

令和8年度第3回名寄市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和8年6月26日（金）
10時00分～
場 所：名寄市役所名寄庁舎
4階大会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 報告事項

（1）「のる一と名寄」の現状と課題について 資料 1

4 協議事項

（1）「のる一と名寄」本格運行に向けた対応について 資料 2

（2）風連地区における公共交通の再編の検討について 資料 3

（3）名寄市地域公共交通計画別紙（フィーダー系統）の策定について 資料 4

5 その他

6 閉 会

「のるーと名寄」の現状と課題

～持続可能な公共交通の実現に向けて～

「のるーと名寄」の現状認識

利用実績の着実な推移

2026年5月末時点で累計登録者数は**2,642名**に到達。
冬季（12月～3月）に利用が集中する傾向があり、
月間総乗客者数は3月に過去最高（2,133名）を記録しました。



一方で、4月は雪解けや気候の変化により一時的な減少が見られますが、
昨年同時期と比較して高い水準を維持しています。

累計登録者数

実証前（10月末）

2,008名

実証後（5月末）

2,642名

総乗客数

3月

2,133名

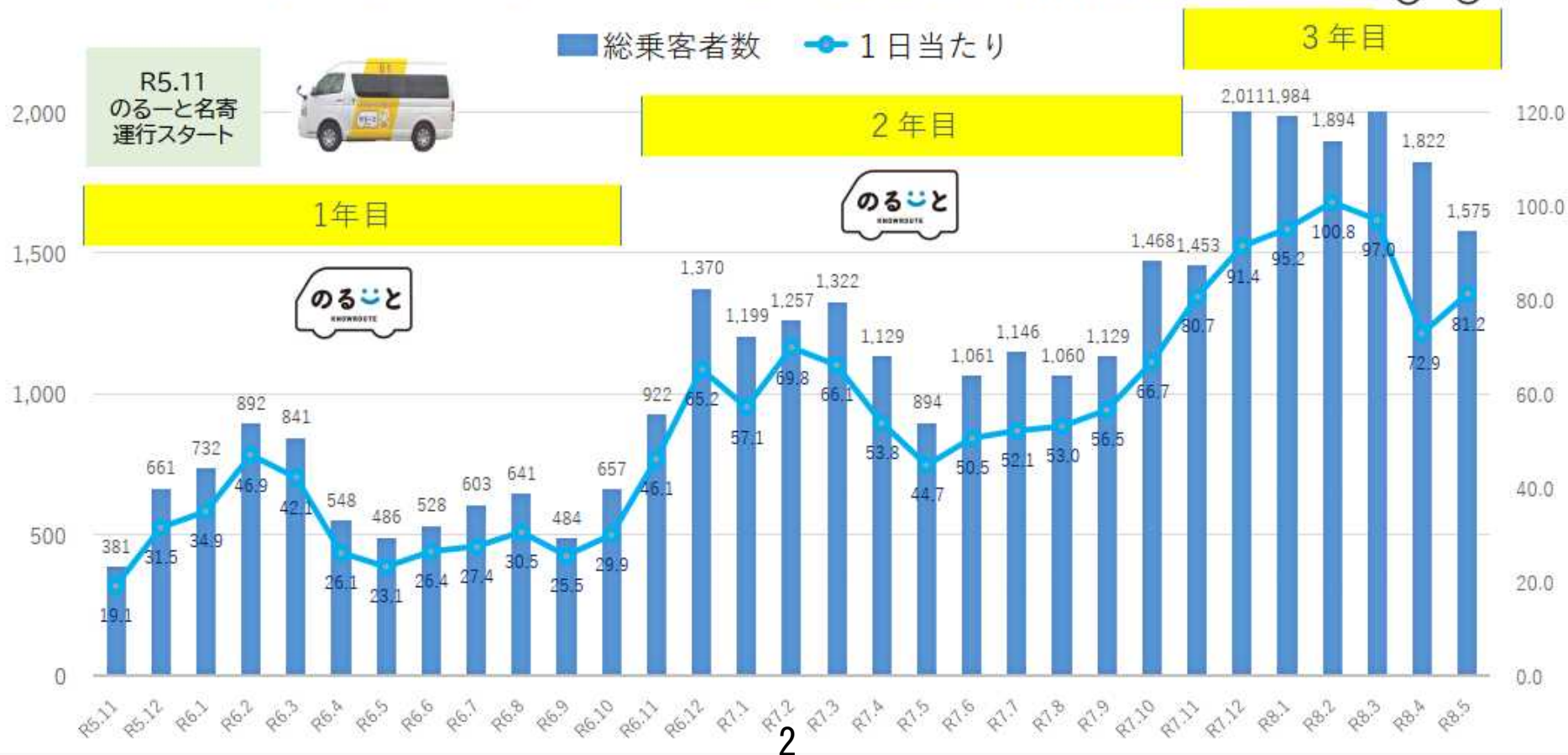
4月

1,822名

5月

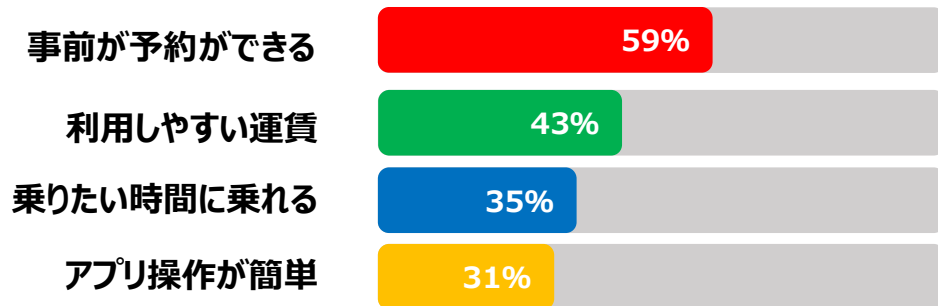
1,575名

AIオンデマンドバス「のるーと名寄」利用者数の実績

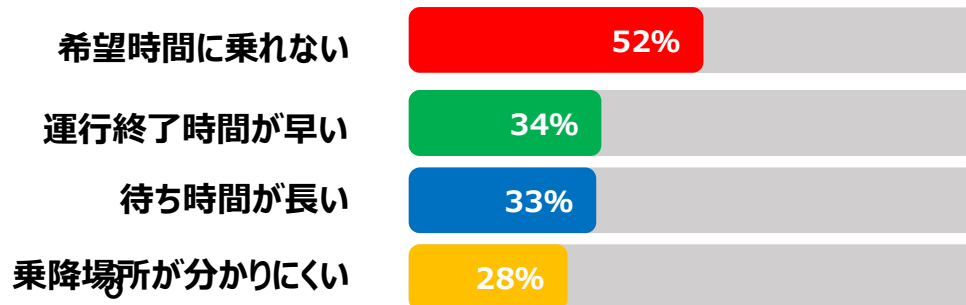


利用者アンケートから見える主要課題

「満足」したところ



利便性向上に向けた「不満」の実態



運行体制における構造的課題



運行日時の拡大への 要望

土日運行や夜間延長を望む声が多数ある
土曜日の電話受付拡大が全体の10.5%を占める



深刻な運転手不足

運行事業者の運転手確保が非常に難しい状況にあり、現体制では運行日時の拡大や増車は困難な状況にある



効率化による解決

単なる増車ではなく、AIシステムの設定変更を実施することによって、「乗合率」を高め、輸送効率を最大化する

待ち時間短縮と乗合率の向上

V2GOLDによる予約最適化



現在のシステムの設定では、予約段階で1号車か2号車かが決定されますが、「V2GOLD」の導入により、乗車直前までリアルタイムに予約と車両の紐づけを変化させることで効率性を高めます。

なお、次の予約に向かって走行している際に、当該予約が別の車両に再配置されることはありません。

- 効率最大化 : 車両の無駄な走行を減らし、乗り合いを促進
- 利便性向上 : 希望時間帯における予約成立率の向上
- 現場負担なし : 運転手の操作は従来どおりで変更なし

【トライアルの実施】

実施期間 3か月間（実施時期については検討中）

実施費用 無料

※トライアル実施終了後の取り扱い

- 1台あたり月額2万円
- 降雪期のみの実施も可能
- 依頼後、1週間程度で開始可能

乗降場所の配置の適正化と表示方法の工夫

乗降場所の整理と表示の「分かりやすさ」の検討

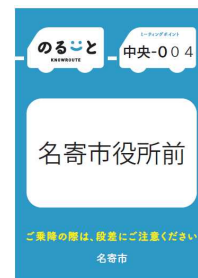
- 利便性向上 : 利用実績に基づき、密集エリアの整理や道路両サイドの設定を調整
- 視認性強化 : 乗降場所（MP）の目印をサイズアップ・新素材への変更の検討
雪の中でも識別可能な表示へ
- 現場負担なし : 運転手の操作は従来どおりで変更なし

「モデル町内会」との連携による乗降場所の視認性実証実験の検討

特定の町内会にご協力いただき、試行的な目印の改良を実施し、新仕様（サイズアップ・新素材）が「見つけやすさ」や「耐久性」の向上につながるか検証します。

【検証内容】

- 新仕様採用による視認性の評価
- 設置環境における耐久性とメンテナンス性の検証
- 設置後の利用者アンケートを特定の町内会と連携して実施



今後のスケジュール（案）

時期	乗降場所	V2GOLD	協議・周知・検証
2026年6月～8月	既存乗降場所の利用実績分析 モデル町内会の選定	トライアル以前のデータ整理 運行事業者との調整	協議会・専門部会の開催 ※適宜 課題整理
2026年9月	乗降場所表示の試行開始 乗降場所表示の降雪前の効果検証	V2GOLDトライアル実施①	利用者・運行事業者からの意見聴取 効果検証開始
2026年10月		トライアル①の効果検証	—
2026年11月		冬季利用状況の確認	—
2026年12月			苦情・問い合わせ内容の整理
2027年1月～2月	降雪期における表示の見やすさ確認	V2GOLDトライアル実施② トライアル②の効果検証 →導入の可否の検討	町内会・運行事業者ヒアリング
2027年3月	乗降場所表示の冬季間の効果検証	7 実施の継続/終了	検証結果のとりまとめ 次年度改善方針の協議

「のるーと名寄」本格運行に向けた対応

「のるーと名寄」 本格運行に向けた対応

令和8年10月末日で終了する実証運行後も、地域公共交通サービスを切れ目なく確保するため、協議会として運行継続の意思決定を行うとともに、関係者の役割と今後の手続きを整理する

1 経緯

- 運行開始から3年が経過する令和8年10月31日をもって、道路運送法第21条に基づく実証（21条）運行を終了する予定
- 令和5年11月の導入以降、登録者数および利用者数は^{※1}増加傾向にあり、認知度の向上も図られている。
- 一方で、運行日時の拡大や予約の取りにくさなどに関する課題はあることから、今後も引き続き、利便性向上や利用促進の取り組みを進めていく。
- 令和8年11月以降の道路運送法第4条に基づく本格（4条）^{※2}運行に向け、運行継続の意思決定を行い、関係機関との早期調整を図りながら、必要な作業を計画的に進めていく。

◆実証運行とは？（法21条）※1

地域に新たな交通体系がフィットするか試すもので、データ収集や需要の検証を行うための運行であり、最大3年程度の期間が認められる。

◆本格運行すると？（法4条）※2

地域の足として、需要が見込まれる公共交通として、安定した公共交通サービスを長く提供・継続が可能となる。引き続き、適宜改善は必要となる。

2 基本的な役割

- 運行事業者：4条乗合許可申請手続、運行実績の整理、課題把握、継続運行体制の検討
- 協議会：運行方針・エリア、運賃、運行時間等の協議・合意
- 市：データ分析、財政試算、方針案作成、関係機関調整
- 運輸局・運輸支局：道路運送法上の手続き、許認可・届出等の確認

「のるーと名寄」 本格運行に向けた対応

◆運行事業者◆

1 1月以降の本格運行に向けて、実証運行時の課題や継続運行に必要な体制を整理する

1 実証運行時の課題整理

- 予約が集中する時間帯 … 乗合率設定の変更、V2GOLDのトライアルの実施
- 利用が少ない時間帯 … シフト体制（休憩時間設定等）の検討
- 利用者からの苦情・要望 … リアルタイムでの運行状況が不明、運転手による運賃区分の変更が不可

2 継続運行に向けた体制の構築

- 車両の体制 … 複数車両を登録することによる不備発生時のリスクマネジメントの強化
- 運転手の確保 … 運行日時拡大の検討余地の創出
- 稼働の平準化 … 待機場所の流動化
- 緊急時の体制整備 … 利用者等への周知、予約の制限、予備車両へのシステムの移設

3 本格運行に向けて必要な4条乗合許可手続き

- 車両の体制 … 乗車定員10名以下の車両6台以上の確保（既存タクシー車両との兼用可）
- 資格の要件 … 国家資格である「運行管理者資格者証（乗合・旅客）」を有する方の選任が必要
↑登録車両が6台以上の場合、1名の選任が必要
… 運転手は「第二種運転免許」の保有者に限定
- 申請主体 … 各運行事業者（7月末日まで）

「のるーと名寄」 本格運行に向けた対応

◆名寄市地域公共交通活性化協議会◆

実証運行終了後の運行を円滑に進めるため、道路運送法上の必要な手続きやスケジュールを確認する

1 道路運送法上の必要な手続き

■ 事業計画変更の申請・認可（北海道運輸局旭川運輸支局へ）

➡ 運行日時や運行エリア、車両台数、運賃など

■ 本協議会の開催

➡ 本格運行へ移行することへの意思決定（6月）、地域公共交通計画変更(案)に対する議論（8月）

2 本格運行に向けたスケジュール(案)

年月	内容	実施主体
R8.6	本格運行決定に係る協議会の開催	本協議会
R8.7	地域公共交通計画変更(案)の作成	事務局
R8.8	地域公共交通計画変更(案)に対する協議会での議論	協議会
R8.9	地域公共交通計画変更に係る住民利用者等の意見の反映	事務局
R8.10	↑結果を基に、地域公共交通計画変更に係る協議をして、計画策定	協議会
	地域公共交通計画変更の報告(地域フィーダー変更認定申請前)	事務局/運輸支局
	地域フィーダー変更認定申請・認可(変更日の20日前までに申請)	事務局/運輸支局
R8.11	本格運行開始	

風連地区における公共交通の再編

～現状と課題、そして持続可能な交通体系の構築に向けて～

風連地区の公共交通 路線別現状と課題

路線名	運行区間（対象エリア）	現状と課題
風連線	名寄駅前～風連（道の駅）	利用者数の減少に伴い、令和 5 年度からは国及び北海道の補助要件を満たせずに、現在は <u>市単独のバス路線</u> となっている。
下多寄線	«対象エリア» 名寄地区・・・共和、豊栄区 風連地区・・・風連豊里、下多寄 3 区～ 5 区 風連 2 区・西風連行政区 «乗降場所» 名寄地区及び風連地区の病院や公共施設、商業施設など	運行当初は国からの補助金を受けて運行していたが、利用者数の減少に伴い、令和 7 年度は御料線が補助要件を満たせずに、令和 8 年度は御料線・下多寄線の 2 路線ともに <u>補助要件を満たせない可能性</u> がある。
御料線	«対象エリア» 風連地区・・・中央、旭、日進、東生 «乗降場所»	
中多寄線	風連駅～日向温泉～土別駅	利用者の減少が見られる。
忠烈布線代替ハイヤー	«対象エリア» 旧忠烈布線の沿線地域の住民 «乗降場所» 各自宅前、東風連小学校、風連中学校、風連駅	利用者の減少が見られる。

名寄市地域公共交通計画

2025（令和 7）年 4 月

名 寄 市

2-2 公共交通の状況

(1) 公共交通力カバー

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力カバー率は 93.2%、高齢者人口の公共交通力カバー率は 96.3%である。

平成 27 年国勢調査時点の人口の公共交通力カバー率と比較し、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
公共交通力カバー人口	23,966 人	25,437 人	7,480 人	8,452 人
公共交通力カバー率 ※交通空白地	5,082 人	1,845 人	1,326 人	328 人
公共交通力カバー率	82.5%	93.2%	84.9%	96.3%

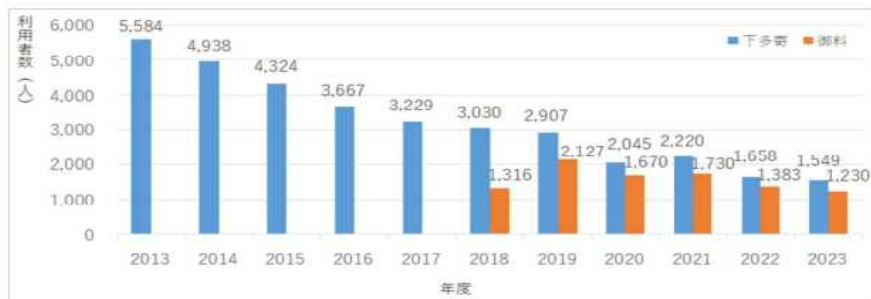
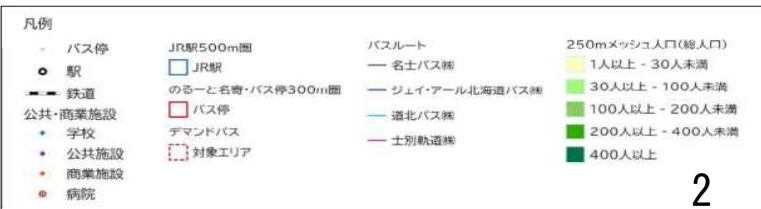
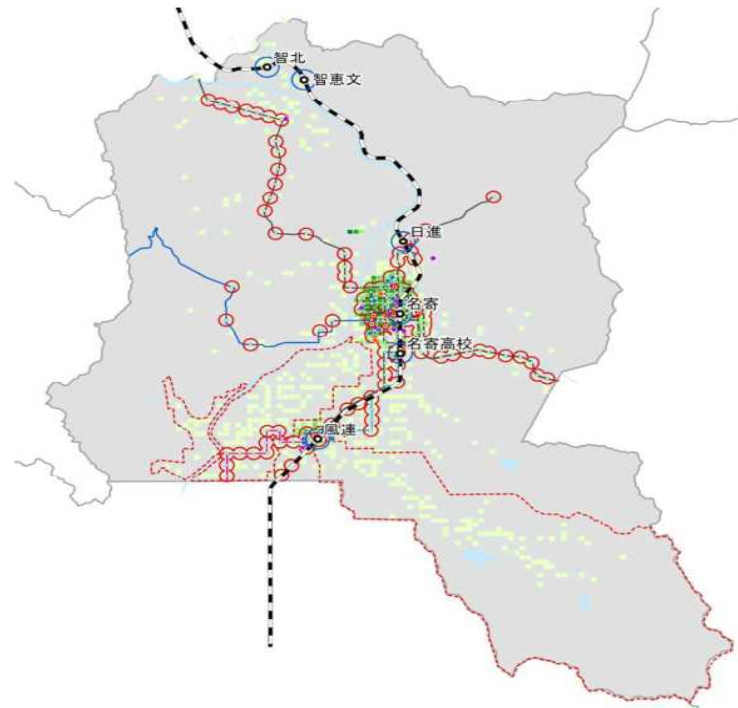
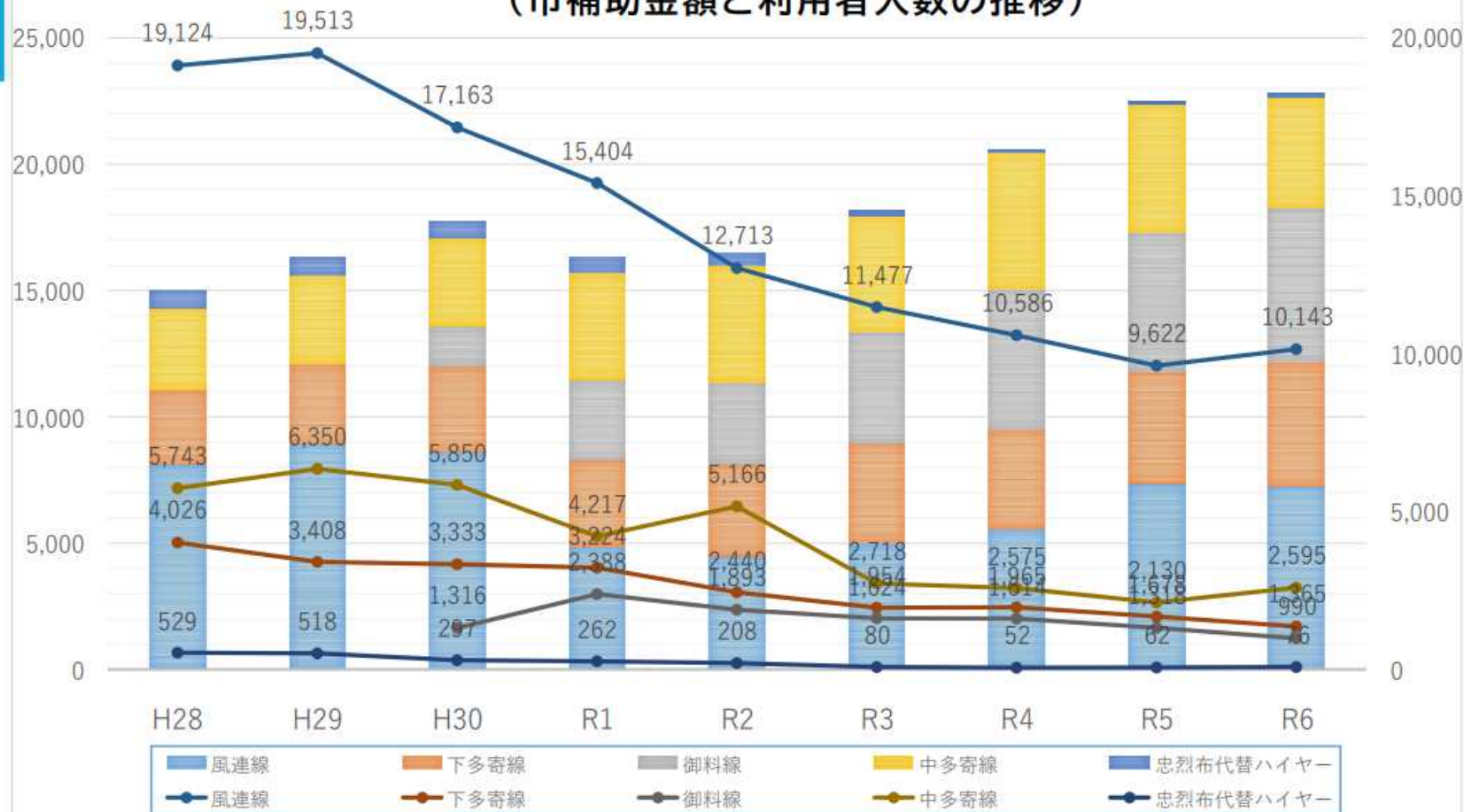


図 2-17 デマンドバスの利用者数の推移

図 2-11 公共交通力カバー率 (全人口)

風連地区における公共交通の現状 (市補助金額と利用者人数の推移)



利用者数

単位：人

路線名	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
風連線	19,124	19,513	17,163	15,404	12,713	11,477	10,586	9,622	10,143
下多寄線	4,026	3,408	3,333	3,224	2,440	1,954	1,965	1,678	1,365
御料線			1,316	2,388	1,893	1,624	1,614	1,318	990
中多寄線	5,743	6,350	5,850	4,217	5,166	2,718	2,575	2,130	2,595
忠烈布代替ハイヤー	529	518	297	262	208	80	52	62	76

市からの補助金額

単位：千円

路線名	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
風連線	8,134	8,977	8,617	4,874	4,463	5,046	5,586	7,344	7,242
下多寄線	2,941	3,164	3,388	3,419	3,692	3,933	3,933	4,441	4,950
御料線			1,581	3,190	3,220	4,385	5,550	5,550	6,108
中多寄線	3,236	3,455	3,504	4,232	4,643	4,584	5,427	5,076	4,359
忠烈布代替ハイヤー	695	702	642	572	479	206	63	74	155 ⁴

デマンドバス 路線別利用者数の推移

下多寄線



御料線



利用者の減少に伴い、市からの負担額は増加傾向にあり、持続可能な運行への見直しが不可避な状況にある。

風連地区のスクールバス 運行状況と課題

(令和8年度現在)

運行地区	通学校	乗車定員	乗車人数
東風連	風連中央小・風中	27人（うち補助席6人）	14人
下多寄・西風連	風連中央小	27人（うち補助席6人）	12人
風連日進	風連中央小・風中	27人（うち補助席6人）	14人
風連旭	風連中央小・風中	27人（うち補助席6人）	14人

スクールバスの乗車人数は定員27人に対して、各運行地区において半分程度の利用状況にある。
この余剰分を活用した「一般住民との混乗」の導入は、交通空白地帯を解消するためのひとつの選択肢である。

「交通空白」解消補助金への応募

「交通空白解消タイプ」の補助率とメリット

国交省「リ・デザイン推進」事業の活用メリット

- 財政支援
 - 500万円まで【定額10/10】補助
 - 500万円を超える部分は【2/3】補助（上限1億円）
- 他分野との連携特例
 - 商業・福祉・教育等との他分野の関係者が実質的に運行に関わる（人的・物的・金銭的）場合には、定額の引き上げ（上限750万円）
- 支援範囲
 - 調査から運行までをトータルで支援
 - ・ヒアリング調査、利用予測シミュレーション
 - ・システム開発と導入、広報
 - ・運行経費、実証運行後の利用データ分析 など



「交通空白」解消タイプ

- 「『交通空白』解消に向けた取組方針」に基づき、令和7～9年度の集中対策期間において、全国に存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、**「交通空白」地区等において**、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までをトータルで支援**。

対象主体

地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等
又はこれらを含む協議会・連携スキーム

- ※「交通空白」リストアップに記載のある地域を実施エリアに含む事業を対象とする。
- ※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
- ※地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。



▲各地の取組例

左：被災地へのデマンド交通導入（石川県輪島市）

右：交通結節点からの「観光の足」確保（熊本県人吉市～鹿児島県霧島市）

補助対象経費



- ①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
(ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等)



- ②サービス提供のために必要となる輸送施設の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、
③サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
(輸送施設の設置、リースによる取得、仕切板・ドライブレコーダー等の設置等の改造、運転者を募集するための広告費用 等)



- ④サービス提供に際し実施する要する費用
(運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等)

補助率

500万円まで定額、それを超える場合は2／3（上限1億円）

- ※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は補助率1／3（定額無し）
- ※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限り）
- ※商業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる（人的・物的・金銭的）場合、定額の引き上げ（上限750万円）

運行体制における構造的課題



スクールバスへの混乗

概要：余剰のあるスクールバスに、一般住民が相乗りする仕組み

利点：新たな車両購入費や運転手確保が不要、既存資源の活用

課題：保護者や学校関係者の理解・合意形成



公共ライドシェア

概要：自家用車を活用し、有償で住民等を送迎する移動サービス

利点：交通空白地帯における住民等の移動手段を確保できる点

課題：担い手となるドライバー登録の持続的確保と安全管理体制の構築



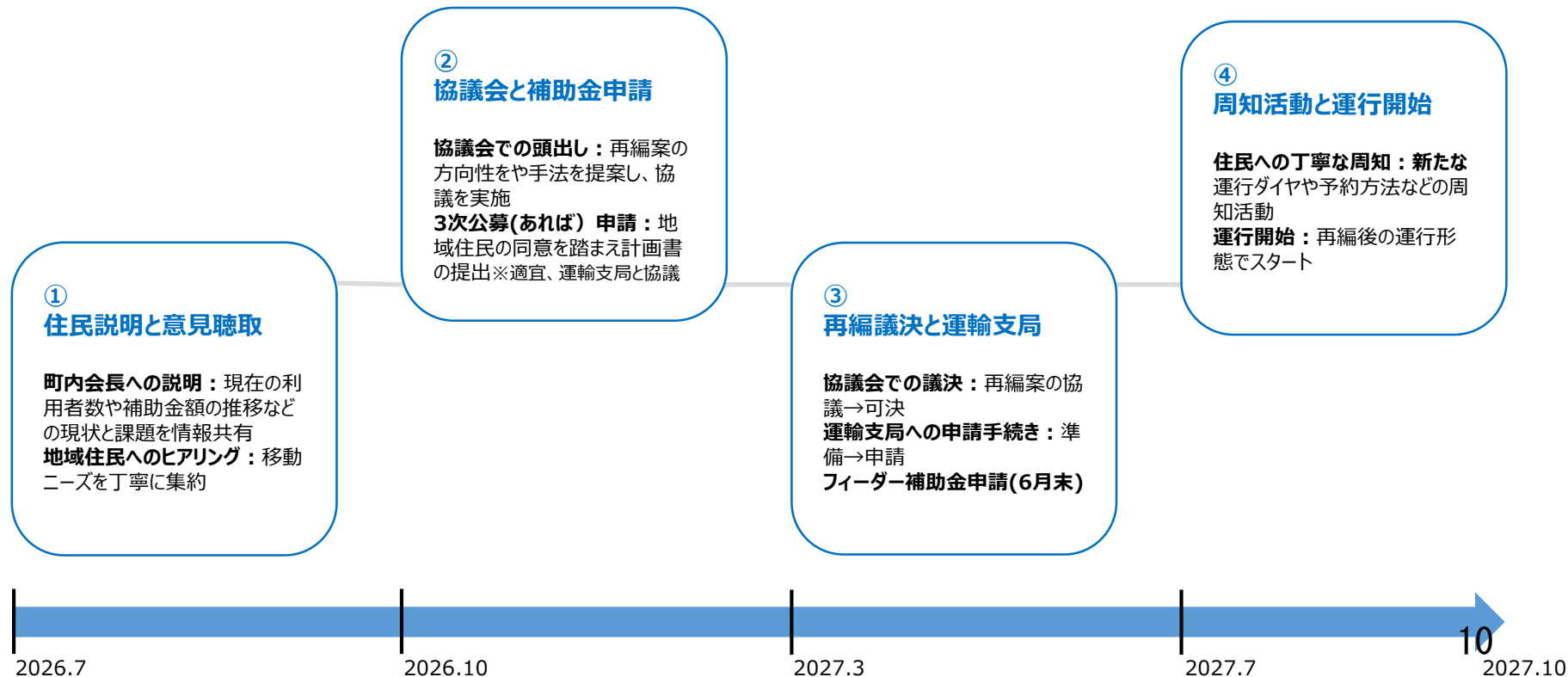
AIオンデマンドバス

概要：予約の状況に応じてAIが効率的なルートを導く乗合交通

利点：利用者のニーズに応じた運行が可能で、無駄な空車運行を防止

課題：移動ニーズの分散による移動・運行効率の低下

風連地区 公共交通再編スケジュール（案）



令和 8 年 6 月 日

(名称) 名寄市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) クルマを持たない市民でも移動可能な交通システムの確保

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」が必要となっており、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」、交通結節点へのアクセス等に困らない交通手段を確保する事が求められている。

(2) 地域の特性に応じた交通システムの確保

フィーダー系統確保維持計画を策定する下多寄線、御料線沿線は、住居が低密度に広く分散しているため、公共交通機関を利用できない、利用しづらい交通空白地域が存在している。地域内には高齢者が居住していることが多く、福祉的な側面からも公共的な交通システムを確保することが求められている。

一方、市街地では利用頻度の高いスーパーマーケットや病院、公共施設等を結ぶ運行形態が求められている。

また、平成23年11月より運行している下多寄線デマンドバス線や、平成30年10月より運行している名寄地区と風連日進地区を結ぶ風連御料線の一部デマンドバス化により、地域内に所在するJR名寄駅、風連駅と交通空白地帯の居住地を結節する事により、市外とのアクセス向上を図ることで交通ネットワーク形成を行い、「通院」、「通学」等市街地との連絡に必要な交通手段の確保としても、継続した運行を行う必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

①下多寄線デマンドバス

- ・利用者人数を 100 人／月とする。(令和 7 補助年度実績：84 人／月)
- ・利用者満足度を 100%とする。(令和 7 補助年度実績：100%)

②御料線デマンドバス

- ・利用者人数 50 人／月とする。(令和 7 補助年度実績：43 人／月)
- ・利用者満足度を 100%とする。(令和 7 補助年度実績：100%)

(名寄市地域公共交通計画 P31 参照)

(2) 事業の効果

名寄市郊外部はバスの乗車人数が少なく、定時定路線型の路線バスでは非効率的な運行となり、本数も限られるため、サービスレベルが低下すると考えられる。また、高齢者はバス停留所までの距離に対して移動負担を感じており、デマンド型交通を導入する事で戸口への細やかなサービス提供を行うとともに、郊外部の交通空白地域を解消し、「買い物」や「通院」等の日常生活に必要不可欠な「地域の交通手段」を提供することができる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

・乗降場所の新設、移設等の見直し（名寄市） ・複数の公共交通や路線バスが結節する交通結節点におけるリーフレット・時刻表の設置（名寄市） ・町内会、老人クラブ等での高齢者や免許返納者へ向けたモビリティ・マネジメントを行う（名寄市） （名寄市地域公共交通計画 P33～P36 参照）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表 1 を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
名寄市から運行事業者への委託料については、運行収入見込額及び国庫補助金見込額を運行経費見込額から差し引いた差額分を委託料とし負担することとしている。 ・下多寄線 4,950,000 円（見込み） ・御料線 6,667,100 円（見込み）
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・デマンド交通利用者アンケートを実施し、利用者ニーズの実態を把握
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表 5 を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ

【うとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
① 車両の代替による費用削減等の内容
※該当なし
② 代替車両を活用した利用促進策
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・令和7年8月29日（令和7年度第2回）
恩根内線（名士バス）のダイヤ変更について、中多寄線（士別軌道）の運賃改定について、のるーと名寄の利用実績について、コミュニティバス、のるーと名寄利用者アンケート調査結果について
- ・令和7年10月15日（令和7年度第3回）
「のるーと名寄」の運行状況について、「のるーと名寄」の21条許可申請の延長について、コミュニティバスの廃止時期について、「のるーと名寄」の運行体制変更について
- ・令和7年10月30日書面開催（令和7年度第4回）
コミュニティバスの廃止時期及び「のるーと名寄」の運行体制変更について
- ・令和7年10月12日（令和7年度第5回）
コミュニティバスの廃止に伴う「のるーと」の運行日の拡大について、「のるーと名寄」の運行体制の変更に伴う対応について、「のるーと名寄」の実証運行について
- ・令和7年12月23日書面開催（令和7年度第6回）
のるーと名寄実証運行の開始について、地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について
- ・令和8年3月19日（令和7年度第7回）
下多寄線、御料線デマンドバスの状況報告について、「のるーと名寄」の実証運行の中間報告について、「のるーと名寄」の利用者アンケートの実施について、監査委員の選出、令和7年度会計予算（案）について、
- ・令和8年5月20日（令和8年度第1回）
「のるーと名寄」の運行状況について、士別軌道株式会社が運行する中多寄線の運賃の誤りについて、名士バス株式会社が運行する興部線の運行時刻の改正について、「のるーと名寄」の実証運行後の運行について
- ・令和8年5月21日書面開催（令和8年度第2回）
名士バス株式会社が運行する興部線の運行時刻の改正について
- ・令和8年6月26日（令和8年度第3回）
「のるーと名寄」4条（本格）運行に向けて、名寄市地域公共交通計画別紙（フィーダー）の策定について

19. 利用者等の意見の反映状況

毎年利用者に対するアンケート調査を実施し、利用者ニーズを把握している。アンケート調査や地域の声などから、平成31年4月には地域外住民も利用可能となるよう利用範囲の拡大、令和6年2月には対象エリアの拡大、適宜乗降場所の変更などを実施している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 名寄市大通南1丁目1番地
 （所 属） 名寄市総合政策部地域課題担当
 （氏 名） 秋山 裕樹
 （電 話） 01654-3-2111（内線 3339）
 （e-mail） ny-sousei@city.nayoro.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。