

# 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(下多寄線)の利用者数の向上 → 目標270人／月

デマンド型交通(御料線)の利用者数の向上 → 目標200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

## 令和元年度事業概要

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

御料線(風連日進～風連町内～道の駅)  
運行回数 往路5回・復路5回

### 【下多寄線】

○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
名寄地区まで	600円	700円	700円	600円	500円	800円	400円	300円

## 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(2路線)
- ・士別軌道(2路線)
- ・JR北海道バス(郊外1路線)
- ・北海道中央バス(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

- ・平成30年5月31日 平成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
- ・平成31年1月9日 平成30年度第2回協議会を開催  
下多寄線デマンドバスに係る事業評価
- ・平成31年1月29日 平成30年度第3回協議会を開催  
名寄市地域公共交通網形成計画の事業評価
- ・平成31年2月6日 平成30年度第4回協議会を開催  
名寄市地域公共交通網形成計画(素案)について
- ・令和元年5月29日 令和元年度第1回協議会を開催  
名寄市地域公共交通網形成計画の策定について  
地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について

### 【御料線】

#### ●デマンドバス料金表

	日進・東生	旭	中央	緑町
対象エリア内の移動 (高校生以下:100円)	200円 (高校生以下:100円)	200円 (高校生以下:100円)	200円 (高校生以下:100円)	200円 (高校生以下:100円)
風連市街地までの移動 (高校生以下:200円)	400円 (高校生以下:200円)	300円 (高校生以下:150円)	250円 (高校生以下:130円)	200円 (高校生以下:100円)

# 令和元年度事業の実施状況

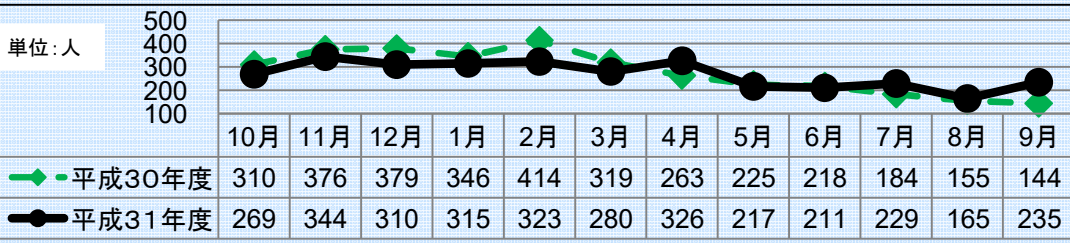
## 1) プロセス、創意工夫

- ・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。
- ・老人クラブの会合に出席し、デマンドバス利用の説明と利用の呼びかけを行った。
- ・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(R1.10に1箇所)。

## 2) 運行系統



### 3) 利用実績



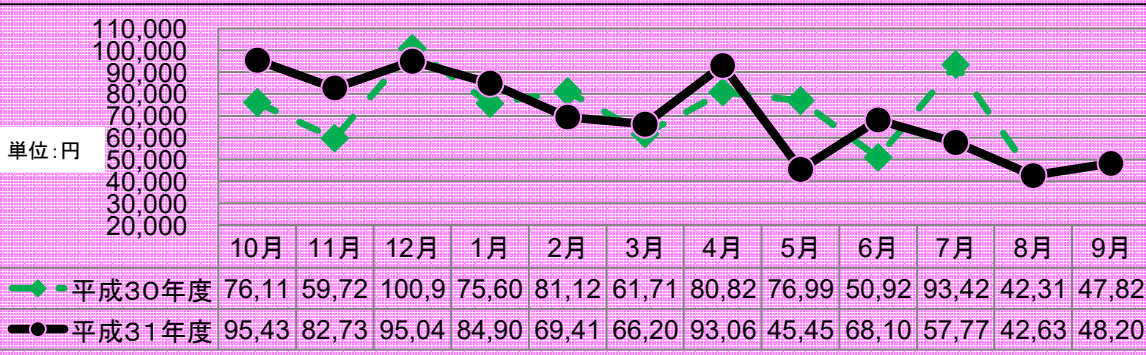
#### 下多寄線

合計	内訳 (一般)	内訳 (学生)
3,333	1,828	1,505
3,224	1,979	1,245

#### 御料線

合計	内訳 (一般)	内訳 (学生)
2,388	2,388	0

### 4) 収入実績

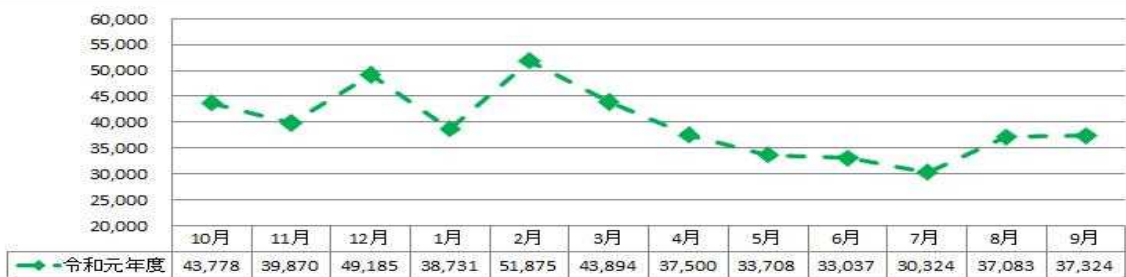


#### 下多寄線

合計
847,501
848,984

#### 御料線

合計
476,310





## 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

#### 下多寄線

月平均利用者数 目標270人／月 → 実績268人／月  
利用が減少しており、目標値▲2人／月であった。

#### 御料線

月平均利用者数 目標200人／月 → 実績199人／月  
目標値▲1人／月であった。

### ・デマンド型交通の利用者満足度の向上

#### 下多寄線

目標 80%以上 → 71.4%

#### 御料線

目標 80%以上 → 62.5%

平成31年4月実施のアンケート調査において、下多寄線は運行便数・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。御料線は運行便数・運賃は、満足度が高い傾向にあるが、利用総体においては、名寄市街地への乗り換えの不便さからあまり満足度は高くなかった。

### ・効果

冬期間のみならず、通年(下多寄323日稼働、御料341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

下多寄線は運行から8年が経過し、地域への定着が進んだものの、今年度も利用者の減少が続いている。

考えられる主な要因としては、運行地域における人口の減少や学生の進学等による利用減少のほか、免許返納者などの新規利用者が増えていないことなどが考えられる。

また、御料線は運行初年度なので、地域への定着はこれからだと思われる。

そのため、新規利用者の拡大に向けて出前講座などを引き続き機会を捉えて実施するほか、バスの乗り方ガイドなどを作成して利用促進を図る。

利用者の満足度向上のため、引き続き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。

しかしながら、下多寄線の利用状況は平成25年度のピーク時の約半分まで減少していることから、平成20年度(路線廃止前)の乗車数2,579人を下回った場合は路線の在り方を再検討する必要がある。御料線においては、学生など若い世代の利用が見込めず、ほとんど高齢者の利用となっているため、次年度以降の利用状況を踏まえ、デマンド以外の可能性を含めた、将来的な路線の在り方を検討する必要があると考える。

## 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