

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成31年1月9日

協議会名： 名寄市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
名士バス(株)	下多寄線 西風連～風連駅～名寄駅	利用者数の増加につなげるため、アンケート調査を実施し、乗降指定箇所の見直しについて情報収集を行った。また、PRチラシやホームページでの周知を継続して行っている。さらに、協議会の中で新規デマンドと合わせ下多寄線の地区外利用について見直し検討を図った。	A 事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B ・デマンド型交通の利用者数の向上 月平均利用者数 目標280人/月 → 実績277人/月 利用が減少しており、目標値▲3人/月であった。 ・デマンド型交通の利用者満足度の向上 目標80%以上 → 71.4% 平成30年5月実施のアンケート調査において、運行便数・運賃・利用総体の各項目において「普通」の回答が増えているが概ね高い満足度であった。 ・効果 冬期間のみならず、通年(333日稼働)での利用があり、住民への公共交通手段の提供が、適切に行われた。	運行から7年が経過し、地域への定着が進んできたが、今年度も利用者の減少がみられた。 原因としては、定期的に利用のあった高齢者の転居や自然減による利用者の減少のほか、進学などによる学生の転居などが原因と考えている。 新規利用者の拡大に向けて、利用方法について、PRチラシやホームページとあわせ、広報や地域の会合での説明など様々な周知方法の検討を行うほか、利用範囲の見直しなど、引き続き協議会で利用促進を検討する。 利用者アンケートの満足度は高く、交通空白地帯から市街地や交通結節点である駅等への交通手段を確保するため、ニーズに応じた乗降指定場所の見直しなどを行いながら、今後も継続した運行を計画する。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成31年1月9日

協議会名:	名寄市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>名寄市は、北北海道の中央に位置し、面積は535.23Km<sup>2</sup>、人口27,582人(平成30年12月末日時点)の規模である。近年では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いる。</p> <p>また、名寄市では、クルマを所有していない市民も数多く存在しているため、誰もが移動可能な「地域の交通手段」が求められている。特にクルマを持たない市民の割合としては、学生や高齢者の割合が多く、クルマを持たない市民でも「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。</p> <p>当該デマンド交通の運行地域である下多寄、西風連地区は、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となっている。バス停までの移動距離に負担を感じる高齢者も多く居住していることもあり、「買い物」や「通院・通学」等の日常生活に不可欠な地域の足の確保とともに、当市に所在する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。</p>

# 名寄市地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保維持改善事業の概要

## 事業実施の目的・必要性

名寄市では近年、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、クルマ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。

当該デマンド交通の運行地域は、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、当市に所在する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。

## 生活交通確保維持改善計画の目標

名寄市郊外部においては、定時定路線型の路線バスでは、非効率な運行となり、また、交通サービスレベルも低いと考えられる。さらに高齢者は、バス停留所までの移動距離に対して負担を感じており、デマンド型交通の導入によって、交通空白地帯を解消するとともに、「買い物」や「通院・通学」などの日常生活に必要不可欠な「地域の足」を確保する。

### 【具体的目標】

デマンド型交通の利用者数の向上 → 目標280人／月

デマンド型交通の利用者満足度の向上 → 目標80.0%以上

## 平成30年度事業概要

下多寄線(西風連～風連駅～名寄駅)  
運行回数 往路4回・復路5回

## 地域公共交通の現況

- ・JR宗谷本線(名寄、風連、東風連、日進、北星、智恵文、智北駅)
- ・名士バス(市内5路線、郊外5路線)
- ・道北バス(株)(2路線)
- ・士別軌道(株)(2路線)
- ・JR北海道バス(株)(郊外1路線)
- ・北海道中央バス(株)(都市間バス1路線、共同運行)
- ・スクールバス(7路線)

## 協議会開催状況

- ・29年8月22日 29年度第1回協議会を開催  
H30年度フィーダー計画策定について
- ・29年10月30日 29年度第2回協議会を開催  
風連御料線の一部デマンド化に向けた実証運行について
- ・30年1月16日 29年度第3回協議会を開催  
地域公共交通網形成計画の策定について  
風連御料線の実証運行の中間報告について
- ・30年3月1日 29年度第4回協議会を開催  
生活交通改善事業計画の変更について
- ・30年5月31日 30年度第1回協議会を開催  
風連御料線の一部デマンド化について  
H30年度フィーダー計画策定について

### ○ 利用料金

大人1名

	風連 2区	下多寄 3区	下多寄 4区	下多寄 5区	風連 豊里	西風連	共和	豊栄
風連地区まで	300円	300円	300円	300円	300円	400円	400円	500円
名寄地区まで	600円	700円	700円	600円	500円	800円	400円	300円

## 平成30年度事業の実施状況

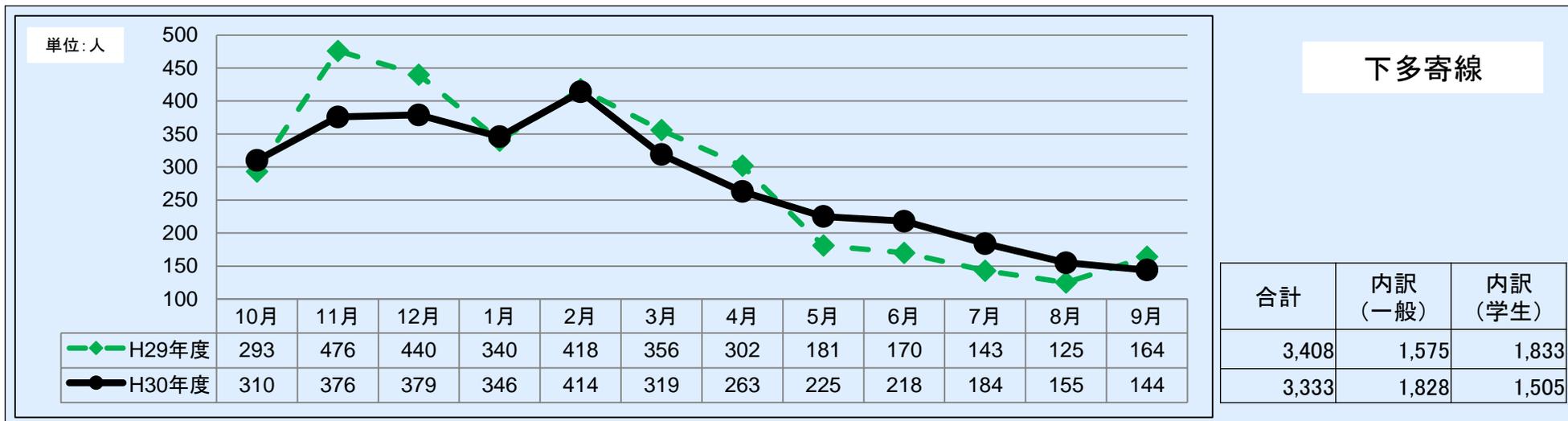
### 1) プロセス、創意工夫

- ・デマンド型交通については、利用者になじみのない予約型の運行システムのため、PRチラシやホームページでの周知を継続して実施を行った。
- ・アンケート調査を実施し、乗降指定箇所の見直しを行った(H30.10から)。
- ・アンケート調査の実施結果から、利用範囲について検討を行った。

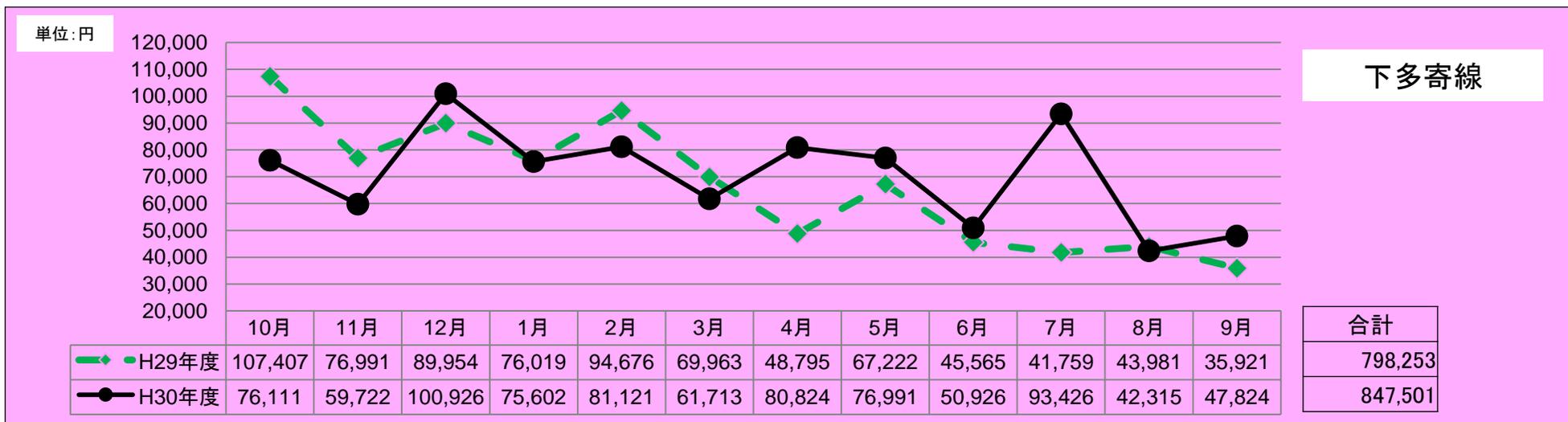
### 2) 運行系統



### 3) 利用実績



### 4) 収入実績



## 5) 事業実施の適切性

事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。

## 6) 目標・効果達成状況

- ・デマンド型交通の利用者数の向上  
月平均利用者数 目標280人／月 → 実績277人／月  
利用が減少しており、目標値▲3人／月であった。
- ・デマンド型交通の利用者満足度の向上  
目標 80%以上 → 71.4%  
平成30年5月実施のアンケート調査において、運行便数・  
運賃・利用総体の各項目において「普通」の回答が増えているが概ね高い満足度であった。
- ・効果  
冬期間のみならず、通年(333日稼働)での利用があり、  
住民への公共交通手段の提供が、適切に行われた。

## 7) 事業の今後の改善点

運行から7年が経過し、地域への定着が進んできたが、今年度も利用者の減少がみられた。

原因としては、定期的に利用のあった高齢者の転居や自然減による利用者の減少のほか、進学などによる学生の転居などが原因と考えている。

新規利用者の拡大に向けて、利用方法について、PRチラシやホームページとあわせ、広報や地域の会合での説明など様々な周知方法の検討を行うほか、利用範囲の見直しなど、引き続き協議会で利用促進を検討する。

利用者アンケートの満足度は高く、交通空白地帯から市街地や交通結節点である駅等への交通手段を確保するため、ニーズに応じた乗降指定場所の見直しなどを行いながら、今後も継続した運行を計画する。

## 8) 地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果(案)

運輸局記載欄

名寄市下多寄線 デマンド運行 アンケート結果 H30.5

(調査期間: H30.4.3~H30.5.2)

