

1 はじめに

(1) 本計画の目的

- 本計画は、持続可能な公共交通網の形成を目的に、士別市にとって望ましい公共交通網の姿を示す指針として、市民や交通事業者等との連携により策定します。

(2) 計画の区域及び期間

- 士別市全域を対象区域として設定します。
- 計画期間は2019年度～2025年度の7年間とします。

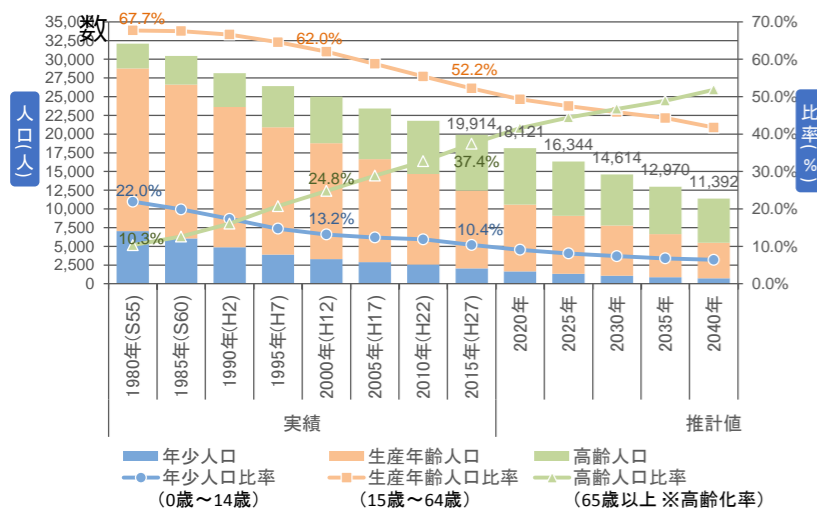
2 上位・関連計画との位置づけ

- 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、「士別市立地適正化計画」等と整合性や連携を図り、公共交通の指針として策定します。

3 公共交通を取り巻く現状と課題

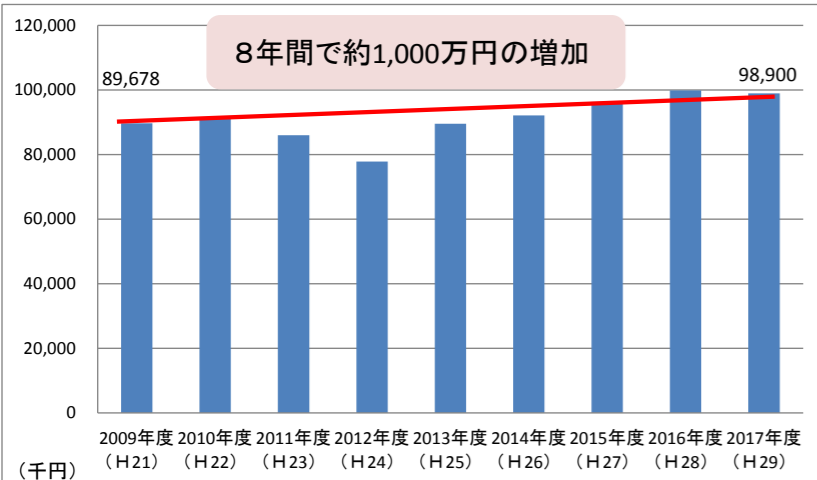
(1) 本市の現状

▼年齢階層別人口及び高齢化の推移



⇒人口減少は今後も続く見込み

▼本市における交通施策に関する支出額の推



⇒交通施策に関する支出額は増加傾向

▼市内を運行するバス路線と1日あたりの利用者

運行主体	路線名	便数	1日あたり利用者数		
			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	22便	15.0人/便	330人/日	
	市内循環内回り線	22便	8.7人/便	191人/日	
	市内循環東西回り線	16便	6.9人/便	110人/日	
	朝日線	上	8便	4.5人/便	72人/日
		下	8便	7.2人/便	
	温根別線	上	6便	3.2人/便	35人/日
		下	5便	7.0人/便	
	温根別北線	上	—	—	6.0人/日
		下	—	—	
	川南線	上	4便	2.1人/便	17人/日
下		4便	4.2人/便		
中多寄線	上	5便	2.3人/便	33人/日	
	下	5便	6.6人/便		
武徳線	上	—	—	—	
	下	—	—		
丘のランランバス	上	—	—	—	
	下	—	—		
バ道北	名寄線	上	12便	15.4人/便	
		下	12便	369人/日	

(2) 現状から見える課題

現状	問題点	課題
人口は1980(昭和55)年から減少し続けている	人口減少に伴う公共交通利用者の減少	人口減少・少子高齢化に対応した公共交通網
高齢化が進行	高齢者を中心とした交通弱者の増加	郊外部における居住形態を考慮した予約運行型乗合交通等
郊外部における人口減少	郊外部における散居形態の進行	観光客も使いやすい公共交通
安定した観光入込客数	観光目的のバス利用が少ない	市民の中央市街地までの生活交通を支援する公共交通施策
都市機能は中央市街地に集約	市内各地区から中央市街地までの移動が必要	高齢者のバス利用を促す取り組み
高齢者が第一次当事者となる交通事故の割合が増加	免許返納を推進するための移動支援策の不足	利用実態に即した予約運行型乗合交通等の導入
利用者の少ない路線は郊外部を中心に運行している路線	郊外部における非効率的な運行	
郊外部を中心に交通空白地域が存在	移動支援策に係る経費は増加傾向	
移動支援策に係る経費は増加傾向		

(3) 市民・地域の考え方から見える課題

意見・提案	課題
中央市街地における利用しやすいバス路線の運行	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
社会的な情勢の変化を踏まえた路線の見直し	利用実態にあった公共交通形態の導入
利用実態に即した公共交通網の再構築	まちづくりと連携した乗換拠点の創出
中央市街地に行きやすくなるようなバス路線の運行	地域における自主的な生活交通の仕組みづくり
市街地における乗り継ぎしやすい乗換拠点の構築	バス乗り換えにかかる乗り継ぎ費用の検討
待合機能の強化	市内を周遊しやすくなる方策
地域で支える生活交通の導入	敬老バス乗車証交付事業の見直し
交通弱者が市街地まで行きやすくなるような運賃助成の検討	利用者の意識啓発
乗り継ぎに伴う費用負担の検討	積極的な情報提供
中央市街地内における乗り継ぎ利便性の向上	路線バスを活用した通学手段
免許返納を推進する取り組みの検討	
バスの乗り方等の周知活動	
バス交通情報の提供機能の強化	
児童、生徒が路線バスを利用しやすい公共交通施策の検討	

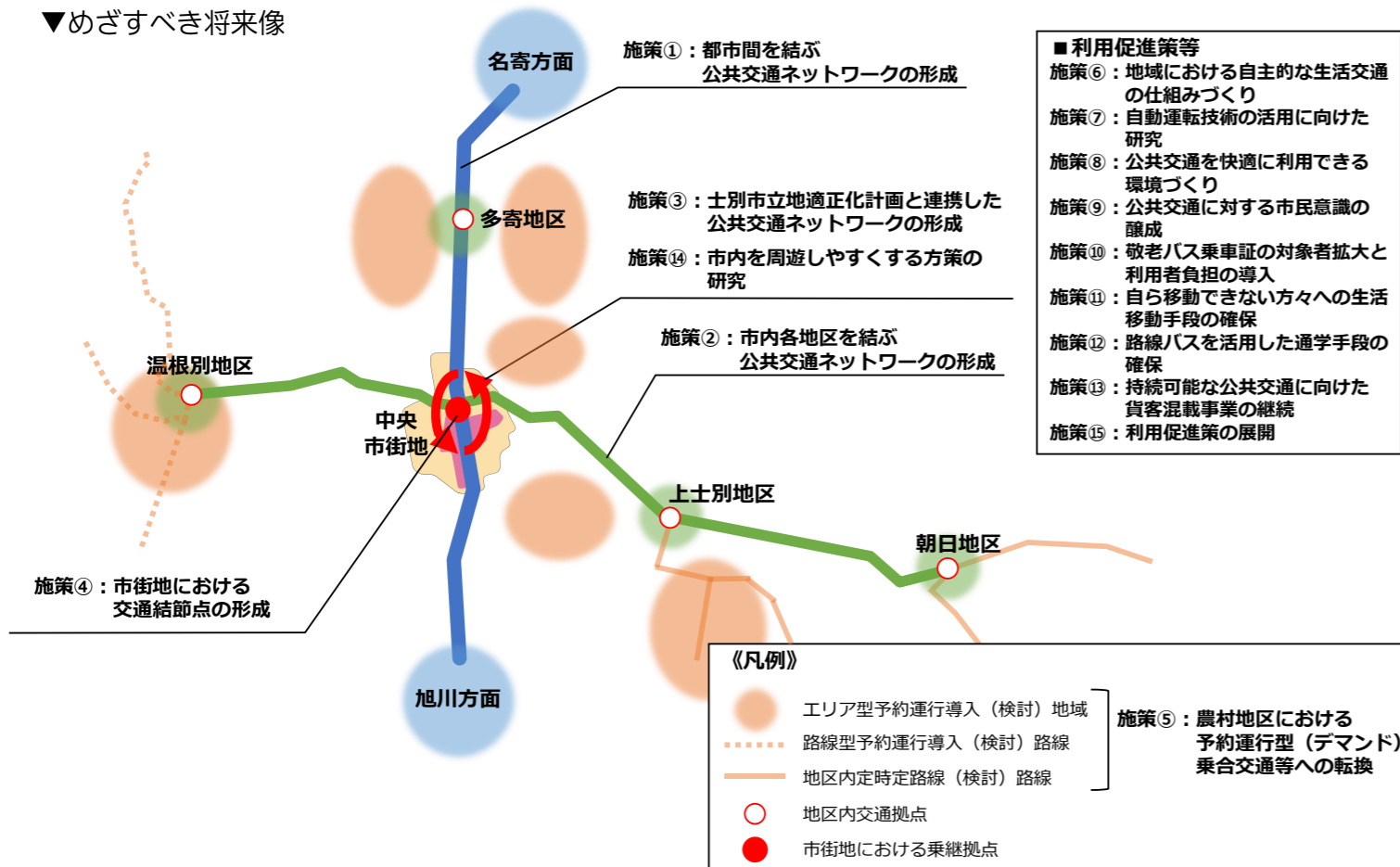
4 地域公共交通網形成計画の基本方針及び目標

基本方針

地域を支える持続的な公共交通ネットワークの構築

- 基本目標1 生活交通の利便性向上と円滑に乗り続け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
 - 施策② 市内各地区を結ぶ公共交通ネットワークの形成
 - 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
 - 施策④ 市街地における交通結節点の形成
- 基本目標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
 - 施策⑥ 地域における自主的な生活交通の仕組みづくり
 - 施策⑦ 自動運転技術の活用に向けた研究
- 基本目標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
 - 施策⑨ 公共交通に対する市民意識の醸成
 - 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
 - 施策⑪ 自ら移動できない方々への生活移動手段の確保
 - 施策⑫ 路線バスを活用した通学手段の確保
 - 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
 - 施策⑭ 市内を周遊しやすくする方策の研究
 - 施策⑮ 利用促進策の展開

▼めざすべき将来像



5 計画の進行管理

(1) 評価指標の設定

基本目標1 生活交通の利便性向上と円滑に乗り続ける公共交通ネットワークの形成

評価指標	内容	2018年度 (基準年)	2025年度
評価指標1	交通結節点におけるバス乗降者数（延べ人数）	142人/日 (士別駅)	150人/日
評価指標2	居住誘導区域内における市内循環バス路線を利用できる割合	92.2%	95.2%

基本目標2 地域を支える新たな公共交通体系の導入

評価指標	内容	2018年度 (基準年)	2025年度
評価指標1	農村地区におけるバスを利用した人の割合	47%	50%

基本目標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

評価指標	内容	2018年度 (基準年)	2025年度
評価指標1	バスの使い方が分からない人の割合	5.6%	3.0%
評価指標2	市内バス路線の日利用者数（延べ人数）	1,180人/日	1,200人/日

(2) 取り組みの想定スケジュール

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1 生活交通の利便性向上と円滑に乗り続け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
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	●	●	●	●	●	●	●	●	・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動手段の確保	●	●	●	●	●	●	●	●	・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	○	●	●	●	●	●	●	●	・士別市・交通事業者

○検討 ●実施