

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

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。

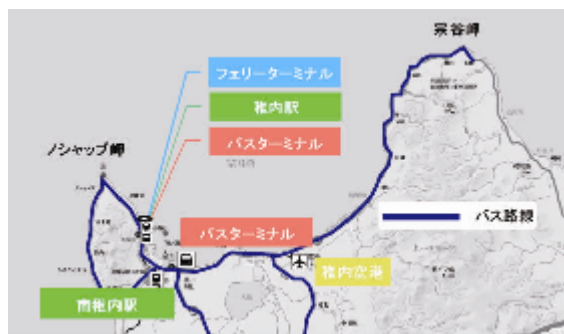


図2 稚内市内交通結節点位置関係図

(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 力年

(2) 中長期的計画 平成 21 年度から 25 年度の 5 力年

なお、中長期的計画については、その後も永続していく。

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		