

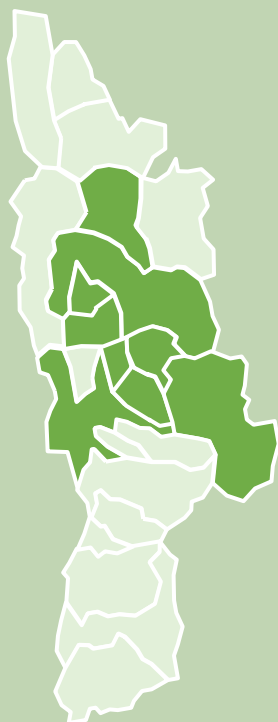
北海道上川地域 公共交通利便増進実施計画

【旭川市～名寄市・上川町方面】



2024 ▶ 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6年(2024年) 7月
北海道上川地域公共交通活性化協議会

目次

第1章 計画の概要	2
1 策定の目的.....	2
2 計画の位置づけ.....	2
3 実施予定期間.....	3
4 実施区域.....	3
第2章 最適化の方向性	5
1 「北海道上川地域公共交通計画」における将来像、基本方針、目標.....	5
2 対象エリアにおける広域交通（路線バス）の維持・確保の方針.....	6
3 対象エリアの状況.....	7
4 対象エリアにおける最適化の方向性.....	10
第3章 利便増進事業の内容・実施主体	12
1 利便増進計画の全体像.....	12
2 利便増進事業の内容.....	14
3 その他の取組の内容.....	20
4 事業の実施主体と予定期間.....	21
第4章 事業の効果	23
第5章 地方公共団体による支援の内容	25
第6章 事業実施に必要な資金の額と調達方法	27
資料編	29

第1章 計画の概要



第1章 計画の概要

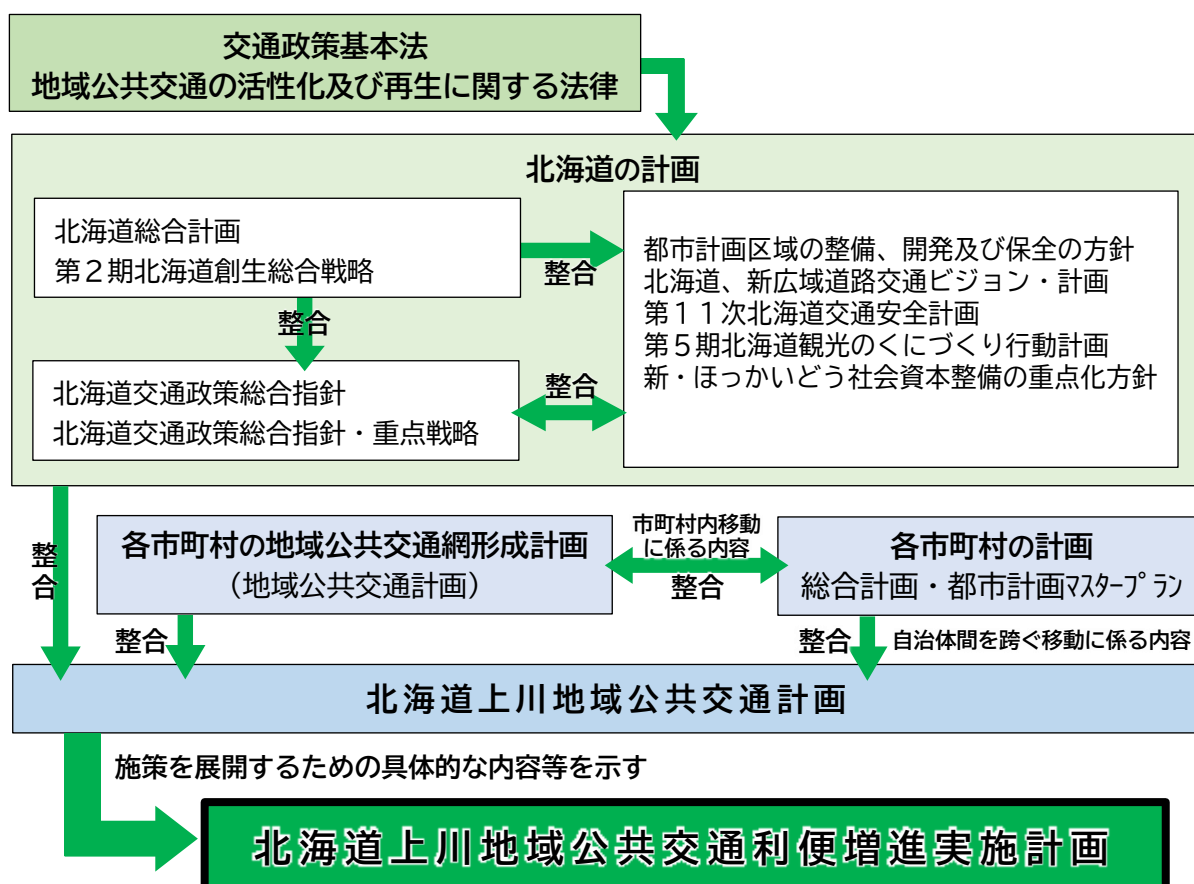
1 策定の目的

上川地域では、将来のまちづくりや市民の利益の確保を見据え、将来にわたり持続可能な公共交通機関へと転換するため、行政と事業者や関係者が連携・協力し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく「**北海道上川地域公共交通計画**」を令和5年6月に策定するとともに、令和5年12月と令和6年6月に改訂を行い、地域公共交通利便増進事業の実施を位置づけました。

北海道上川地域公共交通利便増進実施計画（以下、「本計画」という。）は、「北海道上川地域公共交通計画」に定めた施策を展開するにあたり、地域のニーズにきめ細かく対応し、利便性の高い輸送サービスの持続可能な提供や、事業の実施に係る確実性や円滑化を図るため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するものです。

2 計画の位置づけ

本計画は交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき作成され、北海道の上位・関連計画及び各市町村の地域公共交通計画・関連計画等と整合されている「北海道上川地域公共交通計画」を実現するための実施計画です。



3 実施予定期間

本計画は、北海道上川地域公共交通計画に基づき実施するものであるため、本計画の計画期間は、北海道上川地域公共交通計画に合わせ、令和9年度までとします。

なお、事業の進捗や地域公共交通を取り巻く状況の変化に応じて、適宜、見直しを図ります。

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
北海道上川地域公共交通計画	→				
北海道上川地域公共交通利便増進実施計画 (旭川市～名寄市・上川町方面)		実施 検証・見直し			

4 実施区域

本計画の実施区域は、上川地域の旭川市～名寄市エリア(旭川市、士別市、名寄市、比布町、和寒町、剣淵町)及び旭川市～上川町エリア(旭川市、当麻町、比布町、愛別町、上川町)とします。

本計画を実行性のある計画として、着実に進めるため、地域ごとに実施することが重要と考え、北海道上川地域公共交通計画に基づくエリア別検討会での協議状況を踏まえ「旭川市～名寄市・上川町エリア」で先駆的に進めることとしました。

本計画では、各種事業を推進することで、利便性の高い持続可能な輸送サービスの確保を目指します。

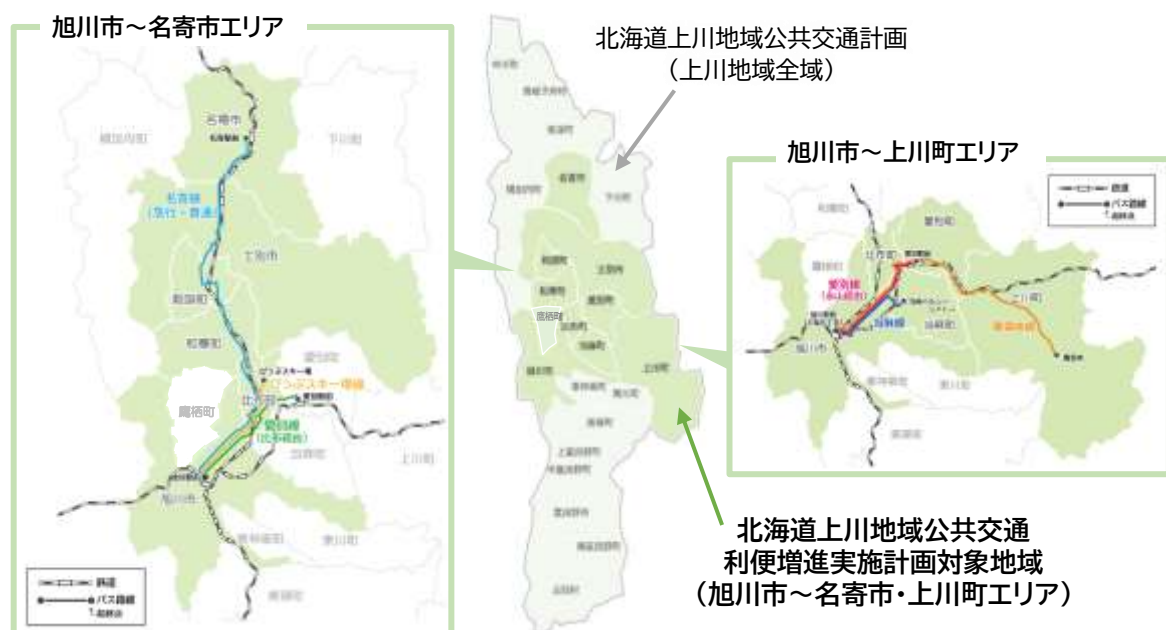


図 1 本計画の対象エリアの概要

第2章 最適化の方向性



第2章 最適化の方向性

1 「北海道上川地域公共交通計画」における将来像、基本方針、目標

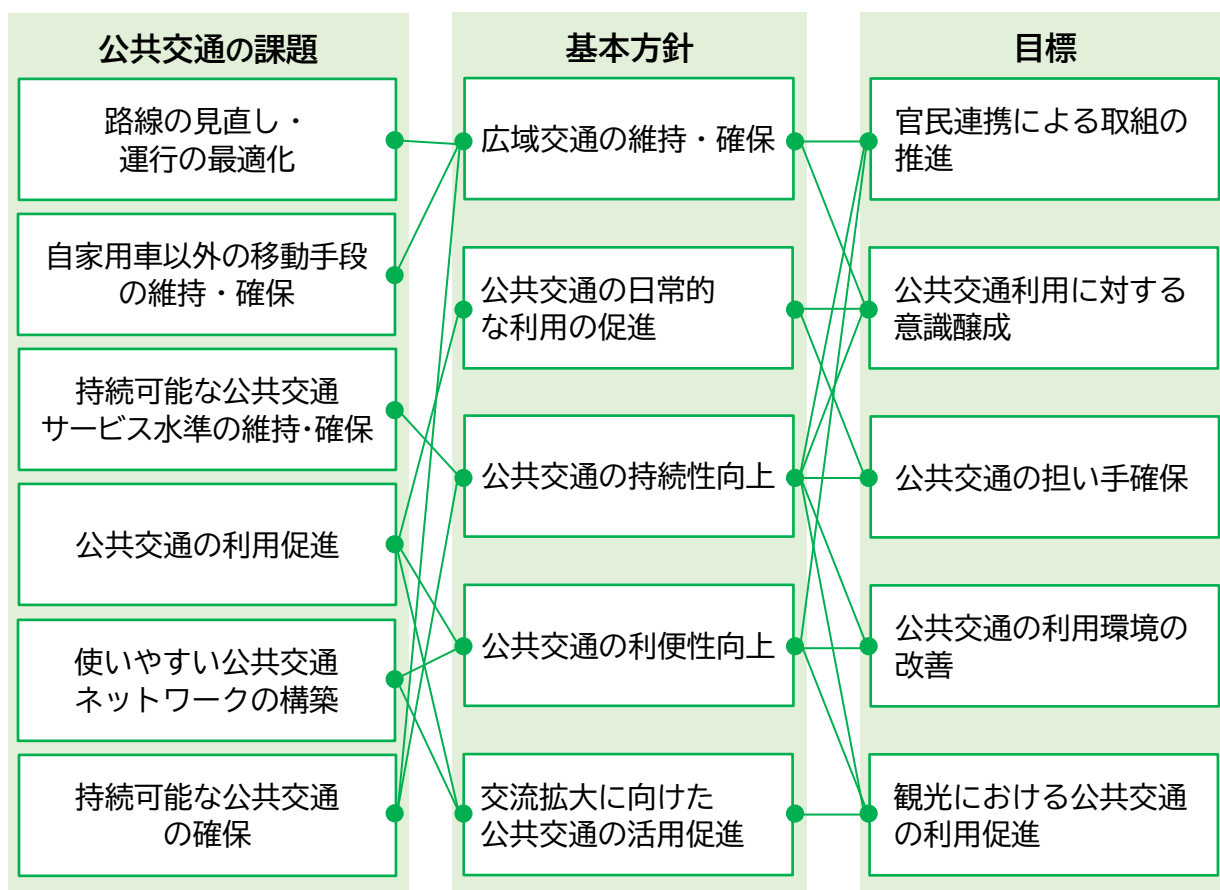
北海道上川地域公共交通計画では、地域全体の公共交通における課題を設定しています。

背景・問題点	課題
人口減少や少子高齢化の進行 高い自家用車依存	⇒ 路線の見直し・運行の最適化 ⇒ 公共交通の利用促進
広域分散型社会への対応	⇒ 自家用車以外の移動手段の維持・確保
公共交通の担い手不足	⇒ 持続可能な公共交通サービス水準の維持・確保
高齢者を含めた多様なニーズへの対応	⇒ 使いやすい公共交通ネットワークの構築 ⇒ 持続可能な公共交通の確保

6つの公共交通の課題を解決するため、将来像を設定し、その実現に向けた基本方針及び目標を次のとおり定めています。

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 対象エリアにおける広域交通(路線バス)の維持・確保の方針

北海道上川地域公共交通計画にて、基本方針や目標を踏まえ、対象エリア（旭川市～名寄市・上川町エリア）の広域交通（路線バス）の維持・確保の方針を次のとおり設定しています。

「※」は当初計画（R5.6）の維持・確保の方針を参考掲載

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
旭川～名寄エリア	名寄線(急行)※ 【地域間幹線系統】 (R3 輸送量 10.7 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。	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。
	名寄線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量20.0人)	○並行するJR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。	
	愛別線(比布経由) 【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JR宗谷本線、JR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】 (R3 輸送量 6.1 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JR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。	
旭川～上川エリア	愛別線(永山経由)※ 【地域間幹線系統】 (R3 輸送量 8.1 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。	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。
	層雲峡線 【地域間幹線系統】 (R4 輸送量20.7人)	○JR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。	
	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。	

3 対象エリアの状況

(1) 旭川市～名寄市エリアの公共交通ネットワーク

広域バス路線の名寄線、愛別線（比布経由）、ぴっぴスキー場線、更にＪＲ宗谷本線が並行して運行しており、バスとバス、バスと鉄道が競合している状況です。



図 2-1 旭川市～名寄市エリアの主な公共交通ネットワーク

※令和5年10月から名寄線（急行）が減便

(2) 旭川市～上川町エリアの公共交通ネットワーク

広域バス路線の愛別線（永山経由）、層雲峡線、当麻線、更にＪＲ石北本線が並行して運行しており、バスとバス、バスと鉄道が競合している状況です。



図 2-2 旭川市～上川町エリアの主な公共交通ネットワーク

※令和5年10月から愛別線（永山経由）が減便

(3) 対象エリアのバス利用者の推移

平成30年度（2018年度）以降の利用者数の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、利用者が大幅に減少していることがわかります。

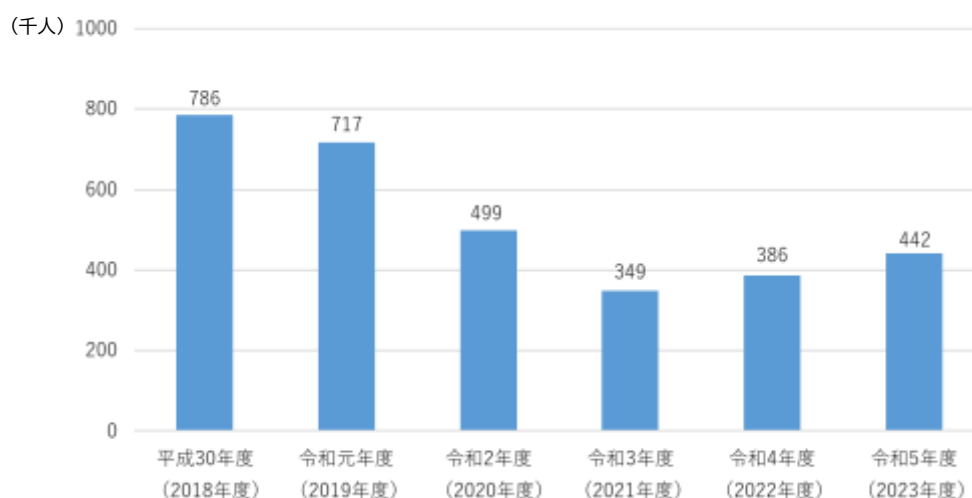


図 2-3 旭川市～名寄市・上川町エリアの対象系統の輸送人員の推移

出典：補助金申請資料（各年度の値は前年度の10月から9月までの値）

(4) 対象エリアのバスの収支状況の推移

平成30年度（2018年度）以降の収支状況の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、収支率が悪化し続けていることがわかります。

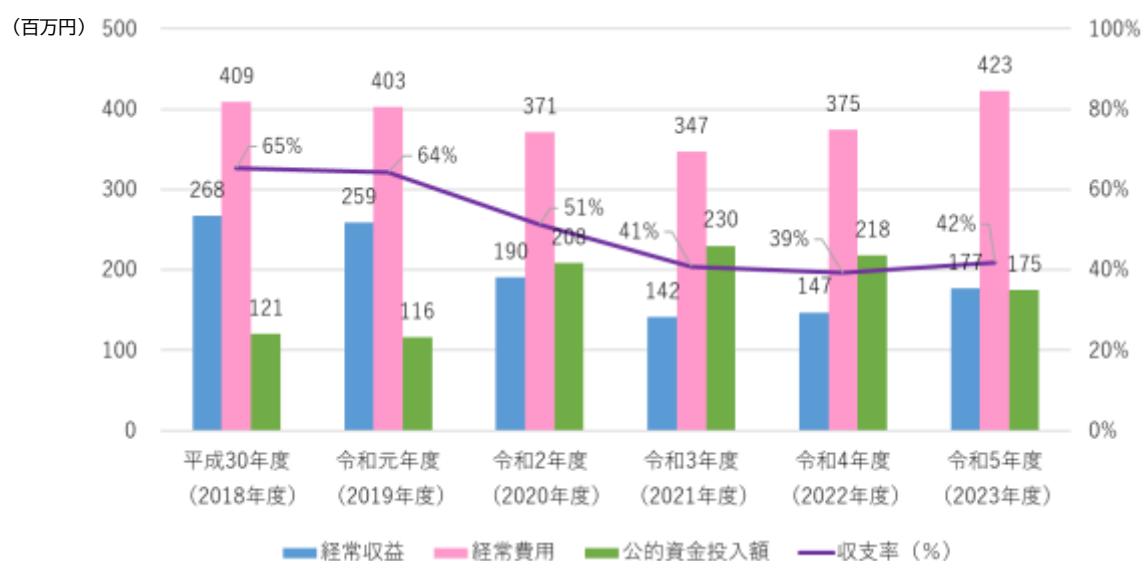


図 2-4 旭川市～名寄市・上川町エリアの対象系統の収支状況の推移

出典：補助金申請資料及び事業者提供資料（各年度の値は前年度の10月から9月までの値）

(5) 対象エリアにおける運転手の状況

対象系統の運行を担っている運行事業者における運転手の平均年齢は57歳であり、50歳以上の割合が、運転手全体の約7割を占めており、今後、運転手の高齢化による担い手不足が懸念されます。

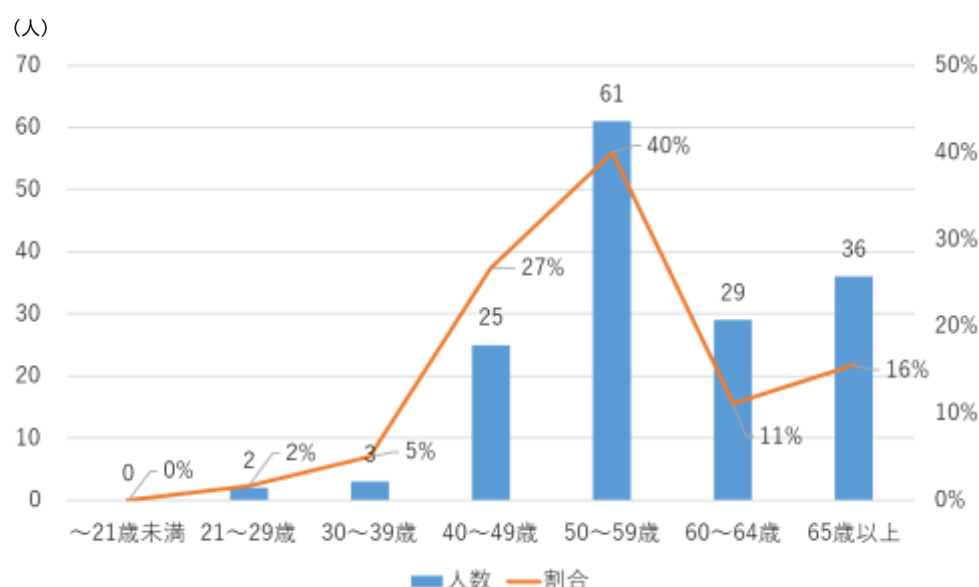


図 2-5 道北バス株式会社における運転手数と年齢（令和6年3月末）

出典：事業者提供資料

4 対象エリアにおける最適化の方向性

対象エリアでは、一部区間において広域バス路線間での競合がみられるとともに、バスと鉄道も競合していることから、本計画による最適化を図ることで、二重に必要なとなっていた車両や人材、管理費用などの削減のほか、運行ダイヤや経路の調整とともに交通結節点を設けることにより、運行効率化と利便性の向上を目指します。

こうした広域路線の最適化に加えて、各市町内のコミュニティ交通とも連携を図りながら、持続可能な形での広域的な公共交通ネットワークの確保を目指します。

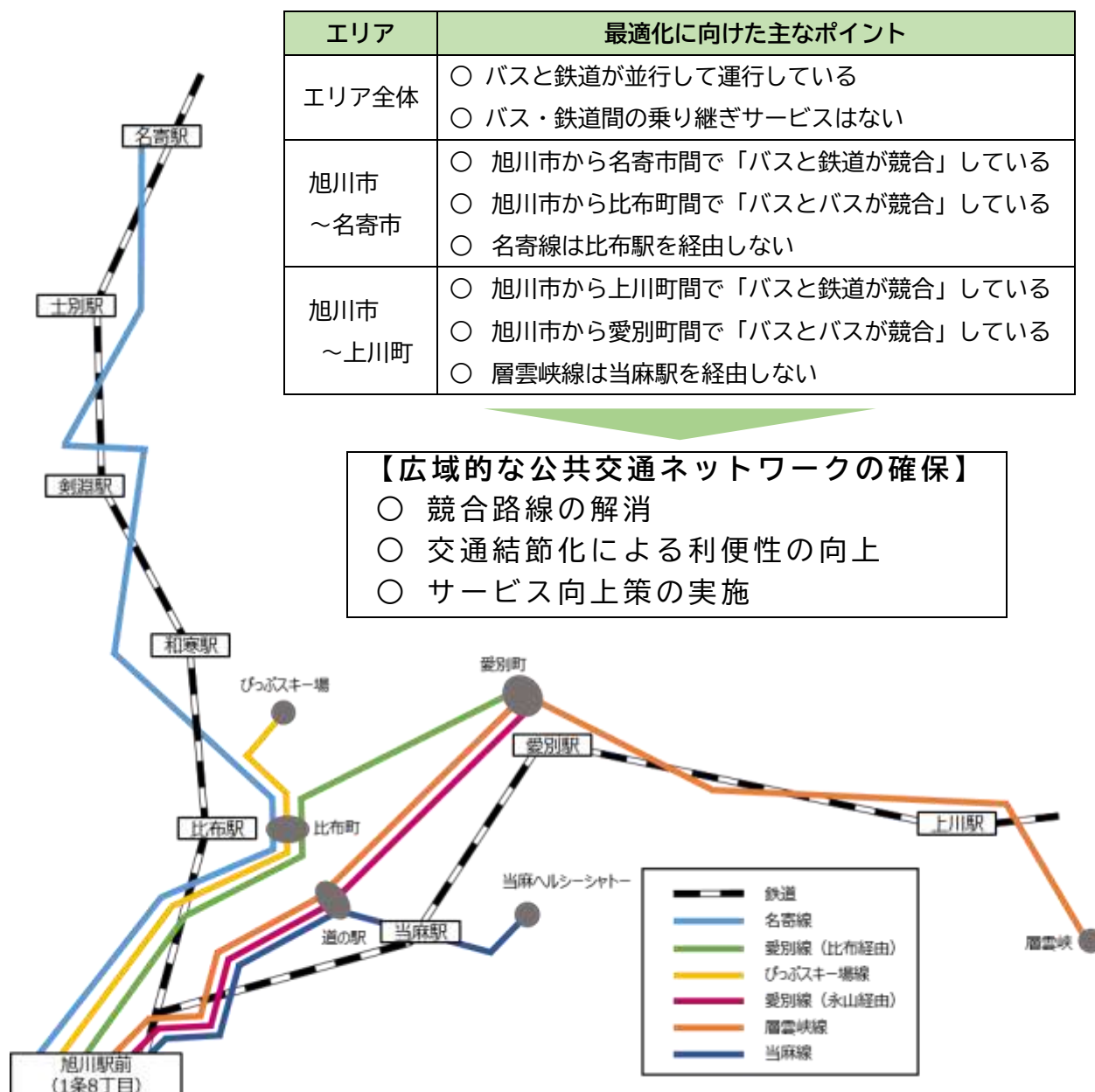


図 2-6 旭川市～名寄市エリアの主な公共交通ネットワークの概略

第3章 利便増進事業の内容・実施主体



第3章 利便増進事業の内容・実施主体

1 利便増進計画の全体像

(1) 北海道上川地域公共交通計画との関連性

北海道上川地域公共交通計画で記載した5施策のうち3施策を“利便増進事業”に位置付けています。このうち、本計画では3施策における5つの取組を検討、実施することとし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、国の認定を受けて実施します。

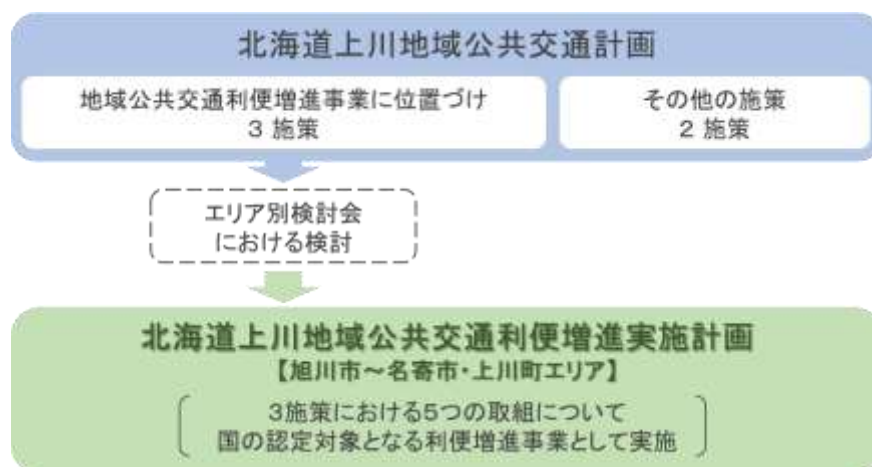


図 3-1 北海道上川地域公共交通計画と利便増進事業の関連性

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により、国の認定対象となる利便増進事業は、以下に該当する事業。

- イ 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの
 - (1) 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更
 - (2) 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業への転換
 - (i) 旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業（路線バス・一般タクシー）への転換
 - (ii) 一の種類の道路運送事業（路線バス・一般タクシー）から他の種類の道路運送事業への転換
 - (iii) 一の種類の旅客船（定期航路事業）から他の種類の旅客線（定期航路事業）への転換
 - (3) 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは運送の区域の変更
- ロ 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの
 - (1) 利用者が期間、区間その他の定められた条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃又は料金の設定その他これに類する運賃又は料金の設定
 - (2) 一定の運行間隔その他の一定の規則による運行回数又は運行時刻の設定
 - (3) 共通乗車船券（二以上の旅客運送事業者が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であって、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各旅客運送事業者の運送サービスの提供を受けることができるもの）の発行
- ハ イ又はロに掲げる事業と併せて行う事業であって、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るための事業として国土交通省令で定めるもの

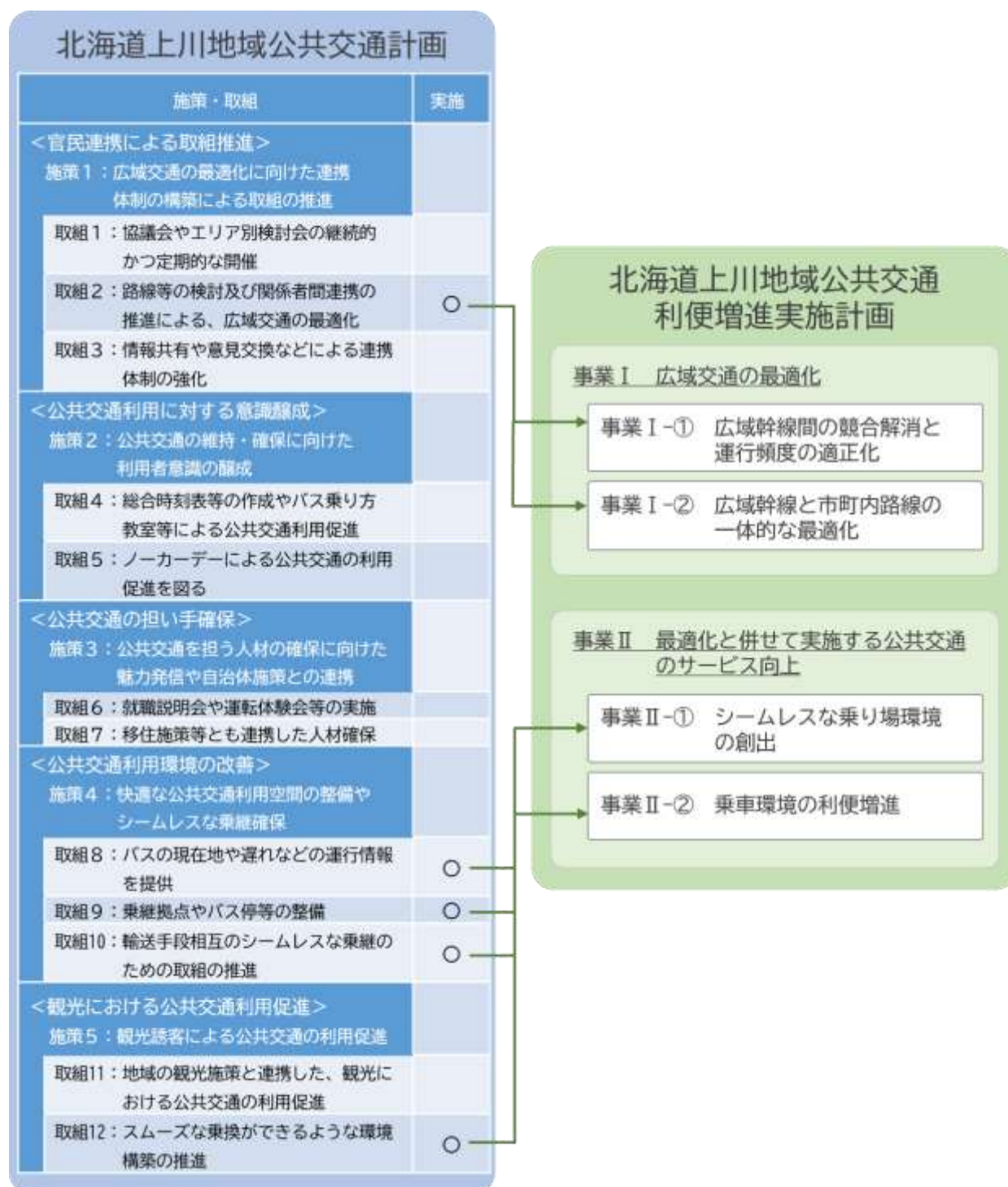


図 3-2 北海道上川地域公共交通計画における取組と利便増進事業の関連性

2 利便増進事業の内容

(1) 広域交通のリ・デザイン

事業Ⅰ：広域交通の最適化

旭川市から名寄方面においては、名寄線、ぴっぴスキー場線、愛別線（比布経由）でのバス間の競合がみられるとともに、ＪＲ宗谷本線との競合もあります。旭川市から上川町方面においては、層雲峡線、愛別線（永山経由）、当麻線でのバス間の競合がみられるとともに、ＪＲ石北本線との競合もあります。加えて、各市町内路線と広域交通との競合もあります。

これらについて、競合を解消するとともに運行頻度の適正化を行うことで、公共交通ネットワークの最適化を図ります。こうした最適化により、運転手不足などによる運行継続が難しい経営状況の改善に資する運行の効率化を図るとともに、持続可能な公共交通ネットワークを確保します。

事業Ⅰ：広域交通の最適化

- ▶ 事業Ⅰ-①：広域幹線間の競合解消と運行頻度の適正化
- ▶ 事業Ⅰ-②：広域幹線と市町内路線の一体的な最適化

事業Ⅰ-① 広域幹線間の競合解消と運行頻度の適正化

旭川市から名寄市方面への基幹的なバス路線を「名寄線」、旭川市から上川町方面への基幹的なバス路線を「層雲峡線」と位置づけ、この２つの基幹的バス路線を中心とした競合解消と運行頻度の適正化を図ります。

北海道上川地域公共計画策定時の乗降調査の結果に基づく各系統における利用状況について、特に通勤、通学、通院利用の多い朝・夕といった利用ピークの生活交通としての移動ニーズを確保しつつ、層雲峡線やぴっぴスキー場線における観光利用といった路線の特徴やニーズも踏まえ、必要な競合解消と運行頻度の適正化を図ります。

競合解消の考え方

- ・通勤、通学、通院といった生活交通としての移動手段を確保します
- ・基幹的バス路線を中心として競合解消し、利用の集約化と運行の効率化を図ります
- ・経路変更やダイヤ調整により競合解消し、利便増進を図ります

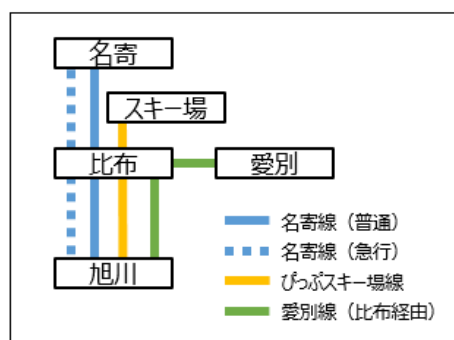
運行頻度の適正化の考え方

- ・通勤、通学、通院といった生活交通としての移動が可能な運行頻度を確保します
- ・移動ニーズを踏まえながら広域的な移動に利用されている運行を確保します
- ・運転手不足といったバス会社の厳しい経営状況等を踏まえ、国や道からの運行費支援が得られる形での持続可能な運行体系を確保します

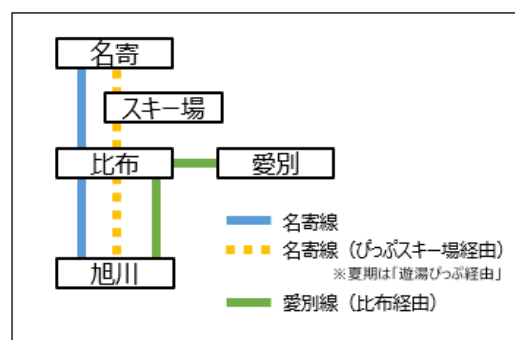
<旭川市～名寄市エリア>

- 名寄線（普通・急行）とＪＲ宗谷本線
 - ▶ 名寄線の運行頻度とダイヤを調整することで、バス間の競合はもとより、ＪＲ宗谷本線との競合を解消するとともに運行頻度の適正化を図ります
- 名寄線とびっぷスキー場線
 - ▶ 名寄線の一部をびっぷスキー場経由（副系統化）にすることで、競合解消及び運行頻度の適正化を図ります
（名寄線の経路変更については、事業Ⅱ-①で記載する）
- 愛別線
 - ▶ 広域利用の少ない便を中心とした運行頻度の適正化を図ります

◆ 最適化前の運行路線（令和５年９月時点）



◆ 最適化後の運行路線（令和６年１０月以降）



◆ 最適化による運行頻度の変化（夏ダイヤ：４月～１１月）

最適化前		最適化後		増減	最適化の内容
対象系統	便数	対象系統	便数		
名寄線	24	名寄線※	12	-12	競合ダイヤを見直し
びっぷスキー場線	6	名寄線（遊湯びっぷ経由）	10	4	名寄線に再編
愛別線（比布経由）	14	愛別線（比布経由）	12	-2	利用の少ない便の再編

◆ 最適化による運行頻度の変化（冬ダイヤ：１２月～３月）

最適化前		最適化後		増減	最適化の内容
対象系統	便数	対象系統	便数		
名寄線	24	名寄線※	12	-12	競合ダイヤを見直し
びっぷスキー場線	10	名寄線（スキースター経由）	10	0	名寄線に再編
愛別線（比布経由）	14	愛別線（比布経由）	12	-2	利用の少ない便の再編

図 ３-３ 旭川市～名寄市エリアにおける最適化による変化

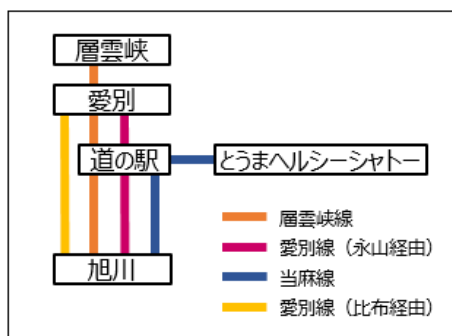
※最適化後の名寄線は新設の名寄線（びっぷスキー場・遊湯びっぷ経由）を含む

<旭川市～上川町エリア>

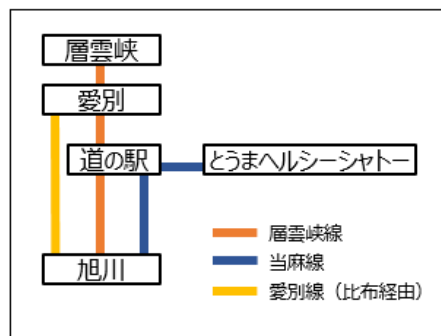
○ 層雲峡線、愛別線、当麻線、ＪＲ石北本線

- ▶ 層雲峡線及び当麻線のダイヤや愛別線の運行頻度を調整することで、バス間の競合はもとより、ＪＲ石北本線との競合を解消するとともに運行頻度の適正化を図ります

◆ 最適化前の運行路線（令和５年９月時点）



◆ 最適化後の運行路線（令和６年10月以降）



◆ 最適化による運行頻度の変化

最適化前		最適化後		増減	最適化の内容
対象系統	便数	対象系統	便数		
層雲峡線	14	層雲峡線	14	0	ダイヤを調整
愛別線（永山経由）	6	-	0	-6	層雲峡線に再編
当麻線※	22	当麻線※	22	0	ダイヤを調整
愛別線（比布経由）	14	愛別線（比布経由）	12	-2	（再掲）

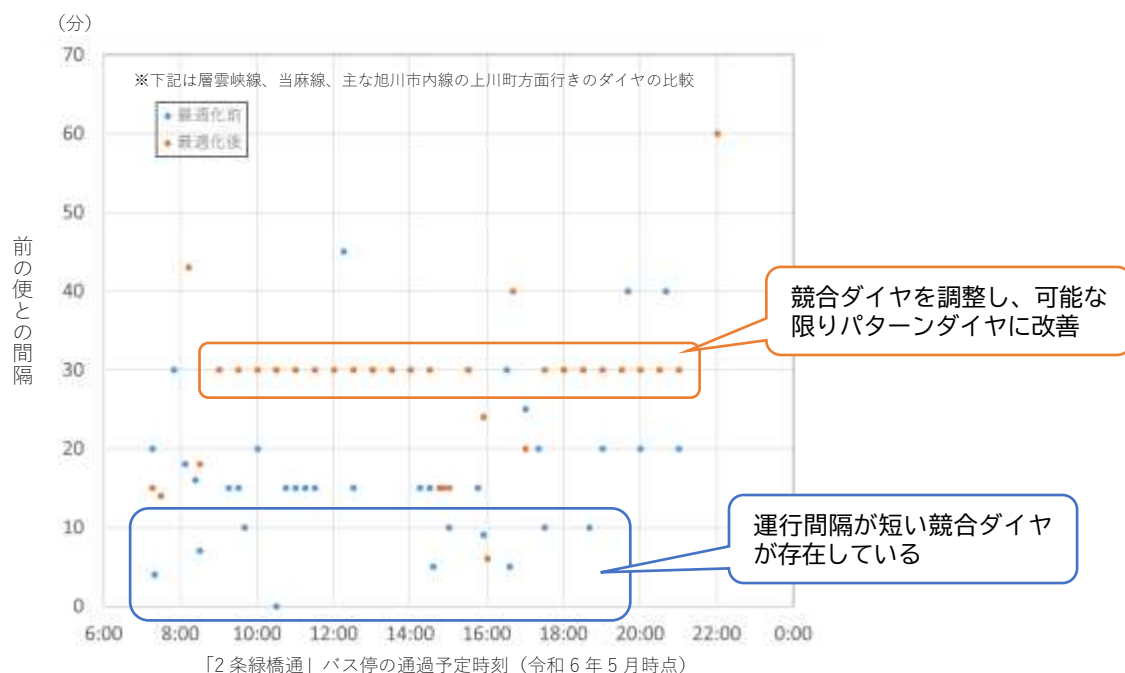


図 3-4 旭川市～上川町エリアにおける最適化による変化

※当麻線は末広経由を含む便数を記載

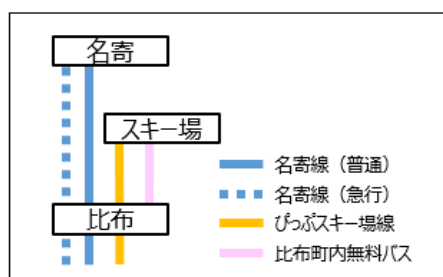
事業Ⅰ-② 広域幹線と市町内路線の一体的な最適化

広域幹線間の最適化とともに、関係市町内路線と競合解消を図ることで、持続可能な公共交通ネットワークを確保します。

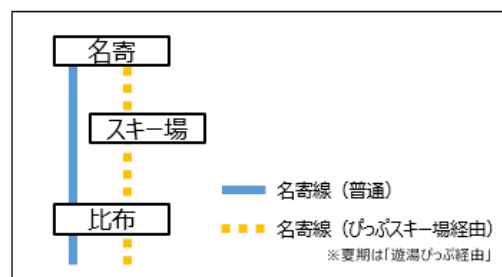
<旭川市～名寄市エリア>

- 名寄線、ぴっぷスキー場線、比布町内の無料定期バス
 - ▶ 名寄線の一部をぴっぷスキー場経由にすることで、広域幹線のバス間の競合を解消するとともに、比布町内の無料定期バスの運行を再編し、名寄線（ぴっぷスキー場経由）への利用に集約することで一体的な最適化を図ります

◆ 最適化前の運行路線（令和5年9月時点）



◆ 最適化後の運行路線（令和7年4月以降）



◆ 最適化による運行頻度の変化（夏ダイヤ：4月～11月）

最適化前		最適化後		増減	最適化の内容
対象系統	便数	対象系統	便数		
ぴっぷスキー場線	6	名寄線（遊湯ぴっぷ経由）	10	4	名寄線に再編
比布町内無料バス	6		0	-6	

◆ 最適化による運行頻度の変化（冬ダイヤ：12月～3月）

最適化前		最適化後		増減	最適化の内容
対象系統	便数	対象系統	便数		
ぴっぷスキー場線	10	名寄線（スキー場経由）	10	0	名寄線に再編
比布町内無料バス	6		0	-6	

図 3-5 旭川市～名寄市エリアにおける最適化による変化

<旭川市～上川町エリア>

- 層雲峡線及び当麻線と旭川市内の競合系統
 - ▶ 層雲峡線及び当麻線と旭川市内の競合系統のダイヤを調整することで、競合系統間での利用者の分散を解消するとともに、利用しやすいダイヤを構築します（ダイヤ調整の内容は P16 の図 3-4 のとおり）

(2) 広域交通のサービスの向上

事業Ⅱ：最適化と併せて実施する公共交通のサービス向上

事業Ⅰによる最適化において、比布町内の無料バスと広域幹線との一体的な再編や層雲峡線と当麻線等の一体的な再編等を取組として位置づけました。こうした最適化に際しては、単なる利用状況に応じた便数の適正化や路線の統合のみならず、さらなる利便性の向上に向けた経路変更や、それに伴う新たな交通結節の構築など、利用者にとってより利用しやすい公共交通ネットワークの確保を併せて実施することが望めます。こうしたサービス向上の取組を併せて実施することにより、地域住民はもとより観光利用やビジネス利用等の新たな利用を促進・創出することで、利用者とともに支える持続可能な公共交通ネットワークを確保します。

事業Ⅱ：最適化と併せて実施する公共交通のサービス向上

- ▶ 事業Ⅱ-①：シームレスな乗り場環境の創出
- ▶ 事業Ⅱ-②：乗車環境の利便増進

事業Ⅱ-① シームレスな乗り場環境の創出

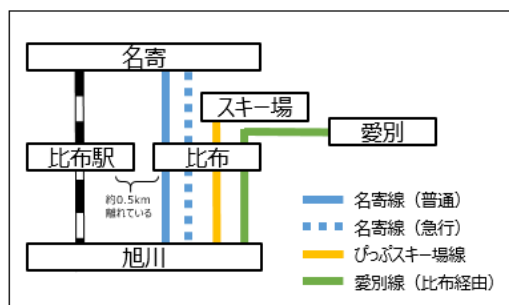
広域幹線間の最適化や関係市町内路線と競合解消を図る経路変更と併せて、交通結節性を高める経路変更等を行うことで、シームレスな乗り場環境の創出を図ります。

<旭川市～名寄市エリア>

○ 比布駅への広域幹線バスの乗り入れによる交通結節化

- ▶ 名寄線、愛別線（比布経由）を比布駅に経由するように経路変更することで、バスと鉄道のシームレスな利用環境の創出を図ります
- ▶ バスと鉄道のシームレスな交通結節に向けた情報発信を行います

◆ 最適化前の運行路線（令和5年9月時点）



◆ 最適化後の運行路線（令和6年10月以降）

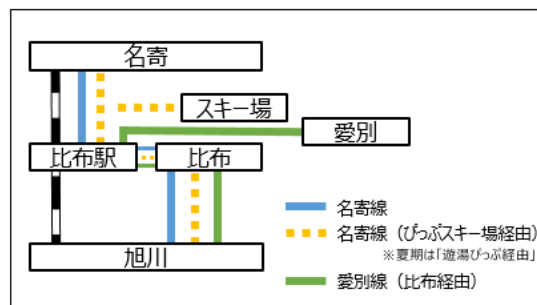


図 3-6 経路変更による比布駅の交通結節化

<旭川市～上川町エリア>

- 旭川駅前での層雲峡線と当麻線の経路変更による交通結節の強化
 - ▶ 当麻線を旭川駅発着に経路変更することで、バスと鉄道のシームレスな利用環境を創出するとともに、商業施設とのアクセスの向上を図ります
 - ▶ 旭川駅発着の層雲峡線を「1条8丁目」経由に経路変更することで、商業施設とのアクセスの向上を図るとともに、旭川駅前を当麻線と同経路とすることで、利用者にとってより分かりやすい乗り場環境の構築を図ります
 - ▶ バスと鉄道のシームレスな交通結節に向けた情報発信を行います

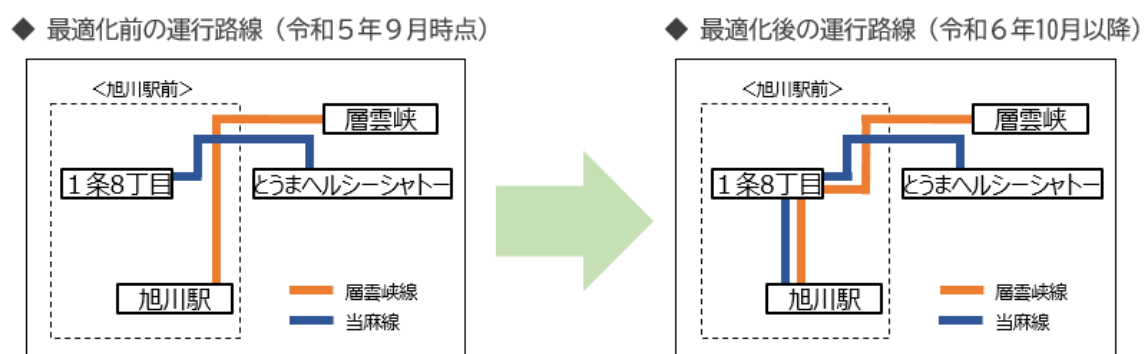


図 3-7 経路変更による旭川駅前の交通結節の強化

事業Ⅱ-② 乗車環境の利便増進

交通結節を高める経路変更等によるシームレスな乗り場環境の創出と併せて、乗車中の車内環境や速達性、バスとバス・バスと鉄道などといった交通モード間の乗り継ぎ環境の向上による利便増進を図ります。

- 名寄線や層雲峡線といった基幹バス路線における車内環境の充実
 - ▶ 広域移動に際して乗車時間が長く、又、観光利用などがある名寄線や層雲峡線といった基幹バス路線等において、タッチ決済の利活用促進やWi-Fi設備の導入など、車内環境の充実を図ります
- バス停の見直しによるバスの速達性向上
 - ▶ 層雲峡線の比布町内のバス停など、極めて利用の少ないバス停の見直しを行うことで速達性の向上を図ります
- バスと鉄道の接続性の改善
 - ▶ 旭川駅や比布駅における交通結節の強化や、層雲峡線のダイヤ調整に伴うバスと鉄道の接続ダイヤの改善を図るとともに、より利用しやすくなるようバス停等での情報提供サービスを改善します

3 その他の取組の内容

<さらなる最適化の検討及び実施>

広域幹線間はもとより、広域幹線と市町内路線間における最適化の必要性や実施については、社会情勢の変化を踏まえながら、利用状況の継続的な把握を行い、各市町における地域公共交通の確保に向けた協議状況に応じて、エリア別検討会において継続的に協議・検討を行います。

なお、さらなる最適化の実施については、関係者間での協議状況に応じて、順次実施していきます。

表 3 関係市町における地域公共交通の確保に向けた取組

市町	主な内容
旭川市	旭川市地域公共交通計画に基づき、路線網のサービス水準の維持・確保などに取り組むこととしており、広域路線については、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こととしています。
士別市	士別市地域公共交通網形成計画に基づき、地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築の取組を進めています。
名寄市	名寄市地域公共交通網形成計画に基づき、AI 活用型オンデマンドバスの運行など、持続的な公共交通を目指して最適化への取組、検討を進めています。
当麻町	町内の移動手段の確保に向け、当麻町地域公共交通計画の策定の検討を進めるとともに、町内の公共交通について、デマンド交通の導入に向けた検討を進めています。
比布町	町内の移動手段の確保に向け、比布町地域公共交通計画の策定を進めるとともに、バス事業者との連携による町営バスの見直しや比布駅の交通結節化などの取組を進めています。
愛別町	愛別町地域公共交通計画に基づき、町営デマンドバスの運行による町内交通空白地帯の解消や広域交通との接続改善の取組をはじめ、地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築の取組を進めています。
上川町	上川町地域公共交通計画に基づき、生活を支える公共交通の維持・充実や、観光を支える公共交通まちづくりの推進などの取組を進めています。
和寒町	町内の移動手段の確保に向け、和寒町地域公共交通会議を設置し、広域交通と町営デマンドバスとの接続改善などの取組を進めています。
剣淵町	剣淵町地域公共交通計画に基づき、生活を支える公共交通の維持・充実を進めるなかで、通学手段の確保や町有バス等の運行形態見直し、広域交通との接続改善などの取組を進めています。

<さらなるシームレスな乗り場環境の創出>

バスと鉄道の乗継サービスの導入など、さらなるシームレスな乗り場環境の創出の必要性や実施については、各市町における地域公共交通の確保に向けた協議状況に応じて、エリア別検討会において継続的に協議・検討を行います。

4 事業の実施主体と予定期間

令和5年6月に北海道上川地域公共交通計画を策定し、名寄線（急行）及び愛別線（永山経由）については先行して最適化を図りました。利便増進事業は、令和6年10月から行うこととし、運行状況やエリア別検討会での検討状況を踏まえながら、順次、エリア全体での最適化の取組を進めます。

施策事業	主な内容	実施主体	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度
事業Ⅰ：広域交通の最適化						
事業Ⅰ-①： 広域幹線間の競合解 消と運行頻度の適正 化	競合解消	交通事業者・市町				
	運行頻度の適正化	交通事業者・市町				
事業Ⅰ-② 広域幹線と市町内路 線の一体的な最適化	市町内路線との再編	交通事業者・市町				
事業Ⅱ：最適化と併せて実施する公共交通のサービス向上						
事業Ⅱ-① シームレスな乗り場 環境の創出	交通結節の強化・改善	交通事業者・市町				
事業Ⅱ-② 乗車環境の利便増進	車内環境充実・ 速達化・接続改善 _{など}	交通事業者・市町				
その他の取組						
さらなる最適化の検 討及び実施	継続検討・実施	エリア別検討会				
さらなるシームレス な乗り場環境の創出	乗継サービスの 検討及び実施 _{など}	エリア別検討会				

：実施予定

：検討状況により見直しや実施の可能性がある期間

第4章 事業の効果



第4章 事業の効果

利便増進事業の実施により、以下に示す効果の発現が期待されます。

項目	事業の効果	地域公共交通計画 における目標
I 広域交通の最適化		
I-①：広域幹線間の競合解消と運行頻度の適正化 I-②：広域幹線と市町内路線の一体的な最適化		
I-① I-②	■<u>運行効率性の向上による公共交通サービスの確保</u> ・競合解消と運行頻度の適正化とともに、広域路線と市町内路線との連携が図られる ・二重に必要となっていた車両や人材、管理費用などが削減される（9 人工の運転手人工の削減効果） ・公共交通サービスの持続可能性が向上し、地域内の移動手段が確保される ○平均乗車密度（路線バス） 【現況】R5 年度：3.5 ⇒ R9 年度：5.0（3.3） ※（）内の数値は事業を実施しなかった場合の推計 ※数値は対象系統の乗車密度の平均値 ○公共交通事業の収支率 【現況】R5 年度：48.7% ⇒ R9 年度：53.3%（46.7%） ※（）内の数値は事業を実施しなかった場合の推計 ※数値は対象系統の経常費用及び経常収益見込みの合算値から推計した収支率	○官民連携による 取組推進
II 最適化と併せて実施する公共交通のサービス向上		
II-①：シームレスな乗り場環境の創出 II-②：乗車環境の利便増進		
II-① II-②	■<u>アクセス性の向上</u> ・駅におけるバスと鉄道の接続性が向上し、利用環境の改善による利用促進が期待できる ■<u>車内環境の充実</u> ・より良いサービスの導入により、利用促進が期待できる ■<u>速達性の向上</u> ・移動時間の短縮が図られることにより、利用促進が期待できる	○公共交通利用環境の改善 ○観光における公共交通利用促進

第5章 地方公共団体による支援の内容



第5章 地方公共団体による支援の内容

対象エリアにおける最適化等に向けて、関係者の連携により以下のような支援を実施します。

○地域公共交通の確保に対する支援・負担

国の地域公共交通確保維持改善事業等の支援制度を活用しながら、国、北海道、市町、交通事業者や住民による適切な連携・負担のもと、広域交通の確保にあたります。

○利便増進事業に関する地域説明

地域公共交通の最適化にあたり、運行の変更に関する周知や利用促進を図るため、市町と交通事業者が連携して地域住民に対する説明にあたります。

○利用実態や需要規模に応じた最適化やサービス向上の不断の検討・実施

社会情勢の変化を踏まえながら、利用状況の継続的な把握を行い、さらなる最適化やサービス向上の必要性や実施について、エリア別検討会において継続的に協議・検討を行います。

関係者間での協議状況に応じて、国をはじめとする様々な支援制度を活用しながら、取組を推進していきます。

第6章 事業実施に必要な資金の額と調達方法



第6章 事業実施に必要な資金の額と調達方法

利便増進に関わる事業は、各関係者で適切な役割分担を図り、必要な資金を確保し実施します。

施策事業				実施年度
事業Ⅰ-①：広域幹線間の競合解消と運行頻度の適正化 事業Ⅰ-②：広域幹線と市町内路線の一体的な最適化 事業Ⅱ-①：シームレスな乗り場環境の創出				令和6年度～
期間	事業費※ (赤字額※)	調達方法		備考
		調達主体・補助金等	金額※	
R6.10 ～R7.9	295,532 千円 (152,590 千円)	道北バス（株）	142,946 千円	国及び道からの地域 間幹線系統に対する 補助金について利便 増進特例を活用 (R7 年度計画)
		地域公共交通確保維持改善事業費補助金	120,440 千円	
		関係市町	32,146 千円	
R7.10 ～R8.9	315,029 千円 (154,460 千円)	道北バス（株）	160,570 千円	国及び道からの地域 間幹線系統に対する 補助金について利便 増進特例を活用 (R8 年度計画)
		地域公共交通確保維持改善事業費補助金	125,517 千円	
		関係市町	28,942 千円	
R8.10 ～R9.9	327,345 千円 (144,670 千円)	道北バス（株）	182,677 千円	国及び道からの地域 間幹線系統に対する 補助金について利便 増進特例を活用 (R9 年度計画)
		地域公共交通確保維持改善事業費補助金	122,226 千円	
		関係市町	22,442 千円	
事業Ⅱ-②：乗車環境の利便増進				令和6年度～
事業費※		調達方法		備考
		調達主体・補助金等	金額※	
5,000 千円		「共創・MaaS実証プロ ジェクト」等	5,000 千円	官民共創により Wi-Fi 導入車両の実 証運行等といった利 便増進の取組を実施

※事業費及び赤字額は見込額であり、記載のと通りの調達とならない場合がある

資料編



資料編

(1) 計画策定の主な経緯

年度	日程	内容
令和5年度	6月	北海道上川地域公共交通活性化協議会 ○北海道上川地域公共交通計画を策定
	7月	北海道上川地域公共交通活性化協議会 エリア別検討会「旭川市～名寄市・上川町方面」 ○最適化に向けた検討に係る論点整理
	8月～	北海道上川地域公共交通活性化協議会エリア別検討会 「旭川市～名寄市・上川町方面」担当者会議 ○最適化の内容、支援・負担を検討
令和6年度	4月 ～6月	北海道上川地域公共交通活性化協議会 エリア別検討会「旭川市～名寄市・上川町方面」 ○担当者会議での検討結果の報告 ○地域公共交通利便増進実施計画（案）を整理
	7月	北海道上川地域公共交通活性化協議会 ○北海道上川地域公共交通利便増進実施計画 「旭川市～名寄市・上川町方面」を策定

(2) エリア別検討会「旭川市～名寄市・上川町方面」構成員

分類	組織等
有識者	北海道大学大学院 工学研究院 教授 岸 邦宏
交通事業者	道北バス株式会社
	旭川電気軌道株式会社
	北海道旅客鉄道株式会社
行政機関	旭川市
	士別市
	名寄市
	当麻町
	比布町
	愛別町
	上川町
	和寒町
	剣淵町
	北海道
	国土交通省北海道運輸局