

名寄市地域公共交通計画

2025（令和 7）年4月

名 寄 市

《 目 次 》

第1章 名寄市地域公共交通計画の策定にあたって	1
1-1 計画策定の趣旨	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の区域	4
1-4 計画の期間	4
第2章 名寄市を取り巻く現状と課題	5
2-1 名寄市の現況	5
（1） 地理・地勢	5
（2） 人口推移	6
（3） 人口分布	7
（4） 施設の集積	9
（5） 移動実態	10
（6） 自動車保有率	11
2-2 公共交通の状況	12
（1） 公共交通カバー率	12
（2） 市全体の公共交通	15
（3） 鉄道	16
（4） 路線バス	16
（5） A I 活用型オンデマンド交通	17
（6） デマンド交通	18
（7） タクシー	19
（8） 交通事業者の環境	19
2-3 市民アンケート調査	21
（1） 調査概要	21
（2） 調査結果（抜粋）	22
2-4 現況と課題の整理	27
第3章 名寄市の公共交通網の基本方針	28
3-1 基本的な方針	28
3-2 名寄市の公共交通路線網の目指す姿	29
第4章 名寄市の公共交通網の目標	30
4-1 目標と指標の設定	30
4-2 指標と評価方法	31
第5章 目標達成に向けた取組	32
5-1 目標達成に向けた取組	32
5-2 計画の事業内容	33
5-3 計画の進行管理	37
（1） 計画の実施主体と分担	37
（2） P D C A サイクルによる進行管理	38
（3） 評価スケジュール	38

第1章 名寄市地域公共交通計画の策定にあたって

1-1 計画策定の趣旨

名寄市は古くから交通の要衝として栄えた地域であるが、1989（平成元）年5月に名寄本線（名寄－遠軽/中湧別－湧別）が廃止、また、1995（平成7）年9月には深名線（深川－名寄）が廃止となり、路線バスによる代替運行がなされるようになった。

現在の名寄市の公共交通については、鉄道路線として、旭川駅から名寄駅を経て稚内駅を結ぶＪＲ宗谷本線がある。路線バスとして、道北バス株式会社、名士バス株式会社、士別軌道株式会社、ジェイ・アール北海道バス株式会社が都市間路線バスを運行し、市内路線バスを名士バス株式会社が運行している。郊外のデマンドバス¹は、名寄市（委託事業者：名士バス株式会社）が運行、また、ＡＩ²活用型オンデマンドバス³「のるーと名寄」を名寄市（委託事業者：株式会社三浦ハイヤー、名寄交通株式会社）が運行している状況にある。加えて、タクシーとして、市内には、３社のタクシー事業者がサービスを実施している。

このように複数の公共交通が名寄市内外を運行する一方、2016（平成28）年にＪＲ北海道が「当社単独では維持することが困難な線区」を公表し、宗谷本線が該当した。2018（平成30）年に国土交通大臣により発出された監督命令に基づき、ＪＲ北海道と地域とが一体となって、事業計画（アクションプラン）を策定し、利用促進やコスト削減などの取組を実施してきた。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、目標達成ができず、事業の抜本的な改善方策の検討には至らなかった。2024（令和6）年には、国土交通省から再び監督命令が発出され、路線維持に向けたより一層の取組が求められるところである。

また、路線バスやタクシーについては、運転手不足も顕著であり、運転手確保は全国の路線バス事業者やタクシー事業者の重要な課題となっている。

人口減少下の地域公共交通は維持に向けた困難な局面が多いものの、一方で高齢者の交通事故は増加傾向にあり、高齢化社会に適した市民ニーズを踏まえた公共交通の構築が不可欠と考えられる。

以上を踏まえ、今後の人口減少、高齢化社会の進行を見据え、持続可能な公共交通網の形成のため「名寄市地域公共交通計画」を策定することとする。

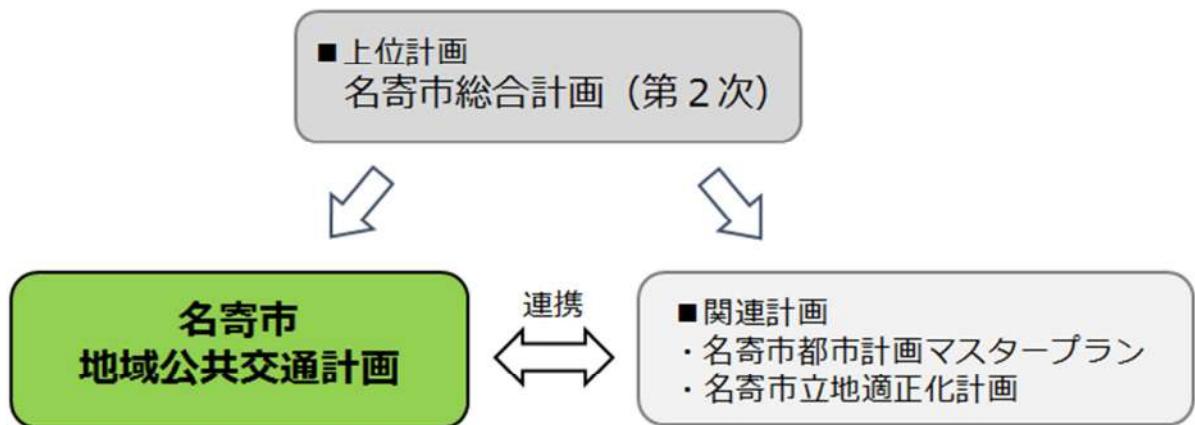
¹ デマンドバス：バス利用者のデマンド（需要）に応じて運行するバス。

² AI：人間の言葉の理解や認識、推論などの知的行動をコンピュータに行わせる技術。人工知能。

³ AI活用型オンデマンドバス：バス利用者の予約に応じてAIを活用して効率的な運行をするバス。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「名寄市総合計画（第2次）」を上位計画とし、「名寄市都市計画マスタープラン」、「名寄市立地適正化計画」等の関連計画と連携を図るものとする。



名寄市総合計画(第2次)	2017(平成29)年3月策定 後期基本計画:2023(令和5)年3月策定
■ 計画期間:2017(平成29)年度～2026(令和8)年度 ■ 基本構想「3.大切にしたいまちづくりの基本となる考え方」、「(3)都市づくりの基礎となる土地利用の考え方」:医療・福祉施設、商業施設や住居などのまとまった立地と、公共交通の活用により生活利便施設などへのアクセス向上を図るなど、福祉や交通なども含めてまち全体の構造や機能がよりコンパクトとなるように、自然環境の保全と計画的な都市構造の配置、快適で安全性の高い生活空間の形成を基本に適正な規制・誘導を行います。 ■ 基本目標「Ⅲ 自然と調和した環境にやさしく快適で安全安心なまちづくり」、主要施策「Ⅲ-13 地域公共交通」:市民生活と経済活動に必要な鉄路やバスなどの公共交通機関の維持確保及び利便性確保を図るとともに、地域ニーズに合わせた交通手段の活用についての検討並びに利用促進に努めます。(後期基本計画)	

名寄市都市計画マスタープラン	2020(令和2)年度改訂版
■ 計画期間:2020(令和2)年度～2039(令和21)年度 ■ 基本理念:「市民と行政との協働のまちづくり」、「コンパクトなまちづくり」 ■ 都市構造の形成方針:鉄道の広域幹線路線・市外と接続する準幹線路線を支える生活路線として、市内のバス路線を維持し、利用の活性化を図ります。交通空白地においては、デマンドバスや乗合タクシー、定額タクシー等を活用した新たな地域の足の確保策について検討を行います。 ■ 都市施設整備方針(2)交通施設の整備方針:本市の交通の利便性を活かし上川北部の「広域連携」を目指して、広域的な交通に配慮するほか、都市内交通にも対応した交通体系の形成を図ります。整備にあたっては、効率的で、快適性・安全性にも配慮し、市民が安心して目的地まで移動できる道路環境の整備・保全を図ります。	

名寄市立地適正化計画	2019(令和元)年12月策定
■ 計画期間:2020(令和2)年度～2039(令和21)年度 ■ コンパクトなまちづくりの方針②「車がなくても暮らせるまちづくりと公共交通サービス」 ■ 都市機能・居住の立地適正化に関する誘導方針④「拠点へのアクセス向上のための公共交通の充実」:車を使わなくても不自由なく暮らせるという光景をつくるべく、公共交通の充実による拠点へのアクセス利便の向上を図ります。	

1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、北海道名寄市全域とする。



図1 計画の区域

1-4 計画の期間

2025（令和7）年度から2029（令和11）年度までの5年間とする。

第2章 名寄市を取り巻く現状と課題

2-1 名寄市の現況

(1) 地理・地勢

名寄市は、北緯 44 度、東経 142 度、北・北海道の長流天塩川が形成する名寄盆地のほぼ中央に位置し、東は雄武町と下川町、西は幌加内町、南は士別市、北は美深町と接している。

その市域は、東西に約 29km、南北に約 34.5km の四角形に近い形となっており、534.86km² の行政面積を有している。

道路は南北に国道 40 号、東側に国道 239 号が通り、また鉄道は南北に宗谷本線が走っており、古くから交通の要衝として幅広い生活圏域を形成した本市は、道北圏の中核都市として発展してきた。

気候は、内陸部に属していることから寒暖の差が激しく、夏冬の温度差は 60℃にも及び、夏季は昼夜の温度差が大きく、冬季は寒気が厳しく降雪量も多い気象条件を有している。

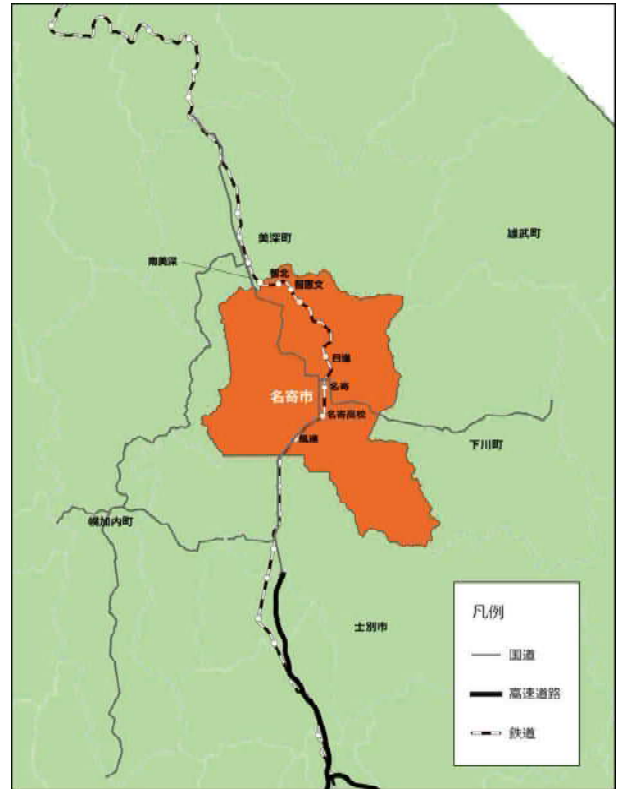


図 2-1 名寄市位置図

(2) 人口推移

2020（令和2）年の本市の人口は、27,282人だが、2050（令和32）年には本市の人口は、17,272人となり約1万人減少する見込みである。

0～14歳の年少人口、15～64歳の生産年齢人口の減少率が高く、65歳以上の老年人口割合は、2020（令和2）年と比較し6ポイント増加となる推計であり、少子高齢化が続くと想定されている。



図 2-2 人口の推移と将来推計
(出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

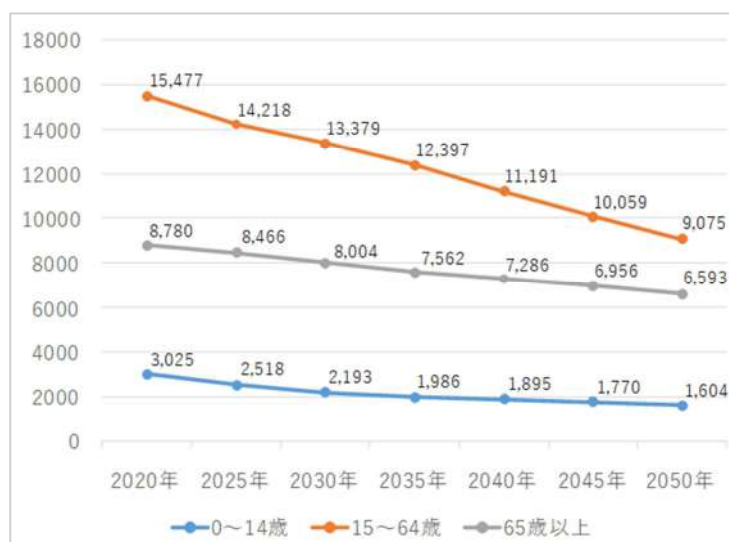


図 2-3 年齢3区分別人口の将来推計
(出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

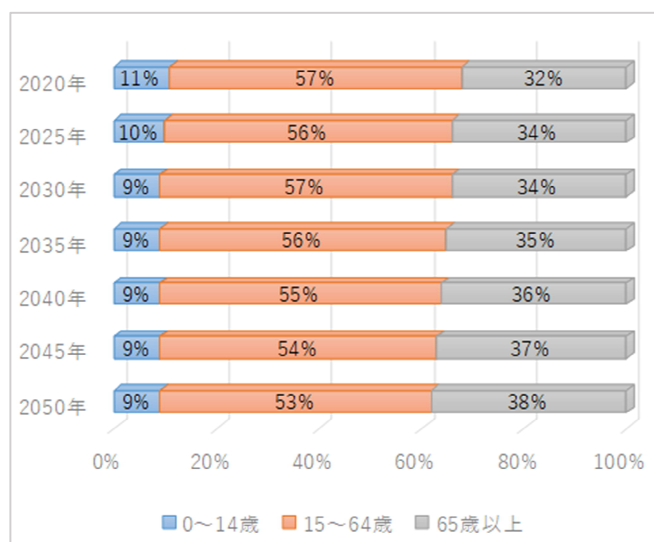


図 2-4 現在及び将来における年齢3区分別人口構成
(出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

(3) 人口分布

名寄地区市街地と風連地区市街地での人口集積があることがわかる。また、居住地は広範囲に点在していることがわかる。郊外地区での居住地の点在傾向は、高齢者に特化してみると減少していることがわかる。

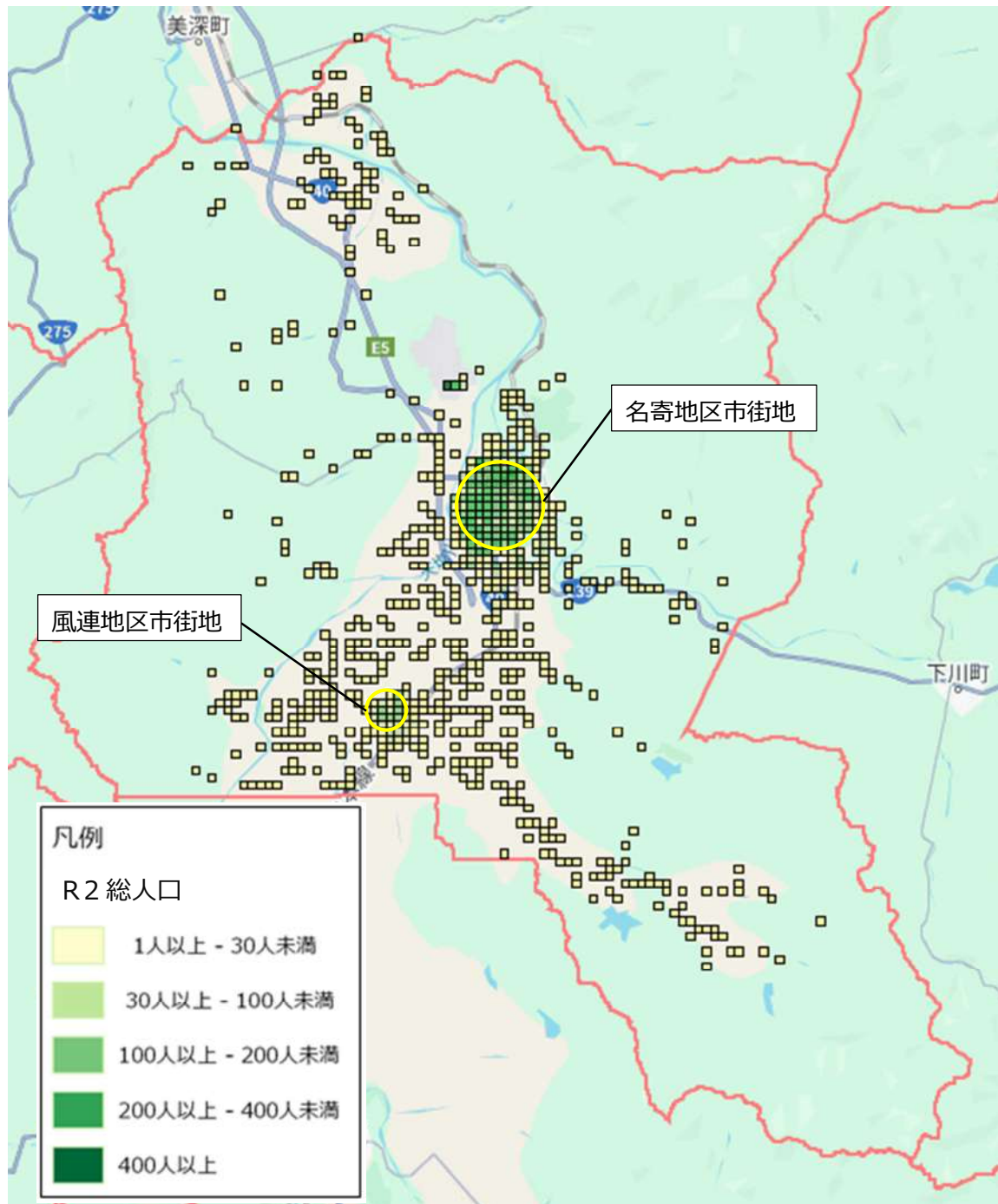


図 2-5 人口分布

(出典：政府統計の総合窓口 (e-Stat) (<https://www.e-stat.go.jp/>)、令和 2 年国勢調査結果を加工して作成)

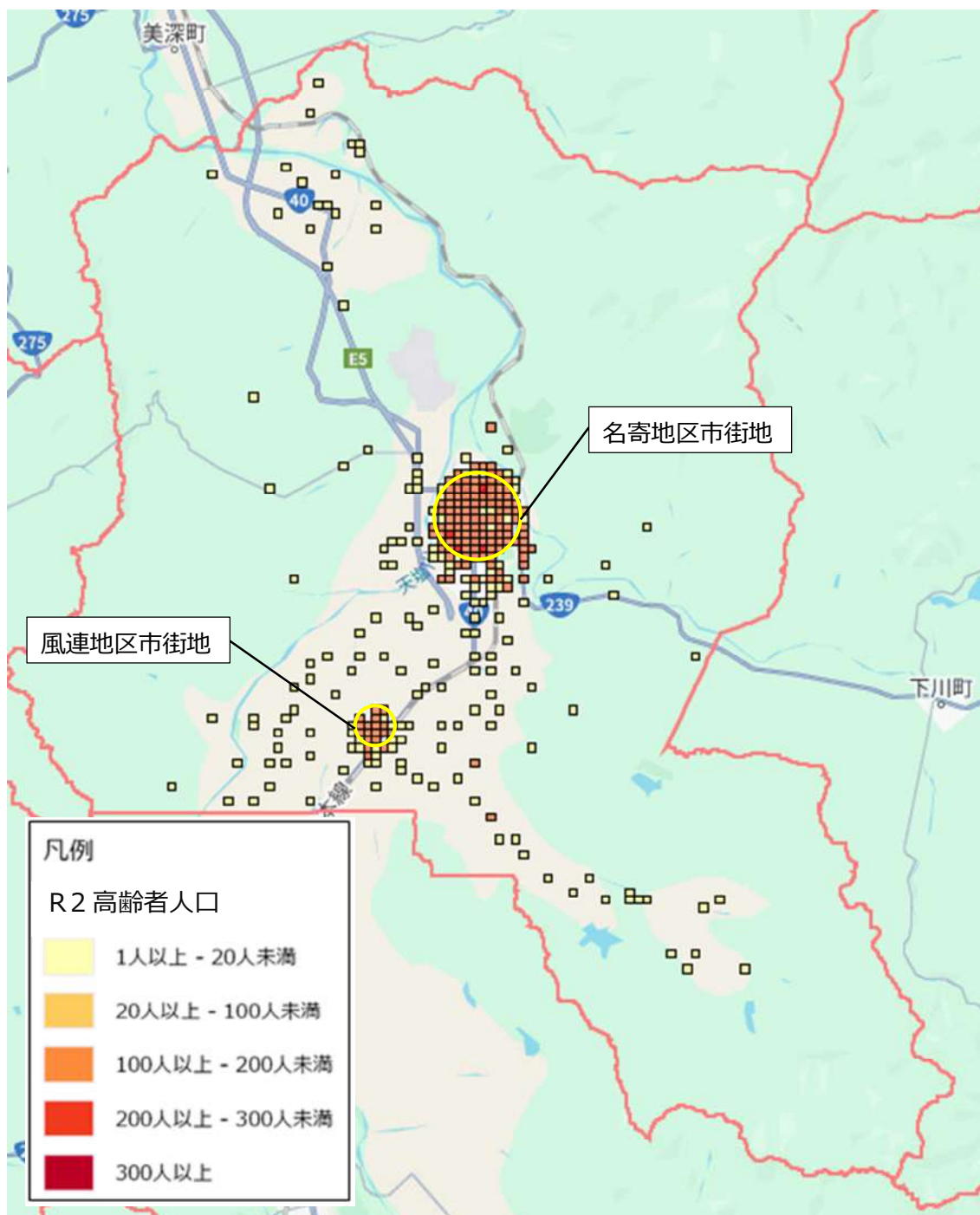


図 2-6 高齢者（65 歳以上）の人口分布
 （出典：政府統計の総合窓口（e-Stat）（<https://www.e-stat.go.jp/>）、
 令和 2 年国勢調査結果を加工して作成）

(4) 施設の集積

学校、公共施設、商業施設、病院等の生活利便施設は、主に名寄地区市街地または風連地区市街地に集積している。

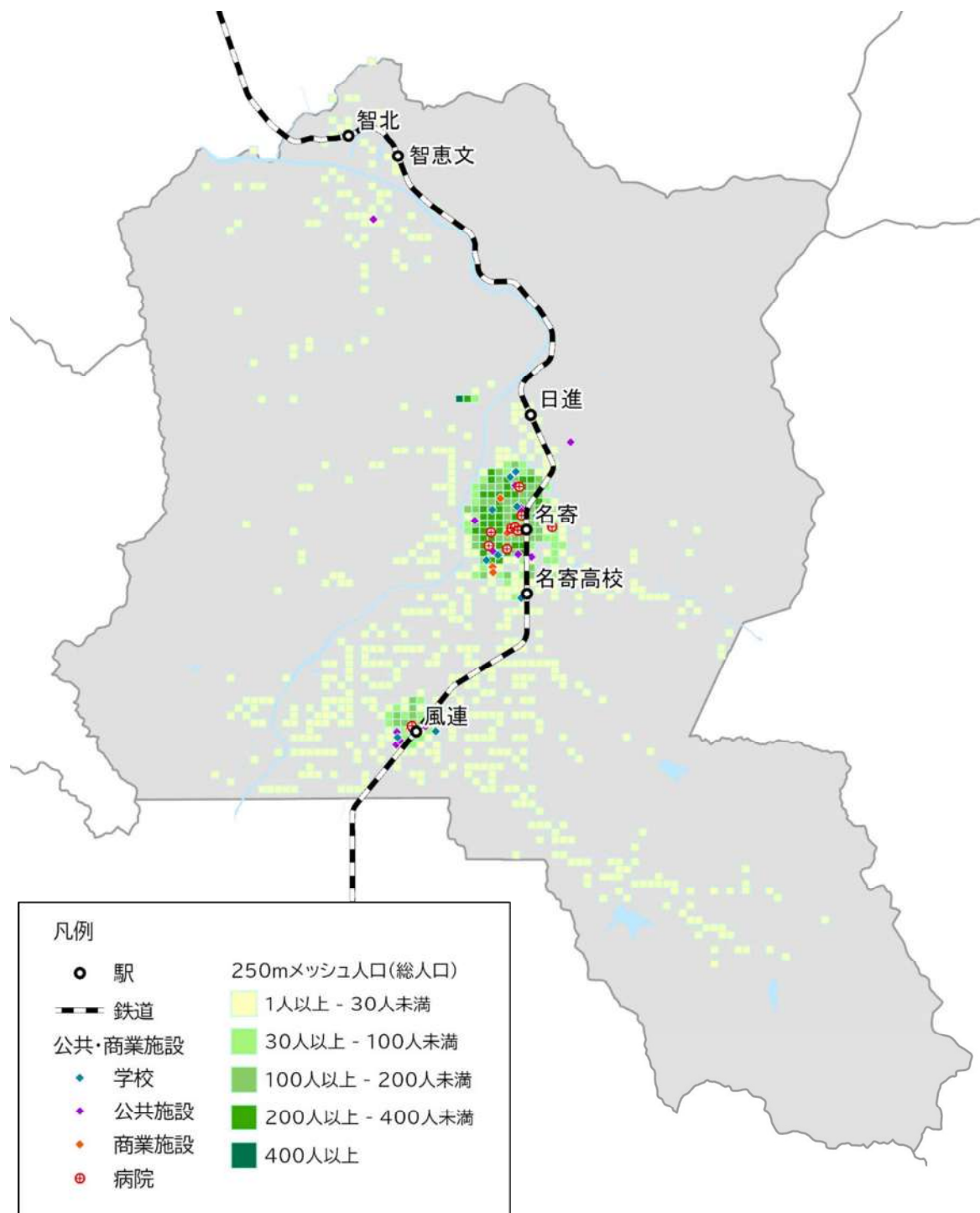


図 2-7 生活利便施設の立地状況

(5) 移動実態

通勤、通学ともに市内での移動のほか、士別市、下川町、美深町、旭川市との流入、流出も多くみられる。

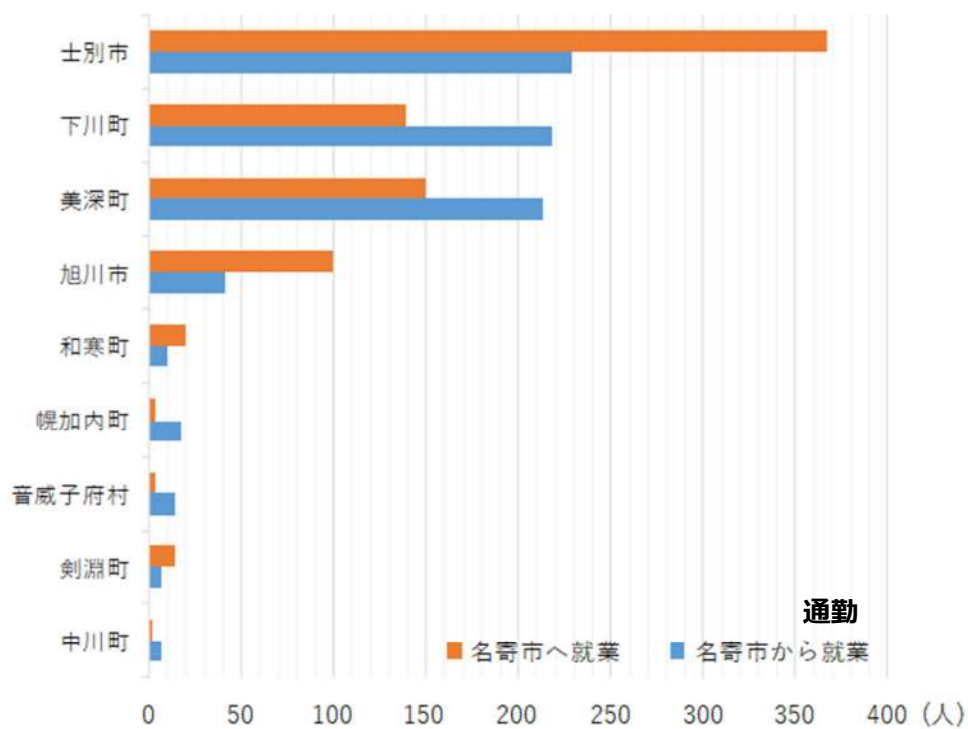


図 2-8 通勤の移動先（市内または市外）
（出典：令和 2 年国勢調査）

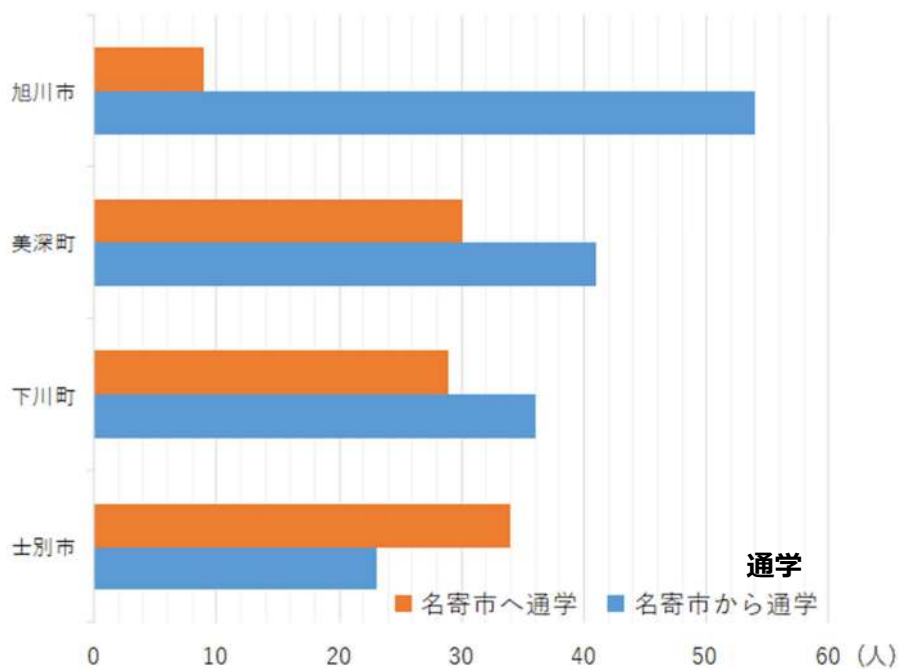


図 2-9 通学の移動先（市内または市外）
（出典：令和 2 年国勢調査）

(6) 自動車保有率

名寄市の人口当たりの保有台数登録地ベースが北海道全体と比較し高い傾向にある。

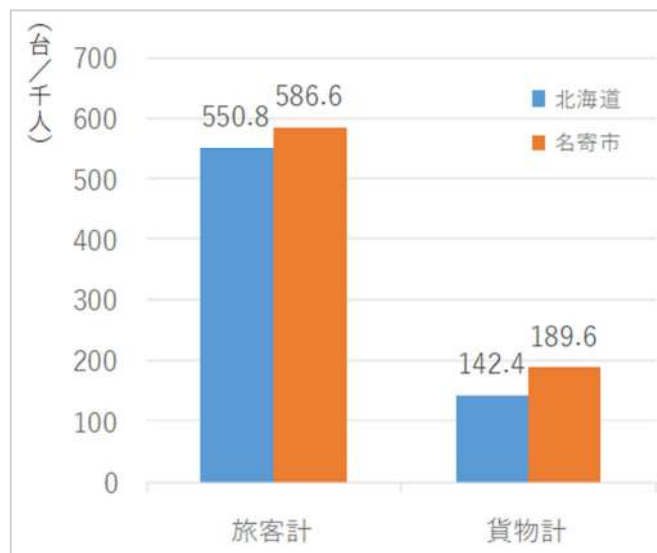


図 2-10 自動車人口当たり保有台数（登録地ベース）

（出典：環境省 運輸部門（自動車）CO₂ 排出量推計データ（令和4年3月）、住民基本台帳（各年1月1日）は環境省が使用しているデータを使用）

2-2 公共交通の状況

(1) 公共交通カバー率

名寄市で運行する公共交通でカバーできる範囲を以下のとおり定義する。

- ① J R 駅より半径 500m 以内
- ② バス停留所より半径 300m 以内
- ③ デマンドバスのエリア内

この結果、令和 2 年国勢調査時点での全人口の公共交通カバー率は 93.2%、高齢者人口の公共交通カバー率は 96.3% である。

平成 27 年国勢調査時点の人口の公共交通カバー率と比較し、全人口、高齢者人口ともに 10 ポイント以上増加した。その要因としては、居住区域が市街地へと移動していること、A I 活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」の運行開始等が考えられる。

	全人口		高齢者人口	
	2015 年 (平成 27 年)	2020 年 (令和 2 年)	2015 年 (平成 27 年)	2020 年 (令和 2 年)
人口	29,048 人	27,282 人	8,806 人	8,780 人
公共交通カバー人口	23,966 人	25,437 人	7,480 人	8,452 人
公共交通カバー圏外人口 ※交通空白地	5,082 人	1,845 人	1,326 人	328 人
公共交通カバー率	82.5%	93.2%	84.9%	96.3%

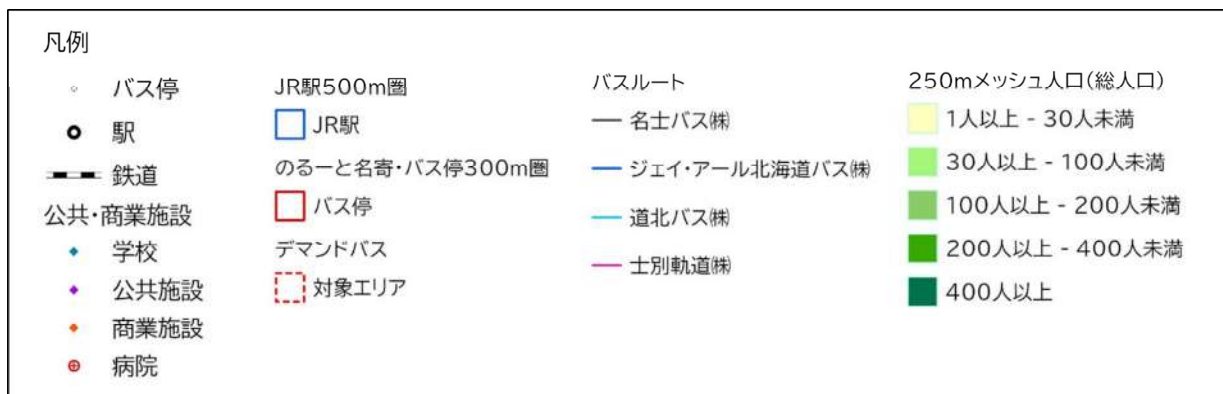
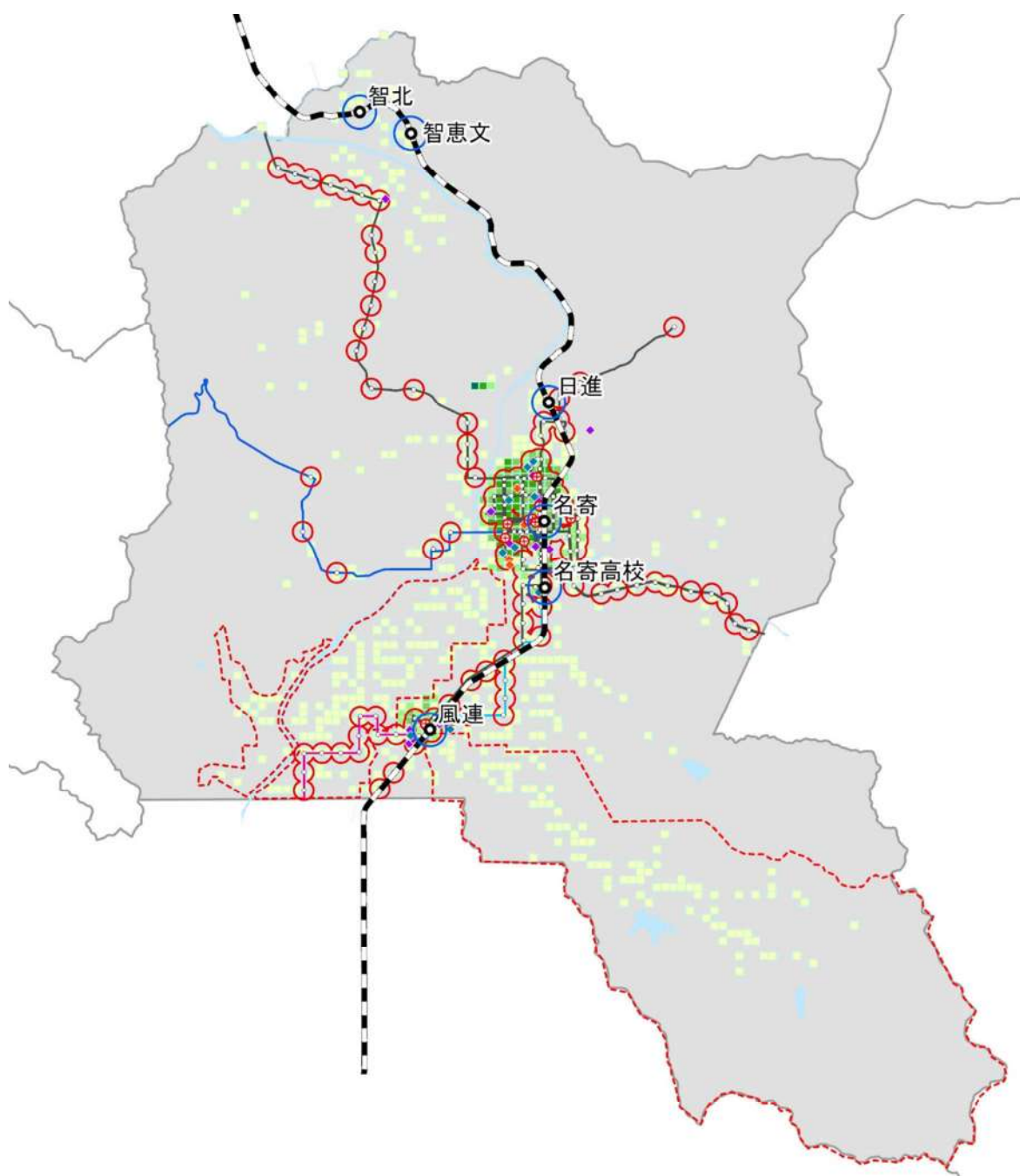
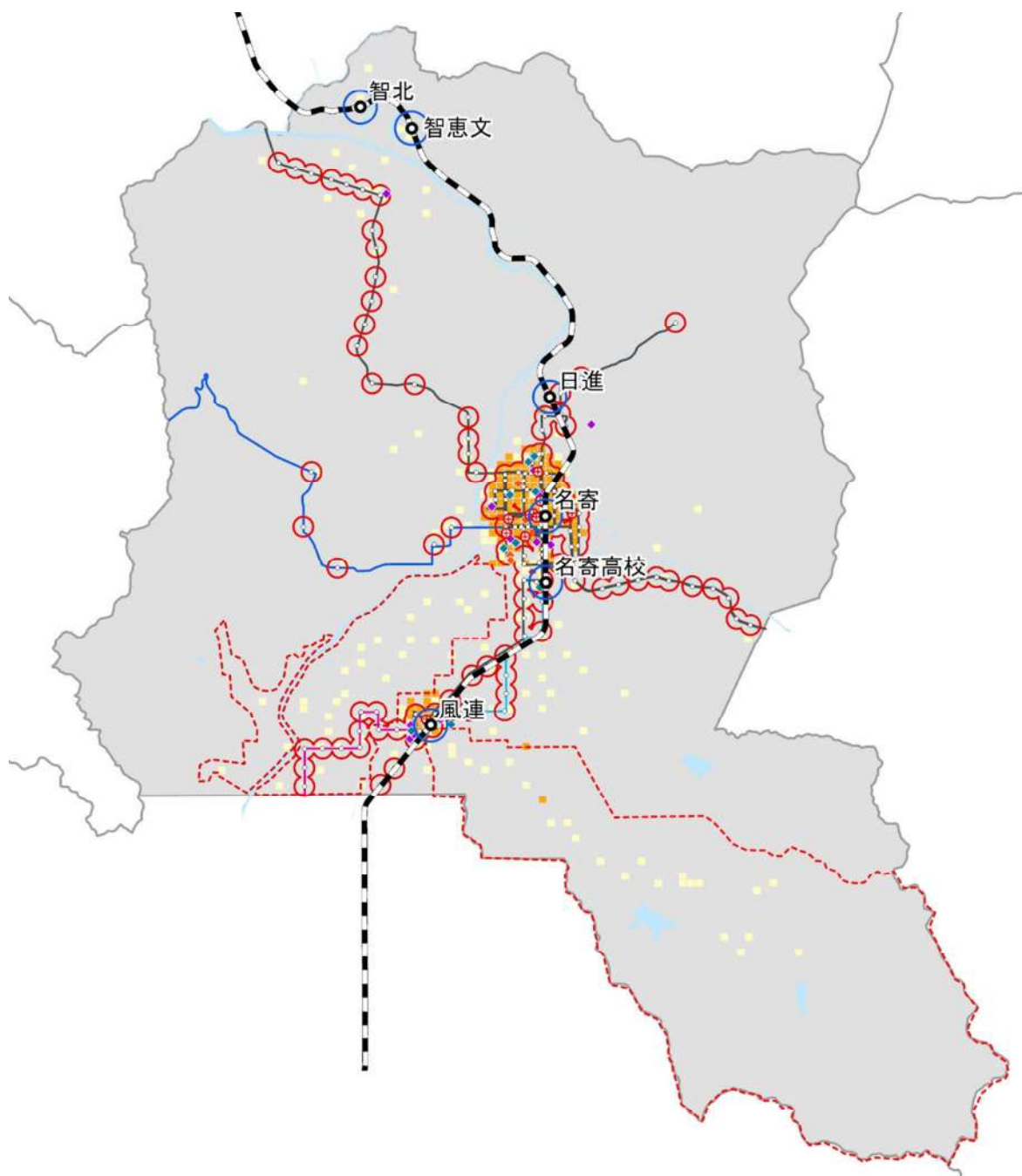


図 2-11 公共交通力カバー率（全人口）



凡例			
◇ バス停	JR駅500m圏	バスルート	250mメッシュ人口(65歳以上)
● 駅	□ JR駅	— 名士バス線	1人以上 - 20人未満
— 鉄道	のりーと名寄・バス停300m圏	— ジェイ・アール北海道バス線	20人以上 - 100人未満
公共・商業施設	□ バス停	— 道北バス線	100人以上 - 200人未満
◆ 学校	デマンドバス	— 士別軌道線	
◆ 公共施設	対象エリア		
◆ 商業施設			
⊙ 病院			

図 2-12 公共交通力カバー率（高齢者）

（２）市全体の公共交通

現在、名寄市には鉄道路線として、ＪＲ北海道が運行する宗谷本線があり、市内には、風連駅、名寄高校駅、名寄駅、日進駅、智恵文駅、智北駅の６駅が存在する。

また、路線バスとして、道北バス株式会社が国の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金^４を受けて運行する名寄線、士別軌道株式会社が士別市から風連地区まで運行する中多寄線、ジェイ・アール北海道バス株式会社が深川市から名寄市まで運行する深名線がある。

市内の路線バス事業者である名士バス株式会社は市内外に、国の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けて運行する下川線、恩根内線ほか計７路線の路線バスを運行している。また、国の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金^５を受けている下多寄線と御料線のデマンドバスを名寄市（委託事業者：名士バス株式会社）が運行している。車両減価償却については、国の車両減価償却費等国庫補助金を受けている。

名寄線や下川線、恩根内線については、広域で策定する北海道上川地域公共交通計画と連携する形で運行している路線である。

デマンドバスである下多寄線と御料線は、近年、人口の減少や自家用車の普及により、路線バスの利用者が低迷し、効率的な方法による公共交通の運行が必要となっており、自動車を所有していない市民も数多く存在しているため、「買い物」や「通院」等の移動に困らない交通システムの確保が求められていることから、住居が低密度に広く分散し路線バスの利用がしづらい交通空白地帯である。日常生活に不可欠な地域の交通手段の確保とともに、名寄市に所在するＪＲ名寄駅、風連駅と居住地域を結節し交通のネットワークを形成する目的で導入しているものである。

加えて、株式会社三浦ハイヤー、名寄交通株式会社、川原観光の市内３事業者がタクシーを運行している。

A I 活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」は、名寄市（委託事業者：株式会社三浦ハイヤー、名寄交通株式会社）が名寄地区市街地で運行している。

^４地域間幹線系統確保維持費国庫補助金：地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援する国が実施する補助金制度。

^５地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金：地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援する国が実施する補助金制度。

(3) 鉄道

J R 宗谷本線が運行している。市民アンケート調査における J R 利用頻度は、「全く利用しない」が 48.4%と最も高く、次いで「年に数回」が 44.7%と高く、全体の約 9 割を占める。J R の利用目的は、「趣味や娯楽」が 51.3%と最も高い結果となった。このことから J R の利用頻度が低いことがわかる。

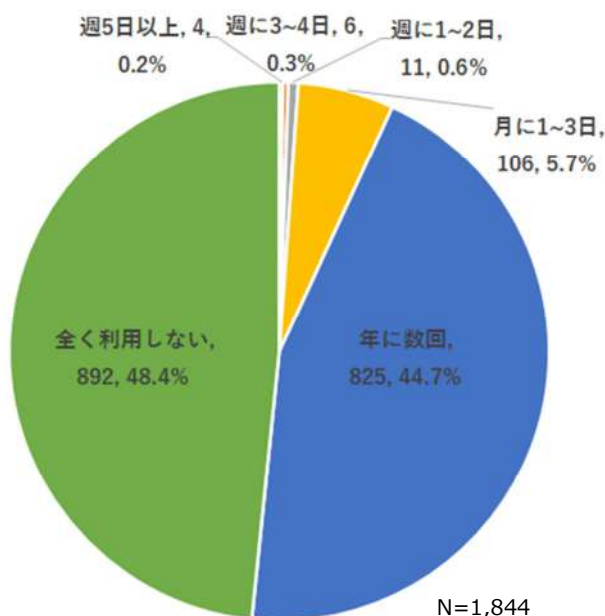


図 2-13 J R の利用頻度

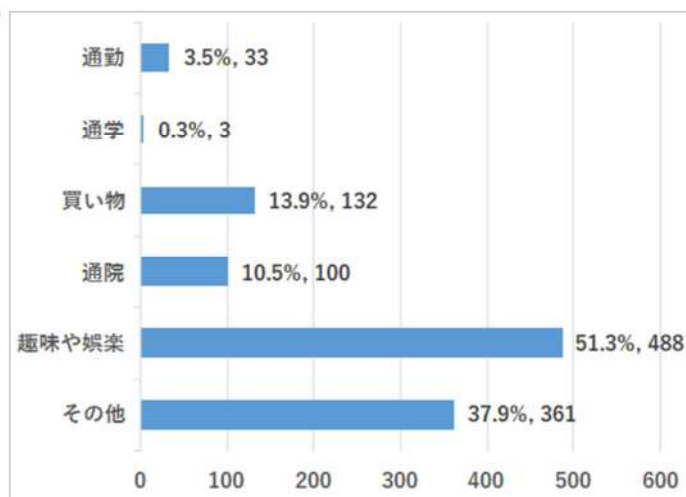


図 2-14 J R の利用目的
(複数回答可)

(4) 路線バス

本市では道北バス株式会社が 1 路線、名士バス株式会社が 7 路線、士別軌道株式会社が 1 路線が運行し、そのほかに都市間バスが運行している。

路線バス利用者は大きく減少している。人口減少等による理由のほか、2020（令和 2）年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けていると考えられる。

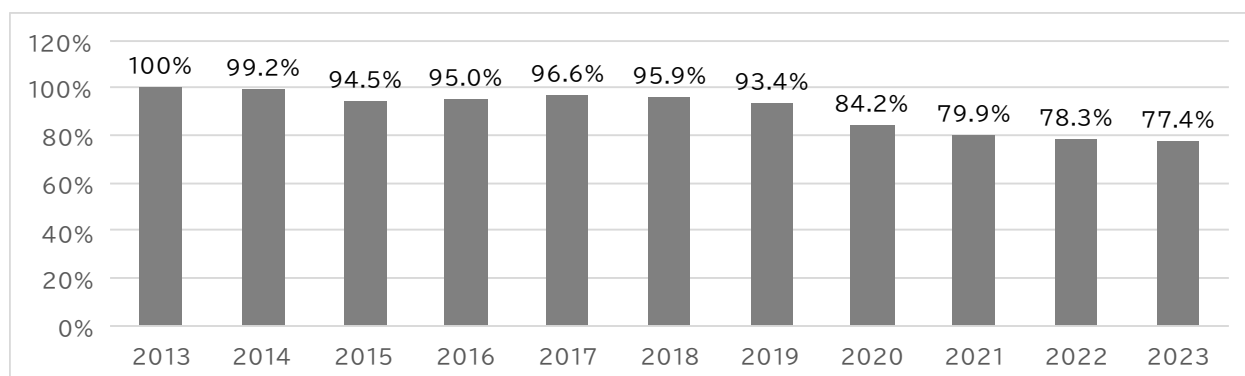


図 2-15 路線バスの利用者数の推移

（５）ＡＩ活用型オンデマンド交通

市内を循環するコミュニティバスが、運行事業者の深刻な運転手不足により 2022（令和 4）年 10 月に減便された。このことにより市内移動の利便性が低下し、今後も運転手不足は深刻な課題であることから、全国で導入が進められているＡＩ活用型オンデマンドバスを名寄市街地エリアで、2023（令和 5）年 11 月から運行を開始している。

運行形態は、ＡＩの判断により最適なルート選択をしながら、市内に設置した 107 箇所の乗降ポイント間を乗り合い方式で移動する。予約方法は、アプリまたは電話予約で、リアルタイムでの予約から最大 3 日前までの予約としている。

新しい公共交通として徐々に市民への浸透が進み、徒歩や自転車移動が困難となる降雪期間に利用者が増加していることがわかる。浸透が進むとともに、利用者からは、運行時間・曜日の拡大や乗降ポイントの増加、郊外地区での運行について要望が出されている。

今後も公共交通全体の人手不足は深刻な課題であることから、要望がある運行時間・曜日の拡大や乗降ポイントの増加については検討が必要である。一方でこのＡＩ活用型オンデマンドバスは、一定の人口密度がある地区で運行効率を発揮するシステムであることから、郊外地区での運行は不向きであり導入には慎重さが求められる。

また、利用者の増加とともに待ち時間も増加傾向にあり、引き続き、より効率の良い運行や運行体制についても検討が必要であるが、利便性の向上と併せて、既存の公共交通との共存も念頭に考慮されるべきものである。

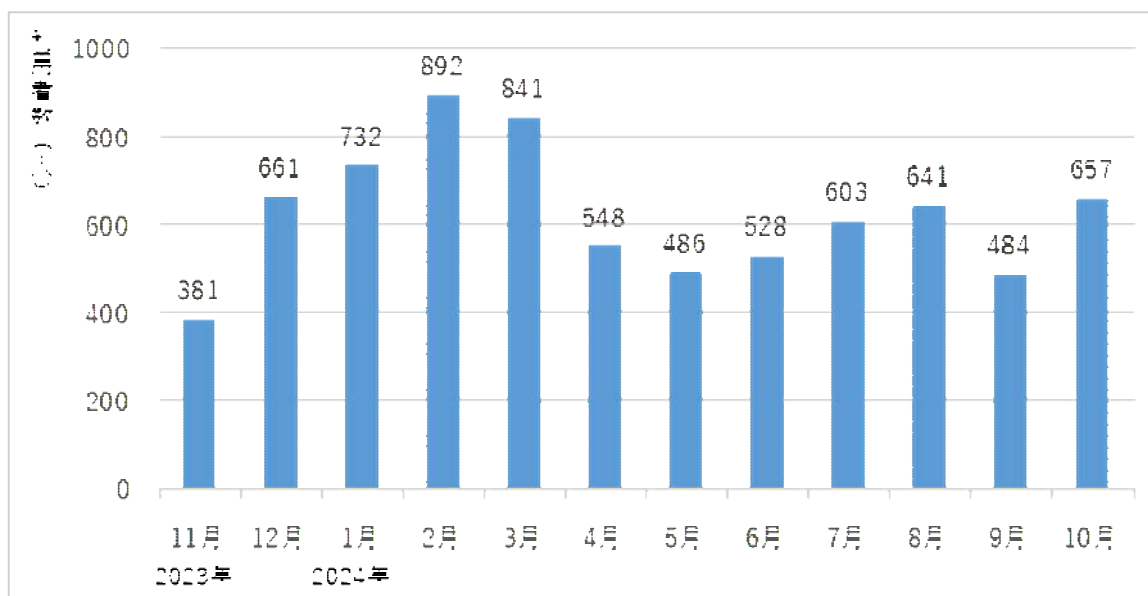


図 2-16 AI活用型オンデマンドバスの月別利用者数の推移

（６） デマンド交通

路線バスの廃止に伴い、下多寄地区（2011（平成 23）年度運行開始）、御料地区（2018（平成 30）年度運行開始）ではデマンドバスが運行されている。2 路線ともに利用者は減少しており、対象エリア内の人口減少のほかに 2020（令和 2）年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響が理由として考えられる。



図 2-17 デマンドバスの利用者数の推移

(7) タクシー

名寄市では、株式会社三浦ハイヤー、名寄交通株式会社、川原観光の3事業者が営業している。市民アンケート調査におけるタクシー利用頻度は、「全く利用しない」が45.3%と最も高く、次いで「年に数回」が44.4%と高く、全体の約9割を占める。タクシーの利用目的は、「趣味や娯楽」が56.1%と最も高い結果となった。

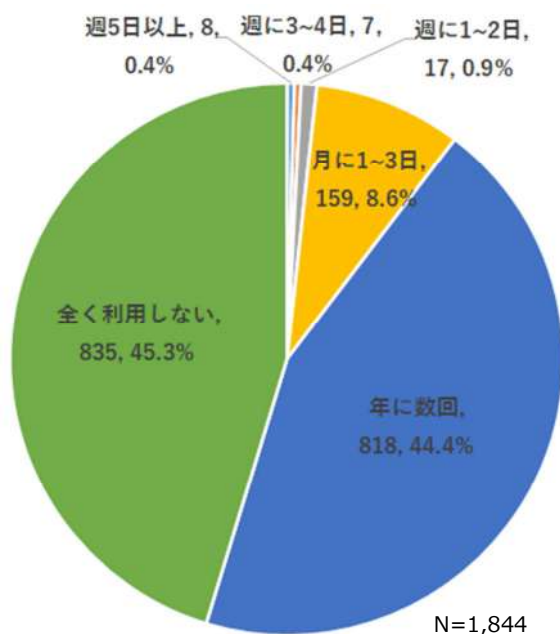


図 2-18 タクシーの利用頻度

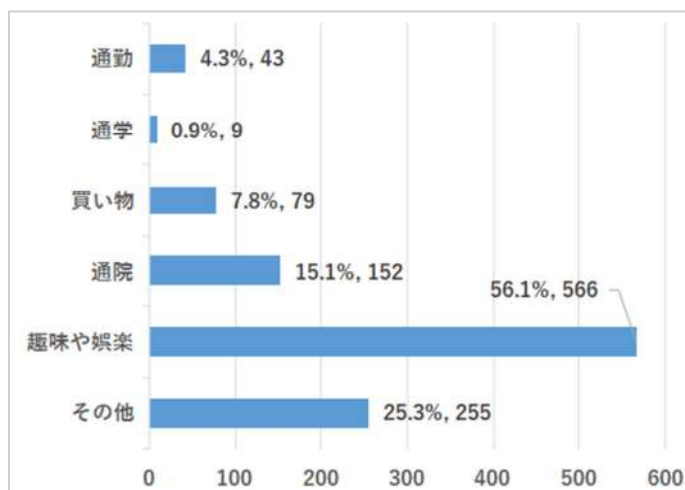


図 2-19 タクシーの利用目的

(8) 交通事業者の環境

路線バス事業者への聞き取りによると運転手の年齢構成は60代が約4割と最も多く、次いで50代となっており、約8割が50代以上であることがわかる。

バスの運転手数、タクシーの運転手数、タクシーの車両数は減少傾向となっている。

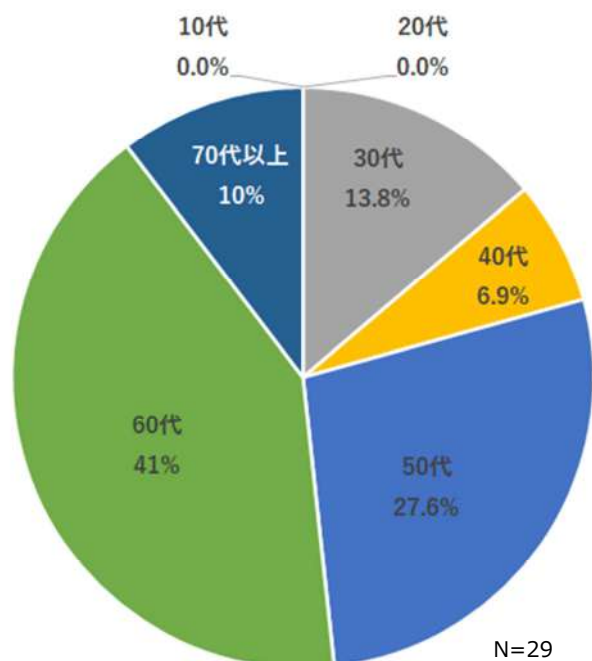


図 2-20 路線バス運転手年齢構成比（2023年度）
（出典：事業者聞き取り）

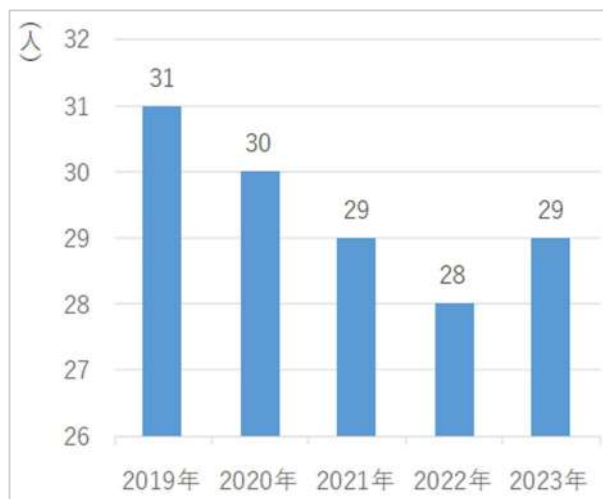


図 2-21 路線バス運転手数推移
（出典：事業者聞き取り）

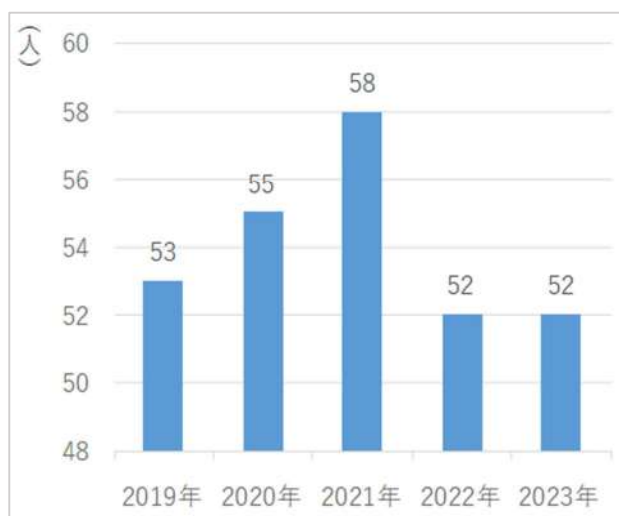


図 2-22 タクシー運転手数推移
(出典：事業者聞き取り)

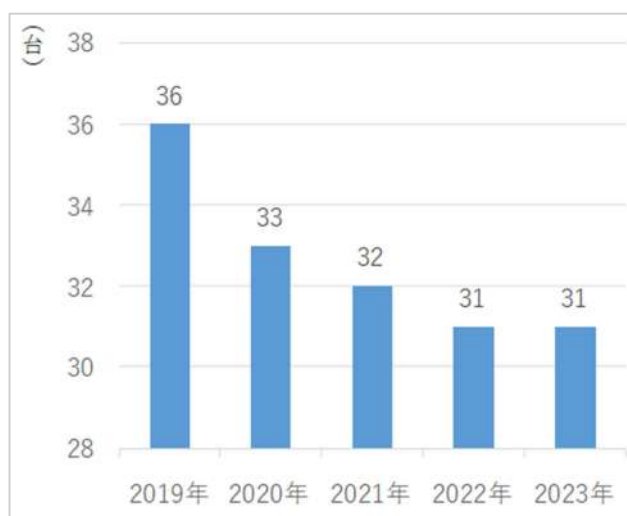


図 2-23 タクシー車両数推移
(出典：事業者聞き取り)

2-3 市民アンケート調査

(1) 調査概要

市民のニーズや利用実態を把握し、持続可能な公共交通のあり方を検討するためアンケート調査を実施した。

調査対象者	名寄市民
調査方法	・インターネットから回答フォームによる回答 ・紙媒体の調査用紙による回答
調査期間	2024（令和6）年7月10日～2024（令和6）年8月13日
回答件数	1,844 件
調査項目	・個人属性／世帯状況／運転状況 ・市内公共交通の利用状況 ・市内公共交通の評価、改善点、利用意向 ・今後の公共交通への意向
注意事項	・図表中の N=〇〇の数字は回答者数のことである。 ・アンケート結果の数値は小数点第2位を四捨五入し小数点第1位まで表示した。複数回答や単数回答であっても合計値が100%にならない場合がある。

(2) 調査結果 (抜粋)

1) 年齢

「50代」が22%と最も高く、次いで「40代」、「60代」が約19%と高い。40代以上の合計が約8割を占めている。

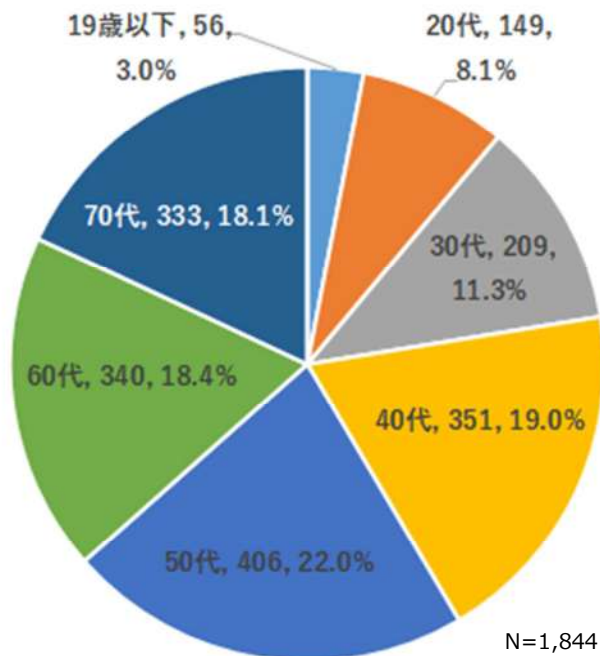


図 2-24 回答者の年齢構成比

2) 同居家族 ※複数回答可

「配偶者」が63.5%と最も高く、次いで、「子」が30.7%と高い。同居家族がいない単身で生活する人も約2割を占めている状況である。

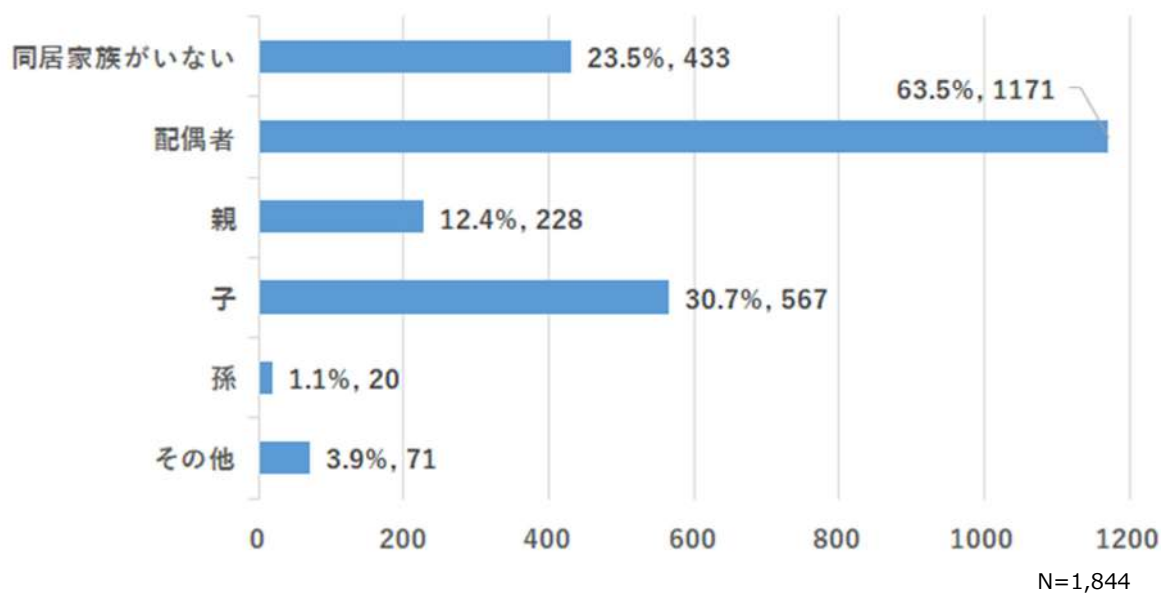


図 2-25 回答者の同居家族の状況

3) 運転免許の保有状況

運転免許の保有者が約 9 割を占めている。

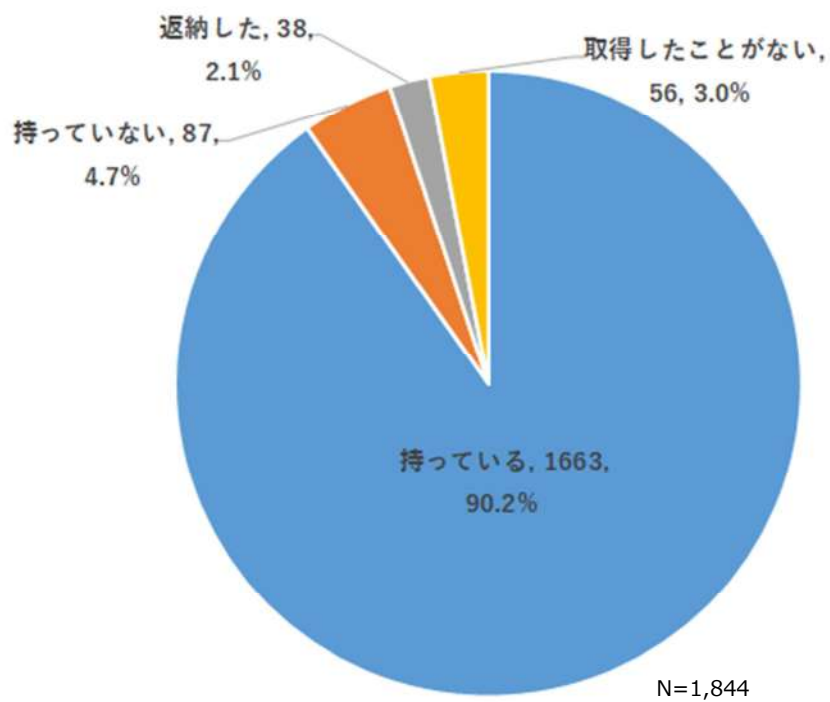


図 2-26 運転免許の保有状況

4) 将来の運転の継続意向

「運転はやめない」、「できるだけ運転を続けたい」の割合が全体の 6 割を占めている。

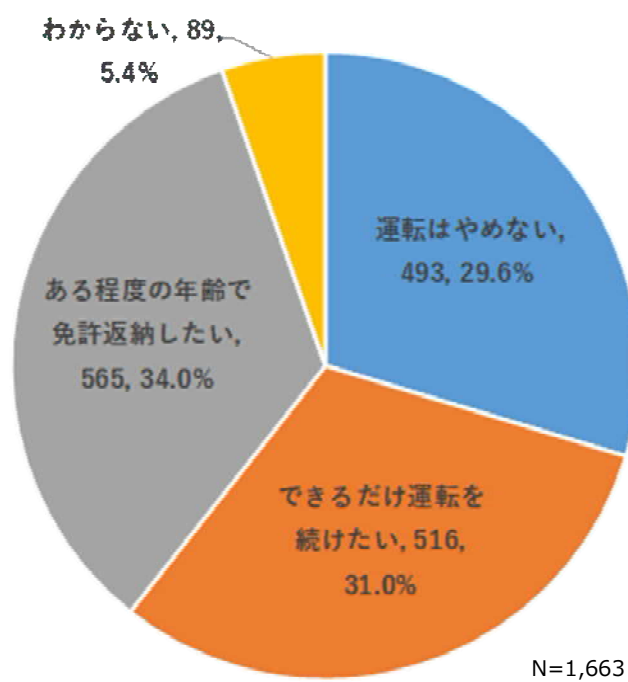


図 2-27 将来の運転の継続意向

5) 世帯の保有自動車の台数

世帯で1台以上保有している割合が約9割を占めている。

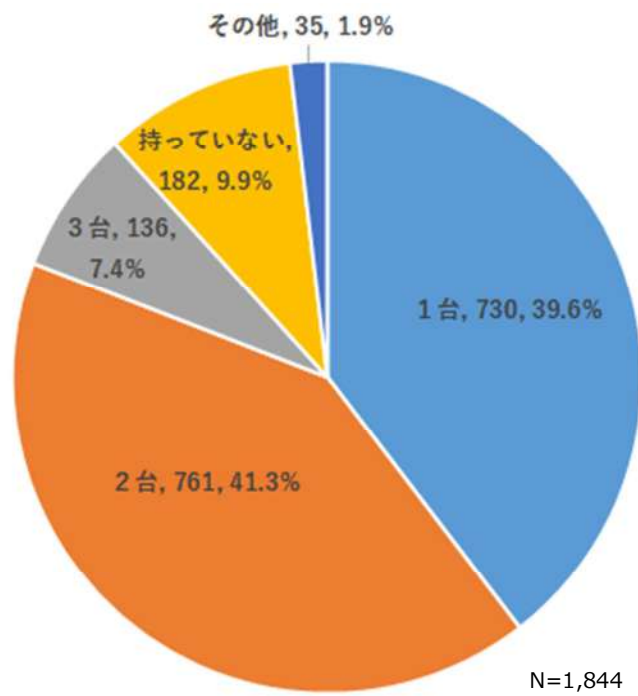


図 2-28 世帯の保有自動車の状況

6) コミュニティバスの評価、不満な点 ※不満な点は複数回答可

コミュニティバス利用者で「満足」、「やや満足」、「普通」が約 8 割を占めている。一方で、不満であると答えた方は、運行経路、乗車時間の長さ、運行便数の少なさに不満を感じているという結果となった。

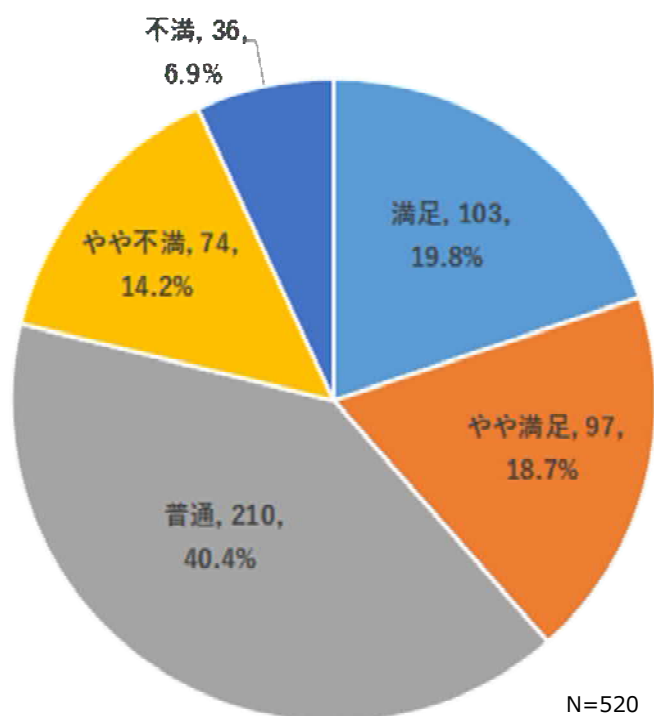


図 2-29 コミュニティバスの評価

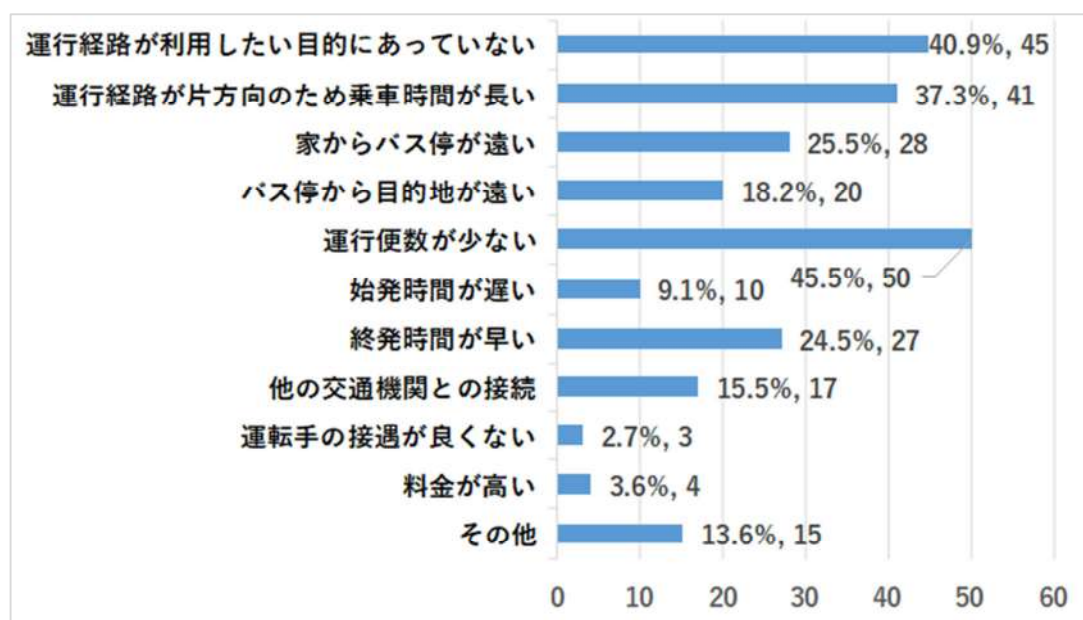


図 2-30 コミュニティバスの不満な点
(複数回答可)

7) AI活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」の利用意向、改善点 ※改善点は複数回答可
「利用したことがある」を含む今後の利用意向があるという回答が全体の約4割を占めている。
今後どのような改善があれば利用したいかについては、「運行日・時間の拡大」と答えた方が約4割と多い結果となった。

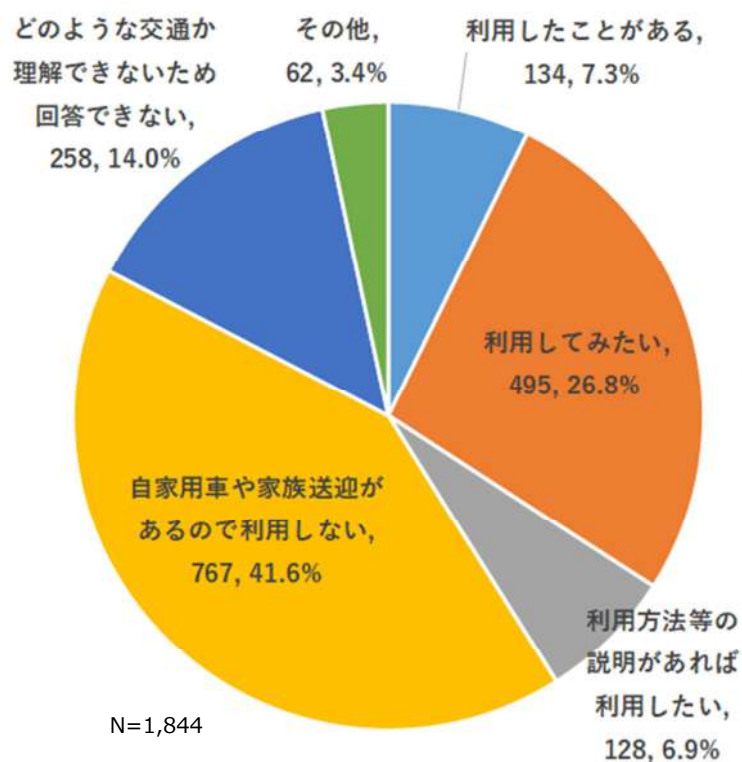


図 2-31 AI活用型オンデマンドバスの利用意向

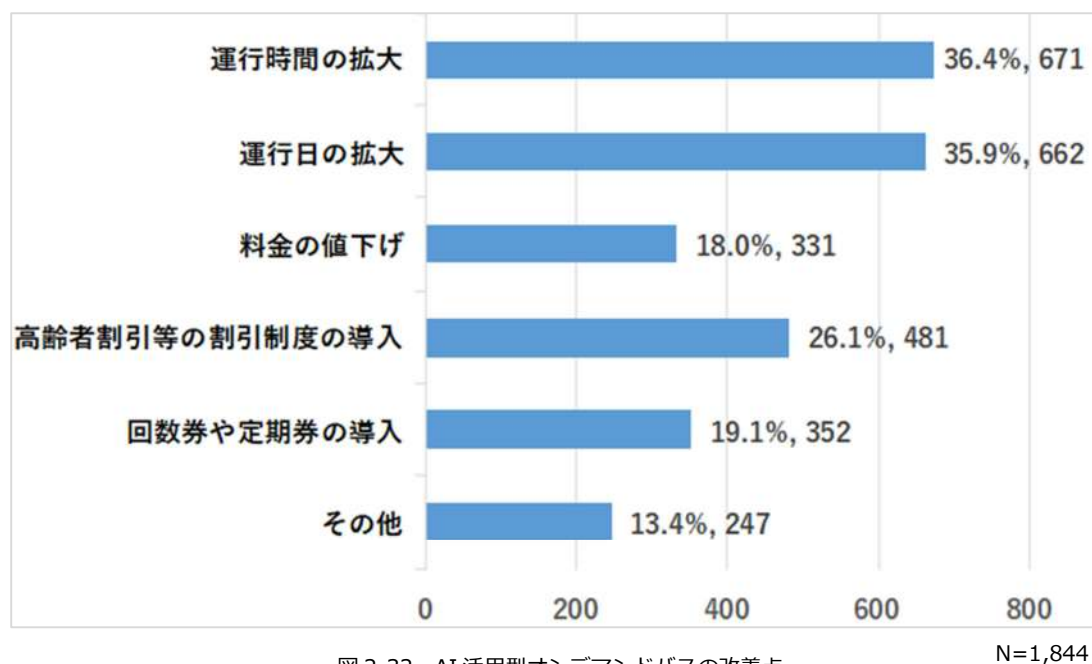


図 2-32 AI活用型オンデマンドバスの改善点
(複数回答可)

2-4 現況と課題の整理

公共交通の現状やニーズ調査の結果などから、名寄市の公共交通における課題を以下のとおり整理する。

現状		課題
人口推移	・人口減少及び少子高齢化の進行、 生産年齢人口の減少	・公共交通利用者のベースの減少への対応 ・交通弱者の移動手段の確保
都市構造	・人口が中心部に集積 ・市の中心市街地に都市機能が集積	・郊外部から都市機能が集積している中心市街地へのアクセスの向上
広域の移動実態	・通勤、通学、通院における周辺市町村との流動がある	・広域交通ネットワークの維持・確保・最適化が必要
利用状況	・公共交通の利用者減少 ・自家用車移動の依存度が高い	・高齢ドライバーによる事故増加 ・免許返納後の移動手段の確保、利用促進 ・公共交通の利用のわかりやすさ等の改善
公共交通網	・公共交通カバー率は約9割だが、 郊外部では空白地帯が存在する ・鉄道とバスやバス同士の重複運行が存在する	・交通空白地における移動手段の確保 ・利用者の実態や市の財政負担にあった公共交通網の構築が必要
交通事業者	・運転手不足及び高齢化の深刻化	・運転手確保のための取組 ・持続可能なサービス提供のためのバス路線の最適化

第3章 名寄市の公共交通網の基本方針

3-1 基本的な方針

現状から整理された課題や名寄市の関連計画における公共交通の考え方を踏まえ、3つの基本方針を以下のとおり定める。

基本方針1 利用者ニーズを踏まえた持続可能な交通サービスの提供

名寄市の公共交通力バー率は9割を超えているが、人口減少による公共交通の利用者減少は、交通事業者の収入が減少となり、事業継続への影響が懸念される。また、少子高齢化に伴う労働人口の減少は、路線バス及びタクシーなど交通事業者の人材不足や乗務員の高齢化は大きな課題であり運行事業そのものに影響がある。そして、その影響により、運転免許を持たない市民、免許返納高齢者など、移動手段をもたない市民に提供すべき、公共交通の持続可能性に影響がある。

そこで、バスダイヤの柔軟な見直し、JRへの乗継利便性向上、路線バスやタクシーへの乗務員確保に向けた事業者との連携・協力の取組と、DX技術を活用した移動の効率化を進めることで、「利用者ニーズを踏まえた持続可能な交通サービスの提供」を目指す。

基本方針2 交通空白地における地域の足の確保

名寄市の公共交通力バー率は9割を超えているものの、交通空白地に居住する人口は1割弱存在する。

現状で公共交通が不便な状況について困っている方は少ないが、少子高齢化の進展により、自動車を手放す方が増える将来において、地域の足を確保する方法の検討が必要であることから、地域の実情にあった交通体系の最適化により地域の足を確保する方法も考えられる。

そこで、デマンドバス、タクシー等を活用した地域の足の確保の検討や、利用者が利用しやすい運賃制度の検討によって、「交通空白地における地域の足の確保」を目指す。

基本方針3 過度な自家用車利用の脱却に向けた安全・安心な移動の実現

自動車保有率や市民の移動状況、路線バス、JRの利用頻度、将来の運転意向等からは名寄市民は自家用車への依存度が大きいことがわかる。

公共交通を維持していくため、また、高齢者の交通事故を防止する観点でも、過度な自家用車利用を抑制することが重要と考えられる。

そこで、高齢者や若年層、買い物客向け等、多様なモビリティ・マネジメント⁶の実施によって、「過度な自家用車利用の脱却に向けた安全・安心な移動の実現」を目指す。

⁶モビリティ・マネジメント：過度な自動車利用から公共交通等の多様な交通手段を適度に利用する状態へ変化を促すコミュニケーションを中心とした交通施策

3-2 名寄市の公共交通路線網の目指す姿

この計画の対象期間の名寄市の目指す公共交通網の姿を示す。

名寄市の目指す姿

名寄市は、名寄地区の他、旧智恵文村と旧風連町に人口集積が存在する。また、名寄市は、士別市と並び定住自立圏（北・北海道中央圏域）における「地域全体における人口定住のために、周辺の町村と連携して圏域に必要な生活機能の確保に関して中心的な役割を担う」中心市であり、名寄市立総合病院等には、市外からの通院も多いため、周辺市町村からの公共交通についても維持が求められるところである。

このことから、広域交通については、上川地域公共交通計画など広域的な公共交通計画と整合を図りながら持続的な交通体系の構築や維持を行う。

以上より、周辺市町村及び智恵文地区、名寄地区、風連地区を結ぶ **J R 宗谷本線を「広域幹線路線」として位置づけ、また、名寄市から他都市まで接続する路線（下川線・興部線・恩根内線・深名線・名寄線・中多寄線）を『準幹線路線』、さらに、広域幹線路線・準幹線路線を支える生活路線として、コミュニティバスや徳田線、日進ピヤシリ線、風連線、デマンドバス、A I 活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」を最適化して、利用の活性化を図っていくものとする。**さらに、交通空白地においては、デマンドバスやタクシー等を活用した新たな地域の足の確保策についても検討を行っていくものとする。

さらに、本計画の上位計画である「名寄市総合計画」や関連計画である「名寄市都市計画マスタープラン」等において、**「コンパクトなまちづくり」が目標**とされている。都市機能の誘導を図り、**「自動車を持たなくても生活できる居住環境」**を構築するためには、公共交通の重要性はさらに向上し、J R、路線バス、デマンドバス、タクシーといったモビリティが単体でサービスを提供するのではなく、有機的に繋がることによって、初めて実現するものと考えられる。

そこで、現在の公共交通ネットワークを軸としながら、**J R、路線バス、デマンドバス、タクシー、A I 活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」の事業者間の枠を超えた結節強化、利用者ニーズを踏まえた適材適所の交通サービス提供及びD X技術等の活用により改善を図っていくこととする。**

なお、公共交通の運転手確保は公共交通事業者において重要な課題であり、運転手確保に寄与する取組に参加するほか、J R、路線バス、デマンドバス、タクシーを効率的に組み合わせた移動を構築することも、担い手不足に寄与するものと考えられる。

また、公共交通の利用を促すターゲットとしては、高齢者の交通事故数の増加を鑑み、高齢者に重点を置いたサービスや利用促進策を展開する。さらに、名寄市には、市立大学があり、道内外含め、多くの学生が名寄に居住し、また、名寄高校には、名寄地区以外の生徒も通学している現状にあることから、公共交通の利用を促すターゲットとして、若年層も設定することとする。なお、J Rの利用促進については、宗谷本線沿線の自治体及び経済団体等で構成される宗谷本線活性化推進協議会と連携し、利用促進を行うこととする。

以上を名寄市の目指す公共交通網の全体像として掲げる。

第4章 名寄市の公共交通網の目標

4-1 目標と指標の設定

基本方針を踏まえ、次の3つの目標及び指標を設定する。

基本方針1 利用者ニーズを踏まえた持続可能な交通サービスの提供

▶目標1 路線バス等のサービスの向上と交通結節点等待合環境整備を目指す

指標1	バス利用者数の維持
指標2	公共交通の維持に係る公的資金額（運行補助額）の維持

目標1について、路線バス、鉄道などの公共交通サービスの向上と交通結節点等待合環境整備を評価するため、バス利用者数の維持を評価指標1として設定する。地域公共交通網形成計画策定以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、路線バスの利用者数は減少傾向にあったが、徐々に以前の利用者数に戻りつつあることから、路線バス等のサービス向上に資する事業や、交通結節点等待合環境整備、DX技術等を活用した移動の効率化に資する事業を実施することで、目標年次である2029（令和11）年度までのバス利用者数の維持の達成を目指す。

また、人口減少による公共交通利用者減少や、運行経費が高騰する中においても、公共交通の維持に係る公的資金額（運行補助額）の維持の達成を目指す。

基本方針2 交通空白地における地域の足の確保

▶目標2 公共交通の最適化により地域の足の確保を目指す

指標3	公共交通カバー率の維持
------------	-------------

目標2について、地域の足が確保されているかを評価するため、公共交通カバー率を指標3として設定する。市民アンケート調査（P23参照）では、将来の運転の継続意向として「ある程度の年齢で免許返納したい」との回答が34%と一定程度あることに加えて、今後少子高齢化の進展により、自動車免許返納や運転を取りやめる方が増える将来において地域の足を確保するために、指標3として目標年次である2029（令和11）年度においても公共交通カバー率の維持を目指す。

基本方針3 過度な自家用車利用の脱却に向けた安全・安心な移動の実現

▶目標3 高齢者・若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施により、過度な自家用車利用の脱却と安全・安心な移動の実現

指標4	モビリティ・マネジメントの実施（高齢者向け）
指標5	モビリティ・マネジメントの実施（若年層向け）

目標3について、過度な自家用車利用の脱却に向けた安全・安心な移動の実現を評価するため指標4、指標5として高齢者・若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施を通じて、このことにより自家用車から公共交通利用への行動変容を促す。

4-2 指標と評価方法

計画の達成状況を評価するため、各目標に対する指標と評価方法を次のとおり定める。

目標 1	路線バス等のサービスの向上と交通結節点等待合環境整備を目指す	
評価指標	現状	目標
バス利用者数の維持	18 万人／年度 (2023 (令和 5) 年度)	18 万人／年度 (2029 (令和 11) 年度)
公共交通の維持に係る公的資金額(運行補助額)の維持	87,542 千円／年度 (2023 (令和 5) 年度)	87,542 千円／年度 (2029 (令和 11) 年度)

目標 2	公共交通の最適化により地域の足の確保を目指す	
評価指標	現状	目標値
公共交通カバー率の維持	93.2% (2024 (令和 6) 年度)	93.2% (2029 (令和 11) 年度)

目標 3	高齢者・若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施により、過度な自家用車利用の脱却と安全・安心な移動の実現	
評価指標	現状	目標値
モビリティ・マネジメントの実施(高齢者向け)	0 回/年 (2024 (令和 6) 年度)	1 回/年 (2029 (令和 11) 年度)
モビリティ・マネジメントの実施(若年層向け)	1 回/年 (2024 (令和 6) 年度)	2 回/年 (2029 (令和 11) 年度)

第5章 目標達成に向けた取組

5-1 目標達成に向けた取組

目標を達成するための事業として6事業を設定する。6事業については、より効果を発揮できるようそれぞれ連携し、取組を進める。

▶目標1 路線バス等のサービスの向上と交通結節点等待合環境整備を目指す

事業1 路線バス等のサービスの向上に関する事業

- 事業 1-1 バス運行ダイヤの柔軟な見直し
- 事業 1-2 市内交通のJRや準幹線路線等へのダイヤの結節
- 事業 1-3 人口が多い地区における停留所・デマンドバスの乗降ポイントの見直し
- 事業 1-4 路線バス・タクシー乗務員確保に向けた事業者との連携・協力の取組

事業2 交通結節点等待合環境整備に関する事業

- 事業 2-1 商業施設等の屋内でのバス待合環境創出
- 事業 2-2 交通結節点等における公共交通情報提供

事業3 DX技術を活用した移動の効率化に関する事業

- 事業 3-1 AI活用型オンデマンドバスの運行見直し検討
- 事業 3-2 公共交通における新技術導入の研究

▶目標2 公共交通の最適化により地域の足の確保を目指す

事業4 地域の足の確保に関する事業

- 事業 4-1 路線バス・デマンドバス・タクシー等を活用した地域の足の確保の検討

▶目標3 高齢者・若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施により、過度な自家用車利用の脱却と安全・安心な移動の実現

事業5 高齢者向けのモビリティ・マネジメントの実施に関する事業

- 事業 5-1 町内会・老人クラブ等への公共交通利用を啓発する活動の実施
- 事業 5-2 免許返納者へ公共交通利用促進を啓発する行動の検討

事業6 若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施に関する事業

- 事業 6-1 新入生向けの情報提供の実施

5-2 計画の事業内容

基本方針1：利用者ニーズを踏まえた持続可能な交通サービスの提供	
目標1	路線バス等のサービスの向上と交通結節点等待合環境整備を目指す
事業1	路線バス等のサービスの向上に関する事業
	1) バス運行ダイヤの柔軟な見直し
	市民の移動ニーズを踏まえ、国の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用して道北バス株式会社が運行する名寄線、名士バス株式会社が運行する下川線、興部線、恩根内線のほか、士別軌道株式会社が士別市から風連地区まで運行する中多寄線、ジェイ・アール北海道バス株式会社が深川市から名寄市まで運行する深名線や、名士バス株式会社が運行する単独路線など、各バス路線のダイヤについて、柔軟な見直しを実施する。
	2) 市内交通のＪＲや準幹線路線等へのダイヤの結節
	公共交通による広域移動を実現するために、各バス路線等と公共交通の広域幹線路線であるＪＲ宗谷本線との結節を強化する。
	3) 人口が多い地区における停留所・デマンドバスの乗降ポイントの見直し
	- 今後、高齢化は更に進行することが予想されるため、バス停留所のアクセス性を向上することが重要となる。 - 新規の停留所設置や、既存停留所の新設・移動などを検討する。
	4) 路線バス・タクシー乗務員確保に向けた事業者との連携・協力の取組
	- 路線バス及びタクシーの運転手不足は深刻な問題である。乗務員を確保することは、地域公共交通の供給面における重要な課題であり、交通事業者と連携した対応が必要となる。 - 北海道では路線バス事業者が連携した、合同就職相談会が開催されている。このような事業にバス会社やタクシー事業者が参加するとともに、行政も様々な形で北海道・事業者と連携・協力を図る。
 図 5-1 バス運転手募集 イベントチラシ  (参考：北海道 生活交通バス維持改善モデル事業)	
実施主体	名寄市／交通事業者 等

基本方針 1：利用者ニーズを踏まえた持続可能な交通サービスの提供	
目標 1	路線バス等のサービスの向上と交通結節点等待合環境整備を目指す
事業 2	交通結節点等待合環境整備に関する事業
	1) 商業施設等の屋内でのバス待合環境創出
	・積雪寒冷地では、特に冬期間、屋外でのバス待ちは利用者の大きな負担となる。一方、バス停留所に設置する上屋は、初期費用が高額となり、さらに、雪降などの維持コストも発生する。そこで、デマンドバス停留所周辺の商業施設や公共施設をバス待ち空間とすることで、バス待合環境を改善する。
	2) 交通結節点等における公共交通情報提供 ・名寄駅や名寄市立総合病院、道の駅等の複数の公共交通や路線バスが結節する交通結節点において、公共交通情報を提供する。 《公共交通情報の提供媒体》 ・時刻表の設置（紙媒体） ・リアルタイム性の高い情報（のるーと名寄アプリの情報提供）
 図 5-2 のるーと名寄アプリ予約画面	
実施主体	名寄市／交通事業者／商業者 等

基本方針 1：利用者ニーズを踏まえた持続可能な交通サービスの提供	
目標 1	路線バス等のサービスの向上と交通結節点等待合環境整備を目指す
事業 3	D X 技術を活用した移動の効率化に関する事業
	1) A I 活用型オンデマンドバスの運行見直し検討
	・ A I 活用型オンデマンドバスの乗降場所、運行時間・曜日、支払い方式の柔軟な見直しを検討することで、高齢者や若年層の自由な移動手段を確保して、免許返納後の移動手段や、これまで公共交通を利用していなかった子育て世代の新たな利用機会を創出する。
	 図 5-3 名寄市電子地域通貨 Yoroca アプリ画面
名寄市／交通事業者／商業者 等	

基本方針 1：利用者ニーズを踏まえた持続可能な交通サービスの提供	
目標 1	路線バス等のサービスの向上と交通結節点等待合環境整備を目指す
事業 3	D X 技術を活用した移動の効率化に関する事業
	2) 公共交通における新技術導入の研究
	・ 交通 D X、G X ⁷ 等の新技術による M a a S ⁸ 、自動運転など新たなモビリティ・サービスによる、将来にわたり持続可能な公共交通を研究する。
名寄市／交通事業者／商業者 等	

基本方針 2：交通空白地における地域の足の確保	
目標 2	公共交通の最適化により地域の足の確保を目指す
事業 4	地域の足の確保に関する事業
	1) 路線バス・デマンドバス・タクシー等を活用した地域の足の確保の検討
	・ 名寄市には人口ベースで 6.8%の市民が公共交通を利用しにくい環境に居住している。また、名寄市の公共交通に関するアンケートでは、運転の継続意向として「ある程度の年齢で免許返納したい」との回答が 34%と一定程度ある。 このことを踏まえて、智恵文地区や東風連地区といった公共交通空白地において、公共交通全体の再編による最適化や、教育・医療など各分野との横断的な連携・M a a Sの研究を行い、持続可能な交通体系を構築して地域の足を確保する。 なお、下多寄線や御料線のデマンドバスを運行してきた下多寄地区や旭・日進地区など郊外地区も引き続き、フィーダー補助を活用して地域の足を確保することとする。
実施主体	名寄市／交通事業者 等

⁷G X (Green Transformation)：温室効果ガスを発生させる化石燃料からクリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた取組

⁸Maa S (Mobility as a Service)：公共交通を含めた自家用車以外の全ての交通手段による移動を 1 つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ移動の概念、またそれを目的としたサービスのこと

基本方針3：過度な自家用車利用の脱却に向けた安全・安心な移動の実現	
目標3	高齢者・若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施により、過度な自家用車利用の脱却と安全・安心な移動の実現
事業5	高齢者向けのモビリティ・マネジメントの実施に関する事業
	1) 町内会・老人クラブ等への公共交通利用を啓発する活動の実施
	・今後、更なる高齢化社会を迎えるにあたり、地域住民の公共交通を維持・確保していく必要性を周知していくと同時に、町内会や老人クラブ等への公共交通利用を啓発する活動の実施により、自家用車からの代替手段として公共交通利用への行動変容を促す活動を実施する。
	2) 免許返納者へ公共交通利用促進を啓発する行動の検討
	・運転免許を自主返納された方に対し、運転免許返納後においても、公共交通を利用するように、行動変容を促す仕組みのあり方検討を行う。
実施主体	名寄市／交通事業者 等

基本方針3：過度な自家用車利用の脱却に向けた安全・安心な移動の実現	
目標3	高齢者・若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施により、過度な自家用車利用の脱却と安全・安心な移動の実現
事業6	若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施に関する事業
	1) 新入生向けの情報提供の実施
	・高校生、大学生は公共交通の主たる需要者の一つである。モビリティ・マネジメントが有効なタイミングとして、「①公共交通のサービスが改善するタイミング」と「②モビリティ・マネジメントの実施対象のライフスタイルが変わるタイミング」の二つがあるとされており、高校や大学への新入学は②のタイミングにあたる。そこで、高校や大学の新入生を対象として情報提供を実施する。  (参考) 高校新入生向け「公共交通の利用促進」リーフレット（茨城県公共交通活性化会議）

5-3 計画の進行管理

(1) 計画の実施主体と分担

本計画は、「行政」「交通事業者」「市民」等の協働、連携により、計画目標の達成に向けて、それぞれの役割分担を明確にして実施する。名寄市地域公共交通活性化協議会及び専門部会を継続して開催して、事業の進捗状況の確認を行い、関係者と連携した事業の実施を促す。

各基本方針に基づく、実施施策の進行計画を掲載する。

基本方針・目標・事業	2025	2026	2027	2028	2029
基本方針 1： 利用者ニーズを踏まえた持続可能な交通サービスの提供					
目標 1: 路線バス等のサービスの向上と交通結節点待合環境整備を目指す					
事業 1-1 バス運行ダイヤの柔軟な見直し	検討 実施	-----> ----->			
事業 1-2 市内交通のＪＲや準幹線路線等へのダイヤの結節	検討 実施	-----> ----->			
事業 1-3 人口が多い地区における停留所・デマンドバスの乗降ポイントの見直し	検討 実施	-----> ----->			
事業 1-4 路線バス・タクシー乗務員確保に向けた事業者との連携・協力の取組	実施	----->			
事業 2-1 商業施設等の屋内でのバス待合環境創出	検討 実施	-----> ----->			
事業 2-2 交通結節点等における公共交通情報提供	実施	----->			
事業 3-1 AI活用型オンデマンドバスの運行見直し検討	実施 検討	-----> ----->			
事業 3-2 公共交通における新技術導入の研究	検討	----->			
基本方針 2: 交通空白地における地域の足の確保					
目標 2: 公共交通の最適化により地域の足の確保を目指す					
事業 4-1 路線バス・デマンドバス・タクシー等を活用した地域の足の確保の検討	実施 検討	-----> ----->			
基本方針 3: 過度な自家用車利用の脱却に向けた安全・安心な移動の実現					
目標 3: 高齢者・若年層向けのモビリティ・マネジメントの実施により、過度な自家用車利用の脱却と安全・安心な移動の実現					
事業 5-1 町内会・老人クラブ等への公共交通利用を啓発する活動の実施	実施	----->			
事業 5-2 免許返納者へ公共交通利用促進を啓発する行動の検討	検討	----->			
事業 6-1 新入生向けの情報提供の実施	実施	----->			

(2) PDCAサイクルによる進行管理

本計画で掲げた名寄市の目指す公共交通網の全体像を実現するためには、数値目標に対しての評価、見直しと改善を繰り返すことが重要である。

そこで、名寄市において「計画（Plan）・実行（Do）・検証（Check）・改善（Action）」のPDCAサイクルを実施し、施策展開に関連する関係者と共有しながら取組み、計画の実効性を高めることを目指す。

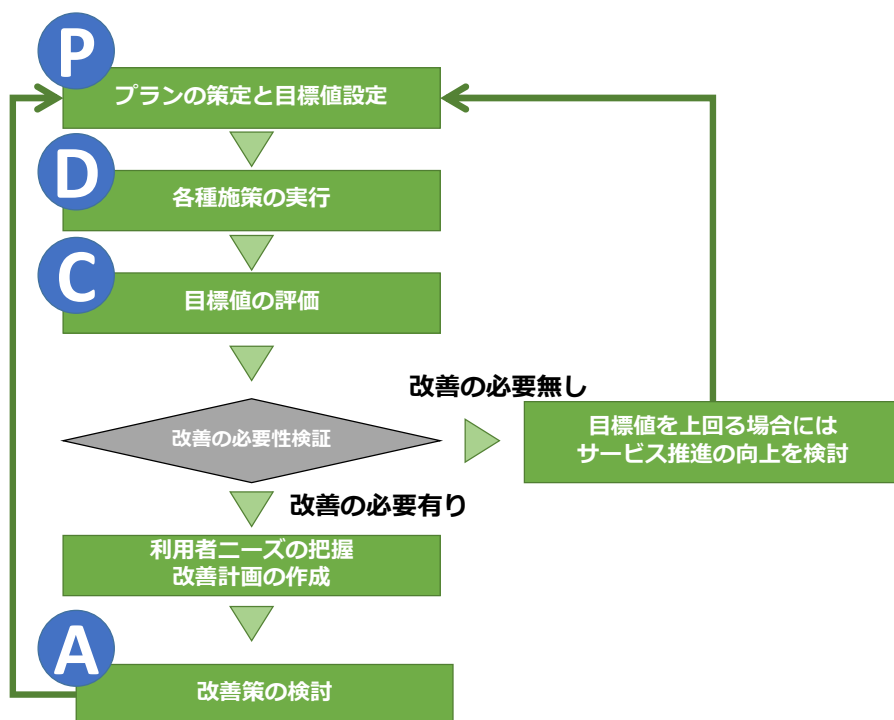


図 5-4 PDCAサイクルフロー図

(3) 評価スケジュール

最終年（2029（令和 11）年度）に目標値の達成状況の評価を実施する。