


第5章 上川地域の公共交通の課題

本計画を策定するにあたり、上川地域の地域特性や移動に関する現状を踏まえ、公共交通を取り巻く課題を整理する。

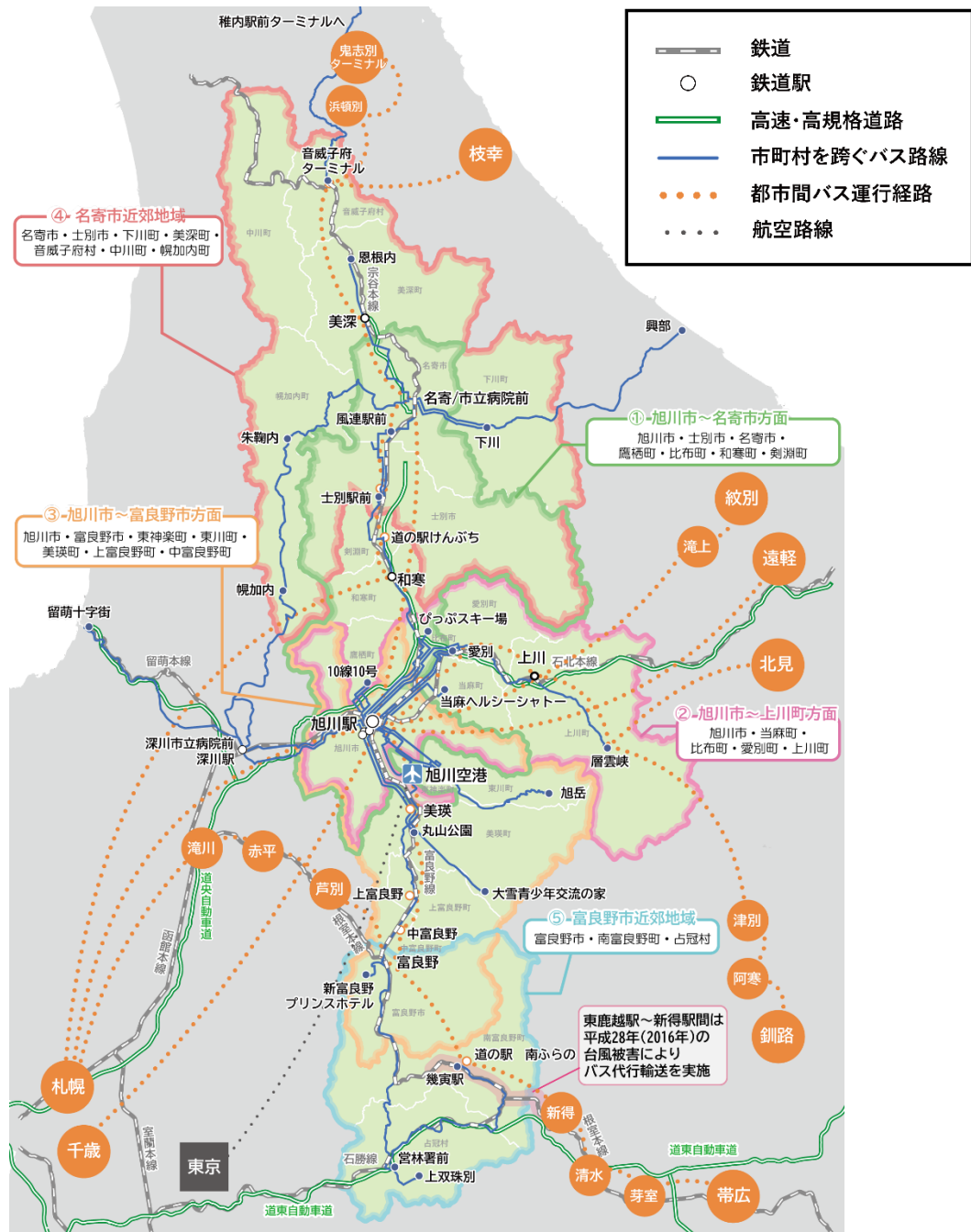
- 
- | 5-1 | 上川地域の公共交通におけるエリア別の課題
 - | 5-2 | 上川地域の公共交通における全体の課題
 - | 5-3 | 上川地域の公共交通の課題まとめ

5-1 | 上川地域の公共交通におけるエリア別の課題

「第3章 上川地域の地域特性・現況」及び「第4章 上川地域の移動に関する現況」を踏まえて、本地域における公共交通の課題をとりまとめた。

本地域は南北に224.4kmと長く、面積は約10,619km²とエリアが広大であり、居住状況や交通環境等の地域特性が異なる。また、管内には旭川市、名寄市、士別市、富良野市等の中心的な都市が分散しており、日常的な交通流動状況が地域によって異なっている。

管内各地域の特徴を反映するため、「①旭川市～名寄市方面」「②旭川市～上川町方面」「③旭川市～富良野市方面」「④名寄市近郊地域」「⑤富良野市近郊地域」の5つのエリアに分けて公共交通の課題を整理する。



令和5年(2023年)3月31日現在

図 5-1 エリア図

北海道上川地域公共交通計画

(1) 旭川市～名寄市方面

旭川市～名寄市方面の課題について取りまとめる。対象自治体は、旭川市、士別市、名寄市、鷹栖町、比布町、和寒町、剣淵町とする。



図 5-2 旭川市～名寄市方面対象自治体

旭川市～名寄市方面の公共交通ネットワーク	
地域間幹線系統の名寄線（急行）、名寄線（普通）、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いる。	
現状及び問題点	課題
士別市や名寄市が含まれる上川北部は、高齢化率が 40%を超える自治体が集中している。【3章（P34）】	交通弱者の増加に対応した通院や買い物時の移動手段を確保する必要がある。 ⇒自家用車以外の移動手段の維持・確保 ⇒持続可能な公共交通の確保
旭川市・名寄市間は通勤・通学の移動がみられる。運行距離 80km 超の長大路線となる名寄線（急行・普通）及びＪＲ宗谷本線の 3 路線がこれらの移動を支えている。【3章（P36～P39）・4章（P77）】	旭川市への通勤・通学を支える広域交通を維持・確保する必要がある。 ⇒自家用車以外の移動手段の維持・確保 ⇒持続可能な公共交通の確保
名寄線（急行・普通）では比布以北の 1 便あたりの平均乗車人員が 5 人以下の区間が多くを占める。名寄線（急行）は名寄線（普通）と比較して名寄市や士別市等から旭川市への長距離の利用が多い。ＪＲ利用者へのアンケート調査では、士別市・名寄市住民のＪＲとバスの乗継満足度は 23%と 12%であった。 【4章（P74, P78～79）】	必要な輸送力の供給となるよう、ＪＲ・バスの相互連携による、鉄道駅での乗継利便性の向上などを含めた、路線が並行する区間の運行の最適化を図りながら、長距離移動のニーズに対応していく必要がある。 ⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築
愛別線（比布経由）は愛別線（永山経由）や層雲峡線等、ＪＲ石北本線と並行する。旭川～愛別間の利用もみられるが、約 70%は旭川市内の利用である。 【4章（P76, P80）】	利用状況やニーズに応じて運行の最適化を図る必要がある。 ⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築
ぴっぴスキー場線はＪＲ宗谷本線と並行する。全 6 便のうち、4 便は利用者が 5 人以下、残り 2 便は 10 人以上と利用者数に偏りがある。【4章（P76, P82）】	利用状況やニーズに応じて運行の最適化を図る必要がある。 ⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築



北海道上川地域公共交通計画

(2) 旭川市～上川町方面

旭川市～上川町方面の課題について取りまとめる。対象自治体は、旭川市、当麻町、比布町、愛別町、上川町とする。

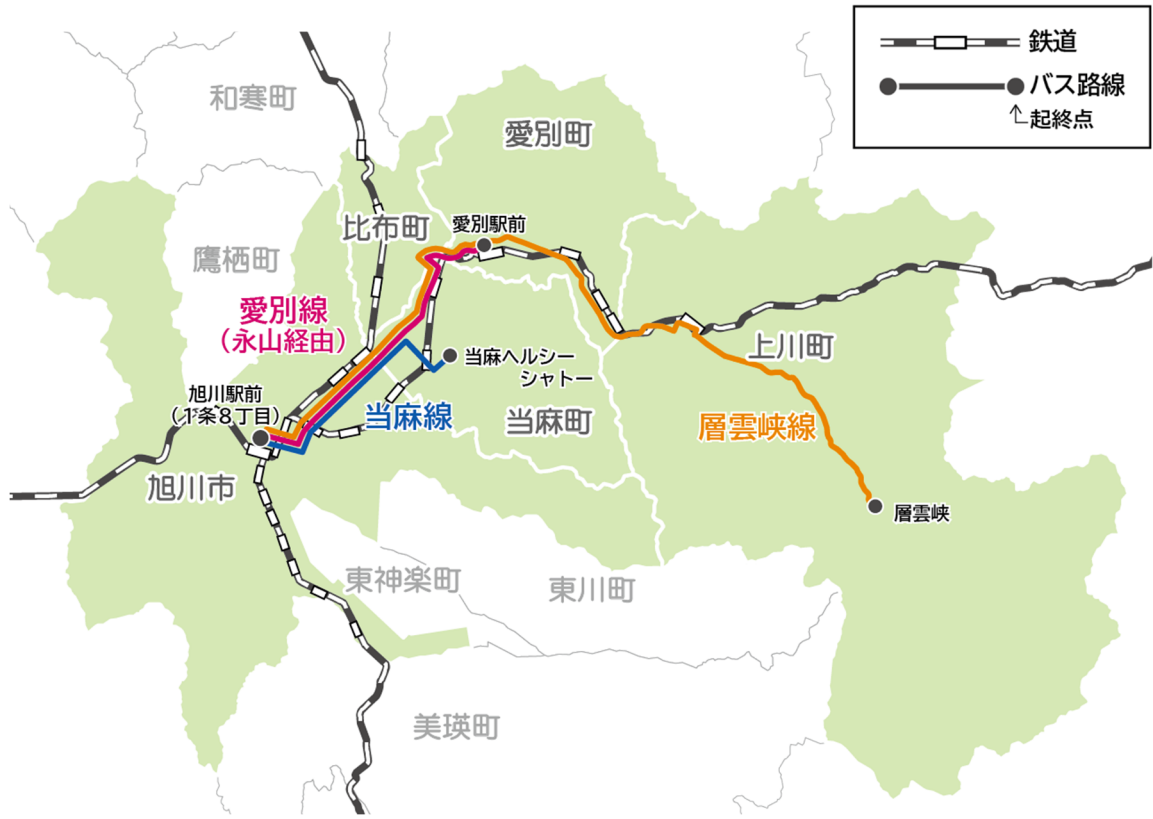


図 5-3 旭川市～上川町方面の対象自治体



旭川市～上川町方面の公共交通ネットワーク	
地域間幹線系統の愛別線（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いる。	
現状及び問題点	課題
当麻町、比布町、愛別町には高校がなく、旭川市への通学流動が存在する。 【3章（P38～P41）】	上川地域において広域的な視点で高校生の通学手段を確保する必要がある。 ⇒自家用車以外の移動手段の維持・確保 ⇒持続可能な公共交通の確保
ＪＲ沿線だけでなく、ＪＲから離れた場所にも観光施設が点在している。 【3章（P48～P49）】	公共交通を活用した周遊環境の充実を図る必要がある。 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築
医療施設の立地が少なく、診療所に対応できない場合は病院が集積する旭川市に依存している。【3章（P42～P44）】	将来的に高齢者が増加する中、地方での日常生活を支えるために、旭川市への公共交通を確保する必要がある。 ⇒自家用車以外の移動手段の維持・確保 ⇒持続可能な公共交通の確保
層雲峡線及び愛別線（永山経由）はＪＲ石北本線と並行する。 層雲峡線は市町を跨ぐ利用が約50%を占めるが、愛別橋～層雲峡間は利用者数が大きく減少する。また、愛別線（永山経由）は利用者数が5人以下の便がある。【4章（P76, P81, P83）】	必要な輸送力の供給となるよう、ＪＲ・バスの相互連携による、鉄道駅での乗継利便性の向上などを含めた、路線が並行する区間の運行の最適化を図りながら、広域移動を支える交通手段を確保していく必要がある。 ⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築
当麻線は通勤・通学利用が約60%を占め、当麻町と旭川市の市町を跨いでの利用が約25%存在する。【4章（P84）】	旭川市を生活圏とする当麻町との移動手段を持続的に確保していくために、利用状況やニーズに応じて運行の最適化を図る必要がある。 ⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒持続可能な公共交通の確保



北海道上川地域公共交通計画

(3) 旭川市～富良野市方面

旭川市～富良野市方面の課題について取りまとめる。対象自治体は、旭川市、富良野市、東神楽町、東川町、美瑛町、上富良野町、中富良野町とする。



図 5-4 旭川市～富良野市方面の対象自治体

旭川市～富良野市方面の公共交通ネットワーク	
地域間幹線系統の美瑛線と白金線、旭川線、更にJR富良野線が並行して運行している。また、観光地と旭川空港とを結ぶバス路線がある。	
現状及び問題点	課題
富良野市と上富良野町、中富良野町、旭川市との市町を跨ぐ通勤・通学流動が存在している。【3章（P36～P39）】	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う公共交通を確保する必要がある。 ⇒自家用車以外の移手段の維持・確保 ⇒持続可能な公共交通の確保
JR沿線だけでなく、JRから離れた場所にも観光施設が点在している。 【3章（P48～P49）】	公共交通を活用した周遊環境の充実を図る必要がある。 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築
白金線・旭川線（ラベンダー号）は観光・レジャー利用が約40%を占める。これらの観光路線は交通結節点と観光地とを結ぶ区間に利用が集中する。一方、管内の観光客数はコロナ禍で大きく減少している。 【3章（P46）・4章（P87～P88）】	観光・レジャー利用も視野に利用促進を図る必要がある。 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築 ⇒公共交通の利用促進
美瑛線、白金線、旭川線（ラベンダー号）はJR富良野線と並行する。美瑛線、白金線、旭川線の3系統は7時台から19時台までほぼ1時間に1本以上のペースで運行している。【4章（P76, P86～P88）】	必要な輸送力の供給となるよう、JR・バスの相互連携による、鉄道駅での乗継利便性の向上などを含めた、路線が並行する区間の運行の最適化を図りながら、広域移動を支える交通手段を確保していく必要がある。 ⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築
旭岳線（いで湯号）は、観光・レジャーの利用が75.2%を占める。日常的な利用割合は少なく、旭川駅と観光地（旭岳）間に利用が集中する。【4章（P89）】	利用目的に応じた運行の最適化や日常利用の促進を図る必要がある。 ⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒公共交通の利用促進 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築

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



(4) 名寄市近郊地域

名寄市近郊地域の課題について取りまとめる。対象自治体は、名寄市と周辺の士別市、下川町、美深町、音威子府村、中川町、幌加内町とする。

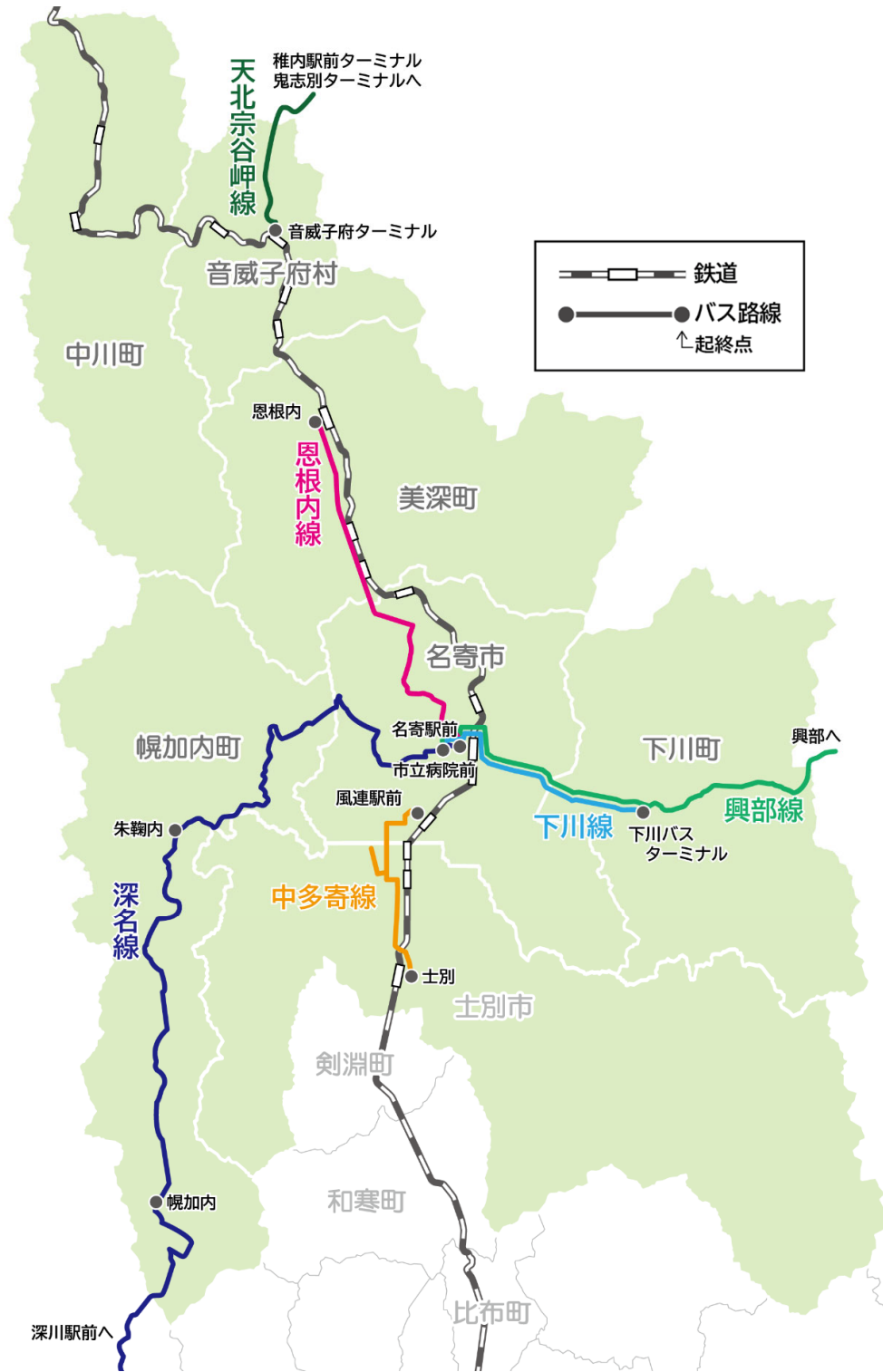


図 5-5 名寄市近郊地域の対象自治体

名寄市近郊地域の公共交通ネットワーク	
<p>地域間幹線系統の恩根内線、下川線、興部線と深川～名寄間を結ぶ深名線等のバス路線を有する。深名線は旧JR深名線の代替交通手段として運行開始された路線である。下川線と興部線は並行して運行している。また、恩根内線と中多寄線の一部はJR宗谷本線と並行して運行している。</p>	
現状及び問題点	課題
<p>名寄市を中心とした市町を跨ぐ通勤・通学流動が存在。恩根内線、下川線、興部線は、7時台や15～17時台に利用者が集中している。</p> <p>【3章(P36～P39)・4章(P90～P92)】</p>	<p>朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う公共交通の確保が必要である。</p> <p>⇒自家用車以外の移動手段の維持・確保 ⇒持続可能な公共交通の確保</p>
<p>音威子府村、中川町、幌加内町には病院がなく、診療所に対応できない場合は名寄市や士別市に依存している。</p> <p>【3章(P42～P44)】</p>	<p>将来的に高齢者が増加する中、地方での日常生活を支えるために、中心的な都市への公共交通を確保する必要がある。</p> <p>⇒自家用車以外の移動手段の維持・確保 ⇒持続可能な公共交通の確保</p>
<p>恩根内線、下川線、興部線は通勤・通学利用が70～90%を占める。一方でその他の目的による利用は乏しいほか、通学・帰宅時間帯以外の利用者は少ない。</p> <p>【4章(P90～P92)】</p>	<p>利用状況やニーズに応じて運行の最適化を図る必要がある。</p> <p>⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒公共交通の利用促進 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築</p>
<p>中多寄線及び中多寄線（日向経由）は、バス乗降調査時において8便全てで利用者がいなかった。</p> <p>【4章(P93)】</p>	<p>今後予測される変化に対応しながら、利用状況やニーズに応じた運行の最適化を図る必要がある。</p> <p>⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築</p>
<p>深名線は通勤・通学での利用が最も多いが、幌加内～名寄間では観光・レジャー利用が35.3%と2番目に多い。廃止となったJR深名線の代替交通手段として、地域の移動を支えているが、深川～幌加内間では14便のうち7便、幌加内～名寄間では11便のうち4便で利用者がいなかった。</p> <p>【4章(P94～P95)】</p>	<p>地域の重要な移動手段として維持するには日常生活だけでなく、観光利用等も視野に利用促進を図る必要がある。</p> <p>⇒持続可能な公共交通の確保 ⇒公共交通の利用促進 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築</p>



北海道上川地域公共交通計画

(5) 富良野市近郊地域

富良野市近郊地域の課題について取りまとめる。対象自治体は、富良野市と周辺の南富良野町、占冠村とする。



図 5-6 富良野市近郊地域の対象自治体

富良野市近郊地域の公共交通ネットワーク概況	
<p>市町村生活バス路線のトمام線と富良野線、更に J R 富良野線、石勝線、根室本線が並行して運行している。</p> <p>J R 根室本線は、2016 年（平成 28 年）8 月の台風被害により不通となりバスによる代行輸送を行っている東鹿越駅～新得駅間を含む富良野駅～新得駅間について、新たな交通体系の検討が進められてきたが、2023 年（令和 5 年）3 月 30 日に関係市町村及び J R 北海道により廃線の合意に至った。廃線後の公共交通の確保に向け、引き続き検討が進められている。</p>	
現状及び問題点	課題
<p>台風被害による鉄道の一部区間運休があり、占冠村から富良野方面への鉄道移動は時間や費用面で負担が大きい。</p> <p>【4 章（P54）】</p>	<p>J R 根室本線（富良野駅～新得駅）の動向を注視しながら、占冠村と占冠村以北との移動手段の確保に努める必要がある。</p> <p>⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒自家用車以外の移動手段の維持・確保 ⇒使いやすい公共交通ネットワークの構築</p>
<p>村営バスのトمام線は利用者 3 人/日であった。トمام線は、村内と J R 駅を結ぶ路線であるが、バス乗降調査の結果では半数以上の便で利用者がおらず、利用された便も利用者が 1 人であった。</p> <p>【4 章（P96）】</p> <p>富良野線は、6 時台や 7 時台の富良野市への通勤・通学や通院時間帯、占冠村への 17 時台の帰宅時間帯に利用者が集中し、それ以外の時間帯は利用者がいない便が約半数を占める。【4 章（P97）】</p>	<p>今後予測される変化に対応しながら、日常生活の移動を支える公共交通ネットワークの検討が必要。</p> <p>⇒路線の見直し・運行の最適化 ⇒公共交通の利用促進 ⇒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</p>



5-2 | 上川地域の公共交通における全体の課題

本地域では、人口減少や少子高齢化、高い自家用車依存に加え、新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響を受け、公共交通の利用者は減少がみられる。利用者の減少に伴い運賃収入は減少し、利用が少なく現状の維持が困難な路線もあることから、需要や利用者ニーズにあった運行への見直し、移動手段の維持・確保に向けた運行の最適化が求められる。

また、広大な面積を持つ本地域においては、通勤・通学、買い物、通院など日常生活で市町村を跨ぐ広域的な移動が必要となっている。高齢化の進行により免許返納者の増加も想定されることから、高齢者など自家用車が運転できない人の移動手段を確保し、安心して日常生活を送れるよう、将来にわたり、持続可能な形で公共交通を確保していくことが重要である。

供給面では、公共交通の担い手となる人材が不足しており、将来的に現在のサービス水準の維持が困難となることが懸念される。

住民アンケートでは、バスやJRなどの公共交通を「ほとんど利用しない・利用したことがない」割合が85%を超え、利用頻度が低いことが明らかとなった。路線バスに対しては、運行時間帯や運行頻度に関する不満がどの年代も20%を超え、路線バスに関する利用方法（行先や方面、発着時刻、乗り方）がわからない人が約20%存在していた。こうしたことから、持続可能な公共交通の確保には、路線の見直しや運行の最適化を図るとともに、公共交通の利用を促すための対策の検討が必要である。

また、高齢化や病気、怪我など何らかの理由で自家用車の運転ができなくなった場合の対応として、路線バスやJR、タクシーなどの公共交通の利用を考えている人は64.9%おり、高齢化の進行により交通弱者が増加することを考えると、公共交通に対する期待や重要度は増すことが想定される。今後、公共交通の維持・確保に向けては、自治体や事業者だけではなく、地域住民が公共交通の維持を自らの問題としてとらえ、積極的に取組に関わる必要があり、意識醸成を図ることも重要である。

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



5-3 | 上川地域の公共交通の課題まとめ

「5-1」のエリア別課題と「5-2」の地域全体の課題から、本地域の公共交通の課題を以下の6つに整理した。

課題1	路線の見直し・運行の最適化
本地域の日常生活を支える広域交通を確保するため、市町村を跨ぐ通勤・通学時間帯以外の利用者が少ない便や、複数の路線バスあるいはJRと並行している路線などについて、交通事業者間はもとより地域関係者による連携体制を構築し、路線の最適化を図る必要がある。	
課題2	自家用車以外の移動手段の維持・確保
運転免許を返納する高齢者の増加に伴い、買い物や通院など日常生活での移動手段として公共交通の重要性が増すと考えられる。また、少子化により高校の統廃合が進むことで、都市部への通学需要の増加が予想される。これらのことから、地方での交通弱者の日常生活を支える公共交通を確保していく必要がある。	
課題3	持続可能な公共交通サービス水準の維持・確保
公共交通の運行を担うバスやタクシーの運転手不足等の問題が顕在化しており、こうした状況が続いた場合、将来的に現在のサービス水準の維持が困難となることから、長期的な視点に立ち、持続的な公共交通の確保に向けた担い手の確保とともに、地域に必要なサービス水準の整理を進める必要がある。	
課題4	公共交通の利用促進
人口減少の進行に伴う公共交通の利用低迷によって、交通事業者の収支が悪化し、事業規模の縮小や事業の継続が困難となることも懸念される。持続的に公共交通を確保するため、運行の最適化だけでなく、公共交通の利用促進を図り、人口減少下においても需要の確保に努める必要がある。	
課題5	使いやすい公共交通ネットワークの構築
通勤、通学、観光など多様な移動ニーズに対応した公共交通ネットワークを構築するには、需要に合った輸送の最適化を図ることが必要である。 公共交通サービスが競合している並行区間に関しては、幅広い関係者間の連携を図り、効率的に必要な利便性を確保した公共交通ネットワークを構築する必要がある。	
課題6	持続可能な公共交通の確保
住民アンケートの結果では、将来的に自家用車の運転ができなくなった場合、公共交通の利用を考えている人が64.9%と最も多かった。利用実態調査からは通勤・通学で日常的に中核都市や地域中心都市への広域移動もみられた。このような背景から、今後、公共交通に対する期待や重要度が増すことが想定され、将来に向けて持続可能な公共交通を確保していく必要がある。	