

美深町地域公共交通計画

令和6年6月

美 深 町

【 目 次 】

第 1 章 はじめに

- 1-1 計画策定の背景と目的
- 1-2 位置と特性
- 1-3 計画区域
- 1-4 計画期間

第 2 章 上位・関連計画

- 2-1 上位計画
- 2-2 関連計画
- 2-3 地域公共交通計画の位置付け

第 3 章 地域及び公共交通の現状と課題

- 3-1 地域の現状
- 3-2 公共交通の現状
- 3-3 公共交通に係る各種調査結果
- 3-4 現状・問題点と課題の整理

第 4 章 公共交通計画の基本方針

- 4-1 基本方針
- 4-2 施策を展開する上での目標

第 5 章 目標に基づく施策内容

- 5-1 施策内容の整理

第 6 章 施策の持続的な実施に向けた目標設定

- 6-1 目標設定

第 7 章 計画の推進体制

- 7-1 計画推進状況の評価推進体制
- 7-2 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築
- 7-3 今後の会議開催のスケジュール

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少、少子高齢化、自家用車の普及などの社会情勢の変化に伴う利用者減少に加え、交通事業者においても運転手の高齢化や成り手不足が進むなど、厳しい状況となっています。

現在、美深町における公共交通機関は、地域間を結ぶ JR 宗谷本線や名士バス恩根内線、都市間バスえさし号、地域内を循環する仁宇布線デマンドバスやフレンドバス、スクールバスへの一般住民混乗、デマンド型乗合タクシーなど、民間事業者と行政により全町を網羅するよう運行しており、学生や高齢者などの交通弱者にとっては、通学や通院など生活を支える重要な足となっています。

安全・安心に住み続けるまちづくりのためには、地域公共交通の存続は不可欠であり、交通事業者、行政、利用者が地域課題を認識し、持続可能な公共交通を目指して一体となって取組を推進するため、「美深町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 位置と特性

美深町は、北海道の北部、稚内市と旭川市のほぼ中間に位置し、東は枝幸町、雄武町、西は幌加内町、中川町、南は名寄市、北は音威子府村に隣接する総面積 672.09 km²のまちです。

町内を JR 宗谷本線と国道40号及び国道40号名寄美深道路が南北に縦貫し、また、幌加内町を経て札幌市に至る国道275号と雄武町、枝幸町、名寄市などに接続する道道7路線が走り、北・北海道交通網の要衝として重要な役割を担っています。



1-3 計画区域

本計画の対象区域は、美深町全域とします。

1-4 計画期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5か年とします。

第2章 上位・関連計画

2-1 上位計画

計画名	第 6 次美深町総合計画								
計画期間	令和3年度～令和12年度								
まちの将来像	未来へ続く 笑顔あふれるまち 美深								
基本目標	1 人と自然が調和する快適で安全なまち 2 地域産業の新たな飛躍へ挑戦するまち 3 次代を生き抜く力と豊かな心を育むまち 4 健やかに安心して暮らせるまち 5 みんなでつくる自立したまち								
地域公共交通に関する施策	第 1 章 人と自然が調和する快適で安全なまち《抜粋》 第 2 節 道路・交通網等の整備 各交通機関の利用促進を図るとともに、住民が安心して生活するために必要な公共交通体制の確保に努める。 【主要施策】 公共交通の確保 住民の日常生活に必要な路線の確保を図るとともに、公共交通の利用促進活動を推進する。 【実施計画】 <table><tr><td>事業名</td><td>事業内容</td><td>主管課</td></tr><tr><td>地域公共交通運行事業</td><td>市街地フレンドバスの運行 仁宇布線デマンドバスの運行支援 生活交通路線恩根内線の運行支援 乗合型デマンドタクシーの運行</td><td>住民生活課</td></tr></table>			事業名	事業内容	主管課	地域公共交通運行事業	市街地フレンドバスの運行 仁宇布線デマンドバスの運行支援 生活交通路線恩根内線の運行支援 乗合型デマンドタクシーの運行	住民生活課
事業名	事業内容	主管課							
地域公共交通運行事業	市街地フレンドバスの運行 仁宇布線デマンドバスの運行支援 生活交通路線恩根内線の運行支援 乗合型デマンドタクシーの運行	住民生活課							

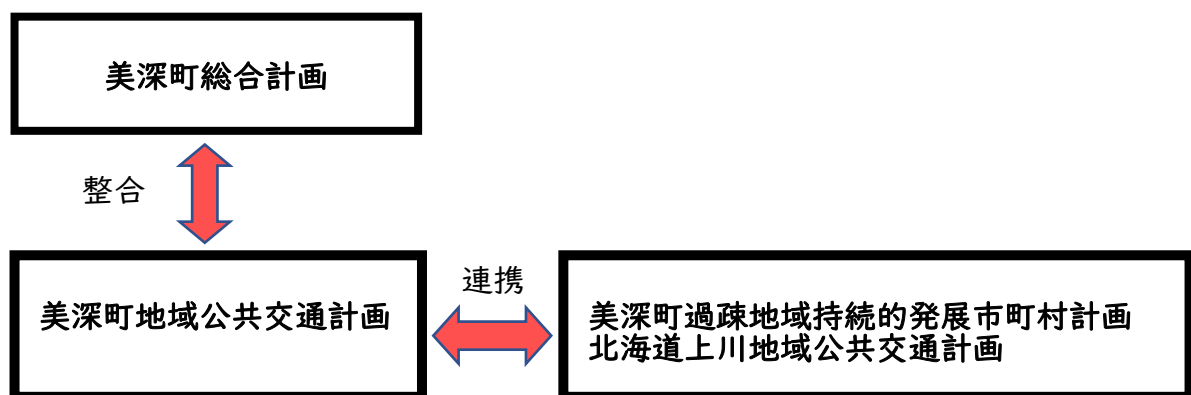
2-2 関連計画

計画名	美深町過疎地域持続的発展市町村計画		
計画期間	令和3年度～令和7年度		
基本方針	総合計画に掲げる基本目標の達成によるまちの持続的発展を目指す		
基本目標	合計特殊出生率の向上 人口減少の抑制		
地域公共交通に関する施策	5. 交通施設の整備、交通手段の確保《抜粋》 【事業計画】 交通施設の整備、交通手段の確保		
	事業名	事業内容	主管課
	地域公共交通運行事業	市街地フレンドバスの運行 仁宇布線デマンドバスの運行支援 生活交通路線恩根内線の運行支援 乗合型デマンドタクシーの運行	住民生活課

計画名	北海道上川地域公共交通計画
計画期間	令和5年度～令和9年度
目指す将来像	上川地域における様々な主体の共創の取組推進による持続可能な公共交通ネットワークの確保
基本方針	1 広域交通の維持・確保 2 公共交通の利用促進 3 公共交通の持続性向上 4 公共交通の利便性向上 5 交流拡大に向けた公共交通の利用促進
基本目標	① 官民連携による取組の推進 ② 公共交通利用に対する意識醸成 ③ 公共交通の担い手確保 ④ 公共交通の利用環境の改善 ⑤ 観光における公共交通の利用促進
目標達成のための施策	・広域交通の最適化に向けた連携 ・体制の構築による取組の推進 ・公共交通の維持・確保に向けた利用者意識の醸成 ・公共交通を担う人材の確保に向けた魅力発信や自治体施策との連携 ・快適な公共交通利用空間の整備やシームレスな乗継確保 ・観光誘客による公共交通の利用促進

2-3 地域公共交通計画の位置付け

2-1 上位計画との整合及び2-2関連計画との連携を図りながら、本計画を策定します。



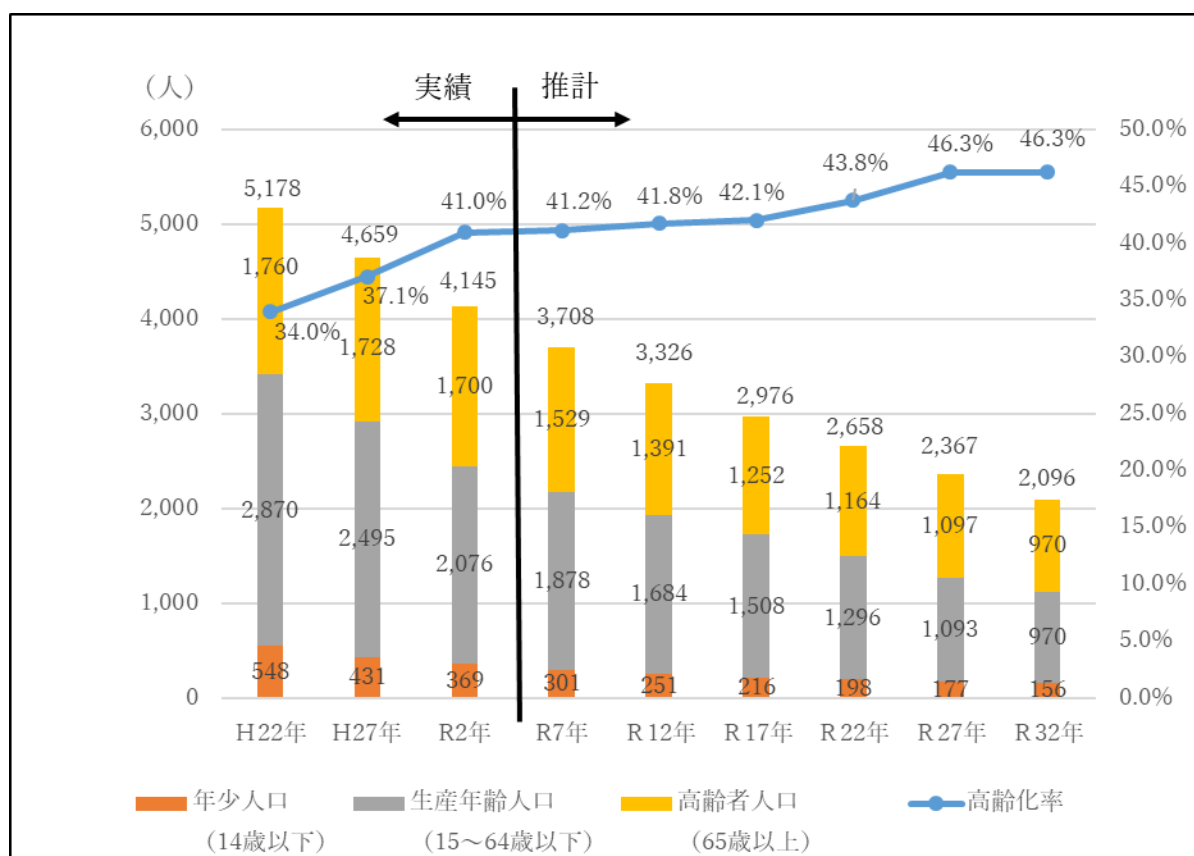
第3章 地域及び公共交通の現状と課題

3-1 地域の現状

(1) 人口推移

美深町の人口は昭和35年の14,046人をピークに減少に転じ、令和2年の国勢調査では4,145人、全人口に占める65歳以上の割合を示す高齢化率は41%に上昇しています。

国立社会保障・人口問題研究所によると、美深町の人口は、令和32年には、令和2年のおよそ半数となる2,096人まで減少し、高齢化率も46.3%まで上昇することが推計されています。また、15歳～64歳までの生産年齢人口と65歳以上の高齢者人口が同数となり、1人の高齢者を1人の生産年齢人口で支えなければならない厳しい状況になっていくことが予想されています。



出展：実績は国勢調査、推計は国立社会保障・人口問題研究所

(2) 人口の分布状況

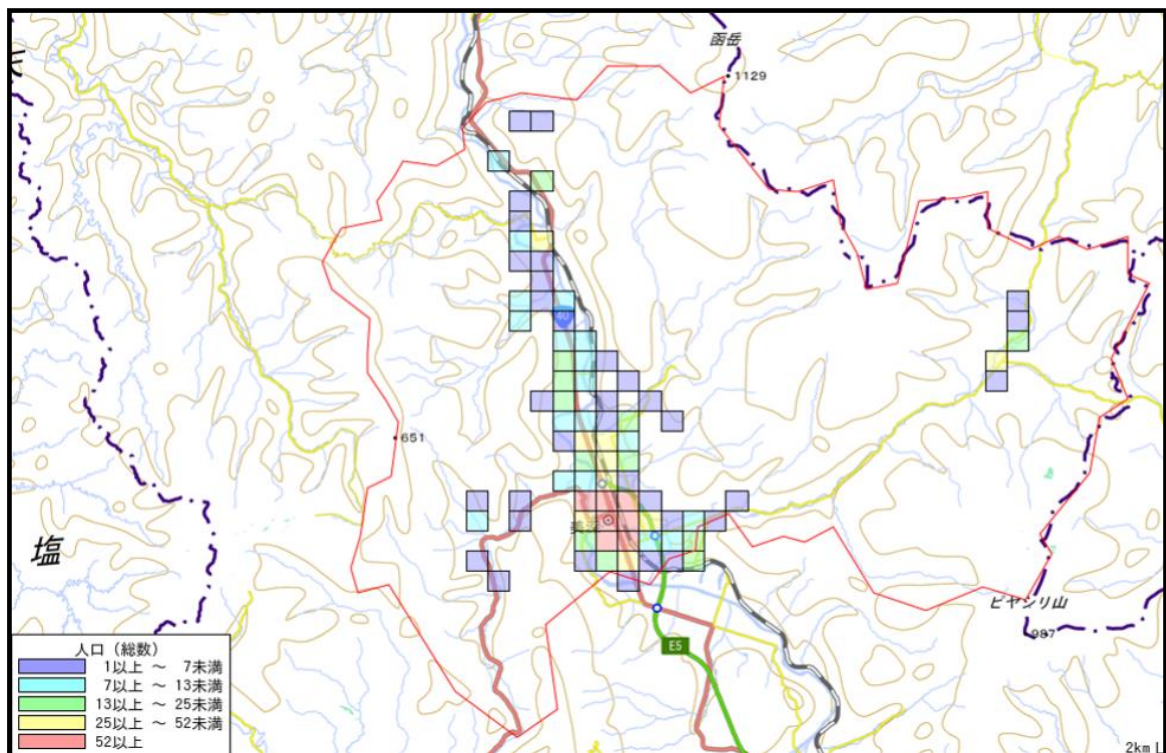
美深町の人口分布は、生活を支える商店や医療機関、行政機関などが集まる市街地に人口の約 8 割が集中し、農村地域では少子高齢化に伴う離農者の増加や若者の都市流出が進んだことから、高齢化率が 50%を超える地域も見られます。

《令和 2 年国勢調査における地域別人口》

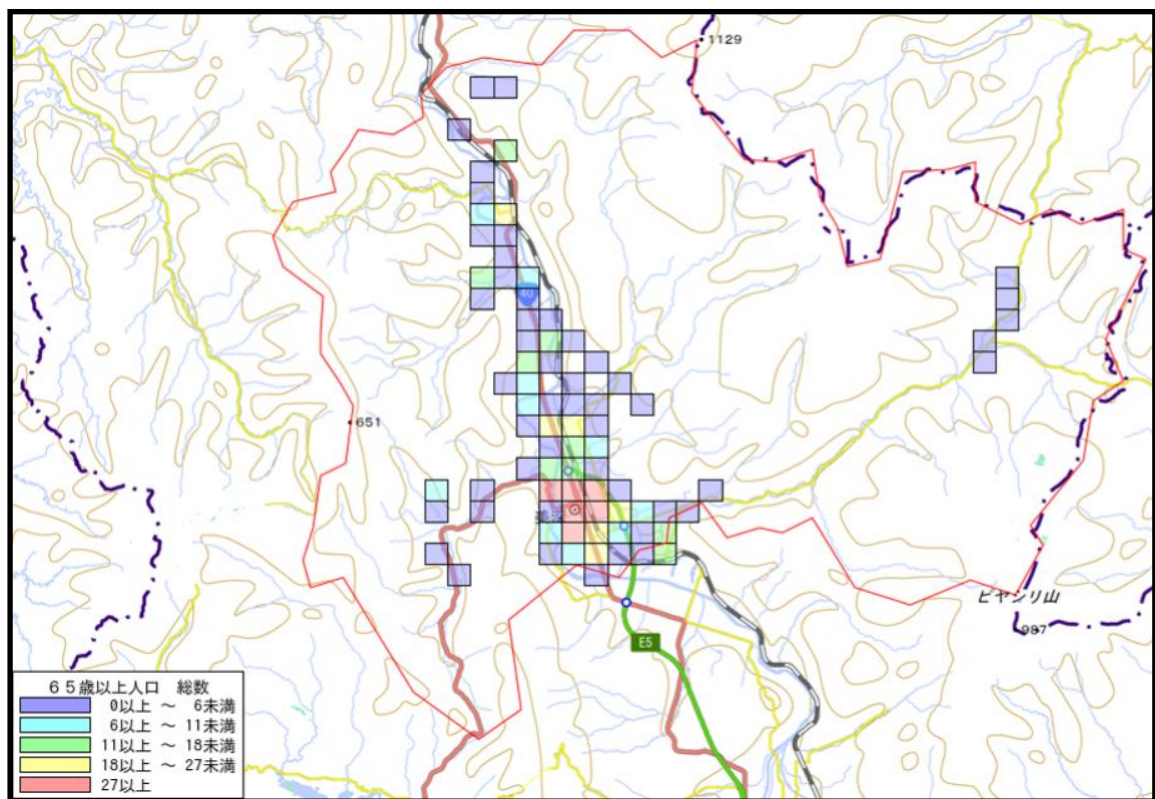
地域区分	世帯数	人口				高齢化率
		総数	14 歳以下	15～64 歳	65 歳以上	
大通	89	151	9	67	75	49.7%
東1条～6条	600	1,194	94	594	504	42.2%
西1条～3条	439	903	89	446	368	40.8%
北町	51	128	11	53	64	50.0%
西町	91	242	11	171	60	24.8%
南町	16	35	4	22	9	25.7%
若松町・開運町	19	25	0	7	18	72.0%
美深	197	476	43	256	177	37.2%
敷島	178	420	42	193	185	44.1%
辺溪	7	17	0	10	7	41.2%
仁宇布	25	59	22	33	4	6.8%
富岡	23	55	6	18	31	56.4%
吉野	20	57	9	23	25	43.9%
班溪	21	54	1	30	23	42.6%
川西・六郷	29	59	3	26	30	50.9%
玉川・泉	8	24	0	11	13	54.2%
西里・紋穂内	38	88	7	44	37	42.1%
恩根内・大手・ 報徳・小車・楠・ 清水	61	158	18	71	69	43.7%
合 計	1,912	4,145	369	2,075	1,699	41.0%

出展：政府統計ポータルサイト

(人口メッシュ図)



(高齢者人口メッシュ図)



出展：政府統計ポータルサイト(人口メッシュ図)

(3) 施設の分布状況

町内の主な施設を図示すると以下のとおり

《町内の主な施設》



出展：地図は政府統計ポータルサイト
(市街地拡大図は除く)

3-2 公共交通の現状

(1) 路線バスの現状

美深町は、JR宗谷本線と国道40号線が南北に縦貫し、国道275号線及び道道7路線を結ぶ北・北海道交通網の要衝として、道路・鉄道が整備されてきました。

町内を走る路線バスは下表にあるとおり、町内を網羅する形で運行されていますが、人口減少や自家用車の普及により利用者は減少傾向にあります。しかし、路線バスは高齢者や学生などの交通弱者にとっては、この地域に安心して生活するために欠かせない移動手段であることから、生活路線として維持していく必要があります。

《路線バスの運行状況》

路線名		区間	運行回数	運行距離	運行事業者
仁宇布デマンドバス		美深-仁宇布	5 往復	27 km	名士バス(株)
フレンドバス		市街地	10便	15 km	(株)美深ハイヤー
スクー ルバス 路線	斑溪吉野線	美深-斑溪・吉野	6便	8 km	(株)美深ハイヤー
	玉川線	美深-泉	5便	18 km	(株)美深ハイヤー
	楠清水線	恩根内-清水	3便	24 km	(株)美深ハイヤー
名士バス恩根内線		名寄-恩根内	8 往復	37 km	名士バス(株)
都市間バスえさし号		美深-札幌	1 往復	227 km	宗谷バス(株)

(2) 町内を走る路線バス

① 仁宇布線デマンドバス

仁宇布地区は、市街地から約20km離れた人口の少ない農村部であるものの、美深町の主要な観光資源である「松山湿原」や「トロッコ王国美深」を擁していることから、年間1万人を超える観光客が訪れる地域となっています。また、仁宇布小中学校では、山村留学制度によって全国各地から児童・生徒が集まるなど、地域の特性を生かした特色ある活動に積極的に取り組んでいる地域でもあります。

日本一の赤字路線「国鉄美幸線」が廃止された後、仁宇布と市街地を結ぶ美幸線代替バス路線として、仁宇布線の運行が開始されました。人口が少なく、高齢者も少ない地域であることから日常的に仁宇布線を利用する住民は少ないものの、市街地にある幼児センターや美深高校への通園・通学者もあり、定時運行バスの存続が求められてきました。

利用者が少ない中で、定時かつ効率的な運行するための方策として、デマンド型バスへの移行が検討されたことから、平成22～23年度の2か年をかけてデマンド化の実証試験を行い、平成24年度からは、「地域内フィーダー系統」仁宇布線デマンドバスとして、本格運行を開始しています。

年間乗車3,000人を目標として運行してきましたが、幼児センターへの通園児や、高

校通学生の有無により年度毎の利用者が大きく変動する影響もあり、近年は目標人数を下回る状況が続いています。

《利用状況》

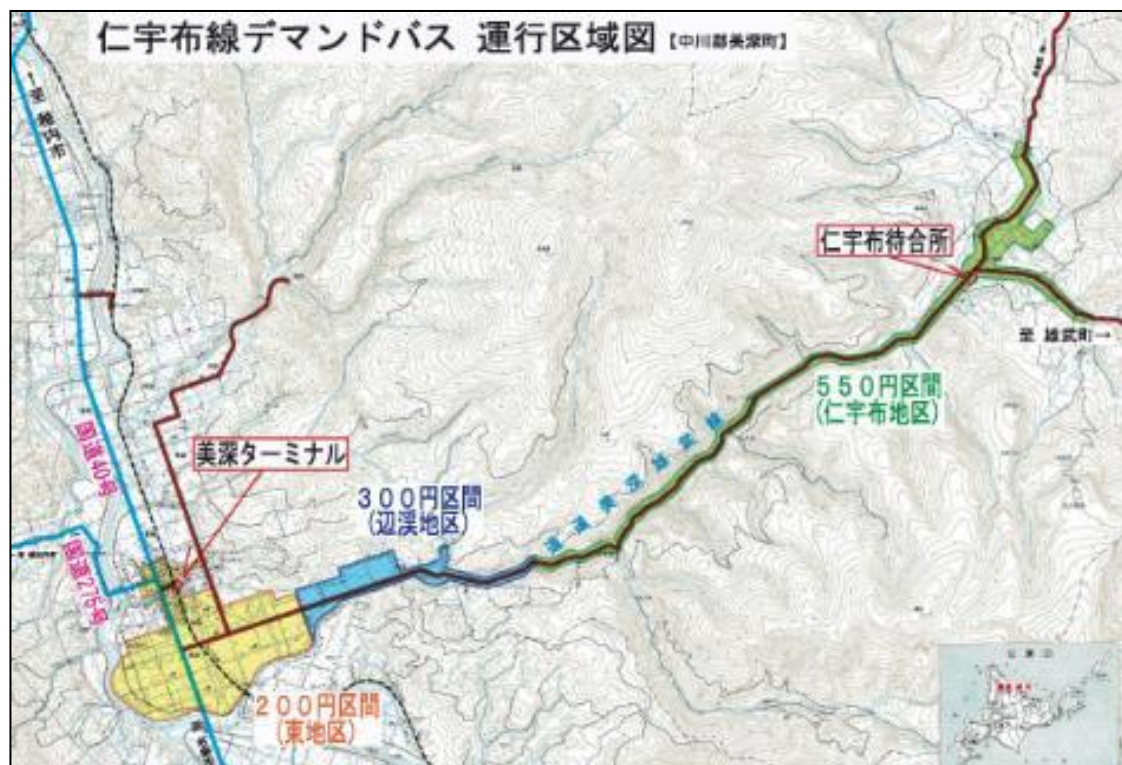
年度	乗車人数	前年比	仁宇布地区人口 (各年1月1日)	仁宇布地区 観光客数
平成30年度	2,321 人	△21.1%	50 人	13,026 人
令和 元年度	2,649 人	+14.1%	50 人	13,784 人
令和 2年度	2,792 人	+5.4%	56 人	12,209 人
令和 3年度	2,510 人	△10.1%	55 人	12,719 人
令和 4年度	1,593 人	△36.5%	54 人	15,111 人

《運行時刻》

便	美深ターミナル発	仁宇布待合所着	仁宇布待合所発	美深ターミナル着
1	7:00	7:30	7:42	8:10
2	8:20	8:50	8:55	9:23
3	11:10	11:40	11:50	12:18
4	14:10	14:40	14:50	15:18
5	15:50	16:20	16:22	16:50

(日曜日運休)

《運行区域》



②フレンドバス

高齢者や障がい者などの交通弱者の市街地における身近な移動手段を確保し、気軽に外出できる機会づくりと街中の賑わいづくりを促すことを目的として、平成 22～24 年度まで市街地を運行するデマンド型フレックスバスの実証試験を行い、平成25年度からは「地域内フィーダー系統」フレンドバスとして、本格運行を開始しました。

年間乗車4,000人を目標として運行してきましたが、人口減少に加えて、コロナ禍による外出控えの影響を受けたこともあり、近年の乗車人数は大きく減少しています。

しかし、利用の 9 割は高齢者であることから、通院や買い物など、日常生活の足として重要な役割を果たしています。

《利用状況》

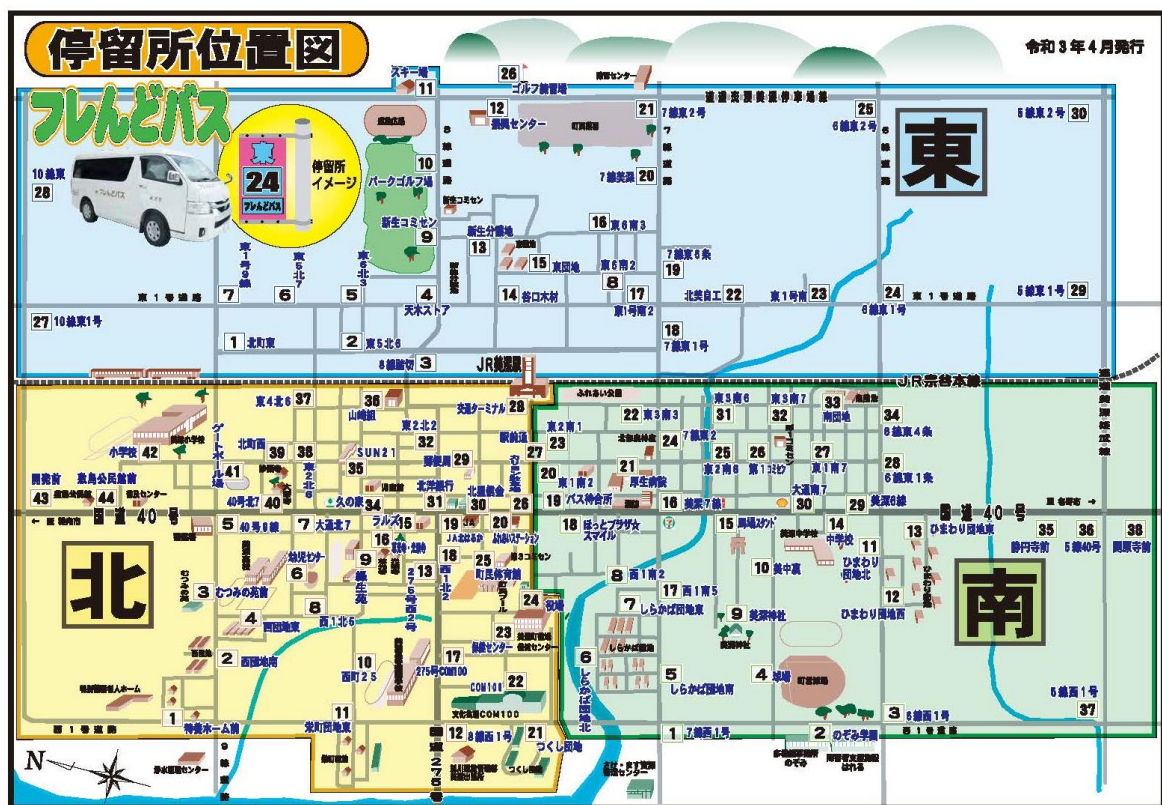
年度	乗車人数	前年比	※参考 65 歳以上人口 (各年度末現在)
平成30年度	3,846 人	△5.2%	1,755 人
令和 元年度	3,729 人	△3.0%	1,742 人
令和 2年度	2,325 人	△37.7%	1,716 人
令和 3年度	2,780 人	+19.6%	1,676 人
令和 4年度	2,895 人	+4.1%	1,644 人

《運行時刻》

便名	発車時刻	区域別運行時間		
		東エリア	北エリア	南エリア
1 便	7:00	7:00～ 7:10	7:10～ 7:20	7:20～ 7:30
2 便	8:00	8:00～ 8:10	8:10～ 8:20	8:20～ 8:30
3 便	9:00	9:00～ 9:10	9:10～ 9:20	9:20～ 9:30
4 便	10:00	10:00～10:10	10:10～10:20	10:20～10:30
5 便	11:00	11:00～11:10	11:10～11:20	11:20～11:30
6 便	12:05	12:05～12:15	12:15～12:25	12:25～12:35
7 便	14:40	14:40～14:50	14:50～15:00	15:00～15:10
8 便	16:10	16:10～16:20	16:20～16:30	16:30～16:40
9 便	17:50	17:50～18:00	18:00～18:10	18:10～18:20
10 便	21:00	区域別運行時間の設定なし		

＜＜運行区域＞＞

区域名	区域
南エリア	東側：JR 宗谷線 北側：役場道路、美深川沿西町道路 西側：町道西 1 号道路 南側：町道 5 線道路
東エリア	東側：道道 680 号斑溪美深停車場線 北側：町道 10 線道路 西側：JR 宗谷線 南側：町道 5 線道路
北エリア	東側：JR 宗谷線 北側：町道 10 線道路 西側：町道西 1 号道路 南側：役場道路、美深川沿西町道路



③スクールバス路線

美深町のスクールバスは、町内小・中学校の児童・生徒の送迎に加え、公共交通空白地域に住む住民の移動手段を確保するために、一般住民を混乗させるスクールバス路線「玉川線・斑溪吉野線・報徳線・楠清水線」として運行しています（報徳線は現在休止中）

利用者は元々少なく、コロナ禍の影響を受けさらに減少しているものの、自家用自動車を持たない高齢者等にとっては、日常生活の重要な移動手段であることから、継続的な運行が必要です。

《利用状況》

年度	斑溪吉野線		玉川線		楠清水線	
	乗車人数	うち高齢者	乗車人数	うち高齢者	乗車人数	うち高齢者
平成30年度	73 人	42 人	743 人	521 人	140 人	140 人
令和 元年度	101 人	45 人	683 人	532 人	113 人	113 人
令和 2年度	105 人	11 人	478 人	458 人	16 人	16 人
令和 3年度	82 人	15 人	362 人	354 人	0 人	0 人
令和 4年度	63 人	19 人	226 人	219 人	8 人	8 人

《運行時刻》

斑溪吉野線

	交通ターミナル発	吉野13線3号	斑溪14線2号	交通ターミナル着
1・3・6便	通学専用			
2便	8:20	8:33	8:47	9:05
4 便	15:05	15:20	15:25	15:55
5便	16:25	16:38	16:43	17:08

玉川線

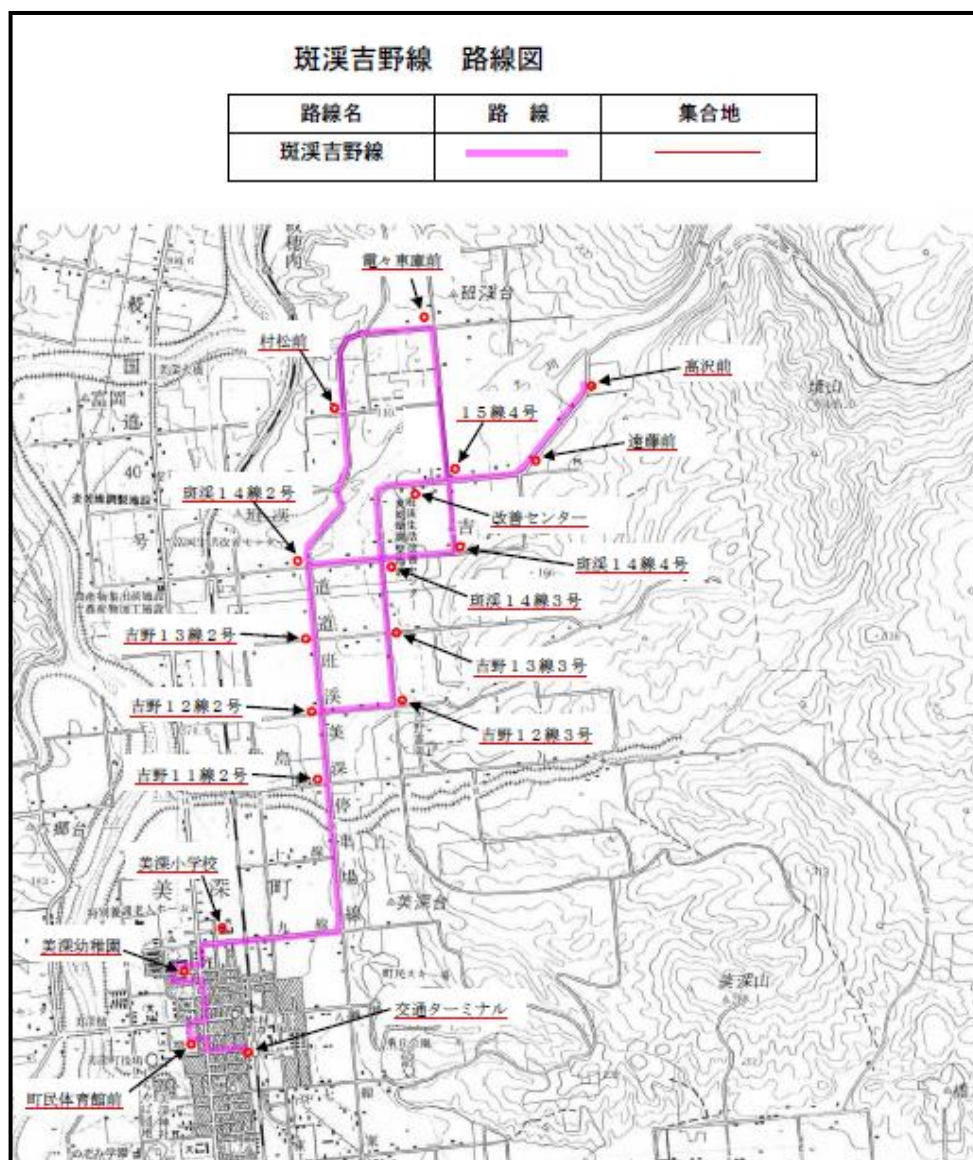
	ふれあい ステーション発	町民体育館発着	栄橋発着	美深中学校着
1 便	-	6:54	7:35	8:05
2便	13:23	13:24	14:05	14:35
3・5 便	通学専用			
4 便	16:02	16:03	16:44	17:14

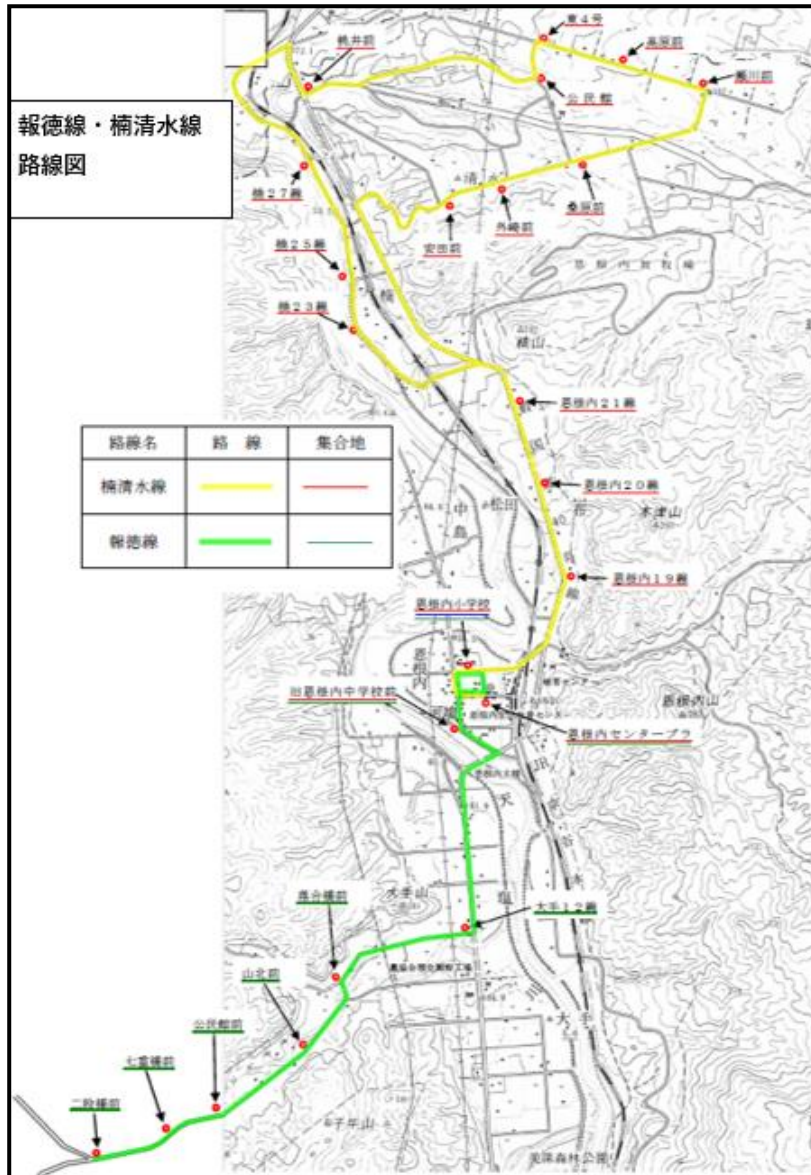
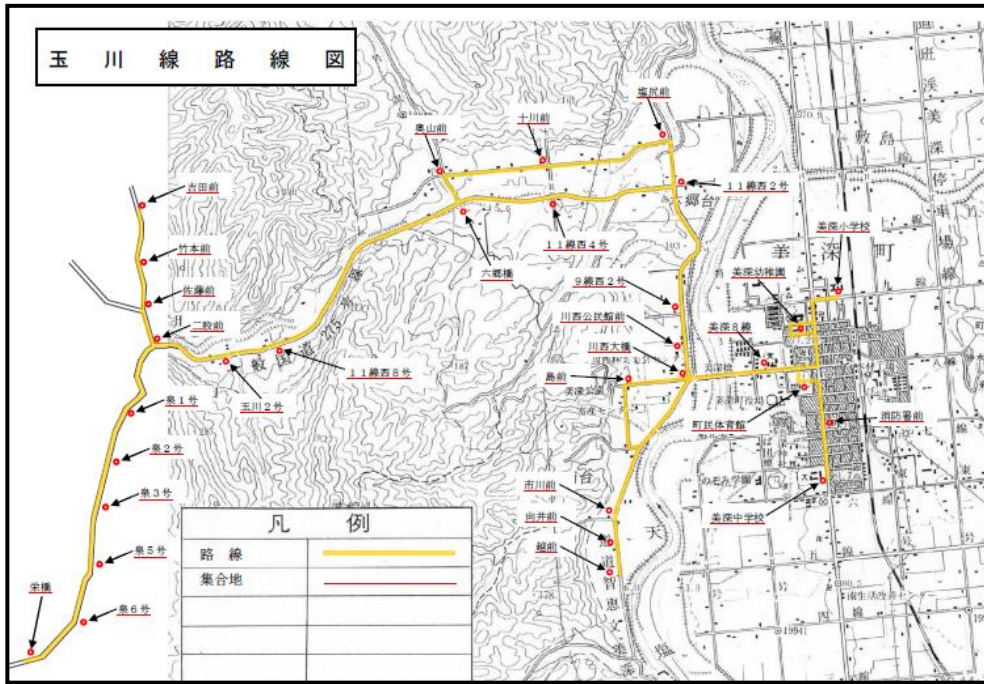
※児童・生徒の有無により運行時刻変動あり

楠清水線

		恩根内センター プラザ発	楠 27 線発着	恩根内センター プラザ着
1便(月～土)		7:00	7:28	7:41
2便	月～金	8:24	8:52	9:05
	土	12:29	12:42	13:12
3便(月～金)		15:20	15:33	16:02
臨時便(月・木)		16:35	16:48	17:17

《運行区域》





(3) 美深町と町外を結ぶ路線バス

① 名士バス恩根内線

名士バス恩根内線は、美深町と名寄市を結ぶ路線バスで、通勤や通学、高齢者の通院など、日常生活での定期利用者が主であり、「地域間幹線系統」として重要な路線です。北海道上川地域公共交通計画においては広域交通バスとして位置づけ、上川地域における交通ネットワークを担っています。

《利用状況》

年度	乗車人数	前年比
平成30年度	48,659 人	+6.3%
令和 元年度	50,794 人	+4.4%
令和 2年度	47,529 人	△6.4%
令和 3年度	46,433 人	△2.3%
令和 4年度	43,320 人	△6.7%

《運行時刻》

恩根内発	美深発着	名寄着	名寄発	美深発着	恩根内着
7:00	7:25	8:00	7:20	7:55	8:15
8:20	8:45	9:20	9:10	9:45	10:05
10:15	10:40	11:15	11:10	11:45	12:05
12:15	12:40	13:15	12:30	13:05	13:25
13:35	14:00	14:35	14:10	14:45	15:05
15:15	15:40	16:15	15:40	16:15	16:35
16:45	17:10	17:45	17:20	17:55	18:15
18:30	18:55	19:30	18:50	19:25	19:45

②都市間バスえさし号

美深町と札幌市を結ぶ移動手段の充実を目的に、平成27年11月から都市間バスえさし号の美深町での乗降が開始されました。乗車券販売を美深町で受託し、美深駅窓口で販売することで利用しやすい環境を整備してきましたが、コロナ禍の影響を受け、乗車人数は大きく減少しています。

《利用状況》

年度	乗車人数	前年比	乗車券 販売人数	前年比
平成30年度	521 人	△0.4%	205 人	△1.0%
令和 元年度	455 人	△12.7%	164 人	△20.0%
令和 2年度	143 人	△68.6%	41 人	△75.0%
令和 3年度	151 人	+5.6%	38 人	△7.3%
令和 4年度	311 人	+106.0%	86 人	+126.3%

《運行時刻》

枝幸発	美深発着	札幌着
7:00	8:40	12:25

札幌発	美深発着	枝幸着
11:30	15:20	17:00

(4)路線バス以外の公共交通

①JR宗谷本線

利用者減少に伴う減便や冬期間の運休の増加など、利便性の低下が更なる利用者の減少を招き、地方の鉄路を取り巻く環境は厳しさを増しています。

JR美深駅においては、平成28年から駅の無人化計画が示されたことから、窓口での切符販売を町が受託し、利便性の維持に努めてきました。

JR北海道においては、経営改善対策として、利用者が極端に少ない無人駅の廃止を進めています。地域住民の利便性の低下を招くことにはなりますが、JR宗谷本線沿線自治体で組織する宗谷本線活性化協議会において、宗谷本線を存続するための経営改善策として理解することとし、JR北海道に協力することを確認しています。

美深町内においては、令和3年3月に南美深駅・紋穂内駅・豊清水駅の3駅が廃止され、同様に廃止が予定されていた恩根内駅については、地域住民から強い存続要望を受けたことから、地域住民の維持管理への協力と、町による維持経費負担することで駅は存続されることとなりました。

その後、初野駅も利用者減少により廃止の対象となり、地域の強い要望により存続した恩根内駅についても依然として利用者が少ない状況が続いたこと、地域住民の維持管理への協力も困難になっていたことから、存続は困難であると判断し、両駅とも令和6年3月での廃止が決定しました。

町内の駅は美深駅だけとなり、利用者数も減少傾向にありますが、JR宗谷本線は北海道の中央部を縦断する重要な鉄路であり、将来的に存続されるよう、沿線自治体や北海道とも協力しながら広域的な取組を進める必要があります。

《利用実績》

年度	1日平均乗車人員	前年比	美深駅乗車券販売人数	前年比
平成30年度	79.0人	△10.4%	4,551人	+2.5%
令和元年度	66.4人	△15.9%	4,232人	△7.0%
令和2年度	55.0人	△17.2%	3,597人	△15.0%
令和3年度	42.2人	△23.3%	2,619人	△27.2%
令和4年度	34.6人	△18.0%	3,121人	+19.2%

※ 1日平均乗車人員はJR北海道の特定日調査(5年平均)

《運行時刻》(令和6年3月末現在)

上り		下り	
行先	発車時刻	行先	発車時刻
旭川(普通)	7:17	稚内(普通)	8:21
名寄(普通)	8:21	稚内(特急)	10:16
旭川(特急)	9:04	稚内(特急)	14:51
名寄(普通)	13:49	稚内(普通)	15:29
旭川(特急)	15:29	音威子府(普通)	17:06
名寄(普通)	18:33	音威子府(普通)	20:12
札幌(特急)	20:11	稚内(特急)	21:23
名寄(普通)	21:23		

②デマンド型乗合タクシー

農村部交通空白地域における身近な移動手段を確保し、日常生活の利便性向上を図ることを目的に、平成28年4月から令和元年6月までの間、「吉野・斑溪・富岡・西里」を対象として、デマンド型乗合タクシーの実証運行を実施しました。高齢者の通院や買い物の足として徐々に浸透し利用が増えたことから、令和元年7月から本格運行を開始し、今では年間200人前後の利用があります。

(令和5年度末 車両数:2台)

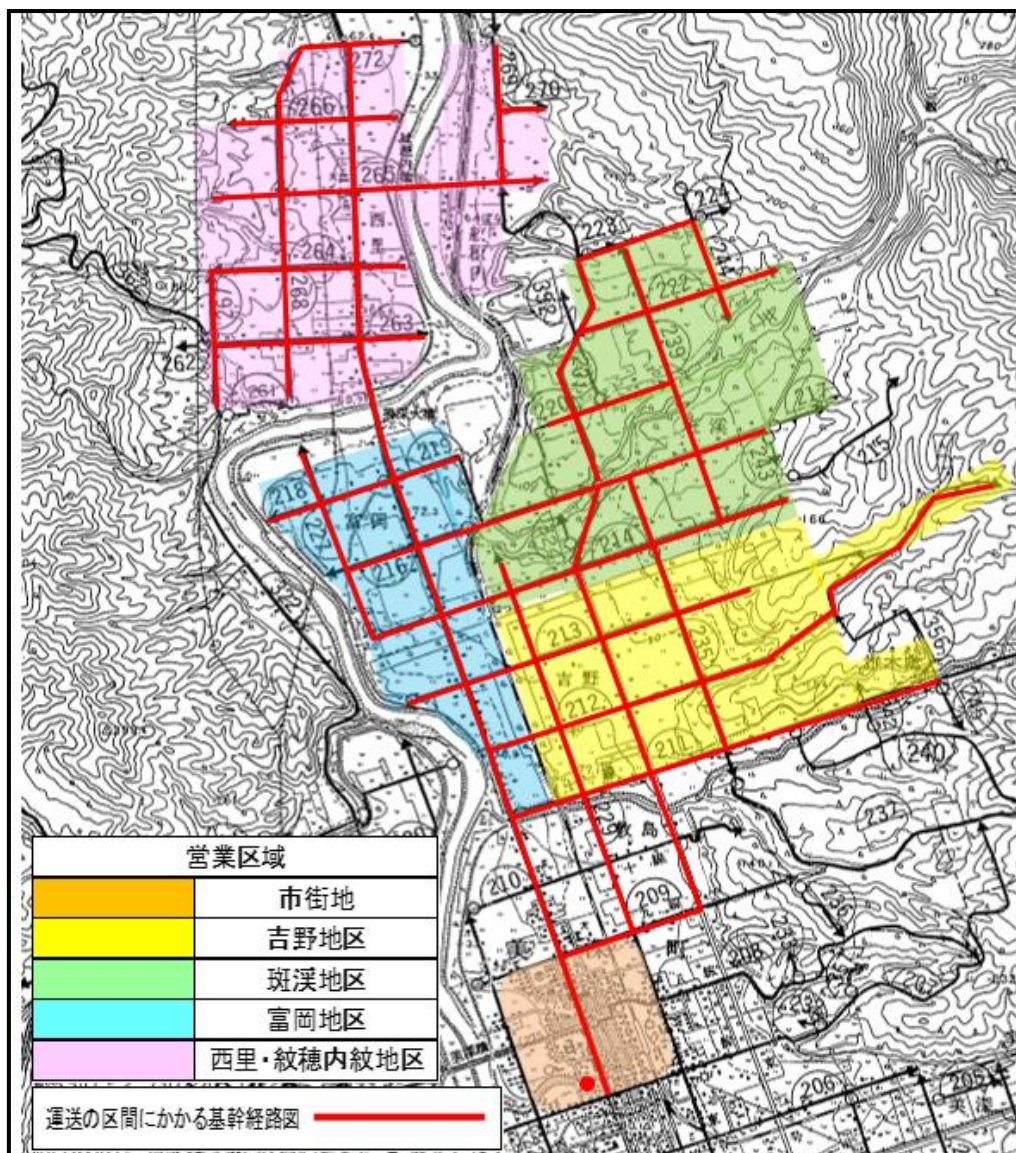
＜＜利用状況＞＞

年度	乗車人数	前年比
平成30年度	228 人	+75.4%
令和 元年度	199 人	△12.7%
令和 2年度	253 人	+27.1%
令和 3年度	249 人	△1.6%
令和 4年度	187 人	△24.9%

＜＜運行時刻＞＞

便名	発車時刻	区域
1便	8:00	吉野・斑溪・富岡・西里・紋穂内地区から市街地停留所
2便	11:00	市街地停留所から吉野・斑溪・富岡・西里・紋穂内地区

＜＜運行区域＞＞



③外出支援サービス（市町村福祉輸送）

町内に住む移動制約者（要介護者、身体障害者）が安心して外出できるよう、市町村福祉輸送による外出支援サービスを美深町社会福祉協議会に委託して実施しています。

（令和5年度末 車両数：1台）

《利用状況》

年度	延利用者数	利用回数
平成30年度	13 人	39 人
令和 元年度	44 人	61 人
令和 2年度	34 人	47 人
令和 3年度	19 人	60 人
令和 4年度	20 人	87 人

④タクシー

町内では、(株)美深ハイヤーがタクシー事業を展開しており、自由度の高い公共交通として住民各々の様々な移動要望に応えています。

（令和5年度末 車両数：3台）

《営業状況》

営業時間	月～土 8:00～23:00
	日・祝日は事前予約運行のみ

3-3 公共交通に係る各種調査結果

(1) アンケート調査

北海道上川地域公共交通活性化協議会による上川地域住民の移動実態・利用実態把握アンケート調査における美深町関係分の結果を活用

調査実施日	令和4年10月3日～11月27日
調査対象	16歳以上の住民から無作為に抽出した180人
回収数	52人
回収率	28.9%

《アンケート結果》

【回答者属性】

男 性	29人
女 性	23人

年 齢	20歳未満	20～39歳	40～59歳
	2人	3人	21人
	60～64歳	65～74歳	75歳以上
	10人	7人	9人

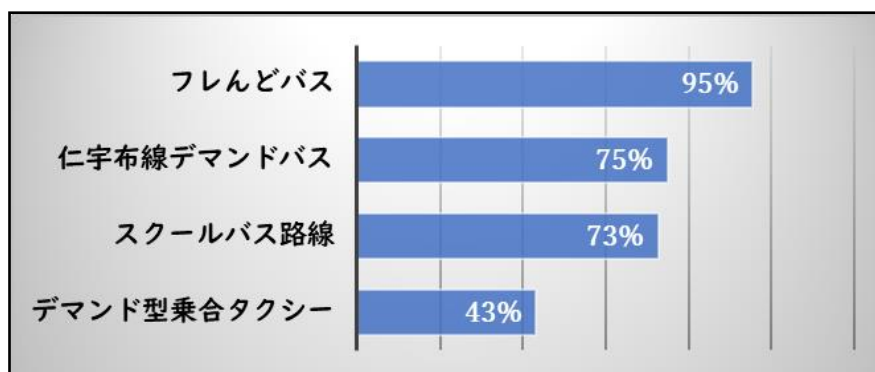
家族構成	一人暮らし	夫婦二人	その他
	11人	19人	22人

運転免許証	持っている	持っていない
	44人	8人

【設問】

①町内を運行している公共交通で知っているもの（複数回答可）

市街地を走るフレンドバスは認知度が高く回答者の95%が知っていると回答していますが、農村部の利用を主とする仁宇布線デマンドバスは75%、スクールバス路線は73%、デマンド型乗合タクシーは43%の認知度でした。

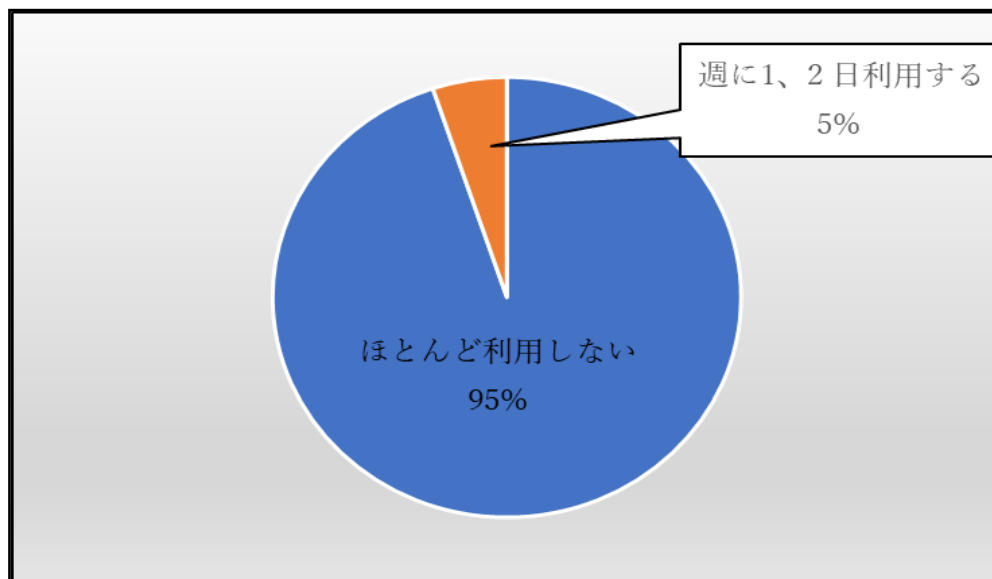


② 利用頻度

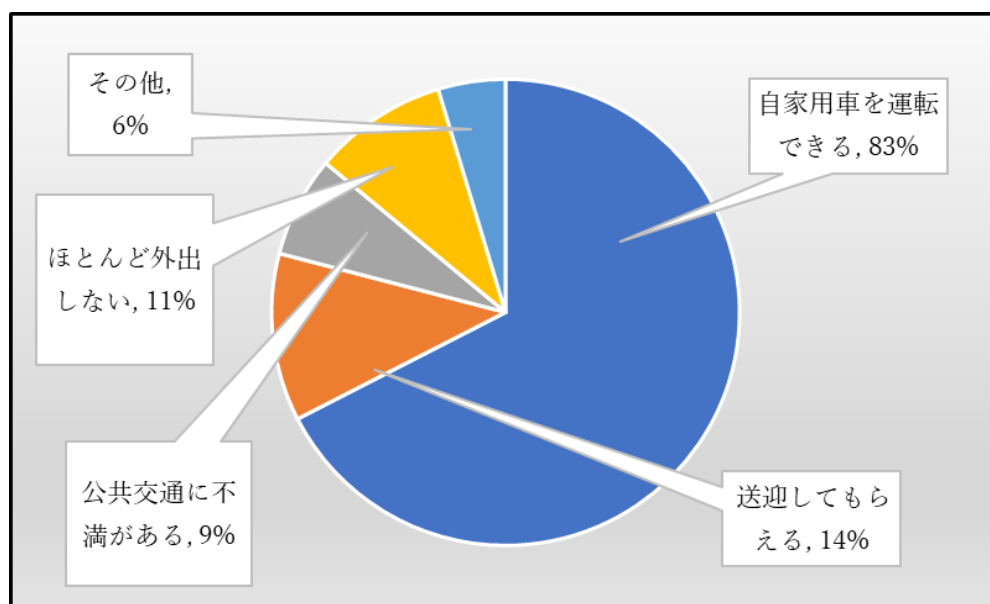
認知度が高いフレンドバスであっても、利用頻度は「週に1、2日利用する」が5%、「ほとんど利用しない」が95%、仁宇布線デマンドバス、スクールバス路線、デマンド型乗合タクシーについては「ほとんど利用しない」が100%という結果でした。

存在は知ってはいるものの公共交通の利用には結びついておらず、利用しない理由を見ても、住民の主要な移動手段は利便性の高い自家用車であり、自ら運転するか送迎してもらえる環境ができていることがうかがえます。

《フレンドバス利用頻度》



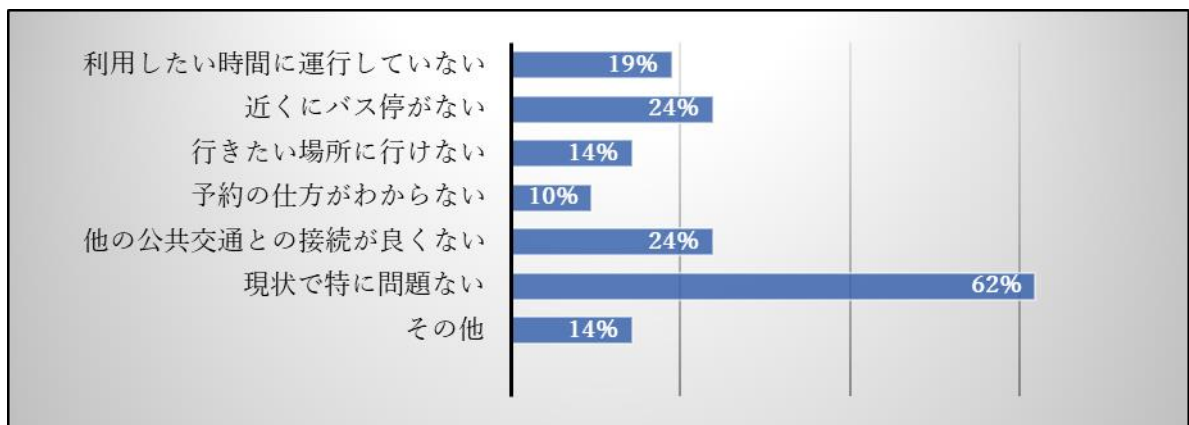
《公共交通を利用しない理由（複数回答可）》



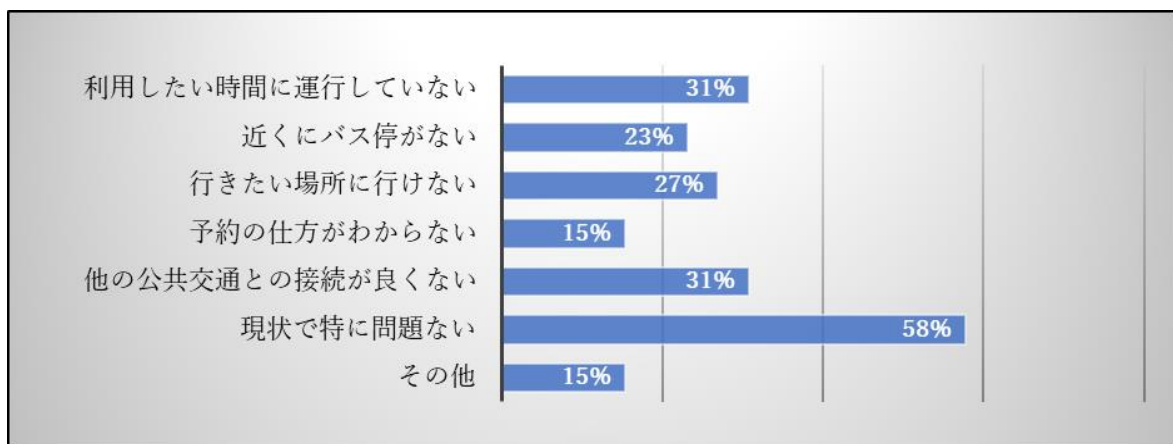
③ 公共交通が不便だと感じる点（複数回答可）

地域内フィーダー系統として位置付ける仁宇布線デマンドバス、フレンドバスにおいては、60%前後が「現状で特に問題ない」と回答した一方で、「利用したい時間に運行していない」「他の公共交通との接続が良くない」との回答も20~30%前後ありました。通学や通院、買い物などの日常生活に必要とされる運行を軸としながら、住民の足として利用しやすくなるよう公共交通の在り方を検討していく必要があります。

《仁宇布線デマンドバス》



《フレンドバス》



(2) 利用実態

地域内フィーダー系統 2 路線における利用実態は以下のとおり

① 仁宇布線デマンドバス

子どもの利用は、幼児センター通園児によるものであり、仁宇布地区の通園児にとって本路線は通園に欠かせない足となっています。

《月別利用実態》

単位：人

	美深⇒仁宇布			仁宇布⇒美深		
	大人	子ども	計	大人	子ども	計
R4.4	58	47	105	56	45	101
R4.5	73	52	125	75	54	129
R4.6	96	19	115	85	14	99
R4.7	74	10	84	64	9	73
R4.8	71	15	86	61	14	75
R4.9	92	16	108	86	11	97
R4.10	65	6	71	64	9	73
R4.11	18	3	21	20	8	28
R4.12	19	0	19	22	1	23
R5.1	17	0	17	25	0	25
R5.2	28	2	30	35	1	36
R5.3	26	1	27	25	1	26

《便別実態》

	美深⇒仁宇布		
	大人	子ども	計
1便(7:00)	9	0	9
2便(8:20)	296	4	300
3便(11:10)	125	3	128
4便(14:10)	67	4	71
5便(15:50)	140	160	300

	仁宇布⇒美深		
	大人	子ども	計
1便(7:42)	47	32	79
2便(8:55)	138	116	254
3便(11:50)	105	5	110
4便(14:50)	203	5	208
5便(16:22)	125	9	134

②フレンドバス

高齢者のサークル活動や買い物での利用など、3便(9:00)から7便(14:00)の時間帯での利用が全体の86%を占めていることから、高齢者にとって日常生活に欠かせない足となっています。高齢者バス券を利用して乗車する70歳以上の利用が、全体の87%を占めています。

《月別利用実態》

単位:人

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:05	14:40	16:10	17:50	21:00
R4.4	0	14	85	30	65	12	45	0	12	0
R4.5	0	4	58	25	26	12	27	3	13	0
R4.6	0	4	75	15	23	7	25	0	11	0
R4.7	0	5	50	21	24	10	12	1	11	0
R4.8	0	2	43	29	35	18	8	0	0	0
R4.9	0	7	52	21	32	12	5	4	10	0
R4.10	0	5	56	27	39	17	5	0	21	0
R4.11	0	8	54	36	29	42	18	0	20	0
R4.12	0	37	95	67	42	52	64	0	16	0
R5.1	0	38	81	51	32	55	56	3	12	0
R5.2	0	46	128	55	57	59	70	6	19	0
R5.3	0	47	89	52	56	55	51	6	18	0
計	0	217	866	429	460	351	386	23	163	0
	0.0%	7.5%	29.9%	14.8%	15.9%	12.1%	13.4%	0.8%	5.6%	0.0%

《年齢層別利用実態》

単位:人 ※うち70歳以上は、高齢者バス券利用者

	大人		子ども	障害者
		うち70歳以上		
1便(7:00)	0	0	0	0
2便(8:00)	163	74	0	54
3便(9:00)	865	809	1	0
4便(10:00)	429	401	0	0
5便(11:00)	460	438	0	0
6便(12:05)	349	336	1	1
7便(14:40)	384	295	2	0
8便(16:10)	23	15	0	0
9便(17:50)	161	160	2	0
10便(21:00)	0	0	0	0
計	2,834	2,528	6	55
	97.9%	87.3%	0.2%	1.9%

3-4 現状・問題点と課題の整理

(1) 公共交通を取り巻く美深町の現状・問題点、将来の公共交通を考える上での課題について整理する

現状・問題点			課題																		
人口	【人口減少・少子高齢化】 ・人口減少、高齢化はさらに進行 ・生産年齢人口の減少に伴う運転手の確保 <table><tr><td></td><td>現状(R2)</td><td>推計(R32)</td></tr><tr><td>総人口</td><td>4,145 人</td><td>2,096 人</td></tr><tr><td>年少人口</td><td>369 人</td><td>156 人</td></tr><tr><td>生産年齢人口</td><td>2,076 人</td><td>970 人</td></tr><tr><td>高齢者人口</td><td>1,700 人</td><td>970 人</td></tr><tr><td>高齢化率</td><td>41.0%</td><td>46.3%</td></tr></table>			現状(R2)	推計(R32)	総人口	4,145 人	2,096 人	年少人口	369 人	156 人	生産年齢人口	2,076 人	970 人	高齢者人口	1,700 人	970 人	高齢化率	41.0%	46.3%	・人口減少に対応し得る効果的な公共交通の持続 ・交通弱者が安心して利用できる公共交通の確保 ・公共交通利用促進のための意識の向上 ・事業を安定的に運営するための財政的支援
	現状(R2)	推計(R32)																			
総人口	4,145 人	2,096 人																			
年少人口	369 人	156 人																			
生産年齢人口	2,076 人	970 人																			
高齢者人口	1,700 人	970 人																			
高齢化率	41.0%	46.3%																			
交通	【公共交通】 ・住民の主な移動手段は自家用車であり、公共交通の利用は少ない ・利用者減少に対応したデマンド型への移行 ・フレンドバスや乗合タクシーなど、高齢者の通院や買い物の足として定着 ・外出支援サービスは移動困難者の外出に必要不可欠 ・国等の補助金を活用した事業の安定運営																				
都市施設	【生活関連施設】 ・商店、医療機関、金融機関等の市街地への集中 ・空き店舗、空き地の増加によるまちの空洞化進行 【公共施設】 ・施設の老朽化や社会の変化に伴う施設の廃止、集約化による施設の遠距離化																				

第4章 公共交通計画の基本方針

4-1 基本方針

~~~~~  
住民が安心して美深町で暮らし続けるために必要な公共交通網を整備し、第6次美深町総合計画に掲げるまちの将来像『未来へ続く笑顔あふれるまち美深』の実現を目指す  
~~~~~

<基本方針の考え方>

住民が安心して暮らし続けるためには、移動手段の確保は不可欠であり、現在、住民の主要な移動手段は自家用車である。

しかし、自家用車を持たない交通弱者にとっては、公共交通は暮らしに直結する重要なものであることから、町内に交通空白地域をつくらず、安定的に運行する公共交通を確保していくことが求められる。

住民一人ひとりが公共交通について考え、意識することを促し、公共交通を持続していこうとする気運を高め、利用を促進することで、住民が笑顔で暮らし続けられるまちの実現を目指していく。

4-2 施策を展開する上での目標

(1) 利用者ニーズに応じた持続可能な町内公共交通の確保

人口減少、高齢化が進む中、住民が安心して日常生活を送るための地域の足として、公共交通の果たす役割は重要性を増してきています。

地域内フィーダー系統である「フレンドバス」や「仁宇布線デマンドバス」等による住民の安定的な移動手段を維持するとともに、地域間系統である「名士バス恩根内線」やJRとの連携により、町内外へのスムーズな移動が行える、持続可能な公共交通を目指します。

(2) 公共交通の利用促進の展開

公共交通は、住民の移動の足として、安定的かつ効果的に運行する必要があります。公共交通を維持するためには、住民一人ひとりが、公共交通が必要なものであることを認識し、利用していくことが求められます。

公共交通に対する住民意識の向上を図り、利用が促進されるよう取組を展開します。

第5章 目標に基づく施策内容

5-1 施策内容の整理

(1) 利用者ニーズに応じた持続可能な町内公共交通の確保

人口減少や自家用車の普及に伴う利用者の減少に対応すべく、路線バスのデマンド化による経営コストの削減や補助金等を活用し、町内に交通空白地域が生じないように、効果的で安定的な公共交通の確保に向けた取組を進めてきました。

今後も、既存路線の確保を基本として、利用者ニーズに応じた持続可能な公共交通を目指します。

① 路線バスの維持・確保	
地域内フィーダー系統	フレンドバスの運行 実施主体：美深町（旅客自動車運送事業者に運行委託） 実施時期：通年
	仁宇布線デマンドバスの運行 実施主体：美深町（旅客自動車運送事業者に運行委託） 実施時期：通年
地域間系統	名士バス恩根内線の運行 実施主体：名士バス（株） 実施時期：通年
スクールバス路線	斑溪吉野線・玉川線・楠清水線の運行 実施主体：美深町 実施時期：通年
町内及び生活圏内である名寄市を結ぶ路線バスは、通院・通学、買い物など、住民にとって重要な公共交通であるが、利用者は減少傾向にある。既存の路線の維持を基本として、利用促進による利用者の確保を図るとともに、国等の補助金等を活用しながら、効果的で安定した運行ができるよう努める。 また、市街地では、買い物宅配サービスとの相乗効果、仁宇布地区においては観光とも連携した美深町のPRと公共交通の利用との相乗効果が図られるよう取組を進める。	

地域内フィーダー系統である「仁宇布線デマンドバス」は、市街地から約20km離れた仁宇布地区と、美深町中心部を結ぶ唯一の公共交通機関であり、市街地にある幼児センターや高校通学のほか、公共施設や病院などの利用を含め、生活に欠かすことのできない移動手段になっています。さらに同地区は美深町の重要な観光資源である「松山湿原」「トロッコ王国」を擁しており、当該地区を訪れる観光客の移動手段としても重要な役割を果たしています。

同じく地域内フィーダー系統である「フレンドバス」についても、特に高齢者や障がい者など、いわゆる交通弱者の身近な移動手段として定着させることにより、気軽に外出できる

機会づくりと、街中の賑わい創出のため、重要な役割を持っています。

いずれも日常生活を中心に必要不可欠な路線であるものの、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持していく必要があります。

② その他町内公共交通の維持・確保	
農村部交通空白地域輸送	デマンド型乗合タクシーの運行 実施主体：美深町 実施時期：通年
市町村福祉輸送	外出支援サービスの運行 実施主体：美深町
自由度の高い公共交通	民間タクシーの運行 実施主体：(株)美深ハイヤー
農村部に住む高齢者の通院や買い物の足の確保、移動制約者の外出支援といった福祉的な側面も有する公共交通である。利用者は少なく、収益性も低い が、住民が安心して暮らしていくためには必要な公共交通であり、現在のサービスを維持していかなければならない。 タクシーについては、民間事業者による最も自由度の高い公共交通であり、定時・路線運行では対応できない移動に必要な手段として、事業の存続が重要となる。	

(2) 公共交通の利用促進の展開

人口減少の進行により、町内施設の減少や町民活動全般の規模縮小も見込まれることから、公共交通に関しても利用者の減少が予想されます。

公共交通の利用促進のためには、住民一人ひとりが公共交通の必要性を認識し、主体的に維持していこうという意識を醸成していくことが必要です。多様な方法で継続的に情報を提供し、住民が公共交通について考え、意識するよう取組を展開します。

① 情報提供の推進	
住民向け周知	美深町広報への掲載 自治会を通じた周知依頼 町民との懇談の場での情報共有
町外者向け周知	ホームページへの掲載
防災情報端末機の利用	定期的な情報発信
各種媒体の活用と自治会との連携による情報発信、町民との懇談の場での情報共有など、住民一人ひとりの公共交通利用に対する意識醸成が図られるよう取組を進める。 また、町外から訪れる観光客等が公共交通を利用できるよう情報を発信し、利用の促進を図る。	

第6章 施策の持続的な実施に向けた目標設定

6-1 目標設定

施策の持続的な実施に向け、以下のとおり評価指標及び目標値を設定します。

目標の設定については、利用促進による利用増加を見込むものの、転入・転出や自然減などによる人口減少を考慮して、R4実績と同等の数値を目標値として設定します。

※R4実績の利用者人数は、H30-R4平均値

評価指標		現況値	目標値				
		R4実績	R6	R7	R8	R9	R10
フレンドバス	乗車人数 (人/年)	3,115	3,100	3,100	3,100	3,100	3,100
	町補助 (千円)	7,326	7,300	7,300	7,300	7,300	7,300
	※参考～買い物サービス利用件数 (件/年)	930	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
仁宇布線 デマンドバス	乗車人数 (人/年)	2,373	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300
	町補助 (千円)	5,084	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	※観光切符の販売 (千円)	206	200	200	200	200	200
名士バス 恩根内線	乗車人員 (人/年)	47,347	47,300	47,300	47,300	47,300	47,300
スクールバス路線 (3路線)	乗車人員 (人/年)	639	630	630	630	630	630

評価指標		現況値	目標値				
		R4 実績	R6	R7	R8	R9	R10
デマンド 型乗合タ クシー	乗車人員 (人/年)	223	220	220	220	220	220
外出支援 サービス	延利用者 (人/年)	26	要介護者、身体障害者などの福祉輸送であり目標値 の設定はなじまないが、継続してサービスを展開				
民間 タクシー	引き続き自由度の高い公共交通として、継続してサービスを提供						
情報 発信	防災端末機	月1回 発信	継続	継続	継続	継続	継続
	広報誌	実施なし	年1回 掲載	年1回 掲載	年1回 掲載	年1回 掲載	年1回 掲載
	ホーム ページ	掲載中	継続	継続	継続	継続	継続

※R4 実績の乗車人数は、H30-R4 平均値

第 7 章 計画の推進体制

本計画を運用していくにあたっての計画進捗状況の評価体制や PDCA サイクルによる評価・検証方法、今後計画期間内における公共交通会議の実施スケジュールを整理します。

7-1 計画推進状況の評価推進体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、6-1 で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的に状況を確認し、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これらの目標の評価にあたっては、行政・交通事業者・各種団体・住民で組織する「美深町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、7-2 に示す PDCA サイクルにより評価・検証を行います。また、7-3 に示すスケジュールに基づき、継続的に評価・検証を実施します。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、町や交通事業者のみならず、各種団体や地域住民の理解と協力が不可欠です。美深町の持続可能な公共交通網の構築には、住民一人ひとりが美深町の公共交通について主体的に考え、行動していくことが重要になります。

7-2 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築

計画の推進にあたっては、毎年、社会情勢や美深町の現況、公共交通の利用状況、目標の達成状況等を評価・検証し、計画の達成に向けた取組の改善と見直しを行いながら、計画期間（5 年間）における目標達成を目指します。

7-3 今後の会議開催のスケジュール

適切な事業実施及び計画推進に向けた継続的な PDCA サイクルを行うため、「美深町地域公共交通活性化協議会」を毎年開催します。

なお、毎年の事業の評価・検証から、事業の改善や見直しが必要になった場合には、随時協議会を開催し、協議していきます。