

留萌市の地域公共交通

課題に関する現況・実態調査結果と
調査結果に基づく公共交通課題について

R 3 . 1 1 . 2 5

目次

▶ 課題に関する現況・実態調査結果	
課題 1. バス路線の利便性向上	3
課題 2. バス交通に関する情報提供機能の強化	3 0
課題 3. 公共交通空白地域の解消	3 3
課題 4. 自動車運転免許自主返納の推進	3 7
課題 5. J R 留萌駅周辺の公共交通結節機能の検討	4 0
課題 6. J R 留萌本線廃線後の広域代替交通の検討	4 2
課題 7. 観光振興に寄与する公共交通の確保	4 5
▶ 調査結果に基づく公共交通課題について	4 8

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○外出頻度・外出目的

- ・通勤・通学が週に4～5日の外出：一般アンケート
- ・通院・治療が週に1、2日程度の外出：一般アンケート
- ・買物・飲食が週に2、3日程度の外出：一般アンケート
- ・平日は通勤目的が5割強、休日は買物・飲食目的が5割弱：一般アンケート

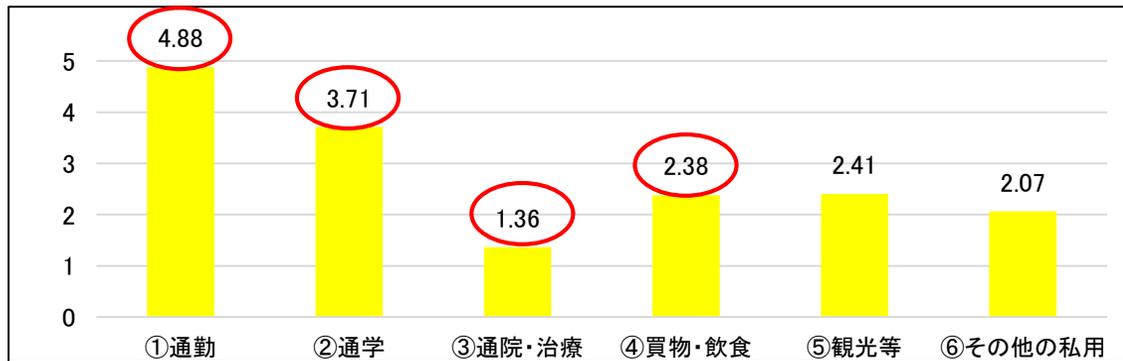


図 1週間の外出状況 (週当たり外出日数：日/週)

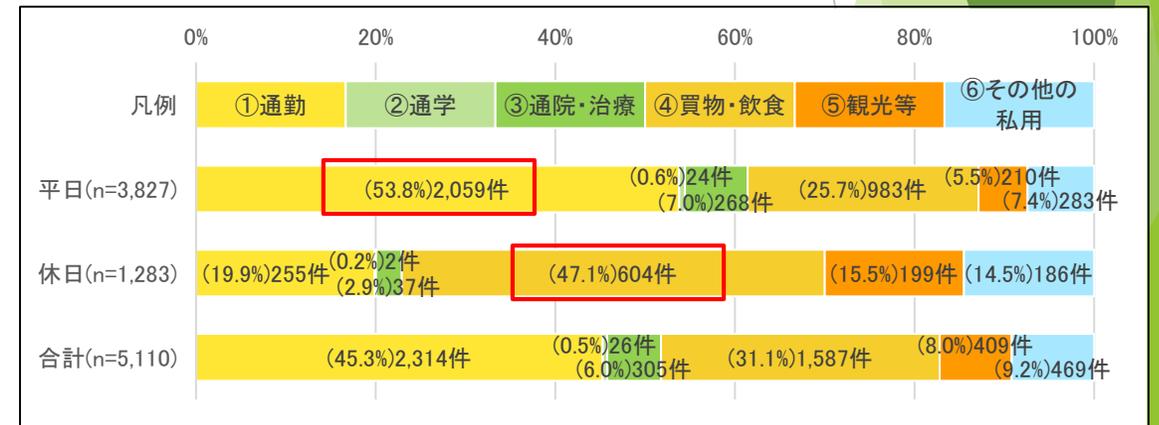


図 1週間の外出状況 (平日・休日別)

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○外出・帰宅時刻

- ・ 外出で多い時間帯は7～10時でピークは8時台：一般アンケート
- ・ 帰宅で多い時間帯は11～20時でピークは18時台：一般アンケート

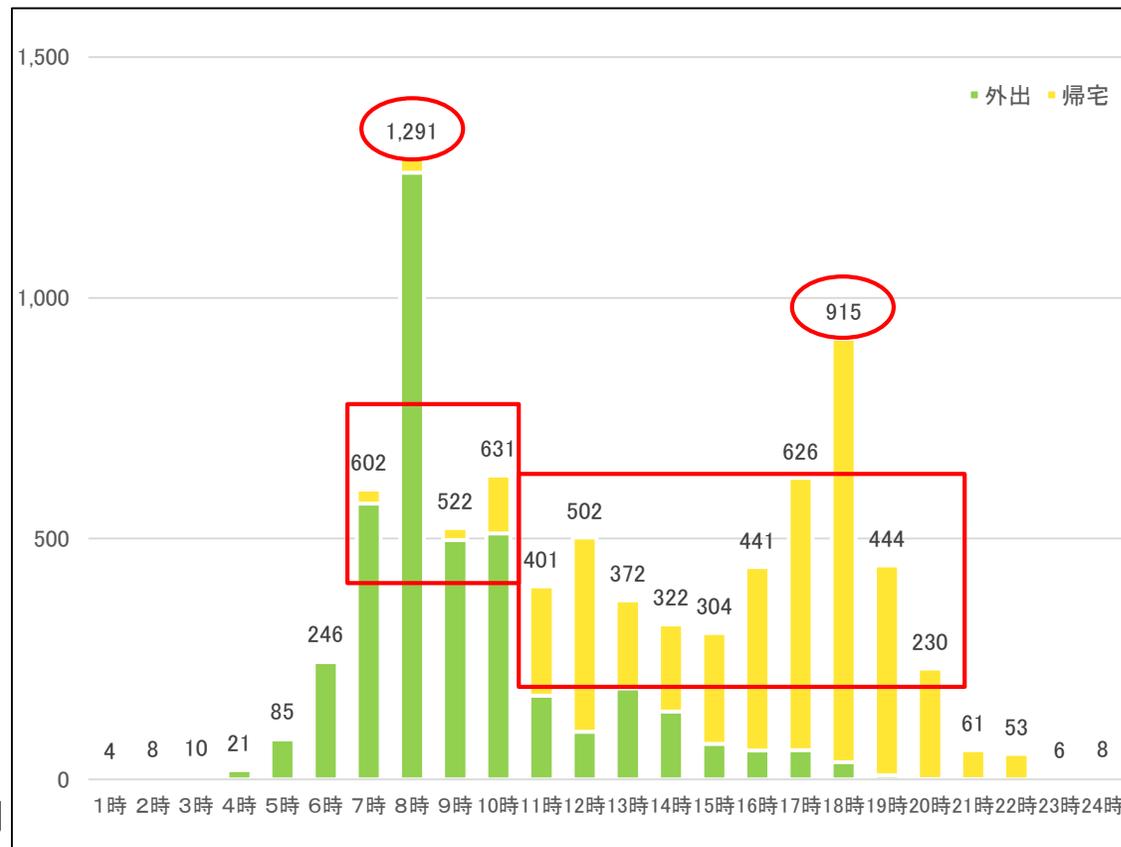


図 外出と帰宅の時間

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○ゾーン間移動（全交通手段）

- ・行先は中心部の「⑦栄町・開運町・末広町」、振興局等がある「⑨泉町・住之江町・野本町」、市街地外縁部の「⑬緑ヶ丘・南町」が多い：一般アンケート

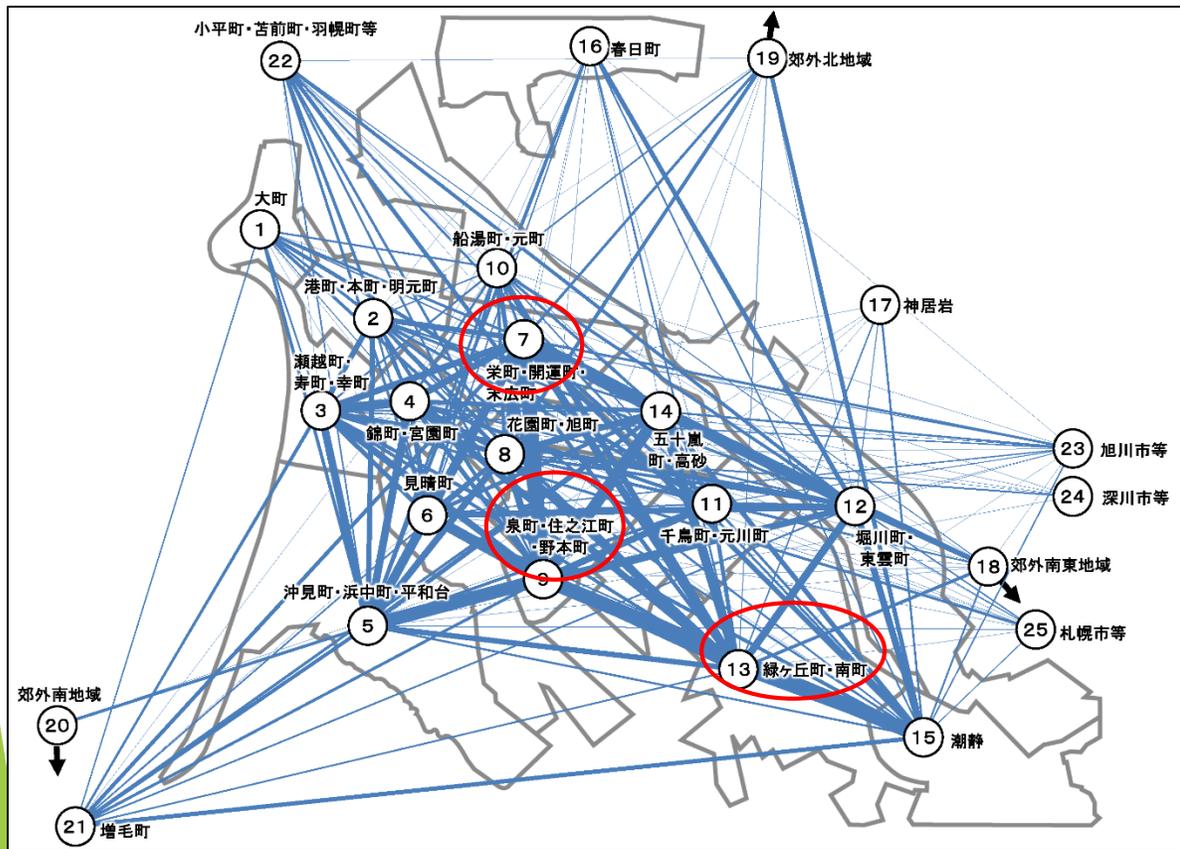


図 全交通手段 交通分布図

D \ O	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	他市町村計	発生量	発生集中交通量		
	①大町	②港町・本町・明元町	③瀬越町・寿町・幸町	④錦町・宮園町	⑤沖見町・浜中町・平和台	⑥見晴町	⑦栄町・開運町・末広町	⑧花園町・旭町	⑨泉町・住之江町・野本町	⑩船場町・元町	⑪千鳥町・元川町	⑫堀川町・東雲町	⑬緑ヶ丘町・南町	⑭五十嵐町・高砂町	⑮潮静	⑯春日町	市街地計	⑰神居岩	⑱郊外北地域	⑲郊外北地域	⑳郊外南地域	㉑増毛町	㉒小平町・苫前町・羽根町等	㉓旭川市等	㉔深川市等	㉕札幌市等				
①大町	21	4	7	4	0	0	8	3	1	8	0	0	9	5	0	0	70	0	0	0	0	5	0	0	1	0	6	76	149	
②港町・本町・明元町	2	3	11	4	9	8	7	4	2	5	0	2	14	9	0	0	80	0	0	2	0	10	0	4	0	1	15	97	204	
③瀬越町・寿町・幸町	0	16	50	30	6	0	18	10	4	0	5	23	15	2	5	0	184	1	5	0	6	6	2	5	1	12	26	449		
④錦町・宮園町	0	1	17	49	26	4	19	16	12	4	1	4	10	10	1	1	175	0	0	0	0	0	14	3	1	2	20	195	422	
⑤沖見町・浜中町・平和台	15	17	33	13	69	7	21	27	61	0	7	29	27	17	1	12	356	1	0	0	14	15	17	6	2	6	4	35	406	599
⑥見晴町	1	0	22	21	6	63	40	18	42	12	1	31	25	8	5	5	300	0	2	0	0	2	1	12	5	0	2	20	322	448
⑦栄町・開運町・末広町	4	20	15	15	26	6	101	20	43	7	5	11	29	30	1	1	334	0	13	12	0	25	18	2	11	0	2	33	392	773
⑧花園町・旭町	0	1	16	8	6	3	32	47	15	6	0	3	9	8	0	0	154	0	0	12	0	12	6	11	2	7	3	29	195	446
⑨泉町・住之江町・野本町	1	15	30	10	8	12	33	21	85	8	11	14	12	12	24	0	296	5	1	0	0	6	13	9	0	0	0	22	324	773
⑩船場町・元町	0	0	8	6	11	0	4	9	14	4	0	8	13	8	0	0	85	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	4	89	186
⑪千鳥町・元川町	18	13	5	16	7	6	11	6	23	1	23	17	15	16	7	0	184	1	4	0	1	6	0	1	4	0	2	7	197	264
⑫堀川町・東雲町	0	10	2	5	2	0	9	11	11	6	2	28	13	14	7	11	131	4	6	0	10	7	16	3	0	5	31	172	458	
⑬緑ヶ丘町・南町	5	1	0	24	0	5	9	27	29	18	4	25	131	28	6	5	317	5	4	0	0	9	7	19	2	0	2	30	356	749
⑭五十嵐町・高砂町	0	0	5	12	4	11	42	24	49	4	0	34	20	16	12	0	233	0	0	0	0	12	3	9	1	4	29	262	472	
⑮潮静	6	5	12	8	8	1	23	2	51	5	4	26	33	11	14	5	214	9	7	0	0	16	21	10	5	0	4	40	270	375
⑯春日町	0	1	0	0	4	0	0	1	3	2	3	11	3	1	4	36	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	37	81	
市街地域計	73	107	233	225	192	126	377	246	445	90	66	266	378	197	84	44	3,149	26	42	26	15	109	125	106	57	17	43	348	3,606	6,848
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	26
⑱郊外南東地域	0	0	0	2	1	0	4	0	2	1	1	17	11	11	0	0	50	0	2	0	2	0	4	1	0	0	5	57	101	
⑲郊外北地域	0	0	0	0	0	0	0	5	2	6	0	3	4	2	21	0	43	0	0	19	0	19	0	2	0	0	0	2	64	109
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	15
郊外部地域計	0	0	0	2	1	0	4	5	4	7	1	20	15	13	21	0	93	0	2	19	0	21	0	6	1	0	0	7	121	251
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	125
㉒小平町・苫前町・羽根町等	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	112
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	58
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	17
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	43
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	355
集中量	73	107	233	227	193	126	381	251	449	97	67	286	393	210	105	44	3,242	26	44	45	15	130	125	112	58	17	43	355	3,727	7,454

図 全交通手段 OD表

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○ゾーン間移動（公共交通機関利用）

- ・公共交通を使用している方の行先は「⑬緑ヶ丘・南町」、「⑤沖見町・浜中町・平和台」が多い：一般アンケート

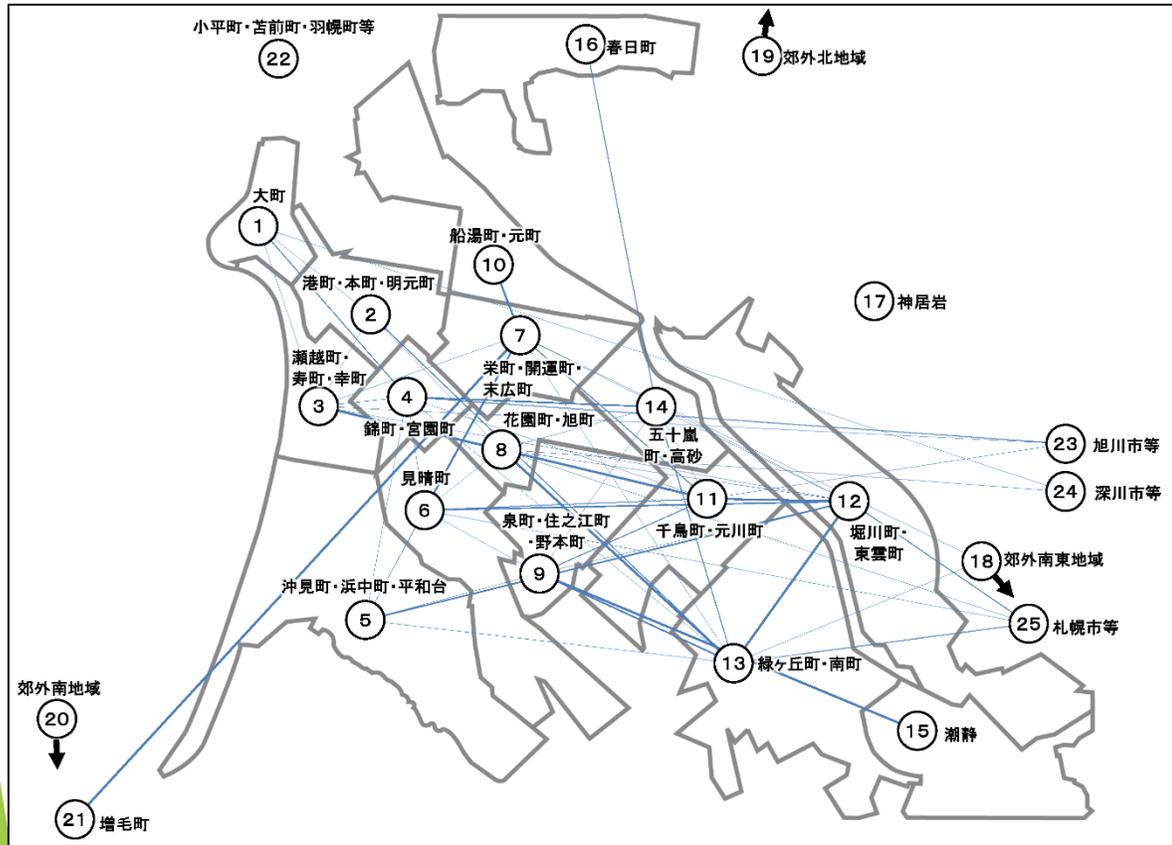


図 公共交通機関 交通分布図

D	市街地計																発生集中交通量													
	①大町	②港町・本町・明元町	③瀬越町・寿町・幸町	④錦町・宮園町	⑤沖見町・浜中町・平和台	⑥見晴町	⑦栄町・開運町・末広町	⑧花園町・旭町	⑨泉町・住之江町・野本町	⑩船湯町・元町	⑪千鳥町・元川町	⑫堀川町・東雲町	⑬緑ヶ丘・南町	⑭五十嵐町・高砂	⑮潮静	⑯春日町	⑰神居岩	⑱郊外南東地域	⑲郊外北地域	⑳郊外南地域	㉑増毛町	㉒旭川市等	㉓深川市等	㉔札幌市等	他市町村計	発生量	発生集中交通量			
①大町	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	6	8	
②港町・本町・明元町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7
③瀬越町・寿町・幸町	0	1	1	1	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	10	12		
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	2	0	0	2	2	12			
⑤沖見町・浜中町・平和台	0	0	0	1	9	0	1	0	1	0	0	3	1	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	26		
⑥見晴町	0	0	0	1	1	4	4	1	1	0	1	3	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	1	1	17	22			
⑦栄町・開運町・末広町	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	8	20		
⑧花園町・旭町	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	5	1	0	9	0	0	0	0	0	0	1	1	2	11	13			
⑨泉町・住之江町・野本町	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	1	14		
⑩船湯町・元町	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4		
⑪千鳥町・元川町	0	0	0	1	0	1	2	0	2	0	2	4	0	1	0	13	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	14	22	
⑫堀川町・東雲町	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	2	5	22			
⑬緑ヶ丘・南町	0	1	0	1	0	0	1	0	3	0	0	4	2	2	0	14	0	0	0	0	0	0	0	2	2	16	27			
⑭五十嵐町・高砂	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11		
⑮潮静	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5		
⑯春日町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2		
市街地域計	2	5	2	10	10	5	11	2	13	1	8	17	10	8	0	104	0	0	0	0	5	0	4	2	6	17	121	227		
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	
⑱郊外南東地域	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
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	
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	
郊外部地域計	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2		
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	5	
㉒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	4	
㉓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	2	
㉔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	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	17		
集中量	2	5	2	10	10	5	12	2	13	1	8	17	11	8	0	106	0	0	0	0	5	0	4	2	6	17	123	246		

図 公共交通機関 OD表

課題 1. バス路線の利便性向上

- ▶ ○ゾーン間移動（公共交通機関利用＋公共交通が便利になったら利用する方）
 - ・公共交通が便利になったら利用する方を含めた行先は「⑫堀川町・東雲町」、「⑤沖見町・浜中町・平和台」等が多い：一般アンケート

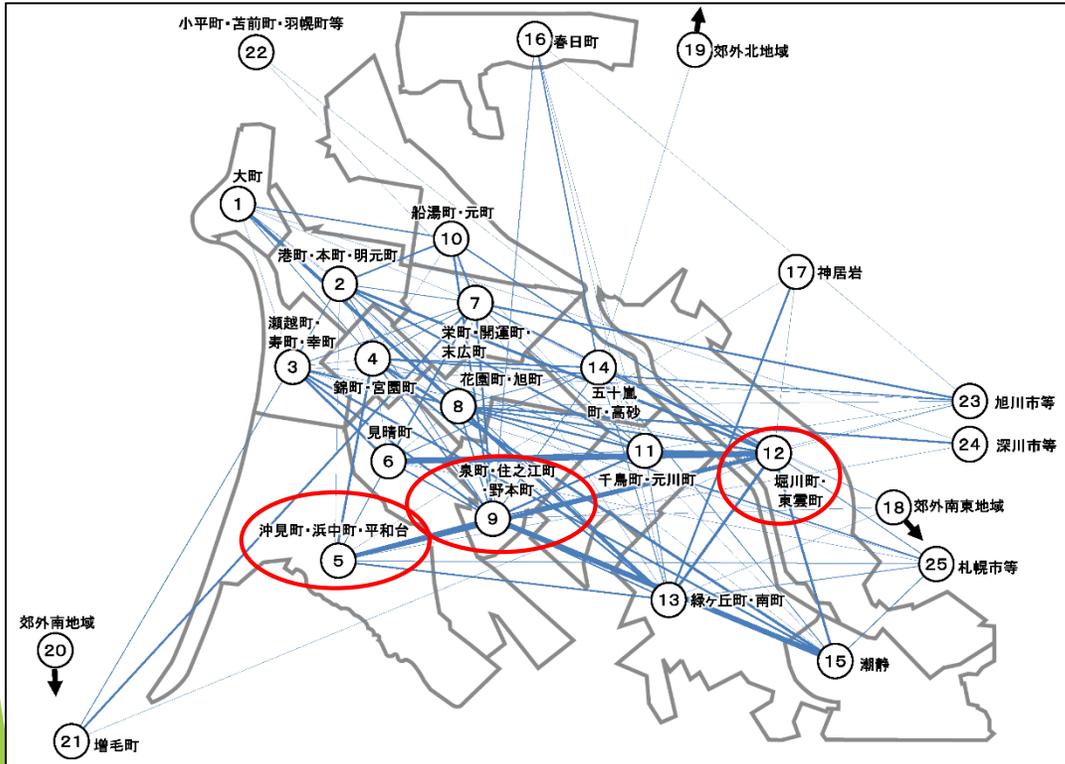


図 公共交通機関 交通分布図（便利になった場合）

D \ O	市街地計																郊外部計					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・寿町・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	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小樽市・苫小牧市・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	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	2	0	2	4	0	2	1	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	15	31	
3 ③瀬越町・寿町・幸町	0	1	4	1	0	0	1	0	0	5	1	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	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	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	24	58	
5 ⑤沖見町・浜中町・平和台	0	0	0	5	15	0	2	0	10	0	0	11	4	0	0	0	47	1	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	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	38	46		
7 ⑦栄町・開運町・末広町	0	0	1	1	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	0	5	0	5	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	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	3	9	21	31	
9 ⑨泉町・住之江町・野本町	0	0	5	0	0	1	3	3	2	5	3	0	0	2	0	0	24	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	25	71	
10 ⑩船場町・元町	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	20	
11 ⑪千鳥町・元川町	0	5	0	1	0	1	2	0	2	0	2	6	2	1	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	23	36	
12 ⑫堀川町・東雲町	0	5	0	0	0	2	3	0	0	11	3	2	1	0	0	0	30	1	0	0	1	1	1	1	0	2	5	36	100			
13 ⑬緑ヶ丘町・南町	5	1	0	1	0	0	1	0	3	0	0	4	7	2	0	0	24	5	0	0	0	5	0	0	0	0	2	2	31	62		
14 ⑭五十嵐町・高砂町	0	0	0	3	0	2	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0	11	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	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	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	8	
市街地域計	8	16	21	32	18	8	24	10	46	14	13	64	30	12	3	0	319	7	1	0	0	8	8	2	14	10	13	47	374	697		
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	7	
18 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	3	4	
19 ⑲郊外北地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
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	0	
郊外部地域計	0	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小樽市・苫小牧市・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	2	
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	10	
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	14	
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	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	
発生集中交通量	8	16	21	32	18	8	25	10	46	14	13	64	31	14	3	0	323	7	1	0	0	8	8	2	14	10	13	47	378	756		

図 公共交通機関 OD表（便利になった場合）

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○目的施設（全交通手段）

- ・大型店や留萌市立病院、留萌振興局を目的地とする方が多い：一般アンケート

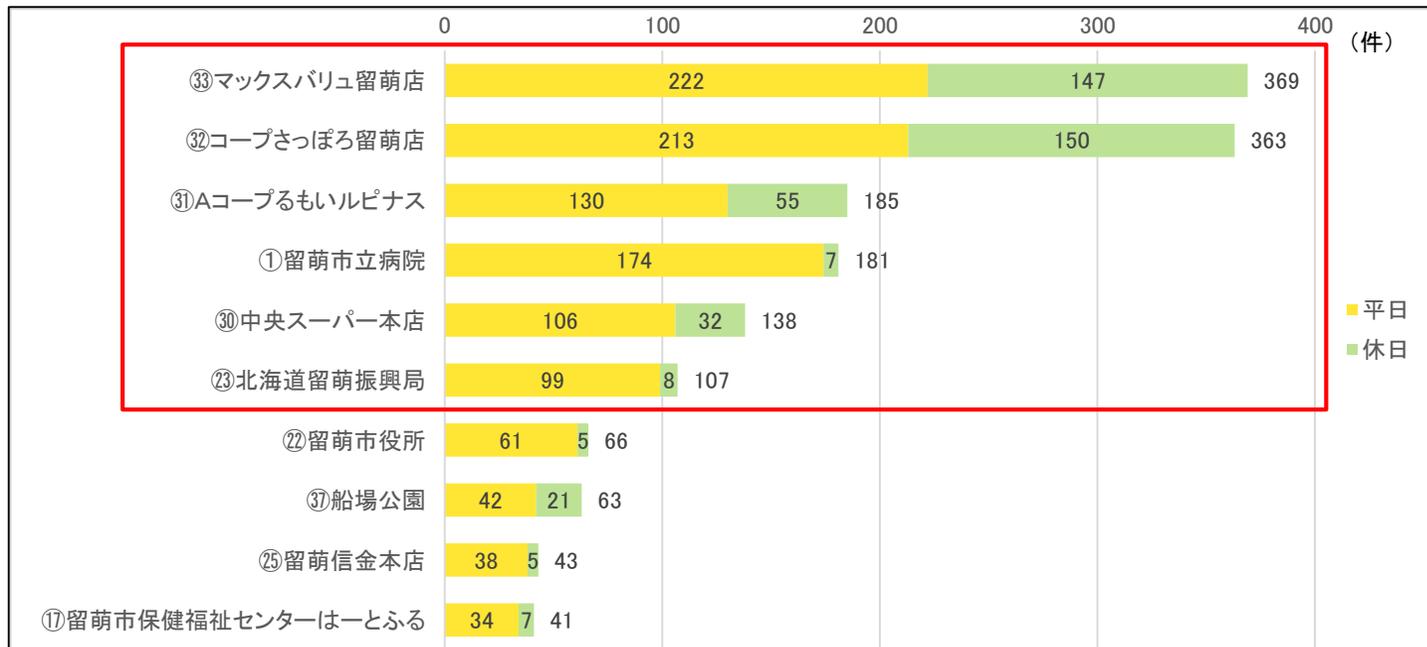


図 外出の際に行った施設（上位10位、平日・休日別）

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○路線バスの運行費用・運行収入

- ・市内線の収益率は37%（約1,600万円/年）で留萌市補助金を除く55%（約2,300万円/年）が交通事業者の企業努力により運行している状況：交通現況

表 留萌市内線・市外線の運行収支の状況（令和2年度） 単位：千円

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	留萌市補助金	その他	計	
市外線	地域間幹線系統	留萌旭川線	81,127	29,890	20,149	0	31,088	81,127
			1.00	0.37	0.25	0.00	0.38	1.00
		留萌別刈線	44,960	29,539	6,762	758	7,901	44,960
			1.00	0.66	0.15	0.02	0.18	1.00
		羽幌留萌線	30,432	15,968	11,141	287	3,036	30,432
			1.00	0.52	0.37	0.01	0.10	1.00
		幌延留萌線	190,927	59,263	80,730	3,593	47,341	190,927
		1.00	0.31	0.42	0.02	0.25	1.00	
		計	347,446	134,660	118,782	4,638	89,366	347,446
			1.00	0.39	0.34	0.01	0.26	1.00
	市町村単独補助路線	初山別留萌線	7,347	4,009	0	292	3,046	7,347
			1.00	0.55	0.00	0.04	0.41	1.00
		市外線計	354,793	138,669	118,782	4,930	92,412	354,793
		1.00	0.39	0.33	0.01	0.26	1.00	
市内線	Aコース	26,395	10,231	0	0	16,164	26,395	
		1.00	0.39	0.00	0.00	0.61	1.00	
	Bコース	9,495	3,336	0	0	6,159	9,495	
		1.00	0.35	0.00	0.00	0.65	1.00	
	日東団地線	1,647	1,124	0	0	523	1,647	
		1.00	0.68	0.00	0.00	0.32	1.00	
	留萌峠下線	4,326	975	0	3,351	0	4,326	
1.00		0.23	0.00	0.77	0.00	1.00		
	市内線計	41,863	15,666	0	3,351	22,846	41,863	
		1.00	0.37	0.00	0.08	0.55	1.00	
	市外線・市内線計	396,656	154,335	118,782	8,281	115,258	396,656	
		1.00	0.39	0.30	0.02	0.29	1.00	
(参考)高速バス	ほほろ号・ましけ号	177,783	85,220	0	0	92,563	177,783	
		1.00	0.48	0.00	0.00	0.52	1.00	
	合計	574,439	239,555	118,782	8,281	207,821	574,439	
		1.00	0.42	0.21	0.01	0.36	1.00	

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○路線バスとスクールバスの重複状況

- ・ 峠下線とスクールバス潮静小学校の一部が重複している：交通現況
- ・ 峠下線の幌糠以東はここ5年間利用がない状況（バス運転手ヒアリング）：乗降調査

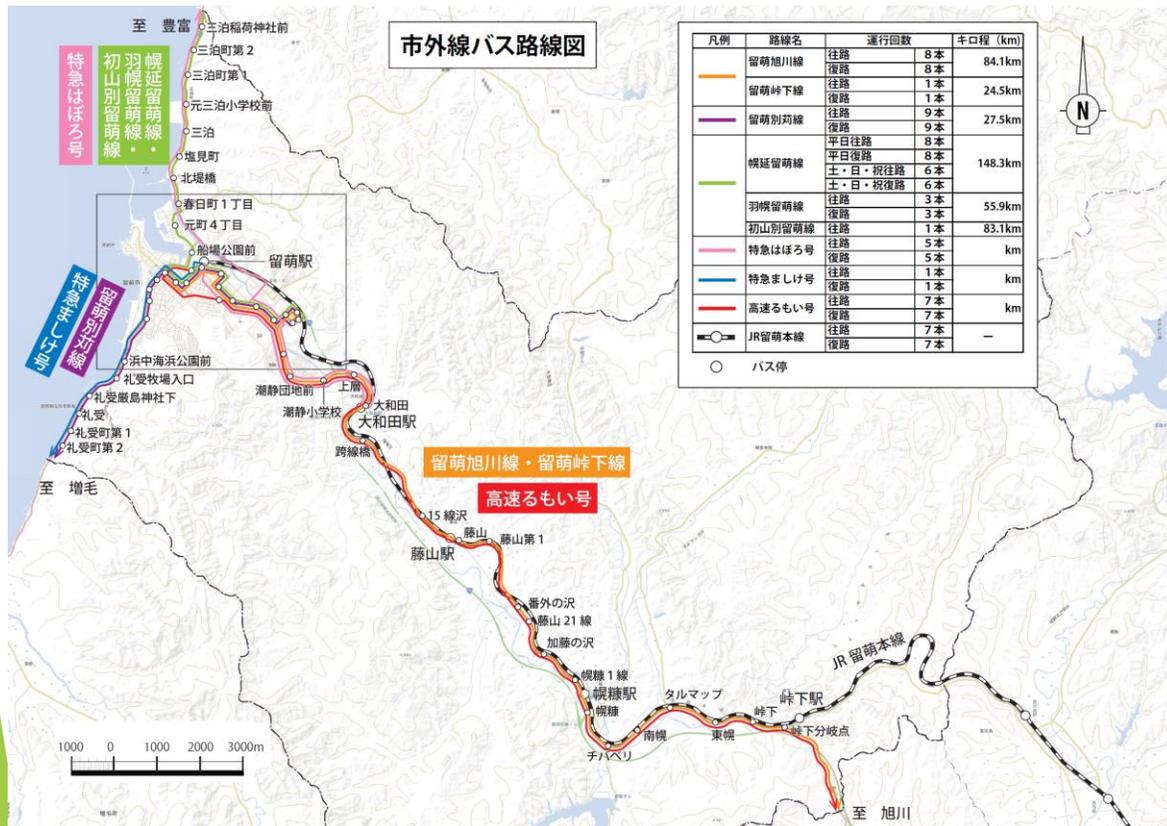


図 市外線バス路線図 (広域・市街地)

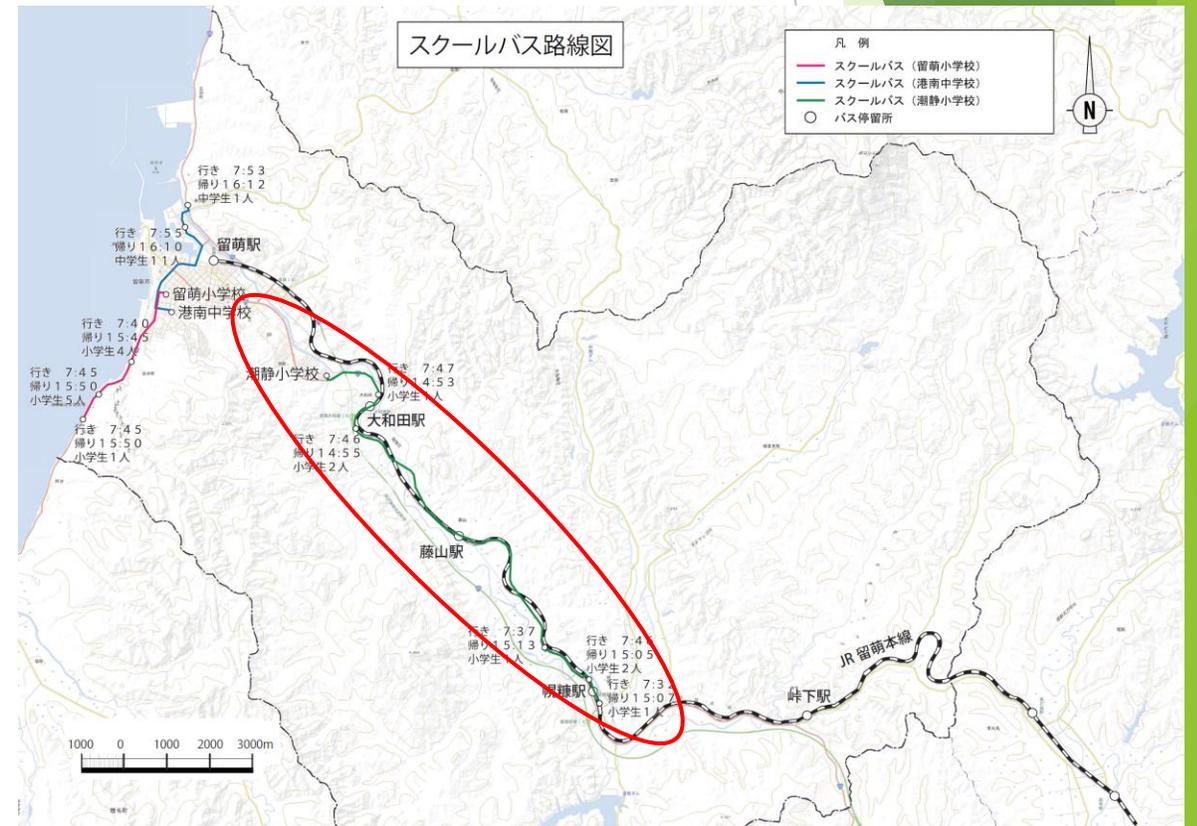


図 スクールバス路線図

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○市外線の混雑状況

- ・ 路線バス全般として、男性よりも女性の利用が多い：乗降調査
- ・ 留萌別刈線、幌延留萌線において、高校生の登下校で混雑の状況：乗降調査

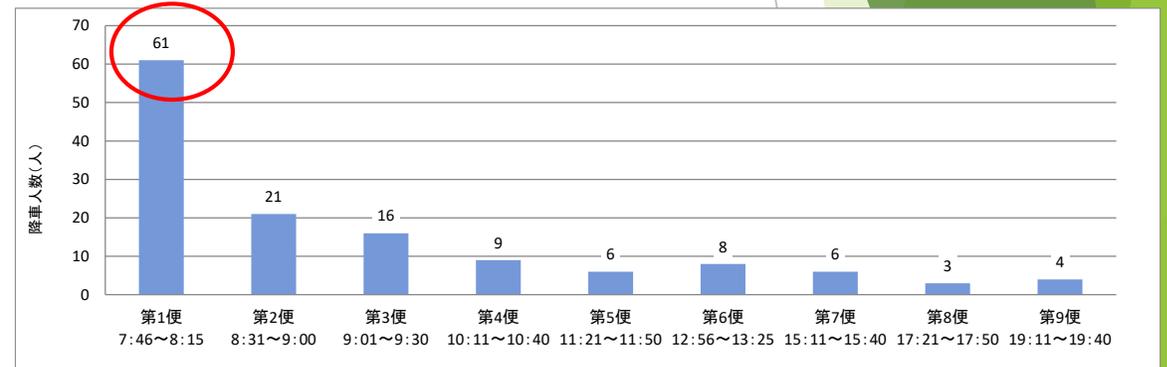
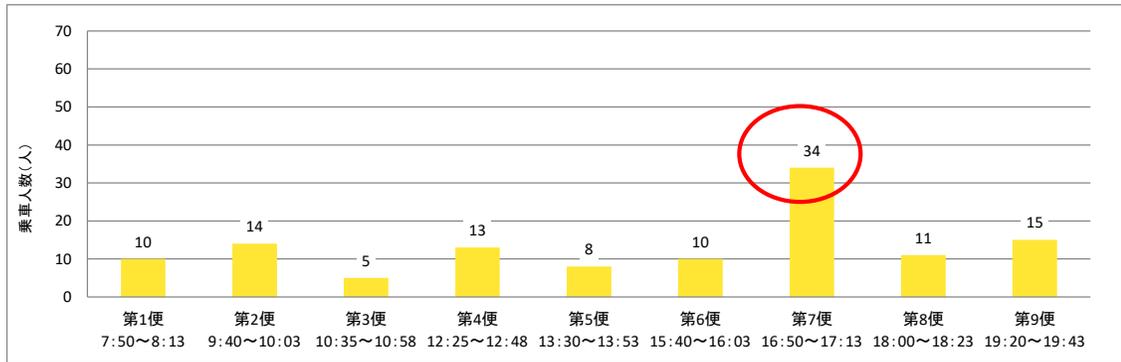


図 往路の利用者数（留萌別刈線）

図 復路の利用者数（留萌別刈線）

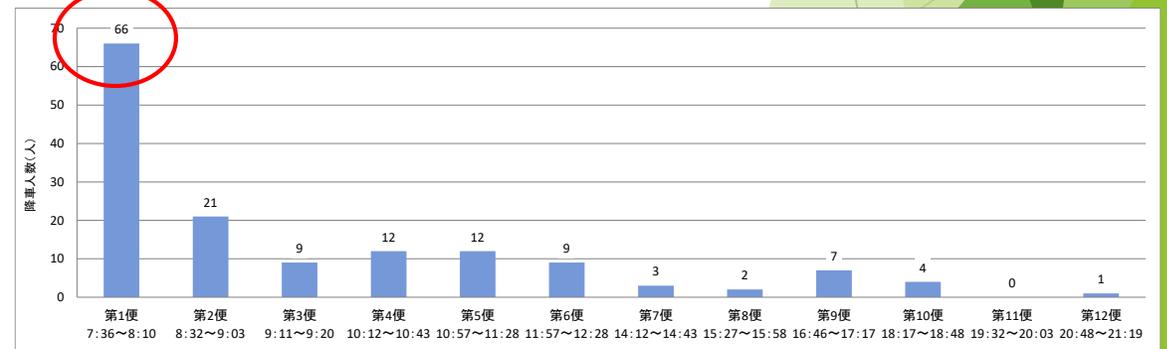
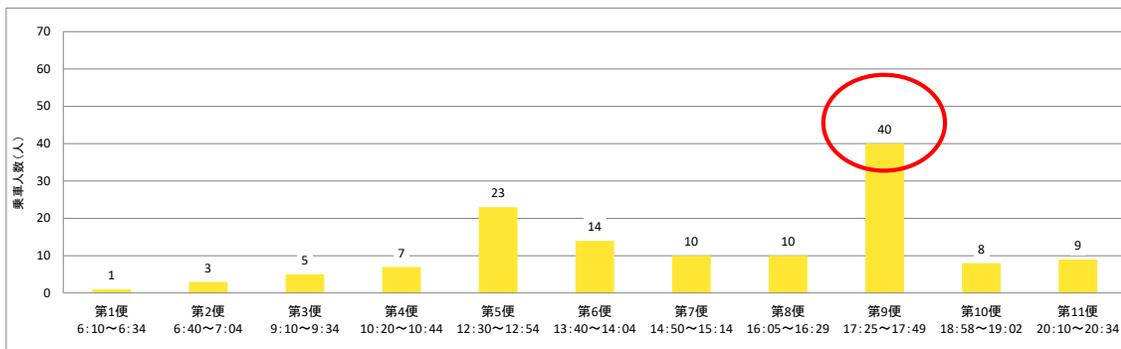


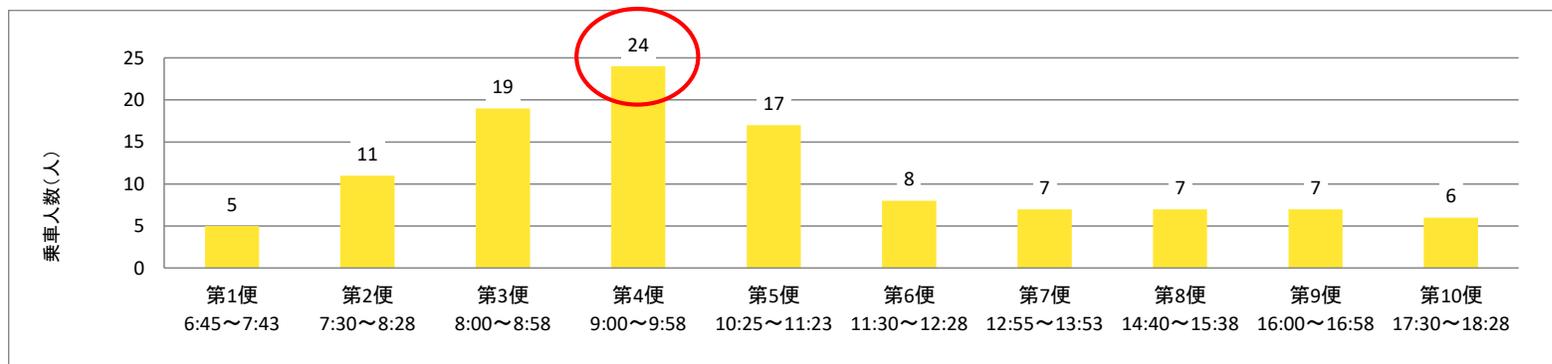
図 往路の利用者数（幌延留萌線等）

図 復路の利用者数（幌延留萌線等）

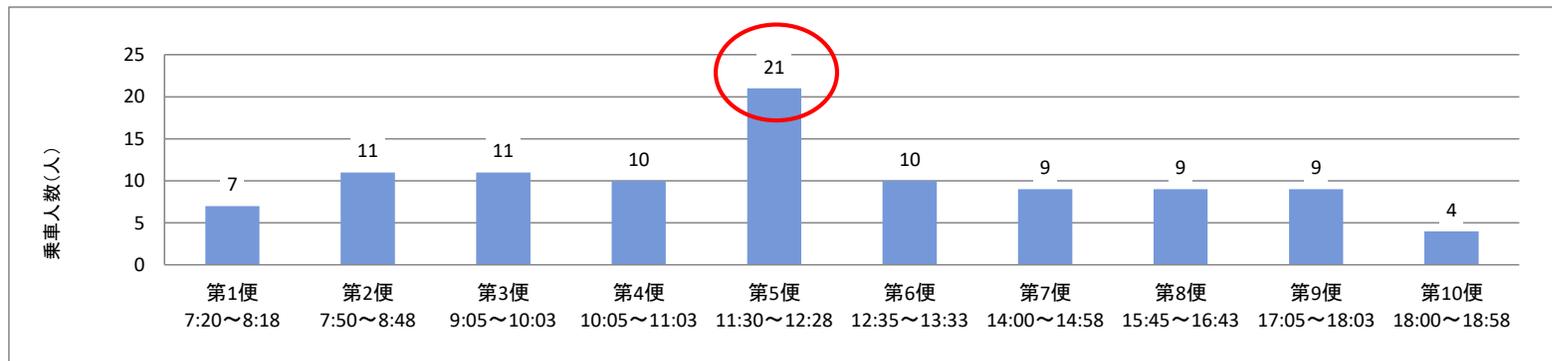
課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○市内線Aコースの便別輸送人数

- ・ Aコースは7時台の便が通学利用となっているものの、ピーク時は上りが9時台、下りが11時台：乗降調査



☒ 上りの利用者数



☒ 下りの利用者数

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○停留所間移動人数

- ・ 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、全体的に少数の移動が多く見受けられます。：乗降調査

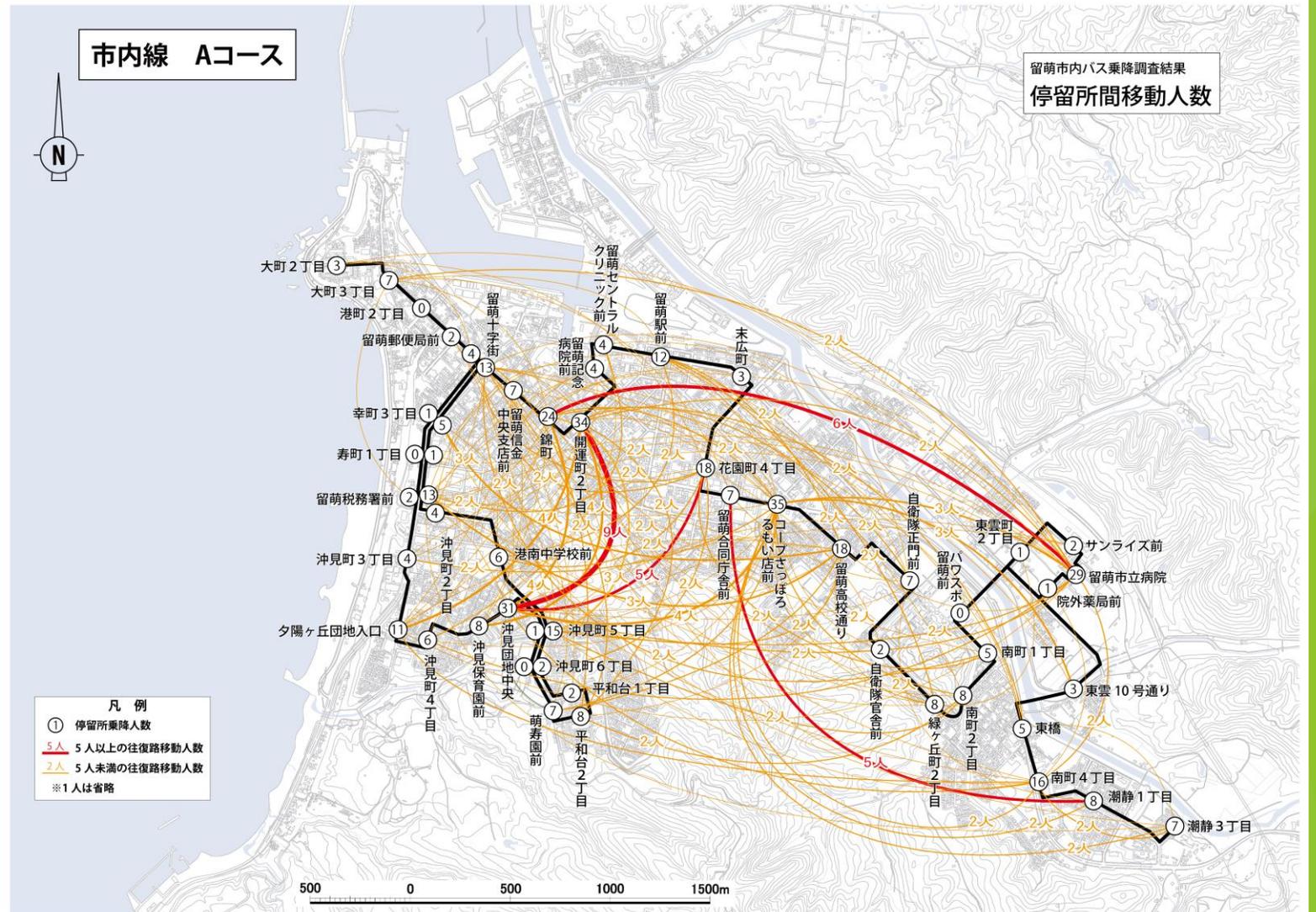


図 乗降調査図 (停留所間移動人数)

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○区間人数

- ・ BコースはAコースと一部路線が重複し、便数も少ないため、利用が少ない状況：乗降調査

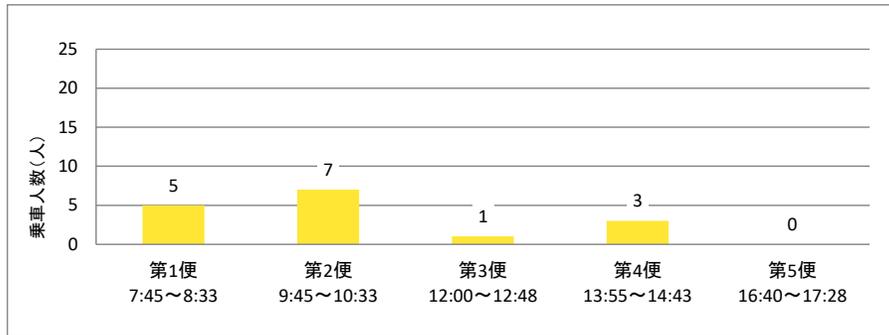


図 上りの利用者数

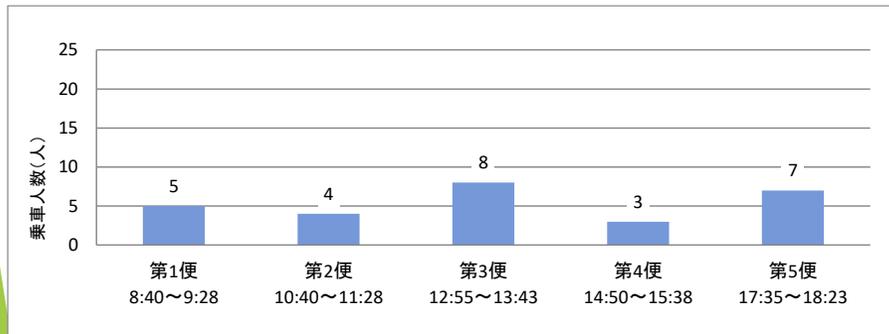


図 下りの利用者数

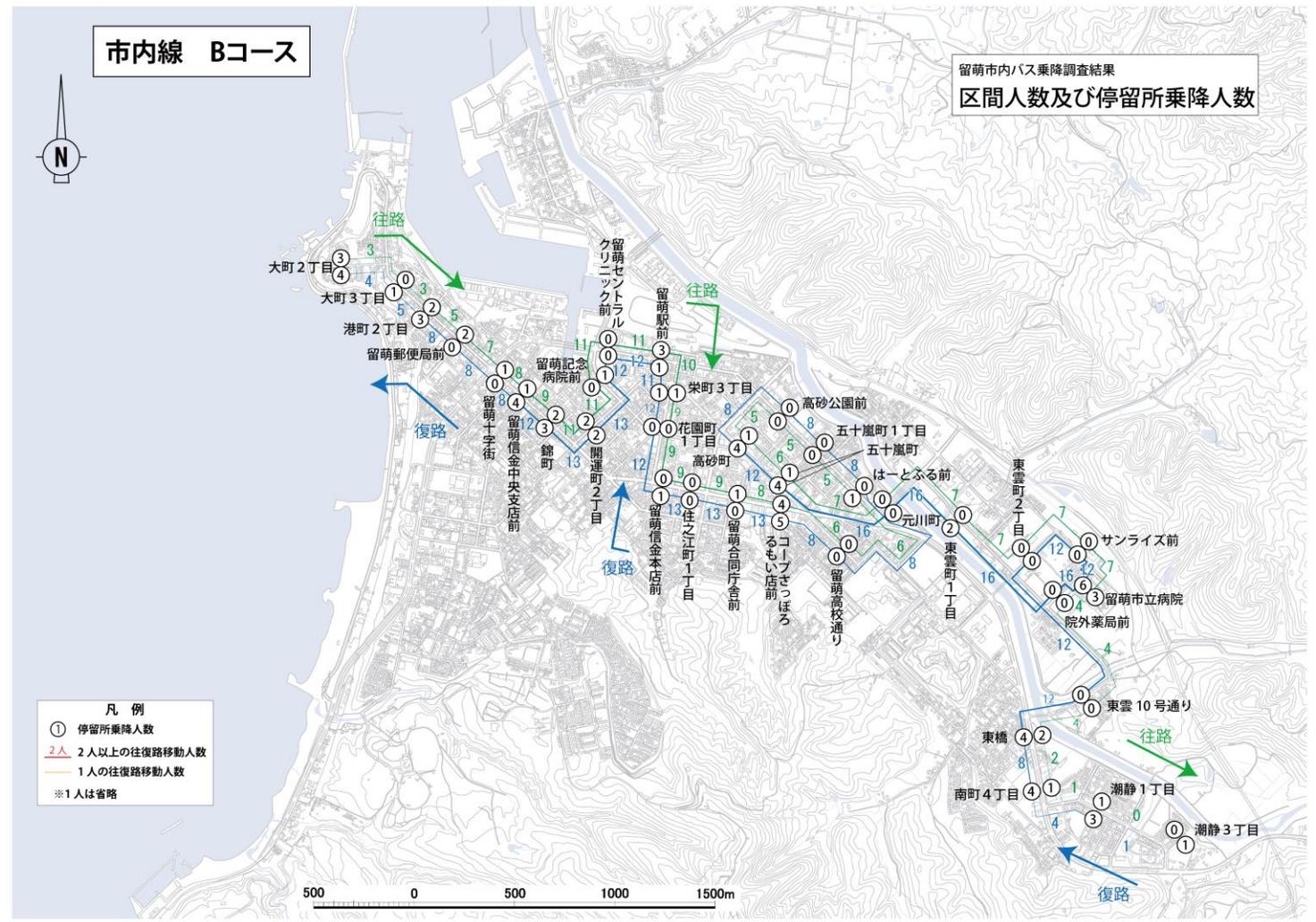


図 乗降調査図 (区間人数及び停留所乗降人数)

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○停留所間移動人数

- ・ 停留所間移動においても1人から3人程度の利用が見受けられるものの、全体的に少ない人数が移動している状況となっています。：乗降調査

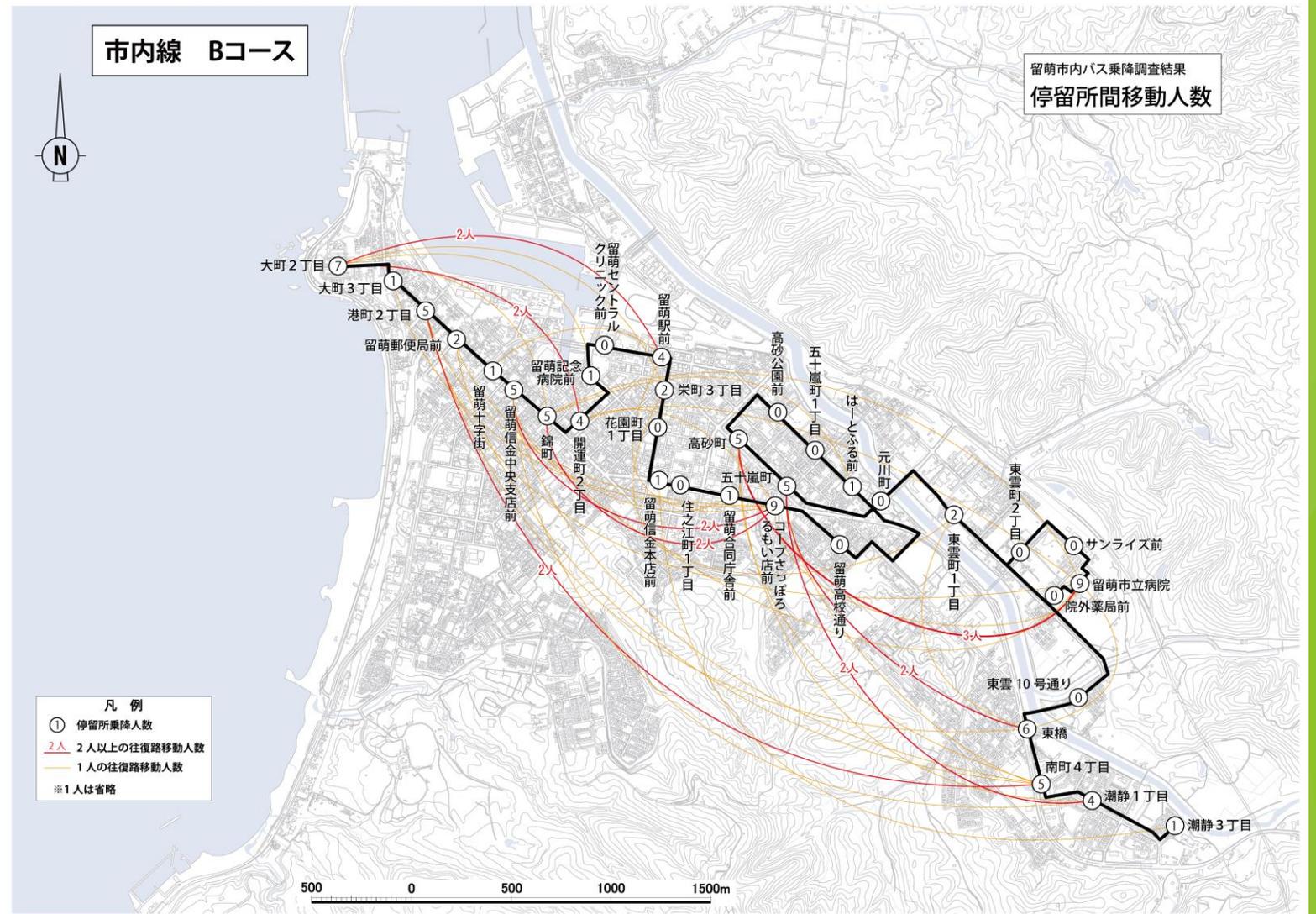
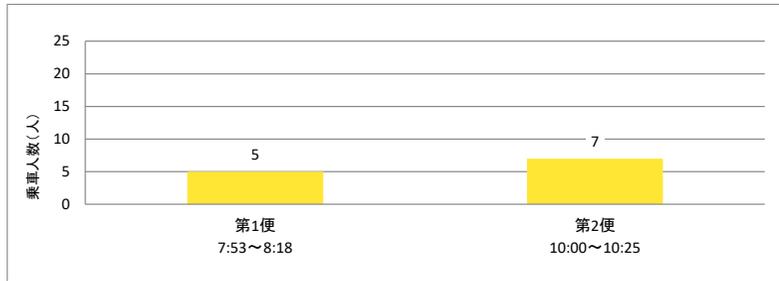


図 乗降調査図 (停留所間移動人数)

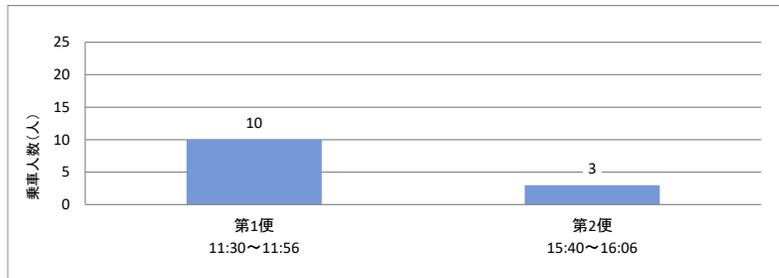
課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○区間人数

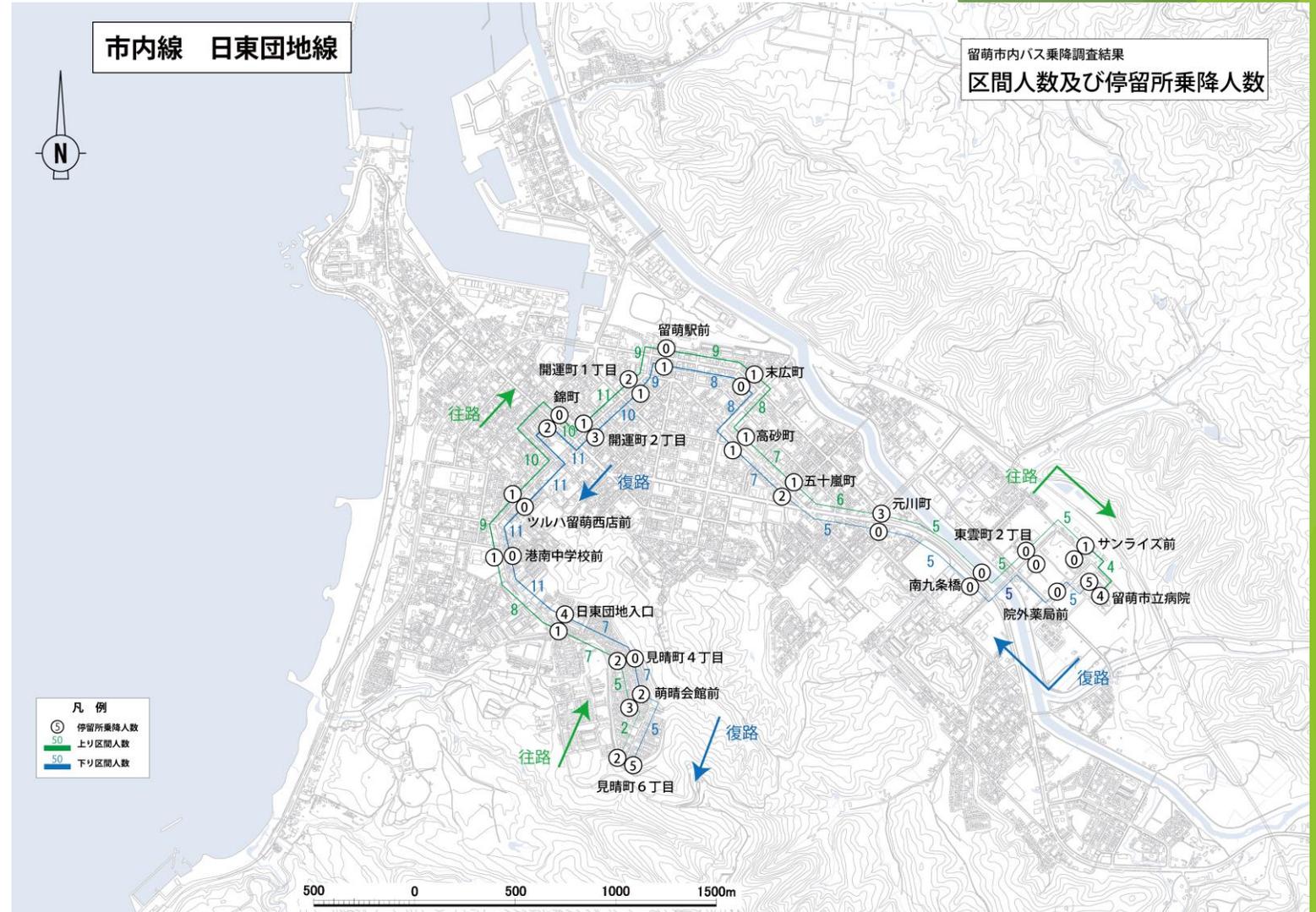
- 日東団地線はAコース、Bコースと一部路線が重複し、便数も少ないため、利用が少ない状況：乗降調査



☒ 上りの利用者数



☒ 下りの利用者数



☒ 乗降調査図 (区間人数及び停留所乗降人数)

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○停留所間移動人数

- ・ 停留所間移動においても1人から3人程度の利用が見受けられるものの、全体的に少ない人数が移動している状況となっています。：乗降調査

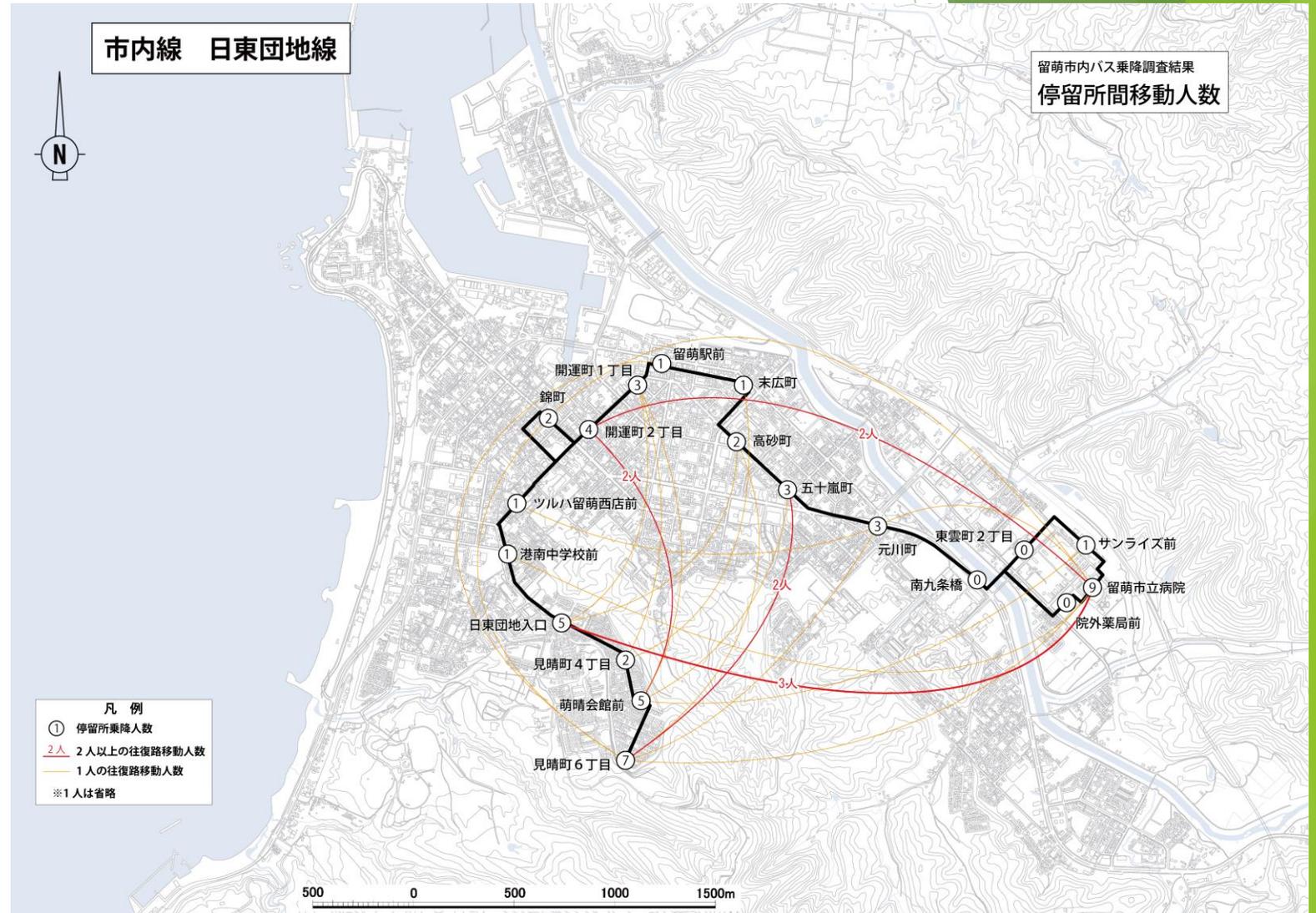


図 乗降調査図 (停留所間移動人数)

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○留萌高校生（市街地）の通学交通手段

- ・留萌高校の登下校時の交通手段は、留萌市内は自転車、徒歩、家族の送迎が多く、路線バス利用は数パーセント程度：高校アンケート

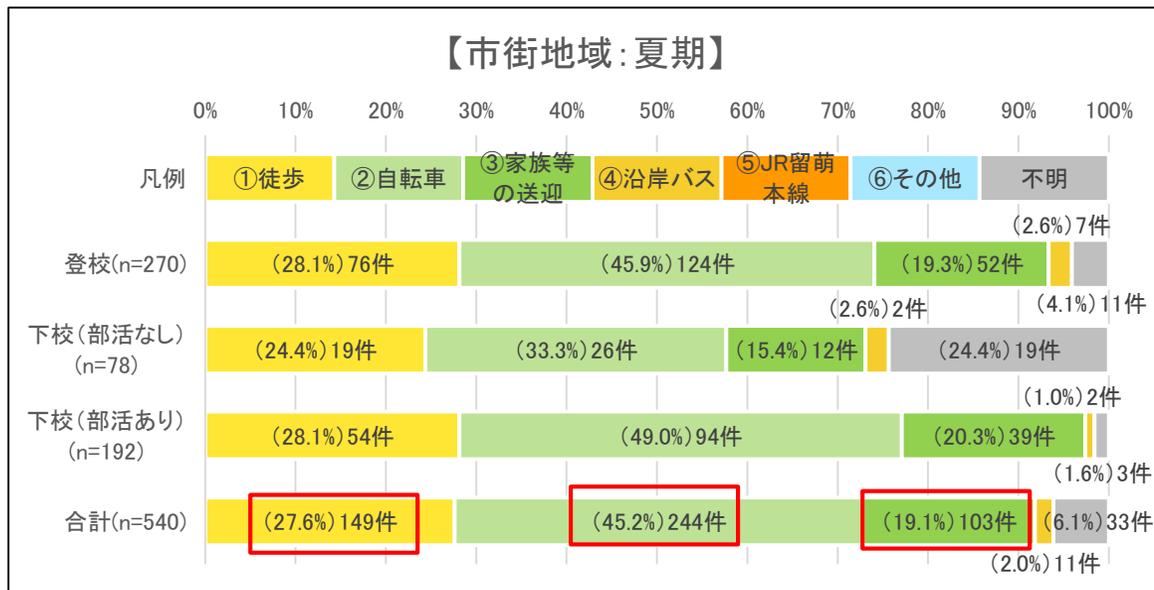


図 通学時の夏期に使用している交通手段（市街地域のみ）

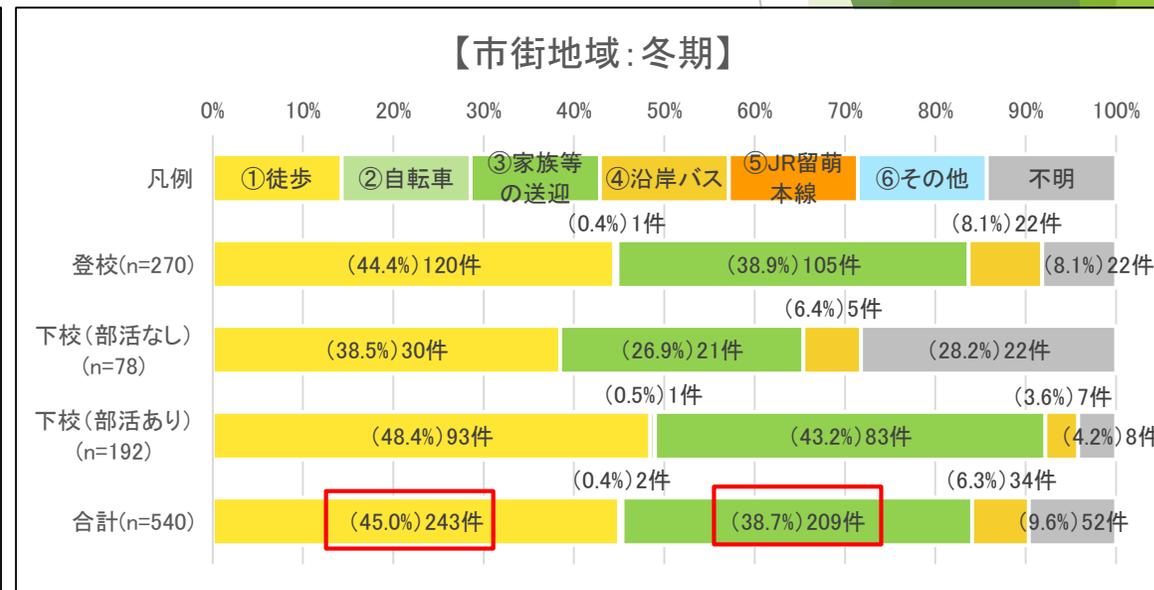


図 通学時の冬期に使用している交通手段（市街地域のみ）

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○留萌高校生（市外）の通学交通手段

・留萌市外の留萌高校登下校は、沿岸バスが6～9割程度：高校アンケート

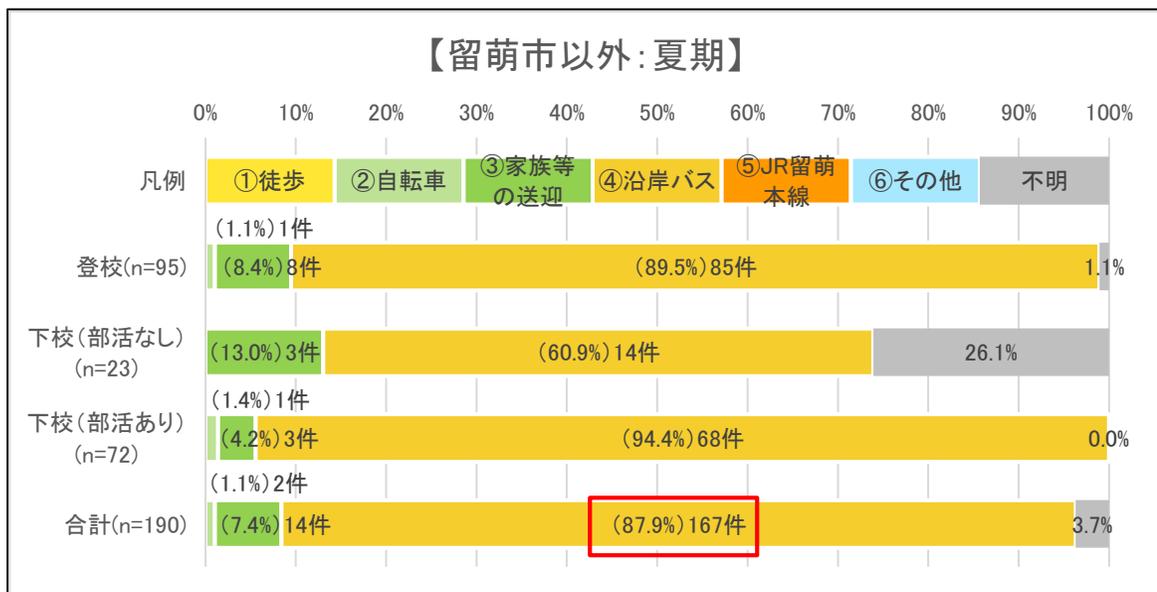


図 通学時の夏期に使用している交通手段（留萌市以外）

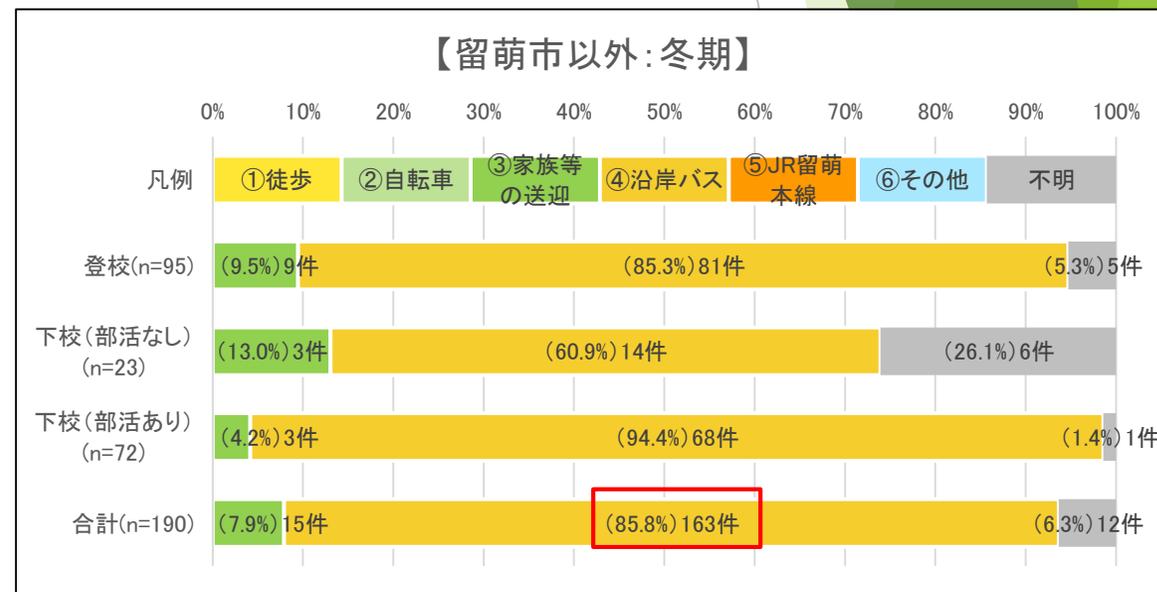


図 通学時の冬期に使用している交通手段（留萌市以外）

課題 1. バス路線の利便性向上

- ▶ ○路線バスを利用しない理由・路線バスを利用しない理由が費用の場合の金額
 - ・留萌市内で家族による送迎の理由は費用面が3割（79件）で、バスを利用するとする定期代は、ひと月当たり2,500～5,000円（全体平均では3,487円）が多い：高校アンケート

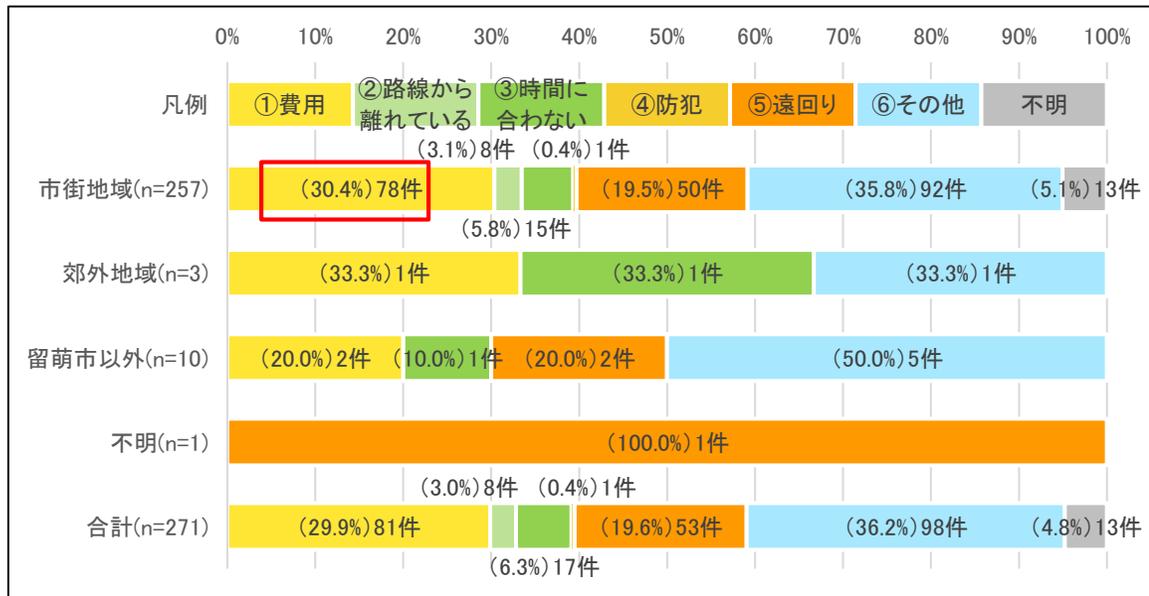


図 沿岸バスで登下校しない理由（居住地域別）

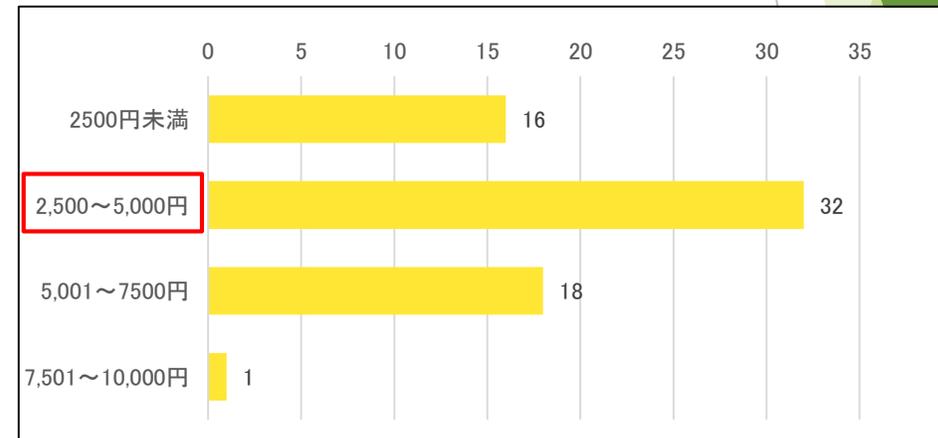


図 バスを利用したいと思う定期代の金額

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○市内線利用者の利用頻度・利用目的

- ・市内線の利用頻度は週2, 3日以上が7割以上で日常的に利用している状況：ヒアリング
- ・市内線の利用目的は、3路線とも通勤、通院・治療、買物・飲食が多い：ヒアリング

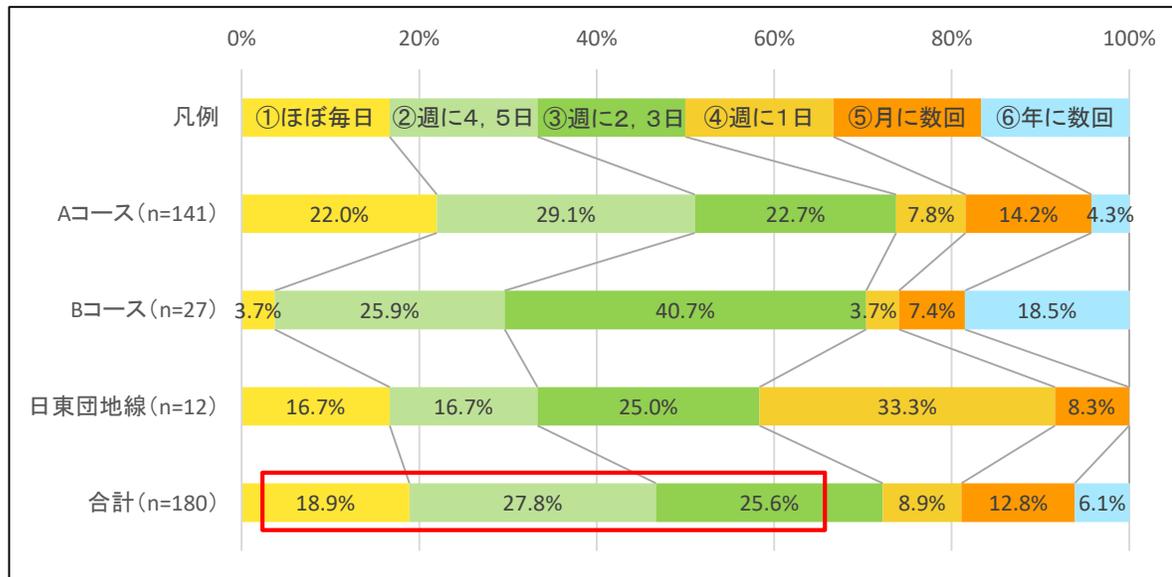


図 バスの利用頻度

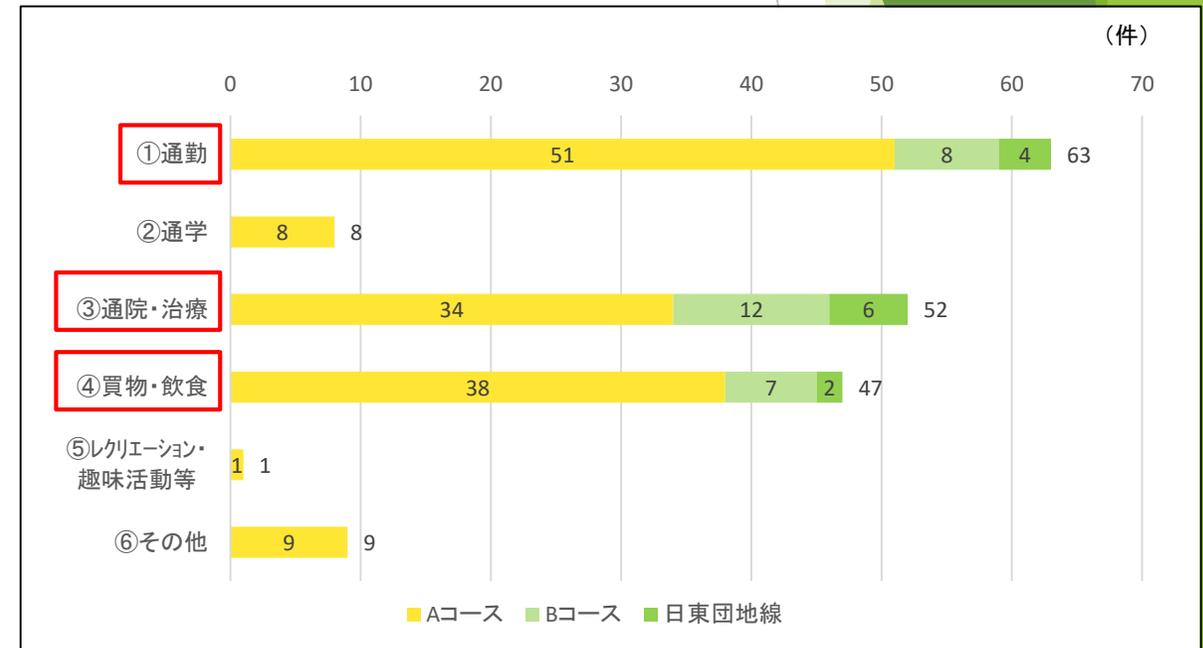


図 本日の外出目的

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○市内線利用者の目的施設

- ・市内線で行かれた施設は留萌市立病院、コープさっぽろ留萌店、中央スーパー本店：ヒアリング



図 ヒアリング当日に行った公共・公益施設

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○市内線利用者の満足度

- ・市内線の便数の多さに対しては、半数の方が「不満」「やや不満」（3路線とも同様）：ヒアリング
- ・市内線に対する自由意見では「増便を希望」「停留所環境の向上」「複雑なバスルートへの解消」「停留所の増設」が多い：ヒアリング

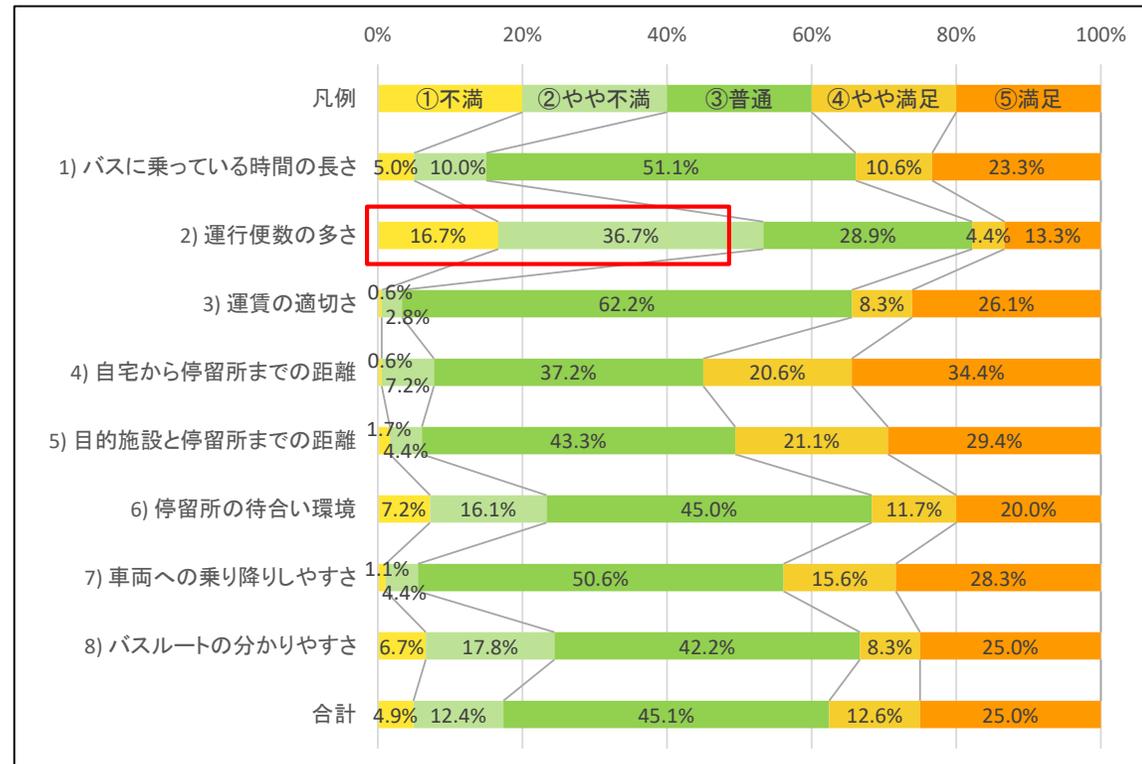


図 バスの満足度（市内線合計）

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○公共交通のサービス水準

- ・75歳以上の方、あるいは運転免許非保有者は、路線バス以上で自家用車以下のサービス水準を要望：一般アンケート

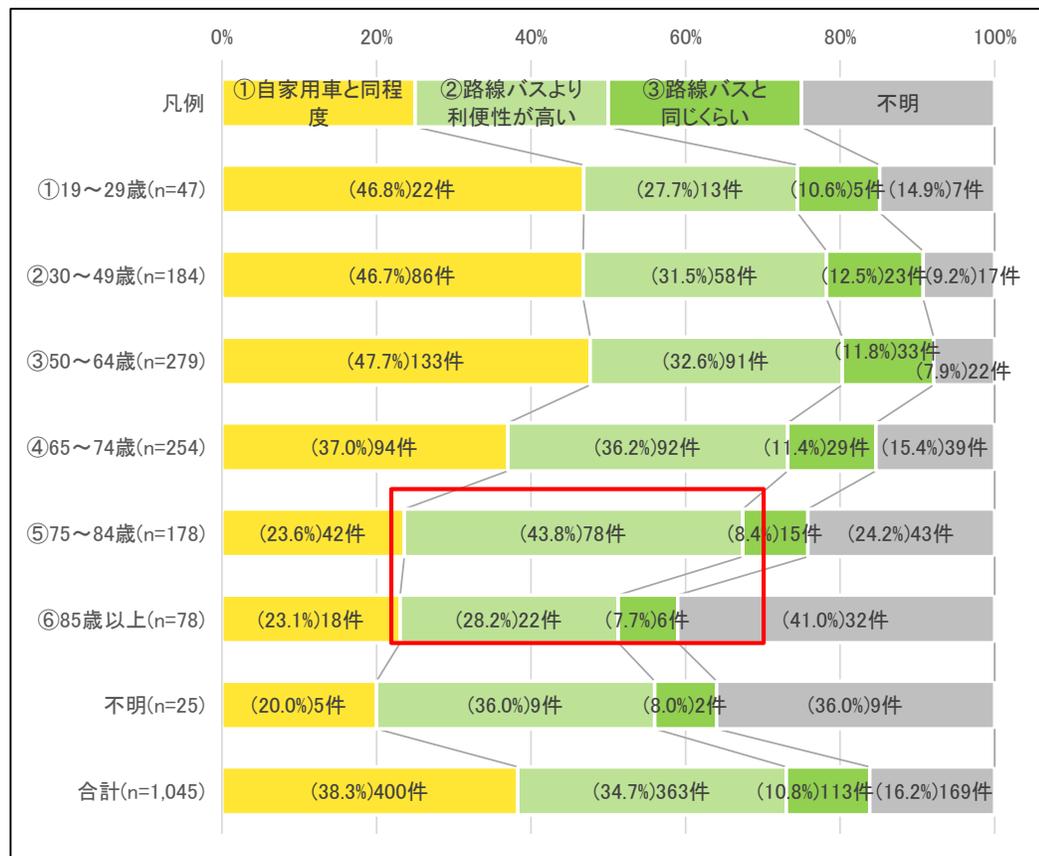


図 自家用車に頼らないための公共交通のあり方（年齢構成別）

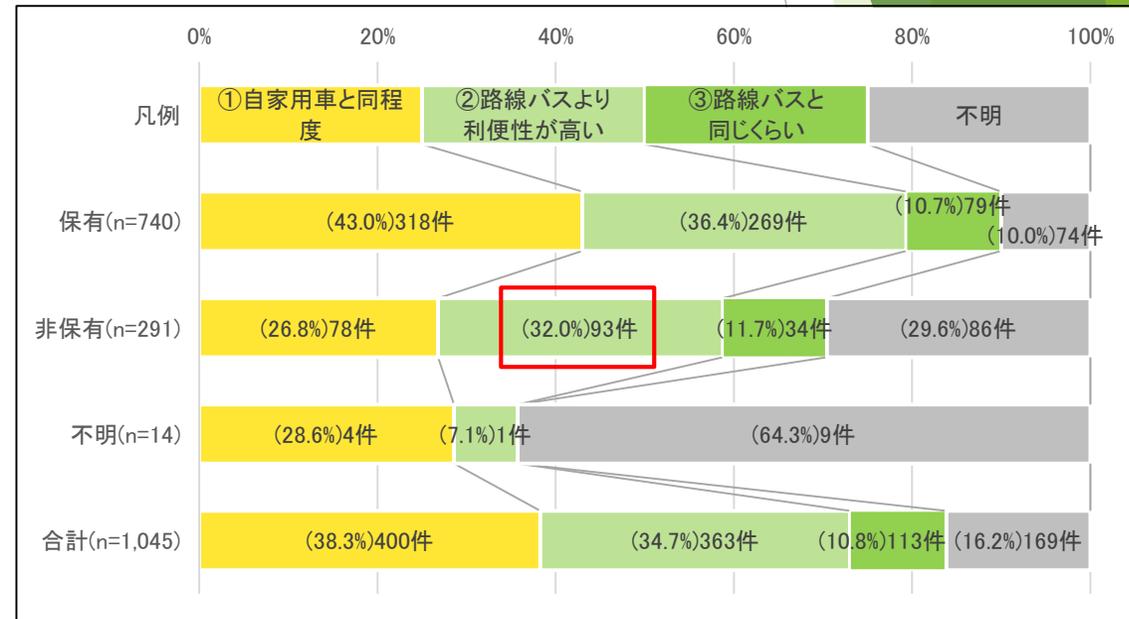


図 自家用車に頼らないための公共交通のあり方（運転免許証保有別）

課題 1. バス路線の利便性向上

▶ ○路線バスを利用しない理由

- ・市内線を日常的に利用する方は3.6%に過ぎない：一般アンケート
- ・市内線を利用しない理由は、「便数が少ない」「遠回りする」「バス路線が分かりにくい」「バス停まで遠い」の順が多い（自家用車を利用するからを除く）：一般アンケート

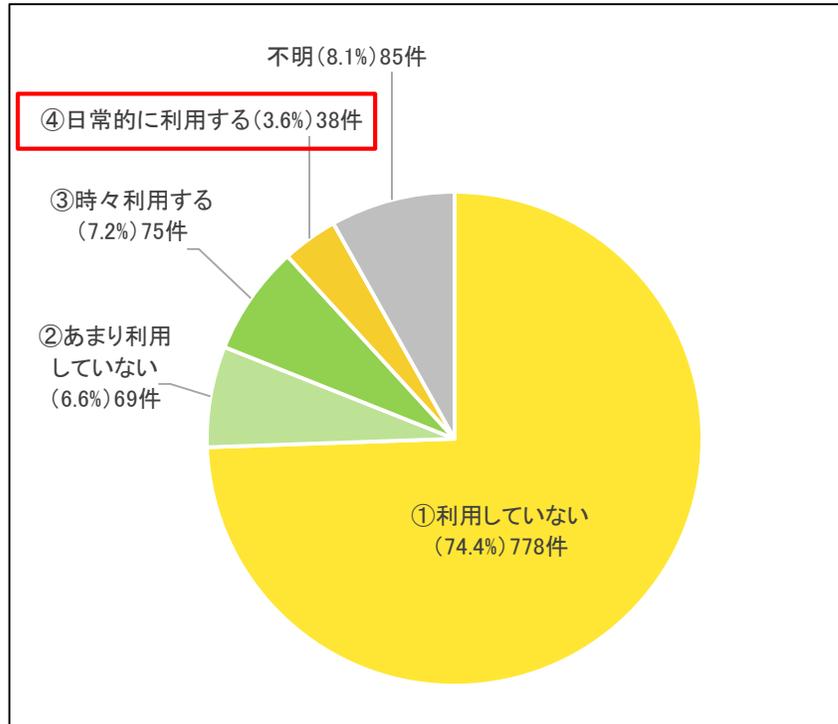


図 市内線の利用状況

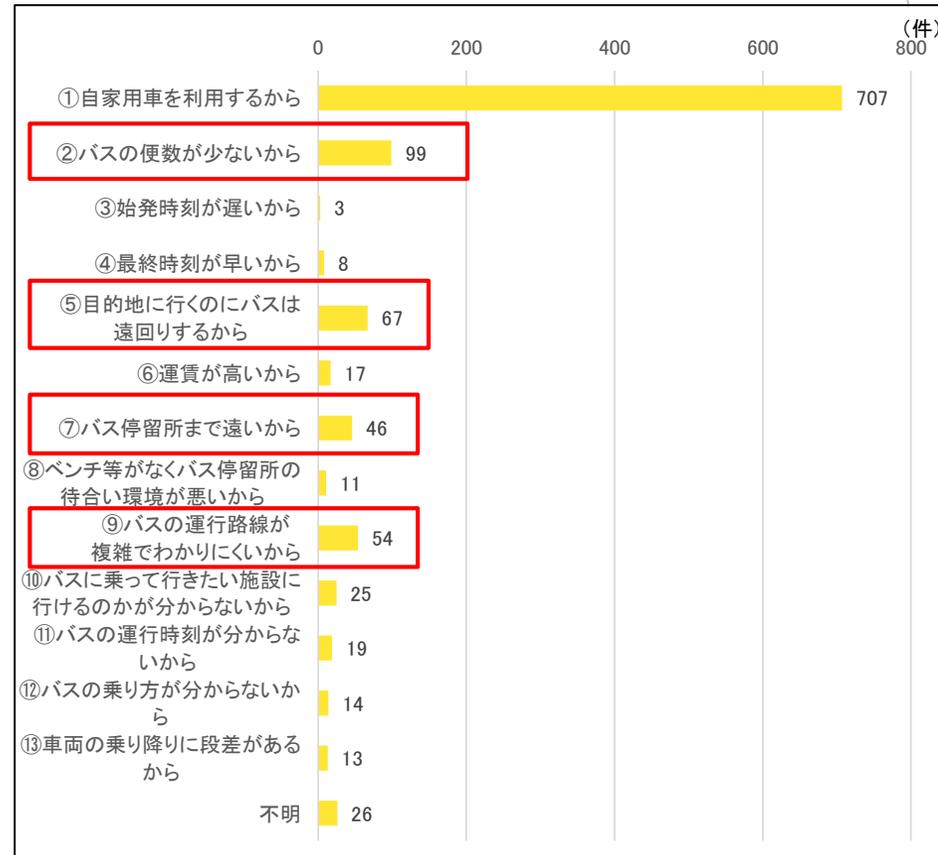


図 市内線を利用しない理由

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○A I 運行バスの利用

- ・ 停留所で電話して10分程度でバスが来てくれるバス（A I 運行バス）の場合、自動車運転免許非保有者で「利用すると思う」が「利用しないと思う」を大きく上回る：一般アンケート

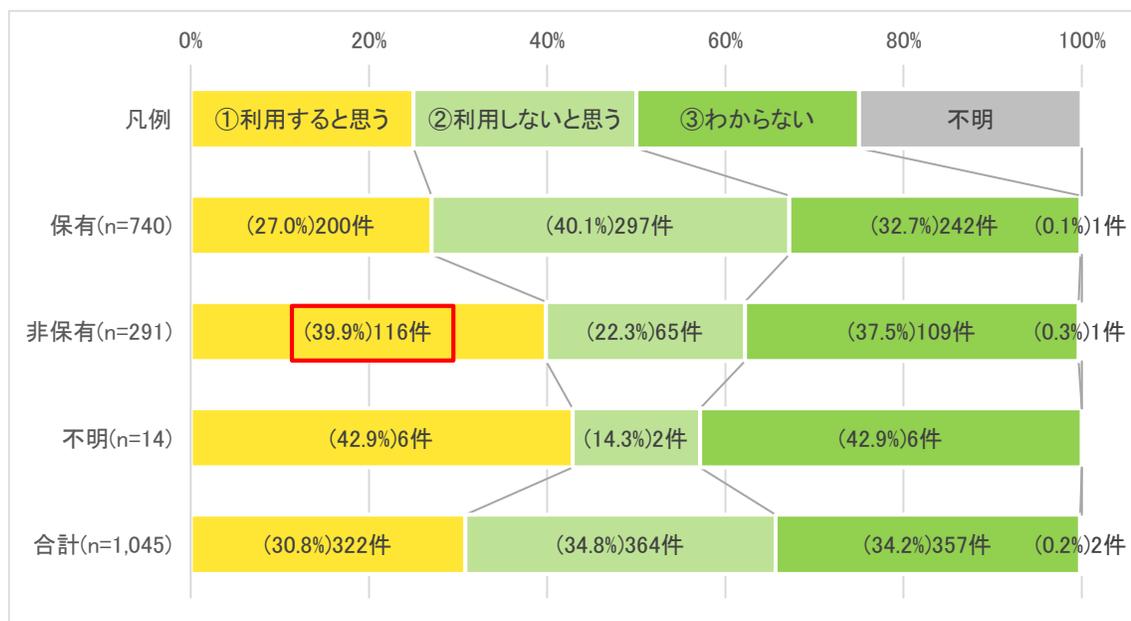


図 電話で10分でバスが来たら市内線を利用するか（免許の有無別）

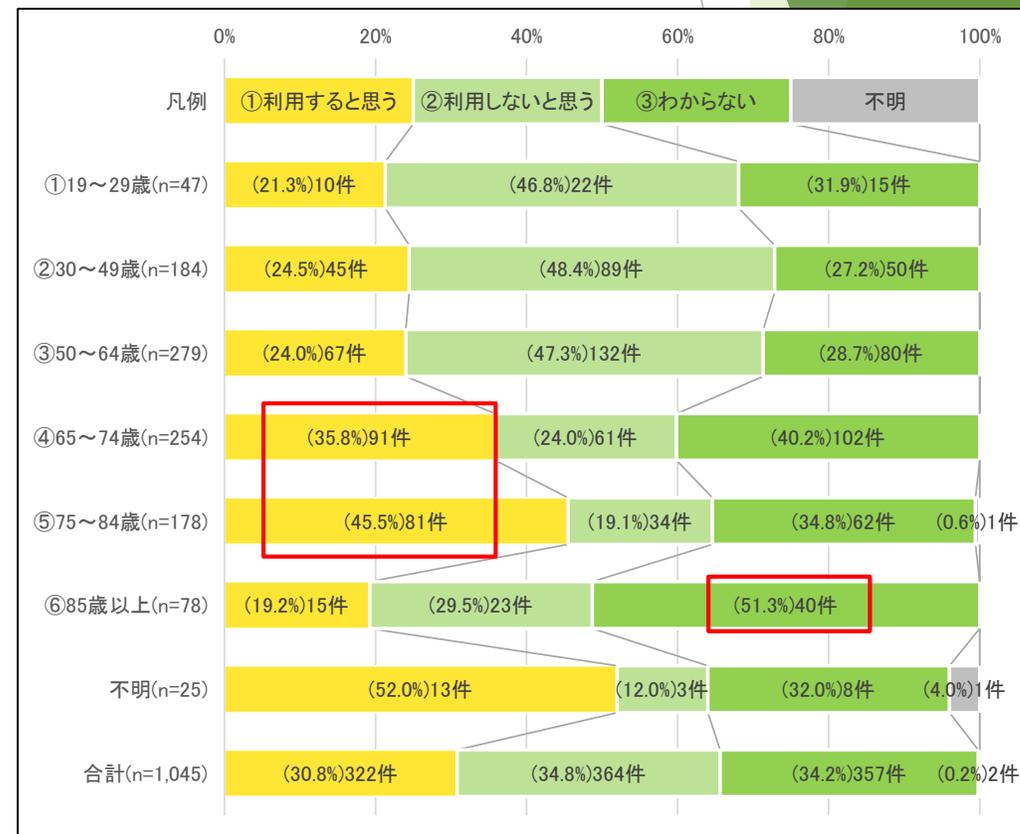


図 電話で10分でバスが来たら市内線を利用するか（年齢別）

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○市内線の利用促進策

- ・市内線の利用促進策は便利なバス路線に見直すが多い：一般アンケート

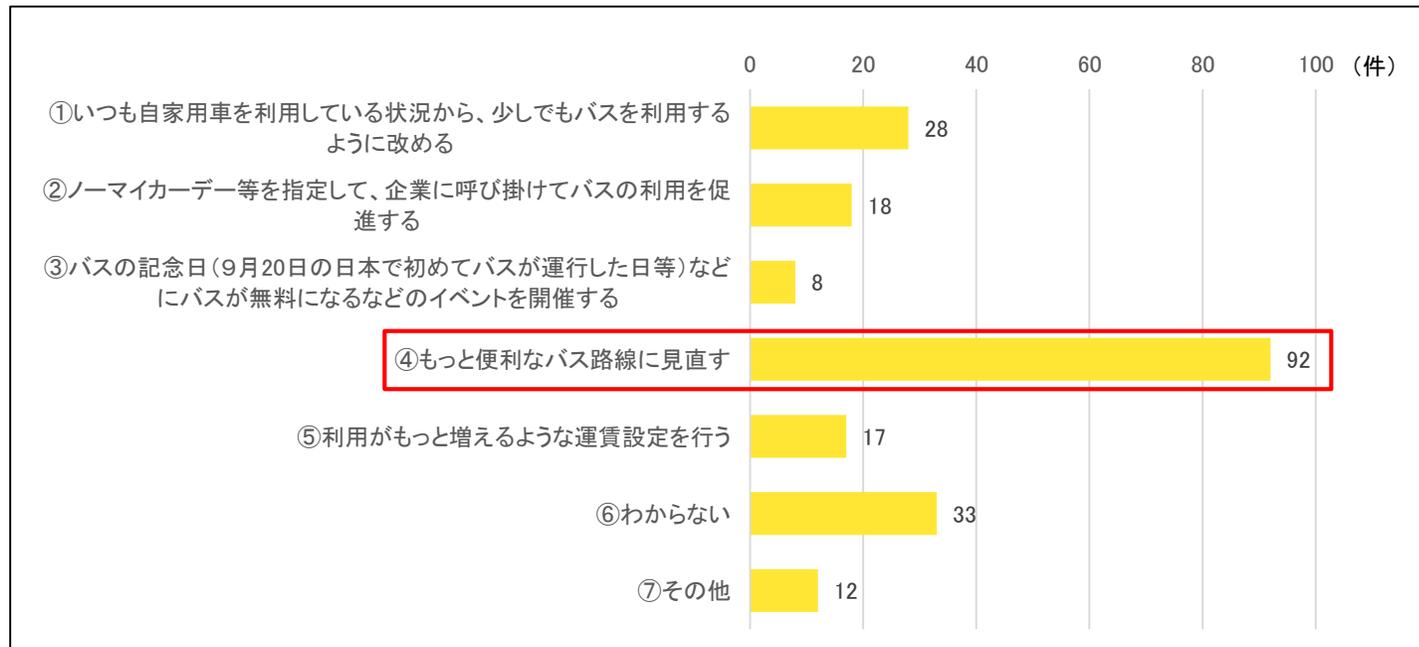


図 市内線の利用促進への考え

課題1. バス路線の利便性向上

▶ ○あると便利なサービス (1)

- ・公共交通にあると便利なサービスとして、店舗・病院等への待合所の設置、商店等と連携した割引サービスが多い：一般アンケート

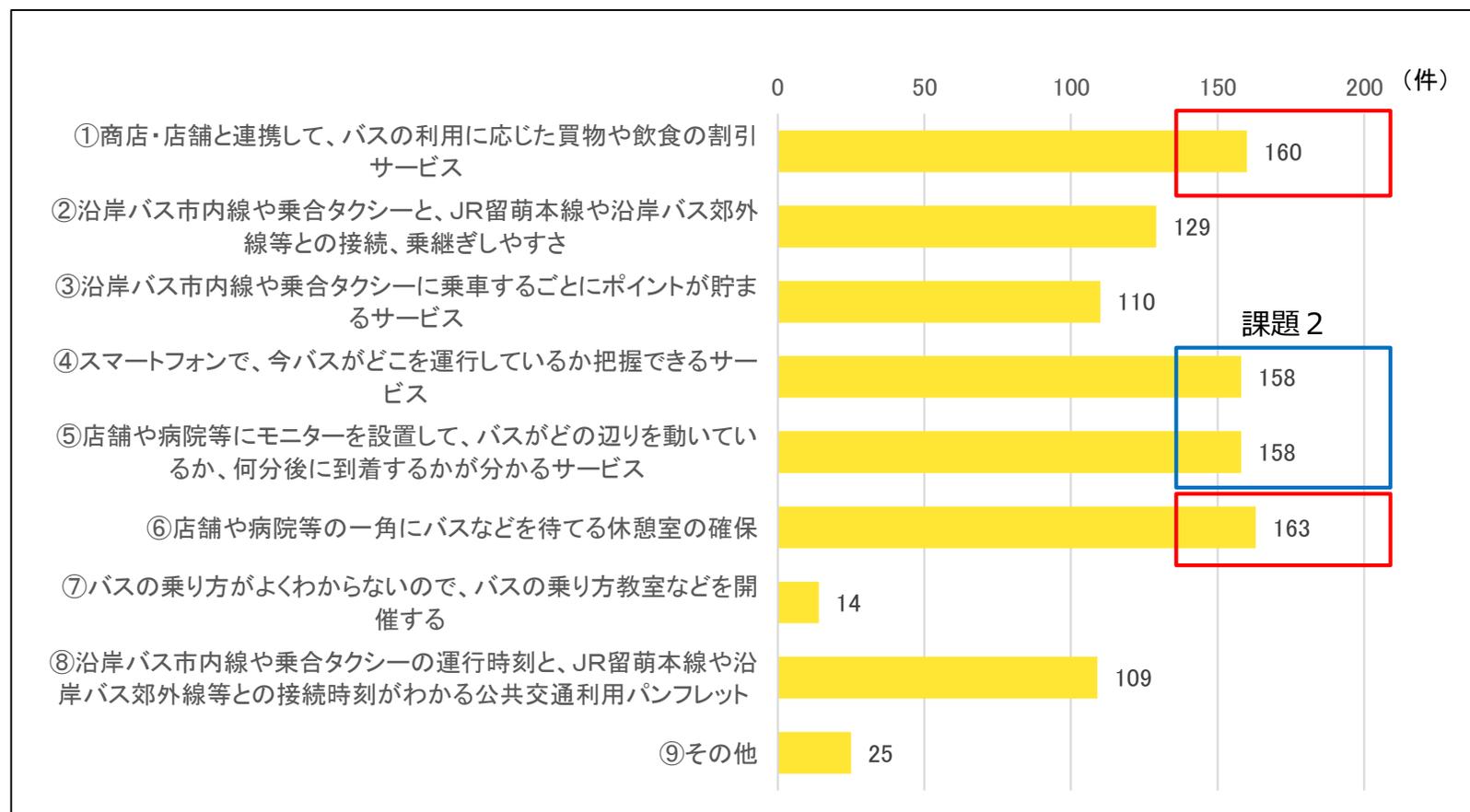


図 公共交通にあると便利なサービス等

課題2. バス交通に関する情報提供機能の強化

▶ ○ICTの事例

費用（恵庭市ヒアリング）

デジタルサイネージ

イニシャルコスト、ランニングコストとも0円
（ただし23社以上の広告掲載が必要）

バスロケーションシステム

イニシャルコスト 120～130万円

ランニングコスト 50万円／バス8台

バス待ちOK施設
ステッカー



デジタルサイネージ



バスロケーションシステム



図 図 デジタルサイネージ、バスロケーションシステムのイメージ
出典：北海道運輸局管内における他業種と連携した公共交通の活性化手法の調査等業務
株式会社メディア・マジックホームページ

注) 「バス待ちOK施設」はデジタルサイネージを設置している店舗で、店舗前にステッカーを掲示することで周知を図る

課題2. バス交通に関する情報提供機能の強化

▶ ○スマホ・ケータイ電話の保有状況

- ・74歳以下においてスマートフォン保有が5割、ケータイ保有のみが3割：一般アンケート
- ・84歳以上スマートフォン、あるいはケータイの保有は4割弱：一般アンケート

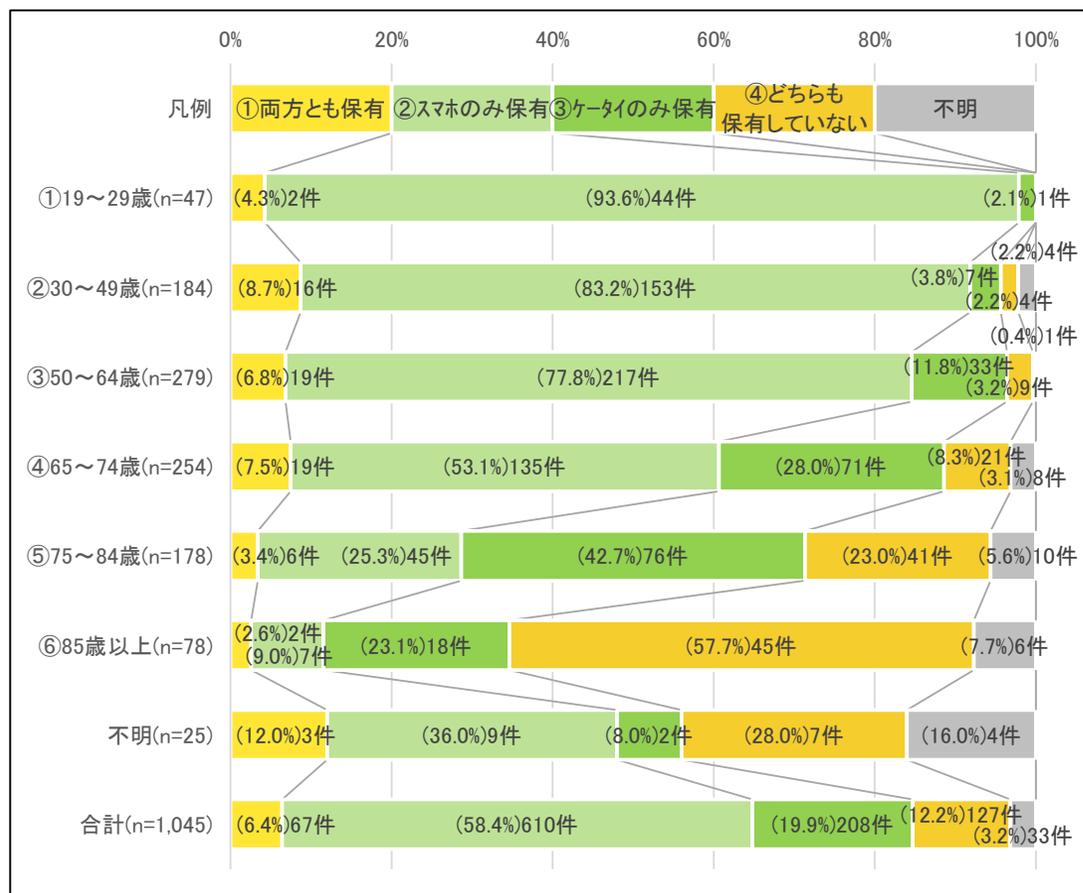


図 スマホ・ケータイの保有状況（年齢構成別）

課題2. バス交通に関する情報提供機能の強化

▶ ○あると便利なサービス (2)

- ・公共交通にあると便利なサービスとして、「スマートフォンで今バスがどこを運行しているかを把握」「店舗等に設置しているモニターでバスがどの辺りを運行しているかを把握」が多い：一般アンケート

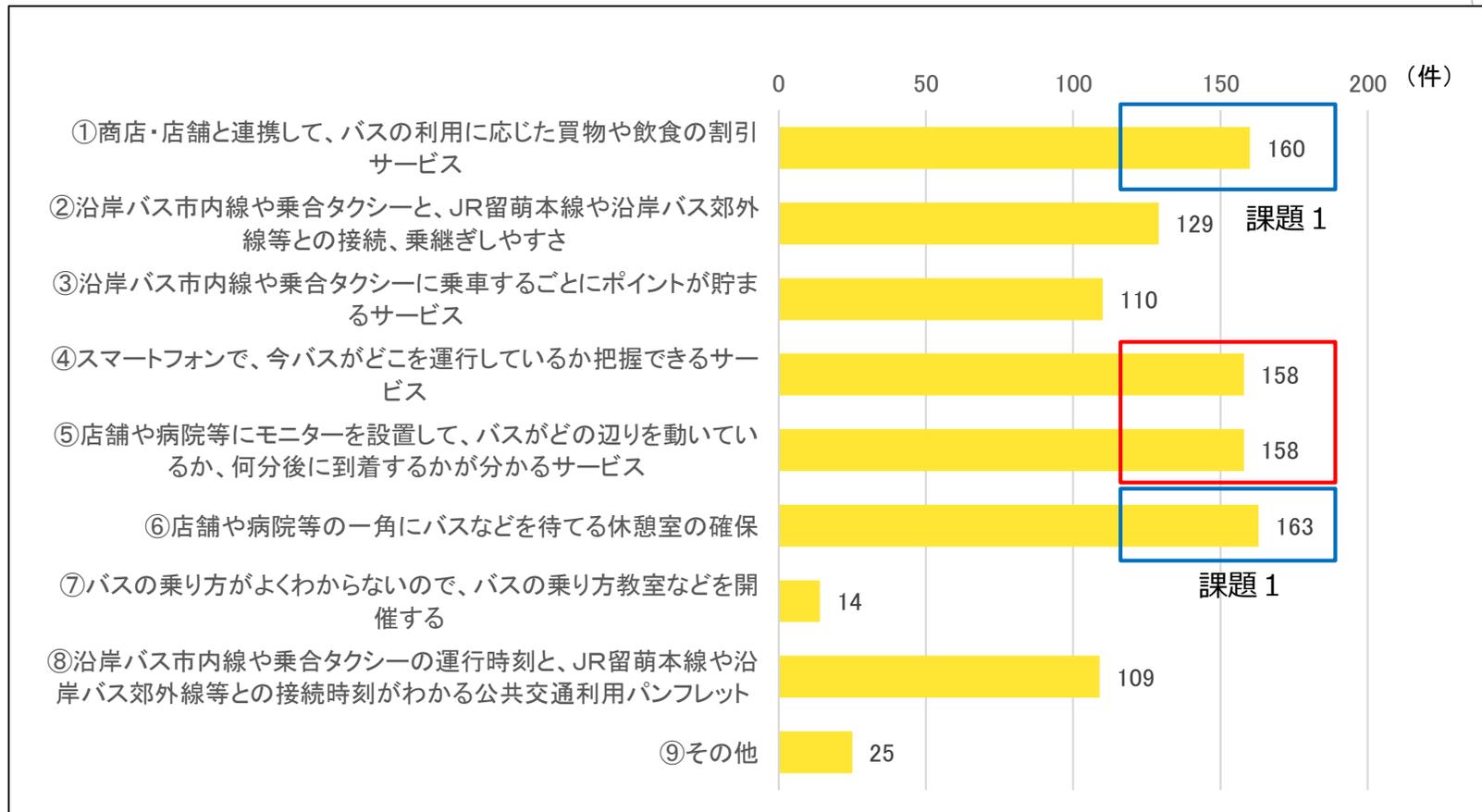


図 公共交通にあると便利なサービス等

課題3. 公共交通空白地域の解消

- ▶ ○徒歩圏内のバス停留所の有無
 - ・船場町・元町、千鳥町・元川町で歩いて行ける所にバス停留所等がないとの回答が2割以上：一般アンケート



図 バス停が歩いていける場所にあるか（居住地域別）

課題3. 公共交通空白地域の解消

▶ ○デマンド交通の利用要望

- ・デマンド交通は、公共交通空白地域を抱える「春日町」「千鳥町・元川町」「泉町・住之江町・野本町」で1～3割の方が利用する：一般アンケート
- ・市内線が運行する地域ではあるものの、「大町」、「港町・本町・明元町」で、3、4割の方が利用する：一般アンケート



図 デマンド交通を利用するか（居住地域別）

課題3. 公共交通空白地域の解消

▶ ○タクシー稼働率

- ・タクシーの稼働状況からは平日の10時台を除き、乗合タクシー等に従事する余地がある可能性がある：タクシー実態調査

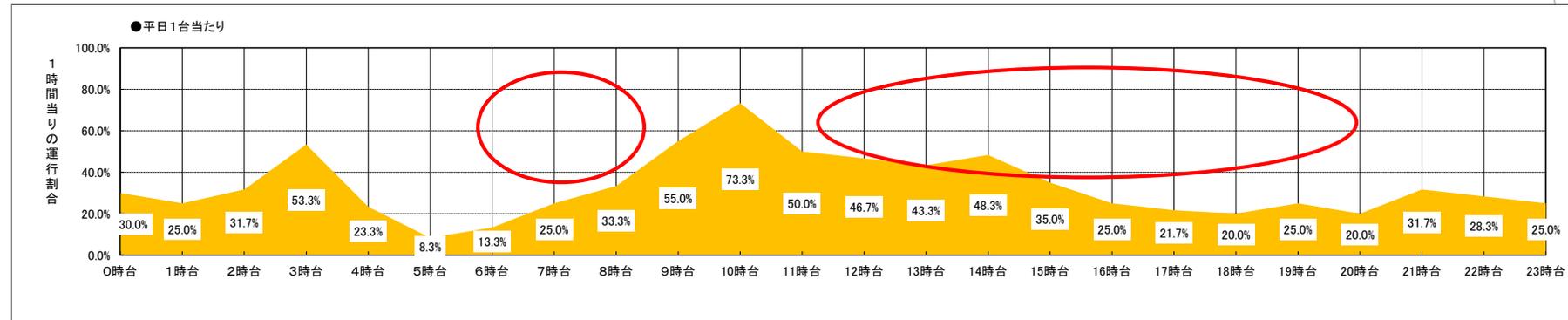


図 平日1台当たりの輸送時間

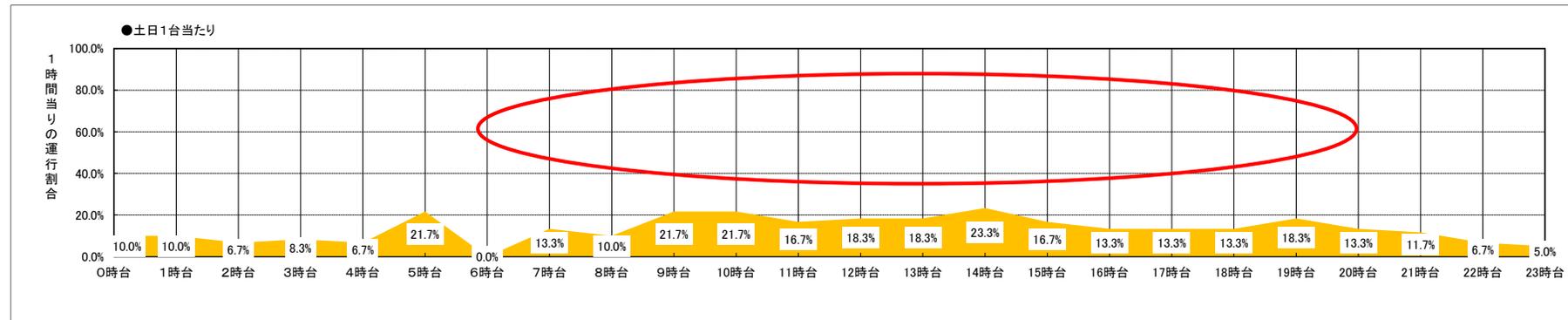


図 土日1台当たりの輸送時間

課題3. 公共交通空白地域の解消

▶ ○市民自らが支える公共交通

- 市民自らが支える公共交通は、2割強の方が可能な時間の範囲で携わることが可能（117件）で、内65歳未満は78件：一般アンケート

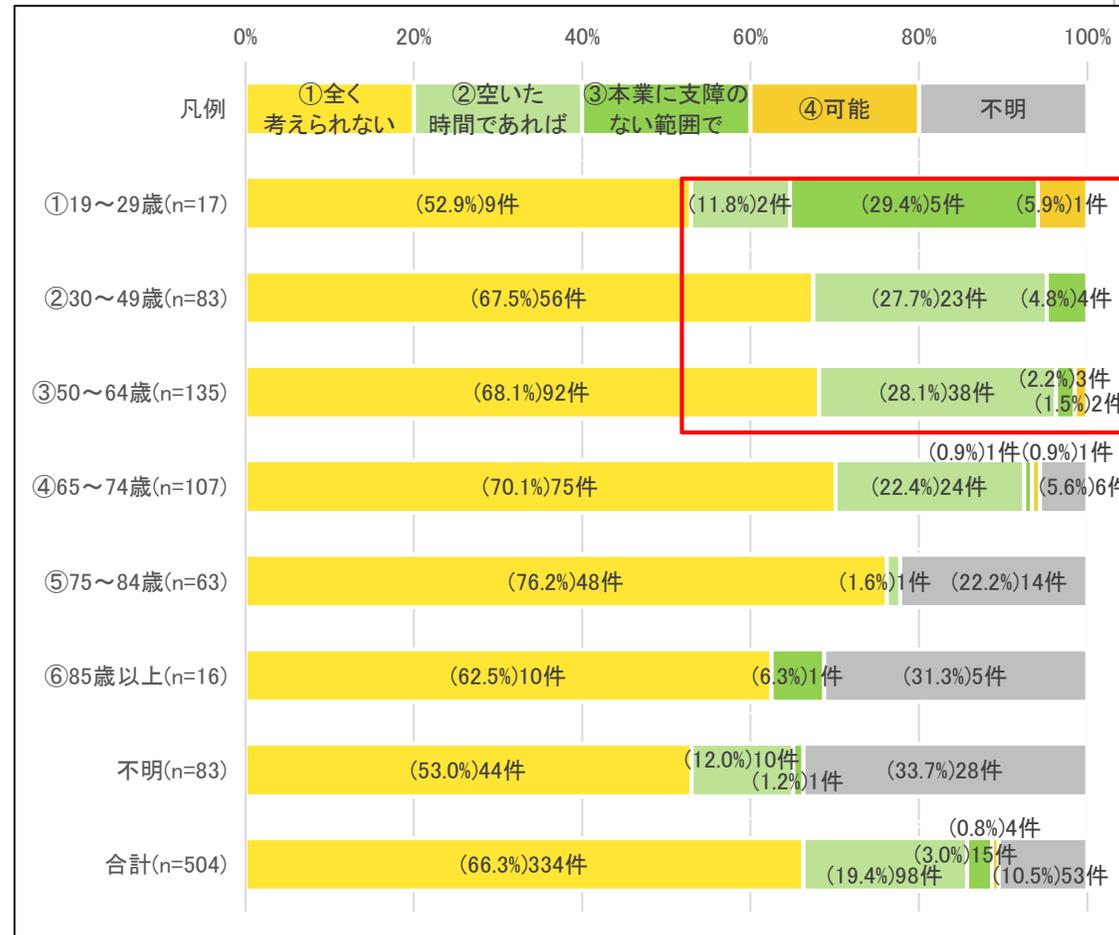


図 乗用車を用いて市民の輸送業務に携わることが考えられか（年齢構成別）

課題4. 自動車運転免許自主返納の推進

▶ ○運転への不安

- ・ 75～84歳で他の年齢層よりも運転に不安を持つ方が増加（約2倍）：一般アンケート
- ・ 85歳以上で運転に不安を持っている方が少ない傾向（50～64歳に続き第2位）：一般アンケート

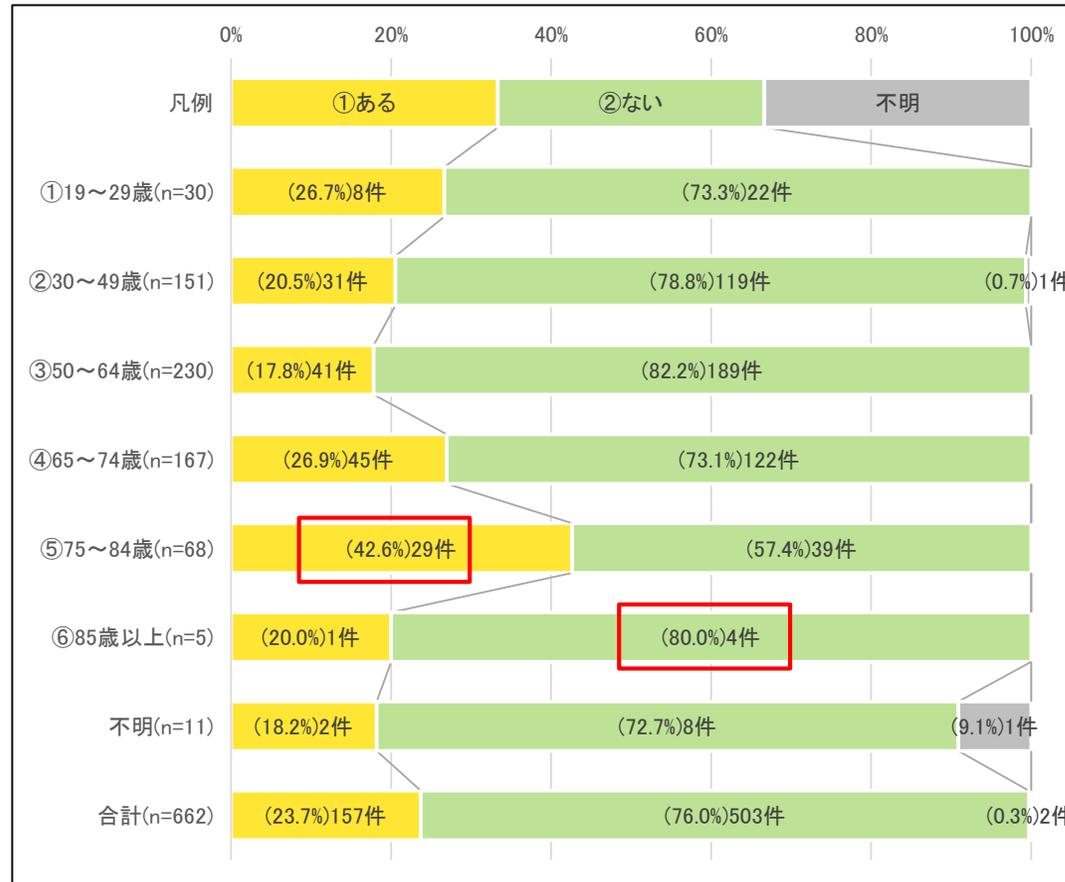


図 運転に不安を持つ
時があるか（年齢構成別）

課題4. 自動車運転免許自主返納の推進

▶ ○事故を回避できる運転の自信

- ・ 85歳以上で他の年齢層よりも事故を回避できる自信がある方が最も多い（8割）：一般アンケート
- ・ 80歳以上も運転し続けたい方が3割弱：一般アンケート

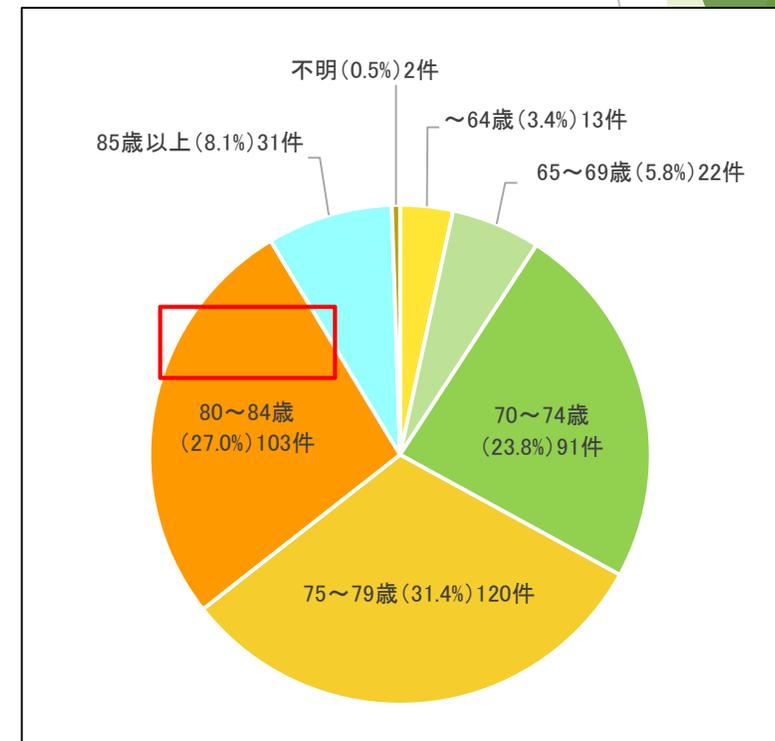
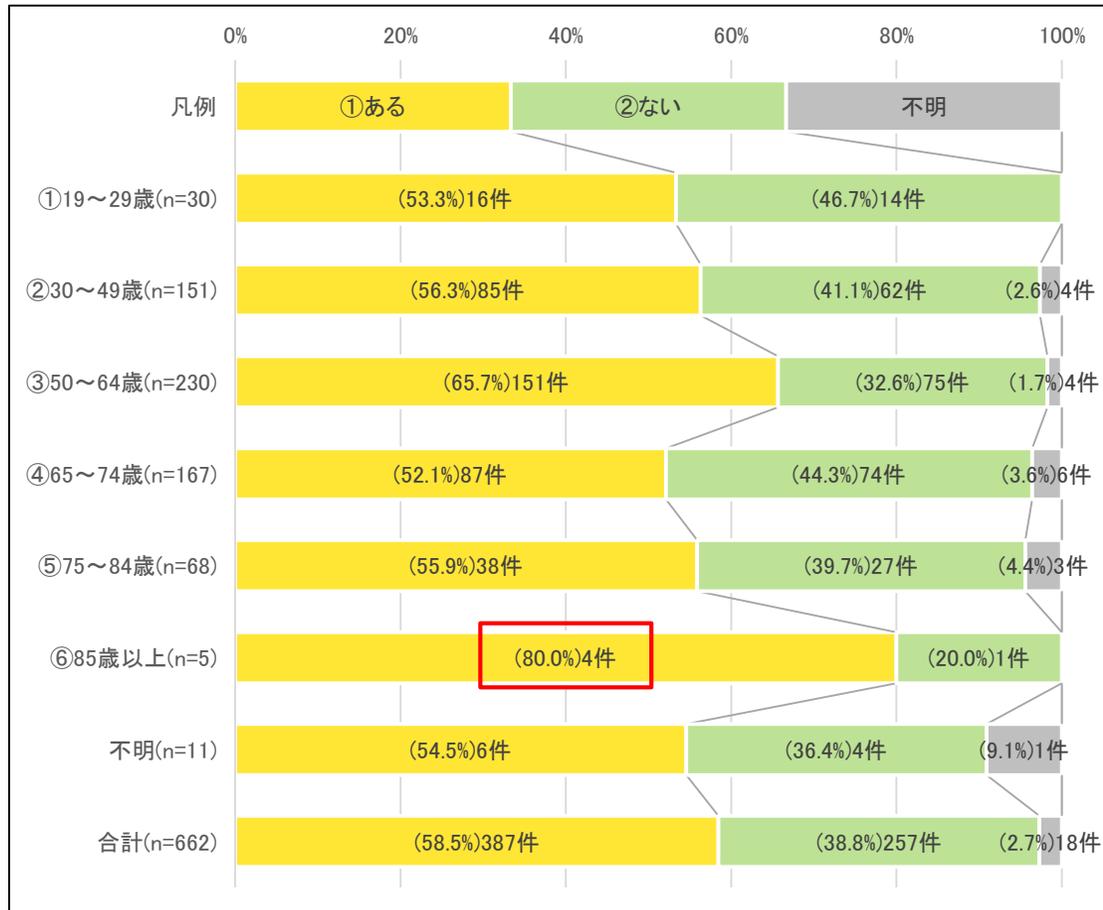


図 運転を続けたい年齢

図 事故を回避できる自信があるか（年齢構成別）

課題4. 自動車運転免許自主返納の推進

▶ ○自主返納特典制度

- ・北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度にて協賛店で様々な特典が受けられる：交通現況

北海道高齢者運転免許 自主返納サポート制度のお知らせ

北海道では、運転に不安を感じる高齢運転者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを行うため、自主返納をした道内在住の65歳以上の方が、協賛店で様々な特典・サービスを受けられる「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」を令和2年10月1日から実施しています。



協賛店のサービスを受けるためには「**運転経歴証明書**」が必要です。

自主返納をした方や、更新期限が切れて失効した方は、申請により「運転経歴証明書」の交付が受けられます。

※自主返納した日、又は平成28年4月以降に免許が失効した日から5年内の申請に限ります。

※運転経歴証明書交付済みシールの申請もできます。

運転免許証とほぼ同じ様式で身分証明書として利用できます。

申請方法は、運転免許試験場、警察署にお問い合わせください(手数料1,100円)。

☆ 特典などを受けられる店舗(協賛事業者)には、右の「協賛店ステッカー」が貼られています。

☆ お店の方に運転経歴証明書をご提示の上、特典などをお受けください。

※ 特典などの詳細については、それぞれの店舗でご確認ください。



☆ 北海道のホームページ「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」のページに 店舗情報を掲載しておりますので、ご覧下さい。

北海道 運転免許返納サポート



図 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度について

資料：北海道

課題5. JR留萌駅周辺の公共交通結節機能の検討

▶ ○公共交通手段の利用状況

- ・利用するとの回答が多い公共交通手段は、高速るもい号、Aコース、留萌旭川線、Bコース、快速はぼろ号の順：一般アンケート
- ・週に数回利用が多い公共交通手段は、Aコース、日東団地線、Bコースの順（いずれも市内線）：一般アンケート

※公共施設整備検討会議における検討状況については、資料2を用いて事務局よりご説明いたします。

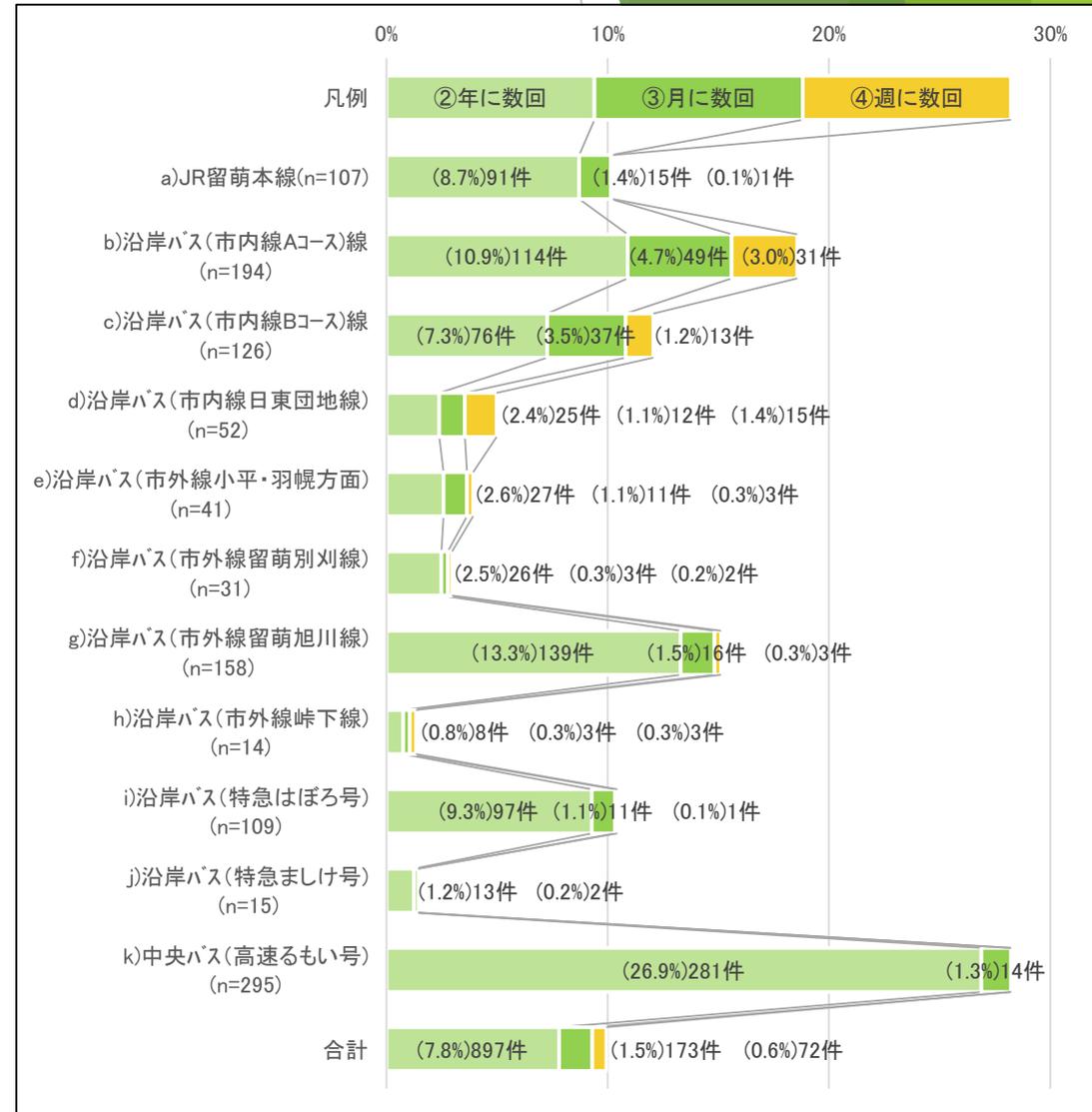


図 公共交通手段の利用状況

課題 6. JR 留萌本線廃線後の広域代替交通の検討

▶ ○留萌本線と路線バスの運行時間帯

- ・仮に JR 留萌本線廃線になった場合、沿岸バス留萌旭川線や高速るもい号では、早朝便や夜便において対応できない時間帯が生じることとなります。

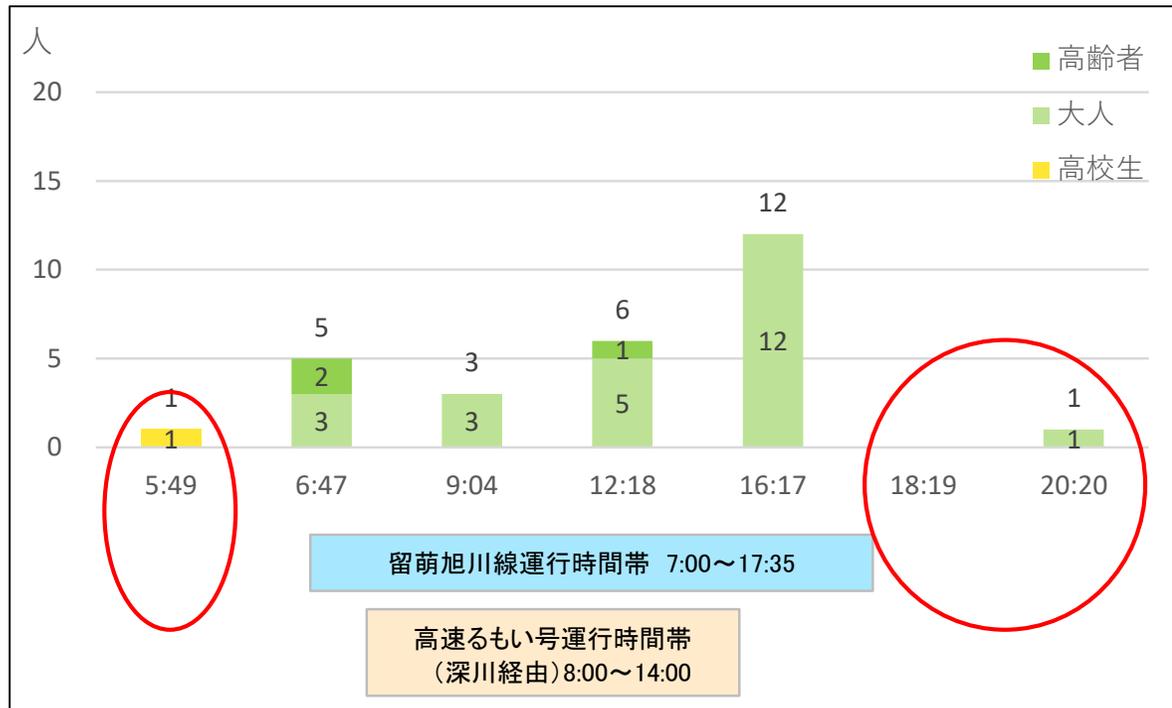


図 留萌本線便別乗車人数（上り）

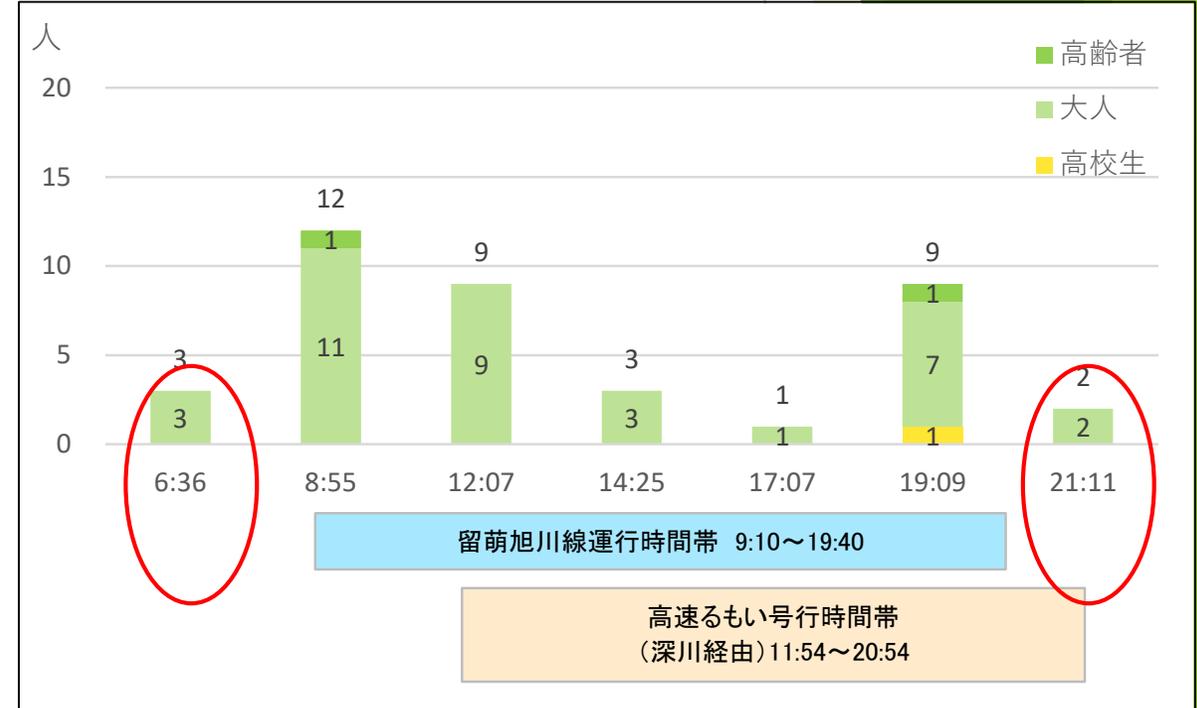
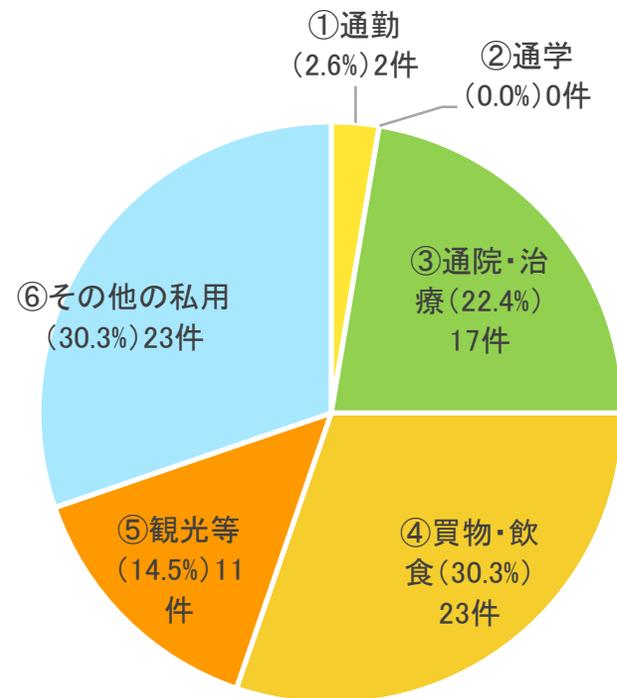


図 留萌本線便別乗車人数（下り）

課題 6. JR 留萌本線廃線後の広域代替交通の検討

▶ ○旭川市への外出人数と目的

- ・ 1週間で旭川へ出かけられた方は**76人**となっており、④買物・飲食と⑥その他使用が3割、③通院・治療が2割強となっています。：一般アンケート



課題6. JR留萌本線廃線後の広域代替交通の検討

▶ ○留萌旭川線による旭川市とのアクセス状況

- ・令和元年度（コロナ以前）の沿岸バス留萌旭川線の留萌－旭川間で乗車した方は、少なくとも**33.8人／日以上**となっており、全線・全区間で乗車した方の**17.2%以上**となります。

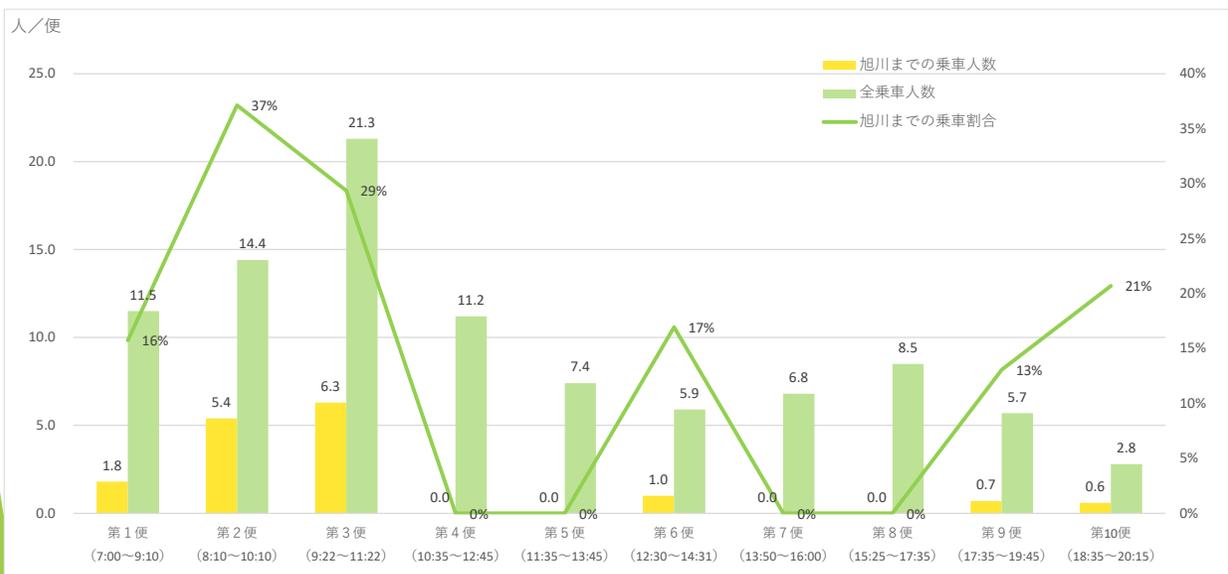


図 沿岸バス留萌旭川線の乗車人数（上り：留萌⇒旭川）R1.10

注）留萌市中心部等（留萌十字街～元川町）から旭川中心部（1条2丁目・1条7丁目）まで乗車した方の人数※
※留萌市中心部で乗車した人数から留萌市内の南九条橋～旭川市の神楽3条まで下車した乗客を差し引いた人数で、実際にはこれ以上の利用があるものと推測される



図 沿岸バス留萌旭川線の乗車人数（下り：旭川⇒留萌）R1.10

注）旭川中心部（1条2丁目・1条7丁目）から留萌市中心部等（留萌十字街～元川町）まで乗車した方の人数※
※旭川市の神楽3条～留萌市中心部で乗車した人数から留萌市内の南九条橋まで下車した乗客を差し引いた人数で、実際にはこれ以上の利用があるものと推測される

課題7. 観光振興に寄与する公共交通の確保

▶ ○観光入込客数の推移

- ・ 留萌振興局管内は1,200千人台から1,400千人台推移し、留萌市では概ね200千人台で推移しています。
- ・ 外国人宿泊客数は、留萌振興局管内は平成30年の1,057人がピーク、留萌市は令和元年度の341人がピークで、令和2年度は新型コロナ影響により大幅に減少しています。

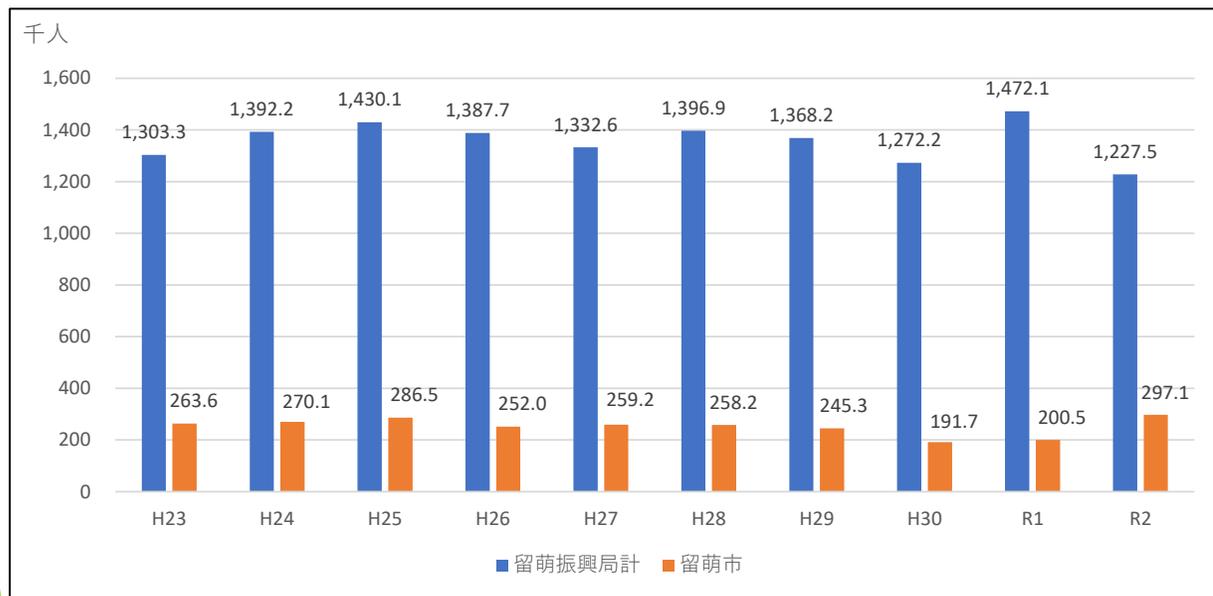


図 観光入込客数の推移（入込総数）

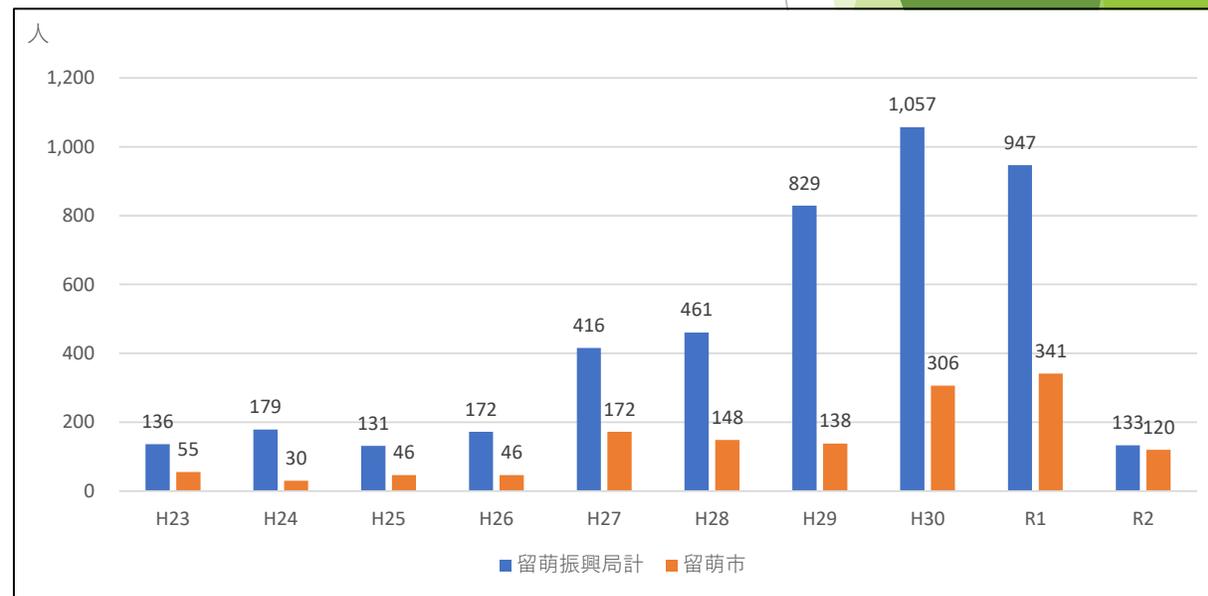


図 観光入込客数の推移（外国人宿泊客）

資料：北海道観光入込客数調査報告書

課題7. 観光振興に寄与する公共交通の確保

▶ ○オロロンラインツーリズム・観光タクシー

- ・留萌振興局では、オロロンラインツーリズム推進事業として既存のバス路線を使ったツアーの検討を進めているところです。
- ・小鳩交通では、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おります。



留萌市内観光（150分～240分）

留萌市の観光がはじめての方におすすめ！
絶対見ておきたい定番観光スポットをめぐります。

行程
JR留萌駅 / 留萌港石造倉庫 / 波涛の女 / 海のふるさと館 / 黄金岬 / 礼受牧場 / 千望台 / 留萌神社 / JR留萌駅

所要時間：150分～240分



留萌市内観光（90分～120分）

留萌市の観光がはじめての方におすすめ！
絶対見ておきたい定番観光スポットをめぐります。

行程
JR留萌駅 / 黄金岬 / 礼受牧場 / 千望台 / JR留萌駅

所要時間：90分～120分



増毛町観光（4時間～）

増毛町の観光がはじめての方におすすめ！
絶対見ておきたい定番観光スポットをめぐります。

行程
JR留萌駅 / 旧増毛駅 / 国稀酒造 / 栗岩園 / 漁船水産 / JR留萌駅

所要時間：4時間～



留萌市内観光（120分～150分）

留萌市の観光がはじめての方におすすめ！
絶対見ておきたい定番観光スポットをめぐります。

行程
JR留萌駅 / 海のふるさと館 / 黄金岬 / 礼受牧場 / 千望台 / JR留萌駅

所要時間：120分～150分



増毛町観光（3時間～3時間30分）

増毛町の観光がはじめての方におすすめ！
絶対見ておきたい定番観光スポットをめぐります。

行程
JR留萌駅 / 旧増毛駅 / 旧商家・本間家 / 国稀酒造 / 増毛蔵造神社 / 元陣屋 / 旧増毛小学校 / JR留萌駅

所要時間：3時間～3時間30分

課題7. 観光振興に寄与する公共交通の確保

▶○その他観光振興に関連する公共交通対策

- ・ 高速るもい号などの都市間バス、留萌市内の飲食サービス券、オロロンラインを運行する市外線、観光施設への入場券等が一体となったサービスパッケージの作成
- ・ キャラクターによりデザインされた公共交通フリーパスや記念チケットの作成
- ・ サイクリングを目的に訪れた観光客を対象に、自転車を折りたたまずに積載可能なバス車両の改修（一般の方の日常利用も積載可能）
- ・ 公共交通の利用者が手ぶらで観光名勝等を巡ることができる荷物預り機能の配置
- ・ 外国人向けのトラブル時非常時対応窓口の設置
- ・ 時刻表や車内表示の多言語化
- ・ 公共交通結節機能での情報提供や無料Wi-Fiの整備
- ・ 留萌市ならではのマスコットキャラクターを用いたバスラッピングや音声案内による魅力向上 など

調査結果に基づく公共交通課題について

▶課題 1. バス路線の利便性向上に関する課題について

【ニーズに対応した市内線の再構築】

- ・市内線は運行収入が運行費用を大きく下回り、交通事業者の負担により運行されているため、持続可能な状況ではありません。
- ・交通事業者の大きな負担により運行が維持されているものの、一方で利用者から増便を求める声が多い状況です。
- ・増便に応じていくためには、無駄な区間を省いて増便に回すといった運行効率化の検討や、現状で全交通手段の3%に過ぎない公共交通の利用増に向けて、自家用車から公共交通への利用転換を促進することが必要です。
- ・公共交通への利用転換を図っていくためには、現在の路線バスよりもサービス水準が高い輸送方法の検討が必要です。
- ・市内線Aコースは全体の1割程度で利用が多い停留所間の移動があるものの、全体としては少人数の移動がほとんどであるため、効率的な運行には少人数の停留所間の移動に対応した運行方法の検討が必要です。
- ・市内線はAコースに利用が偏っているため、Bコース、日東団地線を含めた利用の均衡化を図っていくことが必要です。

調査結果に基づく公共交通課題について

【A I 運行バスによる改善】

- ・「ニーズに対応した市内線の再構築」を行っていく方法としては、選択肢の一つとしてAI運行バスによる運行システムを用いた輸送があります。
- ・AI運行バスは乗車予約に応じて10分程度で停留所までバスが来てくれるため、現在の路線バスよりもサービス水準が高く、少人数でも停留所間のそれぞれの需要に対応し、かつ増便に応えることが可能です。
- ・AI運行バスの導入にあたっては、年間220万円程度となるシステム利用料に見合った利用増があるか、利便性の向上が期待できるかなどを検証することが必要です。
- ・その他、スマホやケータイの保有率が低い85歳以上の方の対応が必要です。

※ A コースの80代の利用は7.1%、 B コースは25.9%、日東団地線は50.0%

調査結果に基づく公共交通課題について

【市内線再編による改善】

- ・ AI運行バス以外の市内線の再構築にあたっては、A・Bコースの路線見直しに加え、利用人数が少ない日東団地等においてデマンド交通による輸送が考えられます（デマンド交通については公共交通空白地の解消を参照）。
- ・ A・Bコースの路線見直しについては、Aコースの利用が少ない区間として、「沖見町から大町」と「留萌市立病院から潮静」の区間をBコースに編入し、利用が多いAコースの「夕陽ヶ丘入口から留萌駅前を經由し留萌市立病院」までの区間を増便することで、重複路線の解消とバス路線の単純化を合わせて行っていく方法が考えられます。

調査結果に基づく公共交通課題について

▶【その他の利用促進策】

- ・公共交通の利用促進策として、全交通目的の4%と低い通学利用について、高校生の登下校の利用を促進することが考えられます。

○留萌高校通学におけるサブスクリプションの試算

- ・市街地居住の高校生で家族等の送迎により通学している方の内、「費用（バス料金）がかかるため利用していない」を選択した方が回答した平均料金により運行した場合の試算値

○現況

- ・通年利用 $7人 \times 7,690円 / 月 \times 12か月$ = 645,960円 / 年
- ・冬期利用 $(22人 - 7人) \times 7,690円 / 月 \times 6か月$ = 692,100円 / 年
- 計 = 1,338,060円 / 年

○サブスクによる利用促進の例

- ・年間割安定期券（3,500円 / 月）を想定
- ・ $(22人 + 78人 \times 0.5) \times 3,500円 / 月 \times 12か月$ = 2,562,000円 / 年 > 1,338,060円 / 年

調査結果に基づく公共交通課題について

▶【その他】

- ・留萌旭川線及び峠下線とスクールバス潮静小学校線が重複している状況です。
- ・留萌高校の市外生徒の登下校において、留萌別刈線、羽幌留萌線等が混雑している状況です。
- ・公共交通が便利になったら利用する方を含めた行先は、「堀川町・東雲町」、「沖見町・浜中町・平和台」など市街地の中でも縁辺部での利用が多いため、市街地縁辺部を含めた公共交通の確保・充実が必要です。
- ・留萌市立病院や大型店、市役所、振興局など施設へのアクセスに配慮することが必要です。

▶課題2. バス交通に関する情報提供機能の強化

- ・スマートフォンでのバス位置の把握や、主要な公共施設等のバス待合所でのバス運行情報の発信にあたっては、「あると便利なサービス」との回答が多いため、導入に向けての検討が必要です。
- ・スマートフォンでの位置情報のイニシャル・ランニングコストの捻出方法や、待合所等での情報発信は23社以上の広告掲載企業の確保が必要です。

調査結果に基づく公共交通課題について

▶課題3. 公共交通空白地域の解消

- ・公共交通空白地域を有する「春日町」、「泉町・住之江町・野本町」及び「千鳥町・元川町」において、1割から3割程度の方に乗合タクシーなどデマンド交通のニーズがあるため、デマンド交通の運行について、検討することが必要です。
- ・「大町」や「港町・本町・明元町」においてデマンド交通の利用がやや多いため、市内線再編による改善において、利用が多い区間はバス交通、利用が少ない区域はデマンド交通など、バス交通とデマンド交通で役割分担を図りながら運行する方法についても併せて検討することが必要です。
- ・タクシー利用実態調査では、平日の10時台を除き、稼働率が概ね50%以下となっているため、タクシー車両を使ったデマンド交通の運行が可能ではないかと考えられます。
- ・市民による輸送については、交通事業者の協力が不可欠となるが、若い世代の中には運行に携わることが可能とする方がいらっしゃるため、運転手不足を補う範囲で公共交通空白地域を解消する運行を担っていくことが考えられます。

調査結果に基づく公共交通課題について

▶課題4. 自動車運転免許自主返納の推進

- ・年長の高齢者の方の中には、運転に不安を感じる方が多くなってきているため、公共交通の利便性向上と合わせ、北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知や、留萌市独自の自主返納特典制度の創設等の検討が必要です。
- ・年齢が高くなるにつれて自分の運転技術を過信する傾向があるため、年齢が高いほど死亡交通事故の発生率が高くなる情報等を発信することが必要です。

▶課題5. JR留萌駅周辺の公共交通結節機能の検討

- ・現在、沿岸バスと中央バスのターミナルの分散配置により、高速バスや市外線及び市内線間の円滑な乗継ぎが阻害されていることから、交通結節点機能の強化に向け、利用者のための駐車場、駐輪場の設置やストレスフリーな乗継ぎができる快適なバス待ち空間の確保が必要です。

調査結果に基づく公共交通課題について

▶課題6. J R留萌本線廃線後の広域代替交通の検討

- ・沿岸バス留萌旭川線や高速るもい号では早朝及び夜の便が運行していないため、仮にJ R留萌本線が廃止された場合、該当時間帯に対応した公共交通について、輸送方法を含め検討することが必要です。
- ・令和元年において沿岸バス留萌旭川線を利用した方の内、留萌市の中心部から旭川市の中心部間を利用した方は、少なくとも**17.2%**にあたる**33.8人**／日となっており、旭川直通の新たな公共交通について検討することが考えられます。

▶課題7. 観光振興に寄与する公共交通の確保

- ・留萌振興局で検討を進めようとしているオロロンラインツーリズムについては、ヒアリングによる内容把握と施策の連携について模索するとともに、小鳩交通で運行している観光タクシーの情報発信、「食」とのコラボレーションなど、留萌ならではの新たな資源を活用した公共交通の創出などの検討が考えられます。
- ・その他、パッケージサービス、公共交通フリーパスや記念チケット、自転車を積載可能とする車両、荷物預かり機能、多言語化、無料Wi-Fi、留萌ならではのバス音声案内やラッピングなどの検討が考えられます。