

愛別町地域公共交通計画

令和6年（2024年）6月

北海道愛別町

目 次

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の背景及び目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間	1
第2章	計画の位置づけ	2
2-1	国の法制度等	2
2-2	北海道の関連計画	6
2-3	本町の上位・関連計画	11
2-4	計画の位置づけ	13
第3章	地域の特性・現況	14
3-1	地域の概要	14
3-2	人口の概要	16
3-3	主要産業、事務所・従業者数	18
3-4	日常生活圏、各種主要施設等の状況	21
3-5	通勤・通学状況	28
3-6	観光動向	30
3-7	自家用車保有率、運転免許保有者数	34
第4章	本町における公共交通の現状	35
4-1	広域交通・生活圏交通の現状	35
4-2	町内の公共交通の現状	36
第5章	本町の公共交通の課題	41
5-1	本町の各運送サービスの課題	41
5-2	本町における各運送サービスの役割	42

第6章	基本方針・目標	43
6-1	本町における運送サービスのあるべき姿	43
6-2	あるべき姿を達成するための目標	45
第7章	目標達成のための施策と定量的な目標設定	46
7-1	実施する施策、実施主体、定量目標	46
第8章	目標達成に向けた評価体制	48
8-1	評価の方法	48
8-2	継続していくための体制	49
付表	用語の説明	50

別紙 地域公共交通確保維持事業

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景及び目的

公共交通を取り巻く環境は、人口減少に伴う利用者の減少や乗務員不足の深刻化、物価・原油価格高騰等に伴う公共交通事業者の経営悪化など非常に厳しい状況にある。

また、新型コロナウイルス感染症によってもたらされた、生活様式や労働環境の劇的な変化により、収束後の現段階においても旅客需要が元の水準に戻っていない状況にある。

一方で、高齢化の進行等に伴う運転免許返納者への対応や広大な面積を有する北海道特有の課題でもある、公共交通を活用した移動手段の維持・確保の重要性が高まってきている。

このような状況を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、公共交通のあり方を地域自らがデザインしていくことの重要性が示されるとともに、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い公共交通への「リ・デザイン（再構築）」を進めるための地域公共交通計画の策定が求められている。

本町としても交通事業者や地域住民などの多様な参画を得て組織している「愛別町地域公共交通活性化協議会」との協議や国・北海道・沿線自治体との協議を踏まえ、将来にわたり持続可能な地域公共交通の維持・確保を図ることを目的として、法に基づくマスタープランである「愛別町地域公共交通計画」を策定する。

1-2 計画の区域

本計画の区域は、愛別町全域とする。

1-3 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とする。

第2章 計画の位置づけ

2-1 国の法制度等

国は「交通政策基本法」「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、交通施策に関する基本理念や基本事項、地方公共団体による計画策定等を定めており、本計画はこれらに基づき策定する。

また、「道路運送法」では、有償で交通を運行するにあたっての種別や手続き内容等について定めており、本計画で位置づける町営デマンドバスは本法律に基づき運行する。

交通政策基本法（平成25年12月施行）

目的	交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る
概要	<p><基本的認識></p> <p>◎交通の果たす機能</p> <p>●国民の自立した生活の確保 ●活発な地域間交流・国際交流 ●物資の円滑な流通</p> <p>◎国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要</p> <p><交通機能の確保・向上></p> <p>◎少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与</p> <p>●豊かな国民生活の実現 ●国際競争力の強化 ●地域の活力の向上</p> <p>◎大規模災害に的確に対応</p> <p><環境負荷の低減></p> <p>◎交通による環境への負荷の低減を図る</p> <p><様々な交通手段の適切な役割分担と連携></p> <p>◎交通手段の特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携する</p> <p><交通の安全の確保></p> <p>◎交通安全対策基本法等に基づく交通安全施策と十分に連携する</p>

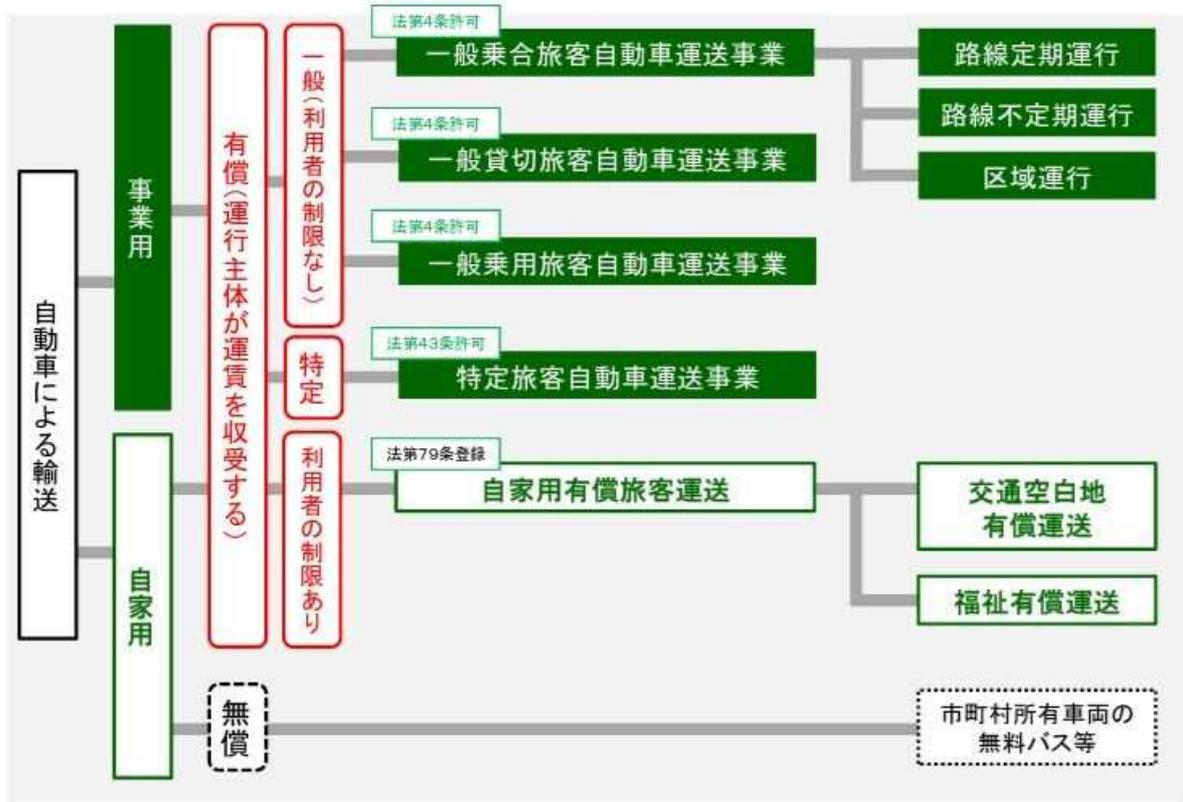
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行）

<p>目 的</p>	<p>地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること</p>
<p>概 要</p>	<p><地域公共交通計画（マスタープラン）の作成></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎法定協議会での協議に基づく、地域公共交通計画（マスタープラン）の作成に努めること ◎計画の実施状況等についての毎年度の調査、分析、評価に努めること <p><地域公共交通特定事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎地域の実情に応じた取組を円滑に実施するための特定事業 ●道路運送高度化事業 ●鉄道事業再構築事業 ●地域旅客運送サービス継続事業 ●地域公共交通利便増進事業 など <p><地域公共交通のリ・デザイン></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎地域関係者の連携と協働を通じた、利便性・持続可能性・生産性を高めるための次の取組の推進 ●自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」の推進 ●車両電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」の推進 ●3つの共創（官民共創、交通事業者間共創、他分野共創）の推進 ◎「デジタル田園都市国家構想」及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする「新しい資本主義」の実現を目指す ◎鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

道路運送法（昭和26年6月施行）

<p>目 的</p>	<p>道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ 確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利 便の増進を図ること</p> <p>さらに、道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること</p>
<p>概 要</p>	<p><定める運行の種別></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎事業用旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> ●一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> ・路線定期運航、路線不定期運行、区域運行 ●一般貸切旅客自動車運送事業 ●一般乗用旅客自動車運送事業 ●特定旅客自動車運送事業 ◎一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送 ◎自家用旅客自動車運送 <ul style="list-style-type: none"> ●市町村運営有償運送 ●公共交通空白地有償運送 ●福祉有償運送 <p><事業計画></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎路線又は営業区域 ◎停留所の名称、位置、停留所間の距離 ◎主たる事務所及び営業所の名称、位置 ◎営業所に配置する事業用自動車の数 ◎自動車車庫の位置及び収容能力 <p><運行計画></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎運行系統（ルート） ◎運行回数 ◎運行時刻 ◎運賃 <ul style="list-style-type: none"> ●上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） ●協議運賃（法定協議会において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）

道路運送法上の事業区分と運行形態



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸自動車交通部）より引用

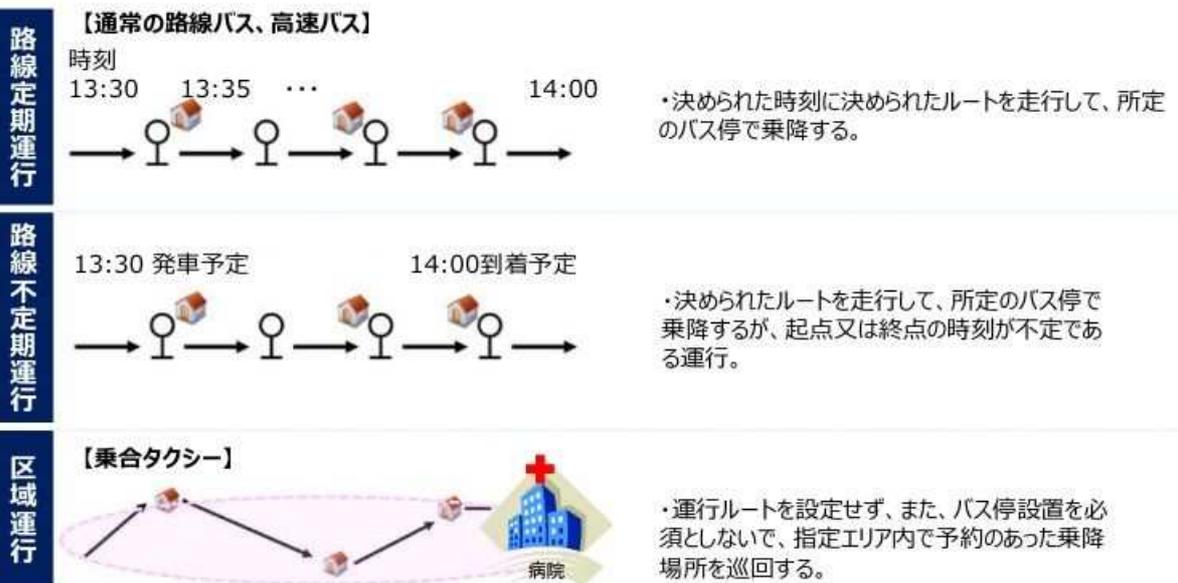
法施行規則第3条の3（一般乗合旅客自動車運送事業の態様）

※乗合はさらに以下の3つの態様に類別される

路線定期運行

路線不定期運行

区域運行



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸自動車交通部）より引用

2-2 北海道の関連計画

北海道は「北海道総合計画」「第2期北海道創生総合戦略」「北海道交通政策総合指針」「北海道交通政策総合指針・重点戦略」において、交通施策に関する基本理念や基本事項を定めているとともに、本町の存する上川地域においては、「北海道上川地域公共交通計画」において、より具体的な公共交通の維持・確保のための基本方針等を定めており、本計画はこれらに基づき策定する。

北海道の関連計画における公共交通に関する施策等

計画名・年次	公共交通に関する主な施策
北海道総合計画 -輝き続ける北海道- 平成28年度 ～令和7年度	<p><連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎地域交通の安定的な確保に向けて、国の支援制度を最大限活用しながら、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組む ◎幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整えながら利便性が高くストレスのない公共交通の実現に向けて取り組む
第2期北海道創生総合戦略 令和2年度 ～令和6年度	<p><地域の実情に応じた交通ネットワークの維持・確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaSの展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者・交通・物流事業者等と一体となった取組を進める ◎地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる ◎集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する
北海道交通政策総合指針 平成30年度 ～令和12年度	<p><道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎持続的な公共交通ネットワークの維持・確保に向け、交通・物流の効率化や省力化を図るとともに、関係者が連携した取組を進める ◎鉄道やバス路線の持続的な維持・確保に向けて関係者が連携して取り組むとともに、コミュニティバスやデマンド交通など地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取組を促進する ◎過疎地等において路線バスやタクシーとの貨客混載など、異業種間の連携による輸送の効率化を進める

計画名・年次	公共交通に関する主な施策
北海道交通政策総合 指針・重点戦略 令和3年度 ～令和7年度	<p><重点戦略①></p> <p>◎シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通モード間の強固な連携による利便性が高くストレスのない公共交通の実現を図る <p><重点戦略②></p> <p>◎地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「人」「モノ」「サービス」の一体的・効率的な仕組みの構築を図る <p><重点戦略③></p> <p>◎インバウンド加速化戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ●リスク分散と新たな需要の獲得、サービス転換による持続性の確保を図る <p><重点戦略④></p> <p>◎国際物流拡大戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ●貨物の集積と航空路・航路の充実による国際物流拠点の形成を図る <p><重点戦略⑤></p> <p>◎災害に強い交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ●災害時等にも安心できる信頼性の高い交通の実現を図る <p><重点戦略⑥></p> <p>◎ウィズコロナ戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ●感染症対策と公共交通利用の両立を図る

出典：北海道上川地域公共交通計画より一部引用

北海道上川地域公共交通計画における将来像

上川地域が目指す公共交通の将来像

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

出典：北海道上川地域公共交通計画より引用

北海道上川地域公共交通計画における基本方針

基本方針①	広域交通の維持・確保	●学生や高齢者など自動車を運転できない住民も安心して地域に住み続けることができるよう、地域が必要とする需要やニーズを踏まえた広域交通の維持・確保に向けた取組を推進する
基本方針②	公共交通の日常的な利用の促進	●地域の利用者とともに、将来にわたり、公共交通を維持していくため、利用者意識の醸成を図るとともに、日常的な利用の促進に向けた取組を推進する
基本方針③	公共交通の持続性向上	●交通事業者や北海道・市町村など様々な主体が連携し、地域交通の最適化や利用促進はもとより、交通事業を担う人材の確保や資源の効率的な運用に取り組むことで公共交通の持続性の向上を図る
基本方針④	公共交通の利便性向上	●乗継などの負担が少ないシームレスな公共交通利用環境の充実を図る
基本方針⑤	交流拡大に向けた公共交通の活用促進	●新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んだ国内外の観光客の回復も見据えたうえで積極的な情報発信を行い、地域住民だけでなく、誰もが使いやすい公共交通ネットワークを構築し、利用促進を図る

出典：北海道上川地域公共交通計画より一部引用

北海道上川地域公共交通計画における目標

目標①	官民連携による取組の推進
<ul style="list-style-type: none"> ●これまで、鉄道事業者やバス事業者が主体となって公共交通の維持に取り組んできた ●利用者の減少による収入減等を受け、将来にわたり公共交通を維持していくため、国、北海道、市町村、交通事業者等が更なる連携を図り、幹線・広域・生活圏交通を総合的に確保する、共に創る「共創」体制・取組を推進する 	
目標②	公共交通利用に対する意識醸成
<ul style="list-style-type: none"> ●住民一人一人が将来を見据えて、公共交通サービスの重要性や必要性を考え、公共交通の日常的な利用に向けた意識醸成を図る 	
目標③	公共交通の担い手確保
<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少下において持続可能な公共交通サービスを提供するため、人口規模や移動需要に応じた最適な交通体系を構築していくことによる交通資源の効率的運用とともに、様々な主体との連携による人材確保など、ひっ迫する公共交通を担う人材の確保・育成に努める 	
目標④	公共交通の利用環境の改善
<ul style="list-style-type: none"> ●利用者が快適に公共交通を利用できるよう乗り継ぎのシームレス化等による利便性向上や、待合環境の快適性向上などを図る 	
目標⑤	観光における公共交通の利用促進
<ul style="list-style-type: none"> ●観光客が公共交通を活用して本地域内を移動し、観光を楽しむことができるよう、情報提供の充実やわかりやすい料金体系の設定などに取り組み、周遊観光の活性化を図る 	

出典：北海道上川地域公共交通計画より一部引用

北海道上川地域公共交通計画における広域交通（路線バス）の維持・確保の方針

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
旭川市⇄名寄市方面	愛別線 【地域間幹線系統】 (R4輸送量 20.0人)	◎国道40号線沿いの病院への通院や高校への通学など地域住民の生活交通として機能している ◎並行するJR宗谷本線、JR石北本線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている	●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や広域的な移動手段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
旭川市⇄上川町方面	層雲峡線 【地域間幹線系統】 (R4輸送量 20.7人)	◎旭川市内の病院への通院など地域住民の生活交通として機能している ◎JR石北本線と同様に広域的輸送の機能の一部を担っている	●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や広域的な移動手段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

出典：北海道上川地域公共交通計画より一部引用

2-3 本町の上位・関連計画

本町の上位計画である「第11次愛別町振興計画」において、公共交通に関する主な施策等を定めており、本計画はこれらに基づき策定するとともに、本町の関連計画との整合を図るものとする。

本町の上位計画における主な施策

計画名・年次	公共交通に関する主な施策
第11次愛別町振興計画 令和2年度 ～令和11年度	<p>＜基本方針＞（令和2年度～令和11年度）</p> <p>◎明日への基盤が整った愛別</p> <ul style="list-style-type: none"> ●町民の利便性・安全性の向上、町全体の活性化 ・町営デマンドバスの充実 ・JR石北本線及び道北バスの存続に向けた取組の推進 <p>＜前期基本計画＞（令和2年度～令和6年度）</p> <p>◎よりよい公共交通体系の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通会議を適宜開催し、町民や関係機関、交通事業者とともに、よりよい公共交通体系の実現に向けた協議を行う。 <p>◎町営デマンドバスの安定的・効率的な運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ●町営デマンドバスについて、車両の適切な管理を行うとともに、交通事業者と連携し、安定的かつ効率的な運行を行う。 <p>◎JR石北本線及び道北バスの存続に向けた取り組みの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●JR石北本線及び道北バスについて、関係機関や関係自治体と協調し、利用者の増加に向けた施策を推進しながら、各交通事業者にその維持・存続を働きかけていく。

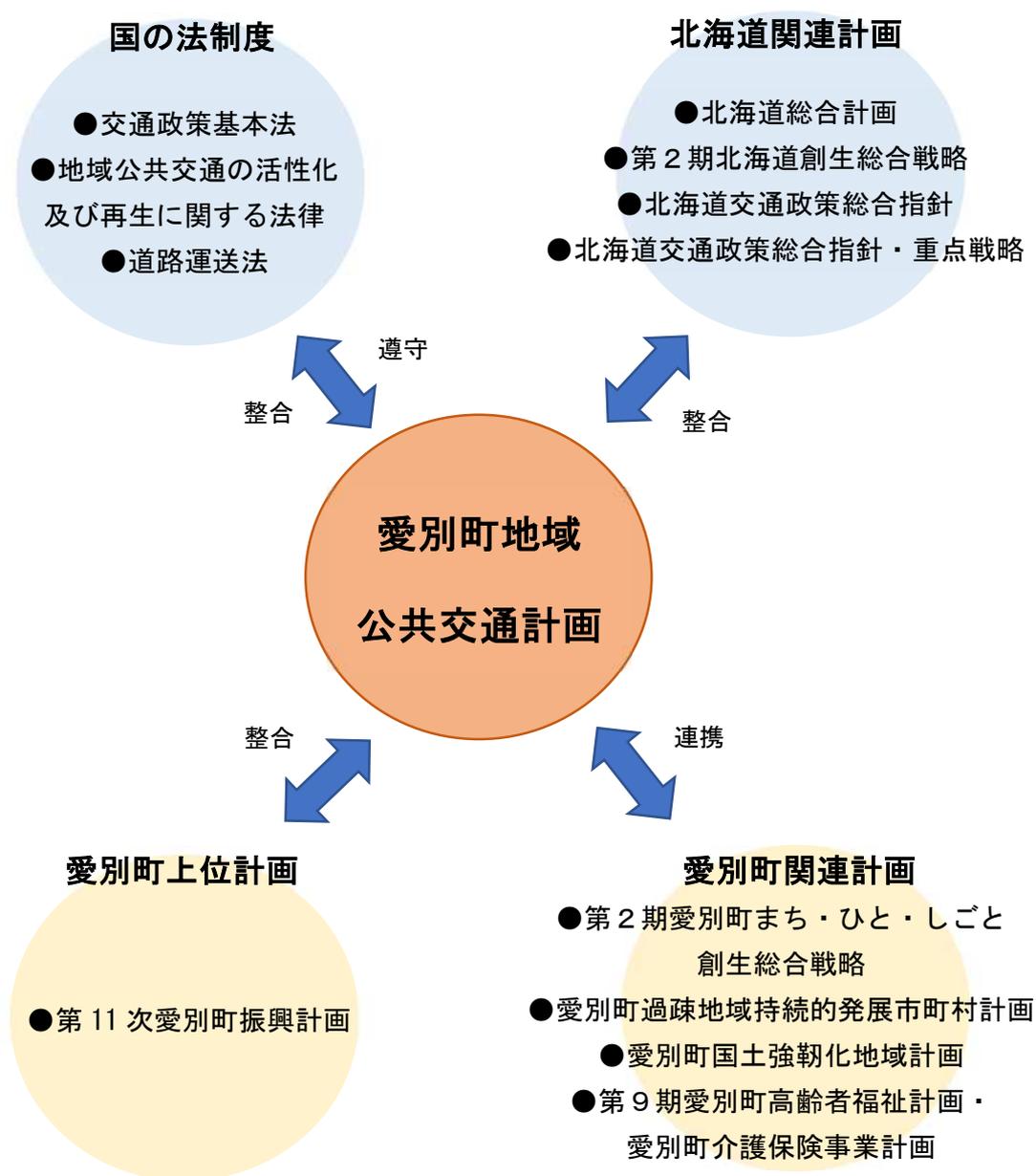
本町の関連計画における公共交通に関する記載

計画名・年次	公共交通に関する記載
第2期愛別町まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和2年度 ～令和6年度	◎第11次愛別町振興計画の前期基本計画記載内容に同じ
愛別町過疎地域持続的発展市町村計画 令和3年度 ～令和7年度	<交通手段の確保> ◎高校生の通学や高齢者等の買い物・通院の足として非常に重要な役割を果たしていることから、将来にわたり維持・確保を図る必要がある ●よりよい公共交通体系を確保し、町営デマンドバスの安定的・効率的な運行を図る ●JR石北本線及び道北バスの存続に向けた取組の推進を図る <法定協議会による協議> ◎法定協議会による協議に基づき、利用促進に向けた取組を進めながら、その維持・確保、利便性の向上に努めていく必要がある
愛別町国土強靱化地域計画 令和2年度 ～令和6年度	<災害時における多様な交通手段の活用> ◎災害時に利用可能な新たな交通手段の活用方法や被災状況の早期把握手法のあり方等の検討
第9期愛別町高齢者福祉計画・愛別町介護保険事業計画 令和6年度 ～令和8年度	<在宅生活者への支援の充実> ◎公共交通機関の利用が困難な方への移動支援の充実に資する具体的施策 ●社会福祉協議会が実施する福祉有償運送等事業（車いす又はストレッチャー対応による自宅から医療機関までの運送）の利用者に対し、利用料の助成を行う「福祉有償運送等利用料助成事業」の実施 ●高齢者の移動手段確保のため、低所得等の方に対し居住地域に応じたハイヤーチケットの交付を行う高齢者交通費助成事業の実施

2-4 計画の位置づけ

本計画は「交通政策基本法」「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき策定する。

また、策定にあたっては、北海道の関連計画及び本町の上位・関連計画との整合を図るものとする。



第3章 地域特性・現況

3-1 地域の概要

本町は、北海道のほぼ中央、上川盆地の東北端にあり、北海道の屋根と呼ばれる雄大な大雪山連邦の麓に位置し、東は上川町、西は比布町、南は当麻町、北は山脈を境として士別市に接している。

町域は、東西 21.4 km、南北 22.4 km で面積は 250.13 km² となっている。

地勢は、東方に旭岳を中心とする大雪山連邦、東南方に東山と伊香牛山、東北方に天塩岳の山麓にあたる辺見山と丸山、そして北方には大正山、西方に班溪山と、周囲を山林に囲まれているが、その標高は 1,000m 以下がほとんどで、平地は海拔 200m 程度である。

町内を流れる河川は、北海道最大の大河である石狩川をはじめ、愛別川、パンケ川、狩布川、パンケムナイ川など 54 本の本支流で、大雪山系に源を発する石狩川が、大小の支流を合流し、東西に貫流している。

総面積の約 8 割を山林、原野が占めており、石狩川及び愛別川の流域の平地を中心に耕地が広がっている。

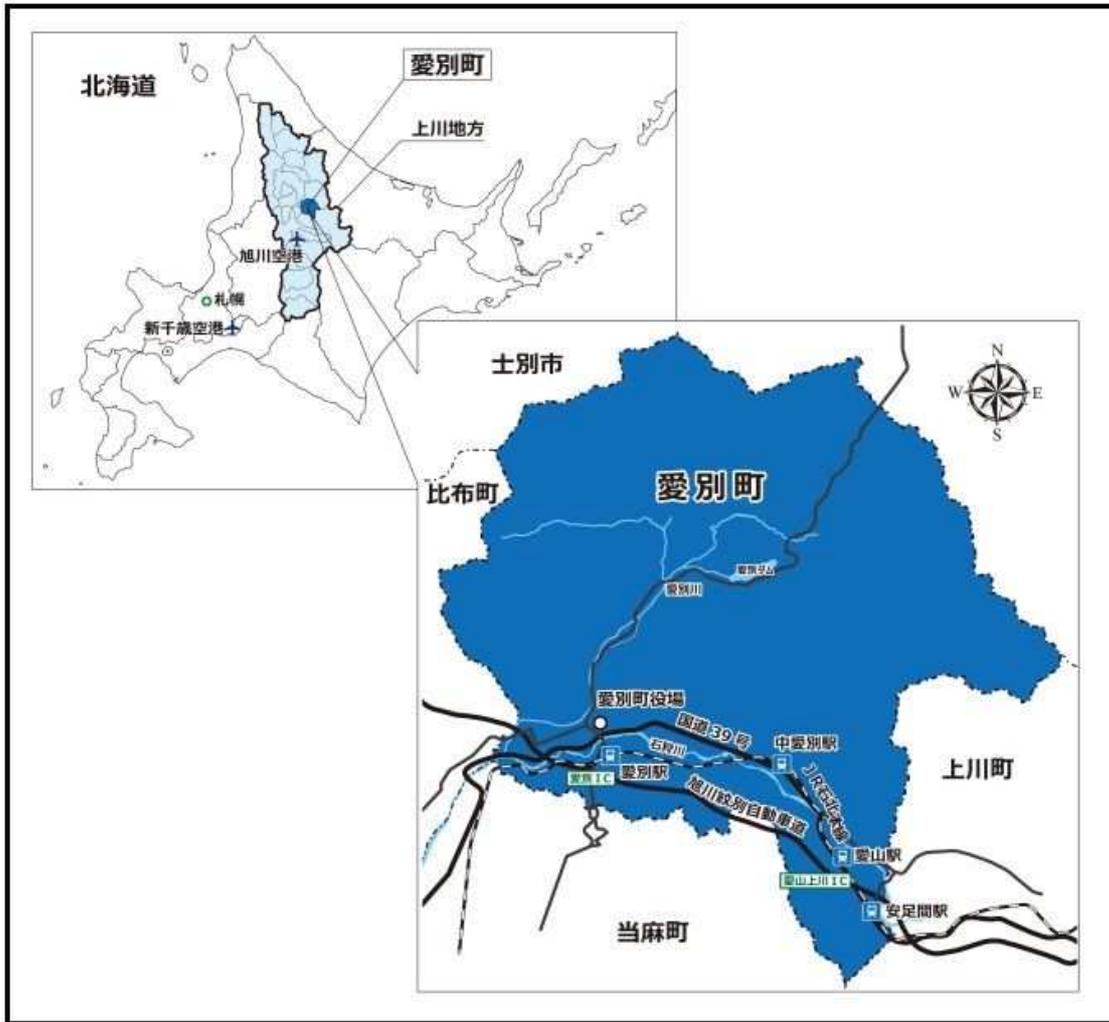
気候は、大雪山連邦に囲まれた上川盆地の東北端に位置しているため、内陸性気候を示し、年平均気温は 6℃ 前後であるが、夏には 30℃、冬には氷点下 20℃ を超えることもあり、夏季、冬季の寒暖の差が激しくなっている。

年降水量の平均は 1,100mm 程度で、季節的には春季は少なく、夏季から秋季にかけて量が増え、特に 8 月が多くなっている。

また、9 月下旬から 10 月初旬に初霜が降り、5 月の中・下旬には晩霜が降りることがあるが、この目安を超える降霜により、農作物の生育、農作業の進捗に大きな影響を及ぼすことがある。

なお、降雪は根雪で降雪量は 6 m 程度、期間は 11 月中旬から 4 月上旬である。

愛別町の位置と概要



第 11 次愛別町振興計画より引用

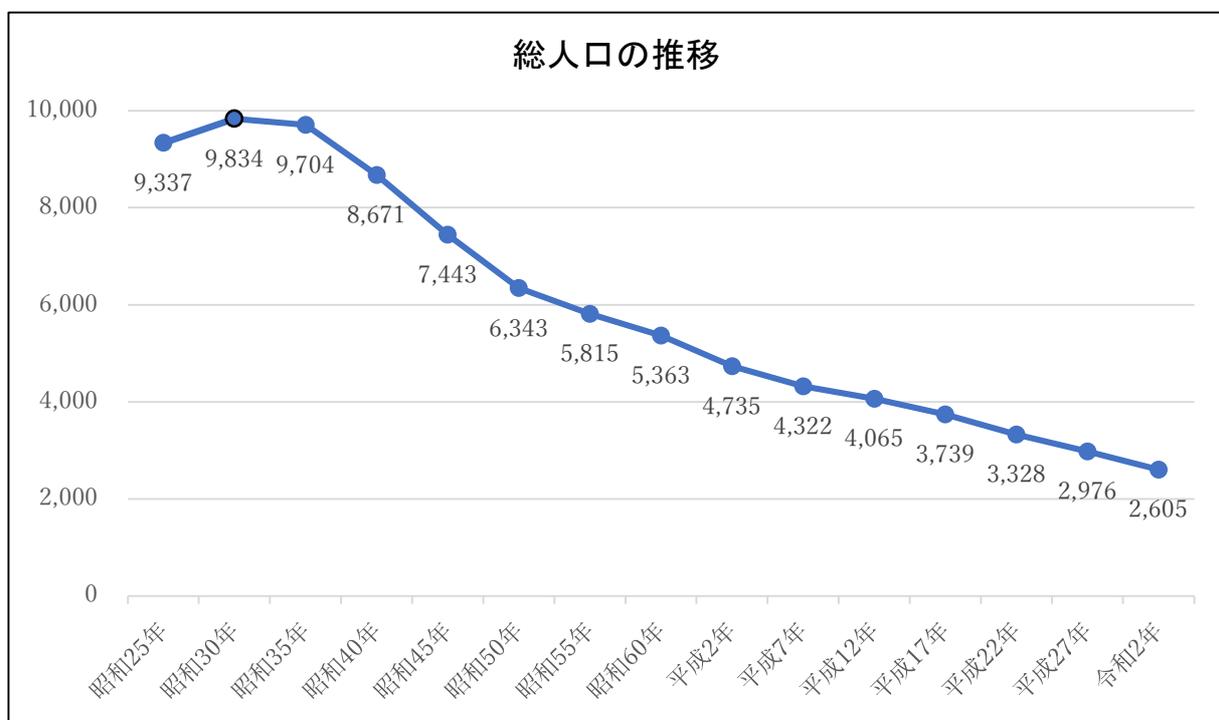
※「愛山駅」については、令和 6 年 3 月 15 日をもって廃駅

3-2 人口等の概要

国勢調査による本町の総人口の推移をみると、昭和30年に9,834人に達し人口のピークを迎えたが、その後の高度経済成長期には急激に人口が減少しており、昭和50年には6,343人となり、20年間で3,491人の人口が減少している。

昭和50年以降、減少傾向は緩やかになったものの人口減少が継続しており、令和2年の国勢調査人口は2,605人となっている。

単位：人



資料：国勢調査

年齢3区分別人口の推移でみると、年少人口（0歳～14歳）は、昭和55年以降、減少を続けており、令和2年には221人となり、40年間で約8割の減少ということになる。

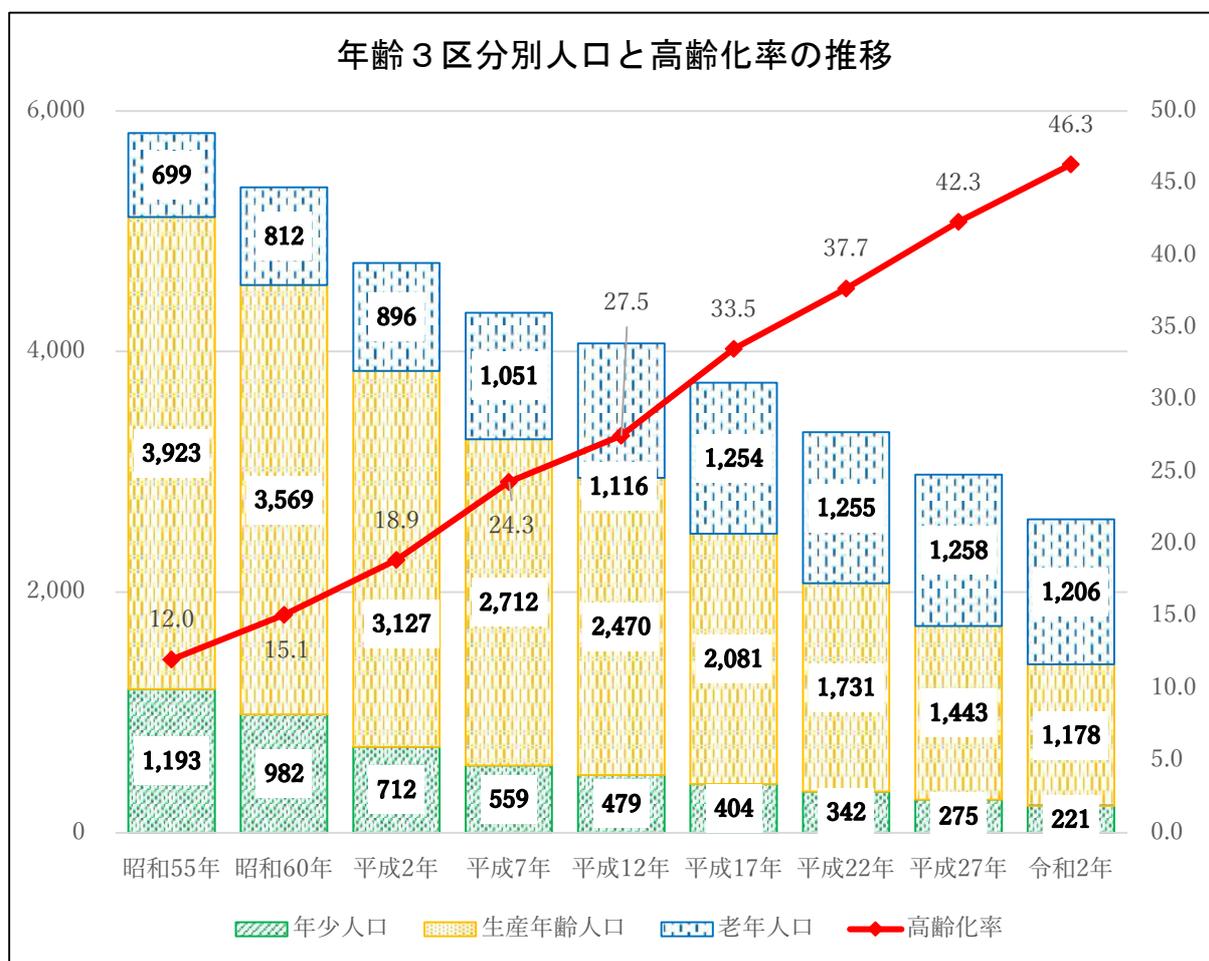
生産年齢人口（15歳～64歳）も同様に減少し続けており、令和2年には1,178人となり、40年間で約7割の減少となっている。

老年人口（65歳以上）については、増加を続けてきているが、平成17年以降は横ばいで推移しており、令和2年は1,206人となっている。

また、高齢化率（老年人口の割合）の推移をみると、昭和55年の12.0%から年々上昇し、令和2年には46.3%に達している。

年少人口と生産年齢人口の減少、老年人口の横ばいという傾向がみられることから、高齢化率の上昇がまだ続くことが予想される。

単位：人、%



区分	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2
老年人口	699	812	896	1,051	1,116	1,254	1,255	1,258	1,206
生産年齢人口	3,923	3,569	3,127	2,712	2,470	2,081	1,731	1,443	1,178
年少人口	1,193	982	712	559	479	404	342	275	221
高齢化率	12.0	15.1	18.9	24.3	27.5	33.5	37.7	42.3	46.3

資料：国勢調査

3-3 主要産業、事務所・従業者数

本町は、恵まれた土地資源を背景に地域の気象条件を生かし、米・畜産・きのこを3本柱とした農業主体のまちであり、安全・安心で良品質な米や農畜産物が生産され、消費者からも高い評価を受けている。

きのこ栽培においては、「えのきたけ」「なめこ」「まいたけ」を中心に栽培されており、今では北海道有数の生産量を誇る『きのこの里あいべつ』として全道的にも認知されている。

また、これらの農畜産物を生かした加工品も生産されており、地産地消の取組や6次産業化の取組も行われている。

さらに近年では、大規模な農地の再編整備事業を進めており、少子高齢化に伴う農業者数の減少やコスト削減による所得の確保など、持続可能な農業を確立するとともにスマート農業の推進による新たな農業の展開を目指している。



米



畜産



きのこ



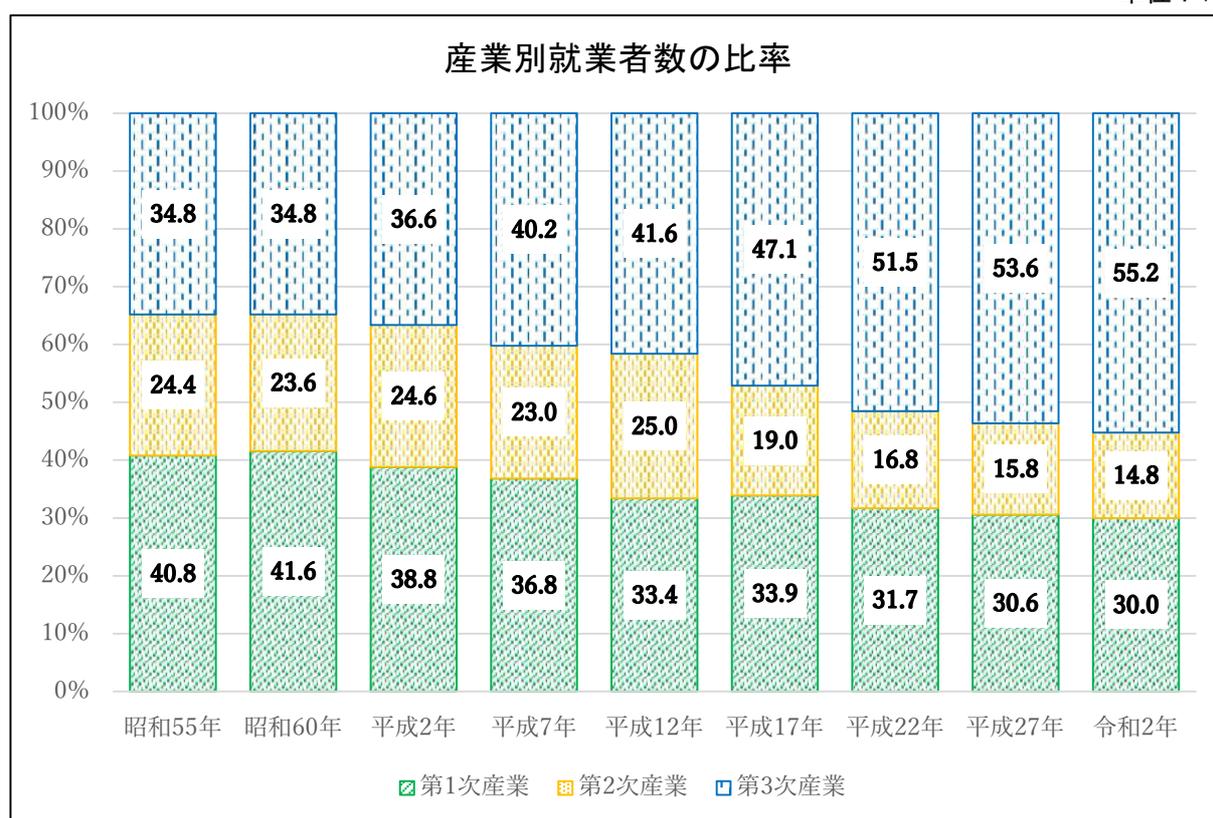
農地再編整備事業

産業別就業者数の比率をみると、農業を中心とする第1次産業の就業者数の比率は減少傾向にあるが近年はほぼ横ばいで推移しており、第2次産業は平成12年をピークに大幅な減少傾向となっている。

一方で、第2次産業の減少推移の影響を受け、第3次産業は大幅に増加してきている状況にある。

第1次産業は就業者数比率の減少傾向が落ち着いてきていることや農地再編整備事業の実施、スマート農業の普及推進に伴い、今後も横ばいで推移すると予想されるが、少子高齢化や景気低迷などの影響を大きく受ける第2次産業の就業者数比率の減少は著しく、第3次産業への就業移行が見られ、今後もこの傾向は強まるものと予想される。

単位：%

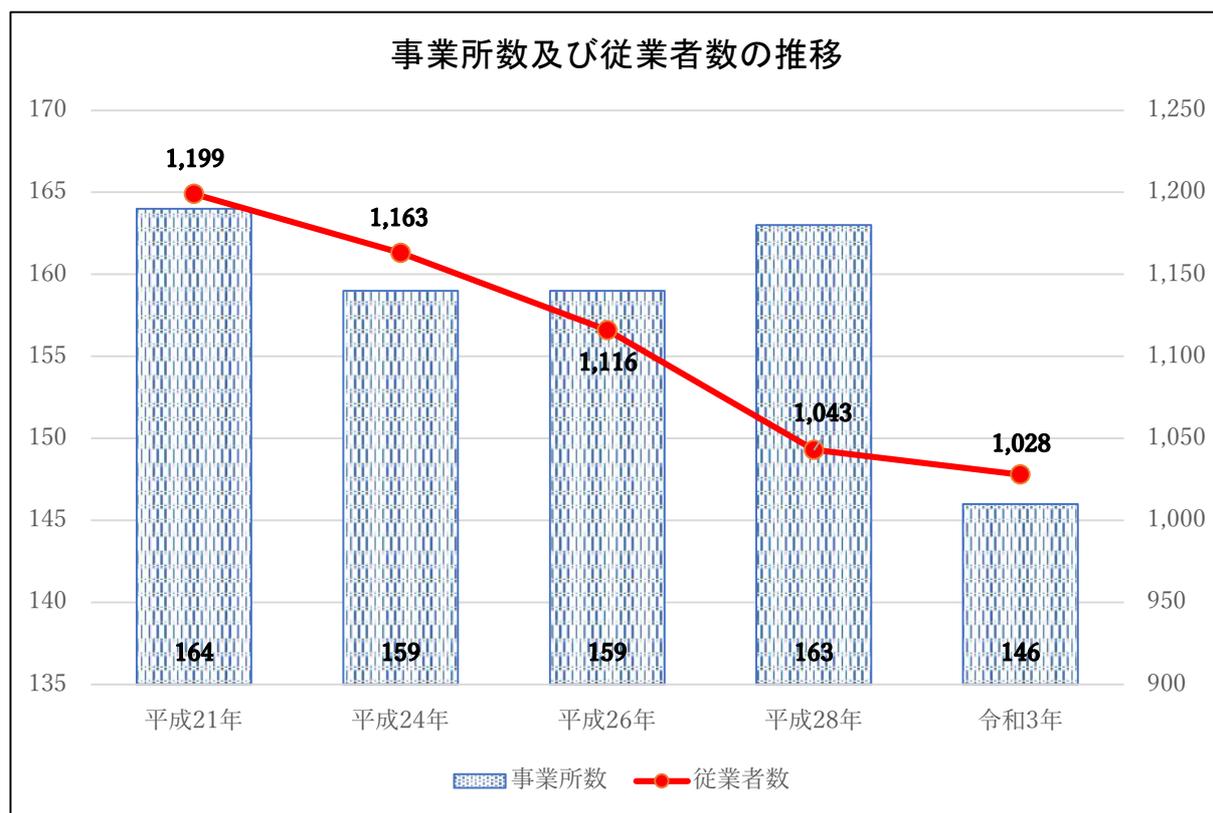


事業所数の推移は、平成 21 年から平成 28 年まで横ばいで推移していたが、令和 3 年時点では大幅に減少しており、少なくとも新型コロナウイルス感染症の影響が大きな要因であったと想定されるが、人口減少の影響もあることから、平成 28 年以前の水準に戻ることは難しい状況にある。

従業者数については、少子高齢化の影響もあり減少傾向にあるが、平成 28 年から令和 3 年までほぼ横ばいで推移していることから、引き続き同様に推移すると推測される。

また、1 事業所あたりの従業者数でみると 6.4 人から 7.3 人で推移しており、ほぼ同程度の人数で推移しているため、事業所数が減少傾向にあっても、一定程度の従業者数は確保されると見込んでいる。

単位：事業所、人



資料：経済センサス（基礎調査・活動調査）

3-4 日常生活圏、各種主要施設等の状況

本町は、「旭川大雪圏域連携中枢都市圏」の構成町となっており、旭川市を中心とした本町を含む中央部8町（鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、上川町、東川町、美瑛町）の本圏域が主な日常生活圏となっている。

また、地域住民の買い物・通院・通勤・通学、そのほとんどで旭川市を中心に日常生活圏が形成されており、少子高齢化に伴い、その移動手段としての広域交通の重要性が高まってきている。



旭川大雪圏域 連携中枢都市圏

○ コンセプト

旭川たいせつエリアの1市8町の9つのカギが織りなす連携で圏域のシンボルでもある「大雪山連峰」を表現。地域の強い結束とそれぞれの個性を色で表現した。

出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョンより引用

圏域を構成する市町（構成市町）

- ・旭川市
- ・鷹栖町
- ・東神楽町
- ・当麻町
- ・比布町
- ・愛別町
- ・上川町
- ・東川町
- ・美瑛町



【表：人口総数】

	旭川市	鷹栖町	東神楽町	当麻町	比布町	愛別町	上川町	東川町	美瑛町	合計
人口総数(人)	329,306	6,567	10,127	6,319	3,520	2,605	3,500	8,314	9,668	379,926

【出典】令和2年国勢調査

出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョンより引用

本町における主要施設等の状況は次のとおりである。

本町における主要施設等の状況

区分	施設等の名称
行政機関	●林野庁上川中部森林管理署愛別森林事務所 ●石狩川愛別頭首工管理棟 ●北海道上川総合振興局旭川建設管理部愛別ダム管理所 ●愛別町役場
関係機関・団体等	●上川中央農業協同組合本所 ●愛別商工会 ●愛別町森林組合 ●社会福祉法人愛別町社会福祉協議会 ●社会福祉法人愛別福祉会
警察・消防	●北海道警察旭川方面旭川東警察署愛別駐在所 ●大雪消防組合愛別消防署
医療	●国民健康保険愛別町立診療所 ●愛別歯科医院 ●愛別調剤薬局
銀行	●旭川信用金庫愛別支店 ●上川中央農業協同組合本所 ●愛別郵便局 ●中愛別郵便局 ●愛山郵便局
郵便局	●愛別郵便局 ●中愛別郵便局 ●愛山郵便局 ●愛別駅前簡易郵便局
学校等	●認定こども園愛別町幼児センター ●愛別小学校 ●愛別中学校 ●美深高等養護学校あいべつ校
交通	●ＪＲ石北本線愛別駅 ●ＪＲ石北本線中愛別駅 ●ＪＲ石北本線安足間駅 ●愛別ハイヤー有限会社 ●有限会社石北観光バス
生活環境	●愛別浄水場 ●愛別下水道管理センター ●愛別町火葬場 ●愛別町外３町塵芥処理組合・リサイクルセンター
福祉	●愛別町地域包括支援センター ●愛別町高齢者生活福祉センター ●共生型交流館ぽんて ●共生型多機能施設あいねっと ●グループホームらびい ●グループホーム愛敬 ●グループハウス四季 ●特別養護老人ホームいこいの里「あい」
スポーツ	●Ｂ＆Ｇ海洋センター体育館・プール ●トレーニングセンター ●ファミリースキー場 ●あいべつ球場 ●山村広場 ●テニスコート ●ゲートボールコート ●石狩川親水緑地公園 ●きのこの里パークゴルフ場 ●旭川国際カントリークラブ
宿泊	●愛別町宿泊研修施設「サンライズ」 ●きのこの里あいべつオートキャンプ場 ●協和温泉
文化等	●蔵ＫＵＲＡＲＡら ●農村環境改善センター ●総合センター ●図書室（総合センター内） ●公民館金富分館 ●伏古生活改善センター ●公民館協和分館 ●愛別地区農業研修センター ●中里母と子憩いの家 ●公民館愛山分館
スーパー・コンビニ	●Ｄａ・マルシェ愛別店 ●セブンイレブン愛別店 ●セイコーマート愛別店

日常生活圏における各市町の主要施設等の状況は次のとおりである。

日常生活圏における各市町の主要施設等の状況

<行政機関>

所在地	行政機関名	
旭川市	内閣府	●警察庁北海道警察情報通信部旭川方面情報通信部
	総務省	●北海道管区行政評価局旭川行政監視行政相談センター
	法務省	●旭川地方法務局 ●旭川保護観察所 ●札幌出入国在留管理局旭川出張所 ●旭川刑務所 ●旭川少年鑑別所 ●旭川地方検察庁 ●旭川地方検察庁留萌支部 ●旭川区検察庁 ●深川区検察庁 ●富良野区検察庁 ●留萌区検察庁
	財務省	●北海道財務局旭川財務事務所 ●国税庁札幌国税局旭川中税務署 ●国税庁札幌国税局旭川東税務署
	厚生労働省	●北海道労働局旭川労働基準監督署 ●旭川公共職業安定所
	農林水産省	●林野庁北海道森林管理局旭川事務所 ●林野庁上川中部森林管理署
	国土交通省	●北海道開発局旭川開発建設部 ●旭川河川事務所 ●旭川道路事務所 ●旭川農業事務所 ●北海道運輸局旭川運輸支局 ●気象庁札幌管区気象台旭川地方気象台
	防衛省	●陸上自衛隊北部方面隊第2師団司令部 ●第2特科連隊 ●第2高射特科大隊 ●第2施設大隊 ●第2後方支援連隊 ●第2通信大隊 ●近文台弾薬支処 ●近文台燃料支処 ●自衛隊旭川地方協力本部 ●南地区隊 ●北地区隊 ●1・9まもるん（自衛官募集案内所）
東神楽町	財務相	●函館税関札幌税関支署旭川空港出張所
	厚生労働省	●小樽検疫所旭川空港出張所
	国土交通省	●東京航空局旭川空港出張所
上川町	国土交通省	●北海道開発局旭川開発建設部旭川河川事務所大雪ダム管理支所 ●旭川道路事務所第2工務課
	環境省	●大雪山国立公園管理事務所
	農林水産省	●林野庁上川中部森林管理署 ●上川森林事務所 ●清川森林事務所 ●層雲峡森林事務所 ●大函森林事務所 ●層雲峡治山事業所
東川町	国土交通省	●北海道開発局旭川開発建設部旭川河川事務所忠別ダム管理支所
	環境省	●北海道地方環境事務所東川管理官事務所
美瑛町	農林水産省	●林野庁上川中部森林管理署美瑛森林事務所

出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョンより一部引用

<医療>

◎二次救急医療機関（診療所含む）

所在地	施設名
旭川市	●市立旭川病院 ●J A北海道厚生連旭川厚生病院 ●医療法人回生会大西病院 ●医療法人中島病院 ●医療法人社団shindo整形外科進藤病院 ●医療法人社団幾晃会木原循環器内科医院 ●医療法人社団功和会佐久間病院 ●社会医療法人元生会森山病院 ●医療法人社団稲仁会旭川脳神経外科循環器内科病院 ●旭川赤十字病院 ●独立行政法人国立病院機構旭川医療センター ●医療法人社団恩和会旭川高砂台病院 ●道北勤医協一条通病院 ●旭川医科大学病院 ●医療法人社団杏仁会大雪病院 ●医療法人社団博彰会佐野病院 ●医療法人歎生会豊岡中央病院 ●医療法人仁友会北彩都病院 ●医療法人社団慶友会吉田病院
上川町	●国民健康保険上川医療センター
美瑛町	●美瑛町立病院

◎三次救急医療機関及び災害拠点病院

所在地	施設名
旭川市	●旭川赤十字病院 ●旭川医科大学病院

◎休日夜間急患センター

所在地	施設名
旭川市	●旭川市夜間急病センター（市立旭川病院内）

◎周産期母子医療センター

所在地	区分	施設名
旭川市	総合周産期母子医療センター	●J A北海道厚生連旭川厚生病院
	地域周産期母子医療センター	●旭川赤十字病院 ●旭川医科大学病院

出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョンより一部引用

<文化・スポーツ>

◎主な文化施設

所在地	施設名
旭川市	●井上靖記念館 ●旭川文学資料館 ●旭川市科学館 ●旭川市博物館 ●旭川市大雪クリスタルホール ●旭川市民文化会館 ●旭川市公会堂 ●中原悌二郎記念旭川市彫刻美術館 ●中原悌二郎記念旭川市彫刻美術館ステーションギャラリー ●旭川市国際交流センター ●北鎮記念館 ●旭川兵村記念館 ●三浦綾子記念文学館 ●西川徹郎文學館 ●川村カ子トアイヌ記念館 ●北海道立旭川美術館
鷹栖町	●たかすメロディーホール ●鷹栖町郷土資料館 ●丸山句碑の森
当麻町	●農村環境改善センター ●昆虫館パピヨンシャトー ●当麻鍾乳洞 ●ふれあい交流センター“輝き” ●郷土資料館「ここから」
比布町	●比布町郷土資料館 ●旧鈴木邸 ●比布町農村環境改善センター
上川町	●かみんぐホール ●郷土資料館「ふる里たいせつ館」 ●層雲峡・大雪山写真ミュージアム ●柳原白蓮歌碑
東川町	●せんとぴゅあ ●農村環境改善センター ●文化ギャラリー ●郷土館 ●明治の家 ●大正の家 ●松田与一記念館 ●地域交流センターゆめりん ●ギャラリーzen
美瑛町	●町民センター ●地域人材育成研修交流センター ●丘のまち郷土学館「美宙」 ●丘のまち交流館「b i ・ y e l l (ビ・エール)」 ●拓真館

◎公立図書館（室）数

自治体名	図書館数	自治体名	図書館数
旭川市	5	鷹栖町	1
東神楽町	2	当麻町	1
比布町	1	上川町	1
東川町	1	美瑛町	1

出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョンより一部引用

◎主なスポーツ施設

所在地	施設名
旭川市	<ul style="list-style-type: none"> ●リクルートスタッフィング リック&スー旭川体育館 ●大成市民センター体育館 ●道北アークス大雪アリーナ ●旭川市東地区体育センター ●旭川市柔道場 ●忠和テニスコート ●旭川市嵐山レクリエーション施設（パークランド嵐山） ●カムイスキーリンクス ●伊ノ沢市民スキー場 ●旭川サンタプレゼントパーク ●富沢クロスカントリーコース ●旭川市東部スケートリンク ●旭川サイクリングロード ●花咲スポーツ公園（スタルヒン球場含む） ●旭川勤労者体育センター ●おびった（旭川市障害者福祉センター） ●旭川市近文市民ふれあいセンター ●忠和公園（体育館等） ●東光スポーツ公園
鷹栖町	<ul style="list-style-type: none"> ●鷹栖町総合体育館 ●B & G海洋センター体育館 ●総合スポーツ公園 ●フィットネス倶楽部コレカラ ●丸山パークゴルフ場 ●パレットヒルズパークゴルフ場
東神楽町	<ul style="list-style-type: none"> ●総合体育館 ●義経公園（グラウンド、テニスコート） ●ひじり野公園テニスコート ●B & G海洋センター（プール） ●ふれあい交流館プール ●忠別川河川敷パークゴルフ場 ●忠別川サイクリングロード ●ゲートボール場 ●スケートリンク ●弓道場 ●スリードーム屋内パークゴルフ場
当麻町	<ul style="list-style-type: none"> ●スポーツセンター ●町民プール ●グリーンヒル運動場 ●町営野球場 ●フィールドボール場 ●フィールドアスレチック ●とうま山スキー場 ●とうま山パークゴルフ場 ●テニスコート ●総合グラウンド
比布町	<ul style="list-style-type: none"> ●比布町体育館 ●比布町多目的室内運動場 ●ぴっぷ球場 ●比布町多目的広場 ●町民テニスコート ●ぴっぷスキー場 ●グリーンパークぴっぷ（パークゴルフ場、テニスコート） ●中央プール
上川町	<ul style="list-style-type: none"> ●総合体育館 ●総合グラウンド ●栄町パークゴルフ場 ●町営球場 ●水泳プール ●中山スキー場 ●スケートリンク ●層雲峡パークゴルフ場
東川町	<ul style="list-style-type: none"> ●B & G海洋センター ●町民運動公園 ●国民柔剣道場錬成館 ●キトウシ森林公園 ●忠別川親水河川敷パークゴルフ場 ●大雪遊水公園パークゴルフ場 ●キトウシパークゴルフ場 ●キャンモアスキービレッジ ●ゆめ公園 ●旭岳クロスカントリーコース
美瑛町	<ul style="list-style-type: none"> ●美瑛町スポーツセンター ●美瑛町民スキー場 ●ふれあい運動広場 ●町民プール ●丸山陸上競技場 ●野球場 ●丸山橋パークゴルフ場 ●新区画パークゴルフ場 ●ビルケの森パークゴルフ場 ●弓道場 ●クレ射撃場 ●美瑛川・青い池サイクリングコース

出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョンより一部引用

◎主な商業施設

<主要ショッピングセンター>

所在地	施設名
旭川市	<ul style="list-style-type: none"> ●OKUNO ●ショッピングセンターア・モール（豊岡ショッピングセンター） ●ウエスタン川端ショッピングセンター ●コープさっぽろShena店（コープさっぽろシーナ店） ●イオン旭川永山店 ●MEGAドン・キホーテ旭川店（旭川春光ショッピングセンター） ●ウエスタンパワーズ ●コープさっぽろ東光店 ●イオンモール旭川西店 ●フィール旭川 ●イオンモール旭川駅前 ●メガセンタートライアル旭川店
東神楽町	アルティモール東神楽

<道の駅>

所在地	施設名	所在地	施設名
旭川市	あさひかわ	当麻町	とうま
東川町	ひがしかわ「道草館」	美瑛町	<ul style="list-style-type: none"> ●びえい「丘のくら」 ●びえい「白金ビルケ」

出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョンより一部引用

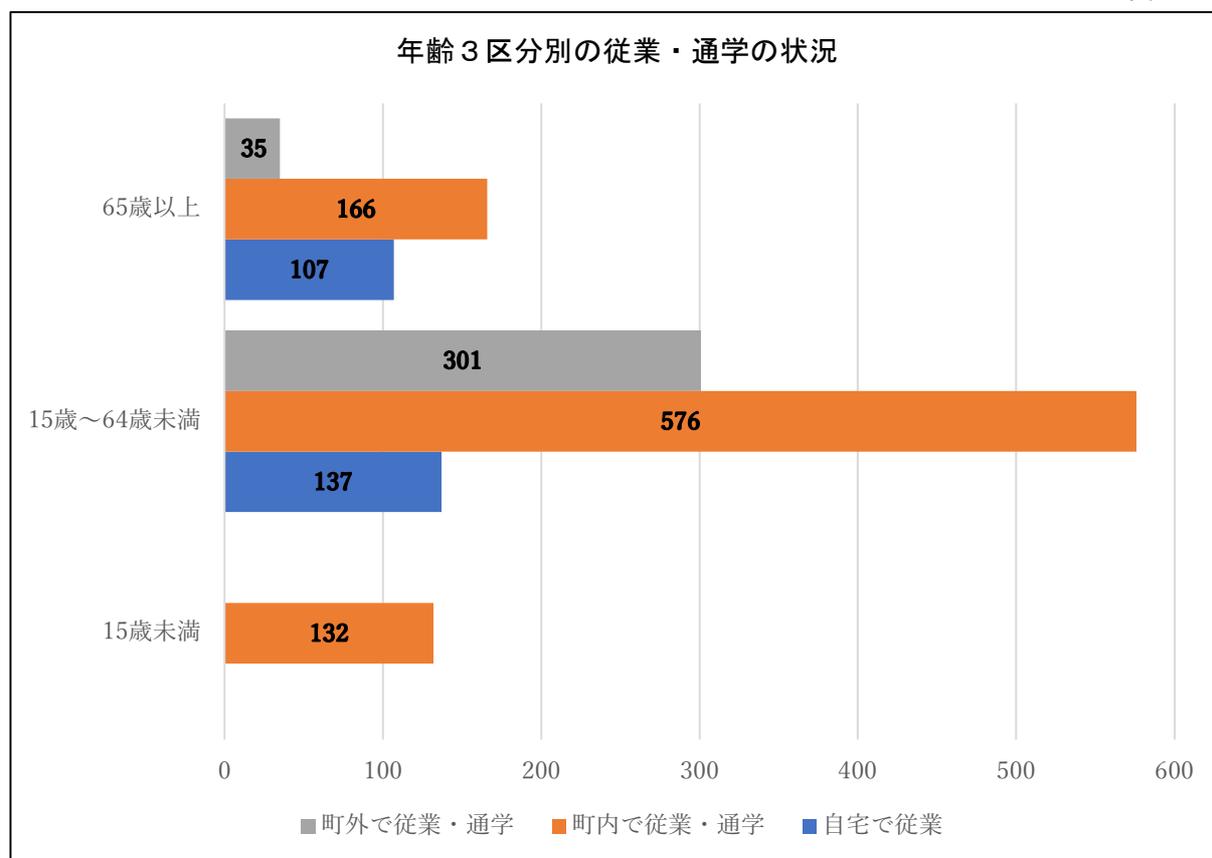
3-5 通勤・通学状況

本町における通学の状況について、小学生及び中学生の一部は、町が運行するスクールバスにより送迎を行っており、高校生については、そのほとんどが旭川市内の高校へ通学する状況にあり、JR石北本線及び道北バス層雲峡線・愛別線の広域バス路線の利用により通学している状況にある。

また、町内には道立の北海道美深高等養護学校あいべつ校があるため、町外からの生徒の通学として、道北バス層雲峡線・愛別線の広域バス路線を中心に、一部、町のスクールバスの運行により通学している。

通勤については、そのほとんどが移動の自由度が高い自家用車を利用している状況にあるため、公共交通の利用が極めて少ない状況にあるが、外国人実習生等の町内事業所への通勤においては、主に町営デマンドバスが利用されており、今後もこの傾向は続くと考えられる。

単位：人



資料：国勢調査

日常生活圏の高等学校及び特別支援学校（高等部のみ）の状況

所在地	学 校 名
旭川市	●旭川東高等学校 ●旭川西高等学校 ●旭川北高等学校 ●旭川商業高等学校 ●旭川工業高等学校 ●旭川農業高等学校 ●旭川南高等学校 ●旭川永嶺高等学校 ●旭川志峯高等学校 ●旭川実業高等学校 ●旭川龍谷高等学校 ●旭川藤星高等学校 ●旭川明成高等学校 ●北海道旭川高等支援学校 ●北海道旭川養護学校
鷹栖町	●鷹栖高等学校 ●北海道鷹栖養護学校
愛別町	●美深高等養護学校あいべつ校
上川町	●上川高等学校
東川町	●東川高等学校 ●北海道東川養護学校
美瑛町	●北海道美瑛高等学校

日常生活圏の高等教育機関の状況

所在地	学 校 名
旭川市	●北海道教育大学旭川校 ●旭川医科大学 ●旭川市立大学 ●旭川市立大学短期大学部 ●旭川工業高等専門学校 ●北海道立旭川高等看護学院 ●北海道立旭川高等技術専門学校 ●旭川情報ビジネス専門学校 ●旭川調理師専門学校 ●旭川医療秘書専門学校 ●旭川理容美容専門学校 ●北都保健福祉専門学校 ●北海道医学技術専門学校 ●旭川歯科学院専門学校 ●旭川市医師会看護専門学校 ●J A 北海道厚生連旭川厚生看護専門学校 ●北海道立北の森づくり専門学校
東川町	●学校法人北工学園旭川福祉専門学校

3-6 観光動向

本町の観光入込客の入込総数は 60,000 人程度で推移してきたが、平成 30 年度を境に 50,000 人を割り込む状況が続いている。

令和元年度下期からは新型コロナウイルス感染症の影響を受けているが、令和 4 年度以降、徐々に回復傾向にある。

日常生活圏における観光入込客数の状況をみると、本圏域は旭川市を中心とした観光資源が多い自治体が多く、本町の観光動向は低い状況にあることから、観光目的での公共交通の需要は極めて低いと考えられる。



本町の観光入込客（道内・道外別）の推移

単位：人

年度	道内客	道外客	年度	道内客	道外客
平成 25 年度	60,244	1,701	平成 30 年度	46,473	1,907
平成 26 年度	60,740	1,572	令和元年度	47,288	1,569
平成 27 年度	61,081	1,769	令和 2 年度	41,286	319
平成 28 年度	57,867	1,858	令和 3 年度	35,355	443
平成 29 年度	57,343	1,559	令和 4 年度	38,986	1,126

観光入込客数の日帰・宿泊別の推移で見ると、全体的な入込客数は減少傾向にあるが、宿泊の割合は平成 25 年度で 7%程度だったのに対し、令和 4 年度では 12%となっている。

なお、日常生活圏における宿泊の割合で見ると、上川町、東神楽町、旭川市に次ぐ位置にあるが、大きな要因としては、町内唯一の温泉施設である協和温泉の宿泊客が一定程度確保されているためであると推測される。

協和温泉については、地域住民の利用も一定程度いることから、公共交通需要はあると考えており、事業者独自の送迎と合わせ、持続可能な町営デマンドバスの運行管理が必要となる。



本町の観光入込客（日帰・宿泊別）の推移

単位：人

年度	日帰客	宿泊客	年度	日帰客	宿泊客
平成 25 年度	57,557	4,388	平成 30 年度	41,725	6,655
平成 26 年度	57,368	4,926	令和元年度	41,074	7,783
平成 27 年度	56,692	6,158	令和 2 年度	37,216	4,389
平成 28 年度	52,583	7,142	令和 3 年度	31,534	4,264
平成 29 年度	51,479	7,423	令和 4 年度	35,411	4,701

日常生活圏の令和4年度観光入込客数（日帰・宿泊別）

単位：千人

市町名	日帰客	宿泊客	市町名	日帰客	宿泊客
旭川市	3,642.4	492.9	鷹栖町	94.8	0.0
東神楽町	177.4	37.6	当麻町	387.3	6.8
比布町	166.9	10.7	上川町	641.5	293.7
東川町	1,287.4	72.3	美瑛町	1,698.4	121.0

出典：北海道観光入込調査報告書（R4_資料編）より一部引用

日常生活圏の令和4年度観光入込客数（道内・道外別）

単位：千人

市町名	道内客	道外客	市町名	道内客	道外客
旭川市	2,364.7	1,770.6	鷹栖町	94.8	0.0
東神楽町	183.7	31.3	当麻町	319.9	74.2
比布町	176.8	0.8	上川町	649.2	286.0
東川町	1,154.5	205.2	美瑛町	1,049.2	770.2

出典：北海道観光入込調査報告書（R4_資料編）より一部引用

本町における主な観光地・施設の状況及び日常生活圏における主な観光地・施設の状況は次のとおりである。

本町における主な観光地・施設の状況

施設等名
●きのこの里あいべつオートキャンプ場 ●カートランドARK ●旭川国際カントリークラブ ●協和温泉 ●百田宗治詩碑 ●中井延也石の彫刻公園 ●石垣山 ●蓬萊山の桜

日常生活圏の主な観光地・施設の状況

所在地	施設等名
旭川市	<p>●旭川市旭山動物園 ●旭山三浦庭園 ●旭川市科学館 ●旭川市博物館 ●北鎮記念館</p> <p>●旭川兵村記念館 ●井上靖記念館 ●中原悌二郎記念旭川市彫刻美術館</p> <p>●川村カ子トアイヌ記念館 ●石川啄木像・歌碑</p> <p>●中原悌二郎記念旭川市彫刻美術館ステーションギャラリー ●常盤公園</p> <p>●西川徹郎文学館 ●北海道立旭川美術館 ●旭橋 ●葦田夢 ●嵐山公園 ●北邦野草園</p> <p>●三浦綾子記念文学館 ●外国樹種見本林 ●平和通買物公園 ●就実の丘</p> <p>●上野ファーム ●プラタナス並木 ●神居古潭 ●男山自然公園 ●神楽岡公園</p> <p>●上川神社 ●あさひかわ北彩都ガーデン ●旭川発信ランド桜岡・モンゴル村</p> <p>●旭川銀座商店街 ●旭川ゴルフ倶楽部 ●旭川メモリアルカントリークラブ</p> <p>●フォレスト旭川カントリークラブ</p>
鷹栖町	<p>●バレットヒルズ ●北野神社 ●丸山句碑の森 ●メロディー橋 ●旭川たかすゴルフクラブ</p> <p>●グレート旭川カントリー倶楽部 ●セント旭川ゴルフ倶楽部</p>
東神楽町	<p>●ひがしかぐら森林公園 ●ひがしかぐら森林公園パークゴルフ場 ●森のゆ花神楽</p> <p>●コテージの森 ●オートキャンプ場 ●大雪山カントリークラブ ●ウパシの森</p>
当麻町	<p>●当麻鍾乳洞 ●フィールドアスレチック ●キャンプ場 ●昆虫館パピヨンシャトー</p> <p>●くるみなの庭 ●くるみなの木遊館 ●ヘルシーシャトー ●くるみなの散歩道</p> <p>●とうま山パークゴルフ場 ●テニスコート ●総合グラウンド ●野球場 ●とうま山展望台</p>
比布町	<p>●突哨山 ●駒止めのナラ ●村上山公園 ●北嶺山展望台 ●良佳プラザ遊湯びっふ</p> <p>●グリーンパークびっふ（キャンプ場） ●びっふスキー場（アクティビティ体験）</p> <p>●比布川遊歩道 ●比布駅 ●比布大雪PA交流展望広場</p>
上川町	<p>●愛山溪温泉 ●愛山溪倶楽部 ●層雲峡ビジターセンター ●層雲峡 ●黒岳の湯</p> <p>●大雪山層雲峡・黒岳ロープウェイ ●流星・銀河の滝 ●大雪高原旭ヶ丘 ●大雪展望台</p> <p>●エスポワールの鐘 ●浮島湿原 ●層雲峡・大雪山写真ミュージアム ●清川水芭蕉園</p> <p>●柳原白蓮歌碑 ●赤岳銀泉台 ●紅葉谷 ●アイスパビリオン ●大雪かみかわヌクモ</p> <p>●大雪高原温泉 ●大雪森のガーデン</p>
東川町	<p>●旭岳温泉 ●大雪山旭岳 ●旭岳ロープウェイ ●旭岳ビジターセンター</p> <p>●旭岳青少年野営場 ●天人峡温泉 ●羽衣の滝 ●七色の噴水 ●キトウシ森林公園</p> <p>●コート旭川カントリークラブ ●せんとぴゅあ ●文化ギャラリー ●クラフト街道</p> <p>●地域交流センターゆめりん ●東川ミーツ ●三千櫻酒造</p>
美瑛町	<p>●白金温泉 ●国設白金野営場 ●白ひげの滝 ●十勝岳望岳台 ●白金青い池</p> <p>●聖台ダム公園 ●千代田の丘展望台 ●三愛の丘展望公園 ●新栄の丘展望公園</p> <p>●四季彩の丘 ●憩ヶ森展望公園 ●四季の塔 ●北西の丘展望公園 ●ぜるぶの丘</p> <p>●セブンスターの木 ●ケンとメリーの木</p>

出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョンより一部引用

3-7 自家用車保有率、運転免許保有者数

本町における自家用車保有戸数は令和5年度末時点で995戸となっており、これを同時点の世帯数1,290世帯の割合でみた場合、世帯における自家用車保有率は約77.1%となる。

また、運転免許保有者数は令和5年度末時点で1,361人となっており、これを同時点の人口2,455人の割合でみた場合、運転免許保有率は約55.4%となるが、人口等の概要の年齢3区分別人口のうち、年少人口と老年人口の割合を勘案しても妥当な数字であることが分かる。

なお、車両台数で見ると同時点で普通自動車及び軽自動車合わせて1,492台の保有となっており、これを自家用車保有戸数の995戸で除した場合、1戸あたり約1.5台の保有になるとともに、運転免許保有者数の1,361人でみた場合、1人あたり約1.1台の保有になっている。

R6. 3月末時点

項目	内容
人口	2,455人
世帯数	1,290世帯
自家用車保有戸数	995戸
運転免許保有者数	1,361人
普通自動車所有数	954台
軽自動車所有数	538台

出典：住民基本台帳、愛別町交通安全推進協議会決算報告より一部引用

第4章 本町における公共交通の現状

4-1 広域交通・生活圏交通の現状

本町における広域交通・生活圏交通の現状は、JR石北本線のほか道北バス株式会社が運行する「愛別線」「層雲峡線」の2路線が運行しており、旭川市への移動を中心に近隣町の日常生活圏への移動に利用されている。

鉄道については、これまで「愛別駅」「中愛別駅」「愛山駅」「安足間駅」の4駅があったが、人口減少に伴う定期利用者の減少により、令和6年3月のダイヤ改正以降「愛山駅」が廃駅となっている。

広域バス路線については、近年まで「愛別線（永山経由）」「愛別線（比布経由）」「層雲峡線」の3路線が運行していたが、鉄道同様に利用者の減少及び乗務員不足の影響により、令和5年10月のダイヤ改正等に伴い「愛別線（永山経由）」は系統廃止となっている。

また、町内には愛別ハイヤー有限会社があり、主に日常生活圏への買い物や通院などに利用されている。

広域交通・生活圏交通の現状

交通手段	運行事業者	交通の概要
鉄 道	JR北海道	<JR石北本線> ●愛別駅 ●中愛別駅 ●安足間駅
広域バス路線	道北バス（株）	<愛別線> ●国道40号線 <層雲峡線> ●国道39号線
ハイヤー	愛別ハイヤー（株）	町内全域及び日常生活圏への輸送

4-2 町内の公共交通の現状

本町における町内の公共交通の現状として、国道 39 号線沿いは J R 石北本線及び道北バス層雲峡線が町内移動に利用されているほか、道道比布愛別停車場線沿いは道北バス愛別線が利用されており、愛別、東町地区から協和地区方面については、民間の地域公共交通がないため、本町が運行する協和二股線が利用されている。

本町が運行する協和二股線については、これまで道北バス愛別～協和線が運行されていたが、利用者の大幅な減少に伴い昭和 59 年に廃線となって以降、本町の町営バス運行により交通空白地帯の解消に努めてきた。

上記路線の運行当初は、定時路線バスとして運行を行ってきたが、利用者の減少等により平成 26 年以降、事前予約型に運行形態を変更。

また、J R 石北本線や地域間幹線系統との接続を考慮した時間設定や利用者の少ない便の減便、自由乗降区間の設定など、地域住民の意向を踏まえた運行形態へ改善を図りながら現在の町営デマンドバスとして運行している。

本町は地域別に 12 地区に区分できるが、地理的条件上、東西南北に広がって町が形成されていることから、地域によって利用する公共交通が異なるが、各地域で利用する主な公共交通及び町内移動で利用される主な公共交通は次のとおりである。

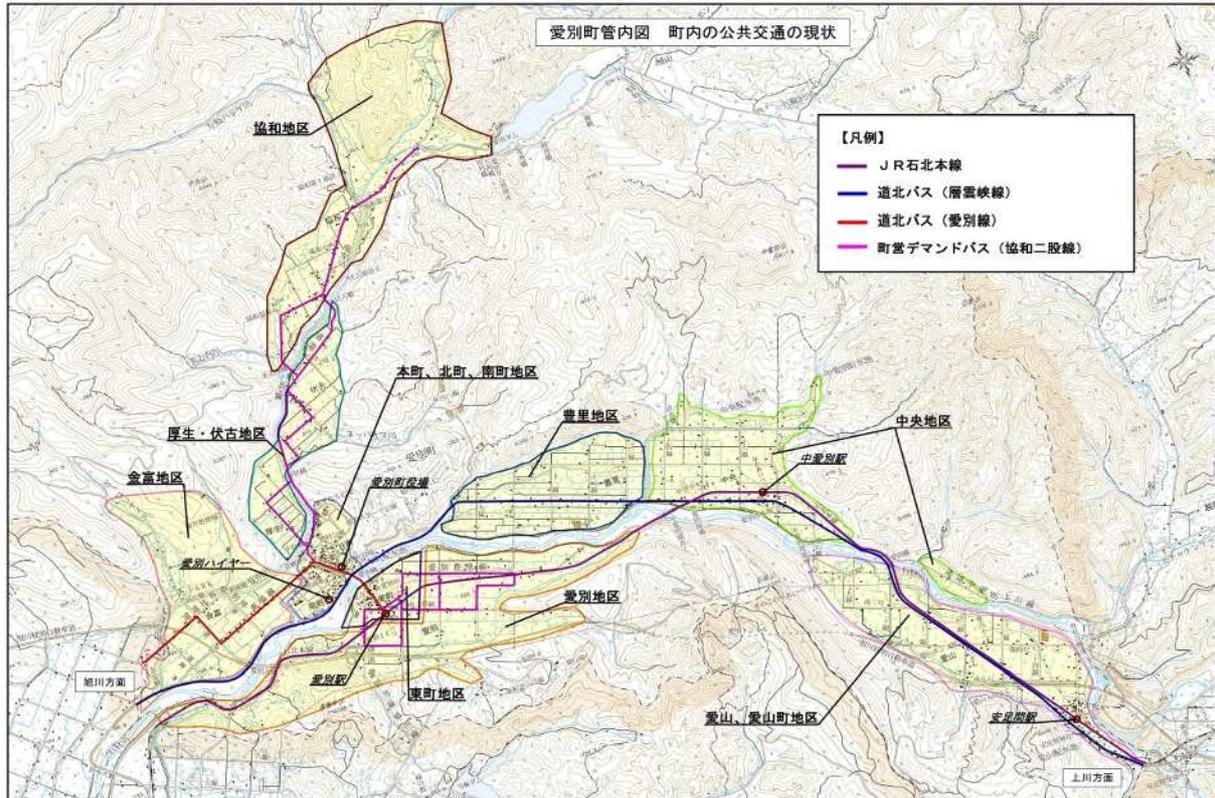
地区別の町内移動で利用する主な公共交通

地区名	町内移動利用の主な公共交通	地区名	町内移動利用の主な公共交通
金富地区	愛別線・ハイヤー	厚生・伏古地区	協和二股線・ハイヤー
協和地区	協和二股線・ハイヤー	本町地区	全公共交通
北町地区	全公共交通	南町地区	全公共交通
愛別地区	J R 石北本線・協和二股線・ハイヤー	東町地区	全公共交通
豊里地区	層雲峡線・ハイヤー	中央地区	J R 石北本線・層雲峡線・ハイヤー
愛山地区	J R 石北本線・層雲峡線・ハイヤー	愛山町地区	J R 石北本線・層雲峡線・ハイヤー

町内移動で利用される主な公共交通

公共交通	運行主体	利用される方面・地区
J R石北本線	J R北海道	<p><愛別駅></p> <ul style="list-style-type: none"> ●愛別⇒上川方面（中央、愛山、愛山町地区方面） <p><中愛別駅></p> <ul style="list-style-type: none"> ●愛別⇒上川方面（愛山、愛山町地区方面） ●上川⇒愛別方面（本町、北町、南町、東町地区方面） <p><安足間駅></p> <ul style="list-style-type: none"> ●上川⇒愛別方面（本町、北町、南町、東町、中央地区方面）
層雲峡線	道北バス（株）	<ul style="list-style-type: none"> ●愛別⇒上川方面（豊里、中央、愛山、愛山町地区方面） ●上川⇒愛別方面（本町、北町、南町、東町、豊里、中央地区方面）
愛別線	道北バス（株）	<ul style="list-style-type: none"> ●愛別⇒比布方面（本町、北町、南町、金富地区方面） ●比布⇒愛別方面（本町、北町、南町、東町地区方面）
協和二股線	愛別町	<ul style="list-style-type: none"> ●愛別⇒協和方面（本町、北町、南町、厚生・伏古、協和地区方面） ●協和⇒愛別方面（本町、北町、南町、愛別、東町、厚生・伏古地区方面）
ハイヤー	愛別ハイヤー（有）	●町内全域
スクールバス	愛別町	<p><愛山・中里線></p> <ul style="list-style-type: none"> ●豊里、中央、愛山、愛山町方面（登校便、下校便3便） <p><協和線></p> <ul style="list-style-type: none"> ●厚生・伏古、協和地区方面（登校便、下校便3便） <p><愛別・金富線></p> <ul style="list-style-type: none"> ●愛別、金富地区方面（登校便、下校便3便） <p><対象小学生></p> <ul style="list-style-type: none"> ●旧愛山小学校、旧中里小学校、旧協和小学校区の児童 ●通学距離が概ね片道1.5km以上の児童 <p><対象中学生></p> <ul style="list-style-type: none"> ●通学距離が概ね片道3.0km以上の生徒
福祉有償運送	愛別町 社会福祉協議会	<p><運送対象></p> <ul style="list-style-type: none"> ●単独での移動が困難な者で、愛別町福祉有償運送等運営協議会において登録された者（要介護認定者、要支援認定者、身体障害者、その他の障害者） <p><運送概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ●移送用車両（1台）による医療機関等への送迎 ●運転者2名 <p><利用料></p> <ul style="list-style-type: none"> ●120円／kmに往復の介助料1,500円を加算した額

町内の公共交通の現状



町営デマンドバスの運行については、運賃収入及び国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」の補助を受けて運行しており、運行概要は次のとおりとなっている。

町営デマンドバスの運行概要

運行予定者	●愛別町
運行系統名	●協和二股線
運行系統	●（営業区域） 愛別町 愛別、東町地区～協和地区
系統キロ程	●（循環）5往復／日 18.5km
計画運行日数	●364日（1月1日運休）
計画運行回数	●1,092回（運行調整率60.0%）
運行概要	●区域運行 ●運行車両：3台 ●運転者：5名
運賃	●一般 一律100円 ●小学生以下及び障がい者手帳所持者 一律50円
接続する補助対象地域間幹線系統との接続確保策	●JR石北本線愛別駅及び道北バス層雲峡線「愛別橋」、愛別線「愛別駅前」「中学校前」「愛別役場前」「蔵ら前」「愛別本町」停留所と近接し、接続に適したダイヤを設定
路線図	●図4-2①のとおり
時刻表	●図4-2②のとおり

図4-2① 町営デマンドバス路線図（協和二股線）

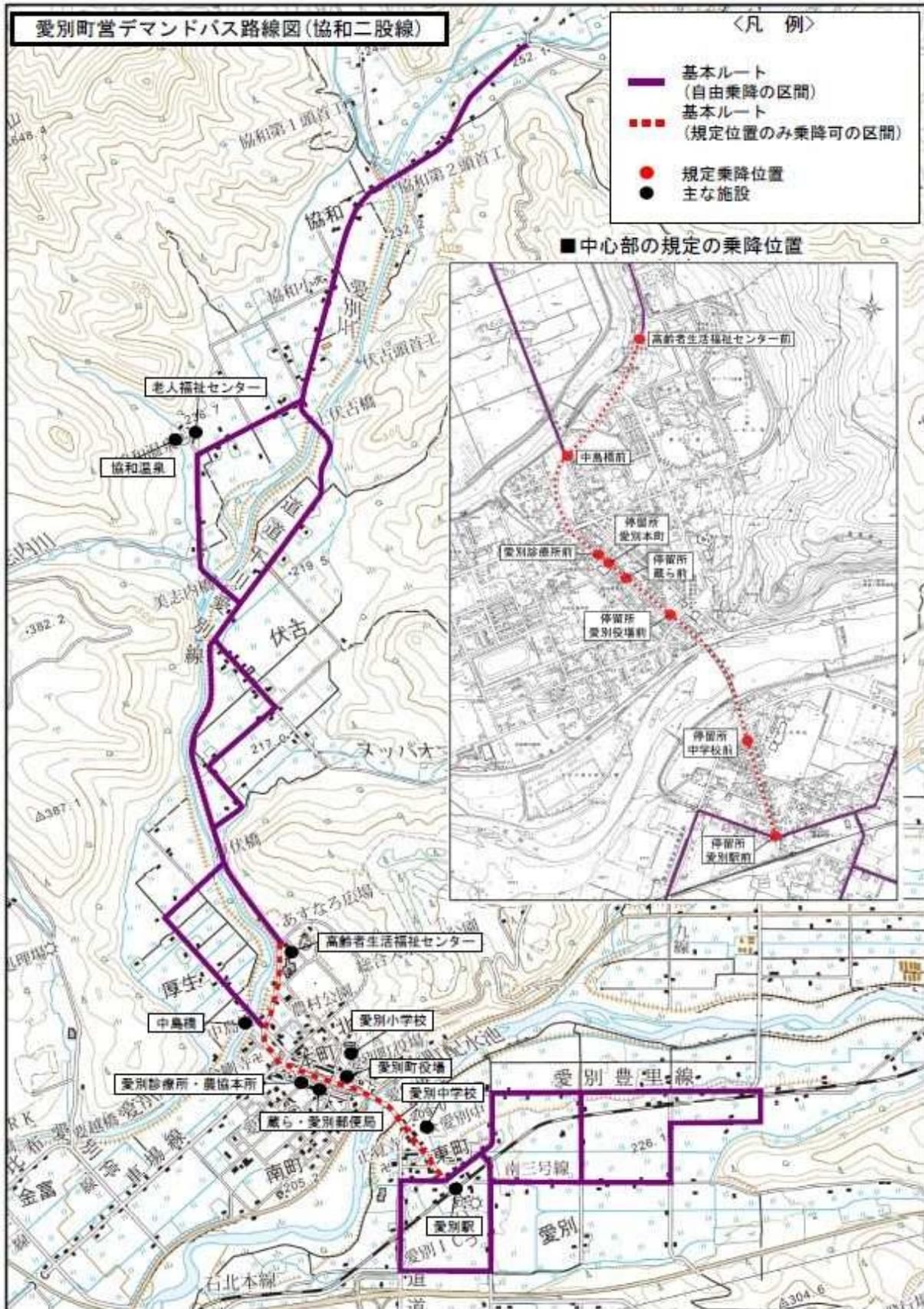


図4-2② 町営デマンドバス時刻表（協和二股線）

時刻表

R6. 4月現在

【愛別 ⇒ 旭川】 上り

	1便	2便	3便	4便	5便
愛別町営バス	6:30~7:10	7:50~9:10	10:30~11:50	14:50~16:10	17:05~18:25
JR石北本線	7:14、7:53	8:40	10:59	16:28	19:03
道北バス(層雲峡線)	7:20	8:45、9:40	11:55	16:40	18:30
道北バス(愛別線)	6:50、7:20	8:30	10:40	15:35	18:15

【旭川 ⇒ 愛別】 下り

	1便	2便	3便	4便	5便
愛別町営バス	6:30~7:10	7:50~9:10	10:30~11:50	14:50~16:10	17:05~18:25
JR石北本線		7:40	9:56	14:25	17:09
道北バス(層雲峡線)			10:04、11:34	15:24	16:34、17:24
道北バス(愛別線)		8:15		14:50	16:55

令和4年10月から令和5年9月の各バス路線の利用者数

バス路線	運行主体	町内降車人数	町内乗車人数
愛別線	道北バス(株)	4,855人	5,642人
層雲峡線	道北バス(株)	4,337人	6,976人
協和二股線	愛別町	3,768人	

資料：道北バス(株)及び愛別町調べ

第5章 本町の公共交通の課題

5-1 本町の各運送サービスの課題

本町における各運送サービスの課題について、地域公共交通別に分けると次のとおりである。

各運送サービスの課題

地域公共交通	運行主体	課題
J R石北本線	J R北海道	<ul style="list-style-type: none"> ●主に高校生の通学利用が大半を占め、一定程度の定期利用者は確保されている（愛別駅） ●高校生の通学利用が限定的であり、定期利用者の減少が著しい（中愛別駅、安足間駅） ●地理的条件が悪く駅から市街地まで1km程度あり、市街地まで石狩川及び国道39号線を横断する必要がある（愛別駅） ●少子化による利用者の減少傾向が続いている状況にある。（全駅） ●観光目的の利用がほとんどない状況にある（全駅）
層雲峡線	道北バス（株）	<ul style="list-style-type: none"> ●物価高騰、原油価格高騰等による経営の悪化が懸念される ●新型コロナウイルス感染症収束後も利用者の推移が戻っていない ●主に高校生の通学利用が大半を占めているが、一定程度の観光目的利用がある ●乗務員の減少が著しく確保が難しい状況にある
愛別線	道北バス（株）	<ul style="list-style-type: none"> ●物価高騰、原油価格高騰等による経営の悪化が懸念される ●新型コロナウイルス感染症収束後も利用者の推移が戻っていない ●主に高校生の通学利用が大半を占めている ●乗務員の減少が著しく確保が難しい状況にある
協和二股線	愛別町	<ul style="list-style-type: none"> ●町内事業所への通勤に利用されているが、往復での利用が少なく限定的な部分がある ●運行委託事業者の将来的な乗務員確保に懸念がある
ハイヤー	愛別ハイヤー（有）	<ul style="list-style-type: none"> ●物価高騰、原油価格高騰等による経営の悪化が懸念される ●乗務員の高齢化が著しく確保が難しい状況にある
スクールバス	愛別町	<ul style="list-style-type: none"> ●少子化に伴う児童・生徒数が減少傾向にある ●下校便の効率的な運行に課題がある
福祉有償運送	愛別町 社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ●物価高騰、原油価格高騰による収支の悪化が懸念される ●将来的な乗務員不足及び確保が今後の課題となる

5-2 本町における各運送サービスの役割

本町における各運送サービスについては、「5-1 本町における各運送サービスの課題」でふれているが、それぞれの運送サービスの役割については次のとおりである。

各運送サービスの役割

地域公共交通	運行主体	役割
JR石北本線	JR北海道	<ul style="list-style-type: none"> ●広域バス路線よりも高速輸送に適した運送 ●日常生活圏への主たる移動手段としての広域交通の要 ●旭川市から道東地域への主要都市部への移動手段としての役割 ●人の輸送だけでなく、物資輸送の要としての役割
層雲峡線	道北バス（株）	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道よりもきめ細やかなポイント輸送に適した運送 ●国道 39 号線沿いの主たる移動手段としての広域交通の要 ●買い物、通院、通勤、通学などの日常生活に必須となる路線
愛別線	道北バス（株）	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道よりもきめ細やかなポイント輸送に適した運送 ●国道 40 号線沿いの主たる移動手段としての広域交通の要 ●買い物、通院、通勤、通学などの日常生活に必須となる路線
協和二股線	愛別町	<ul style="list-style-type: none"> ●町内の交通空白地帯の解消及び鉄道、地域間幹線系統への接続に適した運送 ●交通空白地帯に居住する地域住民の日常生活に必須となる路線
ハイヤー	愛別ハイヤー（有）	<ul style="list-style-type: none"> ●町内唯一のハイヤーとして自由度の高い運送 ●町内の交通空白地帯の解消及び鉄道、地域間幹線系統への接続に寄与
スクールバス	愛別町	<ul style="list-style-type: none"> ●町内児童・生徒の登下校に必須となる運送 ●クラブ活動や部活動に対応した下校時運送の柔軟性をもった運行
福祉有償運送	愛別町 社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ●要介護者、要支援者、身体障害者などの通院の主要となる運送 ●各輸送対象者に対するきめ細やかな運行

第6章 基本方針・目標

6-1 本町における運送サービスのあるべき姿

本町の持続可能な公共交通の維持・確保のためのあるべき姿（基本方針）については、第5章で整理した各運送サービスの課題や役割を踏まえ、次のとおり定めるとともに、各バス路線（広域交通含む。）の維持・確保の方針についても次のとおり定めるものとする。

基本方針	
<p>●公共交通の利用者及び地域住民はもとより、国・北海道・関係市町・交通事業者等との幅広い連携のもと、本町における公共交通の利便性の向上や多様な交通手段の最適化を図り、持続可能な町内交通及び日常生活圏における広域交通ネットワークの構築を目指す</p>	

各バス路線の維持・確保の方針

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
国道40号線方面	愛別線 【地域間幹線系統】	<p>◎病院への通院や旭川市内の高校への通学など地域住民の生活交通として機能している</p> <p>◎北海道美深高等養護学校あいつ校生徒の通学手段として機能している</p>	<p>◎病院への通院や高校生の通学など、地域住民の生活交通として重要な路線であることから、運行事業者や沿線自治体である旭川市・比布町と連携の上、将来にわたり持続可能な維持・確保を図っていく</p> <p>◎維持・確保にあたっては、利用者及び地域住民のニーズを踏まえ、積極的な路線再編を行うとともに、国の地域公共交通利便増進事業等の活用を図る</p>

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
国道39号線方面	層雲峡線 【地域間幹線系統】	<ul style="list-style-type: none"> ◎病院への通院や旭川市内の高校への通学など地域住民の生活交通として機能している ◎北海道美深高等養護学校あいつ校生徒の通学手段として機能している 	<ul style="list-style-type: none"> ◎病院への通院や高校生の通学など、地域住民の生活交通として重要な路線であることから、運行事業者や沿線自治体である旭川市・当麻町・上川町と連携の上、将来にわたり持続可能な維持・確保を図っていく ◎維持・確保にあたっては、利用者及び地域住民のニーズを踏まえ、積極的な路線再編を行うとともに、国の地域公共交通利便増進事業等の活用を図る

町内バス路線の維持・確保の方針

方面	路線名	役割	維持・確保の方針
愛別地区⇄協和地区方面	協和二股線 【フィーダー系統】	<ul style="list-style-type: none"> ◎交通空白地帯の解消に機能している ◎鉄道を含む広域交通への接続の起点として機能している ◎診療所への通院や商店街、温泉施設への移動、町内事業所への通勤など、地域住民の生活交通として機能している 	<ul style="list-style-type: none"> ◎鉄道や民間のバス路線がない交通空白地帯であり、広域交通への接続の起点や町内の移動手段として、地域住民の重要な公共交通機関であることから、将来的にわたり持続可能な維持・確保を図っていく ◎維持・確保にあたっては、利用者の意見や要望を踏まえ、鉄道や地域間幹線系統への接続を考慮した運行ルート・時間帯を設定するとともに、国の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）の積極的な活用を図る

6-2 あるべき姿を達成するための目標

あるべき姿（基本方針）を実現するための本計画で達成すべき目標を次のとおり定める。

目標 1	官民連携による取組の推進
● 少子高齢化や人口減少に伴う公共交通を取り巻く環境が大きく変化してきており、交通事業者における公共交通の維持・確保に限界が生じてきているため、官民連携による町内交通ネットワーク及び日常生活圏における広域交通ネットワークの持続可能な維持・確保を図り、公共交通の最適化を進める	

目標 2	利用者・交通事業者等のニーズの把握
● 公共交通の維持・確保や利便性の向上、最適化を進めるにあたっては、利用者及び地域住民、交通事業者等の意向が重要であることから、適宜、ニーズ等の把握を行う	

目標 3	持続可能な公共交通の維持・確保
● 公共交通の必要なサービス水準を検討するとともに、少子高齢化及び人口減少時代にも対応可能な公共交通の最適化を進める	
● 国の補助事業を最大限に活用し、持続可能な公共交通の維持・確保の推進を図る	

目標 4	利便性・持続可能性の向上に資する取組の推進
● 乗務員不足等への交通事業者の取組に対する必要な支援を行い、公共交通の持続可能性の維持・確保を図る	
● 利用者及び地域住民の意向を十分に踏まえ、交通事業者が実施する利便性向上に資する取組を推進するとともに、必要な支援を行う	

第7章 目標達成のための施策と定量的な目標設定

7-1 実施する施策、実施主体、定量目標

基本方針の実現に向けた目標を達成するための施策を以下のとおり実施する。

実施する施策

施 策
①国・北海道・交通事業者・地域住民等の多様な参画による法定協議会（愛別町地域公共交通活性化協議会）での協議の促進
②国・北海道・交通事業者等の多様な参画による広域法定協議会（北海道上川地域公共交通活性化協議会）への参画
③利用者及び交通事業者等に対するニーズ調査の実施
④国の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補助金）の活用による町営デマンドバスの維持・確保
⑤国の地域公共交通利便増進事業等の活用による地域間幹線系統の維持・確保
⑥公共交通の利便性向上に資する取組の推進

施策に対する具体的な取組内容

施 策	実施主体	具体的な取組内容
①愛別町地域公共交通活性化協議会での協議の促進	愛別町地域 公共交通活性化協議会	①愛別町地域公共交通活性化協議会の開催
②北海道上川地域公共交通活性化協議会への参画	北海道上川地域 公共交通活性化協議会	②北海道上川地域公共交通活性化協議会への参加
③利用者及び交通事業者等に対するニーズ調査の実施	愛別町	③公共交通アンケート調査等の実施
④町営デマンドバスの維持・確保	愛別町	④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補助金）の実施
⑤地域間幹線系統の維持・確保	愛別町	⑤地域公共交通利便増進事業の実施
⑥公共交通の利便性向上に資する取組の推進	愛別町	⑥地域間幹線系統等に接続可能なダイヤ調整 ⑦町営デマンドバスの車両更新

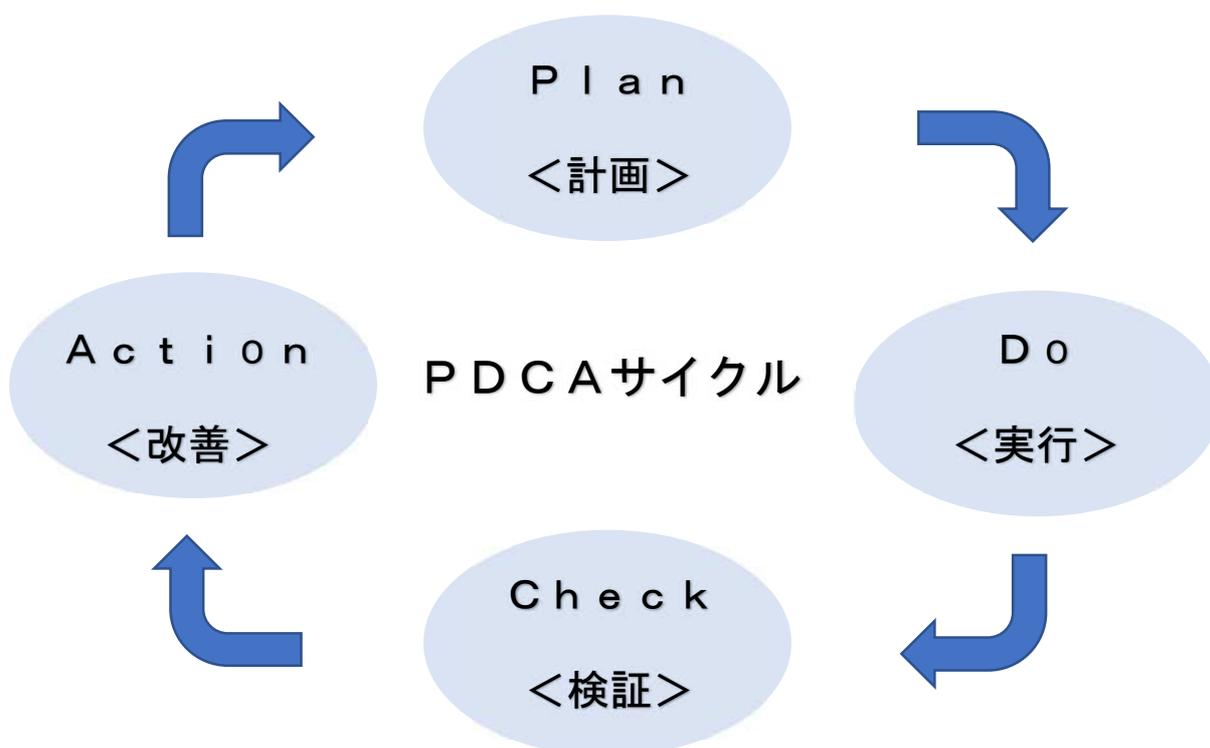
目 標	施 策	現況値	目標値
①官民連携による取組の推進	①愛別町地域公共交通活性化協議会での協議の促進	協議会の開催 年 2 回	協議会の開催 年 2 回
	②北海道上川地域公共交通活性化協議会への参画	協議会への参加 年 2 回	協議会への参加 年 2 回
②利用者・交通事業者等のニーズの把握	③利用者及び交通事業者等に対するニーズ調査の実施	0 回	5 年間で 2 回実施 (令和 7・9 年度)
③持続可能な公共交通の維持・確保	④町営デマンドバスの維持・確保	利用者数 3,768 人	利用者数 4,695 人
		1 運行当たり輸送人員 3.1 人	1 運行当たり輸送人員 4.3 人
		収支率 8.6%	収支率 10.4%
		町負担額 2,069 千円	町負担額 2,000 千円
	⑤地域間幹線系統の維持・確保	2 路線延べ町内利用者数 21,810 人	2 路線延べ町内利用者数 23,000 人
④利便性・持続可能性の向上に資する取組の推進	⑥公共交通の利便性向上に資する取組の推進	ダイヤ調整 年 1 回	ダイヤ調整 年 1 回
		町営デマンドバス 車両更新 (平成 27 年度)	町営デマンドバス 車両更新 5 年間で 1 回実施 (令和 8 年度)

第8章 目標達成に向けた評価体制

8-1 評価の方法

本計画の評価は、計画の推進状況や数値目標に対する結果、更には事業推進にかかるプロセスなど、PDCAサイクルの運用により総合的に評価を行う。

また、評価にあたっては計画期間である5年間において、毎年度、協議会での協議を経て評価するとともに、国や北海道の施策の変化や社会・経済情勢の変化、町の財政状況、利用者等の声を十分に考慮しながら必要に応じ、適宜、本計画の見直しを行っていく。



8-2 継続していくための体制

推進状況の評価は、本計画の策定で協議を行ってきた、「愛別町地域公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）」での協議を経て評価することとし、各年度と計画期間全体でPDCAサイクルに基づいた評価・検証を行う。

また、本計画の目標を達成するためには、協議会のみならず、地域公共交通の利用者である地域住民の理解と協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが地域公共交通を維持することの大切さを考え、主体的に取り組むことが重要であるため、関係者の役割や必要な取組を明確化することで、本町における持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

愛別町地域公共交通活性化協議会

区 分	組 織 名
構成町	愛別町
北海道運輸局	旭川運輸支局
北海道	上川総合振興局地域創生部地域政策課
公共交通事業者等	北海道旅客鉄道株式会社 道北バス株式会社 旭川地区ハイヤー協会 愛別ハイヤー有限会社 私鉄総連道北バス支部
道路管理者	北海道開発局旭川開発建設部旭川道路事務所 北海道上川総合振興局旭川建設管理部 愛別町建設管理課
関係する公安委員会	北海道警察旭川方面旭川東警察署愛別駐在所
住民代表	金富地区 厚生地区 伏古地区 協和地区 本町地区 北町地区 南町地区 愛別地区 東町地区 豊里地区 中央地区 愛山地区 愛山町地区 全 13 地区

計画推進に向けた関係者とその役割

関係者	役割	内容
構成町 北海道運輸局 北海道	各種施策の検討・実施等	利用者ニーズの把握、公共交通の再編や各種交通施策の検討・実施、資金調達、公共交通事業者等との連携など
公共交通事業者等	安全な運行の確保等	安全な運行体制の確保、運行実績等のデータ提供、公共交通再編の検討・実施、各種施策に対する協力など
道路管理者 関係する公安委員会	安全な運行の確保に対する指導・助言等	安全な運行確保や公共交通の再編・各種施策に対する指導・助言及び協力など
住民代表	地域ニーズの把握や各種連絡調整等	地域ニーズの把握、地域住民・関係機関等との連絡調整、各種施策への協力
利用者	公共交通の積極的な利用や利用ニーズ・要望の発信等	日常的な公共交通の積極的な利用、利用ニーズ・要望の発信、各種施策への協力など

付表 用語の説明

用語	用語の説明
公共交通	鉄道・バス・タクシー・航空機・船舶など、不特定多数の人々が、所定の運賃を支払うことで、自由に利用することができる交通のこと
地域公共交通	地域住民の日常生活や社会生活における移動、また、観光旅客その他の地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと
M a a S	モビリティ・アズ・ア・サービスの略 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと
交通DX	交通デジタル・トランスフォーメーションの略 デジタル技術を活用した交通全体の変革を進めること
交通GX	交通グリーン・トランスフォーメーションの略 化石燃料からクリーンエネルギーへの転換による交通全体の変革を進めること
シームレス交通	シームレスは「継ぎ目のない」の意味 交通のシームレス化は、公共交通機関間の「継ぎ目」や移動・乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消し、移動を全体として円滑かつ利便性の高いものにする
生活圏交通	人が社会的存在として行動する範囲・地域を繋ぐ交通のこと 本計画上は「広域交通」と同じ意味で使用

令和 6年 6月27日

(名称) 愛別町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

愛別町内を運行する公共交通機関としては、本町の南側をJR石北本線が通り、愛別・中愛別・安足間の3つの駅が設置され近隣市町への移動に利用されており、バス路線は、民間の道北バス2路線（愛別線、層雲峡線）が運行している。

また、路線バスとして運行してきた町営バスは、昭和59年の道北バス路線の廃線以降、町民の交通手段を確保する代替路線として運行してきたが、自動車を中心とする生活形態の変化や少子化に伴う小学校統合によるスクールバスの運行などの影響を受けて利用者数が減少し、定時路線の運行体制は地域住民のニーズに対応できていなかった。

更には、愛別駅裏側に位置する愛別地区は公共交通空白地帯となっており、同地区住民の公共交通体制の確保も課題となっていた。

平成26年10月から開始した町営バスの事前予約型デマンド運行（協和二股線）は、JR石北本線や道北バスが運行するバス路線である地域幹線系統との接続を考慮した運行ルートや時間帯に見直し、運行区域の拡充により、地域住民の利便性を高めた重要な交通ネットワークを形成しており、その維持・確保は必要不可欠である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

- ・町営バス（協和二股線）の事前予約型デマンド運行により、効率的な運行を目指す。
- ・交通空白地帯となっている愛別地区をデマンド運行区域に定め、交通空白地帯の解消を目指すとともに、路線の延長により利用者の利便性を向上することで、利用者の増加を目指す。
- ・JR石北本線や道北バスが運行するバス路線との接続を可能とする運行時間帯を設定することで、町内外の移動に対する利便性を高める。

・数値目標

協和二股線の年間利用者数	4,695人	【R4.10～R5.9 実績：3,768人】
協和二股線の1運行当たり輸送人員	4.3人	【R4.10～R5.9 実績：3.1人】
協和二股線に係る収支率	10.4%	【R4.10～R5.9 実績：8.6%】
協和二股線の町負担額	2,000千円	【R4.10～R5.9 実績：2,069千円】

(2) 事業の効果

デマンド運行の実施により、通勤・通学や高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保しつつ、事前予約に応じて運行するため効率的な運行体系が実現できる。

また、交通空白地帯を運行エリアとすることにより、当該地区住民における交通利便性の向上が期待できる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・町ホームページ、町内文書配布及び旭川ケーブルテレビ内「あいべつトピックス」での町営デマンドバスの運行PRの実施。
- ・JR石北本線及び道北バスのダイヤ改正に伴う協和二股線ダイヤの見直し。
- ・運賃適正化のための調査、研究及び見直しの検討。
- ・利用者及び地域住民等に対するアンケート調査の実施。

<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び 運送予定者</p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付 ①路線図（別添 路線図参照） ②予定している時刻表・運行時間（別添 時刻表参照） ③運送予定者 愛別町（市町村運営有償運送）</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p>
<p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る町営バス（協和二股線）について、その運行に係る費用総額 4,200 千円のうち、愛別町から運行事業者へ委託する委託料については、運行経費から運行収入及び国庫補助金額を差し引いた差額分を負担することとしている。</p> <p>費用の総額：4,200 千円 負担者：利用者、愛別町地域公共交通活性化協議会、愛別町 負担額：利用者 436 千円、愛別町地域公共交通活性化協議会 1,764 千円（国庫補助金）、愛別町 2,000 千円</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<p>本事業の評価は、数値目標に対する結果や事業推進にかかるプロセスなど、PDCAサイクルの運用により総合的に評価を行う。</p> <p>また、評価にあたっては、毎年度、「愛別町地域公共交通活性化協議会」での協議を経て実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者及び地域住民に対するアンケート調査の実施。 ・運行事業者に対する聞き取り調査の実施。 ・利用者数及び収支の数値に対する分析の実施。
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要 <u>【地域間幹線システムのみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線システムのみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線システムのみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダーシステムのみ】</u></p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付</p>

11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
① 車両の代替による費用削減等の内容 ※該当なし
② 代替車両を活用した利用促進策 ※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- 令和6年1月23日
- ・地域公共交通確保維持事業の評価について
 - ・愛別町地域公共交通活性化協議会設立
- 令和6年6月12日
- ・愛別町地域公共交通計画（案）の協議について
- 令和6年6月26日（書面会議）
- ・愛別町地域公共交通計画の合意について

19. 利用者等の意見の反映状況

以前より意見があった「市街地区間の自由乗降」については、令和2年度にアンケート調査を実施（8月から12月）した結果、自由乗降希望者が35%あったが、冬期間においては事故の危険性もあるため規定場所での乗降希望が36%となっており、冬期間の事故の危険性と利用者混乱を来すおそれもあるため、当面の間自由乗降は行わず、今後、実情を調査しながら愛別町地域公共交通活性化協議会に諮り今後の計画に反映していく。

その他利用者の意見は随時募集しているが、令和3年度以降については利用者からの意見はない状況にある。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住所）〒078-1405 北海道上川郡愛別町字本町179番地

（所属）愛別町地域公共交通活性化協議会

（氏名）羽野 浩司（愛別町総務企画課企画財政係）

（電話）01658-6-5112

（e-mail）soumukikaku@town.aibetsu.lg.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)						
			起点	経由地 営業区域	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線 系統等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)			
愛別町	愛別町	(1) 協和二股線		愛別町		往 km	364 日	1,092.0 回			区域運行	②(1)	JR石北本線愛別駅及び道北バス愛別線「愛別本町」「蔵前」「愛別役場前」「中学校前」「愛別駅前」、層雲峡線「愛別橋」停留所と近接し、接続に適したダイヤを設定	③			
									復 km								
									往 km								
									復 km								
									往 km								
			復 km														

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	愛別町
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	2,605
交通不便地域	2,605

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
2,605	愛別町全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
愛別町地域公共交通計画	令和6年6月27日	

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

運行回数・サービス提供時間算定表①

*1 運行回数は、1 運行を1回としてカウントする。
 (往、復、循環各1回)
 *2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

運行系統		計画運行日数 B		364.0		実績運行日数 F		運休回数 (い)-(ろ)=(は)		1,092.0																																				
協和二股線		計画運行回数 (い) E		1,092.0		実績運行回数 (ろ) J		やむを得ない運休回数 (に) I																																						
		サービス提供時間(り) O				運行割合 (ろ+に) / (い) = (ほ)																																								
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計 画				実 績					備 考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)																																		
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D C×D=E	運行日数 F	運行回数*1 増便 G 運休 (-) H 天災*2 I C+G+H= J			サービス提供時間 実運行時間 K 待機時間 L 回送時間 M 予約時間 N K+L+M+N= O																																				
6年 10月	全日	往	31	155.0	60.0%	93.0						時間																																		
		復										5																																		
		往																																												
		復																																												
		往																																												
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														
復																																														
往																																														

運行回数・サービス提供時間算定表①

*1 運行回数は、1 運行を1回としてカウントする。
 (往、復、循環各1回)
 *2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

運行系統		協和二股線		計画運行日数 B	364.0	実績運行日数 F		運休回数 (い)-(ろ)=(は)	1,092.0										
				計画運行回数 (い) E	1,092.0	実績運行回数 (ろ) J		やむを得ない運休回数 (に) I											
				計画			実績			サービス提供時間									
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数		運行日数 F	運行回数*1			C+G+H=J	サービス提供時間				備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)			
					調整% D	C×D=E		増便 G	運休 (-) H	天災*2 I		実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N		K+L+M+N=O		
7年 1月	全日	往	30	150.0	60.0%	90.0						時間						1月1日運休	
		復																	
		循環																	
		往																	
		復																	
		往																	
		復																	
		循環																	
小計			30	150.0		90.0													

年月		7年 2月		計画運行日数 B	28	実績運行日数 F		運休回数 (い)-(ろ)=(は)											
				計画運行回数 (い) E	140.0	実績運行回数 (ろ) J		やむを得ない運休回数 (に) I											
				計画			実績			サービス提供時間									
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数		運行日数 F	運行回数*1			C+G+H=J	サービス提供時間				備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)			
					調整% D	C×D=E		増便 G	運休 (-) H	天災*2 I		実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N		K+L+M+N=O		
7年 2月	全日	往	28	140.0	60.0%	84.0						時間							
		復																	
		循環																	
		往																	
		復																	
		往																	
		復																	
		循環																	
小計			28	140.0		84.0													

年月		7年 3月		計画運行日数 B	31	実績運行日数 F		運休回数 (い)-(ろ)=(は)											
				計画運行回数 (い) E	155.0	実績運行回数 (ろ) J		やむを得ない運休回数 (に) I											
				計画			実績			サービス提供時間									
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数		運行日数 F	運行回数*1			C+G+H=J	サービス提供時間				備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)			
					調整% D	C×D=E		増便 G	運休 (-) H	天災*2 I		実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N		K+L+M+N=O		
7年 3月	全日	往	31	155.0	60.0%	93.0						時間							
		復																	
		循環																	
		往																	
		復																	
		往																	
		復																	
		循環																	
小計			31	155.0		93.0													

運行回数・サービス提供時間算定表①

*1 運行回数は、1 運行を1回としてカウントする。
 (往、復、循環各1回)
 *2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

運行系統		計画運行日数 B		364.0		実績運行日数 F				運休回数 (い)-(ろ)=(は)		1,092.0										
協和二股線		計画運行回数 (い) E		1,092.0		実績運行回数 (ろ) J				やむを得ない運休回数 (に) I												
						サービス提供時間(リ) 0				運行割合 (ろ+に) / (い) = (ほ)												
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画				実績					備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)										
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間											
							増便 G	運休 (-) H	天災*2 I	C+G+H= J	時間	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N= O						
7年 4月	全日	往	5	30	150.0	60.0%	90.0															
		復																				
		往																				
		復																				
小計				30	150.0	60.0%	90.0															

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画				実績					備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)										
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間											
							増便 G	運休 (-) H	天災*2 I	C+G+H= J	時間	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N= O						
7年 5月	全日	往	5	31	155.0	60.0%	93.0															
		復																				
		往																				
		復																				
小計				31	155.0	60.0%	93.0															

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計画				実績					備考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)										
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間											
							増便 G	運休 (-) H	天災*2 I	C+G+H= J	時間	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N= O						
7年 6月	全日	往	5	30	150.0	60.0%	90.0															
		復																				
		往																				
		復																				
小計				30	150.0	60.0%	90.0															

運行回数・サービス提供時間算定表①

*1 運行回数は、1 運行を1回としてカウントする。
 (往、復、循環各1回)
 *2 天災欄は、運休のうちやむを得ない理由のもの

運行系統		計画運行日数 B		364.0		実績運行日数 F		運休回数 (い)-(ろ)=(は)		1,092.0									
協和二股線		計画運行回数 (い) E		1,092.0		実績運行回数 (ろ) J		やむを得ない運休回数 (に) I											
						サービス提供時間(リ) 0		運行割合 (ろ+に) / (い) = (ほ)											
年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計 画				実 績					備 考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)							
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間								
								増便 G	運休 (-) H	天災*2 I	C+G+H= J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N= O			
7年 7月	全日	往	5	31	155.0	60.0%	93.0					時間							
		復																	
		往																	
		復																	
小 計				31	155.0		93.0												

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計 画				実 績					備 考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)							
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間								
								増便 G	運休 (-) H	天災*2 I	C+G+H= J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N= O			
7年 8月	全日	往	5	31	155.0	60.0%	93.0					時間							
		復																	
		往																	
		復																	
小 計				31	155.0		93.0												

年月	曜日区分	片道・循環回数 A	計 画				実 績					備 考 (調整、増便、運休、補助対象外となった理由等)							
			運行日数 B	運行回数 A×B=C	調整後の運行回数 調整% D	C×D=E	運行日数 F	運行回数*1			サービス提供時間								
								増便 G	運休 (-) H	天災*2 I	C+G+H= J	実運行時間 K	待機時間 L	回送時間 M	予約時間 N	K+L+M+N= O			
7年 9月	全日	往	5	30	150.0	60.0%	90.0					時間							
		復																	
		往																	
		復																	
小 計				30	150.0		90.0												
合 計				364	1,820.0		1,092.0												

愛別町地域公共交通計画

発行：令和6年（2024年）6月

企画・編集：愛別町総務企画課

〒078-1492

北海道上川郡愛別町字本町179番地

電話：01658-6-5112

FAX：01658-6-5110