

Tayoro

士別市 地域公共交通網 形成計画

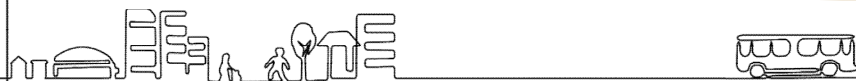
2019年 3月
士別市

Onnebetsu

Chuo


Kamishibetsu

Asahi



目次

第1章	はじめに	
1-1	計画策定の目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間	1
1-4	計画の位置づけ	2
1-5	計画推進の体制と方針	3
第2章	地域公共交通を取り巻く現状と課題	
2-1	地域の特性	4
2-2	地域公共交通の概況	11
第3章	地域公共交通に対する市民・地域の考え方	
3-1	より良い公共交通の実現に向けたアンケート調査	18
3-2	より良い公共交通の実現に向けたアンケート調査（高校生アンケート）	19
3-3	市内バス乗降調査	20
3-4	地域意見交換会	21
第4章	地域公共交通に対する課題	
4-1	地域公共交通に対する課題	22
第5章	士別市地域公共交通網形成計画の基本方針	
5-1	基本方針	24
5-2	目標	24
5-3	目標達成に向けた施策	25
5-4	めざすべき将来像	26
5-5	具体的な施策	27
第6章	施策推進及び指標評価スケジュール	
6-1	施策推進スケジュール	35
6-2	指標評価スケジュール	37
資料編		
	策定経過	39
	本市の予約運行型（デマンド）乗合交通について	41
	目標値の算出方法	42
	用語解説	43



第1章

はじめに

第1章 はじめに

1-1 計画策定の目的

本市のバス交通は、道北バス株式会社が旭川市と名寄市を結ぶ地域間幹線系統を運行しており、さらに、市内各地区を結ぶ市内路線バスが士別軌道株式会社により運行されています。また、朝日地区においては、町内農村地区を対象に朝日地区市街地までのコミュニティバスを運行しており、これら公共交通網が有機的に結びつくことで、市民の生活交通を支えてきました。

近年、人口減少や少子高齢化などの影響により、生活交通の確保に関わる各種施策を本市の現状に合わせて見直し、市民等のバス交通利用者のニーズを十分に反映させつつ、現状から将来を見据えた交通ネットワークを構築する必要があります。

これらの現状と問題点を踏まえ、市民の暮らしを支える公共交通を確保するため、公共交通の指針となる「士別市地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 計画の区域

- ・士別市全域

1-3 計画の期間

- ・2019年度から2025年度までの7年間

1-4 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「士別市まちづくり総合計画」や「士別市都市計画マスタープラン」に則るとともに、関連計画との整合や連携を図り、公共交通における指針（マスタープラン）となるものです。

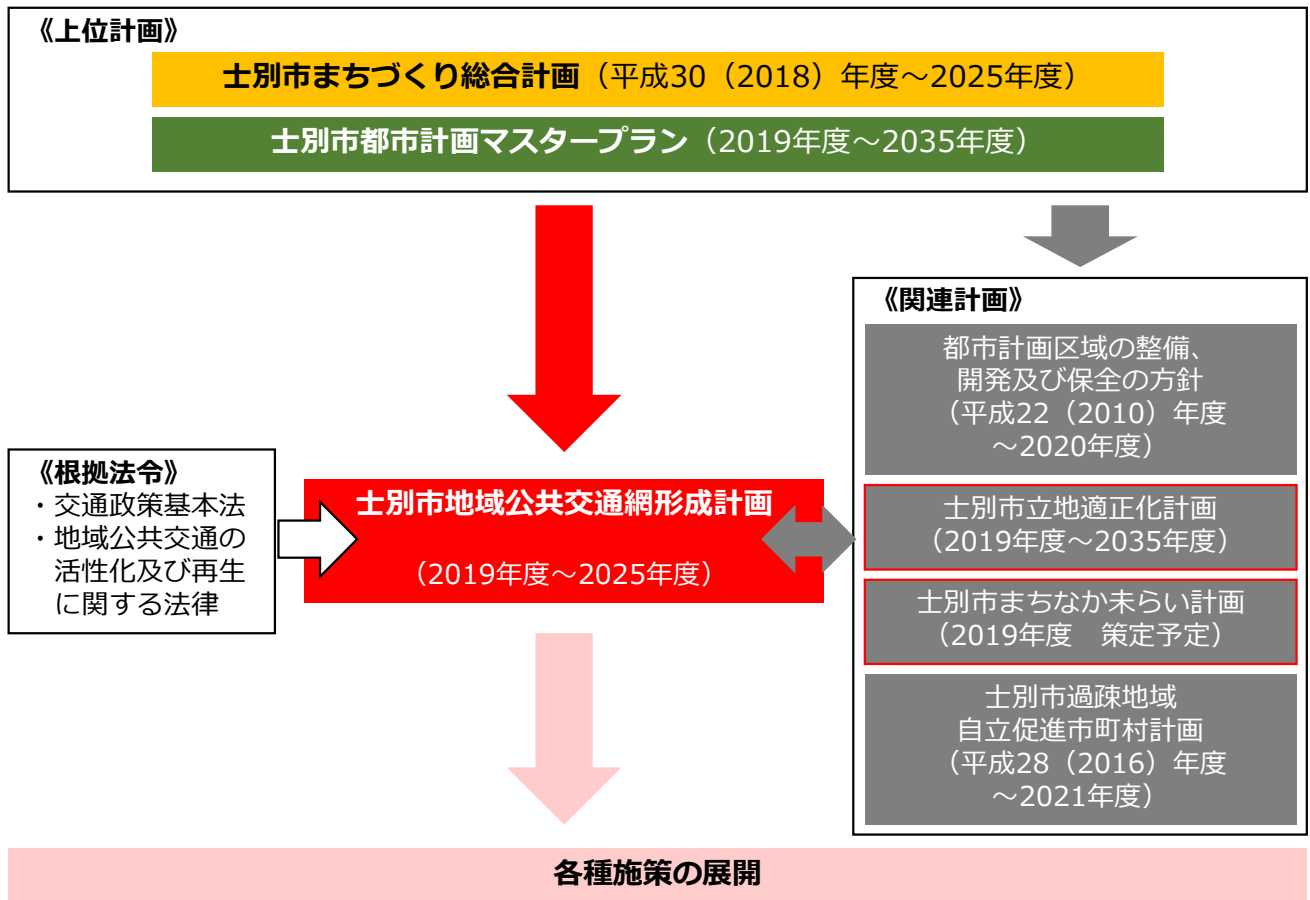


図 1 上位関連計画等との位置づけ

1-5 計画推進の体制と方針

本計画の目標を実現するにあたっては、本市や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。

そのため、本計画の公共交通に関わる各事業や施策については、地域住民・交通事業者・士別市等で構成される「士別市地域公共交通活性化協議会」において、施策の進捗状況や効果、妥当性の確認を行いつつ、PDCAサイクルのもとで実行します。

具体的には、利用者数等を把握しながら、必要に応じて事業や取り組みの内容を見直します。また、本計画で掲げる達成度評価指標における数値目標について、評価を計画期間の最終年度に実施し、計画全体の妥当性確認と見直しについて検証します。

各関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に実施することで、本市における持続可能な公共交通網の再構築を行います。

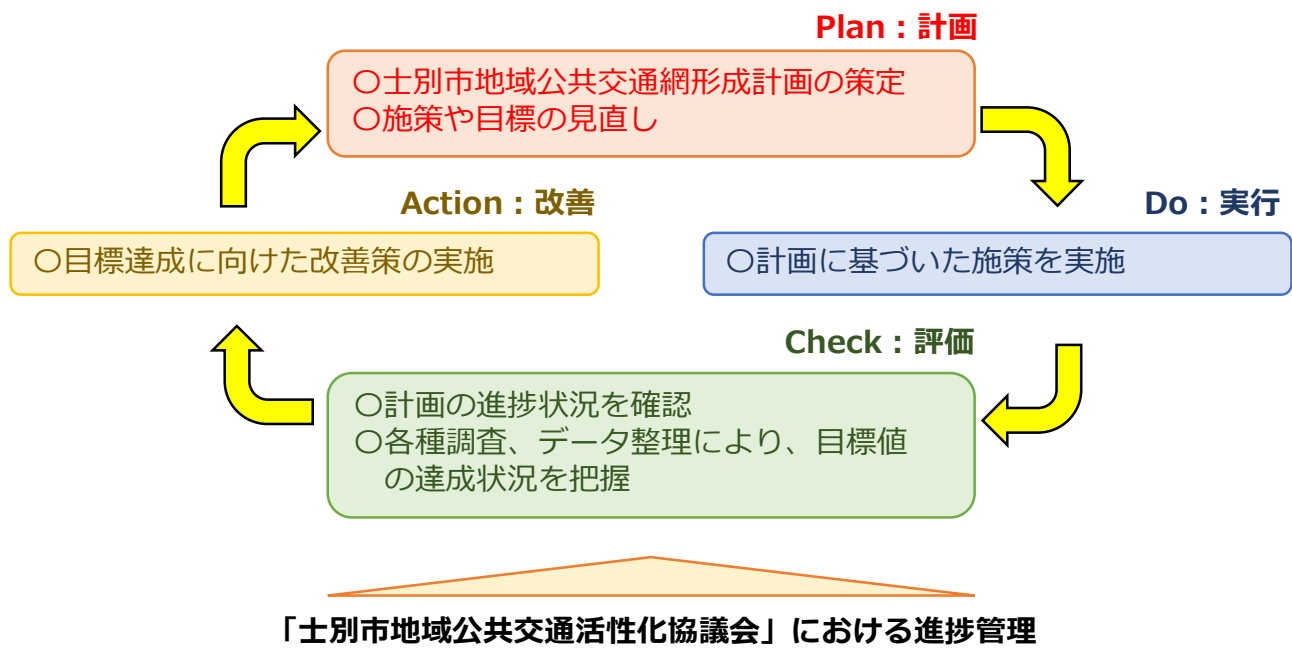



図 2 PDCAサイクルに基づく計画の見直しイメージ



第2章

地域公共交通を取り巻く

現状と課題

(2) 気温・降水量

本市は四季の変化がはっきりとした内陸性気候で、月平均気温は最も高い8月で 20.2℃、最も低い1月で-9.0℃となっています。

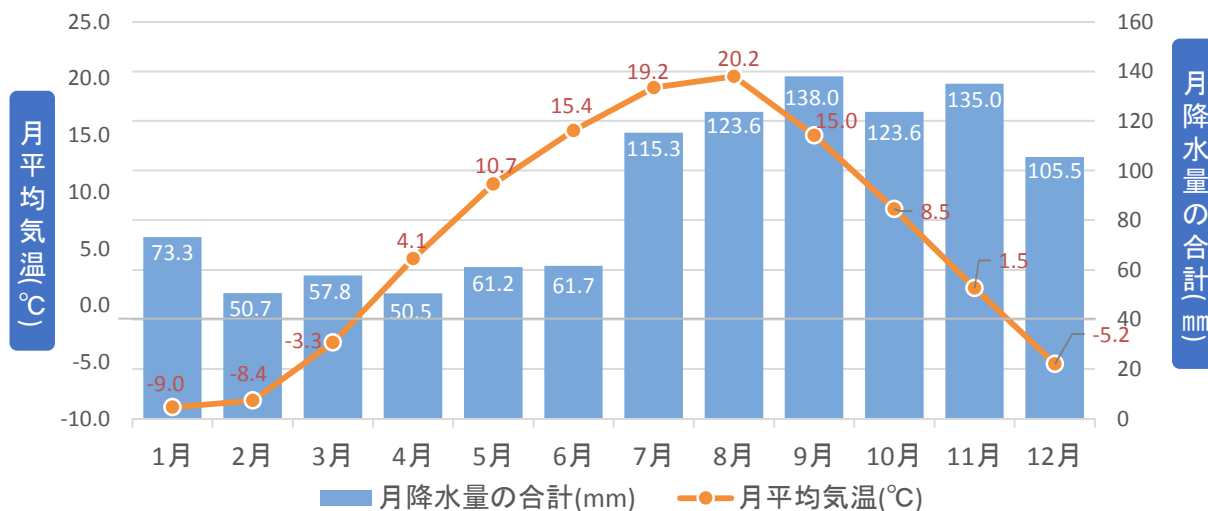


図 4 気温及び降水量の推移 (過去 30 年間の平均) [出典：気象庁]

(3) 産業別人口割合

本市の産業別人口割合を見ると、小売やサービス業などの第3次産業が最も多く、平成2(1990)年から平成27(2015)年にかけて、15.6%増加しています。一方、第一次、第二次産業は平成2(1990)年から平成27(2015)年までの25年間でそれぞれ-6.3%、-9.3%と減少傾向にあります。

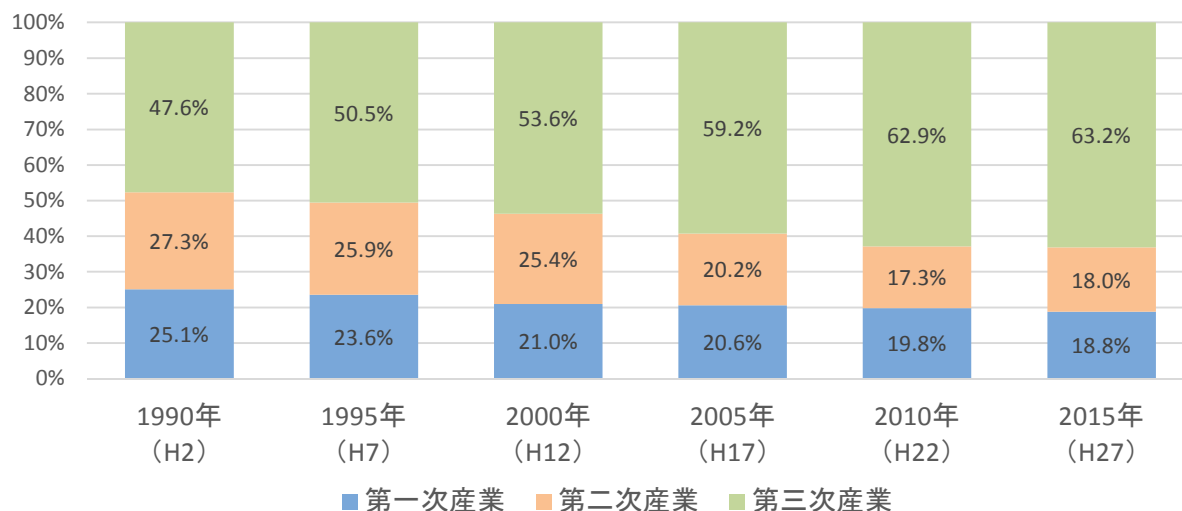


図 5 産業別人口割合の推移 [出典：国勢調査]

(4) 人口推移と少子高齢化の進展

本市の人口は、国勢調査によると徐々に減少傾向となっており、平成 27 (2015) 年では 19,914 人と昭和 55 (1980) 年 (旧土別市と旧朝日町の合計) と比較し 12,189 人 (約 38%) 減少しています。

また、高齢人口比率は、平成 27 (2015) 年で 37.4%と全道平均の 29.0%を大きく上回っています。

これら人口変動の状況を踏まえ、本市で安心・快適に暮らし続けるため、今後さらに進行する人口減少・少子高齢化に対応した公共交通網の構築が求められます。

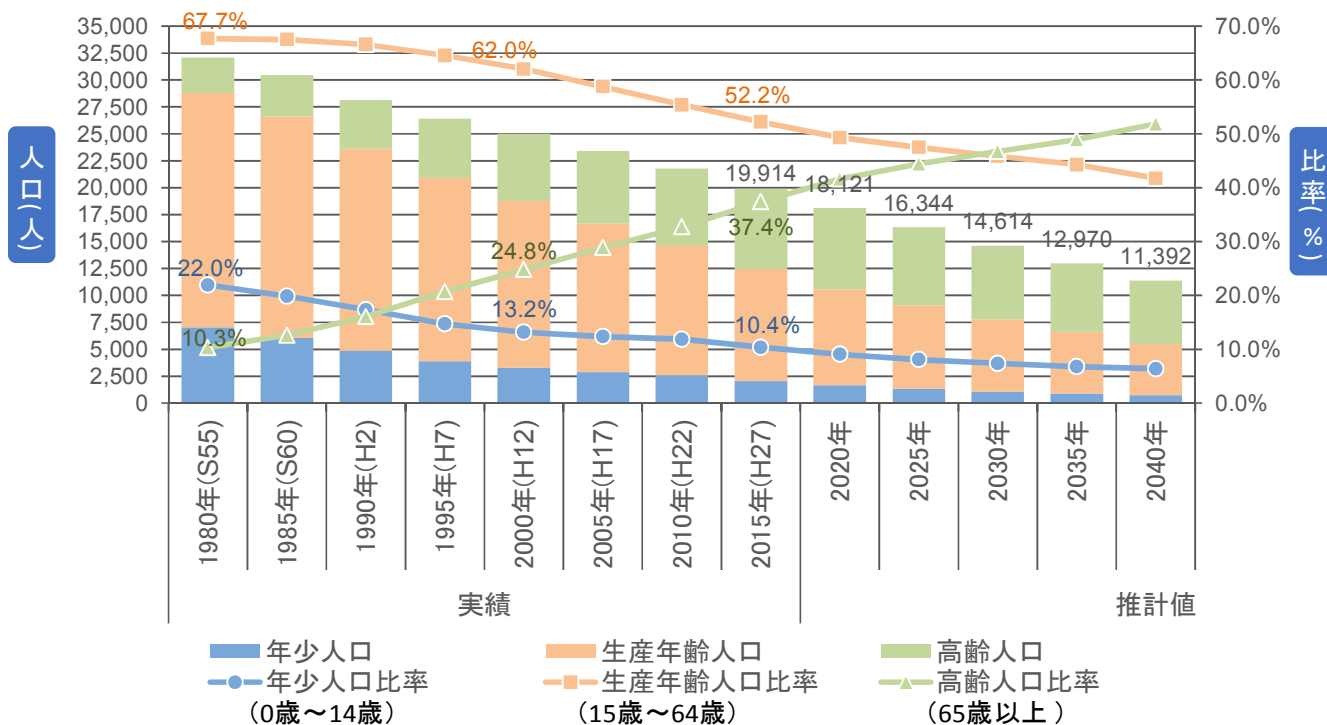


図 6 総人口と年齢3区分人口の推移 [出典：国勢調査 (実績)、人口問題研究所 (推計値)]

表 1 地区高齢化率の推移 [出典：国勢調査 (実績)、人口問題研究所 (推計値)]

地区名	2015年 (H27)	2020年	2025年	2030年
温根別地区	41.8%	46.3%	48.9%	49.7%
多寄地区	41.1%	51.7%	54.0%	54.1%
中央農村地区	32.1%	46.2%	48.9%	49.4%
中央西地区	30.2%	36.2%	38.2%	40.5%
中央北地区	32.9%	37.9%	39.7%	49.7%
中央南地区	31.4%	37.3%	39.7%	40.8%
上土別地区	43.9%	50.8%	52.2%	53.5%
朝日地区	45.6%	52.8%	53.2%	52.9%

《参考》地域別人口変動

平成 22 (2010) 年と平成 27 (2015) 年の国勢調査による人口分布を比較してみると、中央南地区では、ほぼ横ばいの人口が、その他の地区では人口減少が見受けられ、特に温根別地区及び上士別地区で人口減少が著しく進んでいます。

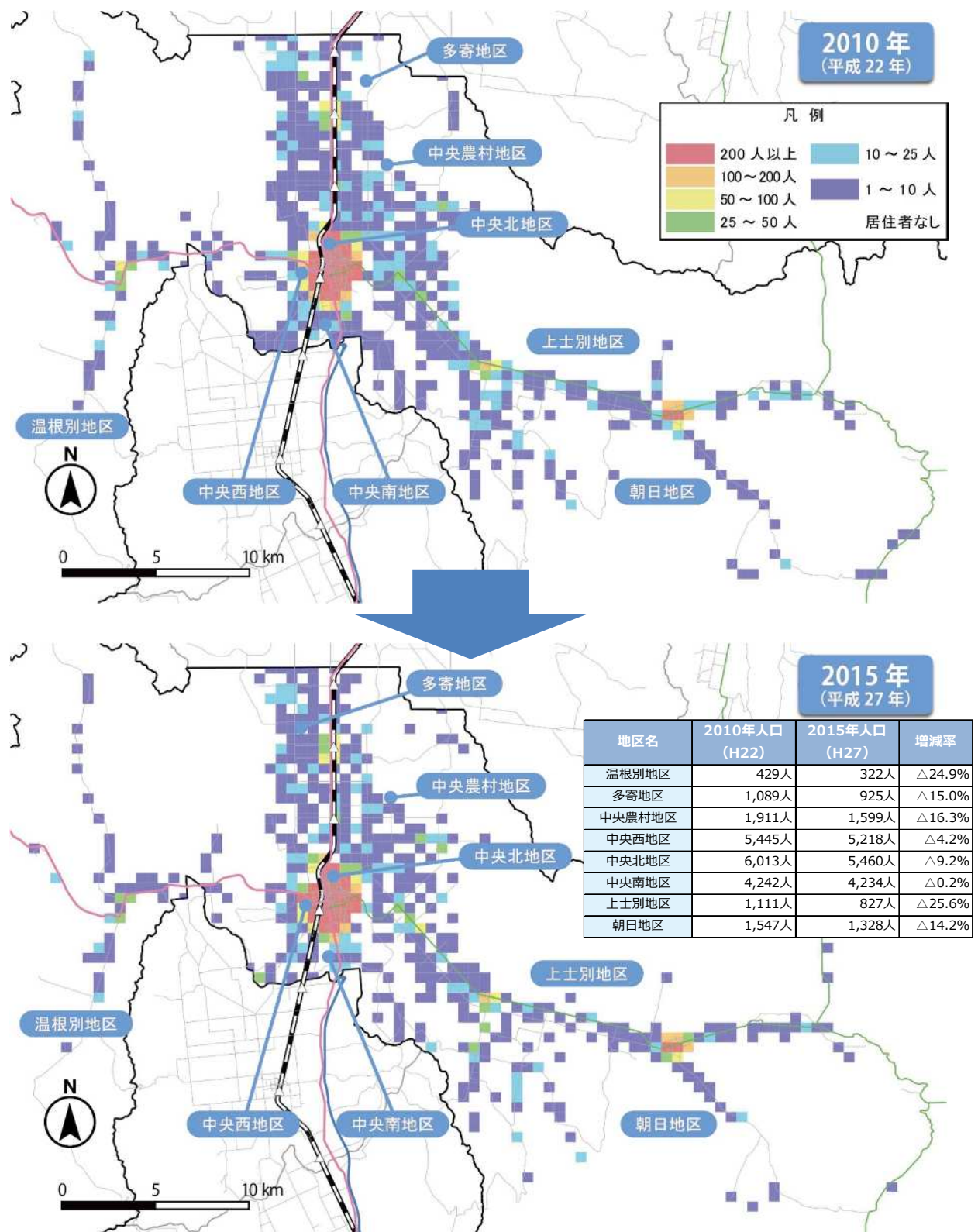


図 7 地域別人口分布 (平成 22 (2010) 年及び平成 27 (2015) 年の比較) [出典：国勢調査]

(5) 転入・転出の状況

自然増減（出生数-死亡数）は、出生率の低下や母親世代人口の減少等の影響で出生数が減り続ける一方、平均寿命が延びてはいるものの、平成8（1996）年には死亡数が出生数を上回り、「自然減」となっています。

社会増減（転入数-転出数）は、本市に高等学校卒業後の進学先がないことなどから、転出超過の状態となっています。なかでも高度経済成長期やバブル期、リーマンショック時期に転出超過が起こっており、全体的に人口の減少が続いています。

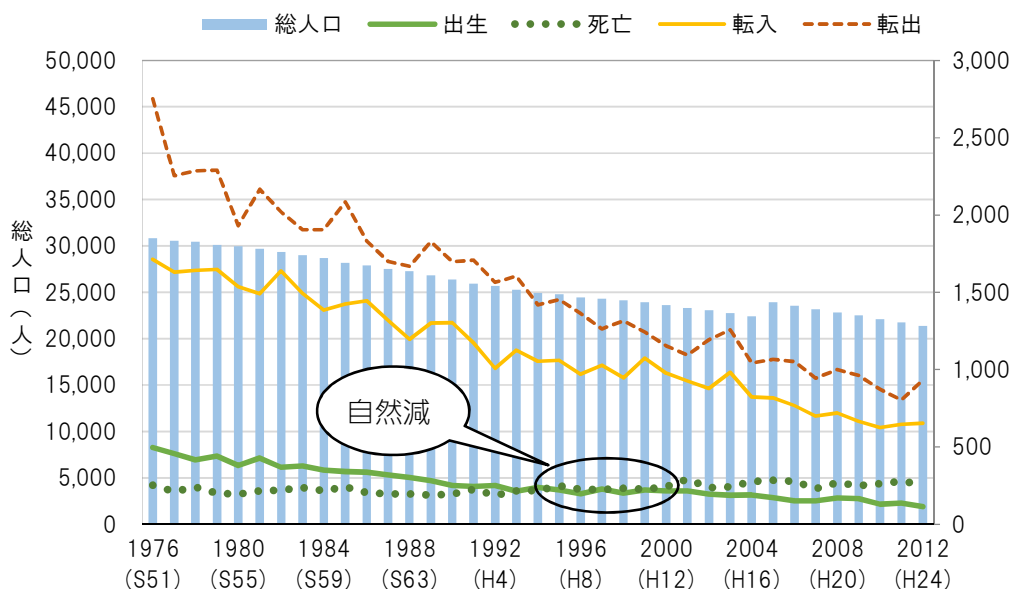


図 8 転出数と転入数の推移 [出典：士別市まち・ひと・しごと創生総合戦略]

(6) 観光客数の入込状況

本市の観光客数の入込状況は、平成19(2007)年以前から増加傾向となっており、平成25(2013)年度には過去最高の約41万人を記録しました。一方で、観光施設への移動目的で運行している「さほっちタクシー」は利用が少ない状況であり、市民のみならず、観光客のニーズも反映した公共交通網の構築が求められています。

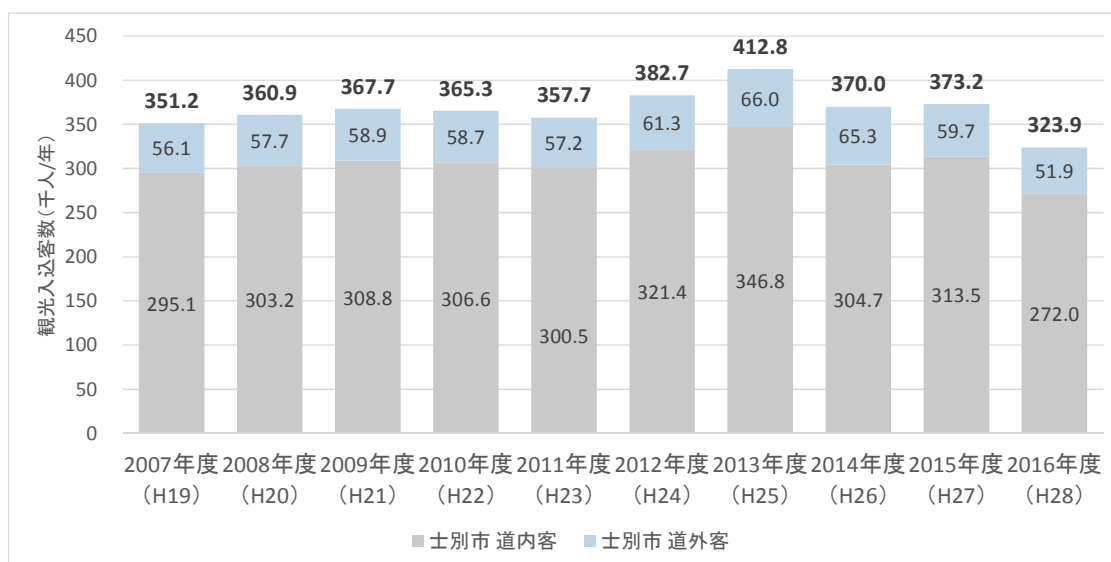


図 9 観光施設利用者数の推移 [出典：北海道 観光入込客数調査]

(7) 都市機能の分布状況

医療施設や商業施設などの生活関連施設は、中央市街地に集積しており、各地区からの往来が多い状況です。

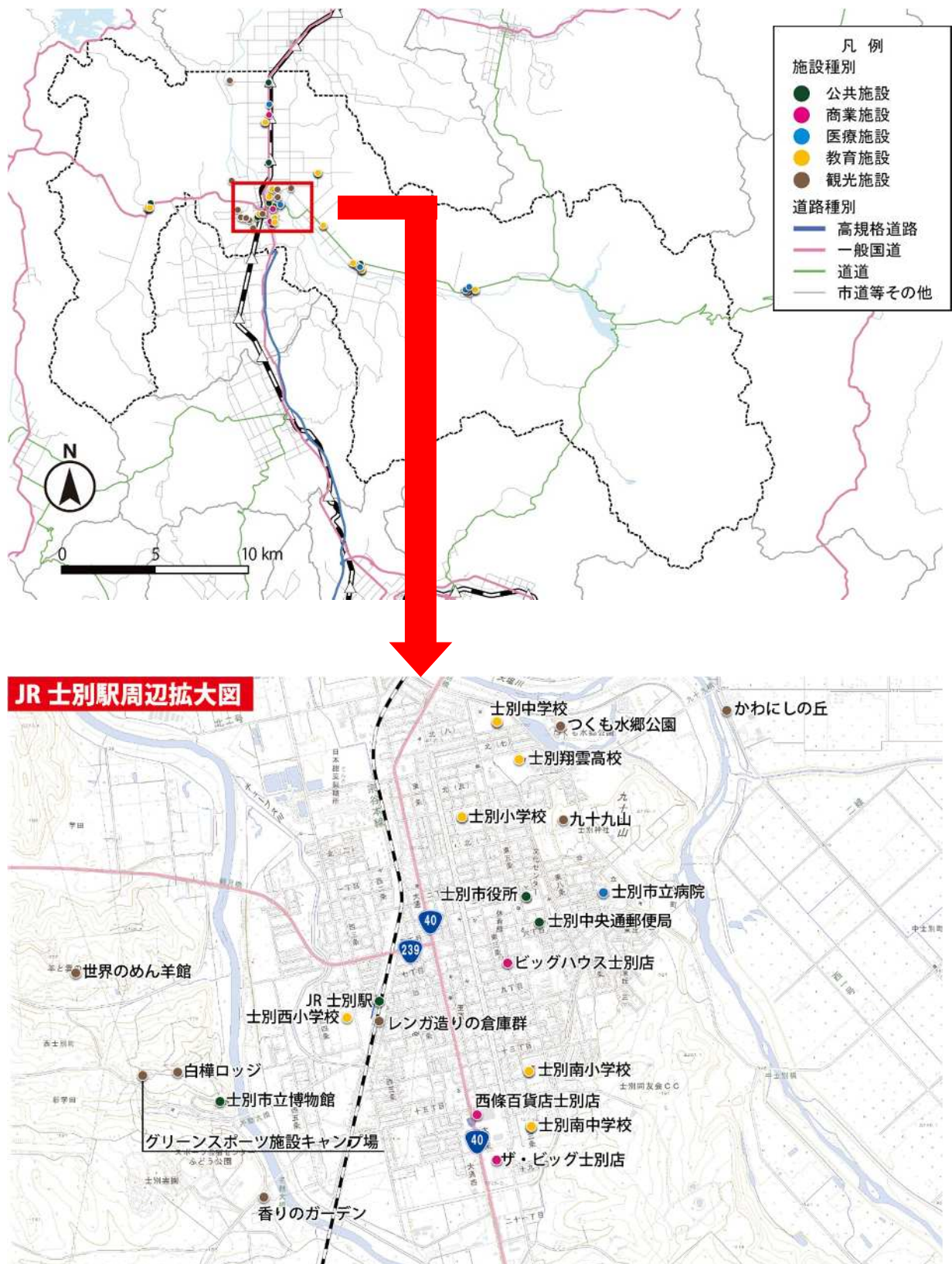


図 10 主な施設位置図

(8) 自動車保有台数の状況

本市の車両保有台数は、平成 28 (2016) 年で 17,151 台と平成 24 (2012) 年以降、同程度で推移しています。また、1 人あたりの保有台数は増加傾向にあります。

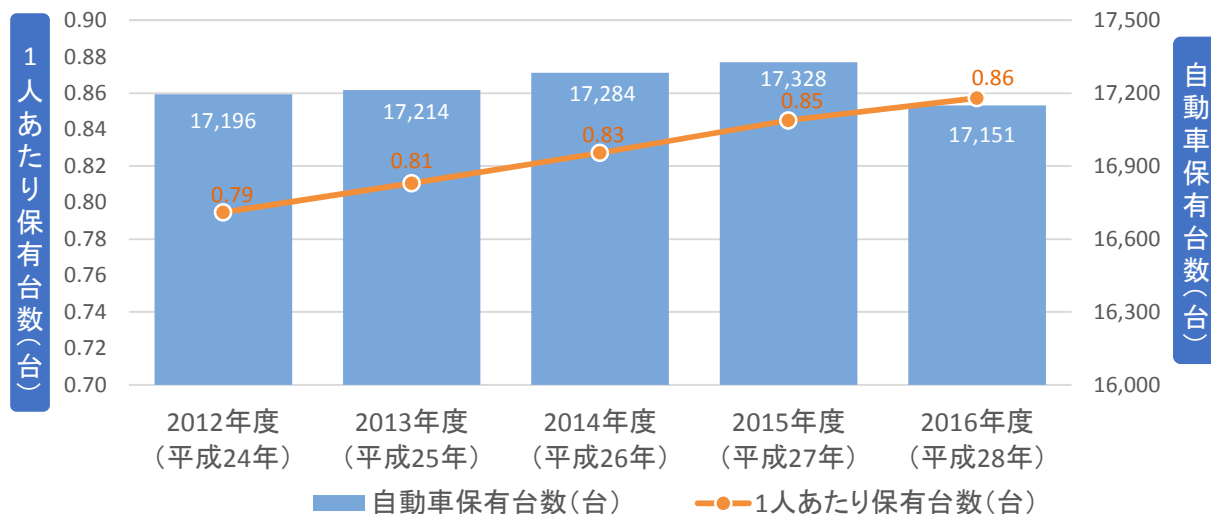
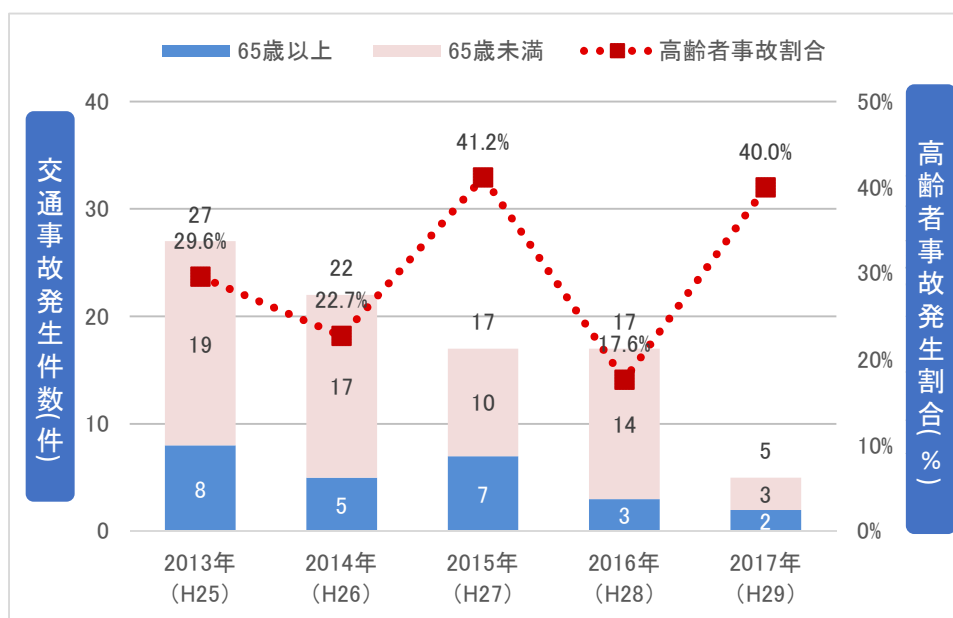


図 11 車両保有台数の推移 [出典：国土交通省 北海道運輸局]

(9) 交通事故発生件数の状況

本市における交通事故発生件数は平成 25 (2013) 年の 27 件 (約 3 割が高齢者によるもの) をピークに減少傾向となっています。

また、交通事故発生件数に含まれる 65 歳以上の高齢者が、第 1 次当事者となる交通事故件数も減少傾向ではあるものの、平成 29 (2017) 年時点で 2 件の交通事故が発生している状況です。



※ドライバーが要因となり引き起こされた交通事故件数

図 12 年齢階層別交通事故発生件数 [出典：旭川方面士別警察署]

2-2 地域公共交通の概況

(1) バス交通の状況

市内を運行する路線バスは、下記のとおり 10 路線で構成されており、平成 30 (2018) 年度に実施したバス乗降調査結果では、バス利用者の性別は女性が半数以上、利用者数は 65 歳以上が 6 割を占め、バスの利用目的は通院・買物が 5 割を占めています。

利用者の最も多い路線は市内循環線であり、とりわけ外回り線の利用が多い状況にあります。

表 2 市内を運行する路線バスと 1 日あたりの利用者数

[出典：士別軌道株式会社、道北バス株式会社、平成 30 (2018) 年度バス乗降調査]

運行主体	路線名	区間		便数	所要時間	運行距離	1便あたり利用者数	
							1日あたり利用者数	
士別軌道	市内循環外回り線	自	士別駅前	22 便	25 分/便	9 k m	15.0 人/便	
		至	西 3 条 13 丁目				330 人/日	
	市内循環内回り線	自	士別駅前	22 便	26 分/便	9 k m	8.7 人/便	
		至	西 1 条 19 丁目				191 人/日	
	市内循環東西回り線	自	士別駅前	16 便	25 分/便	8 k m	6.9 人/便	
		至	西 3 条 13 丁目				110 人/日	
	朝日線	自	士別駅前	上	8 便	30~40 分/便	20 k m	4.5 人/便
		至	朝日	下	8 便			72 人/日
	温根別線	自	士別駅前	上	6 便	25~44 分/便	29 k m	3.2 人/便
		至	南 13 線	下	5 便			35 人/日
	温根別北線	自	士別駅前	上	—	—	—	—
		至	北 16 線	下	—			6.0 人/日
	川南線	自	ばんげ越	上	4 便	35~50 分/便	23 k m	2.1 人/便
		至	士別駅前	下	4 便			17 人/日
中多寄線	自	士別駅前	上	5 便	25~54 分/便	25 k m	2.3 人/便	
	至	風連駅前	下	5 便			33 人/日	
武徳線	自	士別	上	—	—	—	—	
	至	武徳 7 号	下	—			—	
丘のランランバス	自	士別	上	—	—	—	—	
	至	川西・南沢	下	—			—	
道北バス	名寄線	自	旭川駅前	上	135~158 分/便	14 k m	15.4 人/便	
		至	名寄駅前	下			12 便	369 人/日

(※武徳線、丘のランランバス、温根別北線は事前予約制)

■路線・バス停での乗降者数

市内を運行する路線バスの乗降者数は、旭川方面・名寄方面・朝日方面が多く、温根別方面・上士別方面については、少ない傾向にあります。

また、市内を運行する路線バスの1日あたりの乗降者数は、平成30(2018)年度の乗降調査結果から、市内循環線の西條士別店が119人、市立病院前が118人となっています。



図 13 市内を運行するバスの路線及び停留所別乗降者数

[出典：国土交通省 国土数値情報、平成30(2018)年度バス乗降調査]

表 3 バス停別乗降者数 [出典：平成 30 (2018) 年度バス乗降調査]

停留所名	路線・便数	乗車人数	降車人数	利用者数
西條百貨店前	1 路線 22 便	71 人/日	48 人/日	119 人/日
市立病院前	4 路線 57 便	53 人/日	65 人/日	118 人/日
土別駅前	6 路線 90 便	55 人/日	36 人/日	91 人/日
南中前	1 路線 22 便	2 人/日	41 人/日	43 人/日
朝日	1 路線 16 便	20 人/日	18 人/日	38 人/日

(2) 鉄道の状況

本市の鉄道は、JR北海道により宗谷本線が運行されています。土別駅では1日あたり 688 人が利用しています。

表 4 JR 運行便数と利用者数 [出典：国土交通省 国土数値情報]

運行主体	路線名	駅名	種別	運行便数	利用者数 (平成 26 年度)
JR北海道	JR 宗谷本線	土別駅	有人駅	30 便/日	688 人/日
		下土別駅	無人駅	9 便/日	—
		多寄駅	無人駅	17 便/日	18 人/日
		瑞穂駅	無人駅	8 便/日	4 人/日

※利用者数が「—」の駅は利用者データ非公開の駅

(3) タクシーの状況

本市のタクシーは、1 事業所が本社を有し、交通の足として利用されています。

表 5 市内所在事業所の車両保有台数 [提供：平成 31 (2019) 年 3 月 株式会社土別ハイヤー]

事務所名	所在地域	所有車両		
		特大車	大型車	普通車
土別ハイヤー	土別市	3 台	—	20 台

(4) バス、鉄道の運行していない地域の状況

市内を運行する公共交通網は、本市の全人口の約5割をカバーしており、中央地区は中央農村地区を除き、7～8割以上の市民が公共交通を利用できる環境にあります。

一方で、地区によってはバス、鉄道を利用できる環境下にある人口は少なく、特に中央農村地区・朝日地区において公共交通勢力圏は、市内他地区と比較しても少ない状況です。

これらの地区においては、バスや鉄道などの従来の公共交通だけではなく、地区内を運行する予約運行型（デマンド）乗合交通等の導入について、可能性を検討し、効率的かつ利便性の高い公共交通の提供を検討する必要があります。

表 6 公共交通勢力圏の人口及びその割合 [出典：国土交通省 国土数値情報、国勢調査]

地区名	人口	公共交通勢力圏人口	公共交通勢力圏割合
温根別地区	323 人	151 人	46.7%
多寄地区	925 人	404 人	43.7%
中央農村地区	1,599 人	304 人	19.0%
中央西地区	5,218 人	4,289 人	82.2%
中央北地区	5,460 人	3,937 人	72.1%
中央南地区	4,234 人	3,377 人	79.8%
上士別地区	827 人	437 人	52.8%
朝日地区	1,328 人	247 人	18.6%



図 14 公共交通勢力圏図 [出典：国土交通省 国土数値情報、国勢調査]

(5) 交通政策の事業内容と事業に関する費用負担の状況

本市における平成 29 (2017) 年度の交通施策に関する実施事業については、以下のとおりです。

表 7 本市における交通施策に関する実施事業一覧

No.	事業名	対象者	事業説明
1	小中学生バス半額助成事業	・市内の小中学校在籍児童生徒 ・市内に在住する小中学生	【利用方法】 1. 市内小中学校や市役所、士別軌道で管理している「半額乗車券」の交付を受ける。 2. 路線バス(市内区間限定)乗車時、必要事項(学校名、学年、降車停留所名)を「半額乗車券」に記載し、料金支払いの際に、差額(半額)と一緒に料金箱に入れる。 ※小中学生については子ども料金(普通運賃の半額)の半額を助成
2	路線バス(各施策合計)	・利用者	○市内路線バスに対し、委託料(補助金)を支出し、運行している。 ○運行事業者は士別軌道株式会社、道北バス株式会社、中央バス株式会社。 ○路線名については、次のとおり。 ・市町村生活バス路線(旧廃止路線代替): 中多寄線、温根別線(北線、南線、南仲線) ・生活バス路線、市内バス路線、朝日線、川南・大和線、市内循環(外、内、東西) ・地域内フリーダー系統: 武徳線 ・単独路線: トヨタ線、川西・南沢線(丘のランランバス) ・地域間幹線系統: 名寄線(急行、普通) ・都市間バス: 高速なよろ号
3	武徳東雲クラブ例会ハイヤー送迎委託事業	・武徳東雲クラブの会員で利用を希望する者	○経過 ・平成15年に武徳線が土・日・祝日運休となったことから、武徳自治会館への移動が困難になる利用者がかかるに伴い、緊急的に送迎タクシー事業を士別ハイヤーに委託していた。
4	観光施設への乗合タクシー運行業務 さっぽろタクシー	・市民 ・観光客 など	○利用 ・武徳東雲クラブの例会(毎月3日、13日、23日)の日が土・日・祝日となっている場合、対象者の自宅～武徳自治会館の往復を送迎するもの。
5	福祉ハイヤー料金等助成事業	・要件を満たす障がい者 ・特別別障害者手当又は障害児福祉手当の支給認定を受けた者	○士別駅と翠月、羊と雲の丘を結ぶ予約制乗合タクシー。 ○1日3往復(午前1往復、午後2往復)。 ○料金は、士別駅～羊と雲の丘が500円、その他の区間は300円。(子どもは半額) ※利用には事前の予約が必要。
6	日向保養センター行き特別バス運行業務	・日向温泉利用者 ・日向スキー場利用者	○申請に基づき、「福祉ハイヤー乗車券」または、自家用車の燃料代を助成する「自家用自動車燃料費助成券」を交付。 ○乗車券は1枚あたり基本料金分、助成券は1枚あたり610円を助成。 ○路線バスの中多寄線を利用した日向温泉までの特別バスの運行。 ・中多寄線 1日5往復のうち2往復を日向温泉まで運行 ・運行日数365日間、上り2便・下り2便 ・士別軌道(株)に業務委託 ・日向温泉で乗降の場合は無料

No.	事業名	対象者																										
7	遠距離通学助成事業費	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から学校までの片道が2km以上の児童、片道が3km以上の生徒 学校統合に伴って学校が変更となった児童生徒 	<p>○遠距離通学児童生徒に対する通学費助成。 ①2km～4km未満の児童は降雪補助 4km以上は通年 ②3km～4km未満の生徒は降雪補助 4km以上6km未満の生徒は冬期間補助 6km以上の生徒は通年補助。 ※冬期間：11～4月 ※降雪：11～3月</p>																									
8	外出支援サービス事業	<ul style="list-style-type: none"> 朝日町在住の高齢者、身体障害者、疾病等の者が公共交通機関を利用することが困難で、親族の援助が受けられないため通院できない者 	<p>○事業開始：H14年度 ○事業内容：士別ハイヤーが提供する「乗合福祉タクシー」に市が上乗せ助成する形で実施 ※自宅⇄病院間のタクシー運行</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目的地</th> <th>福祉タクシー料金</th> <th>自己負担</th> <th>市負担</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>朝日町⇄市立病院</td> <td>3,500円</td> <td>800円</td> <td>2,700円</td> <td>普通車</td> </tr> <tr> <td>朝日町⇄上士別</td> <td>4,600円</td> <td>800円</td> <td>3,800円</td> <td>大型車</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3,500円</td> <td>500円</td> <td>3,000円</td> <td>普通車</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4,600円</td> <td>500円</td> <td>4,100円</td> <td>大型車</td> </tr> </tbody> </table> <p>※乗合(2人以上)での利用が条件のため、1人のみの場合は通常のタクシー運行とし、当事業も適用しない。(朝日⇄市立病院間 約7,000円本人負担)</p>	目的地	福祉タクシー料金	自己負担	市負担	備考	朝日町⇄市立病院	3,500円	800円	2,700円	普通車	朝日町⇄上士別	4,600円	800円	3,800円	大型車		3,500円	500円	3,000円	普通車		4,600円	500円	4,100円	大型車
目的地	福祉タクシー料金	自己負担	市負担	備考																								
朝日町⇄市立病院	3,500円	800円	2,700円	普通車																								
朝日町⇄上士別	4,600円	800円	3,800円	大型車																								
	3,500円	500円	3,000円	普通車																								
	4,600円	500円	4,100円	大型車																								
9	コミュニティバス運行事業	<ul style="list-style-type: none"> 朝日地区住民 	<p>○朝日地区内を運行する路線バス廃止に伴い、地域住民の交通確保のため運行している。 ・系統 登和里系統(登和里路線・北線路線)・茂志利系統(茂志利路線) ・運行 月～金曜日(元日を除く)、1日3便(朝・昼・夕) 土・日の小中学校登校日は臨時運行 屋敷及び春・夏・冬休み期間の全便は事前予約運行(ダイヤモンド) ・料金 無料</p>																									
10	敬老バス乗車証交付事業	<ul style="list-style-type: none"> 74歳以上の方 	<p>○市内バス(士別軌道及び道北バス)を無料で乗車できる「敬老バス乗車証」と「乗車整理券」等を交付する。</p>																									
11	要介護者等通院交通費助成事業	<ul style="list-style-type: none"> 要介護認定を受けている方 	<p>○バス等の公共交通機関を利用することが困難な方が、タクシーを利用して通院する場合に、通院に要する交通費の一部を助成する。</p>																									

表 8 本市における交通施策に関する支出額の推移

(千円)

事業名	2009年度 (H21)	2010年度 (H22)	2011年度 (H23)	2012年度 (H24)	2013年度 (H25)	2014年度 (H26)	2015年度 (H27)	2016年度 (H28)	2017年度 (H29)
小中学生バス半額助成事業	0	0	0	0	0	112	267	169	139
路線バス	32,747	32,657	30,631	28,333	30,588	32,213	26,343	27,655	30,536
武徳東雲クラブ例会ハイヤー送迎委託事業	148	159	159	148	158	156	242	225	259
さほっちタクシー	0	0	0	48	68	16	18	27	20
福祉ハイヤー料金等助成事業	0	0	0	0	0	732	1,252	1,180	1,263
日向保養センター行き特別バス運行業務	7,061	7,061	5,952	946	4,665	4,797	4,529	4,494	4,482
遠距離通学助成事業	9,405	10,220	9,607	9,702	15,916	16,007	24,875	24,455	25,715
外出支援サービス事業	0	0	0	136	176	269	287	27	78
コミュニティバス運行事業	10,090	10,111	9,986	9,962	9,574	9,860	10,500	13,822	7,961
敬老バス乗車証交付事業	30,227	30,890	29,611	28,569	28,381	27,973	27,944	27,787	26,802
要援護者等通院交通費助成事業(H30から実施)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	89,678	91,098	85,946	77,844	89,526	92,135	96,257	99,841	97,255

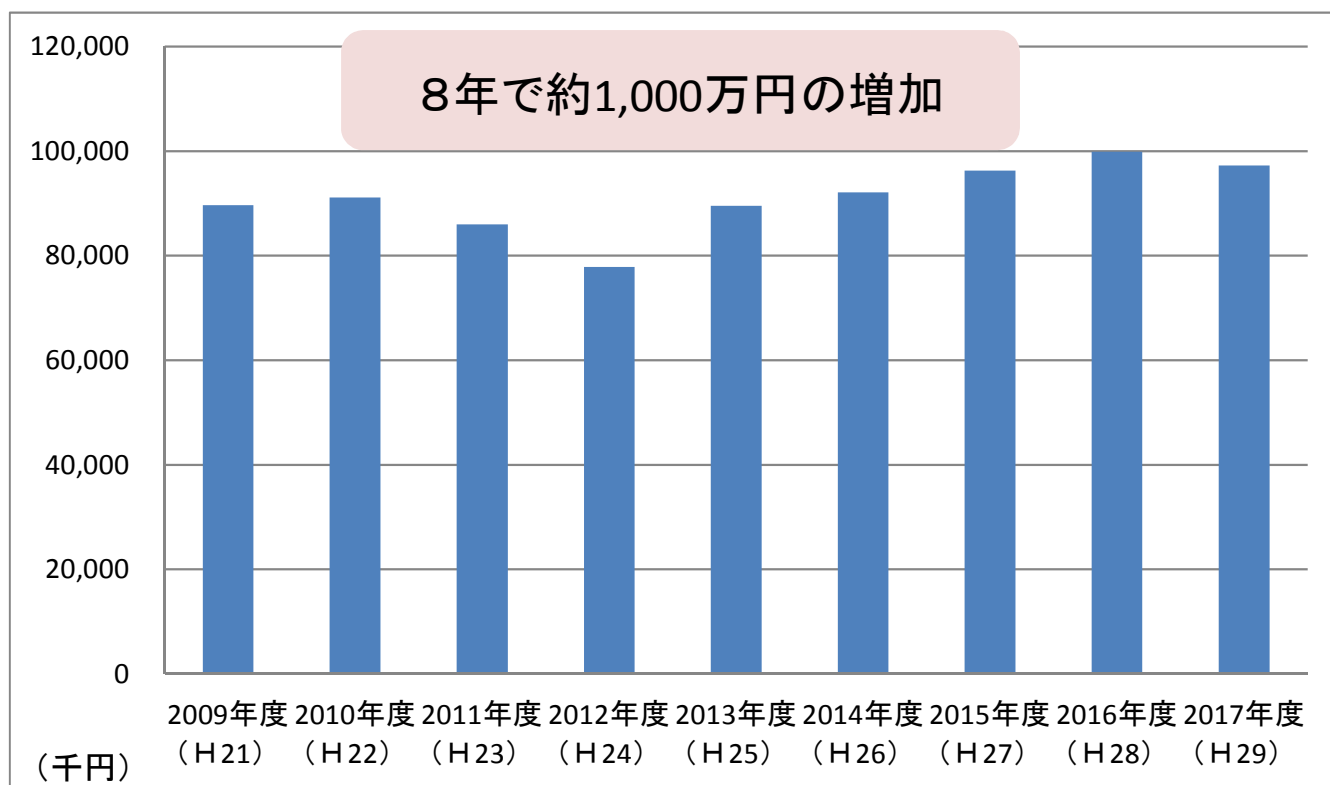



図 15 本市における交通施策に関する支出額の推移



第3章

地域公共交通に対する

市民・地域の考え方

3-1 より良い公共交通の実現に向けたアンケート調査

(1) 調査の目的

現状の生活行動や公共交通に対するニーズを把握するアンケート調査を実施し、より効率的で利便性の高い、持続可能な交通体系の構築をめざすもの。

(2) 調査実施日

平成30(2018)年7月19日(木)

(3) 調査対象者

本市に居住する18歳以上の市民 1,500世帯(高校生を除く)

(4) アンケート調査の配布及び回収状況

配布数：1,500世帯(3,000票) ※1世帯に2票配布

回収数：685世帯(1,003票) 回収率45.7%(世帯ベース)

(5) 調査結果

《市民ニーズに合った公共交通網の再構築》

- ・約3割の回答者が「利用したい時間にバスがない」と回答しており、市民の買い物や通院などの移動実態に合わせた運行時刻の設定が必要です。
- ・上土別地区や多寄地区では、「自宅付近にバスが運行していない」との回答も多い傾向にあります。

《市街地における公共交通の拠点検討》

- ・乗継拠点への市民ニーズは、「様々な公共交通が集まり乗り継げる」が約6割と最も多くなっています。
- ・中央市街地の交通に関して重要だと思うこととして、「高齢者等が中央市街地まで行きやすくなるようなバス路線の運行」が約7割と最も多いことから、市街地におけるシームレス(継ぎ目のない)な乗継拠点の構築が必要です。

《積極的な公共交通の利用促進策の展開》

- ・バスを利用する際に最も困っていることは、「バスの運行ルートがわからない」や「バスの使い方を知らない」など、バスの利用方法がわからないとの回答も多いことから、バス運行に関する情報提供が必要です。
- ・中央市街地の交通については、「高齢者等の交通弱者が中央市街地まで行きやすくなるような運賃助成」が約5割となっており、各地区から中央市街地に来て活動する場合など、乗り継ぎにかかる費用への対策が必要です。

3-2 より良い公共交通の実現に向けたアンケート調査（高校生アンケート）

(1) 調査の目的

通学などで公共交通を利用する頻度が高い高校生を対象としてアンケート調査を実施し、現状の運行における課題などを把握するなかで、より効率的で利便性の高い、持続可能な交通体系の構築をめざすもの。

また、将来の本市を担う世代からの意見等を聴取し、計画策定の参考とする。

(2) 調査実施日

平成 30 (2018) 年 9 月 12 日 (水)

(3) 調査対象者

市内の高校に通学している学生

(4) アンケート調査の配布及び回収状況

配布数：283 人

回収数：259 人 回収率 91.5%

(5) 調査結果

《通学利用に適した運行サービスの検討》

- ・通学時の路線バスに対する改善要望として、「便数がなく不便」や「下校時刻にあったバスがない」など、運行サービスに改善要望があり、通学の移動手段確保に向けた検討が必要です。

《路線バスを利用しやすい環境整備》

- ・最も多い改善要望は、「乗車運賃・定期券が高い」となっており、生徒がより路線バスを利用しやすくなる施策の検討が必要です。
- ・冬期においては、「バス待ちが寒くてつらい」といった意見が約 3 割となっていることから、通学者が外で待つ時間を短くするための施策を検討する必要があります。
- ・交通結節拠点に求める機能として、「きれいなトイレ」や「暖かな待合スペース」、「ベンチや机があって一人でも休めること」など、待合機能の強化に関する意見が多くなっています。

《路線バス運行情報の提供》

- ・改善要望では「運行ルートがわかりにくい」との意見も約 3 割となっており、路線バスの運行情報の提供を積極的に実施することが必要です。

3-3 市内バス乗降調査

(1) 調査の目的

市内を運行する路線バスを対象に、利用者の目的や移動状況を把握し、市民及び本市への来訪者にとって、利用しやすい公共交通網の再構築に向けた基礎資料とするもの。

(2) 調査実施日

平成 30 (2018) 年 7 月 20 日 (金)

※市内循環内回り線と東西回り線は冬期間限定の運行であるため、平成 30(2018)年 3 月 1 日(木)に実施

(3) 調査対象者

市内を運行する土別軌道、道北バスの路線バス利用者

※定時定路線型の路線のみを対象として調査

※1日あたり 1,147 人が利用

(4) 調査結果

《利用実態に合った公共交通形態の導入》

- ・市内を運行する路線のうち、農村地区を中心に運行する川南・大和線及び中多寄線においては、1便あたりの利用者数が3人未満と、他路線と比較しても利用が少ない現状であり、利用者数に見合った新たな公共交通形態の検討が必要です。

《中央市街地内における利便性の高い公共交通ネットワークの構築》

- ・中央市街地内において、3路線の循環線が運行されており、これら路線は市内を運行する路線のなかで、比較的用户の多い路線となっています。
- ・一方、小中学校の統廃合や大型商業施設の南側への進出等、社会的な情勢の変化を踏まえた路線の見直しを行うとともに、農村地区を運行する各路線との接続性を高めるなど、中央市街地内における利便性向上に向けた検討を行う必要があります。

3-4 地域意見交換会

(1) 意見交換会開催の目的

現在、本市で策定を進めている「コンパクトなまちづくり」や「交通ネットワーク」に関する計画について、まちづくりに対する考えや公共交通の地域課題を把握するもの。

※「地域公共交通網形成計画」は、「立地適正化計画」と連携して策定作業を進めていることから、あわせて意見交換会を実施

(2) 意見交換会開催日

朝日地区	: 9月18日 (火)
	: 11月7日 (水)
多寄地区	: 9月20日 (木)
	: 11月6日 (火)
温根別地区	: 9月21日 (金)
	: 11月12日 (月)
中央地区	: 9月25日 (火)
	: 11月13日 (火)
上士別地区	: 9月26日 (水)
	: 11月8日 (木)



※開催はすべて平成30（2018）年

(3) 意見交換会での意見

《バス運行について》


- ・朝日線の10～11時代のバス運行への要望
- ・朝日町市街地（公営住宅や学校周辺）への延線
- ・上士別地区でのデマンド化
- ・多寄地区東側のバス運行
- ・中央地区広通り（グリーンベルト）の運行

《敬老バス乗車証交付事業について》

- ・敬老バス乗車証交付事業の有償化について、段階的な負担の導入等についても検討すべき

《その他（要望など）》

- ・大通5丁目の（仮称）まちなか交流プラザで待機できるようにしてほしい
- ・高齢者の買い物（話し相手や日常の助けなどを含めた）への支援
- ・自動運転の実証試験誘致
- ・免許を返納したくても、移動手段が限定されており、免許返納ができない
- ・地域で自主的な送迎を行っているケースもあり、制度化するなど検討できないか

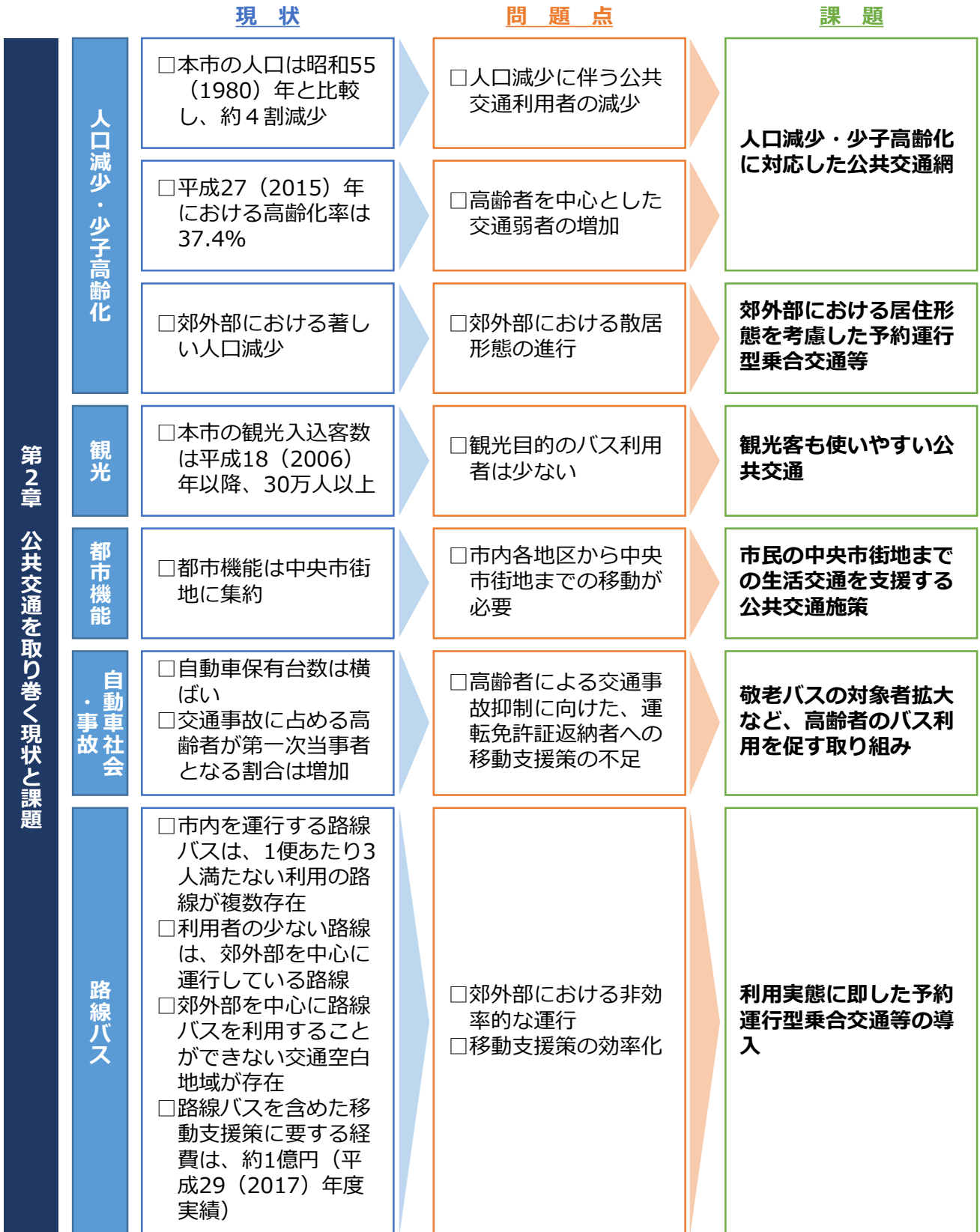


第4章

地域公共交通に対する課題

4-1 地域公共交通に対する課題


地域公共交通に関して「第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題」と「第3章 地域公共交通に対する市民・地域の考え方」から、課題を以下のとおり整理します。



意見・提案

課題

第3章 地域公共交通に対する市民・地域の考え方	バス路線網の再構築	<input type="checkbox"/> 中央市街地における利用しやすいバス路線の運行 <input type="checkbox"/> 小中学校の統廃合や大型商業施設の中央市街地南側への進出等、社会的な情勢の変化を踏まえた路線の見直し	中央市街地における利便性の高い公共交通ネットワークの構築（幹線軸の形成）
		<input type="checkbox"/> 利用実態に即した公共交通網の再構築 <input type="checkbox"/> 高齢者等が中央市街地に行きやすくなるような路線バスの運行	利用実態に合った公共交通形態の導入
		<input type="checkbox"/> 市街地におけるシームレス（継ぎ目のない）な乗換拠点の構築 <input type="checkbox"/> 待合機能の強化	まちづくりと連携とした乗換拠点の創出
	自主運行	<input type="checkbox"/> 地域で支える生活交通の導入	地域における自主的な生活交通の仕組みづくり
	運賃	<input type="checkbox"/> 高齢者等の交通弱者が中央市街地まで行きやすくなるような運賃助成の検討 <input type="checkbox"/> 乗り継ぎに伴う費用負担の検討	バス乗り換えにかかわる乗り継ぎ費用の検討
		<input type="checkbox"/> 中央市街地内における乗り継ぎ利便性の向上	市内を周遊しやすくなる方策
		<input type="checkbox"/> 高齢者における自動車免許返納を推進する取り組みの検討	敬老バスの見直し
	啓発	<input type="checkbox"/> バスの乗り方等の周知活動の展開が必要 <input type="checkbox"/> バス交通に関する情報提供機能の強化	利用者の意識啓発 積極的な情報提供
	支援 通学	<input type="checkbox"/> 児童・生徒が路線バスを利用しやすくなる公共交通施策の検討	路線バスを活用した通学手段



第5章

士別市地域公共交通網形成計画

の基本方針

5-1 基本方針

本市における上位・関連計画や地域公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築

《基本方針の考え方》

- ・本市の公共交通網を構築するにあたっては、行政や交通事業者だけではなく、利用者である市民や市外からの来訪者の「声」を反映させることが重要です。
- ・将来にわたって、市民の生活交通を確保するためには、「士別市まちづくり総合計画」や「士別市都市計画マスタープラン」に則るとともに、「士別市立地適正化計画」や「士別市まちなか未来計画」と連携した公共交通ネットワークの構築が必要です。
- ・このことを踏まえ、本市の都市構造の変化や公共交通に対する市民ニーズを的確に反映させ、市民の暮らしを支える公共交通を確保するため、各地区を有機的に結び、中央市街地への人の流れを促進する公共交通網の実現をめざします。
- ・また、都市間を結ぶ公共交通ネットワークや市内各地区を結ぶ公共交通ネットワーク、中央市街地内における公共交通ネットワークを連動して接続させる交通結節点を形成することにより、市民生活の充実に資する公共交通網の形成に努めることが必要です。
- ・加えて、特に農村地区において、近年の高齢化や人口減少などの進行を踏まえ、自動車等で自ら移動することができない方々が安心して利用できる新たな公共交通の調査・研究を進めます。

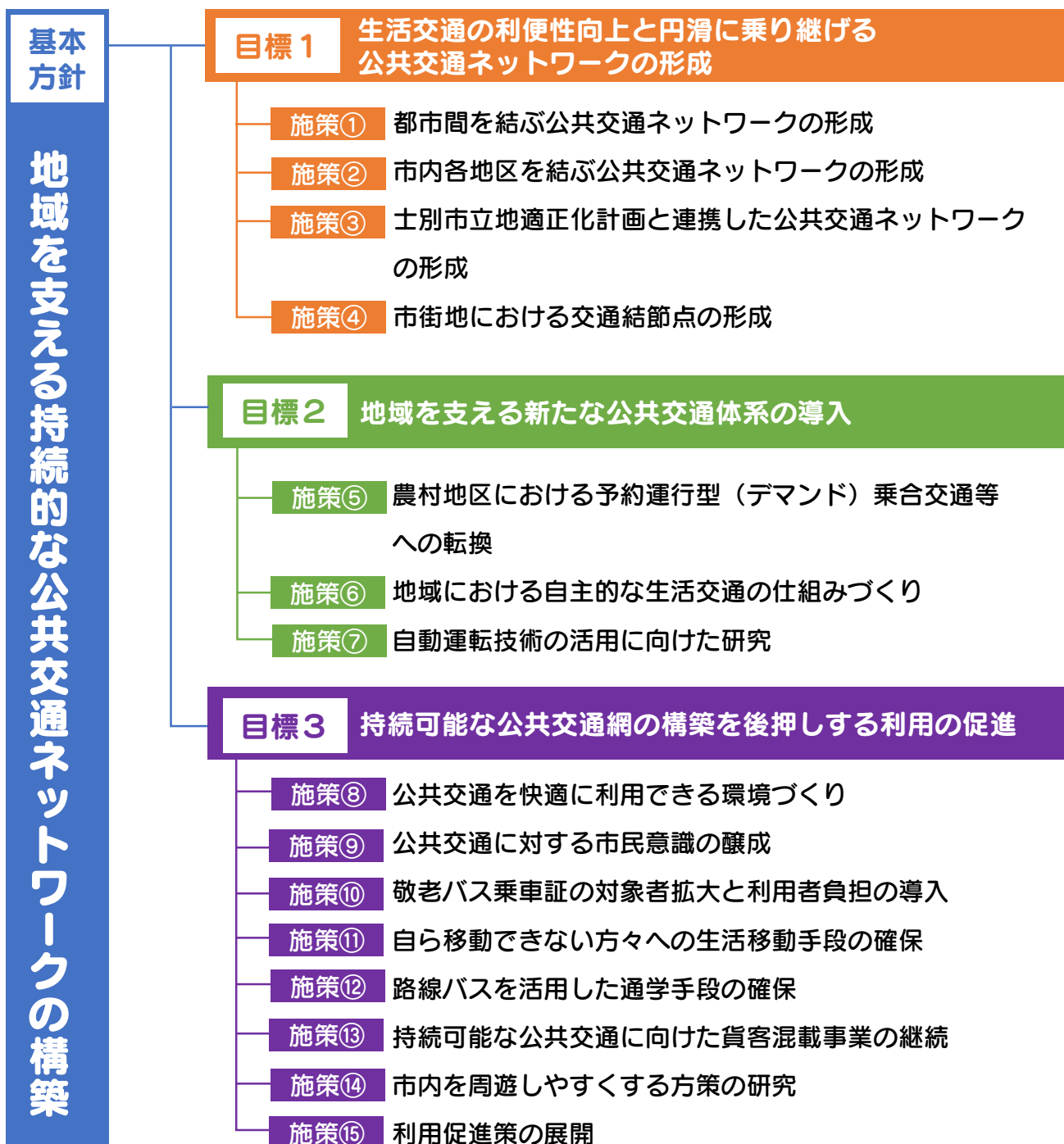
5-2 目標

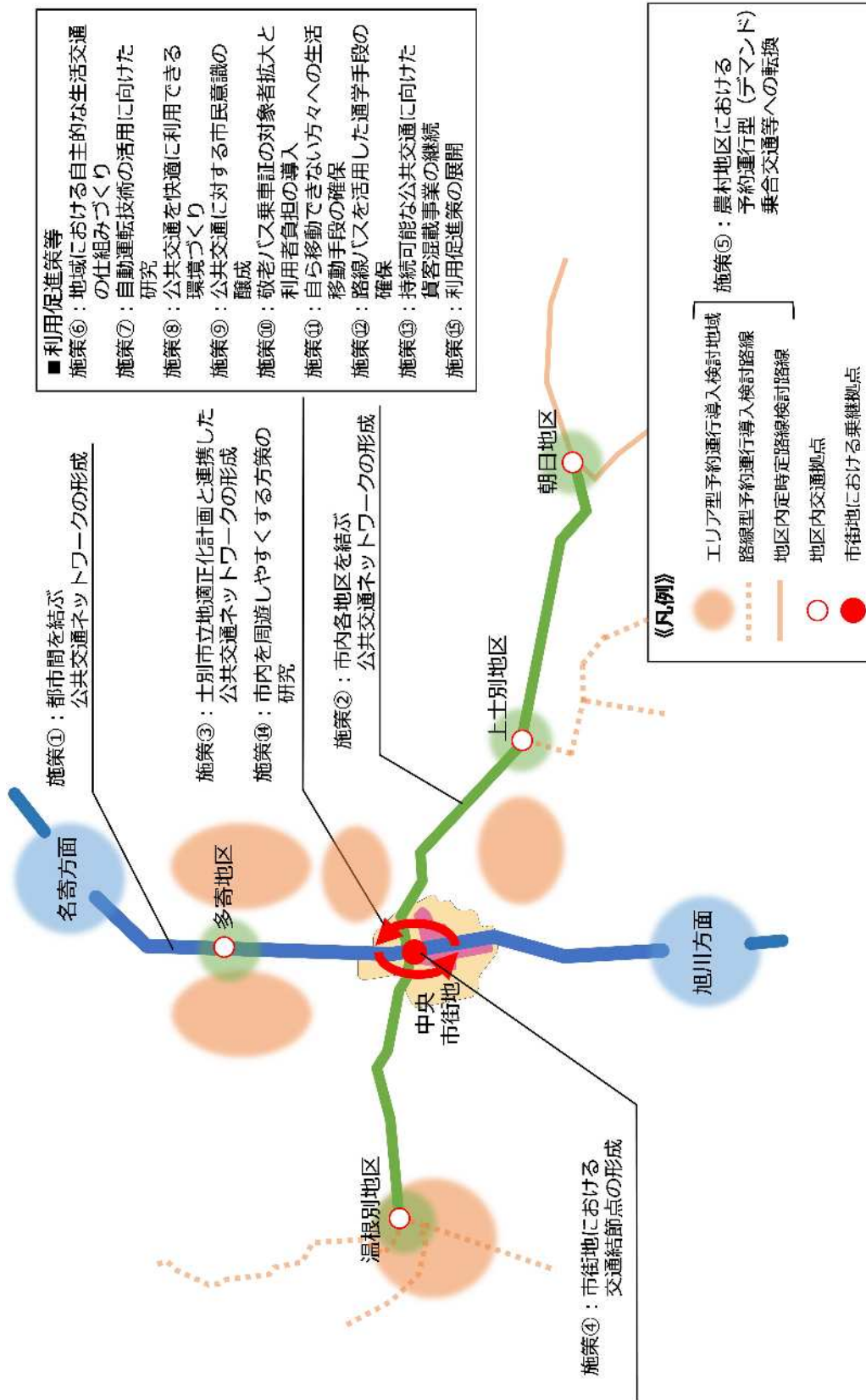
上記の基本方針をもとに、本市における公共交通網の目標を次のとおり定めます。

目標 1	生活交通の利便性向上と円滑に乗り継げる公共交通ネットワークの形成
目標 2	地域を支える新たな公共交通体系の導入
目標 3	持続可能な公共交通網の構築を後押しする利用の促進

5-3 目標達成に向けた施策

基本方針及び将来像を踏まえ、各目標で実施すべき施策は以下のとおりです。





5-5 具体的な施策

目標1 生活交通の利便性向上と円滑に乗り継げる公共交通ネットワークの形成

「都市間を結ぶ公共交通ネットワーク」と「市内各地区を結ぶ公共交通ネットワーク」を構築することで、生活交通の利便性向上を図ります。

また、それぞれの公共交通ネットワークの円滑な乗り継ぎができる交通結節点を形成し、さらなる生活交通の利便性向上をめざします。

施策① 都市間を結ぶ公共交通ネットワークの形成

実施概要 イメージ

- ・市民の広域的な生活移動を支援するため、既存で運行している名寄線（道北バス）及びJR宗谷本線（北海道旅客鉄道）を「都市間を結ぶ公共交通ネットワーク」として位置づけ、現行サービス水準の維持に向け、継続的に協議を実施します。
- ・また、名寄線及びJR宗谷本線の利用促進に向けた取り組みを展開します。



都市間を結ぶ公共交通ネットワークイメージ

実施エリア

士別市全域

実施主体

士別市、交通事業者

施策② 市内各地区を結ぶ公共交通ネットワークの形成

実施概要
イメージ

・都市間を結ぶ公共交通ネットワーク（縦貫ネットワーク）に加え、市内を横断するネットワーク（市内各地区を結ぶ公共交通ネットワーク）を形成することにより、市内各地区から中央市街地までの生活移動を確保します。



市内各地区を結ぶ公共交通ネットワークを組合わせた骨格ネットワークイメージ

実施エリア	士別市全域
実施主体	士別市、交通事業者

施策③ 土別市立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの形成

<p>実施概要 イメージ</p>	<p>・本計画の関連計画である立地適正化計画における「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」の考え方を考慮し、中央市街地において、居住地と都市機能を回遊する利便性の高い路線バスを構築します。</p> <div data-bbox="384 331 890 510" style="border: 2px solid red; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>《見直し》 市街地循環線の市民ニーズ及び社会情勢を踏まえた運行内容の見直し</p> </div> <div data-bbox="890 331 1420 728" style="text-align: center;"> <p>中央市街地</p> </div> <p style="text-align: center;">中央市街地における公共交通ネットワークイメージ</p>
<p>実施エリア</p>	<p>中央市街地</p>
<p>実施主体</p>	<p>土別市、交通事業者</p>

施策④ 市街地における交通結節点の形成

<p>実施概要 イメージ</p>	<p>・市内を運行する全ての公共交通が集まる中央市街地において、これら公共交通間の円滑な乗り継ぎを支援する交通結節点を創出します。</p> <p>・なお、交通結節点の創出にあたっては、「まちなか未来計画」や「立地適正化計画」の策定状況を踏まえ、必要となる機能などを検討します。</p>
<p>実施エリア</p>	<p>中央市街地</p>
<p>実施主体</p>	<p>土別市、交通事業者</p>



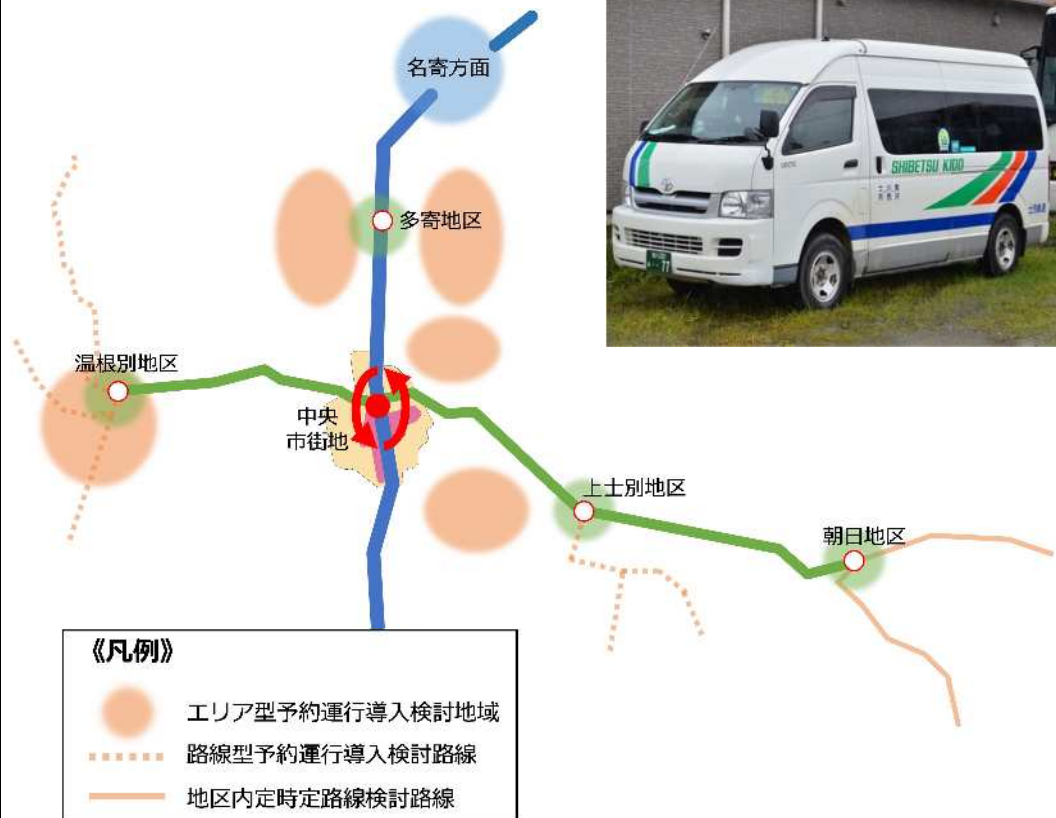
目標2 地域を支える新たな公共交通体系の導入

広大な面積を有する本市において、利便性を確保しつつ効率的な運行を進めるため、散居形態となっている農村地区を中心に、予約運行型（デマンド）乗合交通等の導入に向け検討します。

施策⑤ 農村地区における予約運行型（デマンド）乗合交通等への転換

実施概要
イメージ

- ・利用が少ない路線バス（農村地区を運行する路線など）について、利用実態を考慮し、予約運行型（デマンド）乗合交通等へ運行形態を転換します。
- ・また、路線バスやデマンドバスの運行が難しい交通空白地域においては、利用実態や持続可能性などを調査しつつ、新たな乗合交通について検討します。



予約運行型（デマンド）乗合交通への転換検討イメージ

実施エリア

市内農村地区

実施主体

土別市、交通事業者

施策⑥ 地域における自主的な生活交通の仕組みづくり

実施概要
イメージ

- ・路線バスの運行が行き届かない地域において、生活交通の確保を地域全体の問題として捉え、住民が主体的に活動できるような仕組みを検討します。
- ・実施にあたっては、地域や行政、事業者などとの連携した取り組みを検討します。

実施エリア

市内農村地区

実施主体

土別市、地域住民、交通事業者

施策⑦ 自動運転技術の活用に向けた研究

実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none">・本市における自動運転技術導入の可能性や活用方法を調査します。・公共交通への活用について企業と連携した研究を行います。
実施エリア	士別市全域
実施主体	士別市




目標3 持続可能な公共交通網の構築を後押しする利用の促進

将来にわたって持続可能な公共交通網を構築するためには、市民をはじめ、転入者や来訪者に対して、利便性の高い公共交通を構築するとともに、わかりやすい案内に努め、利用の促進を図ります。


施策⑧ 公共交通を快適に利用できる環境づくり

実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手のマナーや接客対応の向上により、バスの利用促進を図ります。 ・バス待合所におけるベンチや上屋の設置、電子看板（デジタルサイネージ）導入の検討を行い、待合環境が改善されることで、バスを待つことに対する負担を軽減し、利用促進を図ります。
実施エリア	士別市全域
実施主体	士別市、交通事業者


施策⑨ 公共交通に対する市民意識の醸成

実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者や行政が、自治会などに対して、バスの乗り方や各種制度などの出前講座を実施し、意識の醸成を図ります。 ・特に、若い世代に公共交通を身近な交通手段として利用してもらうため、小中学生に対して交通事業者や行政が出前講座などを行い、意識の醸成を図ります。 	
実施エリア	士別市全域	
実施主体	協議会、士別市、交通事業者	


施策⑩ 敬老バス乗車証の対象者拡大と利用者負担の導入

実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証の自主返納者へ支援するため、対象年齢を70歳以上に引き下げます。 ・また、利用運賃の一部負担等を導入します。 	
実施エリア	士別市全域	
実施主体	士別市	


施策⑪ 自ら移動できない方々への生活移動手段の確保

実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者や要介護者など、自ら移動できない方々の生活移動手段の確保に向け、既存で実施している事業の継続・見直しを行います。 ・車イス利用者など、誰もが利用しやすい（ユニバーサルデザイン）車両への転換について、引き続き検討します。 	
実施エリア	土別市全域	
実施主体	土別市、交通事業者	

施策⑫ 路線バスを活用した通学手段の確保

実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・2019年度から土別西小学校統合後の通学手段として、市内循環線の活用を検討します。また、市民の生活移動について検討し、利便性の向上をめざします。 	
実施エリア	土別市全域	
実施主体	土別市、交通事業者	

施策⑬ 持続可能な公共交通に向けた貨客混載事業の継続


実施概要 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・朝日地区における貨客混載事業の継続と他地域への導入拡大を検討します。また、買物支援サービスについて、導入地域の拡大を検討します。 <div data-bbox="614 1162 1129 1559" data-label="Image">  </div> <p data-bbox="582 1570 1209 1608" style="text-align: center;"> 取り組み：本市において実施中の貨客混載事業 </p>	
実施エリア	土別市全域	
実施主体	土別市、交通事業者、物流事業者	

施策⑭ 市内を周遊しやすくする方策の研究

<p>実施概要 イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 郊外路線から循環線に乗り継いだ場合の割り引きなど、バス利用者が市内を周遊しやすくする方策を検討します。 ・ 市内周遊を促すために、一日乗車券などの導入を検討します。
<p>実施エリア</p>	<p>士別市全域</p>
<p>実施主体</p>	<p>士別市、交通事業者</p>

施策⑮ 利用促進策の展開

<p>実施概要 イメージ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時刻や観光施設情報など、利用者に配慮したわかりやすい公共交通マップを作成します。  <p>事例：公共交通ガイドマップ（発行：士別市地域公共交通活性化協議会）</p>
<p>実施エリア</p>	<p>士別市全域</p>
<p>実施主体</p>	<p>協議会、士別市、交通事業者</p>



第6章

施策推進及び

指標評価スケジュール

6-1 施策推進スケジュール

目標を達成するための施策推進スケジュールは、以下のとおりです。

表 9 施策推進スケジュール

基本方針	目標	施策	目標年次					施策実施主体	
			2019	2020	2021	2022	2023		2024
地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築									
目標1 生活交通の利便性向上と円滑に乗り継げる公共交通ネットワークの形成									
		施策① 都市間を結ぶ公共交通ネットワークの形成	○	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
		施策② 市内各地区を結ぶ公共交通ネットワークの形成	●	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
		施策③ 士別市立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの形成	○	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
		施策④ 市街地における交通結節点の形成	○	○	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
目標2 地域を支える新たな公共交通体系の導入									
		施策⑤ 農村地区における予約運行型（デマンド）乗合交通等への転換	●	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
		施策⑥ 地域における自主的な生活交通の仕組みづくり	○	○	○	○	○	●	・士別市 ・地域住民 ・交通事業者
		施策⑦ 自動運転技術の活用に向けた研究	○	○	●	●	●	●	・士別市

○：検討、●：実施

表 10 施策推進スケジュール

基本方針	目標	施策	目標年次							施策実施主体	
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築											
目標3 持続可能な公共交通網の構築を後押しする利用の促進											
		施策⑧ 公共交通を快適に利用できる環境づくり	●	●	●	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
		施策⑨ 公共交通に対する市民意識の醸成	○	○	●	●	●	●	●	●	・協議会 ・士別市 ・交通事業者
		施策⑩ 敬老バス乗車証の対象者拡大と利用者負担の導入	●	●	●	●	●	●	●	●	・士別市
		施策⑪ 自ら移動できない方々への生活移手段の確保	●	●	●	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
		施策⑫ 路線バスを活用した通学手段の確保	●	●	●	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
		施策⑬ 持続可能な公共交通に向けた貨客混載事業の継続	●	●	●	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者 ・物流事業者
		施策⑭ 市内を周遊しやすくする方策の研究	●	●	●	●	●	●	●	●	・士別市 ・交通事業者
		施策⑮ 利用促進策の展開	●	●	●	●	●	●	●	●	・協議会 ・士別市 ・交通事業者

○：検討、●：実施

6-2 指標評価スケジュール

(1) 計画の目標

目標1 生活交通の利便性向上と円滑に乗り継げる公共交通ネットワークの形成

本計画の関連計画である「立地適正化計画」及び「まちなか未来計画」などを考慮し、交通結節点における日利用者数及び居住誘導区域内における市内循環路線バスの勢力圏人口割合を指標に設定します。

評価指標	現況値 (2018)	目標値 (2025)
交通結節点におけるバス乗降者数 (延べ人数)	142 人/日 (土別駅での乗降者数)	150 人/日
居住誘導区域内における 市内循環路線バスを利用できる ^(注) 割合	92.2%	95.2%

(注) 「路線バスを利用できる」の定義として、バス停から自宅までの直線距離が 300m以内にあることとする。

目標2 地域を支える新たな公共交通体系の導入

予約運行型（デマンド）乗合交通等を導入し、生活の足の確保をめざすことから、農村地区におけるバスを利用した外出頻度を指標に設定します。

評価指標	現況値 (2018)	目標値 (2025)
農村地区における バスを利用した人の割合	47%	50%

目標3 持続可能な公共交通網の構築を後押しする利用の促進

本計画に基づき実施する利用促進策などにより、バス運行の情報提供に関する困りごとの軽減を指標として設定します。

また、各種利用促進策を実施することで、市内路線バスにおける利用者増加を指標に設定します。

評価指標	現況値 (2018)	目標値 (2025)
バスの使い方が分からない人の割合	5.6%	3.0%
市内路線バスの日利用者数 (延べ人数)	1,180 人/日	1,200 人/日

(2) 指標評価スケジュール

評価に必要なデータの把握方法及びスケジュールについては、以下のとおりです。

表 11 指標評価のためのデータの把握方法

データ把握内容	調査手法概要等
交通結節点におけるバス乗降者数 (延べ人数)	バス利用実態調査による把握
居住誘導区域内における 市内循環路線バスを利用できる割合	本市保有資料及び国勢調査等の統計資料による把握
農村地区における バスを利用した人の割合	利用者アンケート調査による把握
バスの使い方が分からない人の割合	利用者アンケート調査による把握
市内路線バスの日利用者数 (延べ人数)	交通事業者からの貸与データ等による把握

表 12 施策評価スケジュール

評価指標	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
交通結節点におけるバス乗降者数 (延べ人数)							●
居住誘導区域内における 市内循環路線バスを利用できる割合							●
農村地区における バスを利用した人の割合							●
バスの使い方が分からない人の割合							●
市内路線バスの日利用者数 (延べ人数)	●	●	●	●	●	●	●



資料編

策定經過

<資料編> 策定経過

日程	会議名ほか	主な協議内容
平成 30 年 4 月 27 日	第 1 回庁内プロジェクト会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連する計画について ・ 計画の策定に向けて <ol style="list-style-type: none"> ①スケジュール ②アンケート内容 (案) ③委託事業者との契約内容 ④今後のプロジェクト会議
平成 30 年 5 月 22 日	第 2 回庁内プロジェクト会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各施策について ・ 交通関連事業費について
平成 30 年 6 月 26 日	第 1 回士別市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画 (案) の策定について <ol style="list-style-type: none"> ①士別市における公共交通の現状と課題 ②計画策定に伴う各種調査 ③今後のスケジュール
平成 30 年 7 月 19 日	利用者ニーズ把握調査	
平成 30 年 7 月 20 日	市内バス路線乗降調査	
平成 30 年 9 月 12 日	利用者ニーズ把握調査 (高校生アンケート)	
平成 30 年 9 月 18 日	朝日地区での意見交換会 (1 回目)	
平成 30 年 9 月 20 日	多寄地区での意見交換会 (1 回目)	
平成 30 年 9 月 21 日	温根別地区での意見交換会 (1 回目)	
平成 30 年 9 月 21 日	第 3 回庁内プロジェクト会議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後のスケジュールについて ・ 基本方針 (案) 及び目標 (案)
平成 30 年 9 月 25 日	中央地区での意見交換会 (1 回目)	
平成 30 年 9 月 26 日	上士別地区での意見交換会 (1 回目)	
平成 30 年 10 月 26 日	第 2 回士別市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種調査結果について <ol style="list-style-type: none"> ①利用者ニーズ把握調査 ②利用者ニーズ把握調査 (高校生アンケート) ③地域との意見交換会 ④市内バス路線乗降調査 ・ 計画 (案) について <ol style="list-style-type: none"> ①名称及び計画期間 ②方針・目標

日程	会議名ほか	主な協議内容
平成 30 年 11 月 6 日	多寄地区での意見交換会（2 回目）	
平成 30 年 11 月 7 日	朝日地区での意見交換会（2 回目）	
平成 30 年 11 月 8 日	上士別地区での意見交換会（2 回目）	
平成 30 年 11 月 12 日	温根別地区での意見交換会（2 回目）	
平成 30 年 11 月 13 日	中央地区での意見交換会（2 回目）	
平成 30 年 11 月 27 日	第 4 回庁内プロジェクト会議	<ul style="list-style-type: none"> ・計画（案）について <ul style="list-style-type: none"> ①スケジュールの確認 ②各目標における評価指標、目標値 ・各事業における調整の進捗状況と今後について <ul style="list-style-type: none"> ①予算編成に向けた取り組みの確認
平成 30 年 12 月 3 日	庁議での検討	
平成 30 年 12 月 10 日	庁議での確認	
平成 30 年 12 月 13 日	士別市議会 代表者会議	<ul style="list-style-type: none"> ・計画（案）について ※概要版を用いて説明
平成 30 年 12 月 21 日	第 3 回士別市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画（案）について ・士別市地域公共交通網形成計画における各事業について <ul style="list-style-type: none"> ①士別西小学校統合後のスクール線と循環線の運行 ②上士別地域のバスの運行
平成 31 年 1 月 18 日 ～平成 31 年 2 月 18 日	パブリックコメント実施 意見提出 5 件	

日程	会議名ほか	主な協議内容
平成 30 年 11 月 5 日 ～平成 30 年 11 月 29 日	各老人クラブとの意見交換会（9 回）	
平成 31 年 2 月 20 日 ～平成 31 年 3 月 28 日	各老人クラブとの意見交換会（13 回）	



資料編

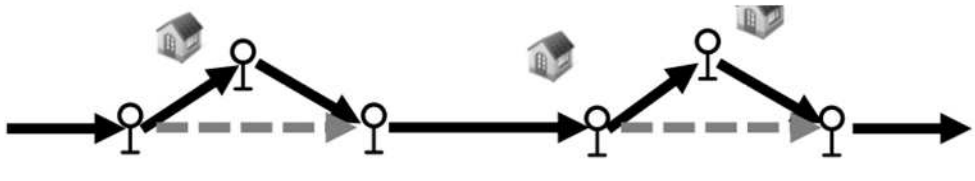

本市の予約運行型（デマンド）

乗合交通について

■本市の予約運行型（デマンド）乗合交通について

本市の予約運行型（デマンド）乗合交通を、「路線型デマンド交通」及び「エリア運行型デマンド交通」として次のとおり定義します。

表 13 本市における予約運行型（デマンド）乗合交通

種類	特性
路線型 デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートを決めて運行 ・ 利用する場合は、設定された路線区間で乗降  <p>【導入例】 温根別北線、武徳線 など</p>
エリア運行型 デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートを定めず区域内で運行 ・ 乗降ポイントと目的地を連絡 ・ 利用する場合は設定されたエリア内で乗降  <p>【導入例】 温根別南線（最終線）、川西・南沢線（丘のランランバス）</p>



資料編

目標値の算出方法

■交通結節点におけるバス乗降者数（延べ人数）

バス乗降調査結果をもとに、「立地適正化計画」及び「まちなか未来計画」などを考慮した交通結節点における日利用者数を算出

■居住誘導区域内における市内循環路線バスを利用できる割合

国勢調査結果をもとに、居住誘導区域内において、「市内循環路線バス」のバス停から300m圏内に居住する市民をカウントし、以下のとおり市内循環バスを利用できる割合を算出

$$\text{[利用できる割合} = \frac{\text{居住誘導区域内における市内循環路線バスのバス停 300m圏内に居住する人口}}{\text{居住誘導区域内の人口}}$$

なお、本目標値については、GIS（地理的情報システム）を活用しており、以下の内容で算出を行っている。

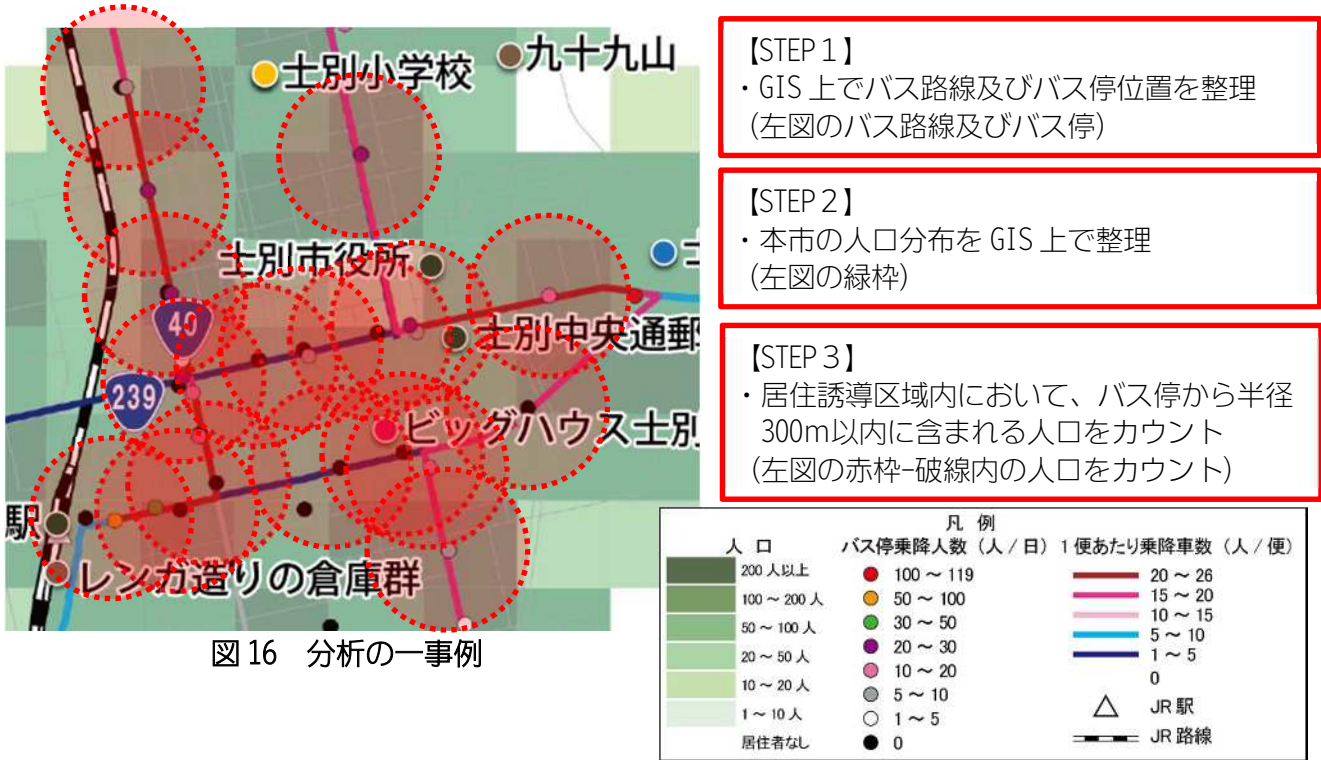


図16 分析の一事例

■農村地区におけるバスを利用した人の割合

アンケート調査をもとに、全体の回答数から、農村地区の「バスを利用した外出頻度」が「乗ったことがない」人を除いて割合を算出

■バスの使い方が分からない人の割合

アンケート調査をもとに、バスの使い方が分からないと回答した方の割合を算出

■市内バス路線の日利用者数（延べ人数）

バス乗降調査結果をもとに、市内のバス路線（予約運行型（デマンド）乗合交通を含む）の1日あたりの利用者数を算出



資料編

用語解説

■か

(仮称) まちなか交流プラザ p21

まちづくり士別株式会社が設置・運営する多目的交流スペース、情報発信機能、交通結節機能、物産等販売機能などが複合化した施設。

貨客混載 p25, 26, 33, 36

旅客や貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、旅客と貨物の輸送・運行を掛け持ちで実施する形態。

居住誘導区域 p29, 37, 38

立地適正化計画で示す区域を生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域のこと。

公共交通勢力圏 p14

JR 駅から半径 800m、バス停から半径 300m 内の圏域。

交通空白地域 p22, 30

公共交通勢力圏の以外の地域。

交通結節点 p24, 25, 26, 27, 29, 35, 37, 38

複数の交通手段の接続が行われる場所。

コミュニティバス p1

交通空白地域等の解消を図るために市町村が交通事業者に委託して運送を行う、もしくは市町村自らが運送を行う形態のこと。

■さ

自動運転技術 p21, 25, 26, 31, 35

人工知能などのシステムが周囲の状況を適切に判断し、自律的かつ安全に自動車を運転すること。

士別市過疎地域自立促進市町村計画 p2

過疎地域自立促進特別措置法に基づき、過疎地域に指定された市町村が、地域の自立促進を図るための計画。

士別市地域公共交通活性化協議会 p3, 34

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、本市の地域公共交通に関する計画の策定及び実施に関し必要な協議を行う会議体。

士別市都市計画マスタープラン p2, 24

都市計画法第 18 条の 2 に基づき、都市づくりの理念やめざすべき都市像、地域別の整備方針、諸施設の計画などをきめ細かくかつ総合的に示したもの。

士別市まちづくり総合計画 p2, 24

まちづくり基本条例で、まちづくりの最上位計画に位置づけられている計画。本市のまちづくりの基本方針となるもの。

士別市まちなか未来計画 p2, 24, 29, 37

中央市街地のあるべき姿を示した本市独自の計画であり、暮らしやすく魅力ある地域づくりを進めるために、将来目標や実現に向けた具体的な手段・事業手法を定めたもの。

(2020 年度の完成を予定)

士別市立地適正化計画

p2, 21, 24, 25, 26, 29, 35, 37

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるため、居住及び都市機能誘導のための具体的な取り組みを定めるもの。

勢力圏人口割合 p37

JR 駅もしくはバス停から一定範囲内に居住する人口割合のこと。

■た

都市機能誘導区域 p29

立地適正化計画で示す区域で、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約する区域のこと。

■や

ユニバーサルデザイン p33

障がいの有無、文化、言語、年齢、性別などの違いを問わず利用できることをめざした設備、製品、情報などのデザインのこと。

■A B C

G I S p42

Geographic Information System (ジオグラフィックインフォメーションシステム) の略。地理的位置を手掛かりに、位置に関する情報を持ったデータ (空間データ) を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする地理情報システムのこと。

P D C A サイクル p3

Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Action (改善) の流れを繰り返すことにより、事業や取り組みの質を高めるための継続的な改善手法。

士別市地域公共交通網形成計画
2019年度～2025年度

■発行 平成31（2019）年3月
■編集 士別市総務部企画課



士別市
Shibetsu City

天塩の流れとともに
人と大地が躍動する
すこやかなまち



見やすく読みまちがえにくい
ユニバーサルデザインフォント
を採用しています

