

稚内市地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 3 月

稚内市

目 次

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
2．計画の区域	1
3．計画の目標	2
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	4
5．計画期間	11
6．その他計画の実施に関し稚内市が必要と認める事項	11

資料編（計画調査報告編）

第1章 策定背景	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	29
第4章 乗合タクシーの実証実験	56

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稚内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稚内市が作成したものである。

3. 計画の目標

(1) 効率的な郊外路線バスシステムの確立

市内路線バスの利用者は、自家用車の普及や通学者等の減少などにより年々減少している。

そのため、バス事業者の収入減少、燃料の高騰などにより旧天北線代替路線をはじめ、郊外補助路線における稚内市の費用負担は増加傾向にある。したがって、バスサービスの維持を図りつつ、郊外路線バスとスクールバス等との再編・統合を含めた効率的な運行により費用の圧縮を目指す。

また、稚内市にはフェリー乗り場、JR駅、空港などの交通拠点があり、これらの交通拠点を結ぶ役割も路線バスが担っている。しかし、これらの交通機関と路線バスのダイヤが連動していないケースもあることから、乗り換え抵抗の小さい運行ダイヤでの路線バス運行を行う。

(2) 公共交通の空白地域対策

稚内市郊外の酪農地域や沿岸地域は、集落が点在するため公共交通の空白地域も少なくない。また、旧天北線代替路線の路線変更が行われた場合にも、新たな空白地域が発生する可能性がある。このような、公共交通空白地域に住む高齢者などの交通弱者は、買い物、通院などの日常生活に不便だけでなく、外出機会の減少が「生活の質」全体にも影響を与えている。

したがって、公共交通の空白地域を解消するための安価で交通需要の少ない地域に適したDRT (Demand Responsive Transport) システム (需要応答型バス) による公共交通システムの導入する。

(3) 観光アクセス交通の導入

稚内市は、我が国の最北の地、離島観光の出発地として、夏場を中心に多くの観光客が訪れる場所である。しかし、稚内空港、JR稚内駅及びバスターミナル、フェリー乗り場から各観光ポイントへのアクセス交通が十分ではないことから、これらを整備することが訪れる観光客からの要望の一つになっている。また、空港、JR、フェリー、バスなどの発着時間の連動や各交通拠点を結ぶ移動手段 (例えばJR稚内駅とフェリーターミナル) も弱いため、観光周遊には利便性が悪いのが現状である。

そのため、観光ポイントと交通拠点、交通拠点間を結ぶ適切なアクセス交通の導入、運行ダイヤでのバス運行を行う。



図2 稚内市内交通結節点位置関係図

(4) 公共交通への意識啓発と利用促進活動

過度なマイカー利用を控え、公共交通を中心とした低炭素社会を実現するためには、行政や交通事業者だけでなく地域の住民や企業の参加が欠かせない。稚内市においても、公共交通システムを再構築すると同時に、住民意識を高めるためのコミュニケーション活動が重要であり、広報、教育、モビリティ・マネジメント¹(MM)の総合的で、継続的な展開と適切なインセンティブ(例えば周遊切符、乗り継ぎ割引など)による利用促進策を図る。

¹モビリティ・マネジメント(MM):

当該の地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みで、「環境や健康などに配慮した交通行動を大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーションを中心とした交通施策」である。

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

(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：稚内市・宗谷バス株式会社
連携機関：猿払村・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沼川・曲淵（通称：天北地区）から稚内市中心部まで運行しているが、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ことから、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 年度に係関係機関との協議を進め、平成 22 年度～23 年度に同ルートでの実証実験を行う。

2) 郊外路線バスの路線再編（平成 21 年度～23 年度）

実施主体：稚内市・宗谷バス株式会社
連携機関：稚内市教育委員会

住民の移動ニーズに合わせる路線の再編

現在のバス路線は、多少の路線変更があったものの、長きに亘り大きく再編しておらず、現在のバス運行が最適な状態といえない可能性がある。

そこで、各地域の人口分布と年齢構成、各交通結節点、商業地域等の分布、アンケートの意見を踏まえた上で、平成 21 年度に事業計画を立案し、平成 22 年度から路線の再編を行う。

北海道の補助を受けている大岬線、坂の下線、富士見線、曲淵線等の見直しを行うことを前提にするとともに、併せてフリー乗降区間の設定が適切かどうかを検討し、当該区間を見直す。

ダイヤの見直し

路線の再編に併せて、効率的でかつ利用しやすいダイヤ設定を行う必要がある。

現在のダイヤでは、一部区間において等間隔に近い運行が見受けられるものの、系統が輻輳する区間における等間隔運行や毎時同時刻発車のパターンダイヤが導入されていないことから、利用しやすい路線への再編とわかりやすいダイヤの両方のバランスをとり、交通拠点・観光拠点との接続に考慮した事業計画を平成 21 年度に立案し、平成 22 年度から路線の再編を行う。

3) 新規需要の掘り起こし(平成21年度~23年度)

実施主体：稚内市・稚内観光協会・稚内商工会議所

連携機関：宗谷バス株式会社

路線バスの収益改善の一つとして、住民の移動ニーズに即しつつ、観光拠点・交通拠点への接続を改善し、新規需要の掘り起こしとして観光客を取り込み、収益の改善を図る。

特に、高齢社会の進展で朝夕における通勤・通学の利用客の減少は避けられない状況にあることから、新興住宅地からのアクセスの充実を図るとともに、平日日中の通院や買い物等に市内のどこからでも利用されやすいダイヤを構築し、新たな昼間需要の掘り起こしを行う。

さらに、稚内温泉童夢の入浴券とバスの往復乗車券が一緒になった割引セット券のように、市民や観光客がそれぞれ利用しやすいお得感のある商品を開発し、各商業施設等とバス券とを組み合わせたチケットの販売を関係機関と調整、実施する。

現在、駅前再開発事業も進められていることから、各住宅地や各観光施設から中心市街地との交通利便性を強化し、新規需要の拡大を図る。

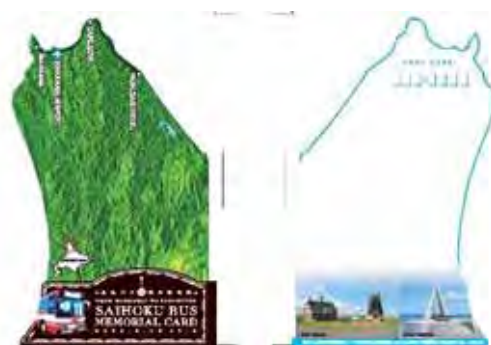


図3 (参考例) 記念乗車証(提示によりさるふつ温泉入浴無料)

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

4) わかりやすい情報の提供(平成21年度~23年度)

実施主体：稚内市・宗谷バス株式会社
連携機関：稚内観光協会

宗谷バス(株)では、ホームページ上で配布時刻表と同じものを公開し、空港線のダイヤ、定期観光などの情報提供を行っている。しかし、バス路線図や往復割引等を含めた目的地までの運賃など、利用者に必要な情報までは掲載されていない。バス停においても同様で、時刻表は掲示されているものの、その停留所からどこへ行けるのか全くわからない。特に、運行本数の多い市内線区間の時刻表においても、主要停留所の時刻表はあるものの、それ以外の停留所は作成されていない。このような情報提供不足を補うためにホームページの作成及びバスマップの作成を行う。

図4 (参考例)平成20年度実証運行時に配布した観光客向け時刻表

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時刻表

5) より利用者に優しい対応(平成21年度~23年度)

実施主体：宗谷バス株式会社

連携機関：稚内市・稚内観光協会

北海道のバス業界は、他の地域と比べて人件費削減などの合理化が早い時期に進み、極限までコストを切り詰めているといわれている。さらに利用客も30年以上右肩下がりの傾向が続いており、乗務員の業務に対する士気の低下が懸念される。実際に、バス利用者アンケートの自由意見においても、乗務員の接遇面に問題があるとの指摘が目立つ。

乗務員の接遇改善は、利用客の著しい増加に結びつかないかもしれないが、バス会社のイメージを良くするのも悪くするのも、ハンドルを握る乗務員の乗客への対応一つによって大きく変化するものである。したがって、接遇改善を積み重ねていくことは、毎日利用する乗客がその変化に気がつき、そのことがバス交通に対する肯定的なイメージとなって徐々に広げることが重要である。

また、市民の足ばかりではなく、最北の地として訪れる観光客も利用する交通機関であり、接遇が良ければ訪れた人の印象も良くなるはずである。

一方、高齢社会がますます進み、バスの乗降が負担となる利用客が確実に増加していくことが予想されている。現在運行されている車両は、ほとんどがツ・ステップ車両であり、車両更新が進まない限り、乗り降りの負担が軽減される見通しは低い。ノンステップバスは積雪時の運行に課題が残るため、なかなか思うように導入が進んでいないのが実情である。これらを踏まえ、バス利用者への対応マニュアル・研修制度導入し、ホスピタリティの向上を目指すとともに、市内路線バスの車両についても環境に配慮した低床車両の導入を目指す。

6) 交通空白地域への乗合タクシー（平成 21 年度～23 年度）

実施主体：稚内市・稚内ハイヤー協会
連携機関：宗谷バス株式会社

天北線を海回りへ経路変更した場合は曲淵・沼川・恵北地区（通称：天北地区）の交通手段の確保が必要となる。これらの地区は利用客が比較的少ないとはいえ、朝夕は 20 数名の通院・通学・通勤利用者がいるため、マイクロバス以上の車両での運行を行う。

一方で、昼間は利用者が少なくデマンド型による運行形態を実施する。

平成 20 年度の乗合タクシー実験の利用者アンケートによると、遠回りしても目的地に行けることを望む意見が多く、次いで運賃の安さ、自宅からの直接送迎との意見が多くなっている。料金が高額であれば利用しない場合があるとの回答もあるが、将来このような乗合形式を運行した場合、利用の意向の高いことが見込まれている。

（運行予定地域） 天北地区（沼川・曲淵周辺）、恵北・増幌地区、及び、その周辺



図 5 運行予定区域図

7) 観光アクセス交通改善(平成21年度~23年度)

実施主体：稚内市・宗谷バス株式会社

連携機関：稚内観光協会・ハートランドフェリー

観光周遊

路線バス運行区間には、ノシャップ、宗谷岬、温泉施設などの観光スポットと、市内中心部の商業施設等があるが、定額で繰り返し途中下車ができる1日乗車券に相当するものがない。

宗谷岬は対距離運賃区間であるため、乗り放題方式の乗車券の導入は難しいが、特殊運賃区間である2区240円までの区間内で、このような乗車券の導入を平成21年度に事業計画を立案し、平成22年度から実証実験を行う。

JR 稚内駅とフェリーターミナル

JR 稚内駅とフェリーターミナルは、直線距離で約900mであり、移動手段は徒歩かタクシーに限られる。歩けない距離ではないが、特に冬季間において、大きな荷物を持った観光客や高齢者には乗継抵抗が大きくなる。この区間は路線バス空港線が運行しているが、乗降制限があるためこの区間のみの利用はできない。

アクセス向上策としては、駅前ターミナルを起・終点とするバス路線の一部をフェリーターミナルまで延伸することが考えられる。現在、この条件に見合ったバス路線は複数あるが、観光客の利便性を重視し、駅前ターミナルと宗谷岬を結ぶ大岬線のフェリーターミナル延伸が有効と考えられる。稚内市及び宗谷バス株式会社、各関係機関で引き続き平成21年度に事業計画を立案し、平成22年度から実証運行を行う。

稚内空港と宗谷岬(大岬)

稚内を訪れた観光客にとって、稚内空港到着後に宗谷岬を觀てから市街地や離島を訪ねたいというニーズと、稚内空港出発前に宗谷岬を觀てから空港に向かうニーズが高い。しかし、これらのニーズを満たす公共交通機関は今のところ皆無である。

アクセス向上策としては、空港北側の国道を運行経路とし、稚内駅前バスターミナルと宗谷岬の先にある大岬小学校前間を結んでいる路線バス大岬線を空港経由とした新系統の設定が考えられる。この新系統については、現在運行している空港線と、航空機を中心とした他の交通機関との接続、繁忙期のみの季節運行も考慮するものとする。稚内市及び宗谷バス株式会社、各関係機関で引き続き平成21年度に事業計画を立案し、平成22年度から実証運行を行う。

8) 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)

実施主体：稚内市・稚内市教育委員会

連携機関：宗谷バス株式会社

連携計画に関わる広報

現在空きのあるバス車内広告スペースを活用し市内観光の広報スペースとして活用する。

モビリティ・マネジメント(MM)などの実施

公共交通への理解を深め、省エネ、地球温暖化や自らの健康に配慮した過度な自家用車の利用習慣から脱却するような市民意識の形成を図るために、地域の新聞やFMラジオ、市広報などを含めた広報媒体と独自の広報ツールを適切に組み合わせた戦略的な広報を行い、小中学校を対象とした学校MMと、住民を対象とした住民MMを実施する。

a) 小中学校での公共交通をテーマとした教育プログラムの実践(学校MM)

市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、利用法など含めた教育プログラムの実践を行う。

b) 高齢者や地域住民に対する公共交通を対象とした教育プログラム・懇談会の開催(住民MM)

市内の公共交通の維持のためには、行政による支援だけでなく、地域住民が公共交通の確保・維持の必要性を理解することも重要である。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い住民の意識啓発を行う。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。

(2) 中長期計画 (平成 21 年度 ~ 25 年度)

1) 郊外路線の再編・地域公共交通の活性化

短期的計画の取り組み結果を踏まえ、見直し等を行い、市内の交通空白地域の解消を図り、公共交通の活性化を図る

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

他の市町村から稚内市立病院への通院、高校への通学、商業施設での買い物など隣接市町村への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。

5 . 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 カ年

(2) 中長期的計画 平成 21 年度から 25 年度の 5 カ年

なお、中長期的計画については、その後も継続していく。

6 . その他計画の実施に関し稚内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、稚内市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 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
天北線代替輸送路線バスの路線変更 関係機関協議	天北線・新運行経路・新運行ダイヤでの実証運行		
郊外路線バスの路線再編 関係機関調整	郊外路線再編・新ダイヤで実証運行		
新規需要の掘り起こし 関係機関調整	観光拠点・交通拠点接続改善（路線バス経路変更） 各種割引制度の実施		
わかりやすい情報提供 マップ作成	マップ・時刻表ダイヤ変更等に合わせ見直し インターネット等での情報充実		
より利用者に優しい対応 マニュアル・ 研修制度導入	環境に配慮した低床車両の導入促進		
交通空白地域への乗合タクシー実証運行	路線バス見直しに合わせ、乗合タクシー実証運行		
観光アクセス交通改善 ・観光周遊 ・JR稚内駅とフェリーターミナル ・稚内空港と宗谷岬（大岬）			
公共交通への意識啓発と利用促進活動 モビリティマネ ジメント実施	バス車内広告スペース活用 モビリティマネジメントの実施		

資料編

資料編 目次

第1章	策定背景	1
1.1	背景と目的	1
1.2	調査概要	2
1.3	実施手順	4
第2章	現状交通実態調査	5
2.1	地域特性の把握調査	5
2.2	公共交通の現状調査	8
2.3	GISによる需要検討	22
2.4	バス利用者のOD調査	26
2.5	稚内観光の現状調査	28
第3章	利用者ニーズ把握調査	29
3.1	バス利用者へのヒアリング調査	29
3.2	住民アンケート調査	31
3.3	地域懇談会による意見収集	50
3.4	観光客へのヒアリング調査	52
第4章	乗合タクシーの実証実験	56
4.1	実証実験の概要	56
4.2	地域住民への周知	60
4.3	実施結果	61
4.4	路線再編検討	64

第1章 策定背景

1.1 背景と目的

稚内市の郊外路線・市内路線を運行する路線バスの乗客数は、自家用車の普及、通学者等の減少などにより年々減少している。そのため、バス事業者の収入減少、油類等の高騰などにより稚内市の費用負担は増加傾向にあり、特に郊外路線部に顕著である。

また、稚内市にはフェリー乗り場、JR 駅、空港などの交通拠点があり、これらの交通拠点を結ぶ役割も路線バスが担っている。しかし、これらの交通機関と路線バスのダイヤが連動していないケースもある。

郊外の酪農地域や沿岸地域は、集落が点在するため公共交通の空白地域も少なくない。また、旧天北線代替路線の路線変更が行われた場合にも、新たな空白地域が発生する可能性もある。このような、公共交通空白地域に住む高齢者などの交通弱者は、買い物、通院などの日常生活に不便だけでなく、外出機会の減少が「生活の質」全体にも影響を与えている。

観光の面では、我が国の最北の地、離島観光の出発地として、夏場を中心に多くの観光客が訪れる場所である。しかし、稚内空港、JR 稚内駅及びバスターミナル、フェリー乗り場から各観光ポイントへのアクセス交通が十分ではなく、訪れる観光客の不満の一つになっている。また、空港、JR、フェリー、バスなどの発着時間がそれぞれ連動しておらず、各交通拠点を結ぶ移動手段（例えば JR 稚内駅とフェリーターミナル）もほとんどないため、周遊観光を楽しみたい来訪者にとっては利便性の悪い交通環境であるのが現状である。

さらに、CO₂削減に向けた低炭素社会の実現に向けて、地域公共交通システムの充実が基本要件でもある。

このように、稚内市の公共交通問題を解決し、適正で効率的な公共交通ネットワークを構築するために、地域公共交通総合連携計画の策定を行った。

1.2 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) 現状交通実態調査結果

1) 地域特性の把握調査

既存資料を基に、公共施設、商業施設、医療施設の位置やエリア毎の人口や人口構成(高齢者率等)を調査し、地理情報システムに使用するためのデータ作成を行った。

2) 公共交通の現状調査

既存資料をもとに、バス路線、運行便数、などを整理し、同様の項目をフェリー、飛行機、JRについても整理を行った。

3) 地理情報システム(GIS)による需要検討

GIS上で統合的に運用し、潜在的なバス需用者を含む相対的なバス需要の把握を行った。

4) バス利用者のOD調査

郊外バス路線について乗降調査を行った。

5) 稚内観光の現状調査

既存資料をもとに、稚内における観光入り込み等について整理を行った。

(2) 利用者ニーズ把握調査

1) バス利用者へのヒアリング調査

実際のバス利用者を対象に利用実態、バスサービス等についてヒアリング調査を行った。

2) 住民アンケート調査の実施

郊外路線の住民を対象としてのアンケート調査を実施し、移動ニーズ、路線バスに求めるサービスレベル、自動車利用の習慣性、などについて調査を行った。

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地域懇談会を開催し、地域住民の意見収集を行った。

4) 観光客へのヒアリング調査

観光客の各観光施設等への移動手段や観光交通ニーズを把握するために、調査員によるヒアリング調査を実施した。

(3) 実証実験による調査

1) 乗合タクシーの実証実験(沼川地区周辺～稚内市街)

旧天北線代替路線の路線変更に伴って公共交通が無くなる地域を含む、公共交通の空白地域には、利用者が低密度に散在している地域に適した需要応答型の交通システム(DRT)の導入を検討する。具体的には乗合タクシーを想定しており、運行方法、予約・配車システム、運行体制などについて検討し、モニターによるシステムの運行試験を行った。

(4) 実証運行及び広報計画(案)

1) 郊外路線バス路線の再編(案)

以下の6つの郊外路線について、現状調査、需要調査、及び住民アンケートの結果を踏まえ運行路線や運行ダイヤの見直しを行い、効率的な路線バスシステムのモデルプランを作成する。

大岬 声問3 坂の下 富士見2 曲淵 サラキトマナイ

2) 交通空白地域への乗合タクシー実証運行(案)

旧天北線代替路線の路線変更にもなって公共交通が無くなる沼川地区周辺を中心に、需要応答型の乗合タクシーの導入を検討し、予約配車システムの構築も含めた全体の運行に関わるモデルプランの作成を行う。

3) 観光アクセス交通の実証運行(案)

以下の3つの観光アクセス交通の導入に関する検討を行い、環境への配慮も考慮したモデルプランを作成した。

4) 公共交通への意識啓発と利用促進活動(案)

実証運行に関わる広報計画(案)

・稚内市の広報紙との連携

バスや公共交通に関する情報を広報紙で提供するための、広報計画案の検討を行った。

・ニュースレターの発行案

稚内市のバスや公共交通の現状のニュースレター発行案の検討を行った。

モビリティ・マネジメント(MM)などの実施計画(案)

・公共交通の利用促進に向けたMMの実施

MMに使用するパンフレット、公共交通マップなどの企画を行う。

1.3 実施手順

本業務の実施手順を図 1-1に示す。

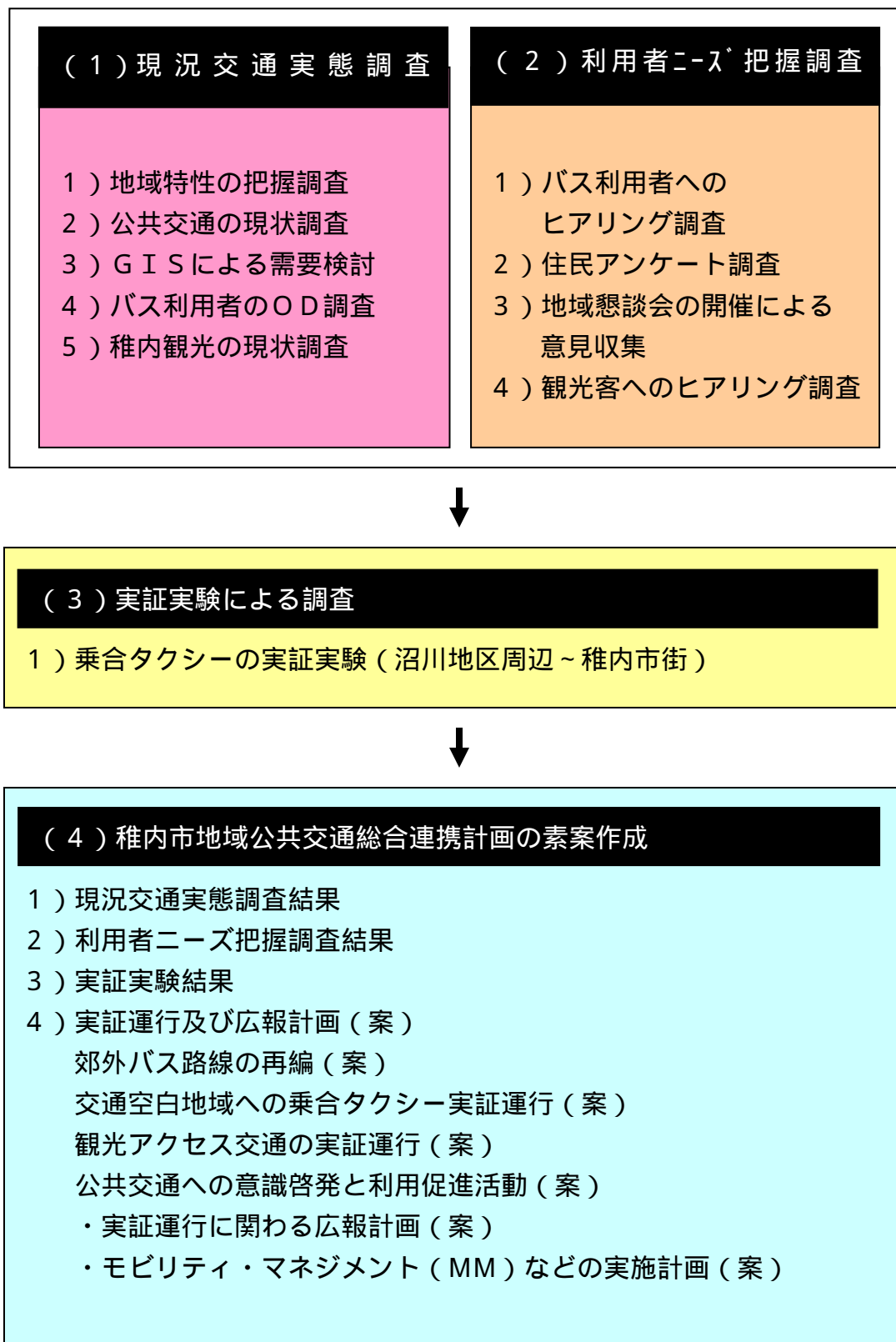


図 1-1 業務フロー図

第2章 現状交通実態調査

2.1 地域特性の把握調査

稚内市は、北海道の最北に位置している。中心市街地は稚内駅、南稚内駅を中心として広がっている。郊外部では、酪農地帯であり集落が点在している状況である。郊外では抜海地区周辺ではJRが、沼川地区（通称天北地区）では旧天北線の代替路線バスが運行されている。宗谷岬周辺では、宗谷岬まで路線バスが運行されているが、その南側に位置する東浦地区まで運行されておらず、隣接している猿払村の村営バスが東浦地区まで運行しており、猿払村鬼志別バスターミナルで路線バスに乗り継ぐことにより、中心部までの交通を確保している。

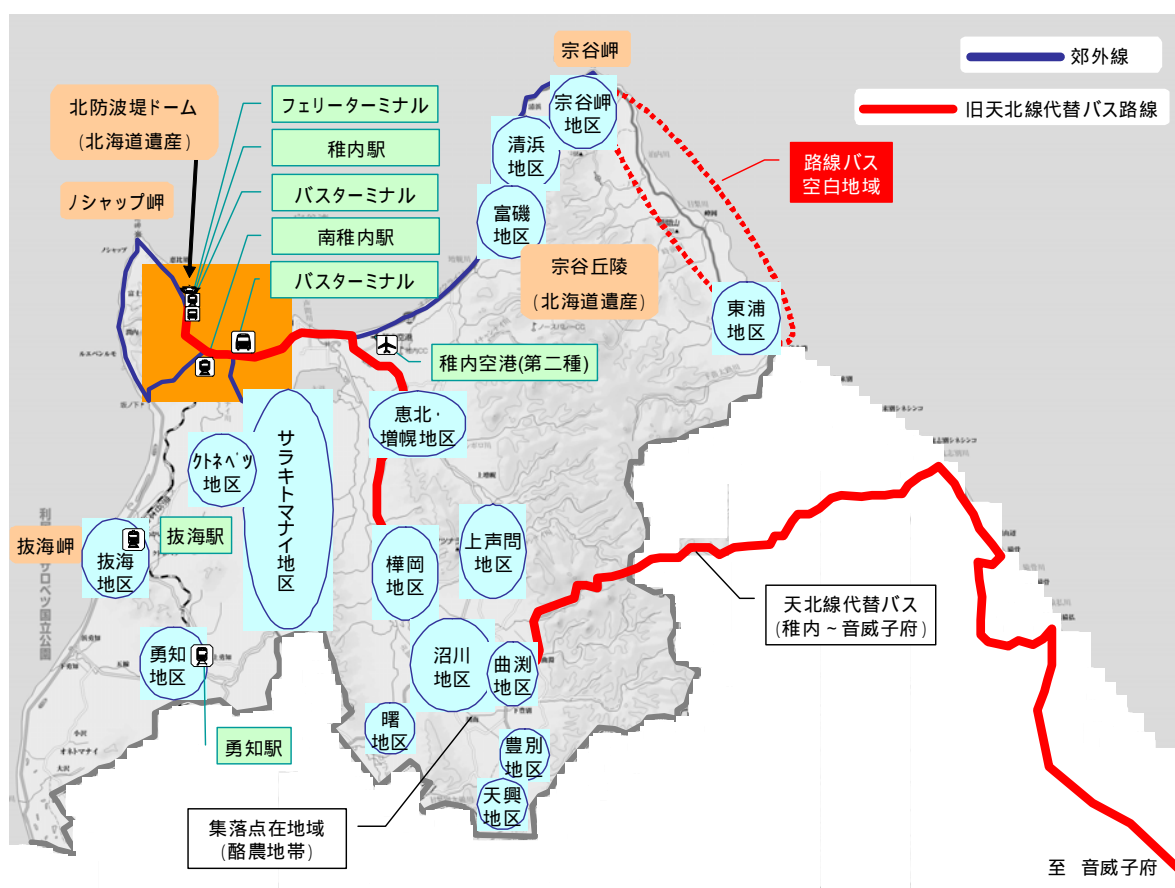


図 2-1 稚内市の公共交通状況及び集落点在状況

(1) 人口

稚内市の人口は減少が続いており、平成20年3月末日現在、40,244人となっている。全道平均より低いものの高齢者の割合が増加しており、平成20年現在の高齢化率は22.8%と、約5人に1人が65歳以上となっている。生徒数も少子化の影響で年々減少してきている。

人口(人)(住民基本調査:道庁)

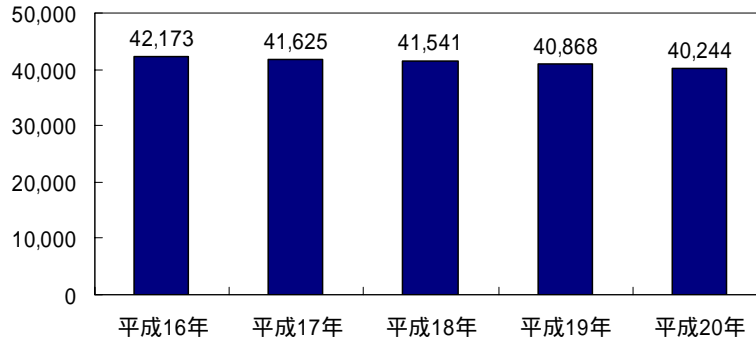


図 2-2 稚内市の人口推移

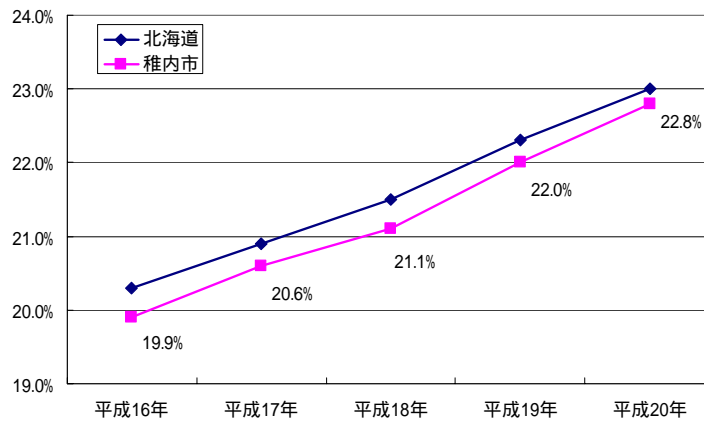


図 2-3 稚内市の高齢化率の推移(住民基本調査:道庁)

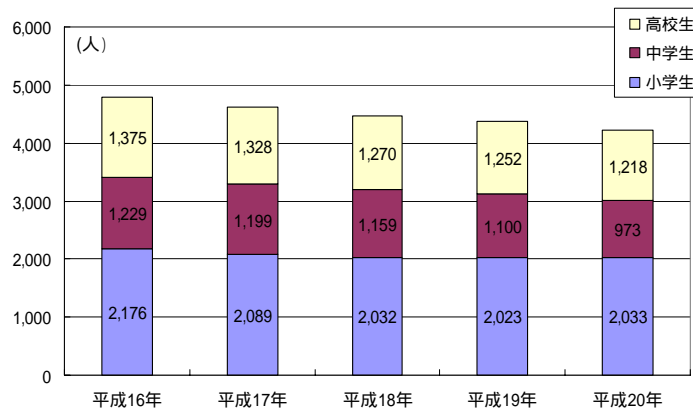


図 2-4 稚内市の生徒数の推移(学校基本調査:道庁)

厚生労働省の推計によると稚内市の人口は2020年には34,000人までに減少すると試算されており、将来は3人に1人が65歳以上の高齢者と予測される。地域を支える生産年齢人口、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	41,592	34,496
0～4歳	1,757	1,082
5～9歳	1,726	1,179
10～14歳	1,910	1,305
15～19歳	1,949	1,370
20～24歳	2,000	1,277
25～29歳	2,499	1,573
30～34歳	3,030	1,834
35～39歳	2,670	2,102
40～44歳	2,713	2,307
45～49歳	2,784	2,716
50～54歳	3,456	2,357
55～59歳	3,650	2,386
60～64歳	2,817	2,304
65～69歳	2,716	2,717
70～74歳	2,349	2,712
75～79歳	1,724	1,964
80～84歳	1,056	1,621
85歳～	786	1,690
年少人口割合(%)	13.0	10.3
生産年齢人口割合(%)	66.3	58.6
老年人口割合(%)	20.8	31.0

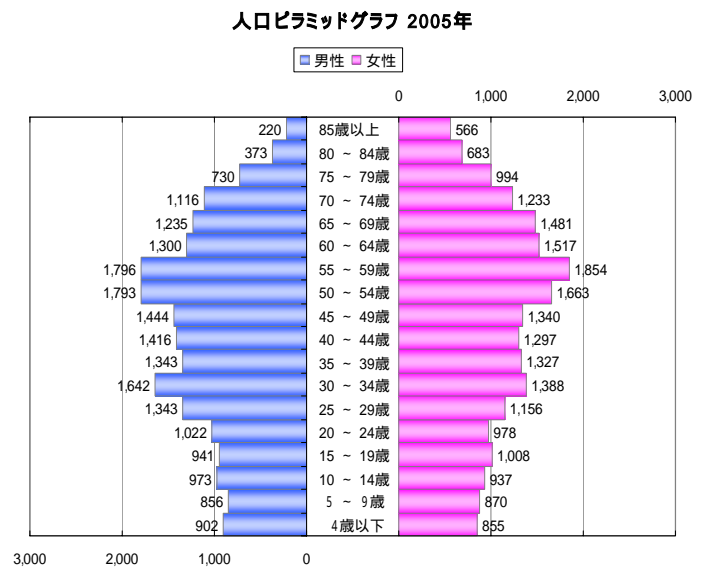


図 2-5 稚内市の2005年の現状の年齢人口分布

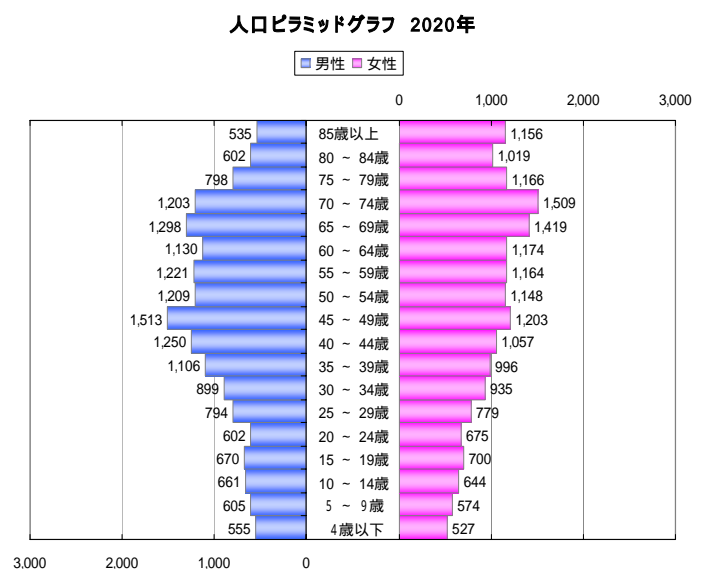


図 2-6 稚内市の2020年の推計年齢人口分布

出典：国立社会保障・人口問題研究所

2.2 公共交通の現状調査

日本最北の街である本市には、鉄道、フェリー、航空機、バスと多様な交通機関が存在する。鉄道は主に道内相互間の移動、フェリーは礼文島・利尻島への離島航路とサハリンへの国際航路、航空は札幌（新千歳・丘珠）と道外（羽田・中部・関西）の各空港を結び、バスは市内完結路線と近隣町村を結ぶ路線があり、都市間バスも存在する。

これらの交通機関が、地理的・時間的にターミナル等の各要所で有機的に結びつき、来訪者にわかりやすい情報発信を行っていることが重要であるが、必ずしもそうっていない部分もあり、今後改善が必要と思われる。



図 2-7 稚内市内における公共交通の全体概要

(1) 鉄道

JR北海道(株)では、地方交通線である宗谷本線の終着駅となっている稚内駅発着の列車として特急6便、普通列車10便を運行し、札幌及び旭川方面を結んでいる。特急のうち4便は、振り子式車両の「スーパー宗谷号」が運行され、旭川まで最速3時間34分、札幌まで最速4時間56分で結んでいる。平成19年までは、観光シーズンに合わせて臨時の夜行特急「はなたび利尻号」を運行していたが、利用客の減少に伴い廃止された。

また、稚内駅以外の市内駅は、南稚内駅、抜海駅、勇知駅の3つであり、このうち南稚内駅のみ特急も停車する。特に、南稚内駅は、緑・栄・富岡地区等の住宅街の最寄駅となっているほか、猿払村方面を結ぶ宗谷バスの天北線との乗換も可能である。

なお、普通列車は全便市内各駅に停車し、抜海・勇知には他の交通機関がないため本数は少ないものの市民の貴重な足となっている。

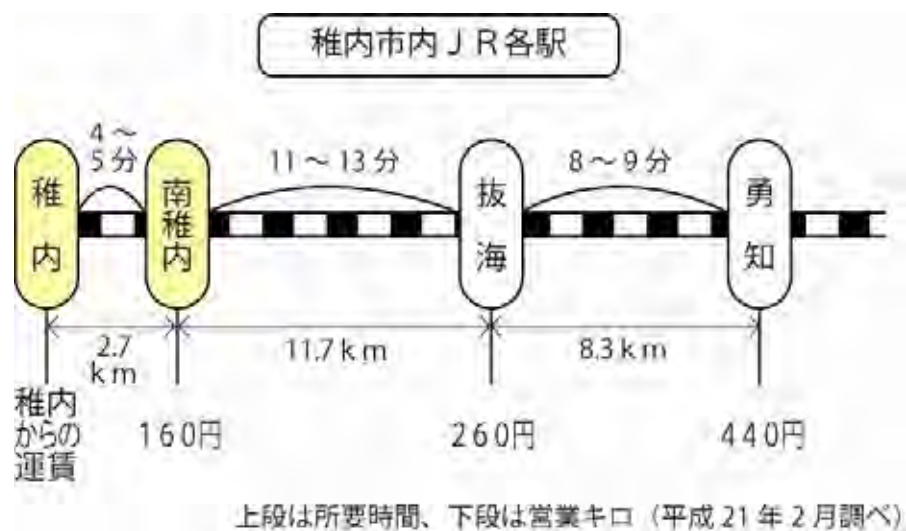
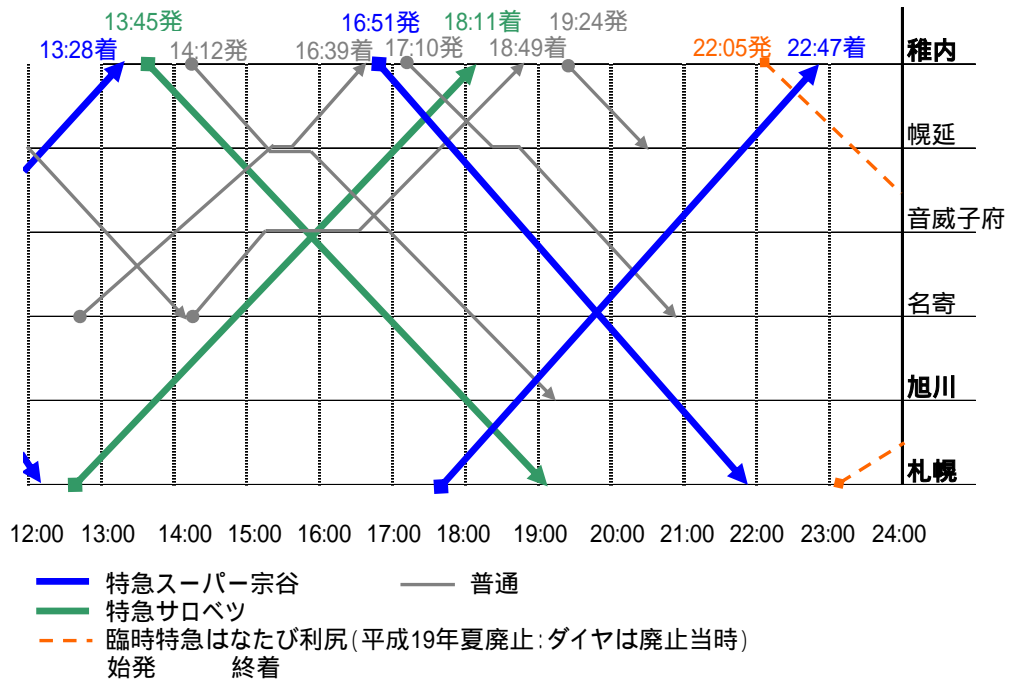
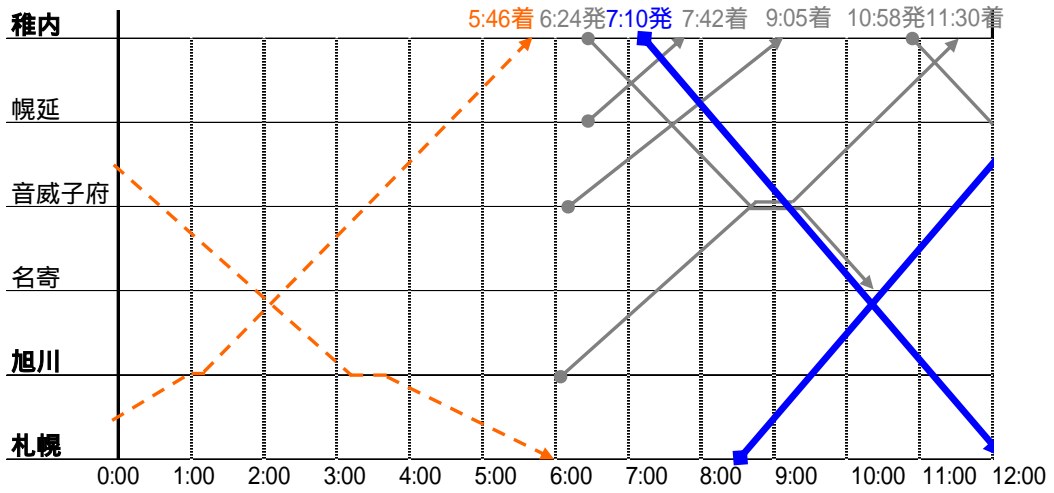


図 2-8 稚内市内JR各駅の相関図

JR 稚内駅発着列車 ダイヤグラム



(平成 20 年 8 月現在)

図 2-9 稚内駅発着列車ダイヤグラム

ダイヤグラムは左から右に向かって時間が経過する。稚内発便は右下へ、稚内着便は右上に向かって各便を記載。以降のページのダイヤグラムも同様。

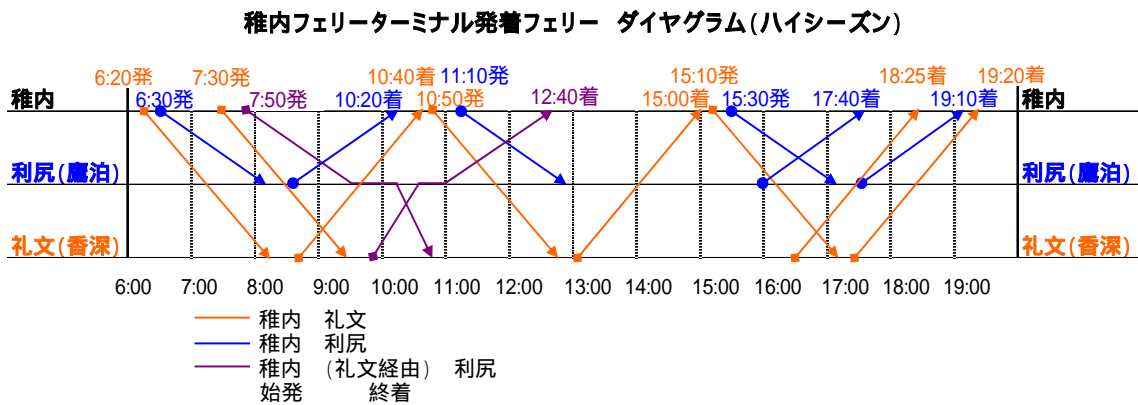
(2) フェリー

ハートランドフェリー(株)では、稚内と利尻・礼文の各離島を結ぶフェリーを運航しており、ハイシーズンである夏季(5~10月)は増便を行っており、観光客等の利便を図っている。

しかし、ここ数年間は、利用客数、自動車輸送量共に減少が続き、平成18年度の利用実績は、利用客数約78万人、自動車輸送量約6万台となっている。

また、国際航路として稚内-コルサコフ(サハリン)間にサハリン航路があり、夏季限定で運航している。(平成21年2月現在)

なお、離島航路・国際航路がそれぞれ発着するフェリーターミナルまでは、JR稚内駅から徒歩で15分程度である。



(平成20年8月現在)

図 2-10 稚内フェリーターミナル発着フェリーダイヤグラム(ハイシーズン)

稚内港フェリーターミナル

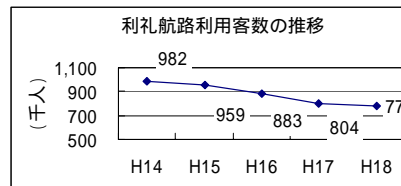
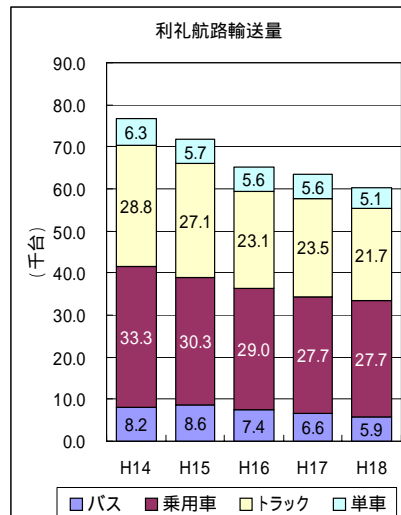


図 2-11 利礼航路輸送量

出典:北海道運輸局海事振興部旅客・船舶産業課

(3) 航空

稚内空港は市内中心部から東部へ約12km離れた地点にある。現在、同空港に就航している路線は、全て全日本空輸(株) (全日空) が運航している。

通年運航が東京・新千歳・丘珠の3路線、夏季の季節運航が名古屋・大阪の2路線の合計5路線となっており、羽田便のみ夏季間増便運航している。

また、各航路とも、稚内空港到着後30分～45分で折り返す運行体制となっており、夜間駐機などは行われていない。

なお、同空港へのアクセスは、宗谷バスの空港線のみとなっているが、航空機の離発着時刻に合わせてフェリーターミナルから稚内駅前ターミナルを経て、同空港を結んでいる。

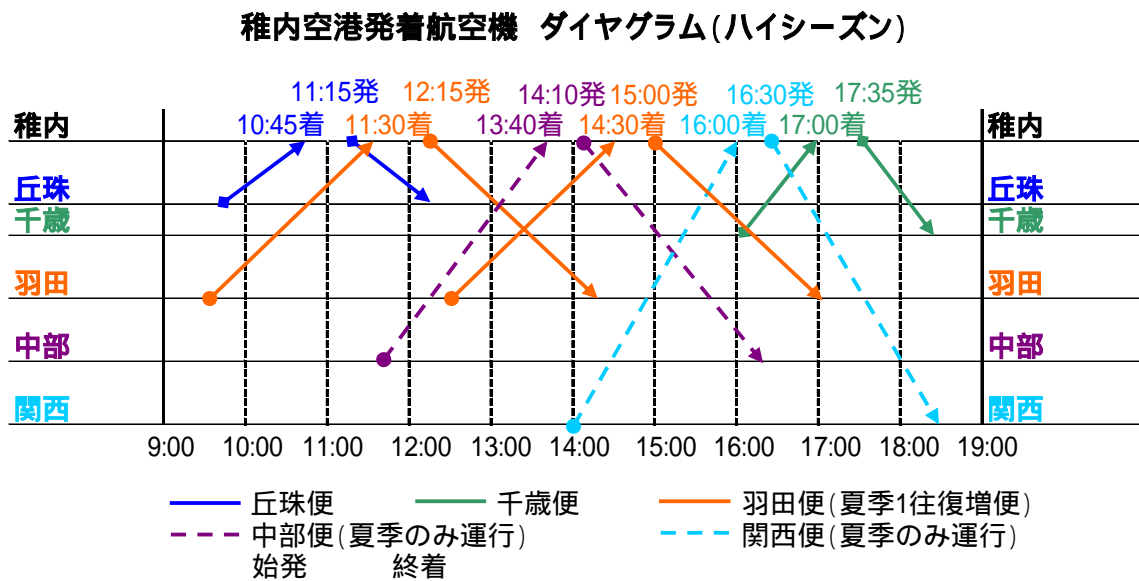


図 2-13 稚内空港発着航空機ダイアグラム (ハイシーズン)

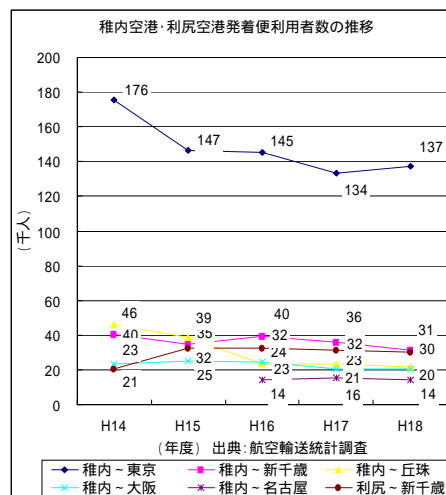


図 2-12 稚内空港・利尻空港発着便利用者数推移

(4) バス

稚内市内の路線バスは、全て宗谷バス(株)が担っており、市内完結路線が19路線(空港線含む)他の市町村を結ぶ路線が1路線となっている。そのほかに、都市間バスとして、宗谷バス(株)と銀嶺バス(株)の共同運行により札幌を結ぶ路線と、宗谷バス(株)が旭川を結んでおり、それぞれJRと競合している。

稚内市内を走るバス路線、及び、運行概要は以下のとおりである。市内完結路線については幾つかの課題が見受けられ、今後改善が必要と考えられる。

【稚内市内バス路線図】

1) 市中心部

バス路線は、稚内駅前ターミナルと潮見5丁目間において多数の系統が輻輳しており、同区間のバス通は、昼間帯でも比較的高頻度で運行されている。

また、バス通と国道40号の停留所名に同じ名称の箇所も多く、南駅前も停留所が分散している。



図 2-14 バス路線図(稚内市中心部)

2) 中心部と西部

バス路線は面的に住宅地を概ねカバーしているが、栄地区、朝日地区は、緑地区などと比べて比較的系統が少ない。



図 2-15 バス路線図 (稚内市中心部と西部)

3) 市東部

バス路線は多くの住宅地をカバーしているが、声問岬周辺などでカバーしきれていない地域もある。



図 2-16 バス路線図（稚内市東部）

4) 運行概要 (非公示便を除く)

中心部側の起点は、稚内駅前ターミナル、南駅前、潮見5丁目、フェリーターミナルとなっている。

表 2-3 バス路線一覧表

番号	路線名	運行区間	運行本数		備考
			平日	土日祝	
1	市内線	潮見5 - 駅前通 - ノシャップ	92	71	
2	富岡線	潮見5 富岡5 潮見5	1	0	1系統から継続運行
3	富岡線	稚内駅前(夕) - (40号) - 富岡5 - 潮見5	10	9	
5	富岡線	稚内駅前(夕) - (40号) - 禎心会病院前 - 朝日6 - 潮見5	20	18	
6	緑町線	稚内駅前(夕) - (バス通) - 緑6	6	7	
10	大岬線	稚内駅前(夕) - (40号) - 声問 - 宗谷岬 - 大岬小学校前	8	8	
11	声問線	声問 養護学校前 潮見5 (バス通) ノシャップ	12	12	声問まで12系統
12	声問線	ノシャップ (バス通) 潮見5 声問	12	12	声問から11系統へ継続
13	富士見線	潮見5 (バス通) 稚内駅前(夕) 富士見5	3	3	
17	曲淵線	稚内駅前(夕) - (40号) - 上増幌 - 曲淵	2	2	
18	緑町線	南駅前 緑4 緑5-28 南駅前	3	3	
20	緑町線	南駅前 緑4 緑5-28 禎心会病院前 南駅前	8	8	
21	緑町線	南駅前 禎心会病院前 緑5-28 緑4 南駅前	7	7	
22	サキトマイ線	潮見5 - 更喜苔内 - 上勇知	3	3	
23	緑町線	緑6 - (バス通) - 潮見1 - 潮見5	2	0	
25	緑町線	緑6 - 末広3 - 潮見5	2	0	
30	坂ノ下線	潮見5 (バス通) ノシャップ 坂ノ下 緑6 稚内駅前(夕)	9	8	
31	坂ノ下線	稚内駅前(夕) 緑6 坂ノ下 ノシャップ (バス通) 潮見5	13	13	
32	空港線	フェリーターミナル - 稚内駅前(夕) - 潮見5 - 稚内空港			航空ダイヤに合わせて運行
-	天北線	稚内駅前(夕) - (国道40号) - 曲淵 - 鬼志別(夕) - 首威子府(夕)	23	23	

5) 運賃体系

市内中心部を挟んで特殊区間運賃制が採用されており、1区間210円、2区間240円となっている。それ以外の区間は対距離運賃制となっており、初乗り150円からとなっている。

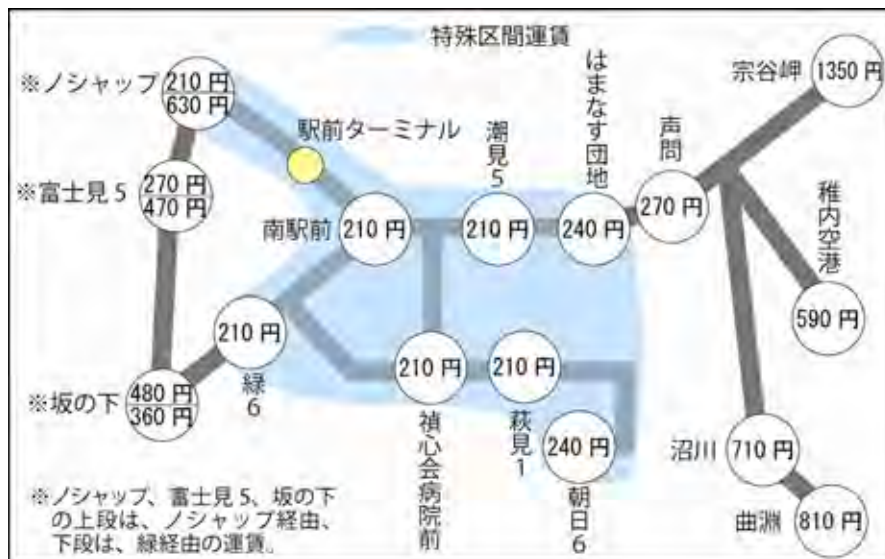


図 2-17 駅前ターミナルから主な停留所までの運賃

(5) 各交通機関の課題

各交通機関の現状を踏まえた上で、それぞれの課題を整理した。

1) 鉄道

特急の車両格差

- ・ 稚内 - 札幌間には特急 6 便が運行されているが、そのうち 4 便は振り子式車両の導入で札幌との所要時間が 5 時間を切っている。しかし、残り 2 便は旧型の車両で運行され、5 時間 20 分以上かかっており、同じ特急料金でありながら、所要時間・設備に大きな差が生じている。

稚内 - 南稚内間の特急料金

- ・ 現在、稚内発着便は普通 10 便、特急 6 便が運行されているが、稚内 - 南稚内間の 1 駅間を特急で利用する場合は、当然のことながら特急料金 300 円（自由席）が必要である。なお、道内では札幌と室蘭を結ぶ L 特急が東室蘭 - 室蘭間において普通列車として取り扱われている。

2) フェリー

乗り継ぎの接続時間

- ・ 乗船手続は、2 等船室で出航時間の 30 分～40 分前、1 等客室で 20 分前までに済ませる必要があるために、航空機から路線バス空港線を利用してフェリーに乗継ぐ場合、ダイヤ上は接続しても、手続き時間を踏まえると接続しない場合もある。

3) 航空機

折り返し時間

- ・ 稚内空港では、航空機が出発地の空港から折り返して運行しており、一部の便を除き到着後 30 分で折り返すダイヤ設定となっている。現在、空港アクセスを担うバスは、航空機の離発着に合わせて運行され、フェリーターミナルから稚内空港に到着後、折り返し運行している。

空港と宗谷岬間相互の移動を望む声が観光客の間にあるものの、今後、路線バス大岬線等を空港経由として運行した場合、30 分では 1 台のバスで離発着便送迎の両方を満たすことは厳しい。仮に、航空機の折り返す時間が最低 45 分あれば、フェリーターミナルを出たバスが空港で、出発便の利用客を降ろしながら到着便の利用客を乗車させ、宗谷岬に向かうことが理論上可能となる。

4) バス

路線とダイヤ

- ・ 稚内駅前ターミナルと潮見 5 丁目間は、バス通経由と国道 40 号経由の 2 つの経路が存在するが、それぞれの経路上で同一名称の停留所が散見される。
- ・ 運行本数の少ない系統同士が並走する重複区間において、その系統同士が似通った時間に設定されていることや、循環系統の運行本数希薄区間においても近似時刻に両回りの便の運行が設定されていることも多く、利用者の利便性を欠くこととなっている。
- ・ 新規の住宅が富岡・新光・栄地区に発展しており、商業施設も同地区において増加しているが、近年バス路線は改変されておらず、利用者ニーズに対応できていない。

情報提供

- ・ バス路線図等が停留所に掲載されておらず、普段利用されている人以外は、目的地まで行けるのかどうか、運賃等も含めて知る術がない。

接遇

- ・ 高齢社会の進展によりバリアフリー化が推奨されているが、低床車両への更新が滞っており、乗務員の接遇面でも改善を求める声がある。

利用促進

- ・ 往復割引や温泉入浴とバス往復のセット券などの設定があるものの、ホームページ等で公開されておらず、特に、観光客をはじめとする来街者は、現地で把握するしか方法がない。

(6) 各交通結節点の現状と課題

1) JR 稚内駅と稚内フェリーターミナル

JR 稚内駅と稚内フェリーターミナルの直線距離は約900mである。この区間を結ぶ移動手段は事実上徒歩に限られ、その経路は大きく迂回する必要があるため、徒歩で15分程かかる。しかしながら、フェリーと特急列車を相互に乗継ぐ場合、この乗継時間が考慮されておらず接続が不可能となっている。札幌からの都市間バスや稚内空港に連絡する路線バス空港線が乗り入れていることもあり、市外から離島を訪れる観光客等にとって必ずしも不便な状態にあるとは言えないが、市内中心部と離島を行き来する場合は、アクセスが悪いと言える。

なお、同区間は空港線が運行しているが、乗降制限があるため同区間のみの利用はできない。



図 2-18 JR 稚内駅と稚内フェリーターミナルの位置図



写真 2-1 JR 稚内駅

約 900m
徒歩約 15 分
車約 5 分









写真 2-2 稚内フェリーターミナル

2) 稚内空港とJR南稚内駅・稚内フェリーターミナル

市内各方面から稚内空港へのアクセスは、タクシーを除くと宗谷バス㈱が航空機の離発着に合わせて運行する空港線が唯一の手段となっている。この空港線は、フェリーターミナルを起点にして、駅前ターミナル、潮見5丁目を経て稚内空港を結んでおり、途中、通常の路線バスと同じ停留所において、空港行は乗車のみ、フェリーターミナル行は降車のみでの取扱いとして運行し、運賃は均一590円である。

本市には、空港よりさらに東側に日本最北端の宗谷岬があり、毎年多くの観光客が訪れるが、空港から乗換えずに宗谷岬に行くことはできない。また、利尻島・礼文島への玄関口にもなっているが、空港線が航空機の離発着に合わせてダイヤを調整していることとフェリーも季節ごとにダイヤが変わるため、航空機とフェリーをバス路線によって円滑に結ぶことは、バスダイヤの調整だけでは難しい状況ではあるが、バス以外の交通機関のダイヤ調整は、他の地域に多大な影響を及ぼす恐れがあるため、空港経由便の新設などのバス路線の再編や、利用者の乗換えニーズに合わせてバスダイヤの調整を行うことが最良と考えられる。

【空港から離島に行く場合】	【空港から宗谷岬に行く場合】
 (関空発)	 (羽田発)
稚内 14:30着 稚内空港 14:40発 乗換	稚内 16:00着 稚内空港 16:10発 乗換
 (空港線)	 (空港線) 市街地方面へ
フェリーターミナル 15:15着 利尻行 15:30発 礼文行 15:10発 乗換	一方・・・ 駅前ターミナル 16:20発
 利尻行の接続は良いが、わずかな差で礼文行に乗継ぐことはできない。 (乗船手続き上は利尻行も乗ることはできない)	 (大岬線:大岬小学校行) 自動車学校前16:43発(空港から約2km) 大岬線は空港を経由しないため、空港線で一旦市街地方面に出て乗換えるか、徒歩で大岬線の停留所まで行かなくてはならない。

各交通機関のダイヤは、平成20年のハイシーズンダイヤ

図 2-19 接続の問題点の例

3) 南稚内駅周辺

南稚内駅は、かつてのJR天北線（平成元年廃止）の接続駅であったが、現在でも重要な交通結節点である。南駅前を起点とするバス路線は少ないものの、市内各方面への路線バスが発着する。特に、JRで旭川方面から来て市内各方面に行く場合は、稚内駅よりも南稚内駅で乗換えた方が便利な地域が多い。

しかしながら、同駅周辺のバスのり場は、道路や路線の関係があるものの5箇所に分散しており、わかりやすいとはいえない状態になっている。さらに、土地勘のない人が利用する可能性の高い宗谷岬方面行や他の市町村を結ぶ天北線代替バスは、国道40号を經由しているため、同駅そばの道路上（通称：バス通）にある停留所には停車しないことになっている。

従って、バス停の配置そのものはバスの運行上改善が難しいことから、バス停ごとに番号を付けたり、バス通と国道で名称を変えるなどの改善や、乗り場の案内や行先などの情報をわかりやすく提供することが重要である。



図 2-20 南稚内駅周辺バスのりば

2.3 GISによる需要検討

稚内中心部の人口と路線バスの運行本数を比較してみると萩見、朝日、緑、こまどり周辺の運行本数が他の地区と比べて少ない。逆に中心部ノシャップから中心部までの沿道は便数が充実している。

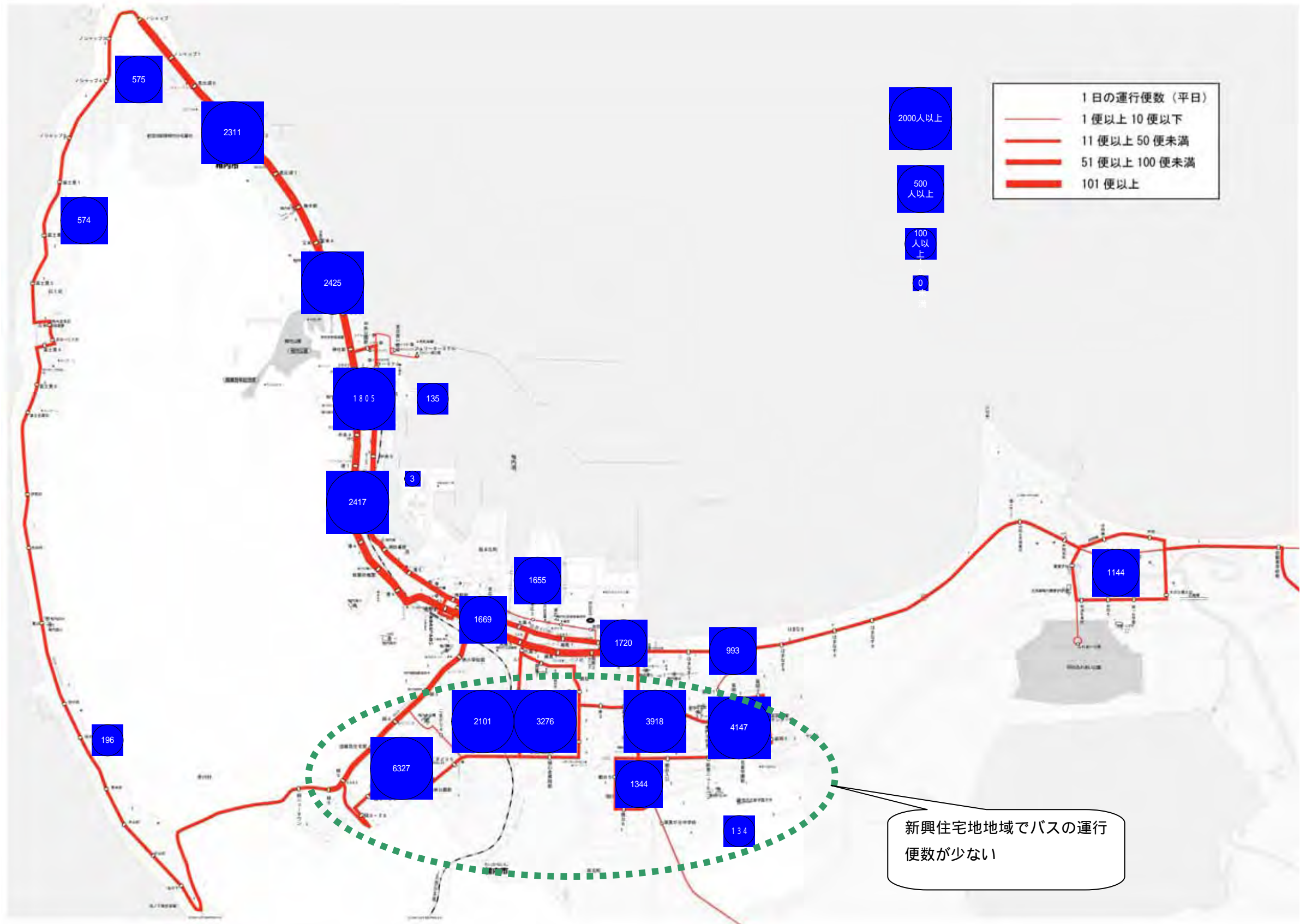


図 2-21 人口分布

地区別で人口はほとんどの地区で減少している増加している地区は、緑、こまどり、萩見、朝日、新港町の5地区である。

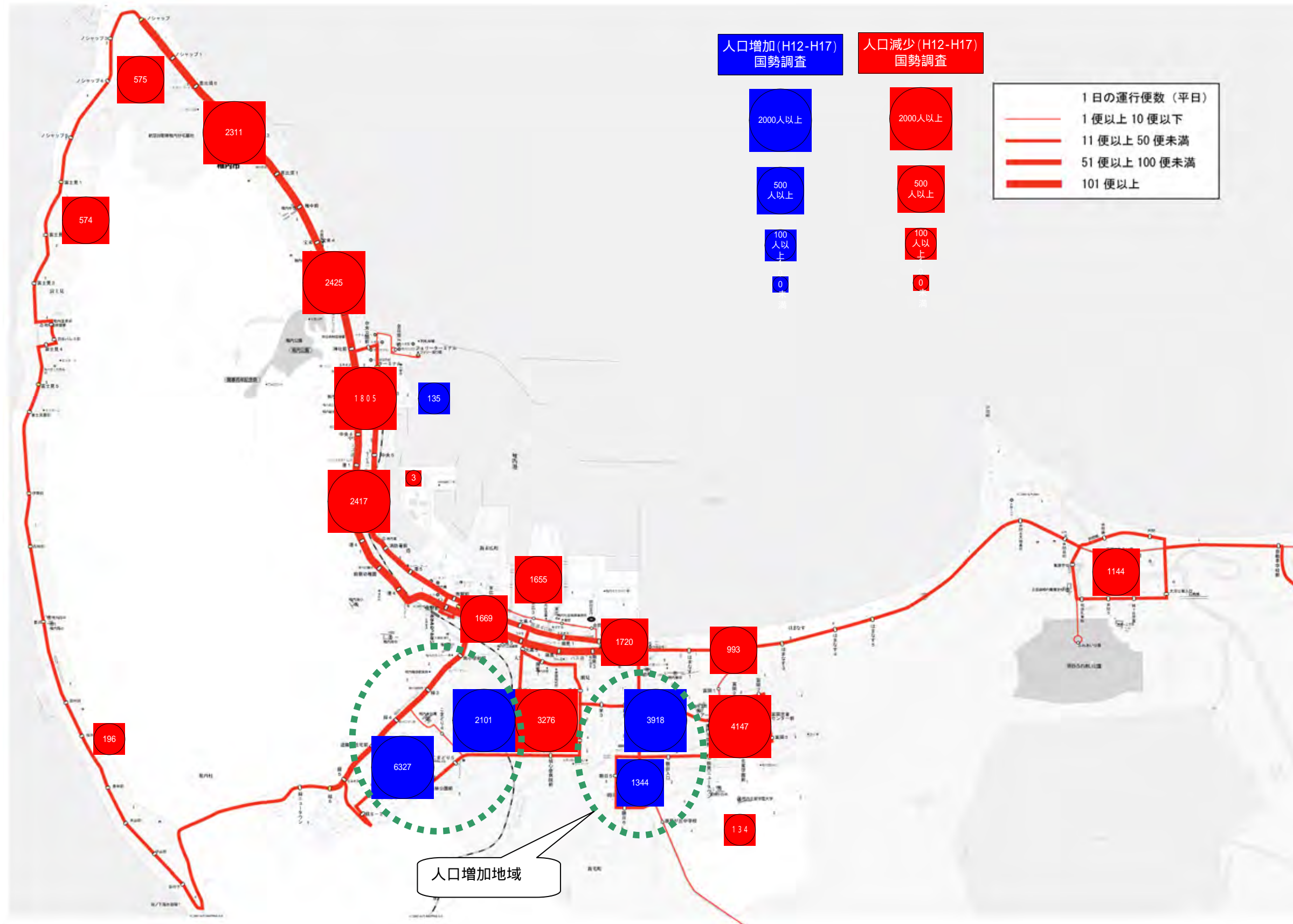


図 2-22 地区別人口増減

商業施設の立地状況について見てみると国道 40 号沿線、朝日町に新たに大型の商業施設が進出してきているが、路線バスでは便数が少なくバスによる利便性は良くない状況である。

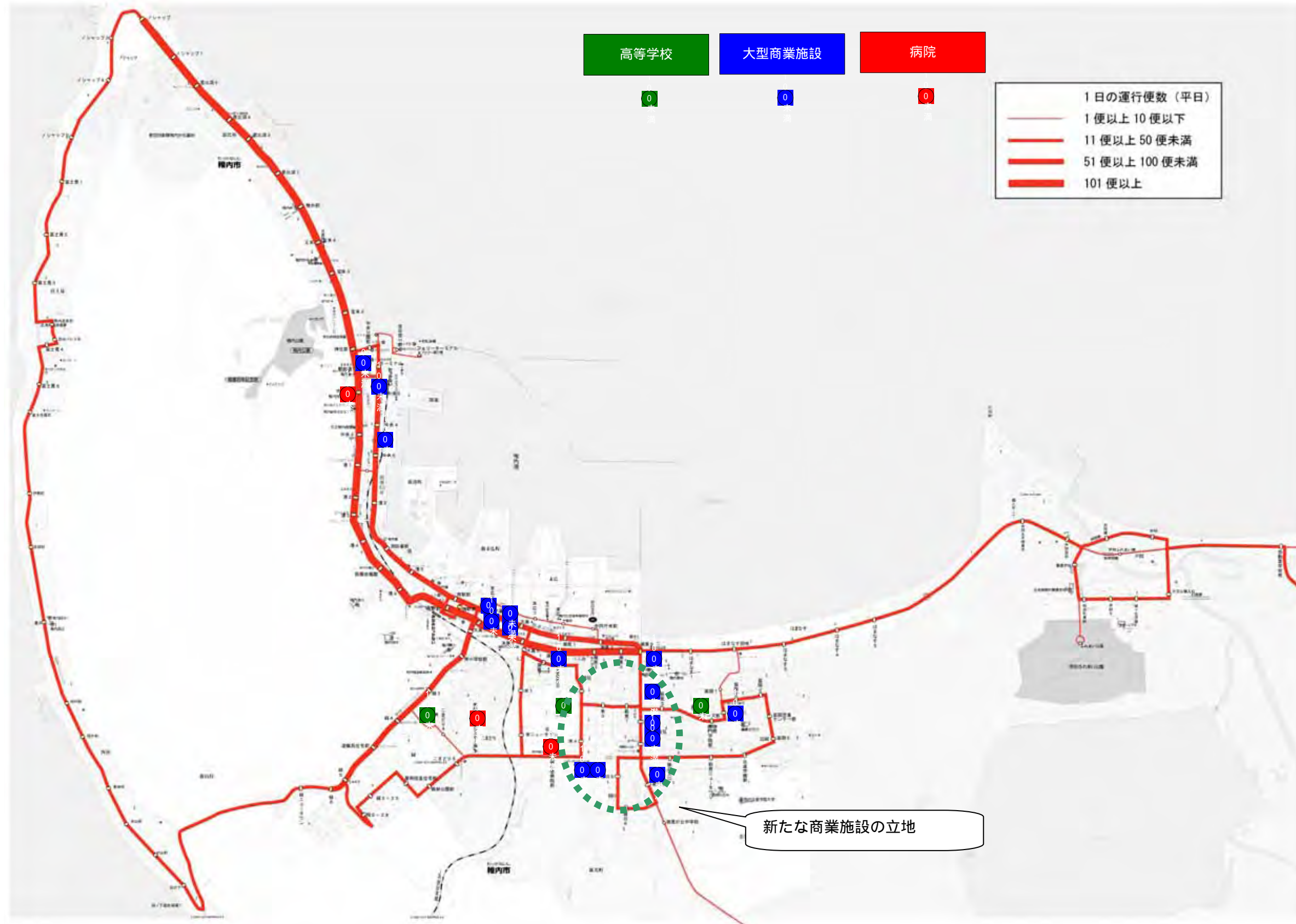


図 2-23 病院・高校商業施設の立地状況

郊外部では周辺人口に対してバスの便数が少ない地区は、国道 40 号の沿道及び宗谷岬までの国道区間、増幌地区となっている。



図 2-24 地区別人口（平成 17 年国勢調査）

人口が若干であるが増加しているのは宗谷岬地区 5 人、曙地区 2 人（図上では沼川地区に合算集計）の 2 地区である。

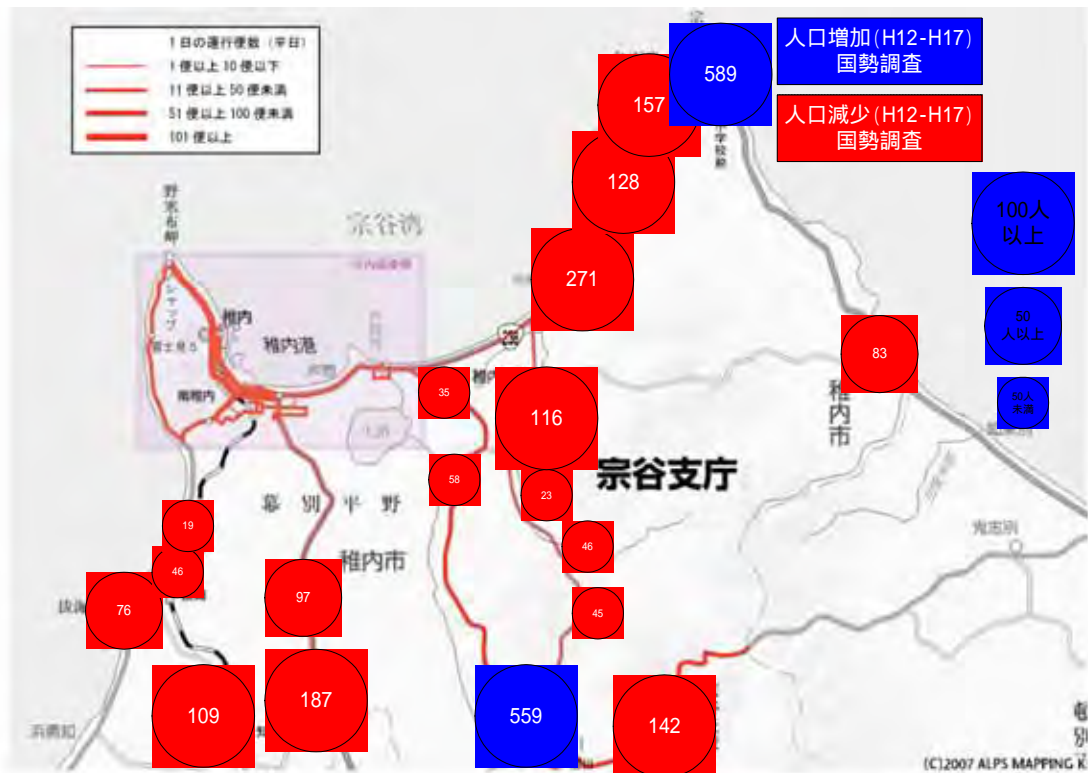


図 2-25 地区別人口増減

2.4 バス利用者のOD調査

10月22日(平日)、10月26日(休日)に行った乗降調査では、大岬線では宗谷岬までの利用が多く天北線では、はまなす5丁目から利用者が少なくなっている。平日と休日では休日の方が学校が休みのこともあり、平日の7割の利用状況となっている。



図 2-26 天北線・大岬線乗降数(平日)



図 2-27 天北線・大岬線乗降数(休日)

2月6日(平日) 2月8日(休日)に行った乗降調査では、夏期比較して大岬線の利用者の減少割合が高く、天北線では、ほぼ変わらない状況となっている。夏期と同様に平日と休日では休日の方が学校が休みのこともあり、平日の7割の利用状況となっている。



図 2-28 天北線・大岬線乗降数(平日)



図 2-29 天北線・大岬線乗降数(休日)

2.5 稚内観光の現状調査

稚内市の観光入り込み数は平成14年の約82万人をピークに減少傾向が続いており、平成19年度は、64万人となっている。特に道外からの観光客が減少している。

稚内市の観光客は全道と比較して道外客の割合が高く、約半数が道外からの観光客となっている。全道と比べて日帰り観光より宿泊型観光の割合が高くなっている。

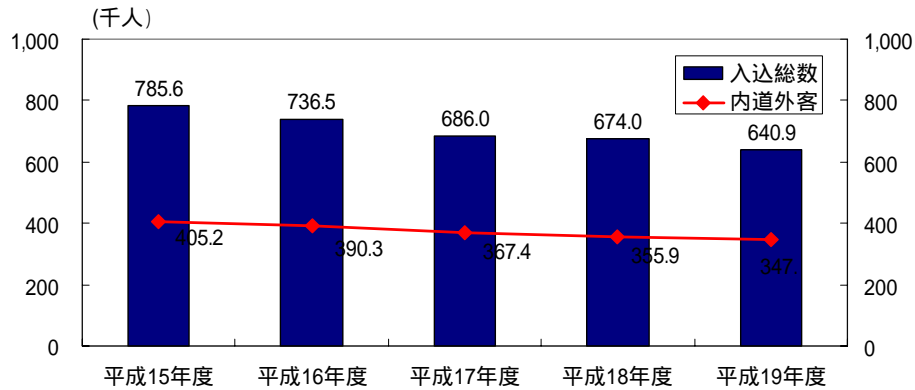


図 2-30 観光入込客数の推移

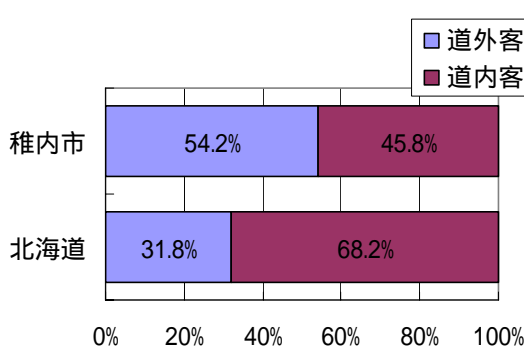


図 2-31 道外道内客の構成

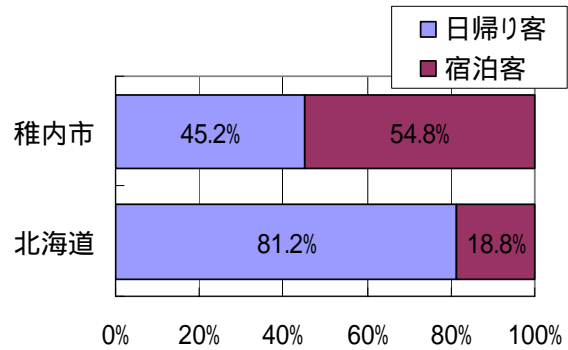


図 2-32 日帰り・宿泊客の構成(平成19年度)

出典：北海道観光入込客数調査報告書

表 2-2 主要観光ポイント

宗谷岬周辺	稚内公園・中央周辺	稚内西海岸周辺	南稚内・稚内空港公園・大沼周辺
日本最北端の地の碑 世界平和の鐘・子育て平和の鐘 宗谷丘陵(北海道遺産) 旧海軍望楼 間宮林蔵の立像 宗谷海域海軍戦没者慰霊碑 津軽藩兵詰合の記念碑 ノースバレーカントリークラブ	氷雪の門 稚内市温水プール「水夢館」 九人の乙女の碑 稚内市ポートサービスセンター 南極観測樺太犬記念碑・樺太犬供養塔 森林公園キャンプ場 開基百年記念塔・北方記念館 稚内副港市場・稚内天然温泉「港のゆ」 稚内港北防波堤ドーム(北海道遺産) 松坂大輔スタジアム	ノシャップ岬 稚内温泉「童夢」 恵山泊漁港公園 夕日が丘パーキングエリア 稚内灯台 抜海港 稚内青少年科学館 稚内西海岸 ノシャップ寒流水族館 浜勇知展望休憩施設(こうほねの家)	天北・末広埠頭 稚内空港公園 道立宗谷ふれあい公園 メグマ沼 大沼 稚内カントリークラブ 大沼バードハウス こまどりスキー場

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 バス利用者へのヒアリング調査、 住民アンケート調査、 地域懇談会による意見収集、及び 観光客へのヒアリング調査について整理する。

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：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 22 日
住民アンケート調査	対象：郊外住民 目的：バス利用の現状、満足度	平成 20 年 11 月 7 日～27 日
地域懇談会による意見収集	対象：沼川地区及び恵北地区の住民 目的：バスサービスに対する意見、要望	平成 20 年 11 月 19 日 平成 20 年 11 月 22 日
観光客へのヒアリング調査	対象：観光客（稚内市を訪れている方） 目的：交通手段、周遊観光ポイント	平成 20 年 8 月 23～24 日

3.1 バス利用者へのヒアリング調査

(1) 実施概要

- 調査目的： 日常的に路線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 22 日
- 有効サンプル数： 98 サンプル
- 調査方法： 路線バス車内に調査員が乗車し、バスをほぼ毎日及び週に 1 回以上利用している乗客を対象に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

(2) 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、及び乗務員の運転技術や乗客への接し方(マナー)が良く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、バスを小型化にし、できるだけ集落近くまでバスを運行してほしいことや、通院・通学・買物などの日常生活を維持するのに不可欠な交通手段としてのバス交通の存続を求める意見が多く見られた。

以下にバス路線が同じ方向にある地区別に主な意見を整理した。

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"> ・バスの本数が少ない、利用したい時間帯にバスがない。(9件) ・利用人数に合わせてバスを小型化。 ・低床バスがほしい。 ・運転手のマナー、技術の向上。・高齢者、子どものためバス交通を維持してほしい。 ・通学交通の確保。 ・冬期交通としてバスが必要。 ・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。 ・西浜とニュータウン(富岡、朝日地区)の連絡 医療、買い物の利便性向上。 ・声問と朝日町、新光町の連絡 医療、買い物の利便性向上。
料金	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、子どもの無料化。 ・料金を安くしてほしい。
運行	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの経路、バス停がわかりにくい。 ・バスを使いたくても近くにバス停がない。 ・人と物を運ぶ交通。 ・路線バス、スクールバス、通院バスの一本化。 ・運転手のマナー向上。 ・職員のバス利用促進。 ・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。 ・定時どおりの運行。 ・バス停により待ちスペースが危険なところがある。 ・空車のバスが目立つ効率的な運行
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクト化、通学バスなどの活用

3.2 住民アンケート調査

(1) 実施概要

- 調査目的： 調査対象路線の沿道住民を対象に、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7日～27日（20日間）
- 有効サンプル数： 622サンプル（350世帯）
- 調査方法： 実験運行バス車内に調査員が乗車して、バス利用者へ聞き取り調査し、アンケート用紙に記入
- 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

(2) 調査結果

世帯回収率

アンケートは市内1,118世帯に配布され、そのうち350世帯から622票が回収された。世帯回収率を地区別で見ると、沼川地区が54.8%で最も多く、次いで、上声問地区が53.3%、曲淵地区が44.6%となっており、宗谷バス天北線の沿線地区での回収率が高い。

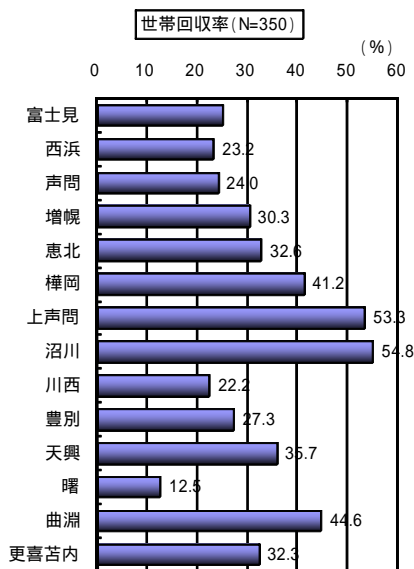


図 3-1 地区別世帯回収率

表 3-3 地区別世帯数と世帯回収率

	世帯数	世帯回収数	回収率 (%)
富士見	223	56	25.1
西浜	82	19	23.2
声問	420	101	24.0
増幌	33	10	30.3
恵北	46	15	32.6
樺岡	17	7	41.2
上声問	15	8	53.3
沼川	124	68	54.8
川西	9	2	22.2
豊別	22	6	27.3
天興	14	5	35.7
曙	8	1	12.5
曲淵	74	33	44.6
更喜苔内	31	10	32.3
天北 2		2	
不明		7	
合計	1,118	350	31.3

1 世帯数：平成17年国勢調査（稚内市HPより）
 2 天北：地区名なし、バス停記入なしのため判別不明。

回答者の属性

回答者の30.1%は声問地区の居住者で最も多く、次いで沼川地区の居住者が20.6%を占めている。年齢別に見ると、70歳以上が35.7%で最も多く、次いで60歳代が20.1%で、60歳代以上が全体の約6割近くを占めている。性別では女性が男性を上回っており、職業別では、無職が41.3%を占めている。

以上のことから、回答者の多くは、宗谷バス天北線の沿線に居住し、定年退職し年金等で生計を立てている高齢者（特に高齢女性）であると考えられる。

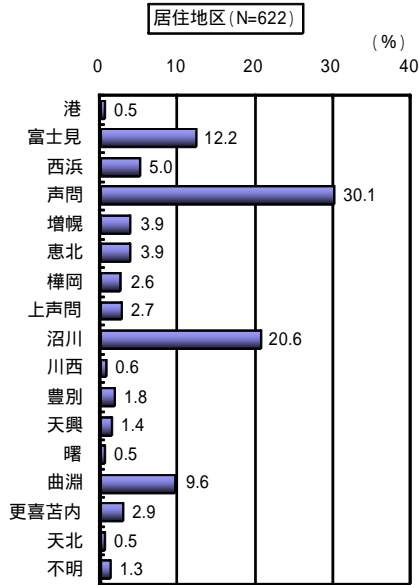


図 3-2 回答者の居住地区

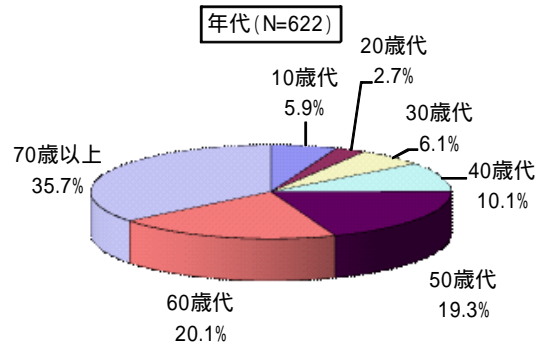


図 3-3 回答者の年齢

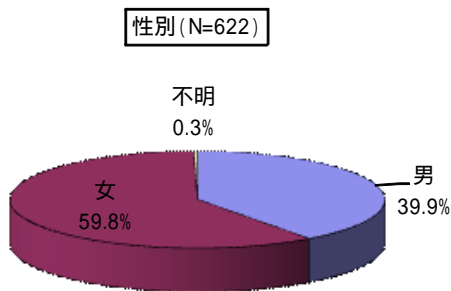


図 3-4 回答者の性別

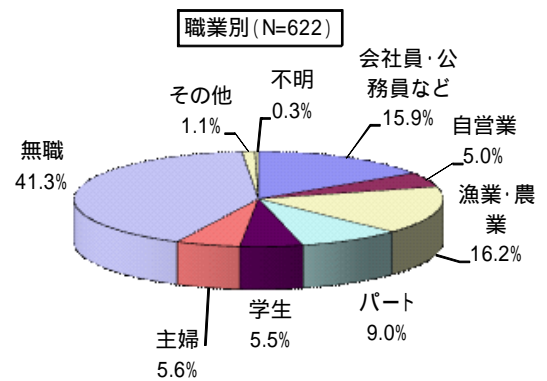


図 3-5 回答者の職業

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58.7%となっており、次いで、バスが34.9%となっている。

自宅で利用できる乗物で最も多いのは自動車で56.4%となっている。しかし、「使える乗り物はない」と回答した人が25.1%で、概ね4人に1人は、日常生活における交通手段が徒歩やバス、及び家族や知人等が運転する自動車に同乗する方法に限定されていると考えられる。

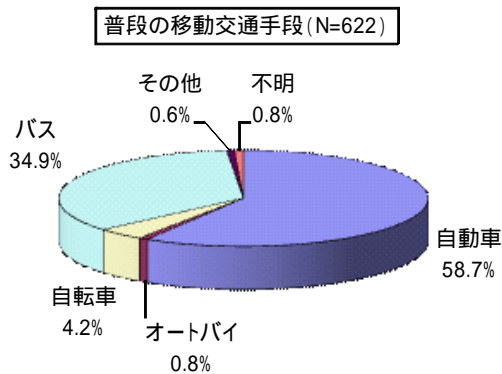


図 3-6 普段の移動交通手段

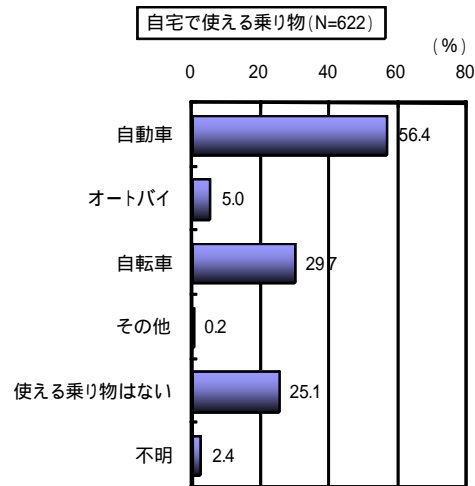


図 3-7 自宅で使える乗り物

バスの利用状況

バスの利用頻度について、回答者の44.7%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、「週に1~3回」が最も多く、「ほぼ毎日」が全体の7.6%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9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を浮き彫りにしている。

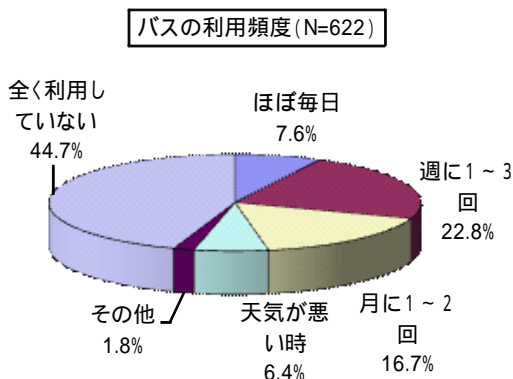


図 3-8 バスの利用頻度

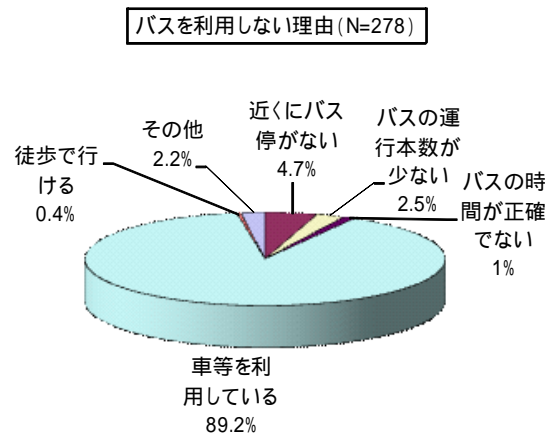


図 3-9 バスを利用しない理由

バスを利用すると回答した人（計 344 人）が主に利用するバス停を路線別・地区別でみると、天北線・曲淵線の「沼川」が最も多く、次いで、緑町線・富士見線・坂の下線の「富士見5」が多い。

表 3-4 主に利用しているバス停（路線別・地区別）

地区名	緑町線・富士見線・坂の下線													合計	
	富士見	富士見2	稚内温泉前	パレス前	富士見4	富士見5	伊勢宅前	豊浜	米山宅前	西浜2	西浜4	西浜交流センター	坂の下		不明
富士見	3	3	4	2	8	40								4	64
西浜							1	6	3	1	2	1	6		20
合計	3	3	4	2	8	40	1	6	3	1	2	1	6	4	84
地区名	天北線・曲淵線・声問線									合計					
	土木現業所前	声問局前	声問橋	声問	ふれあい橋	緑ヶ丘学園前	帝石前	沼川	不明						
声問	36	23	17	7	6	4	3	1	3	100					
合計	36	23	17	7	6	4	3	1	3	100					
地区名	天北線・曲淵線													合計	
	下増幌	増幌	自宅前（増幌）	恵北	大規模草原入口	樺岡	上声問入口	上声問	沼川	学校前	新町	曲淵	不明		
増幌	3	3	1	1									1	9	
恵北				13										13	
樺岡					2	1	3							6	
上声問							1	5						6	
沼川									52	14			1	67	
川西													1	1	
下豊別									1					1	
豊別									1					1	
天興									3					3	
曲淵										8	36			44	
合計	3	3	1	14	2	1	4	5	57	14	8	36	3	151	
地区名	サラキトマナイ線			合計											
	田村前	昭和橋	高橋前												
更喜苫内	1	1	1	3											
合計	1	1	1	3											

バスを利用すると回答した人（計 344 人）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 58.7%と最も多く、次いで、「6～10 分」が 21.5%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 69.5%、次いで「買い物」が 53.5%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 33.7%で最も多い。帰宅時は 12 時～15 時台が全体の約 4 割を占めており、そのうちのピークは 14 時～15 時台で 15.1%となっている。

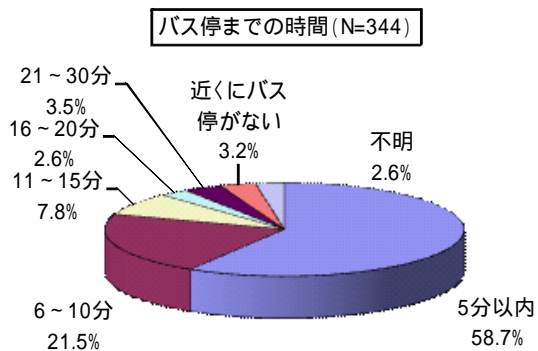


図 3-10 最寄りのバス停までの時間)

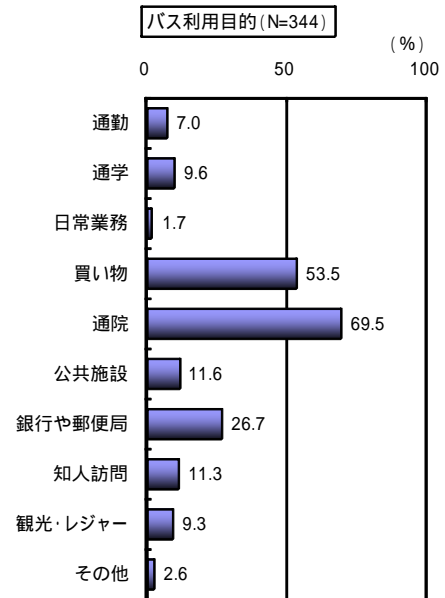


図 3-11 バス利用目的 (複数回答)

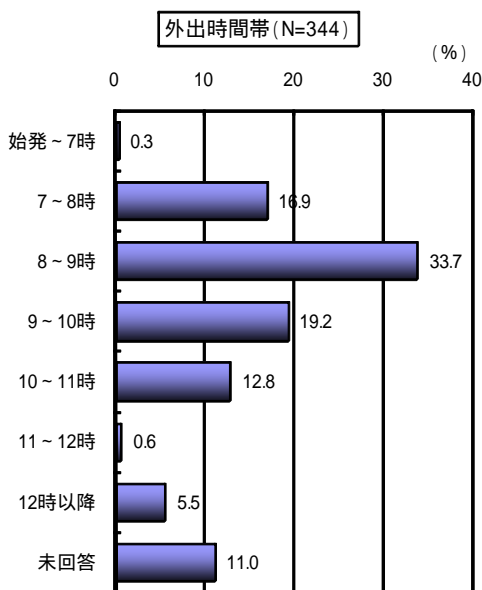


図 3-12 バス利用時間帯 (外出時)

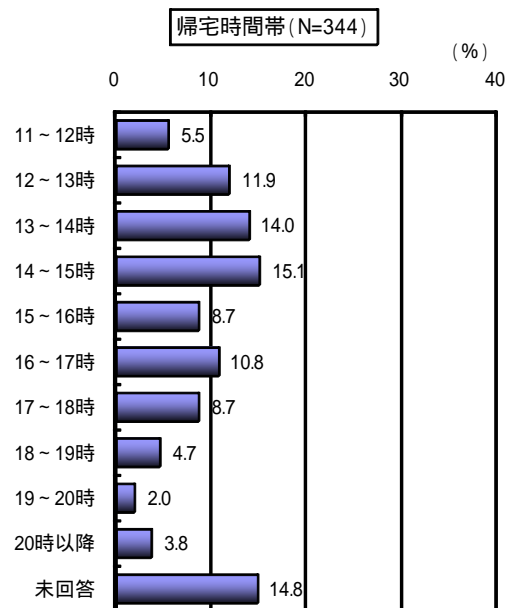


図 3-13 バス利用時間帯 (帰宅時)

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4割近くを占めており、バスを利用しないことによってバスサービスに対する関心が希薄になっていると考えられる。

バスサービスに対して満足していると回答した人は、45.8%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26.7%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20.1%、「最終時間が早すぎる」が16.9%、「朝夕の本数が少ない」が13.2%で、便数や運行時間に対する不満が多く見られる。

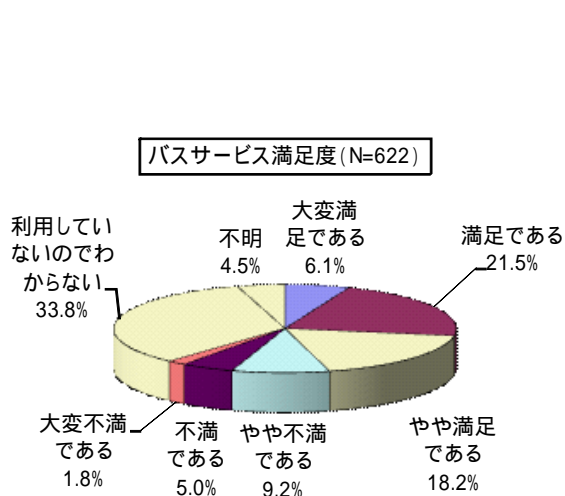


図 3-14 バスサービスに対する満足度

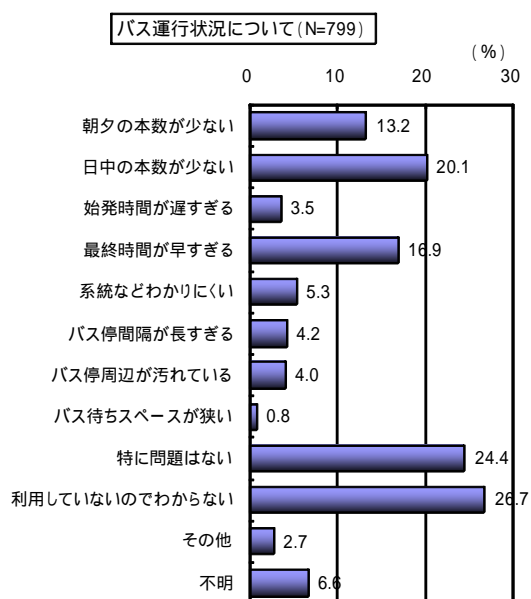


図 3-15 バス運行状況について不満に感じる事(複数回答)

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。残りの半数は「どちらともいえない」及び「わからない」がそれぞれ 16.4%と 14.5%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。

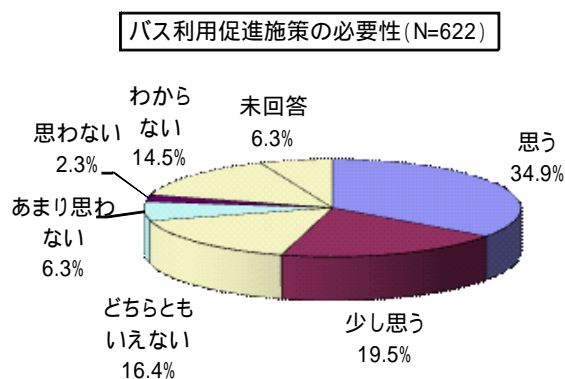


図 3-16 バス利用促進施策の必要性

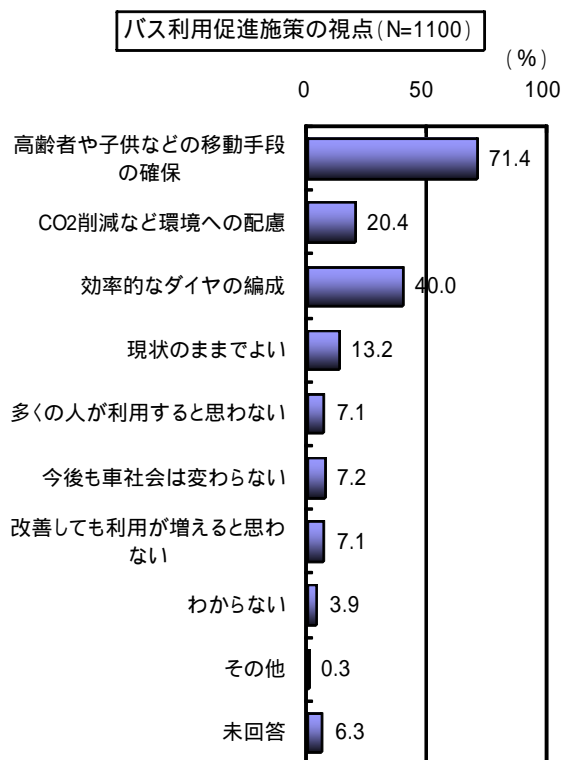


図 3-17 バス利用促進施策の視点 (複数回答)

住民アンケートのまとめ

回答者の多くは、現在のバス路線の沿線に居住し、すでに定年を迎え年金等で生計を立てている高齢者(特に高齢女性)であると考えられ、このような方々はバス交通に対する関心が高いと考えられる。

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、週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3時頃までに帰宅する場面が多い。

半数近くが現状のバスサービスに満足している反面、約4割近くの回答者が「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、バスの増便、運行時間帯の延長、料金の値下げ、乗務員の運転方法や乗客に対する接し方の改善、乗客のマナー向上、高齢者に配慮したサービス(ノンステップバスの導入など)などが多く指摘された。

表 3-5 アンケートに記載された自由意見

富士見・西浜地区

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
1	富士見	20歳未満	女性	学生	ほぼ毎日	土日、部活の練習があるため、12:20～12:30くらいのバスがあるととても助かります(豊浜～富士見方面)。
2	富士見	20歳未満	女性	学生	ほぼ毎日	バスの料金を安くしてください。ちょっとでもいいので安くしてください。
3	富士見	30歳代	女性	パート	週に1～3回	料金を安くしてほしい。会社に通うのに片道470円は高い。
4	富士見	40歳代	男性	無職	ほぼ毎日	日中の本数が少ない。運行本数が全体的に少ない。
5	富士見	40歳代	男性	無職	冬期間	運転手の運転が乱暴な人がいる。高齢者の方が椅子に座ったのを確認してからバスを動かしてください。
6	富士見	50歳代	女性	パート	ほぼ毎日	いつも通勤で利用して思うのですが、乗客が少ない時間帯にはマイクロバスのような小さなバスがあればいいと思う。横座りのバスはとても疲れます。緑町経由坂の下行きとノシャップ経由坂の下行きの時間をもう少し考えてほしい(どちらとも乗れるように)。皆さんにバスに乗ってほしいですね。
7	富士見	50歳代	女性	無職	週に1～3回	値上げもせず、よくやっていると思います。でも僻地だと1時間に1本くらいしかバスが通らないので困っています。
8	富士見	60歳代	男性	パート	週に1～3回	お昼12時頃、夜8:30～9:00頃のバスがあればよいです。街で何かある時はハイヤーです。
9	富士見	60歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	私はバスに乗らないが、バス停の雪かきをもう少ししてもらえようお願いします。
10	富士見	60歳代	女性	会社員等	ほぼ毎日	富士見～緑町行き12:30頃のバスがあれば大変便利です。
11	富士見	60歳代	女性	無職	週に1～3回	富士見方面の夜のバスがないため、街で何かある時(特に歌など)はいつもハイヤーです。又、お昼12時頃のバスがないため、いつも買い物は急ぎます。帰りは午前11:00に帰ります。12:50までは時間がありすぎです。昼食にかかるので困ります。
12	富士見	60歳代	女性	無職	週に1～3回	冬はバスを待っているスペースが狭く、横の溝に落ちそうになることがあります。バスがすれすれに停まるので危険を感じることもあります。雪が積もるとその雪の上に乗ってバスを待つこともしばしばあります。運転手さんによってすぐスピードを出す人がいて、危険を感じ、少し酔います。「ありがとう」と言っても無視する運転手さんがほとんどで、中には頭を下げて「ありがとう」と言ってくれる人もいます(2～3人)。その時は1日心が晴れます。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
13	富士見	60歳代	女性	無職	天气が悪い時	ダイヤの時間に合わせて(乗る人が少ないとき、夜間)小さいバスなどで運行できないのでしょうか。
14	富士見	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	出来れば本数を増やしてほしい。
15	富士見	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	西浜でバスを待っていたら停まらないで置いて行かれた。バス停をしっかりと確認してほしい。
16	富士見	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	バスに乗る時、ステップが高いので上りづらいです。ステップを低くしてほしいです。
17	富士見	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	バスのステップを低くしてください。
18	富士見	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	バスを利用している方々のため(私も含めて)よろしく願います。
19	富士見	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	富士見に来るバスが少なくて困っている。
20	西浜	20歳代	男性	パート	全く利用していない	運転手の態度を何とかしてほしい。接客態度こそがサービスだと思う。
21	西浜	50歳代	女性	会社員等	全く利用していない	西浜地区は人口も減り、バスに人が乗っているのをあまり見かけません。本数の見直しをと思いますが…。
22	西浜	50歳代	女性	自営業	全く利用していない	自営のため、自家用車での移動ばかりですが、老人、子ども又は免許証、車がない人にはバスは重要な交通だと思います。
23	西浜	60歳代	女性	漁業・農業	週に1~3回	文化センターで何かある時、9時頃終わるので、最終バスが9時頃にあればよいと思う。
24	西浜	60歳代	女性	無職	週に1~3回	バスを利用しておりますが、常にバスの時刻に合わせて利用しております。このバスに乗らなければと思い、時計を見ながらの買い物であったり、用事はこれとこれだけと…利用する人が少ないので仕方がないかなとも思っています。
25	西浜	70歳代以上	男性	無職	週に1~3回	近年、市内では住宅地が分散し、新しくニュータウンが形成されています(富岡、朝日地区など)。西浜とこれらの街への連絡路線は今はないので、医療、買い物などで不便を感じています。
26	西浜	70歳代以上	男性	無職	週に1~3回	利尻島では、どこでも手を上げれば停まって乗り降りできるバスがあり、いいなあと思っています。稚内も障害者はそうなればありがたいです。
27	西浜	70歳代以上	男性	無職	全く利用していない	今は車いすなので、バスを利用できずに困っています。
28	西浜	70歳代以上	女性	漁業・農業	週に1~3回	・乗り降りの出入口が高すぎて高齢者向きでない。 ・身体の不自由なものに対する気配りが足りない。 ・市内産業の昆布の時期は早朝バスの営業は考えていないか。 ・言葉遣いが悪い。
29	西浜	70歳代以上	女性	漁業・農業	週に1~3回	ノシャップ経由と緑町経由の時間をもっと離してほしい。30~40分くらい違うといい。
30	西浜	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	現在のまま本数が少なくならないようお願いします。子どもや嫁もそれぞれ働いているので、病院に行く日など電話をすると家の近くで乗れる車があればよいなと思います。

声問地区

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
1	声問	20歳未満	男性	学生	ほぼ毎日	・行先の表示をしっかりと変えてください。違うところに行くと思い、乗りそびれたことがあったので、気をつけてください。 ・態度の悪い運転手もいるので直したらよいのではないのでしょうか。
2	声問	20歳未満	男性	学生	ほぼ毎日	稚内から声問行きを1時間2本くらいにしてほしい。
3	声問	20歳未満	女性	学生	全く利用していない	運転手さんがもう少し愛想があるといいと思う。
4	声問	20歳代	男性	会社員等	全く利用していない	福祉サービスをニーズとしている人への配慮・設備が充実しているバスの普及。
5	声問	30歳代	男性	会社員等	全く利用していない	高校生の時、毎日通学で使わせていただきました。とても感謝しています。今は、どうしても移動手段が自動車となってしまうのですが、CO2対策として、バスを通勤で積極的に使うなど民間企業との理解協力ができればいいと思います。
6	声問	30歳代	女性	パート	全く利用していない	以前はバスで通勤していましたが、感じた事は、稚内はバス会社が1つしかないためか、態度の悪い運転手や乱暴な運転をする人がけっこういます。「乗ってもらって当たり前」ではなく、お客様を思いやるようにならなければだめなのでは？
7	声問	30歳代	女性	主婦	全く利用していない	運転手のサービスの悪さや老人に対しての態度の悪さなどバスを利用している人に対して不快な思いをするようなことがある。利用が多いのは老人と子どもだと思うので、特に老人にはもう少し配慮してあげてほしいものです。
8	声問	30歳代	女性	主婦	全く利用していない	子どもにバスを体験させるため、何度か利用しましたが、ドライバーさんによっては、子どもや他の年配者が座る前に急に発進したり、乱暴な運転をされる方がいらっしゃいました。ダイヤの関係があるのは承知しておりますが、客の安全も配慮していただきたいと思います。免許のない母がよくバスを利用しております(猿払～稚内)。市内のドライバーさんよりも市外～市内のドライバーさんは親切だと言っていました。気持ち的にゆとりがあるのでしょうか。
9	声問	40歳代	男性	会社員等	週に1~3回	JR(特に特急)や都市間バスとの接続、早朝便や最終便にも対応したバスダイヤを考えてほしい。
10	声問	40歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	高齢者、学生にはなくてはならない。日中いる家族が運転出来る者ばかりではない。
11	声問	40歳代	女性	会社員等	ほぼ毎日	運転手さんの対応がまちまちなことがあります。それでもありがとうございましたと言われた時はとてもうれしいです。帰宅時、中高生と一緒になったりするととてもうらやましいと思います。乗車させてもらっているという気持ちが大切だと思います。
12	声問	40歳代	女性	主婦	天気が悪い時	本数があれば、CO2削減のためにもバスを利用したいと考える。老人、学生のためには必要である。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
13	声問	40歳代	女性	パート	全く利用していない	・夜、飲食店等に行くにしても最終バス(21:00頃)で行って、帰りはタクシーしかない。深夜バスの運行があれば助かる。 ・朝日町、新光町など最近大型店等が出店して開けて来ているのに、声問から直通バスがない。自動車がないと通院も買い物もできない。
14	声問	50歳代	男性	会社員等	週に1~3回	・小型バス、ノンステップバスの導入。 ・貸切状態で乗ることもあり、危機感は持っています。夜間、停留所も暗く、バスが停まらなかったこともあります。運転手の仕事に対する意識が低下しないような方策も考えてください。
15	声問	50歳代	男性	会社員等	月に1、2回	小型にして路地裏まで来ようようなバスに。
16	声問	50歳代	男性	会社員等	全く利用していない	・声問線で40号線経由と表示しているのにバス通りを通過する。昔は40号線経由と表示していたら、ターミナル~声問まですべて国道40号を通過していた。 ・「何々線、何々バス停」から「何番路線」に変わりますとの表示。その路線がどこを指すのか、稚内に住んでいてもわからない。 ・すべての路線でガラガラ状態なので、バスを小型化にすべし。
17	声問	50歳代	男性	会社員等	全く利用していない	小型か中型にしてはどうか。
18	声問	50歳代	女性	会社員等	ほぼ毎日	バス時間を春と冬に変えているが、1年に1回でいいと思う。
19	声問	50歳代	女性	パート	週に1~3回	運転手が不親切。お年寄りが(足腰が弱い人等も含め)席に着かないうちに発車する。また、トラブルが発生した時など乗客に何の説明もない(運転手と対応の職員だけでことを進めている)。乗客を無視しているのではないかと。親切な人や対応の優しい人もいますが、全体的に無愛想。免許もなく、バスを利用するしかないのも、もっと「その気」になる空気を作ってくれたら気安く利用できると思う。
20	声問	50歳代	女性	会社員等	全く利用していない	バスの運行時間が合えば、基本的にバス通勤にしたい。
21	声問	50歳代	女性	パート	全く利用していない	大型バスを廃止して小型にし、地域の国道以外にも回り、家の前を通った時、手を上げて乗せてもらう。
22	声問	50歳代	女性	パート	全く利用していない	道路が変わり、バス停が遠くなり(信号のある交差点)お年寄りが大変そうです(地域の問題ですが...)。また、バス停に一方側だけ小屋がありません。寒い時はかわいそうです。私もあと何年車を利用できるかわかりません。高齢になってからバスは必ず利用しなければなりません。
23	声問	60歳代	男性	無職	全く利用していない	・現在のバス路線は人家のない国道を主に走行しているため、停留所まで出るのがづらい。 ・大型バスをマイクロバスにしても集落内を運行していただきたい。私も現在は自家用車を主たる交通手段にしているが、年齢的に何時バス利用になるかわからないので、近くにバス停があると良いと思慮している。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
24	声問	60歳代	男性	無職	全く利用していない	声問のバス路線は無駄走りしているので路線を改善してほしい。
25	声問	60歳代	女性	漁業・農業	週に1~3回	運転手の方はあまりいい人がいない。少しやさしくしてほしい時もあります。
26	声問	60歳代	女性	無職	週に1~3回	時間がかかるので、人があまり乗らない「宗谷ふれあい公園まわり」は必要でない。
27	声問	60歳代	女性	無職	週に1~3回	バス停留所が道路の奥にあり、冬にはバスが来るのが見えない。たまに置いて行かれる。乗り場に近づいたら速度をゆるめてほしい。
28	声問	60歳代	女性	無職	週に1~3回	利用したい場所へのバスの乗り方がわからない。
29	声問	60歳代	女性	無職	全く利用していない	・60代後半なので、主人の運転もあと何年か。その後はバスに頼るより方法はなくなる。低い年金ではハイヤーも使えない。 ・現在のバス路線は人家の少ない国道を走っており、バス停まで出るのがつらい。小型バスでよいかから市道を利用した路線にしてほしい。そうなれば、結構利用すると思う。
30	声問	60歳代	女性	無職	全く利用していない	今のところ自家用車を運転利用しておりますが、これから年齢が高くなり、バスを利用するようになった時に便利に(時刻等)なればよいと思います。大型バスも良いですが、マイクロバスのようなのが1時間おき位に運転されていてバス停が多く出来た方がよいと思います。
31	声問	70歳代以上	男性	自営業	ほぼ毎日	高齢者無視の感じ
32	声問	70歳代以上	男性	無職	週に1~3回	70歳より、事故防止のために自家用車をやめました。市のバス交通に感謝しています。
33	声問	70歳代以上	男性	無職	週に1~3回	車を運転できない高齢者が利用することの多いバスだから、バス停の場所も利用しやすいところにするよう配慮してほしい。足腰が悪いと広い道路を横断するなどとても大変だ。
34	声問	70歳代以上	男性	無職	週に1~3回	人気のない新しい道路に停留所を移転して不便で遠くなった。特に冬は4車線除雪せず2車線なので、待合室からバス停まで雪を越えなければならず苦勞する(老人なので)。
35	声問	70歳代以上	男性	無職	全く利用していない	これからの高齢化社会に向け、バス停が遠くて大変だとの苦情があり、バス運行路についての検討が必要と思います。また、高齢者は病院に通うのが主なので、行き、帰りの時間帯に合わせての運行が効率的だと思います。
36	声問	70歳代以上	男性	その他	全く利用していない	声問地区から直通で温泉童夢まであればよいと思う。
37	声問	70歳代以上	女性	無職	ほぼ毎日	運転手さんにありがとうと挨拶しても返事が返って来ない方が多い。2~3人はとても良く対応してくれるが、上の方にももう少し教育をきちんとしてほしいものです。
38	声問	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	車時代でバスに乗る人が少ないので、今のままで結構です。ありがたく思っています。今後ともよろしく願います。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
39	声問	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	車を運転できない高齢者が利用することの多いバスだから、バス停の場所も利用しやすいところにするよう配慮してほしい。足腰が悪いと広い道路を横断するなどとても大変だ。
40	声問	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	高齢者が多くなるので、本数を多くしてほしい。
41	声問	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	声問から朝日町、新光町方面の直通のバス運行をしてほしい。
42	声問	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	声問に居住の者からお願いします。 1.最終バスの稚内発の時間を21時頃にしてほしい。 2.1日何本かでも土現停留所から下って海沿いを通っていただけようお願いします。通院する老人にとって岬からバス停までは非情なものです。
43	声問	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	ますます高齢者が多くなり、運転免許を返上する者が多くなりますので、バスの運行に期待しています。なお、病院通いにバスが必要です。
44	声問	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	われわれ老人はバスが一番の足です。出来るならこのままの運行をお願いします。バス停がもう少し近くにあつたらいいと思います。
45	声問	70歳代以上	女性	無職	月に1,2回	子どもたちのうさぎには本当に困ります。運転手さんの苦労もわかります。運転手さんの降りる時のひと言がとてうれしいです。「ありがとう」とね。
46	声問	70歳代以上	女性	無職	3か月に1回位	私の経験について一言書きます(78歳)。40号線のバスに乗車した時、スイッチが上の方についているので、立つのが遅れて運転手さんに注意されました。途中で下車させてくれたので感謝していますが、停車の合図をもう少し早く知らせてくれたら、私も迷惑をかけずに済んだのではないかと思います。バスの利用者は、年寄りが多いと思うので、運転手さんの優しい行動も必要だと思います。

増幌・恵北・樺岡・上声問・沼川・豊別・天興・曲淵地区

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
1	増幌	30歳代	女性	漁業・農業	全く利用していない	農村部なので、大部分の人が自動車を交通手段としています。しかし、通学の学生や通院のお年寄りなどで、車の運転ができない人はバスが必要不可欠です。少数ではありますが…。アンケートを集約すれば、このような人たちはほんの数%に過ぎず、少数意見として扱われ、声が届かないのでは心配になります。自分も今はバス利用していませんが、数年後には子どもが通学が必要となります。数年単位で利用者が変化することも考えて、継続的に利用者の声を聞き、その時の状況に応じた対策を望みます。
2	増幌	40歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	朝夕の通学バスは必要だが、それ以外は高齢者の利用のみだと思うので、バスではなく、予約制タクシーの方が良い。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
3	増幌	40歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	子どもが高校に行くようになれば、現在のところ、バスしか交通手段はありません。どうかバスによる交通手段の確保(又はそれに変わる何か)をお願いしたいと思います。
4	増幌	40歳代	女性	漁業・農業	全く利用していない	現在、子どもは高校に行っていませんが、高校に行くようになればバスがなくなるととても困ります。通学の足だけは確保していただきたく思います。
5	増幌	50歳代	女性	漁業・農業	全く利用していない	市街以外の区域は大型バスでなくてもよい。
6	増幌	70歳代以上	男性	漁業・農業	月に1、2回	私たちの地域は酪農業で若い人が少なくなる現在、バスはなくてはならない大事な交通機関です。高齢者は通院、地方の病院の通院に必要です。
7	増幌	70歳代以上	男性	漁業・農業	全く利用していない	ほとんどの家で自動車あり。バスが通っていた時は学生と老人が多かったのですが、今はほとんどいない。
8	増幌	70歳代以上	女性	漁業・農業	月に1、2回	高齢者なので通院に必要です。
9	増幌	70歳代以上	女性	無職	月に1、2回	市街以外の区域は大型バスでなくてもよい。
10	増幌	70歳代以上	女性	漁業・農業	全く利用していない	増幌は過疎地で人口も少ないので月に一度位、乗り合いでも良いから定期的に稚内まで買い物や病院に車を走らせていただければ助かります。
11	恵北	30歳代	男性	自営業	全く利用していない	<p>・私は恵北在住の30代の者です。基本的にはマイカーを利用しております。恵北は旧天北線代替バスが走っており、フリー乗降区間でもあり、ある意味市内路線にはないメリットもあります。ただし、旧天北線沿線の在住者はほとんど高齢者ばかりで、100円乗車の方がほとんどだと思われ、採算が合わない路線だとも言えそうです。私もそのうち、免許返上の時代が来る、そういう意味でもバスの存在は他人事ではありません。</p> <p>・時々回送のバスを見ます。あれを空走りさせない方法はないでしょうか。稚内～音威子府間を一台で走らせず、3箇所くらいで運転手さん又はバスを交代する(札幌～函館間のオーロラ号のように)。</p> <p>・地元のご年配の方から聞く話ですが、環状線沿線に行くのが大変だそうです。あるのかもしれませんが、「潮見5 アシストホール稚内 CITY 青葉通り むとう斎場 西條 潮見5」というようなシャトルバスがあればよいと思います。</p>
12	恵北	30歳代	女性	会社員等	週に1～3回	<p>・全てのバス停留所の時刻を時刻表に載せてほしい。</p> <p>・大きなバスではガソリン代もかかるので、小型バスやワゴン車等の利用を検討してはどうか。</p>
13	恵北	40歳代	男性	会社員等	全く利用していない	過疎地域では大きな問題ですが、難しいですね。
14	恵北	40歳代	女性	会社員等	全く利用していない	利用客が少なくても必要としている人がいる以上継続してほしい。
15	恵北	40歳代	女性	主婦	全く利用していない	苫小牧市だったと思うのですが、試験的に、電話予約をし、自宅から目的地まで運行していました。稚内も取り入れてはどうか。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
16	恵北	60歳代	男性	パート	全く利用していない	市で70歳以上の助成をしているが、私自身も70歳以後はバスを利用したい。しかし、夕方稚内に行く時間が合わない。18時前に到着するバスがほしい。(各団体の役員等で会議に出席する場合はバス利用では遅刻する)。又、稚内発21時頃のバスがあれば利用者は増加すると思う。
17	恵北	60歳代	女性	無職	週に1~3回	市内に行った帰りのバス時間の最終が19:30なので、もう少し遅い時間の方がよい。
18	恵北	60歳代	女性	無職	全く利用していない	この先、運転に自信が持たなくなる時(特に冬)が必ず来ると思う。その時、公共交通機関が存続しているかが心配です。
19	恵北	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	現在は特に要望はありません。よろしくお願ひいたします。
20	恵北	70歳代以上	女性	無職	月に1,2回	私は高齢なのでバスの乗り降りに大変苦労します。入口が高く、足が悪いため。若い方は自家用車ですが、バスの利用者は80%が老人です。皆さん、乗り降りに苦労していますので、何とかならないでしょうか。運転手さんでたまに手を貸してくれる人がいてありがたいです。
21	樺岡	60歳代	女性	漁業・農業	全く利用していない	バスの利用者が少なすぎる。
22	樺岡	70歳代以上	男性	無職	月に1,2回	ありがたいと思っています。
23	樺岡	70歳代以上	女性	無職	月に1,2回	ありがたいと思っています。
24	樺岡	70歳代以上	女性	無職	月に1,2回	今までのままでよいと思います。
25	上声問	20歳未満	女性	学生	ほぼ毎日	冬は始発をもう少し早くしてほしいです(冬は雪害のため、遅れが生じるからです)。
26	上声問	40歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	自宅からバス停までの移動手段があれば、もっと利用が増えると思う。
27	上声問	50歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	現在のバスの運行本数は少ないとは思いますが、実際に利用者が少ないのだから仕方ないと思います。利用者数の少ない路線には小型のバスを走らせたらどうか。
28	上声問	50歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	利用していないが、始発バスの時間を早くしてほしい。
29	上声問	70歳代以上	男性	無職	全く利用していない	家の近くを通ってほしい。
30	沼川	20歳未満	女性	学生	ほぼ毎日	1か月の定期代が高すぎる。年寄りのバス代を安くしすぎ。運転手の運転が下手(乱暴)なため酔う。時間通りにバスが来ない時がある。10分くらい遅れて来た時にはさすがにどうかと思った。
31	沼川	20歳未満	女性	学生	ほぼ毎日	バスのシートが壊れているのがたまにある。天北線のバス停以外のところで停まってくれるのは続けてほしい。
32	沼川	20歳代	女性	主婦	全く利用していない	沼川に来るバスが少なすぎると思います。時間の間隔もありすぎるので子供が高校生になった時に不便かなと思います。朝1本のバスを乗り遅れると遅刻してしまうので、私が車で行かなければならないと考えると少し不安です。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
33	沼川	30歳代	女性	主婦	天気が悪い時	沼川は自動車で稚内市街地に行く人が多いと思いますが、私は1人で運転できません。普段は主人が運転してくれます。バス利用は、1人で札幌に帰省する時です。札幌行き的高速バスやJRへの接続が合うようなダイヤの改善を強く望みます。幌延行きバスがあってもよいと思います。
34	沼川	30歳代	女性	会社員等	全く利用していない	天北線バスを増やすより車で通勤した方がCO2削減になると思います。朝は決まった時間に出勤できますが、帰宅が定まらない会社に勤務している場合、要望が多くなって仕方ないので、質問15の返答に困りました。市内線バスの考えでしたらバス利用をしてほしいです。
35	沼川	40歳代	男性	会社員等	全く利用していない	・高齢者の利用は多いと思うが、あまり低額の料金はどのようなものか。ある程度の負担をしてもらってもよいのでは。 ・高齢者の子供を中心に利用度を把握し、利便性のいい運行をしてもらいたい。市立病院直行便や各個人病院前。
36	沼川	50歳代	男性	会社員等	全く利用していない	バスの小型化、タクシーの利用促進。
37	沼川	50歳代	男性	自営業	全く利用していない	利用する人が少ないから小さいバスでいい。
38	沼川	50歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	「自家用車の方が便利で、今後も車社会は変わらないと思うので、期待していない」には同意できない。
39	沼川	50歳代	女性	会社員等	月に1、2回	高齢者の利用がこれからは多くなると思われます。病院の近くのバス停を利用できるように路線を検討してはいかがでしょうか。今は朝の便だけ市立病院へ回っていますが。
40	沼川	50歳代	女性	漁業・農業	全く利用していない	最終バスの時間が早いため、例えばコンサートや観劇など文化的なことに子どもだけでも行かせたいと思っても、PM6:00開演などとあれば、帰りのバスがなくなるので、行かせてあげられないことが多い。高校の部活動で、バス時間の関係で入部しない子どもたちが増えてきているような気がする。(ただ、暗い中、あまにも遅い時間、バス停でボツンと迎えを待つということにも心配はある。)
41	沼川	50歳代	女性	漁業・農業	全く利用していない	利用者が少なく、1日何本ものバスが運行されていますが、もったいないなあと思います。地域の方々と相談して、本数を少し減らしてはと思います。最低の本数は残してほしいと思います。私も高齢者になったら、病院や買い物で利用したいと思います。冬は車の運転も危ないので。
42	沼川	50歳代	女性	主婦	全く利用していない	JRの時間に合わせたタクシーの利用。
43	沼川	50歳代	女性	主婦	全く利用していない	現在は車を利用していますが、将来高齢になり、車を運転できなくなることを考えるとバスの継続を望みます。
44	沼川	60歳代	男性	パート	全く利用していない	朝夕の通学時間帯以外は小型バスの運行でよい。
45	沼川	60歳代	男性	無職	全く利用していない	高齢者の利用が増えると思われるので、病院、ショッピングモール等の近くでバス停を往復利用できるようにした方がよい。買い物荷物の運搬が大変だ。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
46	沼川	60歳代	女性	無職	全く利用していない	利用者が少ないのでバスを小型にした方が環境にやさしいと思います。
47	沼川	70歳代以上	男性	自営業	月に1、2回	鉄道(天北線)の廃止にともなつてのバス運行路線ですが、地方の人口減によって年々利用者も少なく、大型バスでなく朝・夕の通学時間帯以外は小型バス(マイクロバス)等を使用してCO2の削減や経費の節減を考えるべきだと思います。法律の弾力的運用こそ地方分権に必要と思われます(道交法や路線の法律等)。
48	沼川	70歳代以上	男性	無職	月に1、2回	利用者が少ない時間は車を小さくしても今の本数にしてほしい。
49	沼川	70歳代以上	男性	漁業・農業	全く利用していない	現在のバスの運行はやめてほしい。大変満足だが、利用する人が少ないため。
50	沼川	70歳代以上	男性	無職	全く利用していない	障害者なので、バスはゆっくり乗降できず、内科以外の病院はタクシーが知り合いの人に頼んでいて不便を感じます。現在のところ、どうしようもなく困惑しています。介護タクシーでも思っても、車いす使用の人とか重度の人とか対象で、障害2級では無理とのこと。年金暮らしでは仕方ないですが、歯医者も行けず、交通費が一番困っています(往復2万円余りです)。
51	沼川	70歳代以上	男性	無職	全く利用していない	利用者数に合った小型車にして便数を増やすべきと思う。
52	沼川	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	身体の不自由な人やその他年を重ねた人等はバスの道すがらの場合には、家のそばで降ろしていただけたらどんなに助かるかと思っていたのでそのところをよろしく願います(バスの中ではそのようにアナウンスがありますが、なかなか頼みづらいのでよろしく願います)。
53	沼川	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	高齢でバスを利用するので期待しています。
54	沼川	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	バスは私の生活の足となってきているのでありがたく思っています。ただ、停まる場所によって高く乗降するのに難儀する時があります。足場が悪いので、踏み台があれば助かると思います。バスに置いてもらうのは無理ですね…バスが通っていることだけでも便利がよく感謝しております。沼川も高齢などで空き家が増えて来ました。私は、住んでから57年、当地が栄えてほしいと念じています。人口減…昔栄えていた時代を思い出しています。
55	沼川	70歳代以上	女性	無職	月に1、2回	これからまだまだ高齢者が増えると思いますが、通院が一番困っております。よろしく願います。
56	豊別	50歳代	女性	漁業・農業	全く利用していない	冬期間の車の運転はしないので、バスでの移動が必要となりますが、バス停に行くまでが車での移動になり、10分ほどかかります。バス停が近くにあればと思います。
57	天興	40歳代	女性	漁業・農業	全く利用していない	バス停以外でも停まってほしい。
58	天興	50歳代	女性	漁業・農業	天気が悪い時	子どもが通学で年に3~5回乗っています。沼川からバスがあり助かりました。
59	天興	60歳代	男性	漁業・農業	全く利用していない	今は車なしでは生活できません。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
60	天興	60歳代	女性	無職	月に1、2回	家の近くまで乗物が来てくれると街へ出る機会が増えるし、交流ができると思います。
61	天興	70歳代以上	女性	漁業・農業	月に1、2回	沼川発8:00~9:00、稚内発14:00~15:00発のバスがあれば、病院行きの場合は助かります。天興方面まで路線があれば、隣り合った地区の方々も稚内の病院や他の用に助かると思います。現在は沼川のバス停まで家族に送迎してもらっているが、繁忙期などはバスの時間に合わせてもらうことが大変である。
62	曲淵	20歳未満	女性	学生	ほぼ毎日	・学校の授業が3時過ぎに終わるので、バスの時間を4時20分くらいに戻してほしいです。 ・1時30分に乗り遅れると4時30分までバスがないので、3時くらいのバスがあると嬉しいです。
63	曲淵	20歳未満	女性	学生	ほぼ毎日	バス停(潮見3)に小屋を作ってほしい。部活で最終便で帰る時に冬の寒い時に外で待っていないといけない。制服下校が義務付けられているので外で待つのは大変きびしい。
64	曲淵	40歳代	男性	パート	週に1~3回	早朝は車内の温度が低いので寒い。
65	曲淵	40歳代	男性	会社員等	全く利用していない	学生の登下校はバスを利用して、他はタクシーのように小回りできる体制が利用もしやすく、空で走ることなくなる。
66	曲淵	40歳代	女性	会社員等	天気が悪い時	自分が年老いた時(車の運転ができなくなった時)にバスがなかったら住めなくなる。今のままで続けてほしい。
67	曲淵	40歳代	女性	会社員等	全く利用していない	大きなバスに数人しか乗っていないことをよく見かけます。人口の少ない(利用の少ない)路線では、小さなバスを使ってCO2削減とは行かないのでしょうか。
68	曲淵	50歳代	女性	無職	週に1~3回	バスがなくならないようにお願いします。
69	曲淵	50歳代	女性	パート	天気が悪い時	普段はバスは利用していないのですが、冬期間によく利用させてもらっています。いつもバスが運行されていることに安心を覚えます。今はまだ大丈夫なのですが、自分が高齢になった時に公共の乗物があるかないかはとても重要です。今の状態が続いて行くために、今何をしなければならぬのが大事なことだと思います。
70	曲淵	60歳代	男性	無職	天気が悪い時	冬の間、車内の温度を上げてほしいです。
71	曲淵	60歳代	女性	無職	週に1~3回	人口は少ないが、バスがないと大変なので、本数は今のままで、もう少し小さいバスで良いと思います。朝と昼は今のままで、あとはもう少し小さいので良いと思います。
72	曲淵	60歳代	女性	自営業	天気が悪い時	バスはあまり乗っていないので、小型バスにした方がよい。
73	曲淵	70歳代以上	男性	無職	月に1、2回	バスは私たちの足であり、なくなると困る。
74	曲淵	70歳代以上	女性	無職	週に1~3回	バスがなくならないようにお願いします。

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
75	曲淵	70歳代以上	女性	無職	月に1、2回	年毎に住民が少なくなりましたが、生活できる公共交通機関は残してもらわなければ困ります。当地に合った交通機関を考え出してください。みんな巣立ったり、片道切符で旅行に出たり、今はたった一人になりました。生きている間は交通の便が必要です。当地戸数71戸ですが、通院者も多いです。良策を期待しています。
76	曲淵	70歳代以上	女性	無職	月に1、2回	一人暮らしなので、バスがなくなることは本当に困ります。
77	曲淵	70歳代以上	女性	無職	月に1、2回	私のように年を取って、回りに車に乗る人もいない現在、バスを利用するより他にありません。若い人がいない家庭では、どうしてもバス交通を頼りにしています。何とか現状のまま続けてほしいのでよろしくお願いします。

更喜苦内地区

No	地区名	年齢	性別	職業	バス利用頻度	意見・要望
1	更喜苦内	70歳代以上	女性	無職	月に1、2回	学生と地域住民が乗れる小型車でよいので、運行をお願いします。
2	更喜苦内	70歳代以上	男性	漁業・農業	全く利用していない	今のところ運転できるのでよいですが、出来なくなったらバスは大切な乗り物ですので、なくなるないようにしてもらいたい。
3	更喜苦内	70歳代以上	女性	漁業・農業	全く利用していない	今のところ、車で送ってもらえるのでバス利用は年に2～3回位。もう少しで送ってもらえなくなるかもしれないので、バスにお世話になります。

3.3 地域懇談会による意見収集

(1) 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、現状の路線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11月19日、22日
- 実施場所： 沼川地区、恵北地区
- 調査方法： 懇談会形式による意見収集

(2) 沼川地区懇談会

日時： 平成20年11月19日(水)10:30～(1時間半程度)

場所： 沼川みのり公園管理棟

出席者：

稚内市総務部地域振興課 東海林課長、

まちづくり・環境グループ 川野主査、岡田主任、蝦名主事

稚内市生活福祉部沼川支所 吉原支所長

社団法人北海道開発技術センター 伊藤、杉本

沼川地区住民 男性25人、女性2人、計27人

主な意見：

- ・通院・通学に利用できないバスは困るので優先的に配慮してほしい。特に午前中の運行については、通院や通学に必要な便数を確保してほしい。
- ・高齢者にとってはバス運賃の負担が大きく、頻繁に利用できない現状がある。
- ・スクールバスなどとの混乗も含め、無駄なく地域の足を確保するバス交通を検討してほしい。



写真 3-1 沼川地区懇談会開催状況

(3) 恵北地区懇談会

日 時： 平成20年11月22日(土)13:30～(1時間程度)

場 所： あおば保育園

出席者：

稚内市総務部地域振興課 東海林課長、

まちづくり・環境グループ 川野主査、岡田主任

社団法人北海道開発技術センター 伊藤

沼川地区住民 男性12人、女性11人、計23人

主な意見：

- ・ 恵北・増幌地区はバスの本数が少なく不便である。
- ・ 天北線がここを通らなくなる場合、住民の足をきちんと確保してほしい。
- ・ 現在は利用していないが、通院・通学に十分配慮し、必要な便数を確保してほしい。
- ・ バス停まで家から遠く利用しづらい。自分の高校生の子供はバス停まで送り迎えしている。
- ・ 高齢者だけの世帯も増えてきており、マイカーで相互の助け合いも今後高齢化により難しくなると思う。
- ・ スクールバスの活用も含め、無駄なく地域の足を確保するバス交通を検討してほしい。



写真3-2 沼川地区懇談会開催状況

3.4 観光客へのヒアリング調査

(1) 実施概要

- 調査目的： 観光客を対象に、宗谷地域での路線バスを利用した周遊などについて調査するため、周遊観光ポイント、交通手段、路線バス利用の可能性について調査を行った。
- 実施日程： 平成20年8月23日～24日(2日間)
- 有効サンプル数： 300サンプル
- 調査方法： 調査員が観光客に聞き取り調査を実施し、その内容をアンケート形式の調査票に記入
- 調査内容： 個人属性(居住地・年齢・性別・職業)
周遊予定観光ポイント
交通手段
路線バス利用の可能性

(2) 調査結果

年齢・性別

年齢では40歳代の割合が26.0%と最も高く、次いで30歳代の22.7%となっている。性別では男性の割合が55.1%で女性を上回っている。

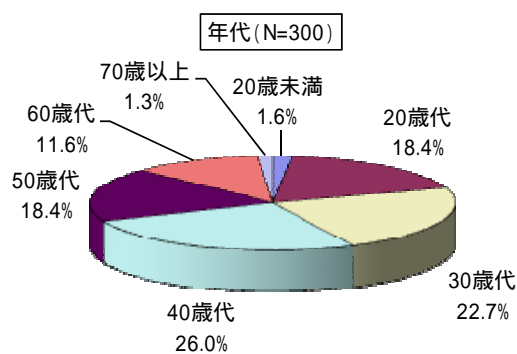


図 3-18 回答者の年齢

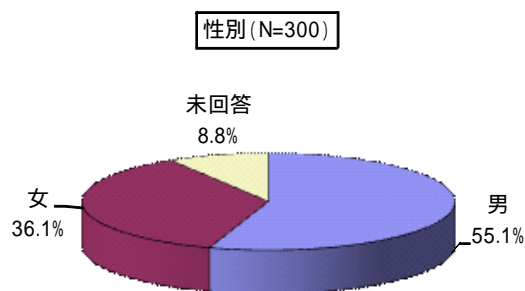


図 3-19 回答者の性別

職業・住まい

職業では50.0%が会社員等からの回答であり、次いで主婦、学生となっている。また、来訪者の約7割が道外からの観光客であった。

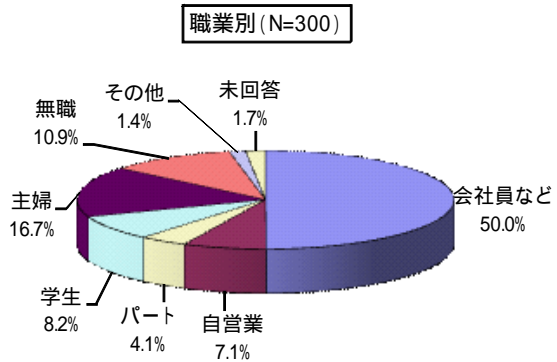


図 3-20 回答者の職業

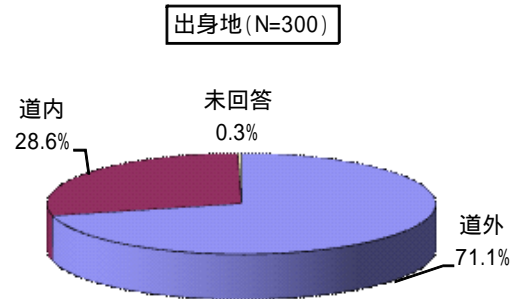


図 3-21 回答者の出身地

宗谷地域で回る観光ポイント

宗谷地域での周遊予定の観光ポイントとして、約6～7割以上の方が「宗谷岬周辺」「稚内市街地」「ノシャップ岬周辺」と回答している。次いで、「離島（利尻・礼文）」が多く46.3%となっている。

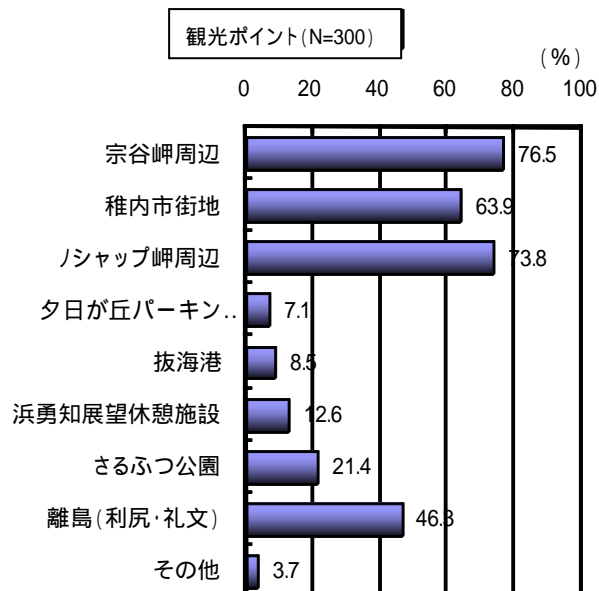


図 3-22 観光ポイント

一緒に旅行している方・交通手段

「家族」で旅行している方が最も多く 49.0%となっており、次いで「ひとり」「友人・知人」となっている。この地域を回っている交通手段では「車」の利用が最も多く、「自家用車」と「レンタカー」を合わせ 44.2%の方が車で訪れている。路線バスの利用者は 6.8%であった。

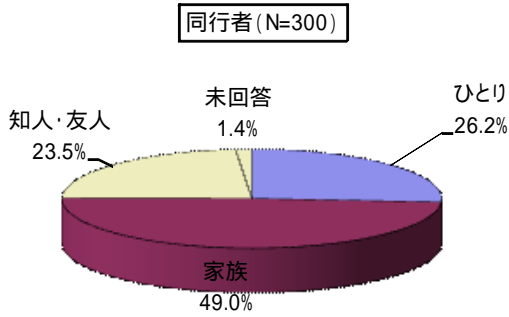


図 3-23 同行者

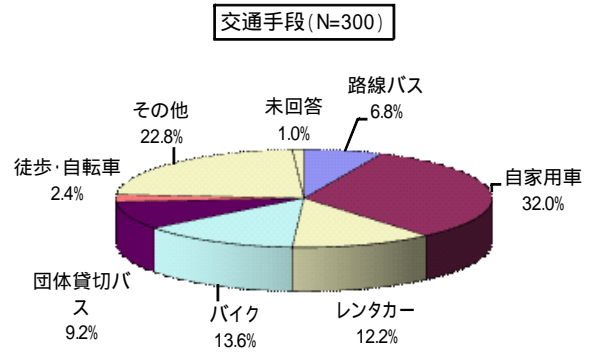


図 3-24 利用交通手段

宗谷地域の滞在期間

今回の調査では約 6 割が 1 日観光となっている。

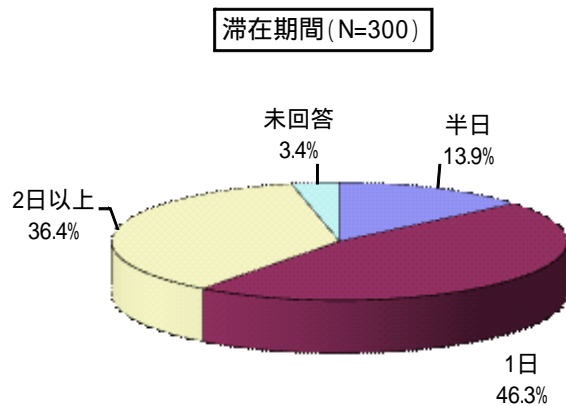


図 3-25 宗谷地域での滞在期間

宗谷地域の観光ポイントを路線バスで周遊することについて

路線バスでの観光ポイント周遊マップ等でわかりやすい案内を行った場合の路線バス利用の意向を尋ねたところ、半数以上は「利用しない」または「わからない」と回答している。また、料金・時間帯の設定によっては利用すると回答したのは合わせて11.9%である。

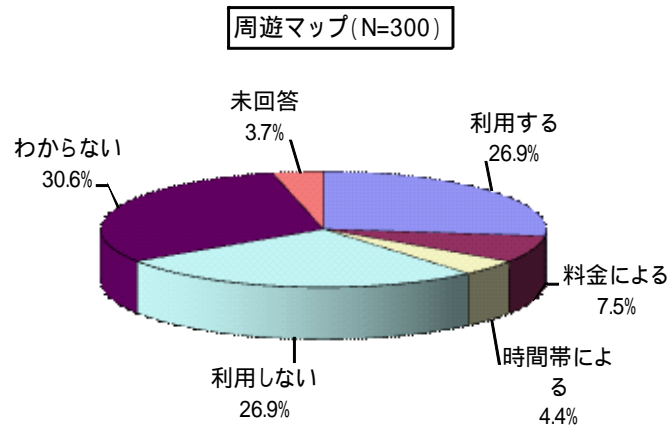


図 3-26 路線バスによる周遊観光の利用ニーズ

観光客対象アンケートのまとめ

回答者の属性で多かったのは、道外の40代の会社員等の男性で、その旅行形態は家族で自家用車やレンタカーを利用し、宗谷地域での滞在は1日というケースが多い。

路線バスによる周遊観光は、「家族で車による観光」をしている方の利用の可能性は少ないと思われるが、利用の可能性を完全に否定していない方も多く、その旅行形態が多様である。

交通マップ等の情報提供の仕方や発着時間を考慮した路線バスの認知度を高めれば、利用する可能性が拡大すると考えられる。

第4章 乗合タクシーの実証実験

4.1 実証実験の概要

(1) 実施背景

JR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への利便性向上や収益改善が見込まれる一方で、本市の一部に公共交通空白地域が確実に発生する。そのため、天北線の経路変更に合わせて、この地域の移動に関する利便性を損なわず、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、生じうる交通空白地域は、一部にある程度の集落があるものの需要が低密度に分散している地域も多く、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)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。

(2) 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。

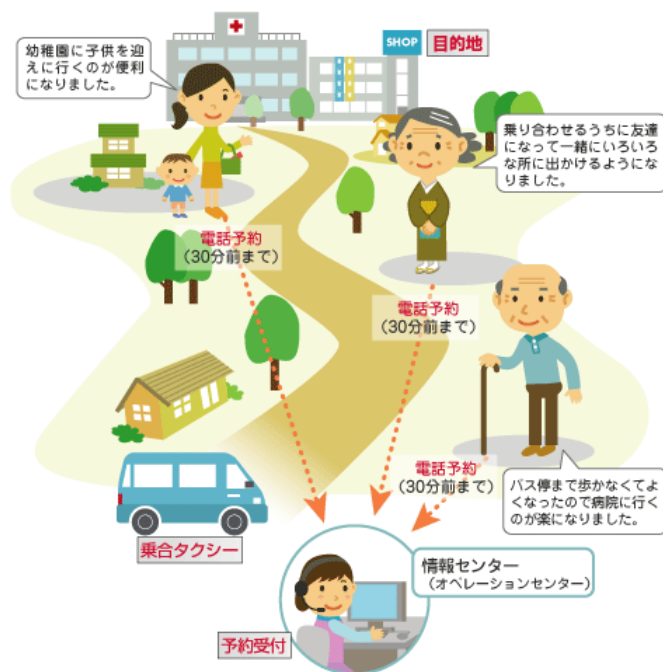


図 4-1 乗り合いタクシーイメージ図

今回実験に導入した乗り合いタクシーは、前述の乗り合いタクシーの特性を踏まえつつ、将来バス路線運行エリア内で、既存の路線バスに乗換えて市街地等の目的地へ行くことも視野に入れ、独自の内容を盛り込んで実施することとした。

その内容とは、以下のとおりである。

- ・ 現在運行中である天北線の主要停留所に接続する形で運行した。
- ・ 路線バス天北線の接続を考慮して運行する便を設定した。
- ・ 接続停留所の発車時刻を稚内市街方面から来る天北線（猿払村方面行）の到着時刻に合わせた。
- ・ 接続停留所の到着時刻を稚内市街へ向かう天北線（猿払方面発）の発車時刻に合わせた。
- ・ 接続停留所から接続停留所へ運行する際に、それぞれの利用者宅を巡回する運行体系とした。

表 4-1 乗り合いタクシー運行ダイヤ（沼川地区）

	1 便	3 便	5 便	7 便
予約しめ切り時間	前日 17:00 まで	当日 10:30 まで	当日 13:00 まで	当日 15:30 まで
沼川バス停留所（沼川支所）発	9:01	11:20	13:49	16:11
↓	巡回	巡回	巡回	巡回
沼川バス停留所（沼川支所）着	9:51 頃	12:10 頃	14:39 頃	17:11 頃
天北線下り（稚内市街方面） 沼川バス停留所発便に接続 [沼川発]	10:01	12:20	14:49	17:21 17:27

	2 便	4 便	6 便	8 便
予約しめ切り時間	当日 9:30 まで	当日 11:30 まで	当日 13:30 まで	当日 16:30 まで
天北線上り（猿払方面） 沼川バス停留所着便より接続 [沼川着]	9:56	12:18	14:18	17:02 17:13
沼川バス停留所（沼川支所）発	10:06	12:28	14:48	17:23
↓	巡回	巡回	巡回	巡回

2) 実験エリア

天北線を切替えた場合、路線バスの運行が消滅する区間に該当する地区を、沼川地区と増幌・恵北地区の大きく2つに分けて実験を実施した。

- ・ 沼川 - 沼川中心部（沼川支所）とその周辺
- ・ 増幌・恵北 - 増幌地区と恵北地区及びその周辺



図 4-2 実験対象エリア

3) 実験期間

両地域とも土曜日・日曜日を除いた、下記の日程で実施した。

(沼川地区) 11月25日(火)~28日(金)の4日間

(増幌・恵北地区) 12月1日(月)~3日(水)の3日間

4) 使用車両

使用車両は、稚内タクシー協会、及び、市内タクシー会社4社の協力を得て、ワンボックスとセダン型のタクシー車両を需要量に応じて運用した。



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。両地域とも沼川支所内にコールセンターを設置し、運行する30分前までに電話で予約をすることとした。また、コールセンターの電話対応時間は9:00~17:00のため、一部に前日までの予約が必要な便もあった。



図 4-3 ご利用の手順 (沼川地区)

8) 運行方法

沼川地区、増幌・恵北地区ともに、路線バス天北線の接続するダイヤで8便ずつ設定した。なお、利用の予約があった場合にのみ運行し、それ以外は運休とした。

4.2 地域住民への周知

(1) 事前説明

実証実験を周知するため、運行地区の住民を対象とした説明会を下記のとおり行った。

- 沼川地区 - 平成 20 年 11 月 19 日(水)
- 増幌・恵北地区 - 平成 20 年 11 月 22 日(土)
- 曲淵地区 - 平成 20 年 11 月 23 日(日) 地元の要望を受けて追加実施

参加人数は、3つの説明会で合計 100 名程の住民が参加した。

この事前説明では、実証実験の概要を説明した後、質疑応答が行われ、1便目の時間設定が遅くて通院通学に使用できないという意見や、来年度の継続見込みなどについて質問が寄せられた。

(2) 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、町内会、まちづくり委員会の協力を得て、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(沼川地区用)

図 4-4 表

予約しめ切りの路線	1 便	2 便	3 便	4 便
予約しめ切りの路線	毎日 17:00 まで	毎日 10:00 まで	毎日 13:00 まで	毎日 18:00 まで
沼川IC専用線 (沼川往来) 車	約 9:01	約 11:20	約 13:49	約 18:21
沼川IC専用線 (沼川往来) 車	約 9:51	約 12:10	約 14:39	約 17:11
本道より(道庁管内) 沼川IC専用線 (沼川往来) 車	約 10:01	約 12:20	約 14:49	約 17:21

図 4-5 裏

4.3 実施結果

(1) 利用人員

沼川地区については4日間、増幌・恵北地区では3日間の実験で延べ41人の利用者があり、そのうち沼川地区では、上声間からの利用者が最も多く13名であった。

運行状況については、沼川地区では上り1便と下り6便と8便に集中し、上り3便と7便、下り2便と4便については、期間中1度も運行しなかった。

表 4-2 沼川地区の運行状況

	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	(単位:人)
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	
11/25(火)	3					3		2	8
11/26(水)					1				1
11/27(木)	3					2		3	8
11/28(金)	7					3		6	16
計	13	0	0	0	1	8	0	11	33

また、増幌・恵北地区では12月2日の上り3便と下り8便のみ運行し、それ以外の便は全て運行しなかった。

表 4-3 増幌・恵北地区の運行状況

	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	(単位:人)
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	
12/1(月)									0
12/2(火)			4					4	8
12/3(水)									0
計	0	0	4	0	0	0	0	4	8

今回の実験では、天北線に接続する形式で実験を行ったが、稚内市街から帰って来る際の利用者が両地区合わせて合計23人と利用が多い状況であった。

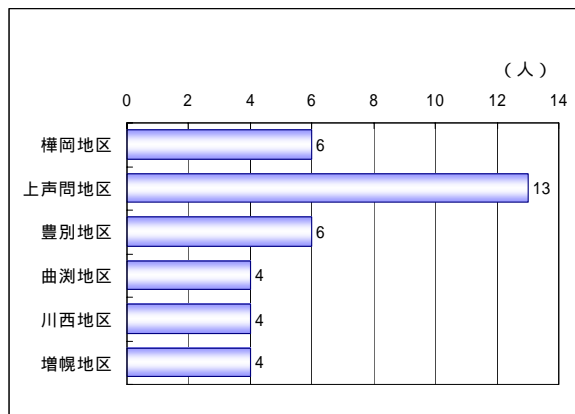


図 4-6 乗り合いタクシー利用者数
(地区別)

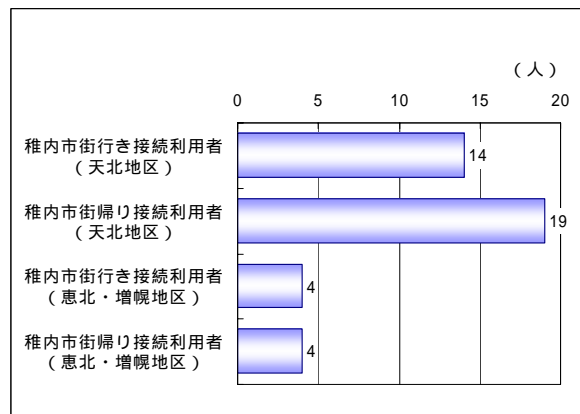


図 4-7 乗り合いタクシー利用者数
(往路復路別)

(2) アンケート結果

実験中、利用した12名の方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。

このアンケートでは、家で乗降できることが評価されたものの、逆に不便や不安な点として、予約の必要性、将来の運賃への不安があげられた。なお、予約することに関しての抵抗感については、実際に利用した人においては、ほとんどの利用者が抵抗を感じていなかったが、一部に抵抗を感じている人も見受けられた。

利用者については、ほとんどが女性であり、年齢は60代以上であった。また、職業は、年金生活だと思われる無職の方が最も多く、居住地は増幌、上声問からの回答が多かった。

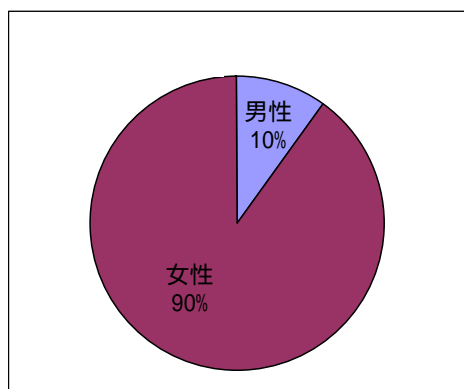


図 4-8 利用した人の性別

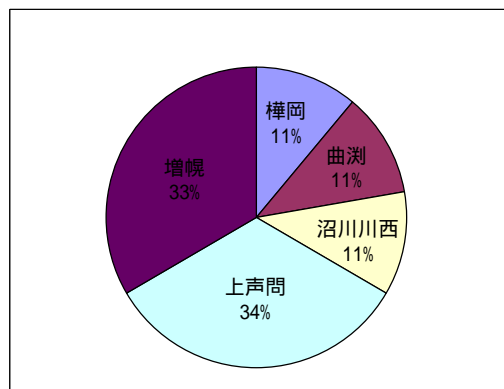


図 4-9 利用した人の住所

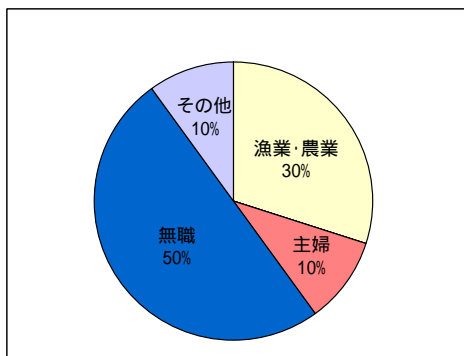


図 4-10 利用した人の職業

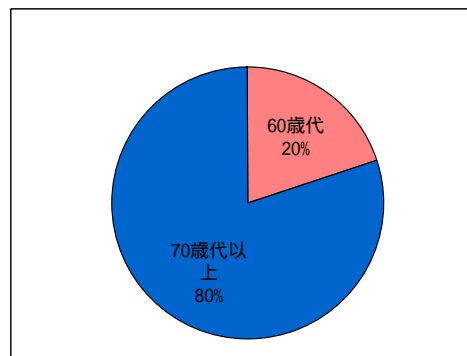


図 4-11 利用した人の年齢

一方、この実験が無かった場合の移動手段については、自家用車・友人知人などの車などマイカーを利用すると回答した割合が高かった。

今後の公共交通への期待では、「多少遠回りしても、行きたいところに行ける」という回答が最も多く、次いで「自宅から目的地までの直接送迎」、「運賃が安い」という回答が多かった。

また、将来、このような乗り合い形式で運行した場合、「運賃が高くなると利用しない」という回答もあったものの、運賃が高くなったり、運行経路が回り道になったとしても利用したいという意向が高い結果となった。

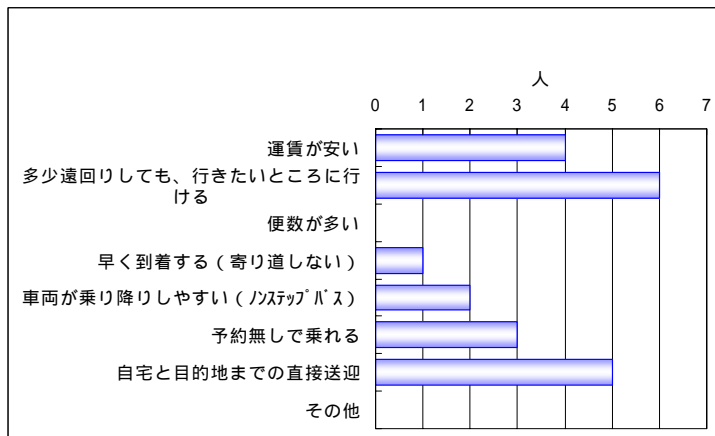


図 4-12 公共交通への期待

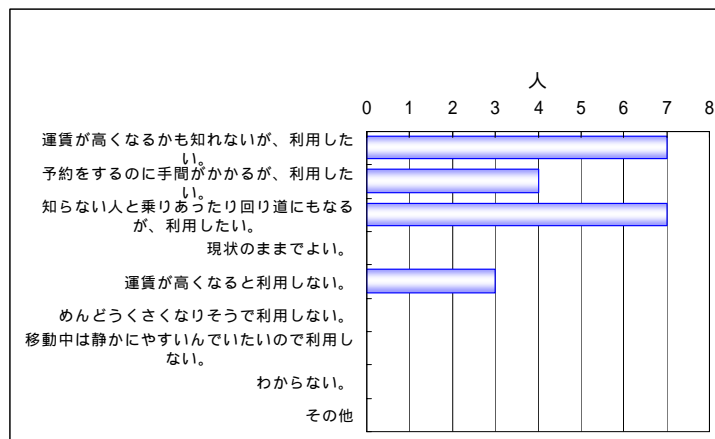


図 4-13 乗り合いタクシーが運行した場合の利用意向

(3) 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、利用者が一番多い通学や通院の時間帯を除外した9時から17時までであった。そのため、利用したくとも利用できなかった人も多いと推測され、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ない。

しかしながら、利用者の反応は概ね良好であり、その中で課題となっていることとしては、「利用しやすい運賃設定」と、「路線バスとの乗換抵抗の低減、若しくは、市街地までの直通運行」があげられる。

運賃設定については、既存の天北線を利用して市街地へ行く場合の運賃や、利用者がサービスに見合っていると納得できる金額、現金で支払う際の簡便さなどを考慮する必要があるが、運行コストのどの程度まで運賃収入で賄うのかを議論する必要がある。

また、市街地への直通運行は関係機関との調整が必要不可欠であり、直通運行が実現できなかった場合には、今回の実験同様、既存の路線バスに乗換える必要がある。その際には、乗換抵抗が発生するため、この抵抗を極力軽減させなければならない。

乗換抵抗の軽減については、「歩かせない」「待たさない」「(雨に)濡らさない」の3大原則を重視し、待ち時間の少ないダイヤ設定や既存の設備を活用することにより、充実した待合環境を整える必要がある。

今後、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。

4.4 路線再編検討

検討してきた結果を踏まえ、今後の路線再編に向けた検討として

- ・ 効率的なダイヤの見直し、重複している路線の削減
- ・ 新規需要への対応、新しい住宅街への対応
- ・ 天北線が海岸側ルートに変更すると仮定した場合の検討

上記の視点を踏まえ、現行路線の再編計画の案を以下に示す。変更案は経路として利用者にわかりやすくかつ利便性が向上するよう検討した。今後に向けてはさらに住民懇談会などを含め便数等について検討をしていく必要がある。

表 4-4 現行路線

番号	路線名	運行区間	運行本数のめやす		備考
			平日	土日祝	
1	市内線	潮見5 - 大黒3 - 駅前通 - 末広3 - ノシャップ			
2	富岡線	潮見5 富岡5 富岡1 潮見5	-	-	1系統から継続運行
3	富岡線	稚内駅前(夕) - (40号) - 南駅前 - コアーズ前 - 富岡5 - 潮見5			
5	富岡線	稚内駅前(夕) - (40号) - 南駅前 - 稚心会病院前 - コアーズ前 - 富岡5 - 朝日6 - 潮見5			
6	緑町線	稚内駅前(夕) - (バス通) - 大黒3 - 緑4 - 緑6			
10	大岬線	稚内駅前(夕) - (40号) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 宗谷岬 - 大岬小学校前			
11	声間線	声間 養護学校前 ふれあい橋 潮見5 (バス通) 南駅前 稚内駅前(夕) ノシャップ			声間まで12系統
12	声間線	ノシャップ 稚内駅前(夕) (バス通) 南駅前 潮見5 声間橋 声間			声間から11系統へ
13	富士見線	潮見5 (バス通) 南駅前 稚内駅前(夕) 末広3 ノシャップ 稚内温泉 富士見5			
17	曲淵線	稚内駅前(夕) - (40号) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 自動車学校前 - 上増幌 - 沼川 - 曲淵			
18	緑町線	南駅前 緑4 緑5-28 南駅前			
20	緑町線	南駅前 緑4 緑5-28 稚心会病院前 南駅前			
21	緑町線	南駅前 稚心会病院前 緑5-28 緑4 南駅前			
22	サラキトマイ線	潮見5 - 朝日2 - 更喜苔内 - 上勇知			
23	緑町線	緑6 - 緑4 - (バス通) - 潮見1 - 潮見5	-	-	
25	緑町線	緑6 - 緑4 - 末広3 - 潮見5	-	-	
30	坂ノ下線	潮見5 (バス通) 稚内駅前(夕) ノシャップ 稚内温泉前 富士見5 坂ノ下 緑6 南駅前 稚内駅前(夕)			
31	坂ノ下線	稚内駅前(夕) 南駅前 緑6 坂ノ下 富士見5 稚内温泉前 ノシャップ 稚内駅前(夕) (バス通) 潮見5			
32	空港線	稚内駅前(夕) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 稚内空港			一部40号経由
-	天北線	稚内駅前(夕) - (国道40号) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 沼川 - 曲淵 - 鬼志別(夕) - 浜頓別(夕) - 中頓別(夕) - 音威子府			

表 4-5 改訂路線案

	番号	路線名	運行区間	運行本数のめやす		備考
				平日	土日祝	
	1	市内線	潮見5 - 大黒3 - 駅前通 - 末広3 - ノシャップ			
廃止	2	富岡線	潮見5 富岡5 富岡1 潮見5	-	-	1系統から継続運行
経路変更	3	富岡線	稚内駅前(夕) - (40号) - 南駅前 - コアーズ前 - 富岡5 - 潮見5			
	5	富岡線	稚内駅前(夕) - (40号) - 南駅前 - 稚心会病院前 - コアーズ前 - 富岡5 - 朝日6 - 潮見5			
	15	富岡線	稚内駅前(夕) - (バス通) - 南駅前 - 栄1 - 稚心会病院前 - コアーズ前 - 富岡5 - 朝日入口 - 朝日6			
	6	緑町線	稚内駅前(夕) - (バス通) - 大黒3 - 緑4 - 緑6			
新規	7	緑町富士見線	潮見5 - 稚心会病院前 - 緑4 - 緑6 - 坂ノ下 - 富士見5 - 稚内温泉			
廃止(統合)	49	大岬線	稚内駅前(夕) - (40号) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 宗谷岬 - 大岬小学校前	-	-	
経路変更	11	声間線	声間 養護学校前 ふれあい橋 潮見5 (バス通) 南駅前 稚内駅前(夕) ノシャップ			声間まで12系統
	11	声間富士見線	ふれあい公園前 緑ヶ丘学園 声間 潮見5 (バス通) 南駅前 稚内駅前(夕) ノシャップ 富士見5			
経路変更	12	声間線	ノシャップ 稚内駅前(夕) (バス通) 南駅前 潮見5 声間橋 声間			声間から11系統へ
	12	声間富士見線	富士見5 ノシャップ 稚内駅前(夕) (バス通) 南駅前 潮見5 声間 緑ヶ丘学園 ふれあい公園前			
	13	富士見線	潮見5 - (バス通) - 南駅前 - 稚内駅前(夕) - 末広3 - ノシャップ - 稚内温泉 - 富士見5			
廃止	47	曲淵線	稚内駅前(夕) - (40号) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 自動車学校前 - 上増幌 - 沼川 - 曲淵	-	-	
新規	9	新沼川線	稚内駅前(夕) - (バス通) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 自動車学校前 - 鬼北 - 沼川 - 曲淵			
廃止	48	緑町線	南駅前 緑4 緑5-28 南駅前	-	-	
路線延伸	20	緑町線	南駅前 緑4 緑5-28 稚心会病院前 南駅前			
	21	緑町線	稚内駅前(夕) 南駅前 緑4 緑5-28 稚心会病院前 南駅前 稚内駅前(夕)			
路線延伸	21	緑町線	南駅前 稚心会病院前 緑5-28 緑4 南駅前			
	21	緑町線	稚内駅前(夕) 南駅前 稚心会病院前 緑5-28 緑4 南駅前 稚内駅前(夕)			
経路変更	22	サラキトマイ線	潮見5 - 朝日2 - 更喜苔内 - 上勇知			
	23	緑町線	緑6 - 緑4 - (バス通) - 潮見1 - 潮見5	-	-	
	25	緑町線	緑6 - 緑4 - 末広3 - 潮見5	-	-	
短縮	30	坂ノ下線	潮見5 (バス通) 稚内駅前(夕) ノシャップ 稚内温泉前 富士見5 坂ノ下 緑6 南駅前 稚内駅前(夕)			
	30	坂ノ下線	稚内駅前(夕) ノシャップ 稚内温泉前 富士見5 坂ノ下 緑6 南駅前 稚内駅前(夕)			
短縮	31	坂ノ下線	稚内駅前(夕) - 南駅前 - 緑6 - 坂ノ下 - 富士見5 - 稚内温泉前 ノシャップ 稚内駅前(夕) (バス通) 潮見5			
	31	坂ノ下線	稚内駅前(夕) - 南駅前 - 緑6 - 坂ノ下 - 富士見5 - 稚内温泉前 ノシャップ 稚内駅前(夕)			
	32	空港線	稚内FT - 稚内駅前(夕) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 稚内空港			一部40号経由
	-	天北線	稚内駅前(夕) - (国道40号) - 南駅前 - 潮見5 - 声間 - 沼川 - 曲淵 - 鬼志別(夕) - 浜頓別(夕) - 中頓別(夕) - 音威子府(夕)			
経路変更	-	新天北線(北線)	稚内FT - 稚内駅前(夕) - (バス通) - 潮見5 - 声間 - 稚内空港 - 宗谷岬 - 鬼志別(夕) - 浜頓別(夕)			
	-	新天北線(南線)	音威子府(夕) - 中頓別(夕) - 浜頓別(夕)			
新規	-	声間シャトル	ふれあい公園前 - 緑ヶ丘学園 - 声間 - 声間3(新規) - コアーズ前 - 朝日2 - シワわっかない前(新規) - 稚心会病院前			日中のみ

[改正ポイント] 駅前(夕) - 潮見5間は全路線バス通経由でわかりやすく！
 [改正ポイント] 富岡線(3・5)を見直し、路線とダイヤをシンプルにわかりやすくします！
 [改正ポイント] 緑町線(20・21)のターミナル延伸により、南駅前 稚心会病院前、緑4 ターミナル間の利便性向上
 声間線(11・12)声間地区を往復同経路で運行し、わかりやすく
 [改正ポイント] (回転場はふれあい公園前ロータリーを利用)
 朝夕はノシャップから稚内温泉を経由で富士見5まで延伸！
 坂ノ下線(30・31)のダイヤを見直し、西浜地区 ターミナル間が日中1時間間隔になります！(両回り合わせ)
 [改正ポイント] 坂ノ下線(30・31)のダイヤを見直し、西浜地区 ターミナル間が日中1時間間隔になります！(両回り合わせ)
 [改正ポイント] 新規路線開設で、利便性の向上
 廃止、路線短縮等の余力を活用し、昼間時間帯の需要を掘り起こし。
 [改正ポイント] 声間 - 富岡 - 稚心会病院前を結ぶ(仮称)声間シャトル。
 声間3、声間漁港に乗り入れ。
 稚内温泉 - 西浜地区 - 緑 - 稚心会病院前を結ぶ(仮称)緑町富士見線。

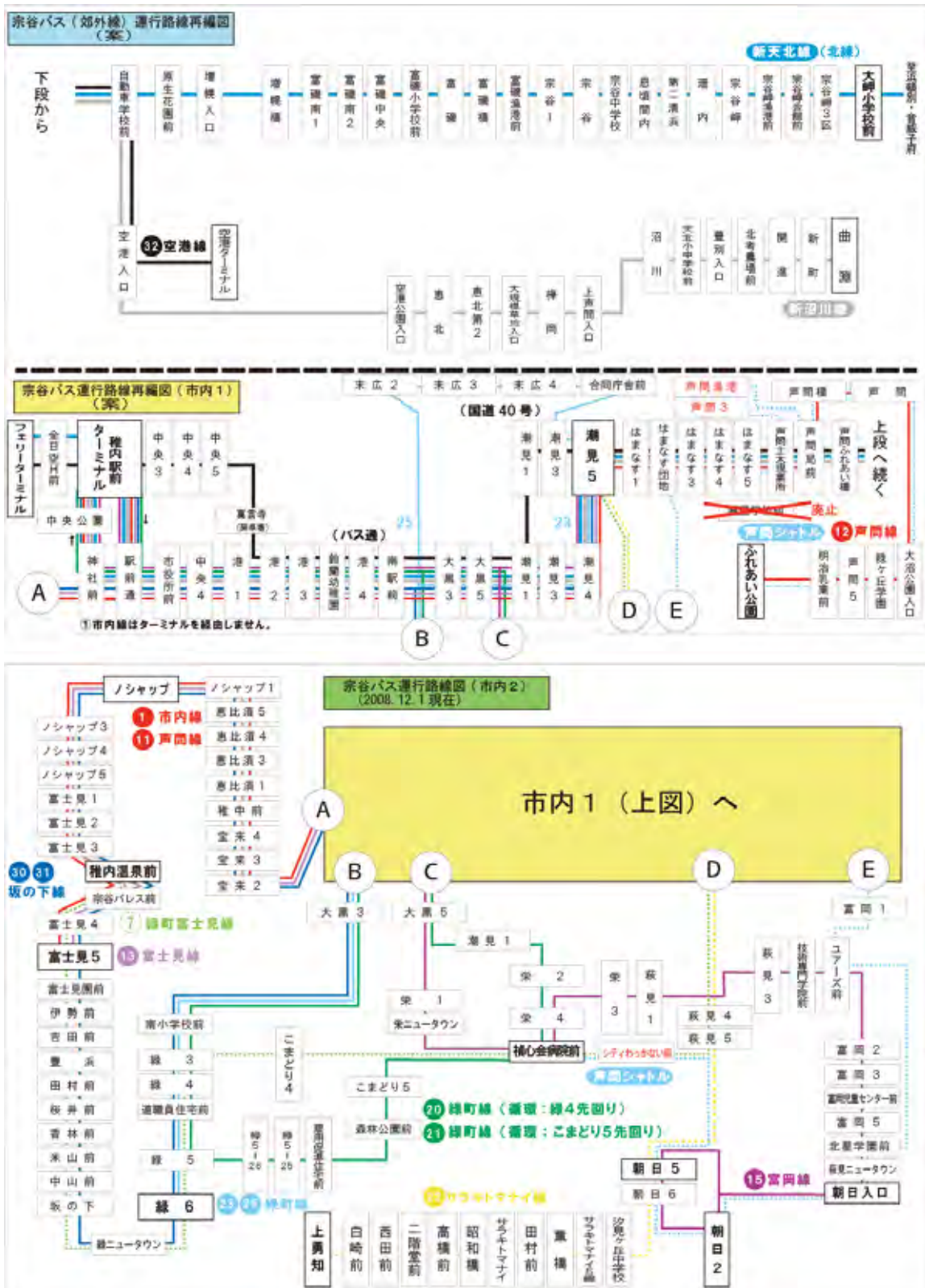


図 4-13 再編路線案系統図

