

深 川 市
地域公共交通網リバイバルプラン

令和 5 年 3 月

目 次

1. プラン概要.....	1
1-1 プラン策定の背景.....	1
1-2 プランの目的.....	1
1-3 プランの区域.....	1
1-4 上位関連計画等によるプランの位置づけ.....	3
1-5 SDGsとの関係.....	5
2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要.....	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.....	61
5. 基本理念と基本方針.....	64
5-1 基本理念.....	64
5-2 基本方針.....	65
5-3 基本方針に基づく施策.....	66

1. プラン概要

1-1 プラン策定の背景

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（R2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おり、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、市民のみなさんが、改めて現状と課題を認識するとともに、一体となって持続可能な公共交通となるよう、それぞれの取り組みが必要となります。

1-2 プランの目的

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、持続可能な公共交通体系の構築に向けて「深川市地域公共交通網リバイバルプラン」を策定します。

1-3 プランの区域

本計画は、深川市全域を計画区域とします。

1. プラン概要

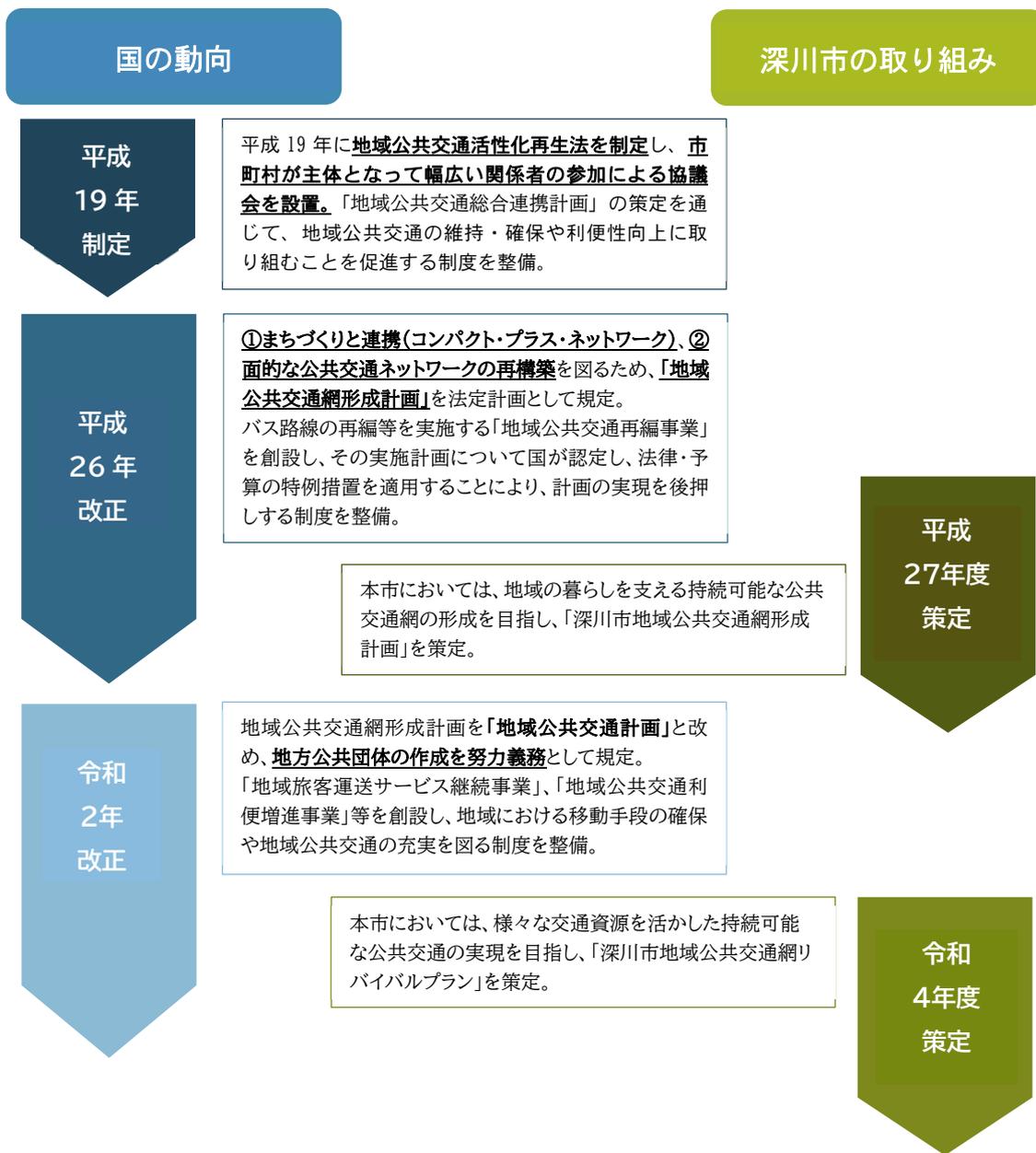


図 地域公共交通活性化及び再生に関する法律の制定・改正の変遷と深川市の取り組み (1 - 1 関連)

1-4 上位関連計画等によるプランの位置づけ

深川市地域公共交通網リバイバルプランの上位・関連計画として、国・北海道の公共交通に係る法令や指針の他、第六次深川市総合計画を上位計画とするとともに、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。

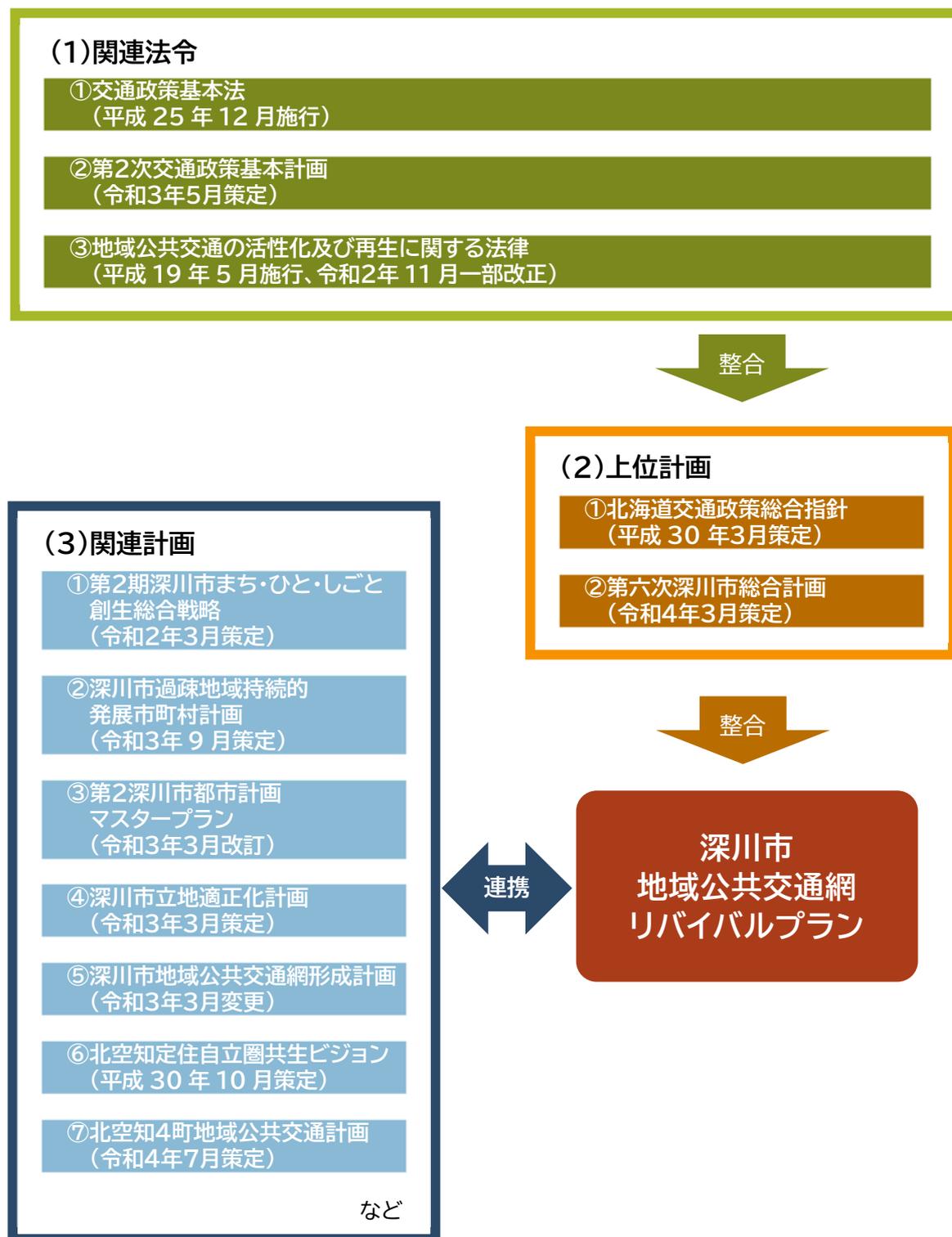


図 深川市地域公共交通網リバイバルプランの位置づけ

1. プラン概要

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の位置づけ及び該当する公共交通を以下のとおりとします。

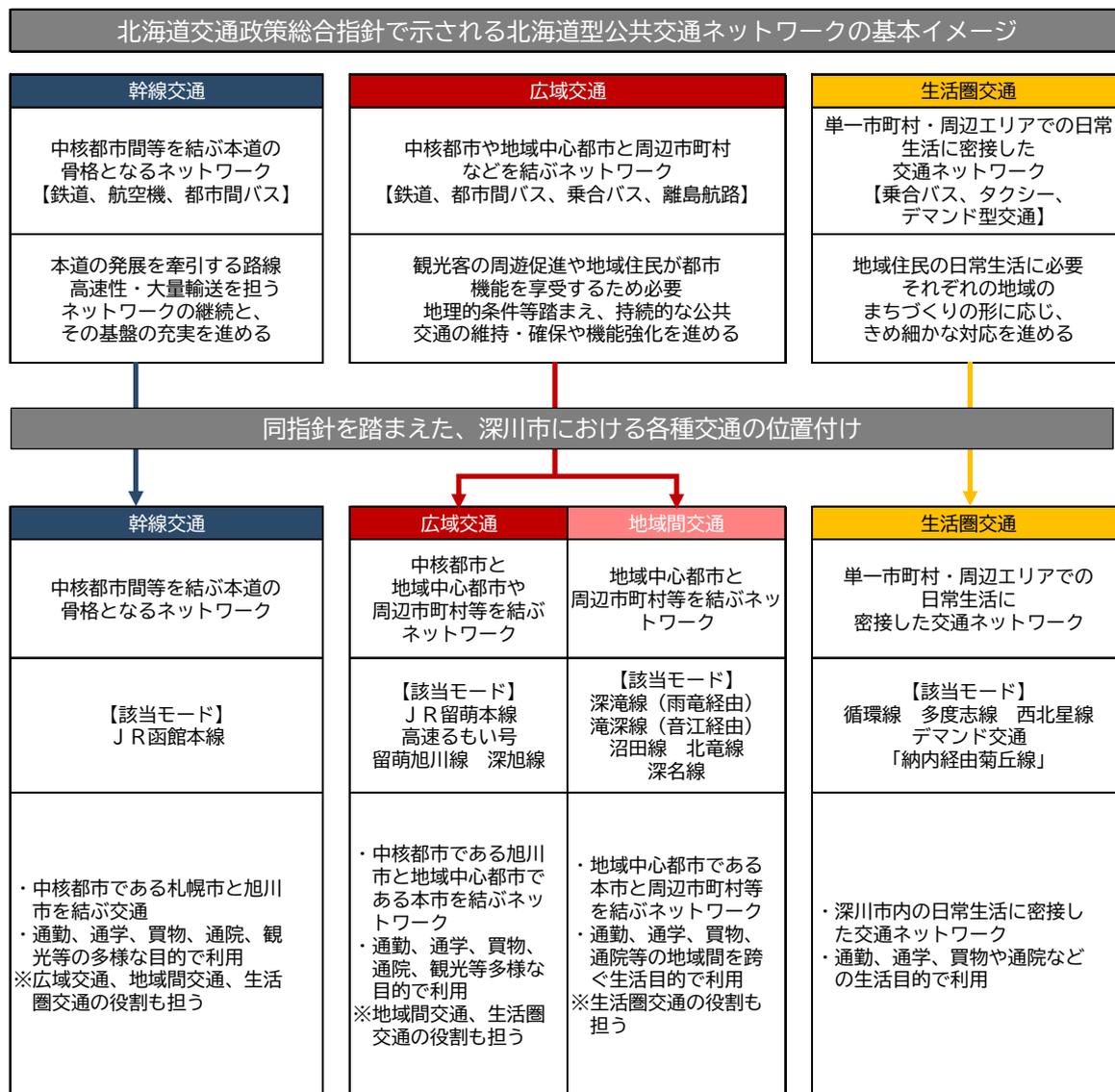


図 深川市における公共交通の位置づけ 資料：北海道交通政策総合指針を参考に作成

1-5 SDGs との関係

SDGs（持続可能な開発目標）は、2030年までに達成すべき、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。

R3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。



表 公共交通施策全般に関するSDGsの概要

目標	概要	目標	概要
	・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		・すべての人に包括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
	・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		・包括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
	・レジリエントなインフラ構築、包括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		・各国内および各国間の不平等を是正する
	・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		・持続可能な生産消費形態を確保する
	・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		・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. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

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530km²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を中心とする道央と旭川を中心とする道北を結ぶ交通の要衝となっています。



図 深川市の位置

(2) 気象

本市の気候は、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。

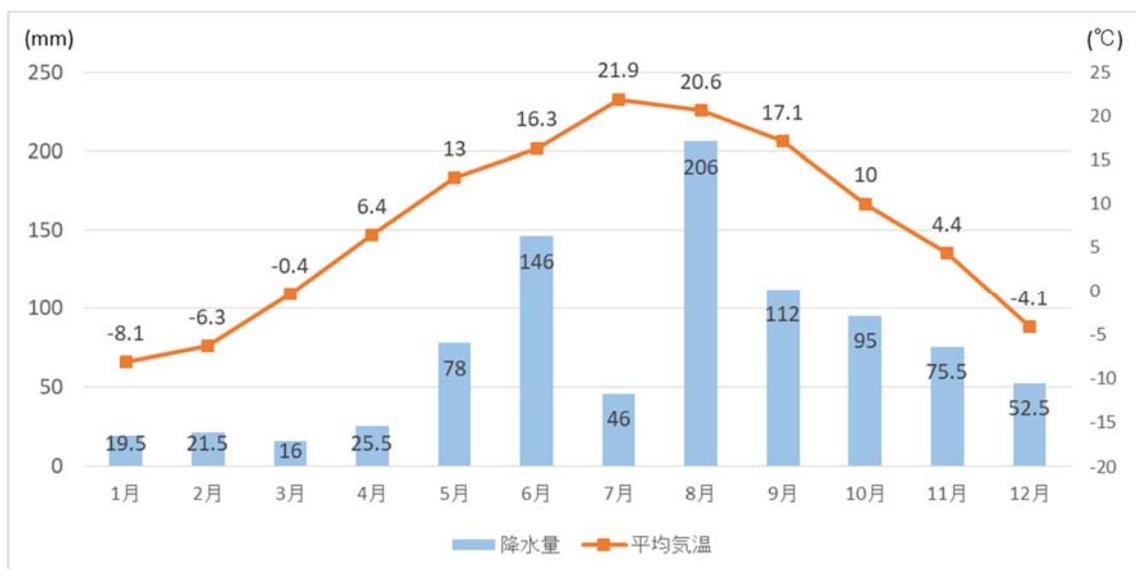


図 深川市の気温及び降水量の推移 (R4) 資料：気象庁

(3) 人口の推移

人口は、S45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 (R2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、R22年では、R2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、R22年の高齢化率は50%を超えると予測されます。

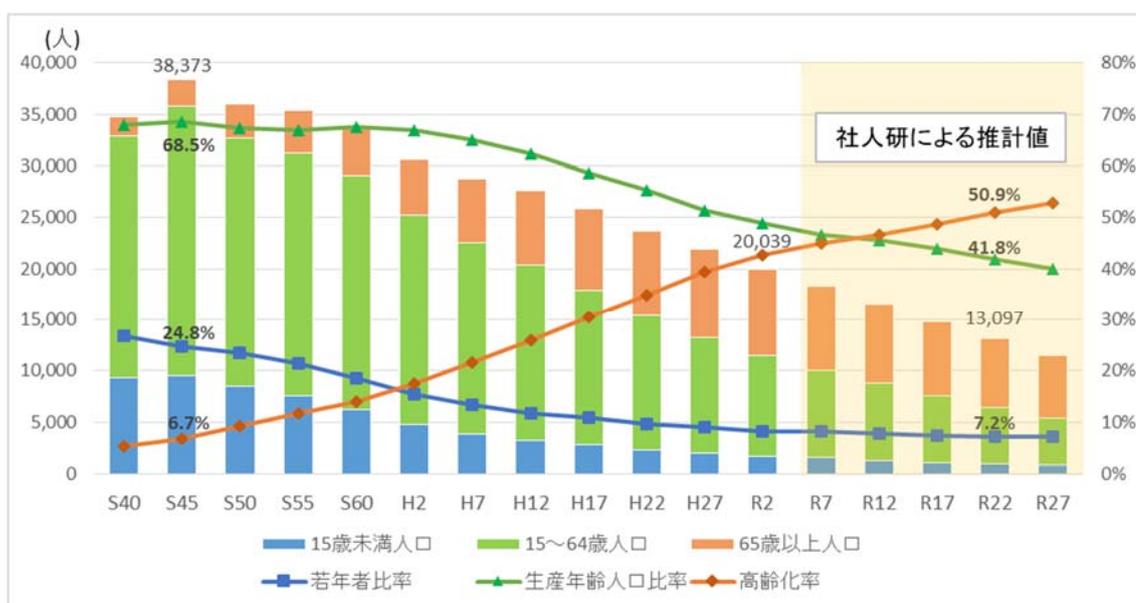


図 人口の推移 資料：S40年～R2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(4) 人口分布

本市の人口は、市中心部に集中しており、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。

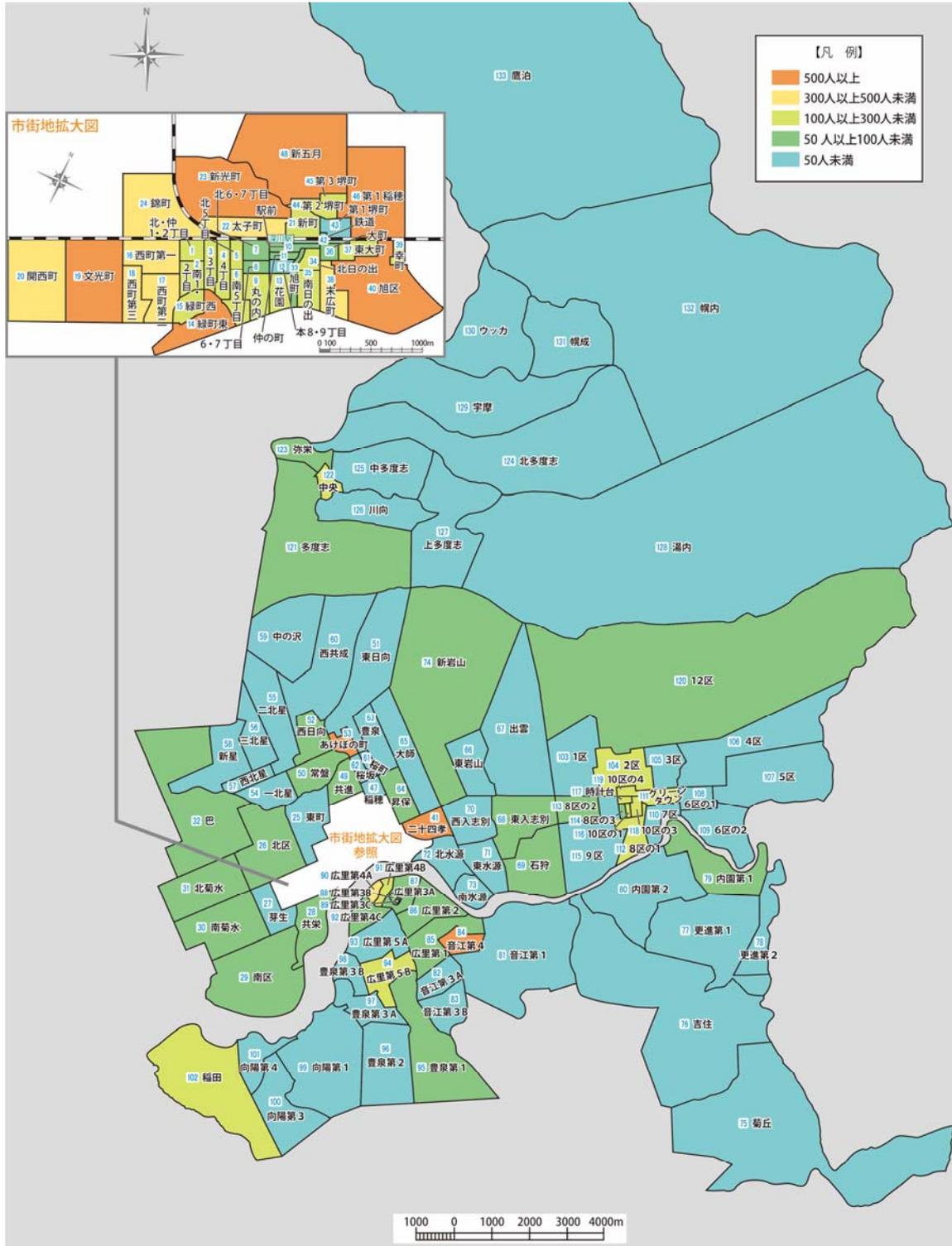


図 行政区別人口分布 R4.3.31 現在

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

表 行政区別人口分布・比率 R4.3.31 現在

No	行政区	人口	人口比率	No	行政区	人口	人口比率	No	行政区	人口	人口比率
1	北・仲1・2丁目	176	0.9%	46	第1稲穂	996	5.2%	91	広里第4B	171	0.9%
2	南1・2丁目	206	1.1%	47	稲穂	25	0.1%	92	広里第4C	65	0.3%
3	3丁目	275	1.4%	48	新五月	916	4.8%	93	広里第5A	39	0.2%
4	4丁目	267	1.4%	49	共進	51	0.3%	94	広里第5B	169	0.9%
5	北5丁目	113	0.6%	50	常盤	51	0.3%	95	豊泉第1	84	0.4%
6	南5丁目	135	0.7%	51	東日向	32	0.2%	96	豊泉第2	13	0.1%
7	北6・7丁目	63	0.3%	52	西日向	68	0.4%	97	豊泉第3A	45	0.2%
8	6・7丁目	84	0.4%	53	あけぼの町	857	4.4%	98	豊泉第3B	28	0.1%
9	丸の内	190	1.0%	54	一北星	45	0.2%	99	向陽第1	43	0.2%
10	駅前	71	0.4%	55	二北星	45	0.2%	100	向陽第3	17	0.1%
11	仲の町	66	0.3%	56	三北星	20	0.1%	101	向陽第4	30	0.2%
12	本8・9丁目	43	0.2%	57	西北星	39	0.2%	102	稲田	164	0.9%
13	花園	147	0.8%	58	新星	44	0.2%	103	1区	25	0.1%
14	緑町東	617	3.2%	59	中の沢	14	0.1%	104	2区	127	0.7%
15	緑町西	282	1.5%	60	西共成	22	0.1%	105	3区	28	0.1%
16	西町第一	323	1.7%	61	桜町	9	0.05%	106	4区	41	0.2%
17	西町第二	396	2.1%	62	桜坂	21	0.1%	107	5区	31	0.2%
18	西町第三	341	1.8%	63	豊泉	28	0.1%	108	6区の1	38	0.2%
19	文光町	1,146	5.9%	64	昇保	52	0.3%	109	6区の2	41	0.2%
20	開西町	365	1.9%	65	大師	38	0.2%	110	7区	41	0.2%
21	新町	252	1.3%	66	東岩山	39	0.2%	111	グリーンタウン	199	1.0%
22	太子町	303	1.6%	67	出雲	26	0.1%	112	8区の1	110	0.6%
23	新光町	674	3.5%	68	東入志別	71	0.4%	113	8区の2	62	0.3%
24	錦町	418	2.2%	69	石狩	83	0.4%	114	8区の3	57	0.3%
25	東町	26	0.1%	70	西入志別	49	0.3%	115	9区	28	0.1%
26	北区	55	0.3%	71	東水源	30	0.2%	116	10区の1	229	1.2%
27	芽生	37	0.2%	72	北水源	22	0.1%	117	時計台	123	0.6%
28	共栄	75	0.4%	73	南水源	23	0.1%	118	10区の3	162	0.8%
29	南区	83	0.4%	74	新岩山	78	0.4%	119	10区の4	121	0.6%
30	南菊水	78	0.4%	75	菊丘	35	0.2%	120	12区	55	0.3%
31	北菊水	72	0.4%	76	吉住	31	0.2%	121	多度志	90	0.5%
32	巴	86	0.4%	77	更進第1	37	0.2%	122	中央	116	0.6%
33	旭町	97	0.5%	78	更進第2	27	0.1%	123	弥栄	64	0.3%
34	北日の出	142	0.7%	79	内園第1	57	0.3%	124	北多度志	30	0.2%
35	南日の出	181	0.9%	80	内園第2	43	0.2%	125	中多度志	26	0.1%
36	大町	67	0.3%	81	音江第1	48	0.2%	126	川向	14	0.1%
37	東大町	166	0.9%	82	音江第3A	41	0.2%	127	上多度志	33	0.2%
38	末広町	413	2.1%	83	音江第3B	13	0.1%	128	湯内	33	0.2%
39	幸町	150	0.8%	84	音江第4	645	3.3%	129	宇摩	37	0.2%
40	旭区	1,189	6.2%	85	広里第1	53	0.3%	130	ウッカ	27	0.1%
41	二十四孝	750	3.9%	86	広里第2	51	0.3%	131	幌成	31	0.2%
42	鉄道	14	0.1%	87	広里第3A	77	0.4%	132	幌内	45	0.2%
43	第1塚町	42	0.2%	88	広里第3B	95	0.5%	133	鷹泊	46	0.2%
44	第2塚町	109	0.6%	89	広里第3C	5	0.03%				
45	第3塚町	128	0.7%	90	広里第4A	327	1.7%				
									深川市合計	19,270	100.0%

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(5) 高齢化率

高齢化率は「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。

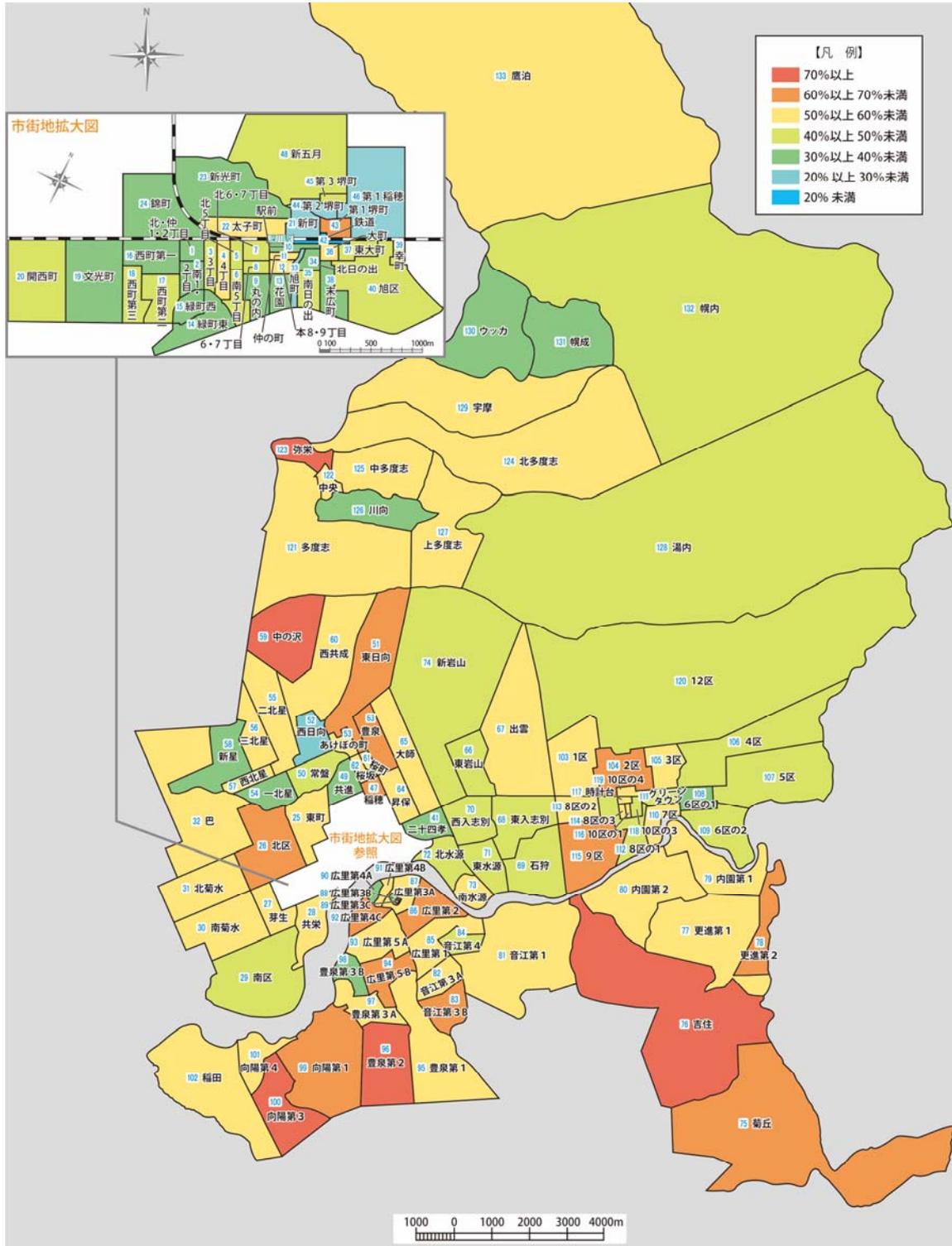


図 行政区別高齢化率 R4.3.31 現在

高齢化率：65歳以上の人口の割合

(6) 若年者比率

若年者比率は、「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。

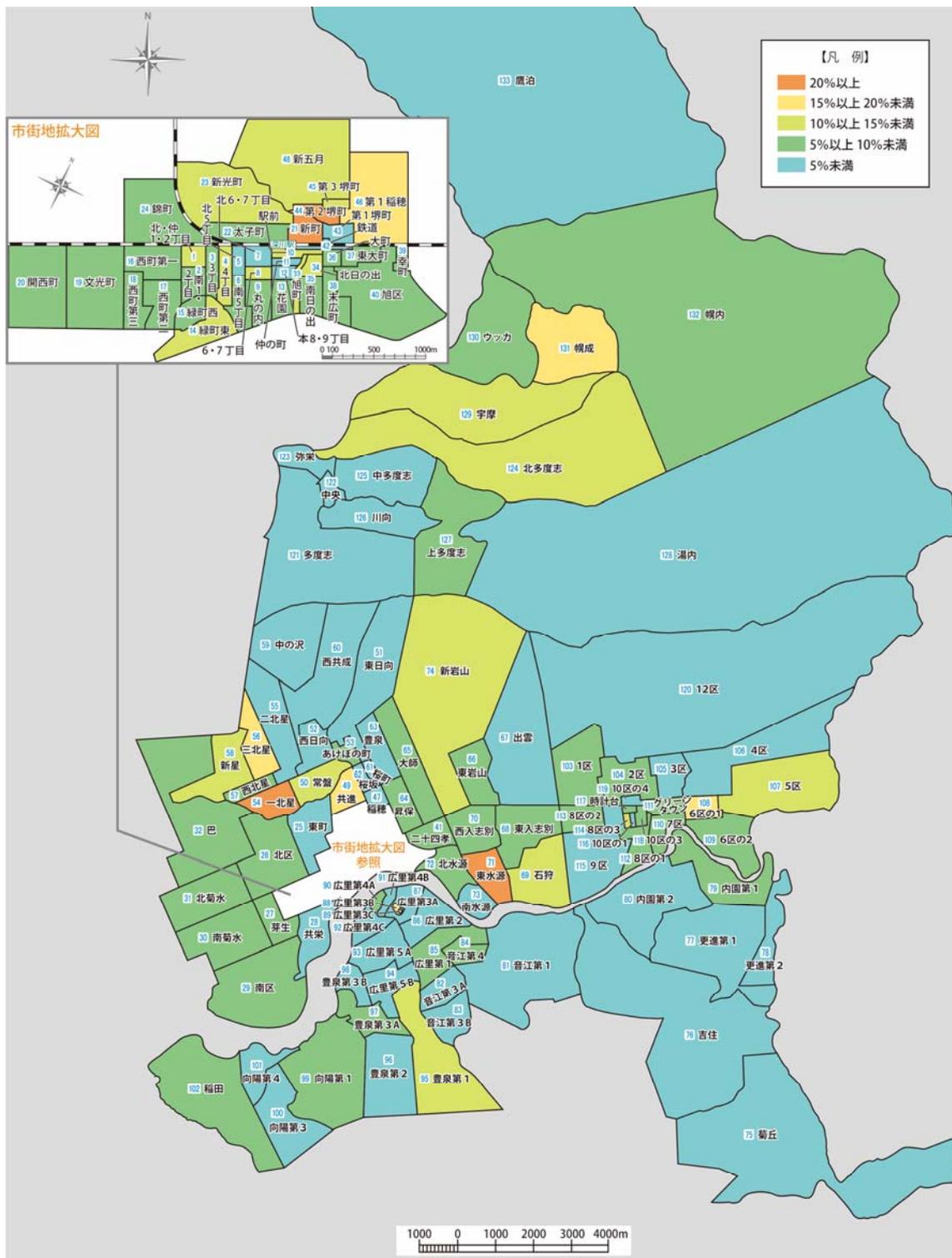


図 行政区別若年者比率 R4.3.31 現在

若年者比率：14歳以下の人口の割合

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(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「第2次産業」では減少傾向となっています。

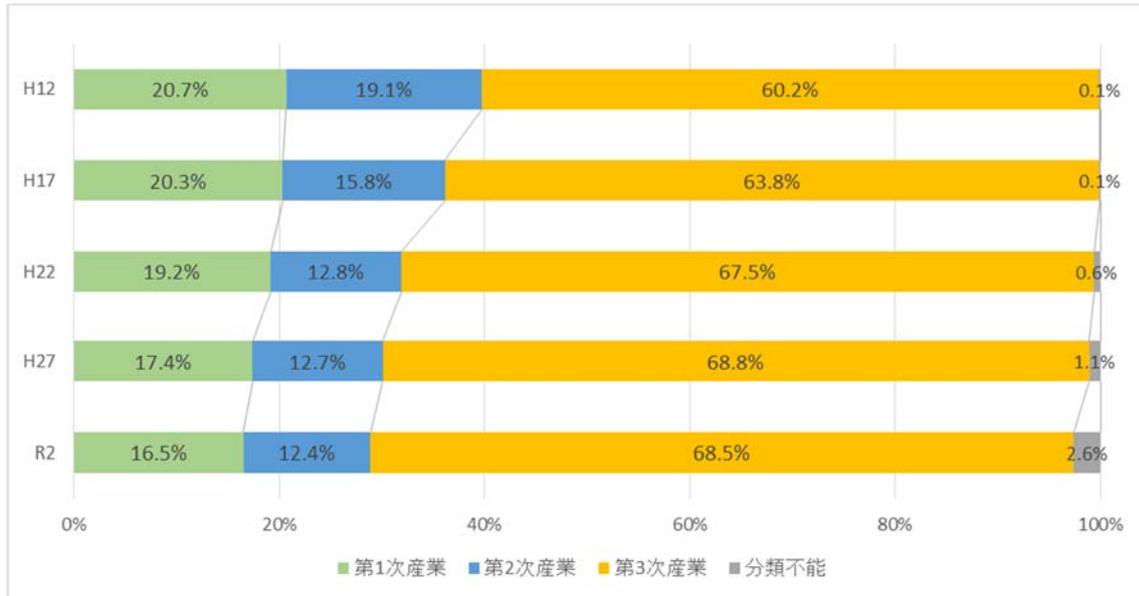


図 産業別人口

資料：H12年～R2年国勢調査

(8) 近隣市町村間の移動状況（通勤・通学）

従業地では、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。

通学地では、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。

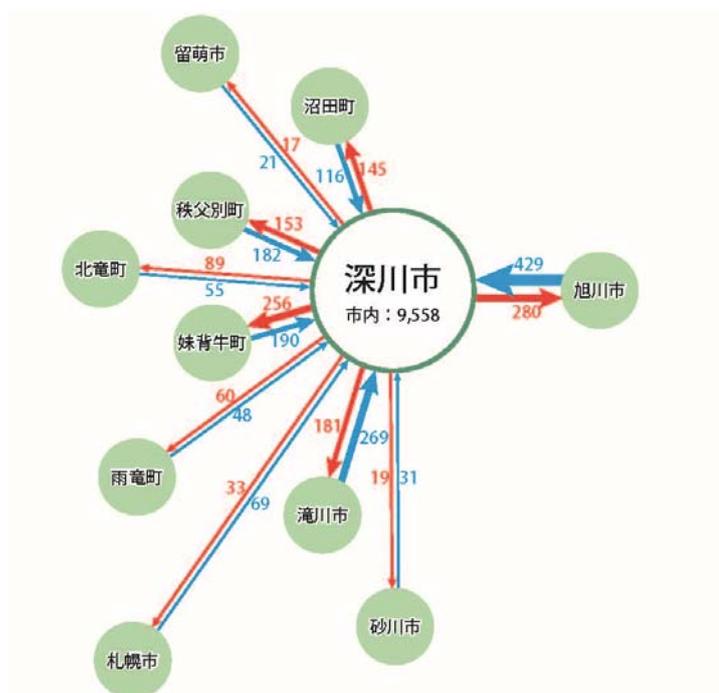


図 移動状況模式図（通勤） 資料：R2年国勢調査

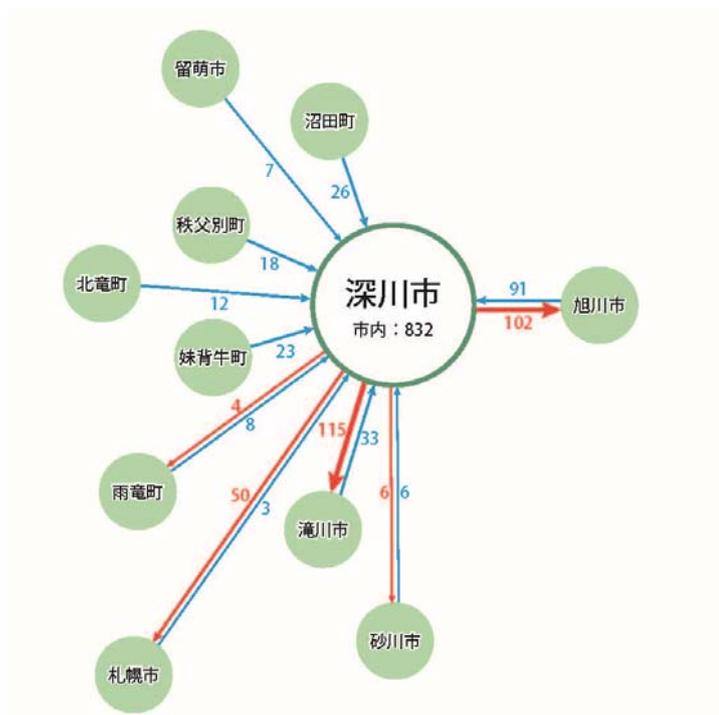


図 移動状況模式図（通学） 資料：R2年国勢調査

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(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97%、「30歳～50歳代」が96%、「60歳代」が88%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51%、「70歳～100歳」は47%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、「H29」の56人を基準とすると、「R1」が1.8倍、「R2」が1.6倍、「R3」は1.4倍に増えています。

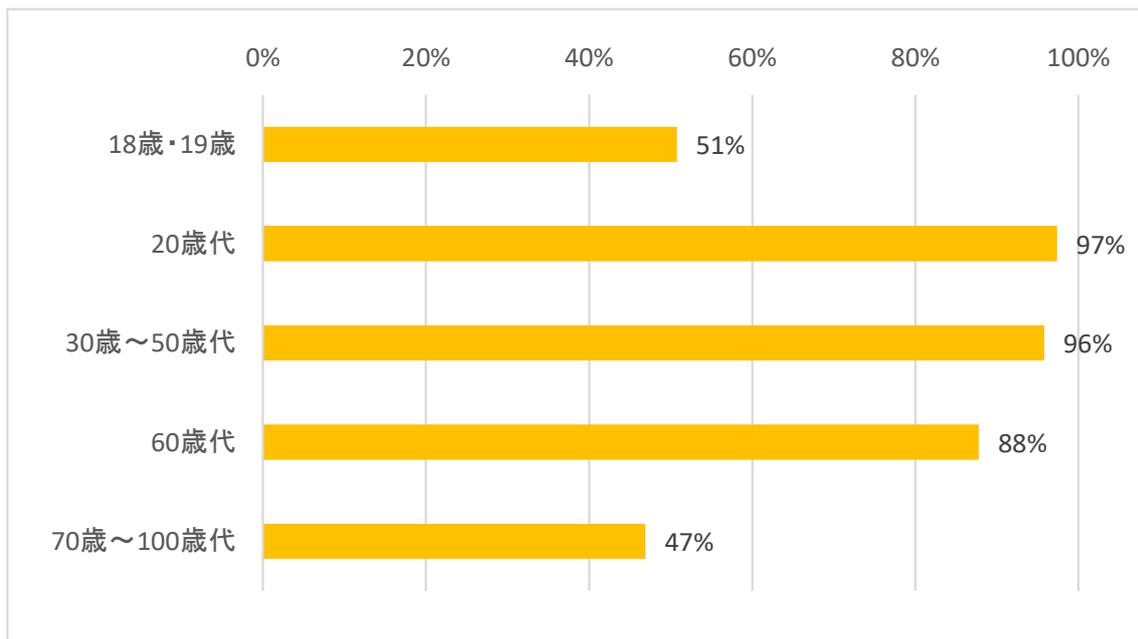


図 年齢別運転免許保有率 R4.4.1現在 資料：深川警察署

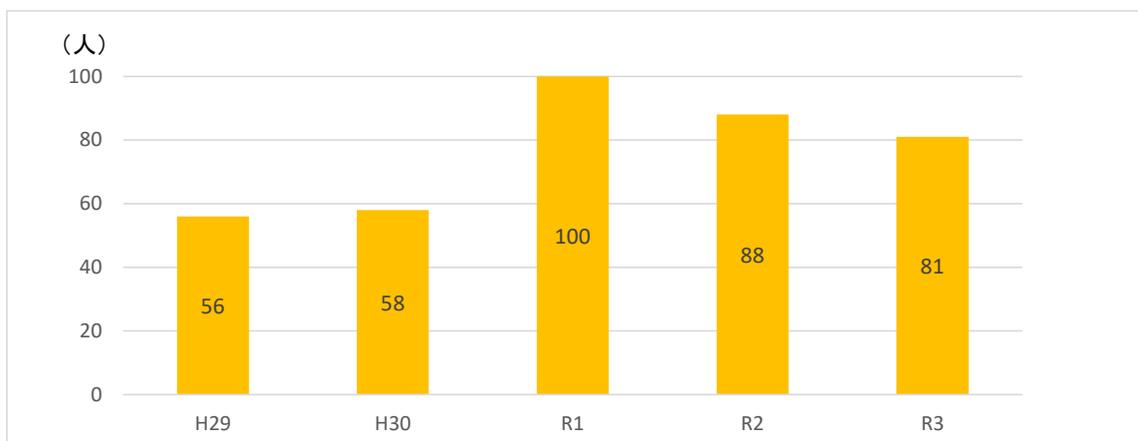


図 市内の運転免許自主返納者推移 資料：深川警察署

(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（R8.3.31 廃線予定）の2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。

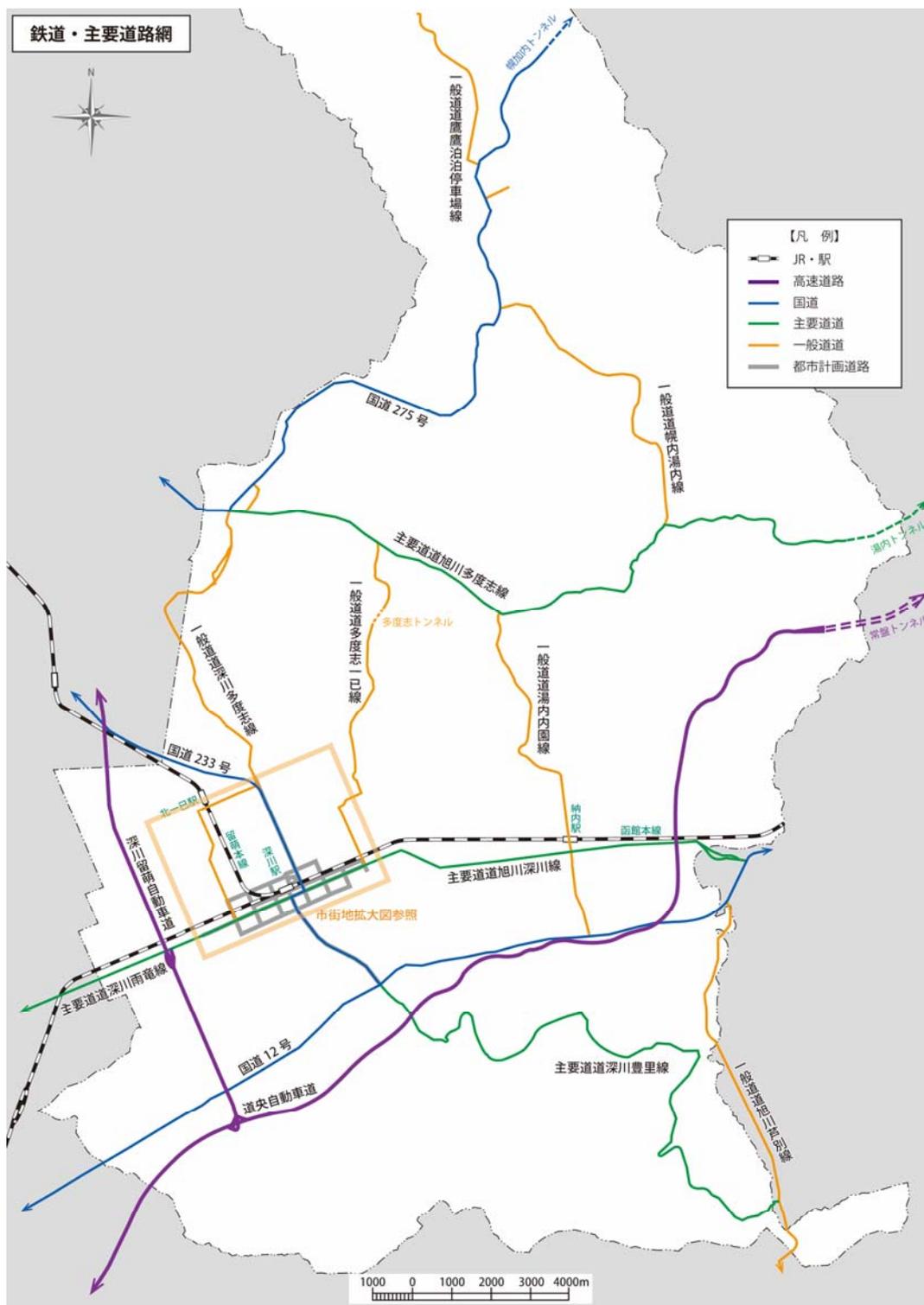


図 鉄道・主要道路網図（広域） R4.4.1 現在

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

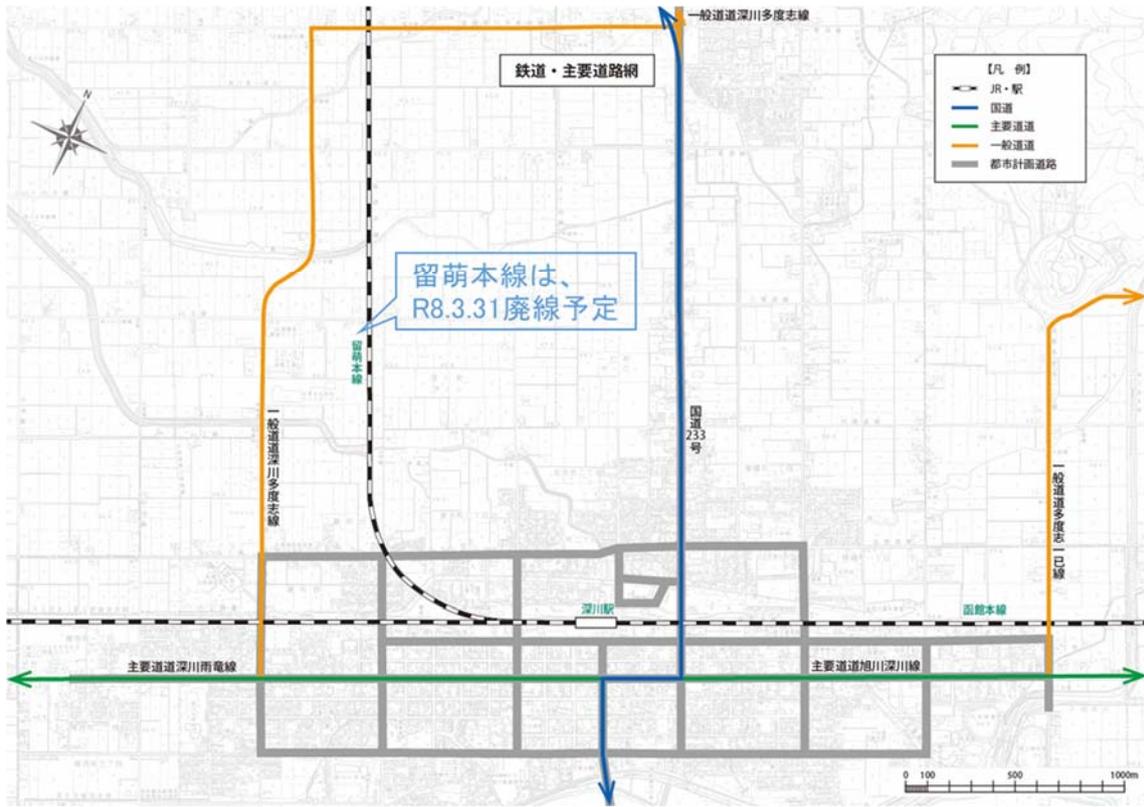


図 鉄道・主要道路網図（市街地）

(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5店舗ありますが、すべて市街地に立地しています。

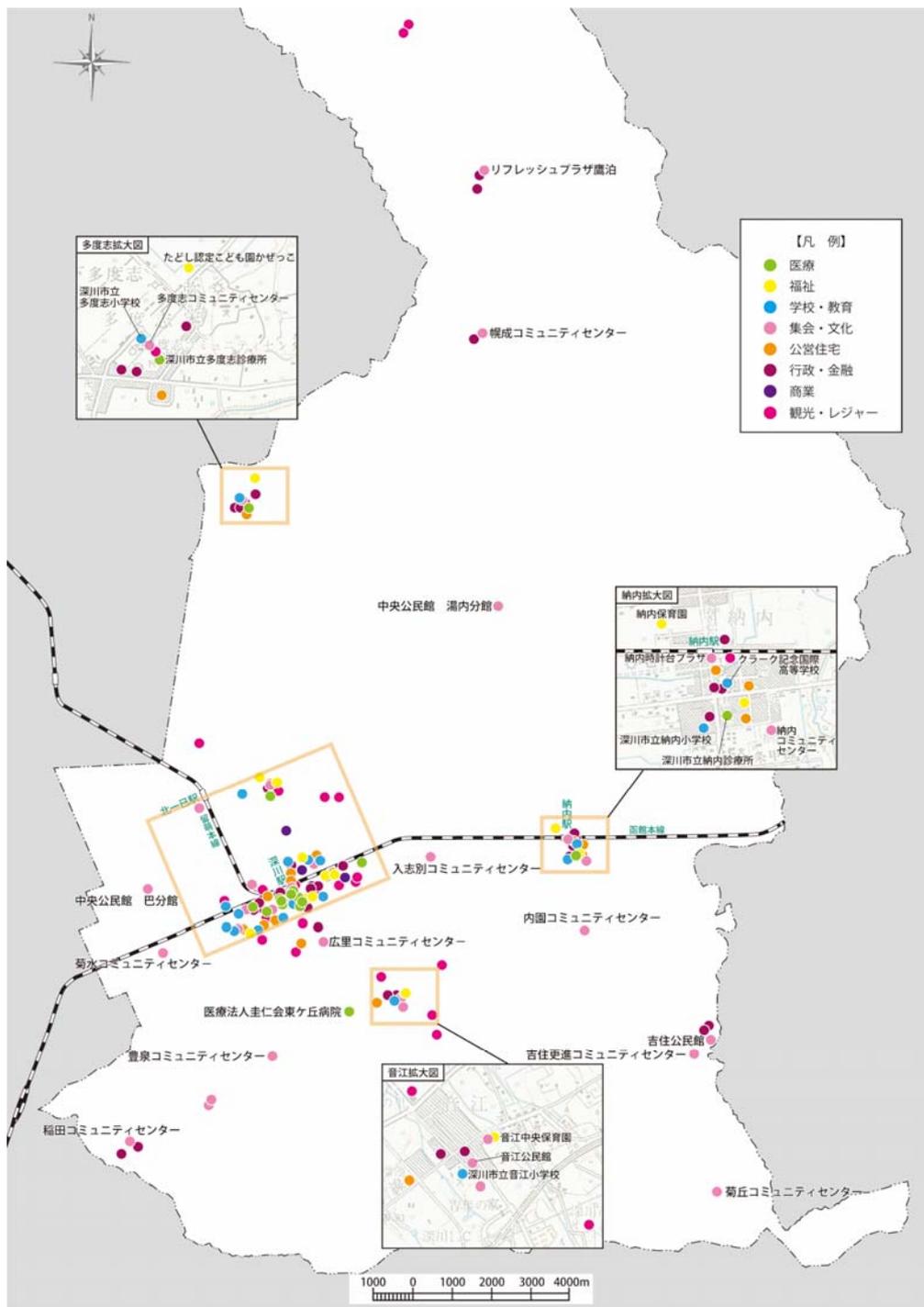


図 公共・公益・利便施設分布（広域） R4.4.1 現在

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

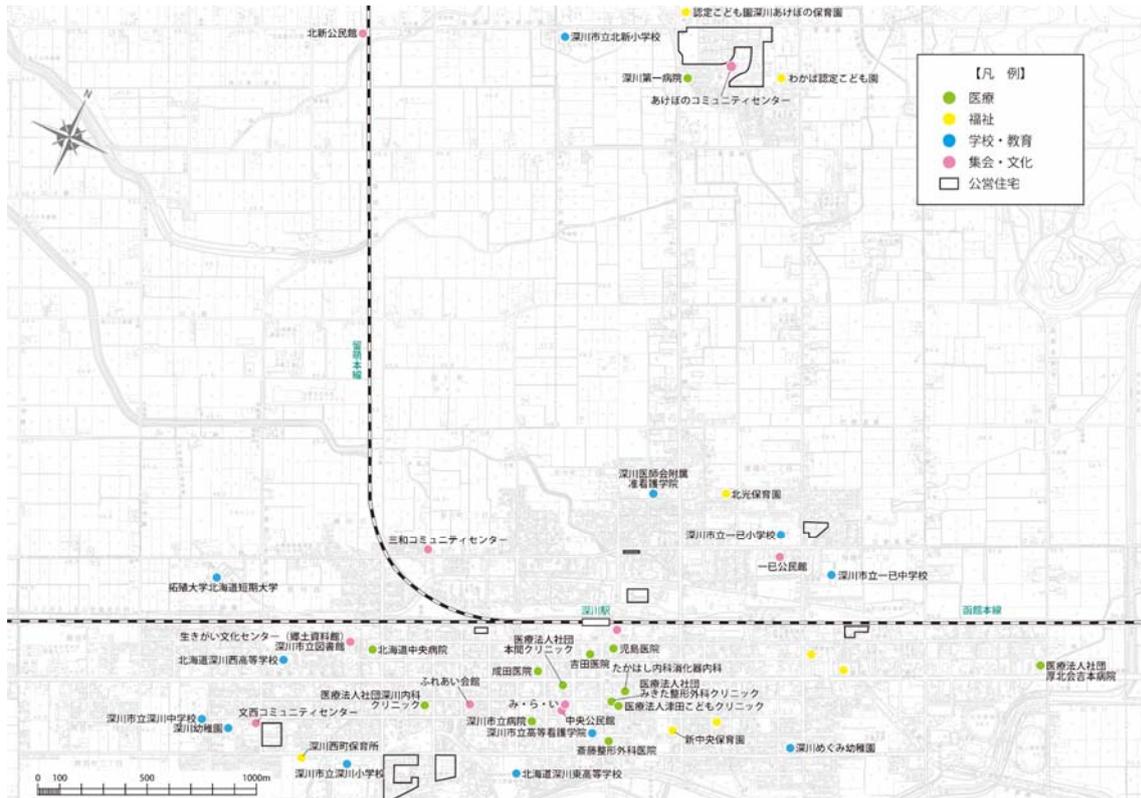


図 公共・公益・利便施設分布（市街地） R4.4.1 現在

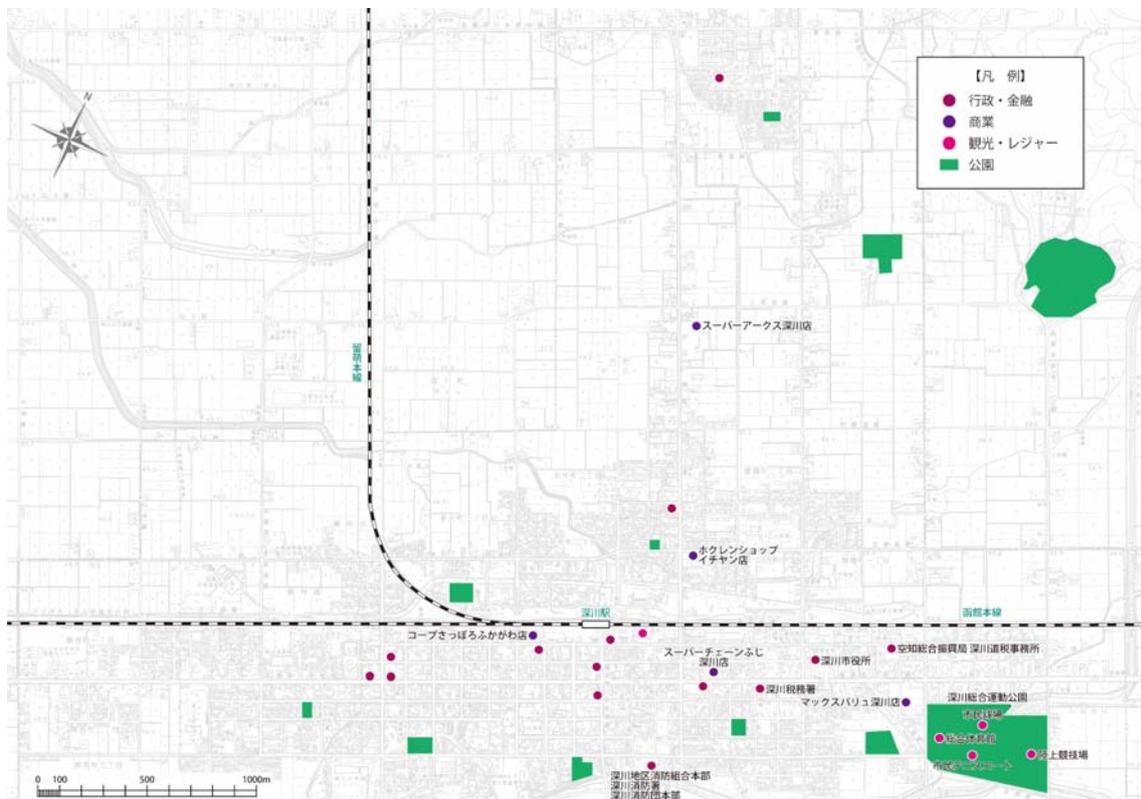


図 公共・公益・利便施設分布（市街地） R4.4.1 現在

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7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他地域より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、R8年3月末まで運行し、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（実証実験）等が運行しています。

公共交通勢力圏人口は、16,152人（R2年10月1日現在）となっており、公共交通は全人口の80.6%をカバーしています。

なお、現在、実証実験中のデマンド交通「納内経由菊丘線」については、R5年4月から利用対象エリアを拡大する予定となっており、その場合、人口カバー率は81.5%となる見込みです。

表 公共交通勢力圏人口カバー率（R2）

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	16,152	80.6%

資料：R2年国勢調査

表 他都市公共交通勢力圏人口カバー率（H27）

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

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

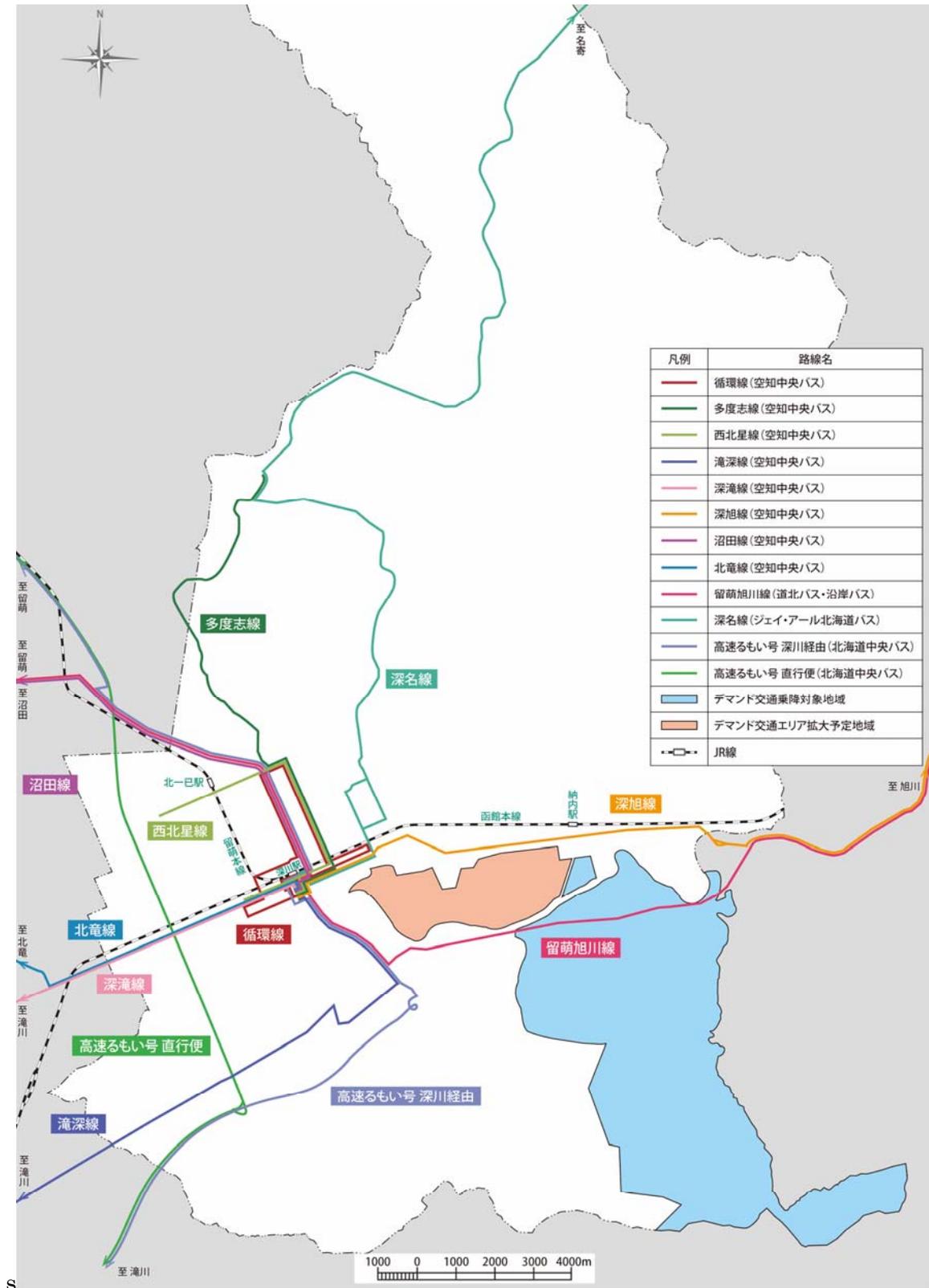


図 市内公共交通路線図 プラン策定日現在

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

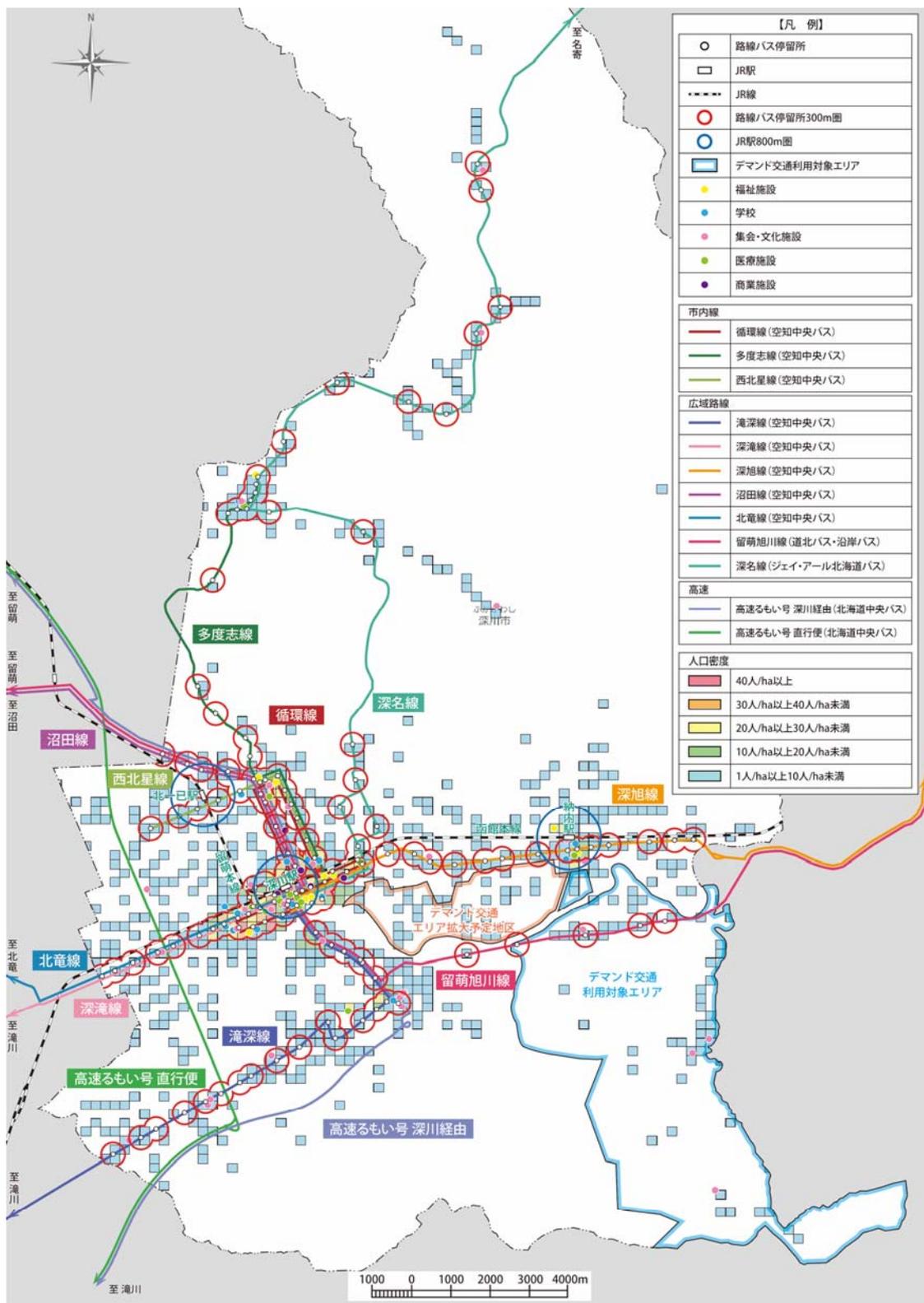


図 公共交通勢力圏の状況 プラン策定日現在

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. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(2) 路線バス（市内線）

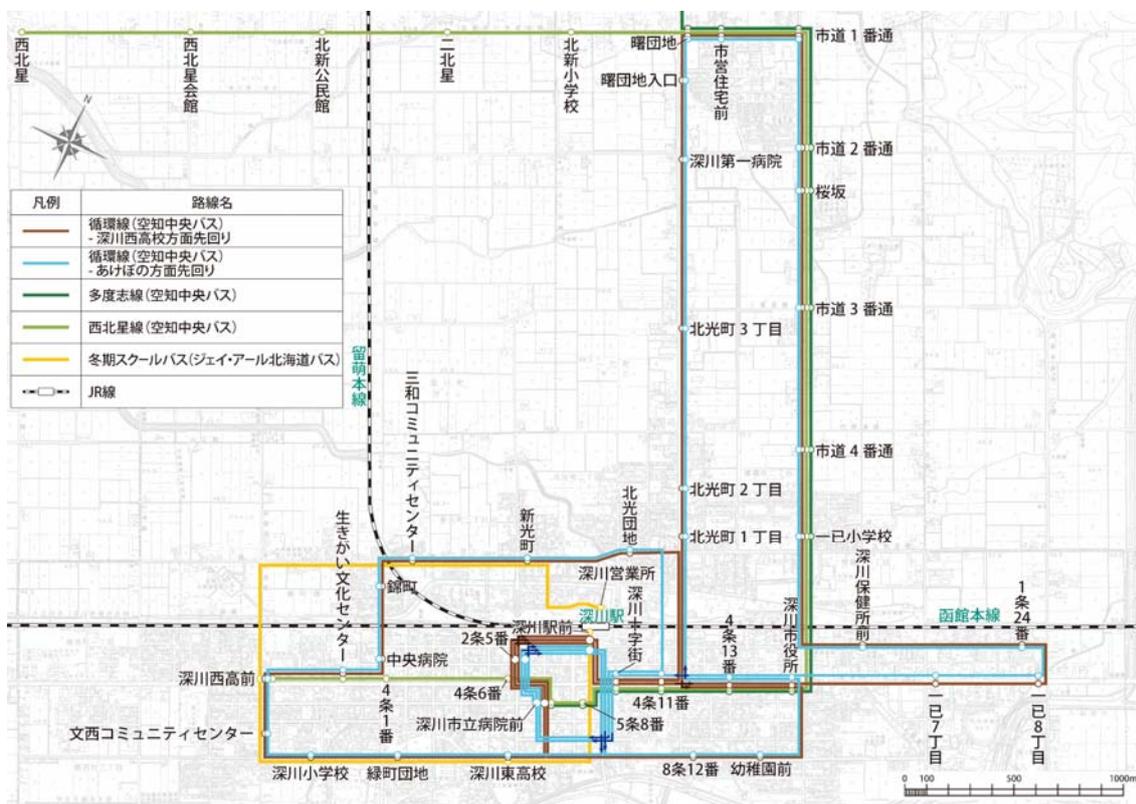
市内線は「循環線」と「多度志線」、「西北星線（冬期間のみ）」の3路線が運行しており、各路線ともに病院、学校、公共施設、商業施設、公営住宅などを経由します。

輸送人数の推移では「循環線」は、R1が約17,000人、R2が約12,000人と推移していましたが、R3では約20,000人まで増加しています。

「多度志線」は、R1が約9,000人とH29から漸増していましたが、直近2か年は減少傾向にあり、R3は約2,500人の利用となっています。

「西北星線」は、H29からR2までは3,000人から4,000人前後を推移していましたが、R3では約1,400人の利用となっています。

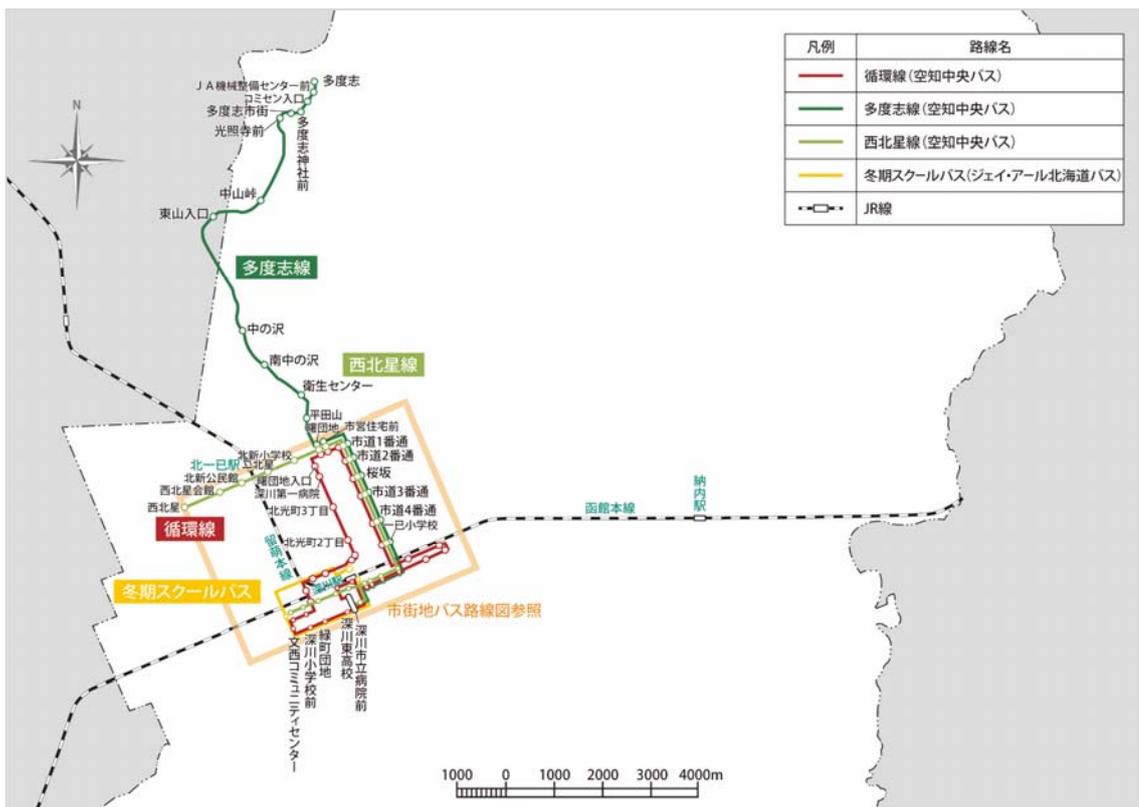
「多度志線」と「西北星線」の利用が減少している要因としては、地域の過疎化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大等に伴う減便や他の路線への利用の移行などが考えられます。



注) 冬期スクールバスは11/1～3/31の間で運行

図 路線バス市内線路線図(市街地) R4.4.1現在

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要



注) 冬期スクールバスは11/1～3/31の間で運行

図 路線バス市内線路線図(広域) R4.4.1 現在

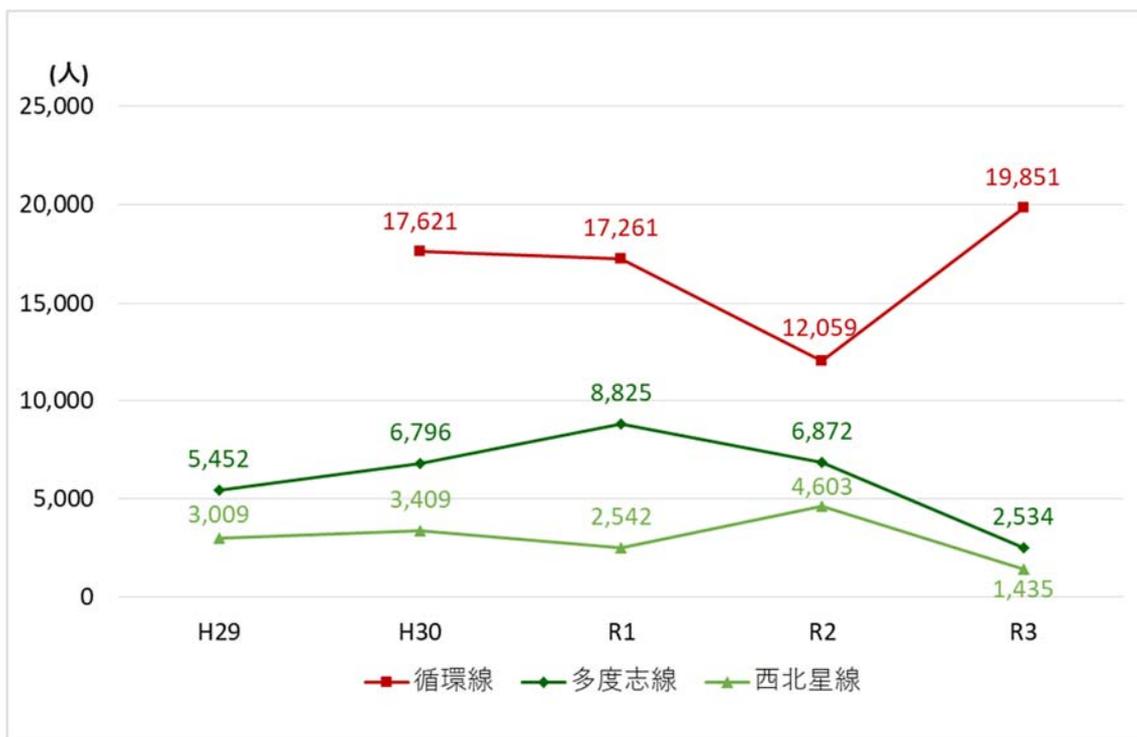


図 市内線の年間輸送人数の推移

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(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」、「北竜線」、「留萌旭川線」、「深名線」の7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、全ての路線が減少傾向にあります。各路線とも、特に R2 から利用が減少しており、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に伴う減便などの影響が考えられます。

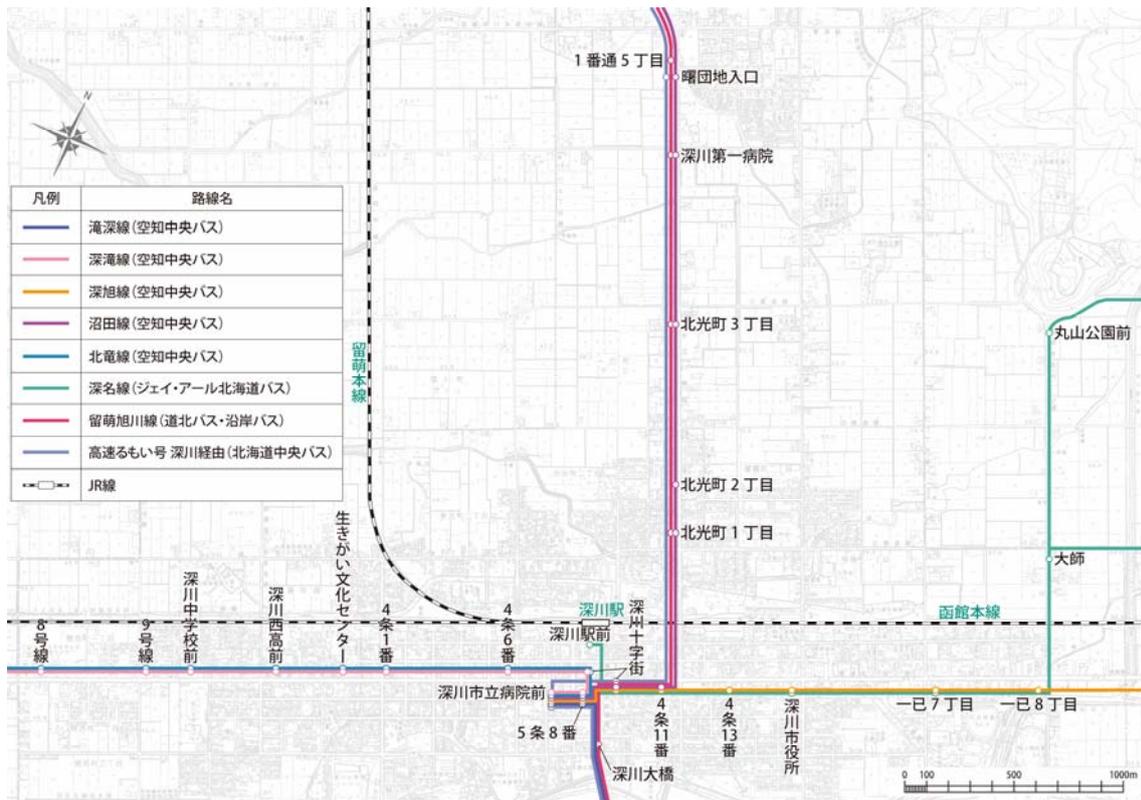


図 路線バス広域路線・高速バス路線図（市街地） R4.4.1 現在

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

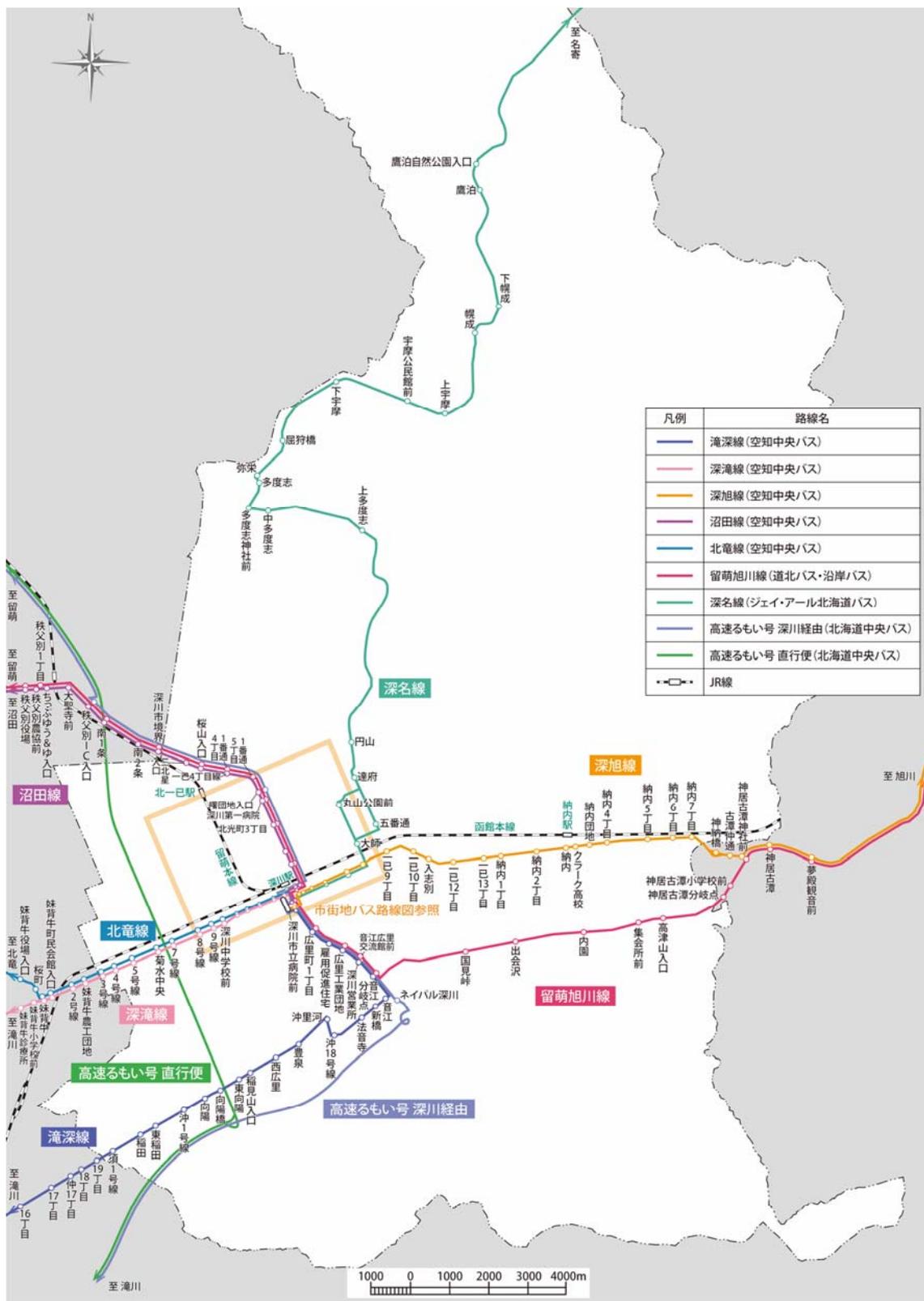


図 路線バス広域路線・高速バス路線図(広域) R4.4.1 現在

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

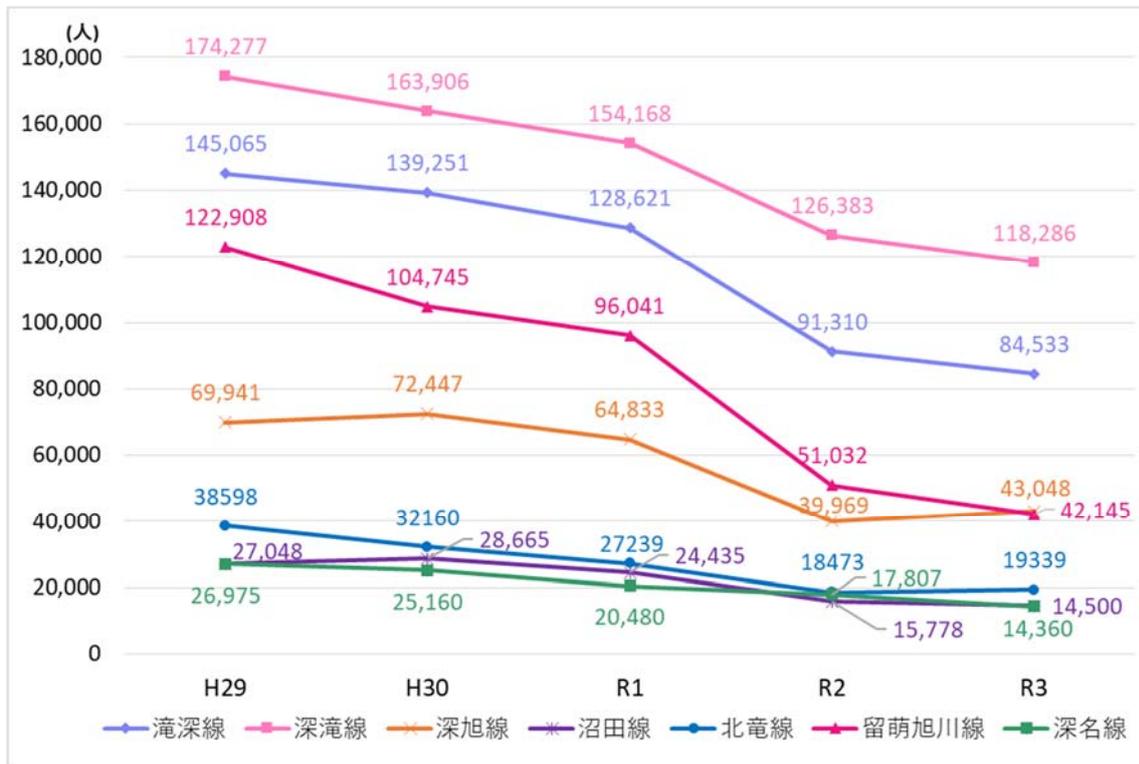


図 広域路線の年間輸送人数の推移

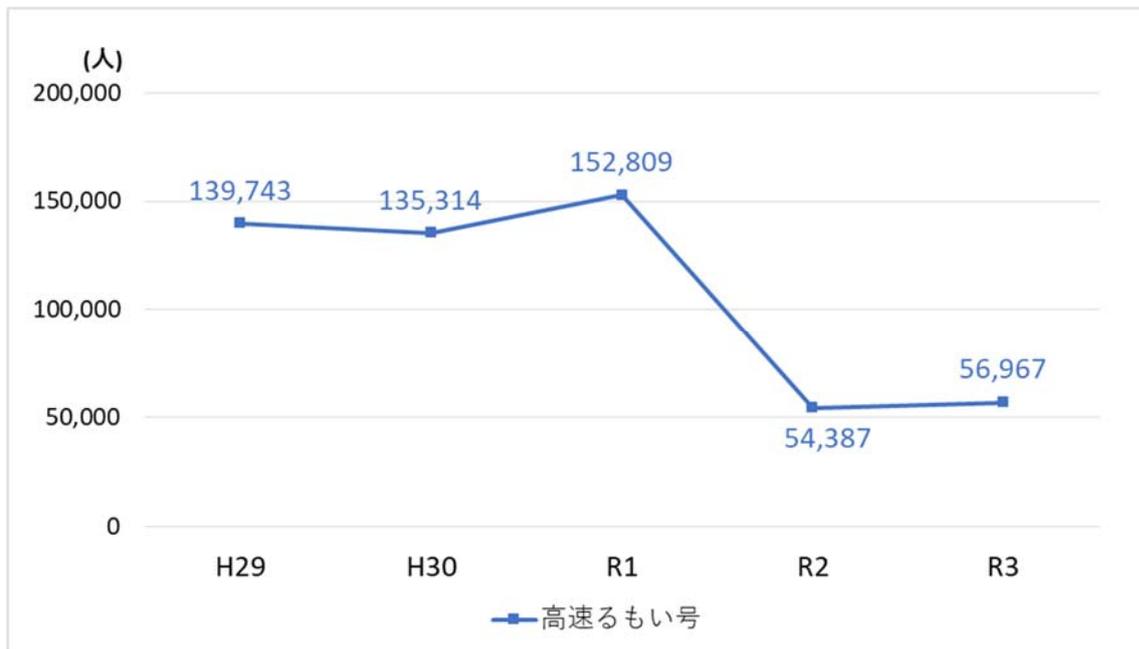


図 高速バスの年間輸送人数の推移

(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の運行費用は総額で7.1億円であり、そのうち経常収益が34%にあたる2.4億円、国庫補助金が7%にあたる0.5億円となっており、48%にあたる3.4億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37%にあたる1.5億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、R2・3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、追加補助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。

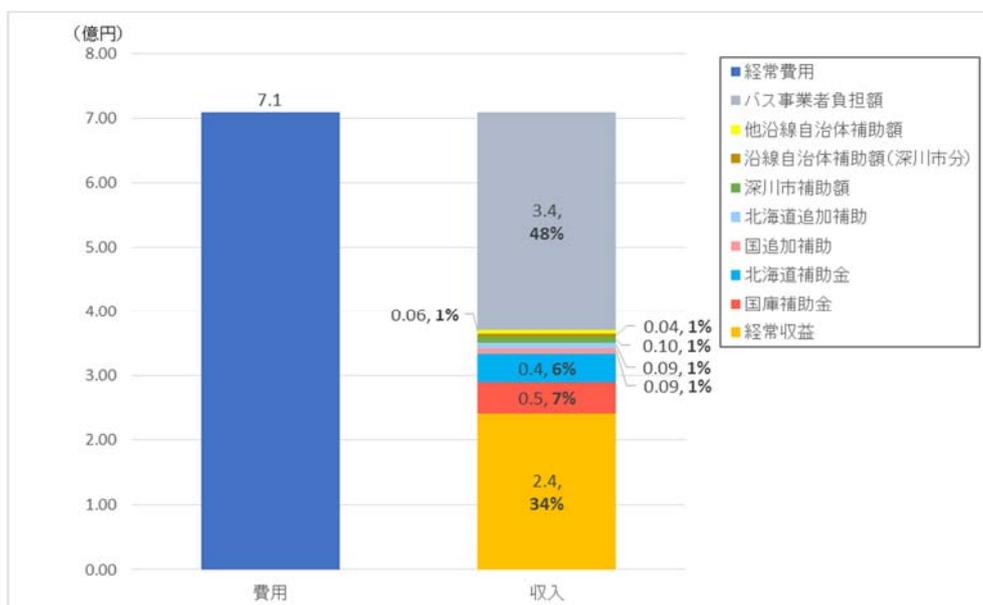


図 路線バスの運行収支の状況 (R3年度)

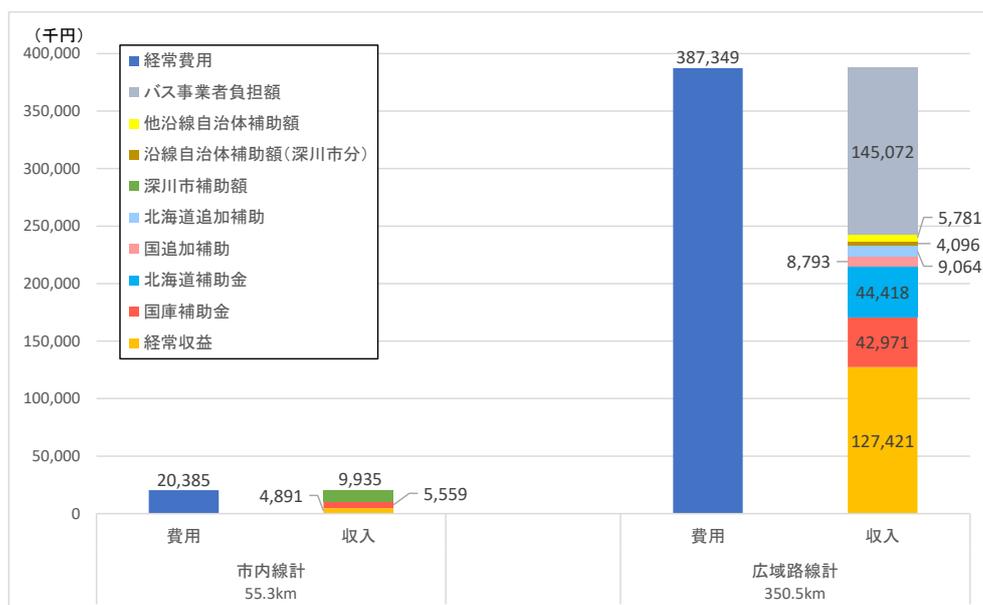


図 市内線・広域路線の運行収支の状況 (R3年度)

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

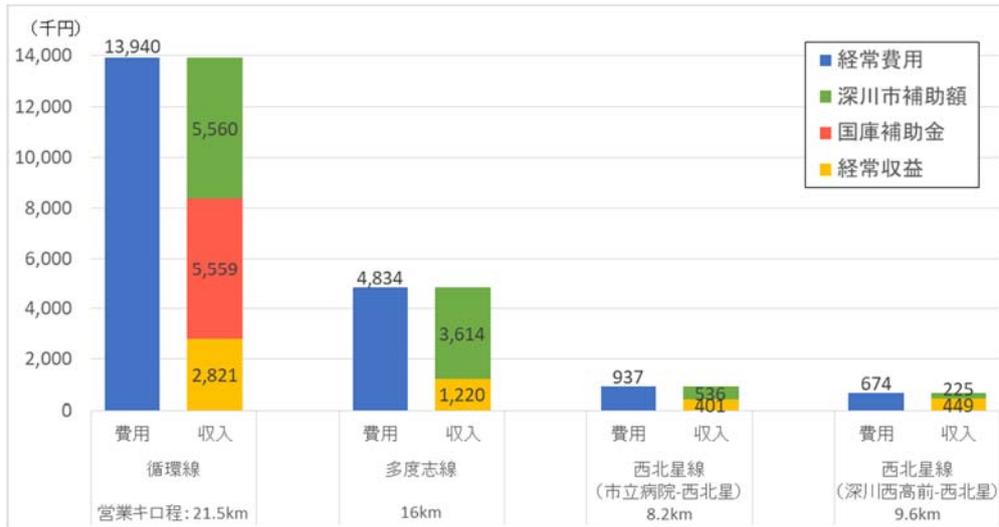


図 市内線の運行収支の状況 (R3年度)

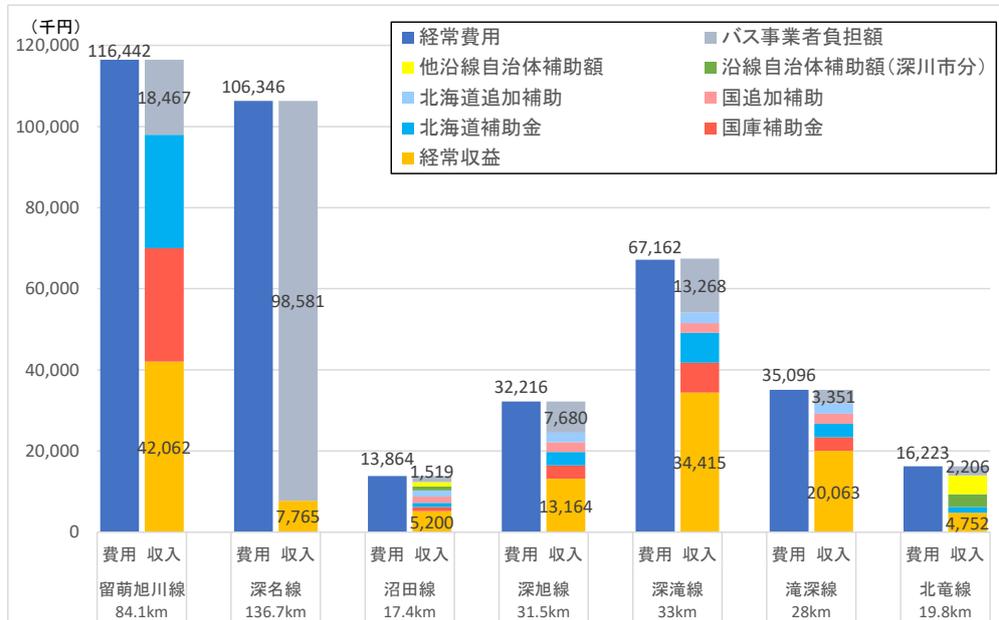


図 広域路線の運行収支の状況 (R3年度)

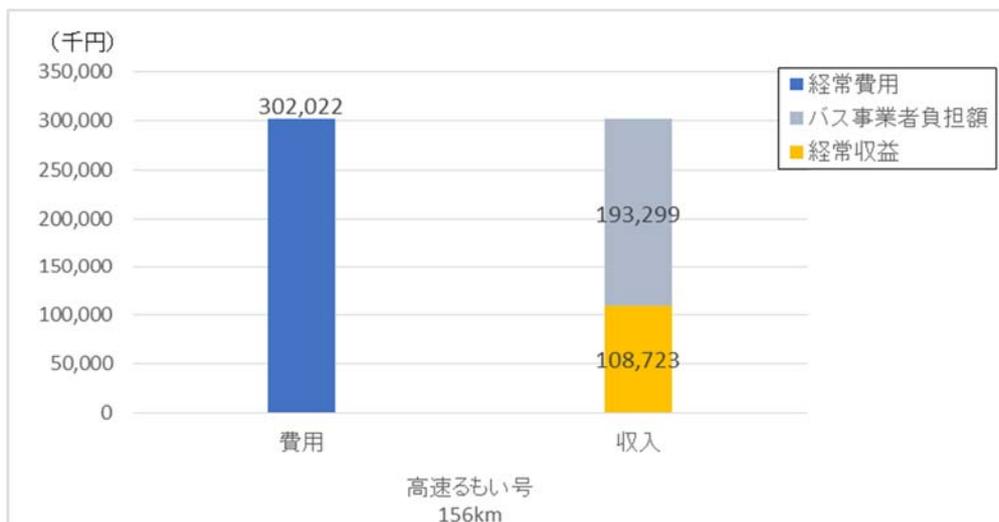


図 高速バスの運行収支の状況 (R3年度)

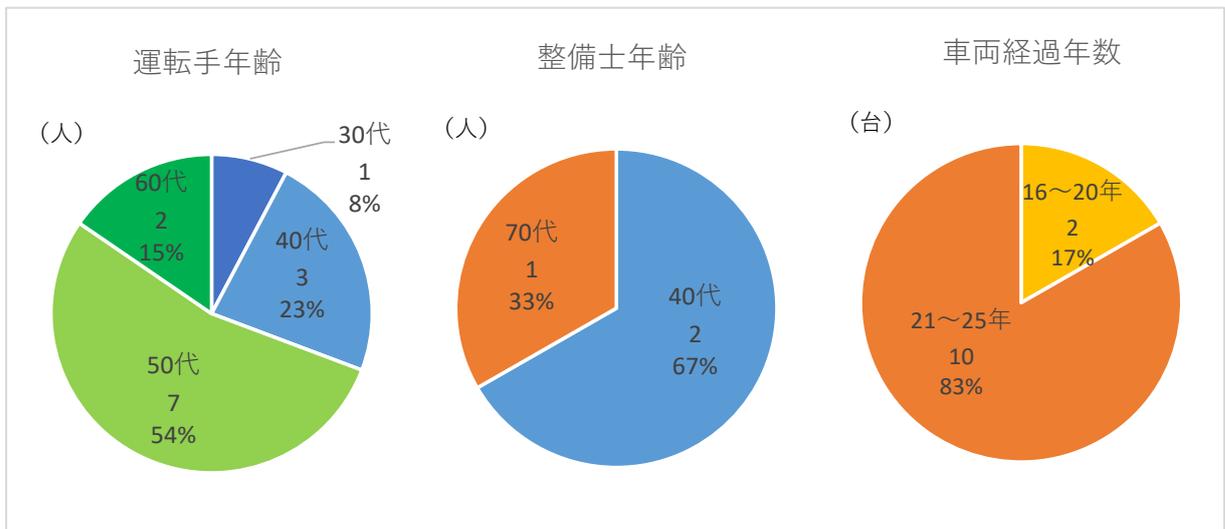
(5) バス事業者の運転手、整備士、車両の状況

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代の54%が最も多く、次いで40代の23%となっています。50代以上が7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83%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。



資料：空知中央バス(株)

図 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）

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(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、R3年10月から実証実験を開始しました。

「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。

なお、R5年4月からは、利用対象エリアを拡大したうえで、実証実験を1年間継続する予定です。

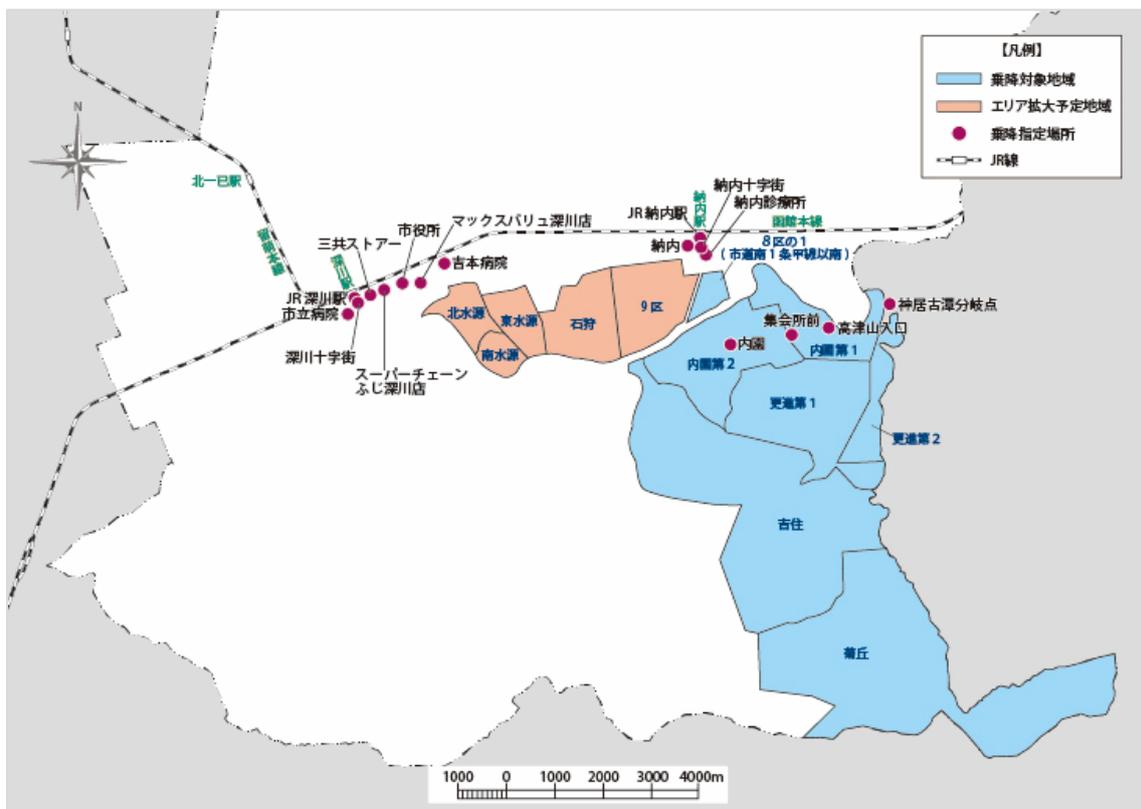


図 デマンド交通「納内経由菊丘線」実証実験運行区域図 プラン策定日現在

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

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、R4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、稼働状況は上昇傾向にあります。利用状況においても、R4年4月以降は一月当たり22人から36人で推移し、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、R4年4月以降は約10ポイント下がり、平均30%程度となっています。

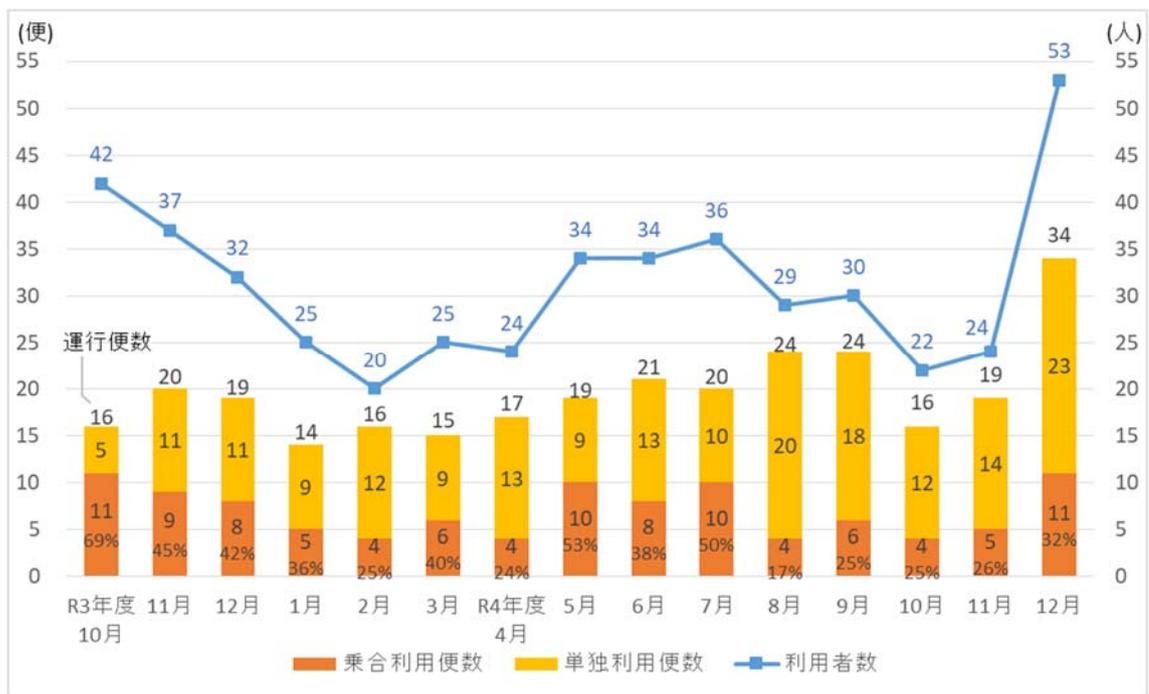


図 デマンド交通の利用者数・運行便数の推移

資料：深川市役所企画財政課

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(7) デマンド交通経常収支及び補助金額等

運行収支の状況としては、稼働状況と比例して、一月あたりの運行費用は増加傾向にあります。しかし、「納内経由菊丘線」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、路線バス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 R3 年度市補助額：約 6,000 千円)

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%以下で推移しており、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。

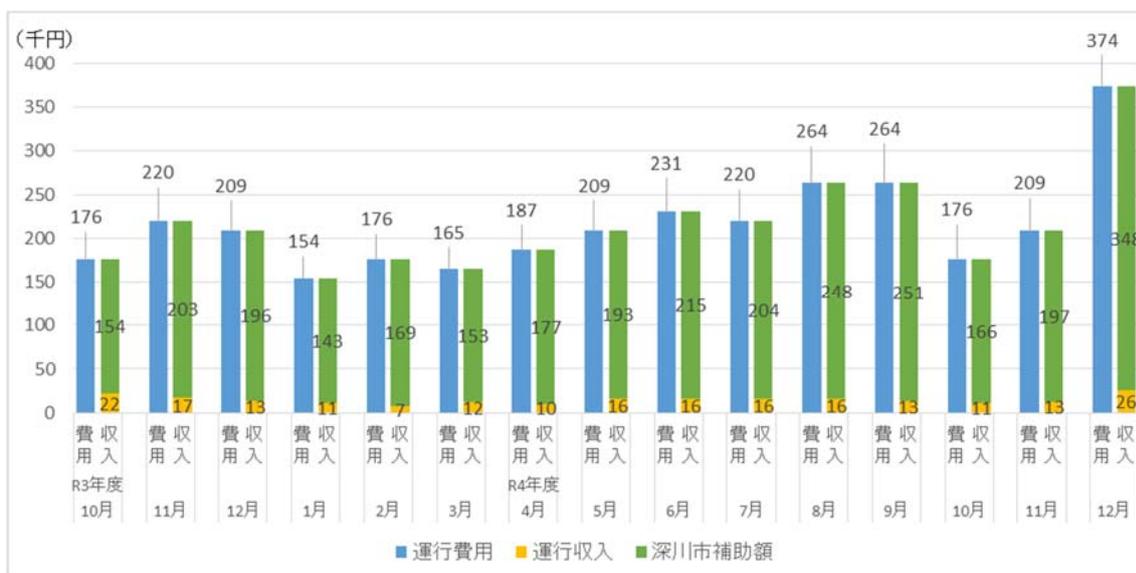


図 デマンド交通の運行収支の状況

資料：深川市役所企画財政課

(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(有)、(有)納内ハイヤー、新星ハイヤー(株)の計3社で、所有車両はそれぞれ音江ハイヤー(有)が14台、(有)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、H29年の125,554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、R2年には81,782人と35ポイントの減少、R3年には105,989人と16ポイント減少しています。

運転手の年齢構成は、「60代」「70代」が16名で最も多く、全体の7割を占めており、「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。

※：新星ハイヤー(株)の所有台数、年間輸送人数及び運転手数は不明。

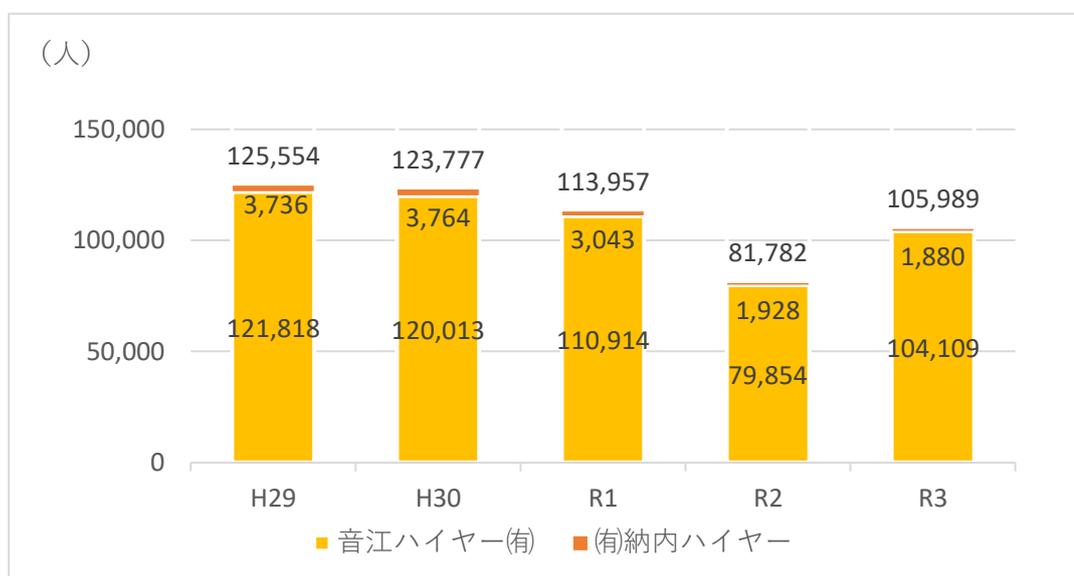


図 年間輸送人数の推移

資料：各ハイヤー会社

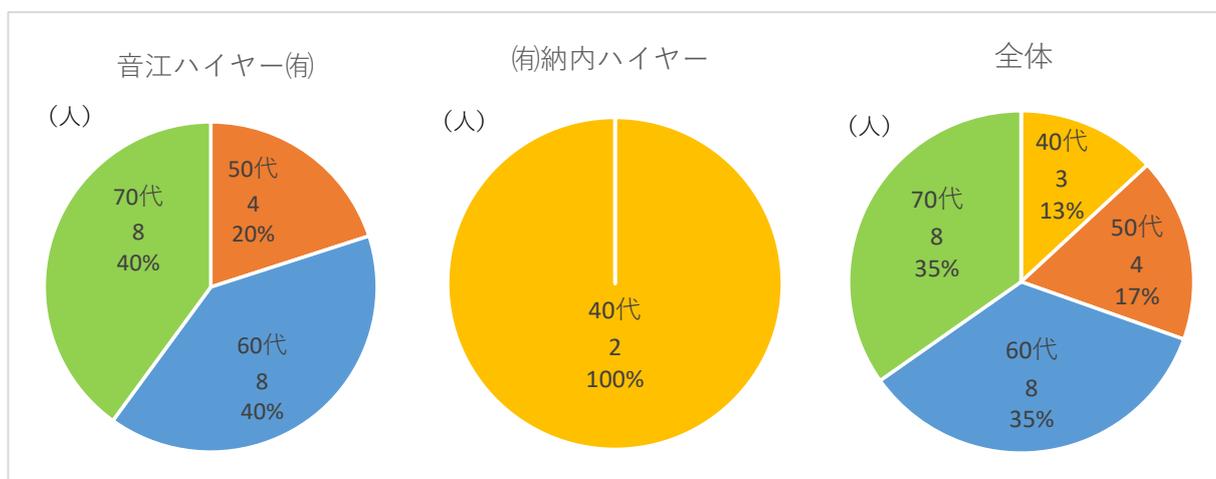


図 タクシー運転手年齢別人数 (R5年2月現在)

資料：各ハイヤー会社

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(9) 鉄道

J R 深川駅の乗降客数は、H23は76万6,500人で、R1までは横ばいで推移していましたが、R2は新型コロナウイルス感染症などの影響により、50万8,080人とR1の2/3程度に減少しています。

1日の平均乗降客数は、H28は2,306人でしたが、R2は1,392人に減少しています。



図 JR 深川駅乗降客数の推移

資料：国土数値情報、JR北海道

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(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路線が運行しています。

R4年度では最も登録の多い「入志別線」において、小学生15名、中学生9名の計24名の登録があります。

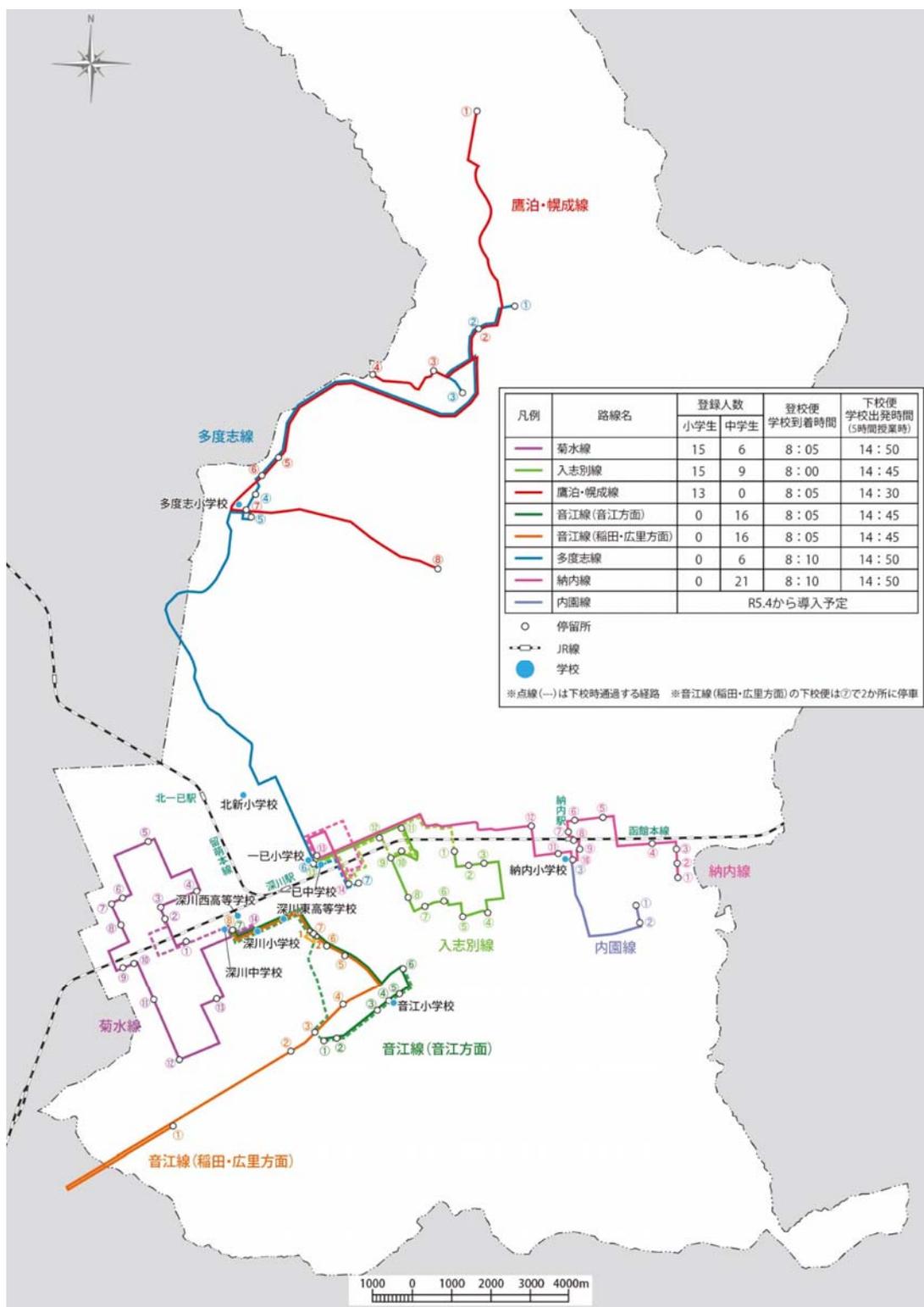


図 スクールバス等路線図(R4)

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

(1 1) 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、滝川市、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ほとんど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は全員が路線バスを利用している状況です。

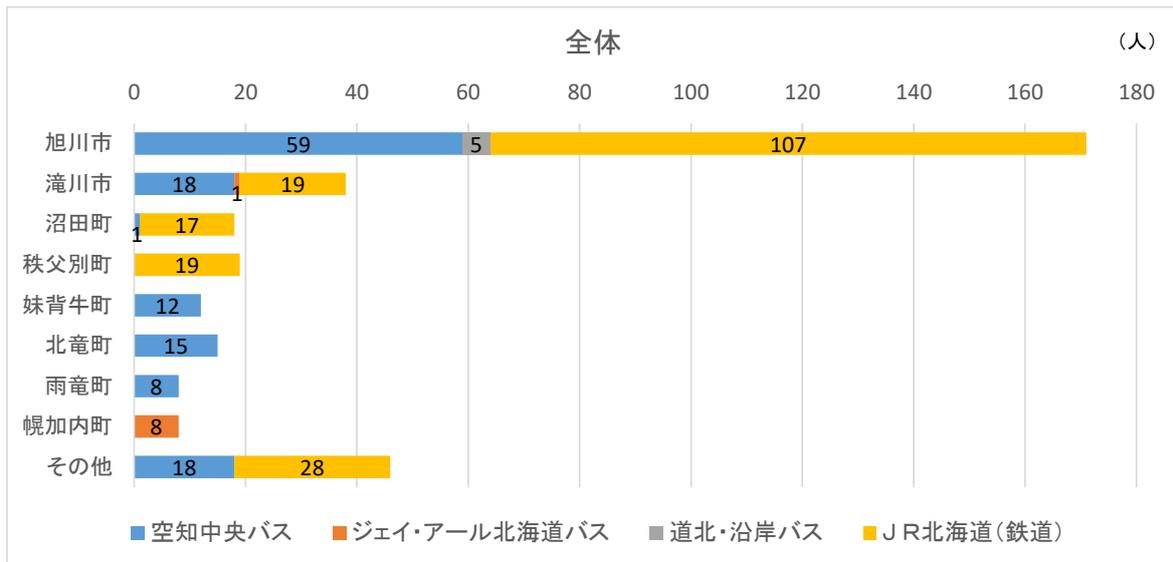


図 通学時の公共交通利用人数(全体)

R4.5調査(深川市役所企画財政課)

(1 2) 通学利用の状況(学校別)

学校別の公共交通利用人数(R4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」は「JR北海道(鉄道)」の利用が大半となり、「拓殖大学北海道短期大学」は、貸切で運行している「空知中央バス」の利用が多くなりました。

2. 既往資料等による地域及び公共交通の概要

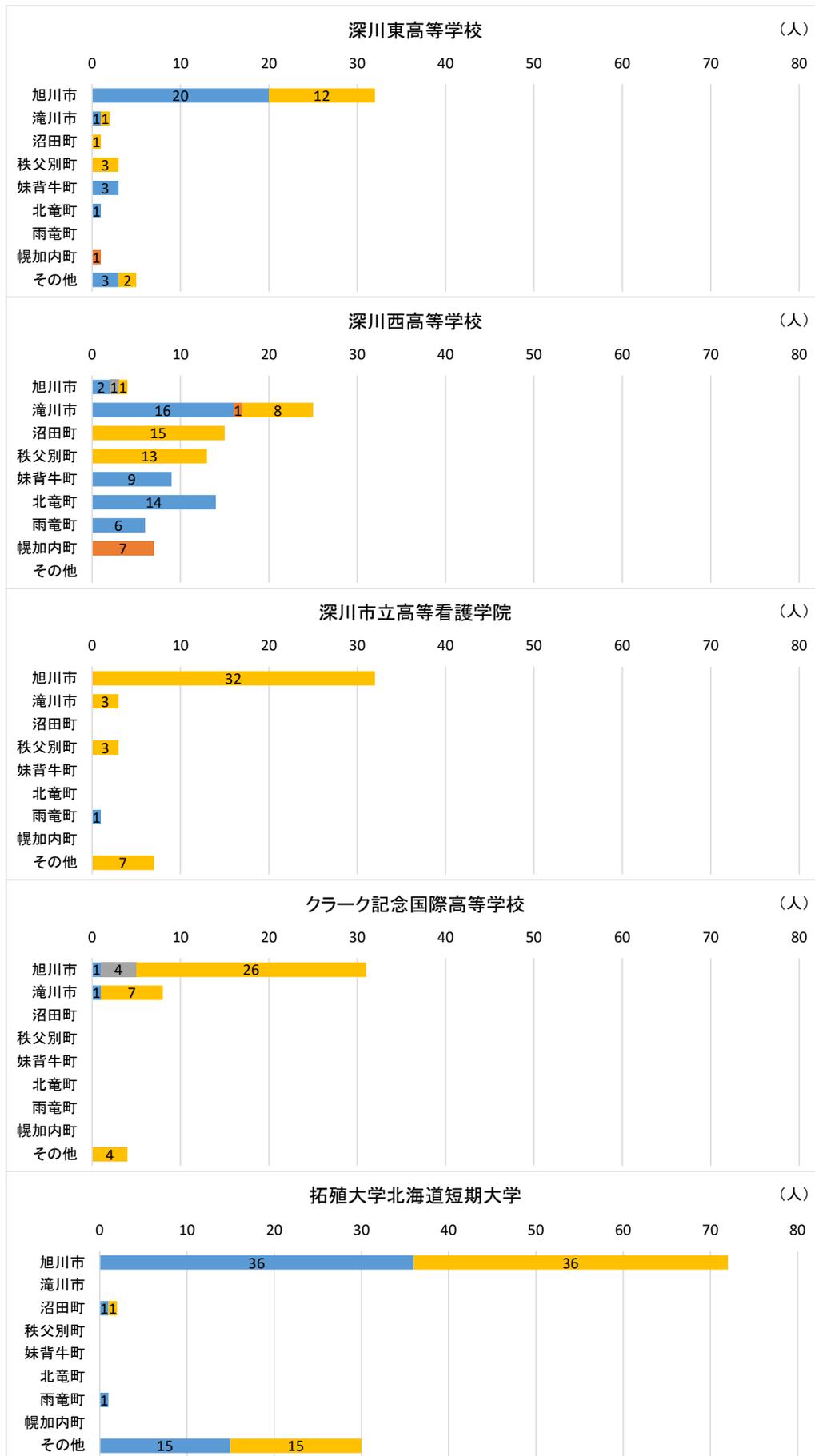


図 通学時の公共交通利用人数

R4.5 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

R4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%のとなりました。

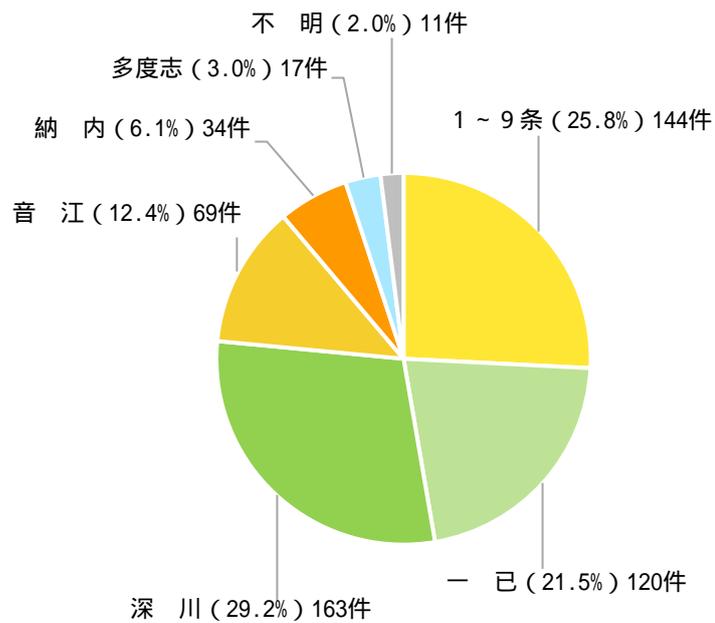


図 居住地域 (単数回答、単位：件)

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。

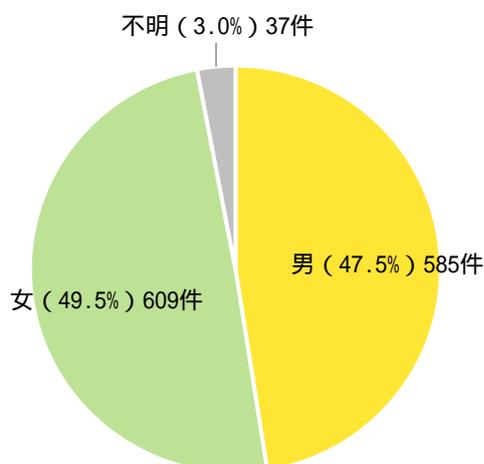


図 性別 (単数回答、単位：件)

3. 地域公共交通実態調査

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。

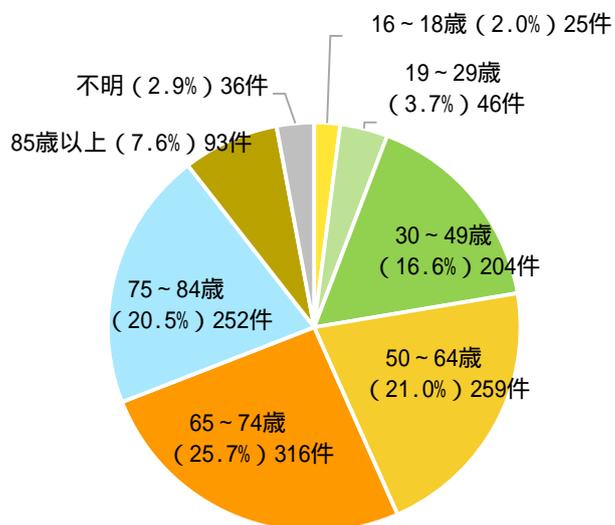


図 年齢構成（単数回答、単位：件）

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割程度の回答となりました。

「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。

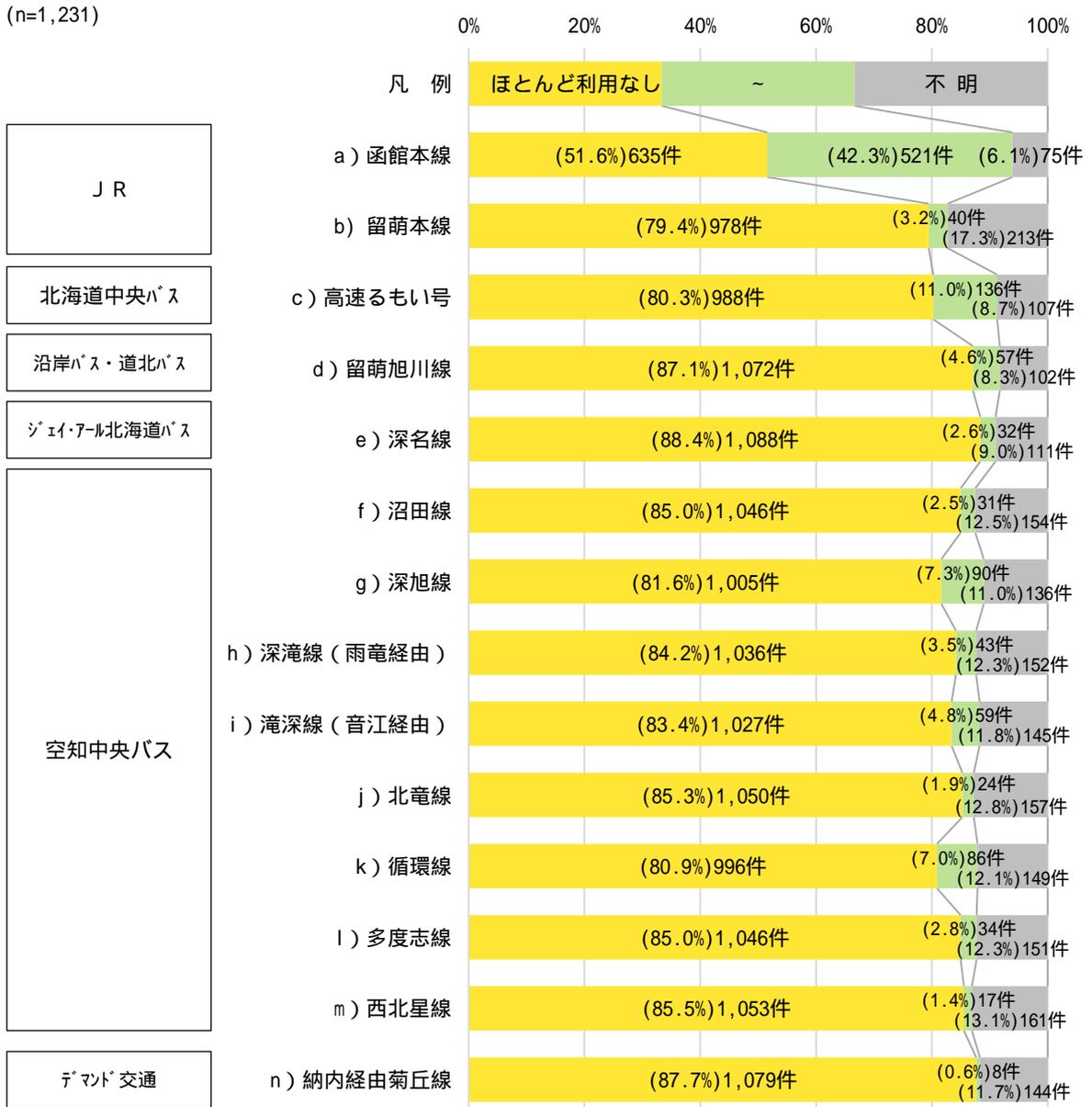


図 公共交通手段の利用状況

- 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

3. 地域公共交通実態調査

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。

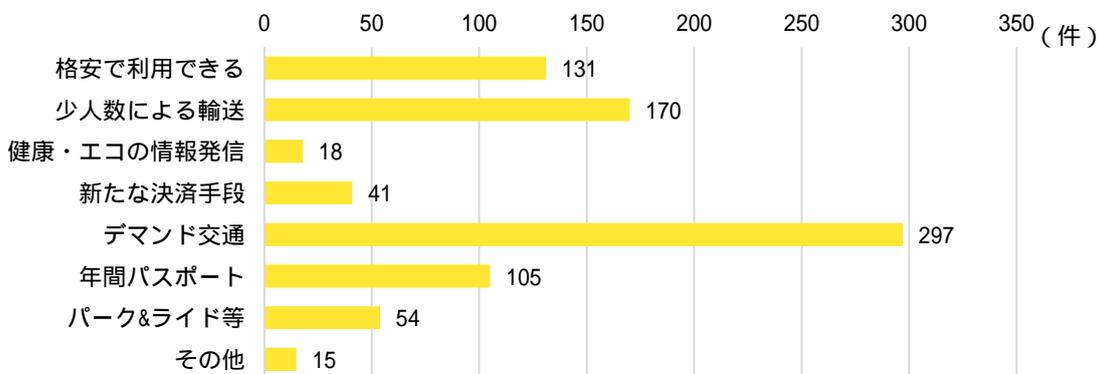


図 公共交通の利用を促進するために、有効と思われる方策

(二つまで選択・回答、単位：人)

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。

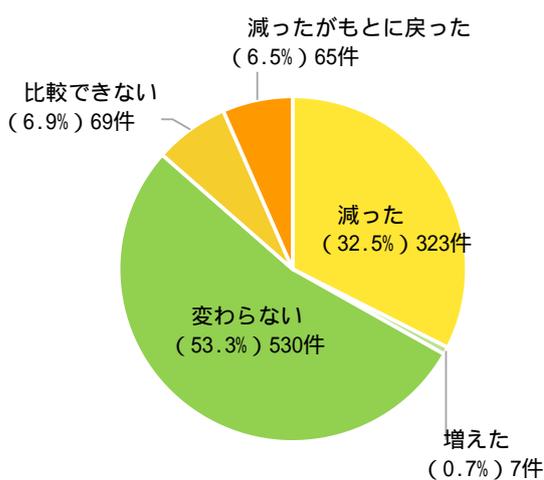


図 感染拡大前との公共交通の利用頻度の違い
(単数回答、単位：件)

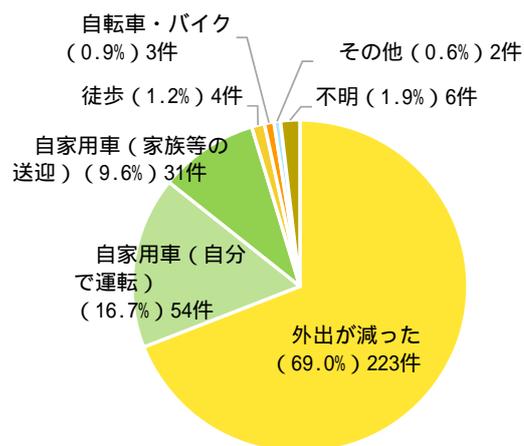


図 公共交通の利用頻度が減った要因
(単数回答、単位：件)

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。

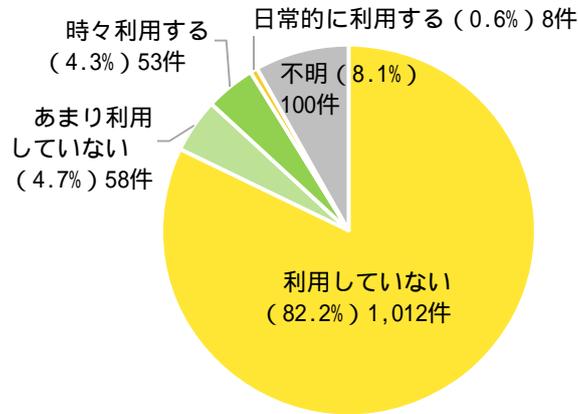


図 循環線の利用状況（単数回答、単位：件）

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。

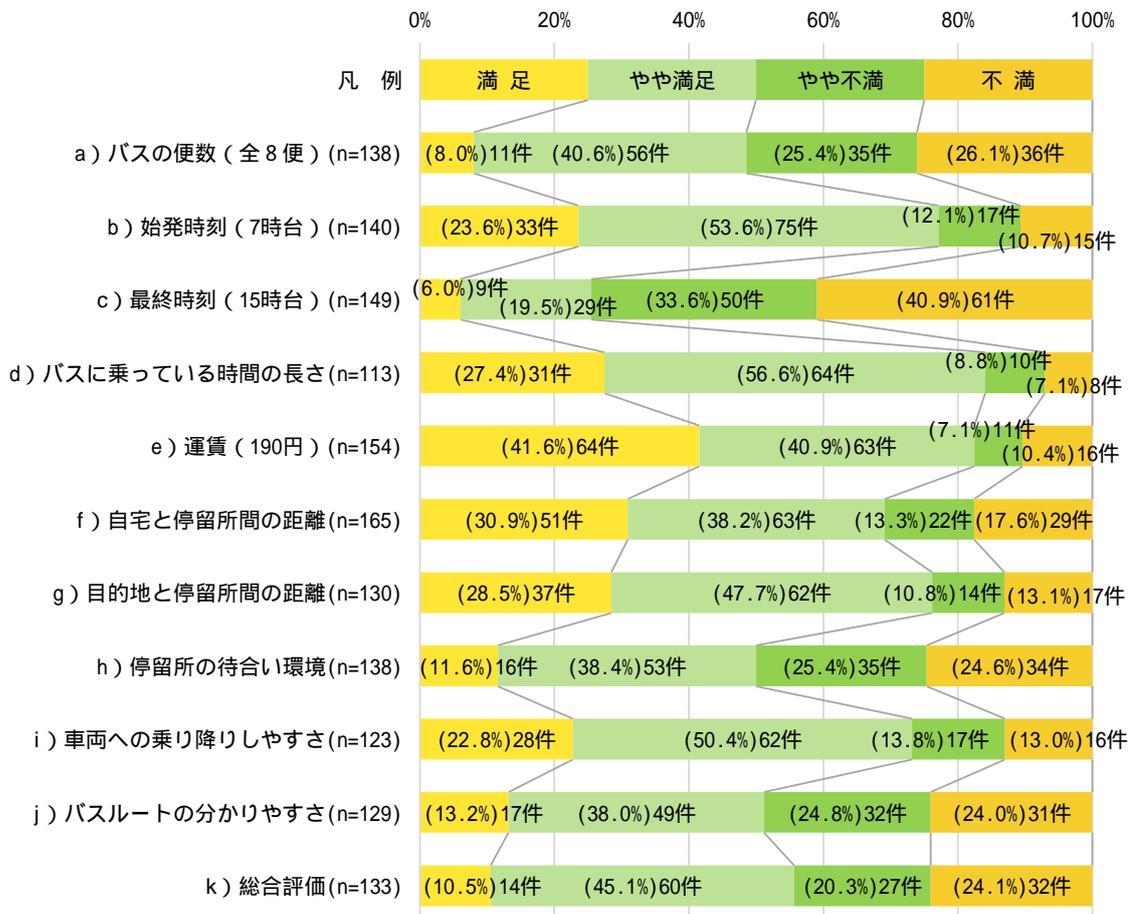


図 循環線の満足度

3. 地域公共交通実態調査

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。

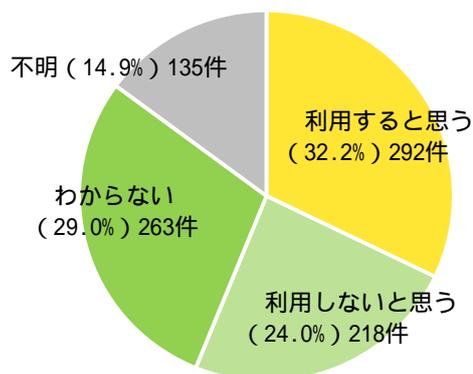


図 バスが改善されたら利用するか（単数回答、単位：件）

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 63.5%と 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

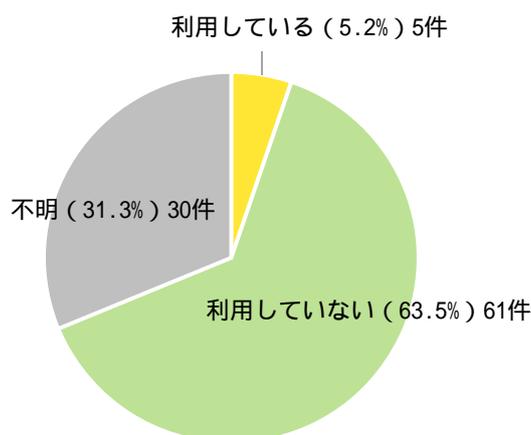


図 乗合型デマンド交通の利用（単数回答、単位：件）

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。

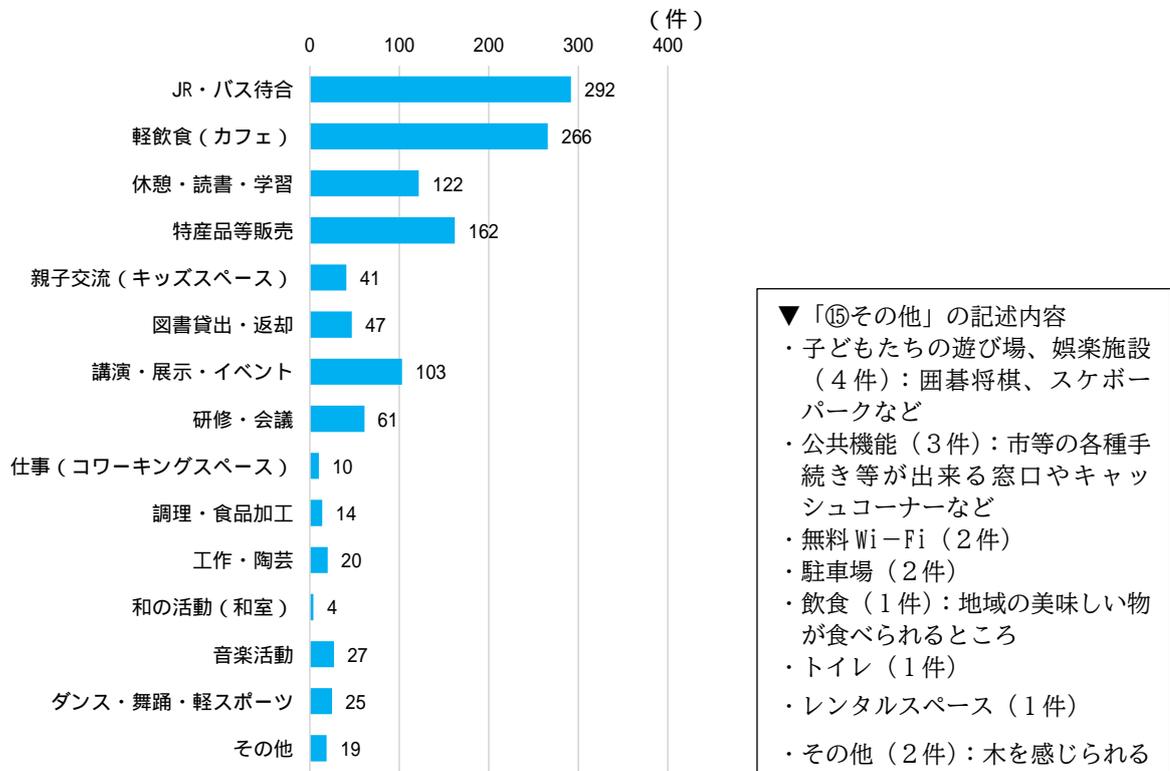


図 新たなまちの交流拠点で利用したいと思う機能（空間）（三つまで選択・回答）

3. 地域公共交通実態調査

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

○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。

○路線バス意識調査

- ・市内線及び広域路線全便を対象とした乗降調査と併せ、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)	R4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)	R4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	R4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	R5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	R4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	R4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	R4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	R4年7月19日(火) 6:30～20:30
北竜線	空知中央バス	深川市立病院～妹背牛	R4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	R4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	R4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。

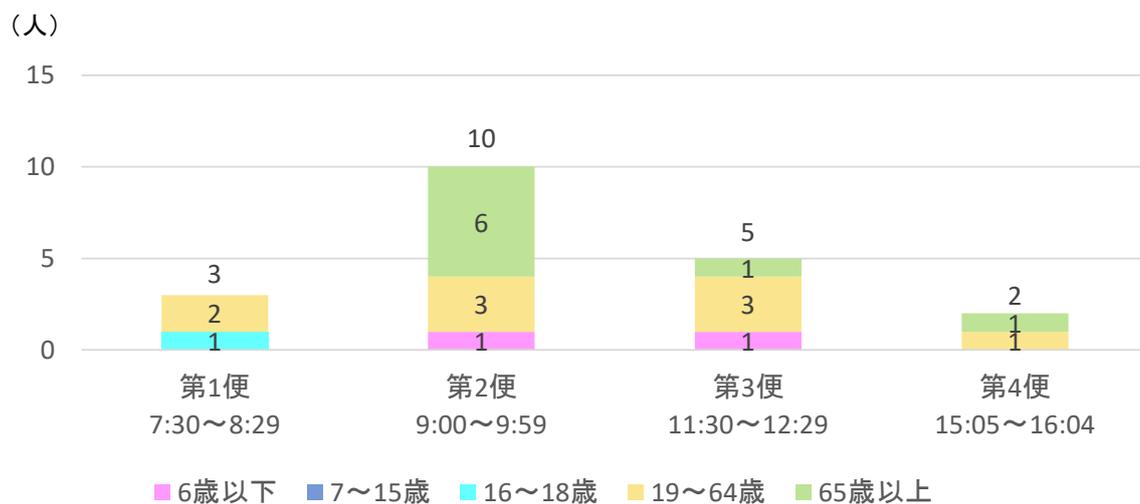


図 利用状況

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。

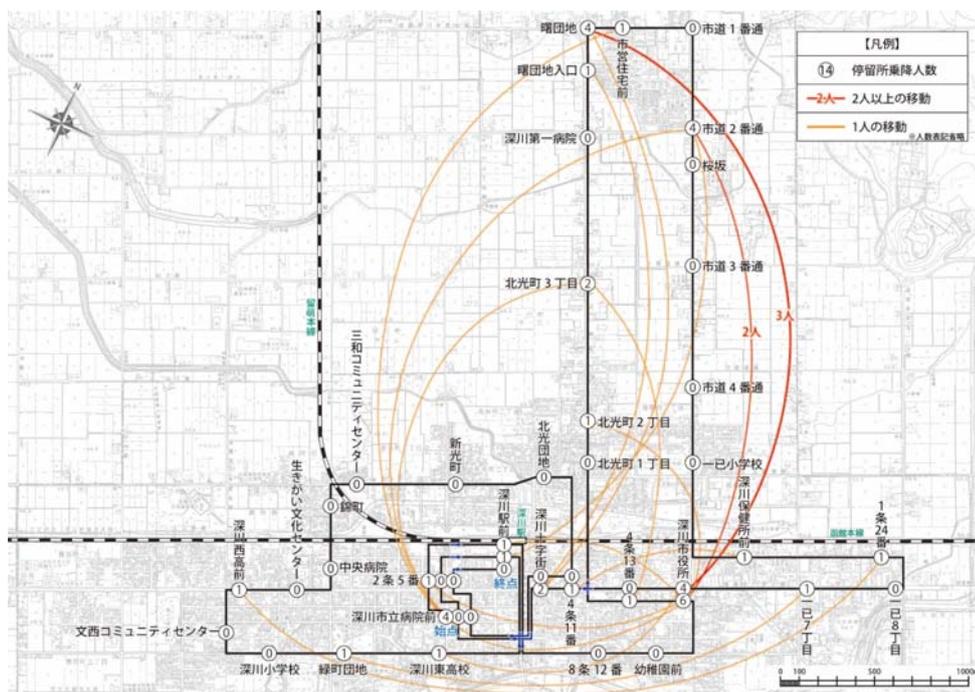


図 乗降調査図 (停留所間移動人数)

3. 地域公共交通実態調査

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。

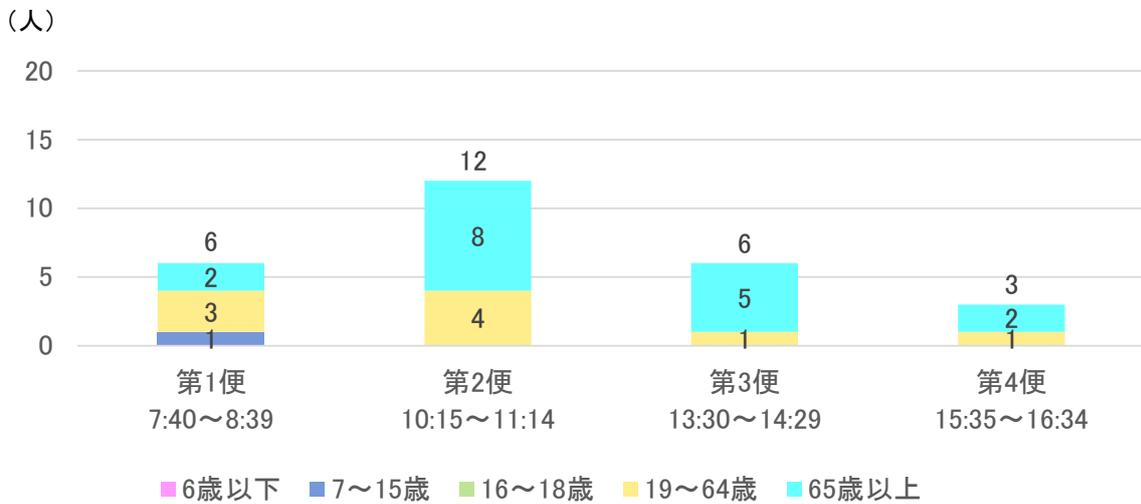


図 利用状況

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。

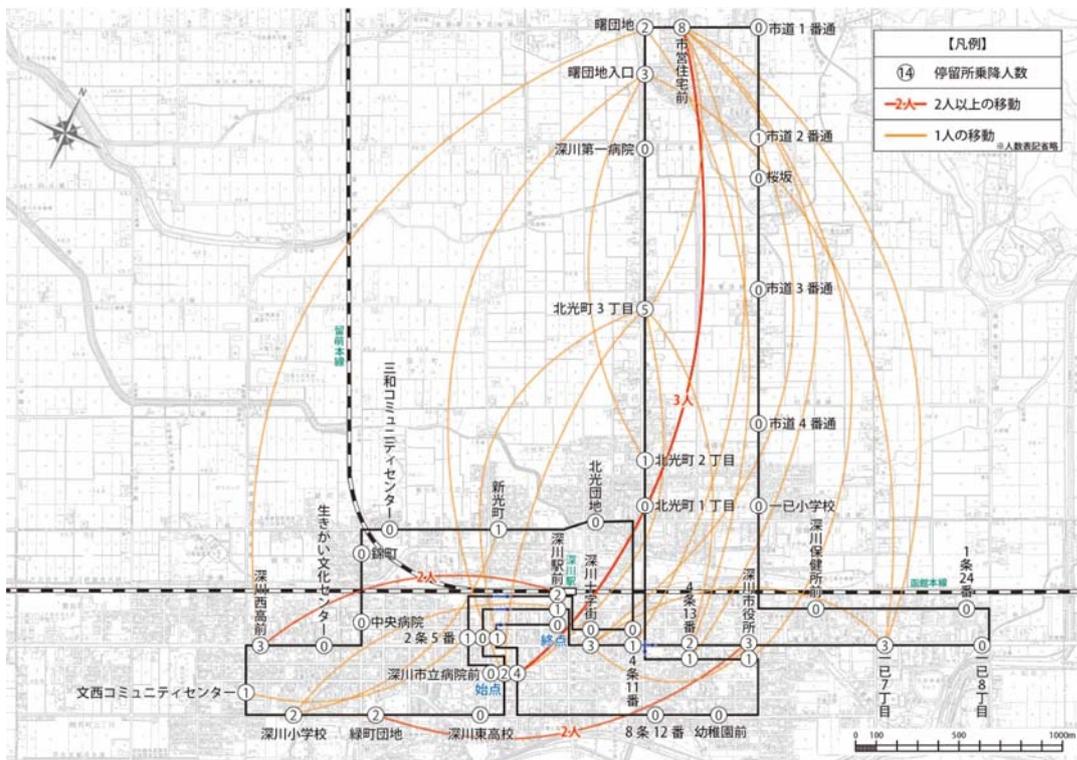


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

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。

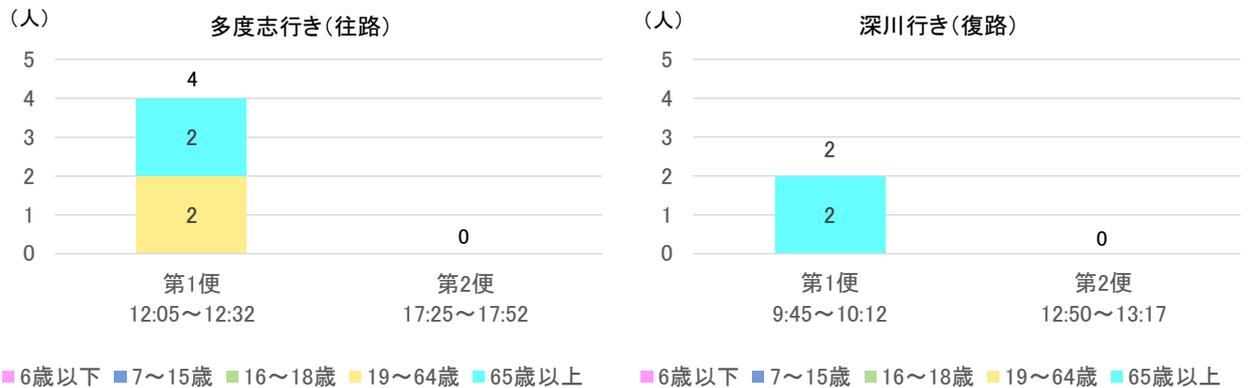


図 利用状況

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 乗降調査図（停留所間移動人数）

3. 地域公共交通実態調査

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。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。

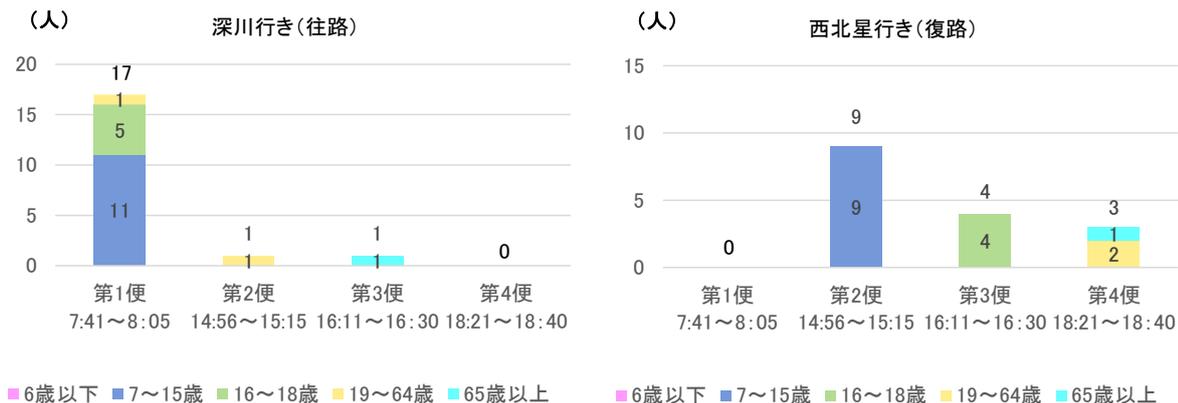


図 利用状況

停留所間の移動人数は、「市道 1 番通」と「一巳小学校」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「一巳小学校」間で 4 人の移動がありました。

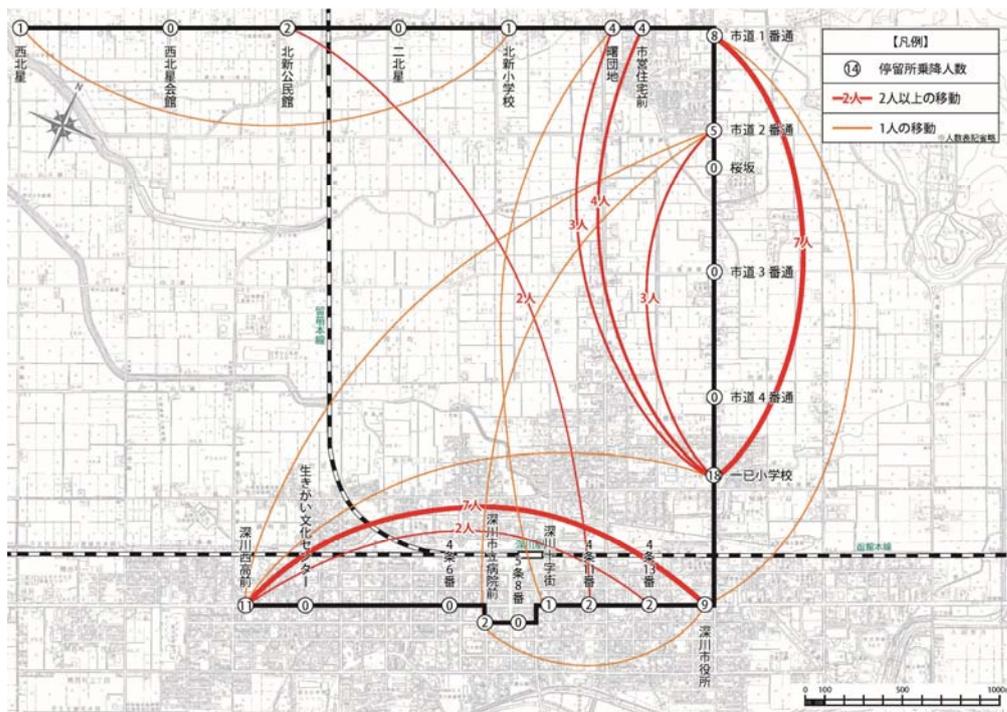


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

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。

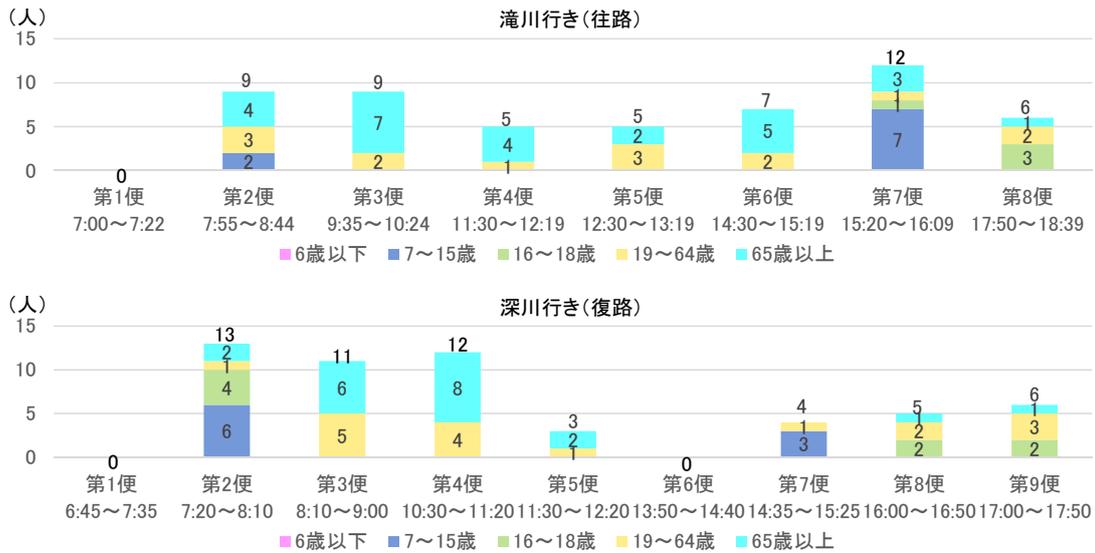


図 利用状況

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。

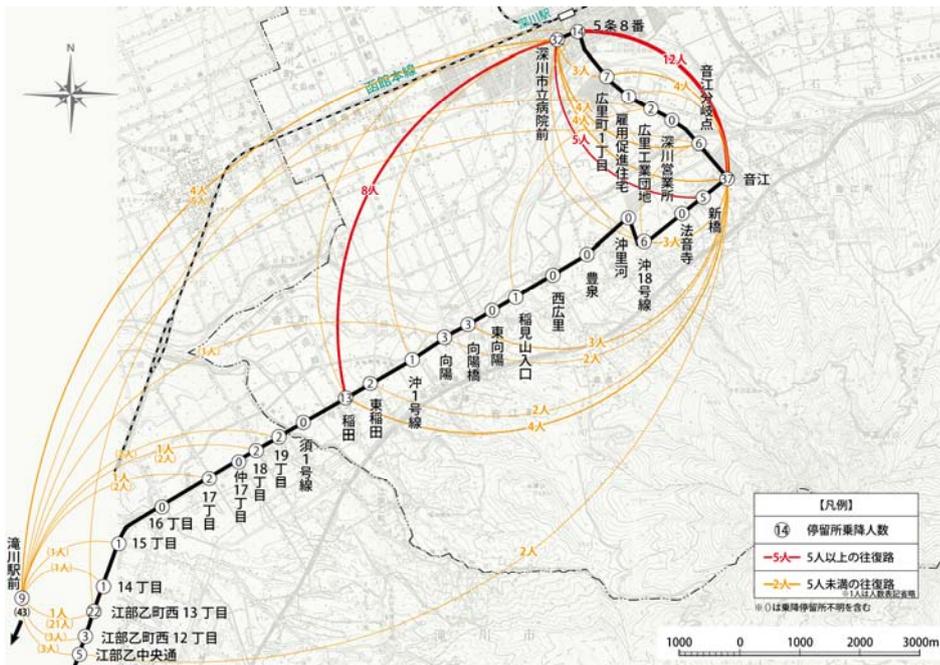


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

3. 地域公共交通実態調査

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。

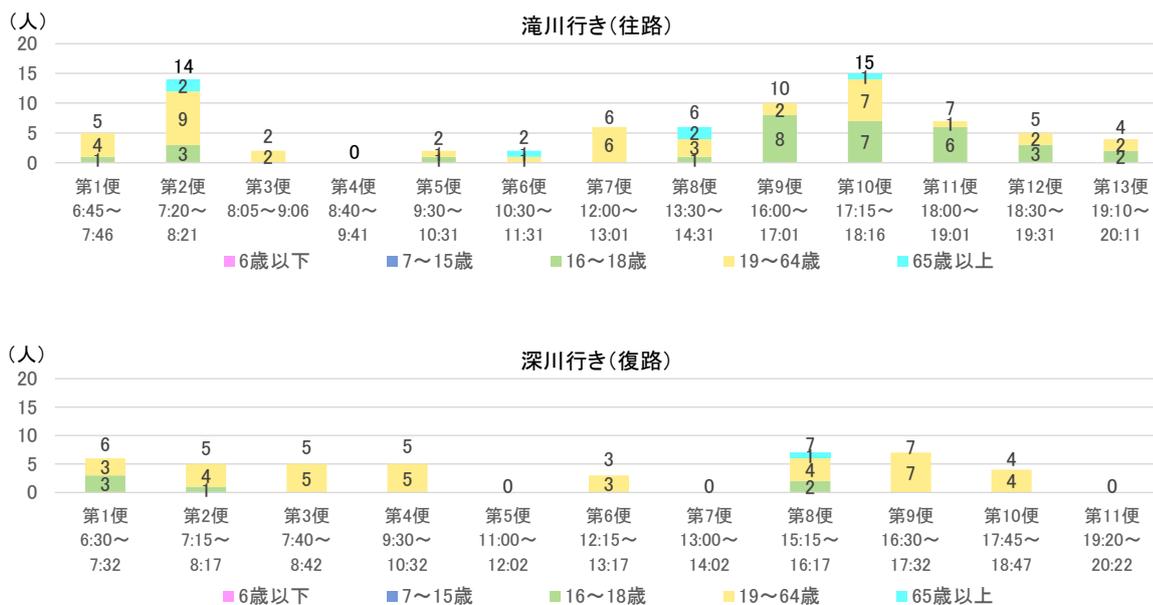


図 利用状況

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。

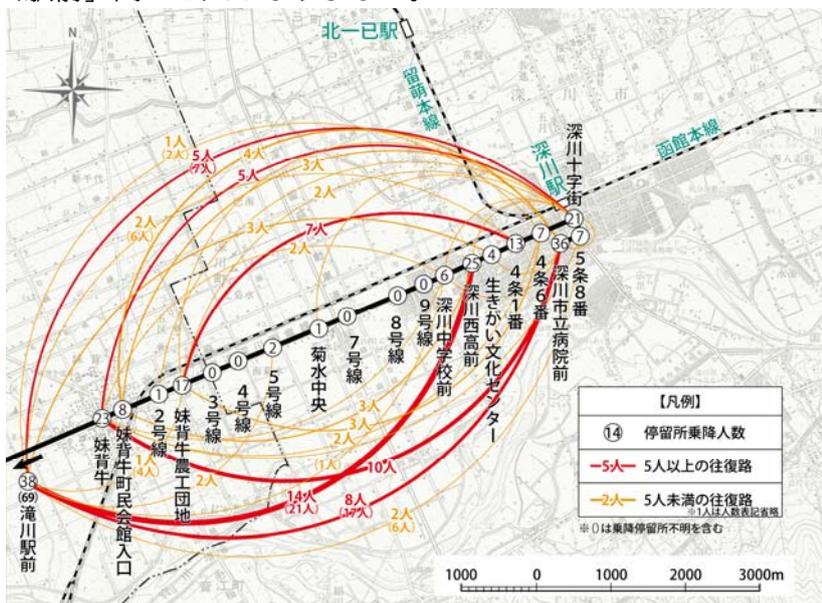


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

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。

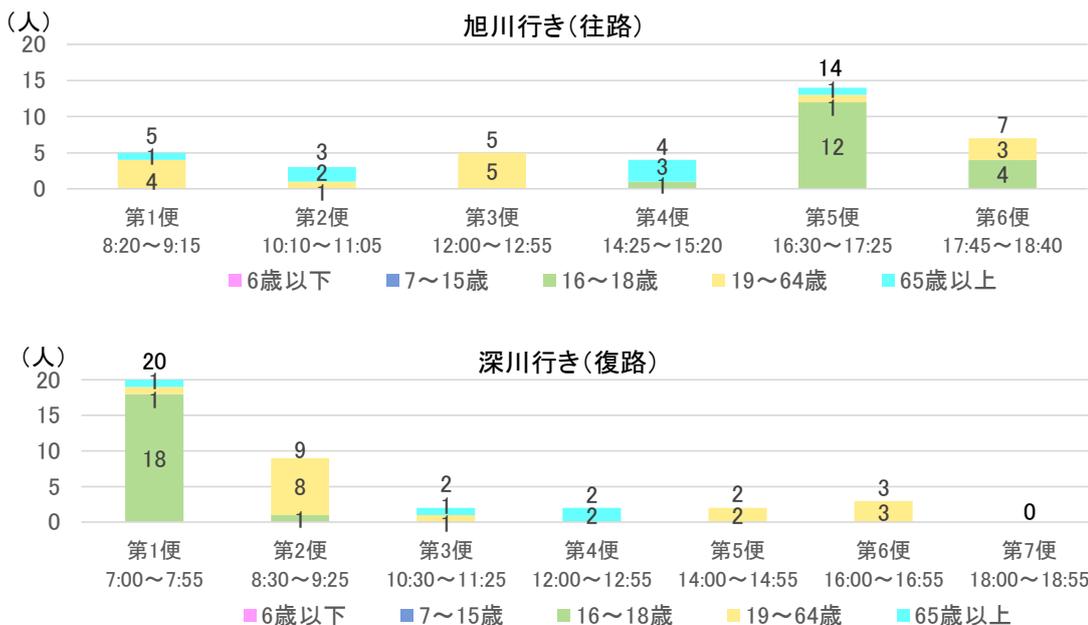


図 利用状況

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「一己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。

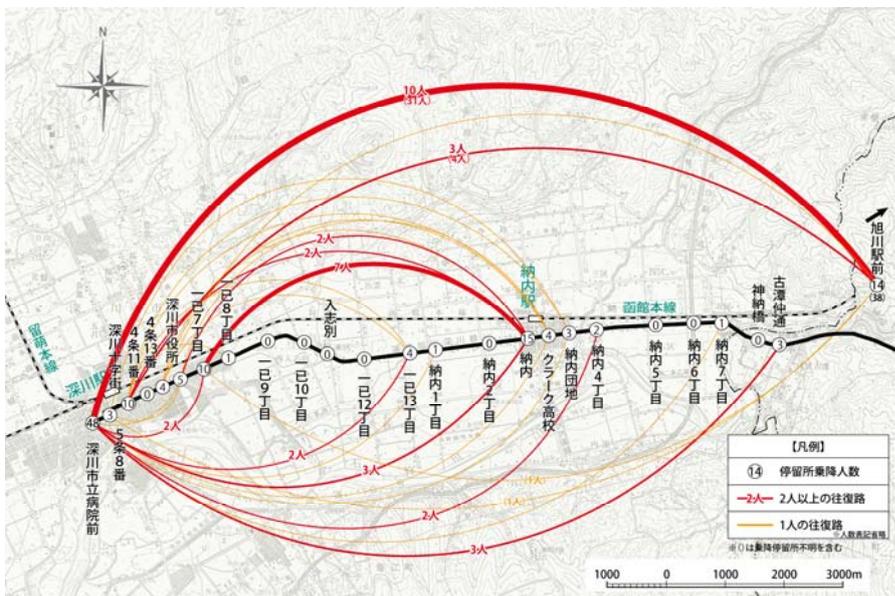


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

3. 地域公共交通実態調査

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。

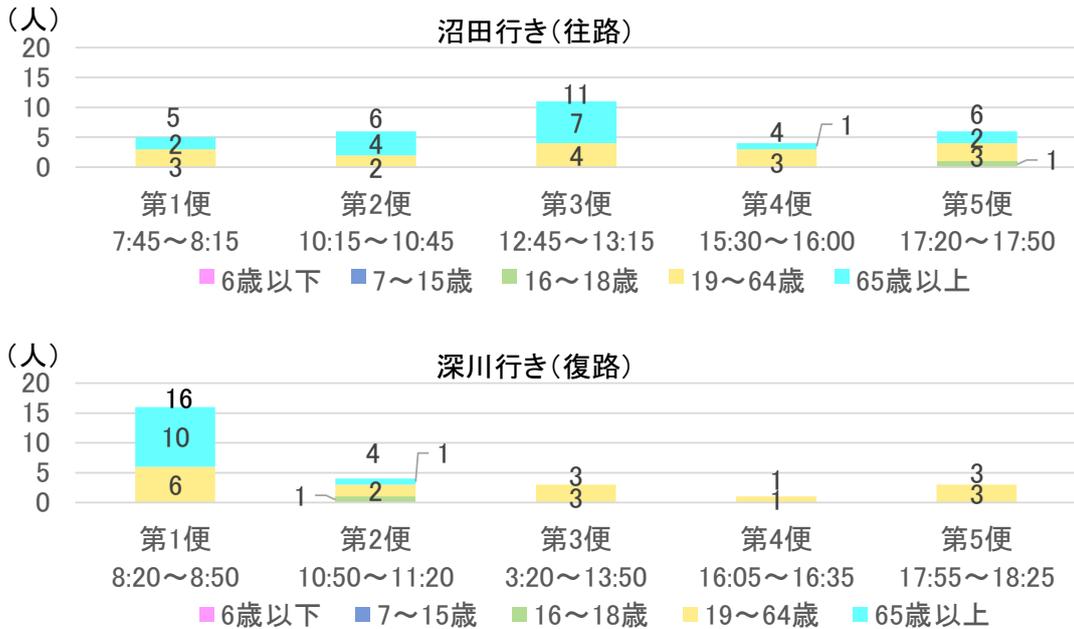


図 利用状況

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。

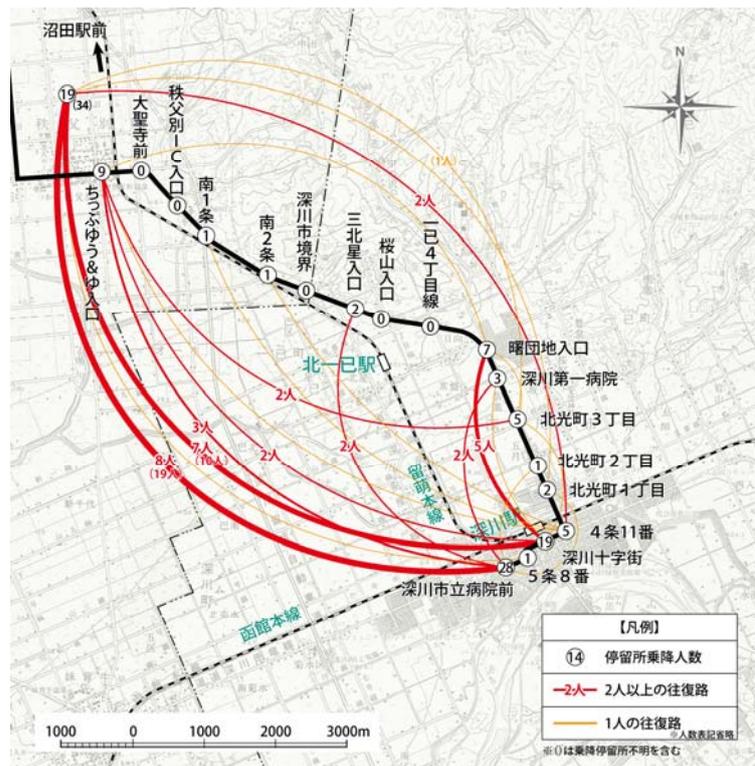


図 乗降調査図
(停留所間移動人数)

⑨ 北竜線

北竜行き（往路）の利用者数は、合計で 23 人となり、「第5便」が 11 人で最も多く、そのうち、高校生（16～18歳）が8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。なお、「第1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 32 人となり、「第1便」が 19 人で最も多く、そのうち、高校生（16～18歳）が 15 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。

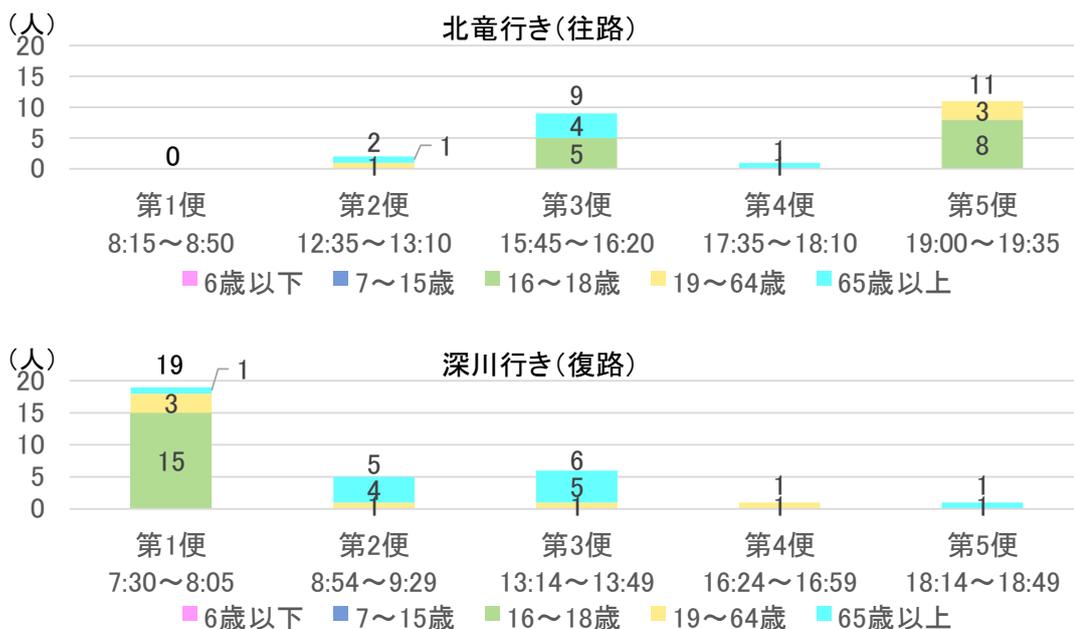


図 利用状況

停留所間の移動人数は、「深川西高前」と「妹背牛」間を移動した人が 11 人で最も多く、続いて「深川市立病院前」と「妹背牛」間が 8 人、「深川西高前」と「北竜温泉」間が 6 人となりました。

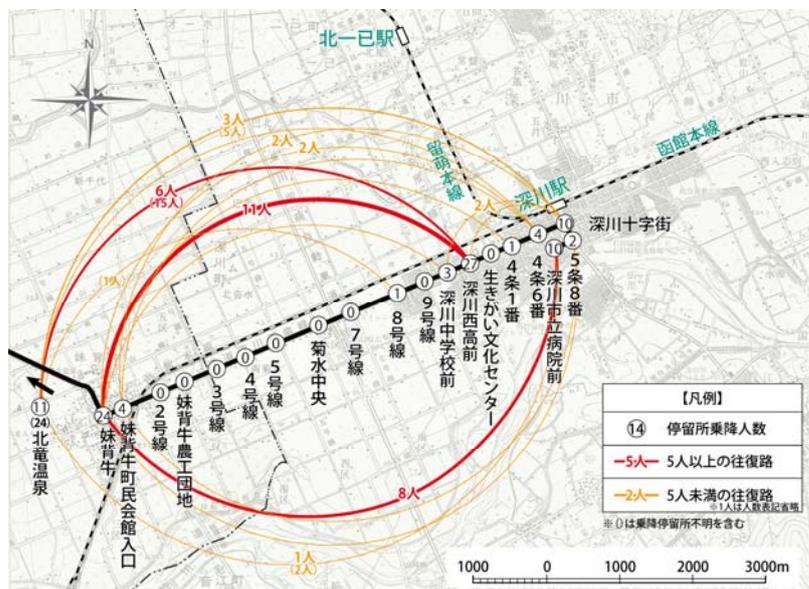


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

3. 地域公共交通実態調査

⑩ 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。

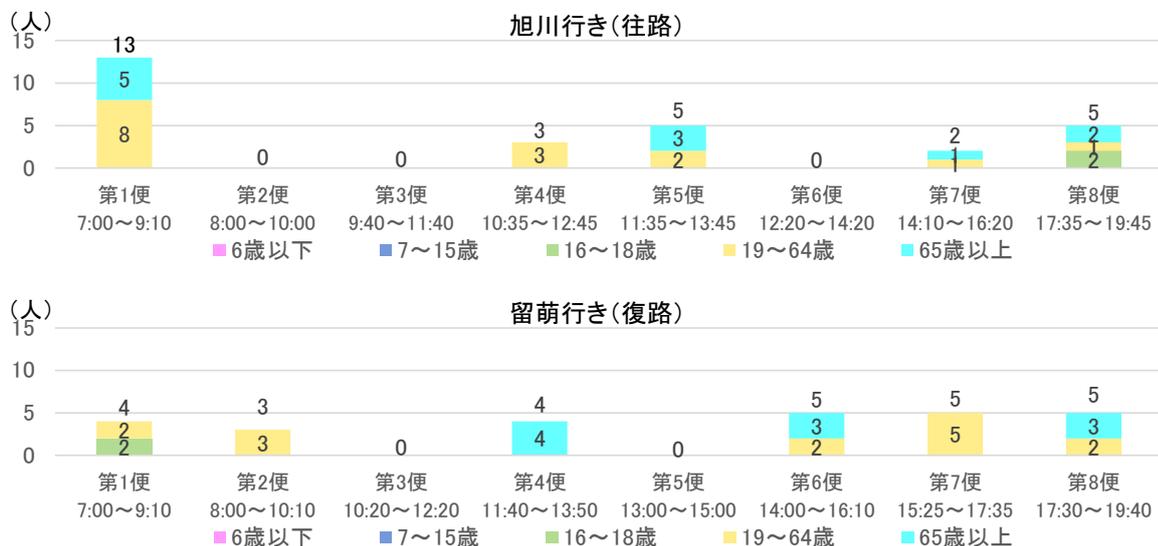


図 利用状況

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。

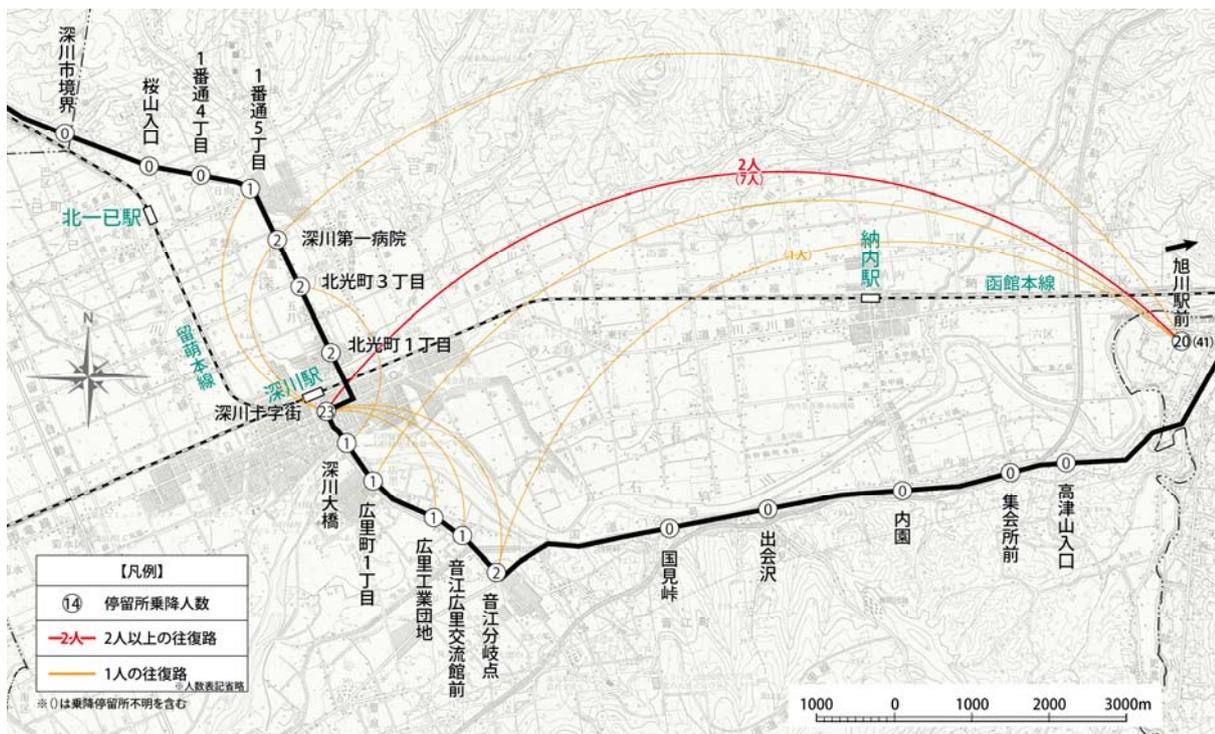


図 乗降調査図（停留所間移動人数）

3. 地域公共交通実態調査

(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」、「北竜線」の2路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。

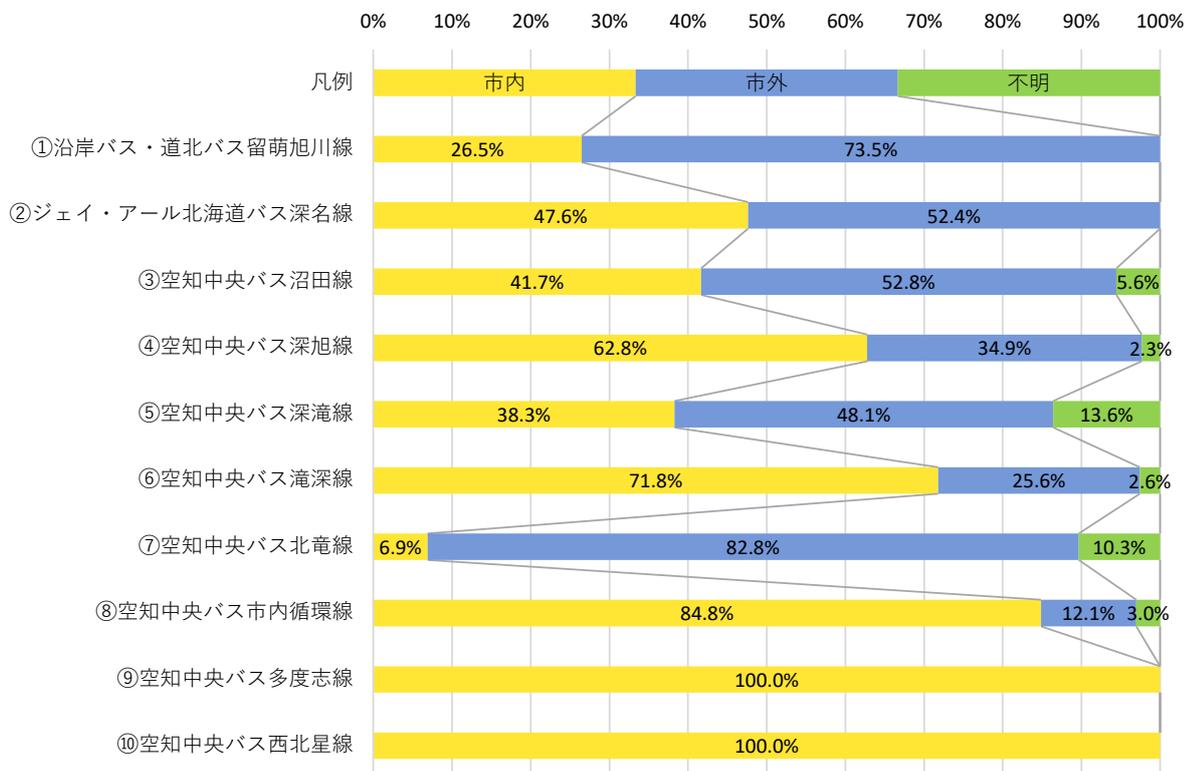


図 回答者の住まい

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。

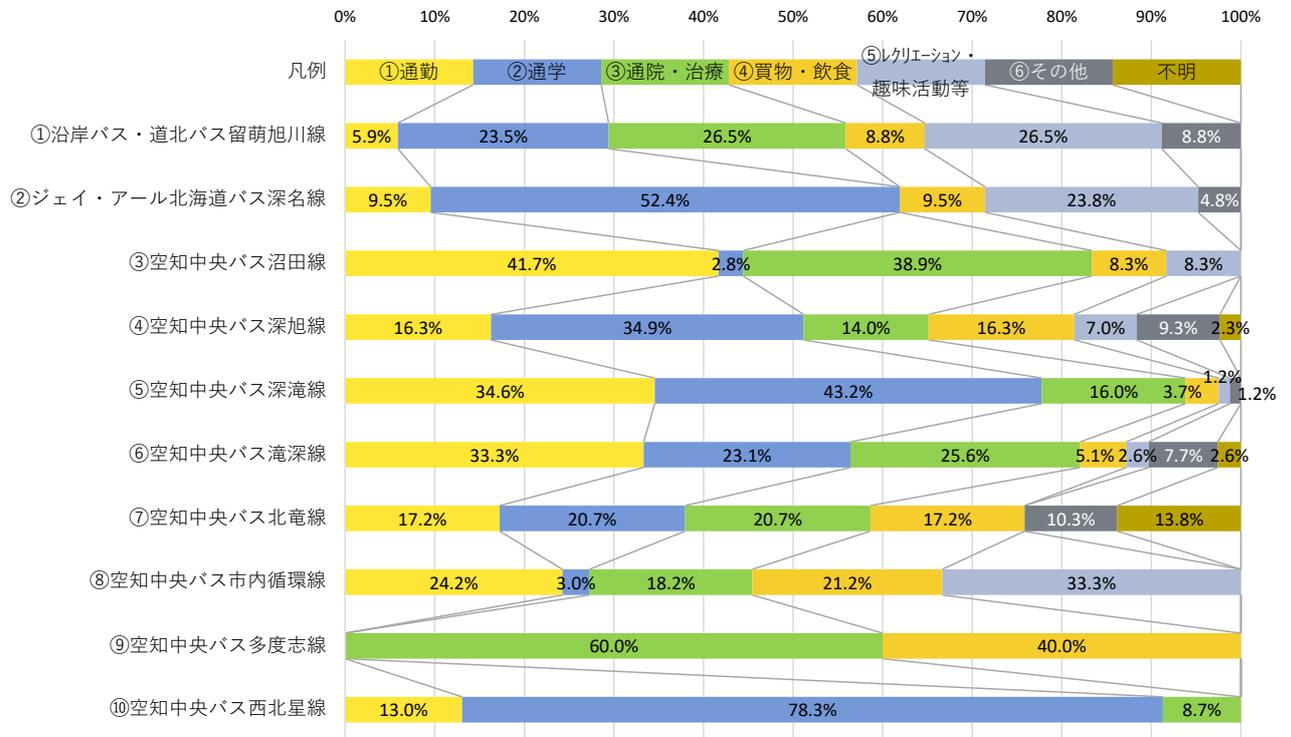


図 本日の外出目的

③ バスの満足度

循環線の満足度は、「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。

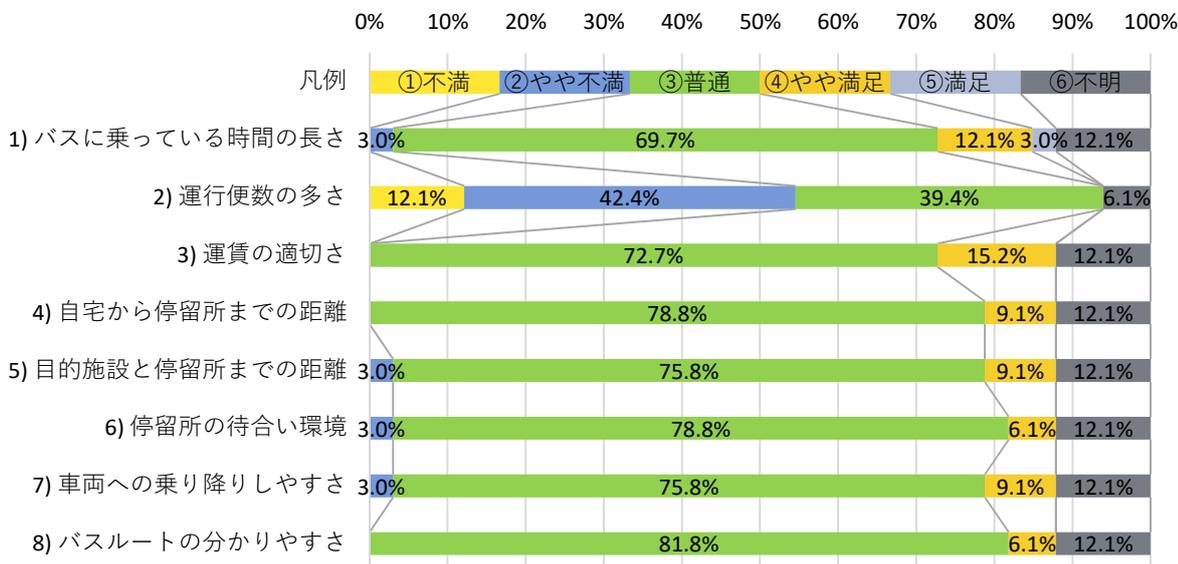


図 循環線の満足度

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、運行便数に対する満足度の低さが示されました。

「満足」は「バスルートの分かりやすさ」が26.7%、「目的施設と停留所までの距離」が25.6%、「やや不満」は「停留所の待合い環境」が8.4%となりました。

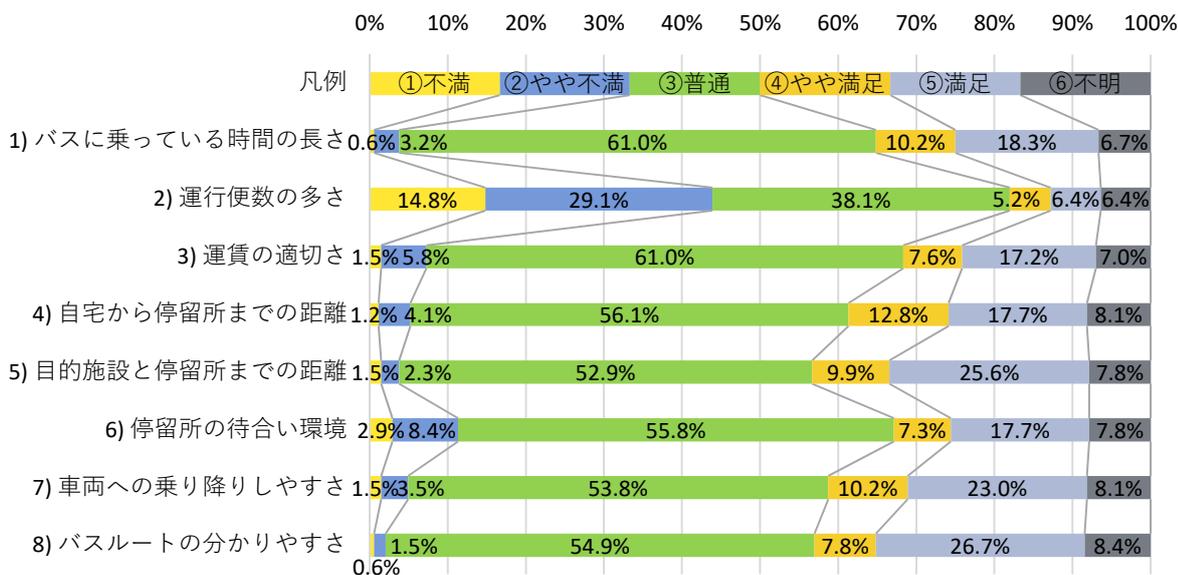


図 全線の満足度

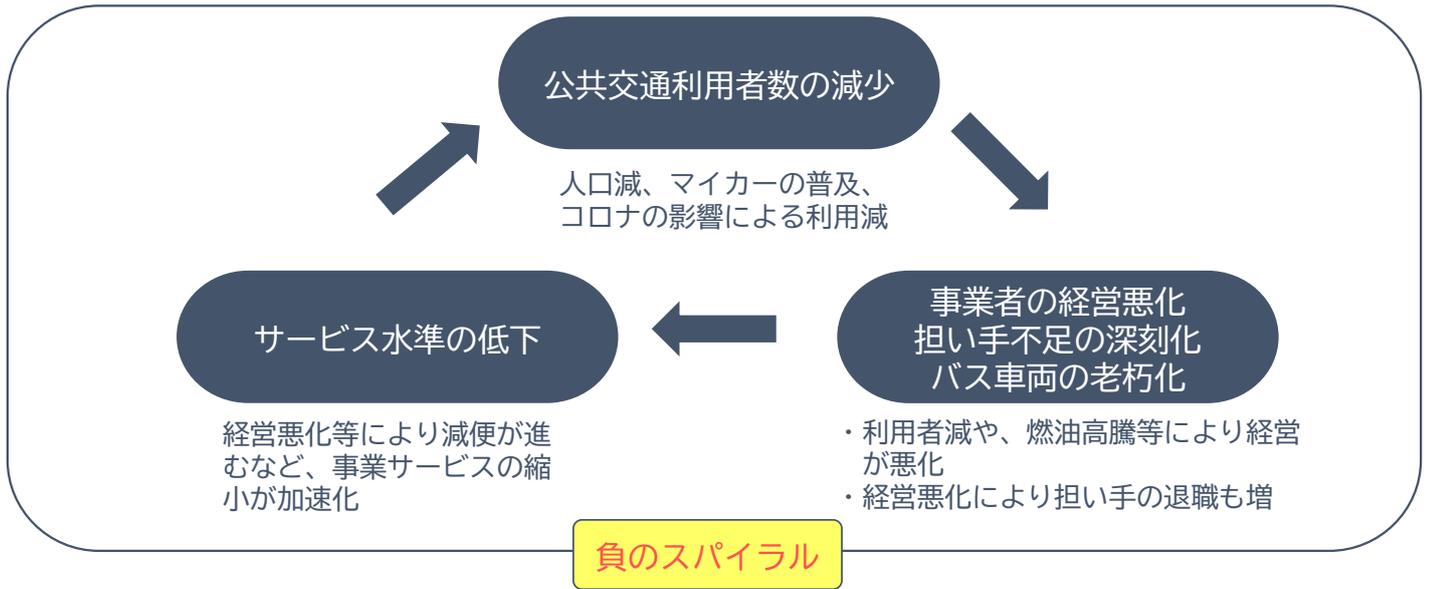
4. 地域公共交通の課題等整理

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現状や問題点から見た課題を整理します。

	現状・問題点	課題
人口（共通事項）	<ul style="list-style-type: none"> ・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も高く、高齢ドライバーによる運転の危険性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の確保・維持が必要 ・人口カバー率の維持が必要 ・公共交通利用全体の底上げが必要 ・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 ・自動車運転免許証の返納に係る調査・研究が必要 ・乗り継ぎ負担の軽減が必要
市内交通（共通事項）	<ul style="list-style-type: none"> ・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などがなされ、利便性の低下につながっている ・重複運行している路線が複数ある ・市の負担額は増額する見通し ・燃油価格等の高騰 	
路線バス（市内）	<p><循環線>乗降調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><多度志線>乗降調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><西北星線>乗降調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	

4. 地域公共交通の課題等整理

	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について検討が必要 ・ 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について検討が必要 ・ 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について検討が必要 ・ 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	・ J R 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
	<北竜線> 乗降調査結果 ・ 市外からの市内高校への通学利用が多くみられた ・ 市内間利用は僅少	・ 持続可能な交通体系について検討が必要
	<留萌旭川線> 乗降調査結果 ・ 旭川行きが最も多かった ・ 音江と市街地間の移動も多くはないがみられた	・ J R 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 26.8% (R5.1 時点) ・ 平均乗合率 36.9% (R5.1 時点) ・ 利用状況の低調 ・ 市負担額の増	・ 乗合率の向上が必要 ・ 持続可能な交通となるための運賃設定について検討が必要



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
「地域公共交通網リバイバルプラン」を策定

5. 基本理念と基本方針

第1章から第4章までで整理した内容を基に、以下のとおり基本理念を定めることとします。

5-1 基本理念

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、北竜線、留萌旭川線、深名線の7路線、高速バス路線として高速るもい号と、北空知地域の交通の要衝として複数の交通手段が運行しています。しかし、JR留萌本線はR8年3月31日をもって廃線とすることが予定されているなど、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、地域住民の生活交通の確保が難しくなっています。

市内の公共交通は3路線のバスや、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行っており、「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、今後は持続可能な交通となるため稼働状況や乗合率、燃油等の高騰なども踏まえた運賃設定等の検討を行う必要があります。

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、本プランの基本理念を以下のとおり定めます。

●基本理念

「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」

5-2 基本方針

持続可能な公共交通網の構築に向けた基本方針を設定します。

基本方針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

基本方針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計画の推進

基本方針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による利用促進
- ・ 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
- ・ 児童・生徒の通学等におけるサブスクリプションの調査・研究
- ・ 自動車運転免許自主返納の取り組みに係る研究

※サブスクリプション（サブスク）は、月額課金・定額制でサービスを契約することを指す。

5-3 基本方針に基づく施策

基本方針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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>▶北空知4町地域公共交通計画（R4年7月策定）</p> <p>構成自治体：妹背牛町・秩父別町・北竜町・沼田町</p>
施策概要	<p><幹線交通の確保></p> <p>(1) 他公共交通機関と連携したJR函館本線の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の増加に向け、接続状況の改善など他公共交通機関と連携を図ります。 <p><広域交通の確保></p> <p>(1) 他公共交通機関と連携した高速るもい号の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の増加に向け、地域間交通及び生活圏交通からの円滑な乗継など他公共交通機関と連携を図ります。 <p>(2) 留萌旭川線の運行サービス水準の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、路線の維持を図ります。 ・利用者数の増加に向け、他公共交通機関と連携し、利用促進に向けた取り組みを進めます。 ・地域間交通及び生活圏交通の見直しを行い、接続状況の改善などによる輸送量向上を目指します。 ・JR留萌本線の検討状況を踏まえ、旭川市までの広域交通として再整備を行います。

①広域公共交通計画との整合・連携	
	<p>(3) 深旭線の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な交通体系について検討を進めながら、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、路線の維持に努めます。 <p><地域間交通の確保></p> <p>【深滝線(雨竜経由)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な交通体系について検討を進めながら、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、路線の維持に努めます。 <p>【滝深線(音江経由)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な交通体系について検討を進めながら、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、路線の維持に努めます。 <p>【沼田線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【北竜線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な交通体系について検討します。 <p>【深名線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	・北海道、沿線自治体、交通事業者

5. 基本理念と基本方針

基本方針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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>○路線の最適化の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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の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持改善事業（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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 深川市、市内交通事業者

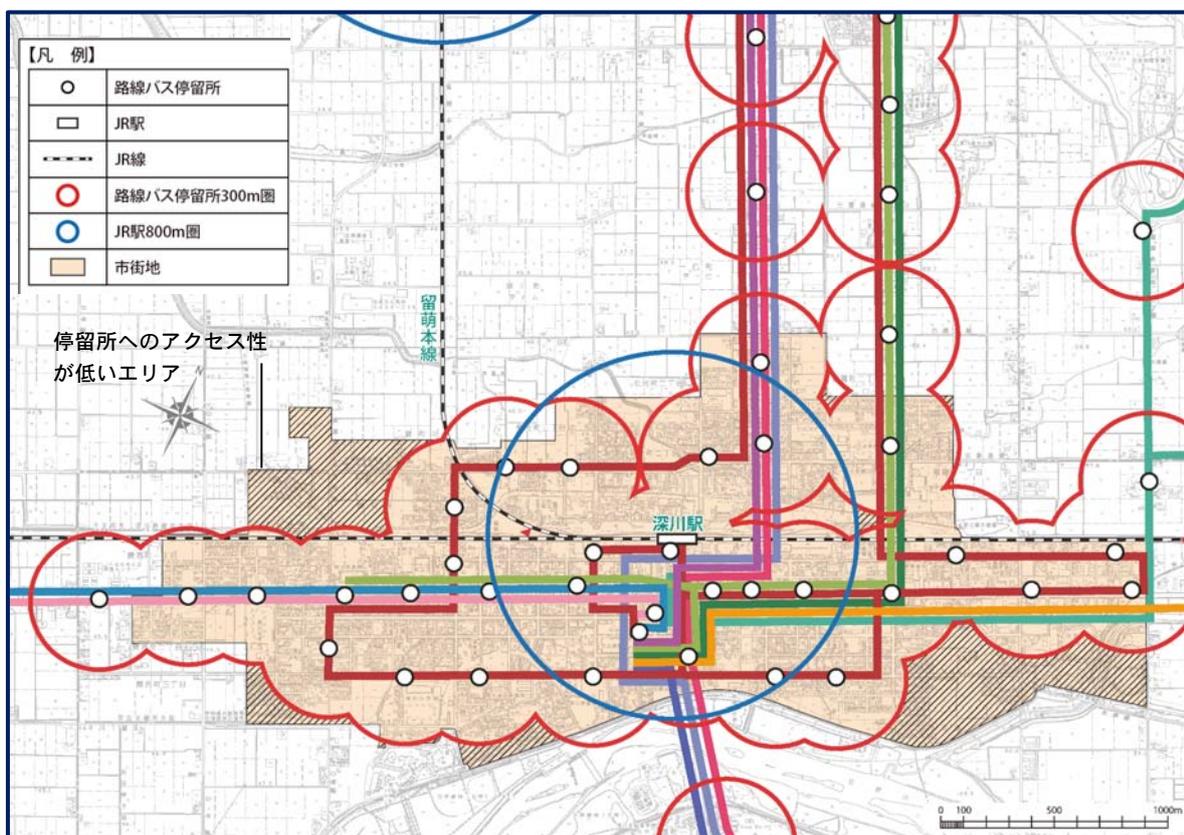


図 市街地における人口カバー状況（循環線）

5. 基本理念と基本方針

③多様な輸送手段の検討	
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者の事業運営は、新型コロナウイルス感染症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7割、タクシー事業者の運転手は、60歳代以上が7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83%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。
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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ぬため、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のダウンサイズや、デマンド交通、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。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 深川市、市内交通事業者

④AIを用いたオンデマンド交通の研究・検討	
現状と課題	<p>○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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」、「バスルートのお知らせやすさ」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	<ul style="list-style-type: none"> ・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、市街地におけるアクセス性の低いエリアへの対応により、潜在需要を掘り起こすことで、地域の活性化が期待されます。 ・AIを用いたオン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。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・深川市、市内交通事業者

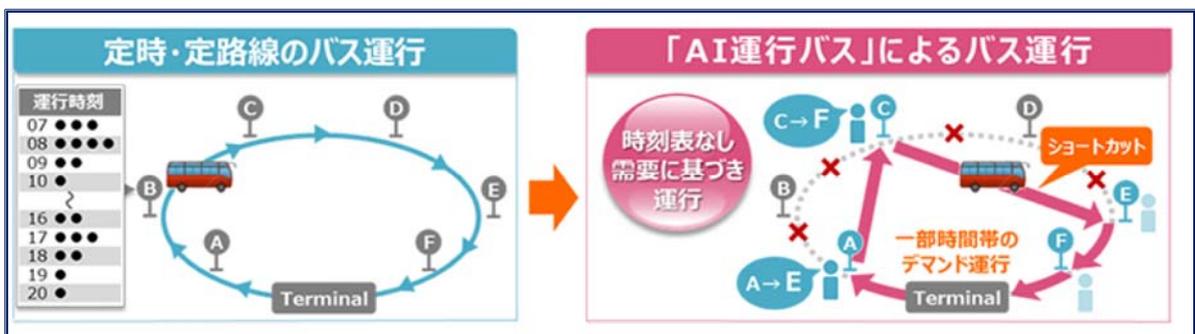


図 AI運行バスのイメージ事例 出典:(株)NTTドコモ



図 AI乗合タクシーのイメージ事例 出典:(株)未来シェア

5. 基本理念と基本方針

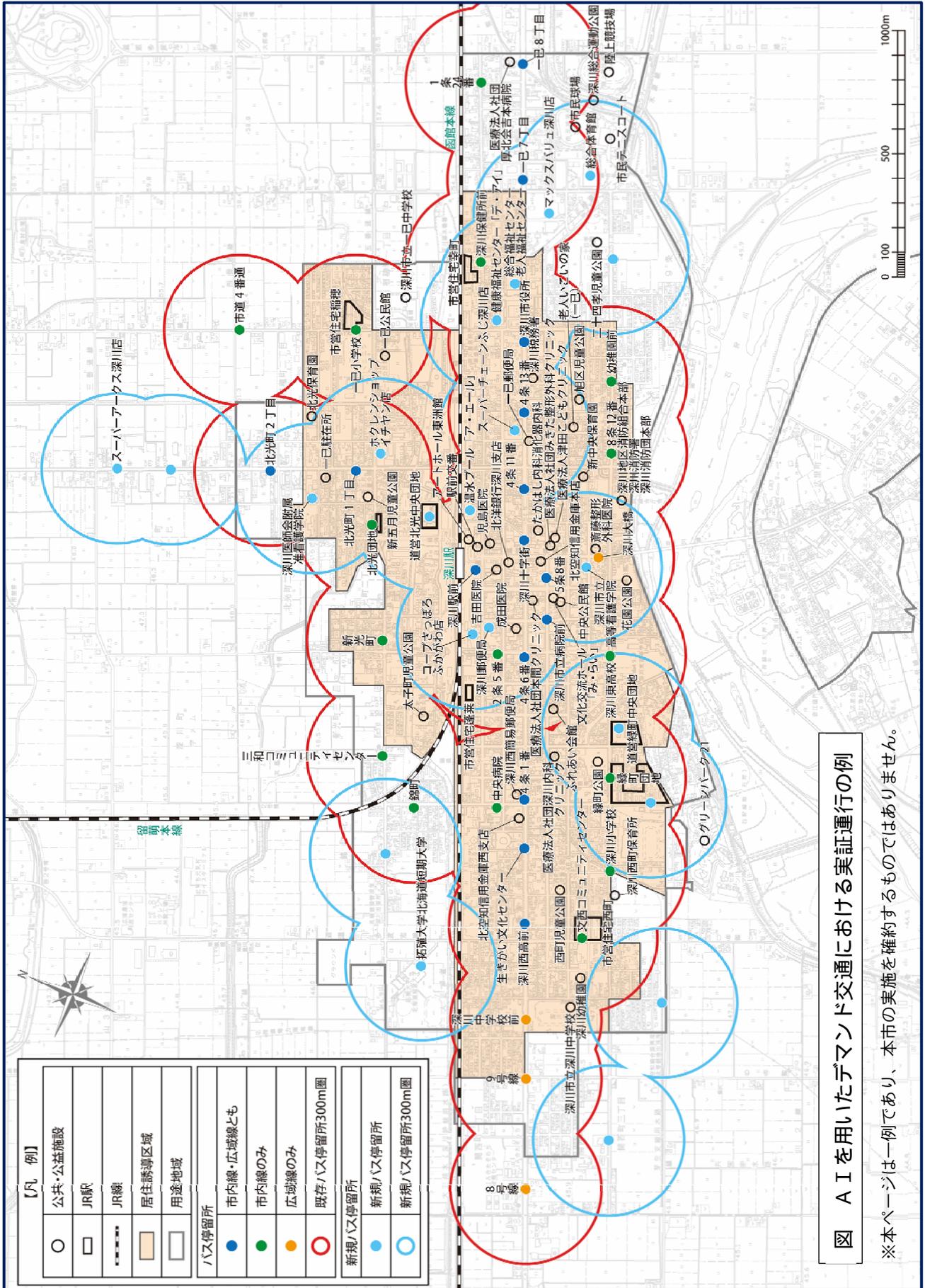


図 A I を用いたデマンド交通における実証運行の例

※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>
 - ・H19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、利用したことがない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。
- ・R4年11月に「深川駅周辺複合施設整備基本計画」を策定し、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。

◆基本コンセプト

「まなぶ」「ふれあう」「つながる」 まちの交流拠点

◆基本方針

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 方針1 誰もが訪れやすく利用しやすい施設 | 方針2 多様な学びや交流が可能となる施設 |
| 方針3 便利で安心な暮らしを支える施設 | 方針4 環境に配慮した施設 |
| 方針5 経済性と機能性のバランスがとれた施設 | 方針6 誇りと愛着を感じるまちの顔となる施設 |

交通機能

安全で快適に路線バス等の公共交通機関が利用できるような環境を整えます。

《整備する部屋等》

- ・待合
- ・公共交通レーン
- ・乗降場

《主な整備イメージ（考え方）》

- ・バスの「待合」を設け、机・椅子・テレビ等を設置するほか、公共交通に関する情報が提供できる機能を検討します。
- ・路線バスや温泉・学校等送迎バス等が利用できる「公共交通レーン」を整備します。
- ・待合から近い場所に「乗降場」を配置し屋根等を設置します。など



図 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

5. 基本理念と基本方針

基本方針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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・深川市

高齢者バス利用料金助成制度

通常料金より安価に利用が可能です!

満70歳以上の方対象
* 深川市に住所を有する方で70歳の誕生日以降対象

ご利用方法は・・・

- 1 利用申請**
まずは事前登録（登録料300円）が必要です。市役所（企画財政課）もしくは納内支所、多岐志支所に限り申請手続きができます。登録者には利用者証を交付します。
- 2 乗車券購入**
市役所本庁舎2階企画財政課、デ・アイ1階高齢者支援課、もしくは支所で、専用の乗車券（10枚綴り）を購入してください。
- 3 バス乗車**
利用者証と乗車券を持参し、登録した停留所から利用するバスに乗車します。
- 4 バス降車時**
降車時に利用者証を乗務員に提示し乗車券を1枚使用します。登録した停留所の区間であればどこでも降車可能です。

お問い合わせ 深川市役所 企画財政課企画係 市HP
TEL/26-2246 FAX/22-8134

- 利用できるバス路線は・・・
空知中央バス、北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、沿岸バス、道北バスの各社が運行する各路線（高速バス路線は除く）
- 利用できる区間は・・・
登録された停留所間での乗降に限り利用できます。乗車が市外区域にまたがる場合は利用できません。

専用乗車券 券種一覧

バス運賃区分	乗車券種	バス運賃区分	乗車券種
140円区間	100円券	240円区間	150円券
150円区間	100円券	250円区間	160円券
160円区間	110円券	260円区間	170円券
170円区間	120円券	270円区間	180円券
180円区間	120円券	280円区間	190円券
190円区間	120円券	290円区間	200円券
200円区間	120円券	300円区間	210円券
210円区間	130円券	310円区間	210円券
220円区間	140円券	320円区間	220円券
230円区間	140円券	330円以上	230円券

高齢者バス券出張販売について

深川市立病院にて月1回の出張販売を実施しています。購入希望の場合は**事前予約**が必要となります。**販売日の前日正午**までに表面に記載の問合せ先にご連絡ください。予約時には下記の内容をお伝えください。

①登録者氏名 ②住所 ③電話番号 ④バス券の購入枚数

販売場所：深川市立病院 1階ロビー横
持ち物：利用者証（黄色いカード）
バス券料金（電話予約時に金額をお確かめください）

図 高齢者バス利用料金助成制度 出典：深川市HP

②バスの乗り方教室の実施	
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・主に公共交通を利用したことがない方に対して、路線バスの利用方法や、路線バスの良さを知ってもらい、まずは路線バス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。 ・公共交通の利用を高めるため、自家用車から公共交通や自転車などをかしく使う方向へ自発的に転換することを促すモビリティマネジメントに取り組み、市民意識の醸成を図る必要があります。 <p>※「モビリティマネジメント（MM）」とは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもの。</p>
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を身近に感じることができ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。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・深川市、地域公共交通活性化協議会、交通事業者



図 R4年度路線バス乗り方教室

5. 基本理念と基本方針

③公共交通利用促進を目的とした周知・啓発	
現状と課題	<ul style="list-style-type: none">・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、本市の負担が大幅に増加するとともに、交通事業者においても負担している状況です。・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。
施策概要	<ul style="list-style-type: none">・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
実施主体	<ul style="list-style-type: none">・深川市

④児童・生徒の通学等におけるサブスクリプションの調査・研究																																																							
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> 概要調査では、通学利用の状況に関して近隣の市町村から空知中央バス、ジェイ・アール北海道バス、道北バス、沿岸バス、JR北海道（鉄道）の各公共交通を、合計で 335 人が利用していることを整理しています。 路線バス乗降調査では、小中学生及び高校生のバス利用は、合計で 180 人となっています。 																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>系 統</th> <th>計</th> <th>往路</th> <th>復路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>循環線（あけぼの方面先回り）</td> <td>1 人</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>循環線（深川西高校方面先回り）</td> <td>1 人</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>多度志線</td> <td>0 人</td> <td>0 人</td> <td>0 人</td> </tr> <tr> <td>西北星線</td> <td>29 人</td> <td>16 人</td> <td>13 人</td> </tr> <tr> <td>滝深線</td> <td>30 人</td> <td>13 人</td> <td>17 人</td> </tr> <tr> <td>深滝線</td> <td>38 人</td> <td>32 人</td> <td>6 人</td> </tr> <tr> <td>深旭線</td> <td>36 人</td> <td>17 人</td> <td>19 人</td> </tr> <tr> <td>沼田線</td> <td>2 人</td> <td>1 人</td> <td>1 人</td> </tr> <tr> <td>北竜線</td> <td>28 人</td> <td>13 人</td> <td>15 人</td> </tr> <tr> <td>留萌旭川線</td> <td>4 人</td> <td>2 人</td> <td>2 人</td> </tr> <tr> <td>深名線</td> <td>11 人</td> <td>6 人</td> <td>5 人</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>180 人</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>			系 統	計	往路	復路	循環線（あけぼの方面先回り）	1 人			循環線（深川西高校方面先回り）	1 人			多度志線	0 人	0 人	0 人	西北星線	29 人	16 人	13 人	滝深線	30 人	13 人	17 人	深滝線	38 人	32 人	6 人	深旭線	36 人	17 人	19 人	沼田線	2 人	1 人	1 人	北竜線	28 人	13 人	15 人	留萌旭川線	4 人	2 人	2 人	深名線	11 人	6 人	5 人	計	180 人	—	—
	系 統	計	往路	復路																																																			
	循環線（あけぼの方面先回り）	1 人																																																					
	循環線（深川西高校方面先回り）	1 人																																																					
	多度志線	0 人	0 人	0 人																																																			
	西北星線	29 人	16 人	13 人																																																			
	滝深線	30 人	13 人	17 人																																																			
	深滝線	38 人	32 人	6 人																																																			
	深旭線	36 人	17 人	19 人																																																			
	沼田線	2 人	1 人	1 人																																																			
	北竜線	28 人	13 人	15 人																																																			
	留萌旭川線	4 人	2 人	2 人																																																			
深名線	11 人	6 人	5 人																																																				
計	180 人	—	—																																																				
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の収入を確保するためには、安定的な収益の確保が期待できる定期券顧客を増やすことが重要であり、学生の通学等の固定客の獲得方法の検討が必要です。 																																																							
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> サブスクリプションによる利用増及び収益増が図れるか調査・研究を行います。 																																																						
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 深川市 																																																						

5. 基本理念と基本方針

⑤自動車運転免許自主返納の研究	
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査では、85歳以上の8割近くは、交通事故の回避に「自信がある」と回答していますが、加齢による身体機能の低下は学術的にデータで明らかとなっており、危険な状態にあるといえます。 ・免許証返納の特典等に関する設問では、65歳以上では「返納しやすくなる」が34.2%で最も多く、「少し返納しやすくなる」が33.5%となっており、自主返納促進への効果が考えられます。 ・高齢ドライバーの方にとって、自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりについて検討する必要があります。
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転免許証の返納への支援に係る道内各市町の取り組みについて、引き続き調査・研究を行います。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・深川市、警察署

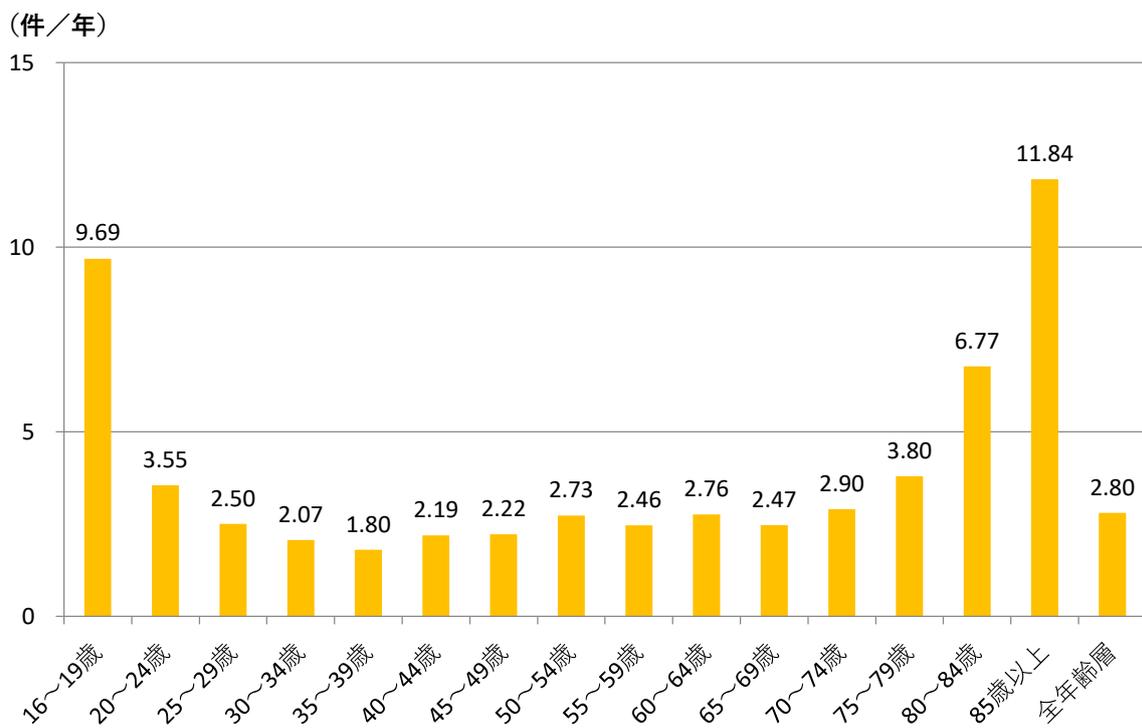


図 10万人当たり死亡交通事故件数

2021年警察庁交通局

深川市地域公共交通網リバイバルプラン

発行日 令和5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（企画総務部企画財政課）

F A X 0164-22-8134

E mail kikaku@city.fukagawa.lg.jp