

---

# 留萌旭川速達便実証運行事業 検証結果(案) 【概要版】

---



RUMOI

その美しさに息を呑むほどの夕陽と  
世界三大波濤のまち

# 1. 事業概要

## ■ 事業概要

JR留萌本線（留萌・石狩沼田間）の廃線後における旭川方面への移動環境の向上を図るため、速達性の向上を図りつつ、既存公共交通を補完する新たな交通手段の有効性を検証することを目的として、留萌旭川速達便の実証運行を実施する。



<留萌旭川速達便車両>

## ■ 事業目的

### 目的①

旭川方面への移動環境  
向上

### 目的②

既存公共交通を補完する  
新たな交通手段の実証運  
行

## ■ 事業内容

区分	内容
路線名	留萌旭川速達便（特急あさひかわ号）
実証実験期間	令和5年度～令和7年度
運行事業者	沿岸バス株式会社
運行区間	羽幌ターミナル～旭川駅前
所要時間	羽幌～旭川 約2時間35分 留萌～旭川 約1時間35分
運行便数	1日1往復 2便

# 1. 事業概要

## ■ 運行ダイヤ

### (1) 上り(羽幌発→旭川着)

羽幌町	苫前町	小平町	留萌市	旭川市
7:50	8:00	8:20	8:50	10:25

### (2) 下り(旭川発→羽幌着)

旭川市	留萌市	小平町	苫前町	羽幌町
15:55	17:30	18:00	18:20	18:30

約1時間35分

### (3) 【参考】留萌旭川線上り(留萌発→旭川着) ※一例

留萌市	北竜町	秩父別町	深川市	旭川市
7:00	7:50	7:58	8:19	9:20

### (4) 【参考】留萌旭川線下り(旭川発→留萌着) ※一例

旭川市	深川市	秩父別町	北竜町	留萌市
17:15	18:13	18:30	18:39	19:35

約2時間20分

## 2. 利用実績

### ■ 利用実績（自治体別）

自治体名	R5		R6		R7 (4月～12月)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合
留萌市	2,756人	52.6%	2,629人	49.2%	2,612人	54.7%
小平町	378人	7.2%	497人	9.3%	372人	7.8%
羽幌町	581人	11.1%	635人	11.9%	489人	10.2%
苫前町	1,526人	29.1%	1,583人	29.6%	1,304人	27.3%
合計	5,241人	100.0%	5,344人	100.0%	4,777人	100.0%

### ■ 利用実績（路線別）

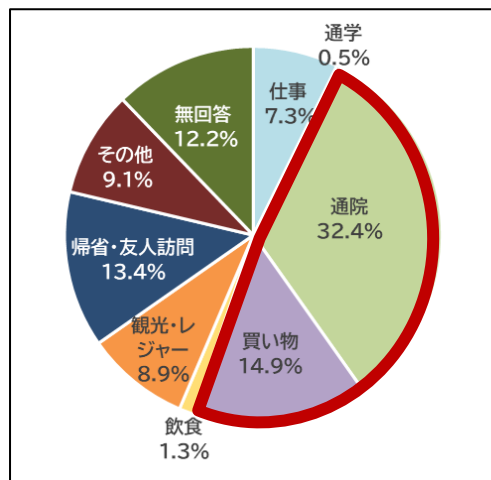
路線名	R5 (R4.10～R5.9)		R6 (R5.10～R6.9)		R7 (R6.10～R7.9)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合
留萌旭川線	46,551人	89.9%	45,314人	89.5%	48,558人	91.0%
速達便	5,241人	10.1%	5,344人	10.5%	4,777人	9.0%
合計	51,792人	100.0%	50,658人	100.0%	53,335人	100.0%

# 3. 利用者アンケート結果

【対象者】 留萌旭川速達便利用者  
【実施期間】 令和7年9月16日(火)～令和7年10月31日(金)  
【回収結果】 395件

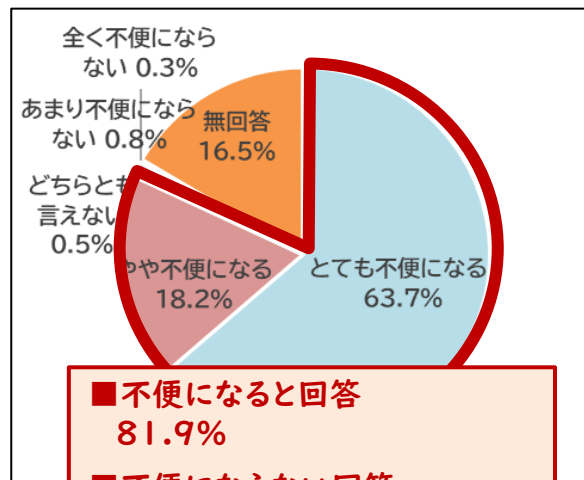
## ■ 主な回答

Q 今回、主にどのような目的で利用されましたか。



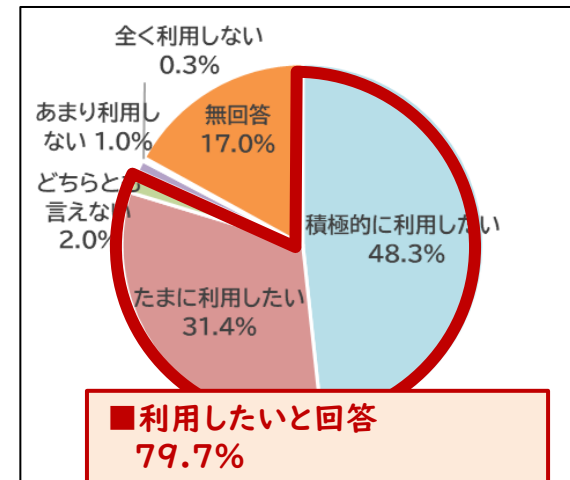
■ 最も多い回答  
通院:32.4%  
■ 2番目に多い回答  
買い物:14.9%

Q 今後、この路線がなくなった場合、不便になると感じますか。



■ 不便になると回答  
81.9%  
■ 不便にならない回答  
1.1%

Q この路線の今後の利用意向について教えてください。



■ 利用したいと回答  
79.7%  
■ 利用しないと回答  
1.3%

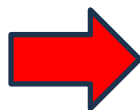
## ■ 主な自由記載

- ・便数を増やしてほしい。・路線を継続してほしい。
- ・留萌市内(開運町、錦町、十字街等)でも乗車できるとありがたい。

# 4. 検証結果・課題

## 検証項目①

旭川方面への移動環境向上及び既存交通手段への補完効果

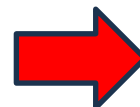


## 検証結果①

旭川方面への移動において、所要時間の大幅な短縮効果や、地域住民の生活基盤を支え、既存公共交通を補完する新たな交通手段として一定の役割を果たしていた。

## 検証項目②

速達便の利用実態及び需要構造

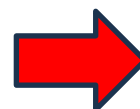


## 検証結果②

留萌市民の利用に加え、沿線自治体等の利用も一定程度見られる一方、運行費用が収益を上回る状況が継続していることが明らかになった。

## 検証項目③

持続可能な運行形態及び広域的な制度設計



## 検証結果③

運行費用と利用実態を踏まえた制度設計や費用負担の見直しが不可欠であり、広域的な交通手段として制度化する必要性が示された。

## 課題

- ① 収支及び費用負担の構造的課題
- ② 広域的運営体制の構築に関する課題
- ③ 現行サービス水準のあり方に関する課題

# 5. 対応方針・総括

## 課題①

収支及び費用負担の構造的課題



## 対応方針①

沿線自治体等による収支欠損負担を行いながら、収支欠損縮減に向けた取り組みについて検討

## 課題②

広域的運営体制の構築に関する課題



## 対応方針②

地域の移動を支える広域的な交通手段として、広域的な運営体制の枠組みを構築

## 課題③

現行サービス水準のあり方に関する課題



## 対応方針③

速達便に求められるサービス水準及び財政的な持続可能性を考慮した運行形態のあり方について検討

## 総括

- ・ 留萌市単独事業としてではなく、管内全体の移動需要に対応する広域交通として位置付け、沿線自治体等による費用負担を前提とした広域的な運営体制で維持していく。
- ・ 現行サービス水準のあり方について沿線自治体間で継続して協議を行い、利便性・運行コストの関係を踏まえながら、持続可能な運行体制の構築に取り組んでいく。