

### 3-3 地域の公共交通の現状

#### (1) 本地域の公共交通

本地域では、鉄道、航空機、都市間バス、路線バスが運行されているほか、礼文島及び利尻島と本土を結ぶフェリーも運航されています。

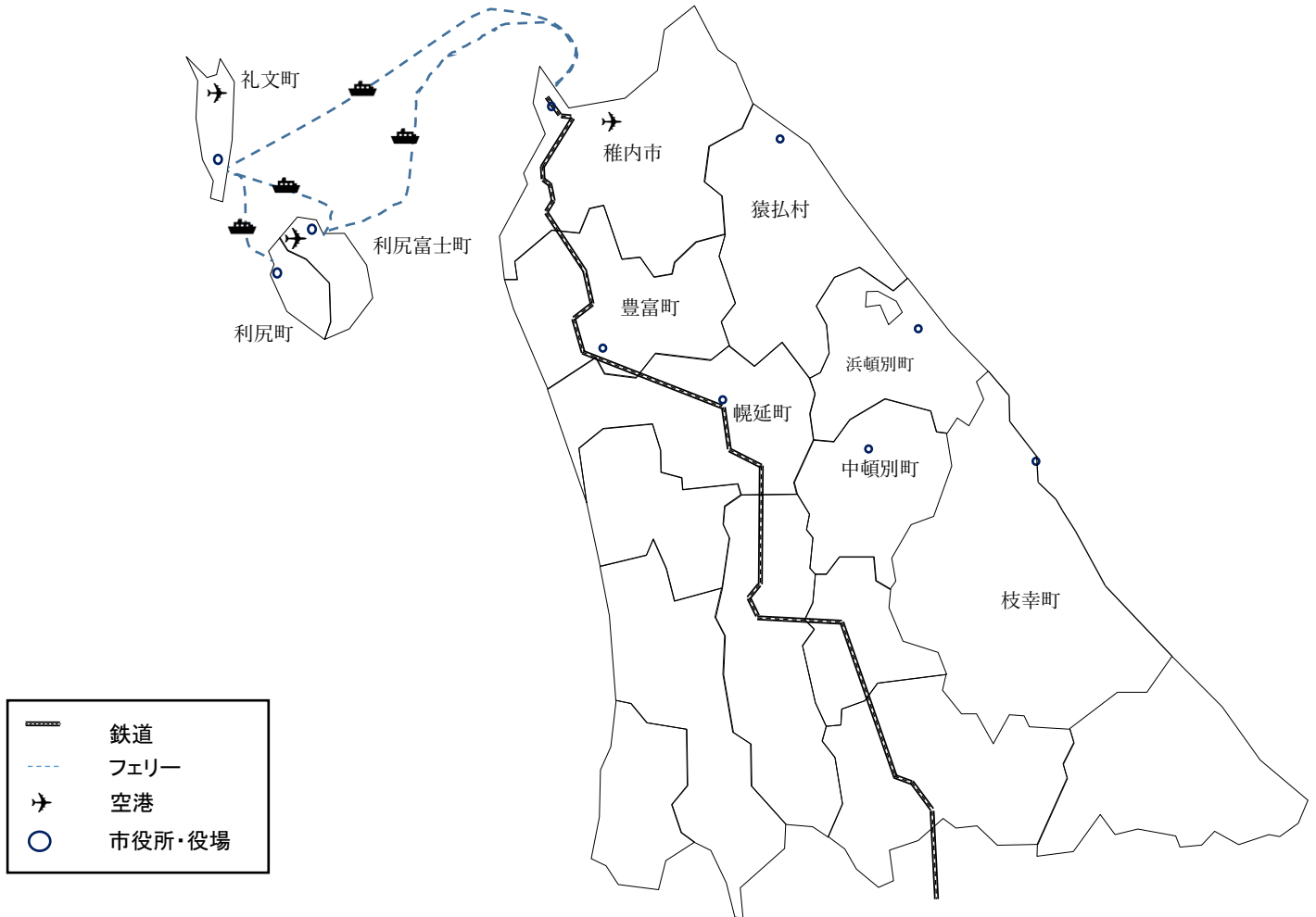


図 3-15 本地域の鉄道、空港及び離島航路の位置

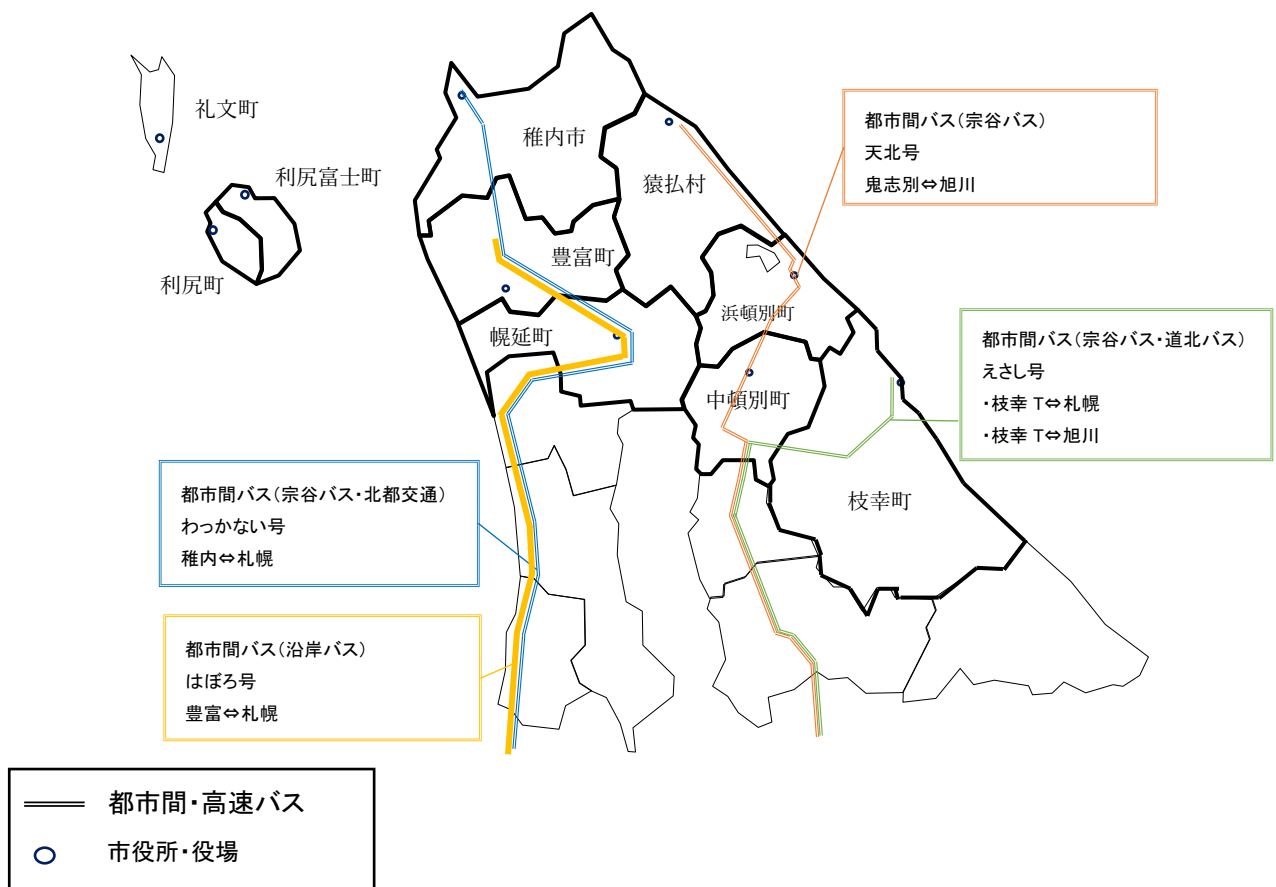


図 3-16 本地域の都市間バス

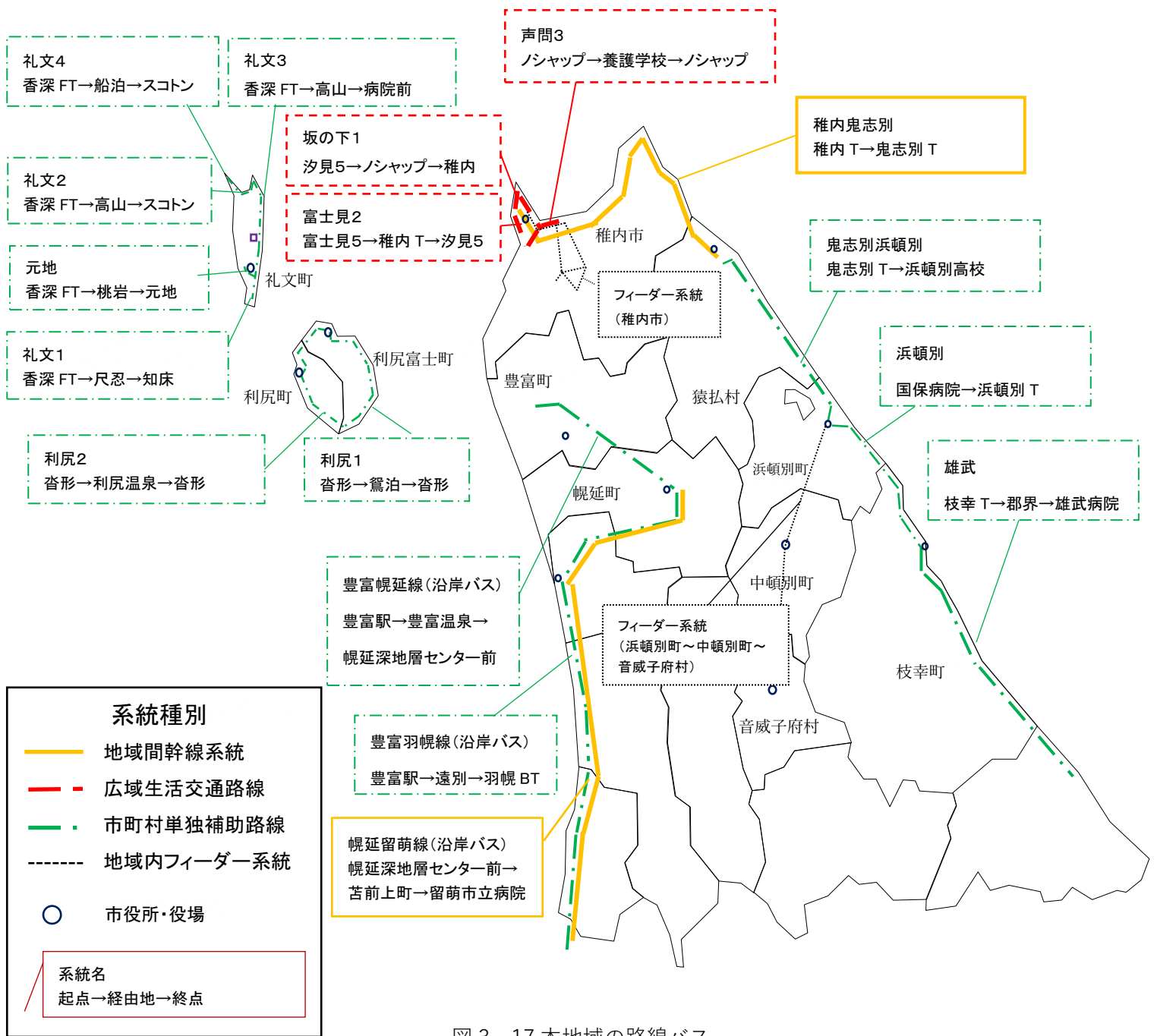


図 3-17 本地域の路線バス

※ 地域間幹線系統とは、中心市町村とその周辺市町村を結ぶ地域間幹線系統確保維持費補助金（国と道による補助）の対象となるバス路線、広域生活路線とは地域間幹線系統としての要件を満たさないが、複数市町村を結ぶバス路線のこと。利用者の様々な移動を支える上で重要な役割を果たしている。

※ 地域内フィーダー系統とは、幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える視線の役割を担うバス・乗合タクシーなどのこと（出典：国土交通省九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」

(<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000272886.pdf>)

## (2) 鉄道の現状

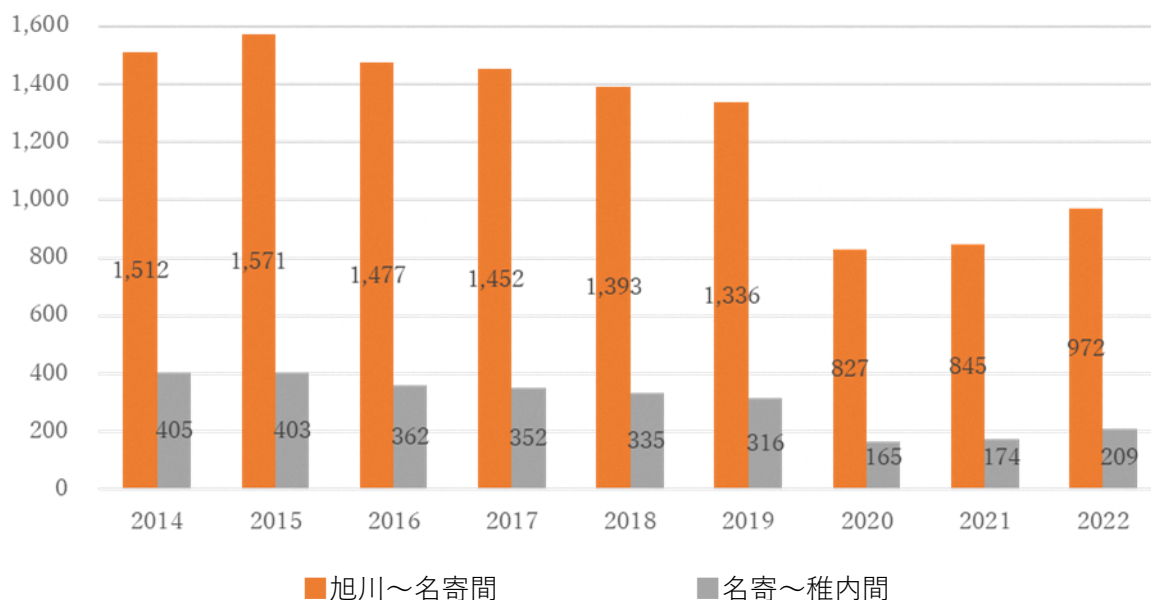
本地域における鉄道は、稚内から旭川まで 259.4 km の区間を宗谷線として運行されており、旭川市や札幌市を結ぶ幹線交通として利用されるとともに、通学・通勤といった生活路線や観光路線として利用されています。

平成 28 年（2016 年）11 月に JR 北海道から示された路線見直しの考え方より、名寄～稚内間は、JR 北海道が単独では維持することが困難な線区（輸送密度が 200 人以上 2,000 人未満）に位置付けられ、現在、JR 北海道と沿線自治体等の地域の関係機関が一体となり利用促進に取り組んでいます。

JR 北海道の「線別収支」によると、宗谷線の輸送密度は平成 27 年度（2015 年度）時点で、旭川一名寄間で 1,571 人、名寄一稚内間は 403 人で逡減し、新型コロナウイルス感染症の拡大による移動制限の影響を大きく受けた令和 2 年度（2020 年度）においては、それぞれ 827 人、165 人と減少しました。「ぐるっと北海道・公共交通利用促進キャンペーン」をはじめ、旅行支援策の実施などにより、輸送人員は回復基調にありますが、令和 4 年度（2022 年度）時点で、それぞれ 972 人、209 人とどまっています。

運行主体	路線名	区間	便数	所要時間
JR 北海道	宗谷線	旭川一稚内	上 3 本（特急 3 本） 下 3 本（特急 3 本）	5 時間 12 分

(単位：人/キロ/日)



(出典：線別収支 (JR 北海道))

(<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/index.html#3>) を加工して作成)

図 3-18 宗谷線 (旭川～稚内間) の輸送密度

### (3) 航空路の現状

本地域の航空路は、全日本空輸株式会社が運行する稚内～羽田線が1日1往復（夏期は1日2往復）、稚内～新千歳間が1日2往復、また、利尻～新千歳線が夏期のみ1日1往復、北海道エアシステム株式会社による利尻～丘珠線が1日1往復運航しています。

空港	路線	航空会社	備考
稚内空港	稚内～新千歳	全日本空輸【ANA】	
	稚内～羽田	全日本空輸【ANA】	6～9月のみ2便、その他1便
利尻空港	利尻～丘珠	北海道エアシステム【HAC】	6～9月のみ、金・土・日のみ2便
	利尻～新千歳	全日本空輸【ANA】	6～9月のみ運航
礼文空港	-	-	休止中

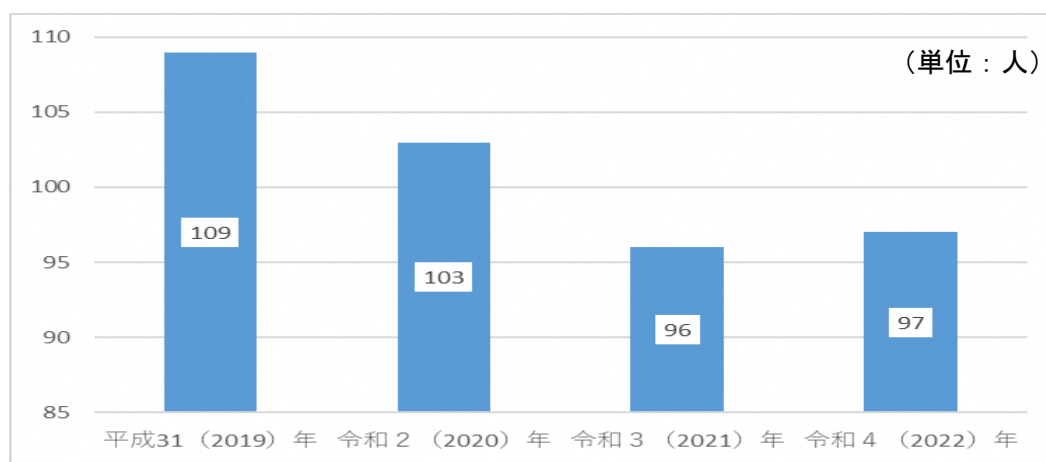
### (4) 都市間バスの現状

本地域の都市間バスは、宗谷バス及び北都交通共同運行の特急わっかない号（稚内～札幌）が1日12本、特急えさし号が枝幸～札幌間が1日2本、枝幸～旭川間が1日4本、特急天北号（猿払～旭川）が1日2本、また、沿岸バスによる特急はぼろ号（豊富～幌延～札幌）については1日8本が運行しています。

区分	事業者名	系統名等	備考
都市間バス	宗谷バス/北都交通共同運行	特急わっかない号 (稚内～札幌)	12本
	宗谷バス/（※旭川便のうち2便は道北バス）	特急えさし号 (枝幸～札幌) (枝幸～旭川)	2本(札幌) 4本(旭川)
	宗谷バス	特急天北号 (猿払～旭川)	2本
	沿岸バス	特急はぼろ号 (豊富～幌延～札幌)	8本

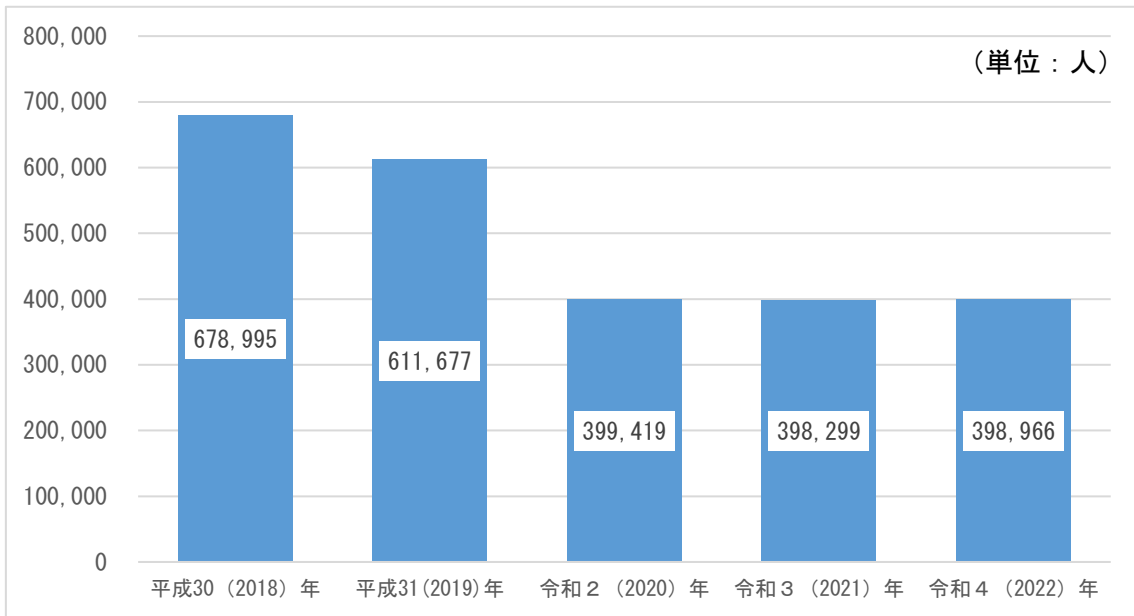
### (5) 路線バスの運転者数の推移及び利用者数等

宗谷管内を運行する宗谷バスの運転者数は減少傾向にあり、平均年齢は令和4年度(2022年)において、50歳10ヶ月となっています。



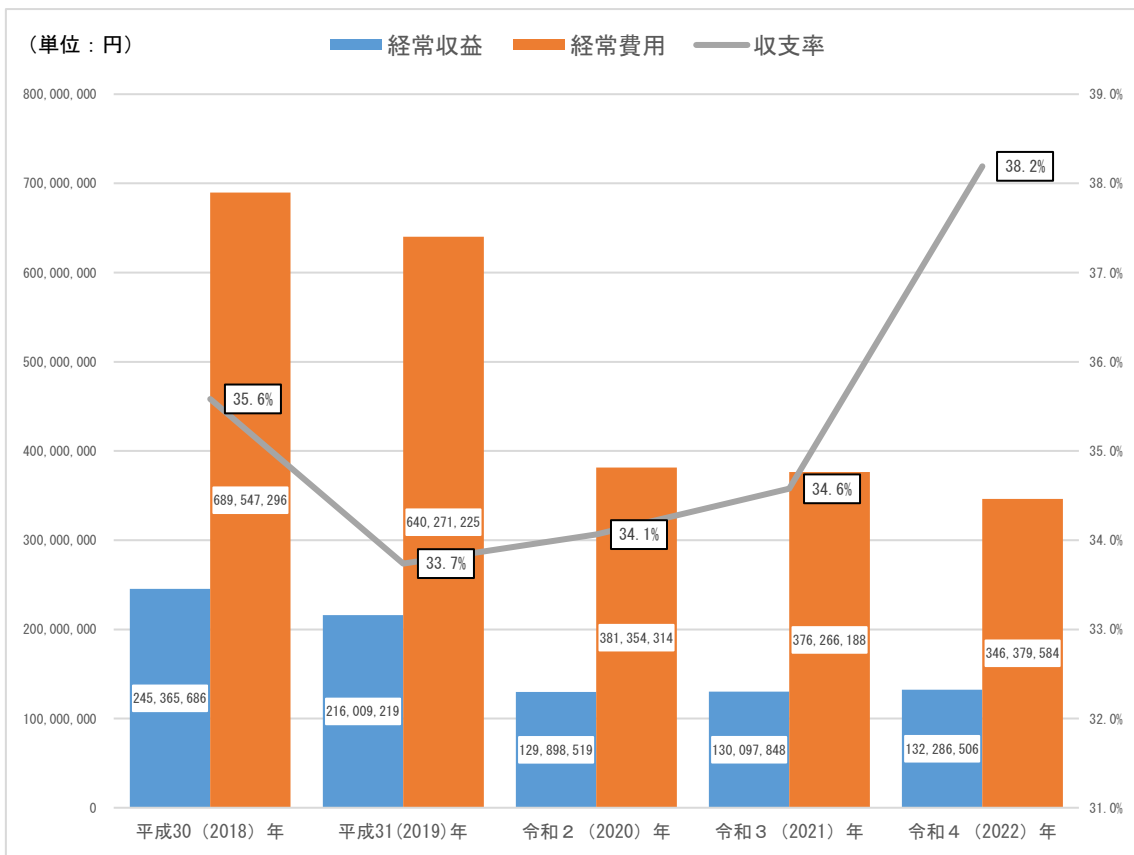
(出典：宗谷バス株式会社提供資料)

図3-19 本地域の路線バスの運転手数



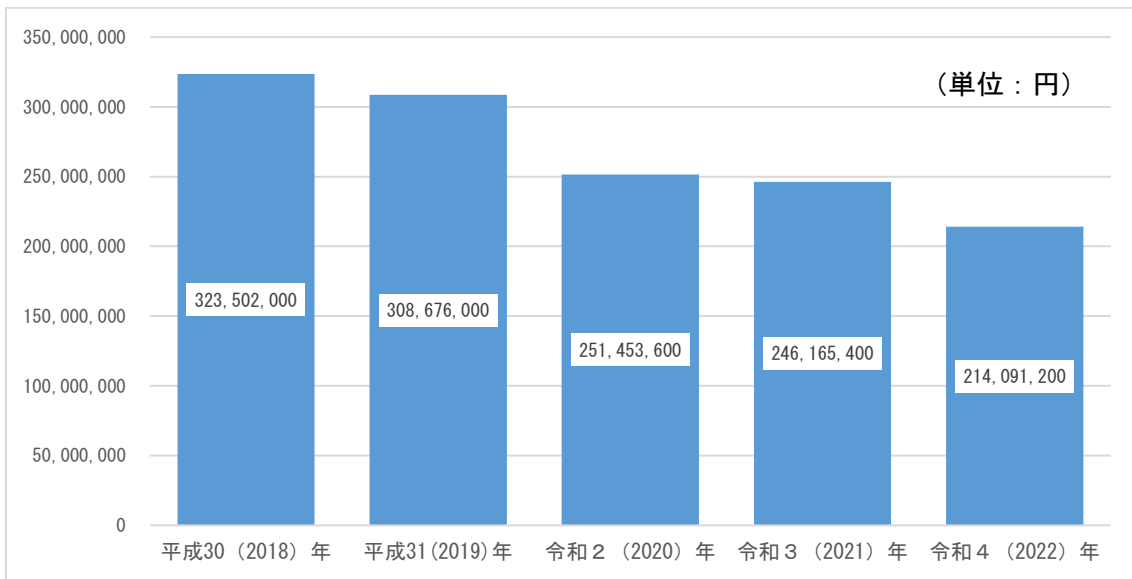
(出典：宗谷バス株式会社・沿岸バス株式会社提供資料)

図 3-20 本地域の路線バス（地域間幹線系統・広域生活交通路線）の利用者数



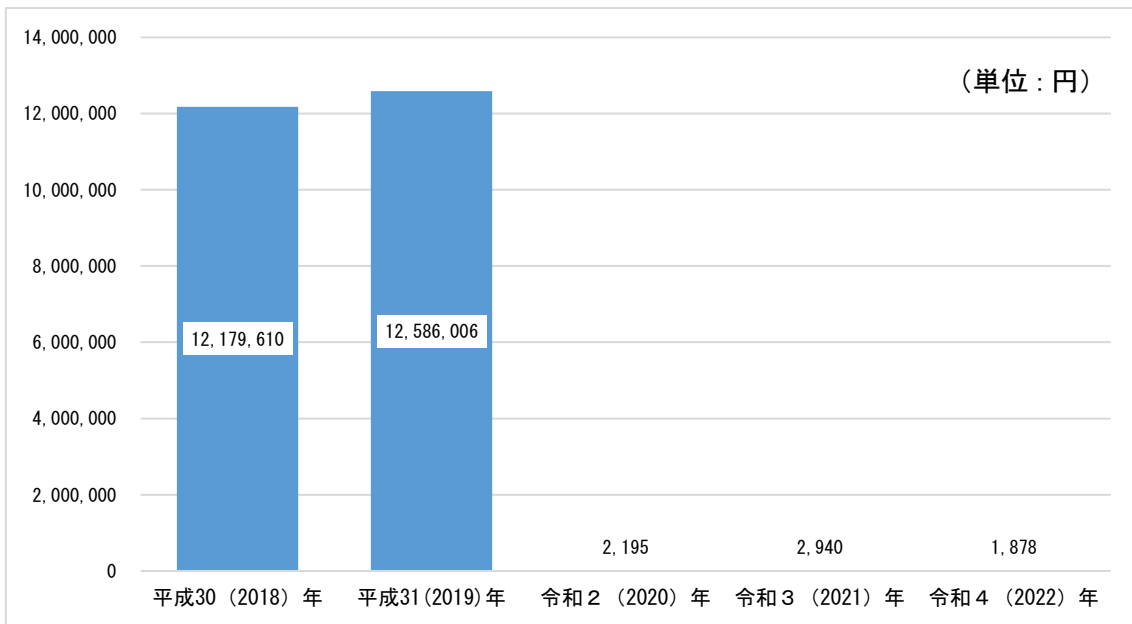
(出典：宗谷バス株式会社・沿岸バス株式会社提供資料)

図 3-21 本地域の路線バス（地域間幹線系統・広域生活交通路線）の経常収益・経常費用・収支率



(出典：宗谷バス株式会社・沿岸バス株式会社提供資料)

図 3-22 本地域の路線バス（地域間幹線系統・広域生活交通路線）の補助金額



(出典：宗谷バス株式会社・沿岸バス株式会社提供資料)

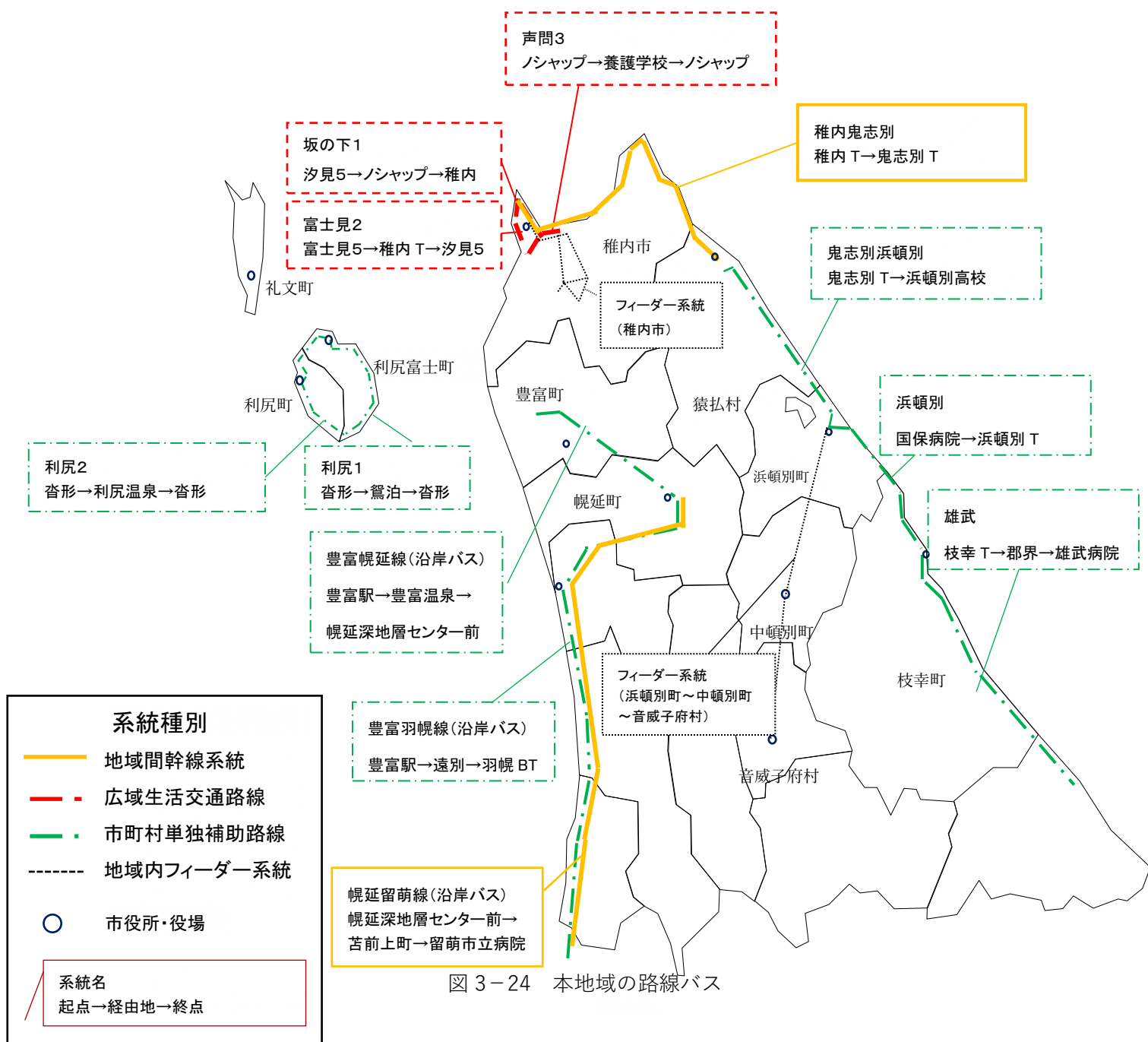
図 3-23 本地域の路線バス（地域間幹線系統・広域生活交通路線）の事業者負担額

※図 3-20 から 3-23 までの数値について

- ・平成 30 (2018) 年は、礼文 2、利尻 1、利尻 2、声間 3、坂の下 1、富士見 2、曲淵 1、浜頓別 2、雄武、新天北 1、新天北 2、新天北 3、豊富留萌線、幌延留萌線の合計
- ・平成 31 (2019) 年は、利尻 1、利尻 2、声間 3、坂の下 1、富士見 2、浜頓別 2、雄武、新天北 1、新天北 2、新天北 3、豊富留萌線、幌延留萌線の合計
- ・令和 2 (2020) 年、令和 3 (2021) 年、令和 4 (2022) 年は、声間 3、坂の下 1、富士見 2、天北宗谷岬 1、幌延留萌線の合計

### (6) 路線バスの現状

本地域の路線バスは、宗谷バス株式会社と沿岸バス株式会社の2社により運行されています。運行地域は、宗谷バスが稚内市及び猿払村、浜頓別町、枝幸町、礼文町、利尻町、利尻富士町並びにオホーツク管内を結ぶ路線を運行し、沿岸バスが豊富町及び幌延町並びに留萌管内を結ぶ路線を運行しており、運行形態としては、地域間幹線系統2系統をはじめ、広域生活交通路線3系統、地域内フィーダー系統2系統、市町村単独補助路線に区分されます。





### (7) 路線バス（広域交通）の現在の取組について

市町村地域公共交通網形成計画、市町村が実施した利用実態調査、市町村地域公共交通活性化協議会における議論や市町村及びバス事業者へのヒアリングを踏まえ、次とおり路線の現状を整理します。

路線名（路線延長）・運行事業者・関係自治体	概要	現在の取組
稚内鬼志別 (65.9km) 宗谷バス株式会社 稚内市、猿払村 <b>【地域間幹線系統】</b> (令和6年度計画輸送量：21.2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・稚内ターミナル～鬼志別ターミナルを運行。宗谷岬などに停車。</li> <li>・稚内市と猿払村を結ぶ系統で、稚内市内の高校への通学が1割、通院が1割のほか、稚内市街～宗谷岬間は観光客による利用が8割となっている。</li> <li>・利用者ニーズや運行効率、自治体の負担額などの視点のもと、令和5年(2023年)10月より路線の再編を実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・稚内市内の一部を除き運行経路が同一な2つの系統(天北宗谷岬線1及び天北宗谷岬線3)を統合したことから、令和5年(2023年)10月から新たに地域間幹線系統として運行を開始。</li> <li>・今後の利用状況等を踏まえ、引き続き、天北地域生活交通確保対策協議会において、持続可能な交通ネットワークの形成や利用促進に向けた協議・検討を続ける。</li> </ul>
声問3 (32.0km) 宗谷バス株式会社 稚内市 <b>【広域生活交通路線】</b> (令和4年度輸送量：53.5)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノシャップ～養護学校～ノシャップを運行。養護学校や声問などに停車。</li> <li>・道立ふれあい公園や駅前再開発により新築された複合施設「キタカラ」を経由する等、きめ細かい運行をしている。</li> <li>・稚内市声問地区と稚内市街を結ぶ系統で、沿線住民の通学、通勤が5割、駅前などへの買い物による利用が4割、ノシャップ岬やふれあい公園などへの観光客の利用が1割となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の交通体系の維持に向け、時刻表の全戸配付や地域懇談会での説明など住民の公共交通利用の意識醸成に向けた取組を行っている。</li> </ul>

路線名（路線延長）・運行事業者・関係自治体	概要	現在の取組
坂の下 1（25.0km） 宗谷バス株式会社 稚内市 <b>【広域生活交通路線】</b> （令和 4 年度輸送量： 40.0）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 汐見 5 丁目～稚内ターミナルを運行。ノシャップ、富士見、坂の下などに停車。</li> <li>・ 沿線住民の減少のため利用者が毎年減少している。</li> <li>・ 稚内市富士見地区、坂の下地区と稚内市街を結ぶ系統で、沿線住民の通学、通勤が 4 割、駅前などへの買い物が 2 割、通院による利用が 2 割、ノシャップ岬への観光客の利用が 1 割、稚内温泉前などへの娯楽での利用が 1 割となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の交通体系の維持に向け、時刻表の全戸配付や地域懇談会での説明など住民の公共交通利用の意識醸成に向けた取組を行っている。</li> </ul>
富士見 2（12.8km） 宗谷バス株式会社 稚内市 <b>【広域生活交通路線】</b> （令和 4 年度輸送量： 13.9）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 富士見 5 丁目～汐見 5 丁目を運行。稚内ターミナルやノシャップなどに停車。</li> <li>・ 沿線住民の減少のため利用者が毎年減少している。</li> <li>・ 稚内市富士見地区と稚内市街を結ぶ系統で、沿線住民の通学、通勤が 4 割、駅前などへの買い物が 2 割、通院による利用が 2 割、ノシャップ岬などへの観光客の利用が 1 割、稚内温泉前などへの娯楽での利用が 1 割となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の交通体系の維持に向け、時刻表の全戸配付や地域懇談会での説明など住民の公共交通利用の意識醸成に向けた取組を行っている。</li> </ul>
浜頓別（33.8km） 宗谷バス株式会社 枝幸町、浜頓別町 <b>【市町村単独補助路線】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 枝幸国保病院～浜頓別ターミナルを運行。斜内などに停車。</li> <li>・ 沿線住民の減少等のため利用者が減少している。</li> <li>・ 枝幸町と浜頓別町を結ぶ系統で、枝幸ターミナル、浜頓別高校での利用が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の交通体系の維持に向け、時刻表の全戸配付や地域懇談会での説明など住民の公共交通利用の意識醸成に向けた取組を行っている。</li> <li>・ 枝幸町では、路線バスの利用促進を図るため、定期路線バス無料乗車助成事業の取組を行っている。</li> </ul>

路線名（路線延長）・運行事業者・関係自治体	概要	現在の取組
雄武（55.2km） 宗谷バス株式会社 枝幸町、雄武町 <b>【市町村単独補助路線】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 枝幸ターミナル～雄武病院を運行。郡界などに停車。</li> <li>・ 沿線住民の減少等のため利用者が減少している。</li> <li>・ 枝幸町と雄武町を結ぶ系統で、枝幸高校などへの通学に利用されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の交通体系の維持に向け、時刻表の全戸配付や地域懇談会での説明など住民の公共交通利用の意識醸成に向けた取組を行っている。</li> <li>・ 枝幸町では路線バスの利用促進を図るため、定期路線バス無料乗車助成事業の取組を行っている。</li> </ul>
鬼志別浜頓別（45.0km） 宗谷バス株式会社 猿払村、浜頓別町 <b>【市町村単独補助路線】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鬼志別ターミナル～浜頓別高校を運行。猿払などに停車。</li> <li>・ 沿線住民の減少のため利用者が毎年減少している。</li> <li>・ 猿払村と浜頓別町を結ぶ系統で、浜頓別高校への通学などに利用されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の交通体系の維持に向け、時刻表の全戸配付や地域懇談会での説明など住民の公共交通利用の意識醸成に向けた取組を行っている。</li> </ul>
利尻1（54.8km） 宗谷バス株式会社 利尻町、利尻富士町 <b>【市町村単独補助路線】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沓形～沓形を運行。鴛泊などに停車。</li> <li>・ 沿線住民の減少のため利用者が毎年減少している。</li> <li>・ 利尻町と利尻富士町を結ぶ島内を一周する系統で、沿線住民の通院、買い物等に利用されているほか、観光客の利用もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の交通体系の維持に向け、時刻表の全戸配付や地域懇談会での説明など住民の公共交通利用の意識醸成に向けた取組を行っている。</li> <li>・ 大人1日2,000円で島内のバスが乗り放題になる「利尻島内路線バス1DAY乗車券」の販売や、自転車を折りたたまずに車内に積み込めるサイクルバスなど利用促進の取組を行っている。</li> </ul>

路線名（路線延長）・運 行事業者・関係自治体	概要	現在の取組
利尻2（56.4km） 宗谷バス株式会社 利尻町、利尻富士町 <b>【市町村単独補助路線】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沓形～沓形を運行。利尻温泉などに停車。</li> <li>・沿線住民の減少のため利用者が毎年減少している。</li> <li>・利尻町と利尻富士町を結ぶ島内を一周する系統で、沿線住民の通院、買い物等に利用されているほか、観光客の利用もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の交通体系の維持に向け、時刻表の全戸配付や地域懇談会での説明など住民の公共交通利用の意識醸成に向けた取組を行っている。</li> <li>・「利尻島内路線バス1 DAY乗車券」の販売や、自転車を折りたたまずに車内に積み込めるサイクルバスなど利用促進の取組を行っている。</li> </ul>
幌延留萌線 沿岸バス株式会社 <b>【地域間幹線系統】</b> （令和4年度輸送量：20.7）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・留萌市中心部と幌延町を発着地として、増毛町を除く留萌管内各市町村を連絡する、留萌市と幌延町を結ぶ唯一の交通路線であり、通学や通勤など地域住民の生活に欠かせない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各市町村で、公共交通の乗り方教室や職場訪問など、公共交通を身近に感じてもらうための取組を行っている。</li> </ul>
豊富羽幌線 沿岸バス株式会社 <b>【市町村単独補助路線】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽幌ターミナルと豊富町中心部を発着地として、羽幌町内、初山別村内、遠別町内、天塩町内、幌延町内及び豊富町内を連絡する系統で、通学や通勤など地域住民の生活に欠かせない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各市町村で、公共交通の乗り方教室や職場訪問など、公共交通を身近に感じてもらうための取組を行っている。</li> </ul>
豊富幌延線 沿岸バス株式会社 <b>【市町村単独補助路線】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊富駅と幌延町中心部を連絡する系統で、通学や通勤など地域住民の生活に欠かせない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各市町村で、公共交通の乗り方教室や職場訪問など、公共交通を身近に感じてもらうための取組を行っている。</li> </ul>

(8) 離島航路の現状

本地域では、礼文町や利尻町、利尻富士町と稚内市間及び礼文島・利尻島間を結ぶ航路がハートランドフェリー株式会社により運航されており、通院や買い物など島民の生活利用のほか、物資輸送や観光目的で利用されています。

運航本数は、いわゆる観光シーズンとそれ以外の時期で2～6本と異なります。

事業者名	航路	1日の運航本数(上下計)
ハートランドフェリー株式会社	稚内～利尻島	6本(4月末～10月) 4本(11月～4月末)
	稚内～礼文島	6本(4月末～10月) 4本(11月～4月末)
	利尻島～礼文島	6本(6月～9月) 2本(10月～5月)

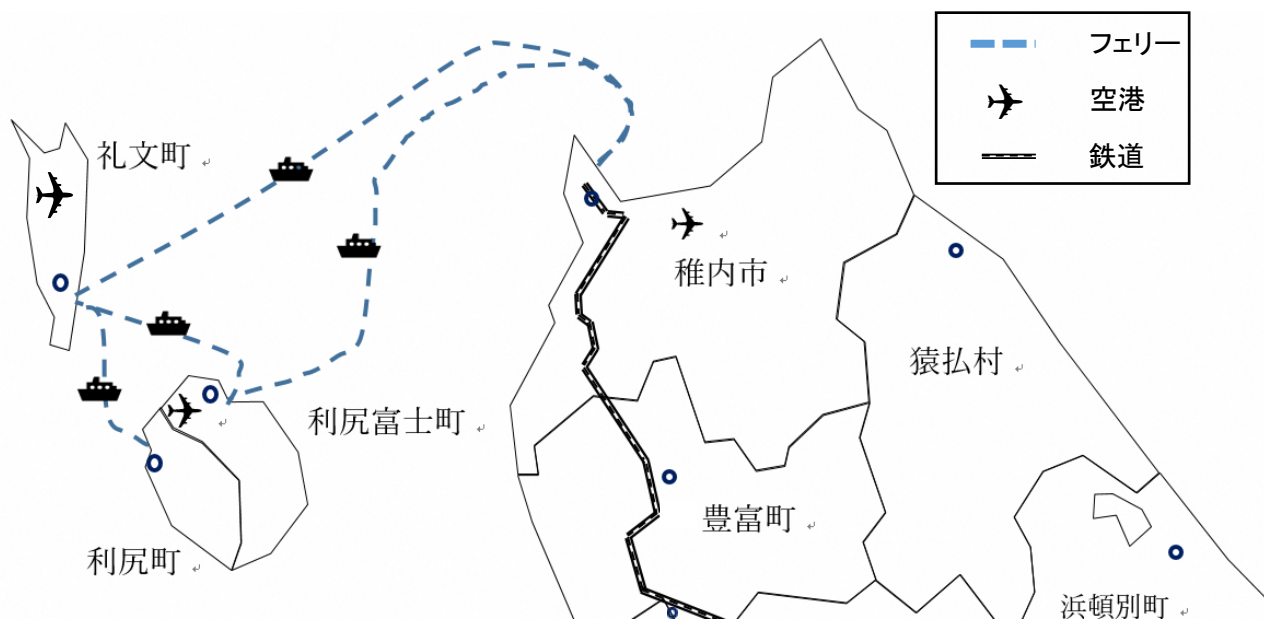
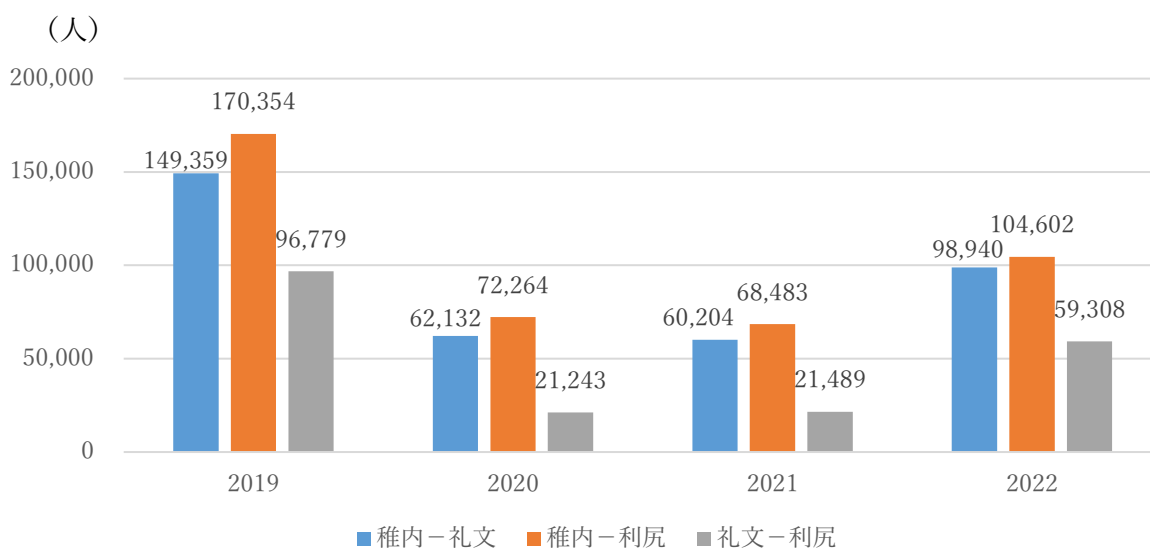


図3-25 本地域の航路

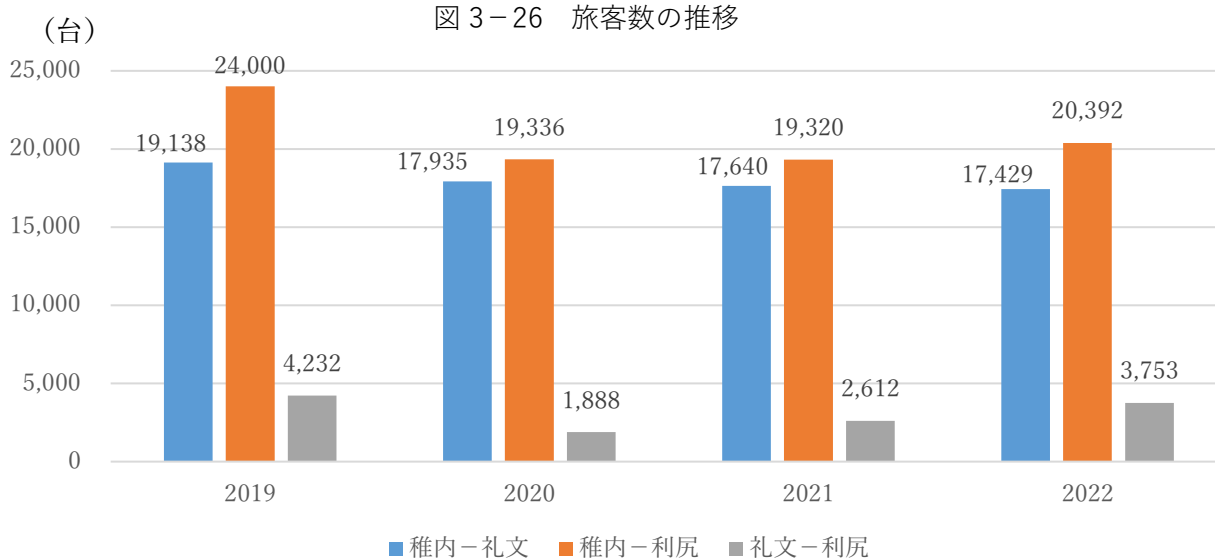
旅客数は、新型コロナウイルス感染症の拡大前の令和元年度（2019年度）において、稚内－礼文間が約15万人、稚内－利尻間が約17万人、礼文－利尻間が約9万7千人であったものが、コロナ禍で大きく減少しましたが、移動制限の緩和などにより、令和4年度（2022年度）はそれぞれ約9万9千人、約10万5千人、約5万9千人とコロナ前の約6割まで回復しています。

なお、離島と本土との物流の目安となる車両数については、コロナ禍の影響が若干あるものの、3区間それぞれ、概ね3千台～2万台前後で推移しています。



(出典：ハートランドフェリー株式会社提供の資料をもとに作成)

図 3-26 旅客数の推移



(出典：ハートランドフェリー株式会社提供の資料をもとに作成)

図 3-27 車両数の推移

### (9) 市町村が運行するバスの現状

各市町村において、住民の日常生活に必要な移動手段の確保や交通空白地域の解消のため、デマンドバスの運行やスクールバスの一般混乗を行っています。

市町村名	路線・系統名	運行事業者	運行状況	利用対象
稚内市	スクールバス住民混乗（更喜苫内地区）	稚内市	定時定路線	児童生徒・住民
	スクールバス住民混乗（抜海・クトネベツ）	宗谷バス（株）※	定時定路線	児童生徒・住民
	天北地区、恵北・増幌地区乗合タクシー	宗谷バス（株）※	定時定路線	制限なし
猿払村	小石線、知来別線	(株)テイシン※	定時定路線	制限なし
中頓別町	浜頓別高校スクールバス	細谷建設（株）※	町が設定した時刻表に基づいて運行 ※生徒以外は前日までに要予約	制限なし
浜頓別町・中頓別町	デマンドバス（浜頓別町－中頓別町－音威子府村）	細谷建設（株）※	予約運行 定時定路線	制限なし
枝幸町	コミュニティバス （歌登線、枝幸市街循環線、音標線）	枝幸町	定時定路線	制限なし
豊富町	乗合交通（豊富市街地～稚内内地区）	サロベツ交通（株）※	予約運行 定時定路線	制限なし
	スクールバス	沿岸バス（株）※	定時定路線 ※生徒以外は2日前までに要予約	児童生徒・住民
幌延町	患者輸送車両（問寒別・幌延間、幌延・下沼方面）	(有)問寒別軽送※	都度	患者
	スクールバス	(有)問寒別軽装 天塩ハイヤー（株）※	定時定路線	制限なし

※自治体より運行業務を受託

### (10) ハイヤー・タクシーの現状

本地域においては、運転手が1～2人しかいないハイヤー・タクシー事業者もあり、また、運転手の平均年齢が60代以上の事業者も多くなっています。

市町村名	事業者数	運転手数	平均年齢
稚内市	2社	87人	60代
猿払村	0社	—	—
浜頓別町	1社	2人	50代
中頓別町	1社	1人	70代
枝幸町	2社	10人	50代
豊富町	1社	3人	60代
礼文町	2社	6人	不明
利尻町	1社	4人	60代
利尻富士町	1社	6人	60代
幌延町	1社	8人	50代

(出典：各事業者への聞き取り)

【参 考】宗谷地域で運行している公共交通とりまとめ

鉄道	事業者名	路線名	1日あたりの運行本数	備考
	J R北海道	宗谷線	上7本(特急3本) 下6本(特急3本)	稚内駅発着本数

航空	空港	路線	航空会社	備考
	稚内空港	稚内～新千歳	全日本空輸【ANA】	
		稚内～羽田	全日本空輸【ANA】	6～9月のみ2便、その他1便
	利尻空港	利尻～丘珠	北海道エアシステム【HAC】	6～9月のみ、金・土・日のみ2便
		利尻～新千歳	全日本空輸【ANA】	6～9月のみ運航
	礼文空港	-	-	休止中

港湾	事業者名	航路	1日あたりの運航本数(上下計)	備考
	ハートランドフェリー	稚内～利尻島	6本(4月末～10月) 4本(11月～4月末)	
		稚内～礼文島	6本(4月末～10月) 4本(11月～4月末)	
		利尻島～礼文島	6本(6月～9月) 2本(10月～5月)	

バス等	区分	事業者名	系統名等	備考	
	地域間幹線	宗谷バス	稚内鬼志別線(稚内T～鬼志別T)		
		沿岸バス	幌延留萌線(幌延町～留萌市)		
	広域生活路線(道補助)	宗谷バス	声間3(稚内市内)		
			坂の下1(稚内市内)		
			富士見2(稚内市内)		
	市町村単独補助路線	宗谷バス	浜頓別(国保病院～浜頓別T)		
			鬼志別浜頓別線(鬼志別T～浜頓別高校)		
			雄武(枝幸T～雄武病院)		
			元地(香深FT～元地)		
			礼文1(香深FT～知床)		
			礼文2(香深FT～スコトン)		
			礼文3(香深FT～病院前)		
			礼文4(香深FT～スコトン)		
			利尻1(沓形～沓形)		
			利尻2(沓形～沓形)		
	デマンド交通		(稚内市)	天北地区、恵北・増幌地区	フィーダー系統
			(猿払村)	小石・知来別地区	
			(中頓別町・浜頓別町)	浜頓別～中頓別～音威子府	R5年(2023年)10月から運行 フィーダー系統
			(枝幸町)	歌登志美宇丹・本幌別地区、枝幸南部地区	
	都市間バス		(豊富町)	稚咲内地区	
宗谷バス/北都交通共同運行			特急わっかない号(稚内～札幌)	12本	
宗谷バス/(※旭川便のうち2便は道北バス)			特急えさし号(枝幸～札幌)(枝幸～旭川)	2本(札幌) 4本(旭川)	
宗谷バス			特急天北号(猿払～旭川)	2本	
	沿岸バス	特急はぼろ号(豊富～幌延～札幌)	8本		



#### (11) 補助制度を活用したバス路線の維持・確保

バス路線の維持・確保にあたっては、国、道、市町村、バス事業者がそれぞれ役割分担・協調しながら必要な方策を講じてきたところです。

特に天北宗谷岬線については、関係者やバス事業者で構成される天北地域生活交通確保対策協議会において路線の再編に向けた協議を重ねており、生活圏交通を担うバス路線等については、市町村で策定する地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）に生活交通路線として位置付け、国庫補助や北海道単独補助、市町村単独補助を活用しながら、路線の維持確保に取り組んでいます。

##### 【活用可能な補助の種類】

###### ・地域間幹線系統確保維持費補助金…

国による国庫補助に対する道の協調的補助制度。複数の市町村を結ぶ広域的・幹線的路線のうち、1日あたりの計画運行回数が3回以上、輸送量が15～150人/日などの一定の条件を満たすものが対象。

###### ・広域生活交道路線維持費補助金…

道と市町村による協調的補助制度。地域間幹線系統の要件を満たしていないが、生活交道路線として必要なバス路線のうち、1日あたりの計画運行回数が2回以上、輸送量が10から150人/日などの一定の条件を満たすものが対象。

###### ・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金…

国とによる補助制度。広域的・幹線的路線等と密接な地域内フィーダー系統のうち、過疎地域等の移動の確保に資する一定の要件を満たす路線が対象。

###### ・市町村単独補助…

地域間幹線系統及び広域生活交道路線に該当しない複数の市町村を跨ぐバス路線及び単独の市町村内を運行するバス路線で、沿線市町村が補助をすることにより運行しているもの。

## (12) 地域における主な利用促進の取組

鉄道や路線バスの利用者が逡減するなか、管内市町村や交通事業者をはじめ、関係機関が連携を図りながら、地域公共交通の維持・確保に向けた取組を展開しています。

### 【鉄 道】

#### 「観光列車の運行」

「ラベンダー」編成及び「花たびそうや」号のPR（宗谷線乗っとくキャンペーン）を実施（北海道鉄道活性化協議会）



#### 「マイレール意識の醸成」

子ども鉄道乗車体験の実施（振興局）



#### 駅舎内に観光案内所や移住促進コーナーを設置

移住促進の相談コーナーを駅に設置、観光案内所、レンタサイクル、コーヒー等の提供、特産品・町民乗車票の販売を実施（幌延町）



#### 「宗谷ステーションカードの配布」

宗谷本線活性化推進協議会（事務局：名寄市）において宗谷本線の利用促進と沿線地域の魅力発信を目的として、「宗谷線ステーションカード」を配布



- その他の取組（これまでの取組も含めて）
  - ・ 往路に鉄道を利用した日帰りの観光ツアー（ちょい旅ウォーキング）を実施（稚内市）
  - ・ 園児列車乗車体験を実施（幌延町）
  - ・ 駅と隣接する観光情報センターの設置及び町民乗車票の販売を実施（豊富町）
  - ・ 幌延町内無人駅の修繕等を実施（幌延町）
  - ・ 駅舎前に花壇を設置（幌延町）
  - ・ 冬季における駅前の装飾を実施（稚内市）
  - ・ 高齢者へのJR回数券の交付（稚内市、豊富町）
  - ・ 高校通学生への通学補助の実施（豊富町）
  - ・ 市民限定ツアーの実施（稚内市）
  - ・ 友好都市との各種イベントでのPR（稚内市）
  - ・ 糠南駅クリスマスパーティーの実施（幌延町）
  - ・ イベント時のJR利用者に対する特産品のプレゼントを実施（稚内市）
  - ・ 駅舎や車両を題材にした絵画コンクールを実施（稚内市）


- ・秘境駅保存のための「ふるさと納税」創設、保全イベントの実施（幌延町）
- ・秘境駅キャラクターの利活用を実施（幌延町）
- ・観光パンフレットで町内各駅の紹介を実施（幌延町）
- ・秘境駅 PR グッズの販売やふるさと納税返礼品化を実施（幌延町）
- ・鉄道利用促進記念証等の制作販売を実施（幌延町）

## 【バ ス】

「企画乗車券の発売」

- ・ 1 DAY フリー乗車券  
(宗谷バス株式会社)

※稚内市、礼文島内、利尻島内において実施




「HP や SNS による情報発信」

- ・ 運行情報
- ・ バスの乗り方




「サイクルバスの運行」

- ・ 自転車をバスに積載して宗谷岬からサイクリング



「都市間バス予約システム」

- ・ インターネットでの予約・購入



## ○ その他の取組

- ・ 地元の高校に通学する生徒に対し定期バス運賃を補助（猿払村、浜頓別町、枝幸町、利尻町、利尻富士町）
- ・ 日常の交通手段として定期路線バス（浜頓別線、音標・雄武線）を利用する町民の運賃を無料化（枝幸町）
- ・ 高齢者バスを発行（稚内市、猿払村、浜頓別町、中頓別町、利尻町、利尻富士町）
- ・ 市街地部分を除き、フリー乗降を実施（管内市町村・宗谷バス）
- ・ 毎年時刻表を全戸配布し、バスダイヤを住民に PR するとともに、地域懇談会でも PR を実施（管内市町村・宗谷バス）
- ・ 公共交通路線検索サービスによる運行情報の提供を実施（管内市町村・宗谷バス）

### 3-4 地域の移動特性・ニーズ

#### (1) 住民アンケート調査

##### 1) 調査の目的

各町各地区で異なる住民の生活実態（生活圏）や公共交通に対するニーズを把握するために、本地域の住民を対象としたアンケート調査を実施しました。

##### 2) 調査期間

令和5年（2023年）5月26日（金）～7月30日（金）

##### 3) 調査対象

10市町村の15歳以上（高校生以上）の方

##### 4) 調査方法

広報誌掲載、市町村役場でのアンケートの設置・回収、FAX・WEB回答による回収

##### 5) アンケート調査の回収状況

回答数：955票

##### 6) 調査項目

- ・個人属性（性別、年齢、職業、住所及び免許の保有状況など）
- ・交通行動（通勤・通学、買い物、通院の頻度、時間帯、目的地、交通手段など）
- ・管内の公共交通に関する考え方 等

##### 7) 調査結果の概要について（全体版は巻末の添付資料を参照）

- ① 日常的に自動車を運転すると答えた人が9割以上を占めており、本地域では自動車が主な移動手段となっています。

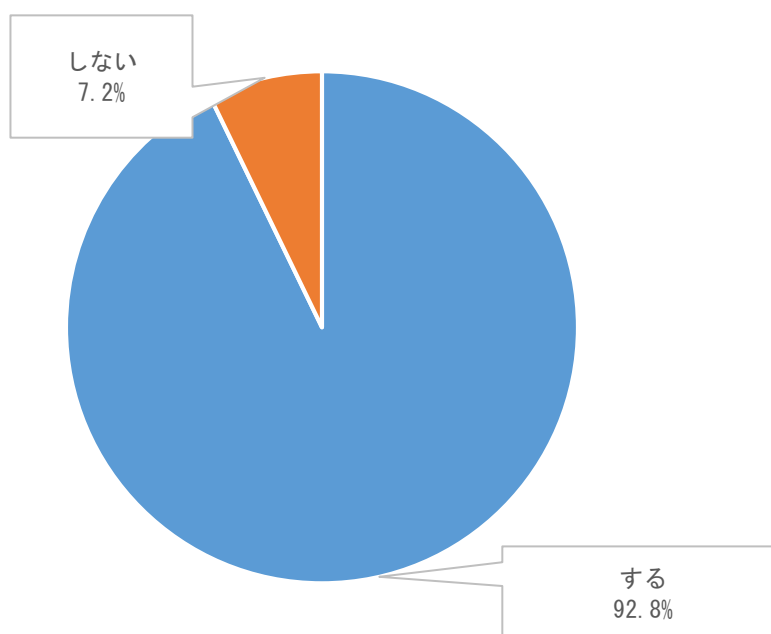


図3-28 日常的な自動車運転の有無

② 将来、自動車の運転免許を返納する予定はないと答えた人が9割以上を占めており、多くの人が自動車を移動手段として選んでいます。

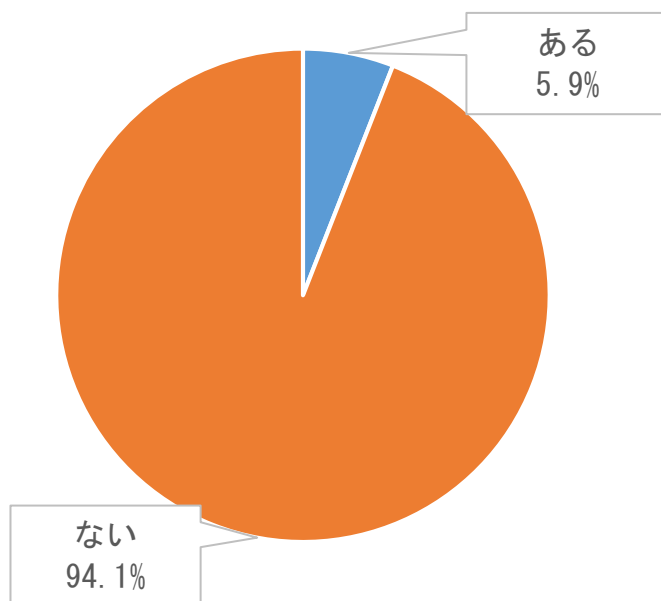


図3-29 自動車運転免許を返納する予定の有無

③ 自動車免許を返納することにより、買い物に行けないと回答した人が約3割、通院できない及び自分の趣味が制限されるが約2割、常生活での移動手段に困るが約1割強、銀行や郵便局、役所などに行けないが約1割弱などとなっています。

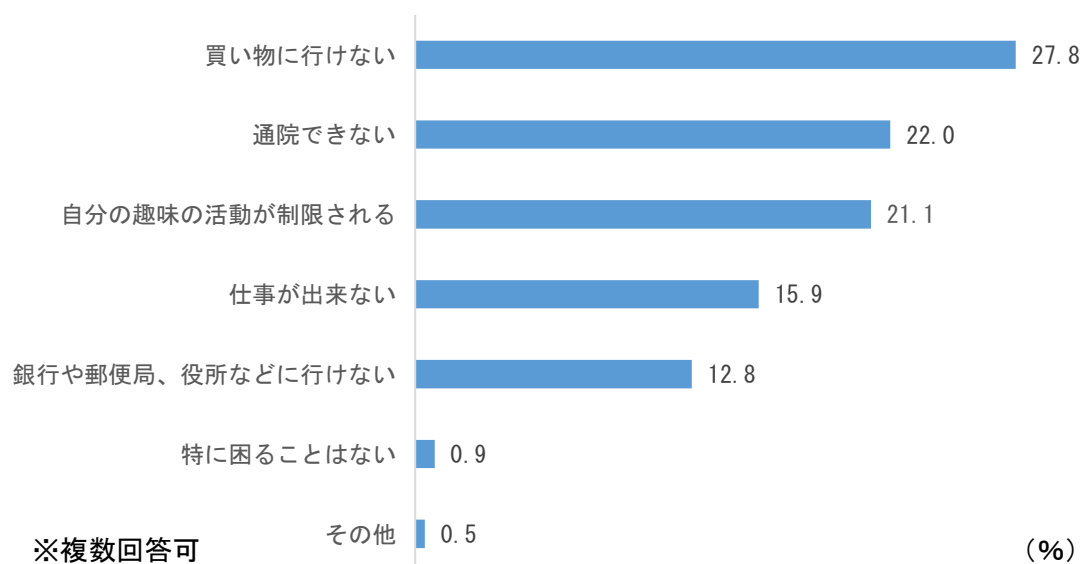


図3-30 自動車運転免許返納により困ること

④ 一方で、将来、運転が困難になった場合の主な交通手段として、徒歩、自転車と答えた人が約3割、バスと答えた人が2割、タクシーが1割強、JR1割弱などとなっています。

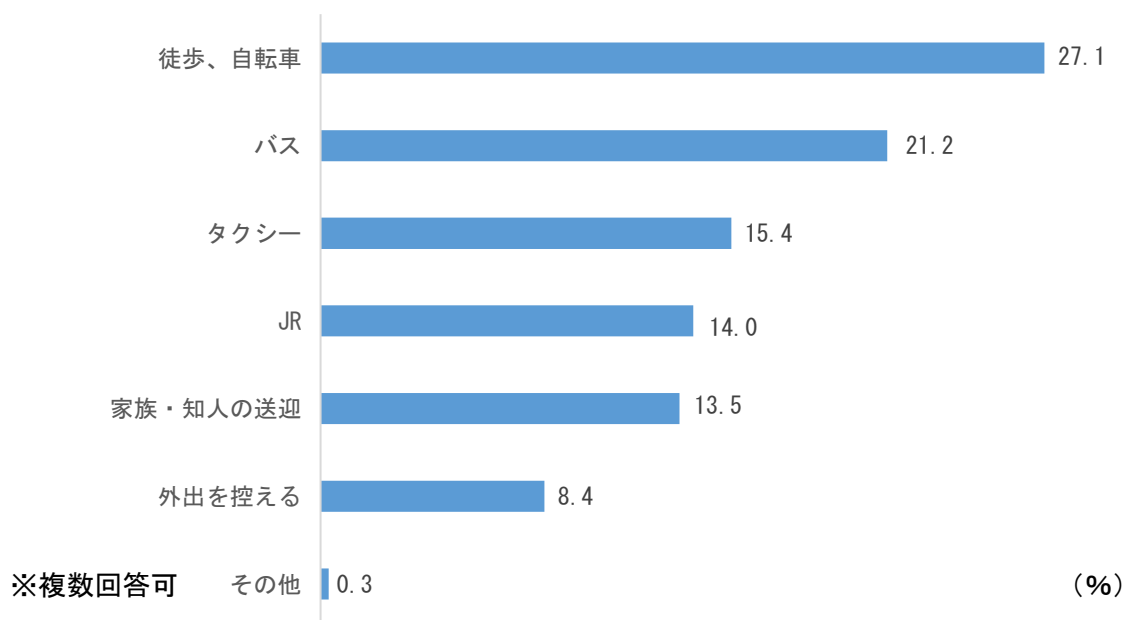


図3-31 運転が困難になった場合の移動手段

⑤ 夏期の主な通学・通勤手段として、自動車（自分の運転）と答えた人は約5割となっており、徒歩・自転車・自動車（家族等の運転）と回答した人を合わせると、8割以上を占めている一方、公共交通機関（スクールバス・路線バス・JR・タクシー・高速バス・フェリー）を利用していると答えた人は1割強となっています。

(交通手段)

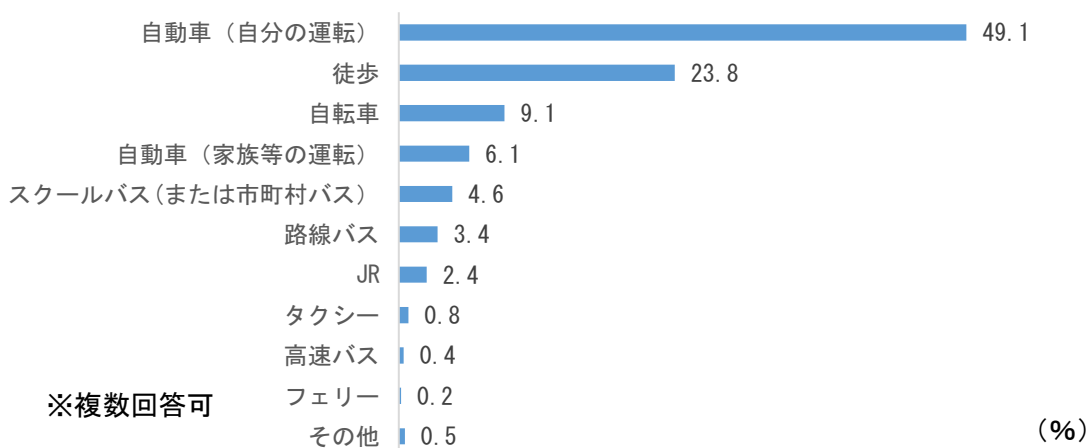


図3-32 夏期の主な通学・通勤手段

- ⑥ 冬期の主な通学・通勤手段について、自動車（自分の運転）と答えた人は約5割となっており、徒歩・自転車・自動車（家族等の運転）と回答した人を合わせると、8割以上を占めている一方、公共交通機関（スクールバス・路線バス・JR・タクシー・高速バス・フェリー）を利用していると答えた人は1割強となっています。

(交通手段)

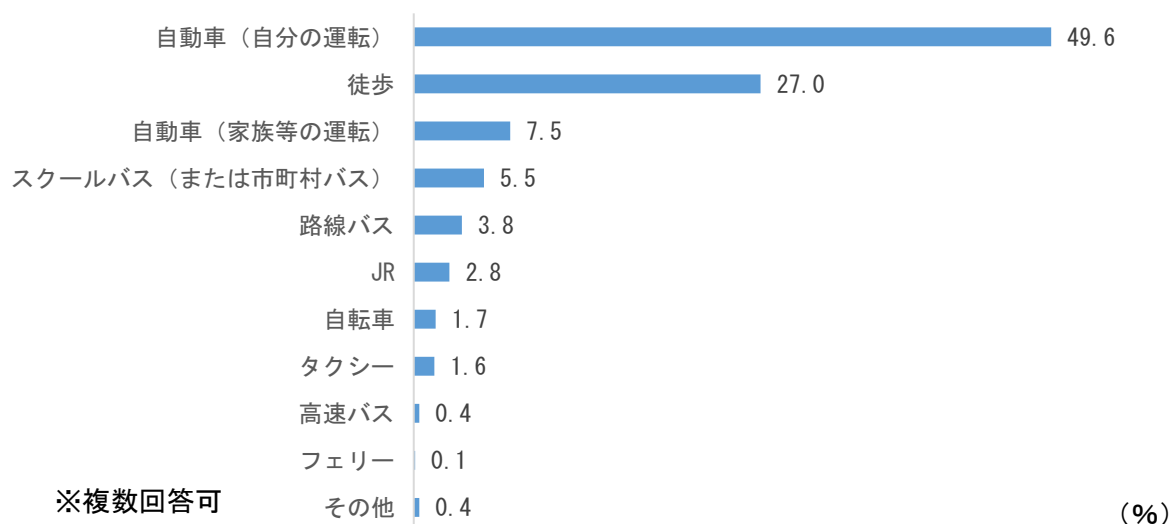


図3-33 冬期の主な通学・通勤手段

- ⑦ 買い物の交通手段について自動車（自分の運転）が一番多く、約7割を占めており、自動車が主な移動手段となっています。

(交通手段)

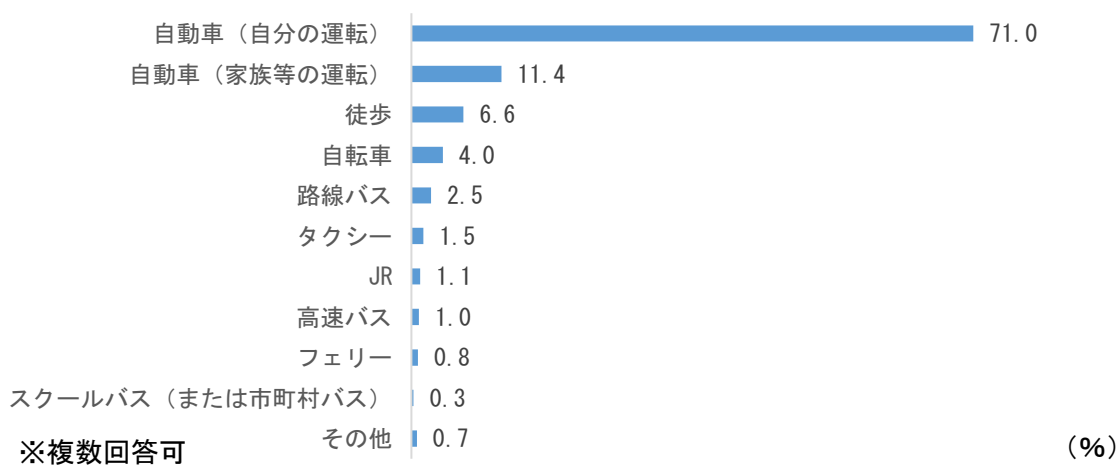


図3-34 買い物の交通手段

⑧ 通学・通勤、買い物、通院に公共交通機関を利用していると答えた人に公共交通機関に満足しているかについて訊ねたところ、「とても満足している」・「やや満足している」と答えた人が約3割、「あまり満足していない」・「全く満足していない」と答えた人は約4割を占めています。

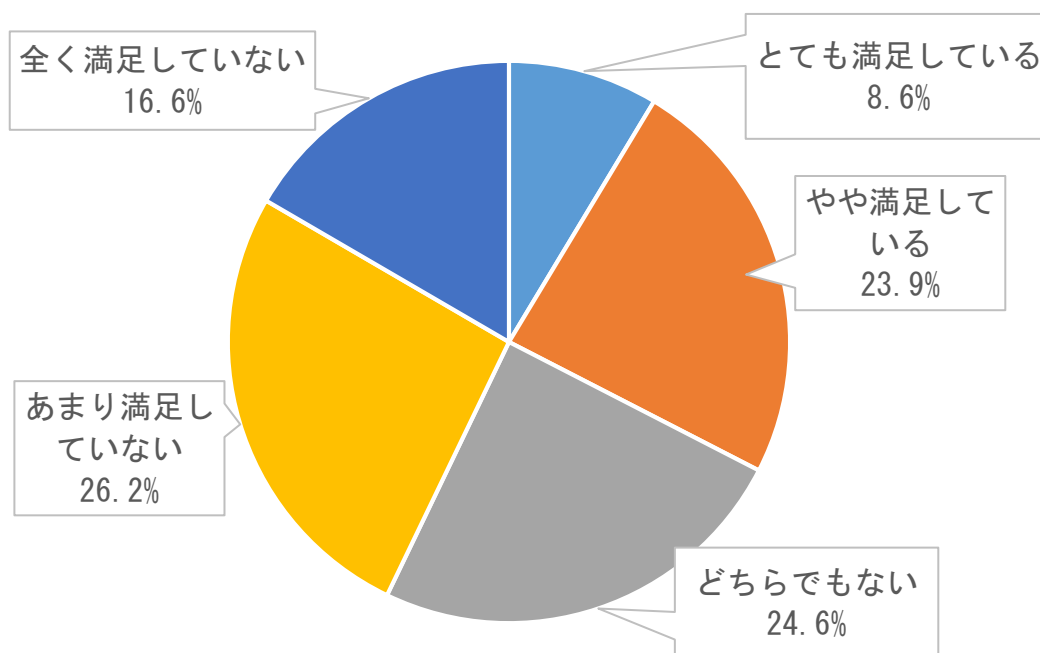


図3-35 公共交通機関に対する満足度

⑨ 公共交通機関の満足度について、「どちらでもない」・「あまり満足していない」・「全く満足していない」を選択した理由は、便数が少ないが約3割、利用したい時間帯に運行していないが約2割、運賃が高いが約1割、他の公共交通機関との接続がうまくいっていないが約1割を占めています。

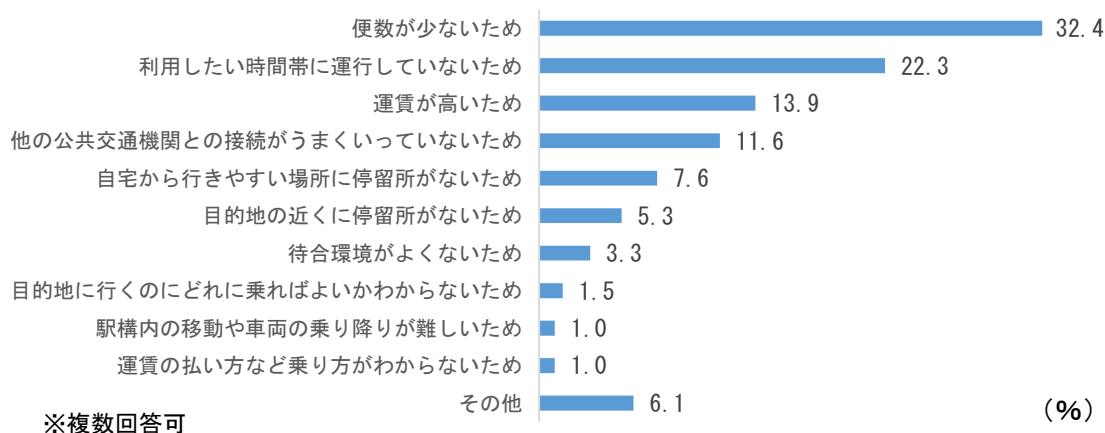


図3-36 公共交通機関に満足していない理由



⑩ 通学・通勤、買い物、通院に公共交通機関以外の移動手段を利用していると答えた人の理由としては、利用したい時間帯に運行していないためと答えた人が約3割、荷物があると移動が大変なためと答えた人が約2割となっています。

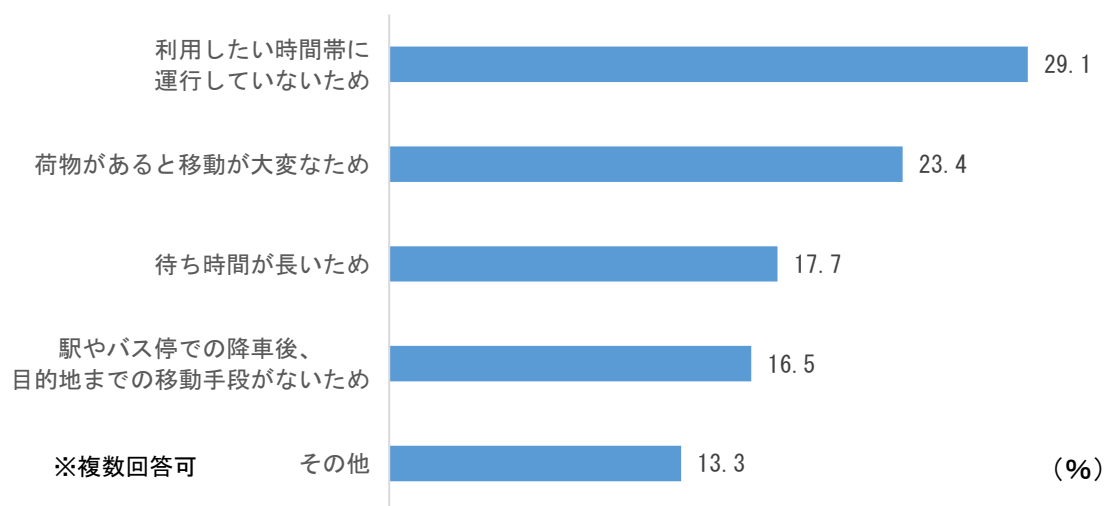


図3-37 公共交通機関以外を利用している理由

⑪ 今後の公共交通機関の利用意向について訊ねたところ、自動車が主な交通手段のため今後も利用しないと答えた人が約5割、今後は極力利用したい・今後は（も）利用すると答えた人が約4割を占めています。

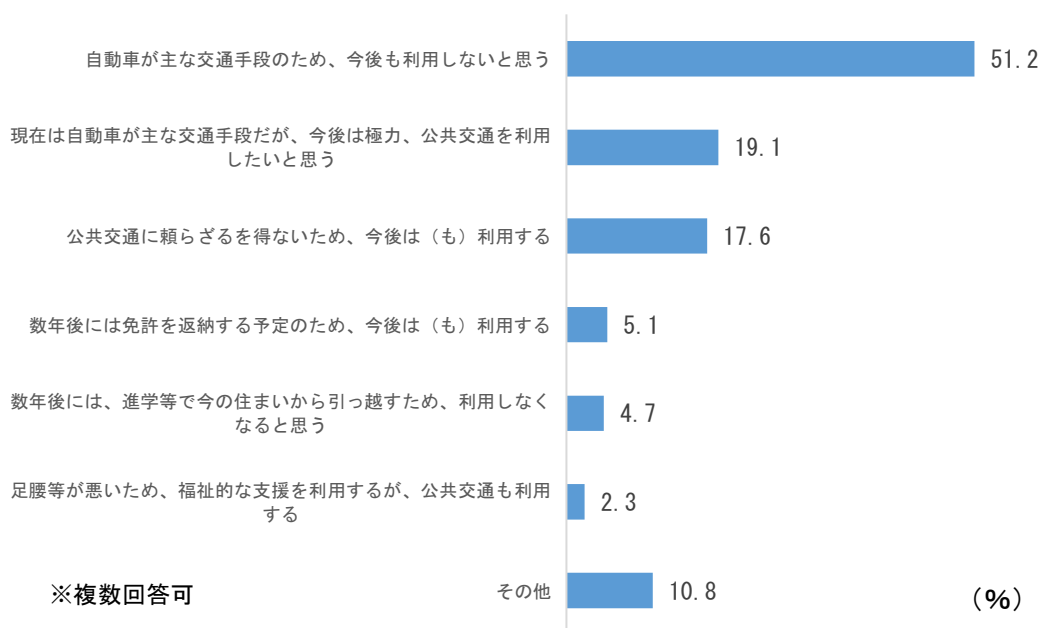


図3-38 将来の公共交通機関の利用意向について

⑫ どのように改善すれば公共交通機関の利用が増えるか訊ねたところ、自宅や自宅周辺から乗り継ぎしないで目的地に行けること、目的地に到着してほしい時間帯に利用できること、運賃が利用しやすいことがそれぞれ約2割となっています。

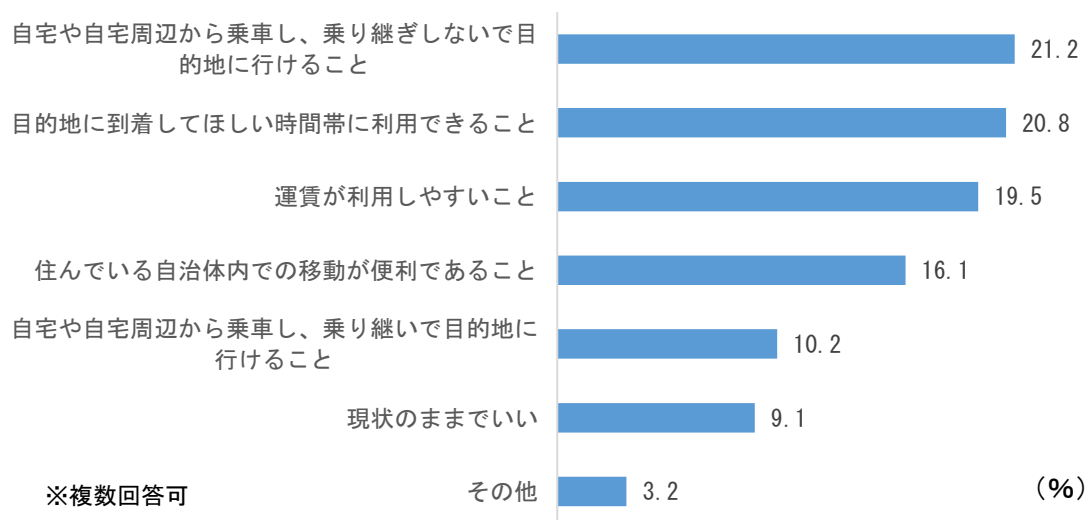


図3-39 公共交通機関利用者が増加するための改善

⑬ その他、公共交通に関する意見としては次のようなものがありました。

- ・旭川までのバスが欲しいです。JRの時間が少なすぎるので。
- ・JRは冬期の運行がすぐ止まるので、いっそ冬期はバスにしてほしい。
- ・まちの拠点に町外と公共交通の結節点機能を持たせる。
- ・旭川（名寄、稚内）行きのバスがあると少しは便利だと思います。
- ・自動車は主に仕事で使用しているので、公共交通では役に立たないというか、仕事ができない。
- ・近郊の町と町を結ぶ公共交通があれば助かります。
- ・バス、JR、足が悪い者にしたら段差がありすぎて乗り降りが一人では無理。
- ・町内の移動は問題ないと思う。町外に出る場合において不便なことが多い。電車やバスの本数や時間を変えらるとなると幌延町だけでなく他の市町村との協力が必要になると思うが、稚内行きの電車や札幌行き的高速バスの本数や時間帯(1本ごとの空き時間が長いので、1時間に1本あればとても便利になると感じる)が変われば、全く利用しない私も2ヶ月に1回は利用する機会があると思う。
- ・町内移動は知人をお願いして車を出してもらうこともできるが、町外への長距離移動は難しい。長距離移動への拡充についても考えてほしい。
- ・稚内や名寄など比較的近い都市への公共交通機関がJRしかなく、またそれも本数が少ないため、選択肢がないことが利用しづらい原因の一つだと思う。

### 3-5 地域の公共交通の課題

#### (1) 市町村・バス事業者へのヒアリングにおける主な意見等

##### 【市町村】

- ・ 高校生の通学など日常生活に不可欠な交通手段を維持する必要がある。
- ・ バス路線を維持するための財政負担が増加している。
- ・ 稚内市や旭川市など町外への通院をしやすいようなバス路線があっても良いのではないかと。
- ・ 関係する自治体が路線について議論する場が必要である。
- ・ 香深港から稚内港に下船後、稚内空港までのアクセスについて検討を行う必要がある。

##### 【バス事業者】

- ・ 事業者が単独で路線を維持することは困難である。
- ・ 高齢者や学生にとって路線バスは必要不可欠であり、その維持・確保が重要である。
- ・ コロナ禍による観光客減少の影響を受けている。
- ・ 宗谷地域生活交通確保対策協議会や天北地域生活交通確保対策協議会等において、路線の維持・確保に向けた検討を継続していく必要がある。
- ・ 沿線住民の減少のため、利用者が毎年減少し、今後も利用者の増加が見越せない路線がある。沿線の自治体と将来の交通体系のあり方について検討を行う必要がある。

#### (2) 地域の公共交通の課題の整理

公共交通の現状、住民アンケート結果、バス事業者等へのヒアリングなどから、地域の公共交通における課題を次のとおり整理します。

##### 課題1：持続可能な広域交通の維持・確保

通勤・通学、買い物及び通院等の生活目的で利用されることが多い広域交通は、生活利便施設が集積する稚内市と周辺市町村を結ぶ重要な交通の一つです。利用者が減少し、交通事業者や市町村の負担が増加している中で広域交通を維持・確保するためには、利用実態に応じた運行規模の適正化を図り、幹線交通・広域交通・生活圏交通の持続可能なネットワークを構築することが必要です。

##### 課題2：利便性の向上や利用促進による公共交通の利用者数の拡大

人口減少や新型コロナウイルス感染症等の影響により利用者が減少し、回復が遅れているため、公共交通の利便性の向上や地域住民による公共交通の利用を促進するとともに、観光施設までのアクセス状況を改善するなど観光目的での公共交通利用者を増加さ

せることも必要です。

#### 課題3：幹線交通、広域交通及び生活圏交通の有機的な連携による移動手段の確保

本地域内における生活利便施設は、各市町村の市街地に集積している一方、通学・通院では市町村を跨ぐ移動が多いなどの生活実態を踏まえ、地域住民が地域内で安心して住み続けられるよう、郊外部・農村部等から各市街地や他市町村までアクセス可能な交通手段の確保が必要です。

また、雪害等で冬期にJRが運休になった場合の代替移動手段の確保が必要です。

#### 課題4：公共交通の担い手の確保

本地域における公共交通機関の担い手の平均年齢は、バス運転手が50歳代、タクシー運転手が60歳代と将来的に運転手が高齢化し、担い手不足になることが懸念されるため、関係者が連携して運転手の確保に取り組むことが必要です。