

名寄市地域公共交通網形成計画（素案）【案】

2019年（平成31年）2月

名 寄 市

《 目 次 》

| | |
|---|-----------|
| 第1章 名寄市地域公共交通網形成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..... | 7 |
| 1-4 計画の期間..... | 7 |
| | |
| 第2章 名寄市の現状 | 8 |
| 2-1 名寄市の現況..... | 8 |
| (1) 地理・地勢..... | 8 |
| (2) 人口動態..... | 9 |
| 2-2 名寄市の交通特性..... | 14 |
| (1) 乗用車の保有状況..... | 14 |
| (2) 公共交通の状況..... | 15 |
| (3) 路線バスの利用状況..... | 16 |
| | |
| 第3章 名寄市の公共交通に関わる現状・問題点と課題の整理 | 18 |
| 3-1 公共交通ネットワークについて..... | 18 |
| (1) 公共交通カバー率..... | 18 |
| (2) 公共交通ネットワークに関する市民評価..... | 21 |
| (3) 公共交通空白地における市民アンケート調査..... | 22 |
| (4) 課題の整理..... | 24 |
| 3-2 市民の移動の現況..... | 25 |
| (1) 市民の移動の現況..... | 25 |
| (2) 地方都市の移動の概況（全国統計データ）..... | 27 |
| (3) 課題の整理..... | 28 |
| 3-3 路線バス..... | 29 |
| (1) バス停留所までの距離とバス利用の関係..... | 29 |
| (2) 路線バスに対する満足度..... | 30 |
| (3) コミュニティバスと道北バス(名寄線)・都市間高速バス・JR(宗谷本線)との乗継利便性 検証..... | 35 |
| (4) 路線バス運転手の現況..... | 40 |
| (5) 課題の整理..... | 41 |
| 3-4 JR..... | 42 |
| (1) JRの利用状況..... | 42 |
| (2) JR 北海道の単独維持困難線区..... | 43 |
| (3) JR 利用時の不便と感じる点..... | 44 |
| (4) 課題の整理..... | 45 |

| | |
|---|-----------|
| 3-5 タクシー | 46 |
| (1) タクシーの利用状況 | 46 |
| (2) 市内タクシー事業者の既存サービス | 48 |
| (3) タクシー運転手の現況 | 49 |
| (4) 課題の整理 | 50 |
| 3-6 高齢者の移動について | 51 |
| (1) 将来の運転意向 | 51 |
| (2) 高齢者の交通事故の現状 | 52 |
| (3) 高齢者の運転免許更新制度の改正 | 52 |
| (4) 課題の整理 | 53 |
| 第4章 基本方針の設定 | 54 |
| 4-1 名寄市の目指す公共交通網の全体像 | 54 |
| 4-2 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 | 56 |
| 4-3 基本方針2：ICT等の活用による公共交通サービスの拡充と情報の高度化 | 57 |
| 4-4 基本方針3：交通空白地における地域の足の確保 | 58 |
| 4-5 基本方針4：過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現 | 59 |
| 第5章 基本方針に基づく施策及び実施主体 | 60 |
| 5-1 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の施策及び実施主体 | 60 |
| 5-2 ICT等の活用による公共交通サービスの拡充と情報の高度化の施策及び実施主体 | 62 |
| 5-3 交通空白地における地域の足の確保の施策及び実施主体 | 63 |
| 5-4 過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現の施策及び実施主体 | 64 |
| 5-5 名寄市地域公共交通網形成計画の全体フロー | 66 |
| 第6章 計画の進行管理 | 67 |
| 6-1 計画の進行計画 | 67 |
| 6-2 計画の目標 | 68 |
| 6-3 計画の達成状況の評価に関する事項（PDCAサイクルの実行） | 69 |

第1章 名寄市地域公共交通網形成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所として栄えた地域であるが、1989年（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年（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宗谷本線の他、路線バスとして、道北バス、名士バス、士別軌道・ジェイ・アール北海道バスが都市間路線バスを運行し、また、市内路線バス・デマンドバス¹を名士バス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年（平成28年）11月18日に北海道旅客鉄道(株)が公表した「JR北海道単独では維持することが困難な線区」として、宗谷本線の名寄以北については、「輸送密度200人以上2,000人未満の線区」であり、「鉄道を維持する仕組みについて相談を開始」、また、旭川－名寄間については、「北海道高速鉄道開発(株)関連線区」であり、「当面はJR北海道で維持するが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討」という状況にあり、一層の利用促進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。

このように、人口減少下の地域公共交通は維持・継続に向けた困難な局面が多いものの、一方、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、本計画では、今後の人口減少、高齢化社会の進行を見据え、恒久的に地域の足を守るために、名寄市の公共交通の指針となる「名寄市地域公共交通網形成計画」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。

1-2 計画の位置づけ

名寄市地域公共交通網形成計画は、「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」、「名寄市子ども・子育て支援事業計画」、「名寄市住宅マスタープラン（第2次）」、「名寄市第7期高齢者保健医療福祉計画・介護保険事業計画」、「名寄市低炭素まちづくり計画」といった関連計画と連携を図るものとする。

以下、1)～6)において、上位計画・関連計画における公共交通や交通・移動に関わる記述について整理する。

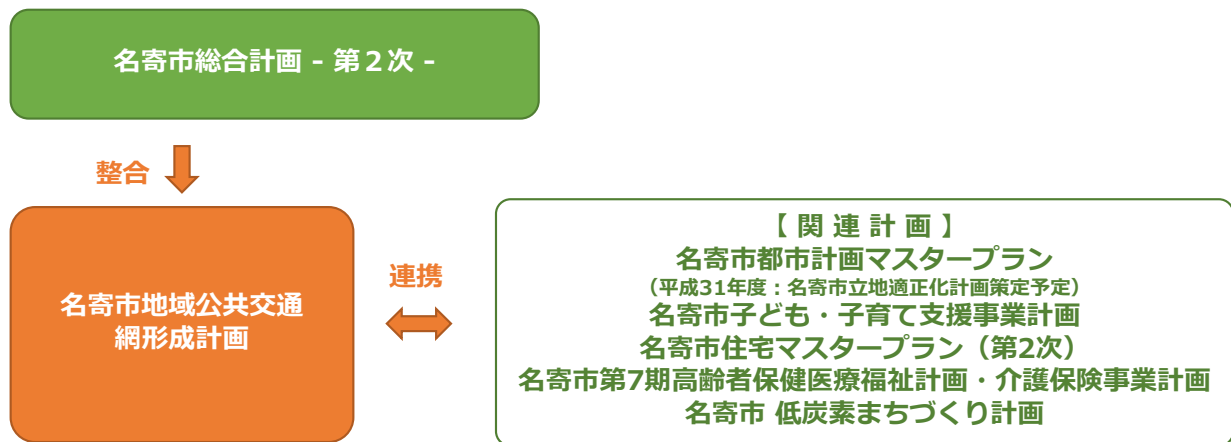


図 1 計画の位置づけ

1) 名寄市総合計画 -第2次- (2017年(平成29年)3月)

名寄市総合計画-第2次-では、「基本構想」の「3.大切にしたいまちづくりの基本となる考え方」において、「(3)都市づくりの基礎となる土地利用の考え方」では、「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」が明記されている。

本市では、合理的、計画的なまちづくりが進められるよう、将来の都市のあるべき姿やまちの将来像を示す「名寄市都市計画マスタープラン」を策定しています。また、市街地では都市計画区域内に住居、商業、工業など、郊外地域では農業振興地域内に農用地、農業用施設用地などの用途地域を定めて、無秩序な市街地の拡大抑制や優良な農地の保全に努めています。

土地は、市民生活や産業経済活動などの共通の基盤であり、その利用のあり方は、まちの発展や市民生活の向上と深い関わりを持っています。今後のまちづくりは、人口の急激な減少と少子高齢化や、地域経済及び市の財政面の課題などに対して、持続可能な都市経営を可能とするコンパクトシティ化を進めていくことが重要です。

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。

また、「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」において、「Ⅲ-13 地域公共交通」が主要施策として挙げられ、基本事業として、「宗谷本線の維持活動の促進」、「公共交通の整備・確保と利用促進」が設定され、実現の方策が整理されている。

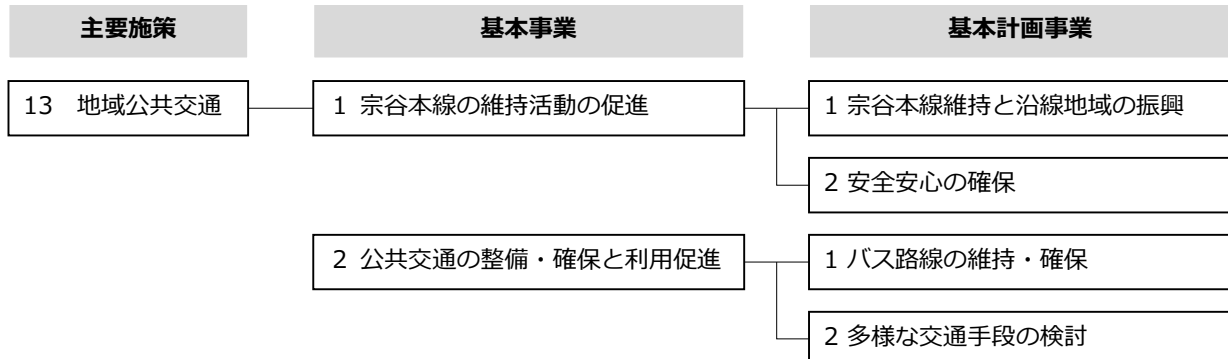


図 2 名寄市総合計画における地域公共交通の基本事業と基本計画事業

「宗谷本線の維持活動の促進」の実現の方策

- ◎ 宗谷本線を存続させていくため、宗谷本線活性化推進協議会などが中心となり、関係機関・団体への要望活動を実施します。
- ◎ 宗谷本線活性化推進協議会などが中心となり、JR北海道とも協議を進めながら、沿線地域の振興に関する各種方策を検討・推進します。

「公共交通の整備・確保と利用促進」の実現の方策

- ◎ 地域住民の生活に必要な不可欠なバス路線の維持・確保対策を行うとともに、デマンド型交通などの交通手段も活用し、公共交通の安定的な維持・確保に努めます。
- ◎ また、路線バスの利用状況や地域ニーズの変化に応じ、従来の定時定路線型の路線バス以外の、多様な交通手段の活用を検討します。

2) 名寄市都市計画マスタープラン（2008年（平成20年）3月）

名寄市都市計画マスタープランでは、「基本理念」として、以下が挙げられている。

なお、2018年度、2019年度（平成30年度、31年度）において、名寄市では、都市計画マスタープランの見直しと「名寄市立地適正化計画」の策定を実施中である。

【都市計画の基本理念】

■ 市民と行政との協働のまちづくり

新たにつくられる、市民参画のルールにより都市計画や都市整備を推進し、市民と行政の協働による活力ある市街地の再生や、緑豊かな景観を持つやさしく安心して住みよい市街地形成を図ります。

■ コンパクトなまちづくり

市街地の拡大抑制を基調とし、既存都市基盤を有効に活用しながら都市機能の集積と中心市街地の活性化により、都市の魅力や活力の向上と、行政コスト増大の抑制を図ります。

（2008年（平成20年）策定の名寄市都市計画マスタープランから抜粋）

3) 名寄市子ども・子育て支援事業計画（2015年（平成27年）3月）

名寄市子ども・子育て支援事業計画では、「基本目標5：子どもがのびのび育つ名寄」の主要施策「(1) 子どもや子育てにやさしいまちづくりの推進」において、具体施策として、「公共交通機関の維持・確保」が挙げられ、「子どもの通学や親子連れでの外出などの交通手段として、鉄道や高速バスの充実を促進するとともに、民間バスの維持・確保に努める」ことを明記している。

表1 名寄市子ども・子育て支援事業計画における「子どもがのびのび育つ名寄」の具体施策・事業

| 主要施策 | 具体施策・事業 | 具体的な取り組み |
|------------|-----------------|---|
| しいまちづくりの推進 | 除雪・排雪体制の強化 | 除雪・排雪体制の強化により、冬でも子どもが安心して生活できるまちづくりを進めます。 |
| | 子育て支援設備の整備 | 子ども連れでも安心して利用できるように、公共施設等において、スロープ、エレベーター等の整備や、トイレ内へのベビーチェア等の設置を促進します。また、講座やイベント等に広く利用される公共建物には託児・授乳スペース等の整備を推進します。 |
| | 公共交通機関の維持・確保 | 子どもの通学や親子連れでの外出などの交通手段として、鉄道や高速バスの充実を促進するとともに、民間バスの維持・確保に努めます。 |
| 安全・安心の確保 | 交通安全施設等の整備 | 子どもの交通事故防止に向け、交通量が多い道路や事故の多発している道路、通学通園路等を中心に、交通安全看板など、各種交通安全施設等の整備・拡充を図ります。 |
| | 交通安全意識の高揚 | 子どもへの交通安全教育の充実を図ります。また、子どもの事故被害の危険性を積極的に広報します。 |
| | 子どもに配慮した防災対策の推進 | 学校・幼稚園・保育施設などでの防災訓練、防災教育を充実するとともに、避難・救助・情報提供など各分野で子どもに配慮した防災対策に努めます。 |
| | 子どもに配慮した防犯体制の強化 | 子どもの犯罪被害防止に向け、防犯灯の充実や地域での見守りの啓発など、防犯体制の強化を図ります。特に、子ども110番の家について、協力家庭・事業所の拡大を図るとともに、制度の趣旨を市民に周知していきます。 |

4) 名寄市住宅マスタープラン（2018年（平成30年））

名寄市住宅マスタープランでは、人口減少社会における住生活の持続という課題への対応として、「賑わいや活気が持続するコンパクトなまちづくり」を施策の展開項目として挙げ、さらに、具体的な施策として「まちづくりと連動した居住の誘導と魅力ある居住環境の形成」を明記し、都市機能の集約などと連動した持続可能な住環境を構築するため、まちなかへの居住誘導策についての検討を行うこととしている。

5) 名寄市第7期高齢者保健医療福祉計画・介護保険事業計画（2018年（平成30年）3月）

名寄市第7期高齢者保健医療福祉計画・介護保険事業計画では、「高齢者の将来ビジョン」の、「地域の課題に向けて～高齢者が安心して暮らしを続けるために～」において、「便利な交通手段のかたち」として、高齢者の運転免許を自主返納した後の買物交通や通院交通が課題となっていることを挙げている。

②便利な交通手段のかたち

- 高齢者が自動車運転免許証を返納した後、買物や通院時の交通の確保が課題となっています。
- 本市では平成29年度（2017）から「通いの場に伴う買物支援」への補助などさまざまな取組を始めていますが、さらなる制度の充実に向けた仕組みを検討します。
- 介護保険の総合事業を活用した、通院時の移動支援サービスや通いの場への送迎を行う新たなサービスの創設について、地域ケア推進会議や生活支援等サービスネットワーク会議において検討します。



図3 名寄市第7期高齢者保健医療福祉計画・介護保険事業計画の高齢者の将来ビジョン（抜粋）

6) 名寄市低炭素まちづくり計画（2014年（平成26年）5月）

名寄市低炭素まちづくり計画では、全体像を①都市機能の集約、②公共交通、③建築・エネルギー、④水と緑の施策分野に大別し、公共交通の施策方針としては、「市民の足を確保する公共交通の整備」、「スムーズな交通流動を促す案内表示の充実」を挙げている。

| 【分野】 | 【目標】 | 【施策方針】 | 【施策内容】 |
|----------|---|----------------------|--|
| 都市機能の集約 | 中心市街地への都市機能の集積と市街地の拡大抑制による「コンパクトなまちづくり」 | ■市街地の拡大抑制 | <ul style="list-style-type: none"> ・良好な農地との健全な調和（都市計画区域の除外の検討） ・用途規制の転換・純化・複合化（都市構造にあった用途の変更） |
| | | ■都市機能の集積（交流拠点の形成） | <ul style="list-style-type: none"> ・（仮称）市民ホールの整備（市民会館のホール機能の移転集積） ・文化センターの改善 ・コミュニティFMの機能強化 |
| | | ■まちなか居住の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・冬に強い安心して暮らせるまちづくり ・まちなか居住を推進する公営住宅の検討整備 |
| 公共交通 | 市民の足を確保し、都市機能を効果的に結ぶ「人と環境にやさしい交通環境の形成」 | ■市民の足を確保する公共交通の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・市民の移動ニーズにあったバスの運行 ・デマンド型交通による地域の足の確保 ・レンタサイクルシステムの導入 |
| | | ■スムーズな交通流動を促す案内表示の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設案内標識の整備 ・観光情報案内板の整備 |
| 建築・エネルギー | 地域に賦存する再生可能エネルギーを活用した「効率的なエネルギー利用の推進」 | ■新エネルギーの導入・省エネルギーの推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・低炭素建築物の導入促進 ・公共施設における新エネルギーの導入検討 ・市民への普及啓発の推進 |
| 水と緑 | まち歩きが楽しくなる魅力ある「歩行環境の形成」 | ■まちの軸となる歩行環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・安全で安心して歩ける道路の整備 ・商店街のファサード整備 |
| | | ■水と緑のネットワークの形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市施設・公共公益施設等の緑化推進 ・公園・緑地の整備 |

図 4 名寄市低炭素まちづくり計画の全体像

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。

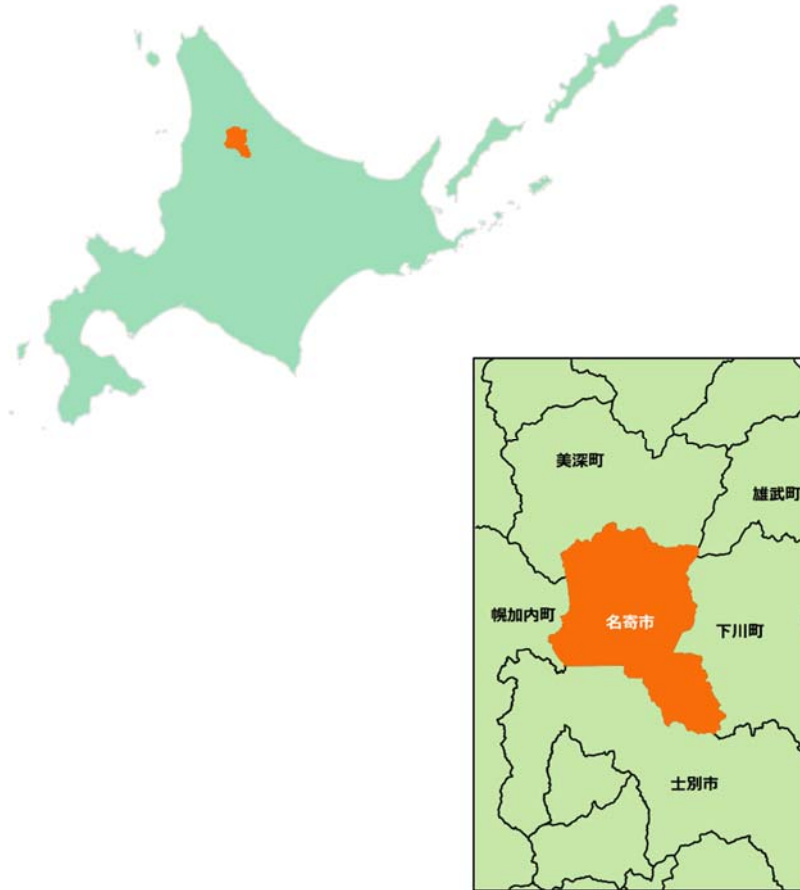


図 5 計画の区域

1-4 計画の期間

2019年度（平成31年度）から2023年度（平成35年度）までの5年間とする。

第2章 名寄市の現状

2-1 名寄市の現況

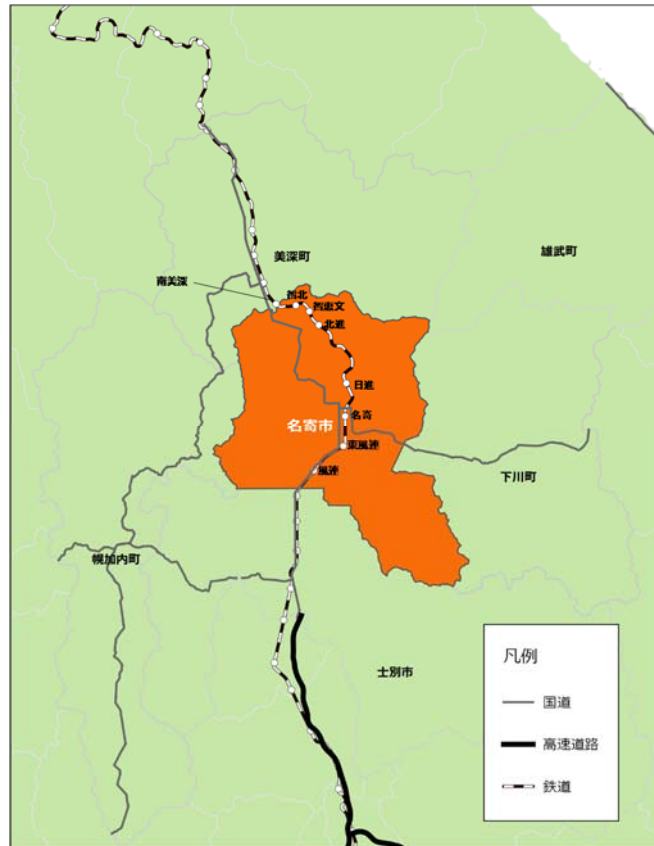
(1) 地理・地勢

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、535.20km² 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、古くから交通の要所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。



(2) 人口動態

1) 人口推移・将来人口の推計値

図 6 に名寄市のこれまでの人口の推移と、将来推計値を示す。

2015 年（平成 27 年）の国勢調査時点における名寄市の人口は 29,048 人であり、ピークであった 1960 年（昭和 35 年）が 48,180 人であることから、ピーク時と比較し、約 19,000 人の人口が減少している状況にある。

また、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると、2045 年には名寄市の人口は約 18,000 人となり、現在よりも 11,000 人の人口減少が予測されている。

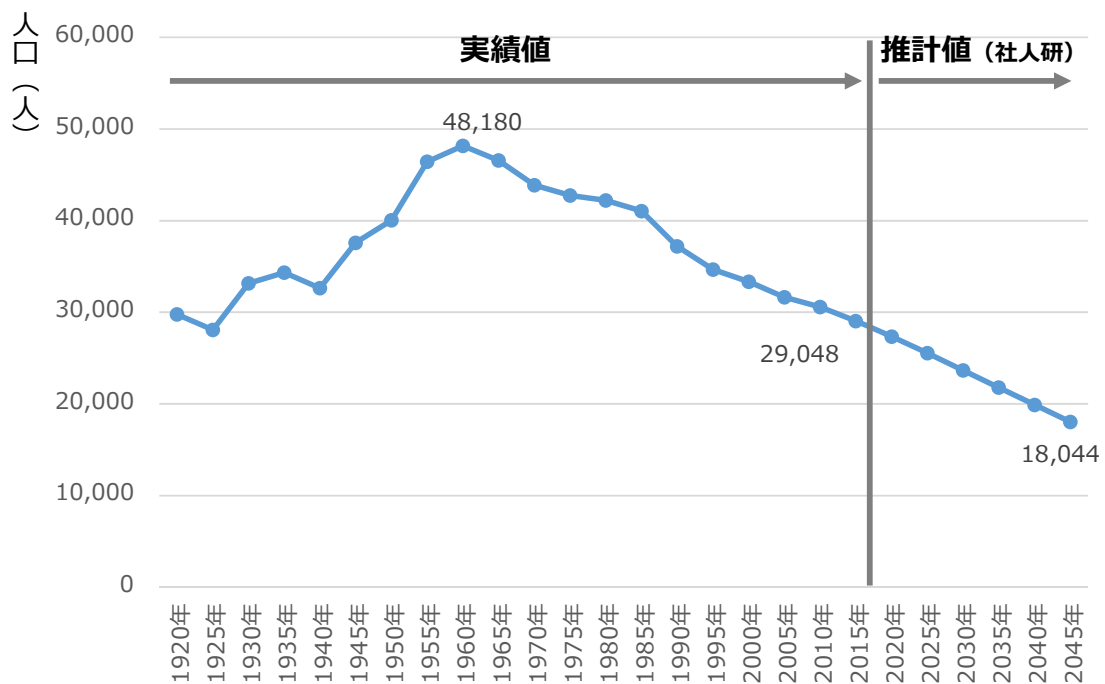


図 6 人口の推移と将来推計（出典：総務省「国勢調査」）

2) 将来人口の推計値

図 7 に 2015 年（平成 27 年）の国勢調査時点の年齢 3 区分別人口と 2020 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計人口を示す。この図より、15～64 歳の生産年齢人口の減少率が高く、2045 年には、生産年齢人口が 1 万人を割る推計となり、また、0～14 歳の年少人口は 2045 年には、2015 年（平成 27 年）と比較し半数以下となる推計となっている。

また、図 8 は 3 区分別人口を構成比で示したものである。2015 年（平成 27 年）時点で 65 歳以上の老年人口割合は 30%であるが、2045 年には 41%となる推計となっており、高齢化がより進行することが分かる。

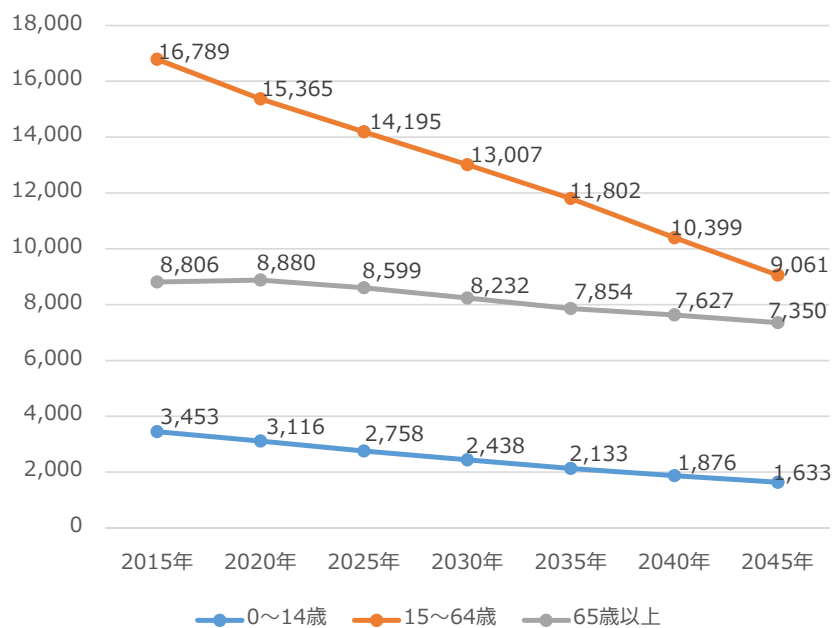


図 7 年齢 3 区分別人口の将来推計

(出典：総務省「国勢調査」・国立社会保障・人口問題研究所)

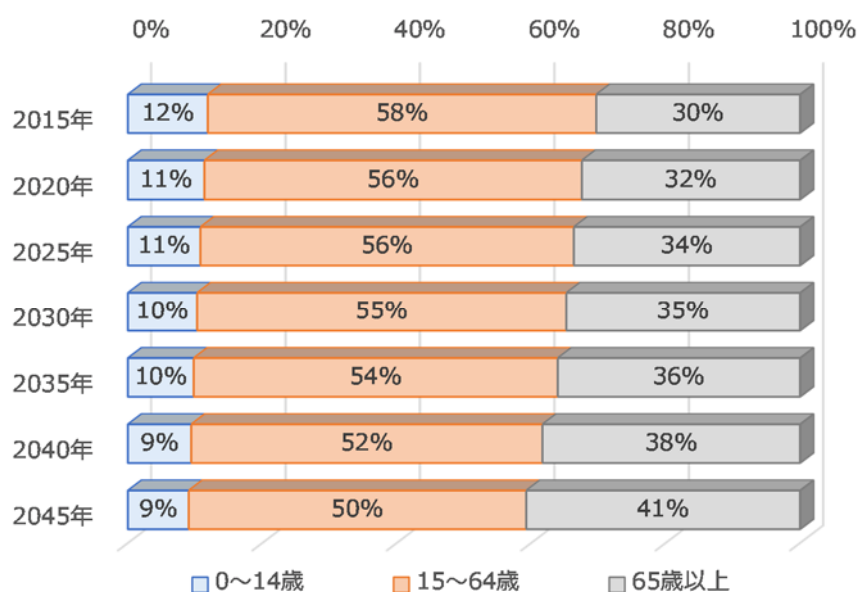


図 8 現在及び将来における年齢 3 区分別人口構成

(出典：総務省「国勢調査」・国立社会保障・人口問題研究所)

3) 人口分布

図 9 に 2015 年（平成 27 年）の国勢調査時点の人口分布（250mメッシュ人口）を示す。

この図より、名寄市街地地区と風連地区での人口集積があることが分かる。また、居住地は広範囲に点在していることも分かる。

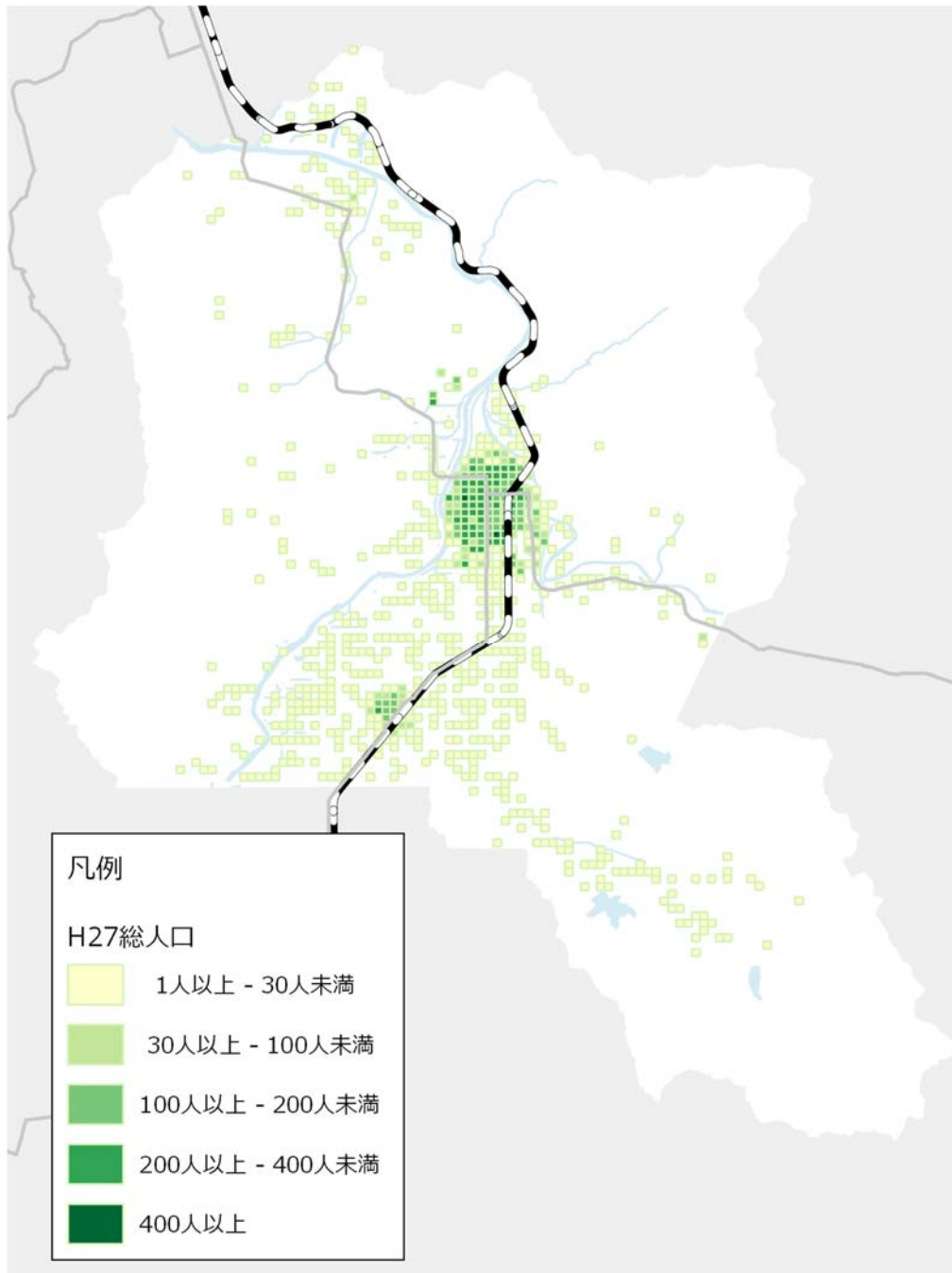


図 9 人口分布（出典：総務省「H27 国勢調査」）

4) 高齢者人口割合の分布

図 10 に 2015 年（平成 27 年）の国勢調査時点の 65 歳以上の高齢者の人口分布（250mメッシュ人口）を示す。この図より、名寄市街地地区と風連地区での人口集積があることが分かる。また、前ページの図 9 と比較すると、郊外地区での居住地の点在の傾向は、高齢者に特化してみると減少していることが分かる。

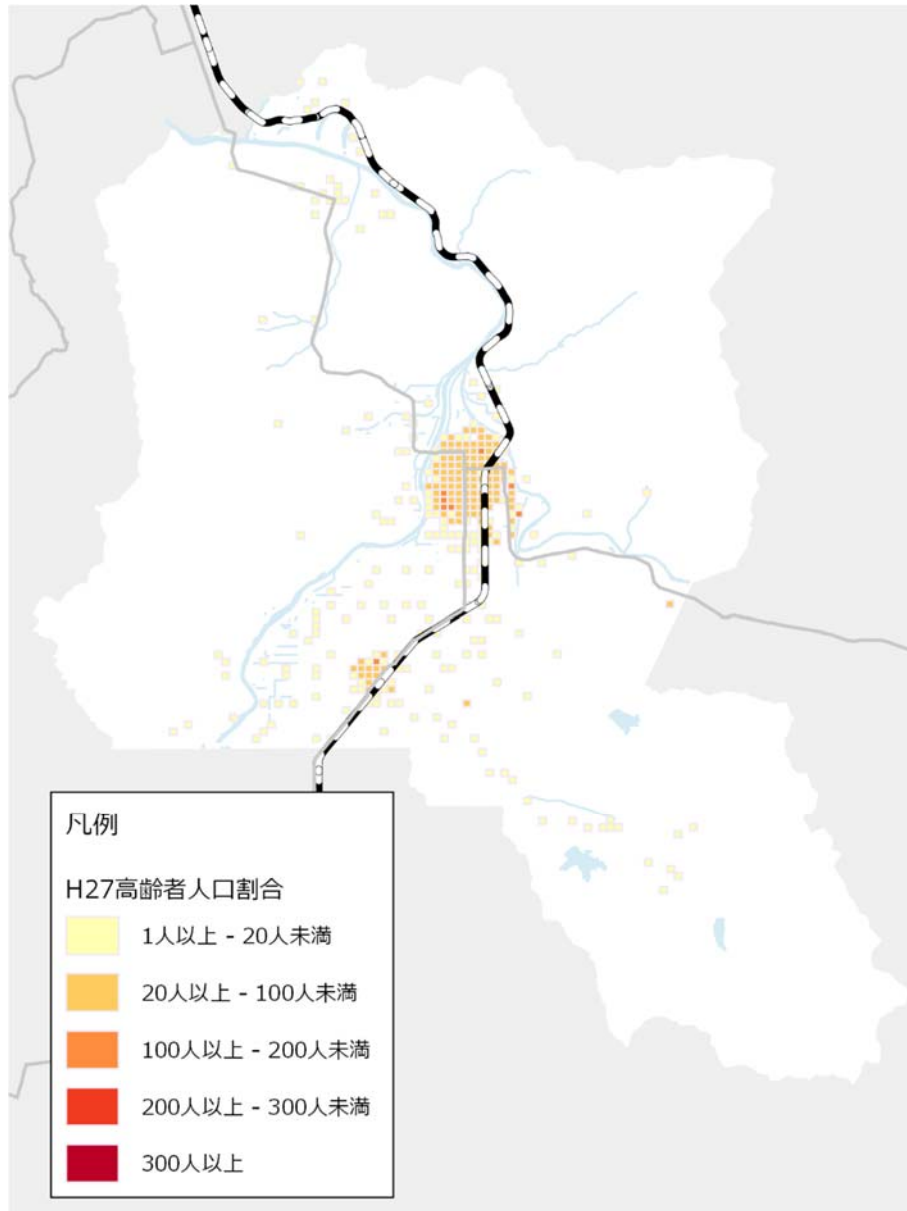


図 10 高齢者（65 歳以上）の人口分布（出典：総務省「H27 国勢調査」）

5) 人口増減分布

図 11 に 2010 年（平成 22 年）の国勢調査時点から 2015 年（平成 27 年）の国勢調査時点における人口の増減の分布（500m メッシュ人口）を示す。

この図より、名寄地区においては、50 人以上増加しているメッシュも存在するが、名寄地区、風連地区において 50 人以上減少のメッシュも存在している。

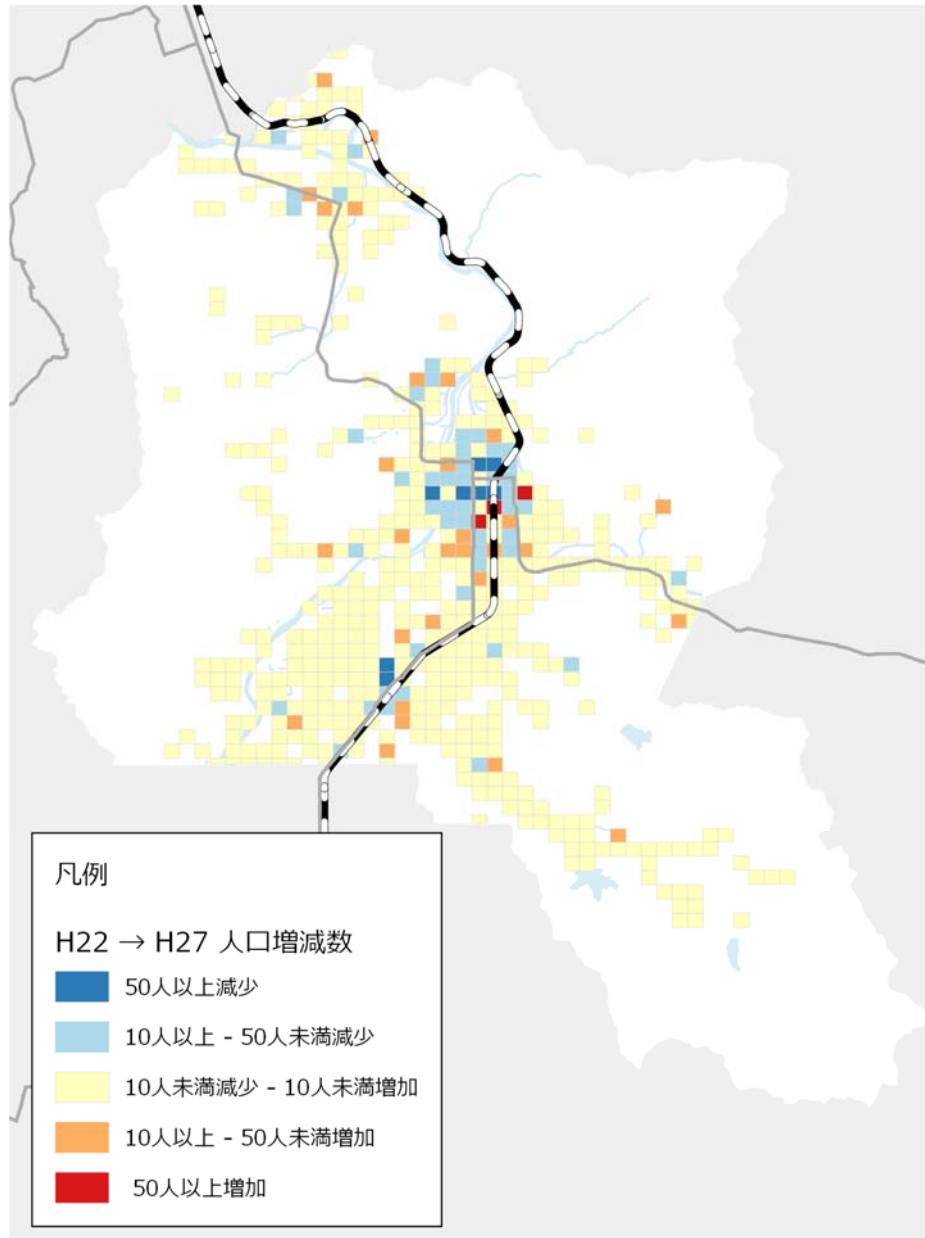


図 11 平成 22 年から平成 27 年までの人口増減の分布（出典：総務省「H27 国勢調査」）

2-2 名寄市の交通特性

(1) 乗用車の保有状況

2018年（平成30年）3月末時点における名寄市の乗用車保有車両数は15,550台である。また、図12には、名寄市を含む北海道運輸局旭川運輸支局管内の市以上の都市及び北海道全体の人口一人当たりの乗用車の車両数（台／人）を示す。

名寄市は士別市や富良野市、稚内市よりも人口一人当たりの乗用車保有車両数は低いものの、北海道全体や旭川市と比較すると、やや高い傾向にある。

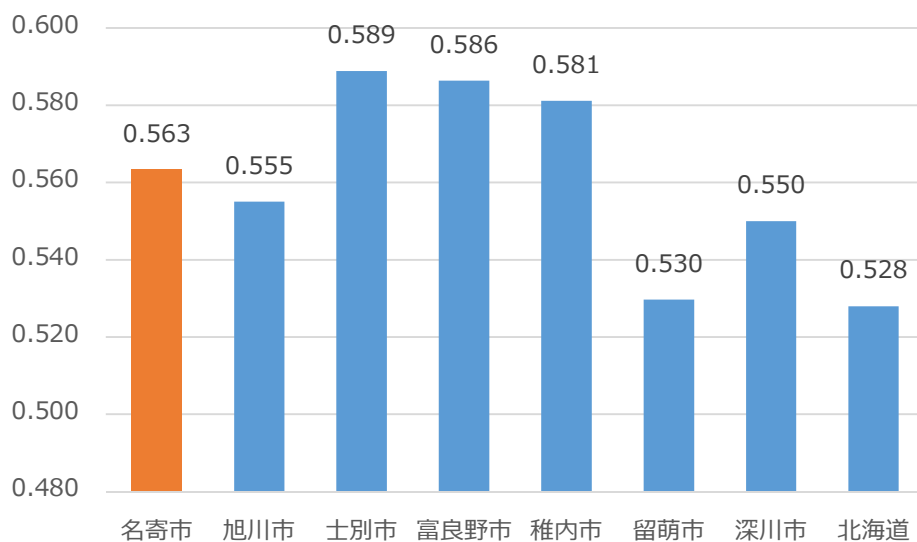


図12 自治体別人口一人当たりの乗用車保有車両数（台／人）

(2) 公共交通の状況

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、東風連駅、名寄駅、日進駅、北星駅、智恵文駅、智北駅の７駅が存在する。また、路線バスとして、道北バスが旭川市から名寄市まで運行する名寄線、士別軌道が士別市から風連地区まで運行する中多寄線、ジェイ・アール北海道バスが深川市から名寄市まで運行する深名線がある。また、市内の路線バス事業者である名士バスは市内外に９路線の路線バス及び２つのエリアをカバーするデマンドバスが運行している。

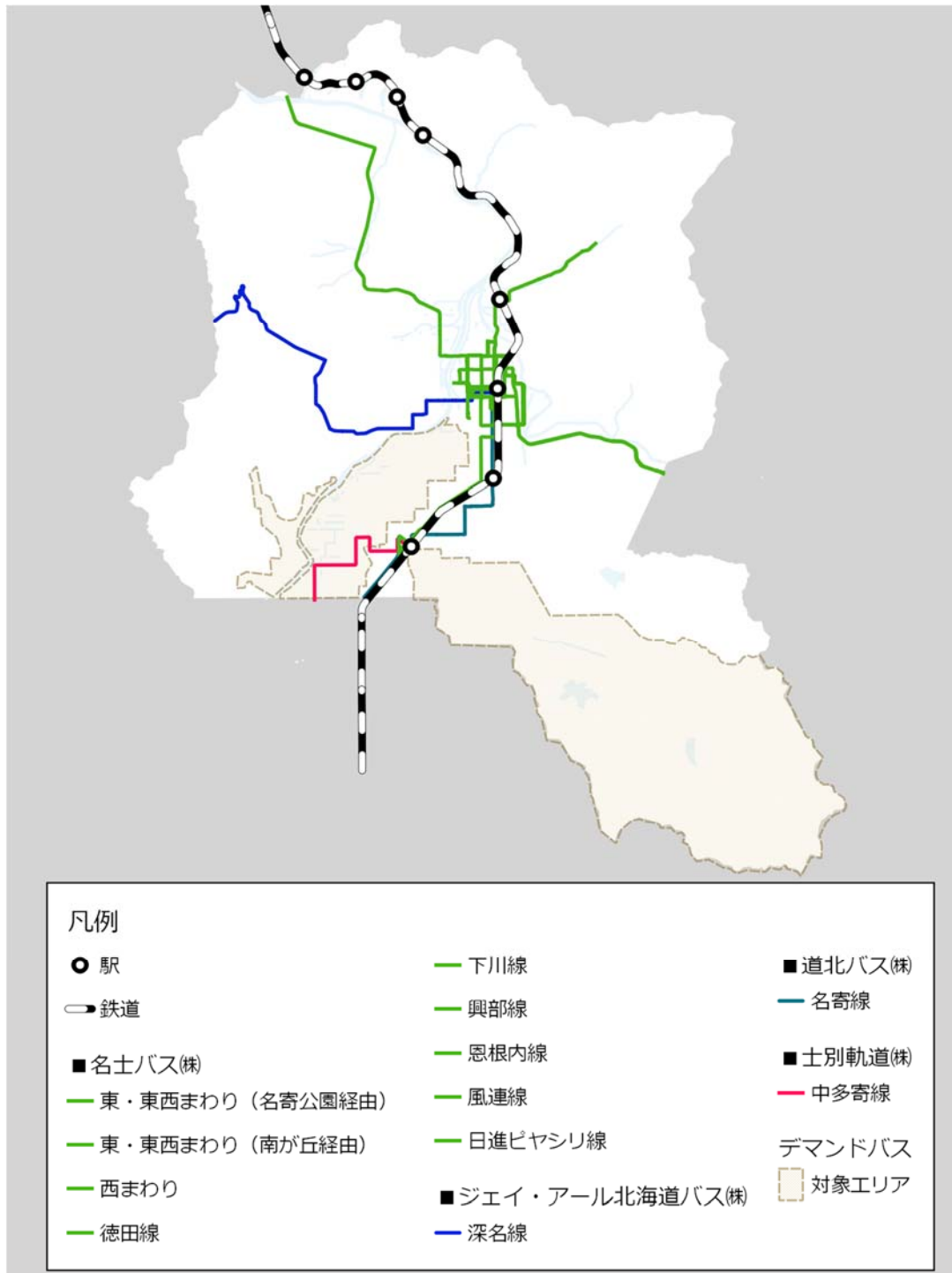


図 13 公共交通機関の整備状況

(3) 路線バスの利用状況

市内を運行する路線バスの利用状況を、図 14、図 15、図 16 にそれぞれ示す。

1) 市街地循環路線

市内を運行する市街地循環型の路線バスは、コミュニティバス西まわり、東・東西まわり、徳田線の 3 路線があり、また、東・東西まわりは、名寄公園経由と南が丘経由があるため、併せて、4 系統が運行している。徳田線の利用者は年間 13 万人前後で推移しており、また、コミュニティバスの乗車人員は、2015 年度（平成 27 年度）は約 4.5 万人程度まで落ち込んだが、2016 年度（平成 28 年度）は約 5 万人、2017 年度（平成 29 年度）は約 4.8 万人という推移となっている。

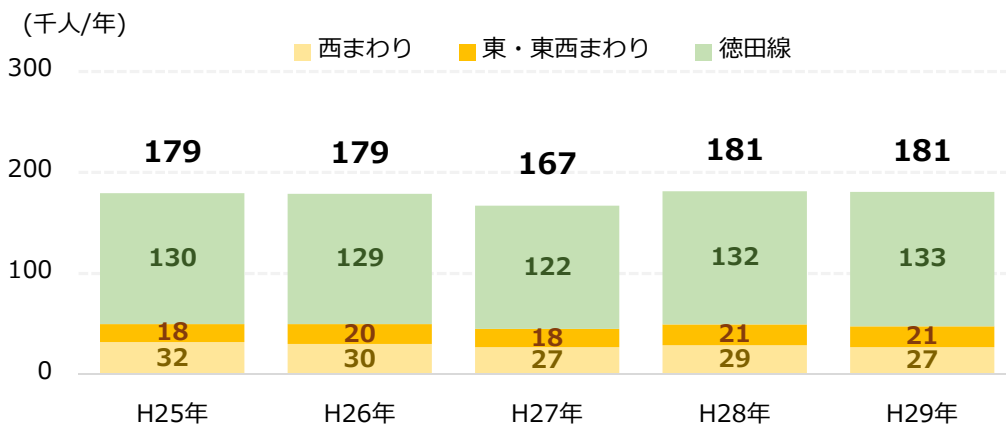


図 14 利用者数推移（市街地循環路線）

2) 郊外路線

郊外路線は、名寄駅を中心に下川方面、美深方面、風連方面など放射状に運行している。日進ピヤシリ線、恩根内線の利用者数はほぼ横ばいで推移しているが、興部線の利用減少、下川線、風連線の利用微減等を受けて、5 年で 2 万人/年ほどの利用減少となっている。

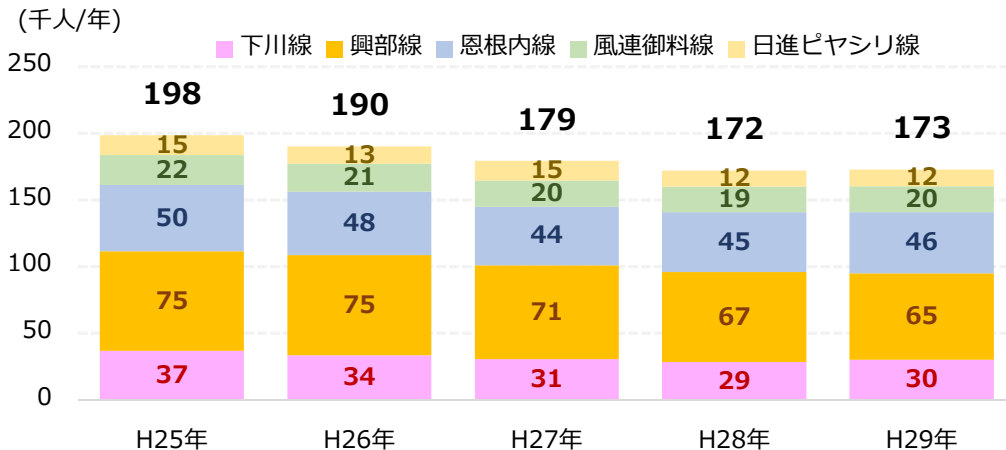


図 15 利用者数推移（郊外路線）

3) デマンドバス

名寄市の南西に位置する下多寄地区では、名士バス下多寄線の廃止に伴い、2011年（平成23年）よりデマンドバスが運行されている。2013年度（平成25年度）以降の利用状況は、減少傾向にあり、2017年度（平成29年度）には年間3,200人程度まで落ち込んでいる。

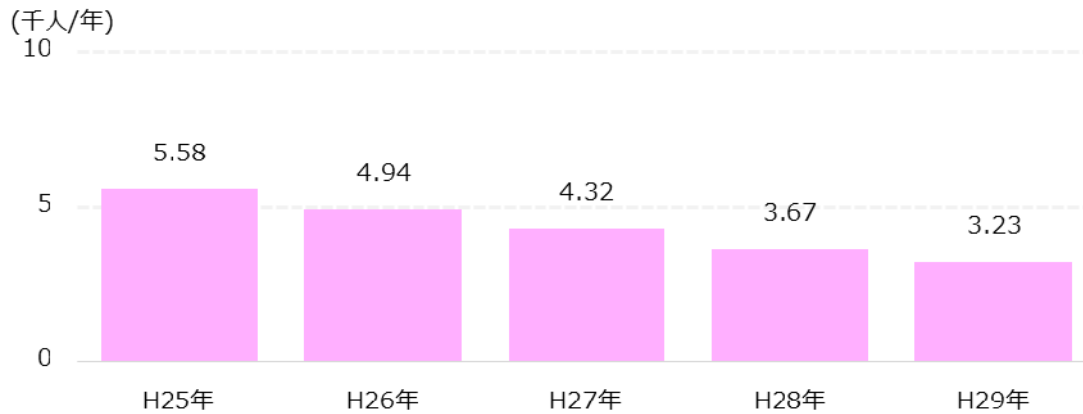


図 16 利用者数推移（下多寄線【デマンドバス】）

第3章 名寄市の公共交通に関わる現状・問題点と課題の整理

3-1 公共交通ネットワークについて

(1) 公共交通カバー率

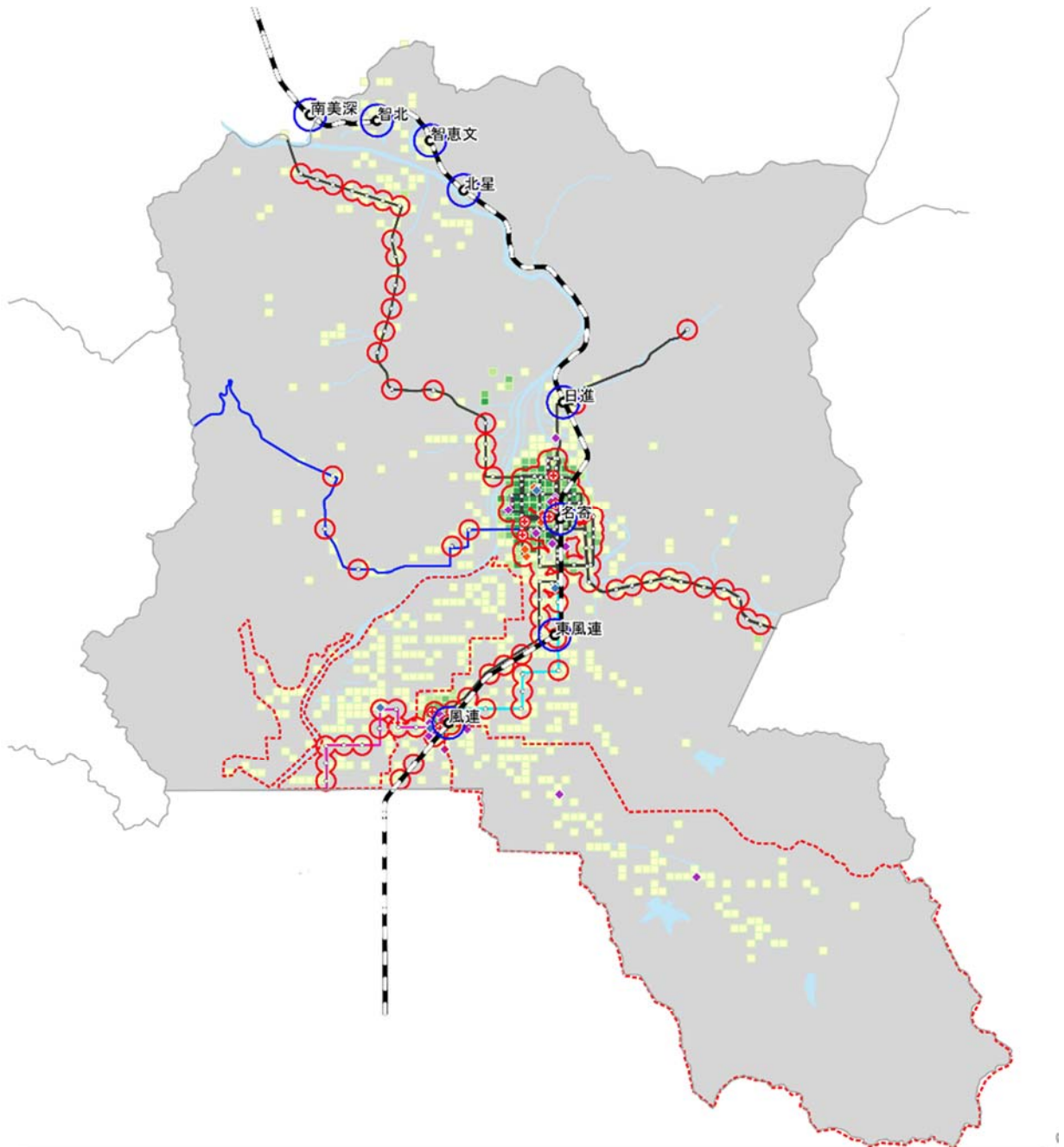
図 17・図 18 には、公共交通のカバー率算定のための地理情報システムのマップを示す。ここで、公共交通でカバーできる範囲を、

- 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

として定義し、これに含まれない居住地が「交通空白地」という考え方である。

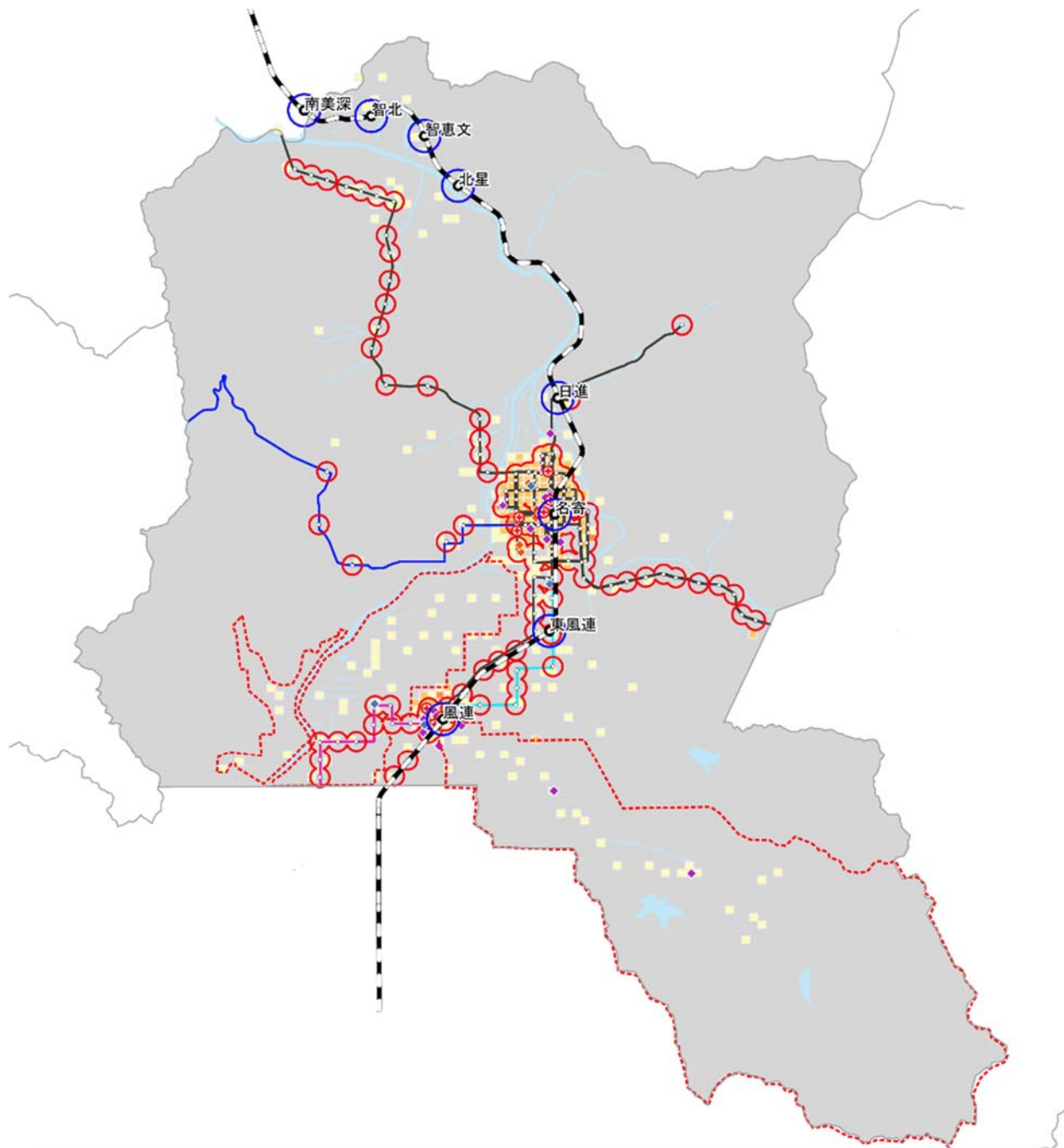
この結果、平成 27 年の国勢調査時点での全人口の公共交通カバー率は 82.5%、また、同様に高齢者人口の公共カバー率は 84.9%と算定される。

| | 全人口 (2015 年 (平成 27 年)) | 高齢者人口 (2015 年 (平成 27 年)) |
|-----------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 人口 | 29,048 人 | 8,806 人 |
| 公共交通カバー人口 | 23,966 人 | 7,480 人 |
| 公共交通カバー圏外人口 ※交通空白地 | 5,082 人 | 1,326 人 |
| 公共交通カバー率 | 82.5% | 84.9% |



| 凡例 | | | |
|---------|----------|-------------------|-------------------|
| ○ バス停 | JR駅500m圏 | バスルート | 250mメッシュ人口 (総人口) |
| ● 駅 | □ JR駅 | — 名士バス(株) | ■ 1人以上 - 30人未満 |
| ⇒ 鉄道 | バス停300m圏 | — ジェイ・アール北海道バス(株) | ■ 30人以上 - 100人未満 |
| 公共・商業施設 | □ バス停 | — 道北バス(株) | ■ 100人以上 - 200人未満 |
| ◆ 学校 | ◇ デマンドバス | — 士別軌道(株) | ■ 200人以上 - 400人未満 |
| ◆ 公共施設 | □ 対象エリア | | ■ 400人以上 |
| ◆ 商業施設 | | | |
| ◎ 病院 | | | |

図 17 公共交通カバー率 (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(株) | ■ 1人以上 - 20人未満 |
| ⇒ 鉄道 | バス停300m圏 | — ジェイ・アール北海道バス(株) | ■ 20人以上 - 100人未満 |
| 公共・商業施設 | □ バス停 | — 道北バス(株) | ■ 100人以上 - 200人未満 |
| ◆ 学校 | ○ デマンドバス | — 士別軌道(株) | ■ 200人以上 - 300人未満 |
| ◆ 公共施設 | □ 対象エリア | | ■ 300人以上 |
| ◆ 商業施設 | | | |
| ⊕ 病院 | | | |

図 18 公共交通カバー率 (高齢者)

(2) 公共交通ネットワークに関する市民評価

図 19 は 2018 年（平成 30 年）11 月に実施した名寄市民を対象としたアンケート調査（以下、市民アンケート調査）において、「バスで行きたい場所に行けるか否か」の回答である。

この結果より、85%の市民が「ほとんど行ける」、「ある程度行ける」といった回答をしている。また、図 20 は、市民アンケート調査回答者の内、月に 1 回以上バスを利用する方の路線バスの満足度調査結果である。この結果の「1. 自宅から最寄りのバス停までの距離」、「2. バスを降りてから目的地までの距離」からも、既存のバスネットワークは良好であることが分かる。

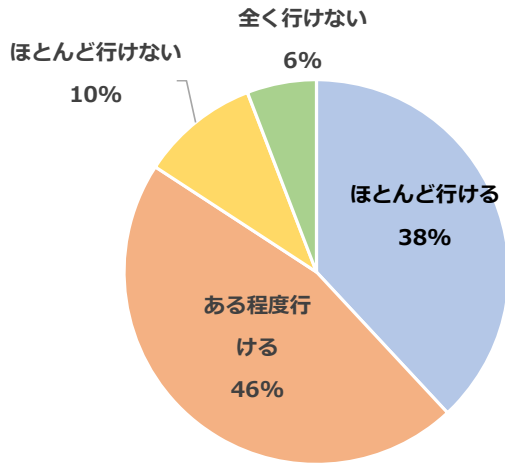


表 2 バスで行きたい場所に行けるか否か

| | 実数 | 構成比 |
|----------|-----|--------|
| ほとんど行ける | 241 | 38.1% |
| ある程度行ける | 292 | 46.1% |
| ほとんど行けない | 63 | 10.0% |
| 全く行けない | 37 | 5.8% |
| 計 | 633 | 100.0% |

図 19 バスで行きたい場所に行けるか否か

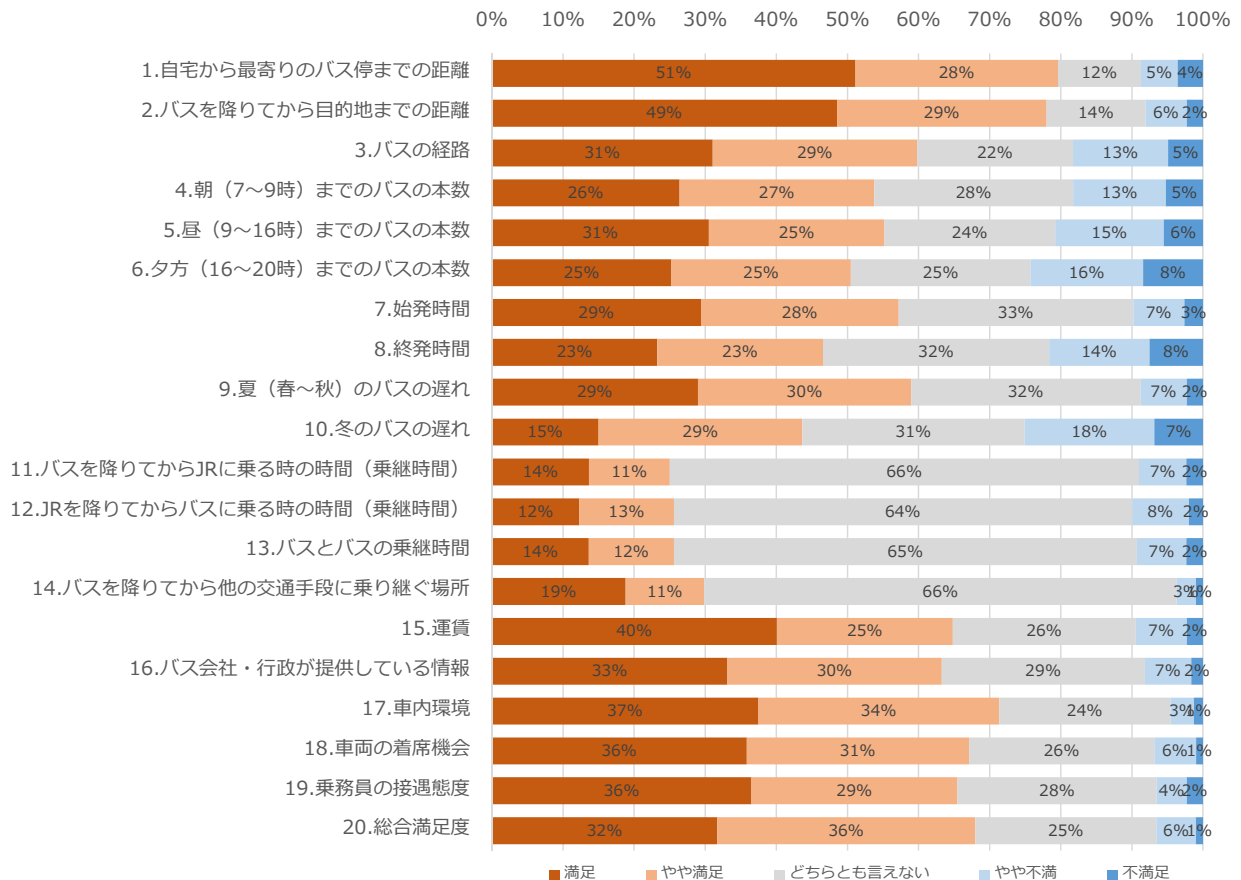


図 20 路線バスの満足度（月に 1 回以上バスを利用する方）

(3) 公共交通空白地における市民アンケート調査

図 21～図 25 は、現状で公共交通空白地である智恵文地区及び東風連地区に居住する市民へのアンケート調査結果である。現状で両地区とも、外出時の送迎については、「自分で移動できるため、送迎は必要ない」という回答に加えて、「気軽に頼れる家族や知り合いがいる」という回答が多い。この結果、公共交通が不便な状況について「当面は困らない」、「今は困っていないが近い将来困る可能性がある」という回答が多い。また、デマンド型交通の利用意向についても、「現在の移動手段（自動車）がなくなったら利用すると思う」という回答が多い。

これらの結果より、名寄市内に交通空白地は存在するものの、現状では、自動車利用者が多く、また、自動車を利用できない方についても送迎を頼める方がいるため、公共交通が不便な状況において困っている方が多くない現況と言える。しかしながら、将来、運転ができない方が増加した場合は、足の確保が必要であることから、現段階から検討を始めることが必要と考えられる。

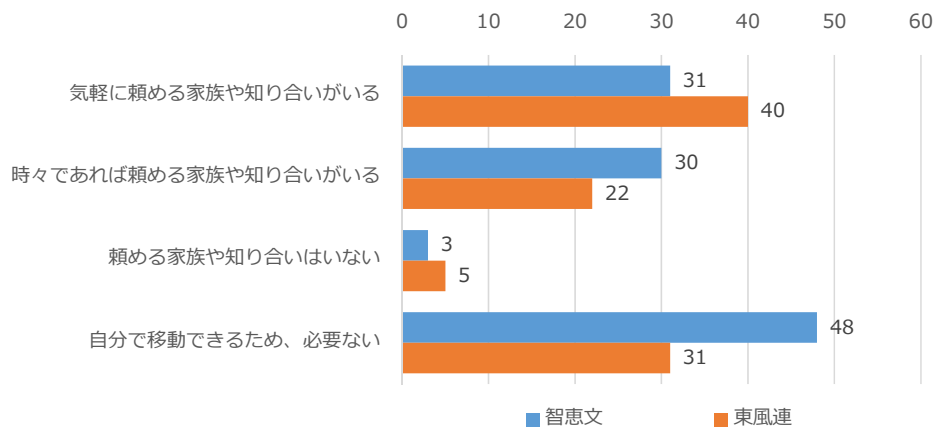


図 21 外出時の送迎

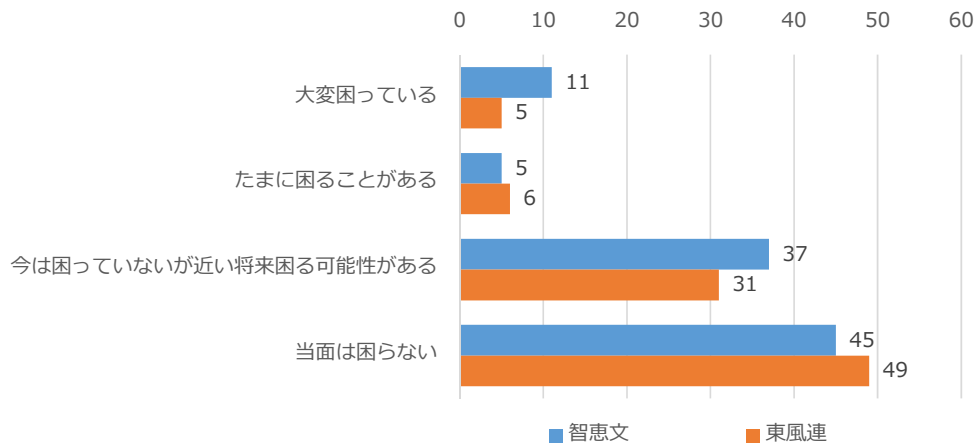


図 22 公共交通が不便な状況

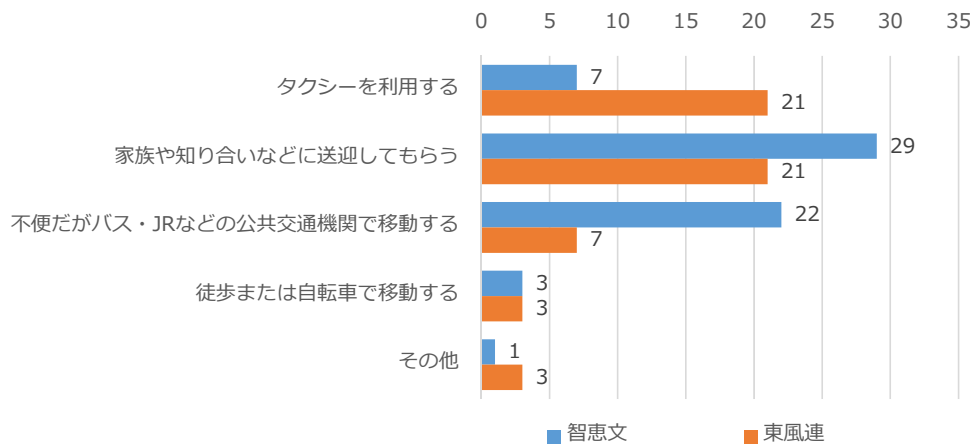


図 23 移動手段に困った場合の移動手段

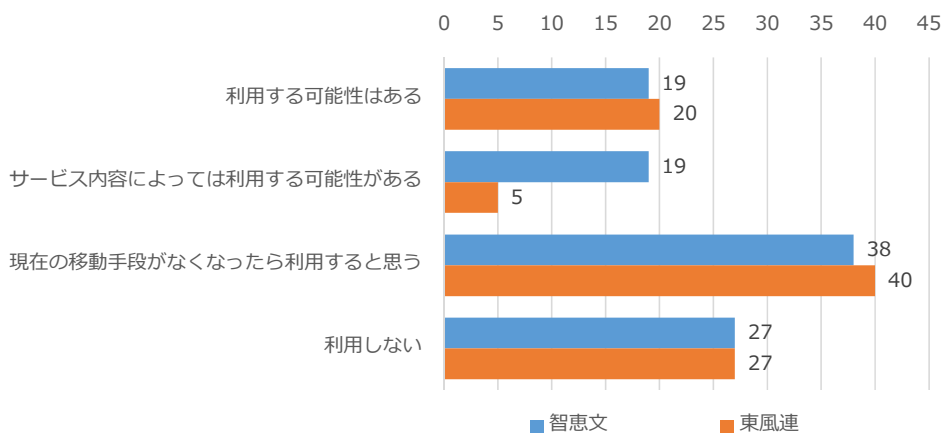


図 24 デマンド型交通運行時の利用意向

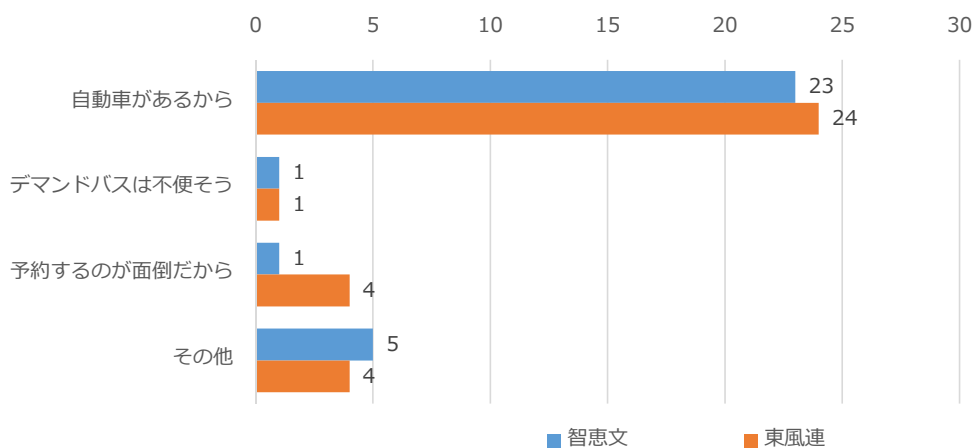


図 25 デマンド型交通を利用しない理由

(4) 課題の整理

前項までの結果から、公共交通ネットワークについての課題を以下に整理する。

| | |
|-----------|---|
| 課題 | 現状の公共交通ネットワークの維持 |
| 理由 | <ul style="list-style-type: none">・名寄市の公共交通カバー率は 82.5%・高齢者に着目した公共交通カバー率は 84.9%・市民がバスで行きたい場所に 85%行けると評価・自宅からバス停・バス停から目的地までの距離の満足度は高い傾向・以上から、既存の公共交通のネットワーク（バス停位置や運行ルート）は一定程度、市民の要求水準を満たしているものと推察される。 |

| | |
|-----------|--|
| 課題 | 交通空白地における地域の足の検討 |
| 理由 | <ul style="list-style-type: none">・公共交通でカバーできていないエリアが 17.5%存在・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を検討することが必要。 |

3-2 市民の移動の現況

(1) 市民の移動の現況

図 26 は名寄市を含む北海道運輸局旭川運輸支局管内の市以上の都市及び北海道全体の人口一人当たりの乗用車の車両数（台／人）を示す。【再掲】

また、図 27～図 30 には、市民アンケート調査における、「通勤」、「買物」、「通院」、「週に 1 回以上行く施設」に行く際の交通手段の設問の集計結果である。

買物及び週に 1 回以上行く施設への交通手段として、自転車の占める割合が高いがこれは、高校生、大学生のデータも含んでいる結果であり、生産年齢人口²においては、自動車利用の件数が高い。

また、図 31 は年齢別のバス利用頻度を示す。この結果より、30 歳代～60 歳代のバス利用頻度が低いことが分かる。

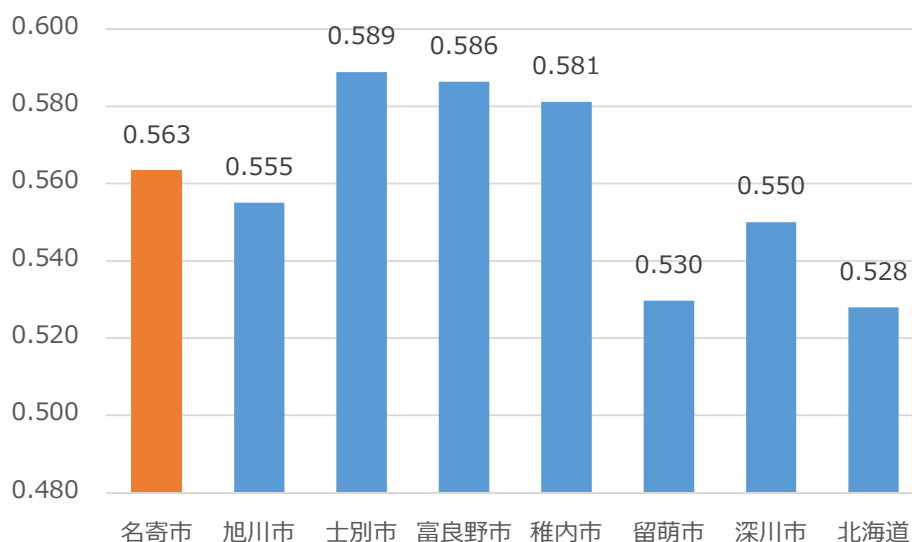


図 26 自治体別人口一人当たりの乗用車保有車両数（台／人）【再掲】

² 生産年齢人口：15 歳以上 65 歳未満の年齢に該当する人口

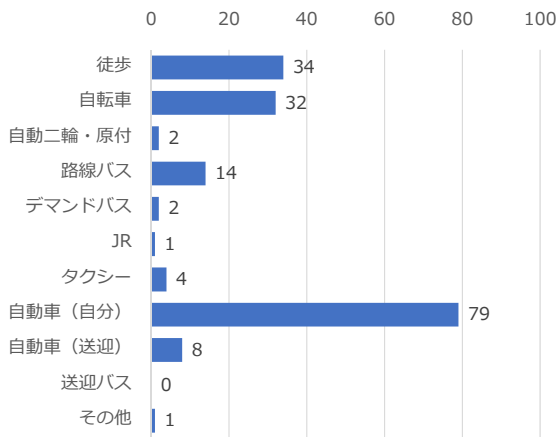


図 27 通勤時の交通手段

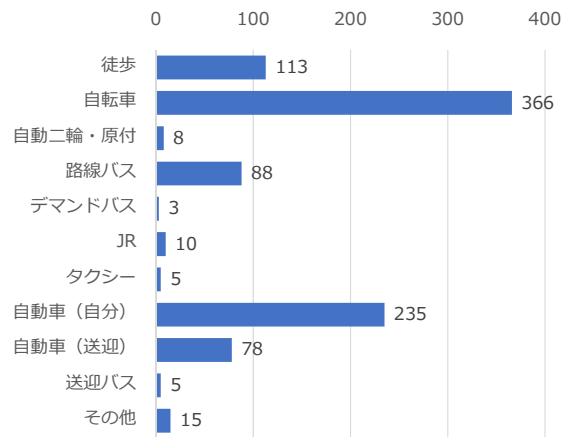


図 28 買物時の交通手段

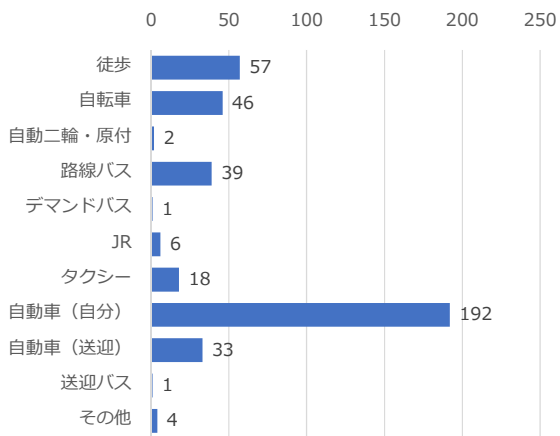


図 29 通院時の交通手段

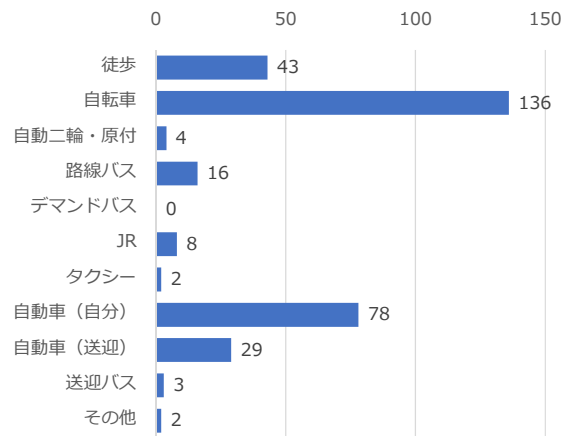


図 30 週に1回以上行く施設の交通手段

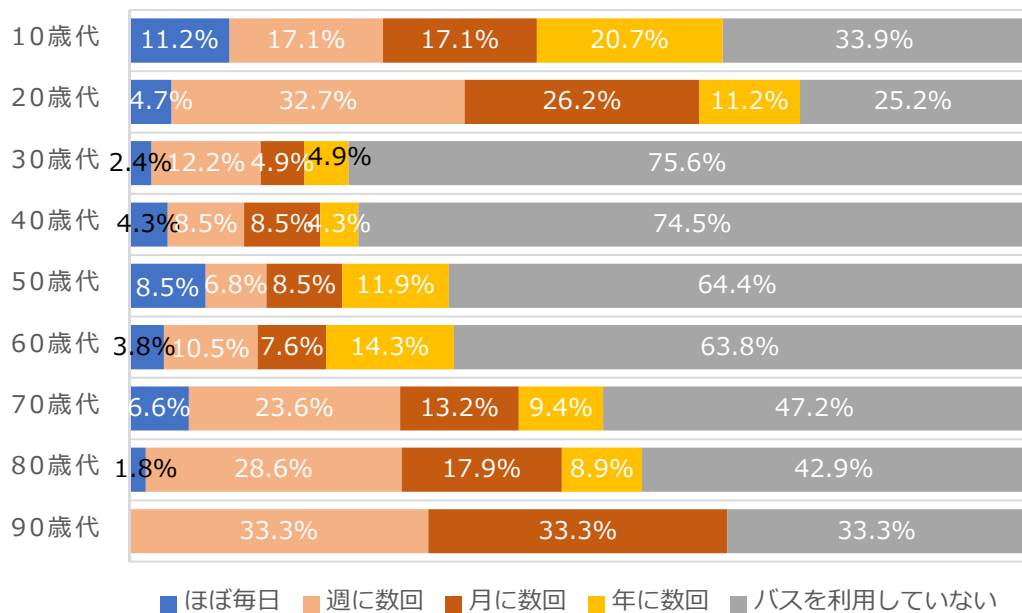


図 31 年齢別バス利用頻度

(2) 地方都市の移動の概況 (全国統計データ)

図 32 には、2015 年度 (平成 27 年度) 全国都市特性調査における地方都市の年齢階層別外出率の結果を示す。この調査によると、高齢者は年少人口、生産年齢人口に比べ外出率が顕著に低下することがわかる。

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2015 年～2040 年にかけて、名寄市の老年人口は 30%から 41%にまで増加すると推計されており、両結果を鑑みると、今後、名寄市において、将来的には、外出行動の総量が減少することが予想され、さらに、外出率の減少は、公共交通の利用者数減少にも直結することが予想される。

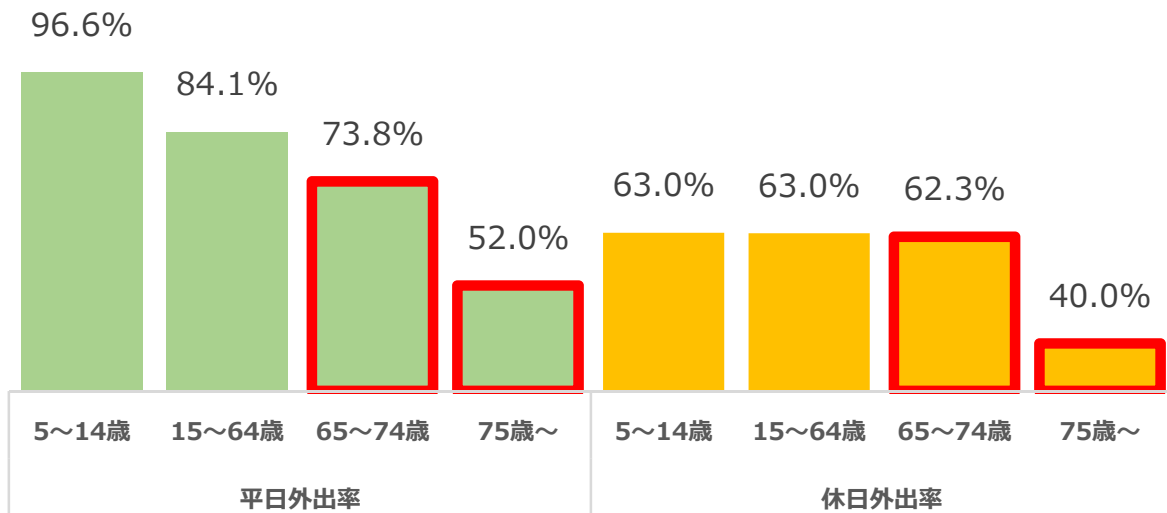


図 32 地方都市の年齢階層別外出率
(出典：国土交通省「H27 全国都市交通特性調査」)

(3) 課題の整理

前項までの結果から、市民の移動の現況から導かれる課題を以下に整理する。

| | |
|-----------|---|
| 課題 | ターゲット（属性・目的）に応じた公共交通利用促進と 公共交通に肯定的な市民意識の形成 |
| 理由 | <ul style="list-style-type: none">・ 日常の移動は総じて自家用車（運転）の利用が高い・ 若年層を中心に買物時の交通手段は自転車の利用が高い・ 30 歳代から 60 歳代のバス利用頻度が低い・ 外出率の減少に起因した公共交通の利用者減少 |

3-3 路線バス

(1) バス停留所までの距離とバス利用の関係

図 33 には、市民アンケート調査における「自宅から最寄りバス停留所までの距離」と「バス利用頻度」のクロス集計³結果を示す。

この図より、自宅から最寄りバス停までの距離が 300 メートルを超えると、バス利用頻度が減少することが分かる。

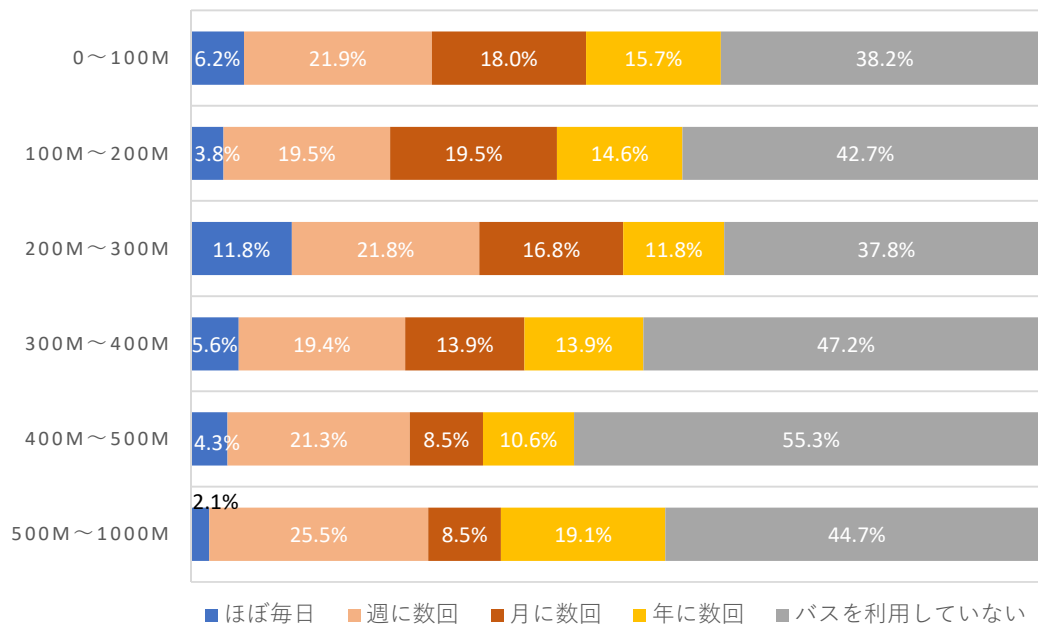


図 33 自宅から最寄りバス停留所までの距離別バス利用頻度

³ クロス集計：アンケート調査結果等について 2 つの項目に注目して同時に集計すること。

(2) 路線バスに対する満足度

路線バスに対する満足度を調査するために、市民アンケート調査において、以下の19項目及び総合満足度について、それぞれ、5段階での満足度を回答いただいた。

表 3 路線バスの満足度調査設問項目

| | |
|-----------------------|------------------------------|
| 1.自宅から最寄りのバス停までの距離 | 11.バスを降りてから JR に乗る時の時間（乗継時間） |
| 2.バスを降りてから目的地までの距離 | 12.JR を降りてからバスに乗る時の時間（乗継時間） |
| 3.バスの経路 | 13.バスとバスの乗継時間 |
| 4.朝（7～9 時）までのバスの本数 | 14.バスを降りてから他の交通手段に乗り継ぐ場所 |
| 5.昼（9～16 時）までのバスの本数 | 15.運賃 |
| 6.夕方（16～20 時）までのバスの本数 | 16.バス会社・行政が提供している情報 |
| 7.始発時間 | 17.車内環境 |
| 8.終発時間 | 18.車両の着席機会 |
| 9.夏（春～秋）のバスの遅れ | 19.乗務員の接客態度 |
| 10.冬のバスの遅れ | 20.総合満足度 |

また、この調査結果について、CS（Customer Satisfaction）ポートフォリオ分析を実施した。

CSポートフォリオ分析とは、項目別の満足度と総合評価値から、重点改善領域を抽出する分析手法である。図 34 は分析結果の見方を示すが、ここで、

- 「満足率が低く、重要度が高い」エリアは「重点改善分野」
- 「満足率が低く、重要度が低い」エリアは「改善分野」
- 「満足率が高く、重要度が高い」エリアは「重点維持分野」
- 「満足率が高く、重要度が低い」エリアは「改善分野」と考えるものである。

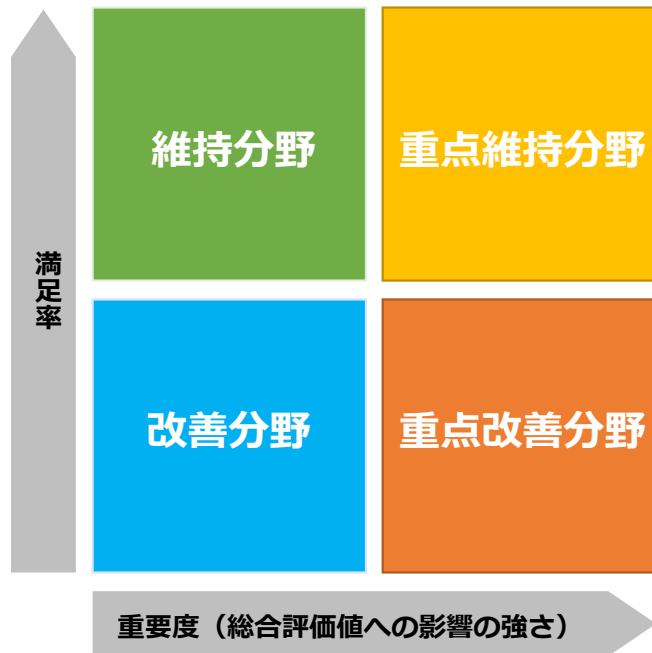


図 34 CSポートフォリオ分析の結果の見方

次ページ以降に「高校生・大学生」、「65歳以上高齢者」、「75歳以上高齢者」、「バス利用回数が月に1回以上の市民」の4つのセグメントにおいて分析した結果を示す。

1) 高校生・大学生

図 35 には、高校生・大学生の CS ポートフォリオ分析の結果を示す。

この結果より、「昼（9 時～16 時）までのバスの本数」が重点改善分野に挙げられ、また、「バスとバスの乗継時間」、「JR を降りてからバスに乗る時の時間」、「朝（7 時～9 時）までのバスの本数」、「夕方（16 時～20 時）までのバスの本数」、「バスを降りてから他の交通手段に乗り継ぐ場所」、「バスを降りてから JR に乗る時の時間」、「冬のバスの遅れ」、「終発時間」という項目において満足度が低い結果となっている。

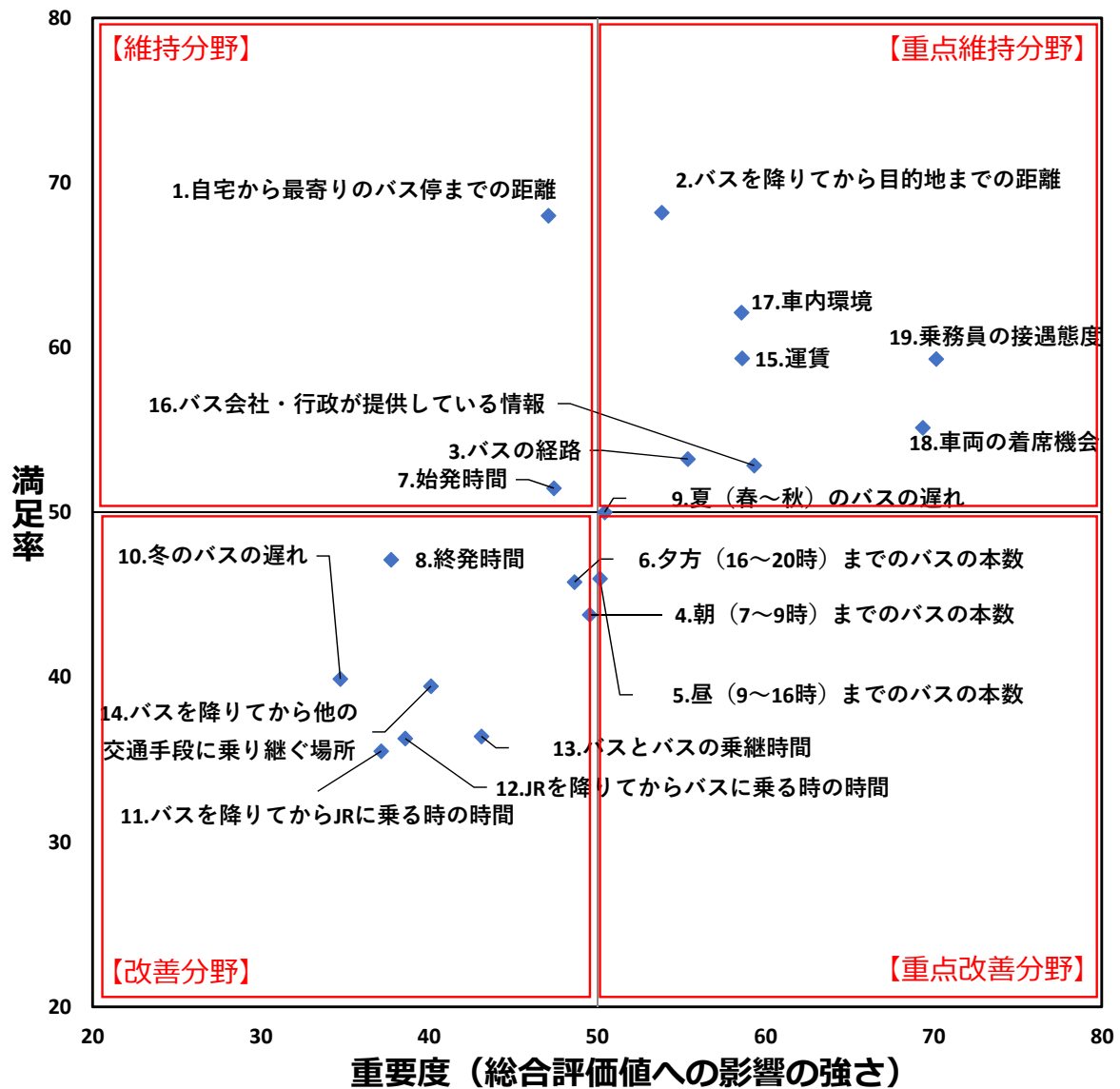


図 35 CS ポートフォリオ分析結果【高校生・大学生】

2) 65 歳以上高齢者

図 36 には、65 歳以上の高齢者の CS ポートフォリオ分析の結果を示す。

この結果より、「終発時間」、「夕方（16～20 時）までのバスの本数」が重点改善分野に挙げられ、また、「バスを降りてから他の交通手段に乗り継ぐ場所」、「JR を降りてからバスに乗る時の時間」、「朝（7～9 時）までのバスの本数」、「バスを降りてから JR に乗る時の時間」、「冬のバスの遅れ」、「バスとバスの乗継時間」という項目において満足度率が低い結果となっている。

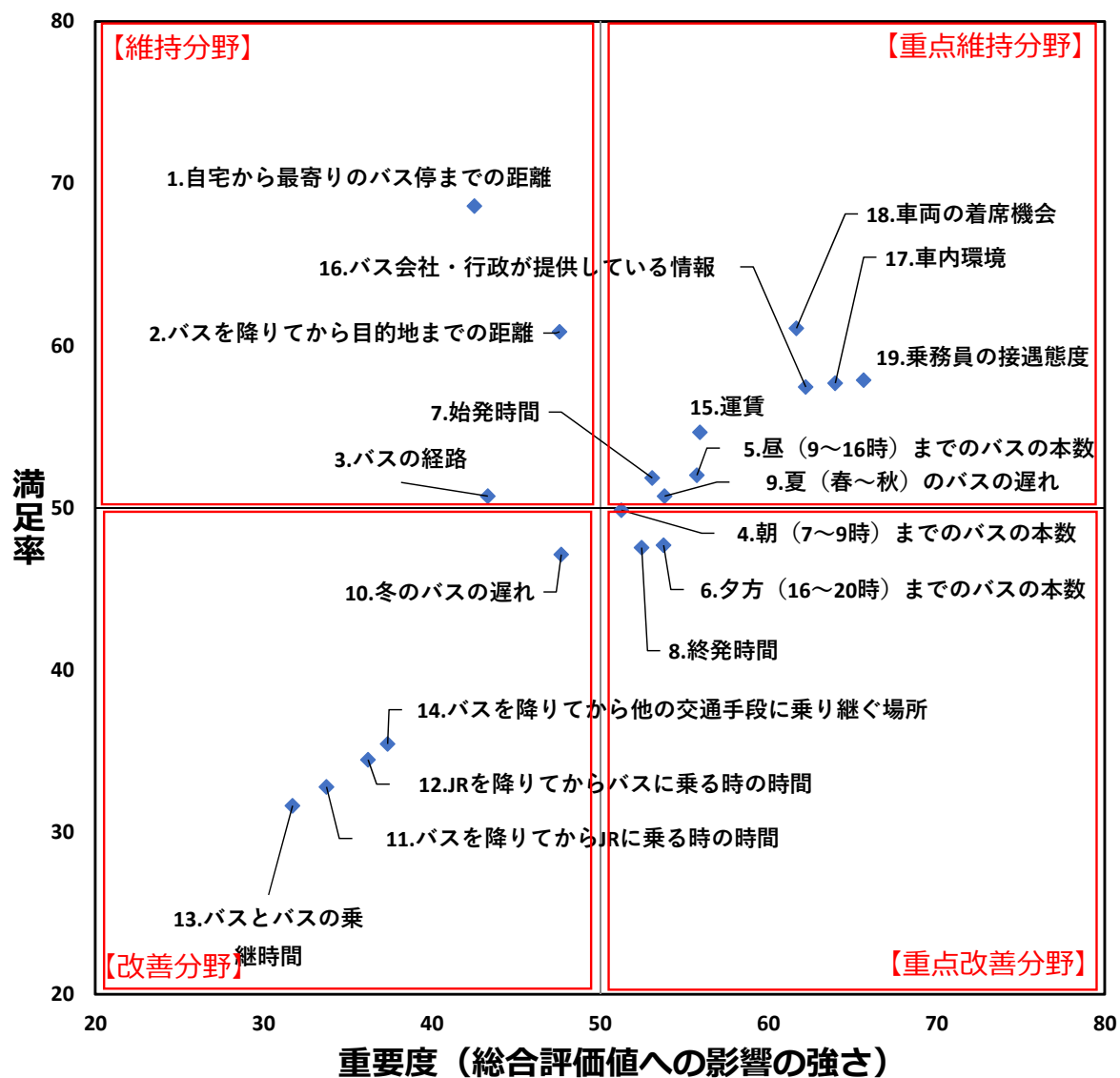


図 36 CS ポートフォリオ分析結果【65 歳以上高齢者】

3) 75 歳以上高齢者

図 37 には、75 歳以上の高齢者の CS ポートフォリオ分析の結果を示す。

この結果より、「バスを降りてから JR に乗る時の時間」、「バスとバスの乗継時間」、「JR を降りてからバスに乗る時の時間」、「バスを降りてから他の交通手段に乗り継ぐ場所」、「終発時間」、「始発時間」、「冬のバスの遅れ」という項目において満足度率が低い結果となっている。

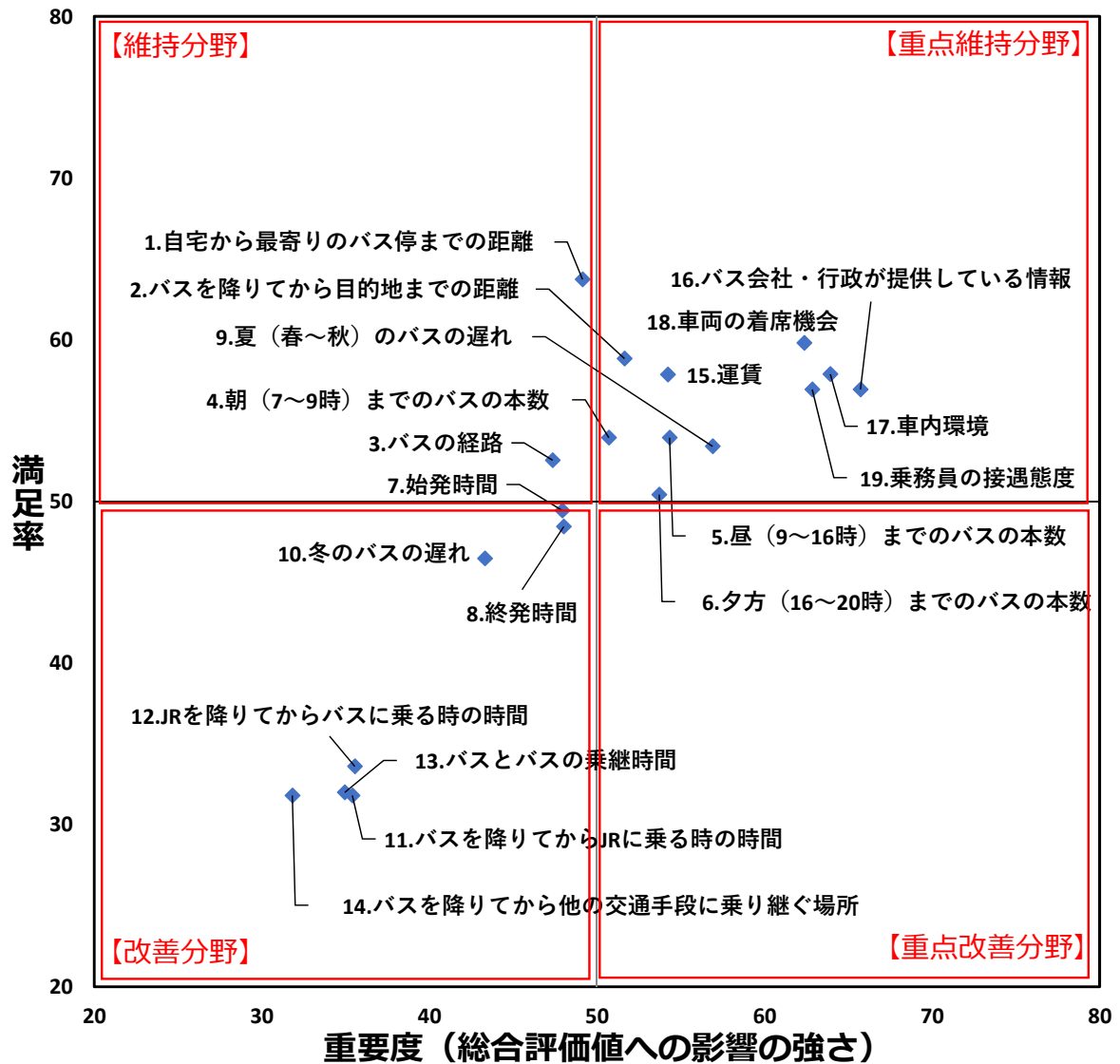


図 37 CS ポートフォリオ分析結果【75 歳以上高齢者】

4) バス利用回数が月に1回以上の市民

図 38 には、バス利用回数が月に1回以上の市民のCSポートフォリオ分析の結果を示す。

この結果より、「朝（7～9時）までのバスの本数」、が重点改善分野に挙げられ、また、「JRを降りてからバスに乗る時の時間」、「バスとバスの乗継時間」、「バスを降りてからJRに乗る時の時間」、「バスを降りてから他の交通手段に乗り継ぐ場所」、「冬のバスの遅れ」、「夕方（16～20時）までのバスの本数」、「終発時間」という項目において満足度率が低い結果となっている。

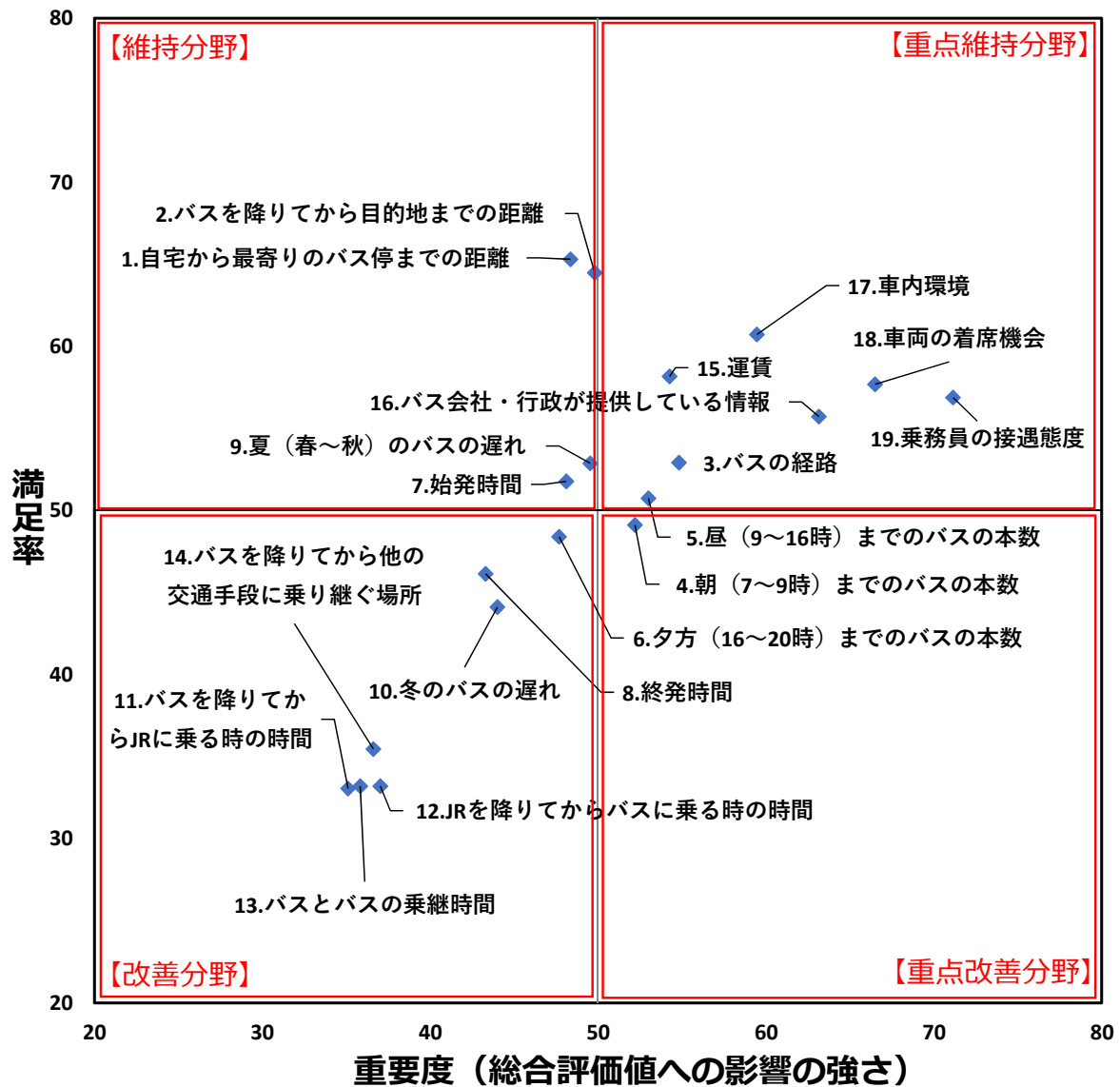


図 38 CSポートフォリオ分析結果【バス利用回数が月に1回以上】

(3) コミュニティバスと道北バス(名寄線)・都市間高速バス・JR(宗谷本線)との乗継利便性検証

前項の路線バスの満足度に関する分析において、「JR を降りてからバスに乗る時の時間」、「バスとバスの乗継時間」、「バスを降りてから JR に乗る時の時間」について、満足率が低いことから、現状のコミュニティバスのダイヤと、道北バス（名寄線）、都市間高速バス（高速なよろ号）、JR（宗谷本線）のダイヤの結節状況を整理し、乗継利便性を検証した。

表 6、表 7 はコミュニティバスから道北バス・都市間高速バス・JR への JR 名寄駅での乗継利便性検証結果である。ここで、各コミュニティバスの運行便に対して、以下の評価を実施した。

- ・コミュニティバス到着後、道北バス、都市間高速バス、JR が 15 分以内に出発：○
- ・コミュニティバス到着後、道北バス、都市間高速バス、JR が 15 分～30 分以内に出発：▲
- ・コミュニティバス到着後、道北バス、都市間高速バス、JR が 1～3 分以内に出発：×
- ・コミュニティバス到着前、道北バス、都市間高速バス、JR が 15 分以内に出発：■

表 8、表 9 は、道北バス・都市間高速バス・JR からコミュニティバスへの JR 名寄駅での乗継利便性検証結果である。ここで、各コミュニティバスの運行便に対して、以下の評価を実施した。

- ・道北バス、都市間高速バス、JR が到着後、コミュニティバスが 15 分以内に出発：○
- ・道北バス、都市間高速バス、JR が到着後、コミュニティバスが 15 分～30 分以内に出発：▲
- ・道北バス、都市間高速バス、JR が到着後、コミュニティバスが 1～3 分以内に出発：×
- ・道北バス、都市間高速バス、JR が到着前、コミュニティバスが 15 分以内に出発：■

以上より、コミュニティバスから道北バス・都市間高速バス・JR への JR 名寄駅での乗継においては、以下の通りの整理となる。

表 4 コミュニティバスから道北バス・JR への乗継利便性評価の整理

| | ○ | ▲ | × | ■ |
|---------|-----|-----|-----|-----|
| 道北バス | 9 件 | 0 件 | 3 件 | 4 件 |
| 都市間高速バス | 2 件 | 3 件 | 0 件 | 4 件 |
| JR（上り） | 3 件 | 5 件 | 5 件 | 6 件 |
| JR（下り） | 3 件 | 1 件 | 0 件 | 3 件 |

また、道北バス・都市間高速バス・JR からコミュニティバスへの JR 名寄駅での乗継においては、以下の通りの整理となる。

表 5 道北バス・JR からコミュニティバスへの乗継利便性評価の整理

| | ○ | ▲ | × | ■ |
|---------|-----|-----|-----|-----|
| 道北バス | 2 件 | 8 件 | 1 件 | 4 件 |
| 都市間高速バス | 0 件 | 2 件 | 0 件 | 6 件 |
| JR（下り） | 7 件 | 1 件 | 4 件 | 2 件 |
| JR（上り） | 5 件 | 1 件 | 0 件 | 3 件 |

ここで、「×」については、乗継時間を仮に 5 分と設定する場合、数分のバスダイヤ改正で改善が図られることから、今後のダイヤ調整の際に考慮することが有効と考えられ、また、「■」についても、大きなダイヤ編成無く、改善ができる可能性もある。

表 6 コミュニティバスから道北バス・高速なよろ号・JR への乗継利便性検証【5:30-13:00】

| 時刻 | 【道北バス_名寄線】 | | 【高速なよろ号】 | | 【JR_宗谷本線】 | | 【JR_宗谷本線】 | | 【コミュニティバス】 | | 旭川方面 バス判定 | 札幌方面 高速バス判定 | 旭川方面 JR判定 | 稚内方面 JR判定 |
|-------|------------|----|----------|----|------------|----|------------|----|------------|----|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | 名寄駅発時刻 | 備考 | 名寄駅発時刻 | 備考 | 名寄駅発時刻（上り） | | 名寄駅発時刻（下り） | | 名寄駅発時刻 | | | | | |
| | ダイヤ | | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | | | | |
| 5:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 5:45 | | | | | 5:50 | 普 | | | | | | | | |
| 6:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:15 | | | | | 6:23 | 普 | | | | | | | | |
| 6:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:00 | 7:10 | 急 | | | | | | | | | | | | |
| 7:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:30 | 7:30 | | | | | | | | 7:38 | 東 | ■ | ▲ | ○ | ▲ |
| | | | | | | | | | 7:40 | 西 | ■ | ▲ | ○ | ○ |
| 7:45 | | | | | 7:50 | 快な | 7:54 | 普 | | | | | | |
| 8:00 | | | 8:00 | | | | | | | | | | | |
| 8:15 | | | | | | | | | 8:15 | 東 | - | ■ | - | - |
| | | | | | | | | | 8:25 | 西 | - | - | - | - |
| 8:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 8:45 | | | | | | | | | 8:55 | 東 | ○ | - | ▲ | - |
| 9:00 | 9:00 | 急 | | | | | | | 9:00 | 西 | x | - | ▲ | - |
| 9:15 | | | | | 9:25 | 特サ | | | 9:25 | 西 | ○ | - | x | - |
| 9:30 | 9:40 | | | | | | | | | | | | | |
| 9:45 | | | | | | | 9:56 | 特宗 | | | | | | |
| 10:00 | | | | | 10:07 | 快な | | | 10:00 | 西 | - | - | ○ | ■ |
| | | | | | | | | | 10:05 | 東 | - | - | x | ■ |
| 10:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 10:30 | | | 10:30 | | | | | | 10:35 | 西 | ○ | ■ | ▲ | - |
| 10:45 | 10:50 | | | | 10:59 | 普 | | | | | | | | |
| 11:00 | | | | | | | | | 11:10 | 西 | - | - | - | - |
| 11:15 | | | | | | | | | 11:15 | 東 | - | - | - | - |
| 11:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 11:45 | 11:50 | 急 | | | | | | | 11:45 | 西 | ○ | - | - | - |
| 12:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:15 | | | | | | | | | 12:20 | 西 | ○ | - | - | - |
| | | | | | | | | | 12:25 | 東 | ○ | - | - | - |
| 12:30 | 12:35 | | | | | | | | | | | | | |
| 12:45 | | | | | | | | | 12:55 | 西 | - | - | - | - |

備考の解説

急：急行 普：普通列車 快な：快速なよろ号 特サ：特急サロベツ 特宗：特急宗谷

表 7 コミュニティバスから道北バス・高速なよろ号・JR への乗継利便性検証【13:00-22:30】

| 時刻 | 【道北バス_名寄線】 | | 【高速なよろ号】 | | 【JR_宗谷本線】 | | 【JR_宗谷本線】 | | 【コミュニティバス】 | | 旭川方面 バス判定 | 札幌方面 高速バス判定 | 旭川方面 JR判定 | 稚内方面 JR判定 |
|-------|------------|----|----------|----|-------------|----|-------------|----|------------|----|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | 名寄駅発時刻 | 備考 | 名寄駅発時刻 | 備考 | 名寄駅発時刻 (上り) | 備考 | 名寄駅発時刻 (下り) | 備考 | 名寄駅着時刻 | 備考 | | | | |
| 13:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 13:15 | | | | | 13:25 | 快な | | | | | | | | |
| 13:30 | 13:30 | | | | | | | | 13:30 | 西 | × | - | ■ | |
| | | | | | | | | | 13:35 | 東 | ■ | - | ■ | |
| 13:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 14:00 | | | | | | | | | 14:05 | 西 | - | ▲ | - | - |
| 14:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 14:30 | 14:40 | 急 | 14:30 | | 14:33 | 快な | 14:31 | 特サ | 14:40 | 西 | × | ■ | ■ | ■ |
| 14:45 | | | | | | | 14:55 | 普 | 14:45 | 東 | ■ | ■ | ■ | ○ |
| 15:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 15:15 | 15:20 | | | | | | | | 15:15 | 西 | ○ | - | - | - |
| 15:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 15:45 | | | | | 15:48 | 特サ | | | 15:50 | 西 | - | - | × | - |
| | | | | | | | | | 15:55 | 東 | - | - | ■・▲ | - |
| 16:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 16:15 | | | | | 16:15 | 普 | | | 16:25 | 西 | ○ | - | ■ | ○ |
| 16:30 | 16:40 | 急 | | | | | 16:36 | 普 | | | | | | |
| 16:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 17:00 | | | 17:10 | | 17:02 | 普 | | | 17:00 | 西 | - | ○ | × | - |
| | | | | | | | | | 17:05 | 東 | - | ○ | × | - |
| 17:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 17:30 | | | | | | | | | 17:35 | 西 | ○ | - | - | - |
| 17:45 | 17:45 | | | | | | | | | | | | | |
| 18:00 | | | | | | | | | 18:10 | 西 | - | - | - | - |
| 18:15 | | | | | | | | | 18:15 | 東 | - | - | - | - |
| 18:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 18:45 | | | | | | | | | 18:45 | 西 | - | - | ▲ | - |
| 19:00 | | | | | 19:08 | 普 | | | | | | | | |
| 19:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 19:30 | | | | | | | 19:30 | 普 | | | | | | |
| 19:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 20:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 20:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 20:30 | | | | | 20:32 | 特宗 | | | | | | | | |
| | | | | | 20:43 | 普 | | | | | | | | |
| 20:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 21:00 | | | | | | | 21:03 | 特サ | | | | | | |
| 21:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 21:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 21:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 22:00 | | | | | 22:05 | 普 | | | | | | | | |
| 22:15 | | | | | | | | | | | | | | |

備考の解説

急：急行 普：普通列車 快な：快速なよろ号 特サ：特急サロベツ 特宗：特急宗谷

表 8 道北バス・高速なよろ号・JR からコミュニティバスへの乗継利便性検証【5:30-13:00】

| 時刻 | 【道北バス_名寄線】 名寄駅着時刻 | | 【高速なよろ号】 名寄駅着時刻 | | 【JR_宗谷本線】 名寄駅着時刻（下り） | | 【JR_宗谷本線】 名寄駅着時刻（上り） | | 【コミュニティバス】 名寄駅発時刻 | | 旭川方面 バス判定 | 札幌方面 高速バス判定 | 旭川方面 JR判定 | 稚内方面 JR判定 |
|-------|----------------------|----|--------------------|----|-------------------------|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | | | | |
| 5:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 5:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:00 | | | | | | | | | 7:05 | 東 | - | - | - | - |
| | | | | | | | | | 7:10 | 西 | - | - | - | - |
| 7:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:30 | | | | | | | | | 7:40 | 東 | - | - | ■ | ■ |
| 7:45 | | | | | 7:46 | 普 | 7:48 | 普 | 7:55 | 西 | - | - | ○ | ○ |
| 8:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 8:15 | | | | | | | | | 8:20 | 東 | - | - | - | - |
| 8:30 | | | | | | | | | 8:30 | 西 | - | - | - | - |
| 8:45 | | | | | | | 8:47 | 普 | 8:55 | 西 | - | - | - | ○ |
| 9:00 | 9:13 | 普 | | | | | | | | | | | | |
| 9:15 | | | | | | | 9:23 | 特サ | | | | | | |
| 9:30 | | | | | | | | | 9:30 | 東 | ▲ | - | - | ○ |
| | | | | | | | | | 9:30 | 西 | ▲ | - | - | ○ |
| 9:45 | | | | | 9:54 | 特宗 | | | | | | | | |
| 10:00 | | | | | | | | | 10:05 | 西 | - | - | ○ | - |
| 10:15 | 10:23 | 普 | | | 10:27 | 普 | | | | | | | | |
| 10:30 | | | | | | | | | 10:40 | 東 | ▲ | - | ○ | - |
| | | | | | | | | | 10:40 | 西 | ▲ | - | ○ | - |
| 10:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 11:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 11:15 | 11:16 | 急 | | | | | | | 11:15 | 西 | x | - | - | - |
| 11:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 11:45 | | | 11:55 | | | | | | 11:50 | 東 | - | ■ | - | - |
| | | | | | | | | | 11:50 | 西 | - | ■ | - | - |
| 12:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:15 | | | | | | | | | 12:25 | 西 | - | - | - | - |
| 12:30 | 12:43 | 普 | | | | | | | | | | | | |
| 12:45 | | | | | 12:52 | 快な | | | | | | | | |

備考の解説

急：急行 普：普通列車 快な：快速なよろ号 特サ：特急サロベツ 特宗：特急宗谷

表 9 道北バス・高速なよろ号・JR からコミュニティバスへの乗継利便性検証【13:00-22:30】

| 時刻 | 【道北バス_名寄線】 名寄到着時刻 | | 【高速なよろ号】 名寄到着時刻 | | 【JR_宗谷本線】 名寄到着時刻(下り) | | 【JR_宗谷本線】 名寄到着時刻(上り) | | 【コミュニティバス】 名寄発着時刻 | | 旭川方面 バス判定 | 札幌方面 高速バス判定 | 旭川方面 JR判定 | 稚内方面 JR判定 |
|-------|----------------------|----|--------------------|----|-------------------------|----|-------------------------|----|----------------------|----|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | ダイヤ | 備考 | | | | |
| 13:00 | | | | | | | | | 13:00 | 東 | ▲ | - | ○ | - |
| 13:15 | 13:21 | 急 | | | | | | | 13:00 | 西 | ▲ | - | ○ | - |
| 13:30 | | | | | | | | | 13:35 | 西 | ○ | - | - | - |
| 13:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 14:00 | | | | | 14:09 | 普 | | | 14:10 | 東 | - | ■ | × | ■ |
| | | | | | | | | | 14:10 | 西 | - | ■ | × | ■ |
| 14:15 | | | 14:15 | | 14:29 | 特サ | 14:23 | 普 | | | | | | |
| 14:30 | 14:38 | 普 | | | | | | | | | | | | |
| 14:45 | | | | | | | | | 14:45 | 西 | ○ | ▲ | ▲ | ▲ |
| 15:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 15:15 | | | | | | | | | 15:20 | 東 | ■ | - | - | - |
| | | | | | | | | | 15:20 | 西 | ■ | - | - | - |
| 15:30 | 15:33 | 普 | | | | | | | | | | | | |
| 15:45 | | | | | 15:45 | 普 | 15:46 | 特サ | 15:55 | 西 | ▲ | - | ○ | ○ |
| 16:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 16:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 16:30 | 16:36 | 急 | | | 16:32 | 快な | | | 16:30 | 東 | ■ | - | × | |
| | | | | | | | | | 16:30 | 西 | ■ | - | × | |
| 16:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 17:00 | | | | | | | | | 17:05 | 西 | - | - | - | - |
| 17:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 17:30 | | | | | | | | | 17:40 | 東 | - | ■ | - | - |
| | | | | | | | | | 17:40 | 西 | - | ■ | - | - |
| 17:45 | 17:58 | 普 | 17:50 | | | | | | | | | | | |
| 18:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 18:15 | | | | | 18:27 | 普 | | | 18:15 | 西 | ▲ | ▲ | ■ | - |
| 18:30 | 18:36 | 急 | | | | | | | | | | | | |
| 18:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 19:00 | | | | | 19:00 | 快な | 19:04 | 普 | | | | | | |
| 19:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 19:30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 19:45 | 19:58 | 普 | | | | | | | | | | | | |
| 20:00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 20:15 | | | | | 20:18 | 普 | | | | | | | | |
| 20:30 | 20:36 | 急 | | | | | 20:30 | 特宗 | | | | | | |
| 20:45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 21:00 | | | | | 21:01 | 特サ | | | | | | | | |
| 21:15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 21:30 | | | | | 21:37 | 快な | | | | | | | | |
| 21:45 | | | | | | | 21:49 | 普 | | | | | | |
| 22:00 | | | | | 22:55 | 普 | | | | | | | | |
| 22:15 | | | 22:15 | | | | | | | | | | | |

備考の解説

急：急行 普：普通列車 快な：快速なよろ号 特サ：特急サロベツ 特宗：特急宗谷

(4) 路線バス運転手の現況

路線バスの運転手について、道内大型二種免許保有者数は、減少傾向で推移し、2001年（平成13年）には、134,274人であった大型二種免許保有者数は、2016年（平成28年）には、113,562人まで減少し、減少率は、15.4%の減少である。

また、道内の大型二種免許保有者数を年齢階層別にみると、65歳以上が約4割、50歳以上で約8割を占める状況にあり、路線バス運転手の高齢化と今後の更なる減少が問題と考えられる。

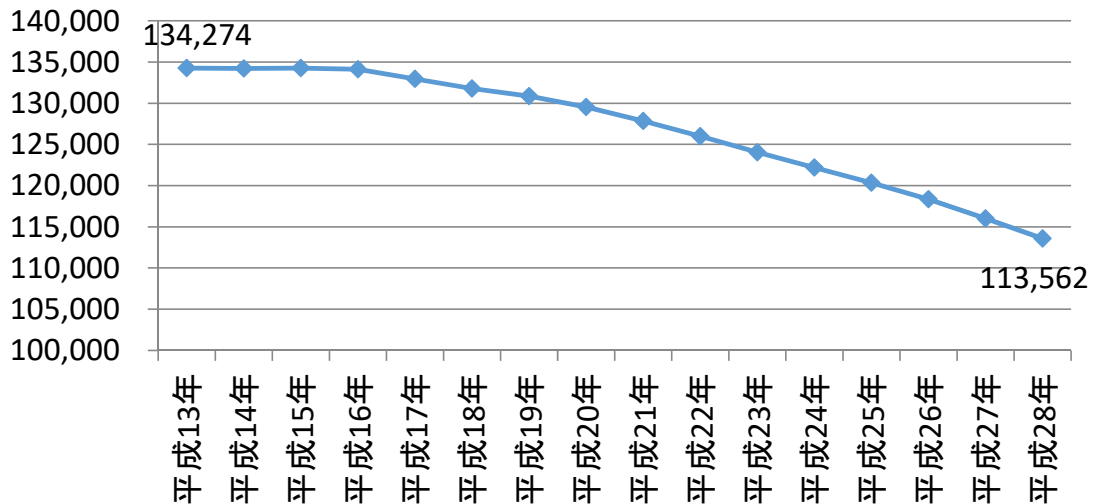


図 39 大型二種免許保有者数の推移（出典：警察庁「運転免許統計」）

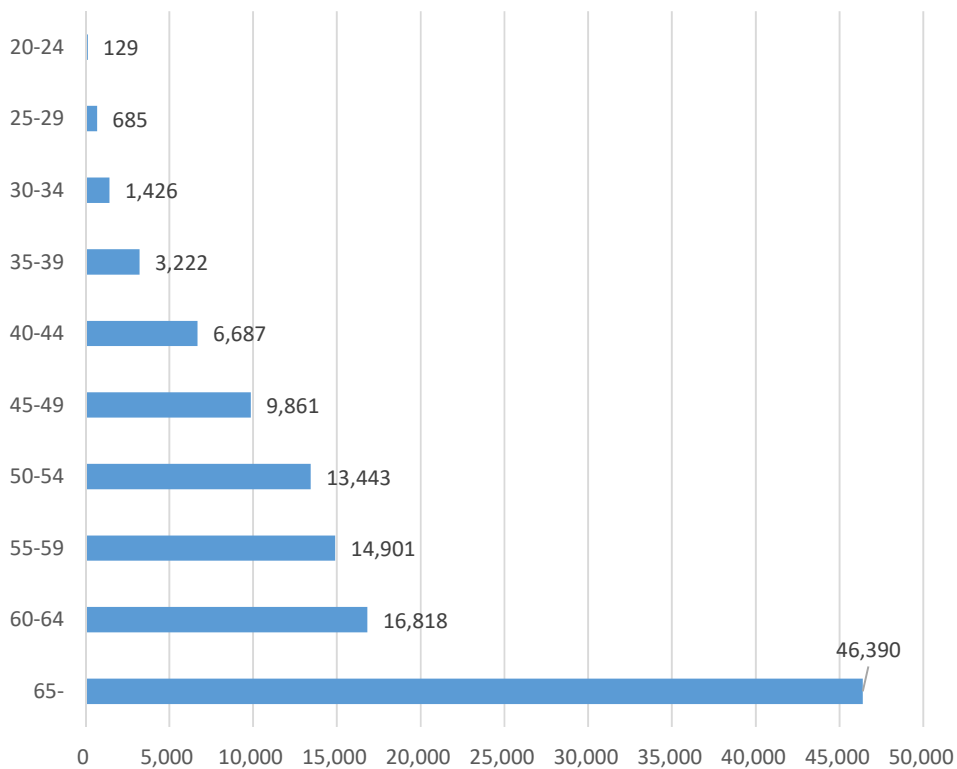


図 40 大型二種免許保有者数の年齢階層別集計（出典：警察庁「運転免許統計」）

(5) 課題の整理

前項までの結果から、路線バスについての課題を以下に整理する。

| | |
|----|--|
| 課題 | 人口が多い地区における停留所の再配置 |
| 理由 | ・バス停留所から 300m を越えた居住者においてバス利用頻度が低下する傾向 |
| 課題 | 利用者の移動ニーズに適したバスサービスの提供 |
| 理由 | ・若年層において、朝、日中、夕方のバス運行便数の満足率が低い ・高齢者において、夕方のバス運行便数、終発時間の満足率が低い |
| 課題 | 積雪寒冷地に対応した情報提供内容の質的向上 |
| 理由 | ・冬のバスの遅れに関する満足率が低い |
| 課題 | 交通結節点等における待合環境整備 |
| 理由 | ・冬のバスの遅れに関する満足率が低い ・バスから JR 等、乗継に関する満足率が低い |
| 課題 | コミュニティバスと JR・都市間バスのダイヤの接続の改善 |
| 理由 | ・JR 駅へのアクセス交通として路線バスの利用は少ない ・バスから JR 等、乗継に関する満足率が低い ・コミュニティバスと JR・道北バスとの接続性が低い便が複数存在 |
| 課題 | 公共交通の担い手の確保 |
| 理由 | ・路線バスの運転手が不足している |

3-4 JR

(1) JR の利用状況

1) JR の利用頻度

図 41 に市民アンケート調査における JR の利用頻度を示す。

「ほとんど JR を利用しない」が 54%と最も高く、次いで、「年に数回」が 32%と高い。また、日常的に JR を利用している方は、15%弱であり、全体として、JR の利用頻度は低いことが分かる。

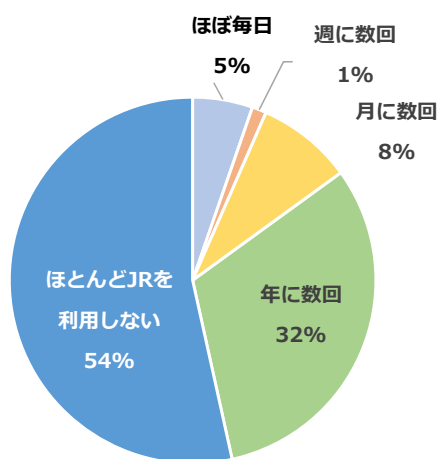


図 41 JR の利用頻度

表 10 JR の利用頻度

| | 実数 | 構成比 |
|--------------|-----|--------|
| ほぼ毎日 | 42 | 5.3% |
| 週に数回 | 10 | 1.3% |
| 月に数回 | 67 | 8.4% |
| 年に数回 | 250 | 31.5% |
| ほとんどJRを利用しない | 424 | 53.5% |
| 計 | 793 | 100.0% |

2) JR 駅までの交通手段

図 42 に市民アンケート調査における JR 駅へのアクセス手段を示す。

JR 駅へのアクセス手段としては、「徒歩、自転車」によるアクセスが高く、次いで、自動車、タクシーと続いている。一方、路線バスによるアクセスは少ない状況にある。

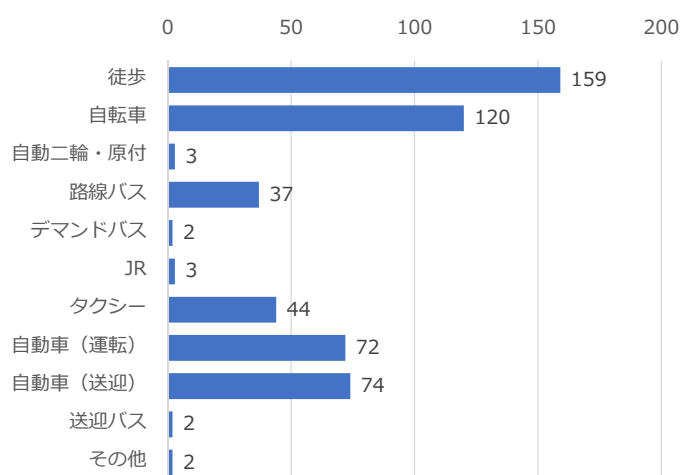


図 42 JR 駅までのアクセス手段

表 11 JR 駅までのアクセス手段

| | 実数 | 構成比 |
|---------|-----|--------|
| 徒歩 | 159 | 30.7% |
| 自転車 | 120 | 23.2% |
| 自動二輪・原付 | 3 | 0.6% |
| 路線バス | 37 | 7.1% |
| デマンドバス | 2 | 0.4% |
| JR | 3 | 0.6% |
| タクシー | 44 | 8.5% |
| 自動車(運転) | 72 | 13.9% |
| 自動車(送迎) | 74 | 14.3% |
| 送迎バス | 2 | 0.4% |
| その他 | 2 | 0.4% |
| 計 | 518 | 100.0% |

(2) JR 北海道の単独維持困難線区

図 43 は、2016 年（平成 28 年）11 月 18 日に JR 北海道が公表した「当社単独では維持することが困難な線区について」の資料である。

宗谷本線の名寄以北については、「輸送密度 200 人以上 2,000 人未満の線区」であり、「鉄道を維持する仕組みについて相談を開始」、また、旭川－名寄間については、「北海道高速鉄道開発(株)関連線区」であり、「当面は JR 北海道で維持するが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討」という状況である。

宗谷本線は名寄市や周辺市町村の骨格となる幹線であり、存続が地域の維持にも繋がることから、一層の利用促進が必要と考えられる。

当社単独では維持することが困難な線区について

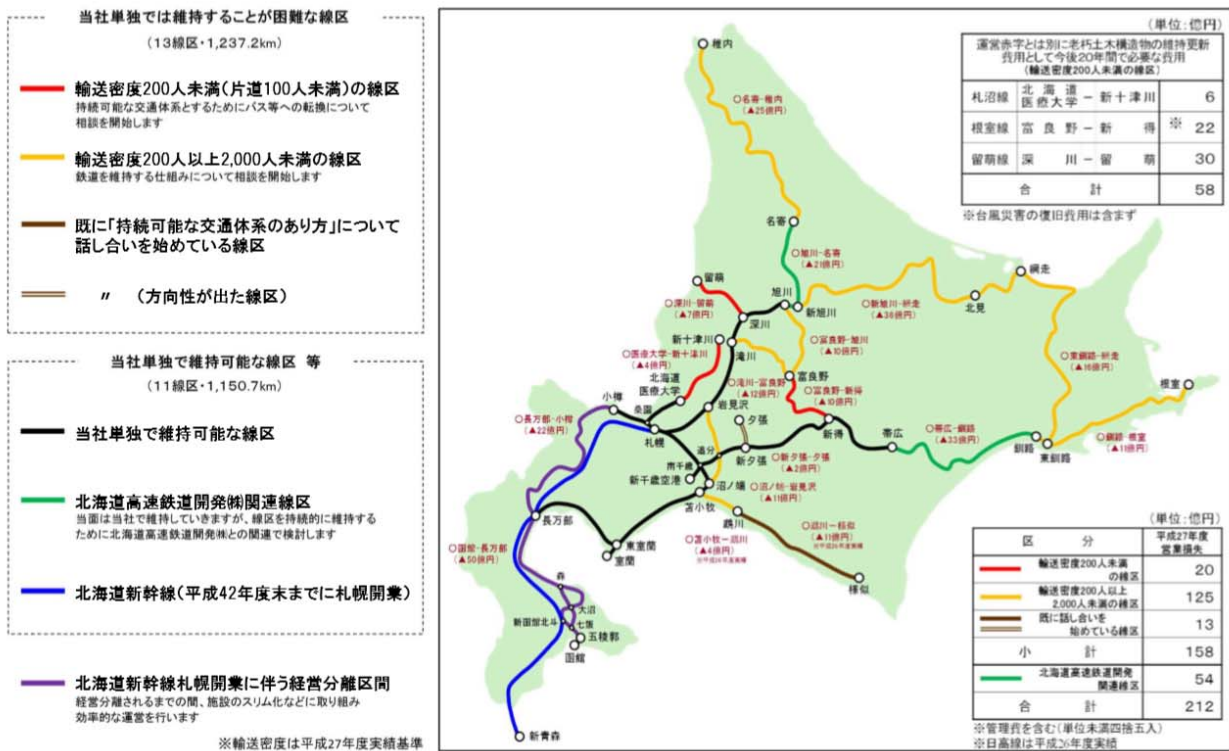


図 43 JR 北海道の単独維持困難線区（出典：北海道旅客鉄道(株)）

(3) JR 利用時の不便と感ずる点

市民アンケート調査において、JR を利用する際に不便な点を自由回答形式で記述いただいた。その結果を以下に示す。

「交通結節点である駅に対する意見」や、「JR とバスのダイヤの接続性が良くないといった意見」、また、「JR の乗換が発生、運行本数が減少し不便という意見」、「朝の通勤・通学時間帯に座席に座れないといった意見」の他、「悪天候時に JR が止まってしまうという意見」が挙がっている。

※特に多い意見（5件以上の意見）については、太字で表記。

●駅関連

- ・駅の窓口が夕方でもしまる（窓口）／駅のトイレのにおい／駅を改築してほしい／駅員がいない／ICカード⁴が使えない／駅にエレベーターがない
- ・名寄駅の内部が殺風景。

●駅までの交通

- ・駅が遠い
- ・駅にちょうど良くつくバスがない（朝が早い場合）
- ・**バスの到着時間とJRの発車時間が合っていない**
- ・路線バスの順路が遠回りになるので時間がかかる

●運賃

- ・JRの切符の代金が高いです／Sきっぷの有効期間が短すぎる。

●乗継

- ・**JRの乗り換え、本数も減って不便になった**（札幌に行くときなど）
- ・旭川から稚内、特に名寄までのJRが夜遅くなるとないのが不便
- ・旭川駅での乗り換え、札幌などへの直通が減便されている。
- ・札幌に行くときに必ず旭川で乗り換えが必要になり負担になっています。荷物が少ない時は良いのですが、大きなものを持った時は高齢者には大変です。

●JRのダイヤ

- ・18時台のJRがない
- ・運行便数が少ない
- ・以前は札幌など1日に3本くらい直行であったので利用できたが、現在は本数が少なくなったので利用することができなくなった。

●JRの車両

- ・JRのイスがもう少し柔らかだと嬉しいです。固いです。
- ・Wi-Fi⁵がない
- ・**座席に座れない**（朝の時間帯）
- ・快速の列車が古く乗っていると疲れる。

●運休

- ・**悪天候時にとまる**／天候によって到着時間が変わること

⁴ ICカード：ICチップが入ったカードでJR東日本の「Suica」やイオングループの「WAON」などがある

⁵ Wi-Fi：ネットワーク接続に対応した機器を、無線でネットワークに接続する技術

(4) 課題の整理

前項までの結果から、JR についての課題を以下に整理する。

| | |
|-----------|--------------------------------|
| 課題 | シームレス交通 ⁶ の実現に向けた検討 |
| 理由 | ・コミュニティバスと JR との接続性が低い |

| | |
|-----------|--|
| 課題 | 積雪寒冷地に対応した情報提供内容の質的向上 |
| 理由 | ・悪天候時に JR が止まったり、到着時間の遅れが発生しやすいことから、利用者の不安を減少させる、リアルタイムな情報提供等が必要 |

| | |
|-----------|--|
| 課題 | 交通結節点における待合環境整備 |
| 理由 | ・JR に乗車する利用者、また、JR を降車し他の交通に乗り継ぐ利用者が快適に過ごせるように待合環境の整備が必要 |

⁶ シームレス交通：乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

3-5 タクシー

(1) タクシーの利用状況

1) タクシーの利用頻度

市民アンケート調査より、タクシーの利用頻度は、「タクシーを利用していない」が60%と最も高く、次いで、「年に数回利用」という回答が28%と高い。一方、日常的に利用している市民は1割強存在する。

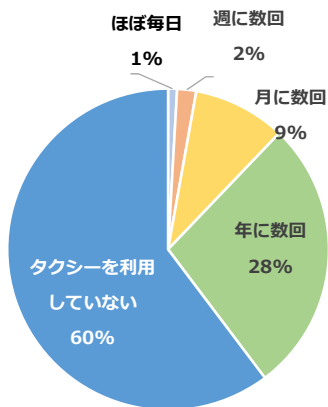


図 44 タクシーの利用頻度

表 12 タクシーの利用頻度

| | 実数 | 構成比 |
|--------------|-----|--------|
| ほぼ毎日 | 7 | 0.9% |
| 週に数回 | 15 | 1.9% |
| 月に数回 | 73 | 9.3% |
| 年に数回 | 216 | 27.6% |
| タクシーを利用していない | 472 | 60.3% |
| 計 | 783 | 100.0% |

2) タクシーの利用時間帯

タクシーの利用時間帯は、夜(20時以降)が多いが他の時間帯と大きな差異は認められない。

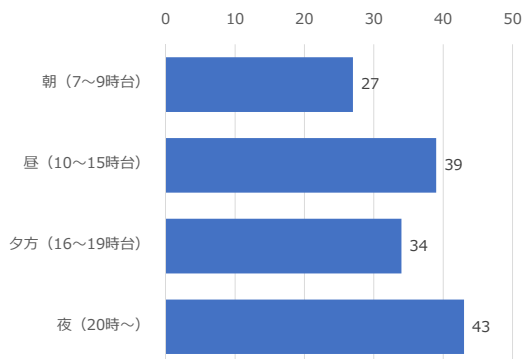


図 45 タクシーの利用時間帯

表 13 タクシーの利用時間帯

| | 実数 | 構成比 |
|--------------|-----|--------|
| 朝 (7~9時台) | 27 | 18.9% |
| 昼 (10~15時台) | 39 | 27.3% |
| 夕方 (16~19時台) | 34 | 23.8% |
| 夜 (20時~) | 43 | 30.1% |
| 計 | 143 | 100.0% |

3) タクシーの利用目的

タクシーの利用目的は「その他」が最も高く、具体的な内容としては、「帰宅」や「飲酒后」といった回答が多くを占めている。

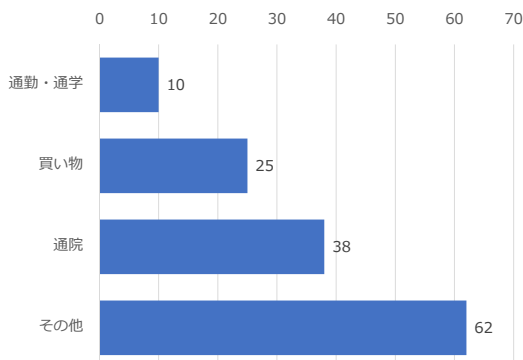


図 46 タクシーの利用目的

表 14 タクシーの利用目的

| | 実数 | 構成比 |
|-------|-----|--------|
| 通勤・通学 | 10 | 7.4% |
| 買い物 | 25 | 18.5% |
| 通院 | 38 | 28.1% |
| その他 | 62 | 45.9% |
| 計 | 135 | 100.0% |

4) タクシーを利用する状況

タクシーを利用する状況は、「飲酒後の帰宅や移動」が最も高く、次いで、「送迎してくれる人がいない時」の件数が多い。

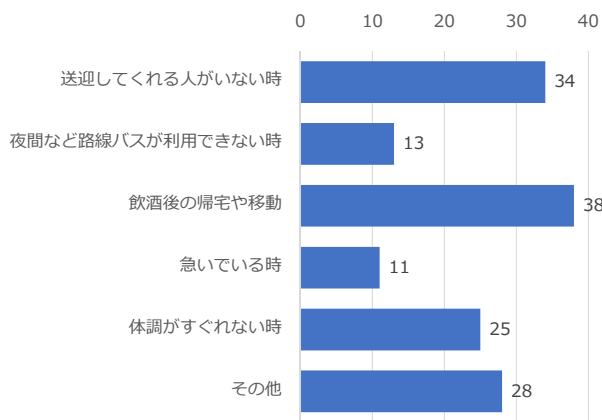


表 15 タクシーを利用する状況

| | 実数 | 構成比 |
|------------------|-----|--------|
| 送迎してくれる人がいない時 | 34 | 22.8% |
| 夜間など路線バスが利用できない時 | 13 | 8.7% |
| 飲酒後の帰宅や移動 | 38 | 25.5% |
| 急いでいる時 | 11 | 7.4% |
| 体調がすぐれない時 | 25 | 16.8% |
| その他 | 28 | 18.8% |
| 計 | 149 | 100.0% |

図 47 タクシーを利用する状況

5) タクシー利用する際の重視する点

タクシーを利用する際の重視する点は、「特にこだわりはない」が圧倒的に高い件数を示しているものの、乗務員の「丁寧な応接」、「迎車時の速達性」の意見も挙がっている。

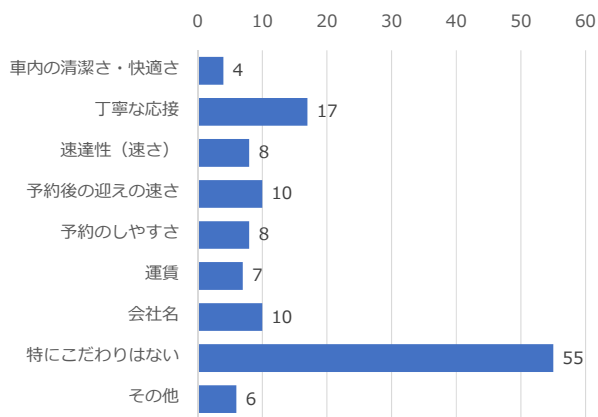


表 16 タクシー利用する際の重視する点

| | 実数 | 構成比 |
|------------|-----|--------|
| 車内の清潔さ・快適さ | 4 | 3.2% |
| 丁寧な応接 | 17 | 13.6% |
| 速達性(速さ) | 8 | 6.4% |
| 予約後の迎えの速さ | 10 | 8.0% |
| 予約のしやすさ | 8 | 6.4% |
| 運賃 | 7 | 5.6% |
| 会社名 | 10 | 8.0% |
| 特にこだわりはない | 55 | 44.0% |
| その他 | 6 | 4.8% |
| 計 | 125 | 100.0% |

図 48 タクシー利用する際の重視する点

6) 相乗りが可能なタクシーの利用意向

首都圏で実証実験が実施されている相乗りが可能なタクシーの利用意向は、「利用する」が 23%、また、「利用しない」が 52%と、利用意向は低いことが分かる。

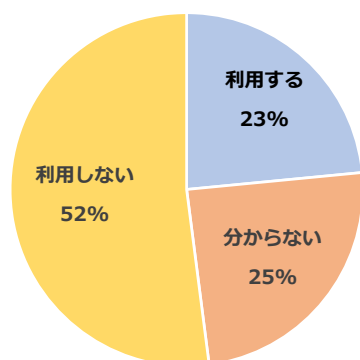


図 49 相乗りが可能なタクシーの利用意向

表 17 相乗りが可能なタクシーの利用意向

| | 実数 | 構成比 |
|-------|----|--------|
| 利用する | 23 | 23.5% |
| 分からない | 24 | 24.5% |
| 利用しない | 51 | 52.0% |
| 計 | 98 | 100.0% |

7) 行先ごとに定額のタクシーの利用意向

エリアを指定し、定額とするタクシーの利用意向は、「利用する」が 43%、また、「利用しない」が 33%であり、一定程度、利用意向が存在することが分かる。

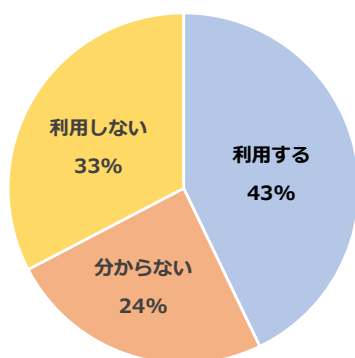


図 50 行先ごとに定額のタクシーの利用意向

表 18 行先ごとに定額のタクシーの利用意向

| | 実数 | 構成比 |
|-------|----|--------|
| 利用する | 42 | 42.9% |
| 分からない | 24 | 24.5% |
| 利用しない | 32 | 32.7% |
| 計 | 98 | 100.0% |

(2) 市内タクシー事業者の既存サービス

市内のタクシー事業者である名寄交通(株)において、タクシーの予約・配車・決済のスマートフォンアプリケーション (Japan Taxi) を実装済みである。



図 51 Japan Taxi のアプリケーション (出典: Japan Taxi (<https://japantaxi.jp>))

(3) タクシー運転手の現況

図 52 には、道内の普通及び中型二種免許保有者数を年齢階層別に集計した結果である。このデータから、65 歳以上が 58%を占め、今後、タクシー等の運転手についても、高齢化と今後の更なる減少が問題と考えられる。

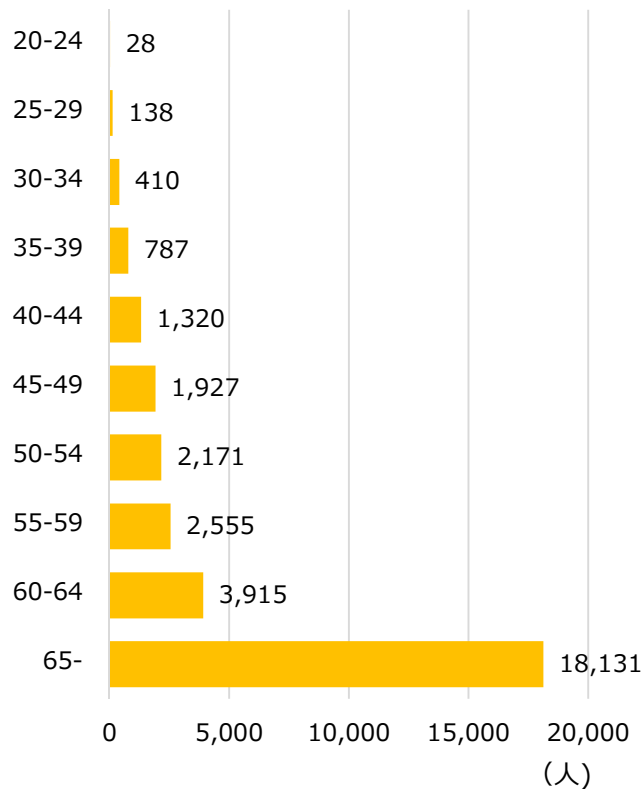


図 52 普通及び中型二種免許保有者数の年齢階層別集計（出典：警察庁「運転免許統計」）

(4) 課題の整理

前項の結果から、タクシーについての課題を以下に整理する。

| | |
|----|---|
| 課題 | 既存サービスの周知 |
| 理由 | ・現状のタクシーサービスに満足している傾向が高いものの乗務員の応接、迎車の速達性へのニーズが存在 |
| 課題 | 新たなタクシーサービスの検討 |
| 理由 | ・定額タクシーの利用意向は高い傾向 ・スマートフォン等の普及に伴い、情報技術の発展に対応したサービスが重要となる |
| 課題 | 公共交通の担い手の確保 |
| 理由 | ・タクシーの運転手が不足している |

(2) 高齢者の交通事故の現状

我が国の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、年齢階層別に比較すると、75歳以上の高齢者の交通事故は他の年齢層と比較し、大きい状況にある。

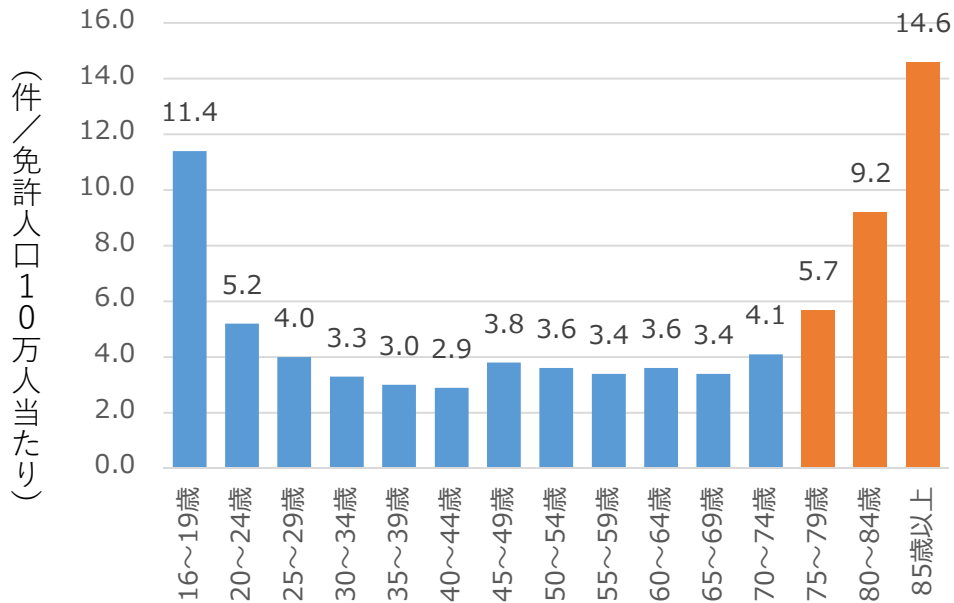


図 54 年齢層別の死亡事故件数（免許人口10万人当たり）【2017年（平成29年）】

（出典：警察庁）

(3) 高齢者の運転免許更新制度の改正

高齢者の交通事故増加を背景に、2017年（平成29年）3月に、道路交通法が改正され、75歳以上のドライバーは高齢者講習の前に認知機能検査が義務付けられ、また、一定の違反行為を犯した際には、臨時認知機能検査や臨時高齢者講習の受講が義務付けられた。

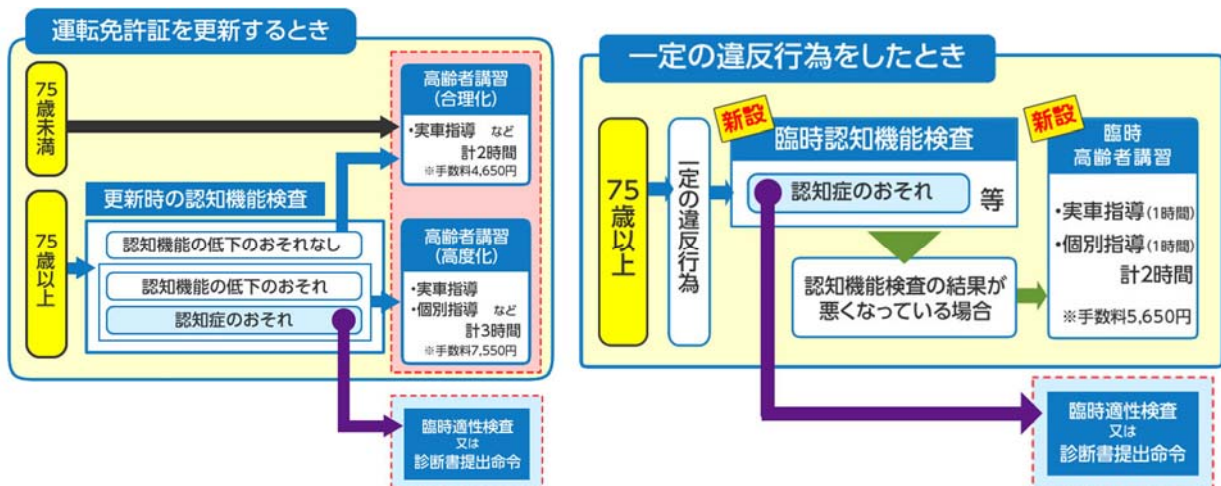


図 55 75歳以上の高齢者の運転免許更新制度の改正（出典：警察庁）

(4) 課題の整理

前項までの結果から、高齢者の移動についての課題を以下に整理する。

| | |
|-----------|---|
| 課題 | 運転免許返納の促進と免許返納者増加に向けたインセンティブ⁷の検討 |
| 理由 | <ul style="list-style-type: none">・ 高齢者（特に 75 歳以上）の交通事故死者数は増加傾向・ 道路交通法が改正され 75 歳以上の高齢者が免許更新をする際は、認知機能検査を義務付け・ 現在のドライバーの将来の運転意向年齢は 70 歳代～80 歳代であり、さらに、実年齢が高くなるにつれ、将来の運転意向年齢も高くなる傾向がある・ 免許返納後の移動手段は「バス利用」を多くの方が考えていることから、免許返納と合わせた運賃割引等のインセンティブが重要 |

⁷ インセンティブ：意欲などを引き出すために与えられる刺激。景品や謝礼等もこれにあたる。

第4章 基本方針の設定

本章では、前章で抽出した課題に基づき、名寄市の目指す公共交通網の全体像を示した上で、地域公共交通網形成計画の基本方針を設定する。

4-1 名寄市の目指す公共交通網の全体像

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、名寄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。

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 JR 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、デマンドバスを維持し**、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、デマンドバスや乗合タクシー⁸、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、JR、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、ICT 技術等も活用の上で、**JR、路線バス、デマンドバス、タクシーの事業者間の枠を超えた結節強化と利用者ニーズを踏まえた適材適所の交通サービスの提供**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みに参加する他、JR、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する。

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・名寄産業高校には、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、JR 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、次節以降に基本方針を説明する。

⁸ 乗合タクシー：10 人乗り以下のワゴン車や乗用車で、目的地や経路が近い人たちと一緒に送るサービス

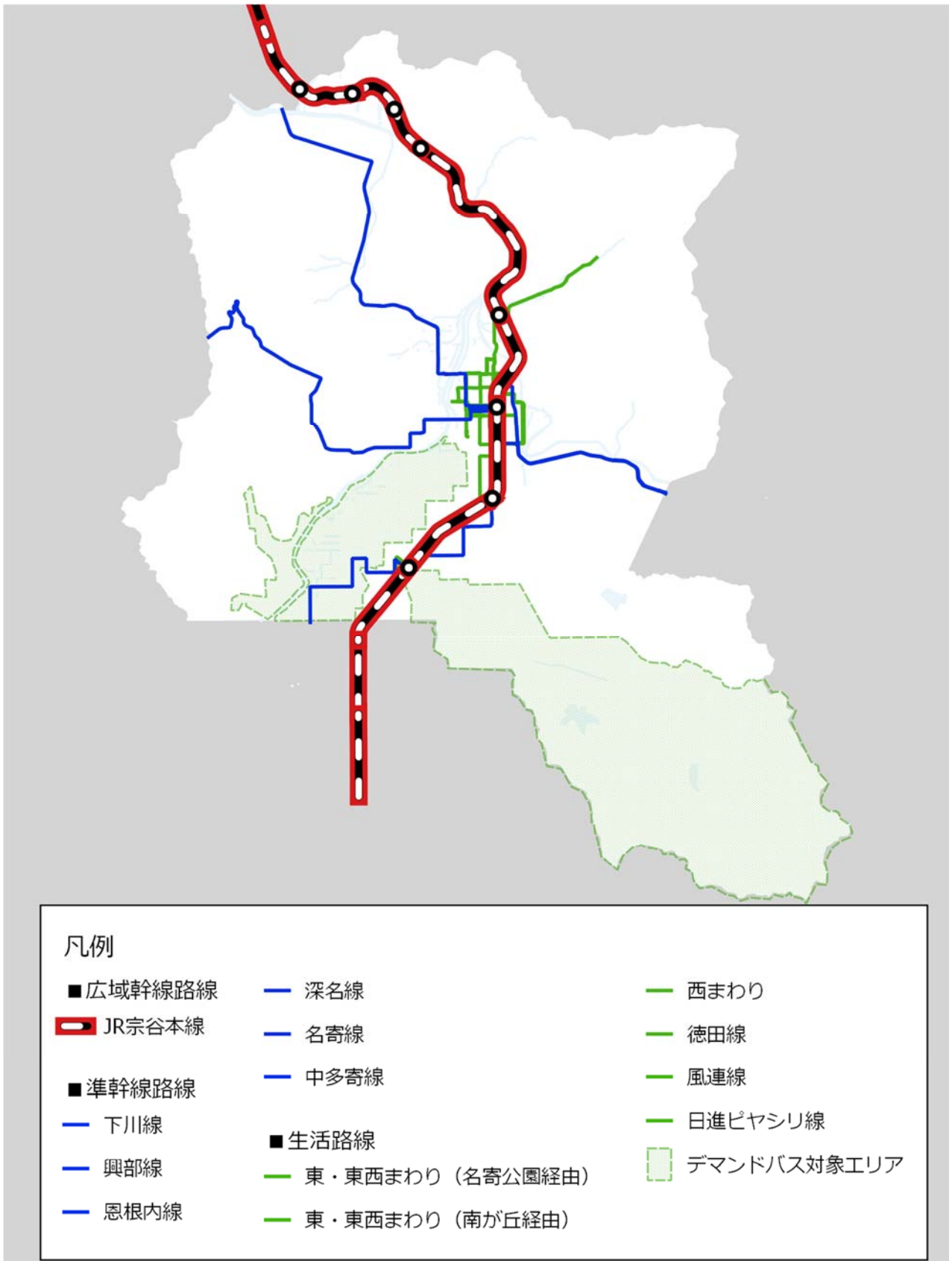


図 56 公共交通網の全体像

4-2 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

| | |
|-----------------------|--|
| <p>現状・問題点</p> | <p>【公共交通ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名寄市の公共交通カバー率は82.5% ・高齢者に着目した公共交通カバー率は84.9% ・市民がバスで行きたい場所には85%行けると評価 ・自宅からバス停、バス停から目的地までの距離の満足率は高い傾向 <p>【路線バスの利用者ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝、日中、夕方のバス運行便数の満足率が低い ・高齢者において、夕方のバス運行便数、終発時間の満足率が低い ・JR 駅へのアクセス交通として路線バスは少ない ・バスから JR 等、乗継に関する時間・場所の満足率が低い ・コミュニティバスと JR・道北バスとの接続性が低い便が複数存在 ・冬のバスの遅れに関する満足率が低い <p>【バス停留所配置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所から 300m を越えた居住者においてバス利用頻度が低下する傾向 <p>【バス乗務員・タクシー乗務員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス及びタクシーの運転手が不足している |
| <p>課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・現状の公共交通ネットワークの維持 ・利用者の移動ニーズに適したバスサービスの提供 ・交通結節点等における待合環境整備 ・コミュニティバスと JR・都市間バスのダイヤの接続の改善 ・人口が多い地区における停留所の再配置 ・路線バス運転手及びタクシー運転手の確保 |
| <p>基本方針1</p> | <p>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</p> |
| <p>方針内容の説明</p> | <p>名寄市の公共交通カバー率は8割を超え、また、市民の評価からもバス停留所配置は良好である。しかしながら、コミュニティバスの本数や JR 等との乗継利用においては課題が存在している。</p> <p>一方、路線バス及びタクシーの運転手不足は大きな課題であり、持続可能性に影響がある。</p> <p>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の乗務員確保に向けた PR・募集の取組み等によって、「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。</p> |
| <p>施策項目</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等のサービスの向上 ・交通結節点待合環境整備 |

4-3 基本方針2：ICT等の活用による公共交通サービスの拡充と情報の高度化

| | |
|-----------------------|---|
| <p>現状・問題点</p> | <p>【情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬のバスの遅れに関する満足率が低い ・悪天候時にJRが止まったり、到着時間の遅れが発生しやすいことから、利用者の不安を減少させる情報提供が必要 <p>【タクシーの利用者ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状のタクシーサービスに満足している傾向が高いものの乗務員の応接、迎車の速達性へのニーズが存在 ・既存の市内タクシー事業者において予約・決済アプリを実装済み |
| <p>課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・積雪寒冷地に対応した情報提供内容の質的向上 ・シームレス交通の実現に向けた検討 ・既存タクシー事業者におけるサービス内容の周知 |
| <p>基本方針2</p> | <p>ICT⁹等の活用による公共交通サービスの拡充と情報の高度化</p> |
| <p>方針内容の説明</p> | <p>積雪寒冷地においては、特に冬期間、公共交通の遅れや運休が発生しやすい。このような時に、利用者に迅速に運行状況を知らせることが重要と考えられる。</p> <p>また、昨今、ICT技術の進展や通信費の低廉化によって、バスロケーションシステム¹⁰等の実装は、以前よりは実施しやすくなり、また、利用者においてもスマートフォンが普及していることから、情報伝達が実施しやすくなっている現状にある。</p> <p>そこで、バスロケーションシステムの導入検討や決済方法の高度化の取組み等によって、『情報』を含めたシームレス交通の実現に向け、「ICT等の活用による公共交通サービスの拡充と情報の高度化」を目指す。</p> |
| <p>施策項目</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス・デマンドバスの情報の高度化 ・路線バス・デマンドバスの決済方法の高度化 ・デマンドバスの予約方法の高度化 ・タクシーの予約・決済方法の高度化 |

⁹ ICT：「Information and Communication Technology（情報通信技術）」の略で、通信技術を活用したコミュニケーションを指す。

¹⁰ バスロケーションシステム：無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム

4-4 基本方針3：交通空白地における地域の足の確保

| | |
|-----------------------|--|
| <p>現状・問題点</p> | <p>【公共交通ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地に居住する人口は全体の 17.5% <p>【交通空白地に居住する市民ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状で公共交通が不便な状況に困っている居住者は多くない。 ・一方、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を検討することが必要。 <p>【小需要地域の対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定額タクシーの利用意向は高い傾向 |
| <p>課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地における地域の足の検討 ・新たなタクシーサービスの検討 |
| <p>基本方針3</p> | <p>交通空白地における地域の足の確保</p> |
| <p>方針内容の説明</p> | <p>名寄市の公共交通カバー率は8割を超えているものの、一方で、交通空白地に居住する人口は2割弱存在する。</p> <p>交通空白地居住者へのアンケート調査では、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、「将来困る可能性がある」と回答した方は多い現況にある。</p> <p>また、タクシー利用者のアンケートによる定額タクシーの利用意向は一定程度、高いことから、定額タクシーの運行によって地域の足を確保する方法も考えられる。</p> <p>そこで、デマンドバス・乗合タクシー・タクシー等を活用した地域の足の確保の検討や、定額タクシー等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。</p> |
| <p>施策項目</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・地域の足の確保 |

4-5 基本方針4：過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現

| | |
|-----------------------|--|
| <p>現状・問題点</p> | <p>【市民の移動状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常の移動は総じて自家用車（運転）が高い ・ 30 歳代～60 歳代のバス利用頻度が低い ・ 外出率の減少に起因した公共交通の利用者減少が予想 <p>【高齢者の移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者（特に 75 歳以上）の交通事故死者数は増加傾向 ・ 道路交通法が改正され 75 歳以上の高齢者が免許更新をする際は、認知機能検査を義務付け ・ 現在のドライバーの将来の運転意向年齢は 70 歳代～80 歳代であり、さらに、実年齢が高くなるにつれ、将来の運転意向年齢も高くなる傾向がある ・ 免許返納後の移動手段は「バス利用」を多くの方が考えていることから、免許返納と合わせた運賃割引等のインセンティブが重要 <p>【若年層の移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 若年層を中心に買物時の交通手段は自転車の利用が高い |
| <p>課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ ターゲット（属性・目的）に応じた公共交通利用促進と公共交通に肯定的な市民意識の形成 ・ 運転免許返納の促進と免許返納者増加に向けたインセンティブの検討 |
| <p>基本方針 4</p> | <p>過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現</p> |
| <p>方針内容の説明</p> | <p>自動車保有台数や市民の移動状況や路線バスや JR の利用頻度、高齢者の将来運転意向等から名寄市民は自動車への依存度が大きいことが分かる。</p> <p>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、過度な自動車利用を抑制することが重要と考えられる。</p> <p>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¹¹の実施によって、「過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現」を目指す。</p> |
| <p>施策項目</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者向けモビリティ・マネジメント実施 ・ 若年層向けモビリティ・マネジメント実施 ・ 買い物客向けモビリティ・マネジメント実施 |



¹¹ モビリティ・マネジメント：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み

第5章 基本方針に基づく施策及び実施主体

5-1 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の施策及び実施主体

| 基本方針1：利用者ニーズを踏まえた持続可能な公共交通サービスの提供 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|------------|---------|---------|------|-------|
| 施策項目 | I 路線バス等のサービスの向上 | | | | | | | | | | | |
| 施策概要 | 1) バス運行ダイヤの柔軟な見直し | | | | | | | | | | | |
| | 2) 市内交通の JR や準幹線路線等へのダイヤの結節 <ul style="list-style-type: none"> ・市民の移動ニーズを踏まえ、コミュニティバスのダイヤについて、柔軟な見直しを実施する。 ・公共交通による広域移動を実現するために、コミュニティバス等と公共交通の広域幹線路線である JR 宗谷本線等との結節を強化する。 | | | | | | | | | | | |
| | 3) 人口が多い地区における停留所の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・バス停から 200m と 300m ではカバー率も大きく異なり、人口が多い地区においては新規の停留所設置や、既存停留所の移動などの検討が必要となる。 | | | | | | | | | | | |
| | <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  <p>図 57 名寄地区のバス停 200m カバー図</p> </div> <div style="flex: 1;">  <p>図 58 名寄地区のバス停 300m カバー図</p> </div> <div style="flex: 1;"> <p>表 21 名寄地区のバス停カバー圏人口の比較</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>バス停 200m</th> <th>バス停 300m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス停カバー圏人口</td> <td>14,892 人</td> <td>20,007 人</td> </tr> <tr> <td>バス停カバー圏外人口</td> <td>8,016 人</td> <td>2,991 人</td> </tr> <tr> <td>カバー率</td> <td>65.1%</td> <td>87.0%</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div> | | バス停 200m | バス停 300m | バス停カバー圏人口 | 14,892 人 | 20,007 人 | バス停カバー圏外人口 | 8,016 人 | 2,991 人 | カバー率 | 65.1% |
| | バス停 200m | バス停 300m | | | | | | | | | | |
| バス停カバー圏人口 | 14,892 人 | 20,007 人 | | | | | | | | | | |
| バス停カバー圏外人口 | 8,016 人 | 2,991 人 | | | | | | | | | | |
| カバー率 | 65.1% | 87.0% | | | | | | | | | | |
| 4) 路線バス乗務員及びタクシー乗務員確保に向けた PR・募集の取組み <ul style="list-style-type: none"> ・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とから、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、行政が周知に協力することが取組みの一つとして考えられる。 | | | | | | | | | | | | |
| | <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 59 バス運転手募集イベントチラシ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>バス運転体験 トークセッション</p> </div> </div> <p>(参考：北海道 生活交通バス維持改善モデル事業委託業務)</p> | | | | | | | | | | | |
| 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公共交通サービスの提供

| | |
|-------------|---|
| 施策項目 | II 交通結節点等待合環境整備 |
| 施策概要 | <p>5) 商業施設等の屋内でのバス待ち環境創出</p> <p>・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、雪降しなどの維持コストも発生する。そこで、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、バス待ち環境を改善する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="467 533 831 851">  </div> <div data-bbox="1050 539 1273 851">  </div> </div> <p>図 60 コンビニでバス待ち空間創出事例 図 61 バス待ち空間のステッカー <small>(参考：北海道運輸局管内における他業種と連携した公共交通の活性化手法の調査等業務)</small></p> <p>6) 交通結節点等における公共交通情報提供</p> <p>・名寄駅や名寄市立総合病院、道の駅等、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。</p> <p>《公共交通情報の提供媒体》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数の公共交通情報を統合した総合時刻表（紙媒体） ・時刻に合わせたリアルタイム性の高い情報（デジタルサイネージ¹²） |
| 実施主体 | 名寄市／交通事業者／商業者 等 |

¹² デジタルサイネージ：平面ディスプレイやプロジェクタなどによって映像や文字を表示する情報媒体

5-2 ICT等の活用による公共交通サービスの拡充と情報の高度化の施策及び実施主体

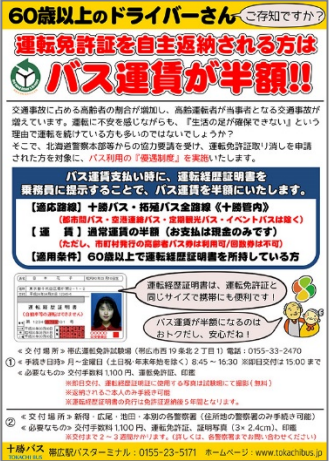
| 基本方針2：ICT等の活用による公共交通サービスの拡充と情報の高度化 | |
|------------------------------------|---|
| 施策項目 | <p>Ⅲ 路線バス・デマンドバスの情報の高度化</p> <p>Ⅳ 路線バス・デマンドバスの決済方法の高度化</p> <p>Ⅴ デマンドバスの予約方法の高度化 Ⅵ タクシー予約・決済方法の高度化</p> |
| 施策概要 | <p>1) バスロケーションシステムの導入検討</p> <p>・スマートフォンやバス待合所等に設置するデジタルサイネージを通して、バスの走行位置や遅延状況等を提供するバスロケーションシステムの導入を検討する。</p>  <p>(参考) 旭川市におけるバスロケーションシステムの取組み</p> <p>2) 路線バス・デマンドバスの交通系や商業系 IC カードの導入検討</p> <p>3) 路線バス・デマンドバスの公共交通の事前決済の導入検討</p> <p>・公共交通利用において、現金による運賃支払いは利用者の一定の負担がある。また、昨今では、スマートフォンのアプリケーションによる事前決済や交通事業者や商業事業者が発行する IC カードにより決済が可能な手法も存在することから、これらの導入を検討する。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>小銭いらずで、スマートにバス乗車「BUSPAY」開始</p> <p>STEP 1 アプリをダウンロード → STEP 2 アプリで支払い → STEP 3 見せるだけで乗車</p>  </div> <p>(参考) BUS PAY (https://buspay.net/commuter)</p> <p>4) デマンドバスの予約アプリの導入検討</p> <p>5) スマートフォンアプリでの予約配車の促進</p> <p>・デマンドバスにおいて利用者が増加しない要因として、電話で予約をしなければならないといった「予約抵抗」が存在する。また、タクシーにおいても同様の抵抗は存在している。市内タクシー事業者においては、スマートフォンアプリによる予約・配車を実施する事業者も存在することから、これらの促進を実施する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>乗車場所の確定</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>注文</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>タクシー検索</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>配車完了</p> </div> </div> <p>(参考) Japan Taxi (https://japantaxi.jp)</p> |
| 実施主体 | 名寄市／交通事業者 等 |

5-3 交通空白地における地域の足の確保の施策及び実施主体

| 基本方針3：交通空白地における地域の足の確保 | |
|------------------------|---|
| 施策項目 | Ⅶ 地域の足の確保 |
| 施策概要 | <p>1) デマンドバス・乗合タクシー・タクシー等を活用した地域の足の確保策の検討</p> <p>・名寄市には人口ベースで17.5%の市民が公共交通を利用しにくい環境に居住している。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実施したアンケート調査では、現状は、移動手段として自家用車があるので、移動に困っているといった意見は多くないものの、「将来的に困る可能性がある」といった回答が多いことから、下多寄地区や旭・日進地区で実施しているようなデマンドバスや乗合タクシー、さらに、タクシー等を活用した地域の足の確保を検討する。</p> |
| | <p>2) 定額タクシー等利用者が利用しやすい運賃制度の検討</p> <p>・乗合型の公共交通の需要が小さい地域では、エリアを設定した上で、エリア間移動におけるタクシー利用を定額化する取組みがある。デマンドバスや乗合タクシーなどによって、需要を創出できない地区においては、タクシーの運賃制度を変更し、地域交通とする方法を検討する。</p> <div data-bbox="948 792 1385 1420" data-label="Complex-Block"> <p>定額運賃タクシー実証事業</p> <p>公共交通の利用が不便な地域にお住まいの方々の買い物や通院等の移動手段確保の一環として、対象地域におけるタクシー運賃を定額にし、皆様の外出を支援します。</p> <p>事業期間 平成30年10月1日(月)～11月30日(金) <small>※利用者多数の場合、期間中でも実証事業を終了させていただく場合がございます。 ※期間終了後、アンケートへの協力をお願いします。</small></p> <p>対象地域と目的地 <small>対象地域</small> 中小屋、金沢、東豊、麻生、対雁、川下(石岸・左岸)、高岡 <small>目的地(定額運賃サービス範囲)</small> 石狩当別駅周辺、石狩太美駅周辺等</p> <p>対象者 対象地域にお住まいの65歳以上の町民</p> <p>事前登録要 期間中、定額タクシーの利用を希望される方は、申込書にご記入の上、郵送、またはFAXにて事務局にお送り下さい <small>詳しくはホームページの「定額タクシー実証事業の事前登録および利用方法」をご覧ください</small></p> <p>利用方法 電話で予約して下さい</p> <p>利用時間帯 8:00～17:00 (平日、土日祝も可)</p> <p>■お得な定額運賃の例</p> <p>定額運賃サービス範囲 ※対象地域2つの定額運賃は2ページに記述しています</p> <p>対象地域 高岡地区 → 定額2,000円 → 石狩当別駅周辺 → 定額1,000円 → 対象地域 炭谷地区 石狩太美駅周辺等 → 定額2,000円</p> <p><small>※複数の目的地を経由する利用はできません</small></p> <p>予約先 ・当別ハイヤー TEL: 0133-23-2340 (0120-913-890) ・シモダンタクシー TEL: 0133-23-3005 (0120-713-005) ・平ハイヤー TEL: 0133-26-2311 (0120-373-818)</p> <p>実施主体 : 国土交通省北海道運輸局第二課 TEL: 011-290-2742 実施事務局 : 株式会社コーシーエーエス(北) TEL: 011-376-5581 (担当: 大木)</p> </div> |
| 実施主体 | 名寄市／交通事業者 等 |

(参考) 定額運賃タクシーの実証事業チラシ (北海道運輸局)

5-4 過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現の施策及び実施主体

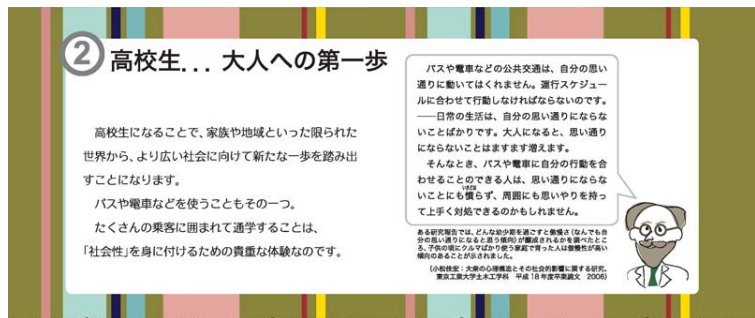
| 基本方針4：過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現 | |
|---------------------------------|--|
| 施策項目 | Ⅷ 高齢者向けのモビリティ・マネジメント |
| 施策概要 | <p>1) 高齢者向け冊子の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、更なる高齢化社会を迎えるにあたり、地域住民の公共交通を維持・確保していく必要性を周知していくと同時に、自動車からの代替手段として有効であることを訴え、バス利用のハードルを下げるべく、「バスの乗り方ガイド」「バスの時刻表・路線図の見方・調べ方」「乗り継ぎ情報」を掲載した冊子を作成する。併せて、道路交通法が改正されたことによる免許更新時の認知機能検査と高齢者の健康にも触れ、「高齢者の交通事故の現状」、「移動と健康、移動と環境に関する話題」、の情報も掲載し、公共交通への転換と啓発を図る。  <p>(参考) 70歳から考えるかしこいクルマの使い方 (北海道運輸局)</p> |
| | 2) 老人クラブ等への出前講座の実施 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 前述した高齢者向け冊子を活用し、老人クラブ等に対して講座を実施する。 |
| | 3) 免許返納者へのインセンティブの検討 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 運転免許返納を促進するために、運転免許返納者に対して、公共交通の運賃割引の制度を検討する。  <p>(参考) 免許返納者への運賃割引 (十勝バス(株))</p> |
| 実施主体 | 名寄市／交通事業者 等 |

基本方針 4 : 過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現

- 施策項目** IX 若年層向けのモビリティ・マネジメント
X 買い物客向けのモビリティ・マネジメント

施策概要 4) 新入生向け出前講座の実施

・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。



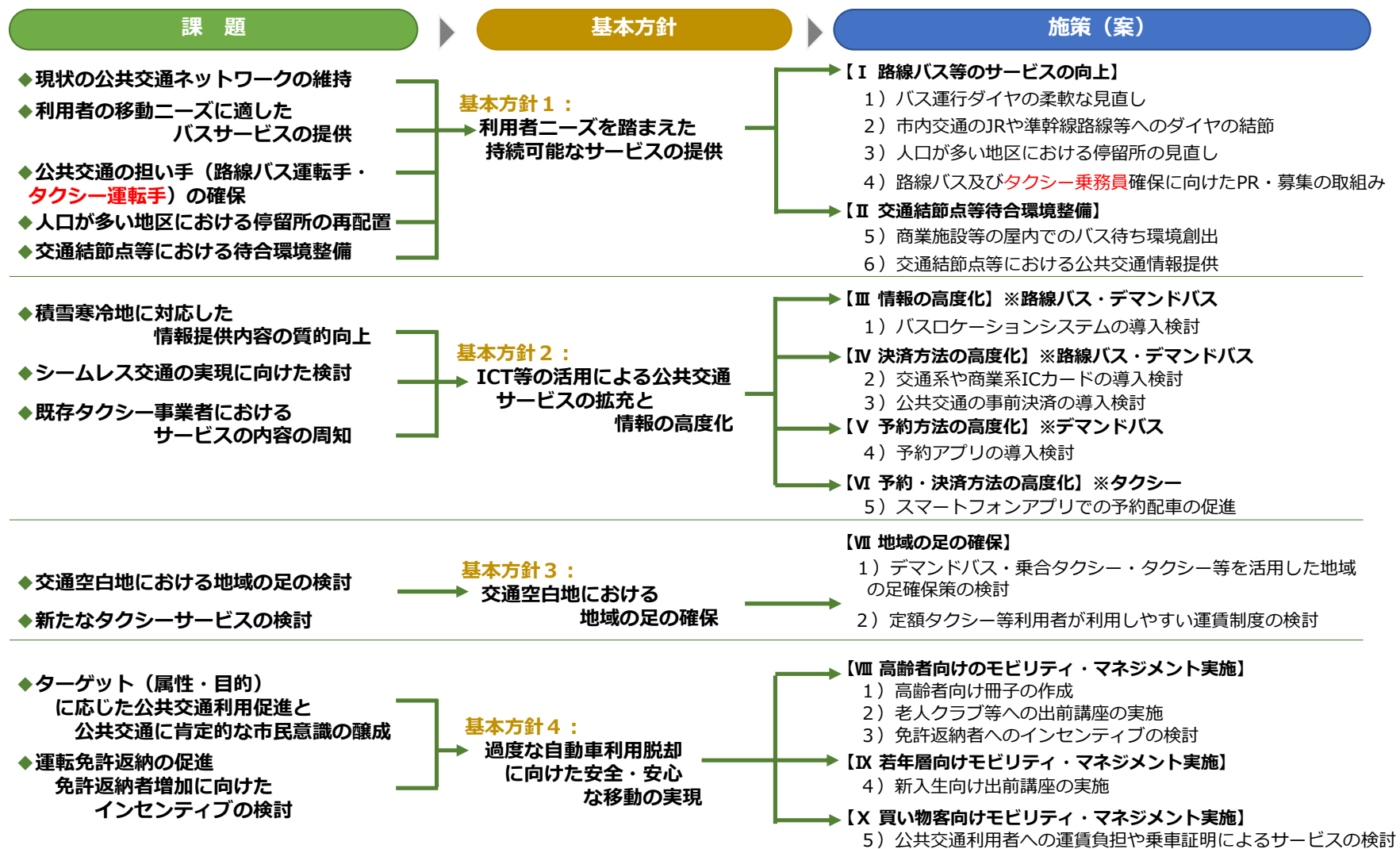
(参考) 高校新入生向け「公共交通の利用促進」リーフレット
(茨城県公共交通活性化会議)

5) 公共交通利用者への運賃負担や乗車証明によるサービスの検討

・公共交通を利用して買い物に来た利用客に対して、商店街の購入商品の割引や公共交通を利用した乗車証明書を店舗に提示することにより、サービスを受けられる等の実施により、買い物機会の拡大とバス利用機会の拡大を図る。

実施主体 名寄市 / 交通事業者 / 高校・大学 / 商業者 等

5-5 名寄市地域公共交通網形成計画の全体フロー



第6章 計画の進行管理

6-1 計画の進行計画

表 22 に前章で記載した各基本方針に基づく、実施施策の進行計画を掲載する。

表 22 計画の進行計画

| 基本方針・施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|------|------|
| 基本方針 1：利用者ニーズを踏まえた持続可能な公共交通サービスの提供 | | | | | |
| 1) バス運行ダイヤの柔軟な見直し | 検討 | | 実施 | | |
| 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 | | | |
| 3) 人口が多い地区における停留所の見直し | 検討 | | 実施 | | |
| 4) 路線バス及びタクシー乗務員確保に向けたPR・募集の取組み | 実施 | | | | |
| 5) 商業施設等の屋内でのバス待ち環境創出 | 検討 | 実施 | | | |
| 6) 交通結節点等における公共交通情報提供 | 検討 | 実施 | | | |
| 基本方針 2：ICT等の活用による公共交通サービスの拡充と情報の高度化 | | | | | |
| 1) バスロケーションシステムの導入検討 | 検討 | | | | |
| 2) 路線バス・デマンドバスの交通系や商業系ICカードの導入検討 | 検討 | | | | |
| 3) 路線バス・デマンドバスの公共交通の事前決済の導入検討 | 検討 | | | | |
| 4) デマンドバスの予約アプリの導入検討 | 検討 | | | | |
| 5) スマートフォンアプリでの予約配車の促進 | 検討 | | | | |
| 基本方針 3：交通空白地における地域の足の確保 | | | | | |
| 1) デマンドバス・乗合タクシー・タクシー等を活用した地域の足の確保策の検討 | 検討 | | | | |
| 2) 定額タクシー等利用者が利用しやすい運賃制度の検討 | 検討 | | | | |
| 基本方針 4：過度な自動車利用脱却に向けた安全・安心な移動の実現 | | | | | |
| 1) 高齢者向け冊子の作成 | 実施 | | | | |
| 2) 老人クラブ等への出前講座の実施 | 実施 | | | | |
| 3) 免許返納者へのインセンティブの検討 | 検討 | 実施 | | | |
| 4) 新入生向け出前講座の実施 | 実施 | | | | |
| 5) 公共交通利用者への運賃負担や乗車証明によるサービスの検討 | 検討 | 実施 | | | |

6-2 計画の目標

表 23 に 2023 年に向けた定量的目標を示す。

表 23 計画の定量的目標

| 評価指標 | 現状 | 目標値 | 備考 |
|--|----------------------|---------|----|
| 生活バス路線の維持 | 13 路線 (2018 年度) | 13 路線 | |
| バス利用者数の維持 (風連線・コミュニティバス・日進ピヤシリ線・ 徳田線・デマンドバス) | 21 万人/年 (2017 年度) | 21 万人/年 | |
| デマンドバスの利用者数 | 280 人/月 (2017 年度) | 390 人/月 | |
| モビリティ・マネジメントの実施 (高齢者向け) | 0 回/年 | 2 回/年 | |
| モビリティ・マネジメントの実施 (若年層向け) | 1 回/年 | 2 回/年 | |

6-3 計画の達成状況の評価に関する事項（PDCA サイクルの実行）

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。

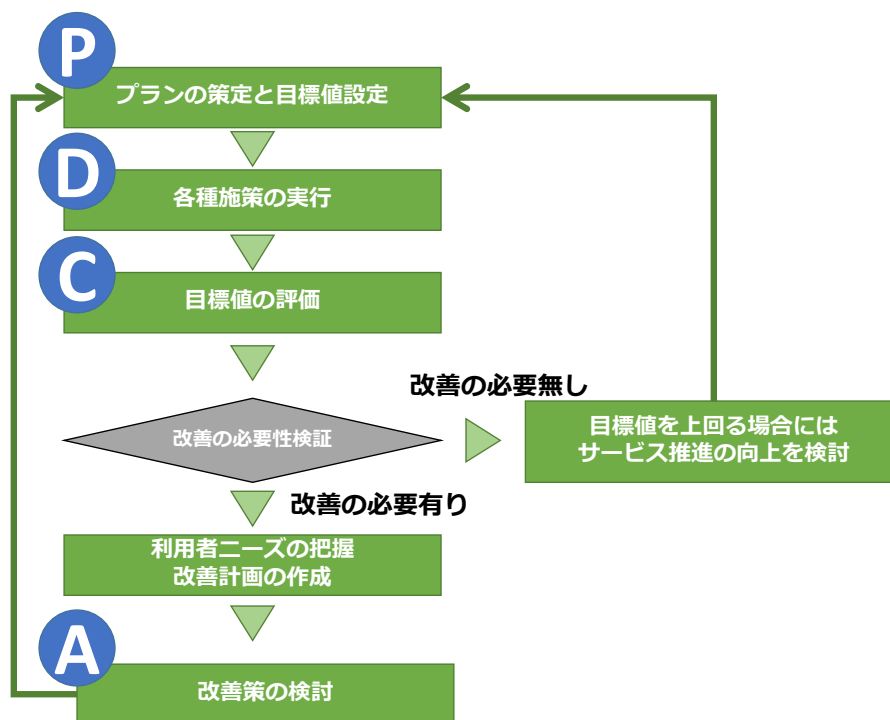


図 62 本計画の PDCA サイクル