

令和8年度第4回名寄市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和8年9月25日（金）

13時30分～

場 所：駅前交流プラザ「よろーな」
2階会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 前回の振り返り

4 協議事項

（1）「のるーと名寄」のMP（乗降場所）の整理について 資料 1-1、1-2

（2）「のるーと名寄」の本格運行に向けた対応について

① 名寄市地域公共交通計画の変更について 資料 2-1、2-2

② 名寄市地域公共交通計画別紙（フィーダー系統）の変更認定申請について

資料 3

5 報告事項

（1）風連地区における公共交通の再編について 資料 4

6 その他

7 閉 会

「のるーと名寄」 MP整理について

専門部会での意見整理

- ・名寄高校駅へのアクセスをよくする検討
- ・特定の利用者に限られる民間施設付近のMPの公平性
- ・住宅街における利用が少ない箇所の廃止検討
ひと月あたりの利用数による足切り等
- ・MP目印貼付場所の統一性の課題
- ・重複番号等のわかりづらさ
- ・300mルールにあてはめた整理

→ミーティングポイントについてのルールが必要

導入背景と目指すべきまちづくり

令和4年10月のバス運転手不足に伴うコミュニティバス減便を受け、新たな交通モード検討を開始。
新たな交通モードで目指すべきまちづくりとして以下4点を挙げた。

① 高齢者にやさしい まちづくり

高齢者が免許返納しても、
住み続けられる公共交通を確保

② 人口減少下でも 持続可能なまちづくり

車両のダウンサイジング(小型化)によりドライバー不足の課題解決

③ にぎわいのある まちづくり

高齢者、大学生など潜在ユーザーの外出機会を創出

④ 子育てにやさしい まちづくり

習い事や部活動など、子どもだけでも安全・スムーズに移動・利用できるサービス

⇒バス空白地域を含めAIオンデマンド型交通を導入して待ち時間・移動時間・バス停距離短縮により利便性向上、利用者満足度向上を図る

基本的なミーティングポイント(MP)配置方針

01

現行の運行区域内

現在運行されている名寄地区市街地エリア内への配置が基本。

02

交通空白の解消

MPへの徒歩アクセス概ね300m圏内を意識した配置。

03

主要施設のアクセス

公共施設、医療施設、鉄道駅・交通結節点、日常の主要目的地周辺へ配置。日常生活動線の確保

04

配置の全体バランス

エリア全体の分布を踏まえ、特定地域への過度な偏りを防止し均等化。

05

民間施設付近の配慮

特定施設のための利便とならないよう、公平性・公共性・公益性を総合勘案。

06

安全性の確保

一般交通を阻害せず安全に乗降。冬期間・荒天時の待機場所にも配慮。

07

MPの見直し

地域の意見を踏まえ、乗降ポイントの位置等を含めてより良い形へ改善を図っていく。

MP整理・再編の課題と方向性

▲ 現状と課題

コミバス廃止等に伴い、カバーエリアおよびMP設置数が拡大

- MP密度の高まりによる運行効率低下
- 運行効率低下による待ち時間の増加

→ 利用実績とMP密度に応じた一定の整理を行う方向性

▼ 協議会での方向性

以下の評価基準に基づく整理方針を提案。

- ✓ 月利用客が概ね7名以下であり、
- ✓ 乗降場所が比較的密集しているエリア
- ✓ 道路の両サイドに乗降場所が存在する地点

→ 以上をおおまかな判断基準とし、総合的に判断

整理対象箇所

	MPNo.	名称
1	003	片平病院前（東側）
2	004	名寄市役所前（東側）
3	005	大通北2丁目（東側）
4	006	大通北4丁目
5	019	緑丘16線（西側）
6	021	名寄公園前（南側）
7	022	南ヶ丘団地（北側）
8	024	徳田16線（西側）
9	025	大通南10丁目（北側）
10	027	西3南10丁目（南側）
11	029	西6条南10丁目（北側）
12	033	大通北7丁目（西側）
13	039	8号東側
14	040	児童センター入口（西側）
15	045	8号5丁目東側
16	048	西10条南12丁目昭和通（東側）
17	049	西10条南10丁目昭和通（西側）
18	051	西10条南8丁目昭和通東側
19	058	西10条北1丁目白樺公園前（東側）
20	059	西4条北5丁目
21	072	16区福祉会館前（西側）
22	073	西1条南10丁目（街路灯）

移設箇所

	No.	名称	移設先
1	019	緑丘16線	人材開発センター
2	027	西3南10丁目（北側）	セイコーマート名寄西4条店
3	041	8号1丁目	栄町団地集会所
4	054	西町公園	アカシヤ福祉会館
5	105	東2条北3丁目	東12区町内会館

変更反映後図面資料
1-2のとおり

令和8年11月 本格運行に向けた整理案

整理対象提案数

22か所

道路両サイドMP等の統合・整理

移設対象提案数

5か所

MP近接箇所等の移設

運行効率の向上

近接する重複ポイントや道路反対側の停車動作を削減し、
運行効率UP。

待ち時間・乗車時間の短縮

迂回・停車を減らすことで、利用者の待ち時間を短縮。

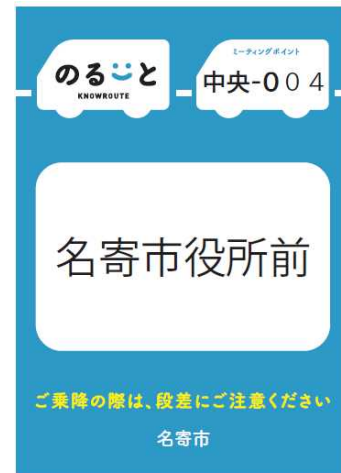
前提条件と配置方針との両立

利便性・安全性を損なうことなく、公共交通空白地域を減少させるとともに持続可能な運行基盤を確保。

MP目印試行案

・建物や看板

→可能な限りA3サイズにサイズアップ
スペース等による使い分け



・街路灯

→200mm × 700mmを
1か所2枚貼付けで試行
アンケート等により
視認性向上を検証
全体張替or再検討



運行エリア

- …乗降場所
- …主要な乗降場所



乗降場所の目印
(A4/A3 サイズ)

のること

中央-004

名寄市役所前

ご乗降の際は、段差にご注意ください
名寄市

乗降場所一覧

- 中央-001：名寄駅 ▲
中央-002：大通南5丁目東側
中央-003：片平病院前 ■
中央-004：名寄市役所前 ▲
中央-005：大通北2丁目 ■
中央-006：大通北4丁目 ■
中央-007：東1条北5丁目 ●
中央-008：東3条北4丁目 ■
中央-009：東3条北2丁目 ●
中央-010：東3条南1丁目 ▲
中央-011：名寄東小学校前 ▲
中央-012：名寄保健所前 ■
中央-013：名寄東病院前 ■
中央-014：清峰園前 ●
中央-015：緑丘15線東12号 ■
中央-016：そよかぜ館前 ▲
中央-017：緑丘16線東12号 ■
中央-018：緑丘福祉会館前 ■
中央-019：上川北部地域人材開発センター ■
中央-020：緑丘15線東側
中央-021：名寄公園前 ▲
中央-022：南ヶ丘団地 ▲
中央-023：徳田17線 ■
中央-024：徳田16線 ■
中央-025：大通南10丁目 ■
中央-026：福祉センター前 ■
中央-027：セイコーマート名寄西4条店前 ■
中央-028：西4条郵便局前 ●■
中央-029：西6条南10丁目 ■
中央-030：名寄市立病院前 ■
中央-031：西3条南6丁目 ▲
中央-032：西2条南6丁目 ▲
中央-033：大通北7丁目
中央-034：北斗団地 ▲
中央-035：名寄市立大学前 ●
中央-036：西2条北4丁目 ●
中央-037：西4条北4丁目 ▲
中央-038：ローソン名寄北インター店前 ■
中央-040：児童センター入口 ■
中央-041：栄町団地集会所 ■
中央-042：西12条南1丁目 ■
中央-043：西12条南3丁目 ●
中央-044：市民文化センター前 ■
中央-046：西14条南11丁目 ●
中央-047：ライラック公園 ●
中央-048：西10条南12丁目昭和通 ●
中央-049：西10条南10丁目昭和通 ●
中央-050：西13条南8丁目豊栄通 ●
中央-052：西14条南7丁目ハルニレ通 ●
中央-053：西13条南5丁目豊栄通 ●
中央-054：アカシヤ福祉会館 ■
中央-055：西11条南4丁目錦通 ●
中央-056：西10条南4丁目昭和通 ●
中央-057：西13条南2丁目 ●
中央-058：西10条北1丁目白樺公園前 ●
中央-060：西4条北8丁目市立大学 ●
中央-061：西小学校前 ●
- 中央-062：西5条南2丁目 ●
中央-063：西6条南1丁目中央通 ●
中央-064：錦町郵便局 ■
中央-065：西5条南3丁目法華寺前 ●
中央-066：西7条南5丁目錦通 ●
中央-067：花園公園 ●
中央-068：西5条南6丁目 ●
中央-069：麻生公園前 ●
中央-070：名寄市スポーツセンター ■
中央-071：西3条南12丁目 ●
中央-072：16区福祉会館前 ■
中央-073：西1条南10丁目法務局前 ■
中央-074：西3条南2丁目 ●
中央-075：西3条北2丁目児童公園前 ●
中央-076：西3条北1丁目中央通 ●
中央-077：名寄市保健センター ●
中央-078：エルム公園 ■
中央-079：東4条北7丁目 ●
中央-080：東6条北4丁目 ●
中央-081：東3条南9丁目 ●
中央-082：東3条南6丁目 ●
中央-083：旭ヶ丘会館 ■
中央-084：旭ヶ丘区町内会 ●
中央-085：17線 ●
中央-086：豊栄福祉会館 ■
中央-087：花園広場前 ▲
中央-088：住宅型有料老人ホームひのき ■
中央-089：南ヶ丘公園 ●
中央-090：名寄市営球場 ●
中央-091：北体育館 ■
中央-092：新大橋会館 ■
中央-093：名寄市児童センター ■
中央-094：名寄郵便局 ■
中央-095：北国博物館 ■
中央-096：旧旭栄会館 ■
中央-097：名寄高校 ●
中央-098：イオン名寄店 ■
中央-099：徳田ショッピングセンター ■
中央-100：17区公園 ●
中央-101：栄町公園 ▲
中央-102：大町公園 ▲
中央-103：グランドホテル藤花 ■
中央-104：東3条郵便局 ■
中央-105：東12区町内会館 ■
中央-106：えんれい公園 ■
中央-107：新北斗団地 ▲
中央-108：ローソン名寄徳田店前 ■
中央-109：セブンイレブン名寄徳田店前 ■
中央-110：星野珈琲店名寄店前 ■
中央-111：名寄中学校前 ●
中央-112：セブンイレブン名寄西1条店前 ■
中央-113：セイコーマート名寄大通店前 ■
中央-114：セイコーマート名寄東6条店前 ■
中央-115：セブンイレブン名寄大橋店前 ■
中央-116：セイコーマート名寄西10条店前 ■
中央-117：ローソン名寄昭和通店前 ■
中央-118：セブンイレブン名寄西10条店前 ■

【目印の貼付の場所】

- …街路灯・標識等
- …建物
- ▲ …その他（他路線バス停、看板）なし…目印なし

資料1-2

中央-050：西13条南8丁目豊栄通



中央-087
花園広場前



中央-104
東3条郵便局



名寄市地域公共交通計画

名 寄 市

2025（令和7）年4月

2026（令和8）年11月改定

《 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	31
4-1 目標と指標の設定	31
4-2 指標と評価方法	32
第5章 目標達成に向けた取組	33
5-1 目標達成に向けた取組	33
5-2 計画の事業内容	34
5-3 計画の進行管理	38
（1）計画の実施主体と分担	38
（2）P D C Aサイクルによる進行管理	39
（3）評価スケジュール	39

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、士別軌道株式会社及びジェイ・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）が運行している。

また、ＡＩ²活用型オンデマンドバス³「のるーと名寄」は、名寄市が株式会社三浦ハイヤー及び名寄交通株式会社に委託して運行している。2023（令和5）年11月から道路運送法第21条に基づく実証運行を行い、その成果や課題を検証した上で、2026（令和8）年11月から道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業として本格運行へ移行した。

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。

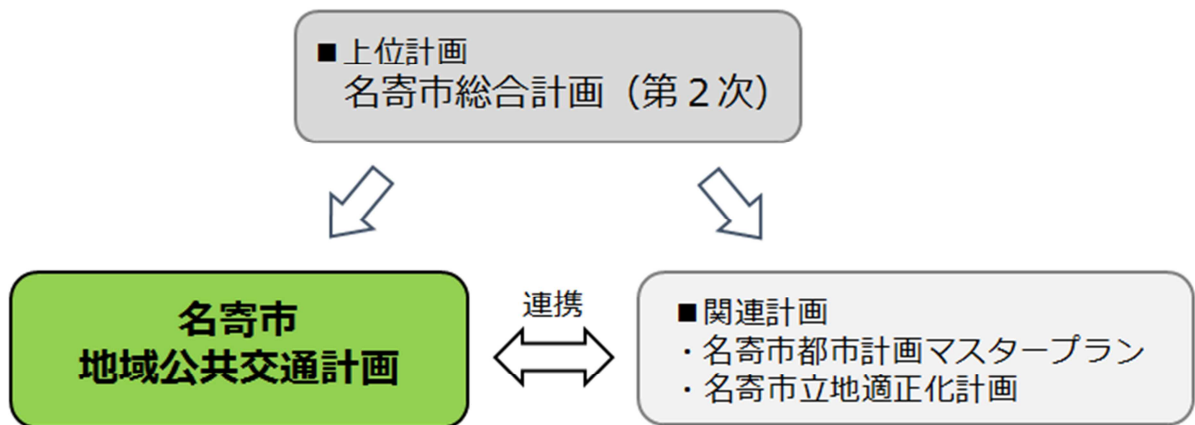
¹ デマンドバス：バス利用者のデマンド（需要）に応じて運行するバス。

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。

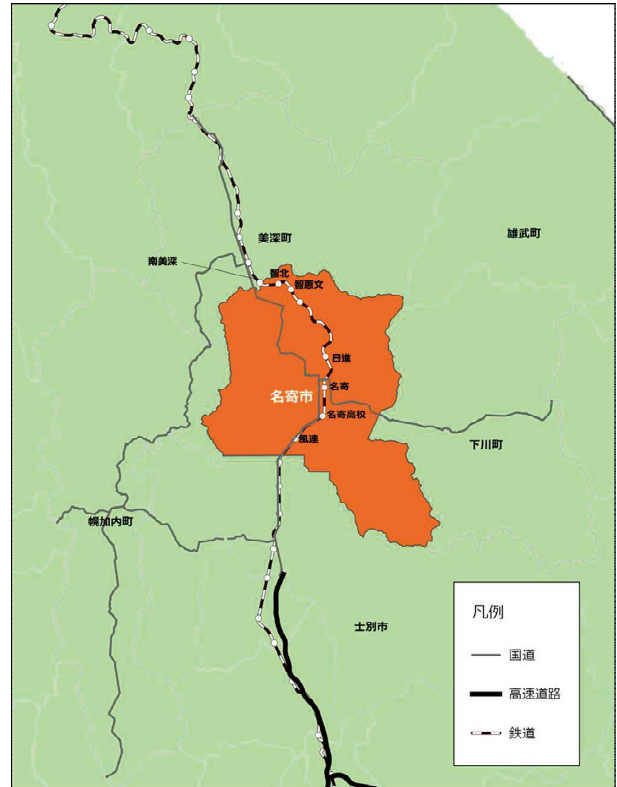


図 2-1 名寄市位置図

(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。

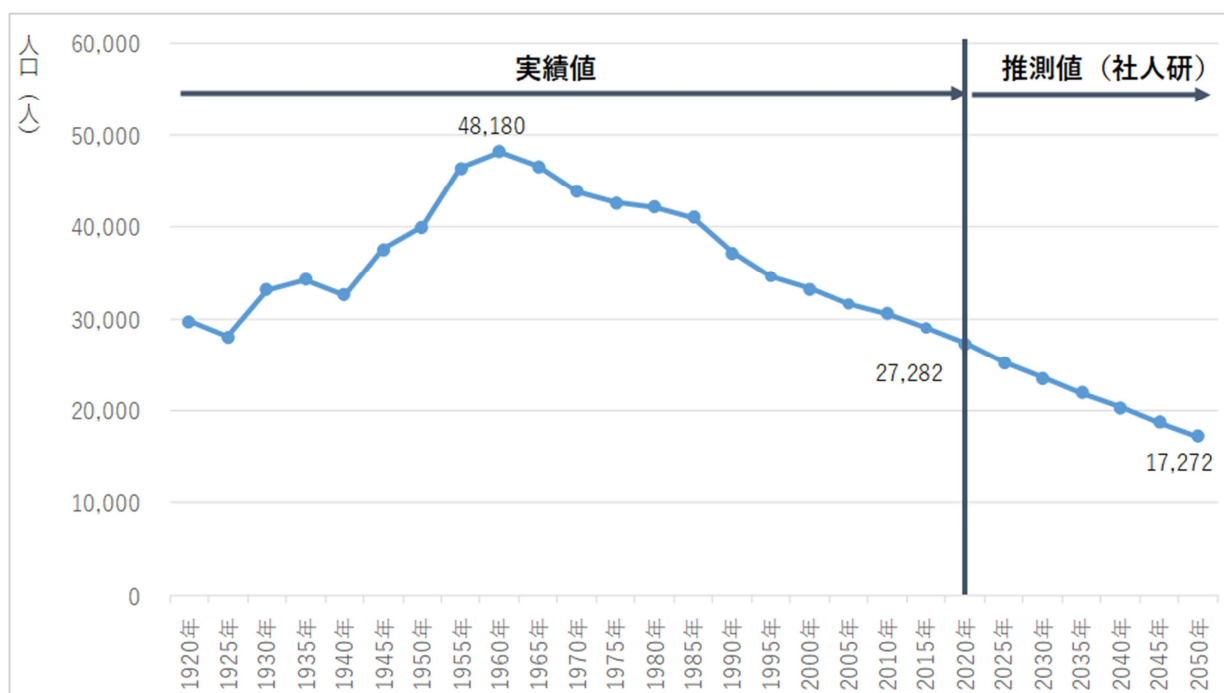


図 2-2 人口の推移と将来推計
(出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

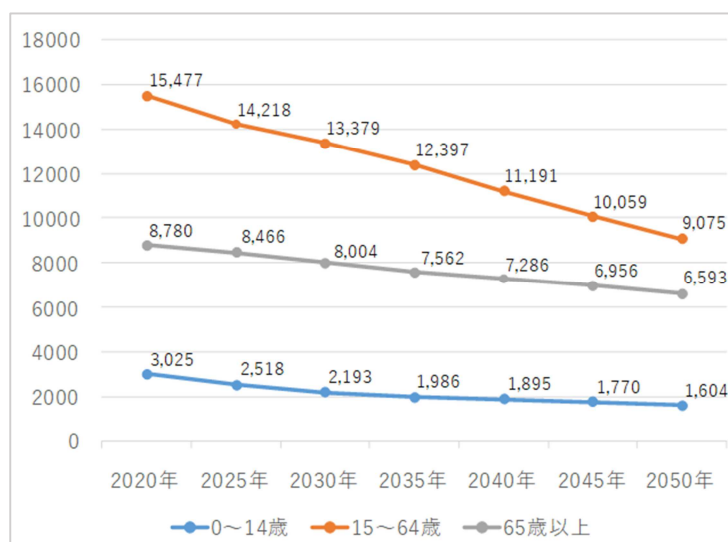


図 2-3 年齢3区分別人口の将来推計
(出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

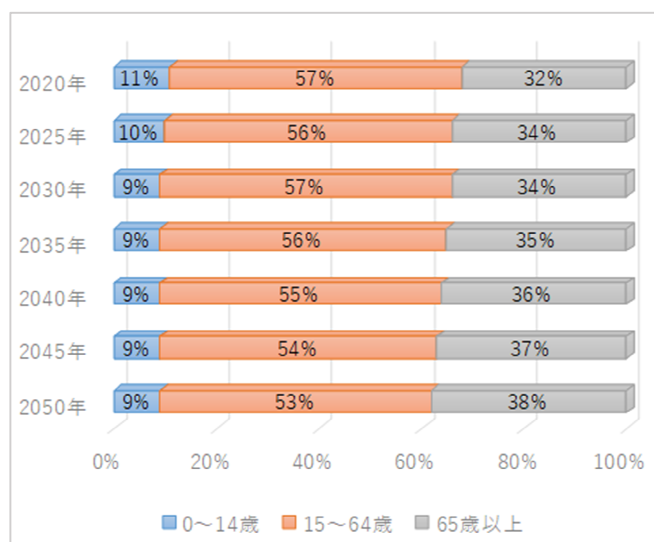


図 2-4 現在及び将来における年齢3区分別人口構成
(出典：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

(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。

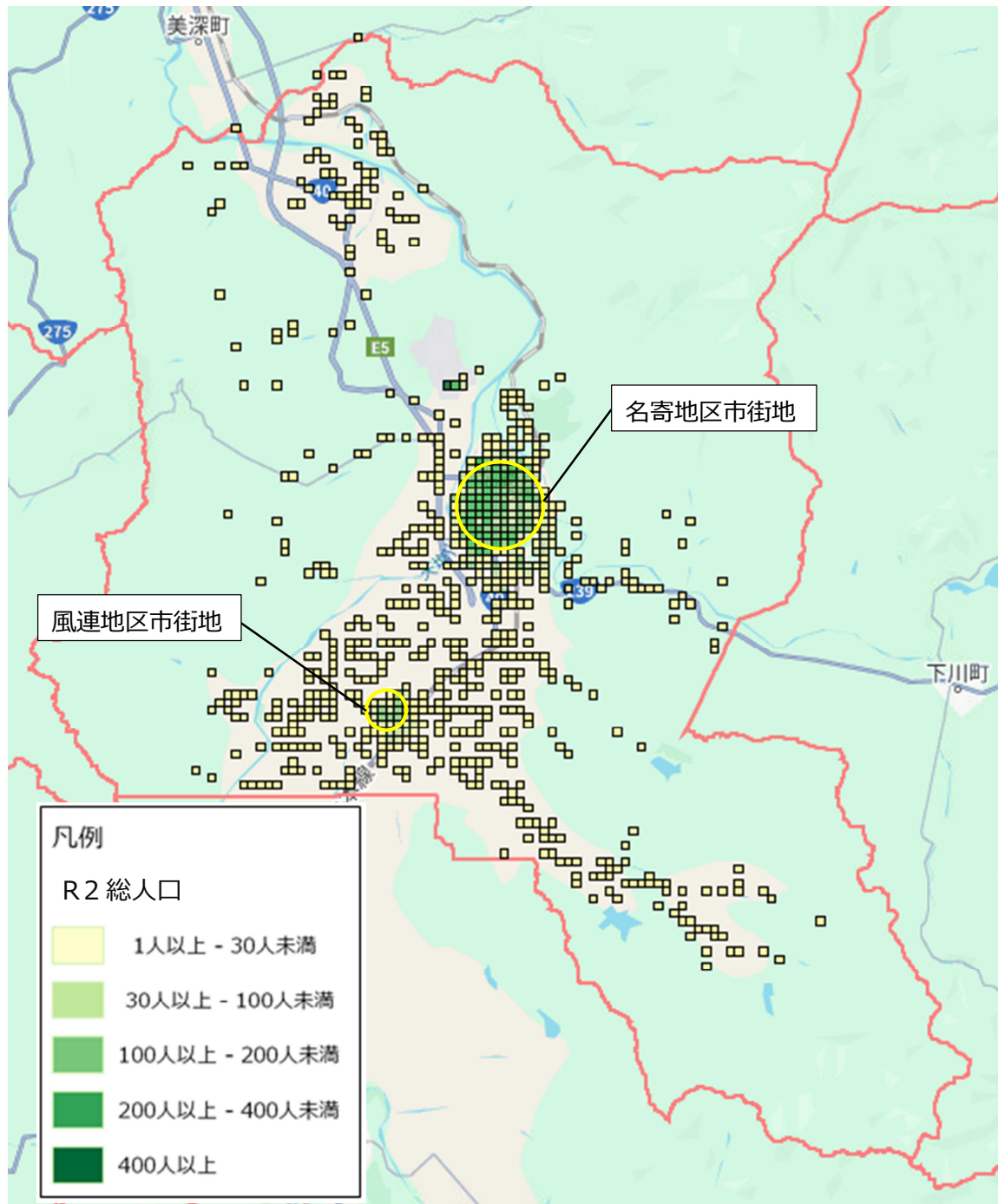


図 2-5 人口分布

(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)

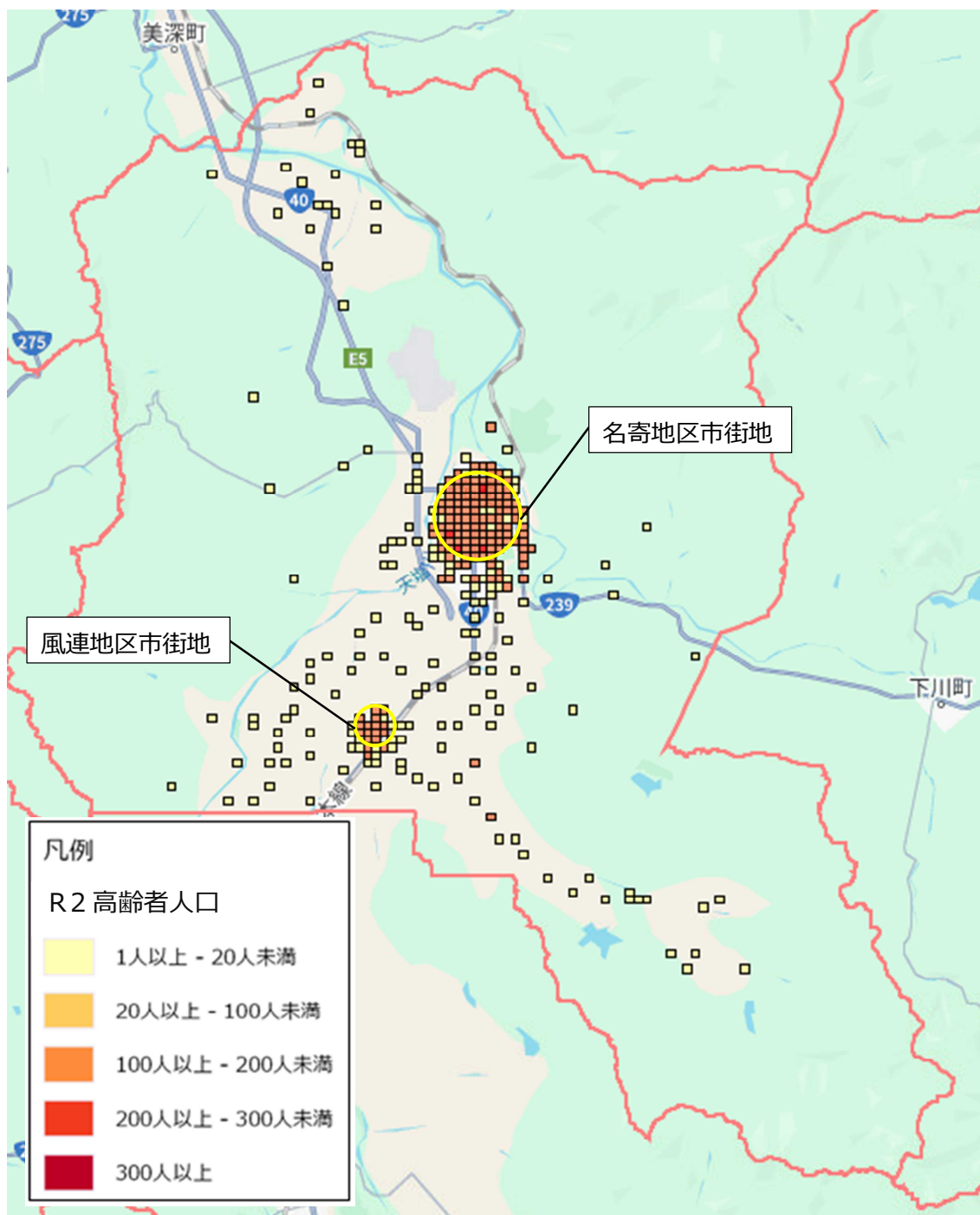


図 2-6 高齢者（65 歳以上）の人口分布
 （出典：政府統計の総合窓口（e-Stat）（<https://www.e-stat.go.jp/>）、
 令和 2 年国勢調査結果を加工して作成）

(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。

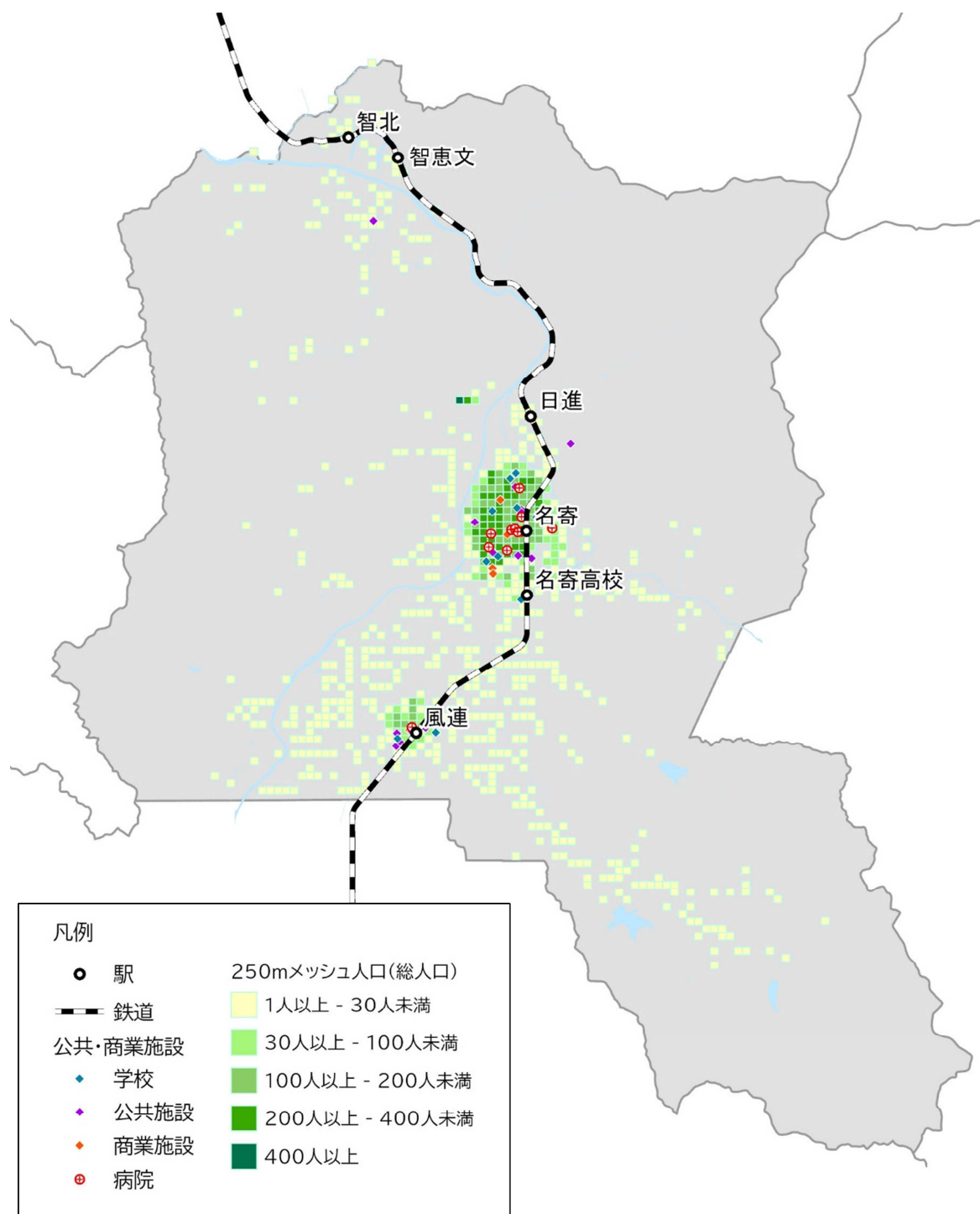


図 2-7 生活利便施設の立地状況

(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。

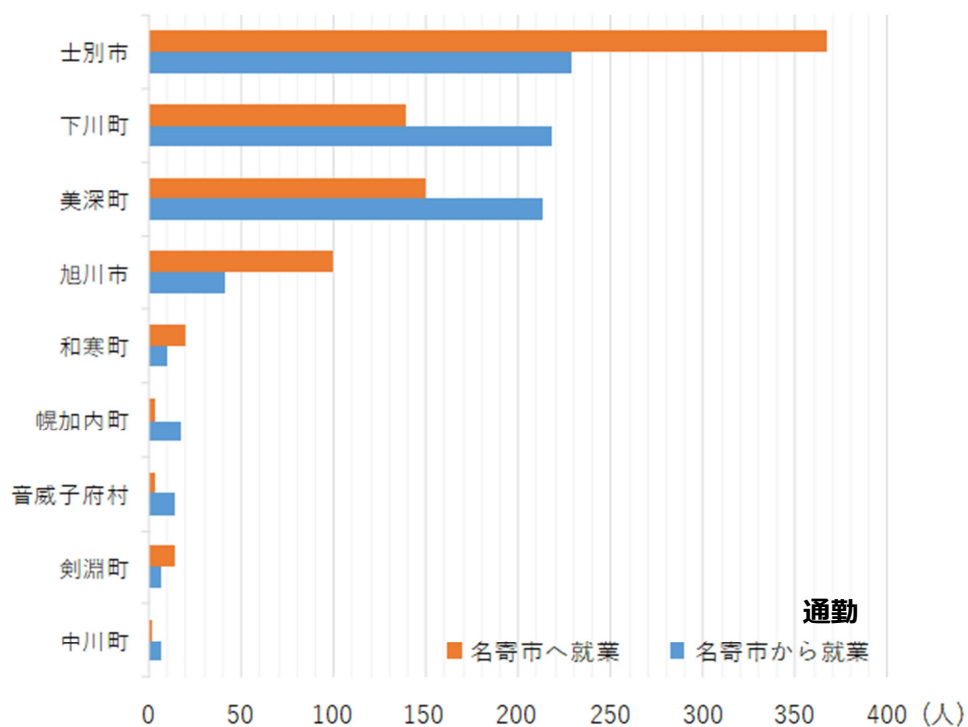


図 2-8 通勤の移動先（市内または市外）
（出典：令和 2 年国勢調査）

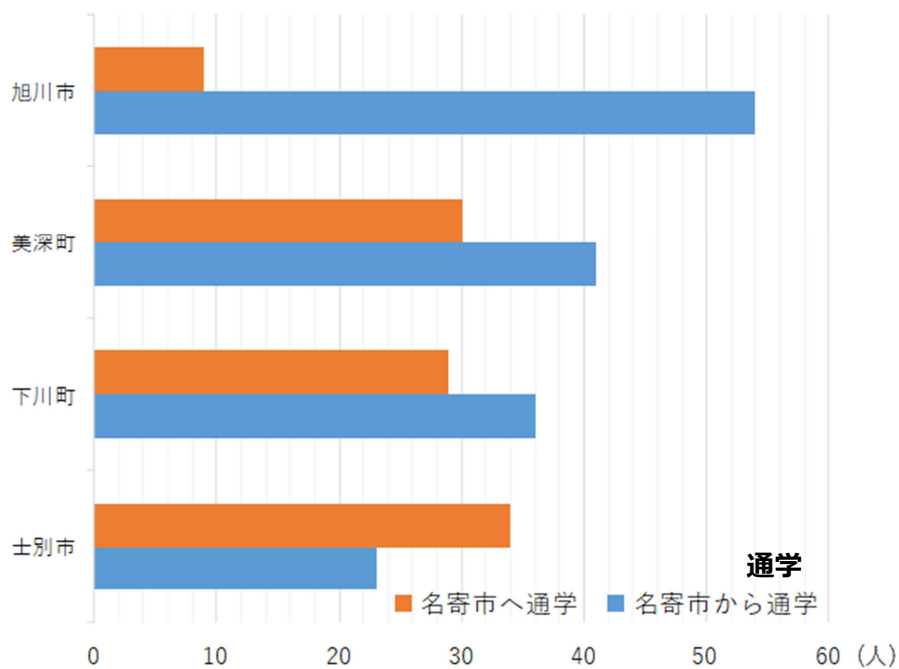


図 2-9 通学の移動先（市内または市外）
（出典：令和 2 年国勢調査）

(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。

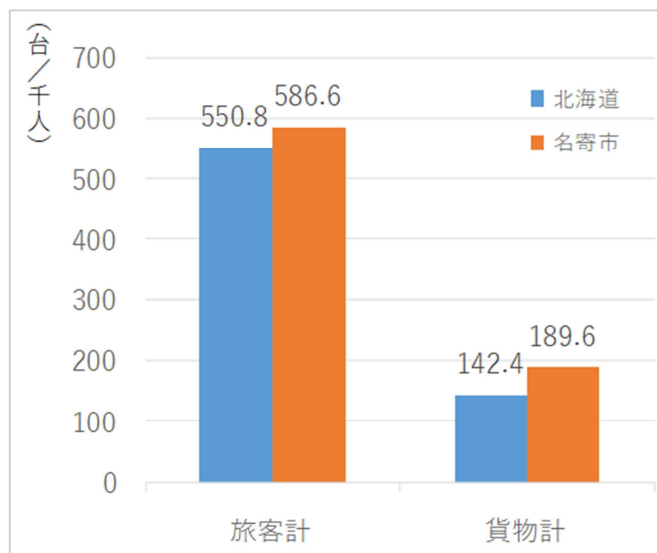


図 2-10 自動車人口当たり保有台数（登録地ベース）

（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

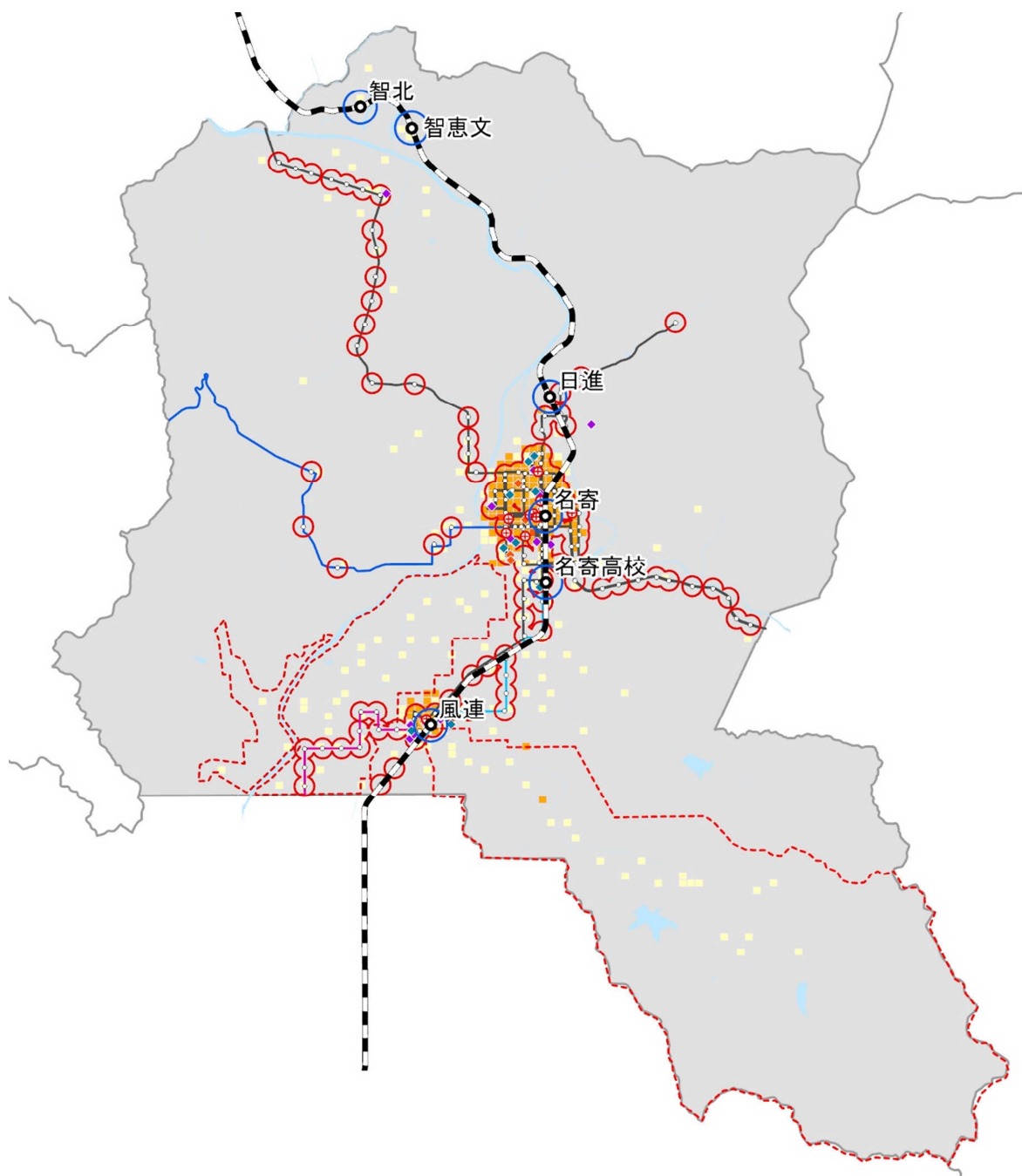
名寄市で運行する公共交通でカバーできる範囲を以下のとおり定義する。

- 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%



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㈱	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㈱	20人以上 - 100人未満
公共・商業施設	□ バス停	— 道北バス㈱	100人以上 - 200人未満
◆ 学校	デマンドバス	— 士別軌道㈱	
◆ 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及びジェイ・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、自動車を持っ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。

ＡＩ活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」は、利用者の予約に応じ、ＡＩが配車及び運行経路を設定する乗合型の交通サービスであり、名寄市が名寄地区市街地において、株式会社三浦ハイヤー及び名寄交通株式会社に委託して運行している。２０２３（令和５）年１１月から道路運送法第２１条に基づく実証運行を行い、利用状況、運行体制及び利便性等を把握してきた。運行開始以降、登録者数及び利用者数は増加傾向にあり、冬期間を中心に市民の移動手段として定着が進んでいることから、２０２６（令和８）年１１月から道路運送法第４条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業として本格運行に移行した。本格運行後においても、鉄道、路線バス、デマンドバス及びタクシーとの役割分担を踏まえ、市内公共交通ネットワークを補完する生活交通として、ＡＩオンデマンド交通の運行を継続する。

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。

^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。

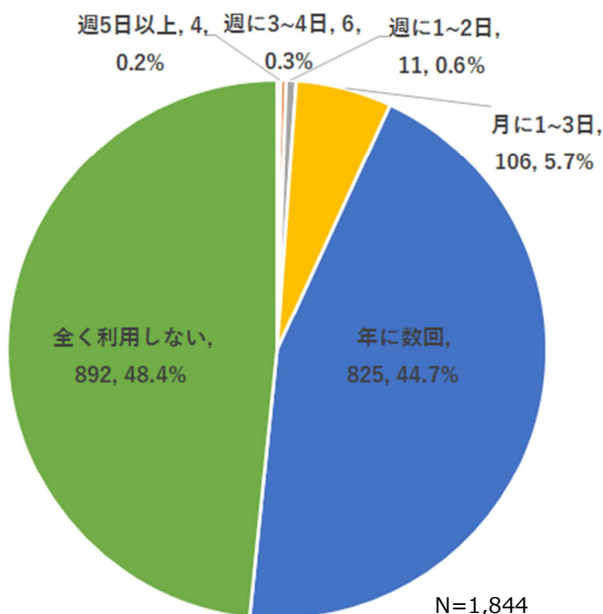


図 2-13 J R の利用頻度

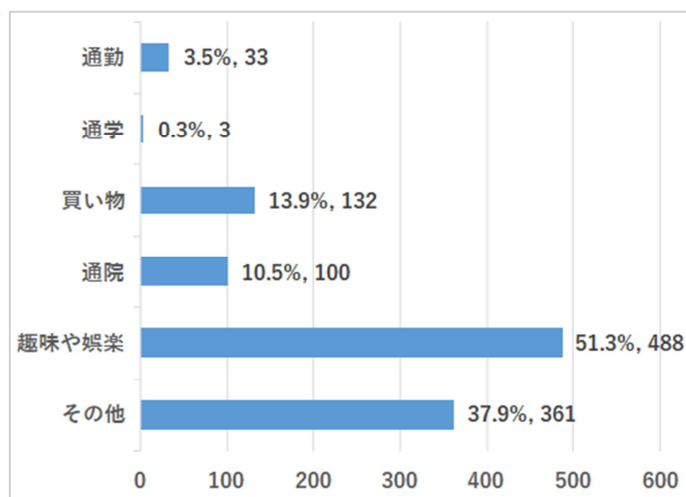


図 2-14 J R の利用目的
(複数回答可)

(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。

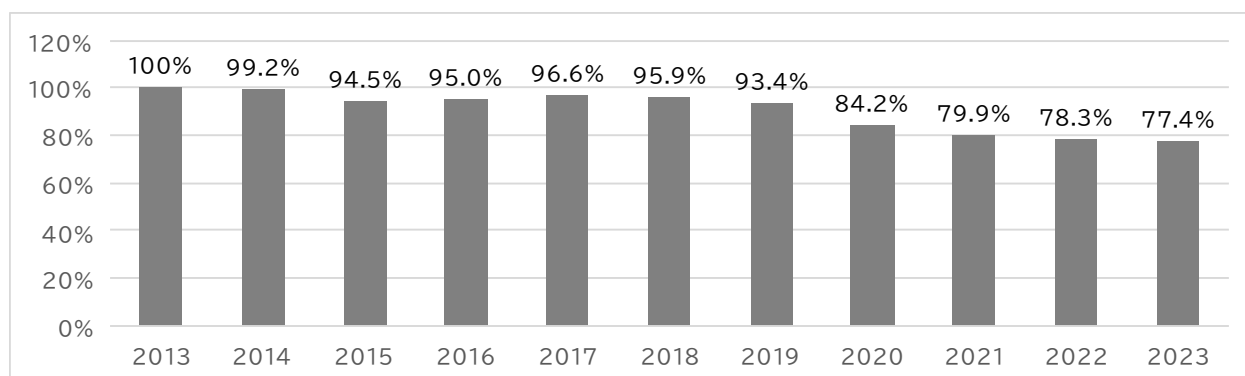


図 2-15 路線バスの利用者数の推移

（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、市内に設置した乗降場所間を乗合方式で移動するものである。予約方法は、アプリ、市公式 LINE、または電話としている。

「のるーと名寄」は、道路運送法第 21 条に基づき、2023（令和 5）年 11 月 1 日から 2026（令和 8）年 10 月 31 日まで実証運行を行った。実証運行では、利用状況や運行体制等を検証し、コミュニティバスの減便・廃止後の市街地における移動手段として運行内容の改善を行った。

実証運行を通じて、登録者数及び利用者数は着実に増加した。また、利用者アンケートでは、事前予約や運賃等について一定の評価が得られた一方、希望する時間帯に予約が取りにくいこと、待ち時間が長いこと及び乗降場所が分かりにくいことなどの課題も確認された。

これらの結果から、市街地における生活交通としての必要性が確認されたことから、2026（令和 8）年 11 月から道路運送法第 4 条に基づく本格運行へ移行した。

本格運行後は、乗降場所の表示方法の改善や AI 配車システムの設定の最適化等により、予約成立率、乗合率及び輸送効率の向上を図る。また、利用状況や利用者の意見を継続的に把握し、運行事業者の体制を踏まえながら、運行内容の改善及び利用促進に取り組む。

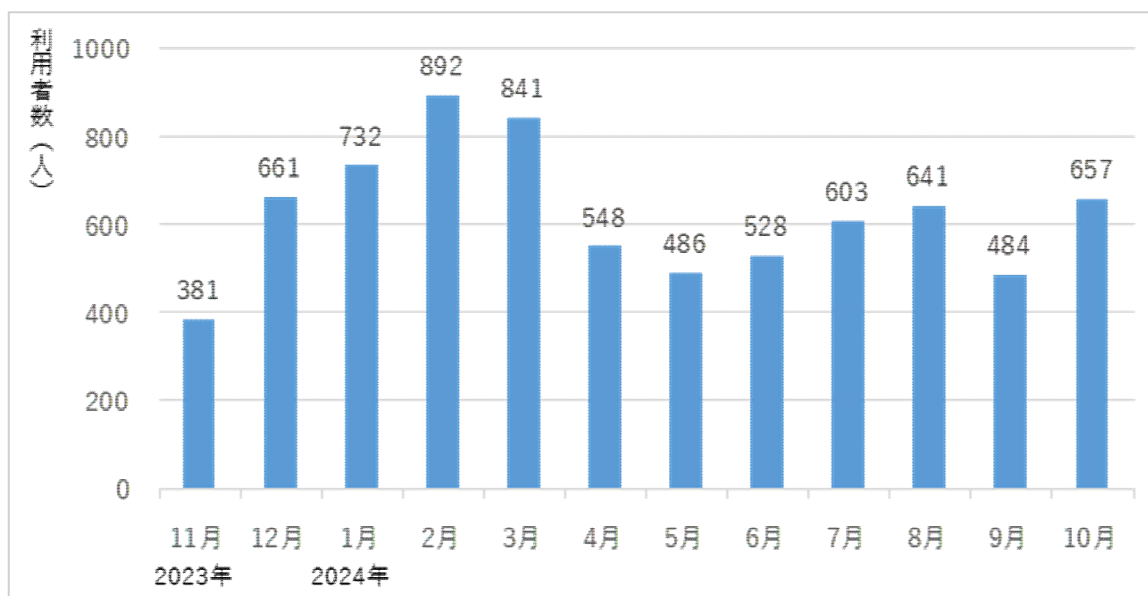


図 2-16 AI 活用型オンデマンドバスの月別利用者数の推移

（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。

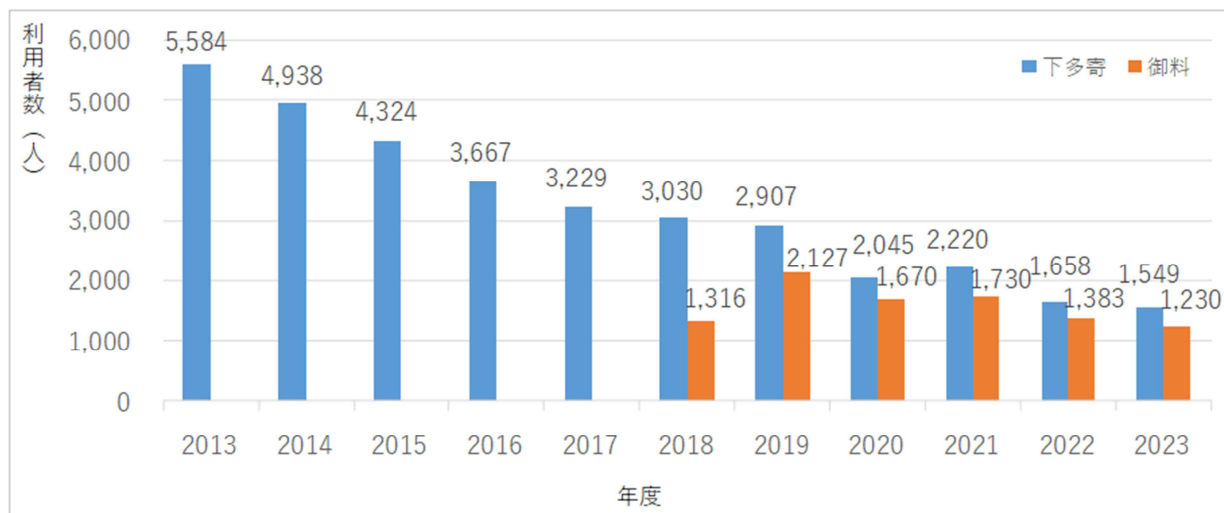


図 2-17 デマンドバスの利用者数の推移

(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。

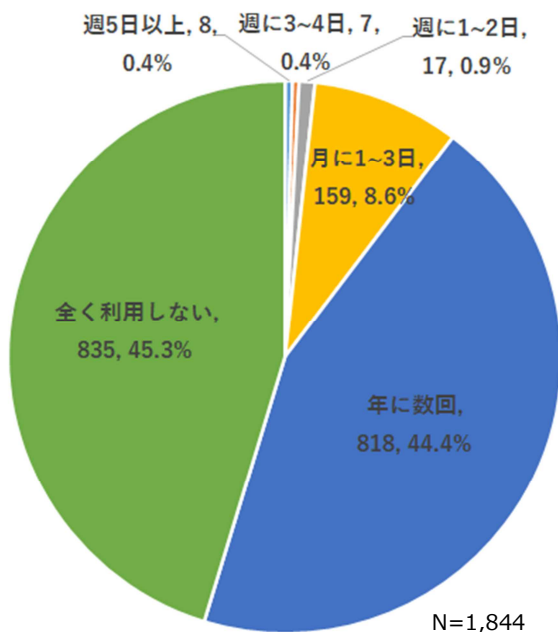


図 2-18 タクシーの利用頻度

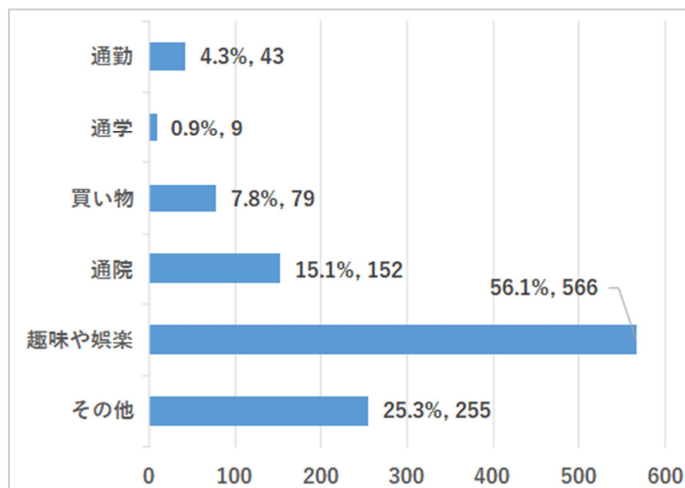


図 2-19 タクシーの利用目的

(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。

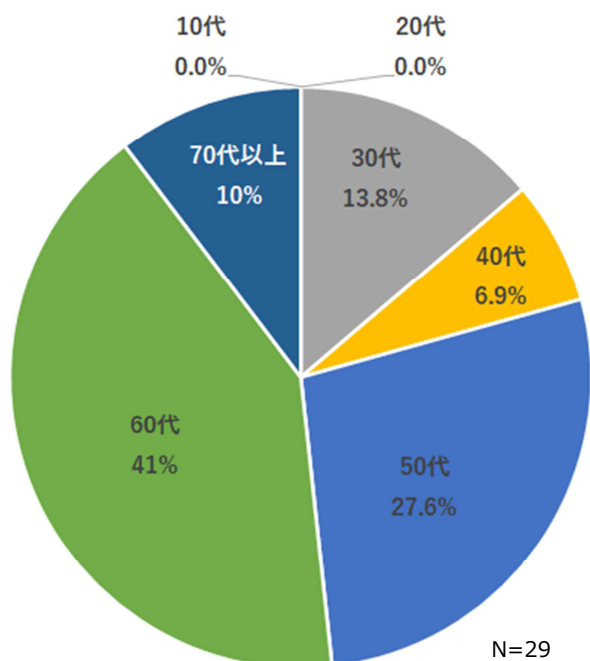


図 2-20 路線バス運転手年齢構成比（2023年度）
（出典：事業者聞き取り）

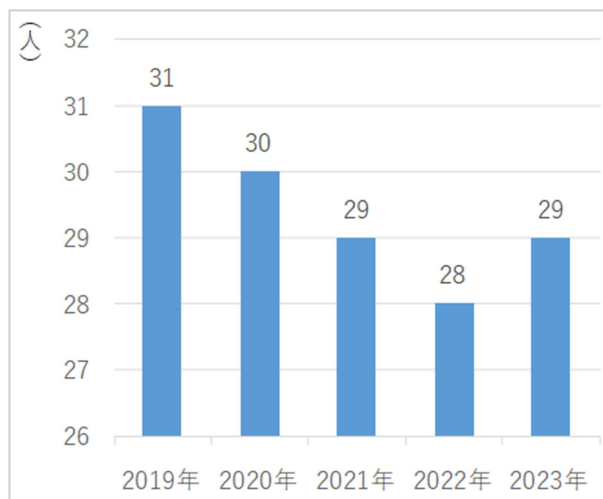


図 2-21 路線バス運転手数推移
（出典：事業者聞き取り）

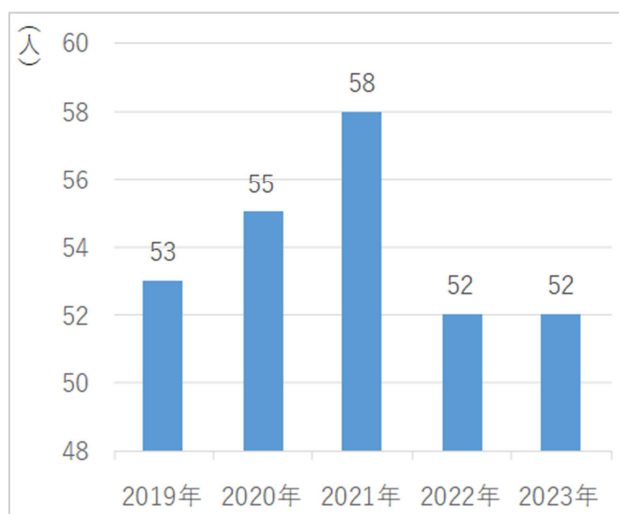


図 2-22 タクシー運転手数推移
(出典：事業者聞き取り)

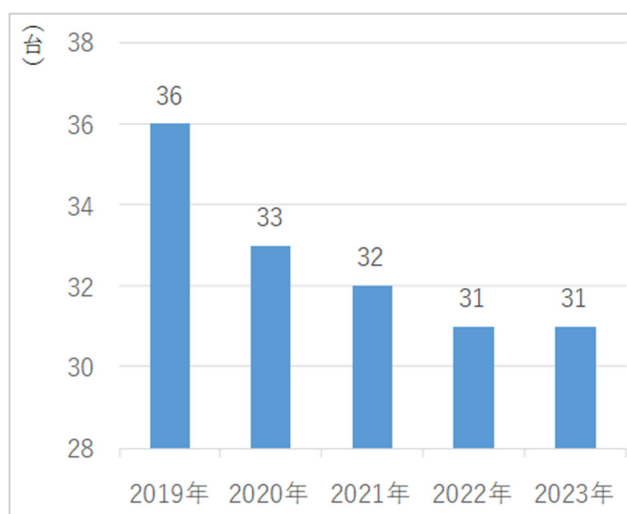


図 2-23 タクシー車両数推移
(出典：事業者聞き取り)

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。

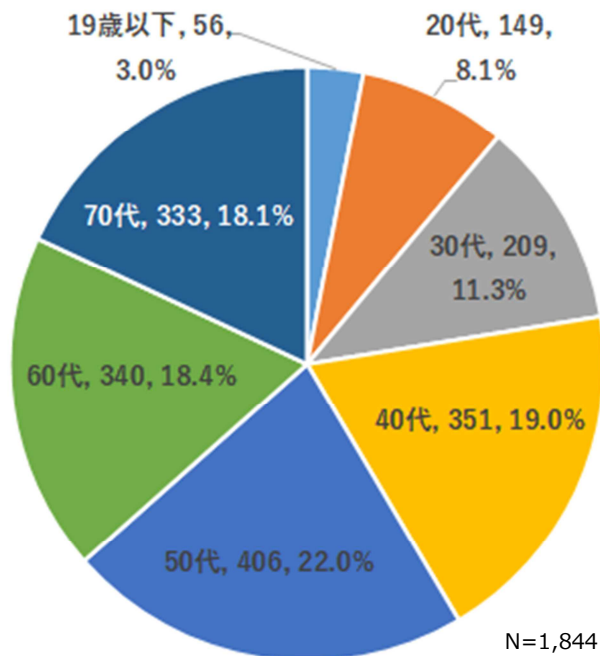


図 2-24 回答者の年齢構成比

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。

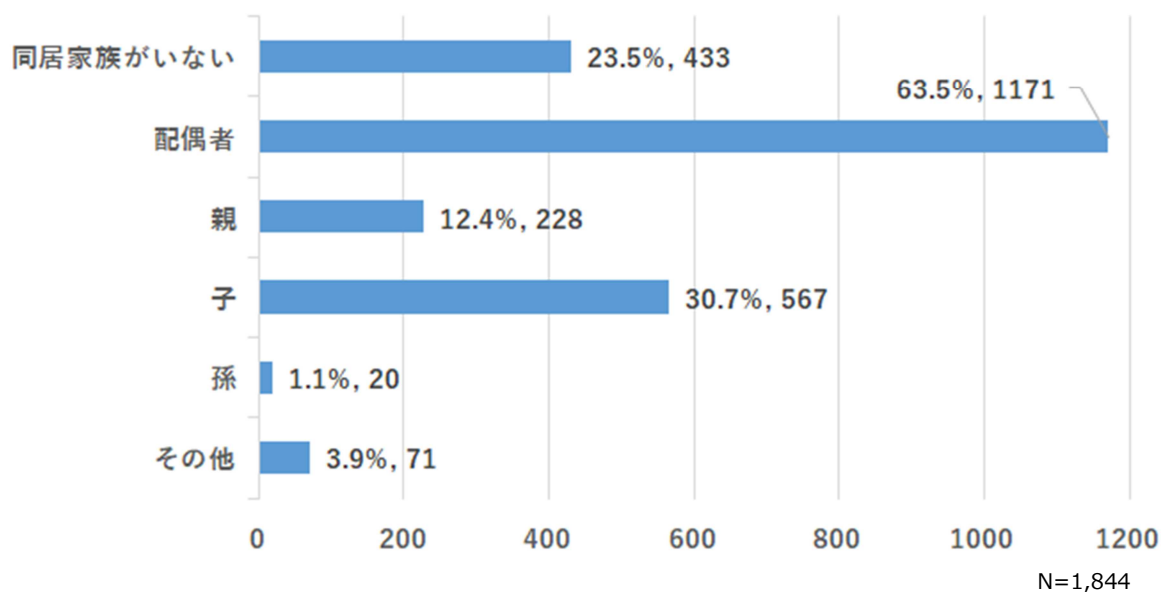


図 2-25 回答者の同居家族の状況

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。

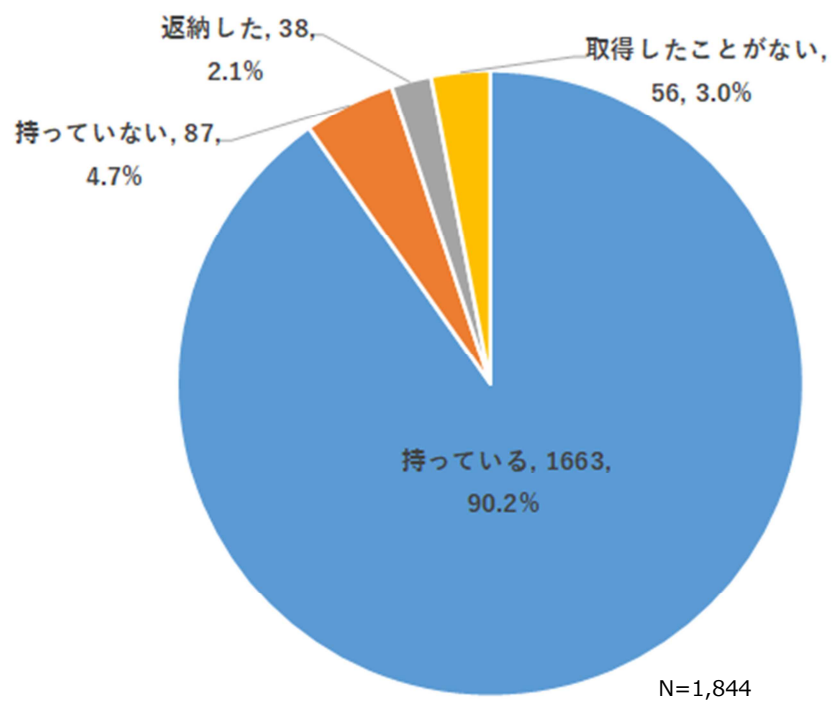


図 2-26 運転免許の保有状況

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。

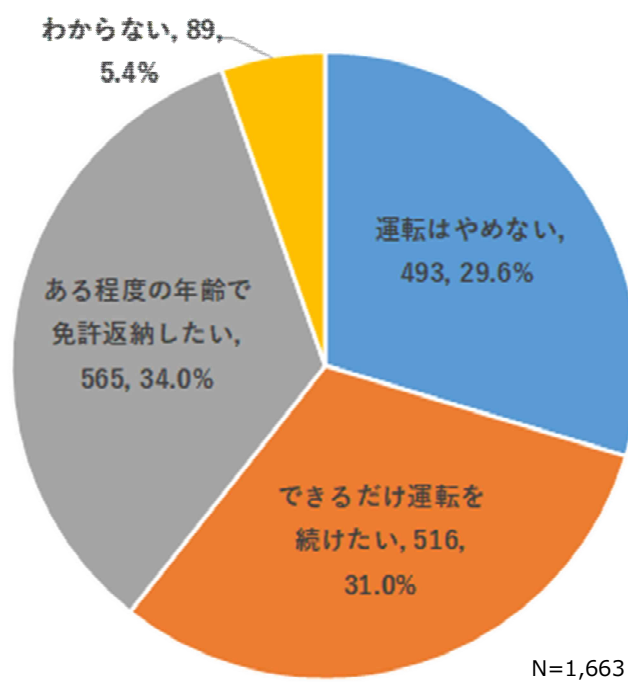


図 2-27 将来の運転の継続意向

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。

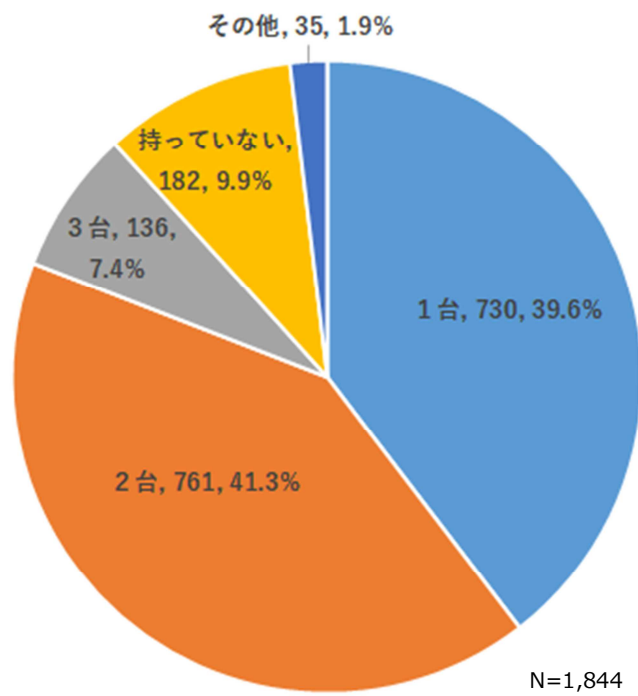


図 2-28 世帯の保有自動車の状況

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。

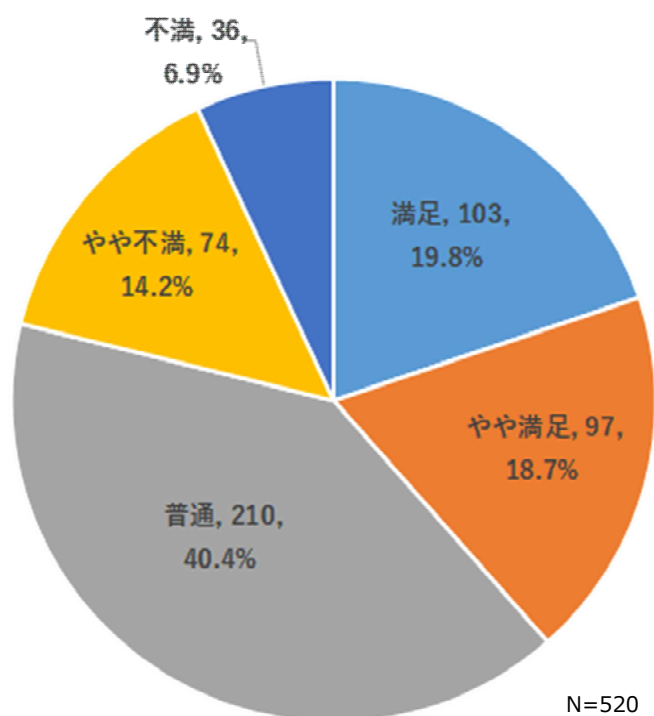


図 2-29 コミュニティバスの評価

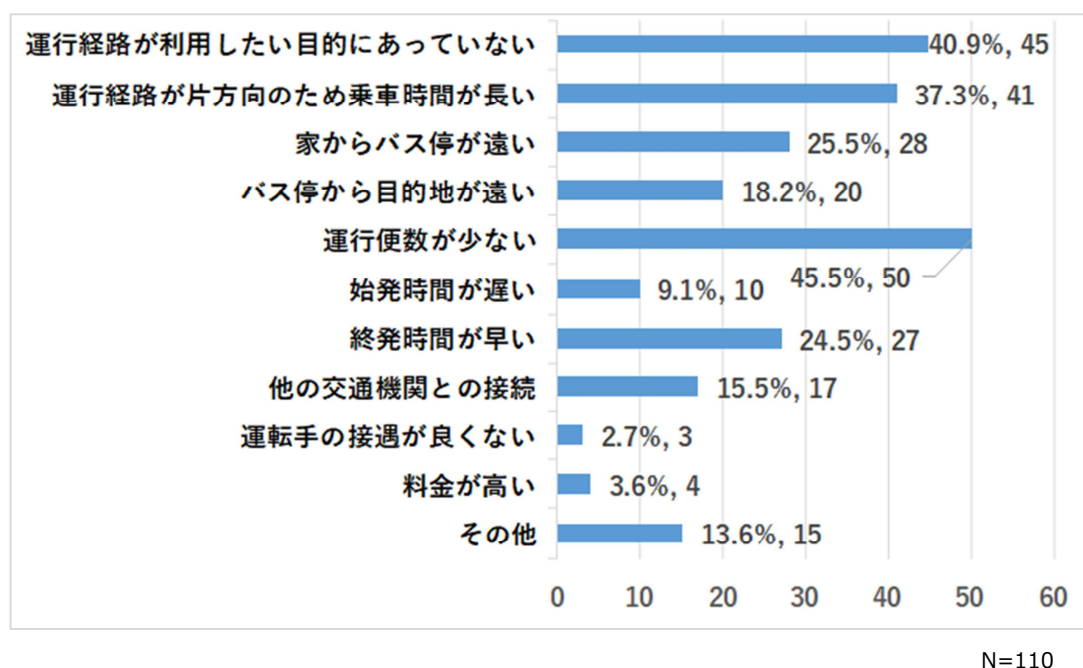


図 2-30 コミュニティバスの不満な点
(複数回答可)

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。

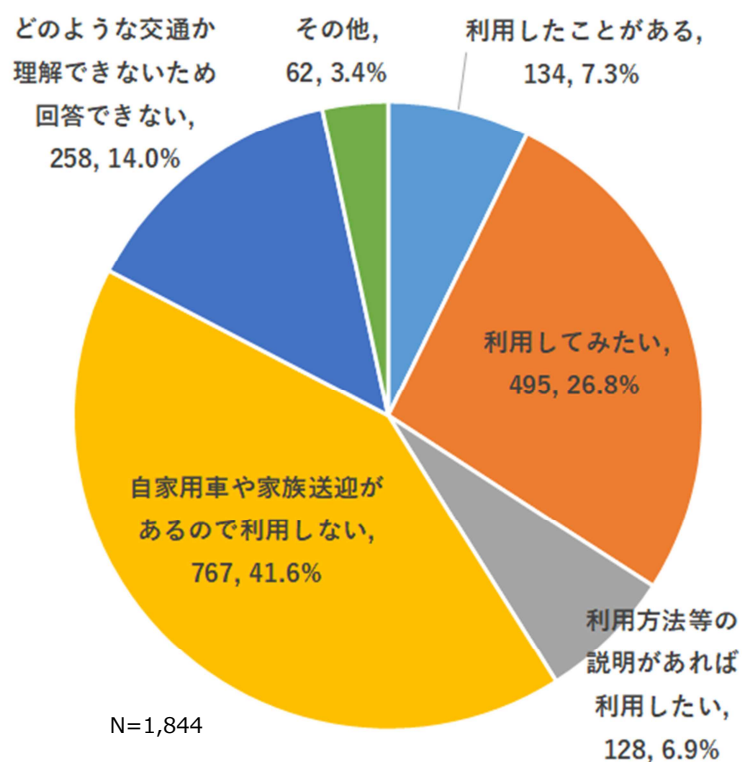


図 2-31 AI活用型オンデマンドバスの利用意向

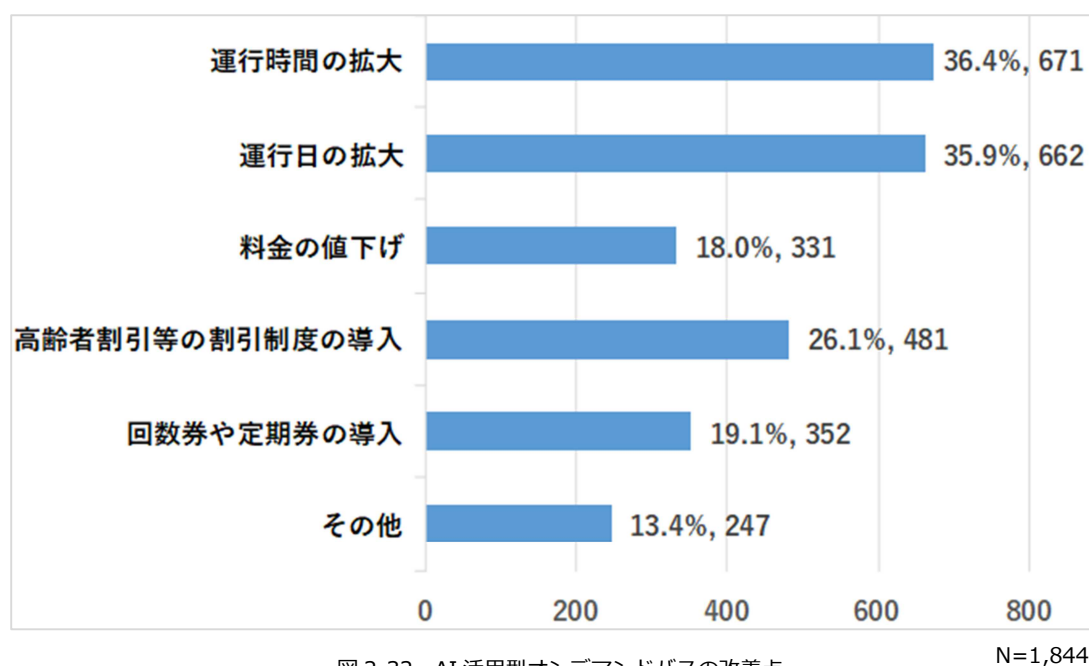


図 2-32 AI活用型オンデマンドバスの改善点
(複数回答可)

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、徳田線、日進ピヤシリ線、風連線、デマンドバス及び 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。**「のるーと名寄」は、コミュニティバスの減便・廃止後の代替交通として、名寄地区市街地における移動需要に対応するとともに、J R 名寄駅、名寄市立総合病院、商業施設、公共施設及び居住地等を結ぶ生活交通として位置づける。3 年間の実証運行において、その必要性及び継続性が確認されたことから、2026（令和 8）年 11 月から道路運送法第 4 条に基づき本格運行した。本格運行後も、利用者数、予約成立状況、待ち時間、乗合率、運行経費及び利用者意見等を継続的に把握し、運行事業者の体制及び既存公共交通との役割分担を考慮しながら、乗降場所、運行日時、予約受付、支払方法及び A I 配車システムの設定等を必要に応じて見直しを行っていく。また、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、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。また、2026（令和8）年11月から本格運行に移行する「のるーと名寄」について、利用者数、予約成立状況、待ち時間及び乗合率等の運行実績を継続的に把握し、運行の効率性及び利便性を検証する。検証結果は、バス利用者数及び公的資金額の評価と併せ、事業3-1の改善に活用する。

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本格運行及び運行改善
- 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。
	  
実施主体	名寄市／交通事業者 等

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)

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、雪降り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本格運行及び運行改善
	・AI 活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」は、2023（令和 5）年 11 月から 3 年間の実証運行を行い、利用状況、運行体制及び利便性等を検証した。その結果、市街地における生活交通としての必要性が確認されたことから、2026（令和 8）年 11 月から道路運送法第 4 条に基づく本格運行へ移行した。 本格運行後は、高齢者や運転免許証を持たない市民等の移動手段を確保するとともに、子育て世代を含む幅広い世代の利用機会を創出するため、利用状況や利用者意見を把握し、AI 配車システムの最適化、乗降場所や運行体制の改善、他の公共交通との連携及び利用促進に取り組む。
	名寄市／交通事業者／関係事業者 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 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本格運行及び運行改善	検討 実施	----- -----			----- -----
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	検討 実施	----- -----			----- -----
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。

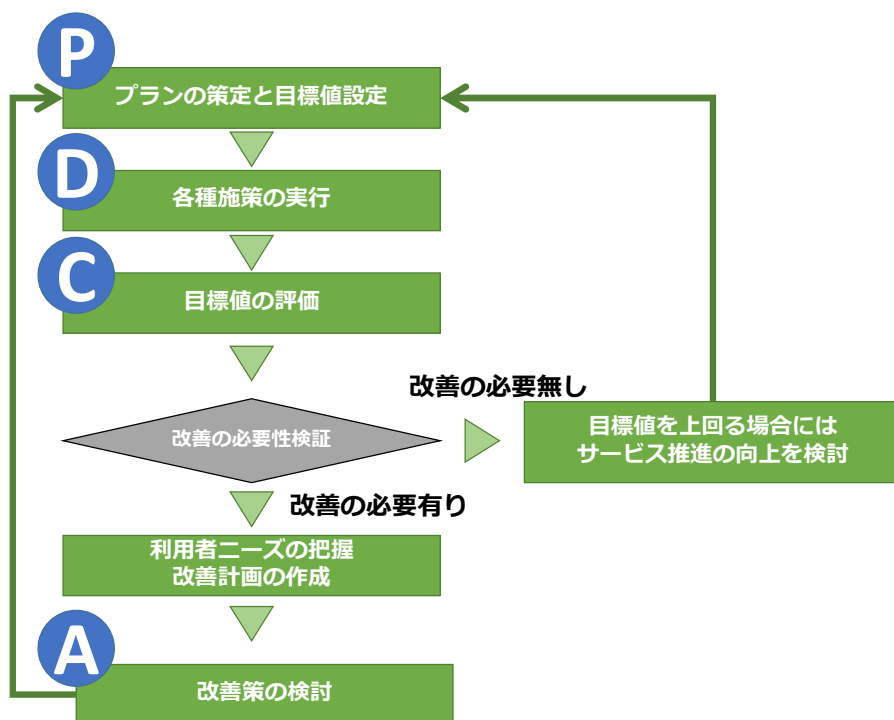


図 5-4 PDCAサイクルフロー図

(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。

名寄市地域公共交通計画 新旧対照表（案）

No.	章・項目	旧（2025年4月）	新（2026年11月）
1	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	郊外のデマンドバスは、名寄市（委託事業者：名士バス株式会社）が運行、また、AI活用型オンデマンドバス「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。	郊外のデマンドバスは、名寄市（委託事業者：名士バス株式会社）が運行している。また、AI活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」は、名寄市が株式会社三浦ハイヤー及び名寄交通株式会社に委託して運行している。2023（令和5）年11月から道路運送法第21条に基づく実証運行を行い、その成果や課題を検証した上で、2026（令和8）年11月から道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業として本格運行へ移行した。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。
2	第2章 名寄市を取り巻く現状と課題 2-2 公共交通の状況 (2) 市全体の公共交通	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。 AI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。	AI活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」は、利用者の予約に応じ、AIが配車及び運行経路を設定する乗合型の交通サービスであり、名寄市が名寄地区市街地において、株式会社三浦ハイヤー及び名寄交通株式会社に委託して運行している。2023（令和5）年11月から道路運送法第21条に基づく実証運行を行い、利用状況、運行体制及び利便性等を把握してきた。運行開始以降、登録者数及び利用者数は増加傾向にあり、冬期間を中心に市民の移動手段として定着が進んでいることから、2026（令和8）年11月から道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業として本格運行に移行した。本格運行後においても、鉄道、路線バス、デマンドバス及びタクシーとの役割分担を踏まえ、市内公共交通ネットワークを補完する生活交通として、AIオンデマンド交通の運行を継続する。 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。
3	第2章 名寄市を取り巻く現状と課題 2-2 公共交通の状況 (5) AI活用型オンデマンド交通	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。	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、市内に設置した乗降場所間を乗合方式で移動するものである。予約方法は、アプリ、市公式LINE、または電話としている。 「のるーと名寄」は、道路運送法第21条に基づき、2023（令和5）年11月1日から2026（令和8）年10月31日まで実証運行を行った。実証運行では、利用状況や運行体制等を検証し、コミュニティバスの減便・廃止後の市街地における移動手段として運行内容の改善を行った。 実証運行を通じて、登録者数及び利用者数は着実に増加した。また、利用者アンケートでは、事前予約や運賃等について一定の評価が得られた一方、希望する時間帯に予約が取りにくいこと、待ち時間が長いこと及び乗降場所が分かりにくいことなどの課題も確認された。これらの結果から、市街地における生活交通としての必要性が確認されたことから、2026（令和8）年11月から道路運送法第4条に基づく本格運行へ移行した。 本格運行後は、乗降場所の表示方法の改善やAI配車システムの設定の最適化等により、予約成立率、乗合率及び輸送効率の向上を図る。また、利用状況や利用者の意見を継続的に把握し、運行事業者の体制を踏まえながら、運行内容の改善及び利用促進に取り組む。
4	第3章 名寄市の公共交通網の基本方針 3-2 名寄市の公共交通路線網の目指す姿	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、AI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、広域幹線路線・準幹線路線を支える生活路線として、徳田線、日進ピヤシリ線、風連線、デマンドバス及びAI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。「のるーと名寄」は、コミュニティバスの減便・廃止後の代替交通として、名寄地区市街地における移動需要に対応するとともに、JR名寄駅、名寄市立総合病院、商業施設、公共施設及び居住地等を結ぶ生活交通として位置づける。3年間の実証運行において、その必要性及び継続性が確認されたことから、2026（令和8）年11月から道路運送法第4条に基づき本格運行した。本格運行後も、利用者数、予約成立状況、待ち時間、乗合率、運行経費及び利用者意見等を継続的に把握し、運行事業者の体制及び既存公共交通との役割分担を考慮しながら、乗降場所、運行日時、予約受付、支払方法及びAI配車システムの設定等を必要に応じて見直しを行っていく。また、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。

名寄市地域公共交通計画 新旧対照表（案）

No.	章・項目	旧（2025年4月）	新（2026年11月）
5	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1・目標1	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。	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。また、2026（令和8）年11月から本格運行に移行する「のるーと名寄」について、利用者数、予約成立状況、待ち時間及び乗合率等の運行実績を継続的に把握し、運行の効率性及び利便性を検証する。検証結果は、バス利用者数及び公的資金額の評価と併せ、事業3-1の改善に活用する。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。
6	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 事業3-1	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3-1 AI活用型オンデマンドバスの本格運行及び運行改善
7	第5章 目標達成に向けた取組 5-2 計画の事業内容 事業3「DX技術を活用した移動の効率化に関する事業」	1) AI活用型オンデマンドバスの運行見直し検討 ・AI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。 実施主体：名寄市／交通事業者／商業者等	1) AI活用型オンデマンドバスの本格運行及び運行改善 ・AI活用型オンデマンドバス「のるーと名寄」は、2023（令和5）年11月から3年間の実証運行を行い、利用状況、運行体制及び利便性等を検証した。その結果、市街地における生活交通としての必要性が確認されたことから、2026（令和8）年11月から道路運送法第4条に基づく本格運行へ移行した。 本格運行後は、高齢者や運転免許証を持たない市民等の移動手段を確保するとともに、子育て世代を含む幅広い世代の利用機会を創出するため、利用状況や利用者意見を把握し、AI配車システムの最適化、乗降場所や運行体制の改善、他の公共交通との連携及び利用促進に取り組む。 実施主体：名寄市／交通事業者／関係事業者等
8	第5章 目標達成に向けた取組 5-3 計画の進行管理 （1）計画の実施主体と分担・進行計画	事業3-1 AI活用型オンデマンドバスの運行見直し検討 2025年度：実施 2026年度以降：検討	事業3-1 AI活用型オンデマンドバスの本格運行及び運行改善 2025年度：実証運行・改善 2026年度：実証運行・本格運行への移行 2027～2029年度：本格運行・改善

令和 8 年 6 月 2 6 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。

名寄地区市街地においては、従来のコミュニティバスが定時定路線型であったことから、幹線バス及び鉄道の結節点であるＪＲ名寄駅から一定距離を有する住宅地において、最寄りの停留所までの徒歩移動が困難な高齢者等が公共交通を利用しづらい状況が生じており、市街地内部にも交通不便地域が存在していた。これらの状態を解消するため、市街地内に設定した乗降ポイント間を利用者の予約に応じて運行する「のる一と名寄」の運行によりＪＲ名寄駅等の交通結節点へ接続させるとともに、市街地内の医療機関・商業施設等の主要目的地まで輸送する機能を果たしており、市街地の必要な交通手段として運行を継続する必要がある。

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%)

③のる一と名寄

- ・利用者人数 1,200 人／月とする。(令和 7 補助年度実績：1,095 人／月)
- ・ユニークユーザー数 260 人／月とする。(令和 7 補助年度実績：249 人／月)

(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な「地域の交通手段」を提供することができる。

また、名寄地区市街地においては、市街地内に設定した乗降ポイント間を利用者の予約に応じて運行する「のるーと名寄」の運行により市街地内部にも存在していた交通不便地域を解消することで、徒歩移動が困難な高齢者や自家用車を持たない学生等の公共交通へのアクセスが容易となり、市街地内の医療機関・商業施設等の主要目的地まで移動することが可能になり、またJR名寄駅等の交通結節点に接続することで、市内外へのアクセス向上が見込まれる。

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）
- ・のるーと名寄 18,260,000 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 2 1 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

下多寄線及び御料線については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。

のるーと名寄については実証運行期間中に運行日時の拡大等を実施し、あわせて利用者アンケートを実施し、拡大継続の意見が多かったことから拡大試行期間終了後においても同様の運行形態等を継続することとした。

【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。

地域の規模に見合った 公共交通再編の進め方

～ 風連地区における公共交通の再編について の論点整理 ～

2026年9月25日

一般社団法人北海道開発技術センター(dec)

交通政策部長 大井 元揮

この9年間に起きたこと — 再編を議論する理由

年間利用者数

H28年度

29,422 人



R6年度

15,169 人

△48%

市の補助金額

H28年度

1,501 万円



R6年度

2,281 万円

+52%

1人1回あたりの 行政負担

H28年度

510 円



R6年度

1,504 円

約3.0倍

「利用が減ったから見直す」のではなく、「1回の移動を支える費用が約3倍になった」ことが再編の理由。

説明の順序としても、まず住民と共有すべきはこの数字です。年間の補助額(2,281万円)より、「1回乗るごとに市が1,504円を負担している」と示した方が、負担の実感が共有される。

路線別に「1便あたり」で見ると何が見えるか

路線名(運行形態)	便数 ／日	R6年度 年間利用者	1日 あたり	1便 あたり	1人1回あたり 行政負担
風連線(定時定路線)	10	10,143 人	34～41 人	3.4～4.1 人	714 円
下多寄線(デマンド)	9	1,365 人	4.6～5.6 人	0.5～0.6 人	3,626 円
御料線(デマンド)	10	990 人	3.3～4.0 人	0.3～0.4 人	6,170 円
中多寄線(定時定路線)	4	2,595 人	8.7～10.6 人	2.2～2.7 人	1,680 円
忠烈布代替ハイヤー	—	76 人	—	—	2,039 円

※「1日あたり」「1便あたり」は、年間運行日数を245日(平日のみ)～300日と仮定した dec の試算(推計値)。
中多寄線の利用者数には土別市民等の利用を含む。

デマンド2路線は、1便あたり1人未満。「乗合」が成立しておらず、実態は個別輸送に近い状態です。

- ・乗合が成立していない区間に「乗合バス」の形を残すと、空席を運ぶ費用を負担し続けることになる。
- ・御料線は、道の駅での乗換が必要で距離も短いにもかかわらず、1人1回あたりの負担が最も高くなっている。
- ・中多寄線は名寄市民以外の利用を含むため、まず「名寄市民の利用実態」を分けて把握する必要がある。

① 手法は「人口規模」ではなく「需要密度」で決まる

1便・1日あたり何人を運ぶか(需要密度)で、費用効率のよい手法は入れ替わります。

高	定時定路線バス	同一方向に一定の需要があるとき最も安い
↓	デマンド型 乗合バス	集落・目的地が分散し、なお乗合が成立するとき
↓	乗合タクシー・デマンドタクシー	需要が薄く、時間帯も読めないとき(実車ベースの費用)
低	個別輸送 + 幹線への接続	面的な運行をやめ、幹線とタクシー等で支えるとき

スクールバス混乗・公共ライドシェアは、どの帯でも「既存資源の活用」として併用できる手法。

需要が小さい帯でデマンド「バス」を選ぶと、かえって費用負担の増大につながります。

① 選択肢の性格と、風連地区での見立て

手法	成立する条件	費用の構造	風連地区での見立て(dec)
定時定路線バス	同一方向・同一時間帯に 一定の需要がある	便数に比例 (空席も費用)	風連線は成立の余地あり (3.4～4.1人／便)
デマンド型 乗合バス	集落・目的地が分散し、 なお乗合が成立する	システム・待機の 固定費＋運行費	下多寄・御料は乗合が成立 していない(1人／便未満)
乗合タクシー・ デマンドタクシー	需要が薄く、 利用時間帯が読めない	実車ベース (需要減＝費用減)	薄い需要帯の受け皿として 有力。既存ハイヤーを活用
スクールバスへの 混乗	空席・空き時間があり、 教委・保護者の理解がある	追加費用が小さい (既存資源の活用)	定員27人に対し乗車12～14人。 空席活用の余地は大きい
公共ライドシェア	登録ドライバーを 継続的に確保できる	車両・運転者を 持たない分安い	冬期運転の担い手確保が課題。 優先度は高くない

手法を先に決めるのではなく、「どの需要帯にどの手法を当てるか」を組み合わせで考えます。

① 風連地区への当てはめ — 議論のたたき台(2案)

A案 幹線＋端末(接続型)

- ・ 風連線は定時定路線として維持し、名寄市街へ直行
- ・ 下多寄線・御料線はデマンドバスから乗合タクシーへ転換
- ・ 風連市街・道の駅で幹線に接続
- ・ 道北バス名寄線は広域幹線として位置づけ
- ・ 登下校時間帯はスクールバス混乗で補完

B案 市街地直行に一本化(直行型)

- ・ 地区内の面的な移動と名寄市街への直行を一体で運用
- ・ 乗合タクシー／オンデマンドで、乗換を前提としない設計
- ・ 風連線の定時定路線は縮小し、市立病院方面へ直行
- ・ オンデマンドは既存の市街地エリアの拡大として検討

どちらを選ぶかは、次の2つが決まらないと判断できません

- ① 道北バス名寄線との役割分担 — 市立病院方面への延伸可能性と、広域幹線としての位置づけ
- ② スクールバス活用の制度的可否 — 教育委員会・財政・交通の三者協議と、国の承認手続

住民に聞く前に、この2点を確認

① スクールバス活用 ― 確認すべきことと、先行事例

先に確認すべきこと

1. 国の承認手続

へき地児童生徒援助費等補助金を受けている場合、住民利用には文部科学省の承認要領に基づく承認が必要。要件は「登下校に支障がないこと」「安全の面で万全を期すこと」。

2. 道路運送法上の位置づけ

有償か無償か、乗合事業(4条)か自家用有償旅客運送か。運輸支局との事前確認が必要。

3. 庁内の三者協議

教育委員会・財政担当・交通担当の協議が前提。学校行事・プール・スキー移動等による日中の稼働状況も確認。

4. 運行時間帯の切り分け

朝夕の登下校時間帯に混乗するのか、日中の空き車両・空き時間を使うのか。土日・長期休業中の扱いも整理。

先行事例:2つの取組

京都府京田辺市 ― 便を増やさずに便数を約3倍に

普賢寺小学校のスクールバスに地域住民が混乗する実証事業。国土交通省の共創モデル実証事業として採択(実証期間:令和6年1~2月)。

路線バスが1日2往復4便のみで、運転士不足により増便が困難な地域。路線バスとスクールバスを連携させ、拠点駅へのアクセス便数を約3倍にできとしている。

市の地域公共交通活性化協議会が中心となり、奈良交通・学校・地域住民が連携。

北海道幕別町 ― 登下校便の終点を駅まで延ばす

スクールバスの住民利用を制度化。運行路線上で乗降でき、利用料は無料。教育委員会への利用申請が必要。

本町地区は終点を幕別駅まで、札幌地区は札幌駅南側まで延長。忠類地区は忠類バス待合所でも乗降可能。

いずれも、新たな路線をつくるのではなく、既にある通学の運行を住民に開いた例です。

「新しい車両を買う」のではなく、「今ある車両の空席と空き時間を使う」発想。

出典:国土交通省「交通空白」解消・官民連携PF／共創モデル実証事業 近畿ブロック事業概要(令和5年度採択・京田辺市)／幕別町「スクールバスの住民利用について」(幕別町教育委員会学校教育課)。

① 財源 —「交通空白」解消タイプをどう使うか

使える範囲は「調査から運行まで」

ヒアリング調査・利用予測シミュレーション・協議会や説明会の開催費用も補助対象。
つまり、これから行う住民意見聴取やアンケートの段階から活用可能。

他分野連携特例に該当し得る

商業・福祉・教育等の関係者が実質的に運行に関わる場合、定額補助の上限が引き上げ(上限750万円)。
スクールバス活用は「教育分野との連携」としてこの特例に当たる可能性がある。

前提となる手続を先に踏む

「交通空白」地区リストへの掲載、官民連携プラットフォームへの参加、地方運輸局・支局との事前協議、
地方自治体の推薦。いずれも申請前に時間を要する。

R9年3月の協議会可決を待たず、R8年内に運輸支局・道庁との事前相談。

② 住民意見交換会の進め方 — 3つの原則

1

選択肢を示してから聞く

なぜ 白紙で要望を聞くと、実現できない要望が集まり、後の説明が難しくなります。

どう 2～3案のたたき台を示し、「どれなら実際に使うか」「使うとしたら何が必要か」を聞く形に。

2

小グループで聞く

なぜ 市役所 対 住民の全体会は、発言しにくい人が出る一方、声の大きい意見に偏ります。

どう 6～7人程度のグループに分割。高齢の方が中心で1回限りの場なら、進行役が聞き取る形が効率的です。

3

結果を必ず返す

なぜ 「聞きっぱなし」にすると、次の回に人が集まらなくなります。

どう 何が反映でき、何が反映できなかったのかを、理由とともに全体報告会で示すことを最初に約束する。

② 意見交換会(地区別・90分)進行案へのコメント

時間	市の進行案	dec からのコメント
0-5	開会・趣旨説明	「今日いただいた意見をいつ・どう返すか」を冒頭で約束する
5-20	市から現状説明	年間補助額ではなく「1人1回あたり1,504円」で示す。負担の実感が伝わります
20-25	再編の選択肢を説明	ここを厚く(15分程度へ)。2～3案のたたき台と、案ごとに「何がどう変わるか」を具体的に示す
25-50	シートの説明・記入	「世帯単位ではなく個人単位でご記入ください」と明示する
50-80	意見交換	6～7人のグループに分割。テーブルごとに2～3分の発表で全体共有
80-85	主な意見の確認	その場で取捨選択せず、出た意見はすべて記録する
85-90	今後の進め方・閉会	全体報告会の日程まで示せると、次の回の参加につながります

地区別5回 + 全体報告会1回。全体報告会では「反映したこと／できなかったこと」を必ず示します。

- ・ 全体会(風連地区全体)の進行案にある「地区別意見交換結果の報告」(20-45分)が、実質的なフィードバックの場になる。
- ・ アンケートは意見交換会に来られない方の意見を拾う手段。配布と回収の導線を先に決めておく。

③ ヒアリングシート設計 — 何を聞き、何を聞かないか

役割分担をはっきりさせる

顕在需要 = 既存データで分かる

今使っている人の数・路線・時間帯は運行データで把握できます。重ねて聞く必要は小さい。

潜在需要 = ヒアリング・アンケートでしか分からない

- ・移動手段がなく外出をあきらめた／減らした経験
- ・免許返納を考えているが不安で踏み切れない
- ・冬期の移動で特に困っていること
- ・片道いくらまでなら利用するか(運賃の許容額)
- ・代表的な外出パターン(曜日・時刻・施設名)

この層の大きさが、再編後のサービス水準を決めます。

手段の名前を聞くのではなく、「この条件なら使いますか」と聞くと、回答がそのまま設計に使える。

③ ヒアリングシートの設計 — 行ける・行けないシートの活用

どんな表か

地区ごとに、目的地へ「行って／用事を済ませて／帰ってこられるか」を○×で整理する表。

判定は次の3点で行う

- ① 用事に間に合う時刻に着けるか(診療受付・列車発車 等)
- ② 必要な滞在時間が確保できるか(午前の診療終了まで／買物なら1時間程度)
- ③ 帰りの待ち時間が長すぎないか(目安は1時間以内)

地図と時刻表があれば、専門のソフトなしで職員が作成できます。○×ではなく路線名を書き込むと、「この路線がなくなると通院できなくなる地区」が特定できます。

風連地区での様式イメージ

地区 \ 目的地	名寄市立病院	名寄市街(買物)	風連市街	風連駅(列車)
下多寄				
瑞穂				
風連市街				
東風連				

中多寄線沿線

現況・A案・B案の3枚を同じ様式でつくり、○の増減を比べます。

現状を説明する

「今どこへ行けて、どこへ行けないか」が1枚で伝わる。負担額の話より具体的。

案を比べる

A案・B案で○が増える地区・減る地区が見える。協議会での議論の土台になる。

意見を聞く

「どの目的地に行けることを優先しますか」と、具体的に聞ける。

「本数」や「路線の有無」ではなく、「用事が足せるかどうか」で現状と案を評価可能。

1 再編の理由を、数字ひとつで共有する

「1人1回あたり1,504円(H28の約3.0倍)」。この数字を住民説明の入口に置く。

2 手法は需要密度で選ぶ

1便あたり1人未満の帯に、デマンド「バス」の形は合わない。乗合タクシー・既存資源の活用と組み合わせる。

3 住民に聞く前に、たたき台を2~3案つくる

白紙で聞くと、実現できない要望が集まります。案を示して「どれなら使うか」を聞く。