


## 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

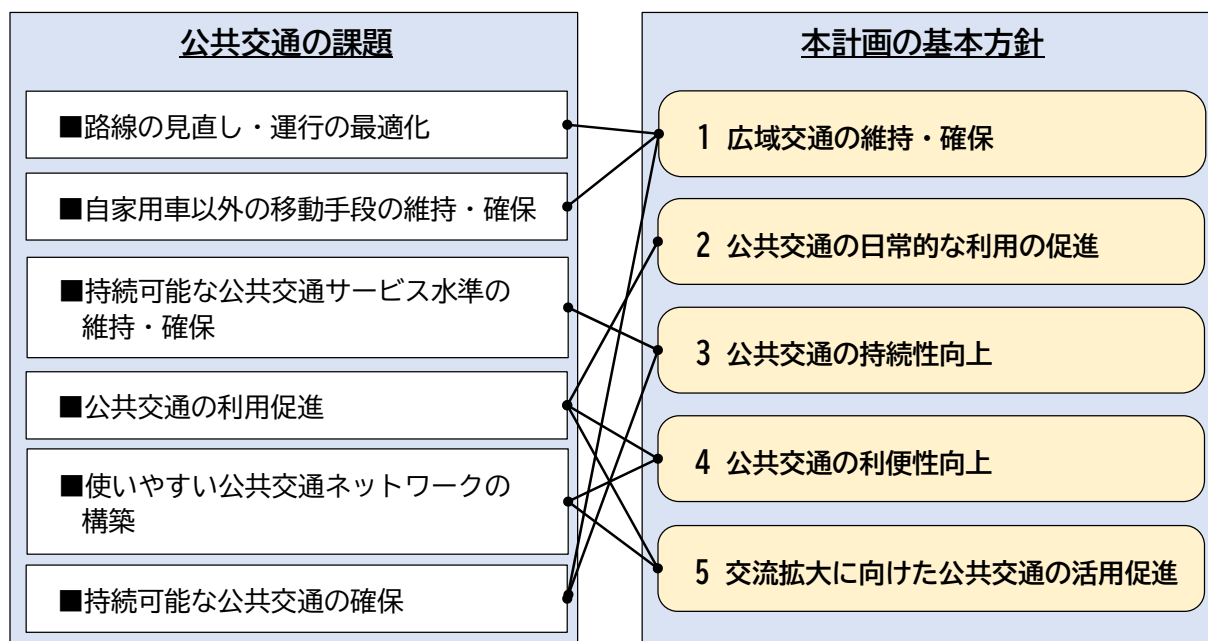
第2章で整理した上位・関連計画等と第5章で整理した本地域の公共交通の課題を踏まえ、本地域の目指す将来像を次のとおり設定する。

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     |
|---|----------------|
| <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>➡ 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。</p> |                |
| 基本方針 2  | 公共交通の日常的な利用の促進 |
| <p>○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。</p> <p>➡ 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。</p>   |                |
| 基本方針 3  | 公共交通の持続性向上     |
| <p>○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。</p> <p>➡ 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。</p>  |                |

| 基本方針 4   | 公共交通の利便性向上 |
|--|------------|
| <p>○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。</p> <p>○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。</p> |            |
| <p> 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。</p>                |            |

| 基本方針 5  | 交流拡大に向けた公共交通の活用促進 |
|---|-------------------|
| <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> |                   |
| <p> 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。</p>                      |                   |

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

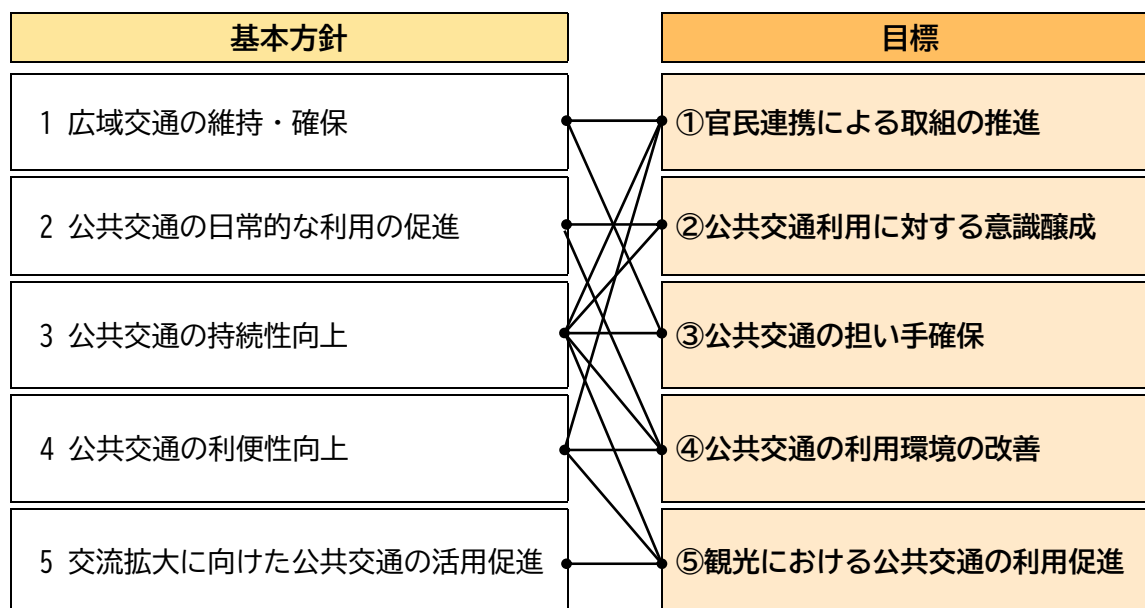
7 目標達成のための施策と目標値設定

8 計画推進に向けた評価体制



## | 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。



| 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<br>④ | <b>公共交通の利用環境の改善</b>                                       |
|         | 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<br>⑤ | <b>観光における公共交通の利用促進</b>   |
|         | 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。 |

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



## | 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   |
|-----------|---|---|--|
| 旭川市く名寄市方面 | 名寄線（急行）<br>【地域間幹線系統】<br>(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。<br>○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。<br>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（普通）<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 18.6 人)       |   |  |
|           | 愛別線<br>(比布経由)<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 19.3 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。<br>○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<br>スキー場線<br>【地域間幹線系統】<br>(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。<br>○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。          |  |
| 旭川市く上川町方面 | 愛別線<br>(永山経由)<br>【地域間幹線系統】<br>(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。<br>○ 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。<br>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<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 17.9 人)          |   |  |
|           | 当麻線<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 38.6 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。<br>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<br>富良野市方面 | 美瑛線<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 9.6 人)              | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> </ul>  | <p>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。</p> <p>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。</p>  |
|               | 白金線<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 12.8 人)             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> </ul>   | <p>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。</p> <p>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。</p> |
|               | 旭川線<br>(ラベンダー号)<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 40.0 人) | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> </ul> | <p>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。</p> <p>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。</p>      |
|               | 旭岳線<br>(いで湯号)<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 12.0 人)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> </ul>  | <p>地域公共交通確保維持改善事業を活用するとともに、利用客が少ない東神楽町内の一部区間を町のスクールバスの運行に切り替え、短絡化を図るなど、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。</p>   |



| 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<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 22.6 人)     | ○名寄市から美深町市街地を<br>経由し美深町恩根内地区へ<br>至る路線として、美深町から<br>名寄市のみならず、美深<br>高校への通学に利用されて<br>おり、必要な生活路線として<br>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<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 15.1 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<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 16.8 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生活路線として機能している。                              |   |
|          | 中多寄線<br>【市町村生活バス路線】<br>(R3 平均輸送人員 0.2 人) | ○士別市から士別市中多寄地区を<br>経由し、名寄市の風連地区に<br>至る路線で、通院・通学等に<br>利用される生活路線として<br>機能している。                                   | 利用者が少ないため、一般客の乗降が可能なスクールバス路線に統合し最適化を図っていく。                                      |
|          | 中多寄線<br>(日向経由)<br>【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<br>経由し、名寄市の風連地区に<br>至る路線で、主に日向温泉へ<br>利用される生活路線として<br>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 | トマム線<br>【市町村生活バス路線】<br>(R3 平均輸送人員 1.0 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。  | JR根室本線（富良野駅～新得駅）の廃線の合意を踏まえて、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。 |
|          | 富良野線<br>【市町村生活バス路線】<br>(R3 平均輸送人員 4.7 人) | ○占冠村市街地から金山駅（南富良野町）を<br>経由して、富良野市へ至る<br>路線で、占冠村だけではなく<br>南富良野町内から富良野市内<br>の病院への通院等に利用<br>される生活路線として<br>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<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 15.9 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。<br>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<br>【地域間幹線系統】<br>(R3 輸送量 26.0 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。<br>また、JR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。 |

※「天北宗谷岬線」の維持・確保の方針については、宗谷地域の広域的な地域公共交通計画において位置づける。

- 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

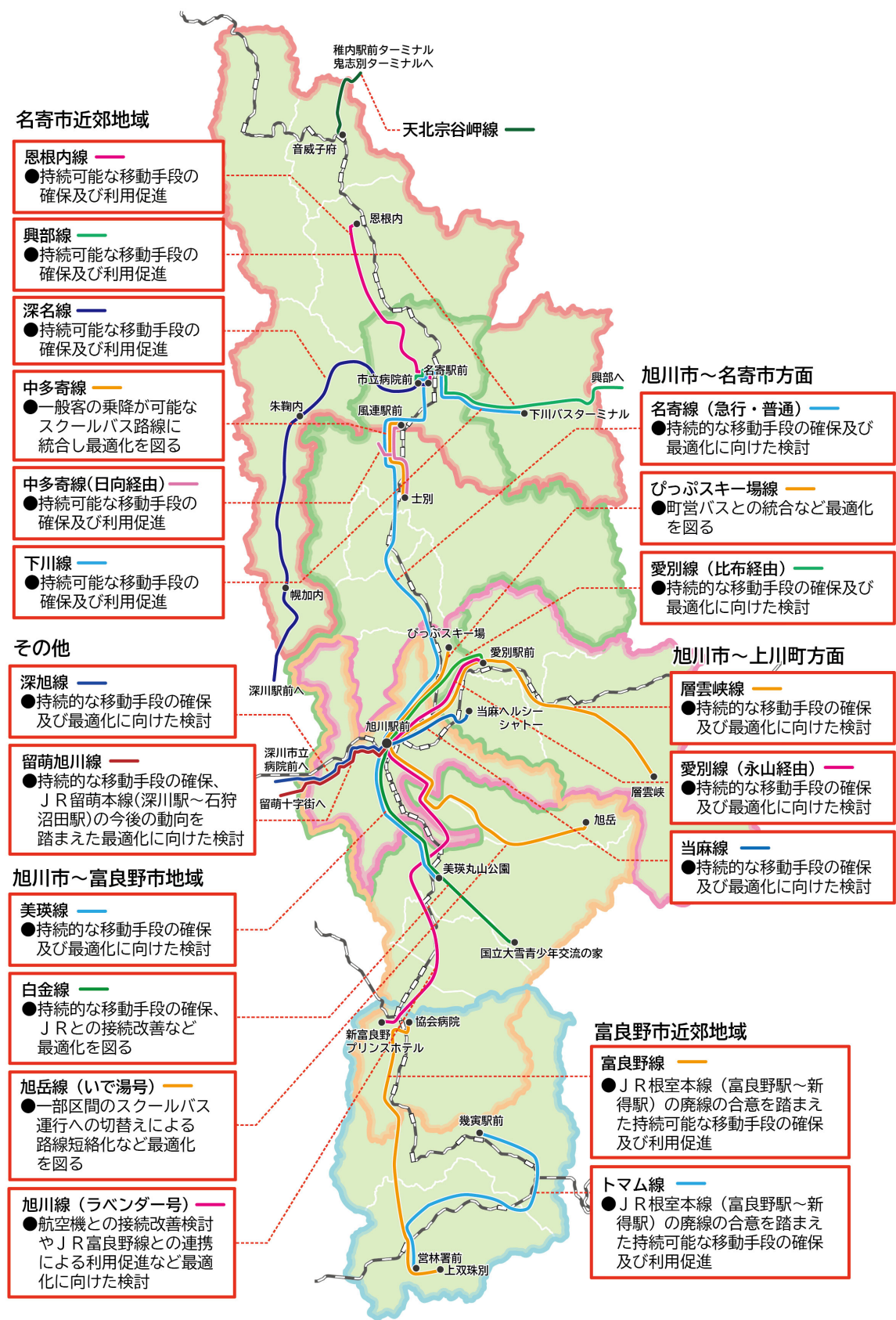


図 6-1 上川地域における広域交通(路線バス)の方向性