



みんなで乗れば、
未来が変わる。

考えよう。行動しよう。公共交通の未来。

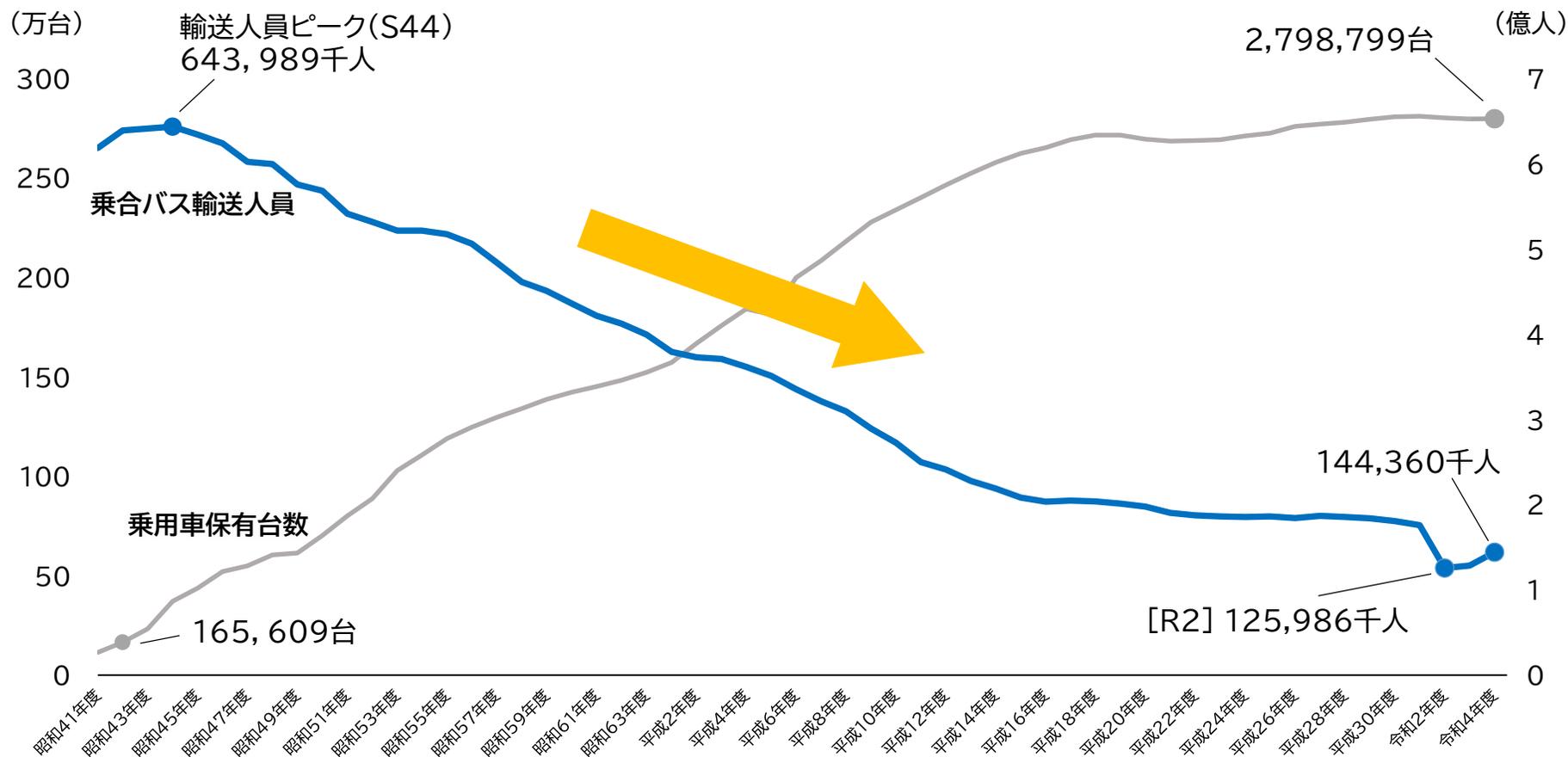
～ 令和6年度 地域公共交通人材育成研修 ～

地域交通の一体的な最適化について 「上川地域における利便増進事業の活用事例」

令和6年8月29日

北海道総合政策部交通政策局

- モータリゼーションの進展、沿線人口の減少等により乗合バスの利用者数は減少傾向で推移
- 乗用車の保有台数が増加傾向で推移するのに反比例して、乗合バスの輸送人員が減少



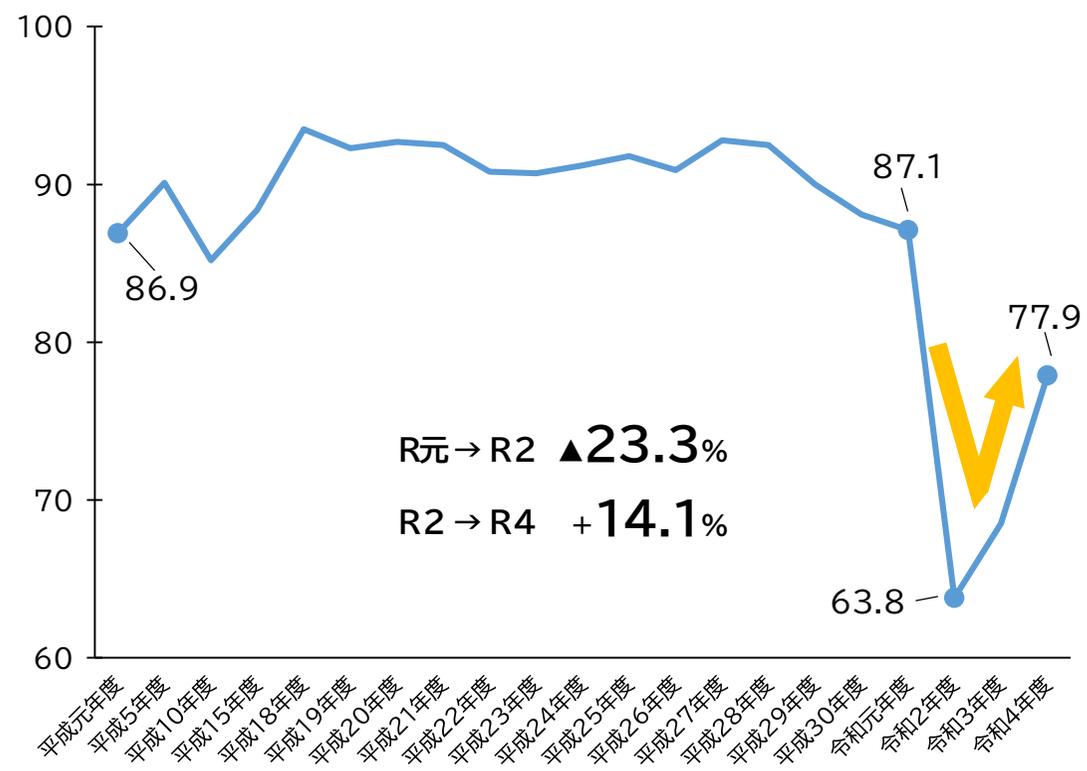
道内における乗用車保有台数と乗合バス輸送人員の推移

【出典】数字でみる北海道の運輸(北海道運輸局)

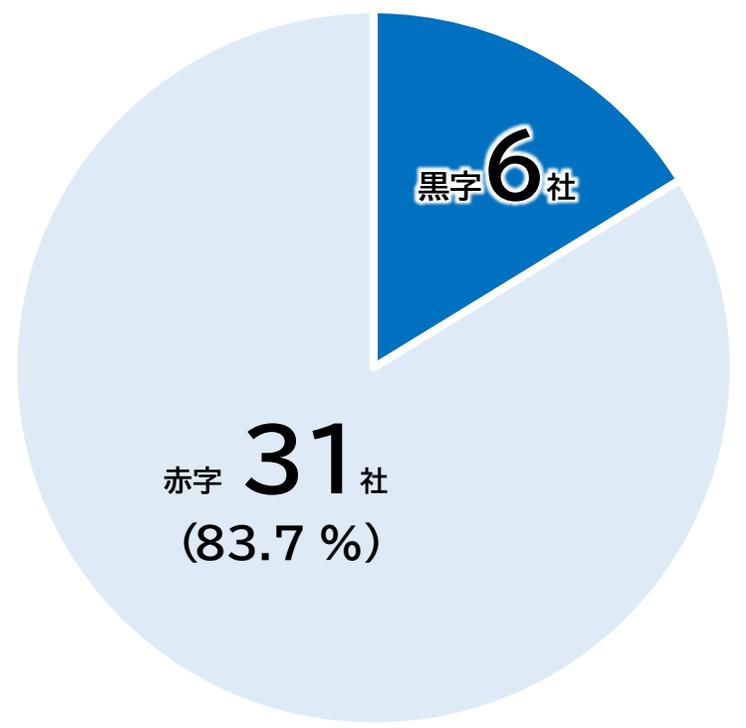
道内乗合バス事業の経常収支率等

- 乗合バス事業の経常収支率は、恒常的に100%を下回っている厳しい経営状況
- 令和4年度は回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍以前の収支状況までは戻っていない
- 令和4年度北海道バス協会の調査に回答した乗合バス事業者37社のうち、黒字会社は6社のみ

(経常収支率: %)



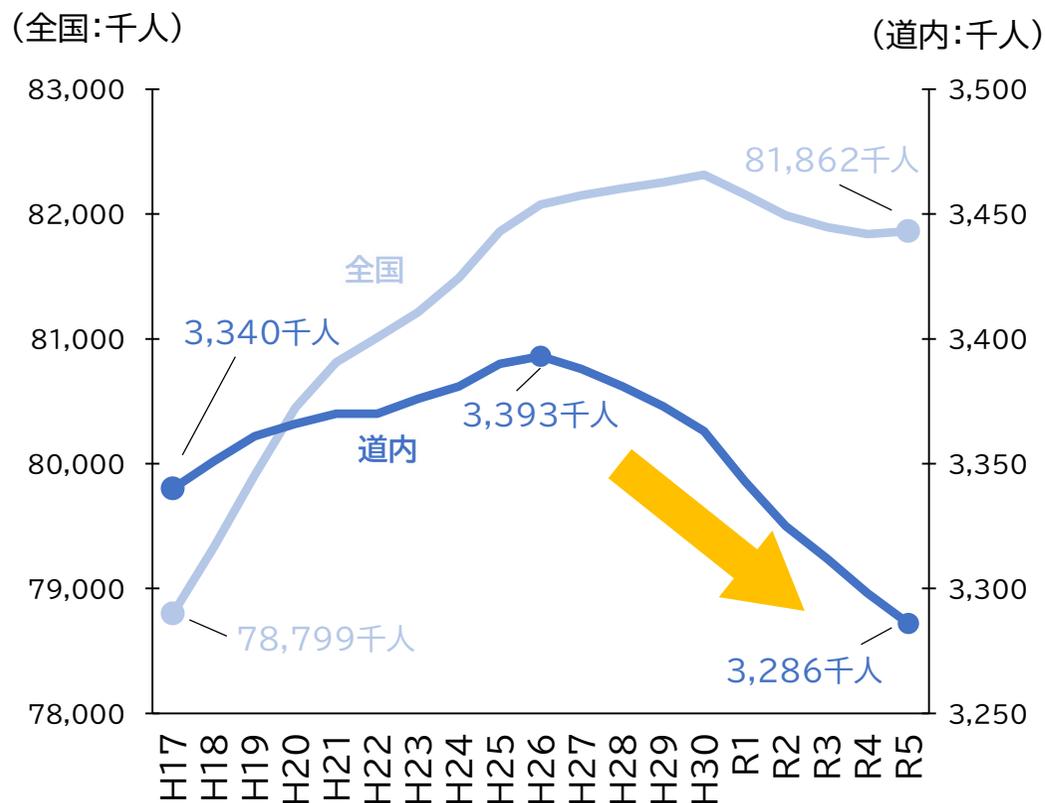
乗合バス事業の収支状況



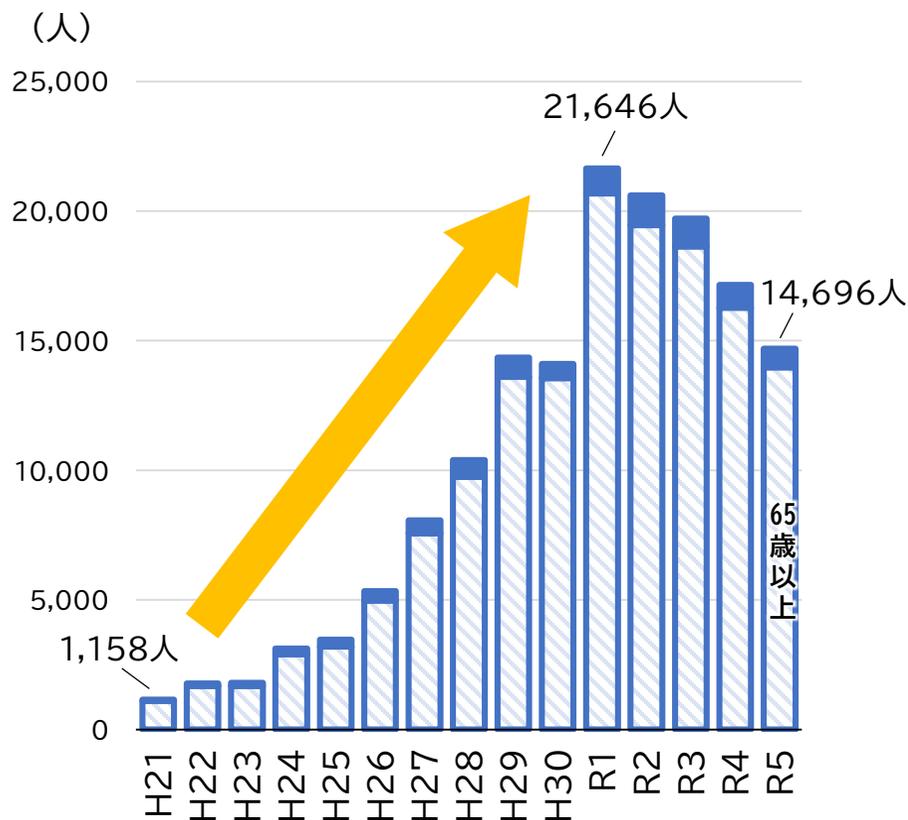
乗合バス事業の黒字・赤字会社数

【出典】北海道のバス事業(北海道バス協会)

- 北海道の運転免許保有者数は、平成26年をピークに減少
- 運転免許自主返納者数は平成24年以降、65歳以上の高齢者の返納が大幅に増加



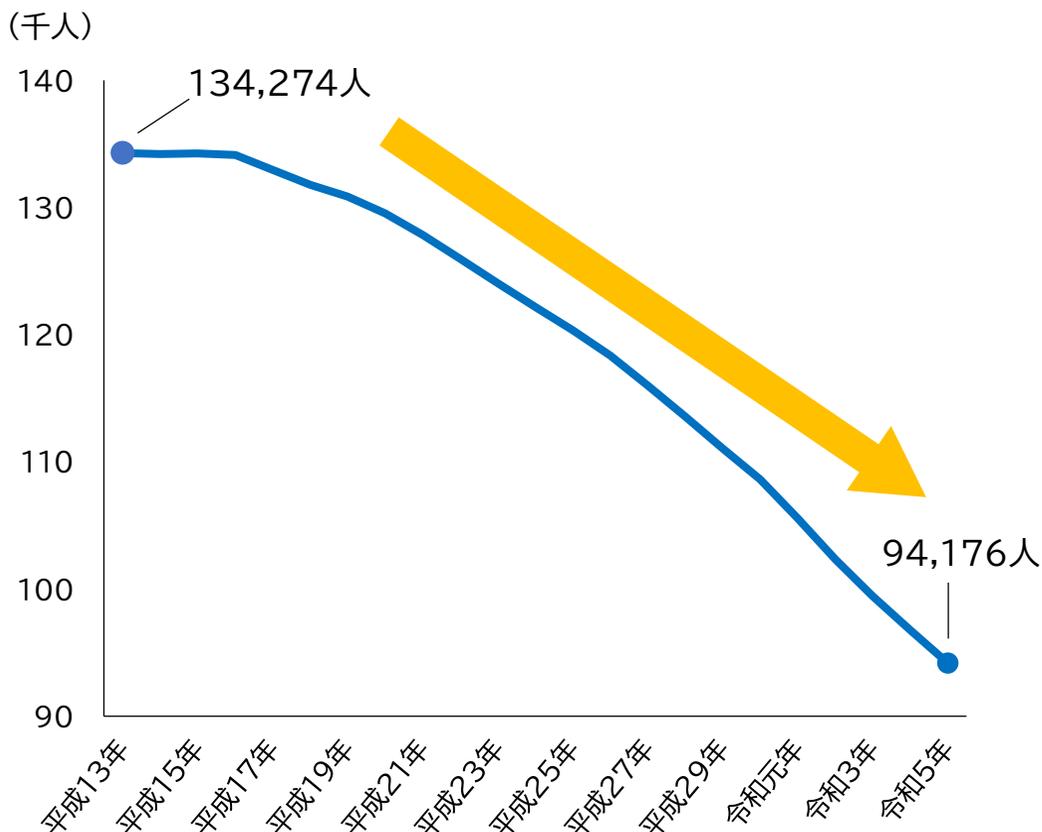
運転免許保有者数(全国・北海道)



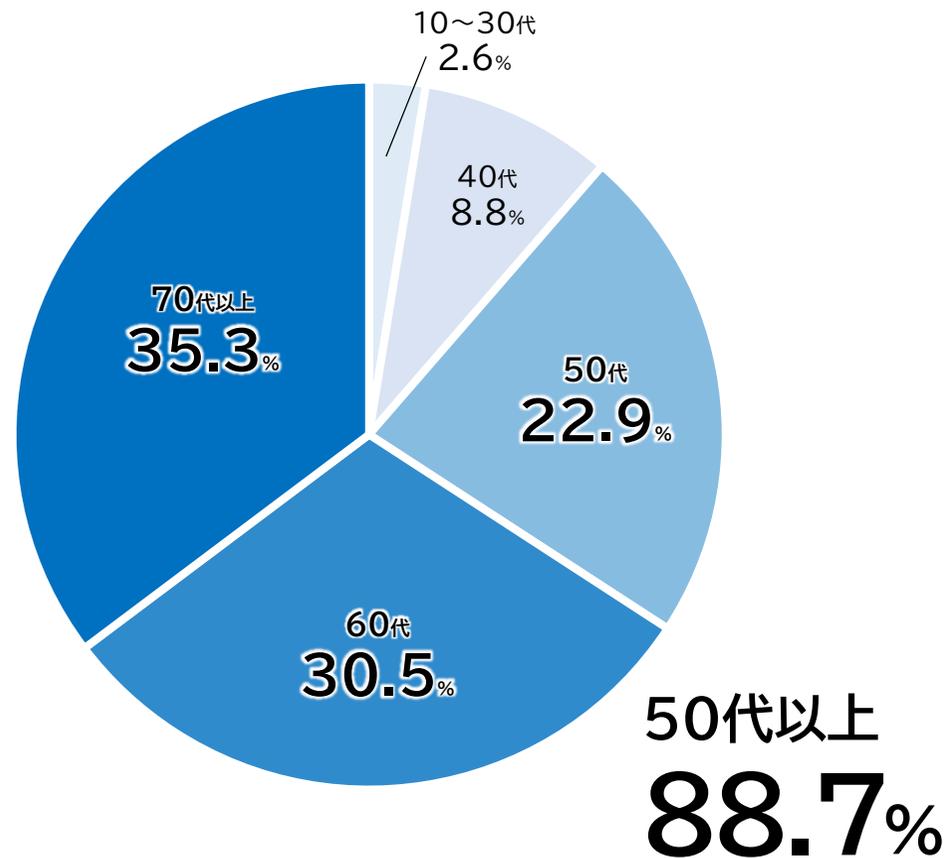
運転免許自主返納数(北海道)

【出典】警察庁「運転免許統計」

- 大型二種免許保有者数は減少傾向（H13 134,274人 → R5 94,176人 <29.8%減>）
- 大型二種免許保有者数を年齢階層別に見ると、50歳以上が約9割



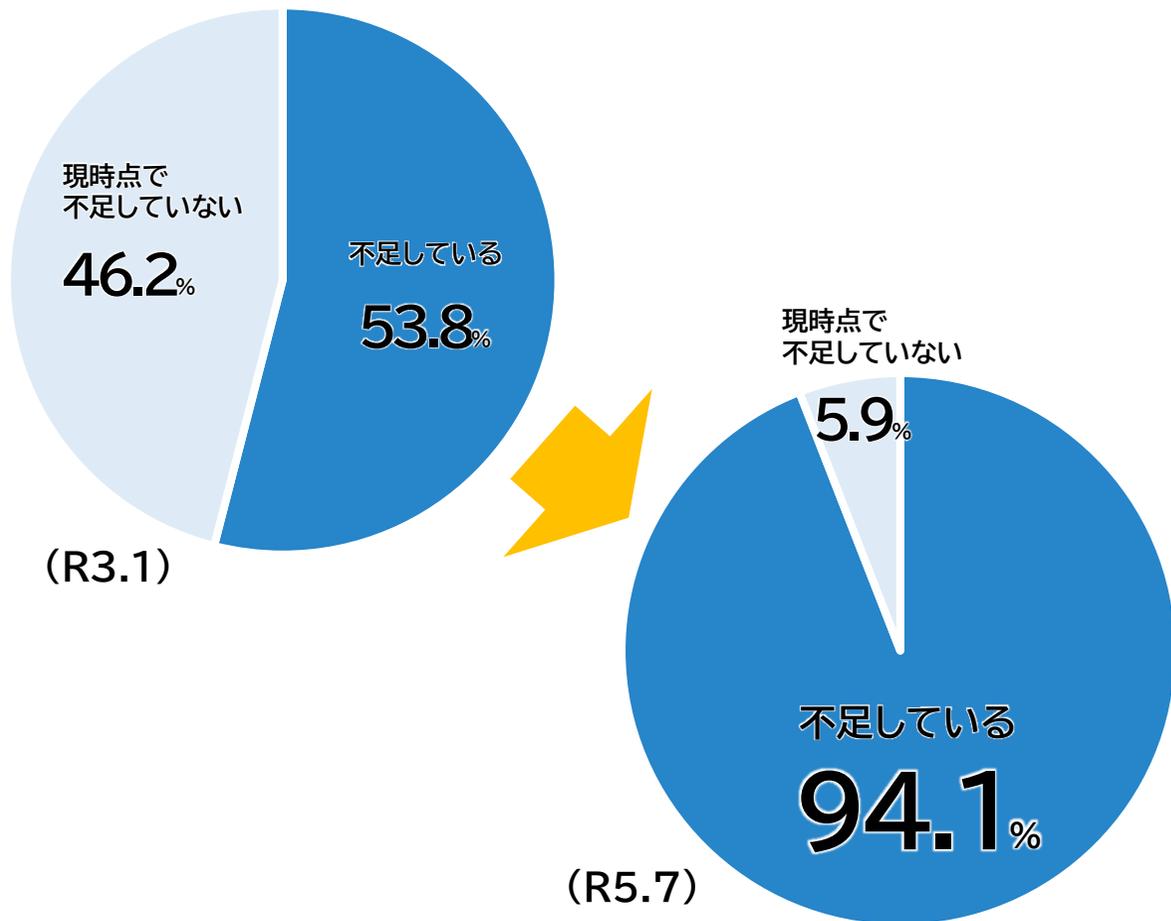
大型二種免許保有者数(北海道)



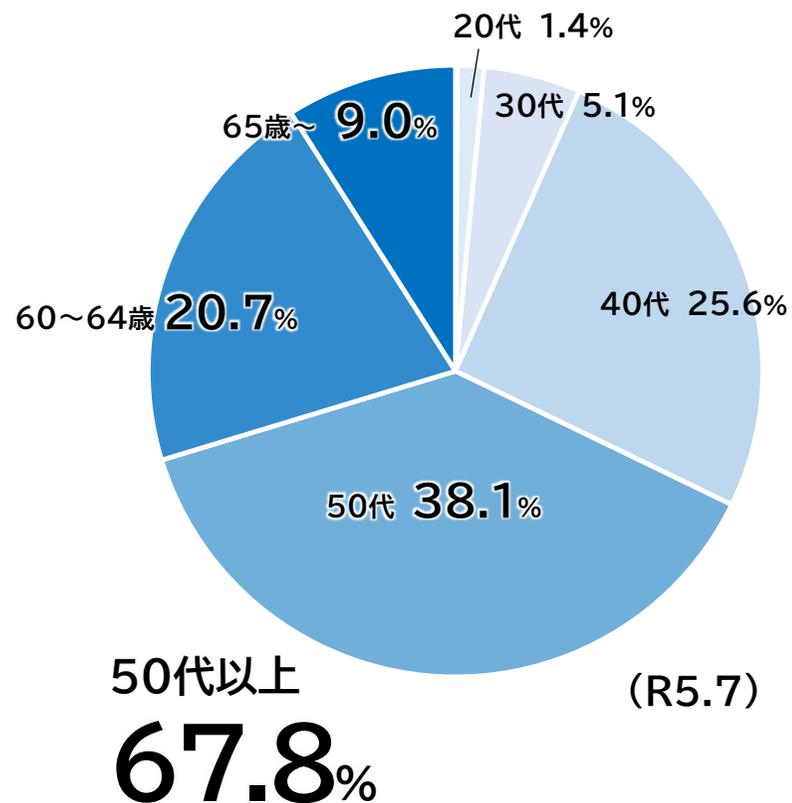
令和5年 大型二種免許保有者数
年齢階層別(北海道)

【出典】警察庁「運転免許統計」

- 令和3年から令和5年で、運転手不足の状況は急速に悪化
- 乗合バス事業者の94.1%において運転手不足という厳しい状況
- 運転手の年齢構成は50代以上が全体の67.8%と運転手の高齢化が顕著



乗合バス事業者における運転手不足の状況



乗合バス事業者における年代別運転手在籍状況

【出典】北海道調べ



道では全国に先駆けて「北海道交通政策総合指針」を策定し、主体的な取組を進めてきた

R2 〈地域公共交通活性化再生法(改)〉

- ・地域自らがデザインする交通
- 地域公共交通計画策定の努力義務化
- 乗合バス新規参入時の意見書提出

[独占禁止法特例法]

- ・地域ニーズへの対応
- 乗合バス事業者間の共同経営等について、カルテル規制を適用除外

H26 〈地域公共交通活性化再生法(改)〉

- ・人口減少社会に対するまちづくりと一体となった公共交通の再編
- ・面的な交通ネットワークを再構築するため、地域公共交通網形成計画を法定計画として規定

H25 〈交通政策基本法〉

- ・国、地方公共団体、交通事業者、住民の役割分担

H19 〈地域公共交通活性化再生法〉

- ・地域が主体となり関係者参加による協議会設置
- ・地域公共交通総合連携計画の策定を通じて、地域交通の最適な在り方を検討

R3.5 第2次交通政策基本計画

- ・交通事業者による**独立採算制**はこれまでも増して**困難**。
- ・多様な主体が連携・協働し、あらゆる施策を**総動員**。

権限や財源の移管がない中、

交通政策の主体は

国から
地方へ

(競争を基本とした)
地域交通の
確保が課題に

H30 北海道交通政策総合指針 ～重点戦略(2021-2025)～

新重点方針: R3年3月策定

(以下、一部抜粋)

- ◇交通事業者、観光・経済団体、行政機関などで構成する**連携体制**を構築し、地域に合った利便性の向上に資する取組を進める。
- ◇地域の多様な輸送資源を総動員した地域の足の確保に向けた取組を進める。

〈主な取組〉

- ・MaaS等シームレス交通の全道展開
- ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上
- ・階層的な交通結節機能の強化
- ・**地域公共交通計画の策定**に向けた検討・協議
- ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革
- ・交通事業者相互が連携する「**運輸連合**」の検討

都市部は...

競争が成立。サービスが多様化、利便性も向上



地方は...

良いところ取りの新規参入
内部補助の限界
不採算路線は撤退へ



H14

道路運送法の改正
(乗合バス事業の規制緩和
(需給調整規制の廃止))

重点戦略 (2021-2025) の概要

指針策定の趣旨

本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら、あらゆる関係者が協働して交通に関する施策を一体となって推進し、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現するため策定。

指針の性格と重点戦略の位置づけ

- 道の方針の基本的な方向を総合的に示す「北海道総合計画」の「特定分野別計画」として位置づけ、道の交通政策の基本指針とする。

北海道総合計画 (2016～2025年度)



北海道交通政策総合指針 (2018～2030年度)

重点戦略 (2018～2020年度)

重点戦略 (2021～2025年度)

重点戦略のポイント

- 人口減少や高齢化の進行による利用者の減少、人材不足、気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化など、安定的な公共交通の維持・確保が難しくなっている状況の中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人流・物流にも大きな変化が見られており、こうした環境変化に対応していく施策の検討・実施が喫緊の課題。
- 指針のめざす姿の実現に向けては、「新北海道スタイル」の実践のもと、段階的に交通需要を回復させていく「ウィズコロナ」の取組を展開しながら、「ポストコロナ」を見据え、利便性の向上や路線などの最適化を通じた地域交通の維持・確保のため、交通事業者間の一層の連携を促す「運輸連合」に向けた検討をスタートさせるなど、今後集中的に進める取組を重点戦略として設定。

展開イメージ

▶ 北海道交通政策総合指針の全体像

2030年頃の北海道交通のめざす姿

世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現

安全で安心に暮らし続けられる交通 国内外との交流が広がる交通



幹線・広域・生活圏の3つの階層を基本に交通ネットワーク形成圏を設定

幹線交通	中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク
広域交通	中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク
生活圏交通	単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク



めざす姿を実現するための4つの「施策展開」

世界をつなぐ	競争と共生
感染状況を踏まえ、グローバル化に対応する交通・物流ネットワークの充実・強化	事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進
地域を支える	リスクに備える
人・地域を支える持続可能なネットワークの構築	災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現

シームレス交通戦略

考え方

- ▶ 各地域において、交通事業者、観光・経済団体、行政機関などで構成する連携体制を構築し、MaaSの活用など地域に合った利便性向上に資する取組を進めるとともに、地域の多様な輸送資源を総動員した地域の足の確保に向けた取組の検討や、公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革、さらには多様な交通モード間の交通結節機能の充実などを図る。
- ▶ 人口減少に加え、新型コロナウイルス感染症の影響で減少した公共交通利用者の回復のためには、これまで以上に交通事業者間の連携を強化させ、基盤的な運行サービスの確保や利便性を高めていくことが必要なことから、公共交通機関相互が連携する「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現をめざす。

現状・課題

- ・ 人口減少による公共交通利用者の減少
- ・ JR北海道による事業範囲の見直し
- ・ AIやMaaSなど技術革新の進展
- ・ 高齢者の運転免許返納数の増加
- ・ 地域公共交通活性化再生法の改正によるマスタープラン作成の努力義務化

■ 道内における運転免許の返納状況



■ 地域の実情に合わせた交通手段の見直しイメージ



主な取組指標

- ▶ 地域公共交通計画策定市町村カバー率 100% (R5)
- ▶ 運転免許自主返納協力事業者の登録数 200事業者以上 (R7) ほか

展開イメージ

▶ 交通モード間の強固な連携による利便性が高くストレスのない公共交通の実現



主な取組

連携の促進・強化

- ・ MaaS等シームレス交通の全道展開
- ・ 持続的な鉄道網の確立に向けた取組
- ・ 公共交通機関相互が連携する「運輸連合」の検討

利便性の向上

- ・ 交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上
- ・ 階層的な交通結節機能の強化

利用の促進

- ・ 地域公共交通計画策定に向けた検討・協議
- ・ 公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革

地域公共交通計画とは

地域交通法に基づき、地域公共交通のマスタープランとして、地方公共団体や交通事業者、住民等の関係者により構成される地域公共交通活性化協議会(以下、法定協議会)において作成



- ・地域の社会・経済の基盤となるため、全ての地方公共団体での作成が努力義務化
- ・真に公的負担により確保・維持が必要な系統に効果的に支援するため、国庫補助の要件化
- ・地域がどう変わったのかフォローアップするため、毎年度評価を制度化

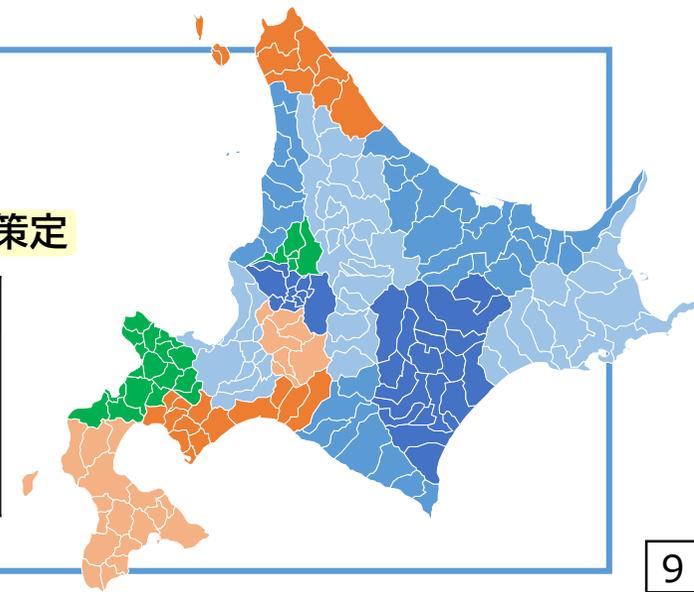
	連携計画 (H19~)	網形成計画 (H26~)	地域公共交通計画 (R2~)
計画対象	●バス交通等の活性化	●バス等の公共交通NWの確保・充実	●公共交通NWの確保・充実 ●地域の輸送資源を総動員する具体策も搭載可
位置づけ	●市町村による作成可能	●地方公共団体による作成可能	●全地方公共団体の計画策定が、法的に努力義務化
実行性確保	●具体的な目標設定	●具体的な数値指標設定 ●期間終了時・見直し時に状況評価	●定量的な目標の設定 ●毎年度の評価等の仕組みを制度化

北海道では

利用者の減少や輸送の担い手不足など公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、持続可能な地域交通を確保するため、全道各地の地域特性に合わせて、広域的なエリアでの計画作成が必要

14の広域的な法定協議会を設立し、全地域において地域公共交通計画を策定

計画開始年度	法定協議会
R4	北空知、後志
R5	中空知、さっぽろ圏、日高、上川、留萌、オホーツク、十勝、釧路・根室
R6	南空知、胆振、道南、宗谷



<広域的な地域公共交通計画>

- 令和5年度までに全道14地域で策定済み
- 地域交通の確保に向け、計画の着実な推進が必要
- 計画に基づく取組を大きく分けると以下の4つ

「最適化」・「運転手確保」・「利用促進」・「利便性の向上」



持続可能な形での公共交通
ネットワークの確保に向けての**両輪**

利用者確保・創出
に必要不可欠な取組

- ◆ **再編・最適化**と位置づけた系統：**112系統**
- ◆ **維持・確保**と位置づけた系統：**65系統**

<最適化の進まない未来>
 最適化の議論を進めないと・・・
 「合理化」がさらに進む・・・

↓

市町村（地域住民）が必要として
 いるサービス水準を確保できなく
 なっていく…………

<最適化を進めた未来へ>

- ・関係者の総意のもと
- ・車両や人材等を効率的に運用
- ・必要なサービス水準を確保
- ・支援負担が整理され持続可能に



広域幹線と市町村内路線の 一体的な最適化が重要

< R4.3.31～ 地域交通の共創に関する議論 > アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

【目的】
住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在である バス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、地域交通を 持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）する方策を検討（事務局：国土交通省総合政策局）

< R4.2.14～ 主に鉄道に関する議論 > 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会

【目的】
利用者が大幅に減少するなど、各地のローカル鉄道が危機的状況にある中で、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、改めて利用者視点に立ち、地域モビリティを刷新していく取組を促す政策のあり方を議論（事務局：国土交通省鉄道局）

< R4.4.18 第2回検討会での提案 > 有識者検討会に北海道がヒアリング招集

- 北海道交通政策総合指針の重点戦略のひとつである「シームレス交通戦略」における関係者間の協働（＝緩やかな連携）による 「北海道型運輸連合」を説明
- 乗合バス事業の厳しい現状を訴えるとともに、ひとつの生活圏を面的に捉えた最適化を進め、交通事業者が投資的経費を確保できる支援制度が必要であることを提案

< R4.8.26～ 提言をとりまとめ > アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」に関する提言 — 官と民、交通事業者間、他分野との共創によるくらしのための交通の実現へ —

- 【提言のポイント = 国が地域交通の確保・再構築の新たな支援制度を作る】
- 地域交通を持続可能な形とするための具体的な方策を探り、共創の仕組みが必要との考え
 - (1) 官と民 = 意欲的な地域へのエリア一括で複数年化された支援制度
 - (2) 交通事業者間 = 2社以上の複数での連携
 - (3) 他分野 = 交通事業者に限らない様々な分野
 - 「共創の仕組み」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性のある支援措置を講ずるべき

< R4.7～ 全道で広域的な地域公共交通計画を策定 > 広域的な計画に基づく最適化の推進

- 14の広域的な法定協議会を設立し、全地域で地域公共交通計画を策定
- 計画における維持・確保方針において「最適化」の対象系統を整理し、分科会やエリア別検討会を活用しながら、各地域で最適化を検討・実施
- 国の動きを踏まえ、上川地域をモデル的なエリアとして最適化を検討
 - ・ 市町村と交通事業者が支援制度の活用在意欲的なエリア
 - ・ 2社以上の交通事業者間の調整が必要なエリア
 - ・ 面的に人口30万人以上のエリア

< R5.9.6 国庫補助を改正 > エリア一括協定運行事業の創設 など

- 自治体と交通事業者は、複数年・エリア単位で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結
- 自治体は一括運行の委託費用として交通サービス購入費を負担
- 国は交通サービス購入費の一部を、複数年（最長5年）定額で支援（複数年の支援総額を初年度に明示）
- 協定期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者に原則として帰属
- 事業の活用には地域公共交通利便増進実施計画の策定が必要

計画に基づく最適化の加速

- モデル的な最適化を踏まえ、各地域の広域的な法定協議会において、エリア別検討会等を活用し取組を加速

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

- 実のある計画の実装に向けた課題や官民関係者が取り組むべき事項を国で検討 <R5.12～>

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

- リ・デザインと地域課題解決を一体的に推進するため国の12府省庁が参画し議論 <R5.9～>

計画に基づく
施策

(1) 広域交通の最適化に向けた連携体制の構築による取組の推進 (抄)

- 取組 1 : エリア別検討会を継続的かつ定期的に開催
- 取組 2 : エリア別検討会での協議を基に路線やサービス水準等の検討など、広域交通の最適化を図る
- 取組 3 : 関係者間での連携体制を強化する

推進
体制

北海道	市町村	関係事業者	国
会議運営・地域調整 計画に基づく施策推進	サービス水準検討等 住民への理解促進	最適化検討等 利用者への理解促進	検討内容の確認等 施策への支援等の調整

法定協議会（北海道上川地域公共交通活性化協議会）
 構成員：交通事業者、関係市町村、運輸局、道
 内 容：エリア別検討会での検討内容の確認

エリア別検討会（旭川市～名寄市・上川町方面でモデル的に推進）
 構成員：岸教授（北海道大学）、道北バス（株）、北海道旅客鉄道（株）、旭川電気軌道（株）、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、北海道運輸局、北海道（本庁交通政策局、上川総合振興局）
 内 容：最適化や利便増進等に係る検討内容の議論（国の支援制度活用等を含む） など

エリア別検討会担当者会議（担当者レベルで議論）
 構成員：検討会構成員の各実務担当者
 内 容：最適化や利便増進等に係る検討 など

上川地域

- 旭川市～名寄市・上川町方面の広域幹線について、**名寄線（急行）・愛別線（永山経由）が運転手不足を背景に減便の方向**
- 道北バス（株）においては、今後も運転手不足が進むなど経営状況が大きく変化する中、**赤字欠損の補填の確約がない状態で、現状のサービス水準を維持した運行の継続は困難**（必要なサービス水準は地域関係者で考えてほしいとのスタンス）
- 関係市町においては、コロナ禍は給付金を活用し臨時的に交通事業者に対して支援してきたが、**同規模の支援の継続は困難**

検討・協議

- 地域公共交通計画に基づき「**エリア別検討会**」を設置し、関係者による協議・検討を実施
- 持続的な広域交通の確保に向け、**利便増進事業の活用も含め路線の最適化の検討**を実施

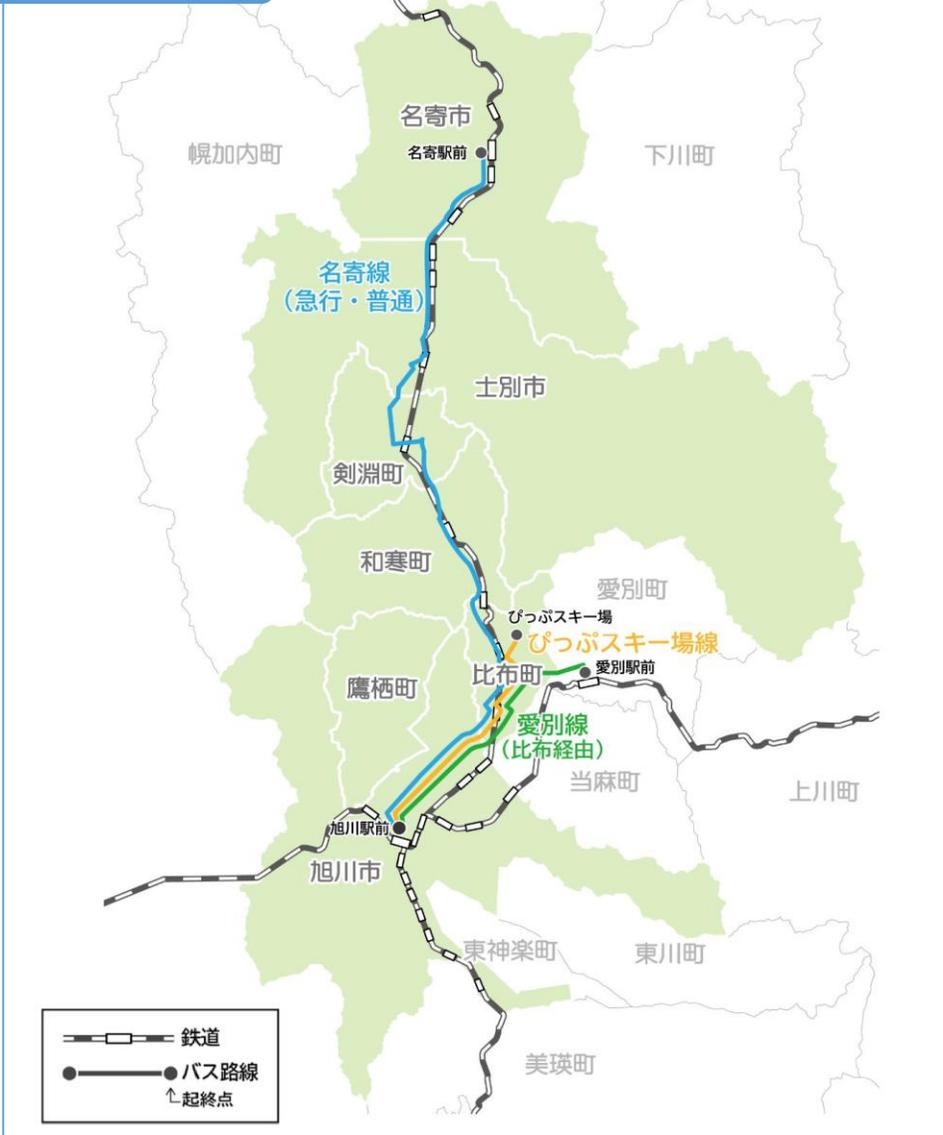


（主な検討・協議）

令和5年 7月	・第1回エリア別検討会	（担当者会議において最適化と制度活用を含め検討を開始する旨を確認）
8月	・第1回担当者会議	（最適化に向けて、国における 利便増進事業の活用を検討する旨を確認 ）
	・第2回担当者会議	（ エリア一括協定運行事業を勉強 し、利便増進事業の活用を議論）
9月	・関係市町と個別打合せ	（負担の考え方や最適化内容、制度活用について個別に打合せ）
	・関係市町会議	（各市町における負担の考え方について打合せ）
10月	・第3回担当者会議	（国からの補助要綱の通知を踏まえ、 エリア一括協定運行事業の詳細を議論 ）
	・関係市町への情報提供	（各市町の意見を踏まえた最適化案を提示）
11月	・関係市町会議	（最適化案を踏まえた各市町における負担の考え方について打合せ）
	・第4回担当者会議	（R5年度運行実績を踏まえ、 エリア一括と利便増進特例を比較検討 ）
12月	・関係市町間の打合せ	（名寄・上川方面別の各市町間で打合せ）
1月	・関係市町間での調整	（最適化内容及び各市町負担を市町間で議論・調整）
2月	・関係市町会議	（最適化内容及び各市町負担を道及び市町で議論・調整）
3月	・第5回担当者会議	（これまでの検討結果をとりまとめ、 利便増進特例を活用する方向 ）
4月	・第2回エリア別検討会	（担当者会議での議論の報告、 利便増進特例の活用を決定 ）
5月	・第3回エリア別検討会	（利便増進計画の原案を協議）
6月	・第4回エリア別検討会	（利便増進計画の素案を協議後、パブリックコメントを開始）
7月	・第5回エリア別検討会	（パブコメ結果を確認し利便増進計画を合意）
	・法定協議会	（利便増進計画を策定）

<エリア別検討会において検討を進める対象エリア>

旭川～名寄



旭川～上川



<主な路線バス・鉄道>

愛別線（永山経由）、当麻線、層雲峡線、JR石北線 など

<主な関係市町村>

旭川市、当麻町、比布町、愛別町、上川町

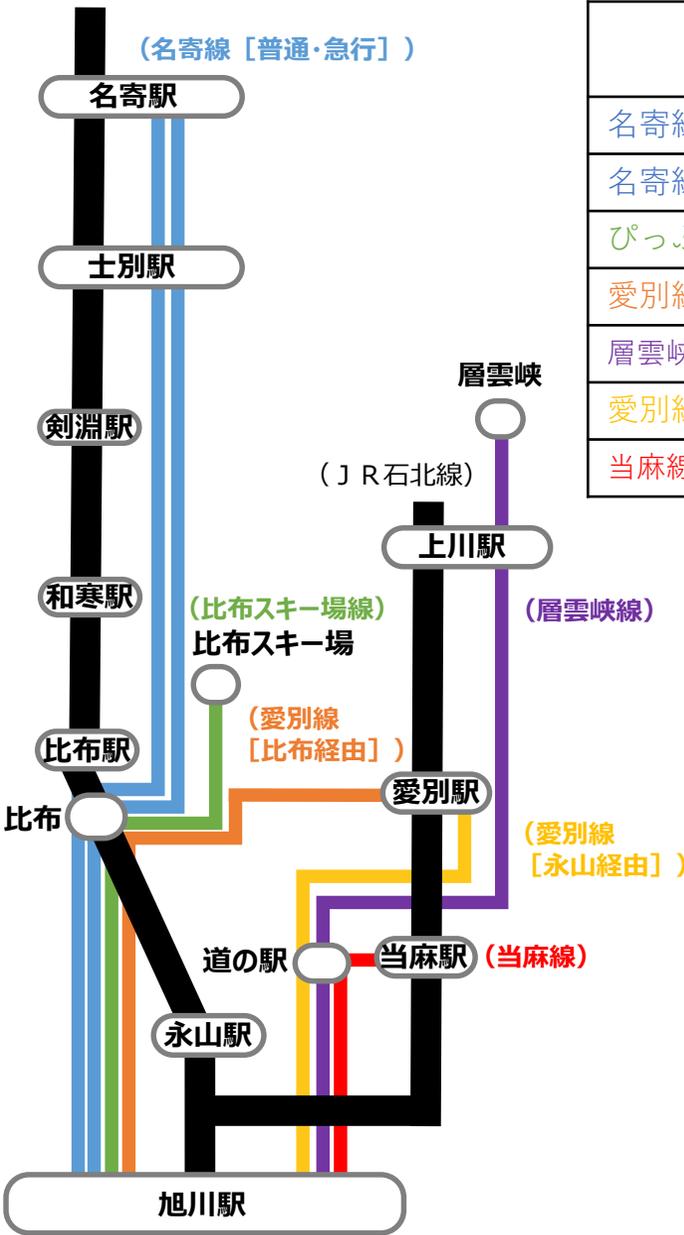
<主な路線バス・鉄道>

名寄線、ピップスキー場線、愛別線（比布経由）、JR宗谷線 など

<主な関係市町村>

旭川市、士別市、名寄市、比布町、和寒町、剣淵町、愛別町

(J R 宗谷線)



■ 路線バス (R 4 補助金実績)

(単位 : 人/km・日、人/km、百万円)

路線	本数	輸送量	乗車密度	経常損失	国道補助	欠損額	市町村支援	事業者負担
名寄線 [急行]	10本	11.7	2.4	△57.7	28.1	△29.6	21.1	△8.5
名寄線 [普通]	14本	20.0	2.9	△75.3	42.1	△33.2	29.6	△3.6
ぴっぷスキー場線	※6本	6.4	1.8	△12.3	5.5	△6.7	4.8	△1.9
愛別線 [比布経由]	14本	20.0	2.9	△20.9	11.9	△9.0	10.3	+1.3
層雲峡線	14本	20.7	3.0	△47.1	25.6	△21.5	20.3	△1.2
愛別線 [永山経由]	6本	9.3	3.1	△7.3	3.7	△3.6	4.0	+0.4
当麻線	※20本	43.5	4.4	△7.1	3.1	△4.0	7.9	+3.9

※冬季は6本→10本に増便
※別に末広経由2本あり

■ J R 運行状況

(単位 : 百万円)

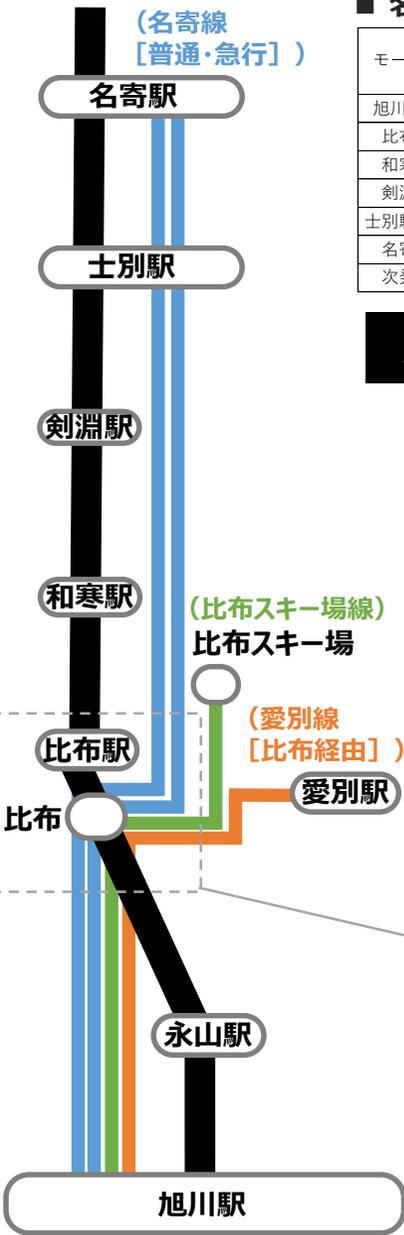
路線	本数 (R5.5現在)	営業損益	備考
J R 宗谷線	快速 8本 普通16本	△3,249 ※1	特急 6本 (旭川、和寒、士別、名寄のみ停車)
J R 石北線	普通12本 (休日11本)	△1,112 ※2	特急と快特は愛別駅の停車なし

※1 旭川～名寄間のR3実績
※2 新旭川～上川間のR3実績

ポイント

○ 当該エリアは、鉄道とバスが並行して運行しており、**人員不足**の状況の中、**路線収支**はバス・J Rともに**厳しい状況**にある

(JR宗谷線)



■ 名寄線（普通・急行）とJR宗谷線の名な発着時刻の比較（旭川⇒名寄）

モード	バス		JR	バス		バス		JR	バス		バス		JR	バス		JR		バス		JR
	名寄普	名寄急	JR特急	名寄急	名寄普	名寄急	JR快速	名寄普	名寄急	JR	名寄急	JR快速	名寄普	名寄急	JR	名寄普	JR快速	急行	JR	
旭川駅	6:45	7:45	9:00	9:00	10:05	11:05	11:30	12:00	12:55	13:59	14:20	15:04	15:20	16:20	16:38	17:20	18:00	18:20	18:43	
比布	7:19	8:25	-	9:35	10:45	11:40	11:47	12:40	13:35	14:22	14:55	15:24	16:00	16:55	17:02	18:00	18:17	18:55	19:07	
和寒	7:50	9:03	9:29	10:09	11:23	12:14	12:04	13:18	14:13	14:48	15:29	15:49	16:38	17:29	17:27	18:38	18:38	19:29	19:29	
剣淵	8:04	9:16	-	10:21	11:36	12:26	12:12	13:31	14:26	14:56	15:41	15:57	16:51	17:41	17:35	18:51	18:46	19:41	19:37	
士別駅前	8:21	9:32	9:40	10:37	11:52	12:42	12:20	13:47	14:42	15:04	15:57	16:06	17:07	17:57	17:50	19:07	18:54	19:57	19:48	
名寄	9:13	10:23	9:54	11:16	12:43	13:21	12:41	14:38	15:33	15:28	16:36	16:27	17:58	18:36	18:14	19:58	19:15	20:36	20:10	
次発	-	1:00	1:15	0:00	1:05	1:00	0:25	0:30	0:55	1:04	0:21	0:44	0:16	1:00	0:18	0:42	0:40	0:20	0:23	

<旭川市～名寄市方面>

ポイント

- 旭川市～名寄市間での「鉄道とバスとの競合」
- 旭川市～比布町間での「バスとバスとの競合」
- 比布駅などでの「交通結節点」

■ 名寄線・愛別線・比布スキー場線の比較（旭川⇒比布）

モード	バス		バス		バス		バス		バス		バス	
	名寄普	愛別比	名寄普	愛別比	名寄急	びっぶ	名寄普	びっぶ	名寄急	びっぶ	名寄普	愛別比
旭川駅	6:45	7:10	7:45	8:20	9:00	9:10	10:05	10:25	11:05	11:35	12:00	12:20
比布	7:19	7:50	8:25	9:00	9:35	9:50	10:45	11:05	11:40	12:15	12:40	13:00
次発	-	0:25	0:35	0:35	0:40	0:10	0:55	0:20	0:40	0:30	0:25	0:20

モード	バス											
	名寄普	愛別比	名寄急	びっぶ	名寄普	愛別比	名寄急	びっぶ	名寄普	愛別比	急行	愛別比
旭川駅	12:55	13:45	14:20	15:05	15:20	15:50	16:20	17:05	17:20	17:45	18:20	19:45
比布	13:35	14:25	14:55	15:45	16:00	16:30	16:55	17:45	18:00	18:25	18:55	18:25
次発	0:35	0:50	0:35	0:45	0:15	0:30	0:30	0:45	0:15	0:25	0:35	1:25



■ バス・JRの料金比較

単位：円（上段：JR、下段：路線バス）

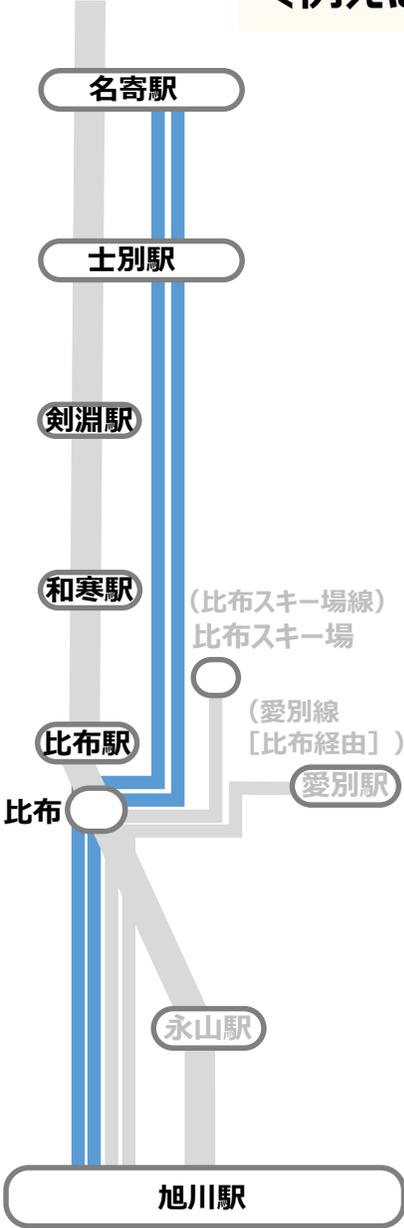
	旭川	比布	和寒	剣淵	士別	名寄
旭川		440 530	860 780	1,130 990	1,290 1,070	1,890 1,320
比布			440 570	750 760	860 950	1,490 1,120
和寒				300 460	440 610	970 870
剣淵					300 410	750 760
士別						540 610
名寄						

※ JRは普通運賃

バス・JR間の乗継ぎサービスはない

(JR宗谷線)

<例えば、名寄線をより詳細に見てみると①>

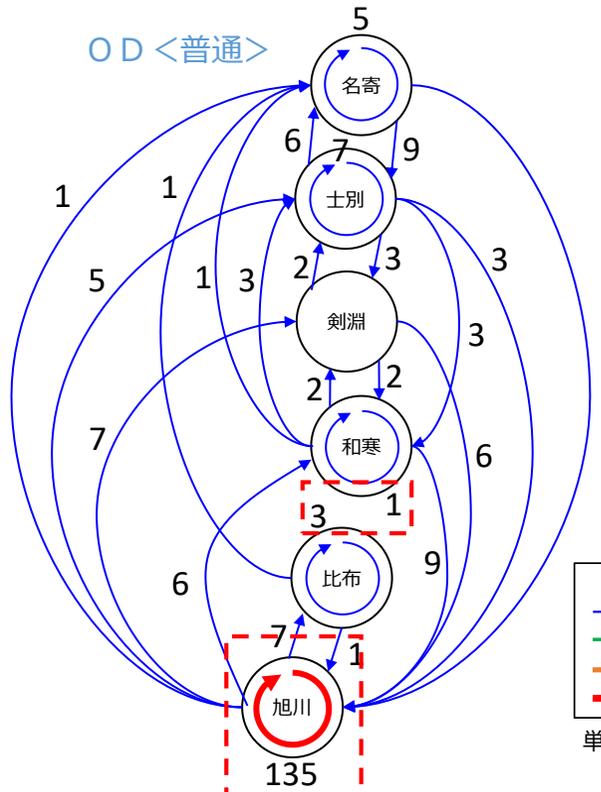
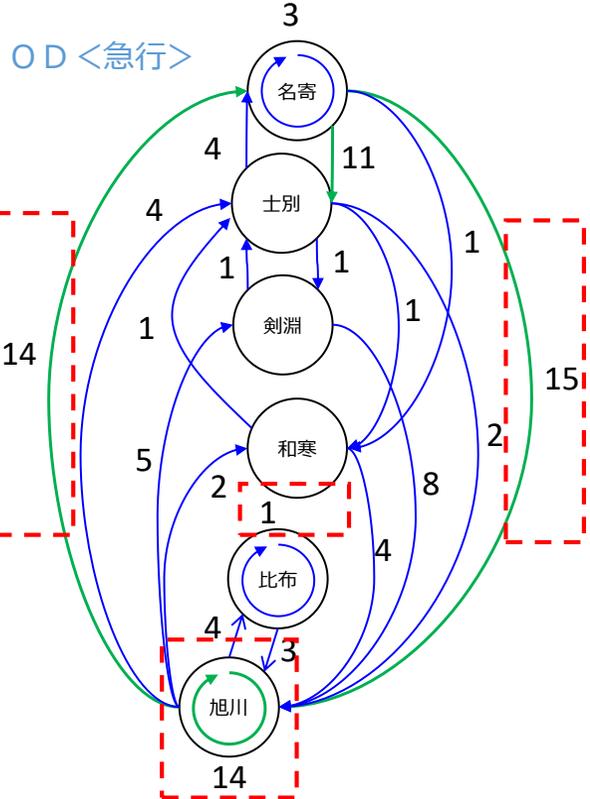


便別利用者数<急行>

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

個別利用者数<普通>

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



凡例
 → 1~10人
 → 11~30人
 → 31~50人
 → 51人以上

単位:人

ポイント

- 利用の極めて少ない便がある

ポイント

- 旭川市内での利用が多い
- 和寒-比布間での利用は見られない
- 旭川-名寄間の広域移動には主に急行が利用されている

(JR宗谷線)

<例えば、名寄線をより詳細に見てみると②>

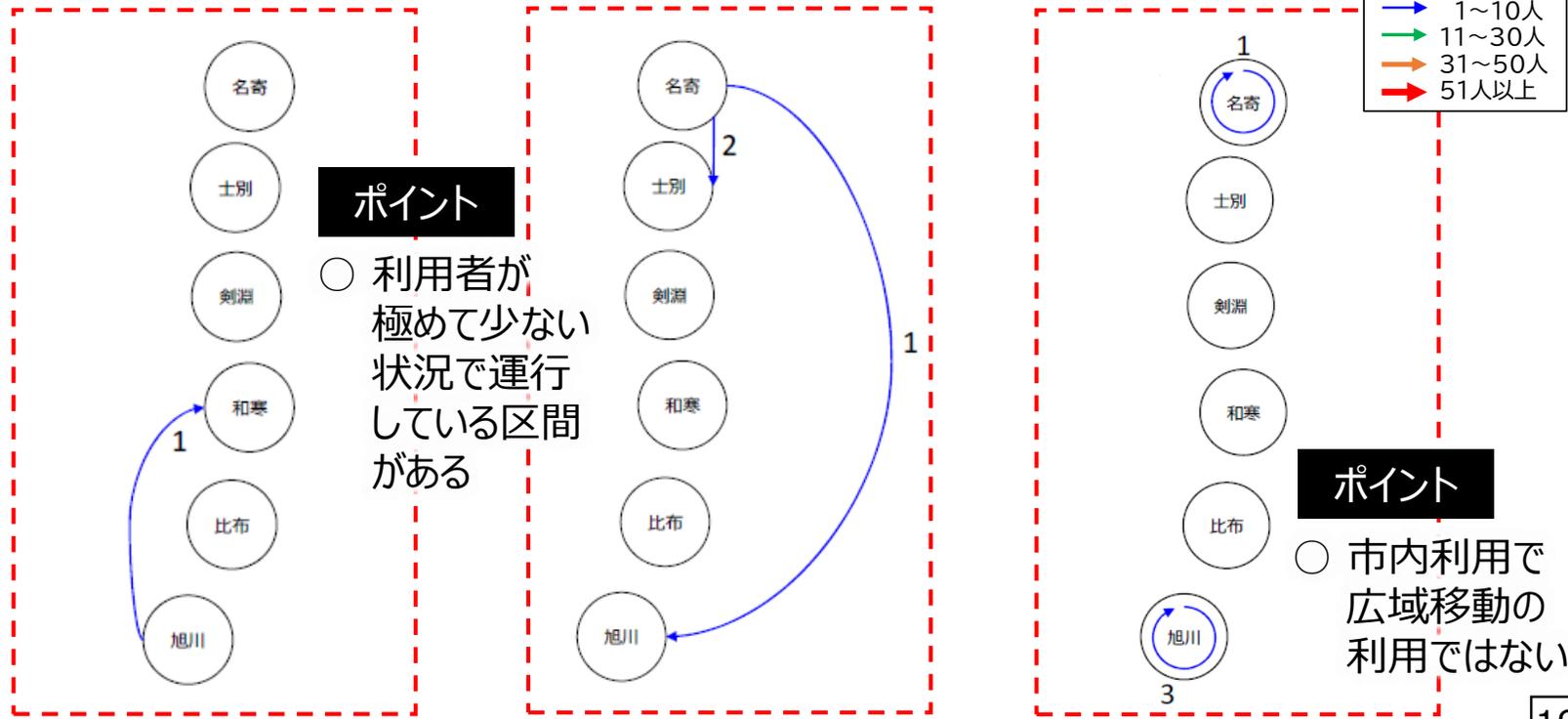
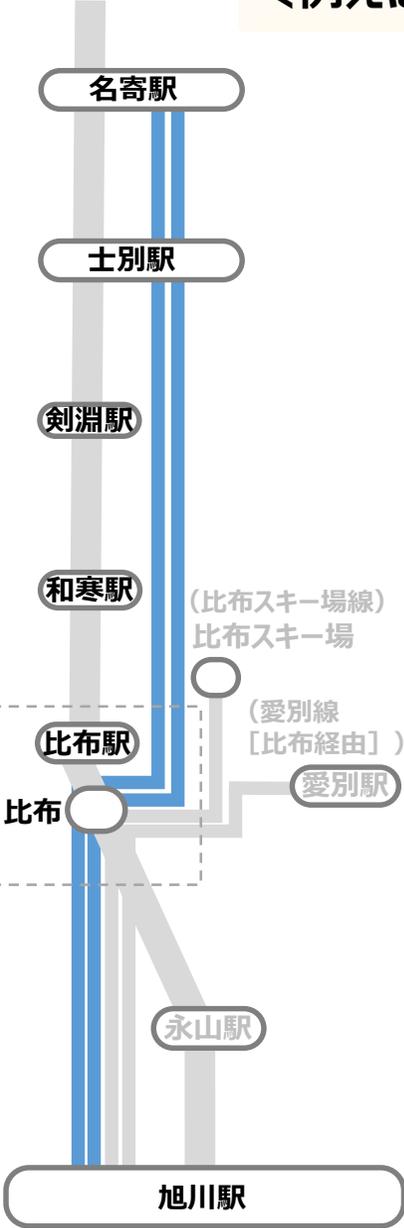
個別利用者数<普通>

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

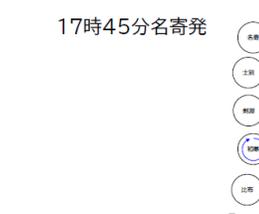
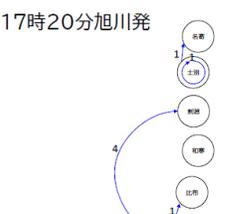
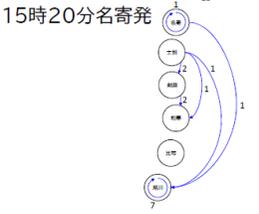
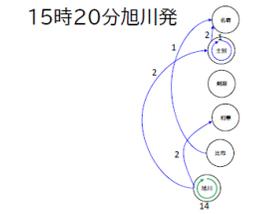
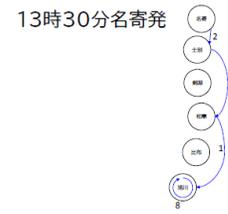
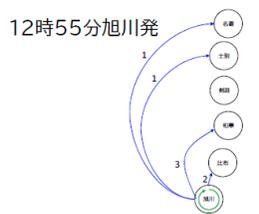
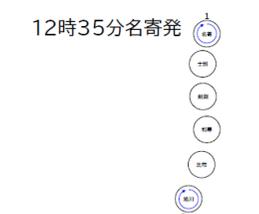
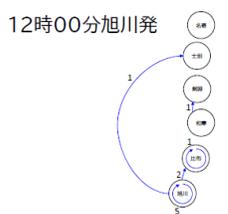
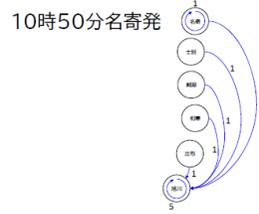
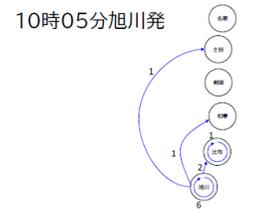
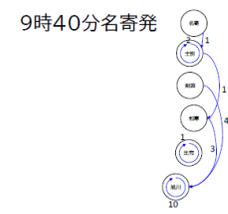
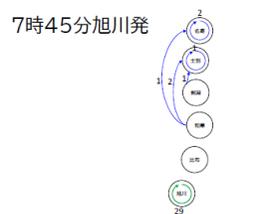
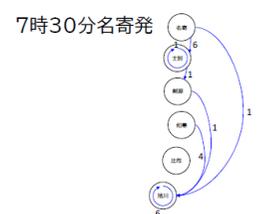
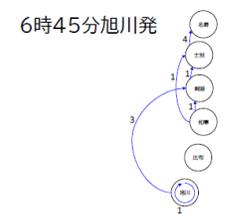
便別利用者数<急行>

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

例えば、
利用者が
5人未満の
便のODを
見てみると・・・



名寄線（普通）



便別OD

利用目的

	通勤・通学	通院	買い物	観光	レジャー	その他	総計
06:45(旭川→名寄)	8					2	10
07:30(名寄→旭川)	9	3	3	1		3	19
07:45(旭川→名寄)	19	4	2			1	26
09:40(名寄→旭川)	1	1	7		4	6	19
10:05(旭川→名寄)		4		2		3	9
10:50(名寄→旭川)	4	2	3	1		1	11
12:00(旭川→名寄)	2			5		1	8
12:35(名寄→旭川)		1	2			1	4
12:55(旭川→名寄)	1	5	2			2	10
13:30(名寄→旭川)	2	1			1	3	7
15:20(旭川→名寄)	4	2	1			4	16
15:20(名寄→旭川)	4		1		2	8	15
17:20(旭川→名寄)	5		3	2		1	11
17:45(名寄→旭川)	1					2	3
総計	60	23	29	6	11	39	168

利用者居住地

	旭川	名寄	士別	富良野	鷹栖	東神楽	比布	上川	東川	美瑛	和寒	剣淵	美深	その他	総計
06:45(旭川→名寄)	4		4								2	1			11
07:30(名寄→旭川)	5	6	2								4	1	1		19
07:45(旭川→名寄)	7	1	2	2	1					5	4	1		2	25
09:40(名寄→旭川)	8		2				1	1			2	3		3	20
10:05(旭川→名寄)	5		1			1	1							2	10
10:50(名寄→旭川)	3	2	1				1				1				9
12:00(旭川→名寄)	4		1				2	1							8
12:35(名寄→旭川)	2	1													4
12:55(旭川→名寄)	4		1				1				3		1	1	11
13:30(名寄→旭川)	4		2								1				8
15:20(旭川→名寄)	10	3	1				1	1	1		2				20
15:20(名寄→旭川)	10										2	2			14
17:20(旭川→名寄)	4	1	1				2					3			11
17:45(名寄→旭川)	1													1	2
総計	71	14	18	2	1	1	9	3	1	5	21	11	2	13	172

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

このエリアに必要なサービス水準

論点①

- 例えば
- ・ 利用状況や利用者ニーズ等のファクトとデータから考えるサービス水準
 - ・ 交通事業者はもとより関係者が持続的に維持可能なサービス水準
 - ・ 公共交通がもたらすクロスセクター効果を踏まえたサービス水準 など

最適化された交通ネットワークの姿

論点②

- 例えば
- ・ 最適化とは「持続可能な形で必要な利便性を確保する」こと
 - ・ 「競争」から「共創」へ転換（競合を解消）し、どのような最適な姿とするか
 - ・ 系統毎の「線」ではなく、ネットワーク全体を「面」で捉える など

利便増進に資する最適化

論点③

- 例えば
- ・ ハブ&スポーク化に係る交通結節の整備など（ハード面）
 - ・ モード間連携による企画乗車券や共通定期券など（ソフト面） など

具体的な実現に向けて

論点④

- 例えば
- ・ 最適化の実施に際しての現行の補助制度の問題点
 - ・ 最適化を進めるため活用可能な制度の検討 など

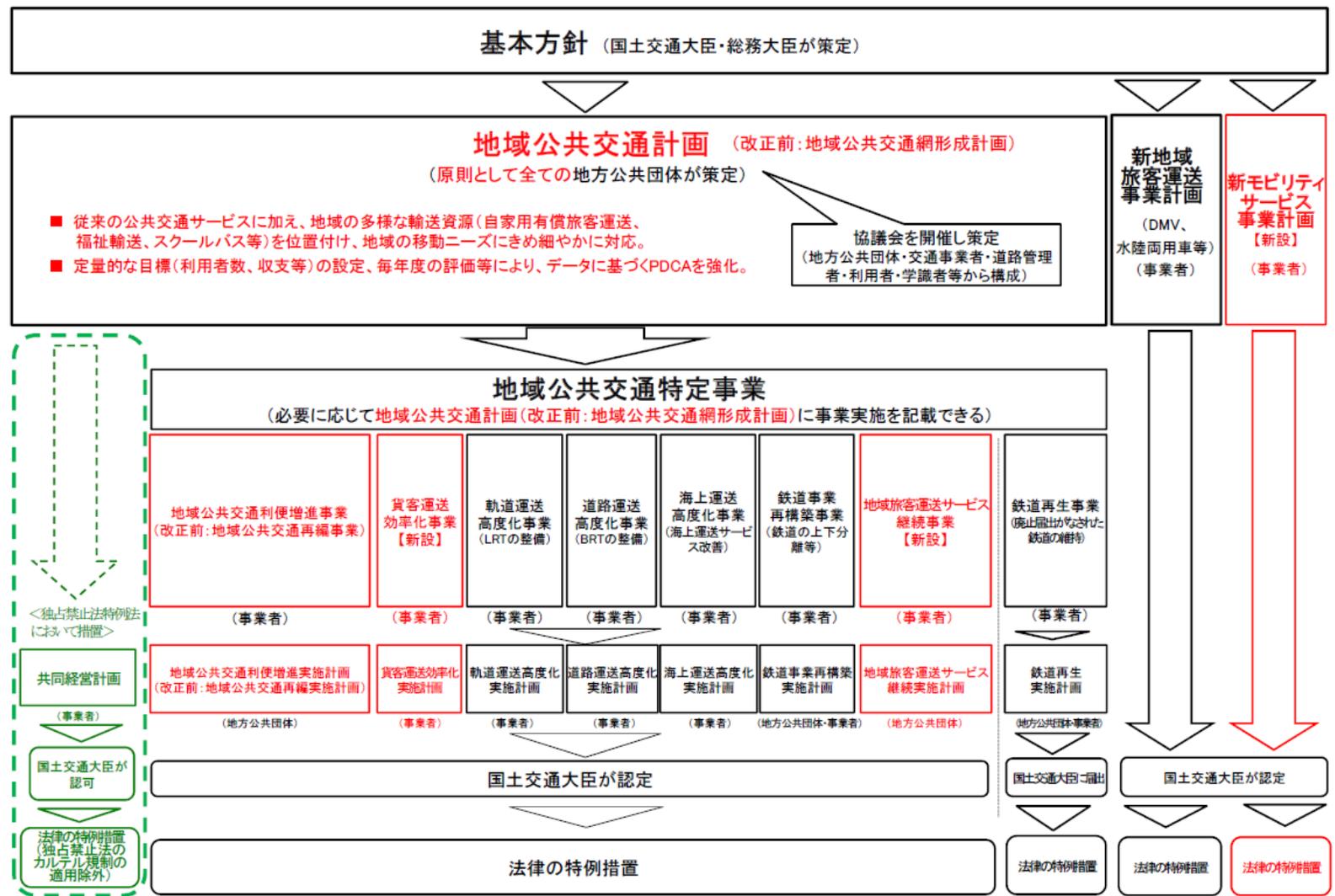
担当者会議を活用しながら検討を推進

<主な運行費補助制度>

補助対象路線		補助基準				備考	
		運行回数	路線長	輸送量	負担区分		
地域間幹線系統 中心市町村等と繋がる 複数市町村に跨る系統		国庫補助	3回以上 〔平日3回以上〕	-	15人 ~150人	国 1/2 道 1/2	・計画額に基づく補助金の交付
地域内フィーダー系統 地域間幹線系統等と接続		国庫補助	<補助要件> 地域間幹線系統、鉄軌道駅、海港及び空港と接続するバス系統で、次のいずれかに該当する系統 ① 補助対象期間中に新規運行する系統 ② 新たに自治体が支援する既存系統 ③ 平成23年度以降に当該補助金を受けた系統		国 1/2 市町村等 1/2	・計画額に基づく補助金の交付 ・市町村毎の上限有り	
広域生活交道路線 複数市町村路線		道単補助	2回以上 〔平日2回以上〕	10km以上 〔循環系統は 20km以上〕	10人 ~150人	道 1/2 市町村 1/2	・公営事業者は対象外
一市町村内路線	過疎市町村					〔黒字事業者・JRバス〕 道 1/4 市町村 1/4 事業者 1/2	
	その他市町村						
市町村生活バス路線		道単補助	<補助要件> ・廃止された路線の運行系統と概ね同一 ・路線廃止後1年以内に運行開始 ・他のバス路線、鉄道と競合がないこと ・公共的施設を結び、集落間を効率的に運行 ・有償運行 ・平均輸送人員1.5人以上 ・地域公共交通会議において、サービス態様、サービス水準、運行主体を合意 ・キロ程10km以上（循環系統は20km以上）		道 1/10 市町村 9/10	・運行欠損額と運行収入の差額 ・下限額有	

問題点：補助要件を満たさなくなるような再編を関係者が選択できない

(参考)地域公共交通活性化再生法の基本スキーム



問題点の解決手段のひとつとして、地域公共交通特定事業の活用がある

	通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画に位置付けられている場合の支援内容
地域公共交通計画・地域公共交通利便増進実施計画の策定等【地域公共交通調査等事業】	地域公共交通計画策定 (補助率:1/2 上限500万円。都道府県が、交通圏ごとに区域内の複数の市町村と協働して策定する場合は上限1,500万円)	地域公共交通利便増進実施計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※最大5年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人~150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ・①及び③の要件の適用除外 ⇒ ・支線系統における小型車両(乗車定員7~10人)の補助対象化 ロ. イ.の対象となる系統以外の系統 ⇒ ・③の要件の緩和(最低輸送量:3人/日) 【地域内フィーダー系統】 ①の要件:政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件:従前から運行している系統のみなし適合 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率:1/2)	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業(補助率:1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

- ① 基幹と支線に分けた再編系統を輸送量要件のない地域間幹線系統として認める
- ② 上記の①以外の系統について、最低輸送量要件を3人/日に緩和 など

地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧(令和4年度補正予算・令和5年度予算)

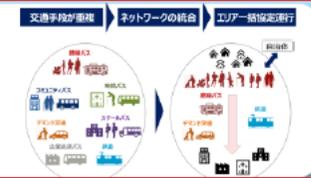
地域公共交通確保維持改善事業 (令和4年度補正:415億円 令和5年度予算:207億円)

●地域公共交通確保維持改善事業

- ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域公共交通計画などの策定支援

●エリア一括協定運行事業

地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設



●交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援

- ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通
- ・実証運行
- ・旅客運送事業者の人材確保



●共創モデル実証プロジェクト

- ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（葉の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援）
- ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援



●自動運転実証調査事業

- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業

●地域公共交通再構築調査事業

(ローカル鉄道再構築)

- ・ローカル鉄道の再構築協議会設置、調査・実証事業

地域鉄道の安全対策 (令和4年度補正:29億円 令和5年度予算:26億円)

・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

交通・観光連携型事業 (令和4年度補正:200億円)

交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組

- ・ラッピング列車など観光イベントの開催
- ・新規ツアー商品造成



訪日外国人受入環境整備(交通) (令和4年度補正:163億円)

公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組

- ・多言語対応のデジタルサイネージ
- ・キャッシュレス決済設備導入等



地域公共交通再構築事業等 (社会資本整備総合交付金等) (令和5年度予算:約5492億円の内数等)

●地域公共交通再構築事業

地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能

●都市・地域交通戦略推進事業

都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備

※先進車両導入支援関連事業

(令和5年度予算:17億円)

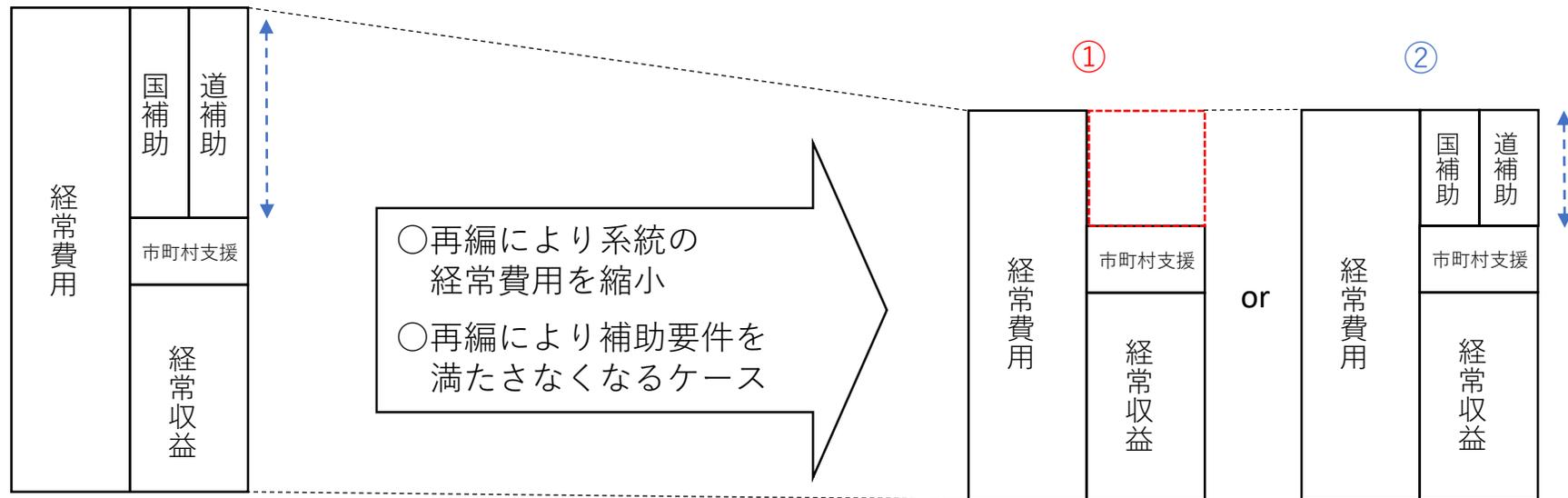
交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

要件緩和以外の解決手段として、エリア一括協定運行事業の活用がある

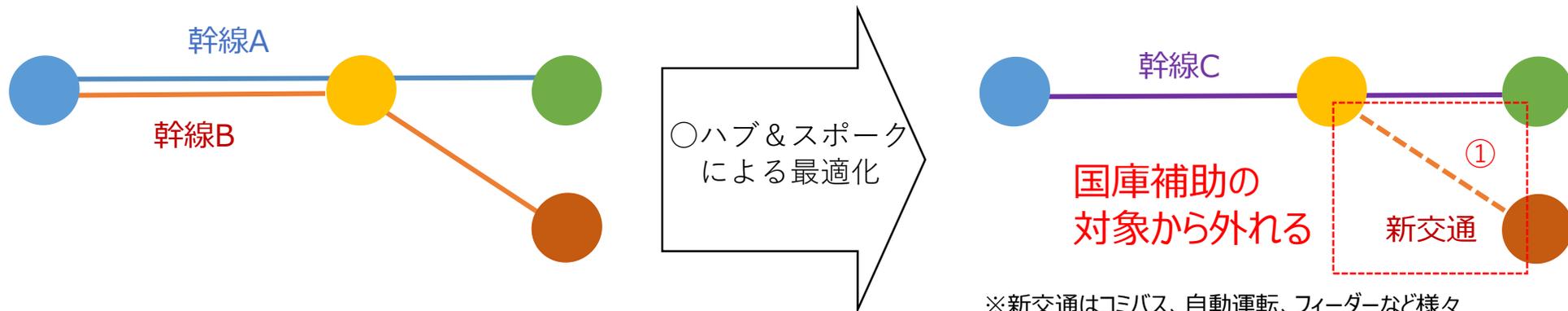
<現行は・・・>

- ① 幹線の要件を満たさなくなると**国庫補助**がなくなる
- ② 経常費用の圧縮の努力をしても**国庫補助**が減るだけでメリットがない

〔○改善努力の還元〕
〔○面での支援が課題〕



※財源確保の点から再編に踏み切れない（財源に起因する持続性の確保）



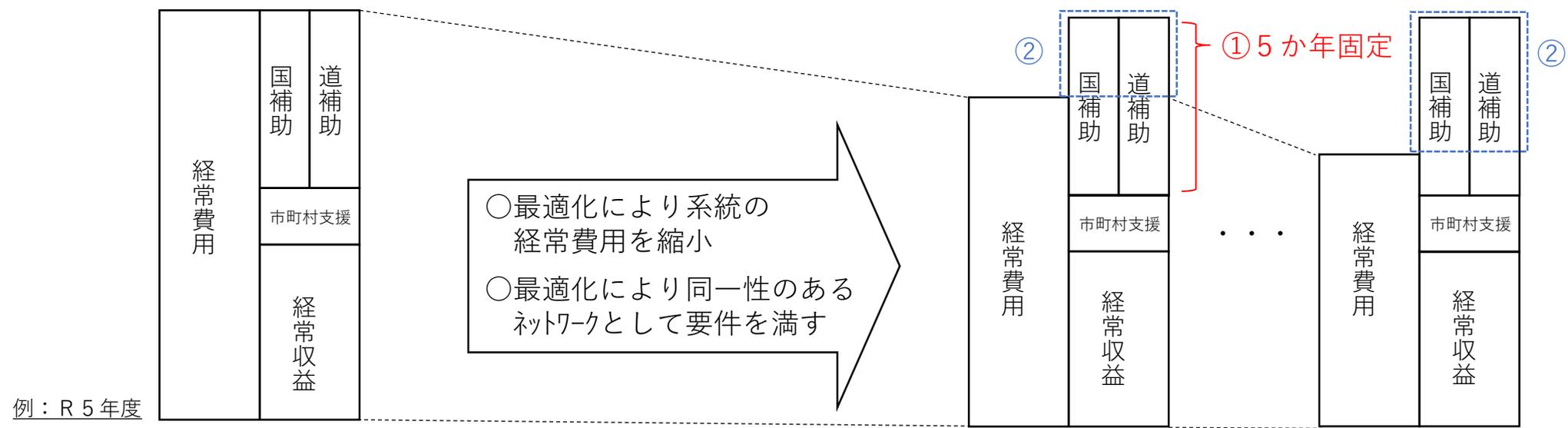
※新交通はコミバス、自動運転、フィーダーなど様々

<エリア一括協定運行事業を活用すると・・・>

※道の現行制度ではエリア一括協定運行事業はない

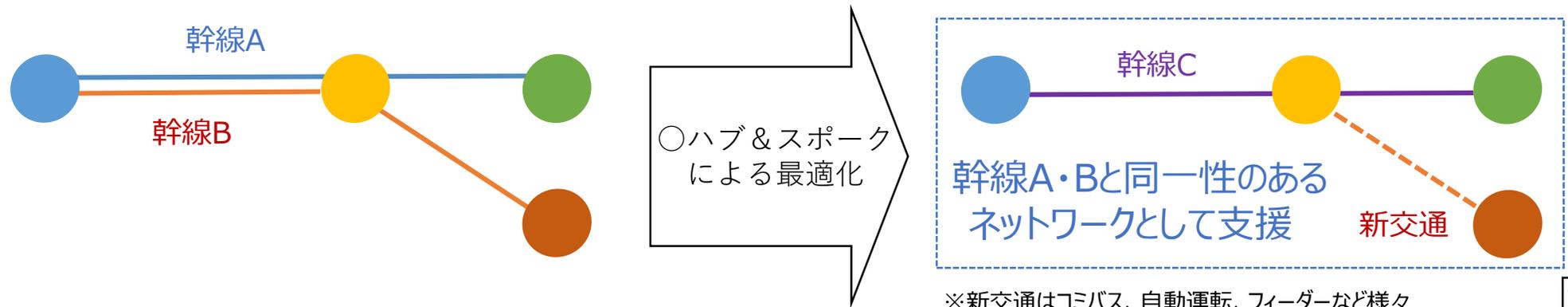
- ① 3～5年の間、国庫補助分の支援が固定（直近年度補助額×3～5年）
- ② 経常費用の圧縮の努力をしても国庫補助は減らない

例：R7年度 R11年度



※面での支援により複数年間の国支援が確保

〔○改善努力を還元 ○面での支援が可能〕



取組推進に係る支援制度の活用（案）

補助要件を満たさなくなるような再編を関係者が選択できない

解決手段として「地域公共交通利便増進事業の活用」が考えられる

上記の事業の活用には「**地域公共交通利便増進実施計画**」の策定が必要

想定される支援制度活用の道筋は主に2つ

エリア一括協定運行事業

- 改善努力の地域還元
- 支援額の事前確定
(ファイナンスの確保)

幹線補助に係る要件緩和

- ハブ&スポーク再編の
輸送量要件の緩和
- 上記以外も3人/日

制度活用の際して整理が必要な事項

- 「**一定のエリア**」での最適化の内容を整理する必要
- 「**交通サービス水準・費用負担**」等の整理が必要

※担当者会議での議論を踏まえながら制度の活用を検討



岸先生コメント <第1回エリア別検討会>

この先の議論は、その自治体にとって、住む人がどう暮らすか、観光客がどう過ごすかをデザインすること。

3

さらなる利用を創るプラスαのサービス水準

利用促進 需要創出

- シームレスな利用が可能 例:共通定期、乗り継ぎ割引、企画乗車券「かみくるパス」
- 観光需要や、自家用車からの転換など新規利用の取り込み 例:季節運行、パーク&ライド

2

地域住民が必要なプラスαのサービス水準

地域住民 が必要な 利便性

- 速達性を確保しつつ、基礎自治体内の公共交通や他幹線へ接続する運行経路
- 適切な範囲・箇所への乗降箇所の設置
例:利用のあるバス停であるか バス停まで1km=公共交通空白地域
広域幹線のバス停は、必ずしも自治体内のドア to ドアとする必要はない=速達性の確保
- 広域移動による通学・通勤・通院等のニーズ対応(便数・時間)

1

広域的な幹線として土台となるサービス水準

交通モード の選択

- 乗合タクシーではなくバスである必要性 例:国庫・道単補助 5人未満でカットあり
- 交通結節で他の交通モードの選択が可能 例:速達性・広域性の高いモードへの乗換

広域幹線 の役割

- 広域的な移動に利用 例:基礎自治体内だけの移動に利用されていない
- 地域間を1日の間に往復可能 例:国庫補助では3往復、道単補助では2往復

持続的な 維持確保

- 交通事業としての採算ライン 例:バスの採算ベースは輸送密度10~15人との知見
- 国・道・市町村による持続的な支援の実現性

論点②・③：最適化と利便増進

<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、**最適化を図る**ことで、二重に必要となっていた車両や人材、管理費用などを削減できるほか、**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。

広域路線の最適化に加えて、**各市町内のバス路線等とも連携**を図るとともに、**公共交通のサービス向上を行う**ことで、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。

エリア	最適化に向けた主なポイント
エリア全体	<ul style="list-style-type: none"> ○ バスと鉄道が並行して運行している ○ バス・鉄道間の乗り継ぎサービスはない
旭川市～名寄市	<ul style="list-style-type: none"> ○ 旭川市から名寄市間で「バスと鉄道が競合」 ○ 旭川市から比布町間で「バスとバスが競合」 ○ 名寄線は比布駅を経由しない
旭川市～上川町	<ul style="list-style-type: none"> ○ 旭川市から上川町間で「バスと鉄道が競合」 ○ 旭川市から愛別町間で「バスとバスが競合」 ○ 当麻線は旭川駅を経由しない

<競合解消の考え方>

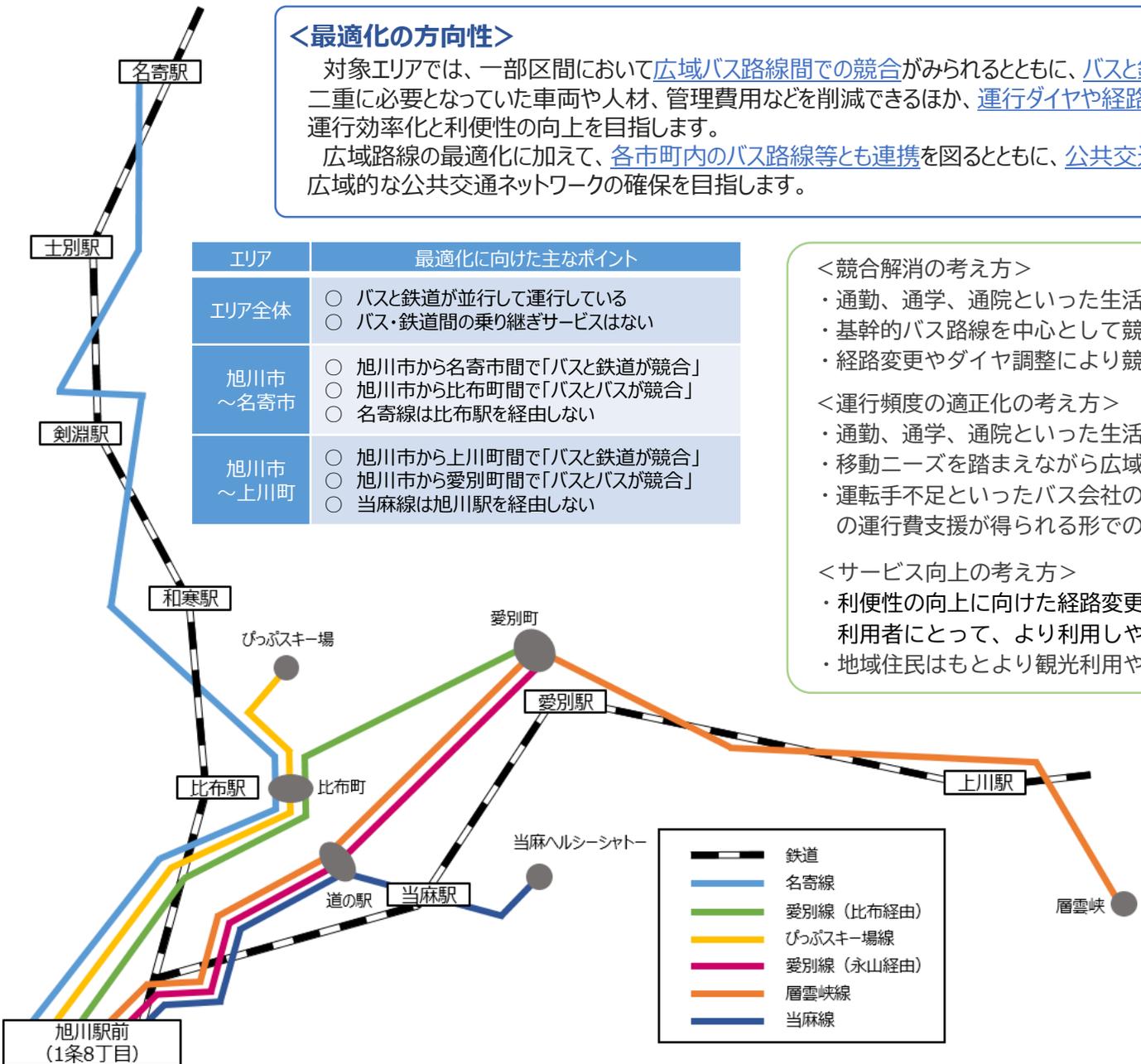
- ・ 通勤、通学、通院といった生活交通としての移動手段を確保します
- ・ 基幹的バス路線を中心として競合解消し、利用の集約化と運行の効率化を図ります
- ・ 経路変更やダイヤ調整により競合解消し、利便増進を図ります

<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考慮するとともに、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

<サービス向上の考え方>

- ・ 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を確保をします
- ・ 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・創出します

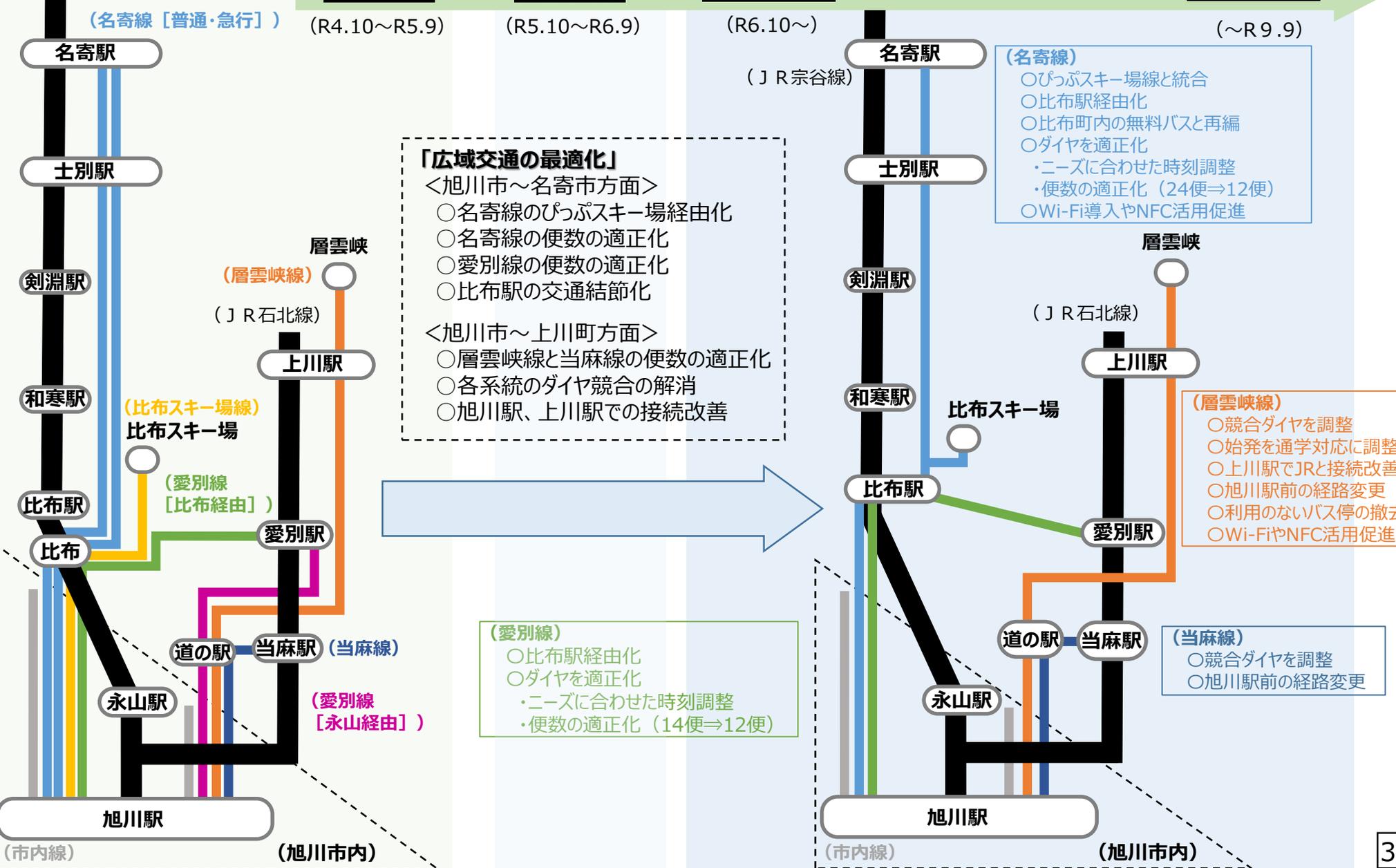


広域的な公共交通ネットワークの確保

- 競合路線の解消
- 交通結節化による運行効率化
- 利便性向上策の実施

最適化の内容の整理

(JR宗谷線) 令和5年度 (R4.10~R5.9) 令和6年度 (R5.10~R6.9) 令和7年度~ (R6.10~) ~令和9年度 (~R9.9)



主な課題：補助要件を満たさなくなるような再編を関係者が選択できない

解決手段：「地域公共交通利便増進事業の活用」を検討

対応方向：「地域公共交通利便増進実施計画」を策定し支援制度を活用

支援制度：2つの支援制度を担当者会議において検討

利便増進特例

<主な内容>

地域間幹線系統への国庫・道補助について

- ハブ&スポーク再編を行う場合に輸送量要件を緩和（なしとする）
- 上記以外の再編も輸送量要件が3人/日
※ 通常 15人/日 ⇒ 特例 なし or 3人/日

<主な支援強化>

- 今までのままでは補助対象外となる系統が最適化を前提に補助対象となる
- 補助金が乗車密度により減額されない
※ 通常 乗車密度5以下カット ⇒ カットなし

エリア一括協定運行事業

<主な内容>

地方公共団体と交通事業者との間で、交通サービス購入費、実施区域、実施期間、運行系統、運行回数、費用負担その他の実施方法に関する協定を締結し、系統を運行する事業

<主な支援強化>

- 2カ年前の国庫補助実績額で、3～5年間の複数年一括での支援を行う
- 同一性のある地域公共交通網が確保されていれば支援額の減額はない
※ 通常 再編で補助額減 ⇒ 再編で減額なし

■ 北海道上川地域公共交通計画利便増進実施計画（旭川市～名寄市・上川町方面）への主な記載事項

第1章 計画の概要

1 策定の目的	利便性の高い公共交通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
2 計画の位置づけ	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
3 実施予定期間	令和6年度～令和9年度
4 実施区域	旭川市、士別市、名寄市、比布町、和寒町、剣淵町、当麻町、愛別町、上川町

第2章 最適化の方向性

1 将来像、基本方針、目標	北海道上川地域公共交通計画から引用
2 維持・確保の方針	北海道上川地域公共交通計画から引用
3 対象エリアの状況	北海道上川地域公共交通計画から引用（対象エリアのみのデータを記載）
4 最適化の方向性	競合路線の解消、交通結節化による運行効率化、利便性向上策の実施

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	北海道上川地域公共交通計画の5施策のうち3施策を“利便増進事業”に位置付け
2 利便増進事業の内容	広域交通の最適化、最適化と併せて実施する公共交通のサービス向上、その他（継続検討）
3 実施主体と予定期間	交通事業者、市町、エリア別検討会において令和6年10月から利便増進事業を開始

第4章 事業の効果

平均乗車密度・公共交通事業の収支率の向上の定量的な記載 など

第5章 地方公共団体による支援の内容

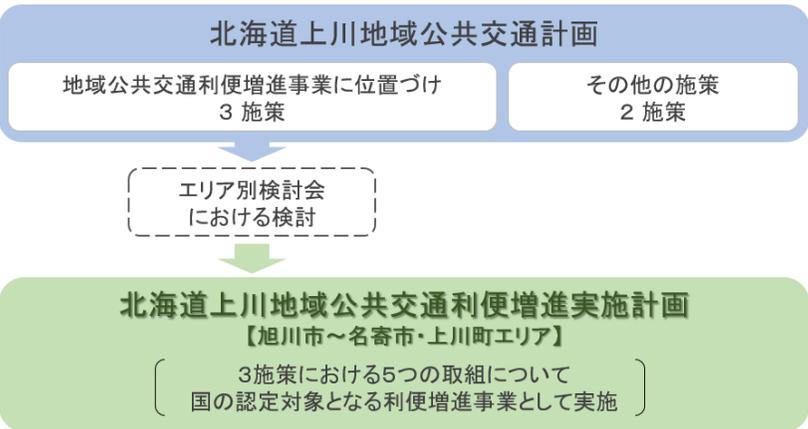
地域公共交通の確保に対する支援・負担
・国、北海道、市町、交通事業者や住民による適切な連携・負担のもと広域交通を確保 など

第6章 事業実施に必要な資金の額と調達方法

各関係者で適切な役割分担を図り、必要な資金を確保
・最適化（地域間幹線系統の運行）に係る事業費（道北バス、市町、国・道の各支援・負担額）
・サービス向上に係る事業費（共創・Ma a S実証プロジェクトの活用）

■ 利便増進計画の全体像

- 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
- このうち、3施策における5つの取組を検討、実施することとし、「地域交通法」に基づき、国の認定を受けて実施



■ 利便増進事業のイメージ

(1) 広域交通のR・デザイン

事業Ⅰ：広域交通の最適化

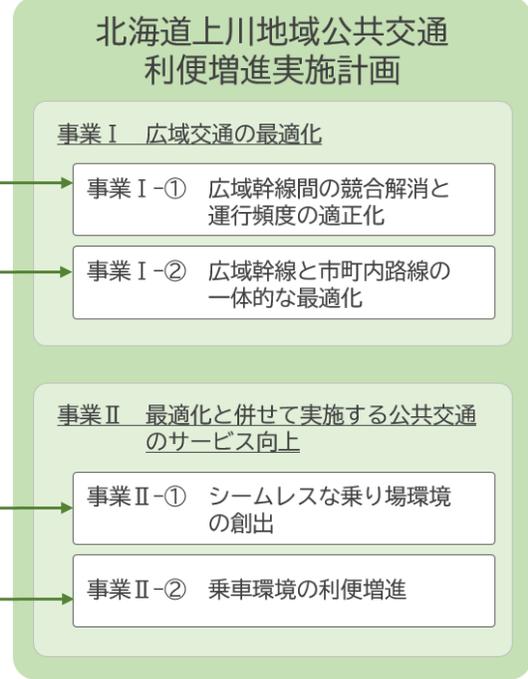
- 事業Ⅰ-①：広域幹線間の重複解消と運行頻度の適正化
- 事業Ⅰ-②：広域幹線と市町内路線の一体的な最適化

(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

施策・取組	実施
<官民連携による取組推進>	
施策1：広域交通の最適化に向けた連携体制の構築による取組の推進	
取組1：協議会やエリア別検討会の継続的かつ定期的な開催	
取組2：路線等の検討及び関係者間連携の推進による、広域交通の最適化	○
取組3：情報共有や意見交換などによる連携体制の強化	
<公共交通利用に対する意識醸成>	
施策2：公共交通の維持・確保に向けた利用者意識の醸成	
取組4：総合時刻表等の作成やバス乗り方教室等による公共交通利用促進	
取組5：ノーカードによる公共交通の利用促進を図る	
<公共交通の担い手確保>	
施策3：公共交通を担う人材の確保に向けた魅力発信や自治体施策との連携	
取組6：就職説明会や運転体験会等の実施	
取組7：移住施策等とも連携した人材確保	
<公共交通利用環境の改善>	
施策4：快適な公共交通利用空間の整備やシームレスな乗継確保	
取組8：バスの現在地や遅れなどの運行情報を提供	○
取組9：乗継拠点やバス停等の整備	○
取組10：輸送手段相互のシームレスな乗継のための取組の推進	○
<観光における公共交通利用促進>	
施策5：観光誘客による公共交通の利用促進	
取組11：地域の観光施策と連携した、観光における公共交通の利用促進	
取組12：スムーズな乗換ができるような環境構築の推進	○



事業 I : 広域交通の最適化について

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～名寄市エリア>

- 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
- 名寄線の一部をびっぽスキー場経由（副系統の新設）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
- 愛別線の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

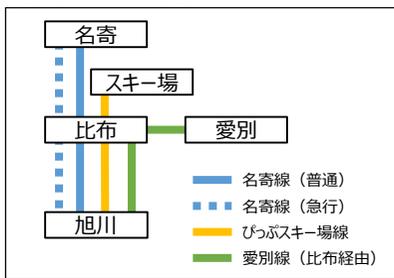
<旭川市～上川町エリア>

- 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

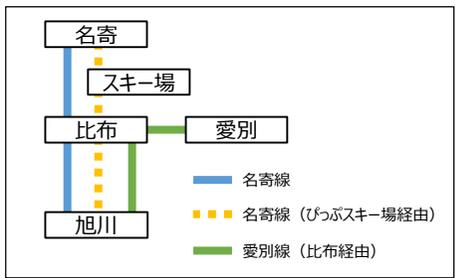
○ダイヤ案については、市町からの要望やアンケート結果を踏まえ整理

- <名寄線>
 - ・釧淵高校の下校便などダイヤの改善
 - ・比布駅でのJRとの接続改善
- <愛別線>
 - ・通学利用の確保を前提としたダイヤ
 - ・下り1便の愛別町着の現行時間の確保
 - ・名寄線を踏まえたダイヤ調整 など

◆ 最適化前の運行路線



◆ 最適化後の運行路線



○ 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

事業 I - ② 広域幹線と市町内路線の一体的な最適化

<旭川市～名寄市エリア>

- 名寄線の一部をびっぽ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（びっぽスキー場経由）への利用に集約**することで一体的な最適化を図ります

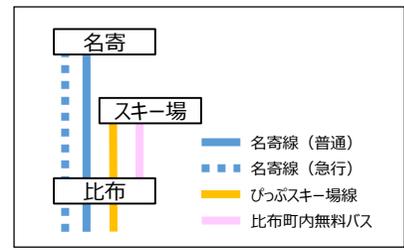
<旭川市～上川町エリア>

- 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

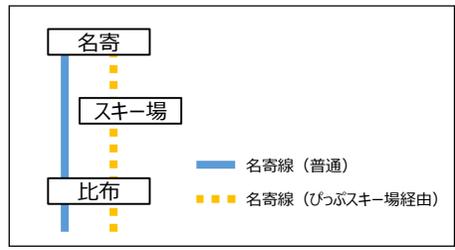
○ダイヤ案については、市町からの要望やアンケート結果を踏まえ整理

- <層雲峡線>
 - ・下り1便目について、愛別町の高等養護学校への通学可能な時刻とする
 - ・上川森のテラスバスタッチにおいて、JRとの接続改善を図る など
- <当麻線>
 - ・層雲峡線や市内路線との重複運行を解消し、適切な運行間隔とすることで、利用者の増加を図る など

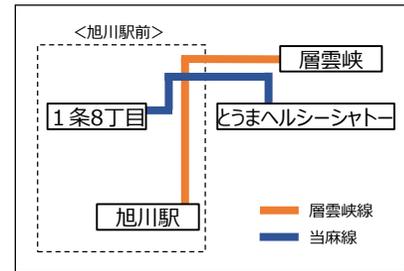
◆ 最適化前の運行路線



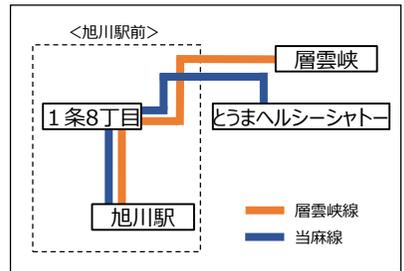
◆ 最適化後の運行路線



◆ 最適化前の運行路線



◆ 最適化後の運行路線



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

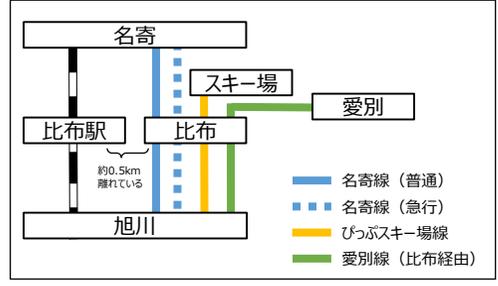
<旭川市～名寄市エリア>

- 名寄線、愛別線（比布経由）を比布駅に經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

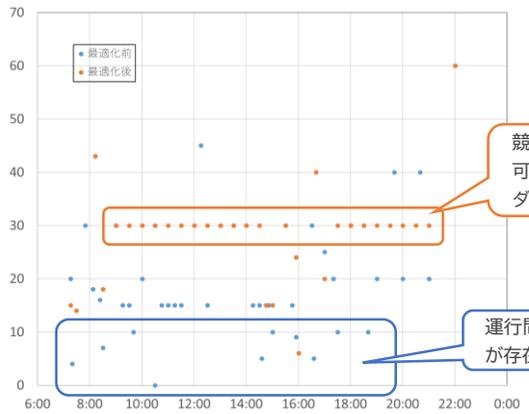
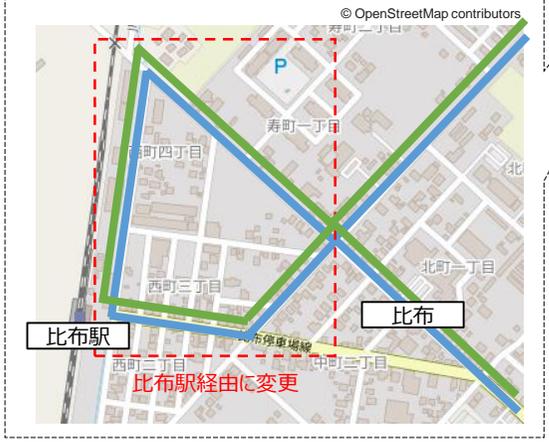
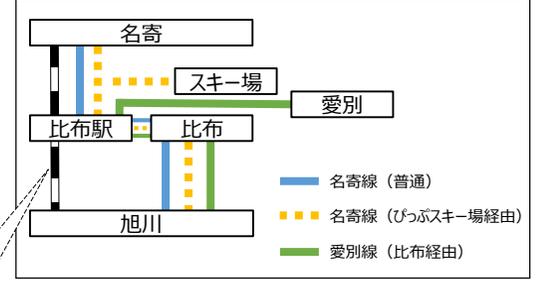
<旭川市～上川町エリア>

- 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

◆ 最適化前の運行路線

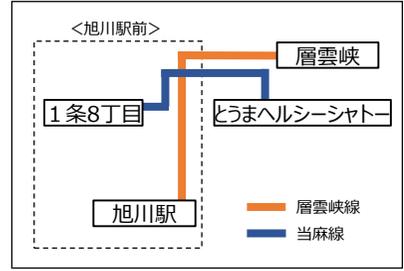


◆ 最適化後の運行路線

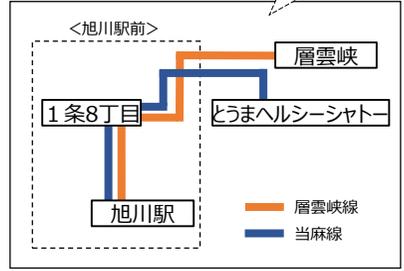


「2条緑橋通」バス停の通過予定時刻(令和6年5月時点)

◆ 最適化前の運行路線



◆ 最適化後の運行路線



「共創・MaaS実証プロジェクト」を活用

最適化と併せて実施する公共交通のサービス向上

9市町

運行経路や結節改善等への協力
事業周知への協力
市町施策との連携

旭川市：地域振興部交通空港課
士別市：企画課
名寄市：総合政策部
当麻町：まちづくり推進課
比布町：総務企画課
愛別町：総務企画課
上川町：地域魅力創造課
和寒町：総務課
剣淵町：総務課

協議会参加
連携・協働

実施主体

北海道上川地域公共交通活性化協議会

事業の調整・検証
(事務局：北海道上川総合振興局地域政策課)

協議会参加
連携・協働

北海道運輸局

情報提供・助言・許認可

協議会参加
連携・協働

旭川電気軌道(株)

情報提供・助言・協力

協議会参加
連携・協力・報告

事業依頼

運行主体

道北バス(株)

結節改善・WiFi等の導入・データ取得
交通サービスの提供 など

協議会参加
連携・協働

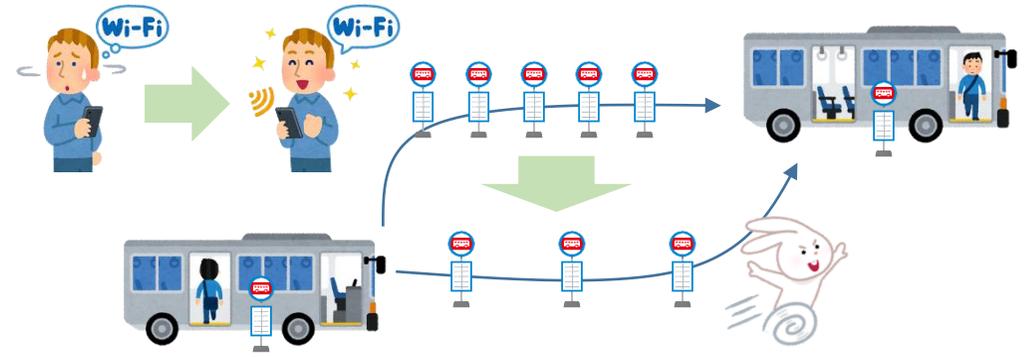
連携・協働

北海道旅客鉄道(株)

情報提供・助言・協力

<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

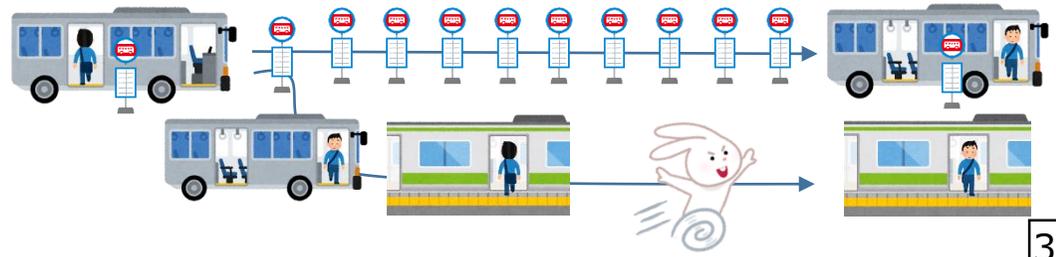


<バス停の見直しによるバスの速達性向上>

- 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>

- 名寄線や層雲峡線のダイヤ調整により、駅などでの鉄道との接続ダイヤの改善を図るとともに、**交通結節(比布駅)においてICTを活用した情報発信機器の導入等**を行います



その他：利便増進事業以外で取り組む内容

その他① 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
- 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

その他② 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

その他の取組は、北海道上川地域公共交通計画に位置づけている取組の再掲
 施策1: エリア別検討会の開催、最適化に係る協議・検討実施 など
 施策4: 乗継拠点などの整備、事業者連携の取組推進 など
 施策5: 結節点構築の取組実施、観光施策と連携した利用促進の検討・取組 など

様々な環境変化に対応しながら、各地域の地域公共交通計画に基づく取組を含め指針に基づく各般の取組を関係者との連携・協働のもと着実に推進していくことが重要

