

第4章 地域公共交通の課題整理(概要)

○問題点と課題の整理(概要)

【鉄道輸送の確保】 JR 宗谷本線

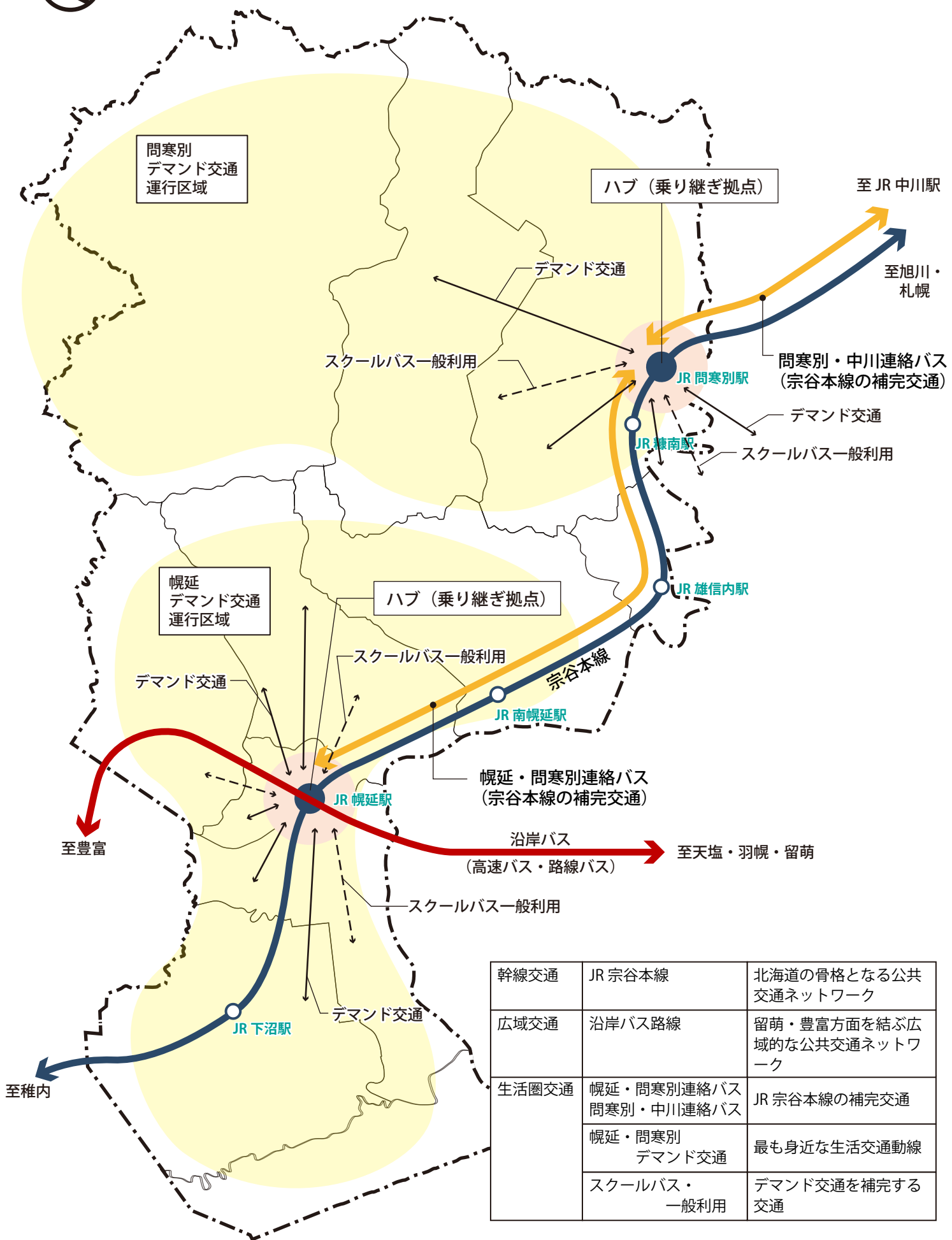
幌延町の公共交通についての現状	問題点・課題（概要）
<p>【上位・関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治体における利用促進策の推進（総合計画） ・「秘境駅等鉄道系遺産の観光資源化」といった特色を活かした需要喚起・意識醸成（総合計画） ・秘境駅の里「ほろのべ」の推進：鉄道系観光客数年間 2,000 人が目標値（総合戦略） 	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幌延駅の乗降客数は過去 10 年間で大きく減少している状況で、路線自体も沿線自治体と協力しながら鉄道存続の道を探る黄線区として位置づけられている ・鉄道線は本町を縦断するように 6 駅が設置されているものの、町内での利用は少なく、町民の生活交通手段とはなっていない ・沿岸バスとの接続が充足しておらず、北海道天塩高校へのアクセスが難しい ・鉄道利用乗降調査では幌延駅を除き、雄信内駅と糠南駅は 1 日数名、下沼駅、南幌延駅及び問寒別は利用がない状況 <p>【課題（概要）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な幹線交通として「秘境駅等鉄道系遺産の観光資源化」といった特色を活かした需要喚起・意識醸成を図る必要があるとともに、住民の生活交通動線の一部として町内公共交通が補完しながら町内公共交通体系に組み込むことが必要 ・観光資源化に加え、町内公共交通の一部としての利用促進を図ることが必要
<p>【地域及び公共交通の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65 歳以上人口を含め、人口減少に伴う公共交通利用者数の減少（人口の推移・推計） ・町内 6 駅のうち、駅周辺にまとまった市街地形成されている駅は「幌延駅」と「問寒別駅」 ・沿線自治体と協力しながら鉄道存続の道を探る黄線区としての位置づけあり ・2021（令和 3）年の幌延駅乗降客数は、過去 10 年間で最も多い 2015（平成 27）年の 4 割弱にとどまる 	
<p>【公共交通実態調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「運行に係る経費を税金等から補てんし、現在のサービスを維持する」は 7 割弱の方が「理解」（公共交通の維持） ・利用料金の値上げや運行回数の減便は 5 割前後の方が「理解できない」（公共交通の維持） ・幌延駅の乗降客数は、旭川方面が 0 人から 5 人、稚内方面が 0 人から 12 人となっており、稚内方面は通学利用等により早朝に集中し、旭川方面（稚内からの帰り）は分散する傾向（鉄道利用乗降調査：カウント調査） ・町内の駅間での利用は平日・休日をとおして 1 人のみで、ほとんどが町外との移動に使用（鉄道利用乗降調査：カウント調査） ・鉄道利用のほとんどは幌延駅利用で、雄信内駅と糠南駅は 2 人から 4 人程度（鉄道利用乗降調査：カウント調査） ・町民による生活交通（通勤、通学、通院及び買い物）は、平日が 5 割弱、休日は 3 割強（鉄道利用乗降調査：ヒアリング調査） ・徒歩を端末交通とする率は平日が 7 割、休日は 6 割弱（鉄道利用乗降調査：ヒアリング調査） ・利用者の約 6 割が 40 代以下（鉄道利用乗降調査：ヒアリング調査） ・町内主要施設の来町時の交通手段で鉄道を選択した方は 1 割強（鉄道利用乗降調査：ヒアリング調査） 	

【バス輸送の確保】 沿岸バスによる路線バス

幌延町の公共交通についての現状	問題点・課題（概要）
<p>【上位・関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活、通学等の広域交通を維持・確保するための国等の支援の継続を要望（総合計画） ・沿線自治体との連携による生活交通路線等の維持や車両購入補助等（総合計画） 	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65 歳以上を含め今後とも人口が減少することに伴う利用者数の減少 ・地域間幹線系統である幌延留萌線は、利用者の減少に伴う国・道の補助金の減額と幌延町負担の増加 ・市町村単独補助路線である豊富幌延線は、幌延駅以北において利用者数が減少 <p>【課題（概要）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幌延留萌線は、高校通学、通勤及び通院といった住民の生活動線を確保するために、国・北海道の支援の継続を要望するとともに、沿線自治体との連携による路線の維持が必要 ・豊富幌延線について継続的に利用がない便等については、沿線町と調整により運行支援の必要性についての検討が必要
<p>【地域及び公共交通の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65 歳以上人口を含め、人口減少に伴う公共交通利用者数の減少（人口の推移・推計） ・地域間幹線系統である幌延留萌線利用者の減少に伴う幌延町負担の増加（路線バスの収支等） 	
<p>【公共交通実態調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行に係る経費を税金等から補てんして、現在のサービスを維持するは 7 割弱の方が「理解」（公共交通の維持） ・利用料金の値上げや運行回数の減便は 5 割前後の方が「理解できない」（公共交通の維持） ・町内主要施設の来町時の交通手段で都市間バス・路線バスを選択した方は数パーセント程度（主要施設アンケート調査） ・バス停留所の「幌延駅」と「幌延十字街」の乗降客数が 1 日 10 人以上で、通学目的や通勤目的による天塩高校、天塩町役場及び町内での行き来利用（バス乗降調査） ・豊富幌延線の町外区間は平日が 12 便中 11 便、休日は 8 便中 8 便が 0 人で、町内区間は 0 人から 5 人程度の利用（バス乗降調査） 	

【住民の生活交通対策の充実】 町内公共交通

幌延町の公共交通についての現状	問題点・課題（概要）
<p>【上位・関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性が向上する地域に合った地域交通体系整備の推進（総合計画） ・ニーズに対応した公共交通網の整備（総合戦略） ・容易に外出できる「移動の足」の確保（問寒別地域づくりビジョン） ・住民による地域インフラや生活サービスの運営（問寒別地域づくりビジョン） ・みんなの居場所、地域情報発信の集積基地となる小さな多機能拠点づくり（問寒別地域づくりビジョン） ・地域で暮らし続けられる地域公共交通体系の整備（高齢者保健福祉計画等） 	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口が少なく、かつ高齢化率が高い郊外部に公共交通空白地が広く分布 ・宗谷本線と沿岸バスとの接続が不十分なため、幌延市街地を除く地域において北海道天塩高校への通学動線が確保されていない ・住民が要望する公共交通は、自家用車と公共交通の中間程度のサービス水準を求めているが、スクールバスの一般利用、デマンド車両及び患者輸送車両は、利用が少数、あるいは大きく減少（公共交通ニーズと公共交通運行内容が不一致） ・ハイヤー運転手の9割は50歳台以上であるため、今後、高齢化による運転手不足が懸念 ・ほとんどの年齢階層において「いつも運転が不安」あるいは「冬や長距離運転が不安」⇒自家用車に変わる利用しやすい交通手段がない ・高齢者における運転テクニックへの過信
<p>【地域及び公共交通の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は将来とも幌延市街地と問寒別地区に集中するものの、2拠点間の移動を支えるJR宗谷本線は1日3往復の運行（人口分布、鉄道） ・郊外部においても人口が広く分布しているが、バス路線沿線とJR駅周辺を除き公共交通空白地が広く分布（人口分布、鉄道、路線バス） ・人口が少ない郊外部において高齢化率の増加が見込まれるものの、公共交通空白地が広く分布（高齢化率、鉄道、路線バス） ・若年者は将来的に幌延市街地周辺に分布するため、一般混乗のスクールバスの運行エリアが縮小（若年者比率、スクールバス） ・北海道天塩高等学校の通学動線は、沿岸バス路線沿線以外において確保されていない状況（市町村間移動、鉄道、路線バス） ・高齢化率は増加しているが、依然、乗用車保有率は上昇し、また運転免許自主返納者数が減少（自家用車保有率、運転免許自主返納者） ・店舗や診療所など生活利便施設は幌延市街地と問寒別地区に集積（主な施設） ・ハイヤー運転手の9割は50歳代以上（ハイヤー） ・2022（令和4）年度のハイヤー運賃等助成制度の利用者数は2,400人台（9.2回/人・年）（ハイヤー） ・2020（令和2）年度からデマンド車両が運行（実証運行）しているが、年間200人台の利用（送迎交通） ・患者輸送車両は直近6箇年で利用者数が半減（送迎交通） ・スクールバスへの一般混乗は、年間200人台の利用が、2020（令和2）年度以降は年間数十人程度に減少（送迎交通） ・町内外の公共交通を維持するために2022（令和4）年度で約3,500万円を要している（路線バス及び送迎交通を維持するための費用） 	<p>【課題（概要）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿岸バスとの接続を考慮した宗谷本線を補完する町内公共交通の確保が必要 ・公共交通空白地域の解消と、ハイヤー運賃等助成制度を含めどの地域の方でも利用しやすい一定のサービス水準を有する輸送手段の確保が必要 ・町内公共交通ドライバーのテコ入れが必要（例：学校教育での交通事業者訪問、職業あっせん、2種運転免許取得など） ・高齢者等へのモビリティマネジメントの促進 ・運転ボランティアや運転手としての就業希望者の活用 ・町内公共交通に付加価値を与える新たなサービスの検討
<p>【公共交通実態調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幌延市街地及び問寒別市街地を除く郊外部において、鉄道駅及びバス停にアクセスできない地域への居住がある（交通空白地域） ・現在、将来とも75歳以上の方において自家用車に頼っている方が多い（運転免許、自家用車の保有） ・ほとんどの年齢階層で半数以上の方は「いつも」あるいは「冬や長距離」に運転に不安（運転への不安） ・75歳以上においても「事故を回避する運転テクニック」に自信を持っている方が存在（運転への自信） ・JR、都市間バス及びハイヤーは、2割以上の方が利用しているが、利用頻度のほとんどは「年に数回」（公共交通の利用頻度） ・通勤、通学は週に5日の外出に対し、通院、買い物は週に1、2日の外出（1週間の交通実態：目的別） ・公共交通は全交通手段と2%程度とごく少数（1週間の交通実態：交通手段別） ・公共交通の潜在需要は現公共交通利用の2.7倍（1週間の交通実態：公共交通が便利になったら利用） ・ほとんどの年齢階層で「自家用車と公共交通の中間程度」のサービス水準を求めている（サービス水準） ・各公共交通について半数程度が利用する料金は、400円から600円程度（各サービス水準の料金） ・ハイヤー運賃助成制度は今後増加し、かつチケット配布枚数は不足することが考えられる（ハイヤー運賃助成制度） ・「重たい荷物を車両から自宅まで運搬」、「公共交通パンフレット」、65歳以上の方は「買い物代行サービス」の要望あり（便利なサービス） ・運転手としての参加（65歳未満）はボランティアが17人、就業は33人の方が可能（計50人）（住民自らが支える） ・町内主要施設利用者が要望する町内公共交通は、自家用車と同じぐらいのサービス水準を求めている（主要施設アンケート調査） ・町内主要施設利用者の町内公共交通利用頻度は週に1日以下が全体の9割弱（主要施設アンケート調査） 	



幹線交通	JR 宗谷本線	北海道の骨格となる公共交通ネットワーク
広域交通	沿岸バス路線	留萌・豊富方面を結ぶ広域的な公共交通ネットワーク
生活圏交通	幌延・問寒別連絡バス 問寒別・中川連絡バス	JR 宗谷本線の補完交通
	幌延・問寒別 デマンド交通	最も身近な生活交通動線
	スクールバス・ 一般利用	デマンド交通を補完する交通

幌延町地域公共交通の方向性 (イメージ)