

# 名寄市地域公共交通総合連携計画

平成 23 年 3 月  
名 寄 市

この計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条に基づいて設置された名寄市市地域公共交通活性化協議会における協議を経て、同法第 5 条による地域公共交通総合連携計画として名寄市が作成したものである。

# 1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

## 1 - 1. 名寄市の交通の課題の整理

名寄市の現況における交通の主な課題を以下に整理します。

### 課題1: 過度に自動車に依存した生活行動からの脱却と、これによる環境負荷の軽減

名寄市においては、公共交通を利用する習慣がない市民が多く、「移動」の多くを「自動車」に頼っている状況が見られ、自動車利用への強い習慣が形成されていることが想定されます。

強い自動車利用の習慣には、利己的・社会的にも自動車の選択が不合理（例えば、自動車利用により健康が阻害される等）であったとしても、その不合理に気付かず、公共交通等の他の交通手段の可能性について深く考えないままに意思決定してしまうという弊害があります。

特に地球温暖化問題への対応が喫緊の課題となっている現在においては、環境負荷の高いクルマから環境負荷の小さい公共交通等へのシフトを図ることの重要性は高いと言えます。

### 課題2: クルマを持たない市民でも移動可能な交通システムの構築

市内には、クルマを所有していない市民も数多く存在し、その市民でも移動可能な「地域の足」が必要不可欠と考えられます。特にクルマを持たない市民の属性としては、大きく、学生や高齢者が挙げられます。ここで、名寄市の高齢化状況について見ると、平成22年3月末現在の高齢化率は26.9%と高く、また、名寄市の人口構造（平成22年3月末現在）の5歳区分の年齢階層においては、60歳から64歳の年齢階層の占める割合が7.93%と最も高い状況にあり、これは、5年以内に高齢化が確実に進展することを意味しています。

そこで、高齢者等のクルマを持たない市民でも無理なく移動できる交通システムが重要と考えられます。

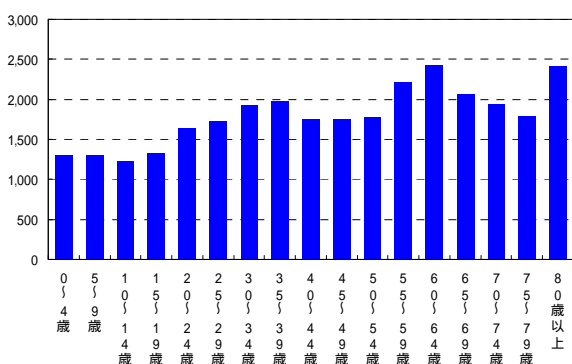


表 本市の年齢構造（5歳区分人口）

年齢階層	人口	構成比
0-4歳	1,301	4.25%
5-9歳	1,305	4.26%
10-14歳	1,226	4.01%
15-19歳	1,328	4.34%
20-24歳	1,644	5.37%
25-29歳	1,732	5.66%
30-34歳	1,935	6.32%
35-39歳	1,979	6.47%
40-44歳	1,753	5.73%
45-49歳	1,763	5.76%
50-54歳	1,778	5.81%
55-59歳	2,215	7.24%
60-64歳	2,427	7.93%
65-69歳	2,062	6.74%
70-74歳	1,947	6.36%
75-79歳	1,796	5.87%
80歳以上	2,417	7.90%
計	30,608	

### 課題3: 地域の特性に応じた交通システムの構築

市内には、公共交通機関を利用できない（利用しづらい）地域、いわゆる交通空白地域が存在します。これは、住居が低密度に広く分散していることが大きな要因であり、この点においては、一般的な大型のバスによる定時定路線運行では、返って非効率なサービスとなってしまいます。また、この交通空白地域においては、高齢者が多く居住しているため、これら地域においては、福祉的な側面からも公共的な交通を整備することが必要不可欠と考えられます。

一方、市街地においては、住居が高密度に集積し、また、スーパーや病院、公共施設等も比較的狭いエリア内に数多く立地していることから、利用頻度が高い施設等を結びながら運行する形態のバスが求められると考えられます。このように各地域の特性に応じた交通システムの構築が重要と言えます。

## 1 - 2 . 基本理念

前述した交通の課題を踏まえ、本計画の基本理念を次のとおり設定しました。

### 【基本理念】

- ・ 過度なクルマ利用の習慣の解凍を図り、公共交通に肯定的な市民意識を醸成します。
- ・ クルマを持たない市民でも「買い物」や「通院」等の移動に困らない交通体系の構築を目指します。
- ・ 地域の特性にあった公共交通整備を実施します。

過度なクルマ利用の習慣の解凍を図り、公共交通に対して肯定的な市民意識を醸成することを基本理念とします。

また、自動車の代替的な交通手段として、公共交通を整備し、クルマを持たない市民でも「買い物」や「通院」等の日常的な移動において困らない地域社会を作る必要があると考えられ、本市では、これに寄与する交通体系の構築を目指すことを基本理念とします。

加えて、同じ市内においても、市街地・郊外部では、人口密度や商業施設・病院の立地状況等の状況は大きく異なることから、各地域の特性を踏まえ、地域に合致した公共交通整備を目指します。

### 1 - 3 . 基本方針

前述した基本理念に基づいた公共交通施策を実施するために、名寄市地域公共交通総合連携計画では、以下に示す「基本方針」を設定します。

**基本方針 1：市民・地域企業・交通事業者・行政が一体となった「育む公共交通」の仕組みづくりを実施します。**

・「地域の足」の確保に向け、市民・地域企業・交通事業者・行政が一体となって、公共交通を見つめ直し、「育む公共交通」を実現する仕組みを作ります。

逼迫する財政状況より、公共交通整備を公的資金のみに依存する傾向は限界に近づいています。

路線バスの維持に向けた意識としては、肯定的な意見を持つ市民も多いことから、交通分野における住民参加の可能性が示唆されます。

市民が快適に暮らせる「まちづくり」を行うには、「地域の魅力」を発掘・創造し、併せて、それを市民が利用できる交通を整備する必要があると考えられます。

この「地域の魅力」を発掘・創造する取組みは、単に行政や交通事業者のみで行える取組みではないことから、市民・地域企業と連携・協働を図る「育む公共交通」を展開します。

**基本方針 2：市街地部では、市民の移動ニーズにあったバスを運行します。**

・市街地部においては、JR便への結節強化や駅の待合施設整備、運行ルートの再編等により、市民ニーズにあったバス運行を実施します。

市街地住民を対象としたアンケート調査結果より、現行の路線バスにおいては、運行便数・運行ルート・待合施設整備が重点的な改善分野に挙げられています。

また、現状における路線バスの主な需要者は若年層と高齢者層と考えられます。

今後のバス利用者増に向けた取り組みとしては、主なターゲットを見据え、そのターゲットにあった公共交通整備が重要と考えられます。

そこで、JR便への結節強化や駅の待合施設整備、運行ルートの再編等により、市民ニーズにあったバス運行を実施します。

### 基本方針 3：郊外部では、「デマンド型交通」により、「地域の足」を確保します。

- ・住居が低密度に分散し広がる郊外部においては、「デマンド型交通」等により、公共交通運行の効率性を高め、さらに、交通サービスレベルの向上を図ります。

市内の郊外部においては、住居が低密度に分散し広がっており、定時定路線型の路線バスでは、非効率的な運行となり、また、その交通サービスレベルも低いものと考えられます。郊外部における公共交通の主な需要者として考えられ、この域内で多い「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います。

そこで、デマンド型交通の導入により、これらの問題を緩和し、「買い物」・「通院」などの日常的に必要な「地域の足」を確保します。

### 基本方針 4：戦略的なモビリティ・マネジメントの実施

- ・過度なクルマ利用の習慣の解凍を図り、公共交通に対して肯定的な市民意識を醸成するために、心理学的手法を援用する「モビリティ・マネジメント施策」を多角的・戦略的に実施します。

本市の市民は全体的な傾向として、自動車に依存していることが調査結果からも明らかになっています。

自動車への依存性が高い地域においては、単に新たな公共交通を整備したとしても、クルマへの習慣やクルマと公共交通を利便性のみの観点から比較した結果として、クルマから公共交通への転換は起こりづらいことが想定されます。

そこで、利便性のみの観点だけではなく、個人の健康や事故のリスク、社会全体としての環境問題等を踏まえた上で、移動手段を選択していただくことが求められ、さらに、公共交通に関する情報についても地域の目線で情報提供していくことが必要と考えられます。

そこで、モビリティ・マネジメントに代表される利用促進策を戦略的に展開し、公共交通に対して肯定的な市民意識の形成を図ります。

## 2. 計画の区域

---

計画の区域は、北海道名寄市全域とします。



図 名寄市位置図

### 3. 計画の目標

「地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針」に基づき、次のような目標を定めます。

**基本方針 1：市民・地域企業・交通事業者・行政が一体となった「育む公共交通」の仕組みづくりを実施します。**

目標 1．市民・地域企業・交通事業者・行政が一体となった連携体制の構築

目標 2．市民・地域企業・交通事業者・行政が一体となった連携による公共交通サービスの向上

市民・地域企業・交通事業者・行政が一体となった「育む公共交通」の仕組みづくりにより、公共交通サービスの向上を図ります。

目標となる指標：連携体制の構築 【実施 / 未実施】

公共交通サービスの向上 【住民意識】

【公共交通利用者数】

**基本方針 2：市街地部では、市民の移動ニーズにあったバスを運行します。**

目標 3．市内循環線の再編によるバスのサービスの改善と利用者の増加

市内循環線の再編を実施し、路線バスサービスの改善を図ります。さらに、サービス改善により路線バス利用者の増加を図ります。

目標となる指標：サービス改善事業の実施 【実施 / 未実施】

【路線バス利用者数】

【住民意識】

**基本方針 3：郊外部では、「デマンド型交通」等により、「地域の足」を確保します。**

目標 4．交通空白地域の解消

デマンド型交通の導入により、交通空白地域を解消し、そこに居住する市民の「地域の足」を確保します。

目標となる指標：デマンド型交通の実施 【交通空白地域の居住者数】

【デマンド型交通の利用者数】

**基本方針 4：戦略的なモビリティ・マネジメントの実施**

目標 5．公共交通に肯定的な市民意識の醸成と公共交通の利用者の増加

戦略的なモビリティ・マネジメントの実施により、公共交通に対して肯定的な市民意識を醸成するとともに、この結果として、公共交通の利用者増を図ります。

目標となる指標：モビリティ・マネジメントの実施 【実施 / 未実施】

【路線バス利用者数】

【住民意識】



#### 4. 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

##### 事業1) 市民・地域企業・交通事業者・行政が一体となった「育む公共交通」の仕組みづくりプロジェクト

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民を対象とした説明会等を実施し、「育む公共交通」の周知を実施。</li> <li>・市内企業等を対象とした説明会等を実施し、「育む公共交通」の周知を実施。</li> <li>・協賛金などの収入源の確保に向けた取り組みを実施。</li> <li>・バスを所有している企業などとの連携によるコスト縮減を実施。</li> <li>・下図に示す事業フローに従い「育む公共交通」を実現。</li> </ul>
実施方針	・市民・地域企業・交通事業者・行政が一体となって、公共交通を見つめ直し、「育む公共交通」を実現する。
着手時期	平成 23 年度
実施主体	名寄市、名士バス(株)、市民等



図 「育む公共交通」のイメージ

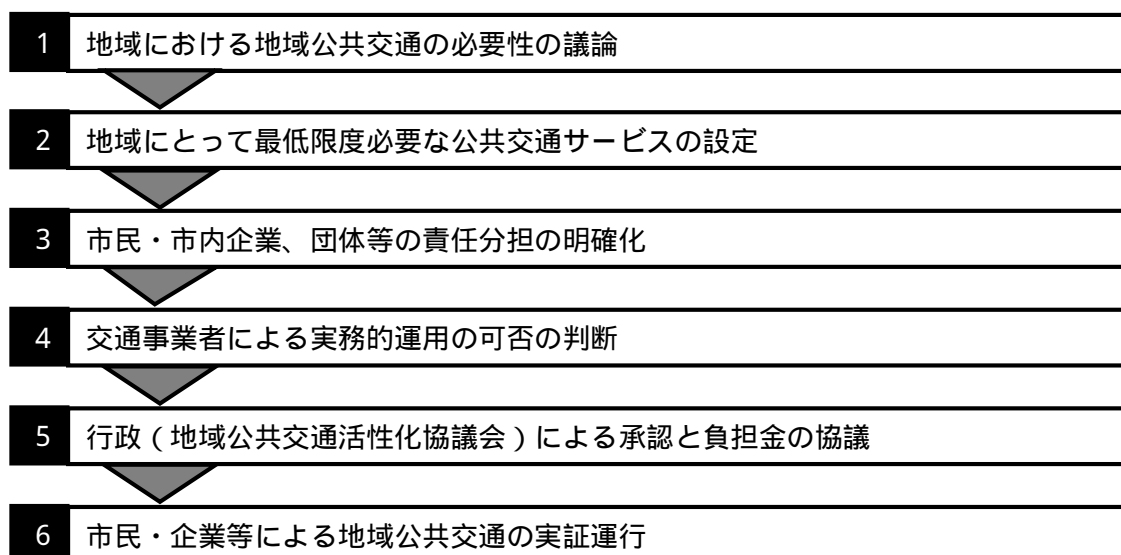


図 「育む公共交通」の事業フロー

## 事業 2 ) 市街地における市民の移動ニーズにあったバス運行プロジェクト

### 事業 2 ) - 1 : 市内循環バスの再編

事業内容	市内循環バス 3 路線について見直し、試験運行期間に様々な路線、運行形態を検討し、最も市民ニーズを満たすことが出来る路線やダイヤを設定する。
実施方針	アンケート調査から浮かび上がった「運行便数」・「運行ルート」の問題について改善を検討する。 パターンダイヤ等の市民目線で分かりやすい交通システムについても積極的に検討を行う。
着手時期	平成 23 年 10 月
実施主体	名寄市、名士バス株

### 事業 2 ) - 2 : 名寄駅前バスターミナルの整備・待合施設の建設

事業内容	名寄駅前に市内を運行する路線バス等を集中させるバスターミナルを設置する。これにより、市内移動の利便性の向上を図るとともに、待合施設整備に関する市民ニーズを満たす。また、駅前に人のにぎわい創りを促すとともに、商店街の活性化施策とも連携する。
実施方針	アンケート調査から浮かび上がった「待合施設」に関する問題の改善を検討する。
着手時期	平成 23 年度
実施主体	名寄市、名士バス株、道北バス株

### 事業 2 ) - 3 : J R の乗継と市内バス路線の再編

事業内容	市内 10 路線の路線及びダイヤを見直し、効率的な運行形態及び利便性の向上を図る。
実施方針	他都市を結ぶ路線バスのサービス改善を図り、利用者増を目指す。
着手時期	平成 24 年度
実施主体	名寄市、J R、名士バス株、道北バス株、士別軌道株、ジェイ・アール北海道バス株

**事業3) 郊外部における「デマンド型交通」等により、「地域の足」を確保プロジェクト**

事業3) - 1 : デマンド型交通の導入

事業内容	公共交通空白地域や公共交通不便地域については、住居が低密度に分散し、さらに総需要も高くないため、デマンド型交通を導入する。
実施方針	事前予約が必要のため、利用者サービスは落ちることが予想される。そこで、これを補う手段として、ドア・ツー・ドア性を高める等の工夫を実施する。
着手時期	平成 23 年度
実施主体	名寄市、三浦自動車(有)、名寄交通(株)、(有)川原観光、名士バス(株)

事業3) - 2 : スクールバスとの連携・有効活用

事業内容	名寄市のスクールバスは市内を網羅するように、現在、5 路線運行しているが、一部の路線では空席があることから、スクールバスとの連携やスクールバス車両の有効活用等を検討する。
実施方針	一般住民の混乗化や登下校時間以外の時間を利用した運行を行うとともに、統合等による路線新設等を検討する。
着手時期	平成 26 年度
実施主体	名寄市、名寄市教育委員会

## 事業４）戦略的なモビリティ・マネジメントの実施プロジェクト

### 事業４）- １：市民意見を取り入れたバスマップの作成・提供

事業内容	名寄駅前バスターミナルの整備・待合施設の建設事業と合わせて、分かりやすいバスマップを作成・提供する。
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民意見を取り入れた民間バス路線バスマップ・時刻表を作成する。</li> <li>・このバスマップにはバス運行時刻を掲載し、利用しやすさを向上させる。利用者にとって分かりやすく、持ち運びやすい形態とする。</li> <li>・ユニバーサルカラー等を採用し、視覚障がい者においても見やすい構成とする。</li> </ul>
着手時期	平成 25 年度
実施主体	NPOまちづくり観光

### 事業４）- ２：「バスの乗り方教室」の実施

事業内容	市内小学校の児童等を対象として、「バスの乗り方教室」を毎年実施する。
実施方針	児童の公共交通への理解を高め、さらに保護者の自動車利用の抑制を図る。
着手時期	平成 23 年度～
実施主体	名士バス株、PTA、名寄市

### 事業４）- ３：企画乗車券の発売や商店街との連携によるバス利用促進

事業内容	バス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等を実施することにより、買い物機会の拡大とバス利用機会の拡大を図る。
実施方針	事業１の「育む公共交通」との連動を検討する。
着手時期	平成 23 年度
実施主体	名寄市、名寄商工会議所、名士バス株

### 事業４）- ４：コミュニティFMを活用した公共交通案内の実施

事業内容	コミュニティFMを活用し、公共交通に関する情報をリアルタイムで提供する
実施方針	事業１の「育む公共交通」との連動を検討する。
着手時期	平成 23 年度
実施主体	名寄市、(株)エフエムなよろ、名士バス株

## 5. 計画期間

---

この計画は、平成 23 年度から平成 26 年度までの 4 年間を計画期間とします。

## 6. その他計画の実施に関し名寄市が必要と認める事項

---

この計画に定める各事業については、名寄市地域公共交通活性化協議会が実施主体になり、関係者間の連絡調整や検討を行ないつつ、実施するものです。特に名寄市と土別市、美深町等を結ぶ路線の検討においては、関係市町村等と協議の上、進めることとします。



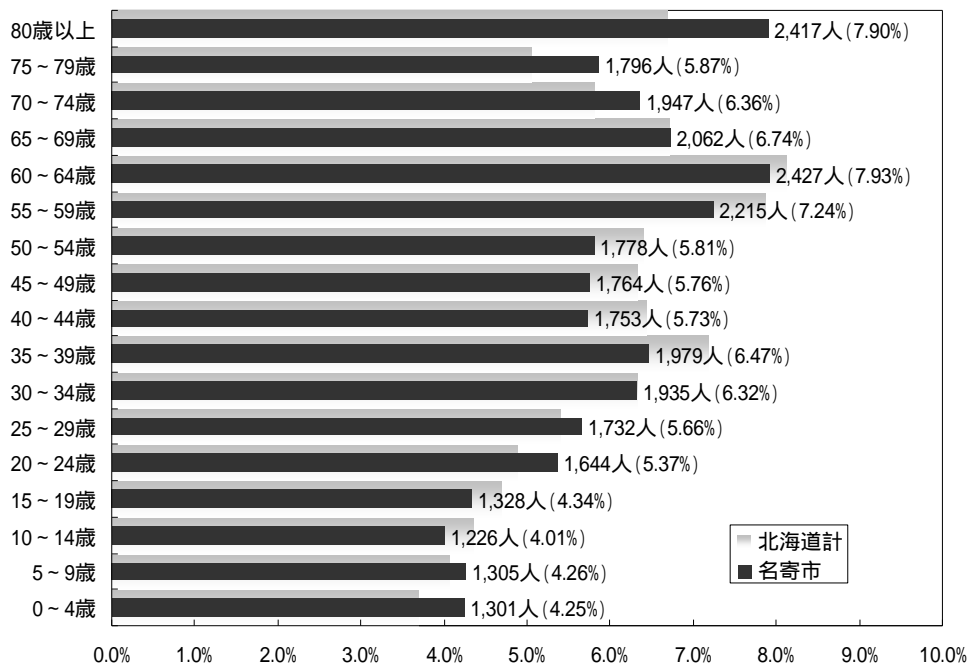
## 資料編

：人口・世帯数

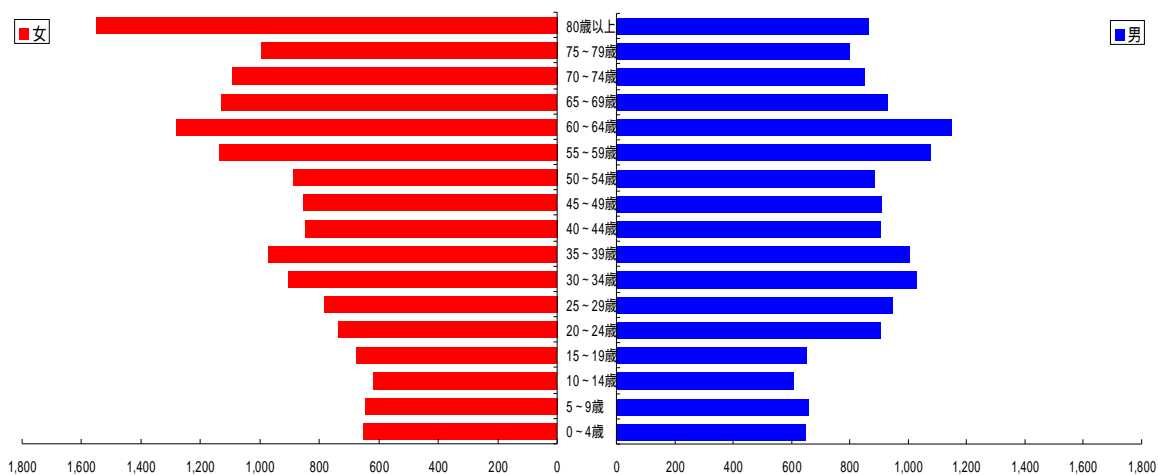
・男女別人口及び世帯数（住民基本台帳 H22.3 末）

	総人口	男性人口	女性人口	世帯数	平均世帯人口
名寄市	30,608 人	14,834 人	15,774 人	14,599 人	2.10 人/世帯

・年齢 5 歳階級別人口比率（住民基本台帳 H22.3 末）



・男女別 5 歳階級別人口（住民基本台帳 H22.3 末）





：地勢

・土地面積など（名寄市ホームページ）

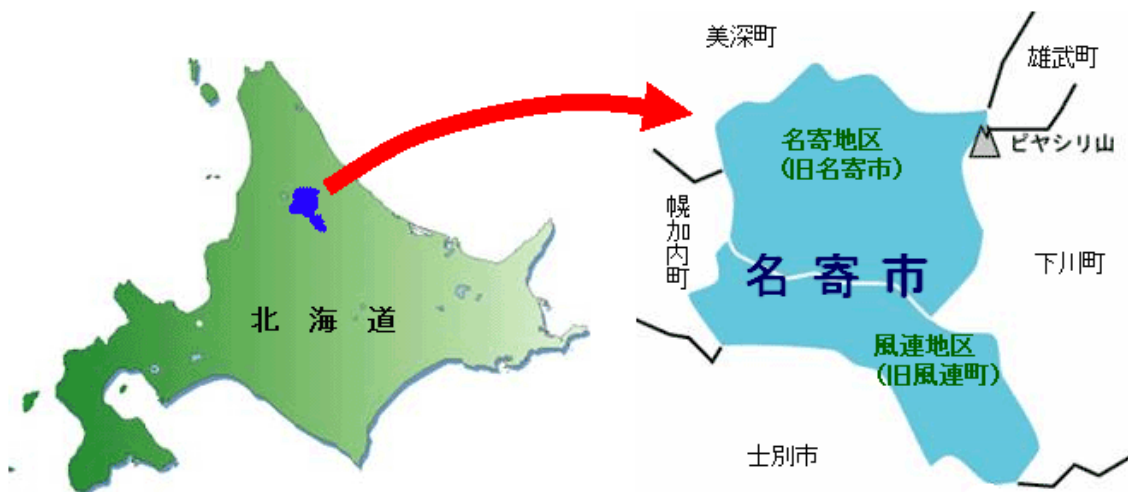
面積	計 535.23km <sup>2</sup>
名寄地区	314.62km <sup>2</sup>
風連地区	220.61km <sup>2</sup>
広ぼう	
東西の距離	29.98km
南北の距離	34.48km

地目別面積			
田	59.59km <sup>2</sup>	山林	101.27km <sup>2</sup>
畑	58.88km <sup>2</sup>	原野	15.67km <sup>2</sup>
宅地	8.10km <sup>2</sup>	その他	4.56km <sup>2</sup>
課税面積計	246.07km <sup>2</sup>		
非課税面積計	289.16km <sup>2</sup>		

・気候など（名寄市ホームページ）

年間平均気温	最高気温	最低気温	年間日照時間	降雨量	降雪量
5.4	30.9	- 30.1	1,392 時間	860mm	469cm

・下図（名寄市ホームページ）



：市街地住民アンケート調査結果

【調査概要】

調査日時：平成 23 年 1 月 10 日（月【祝日】）・1 月 11 日（火【平日】） 9：00～17：00

調査実施場所：

【商業施設】・イオン・ポスフル名寄店（両日）・西條デパート（両日）

【医療機関】・名寄市立病院（11 日のみ）・名寄東病院（11 日午前のみ）・吉田病院（11 日のみ）

【路線バス】・市内線（両日）・東西線（両日）・徳田線（両日）

調査員数

平成 23 年 1 月 10 日：10 名 平成 23 年 1 月 11 日：16 名

調査票回収数

		1月10日(月)	1月11日(火)	計
商業施設	イオン・ポスフル名寄店	75部	44部	119部
	西條デパート	25部	30部	55部
医療機関	名寄市立病院		115部	115部
	名寄東病院		24部	24部
	吉田病院		37部	37部
路線バス	市内線	27部	37部	64部
	東西線	15部	21部	36部
	徳田線	69部	48部	117部
計		211部	356部	567部

【全体集計】

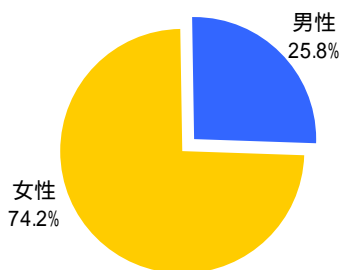


図 1 性別 (N=563)

回答者の性別は女性の占める割合が高い。

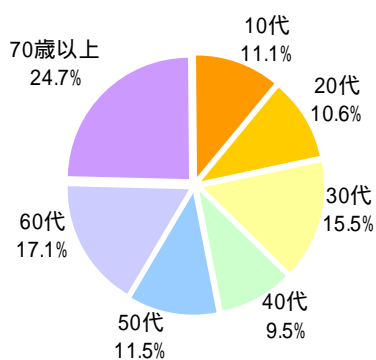


図 2 年齢 (N=567)

回答者の年齢は70歳以上、60代の割合が高いものの、他の年齢においても概ね、回答が得られている。

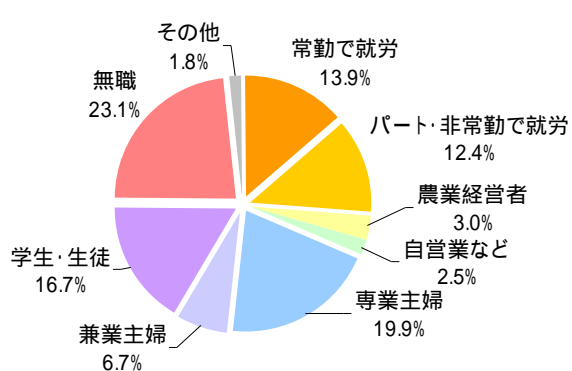


図 3 職業 (N=563)

回答者の職業は無職の占める割合が最も高く、次いで専業主婦、学生・生徒、常勤で就労の順で高い。

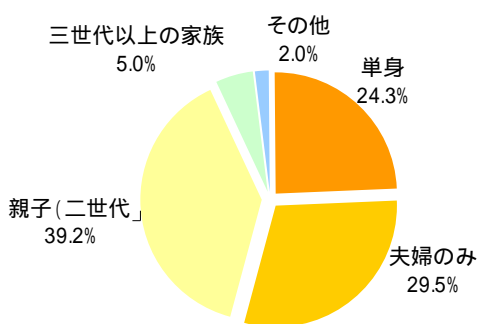


図 4 世帯構成 (N=559)

回答者の世帯構成は、親子が4割弱と最も高く、次いで、夫婦のみ、単身の順で高い。

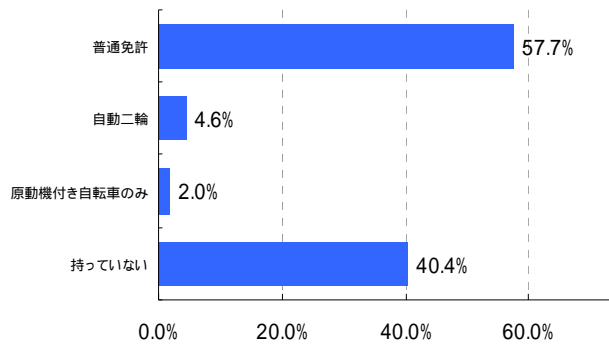


図 5 保有する運転免許証 (N=560)

保有する運転免許は、普通免許を有する方が6割強である一方、免許を有していない方が4割強存在する。これは、本調査をバス車内でも実施したことから、免許を有していない方も多かった。

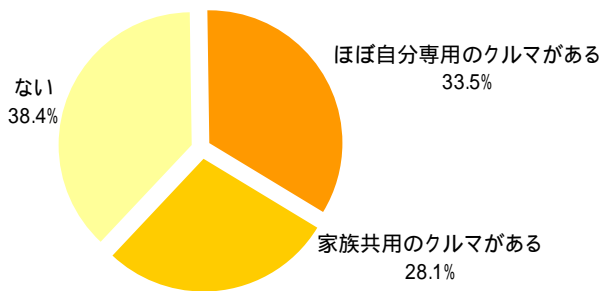


図 6 保有するクルマ (N=516)

保有するクルマは、「ない」が4割弱と高く、「ほぼ自分専用のクルマがある」が3割強であった。これについても本調査をバス車内でも実施したことが影響していると思われる。

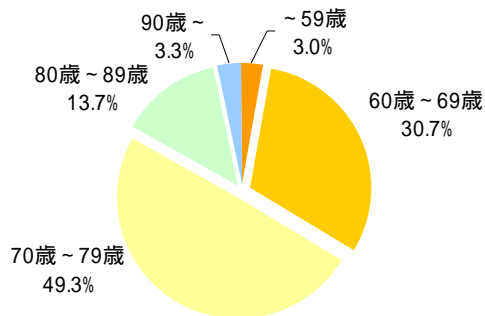


図 7 将来の運転意向 (N=270)

将来の運転意向については、70歳～79歳まで運転するという回答者が5割弱と高い。

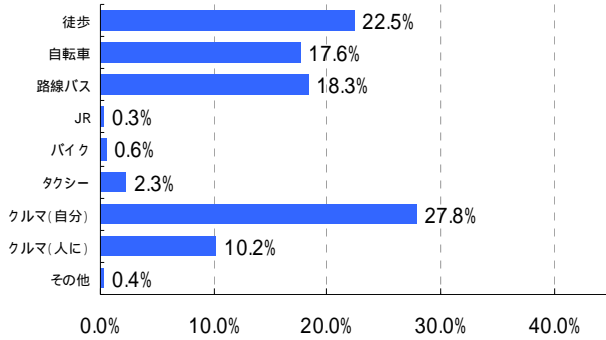


図 8 買い物\_交通手段 (N=1241)

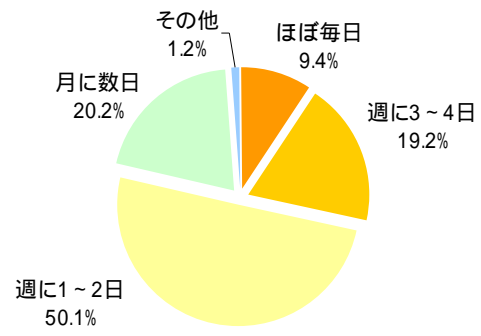


図 9 買い物\_頻度 (N=853)

買い物交通の交通手段としては、クルマ（運転）が3割弱と高く、次いで、徒歩、路線バス、自転車の順で高い。

買い物頻度については、週に1~2日が約5割と高い。

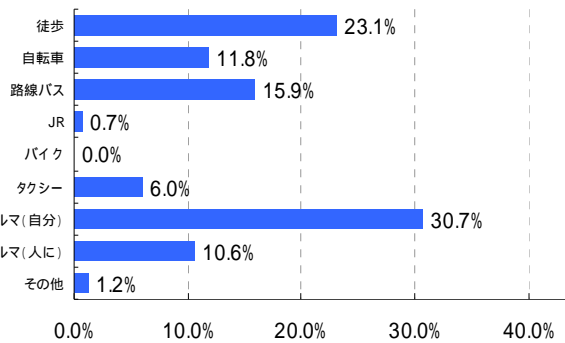


図 10 通院\_交通手段 (N=433)

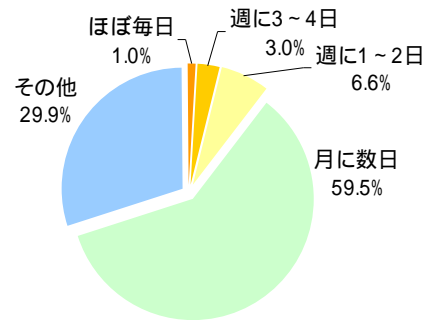


図 11 通院\_頻度 (N=304)

通院交通の交通手段としては、クルマ（運転）が3割強と高く、次いで、徒歩、路線バス、自転車の順で高い。また、送迎利用、タクシー利用についても一定程度、存在する。

通院頻度については、月に数日が6割弱と高い。

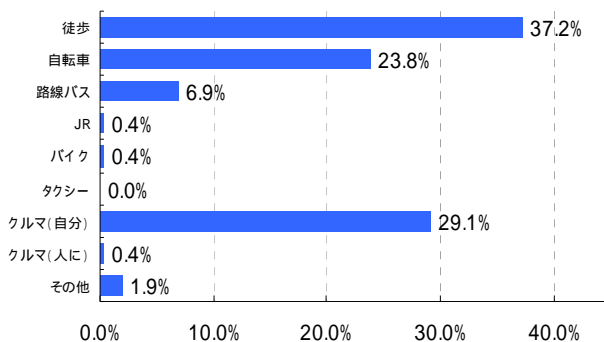


図 12 通勤・通学\_交通手段 (N=261)

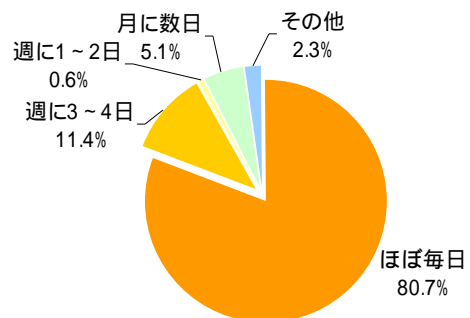


図 13 通勤・通学\_頻度 (N=176)

通勤・通学の交通手段としては、徒歩が4割弱と高く、次いで、クルマ（運転）、自転車の順で高い。

通勤・通学頻度については、ほぼ毎日が約8割と高い。

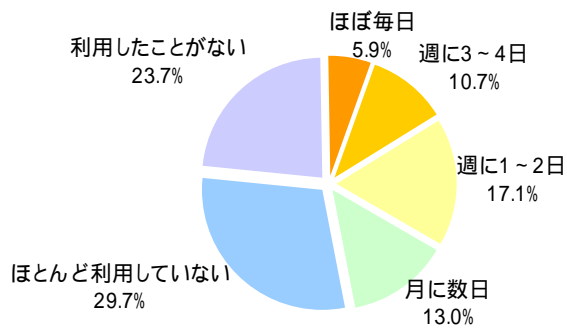


図 14 路線バスの利用頻度 (N=562)

路線バスの利用頻度は、「ほとんど利用していない」が3割強と最も高く、次いで、「利用したことがない」が2割強と高い。また、日常的に利用している回答者においては、「週に1~2日」の利用が多い。

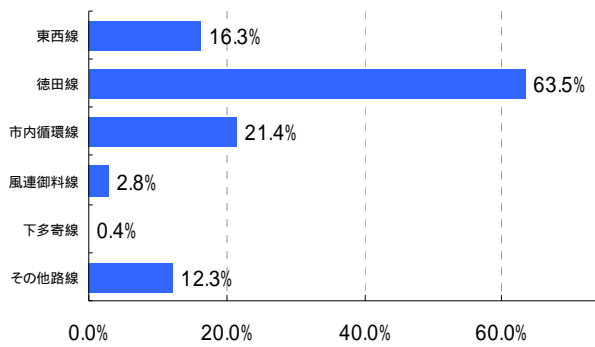


図 15 路線バスの利用路線 (N=252)

路線バスの利用路線は、徳田線の利用が最も高い。

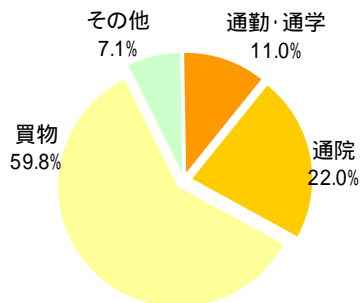


図 16 路線バス利用目的 (N=245)

路線バスの利用目的は買い物が約6割と高く、次いで、通院目的が高い。

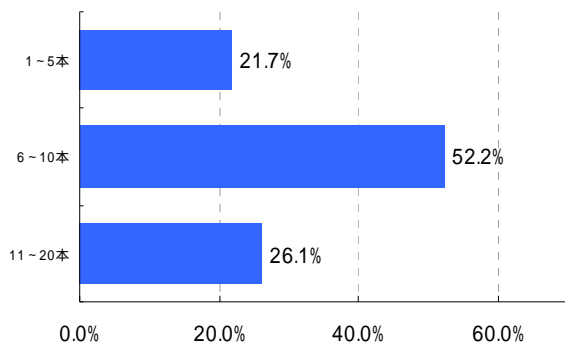


図 17 路線バスの必要運行便数 (N=23)

路線バスの必要運行便数は、6~10本が高い。しかしながら、回答数が23票と低く、回答出来ていない回答者が多い。

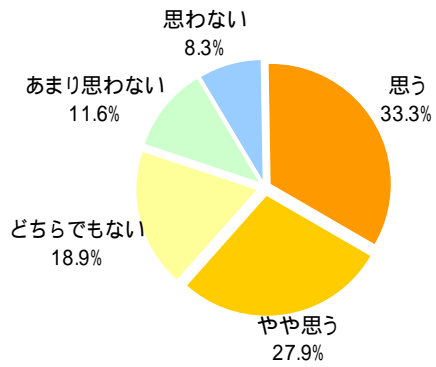


図 18 路線バスのサービスが向上した場合の利用意向 (N=481)

路線バスのサービスが向上した場合の利用意向は「思う」・「やや思う」を足し合わせると6割を超え、高い。

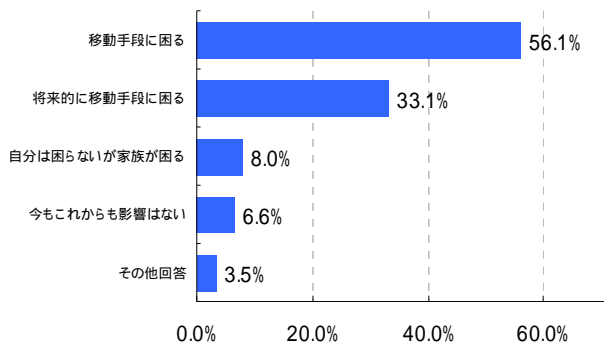


図 19 路線バスがなくなった場合の状況 (N=513)

路線バスがなくなった場合の状況については、「移動手段に困る」が高く、「将来的に困る」という回答が3割強と高い。一方、「今もこれからも影響はない」と回答した方は6.6%と僅かである。

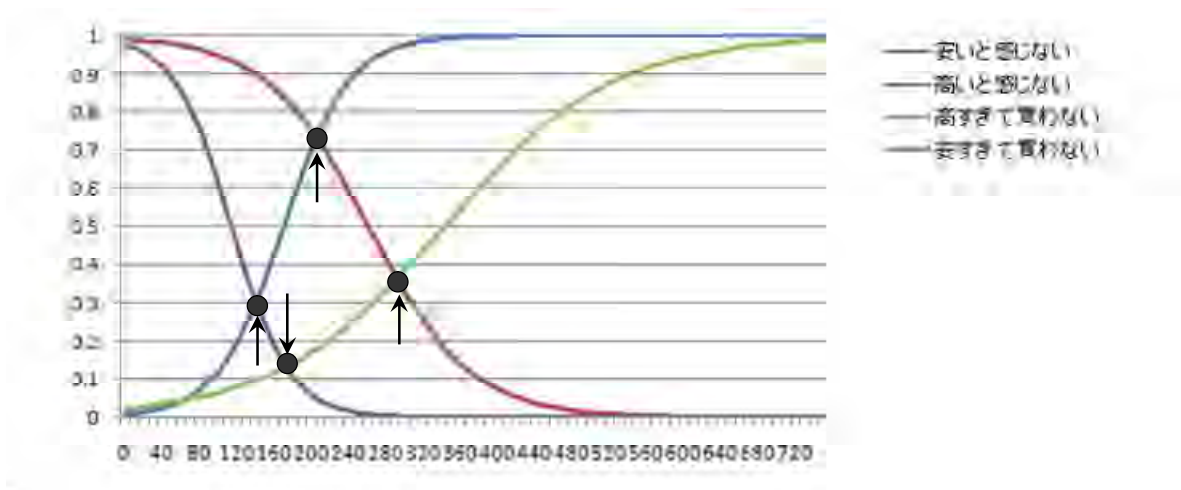


図 20 路線バスの乗車運賃に関する KLP グラフ

価格の指標			価格(円)
	上限価格	消費者全体に受け入れられる上限。	292
	基準価格	高いとも安いとも感じない、バランスのとれていて、値ごろ感の基準となる価格	205
	割安価格	品質の割に安いと感じる分岐点の価格	172
	下限価格	消費者全体に受け入れられる下限	140

表 1 価格の指標と価格

ロジット型価格感度測定法 (Kishi's Logit PSM ; KLP) による路線バスの乗車運賃 (市内移動) に関する分析結果として、下限価格は 140 円で上限価格は 292 円であった。また、高いとも安いとも感じないバランスのとれた値ごろ感の基準となる基準価格は 205 円であり、品質の割に安いと感じる分岐点の価格は 172 円であった。



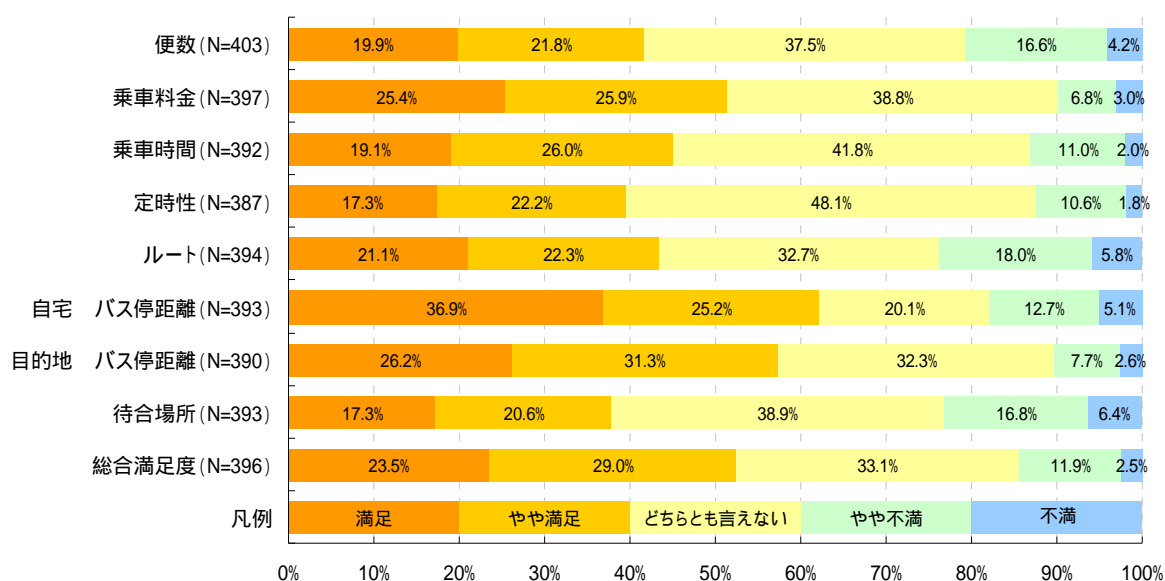


図 21 路線バスの満足度

満足度に関して相対的に見ると、自宅から最寄りバス停までの距離についての満足度は高く、また、最寄りバス停から目的地までの距離についての満足度も高い。加えて、乗車料金についても満足度が高い。一方、不満足感が高い項目としては、路線バスのルート、バスの待合施設、便数が挙げられる。

また、総合満足度については、5割以上の方が満足傾向を示している。

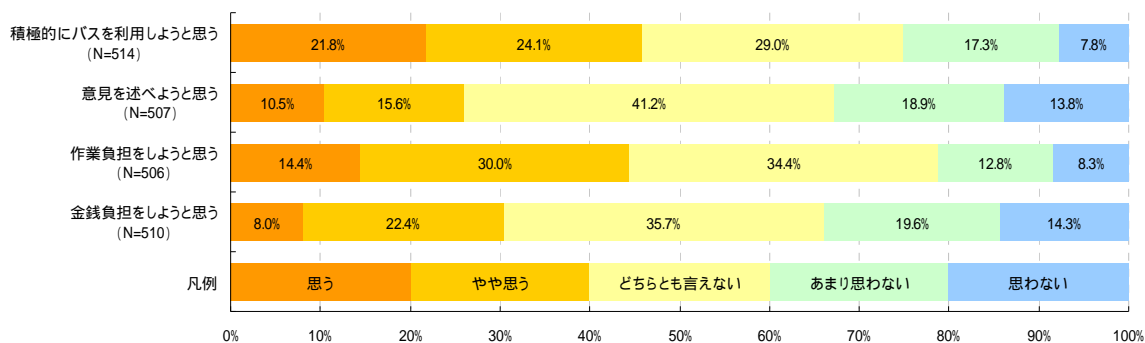


図 22 バス路線を維持する取り組みについて

バス路線を維持する取り組みに関して相対的に見ると、「バス路線を守るために、積極的にバスを利用しようと思う」、「バス路線を維持するために作業負担（例えば、バス停清掃や除雪等）も止むを得ないと思う」という設問において肯定的な意見が相対的に高い。

一方で、「使いやすいバスにするために、意見を述べようと思う」、「バス路線を維持するためには、運賃以外の金銭負担も止むを得ないと思う」という設問においては、否定的な意見が相対的に高い。

## 【年齢クロス集計】

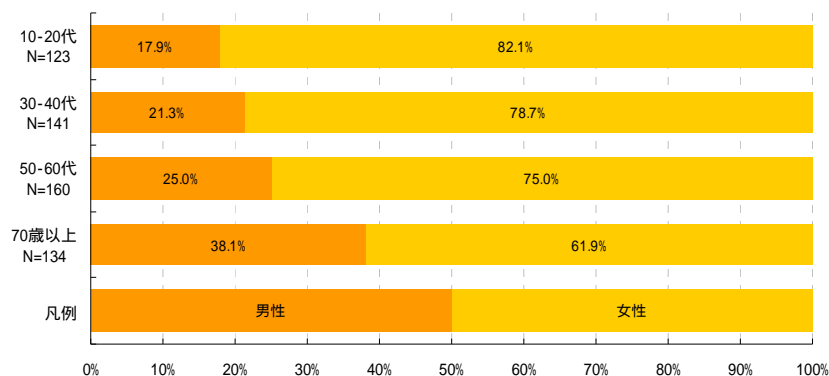


図 23 性別

性別と年齢のクロス集計結果としては、年齢が上がるに従い、男性の回答率が増加している傾向がある。

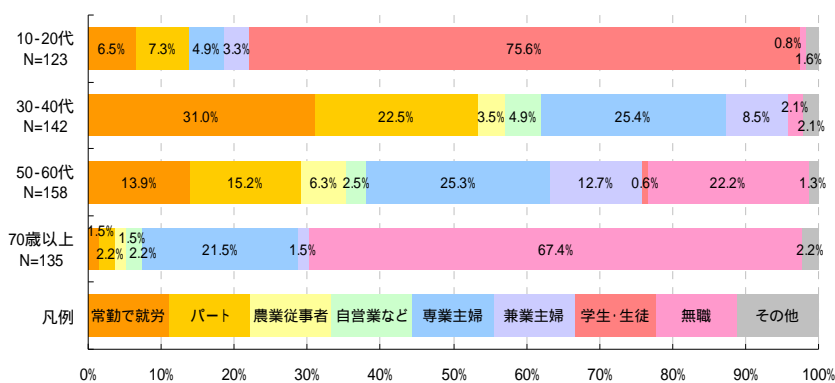


図 24 職業

年齢と職業のクロス集計結果としては、10代・20代は学生・生徒の占める割合が高い。また、30代・40代は、常勤で就労・パート・専業主婦の占める割合が高い。加えて、50代・60代は、専業主婦と無職の占める割合が高い。さらに、70歳以上については、無職及び専業主婦の占める割合が高い。

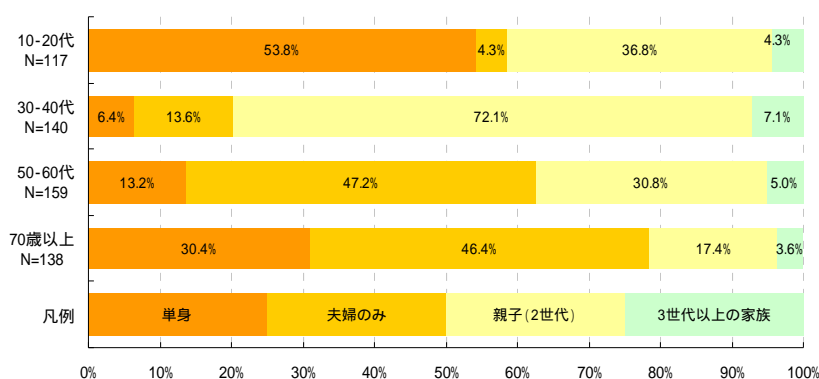


図 25 世帯構成

年齢と世帯構成のクロス集計結果としては、10代・20代は単身の占める割合が高い。また、30代・40代は、親子の占める割合が高い。加えて、50代・60代は、夫婦のみの占める割合が高い。さらに、70歳以上については、夫婦のみ及び単身の占める割合が高い。

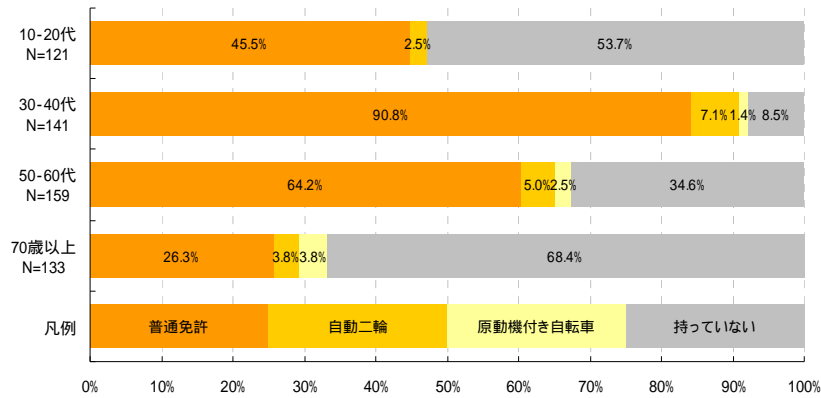


図 26 保有する運転免許

年齢と保有する運転免許のクロス集計結果としては、30代・40代の回答者は普通免許を所有する割合が著しく高く、また、50代・60代においても普通免許を所有する割合が高い。一方、10代・20代及び70歳以上においては、免許を所有していない割合が高い。

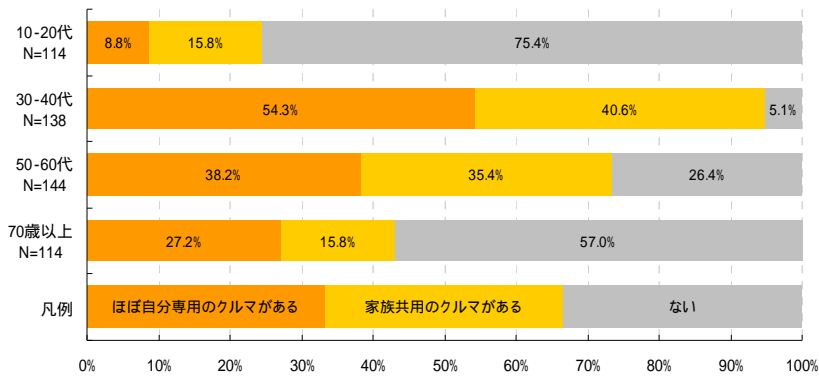


図 27 保有するクルマ

年齢と保有するクルマのクロス集計結果としては、上記の運転免許と同様な傾向があり、30代・40代の回答者はクルマを所有する割合が著しく高く、また、50代・60代においてもクルマを所有する割合が高い。一方、10代・20代及び70歳以上においては、クルマを所有していない割合が高い。

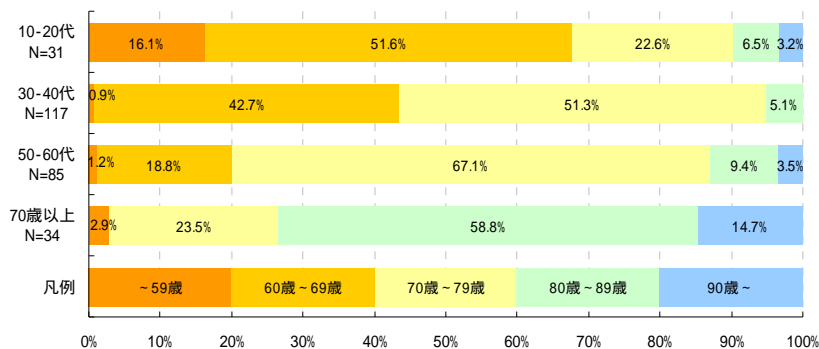


図 28 将来の運転意向

年齢と将来の運転意向のクロス集計結果としては、年齢が上がるに従い、将来の運転意向も上がる傾向がある。特に、70歳以上の運転者においては、80歳代までは運転をしようと考えている割合が顕著に高い。

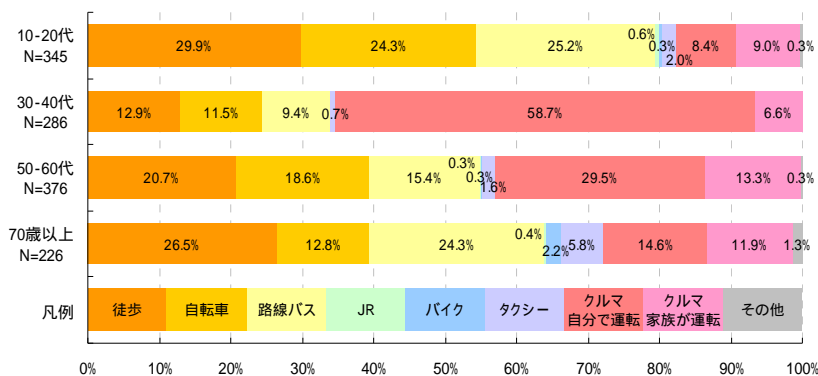


図 29 買い物\_交通手段

年齢と買い物の交通手段のクロス集計結果としては、30代・40代はクルマ利用の割合が高く、また、50代・60代においてもクルマ利用の割合が高い。

買い物に路線バスを利用する年齢層は10代・20代と70歳以上において高い。

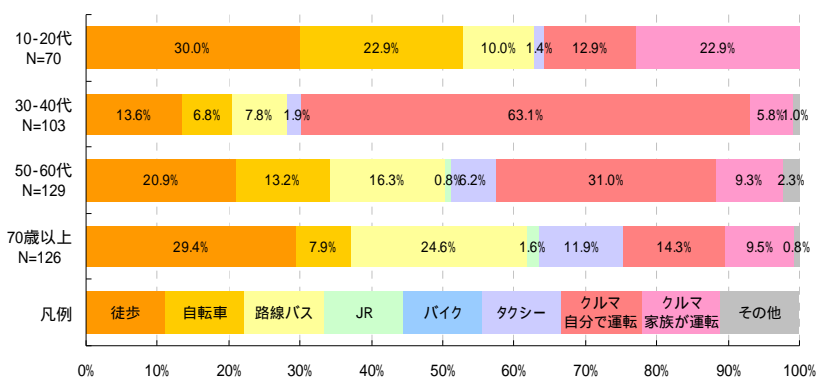


図 30 通院\_交通手段

年齢と通院の交通手段のクロス集計結果としては、30代・40代はクルマ利用の割合が高い。徒歩・自転車利用の割合は買い物交通と同様の傾向がある。

通院に路線バスを利用する年齢層は50代・60代と70歳以上において高い。

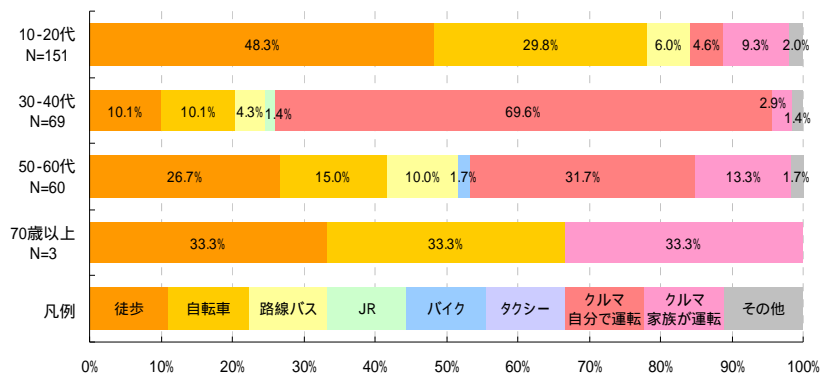


図 31 通勤・通学\_交通手段

年齢と通勤・通学の交通手段のクロス集計結果としては、30代・40代はクルマ利用の割合が高い。徒歩・自転車利用の割合は買い物交通と同様の傾向がある。

通院に路線バスを利用する年齢層は50代・60代と70歳以上において高い。

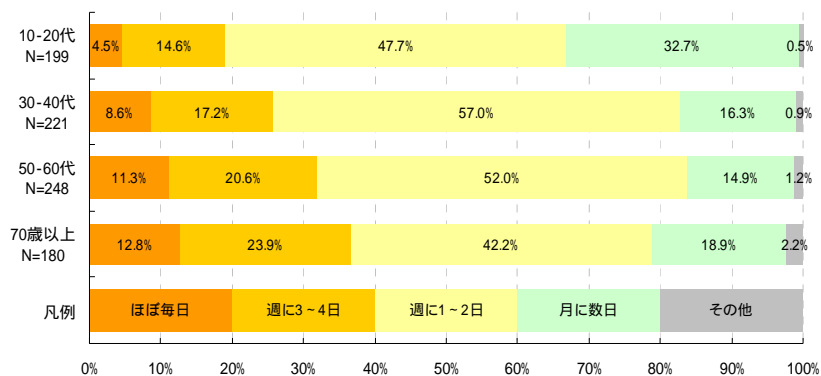


図 32 買い物\_頻度

年齢と買い物の移動頻度のクロス集計結果としては、年齢が上がるに連れ買い物頻度が増加する傾向がある。

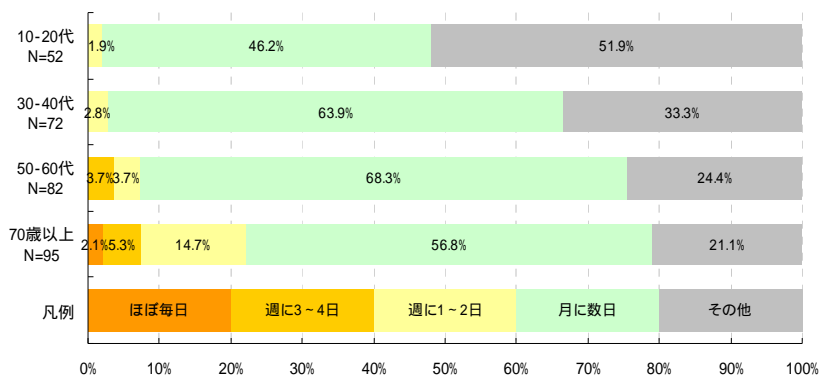


図 33 通院\_頻度

年齢と通院の移動頻度のクロス集計結果としては、年齢が上がるに連れ通院頻度が増加する傾向がある。

特に70歳以上の方においては、通院頻度が顕著に増加している。

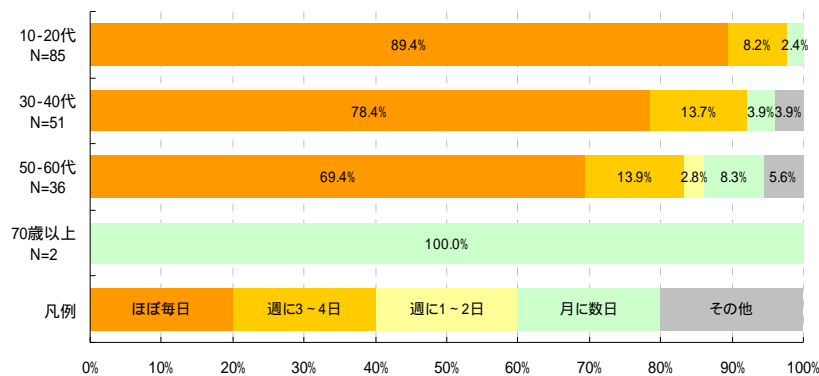


図 34 通勤・通学\_頻度

年齢と通勤・通学の移動頻度のクロス集計結果としては、10代~60代まで、「ほぼ毎日」、「週に3~4日」の割合が高くなっている。

また、70歳以上の方においては、無職の方が多く、有効サンプルが2票と少ないことが影響した結果となっている。

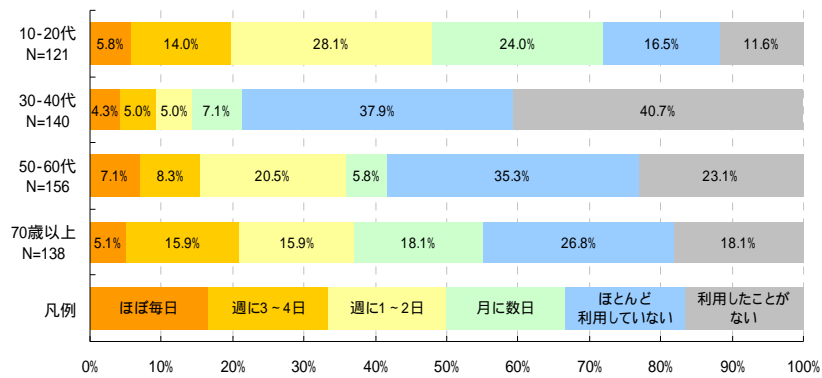


図 35 路線バス利用頻度

年齢と路線バス利用頻度については、10代・20代と70歳以上の方において、利用頻度が高い。また、30代・40代においては、8割弱が路線バスを「ほとんど利用していない」・「利用したことがない」と回答している。

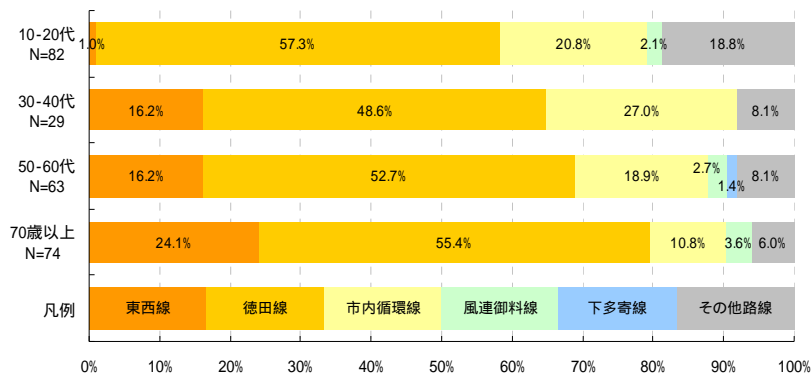


図 36 路線バス利用路線

年齢と路線バス利用頻度については、10代・20代と70歳以上の方において、利用頻度が高い。また、30代・40代においては、8割弱が路線バスを「ほとんど利用していない」・「利用したことがない」と回答している。

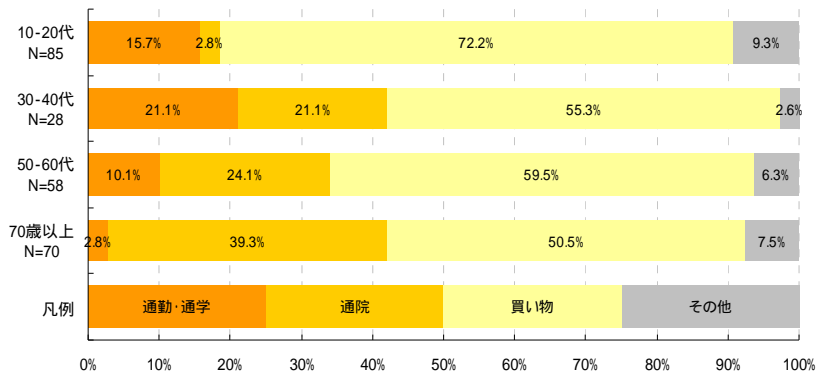


図 37 通路線バスの利用目的

年齢と路線バス利用目的については、どの年齢層においても買い物目的の利用が多い。また、70歳以上の方においては、通院目的の利用の割合が他の年齢層と比較して高い。

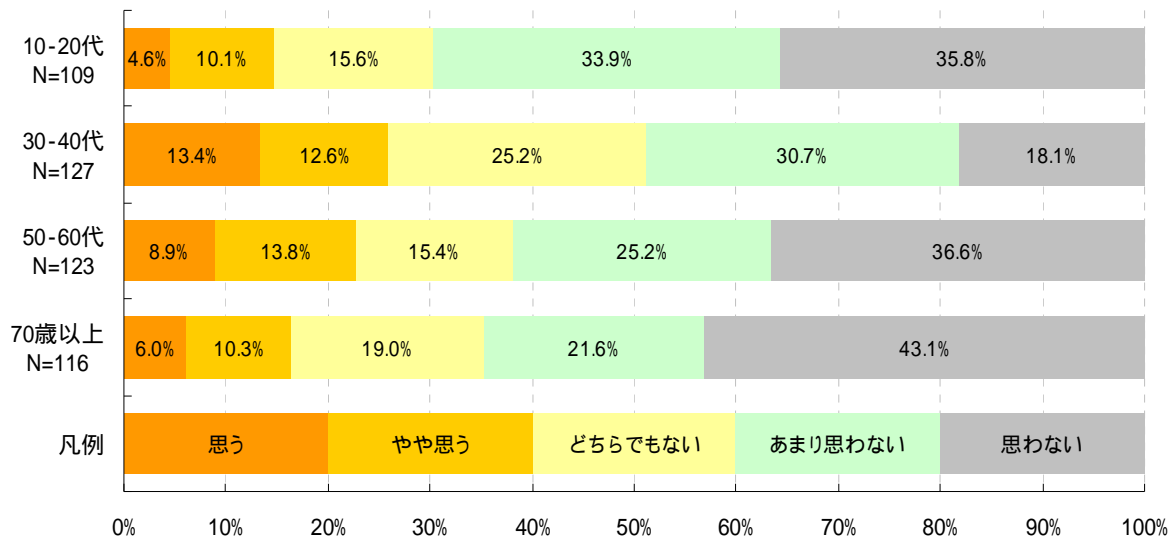


図 38 路線バスのサービスが向上した場合の利用意向

年齢と路線バスのサービスが向上した場合の利用意向については、30代・40代の方の路線バス利用意向が他の年齢層よりも高い。

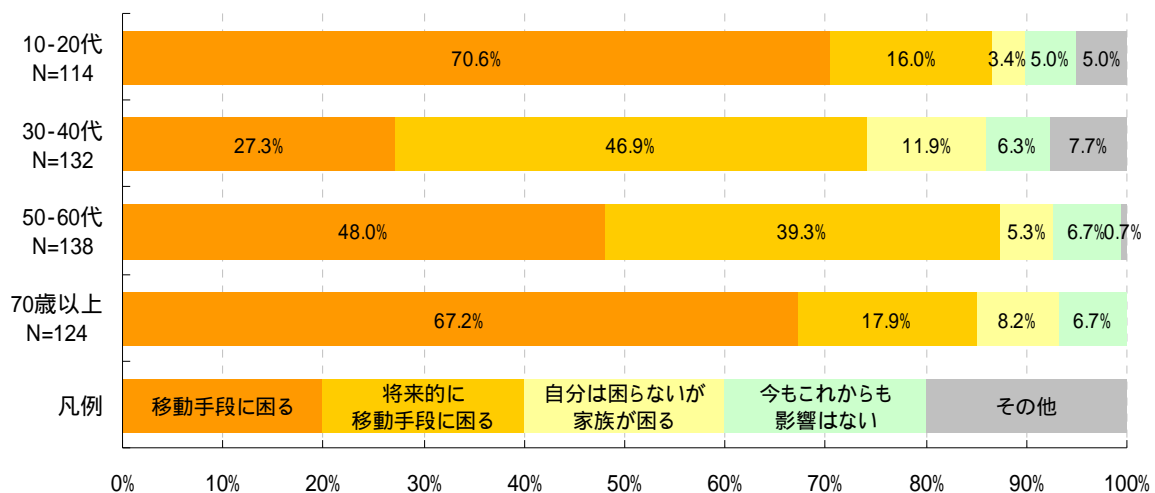


図 39 路線バスがなくなった場合の状況

年齢と路線バスがなくなった場合の状況についての意見としては、10代・20代、50代・60代、70歳以上については、現状での移動手段に困るという回答割合が高く、一方、30代・40代においては、将来的な移動手段に困るという意見が高い。

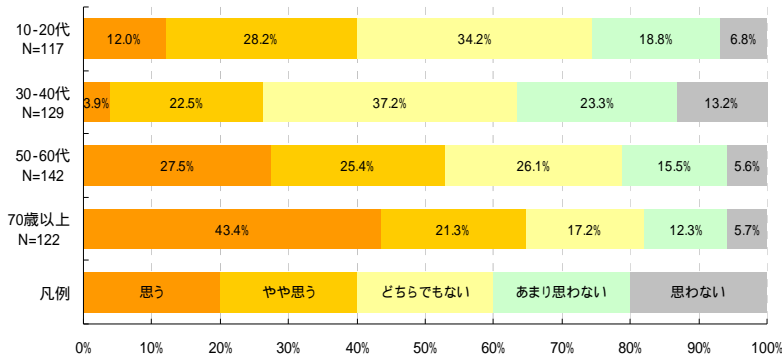


図 40 バス路線を守るために積極的にバスを利用しようと思う

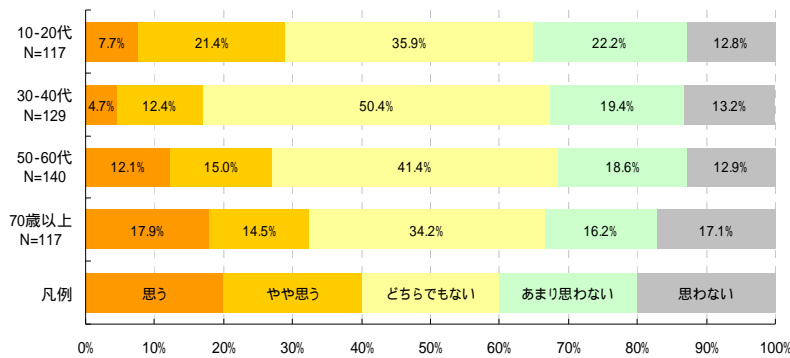


図 41 使いやすいバスにするために意見を述べようと思う

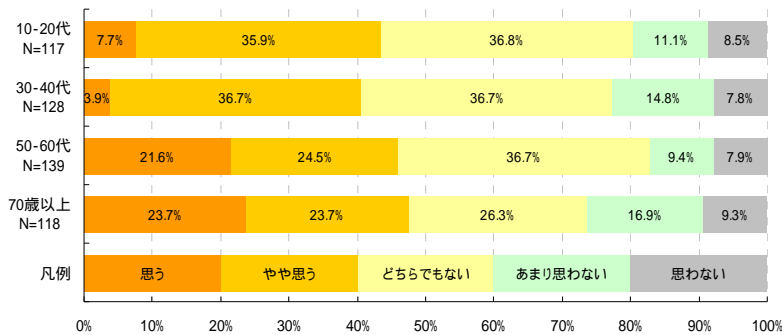


図 42 バス路線を維持するために作業負担も止むを得ないと思う

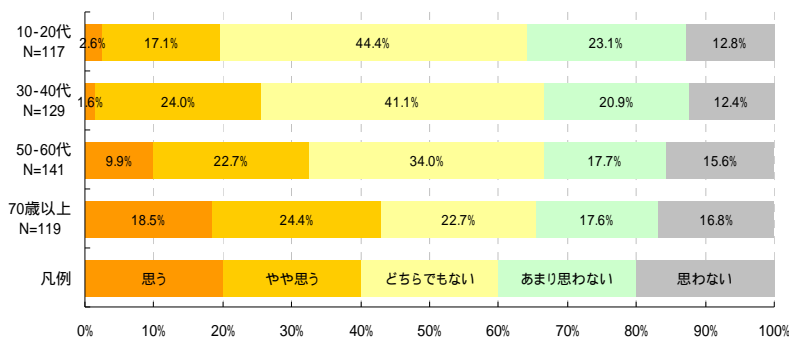


図 43 バス路線を維持するためには金銭負担も止むを得ないと思う

「バス路線を守るために、積極的にバスを利用しようと思う」という意識が高いのは、50歳以上の方である。一方、30代・40代においてはこの意識は他の年齢層と比較し、低い。

「使いやすいバスにするために、意見を述べようと思う」という意識が高いのは、70歳以上の方である。一方、30代・40代においてはこの意識は他の年齢層と比較し、低い。

「バス路線を維持するために作業負担（例えば、バス停清掃や除雪等）も止むを得ないと思う」という意識については、50歳以上の方は高い。また、他の年代においても、「思う」・「やや思う」という回答を合わせて考えると、大きな差異は認められない。

「バス路線を維持するためには、運賃以外の金銭負担も止むを得ないと思う」という意識については、50歳以上の方は高い。特にこの傾向は70歳以上において、顕著である。



： 郊外住民アンケート調査結果

【全体集計】

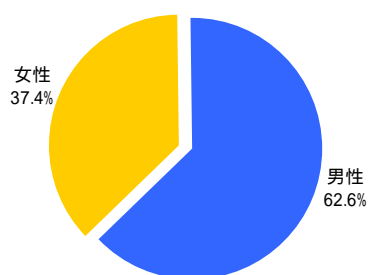


図 44 性別 (N=286)

回答者の性別は男性の占める割合がやや高い。

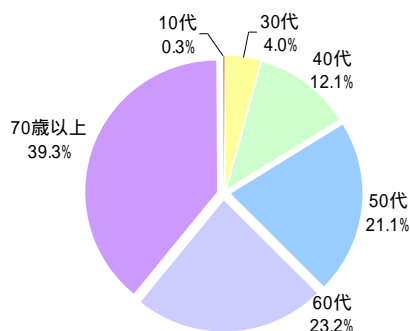


図 45 年齢 (N=298)

回答者の年齢は70歳以上が4割と最も多く、次いで、60代、50代の割合が高い。一方、10代、20代はほとんどいない。

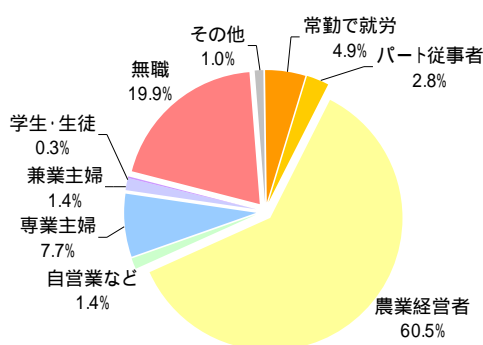


図 46 職業 (N=286)

回答者の職業は農業経営者の占める割合が6割と最も高く、次いで無職の割合が高い。

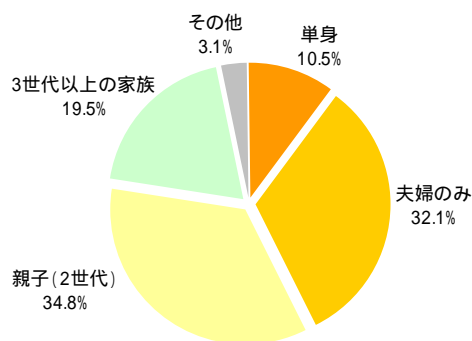


図 47 世帯構成 (N=287)

回答者の世帯構成は、親子が3割強と最も高く、次いで、夫婦のみ、3世代以上の家族の順で高い。

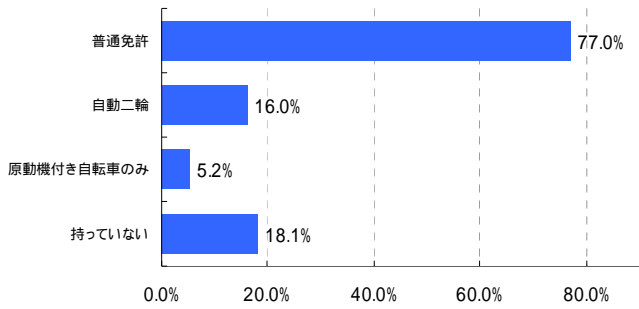


図 48 保有する運転免許 (N=287)

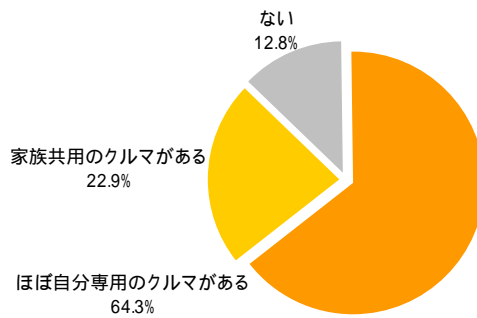


図 49 保有するクルマ (N=266)

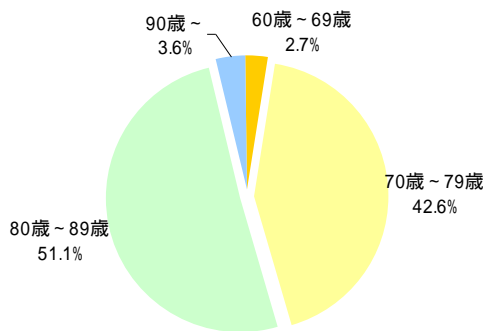


図 50 将来の運転意向 (N=223)

保有する運転免許は、普通免許を有する方が 8 割弱と多くなっている一方、免許を有していない方は 2 割弱となっていた。

保有するクルマは、「ほぼ自分専用のクルマがある」が 6 割強、「家族共有のクルマがある」が 2 割強で、両者を合わせると 9 割近くの方がクルマを保有している。

将来の運転意向については、「80 歳～89 歳」まで運転するという回答者が約 5 割、次いで「70 歳～79 歳」まで運転するという回答者が 4 割となっている。

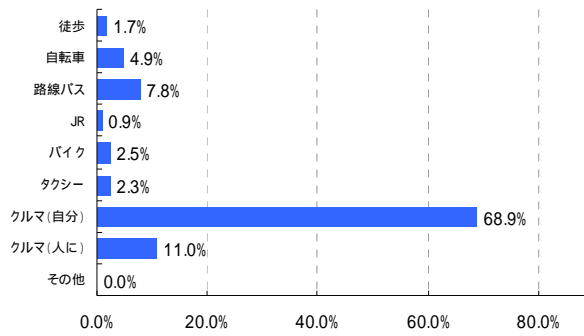


図 51 買い物\_交通手段 (N=448)

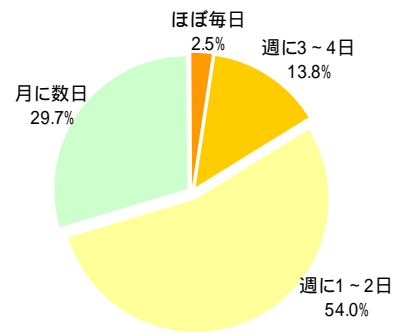


図 52 買い物\_頻度 (N=448)

買い物交通の交通手段としては、クルマ(運転)が7割弱と非常に高くなっており、それ以外では、特に割合の高い交通手段はないが、クルマ(送迎) 路線バス利用については、一定程度、存在する。買い物頻度については、週に1~2日が5割強と高く、次いで、月に数日が3割と高い。

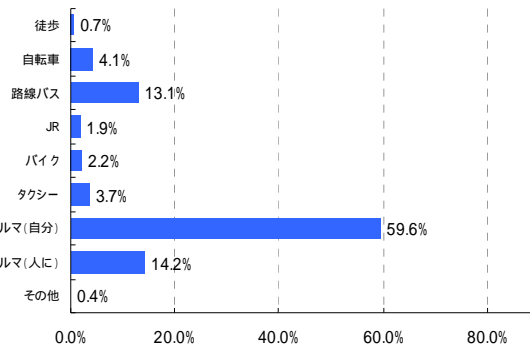


図 53 通院\_交通手段 (N=267)

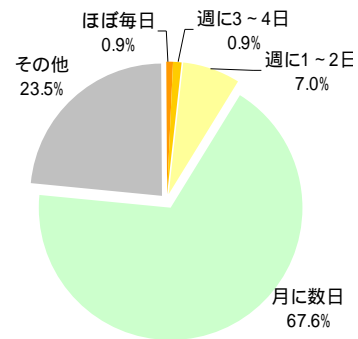


図 54 通院\_頻度 (N=213)

通院交通の交通手段としては、クルマ(運転)が6割強と非常に高くなっており、それ以外では、特に割合の高い交通手段はないが、クルマ(送迎) 路線バス利用については一定程度、存在する。通院頻度については、月に数日が7割弱と最も高く、次いで「その他」となっている。

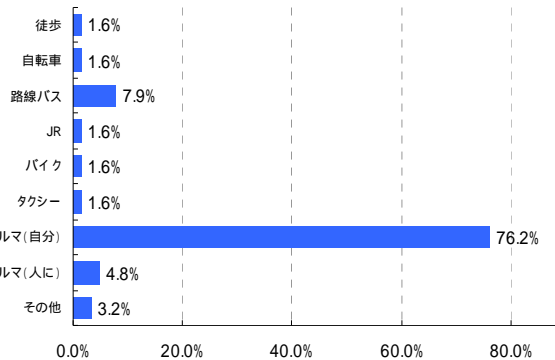


図 55 通勤・通学\_交通手段 (N=63)

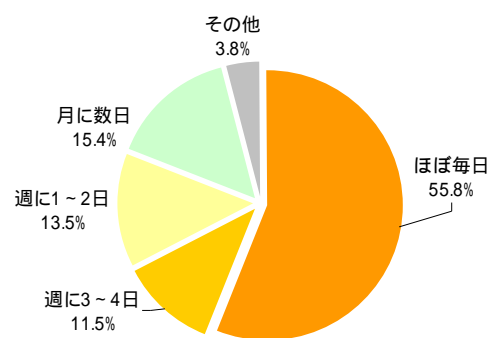


図 56 通勤・通学\_頻度 (N=53)

通勤・通学の交通手段としては、クルマ(運転)が8割弱と非常に高くなっており、それ以外では、特に割合の高い交通手段はないが、路線バス利用については、一定程度存在する。通勤・通学頻度については、ほぼ毎日が約6割弱と高くなっており、次いで、月に数日、週に1~2日となっている。

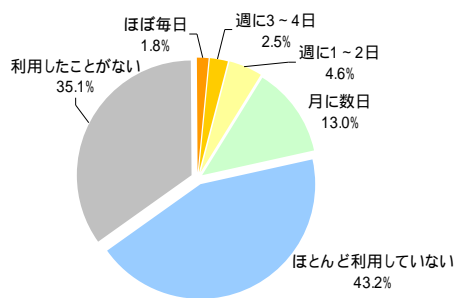


図 57 路線バス利用頻度 (N=285)

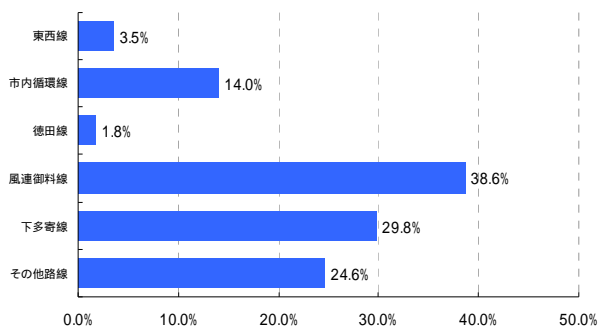


図 58 路線バス利用路線 (N=57)

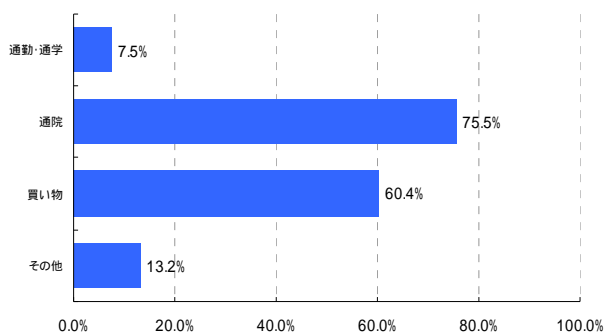


図 59 路線バス利用目的 (N=53)

路線バスの利用頻度は、「ほとんど利用していない」が 4 割強と最も高く、次いで、「利用したことがない」が 4 割弱と高い。

路線バスの利用路線は、風連御料線の利用が 4 割弱と最も高く、次いで、下多寄線が 3 割弱と高い。

路線バスの利用目的は通院が 8 割弱と最も高く、次いで、買い物が約 6 割と高い。

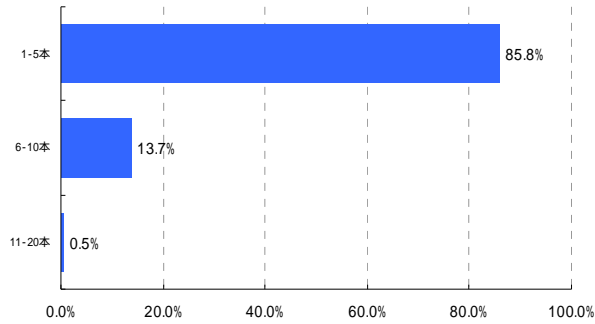


図 60 路線バス必要運行便数 (N=197)

路線バスの必要運行便数は、1～5本が最も高く、9割弱の回答が得られた。

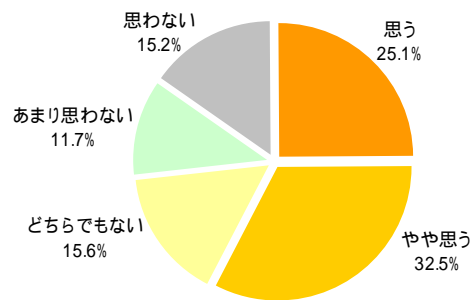


図 61 路線バスのサービスが向上した場合の利用意向 (N=231)

路線バスのサービスが向上した場合の利用意向は「思う」・「やや思う」を足し合わせると6割弱となり、高い。

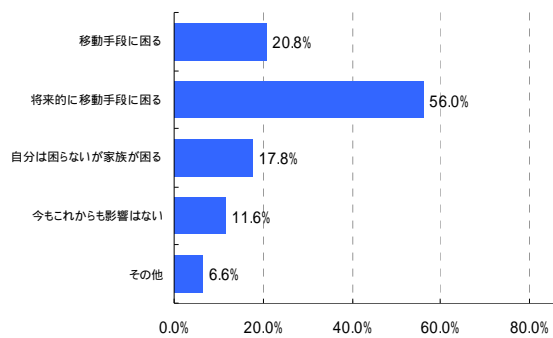


図 62 路線バスがなくなった場合の状況 (N=259)

路線バスがなくなった場合の状況については、「将来的に困る」という回答が6割弱と高く、「移動手段に困る」は約2割となっている。一方、「今もこれからも影響はない」と回答した方は、約1割いた。

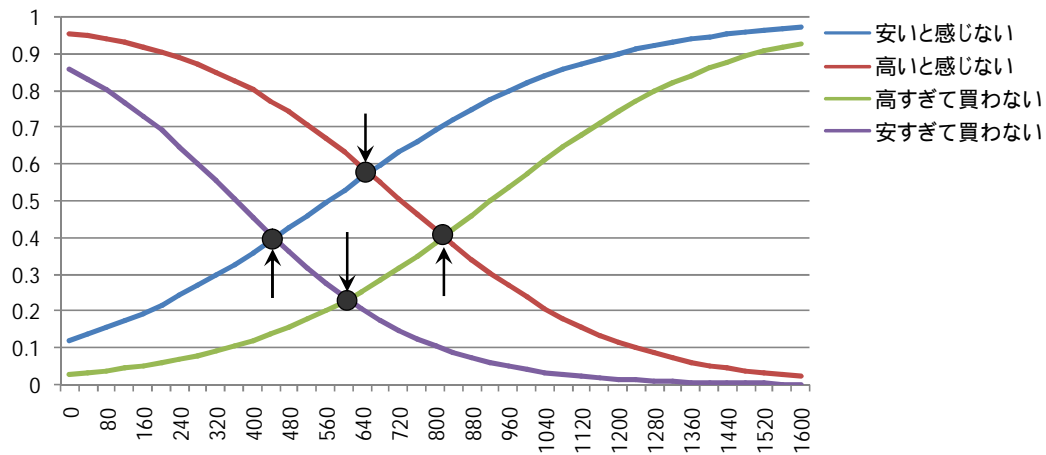


図 63 路線バスの乗車運賃に関する KLP グラフ

価格の指標			価格(円)
上限価格	消費者全体に受け入れられる上限。		818
基準価格	高いとも安いとも感じない、バランスのとれていて、値ごろ感の基準となる価格		654
割安価格	品質の割に安いと感じる分岐点の価格		608
下限価格	消費者全体に受け入れられる下限		448

表 2 価格の指標と価格

ロジット型価格感度測定法 (Kishi's Logit PSM; KLP) による路線バスの乗車運賃に関する分析結果として、下限価格は 448 円で上限価格は 818 円であった。また、高いとも安いとも感じないバランスのとれた値ごろ感の基準となる基準価格は 654 円であり、品質の割に安いと感じる分岐点の価格は 608 円であった。

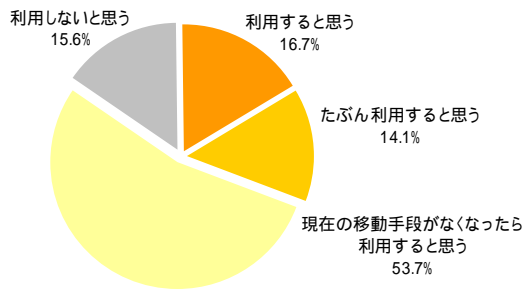


図 64 乗合タクシーの利用意向 (N=270)

乗合タクシーの利用意向は、「現在の手段がなくなったら利用する」が 5 割強と最も高くなっており、利用意向を示した回答者は全体の 8 割強を占める。

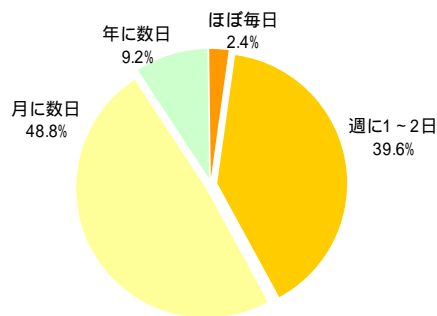


図 65 乗合タクシーの利用頻度意向 (N=207)

乗合タクシーの利用頻度意向は、月に数日が 5 割弱と最も高く、次いで週に 1~2 日が約 4 割と高い。

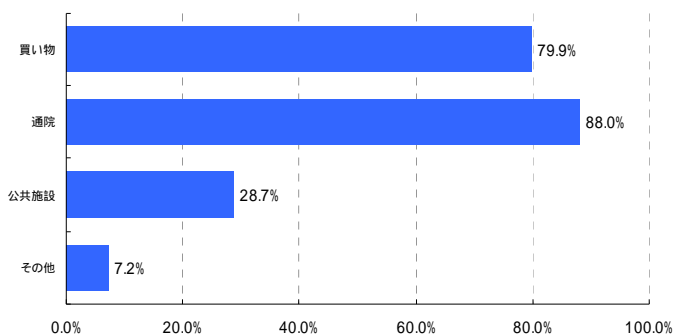


図 66 乗合タクシーの利用目的 (N=209)

乗合タクシーの利用目的は、通院が 9 割弱と最も高く、次いで買い物が約 8 割を占める。

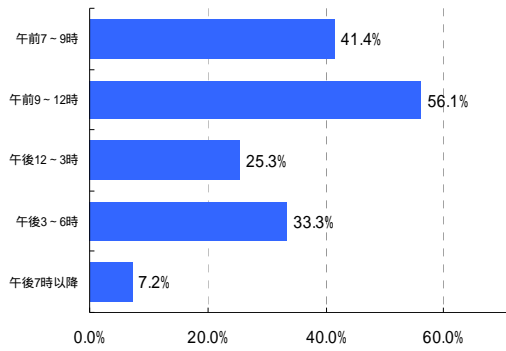


図 67 乗合タクシーの利用時間 (N=237)

乗合タクシーの利用時間は、午前9～12時が6割弱と最も高く、次いで、午前7～9時が約4割と高い。

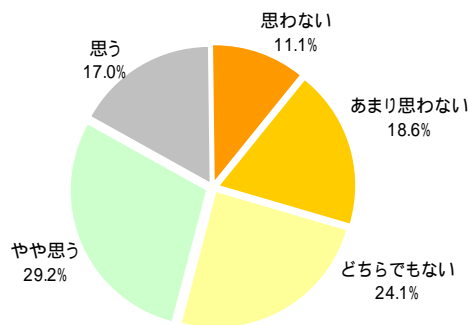


図 68 乗合タクシーの予約の面倒さ (N=253)

乗合タクシーの予約の面倒さについては、面倒だと「思う・やや思う」が5割弱を占め、「思わない・あまり思わない」の割合より高い。

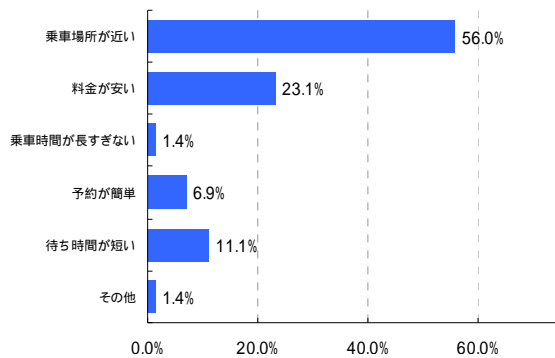


図 69 乗合タクシーに期待するサービス (N=216)

乗合タクシーに期待するサービスについては、「乗降場所が自宅や目的地に近い」が6割弱と最も高くなっており、次いで「料金が安い」が高い。



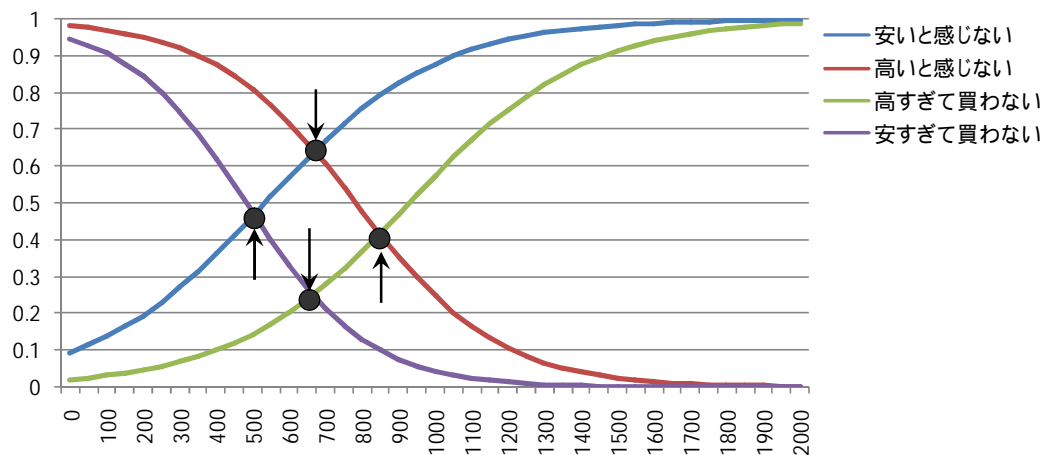


図 70 乗合タクシーの乗車運賃に関する KLP グラフ

価格の指標			価格(円)
上限価格	消費者全体に受け入れられる上限。		849
基準価格	高いとも安いとも感じない、バランスのとれていて、値ごろ感の基準となる価格		670
割安価格	品質の割に安いと感じる分岐点の価格		665
下限価格	消費者全体に受け入れられる下限		503

表 3 価格の指標と価格

ロジット型価格感度測定法 (Kishi's Logit PSM; KLP) による路線バスの乗車運賃に関する分析結果として、下限価格は 503 円で上限価格は 849 円であった。また、高いとも安いとも感じないバランスのとれた値ごろ感の基準となる基準価格は 670 円であり、品質の割に安いと感じる分岐点の価格は 665 円であった。

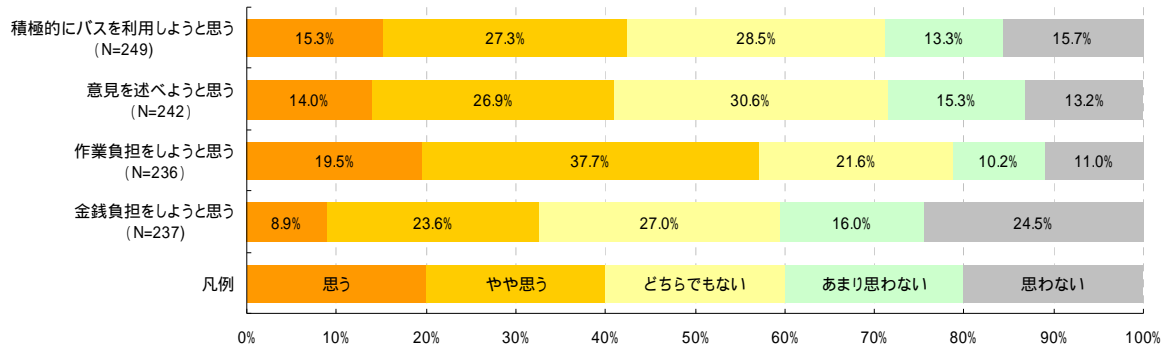


図 71 バス路線を維持する取り組みについて

バス路線を維持する取り組みに関して相対的に見ると、「バス路線を維持するために作業負担(例えば、バス停清掃や除雪等)も止むを得ないと思う」という設問において肯定的な意見の割合が高く、約 6 割弱を占めている。

また、「バス路線を守るために、積極的にバスを利用しようと思う」、「使いやすいバスにするために、意見を述べようと思う」という設問においても、肯定的な意見が相対的に高い。

一方で、「バス路線を維持するためには、運賃以外の金銭負担も止むを得ないと思う」という設問においては、否定的な意見が相対的に高い。

## 【年齢クロス集計】

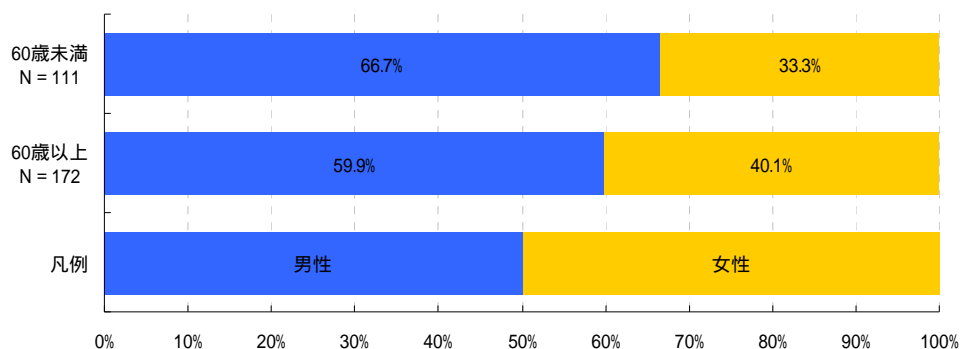


図 72 性別

性別と年齢のクロス集計結果としては、60歳未満より60歳以上の方が、女性の回答率がやや増加している。

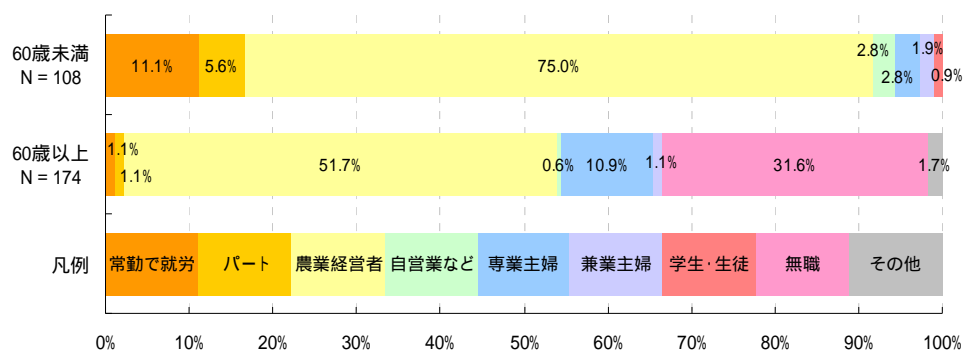


図 73 職業

年齢と職業のクロス集計結果としては、60歳未満は農業経営者の占める割合が高く、8割弱となっている。また、常勤で就労が約1割いる。

60歳以上は、同様に農業経営者の割合が高いが、無職の割合も高くなっており、また、専業主婦も約1割いる。

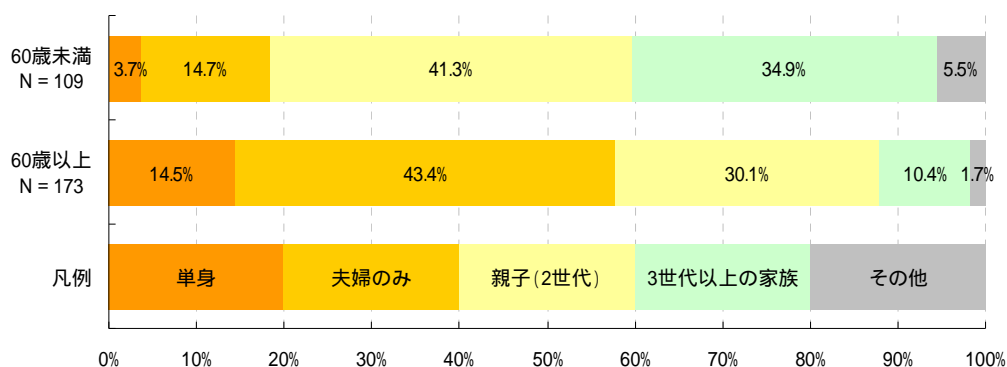


図 74 世帯構成

年齢と世帯構成のクロス集計結果としては、60歳未満は親子(2世代)及び3世代以上の家族の占める割合が高い。60歳以上は、夫婦のみの占める割合が4割強と最も高く、次いで、親子(2世代)の占める割合が約3割と高い。

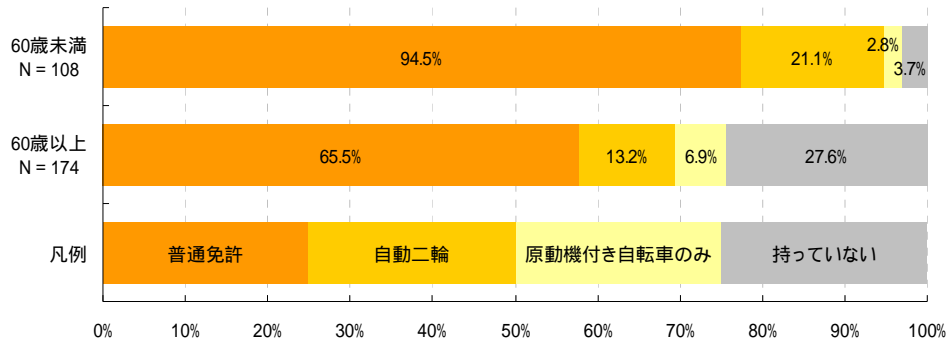


図 75 保有する運転免許

年齢と保有する運転免許のクロス集計結果としては、60歳未満の回答者は普通免許を所有する割合が9割強と著しく高い。60歳以上においても普通免許を所有する割合は7割弱と高いが、所有していない割合も3割弱程度いる。

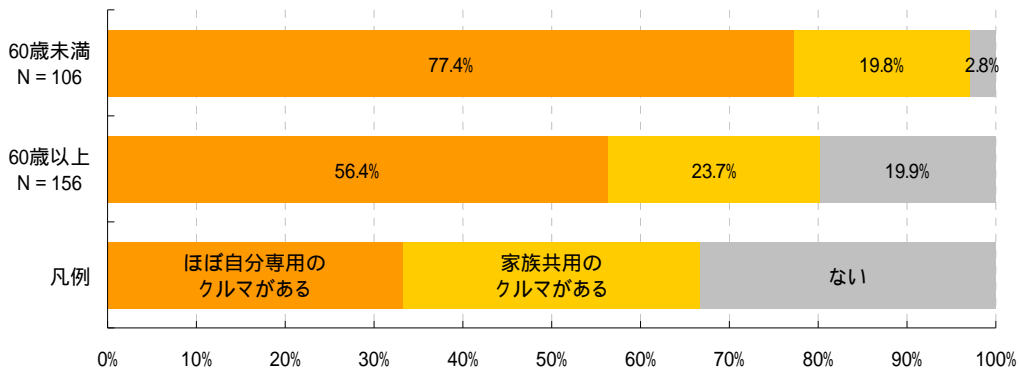


図 76 保有するクルマ

年齢と保有するクルマのクロス集計結果としては、上記の運転免許と同様な傾向があり、60歳未満の回答者はクルマを所有する割合が著しく高い。60歳以上においても、クルマを所有する割合が高いが、クルマを所有していない割合も2割程度いる。

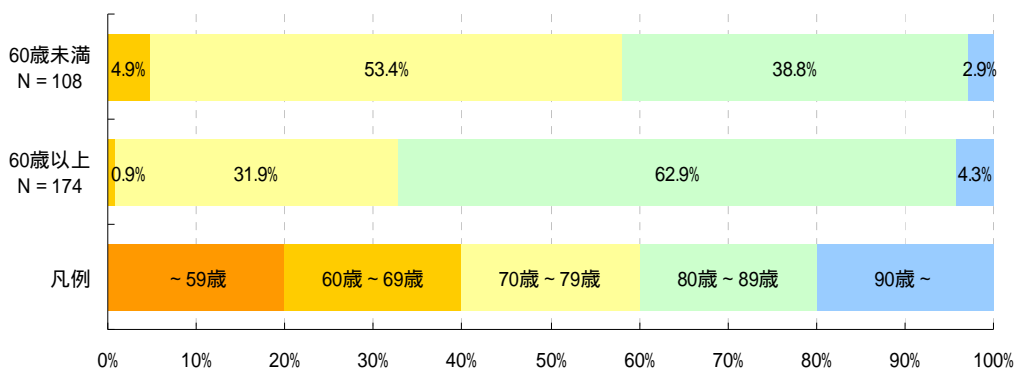


図 77 将来の運転意向

年齢と将来の運転意向のクロス集計結果としては、60歳未満の回答者よりも60歳以上の回答者の方が、将来の運転意向が高くなっており、60歳以上の運転者においては、80歳代までは運転をしようと考えている割合が高く、6割強を占める。

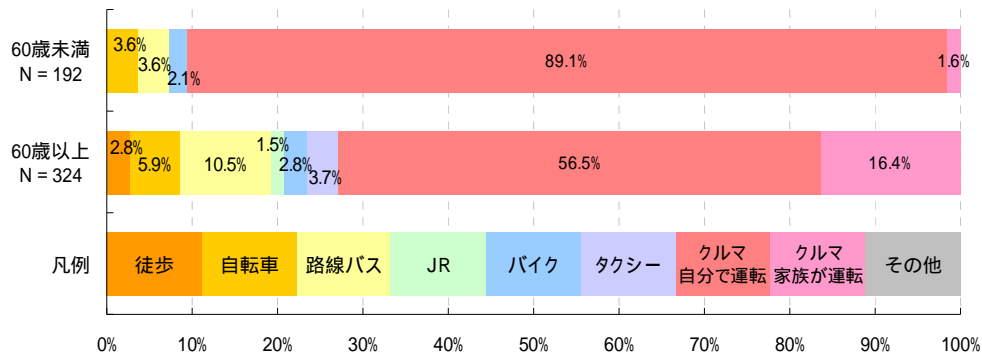


図 78 買い物\_交通手段

年齢と買い物の交通手段のクロス集計結果としては、60歳未満の回答者はクルマ利用の割合が著しく高く、送迎も含めると全体の約9割を占める。60歳以上の回答者はクルマ利用の割合が高く、送迎利用も含めると7割強を占めるが、それ以外では、路線バス利用も1割程度いる。

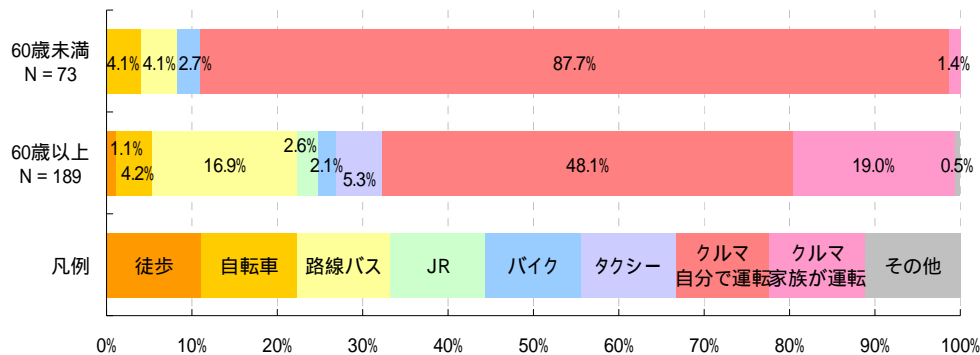


図 79 通院\_交通手段

年齢と通院の交通手段のクロス集計結果としては、60歳未満の回答者はクルマ利用の割合が著しく高く、送迎も含めると全体の9割弱を占める。60歳以上の回答者は、クルマ利用の割合が高く、送迎利用も含めると7割弱を占めるが、それ以外では路線バス利用が2割弱存在している。

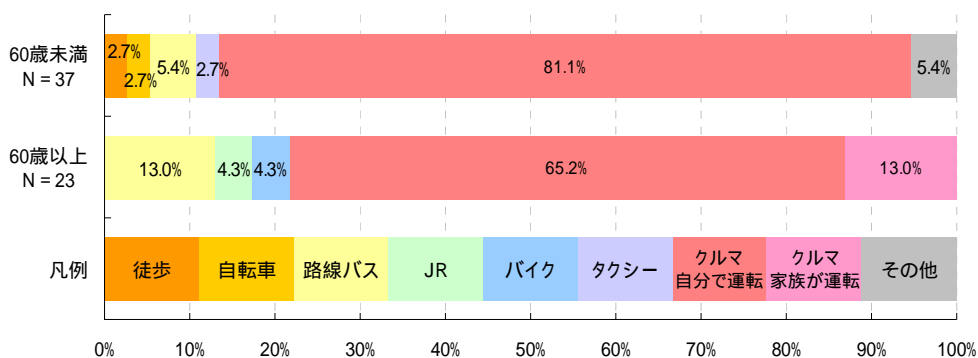


図 80 通勤・通学\_交通手段

年齢と通勤・通学の交通手段のクロス集計結果としては、60歳未満の回答者は、クルマ利用の割合が高く、全体の8割を占める。60歳以上の回答者もクルマ利用の割合が高く、送迎も含めると8割弱を占めるが、それ以外では路線バス利用が1割強存在している。

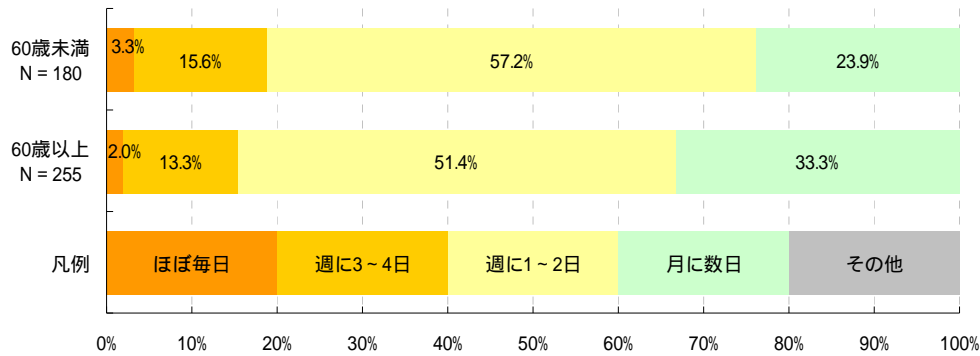


図 81 買い物\_頻度

年齢と買い物の移動頻度のクロス集計結果としては、60歳未満も60歳以上も最も割合が高いのは、「週に1~2日」で、次いで「月に数日」が高いが、60歳未満より60歳以上の方が買い物頻度が少ない。

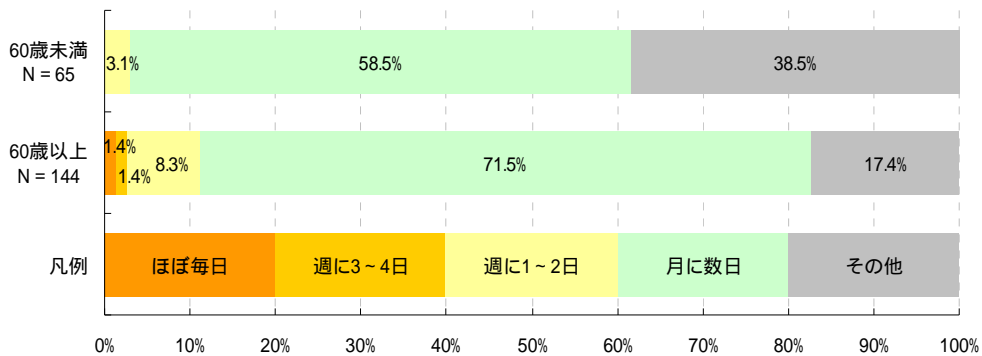


図 82 通院\_頻度

年齢と通院の移動頻度のクロス集計結果としては、60歳未満より60歳以上の方が通院頻度が高くなっており、60歳以上は「月に数日」が約7割を占める。

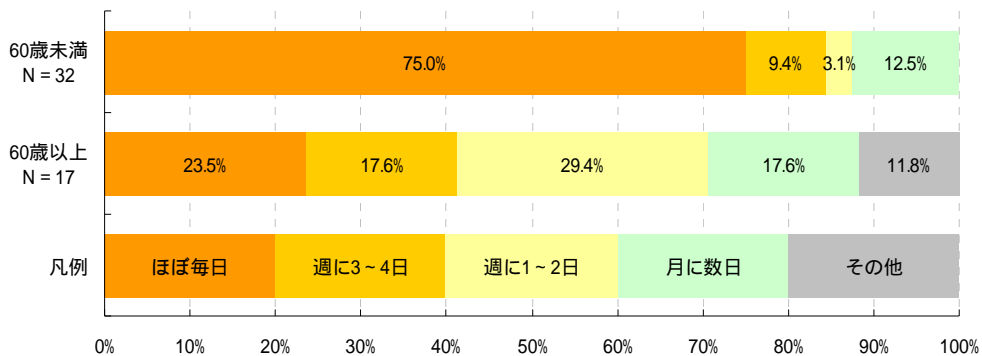


図 83 通勤・通学\_頻度

年齢と通勤・通学の移動頻度のクロス集計結果としては、60歳未満の回答者で、「ほぼ毎日」の割合が8割弱と高くなっている。60歳以上の回答者においては、「週に1~2日」が最も高く約3割、次いで「ほぼ毎日」が2割強となっている。

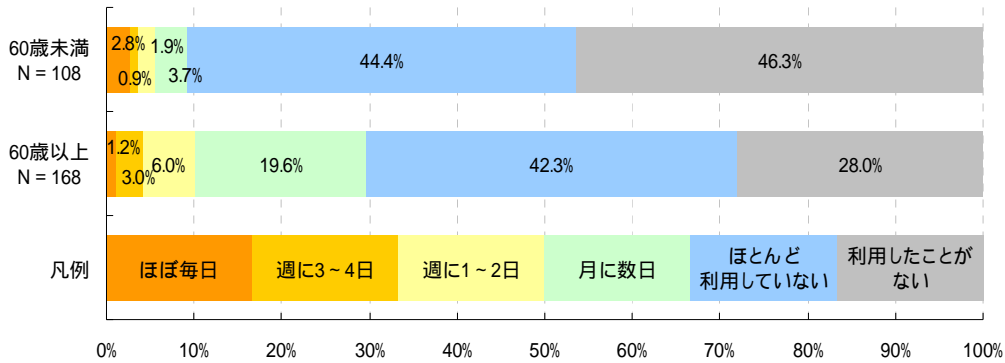


図 84 路線バスの利用頻度

年齢と路線バスの利用頻度のクロス集計結果としては、60歳未満は「利用したことがない」、「ほとんど利用していない」の割合が高く、両者を合わせると全体の約9割を占める。60歳以上も「利用したことがない」、「ほとんど利用していない」の占める割合が高いが、60歳未満よりも利用頻度は高くなっており、「月に数日」が約2割、「週に1~2日」が6.0%存在している。

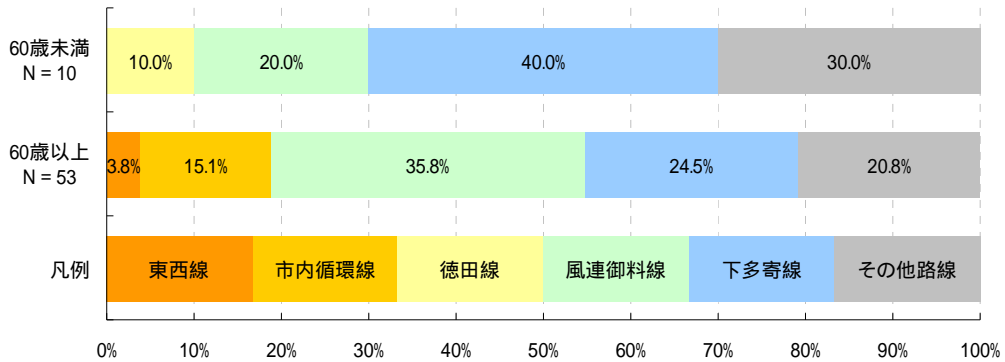


図 85 路線利用路線

年齢と路線バスの利用路線のクロス集計結果としては、60歳未満は「下多寄線」が約4割と最も高く、次いで「その他路線」が高い。60歳以上は、「風連御料線」が約4割と高く、次いで「下多寄線」が2割強となっている。

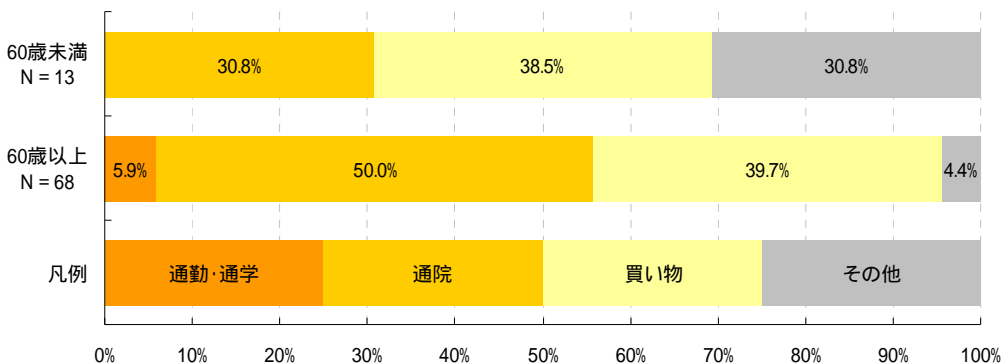


図 86 路線バス利用目的

年齢と路線バスの利用目的のクロス集計結果としては、60歳未満は「通院」、「買い物」、「その他」がほぼ同じ割合で存在している。60歳以上は、「通院」の割合が約5割と最も高く、次いで「買い物」の割合が4割弱となっている。



図 87 路線バス必要運行便数

年齢と路線バスの必要運行便数のクロス集計結果としては、60歳未満と60歳以上で回答の傾向に違いはなく、両者ともに「1-5本」が最も高く、全体の9割弱を占めており、次いで「6-10本」となっている。

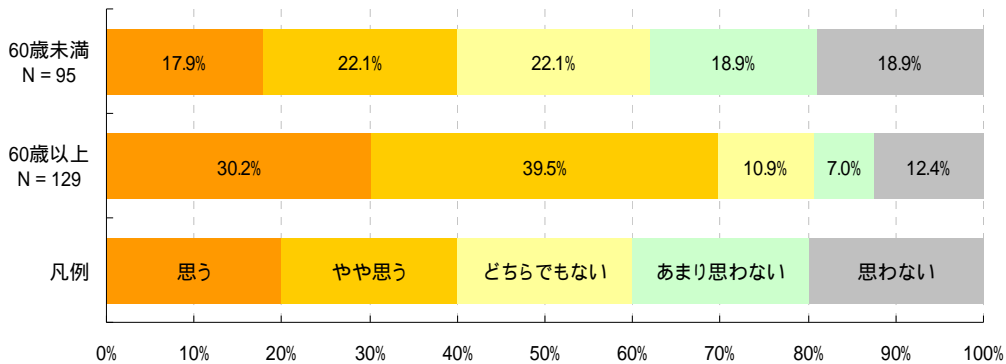


図 88 路線バスのサービスが向上した場合の利用意向

年齢と路線バスの利用意向のクロス集計結果としては、60歳未満はバスのサービスが向上したら「利用すると思う・やや思う」と「思わない・あまり思わない」の割合がほぼ同程度であったが、60歳以上は、「利用すると思う・やや思う」が全体の7割近くを占めており、60歳未満より利用意向が高い。

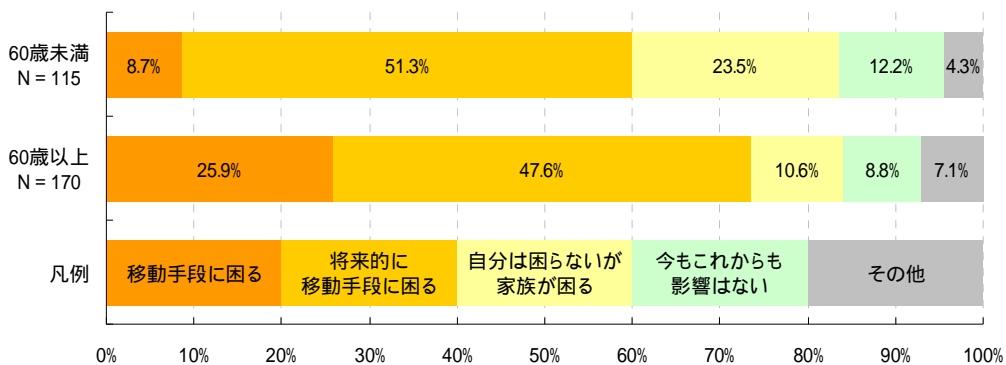


図 89 路線バスがなくなった場合の状況

年齢と路線バスの必要性のクロス集計結果としては、60歳未満は「将来的に困る」の割合が約5割と最も高く、次いで「自分は困らないが家族が困る」が2割強を占める。60歳以上も「将来的に困る」の割合が5割弱と最も高くなっていたが、次いで高いのが「移動手段に困る」で3割弱を占めており、60歳未満よりも路線バスの必要性が高い。



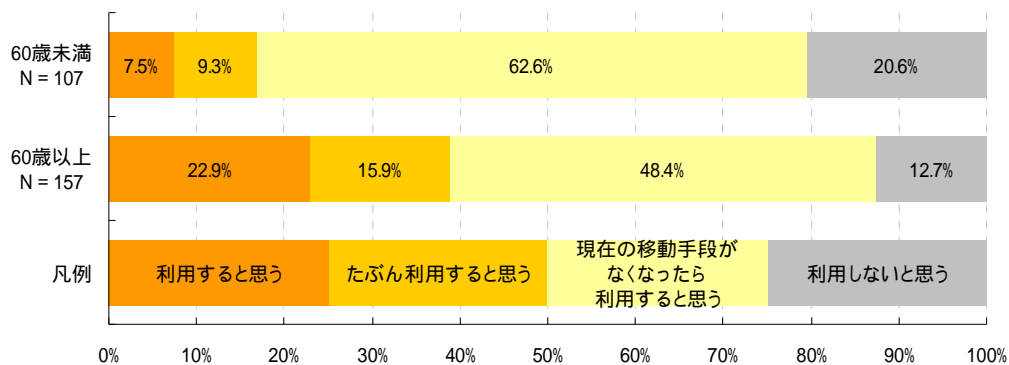


図 90 乗合タクシー利用意向

年齢と乗合タクシーの利用意向のクロス集計結果としては、60歳未満は、利用意向を示した回答者が全体の8割を占めたが、「現在の移動手段がなくなったら利用する」の割合が6割強と最も高く、「利用しない」も2割を占める。60歳以上は、利用意向を示した回答者の割合が全体の9割弱を占めており、60歳未満よりも利用意向は高い。

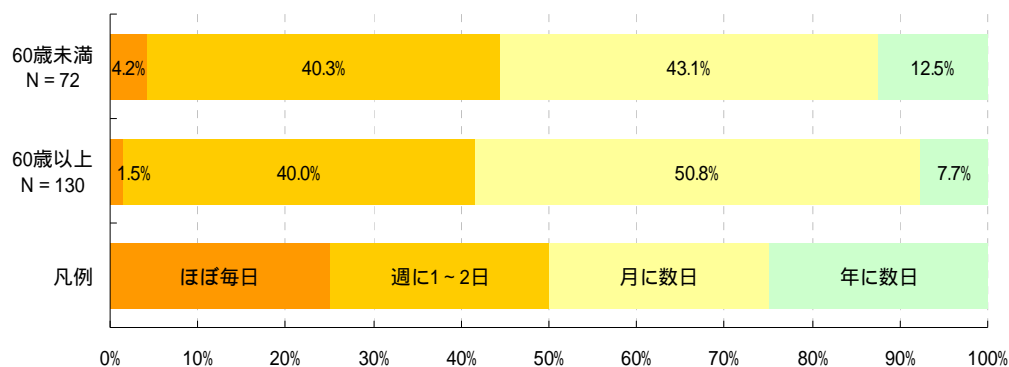


図 91 乗合タクシー利用意向頻度

年齢と乗合タクシーの利用頻度意向のクロス集計結果としては、60歳未満と60歳以上で大きな違いは見られず、「月に数日」、「週に1~2日」がほぼ同じ割合で存在していた。

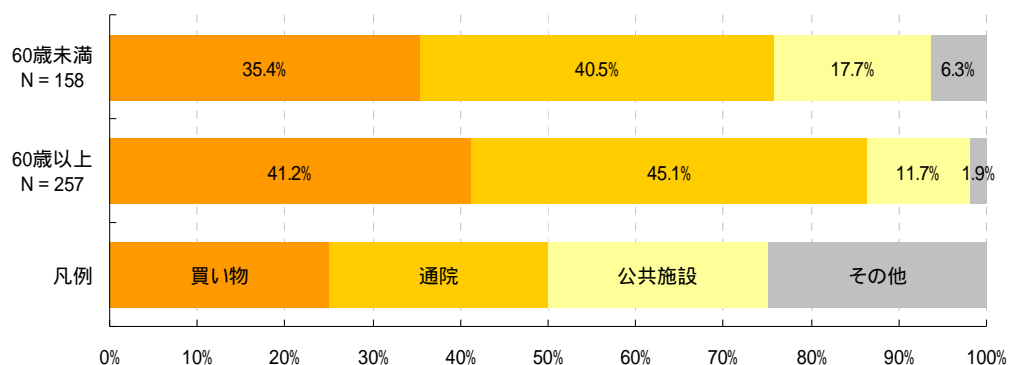


図 92 乗合タクシー利用目的

年齢と乗合タクシーの利用目的のクロス集計結果としては、60歳未満よりも60歳以上の方が「通院利用」の割合がやや高くなっていましたが、全体の傾向としてはほぼ同じで、「通院」が最も高く、次いで「買い物」、「公共施設」となっていた。

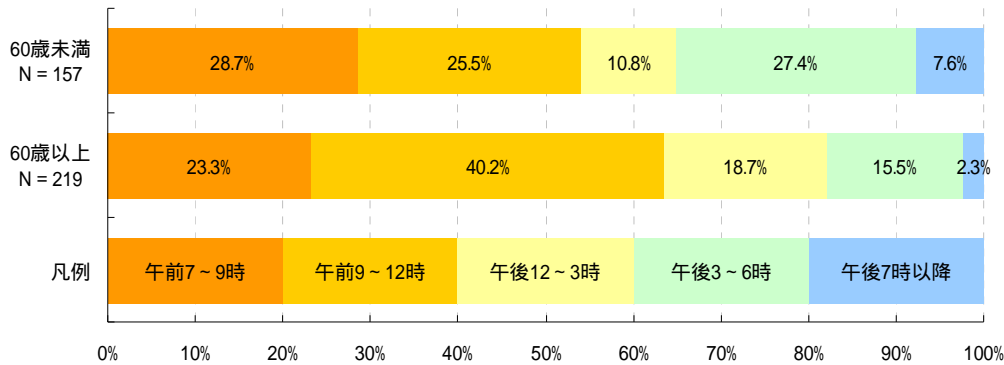


図 93 乗合タクシーの利用時間

年齢と乗合タクシーの利用時間のクロス集計結果としては、60歳未満は、「午前7～9時」、「午前9～12時」、「午後3～6時」が3割弱とほぼ同じ割合で存在していたが、60歳以上は、「午前9～12時」が約4割と最も高くなっており、次いで「午前7～9時」、「午後12～3時」が高くなっており、60歳未満よりも午前中と午後の早い時間に利用する意向が高い。

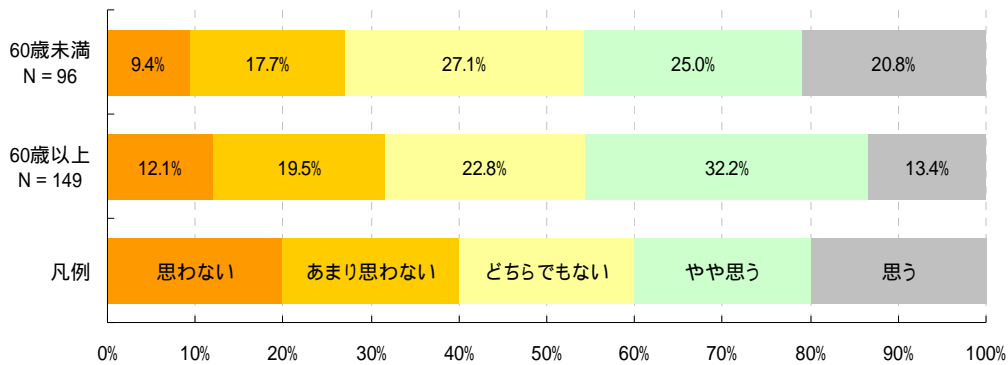


図 94 乗合タクシーの予約の面倒さ

年齢と乗合タクシーの予約の面倒さについてのクロス集計結果としては、60歳未満と60歳以上で大きな違いは見られず、予約が面倒だと思う割合が面倒だと思わない割合より若干高い傾向が見られる。

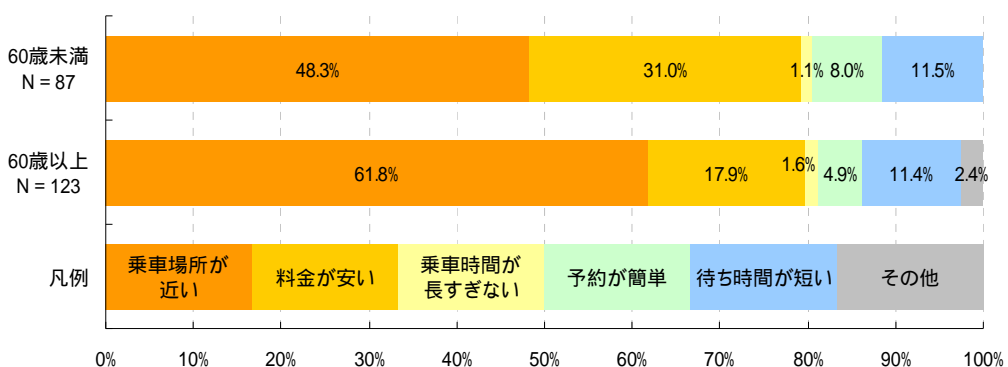


図 95 乗合タクシーに期待するサービス

年齢と乗合タクシーに期待するサービスのクロス集計結果としては、60歳未満よりも60歳以上の方が「乗車場所が近い」の割合が高くなっており、一方、「料金が安い」の割合は60歳以上よりも60歳未満の方が高くなっていった。

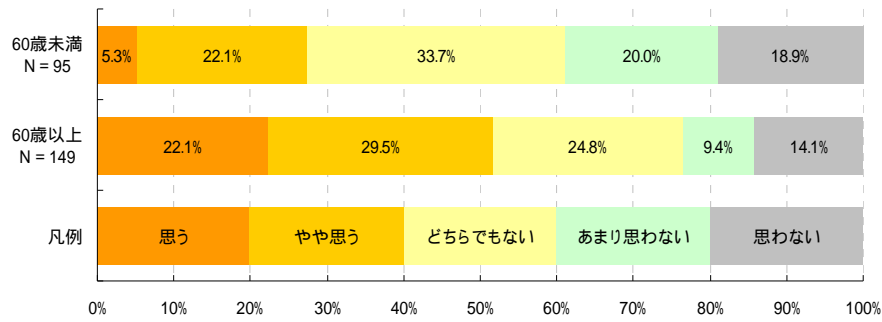


図 96 バス路線を守るために積極的にバスを利用しようと思う

年齢とバス路線を維持する取組についてのクロス集計結果としては、60 歳以上は、積極的にバスを利用しようと「思う・やや思う」の回答者の割合が「思わない・あまり思わない」より高くなっており、全体の約 5 割を占める。一方、60 歳未満では、「思う・やや思う」よりも「思わない・あまり思わない」の回答の割合が若干高い傾向にある。

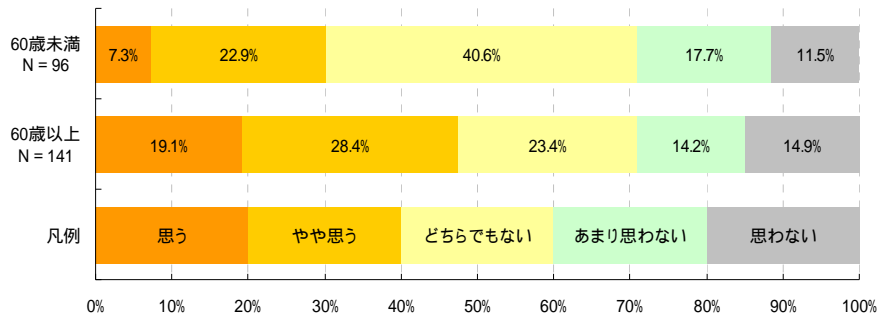


図 97 使いやすいバスにするために意見を述べようと思う

年齢とバス路線を維持する取組についてのクロス集計結果としては、60 歳以上は、使いやすいバスのために意見を述べると「思う・やや思う」の回答者の割合が「思わない・あまり思わない」より高くなっており、全体の 5 割弱を占める。一方、60 歳未満では、「思う・やや思う」と「思わない・あまり思わない」の回答の割合がほぼ同程度である。

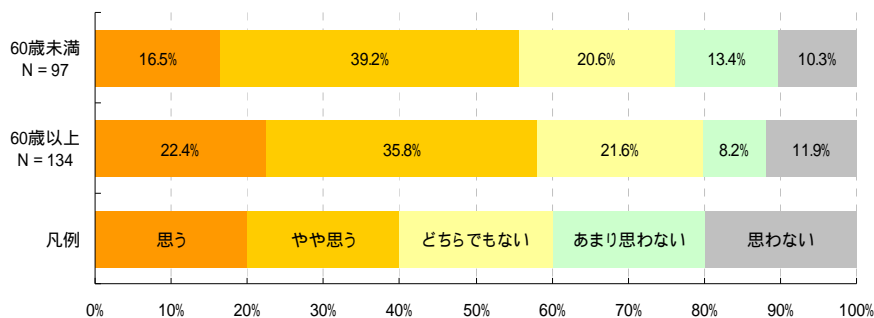


図 98 バス路線を維持するために作業負担も止むを得ないと思う

年齢とバス路線を維持する取組についてのクロス集計結果としては、60歳未満と60歳以上で回答の傾向に違いは見られず、作業負担することも止むを得ないと「思う・やや思う」の回答者の割合が「思わない・あまり思わない」より高くなっており、全体の6割近くを占める。

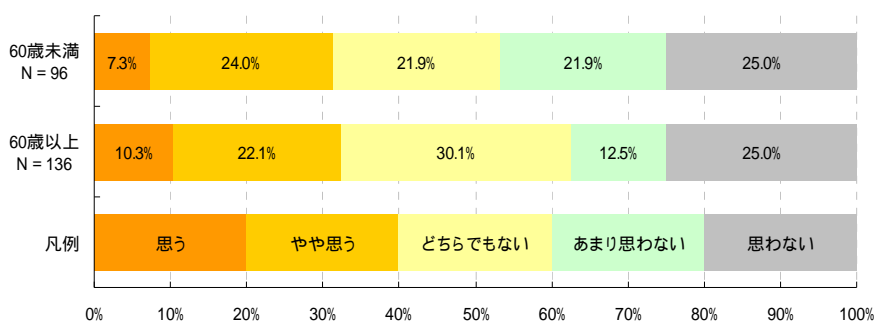


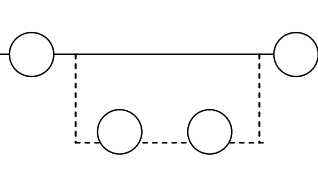
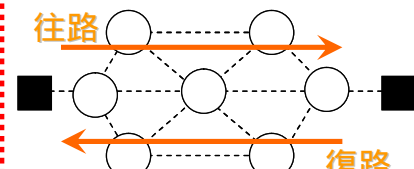
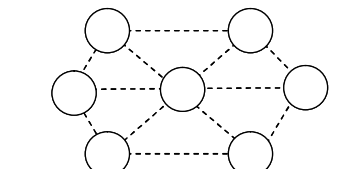
図 99 バス路線を維持するためには金銭負担も止むを得ないと思う

年齢とバス路線を維持する取組についてのクロス集計結果としては、60歳未満と60歳以上で回答の傾向に大きな違いは見られず、金銭負担も止むを得ないとは「思わない・あまり思わない」の回答者の割合が「思う・やや思う」より高くなっており、金銭的な負担を望んでいないことがわかる。

：デマンド型交通の検討

デマンド型交通の種類

デマンド型交通の種類としては、以下が挙げられるが。 の基本の路線は定めず、「往路」と「復路」の方向性のみ設定（以下の 起終点固定型に近い運行形態）が名寄市の郊外地区を考えた場合、有効性が高いと考えられる。

形態	迂回型 (Route Deviation)	起終点固定型 (Semi - Dynamic)	起終点不定型 (Dynamic)
特徴	・本線に加えて、予約が入ったときにのみ迂回する経路を持つ形態。デマンドバスも一形態。	・起終点があり、一定の方向性をもって運行する形態。	・市街地内部等人々の移動に方向性がない場合に向く。 ・相乗りの成立が難しく、効率化が図りにくい。
モデル			
事例	・東急トランセ (渋谷区)	・おだかe-まちタクシー (福島県南相馬市) など	・柏市 オンデマンドバス (実証実験) など

デマンド型交通の運行方法等の改善（案）

これまで、実施したデマンド型交通の試験運行結果を踏まえ、改善案を以下の通りとする。

- 運行車両数について**  
2台のバスで方面(名寄便・風連便)を設定

**改善案** 方面設定はせず、定めた時間内で運行が可能なら1台で運行し、それが難しいようであれば、2台で運行する。
- 使用車両について**  
バス車両を使用

**改善案** ジャンボタクシーまたは利用者数によってはセダン型タクシーの利用も可
- 運行ダイヤについて**  
基幹路線を設定し、ダイヤを設定  
回送が発生しない、ダイヤ設定

**改善案** 見直しを検討  
2つの改善案を提案
- バス停留所について**  
乗降場所は既存のバス停留所を利用

**改善案** 施設(駅・医療機関・商業施設・公共施設)に変更  
定めた施設を利用しなくても目的地もしくは乗車場所として良い旨を説明

## デマンド型交通の運行ダイヤの改善案

### 名寄便

各自宅	市立病院	名寄駅前	市立病院	各自宅
7:30	8:07	8:13		
		8:20	8:25	8:50
9:00	9:27	9:33		
		10:10	10:16	10:40
11:40	12:14	12:20		
		12:40	12:46	13:20
14:20	14:54	15:00		
		15:30	15:36	16:20
16:30	17:14	17:20		
		17:30	17:36	18:20

### 風連便

各自宅	25線基線	風連駅前	25線基線	各自宅
7:30	7:45	7:55		
		8:50	9:03	9:20
9:30	9:52	10:10		
		11:35	11:48	12:05
12:05	12:22	12:35		
		13:35	13:48	14:10
14:50	15:07	15:20		
		16:00	16:13	16:30
16:30	16:47	17:00		
		17:50	18:03	18:20

改善案

### 【改善案】

#### 往路・復路のパターンダイヤによる運行

##### 【往路】

各自宅	指定の施設	指定の施設	各自宅
7:30	8:15	8:30	9:15
9:30	10:15	10:30	11:15
11:30	12:15	12:30	13:15
13:30	14:15	14:30	15:15
15:30	16:15	16:30	17:15

##### 【復路】

##### メリット

パターンダイヤを設定することで利用者が便を覚えやすくなる。  
回送が無いため効率的

### 【改善案】

#### 朝は往路、昼は復路の密度を増加

各自宅	指定の施設	指定の施設	各自宅
7:30	8:15		
8:45	9:30		
10:00	10:45	11:00	11:45
		12:15	13:00
13:15	14:00	14:15	15:00
		15:30	16:15

##### メリット

病院やスーパー利用がしやすくなる。

## デマンド型交通のミーティングポイントの改善案（市街地地区）



### 【交通結節点】

● JR名寄駅

### 【医療機関】

- ① 名寄市立総合病院
- ② 名寄東病院
- ③ 吉田病院
- ④ 名寄三菱病院
- ⑤ 名寄中央整形外科(西2条6丁目)
- ⑥ 岡崎内科
- ⑦ 中村整形外科
- ⑧ 片平外科・脳神経外科
- ⑨ たに内科クリニック
- ⑩ あがいし内科医院

### 【商業施設】

- ① イオン名寄ショッピングセンター
- ② 徳田ショッピングセンター
- ③ 西條名寄店(西3条6丁目)
- ④ ラルス마트名寄店
- ⑤ ファッションプラザ山田

### 【公共施設】

- ① 名寄市役所名寄庁舎
- ② 名寄図書館
- ③ 名寄市北国博物館
- ④ 名寄郵便局
- ⑤ 名寄公共職業安定所

### 【学校】

- 名寄高等学校
- 名寄産業高等学校

## デマンド型交通のミーティングポイントの改善案（風連地区）



### その他の改善策

予約締切時間を19時15分以降まで設定。

18時55分ぐらいからのNHKの天気予報を見てからの決断を出来るように

スーパー・病院等の窓口にお願ひし、予約や予約キャンセルなどの協力を依頼

携帯電話の無い利用者への考慮

利用の案内チラシ等には、利用例等を掲載

起点の出発時間だけが決まっています（1日3～5便を想定）。  
途中のルートは、ご利用者に合わせて変わります。

