第４章　公共交通が抱える課題

４－１　地域属性別の移動手段と課題

本市の公共交通が抱える課題について、「稚内市都市計画マスタープラン」の地域別構想を踏まえ、次のとおり整理します。

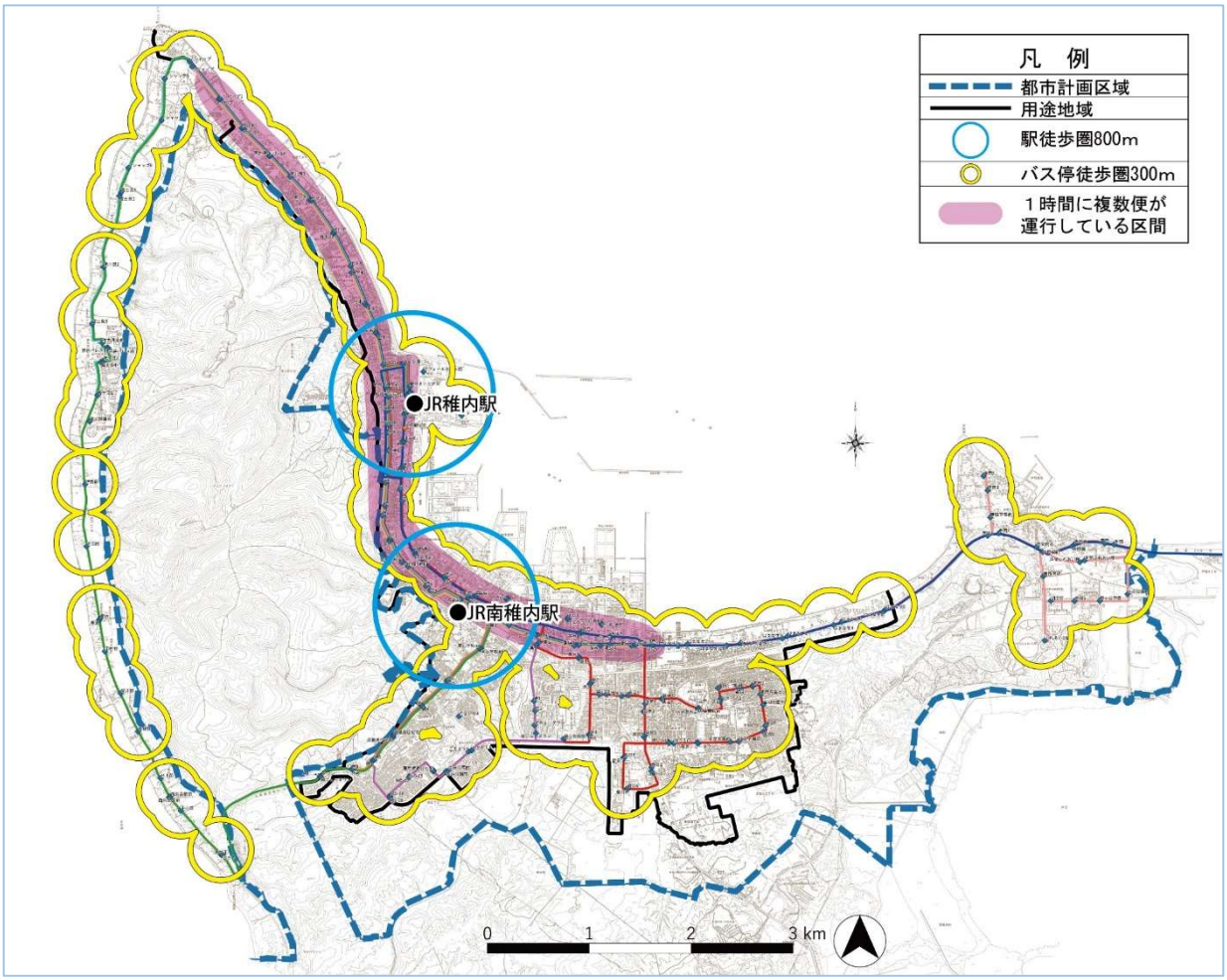

図４－１　公共交通の利便性・アクセス性（稚内市立地適正化計画）

（１）北地区

世帯数・人口は、2023(令和５)年９月末現在の数値を記載しています。
人口内訳は、「４－２　個人属性別の移動手段と課題」に合わせた区分としています。

対象街区	宝来、恵比須、ノシャップ
世帯数・人口	世帯数：2,181 世帯、人口：3,719 人 人口内訳：18 歳以下/372 人、19～69 歳/2,081 人、70 歳以上/1,266 人
域内交通	路線バス（主な路線：市内線、声問線、富士見線、坂の下線）
概況・課題	市内で最も運行便数の多い市内線が運行している道道に沿って、細長く地形が形成されていることから、他の地区と比較して路線バスの利便性が高い地域といえます。しかし、市内線と補助路線が重複して運行していることから、将来にわたって路線バスを維持していくために、利用

	実態に応じた適切な交通サービスを提供していくことが重要であり、採算性と公共性の観点からも、効率的な運行体系の再構築に向けた検討が必要です。

（２）中央地区

対象街区	中央、開運
世帯数・人口	世帯数：732 世帯、人口：1,120 人 人口内訳：18 歳以下/102 人、19～69 歳/634 人、70 歳以上/384 人
域内交通	鉄道、路線バス（主な路線：全路線）
概況・課題	国道 40 号より海側には住宅が少なく、また他の地区から市立稚内病院への移動ニーズが多いことから、路線バスは主に道道を運行しており、天北宗谷岬線の上りの４便（鬼志別行き）だけが国道 40 号を運行しています。 地区内の住宅分布や移動ニーズの把握に努め、必要に応じて路線バスの経路の検討が必要です。

（３）南地区

対象街区	港、新港町、大黒、末広、緑、こまどり
世帯数・人口	世帯数：5,992 世帯、人口：10,486 人 人口内訳：18 歳以下/1,310 人、19～69 歳/6,435 人、70 歳以上/2,741 人
域内交通	鉄道、路線バス（主な路線：全路線）
概況・課題	地区内の幹線道路には路線バスが運行していますが、複数の路線系統が重複する運行経路があることから、同じ停留所から乗車する場合であっても時間帯によって行先が異なる場合があります。 また、市営住宅などの集合住宅が多い末広付近には、バス停留所はあるものの、運行する路線や便数が少なく、日常的な利用に適していません。 路線バスの増便により利便性は向上しますが、一方で採算性・効率性が損なわれることから、地区内住民の移動ニーズを把握し、他の路線との兼ね合いも考慮した路線の見直しや新たな交通サービスの導入の検討が必要です。

（４）東地区

対象街区	潮見、栄、朝日、萩見、富岡、若葉台、はまなす
世帯数・人口	世帯数：6,770 世帯、人口：12,634 人 人口内訳：18 歳以下/1,724 人、19～69 歳/7,643 人、70 歳以上/3,267 人
域内交通	路線バス（主な路線：緑町線を除く全路線）
概況・課題	主要幹線道路である国道 40 号と国道 238 号が交差する潮見５丁目にあるバス待合所を拠点としてバス路線網が構築されていますが、潮見の市内線沿道を除くバス停留所の多くでは、１時間当たり１便程度の運行となっています。 また、若葉台と富岡の一部にバス停留所が徒歩圏内に無い区域があります。 東地区は、人口が最も多く、教育施設・事業所・商業施設・金融機関・病院などが点在しており、他の地区に比べて交通ニーズが多いと推察しており、当該地区の公共交通の活性化は、本市のまちづくりにおいて欠かせない要素であると考えます。 今後、地区内移動はもとより、立地適正化計画で「中心拠点」と位置づけられている中央地区との移動など、公共交通機関の利便性向上と、他の路線との兼ね合いも考慮した路線の見直しや、新たな交通サービスの導入の検討が必要です。

（５）声問地区

対象街区	声問
世帯数・人口	世帯数：455 世帯、人口：742 人 人口内訳：18 歳以下/61 人、19～69 歳/408 人、70 歳以上/273 人
域内交通	路線バス（主な路線：声問線、天北宗谷岬線）
概況・課題	国道 238 号より海側に集落が形成され、空港から最寄りの宿泊施設が所在しています。また、道道宗谷ふれあい公園線付近には、小学校と養護学校が並び、「北海道立宗谷ふれあい公園」や事業所、福祉施設などが集中しています。 地区内には、商業施設や、中学校、高校、病院などが無いことから、地区内を運行する路線バス「声問線」は、市街地である中央・南・東地区を結ぶ重要な交通手段となっています。 しかし、「声問線」についても他の路線と同様に利用者が減少傾向にあることや、潮見５丁目のバス待合所からノシャップ方面は市内線と同一経路を運行しており、運行距離の約半分が他の路線と重複していることからも、他の路線との兼ね合いも考慮し、より利便性が高く効率的な運行体系の再構築に向けた検討が必要です。

（６）更喜苫内地区

対象街区	更喜苫内
世帯数・人口	世帯数：30 世帯、人口：87 人 人口内訳：18 歳以下/19 人、19～69 歳/43 人、70 歳以上/25 人
域内交通	スクールバス（住民混乗実施地区）
概況・課題	地区内人口が減少を続けていることから、路線バスから乗合タクシーへ、さらに乗合タクシーからスクールバスの住民混乗へ、利用実態や利便性を考慮した再編・見直しを行い、生活交通の確保に努めてきました。 しかし、スクールバスへの住民混乗は、必ずしも利便性が高いものではないことや、今後の小・中学生の人数推移によっては、スクールバスの運行経路・回数の変更などによって、住民混乗が困難となる可能性も否定できないことから、将来にわたって地区内住民の生活交通を確保・維持するため、移動ニーズを把握し、必要に応じて自家用有償運送制度を活用した交通体系の再構築が必要です。

（７）富士見地区

対象街区	富士見、西浜
世帯数・人口	世帯数：299 世帯、人口：400 人 人口内訳：18 歳以下/15 人、19～69 歳/139 人、70 歳以上/246 人
域内交通	路線バス（主な路線：富士見線、坂の下線）※一部フリー乗降
概況・課題	海岸線に沿って細長く地形が形成されており、道道に沿って住宅や漁業用施設などが点在しています。また、富士見４丁目から５丁目にかけて住宅が集中しており、老人ホームや、「稚内温泉童夢」、「稚内市総合体育館」などが所在しています。 地区内を運行する路線バスは、住宅等が集中している富士見の市道も運行しているほか、幹線道路である道道では、点在する住宅に住む住民の利便性向上のため、バス停以外でも乗降が可能な「フリー乗降区間制度」を導入し、地区内住民の生活交通を確保しています。 路線バスは、「稚内温泉童夢」や「稚内市総合体育館」などの施設への移動手段としても利用されていますが、公金支出が必要な赤字路線であることから、他の交通手段の導入も視野に入れながら、既存の交通体系の規模が利用者数や移動ニーズに見合ったものであるかの検証を行い、より利便性が高く効率的な交通体系の再構築に向けた検討が必要です。

（８）抜海・勇知地区

対象街区	抜海、クトネベツ、勇知、上勇知、ユークル、オネトマナイ
世帯数・人口	世帯数：108 世帯、人口：231 人 人口内訳：18 歳以下/26 人、19～69 歳/139 人、70 歳以上/66 人
域内交通	鉄道、スクールバス（住民混乗実施地区）
概況・課題	路線バスが運行していない地区であり、地域内には抜海駅と勇知駅がありますが、停車する普通列車の運行本数が少ないことから、地域住民の生活交通としての利用は僅かとなっています。 漁業・酪農といった家業を持つ世帯が多く、自動車保有率も高いことから、地区内住民は主に自家用車を利用して移動しています。 しかし、将来的に公共交通を必要とする住民が増えることが想定されることから、乗合タクシーやスクールバス住民混乗などの多様な交通形態の中から、地区内住民の移動ニーズの規模に見合ったものを見出し、利便性が高く効率的な交通体系の構築を目指し、早急に協議・検討を進める必要があります。

（９）天北・恵北・増幌地区

対象街区	上豊別、下豊別、上声問、樺岡、沼川、曲渕、川西、川南、開進、天興、曙、恵北、増幌
世帯数・人口	世帯数：311 世帯、人口：661 人 人口内訳：18 歳以下/93 人、19～69 歳/407 人、70 歳以上/161 人
域内交通	乗合タクシー（地域内フィーダー系統）、スクールバス
概況・課題	農業が盛んな地区であり、過去には鉄道の旧ＪＲ天北線が運行していましたが、現在は、市が自家用有償旅客運送の登録を受けて、「天北地区、恵北・増幌地区乗合タクシー」を運行しています。 デマンド型*の乗合タクシーは、事前予約制であることや定路線でない柔軟な運行形態（区域型）が強みである一方、高校生から高齢者まで多様な利用者属性に合わせ、より多くの移動ニーズに応えられる運行体系（乗降場所・運行時刻）の調整が課題となっています。 今後も利便性の向上による反復的な利用を促し、安定した運行の継続を目指します。

（10）宗谷地区

対象街区	富磯、清浜、宗谷、宗谷岬、東浦
世帯数・人口	世帯数：379 世帯、人口：1,070 人 人口内訳：18 歳以下/242 人、19～69 歳/659 人、70 歳以上/169 人
域内交通	路線バス（主な路線：天北宗谷岬線（地域間幹線系統））、スクールバス
概況・課題	国道 238 号の海岸線に沿って集落が形成されており、漁業が盛んな地域であるとともに、本市の代表的な観光地である「宗谷岬」が所在しています。 沿線住民や宗谷岬を訪れる観光客の移動を担っている天北宗谷岬線バスは、令和元年度(事業)まで 14 便（７往復）運行していましたが、令和２年度(事業)から８便（４往復）まで減便することとなりました。(経緯は P18 参照) これまでも、路線の在り方について協議・検討を進めてきましたが、便数を増やして欲しいという意見があることや、観光最盛期における需要に対応するため、より利便性が高く効果的な運行体系を目指し、協議・検討を進めます。

４－２　個人属性別の移動手段と課題

個人が移動手段を選択する際は、居住地における公共交通の整備状況（地域属性）だけでなく、個人の年齢的事情・身体的事情・移動距離・利用頻度・利用時間帯など、様々な要素を考慮して決定しています。市民アンケートの結果やこれまでの協議・意見交換から得た情報を基に、次の通り個人属性別の移動手段と課題を整理しました。

（１）小・中学生

対象人口は、2023(令和５)年９月末現在の数値を記載しています。

対象年齢層	６歳～12 歳
対象人口	1,537 人
域内移動手段	路線バス、スクールバス
課題	多くの児童生徒が徒歩圏内の学校に通っていますが、児童生徒数の減少により学校が統廃合された地域の子ども達は、路線バスやスクールバスを利用して通学しています。 公共交通の利用者減少が問題となっていることから、小・中学生にも可能な範囲で路線バスや乗合タクシーを利用してもらうことにより、利用者増加が見込まれるのみならず、公共交通に対する理解が深まり、高校生や社会人になってからも日常的に公共交通を利用する習慣づくりに繋がります。 子ども達の安全を考慮しながら、既存公共交通機関の利用、路線バスとスクールバスの乗り継ぎ、自家用有償運送制度とスクールバスで運行車両を共用するなど、可能な限り児童生徒以外の地域住民と分け隔ての無い効率的な交通体系の構築を目指し、検討を進める必要があります。

（２）高校生

対象年齢層	16 歳～18 歳
対象人口	750 人
域内移動手段	鉄道、路線バス（スクール専用便含む）、乗合タクシー、スクールバス（住民混乗）
課題	進学する高校は自由に選択できる反面、スクールバスの運行が無いため、進学する高校を選択する際に、通学手段の有無も検討材料の一つとなる場合があります。 また、利用している公共交通機関が在学中に再編・廃止等により利用が困難になった場合は、自転車や自家用車による通学を余儀なくされ、居住地によっては通学自体が困難となるなどの懸念があります。 また、部活動や放課後講習の有無により下校時間が様々であることか

	ら、下校時に利用できる公共交通機関が無い場合もあります。 　市内の高校には、市民だけでなく、近隣町村から通学する生徒もおり、その生徒たちは数年後に本市を支える人材になることも期待されることから、安心して通学できる環境を整備し、安定的に生徒数を確保していく必要があります。

（３）働き手世代

対象年齢層	19 歳～69 歳
対象人口	18,588 人
域内移動手段	鉄道、路線バス、乗合タクシー、タクシー
課題	アンケートの結果によると、自家用車を既に所有している場合、自家用車による自由な移動が基準となることから、公共交通機関の利用が敬遠される傾向にあります。 　働き手世代の公共交通の利用を促進していくためには、自家用車を利用する場合と公共交通機関を利用する場合との費用面や環境面での比較など、公共交通に対する理解を深める機会を設けるとともに、自家用車に依存せず、移動目的に合わせて自家用車と公共交通機関を使い分けがしやすい交通ネットワークの構築が必要であり、併せて既に公共交通を利用している人の利便性を向上することが必要です。

（４）高齢者・障がい者

域内移動手段	鉄道、路線バス、乗合タクシー、タクシー、スクールバス（住民混乗）
課題	バス停留所までの歩行が困難な人や、自分ひとりでは自動車の乗降が難しい人は、路線バスや乗合タクシーを利用することが難しいことから、「介護タクシー」や「有償福祉運送」などのサービスを利用した移動が中心となります。 　乗降に係る問題は、ノンステップ車両や車いす対応車両の導入により対応が可能ですが、バス停までの歩行の問題は、バス停を増やすことや、運行経路を変える必要があることから、採算性や効率性の面からも慎重な検討が必要です。 　路線バス等を利用できるように改善する手法だけでなく、他の交通サービスの導入や他分野との共創事業の構築も含めて、関係機関ととも検討を進める必要があります。

（５）観光客

域内移動手段	鉄道、路線バス、タクシー
課題	本市を訪れるための広域交通は多様であり、個々の観光ニーズに合わせて利用する交通機関を選択することが可能となっています。 また、鉄道駅や空港などの広域交通の発着点から、路線バスやタクシーといった二次交通*に接続することができ、宗谷岬などの主要な観光地への移動手段も確保されています。 しかし、一部の広域交通が二次交通*との円滑な接続が実現に至っておらず、多様な交通サービスが個別に時刻表等を作成・提供していることから、各交通事業者や観光協会等の関係機関へ問い合わせながら綿密に旅行計画をたてる必要があり、自由な観光を求める人にとって障害となっています。 今後、多様な観光ニーズに対応するため、継ぎ目のない二次交通*への接続や、ＭａａＳ*等を活用したわかりやすい交通サービスの提供について、関係機関とともに検討を進める必要があります。

４－３　都市間交通の課題

（１）都市間バス

アンケート調査では、現在の運行体制の維持を希望する意見や、稚内-旭川間の運行再開及び名寄市での乗降を希望する要望が多く寄せられています。

旭川市や名寄市などへの移動需要に応えるためには、他の交通機関との兼ね合いを考慮し、採算性の検証や利用ニーズの把握が必要です。

（２）船舶

市民が生活交通として利用することは少ないものの、観光客など一部の利用者からは、稚内空港に発着する航空機との円滑な接続に対する要望があることから、市内における二次交通*の運行時間との調整等を行いながら継続的に対策の検討を進めています。

しかし、都市間を繋ぐ一次交通*の発着時刻の調整は非常に困難であることから、未だ解決に至っていません。

（３）鉄道

利用者の減少による路線存続が危ぶまれている中、アンケート調査を通して、悪天候や動物との衝突などによる運休や遅延に関する意見が多く寄せられており、さらなる利用者離れが懸念されます。

都市間交通の基軸としての「宗谷線」を守るためには、利用者増加に資する取り組みを継続するだけでなく、ＪＲ北海道が掲げる経費節減策などの「鉄道を維持するための取り組み」に係る協議・検討を進める必要があります。

（４）航空機

短時間による大都市との往来を実現する重要な移動手段ですが、本市特有の強風や冬季の荒天の影響によって欠航になることも多いことから、今後も就航率向上に向けた検討を継続する必要があります。

４－４　公的資金の投入状況

（１）バス路線に対する補助金

市が支出する補助金額は、運行経費の増加若しくは運行収入の減少により増加します。コロナ禍においては、利用者の減少に伴い運賃収入が減少したことに加え、燃料費や物価の高騰などに伴い運行経費が増加したことにより、赤字額が膨らんだことから、補助金額も大きく増加しました。

バス路線に対する公的資金の投入は、市民生活を守るために必要なことですが、市の健全な財政運営の観点から、増加を続ける現在の状況を改善していかなければなりません。

このことから、利用者の増加はもとより、路線の再編や新たな交通体系の構築などを検討しながら、収支の改善を図る必要があります。

また、全国的にバスの運転手不足による減便などが相次いでいることから、人材育成や雇用対策なども喫緊の課題となっており、路線バスの運行を将来にわたって維持していくためには、他の路線との兼ね合いや交通事業者の運行に係る負担も考慮し、効率的な運行に努める必要があります。

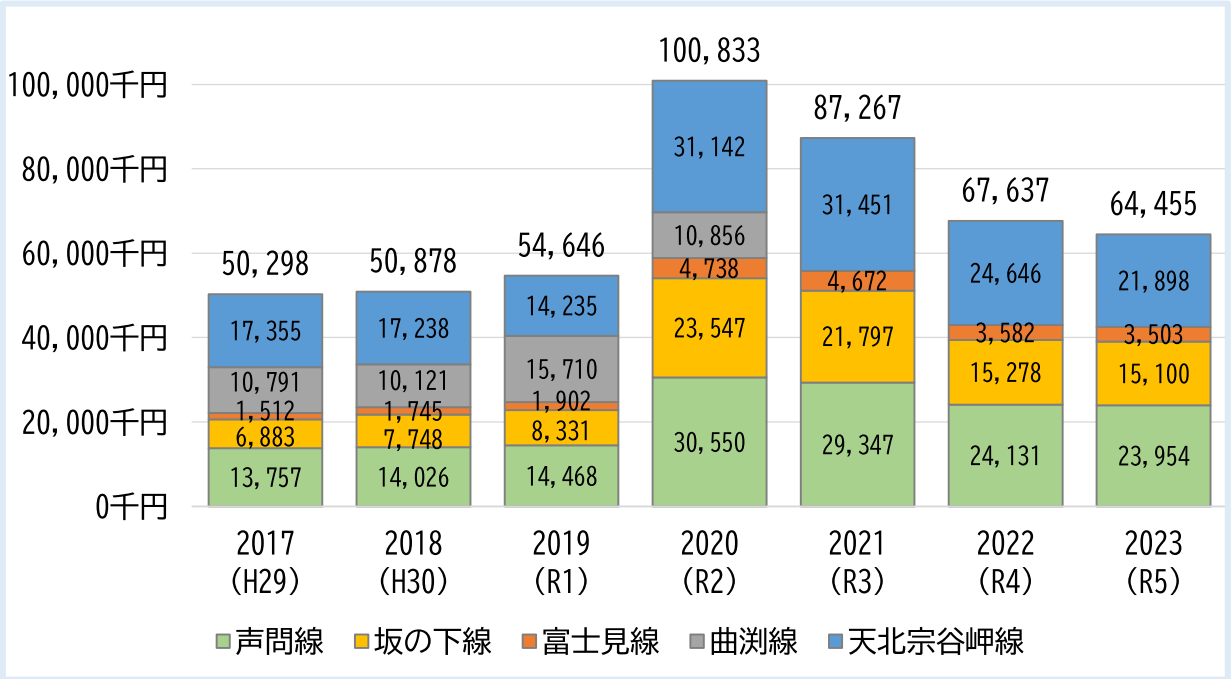

図４－２　バス路線に対する補助金交付実績（市決算額）

（２）乗合タクシーの運行

本市では、利用者の減少などによって、運行の維持が困難となった鉄道や路線バスの廃止に際し、市町村自家用有償旅客運送制度の導入やスクールバス住民混乗の実施などによって、地域住民の移動手段の確保・維持に努めてきました。

市町村自家用有償旅客運送においては、利用者から収受する運賃を、運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内に設定することが要件となっており、公的資金の投入が前提となる制度ですが、公的資金の投入額（経費−運賃）が過度に増加すると、採算性と公共性が損なわれ、将来にわたって現行の運行体系を維持することが困難となることが懸念されます。

今後も、“運行便数の増加などの利便性の向上にはある程度の経費を要すること”、“経費圧縮のために利便性を低下させると利用者が減少する「負のスパイラル」に陥ってしまうこと”を念頭に置き、現行の運行体系を維持しつつ、より利便性が高く効率的な運行を目指し、協議・検討を継続する必要があります。

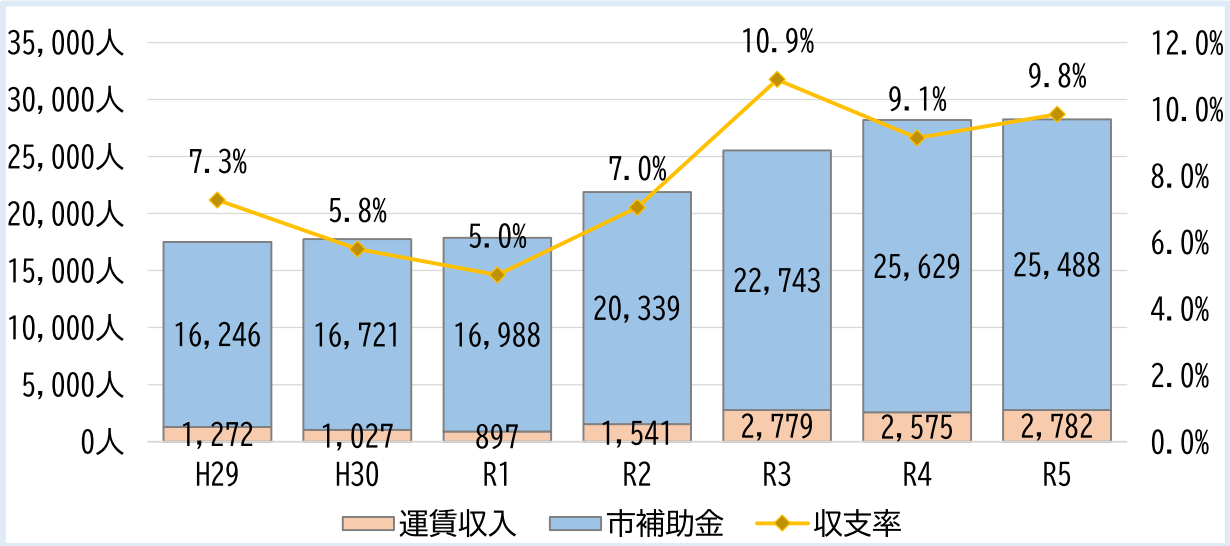

図４－３　「天北地区、恵北・増幌地区乗合タクシー」の運行財源の推移

※収支率：運行経費に対する運賃収入の割合。（運賃収入÷運行経費）

※市補助金：法定協議会に対する補助金のうち、乗合タクシーの運行に係る分