

当麻町地域公共交通計画

令和7年3月
北海道当麻町
北海道当麻町地域活性化協議会

目次

第1章 はじめに	2
1-1 計画策定の背景と目的	2
1-2 計画の区域	2
1-3 計画の期間	2
第2章 計画の位置づけ	3
2-1 国の法制度	3
2-2 北海道の各種計画	7
2-3 本町における上位・関連計画	9
2-4 計画の位置づけ	10
第3章 地域の特性と現況	11
3-1 地域の概要	11
3-2 人口動態	11
3-3 就業構造の概要	16
3-4 日常生活圏、各種主要施設等の状況	16
3-5 通勤・通学状況	23
3-6 観光動向	23
3-7 自家用車保有数	27
第4章 本町における公共交通の現状	28
4-1 広域交通・生活圏交通の現状	28
4-2 町内の公共交通の現状	28
4-3 本町の公共交通の運行実績	32
4-4 町内公共交通の接続状況	39
4-5 当麻町の公共交通の経営状況	42
第5章 住民意識・意向調査	44
第6章 本町の地域公共交通の現状と課題	52
6-1 現状と課題の概要	52
6-2 課題の整理	53
第7章 基本方針・目標	54
7-1 本町における運送サービスのあるべき姿	54
7-2 あるべき姿を達成するための目標	54
7-3 目標に紐づく実施事業	55
7-4 本町における各運送サービスが目指すべき役割	58
第8章 計画の推進方策	60
8-1 PDCAサイクルによる管理	60
8-2 目標値の設定	61
8-3 継続していくための体制	64
付表 用語の説明	65

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

近年、自家用車の普及や人口減少により、長期的な公共交通利用の低迷とそれに伴う運行欠損の増加が続く中、地域社会全体の価値を高めるためには、地域の移動ニーズを踏まえた、利便性が高く誰もが利用しやすい持続可能な地域の公共交通体系を構築、維持していくことが重要となっている。

地域公共交通に関する法制度が令和2（2020）年11月に改正され、「まちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成」に加えて、地域における「輸送資源の総動員」の考えを踏まえた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされるようになっている。さらに、広域にわたる幹線的な公共交通網については、令和5（2023）年6月に「北海道上川地域公共交通計画」が策定されている。

上記の背景を踏まえ、町内の公共交通形態の整備と各公共交通機関の連携体制を確立し、地域住民及び利用者にとって利便性の高い持続可能な交通網整備を形成するため、公共交通政策のマスタープランとなる「当麻町地域公共交通計画」を策定する。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、当麻町全域とする。

1-3 計画の期間

本計画の期間は、令和7（2025）年度から令和11（2029）年度の5年間とする。

第2章 計画の位置づけ

2-1 国の法制度

(1) 交通政策基本法（平成 25（2013）年 12 月 4 日施行）

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	＜基本的認識＞ - 交通の果たす機能 ① 国民の自立した生活の確保 ② 活発な地域間交流・国際交流 ③ 物資の円滑な流通 - 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要 ＜交通機能の確保・向上＞ - 少子高齢化の進展等に対応しつつ、「①豊かな国民生活の実現」「②国際競争力の強化」「③地域の活力の向上」に寄与 - 大規模災害に的確に対応 ＜環境負荷の低減＞ - 交通による環境への負荷の低減を図る ＜様々な交通手段の適切な役割分担と連携＞ - 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 ＜交通の安全の確保＞ - 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

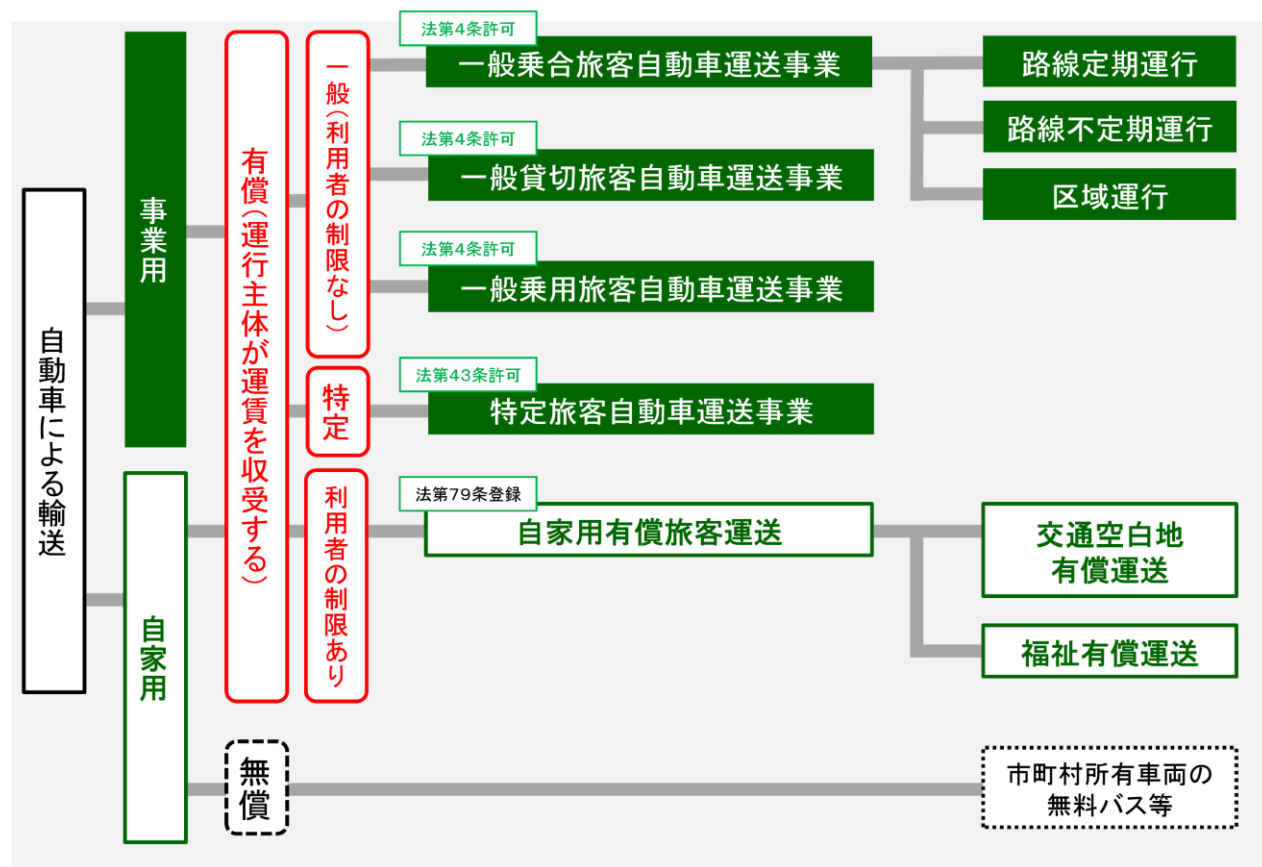
(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19（2007）年 10 月 1 日施行）

目 的	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
概 要	《地域が自らデザインする地域の交通》 地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成 ・ 地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成の努力義務化 ・ 地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け ・ 定量的な目標（利用者数・収支等）の設定、毎年度の評価を行う 地域における協議の促進 《移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実》 輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、新たな事業者を選定する事業を創設 ・ 自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理・車両整備管理で協力する制度を創設 ・ 自家用有償旅客運送について、地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象として明確化 ・ 鉄道や乗合バス等において貨客混載を行う事業を創設既存の公共交通サービスの改善の徹底 ・ 等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継割引運賃等のサービス改善を促進

(3) 道路運送法（昭和26（1951）年7月1日施行）

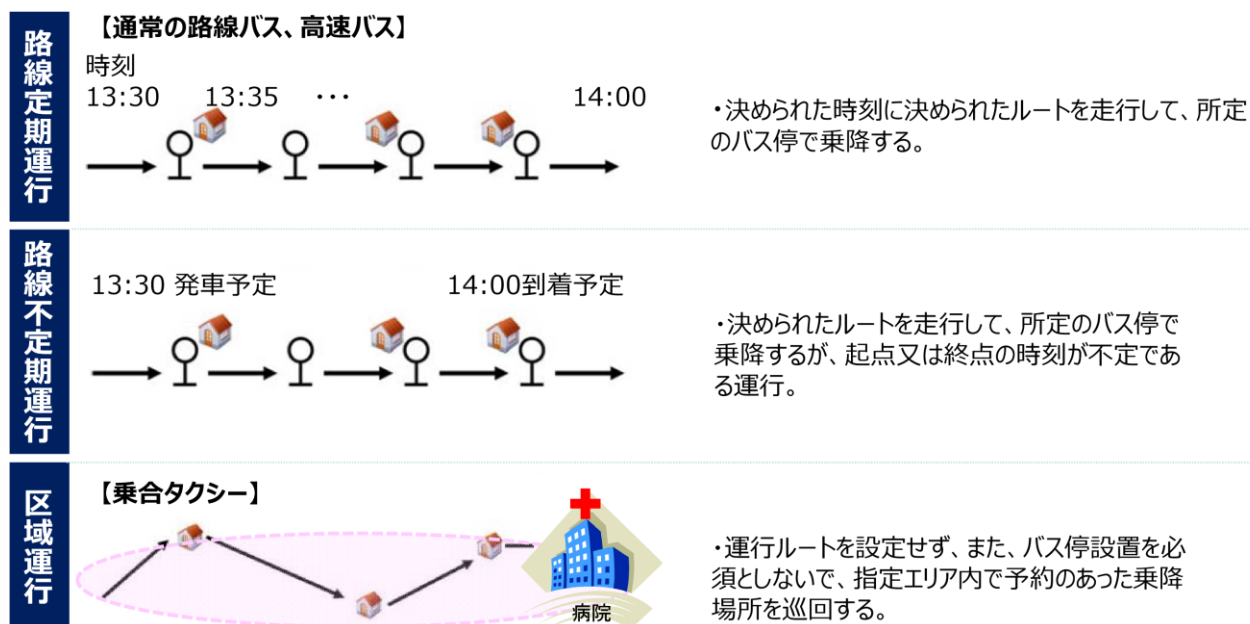
目 的	道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること。さらに、道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
概 要	<u>＜定める運行の種別＞</u> ◎事業用旅客自動車運送事業（3 条） ・ 一般乗合旅客自動車運送事業 （路線定期運航、路線不定期運行、区域運行） ・ 一般貸切旅客自動車運送事業 ・ 一般乗用旅客自動車運送事業 ・ 特定旅客自動車運送事業 ◎一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（21 条） ◎自家用旅客自動車運送（78 条） ・ 交通空白地有償運送 ・ 福祉有償運送 <u>＜事業計画＞</u> ◎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 <u>＜運行計画＞</u> ◎運行系統（ルート） ◎運行回数 ◎運行時刻 ◎運賃 ・ 上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） ・ 協議運賃（協議会において協議が行われ、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

一般乗合旅客自動車運送事業のイメージ



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 北海道の各種計画

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(2016)年度 ～令和 7(2025)年度	連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成 ・ 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(2020)年度 ～令和 6(2024)年度	地域の実情に応じた交通ネットワークの維持・確保 ・ 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、M a a S 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(2018)年度 ～令和 12(2030)年度	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 ・ 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
北海道交通政策総合指針・重点戦略 令和 3(2021)年度 ～令和 7(2025)年度	シームレス交通戦略 ・ M a a S 等シームレス交通の全道展開を図る ・ 持続的な鉄道網の確立に向けた取組を進める ・ 交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上を図る ・ 公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革を図る 地域を支える人・モノ輸送戦略 ・ 地域における最適な交通モードの検討を行う

計画名・年次	公共交通に関する主な施策
北海道上川地域 公共交通計画 令和 5(2023)年度 ～令和 9(2027)年度	《基本方針》 ・ <u>広域交通の維持・確保</u> 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。 ・ <u>公共交通の日常的な利用の促進</u> 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。 ・ <u>公共交通の持続性向上</u> 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。 ・ <u>公共交通の利便性向上</u> 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。 ・ <u>交流拡大に向けた公共交通の活用促進</u> 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

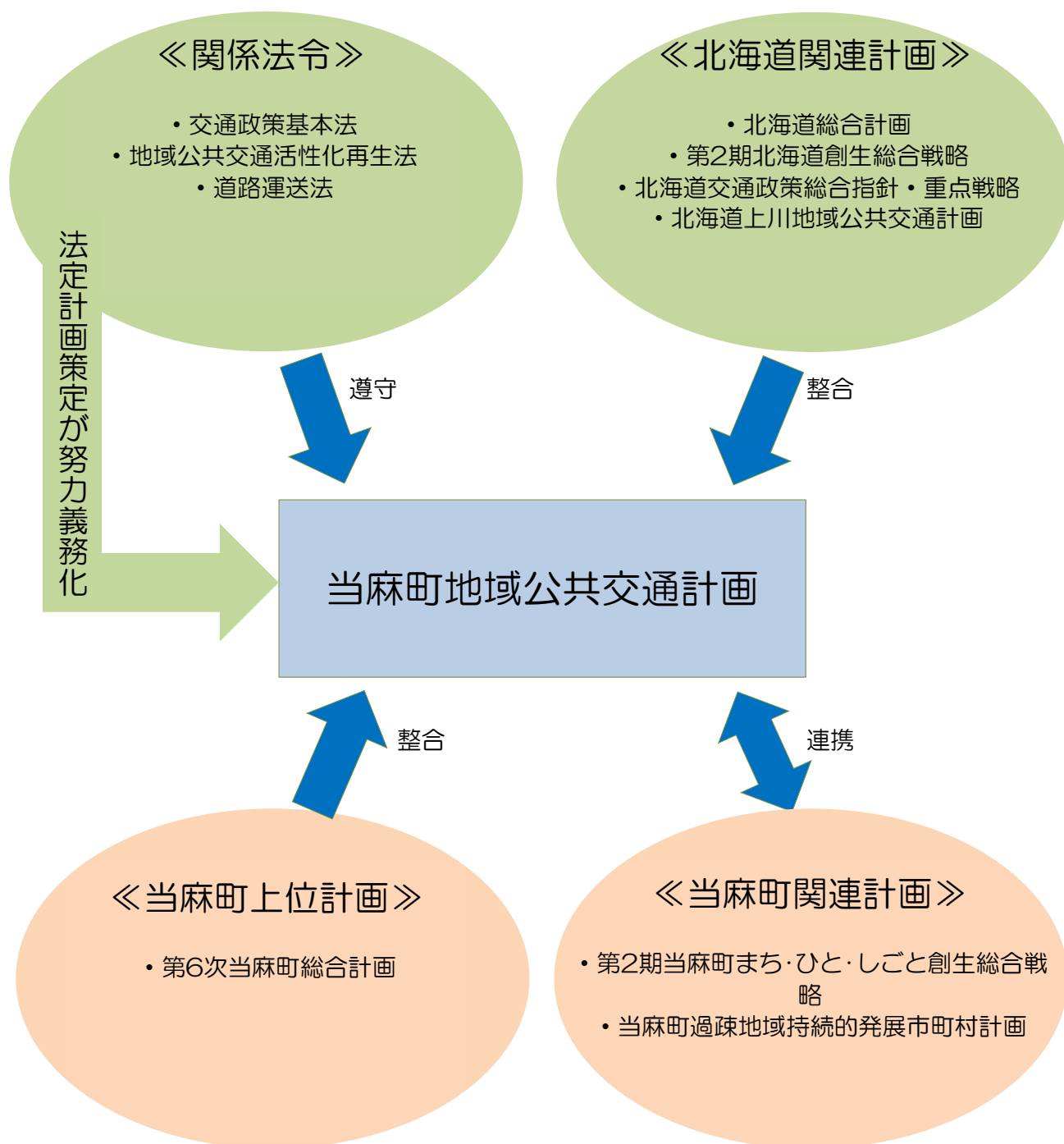
2-3 本町における上位・関連計画

計画名・年次	計画の内容
第6次 当麻町総合計画 令和5(2023)年度 ～令和15(2033)年度	<u>《基本構想》</u> ・ <u>まちづくりのテーマ</u> 人・夢・心がつながるまち とうま ～次世代に責任がもてる「未来」の創造～ ・ 施策の大綱 人・まち・自然が共生する安全・快適なまちづくり 「生活環境の整備」 地域特性を活かした魅力あふれるまちづくり 「産業の振興」 希望あふれる人材育成のまちづくり 「生涯学習の推進」 だれもが健康で自分らしく暮らせるまちづくり 「健康づくりと福祉の充実」 みんなでつくる連携と協働のまちづくり 「地域活動の推進と行財政運営」
第2期 当麻町まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和2(2020)年度 ～令和6(2024)年度	<u>《総合戦略の理念》</u> 食育・木育・花育による”心育”と 心通わせる“つながり”の力で築く持続可能な地域の創造 ～地域資源をいかした安全・安心で魅力あるまち とうま～ <u>《基本目標》</u> 特色のある地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する。 ・ スクールバスや福祉バス、タクシーの運行維持
当麻町過疎地域持続的発展市町村計画 令和3(2021)年度 ～令和7(2025)年度	<u>《交通施設の整備、交通手段の確保》</u> 交通機関もマイカーの普及によって利用者は減少傾向にあるが、子供・老人・学生等の交通弱者や運転免許証や自家用車を持っていない方にとっては、バスや自動車は重要な交通機関であり、将来とも路線数、運行回数の確保に努める必要がある。 ・ バス・自動車の路線数、運行回数の確保に努める。

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」の規定に基づいて策定する。

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 地域の特性と現況

3-1 地域の概要

本町は、北海道の穀倉地帯といわれる上川管内のほぼ中央、北海道の屋根といわれる大雪山連峰の麓、東経 142 度 50 分、北緯 43 度 82 分に位置しています。

東側は山づたいに上川町、愛別町と、北側は大雪山系に源を発する石狩川に沿って比布町と隣り合い、南西は北・北海道の拠点都市・旭川市に接しています。

東西は 17.3 km、南北は 13.5 km におよび、総面積 204.94 km² です。

また、本町の北側を一級河川の石狩川、中心部を広大な町有林内に源を発する牛朱別川、当麻川がそれぞれ流れ、その流域に肥沃な平坦地が開けています。

地質は、平坦部は主に埴質地質であり、石狩川に沿って砂質地質となっています。

気候は、典型的な大陸性気候で、夏季と冬季の寒暖の差が大きく、年平均気温は 7℃ 前後、積雪量は 1 m 程度で、四季のはっきりとした気候となっています。



図 3-1 当麻町位置図（出典：Map-It マップイット(c)）

3-2 人口動態

(1) 人口と世帯数の現状

本町の人口は、国勢調査では昭和 30 年の 14,226 人をピークに年々減少しています。

世帯数は、国勢調査では令和 2 年(2020 年)の 2,773 世帯、住民基本台帳では令和 6 年(2024 年)3月末の 3,046 世帯となっています。

人口は、令和2年の国勢調査では人口が6,319人で、令和6年3月末の住民基本台帳では人口が6,118人となっています。

国勢調査の平成27年(2015年)と令和2年(2020年)とで比較すると、人口は370人の減少(減少率5.5%)、世帯数は75世帯の増加(増加率2.8%)となっています。

表3-3 人口と世帯数の推移(出典：国勢調査)

年 項 目	2010年 (平成22年)	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	増減率(%)	
				H22~H27	H27~R2
総人口	7,087人	6,689人	6,319人	△5.6%	△5.5%
年少人口 (15歳未満)	809人 (11.4%)	721人 (10.8%)	649人 (10.3%)	△10.9%	△10.0%
就業人口 (15~65歳未満)	3,773人 (53.2%)	3,309人 (49.5%)	3,011人 (47.6%)	△12.3%	△9.0%
高齢人口 (65歳以上)	2,505人 (35.3%)	2,659人 (39.8%)	2,659人 (42.1%)	6.1%	0.0%
世帯数	2,743世帯	2,698世帯	2,773世帯	△1.6%	2.8%
1世帯当たり人数	2.5人	2.5人	2.3人		

(2) 将来的な人口減少

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計では、令和2年(2020年)の6,319人から、令和32年(2050年)の3,525人に減少すると推計されています。

同様に、生産年齢人口である15~64歳も、令和2年(2020年)の3,011人(47.6%)から、令和32年(2050年)の1,422人(40.3%)に減少すると推計されています。

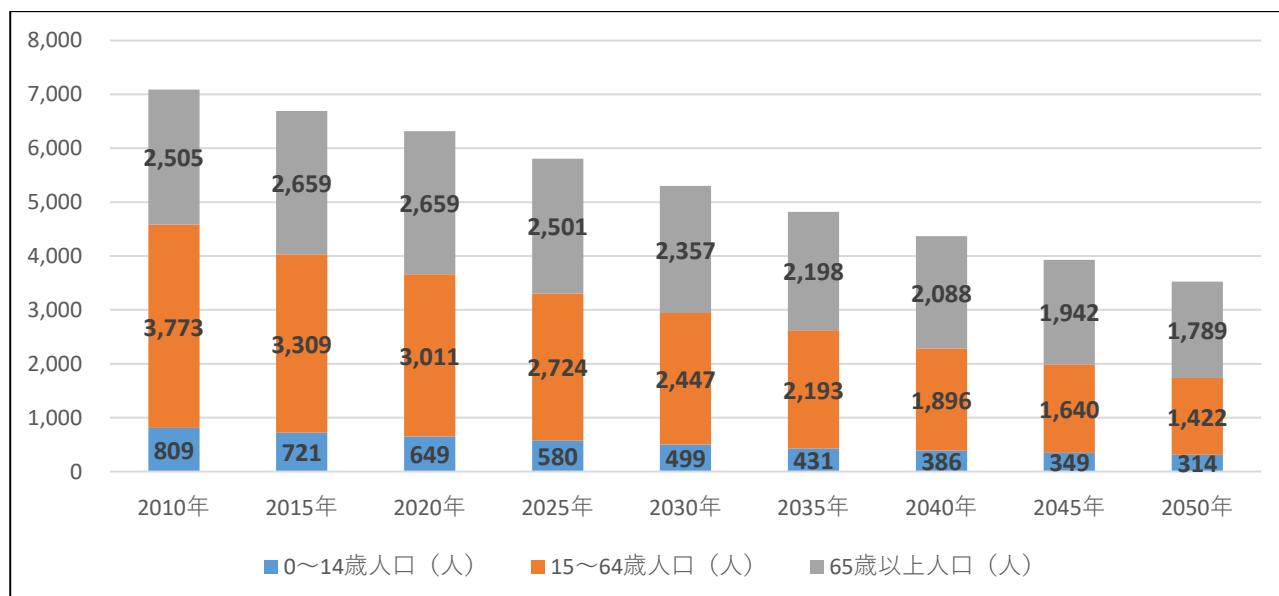


図3-4 本町の年齢別人口(3階級)の推移
(出典~2020:国勢調査 2025~2050社人研人口推移)

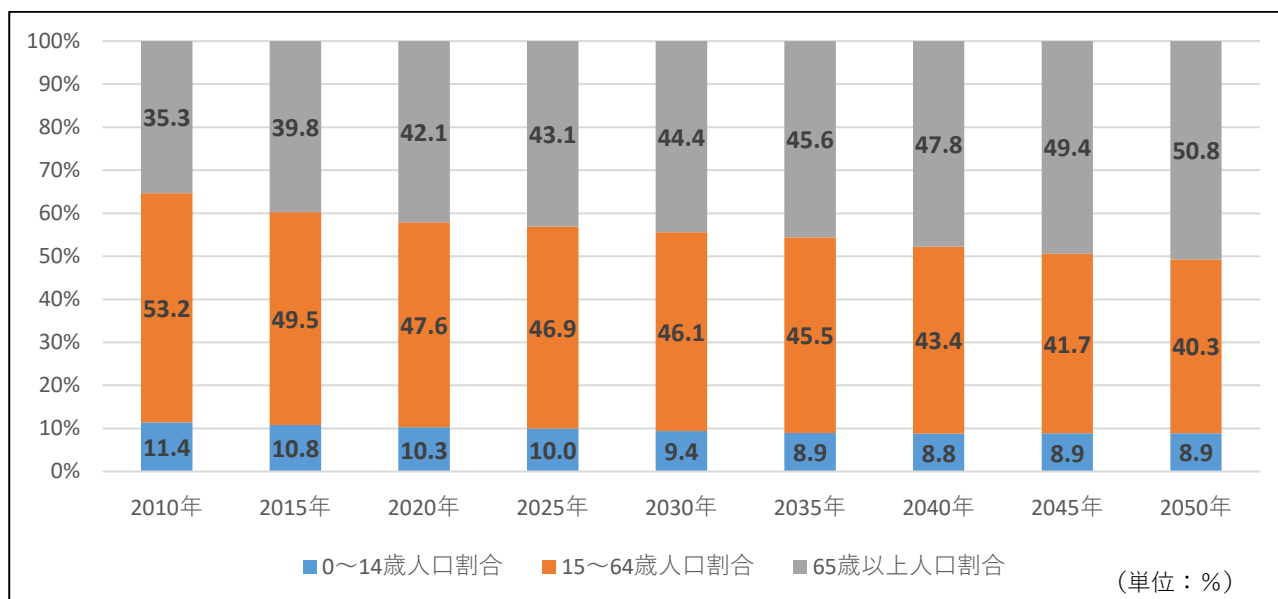


図 3-5 本町の年齢別人口割合（3 階級）の推移
 （出典～2020：国勢調査 2025～2050 社人研人口推移）

(3) 少子高齢化

高齢化率は上昇傾向で令和 2 年（2020 年）では、42.1%、2050 年では 50.8%と推計されている。一方、高齢者は、令和 2 年（2020 年）の 2,659 人をピークに減少し、2050 年の推計では 1,789 人となっている。

高校生（15～18 歳）を含む 5 歳階級 15～19 歳の人口は年々減少しており、令和 2 年（2020 年）では、241 人、2050 年の推計では 110 人となっています。

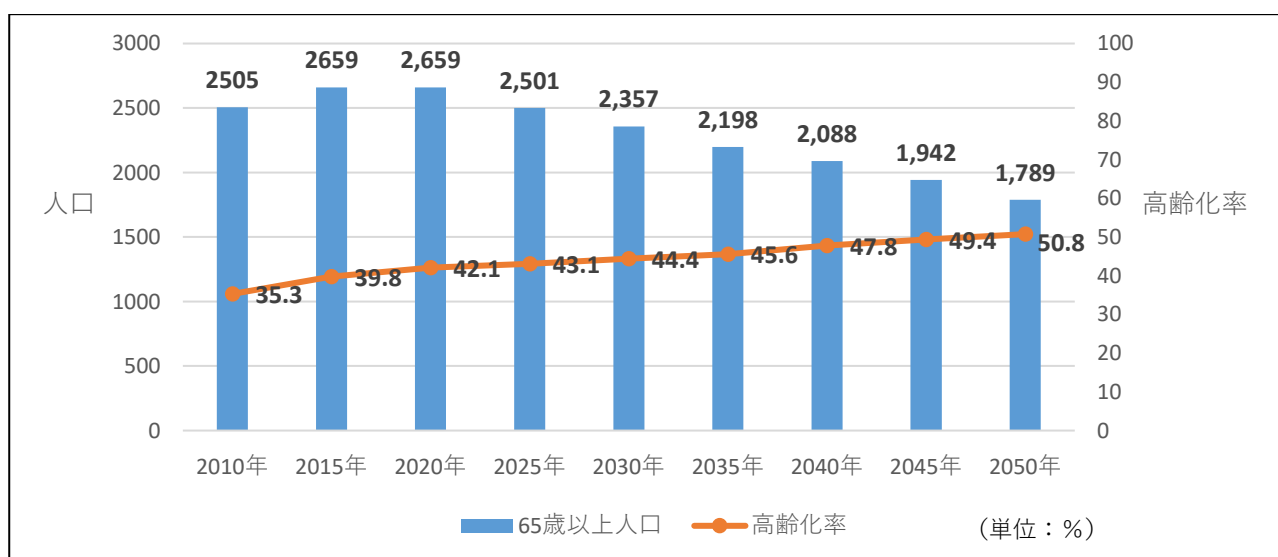


図 3-6 高齢者数と高齢化率の推移
 （出典：～2020：国勢調査 2025～2050 社人研人口推移）

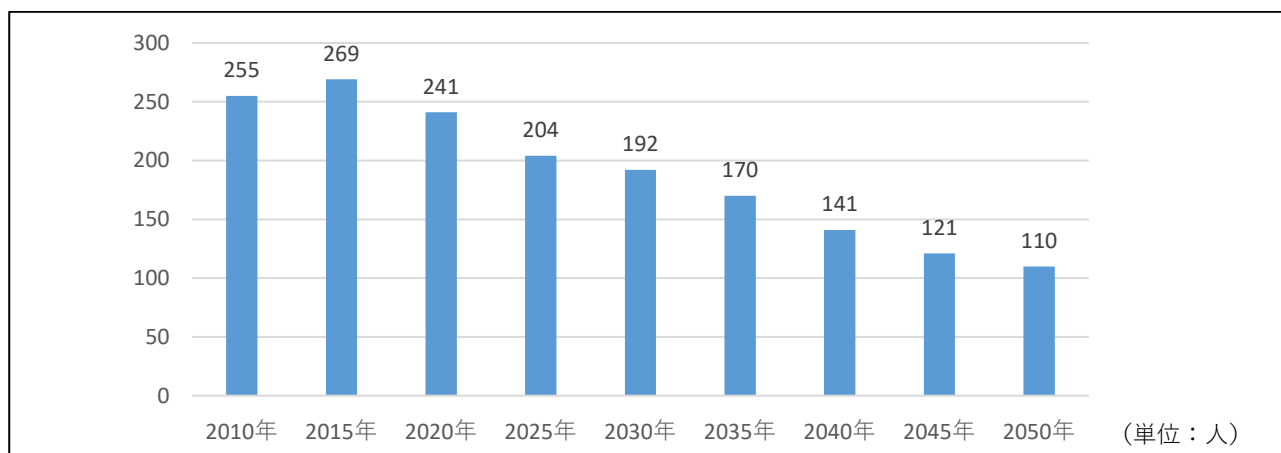


図 3-7 15 歳～19 歳人口の推移（～2020：国勢調査 2025～2050 社人研人口推移）

（４）地区別の人口

住民基本台帳による令和 6 年（2024 年）3 月末の総人口は、6,118 人で、地区別に人口を見ると、市街（2,649 人）が最も多く、次いで中央（1,763 人）、宇園別（728 人）伊香牛（296 人）となっている。

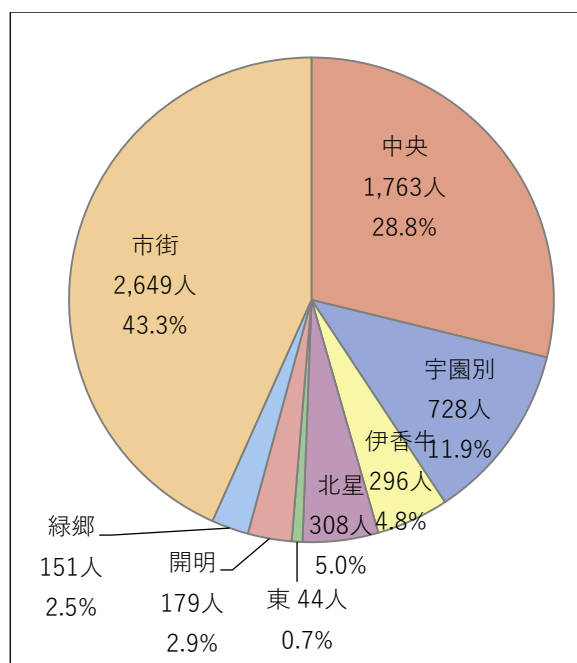


図 3-8 地区別人口の割合（住民基本台帳）

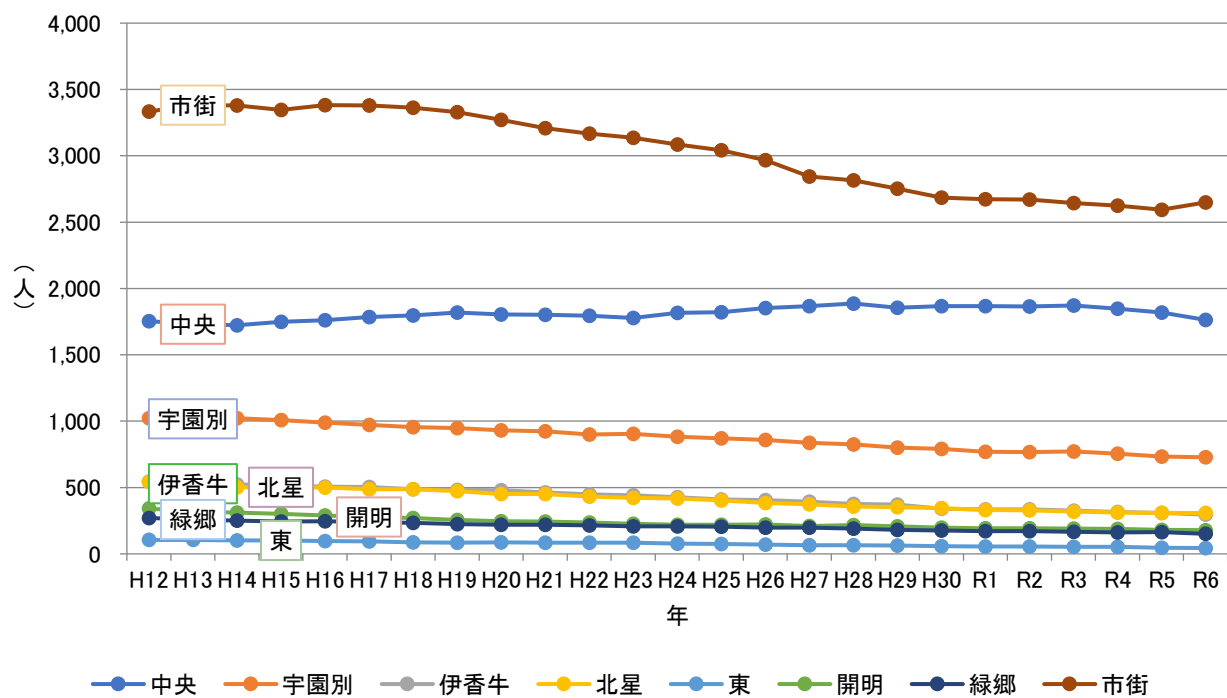


図 3-9 地区別人口の推移（住民基本台帳）

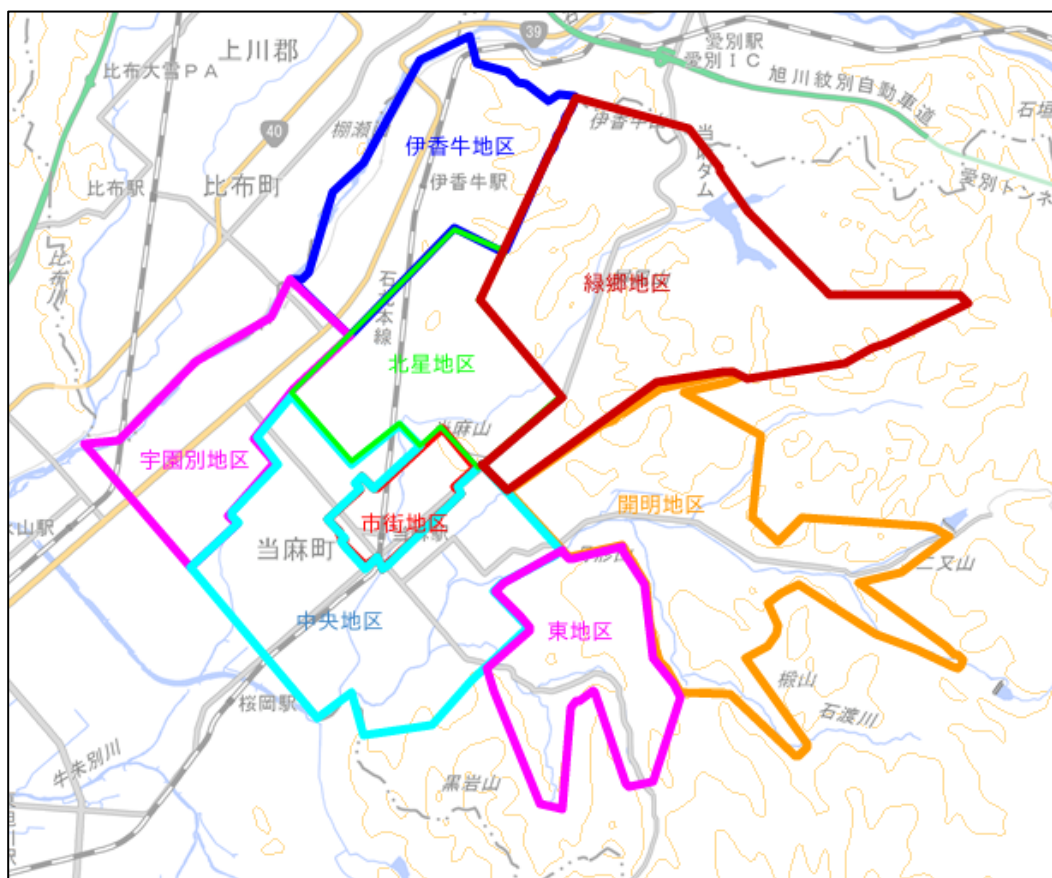


図 3-10 本町における各地区の位置

3-3 就業構造の概要

産業別就業人口は、令和2年の国勢調査によると、就業者総数 3,196 人のうち、第1次産業就業者数 869 人（27.2%）、第2次産業就業者数 477 人（14.9%）、第3次産業就業者数 1,811 人（56.7%）で、平成27年調査と比較すると、構成比率で第1次産業が10.2%減少し、第2次産業が8.1%減少し、第3次産業が0.2%の増加となっています。

年 項 目		2010 年 (平成 22 年)	2015 年 (平成 27 年)	2020 年 (令和 2 年)	増減率 (%)	
					H22~H27	H27~R2
総数		3,424 人	3,299 人	3,196	△3.8%	△3.1%
	第 1 次産業	1,048 人	968 人	869	△7.6%	△10.2%
	農業	1,024 人	947 人	842		
	林業	22 人	19 人	12		
	漁業	2 人	2 人	5		
	第 2 次産業	571 人	519 人	477	△9.1%	△8.1%
	建設業	295 人	266 人	238		
	製造業	271 人	250 人	234		
	鉱業	5 人	3 人	5		
	第 3 次産業	1,794 人	1,808 人	1,811	1.0%	0.2%

図3-11 就業構造の推移（資料：国勢調査）

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

図3-12 旭川大雪圏域連携中枢都市圏の構成市町（出典：旭川大雪圏域連携中枢都市圏ビジョン）

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	●当麻町役場 ●上川農業改良普及センター
関係機関・団体等	●当麻農業協同組合本所 ●当麻町農林業合同事務所 ●当麻町商工会 ●社会福祉法人当麻町社会福祉協議会
警 察 ・ 消 防	●北海道警察旭川方面旭川東警察署当麻駐在所 ●北海道警察旭川方面旭川東警察署宇園別駐在所 ●大雪消防組合当麻消防署
医 療	●当麻町立診療所 ●当麻内科ペインクリニック ●当麻歯科診療所 ●笹本歯科医院 ●当麻薬局 ●当麻はまなす薬局
銀 行 ・ 郵 便 局	●北洋銀行当麻支店 ●旭川信用金庫当麻支店 ●当麻農業協同組合本所 ●当麻郵便局 ●宇園別郵便局 ●伊香牛郵便局
学 校 等	●当麻幼稚園 ●当麻小学校 ●宇園別小学校（令和8年3月閉校予定） ●当麻中学校 ●当麻保育園 ●保育園いっぽ！
交 通	●JR石北本線当麻駅 ●JR石北本線伊香牛駅 ●有限会社HEYタクシー ●有限会社旭川交通 ●有限会社石北観光バス
生 活 環 境	●浄水場 ●葬祭場（火葬場）
健 康 ・ 福 祉	●ヘルシーシャトー ●保健福祉センター ●特別養護老人ホーム当麻柏陽園 ●ケアハウス柏寿園 ●介護老人保健施設愛泉苑 ●サンケア・ホーム ●グループホーム寿楽 ●グループホームとうま ●アットホーム菜の花 ●アットホーム菜の花中央 ●グループホーム菜の花 ●小規模多機能型居宅介護風流里
ス ポ ー ツ	●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
文 化 等	●当麻町公民館まとまる ●農村環境改善センター ●地場産品加工研究センター ●ふれあい交流センター“輝き” ●郷土資料館「ここから」 ●図書館 ●昆虫館パピヨンシャトー ●当麻鐘乳洞 ●宇園別公民分館 ●伊香牛公民分館 ●北星公民分館 ●東公民分館 ●開明公民分館
ス ー パ ー ・ コ ン ビ ニ 等	●スーパーチェーンふじ当麻店 ●ホクレンショップ当麻店 ●セブンイレブン当麻店 ●セイコーマート当麻店 ●ローソン当麻店 ●コメリハード&グリーン当麻店 ●ツルハドラッグ当麻店
道 の 駅	●道の駅とうま

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 ●ＪＡ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 ●医療法人歓生会豊岡中央病院 ●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）

◎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

◎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	●ＪＡ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 ●西川徹郎文学館 ●川村力子トアイヌ記念館 ●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
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
愛別町	●蔵KURARAら ●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	比布町	1
愛別町	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	●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 ●旭川サンプラゼントパーク ●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	●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	●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
比布町	●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
愛別町	●B＆G海洋センター ●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 親水緑地公園 ●きのこの里パークゴルフ場
上川町	●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	●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	●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 ●クレー射撃場 ●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	●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	東川町	●ひがしかわ「道草館」
美瑛町	●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当麻線・層雲峡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。

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り、今後もこの傾向は続くと考えられる。

表 3-13 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

表3-14 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 ●ＪＡ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平成26年度から徐々に増え44万人程度に伸びたが、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落ち込んだ。令和4年度以降は回復傾向にある。

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、本町へも道内からの観光動向が高く、夏季の5～9月に入込数が多く、冬季は低い傾向にある。

表3-15 本町の観光入込客（道内・道外別）の推移（単位：人）

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
道内客	323,500	336,700	350,800	361,300	363,000
道外客	71,800	78,400	80,800	83,000	81,000
合計	395,300	415,100	431,600	444,300	444,000

	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
道内客	355,900	265,900	245,200	319,900	291,500
道外客	78,800	56,700	50,600	74,200	65,800
合計	434,700	322,600	295,800	394,100	357,300

出典：北海道観光入込調査報告書（R5_資料編）より一部引用

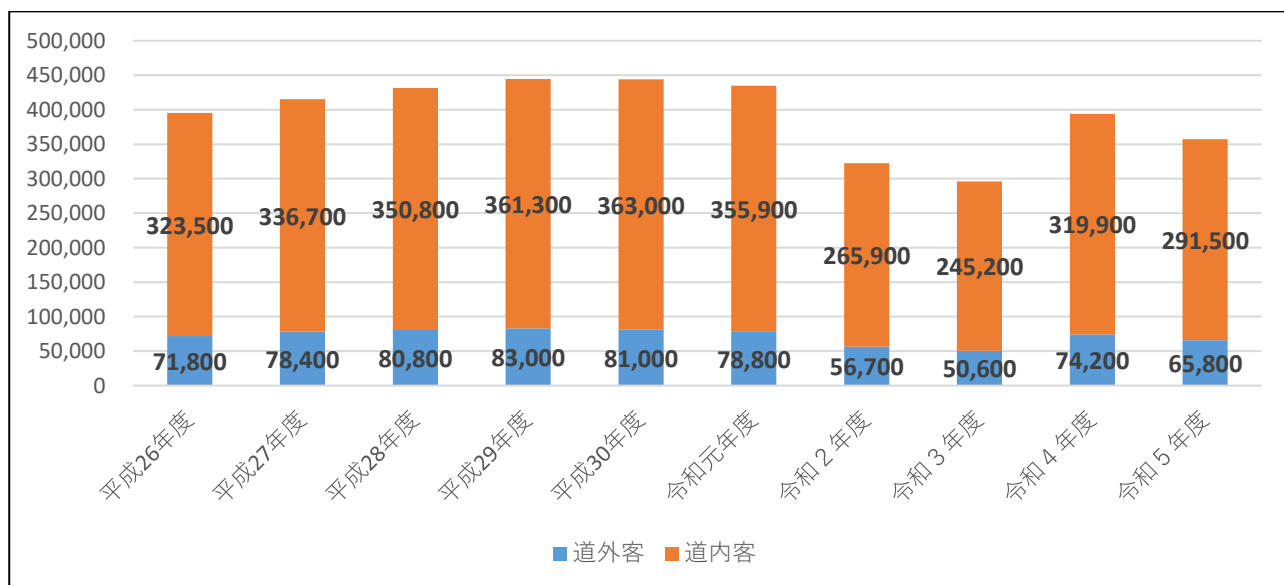


図 3-16 観光入込客（道内・道外別）の推移（単位：人）

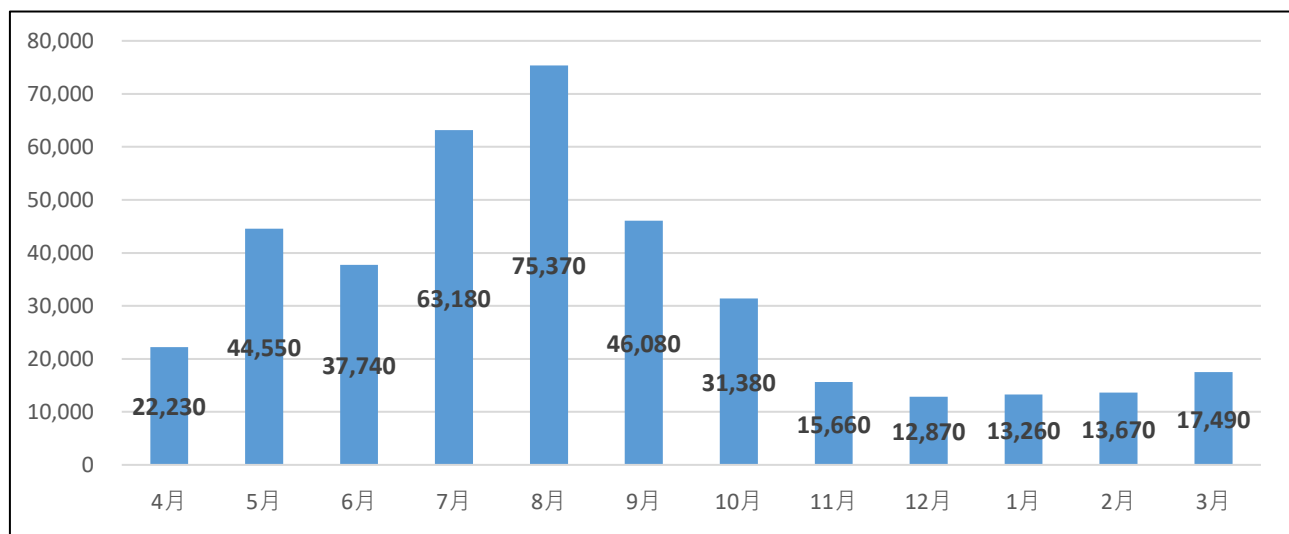


図 3-17 月別の入込総数（平成 26 年度～令和 5 年度平均）（単位：人）

観光入込客数の日帰・宿泊別の推移でみると、98%が日帰客となっている。

また、本町の観光施設で利用者が多い当麻鐘乳洞は JR 当麻駅から 10km 離れており、近くまでの公共交通がスクールバス（2 便）かタクシーしかない状況にある。

表3-18 本町の観光入込客（日帰・宿泊別）の推移（単位:人）

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
日帰客	388,500	407,800	424,300	436,900	436,700
宿泊客	6,800	7,300	7,300	7,400	7,300
合計	395,300	415,100	431,600	444,300	444,000

	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
日帰客	427,700	317,100	290,900	387,300	351,500
宿泊客	7,000	5,500	4,900	6,800	5,800
合計	434,700	322,600	295,800	394,100	357,300

出典：北海道観光入込調査報告書（R5_資料編）より一部引用

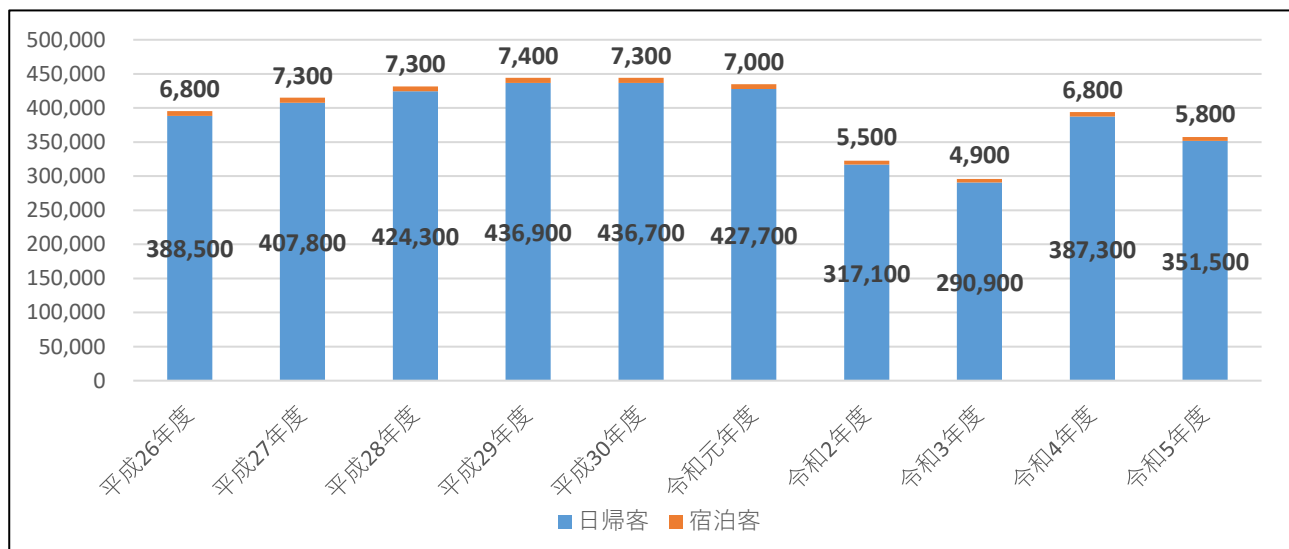


図 3-19 観光入込客（日帰・宿泊別）の推移（単位：人）

表 3-20 日常生活圏の令和5年度観光入込客数（日帰・宿泊別）（単位：人）

		旭川市	鷹栖町	東神楽町	比布町	愛別町	上川町	東川町	美瑛町
宿泊別・日帰	日帰客	3,951,600	103,300	181,800	175,800	41,100	945,300	1,354,000	2,259,000
	宿泊客	783,400	0	37,200	9,800	5,600	390,200	84,700	128,200
	合計	4,735,000	103,300	219,000	185,600	46,700	1,335,500	1,438,700	2,387,200
道内・道外別	道外客	2,672,400	0	28,400	2,300	900	564,400	220,400	1,236,400
	道内客	2,062,600	103,300	190,600	183,300	45,800	771,100	1,218,300	1,150,800
	合計	4,735,000	103,300	219,000	185,600	46,700	1,335,500	1,438,700	2,387,200

出典：北海道観光入込調査報告書（R5_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。

表 3-21 本町における主な観光地・施設の状況

施 設 等 名
●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 ●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 ●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

表 3-22 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	●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 ●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 ●川村カ子トアイヌ記念館 ●石川啄木像・歌碑 ●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 ●西川徹郎文学館 ●北海道立旭川美術館 ●旭橋 ●蔵田夢 ●嵐山公園 ●北邦野草園 ●三浦綾子記念文学館 ●外国樹種見本林 ●平和通貿物公園 ●就実の丘 ●上野ファーム ●ブラタナス並木 ●神居古潭 ●男山自然公園 ●神楽岡公園 ●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 ●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 ●フォレスト旭川カントリークラブ
鷹栖町	●パレットヒルズ ●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 ●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
東神楽町	●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 ●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
比布町	●突哨山 ●駒止めのナラ ●村上山公園 ●北嶺山展望台 ●良佳ブラザ遊湯ぴっぴ ●グリーンパークぴっぴ（キャンプ場） ●ぴっぴスキー場（アクティビティ体験） ●比布川遊歩道 ●比布駅 ●比布大雪PA交流展望広場
愛別町	●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
上川町	●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 ●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 ●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 ●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 ●大雪高原温泉 ●大雪森のガーデン
東川町	●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 ●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 ●コート旭川カントリークラブ ●せんとびゅあ ●文化ギャラリー ●クラフト街道 ●地域交流センターゆめりん ●東川ミーツ ●三千櫻酒造
美瑛町	●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 ●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 ●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 ●セブンスターの木 ●ケンとメリーの木

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 自家用車保有数

本町における自家用車保有戸数を、令和 6 年 7 月末時点での当麻町交通安全協会における自動車保有戸数より、令和 6 年 3 月末現在の住民基本台帳の世帯数に置き換えて推測すると、保有戸数は 2,668 戸、非保有戸数は 378 戸と推測される。また、非保有戸数のうち市街地区は 237 戸、郊外地区は 141 戸と推測される。

表 3-23 本町の自家用車保有の推測数

項目	交通安全協会実績	住民基本台帳世帯数 での推測
世帯数	2,079 世帯	3,046 世帯
自家用車保有戸数	1,821 戸	2,668 戸
うち市街地区	983 戸	1,440 戸
うち郊外地区	838 戸	1,228 戸
自家用車非保有戸数	258 戸	378 戸
うち市街地区	162 戸	237 戸
うち郊外地区	96 戸	141 戸

資料：当麻町交通安全協会調べ

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「当麻線」「当麻線（末広経由）」「層雲峡線」の３系統が運行しており、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、將軍山駅が令和３年３月に人口減少に伴う定期利用者の減少により廃駅となり、現在は「当麻駅」「伊香牛駅」の２駅となっている。

広域バス路線については、近年まで「当麻線」「当麻線（末広経由）」「愛別線（永山経由）」「層雲峡線」の４系統が運行していたが、利用者の減少及び乗務員不足の影響により、令和５年１０月より「愛別線（永山経由）」は系統廃止となっている。

また、町内には有限会社ＨＥＹタクシーがあり、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。

表 4-1 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		便数
鉄 道	ＪＲ北海道	<ＪＲ石北本線>	●当麻駅	上り12 下り11
			●伊香牛駅	上り10 下り9
広域バス路線	道北バス（株）	<当麻線>		上り10 下り10
		<当麻線末広経由>		上り1 下り1
		<層雲峡線>		上り7 下り7
ハイヤー	（有）HEYタクシー	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号線沿いの当麻１７丁目バス停からヘルシーシャトーまでの移動に道北バス当麻線が利用されている。国道３９号線沿いは当麻１７丁目～伊香牛分岐点まで層雲峡線も運行しているが、広域での利用がほとんどで地域内の移動に使われることはほとんどない。

本町が運行するスクールバスは、児童・生徒の通学のほか一般利用者也乗車できる一般混乗方式で、東・開明線と緑郷線の２路線運行している。しかし、児童生徒の利用がほとんどで、一般利用者は令和５年度実績によると、東・開明路線で年間乗車２０６人、１日あたり平均乗車０.７人、緑郷線で年間乗車４２０人、１日あたり平均乗車１.４人と極めて低い利用となっている。

また、町内は山間部まで広域に住民が居住しており、中央 1 区～4 区、宇園別 1 区、北星 2 区、伊香牛 2～3 区、緑郷区の一部に広い交通空白地（注 1）が存在し、かつ東地区、開明地区にも点在しており、この地域は自家用車がないと不便なため、高齢者が運転を余儀なくされている。

本町は地域別に 8 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。

（注 1）交通空白地・・・バス停や駅が近くになくタクシーが 30 分以内に配車されない地域

表 4-2 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
中央地区	JR石北本線、当麻線、ハイヤー	東地区	東・開明線、ハイヤー
宇園別地区	当麻線、層雲峡線、ハイヤー	開明地区	東・開明線、ハイヤー
伊香牛地区	JR石北本線、層雲峡線、ハイヤー	緑郷地区	緑郷線
北星地区	緑郷線、ハイヤー	市街地区	JR石北本線、当麻線、東・開明線、 緑郷線、ハイヤー

表 4-3 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
JR石北本線	JR北海道	<当麻駅> ●当麻⇒上川方面（伊香牛地区方面） <伊香牛駅> ●伊香牛⇒旭川方面（市街、中央地区方面）
当麻線	道北バス（株）	●当麻⇒旭川方面（市街、中央7区、宇園別地区方面） ●旭川⇒当麻方面（市街、中央7区方面）
当麻線 （末広経由）	道北バス（株）	●当麻⇒旭川方面（市街、中央7区、宇園別地区方面） ●旭川⇒当麻方面（市街、中央7区方面）
層雲峡線	道北バス（株）	●当麻⇒旭川方面（宇園別地区方面） ●旭川⇒当麻方面（伊香牛地区方面）
ハイヤー	（有）HEYタクシー	●町内全域
スクールバス （路線による 一般混乗方式）	当麻町	<東・開明線> ●中学校⇒開明方面（中央5区・6区、東、開明地区方面） ●開明⇒中学校方面（市街地区、中央5区・6区、東地区方面） ○スクールバス送迎対象は、通学距離が片道2.5km以上の児童 <緑郷線> ●中学校⇒緑郷方面（市街、中央7区、北星、緑郷方面） ●緑郷⇒中学校方面（市街、中央7区、北星方面） ○スクールバス送迎対象は、通学距離が片道2.5km以上の児童
スクールバス	当麻町	<伊香牛・北星線、中央線> ○送迎対象は伊香牛地区、北星地区、中央地区の児童
スクールバス （中学校部活動 下校送り）	当麻町	<対象者> ○通学距離が片道2.5km以上の生徒で、東・開明線、緑郷線のスクールバスを利用する生徒
町立診療所送迎	当麻町	●町内全域
ヘルシーシャトル 巡回送迎車	当麻町	●市街地のみ 14:00から7便運行
高齢者 買い物支援	当麻町	<運送対象> ●75歳以上で自家用車を所有しない高齢者 <運送概要> ●移送用車両（1台ヘルシーシャトル巡回送迎車使用）による自宅と店舗間を週1回、無料送迎 ●午前中運行 曜日ごとに地区分けして運行

外出支援サービス	当麻町	<運送対象> ●単独での公共交通機関又は一般の車両を利用することが困難な者で、地域ケア会議で必要と認められた者（要介護認定者、要支援認定者、身体障害者、その他の障害者） ●公共交通機関から概ね1km以上離れている65歳以上の世帯員のみで構成される者で、加齢に伴う身体機能の低下や心身の障害・傷病等により歩行に介助があると地域ケア会議で必要と認められた者。 <利用要件・回数> ●医療機関へ通院、公的機関、町内金融機関を利用するときに1月につき5回まで。 <運送概要> ●社会福祉協議会、当麻柏陽会に業務委託。日祝日・年末年始運休。 <利用料> ●町内往復 500 円/回、町外往復 30km未満 2,030 円/回、町外往復 30km以上 2,540 円/回
-----------------	------------	--

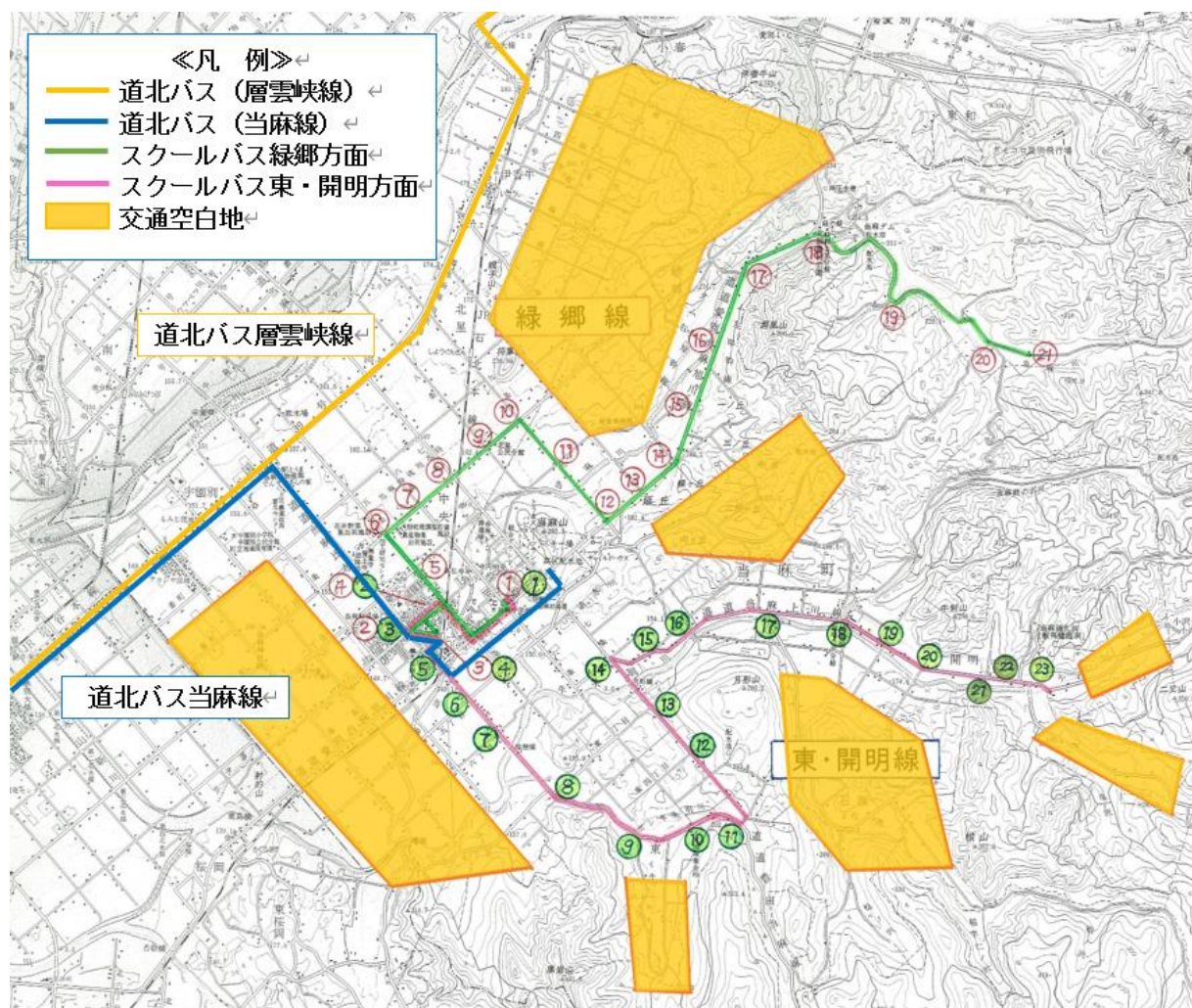


図 4-4 町内の公共交通の現状

4-3 本町の公共交通の運行実績

(1) JR 石北本線

JR 北海道の公表資料より、当麻駅、伊香牛駅の駅別乗車人員（注 2）を見ると、減少傾向が続いており、令和 5 年（2023 年）には一日平均が当麻駅で 116 人、伊香牛駅で 7.6 人の合計 123.6 人となっており、平成 30 年（2018 年）の 160.6 人と比較すると 23%減少している。

なお、将軍山駅については、利用者の減少により令和 3 年（2019 年）3 月より廃駅となっている。

また、当麻駅で 2 月、6 月、8 月、11 月に行っている乗降客数調査では、乗車客数多い便は旭川方面行きでは 6：43、7：29、8：07、上川方面行きでは 7：28 となっており、降車客数が多い便は、旭川方面行きでは 16：42、上川方面行きでは 16：56～21：29 までの便となっている。

（注 2）駅別乗車人員とは、特定日の調査に基づき実際に乗車した駅ごとの人数（直近 5 年間の平均）。（例：2023 年駅別乗車人員→2019 年～2023 年の平均乗車人員）

表 4-5 当麻町内駅別 JR 乗車人員（単位：人/日）

	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
当麻駅	148.8	151.0	150.8	145.4	137.8	129.0	121.0	116.0
将軍山駅	2.6	2.2	2.4	2.4	2.2	—	—	—
伊香牛駅	11.4	10.2	9.8	9.2	9.2	9.0	7.8	7.6
合計	162.8	163.4	163	157	149.2	138.0	128.8	123.6

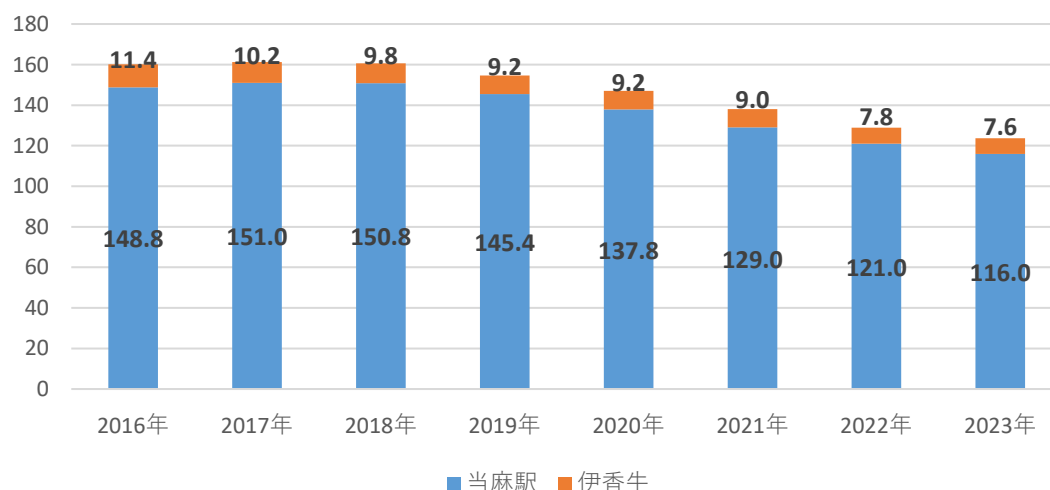


図 4-6 当麻町内駅別 JR 乗車人員（単位：人/日）

表4-7 当麻駅の一日あたり乗降客数（令和6年2・6・8・11月調査の中央値 単位：人）

時	分	旭川方面行き		分	上川方面行き	
6	43	乗 40	降 0			
7	29	乗 23	降 2	28	乗 9	降 2
8	7	乗 14	降 0			
9	2	乗 8	降 0	43	乗 0	降 2
10						
11	13	乗 9	降 1			
12				19	乗 0	降 7
13	33	乗 3	降 0			
14	52	乗 1	降 0	12	乗 0	降 5
15	38	乗 2	降 始発	5	乗 1	降 4
16	42	乗 4	降 4	56	乗 2	降 18
17				55	乗 0	降 14
18	22	乗 2	降 0	59	乗 0	降 16
19	23	乗 1	降 1			
20				00	乗 終着	降 18
21	29	乗 0	降 0	29	乗 0	降 11
22				28	乗 0	降 8

（2）道北バス

道北バスの市内のバス停留所における乗降者数をみると、新型コロナウイルスの影響により、令和元年度終盤からどの系統でも落ち込みがみられたが、令和4年度より徐々に回復の傾向にある。また、利用者の減少及び乗務員不足により、愛別線（永山経由）は令和5年10月より系統廃止となっている。

表 4-8 道北バス 市内停留所での乗降者数（単位：人）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
当麻線	20,680	16,112	16,710	21,506	23,848
当麻線(末広経由)	1,749	1,773	1,682	1,339	1,604
層雲峡線	2,616	1,780	1,911	2,164	2,671
愛別線(永山経由)	1,174	662	772	1,114	654
合計	26,219	20,327	21,075	26,123	28,777

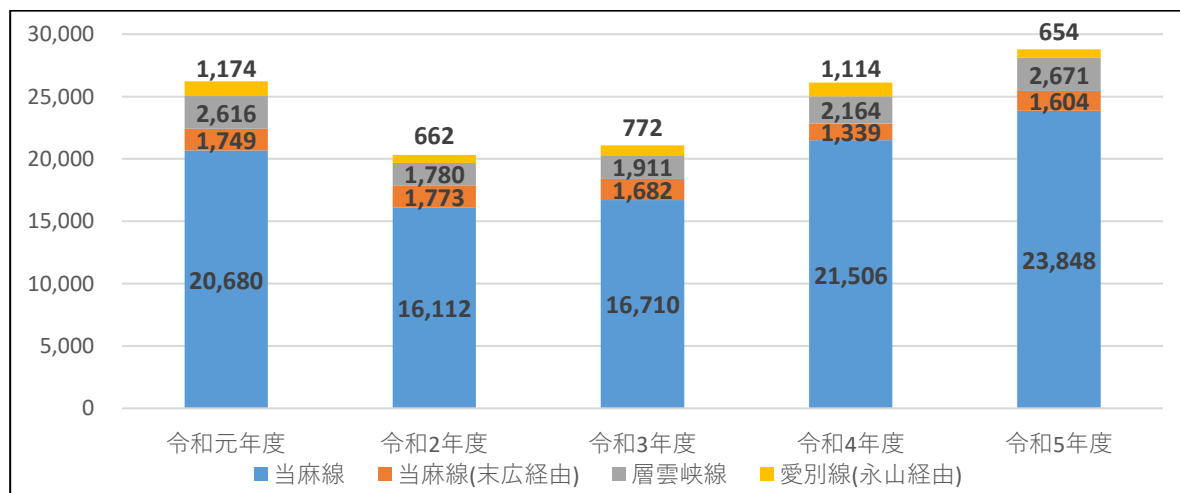


図 4-9 道北バス 市内停留所での乗降者数（単位：人）（資料：道北バス提供）

(3) スクールバス

スクールバスの運行については、東・開明線と緑郷線の2路線が路線バスとして運行している。そのほか、路線バスが運行していない伊香牛・北星・中央地区の児童送迎のため、1台が運行している。運行概要は次のとおりとなっている。

表 4-10 スクールバスの運行概要

項 目	路線による一般混乗あり	一般混乗なし
運行予定者	●当麻町	●当麻町
運行系統名	●東・開明線 ●緑郷線	●伊香牛・北星線 ●中央線
運行系統	●東地区、開明地区 ●緑郷地区（北星地区の一部含）	●伊香牛地区、北星地区 ●中央地区
系統キロ程	●東・開明線 19.2km ●緑郷線 16.4km	
運行日数等	●平日2.5往復、土曜1.5往復 日曜・祝日・年末年始12/31～1/3連休	
運行概要	●運行車両：2台 ●運転者：2名	●運行車両：1台 ●運転者：1名
運 賃	●大人 200円、小学生 100円 障がい者等は運賃半額 通学のために利用する小・中学生は無料	

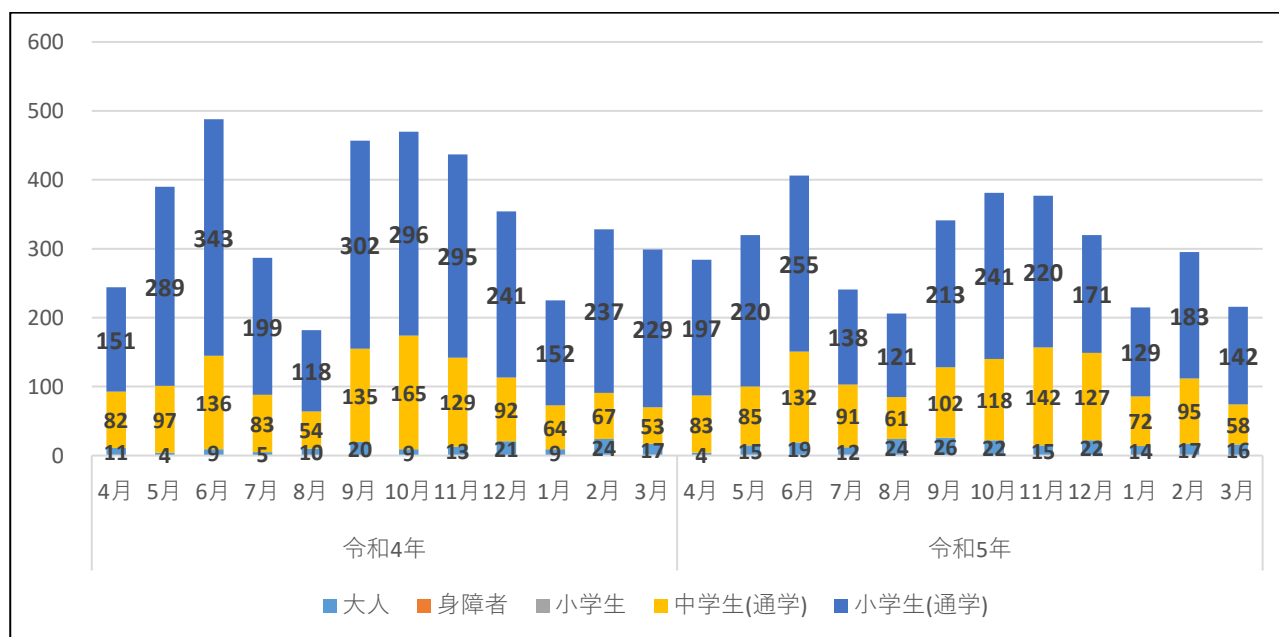


図 4-11 スクールバス乗降客数実績（東・開明線）（単位：人）

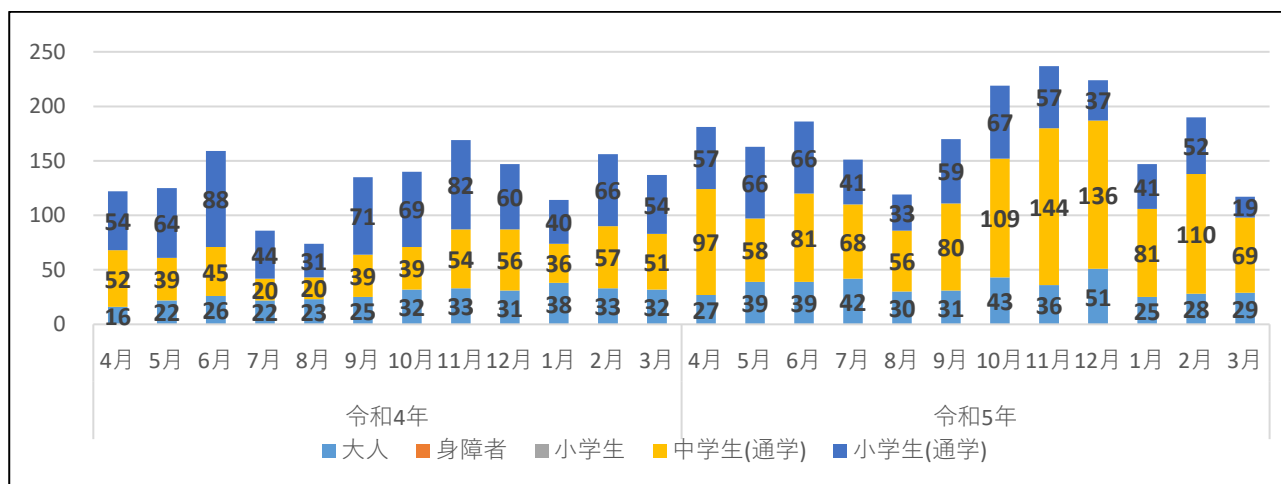


図 4-12 スクールバス乗降客数実績（緑郷線）（単位：人）

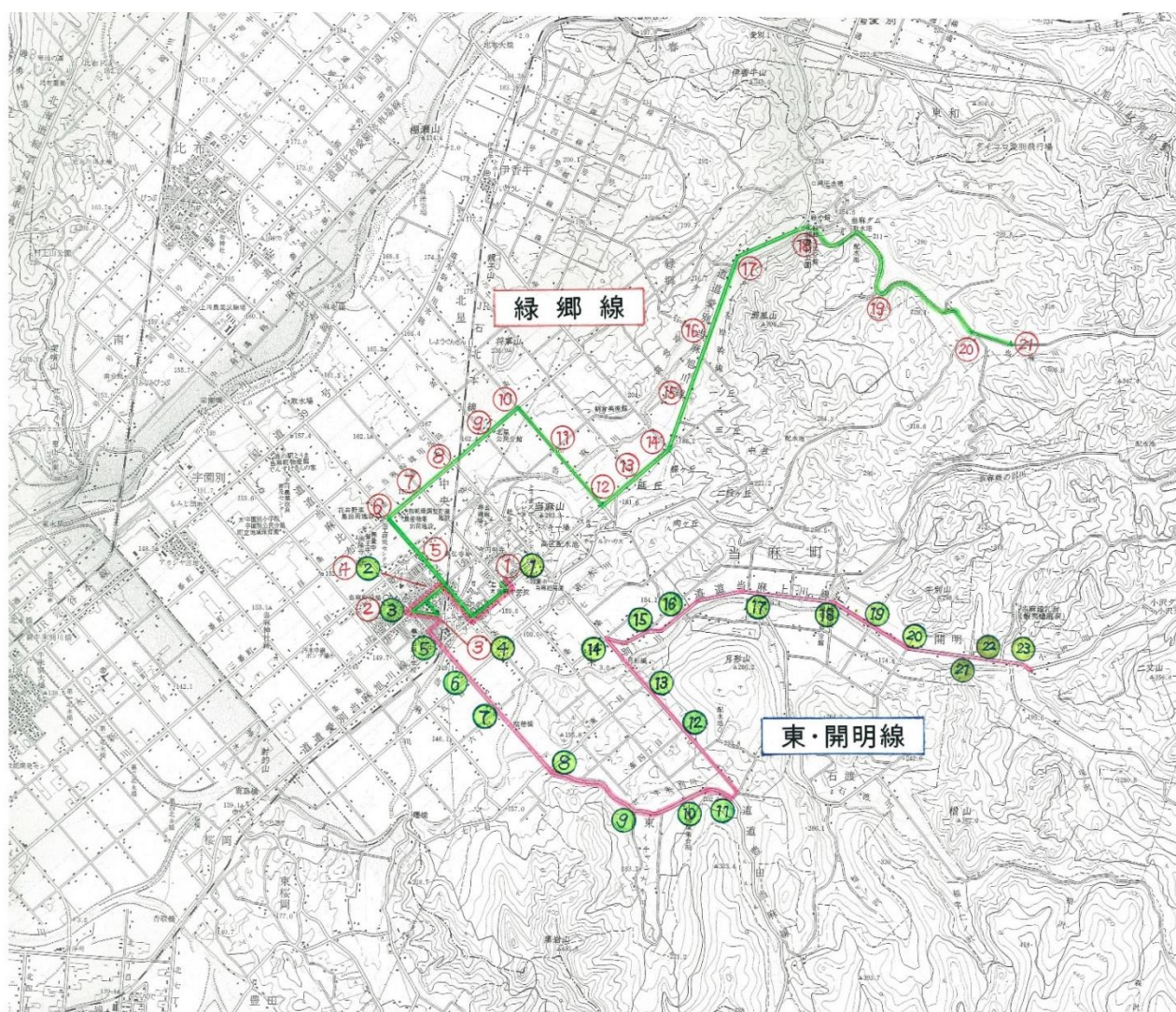


図 4-13 スクールバス路線図・バス停配置図（数字は停留所）

表 4-14 スクールバス時刻表

東・開明線

上 開 明 行				当 麻 行			
1	中 学 校 前	—	16:00	上 開 明	7:30	13:10	16:40
2	診 療 所 前	12:32	16:02	鐘 乳 洞 入 口	7:31	13:11	16:41
3	交 流 セ ン タ ー 前	下記（注）参照		二 の 沢	7:32	13:12	16:42
4	当 麻 駅 前	12:40	16:10	牛 別	7:33	13:13	16:44
5	4 条 4 丁 目	12:41	16:11	一 の 沢	7:34	13:14	16:45
6	4 条 5 丁 目	12:43	16:13	新 当 麻	7:35	13:15	16:46
7	6 丁 目	12:44	16:14	石 渡 口	7:36	13:16	16:48
8	協 和	12:45	16:15	新 月 形	7:37	13:17	16:49
9	岩 見 橋	12:47	16:17	上 朝 日	7:38	13:18	16:50
10	東 分 館 前	12:48	16:18	朝 日	7:39	13:19	16:52
11	東 当 麻	12:49	16:19	東 2 丁 目	7:41	13:21	16:53
12	東 4 丁 目	12:51	16:21	東 4 丁 目	7:42	13:22	16:54
13	東 2 丁 目	12:52	16:22	東 当 麻	7:43	13:23	16:56
14	朝 日	12:53	16:23	東 分 館 前	7:44	13:24	16:57
15	上 朝 日	12:55	16:25	岩 見 橋	7:45	13:25	16:58
16	新 月 形	12:56	16:26	協 和	7:47	13:27	17:00
17	石 渡 口	12:57	16:27	6 丁 目	7:49	13:29	17:01
18	新 当 麻	12:59	16:29	4 条 5 丁 目	7:51	13:31	17:02
19	一 の 沢	13:00	16:30	4 条 4 丁 目	7:53	13:33	17:03
20	牛 別	13:01	16:31	当 麻 駅 前	7:55	13:35	17:05
21	二 の 沢	13:03	16:33	交 流 セ ン タ ー 前	7:56	13:36	17:06
22	鐘 乳 洞 入 口	13:04	16:34	診 療 所 前	7:57	13:37	—
23	上 開 明	13:05	16:35	中 学 校 前	8:00	—	—

土曜日運休 (注) 交流センター前から上開明方面へご乗車のお客様は緑郷線交流センター前発にご乗車のうえ、当麻駅前でお乗り換えください。
 日曜日・祝日運休

緑 郷 線

奥 二 股 行				当 麻 行			
1	中 学 校 前	—	16:00	奥 二 股	7:30	13:10	16:40
2	交 流 セ ン タ ー 前	12:32	16:02	三 股	7:31	13:11	16:41
3	当 麻 駅 前	12:40	16:10	五 色 沢	7:33	13:13	16:43
4	診 療 所 前	12:42	16:12	新 二 股	7:35	13:15	16:45
5	公 住 前	12:43	16:13	胡 桃 橋	7:37	13:17	16:47
6	5 条 1 丁 目	12:44	16:14	丘 の 下	7:38	13:18	16:48
7	22 丁 目	12:45	16:15	28 丁 目	7:39	13:19	16:49
8	下 北 星	12:46	16:16	袋 地	7:40	13:20	16:50
9	北 星	12:47	16:17	26 丁 目	7:41	13:21	16:51
10	25 丁 目	12:48	16:18	9 条 4 丁 目	7:42	13:22	16:52
11	2 丁 目	12:49	16:19	2 丁 目	7:43	13:23	16:53
12	9 条 4 丁 目	12:50	16:20	25 丁 目	7:44	13:24	16:54
13	26 丁 目	12:51	16:21	北 星	7:45	13:25	16:55
14	袋 地	12:52	16:22	下 北 星	7:46	13:26	16:56
15	28 丁 目	12:53	16:23	22 丁 目	7:47	13:27	16:57
16	丘 の 下	12:54	16:24	5 条 1 丁 目	7:48	13:28	16:58
17	胡 桃 橋	12:55	16:25	公 住 前	7:50	13:30	17:00
18	新 二 股	12:57	16:27	診 療 所 前	7:52	13:32	17:02
19	五 色 沢	13:00	16:30	当 麻 駅 前	7:55	13:35	17:05
20	三 股	13:02	16:32	交 流 セ ン タ ー 前	7:56	13:40	17:06
21	奥 二 股	13:05	16:35	中 学 校 前	8:00	—	—

土曜日運休 日曜日・祝日運休

(4) 町立診療所送迎（無料）

町立診療所の送迎利用は、月平均 51 人、1 日あたり平均 2.1 人。月によって多少のばらつきはあるが、特定の方が定期的な受診のため利用しており、大きな変動はない。

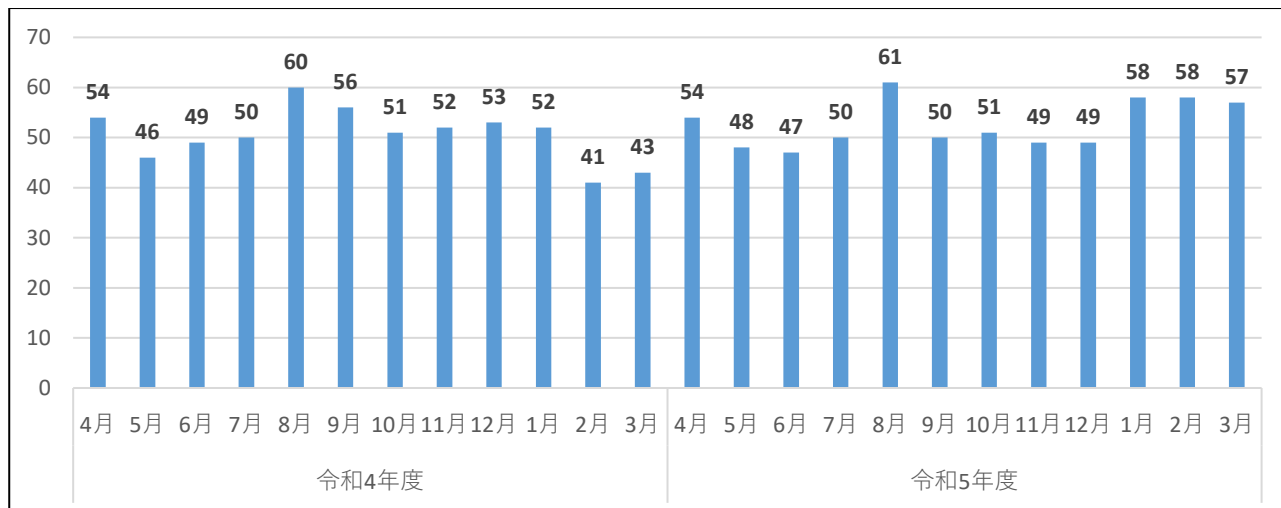


図 4-15 当麻町立診療所無料送迎実績（単位：人）

(5) ヘルシーシャトル巡回送迎車（無料）

ヘルシーシャトル巡回送迎車は、市街地区のみ運行しており、乗車・降車合わせた通常便の 1 日あたり平均は令和 4 年度が延べ 23.3 人、令和 5 年度が延べ 21.2 人となっている。なお、臨時便は宴会送迎となっている。

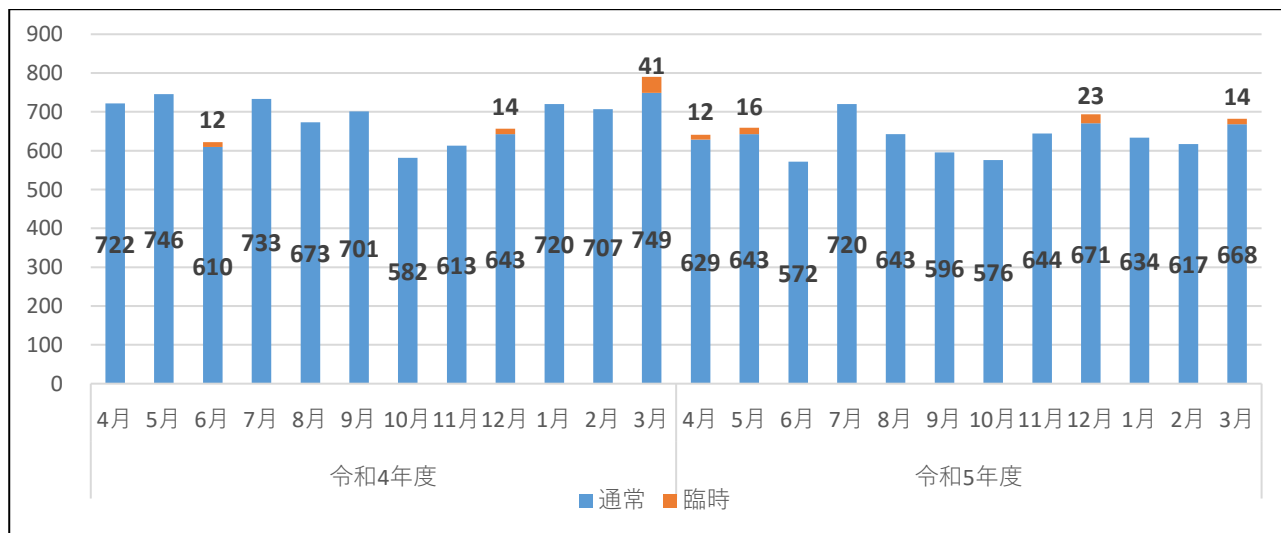


図 4-16 ヘルシーシャトル巡回送迎車実績（単位：人）

(6) 高齢者買い物支援（無料）

高齢者買い物支援は、一日あたりの利用者数が令和4年度で4.1人、令和5年度で3.7人となっている。事前登録制のため利用者に大きな変動は少ない。

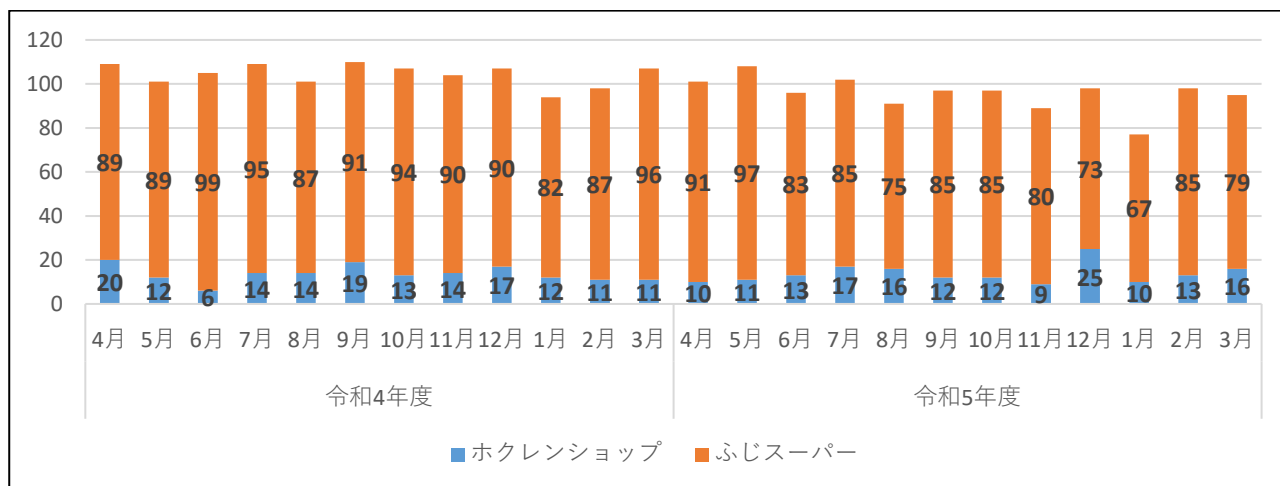


図 4-17 高齢者買い物支援事業実績（単位：件）

(7) 外出支援サービス

外出支援サービスは、令和4年度で月平均で43.1回、31.7人の利用。令和5年度で月平均52.8回、36.3人の利用となっており、利用が増えている状況にある。外出先も町内が令和4年度で23.4%令和5年度で24.6%。町外が令和4年度で76.6%、令和5年度で75.4%となっており、町外への利用が多くなっている。

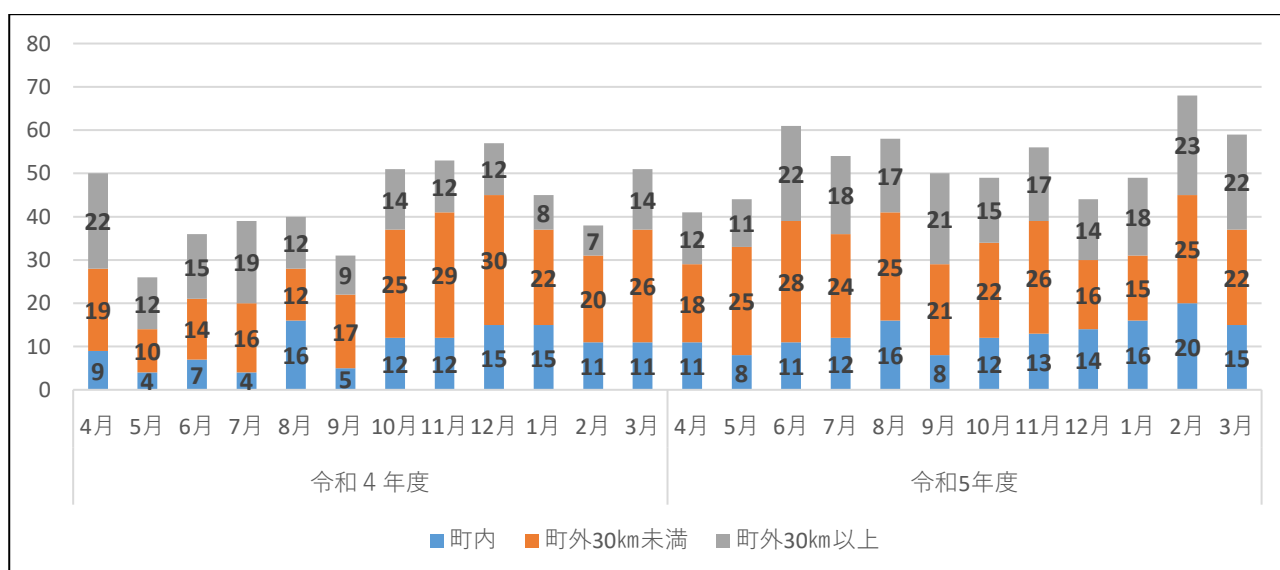


図 4-18 外出サービス支援事業利用実績（単位：回）

4-4 町内公共交通の接続状況

(1) JRとバスの接続状況

①町内各地区からのバスとJR当麻駅の発車列車の接続

当麻駅発列車（12便）に対し、1時間以内の待ち時間でバスから乗り継げるのはその内6～7便。とりわけ、市街地から遠く離れた緑郷、東、開明を回るスクールバスから1時間以内の待ち時間で乗り継げる便は1便となっている。また、①6:43発、④9:02発、⑧15:38発、⑫21:29発の便は乗り継げるバスがない。

表 4-19 JR当麻駅での町内各地区からのバスの到着時刻と旭川へのJR列車の発車時刻
(赤字は接続できないバスの便、緑字は待ち時間が1時間以上のバスの便)

スクールバス 東・開明線	スクールバス 緑郷線	道北バス 当麻線	JR 当麻駅	→JR 旭川駅	NO.
東・開明方面→	緑郷方面→	ヘルシーター方面→	発	着	
			6:43	7:08	①
		6:57 (7:15)	7:29	7:57	②
7:55	7:55	7:43	8:07	8:33	③
			9:02	9:32	④
		9:05			
		10:05			
		11:05	11:13	11:37	⑤
		13:05	13:33	13:49	⑥
13:35	13:35	14:05	14:52	15:20	⑦
			15:38	16:02	⑧
		16:05	16:42	17:12	⑨
17:05	17:05	17:05	18:22	18:48	⑩
		19:05	19:23	19:48	⑪
			21:29	21:53	⑫

() は末広経由

②JR当麻駅の到着列車とバスの接続

当麻駅着列車（11便）に対し、1時間以内の待ち時間でバスに乗り継げるのはその内5～6便。とりわけ、市街地から遠く離れた緑郷、東、開明を回るスクールバスに1時間以内の待ち時間で乗り継げる便は1便となっている。また、⑥16:55着、⑧18:59着、⑩21:27着、⑪22:27着の便は乗り継げるバスがない。

表 4-20 JR当麻駅での旭川からのJR着時刻と当麻駅からのバスの発車時刻
(赤字は接続できないバスの便、緑字は待ち時間が1時間以上のバスの便)

NO.	JR 旭川駅	→JR 当麻駅	道北バス 当麻線	スクールバス 緑郷線	スクールバス 東・開明線
	発	着	→ヘルシーシャワー方面	→緑郷方面	→東・開明方面
①	7:01	7:27	8:05		
			9:20		
②	9:16	9:42	10:20		
			12:19		
③	11:55	12:19	13:49	12:40	12:40
④	13:48	14:12	14:49		
⑤	14:40	15:04	16:26 (16:48)	16:10	16:10
⑥	16:31	16:55			
⑦	17:31	17:55	18:26		
⑧	18:33	18:59			
⑨	19:35	20:00	20:26		
			21:17		
⑩	21:02	21:27			
⑪	22:03	22:27			

() は末広経由

③町内伊香牛地区・宇園別地区からのバスとJR伊香牛駅の発車列車の接続

伊香牛駅発列車(10便)に対し、1時間以内の待ち時間で道北バスから乗り継げるのは旭川方面行5便、層雲峡方面行4便。また、①6:35発、②7:22発、⑨19:11発、⑩21:23発の便は乗り継げるバスがない。

表 4-21 JR伊香牛駅での町内伊香牛地区・宇園別地区からのバスの到着時刻と旭川へのJR列車の発車時刻(赤字は接続できないバスの便、緑字は待ち時間が1時間以上のバスの便)

道北バス 層雲峡線 旭川方面→	道北バス 層雲峡線 愛別方面→	JR 伊香牛駅 発	→JR 当麻駅 着	→JR 旭川駅 着	NO.
		6:35	6:43	7:08	①
		7:22	7:29	7:57	②
7:21	7:49	8:01	8:07	8:33	③
8:31		8:51	9:02	9:32	④
11:11	10:49	11:07	11:13	11:37	⑤
12:31	11:49				
14:31	14:19	14:46	14:52	15:20	⑥
15:41	15:19	16:35	16:42	17:12	⑦
18:01	17:29	18:16	18:22	18:48	⑧
	19:19	19:11	19:23	19:48	⑨
		21:23	21:29	21:53	⑩

④ JR伊香牛駅の到着列車とバスの接続

伊香牛駅着列車（9 便）に対し、1 時間以内の待ち時間でバスに乗り継げるのは、旭川方面行、層雲峡方面行それぞれ 4 便。また、⑦18:01 着、⑧21:35 着、⑨22:34 着の便は乗り継げるバスがない。

表 4-22 JR伊香牛駅での旭川からの JR 列車の到着時刻と、伊香牛駅からのバスの発車時刻（赤字は接続できないバスの便、緑字は待ち時間が 1 時間以上のバスの便）

NO.	JR 旭川駅	→JR 当麻駅	→JR 伊香牛駅	道北バス 層雲峡線	道北バス 層雲峡線
	発	発	着	→愛別方面	→旭川方面
					7:21
①	7:01	7:27	7:33	7:49	8:31
②	9:16	9:42	9:48	10:49	11:11
③	11:55	12:19	12:25	11:49	12:31
④	13:48	14:12	14:18	14:19	14:31
				15:19	15:41
⑤	16:31	16:55	17:01	17:29	18:01
⑥	17:31	17:55	18:01		
⑦	18:33	18:59	19:06	19:19	
⑧	21:02	21:27	21:35		
⑨	22:03	22:27	22:34		

(2) バス同士の接続状況

①道北バスとスクールバスの接続

道北バス当麻線の旭川～当麻駅前間での発着便（10便）に対し、1 時間以内の待ち時間でバスに乗り継げるのはどちらも1便ずつ。スクールバスの便数が少ないため、多くの便で接続ができない状態にある。

表 4-23 当麻駅前での道北バス当麻線の発着時刻と町内各地区へのスクールバスの発着時刻（緑字は待ち時間が 1 時間以上のスクールバスの便）

到着時刻		発車時刻	NO.	到着時刻	発車時刻	
スクールバス 東・開明線	スクールバス 緑郷線	道北バス 当麻線		道北バス 当麻線	スクールバス 緑郷線	スクールバス 東・開明線
東・開明 方面→駅前	緑郷 方面→	当麻駅前 発 旭川方面行		旭川方面より 当麻駅前 着	→緑郷 方面	→東・開明 方面
		6:57 (7:15)	①	8:05		
		7:43	②	9:20		
7:55	7:55	9:05	③	10:20		
		10:05	④	12:19	12:40	12:40
		11:05	⑤	13:49		
		13:05	⑥	14:49	16:10	16:10
13:35	13:35	14:05	⑦	16:26(16:48)		
		16:05	⑧	18:26		
		17:05	⑨	20:26		
17:05	17:05	19:05	⑩	21:17		

() は末広経由

4-5 当麻町の公共交通の経営状況

本町の公共交通に係る歳出は、大きく分けてスクールバス関係、町立診療所送迎、ヘルシーシャトル送迎バス、高齢者買い物支援サービス、外出支援サービスの5項目、歳入はスクールバスの運賃収入と貸切バス実費分、外出支援サービスの3項目となっている。

収支率は3%台で、運行に係る財政負担が非常に多くなっている。

また、歳出は増加傾向にあり、特に外出支援サービスは利用者の増加に伴い、経費率も上がってきている。

(1) スクールバス関係

①スクールバス運行経費

東・開明線、緑郷線の一般混乗方式による運行と伊香牛・北星線、中央線の運行及び、空き時間を利用し、学校行事や団体行事に貸切バスとしての運行に係る事業者への委託料のほか、車両の修繕料。

②スクールバス山間地域送迎

東・開明線、緑郷線の路線から遠い児童の送迎に係る事業者への委託料。

(山間地域送迎は、令和5年度までで6年度は未実施)

③中学校部活動下校送り

遠地に居住する生徒の部活動後の送迎に係る事業者への委託料。

④スクールバス貸切運行経費

学校行事や団体行事に貸切バスとしての運行に係る高速道路利用料や運転手の宿泊料。

(2) 町立診療所送迎運行経費

運行を委託する事業者への委託料や車両維持管理費用。

(3) ヘルシーシャトル巡回送迎車運行経費

午後から運行する巡回送迎車の運行を委託する事業者への委託料や、車両のリース料。

(4) 高齢者買い物支援サービス運行経費

運行を委託する事業者への委託料のほか、高齢者の乗降等サポートを行っているボランティア団体への補助金。ヘルシーシャトルの巡回送迎車を活用しているため、車両に係る経費はかからない。

(5) 外出支援サービス運行経費

運行を委託する2事業者への委託料。

(6) 歳入関係

スクールバス東・開明線、緑郷線の運賃収入と、貸切バスとして利用した際の高速道路利用料等実費相当分の負担金、外出支援サービスの利用者手数料の合計。

表 4-24 当麻町の公共交通に係る歳出・歳入・収支率

(単位：千円)

項目		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
歳出	スクールバス運行経費	16,697	16,472	20,421	21,528	20,560
	スクールバス山間地域送迎	2,468	2,724	2,681	2,686	3,342
	中学校部活動下校送り	684	651	575	943	777
	スクールバス貸切運行経費	250	20	113	70	194
	町立診療所送迎運行経費	762	840	752	682	776
	ヘルシーター巡回送迎車運行経費	2,403	2,444	2,875	3,211	3,425
	高齢者買い物支援運行経費	1,826	2,002	1,964	2,007	1,929
	外出支援サービス運行経費	1,869	2,174	3,978	3,333	4,046
	歳出合計	26,959	27,327	33,359	34,460	35,049
歳入	運賃等収入（スクールバス）	103	71	68	111	125
	スクールバス貸切運行実費分	50	0	14	0	30
	手数料（外出支援サービス）	726	936	1,043	827	1,044
	歳入合計	879	1,007	1,125	938	1,199
収支率（歳入÷歳出）		3.3%	3.7%	3.4%	2.7%	3.4%

第5章 住民意識・意向調査

本町住民の公共交通に対する意識や意向を把握するためにアンケートを実施し、住民の外出行動や移動実態などを調査しました。

調査期間	令和6年10月1日～令和6年10月11日
対象	16歳以上90歳以下の町民1,000人
回収数・回収率	419通・41.9%（うちWEB回答68通・16.2%）
配布回収方法	郵送・WEB

（1）年齢

75歳以上の方からの回答が128人と最も多く、高齢人口の年代である65歳以上の回答が224人と半数を占め、高齢になるほど公共交通への関心が高いと思われる。

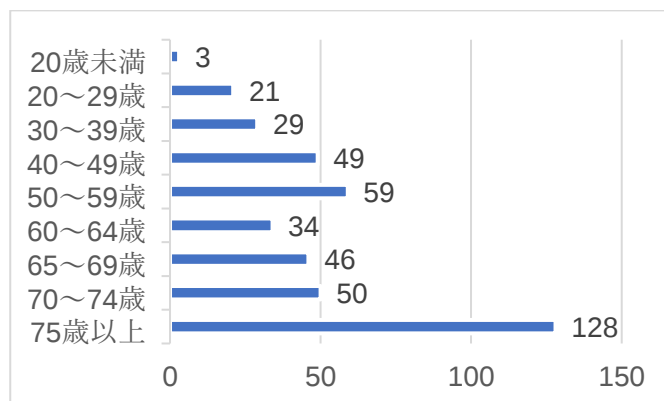


図5-1 年齢（単位：人）

（2）運転免許証の保有の状況

運転免許証の保有状況を、年齢別に市街地区（住所が3条～6条）と郊外地区に分けてみると、74歳までは市街地区・郊外地区で大きな差はないが、75歳以上になると市街地区は免許保有が減少。郊外地区では免許保有数は横ばいで、80歳以上から免許非保有が増加している。

郊外地区は日常生活に必要なスーパーや病院などが近づくことなく、交通空白地も多いことから、自家用車に頼らざるを得ない状況が見受けられる。

(単位：人)

項目	地区	18～64 歳	65～69 歳	70～74 歳	75～79 歳	80歳 以上	合計
免許 あり	市街地区	88	24	23	14	15	164
	郊外地区	92	19	23	20	22	176
	合計	180	43	46	34	37	340
免許 なし	市街地区	4	1	2	12	20	39
	郊外地区	5	2	2	3	18	30
	合計	9	3	4	15	38	69
無回答							10

図 5-2 運転免許証の保有状況

(3) 今後の運転の意向

今後の自動車の運転意向を 65 歳以上の年代別にみると、65 歳～79 歳までが「ある年齢まで運転したい」「できる限り運転したい」あわせて 90%以上となっているが、80 歳以降から 80%となり、「免許返納したい」が 20%と増えている。

また、免許返納後の移動手段にはバス・JR の公共交通を使う意向が 72%となっている。

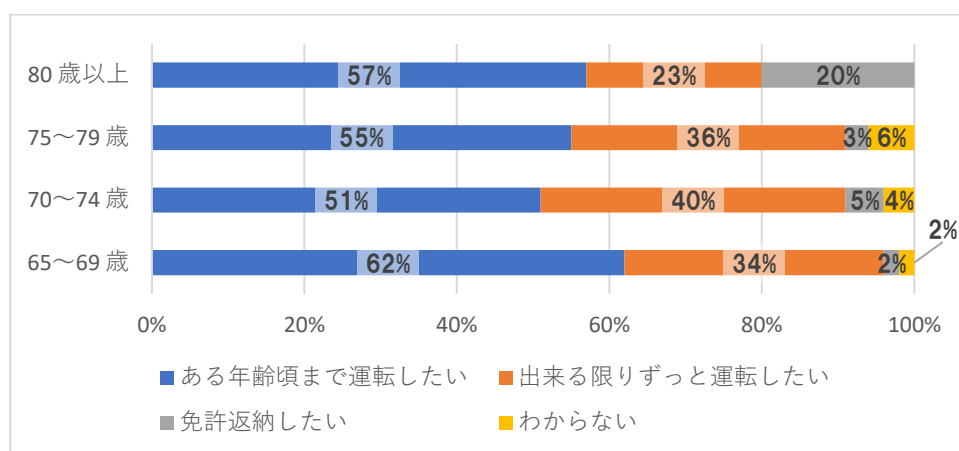


図 5-3 65 歳以上の年代別運転意向

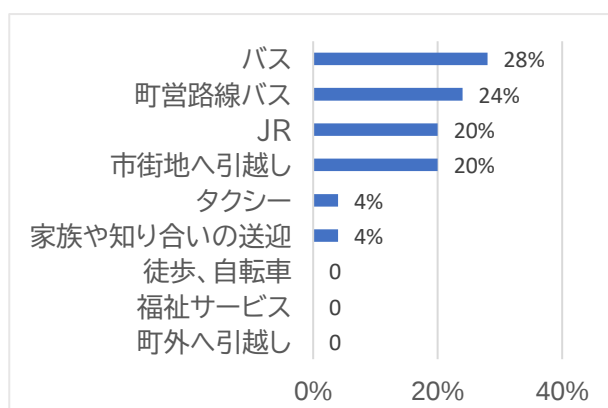


図 5-4 免許返納後の移動手段

(4) 外出目的、外出先

外出目的は、1 番多い目的に買い物（52%）次いで通勤（33%）、2 番目に多い目的で、買い物（43%）通院（27%）、3 番目に多い目的で、郵便局・金融機関（30%）通院（28%）となっており、外出先は当麻町内が多く 1 番多い目的では 55.7%、次いで旭川市（40.9%）となっている。

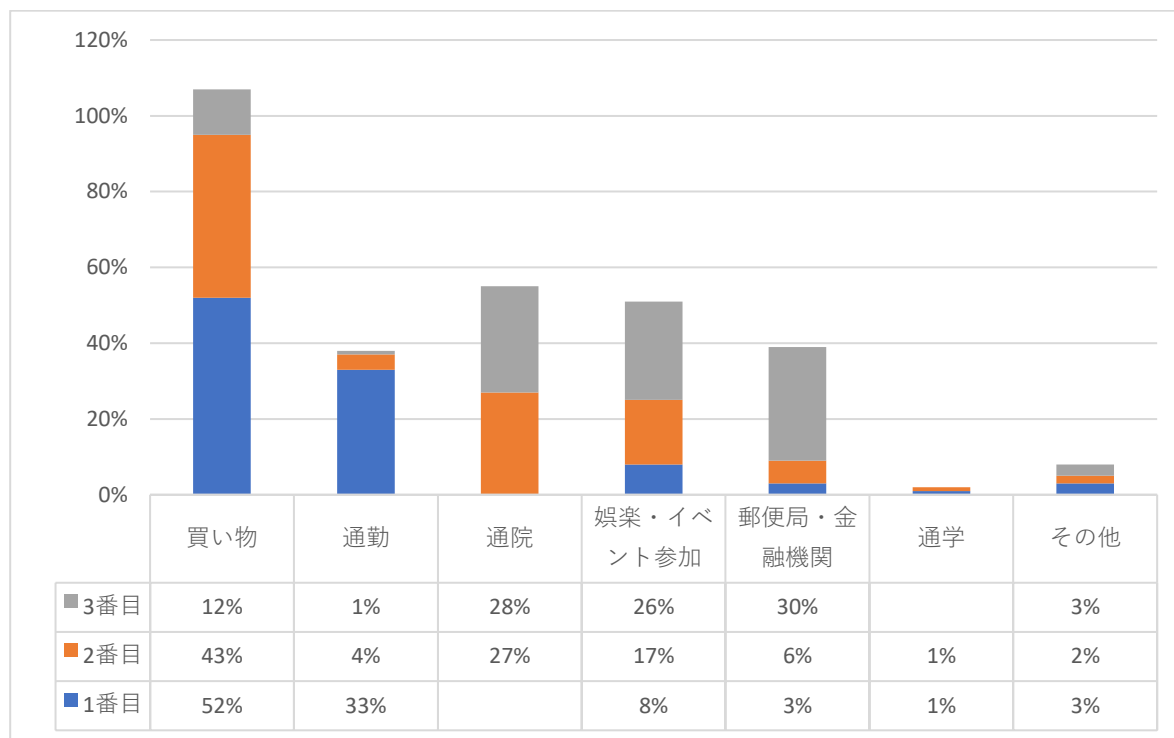


図 5-5 外出目的

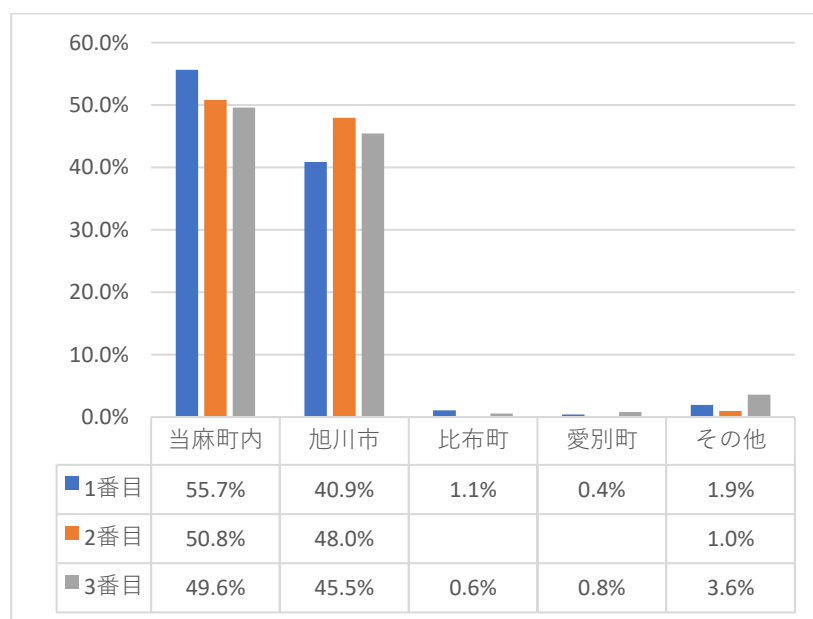


図 5-6 外出先

(5) 移動手段

移動手段は、外出目的の頻度や時期に関係なく自動車が多く、自身及び家族が送迎を含めて約76%となっている。また、JRやバスを利用する方の駅やバス停までの移動手段は、徒歩（52%）自家用車（41%）となっている。

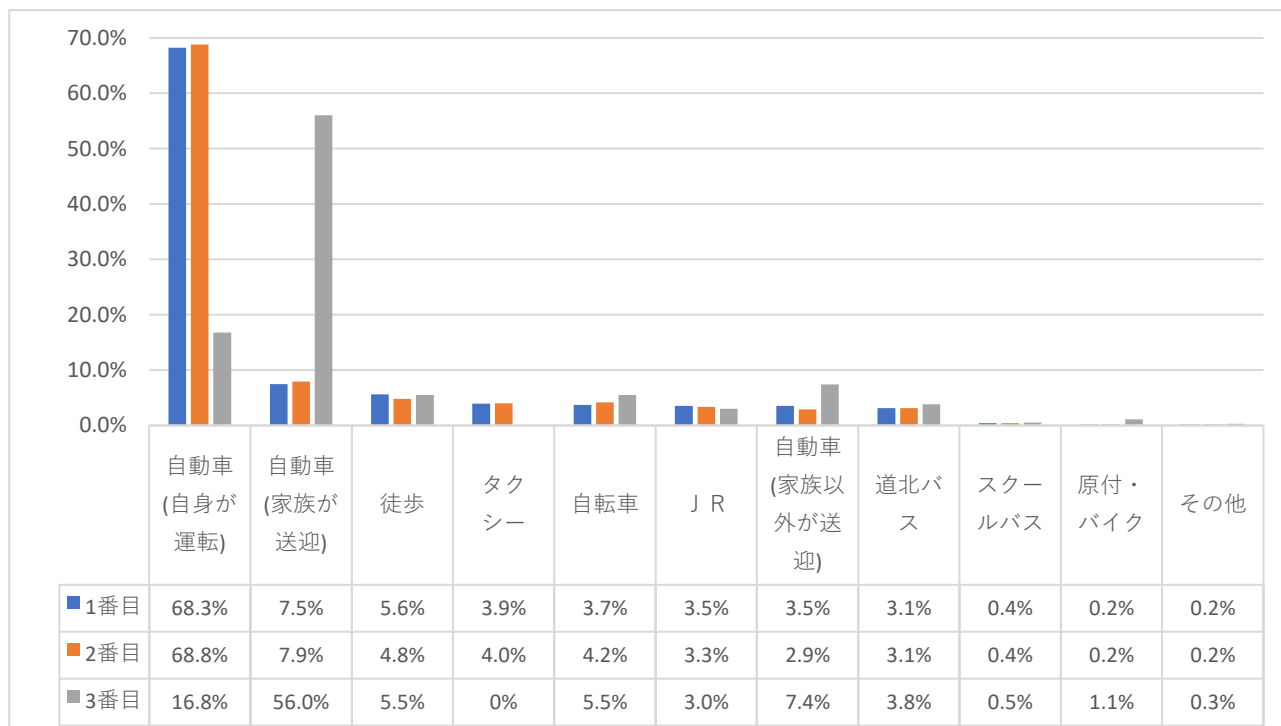


図 5-7 移動手段（夏季）

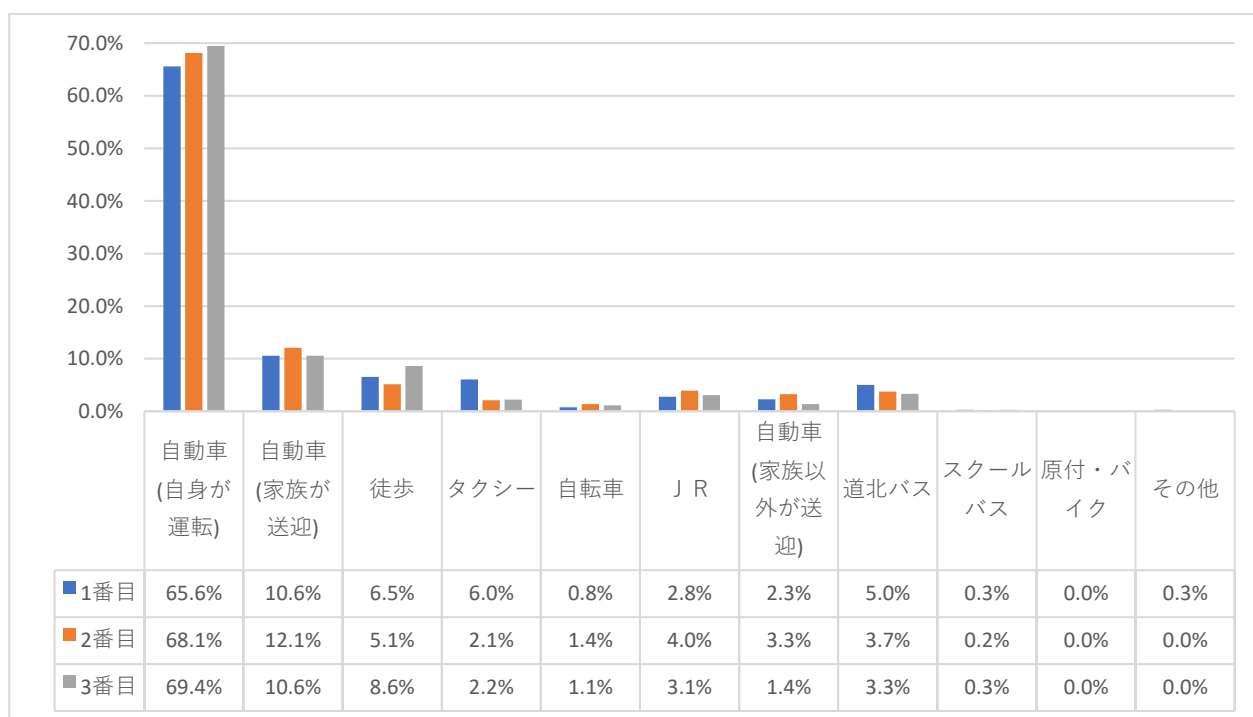


図 5-8 移動手段（冬季）

自宅から駅・バス停までの 移動手段	回答
徒歩	52%
自動車(自身が運転)	34%
自動車(家族が送迎)	5%
自動車(家族以外が送迎)	2%
JR	3%
道北バス	2%
スクールバス	2%
タクシー	3%
自転車	2%

図 5-9 自宅から駅・バス停までの移動手段

(6) 外出する時刻と帰宅する時刻

自動車（自身が運転）を除く移動手段での外出する時刻を見ると、8 時～10 時台に多く出発している。帰宅時間を見ると、11 時台が一番多く、それ以降 17 時台までに帰宅することが多いとみられる。

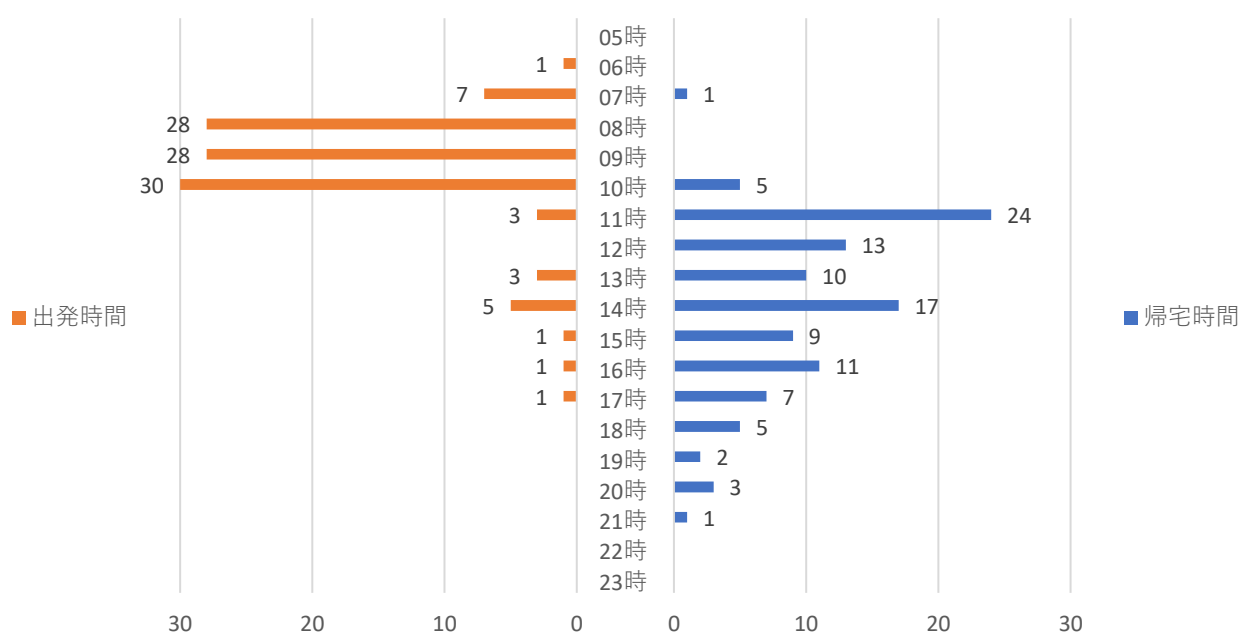


図 5-10 外出する時刻と帰宅する時刻

(7) 改善要望と改善が実現した場合の利用意向

現在の交通機関で1番改善してほしいことで多かった要望は、「運行時間帯と移動したい時間が合っている（92件）」「運賃が安い（88件）」「目的地まで公共交通で行くことができる（65件）」となっている。65歳以上の方だけでみると「運賃が安い」ことが一番多い要望となっている。

改善後の利用頻度は、ほぼ毎日、週に2回以上、週に1回を合わせると36.8%となり、交通の改善によって利用回数の増加が期待できる。

表 5-11 改善要望と改善が実現した場合の利用意向

改善項目・改善後の利用頻度	全体	65歳以上
運行時間帯と移動したい時間が合っている	92	34
ほぼ毎日	11	2
週に2日以上	9	4
週に1回	6	1
2週間に1回	8	4
月に1回	34	11
利用しない	18	8
無回答	6	4
運賃が安い	88	54
ほぼ毎日	2	2
週に2日以上	15	12
週に1回	8	4
2週間に1回	9	6
月に1回	21	12
利用しない	26	13
無回答	7	5
目的地まで公共交通で行くことができる	65	36
ほぼ毎日	3	2
週に2日以上	15	12
週に1回	11	3
2週間に1回	7	4
月に1回	17	9
利用しない	6	3
無回答	6	3
自宅から公共交通の乗り場まで近い	52	29
ほぼ毎日	4	2
週に2日以上	13	8
週に1回	11	8
2週間に1回	4	1
月に1回	5	2
利用しない	11	6
無回答	4	2

改善項目・改善後の利用頻度	全体	65歳以上
公共交通の利用方法や運行状況等の情報発信	24	10
ほぼ毎日	1	1
週に2日以上	4	1
週に1回	1	
2週間に1回	2	
月に1回	6	2
利用しない	8	4
無回答	2	2
目的地までの乗り継ぎ回数が少ない	18	5
ほぼ毎日		
週に2日以上	4	
週に1回	1	
2週間に1回	1	1
月に1回	2	1
利用しない	8	2
無回答	2	1
目的地までの運行時間が短い	14	4
ほぼ毎日		
週に2日以上	3	1
週に1回	1	1
2週間に1回	1	1
月に1回	6	1
無回答	3	

(8) 今後の公共交通に期待すること

今後の公共交通機関に期待することでは、上位より「利用したい時間帯に運行している（101件）」「自宅から目的地間の近くまで行くことができる（76件）」「自宅まで迎えに来てくれる（61件）」となっており、期待が実現した場合の外出頻度は41.5%の方が増えると答えている。

表 5-12 今後の公共交通に期待することと実現後の外出頻度

今後期待すること・実現後の外出頻度	全体	65歳以上
利用したい時間帯に運行している	101	46
増える	43	19
変わらない	48	21
無回答	10	6
自宅から目的地の近くまで行くことができる	76	41
増える	38	14
変わらない	32	22
無回答	6	5
自宅まで迎えに来てくれる	61	33
増える	28	10
変わらない	32	23
無回答	1	0
利用しやすい運賃	51	27
増える	14	6
変わらない	29	16
無回答	8	5
町内交通と町外交通の接続が良い	41	16
増える	17	3
変わらない	16	8
無回答	8	5
夜遅くまで運行している	28	11
増える	19	8
変わらない	5	0
無回答	4	3
現状のままで良い	25	15
増える	1	1
変わらない	21	12
無回答	3	2
移動時間・乗車時間が短い	7	4
増える	4	1
変わらない	2	2
無回答	1	1
早朝から運行している	7	4
増える	2	0
変わらない	2	2
無回答	3	2
その他	8	3
増える	2	1
変わらない	5	1
無回答	1	1
総計	405	200
増える	168	63
変わらない	192	107
無回答	45	30

(9) 地域公共交通の維持、確保に関する考え

地域公共交通の維持、確保に関する考えでは、「運賃値上げや行政負担について話し合いを行った上で、地域公共交通の確保、一定のサービスレベルを維持すべき」が109件と一番多く、次いで「他の行政サービスの見直しで財源を確保し、現状同等の交通体制を維持すべき（88件）」となっている。

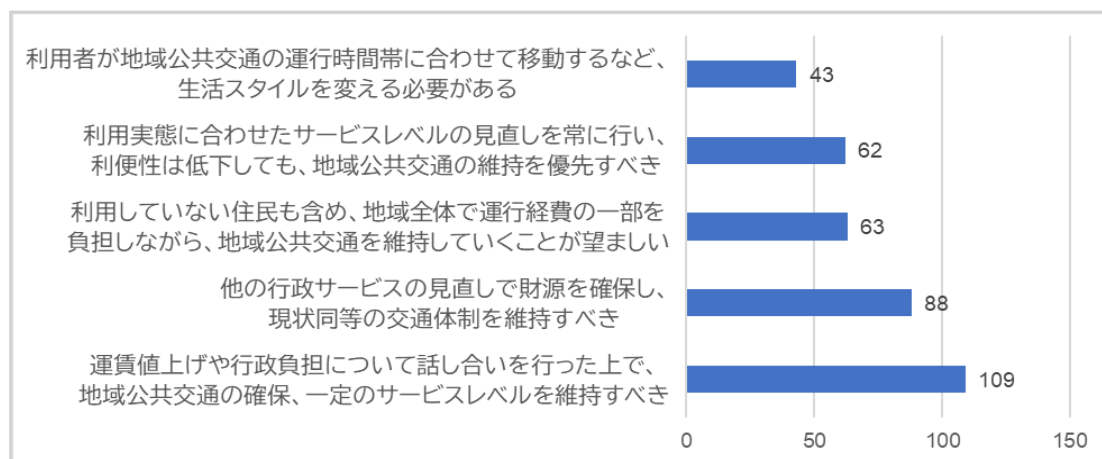


図 5-13 地域公共交通の維持、確保に関する考え

(10) 主な意見

本町の地域公共交通に対する意見を聴取したところ 85 件の意見が出された。主な意見として、JR や道北バスの増便や運行時間帯の改善の意見が 10 件、現在の高齢者等の交通弱者や将来免許返納を見据えた公共交通の維持を求める声が多く寄せられた。

また、郊外地区からは、中央地区に公共交通がない（2 件）、民間の既存サービス（郵便配達や宅配）を活用した交通サービスの展開（2 件）、ライドシェアを行ってみてはどうか（5 件）といった意見も寄せられた。

主な意見	件数
JR・道北バスの本数増・時間帯の改善	10
町財政を見直し、必要な方へサービスを検討し将来の公共交通を確保してほしい。	7
免許を返納しても外出が不便にならないよう改善を	7
高齢者のための公共交通が必要	6
町内でライドシェアを行ってみてはどうか。	5

5件以上の意見を掲載

第6章 本町の地域公共交通の現状と課題

6-1 現状と課題の概要

本町の現状及び、それに対する地域公共交通の課題は下記のとおりである。

表6-1 当麻町の地域公共交通の現状・課題の全体構成

現状・問題点	課題
スクールバスの便が少なく、JRや道北バスに乗り継げない	課題1 町民の移動ニーズに対応できる交通網の整備
スクールバスは児童の送迎をメインにダイヤを組んでおり、住民の移動には利便が悪く一般利用者が極端に少ない	
スクールバスは乗客がなくても定刻に走るため、多人数を運ぶ学校行事に利用できない。	
宇園別小学校閉校によるスクールバス送迎児童の増加	
診療所送迎・ヘルシー巡回・買い物支援・外出支援は目的は違うが、似たようなサービスであり重複している。	
町で様々な地域公共交通を維持するのに経費が増えている	課題2 公共交通空白地域の解消
運行時間と移動したい時間があってない	
郊外から高校に通学するにはJRや道北バスに接続できる公共交通がほぼない	
高齢者ドライバーの増加	
将来、団塊の世代による免許返納増加で公共交通が不足	
交通空白地が多く、車を運転できない住民の足がない	課題3 町外への移動を支える広域交通との連携
鍾乳洞は車がないと行きづらい	
世帯の自家用車保有率は約9割	
バス・JRを利用する割合が1割未満	
道北バスの経営悪化による負担の増（運賃や自治体支援）	
JR 石北本線の利用者減少に伴う路線維持の危機	課題4 地域拠点への外出促進と活力向上
道北バス層雲峡線及びJR伊香牛駅は地域の人口減で利用者が少ない	
人口減少・少子高齢化により公共交通利用者の減少	
徒歩生活者の外出行動の減少	

6-2 課題の整理

課題 1 町民の移動ニーズに対応できる交通網の整備

郊外に住む人が街中へ移動できるようにするために、スクールバスへ混乗できるようにしているが、便数が少ないため一般利用者や高校生の利用が難しい。町民の移動ニーズに対応できるように、町内の施設・店舗までの移動手段を用意する必要がある。

課題 2 公共交通空白地域の解消

町内には、旭川方面及び上川方面に路線バスと鉄道が広域に設置されているが、バス停や駅までの移動ができない地域や、公共交通自体を利用できない地域も存在している。このような公共交通空白地域を解消できるように、地域を面的にカバーする公共交通の設置と、その利用促進を行う必要である。

課題 3 町外への移動を支える広域交通との連携

町内には、旭川方面及び上川方面への路線バスと鉄道が広域に設置されているが、そのバス停や駅までのアクセスができない地域が存在する。

町外への移動ニーズに対応するため、路線バスや鉄道への円滑な乗り継ぎができる公共交通体系を構築する必要がある。

課題 4 地域拠点への外出促進と活力向上

町内の施設や店舗が集まる地域拠点までのお出かけを容易にする公共交通体系を構築するとともに、まちづくりと連携した交流拠点づくりを進めることで、町民の外出機会の増加を促すことが必要である。

第7章 基本方針・目標

7-1 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6章で整理した地域公共交通の現状と課題を踏まえ、次のとおりとする。

基本方針
町民の暮らしをつなぎ、子どもや高齢者など交通弱者にとって利便性の高い、持続可能な地域公共交通体系を再構築する。

7-2 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。

基本目標1	地域公共交通体系の再構築と地域拠点施設との連携
●重複した運行を行っている交通体系を見直し、コンパクトでニーズに沿ったオンデマンド交通を導入し、町内移動手段の確保に努める。 ●少子高齢化や人口減少の中で持続可能な交通を確保するため、国の補助事業を最大限に活用していく。 ●町内店舗の待合所の活用や、公共施設との連携を図り、オンデマンド交通の利用しやすい環境を整える。	

基本目標2	子どもや高齢者等の交通弱者を取り残さないサービスの提供
●スクールバスを児童送迎専用の運行へ変更し、宇園別小学校閉校で増加する対象児童ももれなく利用できる体制を構築する。 ●高齢者や障がい者で一人での移動が困難な方の外出の支援と引きこもりを防止するため、福祉サービスでの支援やオンデマンド交通の運賃低廉化を図る。	

基本目標3	日常生活圏における公共交通の維持確保に向けた協力体制の構築
●町民の広域的な公共交通であるJRと道北バス路線の継続的な維持・確保に向けて、町内交通との接続性を図る等、継続的な協力体制を構築することに努める。 ●公共交通の利用促進に向けた取組を進める。	

7-3 目標に紐づく実施事業

基本目標 1	地域公共交通体系の再構築と地域拠点施設との連携
--------	-------------------------

施策 1	重複した交通体系を見直し、コンパクトでニーズに沿った オンデマンド交通の導入				
事業 1	AIオンデマンド交通の導入 ・ AI配車システムを利用した予約で運行するオンデマンド交通の運行を行う	事業主体			
		当麻町			
		実施年度			
		R7	R8	R9	R10 R11
		○	○	○	○ ○
事業 2	町営の地域公共交通の一元化 ・ スクールバスでの一般混乗方式による路線運行、 町立診療所送迎・ヘルシーシャトル巡回送迎・高齢者買い物支援の役割をAIオンデマンド交通が担い、一元化をめざす	事業主体			
		当麻町			
		実施年度			
		R7	R8	R9	R10 R11
		○	○	○	○ ○
施策 2	持続可能な交通を確保するため、国の補助事業を最大限に活用				
事業 1	AIオンデマンド交通の導入・運行に向けた財源確保 ・ 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金などを活用し安定した導入と持続可能な運行に努める	事業主体			
		当麻町			
		実施年度			
		R7	R8	R9	R10 R11
		○	○	○	○ ○
施策 3	利用しやすい環境づくり				
事業 1	官民連携した待合所の設置 ・ AIオンデマンド交通の待合所に店舗の一部を活用するなど事業所と連携していく	事業主体			
		当麻町・町内事業所			
		実施年度			
		R7	R8	R9	R10 R11
		○	○	○	○ ○

基本目標 2	子どもや高齢者等の交通弱者を取り残さないサービスの提供
--------	-----------------------------

施策 1	子どもたちの通学手段の確保					
事業 1	スクールバス運行事業 ・通学距離が片道 2.5 km 以上の児童を対象とした スクールバスの運行を行う （令和 8 年度より宇園別地区も対象）	事業主体				
		当麻町				
		実施年度				
		R7	R8	R9	R10	R11
		○	○	○	○	○
事業 2	高校生の JR・道北バスへの接続交通の検討 ・郊外地区における高校生の自宅から JR・道北バ スまでの交通手段の確保について検討する	事業主体				
		当麻町				
		実施年度				
		R7	R8	R9	R10	R11
			○	○	○	○

施策 2	高齢者・障がい者等の外出の支援と引きこもり防止					
事業 1	外出支援サービス事業 ・要支援・要介護者や障がい者及び歩行に介助が必要と認められた方を対象に、通院や公的機関・金融機関への送迎を有償にて行う	事業主体				
		当麻町				
		実施年度				
		R7	R8	R9	R10	R11
		○	○	○	○	○
事業 2	高齢者等におけるオンデマンド交通運賃低廉化支援 ・既存事業であるハイヤー料金助成に代わり、AIオンデマンド交通の高齢者や障がい者の運賃を低廉化し、外出しやすい交通体系を図る	事業主体				
		当麻町				
		実施年度				
		R7	R8	R9	R10	R11
		○	○	○	○	○

基本目標 3	日常生活圏における公共交通の維持確保に向けた協力体制の構築
--------	-------------------------------

施策 1	持続可能な公共交通の確保、維持					
事業 1	持続可能な公共交通の確保、維持に向けた取組の強化 ・本町において生活に欠かせない公共交通の確保、維持に向けた取組及び体制の強化を行う	事業主体				
		当麻町・交通事業者				
		実施年度				
		R7	R8	R9	R10	R11
		○	○	○	○	○
事業 2	公共交通との接続シームレス化 ・AIオンデマンド交通導入時に、JR・道北バス・タクシーへの乗り継ぎができる接結ポイントの設置と、シームレスな接続に向けた検討を行う	事業主体				
		当麻町・交通事業者				
		実施年度				
		R7	R8	R9	R10	R11
		○	○	○	○	○

施策 2	利用促進に向けた取組の推進					
事業 1	公共交通機関の利用促進事業の実施 ・イベントと連動した利用促進事業を行う	事業主体				
		当麻町・交通事業者				
		実施年度				
		R7	R8	R9	R10	R11
		○	○	○	○	○
事業 2	公共交通の維持と環境を意識した啓蒙活動 ・自家用車から環境負荷が小さい公共交通機関へ移行する意識が醸成されるよう、利用促進と周知を行う	事業主体				
		当麻町				
		実施年度				
		R7	R8	R9	R10	R11
		○	○	○	○	○

7-4 本町における各運送サービスが目指すべき役割

本計画における最適化を図るため、あるべき姿の実現に向け、それぞれの運送サービスが目指すべき役割と維持・確保の方針については次のとおりである。

また、最適化を図ることで現運行サービスが変更となるため、スクールバス、町立診療所送迎、ヘルシーシャトル巡回送迎車、高齢者買い物支援については、最適化を図るまでの間を「現役割」、本計画における最終形を「最適化」として示すものとする。

各運送サービスの役割

地域公共交通	運行主体	役 割	維持・確保の方針
JR石北本線	JR 北海道	●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	◎町民の広域的な移動を確保し続けるために、今後も関係自治体と連携を図りながら鉄道路線の維持に向けた取組を実施。
当麻線	道北バス (株)	●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	◎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り、運行事業者や沿線自治体と連携の上、将来にわたり持続可能な維持・確保を図る ◎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
当麻線 (末広経由)	道北バス (株)	●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 号線沿い及び国道 40 号線沿い旭川市末広・春光方面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	◎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り、運行事業者や沿線自治体と連携の上、将来にわたり持続可能な維持・確保を図る ◎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
層雲峡線	道北バス (株)	●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	◎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り、運行事業者や沿線自治体と連携の上、将来にわたり持続可能な維持・確保を図る ◎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
ハイヤー	(有) HEY タクシー	●町内唯一のハイヤーとして自由度の高い運送 ●町内の交通空白地の解消及び鉄道、地域間幹線系統への接続に寄与	◎町民のより自由で快適な移動手段や観光需要、自宅から町外目的地への移動など、他の交通で賄いきれない移動を支えるため、タクシー事業存続に向けた取組の検討・実施

スクールバス	当麻町	【現役割】 ●町内児童・生徒の登下校に必須となる運送 ●一般混乗方式により沿線の住民の買い物、通院などの日常生活に主要となる路線	【最適化】 ●町内児童・生徒の登下校に必須となる運送	◎農村部に住む児童・生徒の通学に係る移動を確保するため、今後は一般混乗方式をやめスクールバス単独として運行。 ◎ニーズにあった送迎と学校行事や地域コミュニティ活動への活用を図る
町立診療所送迎	当麻町	【現役割】 ●町内高齢者の町立診療所受診に主要となる運送	【最適化】 ●AIオンデマンド交通に一元化し運行することで、日常生活における町内移動に主要となる運送	◎交通空白地解消し、子どもや高齢者等の交通弱者の町内における移動を支えるため、今後は、AIオンデマンド交通に一元化
ヘルシーシャトル巡回送迎車	当麻町	●内風呂のない町民の浴場利用に主要となる運送		◎町民の円滑な移動手段を確保し続けるために、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）を活用し運行
高齢者買い物支援	当麻町	●町内高齢者の買い物に主要となる運送。		
外出支援サービス	当麻町	●要介護者、要支援者、身体障がい者などの通院、公的機関、金融機関の利用に主要となる運送		◎要介護者、要支援者、身体障がい者など病院への通院や金融機関などへの移動及び乗降の介助を行い、利用者の生活を支えていくため、委託事業者と連携して運行。
		●各輸送対象者に対するきめ細やかな運行		

第8章 計画の推進方策

8-1 PDCAサイクルによる管理

本計画は以下のとおりPDCAサイクルによる進行管理を行っていく。

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。

(1) 「育てる」計画

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

(2) 社会実験などの積極的導入

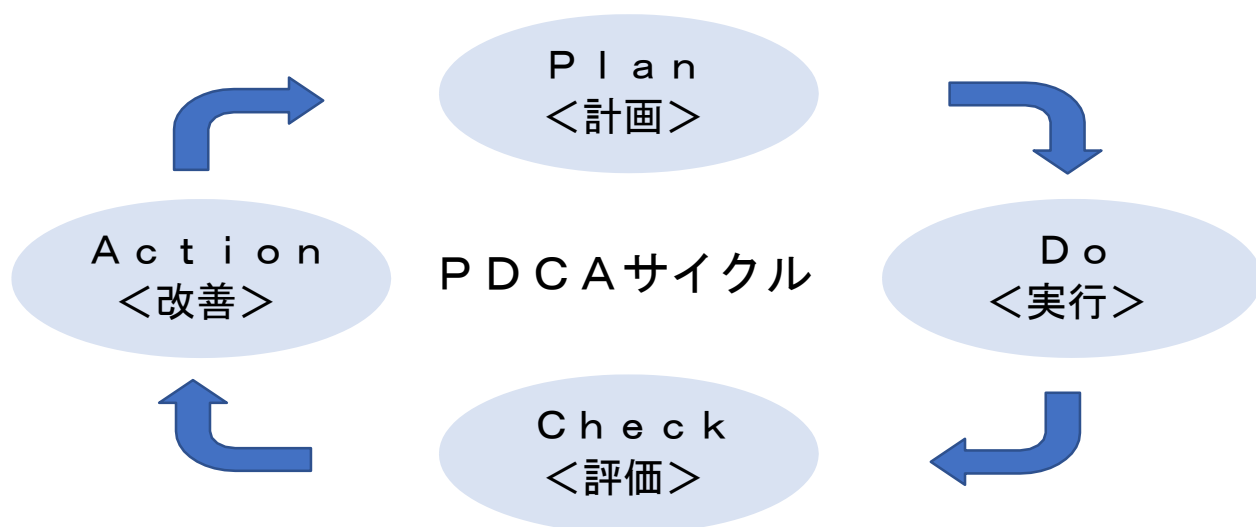
「D（実行）」においては、シミュレーションや積極的な社会実験の導入等を行ったうえ、本格的に実行していく。

(3) データによる徹底的な「見える化」

「C（評価）」においては、運行実績や経費などのデータを分析し、問題点等を明確にしたうえで検討を行う。

(4) スピーディで的確な改善

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



8-2 目標値の設定

(1) 目標値の設定方法

①オンデマンド交通の利用人数

- ア. 令和 11 年度(計画期間最終年度)におけるオンデマンド交通の利用人数を目標値とする。
- イ. 目標値設定の考え方は、人口減少に伴い利用人数は減少するものとし、令和 5 年度を基準値として算出する。基準値は、スクールバスの一般利用者、町立診療所送迎、ヘルシーシャトル巡回送迎、高齢者買い物支援の利用人数を合算した 11,801 人とする(表 8-1)。
- ウ. 目標値は、まず、令和 5 年度の基準値の利用人数に人口減少を加味した令和 11 年度の数値を「現状維持値」とし、前述の方策の実施により、その 5%上昇する数値を目標値とする。
- エ. R6 年以降の推計人口は、社人研の令和 2 年、7 年、12 年の 5 年毎の推計値を用い、令和 3～6 年は令和 2～7 年の社人研推計値の減少率を、令和 8～11 年は令和 7～12 年の社人研推計値の減少率を用い算出する(表 8-2)
- オ. その結果、基準年の令和 5 年～11 年の減少率は 0.02022 となり、令和 5 年の乗客数 11,801 人から人口減少を加味した「現状維持値」は 11,562 人となり、その 5%上昇値は 12,140 人となる。
- カ. なお、令和 7 年度については運行開始を 10 月と仮定し、半年間運行のため一年間運行した場合の想定利用人数×0.5 とし算出する。

表 8-1 令和 5 年度各交通サービス実績(単位：人)

スクールバス (東・開明線)	スクールバス (緑郷線)	町立診療所送迎 (利用者×2)	ヘルシーシャトル 巡回送迎	高齢者買い物 支援(利用者×2)	合計 (基準値)
206	420	1,264	7,613	2,298	11,801

※町立診療所送迎及び高齢者買い物支援は往復で1利用者のため、往路・復路あわせて1利用者×2でカウントする

表 8-2 社人研の人口推計から算出した各年の推計人口

	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030
人口推計値(社人研)	6,319	—	—	—	—	5,805	—	—	—	—	5,303
各年の推計人口	6,319	6,217	6,115	6,013	5,911	5,805	5,705	5,605	5,505	5,405	5,303

②町内公共交通の収支率

- ア. 令和 11 年度(計画期間最終年度)におけるスクールバスとオンデマンド交通の総経費と総収入の収支率を目標値とする。
- イ. 目標値設定の考え方は、オンデマンド交通の料金収入においては上述 ①で目標値として示した利用人数を用いた収入額を算出する。
- ウ. 令和 5 年度の総経費(歳出)は 30,278 千円で、運賃収入等(歳入) 155 千円で料金収入比率は 0.5%となっています。次に人口減少を加味した利用人数の「現状維持

値」の 11,562 人の場合の料金比率は 11.8%となり、その5%上昇値 12,140 人の場合は 12.0%となる。

③オンデマンド交通利用者 1 人当たりの公的資金投入額

- ア. 令和 11 年度におけるオンデマンド交通の利用者 1 人当たりの公的資金投入額を目標値とする。
- イ. 目標値設定の考え方として、オンデマンド交通の利用人数については、前述①で設定した人数を用いる。
- ウ. 公的資金投入額は、実績がないため想定される総経費（歳出）から運賃収入や補助金等の総収入（歳入）の差額とする。
- エ. 令和 7 年度は半年間の実証を想定しており、基準とするのに適さないため、基準値は、本稼働を予定している令和8年度とし、1.45%減の 1,764 円を目標値とする。

④利用促進の広報紙への掲載回数

毎年広報紙への掲載することを目標とし目標値は年 1 回以上とする。

⑤オンデマンド交通待合所の設置数

- ア. 令和 11 年度におけるオンデマンド交通の待合所の設置数を目標値とする。
- イ. 目標設定の考え方は、オンデマンド交通運行初年度の令和 7 年度は、既存待合所のほか、公共施設や事業所等の一部を待合所として提供いただき、主要な施設・店舗等に設置し、令和 8 年度以降は年 1 か所ずつ増加させるものとする。
- ウ. 基準値は、令和5年度末とし、道北バス及びスクールバス、ヘルシーシャトル巡回送迎のバス停として設置している待合所の数とし、事業所等の一部を待合所として提供しているものも含めるものとする。

(2) 目標値

目標値①	基準値	現状維持値	目標値				
	令和5年度	令和11年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
①オンデマンド交通 利用人数	11,801人	11,562人	5,935人	11,937人	12,005人	12,073人	12,140人

目標値②	基準値	現状維持値	目標値				
	令和5年度	令和11年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
②町内公共交通の 収支率	0.5%	11.8%	10.3%	12.0%	12.0%	12.0%	12.0%

目標値③	基準値	目標値		
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
③オンデマンド交通利用者1人当たりの 公的資金投入額	1,790円	1,781円	1,773円	1,764円

目標値④	目標値				
	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
④利用促進の広報紙への掲載回数	年1回以上	年1回以上	年1回以上	年1回以上	年1回以上

目標値⑤	基準値	目標値				
	令和5年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
⑤オンデマンド交通待合所の設置数	7か所	12か所	13か所	14か所	15か所	16か所

注釈：目標値の年度は「4月～3月」とする

8-3 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、「当麻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。

当麻町地域公共交通活性化協議会

区 分	組 織 名
構成町	当麻町
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 旭川地区バス協会 私鉄総連北海道地方労働組合道北バス支部 有限会社HEYタクシー
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
事業実施関係者	当麻町社会福祉協議会
関係する公安委員会	北海道警察旭川方面旭川東警察署
住民代表	市街地区町内会連合会 北星地区 中央地区行政区連絡協議会 東地区 宇園別地区 開明地区 伊香牛地区連絡協議会 緑郷地区

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
事業実施関係者	計画において合意された事業の実施	
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
MaaS	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
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こと
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