

地域の実情に合わせ「全体最適」の発想による北斗市地域公共交通体系の方向性（案）

（改正法施行による計画の作成・運用のポイントを準用して）

旅客運送サービスの分類等	主対象者	目的等
広域幹線（地域幹線系統） 道南いさりび鉄道 函館バス路線：上磯線（国道228号）、大野線（国道227号） ⇒広域軸として有効利用を目指す	一般 高校生	広域圏移動 通勤・通学目的が中心 函館方面へのアクセスの強化 速達性、利便性の向上
市内幹線（フィーダー系統） 新函館北斗駅・上磯線（28系統） ⇒市内移動の軸として路線の充実を目指す ⇒冬期需要に応じた柔軟な運行を目指す	一般、高校生、中学生	市内拠点間移動 地域幹線・鉄道との接続強化 通学、買い物、通院等の生活交通
低需要地域旅客運送サービス（フィーダー系統） 巡回ワゴン（コミュニティバス、定時定路線型） ⇒低需要を捉えた効率的な運行を目指す ⇒生活交通として利用者ニーズに合わせ、分かりやすい、新たな交通システムの導入を目指す	一般 交通弱者 特に歩ける 高齢者等	市内移動、幹線との接続 買い物、通院、娯楽等の身近な生活交通 曜日・時間・経路・バス停等は、導入地域と話し合っ一緒に作る
ラストマイル対策 タクシー乗用（タクシー助成等） 福祉有償運送 ⇒歩行が困難な住民ニーズに合わせ、移動支援サービスとしての充実を目指す	一般 交通弱者	市内外移動、買い物、通院等 ドアツードア型 免許返納対策でも活用 利用者の棲み分けを意識

低需要地域旅客運送サービスとして話題になる「デマンド型乗り合いタクシー」は、利用者、運行者、行政サイドで、以下のデメリットが顕著になってきているため、現在各地で見直しが行われている。

- 1)利用者：登録手続きや予約の手間がかかる、予約が集中してとれない、時間が決められない、など
- 2)運行者：広い区域では回送時間が長く非効率になる、予約が無くても車両・運転手は拘束される、居住地が散在していると乗り合いにならない、タクシー乗用と競合、など
- 3)行政：運営コストが高い、収益が低い、など ⇒北斗市の地域・利用者の状況を考慮すると向いていない