

富良野市地域公共交通計画 案

令和5年3月

目次

第1章	はじめに	1
1-1	富良野市地域公共交通計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間	1
第2章	本計画に係る法令と上位・関連計画の整理	2
2-1	関係法令の整理	2
2-2	上位計画の整理	6
2-3	その他関連計画の整理	7
2-4	地域公共交通計画の位置付け	10
第3章	富良野市における地域・公共交通の現状	11
3-1	地域の現状	11
3-2	公共交通の状況	19
3-3	公共交通に係る各種調査結果の整理	27
3-4	現状・問題点及び課題の整理	44
第4章	富良野市地域公共交通計画の基本方針	46
4-1	基本方針	46
4-2	基本方針に紐づく目標	46
4-3	将来像	47
第5章	課題解決に向けた施策内容	48
5-1	市内交通に係る施策	48
5-2	周辺自治体と連携する交通に係る施策	53
5-3	公共交通に対する意識改善及び利用促進に係る施策	54
5-4	総合的な公共交通サービスの提供に向けた施策	56
第6章	施策の実施状況を検証する評価指標	58
6-1	目標及び施策内容に紐づく評価指標	58
第7章	計画の推進体制	60
7-1	計画推進状況の評価推進体制	60
7-2	協議会構成委員の主な役割	60
7-3	P D C Aサイクルの構築及び計画進捗の管理	61

第1章 はじめに

1-1 富良野市地域公共交通計画策定の背景と目的

富良野市は北海道のほぼ中心に位置し、人口 20,397 人（令和 4（2022）年 4 月末時点）、東西に約 32.8km、南北に約 27.3km、総面積 600.71 km²で、市域の 7 割を山林が占めています。市内の交通状況は、国道 38 号線と国道 237 号線が通っており、札幌市・帯広市まで車で約 2 時間、旭川市まで約 1 時間の圏域となっています。

公共交通の状況は、鉄道について、平成 29（2017）年に島ノ下駅を廃止しているほか、ＪＲ根室線の富良野駅－新得駅間は、北海道旅客鉄道株式会社（ＪＲ北海道）が平成 28 年に発表した「当社単独では維持困難な線区」において、輸送密度が 200 人未満の線区に指定され、現在持続可能な交通体系について協議行っているところです。

一般バス路線は平成 21（2009）年、平成 24（2012）年に一部廃止としており、現在は 4 路線での運行となっています。バス路線維持を目的とした赤字補填額は、年々増加傾向にあり、北海道からの補助も受けていますが、利用者数の減少に伴い補助額も減少しています。補助額が減少した分も市で補填しているため、令和 2 年度は市単独で 3,000 万円以上を補填しているほか、現状のバス路線維持にあたって、バス事業者の運転手不足が深刻化しており、市内公共交通網の効率化が必要です。

その他の交通手段では、タクシー会社が市内に 2 社、「コミュニティカー」と呼ばれるドアトゥドア型のモビリティを 3 地域で運行しています。コミュニティカーの運行は、タクシー事業者への委託運行、もしくは、自家用有償旅客運送の資格を取得し、住民が中心となった運行を行っていますが、タクシー事業者、コミュニティカーの運営などでも、人手不足が大きな問題となっています。

これらの課題を踏まえ、現在の公共交通体系を見直し、利便性・収益性の向上、交通弱者や交通空白地帯の解消を目的に富良野市地域公共交通計画を策定します。

1-2 計画の区域

富良野市全域

1-3 計画の期間

令和 5 年度から令和 9 年度の 5 ヶ年

第2章 本計画に係る法令と上位・関連計画の整理

2-1 関係法令の整理

(1) 交通政策基本法（平成25年12月施行）

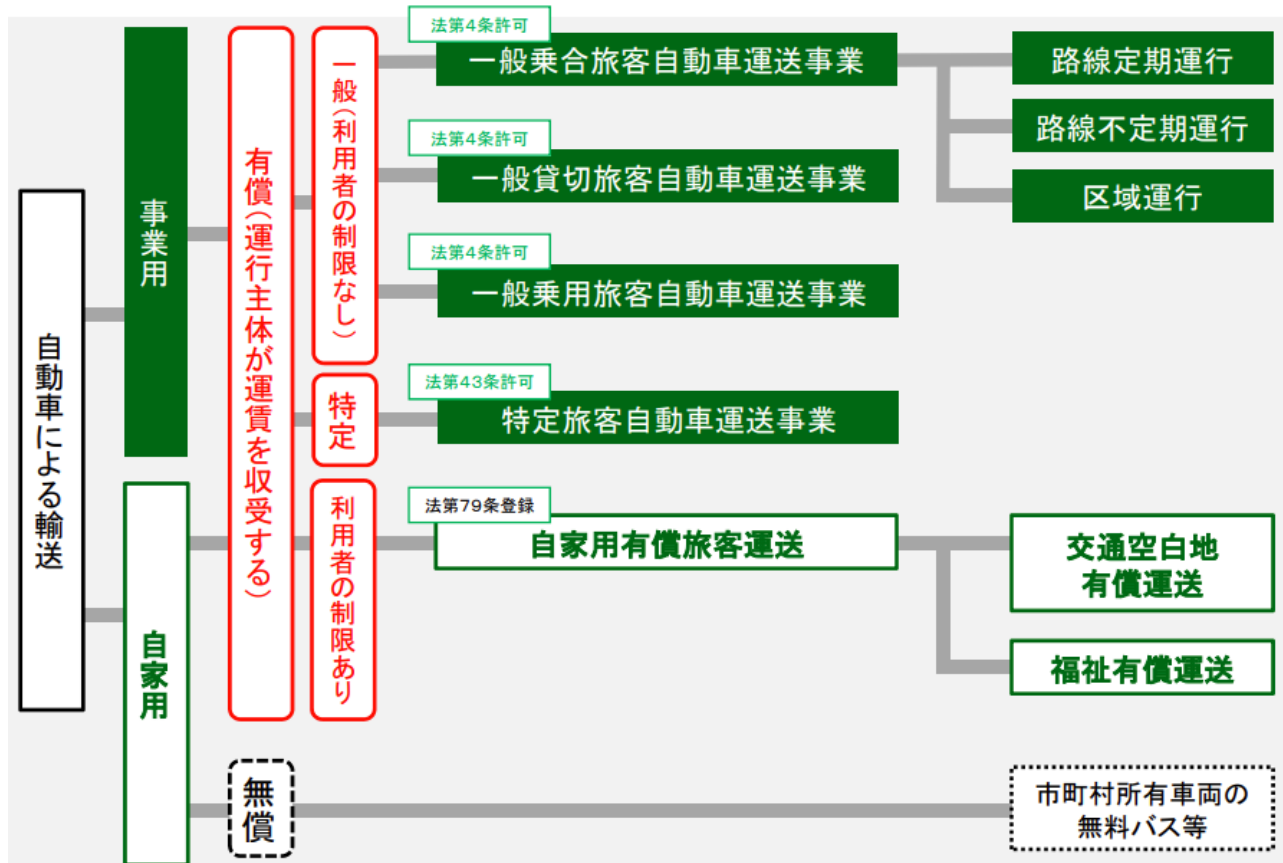
同法では、交通が担うべき役割などを示しており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

基 本 的 認 識	○交通が果たす機能 ・ 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 ○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交 通 の 役 割	○交通機能の確保・向上 ・ 少子化高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 -豊かな国民生活の実現 -国際競争力の強化 -地域の活発な向上 ・ 大規模災害に的確に対応 ○環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交通の安全の確保
国 の 施 策	○豊かな国民生活の実現 ・ 日常生活の交通手段確保 ・ 高齢者、障害者等の円滑な移動 ・ 交通の利便性向上、円滑化、効率化 ○地域の活力の向上 ・ 国内交通ネットワークと拠点の形成 ・ 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ○国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地 方 公 共 団 体 の 施 策	○自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 ・ まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

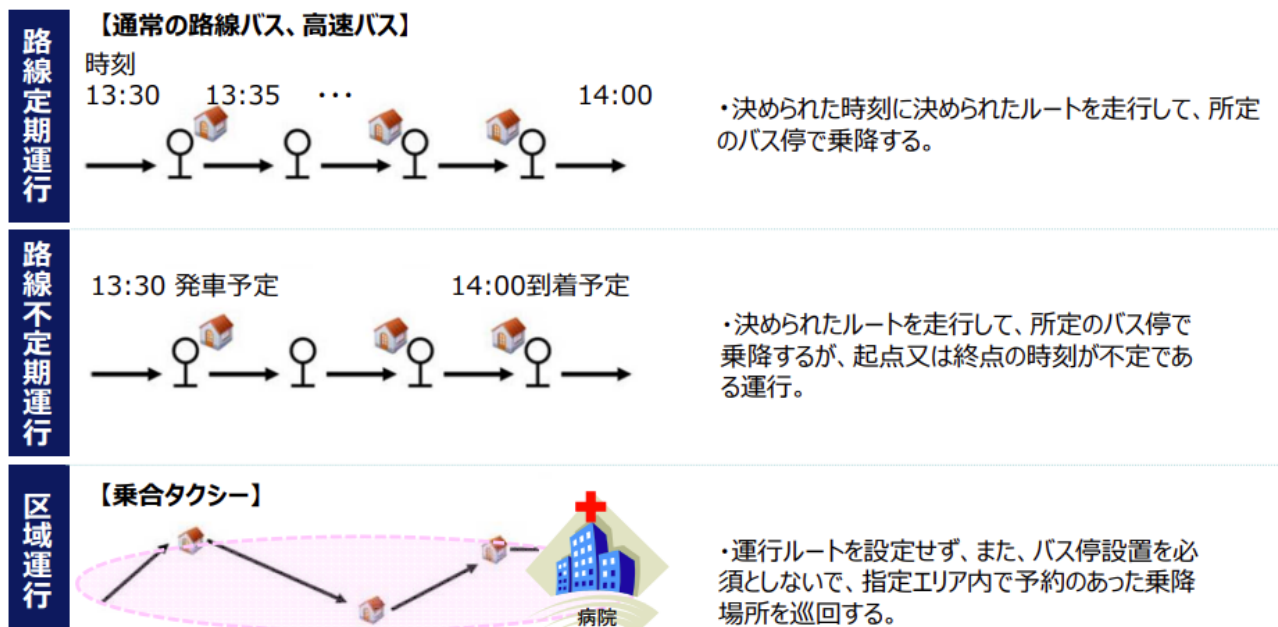
(2) 道路運送法(昭和26年6月施行、令和4年6月改正)

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場合など、旅客自動車運送事業を行うにあたり必要となる手続内容等について定めています。

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 ○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
定める運行の種別	○事業用旅客自動車運送事業(4条) ・一般乗合旅客自動車運送事業 -路線定期運行 -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) -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
運行にあたって定める事項	○事業計画 ・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 ○運行計画 ・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(地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの)



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）
図 2-1 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（北陸信越運輸局自動車交通部）
図 2-2 一般乗合旅客自動車運送事業のイメージ

(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月施行、令和 2 年 11 月一部改正）

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な地域公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による地域公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

改正の背景	○人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要 ○加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要
改正の概要	○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」の作成 -地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化 -バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用旅客有償運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） -定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化 ・地域における協議の促進 ○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 -様々な補助メニューや制度を創設 ・輸送資源の総動員による移動手段の確保 -地域に最適な旅客運送サービスの継続（地域旅客運送サービス継続事業） -自家用有償旅客運送の実施の円滑化 -貨客混載に係る手続の円滑化 ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 -利用者目線による路線の改善、運賃の設定（地域公共交通利便増進事業） -Ma a Sの円滑な普及促進に向けた措置

地域公共交通網形成計画	地域公共交通計画
「まちづくり」と「公共交通」が連携した面的な計画策定を重視	地域旅客運送サービスを「地域が自らデザインすること」を重視
《必須事項》 ① 移動手段の確保、社会全体の価値向上等 ② 鉄道やバス等の個々の事業に関する留意事項 ③ 交通網の形成に資する事業評価 ④ 国、地方自治体、事業者の役割	《必須事項》 ① 移動手段の確保、社会全体の価値向上、新技術を活用した利便性向上等 ② 鉄道やバス等の個々の事業、地域公共交通再編事業に対する留意事項 ③ 新しいモビリティサービスの活用 ④ 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する評価 ⑤ 国、地方自治体、事業者等の役割 ⑥ 災害対策との連携、感染症対策、共同経営等の活用

図 2-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正前後の違い

2-2 上位計画の整理

(1) 第6次富良野市総合計画

計 画 期 間	令和3年度（2021年度）～ 令和12年度（2030年度） 前期基本計画：令和3年度 ～ 令和4年度
【重点施策】	ひと① 市民一人ひとりが幸福を実感するまち ひと② 富良野ならではの子育て環境づくり ひと③ 郷土愛につながる富良野でしかできない『体験』の推進 ひと④ いつまでも健康で自立できる心と体づくり ひと⑤ 富良野につながっている人が増える仕組みづくり しごと① 新たなチャレンジを応援する しごと② 地域内産業の付加価値を高め、稼ぐ力を強化する まち① マッチングを通じて新たな価値を創造する 自然① 豊かな自然環境を100年後につなぐ 基本① アイディアが生み出されカタチになる仕組みづくり 基本② デジタル利活用による行政サービスの向上 原資① 未来への原資を生み出し続ける
【基本施策】 地域公共交通 に係る施策	■まち①—3 総合的な地域公共交通体系の構築 ■現状と主要課題 ○JR利用者の減少（単独維持困難線区：根室線、富良野線） ○路線バス利用者の減少傾向（市内4路線） ○コミュニティカーの委託による運行（山部地区、島ノ下地区） ○コミュニティカーの地域運営による運行（東山地区） ○スクールバスの委託による運行（山部地区の小学校、東山地区の義務教育学校） ○ハイランドふらのに向けた委託によるバス運行（公衆浴場対策） ○高齢者の免許返納後の地域公共交通のあり方 ○外国人観光客に対する2次交通 《施策の展開方向》 1. 総合的な地域公共交通体系の構築 ・地域公共交通計画を策定し、各施策と連動した地域公共交通ネットワークの形成を図ります。
【基本施策】 関連する施策	■まち①—4 情報ネットワーク環境の充実と活用 《施策の展開方向》 1. 情報ネットワーク環境の充実 2. 地域ICTの推進 ・マイカーに頼れない高齢者等の交通弱者が、ICT等を活用することで、多少の不便を感じながらも足の確保を可能とする地域交通の充実を図ります。 ■主要な個別計画 富良野市ICT利活用推進計画／R2（2020）～R4（2022）

2-3 その他関連計画の整理

(1) 本市で策定した関連計画

本計画における本市の関連計画について、分野ごとに地域公共交通に係る記載内容を整理しています。

計画名・年次	分野	記載内容
○第3次富良野市都市計画マスタープラン -令和3(2021)年度から令和22(2040)年度 ○富良野市立地適正化計画 -令和5(2023)年度から令和22(2040)年度 ○第3次富良野市環境基本計画・ 地球温暖化対策実行計画 -令和3(2021)年度から令和12(2030)年度	まちづくり	【駅西地区】 ・北の峰地区の観光地と容易にアクセスできる道路を維持し、公共交通の充実を図ります。 ・駅東地区とのアクセス向上を検討します。 【駅東地区】 ・駅西地区とのアクセス向上 【北の峰地区】 ・駅西地区との連携軸の強化 ・路線バス、鉄道、コミュニティカー等の総合的な公共交通体系のあり方について検討します。 ・自動車への依存の改善（徒歩、自転車による近距離移動）、及び公共交通機関の利用を推進します。
○第8期富良野市高齢者保健福祉計画・ 介護保険事業計画 -令和3(2021)年度から令和5(2023)年度	福祉	・東山地区コミュニティカーは、東山地域の交通弱者の大切な交通手段となっており、今後も継続した運行が必要です。 ・山部地区コミュニティカーは、制度を周知しているものの、制度自体を知らない、外出支援サービスと混同されているなどもあり、制度自体の認知度向上を図る必要があります。今後も交通弱者の通院の足確保のため運行を継続します。 ・島ノ下地区コミュニティカーは、地域住民は自家用車の利用が多く、高齢による運転免許返納に備え、コミュニティカーの登録をしている状況があります。地域住民の利用状況及び意向等に注視していきます。
○富良野市ICT利活用推進計画 -令和2(2020)年度から令和4(2022)年度 ○富良野市地域IoT実装計画 -令和3(2021)年度から令和6(2024)年度	ICT	・ICTを活用した情報配信の改善 ・利用者が乗りたいときに行きたい場所まで自由に移動できるオンデマンド交通システムを導入 ・リアルタイムに発生する乗降リクエストに対して、AIを使い効率的な車両・ルートを実タイムに算出 ・利用者がスマートフォンのアプリや電話から行った予約をもとにAIが車両配車を行うことで、利用者にとって効率的な移動を実現

計画名・年次	分野	記載内容
○富良野市 I C T 利活用推進計画 -令和 2(2020)年度から令和 4(2022)年度 ○FURANO VISION 2030 -平成 28(2018)年度から令和 12(2030)年度	観光	・観光分野でのデータ活用 ・切れ目のない 2 次交通網と歩道・車 適切な分離を含む交通導線

(2) 北海道等で策定された関連計画

本計画における北海道等の関連計画としては、「北海道総合計画」及び「北海道交通政策総合指針」、「第 2 次南北海道定住自立圏共生ビジョン」の 3 計画が挙げられ、各関連計画では、「地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築」や「地域における最適な交通モードの検討」、「担い手確保」などの地域公共交通に関する方針を整理しています。

計画名・年次	記載内容
○北海道総合計画 -平成 28 (2016) 年度 から令和 7 (2025) 年度	○地域で互いに支え合うまちづくりの推進 ・買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ・日常生活に必要な不可欠な生活交通の確保 ・街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組との連携 ○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成 ・交通・物流を担う人材の確保・育成 ・国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築 ・交通インフラ整備と自動運転や MaaS 等との連動
○北海道交通政策総合指針 -平成 30 (2018) 年度 から令和 12 (2030) 年度	○シームレス交通戦略 ・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 ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 ○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 ○ウィズコロナ戦略 ・コロナ禍で失われた交通需要の回復 ・非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 ・社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保
○第 2 次富良野地区定住 自立圏共生ビジョン -令和元 (2019) 年度 から令和 5 (2023) 年度	○圏域内全体での交通手段確保の継続 ・圏域住民の移動手段の確保と利便性を図るため、地域公共交通の維持・確保をめざします。

＜北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ＞

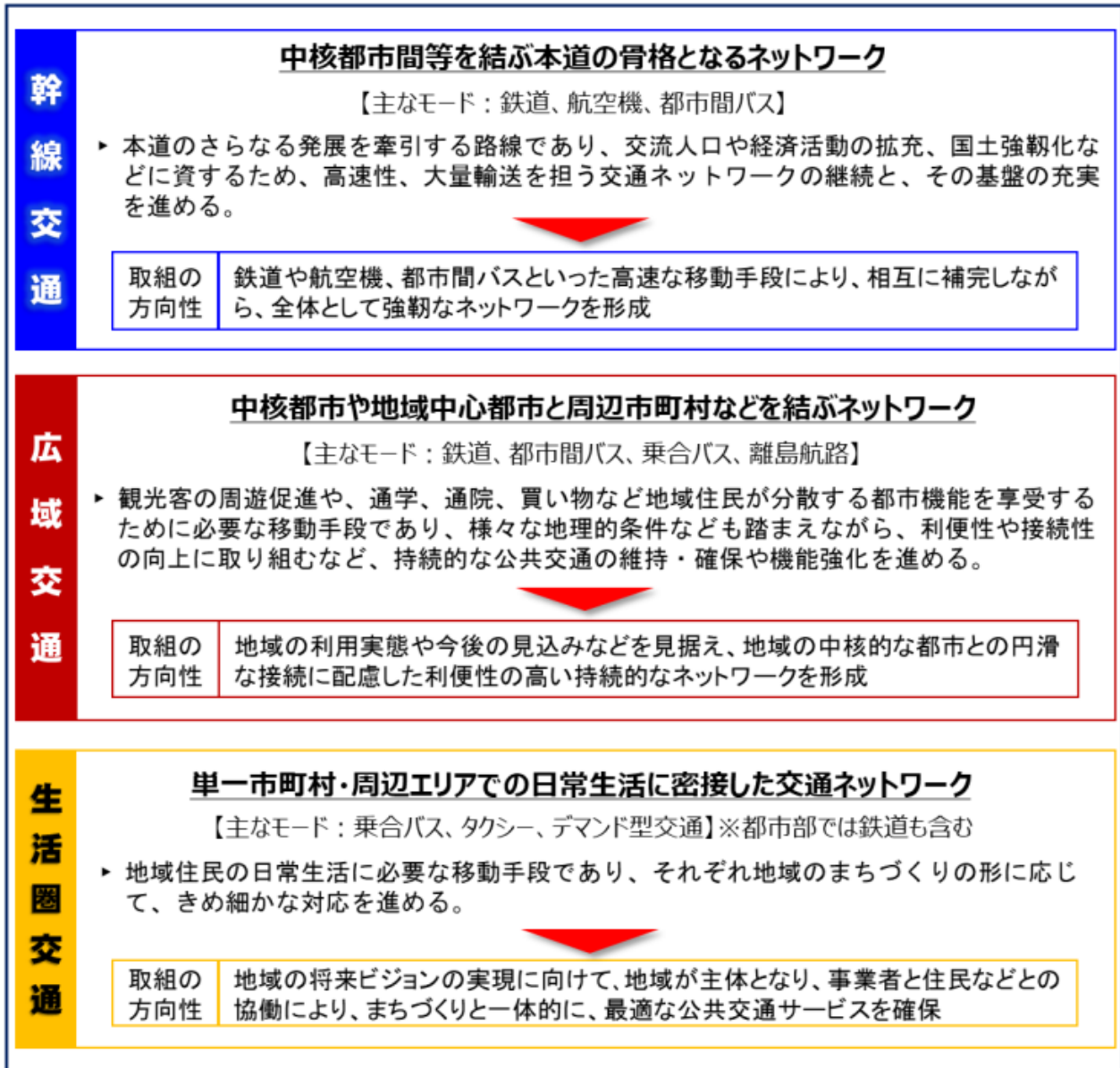


図 2-4 北海道交通政策総合指針で示される北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

2-4 地域公共交通計画の位置付け

「2-1 関係法令の整理」、「2-2 上位計画の整理」及び「2-3 その他関連計画の整理」で整理した内容を踏まえ、富良野市地域公共交通計画の位置付けを整理します。

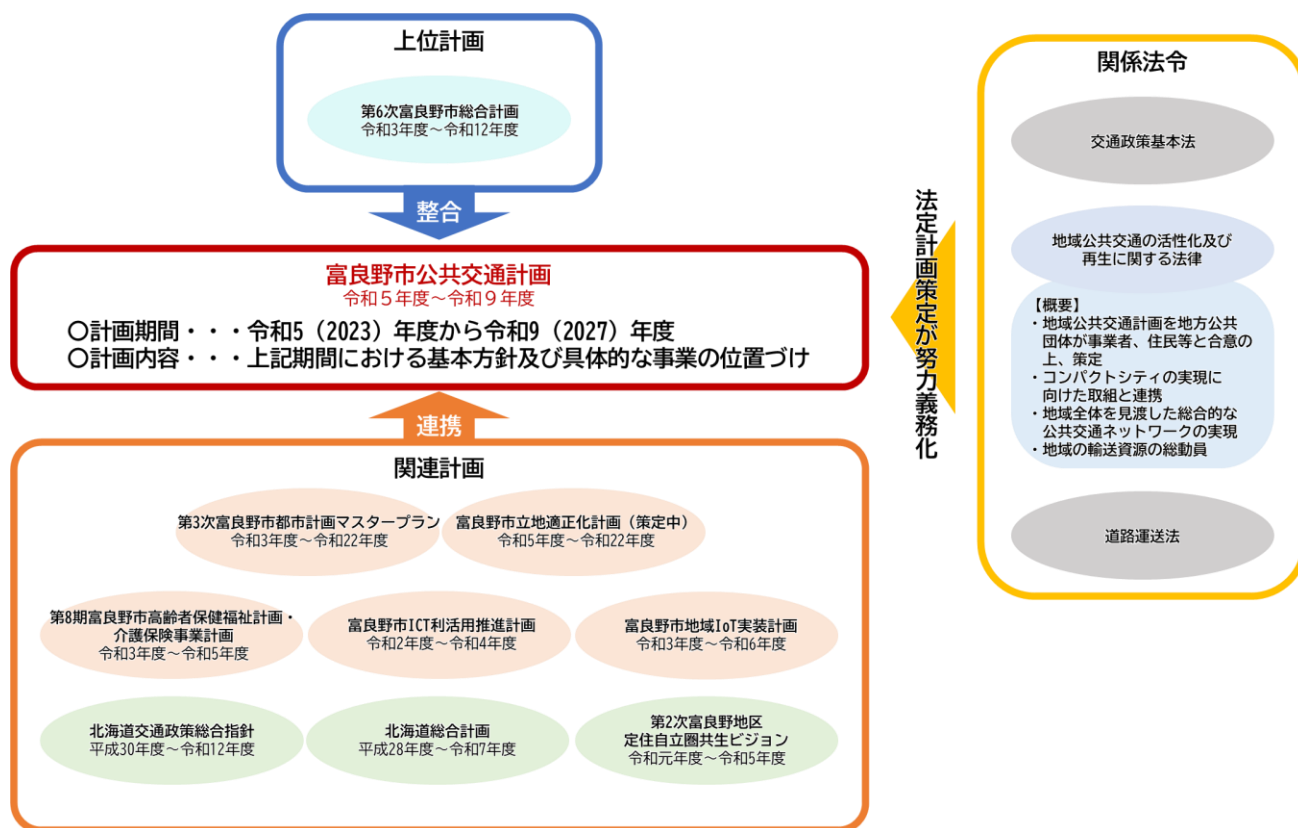


図 2-5 富良野市地域公共交通計画の位置付け

第3章 富良野市における地域・公共交通の現状

3-1 地域の現状

(1) 地理的概況

本市は、北海道のほぼ中央にある富良野盆地の中心都市として発展し、東方に十勝岳連峰の富良野岳、西方に夕張山地の芦別岳がそびえ、南方には東京大学北海道演習林があり、市域の約7割を山林が占める自然条件にあります。

基幹産業は農業で、北海道有数の野菜産地となっているほか、寒暖差のある盆地の気候特性を活かしたワインの生産を手掛けています。また、「ヘそとスキーとワインのまち」としても全国的に知られ、外国人も含め多数の観光客が訪れる観光都市となっています。

さらに、札幌市・帯広市とは2時間圏内、旭川市とは1時間圏内で接続し、道央、道北、道東の各方面との交通アクセスが極めて優れている特性を有しています。

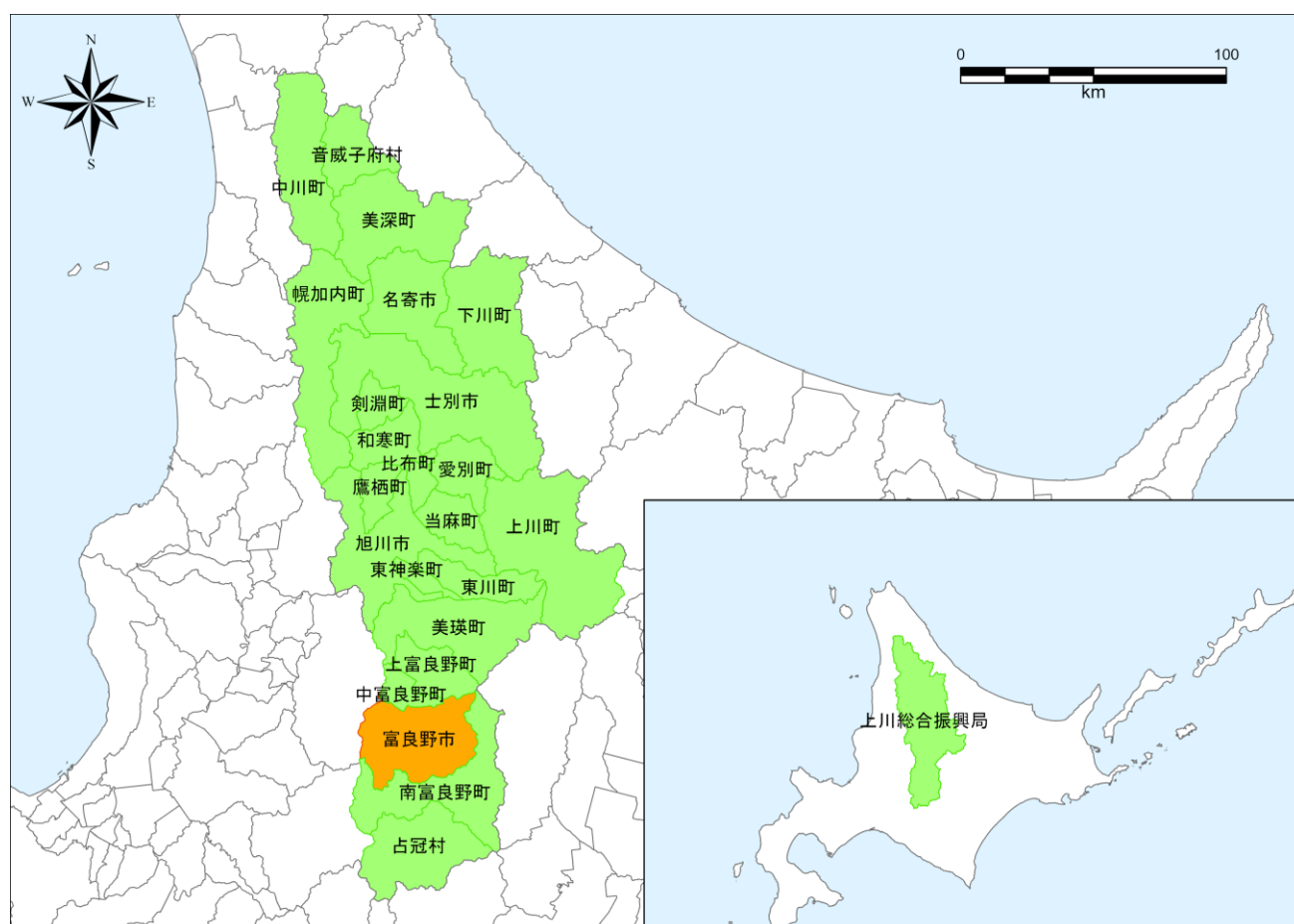


図 3-1 位置

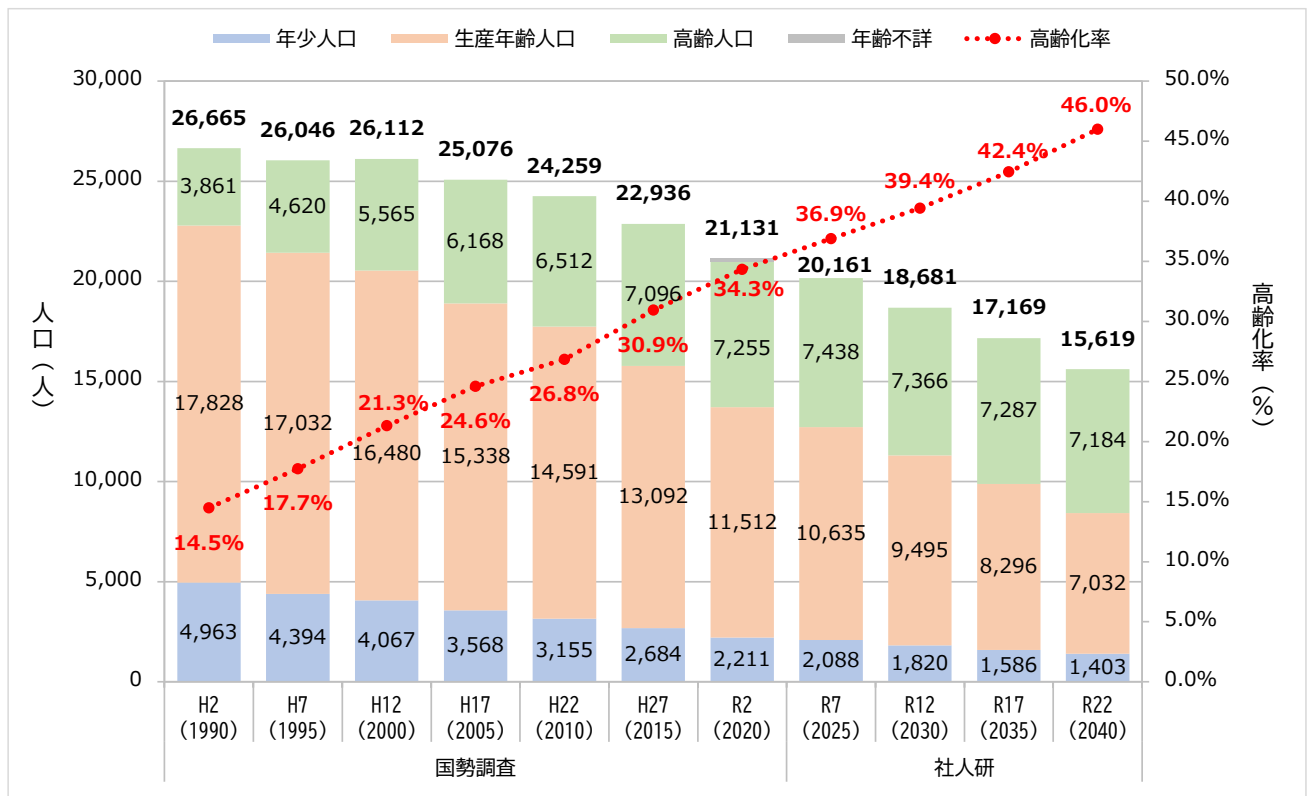
(2) 人口

令和2年度国勢調査では総人口が21,131人となっており、10年前（平成22年度国勢調査）と比較して約13%の減少となっています。

また、年少人口は約18%減少、生産年齢人口は約21%減少、老年人口は約11%増加と、少子高齢化が顕著となっており、市民の34.3%は高齢者という状況です。

年少人口の減少により、従来、公共交通の主な利用者であった通学世代も減少が進んでいることが想定されるほか、今まで通学世代や高齢者の移動を担ってきた生産年齢人口の減少も進んでおり、富良野市公共交通網を、どのように維持していくかが重要となることが想定されます。

市民の高齢化が進行することにより、自宅と目的地を直接的に結ぶようなドアトゥドア型のモビリティの需要がより高まっていくことも想定されます。



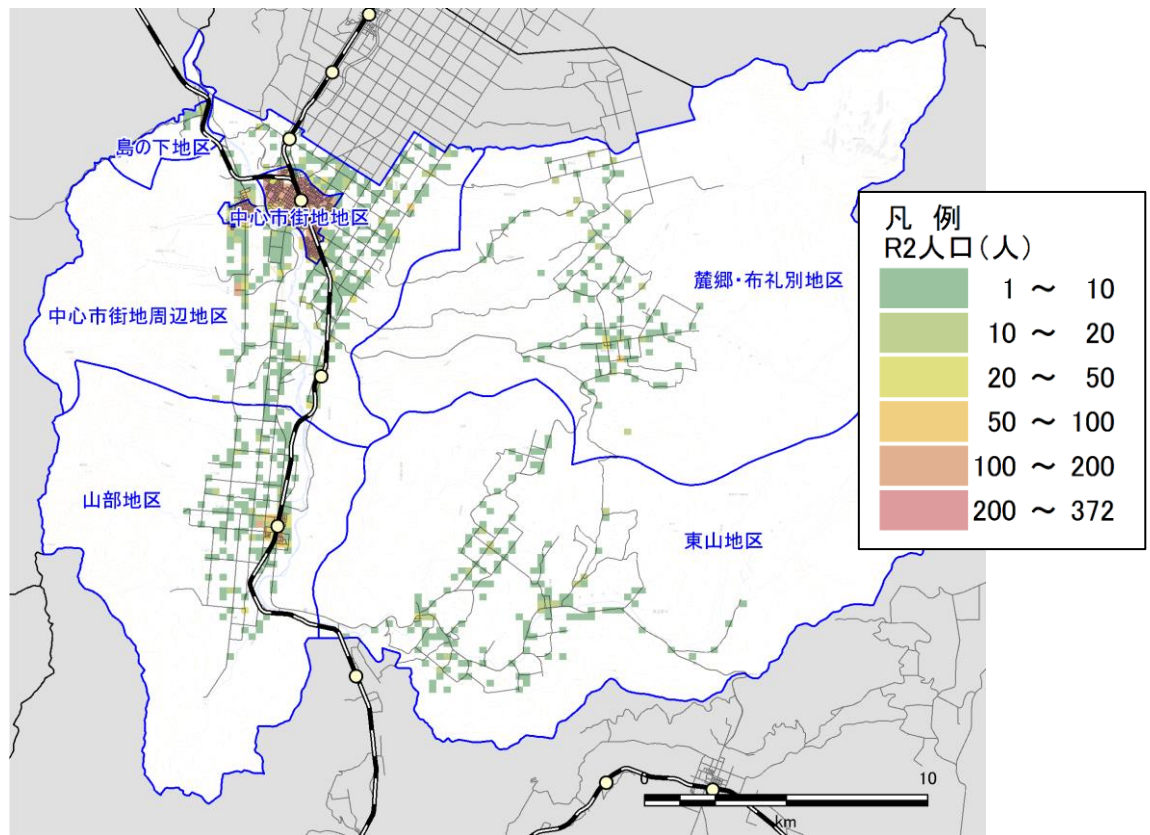
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図 3-2 富良野市の人口推移

(3) 富良野市各地区における人口分布の状況

中心市街地地区に人口が集中しています。

中心市街地地区以外では、道路沿いを中心に各所に広がっている状況です。



出典：R2 国勢調査

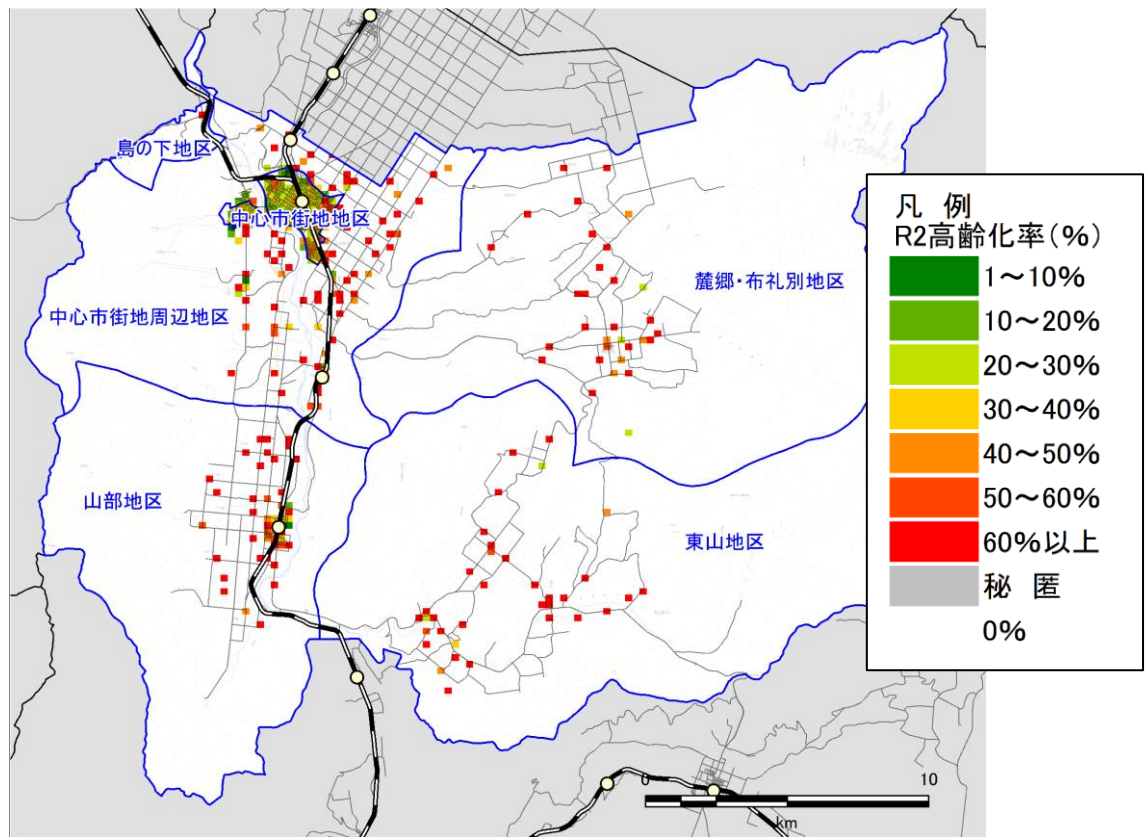
図 3-3 人口分布状況

【地区別の人口・世帯数】

地 区 名	R2人口 (人)	世 帯 数
中心市街地地区	14,373	6,834
中心市街地周辺地区	3,677	1,453
島ノ下地区	53	21
山部地区	1,666	707
東山地区	687	259
麓郷・布礼別地区	675	264
合 計	21,131	9,538

(4) 富良野市各地区における高齢者分布の状況

島の下地区を除いて、北海道の平均高齢化率 29.1%を上回っており、高齢化の進行が深刻化しています。とりわけ、山部地区の高齢化が著しい状況です。



出典：R2 国勢調査

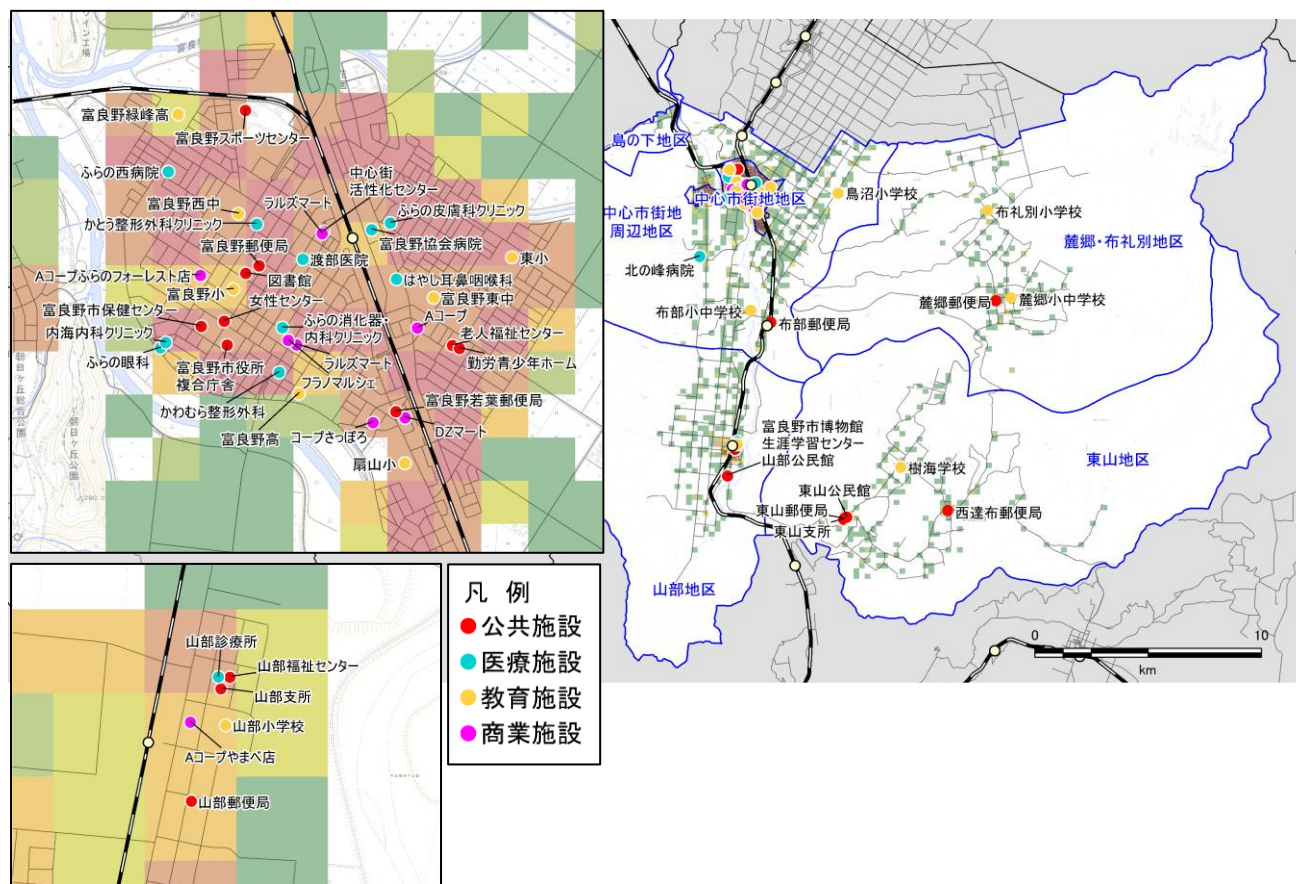
図 3-4 高齢者分布状況

【地区別の高齢者数・高齢化率】

地 区 名	R 2 高齢者数 (人)	高齢化率
中心市街地地区	4,571	31.8%
中心市街地周辺地区	1,341	36.5%
島ノ下地区	15	28.3%
山部地区	792	47.5%
東山地区	287	41.8%
麓郷・布礼別地区	249	36.9%
合 計	7,255	34.3%

(5) 富良野市内における都市機能施設の立地状況

市内の生活関連施設（商業・医療・公共施設）の多くは、中心市街地地区に集積しています。各地区に小学校や中学校を有しています。



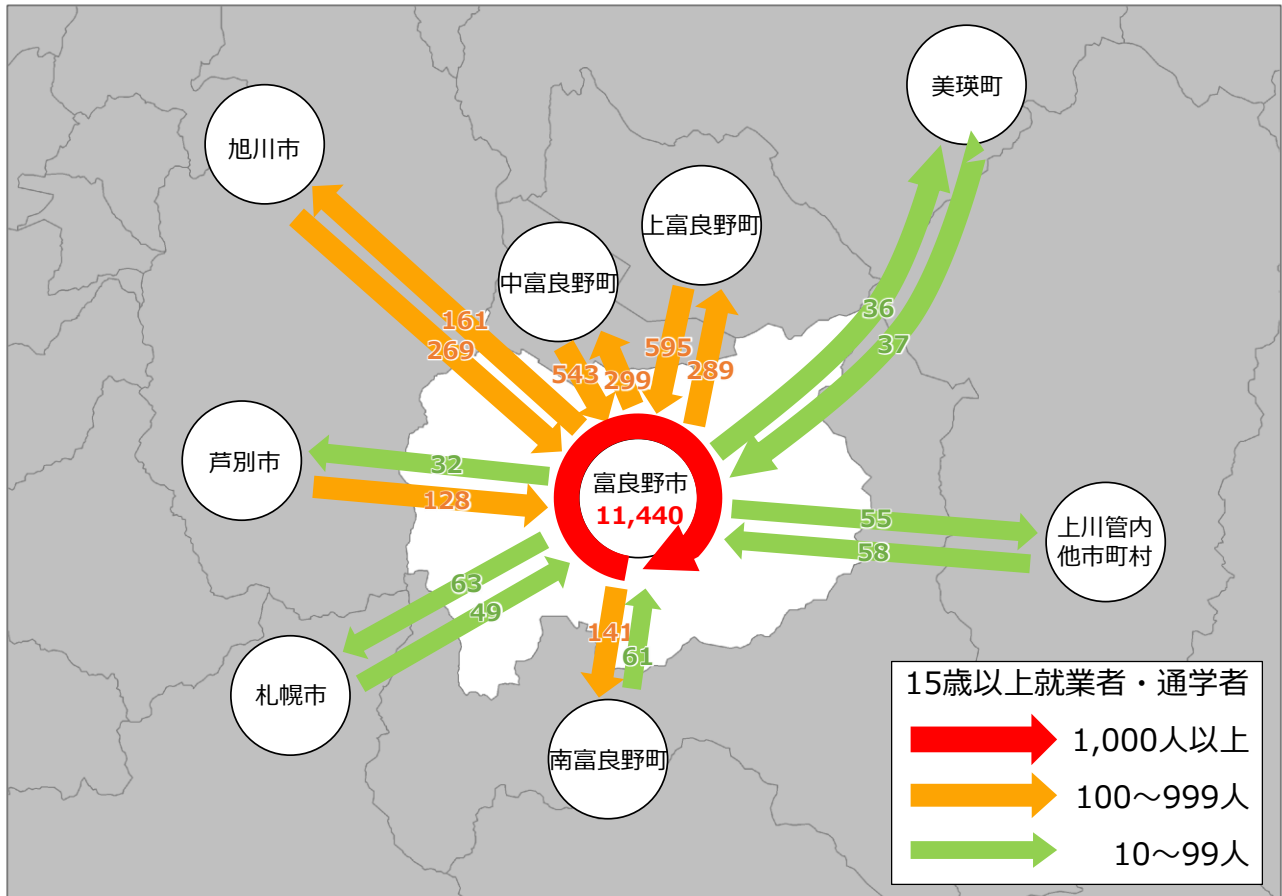
出典：国勢調査

図 3-5 施設分布状況

(6) 通勤・通学の状況

市民の通勤・通学においては、市内での就業・通学が最も多く 11,440 人となっており、次いで中富良野町 299 人、上富良野町 289 人となっています。

また、富良野市を就業・通学先としている市町村については、上富良野町が最も多く 595 人となっており、次いで中富良野町 543 人、旭川市 269 人となっています。



出典：R2 国勢調査

図 3-6 富良野市を中心とした通勤・通学における人口流動図

富良野市常住者のうち、他市町村へ通勤・通学する市民が 1,213 人(流出人口)に対し、他市町村から富良野市へ通勤・通学している方が 1,872 人(流入人口)となっており、流入人口が上回っている状況です。

表 3-1 富良野市常住者の通勤・通学先市町村

	総数(人) (15歳以上)	就業者(人) (15歳以上)	通学者(人) (15歳以上)
富良野市に常住する就業者・通学者	12,859	10,779	721
うち町内で就業・通学	11,440	9,661	531
うち他市区町村で就業・通学	1,213	1,026	183
札幌市	63	32	31
旭川市	161	76	85
芦別市	32	30	2
美瑛町	36	36	0
上富良野町	289	284	5
中富良野町	299	299	0
南富良野町	141	136	5
上川管内他市町村	55	49	6

出典：R2 国勢調査

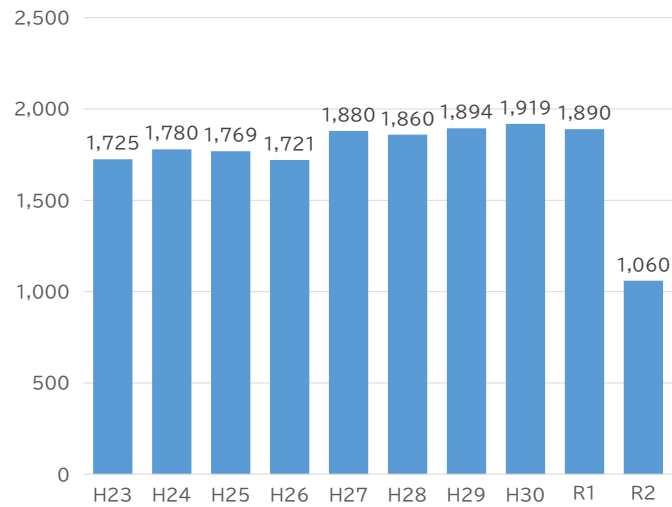
表 3-2 富良野市を通勤・通学先とする市町村

	総数(人) (15歳以上)	就業者(人) (15歳以上)	通学者(人) (15歳以上)
富良野市で就業・通学	13,541	11,407	777
うち町内に常住	11,440	9,661	531
うち他市区町村に常住	1,872	1,641	230
札幌市	49	49	0
旭川市	269	263	6
芦別市	128	119	9
美瑛町	37	29	8
上富良野町	595	508	87
中富良野町	543	465	78
南富良野町	61	38	23
上川管内他市町村	58	41	17

出典：R2 国勢調査

(7) 観光入込客数の状況

観光客入込客数の推移は、令和元年まで上昇傾向にあったものの、令和2年は新型コロナウイルスの影響で減少しています。市内の入込客数が多い場所をみると、中心市街地を中心に、麓郷の森エリアでも入込客数が多い状況となっています。



出典：富良野市商工観光課 観光客入込推移

図 3-7 観光入込客数の推移



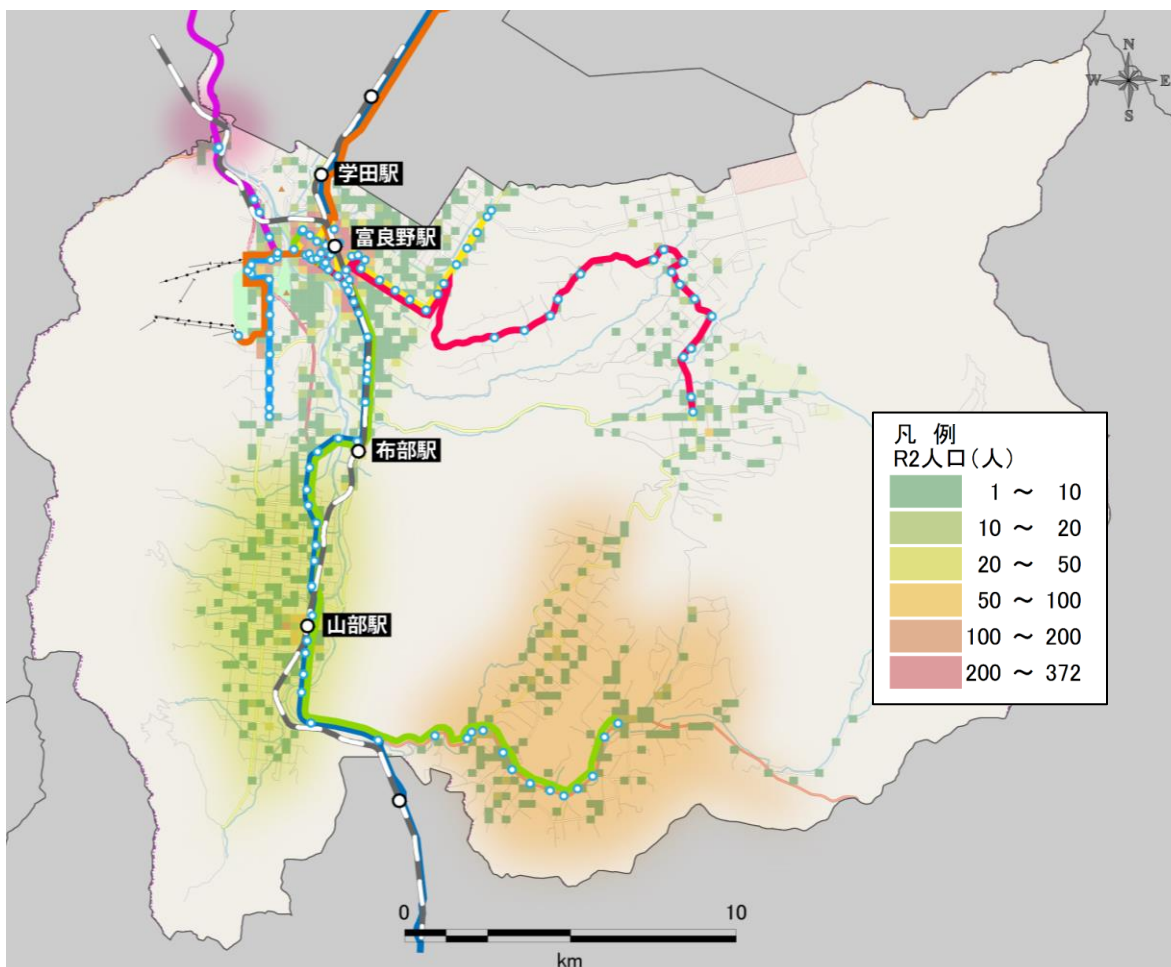
出典：富良野市商工観光課 令和元年観光客入込客数

図 3-8 観光入込客数の状況

3-2 公共交通の状況

(1) 富良野市内を運行する公共交通網の運行状況

富良野市の公共交通網は JR のほか、ふらのバス、都市間高速バスが運行されています。富良野市独自の交通として、コミュニティカーが市内3地区で運行されています。



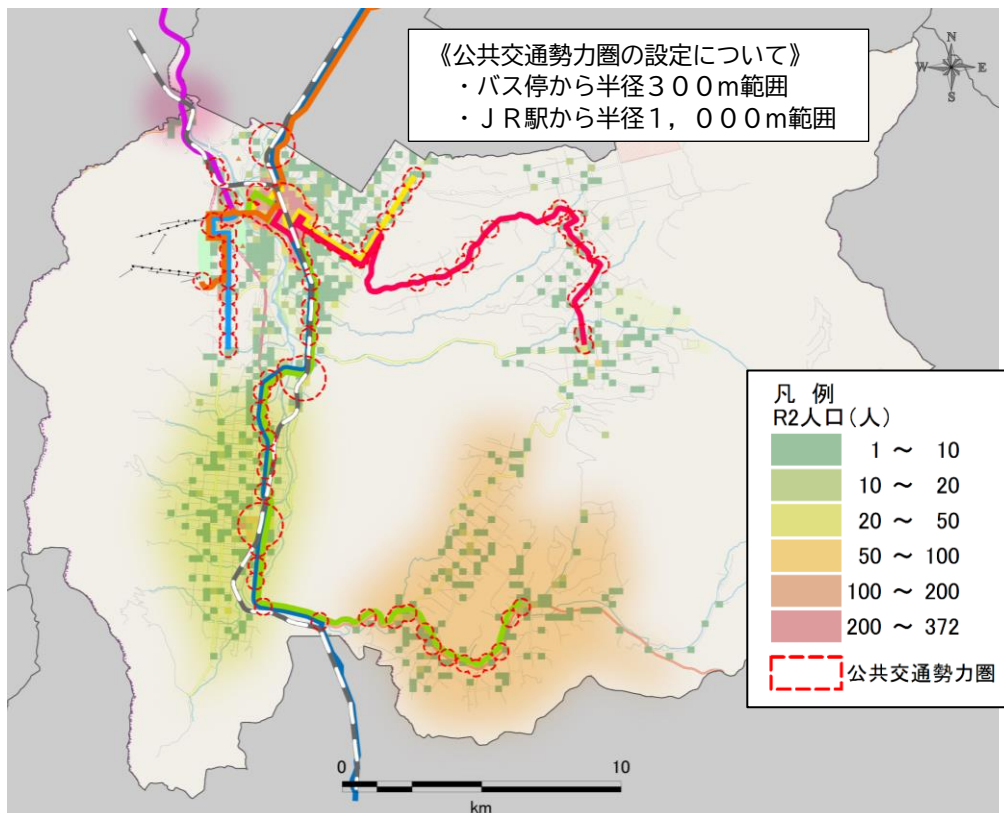
運行主体	凡例	路線名	区間		便数		所要時間	運行距離
ふらのバス(株)		西達布線	自	協会病院	上	5便	50分	31.2km
			至	西達布	下	5便		
		麓郷線	自	協会病院	上	4便	45分	23.4km
			至	麓郷	下	4便		
		御料線	自	協会病院	上	3便	21分	8.6km
			至	9線	下	4便		
	麻町線	自	富良野駅	上	3便	29分	12.1km	
		至	鳥沼7号	下	4便			
		ラベンダー号	自	新富良野プリンスホテル	上	8便	120分	71.1km
			至	旭川駅前	下	8便		
拓殖・十勝・道北		ノースライナー (富良野・狩勝峠経由)	自	旭川駅前	上	3便	240分	183.4km
			至	帯広駅バスターミナル	下	3便		
中央バス		高速ふらの号	自	札幌駅前ターミナル	上	10便	148分	142.1km
			至	富良野駅前	下	10便		
富良野市		島ノ下地区コミュニティカー	自		上			
			至		下			
		山部地区コミュニティカー	自		上			
			至		下			
	東山地区コミュニティカー	自		上				
			至		下			
JR北海道		根室線	自	滝川	上	8便	68分	
			至	東鹿越	下	4便		
		富良野線	自	旭川	上	11便	74分	
			至	富良野	下	11便		

出典：R2 国勢調査、各交通事業者

図 3-9 公共交通の運行状況

(2) 富良野市内における公共交通カバー範囲の状況

全体の約7割の市民が定時定路線型（決まった時間、決まったルートを運行）の公共交通を利用できる環境にあります。中心市街地地区を除くと、著しくカバー率が低い状況となっています。



地区名	R2人口	勢力圏人口	カバー率
中心市街地地区	14,373	12,999	90.4%
中心市街地周辺地区	3,677	1,505	40.9%
島の下地区	53	33	62.3%
山部地区	1,666	1,190	71.4%
東山地区	687	172	25.0%
麓郷・布礼別地区	675	185	27.4%
計	21,131	16,084	76.1%

出典：R2 国勢調査

図 3-10 公共交通勢力圏

(3) 鉄道の運行・利用状況

鉄道は、根室線と富良野線が乗り入れています。市内の駅は、富良野駅、布部駅、山部駅、学田駅があり、その内、布部駅、山部駅、学田駅は無人駅となっています。

快速列車が1日4便、普通列車が1日24便となっています。

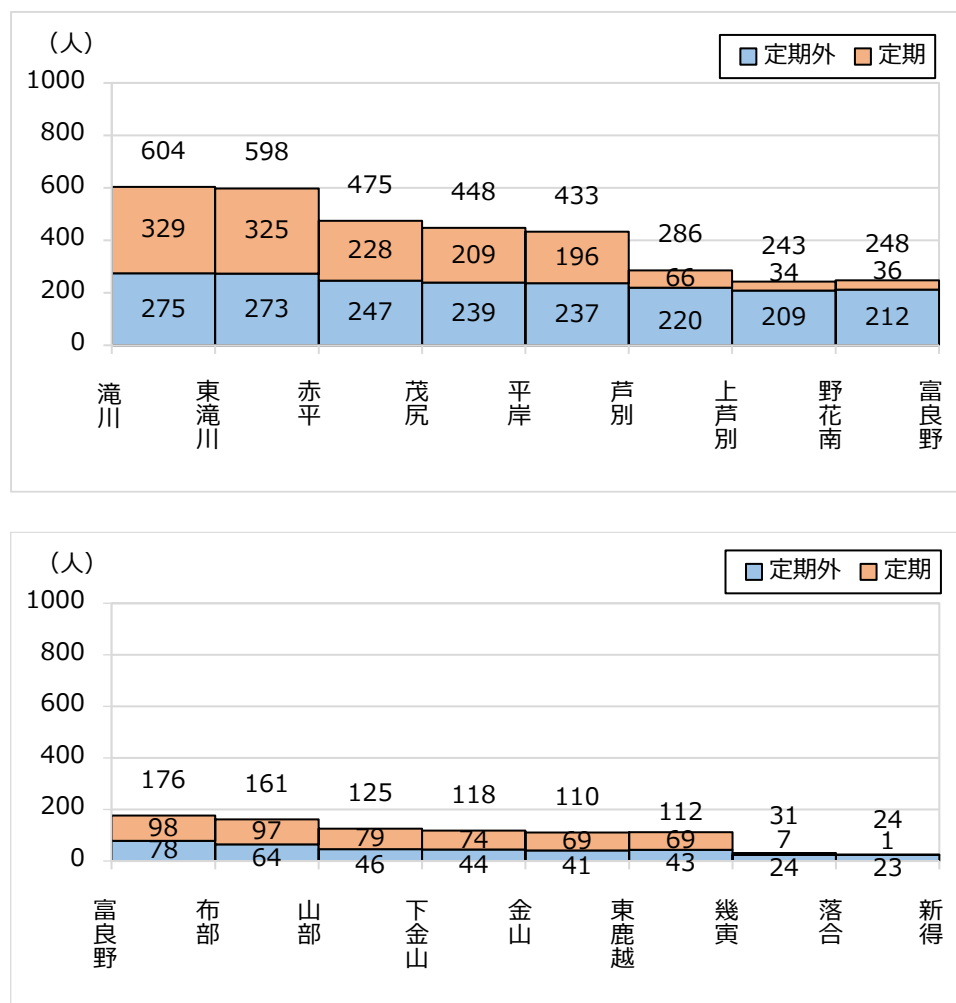
表 3-3 鉄道の運行状況

運行事業者	路線名	富良野市内停車駅	運行区間	運行便数	所要時間
北海道旅客鉄道	根室線	富良野駅 — 布部駅 — 山部駅	東鹿越 — 滝川	上：3便	129分
				下：2便	
		富良野駅	富良野 — 滝川	上：3便	68分
				下：6便	
		富良野駅	富良野 — 滝川	上：2便	63分
				下：0便	
	富良野線	富良野駅 — 布部駅	東鹿越 — 富良野	上：1便	37分
				下：0便	
		富良野駅 — 布部駅 — 山部駅	東鹿越 — 富良野	上：1便	40分
				下：1便	
		富良野駅 — 布部駅 — 山部駅	東鹿越 — 滝川	上：0便	112分
				下：1便	
		富良野駅 — 学田駅	富良野 — 旭川	上：8便	74分
				下：8便	
		富良野駅 — 学田駅	富良野 — 旭川	上：1便	79分
				下：0便	
		富良野駅	富良野 — 旭川	上：2便	61分
				下：0便	
		富良野駅	富良野 — 旭川	上：1便	69分
				下：0便	
		富良野駅	富良野 — 旭川	上：0便	81分
				下：4便	

出典：J R北海道

1) 根室線の鉄道駅間輸送人員

根室線全体では、滝川～富良野間で 300 人以上の利用がありますが、富良野～新得間では 200 人以下となっており、利用者が減少しています。芦別～富良野までは定期利用者が少ない状況となっています。

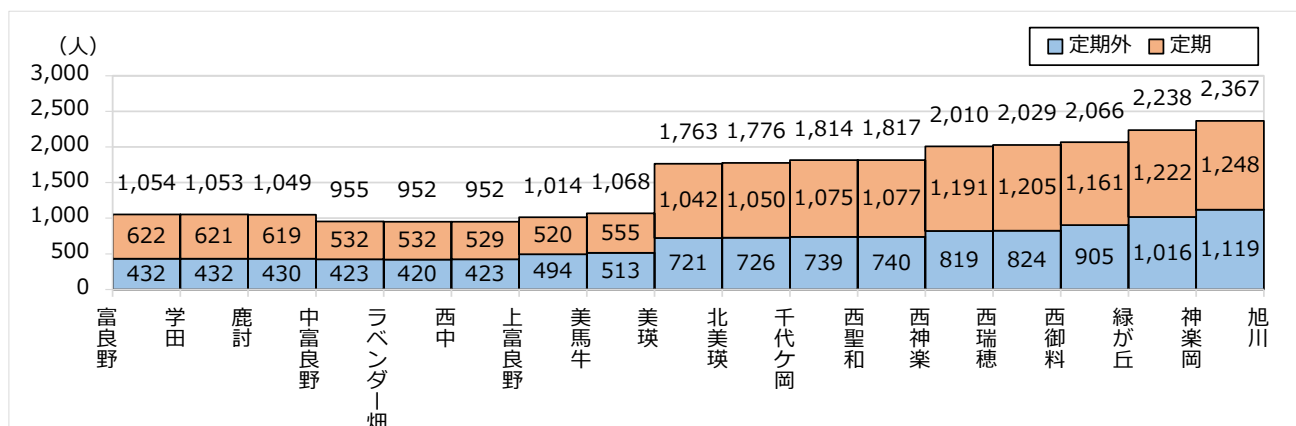


出典：J R北海道根室線第2期事業計画

図 3-11 根室線の鉄道駅間輸送人員（令和2年度における1日あたり平均）

2) 富良野線の鉄道駅間輸送人員

富良野線全体では、富良野～旭川間で 1,000 人以上の利用があり、美瑛～旭川間で徐々に利用者が
 が増えている状況となっています。

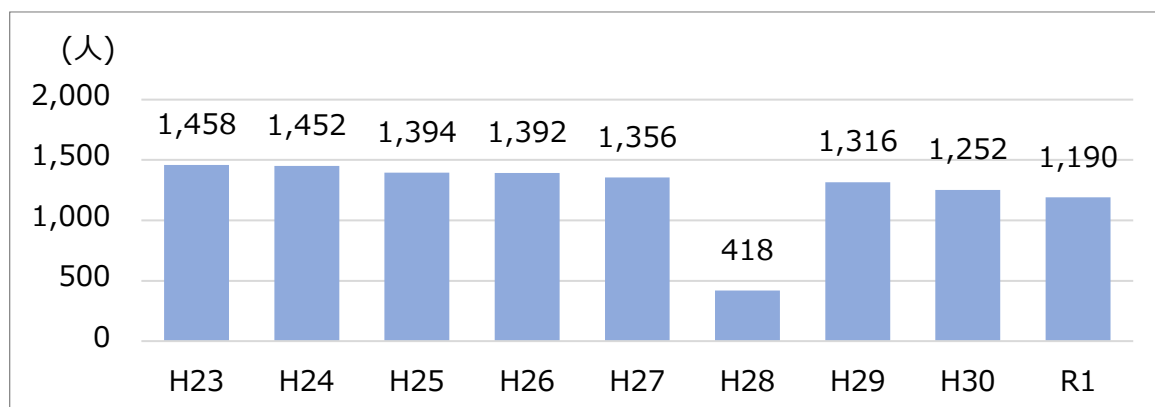


出典：J R北海道富良野線第 2 期事業計画

図 3-12 富良野線の鉄道駅間輸送人員（令和 2 年度における 1 日あたり平均）

3) 富良野駅乗車人員の推移

J R 富良野駅の乗降客数は、台風被害による一部区間の運休影響と思われる平成 28(2016)年の
 急減を除き、平成 23(2011)年からゆるやかな減少傾向にあります。



※富良野駅以外は無人駅のため、数値公表なし

出典：J R北海道

図 3-13 富良野駅の 1 日当たり乗車人員

(4) 路線バスの運行・利用状況

市内を運行するバス路線は、ふらのバスが運行しています。

帯広と旭川を繋ぐ都市間高速バスである「ノースライナー」は、拓殖バス・道北バス・十勝バスが共同運行しており、札幌と富良野を繋ぐ「高速ふらの号」は、北海道中央バスが運行しています。

また、冬季限定で富良野市内を循環するシャトルバスである「ふらのくるる号」をふらのバスが運行しています。

表 3-4 路線バスの運行状況

運行事業者	路線名	運行区間	便数	所要時間
ふらのバス	御料線	自：御料9線	上：4便	21分
		至：協会病院	下：3便	
	西達布線	自：西達布	上：5便	50分
		至：協会病院	下：5便	
	麻町線	自：鳥沼7号	上：4便	29分
		至：富良野駅前	下：3便	
	麓郷線	自：麓郷	上：4便	40分
		至：協会病院	下：4便	
	ふらのくるる号 Aルート	自：富良野駅前	上：11便	60分
		至：富良野駅前		
拓殖バス 道北バス 十勝バス	ノースライナー	自：帯広駅バスターミナル	上：3便	250分
		至：旭川駅前	下：3便	
北海道中央バス	高速ふらの号	自：札幌駅前ターミナル	上：5便	180分
		至：富良野駅前	下：5便	

(5) コミュニティカーの運行・利用状況

コミュニティカーは山部地区・東山地区で運行しています。山部地区では富良野タクシーが、東山地区では地域住民で構成される東山地域連絡協議会が運行しています。

運転手数	【山部地区】2名 【東山地区】6名
保有車両数	【山部地区】普通車：1台 【東山地区】普通車：2台
運行時間	【山部地区】行き 8:30、9:30 帰り 12:20、14:20 【東山地区】概ね 6 時台～20 時台
利用対象者	【山部地区】山部地区住民のみ 【東山地区】東山地区居住者もしくは、その親族、市内から仕事で東山地区に来る方
利用者数実績 (令和 2 年度)	【山部地区】140 人 【東山地区】2,944 人

(6) スクールバスの運行・利用状況

スクールバスは、富良野市が中央ハイヤーに委託し、運行しています。

保有車両	マイクロバス：3 台（富良野市管理）
運行区域	樹海地区：2 台運行 山部地区：1 台運行
利用状況	通学時間帯以外は校外学習や社会科見学などでの移動で運用されており、土日祝日や長期休暇は、学校行事での活用や部活の遠征などで利用されている

(7) 高齢者福祉バスの運行・利用状況

高齢者福祉バスは、富良野市がふらのバスに運行を委託しています。

保有車両	40 人乗り：1 台 28 人乗り：1 台（2 台とも富良野市の所有車両）
利用状況	規模の大きい老人クラブ、麻町・錦町・東山などの利用が多い施設利用や遠方への旅行にも活用されている

(8) タクシーの運行・利用状況

市内では、富良野タクシーと中央ハイヤーの 2 社が営業しており、車両数は全体では 55 台となっています。

運行事業者	概 要
(株)富良野タクシー 本社	【車両数】 特大車：4 台 大型車：1 台 普通車：22 台 福祉車両：2 台
(株)富良野タクシー 山部営業所	【車両数】 普通車：1 台
(有)中央ハイヤー	【車両数】 特大車：5 台 大型車：1 台 普通車：18 台 福祉車両：1 台

(9) 富良野市で実施している交通支援策

富良野市では、各種公共交通の維持や移動困難者（通学世代、高齢者など）を対象とした交通支援を実施しています。

表 3-5 富良野市で実施している交通支援の概要（令和2年度事業）

支援策名	支援内容	R2 年度 事業費 (千円)
生活交通路線維持対策事業費	・市内路線バス4路線の維持のための赤字助成に係る経費 ・市町村生活バス路線運行費補助を活用：西達布線、麓郷線 ・市単独補助：麻町線、御料線	25,405
島ノ下地区コミュニティカー運行事業費	・島ノ下地区住民の市街地までの移動支援として運行 ・島ノ下会館 ⇒ 図書館 ⇒ 富良野駅の経路を運行	495
山部地区コミュニティカー運行事業費	・山部地区住民で病院に通院する交通弱者の交通（足）を確保するため、自宅から山部市街地までコミュニティカー（乗合タクシー）を運行	1,000
東山地域コミュニティカー運行事業費	・東山地域内で通院者や高校への通学者等の交通弱者の足を確保するため運行業務は地域が受託する形でコミュニティカーを運行	5,216
外出支援サービス助成事業費	・バス、JRなどの公共交通機関を利用することが困難な高齢者支援 ・市内移動のタクシー料金を一部助成し、外出及び日常生活を支援 ・市外（南・中・上富良野町、芦別市）の短期入所施設を利用する場合の交通費の一部助成	9,193
重度障害者（児）タクシー料金助成金	・下肢・体幹・視覚機能等、身体に重度の障がいがある障がい者、障がい児に対し外出支援としてタクシー料金の一部を助成する事業に要する経費	605
精神障害者社会復帰施設等通所交通費助成金	・在宅の精神障がい者の社会復帰の促進、自立、社会経済活動への参加促進を図ることを目的に、社会復帰施設等に通所する交通費の一部を助成する事業経費	194
医療受診者通院交通費助成費	・麓郷・東山地域住民が、病気の診断治療のため通院に利用する定期バス賃等の負担軽減を図ることを目的とした事業	850
公衆浴場確保対策事業費	・市内の公衆浴場廃止に伴い、住宅にお風呂がない方の入浴の機会を確保するため、ハイランドふらのへの無料送迎バス運行及び入浴料金助成を実施	4,076
児童生徒送迎事業費	・児童生徒が登下校の交通手段としてスクールバスを運行 ・東山地区の児童生徒 ⇒ 樹海学校 ・山部地区の児童 ⇒ 山部小学校	16,050
高等学校バス通学費補助金	・遠距離（乗車距離10km以上）をバスで富良野高校及び富良野緑峰高校に通学している高校生の交通費負担軽減のため、定期券代を一部補助	2,640
遠距離通学費補助金（小学校児童）	・通学距離が4km以上の距離をバスで通学する場合、定期代もしくは回数券の全額又は1/2以内を補助 ・学校統廃合等を起因とした場合は10/10以内を補助	422
遠距離通学費補助金（中学校生徒）	・通学距離が6km以上でバスを使用して通学する場合、定期代もしくは回数券の1/2以内を補助 ・ただし、通学距離が10km以上の場合は8/10以内を補助 ・学校統廃合等を起因とした場合は10/10以内を補助	3,789
合計		72,735

3-3 公共交通に係る各種調査結果の整理

(1) 富良野市の公共交通をより良くするためのアンケート調査

■ 調査目的

市民の日常生活における移動実態や公共交通に対する意見を把握するため、市民を対象としたアンケート調査を実施しました。

■ 調査期間

令和3年 8月27日(金)～ 9月17日(金)

【追加調査】令和3年10月14日(木)～10月31日(日)

■ 調査対象者

富良野市に居住する18歳以上を対象とした1,900世帯

※1世帯当たり2票配布(3,800票配布)

■ 配布・回収方法

郵送による配布・回収(651世帯、825票回収)

※回収率：34.3%(世帯ベース)

■ 調査項目

- ① 個人属性(性別、年齢、職業、住所、自動車及び免許の保有状況など)
- ② 普段の外出行動(通勤・通学、買い物、通院における移動状況など)
- ③ 市内公共交通に関する意見(利用頻度、公共交通に特に求めることなど)

■ 調査結果概要

【市民の運転意向や将来の移動手段】

- ・運転免許保有者のうち、46.6%が「できる限り運転したい」と回答しているほか、後期高齢者である75歳以上となっても運転を続けたい意向があり、高齢者ドライバーの増加による交通事故などのリスクが高まる可能性があります。
- ・また、将来、運転が困難になった場合に、57.8%が「バスを利用する」と回答しており、免許返納時の市民のバス利用意向は高いことが想定され、タクシーなどの公共交通機関についても一定数の回答数があるため、市内公共交通の維持・確保を継続的に実施していくことは、高齢者ドライバーのリスク低減に有効であることが期待されます。
- ・一方で、免許返納により困ることにおいて、81.6%が「買い物に行けなくなる」、63.2%が「通院ができなくなる」などの今後も富良野市で生活していく上で、日常の重要な行動に制限がかかることを懸念しているため、現状の公共交通網の維持・確保を効率的に実施しながら、利便性の向上を図ることが重要です。

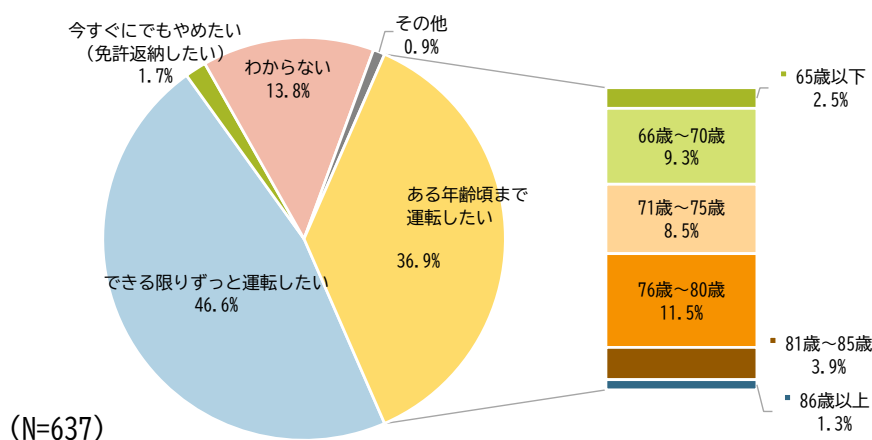


図 3-14 自動車の運転意向

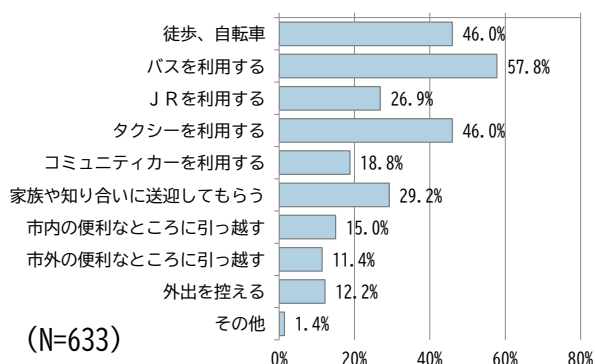


図 3-15 運転が困難になった場合の移動手段

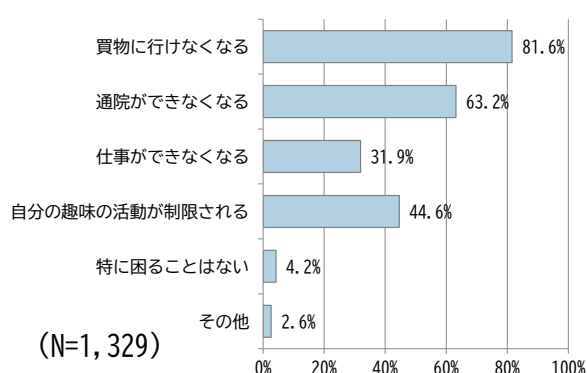


図 3-16 免許返納により困ること

【目的別の移動実態】

- ・通学・通勤時の移動実態として、「自動車（自分の運転）」が多く、公共交通の利用はほとんどない状況です。
- ・買い物時の移動実態として、主な行き先は富良野市、次いで旭川市となっています。交通手段について、「自動車（自分の運転）」による移動のほか、「自動車（家族の送迎）」や「徒歩・自転車」が多く、公共交通の利用が少ない状況です。
- ・通院時の移動実態についても、買い物時の移動実態と概ね同様の傾向となっている一方で、交通手段では、公共交通の利用が若干高い状況です。
- ・各目的において、公共交通が移動の選択肢で選ばれることが少ない状況であるため、利用目的ごとの移動が集中する時間帯と運行時間帯の整合を見直すことや自宅及び目的地の近くで乗り降りができるなど、市内公共交通網の見直しが必要です。

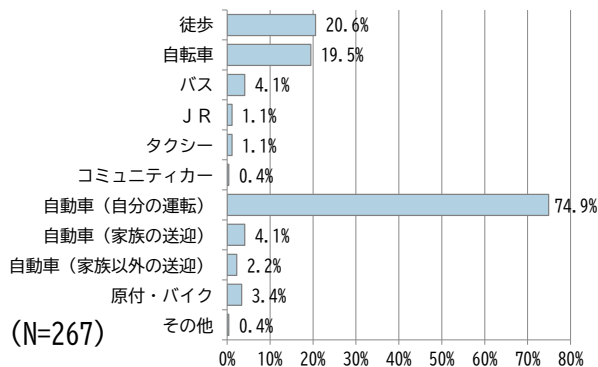


図 3-17 通勤・通学時の交通手段

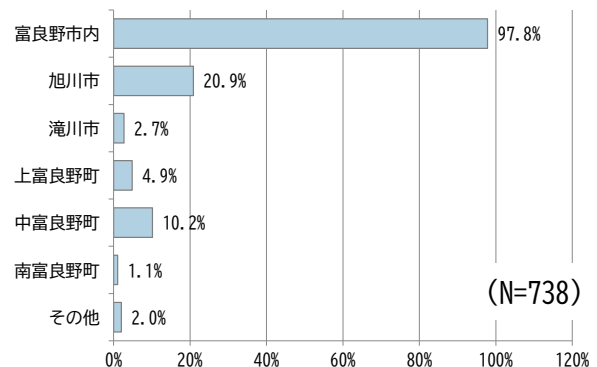


図 3-18 買い物の行先

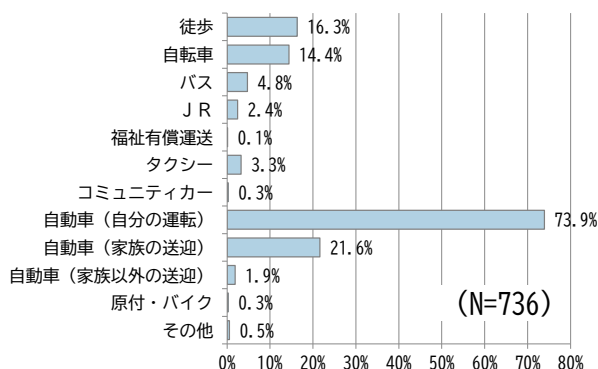


図 3-19 買い物先への交通手段

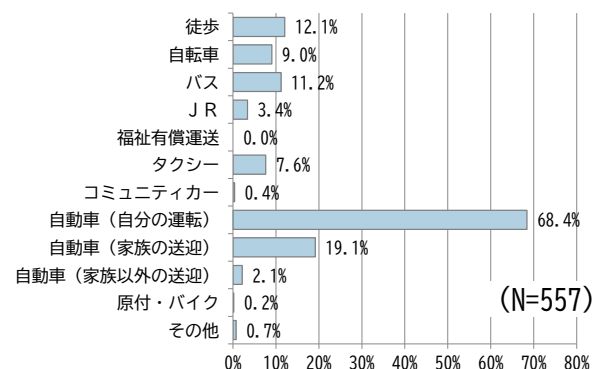


図 3-20 通院の交通手段

【今後の富良野市の公共交通のあり方】

- ・自動車による移動が主となっている方を対象に、公共交通の改善点を挙げていただいたところ、「運行時間帯と移動したい時間が合っている」、「目的地まで公共交通で行くことができる」、「運賃が安い」、「自宅から公共交通の乗り場まで近い」に対して、4割以上の回答があった状況です。
- ・挙げていただいた改善点が改善された場合に、回答者7割以上が「月に1回以上」は、公共交通に利用を転換する意向を示しています。
- ・また、公共交通に求めることとして、「自宅から目的地の近くまで行くことができる」が47.3%、次いで「自宅まで迎えに来てくれる」が40.1%となっており、ドアトゥドアに近い運行形態が求められています。
- ・「利用したい時間帯に運行している」についても、39.9%と回答者の4割近くが求めている事項となっており、利用目的ごとの移動が集中する時間帯と運行時間帯の整合の見直しが有効であると考えられます。
- ・求めることが実現した場合には、41.7%が外出頻度が「増える」と回答しており、居住地区や年代、免許の有無に関わらず、外出機会の損失とならないような公共交通体系の構築が重要です。
- ・地域公共交通の維持・確保に対しては、現状維持を求める声が多く、地域住民との対話を着実に行之、維持・確保を行っていくことが求められています。
- ・現状、公共交通の利用が少ない一方で、市民が抱えている公共交通の改善点を見直すことで、利用に繋がることが想定されるため、地域住民との対話を経て、富良野市の公共交通網のあり方を決定することが望ましいです。
- ・また、ニーズや移動実態が異なることから、市民全体が公共交通へ転換することは難しいことが想定されるため、公共交通の利用者のターゲットを絞り、効率的な改善を図っていくことも重要です。

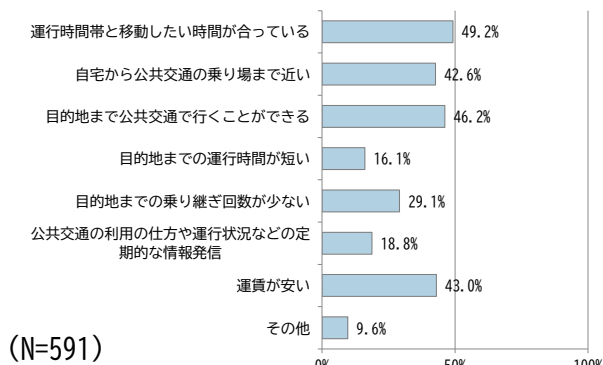


図 3-21 公共交通の改善点

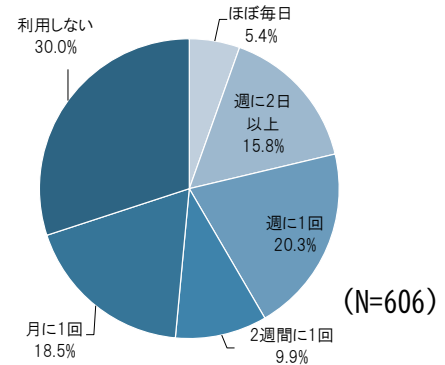


図 3-22 改善点が改善された場合の利用頻度

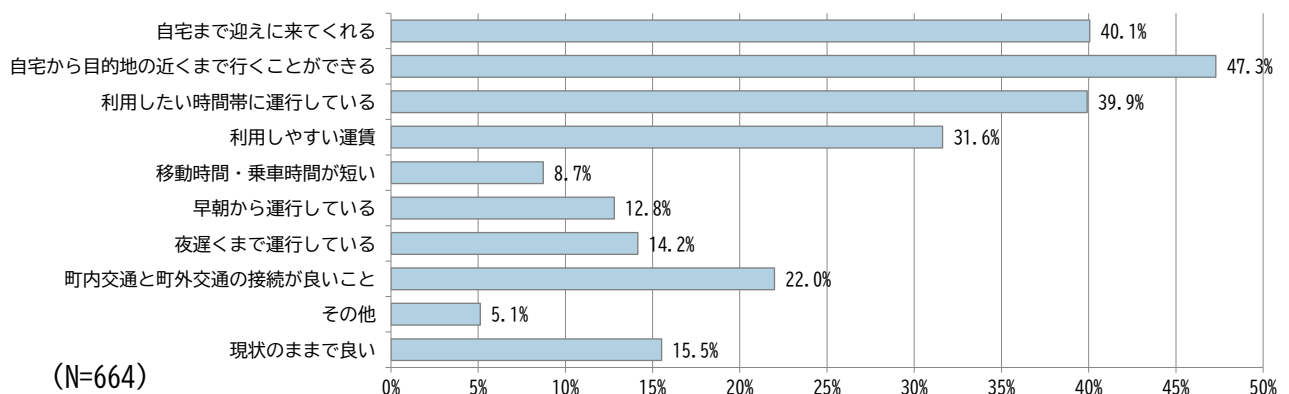


図 3-23 公共交通に求めること

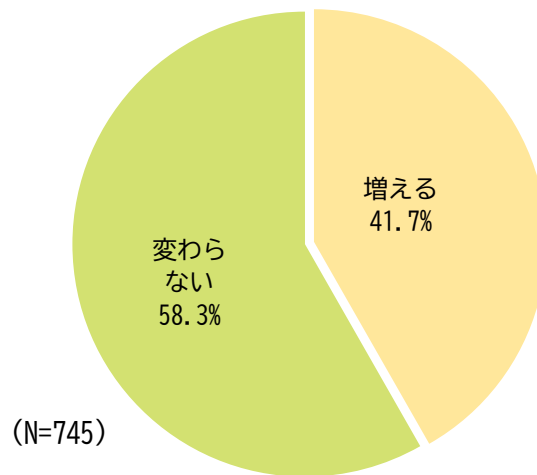


図 3-24 求めることが実現した場合の外出頻度の変化

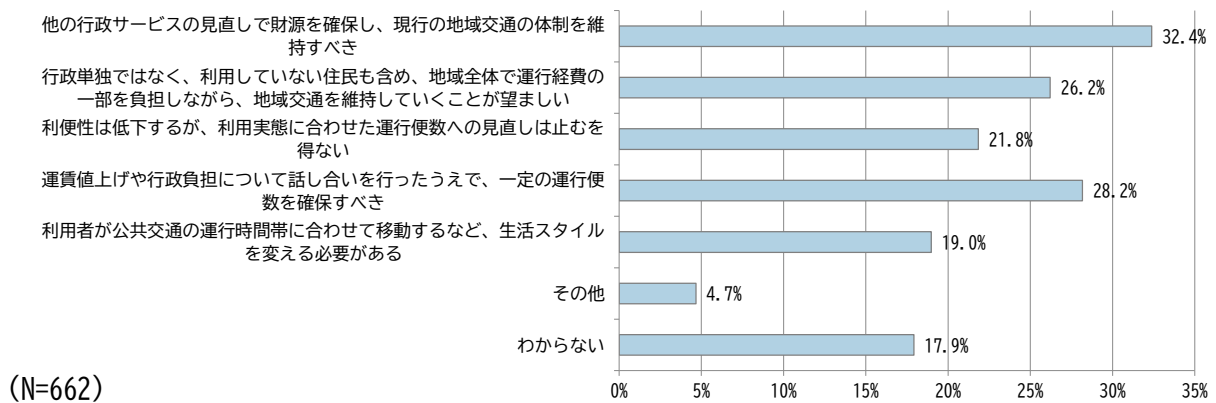


図 3-25 地域公共交通の維持・確保に関する考え

(2) 市内高齢者の移動と公共交通に関するアンケート調査

1) 調査目的

富良野市の地域公共交通のあり方についての見直しを行い、効率的で持続可能な公共交通ネットワークの構築のため、市内高齢者の移動と公共交通に関する課題把握のため、地域事情に精通している連合町内会長、町内会長、民生・児童委員を対象に下記のとおりアンケート調査を実施しました。

2) 調査項目

①把握している移動実態について

②よく利用する医療機関・商業施設

③公共交通や移動に関して把握している要望・意見

※上記、項目について、1人での外出が可能か、どうかで聞き分け

民生・児童委員の皆さんを対象とした市内高齢者の移動と公共交通に関する調査のお願い		2-2. よく利用する医療機関・商業施設について ・あなたの担当地区にお住まいの高齢者の方など、日常生活の移動に制約のある人が、日常的に利用する医療機関・商業施設の名称を、ご記入ください。	
1. あなた自身について、おたずねします		【記入欄】	
担当 地 区 名		医療機関	
2-1. 把握している移動実態について ・あなたの担当地区にお住まいの高齢者の方など、日常生活の移動に制約のある人が、買い物や医療、金融、行政などの施設へ行く際の移動手段や日頃の移動について感じていること ※「どのような手段で移動しているか」、「移動の際に困っていること」、「日常生活の移動に関して不便に感じていること」、「現在は行くことができていないが、本当は行きたい場所」などを具体的に記入してください		商業施設	
【記入例】 ・家族にお願いして、自動車に同乗しているが、自分の移動したい時間と合わず、思い通りに移動ができず困っている。 ・自宅からバス停や駅までが遠く、市外の大きなスーパーや病院に行くことができず、不便を感じている。		3. 公共交通や移動に関して、把握している要望・意見について ・あなたの担当地区にお住まいの高齢者の方など、日常生活の移動に制約のある人から寄せられている公共交通や移動に関する要望・意見について、できるだけ具体的に、ご記入ください。	
【記入欄】		【記入例】 ・〇〇駅に△時に到着するＪＲと●●行きのバスとの乗り継ぎが悪い。 ・〇曜日の△時に、市外の病院に行けるバスがほしい。	
1人 で 外 出 で き る 方 の ご 意 見		1人 で 外 出 で き る 方 の ご 意 見	
困 難 な 方 の ご 意 見		困 難 な 方 の ご 意 見	

図 3-26 配布した調査票

3) 調査結果概要

ア 把握している移動実態

	1人で外出できる方	1人で外出が難しい方
町内会長	・自転車、自動車の運転で全て済ませている ・駅裏に商業施設が無く車が無いと生活が困難 ・現状では困っていることはないがこれからの高齢社会においては不安 ・家族の車に同乗、コミュニティカーやタクシーの利用 ・買い物でバスを利用するが買い物量が限定されるし、便数が少ないため、不便である ・知人の車に同乗しているが運転者への配慮を考えると頼みにくい ・免許返納したため、病院は送迎バスを利用している ・ちょいのりタクシーを利用したいが使い方が分からない ・通院時にタクシーで移動しているが金銭面から遠くても歩く場合がある ・バス停や駅まで遠く、市街の大きなスーパーや病院に行くことが出来ない	・車以外の代替手段がなく、生活が成り立たないため、コミュニティバスを導入して欲しい ・買い物は近所の人や家族に送迎を頼んでいる ・タクシーを利用しているが高いので回数を絞っている ・スーパーの宅配などを利用しており、基本的に外に出ない ・バス停まで遠く、本数も少ないため、引っ越しする人も出始めている ・病院の送迎バスを利用している
民生委員	・車を運転しているため、特に問題はない ・バスで移動しているが、たまにタクシー移動もある ・バスの便数が少ないため、タクシー利用が多い ・便数が少なく、待ち時間が長い、ほかに手段が無い、バスを利用している ・80歳後半になっても車が無いと不便で手放すことが出来ない ・自宅からバス停や駅まで遠いため、家族に送ってもらっている ・タクシー券を利用しているが足りない ・歩いて30分ぐらいの病院へ行きは歩き、帰りはタクシー移動 ・歳を取ってバス停まで歩くのが辛くなったため、循環バスが欲しい ・病院の送迎バスが運行しているため、助かっている ・家族や知人をお願いして車に同乗しているが、自分と移動の時間が合わず思い通りに移動できない	・ヘルパーさんに用事を頼むか、介護タクシーを利用 ・病院はタクシーを利用している ・ほとんど外出せずに食事もとっていないようでケースワーカーが支援していた ・フォーレストより移動販売車が週1回出ているため、日用品は大体間に合う ・コミュニティカーを利用しているが通院の為だけで買い物や食事等には利用できない

イ よく利用する医療機関・商業施設

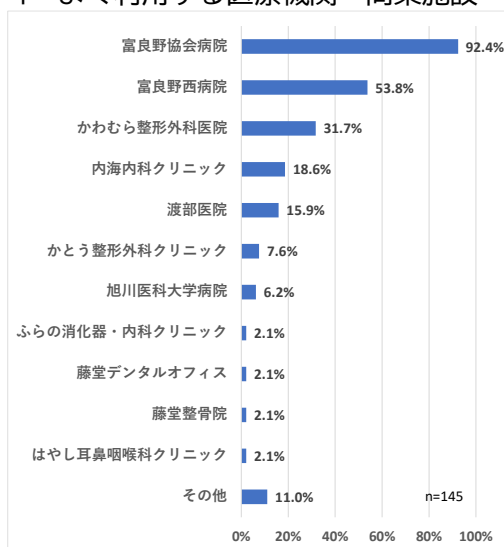


図 3-27 よく利用する医療機関

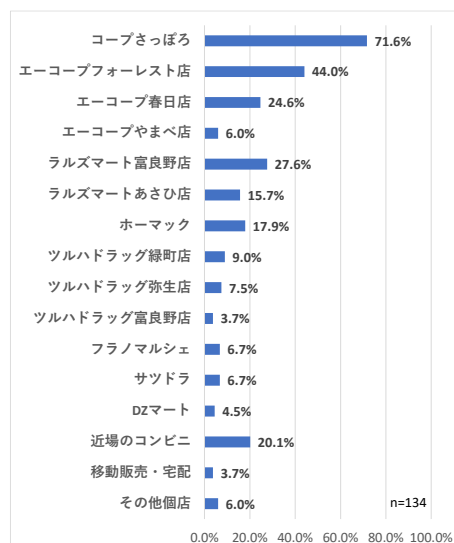


図 3-28 よく利用する商業施設

ウ 把握している移動実態

	1人で外出できる方	1人で外出が難しい方
町内会長	・駅前と駅裏の往来が出来る道路整備とバスによる循環 (駅裏に商業施設がないため、車が無いと生活が困難) ・JR・バスの本数が少なすぎて移動できない ・商業施設を細かく回るコミュニティバスを希望 ・タクシーの利用に対する補助 ・ふらのバス御料線を山部まで運行 ・10時ぐらいのバスがあると午前中の病院に間に合い、帰りも待ち時間が短い	・車以外の代替手段がなく、生活が成り立たないため、コミュニティバスを導入 ・近くにバス停が無いため移動手段がタクシーになるが経費がかさみ生活が苦しい ・病院の送迎バスの運行時間を充実 ・訪問販売により定期的に自宅訪問 ・JRがなくなるため、布部駅(できれば石綿)までのバス ・決まった曜日・時間に乗合できる公共交通 ・育児休業のような介護休業制度があると送迎を家族に頼みやすい ・デマンドバスがあればよい
民生委員	・週1回でも町内を回るバスがあれば便利 ・協会病院から昼に帰るためのバスが無く、帰りがタ方になる ・外出支援タクシーチケットを一部細分化できると病院の待ち時間に移動できる ・小回りの利くタクシー需要が高くなっており、外出支援タクシーの増額を希望 ・バスの便数が少ないため、不便に感じる ・麻町児童センターから出発のハイランドふらの行きのバスを高齢者にも利用できるように ・ラテール前で停車するバス停をつくってほしい ・北の峰の基線とナトゥールバルトの間にもう一つバス停があれば坂道の負担が減る	・予約が決まっている人を病院から送迎(配車)できるシステム ・移動販売車をもっと増やして欲しい ・外出歩行が困難な場合は介護保険の適用か病院近くに引っ越ししかない ・コミュニティカーによる買い物支援があると移動しやすい ・北の峰と島の下の間にもう一つバス停があると良い ・ちょいのりタクシーの行きが都合の良い時間を合わせるのが不便(帰りは便利) ・運転手専門ヘルパー乗車など、介助してくれる人が必要

(3) 関係者ヒアリング

1) 調査目的

富良野市における効率的で利便性の高い公共交通網を構築するにあたり、各種関係団体の地域公共交通への考え方を把握し、今後、検討を進める公共交通網への連携可能性について検討するための基礎資料の収集を行うため、ヒアリング調査を実施しました。

2) 関係者ヒアリングの対象・項目

分類	対象	ヒアリングの視点
庁内 関係 部局	山部支所	■コミュニティカーの運行及び利用状況について
	東山支所	■コミュニティカーの継続にあたっての課題について ■地域の交通資源について
	スマートシティ戦略室	■ちよいのりタクシーの今後の展開について ■交通関連の取り組みの展望について
	商工観光課	■観光客の移動状況について ■観光客の移動ニーズについて
	学校教育課	■スクールバスの運行及び利用状況について ■学生の移動ニーズについて
	福祉課	■担当している事業内容について ■買い物施設・医療施設が独自で運行している交通について ■公共交通利用者のニーズについて
	高齢者福祉課	■担当している事業内容について ■事業の今後のあり方について
	保健医療課	■担当している事業内容について ■事業の今後のあり方について
交通 事業者	ふらのバス	■所有している交通資源（車両や運転手など）について
	ふらのタクシー	■今後、事業推進に向けた考え方
	中央ハイヤー	■利用者からの要望・意見

3) 調査結果概要

【山部支所（庁内関係部局）】

- ・山部地区のコミュニティカーは、ふらのタクシーに委託しており、基本的には普通車両1台での運行を実施しており、山部地区に居住する運転手を2名確保。
- ・通院利用に限定しており、運行時間は8：30、9：30の行き2便、12：20、14：20の帰り2便、計4便が運行。
- ・予約がなければ運行しない形態のため、運行経費は50～60万円程度。
- ・利用対象者は山部地区住民のみとなっており、利用申込者は20人程度、令和2年度の実績で、延べ利用者数は140人、定期的な通院利用が多く、利用者が概ね固定化している。
- ・山部支所として、今後も運行を継続していただくことは問題ないと認識している。
- ・東山地区で実施している運行形態（地域主導）に転換することも検討の余地があるが、山部地区住民からは、地域主導で担うことは難しいという意見がある。
- ・利用者からは、コミュニティカーが買い物や郵便局、銀行など利用できる範囲が広がると良いというニーズがある。
- ・一方で、過年度の運行では利用目的に制限がなかったものの、利用が少なかったことから、利用目的を通院に限定した背景があるため、利用目的拡大のニーズ反映については慎重に判断する必要があると認識している。
- ・また、利用したい時間帯に合わないことや中心市街地の病院での診察予約時間に合わないことがあり、そのような使い勝手の悪さが利用者低迷に繋がっていると認識している。
- ・地域の交通資源として、従業員送迎を実施している会社が2社あり、従業員送迎用のマイクロバスを所有している。
- ・地域内のイベントなどの時に、山部商工会が従業員送迎用マイクロバスを借り、活用している実績がある。

【東山支所（庁内関係部局）】

- ・東山地区のコミュニティカーは、主に地域住民で構成される東山地域連絡協議会に委託しており、運転手を6名確保、なかには二種免許を取得している方もいる。
- ・実際の運行にあたっては、仕事の空き時間に運転業務を実施している方もいるが、運転手のうち2名は柔軟な対応が可能な状況であり、予約業務も担っていただいている。
- ・運行時間帯に定めはないが、自宅ーバス停間の移動、東山地域内の移動に限定しているため、概ね6時台～20時台の運行となっている。
- ・人件費や燃料費、事務費、運転手の保険料など運行に必要な経費を委託料として、令和3年度は富良野市から約500万円を拠出しているほか、必要に応じて自家用有償旅客運送を行うための講習費用を支援している。
- ・利用対象者は条例で定められており、東山地区居住者もしくは、その親族、市内から仕事で東山地区に来る方となっている。
- ・利用者数は令和2年度実績で2,944人となっており、多くは自宅ーバス停間の移動となっており、一般の方の利用と高校生の通学利用が概ね半数ずつとなっている。
- ・運行開始から10年以上が経過しており、重要な地域の交通手段として認識されており、今後も運行を継続の必要があるが、高齢化が進んでいるため、新たな運転手の確保が課題となっている。
- ・また、移動ニーズに応じて、毎日の運行状況が変動するため、運転手のうち何名かは柔軟な対応が可能な方を継続的に確保する必要がある。
- ・地域内はコミュニティカーで移動支援を実施しているが、中心市街地に向かうための西達布線は重要な路線のため、現状維持が望ましい。
- ・また、地域の状況やニーズによっては、行き先の拡大を検討の必要性が生じるが、対応できる運転手も限られるため、まずは現状の運行形態の維持が重要と認識している。

【スマートシティ戦略室（庁内関係部局）】

- ・今年度は、富良野市地域ＩｏＴ実装計画に基づき、「ちょいのりタクシー」の実証実験を実施。（令和３年１１月２２日（月）～１２月２１日（火））
- ・来年度以降は、「ちょいのりタクシー」の有償での本格運行を予定しており、実利用者数２００人程度が見込めるようであれば、市内他地域への展開も検討が可能と認識している。
- ・利用にあたっては、電話もしくはアプリによる予約が必要。
- ・今後も上記のような実証実験及び本格運行を行い、地域ＩｏＴ実装計画で示している将来像の実現に向けた取り組みを実施する予定であり、交通面では北の峰と中心市街地を結ぶ自動運転バスやバスロケーションシステムの導入などの実装に向けた取り組みを示している。
- ・公共交通の充実により、マイカー利用を低減し、カーボンニュートラルの実現、歩いて暮らすことができるコンパクトシティを目指していく。

【商工観光課（庁内関係部局）】

- ・公共交通による富良野市までのアクセスにおいて、新千歳空港からは乗換が多いこと、旭川空港からは着陸時間が遅れた際に、旭川市まで移動してから富良野市に来る必要がある。
- ・夏場は富良野駅周辺や北の峰地区、ファーム富田が主な行き先であり、ラベンダー畑駅（ＪＲ臨時駅）、もしくはタクシー利用が多い。
- ・冬場はスキー場～中心市街地の区間での移動が多く、インバウンドが多かった時期は中心市街地ですでに乗りきれないこともあり、市街地の宿泊施設が協力して、バスを運行したこともある。
- ・北の峰地区で連泊する方は、中心市街地に外出したいニーズがあるため、移動手段の確保は有効であると認識している。
- ・また、路線バスのＱＲコード決済についても、需要あると認識している。
- ・地域の交通資源として、プリンスホテルが従業員送迎を実施している実態がある。

【学校教育課（庁内関係部局）】

- ・スクールバスの運行は中央ハイヤーに委託しており、市が管理するマイクロバス３台で運行しており、一般混乗は実施していない。
- ・現在は、樹海地区で２台運行、山部地区に１台の運行体制となっている。
- ・令和５年度から布礼別小学校が閉校し、東小学校に通学する必要があるため、新たなスクールバスを運行する予定である。
- ・スクールバスは、通学時間帯以外は校外学習や社会科見学などでの移動で運用されており、土日祝日や長期休暇は、学校行事での活用や部活の遠征などで利用されている。
- ・スクールバス以外の通学支援体制として、通学費補助金の交付を行っており、小・中学生・高校生を対象としているが、高校生の利用が多い。
- ・令和２年度の中学３年生の進学先として、市内の高校への通学が１００人以上となっており、次いで旭川市の高校への通学が３０人以上、その他地域となっている。
- ・ＪＲやバスを利用した通学において、下校時間が早い際には運行時間が合わないことや部活動終了後に長い時間、学校で待つ必要がある状況。
- ・また、バス停留所の上屋や電灯が未整備の場所もあり、待合環境の整備を求める声もある。

【福祉課（庁内関係部局）】

- ・当課では主に、障がいのある方や困窮者などを対象とした事業を実施しており、重度障害者タクシー料金助成金事業や精神障害者社会復帰施設等通所交通費助成金事業を実施している。
- ・地域の医療施設が独自に実施している移動支援について、北の峰病院で患者及び職員の送迎を行っており、富良野駅前から病院までの送迎を行っている。
- ・また、西病院で透析患者を対象とした自宅までの送迎、かわむら整形外科でも自宅までの送迎を実施している状況。
- ・バスを利用して通院する方も一定数おり、北の峰病院に近い御料線の運行便数が少なく、移動がしにくい声が挙がっている。

【高齢者福祉課（庁内関係部局）】

- ・当課で実施している高齢者福祉バス運行事業では、60歳以上で組織する団体が主に利用しており、ハイランドふらのお風呂利用や夏場はパークゴルフ、遠方（帯広・旭川）への旅行にも活用されている。
- ・ふらのバスに運行委託しており、富良野市が所有する40人乗り、28人乗りの2台の車両で運行し、車両自体は教育委員会などの他の課の事業でも活用されている。
- ・利用状況として、規模の大きい老人クラブ、麻町・錦町・東山などの利用が多く、概ね固定。
- ・また、外出促進の一環として、外出支援サービス事業も実施しており、公共交通を利用することが困難な要援護高齢者（もしくは同程度）を主な対象としている。
- ・年々、利用者が増えてきており、予算規模が拡大している状況である。
- ・ただ、外出支援サービスだけでは助成額が少なく、病院受診につながらなくなる可能性が危惧されている。
- ・今後は、高齢者福祉バスの運行において、運転手確保の課題があると認識している。

【保健医療課（庁内関係部局）】

- ・当課で実施している公衆浴場確保対策事業では、麻町に公営住宅の方など、自宅に風呂が未整備、壊れている方を対象に、ハイランドふらのへ週3回（月・水・金）、1日3便（水曜日のみ2便）の運行で実施している。
- ・ふらのバスに運行委託しており、富良野市所有のマイクロバスを貸与し運行。
- ・現状は一定の利用があるものの、利用者数が減少しており、運行内容の見直しを行いながら事業を継続させる必要があると認識している。
- ・また、医療受診者通院交通費助成費事業では、麓郷・東山地域住民を対象として、病気の診断治療に係る通院で利用する際の自動車の燃料費や公共交通費用等の負担軽減を図っている。
- ・申請件数として、自動車＞バス＞タクシーの順となっている。
- ・対象地域の人口減少等により、申請者は減少傾向にあるものの、通院時の移動支援として重要と認識しているので、事業継続の必要性があると考えている。
- ・一方で、富良野市内の公共交通体系が充実することで、各課で実施している事業の必要性がなくなる可能性もあり、富良野市全体の公共交通の運用の効率化を図ることが必要と認識している。
- ・また、各種事業の統合による効率化及び利便性の向上を検討していく必要があると認識している。

【ふらのバス（交通事業者）】

- ・ 2022年2月末時点で、運転手39名、バス車両30台(乗合バス12台・貸切バス18台)
- ・ 富良野市内の一般バス路線の運行のほか、貸切バスでは、大手旅行会社の企画旅行、修学旅行やスキー事業送迎などの学校教育関連の運行
- ・ これらに加え、占冠村の公用車運行受託、富良野市の公用車運行受託などの業務がある
- ・ 今後、バスとタクシーの役割、すみ分けをはっきりさせる事が大切である
- ・ ちょいのりタクシーの運行継続は、これからの人口減少や高齢化を考えた時に、個別の移動需要に対応するやり方として有効と思われる
- ・ バスでは、多様化する個別ニーズに合致した運行とすることは難しい時代になってきている
- ・ 事業者の企業努力や国、自治体からの補助金などで運営している路線バスは収支が合わなくなると存続が難しくなるため、富良野市の住民一人一人がバスを利用してみようという気持ちが重要
- ・ 停留所移設の要望などがあるが、安全性や利用状況などを踏まえ、適宜実施している

【ふらのタクシー（交通事業者）】

- ・ 車両台数は普通車22台、ジャンボタクシー等の特殊大型車6台、福祉車両2台の計30台、運転手は29名であり、高齢化が進んでいる
- ・ 市内では、協会病院や西病院、生協、フォーレスト、ラルズへの利用が多いほか、新富良野プリンスホテル、市街地飲食店など、コロナ前は観光利用も盛んであった
- ・ タクシー事業のほか、介護事業やアウトドア事業なども実施している
- ・ 要介護者・障がい者・低所得者等の交通費負担が軽減されるようなタクシー料金助成の仕組みが重要
- ・ また、福祉車両の有効活用など、市内の交通資源を効率的に運用する事業が富良野市で検討されると良い

【中央ハイヤー（交通事業者）】

- ・ タクシー事業として、運転手17人、車両13台を確保している
- ・ この他、貸切バス事業についても実施している
- ・ 近年、交通を取り巻く環境が変わってきており柔軟性が出てきたため、輸送に係る部分では、できるかぎり協力をしたいと考えている
- ・ 高齢化の時代に合わせたドアツードアのサービスが求められる時代となっていると認識しており、今後、自治体とタクシー業界との連携を密に図っていくことは重要
- ・ 日常生活での利用において、タクシー料金が高いと感じている利用者がいる

(4) 公共交通乗降調査結果

1) 調査目的

市内公共交通の利用状況の把握に向け、公共交通の利用実態調査を実施しました。

2) 調査日

平日調査 令和3年10月12日(火)、令和3年10月28日(木)

3) 調査方法

調査員の全便乗り込み調査

※利用者数は、カウント調査

※利用実態は、利用者に右図のビンゴ式調査票を配布し回答していただくアンケート調査

4) 調査対象路線

路線名	運行便数	調査区間	始発便	終発便
ラベンダー号	16	新富良野プリンスホテル ～ 中富良野	6:30	21:08
西達布線	10	協会病院 ～ 西達布	7:15	18:40
麓郷線	8	協会病院 ～ 麓郷	7:16	18:45
御料線	7	協会病院 ～ 御料9線	7:30	16:30
麻町線	7	富良野 ～ 鳥沼7号	7:30	18:14
JR(根室本線)	17	(野花南) ～ 富良野	6:23	23:07
	9	富良野 ～ 山部	7:03	20:23
JR(富良野線)	24	富良野 ～ 学田	7:05	23:36※

※中富良野発の時刻(学田は通過)

5) 調査結果

路線名	調査区間	便数	利用者数	1便あたり利用者数	最も利用者数の多い便
ラベンダー号	新富良野プリンスホテル → 中富良野	8便	73人/日	9.1人/便	10:40 新富良野プリンスホテル 発 19人/便
	中富良野 → 新富良野プリンスホテル	8便	48人/日	6.0人/便	13:43 中富良野 発 16人/便
西達布線	協会病院 → 西達布	5便	34人/日	6.8人/便	13:55 協会病院 発 10人/便 16:15
	西達布 → 協会病院	5便	43人/日	8.6人/便	7:20 西達布 発 28人/便
麓郷線	協会病院 → 麓郷	4便	22人/日	5.5人/便	13:00 協会病院 発 15人/便
	麓郷 → 協会病院	4便	22人/日	5.5人/便	7:16 麓郷 発 14人/便
御料線	協会病院 → 御料9線	3便	10人/日	3.3人/便	8:05 協会病院 発 8人/便
	御料9線 → 協会病院	4便	14人/日	3.5人/便	16:30 御料9線 発 7人/便
麻町線	富良野駅 → 鳥沼7号	3便	2人/日	0.7人/便	16:15 富良野駅 発 2人/便
	鳥沼7号 → 富良野駅	4便	8人/日	2.0人/便	7:30 鳥沼7号 発 8人/便
根室本線	下り (野花南) → 富良野、山部	10便	68人/日	6.8人/便	5:49 滝川 発 19人/便
	上り 山部 → 富良野、(野花南)	10便	60人/日	6.0人/便	6:36 東鹿越 発 30人/便
富良野線	下り 学田 → 富良野	12便	218人/日	18.2人/便	6:40 旭川 発 102人/便
	上り 富良野 → 学田	12便	181人/日	15.1人/便	15:42 富良野 発 39人/便

(5) 住民意見交換会

6) 調査目的

市内の公共交通の現況や事前に実施した住民アンケート調査の結果を報告し、市内公共交通の問題点や課題について認識の共有を図るとともに、アンケート調査では把握しきれない利用実態やニーズを把握し、今後の計画策定における方向性の検討の基礎資料とすることを目的に住民意見交換会を実施しました。

7) 意見交換会の対象及び実施状況

対象地区	開催日時	参加人数
東山地区	令和4年11月10日(木) 13:30～	7名
麓郷・布礼別地区	令和4年11月10日(木) 15:30～	2名
市街地地区①	令和4年11月10日(木) 18:00～	10名
市街地地区②	令和4年11月11日(金) 13:30～	7名
山部地区	令和4年11月11日(木) 15:30～	3名

8) 意見交換会で把握した内容

- ①買い物や通院などの日頃の生活移動について
- ②日頃の公共交通の利用状況について
- ③居住している地区に望ましい公共交通のあり方について

9) 各地区の意見交換会結果要旨

ア 東山地区

- ①買い物や通院などの日頃の生活移動について
 - ・自動車が主な移動手段
 - ・コミュニティカーは東山地区内での移動に限られており不便
- ②日頃の公共交通の利用状況について
 - ・西達布の郵便局、東山の農協がなくなったので、山部まで行くことも
 - ・そもそもバスに乗れなくなってしまい、コミュニティカーの利用は減っている
 - ・自動車から介護タクシーの利用にシフトしてしまい、公共交通の利用に反映されないと思う
 - ・バスの便数が少なく、帰りの時間帯が遅くなり不便
 - ・バスのステップが高いため、乗降に危険性が伴う
- ③居住している地区に望ましい公共交通のあり方について
 - ・バスから降りて徒歩圏内に利用したい施設があるような路線、停留所の設置が重要
 - ・バスの待ち時間を安心して過ごせるような空間の創出
 - ・鉄路の廃止に伴い、南富良野町経由のバス路線が構築されると少し移動しやすい
 - ・東山地区も含め各地区の魅力が向上するようなまちづくりが重要
- ④その他
 - ・樹海学校への山村留学といった振興もあると思う
 - ・移住・定住につながる施策・取り組みの検討が重要

イ 麓郷・布礼別地区

- ①買い物や通院などの日頃の生活移動について
 - ・ 買い物、通院等、週1回以上は行くので、これから冬の道路交通確保が重要
 - ・ 中富良野町に買い物で行く人は比較的多め
- ②日頃の公共交通の利用状況について
 - ・ ほとんど利用がなく、自分で運転できない状況でも、送迎が主ではないか
- ③居住している地区に望ましい公共交通のあり方について
 - ・ 除雪が行き届かないと移動がそもそもできないため、除雪対策は配慮してほしい
 - ・ 当面は、現状の公共交通体制を維持してほしいと思う
 - ・ バス停まで行く手段の確保は今後、需要が高くなると思う
- ④その他
 - ・ 老人クラブなど既存の集まりで意見交換を行うことは重要
 - ・ 開催周知方法の工夫は必要（広報などはなかなか見ない）

ウ 市街地地区①

- ①買い物や通院などの日頃の生活移動について
 - ・ 島ノ下地区ではコミュニティーカーで病院に直通で行けない
 - ・ 北の峰地区では高速バスの通院利便性が高い
 - ・ J R で旭川に通院に行く際に利用したい時間帯が合わない
 - ・ 高齢者は旭川まで行くには自動車では怖く、バスを使うが、トイレがない
- ②日頃の公共交通の利用状況について
 - ・ 市街地地区では、ほぼ利用がない
 - ・ 島の下地区では、公共交通の降車場所は便利と思うが、時間帯が合わない
- ③居住している地区に望ましい公共交通のあり方について
 - ・ 島の下地区では、自家用有償運送（白ナンバー）だと利用・運営しやすいと思う
 - ・ 行きたい施設（特に通院）に乗り入れ、近場で乗降できると良い
 - ・ バス停までの移動が困難になってきている住民もあり、工夫が必要
 - ・ ちょいのりタクシーも活用した移動ができると、より良い
 - ・ 市街地内は施設立地と関連づけた（まちづくりと連携した）路線とすることが有効と思う
- ④その他
 - ・ 運行するバス車両は燃費についても配慮いただきたい
 - ・ J R、バスなど公共交通間での連携は重要

エ 市街地地区②

- ①買い物や通院などの日頃の生活移動について
 - ・ 麻町線を利用している
- ②日頃の公共交通の利用状況について
 - ・ 停留所に行くことが大変な人は多い
 - ・ 布部地区では免許返納後はタクシーしかない
- ③居住している地区に望ましい公共交通のあり方について
 - ・ 市街地周辺までにちょいのりタクシーが広がると良い
 - ・ スマートフォンで予約した上で、運行する公共交通が望ましいではないか
 - ・ ドアトゥドア型の公共交通が望ましい
 - ・ 現金だけでなく、交通系 I C や電子マネーでの決済もできると良い
- ④その他
 - ・ スマホが使えない高齢者は多いと想定されるため、アナログな手法を活用することも重要
 - ・ 利用者の操作手順が少なくなるようなデジタル化が重要
 - ・ 生活の足を確保した上で、見守りとして役割をもったシステムも有効
 - ・ 子育て世代などの日中時間帯に意見交換等できない方の実態を他部署と連携して実施できると良い

オ 山部地区

①買い物や通院などの日頃の生活移動について

- ・農村部では自動車に乗らざるを得ない
- ・富良野駅で自動車を置いて旭川市へＪＲで、と思っても駐車場所がなく利用しにくい
- ・ＪＲでも滝川市、旭川市までの移動時間は長い

②日頃の公共交通の利用状況について

- ・減便が進み、利用時間帯が合わなくなり、利用しにくくなっている
- ・運転できなくなったら最悪の場合、移住が必要な状況
- ・病院が駅までしかコミュニティカーが利用できないため不便
- ・富良野駅はバリアフリーが進んでおらず、ＪＲ利用が難しい

③居住している地区に望ましい公共交通のあり方について

- ・通学も立ち行かなくなることが想定されるため、検討が重要
- ・乗合によって利用運賃が安くなる仕組みがあると、利用しやすいと思う
- ・公共交通が利用しやすい利用促進策が必要
- ・コンパクトシティありきではなく、各地区で営まれる生産空間の維持も必要

④その他

- ・ＪＲやバスによる輸送が適切ではない時代になってきている
- ・観光客からレンタカー以外の二次交通が不足している、と聞いている
- ・地域おこし協力隊などを活用した移住・定住促進（まちづくりの観点を踏まえ）

3-4 現状・問題点及び課題の整理

現況調査及び各種調査結果から得られた現状・問題点及び課題を以下に整理します。

(1) 地域及び公共交通の現状と課題

	現状	問題点	課題
人口	・人口減少、少子高齢化の進行 ・とりわけ東山地区、山部地区などの郊外地域における高齢化が著しい	・高齢化により運転を控え、外出機会が減少していることが想定される	・富良野市で健康に暮らし続けるための、公共交通網の構築
	・中心市街地地区に人口が集中 ・ＪＲや幹線道路から離れた箇所にも居住地が広がっている	・主に郊外地域において、居住地が分散しており、ＪＲや路線バスまでのアクセスが難しい	・各地区の特性を考慮し、既存の交通資源を活用した利便性の高い公共交通の検討
都市機能	・生活関連施設（商業・医療・公共施設など）の多くは、中心市街地地区に集積	・バスの運行経路とニーズのある生活関連施設との連動性が低い可能性がある	・市民の移動ニーズと連動した公共交通網の構築
	・バス路線によっては、アクセスが難しい生活関連施設がある		
市内交通	・ＪＲ駅が４駅存在（令和４年１月時点） ・バス路線は国道や道道などの幹線道路を中心とした運行 ・ＪＲや路線バスを利用できる環境下にある市民は全体で76.1%	・ＪＲ駅やバス停までのアクセス距離が遠い市民が郊外地域に多く存在しているほか、中心市街地地区でも散見 ・市内移動におけるＪＲ及び路線バスの活用は使い勝手が悪い可能性がある	・交通結節点への接続性を確保した公共交通網の検討
	・市内を運行するバス路線は、通学目的で利用されている路線が多い	・日中時間帯の利用が少なく、路線全体の利用者数も減少傾向	・公共交通に頼らざるを得ない通学世代の移動手段の維持 ・日中時間帯の利用者数の確保に向けた運行内容の見直し
	・山部地区、東山地区、島ノ下地区において、コミュニティーカーが運行 ・東山地区では住民主導による運行を実施	・運転手の確保など、今後の運行継続のあり方	・運行継続に向けた多面的な行政支援のあり方の検討
	・ＪＲ根室線、富良野線ともに通勤・通学時間帯の利用が多く、日中時間帯の利用は少ない ・ＪＲ根室線においては存廃協議が進行	・ＪＲ根室線の存続、廃線の両方の視点を踏まえた事業実施・施策のあり方	・利用者数の確保に向けたＪＲや路線バスとの接続性を確保した市内交通の構築
広域交通	・旭川市や上富良野町、中富良野町など、周辺自治体から通勤・通学などの流動	・経済活動等の維持に向けた広域交通のあり方	・富良野市と周辺自治体を結ぶ広域的な移動の足の確保
	・ラベンダー号において、観光利用以外に市民の旭川市までの買い物、通院時の移動手段としても活用 ・旭川空港から市内宿泊施設までの直通路線として運行	・広域移動の確保に向けた利用促進策や利便性向上策のあり方	・市民が公共交通をより使おうと思う意識醸成、利用頻度向上のための施策の検討
		・アフターコロナ後の観光需要の取り込み	・中長期的な視点で取り組む観光移動施策
観光	・北海道でも有数の観光地 ・市内観光施設への訪問・宿泊の需要		
経費	・交通支援策に要している経費は、令和２年度実績で約7,300万円	・全市民向けの施策は、路線バスの維持のための負担金に限られている	・既存移動支援事業との連携や民間の資源を活用した効率的な公共交通網の構築
	・麻町線、御料線の２路線について、市単独で補助を行っている	・利用者数の減少による補助経費の増額	

(2) 各種調査結果から見える公共交通の現状・ニーズと課題

	ニーズ	課題
アンケート調査	・アンケート回答者のうち約5割はできる限り運転を継続したい意向があり、今後高齢者が増加する中で、事故のリスクが高まることが懸念	▶ 自動車に依存しなくてもよい公共交通網の検討
	・通学や通勤、買い物、通院など生活に必要な移動の際に、公共交通が利用されることが少ない	▶ 利用目的に応じた移動時間帯と運行時間帯の整合性の見直し
	・買い物先及び通院先において、富良野市だけでなく、旭川市も生活圏として確立	▶ 目的地までの移動利便性が高く、有機的な公共交通網の構築
	・自動車から公共交通への転換にあたって改善が必要な項目として「運行時間帯と移動したい時間が合っている」、「目的地まで公共交通で行くことができる」、「運賃が安い」、「自宅から公共交通の乗り場まで近い」などが挙げられている	▶ 広域交通による近隣自治体へのアクセスの維持・確保
	・市内公共交通に対しては「自宅から目的地の近くまで行くことができる」、「自宅まで迎えに来てくれる」などが求められている	▶ 公共交通の利用者のターゲットや地域を絞り、効率的な改善を図る
高齢者の移動に係るアンケート調査	・買い物でバスを利用するが買い物量が限定されるし、便数が少ないため、不便である	▶ 市内買い物施設の宅配サービスなどと連動した公共交通車両への貨客混載の検討
	・通院時にタクシーで移動しているが金銭面から遠くても歩く場合がある	▶ タクシーを利用しやすい助成制度の検討
	・バス停や駅まで遠く、市街地の大きなスーパーや病院に行くことが出来ない	▶ (再掲) ・目的地までの移動利便性が高く、有機的な公共交通網の構築
	・車以外の代替手段がなく、今住んでいる場所での生活が成り立たない	▶ (再掲) ・富良野市で健康に暮らし続けるための、公共交通網の構築
市民意見交換会	・バスの待ち時間を安心して過ごせるような空間の創出	▶ 他のまちづくり分野と連携した取組内容の検討・要請
	・各地区の魅力が向上するようなまちづくり	▶ (再掲) ・各地区の特性を考慮し、既存の交通資源を活用した利便性の高い公共交通の検討
	・除雪が行き届かないと、市街地までも移動できなくなるため、除雪対策は配慮してほしい	▶ 他のまちづくり分野と連携した取組内容の検討・要請
	・バス停までの移動が困難になってきている住民もあり、工夫が必要	▶ (再掲) ・交通結節点への接続性を確保した公共交通網の検討
	・市街地周辺までに「ちょいのりタクシー」が広がると良い	▶
	・現金だけでなく、交通系ＩＣや電子マネーでの決済もできると良い	▶ 決済方法のＩＣＴ化の検討
	・乗合によって利用運賃が安くなる仕組みがあると、利用しやすいと思う	▶ 公共交通を利用しやすい施策の検討

第4章 富良野市地域公共交通計画の基本方針

4-1 基本方針

前段で整理した地域公共交通の課題解決に向けた基本方針を下記の通り、設定します。

基本方針

まちづくりとも連動した総合的な地域公共交通体系の構築 ～地域の交通資源を活用した持続可能な公共交通体系の実現～

- ・地域住民の移動手段としての役割だけでなく、コンパクトシティの実現やまちのにぎわい創出、交流の活性化など、様々な分野で重要な要素として公共交通を捉え、まちづくりと連動した総合的な地域公共交通体系を構築します。
- ・また、今後も住み続けるために、富良野市全体が有する移動支援に携わる車両や運転手などの交通資源を活用しながら、持続的な公共交通体系を目指します。

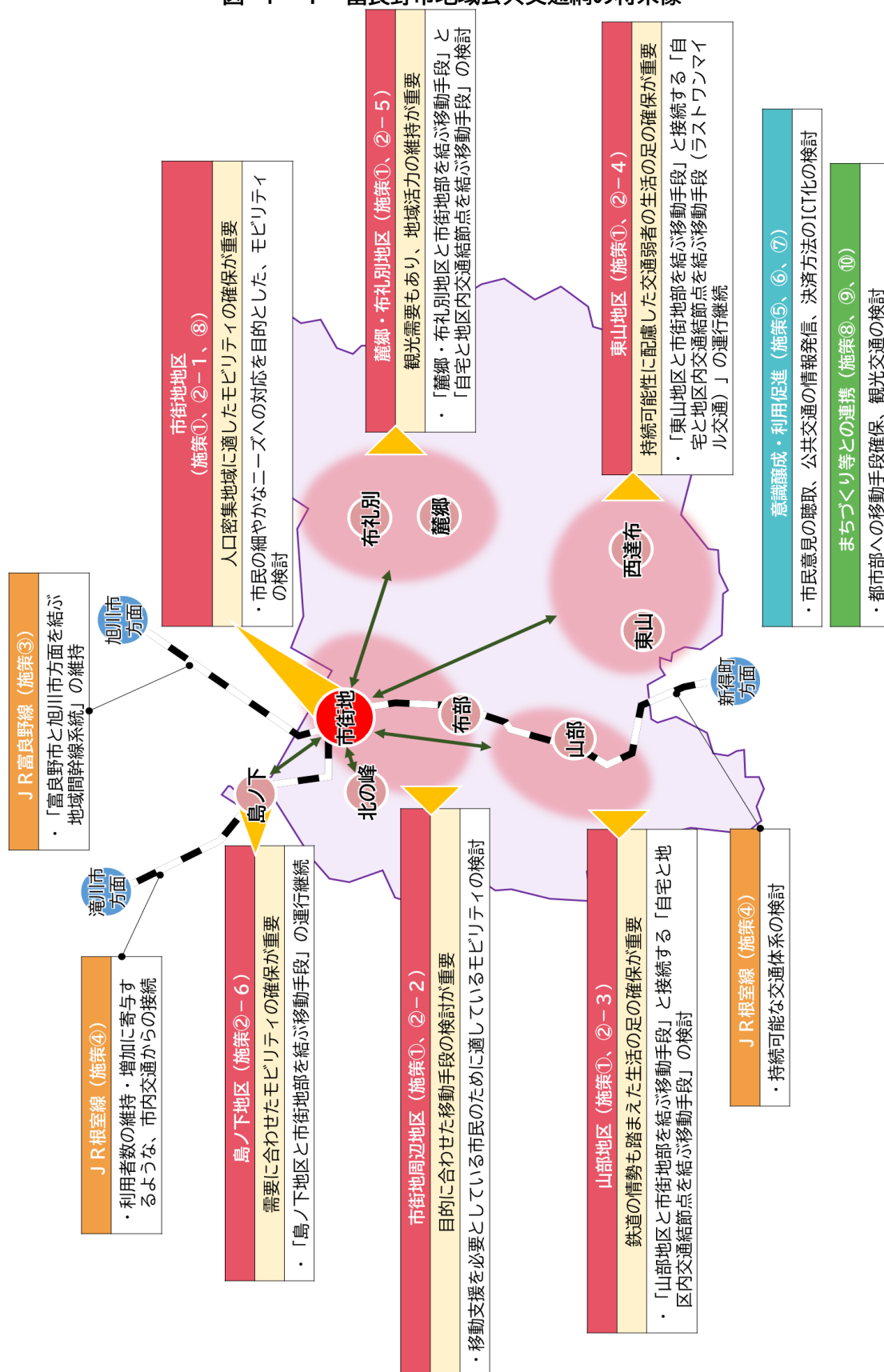
4-2 基本方針に紐づく目標

基本方針に紐づき、課題解決に向けた、富良野市地域公共交通計画で達成すべき目標について、下記に示します。

目標①	居住地域によらず公共交通が移動選択肢として位置づけられる 市内公共交通網の形成 ・市内各地区に住み続けられる公共交通網の構築に向け、各地区の課題に即した施策の検討・実施が必要なため、各地区別に施策内容の検討・実施するとともに、それぞれのモビリティが有機的に連携されるような市内公共交通網の形成を目指します。
目標②	市民及び来訪者の広域的な移動のための公共交通の維持 ・富良野市において、旭川市との公共交通による繋がりは、市民の日常生活だけでなく、富良野市への訪問者の移動手段としても重要な要素となっています。 ・一方で、富良野市単独で広域的な交通を維持していくことは難しいため、沿線自治体と連携し、市民及び来訪者の広域的な移動のための公共交通の維持を目指します。
目標③	公共交通が移動選択肢として捉えられるような取組の実施 ・公共交通をより身近に感じてもらう、公共交通がより利用しやすくなることを目的に、公共交通でも不自由なく、便利に移動できる移動手段として捉えていただけるような取組を実施します。
目標④	様々な分野と横断した総合的な公共交通サービスの実現 ・まちづくり分野や観光分野など、各種分野の関係者等と連携・協議を図りながら、総合的な公共交通サービスの実現を目指します。

4-3 将来像

図 4-1 富良野市地域公共交通網の将来像



第5章 課題解決に向けた施策内容

5-1 市内交通に係る施策

目標①「居住地域によらず公共交通が移動選択肢として位置づけられる市内公共交通網の形成」に対応する施策内容を下記に整理します。

なお、目標①の紐づく施策内容については、市内各地区によって地域特性が異なるため、地区別で推進する施策内容についても整理します。

(1) 全地区の共通施策

施 策 ①	各地区の施策と有機的な連動に向けたバス路線の再編				
内 容	・現在、市内を運行する路線バス4路線は、主に郊外部から市街地部までの移動手段として利用されている傾向にあります。バスの運行路線によって、市街地内で行ける施設と行けない施設があり、市民ニーズと運行路線がマッチしていない可能性があります。 ・また、麻町線及び麓郷線は、運行路線が重複している部分があるため、運行経路の効率化による、バス路線の見直しを検討します。 ・今後も継続して、路線バスに「郊外部から市街地部までの移動手段」の役割を担ってもらうためには、運行路線の抜本的な再編による、路線維持経費の低減も重要であることから、各地区の施策と有機的に連動した公共交通網の構築を目指します。 ・一方で、「通学時の移動手段」の役割もあるため、路線再編を進める際には、通学者の状況やバス停別の利用状況、運転手及び車両の稼働状況なども踏まえ、再編を実施します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	関係者協議の実施 運行内容の見直し	関係者協議の実施 運行内容の見直し	関係者協議の実施 運行内容の見直し	関係者協議の実施 運行内容の見直し	関係者協議の実施 運行内容の見直し

(2) 市街地地区

施 策 ② - 1	市内交通資源を活用した市街地内の移動利便性の向上				
内 容	・ 現在、市内を運行する路線バス4路線は、郊外部と市街地部を結ぶ移動手段が主な役割となっており、市街地内の移動には、ほとんど利用されていない状況です。 ・ 路線バスと市街地内交通の接続がスムーズになるような交通結節点を設定するとともに、交通結節点と市街地内施設を結ぶようなモビリティを検討します。 ・ 導入するモビリティについては、市民の細やかなニーズに対応できる手段を検討します。 ・ なお、モビリティの導入については、交通事業者や市民などの関係者と十分な協議を実施した上で、実施することが望ましいため、令和8年度以降の本格運行を目指すこととし、本格運行までの期間は必要に応じて実証運行を実施することを想定しています。 ・ また、検討するモビリティの持続的な運行に向け、富良野市からの事業継続支援を検討するほか、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー補助）も活用した持続的な施策の実施を目指します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	関係者協議の実施 導入モビリティの検討	実証運行の検討 実証運行の実施	実証運行の検討 本格運行の検討	本格運行の実施 本格運行の検証	本格運行の検証 運行内容の見直し

(3) 市街地周辺地区

施 策 ② - 2	市内交通資源の活用と路線バスの有機的な連携の実施				
内 容	・ 市街地周辺地区でも市街地地区と同様に、市内を運行する路線バス4路線が運行している状況ですが、自宅からバス停までの距離が遠い市民が広く存在しています。 ・ 市内を運行する路線バス4路線は「市街地周辺地区と市街地部を結ぶ移動手段」として重要な役割を担っており、路線運行の継続に向けて、利用者数の維持もしくは増加させていく必要があります。 ・ 移動支援を必要としている市民が広く存在しているため、どのようなモビリティが適しているのか検討を行います。 ・ なお、モビリティの導入については「施策①-1」と同様に、交通事業者や市民などの関係者と十分な協議を実施した上で、実施することが望ましいため、本格運行までの期間は必要に応じて実証運行を実施することを想定しています。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	関係者協議の実施	適したモビリティの検討	実証運行の検討	実証運行の検討	本格運行の実施

(4) 山部地区

施策②-3	居住地区への定住継続に向けた既存モビリティの利便性向上				
内 容	・ 現在、山部地区で日常的に利用できる公共交通は、ＪＲ根室線、ふらのバス西達布線、山部地区コミュニティーカーの３つのモビリティがあります。 ・ ＪＲ根室線の富良野駅～新得駅間は、持続可能な公共交通体系について検討を進めている段階であるため、根室本線対策協議会において、地域に必要な運行サービスの要請を行います。 ・ ふらのバス西達布線は、「山部地区と市街地部を結ぶ移動手段」として重要な役割を担っており、路線運行の継続に向けて、利用者数の維持もしくは増加させていく必要があります。 ・ これらの内容を踏まえるとともに、交通空白地域が多い山部地区においては、山部地区コミュニティーカーを「自宅と地区内交通結節点を結ぶ移動手段」の役割とすることを検討し、ＪＲ根室線、西達布線を「山部地区と市街地部を結ぶ移動手段」の役割とします。 ・ なお、山部地区コミュニティーカーは、行先や利用目的が限定されており、利用しにくいことが想定されるため、過年度の協議及び検討状況を踏まえるとともに、既存の公共交通手段との連携も踏まえ、コミュニティーカーの運行内容の拡大の検討を実施します。 ・ また、ＪＲ根室線（代替交通）、西達布線との接続は、市街地部までの移動手段の確立に向け、非常に重要な要素となっているため、毎年度、接続状況を含めた運行内容の確認を行い、必要に応じて見直しを実施します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	関係者協議の実施 運行内容の拡大検討	運行内容の拡大検討 実証運行の検討	実証運行の実施 実証運行の検証	関係者協議の実施 運行内容の見直し 本格運行の検討	本格運行の実施 本格運行の検証

(5) 東山地区

施 策 ② - 4	住民主導型モビリティの維持に向けた行政バックアップ				
内 容	・現在、東山地区で日常的に利用できる公共交通は、ふらのバス西達布線、東山地区コミュニティカーの2つのモビリティがあります。 ・山部地区と同様に、ふらのバス西達布線は「東山地区と市街地部を結ぶ移動手段」の役割とし、東山地区コミュニティカーを「自宅と地区内交通結節点を結ぶ移動手段（ラストワンマイル交通）」の役割とします。 ・とりわけ、東山地区コミュニティカーは、住民が主導となって運行しているモビリティであり、高校生の通学の足や交通弱者の生活の足として、重要なドアトゥドア型の移動手段となっていますが、住民主導型モビリティの運行・運営にあたっては、今後の担い手不足も懸念されています。 ・そのため、これまで実施してきた行政による財政的な支援のほか、モビリティの運行・運営に係る担い手の紹介や今後、新たに発生することが想定される移動ニーズへの対応方法の検討を共に実施するなど、今まで以上に地域と伴走する体制を構築します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	運行内容の検討 財政支援の継続	運行内容の検討 財政支援の継続	運行内容の検討 財政支援の継続	運行内容の検討 財政支援の継続	運行内容の検討 財政支援の継続

(6) 麓郷・布礼別地区

施 策 ② - 5	地域活力の維持に向けた対策				
内 容	・現在、麓郷・布礼別地区で日常的に利用できる公共交通は、ふらのバス麓郷線のみとなっていますが、通学や通院、観光などで利用されており、地区に住み続ける、地区経済を維持していく上で重要な路線です。 ・これまでの地区と同様に、ふらのバス麓郷線は「麓郷・布礼別地区と市街地部を結ぶ移動手段」の役割とし、路線運行の継続に向けて、利用者数の維持もしくは増加させていく必要があります。 ・一方で、麓郷・布礼別地区は、自宅と地区内交通結節点を結ぶようなモビリティがなく、市内各地区で運行しているモビリティの事例を参考に、地域の実態に配慮した対応の検討に努めます。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
	関係者協議の実施	関係者協議の実施 運行内容の検討	実証運行の検討	実証運行の実施 実証運行の検証	運行内容の見直し 本格運行の検討

(7) 島ノ下地区

施 策 ② - 6	居住地区への定住継続に向けた既存モビリティの利便性向上				
内 容	・現在、島ノ下地区で日常的に利用できる公共交通は、高速ふらの号、島ノ下地区コミュニティカーの2つのモビリティが運行しています。 ・高速ふらの号の主な役割は「札幌市と富良野市を結ぶ幹線交通」であることに加え、令和4年度に策定が予定されている中空知地域公共交通計画と連携を図ることとし、本施策では、島ノ下地区コミュニティカーを「島ノ下地区と市街地部を結ぶ移動手段」の役割として位置づけます。 ・一方で、島ノ下地区コミュニティカーは、乗降場所が限定されており、経年的な変化が想定される市民ニーズへの対応ができていない可能性があり、運行時間帯なども含めた運行内容の検討が必要です。 ・市内他地区に比べると、島ノ下地区の居住人口は少ない状況であり、コミュニティカーの需要が限定されることが想定されるため、交通事業者への運行委託の事業形態からダウンサイジングした、住民主導型モビリティへの転換についても含めた運行内容の検討が必要です。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	運行内容の検討 関係者協議の実施	実証運行の検討	実証運行の実施 実証運行の検証	関係者協議の実施 本格運行の検討	本格運行の実施 本格運行の検証

5-2 周辺自治体と連携する交通に係る施策

目標②「市民の広域的な移動を支援する公共交通の維持」に対応する施策内容を下記に整理します。

施 策 ③	上川地域公共交通計画と連携した旭川方面とのアクセス性の維持				
内 容	・現在、富良野市と旭川市を結ぶ公共交通として、ＪＲ富良野線、ふらのバスのラベンダー号が運行しています。 ・ＪＲ富良野線は、速達性や期間限定でラベンダー畑駅に停車するため、地域住民だけでなく観光客にも重要な鉄道路線です。 ・ラベンダー号は、富良野市内の宿泊施設や居住区域等と旭川空港を結んでおり、市民の道外への移動や道外からの観光客の入込に寄与しているバス路線です。 ・これら公共交通は「富良野市と旭川市方面を結ぶ地域間幹線系統」の役割を担っており、市民の広域的な移動における重要な路線であるため、令和４年度以降に策定予定の上川地域を対象とした地域公共交通計画と連携を図り、富良野市に求められる役割や取組の実施などを検討し、旭川方面へのアクセス性を維持します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	※詳細の取組内容や実施スケジュールなどは上川地域公共交通計画に準拠 アクセス維持のための取組の実施などの検討				

施 策 ④	ＪＲ根室線のあり方検討に向けた交通事業者及び関係自治体との連携				
内 容	・現在、ＪＲ根室線は富良野駅を境に、富良野駅～滝川駅間と、富良野駅～新得駅間の２区間が主な運行区間となっています。 ・富良野駅～滝川駅間においては、北海道旅客鉄道株式会社からの提案内容やアクションプランの内容等を踏まえ、利用者数の維持・増加に寄与するような、市内交通からの接続など、本計画の施策と連動した取組を検討します。なお、上川地域を対象とした地域公共交通計画及び中空知地域公共交通計画とも連携を図ります。 ・富良野駅～新得駅間においては、持続可能な公共交通体系について検討を進めている段階です。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	富良野駅～滝川駅区間の利用者数維持・増加に寄与する取組の検討				

5-3 公共交通に対する意識改善及び利用促進に係る施策

目標③「公共交通が移動選択肢として捉えられるような取組の実施」に対応する施策内容を下記に整理します。

施 策 ⑤	市民意見を聴取する機会の継続した創出				
内 容	・市では年1回、地域住民の方と、地域の実情について懇談し、課題を共有し、共創のまちづくりを推進するための地域懇談会を実施しています。 ・公共交通に主体的に関わっていく意識醸成や移動ニーズの継続的な把握を目的として、各種まちづくり分野の実情や課題が共有される地域懇談会において、公共交通に係る意見聴取も実施します。 ・また、地域懇談会の機会のみならず、老人クラブや町内会等の既存の集まりを活用し、市民意見を聴取する機会を必要に応じて創出します。 ・広く市民意見を募ることも重要ですが、現状、公共交通を利用いただいている方の意見も、利用を継続してもらうための重要な要素であることから、「利用者会議」の開催を検討し、利用者の生の声を聴取する機会についても必要に応じて創出します。 ・これら聴取した意見は、富良野市地域公共交通協議会に共有するとともに、市民ニーズに合わせた公共交通の運行内容等の見直しを、協議会事務局で検討・提案します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	市民意見の聴取、運行内容の見直し検討				

施 策 ⑥	公共交通を身近に感じてもらうための情報発信				
内 容	・普段、市民の方は自動車が主な移動手段となっており、公共交通を利用する方や移動の選択肢に入る方は、非常に限られている状況です。 ・利用してもらうことが大事ですが、まずは公共交通に興味を持ってもらう、知ってもらうことを目的として、定期的な情報発信を実施します。 ・情報発信にあたっては、様々な媒体を活用することを想定し、広報への折込等によるアナログ方式から、市役所のホームページやSNSなどを活用したデジタル方式の情報発信などを検討します。 ・情報発信する内容は、現状の公共交通の運行内容（路線図、時刻表など）を掲示するほか、利用目的（観光・買い物・通院など）にフォーカスし、施設情報などと連動した内容を検討します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	情報発信内容及び発信方法の検討				
	情報発信の実施				

施 策 ⑦	各公共交通が一体となった利用促進策の実施				
内 容	・公共交通が移動選択肢として捉えられるためには、自宅から目的地までが有機的に接続していることが重要です。 ・有機的な接続を実現するにあたって、乗継時間などの運行面に係る内容は、「施策①」の各地区のモビリティと連携を図り、利用しやすい公共交通環境の創出を図ります。 ・また、公共交通の決済方法は全国的にＩＣＴ化が進められており、富良野市地域公共交通への利活用についても、検討を進めることとします。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	利用促進策の検討	利用促進策の検討	利用促進策の検討	利用促進策の検討	利用促進策の検討
	関係者協議の実施	関係者協議の実施	関係者協議の実施	関係者協議の実施	関係者協議の実施
	ＩＣＴ化の検討	ＩＣＴ化の検討	ＩＣＴ化の検討	ＩＣＴ化の検討	ＩＣＴ化の検討

5-4 総合的な公共交通サービスの提供に向けた施策

目標④「様々な分野と横断した総合的な公共交通サービスの実現」に対応する施策内容を下記に整理します。

施 策 ⑧	市街地内移動の高度化				
内 容	・スマートシティ戦略室では、令和3年11月22日から12月21日の1ヶ月間で、市街地エリア内を乗り放題で利用できるAIデマンド交通「ちょいのりタクシー」のモニター実証実験を行いました。 ・これまで、本市の市街地内の公共交通は路線バス及びタクシーが主となっていましたがデマンド交通の導入によって、市街地内移動がより充実されることを期待されています。 ・本施策では、市街地内移動の高度化に向け、「施策②-1」と連動しながら、市街地の公共交通サービスの充実に努めます。 ・なお、「ちょいのりタクシー」の運行内容は、スマートシティ戦略室が主幹部室となって検討を進めているため、本計画では、必要に応じて国庫補助活用に向けた記載や整理を行うとともに、富良野市地域公共交通協議会で必要な協議等を実施します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
市街地内移動の高度化に向けた連携					

施 策 ⑨	まちづくりを意識した公共交通サービスの充実				
内 容	・令和4年度末に策定が予定されている富良野市立地適正化計画において、都市規模のコンパクト化に合わせ、市街地内における公共交通体系の適正化を図ることが位置付けられています。 ・また、郊外各地区の生活と市街地の都市機能双方の維持のため、都市部への移動手段の継続的な確保を図ることも位置付けられています。 ・これら位置づけに対しては、「施策①」で整理している市内各地区のモビリティ施策の検討の際に連携を図り、まちづくりの変化と連動した地域公共交通の維持・充実に努めます。 ・また、近年は積雪量が全道的に増加している傾向があるため、防災の観点から公共交通が運行する道路の円滑な交通状況の維持・確保についても庁内関係部署及び関係機関に対し、必要に応じて要請を行い、地域公共交通の充実に努めます。 ・このほか、まちづくりの観点から、子育て・教育分野や福祉分野、医療分野など、移動支援の必要が生じる場合には、本計画との連動の必要性を検討し、公共交通サービスを検討します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他 (除雪事業者)
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
まちづくりと連動した施策内容の検討・実施					

施 策 ⑩	中長期的な視点で見据える観光交通の検討				
内 容	・富良野市は全道でも有数の観光地となっており、北の峰周辺においてはスキーリゾート地としても、集客がある地域となっています。 ・一方で、北の峰周辺は飲食店街が少なく、市街地まで移動する必要がありますが、移動手段や移動できる時間帯が限られている状況です。 ・計画策定後、観光需要が以前のような活気を取り戻すことを期待し、観光客が利用しやすい観光交通及び二次交通の検討を進めていくことが重要です。 ・検討にあたっては、道内及び道外の観光地の事例研究のほか、既存の取組（ふらのPASS）などと連携することも含め、検討を進めます。 ・なお、富良野市地域公共交通計画の策定を予定している令和4年度末においても、新型コロナウイルス感染症の影響は大きいものと考えられるため、計画期間の令和9年度までに限定せず、中長期的な視点で社会情勢などを見据え、観光交通を検討します。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他 (観光協会)
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	社会情勢を踏まえた観光交通の検討				

施 策 ⑪	総合的な地域公共交通体系の構築に向けた共有体制の強化				
内 容	・富良野市地域公共交通計画の策定後、計画内容の着実な推進に向けては、毎年度、施策の進捗状況や目標値の達成状況を協議会及び協議会事務局で管理し、富良野市の公共交通の状況を協議会で協議・報告します。 ・計画推進にあたっては、交通事業者及び近隣自治体と協働・連携することは必要不可欠なため、市内公共交通網の状況を適宜、関係者に共有します。 ・富良野市からの情報提供だけでなく、交通事業者からは運行路線に係る利用者数などの情報を提供いただくことを想定しています。 ・なお、本施策は施策①～⑩の進捗管理及び目標値管理、情報共有体制の状況などが着実に実施されているか、を確認し、全体進捗を確認する施策として位置づけます。				
実 施 主 体	協議会	富良野市	交通事業者	住 民	その他
スケジュール	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	毎年度、定期的な地域公共交通協議会の実施				

第6章 施策の実施状況を検証する評価指標

6-1 目標及び施策内容に紐づく評価指標

前項までに整理した目標と、目標に紐づく施策内容の推進状況を確認・検証するための評価指標を以下に整理します。

- (1) 目標①「居住地域によらず公共交通が移動選択肢として位置づけられる市内公共交通網の形成」に係る評価指標

評価指標 ①	西達布線の利用者数	・西達布線の利用者数を対象に、交通事業者から情報提供いただき、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和3年度)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	7.7人/便	7.7人/便	7.7人/便	7.7人/便	7.7人/便	7.7人/便
評価指標 ②	麓郷線の利用者数	・麓郷線の利用者数を対象に、交通事業者から情報提供いただき、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和3年度)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	5.5人/便	5.5人/便	5.5人/便	5.5人/便	5.5人/便	5.5人/便
評価指標 ③	御料線の利用者数	・御料線の利用者数を対象に、交通事業者から情報提供いただき、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和3年度)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	3.4人/便	3.4人/便	3.4人/便	3.4人/便	3.4人/便	3.4人/便
評価指標 ④	麻町線の利用者数	・麻町線の利用者数を対象に、交通事業者から情報提供いただき、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和3年度)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	1.4人/便	2.0人/便	2.0人/便	2.0人/便	2.0人/便	2.0人/便
評価指標 ⑤	山部地区 コミュニティーカ ーの利用者数	・交通事業者への委託により運行している山部地区コミュニティーカ ーの利用者数を対象に、交通事業者から情報提供いただき、事務局 で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和3年度)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	188人/年	188人/年	188人/年	188人/年	188人/年	188人/年
評価指標 ⑥	東山地区 コミュニティーカ ーの利用者数	・東山地域連絡協議会が運行している東山地区コミュニティーカ ーの利用者数を対象に、連絡協議会から情報提供いただき、事務局で 指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和3年度)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	1,895人/年	1,895人/年	1,895人/年	1,895人/年	1,895人/年	1,895人/年
評価指標 ⑦	島ノ下地区 コミュニティーカ ーの利用者数	・交通事業者への委託により運行している島ノ下地区コミュニティー カ ーの利用者数を対象に、交通事業者から情報提供いただき、事 務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和3年度)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	434人/年	434人/年	434人/年	434人/年	434人/年	434人/年
評価指標 ⑧	郊外部と市街地を 結ぶ公共交通の 運行状況	・郊外部と市街地を結ぶ公共交通を対象に、事務局で指標の確認・ 検証を実施				
	現状値(令和4年度)	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	4路線	4路線	4路線	4路線	4路線	4路線

(2) 目標②「市民の広域的な移動を支援する公共交通の維持」に係る評価指標

評価指標①	富良野駅の利用者数	・ＪＲ富良野線及びＪＲ根室線における富良野駅での乗車人数を対象に、交通事業者から情報提供いただき、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和３年度)	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	236人/日	236人/日	236人/日	236人/日	236人/日	236人/日
評価指標②	ラベンダー号の利用者数	・ラベンダー号の利用者数を対象に、交通事業者から情報提供いただき、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和３年度)	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	7.6人/便	7.6人/便	7.6人/便	7.6人/便	7.6人/便	7.6人/便

(3) 目標③「公共交通が移動選択肢として捉えられるような取組の実施」に係る評価指標

評価指標①	市民意見を聴取する機会の開催回数	・公共交通分野だけでなく、まちづくり分野における市民との対話機会の開催回数を対象に、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和４年度)	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	各地区１回	各地区 １回以上	各地区 １回以上	各地区 １回以上	各地区 １回以上	各地区 １回以上
評価指標②	情報発信媒体の種類	・公共交通情報が掲載されている情報発信媒体の発行状況を対象に、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和４年度)	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	２種	２種以上	２種以上	２種以上	２種以上	２種以上

(4) 目標④「様々な分野と横断した総合的な公共交通サービスの実現」に評価指標

評価指標①	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	・一定の収入が得られているコミュニティカー運行事業を対象に、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和２年度)	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	2.9%	2.0%以上	2.0%以上	2.0%以上	2.0%以上	2.0%以上
評価指標②	公共交通への公的資金投入額	・ふらのバスが運行する市内バス路線４路線への助成金を対象に、事務局で指標の確認・検証を実施				
	現状値(令和２年度)	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
	30,399千円	前年度 +20%以内	前年度 +20%以内	前年度 +20%以内	前年度 +20%以内	前年度 +20%以内

第7章 計画の推進体制

本章では、本計画を運用していくにあたっての計画推進状況の評価体制や、PDCAサイクルによる評価・検証方法、今後計画期間内における協議会の想定実施スケジュールを整理します。

7-1 計画推進状況の評価推進体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、前述した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これらの目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた「富良野市地域公共交通協議会」で行うこととし、後述するPDCAサイクルにより評価・検証を行います。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、行政や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施することで、本市における持続可能な公共交通網の構築を行います。

表 7-1 評価推進体制（富良野市地域公共交通協議会 委員名簿）

団体名	団体名
富良野市	富良野市 連合町内会協議会
ふらのバス株式会社	富良野市立 山部小学校
北海道旅客鉄道株式会社	富良野市立 樹海学校
東山地区コミュニティー運行委員会	富良野市立 富良野西中学校
株式会社富良野タクシー	富良野市立 富良野東中学校
有限会社中央ハイヤー	北海道 富良野高等学校
私鉄総連北海道地方労働組合 ふらのバス支部	北海道 富良野緑峰高等学校
国土交通省 北海道開発局 旭川開発建設部 富良野道路事務所	北海道立総合研究機構建築研究本部 北方建築総合研究所
北海道上川総合振興局 旭川建設管理部 富良野出張所	北海道運輸局 旭川運輸支局
北海道旭川方面 富良野警察署	富良野市地域公共交通協議会 事務局

7-2 協議会構成委員の主な役割

表 7-1 で整理した構成委員の主な役割を下記に定め、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

表 7-2 協議会構成委員の主な役割

主体	主な役割
行政	方向性の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、地域公共交通の維持、改善の取組を実施します。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体とし、事業について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
運転手が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、事業に対し助言を行います。
市民	地域公共交通サービスを楽しむだけでなく、市内の地域公共交通を維持していくために、主体的に地域公共交通の需要確保等に取り組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	事業について、道路行政の観点から地域公共交通運営の正当性、妥当性、道路交通に対する安全性等について評価を行います。
その他関係者	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。

7-3 PDCAサイクルの構築及び計画進捗の管理

計画の推進にあたっては、計画期間（５年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さなPDCAサイクル」では、目標値を基に自作の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCAサイクル」では、毎年の評価・検証を基に、令和１０年３月までに見直しを行うことを想定しています。一方で、本計画の特質上、社会情勢等の変化などを柔軟に捉え、反映していく必要があることから、計画期間でも必要に応じて計画内容の見直しを行います。

計画進捗の管理は、次年度事業検討（６月頃）、中間評価、事業中間見直し（１０月頃）、評価・検証・改善策検討（２月頃）の時期を想定し、協議会を開催します。

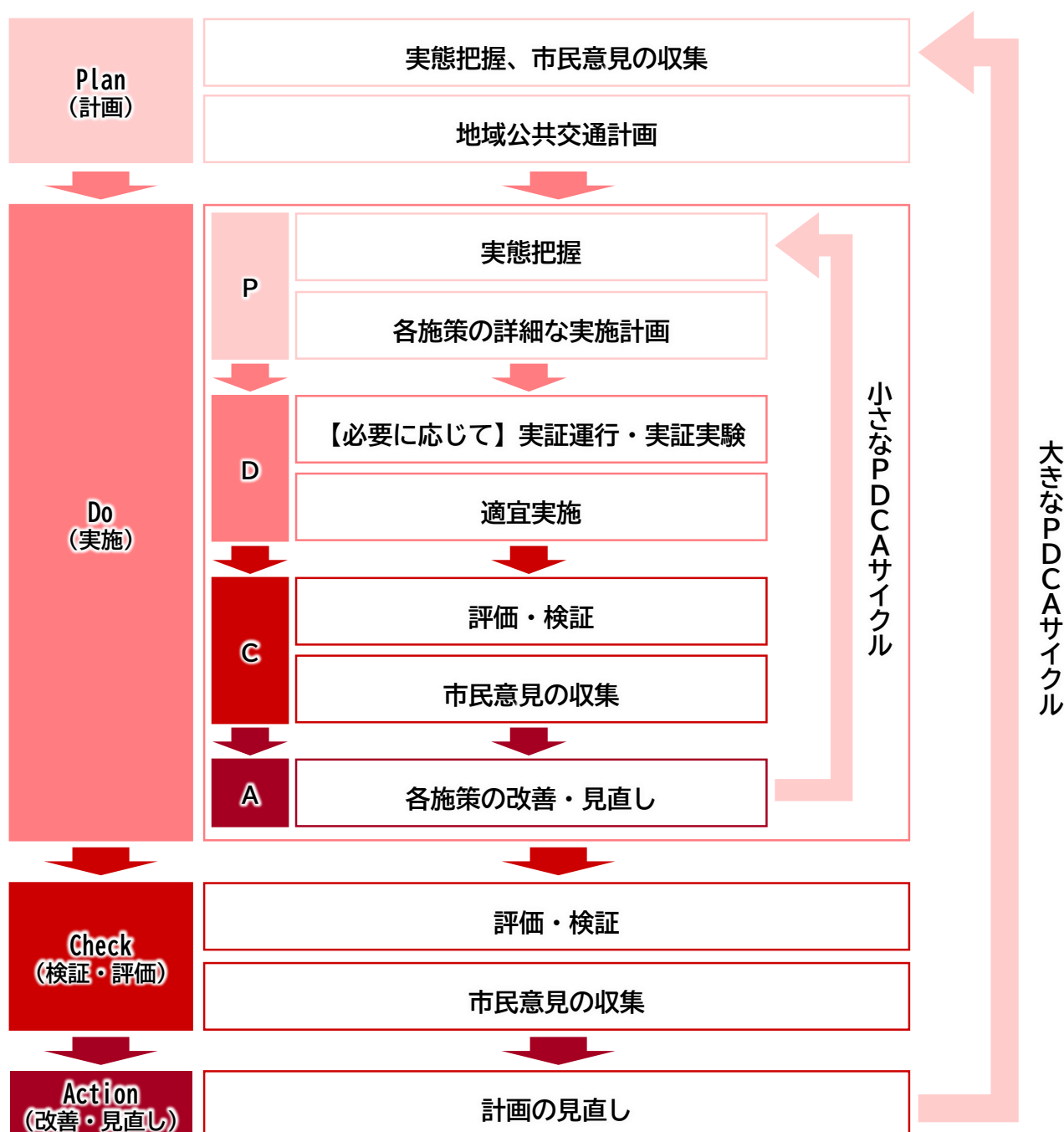


図 7-1 計画推進におけるPDCAサイクル