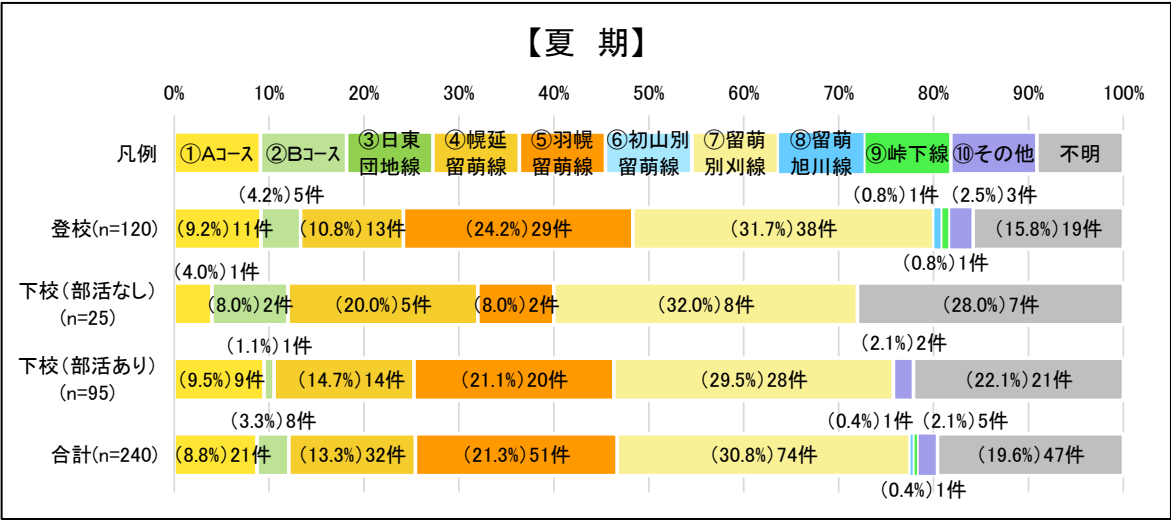


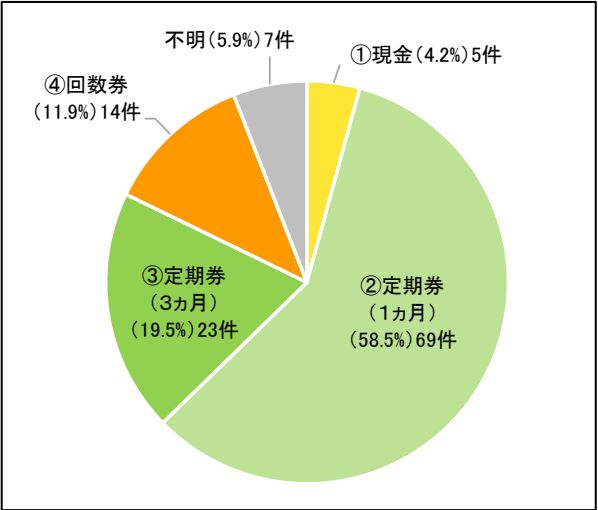
図 夏期に最も多く利用しているバス路線人

Q5-2. 運賃の支払い方法で最も多いものをお答えください。(一つに○)

沿岸バス利用者の運賃支払い方法は「②定期券（1ヵ月）」が58.5%で最も多く、続いて「③定期券（3ヵ月）」が19.5%、「④回数券」が11.9%となりました。
「①現金」は4.2%と少なく、運賃支払いにおいては割引が適用される定期券や回数券を利用している割合が大半を占めました。

図表 沿岸バス利用者の運賃支払い方法（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①現金	5
②定期券（1ヵ月）	69
③定期券（3ヵ月）	23
④回数券	14
⑤その他	0
不明	7
合 計	118



第3章 市民ニーズ把握調査

Q5-3. お支払いしている運賃・定期券料金をお答えください

沿岸バス利用者の運賃・定期券料金について市街地域では「現金・回数券」が219円、「定期券（1ヶ月）」が5,120円、「定期券（3ヶ月）」が14,795円となりました。

留萌市以外では「現金・回数券」が474円、「定期券（1ヶ月）」が15,981円、「定期券（3ヶ月）」が42,144円と、市街地域と比較すると現金・回数券では2倍、定期券では3倍程度の違いが見られました。

表 沿岸バス利用者の運賃・定期券料金（金額平均）

項 目	市街地域	郊外地域	留萌市以外	合計
現金・回数券	219	410	474	1,103
定期券（1ヵ月）	5,120	0	15,981	21,101
定期券（3ヵ月）	14,795	0	42,144	56,939
合 計	20,134	410	58,598	79,143

表 沿岸バス利用者の運賃・定期券料金（金額）

項 目	市街地域	郊外地域	留萌市以外	合計
現金・回数券	3,730	410	15,630	19,770
定期券（1ヵ月）	10,240	0	1,070,750	1,080,990
定期券（3ヵ月）	59,180	0	1,137,875	1,197,055
合 計	73,150	410	2,224,255	2,297,815

表 沿岸バス利用者の運賃・定期券料金（回答数）

項 目	市街地域	郊外地域	留萌市以外	合計
現金・回数券	17	1	33	51
定期券（1ヵ月）	2	0	67	69
定期券（3ヵ月）	4	0	27	31
合 計	23	1	127	151

Q6. 詳しい下校時刻についてお答えください。最も多い帰宅時刻は何時ですか。夏期・冬期別、部活・サークル活動時についてお答えください。(それぞれ一つに○)

夏期に最も多い帰宅時刻（沿岸バス利用者）は、部活なしでは「②16：00～16：29」が34件で最も多く、続いて「①～15：59」が20件、「③16：30～16：59」が18件でした。

部活ありでは「⑧19：00～19：29」が52件で最も多く、続いて「⑦18：30～18：59」が51件、「⑥18：00～18：29」が39件となっており、最多となる時間が部活なしよりも3時間遅くなりました。

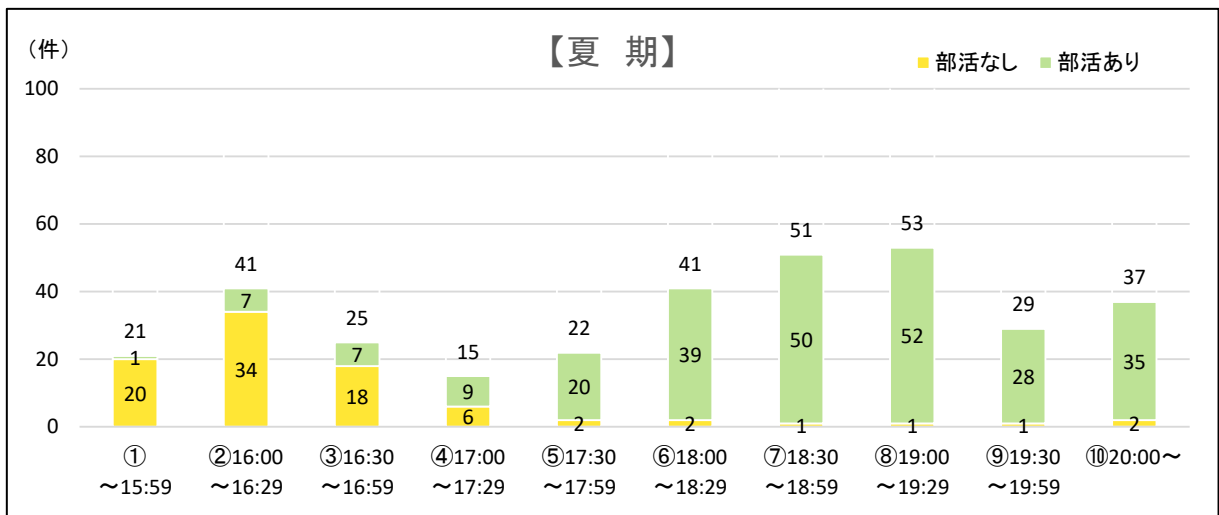


図 夏期に最も多い帰宅時刻

冬期に最も多い帰宅時刻（沿岸バス利用者）は、部活なしでは「②16：00～16：29」が32件で最も多く、続いて「①～15：59」が18件、「③16：30～16：59」が17件でした。

部活ありでは「⑦18：30～18：59」が58件で最も多く、続いて「⑧19：00～19：29」が40件、「⑥18：00～18：29」が33件となっており、最多となる時間が部活なしよりも2時間30分遅くなりました。

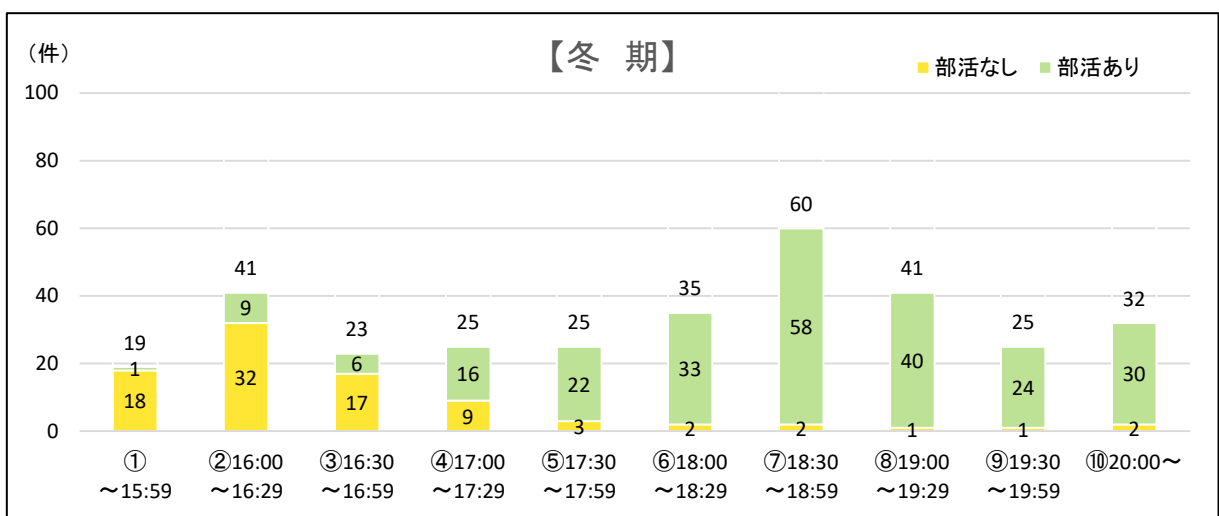


図 冬期に最も多い帰宅時刻

第3章 市民ニーズ把握調査

Q7. 登下校時における沿岸バスなど公共交通について、ご意見等がありましたら、ご記入ください。

自由意見は39人の回答者から意見を得ることができ、「バスの増便」、「車両の大型化」、「運行の定時制」などの内容があげられました。

- ・下校時の増便・ダイヤの見直しを要望（12件）
- ・増便を希望（12件）：登校・部活後（沖見町）、登校（見晴町）日中・下校・最終便延長（増毛）、登校13時・下校19時（小平）、緊急下校時
- ・車両の大型化・増発を希望（8件）：登校・座席が足りない・木曜の下校（浜中町・増毛）・部活後、テスト期間中（小平）
- ・運行の定時制確保を希望（4件）：早発（増毛）
- ・学校近くへの停留所の設置を希望（2件）
- ・土曜日の定期券購入を希望（2件）
- ・車内の冷房を希望（2件）
- ・後乗り前降りシステムを希望
- ・着席後のバス発進を希望
- ・座席使用のマナー向上を希望
- ・快速便の立ち席の確保：（小平）
- ・木曜の7時間授業にあった運行を希望：（見晴町）
- ・停留所で待つ乗客をもっと確認することを希望
- ・運転手のマナー向上

○留萌市外の路線バスへの意見

- ・上平古丹別との乗継ぎの向上を希望（2件）：（苫前町）

4. バス等利用実態調査

4-1 調査の概要

(1) 目的

利用者に着目することで公共交通の利用状況の細部を具体的に把握するとともに、公共交通利用者の利用実態及び公共交通に関する意向を把握することを目的とします。

(2) 調査の概要

各調査の概要は、以下のとおりです

表 調査の概要

種別	調査の概要
市外線乗降調査	・市外線全便に対して、留萌市内のバス停留所において乗用車人数と降車人数をカウント（性別、世代別：調査員の見た目により判断）
市内線乗降調査	・市内線全便に対して、乗客一人ひとりの乗車停留所と降車停留所をカウント（性別、世代別：調査員の見た目により判断）
市内線ヒアリング調査	・市内線全便を対象とした乗降調査と併せ、乗客に直接ヒアリング ・ヒアリングの概要 ▶住まい ▶バスの利用状況（行き・帰りの利用、利用頻度、外出目的、公共・公益施設の利用） ▶バスの満足度（市内線合計、Aコース、Bコース、日東団地線） ▶個人属性（性別、年齢） ▶自由記述
JR留萌駅乗降調査	・留萌駅に発着する全ての便について、乗降客数を把握
JR留萌駅アンケート調査	・全便を対象とした乗降調査に併せ、アンケート調査を配布 ・アンケートの設問概要 ▶JR留萌本線の利用状況 ▶JRの利用状況（乗車した運行便、乗車駅、外出目的、留萌以外で行った町村、留萌市内で利用した公共・公益施設、留萌駅からの交通手段、留萌市以外で利用した公共・公益施設） ▶個人属性（年齢、性別、住まい） ▶自由記述
タクシー利用実態調査	・各輸送について乗車・降車時間、アクセスした公共施設、人数、料金を把握

第4章 バス等利用実態調査

(3) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

表 調査の方法

種別	調査の方法
市外線乗降調査	・ 調査対象の路線バスを追尾して、乗降客の状況をカウント及び撮影 ・ カウント結果を記入票に記載するが、乗客数が多い等の理由で記入できない場合は、撮影した動画を後日確認
市内線乗降調査	・ バスに調査員が乗り込み、一人ひとりの乗車停留場と降車停留所を概ねの年齢層ごとにカウント
市内線ヒアリング調査	・ バスに調査員が乗り込み、調査員1人が可能な範囲でヒアリング調査を実施
J R 留萌駅乗降調査	・ 改札口前にてマニュアルカウンターを用いてカウント調査を実施
J R 留萌駅アンケート調査	・ J R 留萌駅での乗降客を対象に、改札口前にてアンケート調査票を配布し、利用目的やアクセスする公共・公益施設人等を把握
タクシー利用実態調査	・ タクシー会社のご協力により、タクシー15台に対して1週間の輸送状況を調査票に記入

(4) 調査実施のスケジュール

調査実施スケジュールは、以下のとおりです。

表 調査実施スケジュール

種別	実施日
市外線乗降調査	令和3年9月9日(木)
市内線乗降調査	令和3年9月14日(火)
市内線ヒアリング調査	令和3年9月14日(火)
J R 留萌駅乗降調査	令和3年9月9日(木)
J R 留萌駅アンケート調査	令和3年9月9日(木)、9月14日(火)
タクシー利用実態調査	令和3年8月23日(月)～8月29日(日)

(5) 配布・回収数

配布・回収の状況は、以下のとおりです。

表 配布・回収数

種別	配布数	回収数(回収率)
市内線ヒアリング調査	180人	180人(100.0%)
J R 留萌駅アンケート調査	60人	24人(40.0%)

4-2 市外線乗降調査結果

(1) 市外線 留萌旭川線

1) 利用者数

往路の利用者数は「第3便」が8人で最も多く、「第9便」が7人、その他の便は2～4人でした。

復路の利用者数は「第9便」が9人で最も多く、続いて「第4便」が8人、「第1便」が7人となりました。

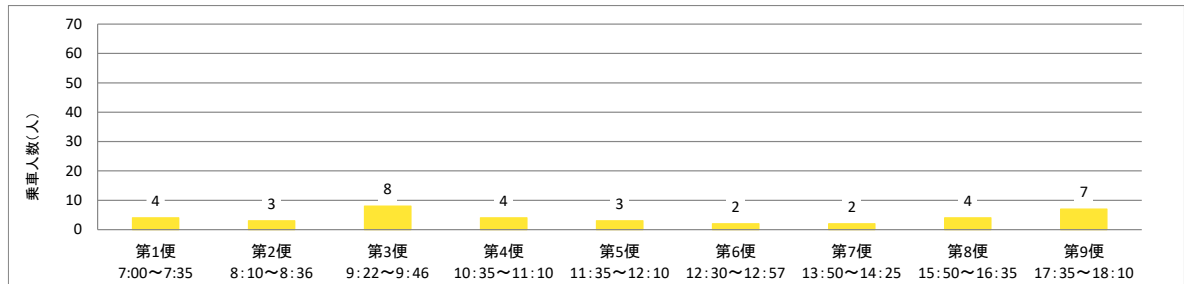


図 往路の利用者数

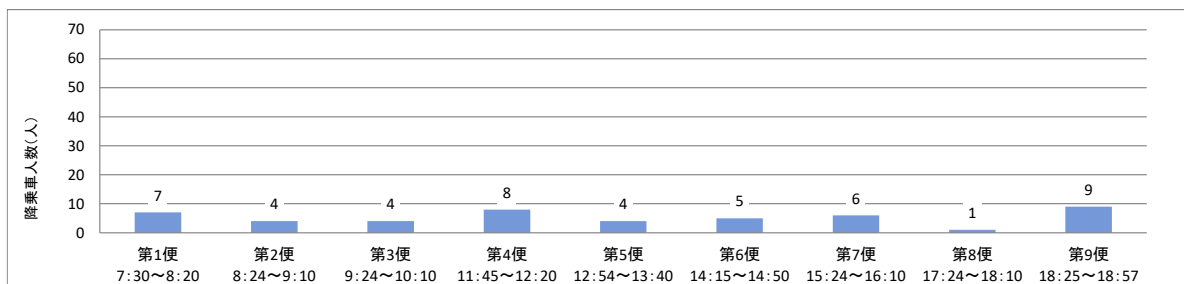


図 復路の利用者数

2) 年齢

乗客の年齢階層は「高校生」が第9便で61.3%と最も多くなりましたが、それ以外の時間帯では利用がなく、第1便から第8便は全て「大人」と「高齢者」のみの利用となりました。

第1便、第2便及び第6便から第8便は「大人」、第3便から第6便は「高齢者」が最も多く、いずれも半数程度の割合を占めており、時間帯としては9時30分から14時までは高齢者の利用が大半でした。

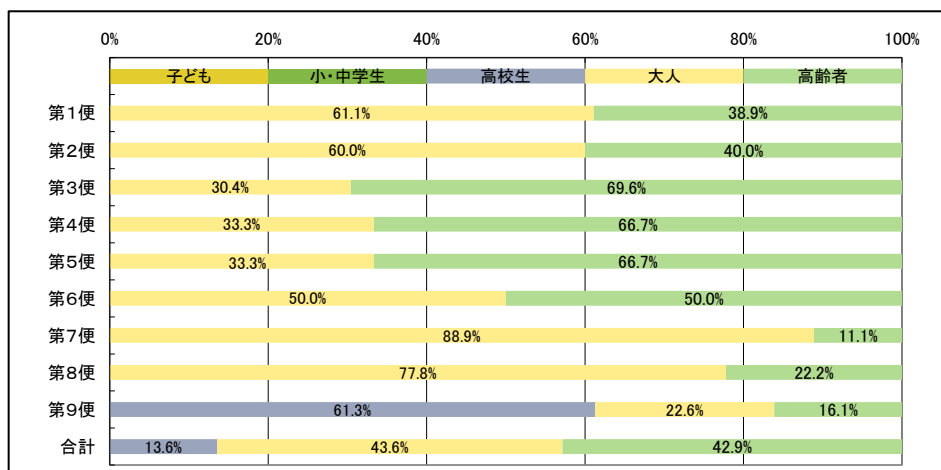


図 乗客の年齢階層

3) 各停留所の乗降人数と停留所間の人数

停留所の乗降人数は往路が「留萌十字街」と「留萌駅前」、復路では「留萌十字街」がともに13人で最も多く、続いて往路の「東橋」が11人、復路の「高砂町」が10人でした。

停留所間の人数は復路が「潮静団地前-東橋」で33人と最も多く、続いて「元川町-五十嵐町」が31人、また往路では「東橋-潮静団地前」が23人、続いて「潮静団地前-潮静小学校」が22人で多くなりました。

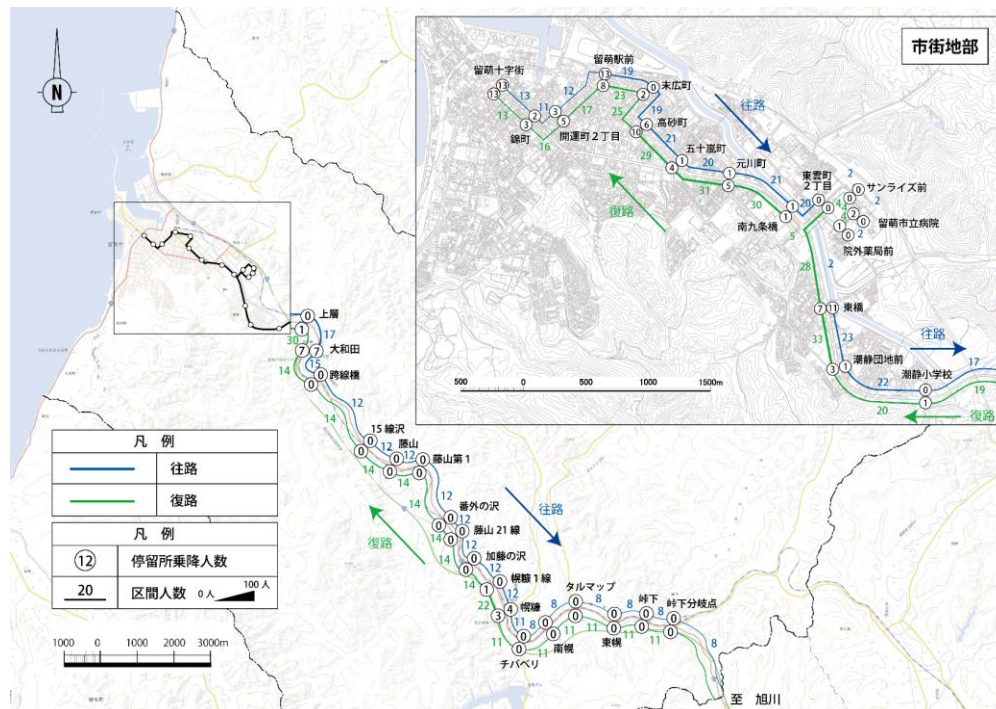


図 乗降調査図（広域）

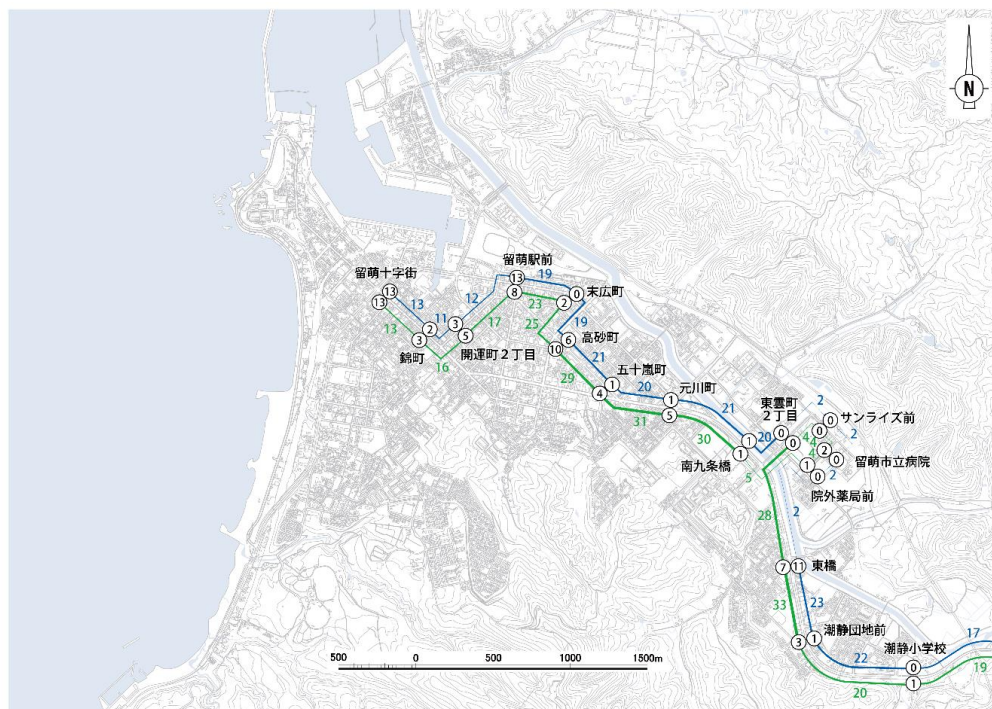


図 乗降調査図（市街地部）

(2) 市外線 留萌別荘線

1) 利用者数

往路の利用者数は「第7便」が34人で最も多く、続いて「第9便」が15人、「第2便」が14人となっており、帰宅や下校の時間帯が利用のピークとなりました。

復路の利用者数は「第1便」が61人で最も多く、続いて「第2便」が21人、「第3便」が16人となっており、出社や登校の時間帯が利用のピークで、以降は徐々に少なくなりました。

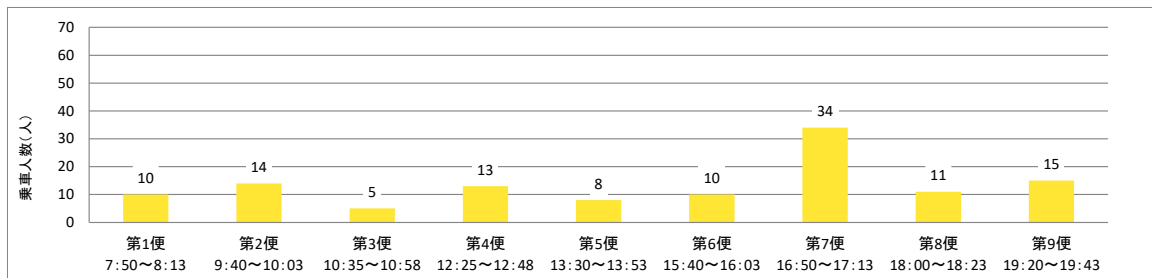


図 往路の利用者数

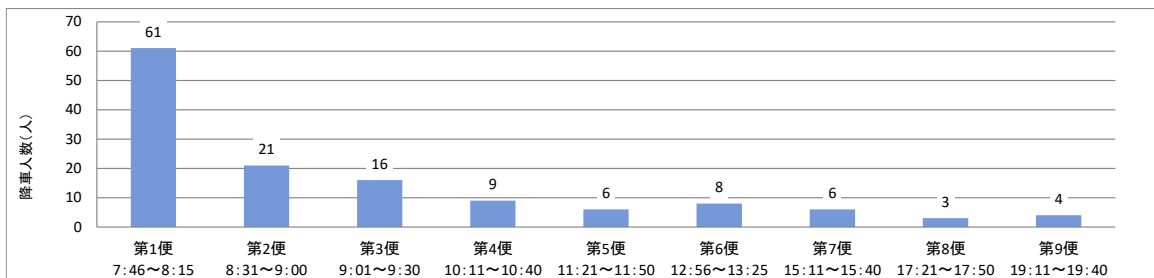


図 復路の利用者数

2) 年齢

乗客の年齢階層で「高校生」は第1便が58.4%、第7便は52.1%で最も多く、それ以外の時間帯ではほとんど利用がありませんでした。

第2便から第4便及び第6便、第8便は「大人」、第4便と第5便は「高齢者」が最も多く、いずれも半数程度の割合を占めており、時間帯としては9時から16時までは大人と高齢者の利用が大半でした。

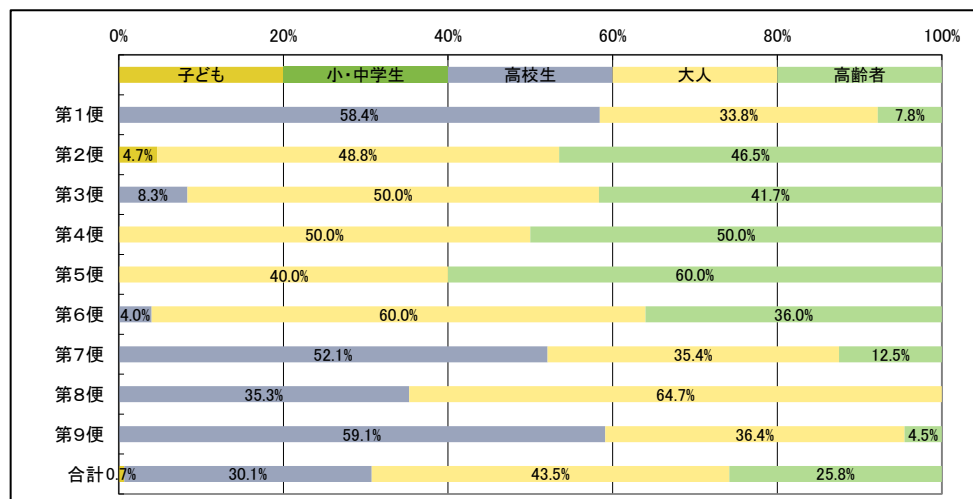


図 乗客の年齢階層

3) 各停留所の乗降人数と停留所間の人数

停留所の乗降人数について往路では「元川町」が37人で最も多く、続いて「開運町2丁目」が22人、また復路では「五十嵐町」が57人で最も多く、続いて「留萌駅前」と「留萌市立病院」が19人となりました。

停留所間の人数について往路では「留萌十字街-幸町3丁目」が108人、復路では「寿町1丁目-幸町3丁目」と「幸町3丁目-留萌十字街」が117人で最も多く、留萌駅前から郊外部にかけてはどの区間も100人前後の乗車が確認できました。

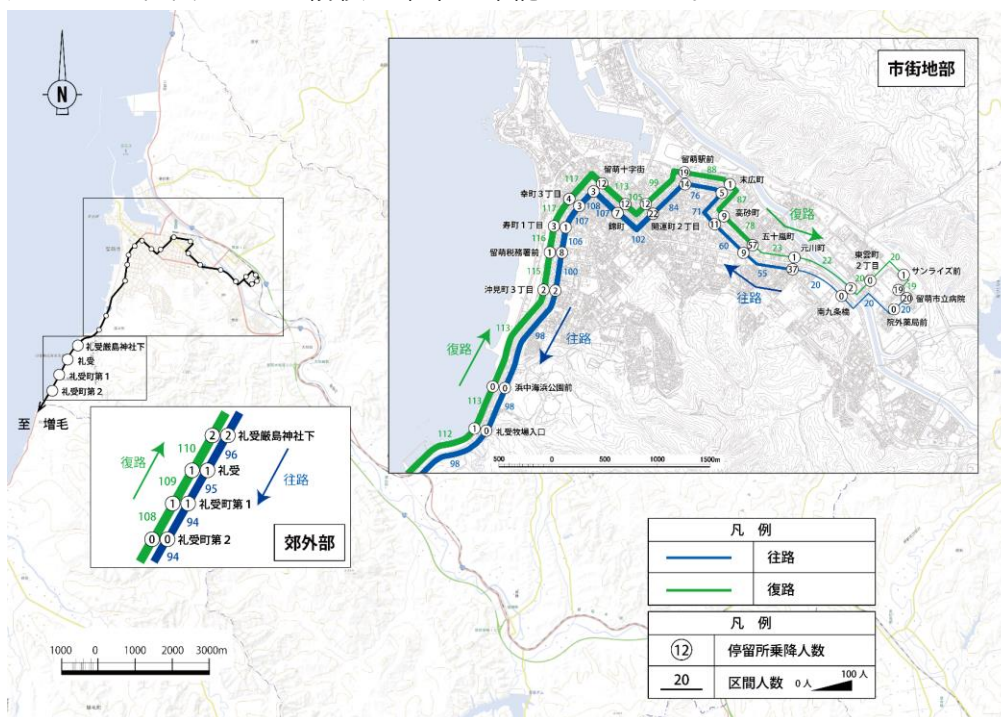


図 乗降調査図（広域）

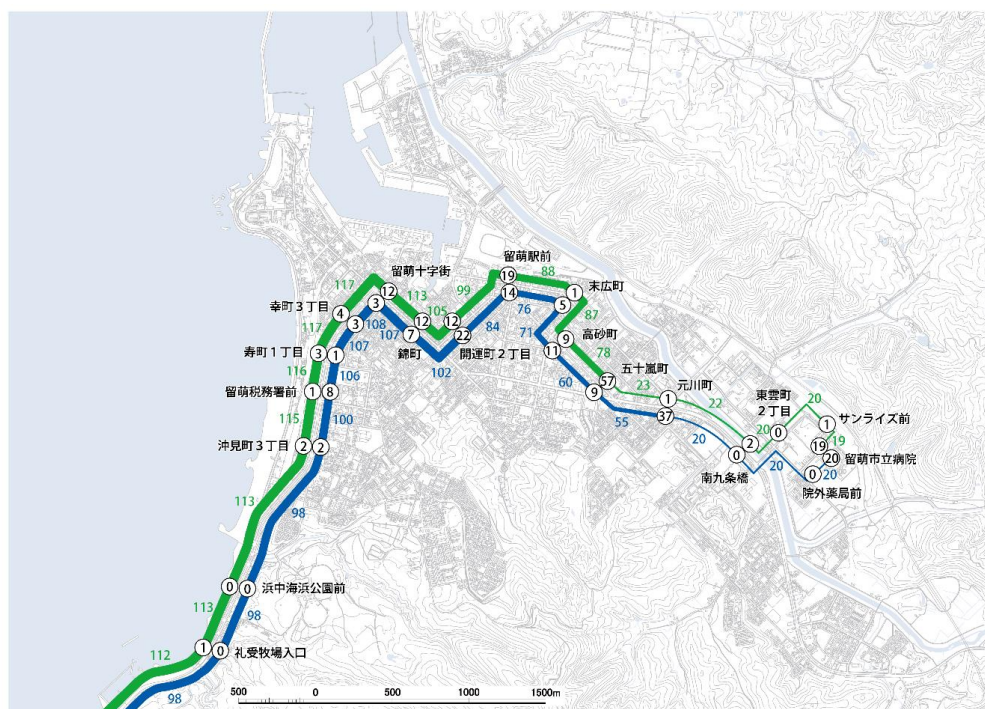


図 乗降調査図（市街地部）

(3) 市外線 幌延留萌線

1) 利用者数

往路の利用者数は「第9便」が40人で最も多く、続いて「第5便」が23人、「第6便」が14人となっており、帰宅や下校の時間帯が利用のピークとなりました。

復路の利用者数は「第1便」が66人で最も多く、続いて「第2便」が21人、「第4便」と「第5便」が12人となっており、朝の出勤や登校の時間帯が利用のピークで、以降は徐々に少なくなっています。

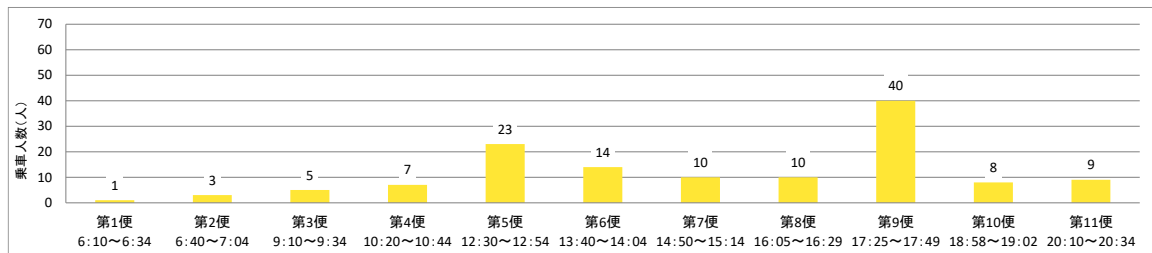


図 往路の利用者数

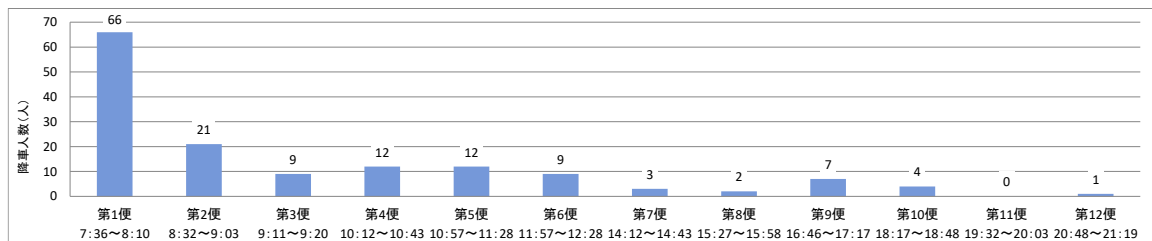


図 復路の利用者数

2) 年齢

乗客の年齢階層で「高校生」は第1便が64.5%で最も多く、第8便も31.3%の利用がありましたが、それ以外の時間帯ではほとんど利用がありませんでした。

第2便から第6便は「高齢者」、第7便から第9便は「大人」が最も多く、いずれも半数以上の割合を占めており、時間帯としては9時から14時までは高齢者、14時から21時までは大人の利用が大半でした。

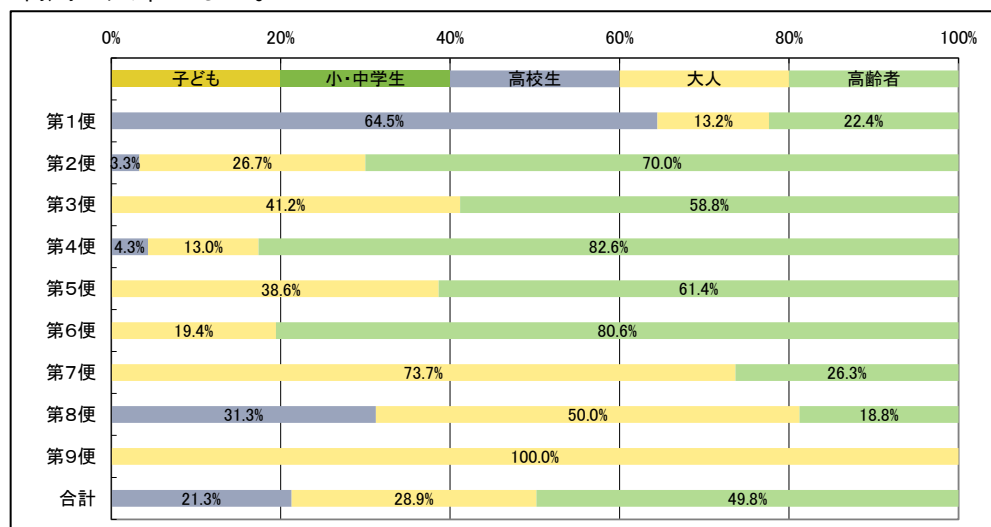


図 乗客の年齢階層

3) 各停留所の乗降人数と停留所間の人数

停留所の乗降人数は往路が「元川町」で37人と最も多く、続いて「開運町2丁目」が21人、また復路では「五十嵐町」が61人で最も多く、続いて「留萌十字街」が20人となりました。

停留所間の人数は往路が「留萌十字街-船場公園前」と「船場公園前-元町4丁目」で119人、また復路では「元町4丁目-船場公園」が136人で最も多く、留萌駅前から郊外部にかけてはどの区間も100人前後の乗車が確認できました。

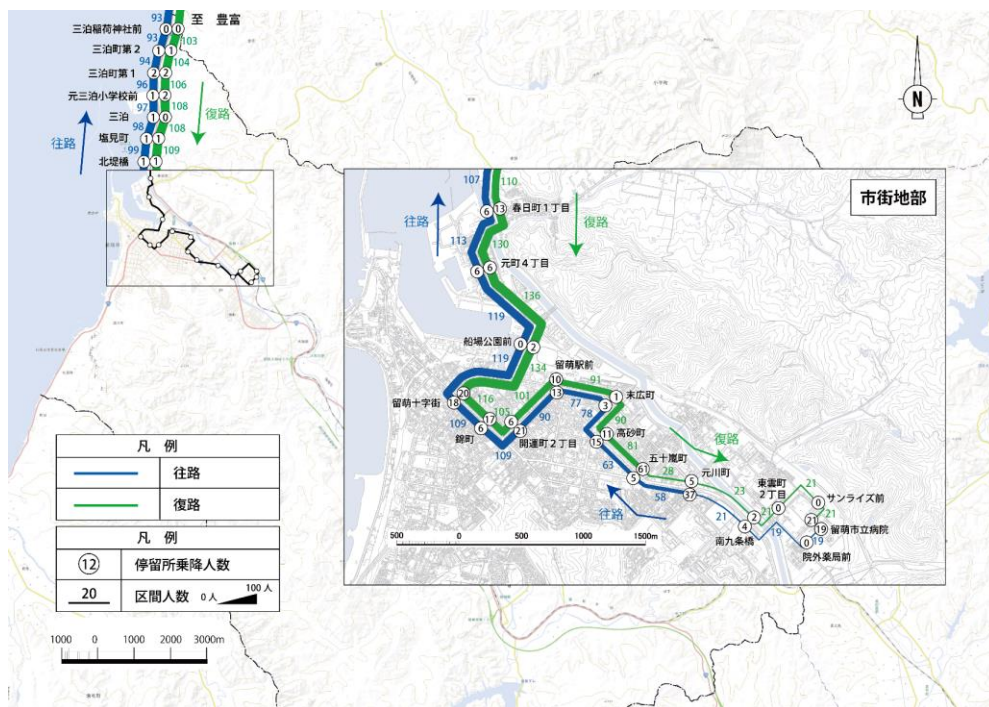


図 乗降調査図（広域）

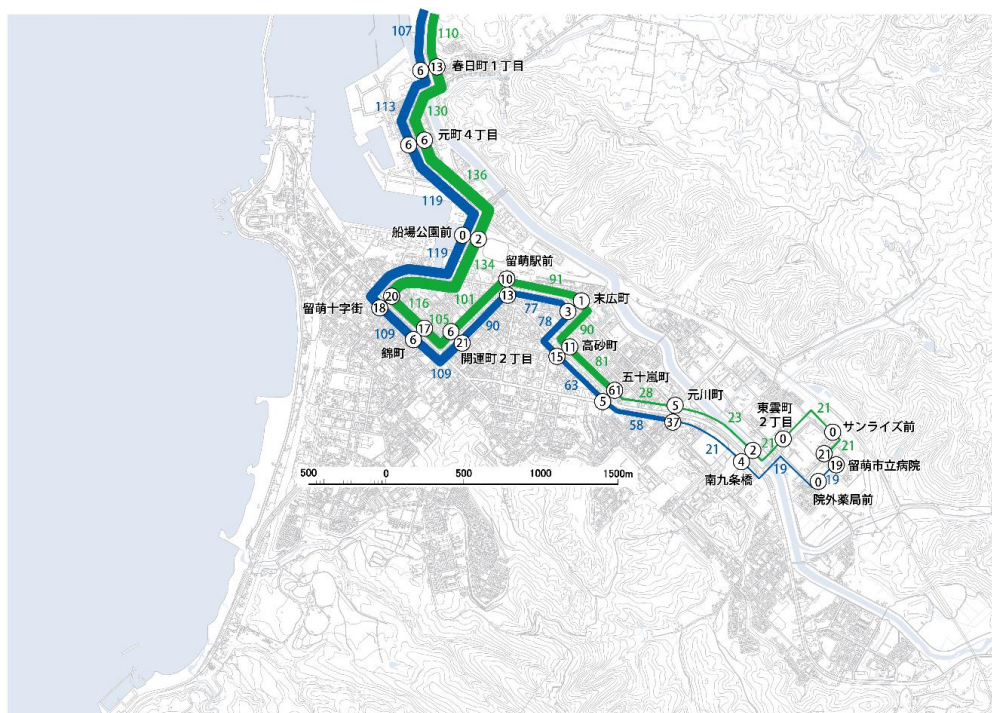


図 乗降調査図（市街地部）

4-3 市内線乗降調査結果

(1) 市内線 Aコース

1) 利用者数

上りの利用者数は「第4便」が24人で最も多く、続いて「第3便」が19人、「第5便」が17人となっており、8時から11時30分までの間が利用のピークとなりました。

下りの利用者数は「第5便」が21人で最も多く、その他の便は10人程度の利用となっており、11時30分から12時30分に利用が集中しました。

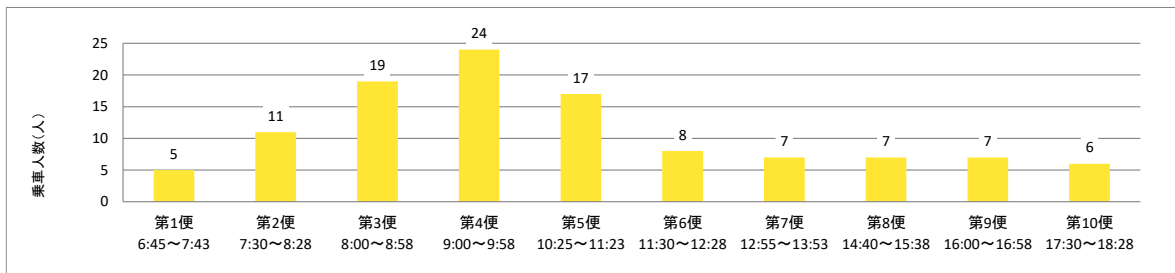


図 上りの利用者数

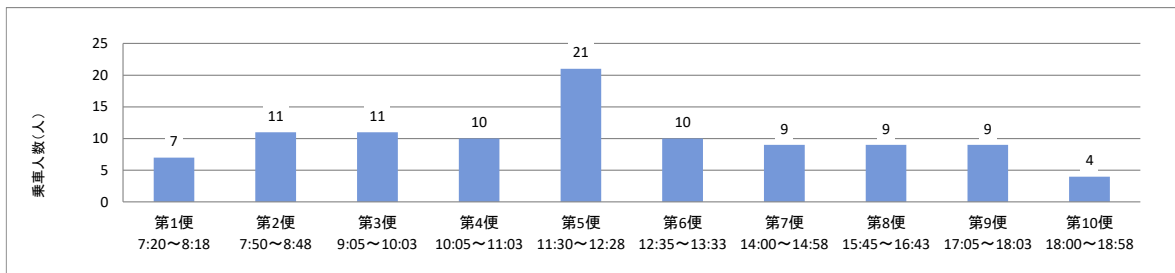


図 下りの利用者数

第4章 バス等利用実態調査

2) 年齢

上り年齢階層は「高校生」は第2便が64%、「大人」は第3便が68%、第10便が67%、「高齢者」は第5便が71%、第7便が57%と多くなりました。

下りの年齢階層は全ての便で大人と高齢者の利用が大半を占めており、「大人」は第2便と第10便が100%、第1便が86%、「高齢者」は第7便が78%、第6便が70%と多くなりました。

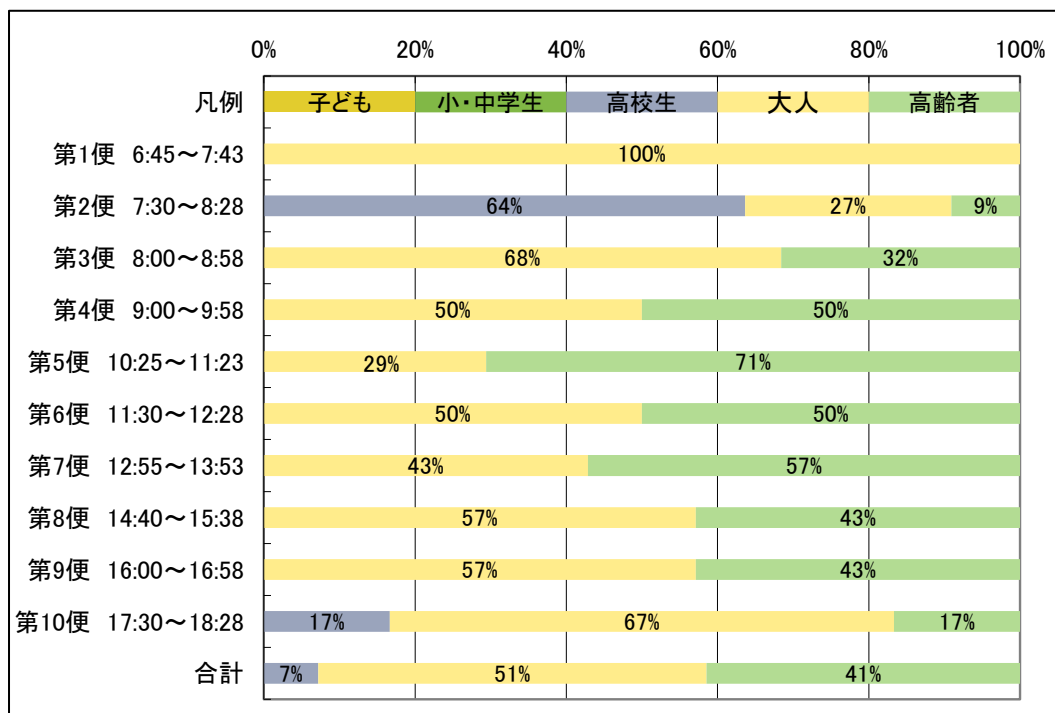


図 乗客の年齢階層（上り）

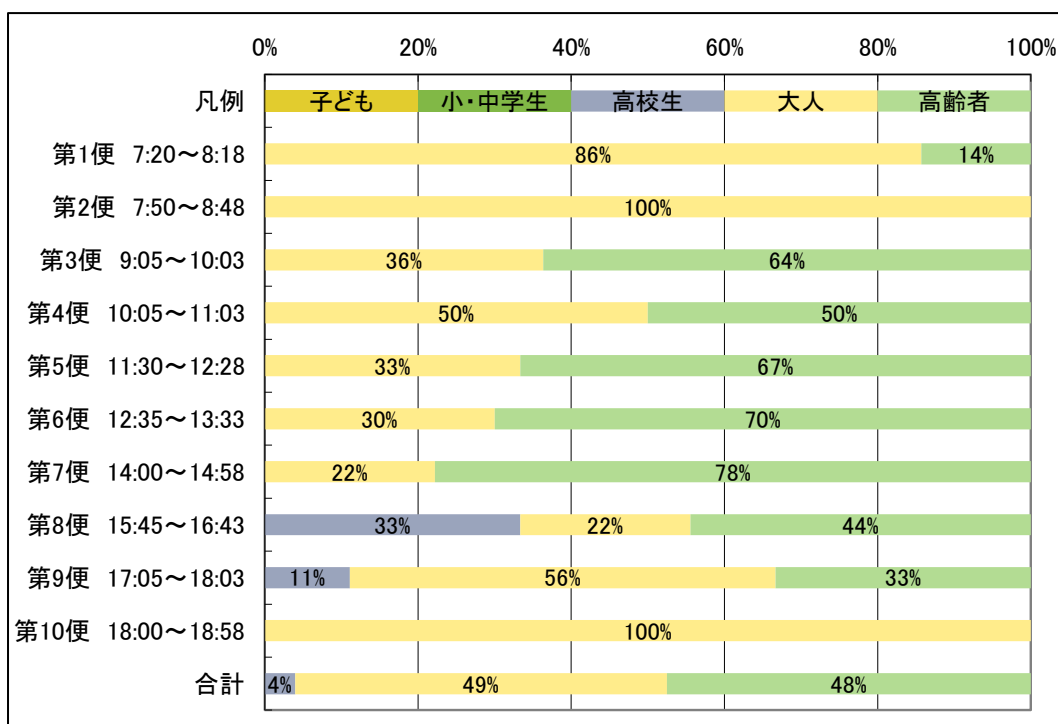


図 乗客の年齢階層（下り）

3) 各停留所の乗降人数と区間人数

停留所乗降人数として往路では「留萌市立病院」が19人で最も多く、続いて「錦町」と「コープさっぽろもい店前」が15人、また復路では「開運町2丁目」が22人で最も多く、続いて「コープさっぽろもい店前」が20人となりました。

区間人数として往路では「留萌信金中央支店前-錦町」が70人、復路では「開運町2丁目-錦町」が64人で最も多く、留萌高校から沖見町あたりにかけてはどの区間も50人前後の乗車が確認できました。

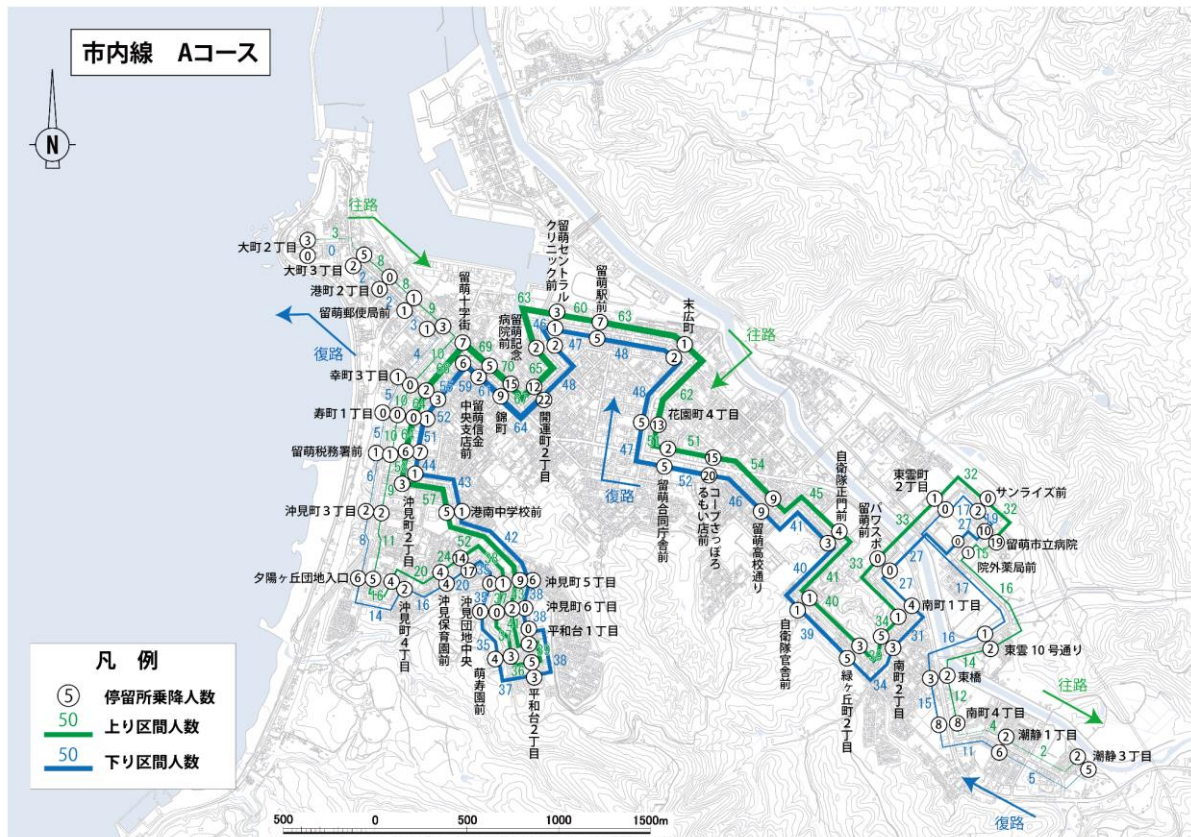


図 乗降調査図（区間人数及び停留所乗降人数）

4) 停留所間の移動人数

停留所間の移動人数は「開運町2丁目」と「沖見団地中央」間の移動が9人と最も多く、続いて「錦町」と「留萌市立病院」間の移動が6人となりました。

「花園町4丁目」と「沖見団地中央」間、「留萌合同庁舎前」と「潮静1丁目」間が、それぞれ5人となっており、それ以外は5人未満の移動でした。

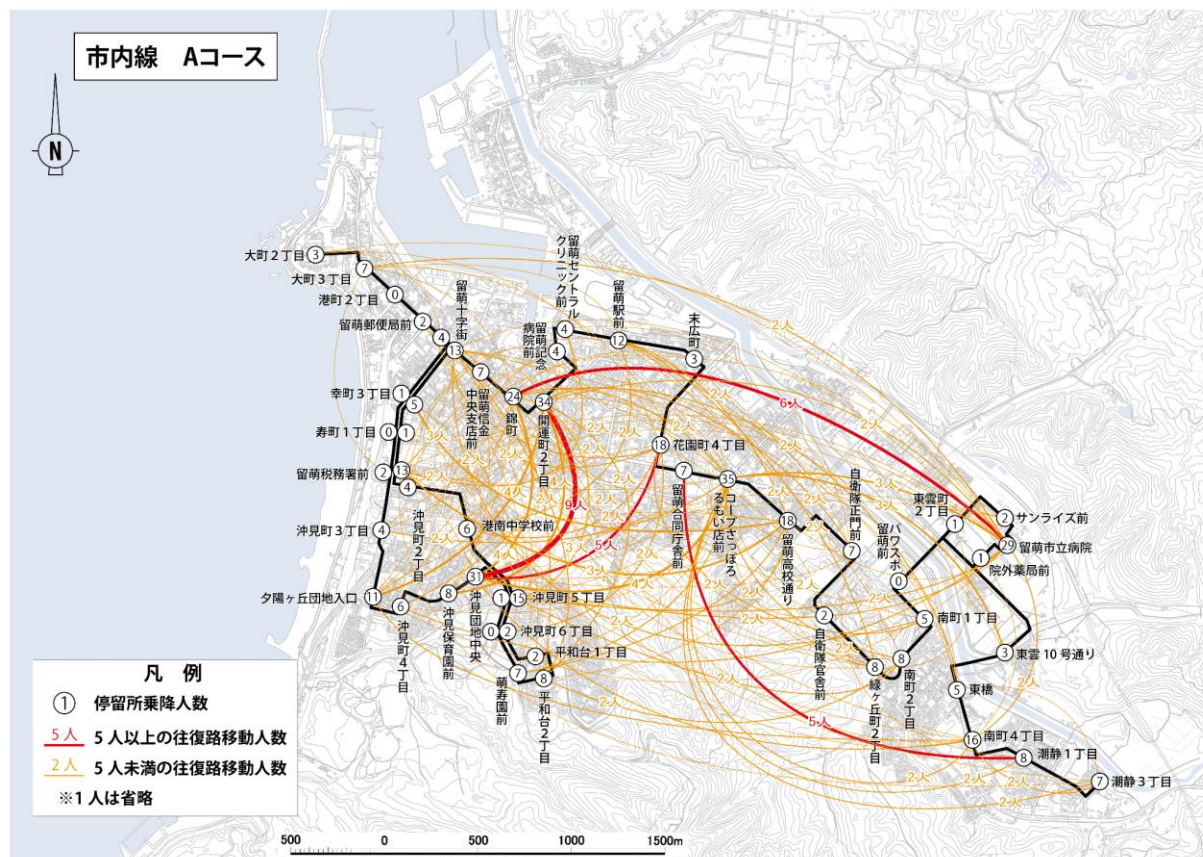


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

(2) 市内線 Bコース

1) 利用者数

上りの利用者数は「第2便」が7人で最も多く、続いて「第1便」が5人、「第4便」が3人となっており、第5便は利用がありませんでした。

下りの利用者数は「第3便」が8人で最も多く、続いて「第5便」が7人、「第1便」が5人となっており、特定の時間帯に利用が集中することはありませんでした。

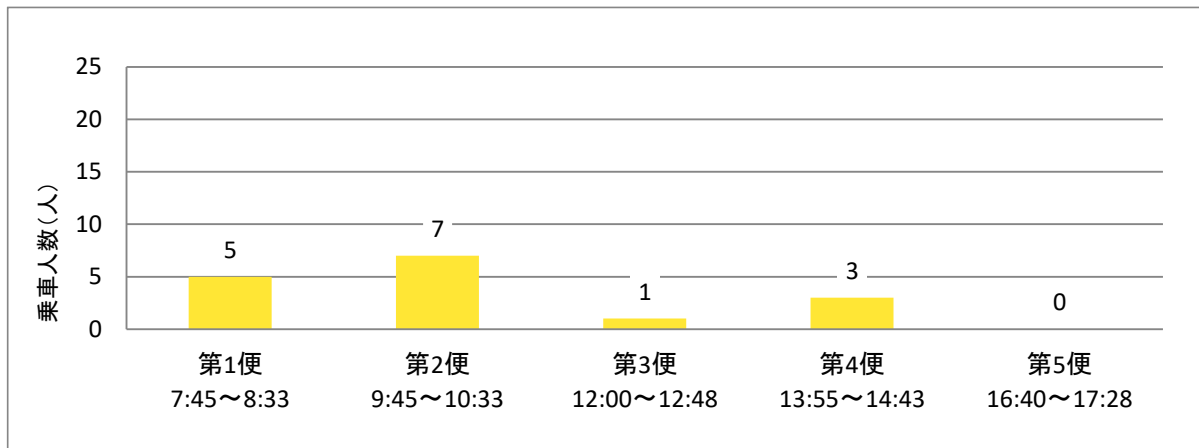


図 上りの利用者数

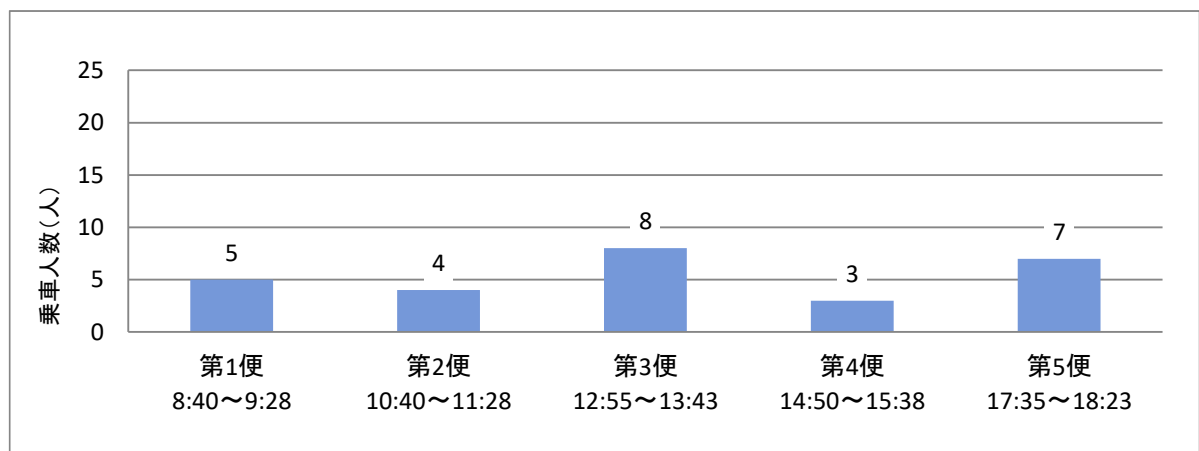


図 下りの利用者数

第4章 バス等利用実態調査

2) 年齢

上りの年齢階層として「大人」は第3便と第4便が100%、第1便が60%、「高齢者」は第2便が71%と多くっており、学生の利用は見られませんでした。

下りの年齢階層は「大人」は第4便が100%、第5便が86%、第3便が63%、「高齢者」は第1便が60%と多くっており、学生の利用は見られませんでした。

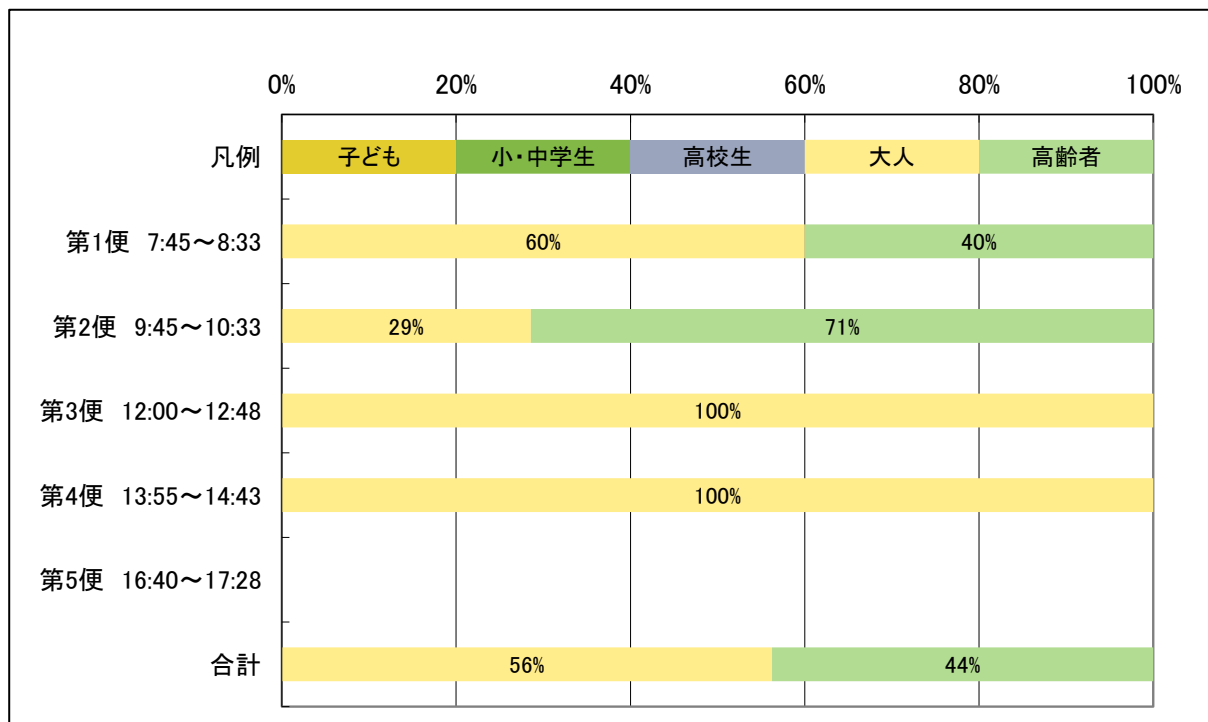


図 乗客の年齢階層（上り）

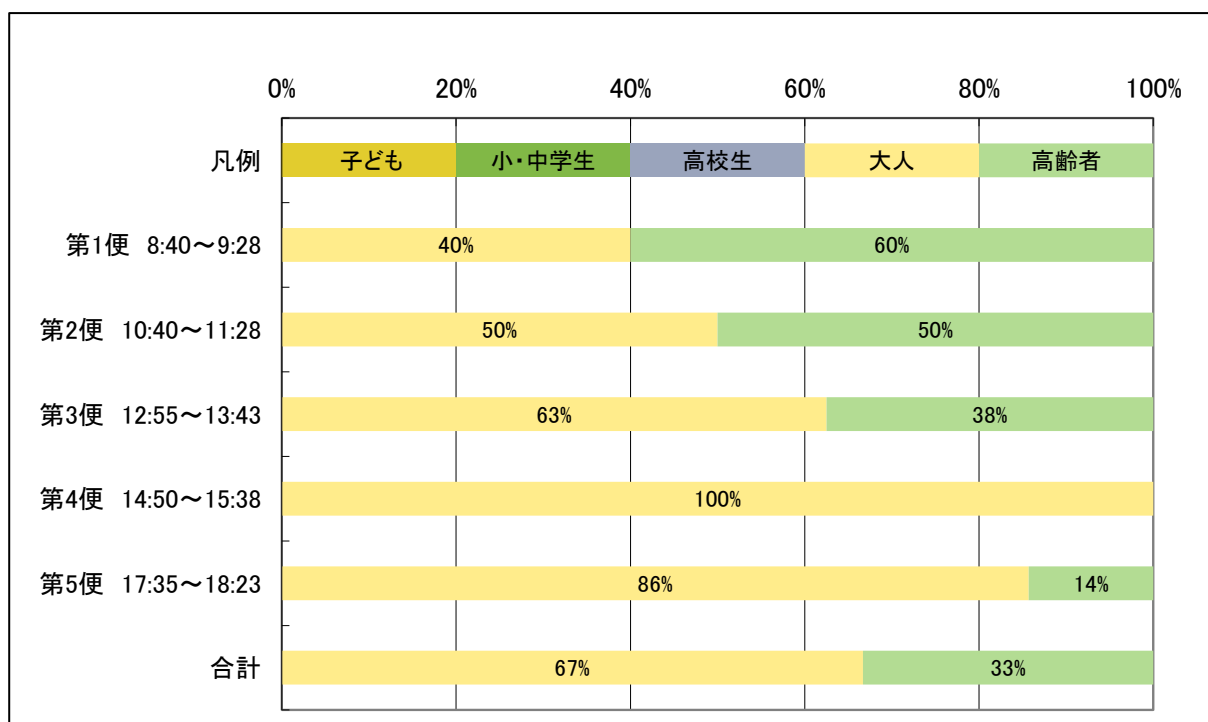


図 乗客の年齢階層（下り）

3) 各停留所の乗降人数と区間人数

停留所の乗降人数として復路では「留萌市立病院」の6人が最多で、乗降人数が0人の停留所も複数存在しており、全体的に利用が少ない状況でした。

区間人数として往路では11人、復路では16人で複数区間存在しており、全体的には10人前後の利用が大半となりました。

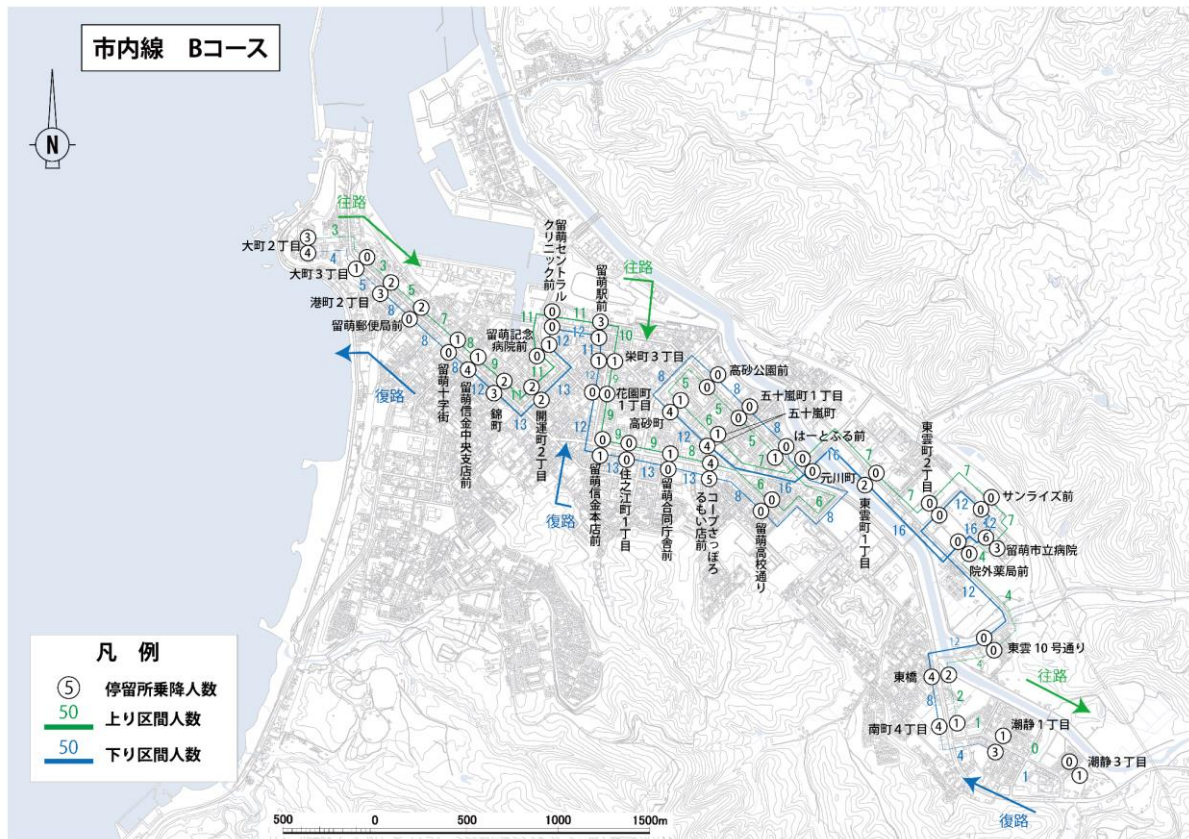


図 乗降調査図（区間人数及び停留所乗降人数）

4) 停留所間の移動人数

停留所間の移動人数は「高砂町」と「留萌市立病院」間の移動が3人と最も多く、続いて「大町2丁目」と「留萌駅前」間など7つの区間が2人となりました。

移動人数が2人の区間では停留所が「コープさっぽろもい店前」と「五十嵐町」で乗降している利用者がそれぞれ2組いることが確認できました。

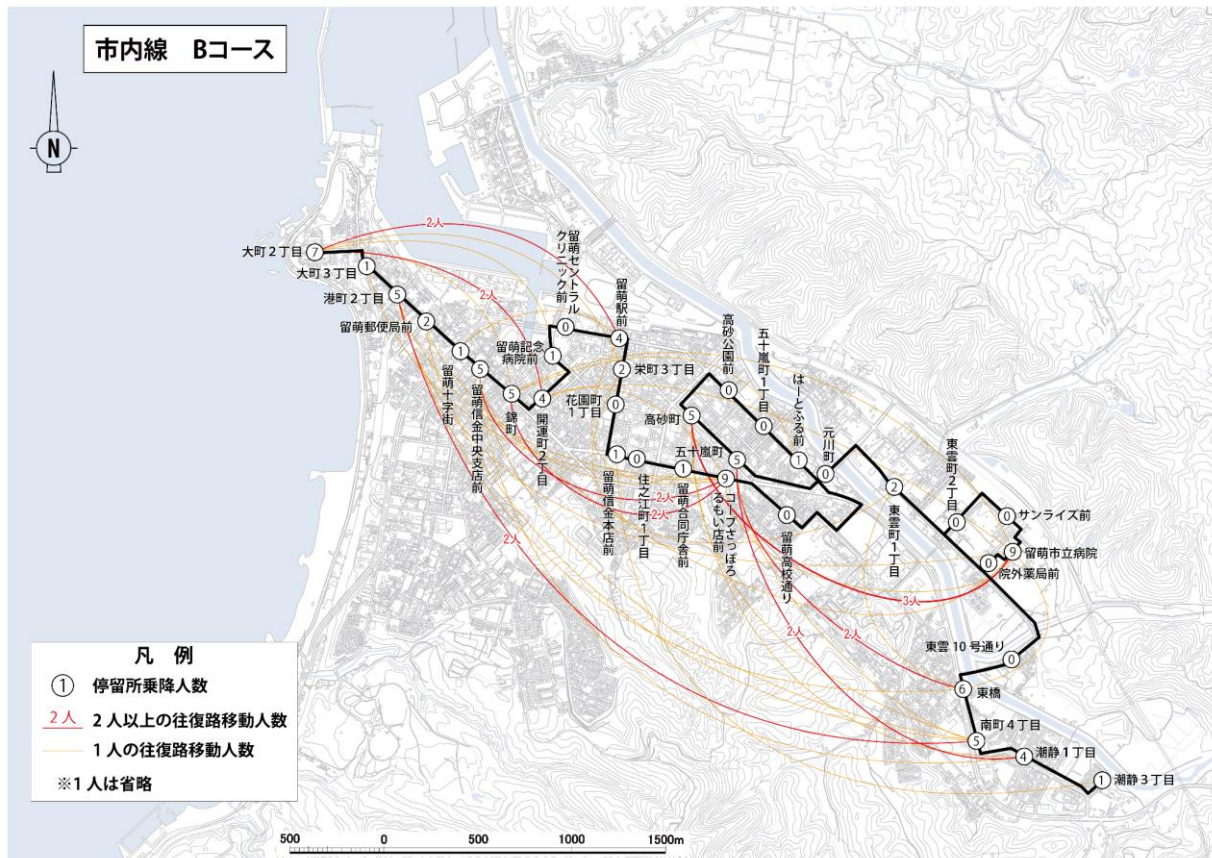


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

(3) 市内線 日東団地線

1) 利用者数

上りの利用者数は「第1便」が5人、「第2便」が7人となっており、両方の便で同程度の利用が確認できました。

下りの利用者数は「第1便」が10人、「第2便」が3人となっており、第1便の利用が多くなりました。

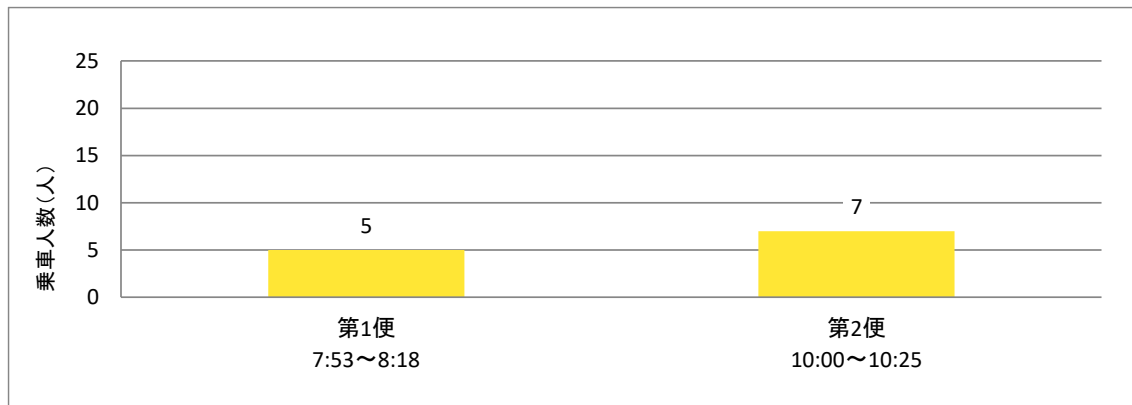


図 上りの利用者数

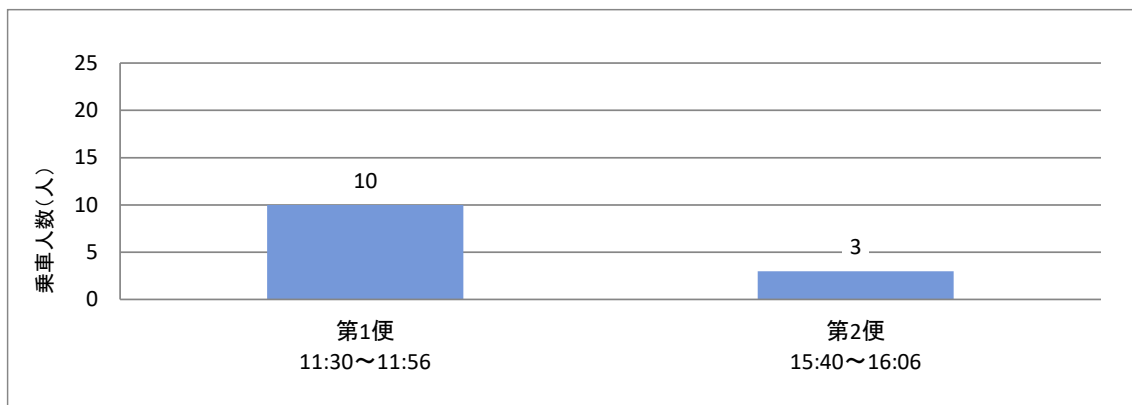


図 下りの利用者数

第4章 バス等利用実態調査

2) 年齢

上りの年齢階層として第1便は「大人」と「高齢者」がそれぞれ40%、第2便は「高齢者」が100%と多く、「高校生」は第1便で20%の利用がありました。

下りの年齢階層として「大人」は第2便が67%、「高齢者」は第1便が90%と多く、「小・中学生」と「高校生」の利用は見られませんでした。

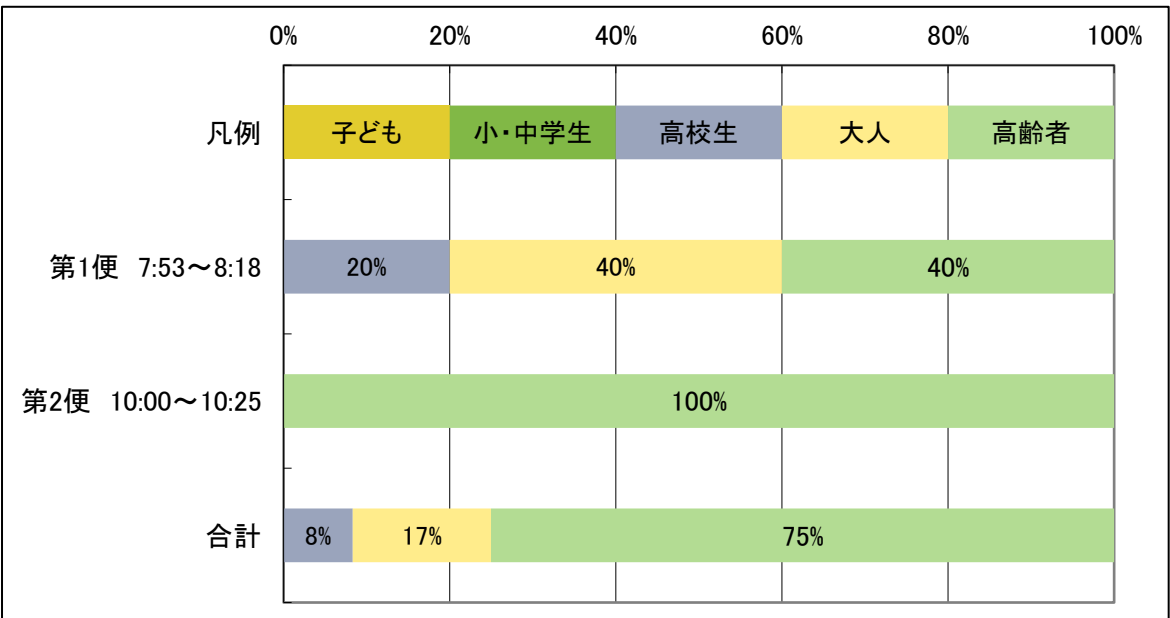


図 乗客の年齢階層（上り）

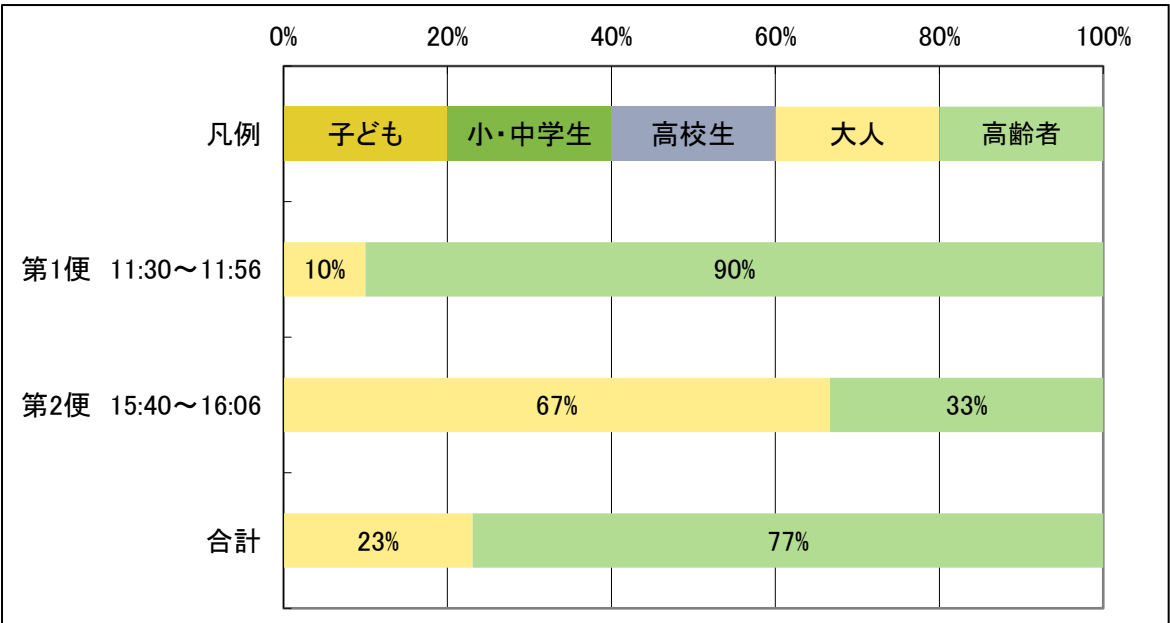


図 乗客の年齢階層（下り）

3) 各停留所の乗降人数と区間人数

停留所の乗降人数は、復路の「留萌市立病院」と「見晴町6丁目」の5人が最多で、乗降人数が0人の停留所も複数存在しており、全体的に利用が少ない状況でした。

区間人数として最も多いのは往路では11人、復路では11人で複数区間存在しており、全体的には10人前後の利用が大半となりました。

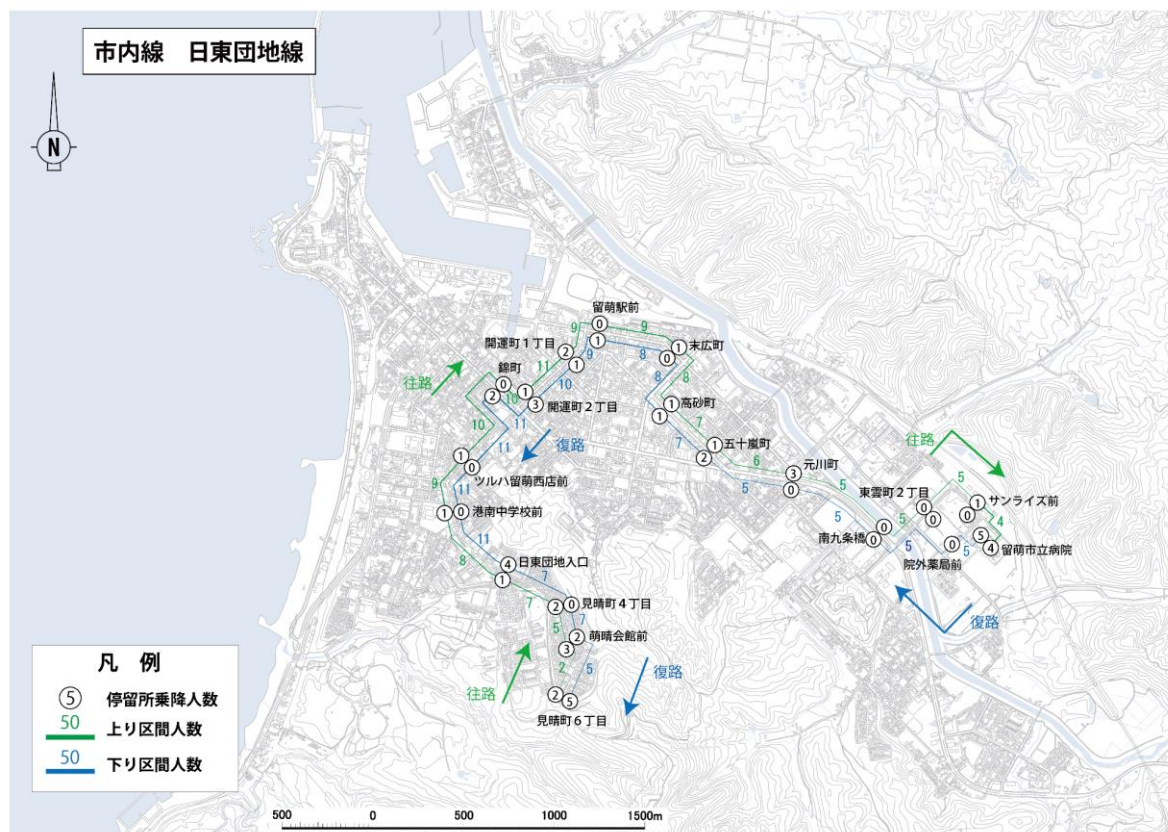


図 乗降調査図（区間人数及び停留所乗降人数）

4) 停留所間の移動人数

停留所間の移動人数は、「日東団地入口」と「留萌市立病院」間の移動が3人と最も多く、続いて「見晴町6丁目」と「五十嵐町」間など3つの区間が2人となりました。

移動人数が2人の区間では、「開運町2丁目」で乗降している利用者が2組、「留萌市立病院」は移動人数が3人と2人の利用者がそれぞれ1組いることが確認できました。

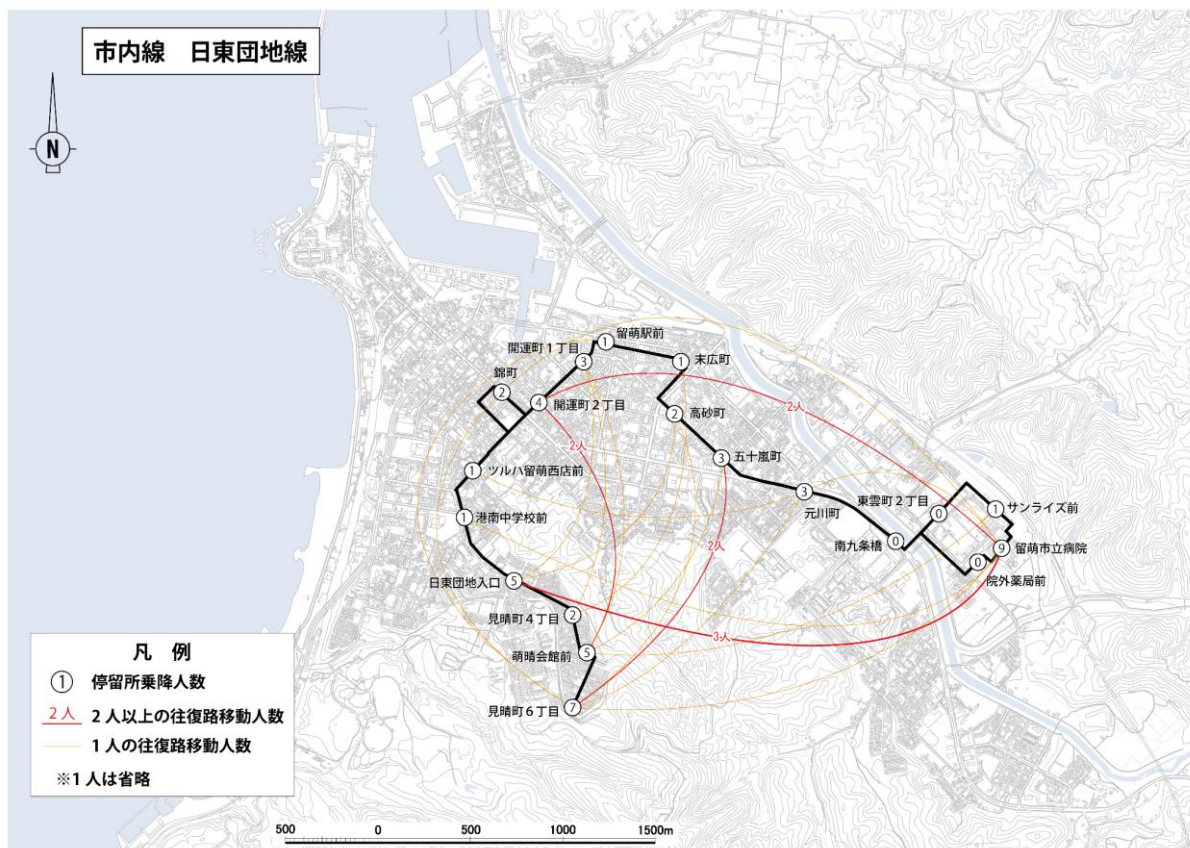


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

4-4 市内線ヒアリング調査結果

(1) 住まい

回答者の住まいで最も多かったのはAコースが「7.沖見町」で41人、Bコースでは「1.大町」で5人、日東団地線では「11.見晴町」で9人でした。

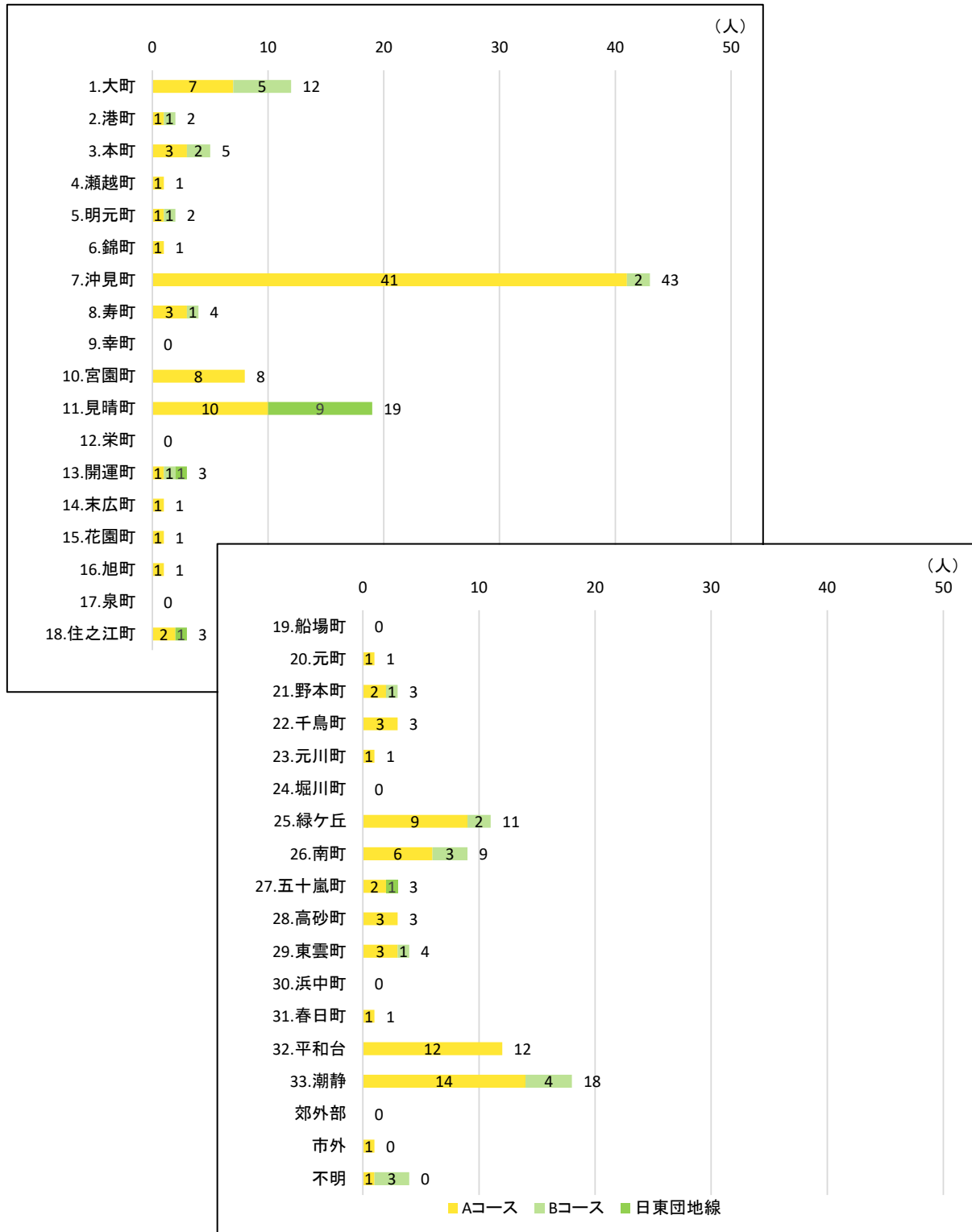


図 回答者の住まい

(2) バスの利用状況

1) 行き・帰りの利用

バスの行き・帰りの利用状況は行き・帰りともに利用している回答者が「Aコース」で81.6%、「Bコース」で74.1%となり、多くの利用が確認できました。

「日東団地線」は行き・帰りともに利用が58.3%と他の2コースよりも少なく、行きのみ利用が16.7%、帰りのみ利用が25.0%となりました。

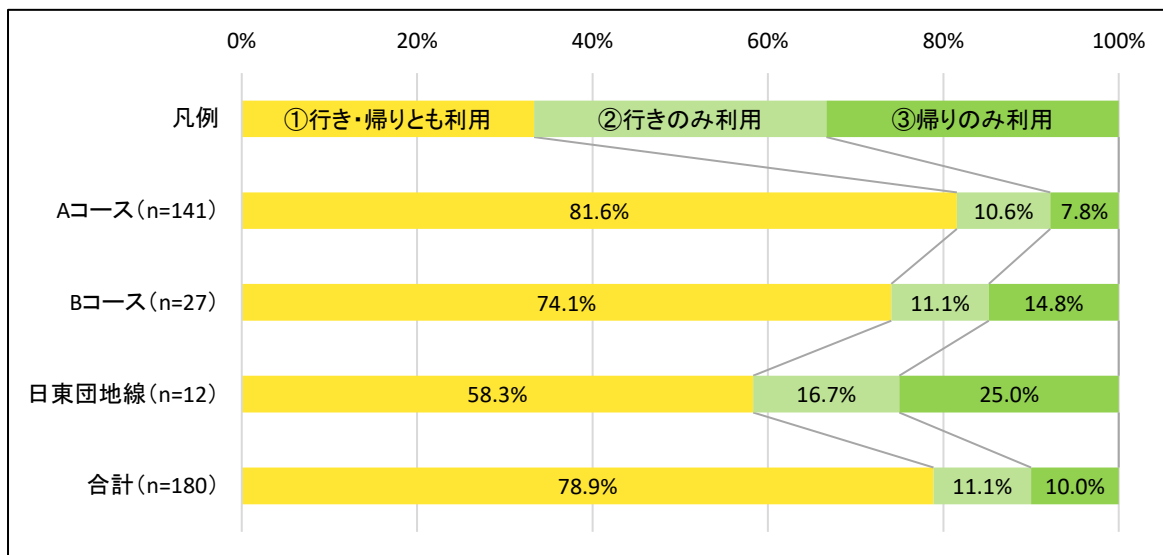


図 バスの行き・帰りの利用状況

2) 利用頻度

バスの利用頻度について「Aコース」は週に4、5日が29.1%、「Bコース」は週に2、3日が40.7%、「日東団地線」は週に1日が33.3%で最も多くなりました。

各路線の利用頻度としてはAコースが最も利用頻度が多く、Bコースと日東団地線はAコースに比べると利用頻度が少ないことが示されました。

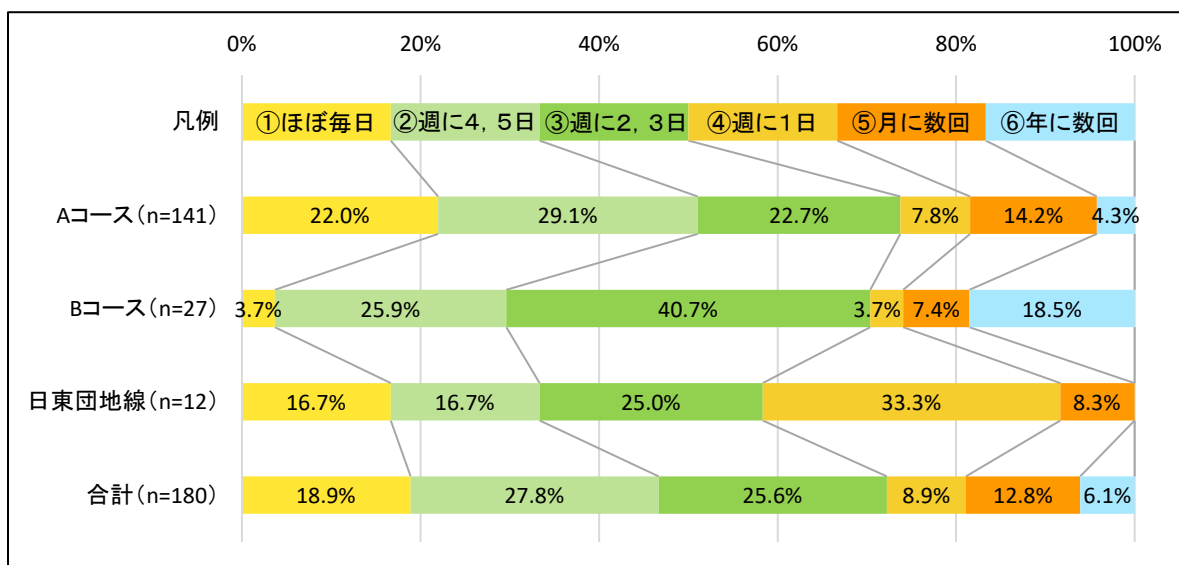


図 バスの利用頻度

(3) 本日の外出目的

本日の外出目的についてAコースは「①通勤」が51件、Bコースは「③通院・治療」が12件、日東団地線は「③通院・治療」が6件で最も多くなりました。

全路線の利用の共通点としては、「①通勤」、「③通院・治療」、「④買物・飲食」の3つが上位となっており、Bコースと日東団地線については、「②通学」の利用が全くありませんでした。

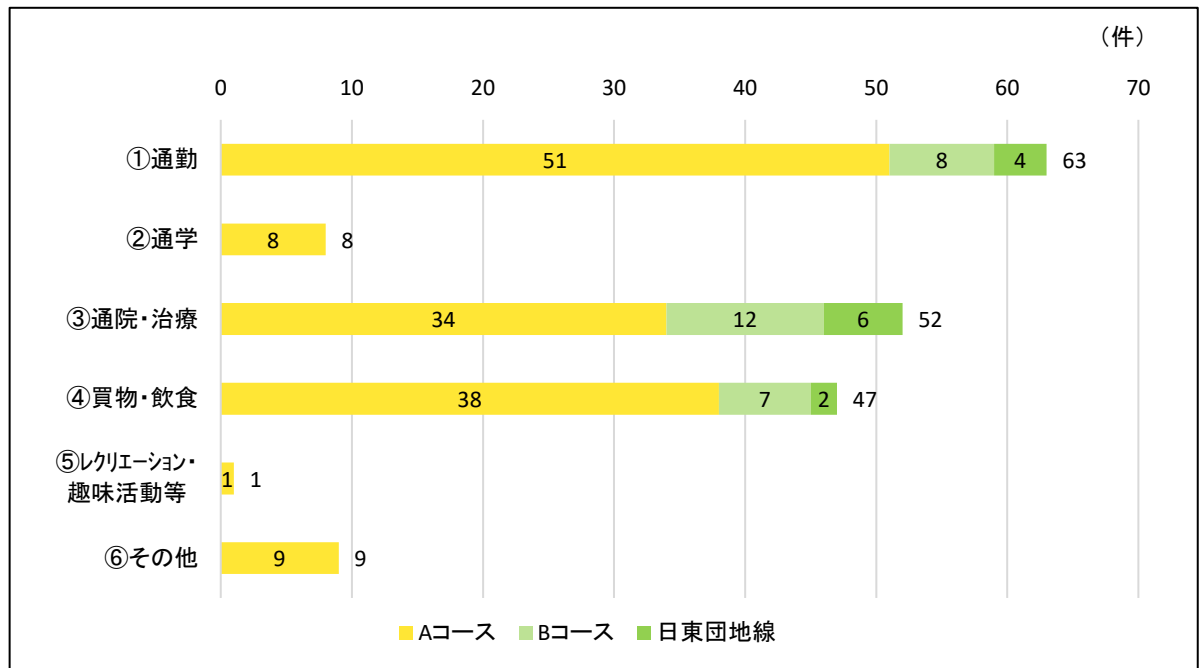


図 本日の外出目的

(4) 本日、行かれる(行かれた)公共・公益施設(全ての施設番号を記載)

ヒアリング当日に回答者が行った公共・公益施設では、全路線ともに「①留萌市立病院」が最も多く、Aコースでは26件、Bコースと日東団地線では6件となりました。

留萌市立病院以外の利用では、Aコースは、「③⑩中央スーパー本店」が16件、「③②コープさっぽろ留萌店」が14件と、商業施設の利用が多く見られました。

Bコースも「③②コープさっぽろ留萌店」が4件、「③③マックスバリュ留萌店」が2件と、商業施設の利用が多く見られました。

日東団地線は「⑤⑮たけうち内科循環器内科」が2件、「④④わたべ整形外科医院」が1件と、医療施設の利用が多く見られました。

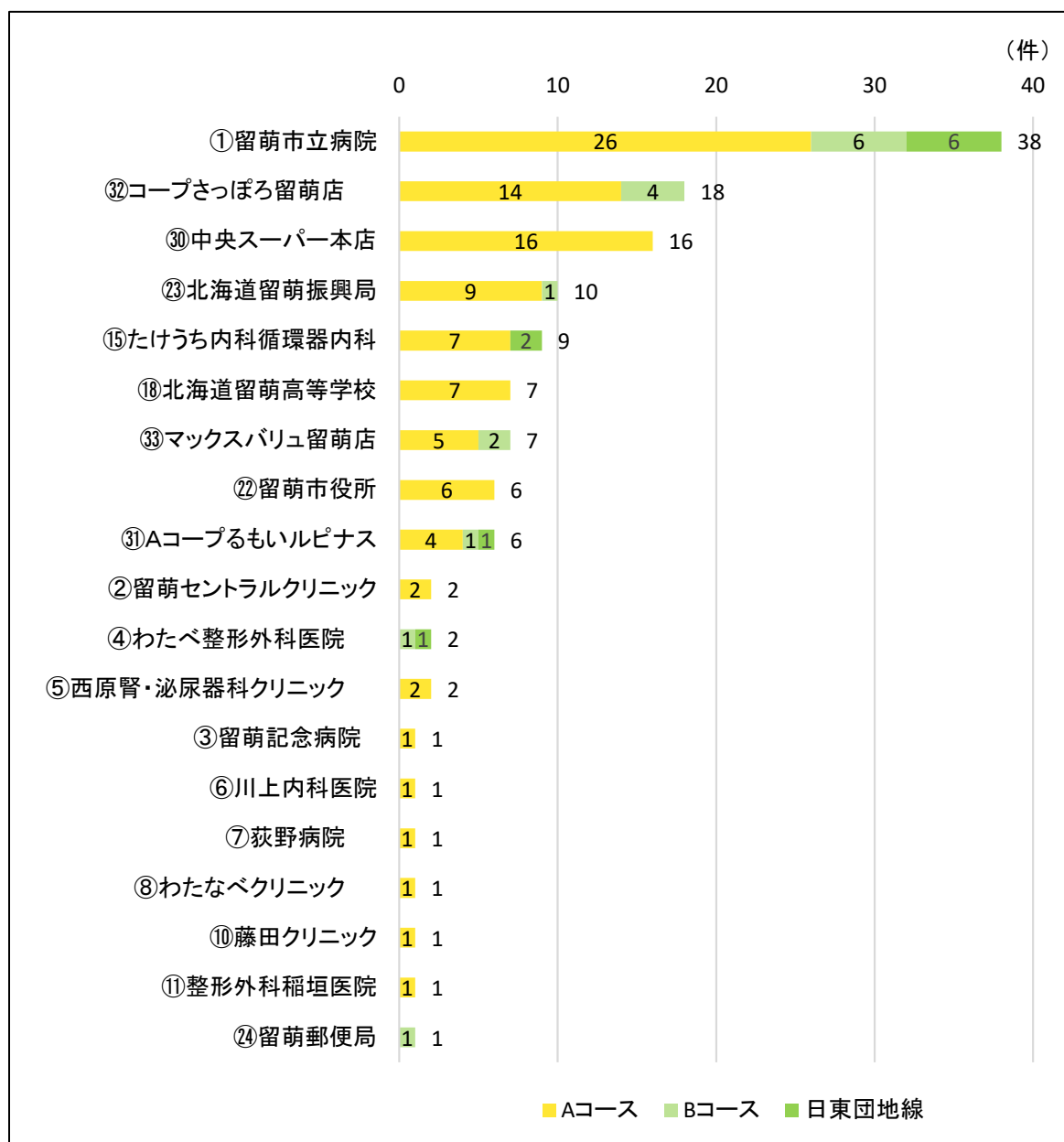


図 ヒアリング当日に行った公共・公益施設

(5) バスの満足度

1) 市内線 (Aコース・Bコース・日東団地線) 合計

市内線全路線のバスの満足度では「4) 自宅から停留所までの距離」は満足が34.4%、やや満足が20.6%と8項目のなかで最も多く、「5) 目的施設と停留所までの距離」も満足が29.4%、やや満足が21.1%と多くなりました。

不満に関して「2) 運行便数」は不満が16.7%、やや不満が36.7%と8項目のなかで最も多く、「6) 停留所の待合い環境」と「8) バスルートの分かりやすさ」は不満とやや不満の合計が25%程度となりました。

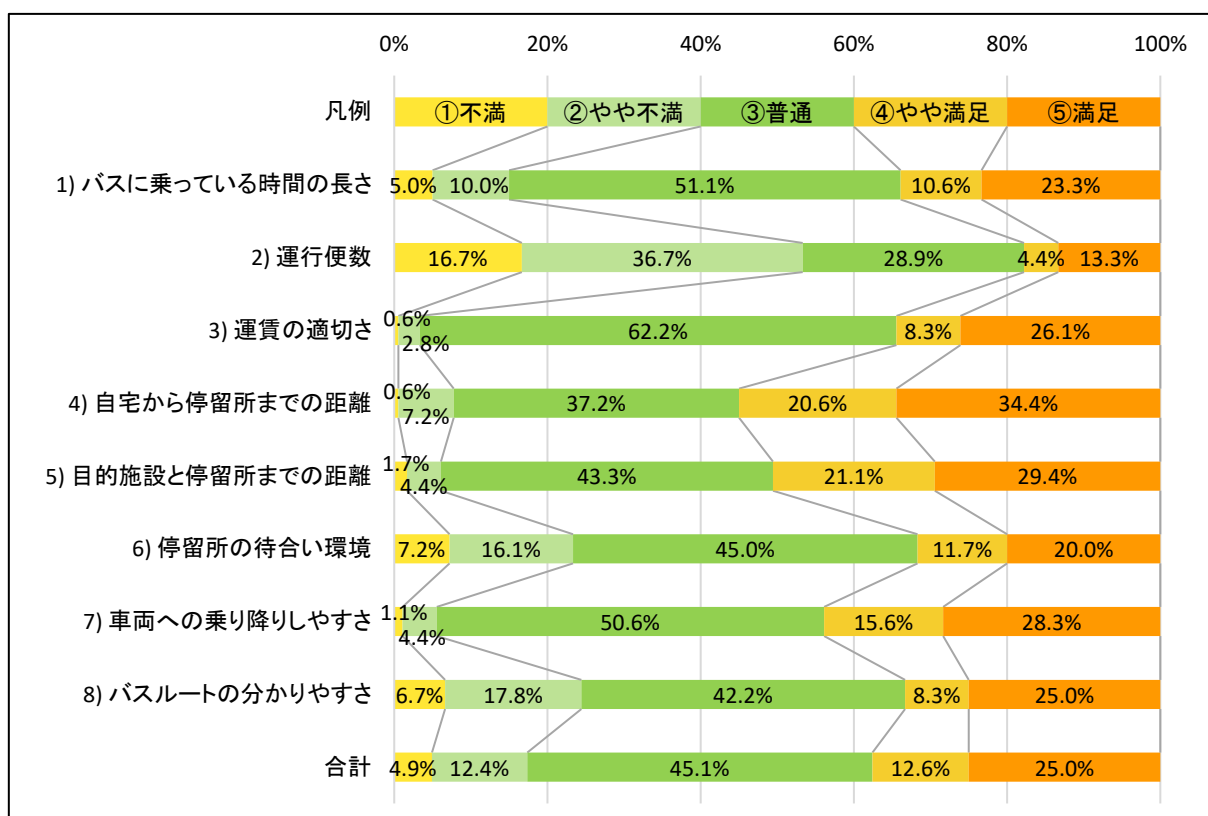


図 バスの満足度 (市内線合計)

(6) 個人属性

1) 性別

回答者の性別について全路線の合計では男性が20.6%、女性が79.4%と女性の回答者が8割程度と多く、「Bコース」は男性が7.4%、女性が92.4%と、女性の割合が全路線のなかで最も多くなりました。

男性は「Aコース」が最も多くなりましたが、割合は23.4%しかありませんでした。

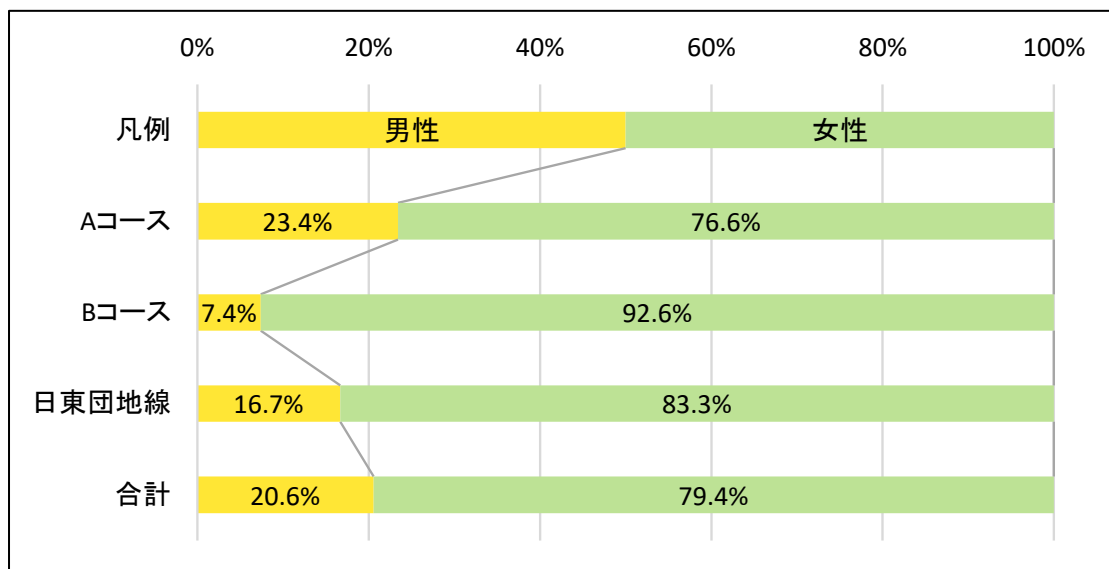


図 回答者の性別

2) 年齢

回答者の年齢は全路線の合計では70代が22.2%で最も多く、続いて60代が17.8%、30代と40代がそれぞれ13.9%となりました。

「Aコース」は70代が23.4%で最も多くなりましたが、「Bコース」と「日東団地線」は80代が最も多く、特に日東団地線は50.0%と半数以上を占めました。

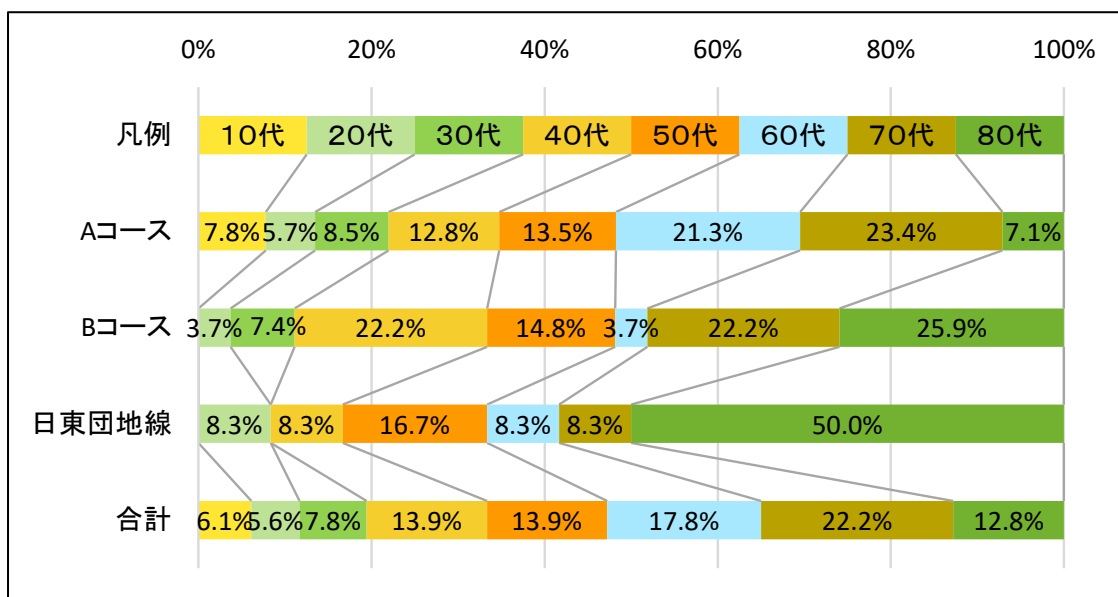


図 回答者の年齢

(7) 自由意見

自由意見では106人の回答者から「バスの増便」、「停留所の整備」、「運行ルートの見直し」など、様々な意見を得ることができました。

- ・ 増便を要望（53件）：早朝、朝、昼前、昼、昼過ぎ、夕、夜（19時）、土日、30分・1時間ごと、Bコース
- ・ 停留所環境の向上（19件）：屋根の設置、冬、雨天時、停留所周りの除雪、ベンチの設置
- ・ 複雑なバスルートの解消を希望（14件）：循環バス化、Aコース・Bコースが遠回り、ぐるぐる回る
- ・ 停留所の増設を希望（7件）：自宅近く、色々な場所、冬期間の停留所アクセス性、マックスバリュ近くに移設
- ・ バスルートの遠回り解消を希望（4件）
- ・ 運賃の低額化を希望（4件）：高齢者パス
- ・ リアルタイムでのバス運行位置把握を希望（2件）
- ・ 定時運行を希望（2件）：早発、遅延
- ・ 最終バスの延長を希望（2件）
- ・ バス時刻変更の際の周知徹底を希望（2件）：夏冬時刻の変更時
- ・ 高校生による車両の混雑解消を要望
- ・ 市外へのアクセスを希望
- ・ 土曜日の利用を対象とした定期券の発行を希望
- ・ 運転免許自主返納者への特典を希望
- ・ 安全運行を希望
- ・ 後乗り前降りシステムを希望
- ・ 座席シートの清掃を希望
- ・ 車両ステップの解消を希望
- ・ 時刻表の文字を大きくすることを希望
- ・ 分かりやすい停留所の設置を希望
- ・ 分かりやすい車両行先表示を希望

4-5 JR留萌駅乗降調査結果

JR発着便ごとの集計表（端末交通手段：全交通手段）

JR発着便ごとの利用人数について、上りでは全利用者28人の内「16：17」が12人で最も多く、続いて「12：18」が6人、「6：47」が5人となっており、利用者の属性は大人が24人と大半を占めました。

下りでは全利用者39人の内、「8：55」が12人で最も多く、続いて「12：07」と「19：09」が9人となっており、利用者の属性は大人が36人と大半を占めました。

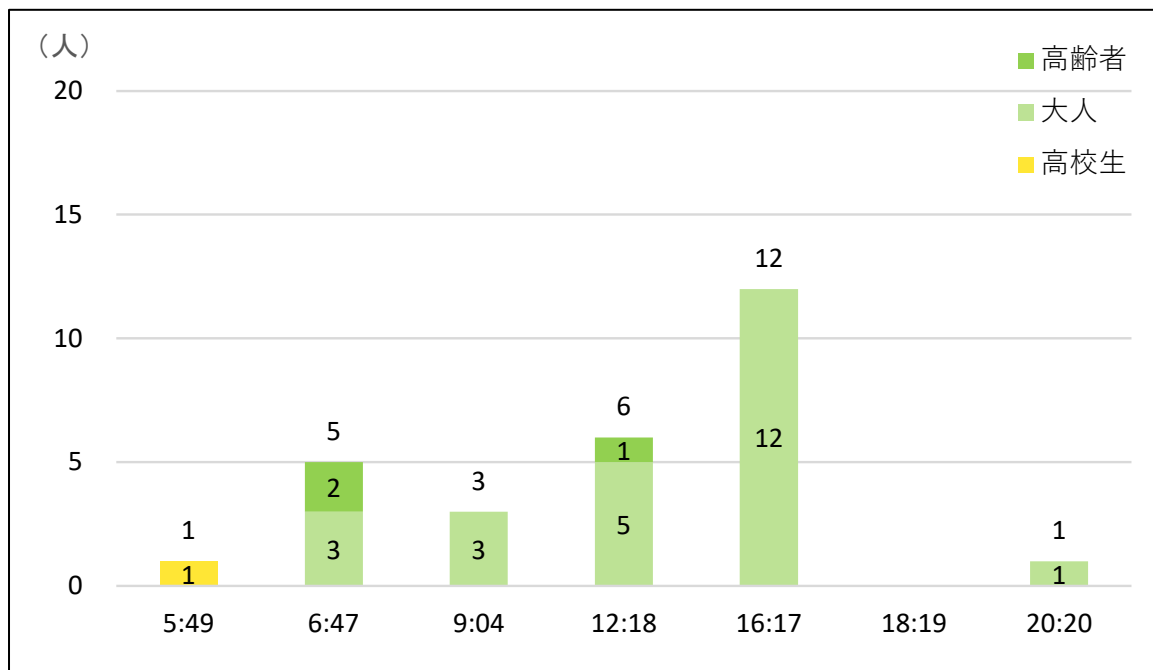


図 JR発着便ごとの利用人数（上り）

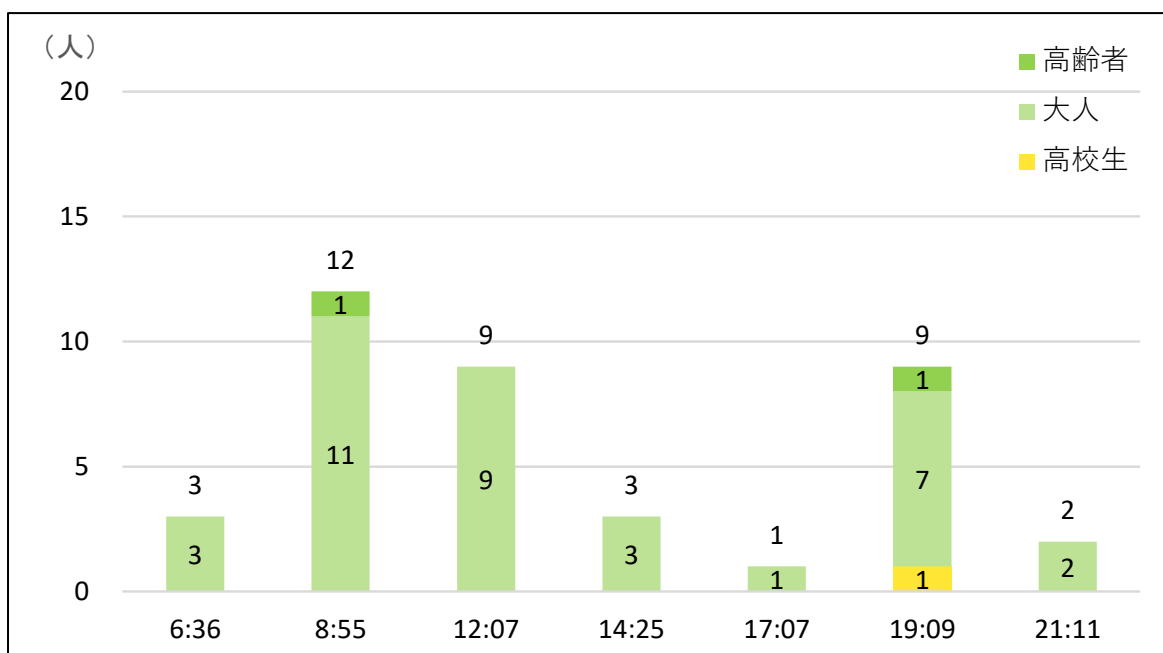


図 JR発着便ごとの利用人数（下り）

調査地点：JR留萌駅 調査日：令和3年9月9日（木） 天候：晴

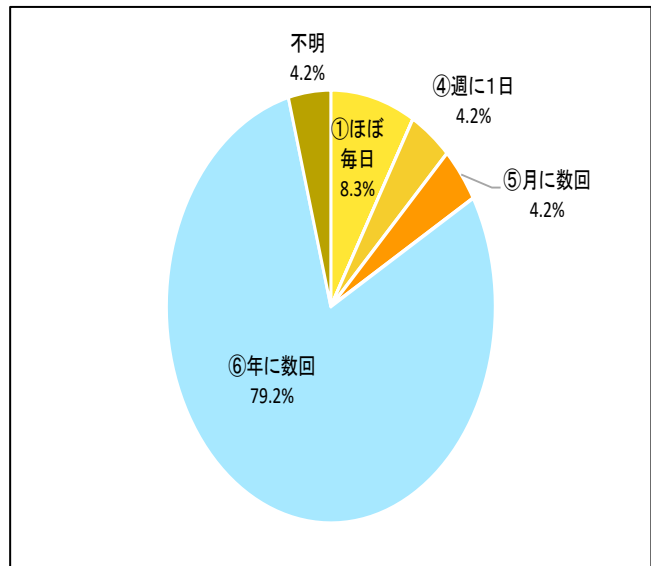
4-6 JR留萌駅アンケート結果

(1) JR留萌本線の利用状況をください。(一つに○)

JR留萌本線の利用状況は「⑥年に数回」が79.2%で大半を占め、残りの回答は「①ほぼ毎日」が8.3%、「④週に1日」と「⑤月に数回」がそれぞれ4.2%となりました。

図表 JR留萌本線の利用状況（単数回答、単位：人）

項 目	合計
①ほぼ毎日	2
②週に4, 5日	0
③週に2, 3日	0
④週に1日	1
⑤月に数回	1
⑥年に数回	19
不明	1
合 計	24



(2) アンケート票を受け取った日のJR利用状況についてお答えください。

1) 当日、乗車された運行便をお答えください。往路（行き）、復路（帰り）の両方ともお答えください。（発着それぞれ一つに○）

JRの利用状況については留萌駅発は「⑤16：17発」が8件で最も多く、続いて「④12：18発」が4件、「③9：04発」が3件でした。

留萌駅着は「③12：07着」が5件で最も多く、続いて「④14：25着」と「⑥19：09着」が4件、「⑤17：07着」が3件でした。

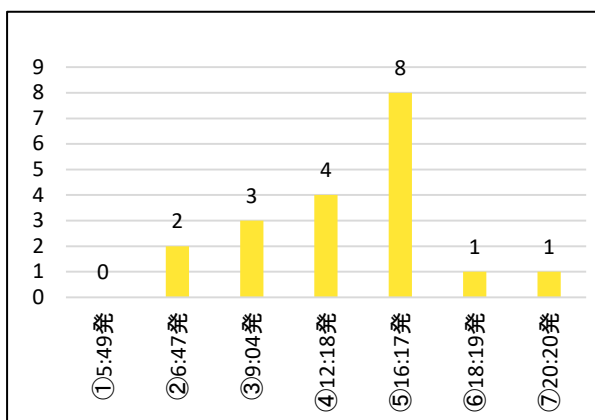


図 留萌駅発のJR利用状況

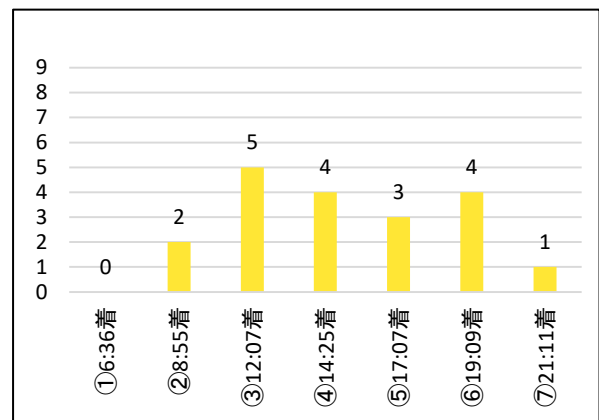


図 留萌駅着のJR利用状況

第4章 バス等利用実態調査

2) J R留萌駅とどのJ R駅間で乗車されましたか。(一つに○)

J R留萌駅以外で乗車した駅は「①深川駅」が21件で大半となり、残りの回答は「⑫その他」が2件、「③秩父別駅」が1件でした。

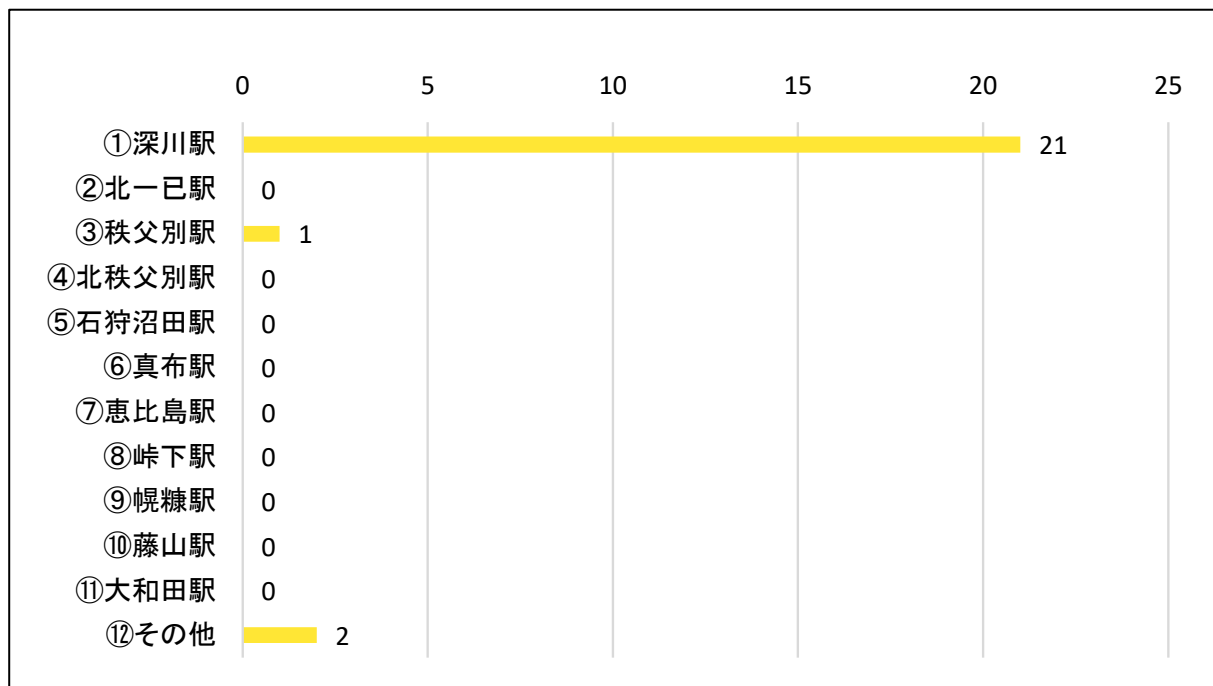


図 J R留萌駅以外で乗車した駅

「⑫その他」の記述

・札幌駅 (2 件)

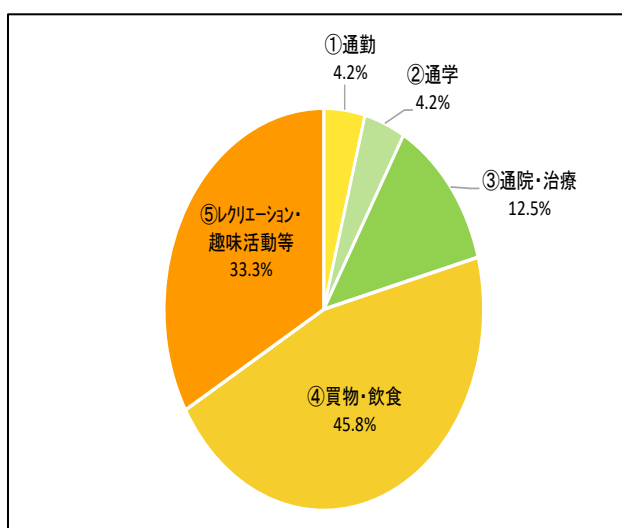
3) どのような外出目的でご利用されましたか。(主な目的一つを選択して○)

J R留萌本線の利用目的は「④買物・飲食」が11件で最も多く、続いて「⑤レクリエーション・趣味活動等」が8件、「③通院・治療」が3件でした。

「①通勤」と「②通学」はそれぞれ1件となり、ほとんど利用がありませんでした。

図表 J R留萌本線の利用目的 (単数回答、単位：人)

項 目	合 計
①通勤	1
②通学	1
③通院・治療	3
④買物・飲食	11
⑤レクリエーション・趣味活動等	8
⑥その他	0
合 計	24



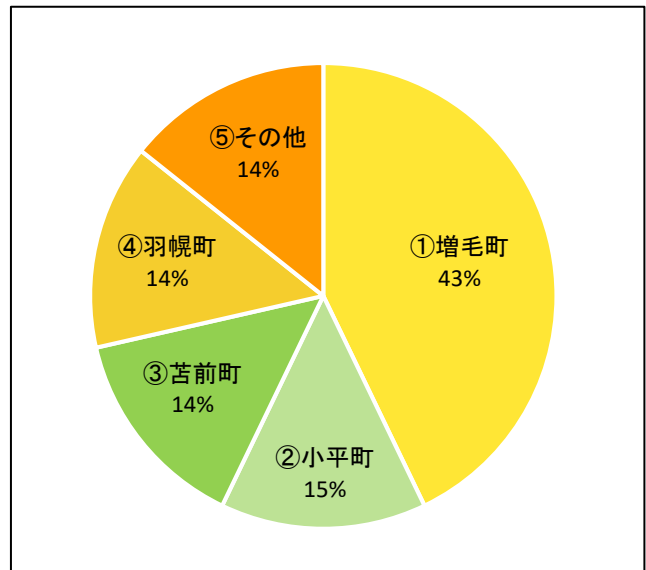
4) J R 留萌駅で下車して、増毛町や小平町・羽幌町等へ行かれた方と、留萌市内で用事等を済ませた方へお聞きます。

【増毛町や小平町・羽幌町等へ行かれた方】
どの町村へ行かれたか。

J R 留萌駅から行った町村は「①増毛町」が3件で最も多く、「②小平町」と「③苫前町」と「④羽幌町」はそれぞれ1件でした。

図表 J R 留萌駅から行った町村（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
①増毛町	3
②小平町	1
③苫前町	1
④羽幌町	1
⑤その他	1
合 計	7



【留萌市内で用事等を済ませた方】

どの公共・公益施設に行かれたか。（該当する全ての施設に○）

J R 留萌駅から行った留萌市内の公共・公益施設は「⑳道の駅るもい」が3件で最も多く、続いて「㉑見晴公園」が2件、「㉒中央スーパー本店」など6施設が1件でした。

表 J R 留萌駅から行った留萌市内の公共・公益施設（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
㉑道の駅るもい	3
㉒見晴公園	2
㉒中央スーパー本店	1
㉓コープさっぽろ留萌店	1
㉔マックスバリュ留萌店	1
㉕船場公園	1
㉖黄金岬海浜公園	1
㉗海のふるさと館	1
合 計	11

第4章 バス等利用実態調査

5) J R留萌駅から4)で回答された町村や公共・公益施設へは、どの交通手段で行かれましたか。

J R留萌駅からの交通手段は「②徒歩」が6件で最も多く、続いて「①自家用車（送迎）」と「⑧沿岸バス小平・羽幌方面」が2件、「⑨沿岸バス留萌別刈線」が1件でした。

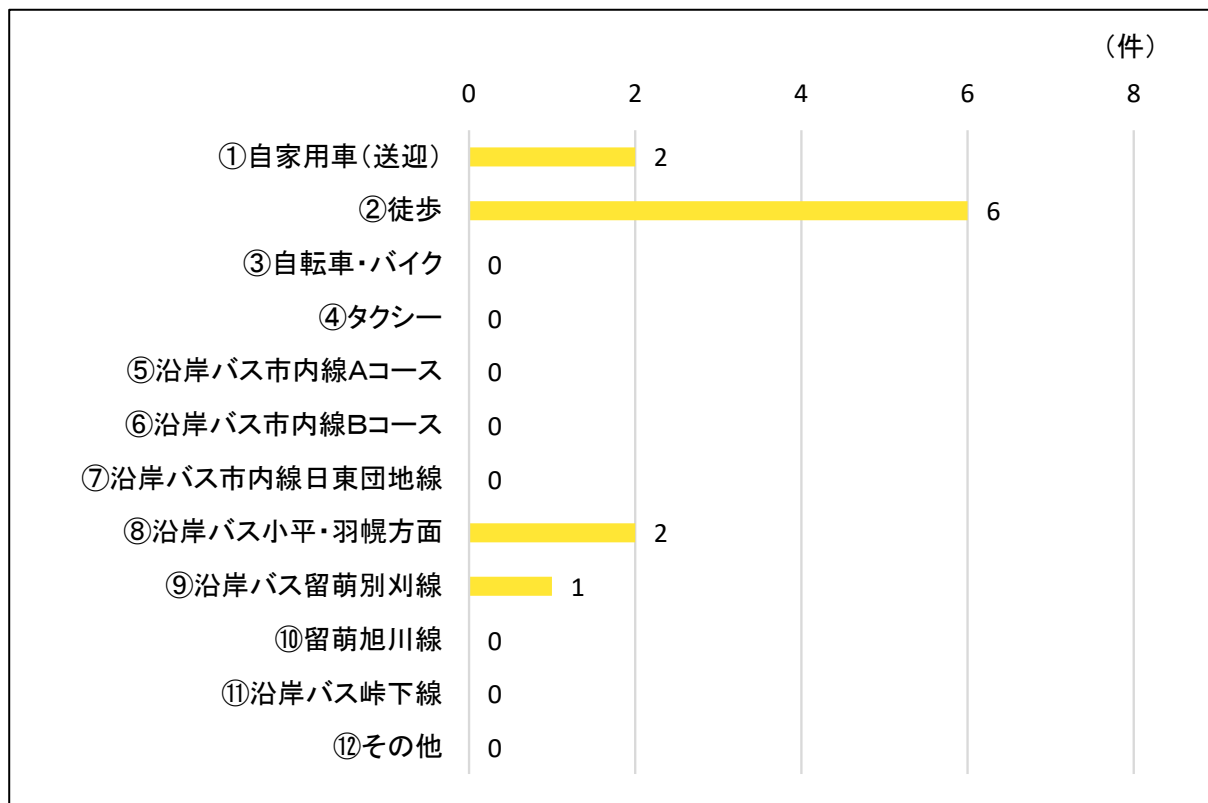


図 J R留萌駅からの交通手段

6) J R留萌駅で乗車して、留萌市以外の沼田町や深川市、旭川市等で用事等を済ませた方へお聞きします。沼田町や深川市、旭川市等では、どのような公共・公益施設に行かれましたか。市町村人と公共・公益施設人をお書きください。（三つ以内の施設について記載）

J R留萌駅から留萌市以外で行った市町村と公共・公益施設を聞くと、市町村では「札幌市」と「深川市」と「旭川市」が2件、「滝川市」と「千歳市」と「秩父別町」が1件で、施設では「病院」が4件と多くなりました。

表 J R留萌駅から留萌市以外で行った市町村と公共・公益施設

市町村	公共・公益施設	回答	市町村	公共・公益施設	回答
札幌市	ヨドバシカメラ札幌	1	旭川市	コーチャンフォー	1
	札幌市厚生病院	1		旭川医大病院	1
深川市	東ヶ丘病院	1	滝川市	滝川脳外科	1
	深川市立高等看護学院	1	千歳市	新千歳空港	1
			秩父別町	ちっぷゆう&ゆ	1

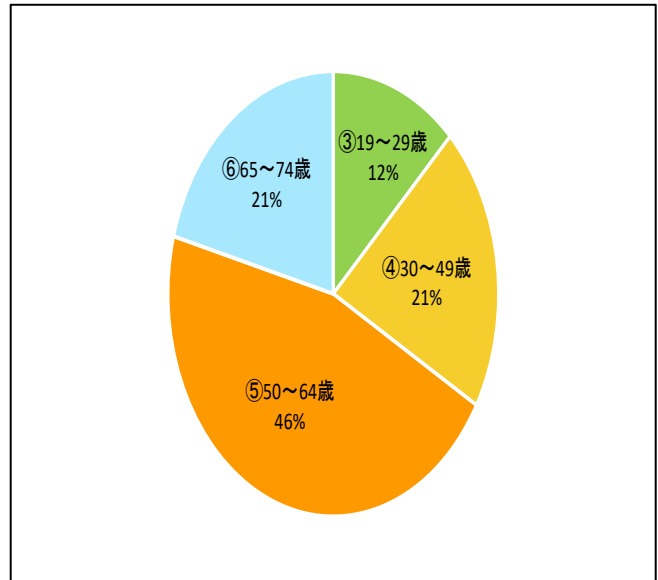
(3) あなたご自身についてお答えください。

1) 年齢をお答えください。(一つに○)

回答者の年齢は「⑤50～64歳」が11件で最も多く、続いて「④30～49歳」と「⑥65～74歳」が5件、「③19～29歳」が3件となり、学生（高校生）の回答はありませんでした。

図表 回答者の年齢（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
①15 歳以下	0
②16～18 歳（高校生）	0
③19～29 歳	3
④30～49 歳	5
⑤50～64 歳	11
⑥65～74 歳	5
⑦75～84 歳	0
⑧85 歳以上	0
合 計	24

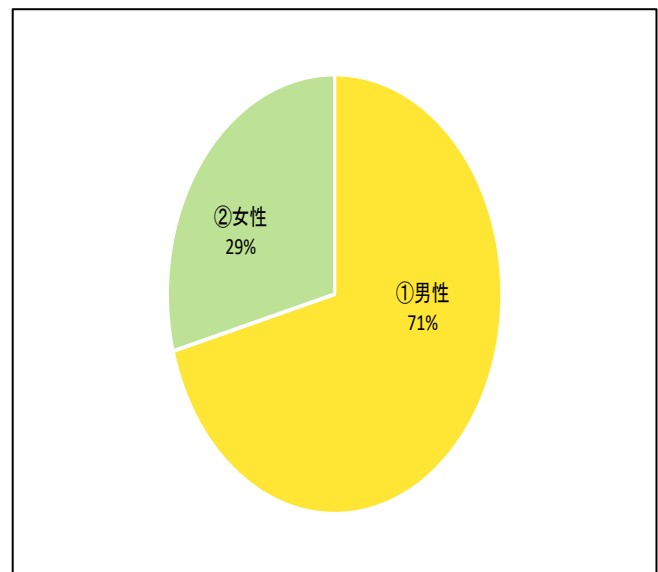


2) 性別をお答えください。(一つに○)

回答者の性別は「男性」が17件、「女性」が7件と、男性の回答者が女性よりも多くなりました。

図表 回答者の性別（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
①男性	17
②女性	7
合 計	24



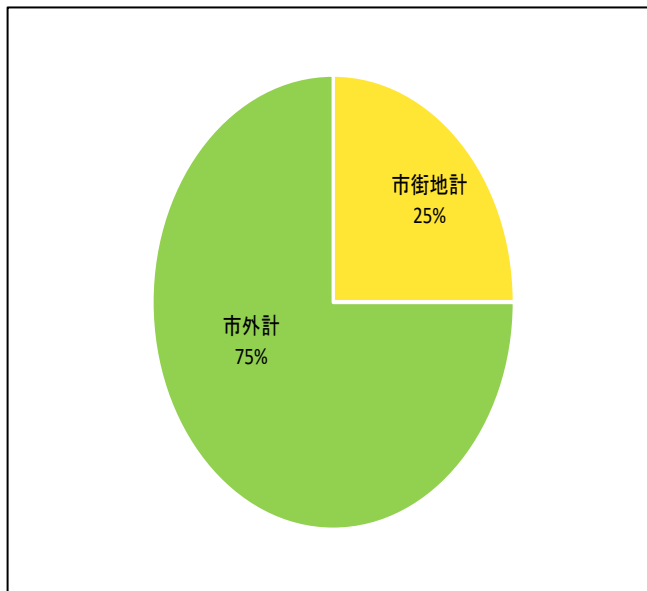
第4章 バス等利用実態調査

3) お住まいをお答えください。(一つに○)

回答者の住まいは「市街地」の合計が6件、「郊外部」の合計が0件、「市外」の合計が18件となり、市外では「東京都」が3件、「神奈川県」と「千葉県」が2件と、道外の人が多く見られました。

図表 回答者の住まい（単数回答、単位：人）

項 目	合 計
市街地計	6
郊外部計	0
市外計	18
合 計	24



「その他」の内訳

- ・東京都（3件） ・神奈川県（2件）
- ・千葉県（2件） ・帯広市（1件）
- ・富良野市（1件） ・当別町（1件）
- ・北斗市（1件） ・芦別市（1件）
- ・網走市（1件） ・愛知県（1件）

（4）ＪＲ留萌本線についてご意見等ありましたら、ご自由にお書きください。

自由意見では18人の回答者から意見を得ることができ、「ＪＲの存続・廃線」、「バスとの接続」、「ダイヤの見直し」などの内容があげられました。

- ・ＪＲの存続要望（8件）
- ・ＪＲの廃線要望（3件）：バス転換を希望、住民の利用が少なく存続は難しい、残念だが仕方がない
- ・ＪＲの利用促進対策（2件）：出張利用の推進、廃線対象自治体の連携
- ・沿道の風景を楽しむ工夫が必要（2件）：車窓が見やすいように座席を高くする、ふるさと館の周知
- ・バスとの接続強化（2件）：沿岸バスとの連携
- ・ダイヤの見直しを要望（1件）：19時台の深川駅からの列車がなくなり不便
- ・その他（2件）：地元に戻れる環境整備など

4-7 タクシー利用実態調査結果

(1) 時間帯別運行回数（1台当たり）

時間帯別の運行回数について平日は「10時台」が3.2回で最も多く、続いて「9時台」が2.6回、「11時台」が2.4回と、9時から11時までの間が多くなりました。

土日は「10時台」が2.3回で最も多くなっていますが、各時間帯で運行回数の差はほとんどなく、4～5時台、16時台、18～20時台は平日よりも運行回数が多くなりました。

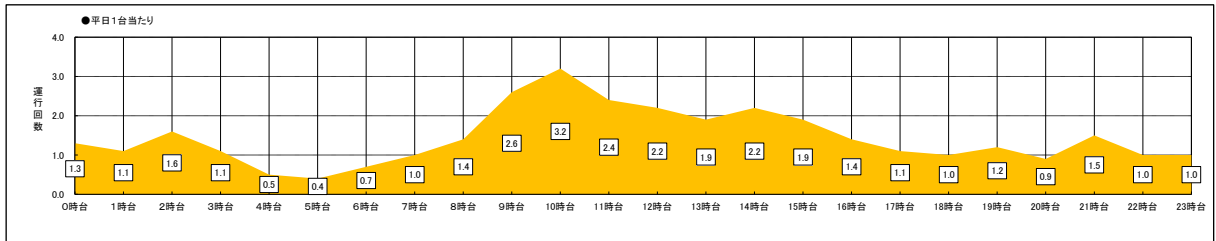


図 平日1台当たりの運行回数

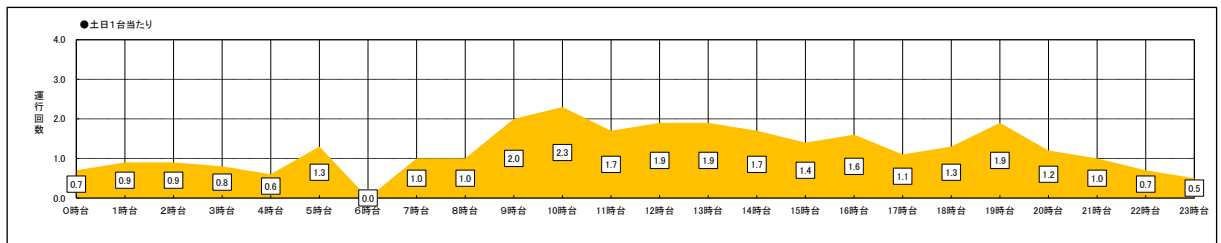


図 土日1台当たりの運行回数

(2) 時間帯別稼働時間の割合（乗客を輸送している時間×2を稼働時間とした場合）

時間帯別の稼働時間について平日は「10時台」が58.3%で最も多く、続いて「9時台」が43.3%、「3時台」が41.7%となっており、9時台から14時台にかけては30%以上の稼働率を示しました。

土日は「14時台」が35.0%で最も多く、平日と比較すると8時から15時台の日中の時間帯は稼働時間が少ないが、16時から20時台は稼働時間が多い結果となりました。

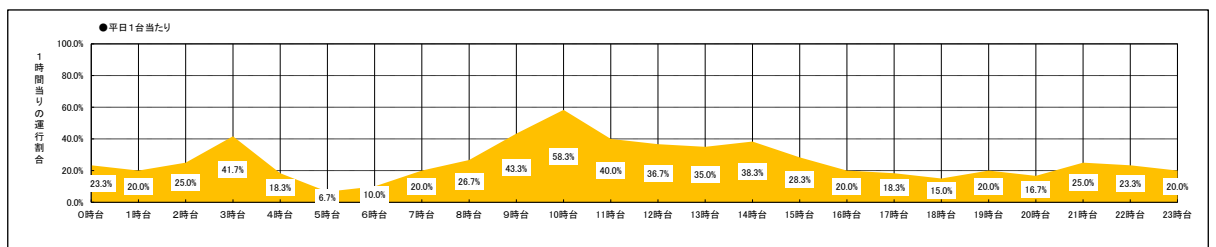


図 平日1台当たりの稼働率

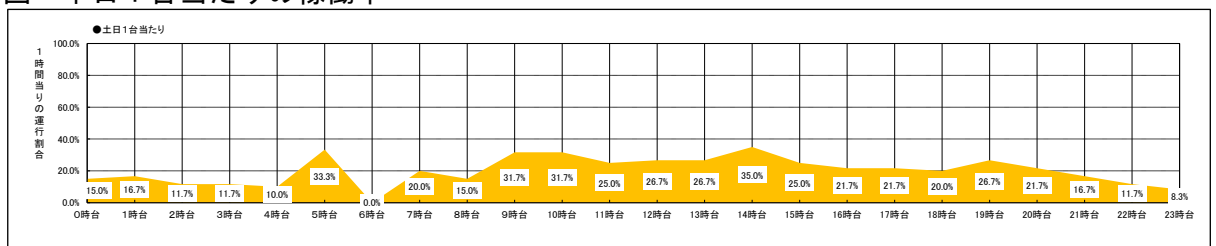


図 土日1台当たりの稼働率

第4章 バス等利用実態調査

（3）公共公益施設のアクセス回数・町別の運行状況等

公共公益施設への到着・出発を合わせたアクセス回数では、「留萌市立病院」が141件で最も多く、続いて「中央スーパー本店」が127件、「コープさっぽろ留萌店」が58件、「Aコープるもいピナス」が43件と、商業施設が上位となりました。

到着は「留萌市立病院」が76件、出発は「中央スーパー本店」が86件で最も多くなっており、商業施設は行きよりも帰りにタクシーを利用する割合が多くなりました。

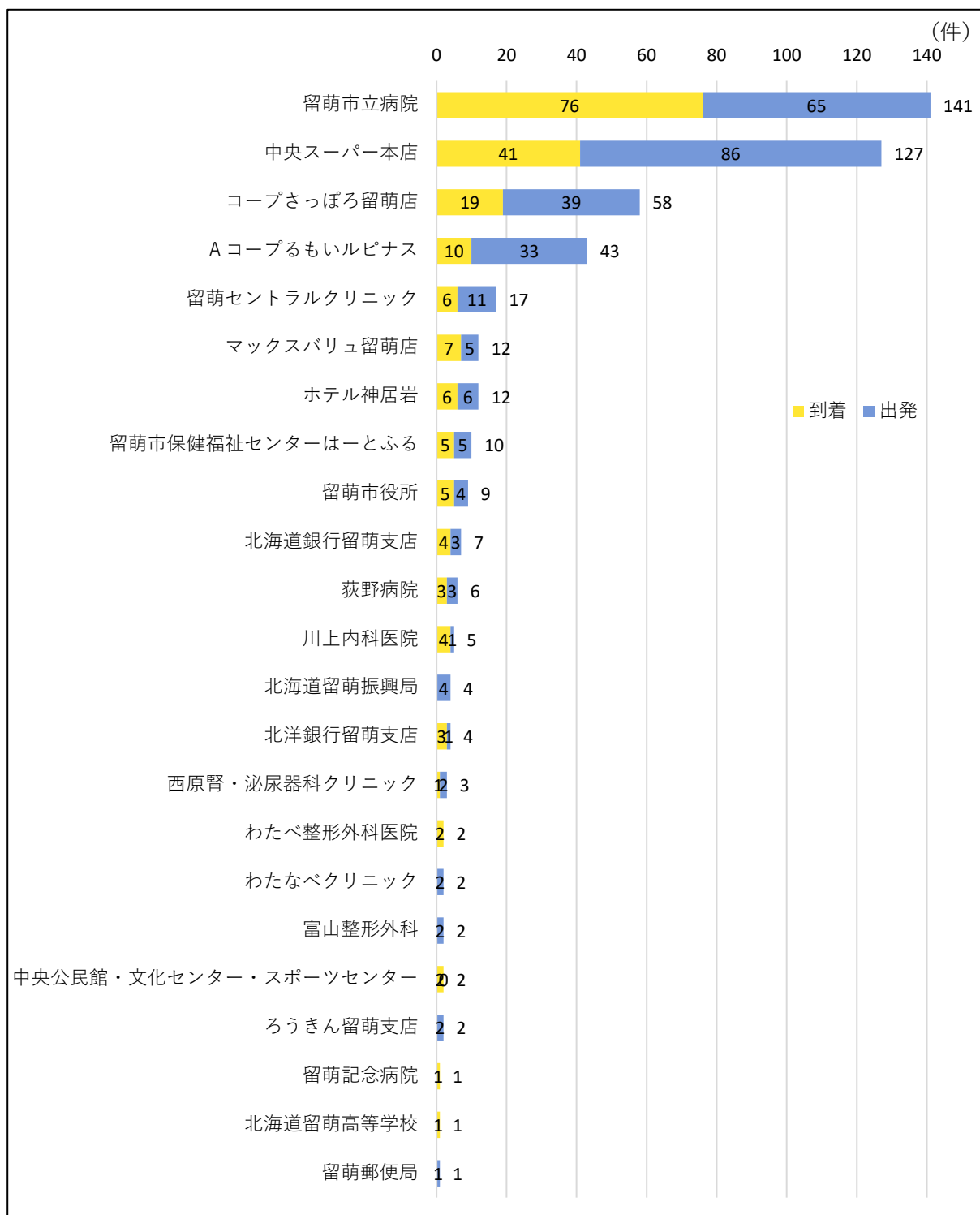


図 公共公益施設のタクシー到着・出発回数

(4) タクシー交通分布

タクシー利用者の出発地と到着地を整理すると、最も多いのは出発地が「④錦町・宮園町」、到着地が「⑤沖見町・浜中町・平和台」で46件でした。

発生集中交通量は「⑤沖見町・浜中町・平和台」が73件、「⑨泉町・住之江町・野本町」が71件で多く、合計では市外地域で427件、郊外部地域で20件、他市町村で47件となりました。

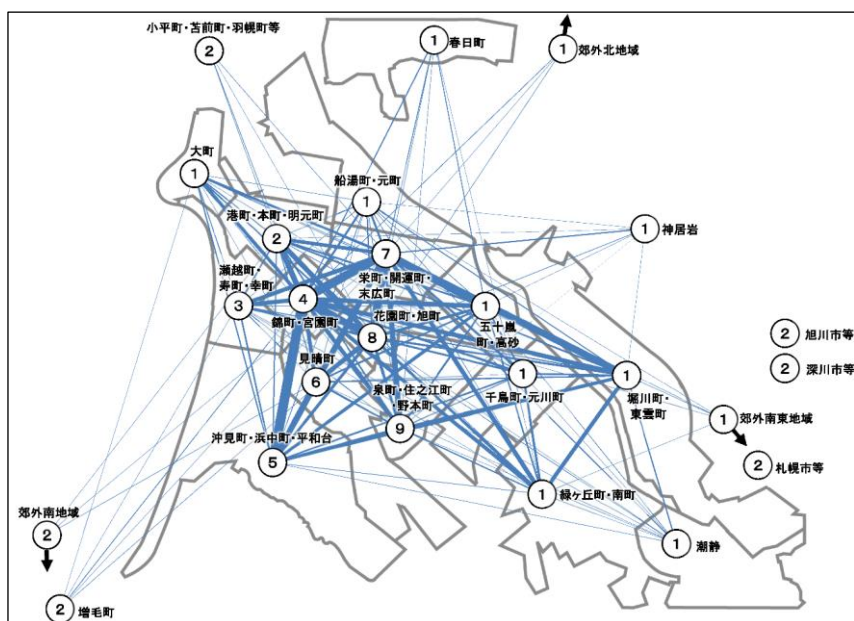


図 タクシー交通分布図

[illegible]

図 タクシーOD表

5. 市民意見交換会

5-1 ご案内

市民意見交換会の開催は市内線の停留所、車内及び主要な公共施設への掲示、町内会への回覧等により案内しました。



公共交通市民意見交換会

《公共交通は、市民生活に欠かせない大切な移動手段です》

留萌市では、地域公共交通活性化協議会において、持続可能な公共交通体系を検討するとともに、市民の皆さんが利用しやすい公共交通の在り方について協議をしています。この度、「こんなバスなら乗りやすい」「あんなバスなら乗ってみたい」といった声を集めるため『みんなで考える 公共交通市民意見交換会』を下記日程で開催いたします。

当日は、本活性化協議会が検討をしている「**今よりちょっと便利なバス**」の情報提供も考えておりますので、皆様お誘いあわせの上、ご参加ください。

日程・会場：【第1回】12月18日（土）10：30～ 1時間程度
るもいプラザ2F にぎわい広場
【第2回】12月18日（土）13：30～ 1時間程度
るもいプラザ2F にぎわい広場
【第3回】12月22日（水）18：30～ 1時間程度
留萌市中央公民館2F 研修会議室1号

※ どの回も同じ内容です。ご都合のいい日程でご参加ください。

内 容：・「今よりちょっと便利なバス」のご紹介
・公共交通市民アンケート結果等のご報告
・皆様との意見交換
(こんなバスなら乗りたい、今はこんなところが不便など)

申込期限：12月15（水）までに下記へお申し込み下さい。
※ 当日参加も可能ですが、人数把握のため事前申込にご協力ください。



【お申込み・お問い合わせ】
〒077-8601
北海道留萌市幸町1丁目11番地
留萌市 地域振興部 政策調整課まちづくり推進係
TEL：0164-42-1809
Mail：kikaku@e-rumoi.jp

図 町内会への回覧

5-2 市民の意見

市民意見交換会は全3回実施し、各回において様々な意見を得ることができました。

(1) 出席者の人数

①第1回市民意見交換会

日時：12月18日（土） 10:30～11:30

会場：るもいプラザ2F にぎわい広場

出席者数：1人

②第2回市民意見交換会

日時：12月18日（土） 13:30～14:30

会場：るもいプラザ2F にぎわい広場

出席者数：4人

③第3回市民意見交換会

日時：12月22日（水） 18:30～19:40

会場：留萌市中央公民館2F 研修会議室1号

出席者数：4人



図 第1回市民意見交換会の様子



図 第2回市民意見交換会の様子



図 第3回市民意見交換会の様子

第5章 市民意見交換会

(2) 市民意見交換会での意見の整理

①現状におけるバスの不便な点について

バスの不便な点では「複雑で遠回り」「分かりにくい」「最終バスが早い」「停留所に行きにくい」「時刻表が分からない」の意見が出されました。

表 バスの不便な点に関する意見

分 類	意 見
バス路線の複雑さ	・ Aコースはバス路線が複雑で遠回りするところが使いにくい。
区間の分かりにくさ	・ Bコースはバスの進行方向と行先が逆となる区間があるので間違えた。
最終バスの時間	・ 日東団地線の最終バスが早すぎる（16時で終わり）。
停留所までのアクセス	・ 文化センター、スポーツセンター、市役所にはバスを使っていきにくい。 ・ 自宅から停留所まで高低差があり、冬だと徒歩アクセスしづらい。
時刻表	・ 13時は1時の表示も考えないと分からないので、バス時刻表の見方が分からない。

②「ちょっと便利なバス（A I 運行バス）」について

「ちょっと便利なバス（A I 運行バス）」に関しては「割安、神居岩温泉に行ける、バス停までの遠さは解消」「運賃が高い」「まずは乗ってもらって便利さを実感してもらう」「乗車方法の周知徹底」の意見が出されました。

表 「ちょっと便利なバス（A I 運行バス）」に関する意見

分 類	意 見
割安、温泉に行ける、バス停までの遠さ解消	・ すごく良いと思った。
	・ タクシー料金と比較すると割安と思った。
	・ 温タクでしか行くことができない神居岩温泉にも行けるようになる。
	・ きめ細かくバス停留所を設定できるので、バス停留所が遠い不便さは解消できる。
運賃	・ 運賃がバスと同額ぐらいでなければ使わない。
便利さの実感	・ 乗ってもらうためには無料券や格安券などを考える。
	・ 初めての利用にためのお試しクーポン券があると良い。
乗車方法の周知徹底	・ 町内会の回覧や説明会の開催など十分に周知して欲しい。
	・ 乗り方の体験会を開催するなど、最初は力を入れなければならない。

③こんなバスなら乗りたいについて

こんなバスなら乗りたいでは「バスラッピング」「電子マネー」「公共施設への停留所配置」「情報発信」の意見が出されました。

表 こんなバスなら乗りたいに関する意見

分 類	意 見
ラッピングの工夫	・ かわいらしい萌っ子キャラクターでラッピングして、「使ってみたい」と思わせる。
電子マネーの導入	・ 電子マネーやバスカードでの支払いにするとお年寄りでも使いやすい。
停留所の配置改善	・ 公共施設には必ずバス停を配置する。
情報発信の強化	・ バスの車内アナウンスで、お店の情報を発信する。

④その他、バスの利用を増やすために

その他、バスの利用を増やすためとして、「ノーマイカーデー」「乗り方教室」「バスを使うことを心掛けたイベントの開催」「分かりやすい時刻表」「バスロケーションシステム」「自家用車と高速バスの乗継ぎ空間」等の意見が出されました。

表 その他、バスの利用を増やすためにに関する意見

分 類	意 見
ノーマイカーデーの実施	・ 市民のほとんどは自家用車を使っているので、ノーマイカーにより公共交通の利用を働きかける。
乗り方教室の実施	・ 一度もバスに乗ったことがない人のために、バスの乗り方教室を行う。
イベントの開催	・ バスを身近に感じることができる取組を行う。
	・ 公共施設等のイベントはバス時刻を考えた開催時刻にする。
	・ 高齢者のためのバスの乗り方教室や時刻表の見方などの説明会を行う。
時刻表の改善	・ 時刻表は一路線ずつ路線図と時刻がレイアウトされるものでつくる。
路線の除排雪充実	・ バス路線の除排雪を充実する。
バスロケーションシステムの導入	・ バスは今どこにいるのかを把握できるバスロケーションシステムがあれば良い。
高速バスの乗り継ぎ	・ 自宅から自家用車で行って、高速バスに乗り換えることができるようにして欲しい。
車内スペースの拡充	・ 車内に大きな荷物を置けるスペースをつくって欲しい。

6. 地域公共交通課題の整理

6-1 留萌市における公共交通の特徴

留萌市の公共交通について、本報告書の第2章から第5章までの内容から特徴を抽出し、地域公共交通の課題につながる事項を整理しました。

(1) 現況交通実態調査

①留萌市の概況

令和2年における人口は20,114人、世帯数は9,816世帯となっており、昭和60年と比較すると35年間で人口は4割、世帯数は2割が減少しています。世代別比率では、65歳以上の高齢者比率は令和2年が36.9%と35年間で27.8ポイント増加、一方15歳未満の若年者比率は令和2年が8.5%と35年間で14.2ポイント減少しています。

近隣市町村間の移動状況では、留萌市在住者の通勤は、増毛町が201人、小平町が197人、15歳以上の市外への通学は、札幌市が13人、深川市が7人となっています。

産業では、工業は、事業所数、従業者数及び工業品出荷額ともに減少傾向にあります。

商業は、平成28年に従業者数及び商品販売額が増加に転じましたが、令和3年には再び減少傾向となっています。

観光は、留萌市の観光入込客数は令和5年が1,742,600人で最も多く、10年間では20万人から40万人と振興局全体の2割程度、外国人宿泊客数は7割程度を占めています。

基盤施設では、JR留萌駅の乗降客数は、平成25年が47,380人に対し、令和3年は16,800人と、10年近くの間で半減以下となったことなどにより、令和4年度末でJR留萌本線（留萌・石狩沼田間）は廃線となり、石狩沼田・深川間についても令和7年度末をもって廃線されることとなっています。

留萌市内の自家用車保有台数は、平成29年が11,485台、令和3年では10,918台と減少傾向にありますが、自家用車保有率は、平成29年が519台/千人、令和3年では539台/千人と増加しています。

公共・公益施設について、市立病院を除く医療施設は中心市街地に集積していますが、福祉施設や学校教育施設は、地域内に広く分布しています。

行政や金融施設は中心市街地に多く配置されており、大型スーパーは市内に5施設となっています。

観光・レジャー施設としては、道の駅るもいや海水浴施設が整備されています。

留萌市は自然環境豊かで観光地としての魅力が高い地域ですが、各地区への移動にストレスがなくスムーズに利用できる公共交通のネットワークの構築が必要です。

②輸送資源調査

路線バスの運行状況について市外線・高速乗合バスは、稚内・羽幌方面と旭川方面、そして札幌方面につながる路線が多く運行しており、留萌市は各路線の中継地点となっています。

年間輸送人数について、高速乗合バスでは令和5年に「特急あさひかわ号」の運行を開始したほか、すべての路線が毎年増加傾向にありますが、市外線ではすべての路線が減少傾向となっています。

市内線は「Aコース」「日東団地線」及び「留萌幌糠線」の3路線の運行となっており、Aコースの輸送人数は令和5年に大幅に増加しているものの、日東団地線、留萌幌糠線は年々減少しています。

各路線の運行回数・利用割合では、Aコースが往路・復路ともに6便で年間約7万人の利用があることにに対し、日東団地線は2便で約6千人、留萌幌糠線は1便で約2千人と輸送人数が偏っている状況です。

費用は、市内線については交通事業者が負担している比率が約4割となっており、運行の継続に課題があります。留萌営業所の運転手の年齢は、「60代」が8人で最も多く、続いて「50代」が7人、「70代」が2人と、高齢化が進行している状況です。

タクシーでは運転手の年齢は70代が全体の約5割を占めており、高齢化に伴うドライバーの引退等による人材不足の状況が課題となっています。

一方で、タクシー利用増加の取組として、留萌市内、留萌市発着で増毛町内の観光コースを設定してタクシーで移動する「観光タクシー」の運行を進めており、観光振興に向けた公共交通の確保に寄与している状況です。

その他の送迎交通としてスクールバスは、「留萌小学校」「潮静小学校」「港南中学校」の3路線を運行しています。

へき地医療バスは年間輸送人数が平成26年度は40人でしたが、令和5年度では20人まで減少しています。

温泉施設送迎車両は週2回、1日1便の送迎で、年間輸送人数は令和2年度が635人、令和5年度が1,039人となっています。

運行費用について、スクールバスは全ての費用を国からの普通交付税で賄っていますが、へき地医療バスは道補助金が経費の1/2、温泉施設送迎車両は補助金がない状況で運行しています。

③上位関連計画による公共交通の位置づけ

総合計画では、基本方針として公共交通の重要性と必要性に関する市民の認識を高める取組を進めることとし、「留萌市内線バス乗客人員」については令和2年度の82,370人から令和8年度には89,000人まで増加させることを数値目標として設定しています。

都市計画マスタープランでは、公共交通に関する基本方針として旧JR留萌駅、バスターミナル及び駅前広場の一体的整備や、都市計画道路「見晴通（仮称）」の整備推進等を掲げています。

留萌市人口ビジョンでは、2040年の人口を14,678人とすることを目指しています。

留萌市公共施設整備検討会議では、まちなかの「賑わい再生」につながる「新しい公共施設」に必要な機能、役割として、①多くの市民が利用でき、自分のやりたいことを叶える場所、②施設で気軽に滞在でき、行ったついでに「まちなか」を利用し、バスなど交通機関の待ち時間に利用できる場所とし、市庁舎機能、ホール機能、広場、フリースペース、バス待合機能といった必要な機能が複合化した整備施設が望ましいとしており、立地場所としては「道の駅るもい」と一体となった賑わいを生み出すためにも、「駅周辺地区」への立地が望ましいとしています。

また、今後の人口減少を見据え、コンパクトなまちの形成と、公共施設と居住地を結ぶ公共交通体系の整備、再編や都市間、市内、郊外路線バスとの結節機能が集約された施設整備について検討が必要だとしています。

(2) 市民ニーズ把握調査

①市民アンケート調査

年齢構成は「50～64 歳」が最も多く、運転免許証は 7 割以上、自家用車は家族単位で見ると 9 割以上が保有している状況でした。「75～84 歳」において、運転に対する不安が増加し、「85 歳以上」において、もしもの時に事故を回避できる自信があるといった回答が最も多くなりました。そのため、現在のバス利用状況は、全ての路線で 8 割程度が「ほとんど利用なし」となっており、自家用車に依存している状況が明らかとなりました。

外出の目的は平日が「通勤」、休日は「買物・飲食」が最も多く、行き先は「泉町・住之江町・野本町」や「緑ヶ丘町・南町」が多い状況です。目的とする公共・公益施設は、免許の有無に関わらず「マックスバリュ留萌店」「コープさっぽろ留萌店」「留萌市立病院」が多い状況です。交通手段は自家用車が 7 割弱と非常に高く、タクシー・JR・バスは数パーセントに過ぎません。公共交通が便利になったら利用する人は現在の 3 倍程度となります。

バスを利用しない理由は、「便数が少ない」「遠回りする」「路線が複雑でわかりにくい」といった回答が多く、将来的な公共交通のあり方では 75 歳以上において「現在より利便性が高い」が最も多くなりました。

電話すると 10 分程度で来るバス（A I 運行バス）については、65 歳から 84 歳の年齢層において「利用する」が多い状況でした。現在のバスに対しては、「バス路線の見直し」を求める意見が多く、公共交通にあると便利なサービスでは、「休憩室の確保」「買物や飲食の割引サービス」「スマートフォンで運行把握できるサービス」「店舗や病院等にモニターを設置」が多い状況となりました。

②留萌高校生アンケート調査

留萌高校の登下校時の交通手段について留萌市街地域では「自転車」と「徒歩」が多く、夏期の登校時におけるバス利用は数パーセントに過ぎません。雨天や冬期は「家族の送迎」が多くなり、「路線バス利用」は冬期の登校時でも 1 割弱でした。一方、留萌市外の交通手段は、「沿岸バス」の利用が 9 割程度と大半を占めました。

バスを利用しない理由は「費用面」が 3 割で最も多く、バスの定期代としては、ひと月当たり「2,500～5,000 円」を希望する意見が多くなりました。バス利用では、最も多く利用されている路線は「留萌別荘線」で、留萌市以外の学生の大半を占めていることがわかりました。自由意見では、「下校時の増便・ダイヤの見直し要望」と「増便の希望」に関する内容が最多となりました。

第6章 地域公共交通課題の整理

(3) バス等利用実態調査

①市外線乗降調査

市外線は「留萌旭川線」「留萌別荘線」「幌延留萌線」「羽幌留萌線」「初山別留萌線」の5路線があり、留萌別荘線と幌延留萌線は多い区間では100人前後の乗車が確認できましたが、留萌旭川線は20～30人と利用が少ない状況です。

留萌旭川線は主に高齢者の利用が多いのに対し、留萌別荘線と幌延留萌線は、通勤・通学時における高校生等の利用により混雑していることが、利用数に影響しています。

②市内線乗降調査

Aコースは9時台の便で20人以上の利用がありますが、高校生の通学は7人程度の利用に留まります。上り・下りとも沖見町から市立病院までは多く、停留所間の移動状況は7箇所において5人以上が移動する停留所があるものの、ほとんどが1,2人の利用となっており、少数による面的な移動が多く見受けられます。

Bコースと日東団地線はAコースと一部路線が重複し、便数も少ないために利用が少ない状況ですが、Aコースと同様に少数による面的な利用となっています。

③市内線ヒアリング調査

週に数日間と日常的に利用しており、利用目的は通勤、通院、買物などの生活交通として利用され、「留萌市立病院」への通院が多い状況です。

市内線の満足度は、「運行便数」に対する不満が最も多い状況です。

④J R 留萌駅乗降調査

J R 発着便ごとの利用人数は上りが「16時17分」、下りは「8時55分」が最も多く、利用者の属性は大人が大半を占めました。

⑤J R 留萌駅アンケート調査

J R 留萌本線の利用状況は「年に数回」が多く、乗車した駅は「深川駅」、利用目的は「買物・飲食」と「レクリエーション・趣味活動等」が大半となりました。

通勤と高校生等による通学の利用は1人のみで、利用者の大半は「市外在住」で観光目的での利用が多い状況となっています。

⑥タクシー利用実態調査

タクシーの利用は、平日休日ともに「10時台」が最も多いものの、稼働率は6割程度となっており、稼働していない時間を有効利用することで、新たな輸送を行える余地があるものと推測されます。目的施設は市内線と同様の傾向となっています。

(4) 市民意見交換会

市民意見交換会での市民の意見では現状におけるバスの不便な点として、「複雑で遠回り」「分かりにくい」「最終バスが早い」「停留所に行きにくい」「時刻表が分からない」の意見が出されました。

「ちょっと便利なバス（A I 運行バス）」に関しては、「割安、神居岩温泉に行ける」「バス停までの遠さは解消」「運賃が高い」「まずは乗ってもらって便利さを実感してもらう」「乗車方法の周知徹底」の意見が出されました。

こんなバスなら乗りたいでは、「バスラッピング」「電子マネー」「公共施設への停留所配置」「情報発信」の意見が出されました。

その他、バスの利用を増やす方法として、「ノーマイカーデー」「乗り方教室」「バスを使うことを心掛けたイベントの開催」「分かりやすい時刻表」「バスロケーションシステム」「自家用車と高速バスの乗継ぎ空間」等の意見が出されました。

6-2 公共交通の課題の整理

地域公共交通計画の策定に向けて、地区の特性や実情に適合した効果的な対策を講じるために、留萌市における公共交通の課題を明確にしました。

(1) 広域交通・地域間交通に関する課題

①都市間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保

- ・ 高速乗合バスの年間輸送人数について、毎年増加傾向にあるものの、市外線の年間輸送人数は減少傾向にあります。
- ・ 特に「留萌旭川線」は令和元年と令和5年を比較すると約3割、「初山別留萌線」は約5割の利用者数となっています。
- ・ 国や北海道の補助金の活用及び沿線自治体による支援を行うほか、ダイヤ等の運行形態の見直しなどを行い、路線を維持・確保していく必要があります。

②JR留萌本線廃線後の住民の移動手段の維持・確保

- ・ 沿線地域の人口減少に加え、モーターレーゼーションの進展、高規格道路の延伸などにより利用者の減少が進んだ結果、JR留萌本線（留萌・石狩沼田間）は令和5年3月末をもって廃線されました。
- ・ JRの廃線に伴い、地域住民の生活に影響を及ぼすことがないように、既存バス路線である「留萌旭川線」を代替交通として位置づけたほか、元々JRが運行していた、既存バス（留萌旭川線）が運行していない早朝及び夜間の時間帯における通学生等の移動手段を確保するため、令和5年4月から「デマンドタクシー（留萌・深川間）」の実証運行を開始しました。
- ・ また、旭川への速達性を高めるための新たな交通体系として、高規格道路を經由して旭川へ直接乗り入れできる「留萌旭川速達便（特急あさひかわ号）」の実証運行を令和5年4月から開始しました。
- ・ 地域住民の移動手段、利便性を維持・確保していくために、これら代替交通のダイヤ等の運行形態の見直しなどを行いながら、今後の方向性について検討する必要があります。

(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

- ・ 市内線は3路線運行していますが、輸送人数不足などによりすべての路線で運行収入が運行費用を大きく下回っており、交通事業者の企業努力及び市の負担により運行を維持しています。
- ・ また、運転手の高齢化に伴う退職者の増加などにより運転手不足が深刻化しており、路線の存続が懸念される状況となっています。
- ・ 一方で利用者から増便や乗車時間の短縮化など利便性の向上を求める声が多く寄せられており、交通事業者で対応可能な範囲で対応しているものの、運転手不足の現状では抜本的な解決は困難な状況となっています。
- ・ 令和9年度に予定している市内循環機能を担う都市計画道路「見晴通」の開通に合わせて、長大路線である市内近郊線を、中心市街地を運行する循環型路線へ見直すことで、便数の確保や運行時間の短縮化につながると考えられます。
- ・ また、市内近郊線の見直しの際に、日東団地線の統合、留萌幌糠線のスクールバスへの混乗化などを行うことで、交通リソースの再分配を図ることができます。
- ・ しかしながら、循環型路線への見直しにより中心市街地外の地域が新たに公共交通空白地域となることから、それらの解消に向けた新たな取り組みを行う必要があります。

②公共交通空白地域の解消

- ・ 現状、「春日町」「泉町・旭川町」「堀川町」等が公共交通空白地域となっていますが、先述のとおり、市内近郊線の循環型路線への再編に伴い、新たに大町方面、沖見町方面、平和台方面、潮静方面が公共交通空白地域となる可能性があります。
- ・ 公共交通空白地域の解消にあっては、循環型路線の運行にリソースを割かなければならない関係上、バス事業者による対応は困難であることから、タクシー事業者による対応が望ましいと考えられます。
- ・ しかしながら、既存のタクシー制度では利用者の金銭的負担や、運転手不足の観点から対応が困難であるため、デマンド型乗合タクシーの導入が考えられます。

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。

④新たな交通需要を掘り起こす交通体系の検討

- ・ 子どもが部活動や習い事などをするためには、保護者が送迎を行う必要がありますが、多くが夕方以降に開始され、子どもの送迎のために就業時間を切り上げるなど、送迎が保護者の負担となっています。
- ・ 子どもの自宅や学校から部活動や習い事先までの送迎を交通事業者が担うことで、保護者の負担軽減、子どもの学習支援や健全育成につながることから、一定の利用ニーズがあると考えられます。
- ・ 市内バスを利用しない理由として、バスの乗車時間が長いこと、ダイヤが合わないことなどが挙げられており、特に市立病院受診後のバス待ち時間の短縮を望む声が寄せられています。
- ・ 市立病院受診後のバス空白時間帯に、経由地を最小限に抑えた「市立病院直行バス」を新設することで、待ち時間の短縮だけではなく乗車時間の短縮にもつながり、一定のニーズがあると考えられます。

(3) 公共交通利用促進に関する課題

①高齢者向けバス利用促進策の実施

- ・ 高齢者向けバス利用促進策として実施しているバス運賃助成の効果もあり、市内近郊線の利用者は増加傾向にあります。
- ・ また、同時に外出促進による高齢者の社会参加、健康増進等の効果も出ていることから、制度を継続していくことが望ましいと考えられます。

②運転手確保に向けた取り組みの実施

- ・ 運転手の高齢化による退職者の増加や労働基準法の改正による長時間労働の規制などの影響により、運転手の不足が深刻化し、交通事業者は減便や営業時間の短縮を余儀なくされています。
- ・ このまま運転手不足の状態が続く場合、将来的には交通事業者の撤退につながりかねないことから、運転手の確保が喫緊の課題となっています。
- ・ 交通事業者が撤退した場合に、市民生活に及ぼす影響は計り知れず、そのような事態は避けなければならないことから、交通事業者のみならず行政も一体となって運転手確保に取り組む必要があります。

③モビリティマネジメントの実施

- ・ 公共交通を利用しない理由の一つに、公共交通の利用方法が分からない、ダイヤや行き先が分からないといった声が聞かれることから、利用促進を図るためにモビリティマネジメントの実施が重要です。
- ・ モビリティマネジメントの例としては、高齢者向けバス乗り方教室の開催、子ども向けバス無料DAYの創設、公共交通ガイドマップの作成などが考えられ、実施に向けた検討を進める必要があります。

7. 地域公共交通計画の策定

7-1 基本理念と基本方針

現況交通実態調査、市民ニーズ把握調査、バス等利用実態調査、市民意見交換会及び問題点と課題の整理から、留萌市地域公共交通の基本理念と基本方針を取りまとめると次のとおりとなります。

(1) 基本理念

留萌市の都市間の公共交通は、J R 留萌本線、高速乗合バス及び留萌旭川線、留萌別荘線、幌延留萌線等の地域間幹線系統バスなどにより確保していましたが、J R 留萌本線（留萌・石狩沼田間）が令和4年度末で廃線となったことに伴い、令和5年度より運行を開始した代替交通などにより、都市間の移動手段を確保しています。

また、市内の公共交通は、人口の96%が居住する市街地において市内線が運行していますが、人口減少等による輸送人数の減少によりバス路線が再編され、令和5年度においてはAコース、日東団地線、留萌幌糠線が運行しています。

しかし再編による運行の効率化を図るものの、令和5年度の経常収支は収益率が44%、交通事業者負担額が約1,300万円となっているほか、深刻な運転手不足により存続が懸念される状況となっている一方で、市民からは増便への要望やバス路線の遠回り及びバス停留所までの遠さの解消など、運転手不足の現状では対応が困難な要望が多く寄せられています。

先述のとおり、J R 留萌本線の廃線や運転手不足の深刻化などにより、当市における公共交通は大きな転換期を迎えており、J R 留萌本線の代替交通の確保・維持や今後予定されている市内循環機能を担う都市計画道路（見晴通）の開通に伴う市内線の再編、公共交通空白地域や運転手不足の解消に取り組みながら、刻々と変化する都市構造に適した持続可能な公共交通体系の構築が喫緊の課題となっています。

以上から、都市間交通の維持・確保や市内公共交通体系の再編、公共交通利用活性化施策の推進などに取り組みながら、持続可能な公共交通体系に再構築することを目指し、本計画の基本理念を以下のとおり定めます。

『多くの市民が利用する、まちづくりと一体的に取り組む
持続可能な地域公共交通体系の再構築』

第7章 地域公共交通計画の策定

(2) 基本方針

基本理念を具現化するために、次の3つを基本方針として設定します。

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

基本方針3 公共交通利用活性化策の推進

①基本方針1 広域交通・地域間交通の維持・確保

中核都市である札幌市や旭川市、留萌管内地域と留萌市を結ぶ広域的な公共交通について、通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な交通目的に対応していくために、沿線自治体による支援も含めながら、維持・確保を図ります。

また、JRの代替交通である「留萌旭川線」については沿線自治体による支援を含めながら維持・確保を図り、「デマンドタクシー（留萌・深川間）」「留萌旭川速達便」については、令和5年度から行っている実証運行の結果を踏まえながら、今後の方向性について協議していきます。

②基本方針2 市内公共交通体系の再構築

令和9年度に予定している都市計画道路「見晴通」の開通に合わせて、市内近郊線の循環型路線への再編、公共交通空白地域の解消に向けたデマンド型乗合タクシーの導入について検討を進めるほか、現在、基本構想の段階ではあるものの、旧JR留萌駅跡地に新交流複合施設を整備することとなった場合には公共交通結節機能の導入を検討するなど、市内公共交通体系の再構築を図ります。

また、スクールバスの混乗化などにより交通リソースの再分配を図るとともに、新たな公共交通体系として市立病院直行バス及びこどもデマンドタクシーの導入を研究します。

③基本方針3 公共交通利用活性化策の推進

バスを利用しやすい環境を整備するため、バス利用の中心である高齢者向けにバス運賃の助成やバス乗り方教室の開催を検討するほか、子どもの時から公共交通に慣れ親しむ機会の創出を図り、将来のバス利用につなげていくため、子ども向けバス体験乗車会やバス無料DAYの実施を検討します。

また、運転手の高齢化による退職者の増加や労働基準法の改正による長時間労働の規制などの影響により、運転手不足が深刻化していることから、交通事業者の運転手確保に対する支援を実施するほか、地域おこし協力隊（公共交通支援員（仮称））を募集・採用し、運転手不足問題の改善を図ります。

7-2 定量的な目標の設定

基本理念と基本方針を実現するために、「目標及び目標値設定の考え方」と「定量的な目標値」を以下のとおり定めます。

(1) 目標及び目標値設定の考え方

基本方針を実現するために、目標及び評価指標を以下のとおり定めます。

基本方針	目標	評価指標
基本方針1 ・広域交通・地域間交通の維持・確保	目標1 ・広域交通・地域間交通のネットワーク形成	・北海道留萌管内地域公共交通計画と整合を図る
基本方針2 ・市内公共交通体系の再構築	目標2 ・市内公共交通体系のネットワーク形成	・市内公共交通の輸送人数 ・市内公共交通の収支率 ・市内公共交通の行政負担額
基本方針3 ・公共交通利用活性化策の推進	目標3 ・公共交通の維持と利用促進	・運転手の新規雇用者数 ・モビリティマネジメントの実施回数等

(2) 定量的な目標値

新たな公共交通体系の目標となる輸送人数、収支率及び行政負担額等を定量的な目標として設定します。

①将来人口

定量的な目標を設定するにあたって、留萌市人口ビジョン（令和2年3月改定）と住民基本台帳人口から、目標年次である令和11年の人口を以下のとおり設定します。

表 将来人口

年 次	令和5年	令和7年	令和11年	令和12年
①人口ビジョン	19,847人	19,237人	17,977人	17,662人
②住民基本台帳人口 (R7以降は①×③)	18,773人	18,198人	17,006人	16,708人
③人口ビジョン人口の 補正率(②÷①)	0.946	同左	同左	同左
④人口伸び率(R5基準)	1.00	0.97	0.91	0.89

第7章 地域公共交通計画の策定

②定量的な目標の設定

将来人口等から、輸送人数、収支率及び行政負担額の目標値を以下のとおり設定します。

表 定量的な目標の設定

指標	基準年次 令和5年度	目標年次 令和11年度	備 考
市内線輸送人数	83,505 人	75,645 人以上	目標年次将来人口× (基準年次市内線輸送 人数÷基準年次人口)
収支率	44%	50%以上	経常収益÷経常費用
行政負担額	5,938 千円	8,832 千円以下	市内線 における市負担金

(3) 公共交通の機能分担と性格・役割

地域公共交通の基本理念と基本方針から、留萌市地域公共交通として位置づける各公共交通の機能分類、性格・役割を以下のとおり整理し、これを将来の公共交通体系とします。

なお、地域間幹線系統バスは北海道が策定している北海道留萌管内地域公共交通計画との調整を行い、整合を図ることが必要となります。

表 公共交通の機能分担と性格・役割

機能分類	性格・役割
広域交通 ・特急はぼろ号、特急ましけ号、特急あさひかわ号（留萌旭川速達便）、高速るもい号 ・留萌旭川線（JR代替交通を含む） ・デマンドタクシー（留萌・深川間）	・中核都市である札幌市や旭川市と留萌市を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク ・通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応 ・留萌旭川線・デマンドタクシー・特急あさひかわ号（留萌旭川速達便）はJR留萌本線廃線後の代替交通として位置づけ
地域内公共交通等	
地域間交通（市外線） ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線	・地方中心都市である留萌市と周辺市町村を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク ・通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応
生活圏交通（市内線） ・市内近郊線Aコース ・日東団地線 ・留萌幌糠線 ・デマンド型乗合タクシー（検討）	・市内の生活交通を支える公共交通 ・通勤、通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応
補完交通 ・タクシー ・スクールバス（留萌幌糠線の補完） ・へき地医療バス ・温泉施設送迎車両 ・市立病院直行バス（研究） ・こどもデマンドタクシー（研究）	・主に通院、買い物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・留萌小学校、港南中学校、潮静小学校の3路線のうち、潮静小学校路線を留萌幌糠線の補完として、一般の通勤、通学、通院等の目的に対応 ・幌糠町方面住民の通院や買い物の目的に対応 ・地域住民の公衆衛生の保持などに対応
公共交通結節点 ・新交流複合施設（検討）	・公共交通結節機能（待合空間、乗継ぎ情報提供等）

第7章 地域公共交通計画の策定

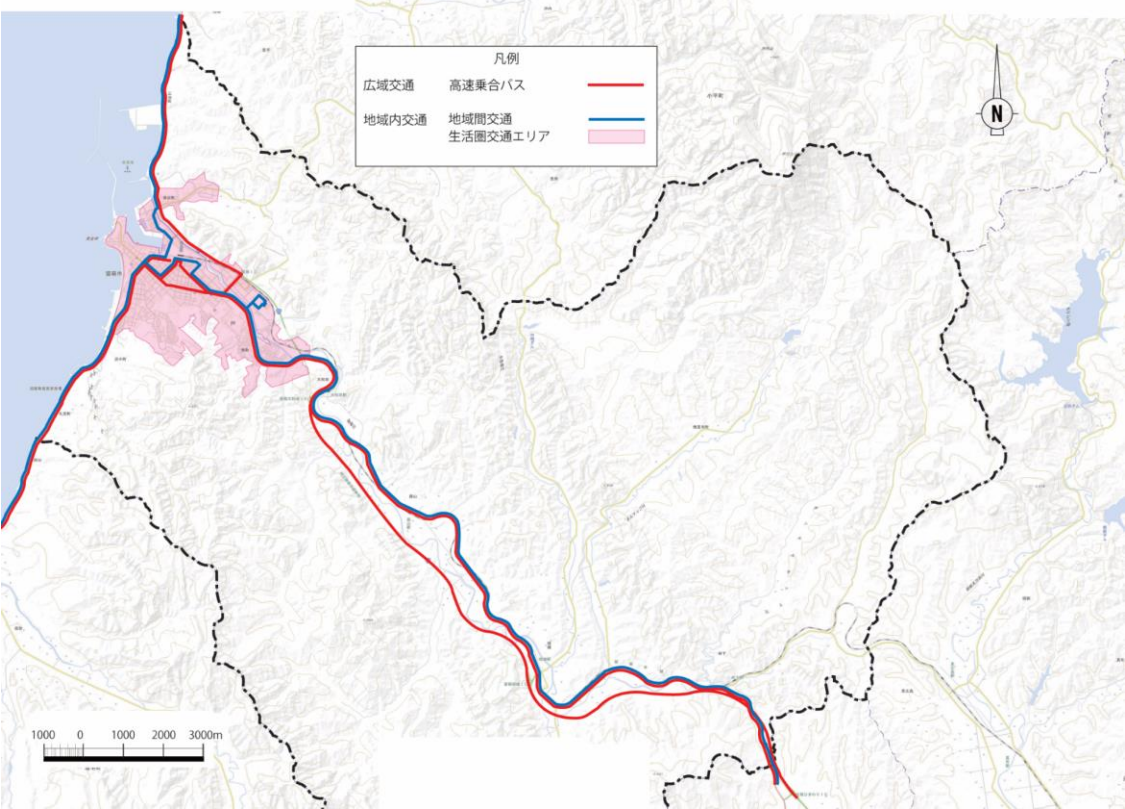


図 留萌市の公共交通体系（全市域）

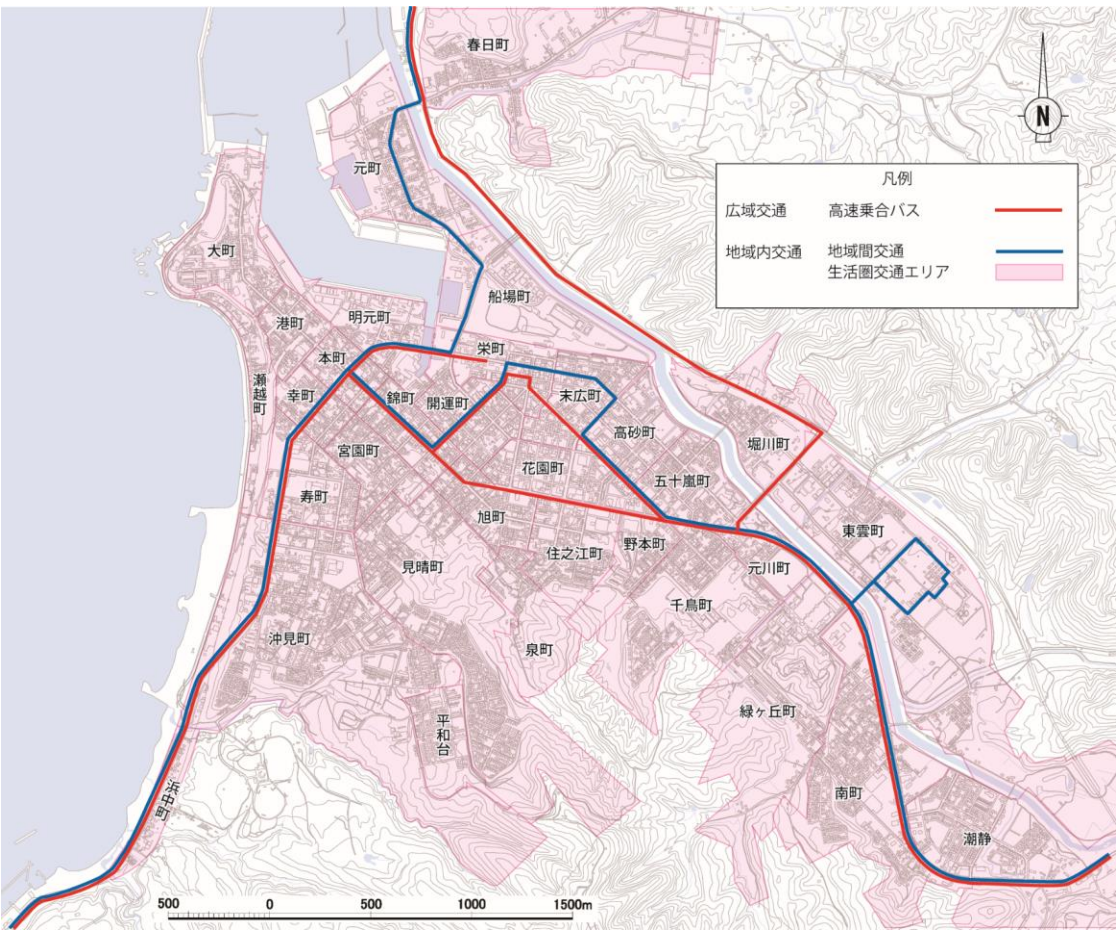


図 留萌市の公共交通体系（市街地）

7-3 公共交通施策及び実施主体の設定

公共交通の基本理念に基づき、公共交通の機能分担と役割を担いながら、目標を設定するために行う公共交通施策及び実施主体について、基本方針ごとに設定します。

次頁以降に公共交通施策等について記載しますが、基本方針ごとに公共交通施策を整理すると下表のとおりとなります。

表 基本方針ごとの公共交通施策

基本方針	公共交通施策
基本方針1 広域交通・地域間交通の維持・確保	①都市間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保
	②J R留萌本線廃線後の代替交通の維持・見直し
基本方針2 市内公共交通体系の再構築	①市内バス路線の再編
	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
	③スクールバス（潮静小学校路線）の混乗化
	④こどもデマンドタクシー導入の研究
	⑤市立病院直行バス導入の研究
	⑥新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討
	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	①高齢者向けバス利用促進策の実施
	②I C T化の推進
	③運転手確保に向けた各種取り組みの実施
	④北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知
	⑤市民向けモビリティマネジメント実施の検討
	⑥サイクルバス導入の検討

第7章 地域公共交通計画の策定

(1) 広域交通・地域間交通の維持・確保

①都市間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保

【現状と課題】

- ・留萌市は、留萌管内地域における中心都市であるほか、中核都市(札幌市及び旭川市)に移動する際の中継地であることから、地域住民の通勤、通学、通院、買物などの中心地となっています。しかし、人口減少や少子高齢化、マイカーの普及、さらには新型コロナウイルス感染症の影響などにより、公共交通の利用者が急速に減少しているほか、運転手不足など多くの課題に直面しているため、このままでは地域住民の将来的な移動手段の維持・確保が困難になり、地域の衰退につながる恐れがあります。
- ・広域交通及び地域間交通について、利用実態やニーズ等に応じ運行形態の見直しを行い、持続可能な交通体系を維持・確保する必要があります。

【事業概要】

- ・広域交通及び地域間交通について、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）、北海道生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線維持対策費補助）の活用及び沿線自治体による支援などを含め、広域交通ネットワークの維持・確保を図ります。
- ・変わりゆく利用実態やニーズ等に応じ、継続的に路線・ダイヤ等運行形態の見直しに係る協議を行い、移動手段の維持・確保に取り組みます。

○広域交通

【特急はぼろ号】

- ・交通事業者による維持・確保を基本としながら、利用促進を図ります。

【特急ましけ号】

- ・交通事業者による維持・確保を基本としながら、利用促進を図ります。

【特急あさひかわ号（留萌旭川速達便）】

- ・「②JR留萌本線廃線後の代替交通の維持・見直し」に記載します。

【高速るもい号】

- ・交通事業者による維持・確保を基本としながら、利用促進を図ります。

【留萌旭川線】

- ・「②JR留萌本線廃線後の代替交通の維持・見直し」に記載します。

【デマンドタクシー（留萌・深川間）】

- ・「②JR留萌本線廃線後の代替交通の維持・見直し」に記載します。

【事業概要】	
○地域間交通	
【留萌別荘線】	
・ 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）の活用及び沿線自治体の支援などを含めた路線の維持・確保の方針を決定し、継続的に見直しを行いながら持続可能な移動手段の維持・確保を図ります。	
【幌延留萌線】	
・ 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）の活用及び沿線自治体の支援などを含めた路線の維持・確保の方針を決定し、継続的に見直しを行いながら持続可能な移動手段の維持・確保を図ります。	
【羽幌留萌線】	
・ 北海道生活交通路線維持対策事業（広域生活交通路線維持対策費補助）の活用及び沿線自治体の支援などを含めた路線の維持・確保の方針を決定し、継続的に見直しを行いながら持続可能な移動手段の維持・確保を図ります。	
【初山別留萌線】	
・ 沿線自治体の支援などを含めた路線の維持・確保の方針を決定し、継続的に見直しを行いながら持続可能な移動手段の維持・確保を図ります。	
【実施主体】	
国、北海道、留萌市を含む沿線自治体、交通事業者	

【スケジュール】	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
	維持・確保	維持・確保	維持・確保	維持・確保	維持・確保

② J R 留萌本線廃線後の代替交通の維持・見直し

【現状と課題】

- ・ J R 留萌本線については、沿線地域の人口減少に加え、モータリーゼーションの進展、高規格道路の延伸などによる利用者の減少が進んだ結果、平成 28 年に J R 北海道単独では維持することが困難な線区として公表され、その後、様々な議論が行われたものの、最終的には令和 5 年 3 月 31 日をもって廃線となりました。
- ・ これまで J R が担ってきた役割を代替し、地域住民の移動手段、利便性を確保するため①留萌旭川線、②デマンドタクシー（留萌・深川間）、③留萌旭川速達便（特急あさひかわ号）を代替交通として位置づけ、令和 5 年 4 月より運行を開始しています。

【上り(留萌→深川)】			
JR 廃線前			JR 廃線後(R5. 4. 1以降)
区分	留萌発	深川着	区分 留萌発 深川着 旭川着
JR	5:49	6:44	②デマンドタクシー(小嶋交通) 5:54 6:44
JR	6:47	7:49	②デマンドタクシー(小嶋交通) 6:59 7:49
JR	9:04	10:00	①留萌旭川線(沿岸バス) 7:00 8:14 9:10
JR	12:18	13:13	③留萌旭川速達便(沿岸バス) 7:50 - 10:15
JR	16:17	17:15	①留萌旭川線(沿岸バス) 9:40 10:54 11:50
JR	18:19	19:15	①留萌旭川線(道北バス) 11:15 12:29 13:25
JR	20:20	21:16	①留萌旭川線(沿岸バス) 14:05 15:19 16:15
			①留萌旭川線(道北バス) 17:35 18:49 19:45
			②デマンドタクシー(小嶋交通) 19:10 20:00 -

図 J R 留萌本線廃線前後の公共交通ダイヤ比較（上り）

【下り(深川→留萌)】			
JR 廃線前			JR 廃線後(R5. 4. 1以降)
区分	深川発	留萌着	区分 旭川発 深川着 留萌着
JR	5:44	6:36	②デマンドタクシー(小嶋交通) 7:40 8:40
JR	7:59	8:55	①留萌旭川線(道北バス) 8:00 8:51 10:10
JR	11:10	12:07	①留萌旭川線(沿岸バス) 10:20 11:11 12:30
JR	13:28	14:25	①留萌旭川線(沿岸バス) 13:00 13:51 15:10
JR	16:08	17:07	①留萌旭川線(道北バス) 14:00 14:51 16:10
JR	18:09	19:09	③留萌旭川速達便(沿岸バス) 16:05 - 17:30
JR	20:13	21:11	①留萌旭川線(沿岸バス) 17:15 18:06 19:25
			②デマンドタクシー(小嶋交通) - 20:10 21:00

図 J R 留萌本線廃線前後の公共交通ダイヤ比較（下り）

【事業概要】

○留萌旭川線

- ・既存バス路線の「留萌旭川線」を代替交通として位置づけたものであり、1日5往復運行しています。
- ・留萌・深川間だけではなく、深川・旭川間も含めた全区間における継続的な欠損支援が路線存続のために必要となっているため、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）の活用及び沿線自治体の支援などを含めた路線の維持・確保の方針を決定し、継続的に見直しを行いながら持続可能な移動手段の維持・確保を図ります。

○デマンドタクシー（留萌・深川間）

- ・元々JRが運行していて、既存バス路線（留萌旭川線）が運行していない早朝の時間帯等における通学生の移動手段を確保するため、留萌・深川間を結ぶ「デマンドタクシー」を新設し、早朝便①（上下）、早朝便②（上りのみ）、夜間便（上下）の1日最大5便を運行しています。
- ・早朝便①については令和6年度までの実証運行とされていることから、通学生の利用状況などを鑑み、令和7年4月より早朝便①及び早朝便②を1便に集約します。
- ・夜間便については令和7年度までの実証運行とされていることから、現状のバス路線への再編も視野に、実証運行の検証結果を踏まえながら、令和7年度中に関係者と協議し、今後の方向性を決定します。

○留萌旭川速達便（特急あさひかわ号）

- ・旭川への速達性を高めるための新たな交通体系として、羽幌を始発とし、高規格道路を経由して旭川へ直接乗り入れできる留萌旭川速達便（特急あさひかわ号）を新設し、1日1往復運行しています。
- ・令和7年度までの実証運行とされていることから、留萌旭川線への再編も視野に、実証運行の検証結果を踏まえながら、令和7年度中に関係者と協議し、今後の方向性を決定します。

【実施主体】

- ・国、留萌市、沿線自治体、交通事業者

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
【スケジュール】	維持・確保 調査・検討	維持・確保	維持・確保	維持・確保	維持・確保

第7章 地域公共交通計画の策定

(2) 市内公共交通体系の再構築

①市内バス路線の再編

【現状と課題】

- ・近年社会問題となっている運転手不足の問題や、新型コロナウイルスの流行及び人口減少等による輸送人数の減少などを要因とし、令和5年6月に市内近郊線Aコースの運行回数が平日11往復から6往復に減便され、利便性低下につながっています。
- ・また、Aコースは重複停留所があることにより長大路線となっており、運行時間が最大1時間程度かかることに対して、不満を持たれている方もいます。
- ・今後、運転手不足は一層深刻化していくことが推察され、路線存続が危ぶまれる状況となっているため、運転手不足に対応するためにAコースの再編、交通リソースの効率化などを含めた市内線全体の再編が必要となっています。
- ・令和9年度に市内循環機能を担う都市計画道路「見晴通」が開通予定となっていることから、見晴通を活用した路線の再編が効果的であると考えられます。

【事業概要】

- ・Aコースを、見晴通を活用しながら中心市街地及び各拠点を経由し、右・左回りそれぞれを運行する「市内循環型路線」に再編した場合、運行時間の短縮が図られます。
- ・また、市道の一部で手上げ方式によるフリー乗降区間を設けることにより、利便性の向上が見込まれます。
- ・Aコースの再編に伴い日東団地線の廃線をした場合、リソースを市内循環型路線に配分することができ、総合的には利便性の維持・確保につながると考えられます。
- ・上記を踏まえ、市内線の再編について検討を進めます。
- ・しかしながら、市内線の再編に伴い、「大町方面」「沖見町方面」「平和台方面」「潮静方面」が新たに交通空白地域となる可能性があることから、地域住民の移動手段を確保するため、新たな移動手段の確保が必要になります。（参考 ②デマンド型乗合タクシーの導入）

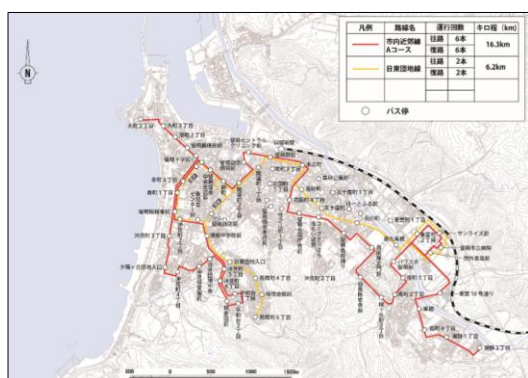


図 市内線運行経路図（留萌幌糠線除く）

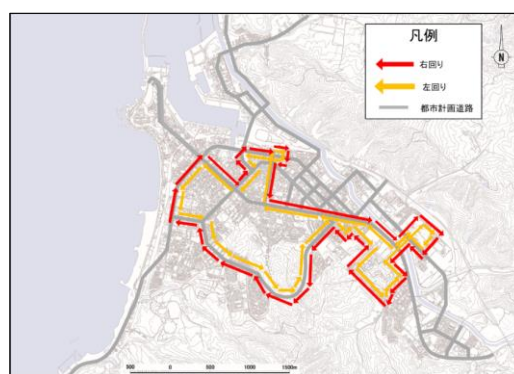


図 市内循環型路線運行経路図（案）

【実施主体】

- ・沿岸バス

【スケジュール】

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
—	調査・検討	運行	運行	運行

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

【現状と課題】

- ・「①市内バス路線の再編」に記載しているとおり、市内線の再編策として市内循環型路線を導入した場合、「大町方面」「沖見町方面」「平和台方面」「潮静方面」といった中心市街地以外の地域が新たに交通空白地域となる可能性があります。
- ・また、「春日町」「泉町・旭町」「堀川町」等は現状交通空白地域となっています。
- ・バス乗降調査からは、迂回するようなバスルートにおいて特定のバス停留所間の移動は少なく、ほとんどが少数のバス停留所間の移動となっているため、路線運行よりはデマンド運行による輸送が適していると考えられます。
- ・運転手不足の現状や市内循環型路線にリソースを割く必要があることを踏まえると、バス事業者によるデマンド運行は困難であり、タクシー事業者によるデマンド運行が適していると考えられます。
- ・市街地においてデマンド運行を行うにあっては、相当数の予約に対応可能な情報処理のシステムが必要となり、近年北海道内でも普及が見受けられるＡＩを用いた運行システムの導入について検討する必要があります。



図 網走市で運行しているＡＩ運行バス（どこバス）の事例

【事業概要】

- ・市内線の再編により新たに発生するほか、既に発生している交通空白地域の解消に向け、交通空白地域と市内拠点地間を運行するデマンド型乗合タクシーの導入を検討します。
- ・拠点地は原則、タクシー待合所機能を有する施設を設定しますが、必要に応じて新たに待合所施設を整備することを検討します。
- ・運賃は現在の路線バスより利便性が高く、タクシーよりは利便性が低いため、バスとタクシーの中間的な運賃を前提としながらも、現在の市内線利用者が引き続き利用しやすい運賃を検討します。
- ・利用予約については、一般的な電話予約のほか、ＡＩなどのＩＣＴを用いた予約運行システムの導入を検討します。

【事業概要】

- ・導入にあっては、地域公共交通確保維持改善事業（共創・MaaS 実証プロジェクト又は交通DX・GXによる経営改善支援事業）を活用し、本運行に移行する際には、地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内フィーダー系統確保維持費補助金）を活用しながら、財源確保に努めます。
- ・国の補助金を除いた費用負担については、交通事業者による負担を原則としながらも、協議のうえ決定いたします。

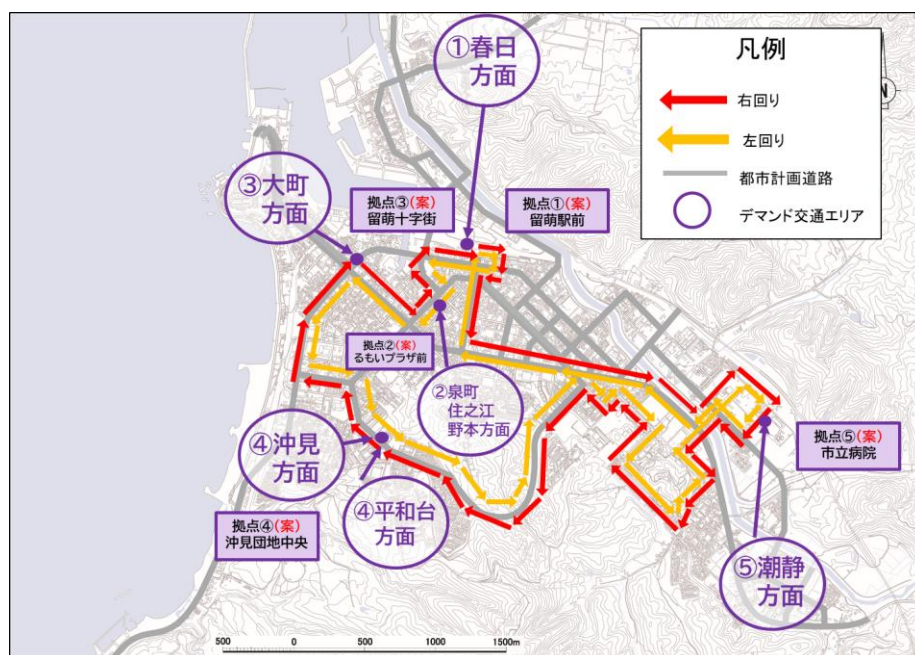


図 デマンド型乗合タクシー対象エリア図（案）

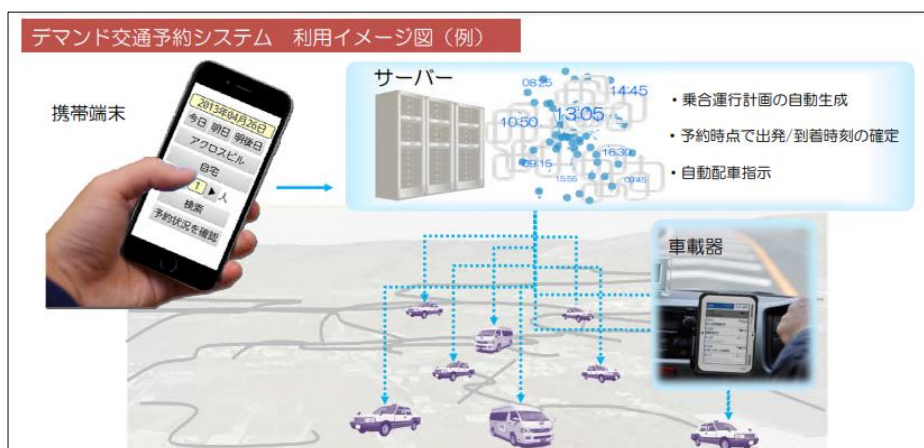


図 デマンド交通予約システムの利用イメージ

【実施主体】

- ・留萌市、小鳩交通

【スケジュール】

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
—	調査・検討	実証運行	実証運行	本運行

③スクールバス（潮静小学校路線）の混乗化

【現状と課題】

- ・幌糠地域や峠下地域等を運行する公共交通として、児童の登下校のために、潮静小学校から峠下地域の間をスクールバスが運行しているほか、幌糠から留萌十字街間を留萌幌糠線が1日1往復運行しています。
- ・スクールバスは7時30分幌糠発、留萌幌糠線は7時37分幌糠発と、似通った時間帯に運行しており、交通リソース及び公費負担が重複している状況です。
- ・令和5年度の留萌幌糠線の運行費用は約4,800千円に対し、運行収入が約1,100千円で、残りの約3,700千円を留萌市が支援している状況です。
- ・また、令和5年度のスクールバス（潮静小学校路線）の運行費用は全額が国からの普通交付税で措置されているものの、約5,000千円となっています。

【事業概要】

- ・スクールバスについて児童の登下校だけではなく、一般利用者が乗車できる混乗便とし、潮静小学校への送迎後、留萌市立病院まで運行経路を伸ばすことで、留萌幌糠線の代替機能を担うことができると考えられます。
- ・一方で、スクールバスを廃止し、留萌幌糠線をスクールバスの代替として再編していくことも考えられます。
- ・スクールバスの混乗化又は留萌幌糠線へのスクールバス機能の集約化をすることで、交通リソース及び公費負担の重複を解消することができることから、実施に向け関係者と協議を進めていきます。

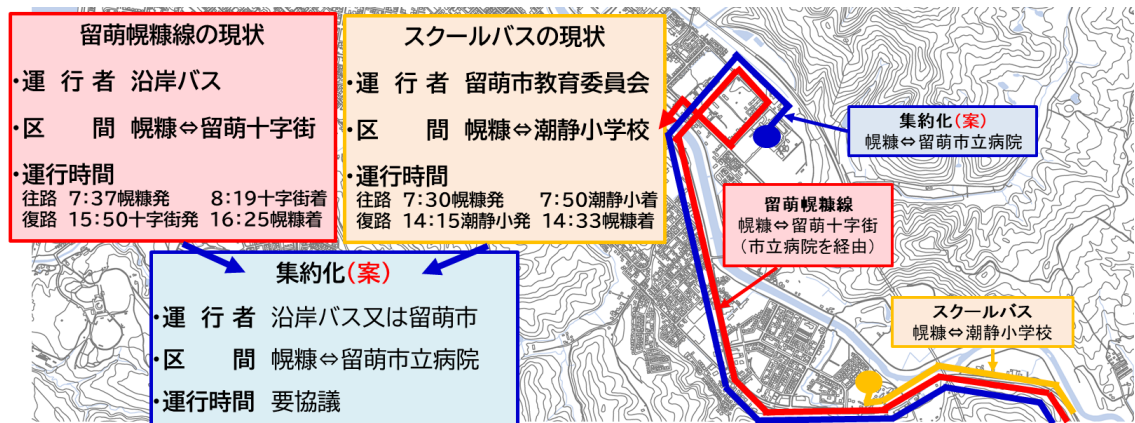


図 スクールバスの混乗化後の運行経路（案）

【実施主体】

- ・留萌市、沿岸バス

【スケジュール】

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
—	調査・検討	実証運行	本運行	本運行

第7章 地域公共交通計画の策定

④こどもデマンドタクシー導入の研究

【現状と課題】

- ・子育て世帯の共働きが5割を超え、十分な子育て時間を確保することが困難かつ部活動の地域移行が進む中、子どもが部活動や習い事などをするためには、保護者が送迎を行う必要がありますが、多くが夕方以降に開始されることから、子どもの送迎のために就業時間を切り上げるなど、送迎が保護者の負担となっています。
- ・また、場合によっては移動手段がないことにより部活動などを断念せざるを得ない状況となっています。

【事業概要】

- ・子どもの送迎に係る保護者の負担軽減を図る手段の一つとして、自宅や学校から部活動・習い事先までをタクシーで送迎する「こどもデマンドタクシー（仮称）」が考えられ、保護者の負担軽減のほか、子どもの学習支援や健全育成にもつながると考えられます。
- ・しかしながら、タクシー事業者における運転手不足の現状や冬季間の運行の難しさなど多くの課題もあることから、利用ニーズやタクシー事業者の実情、市の財政負担などを研究した中で、必要に応じて実証運行を行いながら導入の検討をします。
- ・実証運行（導入）する場合には地域公共交通確保維持改善事業（共創・MaaS 実証プロジェクト）を活用しながら、財源確保に努めます。

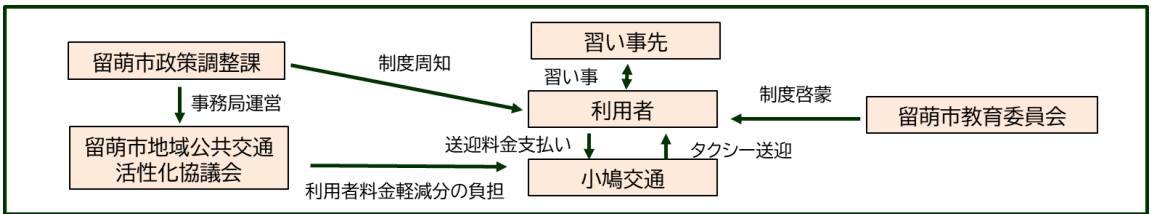


図 事業スキーム

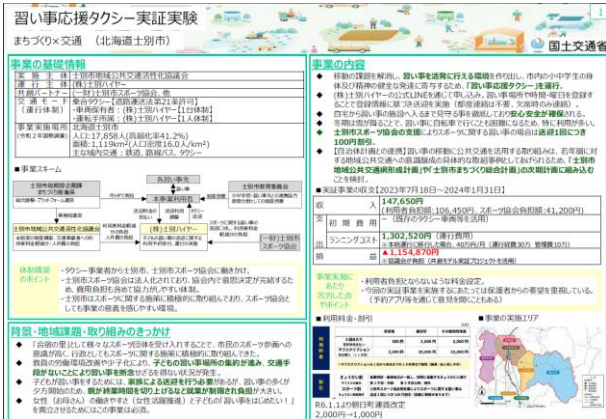


図 習い事応援タクシー実証実験（出典：士別市HP）

【実施主体】

- ・留萌市、小嶋交通

【スケジュール】

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
調査・研究	調査・研究	調査・研究	調査・研究	調査・研究

⑤市立病院直行バス導入の研究

【現状と課題】

- ・市立病院への通院に利用可能な市内線はAコース、日東団地線、留萌幌糠線などがありますが、病院受診後、最大2時間程度バスの待ち時間が生じる可能性があることに加え、最も利用者が多いAコースは最大1時間程度の乗車時間が生じる可能性があることから、待ち時間及び乗車時間の短縮を求める声が寄せられています。

時間	路線名(市内線)				
	Aコース	日東団地線	留萌幌糠線	直行便(案)	備考
7時代	7:58				
8時代					
9時代	9:43				
10時代				10:30	るもいプラザ前9:45発
11時代	11:43	11:30			
12時代					
13時代	13:00				R7.4.1新設予定
14時代	14:08				
15時代	15:53	15:40			
16時代			16:05		
17時代	17:13				

図 市内線の市立病院出発時間比較及び直行便(案)

【事業概要】

- ・「市立病院直行バス」とは市内線の空白時間に「市立病院」・「るもいプラザ前」間を1日1往復する定時バス路線で、病院受診後のバス待ち時間の短縮に加え、経由地を最小限に抑えることで乗車時間の短縮を図るものです。
- ・また、「るもいプラザ前」を起終点とすることで、通院後のまちなか誘導、商店街の活性化につながることも考えられます。
- ・しかしながら、バス事業者独自の取組みとして、令和7年4月から病院受診後のバス待ち時間短縮のためのAコース増便(市立病院発13時)を予定していることから、増便の効果を十分に検証した中で、市立病院直行バス導入の必要性について研究し、必要に応じて実証運行を行いながら導入の検討をします。



図 市立病院直行バスの運行経路図(案)

【実施主体】

- ・留萌市、沿岸バス、商工会議所

【スケジュール】

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
調査・研究	調査・研究	調査・研究	調査・研究	調査・研究

第7章 地域公共交通計画の策定

⑥新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討

【現状と課題】

- ・沿岸バスターミナル、中央バスターミナルが分散配置されていることから、市内に公共交通結節点がなく、広域的な公共交通、地域間幹線系統バス路線及び市内線の乗継ぎが円滑ではない状況となっています。



図 沿岸バスターミナル前



図 中央バスターミナル

- ・留萌市公共施設整備検討会議から出された意見では、新たな公共施設の整備に関し、賑わいや交流拠点として必要な公共施設の機能や役割の一つとして、公共交通結節機能の整備が必要としています。
- ・令和6年9月に策定した「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としています。



図 バスターミナルイメージ（案）

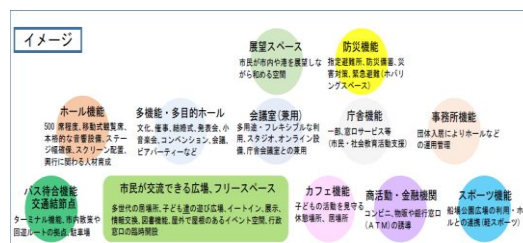


図 新交流複合施設機能イメージ（案）

【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、交通事業者、商工会議所

【スケジュール】

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
調査・検討	調査・検討	調査・検討	調査・検討	調査・検討

⑦バス待合所環境の整備

【現状と課題】

- ・市内には、市が管理しているバス待合所が 20 箇所、バス事業者が管理しているバス待合所が 12 箇所、町内会や商店街などが管理しているバス待合所が 6 箇所ありますが、その中には老朽化しているものも多く見受けられます。
- ・特に沿岸部に設置されているバス待合所においては、木製かつ法面に設置されているものが多く、足場の老朽化等により、倒壊の危険性が高まってきていることから、令和 6 年度に礼受神社下前バス待合所、三泊町第 1 バス待合所の 2 箇所を修繕しました。



図 バス待合所の現状（礼受第一）



図 バス待合所の現状（三泊町第 2）

【事業概要】

- ・市内に設置されているバス待合所の現況確認を各管理者が実施し、老朽化などにより利用上の危険があるバス待合所については整備を検討します。
- ・特に沿岸部に設置されているバス待合所については老朽化等による崩壊の危険性もあることから、計画的に修繕します。

【実施主体】

- ・留萌市、沿岸バス、町内会、商店街

【スケジュール】	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
	調査・実施	調査・実施	調査・実施	調査	調査

第7章 地域公共交通計画の策定

(3) 公共交通利用活性化策の推進

①高齢者向けバス利用促進策の実施

【現状と課題】

○これまでの取り組み

- ・留萌市では、高齢者の外出・移動を支援し、積極的な社会参加を促進するため、令和5年度より75歳以上の高齢者が市内バス路線を利用する際のバス運賃の助成を開始し、令和6年度には70歳以上の運賃を一律無償化するなど、制度拡充を行いながら、実証実験事業に取り組んできました。

○検証結果

① 公共交通の利用促進及び維持確保

令和5年度の市内線年間輸送人数は令和4年度と比較して約27千人増加したことから、公共交通の利用促進及び維持確保につながったと考えられます。

② 高齢者の生きがいづくりへの寄与（利用者アンケート結果）

高齢者向けバス利用促進制度を利用された方向けに実施したアンケートの結果として、約70%の方が外出機会の増加につながったと回答されていることから、車等を持たない高齢者の移動手段の確保、社会参加、健康増進等の効果が見られ、高齢者の生きがいづくりに寄与していると考えられます。

○アンケート結果（一部抜粋）

- ・無償化により、バスの利用回数が増えた（42%）、少し増えた（31%）
- ・買い物、病院以外の目的地（飲食店、趣味など）の増加に繋がった（31%）
- ・無償化により、健康増進（外出機会の増加）に繋がった（45%）、少し繋がった（25%）

【事業概要】

- ・高齢者の外出・移動を支援することで、健康と生きがいづくりを支援し、積極的な社会参加の促進、バス利用の促進を目的とした「留萌市高齢者無料乗車証事業（仮称）」に取り組めます。
- ・事業実施時には令和6年度と比較し、本人確認精度の向上及び紛失防止強化を図った形による手法への変更を検討します。

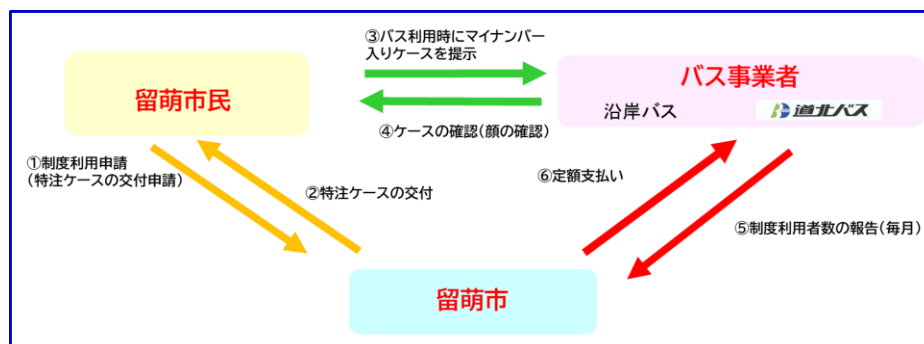


図 事業スキーム（案）

【事業概要】



図 無料乗車証のイメージ（出典：むつ市）

図 高齢者無料乗車証 AGEHA（出典：むつ市HP）

【実施主体】

・留萌市、交通事業者

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
【スケジュール】	実施	実施	実施	実施	実施 効果検証

第7章 地域公共交通計画の策定

② ICT化の推進

【現状と課題】

- ・ 情報社会が進展する中、様々な分野でICTを活用した業務の効率化やサービスの質向上が図られてきています。
- ・ 交通分野へのICTの活用事例として、キャッシュレス決済やバスロケーションシステム、アプリによる配車予約などがあります。
- ・ ICTの導入状況として、高速乗合バス路線及びタクシーにおいてはキャッシュレス決済が導入されているものの、市外線及び市内線においては導入されておらず、タクシーの予約については電話予約のみとなっています。
- ・ 市民意見交換会において、現状におけるバスの不便な点として、「分かりにくい」、「時刻表が分からない」等の意見があります。

【事業概要】

○キャッシュレス決済

- ・ バス利用者の増加及び利便性向上を図るため、市外線及び市内線において、市民ニーズや費用対効果を踏まえながら「キャッシュレス決済」の導入について検討します。

○バスロケーションシステム

- ・ バス利用者の増加及び利便性向上を図るため、GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停・待合施設の表示装置や、携帯端末にリアルタイムで情報提供する「バスロケーションシステム」の導入について、公共交通結節点機能を有する新交流複合施設の整備と合わせて検討します。

バスロケーションシステムの導入 国土交通省

■ GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停・待合施設の表示装置や携帯端末にリアルタイムで情報提供するバスロケーションシステムの導入により、公共交通の利便性の向上が進んでいる。

県内のバス事業者が連携したバスロケーションシステムの導入の事例（例：広島県）

- ① 事業者の区別なく方面別、到着順に共通フォーマットで、待ち時間、停留所の通過状況等を表示。
- ② 携帯端末でバス停から離れた場所でも運行状況の確認が可能。
- ③ 乗換検索コンテンツと連携し、検索結果にリアルタイムに運行状況を反映。

① バス停で確認
百貨店内のバス接近表示

② スマホで確認
バスの待ち時間をスマホでチェック

③ スマホで乗換検索
乗り換えらくらく公共交通

バス停におけるデジタルサイネージ

4

図 バスロケーションシステムの導入（出典：国土交通省HP）

【事業概要】

○タクシー配車アプリ

- ・利用者がよりタクシーを使いやすくするとともに、タクシーの空車走行を減らし、タクシーの生産性を向上図るため、利用者が地図上で乗車位置等を選択し、配車依頼を行うことができるスマートフォンの「配車アプリ」の導入について検討します。

タクシーの配車アプリ 国土交通省

- スマートフォンの配車アプリにより、利用者が地図上で乗車位置等を選択し、配車依頼を行うことができる。
- 配車アプリの普及により、利用者がよりタクシーを使いやすくするとともに、タクシーの空車走行を減らし、タクシーの生産性を向上させるため、タクシー事業者は配車アプリの導入を推進している。

タクシー配車アプリ利用イメージ

地図上でタクシーを呼びたい位置を設定
目的地の設置・概算費用
所要時間・会社選択
車種選択・クーポン
などの詳細な機能
タクシーが向かう様子を
リアルタイムにトラッキング
ネット決済機能で乗車時
キャッシュレス

タクシーの事前確定運賃に関する実証実験【H29.8～10@東京】

＜参加事業者＞
44者（4グループ）
4,648両

＜実験概要＞
・地図上の走行距離、予測所要時間等から**事前確定運賃**を算出
・渋滞や回り道が生じても**事前確定運賃額で確定**

↓

＜結果＞
・**7,879**回の利用実績
・**約7割**の利用者が「また利用したい」と回答

タクシー配車アプリ（例）

スマホdeタクくん (東京ハイヤー・タクシー協会) 9,300台	全国タクシー 47都道府県 60,000台	モタク 17都道府県 5,000台	らくらくタクシー 47都道府県 16,000台
--	-----------------------------	-------------------------	-------------------------------

出典：各社HP等

図 タクシー配車アプリ（出典：国土交通省HP）

【実施主体】

- ・留萌市、交通事業者

【スケジュール】

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
調査・検討	調査・検討	調査・検討	調査・検討	調査・検討

第7章 地域公共交通計画の策定

③運転手確保に向けた各種取り組みの実施

【現状と課題】

- ・沿岸バス留萌営業所に所属している運転手は22人で、内63.6%にあたる14人が60代以上と高齢化が進んでいます。
- ・小鳩交通留萌営業所に所属している運転手は35人で、内82.9%にあたる29人が60代以上と、沿岸バス留萌営業所と同様に高齢化が進んでいます。
- ・運転手の高齢化による退職者の増加や、労働基準法の改正による長時間労働の規制などの影響により、運転手不足が深刻化しており、Aコースは令和5年6月に大幅な減便、タクシーは令和6年4月から営業時間を短縮することで運行を維持している状況です。
- ・運転手不足が今後も続いた場合、将来的には交通事業者の撤退につながりかねない状況となっていることから、運転手の確保が喫緊の課題となっています。
- ・交通事業者の撤退による市民生活への影響は計り知れないことから、交通事業者だけの問題ではなく、行政も一体となって運転手確保に取り組む必要があります。
- ・バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域における住民や、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等の移動手段を確保するための制度として、自家用有償旅客運送制度（公共ライドシェア）があります。

【事業概要】

○留萌市地元企業応援基本条例に基づく支援

- ・令和3年6月に制定した「留萌市地元企業応援基本条例」の基本施策である「人材育成及び確保並びに雇用の促進及び安全に関する施策」を推進するため、「留萌市地元企業応援助成金」を活用しながら、交通事業者における人材確保に要する費用（説明会、募集経費など）に対する支援を検討します。

【7】 人材確保等支援助成金(Uターン支援)			
○市外開催の合同企業説明会への出展費、就職希望者のインターンシップ受け入れ事業費、Uターン等で市内に就職を希望している社会人を雇用するために必要な費用を企業が負担する際に支援します。 【企業説明会等参加支援助成金】・市外開催の合同企業説明会への出展			
対象となる方	交付要件	助成率 助成限度額	補助対象経費
中小企業者 個人事業主	・中小企業者等が事業活動に必要な人材を確保するために、合同企業説明会等に出展する事業であること	1/2 20万円	旅費、出展小間料、消耗品費、通信運搬費
【インターンシップ受け入れ助成金】・就職希望者のインターンシップ受け入れ事業			
対象となる方	交付要件	助成率 助成限度額	補助対象経費
中小企業者 個人事業主	・中小企業者等が事業活動に必要な人材を確保するために、自社への就職希望者をインターンシップにより受け入れる事業であること	1/2 1人あたり3万円 1事業所あたり15万円	対象者への旅費、保険料、教材費等
【Uターン支援助成金】・Uターン等で市内に就職を希望している社会人を雇用するために必要な費用を企業が負担			
対象となる方	交付要件	助成率 助成限度額	補助対象経費
中小企業者 個人事業主	・市外に住所を有する企業に1年以上就職していた社会人を公共職業安定所の紹介を受けて雇用し、雇用した者が負担した費用を採用日から起算して60日以内に企業が負担すること	2/3 <単身> 20万円 <扶養有> 30万円	面接旅費、移転費、(引越越し運送費、移転交通費)就職支度費用

図 留萌市地元企業応援助成事業支援メニューガイドブック

○運転免許証取得費補助に対する支援

- ・市内交通事業所従業員の大規模（普通）第二種免許取得費に対する支援を検討します。

【事業概要】

○地域おこし協力隊制度の活用

- ・ 運転手採用に向けた地域魅力発信活動や公共交通の運転等による地域住民の生活支援を行う「地域おこし協力隊（公共交通支援員（仮称））」の募集について検討します。



図 美幌町地域おこし協力隊募集
(出典：JOIN)

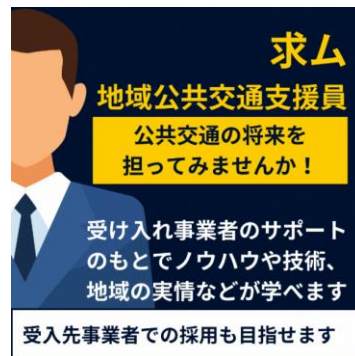


図 新発田市地域おこし協力隊募集
(出典：JOIN)

○自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の研究

- ・運転手不足の深刻化により、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難になった場合には、地域の関係者による協議を経た上で、「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」などにより、移動手段を確保する必要があります。
- ・交通事業者による移動手段の維持・確保を原則としながらも、必要に応じて自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）について研究を進めていきます。



図 自家用有償旅客運送導入事例（山形県酒田市）（出典：国土交通省）

【实施主体】

- ・留萌市、交通事業者

	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
【スケジュール】	調査・検討 実施	実施	実施	実施	実施

第7章 地域公共交通計画の策定

④北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知

【現状と課題】

- ・全国の10万人当たりの死亡交通事故の発生件数を年齢別に見ると、80歳以上において増加していますが、市民ニーズ把握調査における「もしもの時に事故を回避できる自信がありますか」の問に対し、85歳以上の方の8割が「交通事故の回避に自信がある」としており、歳を重ねることで瞬間的な判断能力、注意力及び集中力の低下や、動体視力の衰えが進むことが考えられることから、危険な状態にあると言わざるを得ません。
- ・自家用車保有率は年々上昇傾向にあり、自家用車の依存傾向が高くなっている要因として、公共交通の利便性の低下が考えられ、自主返納したものの、移動手段がないといった事態は避けなければなりません。

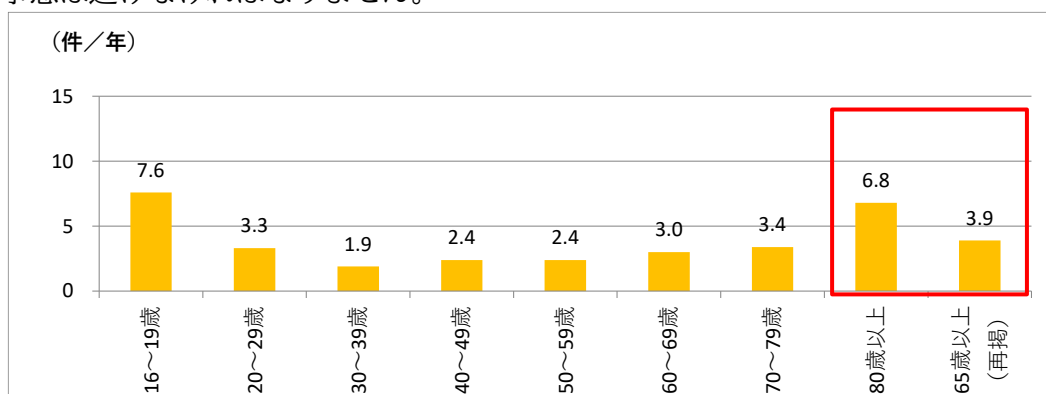


図 第1 当事者の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移（内閣府）

【事業概要】

- ・自主返納された方の移動手段を確保するため、「基本方針2 市内公共交通体系の再構築」で掲げる施策を検討・実施していきます。
- ・北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知や、市内での当該制度に協賛いただける事業所を募集する活動を検討します。

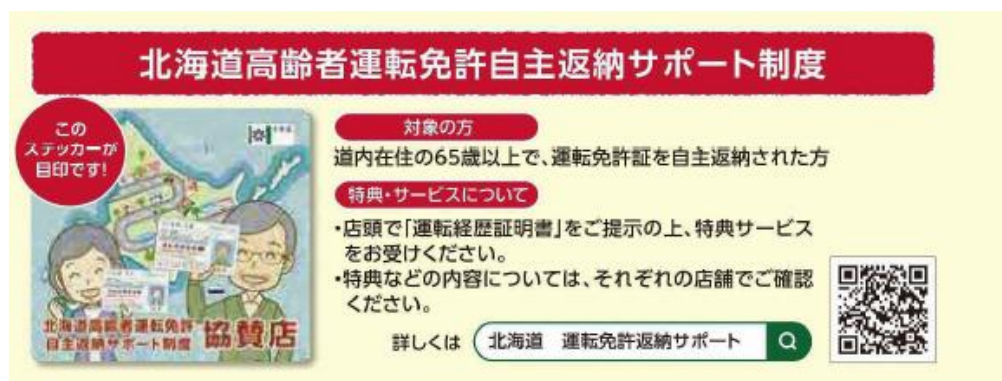


図 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度（出典：北海道HP）

【実施主体】

- ・北海道、留萌市、商工会議所

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
【スケジュール】	実施（周知） 調査（協賛店）	実施	実施	実施	実施

⑤市民向けモビリティマネジメント実施の検討

【現状と課題】

- ・全交通手段と比較して、公共交通による移動は3%と程度と低く、公共交通を使ったことがない人が一定数いるほか、高齢者からはバスをを使いたくても使い方がわからないといった声も聞かれます。
- ・潜在需要の掘り起こしなどを行い、公共交通の利用促進を図る必要があります。
- ・また、子どもの将来的な利用促進を図るため、子どもの時から公共交通に触れる機会を提供し、公共交通を身近に感じることができ環境を整備することが必要です。

【事業概要】

○高齢者向けバス乗り方教室

- ・路線バスを利用したことがない方に対し、バスの利用方法などを知ってもらい、公共交通を身近に感じてもらう機会を提供するため「バス乗り方教室」の開催を検討していきます。



図 バス乗り方教室の事例（出典：深川市地域公共交通計画）

○子ども向けバス体験乗車会及びバス無料DAY

- ・小中学校の総合学習授業への「バス体験乗車会」の取り入れや、体験乗車会で身につけた知識を活用する場として、子ども及び保護者がバスを無料で乗ることができる日として「バス無料DAY」の新設など、子どもの時から公共交通に慣れ親しむ機会の創出を検討していきます。



図 バスの体験乗車会（出典：北海道中央バスHP）

【事業概要】

- 公共交通ガイドマップの作成・周知
- ・路線バスの行き先やバス停の場所及びダイヤなど、市内で運行している公共交通の情報を包括的に知ることができる「公共交通ガイドマップ」の作成・周知について検討していきます。



図 公共交通ガイドマップ（出典：北斗市HP）



図 公共交通ガイドマップ（出典：旭川市）

【実施主体】

- ・留萌市、交通事業者、老人クラブ連合会

【スケジュール】	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	調査・検討	調査・検討	調査・検討	調査・検討	調査・検討

⑥サイクルバス導入の検討

【現状と課題】

- ・新型コロナウイルスが流行していた当時、外出や対面での活動が制限されたことに伴い、「密」を避けながら外出できるサイクリングやキャンプといったアウトドア活動がブームとなりましたが、現在、アウトドア活動はブームから文化に移りつつあります。
- ・留萌地域には日本海沿岸の美しい風景や歴史遺産など、数多くの魅力的なスポットがあり、留萌地域の魅力的な観光資源を生かしたアウトドア観光の創出、観光まちづくりを推進するため、令和4年12月に行政及び民間団体によって構成される「オロロンライン・サイクルルート連絡会議」が設置され、翌年3月に増毛町から天塩町までの8市町村を結ぶ全長約140kmが「オロロンライン・サイクルルート」として、北海道サイクルツーリズムのモデルルートに追加されました。
- ・ルートの普及・利用促進を図るため、道の駅るもいにおいてレンタサイクル「モエクル」の貸し出しを行っていますが、サイクル初心者が市町村をまたぐような移動をする場合、自転車を解体せずに、また「輪行袋」に入れることなく車内にそのまま持ち込む又は車外サイクルラックに搭載し輸送できる「サイクルバス」があると便利ですが、現状は運用には至っていません。

【事業概要】

- ・沿岸バスが運行する市外線にサイクルバス機能を持たせることによりバス利用者の増加につながるほか、留萌管内への交流人口の増加につながると考えられます。
- ・しかしながら、サイクルバス機能を既存バス車両に持たせる場合、構造変更などを要する場合があることから、費用対効果を踏まえながら導入について検討します。

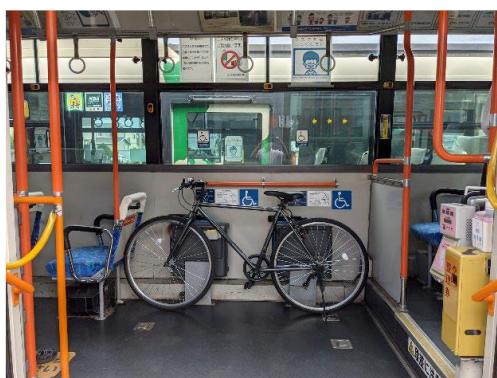


図 北海道北見バス・東海バス（出典：サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き）

【実施主体】

- ・国、留萌市、沿岸バス

【スケジュール】

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
調査・検討	調査・検討	調査・検討	調査・検討	調査・検討

7-4 計画の進行管理

(1) 進行管理

公共交通施策の推進にあっては、行政や交通事業者のみならず、市民の理解・参加・協力が不可欠であり、市民一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要であり、施策の推進をととして地域が一体となって地域公共交通の活性化に向き合うことが重要です。

本計画の策定後はPDCAサイクルに従い、留萌市地域公共交通活性化協議会において計画の進捗状況の確認と、検証・評価を継続的に行うものとします。

具体的には、1年ごとに施策の実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組内容の見直しを行います。また、本計画に掲げた評価指標である目標値の評価を5年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証していきます。

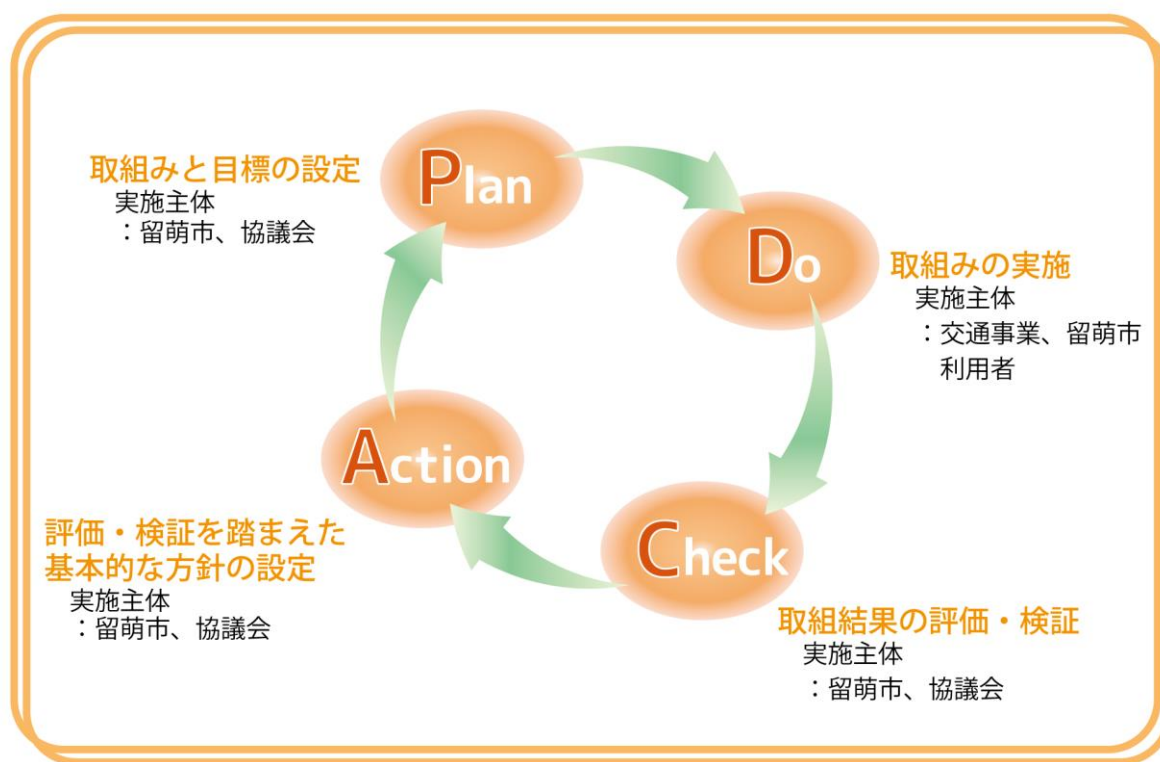


図 PDCAサイクルによる検証・見直し等

(2) 達成状況の評価

本計画の目標の達成状況の評価する方法として、評価指標の目標値と測定方法を以下に示します。

評価指標の測定は、毎年度実施し、計画期間中における目標の達成状況を継続的にモニタリングします。

①基本方針2に対応する評価値・測定方法

評価指標	基準年次 令和5年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	目標年次 令和11年
市内線輸送人数	83,505人	81,933人以上	80,361人以上	78,789人以上	77,217人以上	75,645人以上
収支率	44%	45%以上	47%以上	48%以上	49%以上	50%以上
行政負担額	5,938千円	6,517千円以下	7,095千円以下	7,674千円以下	8,253千円以下	8,832千円以下

<測定方法>

交通事業者からの情報提供等により測定

※令和7年から令和10年の評価値は、令和5年値と令和11年値から算定

②基本方針3に対応する評価値・測定方法

評価指標	基準年次 令和5年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	目標年次 令和11年
運転手の新規雇用者数	—	1人以上	1人以上	1人以上	1人以上	1人以上
モビリティマネジメントの実施回数等	—	1回以上	1回以上	1回以上	1回以上	1回以上

<測定方法>

交通事業者からの情報提供等により測定

留萌市地域公共交通計画
令和 7 年 3 月策定

留萌市
留萌市地域公共交通活性化協議会