資料３

《令和４年度 稚内市地域公共交通活性化協議会 事業経過報告》

１．会議の開催

■第１回稚内市地域公共交通活性化協議会　　令和４年５月 24 日（火）

（１）報告事項

① 令和３年度事業報告

② 令和３年度決算報告

③ 令和３年度監査報告

④ 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価

（２）審議事項

① 監査の指名について

② てっぺんアクティブバスについて

（３）協議事項

① 令和５年度地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について

② 稚内市地域公共交通網形成計画に係る達成状況の評価について

③ 地域に即した持続可能な交通網の形成について

■第２回稚内市地域公共交通活性化協議会　　令和５年１月 18 日（水）

（１）協議事項

① 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価【案】について

（２）報告事項

① 地域に即した持続可能な交通網の形成に向けた検討状況

■第３回稚内市地域公共交通活性化協議会　令和５年３月 24 日（金）

※本日※

２．主な取組み

（１）「天北地区・恵北・増幌地区」乗合タクシーの運行

（２）地域に即した持続可能な交通網の形成に向けた協議・検討

（３）交通不便地域における移動手段確保に向けた協議・検討

① スクールバスへの高校生混乗実証運行

② ＪＲ抜海駅乗降調査

③ 地域との意見交換

④ 抜海・クトネベツ地区乗合タクシー実証運行

（1）天北地区、恵北・増幌地区乗合タクシーの運行

■運行時刻

稚内市内方面行		
対象地区	⇒	駅前ターミナル
7:10※	⇒	8:10
8:45	⇒	10:15
11:15	⇒	12:45
13:00	⇒	14:30
16:00	⇒	17:30

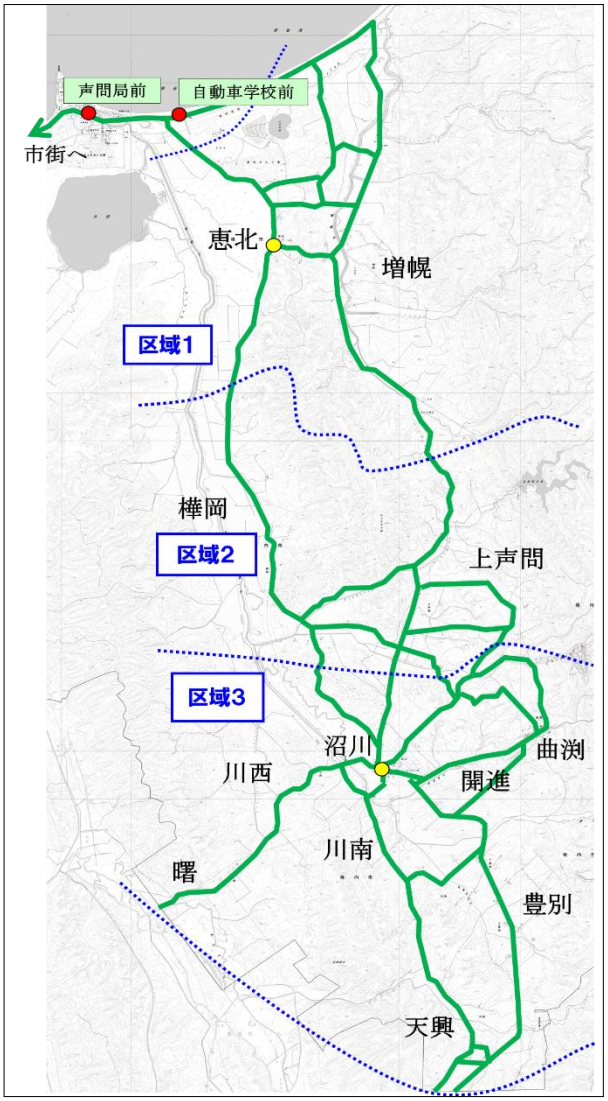
天北地区、恵北・増幌地区行		
駅前ターミナル		対象地区
10:00	⇒	11:30
14:00	⇒	15:30
16:30	⇒	18:00
19:30	⇒	21:00

※7:10 は通学生対応で 2 台体制。≪旧曲渕線バスルート運行便（自宅への迎えなし：駅前 T 終点）、増幌・恵北・上声問地区送迎ルート運行便（学生限定：栄 2 終点）≫
・予約締切時刻は、市内行が出発時刻の 1 時間前、天北方面行が出発時刻の 30 分前。

■市内での乗降場所・利用料金

《自宅と市内間》

区域 / 乗降場所	恵北・増幌《区域1》	上声問・樺岡《区域2》	沼川･川西 曙･川南 開進･豊別 天興･曲渕《区域3》
①自動車学校前 ②声問局前 ③はまなす団地 ④潮見５ターミナル	200 円	400 円	500 円
⑤潮見３(森の風前) ⑥萩見２(郵便局前) ⑦栄２(稚内高校下) ⑧禎心会病院前 ⑨潮見１(国道 40 号) ⑩大黒４(国道 40 号) ⑪南駅前(国道 40 号)	300 円	500 円	600 円
⑫港２（国道 40 号） ⑬中央５（国道 40 号） ⑭中央４（市立病院前） ⑮稚内郵便局前 ⑯稚内駅前ターミナル	400 円	600 円	700 円



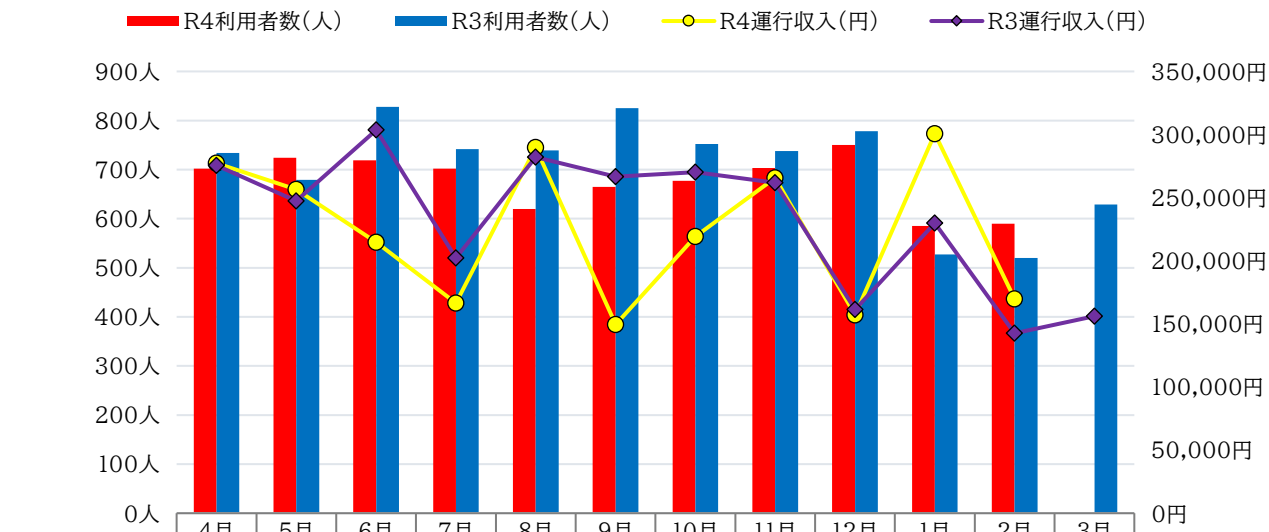
■区域内（天北地区、恵北・増幌地区利用料金）

対象地区 / 乗降場所	区域 1	区域 2	区域 3
恵北地区各バス停	100 円	200 円	300 円
樺岡地区各バス停	200 円	100 円	200 円
沼川･曲渕地区各バス停	300 円	200 円	100 円

※乗降は旧曲渕線バス停とする。

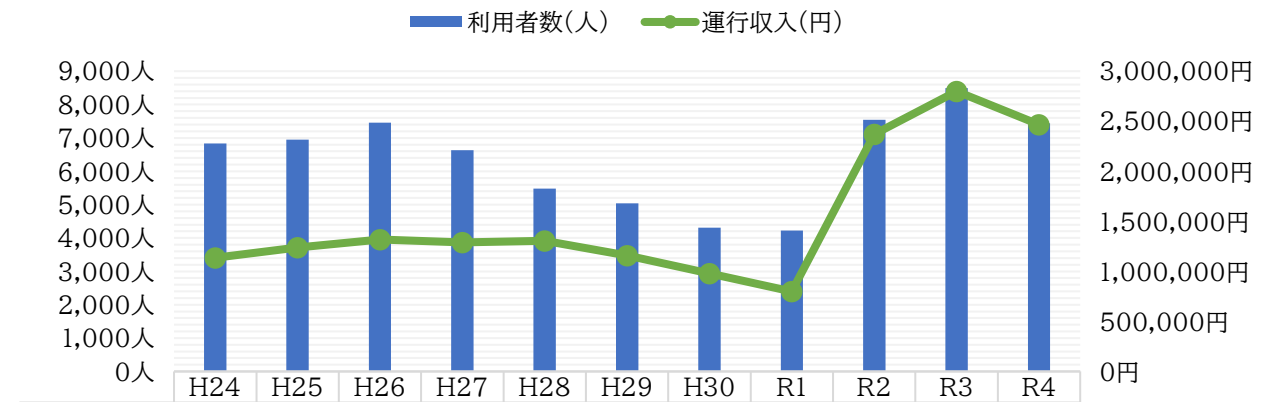
・小学生及び身障者手帳所有者は半額、高齢者バス乗車証所有者は 100 円。幼児は無料とするが複数名乗車の場合はバス乗車時の規定に準ずる。
・11 枚綴りの乗合タクシー専用の回数券及び定期券を用意。

■利用実績（令和３年度及び令和４年度実績）　※令和４年度実績は２月分まで



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
R4利用者数(人)	702	724	719	702	620	665	677	703	750	585	590	
R3利用者数(人)	734	679	828	742	739	825	752	738	778	527	520	629
R4運行収入(円)	277,22	256,43	214,74	166,55	289,78	149,50	219,33	265,72	157,20	300,69	169,84	
R3運行収入(円)	275,52	247,46	303,61	202,13	282,07	266,58	270,27	261,77	161,29	229,93	142,55	155,95

■年間利用実績・運行収入の推移　※令和４年度実績は２月分まで



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数(人)	6,830	6,951	7,460	6,637	5,480	5,037	4,310	4,226	7,545	8,491	7,437
運行収入(円)	1,135	1,238	1,318	1,288	1,304	1,157	979,1	799,1	2,370	2,799	2,467

■年度別月平均利用者数　※令和４年度実績は２月分まで

（単位：人）

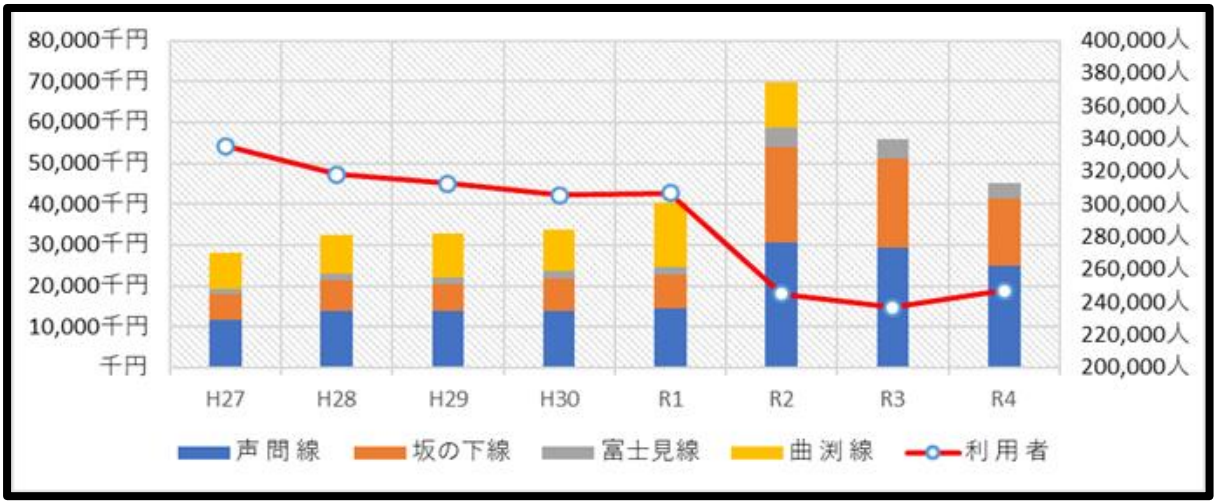
H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
569.1	579.2	621.6	553.0	456.6	437.0	359.1	352.1	628.7	707.5	676.1

（2）地域に即した持続可能な交通網の形成に向けた協議・検討について

1．市内バス路線（補助路線含む）

この先、より利便性を向上させることも必要であるが、一定の採算性も確保しなければ将来に亘っての持続が困難となることから、見直しにあたっては便数の削減や経路の見直しといった“一路線毎単体での見直し”だけでなく“市内路線全体の抜本的な見直し”も視野に検討を進めることとした。

≪補助路線に係る利用者数及び稚内市補助額の推移≫

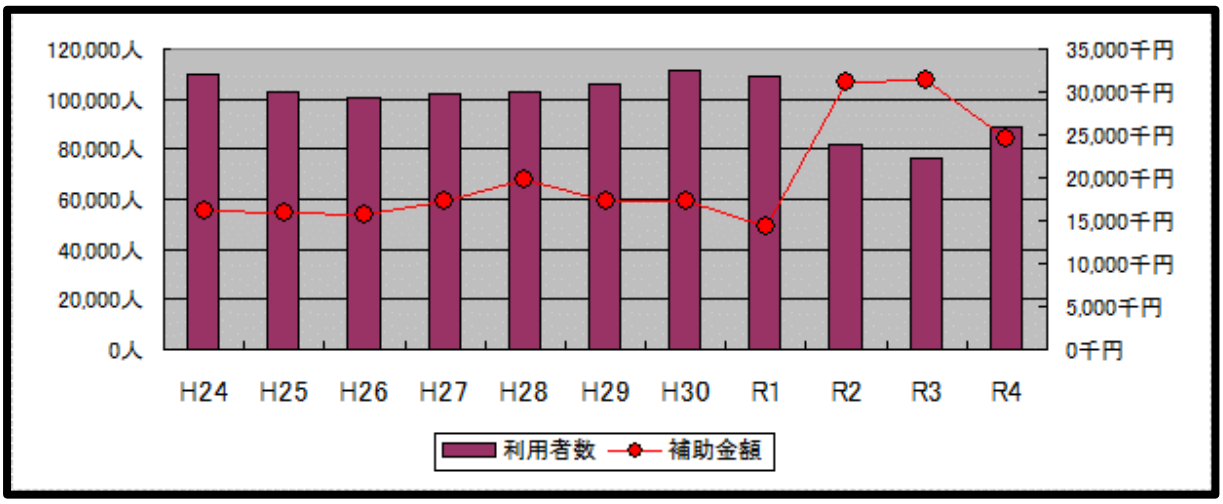


※曲渕線は令和２年３月で廃止し、乗合タクシーへ統合。天北宗谷岬線は別途詳細記載。
※各年度の期間は、補助金を支出する年度の９月を末とする１年間。

2．天北宗谷岬線バス

これまでの稚内-音威子府間を結ぶ長大なバス路線は、令和５年 10 月からの再編により稚内-浜頓別間まで短縮され、浜頓別以南についてはデマンド型の交通形態へ移行するものの、本市としては宗谷地域に居住する市民の方々の利便性の向上と、宗谷岬への観光需要に幅広に応えるため、再編後も引き続き持続可能な交通形態の検討を継続することとした。

≪補助路線に係る利用者数及び稚内市補助額の推移≫



※補助額は稚内市の金額のみ記載。利用者数は総利用者数を記載。
※各年度の期間は、補助金を支出する年度の９月を末とする１年間。

３．天北地区、恵北・増幌地区乗合タクシー

高校生の下校や高齢者の社会参加等に対する課題はありながら、日常的に利用している方が一定数いることから、現在の運行形態を継続・維持していくことを前提とし、対象区域における自家用車を運転できない児童生徒・高校生・高齢者等の人数推移を注視し、別の運行形態への移行も視野に利便性の向上を検討することとした。

４．スクールバス（住民混乗）

スクールバスは、利用する児童生徒の分布により経路や運行時間が毎年度見直されることから、一度は地域の生活交通として一般住民の混乗を認めた場合であっても、数年後にはそれが成り立たなくなるリスクがあることを考慮し、『スクールバス住民混乗』については、あくまで解決策や完成形ではなく、数年間の“一時措置”として位置づけ、常にその状況を注視し、必要に応じて別の交通形態への移行を検討することとした。

≪スクールバスを配置している学校≫

１．小中学校・・・増幌小中学校、天北小中学校
２．小学校・・・大岬小学校
３．中学校・・・宗谷中学校、稚内南中学校、潮見が丘中学校
※稚内南中学校の配置バスは稚内南小学校の児童も対象。
※潮見が丘中学校の配置バスは潮見が丘小学校の児童も対象。

５．勇知・抜海地区の交通手段

令和４年２月に行った乗合タクシーの実証運行の結果から、これらの地域を一括した交通形態を検討する以前に、それぞれの地域におけるニーズを把握し、まずは別々に検討を進める必要があると判断した。令和４年度については、上記実証運行では利便性が薄く、住民の利用がほとんど無かった抜海地区・クトネベツ地区における交通手段の検討を行った。（詳細別途記載）

６．公共交通を持続させるための条件

本市が有する多様な交通機関の維持やこれから協議・検討を進める新たな交通形態の構築にあたり、行政・交通事業者・地域住民が協働して取り組むことを確認し、それぞれが公共交通に対する理解を深め、より良い公共交通網を形成するため、公共交通を持続させるために条件について協議会としての考えを整理した。

≪３つの条件≫

１．反復的・日常的な利用者の確保

２．適切な行政負担のバランス

３．将来のための取り組み

（３）交通不便地域における移動手段確保に向けた協議・検討

本市においては、おおよその地域において路線バス等（乗合タクシーを含む）の公共交通があり、ダイヤ・便数等に課題は残るものの一定の生活交通が確保されている。その中でも、更喜苫内地区・抜海地区・勇知地区においては、ＪＲやスクールバス住民混乗があるものの、路線バス等が運行していないことから、他の地域と比べて生活交通が不便な地域となっている。

令和４年度は、これらの地域のうち、市内高校へ通う高校生の交通手段について検討要望のあった抜海地区（抜海・クトネベツ）における移動手段の確保について協議・検討を行った。

≪抜海・クトネベツの現況≫

公共交通機関：ＪＲ、スクールバス（小・中学生のみ、抜海のみ 65 歳以上の高齢者も混乗可能）

主な移動手段：２台の自家用車を所有している世帯が多く、運転できる現役世代が自分だけでなく子供や親の移動を担っている。

交通面の課題：高校生について

…家族が送迎又はＪＲを利用して通学している。送迎時間が家業と重なるためＪＲも利用しているが、駅に着いてからＪＲが運休であることを知り、突発的に家族対応が必要となる場合もあることから、家族の負担が大きい。

車を運転できない高齢者について

…通院・買い物等で市街地へ出掛ける際には、家族の送迎・ＪＲ・タクシーを使い分けているが、高校生ほど頻度は多くないものの、家族送迎・ＪＲともに都合が合わずにやむを得ずタクシーを利用する際の経済的な負担が大きい。

① スクールバスへの高校生混乗実証運行

１．目的

課題の一つである高校生の交通手段を検討するにあたり、その一例として、スクールバスに混乗する場合のメリット・デメリットを検証することを目的とする。

２．概要

実施地区	抜海、クトネベツ
実施期間	令和４年９月５日（月）から　　※令和５年３月現在継続中
利用料金	無料
利用方法	前月末に教育委員会においてスクールバスの運行予定を決定。 その後、市から対象世帯へ利用希望便を照会し、報告を受ける。 市から利用希望便を運行事業者へ報告する。
運行ダイヤ	前月末に教育委員会おいて決定する運行予定に基づく。 現在は、抜海・下勇知方面とクトネベツ・上勇知方面の 2 台体制となっているが、場合によってはこれらの地域を 1 台で運行する場合もある。
乗降場所	実施地区内では、利用者各戸へ送迎する。 稚内市街地では、スクールバスの乗降場所である南地区活動拠点センターで乗降する。

３．利用（予定）回数

利用月	利用可能運行日数	抜海		クトネベツ		合計
		登校時	下校時	登校時	下校時	
９月	18 日	1 回	0 回	18 回	５回	24 回
10 月	19 日	1 回	0 回	19 回	0 回	20 回
11 月	20 日	12 回	0 回	20 回	0 回	32 回
12 月	15 日	15 回	0 回	15 回	0 回	30 回
１月	11 日	11 回	0 回	11 回	0 回	22 回
２月	19 日	17 回	0 回	19 回	0 回	36 回
３月	16 日	0 回	0 回	12 回	0 回	12 回
合計	118 日	57 回	0 回	114 回	５回	176 回
利用率（回/日数）		48.3%	0.0%	96.6%	4.2%	74.6%

※予約（利用を試みた）件数。抜海は前日・当日のキャンセルもあり、このうち半分程度の利用。

４．利用者世帯の声

・朝の登校時は、遅刻することなく利用できた。
・帰りの利用も試みたが、時間帯が合わないため利用できなかった。
・家業が重なるので、朝だけでも利用できれば助かる。
・帰りは家族が迎えに行くかＪＲを利用している。

５．検証結果と課題

下表のとおり、いくつかの項目毎に評価と課題を整理する。
（評価：Ａ⇒現状維持が望ましい、Ｂ⇒一部調整を要する、Ｃ⇒課題解決のための検討を要する）

評価項目		評価	理由
費用面		A	既存のスクールバスへの乗り合いのため、運行者及び利用者ともに新たな費用を負担せずに実施が可能であった。
運行時間	登校時	A	小学校・中学校・高校はいずれもおおよそ登校時間が同じであり、問題なく利用することが可能であった。 ただし、運行時間は経路や乗降場所によって変化するため、これらと連動して判断する必要がある。
	下校時	C	小・中学生の下校時間が早いため、高校生の下校時間には合わない。高校生のために遅い時間帯で走らせる場合、運行方法等の協議・検討が必要となる。
運行経路		B	現行の運行経路の場合は支障が無いものの、今後の小・中学生の分布によっては、高校生の家を通らなくなる可能性があり、その場合は調整が必要となる。
乗降場所	対象地区	A	各戸前での乗降となるため、最も利便性が高い。
	市街地	B	高校との間は徒歩で移動することとなるが、今回は稚内高校の在学生のみであったため支障は無かった。今後、大谷高校へ通う子供がいた場合、調整が必要となる。
計画性 （予定表の確認）		B	前月末に小・中学生に合わせた運行予定表が作成され、完成後に高校生の利用希望を確認する形のため、先々を見据えた計画ができない。

② ＪＲ抜海駅乗降調査

１．目的

対象地域において唯一の公共交通機関であるＪＲの利用状況を確認・分析し、住民ニーズに即した交通体系の構築に資することを目的とする。

２．概要

調査実施場所	ＪＲ抜海駅
調査期間	令和４年 10 月１日から　同月 31 日まで　（１か月間）
調査方法	ＪＲ抜海駅に停車する全７便（名寄方面行き４便、稚内駅方面行き３便）の停車時間に合わせて調査員が抜海駅を訪れ、利用者数を調査する。
調査対象	・抜海駅にて降車した方 ・抜海駅から乗車した方 ・ＪＲを利用せずに抜海駅を訪れた方

３．調査結果

（単位：人）

【上り（名寄方面行）】

時刻	乗降別	利用者種別			
		学生	住民	旅行者等	計
5:39	乗車	0	0	5	5
	降車	1	0	10	11
10:46	乗車	0	1	14	15
	降車	0	3	106	109
18:21	乗車	0	0	3	3
	降車	0	5	23	28
20:29	乗車	0	0	1	1
	降車	0	0	4	4
小計	乗車	0	1	23	24
	降車	1	8	143	152

【下り（稚内駅方面行）】

時刻	乗降別	利用者種別			
		学生	住民	旅行者等	計
7:50	乗車	7	0	14	21
	降車	0	0	9	9
11:48	乗車	0	10	79	89
	降車	0	1	3	4
19:29	乗車	0	2	12	14
	降車	0	0	1	1
小計	乗車	7	12	105	124
	降車	0	1	13	14

※青太字…乗降別に、“最も利用人数の多い時間帯の人数”と“最も多い利用者種別の人数”。

※太字黄色マーク…全体を通し、乗車人数と降車人数のうち多い方の利用者人数。

４．調査結果の分析

【留意事項】

１．調査を行った 10 月の稚内は、残暑も過ぎ暖かい日で 15℃弱、寒い日だと一ケタ台まで気温が下がる。コロナ禍以前の稚内の観光入込客数は、８月・９月と比較すると半分以下となるものの、３万人前後の旅行者が訪れていた。

２．今回の調査期間中はスクールバスへの高校生混乗の実証運行を行っていたことから、抜海駅７時 50 分発稚内方面行きの便については高校生の利用が無い。

３．16 日：抜海駅にてイベントが開催され、上り・下りともに平時よりも約 10 人多かった。

４．30 日及び 31 日：羽田空港から１泊２日で稚内を観光するツアーが催行され、両日ともに上り便で約 40 人、下り便で約 30 人の利用者が居た。
※稚内市街地へはツアー用バスで戻る方もいたため、下り便の利用者が少ない。

【分析】

１．主な利用者は旅行者等であり、学生・住民の利用はわずかであった。（高校生を除く）

２．稚内市街地との域内交通として利用されており、他市町村とを結ぶ広域交通としての利用はほとんど無い。

３．イベントの無い日における一般住民の利用はほとんど無いことから、地域住民は自家用車若しくは住民同士の乗り合いによる移動を主としていると考えられる。

４．スクールバスへの高校生混乗の実証運行期間中であったが、下校時にはスクールバスを利用しておらず、ＪＲも利用していないことから、家族対応が主となっていることが考えられる。

５．１便あたり平均乗車人数は、上り便が 0.19 人、下り便が 1.33 人となった。
※土日祝日を除く平日（計 20 日間）のみの場合、上り便が 0.15 人、下り便が 1.02 人となる。
※留意事項３及び４の日（３日間）を除いた場合、上り便が 0.20 人、下り便が 0.57 人となる。
※高校生２名が通学に利用した場合、下り便は 1.76 人となる。※留意事項３及び４も含む。

６．１便あたり平均降車人数は、上り便が 1.23 人、下り便が 0.15 人となった。
※土日祝日を除く平日（計 20 日間）のみの場合、上り便が 0.86 人、下り便が 0.08 人となる。
※留意事項３及び４の日（３日間）を除いた場合、上り便が 0.53 人、下り便が 0.13 人となる。
※高校生２名が通学に利用した場合、上り便は 1.55 人となる。※留意事項３及び４も含む。

③ 抜海・クトネベツ地区乗合タクシー実証運行

１．目的

現在公共交通を利用できていない両地域の交通ニーズを把握するとともに、市街地と地域との往来に必要な交通サービスの検討を進める。

２．運行概要

<table>
<tr><td>実施地区</td><td colspan="4">抜海・クトネベツ地区</td></tr>
<tr><td>運行期間</td><td colspan="4">令和５年３月 13 日（月）～令和５年３月 17 日（金）　※５日間</td></tr>
<tr><td>利用料金</td><td colspan="4">無料</td></tr>
<tr><td>利用方法</td><td colspan="4">前日までに電話等により予約する。（名前・住所・電話番号・利用日等）
※早朝便以外の便は、当日予約も可能とする。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">市街地行き
運行ダイヤ</td><td>出発（最初の利用者）</td><td>各戸巡回</td><td>停留所巡回</td><td>到着（終点稚内駅）</td></tr>
<tr><td>7：20</td><td>7：20～</td><td>8：00～</td><td>8：35</td></tr>
<tr><td>10：00</td><td>10：00～</td><td>10：40～</td><td>11：15</td></tr>
<tr><td colspan="4">※出発時刻はその便のうち、一人目の利用者が乗車する時間の目安。
※降車を希望する利用者が居ない停留所は経由・停車しない。
※到着時刻は全ての停留所に停車した場合の目安。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">対象地区行き
運行ダイヤ</td><td>出発（稚内駅）</td><td>停留所巡回</td><td>各戸巡回</td><td>到着（最後の利用者）</td></tr>
<tr><td>13：30</td><td>13：30～</td><td>14：25～</td><td>14：45</td></tr>
<tr><td>15：30</td><td>15：30～</td><td>16：25～</td><td>16：45</td></tr>
<tr><td>19：00</td><td>19：00～</td><td>19：55～</td><td>20：15</td></tr>
<tr><td colspan="4">※乗車を希望する利用者の居ない停留所は経由・停車しない。
※到着時間は全ての停留所を経由・停車した場合の目安。</td></tr>
<tr><td>その他</td><td colspan="4">より多く方に利用していただくため、目的の趣旨から逸脱しない範囲において、上記運行ダイヤ以外のニーズにも柔軟に応じる。経路等は別紙に記載。</td></tr>
</table>

３．利用実績

①実人数

区　分	抜海市民	クトネベツ市民	他地区市民	観光客等	合計
人　数	２人	６人	０人	１人	９人

②延べ人数（各運行ダイヤの５日間合計）

運行ダイヤ		抜海市民	クトネベツ市民	他地区市民	観光客等	合計
市街地行き	7：20	５人	４人	０人	０人	９人
	10：00	１人	２人	０人	０人	３人
	11：30※	０人	３人	０人	０人	３人
対象地区行き	13：30	０人	４人	０人	０人	４人
	15：30	０人	０人	０人	１人	１人
	19：00	０人	０人	０人	０人	０人
合　計		６人	13 人	０人	１人	20 人

※市街地行き11：30は、住民から家業との都合で調整を希望する申し出があったため臨時で運行。

４．利用の特徴

・早朝の便は高校生２名が毎日利用。（うち１名が最終日だけ体調不良で利用できなかった。）
降車位置を、予定していた栄３丁目（大谷薬局付近）から栄２丁目（稚高坂下）へ変更。

・市街地行き10時発の便は、高齢者が通院・買い物等の目的で利用。
降車位置は、南駅前・栄４丁目・栄２丁目が各１名ずつ。
栄４丁目の方については、乗降の際に若干の介助が必要であったことや、市街地に住む娘との待ち合わせがあったことなどから、稚内耳鼻咽喉科の駐車場内で降車した。
栄２丁目の方については、当該バス停留所から目的地まで数百メートルの距離があり、歩いて行けるか不安であったことから、回送経路上の目的地で降車した。（予定していた運行経路外）

・市街地行き11時30分発の便は、朝の家業終了後に身支度を整えると10時発では間に合わないため遅らせてほしい旨の要望があったため、臨時で運行。
降車位置は港２丁目（副港市場）で、帰りの対象地区行き13時30発の便でも港２丁目で乗車した。

・観光客は利用日の昼に南稚内駅に着く特急ＪＲを利用して稚内へ到着。その後、市街地を路線バスで移動し、駅前ターミナルから乗車して抜海地区へ。一泊したあと、帰りは抜海駅からＪＲを利用し稚内へ戻り、宗谷岬等を観光してから次の目的へ行くとのことだった。

５．利用者及び対象地区の住民の声

・スクールバスよりも降車位置が学校から近いため、こっちの方が良い。（高校生）
・スクールバスよりも少し時間が早い。
・家まで来てもらえるのはありがたいが、一人しかいないと申し訳ないとも思う。
・かかりつけの病院がバス停留所から少し遠い。そこまで歩くのも難しい。
・足腰が弱いので、車への乗り降りを手伝ってほしい。
・このような形も良いと思うが、利用頻度が少ないため、ハイヤーの補助等が良いと思う。
・自宅から少し離れたところに畑があるため免許を手放せないが、市街地との往復には心配な部分があり、家族に送迎してもらうことがある。
・病気を患っていることから公共交通機関の利用を控えており、コロナ禍になってからはタクシーも使っていない。稚内市街地へ行く場合も市外の病院へ行く場合も、子供たちが送迎してくれる。

６．総括

実証運行の形のままで満たすことができたニーズは高校生の登校時の利用のみであった。

高校生の下校時や高齢者の通院・買い物についても全く利用できないことは無いものの、家族送迎やタクシーといった自由度の高いものが利用できる状態では、当該実証運行のような事前予約制且つ運行時間・停留所が限定される交通形態の利用は見込めない。

住民からは、「乗合タクシーがあったら有難い」という声があった一方、「タクシー助成の方が良い」という声もあった。ただし公共交通は、個人単位に構築できるものではなく、行政又は住民の一方が形を示し、決定できるものでもないことから、当該実証運行を含めた各取り組みの結果や、いただいた意見・要望を加味し、数年後の『将来も見据えた地域にとって持続可能な交通形態』の構築に向け、引き続き地域住民をはじめとする関係者と協力し、協議・検討を進めることとする。