深川市地域公共交通計画

地域の暮らしをみんなで支える、

持続可能な公共交通サービスの確保維持

令和６年度　▶　令和１０年度

令和６年３月

深川市

目　次

１．計画概要 1
　１－１　計画策定の背景 1
　１－２　計画の目的 1
　１－３　計画の区域 1
　１－４　計画の期間 1
　１－５　計画の位置づけ 3
　１－６　ＳＤＧｓとの関係 5
２．地域特性及び現況 6
　２－１　深川市の概要 6
　２－２　公共交通等の実態 19
３．地域公共交通実態調査 38
　３－１　市民アンケート調査 38
　３－２　路線バス乗降調査及び意識調査 46
４．地域公共交通の課題等整理 60
５．基本方針と基本目標及び定量的な目標 63
　５－１　基本方針と役割 63
　５－２　基本目標及び定量的な目標の設定 66
６．目標を達成するための施策及び実施主体の設定 69
　６－１　施策及び実施主体 69
７．計画の評価体制及び進行管理 81
　７－１　達成状況の評価 81
　７－２　進行管理 82
附属資料 83

1．計画概要

1－1　計画策定の背景

地域公共交通は、人々が日常生活を営む上で必要な通勤、通学、通院、買物等の移動を支える欠かすことのできない社会インフラです。

しかしながら、現在では全国的な傾向として、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車の普及、さらには新型コロナウイルス感染症等の影響による公共交通利用者の減少が加速化しており、特に地方部では、都市部への進出等による人口減少が顕著であり、都市部に比べて地域公共交通の確保・維持は困難な状況にあります。

こうした背景から、国においては、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性を示し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正（令和２年６月３日交付、同年 11 月 27 日施行）し、すべての地方公共団体において地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

本市においても、これまで「深川市地域公共交通網形成計画」に基づき、各種施策に取り組んできましたが、他自治体と同様に、公共交通の利用者数の減少、運転手や整備士などの担い手不足、車両の老朽化、燃油価格の高騰など多くの課題を抱えています。

地域公共交通を確保・維持していくためには、市、交通事業者、市民のみなさんなどの関係者が、改めて現状と課題を認識するとともに、持続可能な公共交通となるよう、一体となった取り組みが必要となります。

1－2　計画の目的

このような背景を踏まえ、人口減少や少子高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症の影響などによる公共交通機関の利用実態、運転手不足や車両の老朽化など、公共交通を担う事業者が現状抱えている課題や利用者ニーズを整理し、関係者との連携を図りながら、持続可能な交通体系の構築に向けて「深川市地域公共交通計画」を策定します。

1－3　計画の区域

本計画は、深川市全域を計画区域とします。

1－4　計画の期間

計画の期間は、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間とします。

なお、計画の進捗状況や社会経済情勢の変化など、必要に応じて見直しを行うものとします。

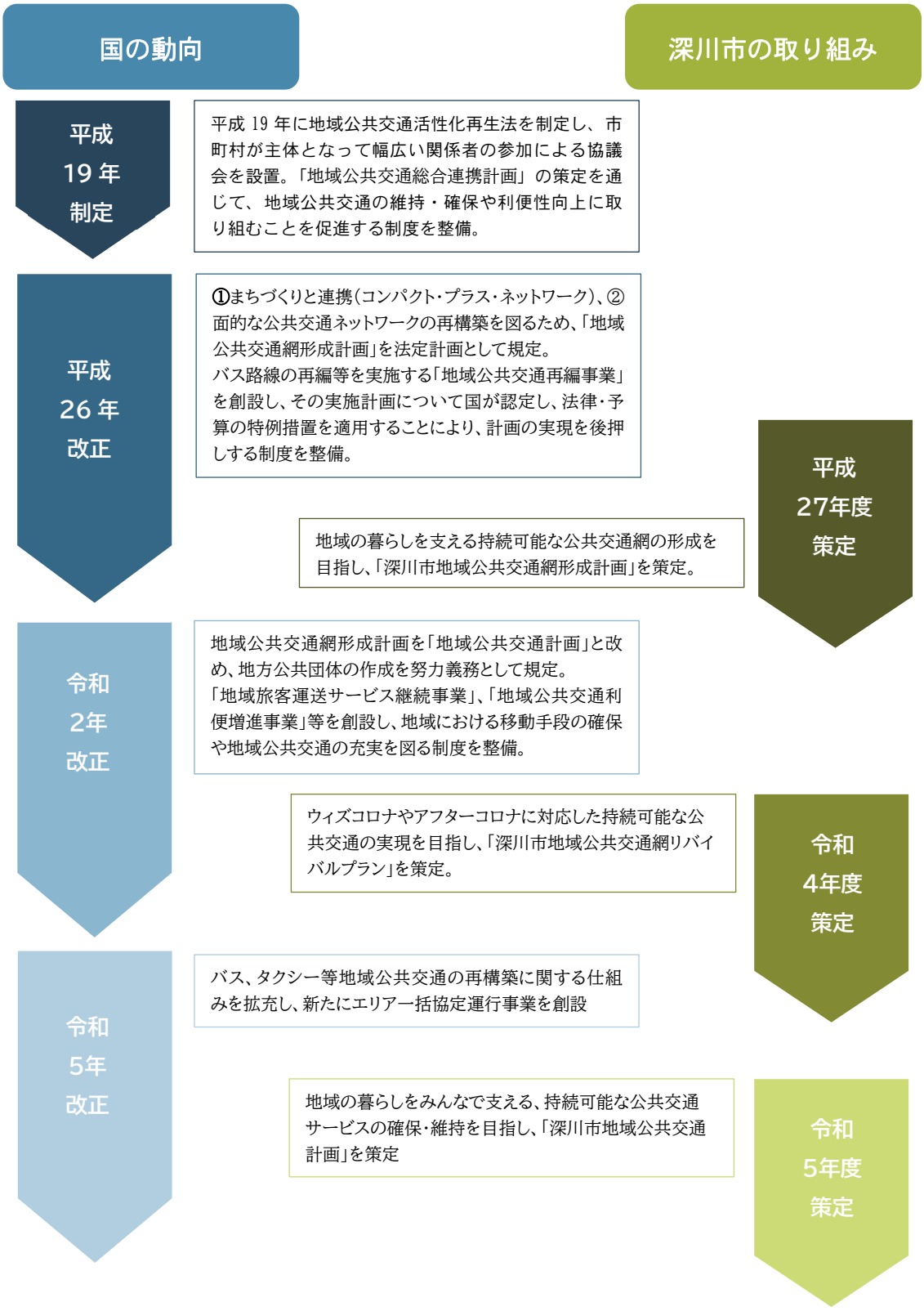


図 1-1　地域公共交通活性化及び再生に関する法律の制定・改正の変遷と深川市の取り組み（１－１関連）

1－5　計画の位置づけ

本計画は、公共交通に係る法令や指針の他、上位計画として国や北海道で策定している計画や、第六次深川市総合計画と整合を図るとともに、第２期深川市まち・ひと・しごと創生総合戦略等の関連計画と連携します。

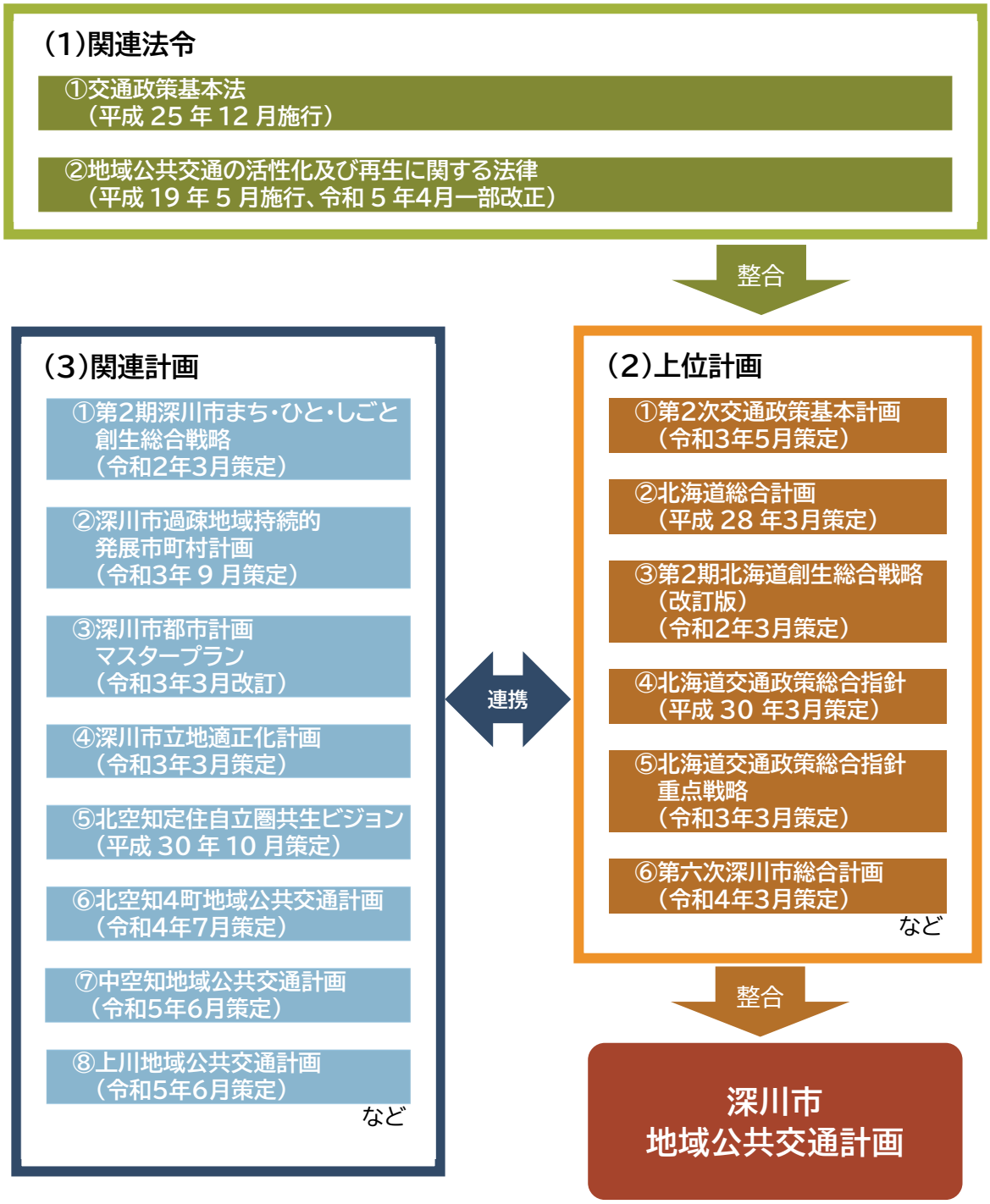


図 1-2　深川市地域公共交通計画の位置づけ

1．計画概要

上位計画である「北海道交通政策総合指針」の北海道型公共交通ネットワークの基本イメージから、本市における公共交通を「幹線交通」、「広域交通」、「生活圏交通」の3つに分類し、以下のように位置付けます。

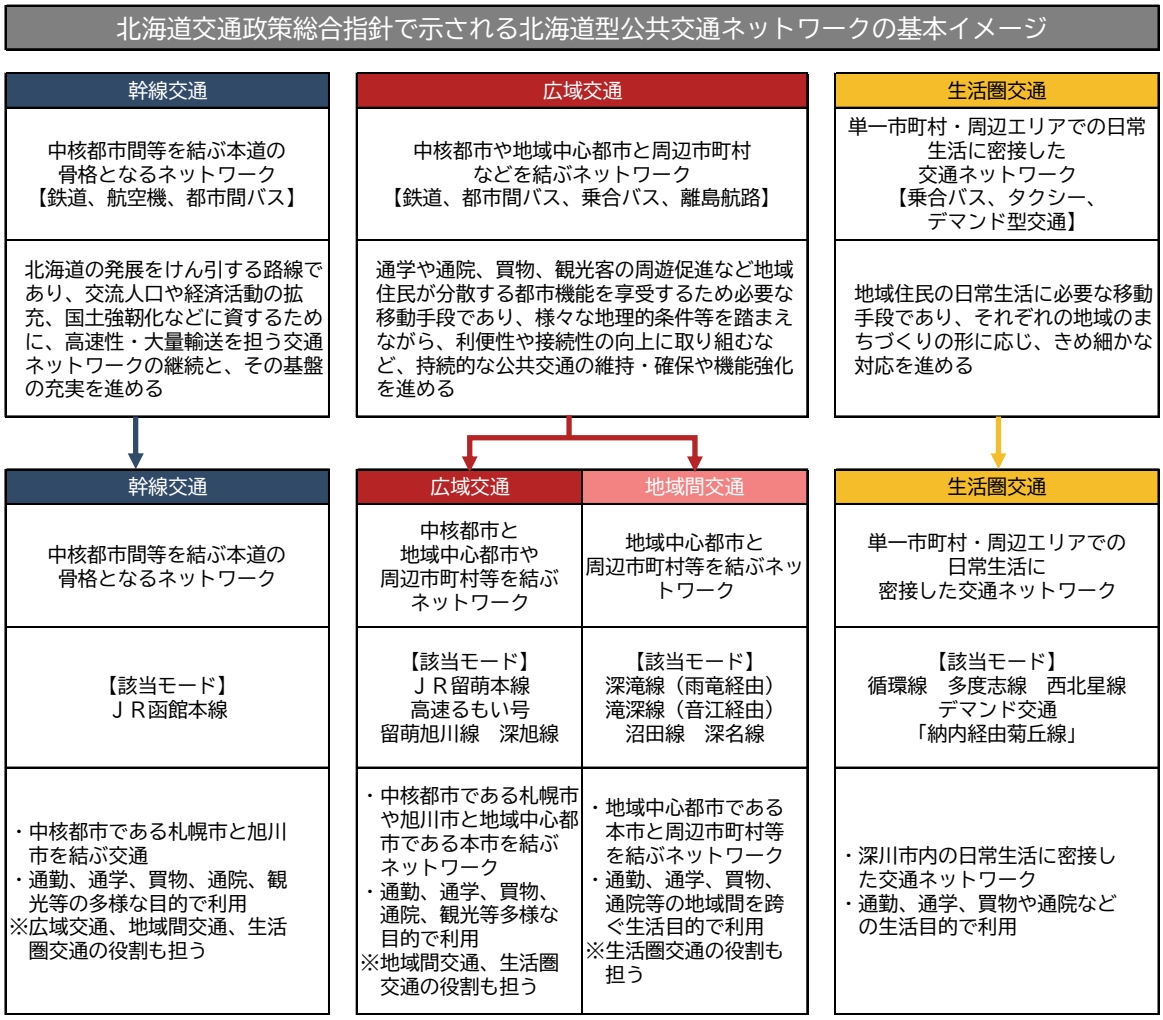


図 1-3　深川市における公共交通の位置づけ

資料：北海道交通政策総合指針を参考に作成

1－6　ＳＤＧｓとの関係

ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）は、2030 年までに達成するべき、国際社会共通の目標であり、持続可能な世界を実現するための包括的な 17 の目標と 169 のターゲットが掲げられ、その実現に向けた取り組みが広がっています。

令和３年１２ 月に国が策定したＳＤＧｓアクションプラン 2022 では、公共交通の分野において、「人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者をはじめとする住民が安心して暮らせるまちの実現を目指す必要があるため、まちなかや公共交通沿線に都市機能や居住を誘導し、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ることにより、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進する。」と掲げられています。

地域公共交通は、自動車を持たない高齢者や学生等の交通弱者にとって、暮らしを支える大切な移動手段であり、本プランにおける取り組みは「誰一人取り残さない」というＳＤＧｓの理念や、特に目標 11「住み続けられるまちづくりを」に資するものと考えます。

図 1-4　ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）

表 1-1　公共交通施策全般に関係する主なＳＤＧｓの目標

目標	概要	目標	概要
3 すべての人に健康と福祉を	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	4 質の高い教育をみんなに	すべての人に包括的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する
7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する	8 働きがいも経済成長も	包括的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する
9 産業と技術革新の基盤をつくろう	レジリエントなインフラ構築、包括的かつ持続可能な産業化の促進、及びイノベーションの拡大を図る	10 人や国の不平等をなくそう	各国内および各国間の不平等を是正する
11 住み続けられるまちづくりを	包括的で安全かつレジリエントで持続可能な都市及び人間居住を実現する	12 つくる責任つかう責任	持続可能な生産消費形態を確保する
13 気候変動に具体的な対策を	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる	17 パートナーシップで目標を達成しよう	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

２．地域特性及び現況

２－１　深川市の概要

（１）位置

深川市は、北海道のほぼ中央に位置し、総面積は約530㎢で、北部から南に雨竜川が、南部には石狩川が貫流し、この両河川を中心に両翼に開ける平地に市街地と水田、畑が形成されています。

国道12号・233号・275号のほか13路線の道道を幹線として市道が縦横に結び、碁盤の目のように形成された道路網は札幌市を中心とする道央と旭川市を中心とする道北を結ぶ交通の要衝となっています。

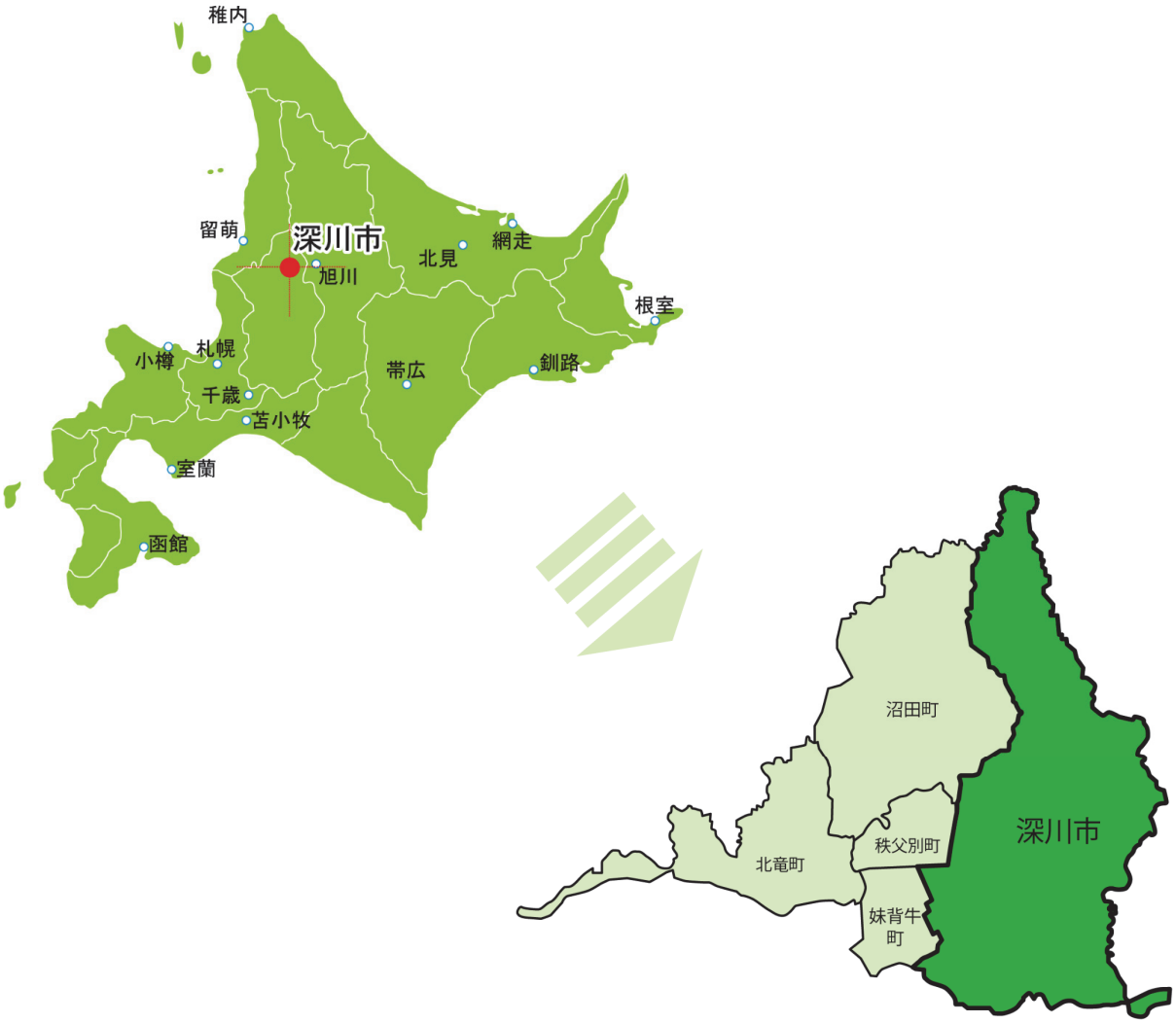


図2-1　深川市の位置

（２）気候

やや内陸的で道内各都市の中では中ようを示し、四季の移り変わりを感じやすい環境にあります。

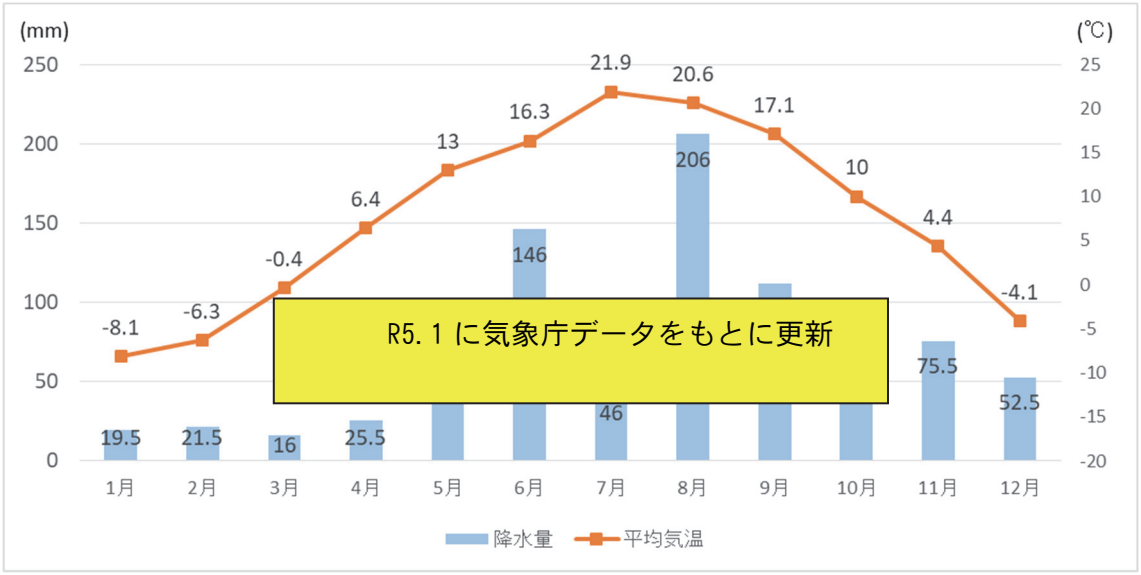


図2-2　深川市の気温及び降水量の推移（令和５年）　　資料：気象庁

（３）人口の推移

昭和45年の38,373人をピークに減少傾向に転じています。直近の国勢調査（令和２年度）では、ピーク時から約５割減少の20,039人となっています。

今後も人口減少は続き、令和22年では、令和２年の65%程度になると推測されます。

一方で少子高齢化は拡大し、令和22年の高齢化率は50%を超えると予測されます。

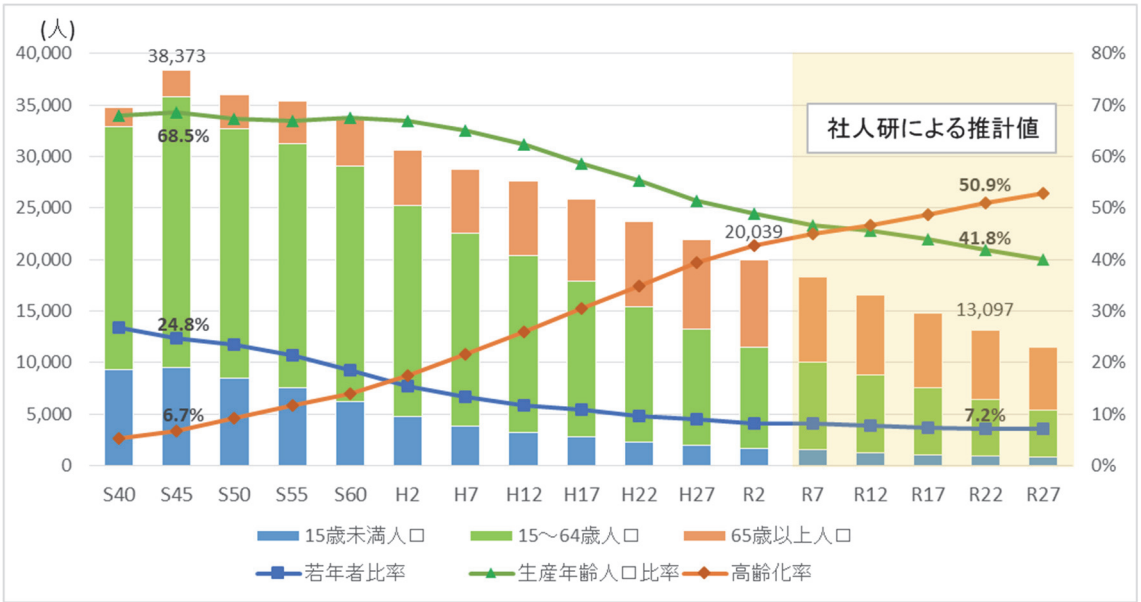


図2-3　人口の推移　資料：昭和４０年～令和２年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

（4）人口分布

市中心部に人口が集中しており、中でも人口が「500 人以上」の行政区は、市街地に多く分布しています。

音江地区、納内地区、多度志地区では市街地から離れるにつれ、人口が広く分布される傾向が見られます。

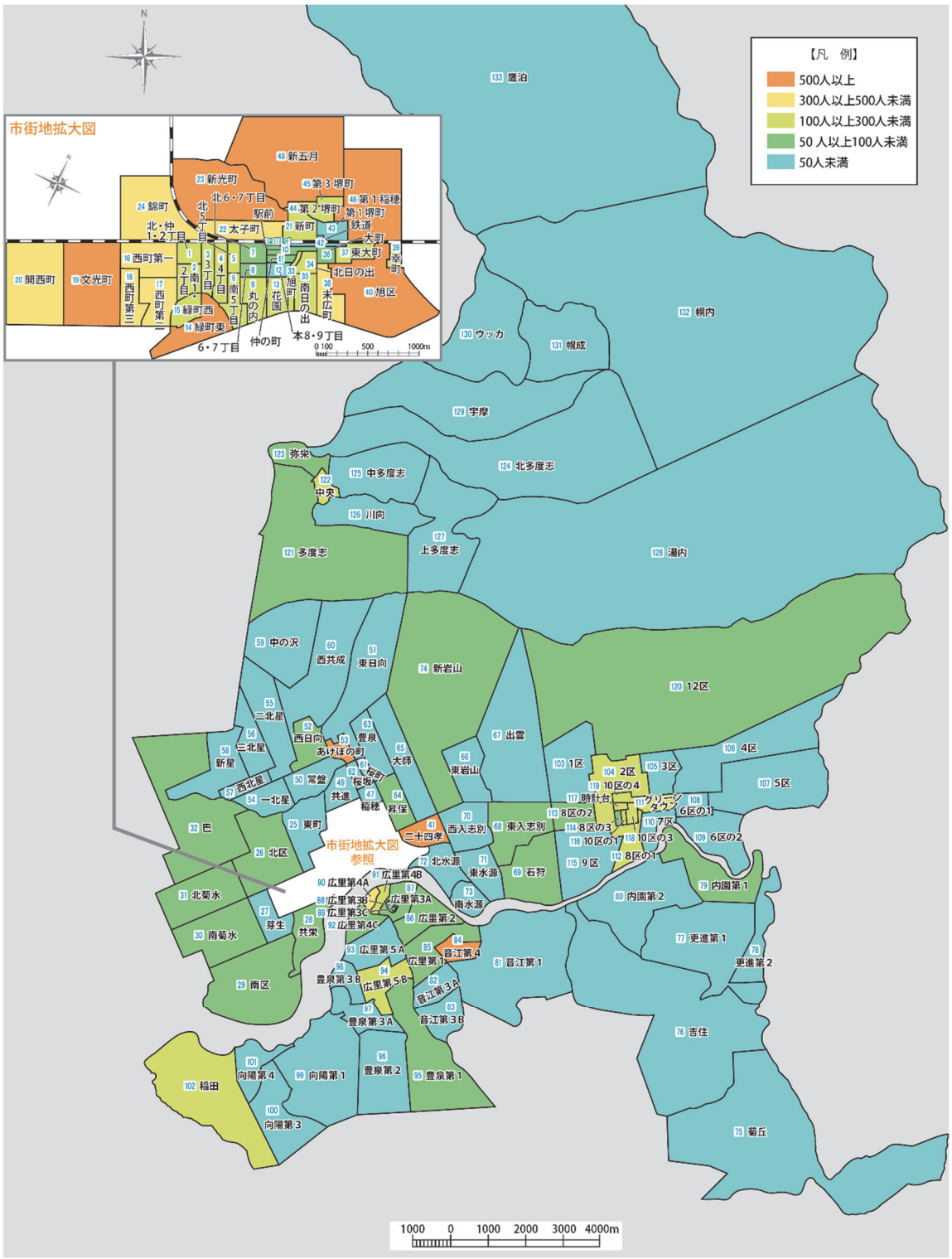


図 2-4　行政区別人口分布　令和５年３月 31 日現在

表 2-1　行政区別人口分布・比率　令和５年５月 31 日現在

No	行政区	人口	人口比率
1	北・仲1・2丁目	162	0.9%
2	南1・2丁目	178	0.9%
3	3丁目	279	1.5%
4	4丁目	267	1.4%
5	北5丁目	107	0.6%
6	南5丁目	137	0.7%
7	北6・7丁目	69	0.4%
8	6・7丁目	76	0.4%
9	丸の内	189	1.0%
10	駅前	70	0.4%
11	仲の町	65	0.3%
12	本8・9丁目	38	0.2%
13	花園	140	0.7%
14	緑町東	596	3.2%
15	緑町西	269	1.4%
16	西町第一	304	1.6%
17	西町第二	399	2.1%
18	西町第三	332	1.8%
19	文光町	1,094	5.8%
20	開西町	354	1.9%
21	新町	248	1.3%
22	太子町	306	1.6%
23	新光町	658	3.5%
24	錦町	417	2.2%
25	東町	25	0.1%
26	北区	53	0.3%
27	芽生	38	0.2%
28	共栄	71	0.4%
29	南区	78	0.4%
30	南菊水	74	0.4%
31	北菊水	67	0.4%
32	巴	83	0.4%
33	旭町	101	0.5%
34	北日の出	142	0.8%
35	南日の出	170	0.9%
36	大町	64	0.3%
37	東大町	186	1.0%
38	末広町	408	2.2%
39	幸町	140	0.7%
40	旭区	1,172	6.2%
41	二十四孝	757	4.0%
42	鉄道	9	0.0%
43	第1堺町	40	0.2%
44	第2堺町	109	0.6%
45	第3堺町	133	0.7%
46	第1稲穂	982	5.2%
47	稲穂	24	0.1%
48	新五月	919	4.9%
49	共進	49	0.3%
50	常盤	49	0.3%
51	東日向	32	0.2%
52	西日向	62	0.3%
53	あけぼの町	851	4.5%
54	一北星	44	0.2%
55	二北星	41	0.2%
56	三北星	20	0.1%
57	西北星	39	0.2%
58	新星	43	0.2%
59	中の沢	12	0.1%
60	西共成	20	0.1%
61	桜町	8	0.0%
62	桜坂	20	0.1%
63	豊泉	27	0.1%
64	昇保	54	0.3%
65	大師	37	0.2%
66	東岩山	36	0.2%
67	出雲	23	0.1%
68	東入志別	69	0.4%
69	石狩	82	0.4%
70	西入志別	46	0.2%
71	東水源	28	0.1%
72	北水源	22	0.1%
73	南水源	21	0.1%
74	新岩山	77	0.4%
75	菊丘	38	0.2%
76	吉住	28	0.1%
77	更進第1	34	0.2%
78	更進第2	27	0.1%
79	内園第1	56	0.3%
80	内園第2	41	0.2%
81	音江第1	44	0.2%
82	音江第3A	41	0.2%
83	音江第3B	13	0.1%
84	音江第4	629	3.3%
85	広里第1	52	0.3%
86	広里第2	52	0.3%
87	広里第3A	67	0.4%
88	広里第3B	92	0.5%
89	広里第3C	7	0.0%
90	広里第4A	313	1.7%
91	広里第4B	161	0.9%
92	広里第4C	61	0.3%
93	広里第5A	36	0.2%
94	広里第5B	173	0.9%
95	豊泉第1	82	0.4%
96	豊泉第2	13	0.1%
97	豊泉第3A	46	0.2%
98	豊泉第3B	27	0.1%
99	向陽第1	42	0.2%
100	向陽第3	17	0.1%
101	向陽第4	28	0.1%
102	稲田	164	0.9%
103	1区	25	0.1%
104	2区	127	0.7%
105	3区	26	0.1%
106	4区	38	0.2%
107	5区	33	0.2%
108	6区の1	38	0.2%
109	6区の2	40	0.2%
110	7区	40	0.2%
111	グリーンタウン	200	1.1%
112	8区の1	110	0.6%
113	8区の2	56	0.3%
114	8区の3	58	0.3%
115	9区	27	0.1%
116	10区の1	227	1.2%
117	時計台	114	0.6%
118	10区の3	160	0.8%
119	10区の4	124	0.7%
120	12区	53	0.3%
121	多度志	83	0.4%
122	中央	112	0.6%
123	弥栄	66	0.3%
124	北多度志	28	0.1%
125	中多度志	25	0.1%
126	川向	10	0.1%
127	上多度志	31	0.2%
128	湯内	31	0.2%
129	宇摩	38	0.2%
130	ウッカ	28	0.1%
131	幌成	30	0.2%
132	幌内	41	0.2%
133	鷹泊	45	0.2%
深川市合計		18,859	100.0%

（５）高齢化率

「50%以上 60%未満」の行政区が最も多くなっており、「70%以上」の行政区は全て郊外に分布しています。

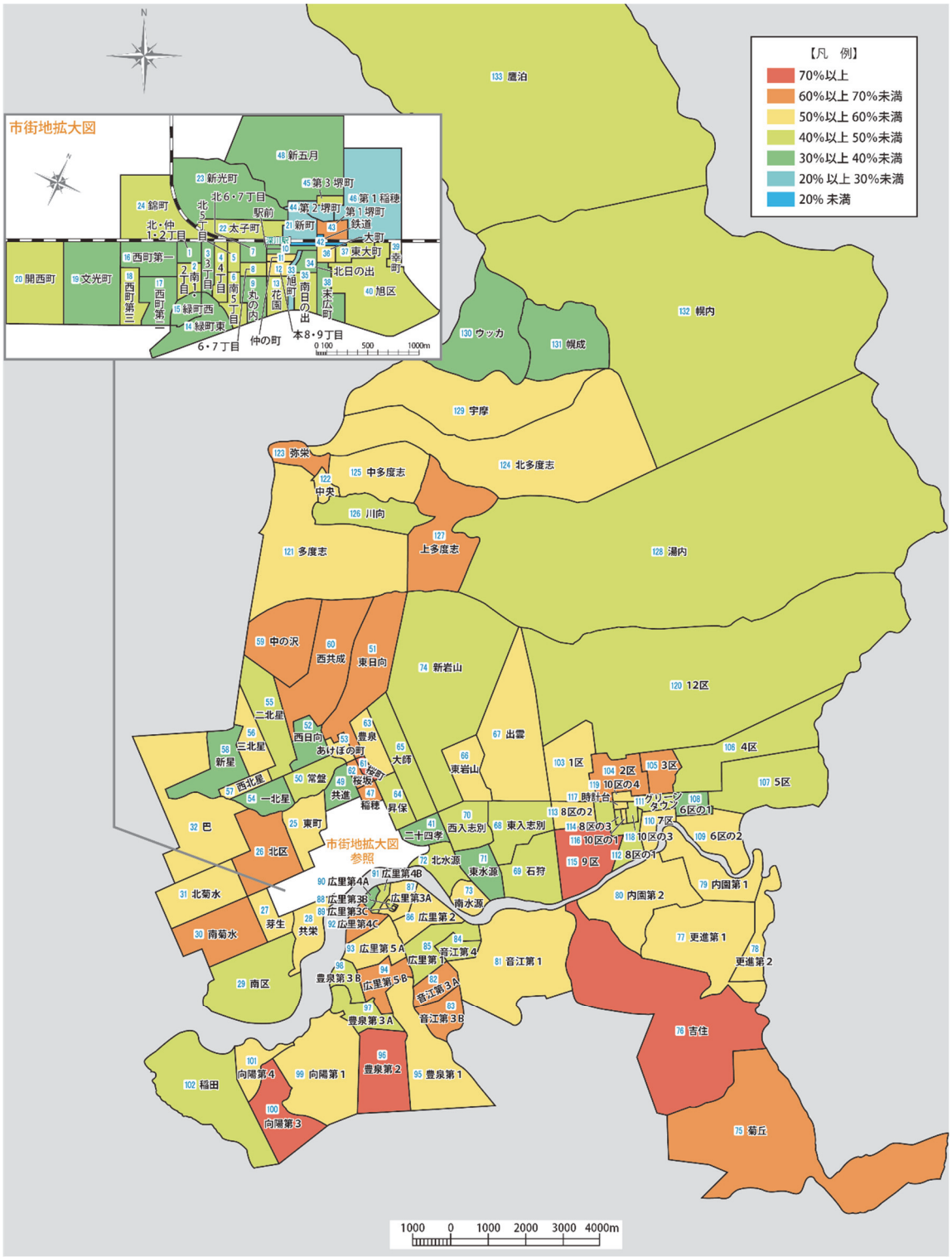


図 2-5　行政区別高齢化率　令和５年５月 31 日現在

※高齢化率：65 歳以上の人口の割合

（６）若年者比率

「５％未満」と「５％以上 10％未満」の行政区が多く、「20％以上」の行政区は４地区あり、市街地と郊外の両方に分布しています。

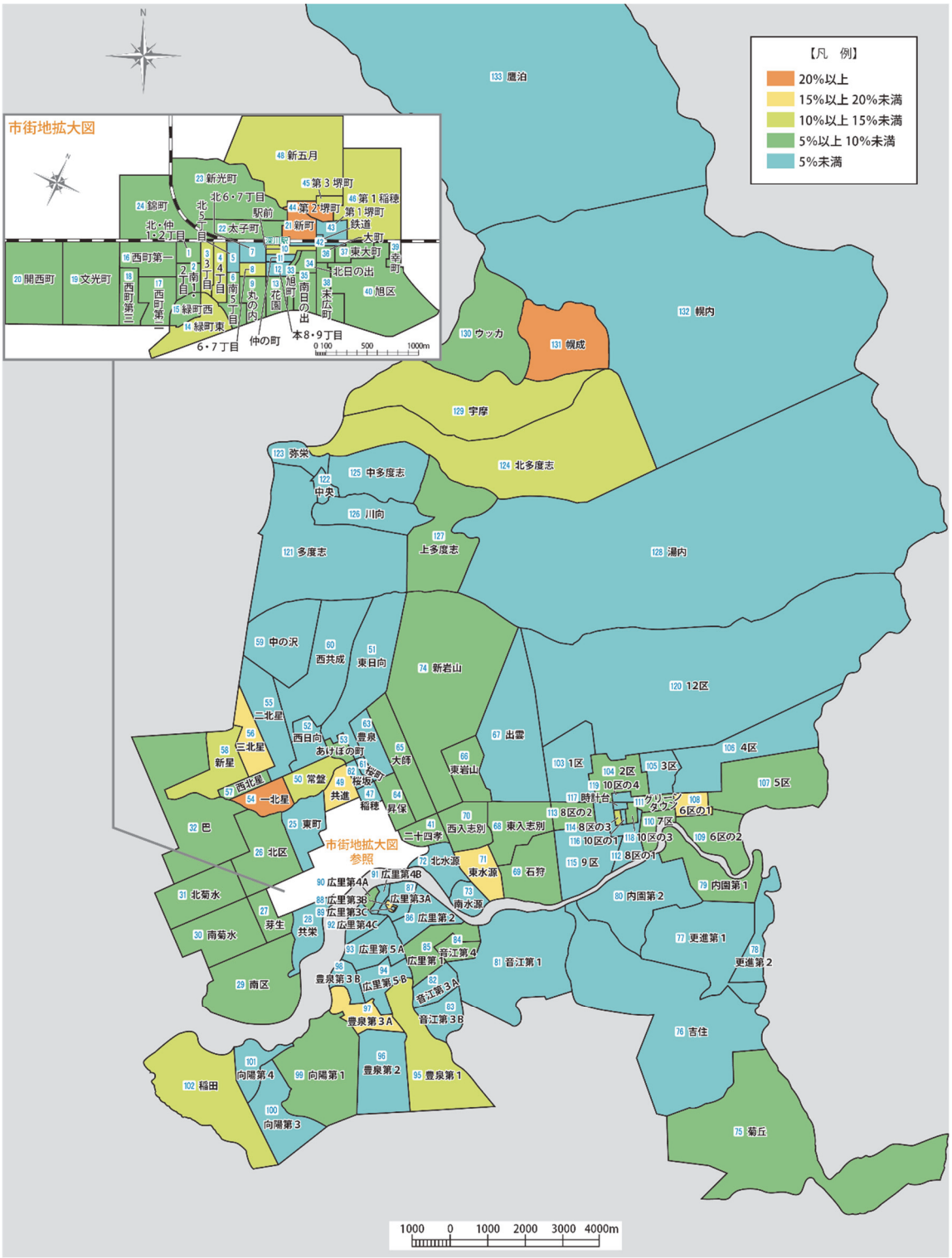


図 2-6　行政区別若年者比率　令和５年５月 31 日現在

※若年者比率：14 歳以下の人口の割合

（７）産業別人口

深川市の基幹産業は農業を中心とした「第１次産業」ですが、産業別人口割合を見ると、サービス業を中心とする「第３次産業」が最も多くなっており、「第１次産業」及び、工業や建設業等の「第２次産業」では減少傾向となっています。

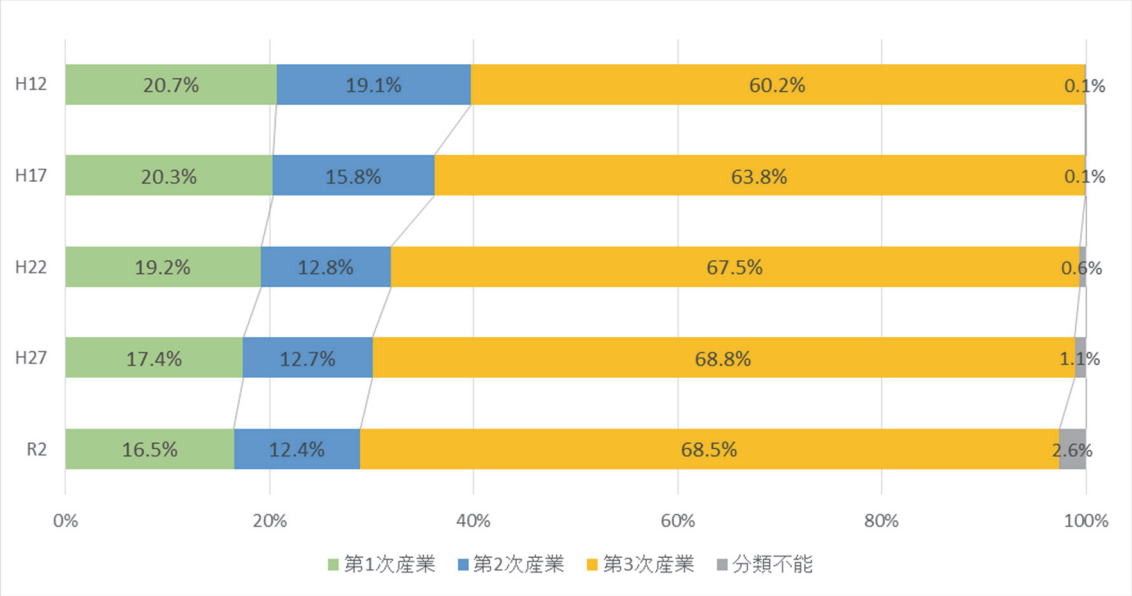


図 2-7　産業別人口　　資料：平成 12 年～令和２年国勢調査

（８）近隣市町村間の移動状況（通勤・通学）

深川市在住者の市外への通勤先として、「旭川市」が 280 人、「妹背牛町」が 256 人と多くなっており、深川市へは「旭川市」から最多の 429 人が通勤しています。

深川市の 15 歳以上で市外への通学先として、「滝川市」が 115 人、「旭川市」が 102 人と多くなっており、深川市へは「旭川市」から最多の 91 人が通学しています。

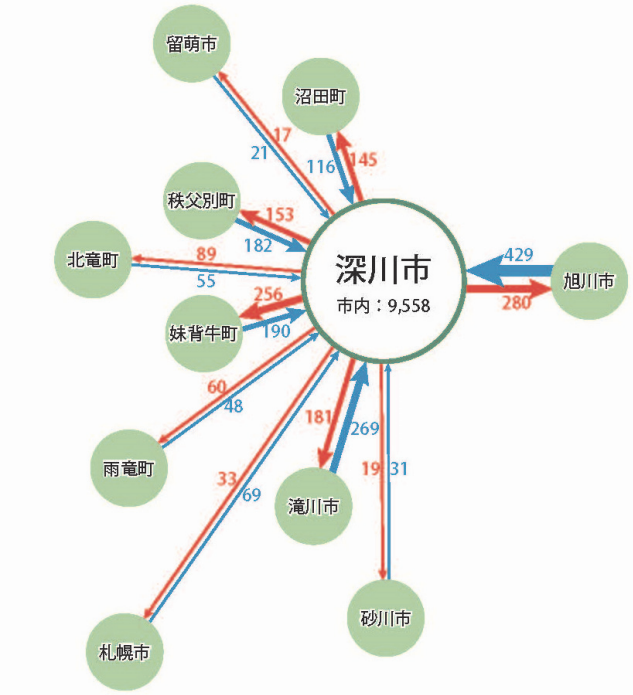


図 2-8　移動状況模式図（通勤）　　資料：令和２年国勢調査

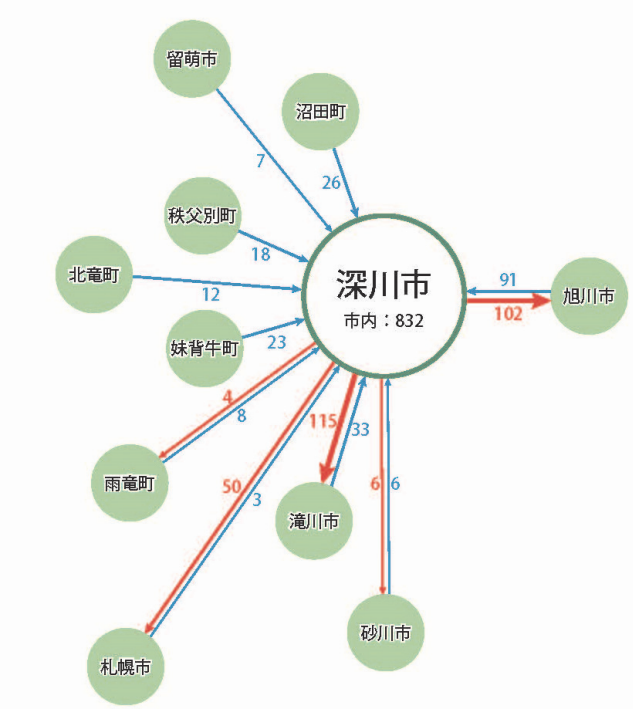


図 2-9　移動状況模式図（通学）　　資料：令和２年国勢調査

（９）運転免許保有率、自主返納者

年齢別運転免許の保有率は、「20 歳代」が 96%、「30 歳～50 歳代」が 95%、「60 歳代」が 89%となっており、20 歳代から 60 歳代は大半の市民が免許を保有しています。

対して、「18・19 歳」は 55%、「70 歳～100 歳」は 48%と、運転免許を保有する割合が半数近くになります。

市内の運転免許自主返納者は、平成 30 年度の 58 人を基準とすると、令和２年度が 1.5 倍、令和３年度が 1.4 倍、令和４年度は 1.1 倍に増えています。

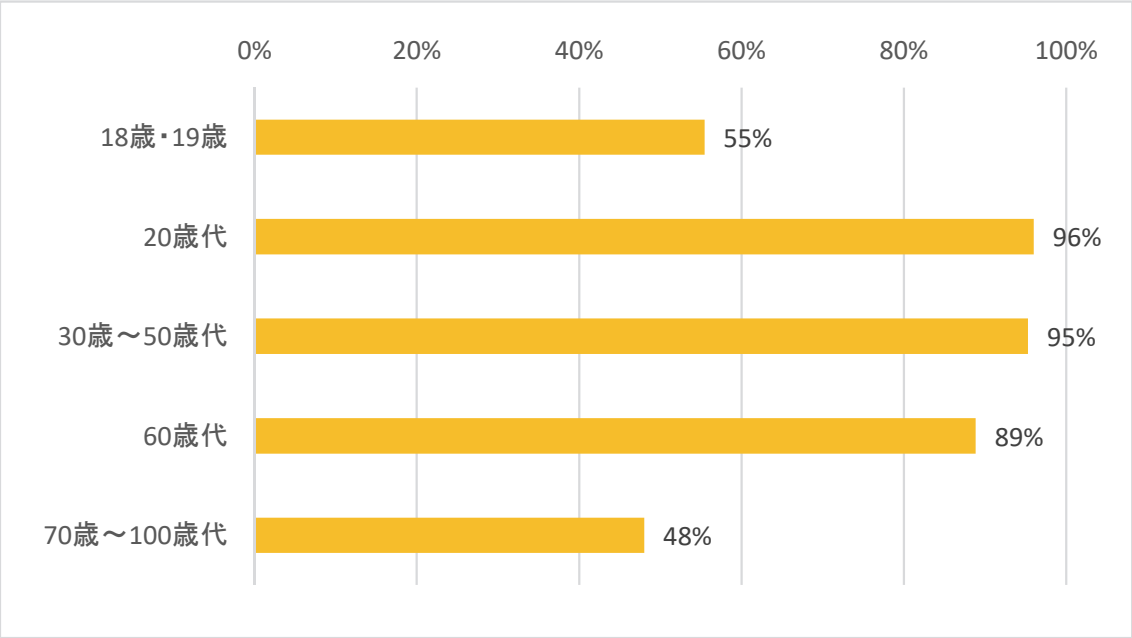


図 2-10　年齢別運転免許保有率　　令和４年 12 月 31 日現在　資料：深川警察署

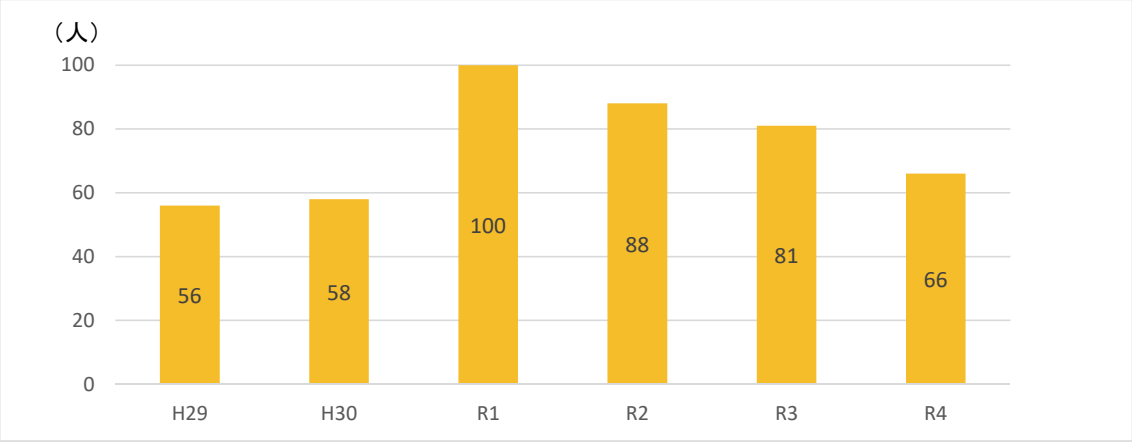


図 2-11　市内の運転免許自主返納者推移　資料：深川警察署

（１０）鉄道及び道路網

鉄道は、ＪＲ深川駅が留萌本線の発着駅となっており、函館本線と留萌本線（令和８年３月 31 日全線廃止）の２路線が乗り入れています。

道路は、国道 12 号・233 号・275 号に加え、道央自動車道及び、深川留萌自動車道があり、道央と道北を結ぶ交通の要衝となっています。

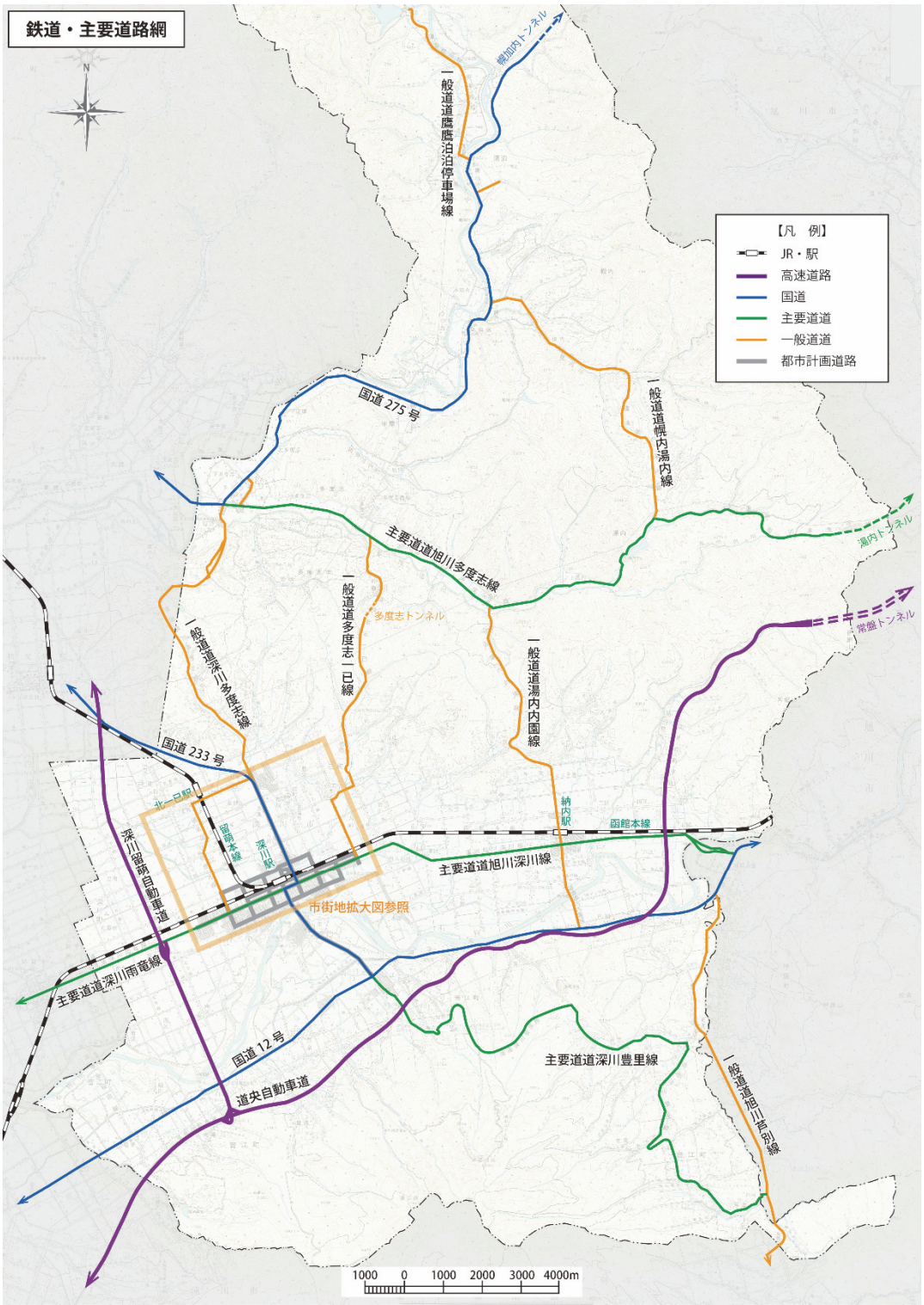


図 2-12　鉄道・主要道路網図（広域）　令和５年４月１日現在

2．地域特性及び現況

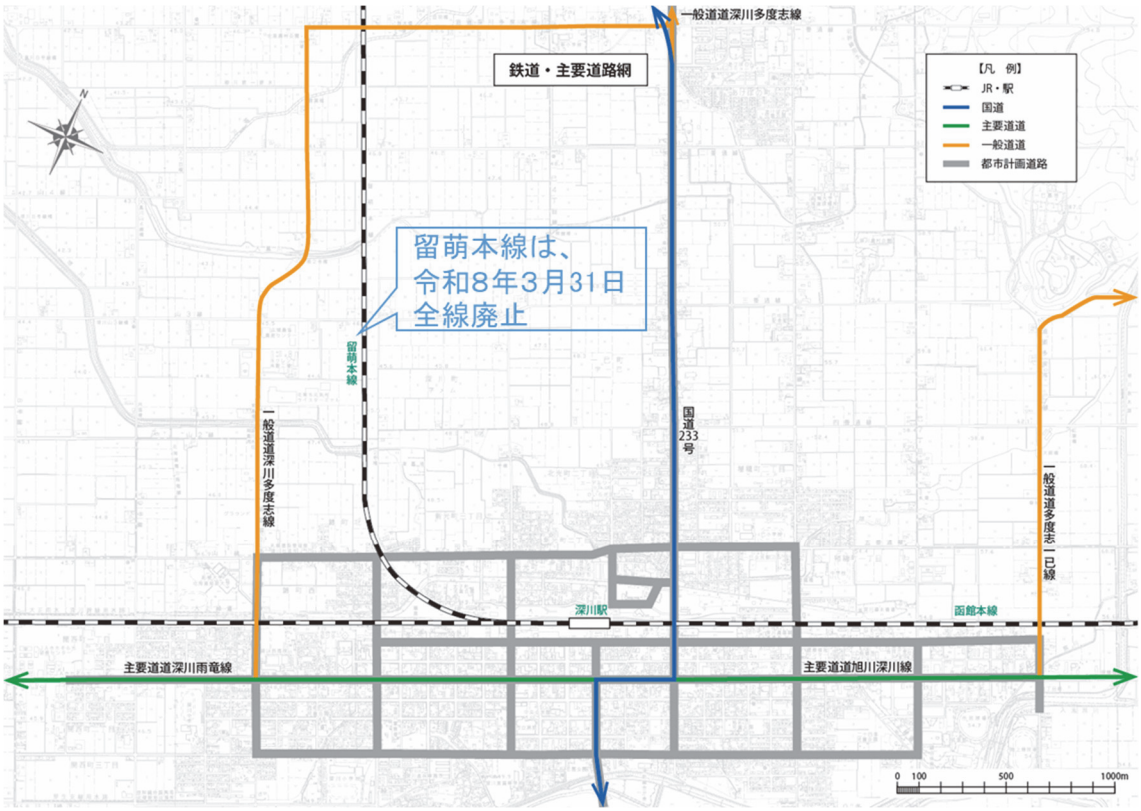


図 2-13　鉄道・主要道路網図（市街地）

（１１）主な施設

医療施設や福祉施設は、市街地に集積しており、郊外住宅地からは自家用車や公共交通での移動が必要です。

学校教育施設は、市内に広く分布しており、公営住宅はＪＲ深川駅周辺に多く建設されています。

行政や金融機関、観光やレジャーに関する施設は、市内に広く分布しています。

大型のスーパーは、市内に６店舗ありますが、すべて市街地に立地しています。

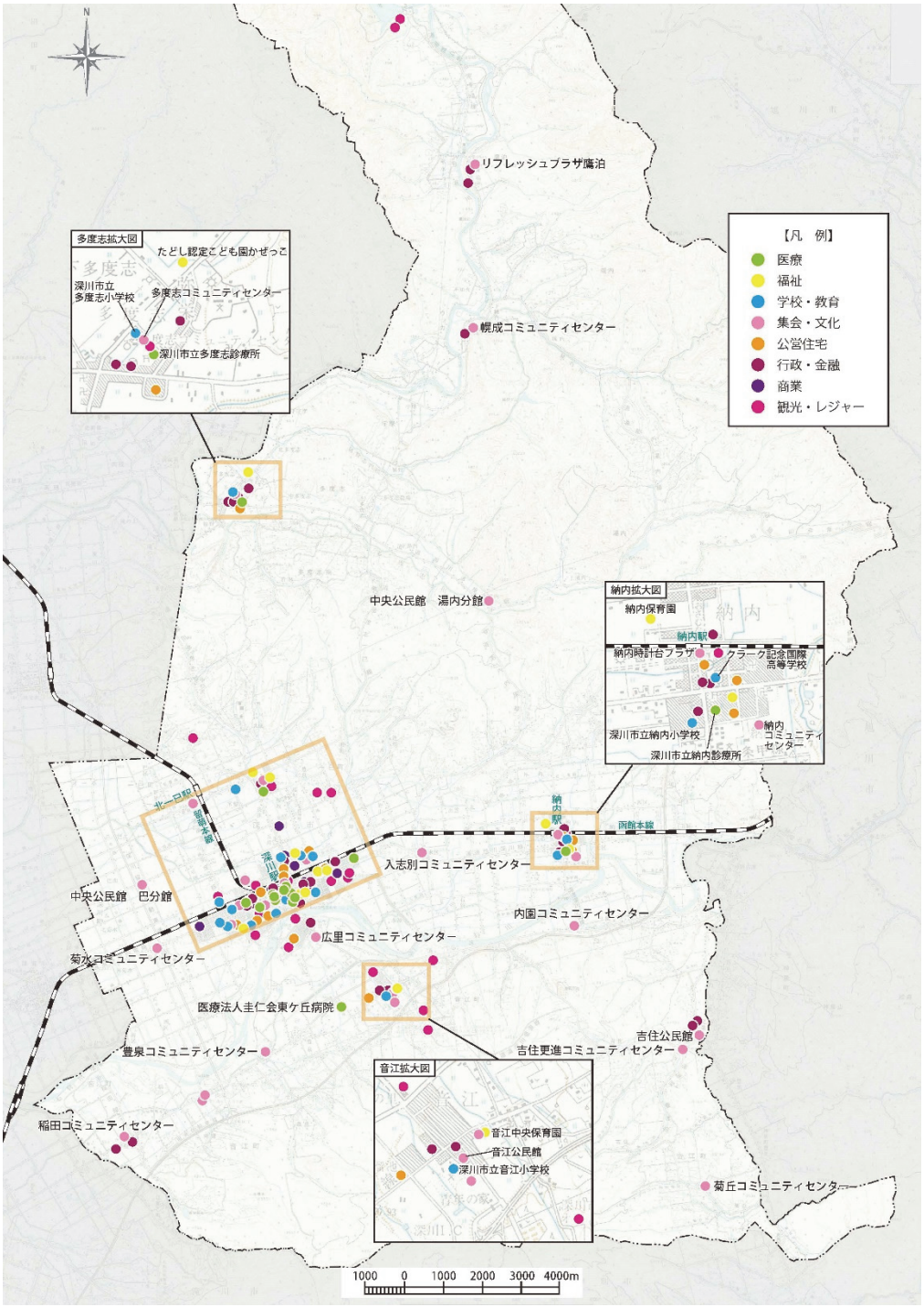


図 2-14　公共・公益・利便施設分布（広域）　計画策定日現在

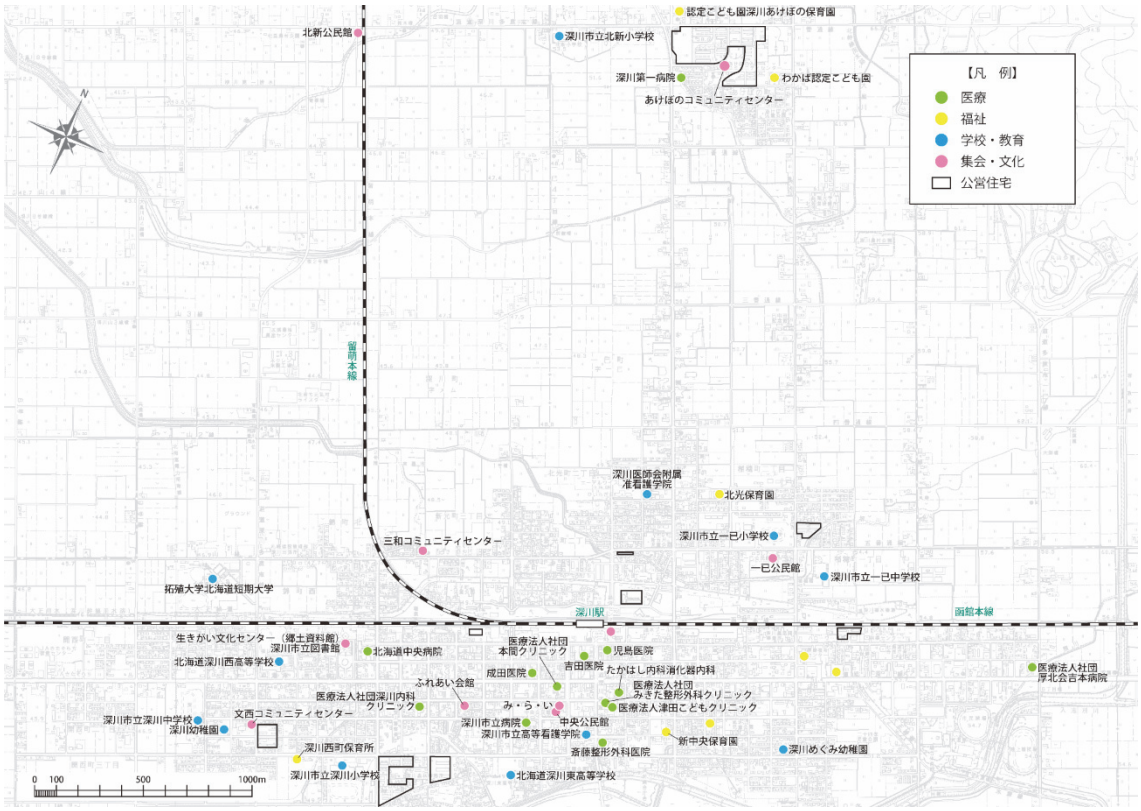


図 2-15　公共・公益・利便施設分布（市街地）①　計画策定日現在

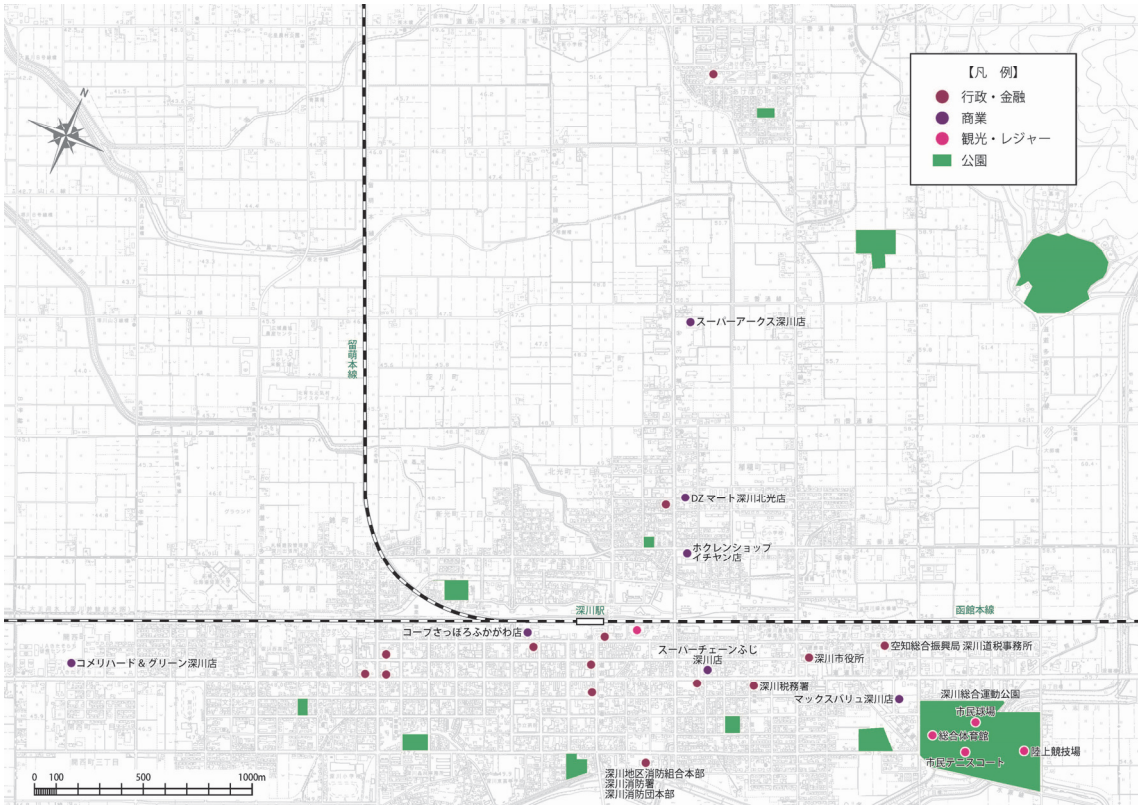


図 2-16　公共・公益・利便施設分布（市街地）②　計画策定日現在

２－２　公共交通等の実態

（１）公共交通の概況

本市は、古くから交通の要衝であることから、現在でも鉄道が２路線、路線バスが市内線３路線、広域路線が６路線、高速バスが１路線運行しており、鉄道やバス路線の数は近隣の市町村と比べても比較的恵まれた状況にあります。

ＪＲ留萌本線については、令和８年３月末で廃止することが決定しており、現在は路線バス等による代替交通について国や北海道、沿線自治体、交通事業者等と検討を進めています。

さらに、タクシーが運行しているほか、路線バスの休廃止に伴い、公共交通を利用できなくなった地域ではデマンド交通が代替交通として運行しています。

公共交通勢力圏人口は、16,335 人（令和２年 10 月１日現在）となっており、公共交通は全人口の 81.5%をカバーしています。

表 2-2　公共交通勢力圏人口カバー率（令和２年）

市町村名	全人口(人)	公共交通勢力圏人口（人）	公共交通勢力圏人口カバー率
深川市	20,039	16,335	81.5%

資料：令和２年国勢調査

表 2-3　他都市公共交通勢力圏人口カバー率（平成 27 年）

市町村名	全人口(人)	公共交通勢力圏人口（人）	公共交通勢力圏人口カバー率
伊達市	34,995	28,814	82.3%
網走市	39,077	32,162	82.3%
登別市(市街化区域)	48,277	39,894	82.6%
北広島市	59,064	45,078	76.3%

※登別市のみ市街化区域に限る

資料：各都市公共交通計画

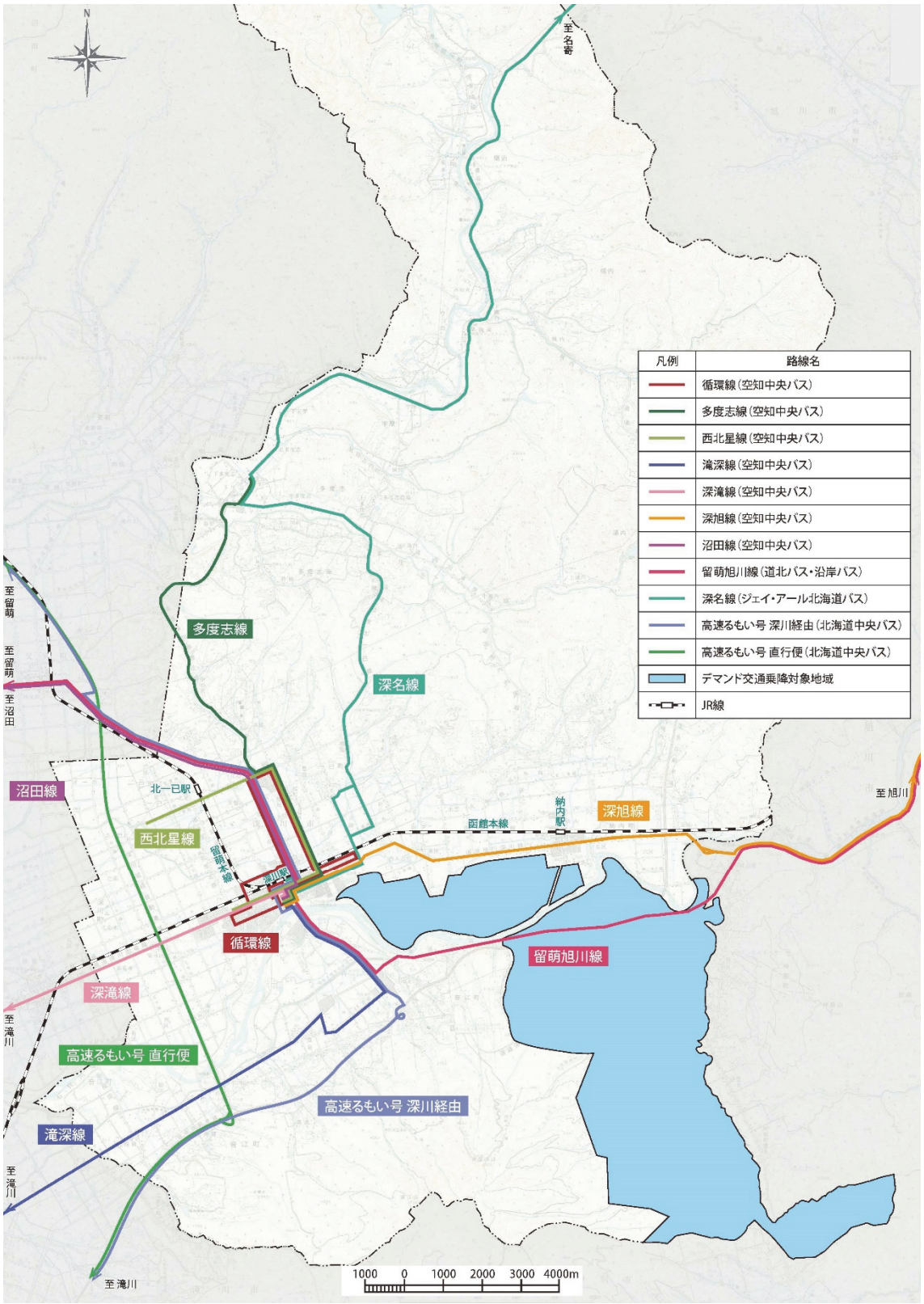


図 2-17　市内公共交通路線図　令和５年４月１日現在

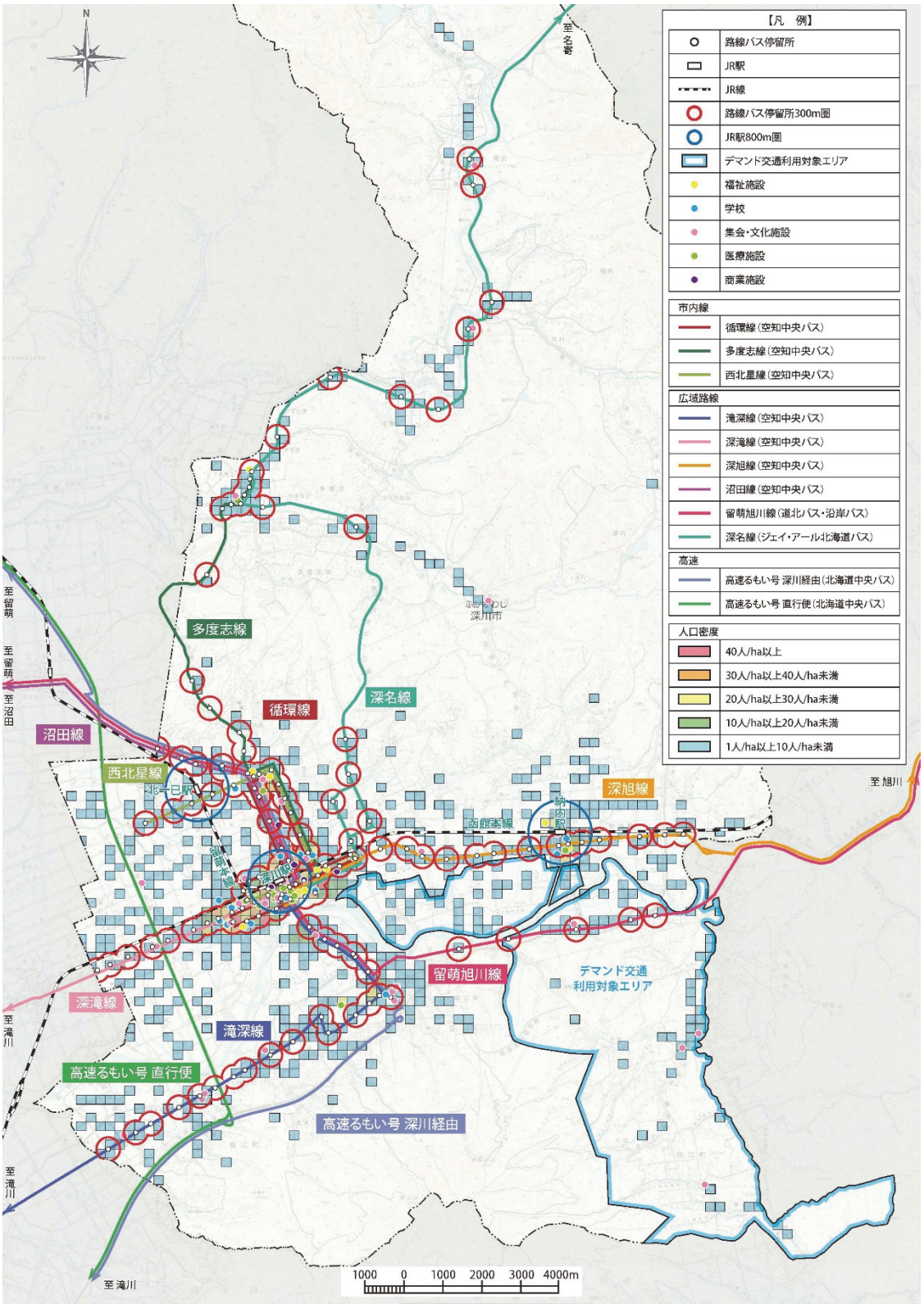


図 2-18　公共交通勢力圏の状況　令和５年４月１日現在

路線バス停留所：300m を設定
JR 駅：800m を設定
出典：国土交通省都市局都市計画課
「都市構造の評価に関するハンドブック」

（２）路線バス（市内線）

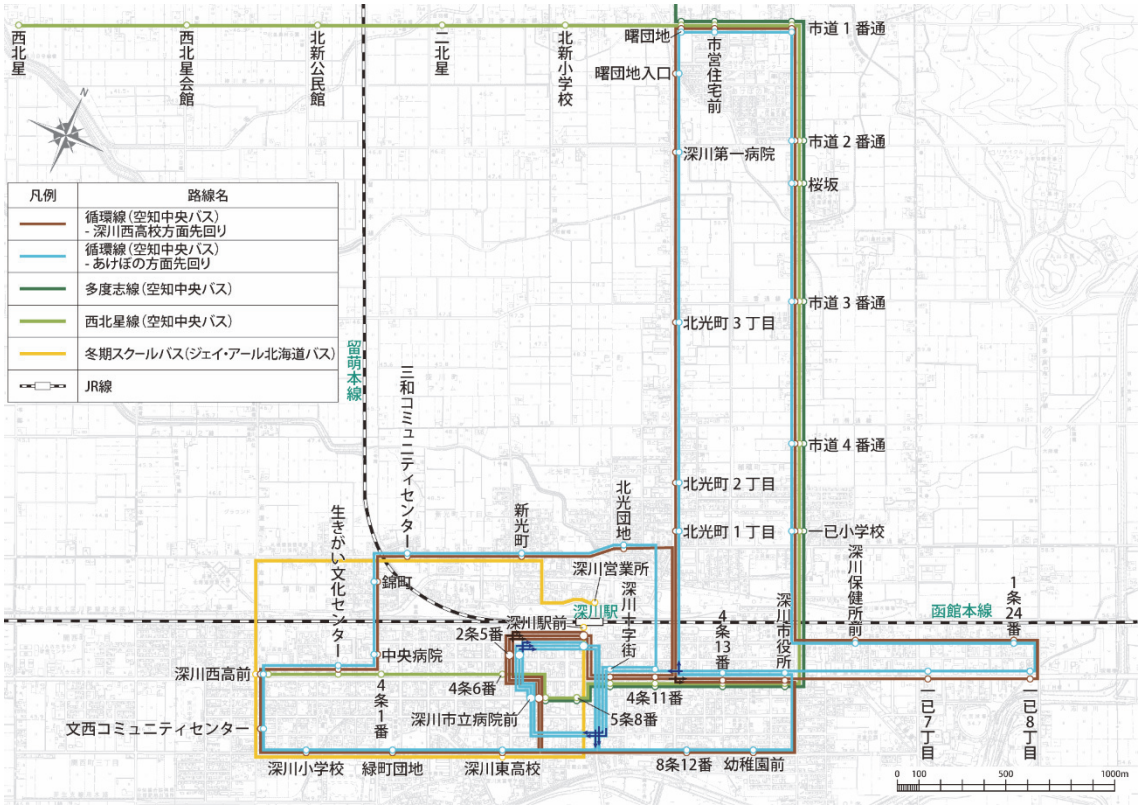
市内線は「循環線」と「多度志線」、「西北星線（冬期間のみ）」の３路線が運行しており、各路線ともに病院、学校、公共施設、商業施設、公営住宅などを経由します。

輸送人数の推移では「循環線」は、令和２年度が約 12,000 人、令和３年度が約 20,000 人と推移しており、令和４年度では約 21,000 人まで増加しています。

「多度志線」は、令和２年度が約 7,000 人、令和３年度が約 2,500 人と推移していましたが、令和４年度は約 3,800 人となっています。

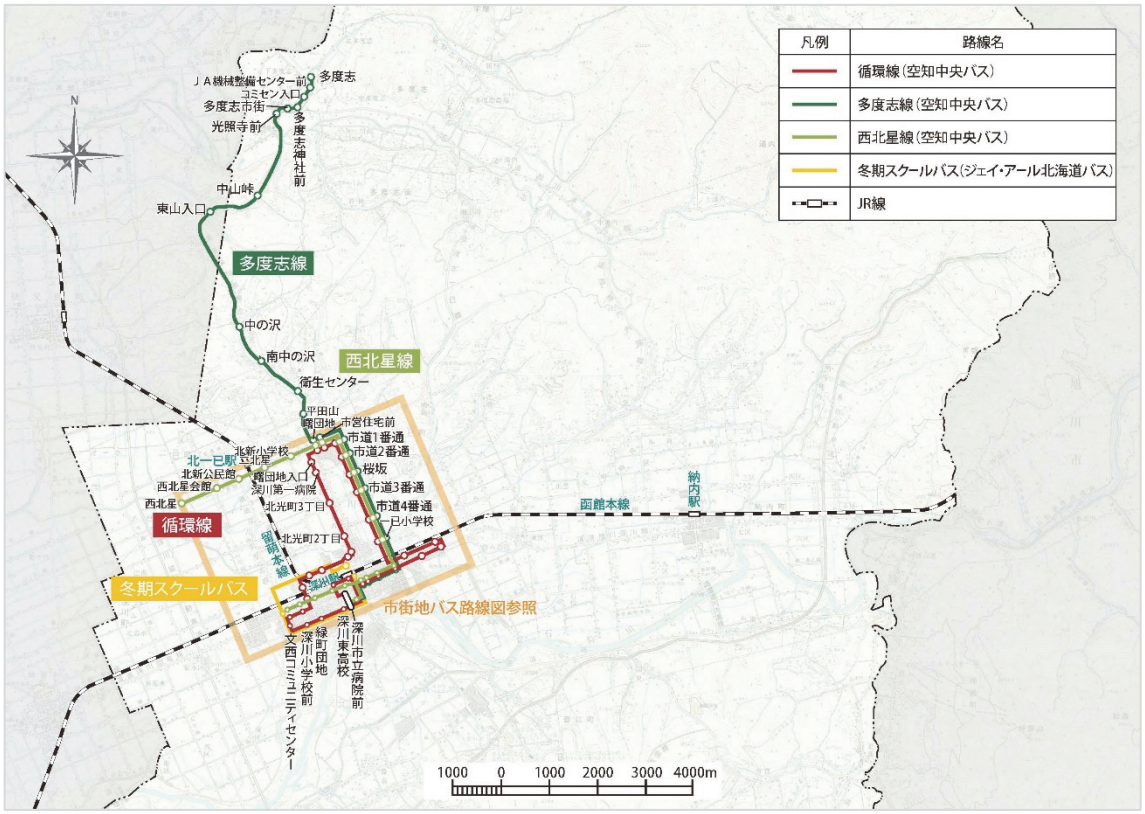
「西北星線」は、令和２年度が約 4,600 人、令和３年度が約 1,400 人と推移していましたが、令和４年度は約 2,500 人となっています。

３路線の利用が前年度よりも増加している要因としては、新型コロナウイルス感染症の影響が少しずつ緩和され始めたことにより、外出機会が増え、比例して公共交通の利用も若干回復してきたことが考えられます。しかし、「多度志線」と「西北星線」については、コロナ禍前と比較すると、どちらも減少しており、人口減少等の影響を受けていることがわかります。



注）冬期スクールバスは 11/1～3/31 の間で運行

図 2-19　路線バス市内線路線図（市街地）　令和５年４月１日現在



注）冬期スクールバスは 11/1～3/31 の間で運行

図 2-20　路線バス市内線路線図（広域）　令和５年４月１日現在

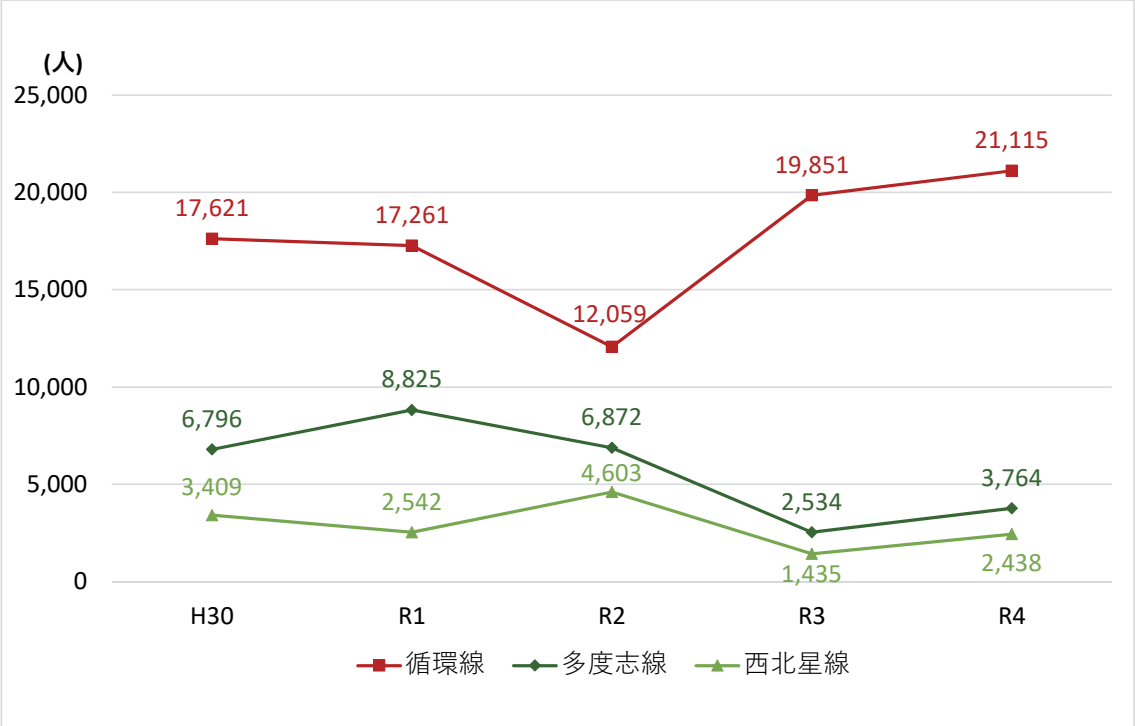


図 2-21　市内線の年間輸送人数の推移

（３）路線バス（広域路線・高速バス路線）

広域路線は、「滝深線」、「深滝線」、「深旭線」、「沼田線」、「留萌旭川線」、「深名線」の６路線が運行しています。

高速バス路線は、札幌・留萌方面を結ぶ「高速るもい号」があり、「深川経由」は市立病院や深川十字街を経由します。

輸送人数の推移では、長期間で見ると全ての路線が減少傾向にあります。各路線とも、特に令和元年度から令和２年度にかけて利用が大きく減少しており、要因としては人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大等の影響が考えられます。

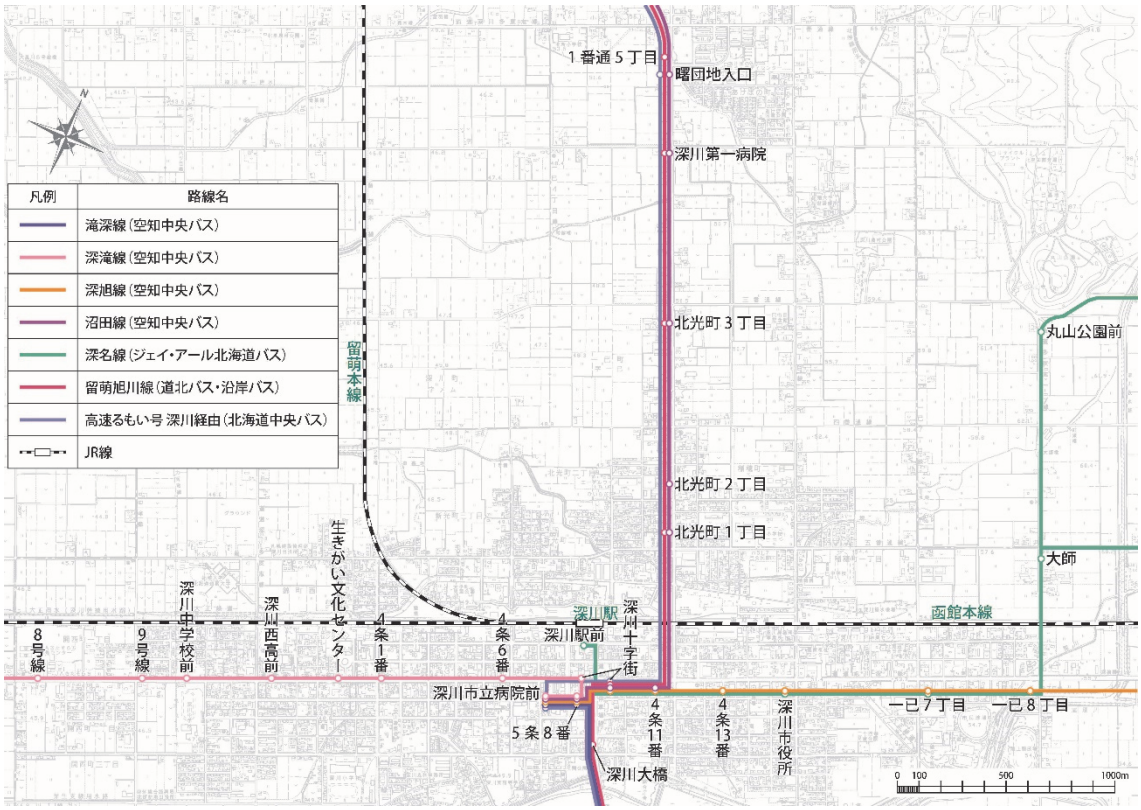


図 2-22　路線バス広域路線・高速バス路線図（市街地）　令和５年４月１日現在

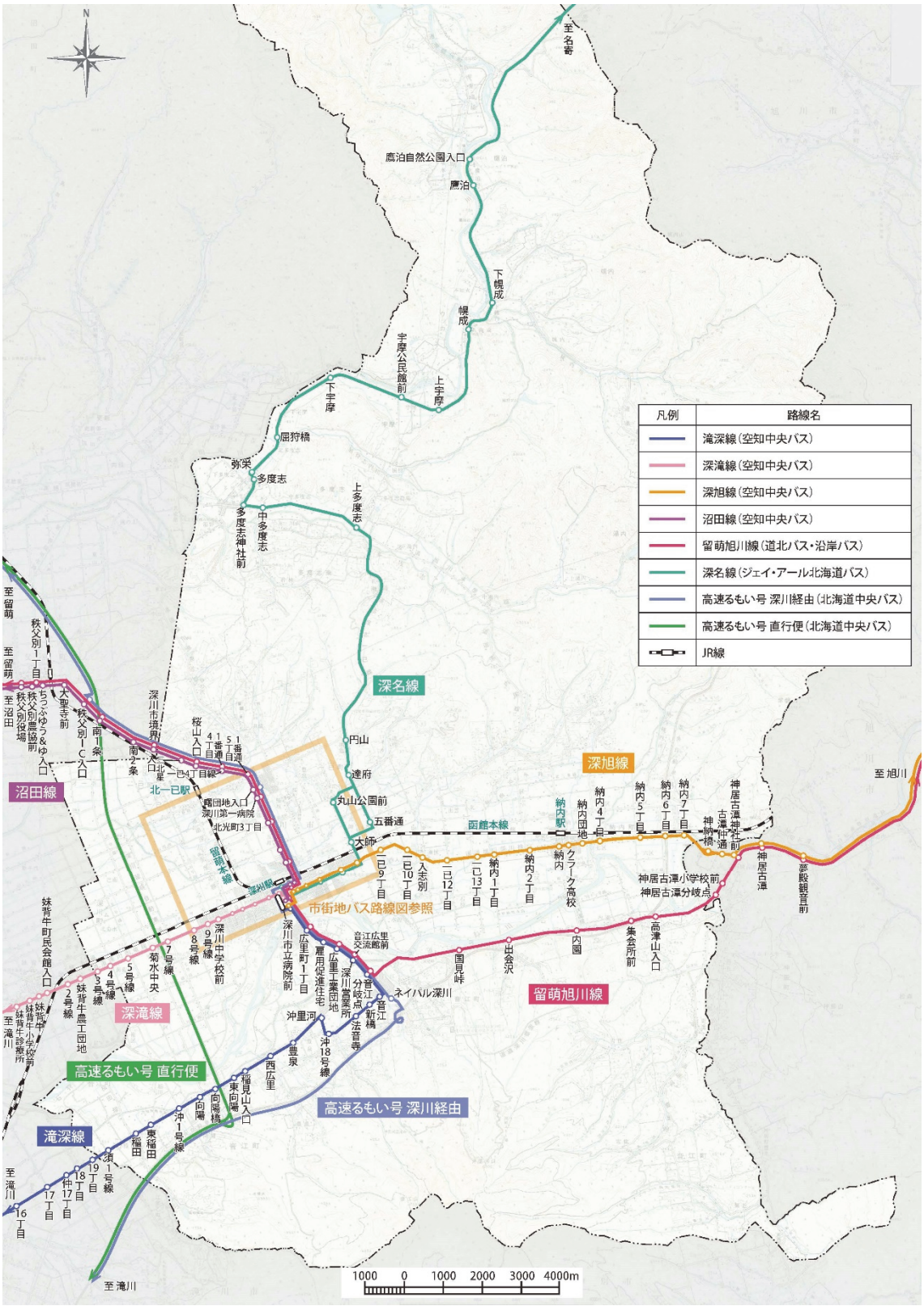


図 2-23　路線バス広域路線・高速バス路線図（広域）　令和５年４月１日現在

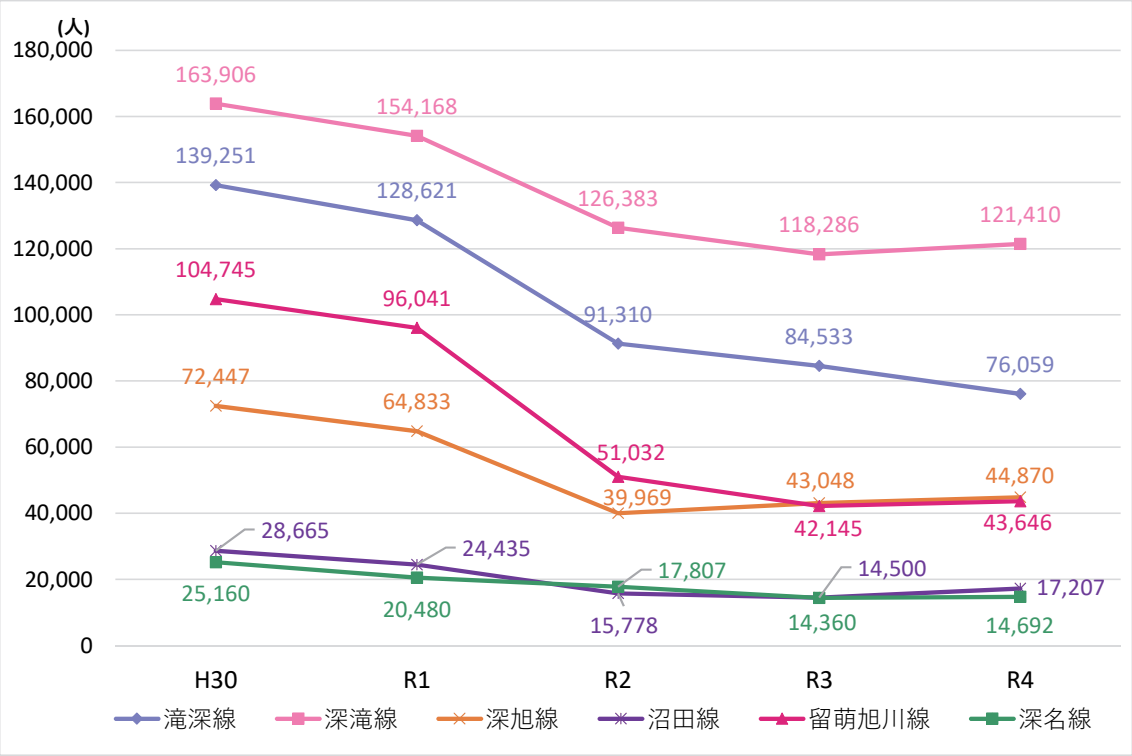


図 2-24　広域路線の年間輸送人数の推移

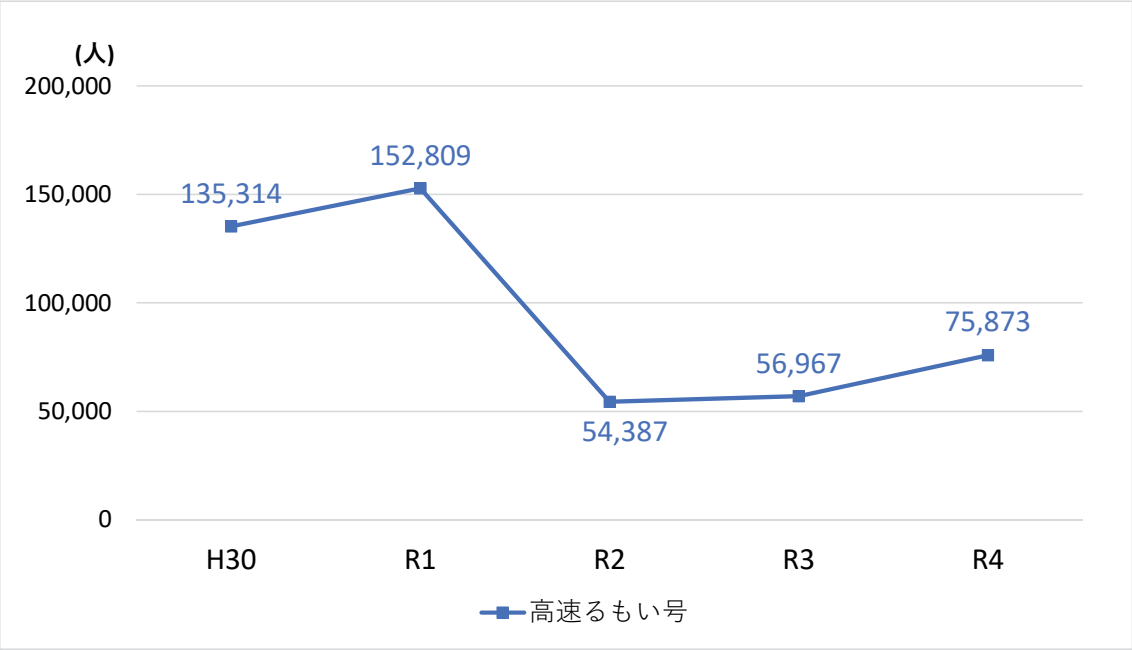


図 2-25　高速バスの年間輸送人数の推移

（４）路線バスの経常収支及び補助金額等

本市を運行する路線バス（高速バスを除く）の運行費用は総額で 7.6 億円であり、そのうち経常収益が 35%にあたる 2.7 億円、国庫補助金が５%にあたる 0.4 億円となっており、50%にあたる 3.9 億円をバス事業者が負担しています。

市内線のうち「循環線」は、国庫補助対象路線として、運行費用の１／２を国が負担し、残額を市が補助しています。その他の２路線における赤字額は、市が全額補助しています。

広域路線は、運行費用の 46%にあたる 1.8 億円を交通事業者が負担している状況になっています。なお、令和２年度から令和４年度においては、国と北海道の特例措置により補助要件が緩和されたことにより沿線自治体とバス事業者の負担が大きく抑制されました。

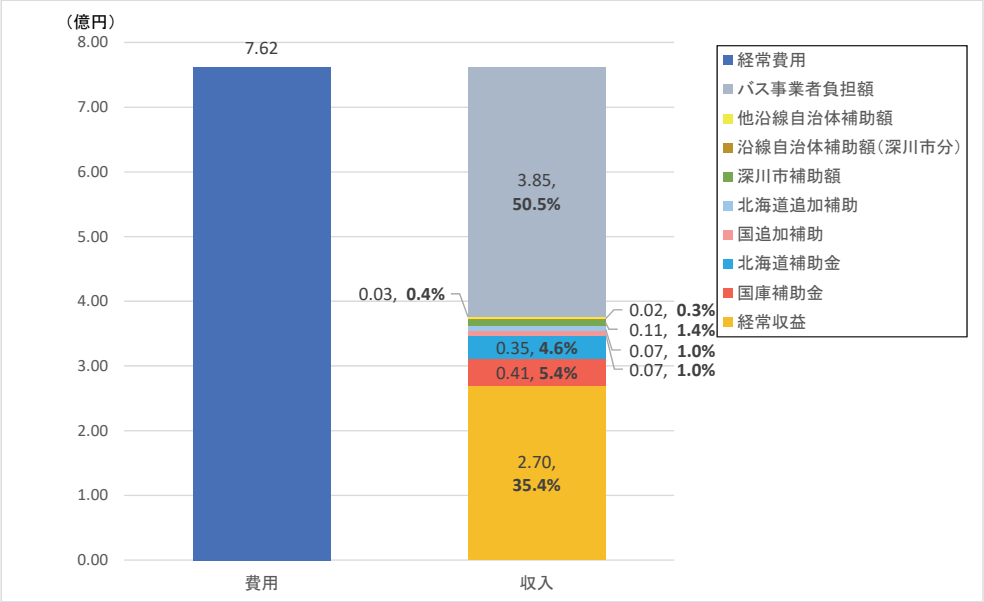


図 2-26　路線バスの運行収支の状況（令和４年度）

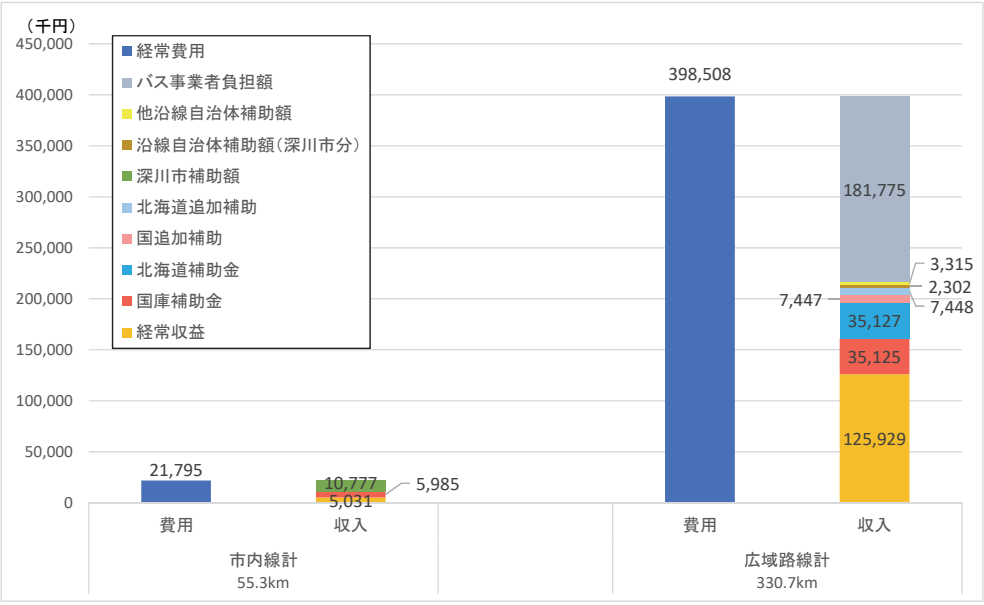


図 2-27　市内線・広域路線の運行収支の状況（令和４年度）

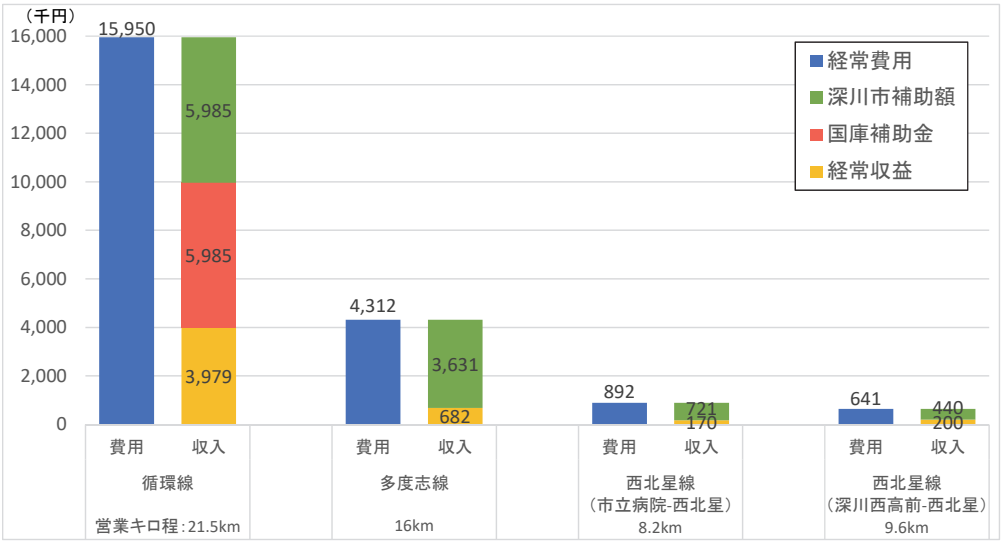


図 2-28　市内線の運行収支の状況（令和４年度）

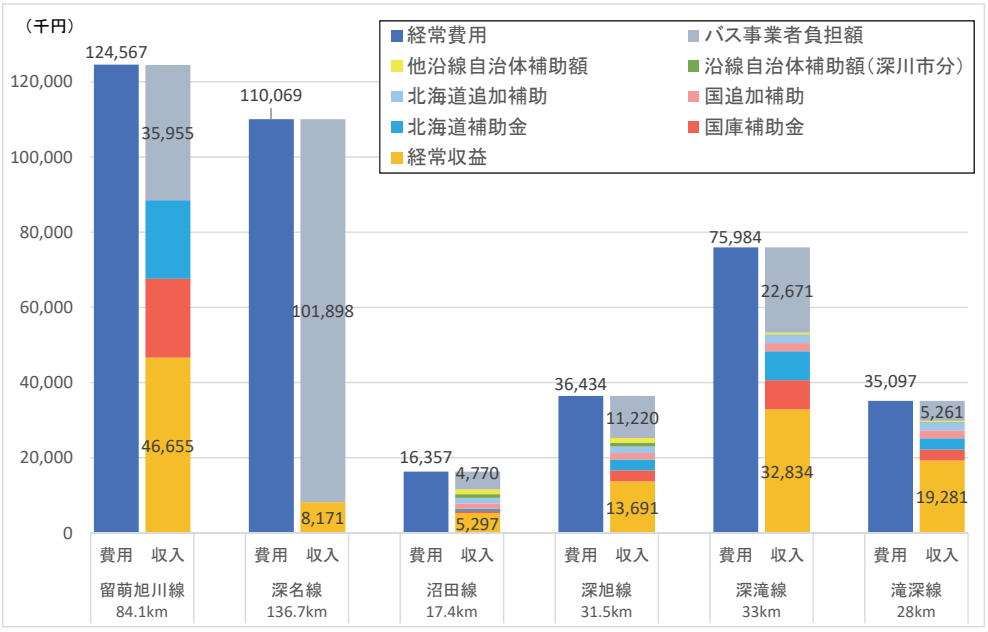


図 2-29　広域路線の運行収支の状況（令和４年度）

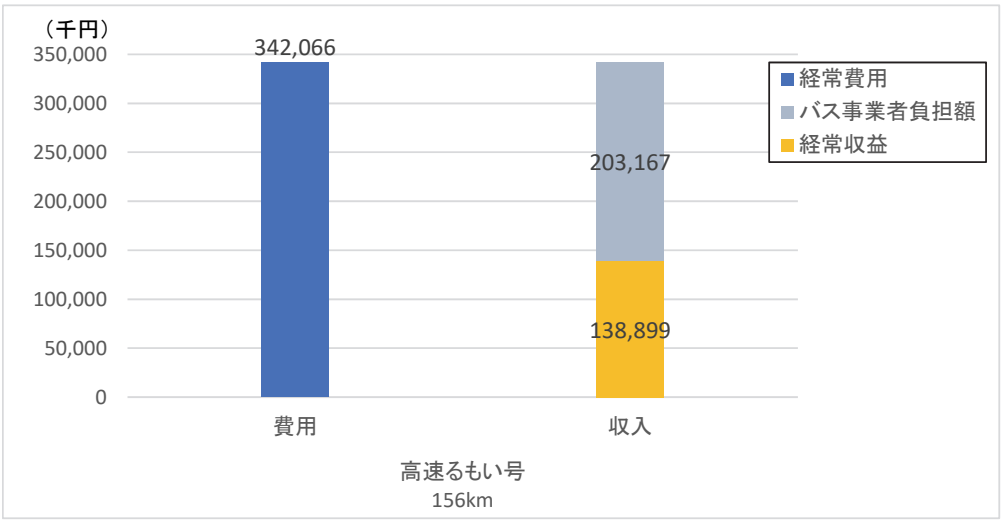


図 2-30　高速バスの運行収支の状況（令和４年度）

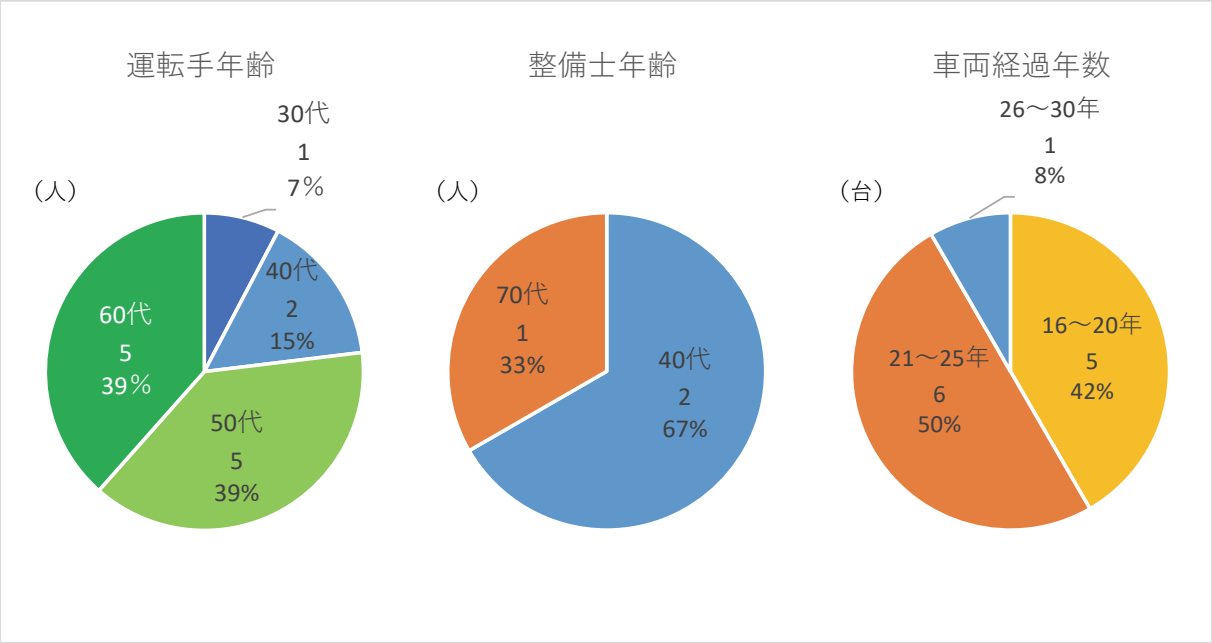
（５）バス事業者の運転手、整備士、車両の状況

深川市内で最も路線数を有する空知中央バス深川営業所の運転手、整備士等の状況及び車両の状況を整理します。

運転手の年齢構成は、「50 代」と「60 代」がともに 39%と最も多くなっており、50 代以上が８割程度を占めます。

整備士は「40 代」が２人、「70 代」が１人の計３人となっていますが、整備管理者の退職に伴った他の営業所からの転属により、整備体制を維持している状況です。

車両の経過年数は、「21～25 年」が 50%を占めており、全国平均の 16 年、全道平均の 18～20 年を上回り、車両が老朽化している状況です。



（令和５年 10 月現在）資料：空知中央バス（株）

図 2-31　運転手年齢構成・整備士年齢構成・貸切を除く車両経過年数（深川営業所）

（６）デマンド交通

デマンド交通「納内経由菊丘線」は、路線バス「更進線」、「芦旭線」の休廃止に伴い、音江地区（菊丘・吉住・更進第１・更進第２・内園第１・内園第２）と納内地区（８区の１の一部）の住民を対象に、令和３年 10 月から実証実験を開始しました。

令和５年４月からは、稼働率や乗合率を向上させるために、経路上にある交通空白地域を利用対象エリアに加え、実証実験を１年間継続しました。

「納内経由菊丘線」では、自宅から病院や商業施設、駅などの乗降指定場所までの区間で乗り降りを可能としており、運賃は路線バスより高く、タクシーより安く設定しています。

令和６年４月からは、実証実験の実績をもとに利用実態に応じた適正な運行内容へと見直し、本格運行へ移行する予定です。

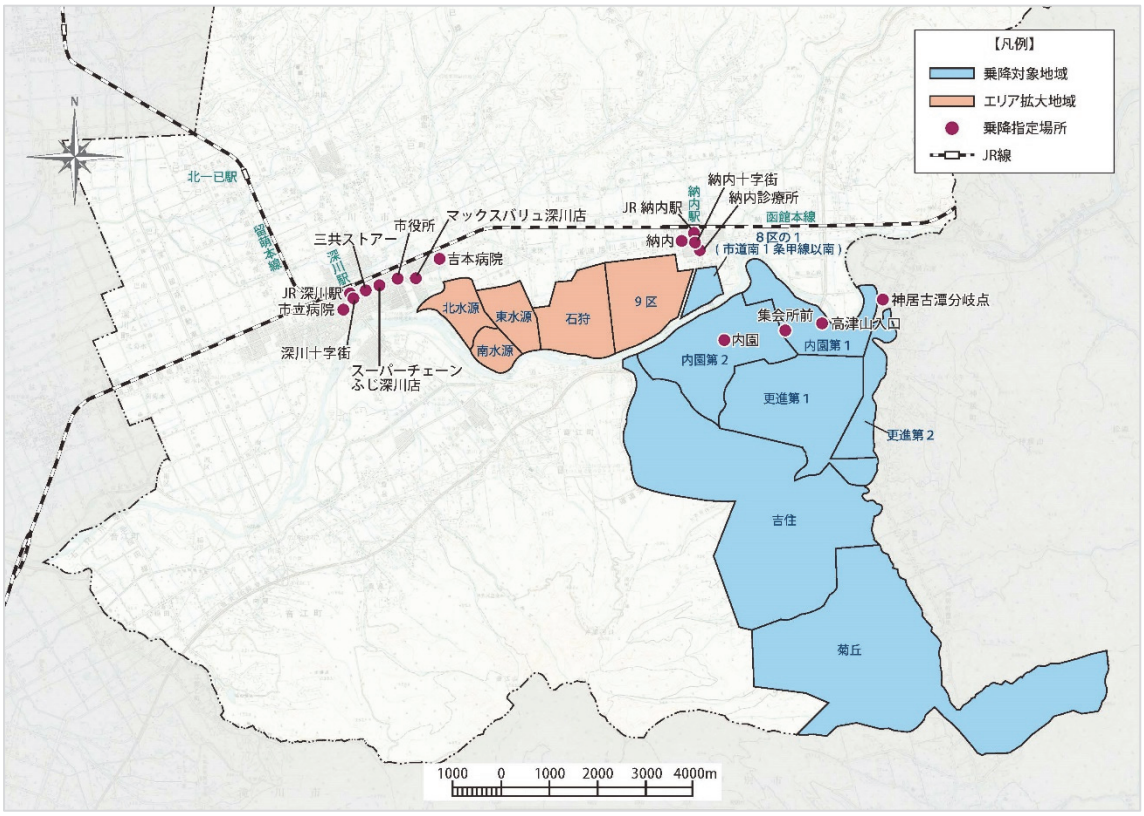
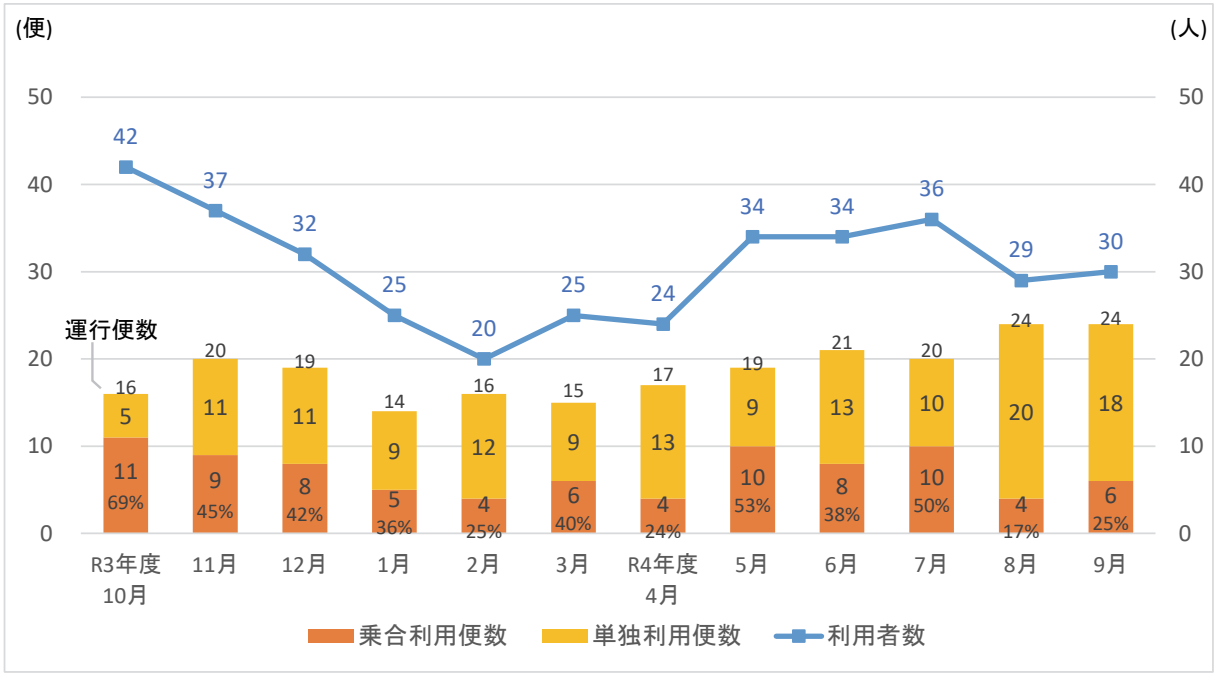


図2-32　デマンド交通「納内経由菊丘線」実証実験運行区域図　令和６年４月１日現在

実験開始当初は月に 20 便弱の運行回数で推移していましたが、令和４年４月以降、運行曜日を変更したことにより、地域における利便性が向上し、平均稼働率が上昇しました。利用状況においても、令和４年４月以降は一月あたり 30 人前後で推移し、特に令和４年 12 月には 53 人となり、路線バス運行時よりも増加しています。

また、「納内経由菊丘線」では乗合での利用を基本としている中で、実験開始から半年間は平均値が 40%程度で推移していましたが、令和４年４月以降は約５ポイント下がり、平均 35%程度となっています。



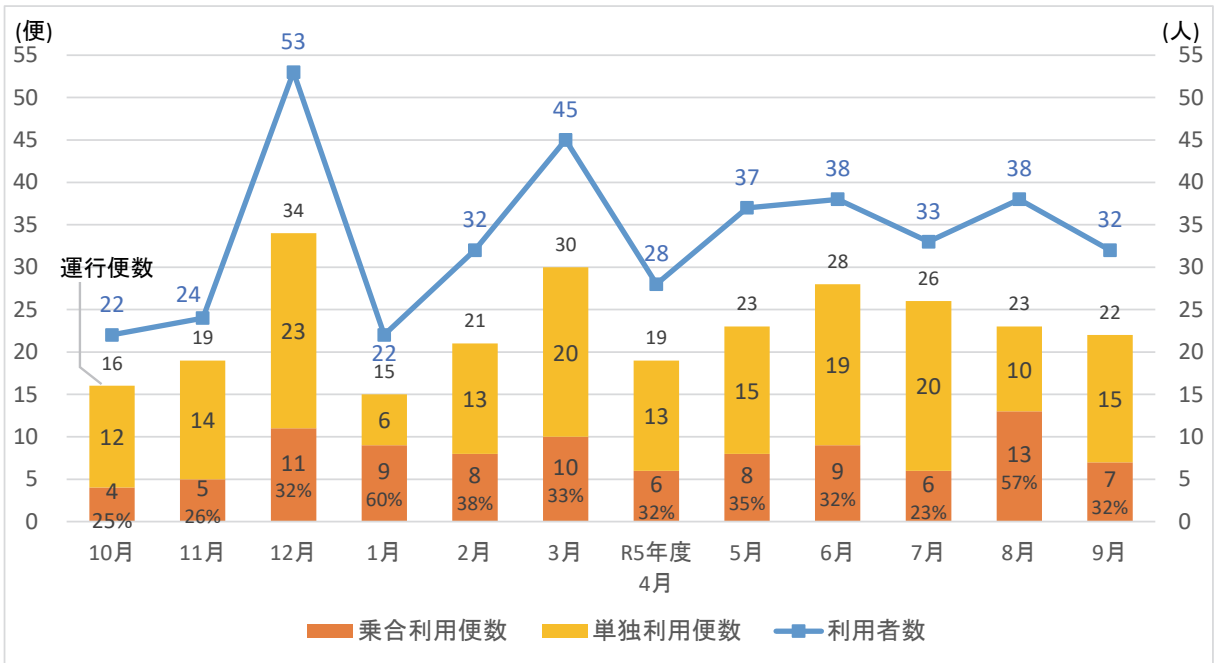


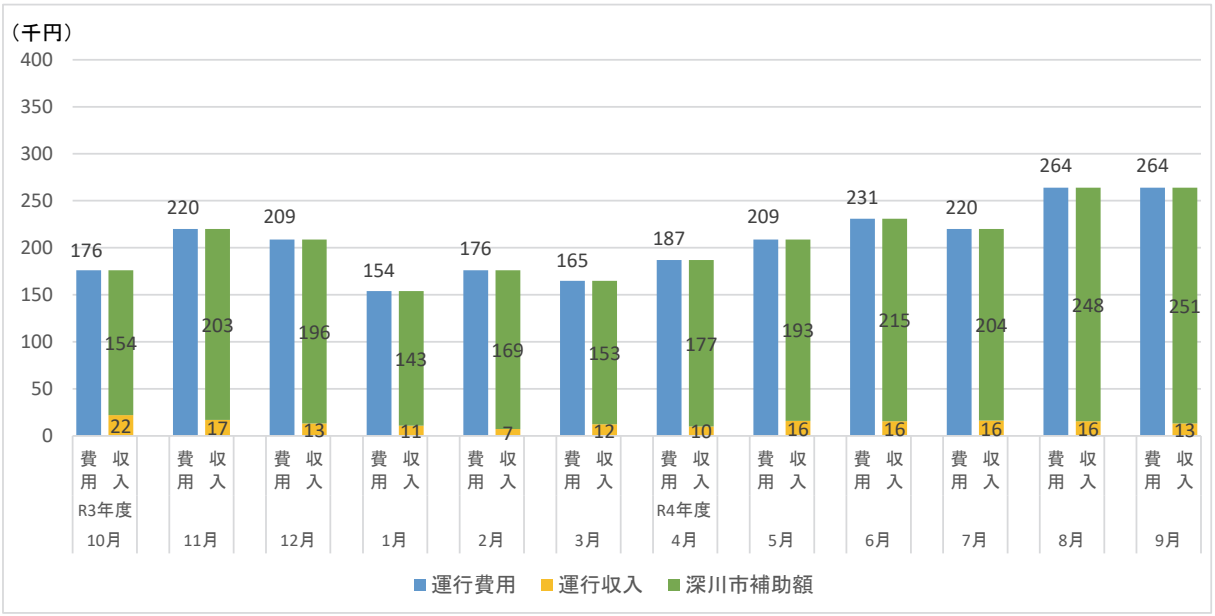
図2-33　デマンド交通の利用者数・運行便数の推移　　資料：深川市役所まち未来推進課

（７）デマンド交通の経常収支及び補助金額等

運行収支の状況としては、予約運行としたことにより、予約のない日の運行を不要としたほか、路線バスのようにルートが決められていないことから最短ルートでの運行を可能とするなど、運行の効率化が図られ、路線バス運行時と比較して運行経費を圧縮することができています。（路線バス「更進線」、「芦旭線」における令和３年度市補助額：約 6,000 千円）

また、令和５年度からは利用実態に合わせて運行経費の積算方法を見直したことにより、費用がさらに圧縮されています。

なお、実証実験ということで運賃をかなり低く設定しているなどのため、運賃収入の割合は運行費用のうち 10%前後で推移しており、運行費用と運賃収入の差額については市が負担しています。



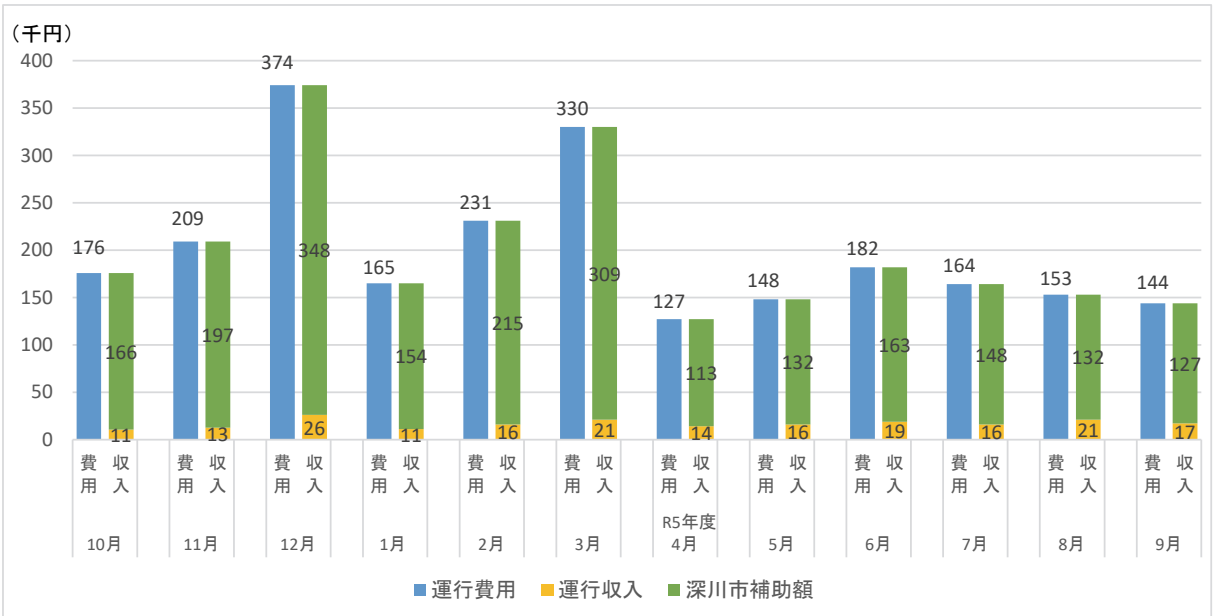


図2-34　デマンド交通の運行収支の状況　　資料：深川市役所まち未来推進課

（８）タクシー

深川市で運行しているタクシー事業者は、音江ハイヤー㈲、㈲納内ハイヤーの計２社で、所有車両はそれぞれ音江ハイヤー㈲が 14 台、㈲納内ハイヤーが２台の合計 16 台となっています。

年間輸送人数は、平成 30 年の 123,777 人と比較した場合、新型コロナウイルス感染症などの影響により、令和２年には 81,782 人と 34%の減少、令和４年には 110,804 人と 10%減少しています。

運転手の年齢構成は、「60 代」が９名と最も多く、「80 代」と「70 代」を合わせると全体の７割以上を占めており、「20 代」と「30 代」のドライバーは現在いないため、高齢ドライバーの引退に伴う人材不足が懸念されます。

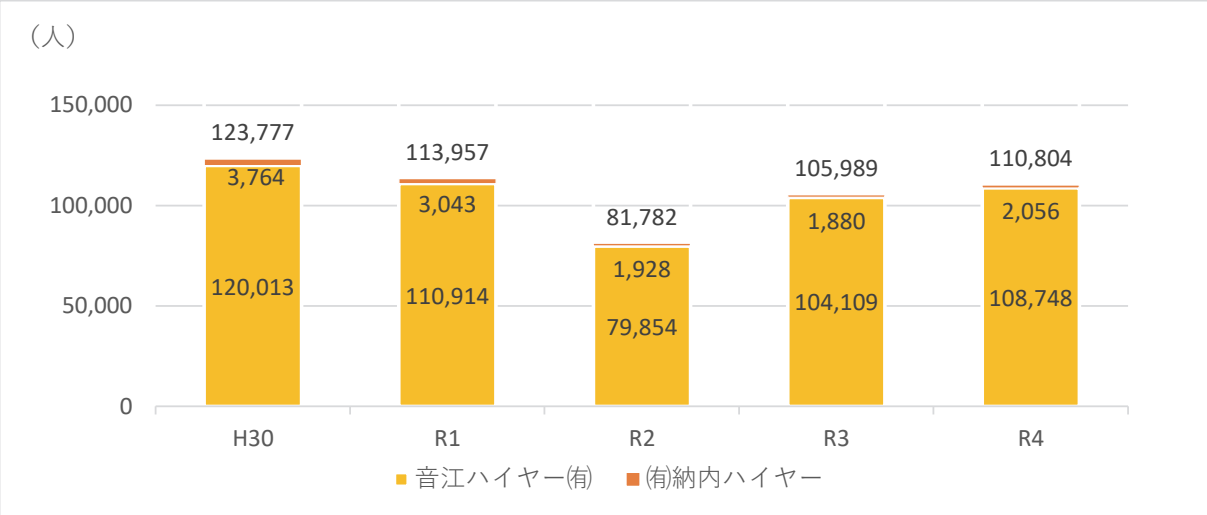


図2-35　年間輸送人数の推移　　資料：各ハイヤー会社

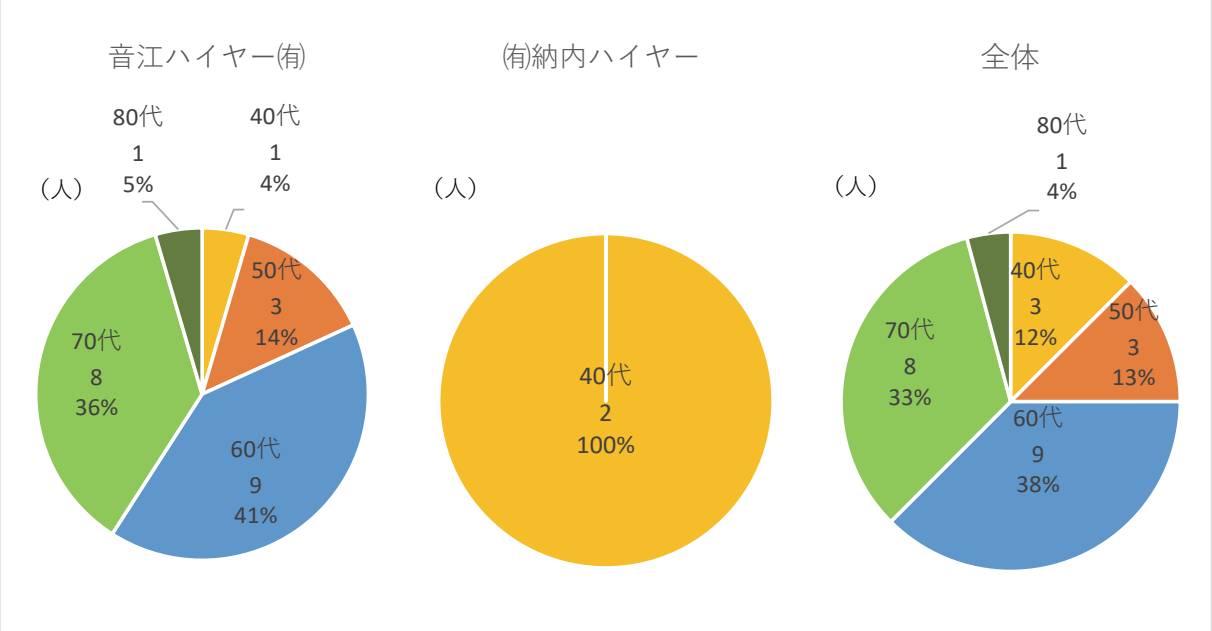


図2-36　タクシー運転手年齢別人数（令和５年10月現在）　　資料：各ハイヤー会社

（９）鉄道

ＪＲ深川駅の乗降客数は、令和元年度まで年間 80 万人前後で推移していましたが、令和２年度以降は新型コロナウイルス感染症などの影響等により、利用が大きく落ち込み、年間 50 万人前後で推移しています。

１日の平均乗降客数は、平成 30 年度は 2,170 人でしたが、令和４年度は 1,516 人に減少しています。

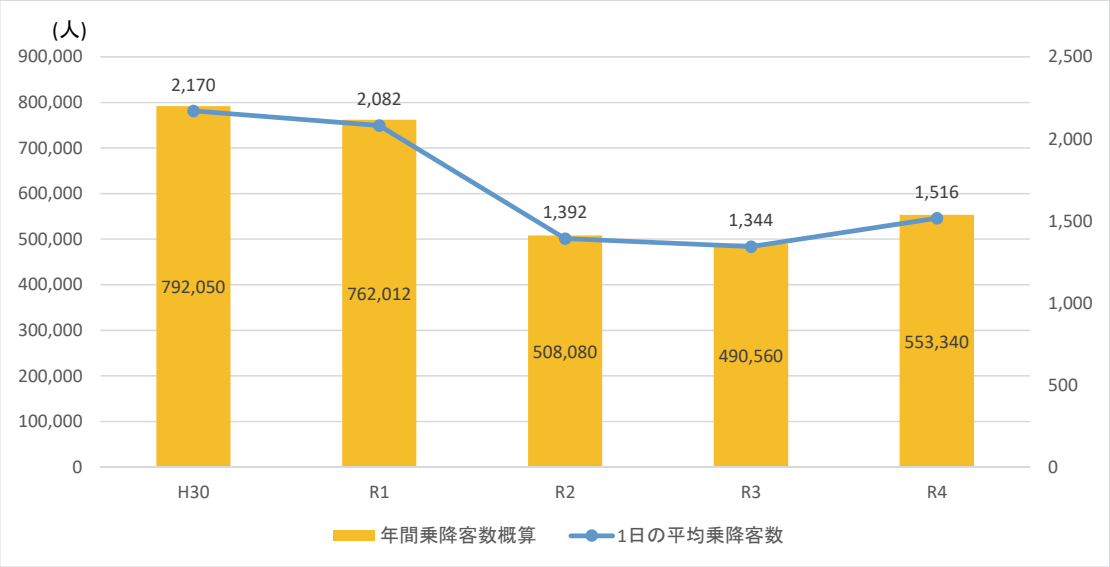
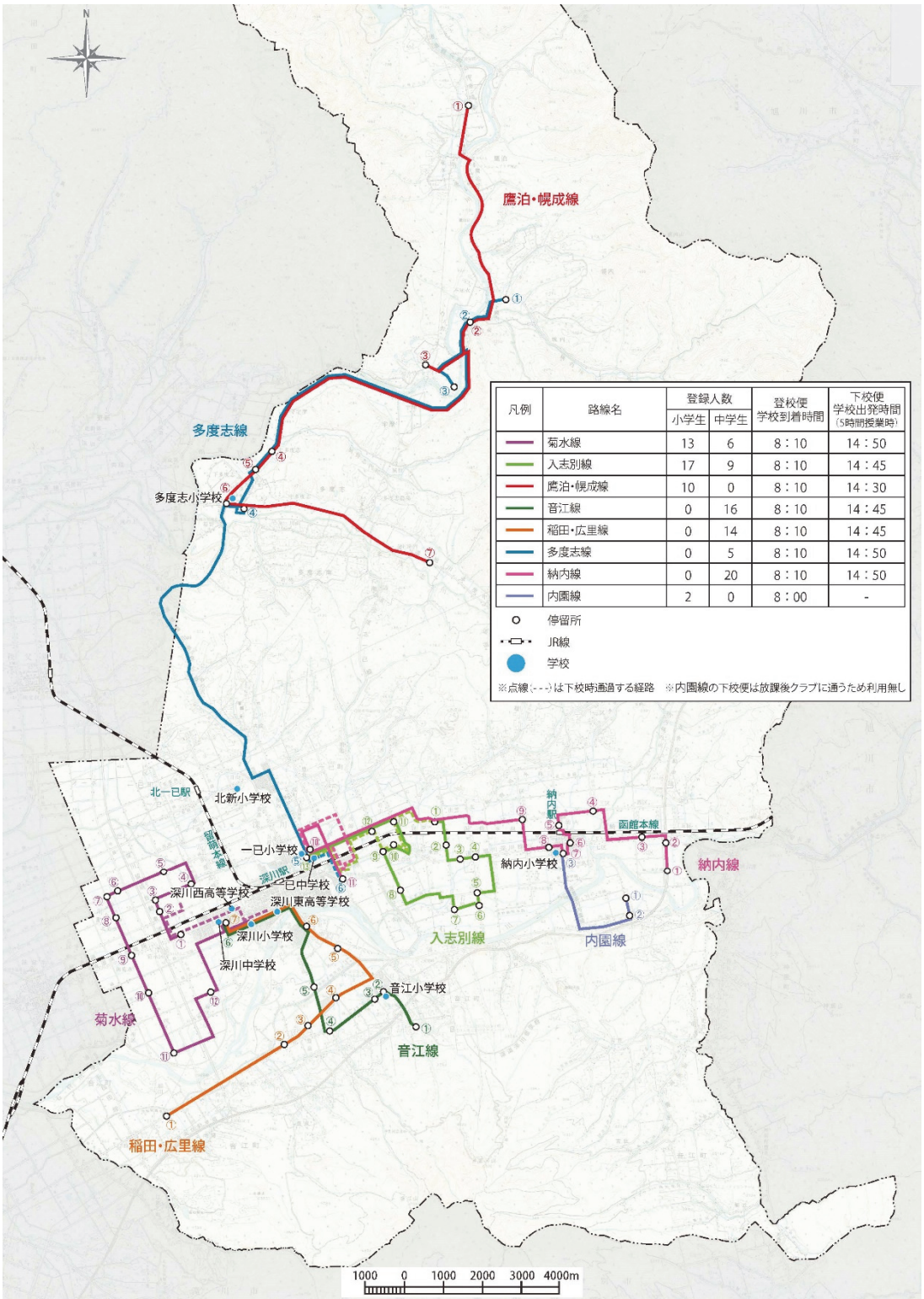


図2-37　ＪＲ深川駅乗降客数の推移　　資料：国土数値情報、ＪＲ北海道

（１０）スクールバス等

小中学校を対象としたスクールバスは７路線、スクールハイヤーは１路線が運行しています。

令和５年度では最も登録の多い「入志別線」において、小学生 17 名、中学生９名の計 26 名の登録があります。



凡例	路線名	登録人数		登校便 学校到着時間	下校便 学校出発時間（5時間授業時）
		小学生	中学生		
	菊水線	13	6	8：10	14：50
	入志別線	17	9	8：10	14：45
	鷹泊・幌成線	10	0	8：10	14：30
	音江線	0	16	8：10	14：45
	稲田・広里線	0	14	8：10	14：45
	多度志線	0	5	8：10	14：50
	納内線	0	20	8：10	14：50
	内園線	2	0	8：00	-

図2-38　スクールバス等路線図（令和５年度）

（１１）通学利用の状況

深川市内にある高校や短期大学の通学手段として、旭川市、沼田町、秩父別町からは「JR北海道（鉄道）」の利用が最も多く、そのうち沼田町、秩父別町から公共交通で通学しているすべての学生が利用している状況です。

妹背牛町、北竜町、雨竜町、幌加内町から公共交通で通学している学生の多くは、路線バスを利用している状況です。

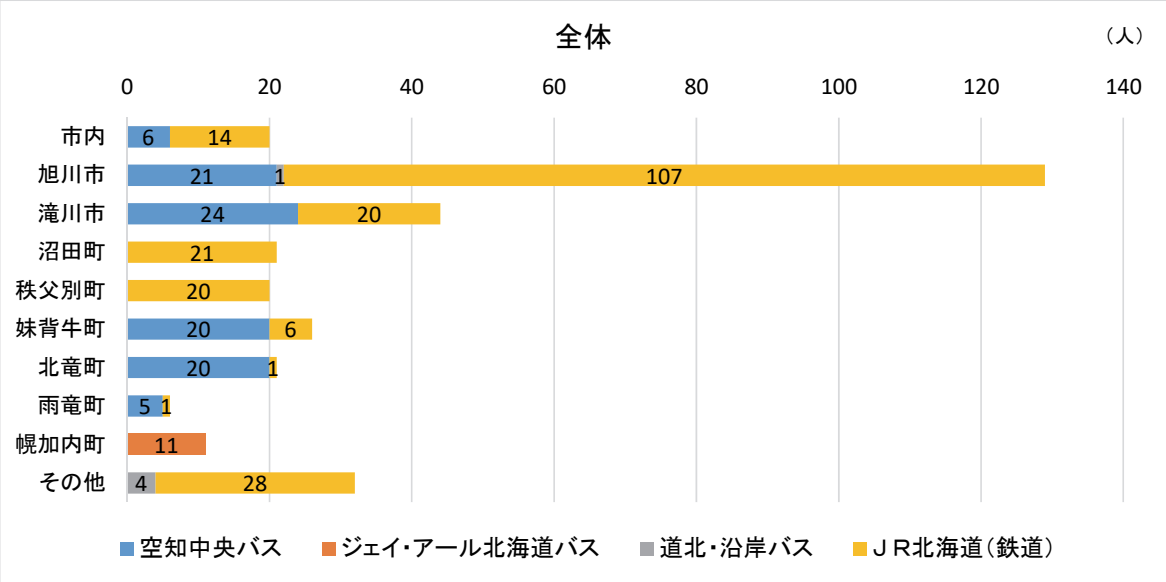


図2-39　通学時の公共交通利用人数（全体）　　令和５年５月調査（深川市役所まち未来推進課）

（１２）通学利用の状況（学校別）

学校別の公共交通利用人数（令和５年度）では、「深川東高等学校」と「深川西高等学校」への通学利用には、居住地によって利用する公共交通が異なる傾向が見られました。

「深川市立高等看護学院」と「クラーク記念国際高等学校」、「拓殖大学北海道短期大学」は「ＪＲ北海道（鉄道）」の利用が大半となりました。

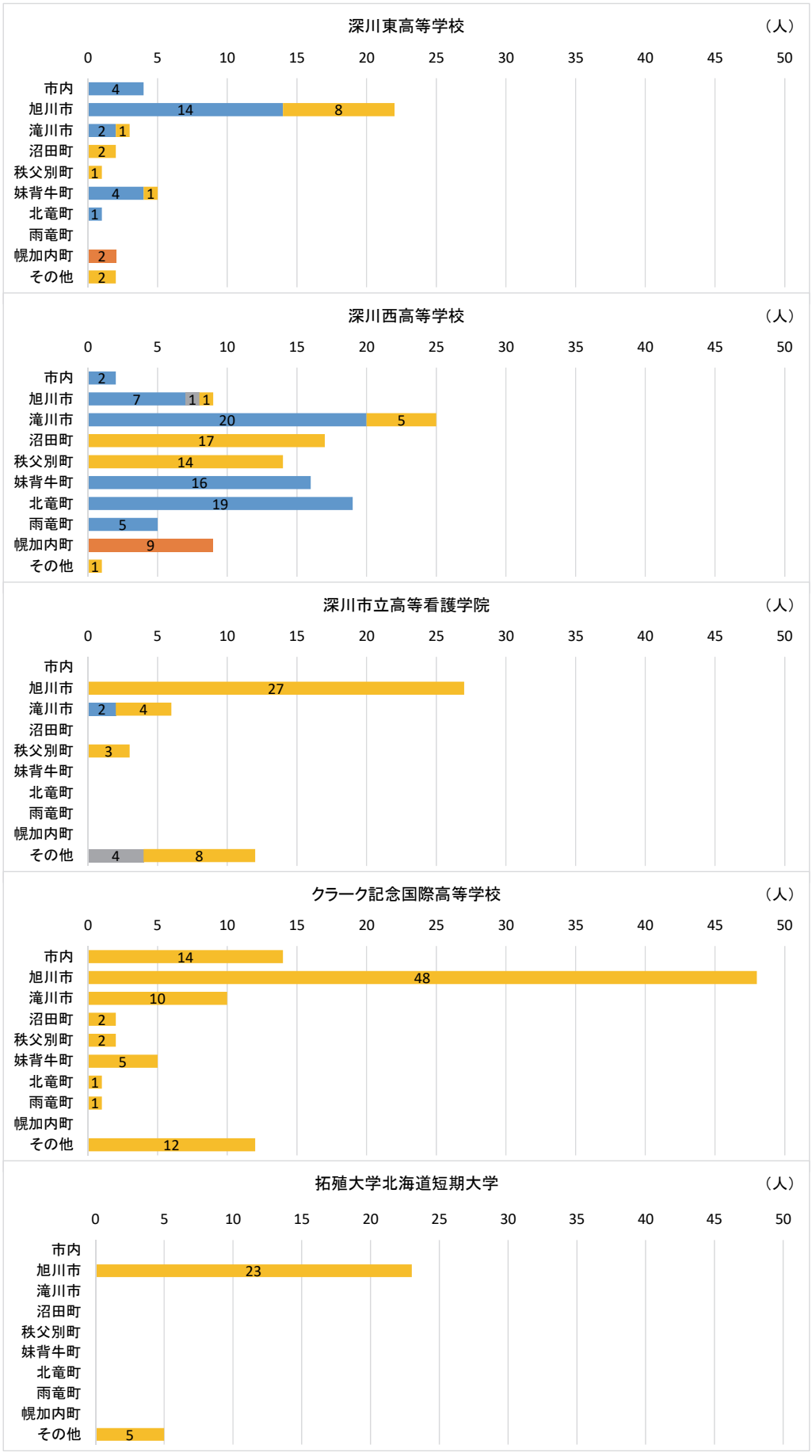


図2-40　通学時の公共交通利用人数　　令和５年５月調査（深川市役所企画財政課）

３．地域公共交通実態調査

３－１　市民アンケート調査

（１）アンケートの概要

① 目的

今後のウィズコロナ、アフターコロナの中での方向性や諸課題への対応を検討し、より良い公共交通網の構築に向けた参考資料とするために、広く市民に公共交通に関する調査を実施しました。

② 対象者

市内にお住いの 1,300 世帯を無作為に抽出しました。なお、1 世帯あたり最大３人まで回答可能なアンケート票としています。（回答は 16 歳以上の方が対象）

③ 実施期間

令和４年７月 14 日（木）～７月 31 日（日）

④ 配布・回収方法

郵送

⑤ 回収数

558 件（42.9%）

⑥ 調査項目

・個人属性について（居住地、性別、年齢、家族構成、運転免許証保有状況　等）
・日頃の公共交通の利用状況
・新型コロナウイルス感染症拡大前との外出状況の違い
・市内公共交通について（路線バスの利用状況、デマンド交通の認知度・利用状況等）
・複合施設の整備検討について（中央公民館の利用状況・複合施設で利用したい機能等）

（２）結果概要（抜粋）

※全質問に対する分析結果は、別添の地域公共交通実態調査編を参照とします。

① 居住地域

「深川」が 29.2%と最も多く、続いて「１～９条」が 25.8%、「一已」が 21.5%となりました。

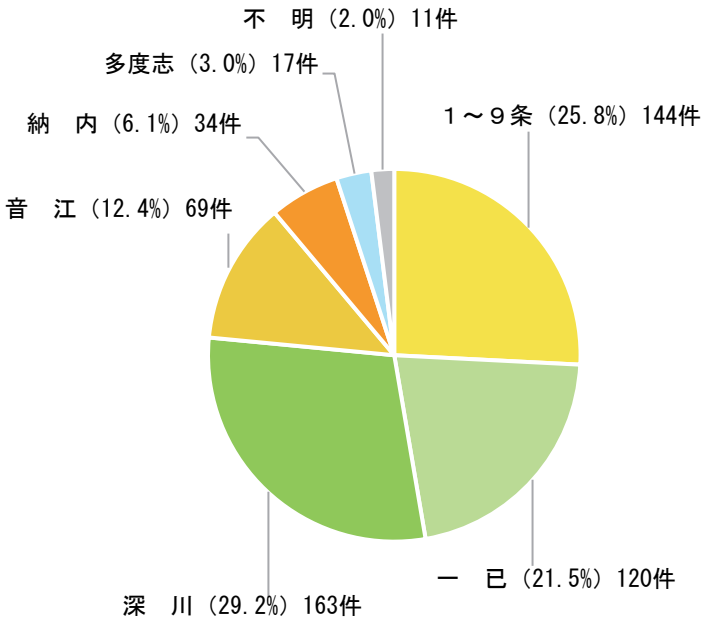


図 3-1　居住地域（単数回答、単位：件）

② 性別

「女性」が 49.5%、「男性」が 47.5%と、女性の回答者が男性よりも若干多くなりました。

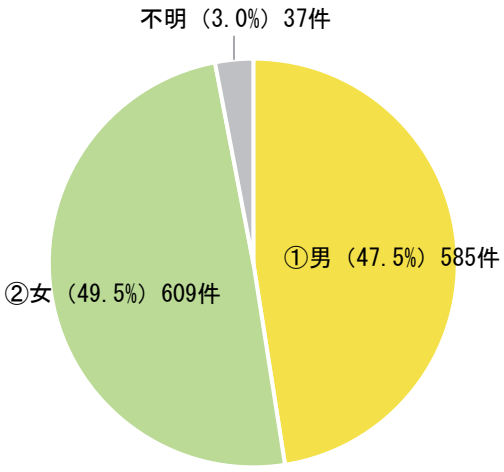


図 3-2　性別（単数回答、単位：件）

③ 年齢

「65～74歳」が25.7%で最も多く、続いて「50～64歳」が21.0%、「75～84歳」が20.5%、「30～49歳」が16.6%となりました。

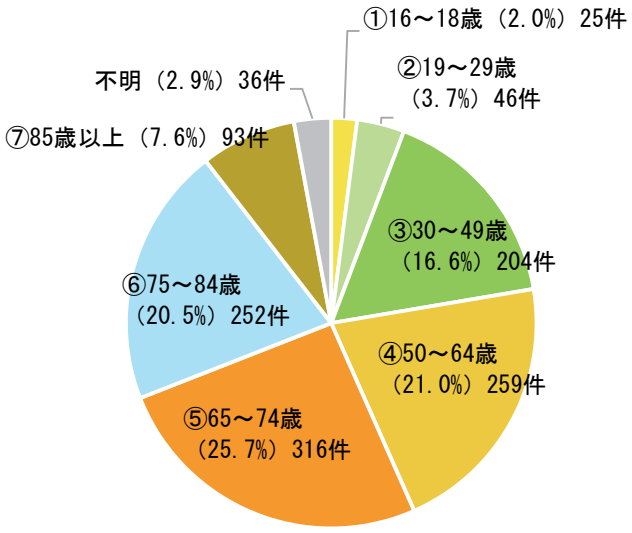


図 3-3　年齢構成（単数回答、単位：件）

④ 公共交通の利用状況

すべての路線で「ほとんど利用なし」が最も多くなっており、「函館本線」以外は８割程度の割合を占めています。

「函館本線」は、概ね４割程度の回答者が利用している状況であることがわかりました。

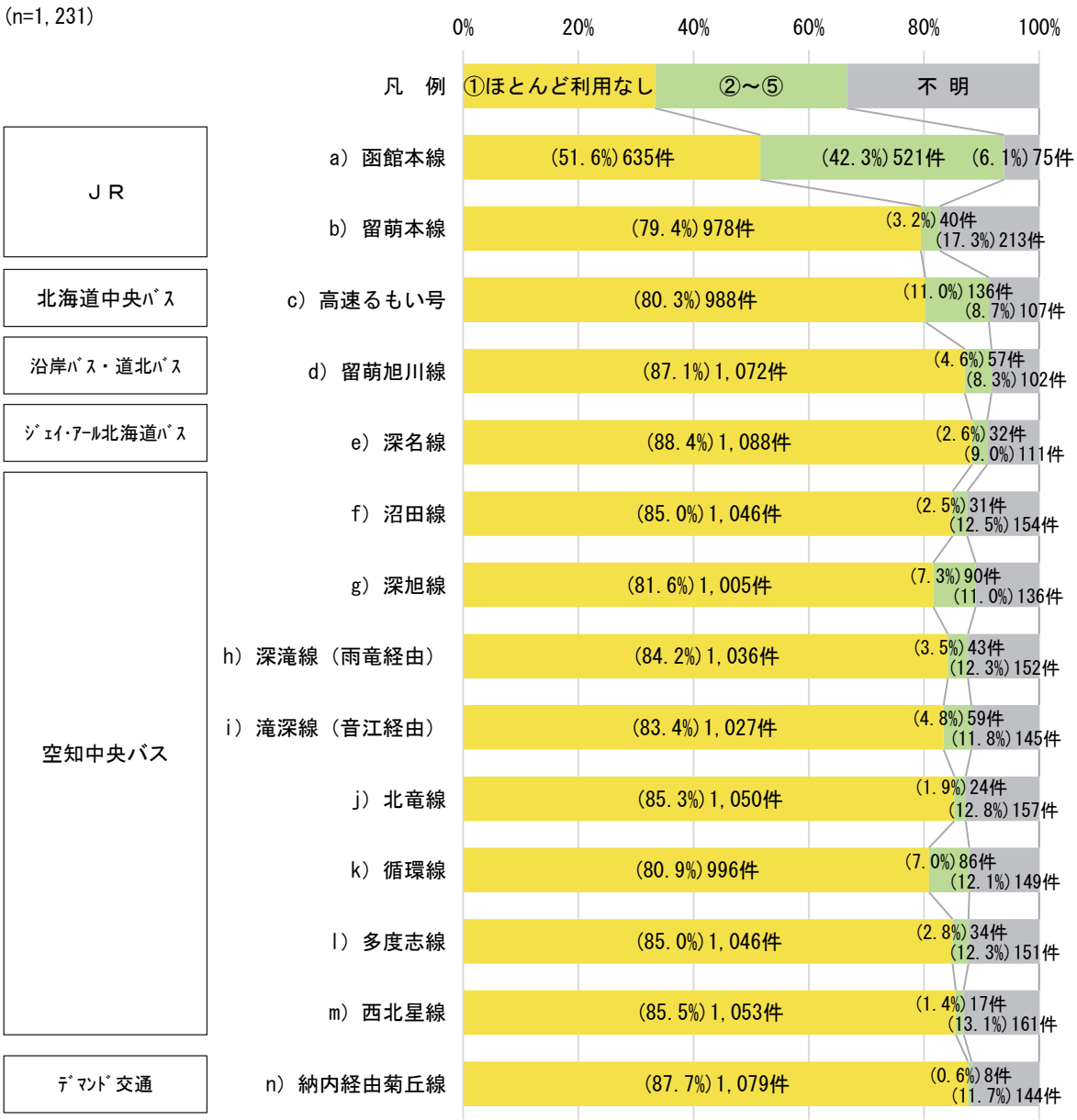


図 3-4　公共交通手段の利用状況

②：年に数回利用
③：月に数回利用
④：週に数回利用
⑤：概ね毎日利用

⑤ 利用促進のための有効な手段

「デマンド交通」が 297 件で最も多く、次いで「少人数による輸送」が 170 件となりました。

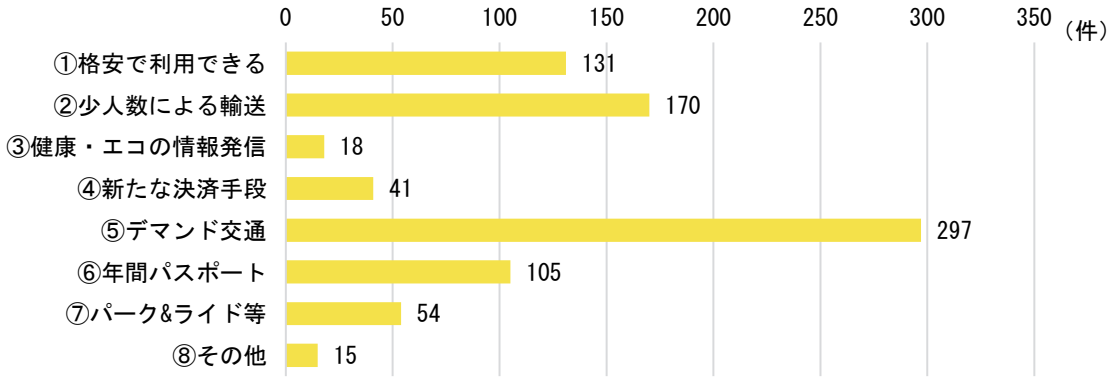


図 3-5　公共交通の利用を促進するために、有効と思われる方策
（二つまで選択・回答、単位：人）

⑥ 新型コロナウイルス感染症による公共交通利用への影響

新型コロナウイルス感染拡大前と比べ、「公共交通の利用頻度は変わらない」が 53.3%で最も多く、次いで「公共交通の利用頻度が減った」が 32.5%となりました。

なお、公共交通の利用が減った要因は、「外出そのものが減った」が 69.0%で最も多く、次いで「自家用車（自分で運転）を利用することが多くなった」が 16.7%となりました。

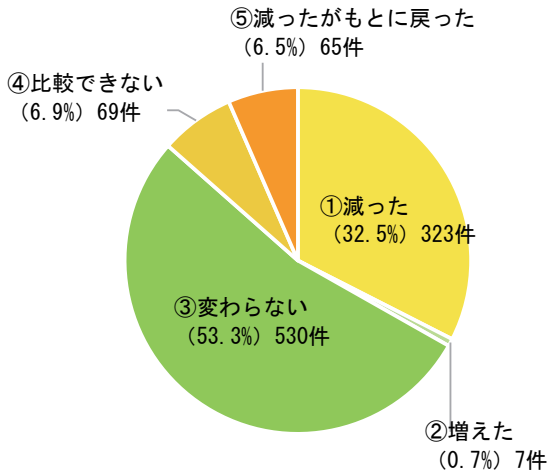


図 3-6　感染拡大前との公共交通の利用頻度の違い（単数回答、単位：件）

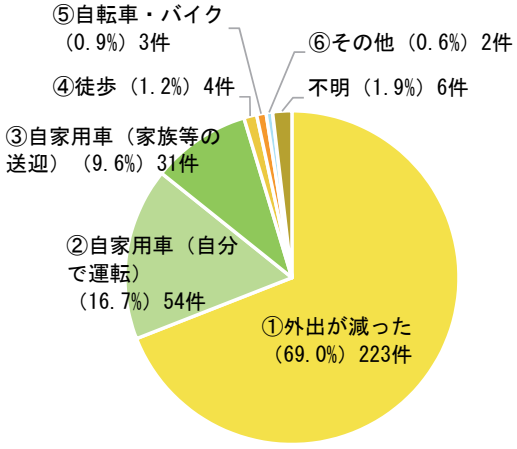


図 3-7　公共交通の利用頻度が減った要因（単数回答、単位：件）

⑦ 循環線の利用状況・満足度

「利用していない」が 82.2%で最も多く、８割以上を占めています。

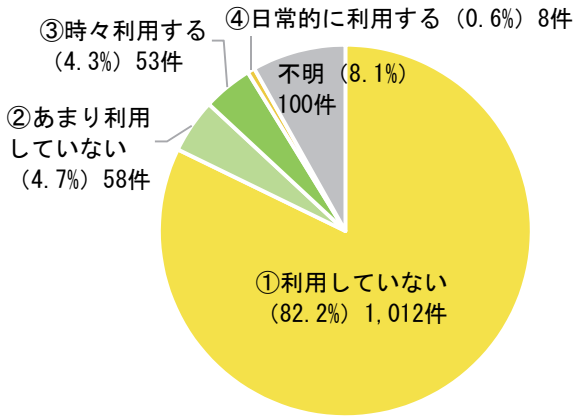


図 3-8　循環線の利用状況（単数回答、単位：件）

満足は「運賃（190 円）」が 41.6%で最も高く、次いで「自宅と停留所間の距離」が 30.9%、「目的地と停留所間の距離」が 28.5%となり、不満は「最終時刻」が 40.9%で高くなりました。

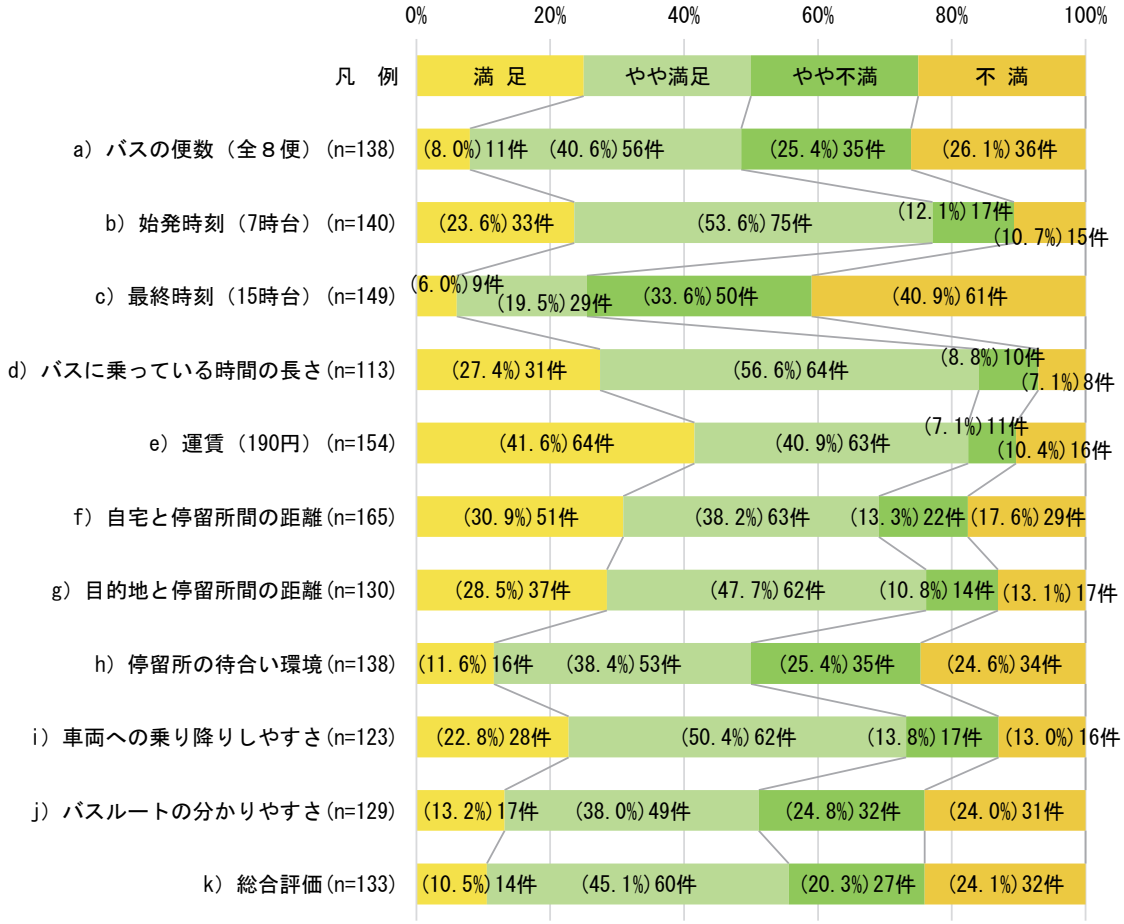


図 3-9　循環線の満足度

⑧ きめ細かなサービスの公共交通の利用

現在よりもバス停留所が細かく設置され、乗りたいときに電話などで連絡をしたら、最寄りのバス停留所まで 10 分程度で小型のバスが来てくれると仮定した場合、「利用すると思う」が 32.2%で最も多くなりましたが、「利用しないと思う」、「わからない」への回答とほぼ同数となりました。

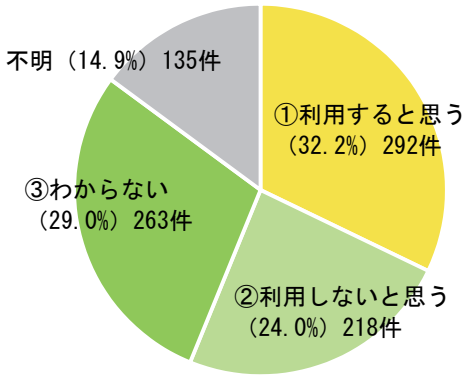


図 3-10　バスが改善されたら利用するか（単数回答、単位：件）

⑨ デマンド交通「納内経由菊丘線」実証実験の利用状況

「利用していない」が６割程度を占め、「利用している」は 5.2%と僅少でした。

※回答の対象は、実証実験の対象地域にお住まいの方のみ

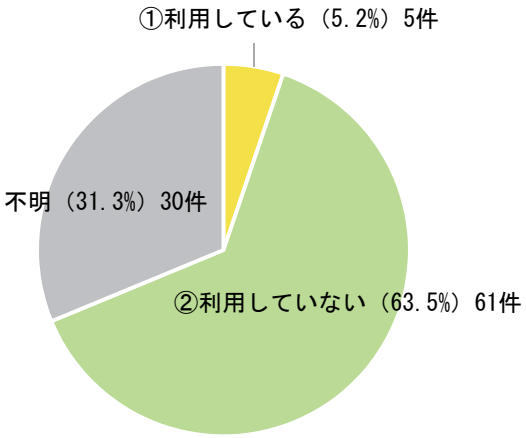
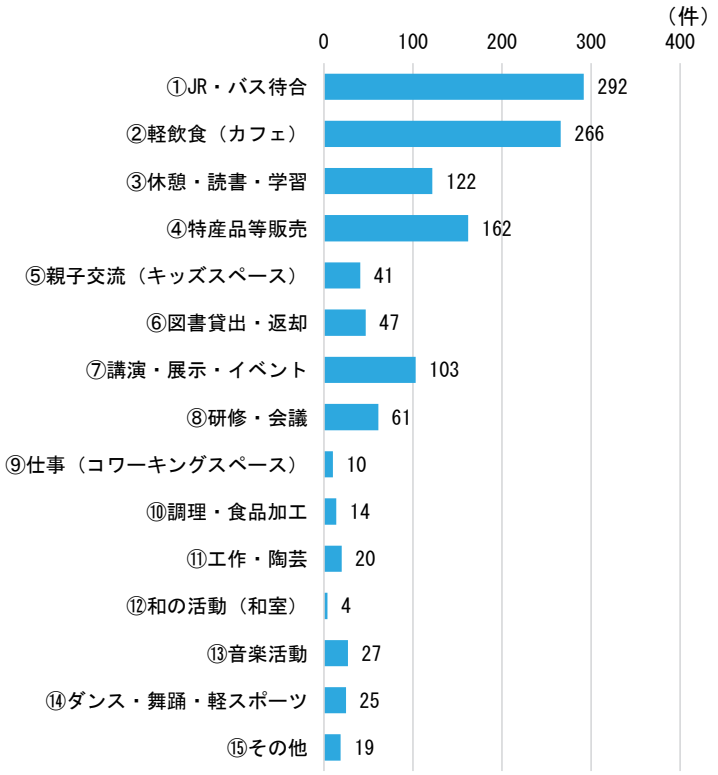


図 3-11　デマンド交通の利用（単数回答、単位：件）

⑩ 新たなまちの交流拠点の機能

新たなまちの交流拠点で利用したいと思う機能（空間）は、「ＪＲ・バス待合」が 292 件で最も多く、次いで「軽飲食（カフェ）」が 266 件、「特産品等販売」が 162 件、「休憩・読書・学習」が 122 件となりました。



▼「⑮その他」の記述内容
・子どもたちの遊び場、娯楽施設（４件）：囲碁将棋、スケボーパークなど
・公共機能（３件）：市等の各種手続き等が出来る窓口やキャッシュコーナーなど
・無料 Wi－Fi（２件）
・駐車場（２件）
・飲食（１件）：地域の美味しい物が食べられるところ
・トイレ（１件）
・レンタルスペース（１件）
・その他（２件）：木を感じられる

図 3-12　新たなまちの交流拠点で利用したいと思う機能（空間）（三つまで選択・回答）

3－2　路線バス乗降調査及び意識調査

（1）調査の概要

① 目的

地域公共交通の利用状況やニーズを把握するため、調査を実施しました。

② 調査の概要

〇路線バス乗降調査

・市内線及び広域路線全便を対象として、深川市内のバス停留所ごとの乗車人数と降車人数をカウントし、世代別、性別に集計しました。

・調査員が乗車する区間は、市内区間のみとし、広域路線における市外利用者に対しては聞き取り調査により乗降停留所を把握しました。

〇路線バス意識調査

・路線バス乗降調査と併せ、乗客に直接ヒアリング（アンケート）調査を実施しました。

・ヒアリングの概要

（住まい、路線ごとの住まいの詳細、バスの利用状況、外出目的、公共・公益施設の利用、乗継ぎの状況、バスの満足度）

③調査実施のスケジュール

路線名	バス会社名	調査区間	調査日時
循環線	空知中央バス	深川市立病院～深川駅（あけぼの先回り）	令和４年７月19日（火） 6:30～20:30
循環線	空知中央バス	深川市立病院～深川駅（西高先回り）	令和４年７月19日（火） 6:30～20:30
多度志線	空知中央バス	深川市立病院～多度志	令和４年７月19日（火） 6:30～20:30
西北星線	空知中央バス	深川西高校前～西北星	令和５年１月17日（火） 7:00～19:00
滝深線	空知中央バス	深川市立病院～江部乙中央通	令和４年７月19日（火） 6:30～20:30
深滝線	空知中央バス	深川市立病院～妹背牛	令和４年７月19日（火） 6:30～20:30
深旭線	空知中央バス	深川市立病院～神威古潭神社前	令和４年７月20日（水） 7:00～20:45
沼田線	空知中央バス	深川市立病院～ちっぷゆう＆ゆ入口前	令和４年７月19日（火） 6:30～20:30
留萌旭川線	沿岸バス・道北バス	深川市境界～高津山入口	令和４年７月20日（水） 7:00～20:45
深名線	ジェイ・アール 北海道バス	深川駅～鷹泊自然公園入口	令和４年７月20日（水） 7:00～20:45

（２）結果概要（抜粋）

※全質問に対する分析結果は、別添の地域公共交通実態調査編を参照とします。

① 循環線（あけぼの方面先回り）

利用者数は、合計で 20 人となり、「第２便」が 10 人で最も多く、そのうち高齢者（65 歳以上）が６人乗車していました。次いで「第３便」で５人の利用がありました。

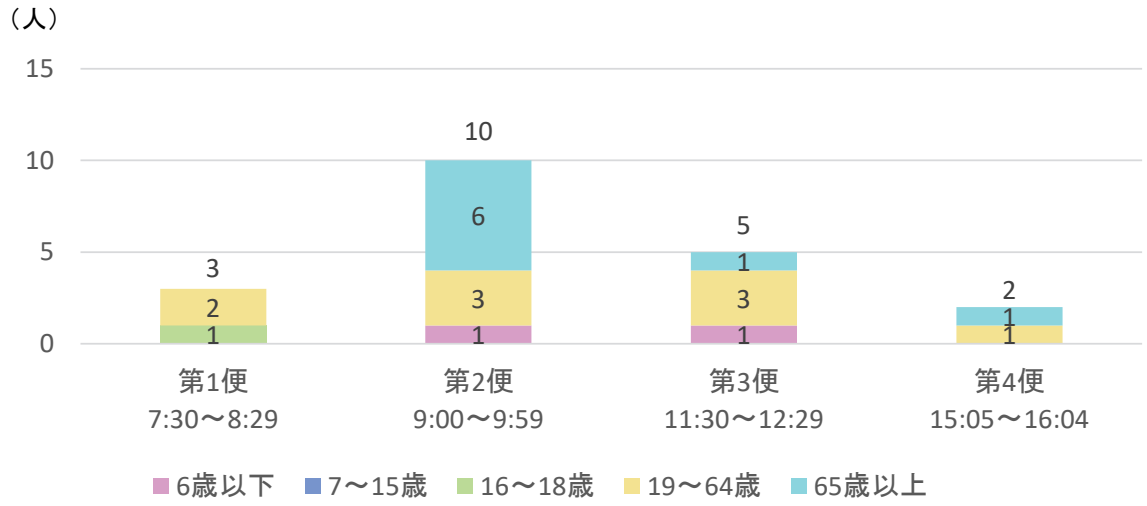


図 3-13　利用状況

停留所間の移動人数は、「曙団地」と「深川市役所の２巡目」間の移動が３人で最も多く、続いて「深川市役所の１巡目」と「市道２番通」間で２人の移動がありました。

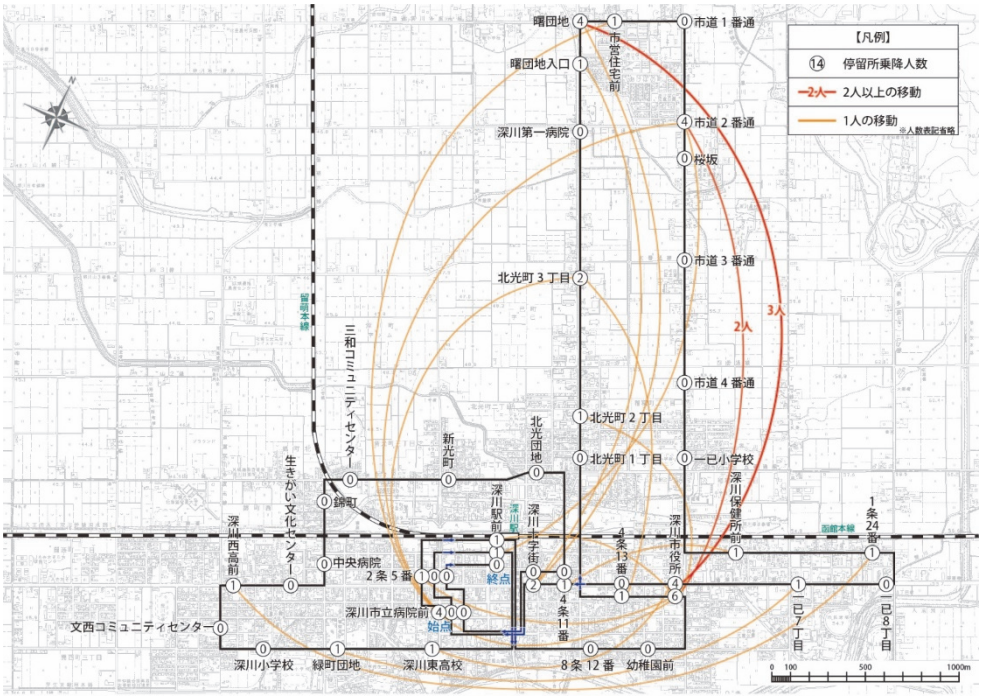


図 3-14　乗降調査図（停留所間移動人数）

② 循環線（深川西高校方面先回り）

利用者数は、合計で 27 人となり、「第２便」が 12 人で最も多く、続いて「第１便」と「第３便」が６人となりました。

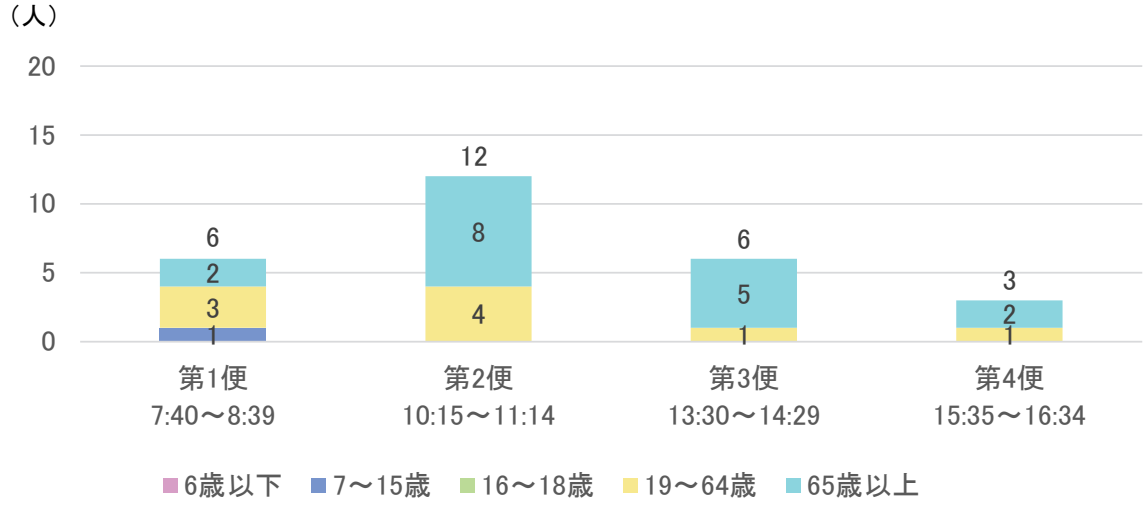


図 3-15　利用状況

停留所間の移動人数は、「市営住宅前」と「深川市立病院前の３巡目」間の移動が３人で最も多く、「深川市役所」と「緑町団地」間、「深川西高前」と「深川駅前」間で２人の移動がありました。

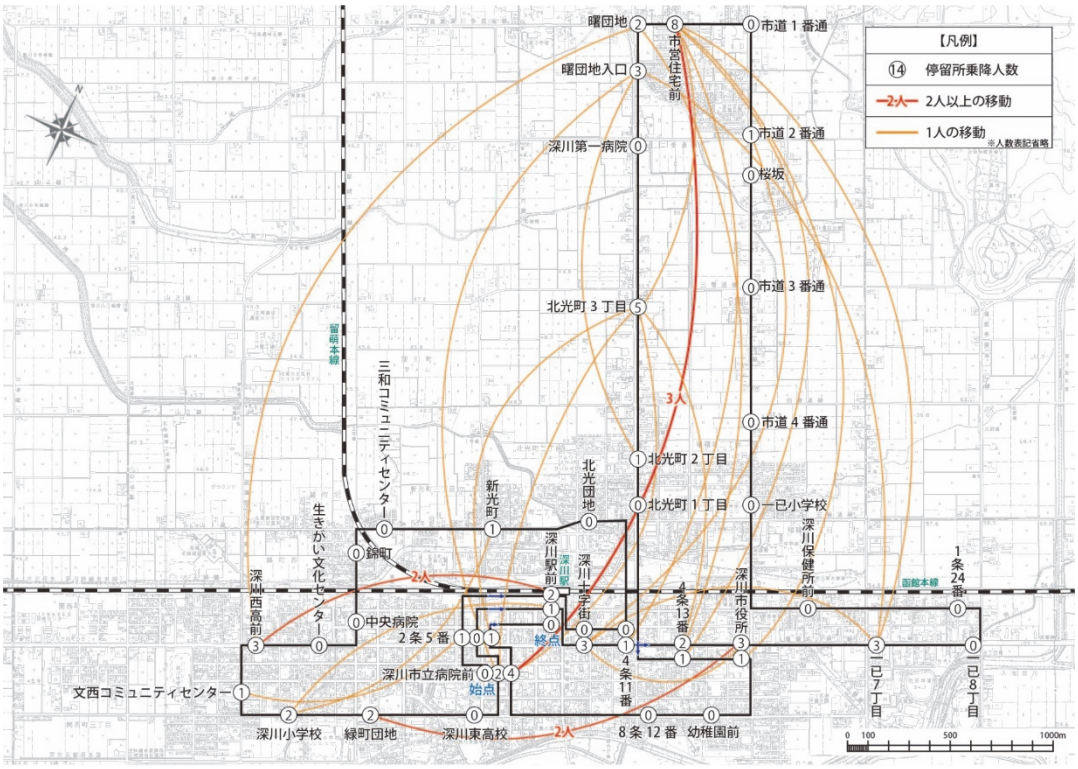


図 3-16　乗降調査図（停留所間移動人数）

③ 多度志線

多度志行き（往路）の利用者数は、「第１便」が４人で「第２便」は利用がありませんでした。

深川行き（復路）の利用者数は、「第１便」が２人で「第２便」は利用がありませんでした。

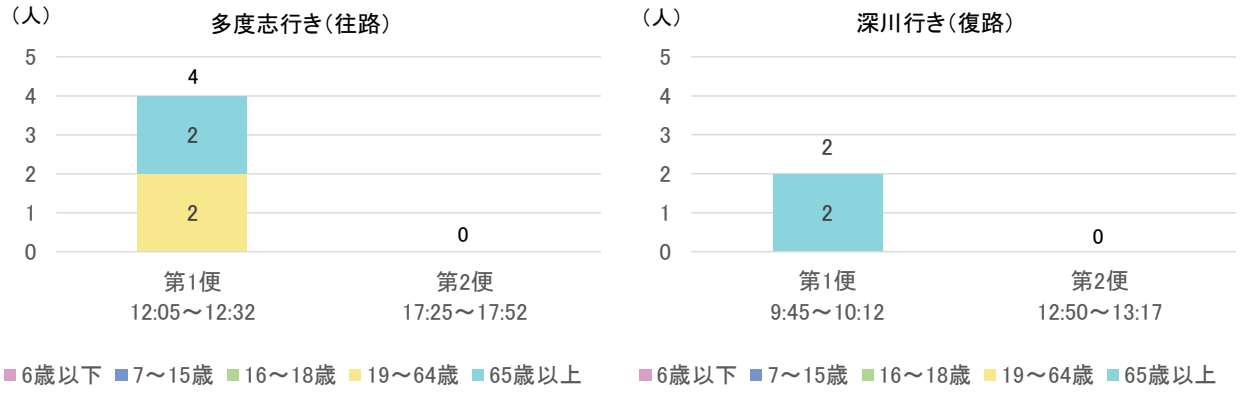


図 3-17　利用状況

停留所間の移動人数は、多度志方面からの利用は１名のみでした。

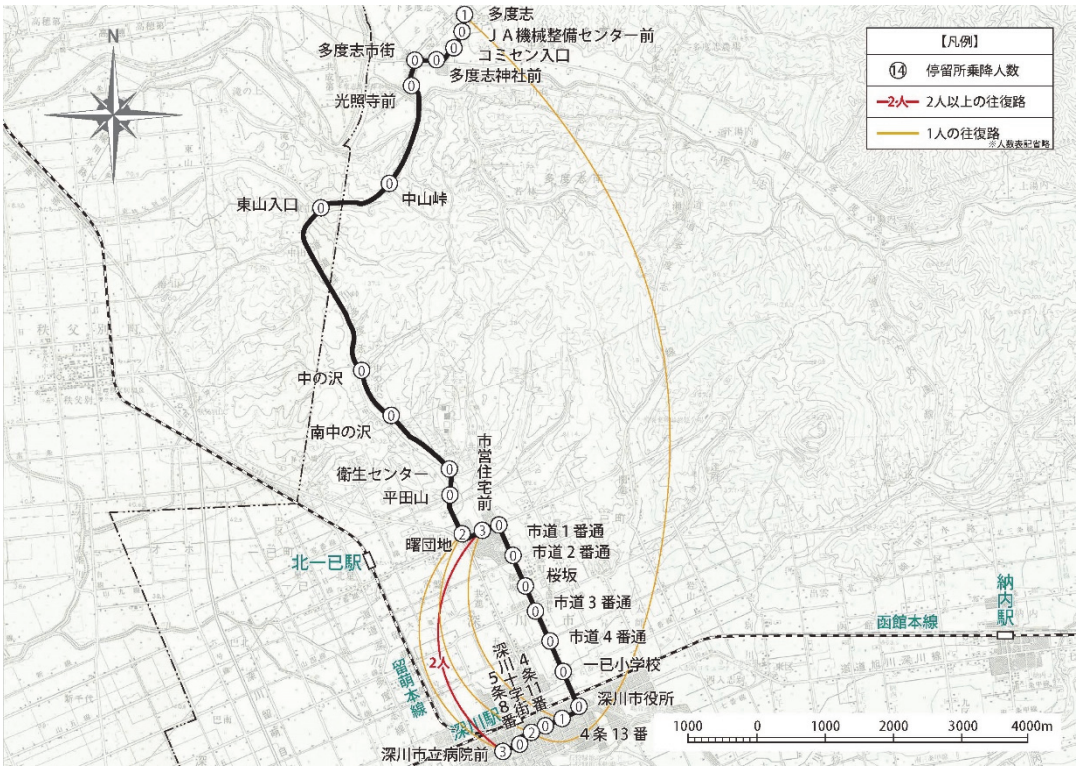


図 3-18　乗降調査図（停留所間移動人数）

④ 西北星線

深川行き（往路）の利用者数は、合計で 19 人となり、「第１便」は 17 人の利用がありましたが、それ以外の便はほとんど利用がなく、第１便に利用が集中している状況となりました。なお、「第１便」は小学生から高校生（７～15 歳、16～18 歳）の利用が16名となっており、主に通学のために利用されていたことがわかります。

西北星行き（復路）の利用者数は、合計で 16 人となり、「第２便」が９人で最も多く、「第３便」が４人、「第４便」が３人となり、「第１便」は利用がありませんでした。

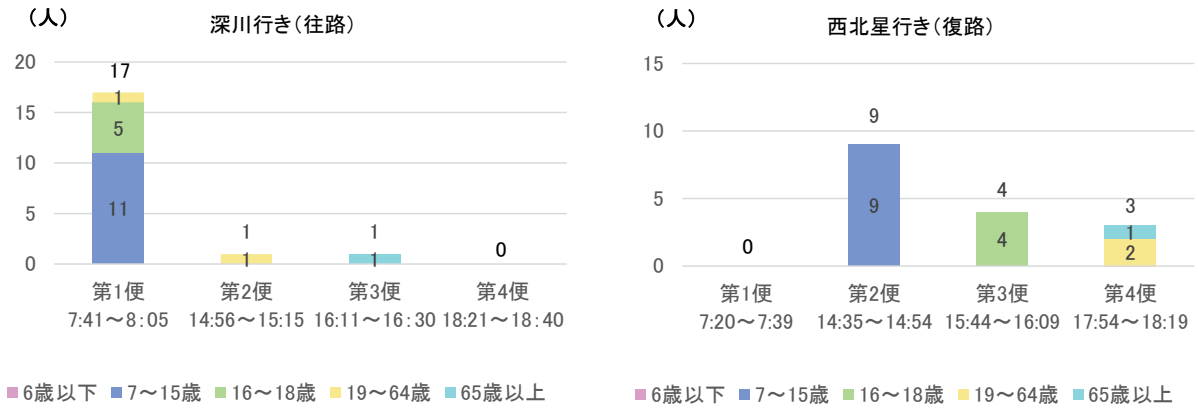


図 3-19　利用状況

停留所間の移動人数は、「市道１番通」と「一已小学校」間の移動と、「深川市役所」と「深川西高前」間の移動が７人で最も多く、続いて「市営住宅前」と「一已小学校」間で４人の移動がありました。

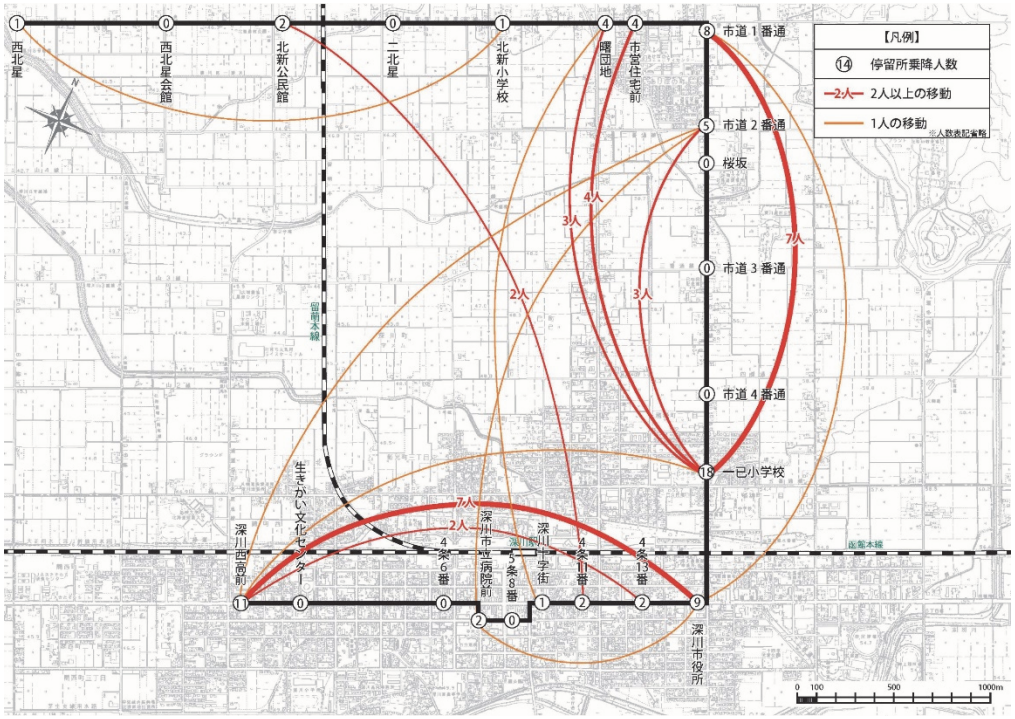


図 3-20　乗降調査図（停留所間移動人数）

⑤ 滝深線

滝川行き（往路）の利用者数は、合計で 53 人となり、「第７便」が 12 人で最も多く、そのうち、小・中学生（７～15 歳）が７人乗車しており、下校便として利用されていることがわかりました。

深川行き（復路）の利用者数は、合計で 54 人となり、「第２便」が 13 人で最も多く、そのうち、小学生から高校生（７～15 歳、16～18 歳）が 10 人乗車しており、登校便として利用されていることがわかりました。

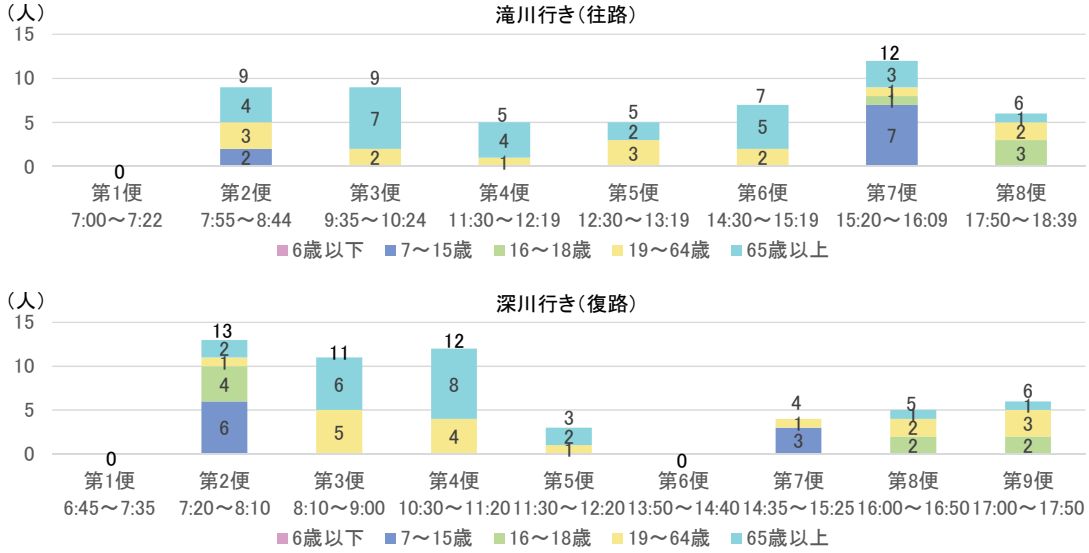


図 3-21　利用状況

停留所間の移動人数は、「５条８番」と「音江」間を移動した人が 12 人で最も多く、続いて「深川市立病院前」と「稲田」間が８人、「深川市立病院前」と「新橋」間が５人となりました。

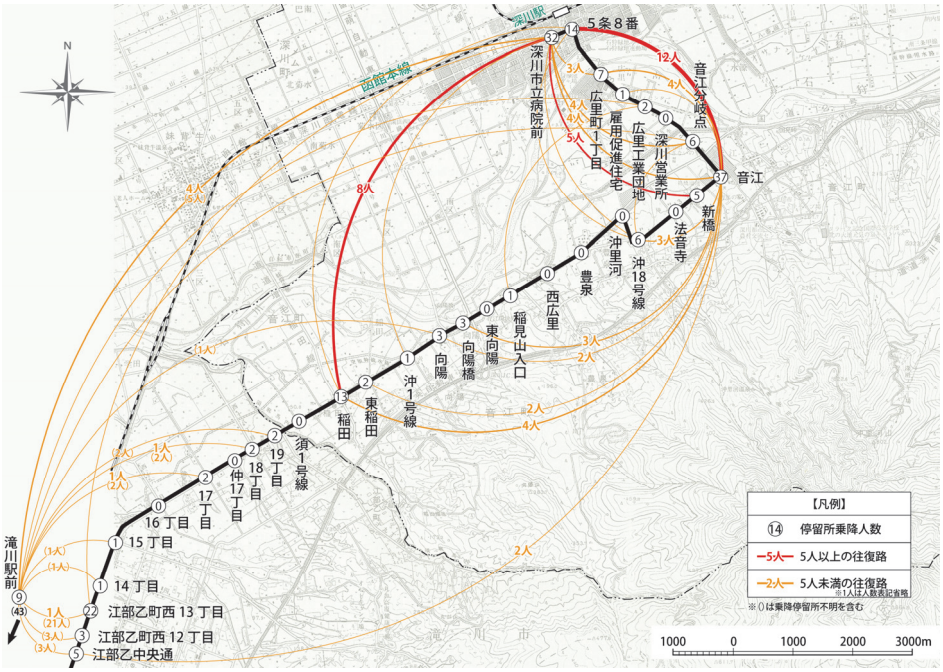


図 3-22　乗降調査図（停留所間移動人数）

⑥ 深滝線

滝川行き（往路）の利用者数は、合計で 78 人となり、「第 10 便」が 15 人で最も多く利用されていました。「第 9 便」以降は高校生（16～18 歳）利用が概ね５割以上を占め、様々な時間帯の下校便として利用されていることがわかりました。

深川行き（復路）の利用者数は、合計で 42 人となり、「第８便」と「第９便」が７人で最も多く利用されていました。「第５便」と「第７便」と「第 11 便」は利用がありませんでした。

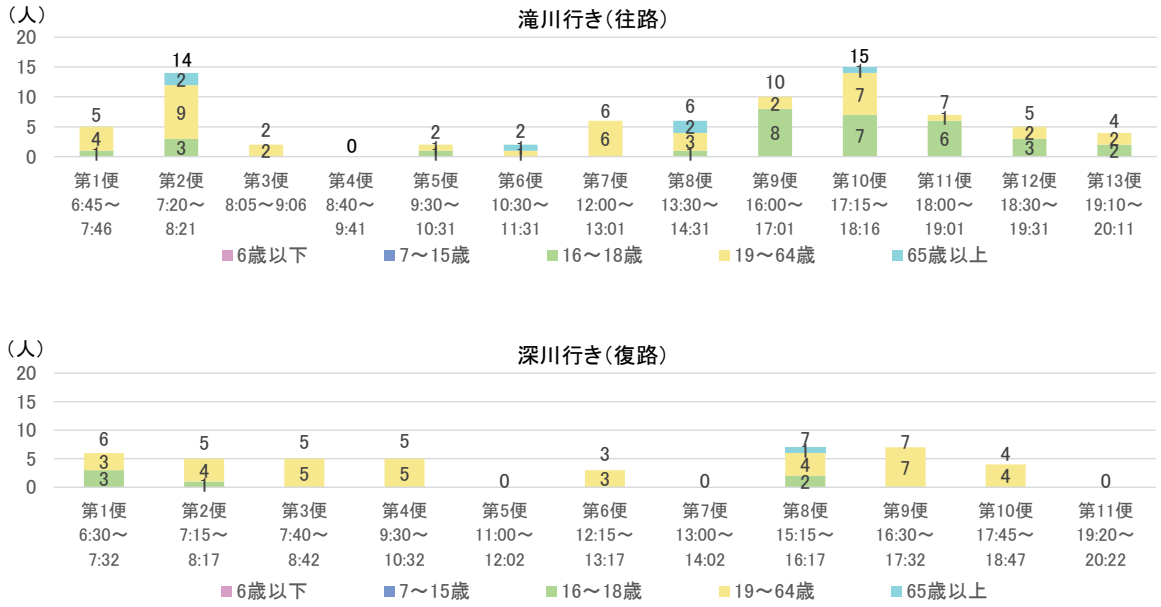


図 3-23　利用状況

停留所間の移動人数は、「深川西高前」と「滝川駅前」間を移動した人が 14 人で最も多く、続いて「深川市立病院前」と「妹背牛」間が 10 人、「深川市立病院前」と「滝川駅前」間が８人となりました。

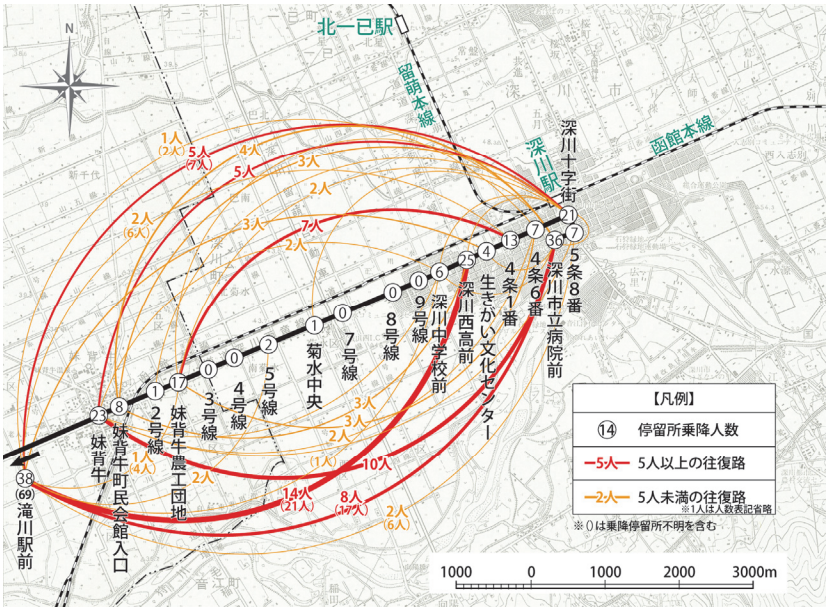


図 3-24　乗降調査図（停留所間移動人数）

⑦ 深旭線

旭川行き（往路）の利用者数は、合計で 38 人となり、「第５便」が 14 人で最も多く、そのうち、高校生（16～18 歳）が 12 人乗車しており、下校便として利用されていることがわかりました。

深川行き（復路）の利用者数は、合計で 38 人となり、「第１便」が 20 人で最も多く、そのうち、高校生（16～18 歳）が 18 人乗車しており、登校便として利用されていることがわかりました。

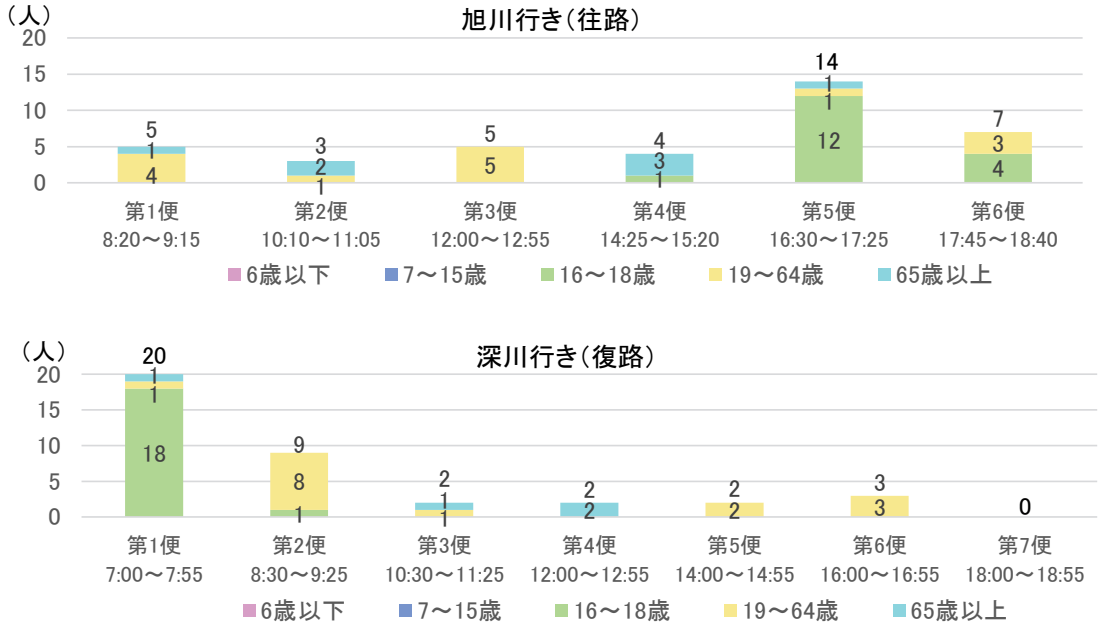


図 3-25　利用状況

停留所間の移動人数は、「深川市立病院前」と「旭川駅前」間を移動した人が 10 人で最も多く、続いて「一已７丁目」と「納内」間が７人となり、深川市立病院前は 11 箇所の停留所と往来がありました。

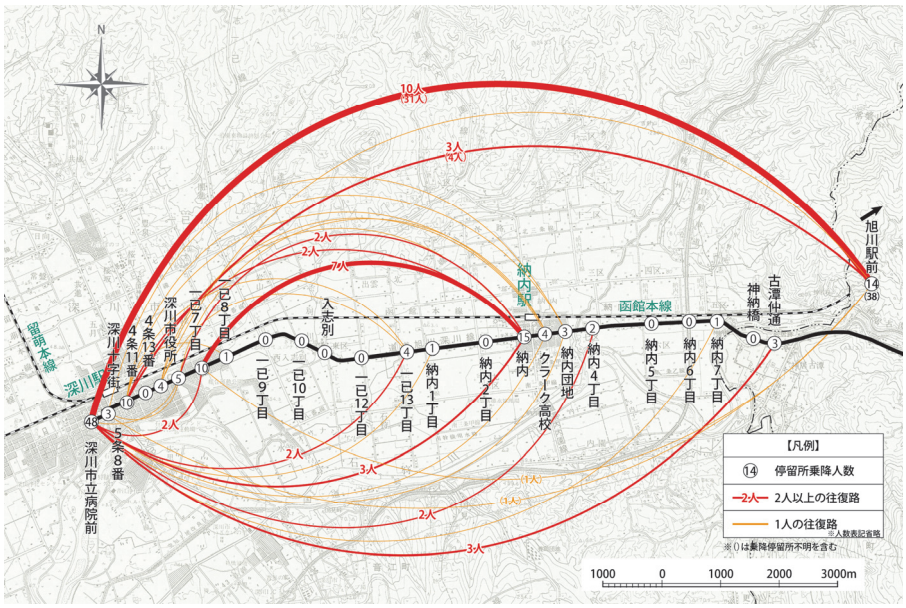


図 3-26　乗降調査図（停留所間移動人数）

⑧ 沼田線

沼田行き（往路）の利用者数は、合計で 32 人となり、「第３便」が 11 人で最も多く、そのうち高齢者（65 歳以上）が７人乗車していました。次いで「第２便」と「第５便」で６人の利用がありました。

深川行き（復路）の利用者数は、合計で 27 人となり、「第１便」が 16 人で最も多く、そのうち高齢者（65 歳以上）が 10 人乗車していました。「第２便」以降は４人以下の利用と、第１便に利用が集中している状況となりました。

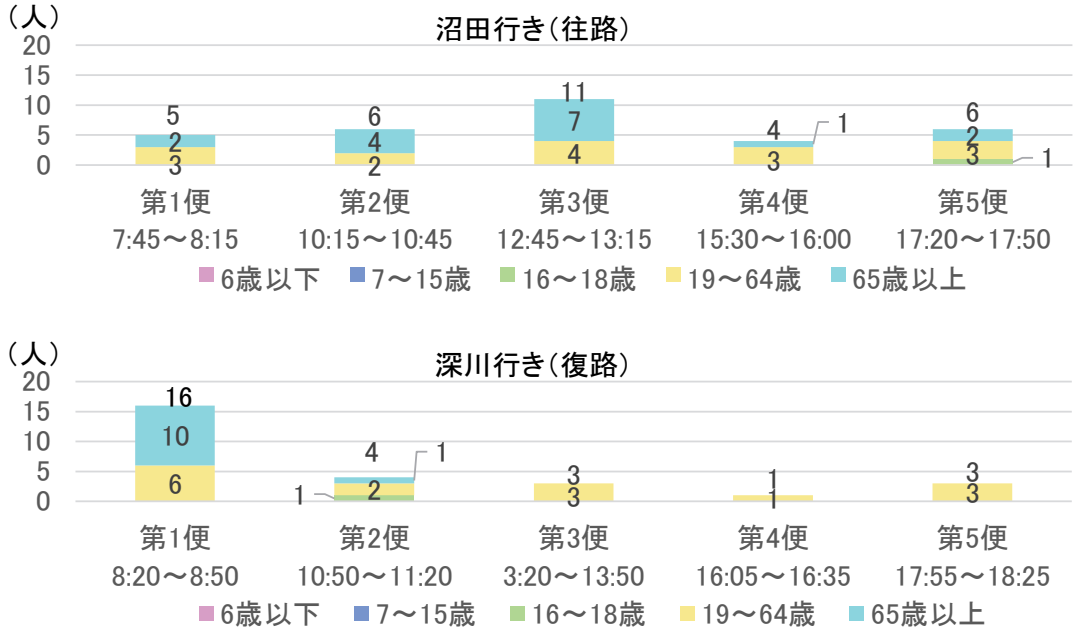


図 3-27　利用状況

停留所間の移動人数は、「深川市立病院前」と「沼田駅前」間を移動した人が８人で最も多く、続いて「深川十字街」と「沼田駅前」間が７人、「深川十字街」と「曙団地入口」間が５人となりました。

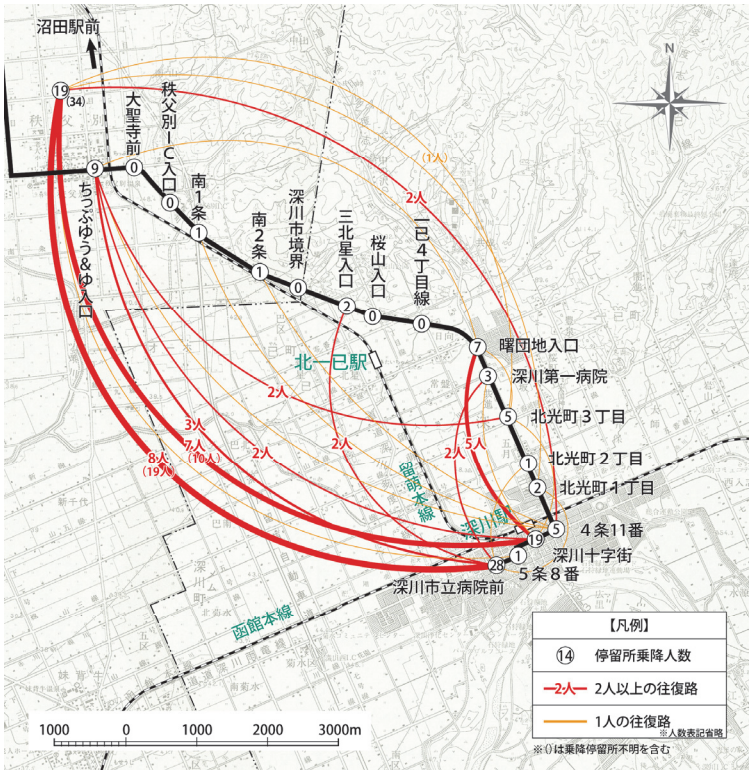


図 3-28　乗降調査図
（停留所間移動人数）

⑨ 留萌旭川線

旭川行き（往路）の利用者数は、合計で 28 人となり、「第１便」が 13 人で最も多く、「第２便」と「第３便」と「第６便」は利用がありませんでした。

留萌行き（復路）の利用者数は、合計で 26 人となり、「第６便」と「第７便」と「第８便」が５人で最も多く、「第３便」と「第５便」は利用がありませんでした。

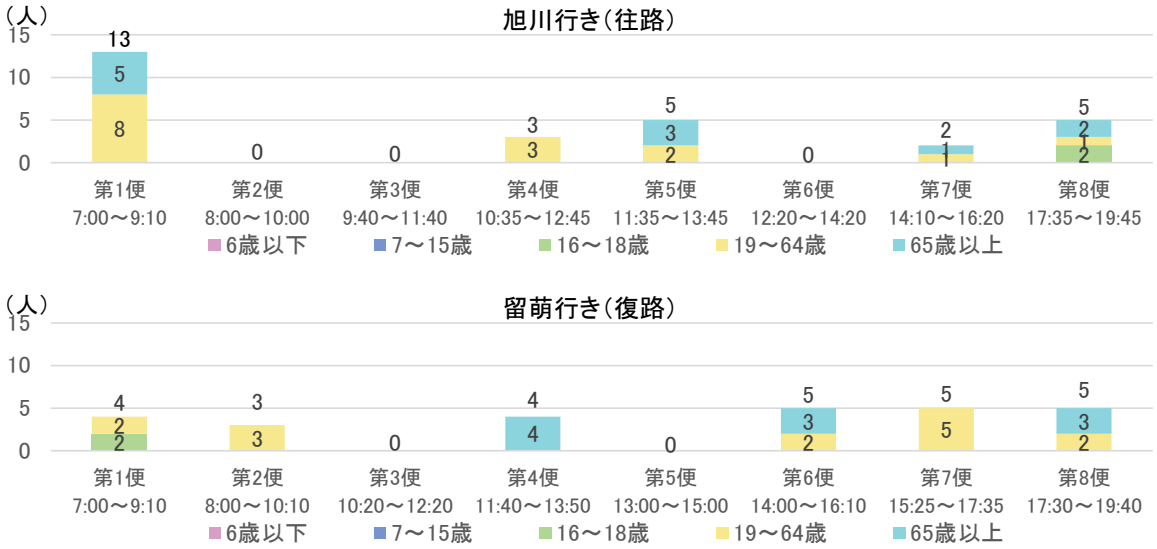


図 3-29　利用状況

停留所間の移動人数は、「深川十字街」と「旭川駅前」間を移動した人が２人で最も多く、深川十字街からは６箇所、旭川駅前からは４箇所の停留所と往来がありました。

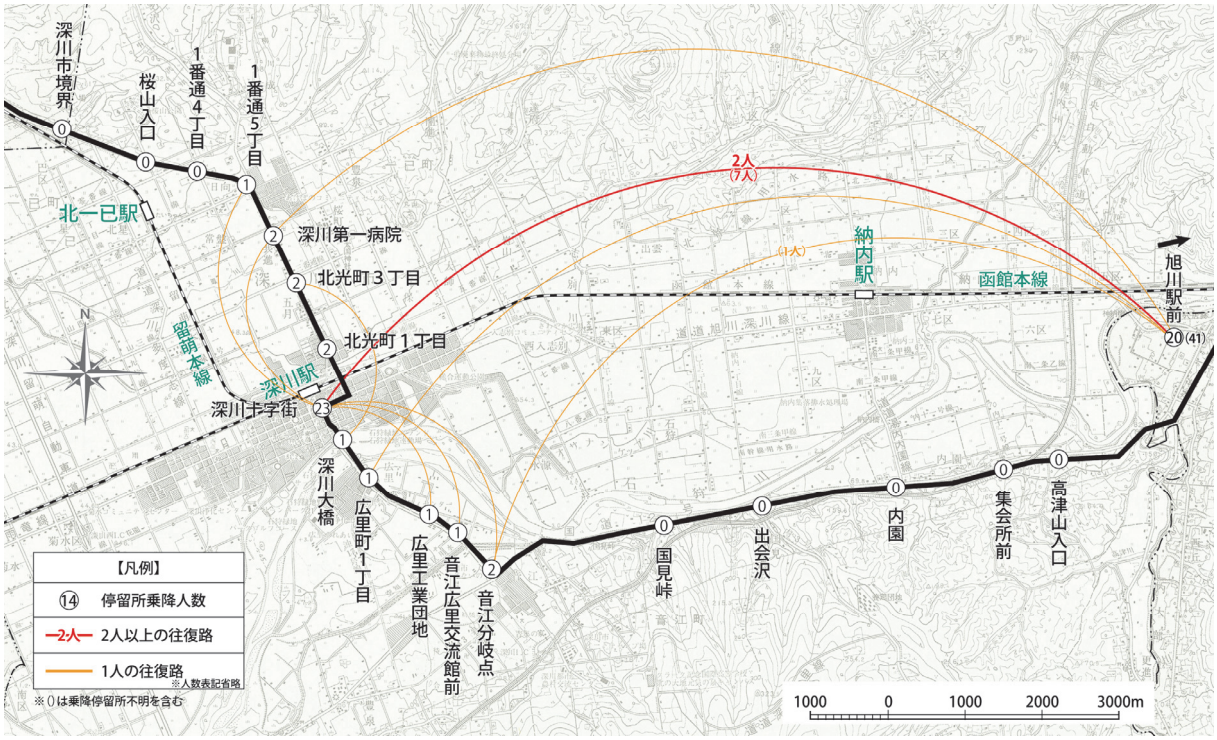


図 3-30　乗降調査図（停留所間移動人数）

⑩ 深名線

名寄行き（往路）の利用者数は、合計で 11 人となり、「第５便」は６人（うち高校生４人）の利用がありましたが、それ以外の便はほとんど利用がなく、「第１便」と「第３便」は利用がありませんでした。

深川行き（復路）の利用者数は、合計で 10 人となり、「第１便」は高校生（16～18 歳）５人の利用がありましたが、それ以外の便はほとんど利用がなく、「第４便」と「第６便」と「第７便」は利用がありませんでした。

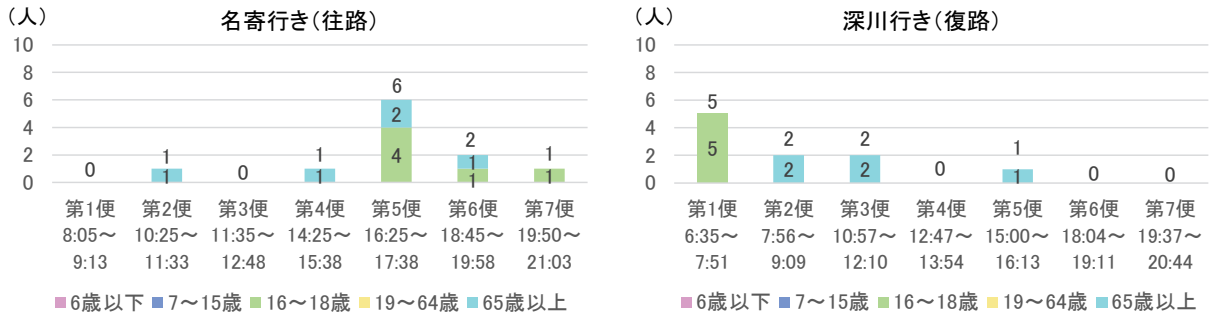


図 3-31　利用状況

停留所間の移動人数は、「深川駅前」と「幌加内」間を移動した人が 12 人で最も多くなり、その他では移動人数が２人の区間が３つ、１人の区間が３つとなりました。

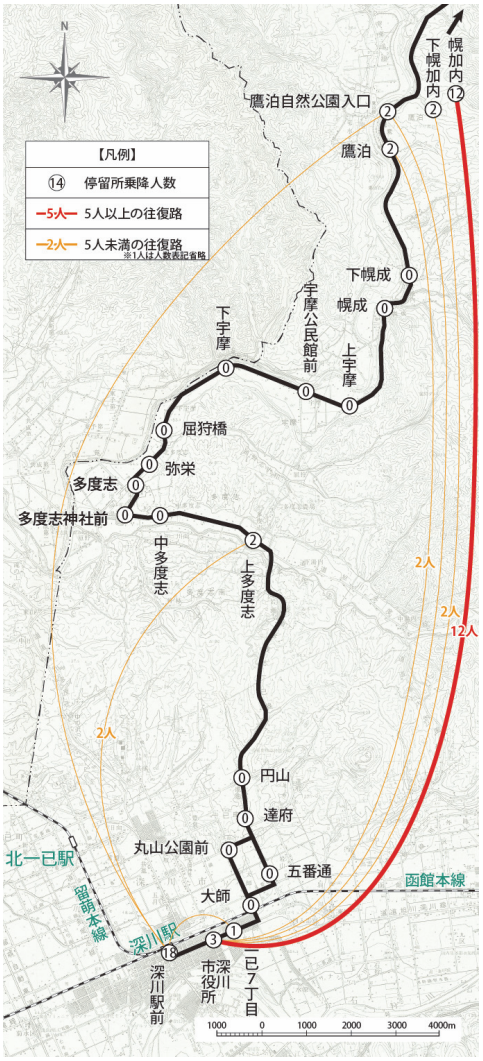


図 3-32　乗降調査図

（3）意識調査結果

① 住まい

「深旭線」、「滝深線」、「循環線」、「多度志線」、「西北星線」の５路線では市内の方の利用が多く、「留萌旭川線」では市外の方の利用が多く、「深名線」、「沼田線」、「深滝線」は市内・市外の割合がほぼ同数でした。

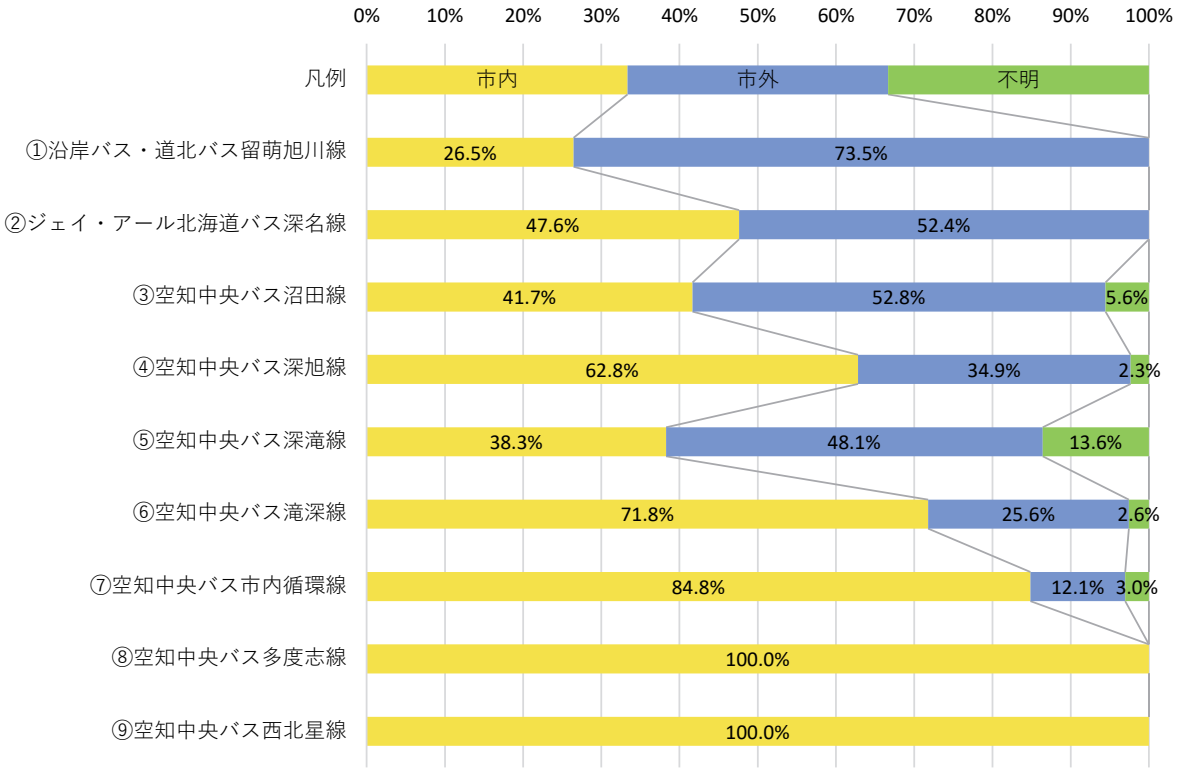


図 3-33　回答者の住まい

② 本日の外出目的

「沼田線」では通勤が多く、「西北星線」、「深名線」、「深旭線」、「深滝線」では通学、「多度志線」では通院・治療での利用が多いことがわかりました。

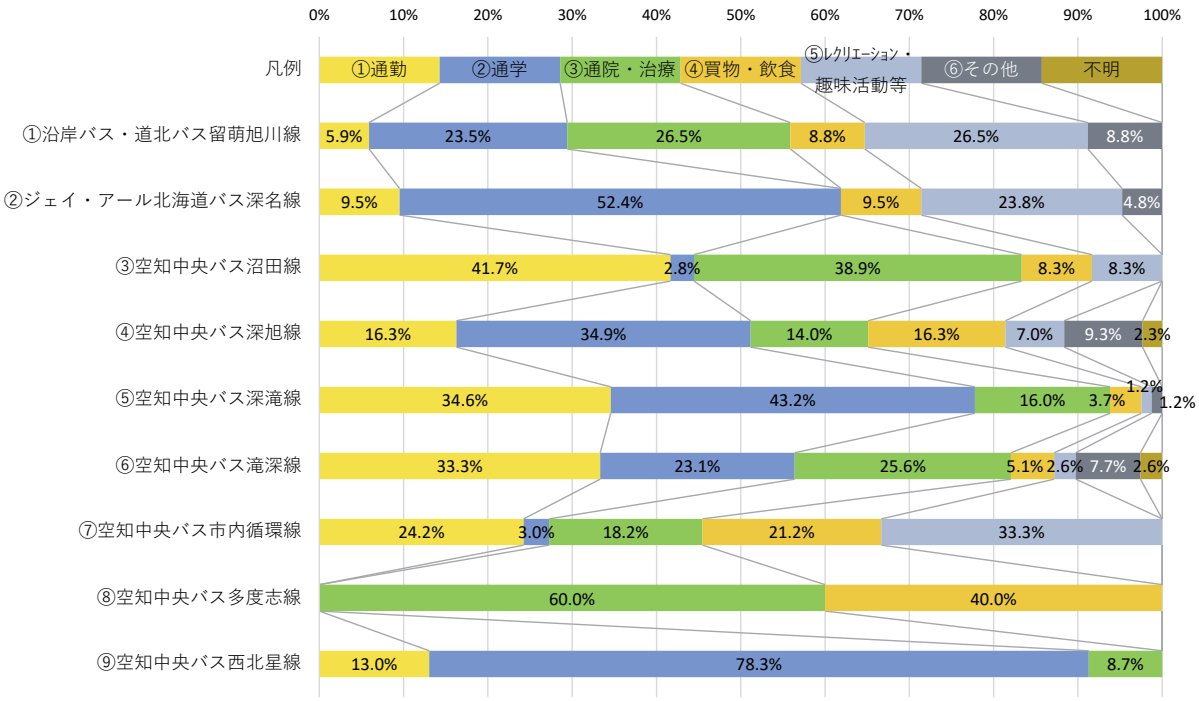


図 3-34　本日の外出目的

③ バスの満足度

循環線の満足度は、項目別でみると「運行便数の多さ」では「やや不満」が 42.4%、「不満」も 12.1%となりましたが、その他の項目については「普通」が最も多くなりました。

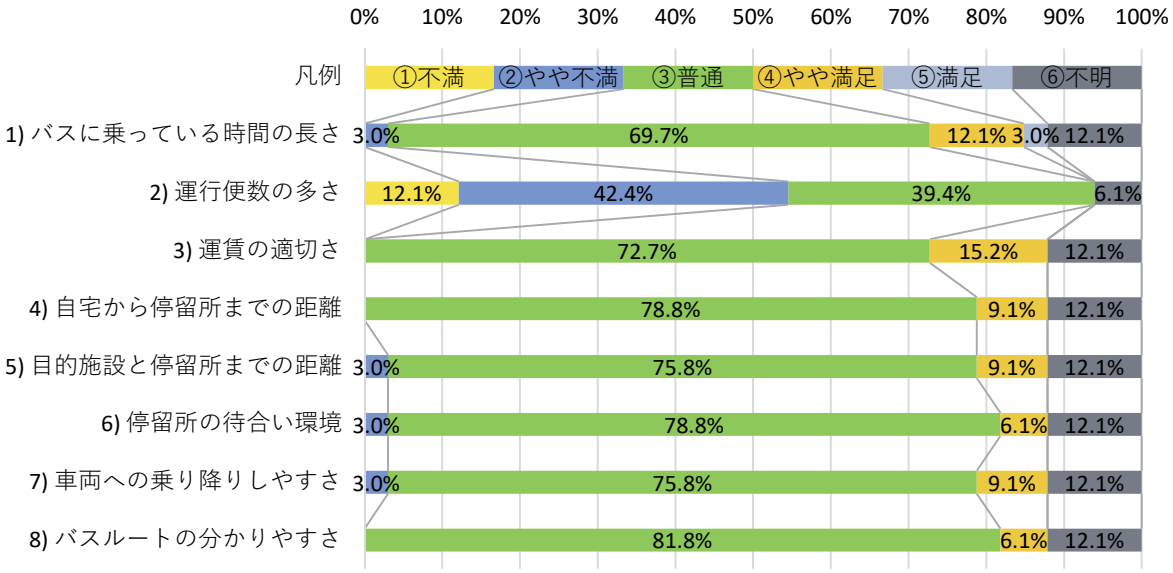


図 3-35　循環線の満足度

全線の満足度は、すべての項目で「普通」が最も多くなりましたが、「運行便数の多さ」では「やや不満」が29.1%、「不満」が14.8%となり、他項目と比べ満足度がやや低いことが示されました。

なお、最も満足度が高かった項目は「バスルートの分かりやすさ」で26.7%となりました。

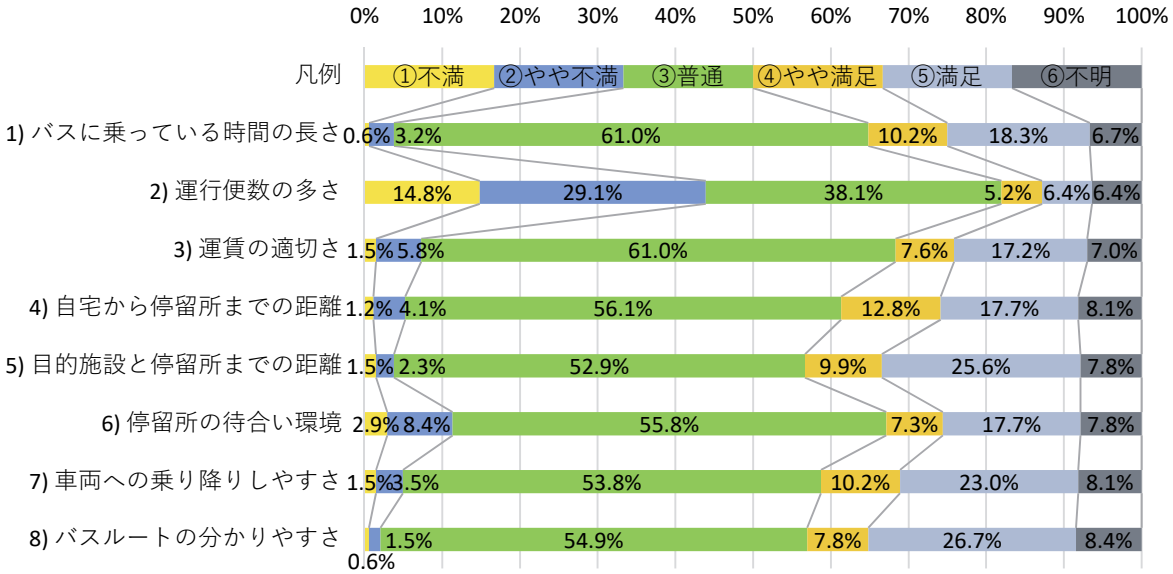


図 3-36　全線の満足度

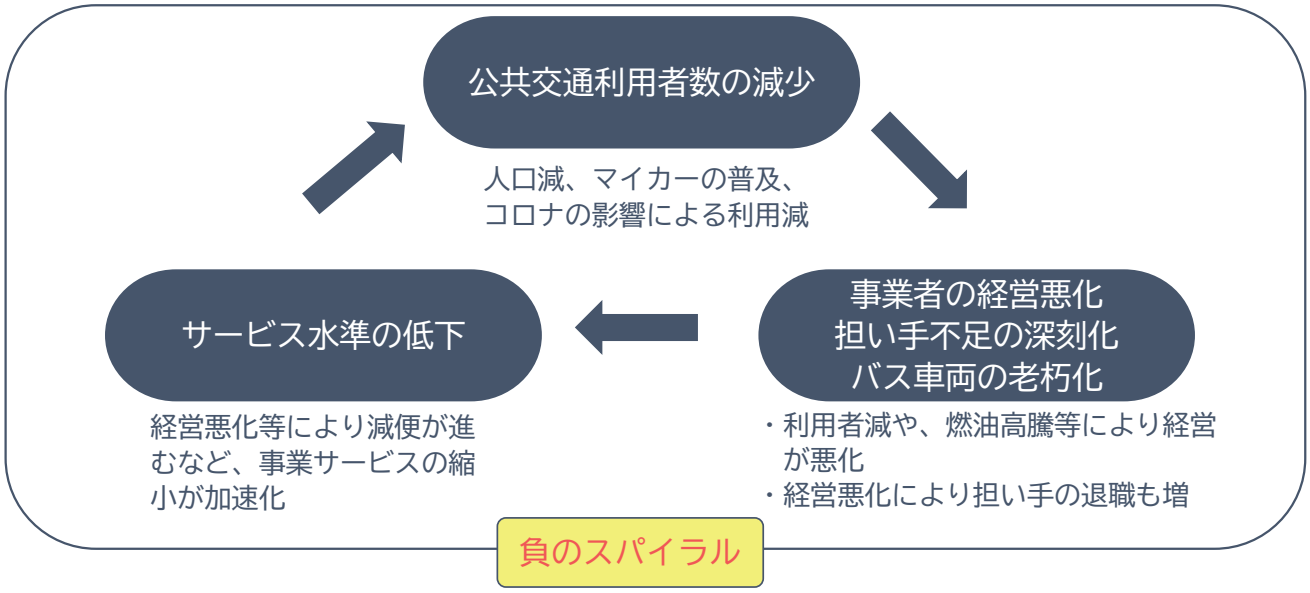
４．地域公共交通の課題等整理

地域公共交通の現状及び各種調査結果などを踏まえ、本市の地域公共交通における課題を整理します。

	現状・問題点	課題
人口（共通事項）	・人口減少や少子高齢化の進行、生産年齢人口の減少により、鉄道やバス、ハイヤー等の公共交通利用者の減少が加速している ・市街地から離れるにつれ、人口が広く分布する傾向にあり、さらに郊外部、農村部の高齢化率が高い ・高齢者の運転免許保有率が高い	・公共交通の確保・維持が必要 ・人口カバー率の維持が必要 ・公共交通利用者数の底上げが必要 ・交通事業者と連携を図り、輸送人数に対応した多様な輸送手段の検討が必要 ・乗り継ぎ負担の軽減が必要　など
市内交通（共通事項）	・運転手や整備士などの担い手の高齢化・慢性的な担い手不足、車両の老朽化等により、市内公共交通の確保・維持が困難 ・近年はコロナの影響等による大幅な利用減少が続き、バス路線では減便、ハイヤーでは運行台数の減少などが進み、利便性の低下につながっている ・重複運行しているバス路線が複数ある ・市の負担は増加する見通し ・燃油価格等の高騰	
路線バス（市内）	**＜循環線＞乗降調査結果** ・深川西高校方面先回りでは通学利用があった ・両回りとも、あけぼの方面からの利用が多くみられた ・あけぼの方面先回りでは面的な動きは見られなかった **＜多度志線＞乗降調査結果** ・４便中２便で利用者なし ・延利用者６名中５名が市街地からあけぼのまでの利用 **＜西北星線＞乗降調査結果** ・往路は１便以外の利用は僅少 ・主に通学を目的とした利用 ・延利用者 35 名中、西北星方面の利用者は 3 名	・路線の最適化の検討が必要 ・ニーズを踏まえた改善への取り組みの継続的な推進が必要 ・需要の減少に対応する運行方式の検討が必要 ・需要の掘り起こしが必要　など

	現状・問題点		課題
路線バス（広域）	**＜滝深線＞乗降調査結果** ・通学利用が多くみられた （音江小学校、深川西・東高校）	▶	・持続可能な交通体系とするための検討が必要 ・地域間幹線系統補助金を活用した路線の維持・確保が必要
	＜深滝線＞乗降調査結果 ・高校生の通学利用が多くみられた （深川市内高校、滝川市の高校） ・地域間移動が多くみられた	▶	・持続可能な交通体系とするための検討が必要 ・地域間幹線系統補助金を活用した路線の維持・確保が必要
	＜深旭線＞乗降調査結果 ・利用の半数が旭川市から深川市内の高校への通学 ・納内から深川市街地までの移動も多くみられた	▶	・持続可能な交通体系とするための検討が必要 ・地域間幹線系統補助金を活用した路線の維持・確保が必要
	＜沼田線＞乗降調査結果 ・地域間移動が最も多かった ・市内ではあけぼの方面からの利用が多くみられた ・通学利用は僅少	▶	・ＪＲ留萌本線廃線に伴う代替交通としての役割が想定されるため、バス路線の確保維持及び輸送能力の確保が必要
	＜留萌旭川線＞乗降調査結果 ・旭川行きの１便利用が最も多かった ・音江と市街地間の移動も多くはないがみられた	▶	・ＪＲ留萌本線廃線に伴う代替交通として位置づけられるため、バス路線の確保維持及び輸送能力の確保が必要 ・地域間幹線系統補助金を活用した路線の維持・確保が必要
	＜深名線＞乗降調査結果 ・全体的に利用は少なかったが、その中でも通学利用の割合が高かった	▶	・利用促進が必要
デマンド交通	**＜納内経由菊丘線＞実証実験の実績** ・平均稼働率 32.6%（令和５年９月時点） ・平均乗合率 36.1%（令和５年９月時点） ・利用状況の低調 ・市負担額の増	▶	・持続可能な交通体系とするために稼働率や乗合率の向上が必要 ・本格運行移行後においても、利用実績に即したサービスとなるよう適宜見直しが必要

４．地域公共交通の課題等整理



この状況が継続すれば、「負のスパイラル」がさらに進行し、
公共交通の維持が困難となり、地域の衰退につながる

現状や問題点からみた課題を整理し、持続可能な公共交通網を構築するために
「地域公共交通計画」を策定

５．基本方針と基本目標及び定量的な目標

５－１　基本方針と役割

（１）基本方針

本市の都市間の公共交通は、鉄道ではＪＲ函館本線・ＪＲ留萌本線、バスでは広域路線として滝深線、深滝線、深旭線、沼田線、留萌旭川線、深名線の６路線、高速バス路線として高速るもい号が運行されており、北空知地域の交通の要衝として複数の交通手段があります。しかし、ＪＲ留萌本線は令和８年３月 31 日をもって全線廃止とすることが決定されているほか、新型コロナウイルス感染症による利用者の減少や乗務員等の担い手不足により、生活交通の確保が難しくなってきています。

市内の公共交通は３路線のバスや、デマンド交通、ハイヤー等が運行しています。多度志線と西北星線も広域路線と同様に、利用者数が大きく落ち込んでいます。循環線はダイヤ変更等により利用数は維持・増加の傾向にありますが、市内 1,300 世帯を対象としたアンケートでは約８割が利用していないといった回答となり、最終ダイヤや便数、待合所、ルートのわかりやすさに対する要望が多い結果となっています。郊外地域ではバス路線の休廃止に伴う代替交通として、デマンド交通の実証実験を令和５年度末まで行い、「利便性が向上した」等の地域から一定の評価はあるものの、持続可能な交通手段とするために稼働状況や乗合率等の利用実績に基づいた運行内容への見直しを行い、令和６年４月から本格運行へ移行する予定です。

高齢化率の上昇により、今後、生活交通における公共交通への依存度は高くなることが考えられますが、現状においては交通事業者の経営悪化に伴う規模縮小や運行サービスの低下が影響し、利用ニーズに対応した利便性を確保することが厳しい状況となっています。

このため、地域住民の生活を支え、持続可能な将来の交通体系を構築することを目指し、本計画の基本方針を以下のとおり定めます。

●基本方針

「地域の暮らしをみんなで支える、

持続可能な公共交通サービスの確保維持」

（２）公共交通の機能分担と性格・役割

基本方針から、地域公共交通として位置づける各公共交通の機能分担、性格・役割を以下のとおり整理し、これを将来の公共交通体系とします。なお北空知４町地域公共交通計画及び、中空知地域公共交通計画、上川地域公共交通計画と整合を図るものとします。

表 5-1　公共交通の機能分担と性格・役割

機能分担		性格・役割
幹線交通 ・JR 函館本線		・北海道の骨格となる公共交通ネットワーク ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
広域交通	【広域交通】 ・JR 留萌本線（R8.3.3 廃止予定） ・高速るもい号 ・留萌旭川線 ・深旭線	・中核都市である札幌市や旭川市を結ぶ公共交通ネットワーク ・通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
	【地域間交通】 ・深滝線（雨竜経由） ・滝深線（音江経由） ・沼田線 ・深名線	・地域中心都市である本市と周辺市町村等を結ぶ公共交通ネットワーク ・通勤、通学、通院、買物などの目的に対応
生活圏交通	【地域内フィーダー系統】 ・循環線 ・デマンド交通「納内経由菊丘線」 ・AI を用いたオンデマンド交通（研究・検討） 【その他の交通手段】 ・多度志線 ・西北星線 ・多様な交通手段（検討） ・タクシー	・市街地内、あるいは郊外と市街地との間の生活交通を支える公共交通ネットワーク ・通勤、通学、通院、買物などの目的に対応
主要な交通結節点 ・JR 深川駅		・駅前広場に加え、中央公民館機能、バスターミナル機能を併せ持つ交通結節点

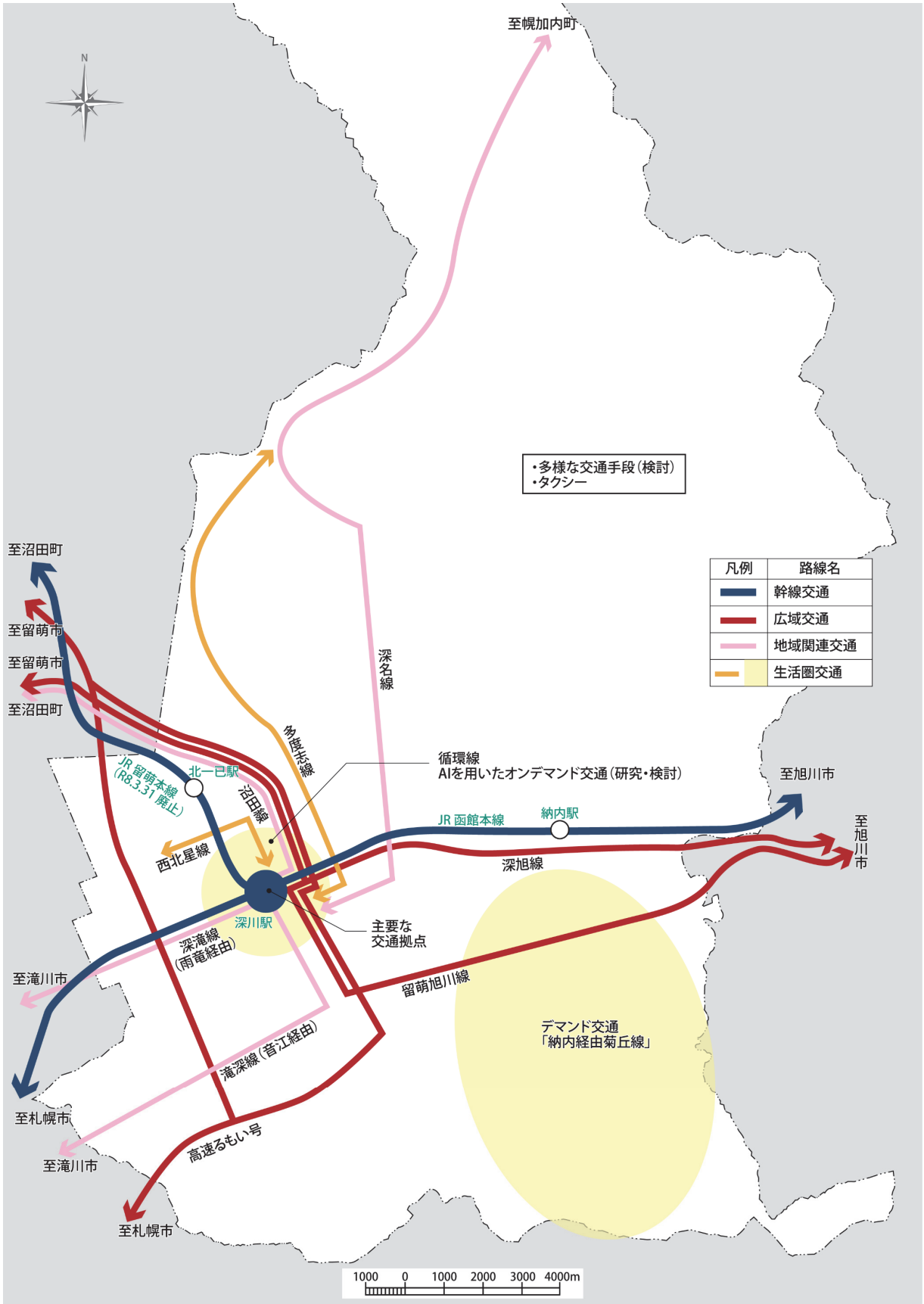


図 5-1　深川市の公共交通体系

5－2　基本目標及び定量的な目標の設定

（1）基本目標

基本方針を実現するために、以下のとおり基本目標を設定します。

基本目標 1　広域公共交通の確保維持

地域間幹線系統を安定的、持続的、効率的に確保するために複数の市町村が連携しながら確保維持に努めます。

＜具体的な施策＞

・広域公共交通計画との整合・連携

・各広域公共交通計画に基づく公共交通の確保維持に向けた施策の推進

基本目標 2　まちづくりと連携したきめ細かな公共交通網の構築

立地適正化計画などの関連計画との整合・連携によりコンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現を図るために、市内路線バスを確保・維持しながら、運行の最適化や多様な輸送手段の検討に努めます。

＜具体的な施策＞

・市内公共交通の確保維持

・デマンド交通「納内経由菊丘線」の確保維持

・多様な輸送手段の検討

・ＡＩを用いた輸送手段の研究・検討

・深川駅周辺複合施設整備の推進

基本目標 3　利用促進の強化による公共交通の活性化

現状の利用状況では、公共交通を持続的に維持していくことは困難となることが予想されます。将来にわたって、本市に公共交通を残していくためには、市や公共交通事業者の取り組みだけでは限界があることから、市民のみなさんが自分ごととして考えてもらえるような周知・啓発を行うなど利用促進に努めます。

＜具体的な施策＞

・高齢者バス利用料金助成事業の継続実施よる利用促進

・路線バス乗り方教室の実施

・公共交通の利用促進を目的とした周知・啓発

（２）定量的な目標

将来人口等から基本目標に対応する指標及び定量的な目標値を設定します。

① 基本目標１に対応する指標及び目標値

基本目標１は幹線交通・広域交通・地域間交通の交通ネットワークの形成であるため、指標及び定量的な目標値は、北空知４町地域公共交通計画、中空知地域公共交通計画及び上川地域公共交通計画と整合を図ります。

② 基本目標２に対応する指標及び目標値

1)将来人口の設定

定量的な目標を設定する上で、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」と記す。）による推計から目標年次である令和 10 年の人口を以下のとおり設定します。

表 5-2　将来人口

項目	令和４年 （基準年次）	令和７年	令和 10 年 （目標年次）	令和 12 年
住民基本台帳人口	18,859 人	－	－	－
社人研人口[案分人口] （社人研人口÷住基人口）	[19,433] （1.03）	18,344 人	[17,262 人]	16,540 人
基準年人口・将来人口 （伸び率）	18,859 人 （1.00）	－	17,262 人 （0.92※）	－

※社人研人口を将来人口とすることで、３％の増加を努力目標分としている

2)定量的な目標の設定

評価指標を輸送人数、収支率及び行政負担額とするとともに、それぞれの目標値を将来人口の伸び率等から設定します。なお目標値については、路線バスとデマンド交通では輸送量が異なるため、それぞれ設定するものとします。

表 5-3　基本目標２に関する定量的な目標の設定

評価指標		現況値（令和４年）	目標値（令和 10 年）
路線バス	輸送人数	27,317 人※1	25,132 人以上※2
	収支率	21.8%※1	20.1%以上※2
	行政負担額	10,774 千円※1	11,711 千円以下※2
デマンド交通	輸送人数	385 人	354 人以上※2
	収支率	5.9%	5.4%以上
	行政負担額	2,676 千円	同額以下

※1：循環線、多度志線及び西北星線の合計値

※2：輸送人数と収支率は現況値に人口の伸び率（0.92）を乗じた値で、行政負担額は現況値を除した値

③ 基本目標３に対応する指標及び目標値

基本目標３の評価指標は、公共交通の利用促進策を講じる回数とします。

表 5-4　基本目標３に関する定量的な目標の設定

評価指標	現況値（令和４年）	目標値（令和 10 年）
利用促進策を講じる回数	年２回	年３回以上

6．目標を達成するための施策及び実施主体の設定

6－1　施策及び実施主体

公共交通の機能分担と役割を担いながら、目標を達成するために行う施策及び実施主体について、基本目標ごとに設定します。

次頁以降に整理する公共交通施策等について、基本目標ごとに公共交通施策を整理すると下表のとおりとなります。

表 6-1　基本目標ごとの施策

基本目標	施策
【基本目標１】 ・広域公共交通の確保維持	①広域公共交通計画との整合・連携
【基本目標２】 ・まちづくりと連携した きめ細かな公共交通網の構築	①市内路線バスの運行維持
	②デマンド交通「納内経由菊丘線」の確保維持
	③多様な輸送手段の検討
	④ＡＩを用いたオンデマンド交通の研究・検討
	⑤深川駅周辺複合施設整備の推進
【基本目標３】 ・利用促進の強化による 公共交通の活性化	①高齢者バス利用料金助成事業による利用促進
	②バスの乗り方教室の実施
	③公共交通利用促進を目的とした周知・啓発

基本目標１　広域公共交通の確保維持

①広域公共交通計画との整合･連携	
現状と課題	・本市は、北海道交通政策総合指針で示されている北海道型公共交通ネットワークで、中核都市間である「札幌市」と「旭川市」を結ぶ北海道の最も骨格となる「幹線交通」上に位置しています。 ・本市は、北空知地域における中心都市であり、住民の買物及び通院、高校生の通学など、生活交通に関わる移動が本市を中心として行われています。しかし、人口減少や少子高齢化、マイカーの普及、さらには新型コロナウイルス感染症の影響などにより、公共交通の利用状況が急速に悪化しているほか、運転手や整備士などの担い手不足、車両の老朽化などの多くの課題に直面しているため、このままでは将来的な維持確保が困難になり、地域の衰退につながる恐れがあります。 ・本プランでは市内公共交通の検討だけではなく、広域的な公共交通計画と整合を図りながら、広域交通についても持続可能な交通体系の構築に向けて検討が必要です。
関連計画	▶北空知４町地域公共交通計画（令和４年７月策定） ▶中空知地域公共交通計画（令和５年６月策定） ▶上川地域公共交通計画（令和５年６月策定）
施策概要	＜幹線交通の確保＞ （１）他公共交通機関と連携したＪＲ函館本線の利用促進 ・利用者数の増加に向け、利用促進に努めます。 ＜広域交通の確保＞ （１）他公共交通機関と連携した高速るもい号の利用促進 ・利用者数の増加に向け、利用促進に努めます。 （２）留萌旭川線の運行サービス水準の向上 ・地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動を持続的に確保していく。 また、ＪＲ留萌本線（深川駅～石狩沼田駅）の今後の動向を見据えたうえで、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。 （３）深旭線の確保 ・地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動を持続的に確保していく。 また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。

①広域公共交通計画との整合･連携

＜地域間交通の確保＞

【深滝線(雨竜経由)】

・地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動を持続的に確保していく。
　また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。

【滝深線(音江経由)】

・地域公共交通確保維持改善事業を活用し、沿線住民の日常生活の移動を持続的に確保していく。
　また、住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。

【沼田線】

・ＪＲ留萌本線廃線に伴う代替交通としての役割が想定されるため、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し、バス路線の確保維持及び輸送能力の確保に努めます。

【深名線】

・バス路線の利用促進により路線の維持に努めます。

実施主体

･国、北海道、沿線自治体、交通事業者

スケジュール

取組内容	R6	R10
他公共交通機関と連携したJR函館本線の利用促進	→	実施 →
他公共交通機関と連携した高速るもい号の利用促進	北海道や沿線自治体交通事業者等と協議・検討 →	※協議が調ったものから着手
留萌旭川線の運行サービス水準の向上	北海道や沿線自治体交通事業者等と協議・検討 →	※協議が調ったものから着手
深旭線の確保	北海道や沿線自治体交通事業者等と協議・検討 →	※協議が調ったものから着手
深滝線の確保	北海道や沿線自治体交通事業者等と協議・検討 →	※協議が調ったものから着手
滝深線の確保	北海道や沿線自治体交通事業者等と協議・検討 →	※協議が調ったものから着手
沼田線の確保	北海道や沿線自治体交通事業者等と協議・検討 →	※協議が調ったものから着手
深名線の確保	→	実施 →

基本目標２　まちづくりと連携したきめ細やかな公共交通網の構築

①市内路線バスの運行維持	
現状と課題	・広域路線と同様に公共交通を維持するために多くの課題があります。 ・市内公共交通はいずれも広域路線等と一部重複していることや、循環線と多度志線の収益率が低いことから、路線の最適化に向けて新たな運行方法の研究や、スクールバスやタクシーなど、市内の交通資源を活用した多様な輸送手段の検討などが必要です。
施策概要	【路線の最適化の検討】 ・並行する他のバス路線と合わせた最適化について検討します。 ・輸送人数に対応した輸送手段（車両の小型化等）について、交通事業者と連携を図りながら検討します。 ・利用ニーズを把握するとともに運行コストに対する行政負担等を考慮しながら、停留所へのアクセス性が低いエリアへの輸送手段について検討します。 ・運行時間帯について利用ニーズと収益性を踏まえながら最適化を検討します。 ・循環線においては、交付を受けている地域公共交通確保維改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。
実施主体	・深川市、市内交通事業者
スケジュール	R6 | R10 交通事業者と協議・検討 ※協議が調ったものから着手

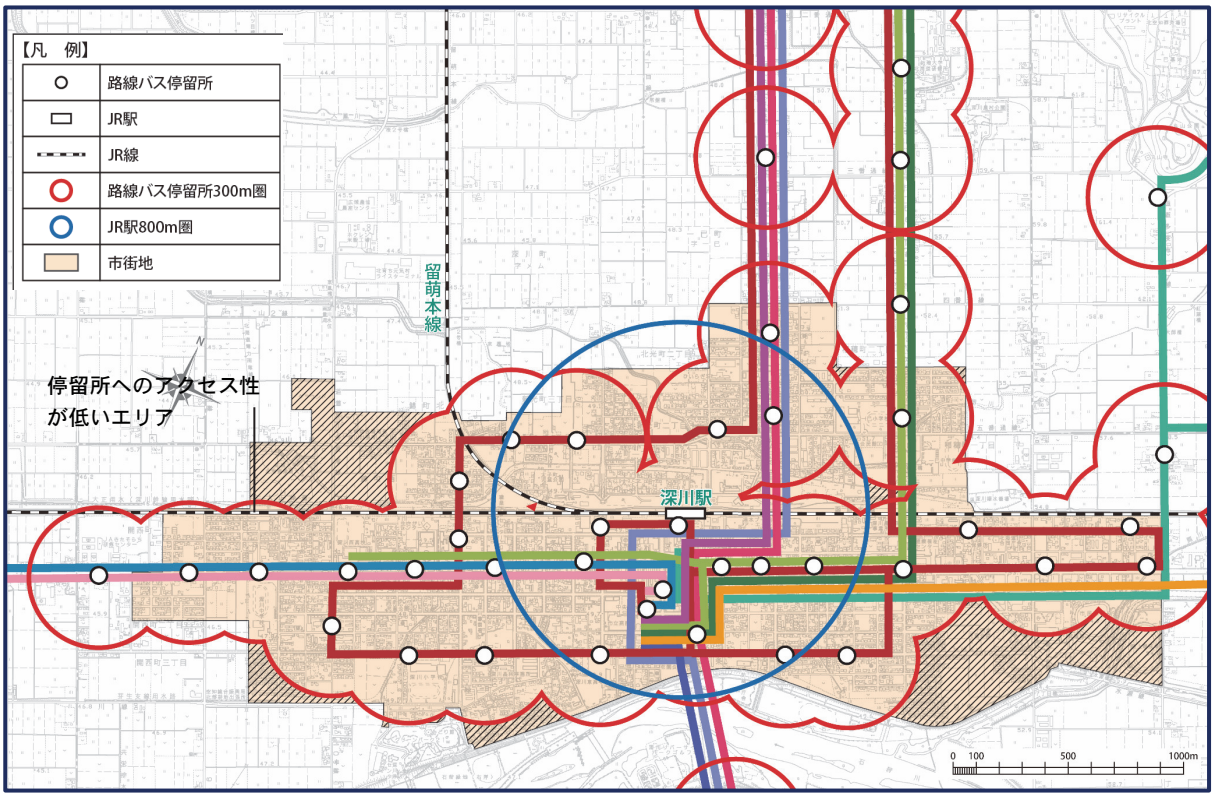


図 6-1　市街地における人口カバー状況（循環線）

②デマンド交通「納内経由菊丘線」の確保維持		
現状と課題	・芦旭線・更進線の休廃止に伴う代替交通として、また、公共交通空白地域への移動手段の確保のために予約制のデマンド交通「納内経由菊丘線」の実証実験を令和３年 10 月から令和５年度末まで実施しました。 ・「乗合」を前提とした交通サービスとして導入していますが、乗合率は 36.1%（令和５年９月時点の実績平均）と、６割以上の運行が、「１人乗車」となっており、「乗合率」の向上が必要です。 ・令和６年度からは稼働状況や乗合率、燃油等の高騰なども踏まえた運行内容へ見直し、本格運行へ移行する予定です。	
施策概要	・沿線住民のニーズを把握しながら、運行を継続するために必要な取り組みについて検討します。 ・本格運行移行後においても、乗合率や収益率が減少する場合、運行内容の検討・見直しを必要に応じて行います。 ・デマンド交通「納内経由菊丘線」においては、運行区域内の住民の生活動線を確保するとともに、市立病院等において補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統として地域公共交通確保維改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。	
実施主体	・深川市、市内交通事業者	
スケジュール	R6	R10
	本格運行移行 ※利用実態に合わせて都度見直し	

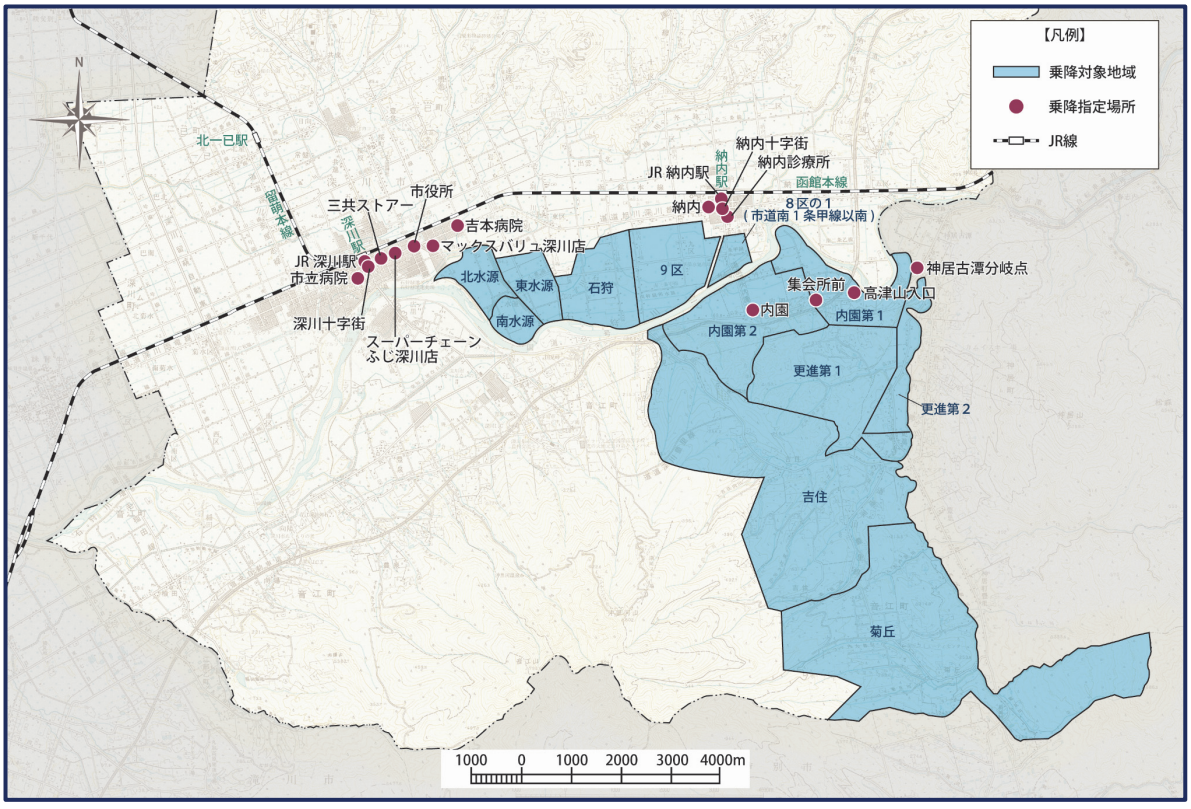


図6-2　デマンド交通「納内経由菊丘線」の運行エリア

６．目標を達成するための施策及び実施主体の設定

<table>
<tr><th colspan="3">③多様な輸送手段の検討</th></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="2">・交通事業者の事業運営は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少や、燃油等の高騰、担い手不足などの影響によって厳しさを増しており、現在の交通体系を維持することが難しい状況となっています。
・市内路線バス事業者（空知中央バス深川営業所）では50歳代以上が約８割、タクシー事業者の運転手は、60 歳代以上が約８割と高齢化が進んでおり、運転手等の担い手不足による事業の継続が懸念されます。
・整備士は他の営業所からの転属により、整備体制を維持している状況です。
・市内を運行する路線バスの車両についても、空知中央バスで保有している車両の約 50%が 21～25 年を経過し、全国平均、全道平均を上回り、車両の維持や更新等に課題を抱えています。</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="2">・地域公共交通の担い手である交通事業者の厳しい状況を勘案しなければならないため、まずは現状の人口カバー率を同程度維持することを目安とし、バス路線の確保・維持に努めます。また、バス路線等を維持することが困難になった地域や、もともとバス路線等がない地域に対して、交通事業者の状況、ニーズ、採算性などを踏まえながら、輸送人数に対応した車両へのダウンサイズや、デマンド交通の導入、既存のスクールバスへの一般混乗など多様な輸送手段の活用について、地域に与える影響の大きな事案から優先的に対応を検討します。
・運転手などの担い手確保対策や車両の老朽化への対応などについては、他自治体の取り組みなどを研究します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">・深川市、市内交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>R6</td><td>R10</td></tr>
<tr><td colspan="2">交通事業者と協議・検討
※協議が調ったものから着手</td></tr>
</table>

④AIを用いたオンデマンド交通の研究・検討		
現状と課題	○市民アンケート調査結果から、以下のことがわかりました。 ・循環線は、８割強の方が「利用していない」と回答しており、高校生の年齢層においても同様の結果となっています。 ・循環線の満足度に関する設問では、総合評価について５割強の方が、「満足」、「やや満足」としている一方で、詳細に見た場合、「最終時刻」や、「バスの便数」、「バスルートのわかりやすさ」について５～７割強の方が「不満」、「やや不満」と回答しています。 ・ＡＩを用いた、きめ細かな交通を導入した場合、全体で３割強の方が「利用すると思う」、高校生の年齢層においても４割弱の方が「利用すると思う」としています。	
施策概要	・ＡＩオンデマンド交通とは、ＡＩを活用した効率的な配車により利用者予約に対してリアルタイムに最適配車を行うシステムです。 ・「便数」、「わかりやすいバスルート」への不満解消や、きめ細かな運行を可能とすることなどにより、市内移動の利便性の向上が図られることや、大型二種免許を必要とする路線バスの運転手不足にも寄与されるなどの効果が期待されます。 ・ＡＩを用いたデマンド交通を研究・検証の上、運行コストや行政負担を含め有効性が明らかとなった場合、実証運行を検討します。 ・ＡＩを用いたデマンド交通は、循環線の代替路線としての役割を有するため、循環線にて交付を受けている地域公共交通確保維改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指します。	
実施主体	・深川市、市内交通事業者	
スケジュール	R6	R10
	交通事業者と協議・検討	※協議が調ったものから着手

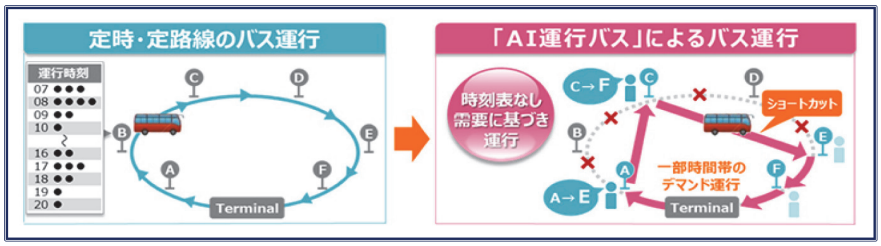


図6-3　ＡＩ運行バスのイメージ事例　出典：(株)ＮＴＴドコモ

図6-4　ＡＩ乗合タクシーのイメージ事例　出典：(株)未来シェア

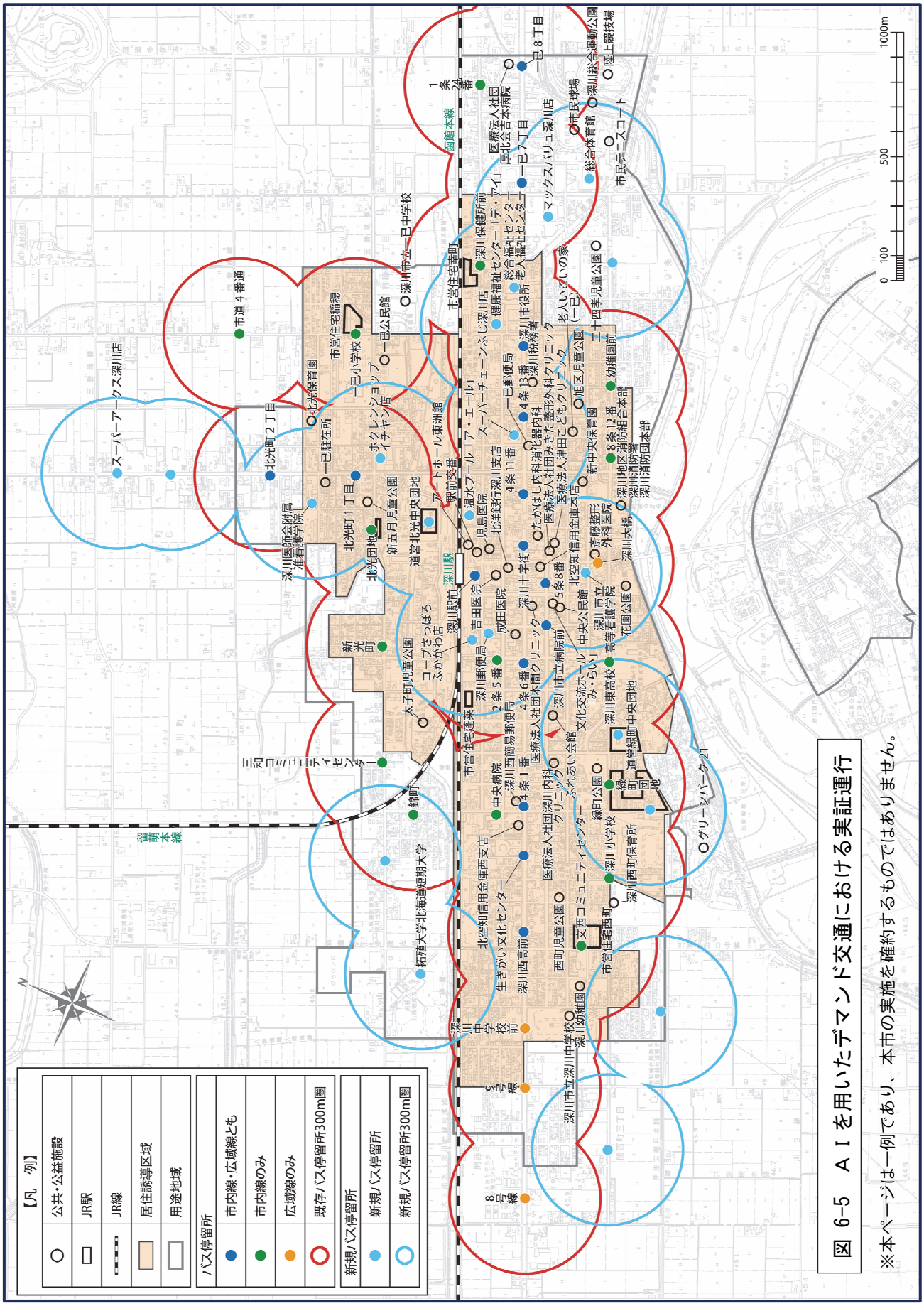


図 6-5　ＡＩを用いたデマンド交通における実証運行

※本ページは一例であり、本市の実施を確約するものではありません。

⑤深川駅周辺複合施設整備事業の推進

現状と課題

＜中央公民館の現状と課題＞
・中央公民館は、建設から45年以上が経過し、施設・設備の機能低下により十分な環境での公民館活動が難しい状況となっているほか、現行の耐震基準やバリアフリーの基準を満たしていないなど様々な課題を抱えています。
＜バスターミナルの現状と課題＞
・平成１９年度にバス事業者のターミナルが廃止されて以降、未整備の状況であり、市内を運行する路線バスの多くは市立病院前の発着のため、ＪＲからの乗継ぎが不便なことなどから、バスターミナルの整備が懸案事項となっています。
＜市民アンケート調査結果からみえた現状＞
・「中央公民館の利用の有無」は、利用したことがある人が約半数を占めています。
・中央公民館に対して「交通の便」への満足度は高くなっていますが、「施設全体」の満足度は低くなっています。
・「新たなまちの交流拠点で利用したいと思う機能（空間）」は、「ＪＲ・バス待合」が最も多く、続いて「軽飲食（カフェ）」などとなっています。

施策概要

・深川駅周辺のまちなかの活性化や市民生活の向上を図り、良好な市街地環境となるよう、中央公民館の機能とバスターミナルの機能を併せ持つ複合施設の整備に向けて検討を進めています。
・令和４年11月に「深川駅周辺複合施設整備基本計画」を策定し、生涯学習・交流・交通の３つを基本機能とした複合施設をＪＲ深川駅西側に新たに複合施設を整備することとしました。計画の主な内容は以下のとおりです。

図 6-6　配置方針　　出典：深川駅周辺複合施設整備基本計画

実施主体

・深川市

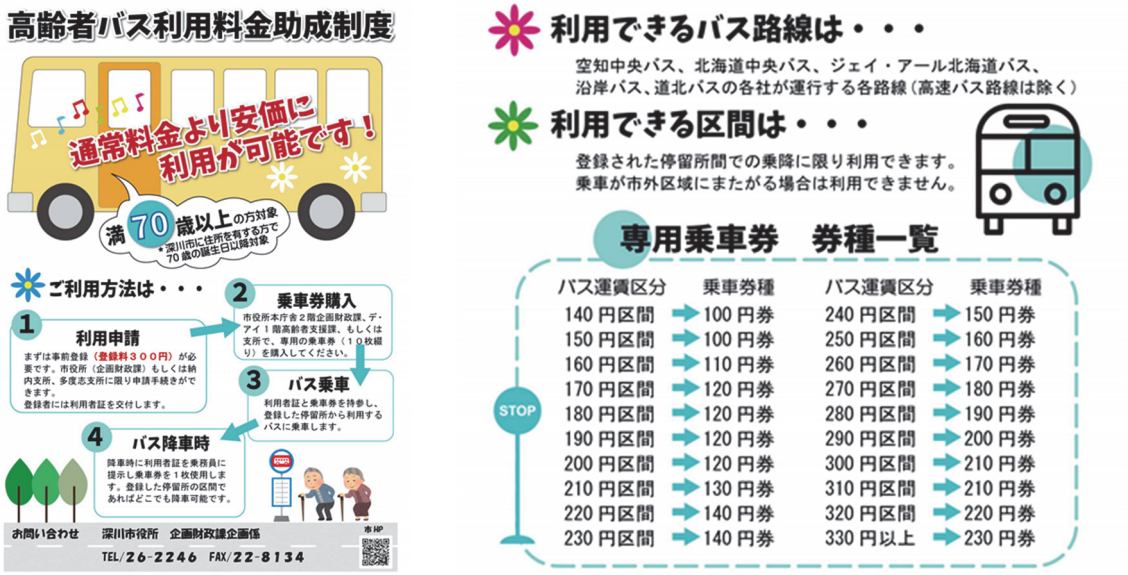
スケジュール

R6　　R10

R6：基本・実施 → R7～R8：建築・外構工事等 → R9～R10：解体・跡地整備等

基本目標３　利用促進の強化による公共交通の活性化

①高齢者バス利用料金助成事業による利用促進	
現状と課題	・路線バス乗降調査及び意識調査では、「病院」を目的とした移動が圧倒的に多く、中でも高齢者の利用割合が多いことがわかります。 ・高齢化社会において、本事業を継続実施することにより、高齢者の積極的な社会参加に繋がるとともに、利用が落ち込んでいる路線バスの利用促進策としても効果が期待できます。
施策概要	・市内在住の 70 歳以上の方を対象に、通常運賃よりも割安に乗車できる高齢者バス利用料金助成事業を引き続き実施します。
実施主体	・深川市
スケジュール	R6 → R10：実施



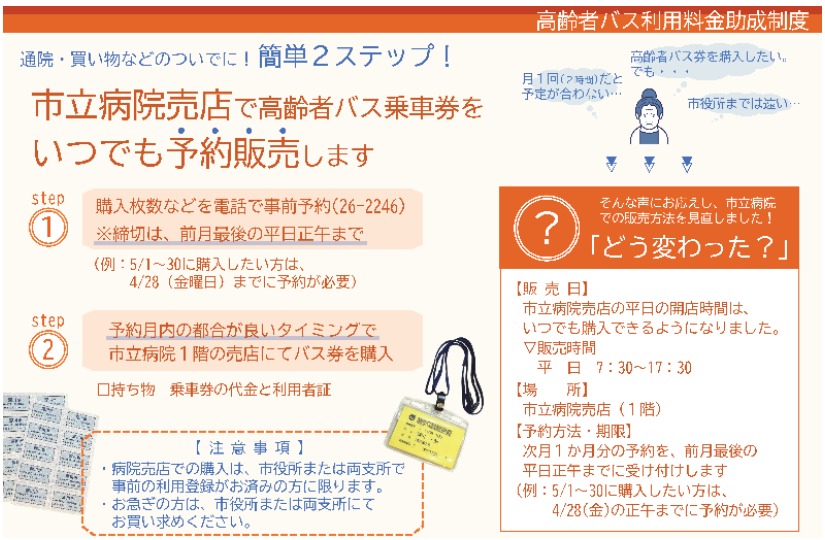


図 6-7　高齢者バス利用料金助成制度　出典：深川市ＨＰ

<table>
<tr><th colspan="3">②バスの乗り方教室の実施</th></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="2">・主に路線バスを利用したことがない方に対して、利用方法などを知ってもらい、利用することへの抵抗をなくしてもらうことを目的とし、路線バス乗り方教室を実施しています。
・市民アンケート調査では、公共交通による移動（タクシー・ＪＲ・バス）は、全交通手段の５％程度と低い状況ですが、今後は高齢者の増加に伴う運転免許証の自主返納者の増加等によっては、自家用車からバス等の公共交通利用への転換が加速することも考えられます。</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="2">・公共交通を身近に感じることができる環境を整えるために、地域住民への路線バス乗り方教室の開催など、公共交通に慣れ親しむ機会の提供を継続します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">・地域公共交通活性化協議会、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>R6</td><td>R10</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施</td></tr>
</table>

図6-8　令和５年度路線バス乗り方教室

6．目標を達成するための施策及び実施主体の設定

<table>
<tr><th colspan="2">③公共交通利用促進を目的とした周知・啓発</th></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td>・路線バスの輸送人数は、人口減少及び新型コロナウイルス感染症の流行等により大きく減少しています。
・輸送人数の減少に伴い、運行収入が大幅に減少し、行政及び交通事業者の赤字負担額の増加が続いている状況です。
・輸送人数の減少や行政及び交通事業者の負担増の観点からも、バス路線を維持することが難しい状況となっています。
・市民のみなさんが日ごろから公共交通に興味関心を持ってもらえるように努め、「みんなで公共交通を支える」意識の醸成に繋がるような取り組みが必要です。</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td>・市 HP や広報誌等を活用した公共交通の利用を促す周知・啓発を実施
・路線バス等の運行ダイヤの変更に伴い、必要に応じた情報発信　など</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>・深川市、地域公共交通活性化協議会</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>R6 | R10
実施</td></tr>
</table>

7．計画の評価体制及び進行管理

7－1　達成状況の評価

本計画の目標の達成状況を評価する方法として、評価指標の目標値と測定方法を以下に示します。

評価指標の測定は、毎年度実施し、計画期間中における目標の達成状況を継続的にモニタリングします。

表 7-1　基本目標２に対応する評価値・測定方法

評価指標		令和４年 基準年次	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和 10 年 目標年次
路線バス	輸送人数	27,317 人	26,589 人以上	26,224 人以上	25,860 人以上	25,496 人以上	25,132 人以上
	収支率	21.8 %	21.2 %以上	20.9 %以上	20.7 %以上	20.4 %以上	20.1 %以上
	行政負担額	10,774 千円	11,086 千円以下	11,243 千円以下	11,399 千円以下	11,555 千円以下	11,711 千円以下
デマンド交通	輸送人数	385 人	375 人以上	369 人以上	364 人以上	359 人以上	354 人以上
	収支率	5.9 %	5.7 %以上	5.6 %以上	5.6 %以上	5.5 %以上	5.4 %以上
	行政負担額	2,676 千円	同額以下				

＜測定方法＞

交通事業者からの情報提供により測定

※令和 6 年から令和 9 年の評価値は、令和 4 年値と令和 10 年値から算定

表 7-2　基本目標３に対応する評価値・測定方法

評価指標	令和４年 基準年次	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和 10 年 目標年次
利用促進策を講じる回数	年２回	年３回	年３回	年３回	年３回	年３回

＜測定方法＞

交通事業者からの情報提供により測定

7－2　進行管理

本計画は、行政、交通事業者、市民団体等で構成される「深川市地域公共交通活性化協議会」において、PDCA サイクルにより、毎年、各事業の進捗状況や目標の達成状況を確認し、事業効果や手段の妥当性について評価、検証し、必要に応じて見直しを行います。

また、計画期間の終了後は計画全体について総括的な検証を行うものとします。

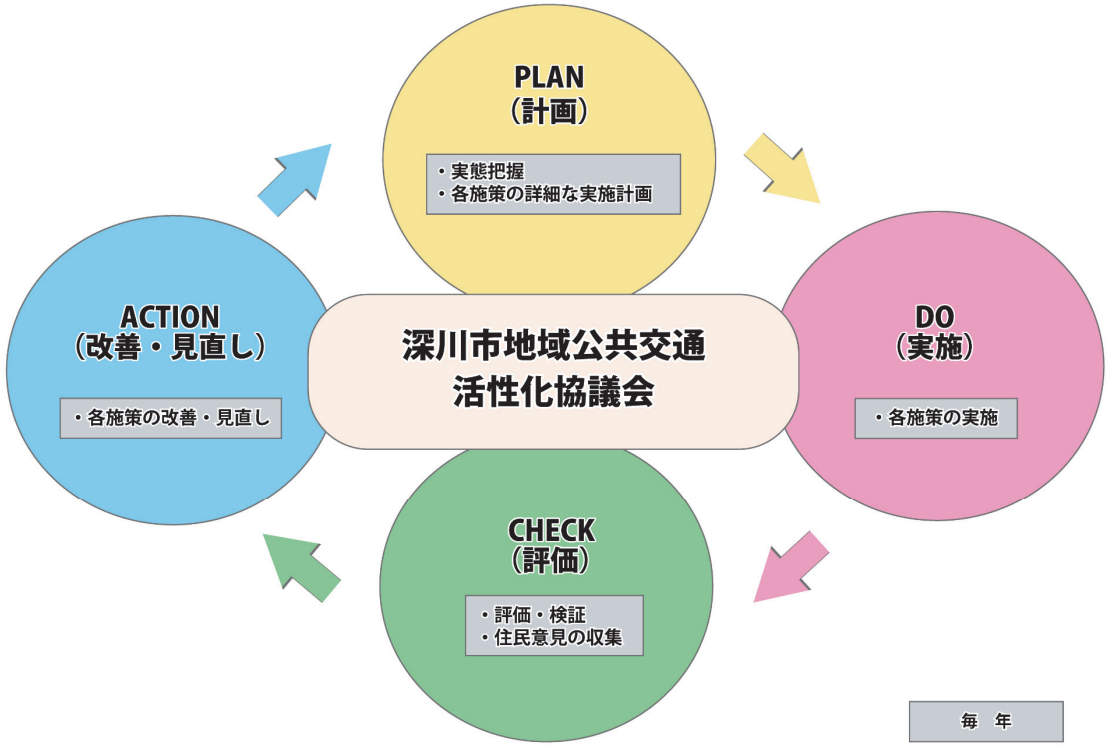


図 7-1　PDCA リサイクルによる評価・検討

附属資料

１．深川市地域公共交通活性化協議会設置要綱

平成 27 年 7 月 7 日
訓令第 49 号

（目的）

第１条　道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）の規定に基づき、市内における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、深川市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（協議事項）

第２条　協議会は、次に掲げる事項を協議する。

（１）　市内における地域公共交通のあり方に関する事項

（２）　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第５条に定める地域公共交通網形成計画（以下「交通網形成計画」という。）の作成及び変更に関する事項

（３）　交通網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項

（４）　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項

（５）　市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

（６）　その他協議会が必要と認める事項

（組織）

第３条　協議会の委員は、次に掲げる者により構成し、市長が委嘱する。

（１）　深川市長が指名する職員

（２）　北海道空知総合振興局が指名する者

（３）　公共交通事業者等の代表者が指名する者

（４）　住民又は利用者の代表者

（５）　国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局長が指名する者

（６）　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体

（７）　道路管理者の代表者が指名する者

（８）　北海道旭川方面深川警察署の代表者が指名する者

（９）　学識経験者

（委員の任期）

第４条　委員の任期は、２年とする。ただし、再任を妨げない。

２　補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第５条　協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

２　会長は、会務を総括する。

３　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（監査委員）

第６条　協議会に監査委員２人を置く。

２　監査委員は、委員の中から会長が指名する。

３　監査委員は、協議会の会計監査を行い、その結果を協議会の会議において報告する。

（協議会の運営）

第７条　協議会は、会長が招集し、会議の議長となる。
２　協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。
３　協議会の議決方法は、出席者の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
４　委員は、協議会に代理人を出席させることができるものとし、あらかじめ会長に代理人の氏名等を報告することにより、その代理人の出席をもって当該委員の出席とみなす。
５　会長は、協議会の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させ、意見、説明等を求めることができる。
６　協議会は、原則として公開とする。ただし、個人情報等の取扱い等については十分配慮し、必要に応じ非公開とする等の適切な措置を講じなければならない。
（協議結果の取扱い）
第８条　協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。
（幹事会）
第９条　協議会の運営にあたって必要な事項を処理するため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。
２　幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
（分科会）
第１０条　第２条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。
２　分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
（経費）
第１１条　協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。
（財務に関する事項）
第１２条　協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。
（事務局）
第１３条　協議会の庶務を処理するため、協議会に事務局を置く。
２　事務局は、深川市企画総務部企画財政課に置く。
（雑則）
第１４条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附　則

（施行期日）
１　この訓令は、平成２７年７月７日から施行する。
（深川市地域公共交通会議設置要綱の廃止）
２　深川市地域公共交通会議設置要綱（平成２６年深川市訓令第４４号）は、廃止する。
（最初の委員の任期）
３　この訓令の施行後の最初の委員の任期は、第４条第１項の規定にかかわらず、委嘱の日から１年とする。

附　則（令和２年６月１７日規則第４１号）

（施行期日）
１　この訓令は、令和２年６月１７日から施行する。

２．深川市地域公共交通活性化協議会委員

No.	要綱第3条		団体名	団体役職	氏名	備考
01	第1号	深川市	深川市	企画総務部長	佐藤　秀樹	
02	第1号	深川市	深川市	市民福祉部長	米澤　弘美	
03	第1号	深川市	深川市	経済･地域振興部長	香川　貴敬	
04	第1号	深川市	深川市教育委員会	教育部長	三浦　浩二	
05	第2号	北海道	北海道空知総合振興局地域創生部	地域政策課地域資源活用推進室　主幹	宮本　哲也	
06	第3号	公共交通事業者等	空知中央バス株式会社	総務部長（北海道中央バス滝川営業所長）	村山　滋	
07	第3号	公共交通事業者等	沿岸バス株式会社	営業課長	斉藤　寛	
08	第3号	公共交通事業者等	道北バス株式会社	営業部次長	岡田　倫和	
09	第3号	公共交通事業者等	ジェイ･アール北海道バス株式会社	営業部専任部長（深川営業所長）	大木　雅智	
10	第3号	公共交通事業者等	北海道旅客鉄道株式会社　深川駅	駅長	中澤　嘉之	
11	第3号	公共交通事業者等	深川ハイヤー協会	会長	木村　知加	
12	第3号	公共交通事業者等	深川観光バス株式会社	運輸企画長	山本　健一	
13	第4号	住民又は利用者の代表者	深川地区町内会連合会	会長	遠藤　晃一	
14	第4号	住民又は利用者の代表者	一已地区町内会連合会	会長	三浦　敦吉	
15	第4号	住民又は利用者の代表者	納内町内会連合会	会長	早崎　優美	
16	第4号	住民又は利用者の代表者	音江町内会連合会	会長	坂本　政之	
17	第4号	住民又は利用者の代表者	多度志町内会連合会	会長	関　良一	
18	第4号	住民又は利用者の代表者	深川市民生委員児童委員連合協議会	副会長	太田　春夫	
19	第4号	住民又は利用者の代表者	深川市シルバークラブ連合会	会長	正田　貞雄	
20	第4号	住民又は利用者の代表者	深川商工会議所	交通運輸･産業振興常任委員長	佐藤　光司	
21	第4号	住民又は利用者の代表者	深川市商店街振興組合連合会	副理事長兼専務理事	佐々木　弘有	
22	第5号	国土交通省	国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局	首席運輸企画専門官	加茂　聖和	
23	第6号	運転手が組織する団体	私鉄総連道北バス支部	執行委員長	下山　貢司	
24	第7号	道路管理者	国土交通省北海道開発局札幌開発建設部深川道路事務所	工務課長	豊島　真生	
25	第7号	道路管理者	北海道空知総合振興局札幌建設管理部深川出張所	所長	二又　秀明	
26	第7号	道路管理者	深川市	建設水道部長	小林　辰也	
27	第8号	北海道警察	北海道旭川方面深川警察署	交通課長	上村　健太郎	
28	第9号	学識経験者	拓殖大学北海道短期大学	学長補佐･教授	小林　秀高	

３．深川市地域公共交通活性化協議会の開催経緯

	令和４年６月３日	【第１回会議】 〇報告事項 ・令和３年度事業報告及び決算 ・デマンド交通「納内経由菊丘線」実証実験の利用実績 ・地域公共交通網リバイバルプランの策定 ↳策定の目的やスケジュール等について 〇協議事項 ・令和４年度事業計画（案）及び予算（案） ・デマンド交通「納内経由菊丘線」実証実験の令和４年１０月以降の運行（案） ・地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
	令和４年１０月２６日	【第２回会議】 〇報告事項 ・デマンド交通「納内経由菊丘線」実証実験の１年間の利用実績 ・先進地視察 ・ＪＲ留萌本線 〇協議事項 ・地域公共交通網リバイバルプランの策定 ↳市民アンケート調査や路線バスの乗降調査結果、既往資料等を基に整理した市内公共交通の課題について
	令和４年１２月２２日	【第３回会議】 〇報告事項 ・先進地視察 〇協議事項 ・地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価 ・令和５年度以降のデマンド交通 ・地域公共交通網リバイバルプランの策定 ↳基本理念や基本方針、施策等について
	令和５年２月１７日	【第４回会議（書面）】 〇報告事項 ・デマンド交通「納内経由菊丘線」実証実験　第２回アンケート結果 〇協議事項 ・ＪＲ留萌本線廃止に伴う代替交通の運行（案）
	令和５年３月２３日	【第５回会議】 ・令和５年度事業計画及び予算（案） ・地域公共交通網リバイバルプランの策定 ↳計画（案）について
	令和５年６月２３日	【第１回会議（書面）】 〇報告事項 ・令和４年度事業報告及び決算 ・令和５年度路線バス乗り方教室

		・デマンド交通「納内経由菊丘線」実証実験の利用実績 ・地域公共交通計画の策定 　↳実施スケジュール等について 〇協議事項 ・地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
	令和５年	

深川市地域公共交通計画

発行日 令和６年３月
発行者 北海道深川市
住　所 〒074-8650 深川市２条17番17号
電　話 0164-26-2246（企画総務部まち未来推進課）
ＦＡＸ 0164-22-8134
Ｅmail machimi@city.fukagawa.lg.jp