



## ●事業の結果概要

### ■地域住民向け特急利用の促進

#### ○目的

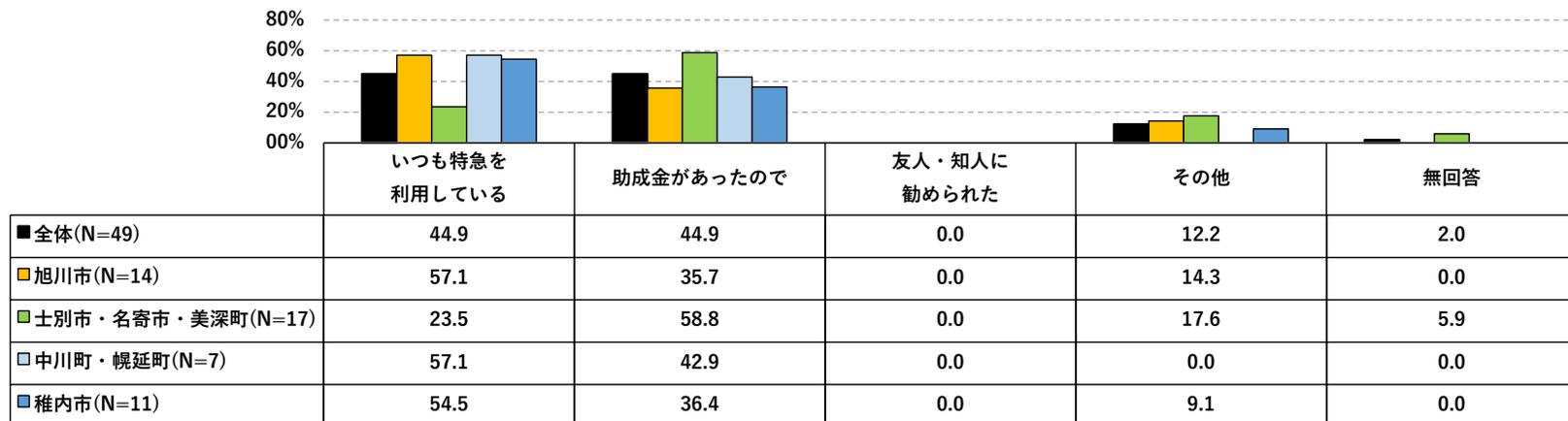
幹線交通ネットワークである名寄・稚内間の都市間輸送の維持・強化により利用拡大を図るとともに、地域住民を対象として旭川～稚内間で特急料金を補助することにより利用ニーズがあるか、特急列車の利用促進が図れるか、沿線地域の公共交通の維持・利便性向上を図るために必要な調査・実証事業を実施する。

#### ○実施概要

- ・2025年10月1日～11月30日(予算上限に達し11月12日受付分で終了)に沿線住民を対象とし、旭川～稚内駅間内の特急列車利用区間に対する特急料金の助成を行い、補助することによる利用ニーズの把握、利用促進につながるかの検証を行った。
- ・助成金額は、対象区間内の利用区間に対する特急料金から10円を差し引いた額

#### ○検証結果

- ・目標値(片道利用)100件に対して、延べ利用件数は(片道利用)132件であった。
- ・アンケート調査結果から、特急を利用した理由に、「いつも利用している(45%)」と同割合で「助成金があったので利用した(45%)」となっており、本助成事業が利用促進に繋がっていることがわかる。また、ふだん主に利用している交通の回答に「自家用車(家族送迎を含む)(45%)」となっており、自家用車からJR利用への転換の契機になった可能性も考えられる。



## ●事業の結果概要

### ■幌延～稚内生活圏域接続・直通バス実証運行

#### ○目的

一般利用者を対象に幌延町～豊富～稚内市立病院等、稚内市生活圏域へ接続・直通バスを実証運行し、地域公共交通の利便性向上と利用促進を図り、地域公共交通の運行体系の見直し、コスト削減が図られるか検証する。

#### ○実施概要

・2025年10月20日～31日の平日10日間、幌延駅から豊富駅等を経由し、稚内生活圏域に直通するバスを1便目とし、同じ経路の復路便を2便目として運行。(1便目:幌延駅7:50発、2便目:稚内駅14:00発)

・JRの各駅を経由するほか、禎心会病院及び市立稚内病院の最寄りバス停を停車場所とし、生活圏域への利便性を高めるダイヤとした。

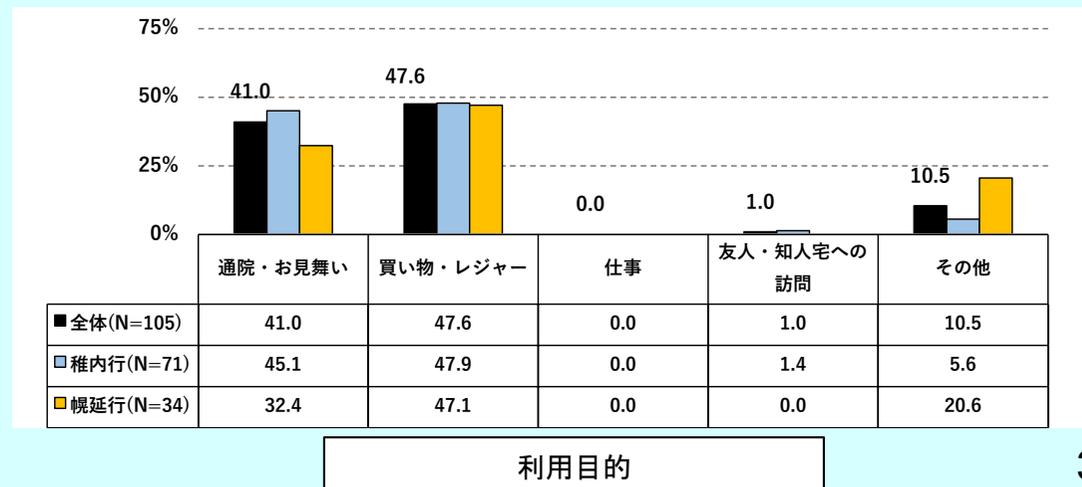
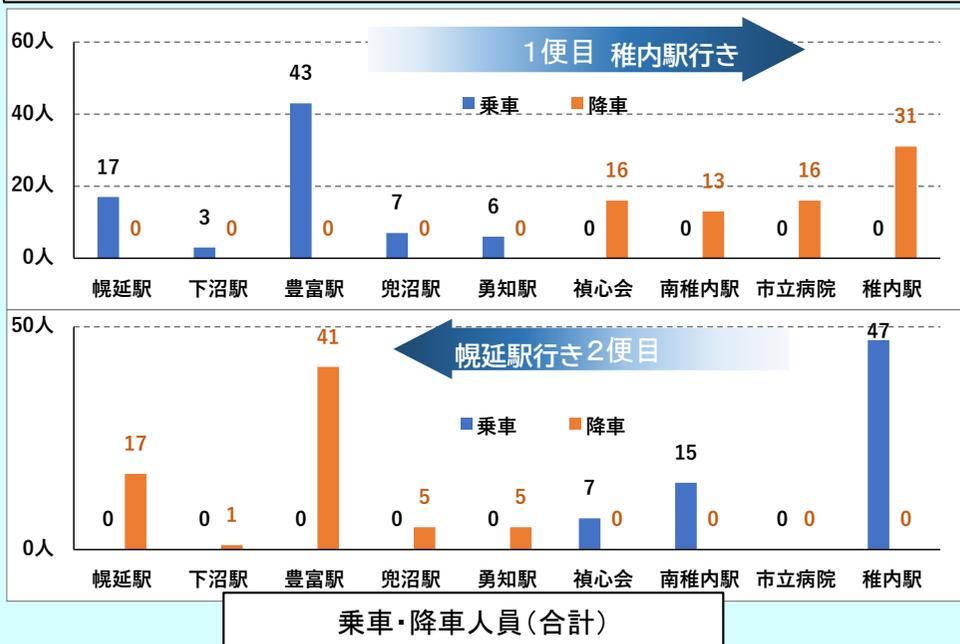
#### ○検証結果

・延べ乗車人員は、1便目は76人、2便目は69名、合計145名であった。

・(アンケート調査回答から)利用者は、高齢者層が中心で60代以上が約8割であった。

・乗車駅は、豊富駅が41%であり、半数近くを占めたが、降車駅は分散する傾向にあった。幌延乗車の場合は南稚内駅、稚内駅降車が多く、利用目的は「買い物・レジャー」が中心であるが、豊富駅乗車の場合は市立稚内病院降車が30%と最も多く、利用目的も「通院・お見舞い」が「買い物・レジャー」を上回る結果となった。

・実証運行バスの総合満足度は、「とても便利(71%)」、「まあ便利(24%)」を合わせ95%と極めて高い結果となった。



## ●事業の結果概要

### ■名寄～音威子府間帰宅時バス実証運行

#### ○目的

一般利用者や通学生を対象に名寄市から音威子府村間の帰宅時間に名寄着普通列車からの接続バスを実証運行し、列車からの2次交通での利便性向上につながるか検証する。

#### ○実施概要

2025年9月16日～30日の平日10日間、帰宅時間帯に旭川方面から名寄駅に到着する普通列車から、美深町、音威子府村へ接続する実証バスを2便運行(1便目:名寄駅15:40発、2便目:名寄駅18:30発)

#### ○検証結果

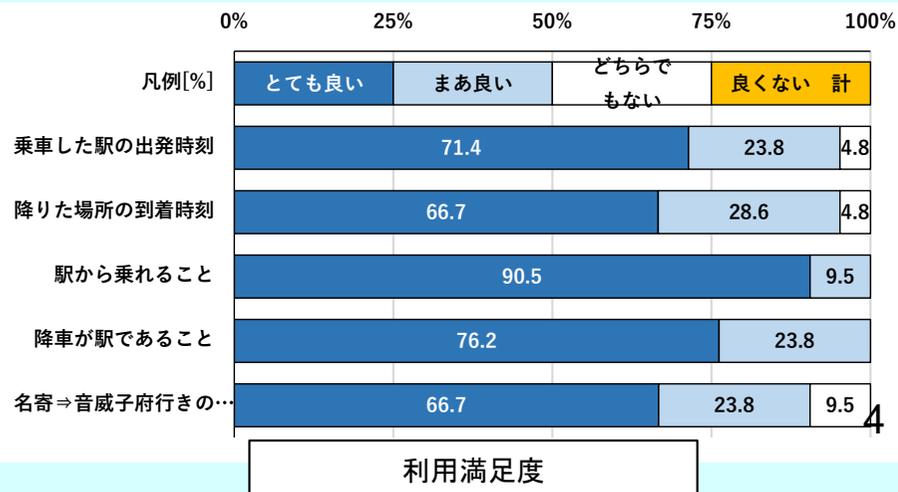
- ・延べ乗車人員は、1便目は22名、2便目は36名、合計58名であった。
- ・JRの各駅を停車するダイヤとしたが、乗降の大半は名寄駅、美深駅、音威子府駅であった。
- ・(アンケート調査回答から)利用者の約半数が学生であったが、1便目は、通学以外にも仕事、病院や買い物からの帰宅など他の利用目的も見られた。2便目は通学での利用目的が半数以上を占めた。
- ・アンケート調査結果から、実証運行バスの総合満足度は、「とても便利(71%)」、「まあ便利(24%)」を合わせ95%と極めて高く、項目別の満足度では、乗降場所が駅であったこと、出発時刻、到着時刻、運行方式について満足度は90%を超える結果となった。
- ・列車の空白時間に運行されたバスであったことから、アンケート調査結果の利用動機についても、回答者の7割超が「ちょうどいい時間だった」を回答したことから、利便性の向上に繋がる結果となったと考えられる。



1便目の名寄駅発車前



音威子府駅で降車する高校生の様子



## ●事業の結果概要

### ■サイクルトレイン実証運行

#### ○目的

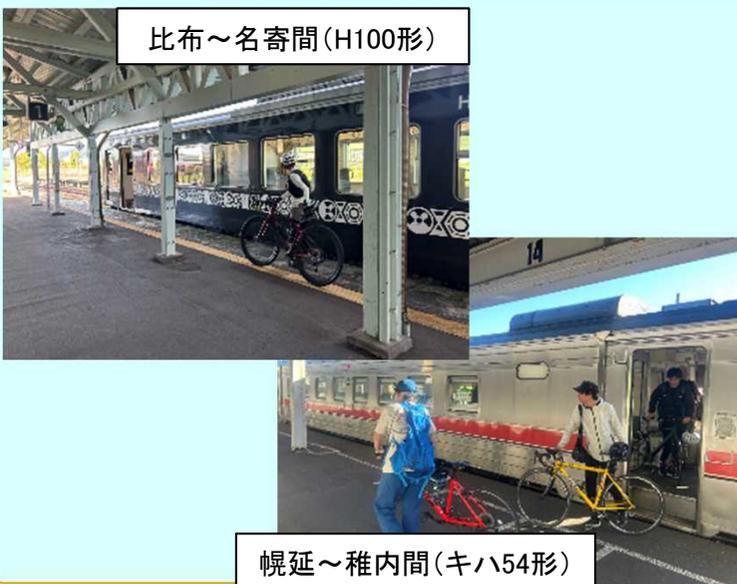
サイクルトレインの実証運行を実施し、利用促進、増収が図れるか検証する。

#### ○実施概要

- ・2025年9月12日に比布～名寄間、9月30日に幌延～稚内間で、団体臨時列車にてサイクルトレインモニターツアーを実施。
- ・両区間とも気動車1両を活用し、ロングシート部での吊り革固定式を採用。最大積載台数は10台。乗降時及び積載時の安全性を実証。
- ・サイクリングルートは、比布～名寄間は名寄市内周遊、幌延～稚内間は稚内市内周遊とし、3時間程度の時間を確保。

#### ○検証結果

- ・両区間ともに、参加者の公募を実施し、モニター参加者10名、自転車10台(関係者含む)を積込んで実証運行を実施した。
- ・アンケート調査結果からサイクルトレインモニターツアーの総合満足度では、満足割合は95%と高い。項目別の利用満足度においては、「列車の乗り下ろし」や「駅構内の移動」の満足度は総じて80%を超え、高い結果となった。一方、「列車内の自転車固定」や「固定方法への不安」の満足度は60%に留まり、「列車内の自転車固定」は否定的評価が15%と最も高い結果となった。
- ・アンケート調査結果その他の項目(抜粋)  
 望ましいサイクルトレインの方式について、最も希望が多かったのは「一般客と混載によるサイクルトレイン」(70%)となった。  
 利用料(乗車運賃・特急料金以外に別途支払い)については「2,001円以上」(30%)が最多であり、「1,001～2,000円」(25%)の順となった。  
 平均は1,837円。



比布～名寄間(H100形)

幌延～稚内間(キハ54形)

凡例 [%]	利用満足度				
	50%	75%	100%	計	無回答
申し込み方法の簡単さや事前の情報提供	35.0	40.0	20.0	5.0	
集合駅(比布駅又は幌延駅)の利用のしやすさ	65.0	15.0	10.0	10.0	
自転車を持つての駅内(改札、こ線橋、ホーム)の動きやすさ	70.0	15.0	5.0	10.0	
列車内への「自転車乗り降ろし」のしやすさ	50.0	40.0	10.0		
列車内の「自転車固定」のしやすさ	20.0	40.0	25.0	15.0	
自転車損傷の不安がない固定方法だったか	25.0	35.0	30.0	10.0	
今回設定したサイクリングの「走行コース」(距離、ルート、所要…)	30.0	40.0	20.0	5.0	5.0

## ●事業の今後の改善点(特記事項含む)

### ■地域住民向け特急利用の促進

・低頻度利用者への利用の機会創出や特急利用を見直す効果があった一方で、既にJRの割引や地域の助成制度があることから、持続可能な助成のあり方について引き続き検討が必要である。

### ■幌延～稚内生活圏域接続・直通バス実証運行

・利用者実績から、バスでは輸送量が過大となることから、利用者数に応じた交通手段の検討が必要となる。  
・アンケート調査結果から、利用目的の多数である買い物、通院におけるニーズを把握するため、運行ダイヤや乗降場所の設定を検討、他の交通機関との接続等を考慮する必要がある。

### ■名寄～音威子府間帰宅時バス実証運行

・利用者の8割が帰宅時に利用であり、利用者の半数以上は学生の利用であったが、通常下校や部活帰宅等、利用時間帯が分散する傾向にあることや、利用実績からバスでは輸送量が過大となること等を踏まえ、利用者数に応じた交通手段の検討が必要となる。  
・アンケート調査結果から帰宅時の目的地を出発する時間帯のバラつきや既存バス路線の運行ダイヤから、他の地域公共交通手段との組合せや利用者のニーズを満たすダイヤの設定の検討が必要となる。

### ■サイクルトレイン実証運行

・アンケート調査結果から、車内での自転車固定方法の不安の声があったこと、キハ54形車両での固定方法、一般客との混乗の場合には通行の妨げ防止や安全性確保など自転車の固定方法の見直し検討が必要。  
・沿線各駅で自転車の乗降が可能な駅は少なく、こ線橋横断等の安全性の確保が必要である。  
・アンケート調査結果から、参加者の利用負担可能額と団体臨時列車での運行費用との収支採算性の確保が必要である。  
・上記3点の改善を含めた事業の実現可能性を引き続き地域とJR北海道との検討が必要である。

## ●事業実施の適切性

計画通り事業は適切に実施されている。

## ●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果

- ・事業は計画どおりに実施されている。
- ・地域住民向けの特急利用の促進について、課題は持続可能な助成のあり方について、引き続きご検討いただきたい。
- ・バス実証運行の本格運行に向けては、利用者数が大型バスの乗車定員には至らないことから、利用者数に応じた交通手段の検討、帰宅時の運行時刻の見直しや路線バスの運行ダイヤとの接続や利用者のニーズを満たすダイヤ設定となるようご検討いただきたい。
- ・サイクルトレイン実証運行の本格運行に向けては、団体臨時列車での運行費用との収支採算性に課題があることから、改善策の検討及び一般客の混載を見据えた通行の妨げ防止や安全性確保など列車内の自転車の固定方法の見直しをご検討いただきたい。
- ・今後、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築に向けて取り組んでいただきたい。