

上川町地域公共交通計画

令和6年 3月

上川町

上川町地域公共交通活性化協議会

目 次

1. はじめに	1
1-1 計画策定の趣旨	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	1
1-4 計画の位置づけ	1
2. 社会状況の変化	2
2-1 生産人口の減少	2
2-2 価値観の転換	2
(1) 価値観の変化	2
(2) 新たな働き方	3
(3) コミュニティの重要性の再認識	3
(4) 高齢者の社会的な位置づけ	3
2-3 低炭素社会	4
2-4 技術革新(イノベーション)	4
3. 上川町の現状	5
3-1 人口動態	5
(1) 人口減少状況	5
(2) 少子高齢化	7
(3) 通勤・通学状況	8
3-2 産業構造	12
(1) 産業別人口	12
(2) 産業別売上高	13
(3) 観光	14
3-3 市街地構造	15
(1) 上川町の市街地構造	15
(2) 道路網	18
4. 上川町の地域公共交通の現状	19
4-1 上川町の公共交通網	19
(1) 上川町全体の公共交通ネットワーク	19
(2) 広域公共交通	21
(3) 町内地区間公共交通	23
(4) 市街地内公共交通	24
(5) 福祉系公共交通	25
(6) スクールバス	25
4-2 上川町の公共交通の運行実績	26
(1) JR 石北本線	26
(2) 上川町コミュニティバス「かみくる」	27
4-3 上川町の公共交通に関する施策・事業の予算状況	28

(1) 公共交通に関する施策・事業の予算の概要.....	28
(2) 上川町の公共交通に関する予算と国庫補助.....	30
(3) コミュニティバス「かみくる」の運行経費の財源状況.....	33
5. 公共交通実態調査 (OD 調査)	34
5-1 調査の概要.....	34
(1) 調査日.....	34
(2) 対象公共交通と OD 調査方法.....	34
5-2 調査結果.....	36
(1) JR 北海道「石北本線」	36
(2) 路線バス「層雲峡・上川線(道北バス)」(旭川～上川バスタッチ～層雲峡).....	42
(3) 都市間バス	47
(4) 大雪 森のガーデンシャトルバス(図 5-44、45)	48
(5) 上川町コミュニティバス「かみくる」	49
5-3 考察	52
(1) JR 北海道「石北本線」	52
(2) 路線バス「層雲峡線・上川層雲峡線(道北バス)」	52
(3) 都市間バス(4 路線)	52
(4) 上川町コミュニティバス「かみくる」	53
(5) JR とバスの乗継時間の対応	53
6. 住民意識・意向調査	55
6-1 高校生アンケート調査結果 概要(詳細は資料参照)	55
(1) 高校選択と公共交通.....	55
(2) 町外高校への通学状況.....	55
(3) JR 北海道への要望	56
6-2 住民アンケート調査結果 概要(詳細は資料参照)	57
(1) 1. アンケート概要.....	57
(2) アンケート結果	57
(3) 考察	65
7. 上川町の地域公共交通の現状と課題.....	66
7-1 現状	66
(1) 人口減少と少子高齢化.....	66
(2) 高齢者の移動状況.....	66
(3) 観光の動向.....	66
(4) 公共交通が及ぼす影響	67
(5) 町民の公共交通に対する思い.....	68
7-2 課題	69
(1) 課題 1「広域の移動を支える公共交通」	69
(2) 課題 2「町内の移動を支える公共交通」	69
(3) 課題 3「観光を支える公共交通」	69

(4) 課題4「まちづくりの視点での地域公共交通」	69
(5) 課題5「持続的で低炭素な社会を実現する地域公共交通」	69
8. 上川町地域公共交通計画の目標と方針、施策展開.....	70
8-1 目標	70
8-2 方針と施策展開	71
方針1	71
方針2	72
方針3	73
方針4	74
方針5	75
9. 上川町地域公共交通計画の推進方策.....	76
9-1 推進方策の考え方	76
(1) PDCA サイクルによる管理	76
9-2 目標値の設定	77
(1) 目標値の設定方法.....	77
(2) 目標値.....	78

1. はじめに

1-1 計画策定の趣旨

本町においては、人口減少、少子高齢化の進行などの地域状況により鉄道やバス利用者が減少する中、徒歩生活者の日常生活に必要な地域公共交通の維持と質の高い運行が重要な課題となっています。

「地域公共交通計画」は、平成26年(2014年)に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにし、まちづくりの取組との連携・整合を確保する地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。

このような背景から、本町における地域公共交通の現状、課題等を踏まえ、地域公共交通のあるべき姿を明確にし、生活利便性を確保し地域を維持していくための方策などをまちづくりとして検討し、適正で持続可能な公共交通網の形成に向けた「上川町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、上川町全域とします。

1-3 計画の期間

令和6年度（2024年度）年度から令和10年度（2028年度）の5ヶ年とします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、本町のまちづくりの最上位計画である「第10次上川総合計画」に基づき策定される地域公共交通のマスタープランと位置付けられ、関連計画と整合・連携を図りながら、公共交通に関する取り組み方針を定めるものです。（図1-1）

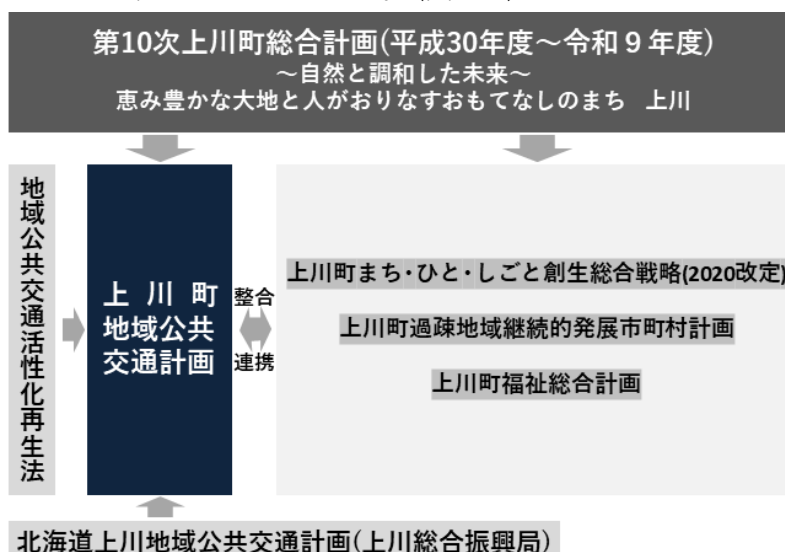


図 1-1 上川町地域公共交通計画の位置づけ

2. 社会状況の変化

2-1 生産人口の減少

- ・全国の15~64歳の生産人口は、平成27年(1995年)の8,716万人をピークに減少を続け、令和2年(2020年)には7,509万人となっています。(図2-1、2-2)
- ・生産人口の減少と物流・運送業界の運転手の働き方改革(2024年問題)により、公共交通の運転手不足が顕著になることが想定されます。

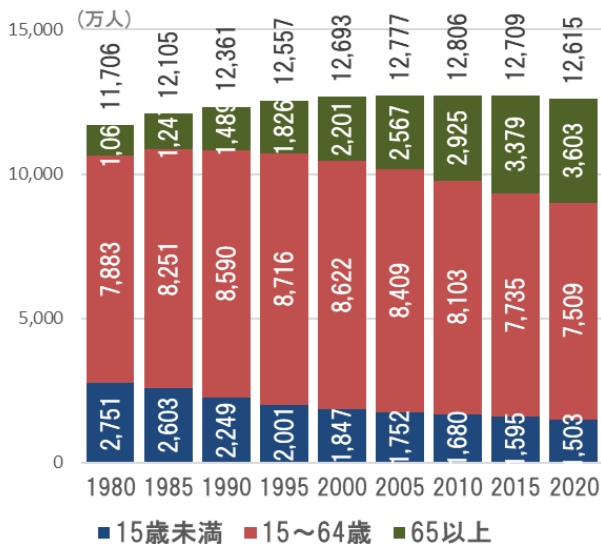


図 2-1 年齢別人口(3区分)の推移(国勢調査)

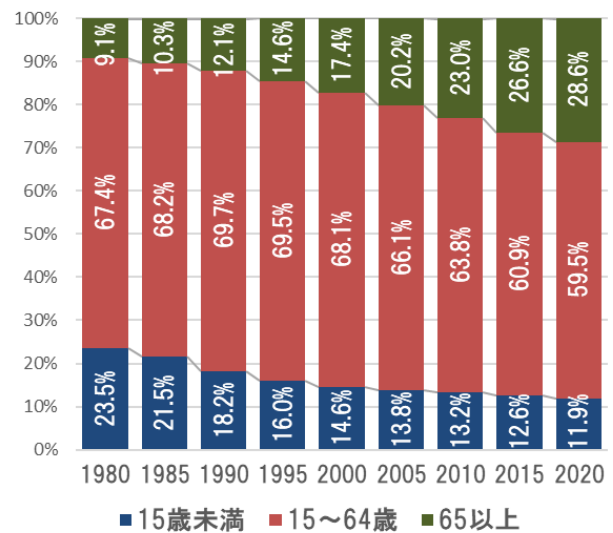


図 2-2 年齢別人口(3区分) 割合の推移(万人)

2-2 価値観の転換

(1) 価値観の変化

- ・長い経済低成長期を経て、価値観は多様化し、お金よりも心の豊かさを大事にする風潮になりつつあります。
- ・日本の誇りとして「美しい自然」や「治安の良さ」が認識され、地方の価値が見直されています。(図2-3)

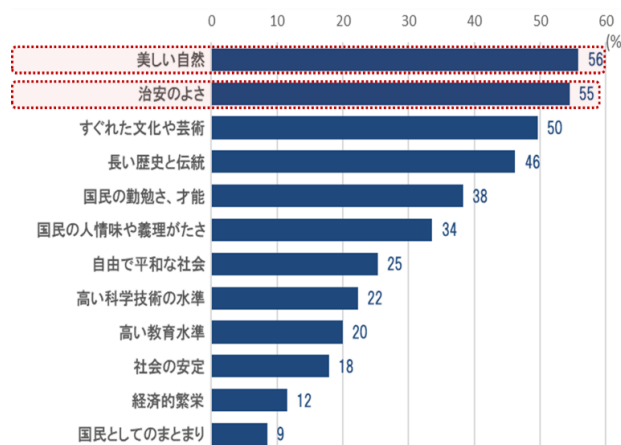


図 2-3 日本の誇り(内閣府世論調査「社会意識に関する世論調査(H30)」)

(2) 新たな働き方

- ・通信技術の進歩と、価値観の変化、多様性の尊重などにより、リモートワークなど新たな働き方が注目されています。地価の高い都会に暮らさなくとも仕事ができるようになり、自然が豊かで安全安心な地方に移住する動きが顕在化しています。
- ・季節や時間帯で複数の仕事を兼業することにより、十分な収入を得る働き方が、雇用が少ないと言われる地方で注目されています。

(3) コミュニティの重要性の再認識

- ・度重なる津波や地震、洪水などの大規模災害を経験し、地域コミュニティによる相互扶助機能が、災害時の避難や復旧時に大きな力を発揮することが再認識されています。

(4) 高齢者の社会的な位置づけ

- ・年齢と幸福度の関係を米国と日本を比べると、米国では約 40 歳で下降はピークアウトし、その後、年齢とともに上昇しています。日本では約 70 歳で下降はピークアウトし、その後もわずかに上昇する傾向です（図 2-4）。
- ・高齢者の幸福度を高めるためには、健康や経済力だけではなく、他人や地域のためのやりがいのある活動による貢献感が重要な要素と言われています。

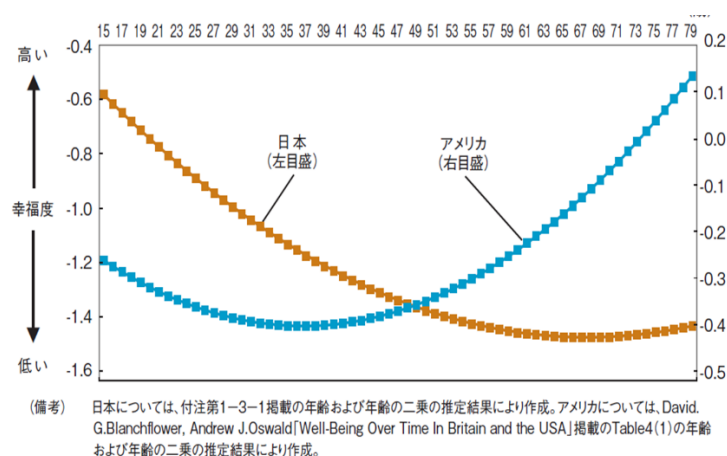


図 2-4 年齢による幸福度の推移(平成 20 年版国民生活白書)

2-3 低炭素社会

- ・世界規模での地球温暖化問題が顕在化しており、あらゆる分野で低炭素化を図る必要が生じています。
- ・輸送量当たりの CO₂ 排出量原単位では、自家用乗用車の 130 g -CO₂/人 km に対し、鉄道は 17 g -CO₂/人 km と 0.13 倍、バスは 57 g -CO₂/人 km と 0.44 倍と公共交通が著しく小さいため、公共交通の利用へシフトする必要があります(図 2-5)。

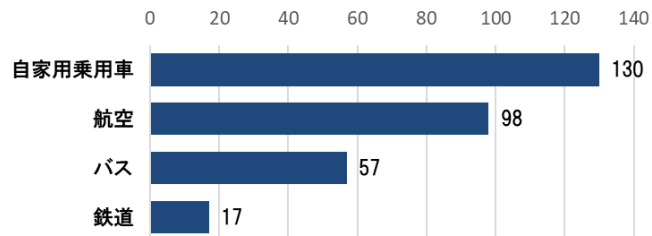


図 2-5 輸送量当たりの二酸化炭素排出量(旅客 g-CO₂/人km)2019年度

※温室効果ガスベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より
国土交通省環境政策課作成

2-4 技術革新(イノベーション)

- ・情報通信や AI 技術など様々な分野での技術革新により、遠隔地医療やテレワークなどが現実化しています。また、自動運転、空飛ぶ自動車、ドローンなどの交通技術革新により、移動が容易になり、医療・買い物などの施設が近接する必要性の概念が変化しています。

3. 上川町の現状

3-1 人口動態

(1) 人口減少状況

1) 人口と世帯数の推移

- ・人口は昭和 35 年(1960 年)の 15,289 人でピークアウトした以降、減少し続け令和 2 年(2020 年)には 3,500 人となっています(図 3-1)。
- ・世帯数は昭和 55 年(1980 年)の 3,562 世帯でピークアウトした以降、減少傾向で令和 2 年(2020 年)には 1,913 世帯となっています(図 3-1)。

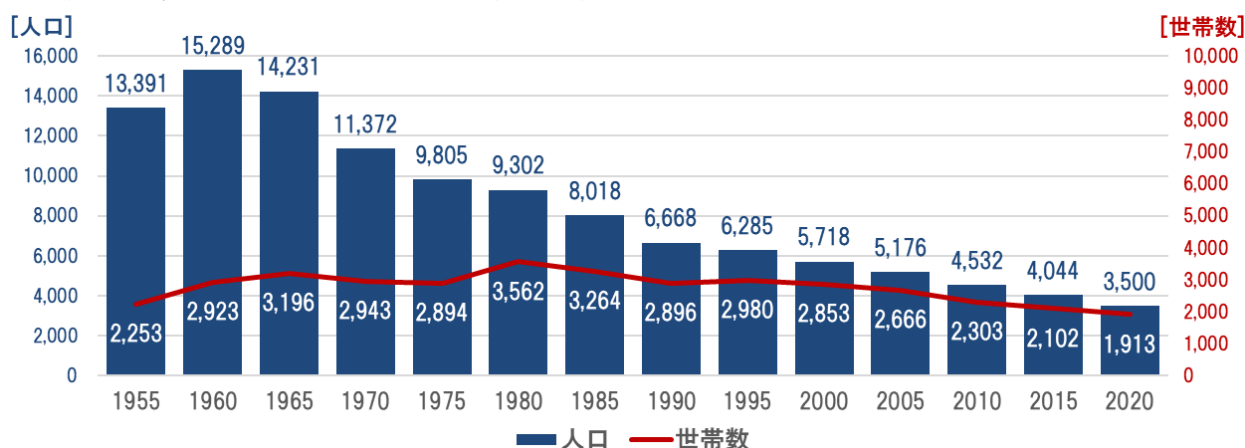


図 3-1 上川町の人口・世帯数の推移

2) 将来的な人口減少

- ・国立社会保障・人口問題研究所の人口推計では、令和 2 年(2020 年)の 3,500 人から、令和 32 年(2050 年)の 1,338 人に減少すると推計されています(図 3-2、3)。
- ・同様に、生産年齢人口も、令和 2 年(2020 年)の 1,687 人(51.5%)から、令和 32 年(2050 年)の 632 人(47.2%)に減少すると推計されています(図 3-2、3)。

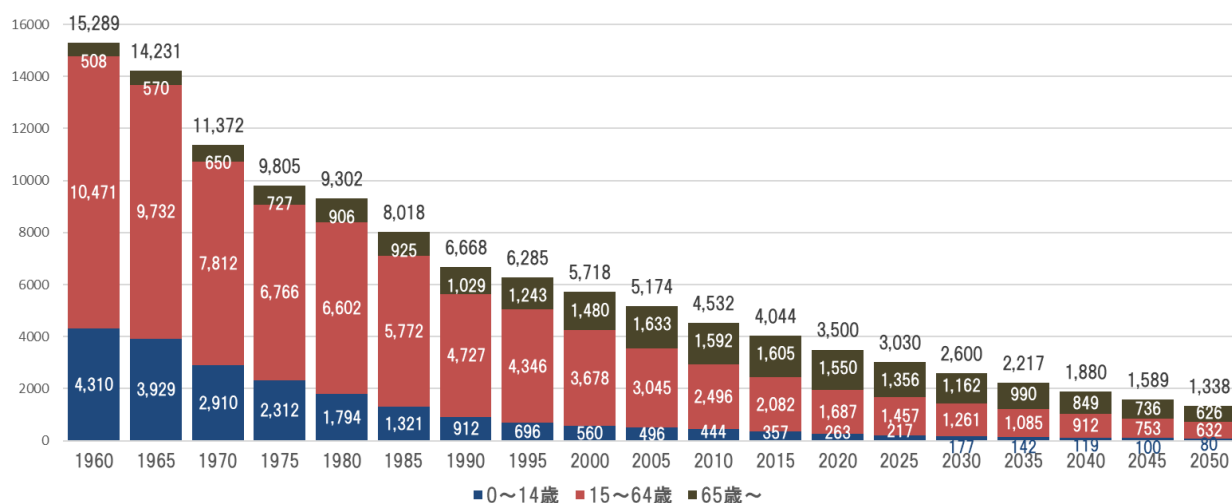


図 3-2 上川町の年齢別人口(3階級)の推移(~2020: 国勢調査 2025~2050 社人研人口推計)

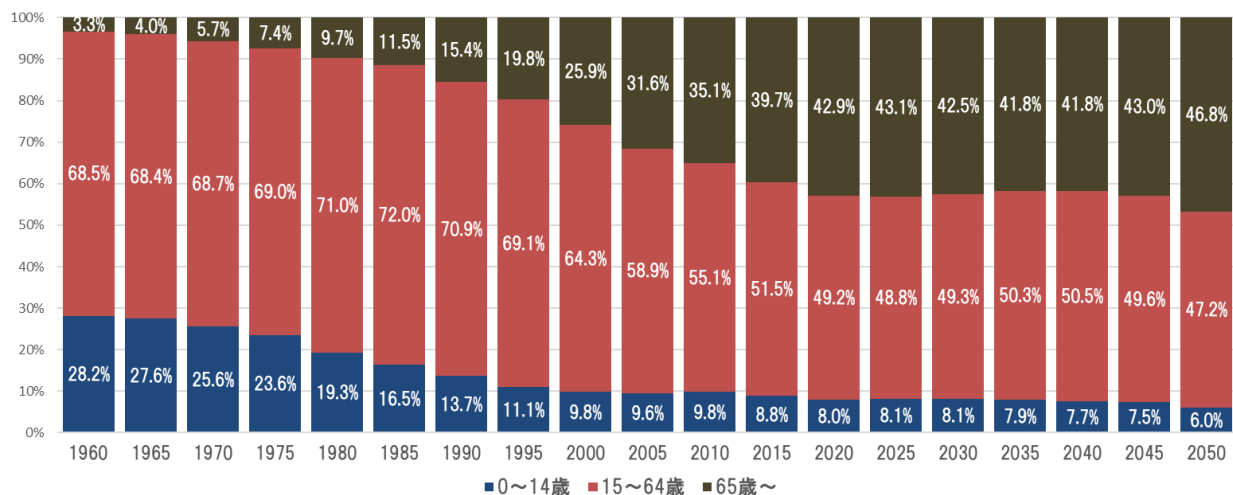


図 3-3 上川町の年齢別人口割合(3階級)の推移(国勢調査)

3) 転出入状況(社会移動状況)

- ・上川町での平成 27 年(2015 年)から令和 2 年(2020 年)の 5 年間の転出入状況では、総転入者数 436 人に対し総転出者数 486 人と 50 人の転出超過となっています(図 3-4)。
- ・年齢別では 25~29 歳、30~34 歳はそれぞれ 37 人、22 人の転入超過となっています。
- ・60 歳以上で転出超過が目立ち、合わせて 51 人の転出超過となっています(図 3-4)。

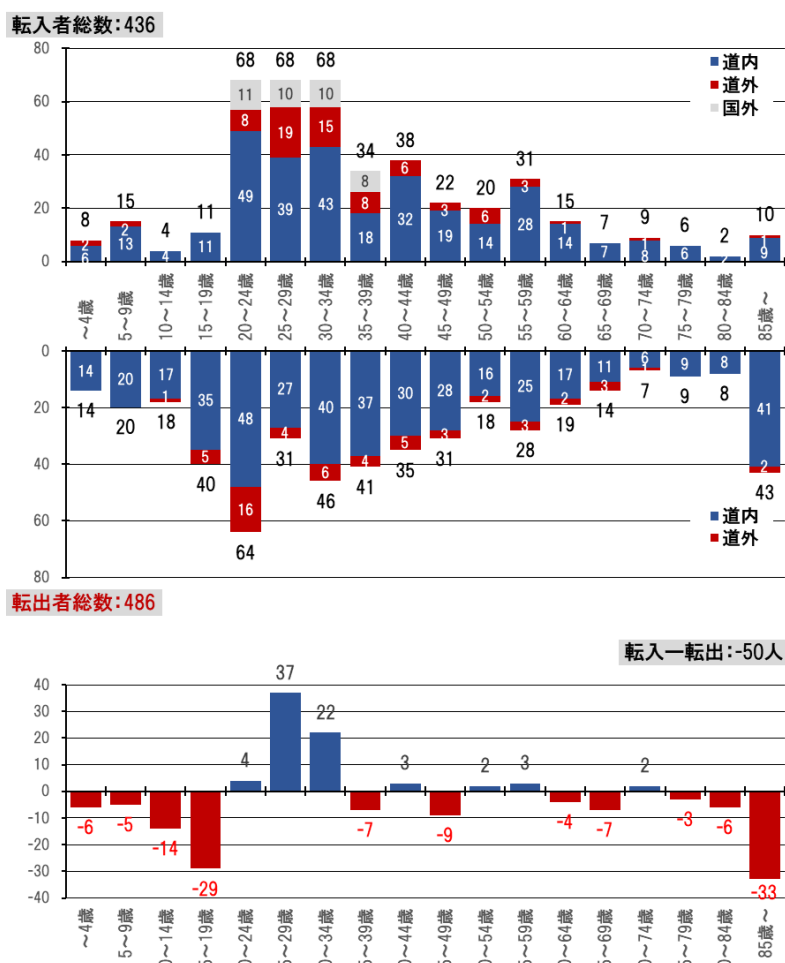


図 3-4 2015~2020 年 5 年間の「転出」状況(上段)、「転入」状況(中断)、「転入-転出」状況(下段)(R2 国調)

(2) 少子高齢化

- ・高齢化率は上昇傾向で令和 2 年(2020 年)では 44.3%、2050 年には 46.8%と推計されています。
- ・一方、高齢者数は、平成 17 年(2005 年)の 1,633 人でピークアウトし、令和 2 年(2020 年)では 1,550 人、2050 年の人口推計では 626 人となっています(図 3-5)。
- ・高校生(15～18 歳)を含む 5 歳階級 15～19 歳の人口は、昭和 40 年(1965 年)の 768 人でピークアウトし、以降減少傾向で、令和 2 年(2020 年)では 62 人、令和 32 年(2050 年)では 16 人と推計されています(図 3-6)。
- ・上川高校の生徒数の推移では、平成 22 年(2010 年)の 183 人でピークアウトし、令和 4 年(2022 年)では 55 人となっています(図 3-7)。

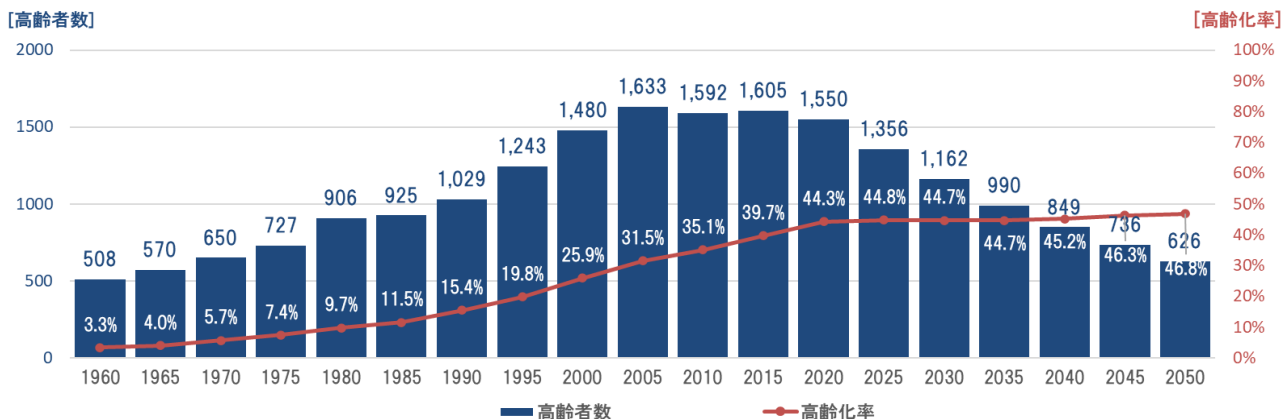


図 3-5 上川町の高齢者数と高齢化率の推移(国勢調査、2025 年以降は社人研の推計値)

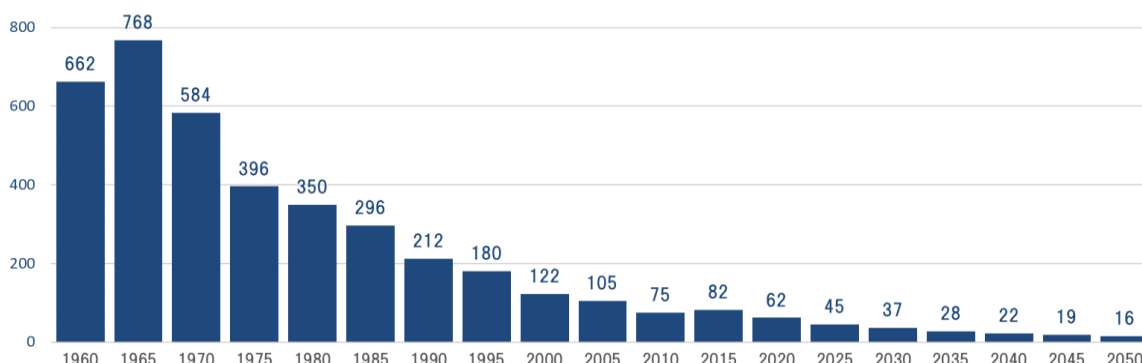


図 3-6 上川町の 15～19 歳人口の推移(国勢調査、2025 年以降は社人研の推計値)

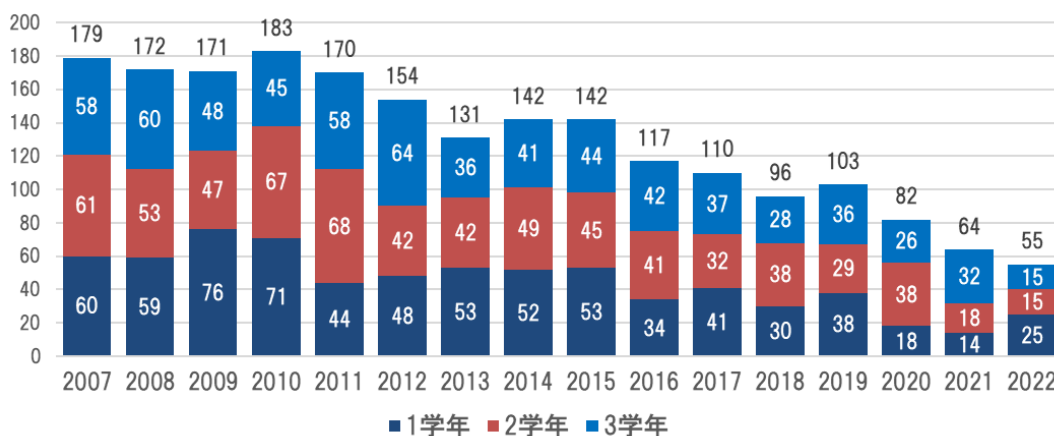
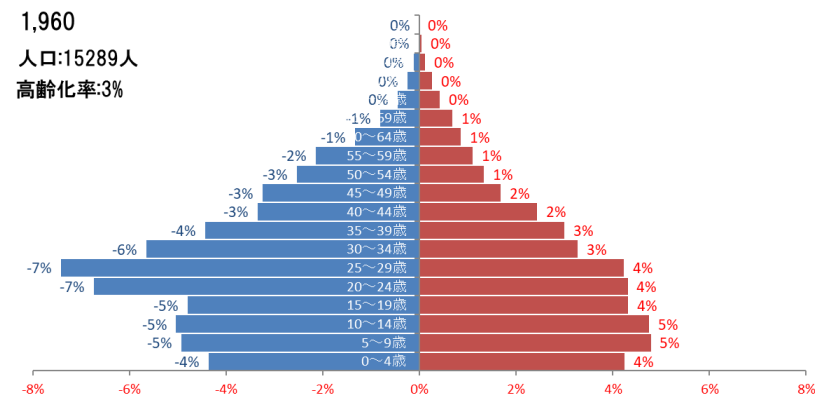
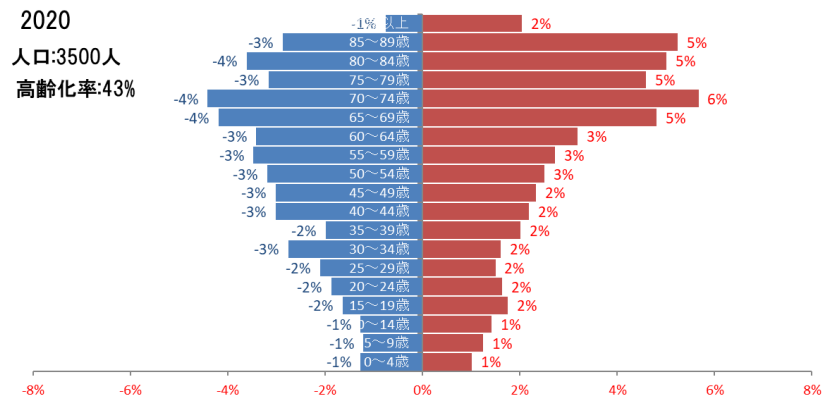


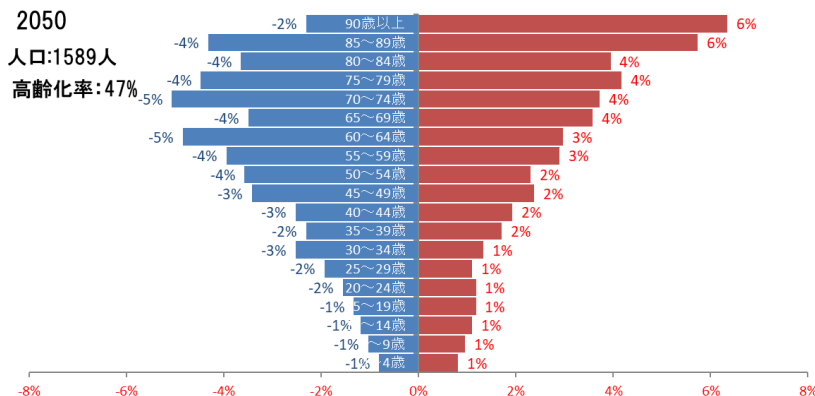
図 3-7 上川高校の生徒数の推移(北海道教育委員会ホームページ)



①昭和35年(1960年 国勢調査)



②令和2年(2020年 国勢調査)



③令和32年(2050年 社人研推計)

図 3-8 上川町の人口ピラミッド

(3) 通勤・通学状況

1) 通勤状況

- ・ 町外から本町に通勤している人は 361 人で、一方、本町から町外に通勤している人は 106 人で、通勤で町内外を行き来する人は合わせて 467 人となっています。(図 3-9、10)
- ・ 町外から本町に通勤する方の常驻地では、旭川市が 239 人と最も多く、次いで愛別町が 38 人、当麻町が 30 人となっています。(図 3-11、表 3-2)
- ・ 一方、本町から町外に通勤する方の従業地は、旭川市が 58 人と最も多く、次いで愛別町が 27 人、当麻町が 7 人となっています。(図 3-11、表 3-3)

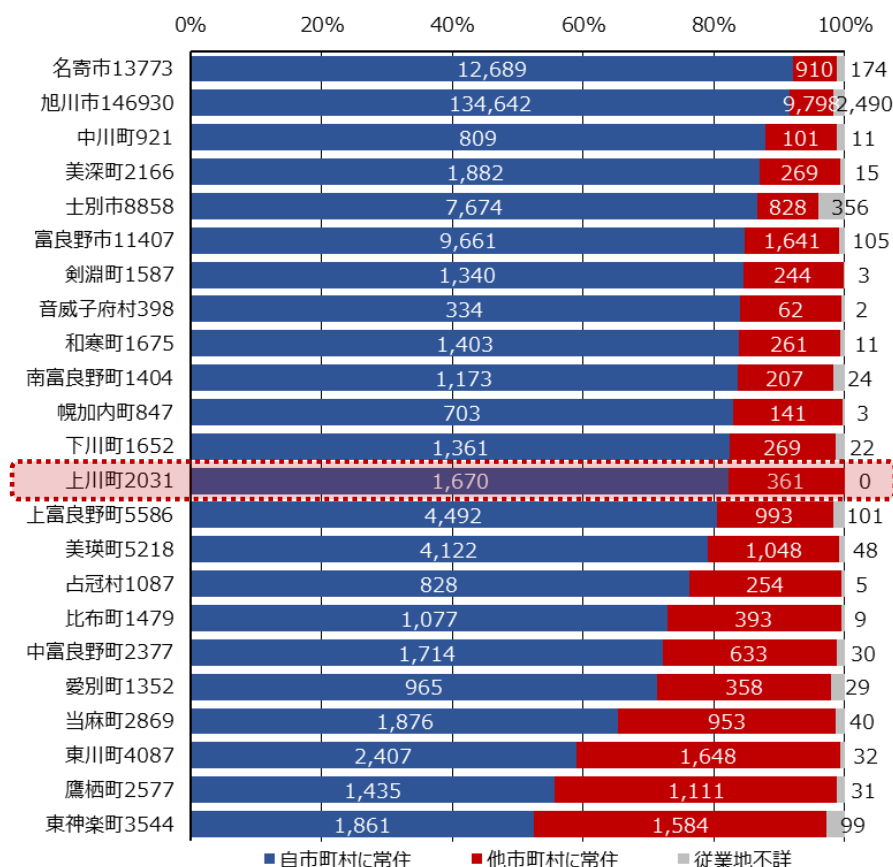


図 3-9 地元で働く従業員の常住場所別人数(国勢調査 2020 年)

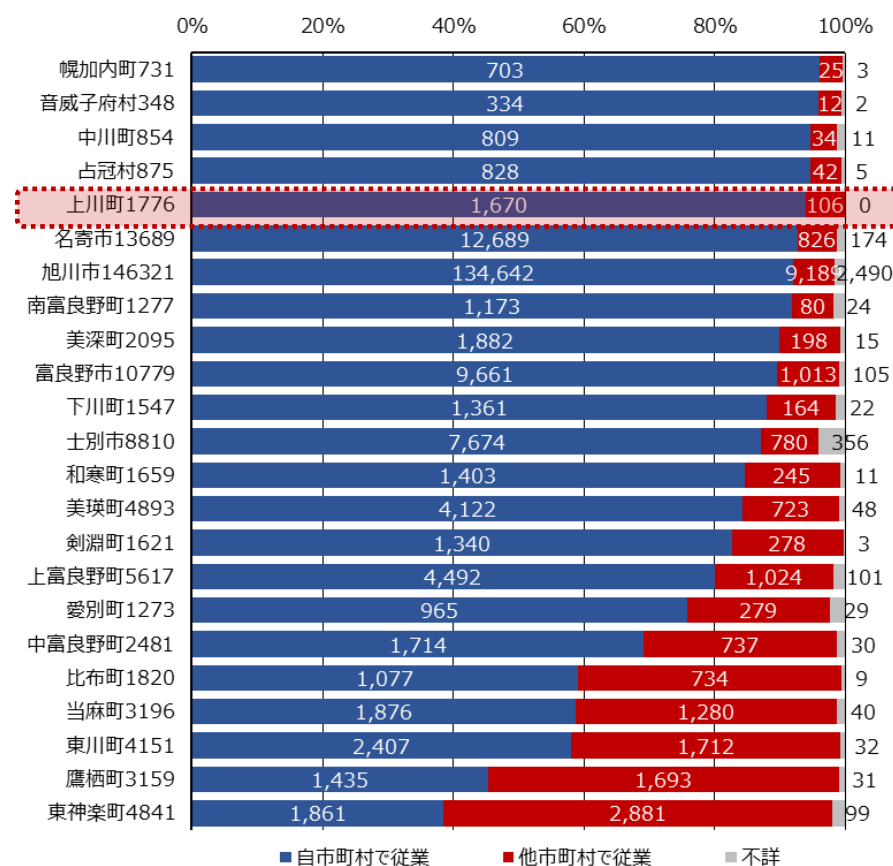


図 3-10 地元で常住する人の従業場所別人数(国勢調査 2020 年)

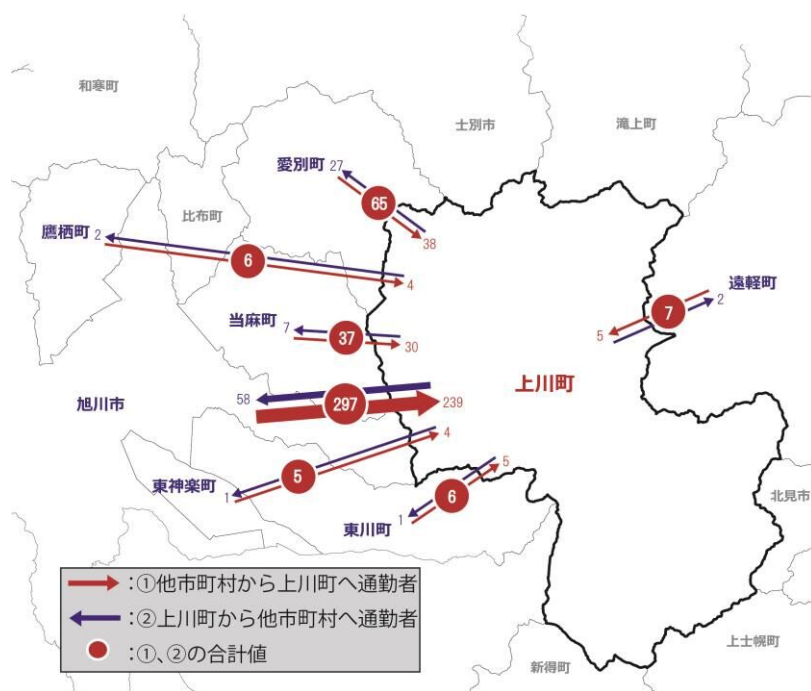


図 3-11 上川町の通勤状況

表 3-1 上川町への通勤者の主な常住場所

常住場所	人数
旭川市	239
愛別町	38
当麻町	30
札幌市	12
比布町	7
東川町	5
遠軽町	5
鷹栖町	4
東神楽町	4
北見市	1

表 3-2 上川町からの通勤者の主な従業場所

従業場所	人数
旭川市	58
愛別町	27
当麻町	7
名寄市	2
鷹栖町	2
浜頓別町	2
遠軽町	2
士別市	1
東神楽町	1
東川町	1

2) 通学状況

- ・ 町外から本町の学校に通う方は 30 人。一方、本町から町外に通学する方は 68 人で、通学で町内外を行き来する人は合わせて 98 人となっています。(図 3-12、13)
- ・ 町外から本町に通学する方の常住地は、旭川市が 52 人と最も多く、次いで当麻町から 5 人、愛別町から 3 人となっています。(図 3-14、表 3-3)
- ・ 一方、本町から町外に通学する学校所在地は、旭川市が 52 人と最も多く、次いで札幌市が 10 人、愛別町が 2 人となっています。(図 3-14、表 3-4)

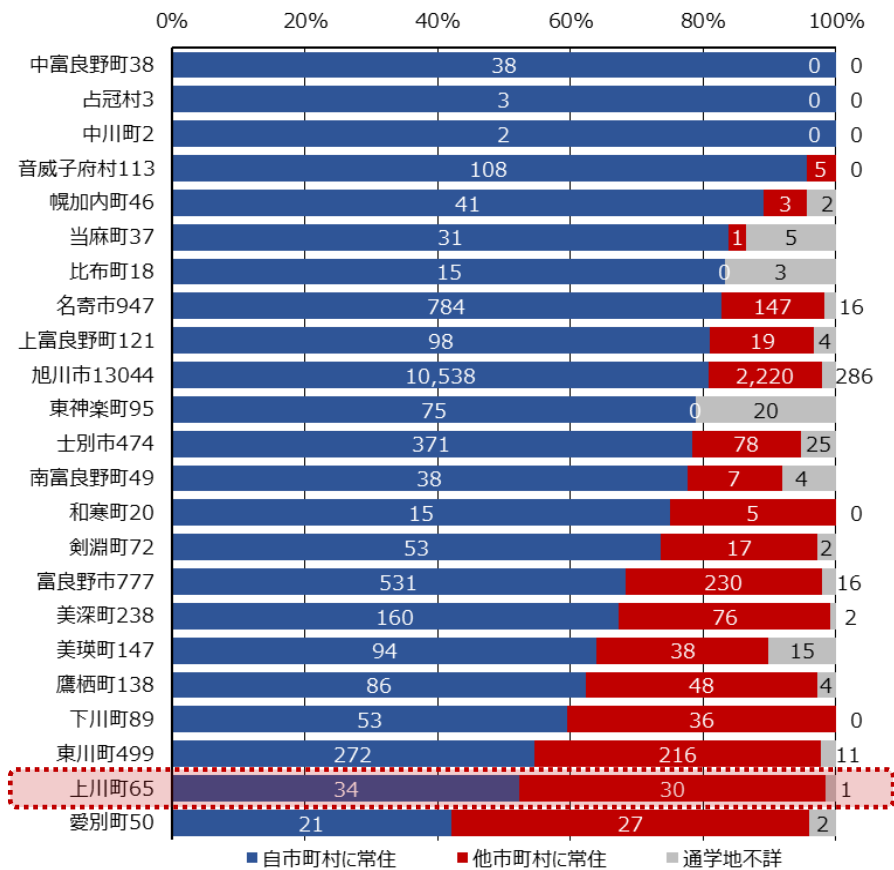


図 3-12 地元の学校への通学者の常住場所別人数(国勢調査 2020 年)

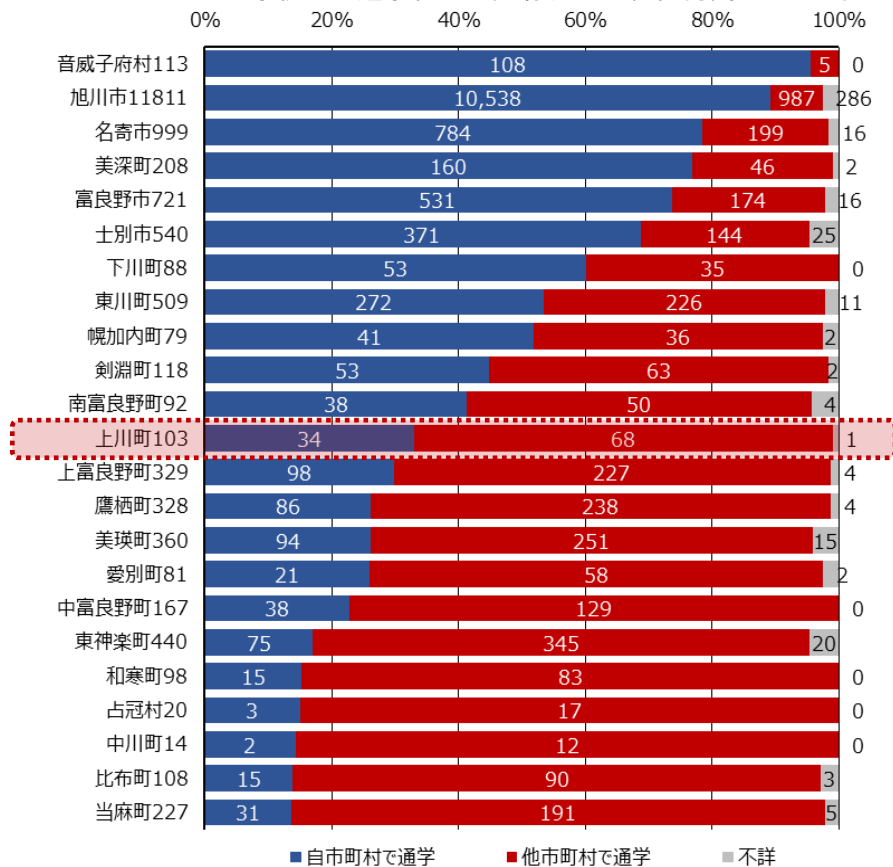


図 3-13 地元で常住する人の通学場所別人数(国勢調査 2020 年)



図 3-14 上川町の通学状況

表3-3 上川町への
通学者の主な常住所

常住所	人数
旭川市	21
当麻町	5
愛別町	3
東川町	1

表3-4 上川町からの通
学者の主な学校の場
所

通学場所	人数
旭川市	52
札幌市	10
愛別町	2
帯広市	1
恵庭市	1
当別町	1
上川町	1

3-2 産業構造

(1) 産業別人口

- ・産業別人口では、平成7年(1995年)の第一次産業人口の363人(9.7%)、第二次産業737人(19.7%)、第3次産業2,650人(70.7%)から令和2年(2020年)の第一次産業人口の208人(11.7%)、第二次産業211人(11.9%)、第3次産業1,357人(76.4%)と第二次産業人口の減少と構成比の低下が著しくなっています(図3-15)。
- ・産業別就業者数割合(大分類)では、宿泊・飲食サービス業が24%と、全国と北海道に比べて割合が大きくなっています(図3-16)。

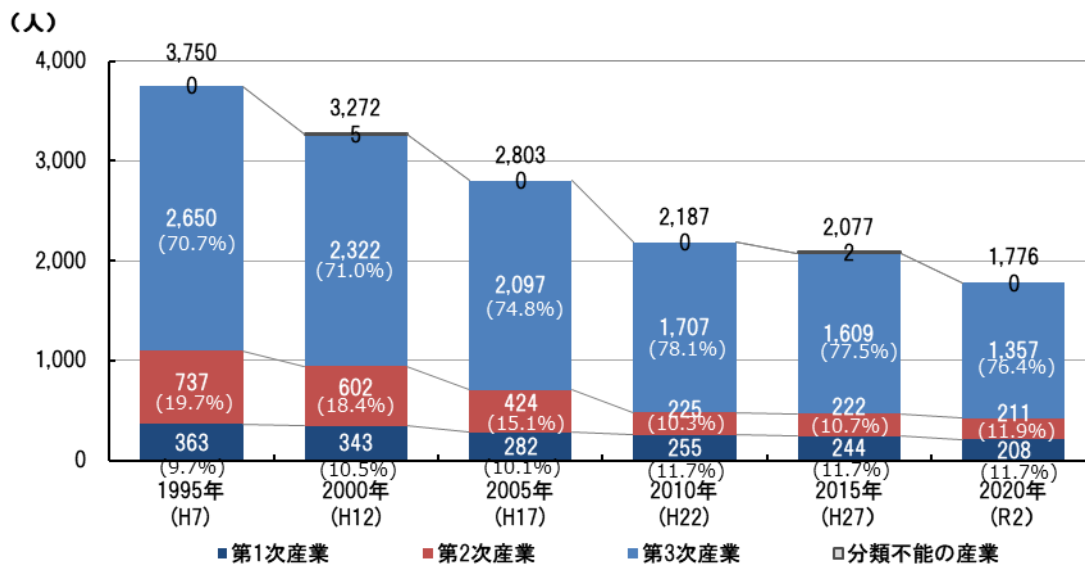


図 3-15 上川町の産業別人口の推移(国勢調査)

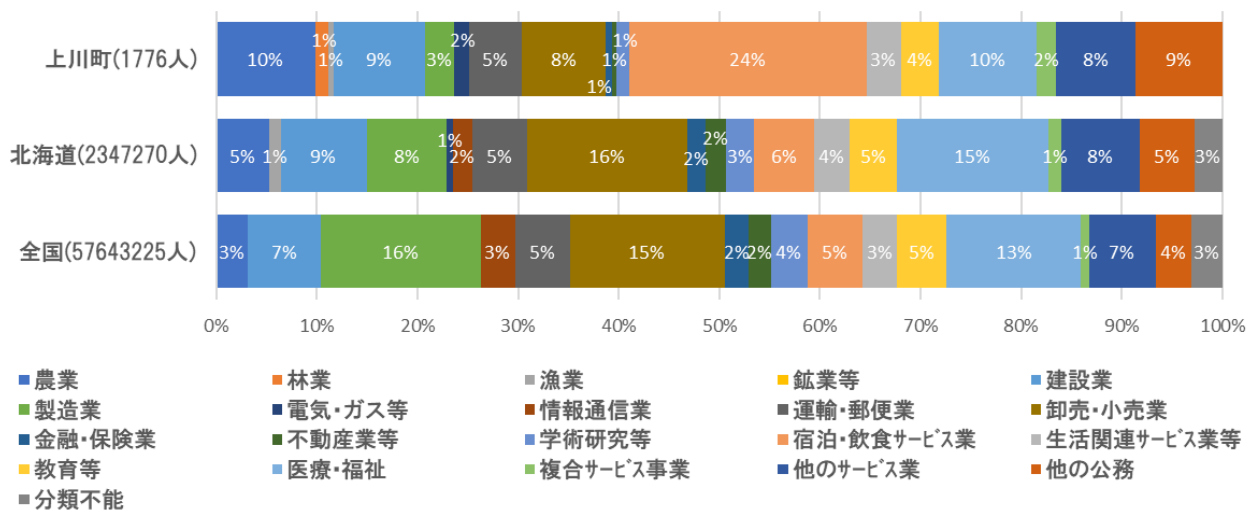


図 3-16 産業(大分類)別就業者数(15 歳以上)(国勢調査 2020)

(2) 産業別売上高

- ・産業別売上高割合では、宿泊業・飲食サービス業が 23.6%最も大きく、北海道、全国に比べ大きくなっています(図 3-17)。
- ・また、宿泊業，飲食サービス業の内訳では、宿泊業が 38.1%と北海道、全国に比べ大きく、層雲峡のホテルなどの観光業が基幹産業となっています(図 3-18)。

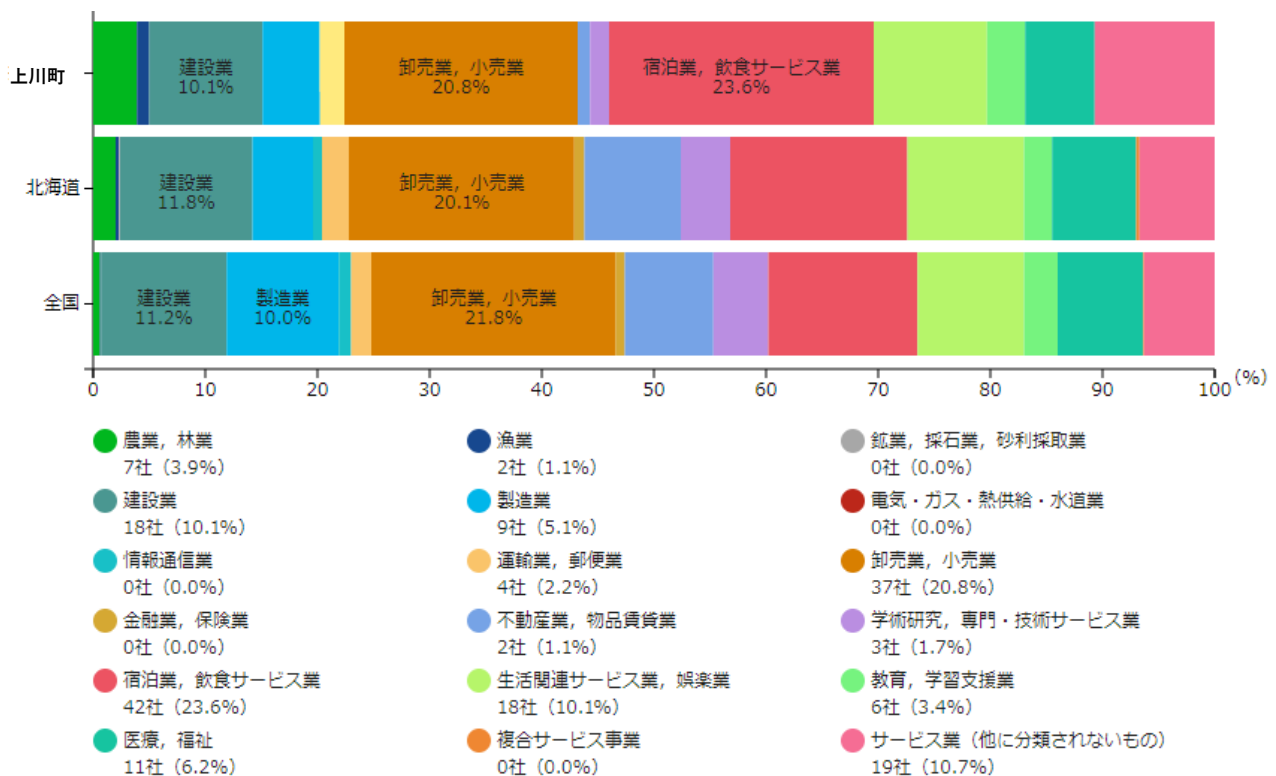


図 3-17 産業別の売上高割合(企業単位)2016 年(RESAS)

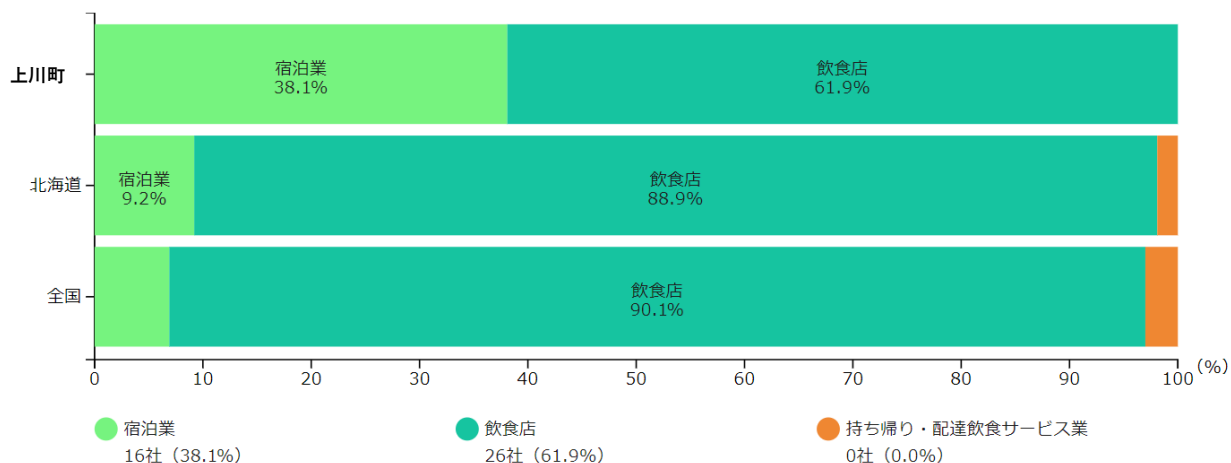


図 3-18 宿泊業・飲食業の売上高割合(企業単位)2016 年(RESAS)

(3) 観光

- ・本町の観光客の入込数は、新型コロナウイルスの感染拡大が本格化する以前の平成 25 年(2013 年)～平成 30 年(2018 年)では 170 万人～212 万人/年で推移しています(図 3-19)。
- ・平成 25 年(2013 年)～平成 30 年(2018 年)の月別の平均入込総数では、2 月を除き 11～6 月の 7 ヶ月間が 5 万～8 万人/月で、それ以外が 17 万～23 万人/月と、冬季間の入込総数が少なくなっています(図 3-20)。以上、統計からみると観光の町というイメージが強いです。

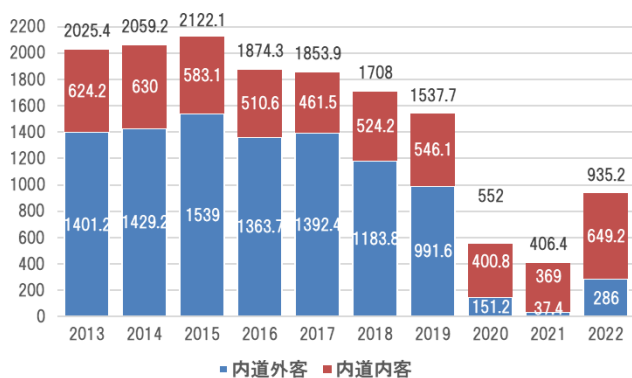


図 3-19 道内外客別の入込総数の推移(千人)
(北海道観光入込客数調査報告書)

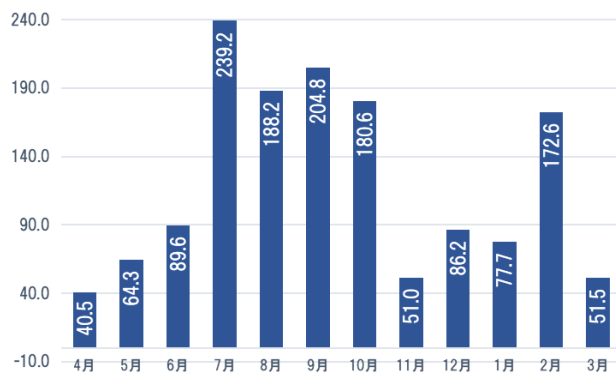


図 3-20 月別の入込総数(2013～2018 年の平均)
(北海道観光入込客数調査報告書)

3-3 市街地構造

(1) 上川町の市街地構造

1) コンパクトな中心市街地地区と観光拠点地区、散逸的な田園地域

- ・上川町は人口 3,153 人(令和 5 年 11 月 1 日現在 住民基本台帳)に対し総面積約 1,049 km²の道内 12 位の広大な町域を有しています。
- ・本町など中心部では、医療、金融、商業、公共施設などの生活利便施設や鉄道や路線バス、都市間バスのバスタッチの交通拠点がまとまりコンパクトな市街地を形成しています。周辺には農業を営む農家が散逸的に存在していますが生活利便施設がある集落はほぼありません。
- ・一方、町内に大雪山国立公園を有し、中心部から約 20km 離れた層雲峡地区ではホテルや黒岳へのロープウェイ等観光施設が集積する一大観光地を形成しています。
- ・中心市街地地区の周辺部の平坦地地域では、水稻・畑作、高原台地では、酪農・肉用牛生産が行われ、それらの農業支える農家住宅などが散逸的に存在しています。
- ・以上のように、上川町の市街地構造の特徴は、生活拠点としてのコンパクトな中心市街地と観光拠点としての層雲峡地区、散逸的な農家による田園地域により構成されています。

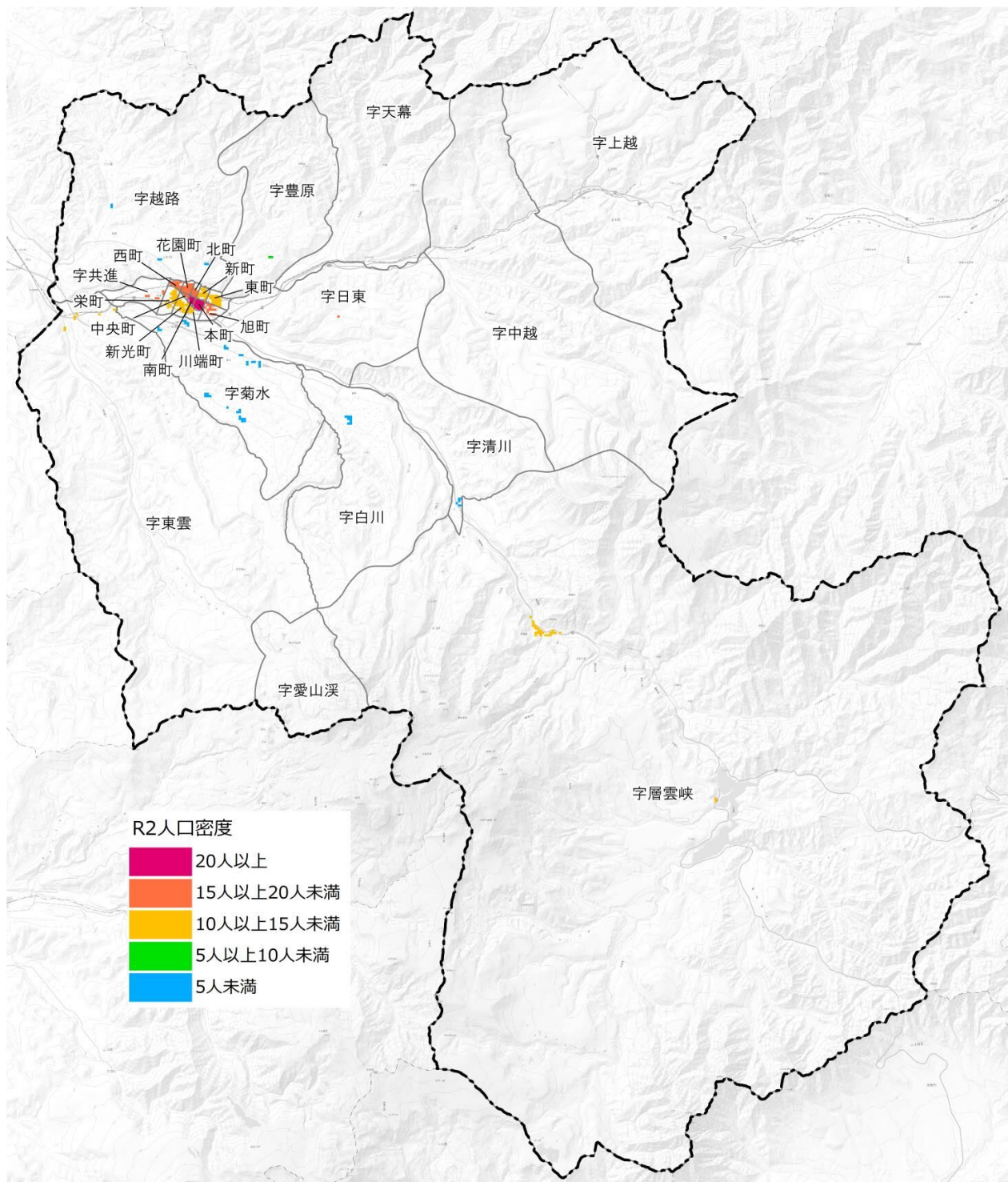


図 3-21 上川町における 100mメッシュ(1ha)の人口(国勢調査 2020)

2) 各地区の特徴

①生活拠点の中心市街地

- ・生活拠点としての中心市街地には、役場や交流施設などの公共施設、保育所、幼稚園、小中学校、高校などの教育施設、診療所などの医療施設、銀行などの金融施設、飲食店、スーパーマーケットなどの商業施設が集積しています。
- ・JR 北海道の旭川と北見、網走をつなぐ「石北本線」の上川駅、旭川と層雲峡をつなぐ路線バスと旭川から北見、釧路、紋別、帯広をつなぐ都市間バスのバスタッチがあります。

②観光拠点の層雲峡地区

- ・観光拠点としての層雲峡地区は大雪山連峰の黒岳の麓の温泉郷で、温泉をはじめ秋の紅葉、冬の雪景色、柱状節理、滝など自然の恵みによる観光資源にあふれ、国内外から観光客が訪れています。
- ・地区内には、ホテルや黒岳へのロープウェイなどの施設群を形成しています。一方で、生活利便施設としては、郵便局やコンビニエンスストアがあり、診療所や学校、買物などは中心市街地を利用しています。

③散逸的な田園地域

- ・上川町の農業、酪農業を支える田園地区は、菊水地区での水稻、畑作や、越路、豊原地区での酪農などに従事する農家住宅が散逸的に点在しています(図 3-22)。
- ・これらの田園地域には、生活利便施設等はなく、中心市街地などを利用しています。

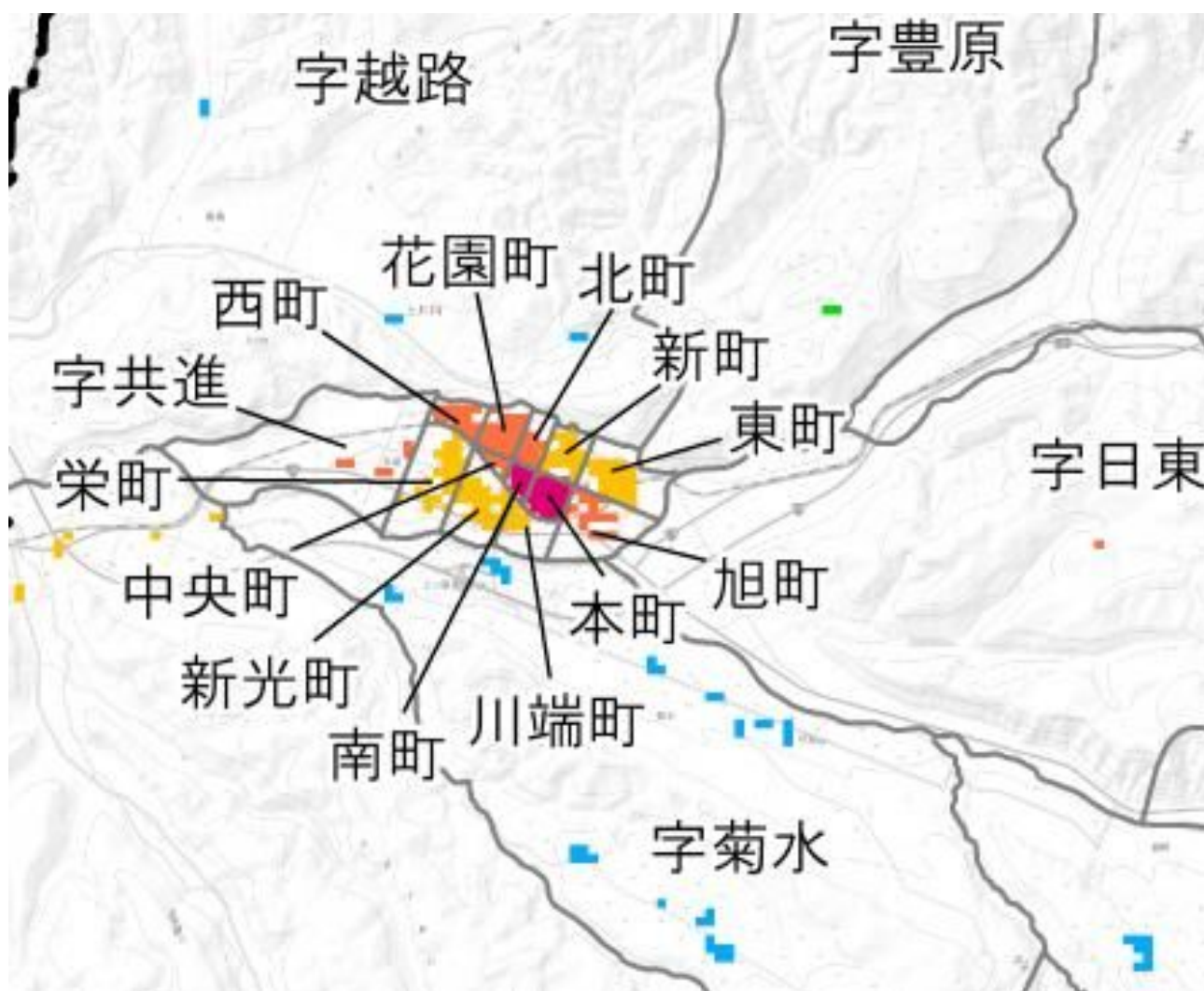


図 3-22 上川町の中市街地周辺における 100mメッシュ(1ha)の人口(国勢調査 2020)

(2) 道路網

- ・本町の国道は、旭川市から網走市間の国道 39 号と、帯広市から紋別市間の国道 273 号、また、旭川市から北見市間の国道 333 号と、旭川紋別自動車道である国道 450 号が通っています(図 3-22、表 3-5)。
- ・高規格道路では北海道旭川紋別自動車道 (E39) が通っており、上川層雲峡インターチェンジが町内にあります(上川町市街地から約 2km) (図 3-22、表 3-5)。
- ・道道では、道道 640 号(中愛別上川線)、道道 849 号(日東東雲線)、道道 300 号(上川停車場線)が通っています(図 3-22、表 3-5)。

表 3-2 上川町内の主要道路路線名

高規格道路	E39	北海道旭川紋別自動車道 (比布JCT～遠軽)	国道	国道39号	旭川市～網走市	道道	道道640号	中愛別上川線
				国道273号	帯広市～紋別市		道道849号	日東東雲線
				国道450号	旭川紋別自動車道 上川郡比布町～紋別郡遠軽町		道道300号	上川停車場線
				国道333号	旭川市～北見市			



図 3-22 上川町内の道路網図

4. 上川町の地域公共交通の現状

4-1 上川町の公共交通網

(1) 上川町全体の公共交通ネットワーク

- ・上川町の公共交通ネットワークを、①広域公共交通、②町内地区間公共交通、③市街地内公共交通、④福祉系公共交通、⑤スクールバスに分類し整理します(表4-1、図4-1)。

①広域公共交通

- ・JR石北本線が、旭川と網走間を結んでいます。
- ・都市間バスが、特急オホーツク号(旭川駅前～紋別ターミナル)、サンライズ旭川・釧路号(旭川駅前～釧路駅前)、ノースライナー号(旭川駅前～帯広駅前)、石北号(旭川駅前～北見駅前)が本町と主要都市を結んでいます。
- ・路線バス(道北バスの層雲峡線(旭川駅前～層雲峡))が旭川から本町、層雲峡を結んでいます。

②町内地区間公共交通

- ・路線バスの道北バス上川層雲峡線(上川駅森のテラスバスタッチ(以後、上川バスタッチ)～層雲峡)が上川駅前と層雲峡を結んでいます。
- ・大雪 森のガーデンシャトルバスが上川駅と大雪 森のガーデン間を夏6月頃から9月頃まで毎日運行します。
- ・デマンドバス越路線が、越路地区と中心市街地を運行されています。

③市街地内公共交通

- ・コミュニティバス「かみくる」は東ルートと西ルートで上川町を回り、市街地の中を結んでいます。

④福祉系公共交通

- ・福祉有償運送による障害者等通所送迎事業や高齢者福祉タクシー(助成チケット)などがあります。

⑤スクールバス

- ・スクールバスが、層雲峡・白川・菊水地区と東雲地区と越路・豊原地区と上川町立小中学校を結んでいます。

表 4-1 上川町の公共交通の役割等

位置づけ	路線等	区間等
広域公共交通	鉄道	JR北海道「石北本線」
		旭川～上川～北見～網走
	都市間バス	サンライズ号
		旭川～上川～層雲峡～釧路
		石北号
		旭川～上川～層雲峡～北見
	路線バス	特急オホーツク号
		旭川～上川～紋別
		ノースライナー号
町内 地区間公共交通	路線バス	旭川～上川～層雲峡～帯広
		層雲峡線
		旭川～層雲峡
		上川～層雲峡
市街地内公共交通	コミュニティバス「かみくる」	越路線(デマンドバス)
		越路地区住民のための町内デマンド運行
		大雪 森のガーデンシャトルバス
福祉系公共交通	福祉系公共交通	森のテラスバスタッチ～大雪森のガーデン
		市街地内の共施設などを2ルートで定時定路線フリー乗降の循環バス
		障がい者のための愛別町、当麻町、旭川市の施設への送迎バス
スクールバス	スクールバス	障がい者や高齢者等のためのタクシー券の配布
		上川町高齢者福祉タクシー
		層雲峡、白川、菊水線
		東雲線
		越路・豊原線

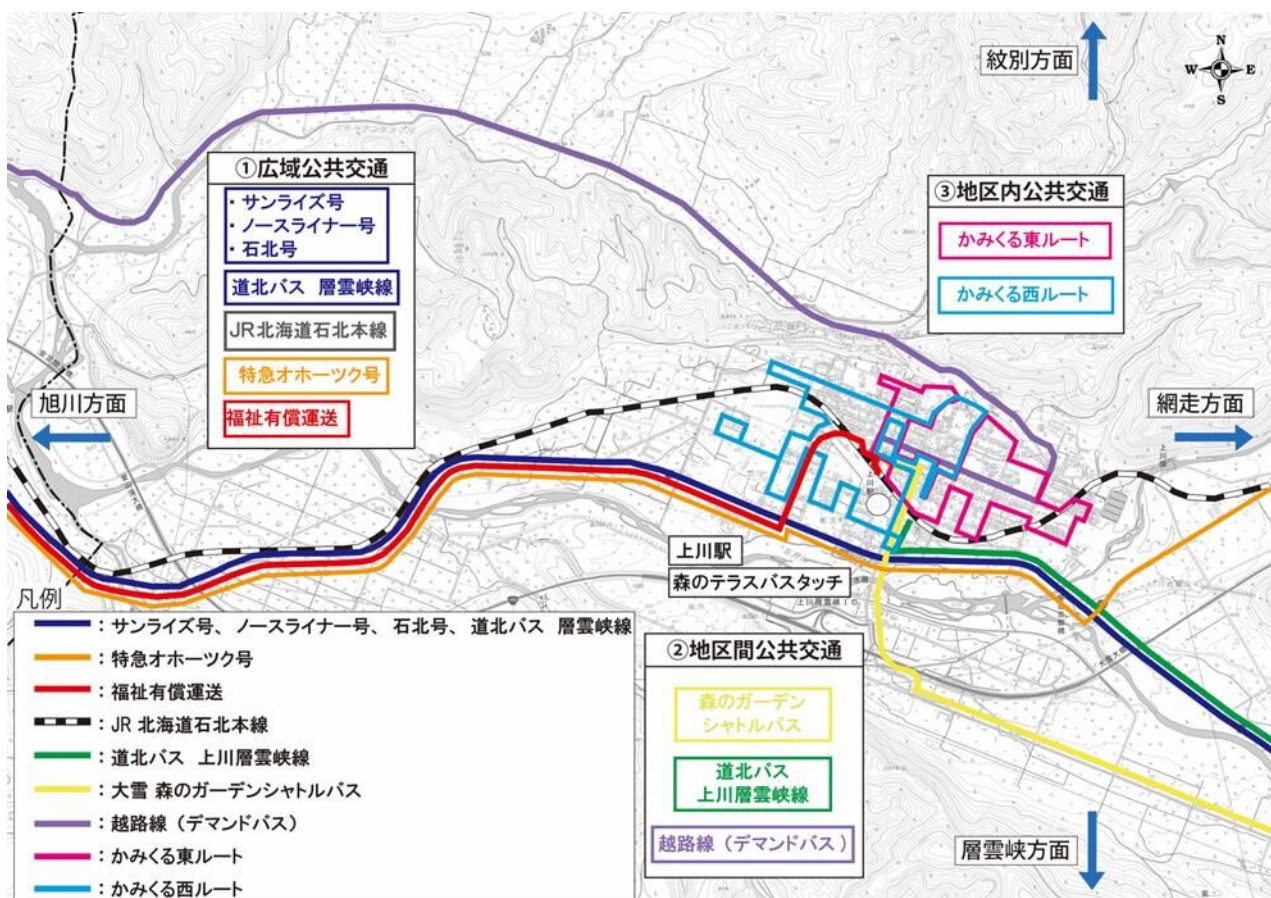


図 4-1 上川町全体の公共交通ネットワーク図

(2) 広域公共交通

- ・本町と広域の主要都市を結ぶ鉄道及び都市間バス、旭川から層雲峡間の路線バスがあります(表 4-2、図 4-2)。

1) 鉄道

① J R 石北本線

- ・J R 北海道の石北本線が、新旭川～網走間を結んでいます。J R 上川駅は、都市間バス、路線バスと共に本町の広域公共交通の拠点となっています。
- ・便数は、上り（上川→旭川）が普通 8 便、（遠軽→旭川）が普通 1 便、（網走→旭川）が特急 4 便、（北見→旭川）が特急 1 便、下りも逆ルートで同じ便数で運行されています。

2) 都市間バス

① サンライズ号

- ・道北バスと阿寒バスの共同運行で、旭川～釧路間を予約制で運行されています。
- ・本町の停留所は「上川バスタッチ」と「層雲峡」の 2 ヶ所になります。
- ・上川バスタッチと層雲峡での上り便は乗車のみで、下り便は下車のみとなっています。
- ・便数は、上下便それぞれ 2 便運行されています。

② 石北号

- ・道北バスと北海道拓殖バスの共同運行で、旭川駅～北見駅間を予約制で運行されています。
- ・本町の停留所は「上川バスタッチ」と「層雲峡」の 2 ヶ所になります。
- ・上川バスタッチと層雲峡での上り便は乗車のみで、下り便は下車のみとなっています。
- ・便数は上下それぞれ 2 便運行されています。

③ 特急オホーツク号

- ・道北バスの運行で、旭川駅～紋別駅を予約制で運行されています。
- ・本町の停留所は「上川バスタッチ」になります。
- ・上川駅での上り便は乗車のみで、下り便は下車のみとなっています。
- ・便数は上下それぞれ 3 便運行されています。

④ ノースライナー号

- ・道北バスと十勝バス、北海道拓殖バスの共同運行で、旭川～帯広間を予約制で運行されています。
- ・本町の停留所は「上川バスタッチ」になります。
- ・上川バスタッチでの上り便は乗車のみで、下り便は下車のみとなっています。
- ・便数は、上下便それぞれ 1 便運行されています。

3) 路線バス

① 層雲峡線

- ・ 路線バス(道北バス)層雲峡線が、旭川～上川バスタッチ～層雲峡を運行しています。
- ・ 便数は、上下便とも 7 便運行されています(旭川→層雲峡)。

表 4-2 上川町の広域公共交通の概要

広域公共交通		区間	便数	運行主体	備考
鉄道	JR石北本線	上り	上川駅～旭川駅	8便 普通	JR北海道
			網走駅～旭川駅	4便 特急	
			北見駅～旭川駅	1便 特急	
			遠軽駅～旭川駅	1便 普通	
		下り	旭川駅～上川駅	8便 普通	
			旭川駅～網走駅	4便 特急	
			旭川駅～北見駅	1便 特急	
			上川駅～遠軽駅	1便 普通	
都市間バス	サンライズ号	旭川駅前～釧路駅前	上下各2便	道北バス、阿寒バス	・予約制 ・上川と層雲峡には 上りの時乗車のみ、下りの時下車のみ
	石北号	旭川駅前～北見駅前	上下各2便	道北バス、北海道拓殖バス	
	特急オホーツク号	旭川駅前～紋別駅前	上下各3便	道北バス	
	ノースライナー号	旭川駅前～帯広駅前	上下各1便	道北バス、十勝バス、北海道拓殖バス	
路線バス	層雲峡線	旭川駅前～層雲峡	上下各7便	道北バス	

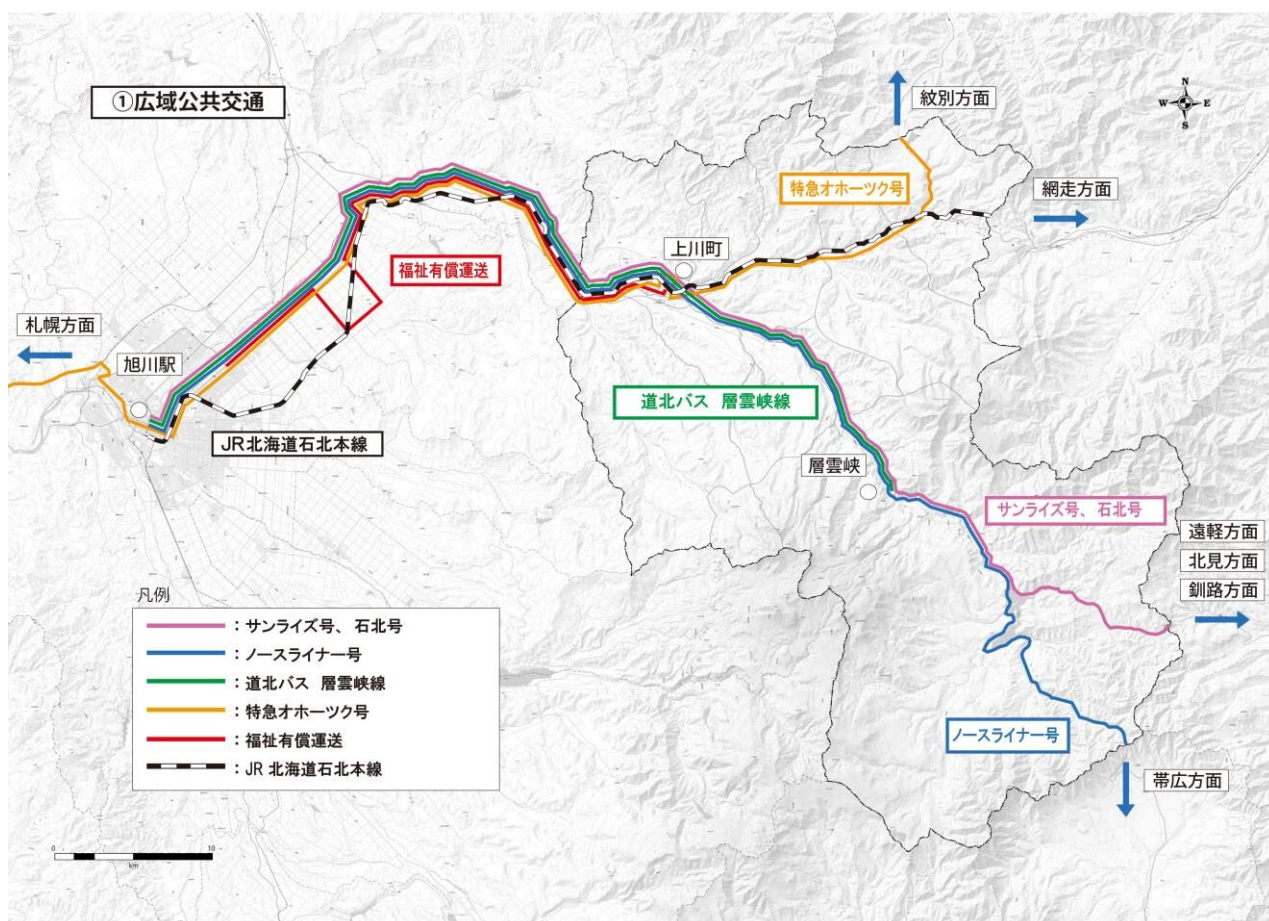


図 4-2 上川町の広域公共交通網

(3) 町内地区間公共交通

- ・町内地区公共交通には、路線バス(上川層雲峡線)、越路線（デマンドバス）、大雪 森のガーデンシャトルバスがあります(表 4-3、図 4-3)。

1) 路線バス(上川層雲峡線)

- ・道北バスの運行で、上川バスタッチ～層雲峡間を運行しています。
- ・便数は、上下便それぞれが 4 便運行されています。
- ・上川バスタッチから層雲峡の所要時間は 30 分です。

2) 越路線（デマンドバス）

- ・上川町の森のエントランスから越路 23 線間を運行しています。
- ・運行は予約制で便数は往復 3 便運行されています。
- ・上川町の森のエントランスから越路 23 線間の所要時間は 20 分です。

3) 大雪 森のガーデンシャトルバス

- ・上川バスタッチから大雪 森のガーデン無料シャトルバスがあり、森のテラスバスタッチ（上川駅）～大雪 森のガーデン駅の間を運行しています。
- ・運行期間は 6 月頃～9 月頃で、便数は往復 4 便運行されています。
- ・上川バスタッチから大雪 森のガーデンの所要時間は 20 分です。

表 4-3 上川町の地区間公共交通の概要

町内地区間公共交通	区間	便数	予約	運行主体	その他
路線バス（上川層雲峡線）	上川駅前～層雲峡	上下4便	不要	道北バス	
越路線（デマンドバス）	上川町市街地～越路地区	上下3便	必要	上川小型運送	日曜日が運休
大雪 森のガーデンシャトルバス	上川バスタッチ～大雪 森のガーデン	上下4便	不要	上川町	運行期間：6月頃～9月頃

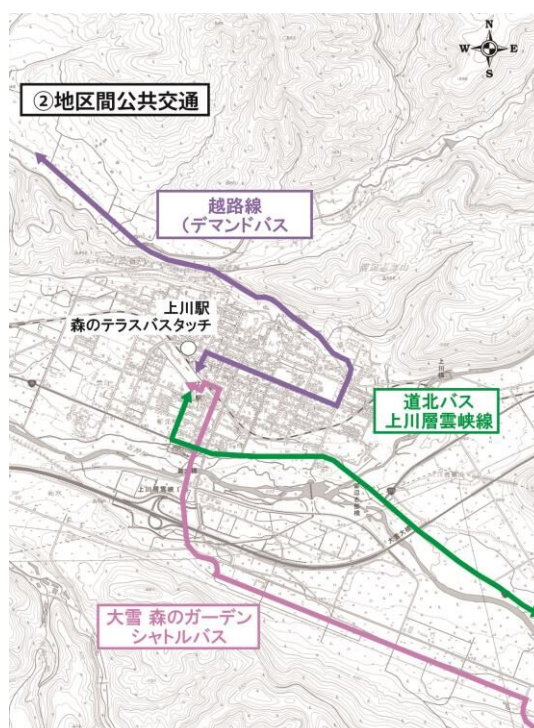


図 4-3 上川内の地区間公共交通網地区内公共交通

(4) 市街地内公共交通

- ・市街地内公共交通としては、上川コミュニティバス「かみくる」があり、徒歩生活者などの住民の日常生活を支えるなくてはならない公共交通で、国庫補助の「地域内フィーダー系統確保維持事業国庫補助」を活用しています（表 4-4、図 4-4）。

1) 上川コミュニティバス「かみくる」

- ・上川駅から出発し、市街地内を東ルートと西ルートで回る循環バスです。
- ・便数は各ルート 5 便運行されています。
- ・所要時間は 1 周で東ルート 35 分、西ルート 39 分です。
- ・料金は 1 日乗り放題で、大人 100 円、小中学生 50 円、未就学児、障がい者等は無料です。
- ・土日祝日は運休です。

表 4-4 上川町の市街地内公共交通の概要

市街地内公共交通	区間	便数	予約	運行主体	その他
上川町コミュニティバス「かみくる」	上川駅（東ルート）	3便右回り 2便左回り	不要	上川町	土日、祝日、年末年始が運休 料金は大人100円（1日）
	上川駅（西ルート）	3便右回り 2便左回り			

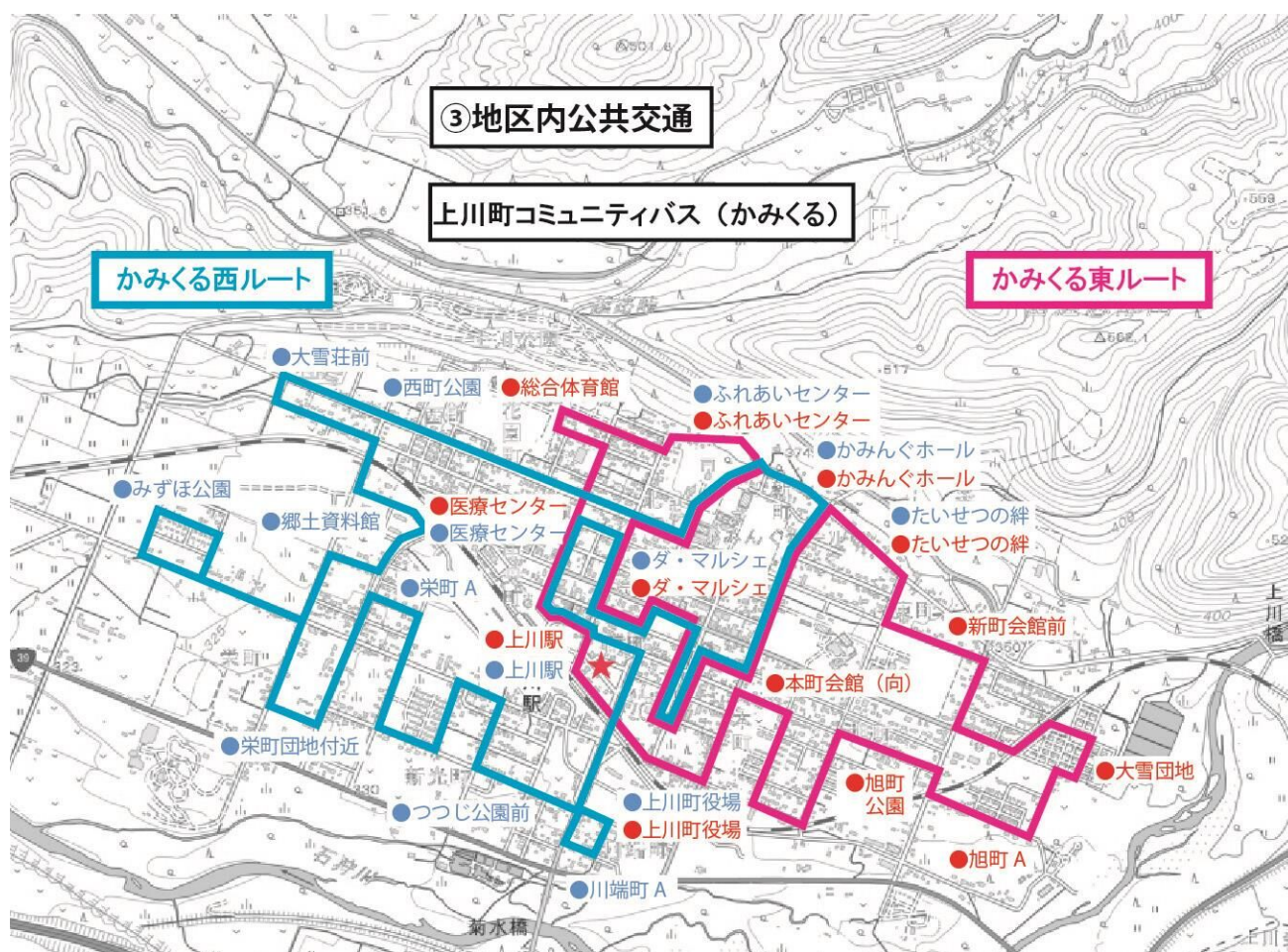


図 4-4 上川町コミュニティバス「かみくる」の路線

(5) 福祉系公共交通

1) 障害者等通所送迎事業(福祉有償運送)

- ・ 町外の福祉施設に通う障がい者の送迎バスです。
- ・ 愛別町、当麻町、旭川市の施設等の送迎を1日2往復します。

2) 重度障害者福祉タクシー料金助成事業

- ・ 上川町内に住居を有する重度障がい（児）者に対し、町内でタクシーを利用する交通費の一部を助成する制度があります。
- ・ 助成額は、福祉タクシーの利用1回につき500円で、一人月2回、年24回が限度です。

3) 高齢者福祉タクシー料金助成事業

- ・ 上川町に在住している75歳以上の人を対象に乗車券を交付する制度です。
- ・ タクシー、路線バス及びコミュニティバスに乗ることができます。
- ・ 乗車券は100円の券20枚であり、使用期間は1年です。

(6) スクールバス

- ・ 上川町の小中学校へ通学する児童生徒を対象としたバスが、朝と夕方1便ずつあります。
- ・ スクールバスのルートは、層雲峡・白川・菊水線、東雲線、越路・豊原線の3ルートがあります(表4-5、図4-5)。

表 4-5 上川町のスクールバスの概要

市街地内公共交通	区間	便数	運行主体	その他
層雲峡・白川・菊水線	上川小中学校～ 白川・菊水	登下校1便	道北バス	無料
東雲線	上川小中学校～ 東雲	登下校1便	マービー	
越路・豊原線	上川小中学校～ 越路・豊原	登下校1便	マービー	

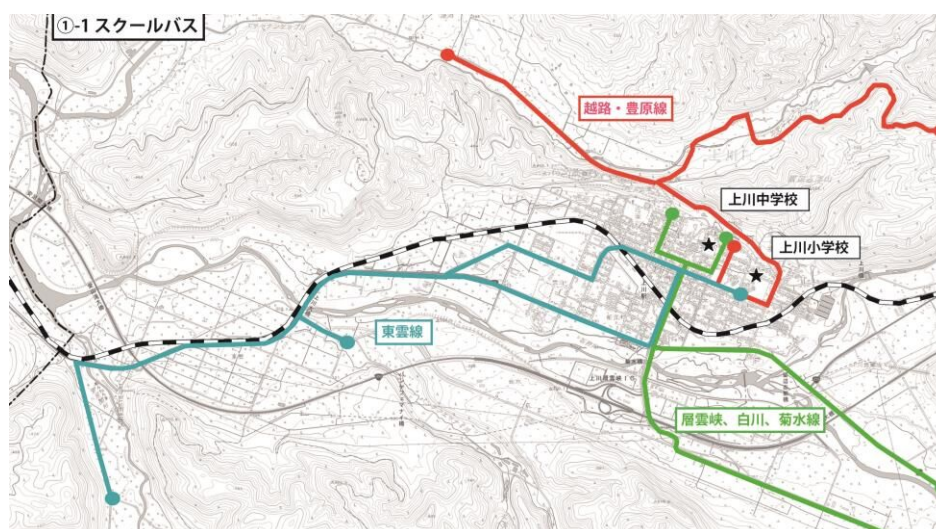


図 4-5 上川町全体のスクールバス路線図

4-2 上川町の公共交通の運行実績

(1) JR 石北本線

1) 輸送密度の推移

- ・輸送密度とは、旅客営業キロ 1 km あたりの 1 日平均旅客輸送人員のことです。
- ・石北本線の輸送密度は、昭和 50 年の 4,357 人/km 日に対し、令和 4 年の 525 人/km 日と 12.0% まで減少しています(図 4-6)。

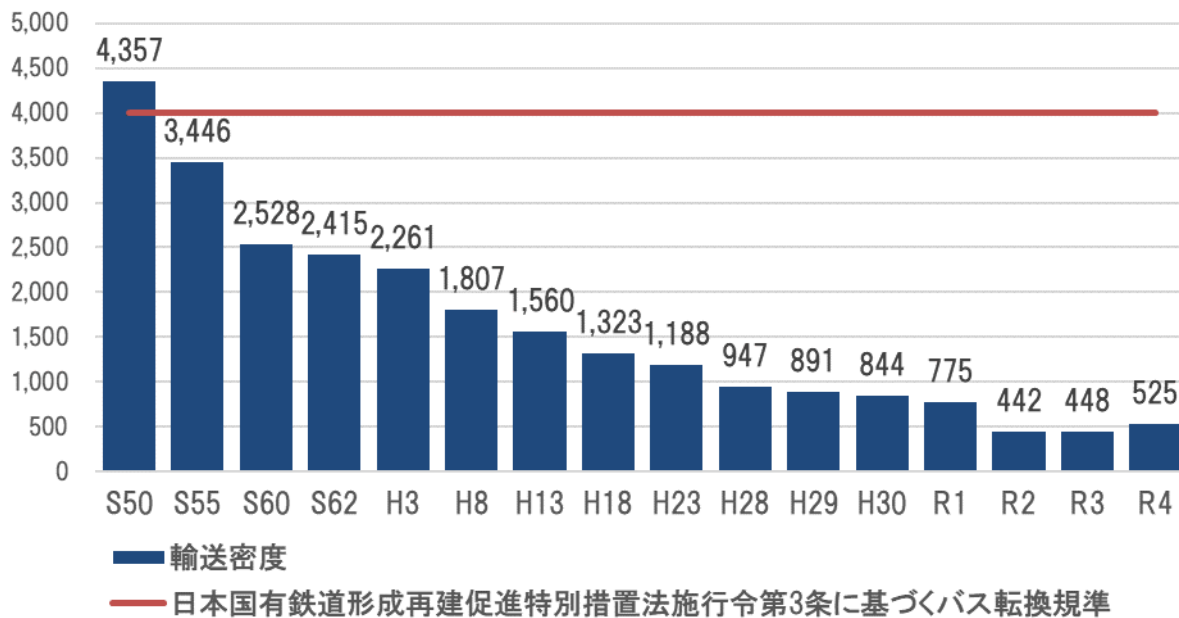


図 4-6 石北本線の輸送密度の推移

2) 上川駅の乗車人員

- ・上川駅の特定期調査(平日)による乗車数では、平成 25～29 年の 5 年間平均値 160.2 人/日に対し、平成 30 年～令和 4 年の 5 年間平均値 101.2 人/日と 63.2%まで減少しています(図 4-7)。

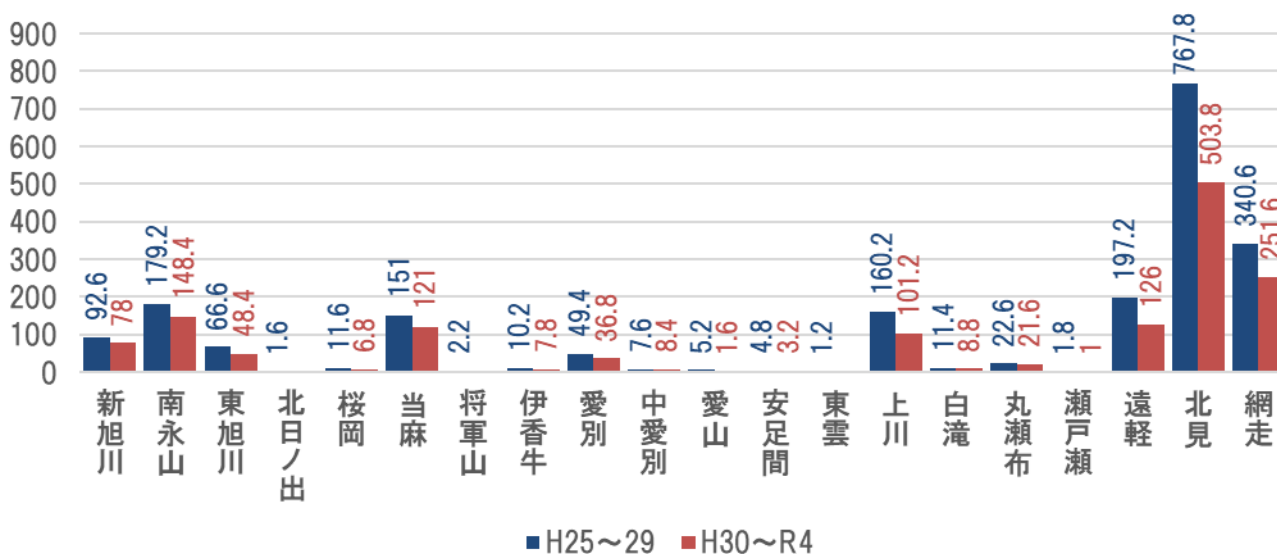


図 4-7 駅別乗車人員(特定日調査(平日)に基づく)

(2) 上川町コミュニティバス「かみくる」

- ・「かみくる」は、令和元年 10 月から運行されています。
- ・年間利用者数は、令和 2 年度の 4,698 人から令和 4 年度では 5,203 人と増加しています。
- ・乗車する大人のほとんどは高齢者で、上川町の高齢者数が減少傾向にもかかわらず、増加していることは、高齢者の重要な足となっていることがうかがわれます(図 4-8)。

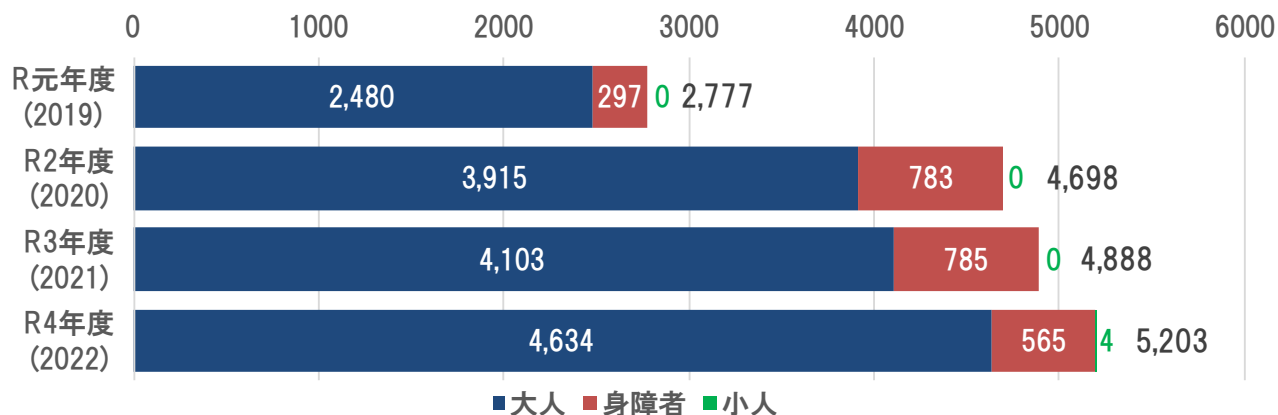


図 4-8 上川町コミュニティバス「かみくる」の利用者数の推移(令和元年度は 10 月開始)

4-3 上川町の公共交通に関する施策・事業の予算状況

(1) 公共交通に関する施策・事業の予算の概要

- ・上川町では、公共交通に関する 10 施策事業を実施しています(表 4-6)。
- ・各事業の令和元年から 5 年までの 5 年間の予算額の推移を示します。

1) 道北バス補助事業

- ・旭川から上川町、層雲峡の地域間幹線の層雲峡線と上川バスストップ～層雲峡の生活交通路線の上川層雲峡線について、路線の維持のために路線バス事業者への補助を実施しています。
- ・予算額は、令和元年度の 1,264 千円、令和 5 年度の 10,000 千円となっています。

2) 路線バス利用促進事業

- ・層雲峡線、上川層雲峡線の路線バスの利用促進を図るため層雲峡路線バス利用広報宣伝物作成事業などを実施しています。
- ・予算額は、令和 5 年度に 1,000 千円となっています。
- ・北海道の「地域づくり総合交付金」を活用し、令和 5 年度 500 千円となっています。

3) コミュニティバス事業

- ・国の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用し、高齢者など徒歩生活者の町内の生活の足として無くてはならない重要なコミュニティバス「かみくる」を民間委託(町内ハイヤー事業者)により運行しています。
- ・経費としては民間事業者への委託費やガソリン代、車券代などで、予算額は令和元年度の 6,701 千円、令和 5 年度の 9,386 千円となっています。
- ・国庫補助の「地域公共交通確保維持改善事業補助金」の「地域内フィーダー系統確保維持事業」の額は、令和 2 年度の 3,451 千円、令和 5 年度は 1,715 千円となっています。
- ・また、国庫補助の「地域公共交通確保維持改善事業補助金」の車両原価償却費等国庫補助金を活用し、令和 2 年度から令和 5 年度まで年 294 千円となっています。

4) 越路線デマンドバス事業

- ・越路地区の徒歩生活者などの生活利便性を維持するため、町営バスの越路線を民間委託によりデマンド方式で運行しています。
- ・経費としては、民間事業者への委託費やガソリン代、車券費などで、予算額は令和元年度の 1,598 千円、387 千円となっています。

5) 高齢者福祉タクシー料金助成事業

- ・高齢者の積極的な社会参加の促進や健康の維持増進を図り、生きがいのある生活ができるようにタクシーや路線バス、コミュニティバスに使用できる乗車券を居住地から駅の距離に応じて交付しています。
- ・予算額は令和元年度の 2,709 千円、令和 5 年度 1,729 千円となっています。

6) 外出支援サービス事業

- ・既存の交通機関を利用することが困難である者に対する居宅から医療機関等までの送迎を実施しています。
- ・予算額は令和元年度の 762 千円、令和 5 年度 1,255 千円となっています。

7) 重度障害者福祉タクシー料金助成事業

- ・町内に居住する重度障がい（児）者に対して、町内で利用するタクシー料金の一部助成を実施しています。
- ・予算額は令和元年度の 284 千円、令和 5 年度 250 千円となっています。

8) 障害者等通所送迎事業

- ・事業所に通所している障害者等に対し、通所に係る送迎支援を実施しています。
- ・経費としては民間事業者への委託費やガソリン代、車券代などで、予算額は令和元年度の 4,949 千円、令和 5 年度 5,992 千円となっています。

9) スクールバス運行事業

- ・周辺地域に居住し、上川小中学校に通学する児童生徒を対象としたスクールバスを運行しています。
- ・予算額は令和元年度の 8,185 千円、令和 5 年度 9,213 千円となっています。

10) 上川高校通学費補助事業

- ・町外からの上川高校通学生に対する、JR、路線バスの定期代の補助を実施しています。
- ・予算額は令和元年度の 122,216 千円、令和 5 年度 5,732 千円となっています。

(2) 上川町の公共交通に関する予算と国庫補助

1) 公共交通に関する予算額の推移

- ・ 前述 1) ～ 10) の公共交通予算の合計額の推移では、令和元年の 38,667 千円から概ね増加傾向で、令和 5 年度は 47,455 千円(一部見込額を含む)となっています。
- ・ 令和 5 年度の予算額では、道北バス補助が 10,000 千円と最も多く、次いで、コミュニティバス「かみくる」9,386 千円、スクールバス 9,213 千円、障害者等通所送迎事業 5,992 千円などとなっています。

2) 公共交通に関する国庫補助

①地域内フィーダー系統確保維持事業 国庫補助金

- ・ 「地域内フィーダー系統確保維持事業 国庫補助金」は、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金のメニューで、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援するものです。
- ・ 町内の徒歩生活者などの買い物や通院などの生活の足として無くてはならない町内を循環するコミュニティバス「かみくる」の運行に活用しています。
- ・ この国庫補助金は、令和 2 年度から活用し始め、令和 2 年度の補助額は 3,451 千円、令和 5 年度は 1,715 千円となっています。

②車両減価償却費国庫補助金

- ・ 「車両減価償却費国庫補助金」は、地域公共交通確保維持事業のメニューで、車両購入に係る補助です。
- ・ 町内の徒歩生活者などの買い物や通院などの生活の足として無くてはならない町内を循環するコミュニティバス「かみくる」に用いるの車両の購入、減価償却費に活用しています。
- ・ この国庫補助は、令和 2 年度から活用し始め、令和 2 年度から 5 年度の補助額は各年 294 千円となっています。

③地域づくり総合交付金(北海道からの交付金)

- ・ 地域づくり総合交付金は、道内各地域の課題解決や地域活性化に向けて効果的に支援することを目的とした事業です。
- ・ 上川町では、「層雲峡路線バス利用広報宣伝物作成事業」として、層雲峡線と上川層雲峡線の利用宣伝事業として活用しております。
- ・ この道の交付金は、令和 5 年度に活用し、補助額は 500 千円となっています。

表 4-6 上川町の公共交通に関する予算額の推移

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
道北バス補助事業	1,264,000	904,000	10,400,000	10,000,000	10,000,000
(国庫補助)	0	0	0	0	0
路線バス利用促進事業	0	0	0	0	1,000,000
(国庫補助)	0	0	0	0	500,000
コミュニティバス事業	6,700,616	8,675,330	8,731,865	9,039,549	9,386,497
(地域内フィーダー系統確保維持事業 国庫補助)	0	3,451,000	3,480,000	2,315,000	1,715,000
(車両原価償却費国庫補助)	0	294,000	294,000	294,000	294,000
越路線デマンドバス事業	1,598,238	1,742,707	1,211,385	714,123	387,746
(国庫補助)	0	0	0	0	0
高齢者福祉タクシー料金助成事業	2,708,800	1,754,900	1,677,520	1,593,100	1,728,800
(国庫補助)	0	0	0	0	0
外出支援サービス事業	762,265	539,910	369,960	649,530	1,255,100
(国庫補助)	0	0	0	0	0
重度障害者福祉タクシー料金助成事業	283,500	265,000	257,000	247,000	250,000
(国庫補助)	0	0	0	0	0
障害者等通所送迎事業	4,948,680	5,218,000	5,349,000	5,951,919	5,992,000
(国庫補助)	0	0	0	0	0
スクールバス運行事業	8,184,918	8,530,290	8,790,659	9,043,060	9,213,405
(国庫補助)	0	0	0	0	0
上川高校通学費補助	12,216,482	9,965,898	7,101,929	5,295,189	5,732,000
(国庫補助)	0	0	0	0	0
計	38,667,499	41,341,035	47,663,318	45,142,470	47,454,548
国庫補助計	0	3,745,000	3,774,000	2,609,000	2,509,000

：ガソリン代、車券量等は R4年度をもとに、概算で算出
：見込額

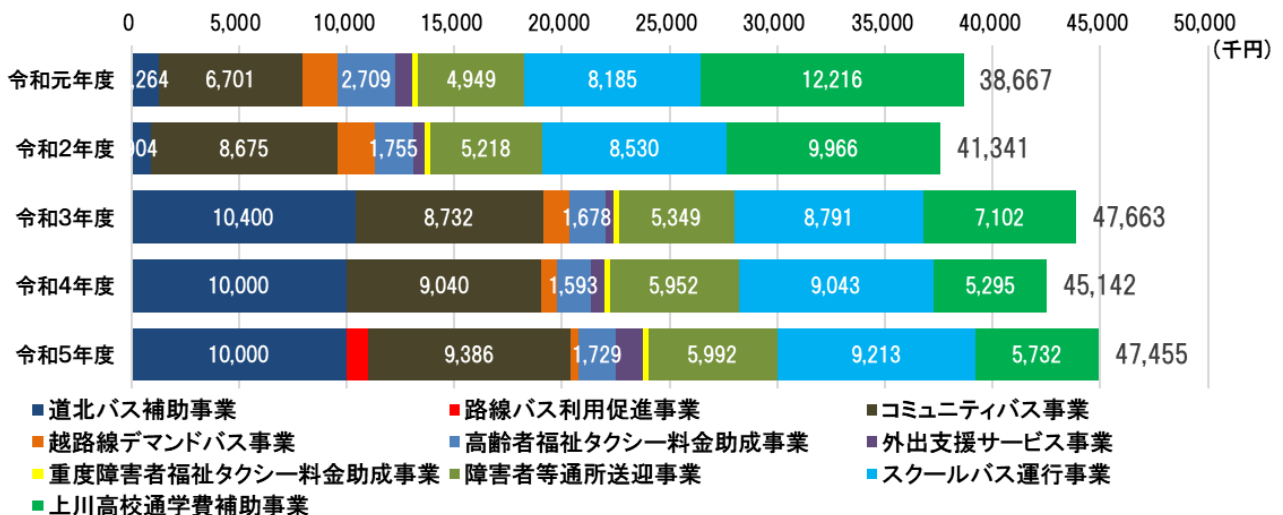


図 4-9 上川町の公共交通に関する予算額の推移

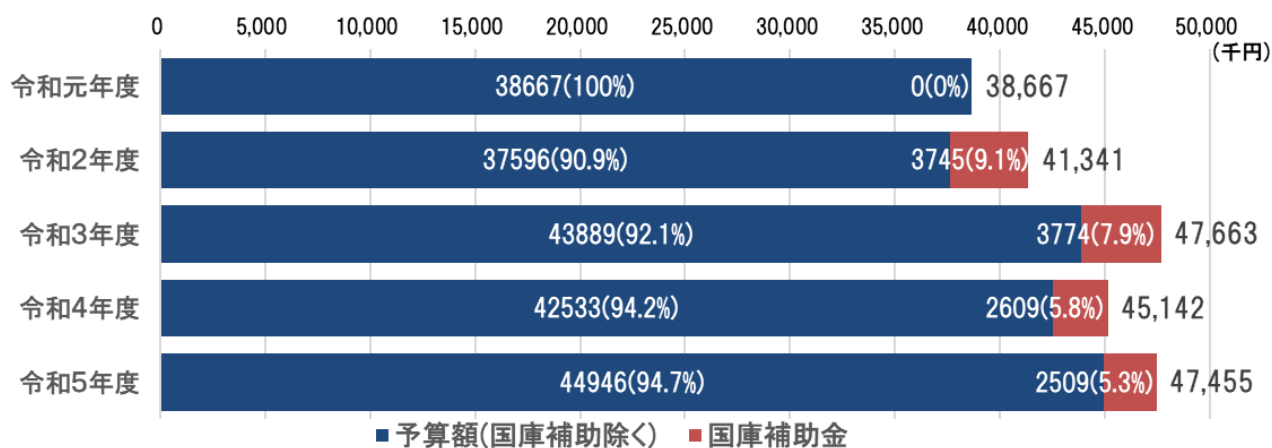


図 4-10 上川町の公共交通に関する予算額と国庫補助金

(3) コミュニティバス「かみくる」の運行経費の財源状況

- ・コミュニティバス「かみくる」の運行経費としては、運行委託料、燃料費などがあり、財源としては、1日乗車券(大人100円)の料金収入、国庫補助金(地域内フィーダー系統確保維持事業国庫補助金、車両減価償却費国庫補助金)、町の一般財源があります。

1) 料金収入

- ・乗車料金は、大人100円、小・中学生50円、小学生未満、障がい者等：無料となっています。
- ・令和元年度は10月からの運行開始で160千円、令和2、3、4年度は、それぞれ244千円、262千円、301千円と乗車数の増加に伴い増収傾向にあります。
- ・運行経費全体に占める割合では、令和元年度は4.1%、令和2、3、4年度は国庫補助を活用しており、それぞれ2.9%、3.0%、3.3%と若干上昇しています。

2) 国庫補助金

- ・令和2年度から地域内フィーダー系統確保維持事業国庫補助金と車両減価償却費国庫補助金を活用しています。
- ・国庫補助金額では、令和2、3、4年度は、それぞれ3,745千円、3,774千円、2,609千円となっています。
- ・運行経費全体に占める割合は、令和2、3、4年度は、それぞれ45.2%、43.3%、29.0%となっています。

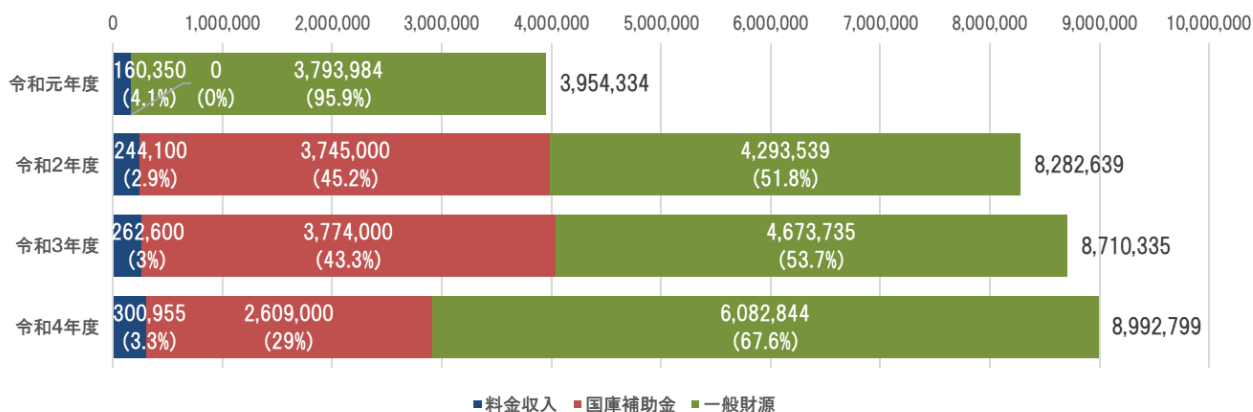


図 4-11 コミュニティバス「かみくる」の運行経費の財源状況の推移

5. 公共交通実態調査（OD 調査）

5-1 調査の概要

ここでの OD 調査とは、人の移動の起点と終点を把握する起終点交通量調査です。

（1）調査日

令和 5 年 7 月 20 日(木)。ただし、コミュニティバス「かみくる」については、20 日(木)が「いきいきセンターたいせつの絆」が休館で、温浴施設を利用する高齢者等の移動が減ることが予想されたため、20 日(木)に加え、翌日 21 日(金)の両日としました。

（2）対象公共交通と OD 調査方法

1) JR 北海道「石北本線」

- ・ JR 上川駅の乗降者に対し、調査員が聞き取り調査を行い、移動の起点終点(乗降駅)、目的、属性(町民、それ以外、外国人)を把握しました。

2) 路線バス「層雲峡線・上川層雲峡線」

- ・ 道北バスが運行する「層雲峡線・上川層雲峡線」の上川森のテラスバスタッチ(以後、上川バスタッチ)の乗降者に対し、調査員が聞き取り調査を行い、移動の起点終点(乗降バス停)、目的、属性(町民、それ以外、外国人)を把握しました。

3) 都市間バス

- ・ 上川バスタッチの乗降者に対し、調査員が聞き取り調査を行い、移動の起点終点(乗降バス停)、目的、属性(町民、それ以外、外国人)を把握しました。
- ・ 対象の路線は 4 路線で表 5-1 のとおりです。

名 称	区 間	運行機関	備 考
サンライズ号	旭川～(上川バスタッチ、層雲峡)～北見～釧路	道北バス、阿寒バスの共同運行	下り便(旭川→釧路)は、上川バスタッチ、層雲峡では、乗車のみ可で降車は不可、上り便(釧路→北見→旭川)は逆に降車のみ可で乗車は不可
特急石北号	旭川～(上川バスタッチ、層雲峡)～北見	道北バス、北海道北見バスの共同運行	同上
特急オホーツク号	旭川～(上川バスタッチ)～紋別	道北バス	下り便(旭川→紋別)は、上川バスタッチでは、乗車のみ可で降車は不可、上り便(紋別→旭川)は逆に降車のみ可で乗車は不可
ノースライナー号	旭川～(上川バスタッチ)～層雲峡～帯広	道北バス、十勝バス、北海道拓殖バス	下り便(旭川→帯広)は、上川バスタッチ、層雲峡では、乗車のみ可で降車は不可、上り便(帯広→旭川)は逆に降車のみ可で乗車は不可

表 5-1 上川バスタッチで乗降する都市間バス

4) 大雪 森のガーデンシャトルバス

- ・ 上川バスタッチから大雪 森のガーデンを結ぶシャトルバスの乗降者に対し、バスの運転手が乗降者数と属性(国外、道外、道内、町内)を目視、聞き取りにより把握しました。

5) 上川町コミュニティバス「かみくる」

- ・上川町市街地を2ルートで循環する「かみくる」の乗降者に対し、バスの運転手が移動の起点・終点(乗降場所)と属性(高齢者、それ以外など)を目視で把握しました。

6) 調査員

- ・調査員は5人で、JR 上川駅での JR の乗降者と隣接する上川バスタッチの路線バス、都市間バスの乗降者に対し分担して聞き取り調査を行いました。

5-2 調査結果

(1) JR 北海道「石北本線」

1) 個々の乗降状況

- ・上り便 14 便の総乗降者数は 98 人で、1 便当たりの乗降者数は 7.0 人/便、1 便は乗降者数が 0 人です(図 5 - 1)。
- ・下り便 14 便の総乗降者数は 76 人で、1 便当たりの乗降者数は 5.1 人/便です(図 5 - 1、2)。

①上り(網走→遠軽→上川→旭川)

列車種別	上川発車時刻	町民	目的	属性	網走	遠軽	上川	愛山	愛別	当麻	桜岡	東旭川	南永山	新旭川	旭川4条	旭川到着時刻
普通	6:06	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	7:08
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	6:53	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	7:57
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	7:32	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	8:33
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	8:20	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	9:32
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	8:56	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	9:41
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	10:38	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	11:37
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	11:04	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	12:03
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	13:00	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	14:01
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	14:17	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	15:18
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	16:06	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	17:13
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	18:42	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	19:48
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	20:35	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	21:41
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	20:56	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	22:02
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	21:53	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	23:00
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
普通	23:01	町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	24:08
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	

図 5-1 上り便の上川駅乗降状況

②下り(旭川→上川→遠軽→網走)

列車種別	上川到着時刻	町民	目的	属性	旭川	旭川4条	新旭川	南永山	東旭川	桜岡	当麻	愛別	愛山	安足間	上川	丸瀬布	遠軽	網走	
普通	8:01	以外	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
		以外	通学	高校生		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
		以外	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
		以外	通学	高校生				1	1	1	1	1	1	1	1	1			
		以外	通学	高校生					1	1	1	1	1	1	1	1			
		以外	通学	高校生						1	1	1	1	1	1	1			
		以外	通学	高校生							1	1	1	1	1	1			
		以外	通学	高校生								1	1	1	1	1			
		以外	通学	高校生									1	1	1	1			
		以外	通学	高校生										1	1	1			
		以外	通学	高校生											1	1			
		以外	通学	高校生												1			
		以外	通学	高校生													1		
		以外	通学	高校生														1	
		以外	通学	高校生															1
		以外	通学	高校生															
普通	9:11	親光	外国人	人													1	1	
		以外	親光	道外		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		以外	親光			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		以外	親光			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		以外	親光	外国人	人													1	1
		普通	10:16	以外	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
以外	仕事					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	仕事						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	仕事							1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	道外				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光			道外			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光			高齢者			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光			高齢者			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光			高齢者			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光			外国人	人													1	1
以外	親光					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
以外	親光					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
普通	11:08			以外	親光	道外													
普通	12:55	以外	親光	道外															
普通	13:27	以外	仕事																
普通	14:48	町民	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
		町民	親光	道内															
快速	15:34	以外	用事		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
		町民	用事		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
普通	17:32	以外	親光		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
		町民	通学	専門学校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		町民	通学	専門学校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		町民	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		町民	通学	高校生			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		町民	通学	高校生				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		町民	通学	高校生					1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		町民	通学	高校生						1	1	1	1	1	1	1	1		
		以外	通院	高齢者	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		町民	通勤								1	1	1	1	1	1			
		町民	通勤									1	1	1	1	1			
		町民	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		以外	親光	道外		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		以外	親光	道外		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		以外	親光	道外		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
		町民	用事		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
普通	19:39	丸瀬布	用事	通院													1		
		町民	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
普通	19:48	町民	用事		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
普通	22:04	町民	通学	高校生					1	1	1	1	1	1	1	1			
		町民	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
普通	23:01	町民	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
		町民	通学	高校生	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
列車種別	到着時刻	町民	目的	属性	旭川	旭川4条	新旭川	南永山	東旭川	桜岡	当麻	愛別	愛山	安足間	上川	丸瀬布	遠軽	網走	

2) JR 利用者の特徴

①上り便

a.上川駅からの乗車者

- ・上川駅での乗車者は 77 人で、町民が 35 人(45.5%)、町民以外が 42 人(54.5%)です(図 5-3)。
- ・目的別では通学が最も多く 44 人(57.1%)、そのうち、24 人が町外から上川高校への通学生です。また、通勤が 3 人(3.9%)、通院 2 人(2.6%)と人数は少ないが、生活の重要な足となっています(図 5-4、5)。

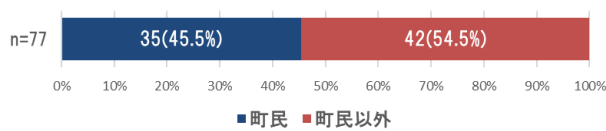


図 5-2 上り便の上川駅乗車者の町民割合

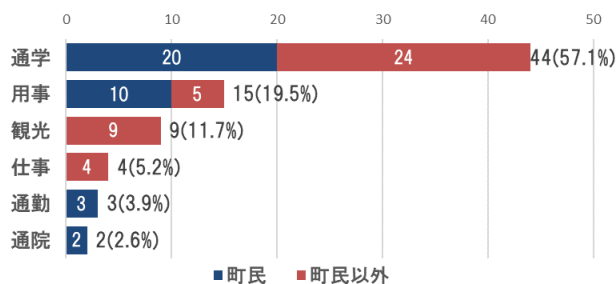


図 5-4 上り便の上川駅乗車者の目的

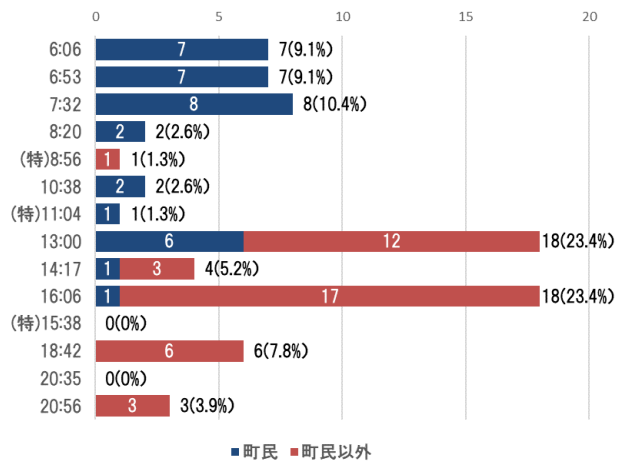


図 5-5 上り便の上川駅乗車者の便別状況

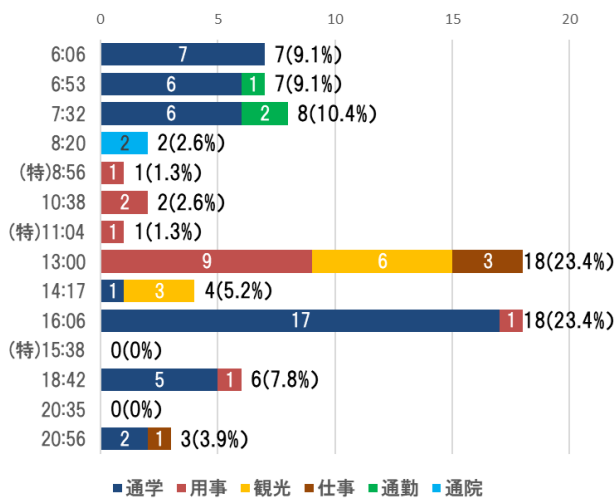


図 5-6 上り便の上川駅乗車者の便別目的

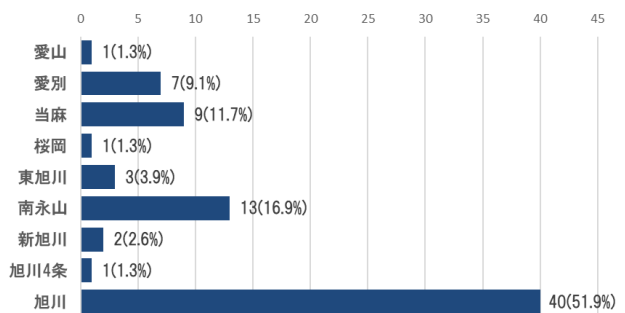


図 5-7 上り便の上川駅乗車者の降車駅別割合

b.上川駅での降車者

- ・上川駅での降車者は 21 人で、全て町民以外です(図 5 -8)。乗車駅は網走からの特急での降車者が多く見られます(図 5 - 9)。目的別では全て観光です(図 5 -10)。

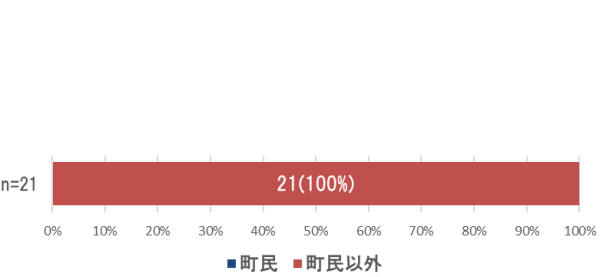


図 5-3 上り便の上川駅降車者の町民割合

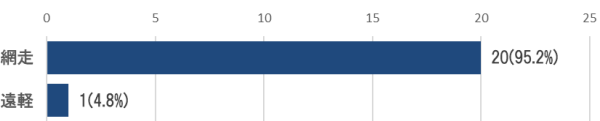


図 5-9上り便の上川駅降車者の乗車駅

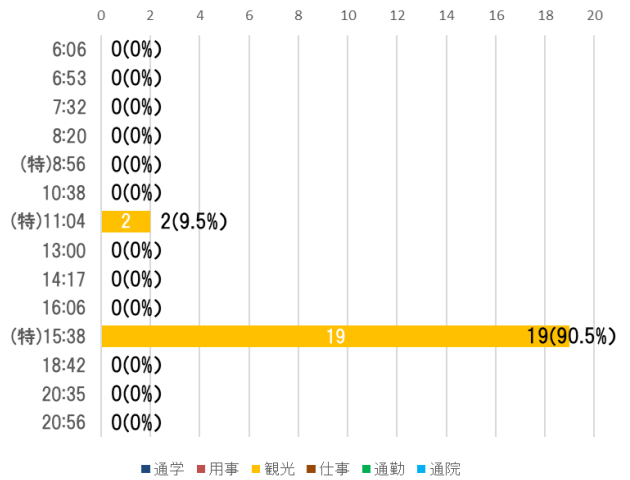


図 5-10上り便の上川駅降車者の便別目的

②下り便

a.上川駅での降車者

- ・上川駅での降車者は 73 人で、町民が 20 人(27.4%)、町民以外が 53 人(72.6%)です(図 5-11)。
- ・目的別では通学が最も多く 39 人(53.4%)、そのうち、24 人が町外から上川高校への通学生です。また、通勤が 2 人(2.7%)、通院 1 人(1.4%)と人数は少ないが、生活の重要な足となっています(図 5-12、13)。

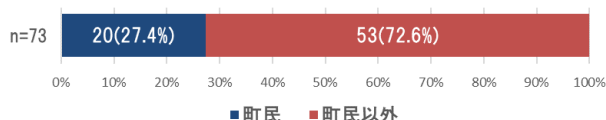


図 5-4

図 11 下り便の上川駅降車者の町民割合

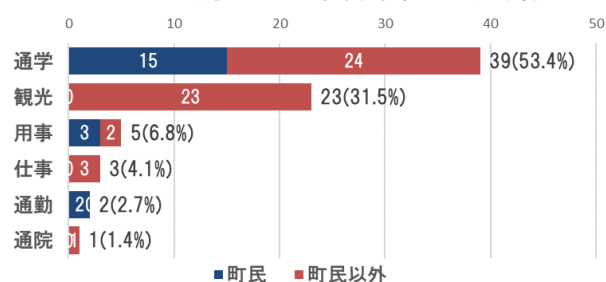


図 5-12

図 12 下り便の上川駅降車者の目的

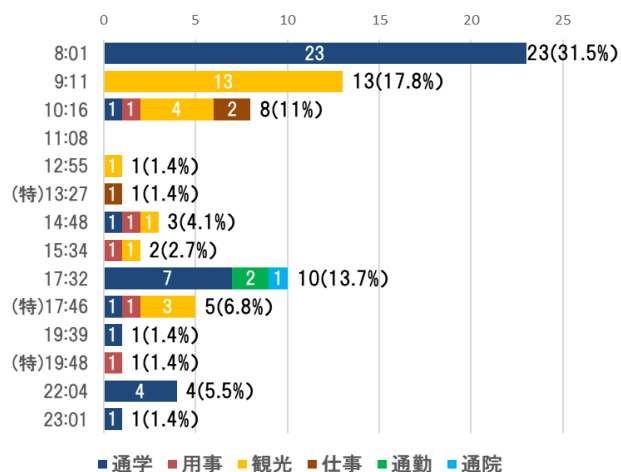


図 5-13 下り便の上川駅乗車者の便別目的

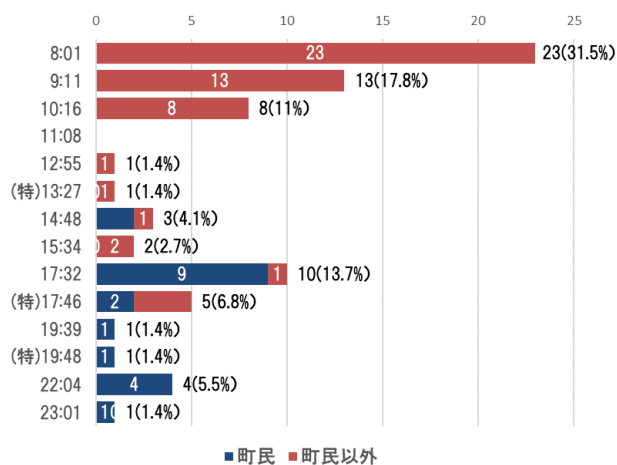


図 5-14 下り便の上川駅乗車者の便別状況

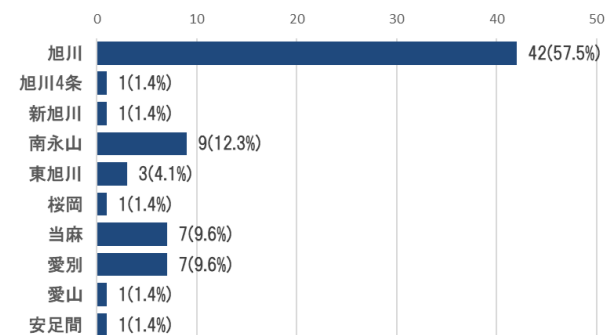


図 5-15

図 15 下り便の上川駅降車者の乗車駅

b.上川駅での乗車者

- ・上川駅での乗車者は 3 人で、全て町民以外です(図 5-16)。目的別では観光が 2 人(66.6%)、用事が 1 人(33.3%)です(図 5-18)。

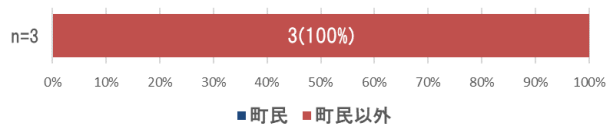


図 5-16 下り便の上川駅乗車者の町民割合

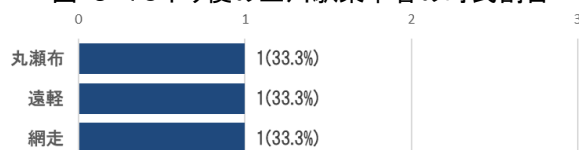


図 5-17 下り便の上川駅乗車者の降車駅

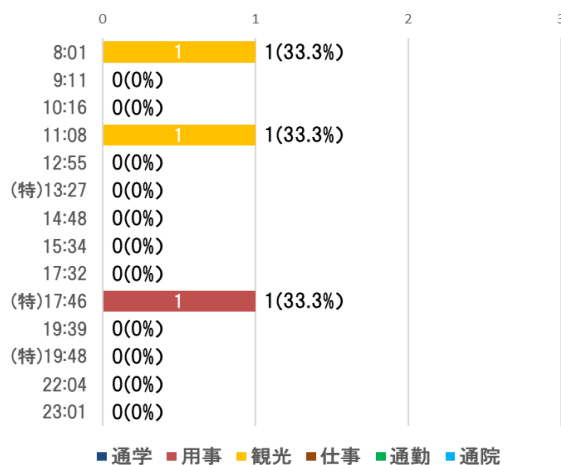


図 5-18 下り便の上川駅乗車者の便別目的

c.上川駅での降車者の観光客について

- ・下り便の上川駅での降車者は、23 人で、そのうち国外が 10 人(43.5%)と最も多く、次いで、道外 7 人(30.4%)、道内 1 人(4.3%)です(図 5-19)。
- ・観光客の目的地は、層雲峡が 9 人(39.1%)と最も多く、次いで、大雪 森のガーデン 7 人(30.4%)です(図 5-20)。
- ・観光客の降車時刻では、9:11 着が 13 人と最も多く、次いで、10:16 着 4 人(17.4%)、17:46 着 3 人(13.0%)です(図 5-21)。

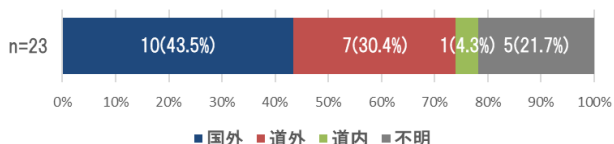


図 5-19 下り便の上川駅乗車者の観光客属性

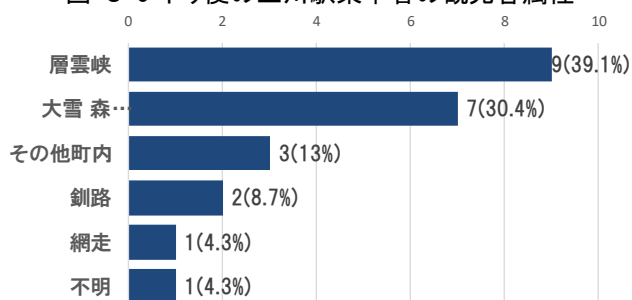


図 5-20 下り便の上川駅乗車者の観光客の目的地

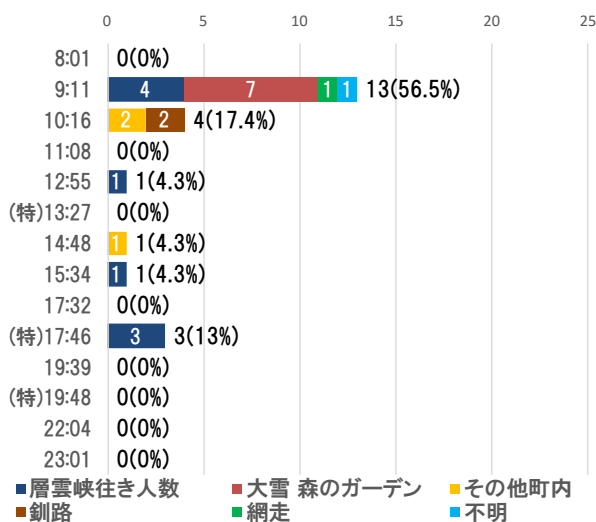


図 5-21 下り便の上川駅乗車者の観光客の便別状況

(2) 路線バス「層雲峡・上川線(道北バス)」(旭川～上川バスタッチ～層雲峡)

1) 個々の乗降状況

- ・上り便 10 便の総乗降者数は 57 人で、1 便当たりの乗降者数は 5.7 人/便で、2 便は乗降者数が 0 人です(図 5-22)。
- ・下り便 11 便の総乗降者数は 50 人で、1 便当たりの乗降者数は 4.5 人/便で、2 便は乗降者数が 0 人です(図 5-23)。

①上り便(層雲峡→上川バスタッチ→旭川)

上川バスタッチ 発車時刻	町民、 町民以外	目的	属性	層雲 峡	上川 バスタ ッチ	愛 山 溪 入 口	愛 別 橋	旭 川 駅 前	旭川 時刻
6:55									8:15
	以外	観光	道内	1	1	1	1	1	
8:20	町民	通院	高齢者	1	1	1	1	1	
	町民	通院	高齢者	1	1	1	1	1	
	町民	用事		1	1	1	1	1	
	町民	通勤		1	1	1	1	1	
	以外	観光	道内	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1				
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	高齢者	1	1	1	1	1	
	以外	観光	高齢者	1	1	1	1	1	
	以外	観光	高齢者	1	1	1	1	1	
9:15	以外	観光	高齢者	1	1	1	1	1	10:35
	以外	観光	道内	1	1				
	以外	観光	道外	1	1				
11:55	-	-	-	-	-				-
11:30	町民	用事	買物	1	1	1	1	1	12:50
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道内	1	1	1	1	1	
14:05	以外	観光		1	1	1	1	1	15:25
	以外	観光		1	1				
14:55	町民	通院	高齢者	1	1				-
16:15	以外	用事	仕事	1	1	1	1	1	17:35
	以外	用事	仕事	1	1	1	1	1	
	以外	用事	帰省	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
18:05	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	19:25
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	以外	用事	北大生	1	1	1	1	1	
	町民	通勤		1	1				
	町民	通勤		1	1				
18:25	-	-	-	-	-				-

図 5-6 上り便の上川バスタッチ乗降状況

②下り便(旭川→上川バスタッチ→層雲峡)

上川バスタッチ 発車時刻	町民、 町民以外	目的	属性	旭川 駅前	愛 別 橋	愛 山 溪 入 口	上川 バスタ ッチ	層雲 峡	旭川 時刻
7:00	-	-	-				-	-	
7:50	町民	通勤					1	1	8:20
9:50	以外	観光	外国人				1	1	10:20
	以外	観光	外国人				1	1	
	以外	観光	外国人				1	1	
10:40	以外	観光	道外				1	1	
	以外	観光	外国人				1	1	
	以外	観光	外国人				1	1	
	以外	観光	外国人				1	1	
	以外	観光	外国人				1	1	
	以外	観光	外国人				1	1	
12:10	以外	観光	道外				1	1	
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	12:40
	以外	観光	外国人	1	1	1	1	1	
	町民	通院	高齢者	1	1	1	1	1	
13:40	以外	観光	道内	1	1	1	1	1	14:10
	以外	観光	道内	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道内	1	1	1	1	1	
	以外	用事	道内	1	1	1	1	1	
	以外	用事	道内	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道内	1	1	1	1	1	
	町民	通勤		1	1	1	1	1	
	以外	用事	道内	1	1	1	1	1	
15:00	-	-	-				-	-	15:30
16:00	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	16:30
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	町民	用事		1	1	1	1	1	
	町民	用事		1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
17:10	町民	通勤		1	1	1	1	1	17:40
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	以外	観光	道外	1	1	1	1	1	
	町民	通院	高齢者	1	1	1	1	1	
	町民	通院	高齢者	1	1	1	1	1	
	町民	不明	不明	1	1	1	1	1	
18:00	以外	用事	道内	1	1	1	1	1	18:30
	以外	観光	道外			1	1	1	
	以外	観光	道外			1	1	1	
	以外	観光	道外			1	1	1	
20:05	町民	用事		1	1	1	1	1	20:35
	町民	用事		1	1	1	1	1	
	以外	用事	道内	1	1	1	1	1	
	町民	通学	高校生	1	1	1	1	1	

図 5-7 下り便の上川バスタッチ乗降状況

2) 道北バス上り便利用者の特徴

①上り便(全体)

- ・上り便全体の乗降者数は 57 人で乗降場所では、層雲峡→旭川が 40 人(70.2%)と最も多く、次いで、上川→旭川 9 人(15.8%)、層雲峡→上川 8 人(14.0%)です(図 5-24)。
- ・上り便全体の乗降者では、町民 16 人(28.1%)に対し、町民以外 41 人(71.9%)です(図 5-25)。
- ・上り便全体の乗降者の目的では、観光が 38 人(66.7%)と最も多く、次いで、用事 9 人(15.8%)、通院、通勤それぞれ 4 人(7.0%)、通学 2 人(3.5%)です(図 5-26)。

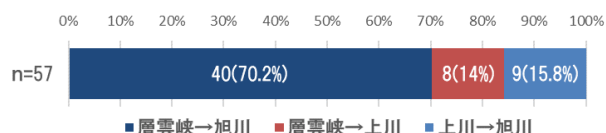


図 5-8 上り便(全体)の乗降場所別割合

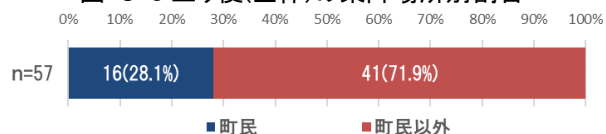


図 5-9 上り便(全体)の町民割合

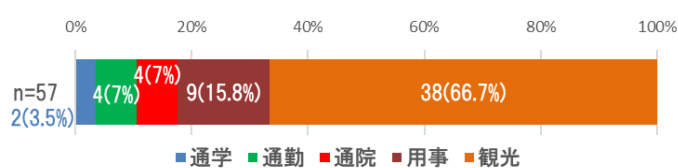


図 5-10 上り便(全体)の上乗降者の目的

②上り便(層雲峡→旭川)

- ・上り便(層雲峡→旭川)の利用者の目的では、観光が 32 人(80.0%)と最も多いですが、用事、通院、通勤がそれぞれ 5 人(12.5%)、2 人(5.0%)、1 人(2.5%)います(図 5-27、28)。

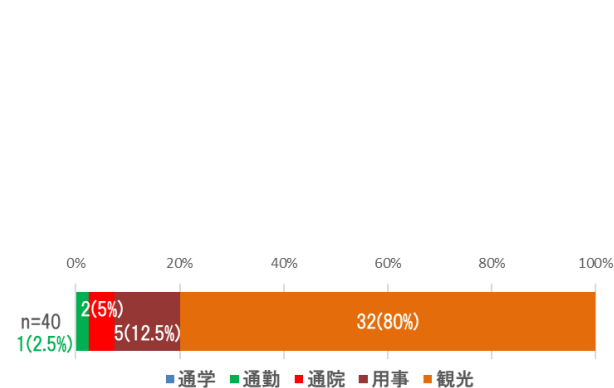


図 5-11 上り便(層雲峡→旭川)の目的割合

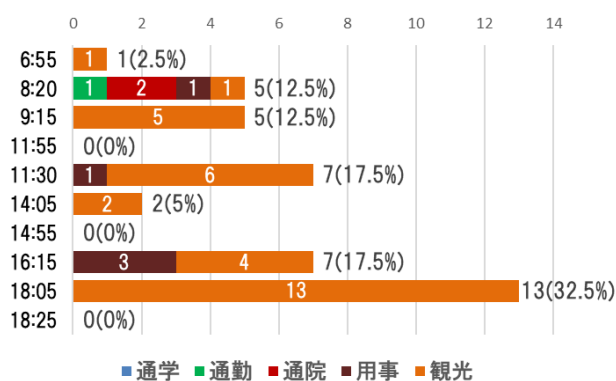


図 5-12 上り便(層雲峡→旭川)の便別目的

③上り便(層雲峡→上川)

- ・上り便(層雲峡→上川)の利用者の目的では、観光が 5 人(62.5%)と最も多いですが、次いで通勤、通院がそれぞれ 2 人(25.0%)、1 人(12.5%)います(図 5-29)。

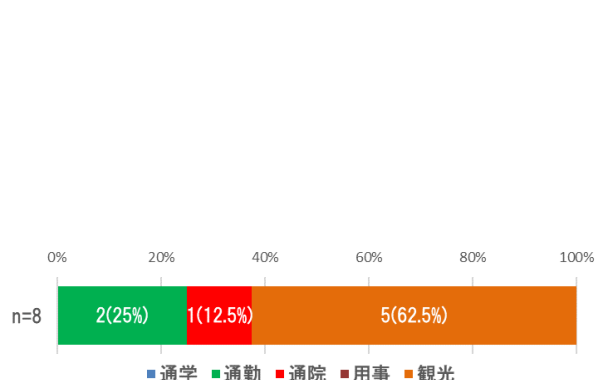


図 5-29上り便(層雲峡→上川)の目的割合

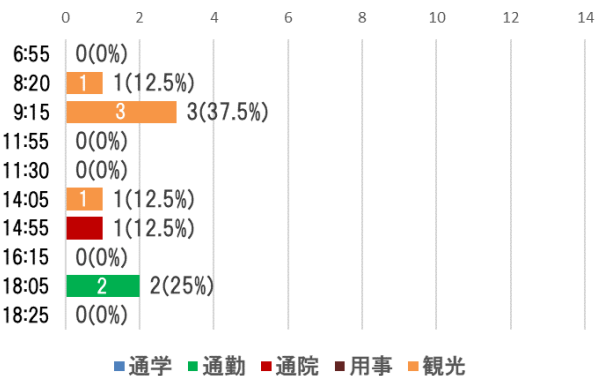


図 5-30上り便(層雲峡→上川)の便別目的

④上り便(上川→旭川)

- ・上り便(上川→旭川)の利用者の目的では、用事が 4 人(44.4%)と最も多く。次いで通学 2 人(22.2%)、観光、通院、通勤がそれぞれ 1 人(11.1%)います(図 5-31)。

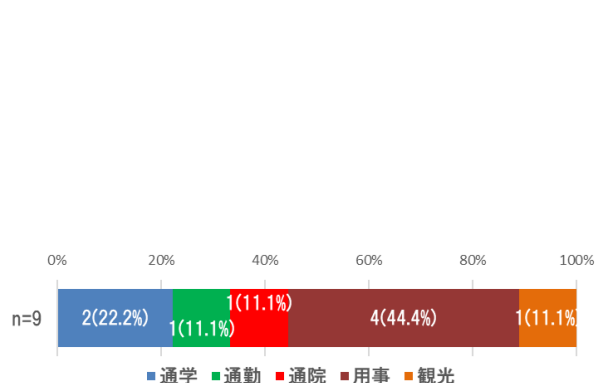


図 5-31上り便(層雲峡→上川)の目的割合

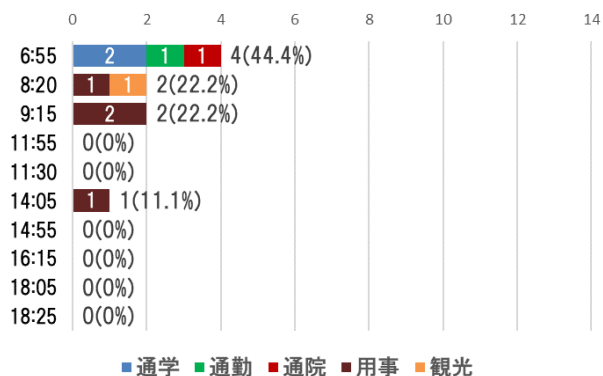


図 5-32上り便(層雲峡→上川)の便別目的

3) 道北バス下り便利用者の特徴

①下り便(全体)

- ・下り便全体の乗降者数は 50 人で乗降場所では、旭川→層雲峡が 26 人(52.0%)と最も多く、次いで、上川→層雲峡 14 人(28.0%)、旭川→上川 7 人(14.0%)、愛別→層雲峡 3 人(6.0%)です(図 5-33)。
- ・下り便全体の乗降者では、町民 12 人(24.0%)に対し、町民以外 38 人(76.0%)です(図 5-34)。
- ・下り便全体の乗降者の目的では、観光が 32 人(64.0%)と最も多く、次いで、用事 10 人(20.0%)、通院、通勤それぞれ 3 人(6.0%)、通学 1 人(2.0%)です(図 5-35)。

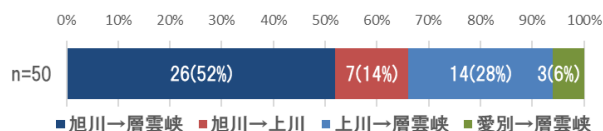


図 5-33 下り便(全体)の乗降場所別割合

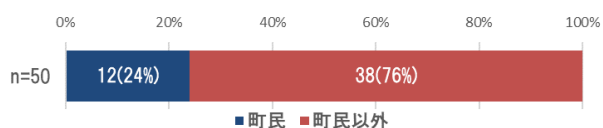


図 5-34 下り便(全体)の町民割合

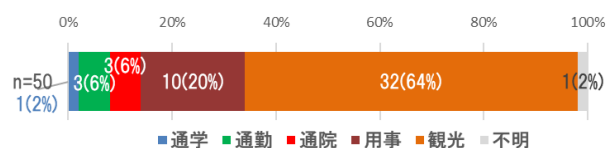


図 5-35 下り便(全体)の乗降者の目的

②下り便(旭川→層雲峡)

- ・下り便(旭川→層雲峡)の利用者の目的では、観光が 15 人(57.7%)と最も多いですが、用事、通院、通勤がそれぞれ 7 人(26.9%)、2 人(7.7%)、1 人(3.8%)います(図 5-36)。

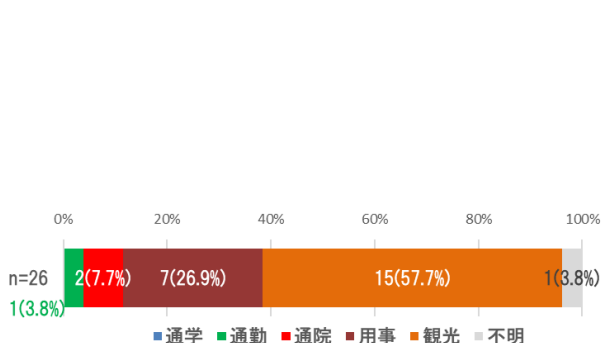


図 5-36 下り便(旭川→層雲峡)の目的割合

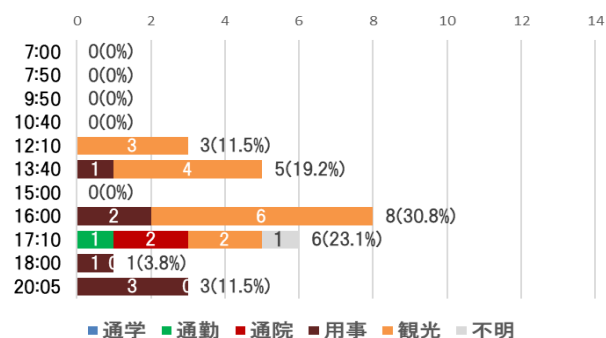


図 5-37 下り便(旭川→層雲峡)の便別目的

③下り便(旭川→上川)

- ・下り便(旭川→上川)の利用者の目的では、用事が 3 人(42.9%)と最も多く。次いで通学、通勤、通院、観光、がそれぞれ 1 人(14.3%)います(図 5-38、39)。

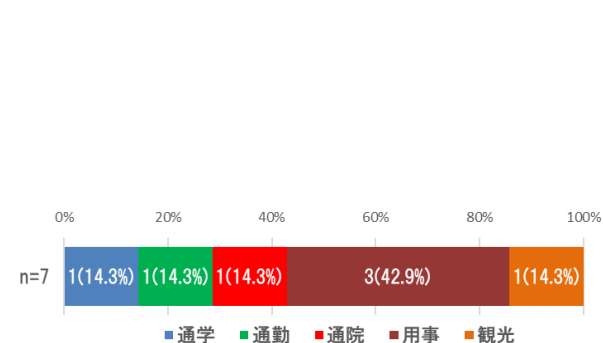


図 5-38 下り便(旭川→上川)の目的割合

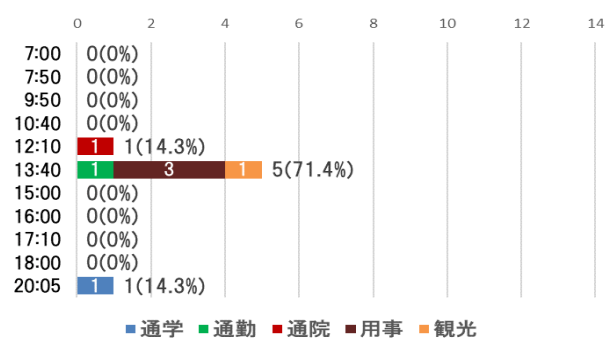


図 5-39 下り便(旭川→上川)の便別目的

④下り便(上川→層雲峡)

- ・下り便(上川→層雲峡)の利用者の目的では、観光が13人(92.9%)と最も多く、次いで通勤1人(7.1%)です(図5-40、41)。

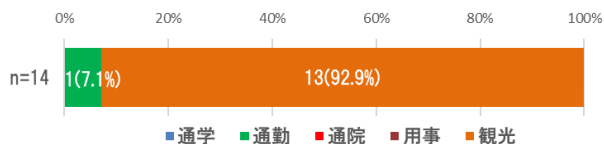


図 5-40 下り便(上川→層雲峡)の目的割合

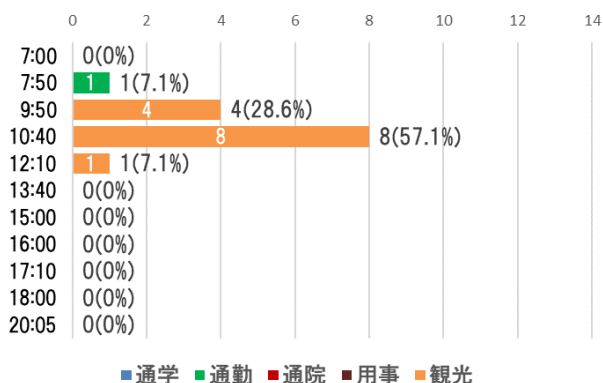


図 5-41 下り便(上川→層雲峡)の便別目的

⑤下り便(愛別→層雲峡)

- ・下り便(愛別→層雲峡)の利用者の目的では、観光が全てです(図5-42、43)。

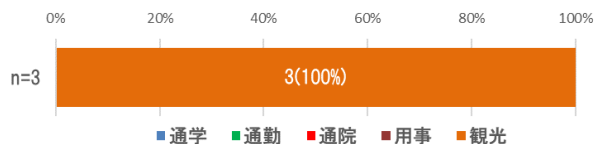


図 5-42 下り便(愛別→層雲峡)の目的割合

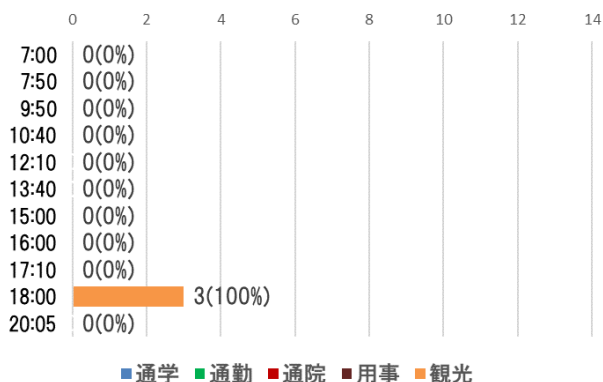


図 5-43 下り便(愛別→層雲峡)の便別目的

(3) 都市間バス

1) 上川バスタッチでの乗降状況

①サンライズ号(旭川～上川バスタッチ～北見～釧路) (表5-2)

- ・上り2便とも降車者は0人です。
- ・下り2便とも乗車者は0人です。

②特急石北号(旭川～上川バスタッチ～北見) (表5-3)

- ・上り2便とも降車者は0人です。
- ・下り2便とも乗車者は0人です。

③特急オホーツク号(旭川～上川バスタッチ～紋別) (表5-4)

- ・上り3便とも降車者は0人です。
- ・下り3便とも乗車者は0人です。

④ノースライナー号(旭川～上川バスタッチ～帯広) (表5-5)

- ・上り1便の降車者は0人です。
- ・下り1便の乗車者は3人で、目的地は帯広で、観光客です。

表 5-2サンライズ号の上川バスタッチでの乗降状況
サンライズ号(旭川～北見～釧路)

上り		下り	
到着時刻	降車人数	発車時刻	乗車人数
13:25	0	9:00	0
21:02	0	16:35	0

表 5-3特急石北号の上川バスタッチでの乗降状況
特急石北号(旭川～北見)

上り		下り	
到着時刻	降車人数	発車時刻	乗車人数
10:40	0	9:15	0
16:40	0	15:15	0

表 5-4特急オホーツク号の上川バスタッチでの乗降状況
特急オホーツク号(旭川～紋別)

上り		下り	
到着時刻	降車人数	発車時刻	乗車人数
8:29	0	13:52	0
11:29	0	16:12	0
14:29	0	19:22	0

表 5-5ノースライナー号の上川バスタッチでの乗降状況
ノースライナー号(旭川～帯広)

上り		下り	
到着時刻	降車人数	発車時刻	乗車人数
18:07	0	11:05	3

(4) 大雪 森のガーデンシャトルバス(図5-44、45)

- ・上川バスタッチから大雪 森のガーデンへのシャトルバスの往復全 4 便の乗降者数は往復それぞれ 9 人です。
- ・乗降者の属性では、国外が 4 人、道外が 5 人です。
- ・乗車時刻では、往路(上川バスタッチ→大雪 森のガーデン)が全て 9：30 の便で、復路(大雪森のガーデン→上川バスタッチ)が全て 12：30 の便です。
- ・1 便当たりの乗降者数は、往路復路それぞれ 2.3 人/便で、それぞれ 3 便で乗降者が 0 人です。

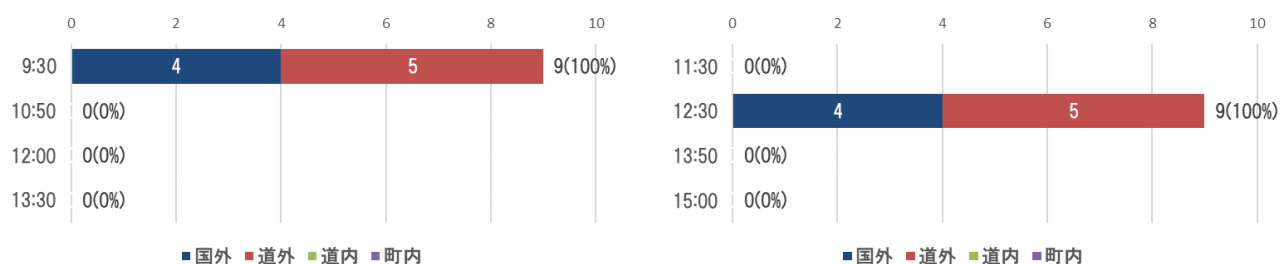


図 5-44 上川バスタッチから大雪 森のガーデンの乗降者 図 5-45 大雪 森のガーデンから上川バスタッチの乗降者

(5) 上川町コミュニティバス「かみくる」

1) 東ルートの乗降状況

①7/20

・全5便の乗降者数は12人で、1便当たり2.4人/便です(図5-46)。

No.	出発時刻	属性	停留所名														乗車者数
			①上川駅	②本町会館(向)	③旭町公園	④旭町A	⑤大雪団地	⑥新町会館前	⑦たいせつの絆	⑧上川町役場	⑨ダ・マルシェ	⑩かみんぐホール	⑪ふれあいセンター	⑫総合体育館	⑬医療センター	⑭上川駅	
①-1	7:35	高齢者		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	1
②-2	9:20	高齢者		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	6
②-3		高齢者			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
②-4		高齢者			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
②-5		高齢者			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
②-6		高齢者				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
②-7		高齢者							→	→	→	→	→	→	→		
③-1	11:10	高齢者							←	←	←	←	←	←	←	←	3
③-2		高齢者					←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
③-3		高齢者					←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
④-1	13:30	高齢者							→	→	→	→	→	→	→	→	1
⑤-1	15:05	高齢者							←	←	←	←	←	←	←	←	1
			計														12
区間乗車数			0	2	5	8	8	8	11	12	12	8	3	3	3	1	
乗車数			0	2	3	1	0	0	1	1	3	0	0	0	1	0	
降車数			0	0	0	2	0	0	2	0	1	5	0	0	1	1	

図 5-13 7/20 の東ルートの乗降状況

②7/21

・全5便の乗降者数は5人で、1便当たり1.0人/便、1便で乗降者が0人です(図5-47)。

No.	出発時刻	属性	停留所名														乗車者数
			①上川駅	②本町会館(向)	③旭町公園	④旭町A	⑤大雪団地	⑥新町会館前	⑦たいせつの絆	⑧上川町役場	⑨ダ・マルシェ	⑩かみんぐホール	⑪ふれあいセンター	⑫総合体育館	⑬医療センター	⑭上川駅	
①-0	7:35																0
②-1	9:20	高齢者					→	→	→	→	→	→	→	→	→		2
②-2		高齢者							→	→	→						0
③-0	11:10							→	→	→							2
④-1	13:30	高齢者								→	→	→					1
④-2		高齢者											→				0
⑤-1	15:05	高齢者					←	←	←	←	←						5
			計														
区間乗車数			0	0	0	0	2	2	4	4	5	3	2	2	1	0	
乗車数			0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	0	
降車数			0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0	

図 5-14 7/21 の東ルートの乗降状況

2) 西ルートの乗降状況

①7/20

・全5便の乗降者数は4人で、1便当たり0.8人/便、2便で乗降者が0人です(図5-48)。

No.	出発時刻	属性	停留所名																乗車者数
			⑭上川駅	⑮川端町A	⑯つじ公園前	⑰栄町A	⑱栄町団地付近	⑲みずほ公園前	⑳郷土資料館	㉑大雪荘前	㉒西町公園前	㉓かみんぐホール	㉔ふれあいセンター	㉕たいせつの絆	㉖上川町役場	㉗ダ・マルシェ	㉘医療セン	㉙上川駅	
①-1	8:17	高齢者											→	→	→			1	
②-0	10:02																	0	
③-1	11:52	高齢者					←	←	←	←	←	←						2	
③-2		高齢者	←	←	←	←	←											0	
④-1	14:12	高齢者								→	→	→	→	→				1	
⑤-0	15:47																	0	
計																			4
区間乗車数			1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1	2	2	1	0	0	
乗車数			0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	
降車数			1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	

図 5-15 7/20 の西ルートの乗降状況

②7/21

・全5便の乗降者数は14人で、1便当たり2.8人/便です(図5-49)。

No.	出発時刻	属性	停留所名																乗車者数
			⑭上川駅	⑮川端町A	⑯つつじ公園前	⑰栄町A	⑱栄町団地付近	⑲みずほ公園前	⑳郷土資料館	㉑大雪荘前	㉒西町公園前	㉓かみんぐホール	㉔ふれあいセンター	㉕たいせつの絆	㉖上川町役場	㉗ダ・マルシェ	㉘医療センター	㉙上川駅	
①-1	8:17	高齢者				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→			4
①-2		高齢者																	
①-3		高齢者																	
①-4		高齢者																	
②-1	10:02	高齢者			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→			3
②-2		高齢者			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→			
②-3		高齢者																	
③-1	11:52	高齢者				←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←			5
③-2		高齢者				←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←			
③-3		高齢者				←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←			
③-4		高齢者				←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←			
③-5		高齢者				←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←			
④-1	14:12	高齢者	→	→	→														1
⑤-1	15:47	高齢者																	1
			計																14
区間乗車数			2	2	6	7	8	8	10	11	11	12	12	12	4	3	0	0	
乗車数			1	0	3	1	1	0	1	1	0	1	0	3	1	1	0	0	
降車数			1	0	3	2	0	0	1	0	0	0	0	5	0	2	0	0	

図 5-16 7/21 の西ルートの乗降状況

3) 乗降場所(7/20、7/21 の合計値から)

①東ルート

- ・乗車場所では、ダ・マルシェが5人と最も多く、次いで、たいせつの絆、旭町公園がそれぞれ3人です(図5-50)。
- ・降車場所では、かみんぐホールが6人と最も多いです(図5-50)。

②西ルート

- ・乗車場所では、たいせつの絆が4人と最も多く、次いで、つつじ公園前3人です(図5-51)。
- ・降車場所では、たいせつの絆が5人と最も多く、次いで、つつじ公園前、ダ・マルシェがそれぞれ3人です(図5-51)。

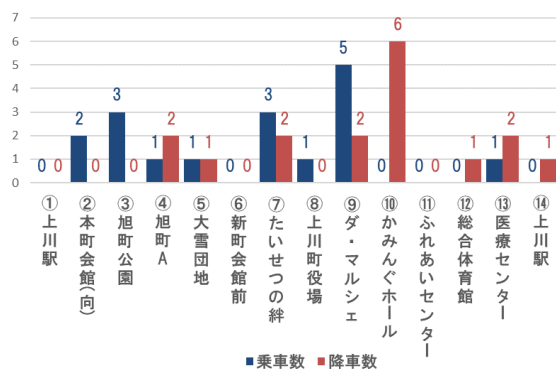


図 5-17 東ルートの乗降場所(7/20+7/21)

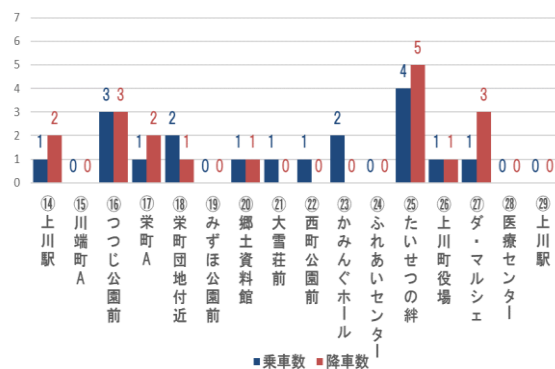


図 5-18 西ルートの乗降場所(7/20+7/21)

4) 乗車時間

- ・東ルート7/20と7/21の乗降者の乗車時間では、平均が15.4分、最大32分です（表5-6、図5-52）。
- ・西ルート7/20と7/21の乗降者の乗車時間では、平均が16.2分、最大28分です（表5-7、図5-53）。

表5-6かみくる東ルートの乗車時間(分)

東ルート7/20

便名	発車時刻	乗車時間(分)
①-1	7:35	32
②-2	9:20	24
②-3		21
②-4		21
②-5		28
②-6		19
②-7		6
③-1	11:10	16
③-2		15
③-3		15
④-1	13:30	4
⑤-1	15:05	6

東ルート7/21

便名	発車時刻	乗車時間(分)
①-0	7:35	
②-1	9:20	24
②-2		7
③-0	11:10	
④-1	13:30	4
④-2		7
⑤-1	15:05	13
平均時間	最大時間	最小時間
15.4	32.0	4.0

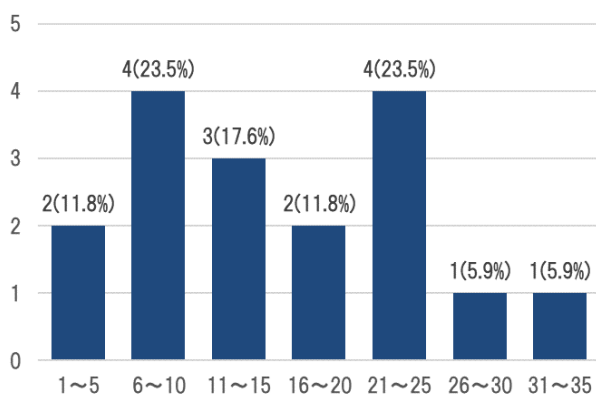


図5-52 かみくる東ルートの乗車時間(分)分布

表5-7かみくる西ルートの乗車時間(分)

西ルート7/21

便名	発車時刻	乗車時間(分)
①-1	8:17	4
②-0	10:02	-
③-1	11:52	12
③-2		10
④-1	14:12	11
⑤-0	15:47	-

西ルート7/21

便名	発車時刻	乗車時間(分)
①-1	8:17	26
①-2		13
①-3		11
①-4		8
②-1	10:02	24
②-2		28
②-3		20
③-1	11:52	16
③-2		19
③-3		21
③-4		21
③-5		6
④-1	14:12	6
⑤-1	15:47	23
平均時間	最大時間	最小時間
16.2	28.0	6.0

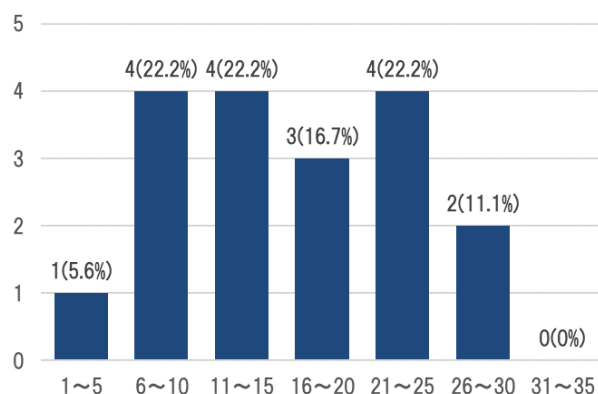


図5-53 かみくる西ルートの乗車時間(分)分布

5-3 考察

(1) JR 北海道「石北本線」

1) 町民の重要な足

- ・町民の乗降者は、上り 35 人(45.5%)、下り 20 人(27.4%)で、旭川市内の高校などへの通学の利用が多く、用事や通勤、通院にも使われており、上川町での JR による生活利便性の確保は、定住促進などの視点で重要です。

2) 上川高校への町外からの通学の重要な足

- ・町外から上川高校へ通学する乗降者は、上り、下りともに 24 人で、JR による上川高校生の通学の足の確保は、上川高校の存続などの視点でも重要です。

3) 観光客の重要な足

- ・町外乗降者のうち、観光目的は、上り 9 人、下り 23 人です。下り便の 23 人のうち国外が 10 人、道外 7 人など、層雲峡や大雪 森のガーデンなどの町内の観光地への重要な足となっています。

4) 利用者数

- ・1 便当たりの利用者数は、上下便それぞれ 7.0 人/便、5.1 人/便で、乗降者が 0 人の便が上り便で 1 便あることから、利用者の増加や運行の効率化は、持続的な運行などの視点で重要です。

(2) 路線バス「層雲峡線・上川層雲峡線(道北バス)」

1) 層雲峡観光の重要な足

- ・上下便の観光目的の乗降者は、それぞれ 38 人(66.7%)、32 人(64.0%)と過半を占めており、層雲峡への公共交通として重要な足となっています。

2) 通学、通勤、通院の重要な足

- ・乗降者数は限られるが、通学・通勤・通院の利用者がおり、それらの利用者にとっては、なくてはならない生活の足となっています。

3) 利用者数

- ・1 便当たりの利用者数は、上下便それぞれ 5.7 人/便、4.5 人/便で、乗降者が 0 人の便が上下便とも 2 便あることから、利用者の増加や運行の効率化は、持続的な運行などの視点で重要です。

(3) 都市間バス(4 路線)

1) 利用者の利便性

- ・上川バスタッチに停車する都市間バスは 4 路線ありますが、7/20 の乗降者はノースライナー号(旭川～帯広)の下り便(11:05 発)の 3 人のみです。各路線とも、下り便での上川バスタッチ、層雲峡での降車ができるようになると利用者の利便性が向上する可能性があります。

(4) 上川町コミュニティバス「かみくる」

1) 利用しやすいサービスと利用者数

- ・かみくるの1便当たりの乗降者数は7/20、7/21の東ルート、西ルートで0.8人～2.8人とどまっていますが、令和元年度から利用者数は増加傾向にあり、町内の主要な公共施設や商業施設などの生活利便施設をフリー乗降で循環するコミュニティバスが、高齢化が進行するなかで、徒歩生活者の重要な足となっています(図5-54)。

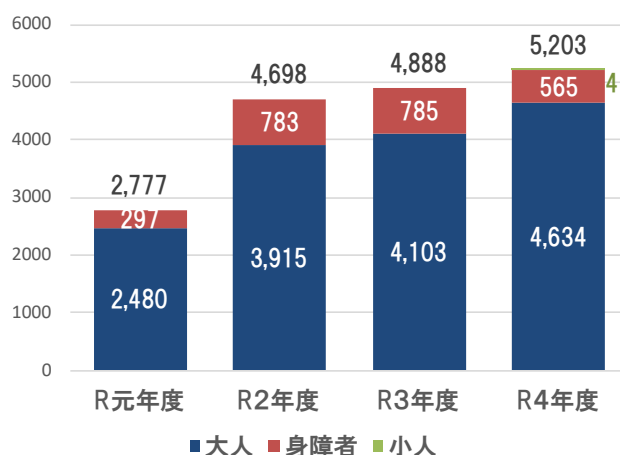


図5-54 上川町コミュニティバス「かみくる」の利用者数の推移

2) 乗車時間

- ・かみくるの乗車時間は、東ルート、西ルート(7/20、7/21 合算値)では、それぞれ、最大時間が32分、28分、平均時間15分、16分で、ルートの見直しなどの運行の見直しによる乗車時間の短縮に加え、車内での会話などを促すなど乗車時間を楽しめる工夫を検討する必要があります。

(5) JR とバスの乗継時間の対応

1) JR 下り便での道北バス下り便との乗り継ぎ時間

- ・上川駅でのJRと道北バスの乗継が多かった下り便について、JR上川駅の到着時刻と道北バス下り便(層雲峡往き)の発車時刻の差を乗り継ぎ時間とすると、平均36分、最大1時間49分、最小12分となっています(表5-8)。

2) JR 下り便での道北バス下り便との乗り継ぎの快適性向上

- ・旭川駅から上川駅までJRを利用し、道北バスで層雲峡へ移動する海外からなどの観光客が、上川駅での乗り継ぎの快適性向上のために、以下のような工夫が考えられます。

①ダイヤの変更による乗り継ぎ時間の短縮

- ・1時間以上ある乗り継ぎ時間については、ダイヤの変更の検討。

②上川駅周辺での魅力のある回遊

- ・上川町にはJR駅からの徒歩圏にラーメンやカフェなどがあるので、乗り継ぎ時間を利用してお茶や食事などをしてもらうための情報発信。

③上川駅や上川バスタッチでの駅機能の複合化

- ・駅舎などにカフェスペースや町内の菓子店の菓子などの販売、イートインができるスペースの設置と運営。

④乗り継ぎ時間の短い人の JR 駅から上川バスタッチへの親切的な誘導

- ・OD 調査の際に、JR 上川駅から道北バスへ乗り継ぐ国外からの観光客に、バス乗り場を尋ねられることが複数回あったことから、分かりやすく親切的な誘導のためのサインなどの設置。

表5-8 JR 下り便での道北バス下り便との乗り継ぎ時間

JR下り便 上川駅 到着時刻	層雲峡 乗継人数 (7/20)	道北バス 層雲峡往 発車時刻	乗継時間
8:01	-	9:50	1:49
9:11	4	9:50	0:39
10:16	-	10:40	0:24
11:08	-	12:10	1:02
12:55	1	13:40	0:45
(特)13:27	-	13:40	0:13
14:48	-	15:00	0:12
15:34	1	16:00	0:26
17:32	-	18:00	0:28
(特)17:46	3	18:00	0:14
19:39	-	20:05	0:26
(特)19:48	-	-	-
22:04	-	-	-
23:01	-	-	-

平均時間	最大時間	最小時間
0:36	1:49	0:12

6. 住民意識・意向調査

6-1 高校生アンケート調査結果 概要(詳細は資料参照)

(1) 高校選択と公共交通

- ・教育環境は、定住促進などにも関係します。
- ・通学方法が高校選択に影響した人が 9 人 (47.4%) で、朝早くの登校や通学時間の長さが理由で上川高校を選択している例が見られます(図 6-1)。

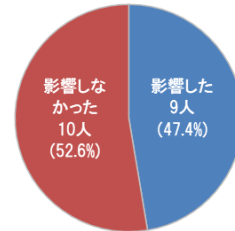


図 6-1 高校選択と通学方法の影響

(2) 町外高校への通学状況

1) 自宅～上川駅間の家族による送迎負担

- ・自宅から上川駅間の移動で家族の自家用車利用が登校 5 人(71.4%)、下校 4 人(57.1%)と過半を占め、登下校の送迎で家族に負担がかかっています(図 6-2)。

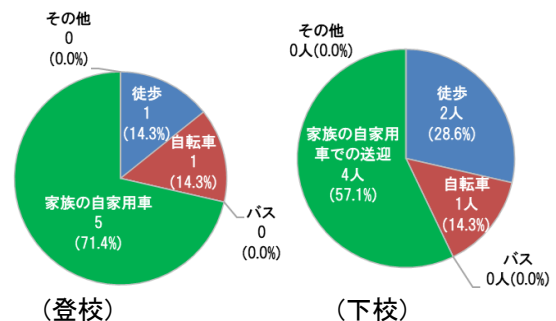


図 6-2 自宅～上川駅までの通学方法

2) 上川～町外高校の移動はほとんどが JR

- ・上川～高校間の移動は、登校で JR が 7 人 (100%)、下校で JR 6 人(85.7%)、バス 1 人 (14.3%、愛別橋から利用)と、JR が高校通学の足となっています(図 6-3)。

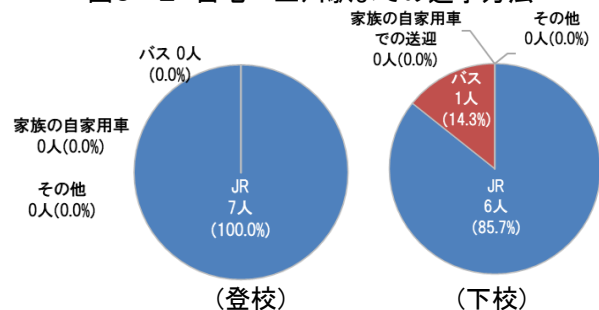


図 6-3 上川駅～町外高校までの通学方法

3) 町外高校への通学の総移動時間が長い

- ・町外高校への通学の総移動時間は、登校で 1～2 時間が 6 人(85.7%)、2 時間以上が 1 人(14.3%)、下校で 1～2 時間が 4 人(57.1%)、3 時間以上が 3 人(42.9%)と長くなっており、特に下校で長くなっているのは部活後の移動が不便なためと想定されます(図 6-4)。

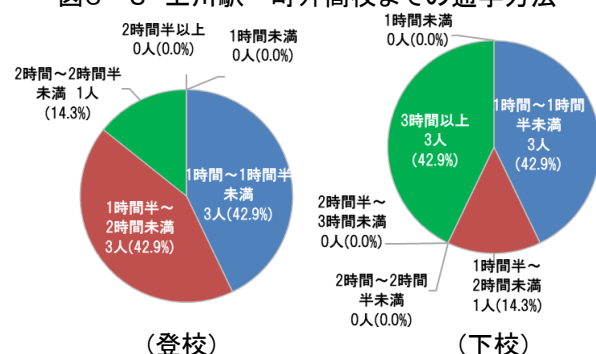


図 6-4 上川駅～町外高校までの通学方法

(3) JR 北海道への要望

1) 登校時

- ・ 6:53 発と 7:32 発の間に 1 本欲しい。

2) 下校時

- ・ 17 時台の特急があると便利。
- ・ 20 時台の列車があると助かる。

3) JR 石北本線の維持

- ・ 石北線が廃線になると、町外への高校の通学が困難になるため、町民にもっと利用して欲しい。

6-2 住民アンケート調査結果 概要(詳細は資料参照)

(1) 1. アンケート概要

1) 調査対象

- ・上川町に居住する 1,805 人

2) 回収率

- ・回収数は 676 人、回収率 37.5%

3) 回答者年齢

- ・回答者の年齢は、多い順に「80 歳以上」34.7%、「70 歳代」29.6%、「60 歳代」14.1%、「50 歳代」10.2%(図 6-5)

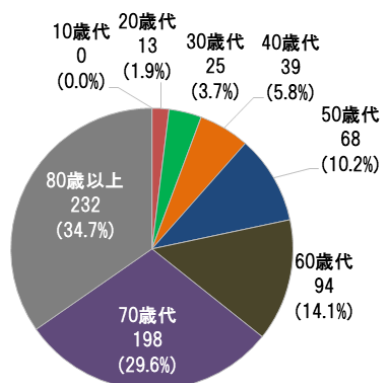


図6-5 回答者年齢

(2) アンケート結果

1) 高齢者の自家用車利用

①免許の所持状況

- ・「持っている」は、回答者全体では 66.6% ですが、70 歳以上の単身者では 39.8%と高齢者で徒歩生活者が多いことが想定されます(図 6-6)。

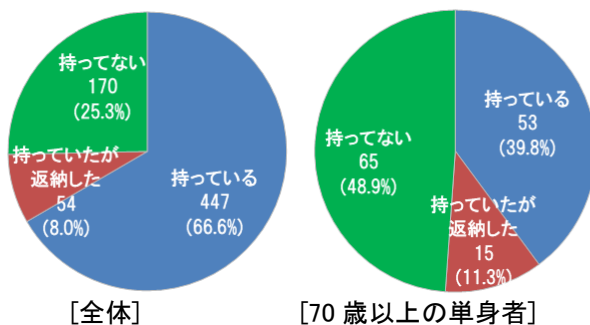


図6-6 自動車免許の所有の有無

②免許の返納意向

- ・「免許返納を考えている人」は、70 歳以上で 42.3%で、そのうち「近く返納する予定」10.0%に対し「返納したいが現在の生活環境では難しい」90.0%と、実際の返納は、生活利便施設の立地や公共交通の利便性が課題となると考えられます(図 6-7)。

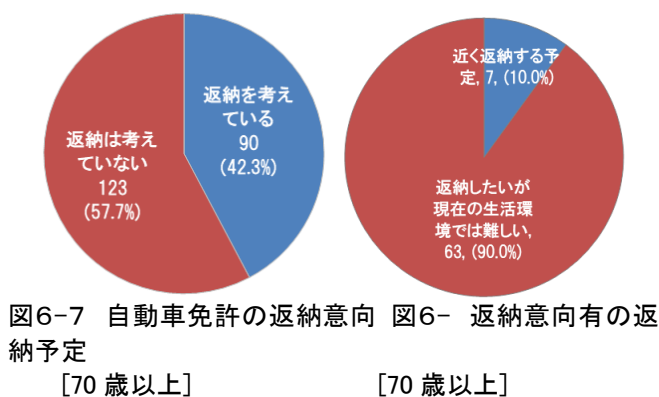


図6-7 自動車免許の返納意向 図6- 返納意向有の返納予定
[70 歳以上] [70 歳以上]

③徒歩生活者の町外流出

- ・免許を返納した場合の住み続け意向では、「バスなどを利用して住み続ける」46.1%に対し、「生活利便性の高い旭川市・札幌市などへの住み替えを検討する」13.9%と「子どものいる市町村などへの住み替えを検討する」5.2%を合わせて、19.1%が町外に住み替えを検討するとしています(図6-8)。
- ・高齢に伴う徒歩生活者の町外流出を抑制し、安心して快適に住み続けるために、公共交通の維持、充実は重要です。

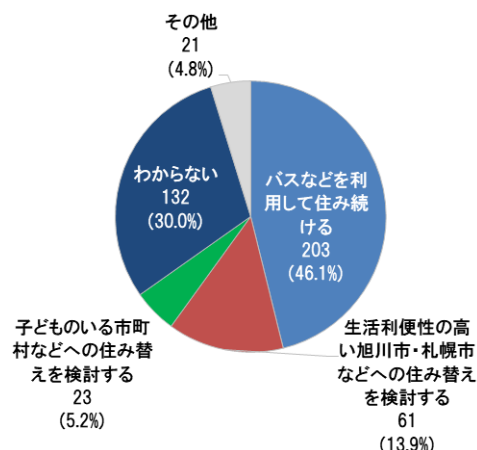


図6-8 現在の生活環境で免許を返納した場合の考え

2) 日常生活での移動手段

①通勤

- ・通勤している人の移動手段(往路)は、通勤者全体では「自家用車(本人運転)」が64.7%に対し、「JR」4.5%、「道北バス」6.2%、町外通勤者では「自家用車(本人運転)」が71.9%に対し、「JR」8.3%、「道北バス」8.3%、となっています(複数回答あり)(図6-9)。

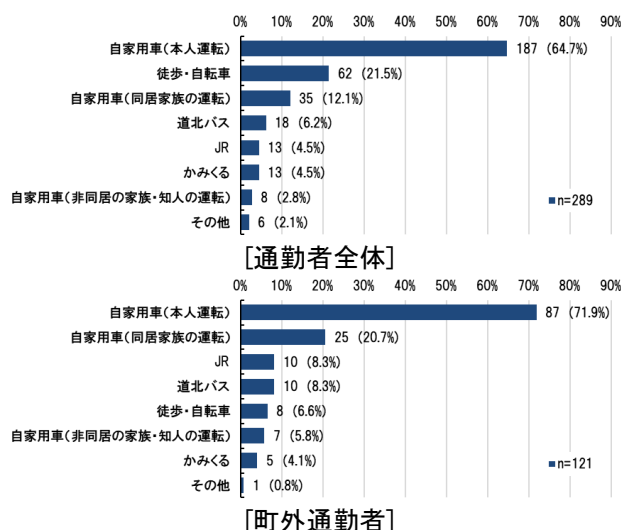


図6-9 通勤している人の移動手段(複数回答)

②通院

- ・通院している人の通院場所では、「上川町内」が47.1%に対し「町外」69.5%と、町外への通院が多く、その98.4%が旭川市となっています(複数回答あり)(図6-10、11)。

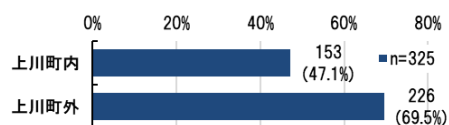


図6-10 通院場所(複数回答)

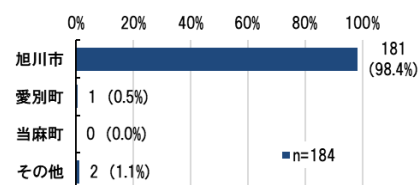


図6-11 町外への通院の場所

- ・通院の移動手段(往路)は、通院者全体では「自家用車(本人運転)」が53.8%、「自家用車(同居家族の運転)」18.8%に対し、「JR」9.4%、「道北バス」10.3%で、町外通院者では「自家用車(本人運転)」が

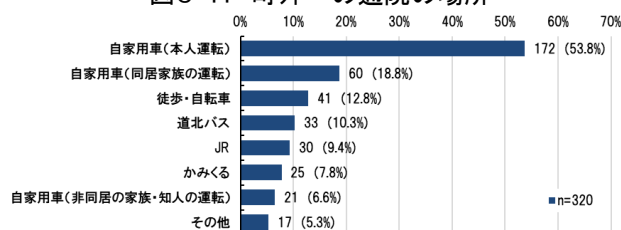


図6-12 通院者全体の通院手段

62.8%、「自家用車(同居家族の運転)」21.5%に対し、「JR」11.2%、「道北バス」12.6%となっています(複数回答あり)。また、「その他」でハイヤーの利用者も少数います(図6-12、13)。

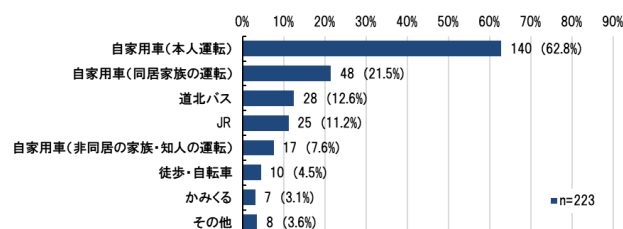


図6-13 通院している人の移動手段(複数回答)

③買物

・買物方法では、「直接店に行く」が95.9%と最も多く、次いで「宅配便(トドックなど)」31.3%、「宅急便(ゆうパックなど)」12.1%、「移動販売車」4.6%となっています(複数回答あり)。また、宅配便、移動販売車を主に利用している人の理想の買物方法では、「直接、店舗に行きたい」が58.3%となっています(図6-14、15)。

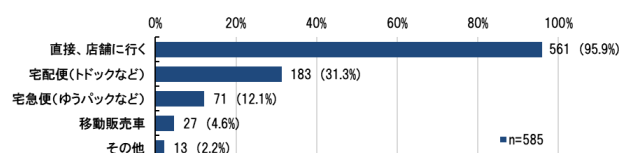


図6-14 買い物方法

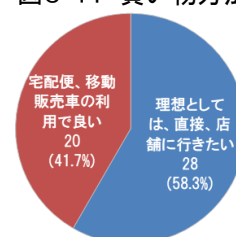


図6-15 主利用が宅配便、移動販売車の人の理想の買物方法

・直接店に行く頻度が最も高い人の店舗の場所では、「上川町内」61.5%に対し「上川町外」54.9%となっています(複数回答あり)(図6-16)。

・直接店に行く頻度が最も高い人の移動手段(往路)では、「自家用車(本人運転)」が63.7%と最も多く、次いで、「徒歩・自転車」19.7%、「自家用車(同居家族の運転)」18.6%、「かみくる」3.7%、「JR」3.1%、「道北バス」3.1%となっています。また、ハイヤーの利用者も少数います(図6-17)。

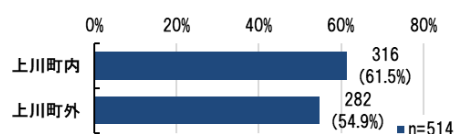


図6-16 直接、店舗に行くのが最も頻度が高い人の移動場所(複数回答)

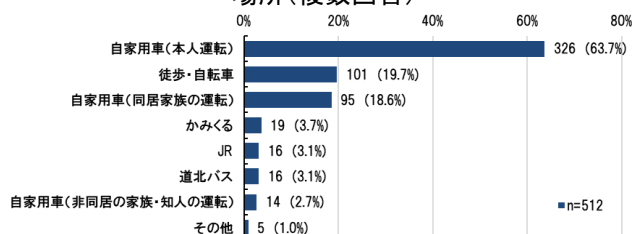


図6-17 直接、店舗に行くのが最も頻度が高い回答者の移動手段(往路)(複数回答)

④ 定期的なサークル活動や趣味活動、レクリ

エーション

- ・定期的なサークル活動や趣味活動、レクリエーションなどの有無では、「ある」が 30.3%、「ない」 69.7%となっています(図 6-18)。
- ・「ある」人の頻度では、「毎週 1 回程度」 35.2%と「毎週 2 回以上」 26.8%合わせて 62.0%が週 1 回以上外出しています(図 6-18)。
- ・活動のある人の移動手段(往路)では、「自家用車(本人運転)」が 55.1%と最も多く、次いで、「徒歩・自転車」 32.6%、「自家用車(同居家族の運転)」 9.6%、「かみくる」 6.2%、JR 1.7%、道北バス 0.6%となっています(図 6-19)。

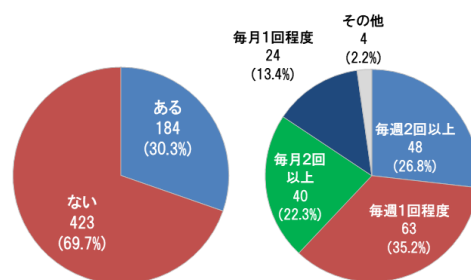


図6-18 定期的なサークル活動や趣味活動、レクリエーション等の有無[左図]とある人の頻度[右図]

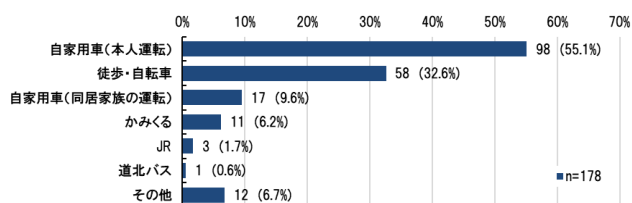


図6-19 定期的なサークル活動や趣味活動、レクリエーションなどの有無が「ある」回答者の移動手段(往路)(複数回答)

⑤ 日常生活での公共交通の位置づけ

- ・通勤、通院、買物、趣味などの活動での移動手段では、自家用車利用が最も多い一方で、JR、道北バス、かみくる、ハイヤーの利用があり、高齢化に伴い徒歩生活者が増加することを想定すると、これらの公共交通の維持、充実は重要です。
- ・通勤、通院、買物の日常生活上不可欠な移動に加え、趣味などの活動での外出機会を増やすことで高齢者などの健康増進を図るためにも公共交通の充実は重要です。

3) 公共交通に関する意向

①今後の上川町の公共交通の必要性和その理由

- ・今後の公共交通の基本的な考え方では、「絶対に必要」47.9%と「必要」42.3%合わせて 90.2%が必要と考えています(図 6-20)。
- ・「絶対に必要」、「必要」と考える人の必要と思う理由では、「高齢者などの徒歩生活者の買物や通院など生活利便性の維持のため」が 85.7%と最も多く、次いで「高校通学など教育レベルを維持するため」10.4%、「徒歩生活者などの町外への流出を防ぎ、人口減少を食い止めるため」8.6%、「どのまちにもあるため」3.0%となっています(複数回答あり)(図 6-21)。

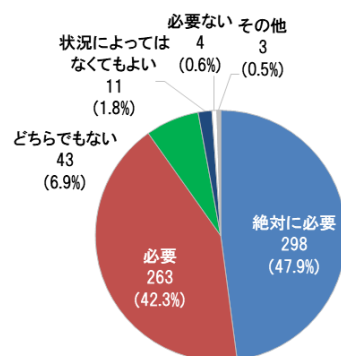


図6-20 今後の公共交通の基本的な考え方

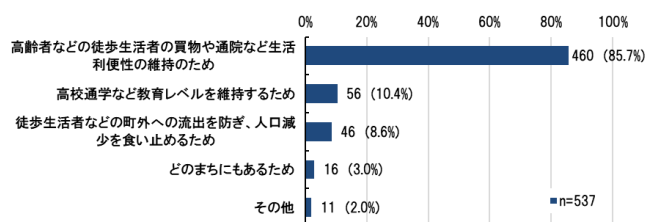


図6-21 「絶対に必要」、「必要」と考える人の必要だと思う理由(複数回答)

②公共交通の経費について

- ・公共交通の経費については、「公共交通は地域に必要なため、公的な経費を今以上かけても維持するべき」の 77.9%に対し、「財政が厳しいため、これ以上の公的な経費はかけるべきではない」が 14.6%となっています(図 6-22)。

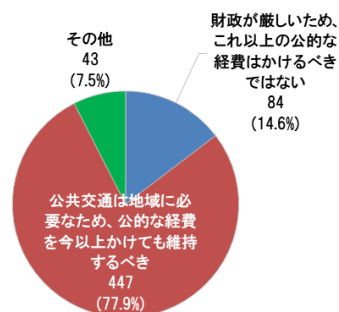


図6-22 公共交通の経費についての考え方

③JR について

- ・JR の利用頻度では、「ほぼ利用しない」74.2%が最も多く、次いで「毎月1回程度」9.9%、「毎月2回以上」2.2%などとなっています(図6-23)。
- ・存続意向では、「徒歩生活者などの通院など日常の足として必要である」が71.5%と最も多く、次いで「高校生の通学の足として必要である」48.2%、「旅行や観光などに利用するので必要である」38.6%、「自家用車を利用するので、JR は無くてもよい」8.2%となっています(複数回答あり)(図6-24)。

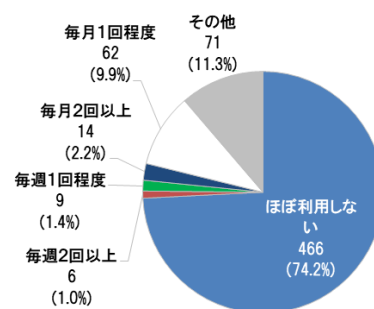


図6-23 JRの利用頻度

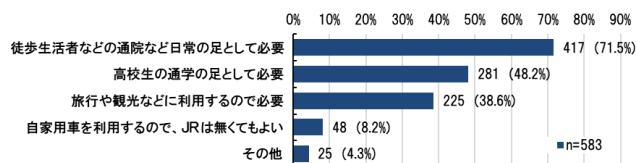


図6-24 JRの存続意向(複数回答)

④路線バス(道北バス)について

- ・路線バス(道北バス)の利用頻度では「ほぼ利用しない」が最も多く78.8%、次いで「毎月1回程度」9.0%、「毎月2回以上」2.1%などとなっています(図6-25)。
- ・存続意向では、「徒歩生活者などの通院など日常の足として必要である」が79.3%と最も多く、次いで「旅行や観光などに利用するので必要である」36.3%、「高校生の通学の足として必要である」33.5%、「自家用車を利用するので、路線バスは無くてもよい」8.4%となっています(複数回答あり)(図6-26)。

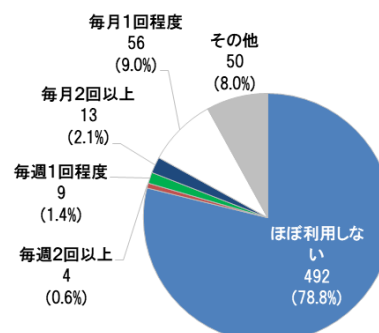


図6-25 路線バス(道北バス)の利用頻度

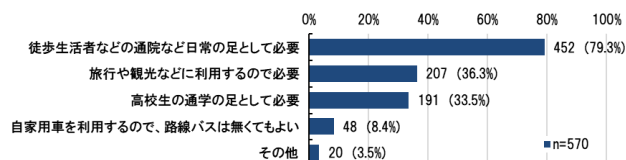


図6-26 路線バス(道北バス)の存続意向(複数回答)

⑤上川町コミュニティバス「かみくる」について

- ・利用頻度では、「ほぼ利用しない」89.5%が最も多く、次いで「毎月2回以上」2.9%、「毎月1回程度」2.2%などとなっています(図6-27)。
- ・存続意向では、「高齢者などの足として必要なので現状維持すべきである」73.2%が最も多く、次いで、「高齢化が進むので充実・拡大すべきである」36.9%、「自家用車を利用するので、「かみくる」は無くてもよい」8.6%となっています(複数回答あり)(図6-28)。

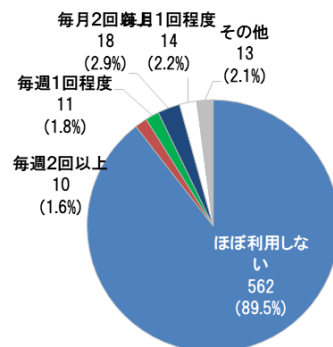


図6-27 上川町コミュニティバス「かみくる」の利用頻度

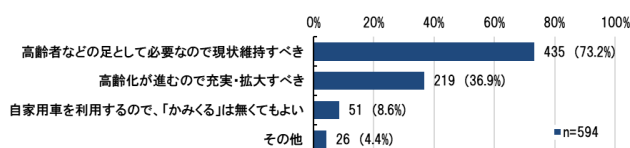


図6-28 上川町コミュニティバス「かみくる」の存続意向(複数回答)

⑥デマンド交通について(図6-29)

- ・デマンド交通の実施意向では、「できれば、実施して欲しい」38.2%と「ぜひ、実施して欲しい」12.6%合わせて 50.8%が実施を希望しています。
- ・デマンド交通の利用意向では、「利用する」13.9%と「今は利用しないが自家用車をやめた際などに利用したい」46.4%合わせて 60.3%が利用意向を示しています。

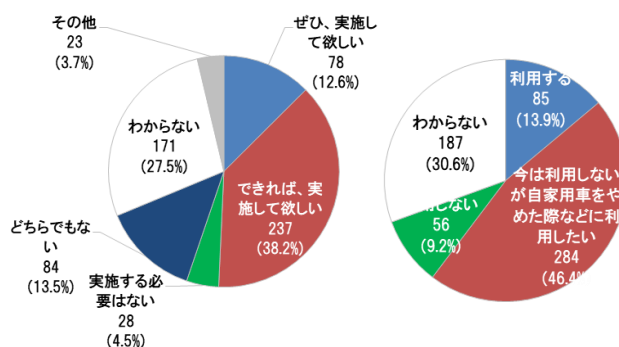


図6-29 デマンド交通の実施意向[左図]と利用意向[右図]

⑦住民サポート交通について

- ・住民サポート交通の導入についての考えでは、「住民が協力して、きめの細かい移動サービスが可能なのでサポート交通の導入に賛成である」が60.3%と最も多く、次いで「移動の足は行政が担うべきで、住民が協力するサポート交通には反対である」26.3%となっています(図6-30)。
- ・住民サポート交通が導入された場合の利用では、「自家用車をやめたら利用を検討したい」が68.5%と最も多く、次いで「すぐにでも利用を検討したい」12.8%、「利用したくない」11.5%となっています(図6-31)。
- ・自家用車免許の所有者でサポート交通が導入された場合に運転手になることについては、「運転手にはなりたくない」63.5%が最も多く、次いで「今は無理だが、将来的には運転手になることを検討したい」14.9%、「運転手になることを検討したい」5.6%となっています(図6-32)。
- ・サポート交通が導入された場合の負担金の支払いについては、「500円/月程度なら負担してもよい」が43.0%と最も多く、次いで「1000円/月程度なら負担してもよい」22.2%、「負担したいが経済的にできない」14.4%、「負担はしたくない」12.9%となっています(図6-33)。仮に20歳以上の上川町民がこれらの割合で負担金を支払うとすると、総負担金額は $[3,117 \text{ 人} \times (500 \text{ 円} \times 0.43 + 1000 \text{ 円} \times 0.222) \times 12 \text{ ヶ月} \div 1,635 \text{ 万円/年}]$ となります。

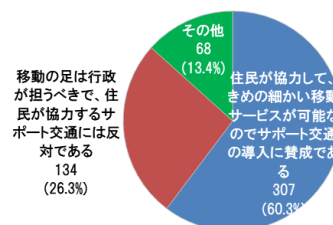


図6-30 サポート交通の導入についての考え

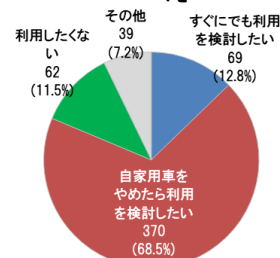


図6-31 サポート交通が導入された場合の利用

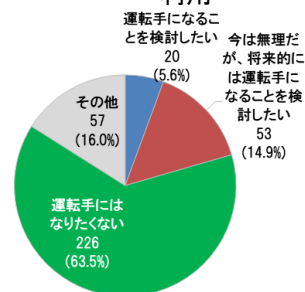


図6-32 免許所有者のサポート交通が導入された場合の運転手になる意向

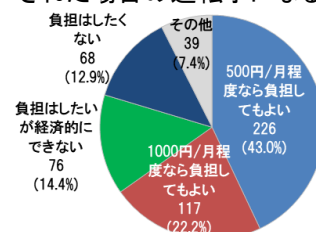


図6-33 サポート交通が導入された場合の負担金の支払い意向

⑧周辺地域の公共交通対策について

- ・越路・菊水・東雲・日東・豊原・白川地区居住者の公共交通対策については、「コミュニティバスやデマンドバス・乗合タクシーなどの運行があれば利用したい」が54.2%と最も多く、次いで「現在のタクシー助成券の配布や上川小・中学校のスクールバスの運行があれば十分」22.9%、「家族の送迎などで十分のため、タクシー以外の公共交通機関は必要無い」8.3%、「公共交通機関は利用しない」4.2%となっています(図6-34)。

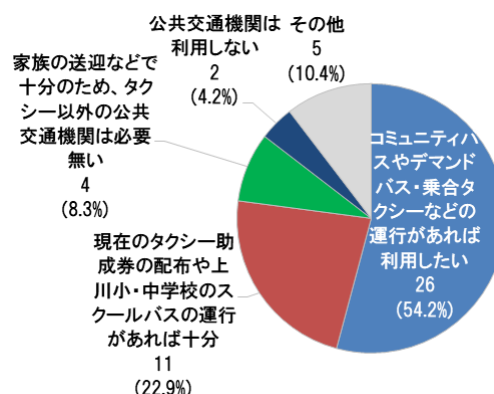


図6-34 周辺地域の公共交通対策について

(3) 考察

①少人数利用者のための上川町ならではの公共交通の構築

- ・上川町は旭川市に隣接し、高校、医療福祉施設、商業施設など旭川市内への移動は重要となっています。ただし、その移動手段としては、自家用車利用が多く、公共交通利用は限られています。利用者が少なくても、上川町で住み続けるためには公共交通の維持充実是不可欠で、質の高いサービスをできるだけ低コストで提供する上川町ならではの地域公共交通システムが求められます。

②公共交通に対する町民意識

- ・公共交通の維持、充実についての住民意識は利用しない人も含め高く、公費での負担に対しても理解を示しているものの、今後の厳しい財政状況のもと、できるだけ低コストの公共交通システムが求められます。

③広域の移動を支える公共交通の維持、充実

- ・鉄道と路線バスは、高校生の通学や高齢者の通院など旭川市を中心とした周辺市町への広域移動と外国人などの層雲峡への移動を支えており、その維持とサービスの向上は今後も重要です。

④町内の移動を支える公共交通の維持、充実

- ・コミュニティバス「かみくる」とタクシーは、高齢者などの徒歩生活者の生活の足となっており、その維持とサービスの向上は重要です。また、デマンド化や住民サポート交通など地方部での新たな公共交通システムについても、今後、検討する必要があります。

⑤まちづくりの視点での地域公共交通

- ・免許返納時の高齢者の町外流出の防止や移住定住の推進、高校進学の実現の確保、観光・地域経済の振興など、公共交通は多岐にわたり影響を及ぼすため、移動の足の確保に加え、それによるアウトカムやインパクトなどまちづくりの視点で地域公共交通をとらえる必要があります。
- ・地域公共交通は生活上不可欠な移動を支えることに加え、高齢者などが趣味の活動など外出機会を創出する視点が必要で、それにより健康寿命の延伸とそれに伴う社会保障費の低減などが期待できます。

⑥住民と一体の地域公共交通政策の推進

- ・住民の公共交通に対する意向は、ライフステージなどの状況で異なることから、コストの見える化など十分な情報提供による住民の理解を得た上で、行政だけではなく住民が地域公共交通の一翼を担う「住民と一体の地域公共交通政策」の推進が求められます。

7. 上川町の地域公共交通の現状と課題

7-1 現状

(1) 人口減少と少子高齢化

1) 生産年齢人口の減少

- ・通勤での公共交通の利用者の割合は小さいですが、自家用車を利用しない人にとっては、生活上不可欠な移動手段となっています。
- ・生産年齢人口の減少により、公共交通機関の通勤での利用者が減少することが想定されます。
- ・路線バスやタクシー事業の運転手不足が想定されます。

2) 高校生世代の減少

- ・JR 石北本線の利用者では、町外から上川高校への通学と町内から旭川市など町外の高校への通学で利用する高校生の割合が大きくなっています。
- ・高校生世代の人口減少により、高校通学での公共交通利用者の減少が想定されます。

(2) 高齢者の移動状況

1) 高齢者の自家用車依存

- ・高齢者の自動車運転による交通事故が社会問題となっています。
- ・免許返納を検討している人でも公共交通の利便性が低いと免許返納できず、自家用車に頼らざるを得ない状況があります。

2) 高齢者の町外転出リスク

- ・免許返納により徒歩生活者になることを機に、生活利便性の高い都市部や子どものいる町外へ転出する人が相当数いることが想定されます。

3) 高齢者の生活上不可欠な移動

- ・高齢者にとって、上川医療センターへの通院や小規模スーパーマーケットへの買い物、旭川市などの町外の病院への通院は生活上不可欠なものとなっています。
- ・町内移動での上川町コミュニティバス「かみくる」やタクシー、町外移動での JR、路線バスは、高齢者などの徒歩生活者にとって生活上不可欠な移動手段となっています。

(3) 観光の動向

1) コロナ禍の影響

- ・令和元年(2019 年)末に発生した新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大により、観光業者や交通事業者は利用者の減少により大きな打撃を受けました。
- ・令和 5 年(2023 年)現在、観光客は、かなり復活してきていますが、人手不足のため以前のような稼働ができない観光事業者も見られます。

2) 観光客の移動手段

- ・ 層雲峡への観光客の移動手段としては、道内客の自家用車や道外、国外客のレンタカー、団体ツアーバスなど利用に加え、ＪＲ石北本線の上川駅までの利用と上川バスタッチからの路線バス(道北バス「層雲峡線・上川層雲峡線」)の利用が見られます。
- ・ 道外からの高齢者やインバウンドにとって、公共交通は観光の移動手段として重要となっています。

3) インバウンドの移動の利便性

- ・ 上川町の基幹産業である観光を支える層雲峡は四季をとおした豊かな自然、温泉、登山などのアクティビティなど大きな魅力を有しています。
- ・ 層雲峡への公共交通では、ＪＲ上川駅と上川バスタッチの乗り継ぎが生じますが、インバウンドにとって、乗り継ぎや路線バス利用がわかりにくく、乗り継ぎ時間が長いなどの利便性の問題も生じています。

4) 新たな観光の動き

- ・ 価値観の多様化などを背景に、観光についても「団体旅行から個人旅行」や「ゆっくり時を過ごす滞在型」、「キャンプや自らやってみる体験型」など新たな動きが見られます。
- ・ 上川町でも、ラーメンなどの飲食店に加え、日本酒の醸造所やカフェ、四季をとおして利用できるキャンプ場など新たな観光資源が生まれています。

(4) 公共交通が及ぼす影響

- ・ 公共交通の充実は、単に移動手段として、生活利便性を確保する以上に、地域に様々な影響を与えます。公共交通によるアウトプットに加え、アウトカムやインパクトが重要です。

1) 定住促進

- ・ 高齢者の免許返納後も上川町に住み続けるためには、公共交通の充実が重要で定住促進を支えています。

2) 教育環境

- ・ 上川町は、旭川市に隣接していることから、高校進学などでは多くの選択肢を有していますが、高校通学では公共交通が不可欠で、その利便性の向上が教育環境を支えています。
- ・ 上川高校には町外から多くの高校生が通学しています。高校の存続は若者の定住や若者のにぎわいなど、町にとって重要ですが、公共交通がそれを支えています。

3) 健康、幸福度

- ・ 高齢者などにとって、買物や趣味の活動などの外出機会の創出は健康や幸福度に大きな影響を与えます。
- ・ 高齢者の健康は、医療、社会保障費など自治体経営にも大きな影響を与え、町内の身近な移動を支える公共交通がそれらを支えています。

4) 地域経済

- ・層雲峡の観光は、上川町の地域経済の大きな柱で、広域の公共交通がそれを支えています。
- ・通信販売や宅配などによる購入行動が盛んになっていますが、実店舗での買い物に対する要望も大きく、町内での買い物は地域経済に大きな影響を与え、町内の身近な公共交通がそれを支えています。

5) 低炭素社会

- ・地球規模での気候温暖化が大きな問題となっており、少人数での自家用車利用から公共交通に利用により低炭素化が図られます。

(5) 町民の公共交通に対する思い

1) 利用はしなくても重要と考える

- ・町民の多くは自家用車を利用していますが、公共交通については、自分は利用しなくても、高齢者の通院や高校生の通学の移動手段として維持、充実を図るべきと多くの町民が考えています。

2) 経費の負担も必要と考える

- ・公共交通の維持、向上のための公費負担の必要性に対して理解が示されています。
- ・住民によるサポート交通を実施することとした場合、個人として負担金を拠出することに対しても理解が示されています。

7-2 課題

(1) 課題1「広域の移動を支える公共交通」

- ・JR 石北本線と道北バスによる広域公共交通は、高校生の通学や高齢者の通院など旭川市などへの移動、外国人などの層雲峡への観光の移動を支えており、その維持とサービスの向上が必要です。

(2) 課題2「町内の移動を支える公共交通」

- ・コミュニティバス「かみくる」とタクシーなどによる町内公共交通は、高齢者などの徒歩生活者の生活上不可欠な移動手段となっており、そのサービスの向上が必要です。

(3) 課題3「観光を支える公共交通」

- ・層雲峡の恵まれた自然に加え、市街地での日本酒の醸造所やカフェなどの新たな動きにより、上川町の観光ポテンシャルは高まっており、更なる観光客の誘致が可能と考えられます。そのためには、上川駅での鉄道と路線バスの乗り継ぎの利便性の向上やインバウンド向けの分かりやすい情報発信が必要です。

(4) 課題4「まちづくりの視点での地域公共交通」

- ・定住促進や教育環境の確保、健康や幸福度の向上、地域経済の活性化、低炭素社会の実現など、公共交通をまちづくりの視点で捉えることが必要です

(5) 課題5「持続的で低炭素な社会を実現する地域公共交通」

- ・人口減少時代での利用者が少なくても、利便性が高く、様々な価値を生み出す持続可能な地域公共交通システムが必要です。
- ・自家用車から鉄道、バスなどの公共交通機関への利用を図ることにより、移動に関する低炭素化を図ることが必要です。

8. 上川町地域公共交通計画の目標と方針、施策展開

8-1 目標

- ・町内の子どもから学生、高齢者、障がい者や町外の道外、国外からの観光客など、あらゆる人に安全・安心で利便性が高く、また、利用者が少なくても持続的な経営と環境負荷の小さい地域公共交通を構築するという想いを込めて、次の目標を掲げます。

みんなに喜ばれる上川町ならではの持続可能な地域公共交通の構築

8-2 方針と施策展開

方針 1

「通院、通学など生活を支える鉄道、路線バスの維持、充実」

- ・ 町外への高齢者の通院や高校生の通学などの移動の足である鉄道、路線バスを維持、充実します。

施策 1

町外高校への通学と上川高校への町外からの通学利便性の向上

事業 1

○上川高校生通学費補助事業

- ・ 町外からの上川高校通学生に対する通学費の補助

事業主体

上川町

実施年度

R6	R7	R8	R9	R10
○	○	○	○	○

施策 2

通院などの移動目的を支える交通環境の構築

事業 2

○障害者等通所送迎事業

- ・ 事業所に通所している障害者等に対し、通所に係る送迎支援

事業主体

上川町

実施年度

R6	R7	R8	R9	R10
○	○	○	○	○

事業 3

○重度障害(児)者福祉タクシー料金助成事業

- ・ 町内に住居を有する重度障害(児)者に対し、町内でタクシーを利用する交通費の一部助成

事業主体

上川町

実施年度

R6	R7	R8	R9	R10
○	○	○	○	○

事業 4

○外出支援サービス事業

- ・ 既存の交通機関を利用することが困難である者に対する居宅から医療機関等までの送迎

事業主体

上川町

実施年度

R6	R7	R8	R9	R10
○	○	○	○	○

事業 5

○スクールバス運行事業

- ・ 周辺地域に居住し、上川小中学校に通学する児童生徒を対象としたスクールバスの運行

事業主体

上川町

実施年度

R6	R7	R8	R9	R10
○	○	○	○	○

施策 3

持続可能な公共交通の確保、維持

事業 6

○持続可能な公共交通の確保、維持に向けた取組の強化

- ・ 上川町において生活に欠かせない公共交通の確保、維持に向けた取組及び体制の強化を行う。

事業主体

上川町、交通事業者

実施年度

R6	R7	R8	R9	R10
○	○	○	○	○

方針 2

「高齢者の日常生活を支えるコミュニティバス、タクシーの充実」

- ・高齢者の積極的な社会参加の促進や健康の維持増進を図り、生きがいのある生活ができるようにコミュニティバスやタクシーの利便性を高めます。

施策 4		中心市街地でのコミュニティバスと周辺地域でのタクシーの利便性の向上				
事業 7	○コミュニティバス事業 ・地域住民の移動手段として、市街地でコミュニティバスを運行 ・利便性の向上のための、ルートやダイヤの見直し	事業主体				
		上川町				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○	○	○
事業 8	○高齢者福祉タクシー料金等助成事業 ・75 歳以上の高齢者に対するタクシー・バス料金の助成	事業主体				
		上川町				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○	○	○
事業 9	○福祉タクシー料金特別助成事業 ・定期的な通院等が必要な者に対するタクシー料金の助成	事業主体				
		上川町				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○	○	○
施策 5		免許返納者及び自家用車を持たない方への公共交通の利便性の向上				
事業 10	○交通弱者に対する利便性の検討 ・免許返納者及び自家用車を持たない方などに対する公共交通の利便性の向上の検討	事業主体				
		上川町				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○	○	○

方針 3

「観光を支える公共交通まちづくりの推進」

- ・上川町の基幹産業の観光を活性化するために、町外や国外の人にも安全で安心な公共交通の実現とまちづくりを推進します。

施策 6		層雲峡などの観光地へのバスの利便性向上				
事業 1 1	○観光客に向けた乗継環境の整備 ・観光客や外国人観光客の利用を意識した、多言語対応などの案内板などの整備の実施	事業主体				
		上川町、観光事業者・交通事業者				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
			○	○	○	○
事業 1 2	○観光事業者等との連携の強化 ・公共交通と観光事業者、各種観光施設との連携の強化	事業主体				
		上川町、観光事業者・交通事業者				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○	○	○
施策 7		鉄道やバスの乗継など接続形態の見直し・向上				
事業 1 3	○各種公共交通機関の接続の向上 ・鉄道や路線バス、コミュニティバスなどの接続形態の向上の検討	事業主体				
		上川町、観光事業者・交通事業者				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○	○	○
事業 1 4	○上川駅と上川バスタッチにおける乗継環境の整備 ・上川駅と上川バスタッチにおける乗継のための誘導などの環境の整備の実施	事業主体				
		上川町、観光事業者・交通事業者				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
				○	○	○

方針 4

「様々な価値を生み出す地域公共交通システムの推進」

- ・ 移住・定住の促進や交流人口・観光人口の増進、低炭素化など様々な価値を生み出す視点での地域公共交通システムを推進します。

施策 8		観光などの地域経済や移住・定住、交流人口、関係人口の増進				
事業 15	○公共交通機関の利用促進事業の実施 ・ 観光施設や各種イベント等と連動した利用促進事業の実施	事業主体				
		上川町、観光事業者・交通事業者				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○	○	○
施策 9		周辺地域を対象としたデマンド交通など新たな交通システムの構築				
事業 16	○越路線デマンドバス事業 ・ 利用者が著しく低下している越路線デマンドバスにおいて、今後の在り方の検討	事業主体				
		上川町				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○		
事業 17	○周辺地域を対象とした新たな交通システムの構築 ・ 公共交通機関が希薄な周辺地域を対象とした、交通システムの検討及び実証等の実施	事業主体				
		上川町				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
				○	○	○
施策 10		低炭素化など環境負荷を抑えた公共交通の実現				
事業 18	○環境負荷の小さい交通基盤の整備 ・ 交通事業者における脱炭素の検討及び推進	事業主体				
		上川町、交通事業者				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
			○	○	○	○
事業 19	○環境負荷が小さい移動手段の転換 ・ 環境負荷が小さい公共交通機関の利用の促進と周知	事業主体				
		上川町、交通事業者				
		実施年度				
		R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○	○	○

方針 5

「利用者が少なくても持続可能な地域公共交通システムの構築」

- ・徒歩生活者が上川町で住み続けるために不可欠な移動の足を、利用者が少なくても、経営的にも持続可能な地域公共交通を構築します。

施策 1 1

経費負担が小さく、利便性が高い地域公共交通システムの構築

事業 2 0

○新たな公共交通サービスの活用

- ・ ICT 技術を活用した、バスロケーションシステム等の導入、活用の検討

事業主体

上川町、・交通事業者

実施年度

R6	R7	R8	R9	R10
		○	○	○

9. 上川町地域公共交通計画の推進方策

9-1 推進方策の考え方

(1) PDCA サイクルによる管理

- ・本計画は以下の通り PDCA サイクルによる進行管理を行っていきます。

1) 「変化に対応する」計画

- ・「P(計画)」においては、社会状況などの変化に対応して、柔軟により良い計画に見直していきます。

2) 社会実験などの積極的導入

- ・「D(実行)」においては、シミュレーションや積極的な社会実験の導入等を行った上で、本格的に実行していきます。

3) データによる「見える化」

- ・「C(評価)」においては、運行実績や経費などのデータを分析し、問題点等を明確にした上で検討を行います。

4) スピーディで的確な改善

- ・「A(改善)」においては、問題点の把握や住民、事業者、行政間の調整などをスピーディに行い、的確に実施していきます。

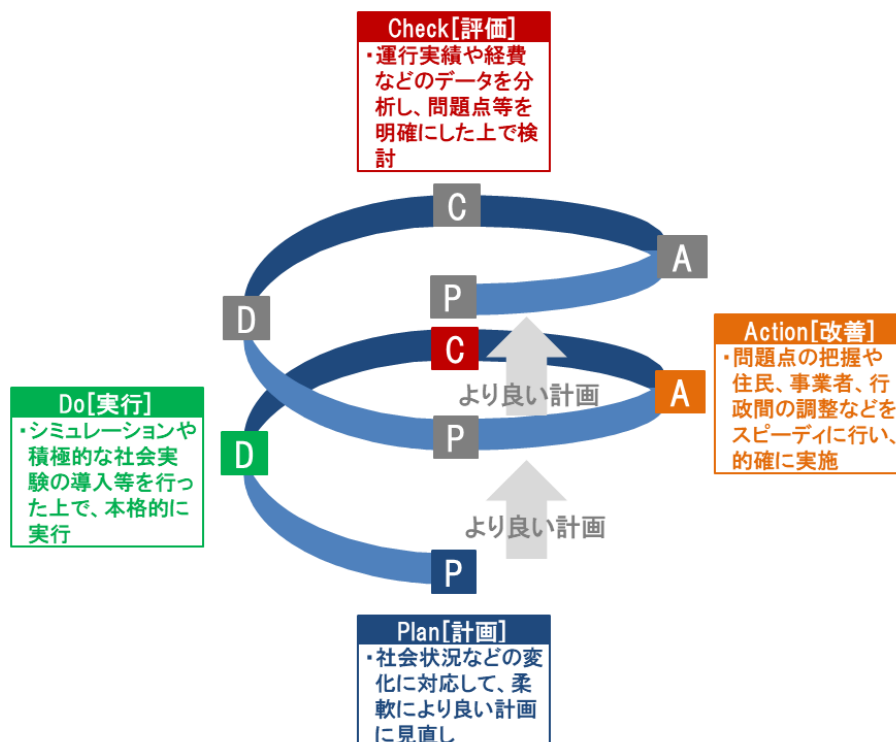


図 9-1 上川町地域公共交通計画の PDCA サイクルのイメージ

9-2 目標値の設定

(1) 目標値の設定方法

1) コミュニティバス「かみくる」の乗降者数

- ・令和 10 年度(計画期間最終年度)におけるコミュニティバス「かみくる」の乗降者数を目標値とします。
- ・目標値設定の考え方は、人口減少に伴い乗降者数は減少するものとし、令和 5 年度の乗降客は確定していないため、令和 4 年度を基準値として算出します。
- ・目標値は、まず、令和 4 年度の基準値の乗降者数に人口減少を加味した令和 10 年度の数値を「現状維持値」とし、前述の方策の実施により、その 5%上昇する数値を目標値とします。
- ・R6 年の推計人口は、社人研の令和 2 年、7 年、12 年の 5 年毎の推計値を用い、令和 3～6 年は令和 2～7 年の社人研推計値の減少率を、令和 8～11 年は令和 7～12 年の社人研推計値の減少率を用い算出します。
- ・その結果、基準年の令和 4 年～10 年の減少率は 0.113 となり、令和 4 年の乗降客数 5,203 人から人口減少を加味した「現状維持値」は 4,617 人となり、その 5 %上昇値は 4,848 人となります。

表 9-1 社人研の人口推計から算出した各年の推計人口

	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
人口推計値(社人研)	3,500	—	—	—	—	3,030	—	—	—	—	2,600
各年の推計人口	3,500	3,406	3,312	3,218	3,124	3,030	2,944	2,858	2,772	2,686	2,600

2) コミュニティバス「かみくる」の料金収入比率

- ・令和 10 年度(計画期間最終年度)におけるコミュニティバス「かみくる」の総経費に対する料金収入比率を目標値とします。
- ・目標値設定の考え方は、料金収入は乗降客数に比例するものとし、「かみくる」に要する総経費は変わらないものとし、上述 1)で目標値として示した乗降客数を用いた料金収入比率を算出します。
- ・令和 4 年度の総経費は 8,992,799 円で、乗降客数 5,203 人の料金収入 300,955 円での料金収入比率は 3.3%となっています。次に人口減少を加味した乗降者数の「現状維持値」の 4,617 人の場合の料金比率は 3.0%となり、その 5 %上昇値 4,848 人の場合は 3.1%となります。

3) 路線バスの維持のための補助額

- ・令和 10 年度における路線バスの補助額を目標値とします。
- ・目標値設定の考え方として、前述の方策の実施により、道内外、インバウンドなどの観光客の増加を図ることで、路線バス利用者を増やし、令和 4 年度の補助額を基準値として、5%減額する数値を目標値とします。

(2) 目標値

目標値1 コミュニティバス「かみくる」の乗降者数

・令和10年度のコミュニティバス「かみくる」の乗降者数の目標値は4,848人とします。

	基準値	現状維持値	目標値
	令和4年度	R10年度	R10年度
コミュニティバス「かみくる」乗降者数	5,203人	4,617人	4,848人

目標値2 コミュニティバス「かみくる」の料金収入比率

	基準値	現状維持値	目標値
	令和4年度	R10年度	R10年度
コミュニティバス「かみくる」乗降者数	3.3%	3.0%	3.1%

目標値3 路線バスの維持のための補助額

	基準値	目標値
	令和4年度	R10年度
路線バスの補助額	10,000千円	9,500千円