

# 猿払村地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 3 月

猿払村



## 目 次

第 1 章	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
第 2 章	計画の区域	1
第 3 章	計画の目標	2
第 4 章	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	3
第 5 章	計画期間	6
第 6 章	その他計画の実施に関し猿払村が必要と認める事項	6

### 資料編（計画策定調査結果）

第 1 章	策定の背景	1
第 2 章	現状交通実態調査	5
第 3 章	利用者ニーズ把握調査	21
第 4 章	実証実験	38
第 5 章	猿払村の連携計画乗り合いタクシー等の試算	46

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猿払村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猿払村が作成したものである。



## 第1章 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

猿払村はオホーツク海に面し、日本最北で道内一の広さを誇る村であり、宗谷支庁のある稚内市と隣接している。かつて、本村を含め5つの市町村を結んでいたJR天北線がバスに転換されてから、まもなく20年目を迎える。鉄道廃止代替バスは、他の市町村を結ぶ唯一の交通機関でありながら、過疎化の進展などにより利用が低迷しており、その存在意義を含めて今後のあり方が問われている。

本村においても車に依存した生活スタイルが定着して久しいが、バスは隣接市町へ通学する高校生や通院などの手段として貴重なインフラであり、鉄路なき今、地域の足を確保する“最後の砦”となっている。

少子高齢化は、全道と比較して緩やかながらも進行しており、今後、自ら車を運転できない高齢者が増えてくることが予想される。高齢者の外出しやすい環境を提供することは、高齢者の社会参加と地域コミュニティの形成を促し新たな村の活力になるほか、介護予防にもつながることから福祉の側面からも好ましい。

そのためにも、安心安全で財政面からも継続性のある移動手段を確保し、関係機関と積極的に連携を図り、公共交通全体の利便性を高めていくことを基本方針とする。

# 持続的な地域住民の足の確保と交通空白地域の解消

## 第2章 計画の区域

本計画で定める区域は、猿払村全域とする。



図1 地域公共交通総合連携計画区域

### 第3章 計画の目標

#### (1) 隣接市町との交通ネットワークの維持

本村には、総合病院や高校がないため、隣接した市町に通院・通学のため路線バスが利用されている。しかし、隣接市町を結んでいる天北線代替輸送路線バスは、ピーク時の6割まで利用者は減少しており、現行の路線経路では利用者を増やすことが難しい状況になってきている。このため路線変更などにより利用者増を図り隣接市町との交通ネットワークの維持を目指す。

#### (2) 効率的な村内公共交通の運営・交通空白地域の解消

本村鬼志別中心部と知来別地区（一部便は稚内市東浦地区）を結ぶ村営バスは、10月のOD調査（実態調査）において1日当たり9.8人の利用となっている。特に、女性の利用割合が非常に高く、年代も60歳代以上が多くなっている。このほかに、8名の保育園利用送迎があるという特徴がある。

しかしながら、一部の便では全く利用されていない便もあり、多数の住民が自動車を利用し、公共交通を利用する習慣が形成されていないことから、今後も多くの利用者を望むことはできない。

しかし、バス以外に移動手段を持たない村民の貴重な足となっているほか、村民に対するアンケートにおいても「高齢者や子供に配慮した移動手段の確保」という回答が最も多くある。また、村内の農村集落地域は、住宅が低密度に分散している。また、農村集落部では高齢者の割合が高く、道路ネットワークは整備されているものの、最寄りのバス停まで距離が長く、自動車の運転が出来ない高齢者にとっては、交通空白地域となっている。現在は、週1回の猿払村国保病院への患者輸送バスが住民の病院・買い物の交通手段となっている。

これらのことから、デマンド型交通の導入により利便性を確保した効率的運用と交通空白地域の解消を目指す。

#### (3) 公共交通利用への意識啓発（モビリティ・マネジメントの実施）

公共交通への意識啓発には、モビリティ・マネジメントの実施が有効である。モビリティ・マネジメントとは、無理にクルマを控えて公共交通機関を利用させる啓発運動ではなく、クルマ利用のメリット・デメリットをわかりやすく伝え、過度のクルマ利用から自発的に適切なクルマの利用の転換を意識付けする手法である。

本村においては、都市部のように交通渋滞は発生しないが、世界的にCO<sub>2</sub>の削減が望まれており、マイカーからのCO<sub>2</sub>排出量が依然多く抑制を図る必要があることや、クルマ依存による運動不足の健康に与える悪影響を示すことにより、村民の積極的な公共交通利用を促進する。

## 第4章 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

### (1) 短期的計画(平成21年度～23年度)

#### 1) 天北線代替輸送路線バスの路線変更(平成21年度～23年度)

実施主体：猿払村・宗谷バス株式会社
連携機関：稚内市・天北線代替輸送連絡調整協議会

旧国鉄天北線廃止に伴い代替え路線バスが村内交通及び稚内市への通院・高校の通学、浜頓別町への高校の通学の交通手段となっているが、利用者が年々減少しており、現行ルートでは収益の改善が難しい。そのため、観光客利用が見込め、沿道人口の多い海岸ルートへの路線変更を目指し、平成21年度に関係機関との協議を進め平成22～23年度に同ルートでの実証運行を行う。

#### 2) 村営バスを含む村内公共交通事業の再構築(平成21年度～23年度)

##### 乗合タクシーの実証運行

実施主体：猿払村
連携機関：猿払村社会福祉協議会・実証運行事業者

天北線代替輸送路線バスの路線変更により、新たに小石地区が交通空白地帯となる恐れがある。また、現在、芦野高台、狩別地区、豊里地区の住民に対しては週に1回の患者輸送バスで住民の足を確保しているが、鬼志別中心市街地への交通アクセスを充実してほしいとの要望もある。

このため、平成21年度に、天北線路線変更により重複区間となる村営バス及び患者輸送バス廃止統合に関する関係機関との協議を進め平成22～23年度に乗合タクシー実証運行を行う。

導入に当たっては、本村では現在、乗合タクシーを受託出来る事業者がいいため、平成21年12月までに、民間による事業者の設立を目指す。難しい場合、村営による有償運行もしくは、官民共同出資による事業者を設立する。

(運行予定地域) 交通空白地域と鬼志別地区を結ぶ区間



写真1 平成20年度デマンド型乗合タクシーの実証実験

### 3) スクールバス混乗運行(平成21年度~23年度)

実施主体：猿払村教育委員会・スクールバス運転委託事業者(テイシン)
-----------------------------------

連携機関：猿払村・宗谷バス株式会社
-------------------

本村教育委員会で郊外部の小中学生を対象に運行を行っているスクールバスを活用し、朝・夕方の生徒送迎時に、定員状況により村民の混乗が可能な運行の導入を目指す。

平成21年度には、関係機関と調整を行い平成22~23年度に実証運行を行う。

### 4) 公共交通への意識啓発と利用促進活動(平成21年度~23年度)

モビリティ・マネジメントの実施

実施主体：猿払村教育委員会・猿払村地区自治会(鬼志別・浜鬼志別・小石・知来別)
---

連携機関：猿払村・宗谷バス株式会社
-------------------

地域の公共交通を今後も維持していくためには、地域住民のバス利用が不可欠である。村内はマイカーの利用が多いが、クルマ利用のメリット・デメリットをわかりやすく伝え、村内交通の維持のためにバス交通の利用を促進するように意識啓発活動を行う。

本村においては、都市部のように交通渋滞は発生しないが、世界的にCO<sub>2</sub>の削減が叫ばれる中、マイカーからのCO<sub>2</sub>排出量を抑制する必要があることや、クルマ依存による運動不足は健康に悪影響をもたらすこと等について、小中学校での総合学習での授業や村独自で行っているまちづくり懇談会を通じて啓発活動を実施する。さらに役場職員はマイカー通勤から自転車・徒歩通勤へと率先して進めるものとする。

小中学校での公共交通をテーマとした総合学習授業の実施

村内小中学校の総合学習の一環として、実際の路線車両を活用するなどして、公共交通の大切さ、利用法などの総合学習授業を行う。

高齢者や地域住民に対する懇談会の開催

村内の公共交通の維持のためには、行政の働きかけだけでなく地域住民も自分たちの交通手段の確保・維持といった意識啓発が重要である。このため地区懇談会等を開催し、バスの利用法の説明やクルマ運転のリスク、過度なマイカー依存による健康への影響などの情報提供を行う。加えて、「わかりやすい時刻表・マップ」などを用いてバスの利便性、必要性について理解を深めていただく活動を行う。



写真2 平成20年度 地区懇談会の様子



5) 公共交通の利用促進活動(平成21年度～23年度)

実施主体：猿払村・猿払村商工会
-----------------

連携機関：東宗谷農業協同組合・さるふつ温泉
-----------------------

村営バスと宗谷バスの天北線にはフリー乗降区間が設けられているが、バス利用の促進のため、村の広報誌に利用方法などを掲載し、バス利用の促進に結びつける。

また、村営バスと宗谷バスの知来別と浜頓別方面間相互の乗換えは、鬼志別バスターミナルではなく浜鬼志別での乗換えを考慮してダイヤ設定をしている。しかし、ことについて、浜鬼志別にはターミナルのような設備はなく、両バスの停留所も離れていることから、時刻表においても、どこで乗換えると接続が良いのかがわかりづらくなっている。このため、村の広報誌を通じて広く周知を行う。

バス利用の促進につながるよう、本村には、さるふつ温泉等の保養施設やAコープなどの商業施設があるが、これらの施設と連携して、バス運賃と組み合わせた割引チケットの検討や、利用補助券等による運賃優待制度の導入を目指す。

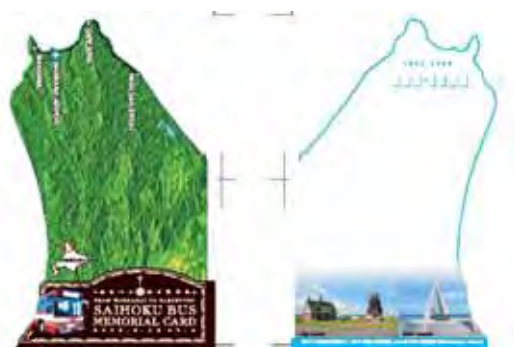


図2 参考例) 記念乗車証(提示によりさるふつ温泉入浴無料)

出典：平成20年度北オホーツクのバス交通整備に関する調査で

実施された実証運行バスで配布された記念乗車証

## ( 2 ) 中長期計画 (平成 21 年度 ~ 25 年度)

### 1 ) 交通空白地域の解消、村内公共交通持続的確保

短期的計画の取り組み結果を踏まえ、見直し等を行い、村内の交通空白地域の解消を図り、村内公共交通の持続性を確保する。

### 2 ) 通院・通学のための隣接市町村への公共交通サービスの確保

村から稚内市立病院への通院や稚内市及び浜頓別町への通学を支える公共交通サービスを確保し、住民の公共交通サービスの利便性の向上を目指す。

## 第5章 計画期間

この計画は平成 21 年度から平成 25 年度までを計画期間とする。

( 1 ) 短期的計画 平成 21 年度から 23 年度の 3 力年

( 2 ) 中長期的計画 平成 21 年度から 25 年度の 5 力年

なお、中長期的計画については、その後も永続していく。

## 第6章 その他計画の実施に関し猿払村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、猿払村地域公共交通活性化協議会において連絡調整を行いつつ、実施するものとする。

参考：事業実施スケジュール

平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度以降
<p>天北線代替輸送路線バスの路線変更 関係機関調整（稚内市・天北線代替輸送連絡協議会）</p>			
		<p>天北線、新運行経路・新運行ダイヤで運行</p>	
<p>村営バスを含む村内公共交通事業の再構築 関係機関調整 事業者検討</p>			
		<p>乗合タクシー実証運行</p>	
<p>スクールバス混乗運行 関係機関調整</p>			
		<p>スクールバス混乗運行の実証運行</p>	
<p>公共交通への意識啓発と利用促進活動 小中学校での総合学習授業 高齢者や地域住民に対する懇談会の開催</p>			
<p>公共交通の利用促進活動 天北線 フリー乗降区間の周知 バス運賃と組み合わせた割引チケットの検討</p>			

# 資料編

## 資料編 目次

第1章	策定の背景.....	1
第1節	背景と目的.....	1
第2節	調査概要.....	2
第3節	実施手順.....	4
第2章	現状交通実態調査.....	5
第1節	地域特性の整理.....	5
第2節	現状交通実態調査.....	8
第3節	村営バス利用者のOD調査.....	12
第4節	村内貨物の集配実態調査.....	13
第5節	先進事例調査.....	14
第3章	利用者ニーズ把握調査.....	21
第1節	バス利用者へのヒアリング調査.....	21
第2節	住民アンケート調査.....	23
第3節	地域懇談会の開催による意見収集.....	36
第4章	実証実験.....	38
第1節	デマンド型交通システムの実証実験.....	38
第2節	地域住民への周知.....	42
第3節	実施結果.....	44
第5章	猿払村の連携計画乗り合いタクシー等の試算.....	46
第1節	乗り合いタクシー運行計画.....	47

## 第1章 策定の背景

---

### 第1節 背景と目的

自家用車の普及や人口減少によって、公共交通の利用者は減少しており、村営バスの収益の悪化によって村の負担も増加傾向にある。一方、本村は農村集落部で特に高齢化の進展が早く、公共交通のみに頼っている高齢者は多く、費用の増加を抑え、高齢者に利用しやすい公共交通システムの構築が課題となっている。また、現在、宗谷バスが運行している旧国鉄天北線の代替輸送路線は、稚内市から沼川・小石経由（山廻り）での路線であるが、この路線を宗谷岬経由（海廻り）とする構想が天北線代輸送連絡調整協議会にて検討されている。今後、海廻りに路線が変更された場合、鬼志別地区と芦野地区を結ぶ道道の新規供用も考慮し、宗谷バスの代替輸送路線の運行経路について検討する必要がある。さらに、路線変更などが行われた場合、新たな交通空白地域の発生する可能性もあり、地元住民との協議や何らかの交通手段の確保が必要となる。

本村の基幹産業は漁業・農業が中心であり、集落が11の地区に点在し、公共交通が十分に利用できない地区も少なくない。そのため、地域からはタクシーやデマンド交通の要望があり、特に需要の少ない地域での公共的な移動手段の確保や交通システムの導入が課題となっている。これらを踏まえ連携計画の策定を行った。

## 第2節 調査概要

本業務において実施した調査の概要を以下に示す。

### (1) 現状調査

#### 1) 地域特性の現況調査

地域特性の整理

人口特性、過疎地域の実態等の整理を行った。

バス現況の整理

現行の宗谷バス・村営バスのバス運行形態等の整理を行った。

宅配・郵便などの集配実態の調査

宅配便、郵便などの集配の実態について整理するとともに、事業者へのヒアリング調査を実施した。

#### 2) 公共交通の利用実態調査

村営バス利用者のOD調査

バスOD調査を実施する。調査対象は村営バス

村営バス利用者へのヒアリング調査

村営バス利用者を対象にヒアリング調査を実施した。

先進事例調査

新たな交通システムを検討するために、類似自治体及び先進自治体の事例収集を行った。

住民アンケート調査の実施

調査は、移動ニーズ、路線バスに求めるサービスレベル、及び自動車利用の習慣性等を把握するため、地域住民の方に対してアンケート調査を行った。

### (2) 新しい村営バスシステム(案)の作成

#### 1) 乗合タクシーの導入(案)

天北線切り替えにより将来、公共交通の空白地区となる小石地区を対象に乗合タクシーの導入計画(案)を行った。

#### 2) 公共交通の空白地域対策

統合型交通システム

バス路線の空白地である狩別・芦野高台・豊里地区を対象に、統合した交通システムの導入(案)を作成した。

有償ボランティア輸送

特に需要の少ない地区に対しては、村民の相互扶助による有償ボランティア輸送の検討を行った。

### (3) 検証実験

#### 乗合タクシーの検証実験

事前にシステムのチェックと利用者への周知を兼ねた検証実験を実施した。

#### 統合型交通システムのモニター実験

宅配、郵便などと連携した統合型の交通システムについても、その可能性、システム上の課題などについて抽出し、導入の是非をした。

### (4) コミュニケーション活動案の作成

#### 1) 猿払村の広報誌やバスに関するニューズレターの発行による広報

##### 猿払村の広報誌の連携案

バスや公共交通に関する情報を広報誌で提供するための、提供資料の企画案の検討を行った。

##### ニューズレターの発行案

今後のニューズレター発行案の検討を行った。

#### 2) モビリティ・マネジメント(MM)などの検討

##### 乗合タクシー検証実験地域でのMMの実施

乗合タクシーの検証実験を行う小石地域で、広報・利用促進を目的としたパンフレットによるMMを実施する。

#### 3) 地域懇談会の開催

公共交通に対するヒアリング調査も兼ねた広報活動として地域懇談会を実施した。

### (5) 猿払村地域公共交通総合連携計画の策定

#### 猿払村地域公共交通活性化協議会の運営など

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて設置された、猿払村地域公共交通活性化協議会の運営を行う。

#### 猿払村地域公共交通総合連携計画の策定

調査、検討、懇談会、モビリティ・マネジメントや検証実験の結果を踏まえて連携計画をまとめる。連携計画は全体計画、事業収支、実証実験計画などで構成する。

以下の連携計画を策定した。

#### (1) 村営バス事業の再構築の検討

#### (2) 交通空白地域への新しい交通システムの運行計画検討

#### (3) 公共交通への意識啓発と利用促進活動の検討

#### (4) 事業収支の試算



### 第3節 実施手順

本業務の実施手順を図 1-1に示す。

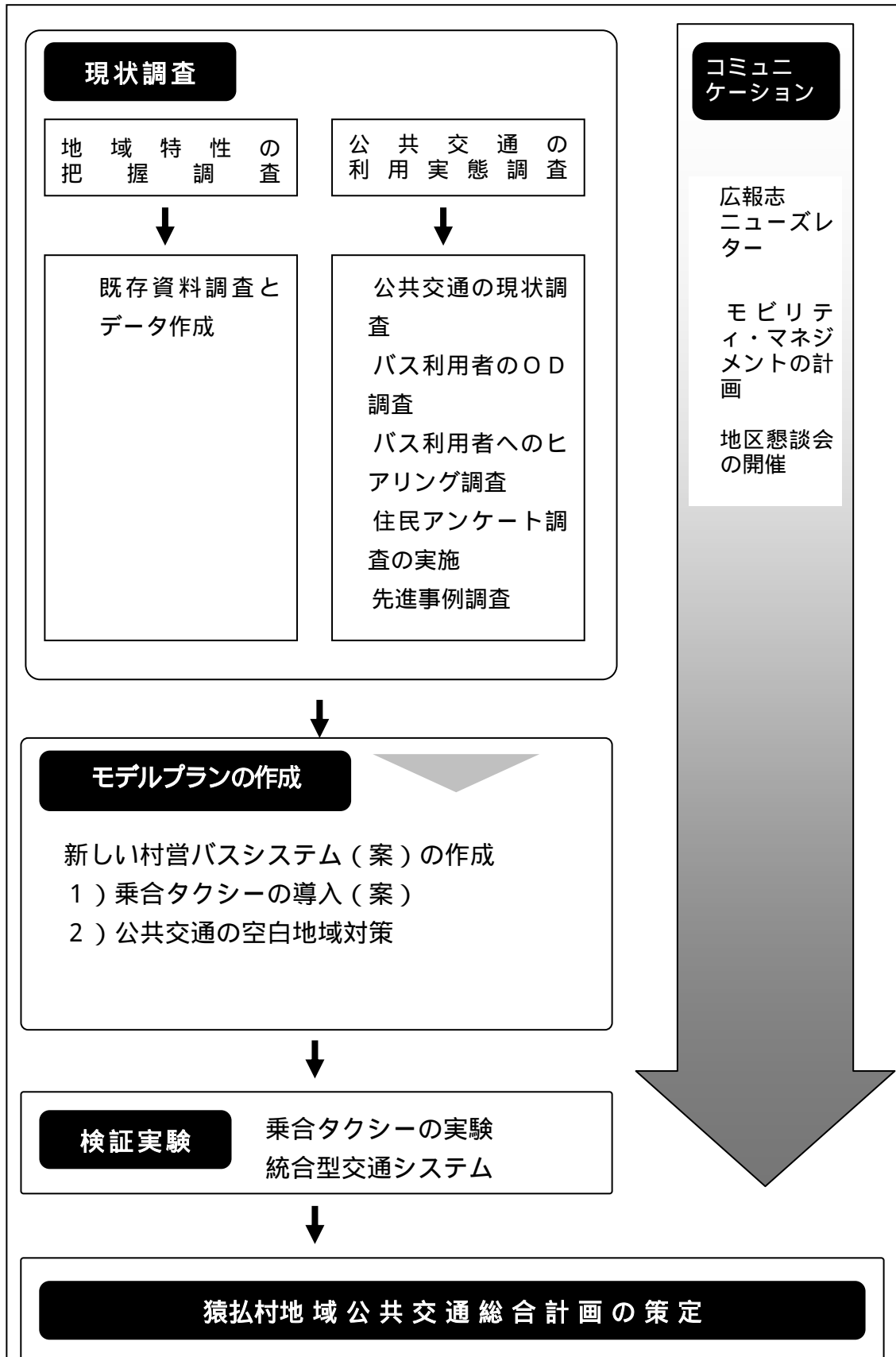


図 1-1 業務フロー図

## 第2章 現状交通実態調査

### 第1節 地域特性の整理

猿払村は南北に長い地域で、ホタテを中心とした漁業や、酪農の中心とした農業が盛んである。鬼志別地区は村の中心市街地で、旧国鉄廃止代替線の天北線の路線バスターミナルあるほか、病院・商店も集まっている。公共交通としては、宗谷バスによる天北線の運行の他、村営バスとして稚内市東浦地区から鬼志別を結ぶバスが運行されている。この他、通院の足の確保として毎週木曜日に無料で患者輸送が交通空白地域の農村部で運行されている。

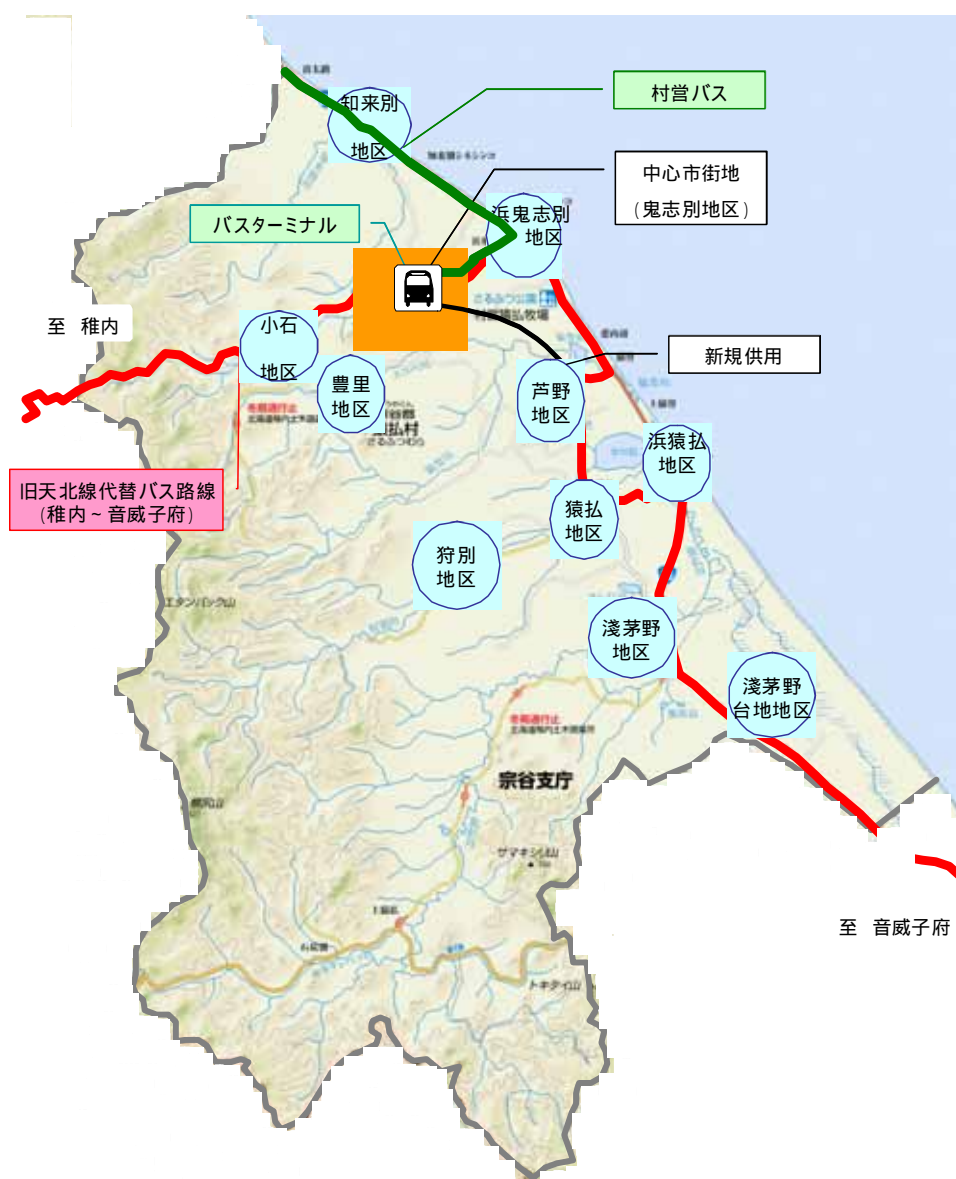


図 2-1 猿払村の現状

## (1) 人口

猿払村の人口は僅かながらも減少が続いており、猿払村では平成20年現在、人口2,873人となっている。全道と異なり高齢者の割合は微増から横ばい傾向にあり、平成20年現在21.5%と、約5人に1人が65歳以上となっています。学生の生徒数も微増傾向にあり、今後少子化の影響が大きく出てくる可能性もある。

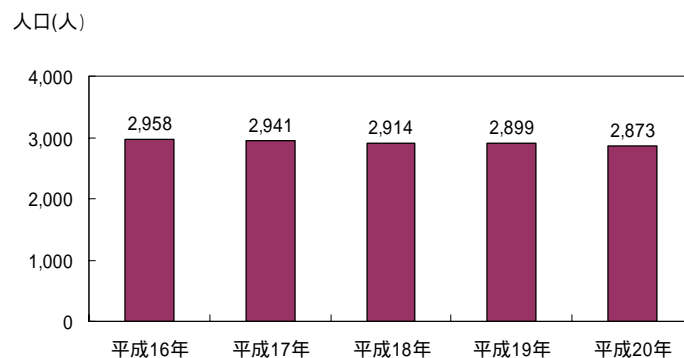


図 2-2 猿払村の人口推移 (道庁：住民基本調査)

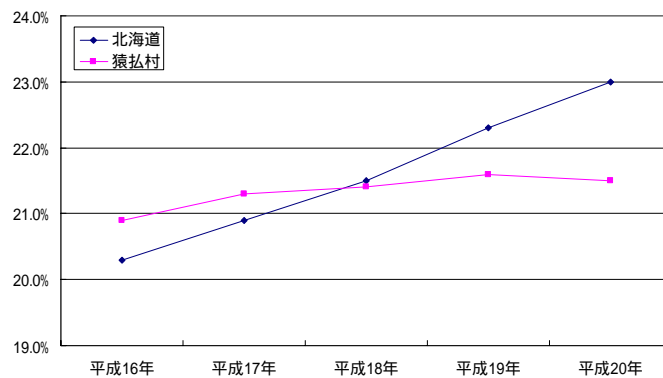


図 2-3 猿払村高齢化率の推移 (道庁：住民基本調査)

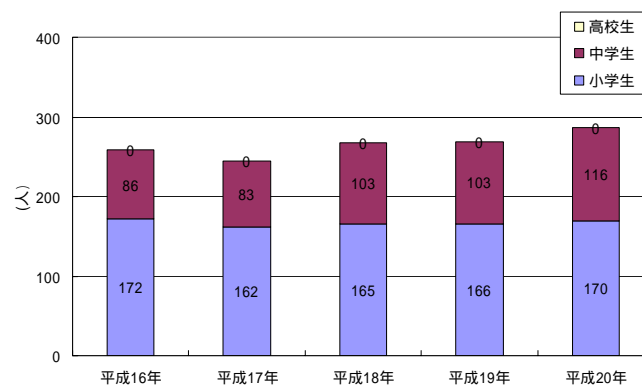


図 2-4 猿払村バス交通の現状 (道庁：学校調査)

厚生労働省の推計によると猿払村の人口は 2020 年には徐々に減少し、2,552 人なると試算されている。高齢者の割合は現在の約 5 人に 1 人から約 4 人に 1 人の割合なり、増加すると予想されている。また、今後、地域を支える生産年齢人口や年少人口も減少すると予測されている。

表 2-1 将来人口推計

総数(人)	2005年	2020年
合計	2,940	2,552
0～4歳	144	97
5～9歳	142	102
10～14歳	156	113
15～19歳	134	104
20～24歳	184	101
25～29歳	180	128
30～34歳	179	150
35～39歳	174	204
40～44歳	193	168
45～49歳	242	168
50～54歳	210	167
55～59歳	221	174
60～64歳	157	194
65～69歳	140	154
70～74歳	163	159
75～79歳	135	112
80～84歳	101	89
85歳～	85	168
年少人口割合(%)	15.0	12.2
生産年齢人口割合(%)	63.7	61.0
老年人口割合(%)	21.2	26.7

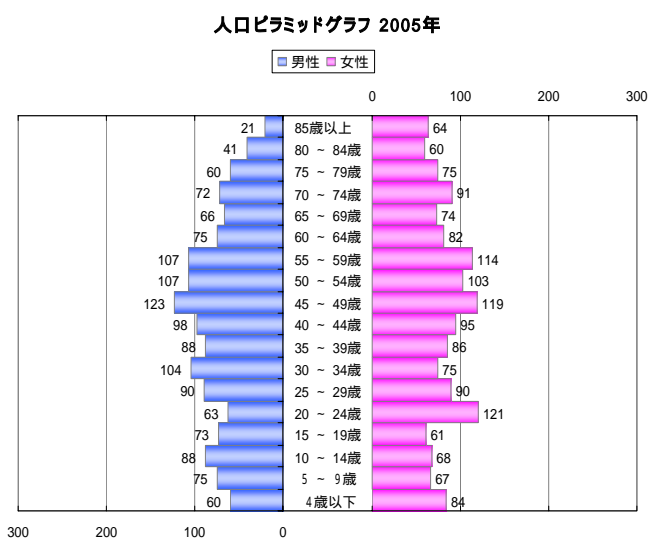


図 2-5 2005 年の現状の年齢人口分布

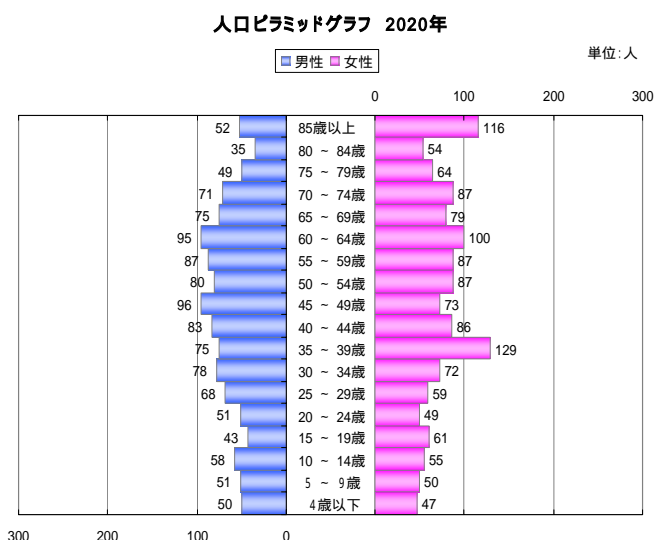


図 2-6 2020 年の現状の年齢人口分布

出典：国立社会保障・人口問題研究所

## 第2節 現状交通実態調査

### 第1項 バス現況の整理

#### (1) 概要

本村には、2つの路線バスと都市間バス1路線のほか、患者輸送バスが存在する。

2つの路線バスとは、平成元年5月1日に廃止されたJR天北線(148.9km)の代替輸送として運行している天北線と、村の中心部と知来別地区(一部の便は稚内市東浦地区まで)を結ぶ村営バスである。

天北線は、稚内市を起点に猿払村・浜頓別町・中頓別町を経て音威子府村に至る全長164.8kmに及び全国でも屈指の長大路線で、宗谷バス(株)(本社:稚内市)が運行している。同路線における本村の運行区間は小石から鬼志別ターミナル・浜鬼志別・芦野・猿払を経て浅茅野台地に至る部分であり、本村における基幹交通の役割を担っている。

村営バスは、中心部である鬼志別ターミナルから知来別地区(一部は稚内市東浦)までを運行しており、天北線との分岐点である浜鬼志別(一部の便は鬼志別ターミナル)で同路線と後述の都市間バスとも接続を図っており、フィーダー路線的役割も担っている。

特に、知来別方面と浜頓別方面との接続に配慮されているため、一部の時間帯を除いて、小石地区を含む稚内方面との接続の悪い便が存在する。

平成12年度までは役場職員(運転手)が直営で運行していたが、平成13年度から村内の運送業者に委託している(旧80条規定)。また、東浦地区は稚内市であるため、同市から負担金を徴収している。

いずれのバスも、乗車人員(通学者の減少など)の減少に伴い収入も減少傾向にあり、国や北海道からの補助はあるものの本村の負担は増加傾向にある。

一方、都市間バス「天北号」は、鬼志別ターミナルと道北の拠点都市である旭川市を結んでおり、現在1往復ながらも本村民から増便要望も出ており比較的需要が高いと考えられる。このバスは、途中の音威子府まで平行して運行している天北線とほぼ同じ経路を運行しているが、乗降制限(クローズド・ドア)を行うとともに、取扱い停留所を少なくし、速達性を保っている。また、上り便では音威子府において枝幸と札幌を結ぶ「えさし号」札幌行への乗換えが可能なダイヤを設定しているほか、名寄市立病院にも停車し、通院の便宜を図っている。なお、両都市間バスは、完全定員予約制である。

その他、バス路線の空白地帯である狩別・芦野高台・豊里地区には、週1回(豊里地区は2週に1回)患者輸送バスを運行しており、消防や「やすらぎ苑」(特別養護老人ホーム)でも患者輸送としての送迎を実施している。

なお、本村にタクシー業者は存在しない。

(2) 路線バスの運行状況

本村内を運行する路線バスの運行状況は以下の通りである。

表 2-2 天北線運行本数

【上り】 稚内 音威子府方面      【下り】 音威子府 稚内方面

運行区間	上り	下り	合計
稚内駅前バスターミナル～音威子府	3便	3便	6便
稚内駅前バスターミナル～浜頓別高校	3便	3便	6便
稚内駅前バスターミナル～鬼志別	1便	-	1便
稚内駅前バスターミナル～鬼志別(上声問経由)	-	1便	1便
稚内駅前バスターミナル～曲淵	-	1便	1便
稚内駅前バスターミナル～曲淵(上声問経由)	1便	1便	2便
小石～音威子府	3便	3便	6便
合計	11便	12便	23便

表 2-3 村営バス運行本数

【上り】 鬼志別 知来別・東浦      【下り】 東浦・知来別 鬼志別

運行区間	上り	下り	合計
鬼志別～東浦(稚内市)	2便	2便	4便
鬼志別～知来別	( )8便	( )8便	16便
合計	10便	10便	20便

( ) 各2便(始発便と最終便)は予約制

表 2-4 都市間バス特急天北号

運行区間	上り	下り	合計
鬼志別～旭川駅前	1便	1便	2便
合計	1便	1便	2便

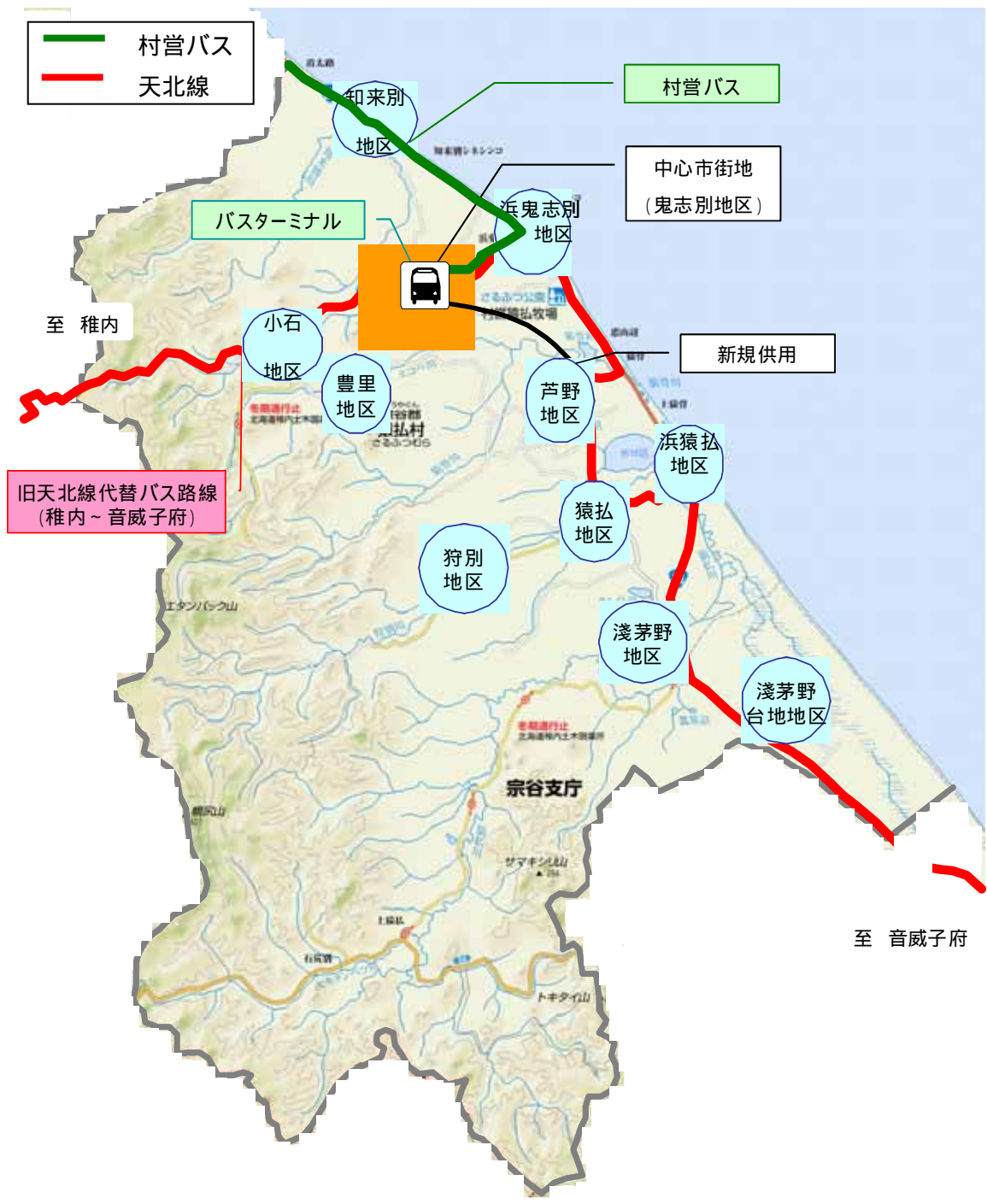


図 2-7 猿払村における公共交通の現状

表 2-5 天北線と村営バスの現行ダイヤ

天北線(上り)・猿払村村営バス(上り・下り)ダイヤ(稚内 鬼志別 音威子府/東浦 鬼志別・鬼志別 東浦)

停留所名/種別	村営	村営	村営	天北	村営	村営	村営	村営	天北	村営	村営	天北	村営	村営	天北	村営	村営	天北	村営	村営	天北	村営												
稚内駅前ハスターミナル 発				5:50					9:08			11:30		13:30	16:05			16:25			18:15													
小石 発				7:09					10:27			12:49		14:49	16:05			17:44			18:15		19:30											
東浦 発				"		8:23			"		12:46		"	"				"			"		20:48											
学校前 発	6:01		7:17	"	8:30		10:34	"	12:53	"	14:20	"	"	"			16:47	"	18:45	"	20:30	"	21:19											
浜鬼志別 発	6:10		7:26	"	8:43		10:43	"	13:02	"	14:29	"	"	"			16:56	"	18:54	"	20:39	"	21:28											
着	6:19		7:35	7:19	8:55		10:52	10:37	13:11	12:59	14:38	14:59					17:05	17:54	19:03	19:44	20:48	20:58	21:37											
鬼志別ハスターミナル 発	5:42	6:58		7:22	7:57		10:15		10:40	12:20	13:02	14:01		15:02			16:23	17:57	18:26		19:47	20:11	21:00											
浜鬼志別 発	5:51	7:07		7:31	8:06		10:24		10:49	12:29	13:11	14:10		15:11			16:35	18:06	18:35		19:56	20:20	21:09											
学校前 着	6:00	7:16		"	8:15		10:33		"	12:38	"	14:19		"			16:45	"	18:44		"	20:29	21:18											
東浦 着				"	8:22				"	12:45		"		"				"																
備考	予約便(浜鬼志別 で特急天北号旭川 行に接続)				浜頓別高校行					音威子府行					浜頓別高校行					音威子府行					浜頓別高校行					急天北号に接続 予約便(旭川発特)				

天北線(下り)・猿払村村営バス(上り・下り)ダイヤ(音威子府 鬼志別 稚内/東浦 鬼志別・鬼志別 東浦)

停留所名/種別	村営	天北	天北	村営	村営	天北	村営	村営	天北	村営	天北	村営	村営	天北	村営	村営	天北	天北	村営	村営	天北	村営	村営	天北	村営
東浦 発							8:23				12:46														
学校前 発	6:01			7:17	"	8:30	"	10:34	"	12:53	"	14:20	"	16:47	"	"	18:45	"	"		20:30	21:19			
浜鬼志別 発	6:10			7:26	7:40	8:43	9:10	10:43	11:29	13:02	13:58	14:29	16:30	16:56	17:03	18:31	18:54	20:15		20:39	21:28	23:08			
着	6:19			7:35	7:49	8:55	9:19	10:52	11:38	13:11	14:07	14:38	16:39	17:05	17:12	18:40	19:03	20:24		20:48	21:37	23:17			
鬼志別ハスターミナル 発	5:42	6:33		6:58	7:52	7:57		9:22	10:15	11:41	12:20		14:10		16:42	16:23	17:12	18:40		20:27	20:11	21:00	23:17		
浜鬼志別 発	5:51	"		7:07		8:06		10:24	"	12:29		14:10		16:35		18:35		20:20			21:09				
学校前 発	6:00		曲淵発	7:16		8:15		10:33		12:38		14:19		16:45		18:44		20:29			21:18				
東浦 着		"		"		8:22		"		12:45		"		"		"		"			"				
小石 着		6:41			8:00		9:30		11:49		14:18		16:50		17:20	18:48		20:35							23:25
稚内駅前ハスターミナル 着		8:26	8:26		9:25		10:55		13:14		15:43		18:15					22:00							

太字は、村営バスと天北線の乗り継ぎに待ち時間が少なく接続するよう設定されたダイヤ、平成21年1月現在

天北線と村営バス相互の乗り継ぎは、一部の便を除き鬼志別ターミナルではなく、分岐点となっている浜鬼志別での乗換えが考慮されている。  
また、知来別方面は、浜頓別方面相互の連絡に重点が置かれているため、稚内方面相互の連絡は待ち時間が長くなる接続パターンが存在する。



### 第3節 村営バス利用者のOD調査

10/18～25日に行った村営バスの乗降調査では、8日間で上下合計158名の利用があった。1日当たり9.8人の利用となっている。女性の利用割合が非常に高く、年代も60歳代以上が非常に多い状況であった。乗降バス停では「鬼志別」「病院前」「浜鬼志別」で乗降利用が多い状況である。

表2-6 村営バスOD調査結果

乗降数											
10/18-25	鬼志別 ターミナル	病院前	浜鬼志別	浜鬼 シネシンコ	知来別 シネシンコ	天野宅前	漁港前	学校前	鈴木宅前	苗太路	東浦
1便当り人数	0.6	0.8	0.9	0.6	0.4	0.4	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0
1日平均人数	5.6	8.1	9.4	5.6	4.0	3.9	3.9	2.3	0.3	0.0	0.0
8日間人数	45	65	75	45	32	31	31	18	2	0	0

乗降数											
10/18-25	東浦	苗太路	鈴木宅前	学校前	漁港前	天野宅前	知来別 シネシンコ	浜鬼 シネシンコ	浜鬼志別	病院前	鬼志別 ターミナル
1便当り人数	0	0	0.0125	0.2125	0.3875	0.3875	0.4375	0.575	1.0125	0.9625	0.6125
1日平均人数	0	0	0.125	2.125	3.875	3.875	4.375	5.75	10.125	9.625	6.125
8日間人数	0	0	1	17	31	31	35	46	81	77	49

便名	東浦行き		鬼志別行き	
	8日間人数	1日平均人数	8日間人数	1日平均人数
1	0	0.0	1	0.1
2	0	0.0	8	1.0
3	1	0.1	31	3.9
4	17	2.1	13	1.6
5	22	2.8	17	2.1
6	15	1.9	12	1.5
7	11	1.4	7	0.9
8	10	1.3	0	0.0
9	3	0.4	0	0.0
10	0	0.0	0	0.0

	東浦行き		鬼志別行き	
	8日間人数	1日平均人数	8日間人数	1日平均人数
年齢 10代	14	1.8	0	0.0
年齢 20代	3	0.4	5	0.6
年齢 30代	3	0.4	5	0.6
年齢 40代	1	0.1	6	0.8
年齢 50代	2	0.3	8	1.0
年齢 60代	8	1.0	21	2.6
年齢 70代	29	3.6	0	0.0
年齢 80代	19	2.4	0	0.0
性別 男性	9	1.1	11	1.4
性別 女性	70	8.8	78	9.8

注) この乗降は10代以上の村民で集計、8名の保育園利用送迎を除いて集計している。

#### 第4節 村内貨物の集配実態調査

村内の買い物に関わる物流状況を把握するため、村内で生活用品を宅配しているコープさっぽろの宅配「トドック」と移動販売車で村内を営業しているオホーツク海陸食品の2つについて調査を行った。

##### (1) コープさっぽろ「トドック」

担当者 稚内宅配センター センター長 福本氏

稚内市朝日6丁目

##### ヒアリング概要

- ・ 宅配サービスは当初札幌から始まり、現在は全道で展開している。
- ・ 稚内生協と合併したことにより、稚内の店舗は閉鎖したが宅配センターを新たに設置し、稚内を始め天塩町、中川町までを担当エリアとして週に1度、注文内容の宅配事業を行っている。
- ・ 猿払村では、年々利用世帯が増加してきており、平成21年1月現在で約360世帯が利用している。村内の4世帯に1世帯が利用していることになる。
- ・ 利用者は当初札幌等から転勤してきた学校の先生などが多かったが、徐々に地域に住んでいる方にも利用の輪が増え、現在の状況となっている。

##### (2) オホーツク海陸食品移動販売

運営統括責任者 南氏

宗谷郡猿払村小石291番地209 電話番号 01635-2-3456

##### ヒアリング概要

- ・ 月～土曜日で村内を一巡するように移動販売を行っている。
- ・ 利用者は、ほぼ固定客で、ほとんどが高齢者である。
- ・ 利用の状況が大きく増えている状況では無いが、利用者からは週2回、来てほしいとの要望がある。(費用的な問題で難しい)



写真 2-1 参考イメージカントリーキッチン四季(名寄市)

## 第5節 先進事例調査

本村における現在の交通空白地帯と今後拡大する可能性のある交通空白地帯を解消するために、従来の路線バス等の輸送手段にとらわれず、様々な手法を用いて代替交通手段を導入している事例を収集した。


交通空白地帯は過疎地ばかりではなく、都市部においても例外なく存在するものであるが、本項で紹介する事例は、小規模な町や過疎地の事例とし都市部を除くこととした。

なお、一部の事例では、今現在、関連法令等の問題が多いものもあり、すぐには導入に至らないものもあるが、今後の導入に向けて十分検討する余地があると考えられる。

表 2-7 先進事例調査一覧


番号	種別	都市名 (地域名)	掲載理由
	乗り合い タクシー	雫石町	交通空白地帯解消のための手段として、乗り合いタクシー導入の可能性が高く、参考になるであろうと考えられたため。
	過疎地有償運送	佐井村	過疎地における輸送手段として、住民自らが輸送を担う手法があり、本村においても十分検討に値すると考えられたため。
	有償ボランティア 輸送事業	上勝町	と類似しているが、特区制度を活用し、住民の乗用車によって輸送手段を確保した先進事例であるため。
	貨客混載 (宅配輸送)	岩手県など	既存の路線バスを宅配便の拠点間移動に活用し、過疎地路線バスの増収策になっていることから、参考になる事例であるため。
	貨客混載 (物流バス)	栗山町	よりもきめ細かく巡回する輸送手段として、野菜を集荷しながら人を輸送するという珍しい実験事例であるため。
	ポストバス	イギリス	本村には郵便局が6局(簡易局含む)あり、定められた時刻に取集を行っており、取集便等を活用して、将来的に人の輸送ができるのではないかと考えられたため。

乗り合いタクシー / あねっこバス (岩手県雫石町)

法令	道路運送法第4条	
運営主体	雫石町・しずくいし・いきいき暮らしネットワーク	
概要	<p>あねっこバスは、一般のタクシーを活用したデマンド型の乗合タクシーである。</p> <p>町が運営主体となるNPO法人と委託契約を結び、同法人が地元のタクシー会社に運行を委託している。</p>	<p>出典：雫石町ホームページ</p>
背景		
<p>雫石町では、年間約1千万円の財政負担を強いられながらバス路線を維持してきたが、町内完結路線を含むバス路線が廃止された。これに伴い、誰もが気軽に利用できる町民の移動手段を確保する必要が生じた。</p>		
サービス内容		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定められた路線を時刻表に基づき、予約により運行する。(現在6路線)</li> <li>・ ジャンボタクシー(9人) 小型車両で運行する。</li> <li>・ 200円均一運賃(当初は距離比例制)で、利用チケットを商店街でも販売する。</li> <li>・ 町立病院と役場など10箇所に、予約センターにつながる無料電話を設置する。</li> </ul>		
効果と負担		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者数は増加傾向にある。</li> <li>・ 町からNPO法人への委託料は、37,695千円(平成19年度)である。</li> </ul>		
プロセスと調整		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存バス路線の廃止決定後、関係諸団体による「雫石町生活交通対策提言委員会」を設置。調査も行い、デマンド方式の交通が望ましいという提言がなされた。</li> <li>・ 雫石町では、庁内プロジェクトチームによる検討を進め、地域住民と民間交通事業者と行政が尊重しあいながら、コンセプトを作り上げた。</li> <li>・ 運行開始後も利用者等の意見を取り入れながら、サービスの向上に努めている。</li> </ul>		
備考		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行管理システムは、タクシー会社の無線などの既存機材を活用して初期投資を抑えている。</li> <li>・ 停留所案内板は主要停留所を除き、設置されていない。</li> </ul>		
本村で導入する際の課題		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー業者が存在しないことから、タクシー会社を設立する必要がある。</li> <li>・ 運行はデマンド対応だが、路線そのものが固定されているため、交通空白地域をカバーするためには、冗長な路線にするか複数の路線を設定しなければならない。</li> </ul>		

参考：雫石町ホームページ、国土交通省ホームページ


過疎地有償運送 / 青森県佐井村

法令	道路運送法第78条	
運営主体	佐井村社会福祉協議会	
概要	過疎地において、住民ボランティアがマイカーを活用しデマンド対応により住民を有償で運送している。平成17年度に行われた実証実験に始まり、翌年度から本格運行を行っている。	
背景 海岸線に8つの集落と山間部に1集落が点在している過疎地域である。		
サービス内容 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ボランティアの運転協力者がマイカーで住民を有償で輸送する。</li> <li>・ 社会福祉協議会が協力し、同協議会職員と住民18名で運送を行う。</li> <li>・ 利用する場合は、会員登録の上、前日までに予約する。</li> <li>・ 運賃はタクシーの半分程度で、ゾーン制(村内8、村外8)となっており、1人の場合は400円~4,000円までで設定されている。</li> </ul>		
効果と負担 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者は微増傾向にある。</li> <li>・ 運営経費を村が負担。平成18年度252千円、平成19年度690千円。</li> </ul>		
プロセスと調整 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 佐井村新交通システム運営協議会から、福祉有償運送より過疎地有償運送(ボランティア輸送)の方が利用しやすく、交通空白地域への対策として適していると判断し、事業を開始した。</li> <li>・ 利用会員や運転協力者を募集(チラシ配布)し、各地区でボランティア輸送についての概要を説明した。</li> <li>・ 運転協力者になるためには、2種免許かそれに準ずる資格が必要なことから、自動車学校の協力で「過疎地有償運送運転免許取得者教育」を開催した。</li> </ul>		
備考 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民ボランティアが支えていることから、運転手を増やすことが難しい。</li> <li>・ 無理なく運営できるシステムを構築する必要がある。</li> </ul>		
本村で導入する際の課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転協力者となるボランティアを集められるかが難しい。</li> <li>・ 安定して継続運営できるか保証できない。</li> </ul>		

出典：国土交通省ホームページ

参考：佐井村ホームページ、国土交通省ホームページ

有償ボランティア輸送事業 / 徳島県上勝町

法令	道路運送法第78条	
運営主体	上勝町	
概要	<p>タクシーと同様な輸送サービスを有償ボランティア運送として行っている。</p> <p>当初は、構造改革特区を受け、社会福祉協議会が受託していたが、現在は特区からはずれ、受託先がNPO法人になっている。</p>	
<p>出典：国土交通省ホームページ</p>		
<p><b>背景</b></p> <p>人口減少により民間路線バスが撤退後、村内唯一の公共交通機関であるタクシー会社が休業した。また、同町の高齢化率は、48.54%と限界集落に近づいており、診療所への通院や買い物への足の確保が必要となった。</p> <p>上勝町においては、以前からボランティアによる無償輸送が行われており、登録ボランティアが13グループ(464人)と活発で、素地があった。</p>		
<p><b>サービス内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行時間帯は6:00~22:00となっている。</li> <li>・ 運賃は1km当たり100円(徳島県市部地区のタクシー運賃の概ね半分)である。</li> <li>・ 迎車料金は100円、時間待ち料金は10分あたり100円である。</li> </ul>		
<p><b>効果と負担</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国や県からの補助金はなし。</li> <li>・ 町の初期投資は、ボランティア輸送を示す車両提示用マグネットシート5万円のみ。</li> </ul>		
<p><b>プロセスと調整</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路運送法による運営協議会を設置して協議を行った。</li> <li>・ 利用者への周知として、「有償輸送車両」というマグネツシールを車両に貼付した。</li> </ul>		
<p><b>備考</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経費削減のため、運行管理システム等は導入せず、専用の携帯電話で行っている。</li> </ul>		
<p><b>本村で導入する際の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転協力者となるボランティアを集められるかが難しい。</li> <li>・ 安定して継続運営できるか保証できない。</li> </ul>		

参考：国土交通省ホームページ


## 貨客混載（宅配輸送）

法令		
運営主体	岩手県交通(株)、ヤマト運輸(株) 岩手県北自動車(株)、日本通運(株) ジェイアールバス東北(株)、日本通運(株)	
概要	宅配会社とバス会社間で締結した運輸協定に基づき、宅配会社の依頼を受けてバス会社が路線バスで宅配貨物の輸送を行う。	
背景	宅配事業者の成長に伴い運送コストが上昇傾向にあったため、宅配事業のコスト削減を行う必要があった。1992年10月から実験運行し、1993年度から正式に実施された。	
サービス内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宅配会社とバス会社間で締結した運輸協定に基づき、宅配会社の依頼を受けてバス会社が路線バスで宅配貨物の輸送を行う。</li> <li>・ 路線の設定は、バス路線上に設定されている宅配会社のベース～営業所間の路線で、輸送効率が低い便について、路線バスが宅配業務を行う。</li> <li>・ は、バスが発着地を出る前に宅配会社のベースに立ち寄り荷物を積み込む方式で、と は、バスターミナルで宅配会社が荷物を積み込む方式で輸送する。</li> </ul>	
効果と負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 荷物の運賃は、手荷物運賃を基準に設定され、旅客運賃のほぼ半額。</li> <li>・ では、宅配貨物収入が旅客収入の30%に及んだこともある。</li> <li>・ 宅配事業者は、トラック1往復分をバス混載に振り替えることができた。</li> </ul>	
プロセスと調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サービスを開始するにあたって、宅配貨物の運輸に係る運輸協定の認可を受けた。</li> </ul>	
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実験運行期間中は、最後部とその前の座席を取り外して荷物置き場を設けた。本格運行に際しては、中扉付近の座席を取り外し、フォークリフトで積み降しを可能とした。同様の事例は、以下のとおり北海道でも行われている。</li> <li>・ 道南バス(株)とヤマト運輸(株) 平成5年11月から平取～日高間、鶴川～穂別間、穂別～厚真間において、路線バスを活用した宅配荷物を行っている。</li> </ul>	
本村で導入する際の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者の収入が増えると想定されるが乗務員の手間も増えることもあり、導入については事業者の判断に委ねざるを得ない。</li> <li>・ 天北線代替バス輸送連絡調整協議会と調整を図る必要がある。</li> </ul>	

参考：鈴木文彦（2001）『路線バスの現在・未来 Part2』（グランプリ出版）、国土交通省ホームページ




貨客混載（物流バス）／栗山町（実証運行）

法令	道路運送法第78条	
運営主体	(財)北海道運輸交通研究センター、栗山町	
概要	都市再生モデル事業において、町営バスの新たな運行方法を複数模索する中の一つで、バスにより野菜の集荷を行うという実証実験を行ったもの。	出典：栗山実証実験資料
背景		
<p>平成19年度に都市再生モデル事業の指定を受け、「農村都市を対象とした物流機能を持ったバスシステムの開発」として、スクールバスへの一般混乗と野菜を集荷する物流バスの実証実験を行った。</p> <p>この実証実験では、効率的な運用と新たな活用、需要動向の把握、利便性の高い運行経路及びダイヤの模索、運行経費の削減を目的として行った。</p>		
サービス（実証実験）内容		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地はコミュニティバス、郊外地はデマンド型（物流）として運行する。</li> <li>・ 運行車両は29人乗り車両2台（委託契約車）を使用する。</li> <li>・ 運賃は、中学生以上200円/回、高齢者100円/回にする。</li> <li>・ 人と物を一緒に運ぶため、沿線農家（4軒）の協力を得て、野菜を農協の直売所、または、集荷選果場まで輸送する。</li> </ul>		
効果と負担		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線数及び運行回数の増加や、ノンステップバスの導入、スクールバスとの混乗などで利用者離れを防ぐことができた。</li> <li>・ 運行収入は、約500万円であった。</li> </ul>		
プロセスと調整		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実証実験に至るまで、視察研修会、検討委員会、町民ワークショップを実施した。</li> <li>・ バスの運行は、ジェイ・アール北海道バス株の協力を得て実施した。</li> </ul>		
備考		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスにはGPSをつけて実施した。</li> <li>・ スクール便は荷物の混載をせず、一般混乗のみとした。</li> </ul>		
本村で導入する際の課題		
<p>本村において、貨客混載にふさわしい荷物があるかどうか不明である。</p> <p>通院・買い物で早く目的地に着きたい人と、鮮度が命の収穫物の運搬を合わせて行うため、栗山町でも課題となった効率的なルートとダイヤの設定が難しい。</p>		

参考：栗山実証実験資料、国土交通省ホームページ



## ポストバス／イギリス

法令		
運営主体	ロイヤルメール	
概要	イギリスの郵便会社であるロイヤルメールが郵便配達にあわせて、人の輸送を実施する。郵便輸送の「ついで」に人を輸送するもの。	
出典：福島県ホームページ		
背景		
1965年から利益をあげることを目的とせず、お客様サービスの一環で実施。12人乗りのバスで行ってきたが、10年ほど前からセダン型車両で運行している。		
サービス内容		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 発着場所は概ね郵便局となっている。</li> <li>・ ダイヤは郵便の集配に合わせて設定している。</li> <li>・ 利用者は必要な時に家の外で待つ。職員が帰りの利用の有無を確認し、必要であれば帰りも運行する。</li> </ul>		
効果と負担		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有償運送を行える運転手になるには特別な免許は不要。但し、ロイヤルメールが面接し、身体検査を実施した上で認める。</li> </ul>		
プロセスと調整		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 配達員にとって、配達と有償運送の両方をこなすことは負担になっていないという。</li> </ul>		
備考		
<p>スイスには、バス会社同等の大規模なポストバスが同国の郵便会社によって運行されている。イギリスは郵便輸送が主であることに対して、スイスの場合は郵便部門の一部ではなくバス部門として独立している。そのため、現在では郵便輸送と人の混載事例は少なくなってきたが、過疎地では今でも混載して運行している。</p>		
本村で導入する際の課題		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、日本で同様のサービスを導入することは道路交通法や道路運送法をはじめとする各種法律により極めて難しい。</li> <li>・ 郵便事業株式会社の意向確認と同社に初期投資などの負担が発生する。</li> </ul>		

参考：鈴木文彦（2001）『路線バスの現在・未来 Part2』（グランプリ出版） 福島県ホームページ

### 第3章 利用者ニーズ把握調査

本章では、本業務で実施した 村営バス利用者へのヒアリング調査、 住民アンケート調査、及び 地域懇談会による意見収集について整理する。

表 3-1 利用者ニーズ把握調査一覧

調査名	調査対象・目的	日程
バス利用者へのヒアリング調査	対象：村営バス利用者 目的：バスへの満足度、今後の利用ニーズ	平成 20 年 10 月 18～19 日
住民アンケート調査	対象： 目的：バス利用の現状、満足度など	平成 20 年 11 月 4 日～19 日
地域懇談会による意見収集	対象：狩別地区、小石地区、芦野高台地区の住民 目的：バスサービスに対する意見、要望	平成 20 年 10 月 27～28 日

#### 第 1 節 バス利用者へのヒアリング調査

##### 第 1 項 実施概要

- 調査目的： 日常的に村営バスを利用している人を対象に、バス交通に対する意見や今後のバス交通に対する要望についてヒアリング調査を実施
- 実施日程： 平成 20 年 10 月 18 日～19 日（2 日間）
- 有効サンプル数： 53 サンプル
- 調査方法： 鬼志別バスターミナル及び村営バスに調査員が乗車し、聞き取り調査を実施
- 調査内容： 個人属性（居住地・年齢・性別・職業）  
バス交通に対する意見、要望、今後のニーズ

## 第2項 調査結果

現状のバスサービスで特に問題があると指摘された項目として、便数の少なさや、利用したい時間帯にバスがないこと、バス停が近くにないことがあげられている。また、今後のバス交通に求められていることとして、高齢者や子供にとって利用しやすいバスを求める意見が多く見られた。

以下に主な意見を項目に整理した。

表 3-2 乗客ヒアリング結果

	主な意見
公共交通について	<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者、子どものためバス交通を維持してほしい。</li><li>・通学交通の確保。</li><li>・冬期交通としてバスが必要。</li><li>・車が利用できなくなったらバスを利用するので維持してほしい。</li></ul>
料金	<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者、子どもの無料化。</li></ul>
運行	<ul style="list-style-type: none"><li>・バスの経路、バス停がわかりにくい。</li><li>・バスを使いたくても近くにバス停がない。</li><li>・1日2往復してほしい。(都市間バス)</li><li>・人と物を運ぶ交通。</li><li>・路線バス、スクールバス、通院バスの一本化。</li><li>・運転手のマナー向上。</li><li>・役場職員のバス利用促進。</li><li>・民間を利用した送迎サービス。コンパクトで効率のよい送迎。</li><li>・定時どおりの運行。</li><li>・バス停により待ちスペースが危険なところがある。</li><li>・空車のバスが目立つ効率的な運行</li></ul>
車両	<ul style="list-style-type: none"><li>・コンパクト化、通学バスなどの活用</li></ul>

## 第2節 住民アンケート調査

### 第1項 実施概要

- 調査目的： 全村民住民を対象に、バス利用の満足度や今後の利用ニーズ等に関するアンケート調査を実施した。
- 実施日程： 平成20年11月4日～19日
- 有効サンプル数： 333サンプル(821世帯) 注) 浜鬼志別・知来別地区は運輸局主体で別調査しているため含めていない。
- 調査方法： 自治体の広報回覧を通じて配布し、郵送で回収
- 調査内容： 個人属性(居住地・年齢・性別・職業)  
日常生活の交通手段  
バスの利用状況(利用頻度、目的、主な乗降場所、利用時間帯)  
バスサービスの満足度  
バス利用促進施策のあり方

### 第2項 調査結果

#### 世帯回収率

アンケートは村内821世帯に配布され、そのうち197世帯から333票が回収された。世帯回収率を地区別で見ると、狩別地区が60.0%で最も多く、次いで、猿払地区が40.0%、小石地区が31.6%となっている。

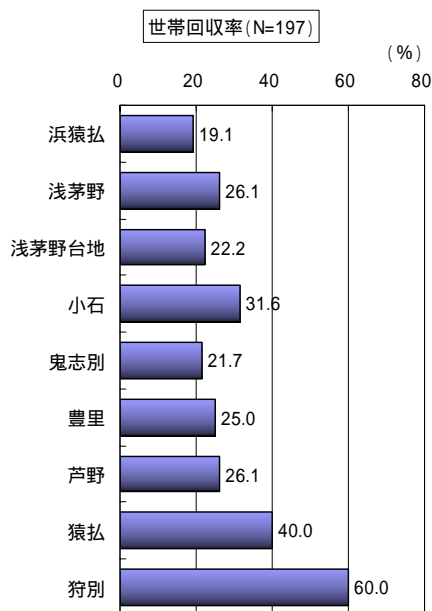


図3-1 地区別世帯回収率

表3-6 地区別世帯数と世帯回収率

	世帯数	世帯回収数	回収率 (%)
浜猿払	68	13	19.1
浅茅野	46	12	26.1
浅茅野台地	45	10	22.2
小石	38	12	31.6
鬼志別	535	116	21.7
豊里	8	2	25.0
芦野	46	12	26.1
猿払	25	10	40.0
狩別	10	6	60.0
不明		4	
合計	821	197	24.0

世帯数: 平成20年10月末現在(猿払村HPより)

### 回答者の属性

鬼志別地区の居住者が 38.4%で最も多く、次いで浜猿払の居住者が 8.1%を占めている。年齢別に見ると、70歳以上が 28.2%で最も多く、次いで 50歳代が 19.8%、60歳代が 15.0%で、全体の約6割が 50歳代以上で占められている。性別では男性が女性を若干上回っており、職業別では、会社員・公務員などが 32.7%で最も多く、次いで無職が 31.8%を占めている。

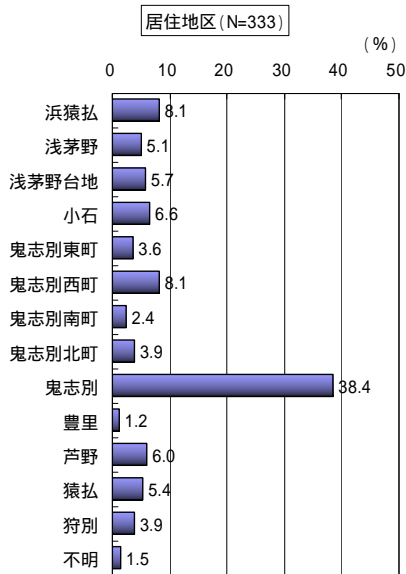


図 3-2 回答者の居住地区

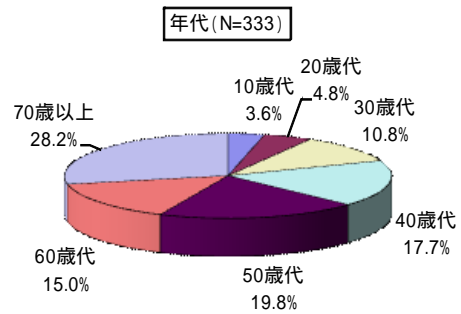


図 3-3 回答者の年齢

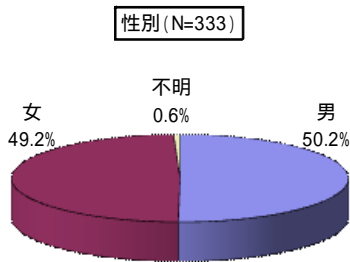


図 3-4 回答者の性別

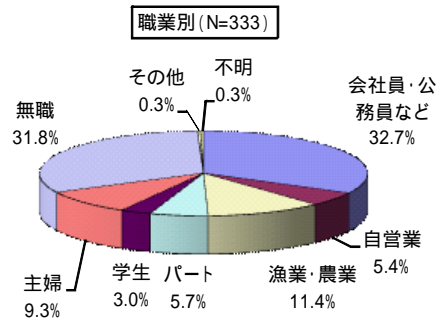


図 3-5 回答者の職業

### 日常生活の交通手段

普段の移動で利用する交通手段で最も多いのは自動車で76.0%となっており、次いで、バスが15.9%となっている。また、自宅で見える乗り物で最も多いのは自動車で73.9%となっている。

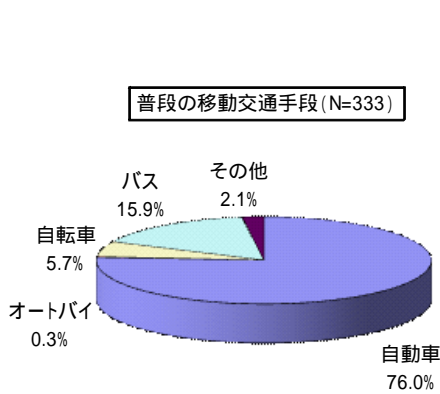


図 3-6 普段の移動交通手段

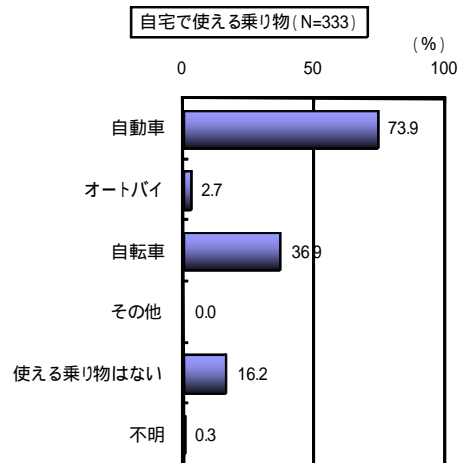


図 3-7 自宅で使える乗り物

### バスの利用状況

バスの利用頻度について、回答者の69.7%が「全く利用していない」と回答しており、バスを利用する回答者の中でも、その利用頻度は、「月に1~3回」が最も多く、「ほぼ毎日」が全体の1.2%にとどまっている。

バスを利用しない回答者にその理由を尋ねたところ、約8割が「車等を利用している」と回答しており、車に依存した生活交通の実態が見られる。

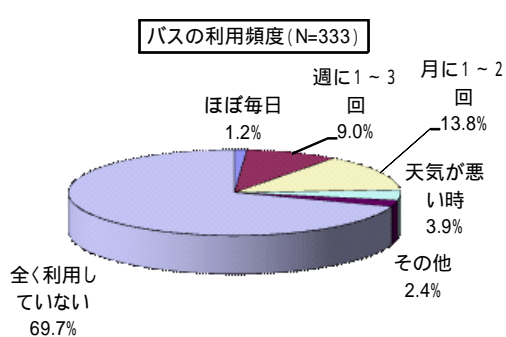


図 3-8 バスの利用頻度

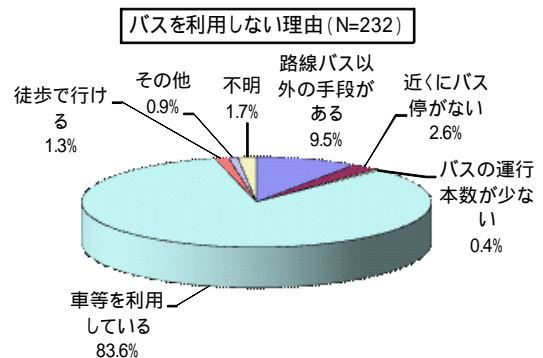


図 3-9 バスを利用しない理由

バスを利用すると回答した人（計 101）が主に利用するバス停をみると「鬼志別ターミナル」が最も多い。

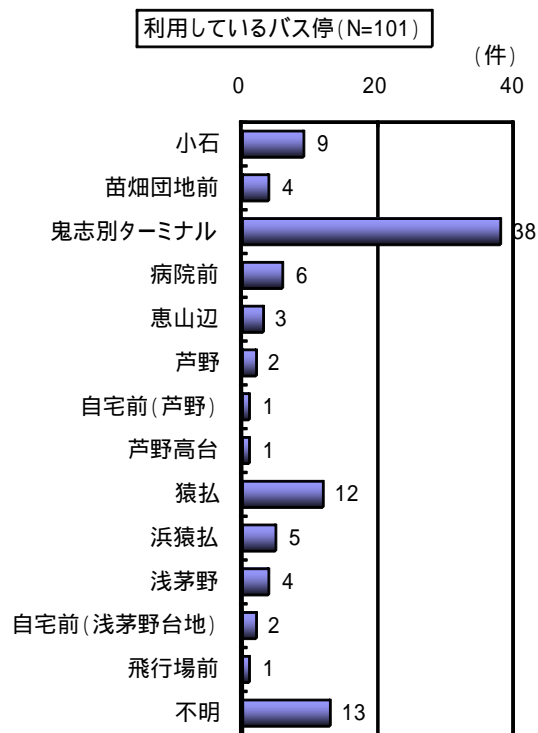


図 3-7 主に利用しているバス停

バスを利用すると回答した人（計 101）に、自宅から最寄りのバス停まで歩く際の時間を尋ねたところ、「5 分以内」が 43.6%と最も多く、次いで、「6～10 分」が 35.6%となっている。また、バスの利用目的で最も多かったのは「通院」で 64.4%、次いで「買い物」が 52.5%となっている。さらに、バスを利用する時間帯を尋ねたところ、外出時は 8 時～9 時台が 38.6%で最も多い。帰宅時は 14 時～17 時台が全体の約 4 割を占めており、そのうちのピークは 16 時～17 時台で 16.8%となっている。

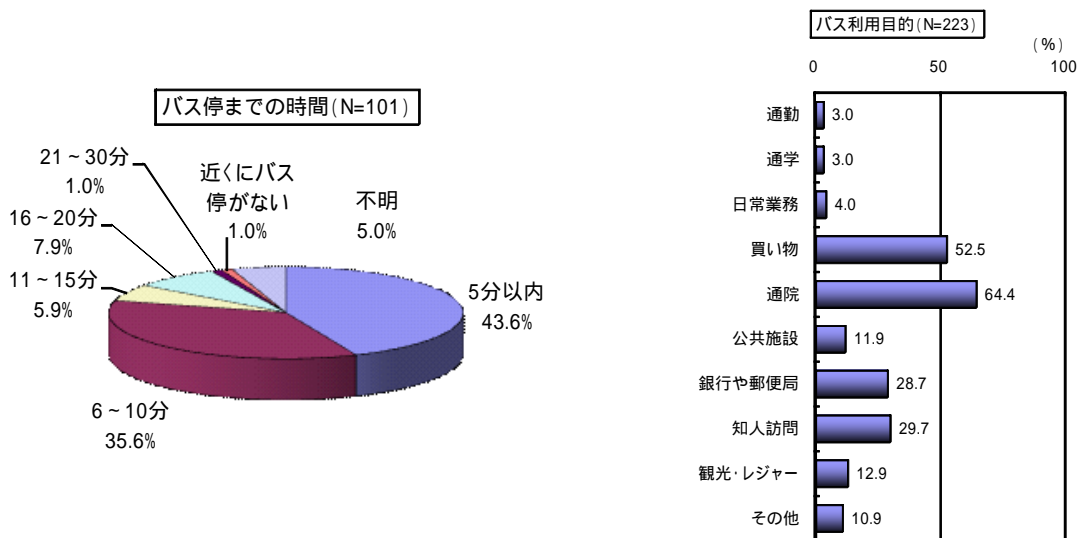


図 3-10 最寄りのバス停までの時間

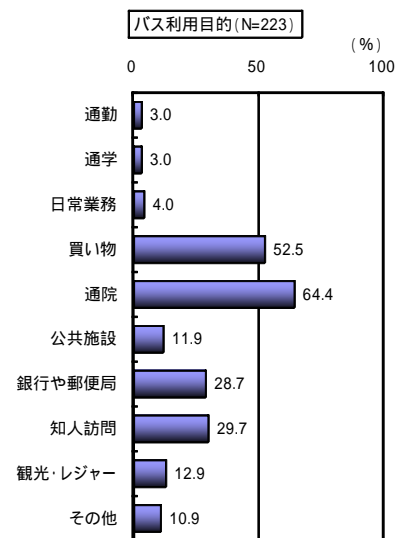


図 3-11 バス利用目的（複数回答）

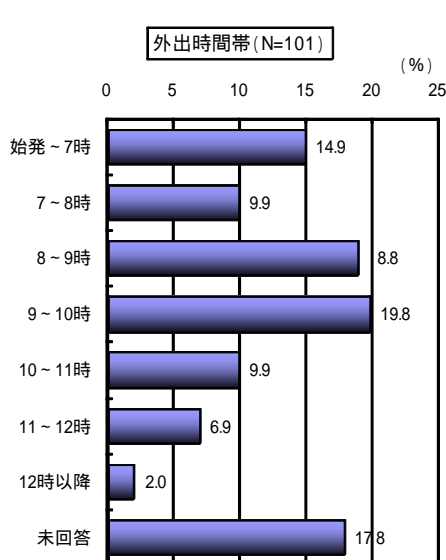


図 3-12 バス利用時間帯（外出時）

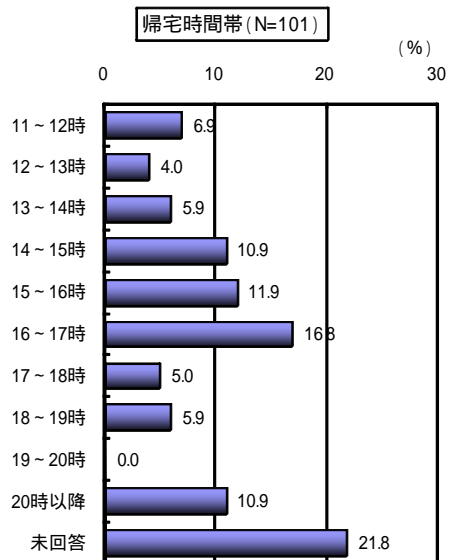


図 3-13 バス利用時間帯（帰宅時）



### バスサービスに対する満足度

現在のバスサービスに対する満足度については、「利用していないのでわからない」及び「不明」が全体の約 5 割を占めており、ほぼ半数がバスサービスへの関心をあまり示していないことが考えられる。

バスサービスに対し、満足していると回答した人は 32.4%で、不満に感じている方より多くなっている。

バスの運行状況について不満に感じていることについては、「利用していないのでわからない」が 45.6%と最も多かったが、不満を感じている項目として、「日中の本数が少ない」が 11.4%、「朝夕の本数が少ない」が 8.7%で、便数や運行時間に対する不満が比較的多い。

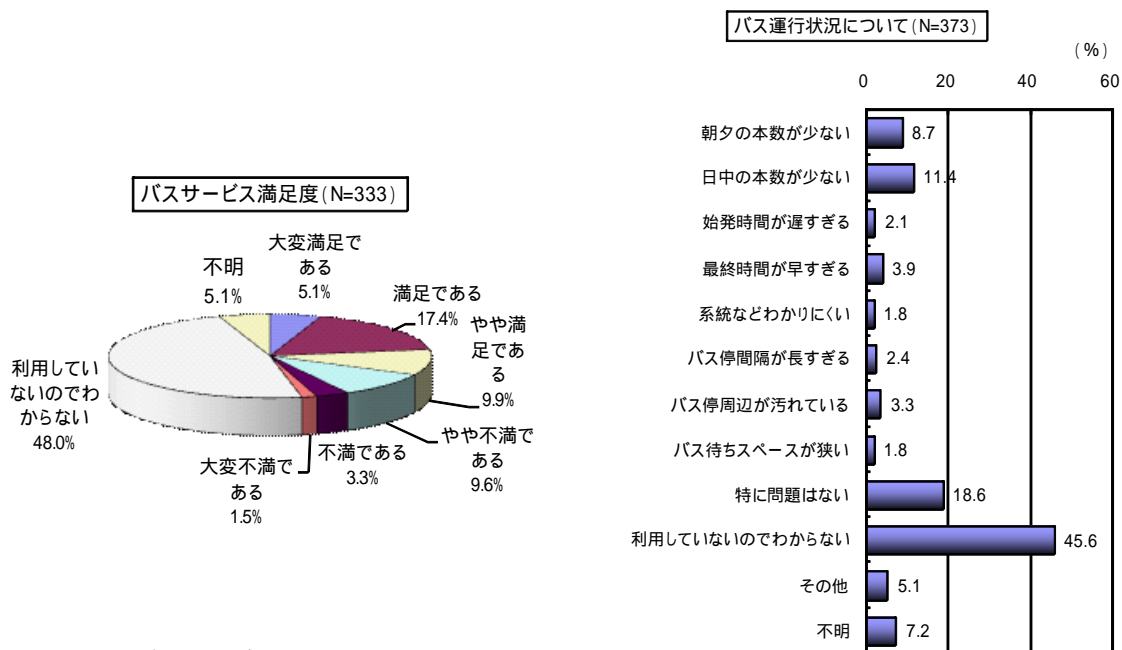


図 3-14 バスサービスに対する満足度

図 3-15 バス運行状況について不満に感じること(複数回答)

## バス利用促進施策のあり方

生活交通の確保や環境対策の観点からバスの利用を促進する施策が必要であるかどうかについて尋ねたところ、「必要と思う」及び「少し必要と思う」と回答した人は全体の約半数程度であった。

今後どのような視点からバスの利用促進施策を展開すべきであるかという問いに対しては、「高齢者や子供などの移動手段の確保」が最も多く、次いで「効率的なダイヤの編成」となっている。

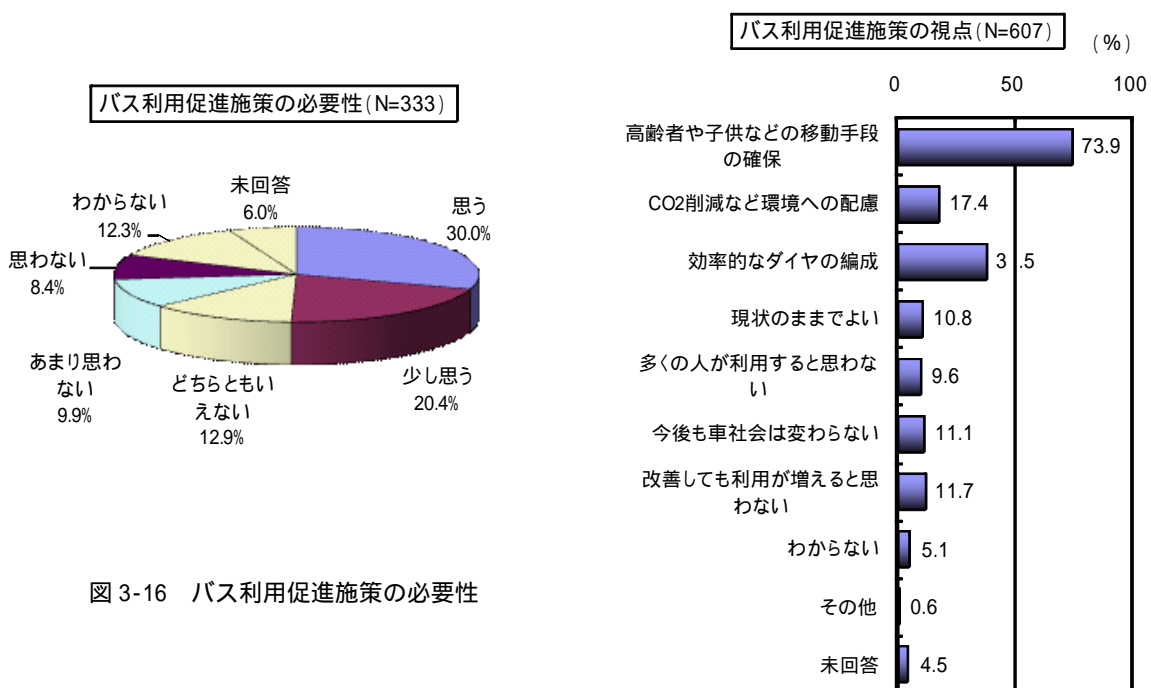


図 3-16 バス利用促進施策の必要性

図 3-17 バス利用促進施策の視点（複数回答）

## 住民アンケートのまとめ

半数以上が日常的に自動車を利用している反面、概ね 4 人に 1 人は、徒歩やバス、及び家族や知人等が運転する自動車に同乗するといった交通手段に限られている。

バス利用者の多くは、月に数回の買い物や通院目的でバスを利用し、午前中に外出し午後 5 時頃までに帰宅する人が多い。

半数近くが現状のバスサービスに満足している反面、約半数が「利用していないのでわからない」等と回答しており、バスを利用しないことによるバスサービスへの関心が希薄になっていると考えられる。

バス利用促進の施策を必要と感じている人は全体の半数程度で、中でも高齢者や子供に配慮した移動手段の確保が求められている。

## 自由意見

現状のバスサービスに対する要望として、高齢者や子供が利用しやすいサービスの必要性や、乗務員の態度や乗客に対する接し方の改善が多く見られた。また、現在は利用していないが将来的に利用せざるを得ない状況になることを想定し、バス交通に限らずに、地域の公共交通の存続を求める意見も見られた。

表 3-8 アンケートに記載された自由意見

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
1	浅茅野	20歳代	男性	自営業	全く利用していない	私自身は車通勤でバスを利用していないが、高齢者、子どもなどバスを必要としている人は多くいると思うので、無理に本数を増やさなくてもよいので、現状を維持しつつ、小さなことから始めてほしい。今はバスに乗っていないからわからないが、学生時代、バスの運転手ですごく感じの悪い人がいた。バスはただ人を運ぶだけでなく、利用者に親切にするものだと思います。
2	浅茅野	30歳代	女性	会社員等	全く利用していない	利用者が少ないのは気になっていたが、かといって車に乗れない子ども、お年寄りのためにはあった方がよい。
3	浅茅野	40歳代	女性	会社員等	全く利用していない	子どもが中学生で、土・日・祭日等のスクールバスがない時は宗谷バスを利用しています。村や教委で交通手段を確保してくれるのなら良いですが、宗谷バスでしか現在はありません。時間も帰りが合わなかったりとかありますが、子どもが友達のところ遊びに行ったり来たりするためにも、村営バスや宗谷バスはなくてはなりません。冬の降雪時にも遠出をする時には宗谷バスを利用しています。
4	浅茅野	50歳代	男性	会社員等	全く利用していない	高齢者や子どもは無料にすると利用者が増えるかもしれない。
5	浅茅野	70歳代	男性	無職	全く利用していない	利用の少ない時間帯は10人乗りくらいの小型車にできないか。
6	浅茅野台地	30歳代	女性	自営業	全く利用していない	・アンケートが村営バスのことのみなのか、宗谷バスも含んでいるのかよくわからなかった(たぶん村営のみだと思っていますが…) ・バスについては利用していないのでよくわからないが、時間があえば利用したい気持ちはある(燃料高と環境を考え)が、知来別の方しかないんですね。お年寄りだけ乗せているバスも見ますが、それも運行経路、ダイヤ等も周知不足?よくわかっていません。ダイヤも「宅前」とかってどこ?！って思います。
7	芦野	70歳代	男性	無職	天気が悪い時	今は車を利用していますが、そのうち、9分9厘はバス利用になると考えていますのでよろしく願います。
8	芦野	70歳代	男性	無職	全く利用していない	近くにバス停がほしい。
9	芦野	70歳代	女性	漁業・農業	週に1~3回	村の病院行きと農業のバスを利用しています。
10	芦野	70歳代	女性	無職	月に1,2回	1日2往復願います。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
11	鬼志別	20歳未満	男性	学生	ほぼ毎日	地球環境は本当に考えた方がよい。
12	鬼志別	20歳未満	女性	学生	ほぼ毎日	定期代金が高い。安く通学したい。
13	鬼志別	20歳代	男性	会社員等	全く利用していない	旭川、札幌方面の本数を増やしてほしいです。(冬期限定等)
14	鬼志別	20歳代	女性	会社員等	冬期間	都市間バスの便が増えるとありがたいです。冬はバスを利用させてもらっています。旭川行きや札幌行きです。帰りの1本で帰れるバスの便がもう少し遅い時間にあるとありがたいです。あと、鬼志別発のバスが寒いです。
15	鬼志別	30歳代	女性	会社員等	全く利用していない	・ワゴン車でもいいと思う。効率的ではないだろうか。 ・名寄・旭川・札幌までなど都市間バスがもう少し時間短縮されれば便利だと思う。遅いし、高いし…となると、自家用車を選択してしまう。バスのメリットもあるので、例えば夕方暗くなってからの移動にバスを利用しようかと思えるダイヤにしてほしい。
16	鬼志別	30歳代	女性	主婦	全く利用していない	お年寄りや子どもなどの使用が多く、若い方はあまり使っていないようです。それでも村営バスは必要なものです。本数を少なくするなど、使っている方の不便にならないようにしてほしいです。
17	鬼志別	40歳代	男性	会社員等	全く利用していない	公共交通としてのバス、鉄道など必要なものは残して行かないとダメだと思う。何でも切り捨てればよいというものではない。誰の何のための公共交通機関なのか。村から高校に通っている高校生など、下宿することが前提の進学はおかしいとも思う。
18	鬼志別	40歳代	男性	会社員等	全く利用していない	村営バスはいつも少人数しか乗っていないように思います。したがってバスの小型化などを考えてはどうでしょうか。とても不経済だと感じています。
19	鬼志別	40歳代	男性	会社員等	全く利用していない	村営バスを廃止し、タクシー方式(申込のあった時だけ)にできないか。社協などで運営できないか。
20	鬼志別	40歳代	女性	会社員等	月に1、2回	長距離バスのテレビ放送を復活してほしい。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
21	鬼志別	40歳代	女性	自営業	天気が悪い時	<p>・村営バス～本当に利用者が少ないと思います。今までのような定期的な運行も大切であるが、もう少し小型化してバスタクシーのような形はどうか。思いつきですが、タクシーもないので、高齢者にとってもう少し利用しやすい方法を考えたらと思います。</p> <p>・旭川往復のバスはよく利用しますが、旭川までの時間がかかりすぎ、途中、土別とか名寄による必要はなく、高速バスにすればよいと思う。名寄の病院行くと、旭川、札幌行きは分ければよいと思う。また日帰りするにも時間がとても中途半端です。10時～5時の会議が、普通の日常なので、着く時間と帰る時間が合わなくて、仕方がなく、車で走ったり、稚内からわざわざJRを利用したりします。高速道路も出来ているのに本当に時間がかからないし、不便です。</p> <p>・札幌行きも猿払から直行があってもいいと思います。乗り換えは、大変で面倒です。便利さを感じ、又時間の無駄もない高速都市間バスは、病院などの通院にも必要と思います。又、高校生を抱えています。村の補助をもう少し望みたいです。あと、部活の時間帯などで1時間待って、1時間乗って、2時間も余計にかけている現状は、本当に子どもに不利でかわいそうだと思います。浜高行きのバスをもう少し増やすべきだと思います。音威子府までは知らせる意味もわかりませんが、その辺でもっと効率的に運用できるのでは？実際、小頓や敏音知から乗っている人はあまり見たことがありません。中頓別～小石の間位が一番利用が多いと思います。あと、稚内行きは朝7:30位と帰り3:00頃にもう1本あると便利です。最終も両便遅くてもいいです。</p>
22	鬼志別	40歳代	女性	会社員等	全く利用していない	鬼志別～旭川間のバスにテレビが入るとヒマじゃなくてよい。
23	鬼志別	50歳代	男性	会社員等	全く利用していない	<p>・バスの小型化はどうか。現在の大型より小さいタイプ。</p> <p>・ダイヤの柔軟な運用。朝夕を少し増やし、日中は極力少なく。</p> <p>・人を運ぶこと+物を運びことの可能性は？</p> <p>・車体を利用しての広告収入を得ることは？</p>
24	鬼志別	50歳代	男性	会社員等	全く利用していない	車両を小型化する。利用人数と合わない。
25	鬼志別	50歳代	女性	会社員等	月に1、2回	現在村内で運行している路線バス、スクールバス、通院バス等を1本化することは、補助金等の関係で困難かと思いますが、合理的、効率的にと考えるとどうでしょうか。そして、天北線の方への接続ができればいいと思います。
26	鬼志別	50歳代	女性	主婦	車がない時	猿払村にはタクシーがないので、車を持たない人や高齢者には非常に不便だと思います。小回りのきくバス交通があったらよいのではと思います。
27	鬼志別	50歳代	女性	主婦	天気が悪い時	冬場のバスで急行バス以外の普通のバスに乗ると寒いです。最終便はひざ掛け、毛布もなく、とても寒いのが難点です。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
28	鬼志別	60歳代	男性	無職	全く利用していない	天北線代替バスの運行は高齢者や子ども等の移動手段として絶対必要。今は車を移動手段としているが、更に高齢になり、運転できなくなった時は心配。村営バスについては、廃止して、利用時間に制限のないハイヤーの運行にするべき。
29	鬼志別	60歳代	男性	会社員等	月に1、2回	・バスの運転手さんの対応がもっと丁寧であればと思います。 ・特急バスが国保病院前にも停車してくれればと思います(旭川方面)。高齢者がバスセンターまで出向くことは大変です。まして早朝と冬は大変です。旭川に夕方着くバスがあればと思います。そこから札幌や旭川空港からのアクセスも考えてほしいと思います。稚内空港の飛行時間に合わせて、空港内に寄ればなおありがたい。
30	鬼志別	60歳代	男性	会社員等	全く利用していない	一台に2~3人しか乗っていない。環境にも逆効果だと思う。
31	鬼志別	60歳代	男性	自営業	全く利用していない	村に居住して65年。忌憚のない思っていることを列記します。 1)現在、現役の人でも生ある人は必ず自身で自家用車を運転不可能になる。高齢のため。 2)そのために高齢者及び身体障害者を含め、村内外でのバス移動は不可欠になる。 3)5~6年程前に比較して長距離でのバス移動は減少している様子。特に役場職員の乗車は少ない様子。 4)やむを得ず、公用車や自家用車を利用することもあるでしょうが、遠隔地への出張等はバス利用を考慮してみたらどうか。その方が地球にも優しいと思うがいかがか。 5)地球にも優しいエコ運動を推進しているようですが、未だエネルギー消費に対して無駄が見受けられる。乗車定員に応じた車両変更を。現在は大方空気を運んでいる。
32	鬼志別	60歳代	女性	パート	全く利用していない	近隣に住んでいる親のところへ行くにはバスでは時間がかかりすぎる。国道40号線に通じる路線バスがあれば、冬期間だけでも利用したいと思う。
33	鬼志別	60歳代	女性	無職	全く利用していない	・バス料金が高すぎます。利用者が少ないため、サービス等を考えるよりも小型バスに替えてコストを下げることも大事かと思えます。そして料金を安くしてください。 ・サービスについて別に不満はありません。 ・行き先によって乗車時間に不満を感じます。(稚内 音威子府)
34	鬼志別	60歳代	女性	無職	全く利用していない	このアンケートは意味がないと思う。
35	鬼志別	60歳代	女性	無職	全く利用していない	今はバス利用は全くないけれど、近いうちに乗らざるを得なくなるでしょう。札幌の地下鉄のように数分に一度とまでは行かないけれど、時々バスを見るが、人の少ないのにはびっくりします。大型バスより、8人乗りのボンゴ車等で乗り合いハイヤーみたいな方がよいかもしれない。猿払はハイヤーもないから、年を取って車に乗れなくなったらどうしようと思います。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
36	鬼志別	60歳代	女性	無職	全く利用していない	大型バスに乗客が乗っていない空バスが走っている。村の経済を考えると、乗客が少ないため、大型でなく、マイクロバスに替えてはいかがでしょうか。時間帯によって、大型バス、マイクロバスを走らせた方が経済的です。住民の足について、村、道、国に対してよい方法を考えていただきたいです。
37	鬼志別	70歳代	男性	無職	月に1、2回	バスに切り替え、20年になりますが、各市町村の中で猿払村民が一番使用が少なく、特に当事者(村役場)のバス使用者は見たことがない。出来るだけ、自分たちも車を使用しないで、バスを利用してほしい。全村民が家族ともども乗ることで解決。
38	鬼志別	70歳代	女性	会社員等	全く利用していない	大型バスよりマイクロバスに替えてはどうか。
39	鬼志別	70歳代	女性	無職	月に1、2回	足が悪いのでやっとバスに乗るのですが、運転手さんが何も聞いても無口で怖いです。バスに乗りたくないなので、ハイヤーか小さな車を利用したいです。
40	鬼志別	70歳代	女性	無職	週に1~3回	稚内方面に行くには、道路脇に立つことになり、道路脇が土手、川になっている。雨、雪を避けるには後ろに下がるため、1mくらいの台が是非ほしいです。
41	小石	70歳代	男性	会社員等	全く利用していない	バスの運行については、時間、本数ともに問題はありませんが、人口密度が低く、バスに乗る人が少ないという問題があります。
42	小石	70歳代	女性	無職	週に1~3回	旭川行きを利用できるようにお願いします。
43	小石	70歳代	女性	無職	週に1~3回	私はいつも宗谷バスを利用しています。ありがとうございます。小石の高齢者の一人として一言言いたいのは、鬼志別発稚内行きのことです。どの便を利用してても発車時間の定時に出ることはないです。運転手さんが事務所の中でコーヒーやお茶を飲んでます。バスの中に乗って待っているのは、夏の間は良いですが、これから寒くなるので、時間通りに走ってほしいです。発車時間はどの便も4~5分は遅れます。具合が悪い時など少しでも早く帰りたいと思うことが度々あります。発車までバスのドアは開けばなしです。これはバスに乗る度に皆様から出る一言です。
44	小石	70歳代	女性	会社員等	用事がある時	本数が減ってもバスが小さくなくてもよいから残してほしい。今現在、通学用のバスを利用したい。
45	猿払	60歳代	女性	無職	月に1、2回	田舎は年寄りが多く、特に男性より女性が多い。病院通院・買い物・局(年金)。車を持っている人は少ない。バスを頼りに生活しています。
46	猿払	70歳代	男性	無職	月に1、2回	天北線代替バスが道路全面開通になり喜んでおります。今後除雪等もよろしくお願いします。
47	猿払	70歳代	女性	無職	週に1~3回	猿払にバスがなくなったら当地にいらなくなる。都会には、年を取ってから行きたくない。バスだけは絶対なくさないようお願いします。
48	猿払	70歳代	女性	無職	週に1~3回	当地は年寄りが多く、バス利用の人が多いため、バスがなくなったら猿払にいられない。
49	豊里	50歳代	女性	自営業	全く利用していない	近くにバス停がないので利用したくても歩いて行けないため不便。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
50	浜鬼志別	40歳代	男性	会社員等	全く利用していない	バス交通にこだわらない各部落の民間を利用した送迎サービス。よりコンパクトな効率の良い送迎。
51	浜猿払	50歳代	男性	会社員等	全く利用していない	どこの市のバス交通に関する意見を記入したらよいかわからないので記入しません。
52	浜猿払	60歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	朝、夕方は学生が利用しているが、それ以外の時間は乗客が少ない。
53	浜猿払	70歳代	男性	無職	全く利用していない	バスは利用しない者ですが、乗客がいなくてただ動いているのを時々見かけるが無駄だと思う。もう少し回数を減らしたらよいと思う。また、浜猿払は村営バスが通っていません。



### 第3節 地域懇談会の開催による意見収集

#### 第1項 実施概要

- 調査目的： 調査対象路線の沿道地区の住民を対象に懇談会を開催し、現状の村営バスに対する満足度や要望、及び今後の利用ニーズ等に関する意見収集を実施した。
- 実施日程： 平成20年10月27～28日
- 実施場所： 狩別地区、小石地区、芦野高台地区
- 調査方法： 懇談会形式による意見収集

#### 第2項 狩別地区懇談会

日時： 平成20年10月27日（月）13：30～（1時間程度）

場所： 狩別集会所

出席者：

猿払村総務課 松谷課長、管財交通係 阿部係長、増田主事、川村主事、（他3人）  
社団法人北海道開発技術センター 伊藤、杉本  
狩別地区住民 男性5人、女性9人、計14人

- 主な意見：
- ・私自身は車通勤でバスを利用していないが、高齢者、子どもなどバスを必要としている人は多くいると思うので、現状を維持しつつ、小さなことから始めてほしい。
  - ・今はバスに乗っていないからわからないが、学生時代、バスの運転手ですごく感じの悪い人がいた。バスはただ人を運ぶだけでなく、利用者に親切にするものだと思う。
  - ・利用者が少ないのは気になっていたが、かといって車に乗れない子ども、お年寄りのためにはあった方がよい。
  - ・子どもが中学生で、土・日・祭日等のスクールバスがない時は宗谷バスを利用しています。村や教委で交通手段を確保してくれるのなら良いが、現在は宗谷バスしかない。時間も帰りが合わなかったりとかあるが、子どもが友達のところ遊びに行ったり来たりするためにも、村営バスや宗谷バスは絶対に必要。冬の降雪時にも遠出をする時には宗谷バスを利用するがバス停まで遠く不便を感じる。



写真 3-1 狩別地区

### 第3項 小石地区懇談会

日 時： 平成20年10月27日(月)18:00～(1時間程度)

場 所： 小石交流センター

出席者：

猿払村総務課 松谷課長、管財交通係 阿部係長、増田主事、川村主事、(他2人)

社団法人北海道開発技術センター 伊藤、杉本

小石地区住民 男性4人、女性6人、計10人

主な意見： ・子供がいるので路線変更は高校進路選びに影響が無いようにしてほしい。  
バスの運行については、時間、本数ともに問題はありませんが、人口密度が低く、バスに乗る人が少ないという問題がある。

・鬼志別発稚内行きのバスは定刻を守って発車してほしい。発車時間はどの便も4～5分は遅れる。

・本数が減ってもバスが小さくなくてもよいから残してほしい。今現在、通学用のバスを利用したい。天北線が切り替えされた場合の足をしっかり確保してほしい。



写真3-2 小石地区

### 第4項 芦野高台地区懇談会

日 時： 平成20年10月28日(火)13:30～(1時間程度)

場 所： 小石交流センター

出席者：

猿払村総務課 松谷課長、管財交通係 阿部係長、増田主事、(他3人)

社団法人北海道開発技術センター 伊藤、杉本

芦野高台地区住民 男性5人、女性6人、計11人

主な意見： ・バス停まで遠い・便数が少ない  
・中心部の鬼志別まででも料金が高い  
・浜頓別高校の部活で遅くなることもあるのでダイヤを考慮してほしい  
・高齢者や子どもは無料。  
・利用の少ない時間帯は10人乗りくらいの小型車にできないか。



写真3-3 芦野高台地区

## 第4章 実証実験

### 第1節 デマンド型交通システムの実証実験

#### 第1項 実施背景

J R天北線の代替路線バスを宗谷岬経由に経路変更した場合、沿線住民や観光客等の利便性向上や収益改善が見込まれる一方で、本村の一部に新たな公共交通空白地域が発生する。また、現時点でも複数の交通空白地域が存在しており、何らかの手段によりこれらの交通空白地域を解消する必要がある。そのために、これらの地域の移動に関する利便性を向上させ、経済性に優れた持続可能な交通システムを導入する必要がある。

しかしながら、交通空白地域は、人口が低密度に分散している地域が大半を占め、路線バスをはじめとする従来型の交通システムの導入では、需要をカバーしきれず、費用面からも安定した継続が困難と考えられた。

そこで、これらの公共交通空白地域を解消でき、持続可能な交通システムとして、需要応答型の交通システム（DRT）の一つである乗り合いタクシーによる実証実験を実施することとした。

#### 第2項 実施内容

##### （1）実験交通システム

需要応答型乗り合いタクシーは、利用者の予約により運行するという特性がある。運行経路は、自宅と目的地相互間の送迎を基本とするが、複数の利用者が乗り合わせて運行することを想定した交通システムであるため、ドア・ツー・ドアの移動が可能になる反面、既存のタクシーと異なり、複数の利用者がいる場合は、所要時間が余分にかかるという特性がある。

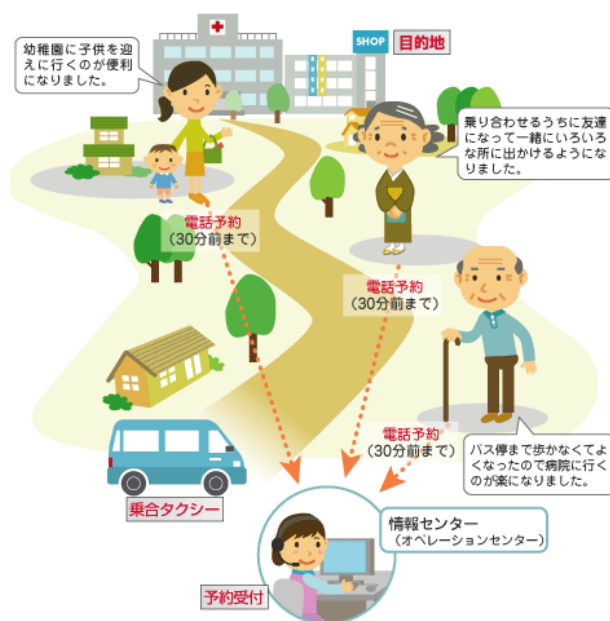


図 4-1 乗り合いタクシーイメージ図

(2) 実験エリア

鬼志別地区と周辺地区（小石、豊里、狩別・芦野高台）で、村の中心部である鬼志別と自宅を結ぶ様に運行した。

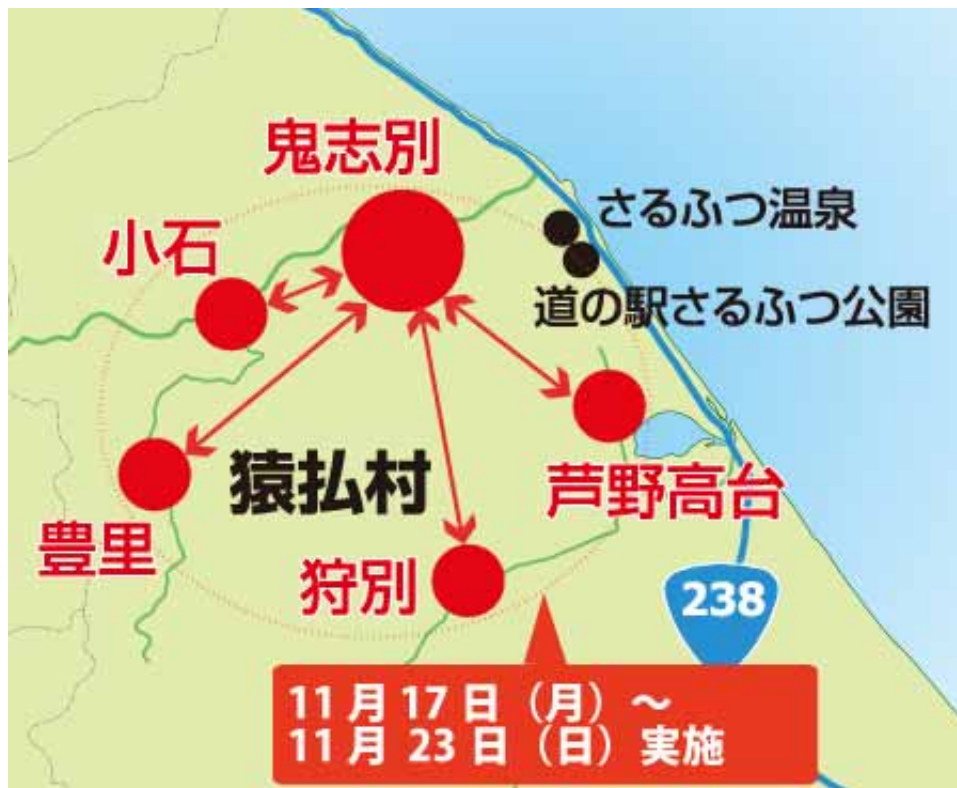


図 4-2 対象エリア

(3) 実験期間

土曜日・日曜日を除いた、下記の日程で実施した。

(鬼志別地区と周辺地区) 11月17日(月)～23日(日)の7日間

(4) 使用車両

使用車両は、本村の村営バスやスクールバスの運行業務を請け負っている(株)テイシンの協力を得て、ワンボックス車両を用いて運用した。



写真 4-1 使用車両（ワンボックスタイプ）

(5) 乗車料金

住民への周知・乗車体験を目的とする実験のため、無料とした。

(6) 利用者

対象地域に住んでいる全ての住民とし、年齢制限などは設けなかった。

(7) 利用方法

完全予約制により運行した。予約先は㈱テイシンとし、運行する30分前までに電話で予約をすることとし、同社の通常の電話番号を利用することから、予約の際は「実験タクシー」と告げていただくよう事前に協力を促した。また、電話対応時間は9:00~17:00のため、各地区の1便は前日までに予約を入れていただくこととした。



図 4-3 ご利用の手順



( 8 ) 運行方法

下記のとおり各地域に、朝・昼・夕の3便ずつダイヤを設定し、利用の予約があった場合にのみ運行した。

表 4-1 乗り合いタクシー運行ダイヤ

	小石 1 便	小石 2 便	小石 3 便
予約しめ切り時間	前日 17 : 00	当日 11 : 20	当日 15 : 30
鬼志別市街 発	8 : 20	11 : 50	16 : 00
小 石 着	8 : 30頃	12 : 00頃	16 : 10頃
鬼志別市街 着			

	狩別・芦野高台 1 便	狩別・芦野高台 2 便	狩別・芦野高台 3 便
予約しめ切り時間	前日 17 : 00	当日 11 : 45	当日 15 : 55
鬼志別市街 発	8 : 45	12 : 15	16 : 25
狩 別 着	9 : 10頃	12 : 40頃	16 : 50頃
芦野高台 着	9 : 30頃	12 : 50頃	17 : 00頃
鬼志別市街 着			

	豊里 1 便	豊里 2 便	豊里 3 便
予約しめ切り時間	前日 17 : 00	当日 12 : 50	当日 17 : 00
鬼志別市街 発	10 : 00	13 : 20	17 : 30
豊 里 着	10 : 10頃	13 : 30頃	17 : 40頃
鬼志別市街 着			

## 第2節 地域住民への周知

### 第1項 事前説明

運行地区の住民を対象とした地域懇談会において、実証実験に関する説明を下記の日程で行った。

- ・ 狩別地区 - 平成20年10月27日(月)13時30分～
- ・ 小石地区 - 平成20年10月27日(月)18時00分～
- ・ 豊里地区 - 平成20年10月28日(火) 個別訪問で実施
- ・ 芦野高台地区 - 平成20年10月28日(火)13時30分～

参加人数は、狩別、小石、芦野高台の3つの地域懇談会で合計34名、豊里においては3軒の住民に対して説明を行った。なお、所要時間は豊里地区を除き1時間程度であった。

この地域懇談会では、乗り合いタクシーの運転手が介護してくれるかどうか、通常運行している患者輸送バスはどうなるのか、来年度はどうなるのかなどについて質問が寄せられた。



写真 4-2 狩別地区の様子



写真 4-3 小石地区の様子

第2項 広報内容

乗り合いタクシーの詳細については、事前説明会のほかに、全世帯にリーフレットを配布し周知徹底を図った。

リーフレットについては、「実験趣旨」「実験期間」「対象エリア」「利用方法」「運行ダイヤ」などを記し、A4両面カラー刷りとした。

配布したリーフレット

福弘村地域公共交通連携推進計画 実験実施  
**乗り合いタクシー方式ワンボックス・バスを  
 実験的に運行します!** **運賃無料!**

福弘村地域公共交通連携推進計画では、小石地区、野村地区、野村地区に生んでいる方を対象として、乗り合いタクシー方式の実験運行を実施します。

**運行期間** 平成30年11月17日(月)～平成30年11月23日(日)の1週間

路線の変更が検討されている区間を除く、福弘村公共交通が利用できない区間にお住まいの方々の生活を支える交通手段で、あらかじめ電話にて予約した上で運行開始の日々々、乗り合いタクシー方式で目的地から、村中心部まである程度距離の目的地まで送迎するサービスです。

**対象エリア(運行ルート)**  
 小石地区 → 野村地区 → 野村地区 → 小石地区  
 野村地区 → 小石地区 → 野村地区 → 野村地区

**利用方法**  
 下記の番号までお電話ください。乗りたい日と目的地までご連絡ください。

**電話番号 01635-2-3228**

※電話番号については実験の開始を待たずに、お電話で目的地までの予約を利用することができます。予約の際には乗車日時や目的地を必ずお伝えください。  
 ※予約のキャンセルは、乗車日の前日までにお願いします。  
 ※運賃は無料です。1名、乗車時間30分以内です。  
 ※乗車時間：11人乗りのワンボックスカーです。

常連予約の回数分の予約は取れます!

**運行ダイヤ、ご利用の流れは裏面をご覧ください!**

**お問い合わせ先** 福弘村地域公共交通連携推進計画 事務局  
 〒916-8601 福弘村 野村地区 野村地区センター2階 福祉課  
 電話番号 016-371-3622(直通) 携帯、FAX  
 所在地 福弘村 野村地区センター2階  
 電話番号 01635-2-3121(直通) 内線、FAX

図 4-4 (表)

**運行ダイヤ**

小石地区→野村地区	野村地区→野村地区	野村地区→小石地区
<b>乗車1日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 09:30 乗 小石地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1	<b>乗車1日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 09:30 乗 野村地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1	<b>乗車1日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 09:30 乗 野村地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1
<b>乗車2日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 11:30 乗 小石地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1	<b>乗車2日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 11:30 乗 野村地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1	<b>乗車2日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 11:30 乗 野村地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1
<b>乗車3日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 14:00 乗 小石地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1	<b>乗車3日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 14:00 乗 野村地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1	<b>乗車3日</b> 予約開始時間: 08:15 ~ 09:00 乗車開始時間: 14:00 乗 野村地区: 08:15 ~ 09:00 電話予約: 1

※乗車の手続きは「前日」まで、乗車日、乗車の手続きは当日まで、必ずご確認ください。

**ご利用の流れ**

- 電話予約
- ご利用(乗車)
- ご利用(乗車)
- ご利用(乗車)
- ご利用(乗車)
- ご利用(乗車)
- ご利用(乗車)

図 4-5 (裏)



### 第3節 実施結果

#### 第1項 利用人員

7日間で延べ7人の利用者があり、そのうち2名は同一人物であった。

運行状況については、小石1便と芦野1便で2回ずつ利用があったものの、小石2便と3便、芦野3便、狩別1便と豊里地区の全便については、期間中1度も予約が無かった。

表4-2 運行状況

月 日	利用便名	利用者住所	利用者氏名	乗車場所	降車場所	備 考
11月17日	芦野1便	芦野	A	自宅	病院	往復
11月17日	小石1便	小石	B	自宅	歯医者	往のみ
11月17日	芦野2便	芦野	A	病院	自宅	往復
11月19日	芦野1便	芦野	C	自宅	バスターミナル	往のみ
11月21日	小石1便	小石	D	自宅	病院	往のみ
11月22日	狩別2便	狩別	E	自宅	スポーツセンター	学生・往復
11月22日	狩別3便	狩別	E	スポーツセンター	自宅	学生・往復
		合計	延べ7人(5名)			

#### 第2項 アンケート結果

実施中、利用した5名に、運行や利用の問題点等の課題を把握するためのアンケート調査を行った。主な内容としては、利用した人の属性、今後の公共交通への期待、乗り合いタクシーが運行した場合の利用についてなどである。

利用者の性別は、男性が3名、女性が2名であった。また、年代は、20歳未満が1名、70歳以上が4名であった。

なお、全ての利用者が、「普段は自動車を運転していない」という回答であった。

特に、利用した感想については、概ね好評を得ており、顕著な意見としては下記のとおりであった。

- ・ 全ての利用者が、「家で乗降できる」、「車両がコンパクトで乗り降りしやすい」と評価。
- ・ 予約については、5名中4名が「特にめんどろは感じなかった」と評価。
- ・ 有料運行された場合の運賃が心配。
- ・ 患者輸送を継続して欲しい。

また、今後の公共交通に望むことについては、全ての利用者が「安い運賃設定」を希望し、4名が「自宅と目的地間の送迎」を希望するという結果になった。

### 第3項 課題

今回の実証実験は初めてということもあり、実験期間が短く、既存の路線バスをはじめ、患者輸送バスについても通常通りの運行をしていたことから、診療日などの生活パターンを変更してまで乗り合いタクシーを利用しなかったことが考えられる。

そのため、実際に乗り合いタクシーを導入するための判断材料としては、まだ十分なものとはいえず、今後、患者輸送バスを一時休止して実験を行うなど、関係機関と連携を強化しながら実証実験を積み重ねていく必要がある。

特に課題となる運賃設定においては、患者輸送バスが無料であることと安い運賃を望む声がある。その一方で、現在タクシー事業者が存在しないことから初期投資が避けられず、低い需要が広範囲に分散していることからコスト増を避けて通ることができない。従って、支払いやすい金額だけではなく、長期間持続可能な運行を可能にするため、全体のコストに対してどの程度まで運賃収入で賄えば良いかを、需要予測と将来の人口推計等を踏まえた上で議論を深める必要がある。

さらに、本村にはタクシー事業者がないため、本格実施に至った場合の事業主体をどのように設立するかといった課題や、既存の路線バスの運行区間内への乗り入れについても課題が存在する。これらの課題や乗り合いタクシーにこだわらず、過疎地有償運送等の他の輸送手段も含めて、今後も検討を重ねていく必要がある。

## 第5章 猿払村の連携計画乗り合いタクシー等の試算

猿払村で交通空白地域を対象としてデマンド型乗り合いタクシーを行うには、村営による運行方法と（道路運送法第78条に基づく）、タクシー事業者による運行方法（道路運送法第4条に基づく）。なお、村内にはタクシー事業者がないため、後者の方法を選択する場合、タクシー会社を新たに設立する必要がある。

表 5-1 運行方法

	村営による有償運行	タクシー会社が運行
関連法令	道路運送法第78条許可 営業路線区域 使用車両の届け出	道路運送法第4条許可
参入規制	登録制	許可制
運送主体	猿払村（運転委託は可）	タクシー事業者
車両所有者	猿払村自家用自動車 白ナンバー	事業用自動車 緑ナンバー
参入条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一般旅客自動車運送事業者によることが難しい</li> <li>● 地域住民の生活に必要な旅客運送を確保する必要</li> <li>● 地域関係者の合意</li> <li>● 地域公共交通会議の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業の計画が安全を確保</li> <li>● 事業の遂行に適切な計画</li> <li>● 事業を的確に遂行する能力</li> </ul>
運送対価	営利目的でない実費の範囲内 運輸局へ届け出義務無し	一般タクシー認可制 乗合タクシー認可制
運行ダイヤ	地域の実態に合わせ村独自で設定 運輸局への届け出義務無し	乗合タクシーダイヤ運輸局への届け出認可制
運転者	2種免許が望ましいが難しい場合講習等により1種免許でも運転可能	2種免許必須
点検等	3ヶ月 車検1年	3ヶ月 車検1年
運行管理	国家資格たる運行管理者の選任は求めない 但し、一定の要件を満たす管理者	国家資格たる運行管理者の選任が必要

## 第1節 乗り合いタクシー運行計画

猿払村では交通空白地域等では、平成20年度のデマンド実験の結果及び患者輸送バス(毎週木曜日運行)が20数名の利用状況になっており、運行計画試算では、ワンボックス型車両を1台し、対象となる4地区を曜日を決めて各地区週3日運行した場合として試算を行った。必要燃料は予約制のデマンド型式のため60%の稼働として燃料の算出を行った。なお、病院、行政機関等が、営業していないことから、日曜日を運休日として整備等を行うよう配慮した。燃料については、年間で約100万円の費用が必要となる。この他、各種運行に関わる費用が必要となるが、実施主体・運行方法により異なるため、運行方法については、今後の検討により決定されるため、運行計画案及び燃料費のみの試算とした。

運行試算車両 ワンボックス 10人乗り 1台

表5-2 運行計画及び使用燃料費試算

地区名	運行曜日	1便往復距離	運行便数	1日当たり運行距離	稼働日数
小石	月・水・金	12km	8便	96km	156日
豊里	火・木・土	12km	8便	96km	156日
狩別	月・水・金	32km	8便	256km	156日
芦野高台	火・木・土	20km	8便	160km	156日

地区名	1年間の総稼働距離	60%稼働とした場合の距離	車両燃費 1リットル当たり	使用燃料 リットル	燃料費 @130円
小石	14,976km	8,986km	7km/l	1,284	166,920円
豊里	14,976km	8,986km	7km/l	1,284	166,920円
狩別	39,936km	23,961km	7km/l	3,423	444,990円
芦野高台	24,960km	14,976km	7km/l	2,139	278,070円
			合計	8130	1,056,900円

## 猿払村地域公共交通活性化協議会委員名簿

委嘱期間 平成20年2月27日から平成22年2月26日

機 関 名 称	役職及び氏名
会 長	猿払村長 森 和 正
副 会 長	猿払村副村長 浜 谷 雅 教育長 上 島 賢 司
委 員	国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局 首席運輸企画専門官 藤崎伸一 国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局 首席運輸企画専門官 辻沢英隆 稚内開発建設部 道路課長 並 松 由 克 宗谷支庁 地域政策課長 浦 野 晃 司 稚内土木現業所 企画調整室長 安 田 郁 夫 宗谷バス株式会社 管理課長 石 橋 徹 私鉄総連北海道地方労働組合宗谷バス支部 書記長 惣 万 俊 明 株式会社テイシン 代表取締役 堤 進 鬼志別自治会 会 長 増 田 平 蔵 浜鬼志別自治会 子供会育成部長 秋 元 秀 樹 知来別自治会 会 長 中 山 勉 小石自治会 会 長 柴 田 幸 雄 産業建設課経済推進室 主 幹 早 坂 裕 協働まちづくり推進課 課 長 伊 藤 浩 一 保健福祉推進課 課 長 真 坂 潤 一 教育委員会 次 長 荒 井 輝 彦 保育所 所 長 佐 藤 栄 治 社会福祉協議会 事務局長 本 沢 悦 雄 稚内地区消防事務組合猿払支署 支署長 森 克 彦
事務局	総務課長 松 谷 厚 総務課長補佐 真 野 智 章 係 長 阿 部 真 人 主 事 増 田 明 史 主 事 川 村 一 一