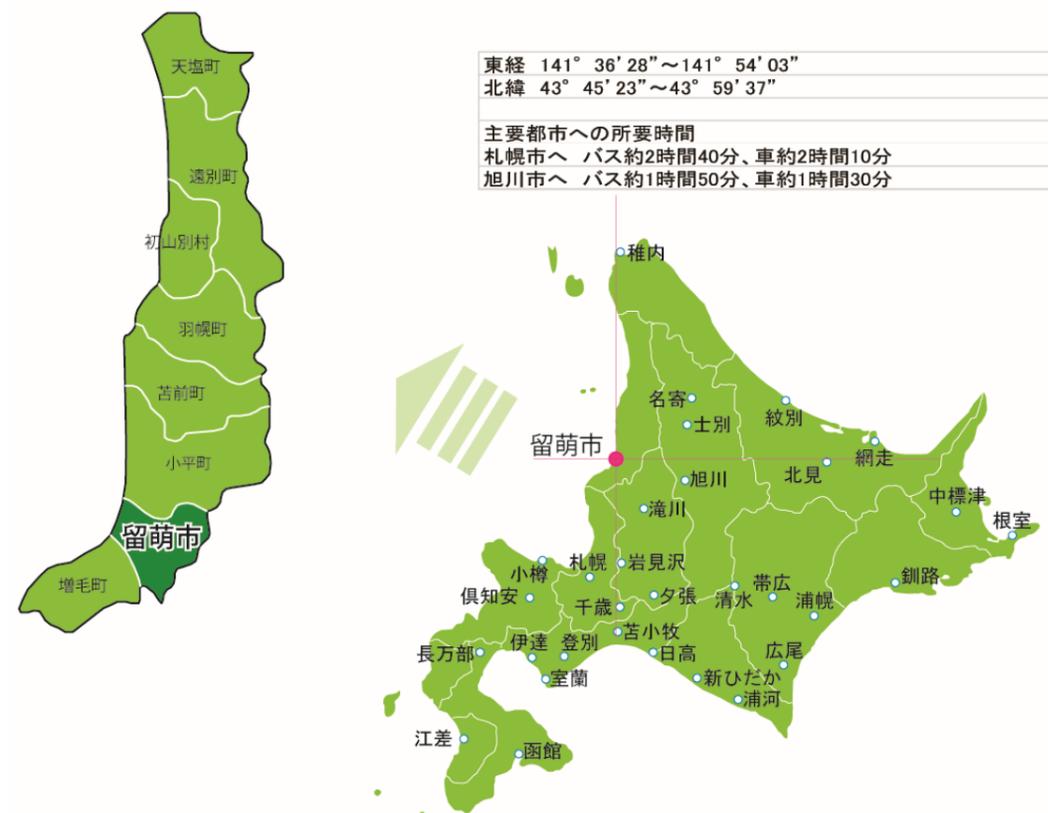


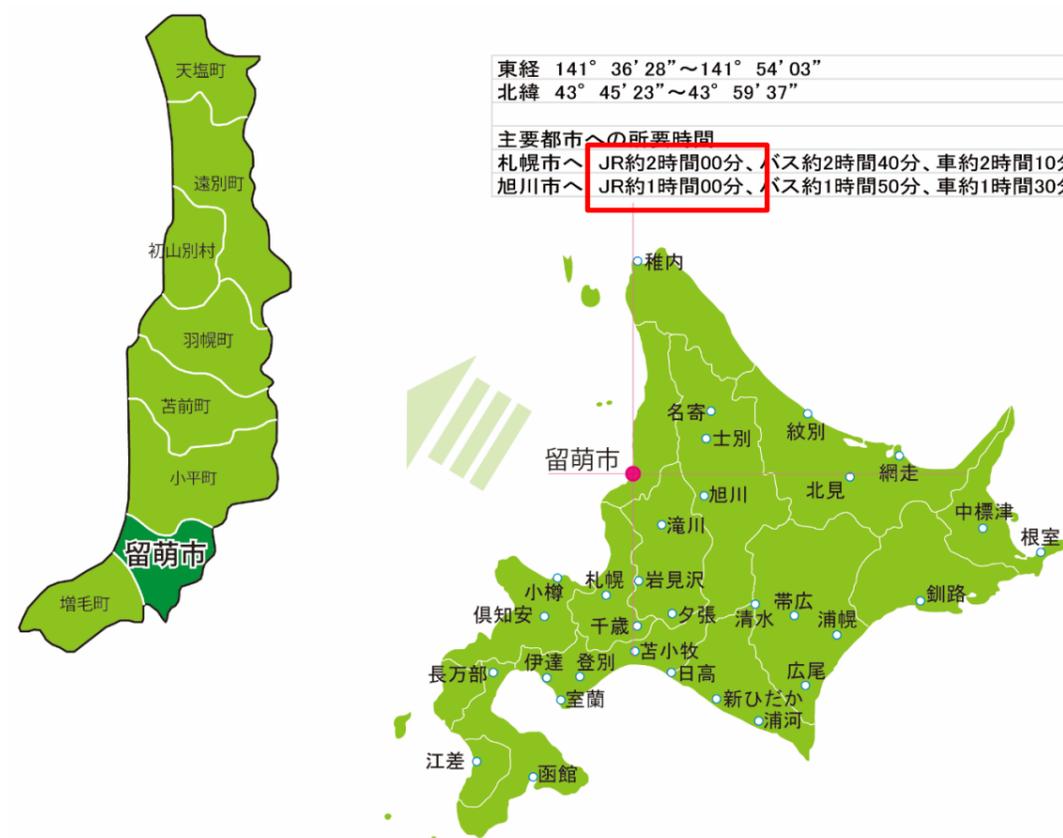
新

【P 1】



旧

【P 1】



新	旧
<p style="text-align: center;">【P2】</p> <p>(2) 計画の構成</p> <p>計画の構成は、以下のとおりです。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 1. 計画の目的と位置づけ 1-1 計画の目的 1-2 計画策定の経緯 1-3 計画の区域 1-4 計画の期間 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 2. 現況交通実態調査 2-1 留萌市の概況 2-2 輸送資源調査 2-3 上位関連計画による公共交通の位置づけ </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 3. 市民ニーズ把握調査 3-1 調査の概要 3-2 市民アンケート調査結果 3-3 留萌高校生アンケート調査結果 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 4. バス等利用実態調査 4-1 調査の概要 4-2 市外線乗降調査結果 4-3 市内線乗降調査結果 4-4 市内線ヒアリング調査結果 4-5 JR留萌駅乗降調査結果 4-6 JR留萌駅アンケート結果 4-7 タクシー利用実態調査結果 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 5. 市民意見交換会 5-1 ご案内 5-2 市民の意見 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 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 6-2 公共交通の課題の整理 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 7. 地域公共交通計画の策定 7-1 基本理念と基本方針 7-2 定量的な目標の設定 7-3 公共交通施策及び実施主体の設定 7-4 計画の進行管理 </div>	<p style="text-align: center;">【P2】</p> <p>(2) 計画の構成</p> <p>計画の構成は、以下のとおりです。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 1. 計画の目的と位置づけ 1-1 計画の目的 1-2 計画策定の経緯 1-3 計画の区域 1-4 計画の期間 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 2. 現況交通実態調査 2-1 留萌市の概況 2-2 輸送資源調査 2-3 上位関連計画による公共交通の位置づけ 2-4 <u>新たな公共交通事例整理</u> </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 3. 市民ニーズ把握調査 3-1 調査の概要 3-2 市民アンケート調査結果 3-3 留萌高校生アンケート調査結果 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 4. バス等利用実態調査 4-1 調査の概要 4-2 市外線乗降調査結果 4-3 市内線乗降調査結果 4-4 市内線ヒアリング調査結果 4-5 JR留萌駅乗降調査結果 4-6 JR留萌駅アンケート結果 4-7 タクシー利用実態調査結果 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 5. 市民意見交換会 5-1 ご案内 5-2 市民の意見 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 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 6-2 公共交通の課題の整理 </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 7. 地域公共交通計画の策定 7-1 基本理念と基本方針 7-2 定量的な目標の設定 7-3 公共交通施策及び実施主体の設定 7-4 計画の進行管理 </div>

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。

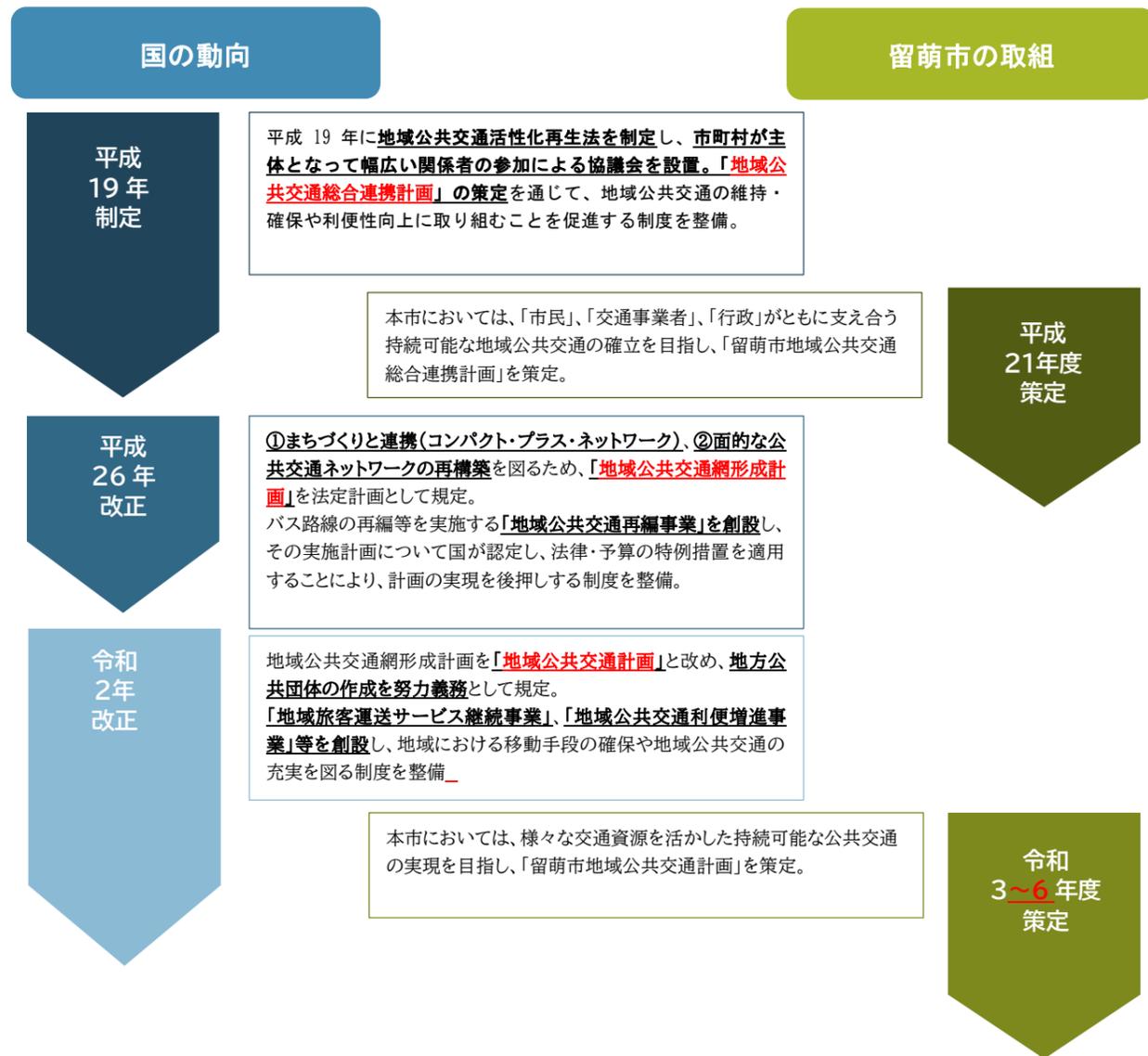


図 地域公共交通活性化及び再生に関する法律の制定・改正の変遷と留萌市の取組

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。

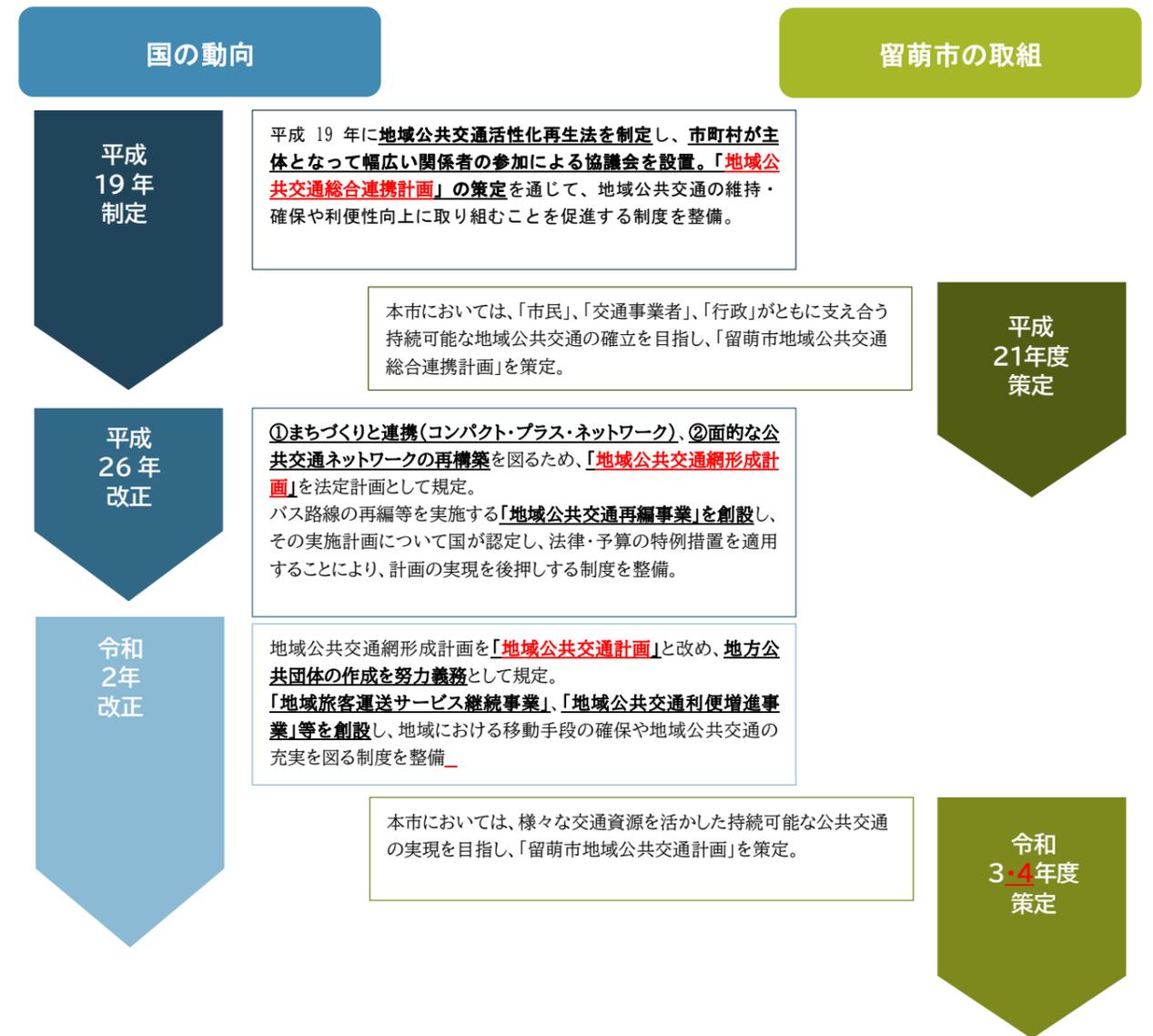


図 地域公共交通活性化及び再生に関する法律の制定・改正の変遷と留萌市の取組

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。

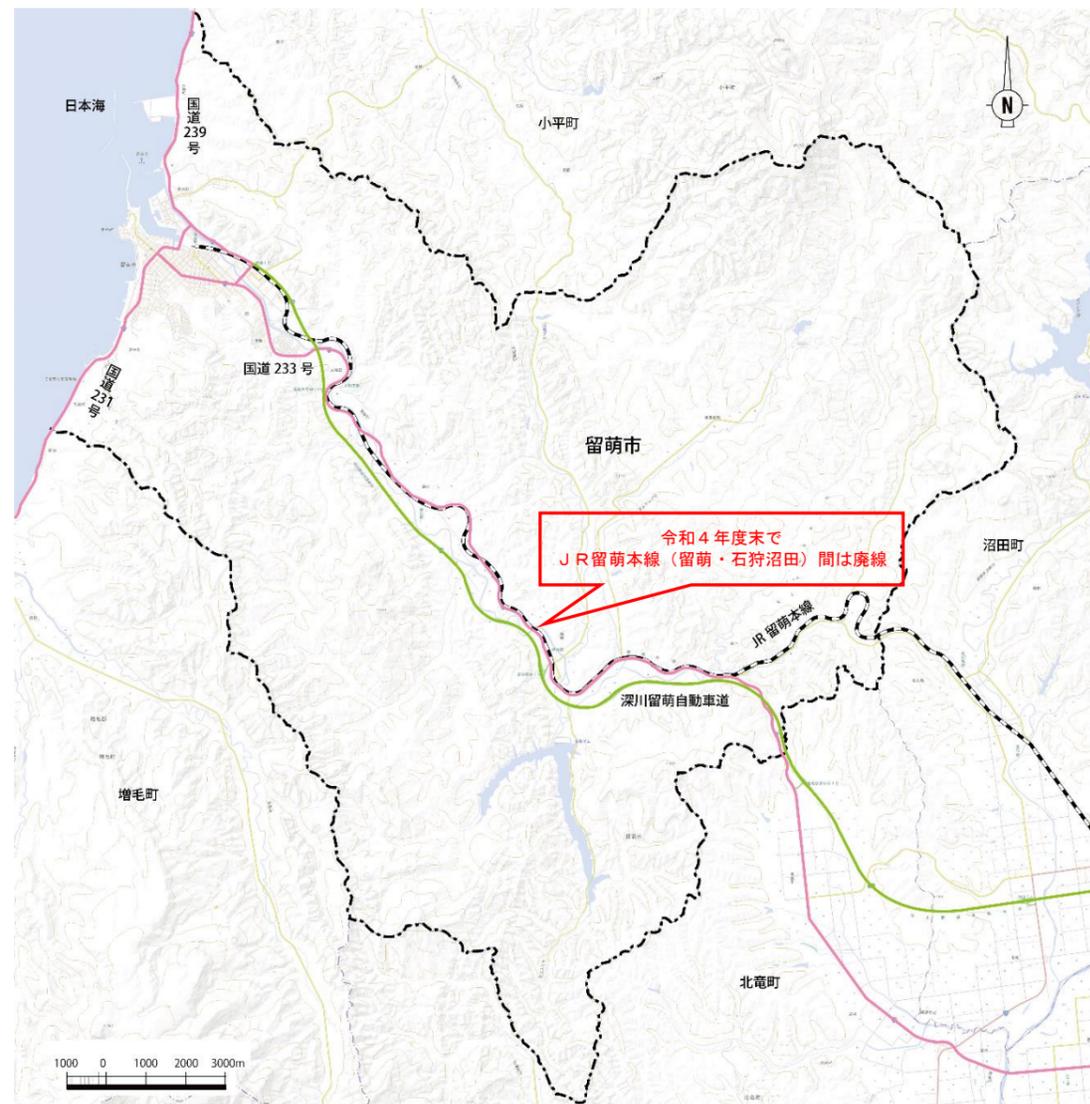


図 計画の区域

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。

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。

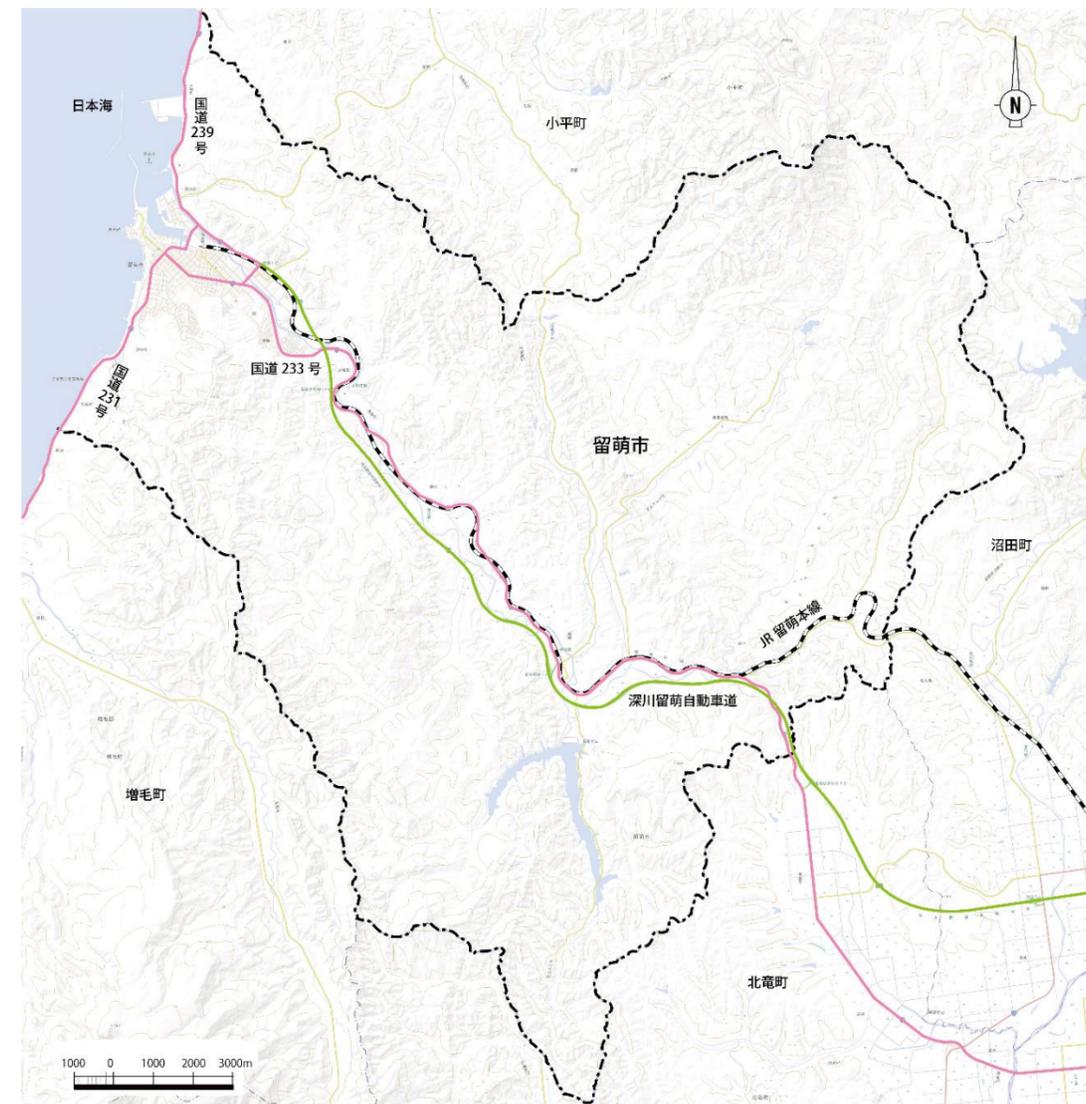


図 計画の区域

1-4 計画の期間

本計画は、令和5年度から令和9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。

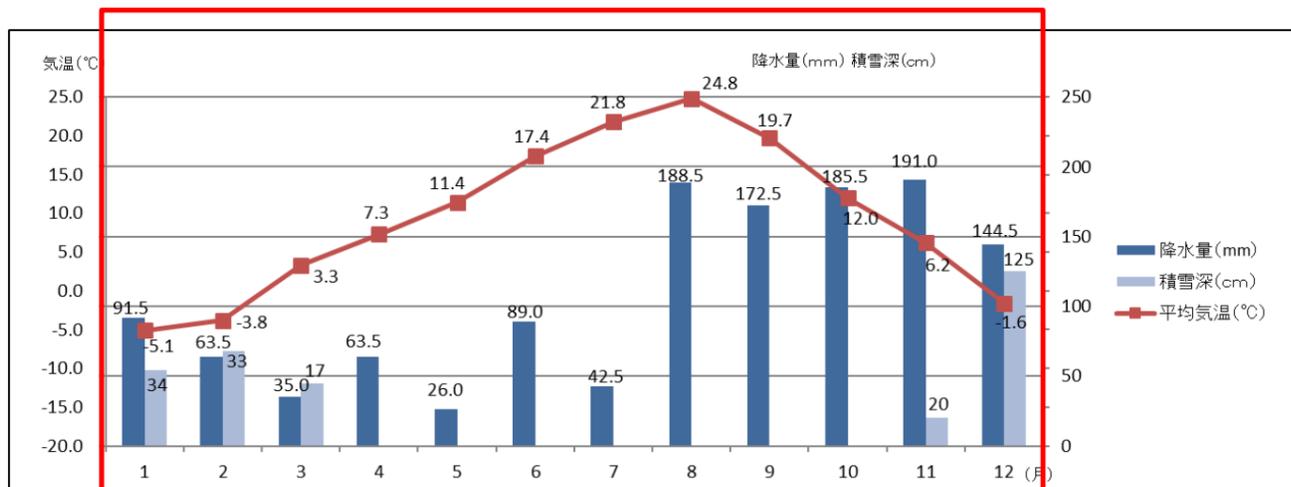


図 気象

資料：気象庁気象観測統計 **2023年**（留萌市）

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、**2020年**における月平均では、気温は最高が**21.1℃**、最低がマイナス**3.3℃**であり、積雪は最深で**0.7m**程度になります。

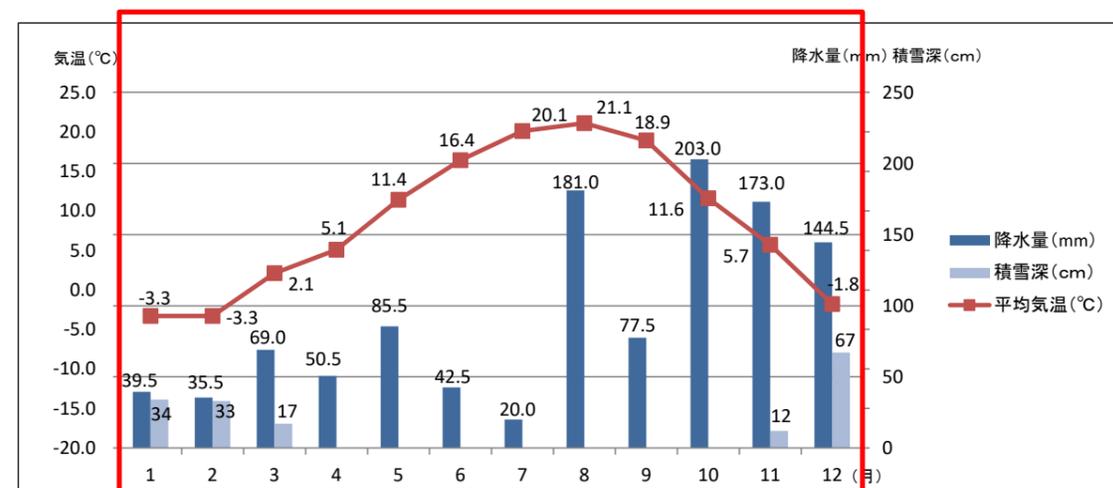


図 気象

資料：気象庁気象観測統計 **2020年**（留萌市）

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。

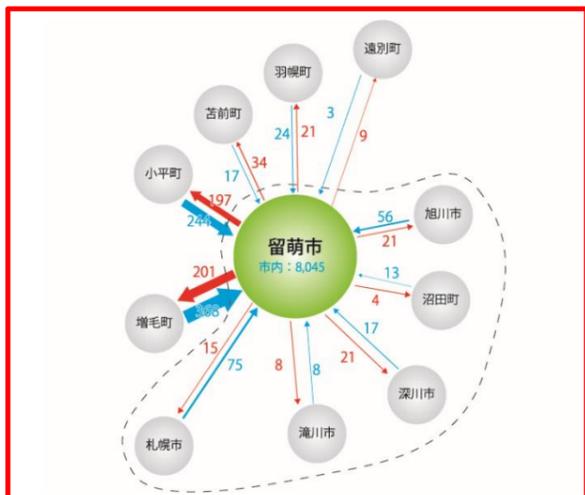


図 従業地（通勤） 資料：令和2年国勢調査

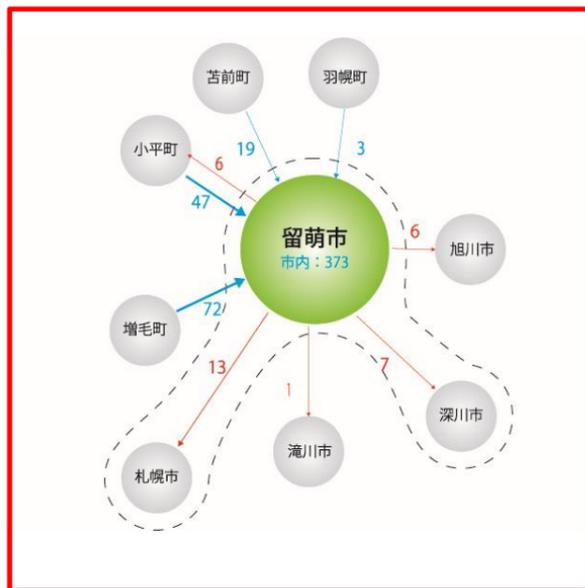


図 通学地（通学） 資料：令和2年国勢調査

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267人で最も多く、次いで小平町が179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15人、深川市が10人となっています。

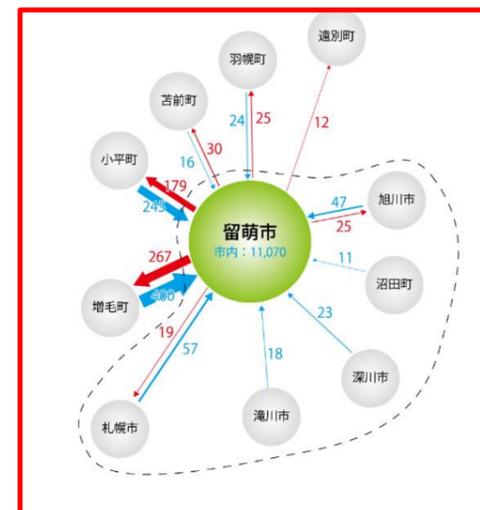


図 従業地（通勤） 資料：平成27年国勢調査

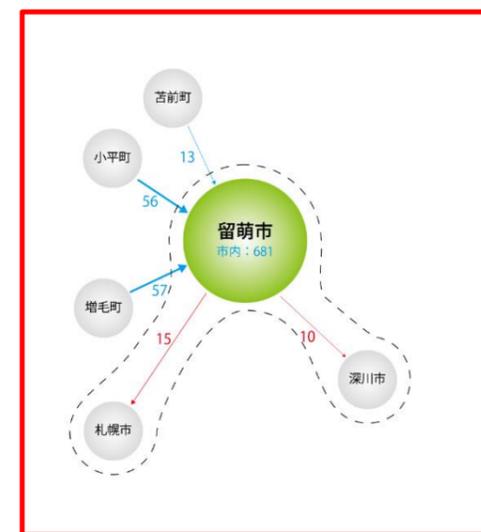


図 通学地（通学） 資料：平成27年国勢調査

(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。

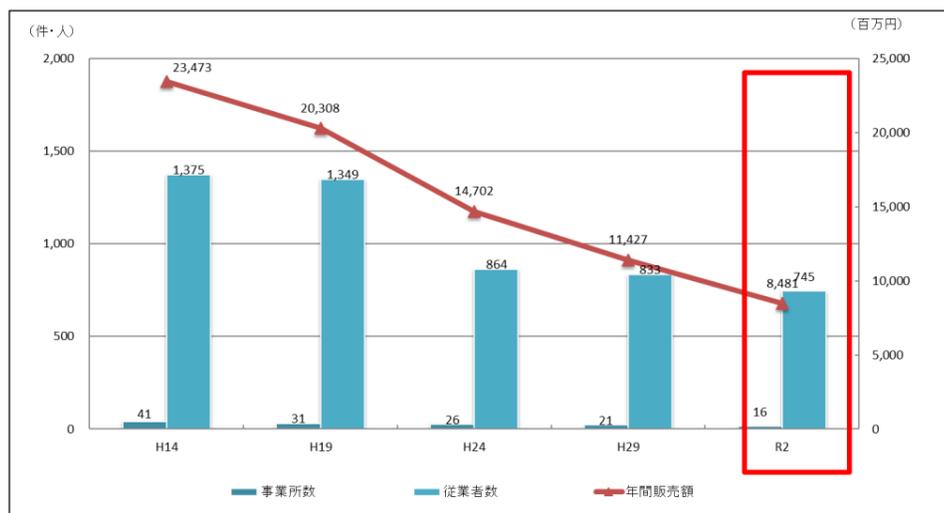


図 工業品出荷額等の推移

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ているものの、令和 3 年には再び減少傾向となっています。

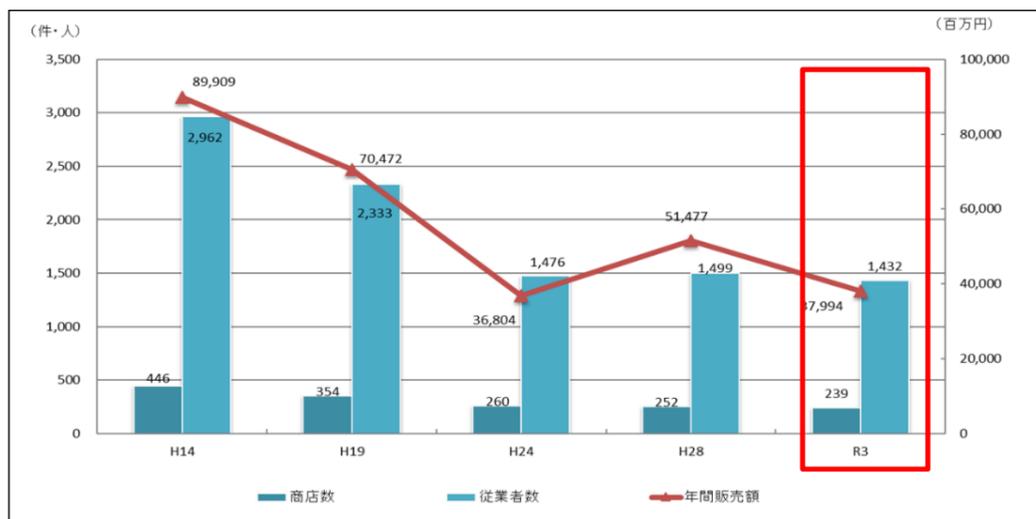


図 商品販売額等の推移

資料：商業統計、経済センサス

(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。

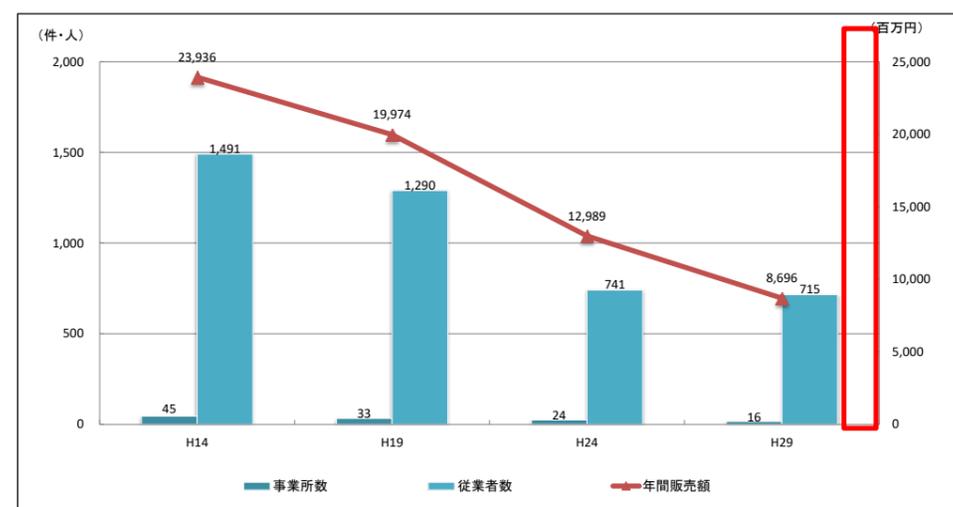


図 工業品出荷額等の推移

資料：工業統計

2) 商業

商業は平成 24 年度まで商店数、従業者数及び商品販売額とも減少していましたが、平成 28 年度は従業者数と商品販売額が増加に転じています。

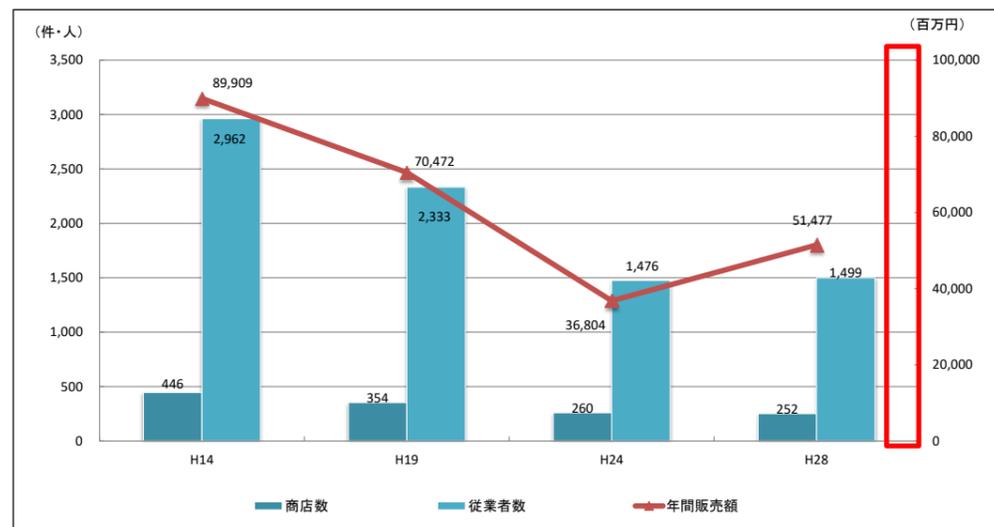


図 商品販売額等の推移

資料：商業統計

新
【P12】

3) 観光

観光入込客数は、留萌振興局では令和5年度が1,742,600人で最も多く、新型コロナウイルス感染症の5類移行に伴い、近年は増加傾向となっています。留萌市も令和5年度が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年度に1,057人、留萌市では令和元年度に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。

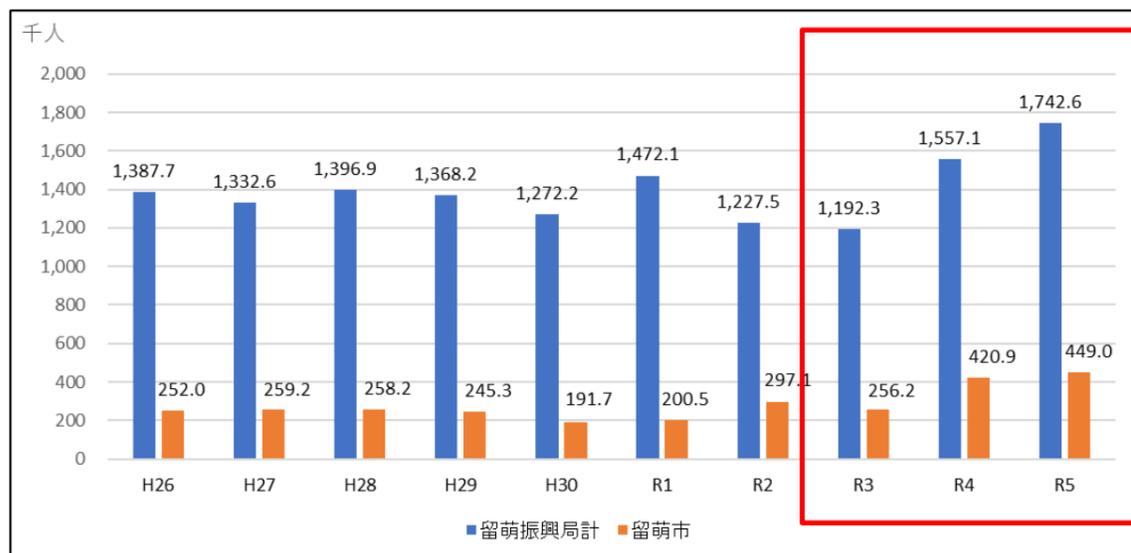


図 観光入込客数の推移

資料：北海道観光入込客数報告書

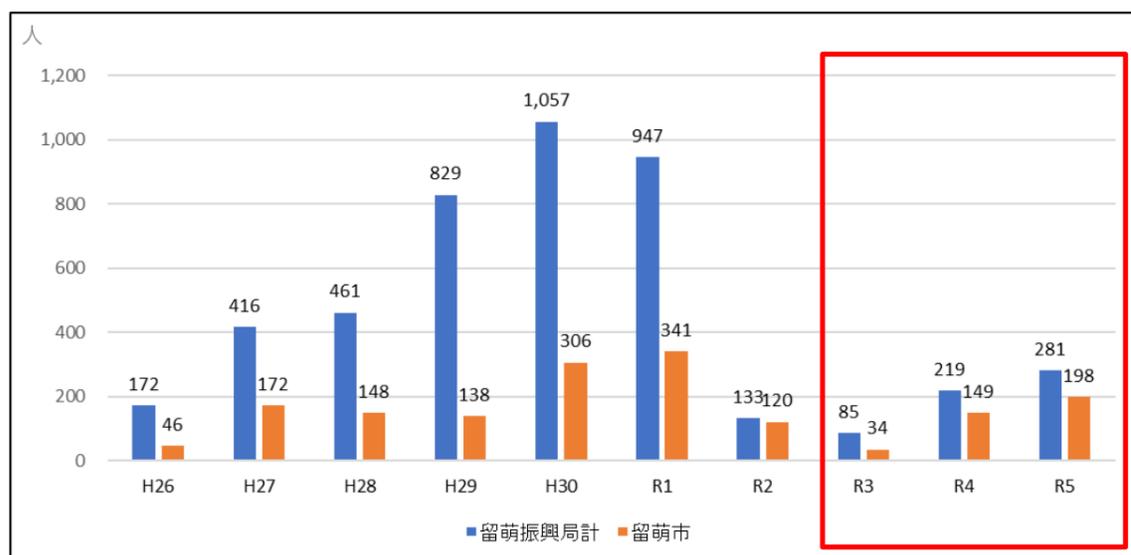


図 外国人宿泊客数の推移

資料：北海道観光入込客数報告書

旧
【P12】

3) 観光

観光入込客数は、留萌振興局では令和元年度が1,472,100人で最も多く、10年間の推移では130万人から150万人前後を維持している状況です。留萌市は令和5年度が297,100人で最も多く、10年間では20万人から30万人と振興局全体の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年度に1,057人、留萌市では令和元年度に341人と最も多くなっています。留萌市での宿泊は、各年で違いはありますが、平均的には留萌振興局内の3割程度を占めています。

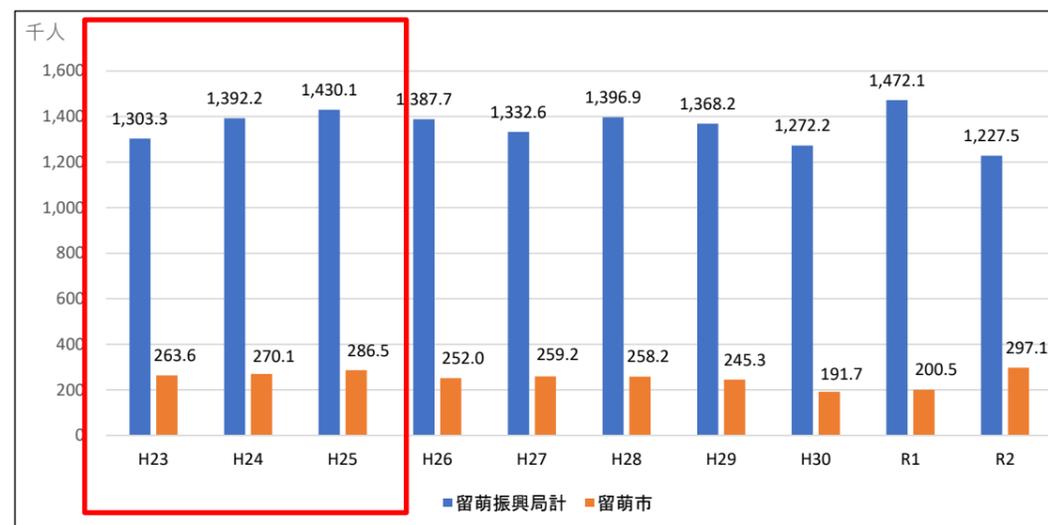


図 観光入込客数の推移

資料：北海道観光入込客数報告書

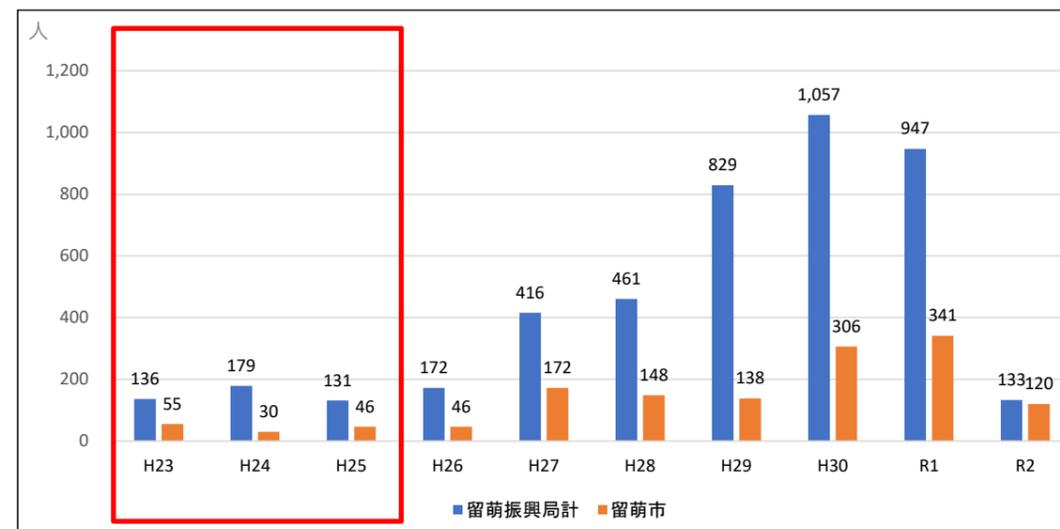


図 外国人宿泊客数の推移

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。
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JR留萌線(留萌・石狩沼田間)は廃線となりました。

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。

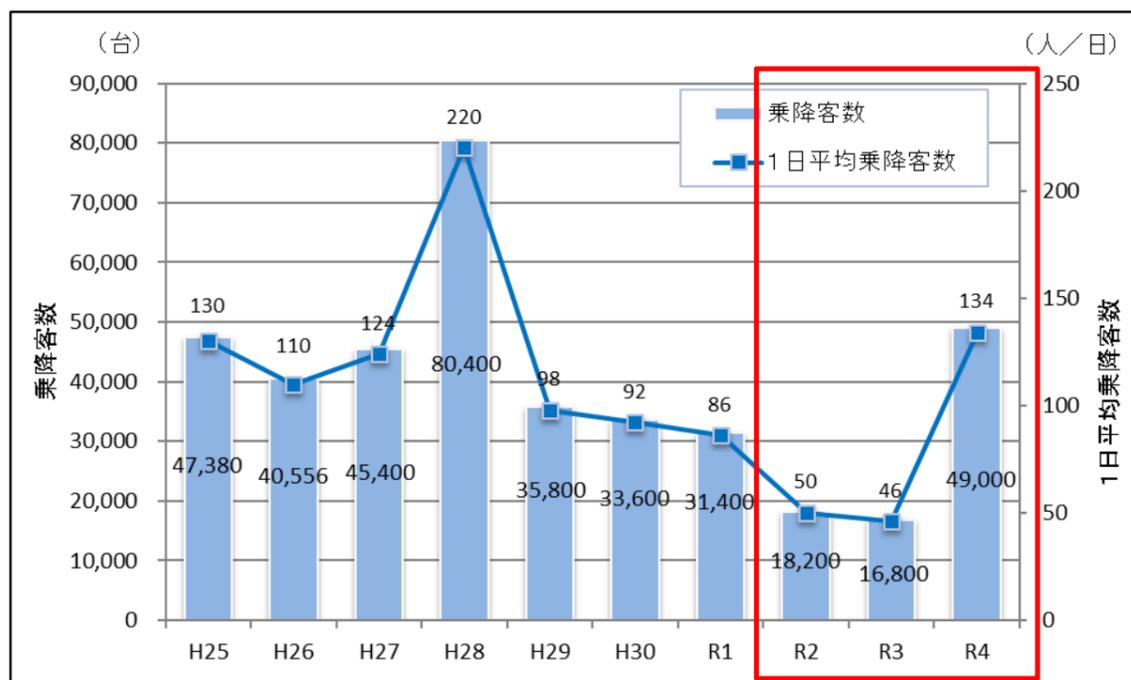


図 JR留萌駅乗降客数の推移

資料：留萌市統計書

②基盤施設

1) 鉄道

鉄道は留萌駅が留萌本線の終着駅となっており、沿線4市町を通過して深川駅までの間を接続していま

す。
JR留萌駅の乗降客数は平成20年が64,400人に対し、令和元年は31,400人と10年近くの間で半減しています。

1日あたりの平均乗降客数は平成20年が176人に対し、平成29年には98人、令和元年では86人まで減少しています。

なお平成28年の増加は、留萌・増毛間の廃線に伴うものです。

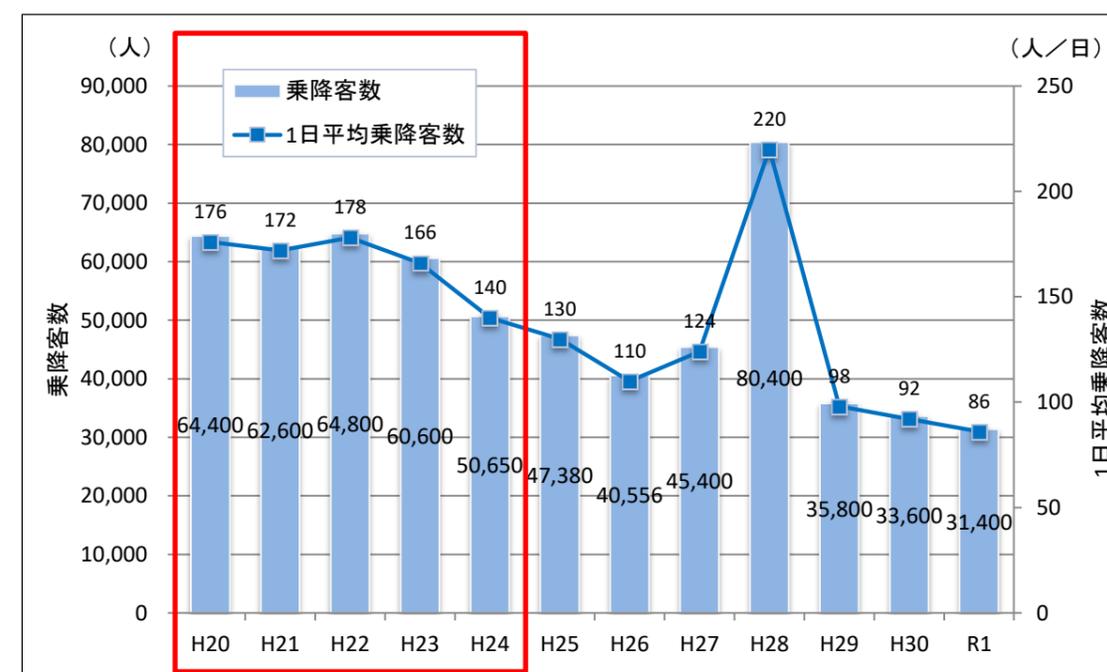


図 JR留萌駅乗降客数の推移

資料：留萌市統計書

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 年は 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。

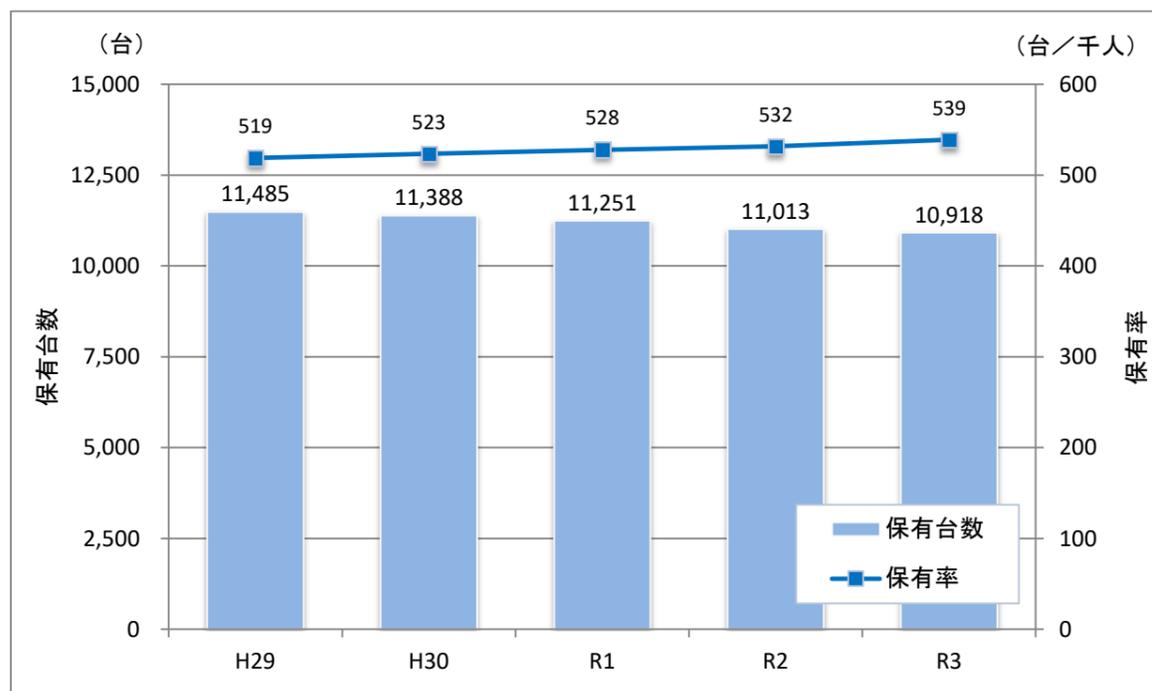


図 自家用車保有台数等の推移

資料：市町村別保有車両数年報・住民基本台帳

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 27 年が 11,662 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 27 年が 508 台/千人、令和 3 年は 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。

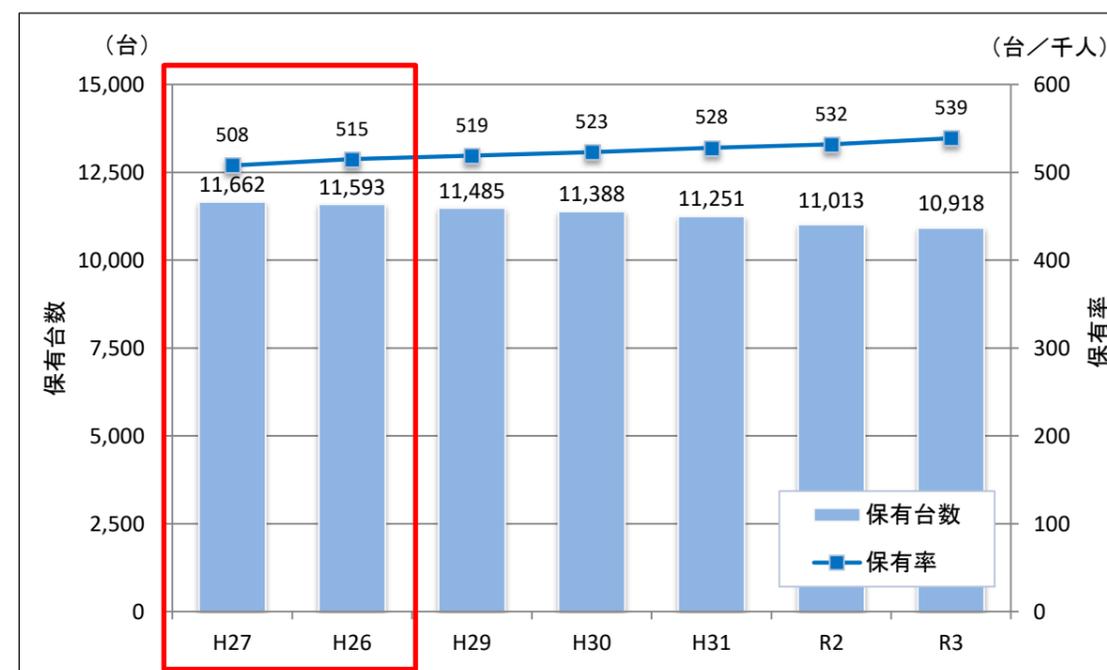


図 自家用車保有台数等の推移

資料：市町村別保有車両数年報・住民基本台帳

新

【P15】

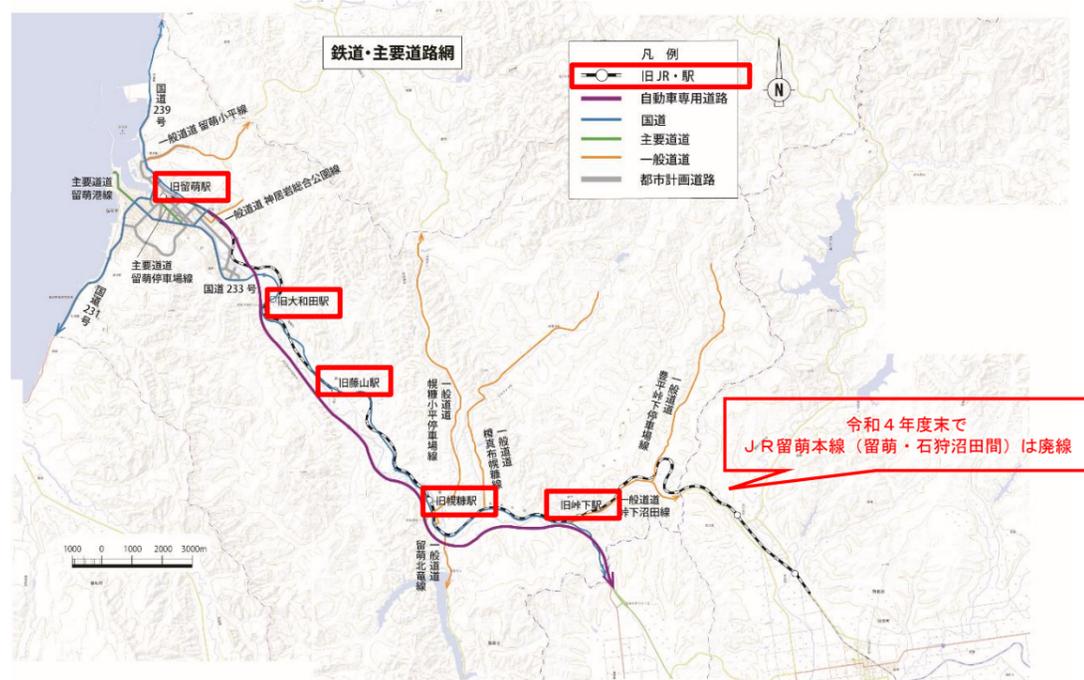


図 鉄道・主要道路網図（広域・市街地）

旧

【P15】

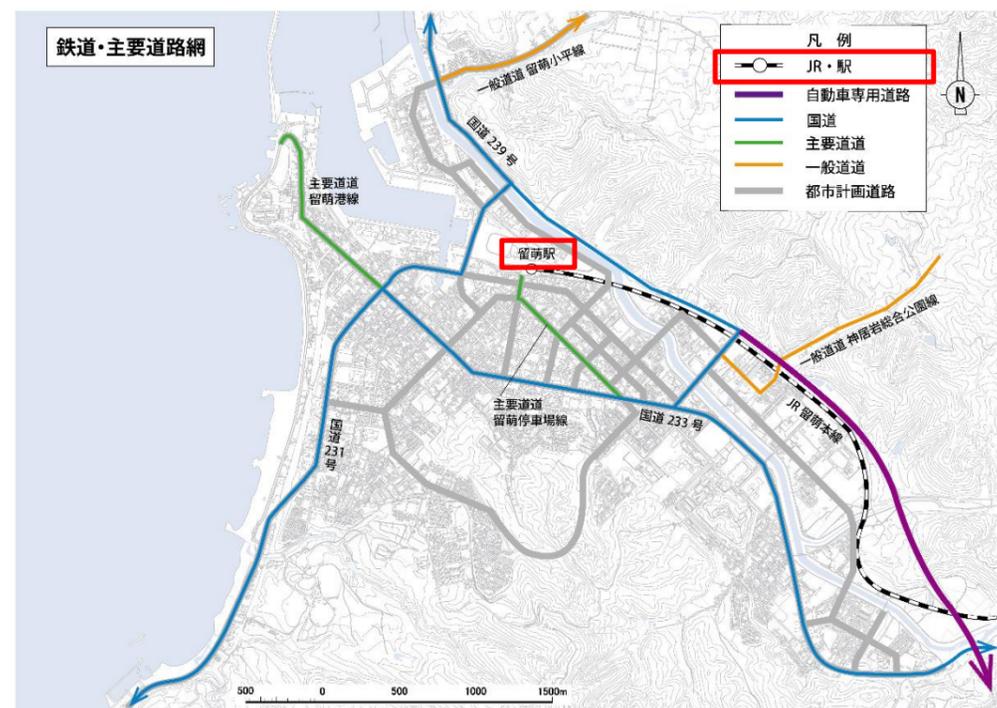
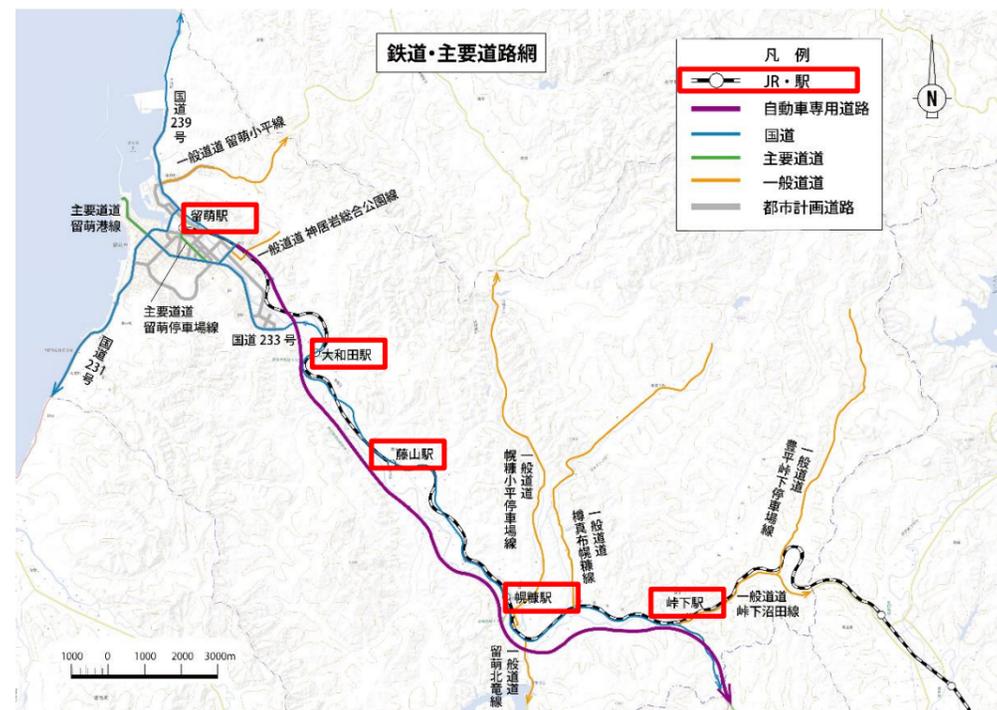


図 鉄道・主要道路網図（広域・市街地）

③公共・公益施設

1) 医療、福祉、学校教育施設及び公営住宅

市立病院を除く医療施設は中心市街地に集積しており、郊外住宅地からは自家用車や公共交通等により通わなければならない立地となっています。

福祉施設や学校教育施設は地域内に広く分布しており、公営住宅団地は沖見町に多く建設されています。

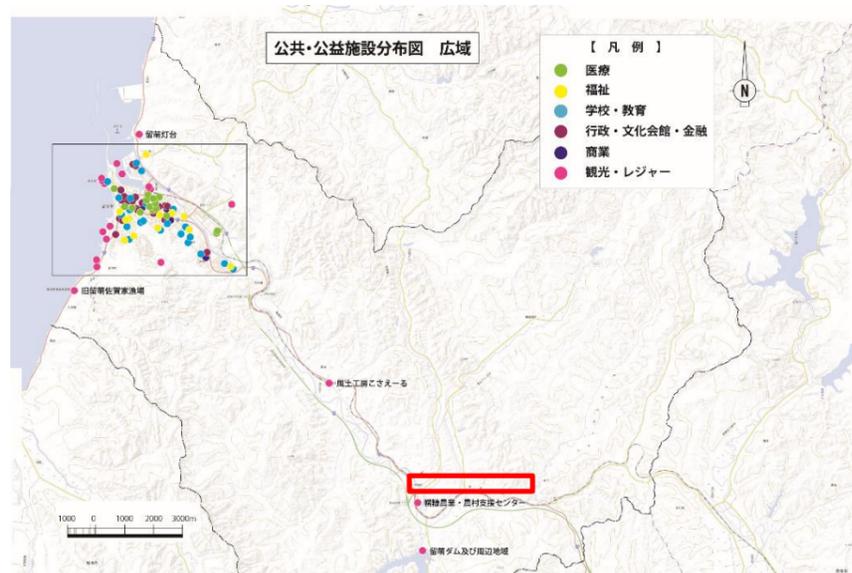


図 公共・公益施設分布図（広域・市街地）

③公共・公益施設

1) 医療、福祉、学校教育施設及び公営住宅

医療施設は中心市街地に集積しており、郊外住宅地からは自家用車や公共交通等により通わなければならない立地となっています。

福祉施設や学校教育施設は地域内に広く分布しており、公営住宅団地は沖見町に多く建設されています。

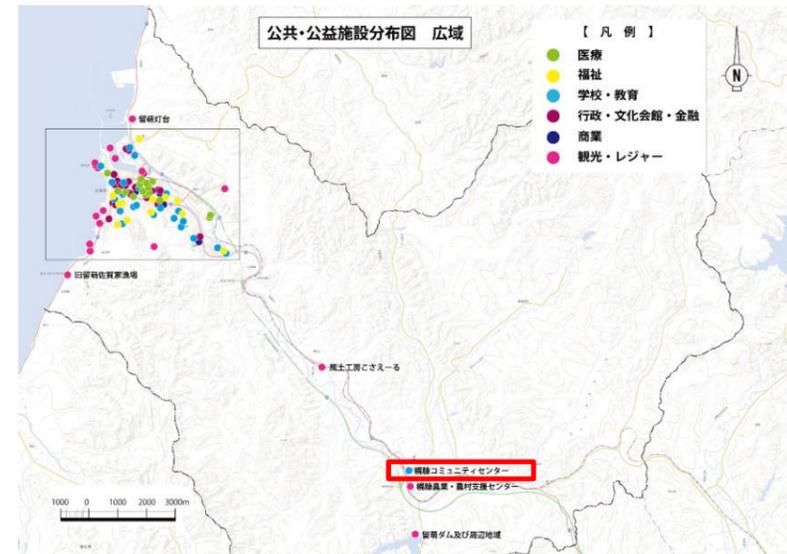


図 公共・公益施設分布図（広域・市街地）

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いますが、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。

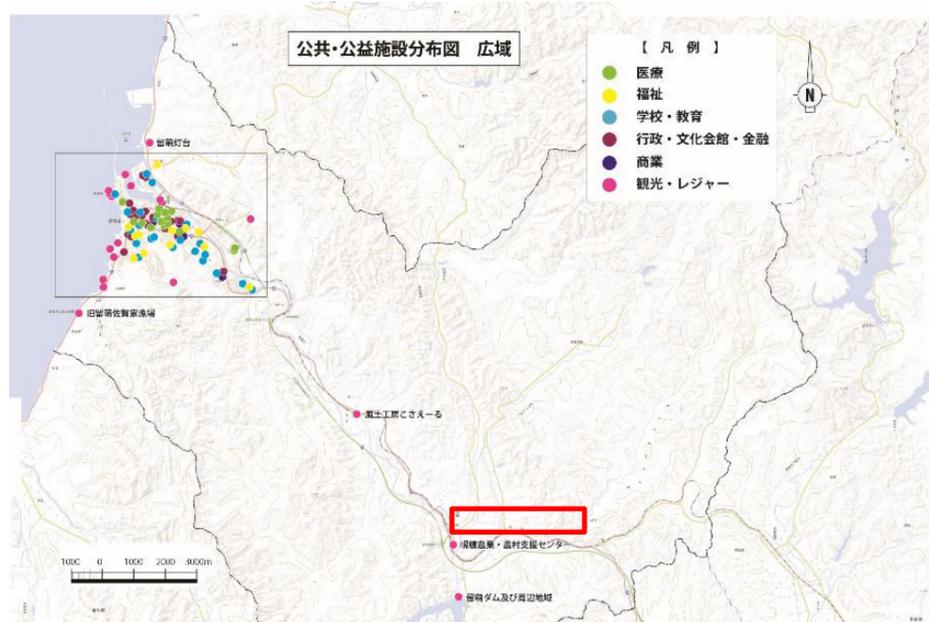


図 公共・公益施設分布図 (広域・市街地)

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いますが、大型スーパーは市内に4施設となっています。

観光・レジャー施設は日本海沿いに多くの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。

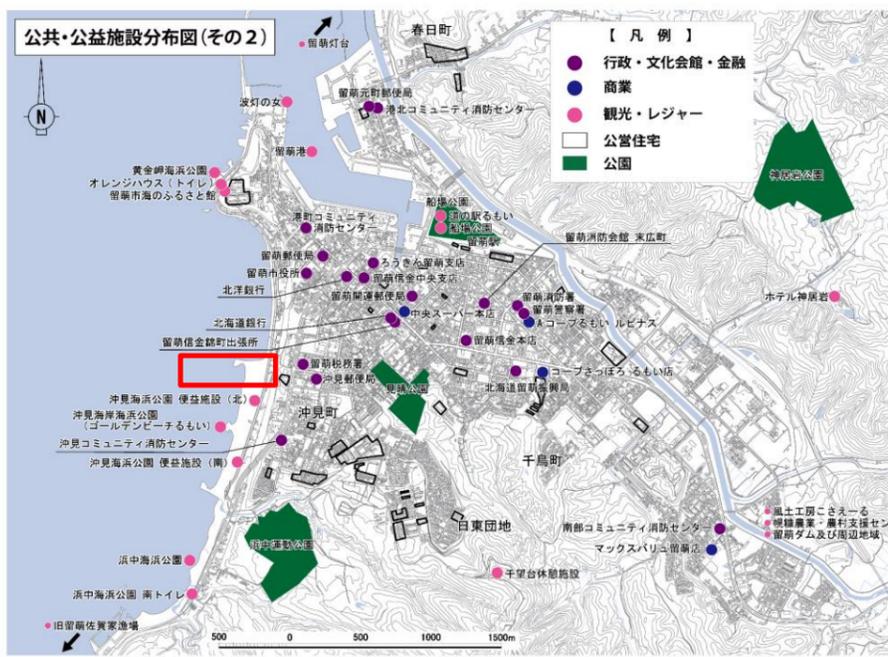
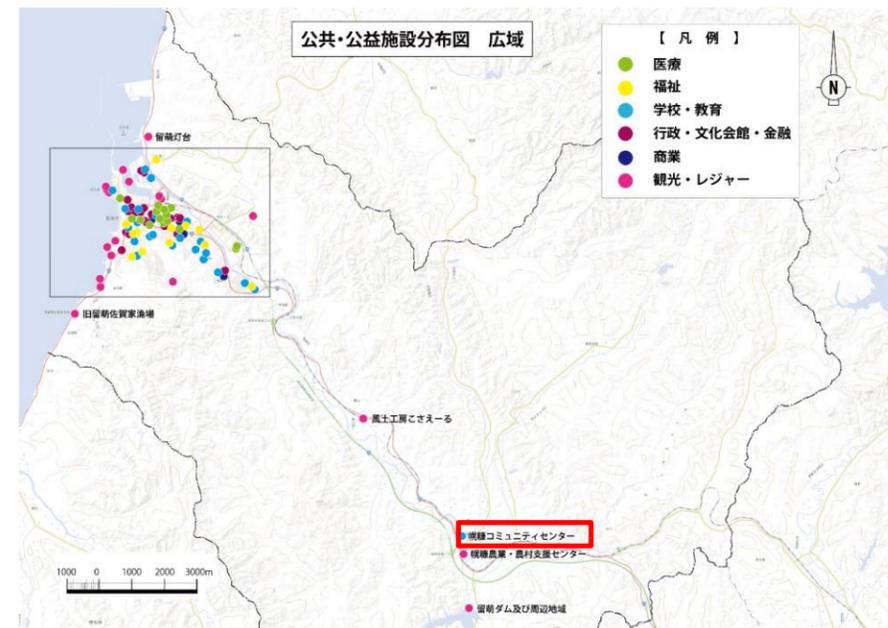


図 公共・公益施設分布図 (広域・市街地)

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。

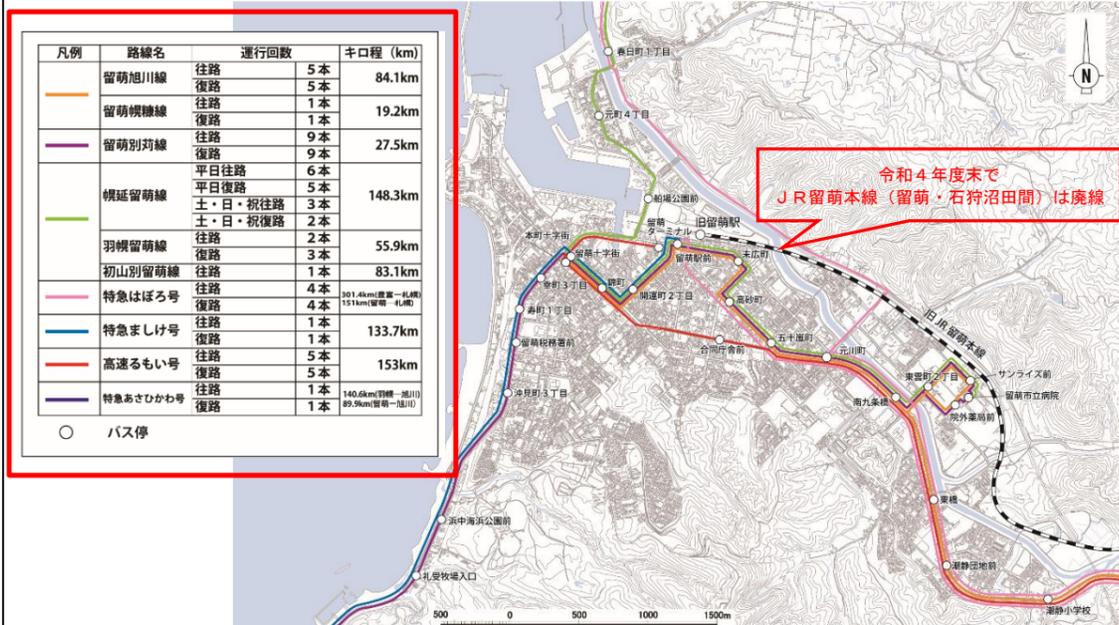
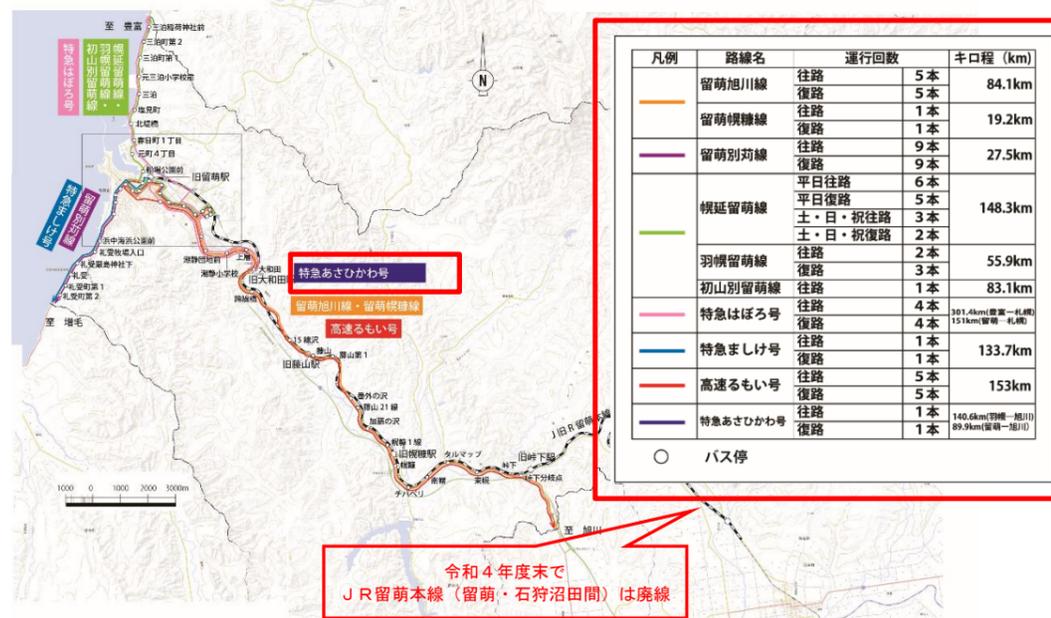


図 市外線・高速乗合バス路線図(広域・市街地)

2-2 輸送資源調査

(1) 路線バスの運行状況

①市外線・高速バス

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。

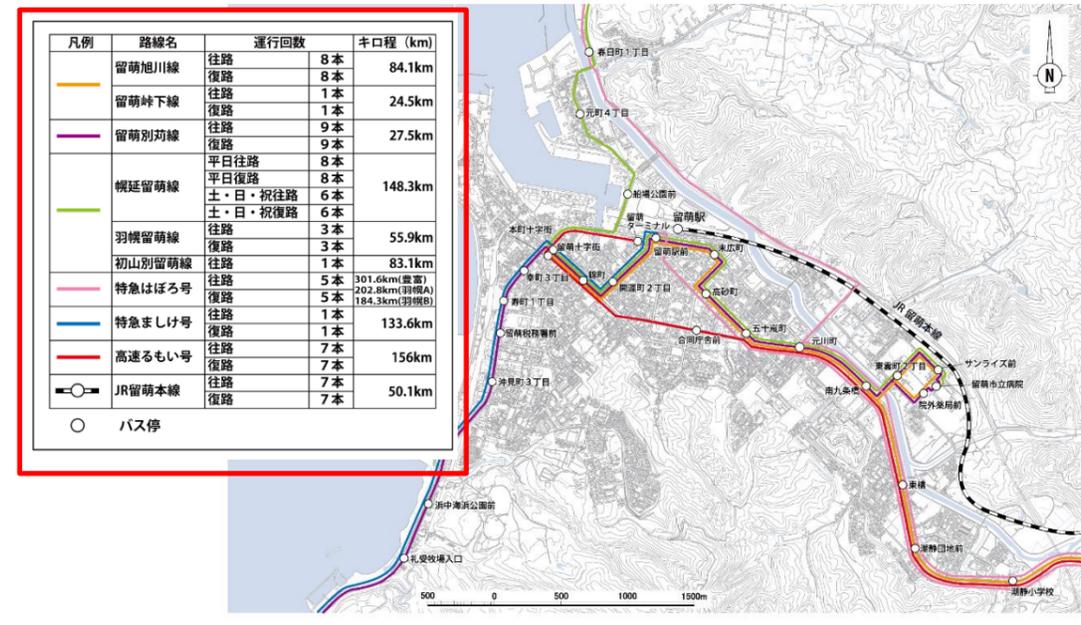
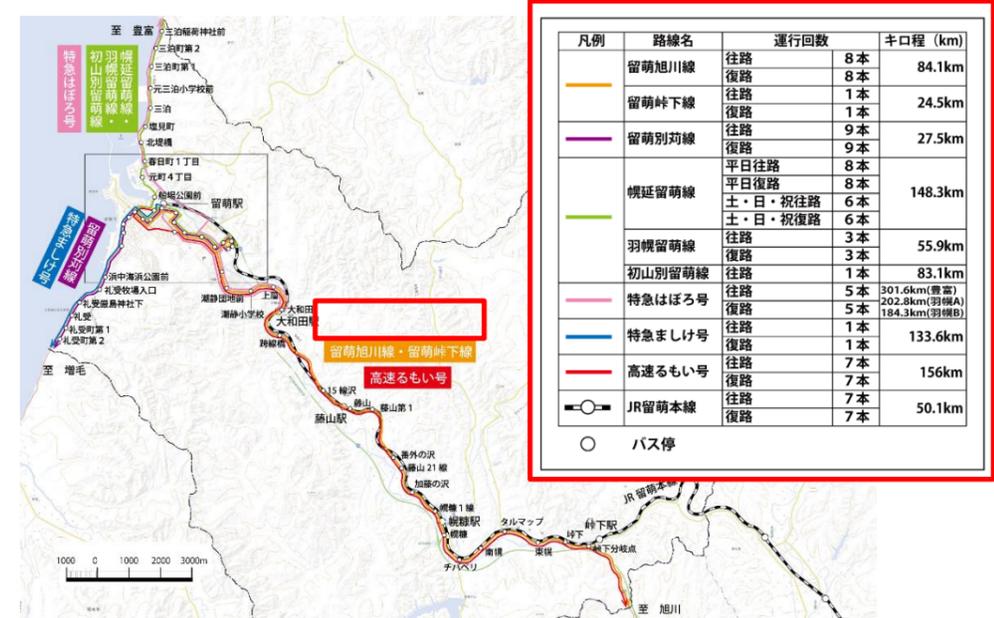


図 市外線・高速乗合バス路線図(広域・市街地)

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、両線とも近年は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。

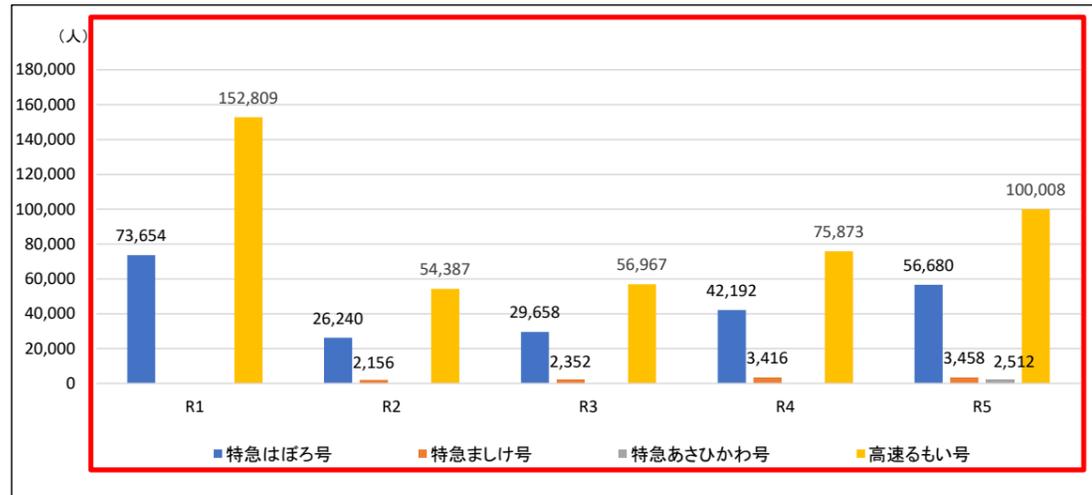


図 高速乗合バスの年間輸送人数の推移

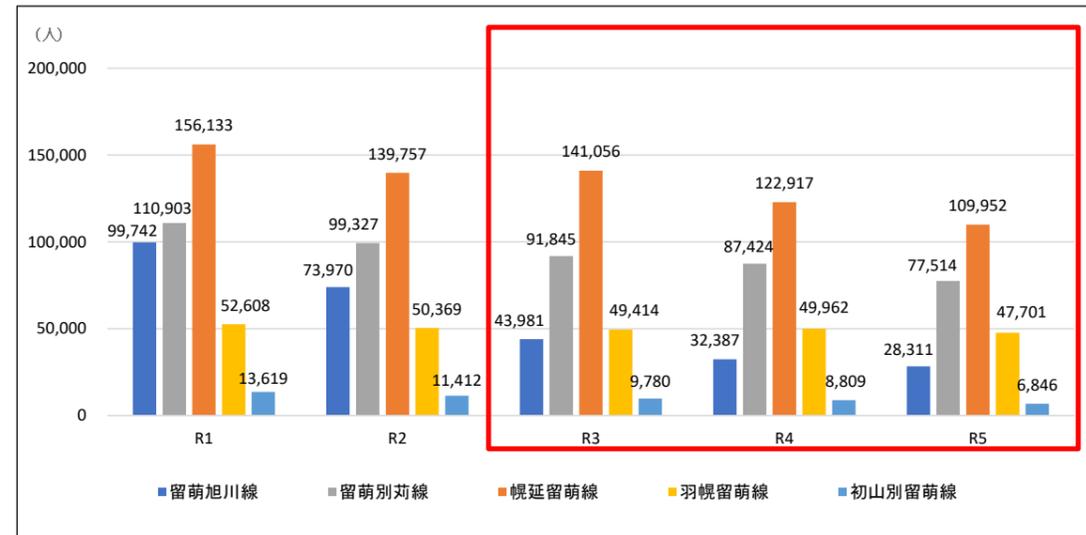


図 市外線の年間輸送人数の推移

高速バスの年間輸送人数の推移について「高速経由豊富札幌線」と「国道231号経由羽幌札幌線B」は、H28からR1まではほぼ横ばいの状況となっています。

「高速経由羽幌札幌線A」はH28からH30までは9千人程度で推移していましたが、R1では4,500人まで減少しています。

市外線の年間輸送人数の推移について、「初山別留萌線」は、H28からR1までは増加傾向にあり、R2では1万人を維持しています。

「留萌旭川線」「留萌別荘線」「羽幌留萌線」「幌延留萌線」は、年間輸送人数の推移はほぼ減少傾向にあり、特に「幌延留萌線」は利用者人数の落ち込みが大きくなっています。

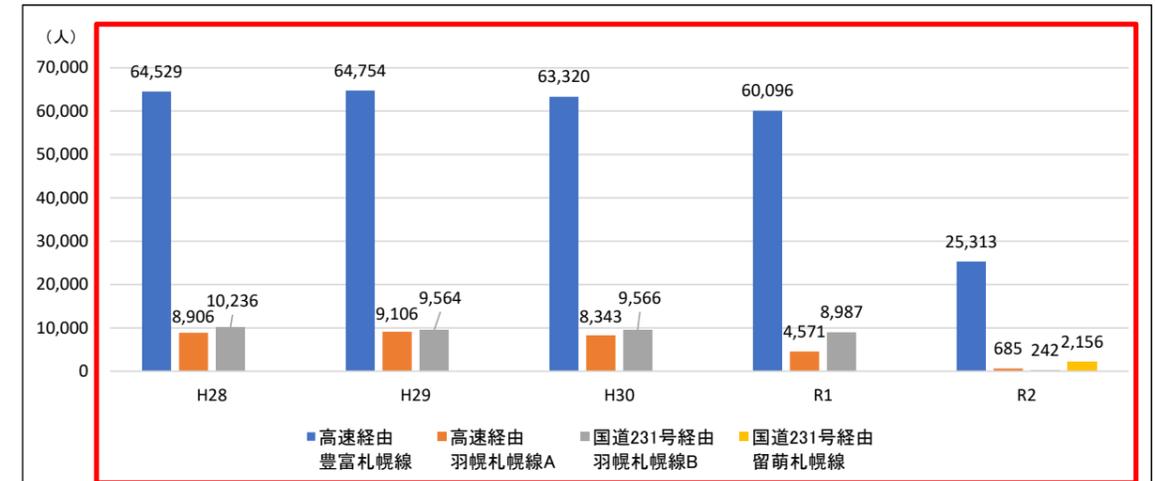


図 高速バスの年間輸送人数の推移

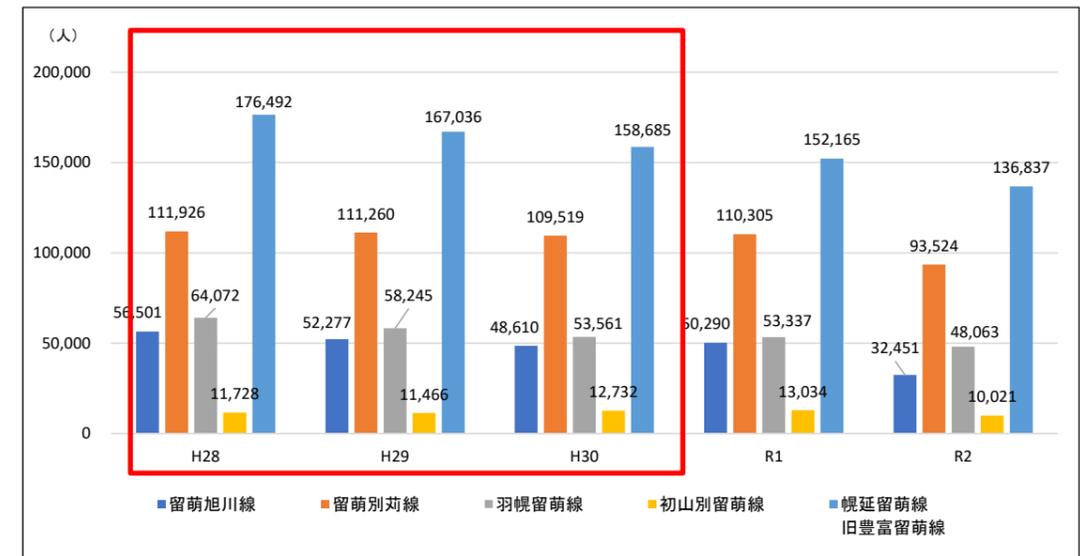


図 市外線の年間輸送人数の推移

新
【P20】

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。

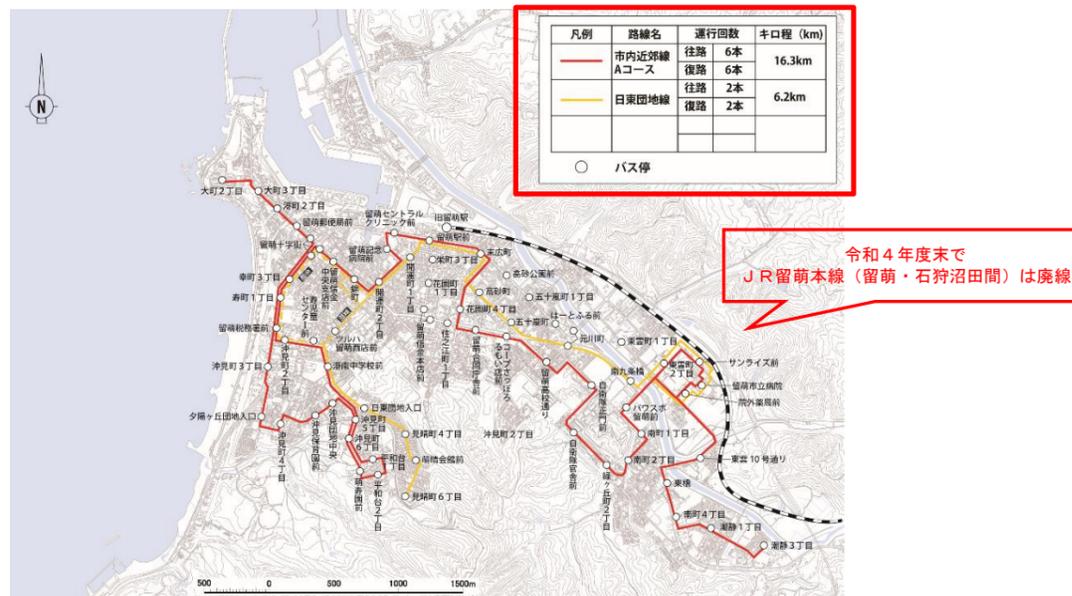


図 市内線バス路線図

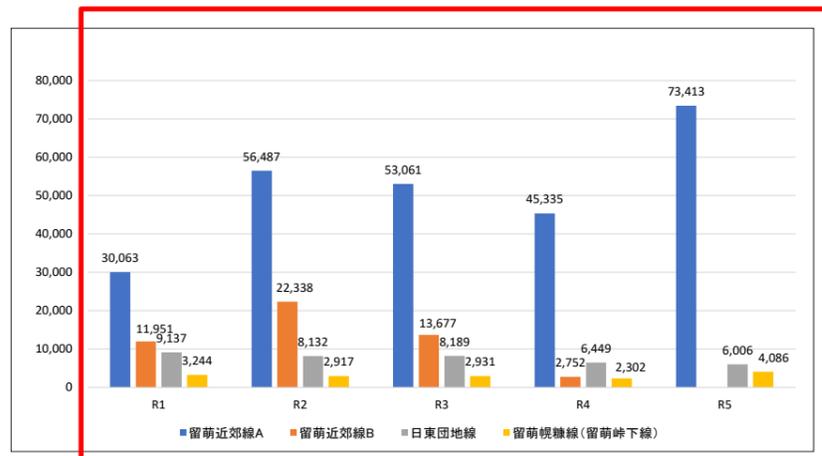


図 市内線の年間輸送人数の推移

旧
【P20】

②市内線

令和3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」「Bコース」「日東団地線」と郊外部を運行する「峠下線」の計4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10便で最も多く、日東団地線は2便、

市内線の年間輸送人数の推移では「大町潮静線」は1.2万人から1.1万人、「日東団地線」は8千人から9千人で推移しており、概ね横ばいの状況を維持しています。

「留萌市内線」「Aコース」「Bコース」「峠下線」は、輸送人数が年々減少しており、峠下線はH28からR2の間に半減しています。

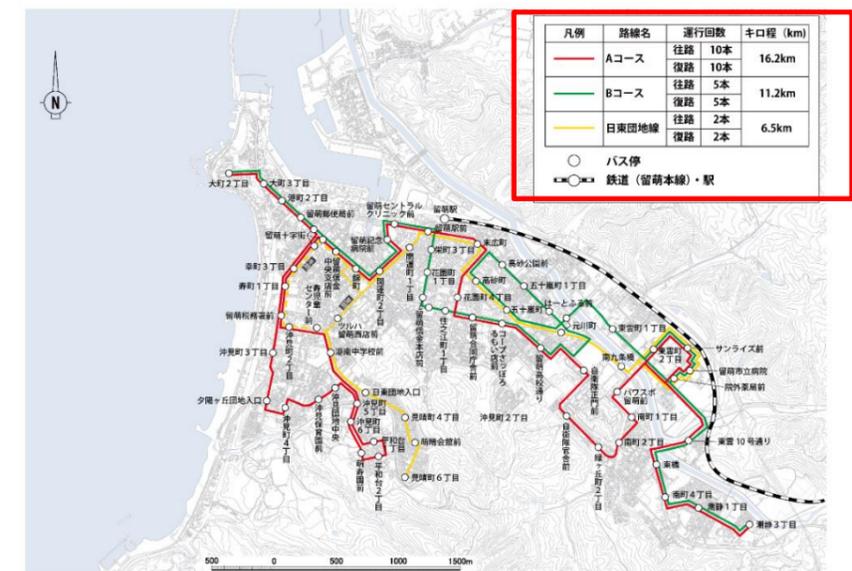


図 市内線バス路線図

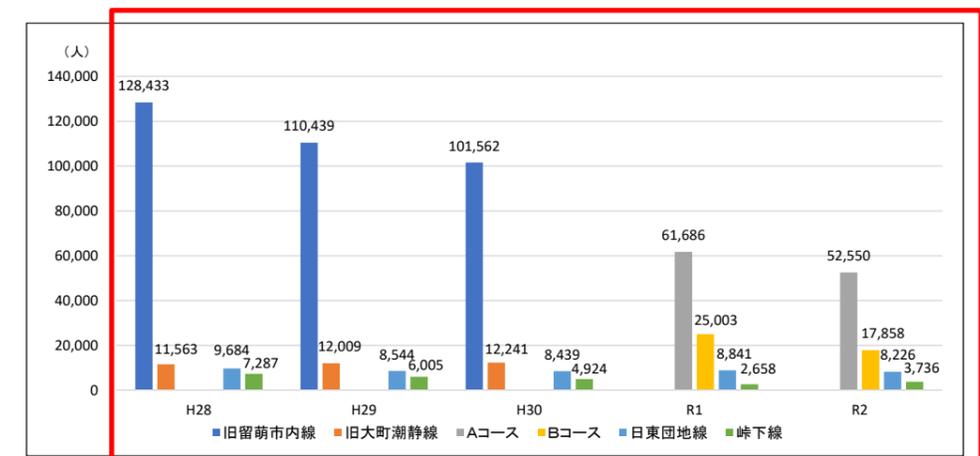


図 市内線の年間輸送人数の推移

新
【P21】

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2.7千万円のうち、経常収益が1.3千万円となっており、留萌市補助金0.2千万円を差し引いた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				計	
		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		
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%	

旧
【P21】

③運行費用及び補助金額等

留萌市に関する路線バスの経常費用は総額で5.7億円であり、その内経常収益が42%にあたる2.4億円、国道の補助金が21%にあたる1.2億円、交通事業者負担額等が36%にあたる2.1億円となっています。

市内線は経常費用が4.2千万円、経常収益が1.6千万円となっており、留萌市補助金0.3千万円を差し引いた2.3千万円が交通事業者の企業努力により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2年度） 単位：千円

区分	バス路線名	運行費用		運行収入				計
		経常費用	経常収益	国道補助金	留萌市補助金	その他		
市外線	地域間幹線系統路線	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
		留萌別荘線	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
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	はぼろ号・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	

(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鳩交通 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 名で最も多く、続いて「60代」が 12 名となっており、高齢化に伴うドライバーの引退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：小鳩交通

年代	人数
20代	0名
30代	0名
40代	2名
50代	4名
60代	12名
70代	17名
合計	35名

(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」の 3 路線となっています。

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。

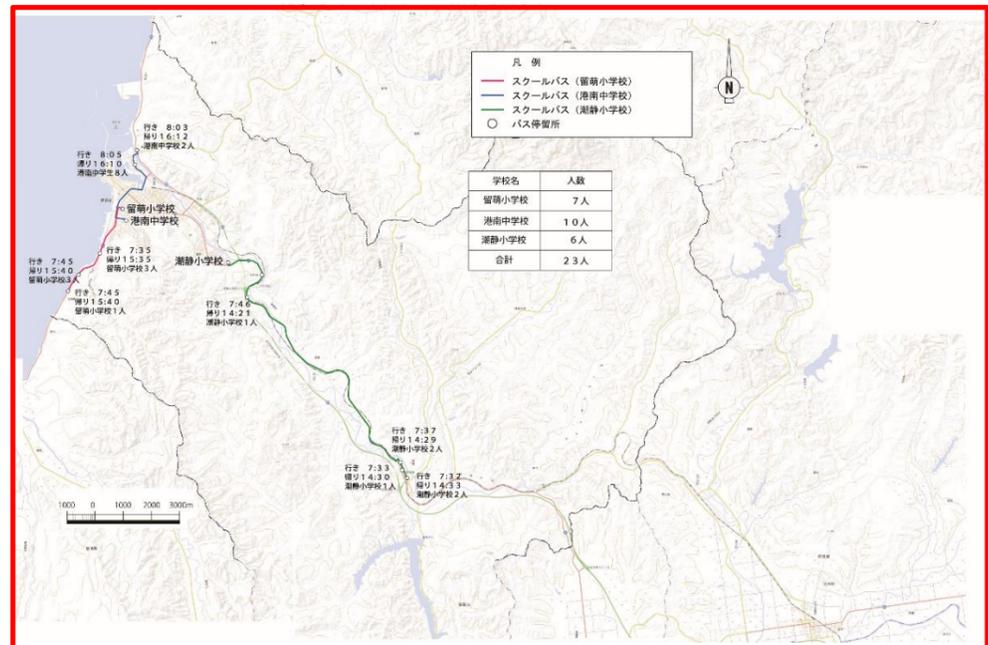


図 スクールバス路線図

資料：留萌市（令和6年9月現在）

(2) 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鳩交通 1 社のみで、所有車両は小型 29 台、特定大型が 2 台、合わせて 31 台となっています。

運転手の年齢構成は、「70代」が 25 名で最も多く、続いて「60代」が 17 名となっているため、今後は ドライバーの引退に伴う人材不足の状況が懸念されます。

表 タクシー・ハイヤー運転手の年齢別人数 資料：小鳩交通

年代	人数
20代	0名
30代	0名
40代	0名
50代	2名
60代	17名
70代	25名
合計	44名

(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」「港南中学校」「潮静小学校」の 3 路線となっています。

乗降所は留萌小学校が 3 箇所、潮静小学校が 5 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。

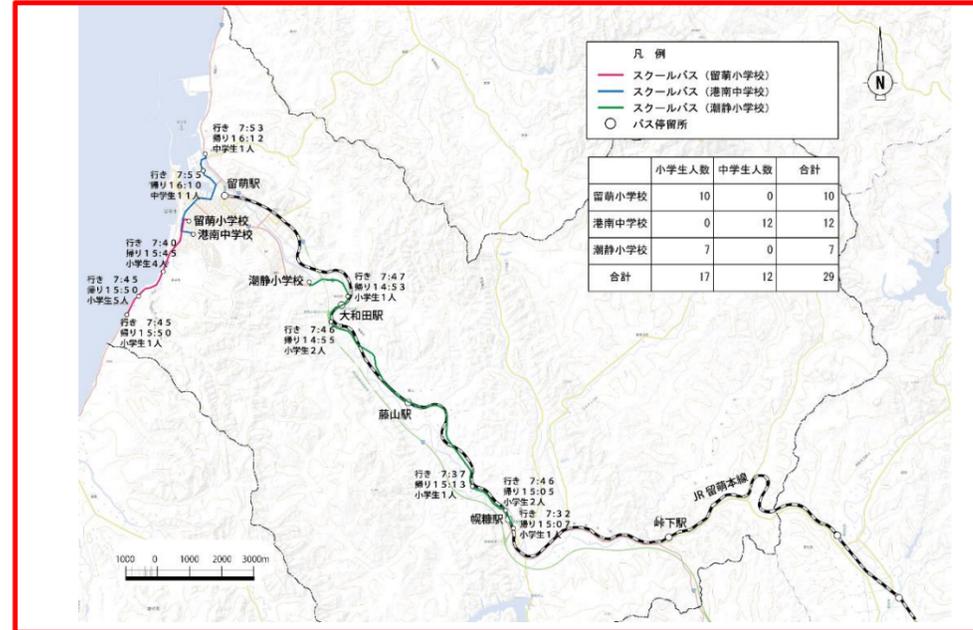


図 スクールバス路線図

資料：留萌市（令和3年7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。

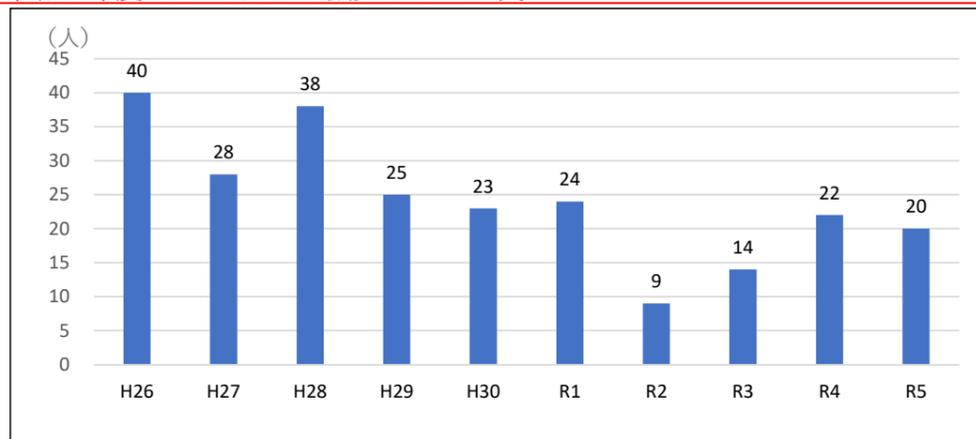


図 へき地医療バスの利用人数

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、「るもいプラザ」から「神居岩温泉」までを週2回（火曜日及び金曜日）、1日1便送迎しており、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。

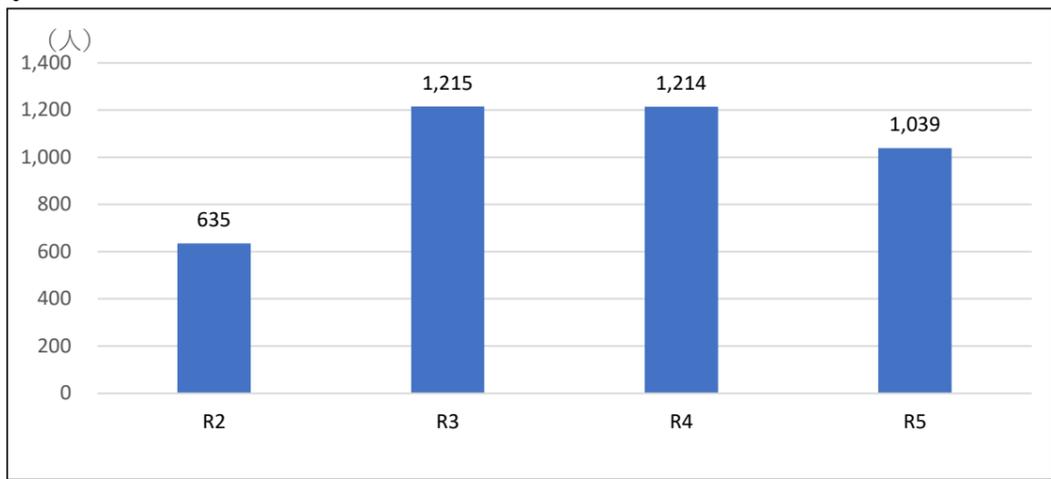


図 温泉施設送迎車両の利用人数

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24年度は161人でしたが、平成25年度には70人に大きく減少し、その後も減少傾向を続け令和3年度では4人まで減少しています。

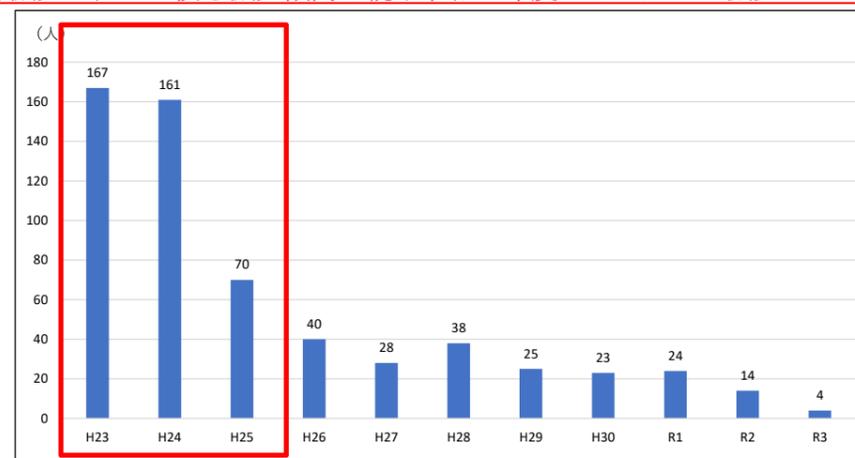


図 へき地医療バスの利用人数

③温泉施設送迎車両

温泉施設送迎車両は、「るもいプラザ」から「神居岩温泉」までを週2回（火曜日及び金曜日）、1日1便送迎しており、運行時刻はるもいプラザ発が10時、神居岩温泉発が14時30分となっています。

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3年度が441人となっています。

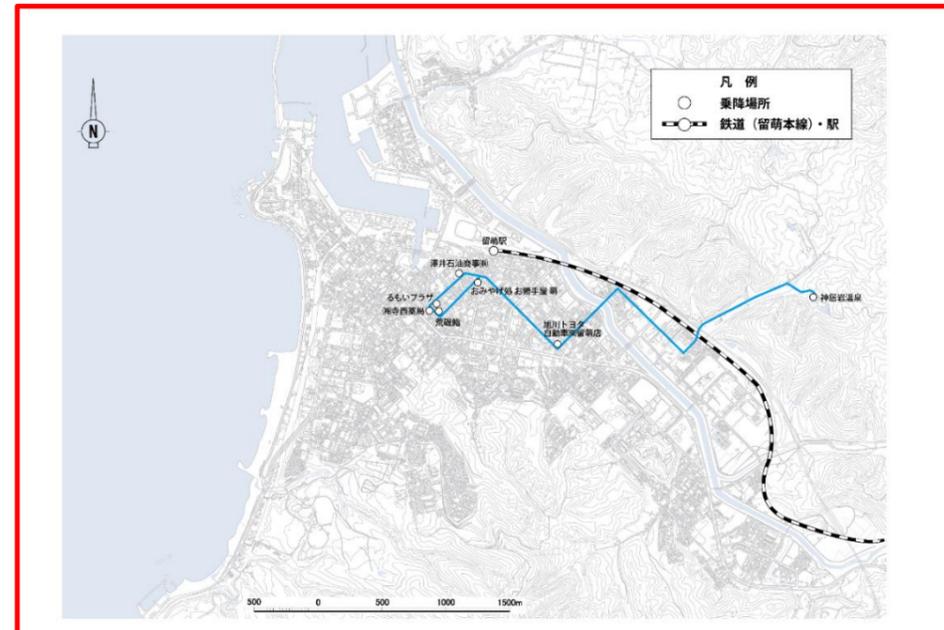


図 温泉施設送迎車両路線図

新

【P24】

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（おんタク）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	<u>18,570</u>	0	<u>18,570</u>	0	<u>18,570</u>
	100%	0%	100%	0%	100%
へき地医療バス	<u>163</u>	0	<u>81</u>	<u>82</u>	<u>163</u>
	100%	0%	50%	50%	100%
温泉施設送迎車両	<u>878</u>	0	0	<u>878</u>	<u>878</u>
	100%	0%	0%	100%	100%

旧

【P24】

④運行費用及び補助金額等

令和2年度のスクールバスの運行費用は、17,522千円であり、2路線が沿岸バスへの委託（13,352千円）、1路線が市の直営運行（4,170千円）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、156千円（運行委託料）であり、運行収入は道補助金が78千円、市負担金が78千円となっています。

温泉施設送迎車両（おんタク）の運行費用は、840千円（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2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	<u>17,566</u>	0	<u>17,566</u>	0	<u>17,566</u>
	100%	0%	100%	0%	100%
へき地医療バス	<u>156</u>	0	<u>78</u>	<u>78</u>	<u>156</u>
	100%	0%	50%	50%	100%
温泉施設送迎車両	<u>840</u>	0	0	<u>840</u>	<u>840</u>
	100%	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

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。

（5年後の目指す姿）

- 公共交通の必要性が市民に理解され、安定した運行・運営を行っています。

（現状と課題）

- 超高齢社会の進展やJR留萌線(留萌・増毛間)の廃線により、公共交通に対する認識は高まりつつありますが、持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、公共交通の重要性と必要性の認識をさらに高める取組が必要です。

（前期の方向性）

- 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ていきます。

（数値目標）

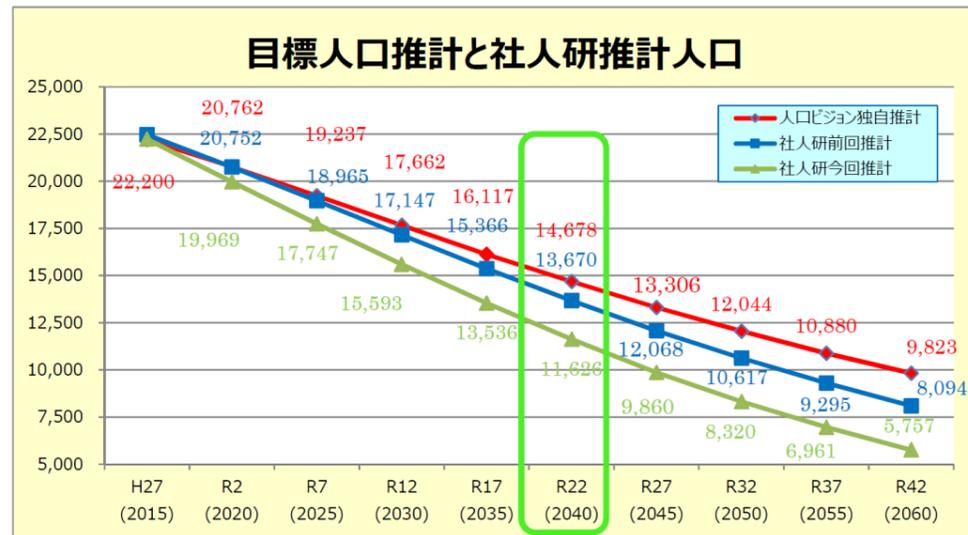
指標項目	現状 (H27)	H29	H30	H31	H32	H33
留萌市内線バス乗客人員 (人)	129,841	129,841	129,841	129,841	129,841	129,841

(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」では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）

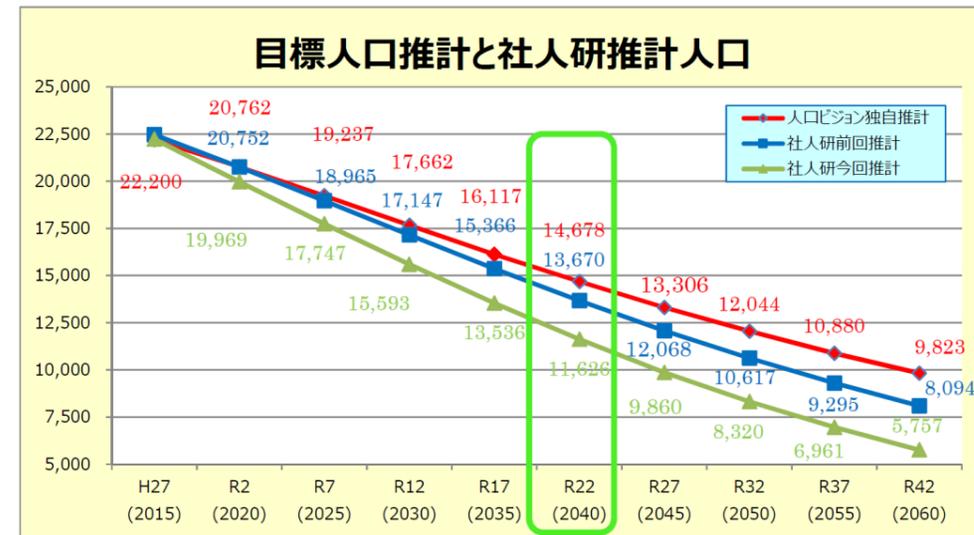
- 市民がまちの魅力を共有し、交流を深め、経済・文化が活発なまちにする
- 船場公園・管理棟を核とした交流人口を拡大する
- 市民に愛され、親しまれる港があるまちにする

(3) 留萌市人口ビジョン（平成27年10月策定、_____）

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（**R9**）付近の人口は、_____R12推計値_____を参考とすると**17,662人**になります。



(4) 留萌市総合戦略（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」では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

削除

2-4 新たな公共交通事例整理

(1) AI運行バス

路線バスの運行エリアを一体とし、AI運行システムによるデマンド運行（区域運行）を行い、輸送の効率化と利用の利便性を向上させることが考えられます。

AI運行システム*は既存の運行システムを導入するもので、複数人の乗車予約に対して最短ルートにより送迎を行うことで、効率的なバス輸送を実現します。

※1：人工知能（Artificial Intelligence：AI）を活用して人の手を大幅に軽減する運行の仕組み

※2：AI運行バスは(株)NTTドコモの登録商標で、このようなシステムを用いることを意味しています。

・AI運行バスは、複数人の乗車停留所と降車停留所の予約に対し、10～20分程度で情報処理することにより、最短ルートにより送迎を行うものです。



図 AI運行バスのイメージ 資料：(株)NTTドコモホームページ

表 導入のメリット・デメリット

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・予約があれば何分後にバスが迎えに行くことをお知らせすることで、待ち時間を大幅に短縮することができる ・AI運行バスにより空車のバスなど無駄な運行が減少 (事例 観光利用：札幌市、倶知安町、日常利用：網走市など実績数は42件※) ※：2021年3月末時点
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は予約運行に慣れることが必要 ・AI運行バスの運行には諸経費が必要(下記費用は参考事例) 初期費用：システム50万円+講習30万円 年間費用：ライセンス220万円+機器類リース料10万円/台 ・バス会社などに予約受付電話オペレーターが必要(通常はスマートフォンアプリ等により予約)

削除

(2) AI乗合タクシー

AI乗合タクシーは乗車位置と降車位置の予約により、リアルタイムで配車するとともに、運行途中で追加の予約が入った場合、空き座席を利用することが可能なものです。

AI運行バスは乗車位置と降車位置が停留所であることにに対し、AI乗合タクシーは個人宅や公共施設とする場合が多く、ドアtoドアの送迎が可能となります。



図 AI乗合タクシーのイメージ

資料：(株)未来シェアホームページ

表 導入のメリット・デメリット

<p>メリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足への対応可能 ・AI乗合タクシーはドア to ドア送迎なので利便性が高い (事例：岡山県久米南町、長野県伊那市、熊本県荒尾市、岩手県紫波町) ・AI乗合タクシーは通常のタクシー業務との併用が可能 ・大半の公共交通空白地域が解消
<p>デメリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・AI乗合タクシーは路線バスよりは運賃が高い(事例では300~500円程度) ・利用者は予約運行に慣れることが必要 ・AI乗合タクシーの運行には諸経費が必要(下記費用は参考事例) 初期費用：システム50万円+講習30万円 年間費用：ライセンス120万円+機器類リース料10万円 ・タクシー事業者の本業と合わせた収益等を把握するために試験運行が必要 ・タクシー会社などに予約受付電話オペレーターが必要(通常はスマートフォン等により予約)

新

【P】

削除

旧

【P31】

(3) ICT*の活用

バス利用の促進を図るために、留萌市内等の公共交通バスマップの作成・配布や、店舗などへの路線バスデジタルサイネージの設置、並びにスマホを活用したバスロケーションシステムを構築する事例があります。

旭川市、恵庭市等では、既に実用化されています。

※Information and Communication Technology = 情報通信技術

PCやスマートフォンなど、さまざまな形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称です。

●参考事例に基づく費用

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

(4) 運転免許証自主返納特定制度

運転免許証を自主返納した方をはじめ、高齢者がマイカーでの移動ができなくなっても、外出機会を増やす動機づけによって公共交通の移動により移動したいと思う社会を目指し、地域の実情に応じて自治体や事業者等による様々な支援が行われています。

北海道では、北海道在住の65歳以上の方で、運転免許証を自主返納し「運転経歴証明書」の交付を受けた方が、協賛店において「運転経歴証明書」を提示することで、様々なサービスを受けられる特典制度があります。

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 検索

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

新

【P 29～105】

アンケート結果のため省略

旧

【P 32～108】

アンケート結果のため省略

新	旧
【P106】	【P109】
6. 地域公共交通課題の整理	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	6-1 留萌市における公共交通の特徴
<p>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。</p> <p>(1) 現況交通実態調査</p> <p>①留萌市の概況</p> <p>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30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30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30年間で14.2ポイント減少しています。</p> <p><u>令和5年の</u>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。</p> <p>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。</p> <p>商業は、<u>平成28年に従業者数及び年間販売額ともに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。</u></p> <p>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。</p> <p>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年近くの間で利用が半減以下となったことにより、<u>令和4年度末でJR留萌線(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。</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>行政や金融施設は中心市街地に多く配置されていますが、大型スーパーは市内に5施設となっています。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>(1) 現況交通実態調査</p> <p>①留萌市の概況</p> <p>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30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年で36.9%と30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30年間で14.2ポイント減少しています。</p> <p><u>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267人、小平町が179人、15歳以上の市外へ通学は、札幌市が15人、深川市が10人となっています。</u></p> <p>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減少傾向にあります。</p> <p>商業は、<u>平成24年まで商店数、従業者数及び商品販売額とも減少していましたが、平成28年は増加に転じています。</u></p> <p>観光は、留萌市の観光入込客数は令和2年が297,100人で最も多く、10年間では20万人から30万人と振興局全体の2割程度、外国人宿泊客数は3割程度を占めています。</p> <p>基盤施設では、JR留萌駅の乗降客数は、平成20年が64,400人でしたが令和元年は31,400人と、10年近くの間で利用が半減しています。</p> <p><u>留萌市内の自家用車保有台数は、平成27年が11,662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27年が508台/千人、令和3年では539台/千人と増加しています。</u></p> <p>公共・公益施設について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。</p> <p>行政や金融施設は中心市街地に多く配置されていますが、大型スーパーは市内に4施設となっています。</p> <p>観光・レジャー施設としては、<u>多くの</u>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。</p>

新	旧
<p style="text-align: center;">【P112】</p> <p>6-2 公共交通の課題の整理</p>	<p style="text-align: center;">【P115】</p> <p>6-2 公共交通の課題の整理</p>
<p>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。</p> <p>(1) <u>広域交通・地域間交通に関する課題</u></p> <p>① <u>都市間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>路線を維持・確保していくために、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利用促進を図る必要があります。</u> <p>② <u>JR留萌本線廃線後の住民の移動手段の維持・確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>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、元々JRが運行していて、既存バスが運行していない早朝及び夜間の移動手段を確保するため、「デマンドタクシー（留萌・深川間）」の運行を開始しました。</u> ・ <u>また、新たな交通体系として、高規格道路を経由し、旭川への速達性を高めた「留萌旭川速達便（特急あさひかわ号）」を創設し、利便性の向上を図ってきました。</u> ・ <u>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実施しながら、利用促進に向けた周知などを行っていく必要があります。</u> 	<p>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。</p> <p>(1) <u>課題1. バス路線の利便性向上に関する課題について</u></p> <p>① <u>ニーズに対応した市内線の再構築</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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、運行を持続するための支援体制づくりが必要です。</u> ・ <u>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、路線運行による従来の輸送方法に捉われない、利用状況に対応した新たな輸送方法を含めた検討が必要です。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> <p>② <u>AI運行バスによる改善</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>「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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> <p>※ <u>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%</u></p>

新	旧
<p style="text-align: center;">【P113】</p> <p>(2) 市内公共交通の維持に関する課題</p> <p>①市内線の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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い、交通リソースを循環型路線に振り分けることで、一定以上の便数確保による利便性の向上が図られると考えられます。</u> ・ <u>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取り組みを行う必要があります。</u> <p>②公共交通空白地域の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>現状、「春日町」「泉町・住之江町・野本町」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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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も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。</u> ・ <u>デマンド型乗合タクシーの導入にあっては、人材不足や業務効率化の観点からICTを活用した予約システムの導入を検討します。</u> <p>③新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>現在、沿岸バスと中央バスのターミナルが分散配置されていることにより、高速乗合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となっています。</u> ・ <u>旧JR留萌駅跡地に整備予定の新交流複合施設への公共交通結節機能の導入を検討する必要があります。</u> 	<p style="text-align: center;">【P116】</p> <p>③市内線再編による改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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線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）。</u> ・ <u>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経由し留萌市立病院」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う方法が考えられます。</u> ・ <u>令和4年4月から運転手不足等によりBコースが廃止になる予定です。このことに伴い、利用者は全てAコースに乗車せざるを得なく、例えば大町から留萌駅前へ移動する場合は沖見町等を遠回りするため、Bコースを利用している方が不便になることが考えられ、デマンド交通など輸送方法の検討が必要です。</u> <p>④その他の利用促進策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> <p>⑤その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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、合理化によるコスト縮減等の検討が必要です。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> <p>(2) 課題2. バス交通に関する情報提供機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>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</u>

新	旧
<p style="text-align: center;">【P114】</p> <p>④新たな交通需要を掘り起こす交通体系の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>子どもが習い事や部活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、多くが夕方以降開始であり、子どもの送迎のために保護者は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。</u> ・ <u>子どもの自宅や学校から習い事先までの送迎を交通事業者が担うことで、子どもの学習支援、保護者の負担軽減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。</u> ・ <u>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短縮化を望む声を多く聞きます。</u> ・ <u>市立病院受診後の交通空白時間帯に運行する経由地を最小限に絞った市立病院直行便を新たに設けることで、待ち時間の短縮化だけではなく乗車時間の短縮化にもつながることから、ニーズがあると考えられます。</u> <p>(3) 公共交通利用促進に関する課題</p> <p>①高齢者向けバス利用促進策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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、市内近郊線のバス利用者は増加傾向にあります。</u> ・ <u>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。</u> <p>②モビリティマネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>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1日無料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。</u> <p>③運転手確保に向けた取り組みの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>退職者の増加や交通の2024問題などに起因し、交通事業者の運転手の不足が深刻化しており、このまま運転手不足の状態が続く場合、バス減便のみならず将来的な路線廃止の懸念が生じることから、運転手の確保が喫緊の課題となっています。</u> ・ <u>バス路線が廃止された場合、市民に及ぼす影響は計り知れないため、交通事業者のみならず自治体も一体となって運転手確保に取り組む必要があります。</u> 	<p style="text-align: center;">【P114】</p> <p>(3) 課題3. 公共交通空白地域の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>「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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> <p>(4) 課題4. 自動車運転免許自主返納の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> <p>(5) 課題5. JR留萌駅周辺の公共交通結節機能の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> <p>(6) 課題6. JR留萌本線廃線後の広域代替交通の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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JR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。</u> ・ <u>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。</u>

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、JR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、JR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沿岸バス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、JR留萌本線（留萌・石狩沼田間）の廃止、運転手不足の加速化などにより、本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確保・維持とともに、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）の開通に伴う市内近郊線の再編、新交流複合施設への公共交通結節機能の導入など、市が取り組んでいるまちづくりに対応した公共交通網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・確保を図りながら、市内公共交通の再編や公共交通利用活性化施策の推進などに取り組むことにより、多くの市民が利用する、

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

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、JR留萌本線、高速乗合バス及び留萌旭川線、留萌別荘線、幌延留萌線等による地域間幹線系統バスにより確保されていますが、JR留萌本線はバス等への転換について沿線自治体と相談する路線（赤線区）として位置づけられており、JR留萌本線沿線自治体会議によりバス等への転換を含めた検討が進められています。

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沿岸バス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3年度においてはAコース、Bコース、日東団地線、留萌峠下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2年度の経常収支は収益率が39%、交通事業者負担額が約2,300万円となっており、存続が懸念される状況となっています。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、現状のバス路線による対応ではコスト増につながる状況で、市街地における公共交通空白地域の解消を含め、高い利便性の確保と効率的な運行をいかに両立していくかが課題となっています。

以上から通勤、通学、通院及び買物といった市民の生活交通を確保するため、増便やきめ細かなバス停留所の配置による高い利便性の確保と、利用がある停留所間の短絡輸送などの効率化が可能な新たな公共交通を創造することにより、新たな需要を掘り起こすことで持続可能な公共交通体系を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。

『利便性が高く効率的な公共交通により、新たな需要を掘り起こす』

持続可能な公共交通体系の構築』

新	旧
<p style="text-align: center;">【P116】</p> <p>(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。</p> <p>基本方針1 <u>広域交通・地域間交通の維持・確保</u> 基本方針2 <u>市内公共交通体系の再構築</u> 基本方針3 <u>公共交通利用活性化策の推進</u></p> <p>①基本方針1 <u>広域交通・地域間交通の維持・確保</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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）」「留萌旭川線便」については、実証運行の結果を踏まえ、今後の方向性について協議していきます。</u></p> <p>②基本方針2 <u>市内公共交通体系の再構築</u></p> <p><u>新たな交通体系として市立病院直行バス及び子どもデマンドタクシーの導入を検討するとともに、スクールバスの混乗化により交通リソースの再分配を図ります。</u></p> <p><u>また、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、旧JR留萌駅跡地に整備予定の新交流複合施設に公共交通結節機能を導入するなど、市内公共交通体系の再構築を図ります。</u></p> <p>③基本方針3 <u>公共交通利用活性化策の推進</u></p> <p><u>市内公共交通体系の再構築による利便性の向上と合わせ、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を開催し、バスを利用しやすい環境の整備を検討するほか、子ども向けバス体験乗車会やバス無料DAYの実施により、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きます。</u></p> <p><u>また、運転手の高齢化による退職者の増加や働き方改革関連法の猶予期間終了による交通の2024問題などの影響など、交通事業者の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。</u></p>	<p style="text-align: center;">【P119】</p> <p>(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。</p> <p>基本方針1 <u>効率的で利便性が高い公共交通の推進</u> 基本方針2 <u>新たな需要を掘り起こす公共交通利用促進策の展開</u> 基本方針3 <u>広域的な観光振興に寄与する公共交通活性化策の検討</u></p> <p>①基本方針1 <u>効率的で利便性が高い公共交通の推進</u></p> <p><u>沿岸バス市内線であるAコース、Bコース及び日東団地線について、AIを用いたオンデマンド交通について妥当性が検証される場合は、デマンド輸送へ統合・再編を目指すとともに、JR留萌本線については現在の輸送時間帯に対応していくための、公共交通等の運行便の確保、並びにJR留萌駅周辺地区における公共交通ターミナル機能の検討を行います。</u></p> <p>②基本方針2 <u>新たな需要を掘り起こす公共交通利用促進策の展開</u></p> <p><u>利便性の高い公共交通を確保するだけでなく、自動車の運転に不安を持っている方や年長の高齢者の方で事故を回避できる自信を有している方等へ、モビリティマネジメント※を積極的に呼びかけ自動車運転免許の自主返納を促進するとともに、公共交通等の利用率が低い状況を改善するために新たな需要を掘り起こす施策について検討します。</u></p> <p><u>その他、ICTを用いたバス運行情報の提供や小中学生へのモビリティマネジメントにより、市内バス利便性の向上と将来における公共交通利用確保を目指していきます。</u></p> <p>※：<u>「モビリティマネジメント（MM）」とは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもの。</u></p> <p>③基本方針3 <u>観光振興に寄与する公共交通活性化策の検討</u></p> <p><u>留萌市公共施設整備検討会議で進めている中心市街地におけるまちづくりに寄与する公共交通の検討や、留萌振興局管内の地域中心都市として広域的な観光振興に寄与する公共交通を検討することで、地域ならではの魅力を有する公共交通の運行を目指します。</u></p>

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

7-2 定量的な目標の設定

基本方針	目標	評価指標

(2) 定量的な目標値

新たな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）と令和2年国勢調査から、目標年次である令和9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2年	令和7年	令和9年	令和12年
①人口ビジョン	20,762人	19,237人	18,607人	17,662人
②令和2年国勢調査人口 (R7以降は①×③) (R9はR7とR12の按分)	20,114人	18,641人	18,630人	17,114人
③人口ビジョン人口の補正率(②÷①)	0.969	同左	同左	同左
④人口伸び率	1.00	二	0.90	二

新

【P118】

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	76,604 人以上	$\frac{\text{目標年次将来人口} \times (\text{基準年次市内線輸送人数} \div \text{基準年次人口})}{}$
収益率	44%	50%以上	経常収益 ÷ 経常費用
行政負担額	6,898 千円	10,303 千円以下	市内線 へき地医療バス 温泉送迎車両 における市負担金

旧

【P120】

(2) 定量的な目標の設定

将来人口後述の計画の進行管理における達成状況の評価から、定量的な目標を設定します。

表 定量的な目標の設定

指標	基準年次 令和 2 年度	目標年次 令和 9 年度	備 考
市内線輸送人数	78,634 人	73,200 人	
収益率	37%	45%	経常収益 ÷ 経常費用
公共交通負担額*	27,037 千円	14,600 千円	経常費用 - 経常収益 - 国道補助金

※市内線交通事業者負担額に峠下線、おんタクの留萌市補助金を加えた額
注) R4.4 からの市内線Bコースの廃線後及び新型コロナ後の検証・見直しが必要

新	旧																												
【P119】	【P121】																												
<p>(3) 公共交通の機能分担と性格・役割</p> <p>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。</p> <p>なお、<u>地域間交通</u>は北海道が策定している<u>北海道留萌管内地域公共交通計画</u>との調整を行い、整合を図ることが必要となります。</p>	<p>(3) 公共交通の機能分担と性格・役割</p> <p>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。</p> <p>なお、<u>J R 留萌本線は J R 留萌本線沿線自治体会議での検討結果</u>、<u>地域間幹線系統バスは北海道が策定する広域的な公共交通計画</u>との調整を行い、整合を図ることが必要となります。</p>																												
表 公共交通の機能分担と性格・役割	表 公共交通の機能分担と性格・役割																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">機能分類</th> <th style="text-align: center;">性格・役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <u>広域交通</u> ・特急はぼろ号、特急ましけ号、<u>特急あさひかわ号</u>、高速るもい号 ・<u>留萌旭川線（J R 代替交通を含む）</u> ・<u>デマンドタクシー（留萌・深川間）</u> </td> <td> ・<u>中核都市である札幌市や旭川市と本市を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 ・<u>留萌旭川線、デマンドタクシーは J R 留萌本線廃線後の代替交通として位置づけ</u> </td> </tr> <tr> <td> 地域内公共交通等 <table border="1"> <tbody> <tr> <td> <u>地域間交通（市外線）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線 </td> <td> ・<u>地方中心都市である本市と周辺市町村を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> <u>生活圏交通（市内線）</u> ・<u>市内近郊線 A コース</u> ・<u>日東団地線</u> ・<u>留萌幌糠線</u> ・<u>デマンド型乗合タクシー（検討）</u> </td> <td> ・<u>市内</u>の生活交通を支える公共交通 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> </tbody> </table> </td> <td> ・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・<u>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</u> ・<u>幌糠町方面住民の通院や買物の目的に対応</u> ・<u>地域住民の公衆衛生の保持などに対応</u> </td> </tr> <tr> <td> 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 ・市立病院直行便（検討） </td> <td> ・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・<u>主に潮静小学校の登下校に対応するもの</u>、 一般の通勤、通学、通院等の目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> 交通結節点 ・<u>新交流複合施設（検討）</u> </td> <td> ・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等） </td> </tr> </tbody> </table>	機能分類	性格・役割	<u>広域交通</u> ・特急はぼろ号、特急ましけ号、 <u>特急あさひかわ号</u> 、高速るもい号 ・ <u>留萌旭川線（J R 代替交通を含む）</u> ・ <u>デマンドタクシー（留萌・深川間）</u>	・ <u>中核都市である札幌市や旭川市と本市を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 ・ <u>留萌旭川線、デマンドタクシーは J R 留萌本線廃線後の代替交通として位置づけ</u>	地域内公共交通等 <table border="1"> <tbody> <tr> <td> <u>地域間交通（市外線）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線 </td> <td> ・<u>地方中心都市である本市と周辺市町村を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> <u>生活圏交通（市内線）</u> ・<u>市内近郊線 A コース</u> ・<u>日東団地線</u> ・<u>留萌幌糠線</u> ・<u>デマンド型乗合タクシー（検討）</u> </td> <td> ・<u>市内</u>の生活交通を支える公共交通 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> </tbody> </table>	<u>地域間交通（市外線）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線	・ <u>地方中心都市である本市と周辺市町村を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	<u>生活圏交通（市内線）</u> ・ <u>市内近郊線 A コース</u> ・ <u>日東団地線</u> ・ <u>留萌幌糠線</u> ・ <u>デマンド型乗合タクシー（検討）</u>	・ <u>市内</u> の生活交通を支える公共交通 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・ <u>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</u> ・ <u>幌糠町方面住民の通院や買物の目的に対応</u> ・ <u>地域住民の公衆衛生の保持などに対応</u>	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 ・市立病院直行便（検討）	・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・ <u>主に潮静小学校の登下校に対応するもの</u> 、 一般の通勤、通学、通院等の目的に対応	交通結節点 ・ <u>新交流複合施設（検討）</u>	・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等）	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">機能分類</th> <th style="text-align: center;">性格・役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <u>広域幹線</u> ・<u>J R 留萌本線</u> ・特急はぼろ号、特急ましけ号、<u>高速るもい号</u> </td> <td> ・<u>広域的な公共交通軸</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> 地域内公共交通等 <table border="1"> <tbody> <tr> <td> <u>地域間幹線系統バス等（市外線）</u> ・<u>留萌旭川線（広域代替交通を含む）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線 </td> <td> ・<u>広域的な公共交通軸で、かつ市内公共交通の骨格を形成する路線</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> <u>地域内フィーダー系統</u> ・<u>A I を用いたオンデマンド交通</u> </td> <td> ・<u>市街地内の生活交通を支える公共交通</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> </tbody> </table> </td> <td> ・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・<u>主に潮静小学校の登下校に対応するもの</u>、 一般の通勤、通学、通院等の目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> 補完交通 ・タクシー ・スクールバス<u>潮静小学校（峠下線の代替路線）</u> </td> <td> ・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等） </td> </tr> <tr> <td> 交通結節点 ・<u>留萌駅周辺地区</u> </td> <td> ・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等） </td> </tr> </tbody> </table>	機能分類	性格・役割	<u>広域幹線</u> ・ <u>J R 留萌本線</u> ・特急はぼろ号、特急ましけ号、 <u>高速るもい号</u>	・ <u>広域的な公共交通軸</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	地域内公共交通等 <table border="1"> <tbody> <tr> <td> <u>地域間幹線系統バス等（市外線）</u> ・<u>留萌旭川線（広域代替交通を含む）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線 </td> <td> ・<u>広域的な公共交通軸で、かつ市内公共交通の骨格を形成する路線</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> <u>地域内フィーダー系統</u> ・<u>A I を用いたオンデマンド交通</u> </td> <td> ・<u>市街地内の生活交通を支える公共交通</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> </tbody> </table>	<u>地域間幹線系統バス等（市外線）</u> ・ <u>留萌旭川線（広域代替交通を含む）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線	・ <u>広域的な公共交通軸で、かつ市内公共交通の骨格を形成する路線</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	<u>地域内フィーダー系統</u> ・ <u>A I を用いたオンデマンド交通</u>	・ <u>市街地内の生活交通を支える公共交通</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・ <u>主に潮静小学校の登下校に対応するもの</u> 、 一般の通勤、通学、通院等の目的に対応	補完交通 ・タクシー ・スクールバス <u>潮静小学校（峠下線の代替路線）</u>	・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等）	交通結節点 ・ <u>留萌駅周辺地区</u>	・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等）
機能分類	性格・役割																												
<u>広域交通</u> ・特急はぼろ号、特急ましけ号、 <u>特急あさひかわ号</u> 、高速るもい号 ・ <u>留萌旭川線（J R 代替交通を含む）</u> ・ <u>デマンドタクシー（留萌・深川間）</u>	・ <u>中核都市である札幌市や旭川市と本市を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 ・ <u>留萌旭川線、デマンドタクシーは J R 留萌本線廃線後の代替交通として位置づけ</u>																												
地域内公共交通等 <table border="1"> <tbody> <tr> <td> <u>地域間交通（市外線）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線 </td> <td> ・<u>地方中心都市である本市と周辺市町村を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> <u>生活圏交通（市内線）</u> ・<u>市内近郊線 A コース</u> ・<u>日東団地線</u> ・<u>留萌幌糠線</u> ・<u>デマンド型乗合タクシー（検討）</u> </td> <td> ・<u>市内</u>の生活交通を支える公共交通 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> </tbody> </table>	<u>地域間交通（市外線）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線	・ <u>地方中心都市である本市と周辺市町村を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	<u>生活圏交通（市内線）</u> ・ <u>市内近郊線 A コース</u> ・ <u>日東団地線</u> ・ <u>留萌幌糠線</u> ・ <u>デマンド型乗合タクシー（検討）</u>	・ <u>市内</u> の生活交通を支える公共交通 ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・ <u>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</u> ・ <u>幌糠町方面住民の通院や買物の目的に対応</u> ・ <u>地域住民の公衆衛生の保持などに対応</u>																								
<u>地域間交通（市外線）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線	・ <u>地方中心都市である本市と周辺市町村を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応																												
<u>生活圏交通（市内線）</u> ・ <u>市内近郊線 A コース</u> ・ <u>日東団地線</u> ・ <u>留萌幌糠線</u> ・ <u>デマンド型乗合タクシー（検討）</u>	・ <u>市内</u> の生活交通を支える公共交通 ・通勤、通学、通院、買物、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 ・市立病院直行便（検討）	・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・ <u>主に潮静小学校の登下校に対応するもの</u> 、 一般の通勤、通学、通院等の目的に対応																												
交通結節点 ・ <u>新交流複合施設（検討）</u>	・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等）																												
機能分類	性格・役割																												
<u>広域幹線</u> ・ <u>J R 留萌本線</u> ・特急はぼろ号、特急ましけ号、 <u>高速るもい号</u>	・ <u>広域的な公共交通軸</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応																												
地域内公共交通等 <table border="1"> <tbody> <tr> <td> <u>地域間幹線系統バス等（市外線）</u> ・<u>留萌旭川線（広域代替交通を含む）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線 </td> <td> ・<u>広域的な公共交通軸で、かつ市内公共交通の骨格を形成する路線</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> <tr> <td> <u>地域内フィーダー系統</u> ・<u>A I を用いたオンデマンド交通</u> </td> <td> ・<u>市街地内の生活交通を支える公共交通</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応 </td> </tr> </tbody> </table>	<u>地域間幹線系統バス等（市外線）</u> ・ <u>留萌旭川線（広域代替交通を含む）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線	・ <u>広域的な公共交通軸で、かつ市内公共交通の骨格を形成する路線</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	<u>地域内フィーダー系統</u> ・ <u>A I を用いたオンデマンド交通</u>	・ <u>市街地内の生活交通を支える公共交通</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	・主に通院、買物などの目的や、バス輸送の時間帯以外の輸送を担う ・ <u>主に潮静小学校の登下校に対応するもの</u> 、 一般の通勤、通学、通院等の目的に対応																								
<u>地域間幹線系統バス等（市外線）</u> ・ <u>留萌旭川線（広域代替交通を含む）</u> ・留萌別荘線 ・幌延留萌線 ・羽幌留萌線 ・初山別留萌線	・ <u>広域的な公共交通軸で、かつ市内公共交通の骨格を形成する路線</u> ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応																												
<u>地域内フィーダー系統</u> ・ <u>A I を用いたオンデマンド交通</u>	・ <u>市街地内の生活交通を支える公共交通</u> ・通勤、通学、通院、買物、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 <u>潮静小学校（峠下線の代替路線）</u>	・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等）																												
交通結節点 ・ <u>留萌駅周辺地区</u>	・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供等）																												

新

【P120】

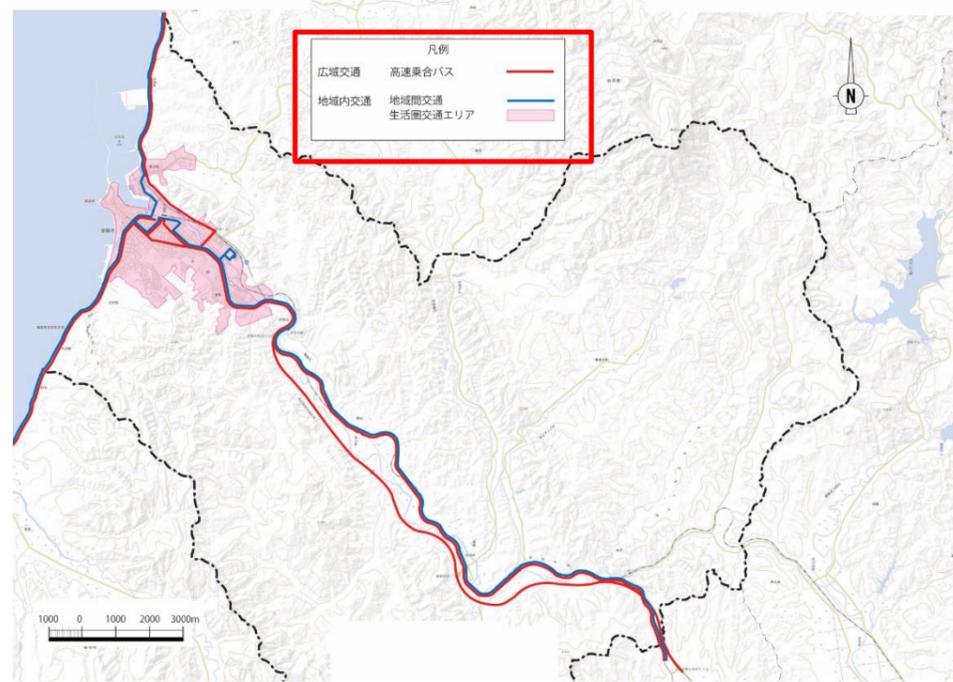


図 留萌市の公共交通体系（全市域）

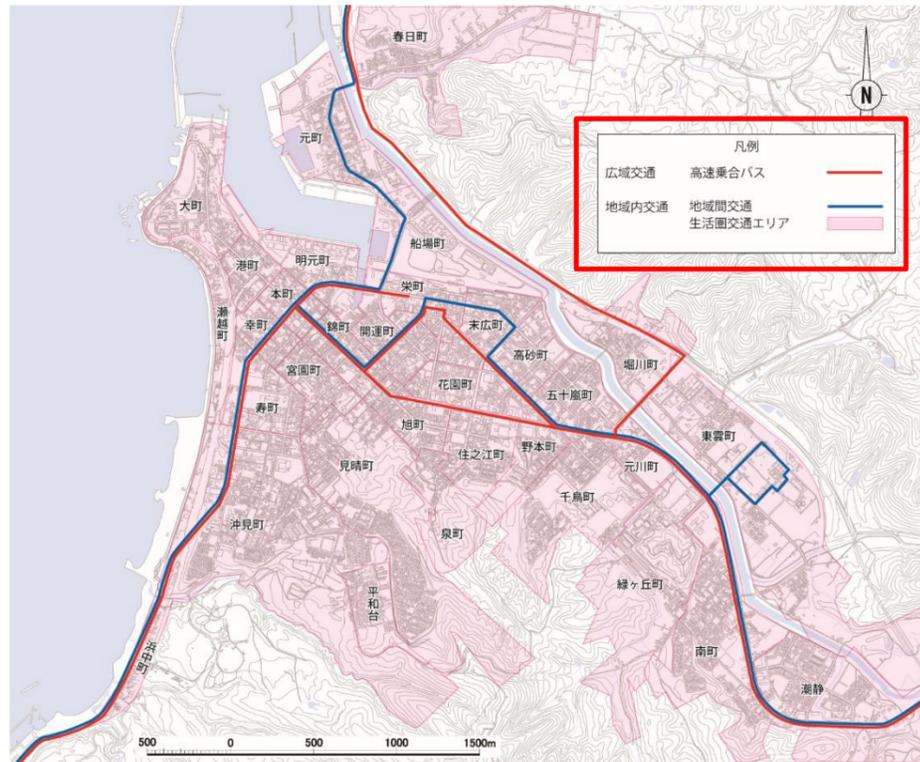


図 留萌市の公共交通体系（市街地）

旧

【P122】

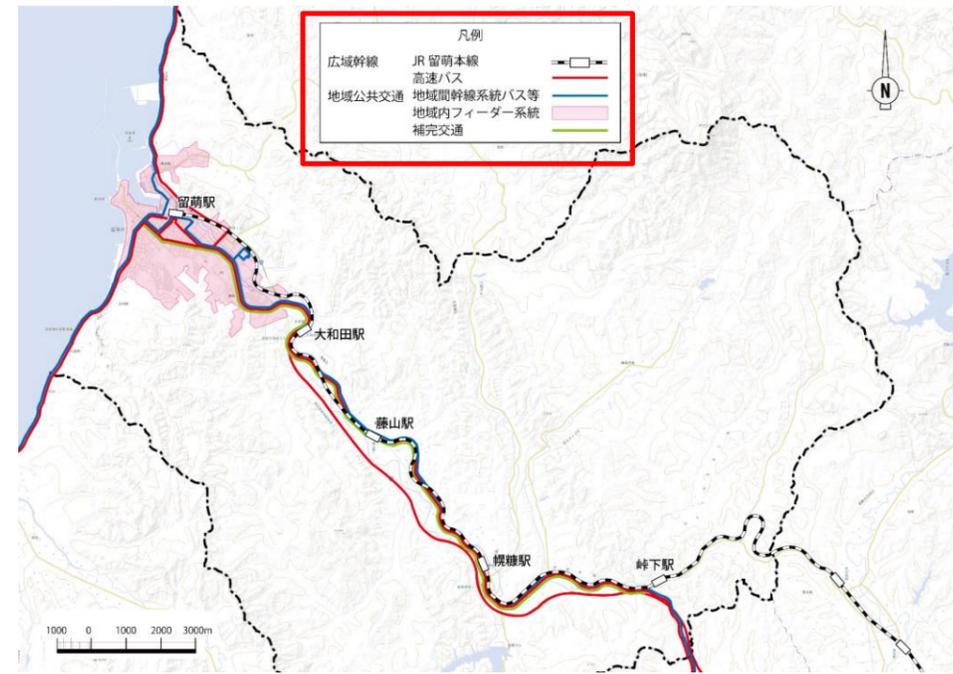


図 留萌市の公共交通体系（全市域）

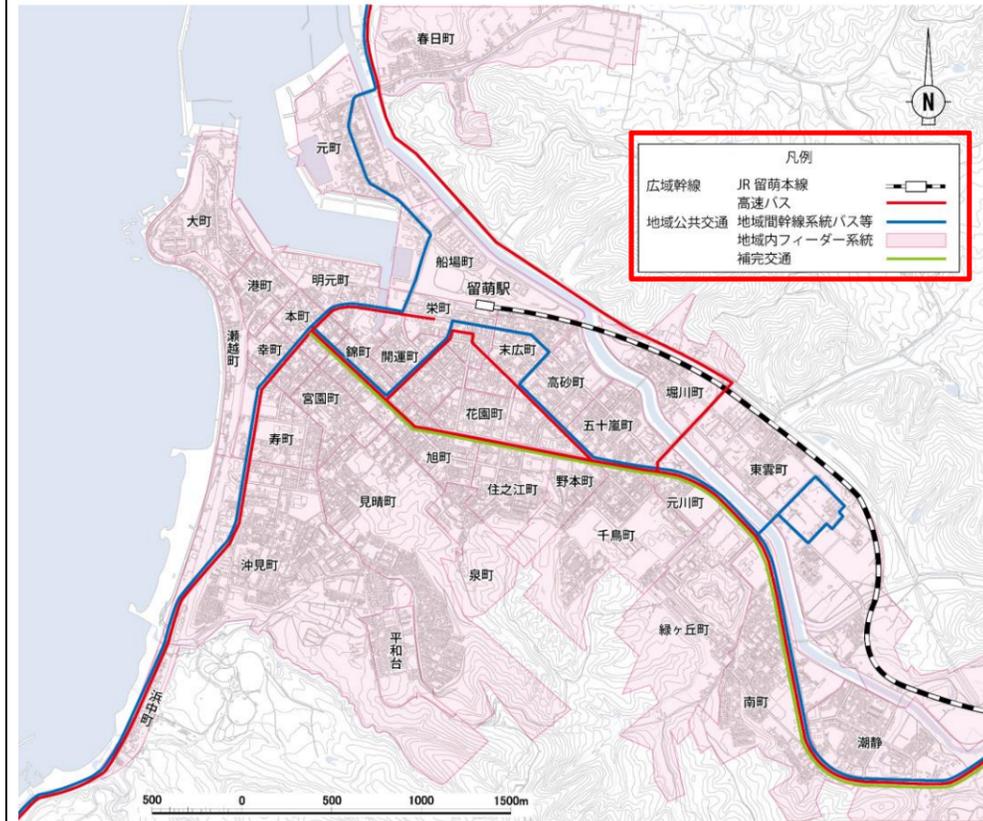


図 留萌市の公共交通体系（市街地）

新 【P121】	旧 【P123】																																						
<p>7-3 公共交通施策及び実施主体の設定</p>	<p>7-3 公共交通施策及び実施主体の設定</p>																																						
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>																																						
<p>表 基本方針ごとの公共交通施策</p>	<p>表 基本方針ごとの公共交通施策</p>																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">基本方針</th> <th style="text-align: center;">公共交通施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">基本方針1 <u>広域交通・地域間交通の維持・確保</u></td> <td><u>①都市間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保</u></td> </tr> <tr> <td><u>②JR留萌本線廃線後の代替交通の維持・見直し</u></td> </tr> <tr> <td rowspan="7">基本方針2 <u>市内公共交通体系の再構築</u></td> <td><u>①市内バス路線の再編</u></td> </tr> <tr> <td><u>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</u></td> </tr> <tr> <td><u>③スクールバス（潮静小学校路線）の混乗化</u></td> </tr> <tr> <td><u>④こどもデマンドタクシーの導入</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑤市立病院直行バス導入の検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑥新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑦バス待合所環境の整備</u></td> </tr> <tr> <td rowspan="6">基本方針3 <u>公共交通利用活性化策の推進</u></td> <td><u>①高齢者向けバス利用促進策の実施</u></td> </tr> <tr> <td><u>②ICT化の推進</u></td> </tr> <tr> <td><u>③運転手確保に向けた各種取り組みの実施</u></td> </tr> <tr> <td><u>④北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑤市民向けモビリティマネジメント実施の検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑥サイクルバス導入の検討</u></td> </tr> </tbody> </table>	基本方針	公共交通施策	基本方針1 <u>広域交通・地域間交通の維持・確保</u>	<u>①都市間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保</u>	<u>②JR留萌本線廃線後の代替交通の維持・見直し</u>	基本方針2 <u>市内公共交通体系の再構築</u>	<u>①市内バス路線の再編</u>	<u>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</u>	<u>③スクールバス（潮静小学校路線）の混乗化</u>	<u>④こどもデマンドタクシーの導入</u>	<u>⑤市立病院直行バス導入の検討</u>	<u>⑥新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討</u>	<u>⑦バス待合所環境の整備</u>	基本方針3 <u>公共交通利用活性化策の推進</u>	<u>①高齢者向けバス利用促進策の実施</u>	<u>②ICT化の推進</u>	<u>③運転手確保に向けた各種取り組みの実施</u>	<u>④北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知</u>	<u>⑤市民向けモビリティマネジメント実施の検討</u>	<u>⑥サイクルバス導入の検討</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">基本方針</th> <th style="text-align: center;">公共交通施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="7">基本方針1 <u>効率的で利便性が高い公共交通の推進</u></td> <td><u>①AIを用いたオンデマンド交通の検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>②電話予約からアプリ予約への移行促進</u></td> </tr> <tr> <td><u>③JR留萌本線廃線後の代替交通の検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>④JR留萌駅周辺の公共交通結節機能の検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑤交通事業者の運行体制の維持支援</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑥峠下線の代替交通の検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑦市外線における一部バス停留所環境の改善</u></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">基本方針2 <u>新たな需要を掘り起こす公共交通利用促進策の展開</u></td> <td><u>①自動車運転免許自主返納の検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>②サブスクリプションの検討</u></td> </tr> <tr> <td><u>③バス交通の情報提供と市内事業所によるバス利用者への支援</u></td> </tr> <tr> <td><u>④公共交通利用推進への地域の理解</u></td> </tr> <tr> <td><u>⑤子どもへのモビリティマネジメント</u></td> </tr> <tr> <td>基本方針3 <u>観光振興に寄与する公共交通活性化策の検討</u></td> <td><u>①観光振興に寄与する公共交通の確保</u></td> </tr> </tbody> </table>	基本方針	公共交通施策	基本方針1 <u>効率的で利便性が高い公共交通の推進</u>	<u>①AIを用いたオンデマンド交通の検討</u>	<u>②電話予約からアプリ予約への移行促進</u>	<u>③JR留萌本線廃線後の代替交通の検討</u>	<u>④JR留萌駅周辺の公共交通結節機能の検討</u>	<u>⑤交通事業者の運行体制の維持支援</u>	<u>⑥峠下線の代替交通の検討</u>	<u>⑦市外線における一部バス停留所環境の改善</u>	基本方針2 <u>新たな需要を掘り起こす公共交通利用促進策の展開</u>	<u>①自動車運転免許自主返納の検討</u>	<u>②サブスクリプションの検討</u>	<u>③バス交通の情報提供と市内事業所によるバス利用者への支援</u>	<u>④公共交通利用推進への地域の理解</u>	<u>⑤子どもへのモビリティマネジメント</u>	基本方針3 <u>観光振興に寄与する公共交通活性化策の検討</u>	<u>①観光振興に寄与する公共交通の確保</u>
基本方針	公共交通施策																																						
基本方針1 <u>広域交通・地域間交通の維持・確保</u>	<u>①都市間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・確保</u>																																						
	<u>②JR留萌本線廃線後の代替交通の維持・見直し</u>																																						
基本方針2 <u>市内公共交通体系の再構築</u>	<u>①市内バス路線の再編</u>																																						
	<u>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</u>																																						
	<u>③スクールバス（潮静小学校路線）の混乗化</u>																																						
	<u>④こどもデマンドタクシーの導入</u>																																						
	<u>⑤市立病院直行バス導入の検討</u>																																						
	<u>⑥新交流複合施設への公共交通結節機能導入の検討</u>																																						
	<u>⑦バス待合所環境の整備</u>																																						
基本方針3 <u>公共交通利用活性化策の推進</u>	<u>①高齢者向けバス利用促進策の実施</u>																																						
	<u>②ICT化の推進</u>																																						
	<u>③運転手確保に向けた各種取り組みの実施</u>																																						
	<u>④北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知</u>																																						
	<u>⑤市民向けモビリティマネジメント実施の検討</u>																																						
	<u>⑥サイクルバス導入の検討</u>																																						
基本方針	公共交通施策																																						
基本方針1 <u>効率的で利便性が高い公共交通の推進</u>	<u>①AIを用いたオンデマンド交通の検討</u>																																						
	<u>②電話予約からアプリ予約への移行促進</u>																																						
	<u>③JR留萌本線廃線後の代替交通の検討</u>																																						
	<u>④JR留萌駅周辺の公共交通結節機能の検討</u>																																						
	<u>⑤交通事業者の運行体制の維持支援</u>																																						
	<u>⑥峠下線の代替交通の検討</u>																																						
	<u>⑦市外線における一部バス停留所環境の改善</u>																																						
基本方針2 <u>新たな需要を掘り起こす公共交通利用促進策の展開</u>	<u>①自動車運転免許自主返納の検討</u>																																						
	<u>②サブスクリプションの検討</u>																																						
	<u>③バス交通の情報提供と市内事業所によるバス利用者への支援</u>																																						
	<u>④公共交通利用推進への地域の理解</u>																																						
	<u>⑤子どもへのモビリティマネジメント</u>																																						
基本方針3 <u>観光振興に寄与する公共交通活性化策の検討</u>	<u>①観光振興に寄与する公共交通の確保</u>																																						

新

【P122～P143】

基本方針1 ～ 基本方針3に対応する各公共交通施策は全面改訂のため省略

旧

【P124～139】

基本方針1 ～ 基本方針3に対応する各公共交通施策は全面改訂のため省略

新							旧																																																																																																													
【P145】							【P141】																																																																																																													
<p>(2) 達成状況の評価</p> <p>本計画の目標の達成状況を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。 <u>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。</u></p> <p>①基本方針2に対応する評価値・測定方法</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>基準年次 令和5年</th> <th>令和7年</th> <th>令和8年</th> <th>令和9年</th> <th>令和10年</th> <th>目標年次 令和11年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内線輸送人数</td> <td>83,505人</td> <td>82,125人</td> <td>80,745人</td> <td>79,365人</td> <td>77,985人</td> <td>76,604人以上</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>44%</td> <td>45% 以上</td> <td>46% 以上</td> <td>48% 以上</td> <td>49% 以上</td> <td>50% 以上</td> </tr> <tr> <td>行政負担額</td> <td>6,898 千円</td> <td>7,579 千円以下</td> <td>8,260 千円以下</td> <td>8,941 千円以下</td> <td>9,622 千円以下</td> <td>10,303 千円以下</td> </tr> </tbody> </table> <p><測定方法> <u>交通事業者からの情報提供等により測定</u> ※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</p> <p>②基本方針5に対応する評価値・測定方法</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>基準年次 令和5年</th> <th>令和7年</th> <th>令和8年</th> <th>令和9年</th> <th>令和10年</th> <th>目標年次 令和11年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運転手の新規雇 用者数</td> <td>二</td> <td>1人以上</td> <td>1人以上</td> <td>1人以上</td> <td>1人以上</td> <td>1人以上</td> </tr> <tr> <td>モビリティマネ ジメントの実施 回数等</td> <td>二</td> <td>1回以上</td> <td>1回以上</td> <td>1回以上</td> <td>1回以上</td> <td>1回以上</td> </tr> </tbody> </table> <p><測定方法> <u>交通事業者からの情報提供等により測定</u></p>							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	82,125人	80,745人	79,365人	77,985人	76,604人以上	収支率	44%	45% 以上	46% 以上	48% 以上	49% 以上	50% 以上	行政負担額	6,898 千円	7,579 千円以下	8,260 千円以下	8,941 千円以下	9,622 千円以下	10,303 千円以下	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	二	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	二	1回以上	1回以上	1回以上	1回以上	1回以上	<p>(2) 達成状況の評価</p> <p>1年ごとの施策の達成状況は、スケジュールに示した実施状況を確認・検証するだけでなく、 <u>「A I を用いたオンデマンド交通の検討」や「自動車運転免許自主返納の検討」においては、定量的な目標に対して評価する必要があります。</u> <u>以下にこの2項目について1年ごとに評価するための目標値を設定します。</u></p> <p>①A I を用いたオンデマンド交通の検討</p> <p>令和7年以降の本格運行後について、以下のとおり目標値を定めます。 <u>目標設定にあたっては、A I を用いたオンデマンド交通の実現後において、今後の人口減少を踏まえながら年間4%の増加を目標とするとともに、運行費用の上昇率が2%、運賃はアンケート調査結果から300円、タクシー利用実態調査における最大の稼働率のほか、国道交通省が定める標準経常費用等により積算しました。</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>令和2年</th> <th>令和5年</th> <th>令和6年</th> <th>令和7年</th> <th>令和8年</th> <th>令和9年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>輸送人数</td> <td>78,634人</td> <td rowspan="3">実証運行</td> <td></td> <td>75,700</td> <td>74,500</td> <td>73,200</td> </tr> <tr> <td>収益率</td> <td>37%</td> <td></td> <td>48%</td> <td>46%</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>公共交通負担額 ※</td> <td>27,037 千円</td> <td></td> <td>12,600 千円</td> <td>13,600 千円</td> <td>14,600 千円</td> </tr> </tbody> </table> <p>※市内事業者負担額に峠下線、おんタクの留萌市補助金を加えた額 公共交通負担額は交通事業者と留萌市等による費用負担の検討が必要 注) R4.4からの市内線Bコースの廃線後及び新型コロナ後の検証・見直しが必要</p> <p>【将来人口】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>令和2年</th> <th>令和5年</th> <th>令和6年</th> <th>令和7年</th> <th>令和8年</th> <th>令和9年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>将来人口</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R5.6.8は按分 値</td> <td>20,114人</td> <td>19,242人</td> <td>18,942人</td> <td>18,641人</td> <td>18,336人</td> <td>18,030人</td> </tr> <tr> <td>伸び率</td> <td>1.00</td> <td>0.96</td> <td>0.94</td> <td>0.93</td> <td>0.91</td> <td>0.90</td> </tr> </tbody> </table>							評価指標	令和2年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	輸送人数	78,634人	実証運行		75,700	74,500	73,200	収益率	37%		48%	46%	45%	公共交通負担額 ※	27,037 千円		12,600 千円	13,600 千円	14,600 千円	評価指標	令和2年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	将来人口							R5.6.8は按分 値	20,114人	19,242人	18,942人	18,641人	18,336人	18,030人	伸び率	1.00	0.96	0.94	0.93	0.91	0.90
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	82,125人	80,745人	79,365人	77,985人	76,604人以上																																																																																																														
収支率	44%	45% 以上	46% 以上	48% 以上	49% 以上	50% 以上																																																																																																														
行政負担額	6,898 千円	7,579 千円以下	8,260 千円以下	8,941 千円以下	9,622 千円以下	10,303 千円以下																																																																																																														
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	二	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	二	1回以上	1回以上	1回以上	1回以上	1回以上																																																																																																														
評価指標	令和2年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年																																																																																																														
輸送人数	78,634人	実証運行		75,700	74,500	73,200																																																																																																														
収益率	37%			48%	46%	45%																																																																																																														
公共交通負担額 ※	27,037 千円			12,600 千円	13,600 千円	14,600 千円																																																																																																														
評価指標	令和2年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年																																																																																																														
将来人口																																																																																																																				
R5.6.8は按分 値	20,114人	19,242人	18,942人	18,641人	18,336人	18,030人																																																																																																														
伸び率	1.00	0.96	0.94	0.93	0.91	0.90																																																																																																														

新	旧
<p style="text-align: center;">【P】</p> <p><u>削除</u></p>	<p style="text-align: center;">【P142】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><u>【輸送人数】</u></p> <p>・輸送人数=R2 輸送人数×人口伸び率×A I を用いたオンデマンド交通による伸び率</p> <p>・R5=78,634 人×0.96 =75,113 ≒75,100 人</p> <p>・R6=78,634 人×0.94 =73,942 ≒73,900 人</p> <p>・R7=78,634 人×0.93+73,942×0.04 =72,767+2,958 =75,725 ≒75,700 人</p> <p>・R8=78,634 人×0.91+72,767×0.04 =71,576+2,911 =74,487 ≒74,500 人</p> <p>・R9=78,634 人×0.90+71,576×0.04 =70,382+2,863 =73,245 ≒73,200 人</p> <p><u>【経常費用】</u></p> <p>・経常費用=運行費用+電話オペレーター費用+システム使用料等</p> <p>○運行費用=運行台数×運行時間×稼働率（タクシー利用実態調査の時間帯別の最大値）×年間日数×時間当たり単価※</p> <p>※国の標準経常費用を年間2%増として設定</p> <p>①平日</p> <p>・R7=4 台×13 時間×0.60×246 日×3,517 =26,821 ≒26,800 千円</p> <p>・R8=4 台×13 時間×0.60×246 日×3,587 =27,354 ≒27,400 千円</p> <p>・R9=4 台×13 時間×0.60×246 日×3,659 =27,904 ≒27,900 千円</p> <p>②土日祝日</p> <p>・R7=3 台×12 時間×0.35×119 日×3,517 =5,441 ≒5,400 千円</p> <p>・R8=3 台×12 時間×0.35×119 日×3,587 =5,549 ≒5,500 千円</p> <p>・R9=3 台×12 時間×0.35×119 日×3,659 =5,660 ≒5,700 千円</p> <p>③全日</p> <p>・R7=26,800+5,400 =32,200 千円</p> <p>・R8=27,400+5,500 =32,900 千円</p> <p>・R9=27,900+5,700 =33,600 千円</p> <p>○電話オペレーター費用</p> <p>費用=時給×事業所経費（設定値）×時間×年間日数</p> <p>①平日</p> <p>・R7~R9=1,000 千円×1.2×13 時間×246 日 =3,838 ≒3,800 千円</p> <p>②土日祝日</p> <p>・R7~R9=1,000 千円×1.2×12 時間×119 日 =1,714 ≒1,700 千円</p> <p>③全日</p> <p>・R7~R9=3,800+1,700 =5,500 千円</p> <p>○システム使用料等</p> <p>・システム使用料=月額×消費税×12 ヲ月</p> <p>・R7~R9=35,100 円×1.1×12 ヲ月 =2,376 ≒2,400 千円</p> <p>車両用タブレット LTE 通信契約料金</p> <p>・通信契約料金=月額×消費税×12 ヲ月</p> <p>・R7~R9=35,100 円×1.1×12 ヲ月 =463 ≒500 千円</p> <p>システム使用料等</p> <p>・2,400+500 =2,900 千円</p> </div>

新	旧
<p style="text-align: center;">【P】</p> <p><u>削除</u></p>	<p style="text-align: center;">【P143】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>○経常費用</p> <p>・ R7 = 32,200 + 5,500 + 2,900 = 40,600 千円</p> <p>・ R8 = 32,900 + 5,500 + 2,900 = 41,300 千円</p> <p>・ R9 = 33,600 + 5,500 + 2,900 = 42,000 千円</p> <p>【経常収益】</p> <p>・ 経常収益 = 運賃収入 + 峠下線留萌市補助金 (3,300 千円) + おんタク補助金 (800 千円) + フィーダー系統 国庫補助金*</p> <p>※R2 人口 × 120 円 + 220 万円 = 20,114 人 × 120 円 + 220 万円 = 4,614 ≒ 4,600 千円</p> <p>○運賃収入</p> <p>・ 輸送人数 × バス料金 (300 円 : アンケート結果) × 運賃低減率 (0.85 : 沿岸バス市内線実績値)</p> <p>・ R7 = 75,000 人 × 300 円 × 0.85 = 19,304 ≒ 19,300 千円</p> <p>・ R8 = 74,500 人 × 300 円 × 0.85 = 18,998 ≒ 19,000 千円</p> <p>・ R9 = 73,200 人 × 300 円 × 0.85 = 18,666 ≒ 18,700 千円</p> <p>【収益率】</p> <p>・ R7 = 19,300 千円 ÷ 40,600 千円 = 48%</p> <p>・ R8 = 19,000 千円 ÷ 41,300 千円 = 46%</p> <p>・ R9 = 18,700 千円 ÷ 42,000 千円 = 45%</p> <p>○経常収益</p> <p>・ R7 = 19,300 + 3,300 + 800 + 4,600 = 28,000 千円</p> <p>・ R8 = 19,000 + 3,300 + 800 + 4,600 = 27,700 千円</p> <p>・ R9 = 18,700 + 3,300 + 800 + 4,600 = 27,400 千円</p> <p>【公共交通負担額】</p> <p>・ R7 = 40,600 千円 - 28,000 千円 = 12,600 千円</p> <p>・ R8 = 41,300 千円 - 27,700 千円 = 13,600 千円</p> <p>・ R9 = 42,000 千円 - 27,400 千円 = 14,600 千円</p> </div>

新	旧																																																																			
【P】	【P144】																																																																			
削除	<p style="text-align: center;">②自動車運転免許自主返納の検討</p> <p style="text-align: center;">自家用車運転免許自主返納者数は、公共交通施策を行わない場合、高齢者人口伸び率を踏まえながら、目標年次で2割増を目指して公共交通施策を取組むものとします。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">評価指標</th> <th style="text-align: center;">令和2年</th> <th style="text-align: center;">令和5年</th> <th style="text-align: center;">令和6年</th> <th style="text-align: center;">令和7年</th> <th style="text-align: center;">令和8年</th> <th style="text-align: center;">令和9年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">・輸送人数</td> <td style="text-align: center;">69人※</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">施策の未実施</td> <td style="text-align: center;">74人</td> <td style="text-align: center;">78人</td> <td style="text-align: center;">83人</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成29年から令和3年度までの平均値</p> <p style="text-align: center;">【将来高齢者人口】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">年次</th> <th style="text-align: center;">令和2年</th> <th style="text-align: center;">令和3年</th> <th style="text-align: center;">令和5年</th> <th style="text-align: center;">令和6年</th> <th style="text-align: center;">令和7年</th> <th style="text-align: center;">令和8年</th> <th style="text-align: center;">令和9年</th> <th style="text-align: center;">令和12年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">R2 国勢調査人口</td> <td style="text-align: center;">7,425</td> <td style="text-align: center;">7,429</td> <td style="text-align: center;">7,437</td> <td style="text-align: center;">7,441</td> <td style="text-align: center;">7,445</td> <td style="text-align: center;">7,369</td> <td style="text-align: center;">7,293</td> <td style="text-align: center;">7,065</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">R7,12 人口ビジョン</td> <td style="text-align: center;">人</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">R5,6,9: 按分値</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">高齢者人口伸び率</td> <td style="text-align: center;">1.00</td> <td style="text-align: center;">0.99</td> <td style="text-align: center;">0.98</td> <td style="text-align: center;">0.95</td> </tr> </tbody> </table> <p>※将来高齢者人口=人口ビジョン目標人口×高齢人口比率 ※伸び率は、令和3年を1.00とした値</p>									評価指標	令和2年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	・輸送人数	69人※	施策の未実施		74人	78人	83人	年次	令和2年	令和3年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和12年	R2 国勢調査人口	7,425	7,429	7,437	7,441	7,445	7,369	7,293	7,065	R7,12 人口ビジョン	人	人	人	人	人	人	人	人	R5,6,9: 按分値									高齢者人口伸び率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.99	0.98	0.95
評価指標	令和2年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年																																																														
・輸送人数	69人※	施策の未実施		74人	78人	83人																																																														
年次	令和2年	令和3年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和12年																																																												
R2 国勢調査人口	7,425	7,429	7,437	7,441	7,445	7,369	7,293	7,065																																																												
R7,12 人口ビジョン	人	人	人	人	人	人	人	人																																																												
R5,6,9: 按分値																																																																				
高齢者人口伸び率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.99	0.98	0.95																																																												