

4-9 | 実態調査結果等

(1) JR利用実態調査

鉄道の利用実態を把握するために、JR利用実態調査を実施した。調査概要及び調査結果は以下のとおりである。

調査目的	<input type="checkbox"/> 地域内の鉄道路線の利用実態を把握する。
調査日	<input type="checkbox"/> 令和4年(2022年)9月30日(金)
調査対象	<input type="checkbox"/> 上川地域内の以下の9駅の乗降客 ①旭川駅 ②上川駅 ③和寒駅 ④士別駅 ⑤名寄駅 ⑥美深駅 ⑦音威子府駅 ⑧天塩中川駅 ⑨富良野駅
調査(1) 乗降調査	(1)内容 <input type="checkbox"/> 対象駅を発着する便毎の乗降客数(札幌～旭川間の特急除く) (2)調査方法 <input type="checkbox"/> 対象駅のホームに調査員を配置し、乗車人数と降車人数をカウントした。 <input type="checkbox"/> 乗降客の属性は、服装等から目視により判断した。 <input type="checkbox"/> 札幌～旭川間の特急列車は対象外とした。
調査(2) アンケート調査	(1)内容 <input type="checkbox"/> 利用者属性(居住地、性別、年齢、職業、家族構成、運転免許の有無、免許返納について) <input type="checkbox"/> 移動目的別のJR利用頻度 <input type="checkbox"/> 移動目的別のJR利用区間 <input type="checkbox"/> 移動目的別のJR利用時間帯 <input type="checkbox"/> 移動目的別の駅との移動手段 <input type="checkbox"/> JRの利用理由 <input type="checkbox"/> 利用頻度の高い路線 <input type="checkbox"/> 利用路線の満足度と重要度 <input type="checkbox"/> 将来の公共交通のあり方 (2)調査方法 <input type="checkbox"/> 対象駅の乗降客に対し、アンケート票を手渡し配布した。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

- 利用実態**
- 宗谷本線、石北本線、富良野線、函館本線が接続する旭川駅は1日約4,200人が乗降している。次いで富良野駅の乗降客数が約930人/日、名寄駅が約440人/日、士別駅が約350人/日となっている。美深駅、音威子府駅、天塩中川駅の乗降客数は100人/日未満であり上記駅と比較して利用者が少ない。
 - JRに対する満足度について、各項目を比較した場合、バスとの乗継の満足度が特に低い傾向が見られた。
 - JR同士の乗継環境については17市町村の住民、JRとバスの乗継環境については14市町村の住民で満足度が50%未満であった。

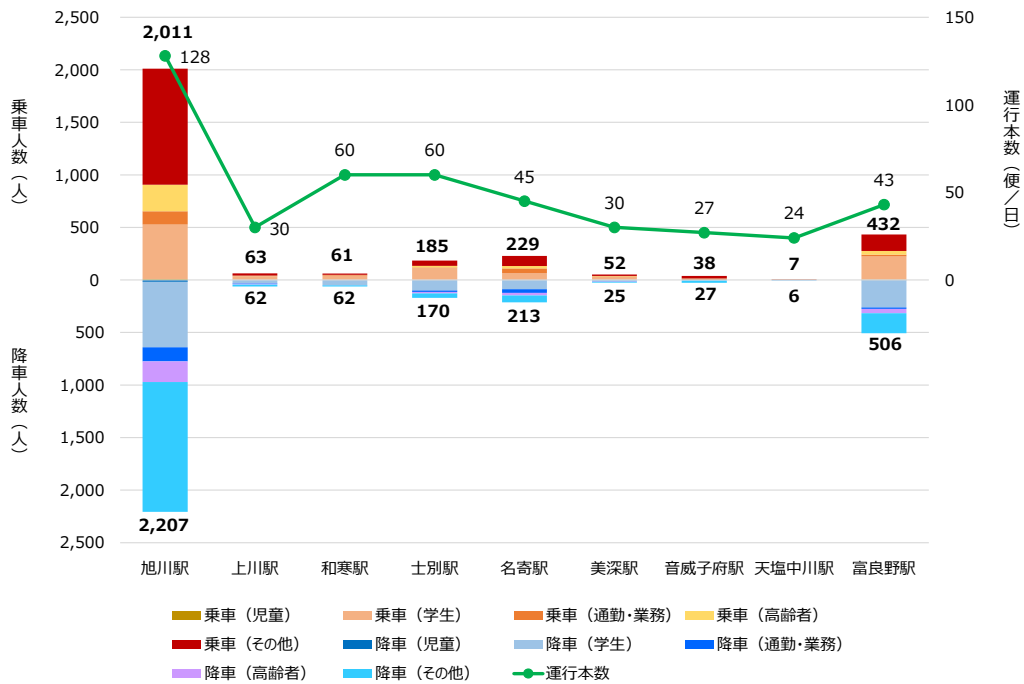


図 4-5 駅別の乗降人数及び運行本数

表 4-21 JRに対する満足度 (満足+やや満足の合計割合)

	運行本数	運賃	運行時間帯	待合空間	JR同士の乗継	バスとの乗継
旭川市 (n=213)	57%	45%	51%	52%	38%	25%
士別市 (n=28)	15%	19%	15%	22%	23%	23%
名寄市 (n=35)	31%	21%	35%	39%	29%	12%
富良野市 (n=30)	20%	13%	33%	50%	33%	28%
東神楽町 (n=1)	100%	0%	100%	100%	0%	0%
当麻町 (n=6)	33%	33%	33%	33%	33%	33%
比布町 (n=5)	80%	60%	20%	60%	40%	60%
愛別町 (n=6)	0%	33%	17%	33%	33%	50%
上川町 (n=12)	33%	33%	42%	42%	33%	25%
美瑛町 (n=21)	43%	24%	48%	43%	40%	20%
上富良野町 (n=13)	50%	42%	46%	42%	42%	55%
中富良野町 (n=7)	43%	43%	29%	29%	50%	0%
南富良野町 (n=6)	0%	0%	0%	0%	0%	0%
占冠村 (n=1)	0%	0%	0%	0%	0%	0%
和寒町 (n=12)	33%	50%	33%	58%	33%	25%
下川町 (n=1)	0%	100%	0%	0%	0%	0%
美深町 (n=5)	20%	40%	20%	20%	40%	0%
音威子府村 (n=2)	50%	50%	0%	50%	0%	50%
中川町 (n=1)	100%	100%	100%	100%	回答なし	回答なし
合計 (n=405)	44%	37%	42%	46%	35%	25%

※未回答除く

(2) 路線バス利用実態調査

以下に示す路線バスの利用実態調査を行った。調査概要及び調査結果は以下のとおりである。

調査目的	□ 地域内の市町村をつなぐ路線バスの利用実態を把握する。												
調査日	□ 令和4年(2022年)9月5日(月)、6日(火)、7日(水)、21日(水)												
調査対象	□ 調査日に運行する路線バスの全ての利用者												
対象路線	□ 広域交通に分類したバス路線のうち、地域間幹線系統など市町村間を跨いで運行する系統(但し補助金対象外の路線の一部については代表的な系統のみを調査対象とした。)												
	事業者名	路線名	系統番号	起点	主な経由地	終点	キロ程(km)	始発時刻				所要時間	
								往復	平日		土日祝		
								始発	終発	始発	終発		
	道北バス	名寄線(急行)	1	旭川駅前	和寒	名寄駅前	83.8	往復	9:00	18:20	9:00	18:20	2:16
		名寄線(普通)	2	旭川駅前	和寒	名寄駅前	83.8	往復	6:45	17:20	6:45	17:20	2:35
		愛別線(比布経由)	5	旭川駅前	比布	愛別駅前	29.8	往復	7:10	19:45	7:10	19:45	1:05
		愛別線(永山経由)	71	1条8丁目(旭川市)	永山2条4丁目	愛別駅前	27.5	往復	6:55	14:15	6:55	14:15	0:59
		びっばスキー場線	32	旭川駅前	比布	びっばスキー場	26.9	往復	8:12	19:05	8:12	19:05	0:59
		白金線	4	旭川駅前	美瑛	国立大雪青少年交流の家(美瑛町)	47.5	往復	9:10	17:05	9:10	17:05	0:55
		美瑛線	39	旭川駅前	美瑛	美瑛丸山公園	27.7	往復	10:30	18:30	10:30	18:30	0:55
		当麻線	70	1条8丁目(旭川市)	永山2条4丁目	当麻ヘルシーシャトー	20.5	往復	8:35	16:35	8:35	16:35	1:25
	ふらのバス	層雲峡線	83	旭川駅前	上川駅前	層雲峡	68.9	往復	7:20	19:15	7:20	19:15	0:57
		旭川線(ラベンダー号)		旭川駅前	富良野市	新富良野プリンスホテル	72.4	往復	7:05	15:00	7:05	15:00	0:57
	名士バス	恩根内線		名寄駅前	美深	恩根内	36.2	往復	7:15	20:40	7:15	20:40	0:57
		下川線		市立病院前(名寄市)	上名寄	下川バスターミナル	19.3	往復	6:50	18:45	6:50	18:45	0:31
		興部線		市立病院前(名寄市)	西興部	興部	69.7	往復	5:48	20:15	5:48	20:15	1:34
	旭川電気鉄道	旭岳線(いで湯号)	66	6条9丁目(旭川市)	旭川空港	旭岳	61.0	往復	7:13	20:50	7:13	20:50	1:34
	沿岸バス・道北バス	留萌旭川線	56	留萌十字街	深川十字街	旭川駅前	84.1	往復	7:00	15:00	7:00	15:00	1:51
	空知中央バス	深旭線		深川市立病院前	納内	旭川駅前	31.5	往復	9:30	17:30	9:30	17:30	1:51
	道北バス	当麻線(未広線)	75	1条8丁目(旭川市)	未広1条3丁目	当麻ヘルシーシャトー	21.9	往復	7:00	17:35	7:00	17:35	2:10
10線10号線		24・25・37・38	旭川駅前	春光台	10線10号(鷹栖町)	12.7	往復	7:00	17:30	7:00	17:30	2:10	
旭川電気鉄道	東川・東神楽循環線(共栄バスセンター発)	67	共栄バスセンター	豊岡3条2丁目	旭川駅前	27.0	-	7:00	18:00	8:30	16:30	0:55	
	東川・東神楽循環線(旭川駅発着)	67	旭川駅前	豊岡3条2丁目	旭川駅前	33.2	-	15:53	-	-	-	1:05	
	東神楽・東川循環線(ひじり野1の10発)	76	ひじり野1条1丁目	大正橋	旭川駅前	24.0	-	7:10	-	7:10	-	1:09	
	東神楽・東川循環線(旭川駅発着)	76	旭川駅前	大正橋	旭川駅前	33.2	-	7:15	17:15	13:55	15:25	0:37	
士別軌道	中多寄線(中多寄経由)		士別	中多寄	風連駅前(風連病院前)	21.5	往復	7:10	17:05	7:10	10:40	0:34	
	中多寄線(日向経由)		士別	日向	風連駅前(風連病院前)	27.1	往復	7:28	21:20	7:40	20:40	0:48	
占冠村	トマム線(営林署前-幾寅駅前)		営林署前(占冠村)	上トマム	幾寅駅前	53.1	往復	6:50	18:15	7:20	17:35	0:45	
	トマム線(上トマム-幾寅駅前)		上トマム	落合駅前	幾寅駅前	31.2	往復	7:15	17:15	7:10	10:40	0:34	
	富良野線		上双珠別(占冠村)	金山	協会病院(富良野市)	65.0	往復	7:28	21:20	7:40	20:40	0:48	
ジェイ・アール北海道バス	深名線(深川-幌加内)		深川駅前	多度志	幌加内	48.1	往復	6:30	14:51	6:30	14:51	1:36	
	深名線(幌加内-名寄)		幌加内	朱鞠内	名寄	79.7	往復	9:15	17:05	9:15	17:05	1:36	

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

<p>調査内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 乗車バス停・降車バス停 □ 外出目的 □ 行き・帰り □ 居住地（自治体名） □ 乗車バスの利用頻度 □ 乗車前の移動手段 □ 降車後の移動手段 □ 職業 □ 年齢
<p>調査方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 調査対象車両に調査員を同乗させ、各バス停で乗車する利用客にビンゴ式アンケート票を配布。 □ アンケートは、乗車中に回答を依頼し、降車時、運転席近くに設置した回収袋で回収した。

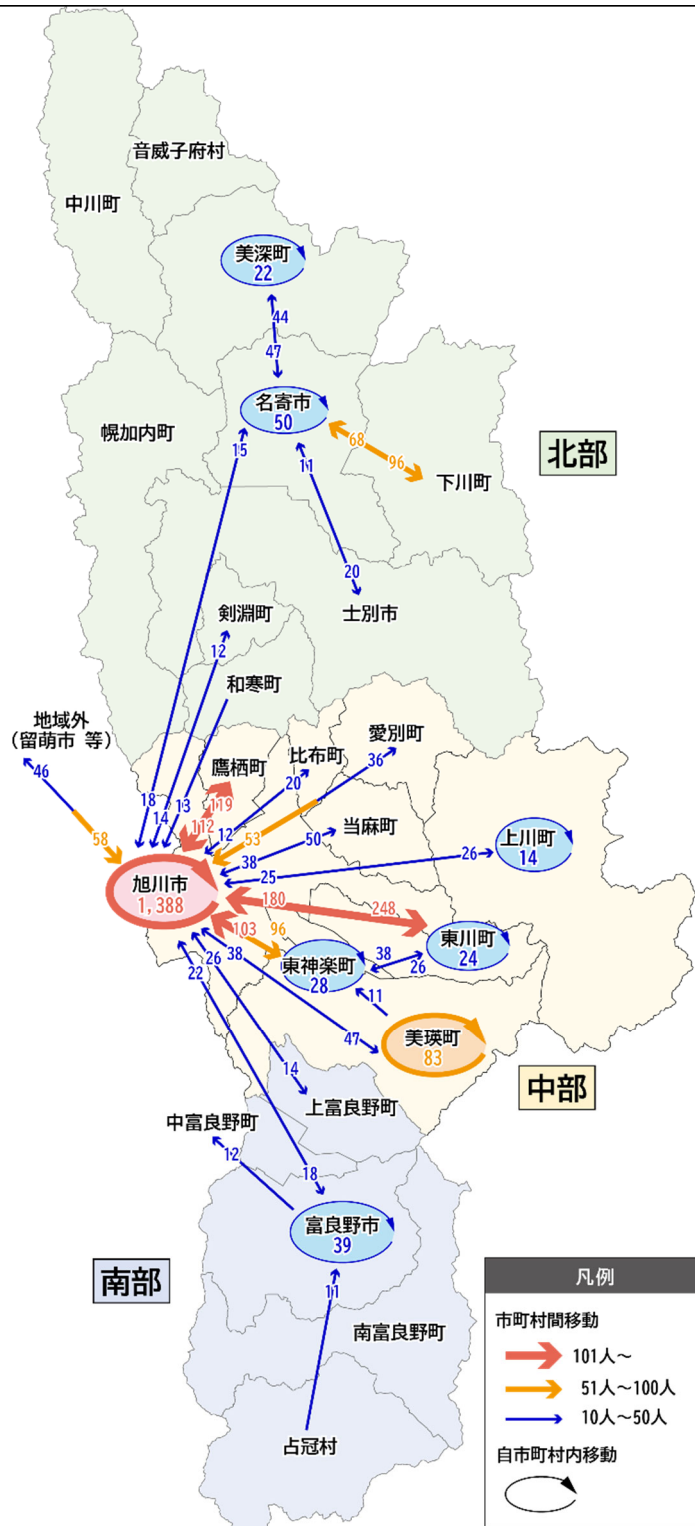


令和5年(2023年)3月31日現在

図 4-6 調査対象路線の運行状況

1) 上川地域全体の主な流動

利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 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

- 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

2) 各路線の利用実態

①名寄線（急行）

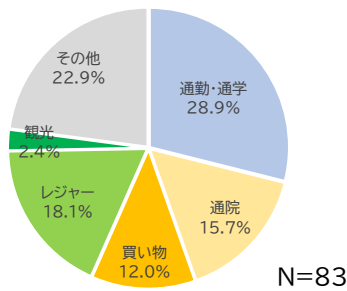
- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒名寄方面で46人、名寄⇒旭川方面で53人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が28.9%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川～名寄間が29人（旭川⇒名寄で14人、名寄⇒旭川で15人）と最も多く、次いで名寄～士別間が15人（名寄⇒士別で11人、士別⇒名寄で4人）となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅前（旭川⇒名寄方面で乗5.0人、名寄⇒旭川方面で降4.0人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒名寄方面では護国神社前の7.0人、名寄⇒旭川方面では比布の6.4人であり、全区間を通して車内人員の変化は少ない。

①便別利用者数

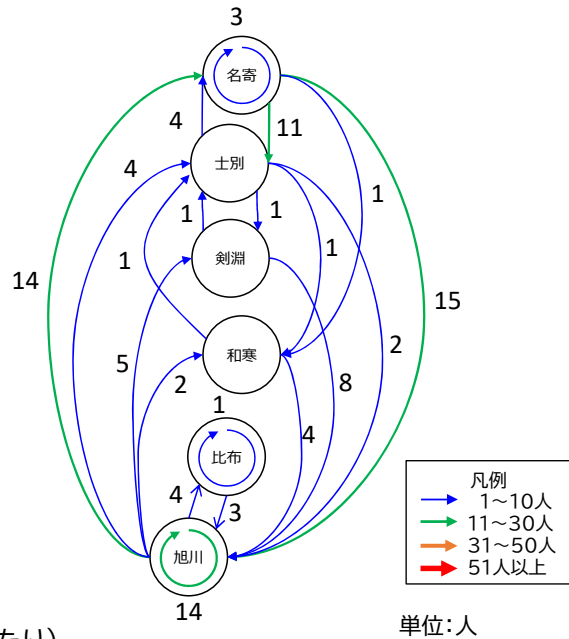
旭川⇒名寄		名寄⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
9:00	7	7:10	18
11:05	1	9:00	15
14:20	7	11:50	6
16:20	25	14:40	3
18:20	6	16:40	11
合計	46	合計	53

単位:人

②利用目的

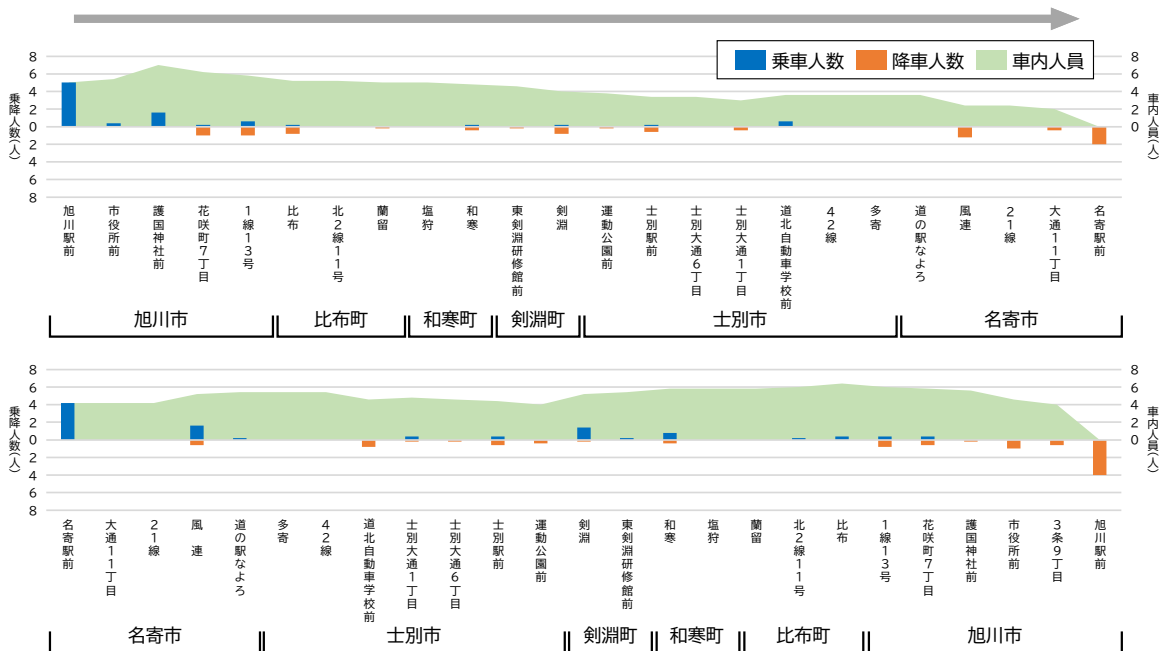


③利用者OD(全便)



単位:人

④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



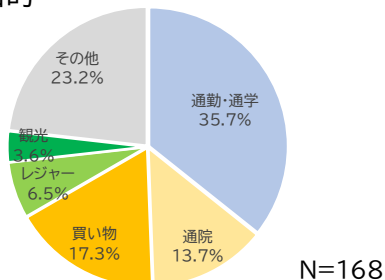
②名寄線（普通）

- ❑ 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。

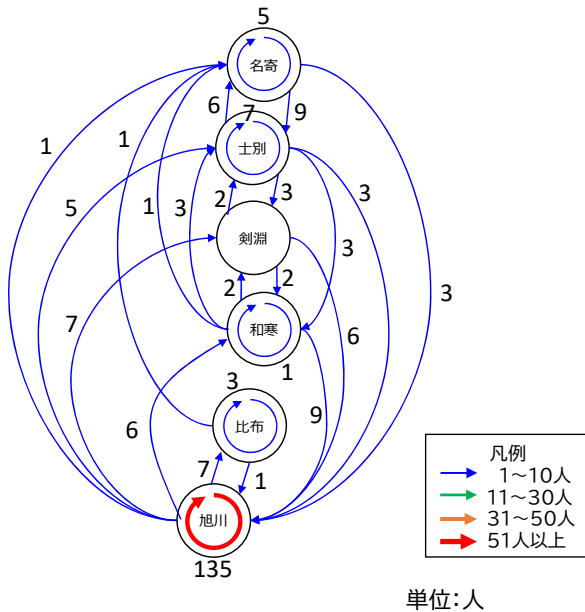
①便別利用者数

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

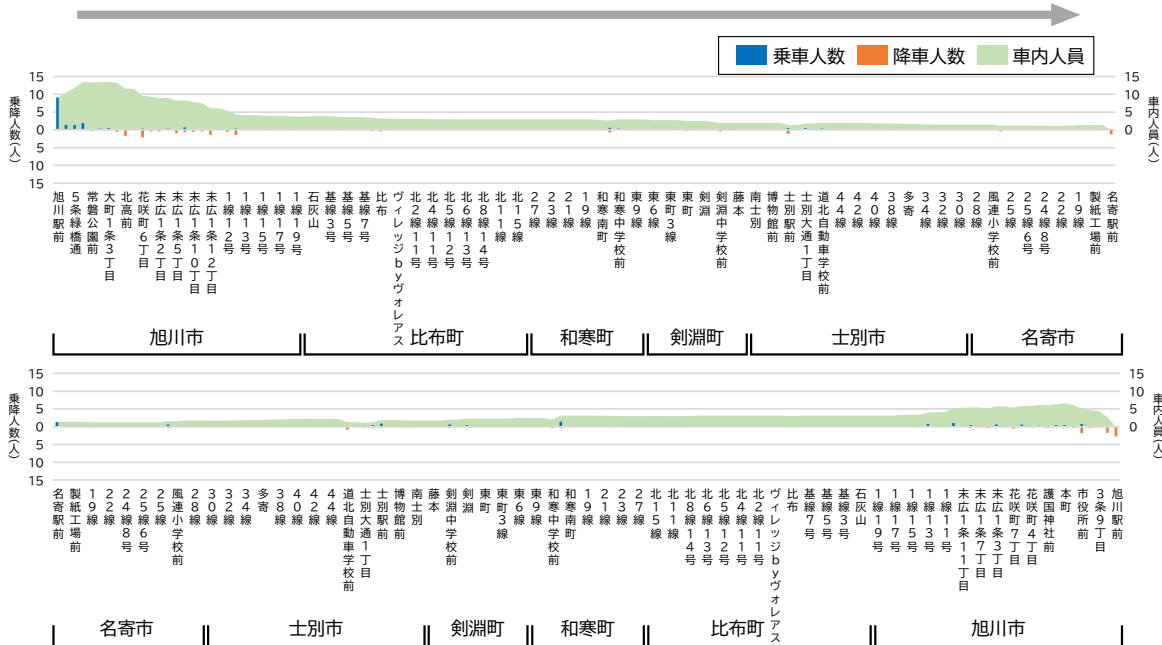
②利用目的



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)



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

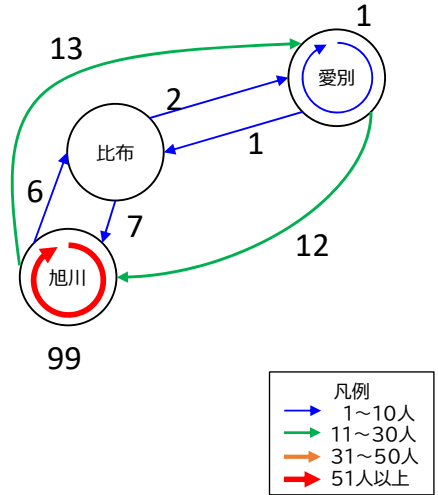
③愛別線（比布経由）

- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒愛別方面で77人、愛別⇒旭川方面で64人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が60.2%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が99人と最も多く、次いで旭川～愛別間が25人（旭川⇒愛別で13人、愛別⇒旭川で12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⇒愛別方面で乗3.9人、愛別⇒旭川方面で降3.6人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒愛別方面では市役所前、護国神社前、北高前、花咲町7丁目、未広1条2丁目の7.3人、愛別⇒旭川方面では未広1条2丁目の7.1人である。
- ❑ 旭川駅前～1線15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。

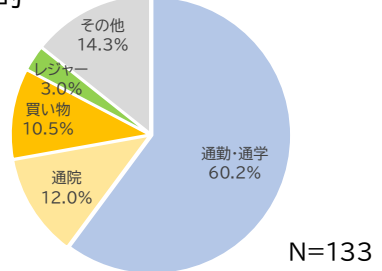
①便別利用者数

旭川⇒愛別		愛別⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:10	10	6:50	18
8:20	12	7:20	3
12:20	15	8:30	11
13:45	11	10:40	12
15:50	13	14:15	14
17:45	9	15:35	4
19:45	7	18:15	2
合計	77	合計	64

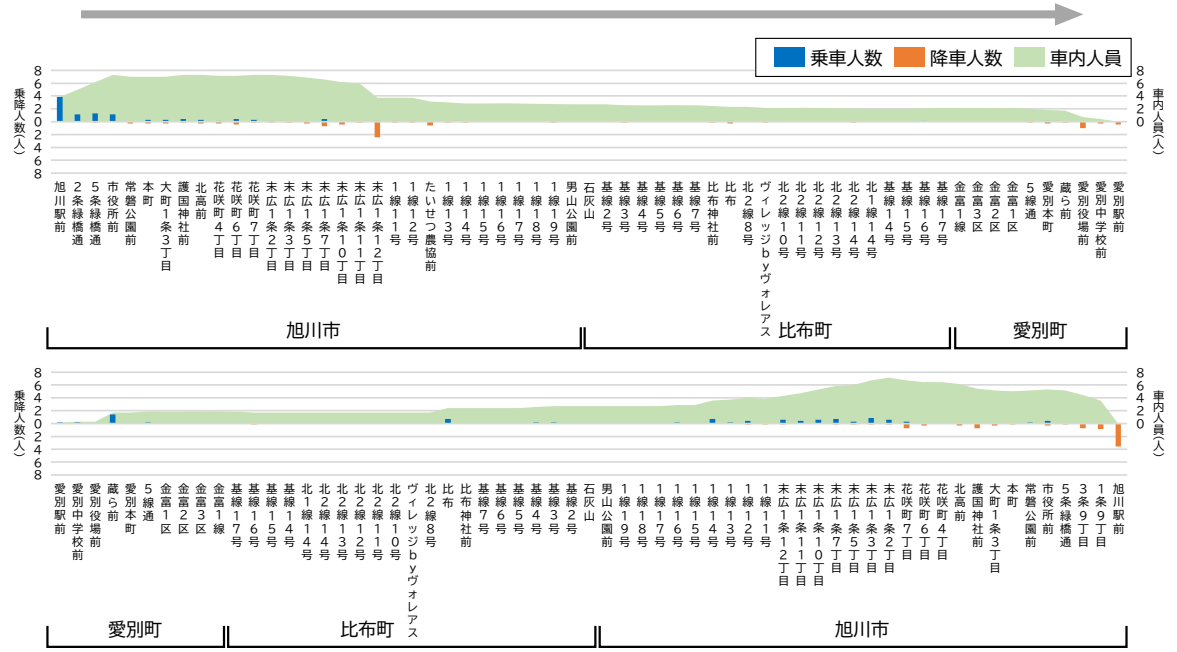
③利用者OD(全便)



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)



④愛別線（永山経由）

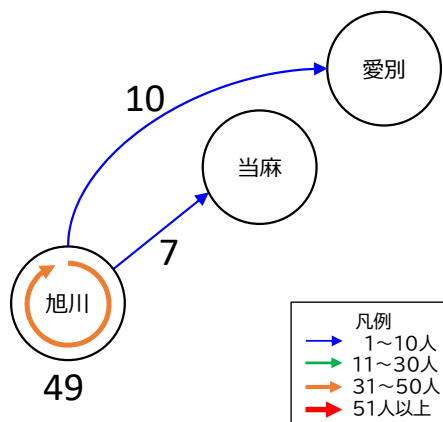
- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒愛別方面で49人、愛別⇒旭川方面で17人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が48.3%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が49人と最も多く、次いで旭川～愛別間が10人（旭川⇒愛別で10人）となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、1条8丁目（旭川⇒愛別方面で乗4.7人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒愛別方面では8条18丁目～日本製紙前の11.0人、愛別⇒旭川方面では永山2条8丁目～永山2条4丁目の3.3人である。
- ❑ 愛別⇒旭川方面の愛別駅前～永山2条24丁目間は利用者がいなかった。

①便別利用者数

旭川⇒愛別		愛別⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
6:55	24	8:12	2
10:30	18	15:40	11
14:15	7	19:05	4
合計	49	合計	17

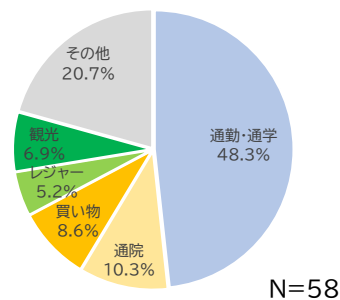
単位:人

③利用者OD(全便)

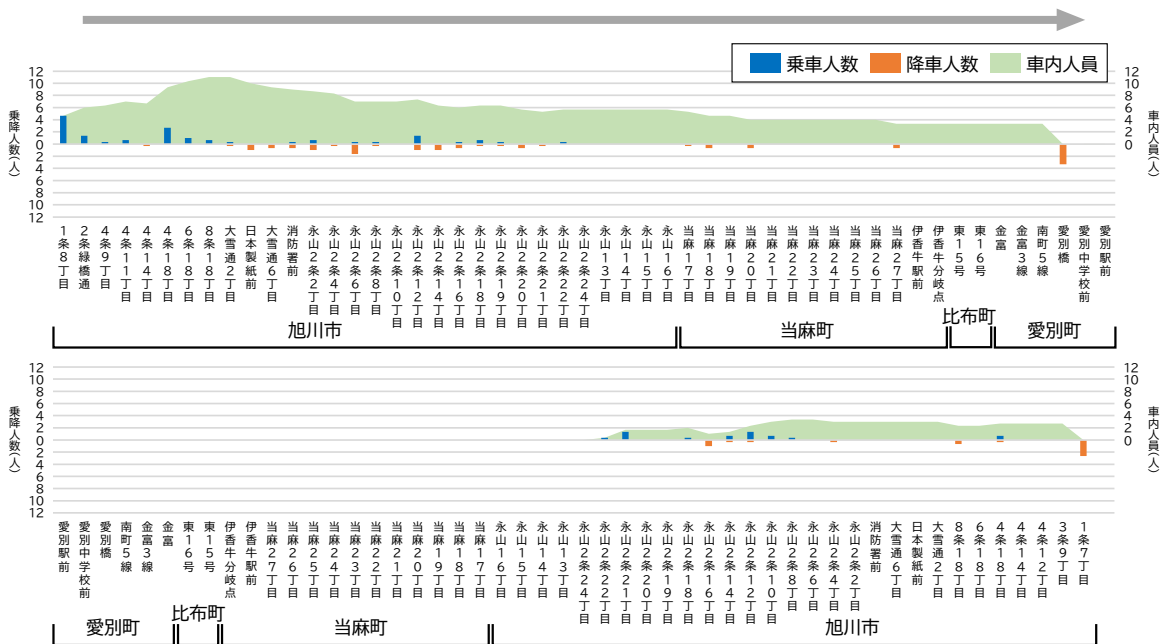


単位:人

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)



北海道上川地域公共交通計画

⑤びっパスキー場線

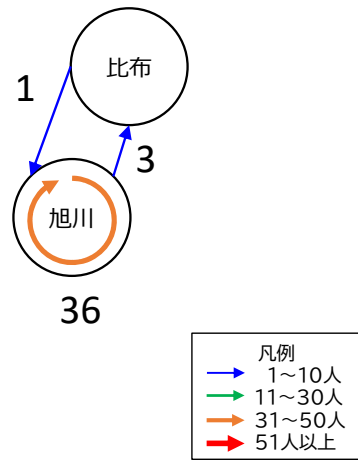
- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒比布方面で19人、比布⇒旭川方面で21人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が41.7%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が36人と最も多く、次いで旭川～比布間が4人（旭川⇒比布で3人、比布⇒旭川で1人）となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅前（旭川⇒比布方面で乗2.3人、比布⇒旭川方面で降3.0人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒比布方面では未広1条2丁目～未広1条5丁目の4.7人、比布⇒旭川方面では北高前の5.7人であり、未広～びっパスキー場間は概ね2.0人以下となる。比布⇒旭川方面のびっパスキー場～比布間は利用者がいなかった。
- ❑ 調査実施時期にはスキー場が営業していないため、冬季の利用実態も考慮する必要がある。

①便別利用者数

旭川⇒比布		比布⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
9:10	5	10:30	4
11:35	4	13:00	2
15:05	10	16:30	15
合計	19	合計	21

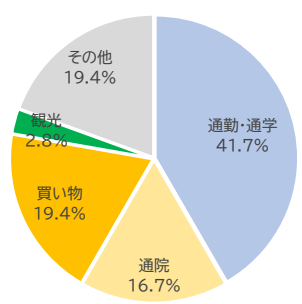
単位:人

③利用者OD(全便)



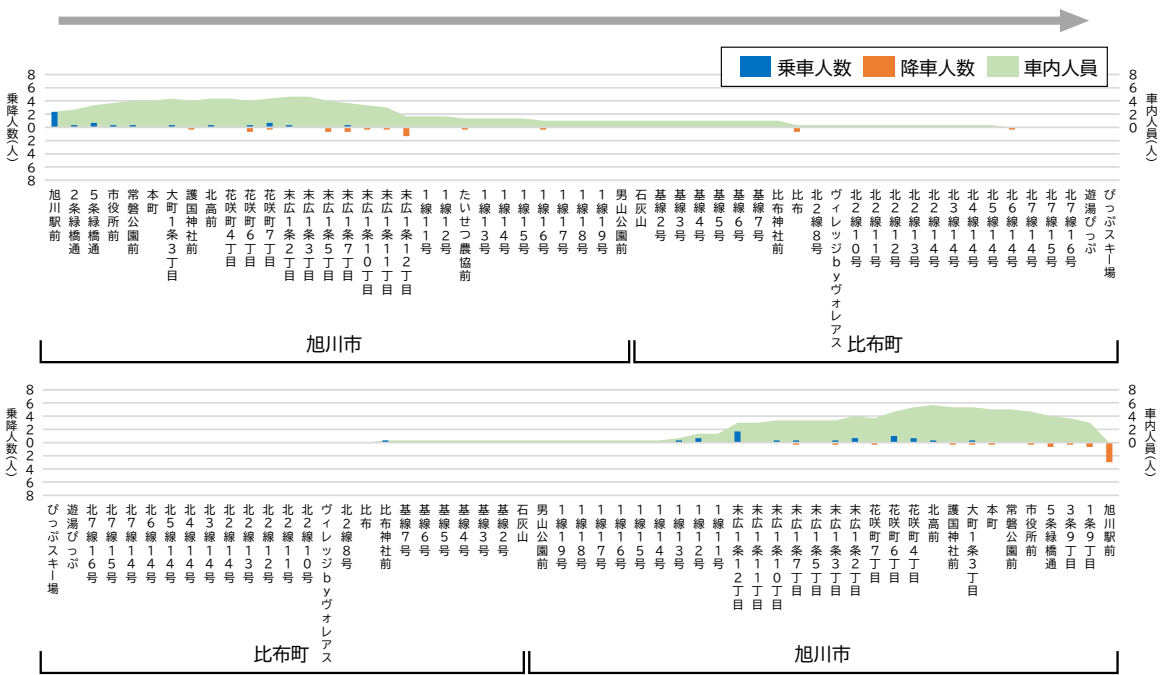
単位:人

②利用目的



N=36

④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



⑥層雲峡線

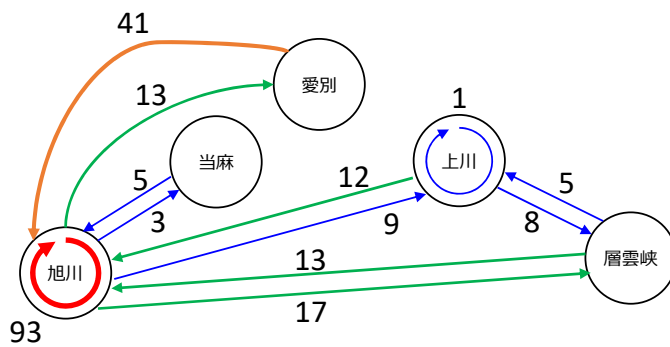
- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒上川方面で79人、上川⇒旭川方面で141人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が45.6%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が93人と最も多く、次いで旭川～愛別間が54人（旭川⇒愛別で13人、愛別⇒旭川で41人）となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅前（旭川⇒上川方面で乗3.7人、上川⇒旭川方面で降3.4人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒上川方面では永山2条14丁目の6.6人、上川⇒旭川方面では永山2条20丁目、永山2条18丁目の11.6人であり、愛別橋を境に車内人員が大きく変化している。

①便別利用者数

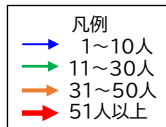
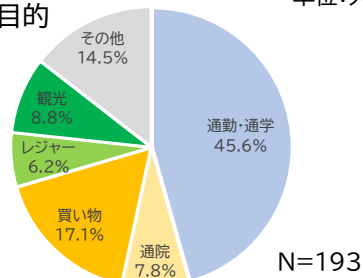
旭川⇒上川		上川⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
9:15	9	6:20	27
10:45	6	7:45	20
12:15	19	8:40	21
14:35	16	10:55	23
15:45	17	13:30	31
16:35	5	15:40	15
18:40	7	17:30	4
合計	79	合計	141

単位:人

③利用者OD(全便)

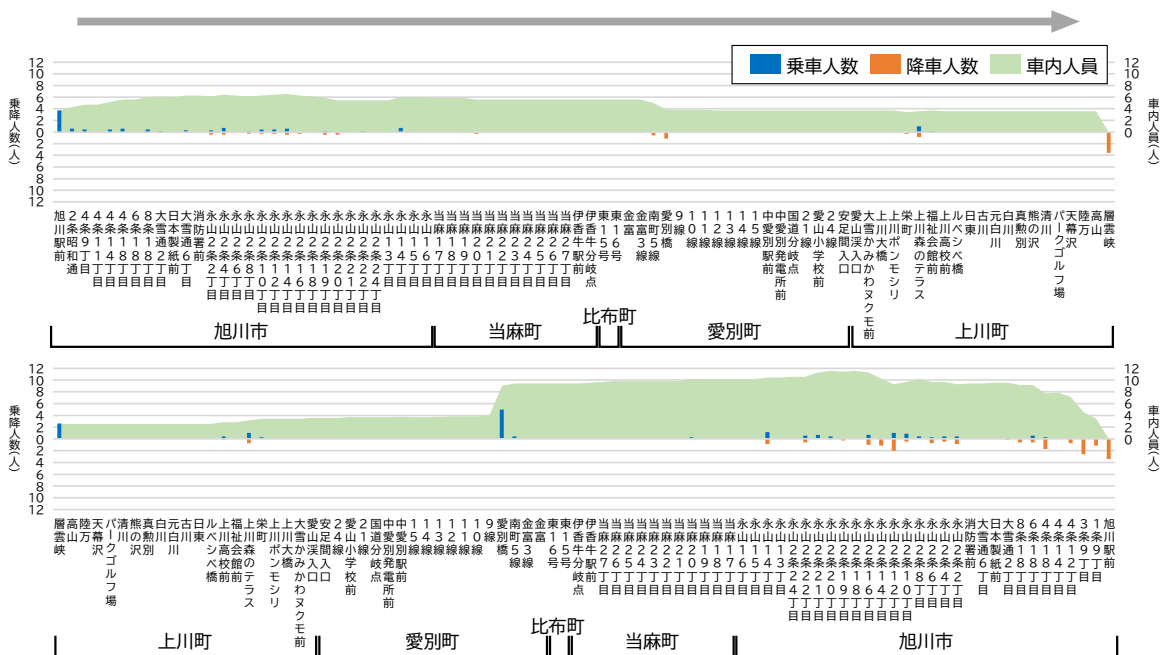


②利用目的



単位:人

④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



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

⑦当麻線

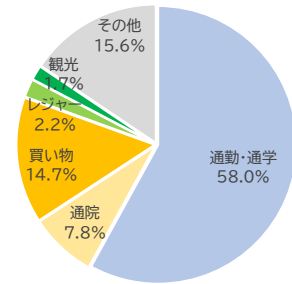
- 利用者数の合計は、旭川⇒当麻方面で135人、当麻⇒旭川方面で153人。
- 利用目的は、通勤・通学が58.0%と最も多い。
- 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が208人と最も多く、次いで旭川～当麻間が71人（旭川⇒当麻で39人、当麻⇒旭川で32人）となっている。
- 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、1条8丁目（旭川⇒当麻方面で乗4.9人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒当麻方面では8条18丁目の8.4人、当麻⇒旭川では日本製紙前～6条18丁目の8.3人であり、永山2条24丁目～当麻ヘルシーシャトー間は概ね4.0人以下となる。

①便別利用者数

旭川⇒当麻		当麻⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:15	26	6:50	20
8:30	9	7:38	25
9:40	9	8:33	17
11:15	13	9:58	17
12:15	18	10:58	10
13:00	22	12:58	14
14:00	9	14:58	18
17:20	13	15:58	10
19:40	10	17:33	14
20:40	6	18:43	8
合計	135	合計	153

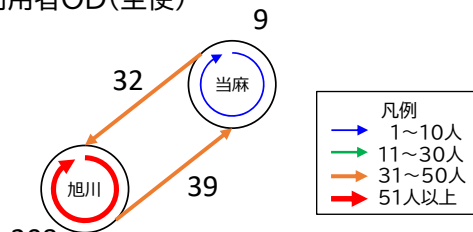
単位:人

②利用目的



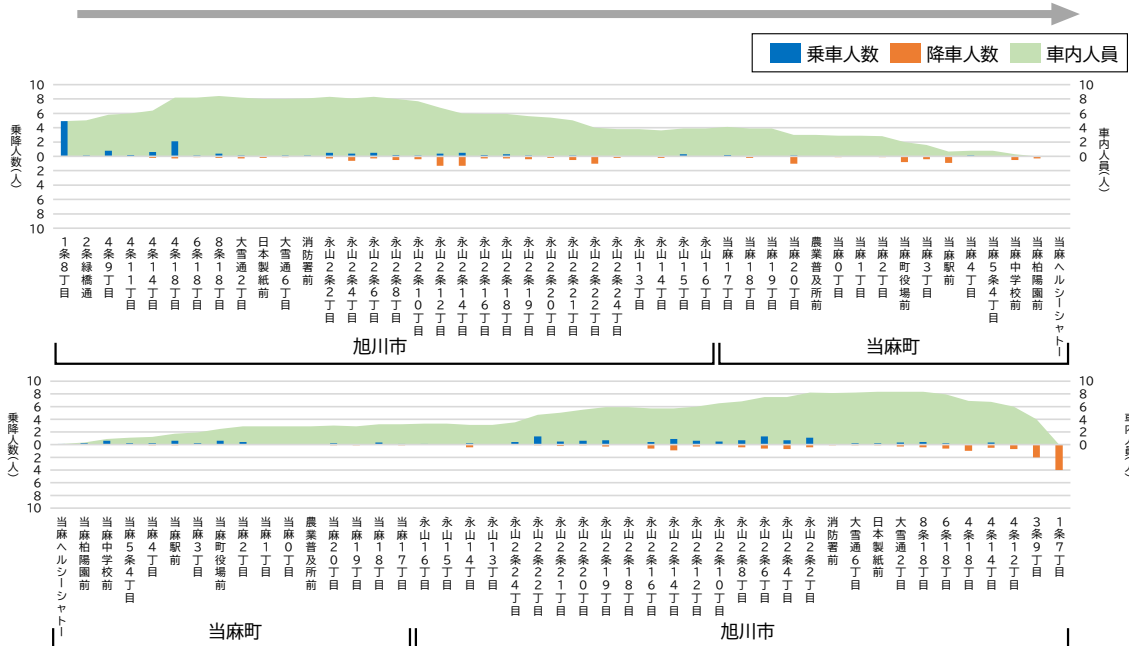
N=231

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)

単位:人



⑧当麻線（末広経由）

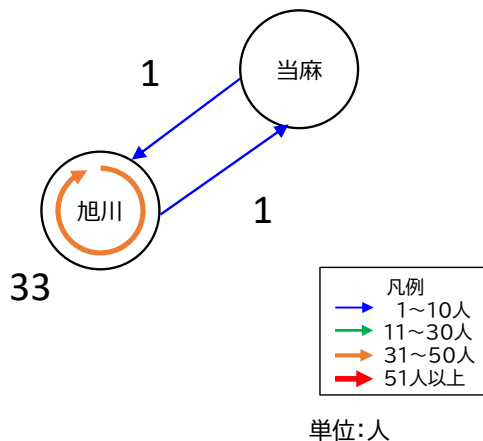
- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒当麻方面で10人、当麻⇒旭川方面で25人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が70.0%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が33人と最も多く、次いで旭川～当麻間が2人（旭川⇒当麻で1人、当麻⇒旭川で1人）となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、花咲町6丁目（旭川⇒当麻方面で乗降1.0人、当麻⇒旭川方面で乗降7.0人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒当麻方面では大町1条3丁目～花咲町4丁目の9.0人、当麻⇒旭川では永山2条8丁目～流通団地1条2、末広東2条3丁目の17.0人であり、往路と復路で車内人員の多い区間が異なる。

①便別利用者数

旭川⇒当麻		当麻⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
15:53	10	7:10	25
合計	10	合計	25

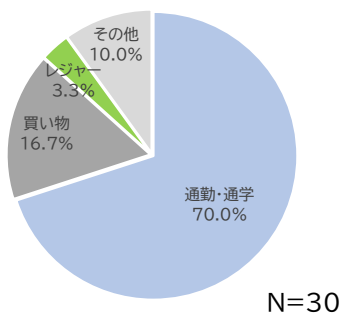
単位:人

③利用者OD(全便)

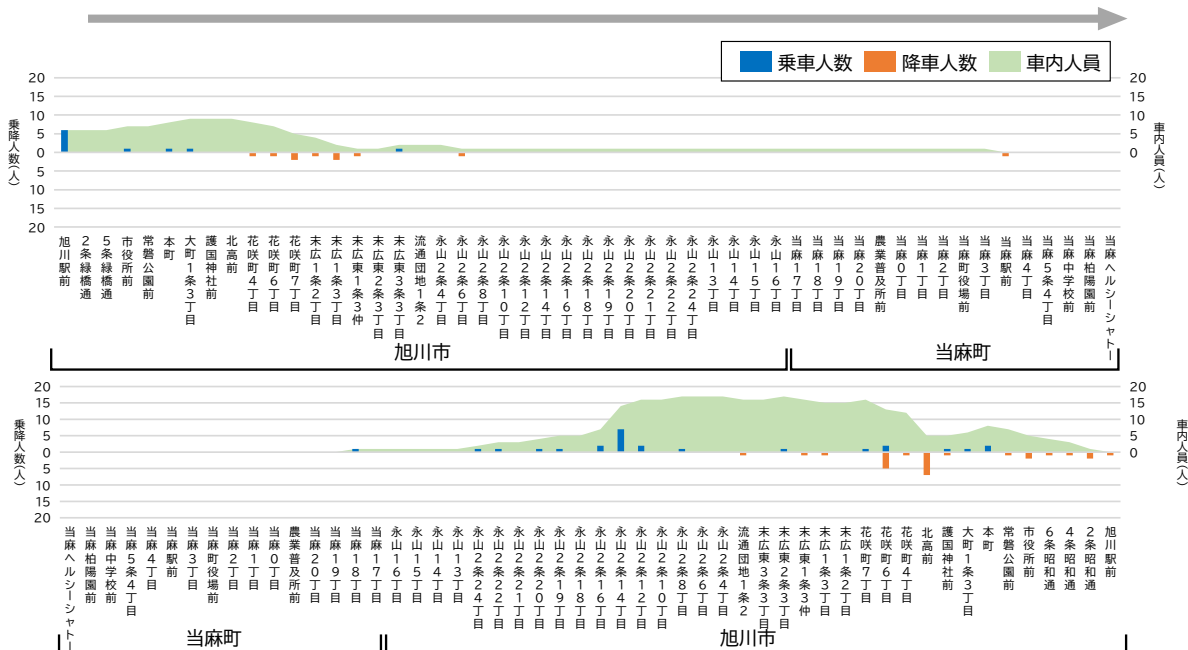


単位:人

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)



北海道上川地域公共交通計画

⑨美瑛線

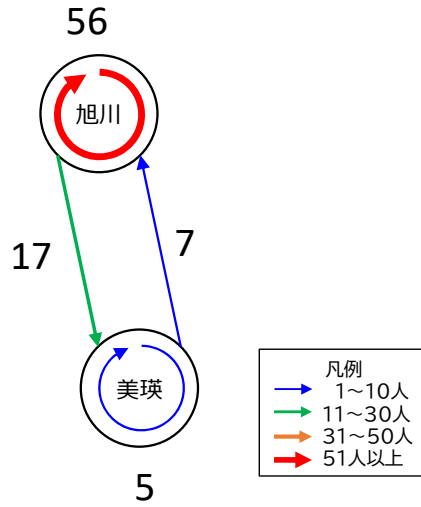
- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒美瑛方面で45人、美瑛⇒旭川方面で40人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が69.7%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD(発着地)は、旭川市内が56人と最も多く、次いで旭川～美瑛間が24人(旭川⇒美瑛で17人、美瑛⇒旭川で7人)となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅前(旭川⇒美瑛方面で乗5.3人、美瑛⇒旭川方面で降4.0人)。車内人員が最大となるのは、旭川⇒美瑛方面では1条2丁目、神楽4条4丁目、神楽4条5丁目の9.0人、美瑛⇒旭川方面では神楽4条11丁目の9.7人であり、西神楽駅前を境に車内人員が大きく変化している。

①便別利用者数

旭川⇒美瑛		美瑛⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:20	21	7:05	19
13:00	12	9:30	17
19:15	12	15:00	4
合計	45	合計	40

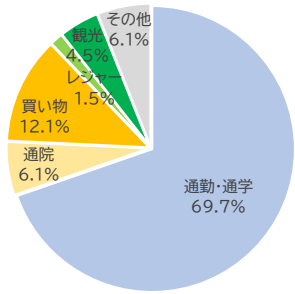
単位:人

③利用者OD(全便)



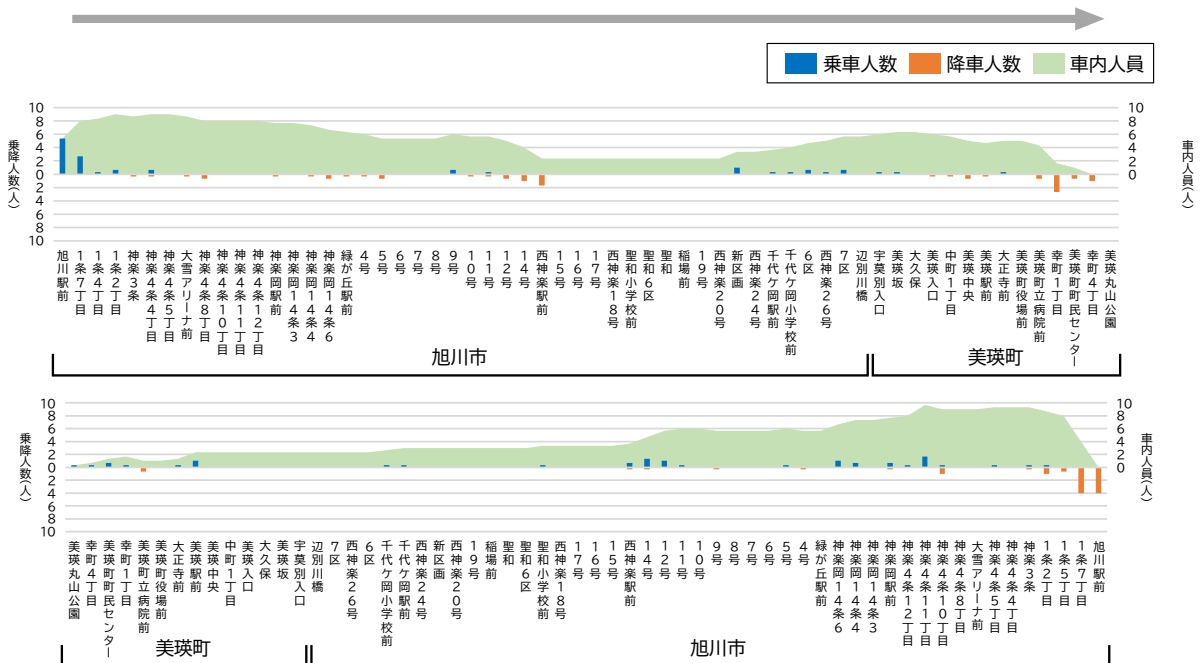
単位:人

②利用目的



N=66

④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



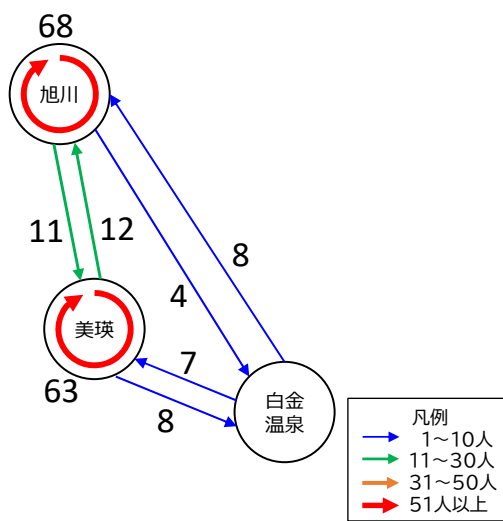
⑩白金線

- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒白金方面で 81 人、白金⇒旭川方面で 100 人。
- ❑ 利用目的は、観光が 36.5%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が 68 人と最も多く、次いで美瑛町内が 63 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⇒白金方面で乗 8.0 人、白金⇒旭川方面で降 6.0 人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒白金方面では幸町 1 丁目の 11.0 人、白金⇒旭川方面では美沢 16 線の 14.3 人であり、美瑛駅を境に車内人員が大きく変化している。

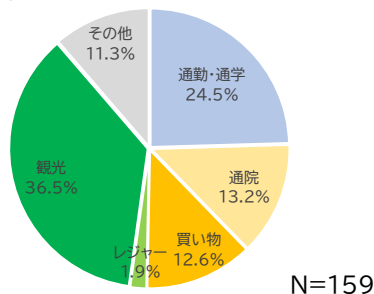
①便別利用者数

旭川⇒白金		白金⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
8:35	20	7:35	39
11:20	24	10:20	22
14:55	19	13:05	28
16:35	18	16:41	11
合計	81	合計	100

③利用者OD(全便)

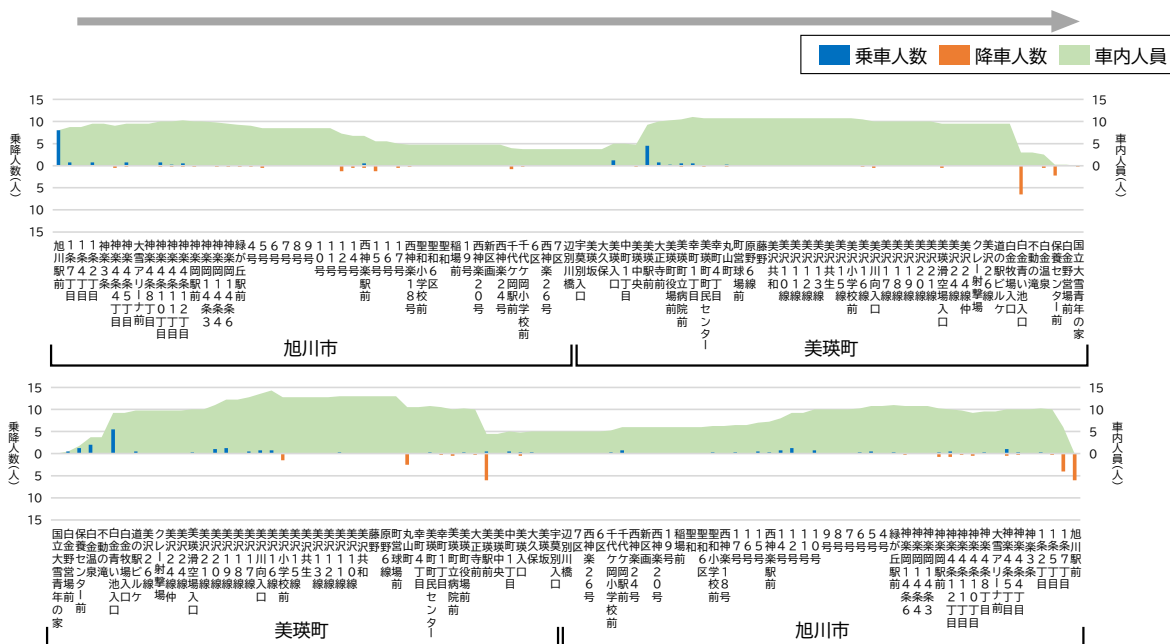


②利用目的



単位:人

④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



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

北海道上川地域公共交通計画

①旭川線（ラベンダー号）

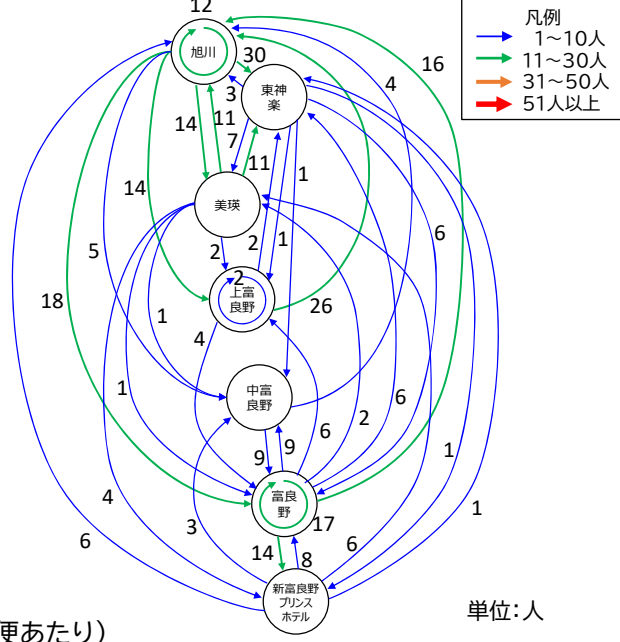
- ❑ 利用者数の合計は、富良野⇒旭川方面で141人、旭川⇒富良野方面で142人。
- ❑ 利用目的は、観光が39.1%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、上富良野～旭川間が40人（上富良野⇒旭川で26人、旭川⇒上富良野で14人）と最も多く、次いで富良野～旭川間が34人（富良野⇒旭川で16人、旭川⇒富良野で18人）となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅前（富良野⇒旭川方面で降5.6人、旭川⇒富良野方面で乗6.1人）。車内人員が最大となるのは、富良野⇒旭川方面では美瑛の10.4人、旭川⇒富良野方面では旭川医大の10.3人であり、富良野駅前を境に車内人員の変化がみられる。
- ❑ 調査実施時期には新富良野プリンスホテルに併設されているスキー場が営業していないため、冬季の利用実態も考慮する必要がある。

①便別利用者数

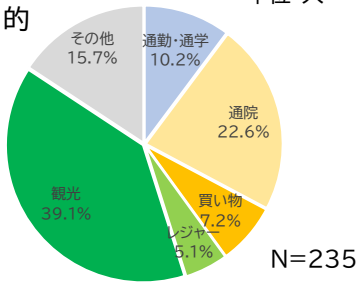
富良野⇒旭川		旭川⇒富良野	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
6:30	16	9:30	11
8:00	20	11:00	29
9:15	22	12:15	20
10:40	32	13:40	21
12:30	18	15:30	18
14:15	11	17:15	23
15:15	10	18:15	13
16:40	12	19:40	7
合計	141	合計	142

単位:人

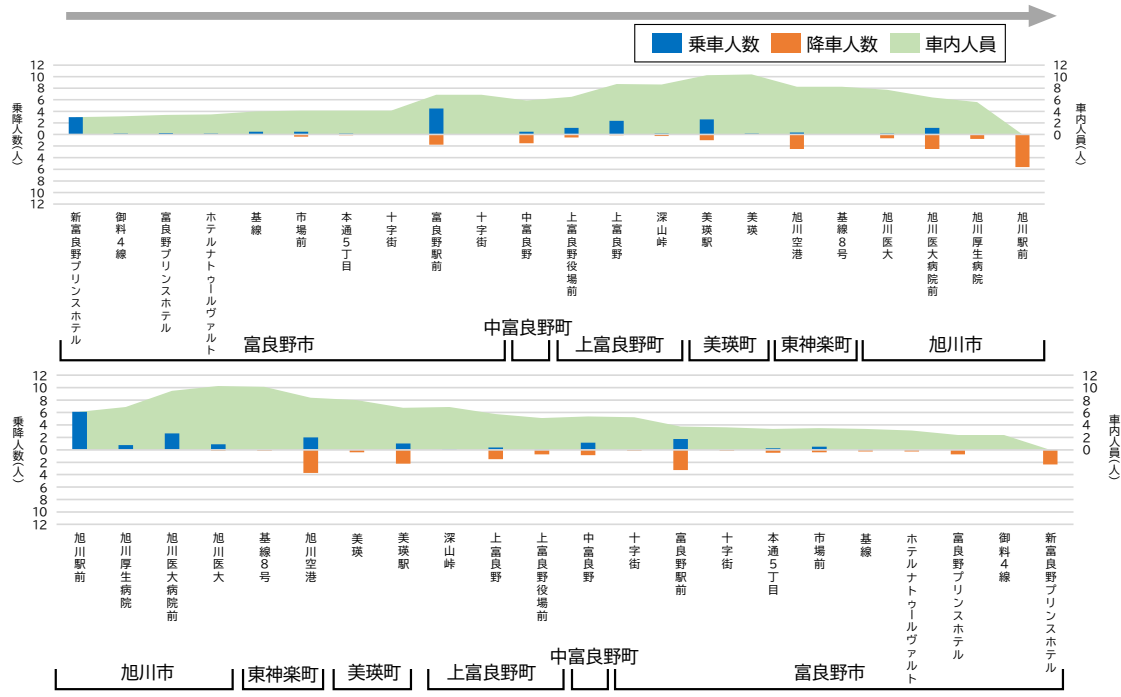
③利用者OD(全便)



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)



⑫旭岳線（いで湯号）

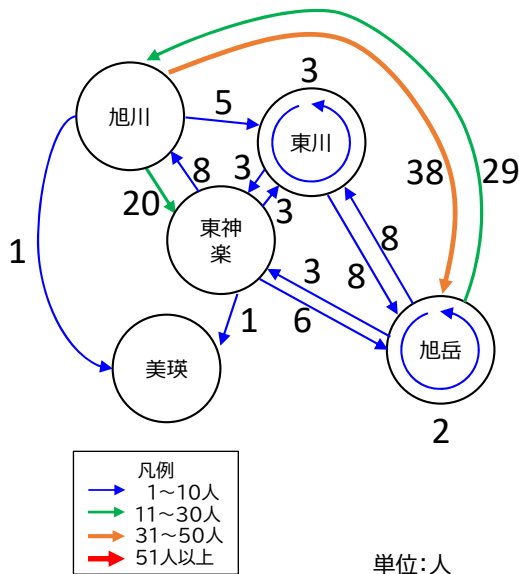
- ❑ 利用者数の合計は、旭川⇒東川方面で 85 人、東川⇒旭川方面で 50 人。
- ❑ 利用目的は、観光が 50.4%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川～旭岳間が 67 人（旭川⇒旭岳で 38 人、旭岳⇒旭川で 29 人）と最も多く、次いで旭川～東神楽間が 28 人（旭川⇒東神楽で 20 人、東神楽⇒旭川で 8 人）となっている。
- ❑ 1 便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅（のりば 9）（旭川⇒東川方面で乗降 13.8 人、東川⇒旭川方面で乗降 8.5 人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒東川方面では東光 1 条 1 丁目、東光 16 条 5 丁目の 16.0 人、東川⇒旭川方面では東 6 号～ひがしかわ道草館の 10.3 人であり、6 条 9 丁目～1 条昭和通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

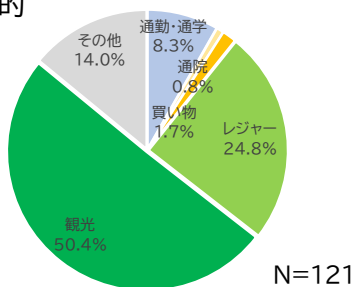
旭川⇒東川		東川⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:00	24	9:30	11
9:00	22	11:30	7
13:00	24	15:30	23
15:00	15	17:30	9
合計	85	合計	50

単位:人

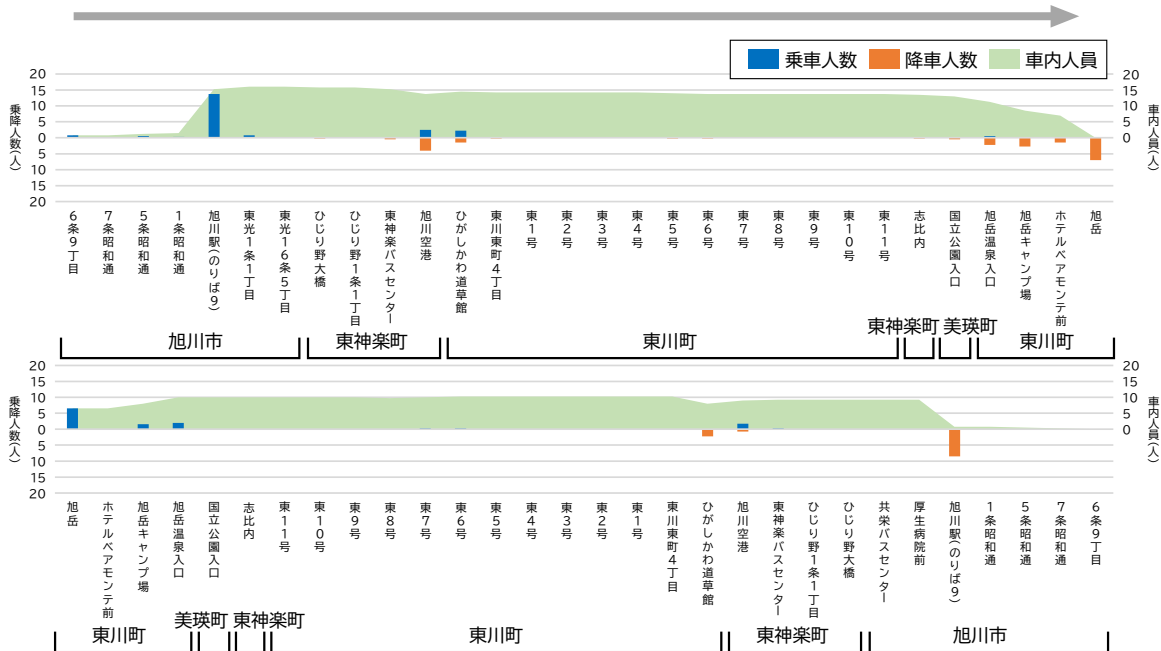
③利用者OD(全便)



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)



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

⑬恩根内線

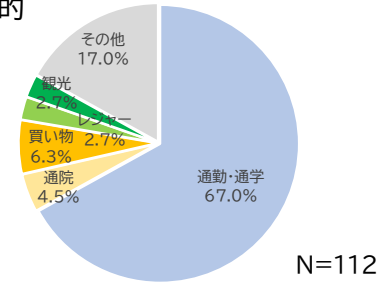
- 利用者数の合計は、名寄⇒美深方面で64人、美深⇒名寄方面で66人。
- 利用目的は、通勤・通学が67.0%と最も多い。
- 利用者のOD（発着地）は、名寄～美深間が90人（名寄⇒美深で44人、美深⇒名寄で46人）と最も多く、次いで美深町内が19人となっている。
- 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、名寄駅前（名寄⇒美深方面で乗3.0人、美深⇒名寄方面で降2.3人）。車内人員が最大となるのは、名寄⇒美深方面では8号～智恵文11線の6.1人、美深⇒名寄方面では智恵文11線～8号の6.4人となり、美深9線・10線、美深温泉前を境に車内人員が大きく変化している。

①便別利用者数

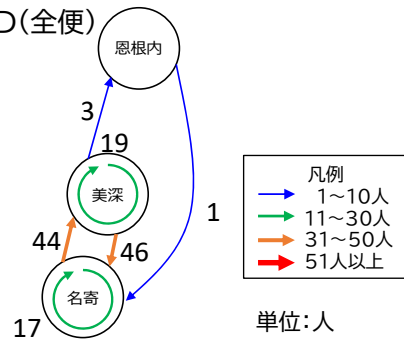
名寄⇒美深		美深⇒名寄	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:20	22	7:00	8
9:10	7	8:20	6
11:10	13	10:15	3
12:30	5	12:15	8
14:10	3	13:35	4
15:40	9	15:15	12
17:20	4	16:45	11
18:50	1	18:30	14
合計	64	合計	66

単位:人

②利用目的

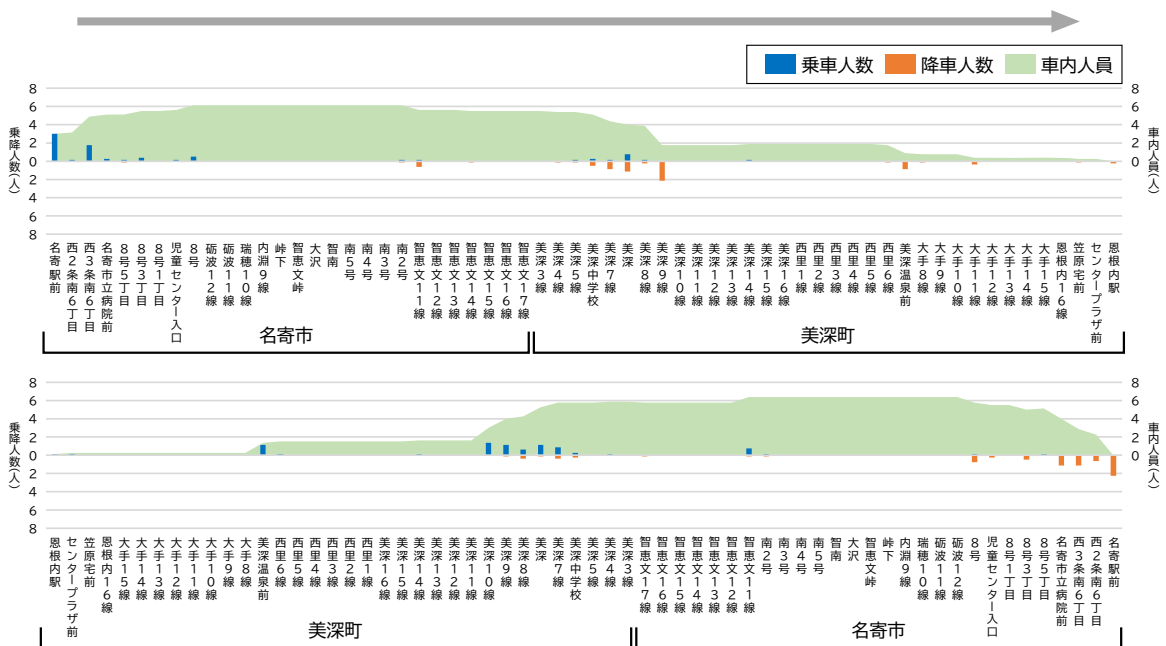


③利用者OD(全便)



単位:人

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

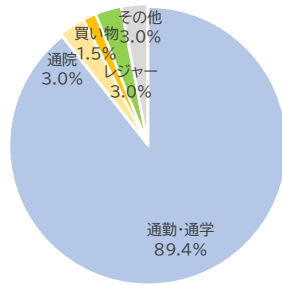
- ❑ 利用者数の合計は、名寄⇒下川方面で41人、下川⇒名寄方面で46人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が89.4%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、名寄～下川間が71人（名寄⇒下川で37人、下川⇒名寄で34人）と最も多く、次いで名寄市内が15人となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、寿フードセンター前（名寄⇒下川方面で乗降3.9人、下川⇒名寄方面で乗降1.6人）。車内人員が最大となるのは、名寄⇒下川方面では緑丘16線～中名寄4線の5.7人、下川⇒名寄方面では中名寄5線～中名寄2線の6.3人であり、全区間を通して車内人員の変化は少ない。

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

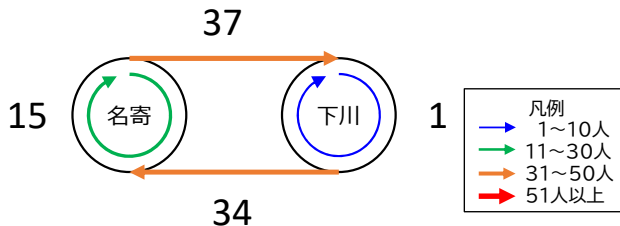
単位:人

②利用目的



N=66

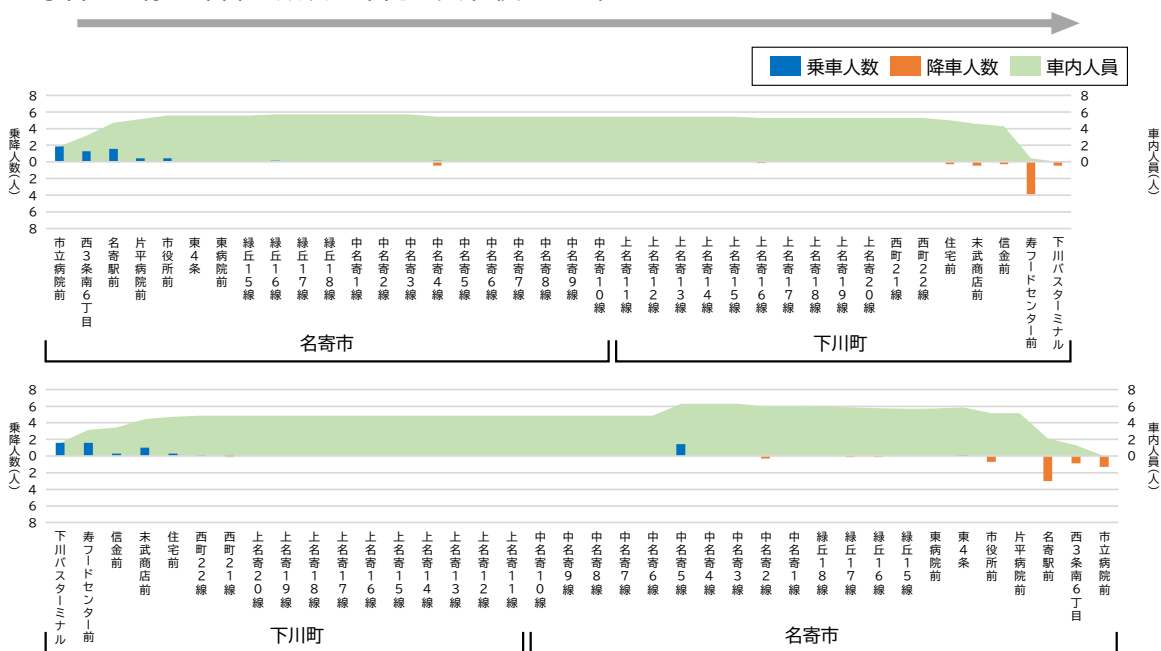
③利用者OD(全便)



凡例
 1~10人 (Blue arrow)
 11~30人 (Green arrow)
 31~50人 (Orange arrow)
 51人以上 (Red arrow)

単位:人

④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



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

⑮興部線

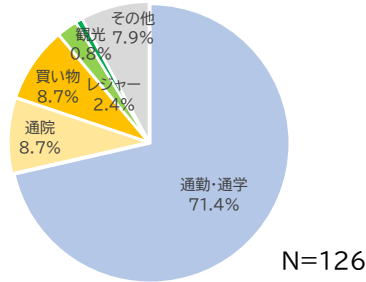
- ❑ 利用者数の合計は、名寄⇒興部方面で83人、興部⇒名寄方面で63人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が71.4%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、名寄～下川間が93人（名寄⇒下川で59人、下川⇒名寄で34人）と最も多く、次いで興部～西興部間が15人（興部⇒西興部で8人、西興部⇒興部で7人）となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、名寄駅前（名寄⇒興部方面で乗3.6人、興部⇒名寄方面で降2.9人）。車内人員が最大となるのは、名寄⇒興部方面では緑丘17線～上名寄17線の9.4人、興部⇒名寄方面では中名寄10線～中名寄5線の6.6人であり、寿フードセンター前・下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

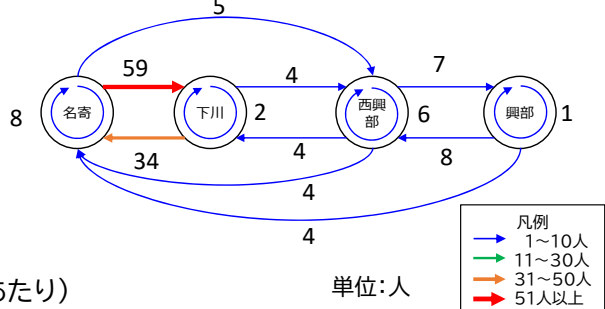
名寄⇒興部		興部⇒名寄	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
5:48	5	6:10	17
7:50	33	7:45	13
10:10	3	10:50	4
12:55	23	12:25	16
14:55	4	14:55	1
16:50	12	17:10	9
20:15	3	19:45	3
合計	83	合計	63

単位:人

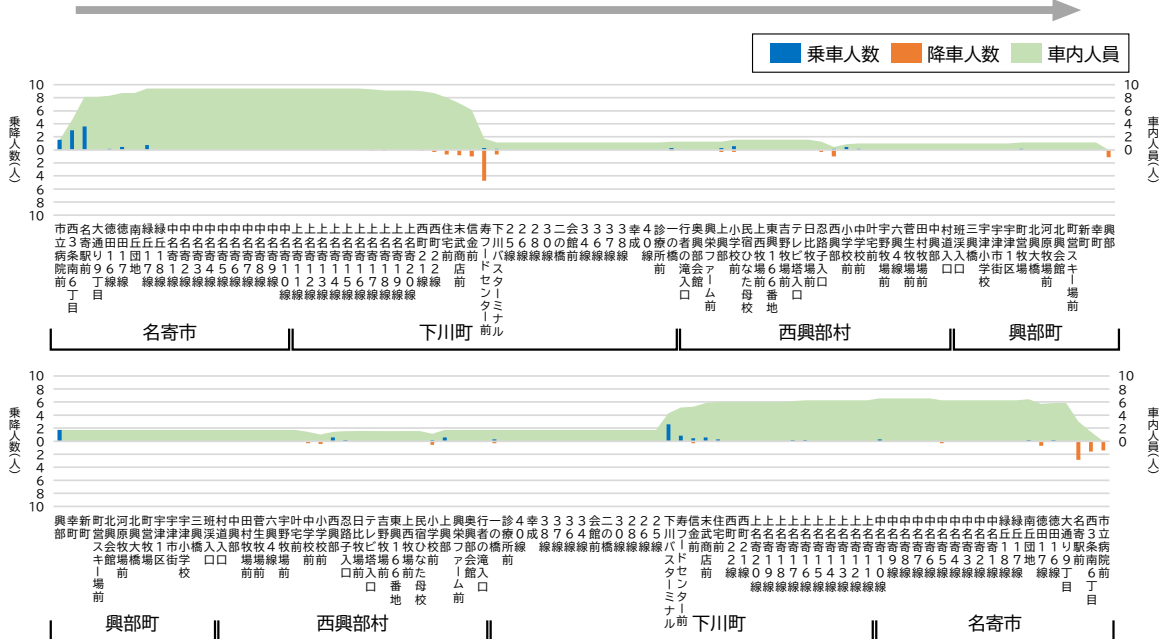
②利用目的



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

⑰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）

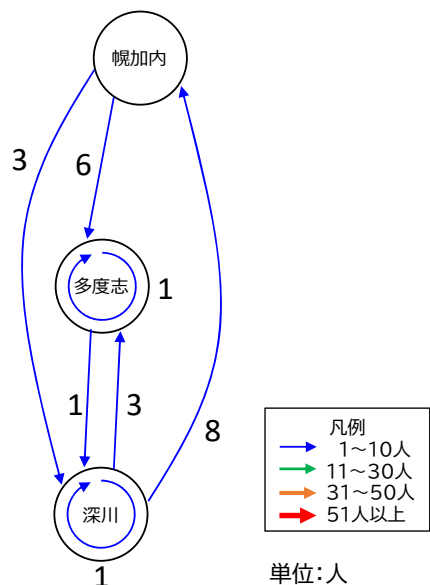
- ❑ 利用者数の合計は、深川⇒幌加内方面で12人、幌加内⇒深川方面で11人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が68.2%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、幌加内～深川間が11人（深川⇒幌加内で8人、幌加内⇒深川で3人）と最も多く、次いで幌加内～多度志間が6人（幌加内⇒多度志で6人）となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、深川（深川⇒幌加内方面で乗1.6人、幌加内⇒深川方面で降0.4人）、幌加内（深川⇒幌加内方面で降0.9人、幌加内⇒深川方面で乗1.1人）。車内人員が最大となるのは、深川⇒幌加内方面では深川の1.6人、幌加内⇒深川方面では多度志の1.4人であり、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

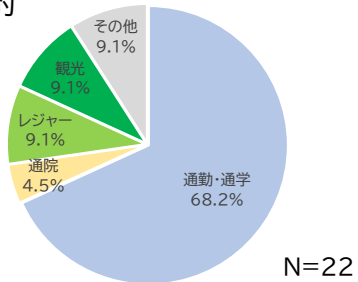
単位:人

③ 利用者OD(全便)

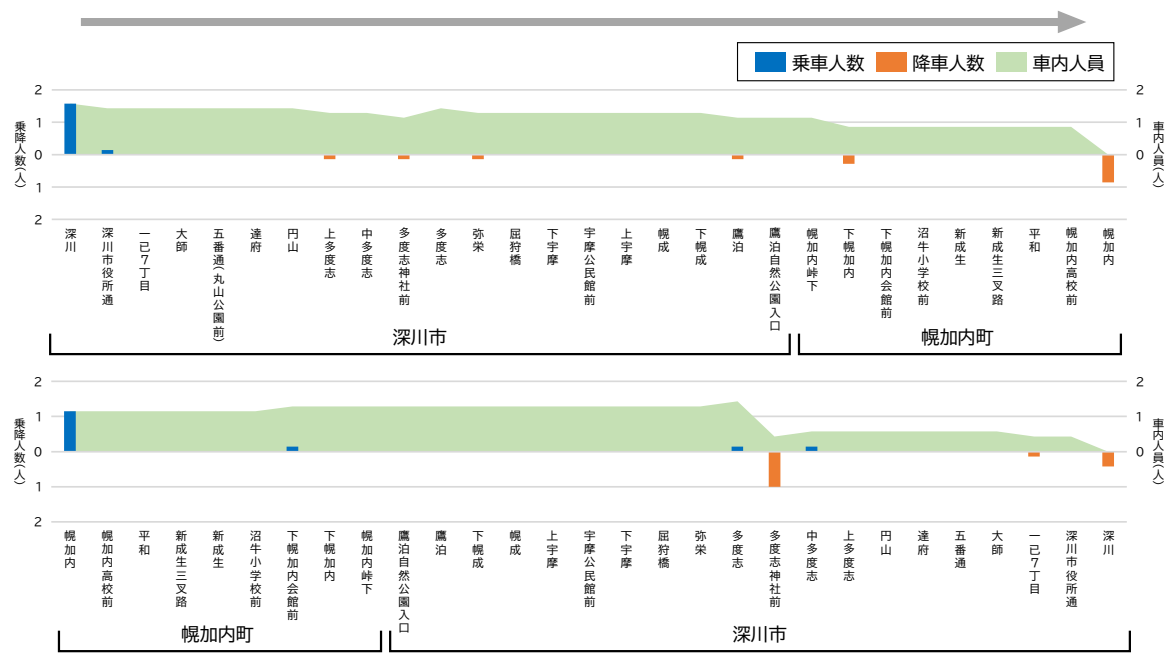


単位:人

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)



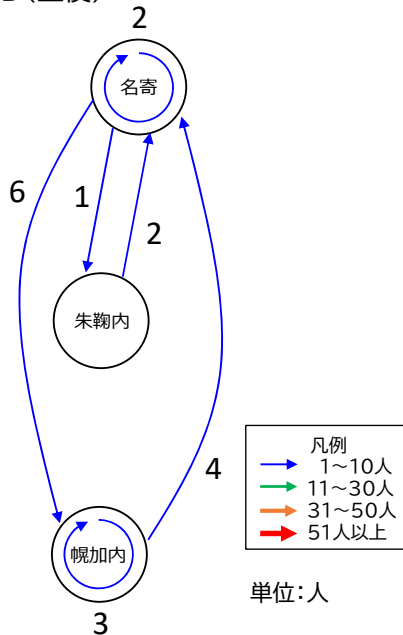
⑱ 深名線（幌加内～名寄）

- ❑ 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。

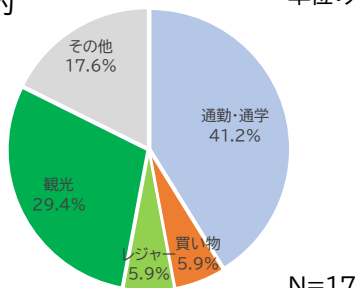
① 便別利用者数

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

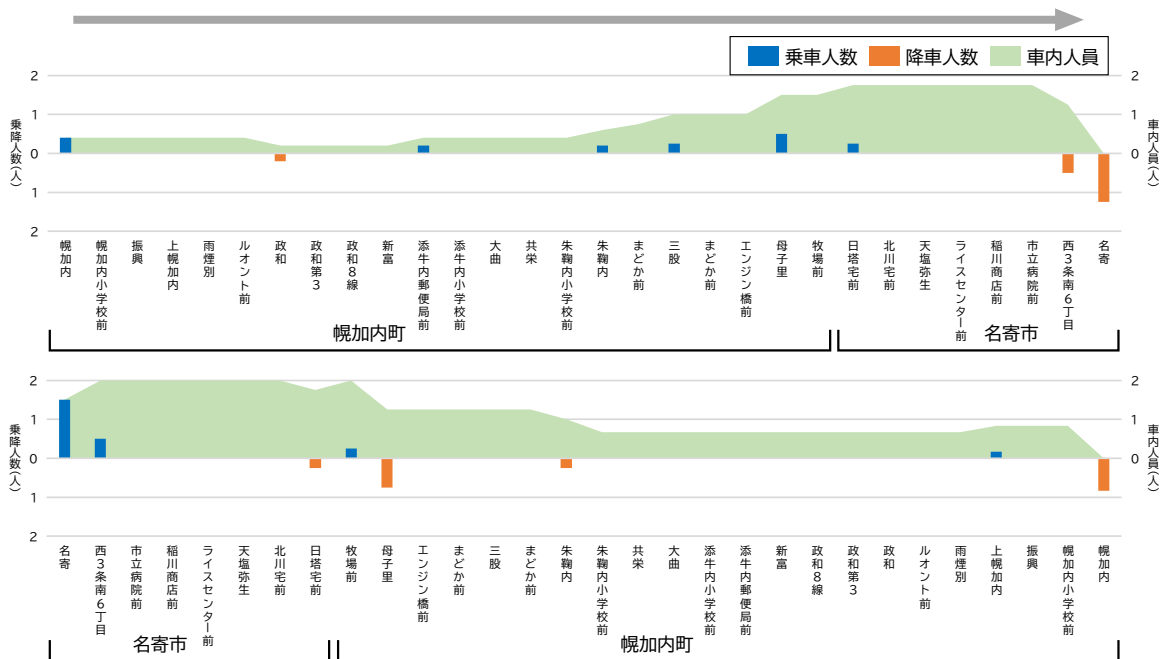
③ 利用者OD(全便)



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)



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

北海道上川地域公共交通計画

⑩トママ線

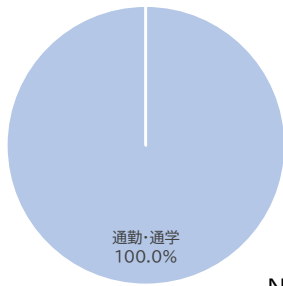
- ❑ 利用者数の合計は、南富良野⇒占冠方面で2人、占冠⇒南富良野方面で1人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が100%。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、南富良野～占冠間が2人（南富良野⇒占冠で1人、占冠⇒南富良野で1人）と最も多く、次いで南富良野町内が1人となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、上トママ、高校前、消防前、宮下（南富良野⇒占冠方面で乗降0.3人、占冠⇒南富良野方面で乗降0.3人）。車内人員が最大となるのは、占冠⇒南富良野方面では上トママ～高校前の0.3人、南富良野⇒占冠方面では消防前～宮下の0.3人であり、全区間を通して車内人員の変化は少ない。
- ❑ 7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

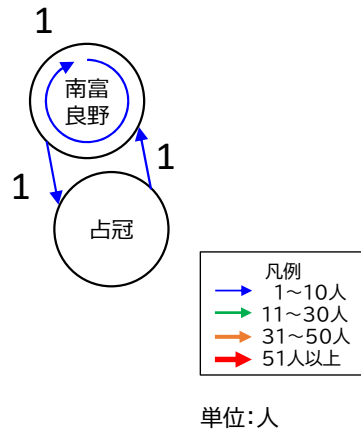
南富良野⇒占冠		占冠⇒南富良野	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
8:50	1	7:02	1
16:17	1	9:56	0
17:50	0	14:35	0
		16:44	0
合計	2	合計	1

単位:人

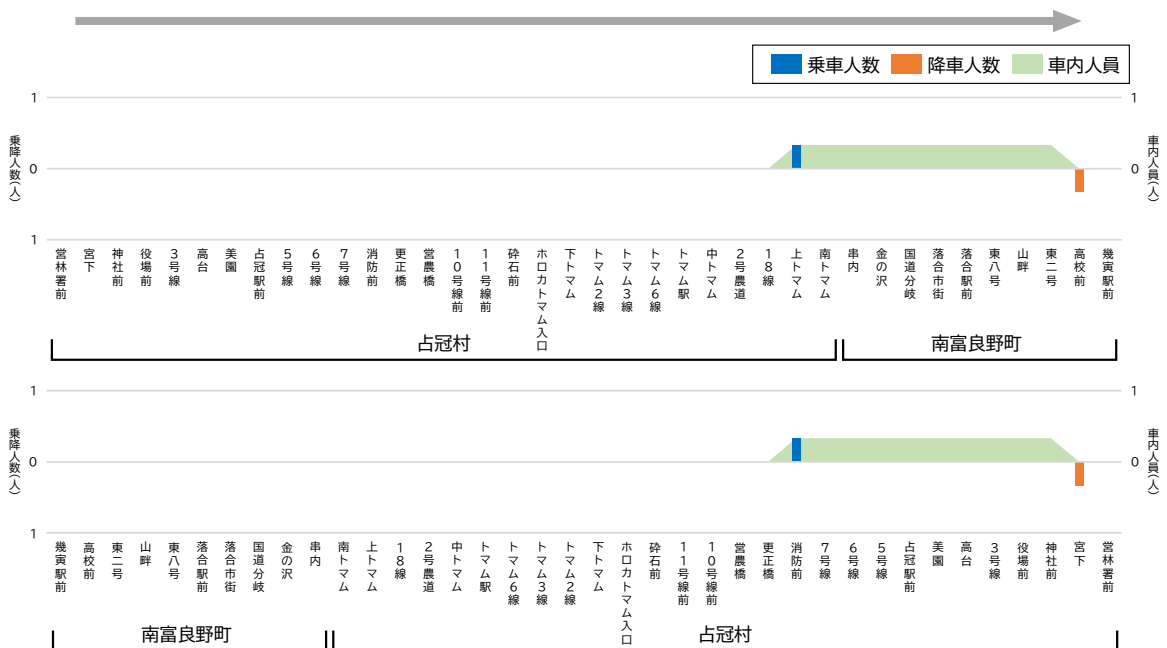
②利用目的



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)



②富良野線

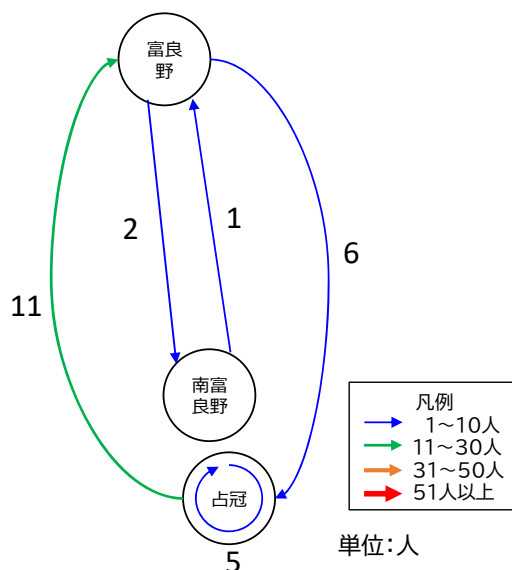
- ❑ 利用者数の合計は、富良野⇒占冠方面で13人、占冠⇒富良野方面で12人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が53.3%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、富良野～占冠間が17人（富良野⇒占冠で6人、占冠⇒富良野で11人）と最も多く、次いで占冠村内が5人となっている。
- ❑ 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、役場前（占冠⇒富良野方面で乗降0.7人、富良野⇒占冠方面で乗降2.0人）。車内人員が最大となるのは、占冠⇒富良野方面では十梨別～扇山小前の4.0人、富良野⇒占冠方面では扇山小前～十梨別、役場前～宮下の2.7人であり、営林署前～富良野高間は車内人員の変化は少ない。
- ❑ 11便のうち5便は利用者がいなかった。

①便別利用者数

富良野⇒占冠		占冠⇒富良野	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:46	0	6:30	5
9:15	1	7:59	3
13:06	0	10:51	0
13:10	4	13:00	0
17:05	8	14:51	4
		18:45	0
合計	13	合計	12

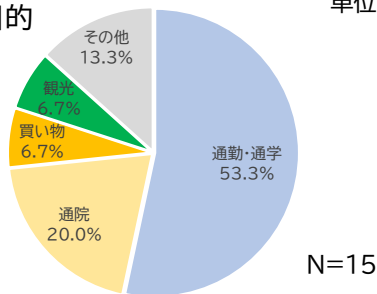
単位:人

③利用者OD(全便)

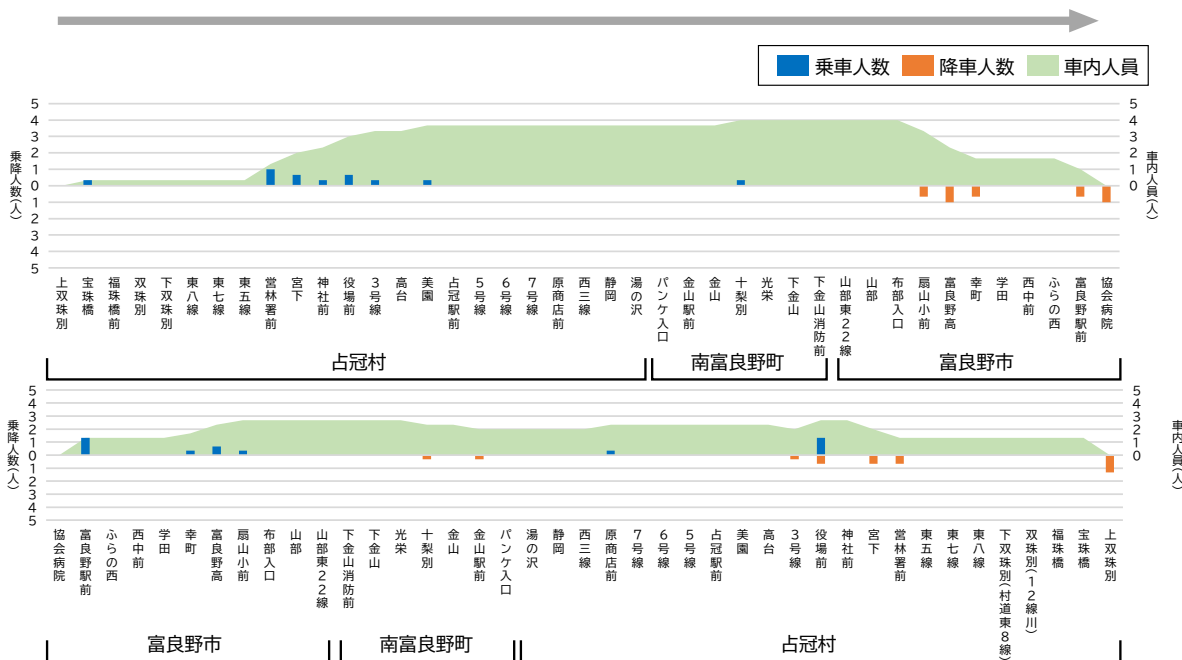


単位:人

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)



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

北海道上川地域公共交通計画

②深旭線

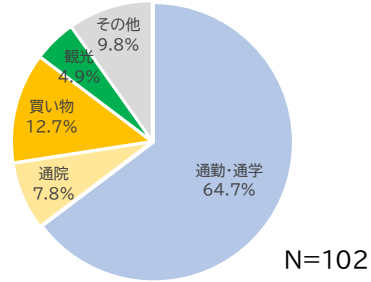
- 利用者数の合計は、深川⇒旭川方面で62人、旭川⇒深川方面で62人。
- 利用目的は、通勤・通学が64.7%と最も多い。
- 利用者のOD（発着地）は、旭川～深川間が52人（深川⇒旭川で28人、旭川⇒深川で24人）と最も多く、次いで深川市内、旭川市内がそれぞれ36人となっている。
- 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、深川市立病院前（深川⇒旭川方面で乗4.8人、旭川⇒深川方面で降3.3人）。車内人員が最大となるのは、深川⇒旭川方面では一己7丁目～納内の7.2人、旭川⇒深川方面では一己7丁目目の5.1人であり、全区間を通して車内人員の変化は少ない。

①便別利用者数

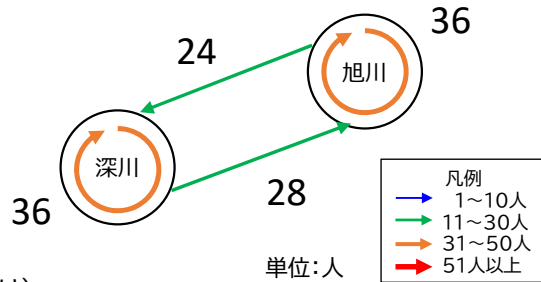
深川⇒旭川		旭川⇒深川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
8:20	10	7:00	22
10:10	8	8:30	5
12:00	5	10:30	9
14:25	5	12:00	12
16:30	24	14:00	5
17:45	10	16:00	7
		18:00	2
合計	62	合計	62

単位:人

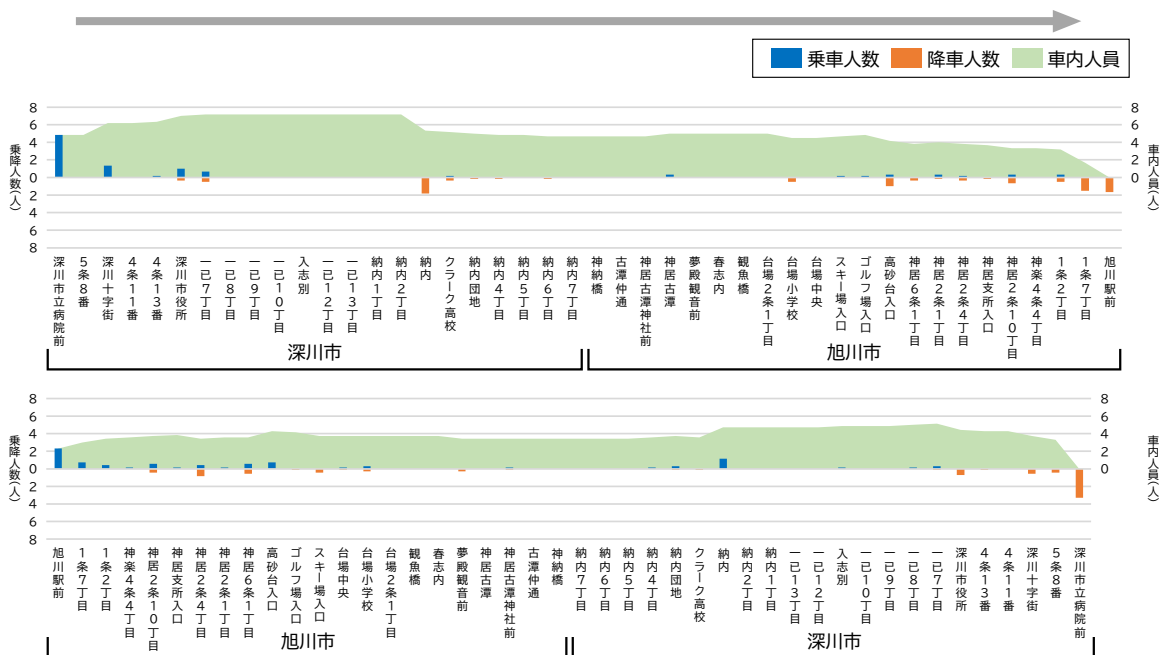
②利用目的



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)



②留萌旭川線

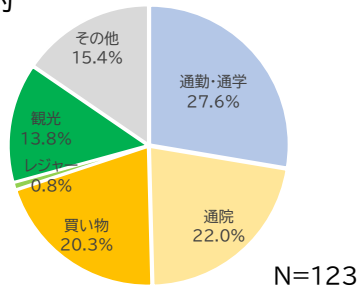
- 利用者数の合計は、留萌⇒旭川方面で73人、旭川⇒留萌方面で65人。
- 利用目的は、通勤・通学が27.6%と最も多い。
- 利用者のOD（発着地）は、留萌～旭川間が36人（留萌⇒旭川で22人、旭川⇒留萌で14人）と最も多く、次いで留萌市内が30人となっている。
- 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅前（留萌⇒旭川方面で乗3.4人、旭川⇒留萌方面で降3.3人）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒留萌方面では神居2条1丁目の4.0人、留萌⇒旭川方面では深川第一病院～深川十字街の5.3人であり、全区間を通して車内人員の変化は少ない。

①便別利用者数

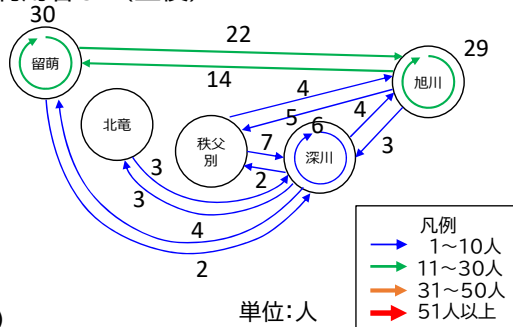
留萌⇒旭川		旭川⇒留萌	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:00	10	7:00	6
8:00	10	8:00	15
9:40	9	10:20	7
10:35	9	11:40	10
11:35	11	13:00	9
12:20	3	14:00	4
14:10	9	15:25	6
17:35	12	17:30	8
合計	73	合計	65

単位:人

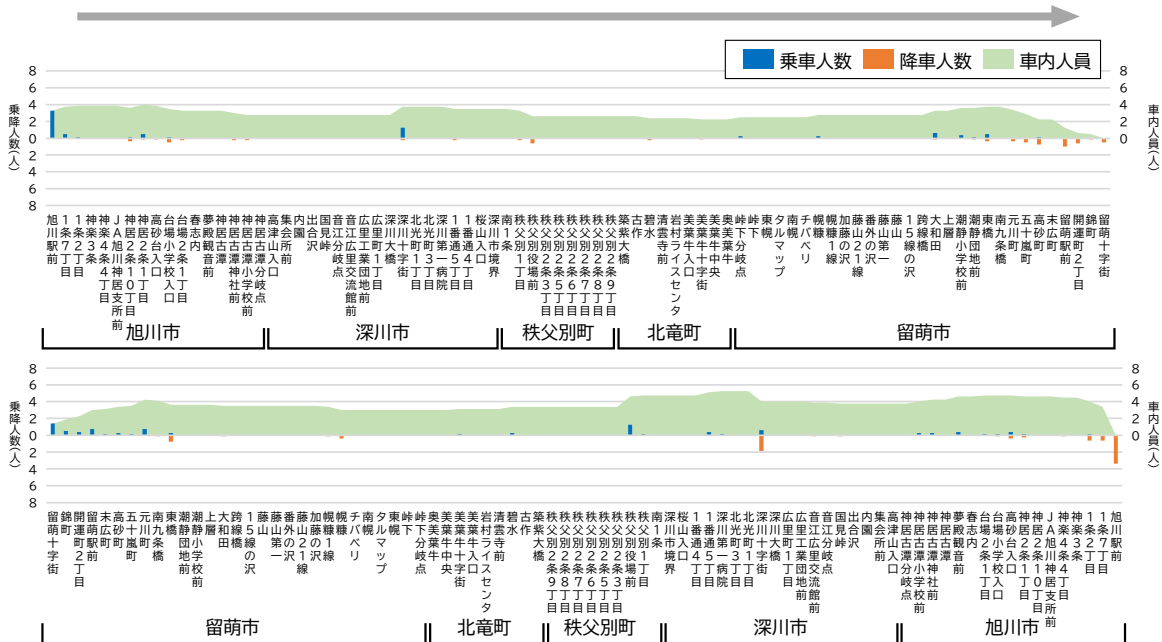
②利用目的



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)



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

④10線 10号線

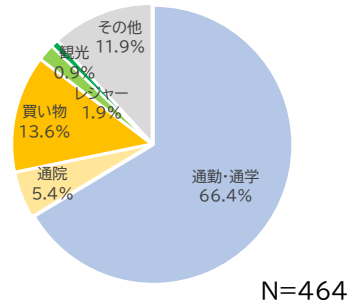
- 利用者数の合計は、旭川⇒鷹栖方面で 250 人、鷹栖⇒旭川方面で 301 人。
- 利用目的は、通勤・通学が 66.4%と最も多い。
- 利用者のOD（発着地）は、旭川市内が 301 人と最も多く、次いで旭川～鷹栖間が 231 人（旭川⇒鷹栖で 119 人、鷹栖⇒旭川で 112 人）となっている。
- 1 便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅前（旭川⇒鷹栖方面で乗 32.0 人/4 系統、鷹栖⇒旭川方面で降 13.4 人/4 系統）。車内人員が最大となるのは、旭川⇒鷹栖方面では末広 6 条 1 丁目の 18.0 人、鷹栖⇒旭川方面では北高前の 10.4 人であり、系統によって車内人員に偏りがみられる。

①便別利用者数

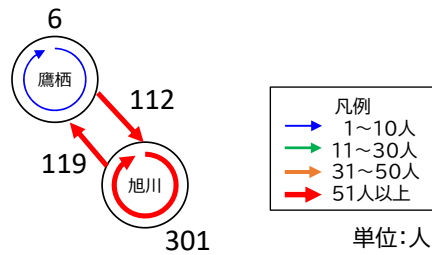
旭川⇒鷹栖		鷹栖⇒旭川	
発時刻	利用者数	発時刻	利用者数
7:15	8	6:50	18
7:28	27	7:10	24
7:45	24	7:20	24
8:40	4	8:00	18
9:20	3	8:27	16
10:55	6	8:40	18
11:20	11	9:40	14
11:45	13	10:07	8
12:30	10	11:15	18
12:55	6	11:50	18
13:20	5	12:20	13
14:50	27	12:40	17
15:05	8	13:30	10
15:25	9	13:50	6
15:35	5	14:20	13
16:00	10	15:50	17
16:30	13	15:55	19
17:15	20	16:20	1
18:05	15	16:34	7
19:25	15	17:05	4
20:40	5	17:35	13
21:20	6	18:15	5
合計	250	合計	301

単位:人

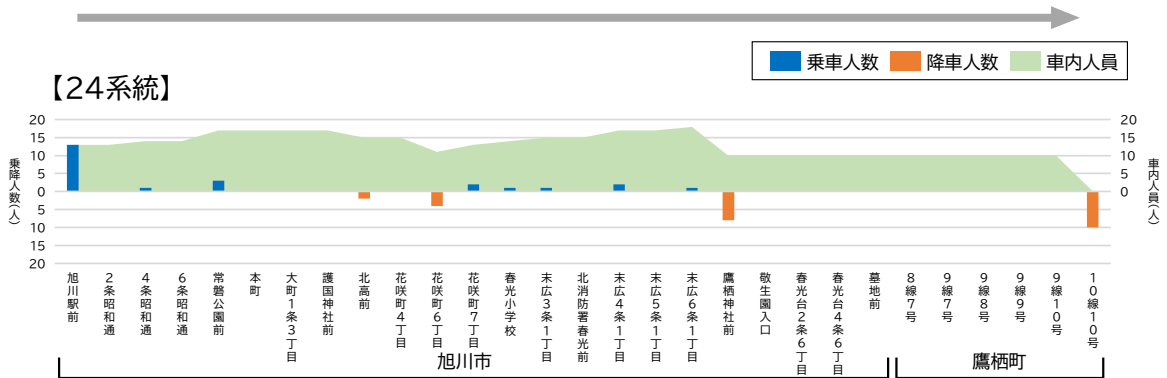
②利用目的



③利用者OD(全便)

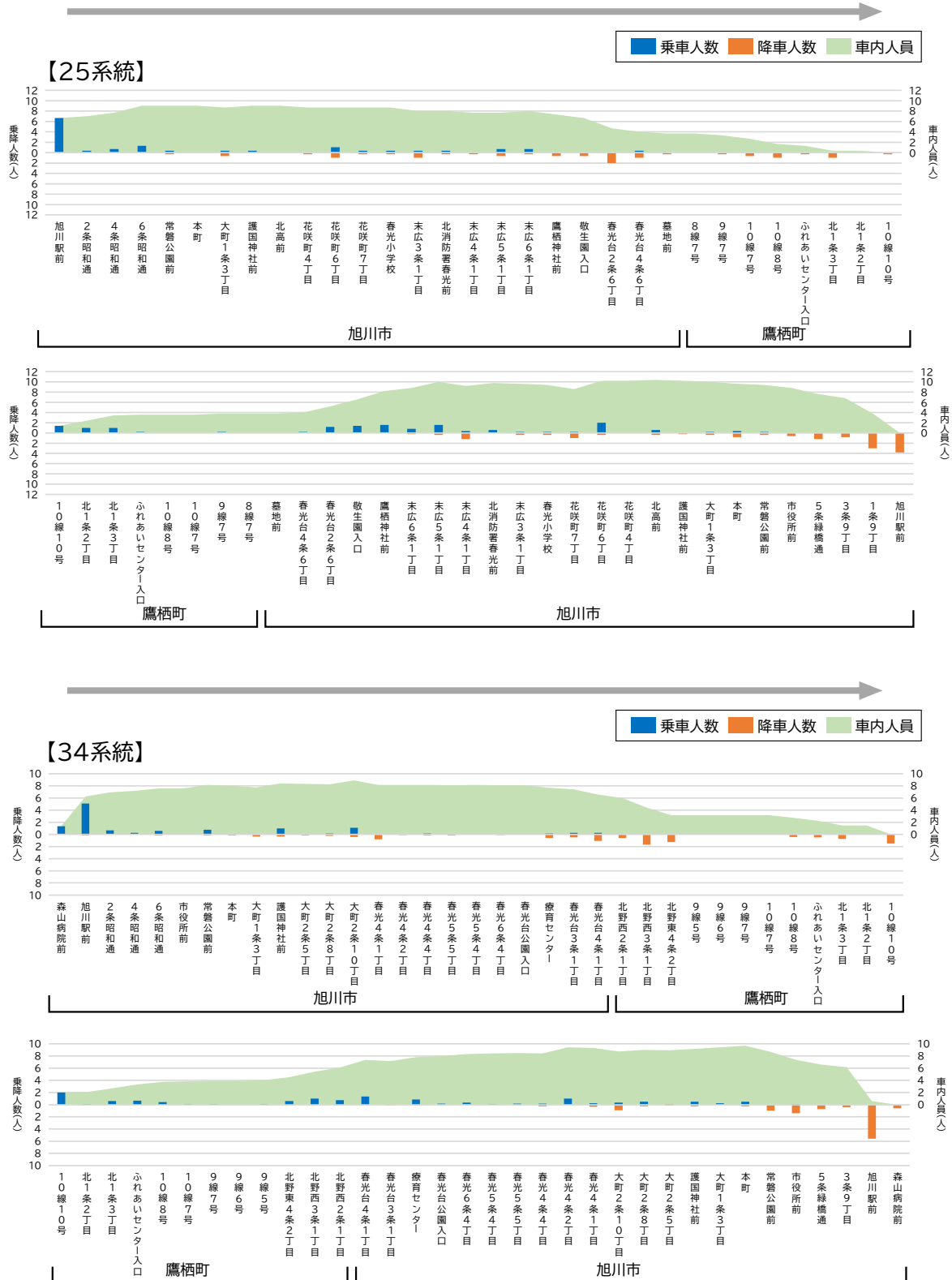


④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



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

④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)

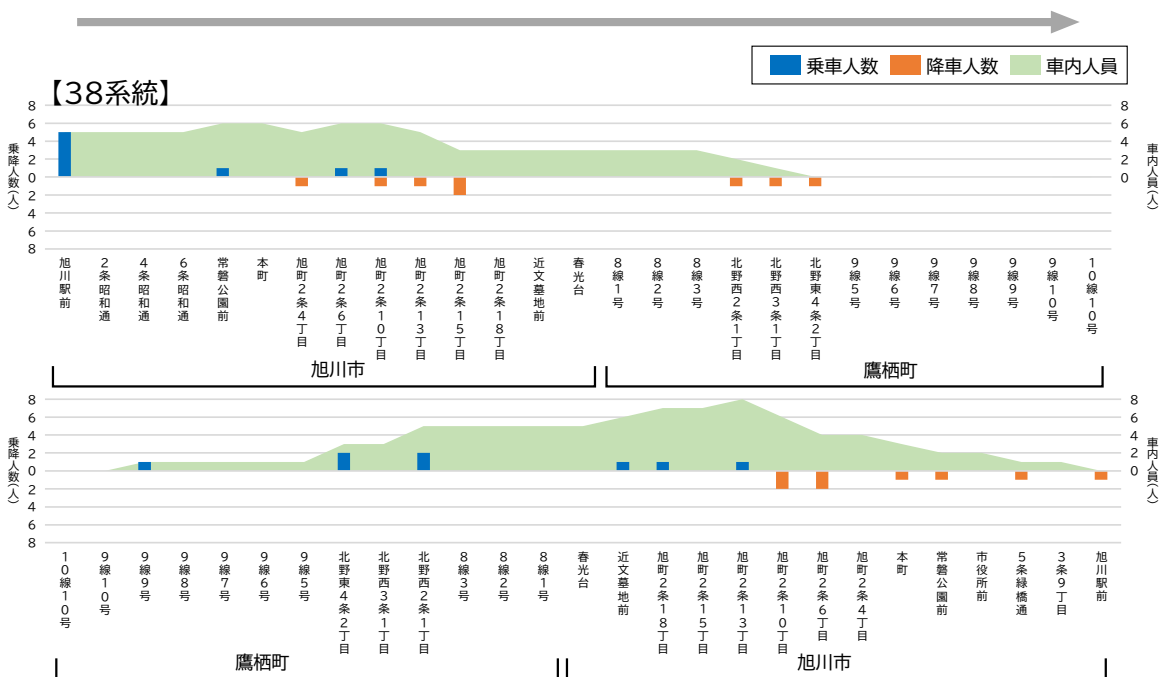
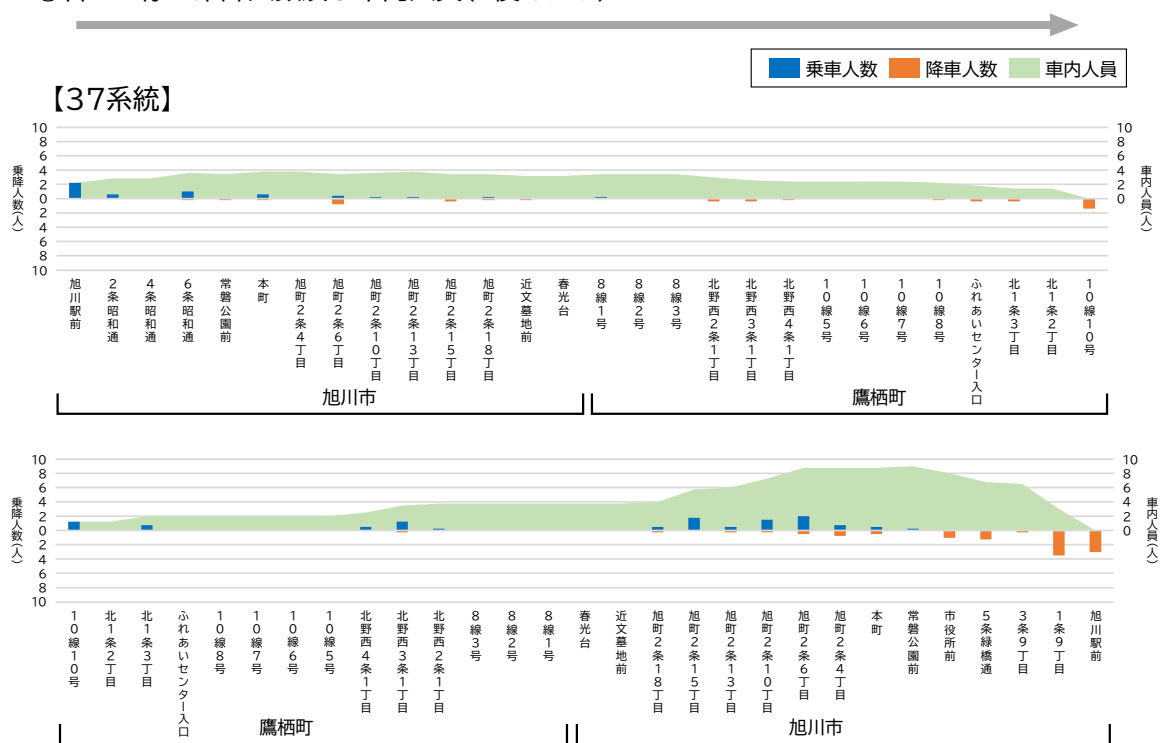


- 1 はじめに
- 2 計画の位置づけ
- 3 上川地域の地域特性・現況
- 4 上川地域の移動に関する現況
- 5 上川地域の公共交通の課題
- 6 計画の将来像及び基本方針・目標
- 7 目標達成のための施策と目標値設定
- 8 計画推進に向けた評価体制



北海道上川地域公共交通計画

④各バス停の乗降人数及び車内人員(1便あたり)



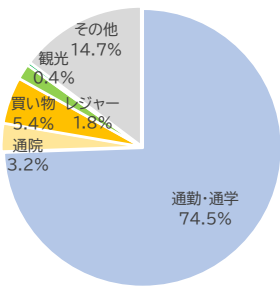
⑤東川・東神楽循環線

- ❑ 利用者数の合計は422人。
- ❑ 利用目的は、通勤・通学が74.5%と最も多い。
- ❑ 利用者のOD（発着地）は、旭川～東川間が170人（旭川⇒東川で133人、東川⇒旭川で37人）と最も多く、次いで旭川市内が117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（乗降19.3人）。車内人員が最大となるのは、豊岡3の2の19.3人であり、ひがしかわ道草館や東神楽バスセンターを境に車内人員が大きく変化している。

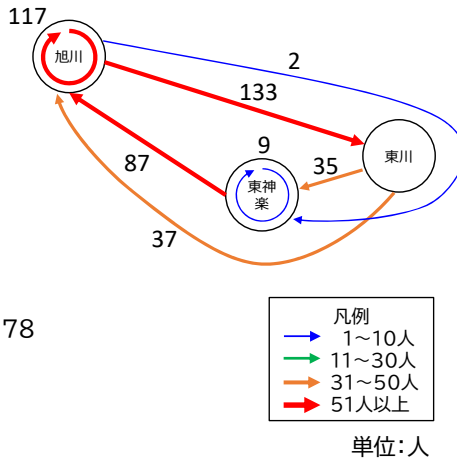
①便別利用者数

旭川⇒東川 ⇒東神楽⇒旭川	
発時刻	利用者数
6:15	32
6:40	46
6:45	34
7:30	72
8:50	45
13:30	50
15:05	49
16:20	55
17:50	39
合計	422

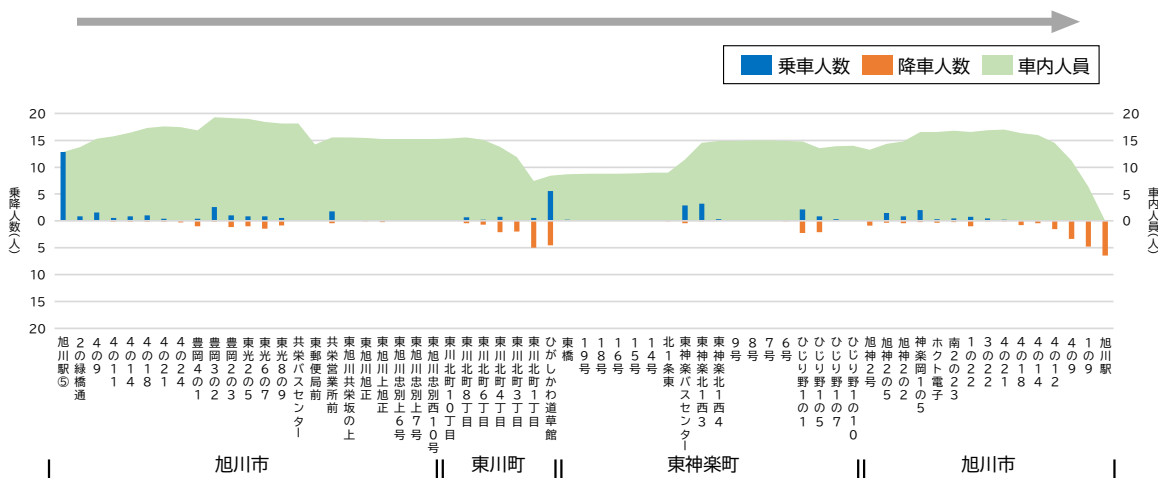
②利用目的



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)



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

②東神楽・東川循環線

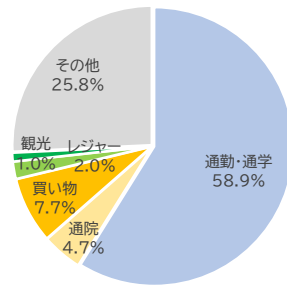
- 利用者数の合計は376人。
- 利用目的は、通勤・通学が58.9%と最も多い。
- 利用者のOD（発着地）は、旭川～東川間が186人（旭川⇒東川で72人、東川⇒旭川で114人）と最も多く、次いで旭川市内が102人となっている。
- 1便当たりの乗降人数が多いバス停は、旭川駅（乗降17.0人）。車内人員が最大となるのは、旭神町2号の17.3人であり、全区間を通して車内人員の変化は少ない。

①便別利用者数

旭川⇒東神楽 ⇒東川⇒旭川	
発時刻	利用者数
7:10	59
7:14	45
8:10	66
9:35	37
11:05	30
14:20	62
17:05	46
18:35	31
合計	376

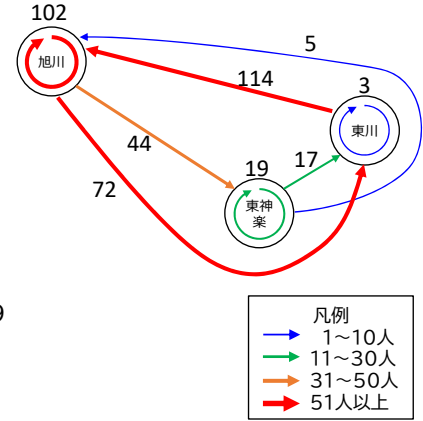
単位:人

②利用目的



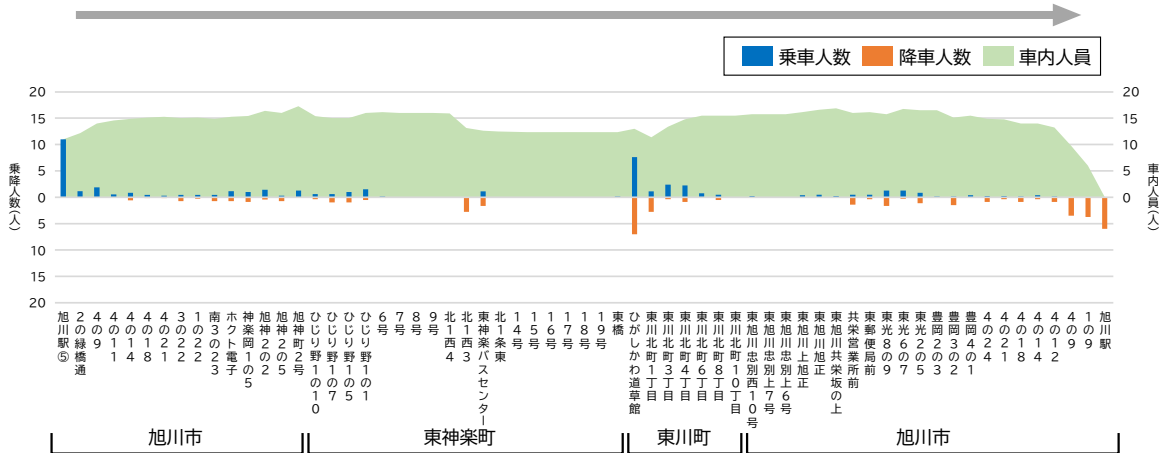
N=299

③利用者OD(全便)



単位:人

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	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 令和4年(2022年)10月3日(月)~11月27日(日)
調査対象	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 2,696票(回収率:33.7%)
アンケート調査	<input type="checkbox"/> 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) <input type="checkbox"/> コロナによる外出行動の変化 <input type="checkbox"/> 市町村を跨ぐ公共交通の利用頻度 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 公共交通の利用しやすさ <input type="checkbox"/> 路線バスとJRの不満点 <input type="checkbox"/> 公共交通を利用しない理由 <input type="checkbox"/> 自動車が運転できなくなった時の移動手段 <input type="checkbox"/> 使ってみたい公共交通関連サービス <input type="checkbox"/> 公共交通再編時の利用予測 <input type="checkbox"/> 将来の公共交通のあり方 <input type="checkbox"/> 自治体独自の設問
調査方法	<input type="checkbox"/> 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	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 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

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

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	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 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	<p>□ 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。</p>
----------------	---

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

