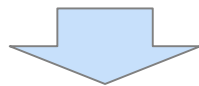


市外連絡バス(地域間幹線系統等)の最適化(案)について

地域間幹線系統等の今後の進め方

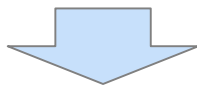
- 地域間幹線系統は国、北海道及び他自治体と協調して赤字補填により運行されている。
- 大枠の方向性は北海道上川地域公共交通計画で「住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。」とされている。



路線名	R6	R7	R8	R9	R10
名寄線	旭川市・比布町・和寒町・剣淵町・士別市・名寄市の6市町による協定を結んでいる。 北海道上川地域公共交通計画に基づき、便数・路線最適化を令和6年10月実施に向けて検討中 (現在は普通便 7往復/日)				
下川線	通学・通勤に利用されており、下川町と協調補助している。 移動実態やニーズについて情報共有を図る。(7往復/日)				
興部線	遠軽町・湧別町・紋別市・興部町・西興部村・下川町・名寄市による協定を令和9年度まで結んでいる。 (7往復/日)				
恩根内線	通勤・通学に利用されており、美深町と協調補助している。 移動実態やニーズについて情報共有を図る。(8往復/日)				
中多寄線	令和5年4月1日に再編している。士別市と協調補助をしている。 移動実態やニーズについて情報共有を図る。(2往復/日)				
深名線	深名線代替バス運営協議会(深川市・幌加内町・名寄市)で運行情報を共有				

地域間幹線系統等の今後の進め方

- 地域間幹線系統は国、北海道及び他自治体と協調して赤字補填により運行されている。
- 大枠の方向性は北海道上川地域公共交通計画で
「住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。」とされている。



路線名

利用動態や意向調査について

名寄線

下川線

興部線

恩根内線

中多寄線

深名線

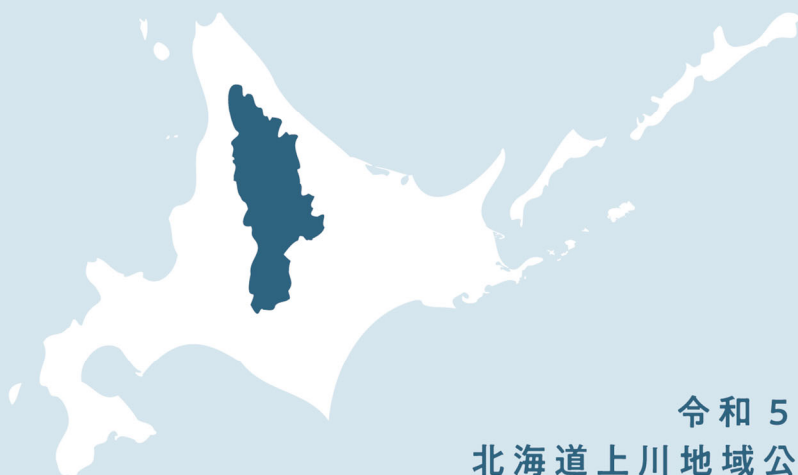
北海道上川地域公共交通計画(資料2)
2023年(令和5年)ー2027年(令和9年)
策定時の移動に関する現況ビックデータを活用

北海道上川地域 公共交通計画



2023 ▶ 2027

上川地域における様々な主体の共創の取組推進による
持続可能な公共交通ネットワークの確保



令和 5 年（2023 年）6 月
北海道上川地域公共交通活性化協議会

目 次

● 第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の背景・目的	2
1-2 計画の区域	3
1-3 計画の期間	3
1-4 計画の構成	4
● 第2章 計画の位置づけ	5
2-1 国の法制度	6
2-2 北海道の各種計画	8
2-3 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	10
2-4 連携中枢都市圏ビジョン及び定住自立圏共生ビジョン	11
2-5 上川地域内市町村の上位・関連計画	13
2-6 本地域における公共交通の位置づけ	21
2-7 計画の位置づけ	23
● 第3章 上川地域の地域特性・現況	24
3-1 地域の概要	25
3-2 人口	30
3-3 通勤・通学の状況	36
3-4 生活機能施設の分布	40
3-5 観光	46
3-6 交通行動	50
3-7 地域特性・現況からみえる課題	52
● 第4章 上川地域の移動に関する現況	53
4-1 上川地域における公共交通ネットワーク	54
4-2 鉄道	56
4-3 航空機及び空港連絡バス	58
4-4 都市間バス	59
4-5 路線バス	60
4-6 ハイヤー・タクシー	64
4-7 その他の輸送サービス	65
4-8 地域の取組	72
4-9 実態調査結果等	73



● 第5章 上川地域の公共交通の課題 110

- | 5-1 | 上川地域の公共交通におけるエリア別の課題 111
- | 5-2 | 上川地域の公共交通における全体の課題 122
- | 5-3 | 上川地域の公共交通の課題まとめ 123

● 第6章 計画の将来像及び基本方針・目標 124

- | 6-1 | 計画の将来像及び基本方針 125
- | 6-2 | 基本方針の実現に向けた目標 128
- | 6-3 | 上川地域における広域交通（路線バス）の維持・確保の方針 130

● 第7章 目標達成のための施策と目標値設定 135

- | 7-1 | 目標達成のための施策・事業の位置づけ 136
- | 7-2 | 各施策・事業の実施方針 137
- | 7-3 | 基本方針実現のための評価指標・数値目標 142

● 第8章 計画推進に向けた評価体制 144

- | 8-1 | 計画の推進状況の評価体制 145
- | 8-2 | 評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築 146
- | 8-3 | 今後の協議会開催の想定スケジュール 147

附属資料 148

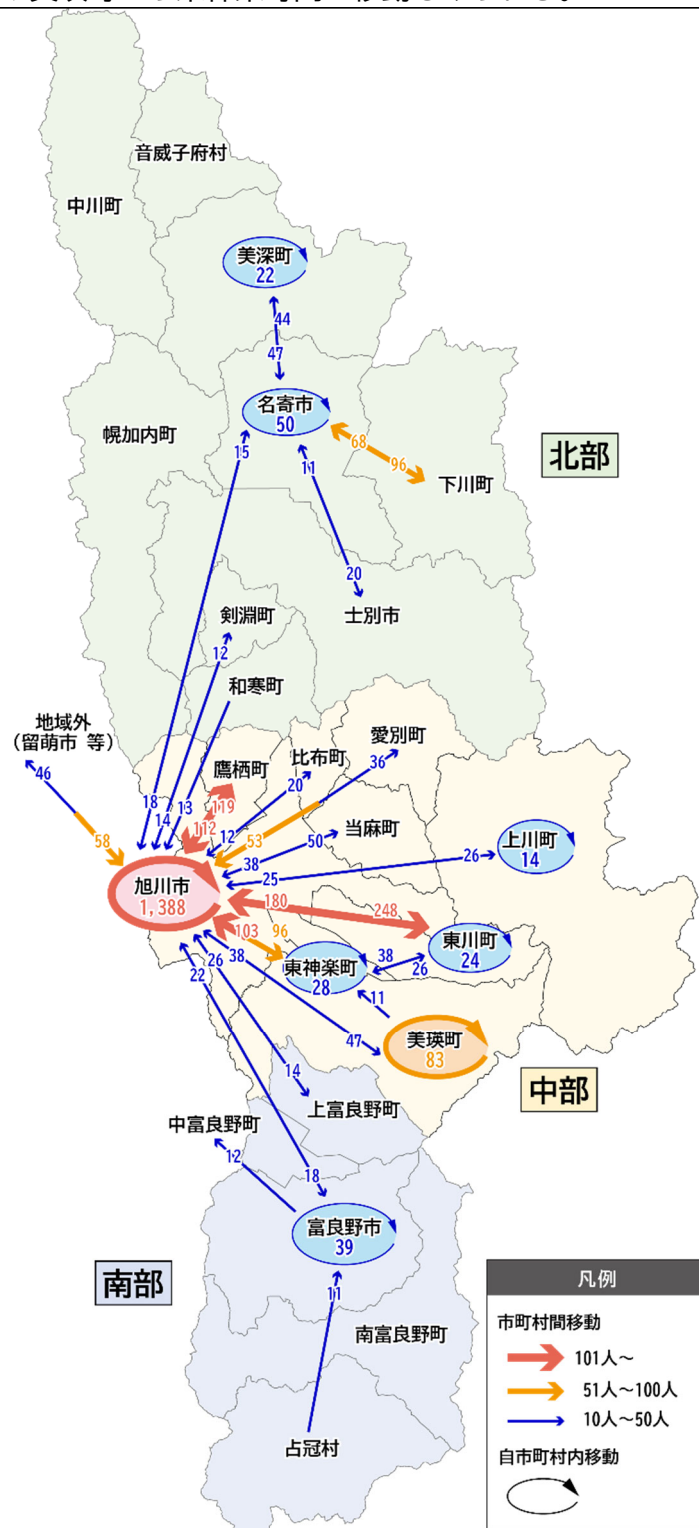
1. 北海道上川地域公共交通活性化協議会規約 148

2. 北海道上川地域公共交通活性化協議会の開催経緯 151



1) 上川地域全体の主な流動

利用実態	- 利用実態調査結果による 1 日の市町村間及び市町村内の移動実態を見ると、旭川市、名寄市、富良野市を拠点とし、周辺自治体との移動が行われている。 - 中部地区においては、旭川市との移動の他、東神楽町と東川町の相互の移動や美瑛町から東神楽町間の移動もみられる。
------	---



※1日の合計の移動者数が10人以上の市町村間及び市町村内の移動を表示

図 4-7 路線バスを利用した移動実態

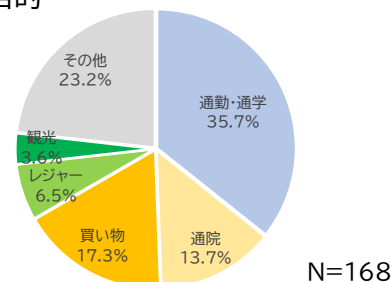
②名寄線（普通）

- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒名寄方面で 140 人、名寄⇒旭川方面で 91 人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が 35.7%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が 135 人と最も多く、次いで名寄～士別間が 15 人（名寄⇒士別で 9 人、士別⇒名寄で 6 人）、旭川～和寒間が 15 人（旭川⇒和寒で 6 人、和寒⇒旭川で 9 人）となっている。
- ❑ 1 便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅前（旭川⇒名寄方面で乗 9.1 人、名寄⇒旭川方面で降 2.7 人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒名寄方面では大町 1 条 3 丁目の 13.6 人、名寄⇒旭川方面では本町の 6.6 人である。
- ❑ 旭川駅前～1 線 13 号付近までの利用が多く、旭川市外では車内人員の変化は少ない傾向がみられる。

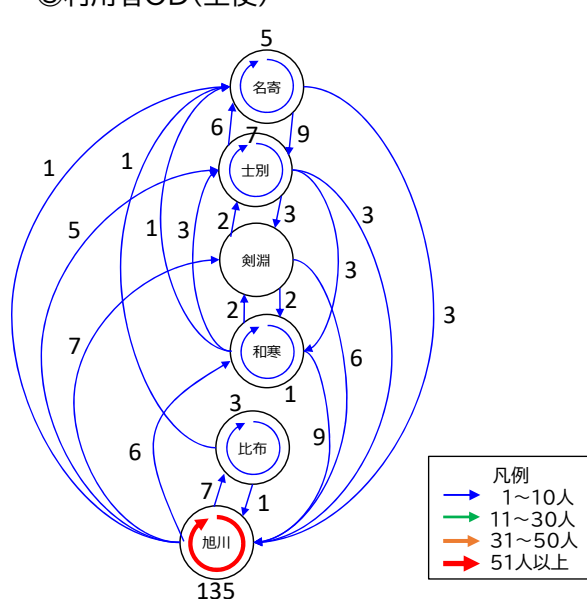
①便別利用者数

旭川⇒名寄		名寄⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
6:45	11	7:30	20
7:45	36	9:40	22
10:05	11	10:50	11
12:00	10	12:35	4
12:55	20	13:30	12
15:20	22	15:20	15
17:20	30	17:45	7
合計	140	合計	91

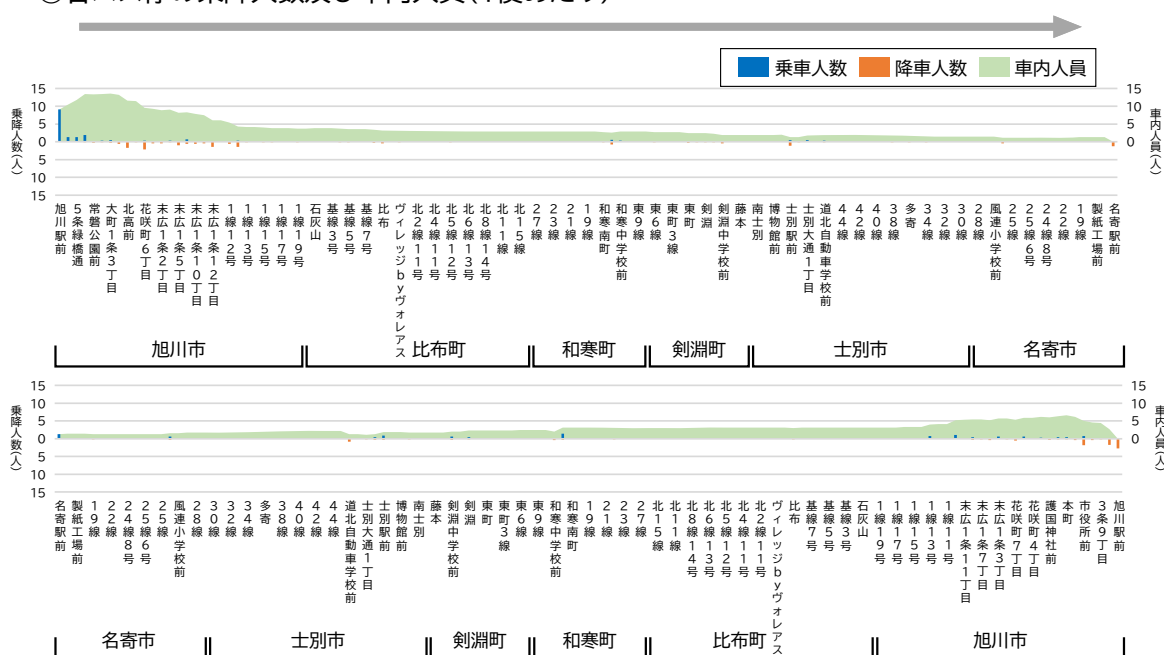
②利用目的



③利用者OD（全便）



④各バス停の乗降人数及び車内人員（1便あたり）



北海道上川地域公共交通計画

⑬恩根内線

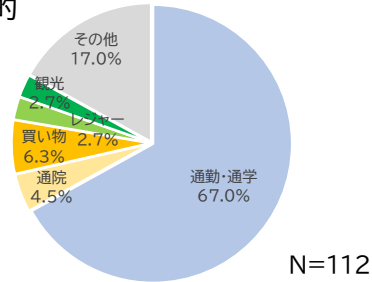
- ❑ 利用者数の合計は、名寄⇒美深方面で 64 人、美深⇒名寄方面で 66 人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が 67.0%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、名寄～美深間が 90 人（名寄⇒美深で 44 人、美深⇒名寄で 46 人）と最も多く、次いで美深町内が 19 人となっている。
- ❑ 1 便当たりの乗降人数が多いバス停は、名寄駅前（名寄⇒美深方面で乗 3.0 人、美深⇒名寄方面で降 2.3 人）。車内人員が最大となるのは、名寄⇒美深方面では 8 号～智恵文 11 線の 6.1 人、美深⇒名寄方面では智恵文 11 線～8 号の 6.4 人となり、美深 9 線・10 線、美深温泉前を境に車内人員が大きく変化している。

①便別利用者数

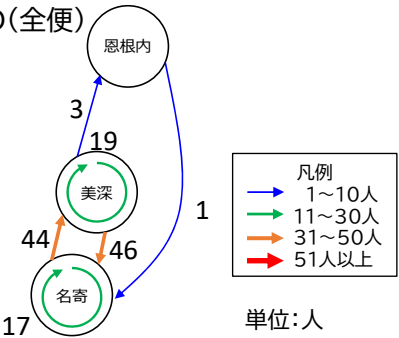
名寄⇒美深		美深⇒名寄	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:20	22	7:00	8
9:10	7	8:20	6
11:10	13	10:15	3
12:30	5	12:15	8
14:10	3	13:35	4
15:40	9	15:15	12
17:20	4	16:45	11
18:50	1	18:30	14
合計	64	合計	66

単位:人

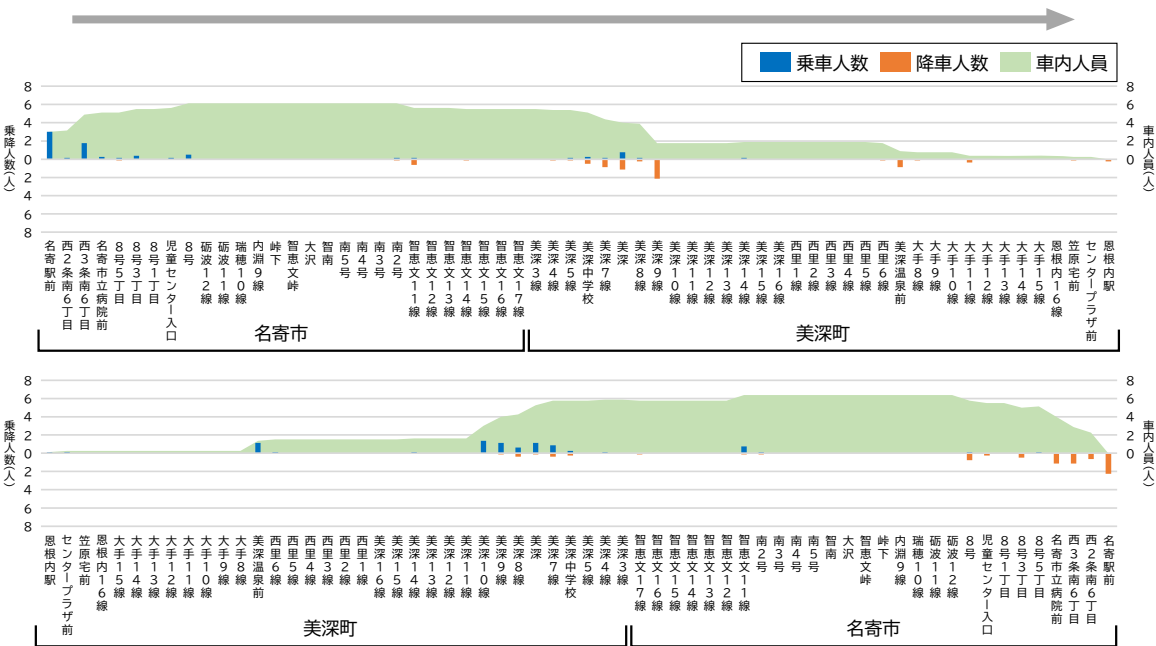
②利用目的



③利用者OD(全便)



④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



⑭下川線

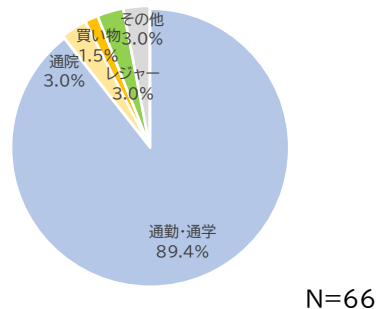
- ❑ 利用者数の合計は、名寄⇒下川方面で41人、下川⇒名寄方面で46人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が89.4%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、名寄～下川間が71人（名寄⇒下川で37人、下川⇒名寄で34人）と最も多く、次いで名寄市内が15人となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、寿フードセンター前（名寄⇒下川方面で乗降3.9人、下川⇒名寄方面で乗降1.6人）。車内人員が最大となるのは、名寄⇒下川方面では緑丘16線～中名寄4線の5.7人、下川⇒名寄方面では中名寄5線～中名寄2線の6.3人であり、全区間を通して車内人員の変化は少ない。

①便別利用者数

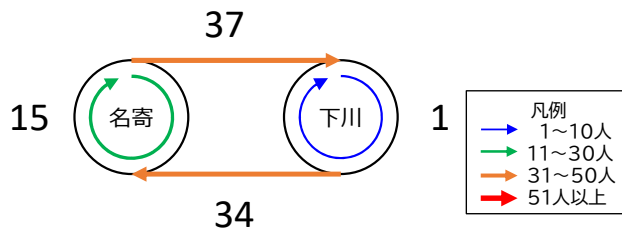
名寄⇒下川		下川⇒名寄	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
6:50	2	7:30	13
7:25	27	8:05	9
9:30	1	10:25	3
14:15	2	15:00	17
15:45	5	16:30	1
17:45	3	18:45	1
18:45	1	19:25	2
合計	41	合計	46

単位:人

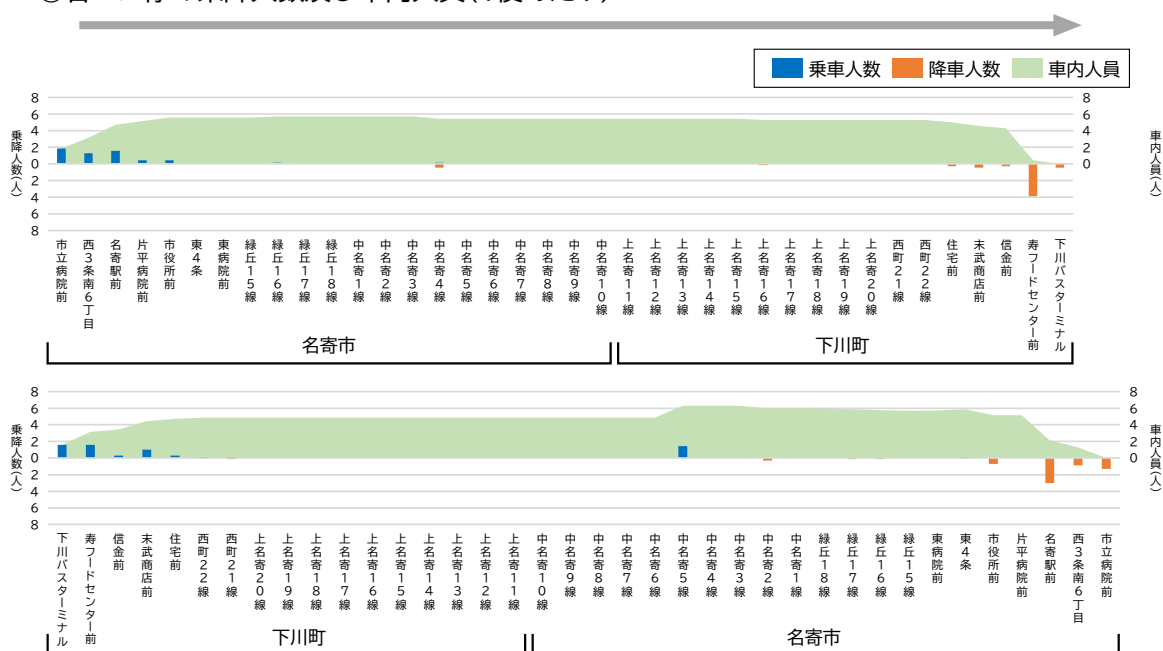
②利用目的



③利用者OD(全便)



④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



北海道上川地域公共交通計画

15 興部線

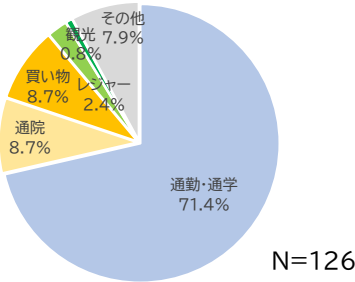
- ❑ 利用者数の合計は、名寄⇒興部方面で 83 人、興部⇒名寄方面で 63 人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が 71.4%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、名寄～下川間が 93 人（名寄⇒下川で 59 人、下川⇒名寄で 34 人）と最も多く、次いで興部～西興部間が 15 人（興部⇒西興部で 8 人、西興部⇒興部で 7 人）となっている。
- ❑ 1 便当たりの乗降人数が多いバス停は、名寄駅前（名寄⇒興部方面で乗 3.6 人、興部⇒名寄方面で降 2.9 人）。車内人員が最大となるのは、名寄⇒興部方面では緑丘 17 線～上名寄 17 線の 9.4 人、興部⇒名寄方面では中名寄 10 線～中名寄 5 線の 6.6 人であり、寿フードセンター前・下川バスターミナル～興部間は車内乗車人員が約 2.0 人以下となる。

① 便別利用者数

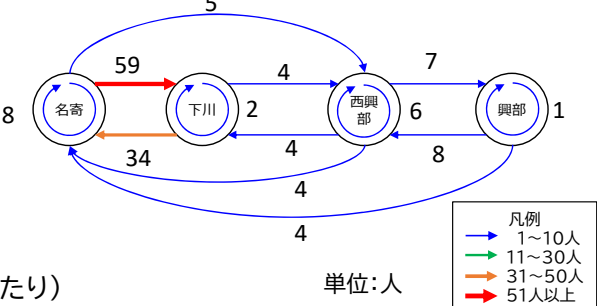
名寄⇒興部		興部⇒名寄	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
5:48	5	6:10	17
7:50	33	7:45	13
10:10	3	10:50	4
12:55	23	12:25	16
14:55	4	14:55	1
16:50	12	17:10	9
20:15	3	19:45	3
合計	83	合計	63

単位：人

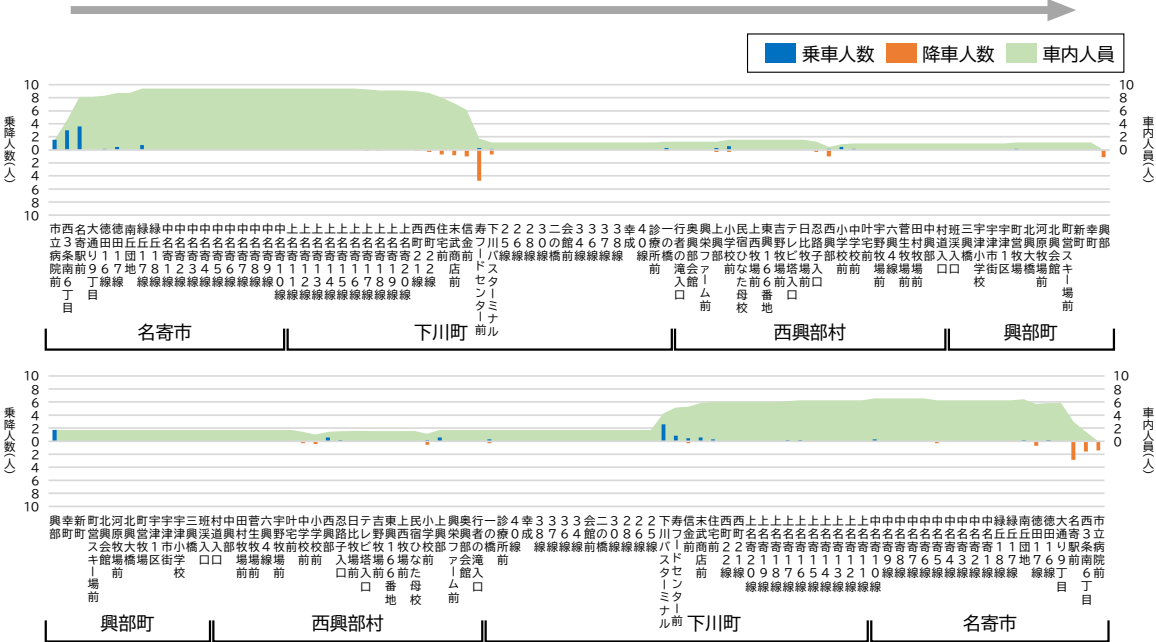
② 利用目的



③ 利用者OD(全便)



④ 各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



⑩中多寄線

□ 利用実態調査時には、利用者はいなかった。

①便別利用者数

士別⇒名寄		名寄⇒士別	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:20	0	8:05	0
16:30	0	17:15	0
合計	0	合計	0

⑪中多寄線（日向経由）

□ 利用実態調査時には、利用者はいなかった。

①便別利用者数

士別⇒名寄		名寄⇒士別	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
9:40	0	10:40	0
14:00	0	15:00	0
合計	0	合計	0



北海道上川地域公共交通計画

⑱深名線（深川～幌加内）

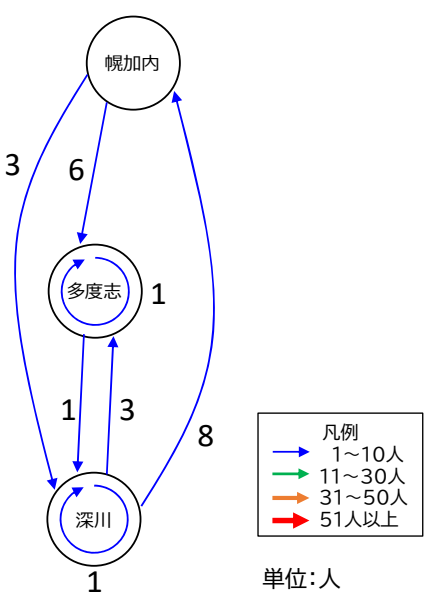
- ❑ 利用者数の合計は、深川⇒幌加内方面で 12 人、幌加内⇒深川方面で 11 人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が 68.2%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、幌加内～深川間が 11 人（深川⇒幌加内で 8 人、幌加内⇒深川で 3 人）と最も多く、次いで幌加内～多度志間が 6 人（幌加内⇒多度志で 6 人）となっている。
- ❑ 1 便当たりの乗降人数が多いバス停は、深川（深川⇒幌加内方面で乗 1.6 人、幌加内⇒深川方面で降 0.4 人）、幌加内（深川⇒幌加内方面で降 0.9 人、幌加内⇒深川方面で乗 1.1 人）。車内人員が最大となるのは、深川⇒幌加内方面では深川の 1.6 人、幌加内⇒深川方面では多度志の 1.4 人であり、全区間を通して車内人員は 2.0 人以下となっている。
- ❑ 14 便のうち 7 便（往復）は利用者がいなかった。

①便別利用者数

深川⇒幌加内		幌加内⇒深川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
8:05	0	6:35	7
10:25	2	7:56	1
11:35	0	10:57	0
14:25	1	12:47	0
16:25	6	15:00	3
18:45	3	18:04	0
19:50	0	19:37	0
合計	12	合計	11

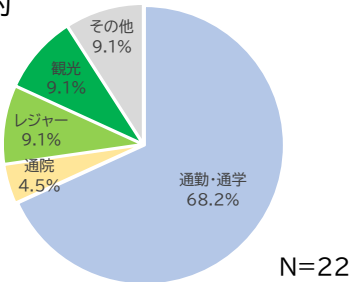
単位：人

③利用者OD(全便)



単位：人

②利用目的



④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



⑨深名線（幌加内～名寄）

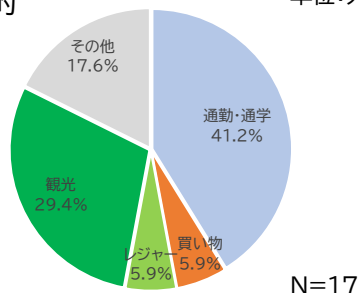
- ❑ 利用者数の合計は、幌加内⇒名寄方面で8人、名寄⇒幌加内方面で10人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が41.2%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、幌加内～名寄間が10人（幌加内⇒名寄で4人、名寄⇒幌加内で6人）と最も多く、次いで幌加内町内、名寄～朱鞠内（名寄⇒朱鞠内で1人、朱鞠内⇒名寄で2人）がそれぞれ3人となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、名寄（幌加内⇒名寄方面で降1.3人、名寄⇒幌加内方面で乗1.5人）。車内人員が最大となるのは、幌加内⇒名寄方面では日塔宅前～西3条南6丁目の1.8人、名寄⇒幌加内方面では西3条南6丁目～日塔宅前、牧場前のそれぞれ2.0人であり、全区間を通して車内人員は2.0人以下となっている。
- ❑ 11便のうち4便（往復）は利用者がいなかった。

①便別利用者数

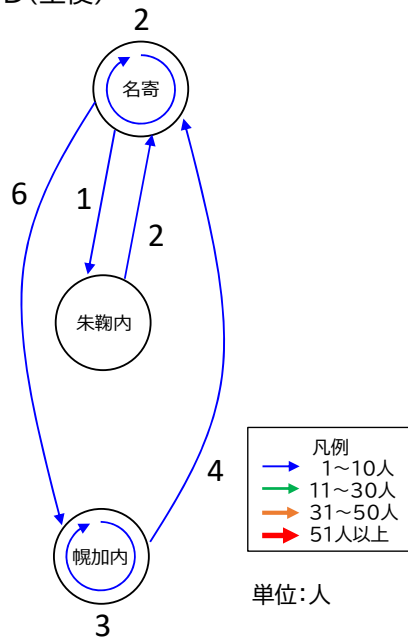
幌加内⇒名寄		名寄⇒幌加内	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
6:00	4	6:59	0
9:23	1	8:53	4
12:58	2	12:56	4
15:48	0	16:07	0
17:48	1	18:40	0
		19:10	2
合計	8	合計	10

単位:人

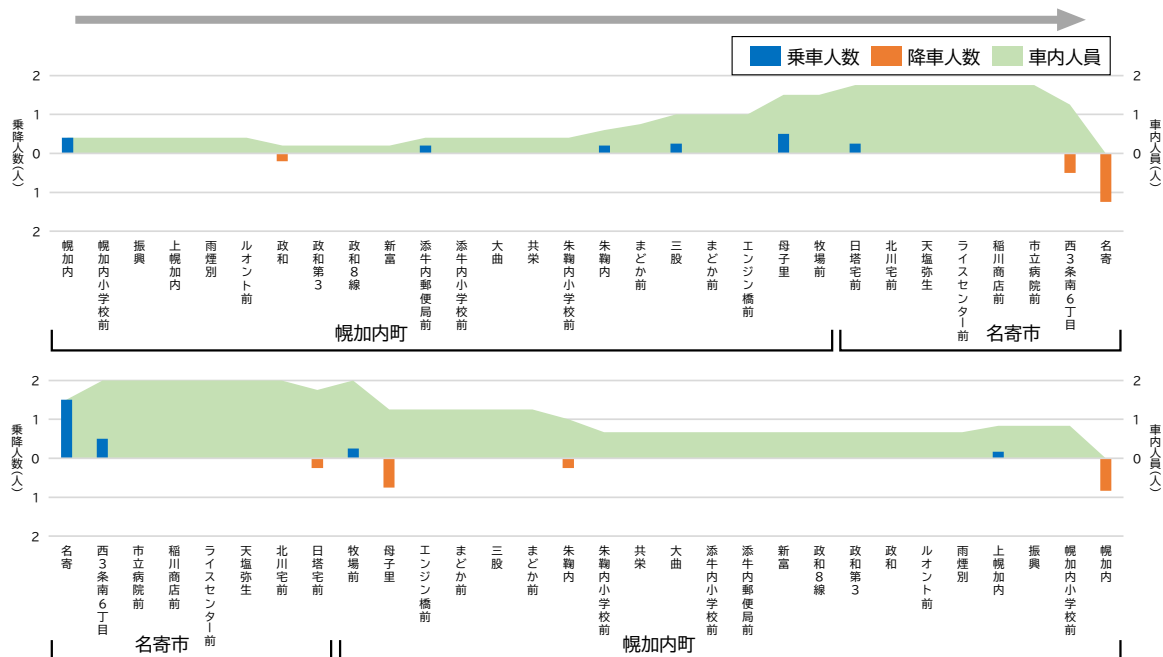
②利用目的



③利用者OD(全便)



④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



(3) 住民アンケート結果

上川地域住民の移動実態や公共交通の利用実態を把握するために、アンケート調査を実施した。調査概要及び調査結果は以下のとおりである。

調査目的	□ 上川地域住民の移動実態や公共交通利用実態を把握する。
調査日	□ 令和4年（2022年）10月3日（月）～11月27日（日）
調査対象	□ 無作為抽出した上川地域の16歳以上の住民8,000人
回収数	□ 2,696票（回収率：33.7%）
アンケート調査	□ 個人属性（居住地、性別、年齢、職業、家族構成、携帯電話の保有状況、運転免許の有無、免許返納について） □ コロナによる外出行動の変化 □ 市町村を跨ぐ公共交通の利用頻度 □ 市町村を跨ぐ移動目的、目的地、外出頻度、出発時刻、移動手段 □ 公共交通の利用しやすさ □ 路線バスとJRの不満点 □ 公共交通を利用しない理由 □ 自動車が運転できなくなった時の移動手段 □ 使ってみたい公共交通関連サービス □ 公共交通再編時の利用予測 □ 将来の公共交通のあり方 □ 自治体独自の設問
調査方法	□ 郵送配布し、結果の回収は、同封した返信用封筒もしくは調査票に記載したQRコードからのインターネット回答で行った。



北海道上川地域公共交通計画

1) 公共交通の利用頻度

利用頻度	□ 公共交通を「ほとんど利用しない」「利用したことがない」と回答した人が約 85～90%と多いが、公共交通の中でも路線バスとＪＲは利用頻度が高い傾向がみられる。
	□ 年代別では、10 代や 20 代の利用頻度が比較的高い。

表 4-22 年代別公共交通手段別の利用頻度

		週に 5日以上	週に 3、4日	週に 1、2日	月に 2、3日	月に 1日以下	ほとんど 利用しない	利用した ことがない	n値
16～19歳	路線バス	18.3%	4.2%	5.6%	7.0%	11.3%	33.8%	19.7%	71
	高速バス	0.0%	0.0%	1.4%	1.4%	7.0%	42.3%	47.9%	71
	JR	15.5%	0.0%	1.4%	0.0%	18.3%	47.9%	16.9%	71
	タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	44.3%	54.3%	70
20～29歳	路線バス	2.5%	3.3%	0.8%	1.6%	5.7%	62.3%	23.8%	122
	高速バス	0.0%	0.0%	0.0%	5.8%	15.7%	54.5%	24.0%	121
	JR	0.8%	2.4%	0.8%	3.3%	13.0%	67.5%	12.2%	123
	タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	4.1%	7.4%	57.4%	31.1%	122
30～39歳	路線バス	0.5%	0.0%	0.9%	0.5%	5.9%	59.8%	32.4%	219
	高速バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.9%	60.3%	33.8%	219
	JR	0.0%	0.0%	0.9%	0.9%	12.3%	64.8%	21.0%	219
	タクシー	0.0%	0.5%	0.0%	1.8%	5.9%	56.2%	35.6%	219
40～49歳	路線バス	0.5%	0.5%	0.9%	2.4%	5.6%	55.5%	34.6%	425
	高速バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	5.9%	58.1%	35.1%	427
	JR	0.0%	0.2%	0.2%	1.9%	12.4%	63.9%	21.4%	429
	タクシー	0.0%	0.2%	0.2%	2.3%	5.6%	54.7%	36.9%	428
50～59歳	路線バス	0.5%	0.9%	0.7%	2.5%	5.0%	49.4%	41.0%	437
	高速バス	0.0%	0.0%	0.5%	0.9%	8.2%	53.4%	37.0%	438
	JR	0.2%	0.2%	0.2%	2.1%	15.8%	58.2%	23.3%	438
	タクシー	0.2%	0.0%	0.0%	2.5%	5.9%	51.4%	40.0%	438
60～64歳	路線バス	0.0%	0.4%	1.5%	3.4%	5.6%	56.0%	33.1%	266
	高速バス	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	6.0%	55.3%	37.6%	266
	JR	0.7%	0.0%	0.4%	4.1%	12.6%	58.1%	24.1%	270
	タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	7.5%	54.7%	35.2%	267
65～69歳	路線バス	0.4%	1.1%	1.8%	2.1%	5.3%	53.2%	36.3%	284
	高速バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	6.4%	48.9%	44.0%	282
	JR	0.4%	0.0%	0.4%	1.8%	8.8%	60.6%	28.2%	284
	タクシー	0.0%	0.4%	0.7%	4.6%	7.0%	55.1%	32.3%	285
70～74歳	路線バス	0.0%	0.3%	2.6%	4.8%	9.9%	48.2%	34.2%	313
	高速バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	6.1%	43.9%	49.4%	312
	JR	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	9.3%	58.3%	29.2%	312
	タクシー	0.0%	0.6%	0.3%	2.6%	6.8%	54.7%	35.0%	311
75歳以上	路線バス	0.6%	0.6%	5.0%	6.7%	9.1%	43.5%	34.5%	481
	高速バス	0.0%	0.2%	0.2%	0.0%	4.5%	46.5%	48.6%	471
	JR	0.0%	0.0%	0.8%	1.3%	7.8%	54.9%	35.2%	472
	タクシー	0.4%	0.6%	2.1%	10.2%	13.9%	42.8%	29.9%	481
合計	路線バス	1.0%	0.8%	2.1%	3.5%	6.8%	51.3%	34.5%	2,618
	高速バス	0.0%	0.0%	0.2%	0.9%	6.6%	51.8%	40.5%	2,607
	JR	0.6%	0.2%	0.5%	2.1%	11.6%	59.5%	25.6%	2,618
	タクシー	0.1%	0.3%	0.5%	4.1%	7.7%	52.0%	35.3%	2,621

2) コロナ禍における公共交通の利用頻度変化

利用頻度	□ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、約 40%の人は公共交通の利用頻度が減少した。
------	---

表 4-23 新型コロナウイルス感染症による公共交通の利用頻度

	大きく減少	やや減少	変化なし	増加	n値
旭川市	27.7%	16.7%	54.5%	1.1%	754
士別市	27.7%	14.5%	57.8%	0.0%	166
名寄市	24.3%	15.4%	59.3%	0.9%	214
富良野市	18.5%	17.9%	63.6%	0.0%	173
鷹栖町	28.4%	22.2%	49.4%	0.0%	81
東神楽町	20.8%	11.3%	67.0%	0.9%	106
当麻町	19.5%	4.9%	74.4%	1.2%	82
比布町	18.3%	16.7%	63.3%	1.7%	60
愛別町	19.1%	8.5%	72.3%	0.0%	47
上川町	14.8%	16.4%	67.2%	1.6%	61
東川町	20.0%	7.5%	72.5%	0.0%	80
美瑛町	15.6%	9.1%	74.0%	1.3%	77
上富良野町	36.8%	10.3%	52.9%	0.0%	87
中富良野町	11.5%	18.0%	70.5%	0.0%	61
南富良野町	17.5%	14.3%	66.7%	1.6%	63
占冠村	20.0%	10.8%	66.2%	3.1%	65
和寒町	14.1%	22.5%	60.6%	2.8%	71
剣淵町	20.0%	16.0%	60.0%	4.0%	50
下川町	16.9%	12.3%	70.8%	0.0%	65
美深町	30.0%	8.0%	60.0%	2.0%	50
音威子府村	22.0%	14.0%	58.0%	6.0%	50
中川町	28.9%	13.3%	57.8%	0.0%	45
幌加内町	25.5%	15.7%	56.9%	2.0%	51
合計	23.6%	14.8%	60.6%	1.1%	2,559

北海道上川地域公共交通計画

3) 公共交通に対する利用者意識

公共交通に対する利用者意識	☐ 路線バスに関する不満点としては、運行時間や運行便数に関する割合が高かった。
	☐ 普段、公共交通を利用しない人のうち、自ら自家用車を運転して移動できる人が将来的に運転出来なくなった場合、移動手段として「路線バスやＪＲなどの公共交通」を利用する人が 64.9%と最も多かった。

表 4-24 年代別の路線バスに関する不満

	行先や方面がわからない	発着時刻がわからない	乗り方がわからない	目的地に行ける路線がない	直通便がない	乗り場まで遠い	乗りたい曜日に運行が無い	運行日が少ない	乗りたい時間に運行が無い	運行便数が少ない	乗継ぎが不便	乗り降りしにくい	乗車時間が長い	運賃が高い	時間通りにこない	現金での支払いが不便	n 値
16～19歳	7.1%	4.3%	2.9%	20.0%	14.3%	14.3%	15.7%	8.6%	45.7%	42.9%	12.9%	2.9%	4.3%	22.9%	12.9%	8.6%	70
20～29歳	10.4%	11.3%	7.0%	19.1%	13.9%	15.7%	2.6%	10.4%	33.9%	32.2%	9.6%	0.9%	8.7%	17.4%	5.2%	7.0%	115
30～39歳	15.6%	13.2%	4.4%	17.6%	15.1%	15.6%	3.4%	6.3%	28.8%	29.3%	17.1%	2.9%	6.8%	12.7%	5.4%	13.2%	205
40～49歳	9.8%	9.0%	4.9%	13.4%	13.4%	9.8%	3.3%	3.9%	26.5%	34.2%	12.3%	0.5%	5.7%	13.4%	3.6%	4.4%	389
50～59歳	10.4%	7.8%	6.3%	19.8%	13.1%	15.9%	2.9%	5.0%	27.4%	29.5%	17.0%	1.6%	6.0%	18.5%	5.2%	4.2%	383
60～64歳	7.4%	6.9%	2.8%	10.6%	11.5%	18.4%	4.1%	6.9%	30.0%	32.3%	11.1%	0.5%	9.2%	17.5%	7.8%	4.1%	217
65～69歳	5.5%	6.0%	3.5%	14.0%	11.5%	9.0%	3.0%	5.5%	22.5%	29.0%	12.0%	2.0%	6.5%	16.0%	7.5%	2.5%	200
70～74歳	7.8%	7.3%	4.6%	19.7%	13.3%	15.6%	2.8%	1.8%	22.5%	27.1%	9.2%	3.7%	5.0%	12.4%	1.8%	4.1%	218
75歳以上	9.2%	11.2%	8.2%	16.4%	16.1%	18.8%	2.0%	4.3%	21.4%	22.7%	6.3%	5.3%	3.3%	11.2%	2.3%	4.6%	304
合計	9.5%	8.8%	5.2%	16.4%	13.6%	14.7%	3.4%	5.1%	26.7%	29.9%	12.1%	2.2%	6.0%	15.0%	4.9%	5.3%	2,101

表 4-25 自家用車が運転できなくなった場合の対応

路線バスやＪＲなどの公共交通を利用する	792	64.9%
タクシーを利用する	373	30.6%
家族に送迎してもらう	531	43.5%
親戚や友人などに送迎してもらう	91	7.5%
外出支援サービス（送迎サービス）を利用する	134	11.0%
外出回数を減らす	308	25.2%
徒歩圏内に行先を変える	182	14.9%
便利なところに引っ越す	153	12.5%
その他	32	2.6%

n=1,220

4) 公共交通の維持に対する考え方

公共交通の維持に対する考え方	□ 将来にわたって公共交通を維持していくためには、「利用者が少ない路線の統廃合はやむを得ない」との回答が33.6%となっているが、「運行便数を維持するため、運賃の値上げや乗り換え（乗り継ぎ）の発生はやむを得ない」、「運賃を維持するため、運行便数の減便や乗り換え（乗り継ぎ）の発生はやむを得ない」、「乗り換え（乗り継ぎ）なしの運行を維持するため、運行便数の減便や運賃の値上げはやむを得ない」といった公共交通を維持するためには何らかの負担を許容する人の割合は、59.2%となった。
----------------	---

表 4-26 将来の公共交通を維持するための対策として一番近い考え方

	運行便数を維持するため、運賃の値上げや乗り換え（乗り継ぎ）の発生はやむを得ない	運賃を維持するため、運行便数の減便や乗り換え（乗り継ぎ）の発生はやむを得ない	乗り換え（乗り継ぎ）なしの運行を維持するため、運行便数の減便や運賃の値上げはやむを得ない	利用者が少ない一定の路線の統廃合や廃止はやむを得ない	その他	n値
20歳未満	33.9%	17.9%	5.4%	39.3%	3.6%	56
20～29歳	27.4%	19.8%	11.3%	36.8%	4.7%	106
30～39歳	26.1%	20.7%	10.3%	36.0%	6.9%	203
40～49歳	33.6%	17.6%	10.2%	31.3%	7.4%	393
50～59歳	26.6%	19.8%	11.8%	33.6%	8.3%	399
60～64歳	28.1%	15.7%	17.4%	30.6%	8.1%	235
65～69歳	26.3%	16.5%	16.0%	34.2%	7.0%	243
70～74歳	28.1%	13.0%	12.3%	38.7%	7.9%	253
75歳以上	29.9%	16.2%	17.1%	31.0%	5.8%	345
合計	28.8%	17.3%	13.1%	33.6%	7.1%	2,233

第6章 計画の将来像及び基本方針・目標

本計画を策定するにあたり、上川地域の公共交通の課題を踏まえ、計画の将来像や将来像の実現に向けた基本方針、目標を整理する。

- 
- | 6-1 | 計画の将来像及び基本方針
 - | 6-2 | 基本方針の実現に向けた目標
 - | 6-3 | 上川地域における広域交通（路線バス）の維持・確保の方針

6-1 | 計画の将来像及び基本方針

(1) 計画の将来像

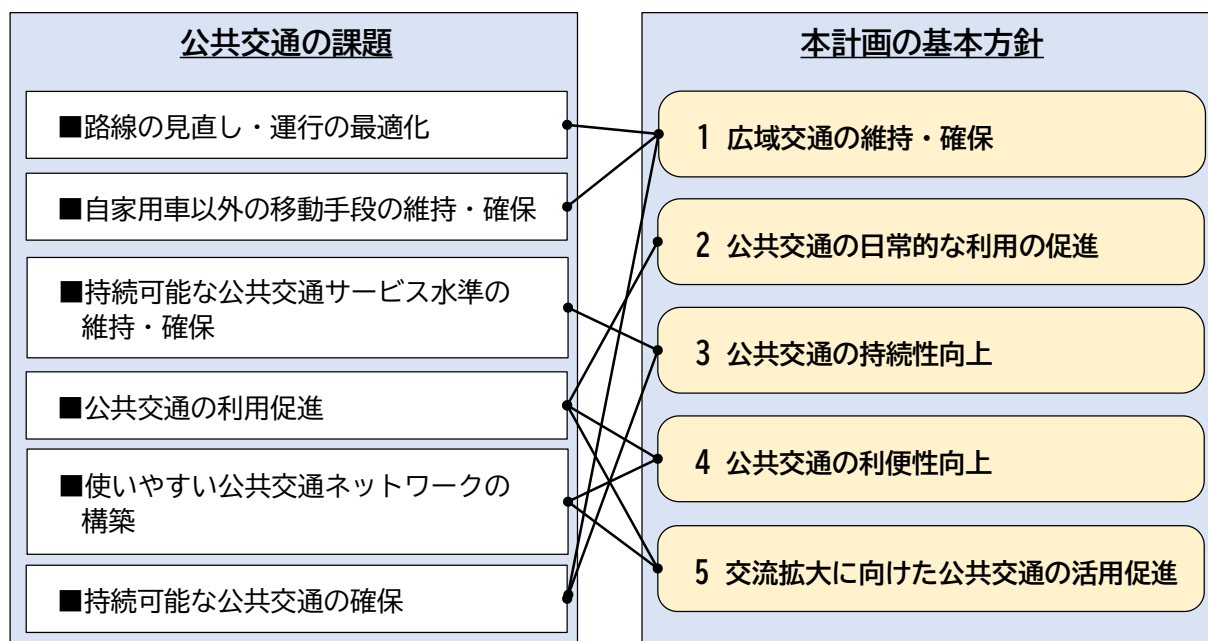
第2章で整理した上位・関連計画等と第5章で整理した本地域の公共交通の課題を踏まえ、本地域の目指す将来像を次のとおり設定する。

上川地域が目指す公共交通の将来像

上川地域における様々な主体の共創の取組推進による
持続可能な公共交通ネットワークの確保

(2) 将来像の実現に向けた基本方針

第5章で整理した本地域が抱える6つの公共交通の課題を解決するために、将来像の実現に向けた本計画の基本方針を次のとおり定める。



北海道上川地域公共交通計画

基本方針 1	広域交通の維持・確保
○面積が広大な本地域では、通勤・通学、買い物、通院など様々な移動目的で旭川市や名寄市、士別市、富良野市といった中心的な都市への広域移動が行われており、今後、自治体と交通事業者が連携しながら路線の最適化を図るなど、持続可能な広域交通を維持していくことが必要である。 ○人口減少や少子高齢化は今後も続く見込みであり、将来的には人口減少による通勤・通学の移動需要減少や学校統廃合による需要の変化が予想されるほか、高齢化の進行により都市部に向かう広域的な通院需要の増加なども予想される。 ○今後も公共交通を維持していくためには、移動需要や利用者ニーズを踏まえ、関係者が共創の取組を推進することにより路線の見直しを図り、使いやすく効率的な公共交通体系を構築し、収支面のバランスを改善することが必要である。 ➡ 学生や高齢者など自動車を運転できない住民も安心して地域に住み続けることができるよう、地域が必要とする需要やニーズを踏まえた広域交通の維持・確保に向けた取組を推進する。	
基本方針 2	公共交通の日常的な利用の促進
○人口減少やモータリゼーションの進展、新型コロナウイルス感染症による外出自粛やテレワークの普及等により、公共交通の利用者は減少傾向にある。 ➡ 地域の利用者とともに、将来にわたり、公共交通を維持していくため、利用者意識の醸成を図るとともに、日常的な利用の促進に向けた取組を推進する。	
基本方針 3	公共交通の持続性向上
○公共交通の利用者減少により、交通事業者の収入が減少すると路線の維持のみならず、設備・機器の更新や新たな取組への投資ができず、事業継続等への影響が懸念されることに加え、交通事業者の人材不足や乗務員の高齢化等により、現在のサービス水準の維持が困難になることが懸念される。 ➡ 交通事業者や北海道・市町村など様々な主体が連携し、地域交通の最適化や利用促進はもとより、交通事業を担う人材の確保や資源の効率的な運用に取り組むことで公共交通の持続性の向上を図る。	

基本方針 4	公共交通の利便性向上
○公共交通利用者へのアンケート結果からは、乗継利便性に対する評価が低かった。 ○運行の最適化を図りながら、本地域における交通資源を最大限活用した使いやすい公共交通ネットワークを実現するためには、それぞれの交通手段をシームレスにつなぐ必要がある。	
➡ 乗継などの負担が少ないシームレスな公共交通利用環境の充実を図る。	

基本方針 5	交流拡大に向けた公共交通の活用促進
○本地域は、旭山動物園のある旭川市や外国人にも人気の美瑛・富良野地域、歴史ある温泉や美しい景観の層雲峡など、道内でも有数の観光地を有している。 ○観光地の中には、鉄道駅から離れたところに存在するものもあり、観光における二次交通として路線バスの果たす役割は大きい。 ○また、観光業は地域の重要な産業の一つであり、観光が活性化することで地域経済への好影響も期待される。	
➡ 新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んだ国内外の観光客の回復も見据えたうえで積極的な情報発信を行い、地域住民だけでなく、誰もが使いやすい公共交通ネットワークを構築し、利用促進を図る。	



| 6-2 | 基本方針の実現に向けた目標

基本方針を実現するため本計画で達成すべき目標を次のとおり定める。

基本方針	目標
1 広域交通の維持・確保	①官民連携による取組の推進
2 公共交通の日常的な利用の促進	②公共交通利用に対する意識醸成
3 公共交通の持続性向上	③公共交通の担い手確保
4 公共交通の利便性向上	④公共交通の利用環境の改善
5 交流拡大に向けた公共交通の活用促進	⑤観光における公共交通の利用促進

目標	官民連携による取組の推進
①	これまで、鉄道事業者やバス事業者が主体となって公共交通の維持に取り組んできた。利用者の減少による収入減等を受け、将来にわたり公共交通を維持していくため、国、北海道、市町村、交通事業者等が更なる連携を図り、幹線・広域・生活圏交通を総合的に確保する、共に創る「共創」の体制・取組を推進する。

目標	公共交通利用に対する意識醸成
②	住民一人一人が将来を見据えて、公共交通サービスの重要性や必要性を考え、公共交通の日常的な利用に向けた意識醸成を図る。

目標	公共交通の担い手確保
③	人口減少下において持続可能な公共交通サービスを提供するため、人口規模や移動需要に応じた最適な交通体系を構築していくことによる交通資源の効率的運用とともに、様々な主体との連携による人材確保など、ひっ迫する公共交通を担う人材の確保・育成に努める。

目標	公共交通の利用環境の改善
④	利用者が快適に公共交通を利用できるよう乗り継ぎのシームレス化等による利便性向上や、待合環境の快適性向上などを図る。

目標	観光における公共交通の利用促進
⑤	観光客が公共交通を活用して本地域内を移動し、観光を楽しむことができるよう、情報提供の充実やわかりやすい料金体系の設定などに取り組み、周遊観光の活性化を図る。



6-3 | 上川地域における広域交通（路線バス）の維持・確保の方針

基本方針や目標を踏まえ、本地域の5つのエリア別に広域交通（路線バス）の維持・確保の方針を設定する。

表 6-1 広域交通（路線バス）の維持・確保の方針

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
旭川市・名寄市方面	名寄線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 20.0 人)	○国道 40 号線沿いの病院への通院や高校への通学など地域住民の生活交通として機能している。 ○並行する J R 宗谷本線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている。	地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動や広域的な移動手段を持続的に確保していく。 また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。
	愛別線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 20.0 人)	○国道 40 号線沿いの病院への通院や高校への通学など地域住民の生活交通として機能している。 ○並行する J R 宗谷本線、J R 石北本線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている。	
	ぴっぴ スキー場線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 6.4 人)	○国道 40 号線沿いの病院への通院や高校への通学など地域住民の生活交通として機能している。 ○並行する J R 宗谷本線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている。	地域公共交通確保維持改善事業を活用するとともに、当該系統を比布駅乗入として比布駅～スキー場の町営バスと統合するなど、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を図りながら移動手段の確保に努める。
旭川市・上川町方面	層雲峡線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 20.7 人)	○旭川市内の病院への通院など地域住民の生活交通として機能している。 ○J R 石北本線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている。	地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動や広域的な移動手段を持続的に確保していく。 また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。
	当麻線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 43.5 人)	○当麻町市街地と当麻町民の生活圏である旭川市永山地区とを直接結ぶ路線として利用が多く、地域住民の生活交通として機能している。	地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動を持続的に確保していく。 また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
旭川市・富良野市方面	美瑛線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 10.5 人)	○ 旭川市内の病院への通院など地域住民の生活交通として機能している。 ○ J R 富良野線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている。	地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動や、広域的な移動手段を持続的に確保していく。 また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。
	白金線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 17.1 人)	○ 美瑛駅からびえい白金温泉や白金青い池への観光利用や旭川市内での利用が多い。 ○ 旭川市内の病院への通院など地域住民の生活交通として機能している。	地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動や、広域的な移動手段を持続的に確保していく。 また、沿線のびえい白金温泉や白金青い池への観光利用を充実させるため J R との接続改善を行うなど、観光客や住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を図りながら、移動手段の確保に努める。
	旭川線 (ラベンダー号) 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 54.4 人)	○ 富良野市から中富良野町、上富良野町、美瑛町の市街地や旭川空港、旭川医大病院を經由して旭川市へ至る路線として、沿線市町村から旭川市や富良野市への病院への通院等の生活路線としての利用が多い。 ○ 旭川空港から沿線の観光地へ向かうことができる観光路線としての側面を併せ持ち、観光客の利用も多い。	地域公共交通確保維持改善事業を活用するとともに、旭川空港での航空機との接続改善の検討や J R 富良野線との連携など、地域の公共交通サービスの利用促進に向けて、現行の交通体系を維持していく。 また、観光客や住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。
	旭川空港経由旭岳線 (いで湯号) 【地域間幹線系統】 (R6 計画輸送量 15.0 人)	○ 旭川市から旭川空港を經由し、旭岳ロープウェイに至る路線で、主に観光目的での輸送を担っている。	地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動や観光客の広域的な移動手段を確保していくとともに、利用促進を図っていく。

1 はじめに

2 計画の位置づけ

3 上川地域の
地域特性・現況

4 上川地域の
移動に関する現況

5 上川地域の
公共交通の課題

6 計画の将来像及び
基本方針・目標

7 目標達成のための
施策と目標値設定

8 計画推進に向けた
評価体制



北海道上川地域公共交通計画

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
名寄市近郊地域	恩根内線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 21.8 人)	○名寄市から美深町市街地を 経由し美深町恩根内地区へ 至る路線として、美深町か ら名寄市のみならず、美深 高校への通学に利用されて おり、必要な生活路線と して機能している。	地域公共交通確保維持改善事業を活 用し、沿線住民の日常生活の移動や広 域的な移動について持続可能な移動 手段を確保していくとともに利用促 進を図っていく。
	下川線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 13.8 人)	○名寄市から下川町へ至る路 線として、下川町民の生活 圏である名寄市を結ぶ生活 路線として機能している。	
	興部線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 17.5 人)	○廃止となったＪＲ名寄本線 の代替バスとして運行を開 始し、名寄市から興部町へ 至る路線として、沿線住民 の通院・通勤・通学等に利用 される広域的な生活路線と して機能している。	
	中多寄線 (日向経由) 【市町村単独補助路線】	○士別市から士別市中多寄地 区、日向温泉を經由し、名寄 市の風連地区に至る路線 で、主に日向温泉へ利用さ れる生活路線として機能し ている。	沿線住民の日常生活や広域的な移 動について持続可能な移動手段を 確保していくとともに利用促進を 図っていく。
	深名線	○廃止となったＪＲ深名線の 代替バスとして、名寄市、幌 加内町、深川市を結ぶ複数系 統からなる路線として、沿線 住民の通院・通勤・通学等に 利用される広域的な生活路 線として機能している。	
富良野市近郊地域	西達布線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 10.2 人) ※R6.4～広域生活路線か ら地域間幹線系統に変 更	○ＪＲ根室本線一部廃止によ る代替バスとして、令和６ 年４月から終点を西達布か ら幾寅駅まで延伸し、通学 等に利用される生活路線と して機能させていく。	ＪＲ根室本線（富良野駅～新得駅）の 廃止を踏まえて、沿線住民の日常生活 や広域的な移動について持続可能な 移動手段を確保していくとともに利 用促進を図っていく。
	トマム線 【市町村生活バス路線】 (R4 平均輸送人員 0.7 人)	○占冠村市街から幾寅駅（南 富良野町）に至る路線で、占 冠村から南富良野高校への 通学等に利用される生活路 線として機能している。	
	富良野線 【市町村生活バス路線】 (R4 平均輸送人員 5.1 人)	○占冠村市街地から金山駅（南 富良野町）を經由して、富良 野市へ至る路線で、占冠村だ けではなく南富良野町内か ら富良野市内の病院への通 院等に利用される生活路線 として機能している。	

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
その他	深旭線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 16.8 人)	○ 深川市から旭川市へ至る路線として、旭川市への通勤・通学や通院など、生活路線としての利用が多い。	地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動を持続的に確保していく。 また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。
	留萌旭川線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量 30.8 人)	○ 留萌市から北竜町、秩父別町を経由して、深川市、旭川市へ至る路線として、沿線市町村から旭川市や深川市への通勤・通学や通院など、生活路線としての利用が多い。	地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動を持続的に確保していく。 また、J R 留萌本線（深川駅～石狩沼田駅）の今後の動向を見据えたうえで、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。

1 はじめに

2 計画の位置づけ

3 上川地域の
地域特性・現況

4 上川地域の
移動に関する現況

5 上川地域の
公共交通の課題

6 計画の将来像及び
基本方針・目標

7 目標達成のための
施策と目標値設定

8 計画推進に向けた
評価体制



北海道上川地域公共交通計画

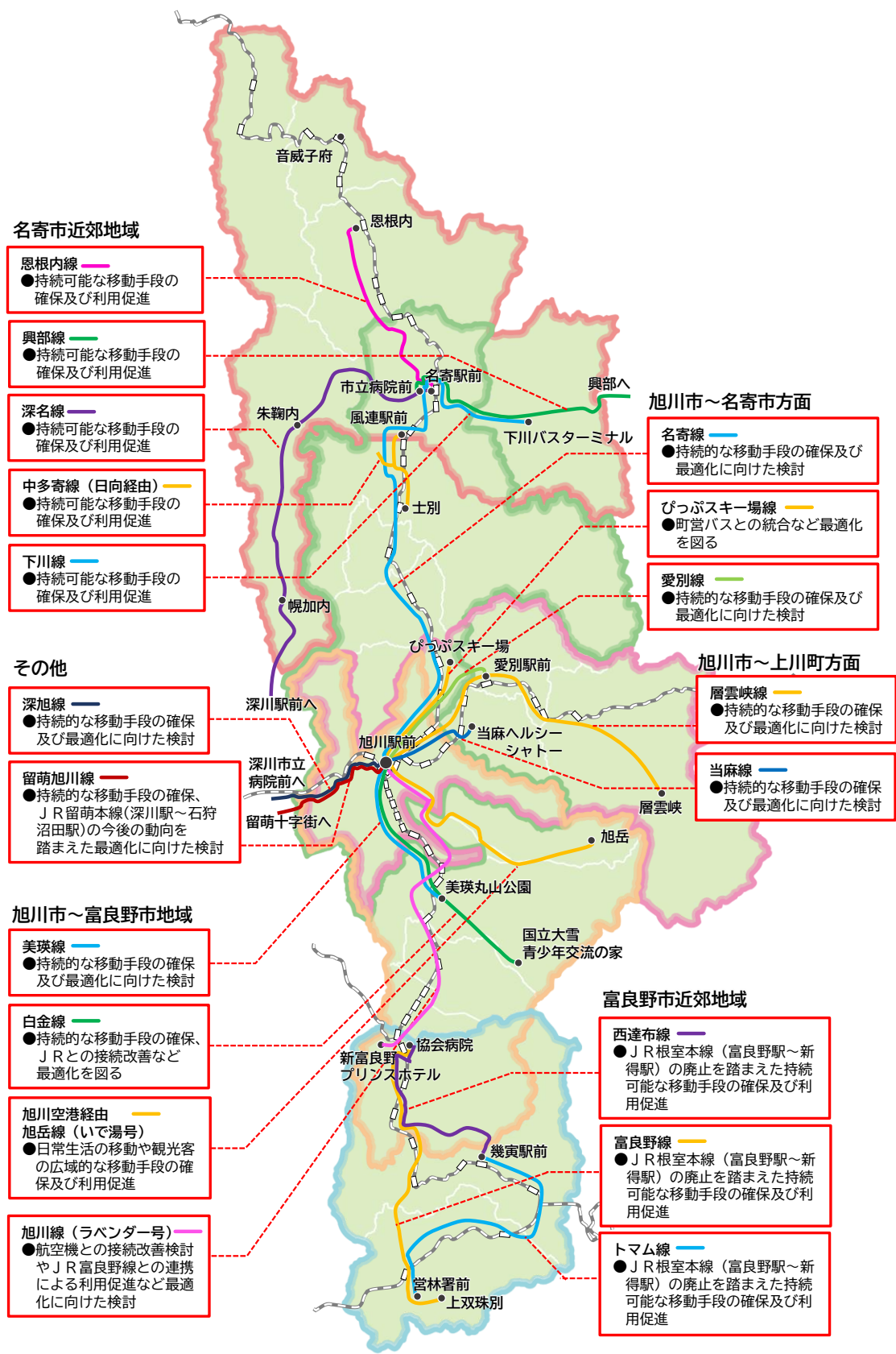


図 6-1 上川地域における広域交通（路線バス）の方向性

市内路線・市街地間・郊外デマンドバスの最適化(案)

各路線の課題

路線名	課題
コミュニティバス	運転手不足により令和4年11月減便 名寄市街地をのるーと名寄と重複運行
下多寄線 デマンド	利用者の減少 H30年3,333人/年＝約9人/日 R5年1,684人/年＝約5人/日
御料線 デマンド	利用者の減少 H31年2,388人/年＝約6.5人/日 R5年1,318人/年＝約4人/日) 風連地区→名寄地区へ直接移動できず、風連線バスなどに乗り換えが必要
忠烈布 代替ハイヤー	事業費、利用人数に課題感は見られないが、地域の意向確認は必要
風連線	鉄道と並行路線 利用者減少により、以前はあった国・道補助が令和6年度から無くなり、市補助の単独路線へ ・並行しているJRは、JR風連駅→旭川方面 12便/日 風連駅→名寄・稚内方面12便/日 ・下多寄線デマンドと風連地区→名寄地区と重複(後述)
日進ピヤシリ線	夏と冬で利用人数に差がある。冬ダイヤの最終便と2024年問題(後述)

市内路線・市街地間・郊外デマンドバスの実態調査(案)

●前回(5月31日)の協議会

- ・コミュニティバスとの一と名寄が重複している。
- ・丁寧な調査が必要
- ・御料線が、名寄市へ移動する際に道の駅で乗り換えが必要で、身体的に難しい方もいる。
- ・データをもとに検討が必要では。



路線名

実態の調査方法

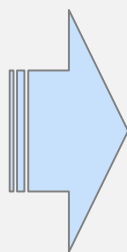
コミュニティバス

公共交通についての意識をアンケート調査。

下多寄線

御料線

忠烈布代替ハイヤー



利用登録者と各地域への聞き取り
(現在の利便性と再編について)

風連線

利用者データによる適切な便数・時間の検討

日進ピヤシリ線

利用者データによる夏期シーズンと冬期シーズンの最適な便数、
運行形態を検討

智恵文

地域への聞き取り

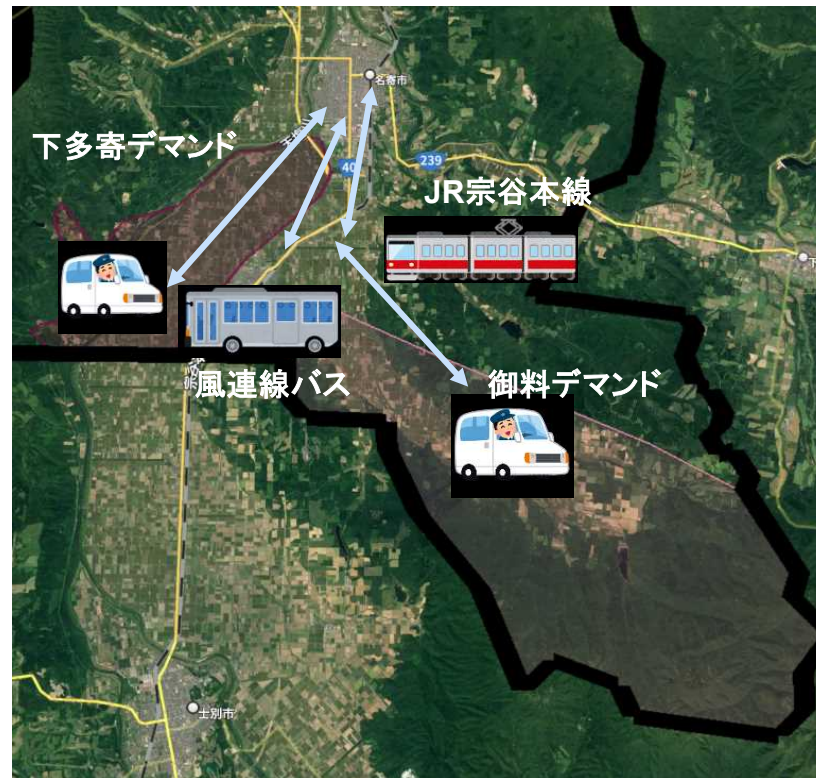
名寄市街地区内の移動手段 比較

要件	コミュニティバス	のりと
エリア	名寄市街地区	名寄市街地区
乗降場所	バス停45箇所	バス停45箇所+62箇所=107箇所
移動時間	市内を70分で循環	平均乗車時間6分
運行事業者	名士バス	名寄交通・三浦ハイヤー
営業時間	始発7:05 最終18:15発	7:00～17:00
予約方式	不要	LINE+電話
運賃	大人150円 小学生80円 障がい者80円	大人300円 小学生200円 障がい者100円
回数券	11回券1,500円(1回お得) 23回券3,000円(3回お得)	無し
決済	現金・回数券・定期	現金・ヨロカ
満足度	コミュニティバス自体の調査はなし	98%(アプリ利用者アンケート)
課題	運転手不足により令和4年11月に減便 人口減少進展により、今後もドライバー 不足解決は困難	土日、祝日の運行無し 運行時間が短い 乗降場所の改善

公共交通の意識調査をもとに、名寄地区の移動手段を集約、最適化を行う。

風連地区の現在の移動手段

- 下多寄デマンドバスは直接、名寄地区へ移動可能
- 御料デマンドバスは道の駅で一度、乗り換えてから名寄地区へ移動
- 風連線バスは利用者減少により、令和5年度から国・北海道補助が無くなり、名寄市単独路線へ移行(5便/日)
- 単独で維持困難(黄色線区)なJR宗谷本線は、風連駅⇄名寄駅を12便/日が運行



風連郊外地区再編のイメージ

- 風連地区郊外の下多寄・御料デマンドバスと東風連ハイヤーを1つに再編
- 協定期間後のR8年10月以降を想定
- 名寄地区への移動は、既存の風連線バス、下多寄線、JRとの最適化を検討



市内路線・市街地間・郊外デマンドバスの最適化の進め方

- 名寄市街地はコミュニティバスとAIデマンドバスのるーと名寄との、市街地移動手段の集約・最適化を検討
- 風連郊外地区は、現状の下多寄デマンド・御料デマンド・東風連ハイヤーの地区ごとの形態から、再編検討
- 風連線は、風連郊外再編と合わせて今後のあり方検討
- 日進ピヤシリ線は維持しながらシーズンごとに適切な便数を検討



路線名	R6	R7	R8	R9	R10
コミュニティバス	名寄市街地区内の移動手段を、のるーと名寄との集約・最適化を検討				
下多寄線				R8年9月末まで覚書により運行(名士バス) R8年10月の最適化を検討	
御料線				下多寄・御料デマンド再編と合せて検討	
忠烈布代替ハイヤー					
風連線	風連郊外再編と合わせてあり方検討				
日進ピヤシリ線	夏期シーズンと冬期シーズンの最適な便数、運行形態を検討				
智恵文	医療需要は対応出来ており、買い物需要など調査				

【情報提供】日進ピヤシリ線について

●5往復10便が運行

- 夏ダイヤ 始発 8時05分 名士バス⇒ピヤシリスキー場
最終 16時45分 名士バス⇒ピヤシリスキー場
17時30分 ピヤシリスキー場⇒名士バス
- 冬ダイヤ 始発 10時05分 名士バス⇒ピヤシリスキー場
最終 20時05分 名士バス⇒ピヤシリスキー場
20時50分 ピヤシリスキー場⇒名士バス

運行事業者からの情報提供

自動車運転者の時間外労働の上限が、2024年4月から「改善基準告示」の見直しが行われたことから、1日の休息時間が、従前の「継続8時間」から、「継続11時間を基本とし、9時間下限」と長くなった。

具体的には「最低でも休息時間が1時間伸びる」こととなり、例えば当日の退勤時刻が21時だとすると、これまでは8時間後の翌朝5時から出勤可能とだったが、改正後は、11時間後の翌朝8時を基本とし、最短でも翌朝6時からの出勤となる。

(参考) 冬ダイヤ コロナ禍前 H30データ

最終 20時05分 名士バス⇒ピヤシリスキー場 平均0.27人
20時50分 ピヤシリスキー場⇒名士バス 平均7.2人