資料１

公共交通アンケート調査結果の概要

1.調査概要

アンケート調査は、以下の内容で実施をしました。

調査名	調査方法	回答数
名寄市の公共交通に関するアンケート調査 ※以降、「公共交通アンケート」と略記	・名寄市公式LINE ・希望者へ紙媒体 ・イベント時に出席者へ配布	1,844件
下多寄線デマンドバスのアンケート調査	利用者へ直接配布＋各町内会長から意見	利用者アンケート実施中
御料線デマンドバスのアンケート調査	利用者へ直接配布＋各町内会長から意見	利用者アンケート実施中

2.結果の取りまとめについて

・調査結果は「市内公共交通」の各路線に対する意向を整理しました。
　総合的に把握するため、アンケート結果を回答者属性別に整理しています。
・公共交通アンケートから、公共交通別の「市民の行動」を整理しています。
・特に、コミュニティバスとのるーと名寄の利用意向や満足度、改善点について整理しています。
・各アンケート結果を踏まえて、公共交通別の現状と目指すべき方向性(案)を整理しています。

公共交通アンケート調査結果の概要

3.調査結果の概要

(1)全体の公共交通に対する意向

市民の移動手段や特徴は？

●**自動車を自由に運転できる市民が多く、自動車へ依存している状況**
（免許保有率90%、運転はやめない＋できるだけ運転を続けたい61%、自動車の保有台数1台＋2台＋3台88%、自分専用の自動車保有55%）

誰がどのような目的で各公共交通を利用しているか？

●コミュニティバス　・・・全年代が買い物、通院、通学に利用。
徳田線(イオンバス)・・・比較的若年層(50代以下)が買い物に利用。
風連線バス　・・・60代以上の高齢者層が通勤、通院に利用。若年層の利用は皆無。
日進ピヤシリ線　・・・全年代が趣味や娯楽に特化して利用。
のるーと名寄　・・・全年代が買い物、通勤、趣味娯楽・通院・通学と幅広く利用。
タクシー　・・・全年代が趣味や娯楽、通院、買い物に利用。
JR　・・・全年代が、趣味や娯楽、買い物、通院に利用。

運転免許保有状況との関連は？

●持っていない＋返納した＋未取得の方は、コミュニティバス・徳田線・日進ピヤシリ線・のるーと名寄を使う傾向
持っている方は、風連線・タクシー・JRを使う傾向

公共交通アンケート調査結果の概要

3.調査結果の概要

(2)コミュニティバスに対する意向

満足度

●満足6%＋やや満足5%=11%　普通11%　やや不満4%＋不満2%=6%

利用者の満足度は一定程度、確保されているが、不満な点や・行動変容に必要な点で共通回答が見受けられる。

不満・やや不満の理由　複数回答

●45%：運行便数が少ない・・・平日11便　日曜・祝日8便
41%：運行経路が利用したい目的に沿っていない
37%：運行経路が片方向のため乗車時間が長い・・・1便70分で東西路線を一巡している。
25%：家からバス停が遠い・・・市内45か所にバス停が設置されている。
25%：終発の時間が早い・・・最終便は17:40名寄駅前発～18:45名寄駅着

コミュニティバス利用(行動変容)に必要な点　複数回答

●25%：バス停の場所の改善・・・市内45か所にバス停が設置されている。
25%：運行状況のスマホなどへの情報提供
19%：現金以外の電子マネーなど決済方法の導入
19%：運行本数の増便・・・平日11便　日曜・祝日8便
19%：運行時間帯の拡大・・・最終便は17:40名寄駅前発～18:45名寄駅着

公共交通アンケート調査結果の概要

3.調査結果の概要

(3)AI活用型オンデマンドバスのるーと名寄に対する意向

認知度

●知っている64%＋名前は聞いたことがある22%=86%　知らない13%

認知度が高く、市民に浸透してきていることが確認できる。

利用意向

●利用したことがある7%＋利用してみたい27%＋少し不安だが利用方法等の丁寧な説明があれば利用したい7%=41%

利用経験と利用意向を示す割合が4割を超えており、新しい公共交通への関心が高いことが確認できる。

利用者の以前の移動手段　複数回答

●51%：徒歩・自転車、40%：自家用車、40%：タクシー、30%：コミュニティバスと、特定の移動手段ではなく

様々な移動手段から、幅広い代替移動手段として活用されていることが確認できる。

公共交通アンケート調査結果の概要

3.調査結果の概要

(3)AI活用型オンデマンドバスのるーと名寄に対する意向

利用した理由　複数回答

●51%：移動時間が早いから
☞ルート、時刻が決まっていないリアルタイム＋３日前からの事前予約方式

49%：料金が安いから
☞大人300円、小学生200円、障がい者100円、乳幼児無料

31%：快適に移動できるから
☞スマートフォンで車両の運行状況を確認できる。

27%：乗降場所が多く設置されているので移動の負担が少ないから
☞乗降場所を市内に107箇所設置

14%：家族による送迎の負担がなくなるから
☞登録者・利用者は特定の年代に偏らず、通学・通院・通勤・児童生徒の習い事にも活用されている。

新しい公共交通のるーと名寄の特性が、利用理由に結びついていることが確認できる。

公共交通アンケート調査結果の概要

3.調査結果の概要

(3)AI活用型オンデマンドバスのるーと名寄に対する意向

のるーと名寄利用(行動変容)に必要な点　複数回答

●36%：運行時間の拡大
　☞現在は午前7時～午後5時まで

36%：運行日の拡大
　☞現在は平日のみ運行

26%：高齢者割引等の割引制度の導入
　☞現状は大人300円、小学生200円、障がい者100円、乳幼児無料の料金体系

19%：回数券や定期券の導入
　☞現状は大人300円、小学生200円、障がい者100円、乳幼児無料の料金体系

現在は平日７時～17時までの運行形態に対して、拡大の要望が多いことが確認できる。
また、３００円の料金設定自体ではなく、割引含めた料金体系の拡大を要望する声がある。

公共交通アンケート調査結果の概要

3.調査結果の概要

(4)公共交通の運行経費と運行内容の意向

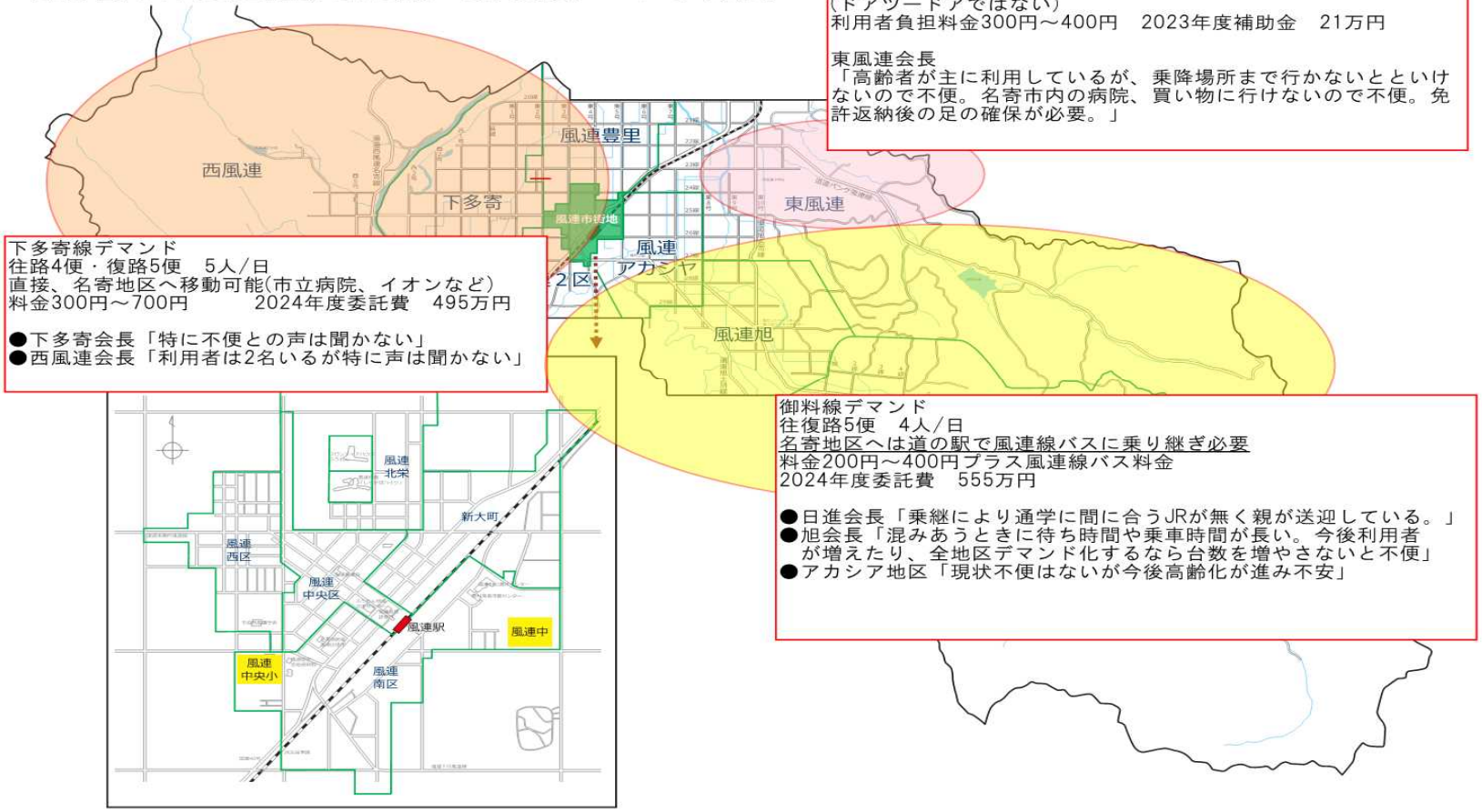
公共交通の運行経費と運行内容をどのようにすべきか
①52%：ある程度**スリム化**して市の**財政支出を抑え**、持続可能な公共交通を目指す。 ②20%：市の**財政支出が増えても**現行の公共交通を**維持**する。 ③13%：さらに市の**財政支出を増やして**サービス水準を**向上**させる ④12%：運賃を**値上げ**して市の**財政支出を抑えて**現行の**公共交通を維持**する。

財政支出	抑制	増加
	62%(①＋④)	33%(②＋③)

運行内容	スリム化	維持	向上
	52%(①)	32%(②＋④)	13%(③)

方向性
- 市の財政支出抑制
- そのためにスリム化
- 利用者負担は維持

令和６年７月２５日開催
風連地区町内会連絡会全体会議　公共交通についての意見



東風連代替ハイヤー
往路1便・復路2便　62人/年
東風連地区から風連駅など乗降場所間の移動
(ドアツードアではない)
利用者負担料金300円～400円　2023年度補助金　21万円

東風連会長
「高齢者が主に利用しているが、乗降場所まで行かないといけないので不便。名寄市内の病院、買い物に行けないので不便。免許返納後の足の確保が必要。」

下多寄線デマンド
往路4便・復路5便　5人/日
直接、名寄地区へ移動可能(市立病院、イオンなど)
料金300円～700円　　2024年度委託費　495万円

●下多寄会長「特に不便との声は聞かない」
●西風連会長「利用者は2名いるが特に声は聞かない」

御料線デマンド
往復路5便　4人/日
名寄地区へは道の駅で風連線バスに乗り継ぎ必要
料金200円～400円プラス風連線バス料金
2024年度委託費　555万円

●日進会長「乗継により通学に間に合うJRが無く親が送迎している。」
●旭会長「混みあうときに待ち時間や乗車時間が長い。今後利用者が増えたり、全地区デマンド化するなら台数を増やさないと不便」
●アカシア地区「現状不便はないが今後高齢化が進み不安」

資料２

名寄市地域公共交通活性化協議会専門部会中間報告

名寄市地域公共交通活性化協議会
事務局　名寄市総合政策部地域課題担当

【はじめに】

令和元年に策定された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」の計画期間中に市内を循環するコミュニティバス西回りが減便をされました。

このことから、人口減少や少子高齢化の進展を見据えて令和５年１１月より AI 活用型オンデマンドバスのるーと名寄を運行するとともに、令和５年度までとしていた計画期間を令和６年度に延長することを決定しました。

あわせて、公共交通全体の最適化を議論するとともに、現在の「名寄市地域公共交通網形成計画」を、新たに「地域公共交通計画」に改訂する方向性が決定されました。

【議論の検討経過および方向性】

このことを受け、令和６年７月から８月１３日（火）に公共交通に関する市民アンケートを実施するとともに、８月２８日（水）に第１回専門部会を開催し、専門部会委員の皆様と、議論をスタートすることができました。

専門部会にて議論を深めた本市の公共交通最適化についての検討経過および方向性は次のとおりです。

事項	議論および検討経過	方向性
名寄市街地地区コミュニティバス・のるーと名寄の運行地区重複について	・市民の利便性を考慮すると両方を現状維持が望ましいとする意見がある。 ・一方で、膨大なダブルコストを削減する必要がある。市民アンケートからも、公共交通のスリム化により行政の支出抑制を図り公共交通を維持するべきとの意見が過半数を占めている。 ・スリム化を検討するにあたり、コミュニティバスへの不満点をのるーと名寄がカバーしていることから、のるーと名寄へ集約を進めることが良いのではないか。 ・スリム化検討には、市民の利便性を下がることがないように。また、高齢者・障がい者への配慮が必要。	のるーと名寄への集約を進める。現状の運行日時では、市民への利便性が下がることから運行日時を拡大することが望ましい。高齢者や障がい者へ向けた補助制度の導入や利用に対するサポートが必要である。

資料２

事項	議論および検討経過	方向性
風連地区　公共交通検討状況について	・現在、デマンドバス利用者にアンケート調査を実施中である。 ・風連線バスは、ショッピングセンター・イオン・市立病院への通院が主な利用目的になっている。 ・御料線デマンドバスは、名寄地区での乗降や、通学利用できるような運行時間の見直しの希望がある。 ・将来的には風連地区代替ハイヤーも含めて全地区の集約が望ましい。	実施中のアンケート結果を参考としながら、風連地区全体でデマンド化を検討する。 検討の際には、名寄地区までの運行が望ましい。 検討にあたっては合理的な運行方法を検討する。
日進ピヤシリ線	・利用者数が少ないので、減便や車両の小型化を検討しては如何か。 ・利用目的が趣味や娯楽に使われており、減便をしても運行時間に合わせて利用されることと想定する。 ・目的地であるスキー場のナイター営業が限定された曜日であることで利用者が少ないのであれば、運行時間の見直しが必要では。 ・現状は停車していない天文台など観光バスとして特化して、観光客利用を促進しては如何か。	運行時間の見直し、減便を行い、観光特化バス路線としての停留所や運行内容を検討する。
市外連絡バス(地域間幹線系統)について	・下川線は主な利用が通学・通院なので、そのほかの運行時間は利用状況や日調整を確認して減便してもよいのでは。 ・各路線で通学など主な利用目的の便は現状維持しつつも、利用しやすい便の検討や乗客数の確保、コストダウンなど合理化を図るべきでは。	必要な便数、運行時間の確保を図ることで持続的な公共交通となるよう、他自治体との調整を進めることを求める。

【おわりに】

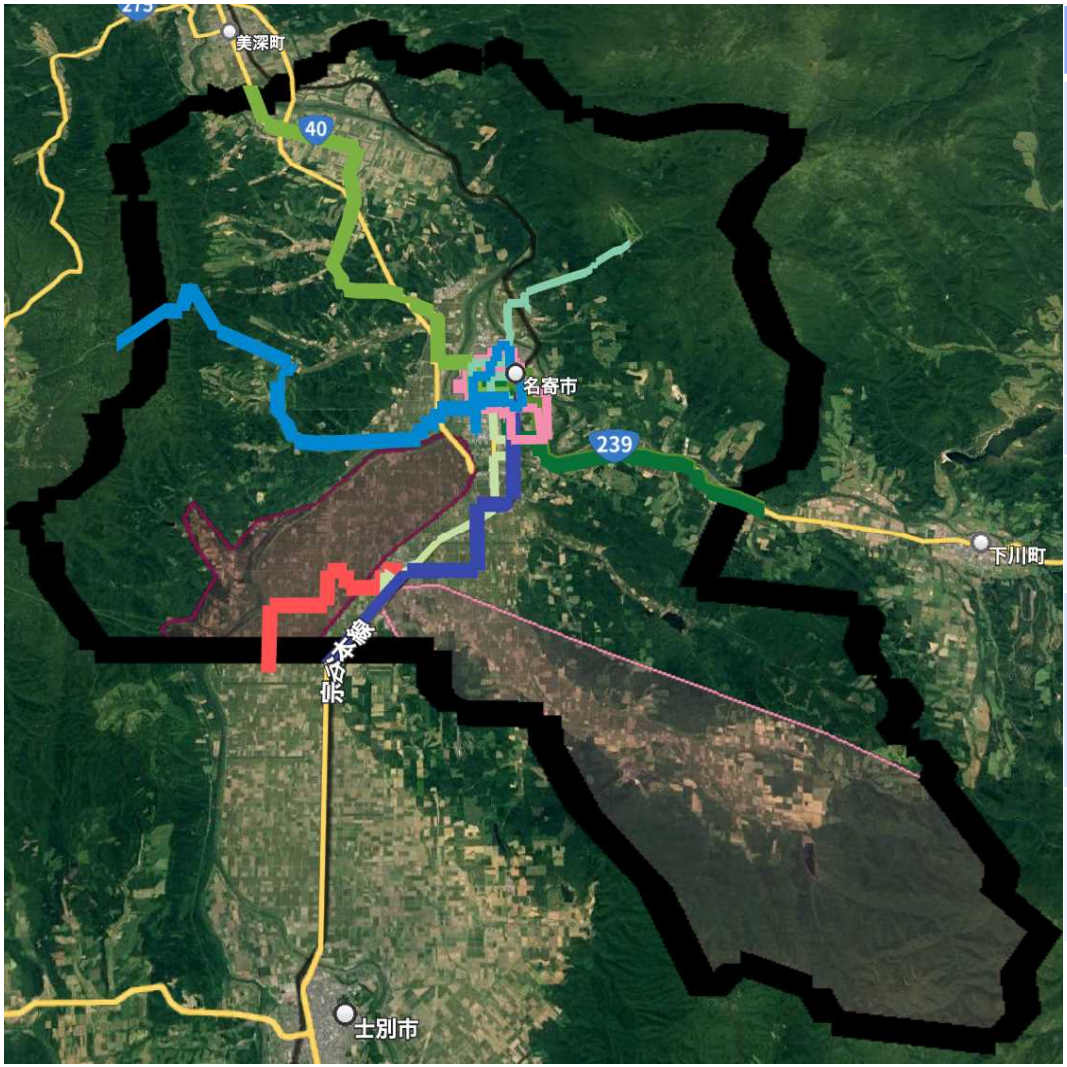
第１回専門部会の議論につきましては、専門部会委員の皆様から活発な発言をいただき、建設的な議論を重ねてきており、有意義に専門部会を運営できておりますことを中間報告させていただきます。

方向性が出ていない風連地区についても引き続き、議論を進めて適宜、ご報告いたしますので、よろしくお願いいたします。

資料3

名寄市の公共交通　最適化（案）について

市内には、JR北海道、市外とつなぐ路線バスが6路線、市内を走る路線バスが2路線、市街地を循環するコミバスが1路線・民間自主運行1路線、そして、2地域でデマンドバスが運行、名寄市街地ではAIデマンドが運行。



バス区分	路線名
市外連絡（地域間幹線系統等）	名寄線(道北バス) 下川線(名士バス) 興部線(名士バス) 恩根内線(名士バス) 中多寄線(士別軌道) 深名線(JR北海道バス)
市内広域	風連線(名士バス) 日進ピヤシリ線(名士バス)
市街地	コミュニティバス東西まわり(名士バス) 徳田線イオンバス(名士バス)
デマンド	下多寄線(名士バス) 御料線(名士バス) のる一と(三浦ハイヤー・名寄交通)

市外連絡バス(地域間幹線系統等)の状況

●地域間幹線系統は国、北海道及び他自治体と協調して赤字補填により運行されている。
●大枠の方向性は北海道上川地域公共交通計画で
「住民等の移動実態やニーズを踏まえ、最適化を検討しながら移動手段の確保に努める。」とされている。

路線名	国・北海道・自治体負担	便数/日	利用状況	他自治体との関係
名寄線	国・道・6市町	7往復	市内からの乗車 約3人/便 (道北バスからの資料)	旭川市・比布町・和寒町・剣淵町・士別市・名寄市の６市町による協定を結んでいる。 北海道上川地域公共交通計画に基づき、便数・路線最適化を令和６年10月実施予定
下川線	国・道・名寄市・下川町	7往復	4.5人/便	下川町と協調補助している。
興部線	国・道・9市町	7往復	10.1人/便	遠軽町・湧別町・紋別市・興部町・西興部村・下川町・名寄市による協定を令和９年度まで結んでいる。
恩根内線	国・道・名寄市・美深町	8往復	7人/便	美深町と協調補助している。
中多寄線	名寄市・士別市(国・道補助なし)	2往復	1.9人/便	士別市と協調補助をしている。

市内路線・市街地間・郊外デマンドバスの状況

路線名	国・北海道・自治体負担	便数/日	利用状況	課　題
コミュニティバス	名寄市 (国・道補助なし)	11便	夏6人/便 冬8人/便	運転手不足により令和4年11月減便 **名寄市街地をのるーと名寄と重複運行**
下多寄線 デマンド	国・名寄市	往路4便復路5便	5人/日	**利用者の減少** H30年3,333人/年＝約9人/日 R５年1,684人/年＝約5人/日
御料線 デマンド	国・名寄市	往復5便	4人/日	**利用者の減少** H31年2,388人/年＝約6.5人/日 R5年1,318人/年＝約4人/日) **風連地区→名寄地区へ直接移動できず、風連線バスなどに乗り換えが必要**
忠劣布 代替ハイヤー	名寄市	往路1便 復路2便	年間62件	事業費、利用人数に課題感は見られないが、地域の意向確認は必要
風連線	名寄市 (国・道補助なし) ※R5年度まで道補助	5往復	1.9人/便	・鉄道と並行路線 ・利用者減少により、以前はあった国・道補助が令和6年度から無くなり、**市補助の単独路線へ**
日進ピヤシリ線	名寄市 (国・道補助なし)	５往復	夏3.3人/便 冬5.9人/便	・夏期の利用人数が少ない。 ・冬期も利用人数が少ない便がある。 ・振興公社との調整が必要。

公共交通　最適化議論状況について

令和4年10月　コミュニティバス減便

令和5年11月　のる一と名寄運行開始

令和6年　5月　第1回名寄市地域公共交通活性化協議会　→　公共交通の状況について確認

6月　第2回名寄市地域公共交通活性化協議会　→　議論の進め方について確認

8月　公共交通に関する市民アンケート　→

公共交通の運行経費と運行内容
52%：ある程度<u>スリム化</u>して市の<u>財政支出を抑え</u>、持続可能な公共交通を目指すべき
※詳細は別スライド

名寄市公共交通活性化協議会専門部会　→　資料2(中間報告)

9月　第4回名寄市地域公共交通活性化協議会

令和6年8月28日開催　専門部会での最適化　結論

路線名	目指すべき方向性
コミュニティバス	・のるーとへの集約を進める。 ・現状ののるーとの運行日時は、利便性が下がることから運行日時拡大検討が望ましい。 ・高齢者、障がい者への補助制度導入や利用に対するサポートが必要。
のるーと名寄	
下多寄線 デマンド	・利用者アンケートの結果を参考としながら、風連地区全体でデマンド化して名寄地区まで運行することが望ましい。 ・運行手段については、どのような方法が望ましいか検討しながら進める。
御料線 デマンド	
忠烈布 代替ハイヤー	
風連線	
日進ピヤシリ線	・夏期の利用人数が少ない。 ・冬期も利用人数が少ない便がある。 ・５便/10往復/日のダイヤ・便数を見直し、観光特化のバス路線としての運行を検討しては。 ・振興公社との調整が必要。
市外連絡バス線	・必要な便数、運行時間の最適化を図ることで持続的な公共交通となるよう、他自治体との調整を進める。

名寄市街地のコミュニティバス・のるーと名寄　集約

	集約	コミュニティバス	のるーと名寄
運行時間		始発7:05 最終18:15発	7:00～17:00
移動時間		70分で市内循環	2台で自由運行
乗降場所		バス停45箇所	乗降場所107個所
料金		大人　150円 小学生　80円 障がい者80円	大人　300円 小学生　200円 障がい者100円
決済方法		現金・回数券・定期	現金・ヨロカ

風連地区の公共交通

専門部会　方向性
・利用者アンケートの結果を参考としながら、風連地区全体でデマンド化して名寄地区まで運行することが望ましい。
・運行手段については、どのような方法が望ましいか検討しながら進める。

現在

- 下多寄線デマンド
- 御料線デマンド
- 忠烈布代替ハイヤー
- 風連線バス

再編

■下多寄線・御料線
R8年9月まで覚書により運行

■現在、利用者アンケート実施中

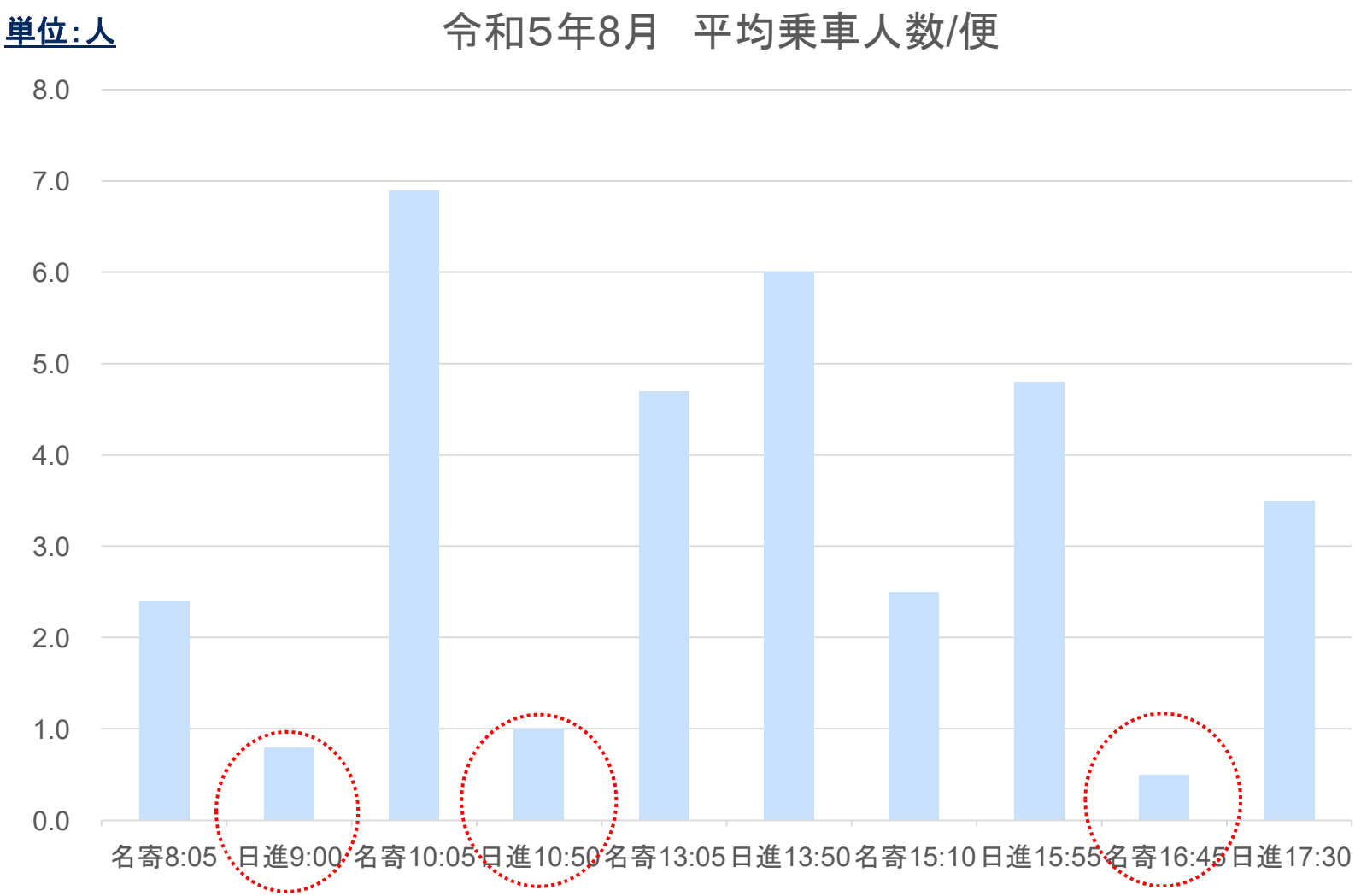
■御料線は名寄地区までの移動は乗り換えが必要

■風連線バスも検討対象

■風連地区全体での合理的な運行を地域と継続協議

日進ピヤシリ線

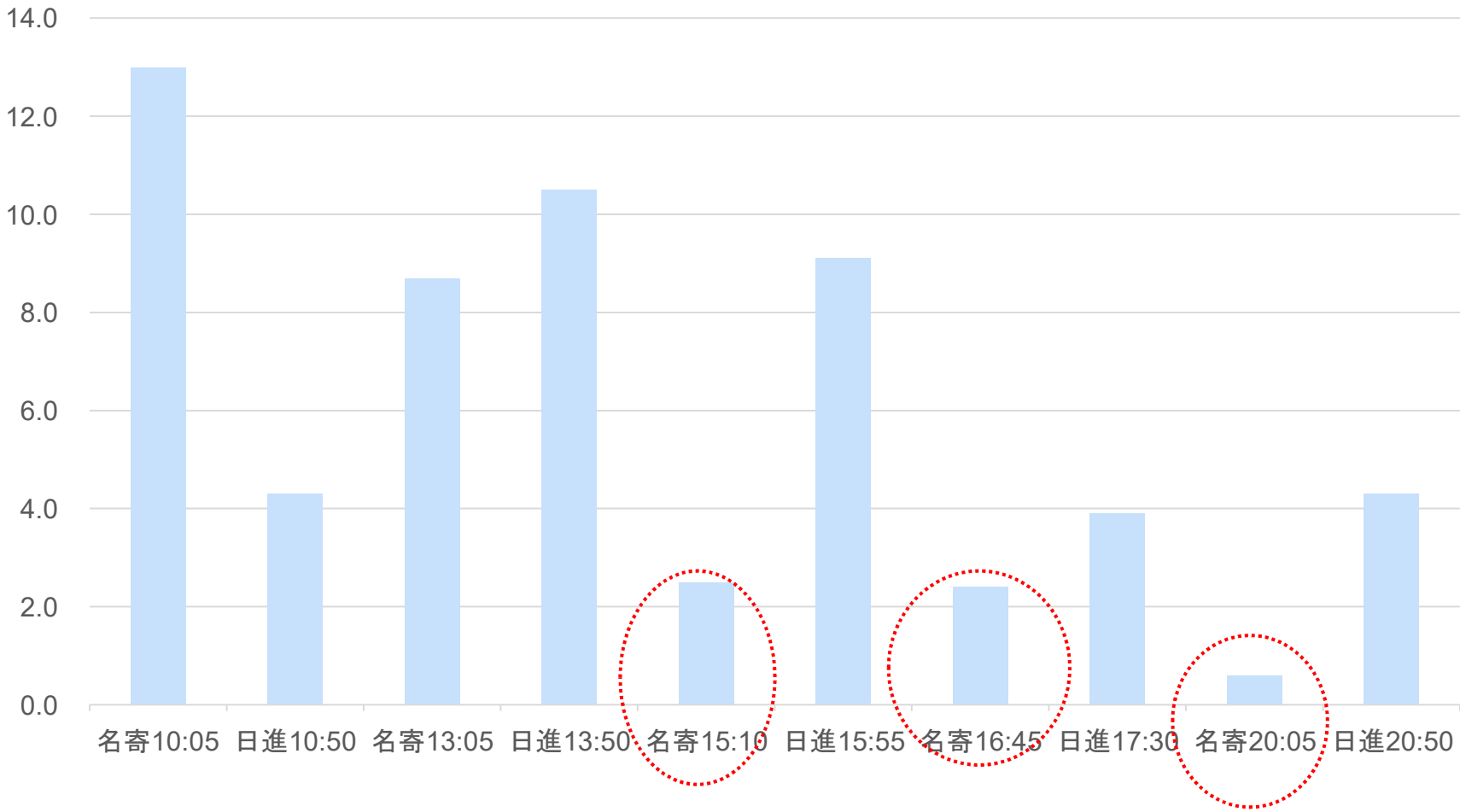
単位：人


令和5年8月　平均乗車人数/便
8.0
7.0
6.0
5.0
4.0
3.0
2.0
1.0
0.0
名寄8:05
日進9:00
名寄10:05
日進10:50
名寄13:05
日進13:50
名寄15:10
日進15:55
名寄16:45
日進17:30

日進ピヤシリ線

単位：人

令和6年2月　平均乗車人数/便



日進ピヤシリ線

専門部会の方向性
『運行時間の見直し、減便を行い、観光特化バス路線としての運行を検討する』

議論経過・検討にあたり留意すること

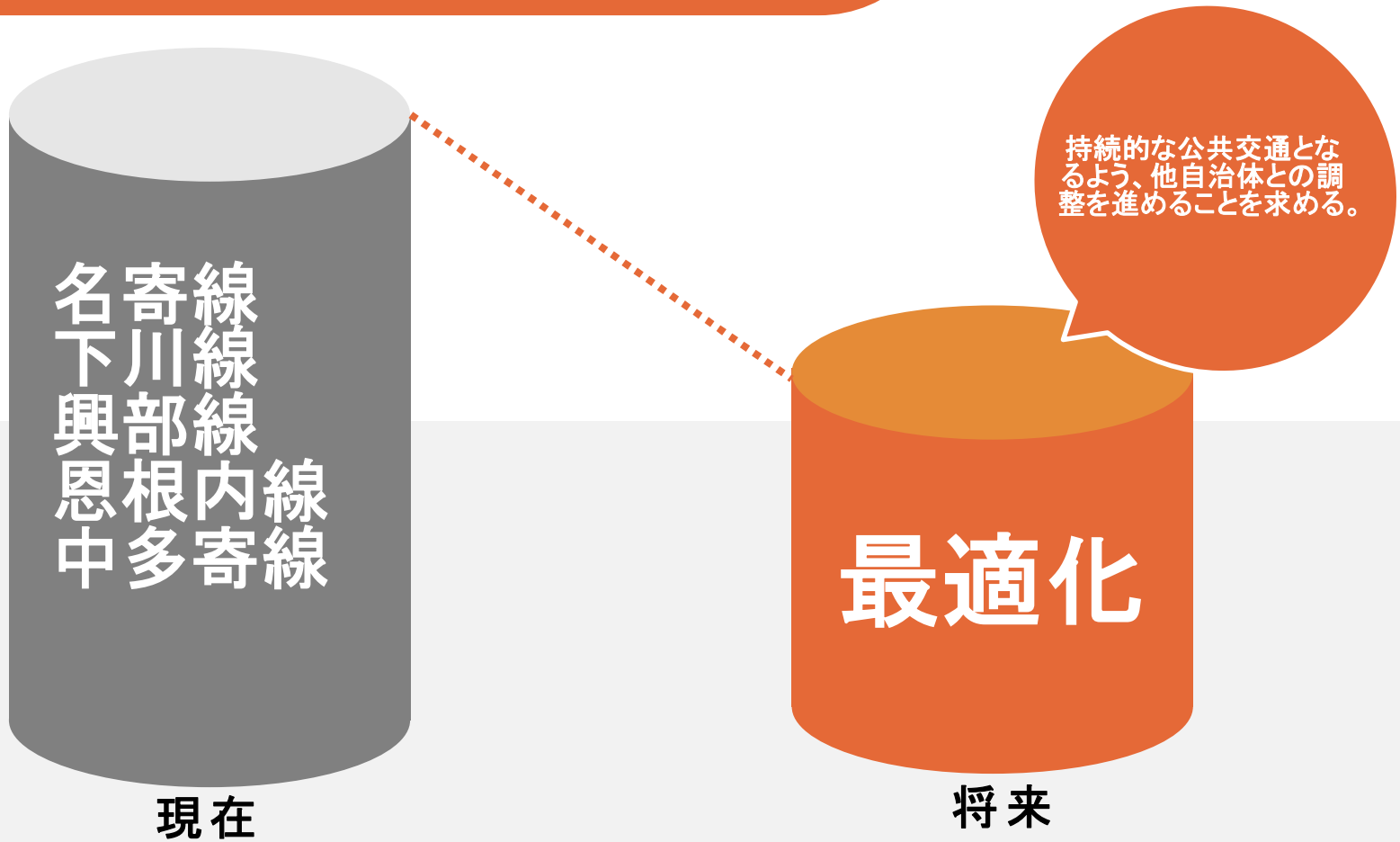
・利用者数が少ない時間帯、便がある。

・利用目的が趣味や娯楽であることから、減便をしても運行時間に合わせて利用されることを想定する。

・目的地であるスキー場のナイター営業が木・金・土の３日間

・現状は停車していない天文台もバス停とすることなど、観光バスとする視点

・振興公社との調整も必要

市外連絡バス(地域間幹線系統)

専門部会方向性・議論経過
・各路線で通学・通院など主な利用目的の便は現状維持しつつ、そのほかの時間帯は減便してもよいのでは。
・利用しやすい便の検討や乗客数の確保、コストダウンなど合理化を図るべき。