

# 北斗市地域公共交通計画

(案)

北斗市

# 目次

## 第1章 地域公共交通計画について

1 計画の目的	3
2 計画の位置づけ	3
3 上位計画・関連計画における公共交通の関連内容	5
(1) 第2次北斗市総合計画	5
(2) 第2期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略	8
(3) 北斗市人口ビジョン	9
(4) 北斗市都市計画マスタープラン	10
(5) 北斗市観光振興プランII	14
(6) 北斗市地域福祉計画(第2期)	15
(7) 第7期北斗市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	15
4 計画の区域	16
5 計画の期間	16

## 第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

1 北斗市の現状と課題	17
(1) 人口	17
(2) 自動車に関する状況	20
(3) 市外・域外への移動状況	21
(4) 函館圏内における市町民の移動目的地及び目的別移動手段	23
(5) 市内各施設の所在	27
2 地域公共交通等の現状と課題	31
(1) 鉄道	31
(2) タクシー	35
(3) バス(路線バス・高速バス)	37
(4) 学校・商店等が独自で運行している送迎バス	43
(5) 買い物支援サービスの状況	45
(6) 北斗市が実施している交通に関する施策	46
3 市民ニーズ等の把握	52
(1) アンケート	52
(2) 住民ヒアリング	86
(3) 交通事業者等ヒアリング	91

(4) 送迎バスを運行している事業者ヒアリング	95
(5) 買い物支援サービス事業者ヒアリング	96
(6) 学校関係者ヒアリング	97
(7) 福祉有償運送事業者ヒアリング	99
4 参考事例	101
(1) 奈良県広陵町～路線再編による利用者増	101
(2) 栃木県足利市～路線再編の際に商業施設・病院と連携してバス待ち環境を改善	101
(3) 長崎県佐世保市～事業者の一体化・等間隔運行化	102
(4) 茨城県桜川市～コミュニティバスで網羅できない地区向けの巡回ワゴンバス運行	102
(5) 実施地域愛媛県八幡浜市～三つの交通の組合せによる高齢者・学生向け輸送	103
(6) 石川県珠洲市～スクールバスの回送運行の活用	104
(7) 広島県広島市～複数事業者間で相互利用可能な定期の導入	104
(8) サイクルアンドバスライド（全国各地多数で実施）	105
(9) 茨城県～バス利用啓発キャンペーン	106
(10) 京都府宇治市～バス利用啓発イベント	106
(11) 北海道～見やすい・わかりやすいマップ	107
(12) 富山県朝日町、富山県魚津市～バス利用喚起に繋げる案内物	107
(13) MaaSの現状と事例	108
第3章 基本方針	
1 基本方針	111
2 現状と課題（まとめ）	112
3 施策の方向性	116
4 施策体系	118
第4章 施策内容の整理	
1 施策内容	120
2 実施スケジュール	127
第5章 評価方法と推進体制	
1 計画目標の達成状況を確認するための評価指標	128
2 推進体制と評価スケジュール	129

# 第1章 地域公共交通計画について

## 1 計画の目的

北斗市は、平成18年2月1日に上磯町と大野町が合併したまちであることから、市街地が分散しており、また郊外には人口減少が特に進んでいる地域がある。また、函館市のベッドタウンとして郊外型の宅地開発が行われ、国道227号、国道228号の2路線を中心に函館市から放射線状に公共交通が運行しているものの、函館市から離れるにつれて交通空白地が広がっており、市内には公共交通運行便数が少ない区域や、乗降所・駅までの距離が遠い区域があり、公共交通に対する市民ニーズは、地域によって大きく異なっている。

公共交通は、通勤、通学、通院、買い物等の市民の日常生活における移動手段として欠かすことのできないものであるが、人口減少に伴い、将来的に持続するためには採算面に問題がある。一方で、今後は高齢化や運転免許証の自主返納により、身近な移動がますます困難になることから、早急に対応を検討する必要がある。

こうした様々な状況を踏まえ、令和2年に一部改正された「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）に基づき、市民の移動手段となる公共交通の利便性・効率性の向上を図り、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築するために「北斗市地域公共交通計画」を策定する。

本計画の推進にあたっては、市・交通事業者等の関係者が連携し、地域特性に応じた多様な交通サービスを展開することにより、限られた資源の中でも持続可能な地域公共交通への見直しを目指すものである。

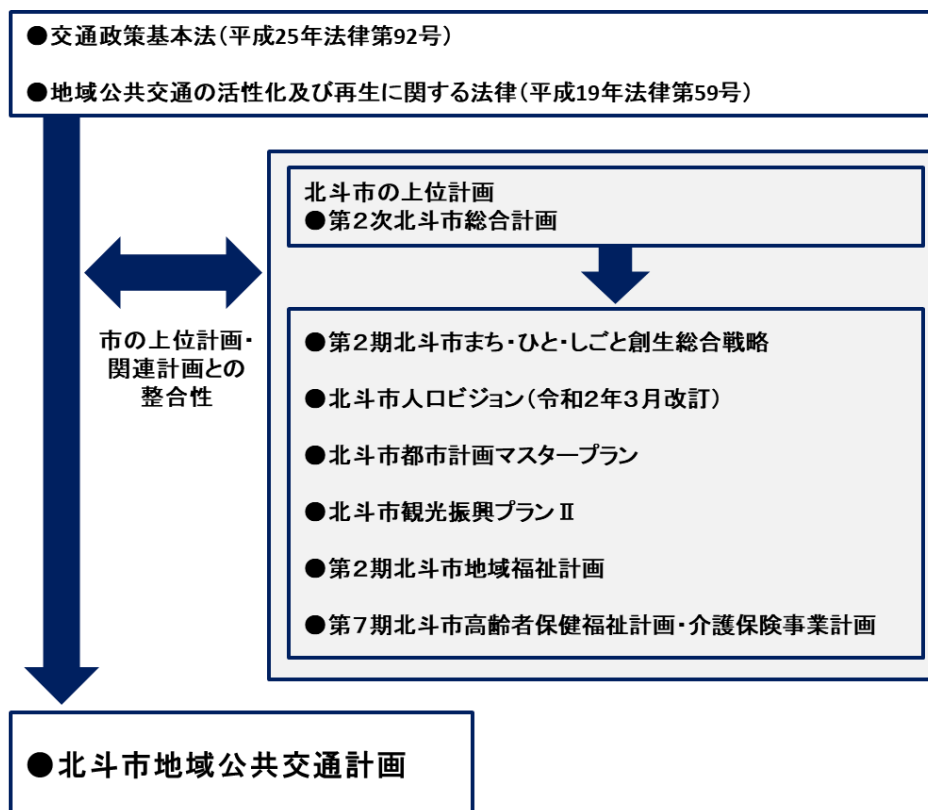
## 2 計画の位置づけ

「交通政策基本法」（平成25年法律第92号）では、交通に関する基本理念が定められており、交通に関して国、地方公共団体、交通関連事業者及び交通施設管理者、国民等の責務・役割を明らかにすることを掲げ、国及び地方公共団体が講ずべき基本的な施策について記載されている。

「北斗市公共交通計画」は、令和2年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正する法律に基づき策定する法定計画である。同法は「交通政策基本法」の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的とする。

また、本計画は、図1のとおり、「第2次北斗市総合計画」、「第2期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略」「北斗市人口ビジョン」「北斗市都市計画マスタープラン」等の関連計画と一体性を確保しつつ、本市における公共交通に関するマスタープランとし位置づけて策定する。

[図表1 上位計画と関連計画の整理]



3 上位計画・関連計画における公共交通の関連内容

上位計画・関連計画における公共交通に関連する施策及びそれぞれの計画における公共交通に関する事項等は次の通りである。

[図表2 上位計画・関連計画における公共交通の関連事項一覧]

計画名称	公共交通に関する事項等(主なもの)	計画年度等
第2次北斗市総合計画	基本目標1 新幹線を活かした元気で魅力あるまちづくり ・・・基本計画5 観光の振興 基本目標3 安全・安心な便利で暮らしやすいまちづくり ・・・基本計画2.5 公共交通の充実	平成30年度～令和9年度
第2期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標4 住み続けたいという暮らしの環境をつくり守る ・・・主要施策(3) 持続可能な地域づくり ・・・具体的取組②公共交通の充実	令和2年度～令和6年度
北斗市人口ビジョン	取組の基本方針2) 北海道新幹線の駅機能や人を呼ぶ様々な資源、 培われたコミュニティなど、北斗市の特性を活かし、多様かつ変化 の速いニーズに素早く対応した取り組みを進める。	平成27年12月策定 (令和2年3月改訂)
北斗市都市計画 マスタープラン	交通施設の基本方針2.5 地域住民が安心して利用できる公共交通の 確保・充実に図ります 2.5.1 鉄道交通の確保・充実 2.5.2 バス交通の確保・充実 2.5.3 並行在来線の対応	基準年:平成17年、 目標年:令和7年
北斗市観光振興プランII	大項目1 観光資源の充実及び周遊観光の推進 中項目イ 周遊観光の充実 ○域内周遊の促進を図る観光メニューの充実 ○周遊チケット等の充実 ○観光資源を活用したモデルコースづくり	令和元年度～令和5年度
北斗市地域福祉計画 (第2期)	地域福祉施策 大項目2 地域ぐるみによる安全・安心な地域の支 えあい体制づくり (1) 予防・早期発見から支援～孤立を防ぐつながりづくり～ ③生活支援ニーズへの対応の検討 ・地域内の交通ネットワークの整備の検討 ・買い物・お出かけ支援事業の取組み	平成30年度～令和4年度
第7期北斗市高齢者保健福 祉計画・介護保険事業計画	介護予防・日時用生活圏域ニーズ調査「高齢者施策として力を入れ てほしい施策」において、「医療体制・訪問診療の充実」が40.9% に次いで「高齢者の外出を支援する移手段の確保」(36.0%)、 「地域交通(バスなど)の利便性向上」(32.9%)であった。	平成30年度～令和2年度

(1) 第2次北斗市総合計画

■計画名 第2次北斗市総合計画(平成30年度～令和9年度)

■基本目標

1 新幹線を活かした元気で魅力あるまちづくり

北海道新幹線によるさまざまな効果を最大限に引き出し、本市の恵まれた地域資源や多様

な魅力と結び付け、その経済効果を各産業に波及させ、市内全域の持続的な発展につなげていく、新幹線を活かした元気で魅力あるまちをめざします。

## 2 誰もが幸せで輝くまちづくり

子どもを生み育てたい、暮らし続けたいと市民が願い、次代を担う子どもたちを社会全体で育み、すべての市民が住み慣れた地域で、健やかに心豊かな暮らしを送る、誰もが幸せで輝くまちをめざします。

## 3 安全・安心な便利で暮らしやすいまちづくり

災害等から生命や財産を守り、犯罪のない明るい社会の実現と、将来を見据え社会基盤施設の機能を維持し、自然環境と調和する良好な都市機能や住環境、地域交通の充実等が図られる、安全・安心な便利で暮らしやすいまちをめざします。

## 4 市民参加による協働のまちづくり

良好な地域コミュニティの形成を図り、市民一人ひとりが地域社会の担い手として、知恵を出し協力しながら本市の魅力を高め、新たな北斗市を創生する、市民参加による協働のまちをめざします。

### ■公共交通に関する施策

#### ・基本計画5 観光の振興

(「基本目標1 新幹線を活かした元気で魅力あるまちづくり」に基づく基本計画)

#### 1 観光資源の充実及び周遊観光の推進

- ① きじひき高原や桜の名所、灯台の聖母トラピスト修道院、道南いさりび鉄道等、地域資源を活かした魅力ある観光地づくり、環境整備をより一層推進します。
- ② 新函館北斗駅を拠点として、きじひき高原から松前藩戸切地陣屋跡、灯台の聖母トラピスト修道院を結ぶ周遊ルートをはじめ、新鮮な地元産品を扱う飲食店、農協・漁協直営店等、地域資源を活かした周遊観光ルートの多様化に努めます。
- ③ 観光協会や関係団体等と連携して、豊富で新鮮な食資源や四季が明確な自然環境を活かし、体験型、滞在型、通年型観光の確立と商品化に努めます。

#### 2 誘致宣伝の強化

- ① インターネットや各種メディア等、多種多様な媒体を通じ、効果的で魅力ある情報発信に努めます。
- ② 首都圏や北海道新幹線沿線地域からの集客促進を図るため、当該地域における観光プロモーション活動を推進します。
- ③ 旅行会社や公共交通事業者等関係機関に対し、多様な観光ニーズに対応した旅行商品の造成、販売を働きかけます。

#### 3 観光客受入体制の充実

- ① 観光客目線を重視し、観光ニーズに対応した適切な情報を提供するため、観光案内所やきじひき高原パノラマ展望台等、観光客受入体制の充実を図ります。

- ② 観光案内所等での多言語対応や観光案内板の整備等、国内外の観光客の受入環境整備に努めます。
- ③ 体験型観光をはじめ、着地型観光の担い手となる観光協会の体制強化とともに、観光関連事業者や案内人材の育成、おもてなし意識の醸成等、温かみのある受入体制づくりを支援します。

#### 4 多様な交流の推進

- ① 市内スポーツ施設を活かしたスポーツ合宿誘致を推進し、交流人口の拡大と併せて、トップアスリート等との交流により市内児童生徒やスポーツ愛好家の技術力、競技力の向上に努めます。
- ② 市内観光地や自然景観を活かした映画やドラマ、コマーシャル等のロケーション誘致を推進し、交流人口の拡大を図るとともに、制作された映像を通じ本市の魅力を全国に発信します。
- ③ 東京北斗会をはじめ、ふるさと出身者等、本市に縁のある方々への情報発信と連携強化により交流支援人材の育成に努めます。
- ④ 北海道新幹線開業を契機とした新幹線駅所在自治体や沿線自治体等との都市間交流を推進します。

#### 【成果目標】

- 1 観光入込客数（平成 27 年度渡島管内観光入込客数調査） 106 万人：増加を目指す
- 2 市内宿泊者数（平成 27 年度渡島管内観光入込客数調査） 3 万人：増加を目指す
- 3 スポーツ合宿誘致団体数（市外のスポーツ団体が市内宿泊施設及びスポーツ施設を利用したスポーツ合宿 実施団体数） 45 団体：増加を目指す

#### ●基本計画 25 公共交通の充実

（「基本目標 3 安全・安心な便利で暮らしやすいまちづくり」に基づく基本計画）

##### 1 公共交通の確保と充実

- ① 公共交通は、通学や通勤等市民生活に欠かすことのできない移動手段として、交通事業者と連携を図り、確保に努めます。
- ② 高齢社会や人口減少等の環境変化や交通需要に応じ、市民や交通事業者との意見交換の場で議論を深め、公共交通のあり方について検討します。
- ③ 新函館北斗駅からの 2 次交通としての役割を担う鉄道やバス、タクシー等について、利用者の視点にたった利便性の向上に努めます。

##### 2 鉄道交通の確保と利用促進

- ① 市民の交通手段として重要な道南いさりび鉄道は、沿線地域協議会において必要な方策等を協議し、市民が安心して利用できる公共交通として確保に努めます。
- ② 将来にわたる道南いさりび鉄道の維持・存続に向け、観光客等新たな利用客の拡大や、市民、沿線自治体、地域応援隊等と連携し、積極的な利用促進に努めます。

### 3 バス交通の確保と利用促進

- ① 通学や通勤等市民生活に欠かすことのできない移動手段として、バス路線の確保に努めます。
- ② バス事業者と連携し、ICカードの利用やノンステップバスの導入等利便性向上に努めるとともに、利用促進に努めます。
- ③ 北海道新幹線の開業等の環境変化や新たな交通需要に対応し、利便性の高いバス路線のあり方について、南北市街地連絡バスの見直しと併せて検討します。

#### 【成果目標】

- 1 道南いさりび鉄道利用人数（1日平均乗車人数、平成28年度）約2,000人：現状維持を目指す
- 2 市内運行の路線バス乗車密度（1台1日1キロあたり平均乗車人数、平成28年度）6.6人：現状維持を目指す
- 3 交通機関の利便性（市民意識調査結果）43.5%：増加を目指す

## （2）第2期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略

■計画名 第2期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年度～令和6年度）

### ■基本方針

- 将来にわたり持続可能なまちづくり
- 誰一人取り残さない包摂的なまちづくり
- 多様なステークホルダーとの連携によるまちづくり

### ■基本目標

- ・基本目標1 北海道新幹線を活かした産業の振興と雇用の場をつくる  
～活力ある地域をつくる～
- ・基本目標2 北斗市らしさを活かして人を呼び込み・呼び戻す  
～新しい人の流れをつくる～
- ・基本目標3 子どもを生み、育てたいという希望をかなえる  
～結婚・出産・子育ての希望をかなえる～
- ・基本目標4 住み続けたいという暮らしの環境をつくり守る  
～ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる～

### ■公共交通に関する施策

基本目標4 住み続けたいという暮らしの環境をつくり守る  
主要施策（3）持続可能な地域づくり

#### 具体的取組②公共交通の充実

- ・本市が抱える公共交通の課題解決に向け、市民ニーズの把握と将来需要の予測に努め、北斗市地域公共交通計画を策定する。
- ・交通空白地域における日常生活の移動性を確保するデマンド型交通等新たな交通モードの運行計画を策定する。
- ・市内事業者と連携した地域経済の活性化に資する公共交通利用促進策を実施する。

### (3) 北斗市人口ビジョン

#### ■計画名 北斗市人口ビジョン（平成27年12月策定（令和2年3月改訂））

#### ■取組の基本方針

- 1) 市民をはじめ企業・団体、そして、公共においては政府や道が人口減少問題に関する基本認識を共有し、それぞれが役割を認識しつつ相互協力関係を持ちながら、一体的に取り組んでいく。
- 2) 北海道新幹線の駅機能や人を呼ぶ様々な資源、培われたコミュニティ等、北斗市の特性を活かし、多様かつ変化の速いニーズに素早く対応した取り組みを進める。
- 3) 必要に応じ、これまでの取り組みを再点検し、長期的展望に立って、有効な対策を総合的に構築し実行に移す。

#### ■目指す姿とその実現に向けた取組

- 1) 人口拡大期のような全国一律のキャッチアップ型の取り組みではなく、自らの地域資源を見つけ、磨き上げ、そして活用し、北斗市らしい地域社会の形成を目指す。
- 2) 都市部住民の地方に対する関心の高まり等をふまえ、外に向かって北斗市を開き、外部の良さを取り込み、積極的につながっていくことにより、新たな視点から北斗市の活性化を図る。
- 3) 地方で「しごと」がつくられ、それが「ひと」を呼び、さらに「ひと」が「しごと」を呼び込む好循環が確立すれば「まち」は活力を取り戻し、人々は安心して働き、希望どおり結婚し、子どもを生き育てることができる。北斗市でもこうした社会の実現を目指す。

#### ■人口の将来展望

##### 【社会増減…社会動態の均衡】

平成27年度に実施した総合戦略策定に係る住民意識調査によると、過去1年の間に北斗市に転入した住民及び北斗市から転出した住民のそれぞれ転入・転出したきっかけは、就学や勤務先の都合によるものが約半数を占め、さらに転出した住民で回答のあったものの

6割弱からは将来、北斗市に戻りたいとの回答を得た。

これらを考慮すると、国や道等と連携し、雇用を増やし、長く居住できる環境を構築することにより、社会動態の均衡を図ることが可能と考えられる。

#### 【自然増減…出生率の上昇】

平成 27 年度に実施した総合戦略策定に係る住民意識調査によると、若年層（高校生）から、「将来結婚したい」との回答を約 7 割、結婚に対する必要な支援として「雇用の確保」（約 4 割）、「経済的支援」（約 4 割）との回答を得た。

また、将来欲しい子どもの数については、「2人」が約 6 割を占めている。

以上の結果から、現在の若年層には、結婚する意識が決して低くなく、子供についても生み育てたいとの意識が高いことがわかる。

これらを考慮すると、国や道等と連携し雇用を安定させること、また子どもを生み、育てたいという希望をかなえる施策を推し進めることにより、出生率の上昇を図ることが可能と考えられる。

## （４）北斗市都市計画マスタープラン

■計画名 北斗市都市計画マスタープラン（基準年：平成 17 年、目標年：令和 7 年）

### ■都市構造

北斗市の将来の都市構造として、地域特性や交通条件、主要プロジェクト等から、2つの都市軸、2つの拠点及び4つのゾーンを次のとおり設定し、まちづくりの骨格とします。

#### （１）都市軸

都市軸は、まちの骨格となる軸であり、周辺市町との連携・連絡機能を持つ「広域交流軸」と、市内における都市活動の中心的な役割を果たし、市内の各拠点間を連携・連絡する機能を持つ「連絡軸」を位置づけます。

- ① 広域交流軸：函館市から北斗市を経て檜山方面へ至る国道 227 号と七重浜から函館湾岸を渡島西部方面へ至る国道 228 号は、函館圏の都市構造上の骨格となっている主要幹線道路です。これらの道路は、人・物の交流や連携等において重要な役割を担っていることから、北斗市と周辺地域とを結ぶ広域交流軸として位置づけます。
- ② 連絡軸：北斗市を縦貫する主要道道上磯峠下線、道道大野上磯線等は、南北の拠点等を結ぶ重要な役割を担っています。また、新幹線新駅の駅前通である道道渡島大野停車場線、道道新函館停車場七飯線（仮称）は、新駅へのアクセス道路として交流を支援する役割を担います。これらの道路は、北斗市の拠点地区等をネットワーク化させ、地域内の交流を推進するとともに、多様な住民活動を支える基幹的な連絡軸として位置づけ整備を進めます。

## (2) 拠点

拠点は、都市活動の中心地となる「都市拠点」と、新幹線整備の効果をいかす「交流拠点」として、以下のとおり位置づけます。

- ① 都市拠点：都市活動の中心地として、行政、文化、商業等住民生活のための主要な施設が集積し市街地形成が進んでいる中央・上磯駅周辺地区及び本町地区を都市拠点として位置づけ、土地利用を進めます。
- ② 交流拠点：新たな北海道の玄関口となる新駅周辺地区は、新幹線整備の効果を最大限にいかす広域的な交流拠点として位置づけます。

## (3) ゾーン

土地利用の方向が同一のおおまかな範囲で、土地利用の適切な規制・誘導を進めることとし、以下の4つのゾーンを配置します。

- ① 居住ゾーン：追分2丁目地区、本町地区、向野地区及び東前地区等の低層住宅地は、良好な戸建て住宅を主体としたゆとりある居住ゾーンとしての土地利用を図ります。また、七重浜地区、久根別地区及び中野通地区等は、生活利便施設が近接する良質な住宅地としての居住ゾーンと位置づけます。
- ② 田園居住ゾーン：清川地区、一本木地区等の集落地区については、ゆとりある居住環境の田園居住ゾーンとして位置づけ、田園の良好な環境を保全しつつ、地域コミュニティの維持を図ります。
- ③ 産業ゾーン：臨港地区に指定されている七重浜地区、テクノポリス函館上磯工業団地等の追分地区、セメント製造が行われている谷好地区、清水川工業団地、萩野農工団地のある国道227号沿道及び北斗追分IC周辺等を、工業・流通機能の集約を図る産業ゾーンとして位置づけ、土地利用を進めます。
- ④ みどりのゾーン：みどり豊かな自然環境にめぐまれた「上磯ダム周辺」、「きじひき高原」や「匠の森」及び「八郎沼周辺」等は、みどりのゾーンに位置づけ、自然環境の保全に配慮するとともに、広域的な観光・レクリエーション拠点とします。

## ■公共交通に関する施策

交通施設の基本方針 2.5 地域住民が安心して利用できる公共交通の確保・充実を図ります

### 2.5.1 鉄道交通の確保・充実

- ・新幹線新駅と函館駅間の在来線アクセスについては、新幹線の運行本数に対応した円滑な列車運行を要望します。

### 2.5.2 バス交通の確保・充実

- ・市内を走る路線バスは、地域住民の重要な足となっていることから、市民の利用に配慮した路線の充実等について、バス事業者等に働きかけ、公共交通の確保に努めます。
- ・バス交通等は、交通渋滞や交通空白地帯を解消するほか、マイカーをバス交通等へ転換することで二酸化炭素の排出を抑制することができるといったメリットが多くあることか

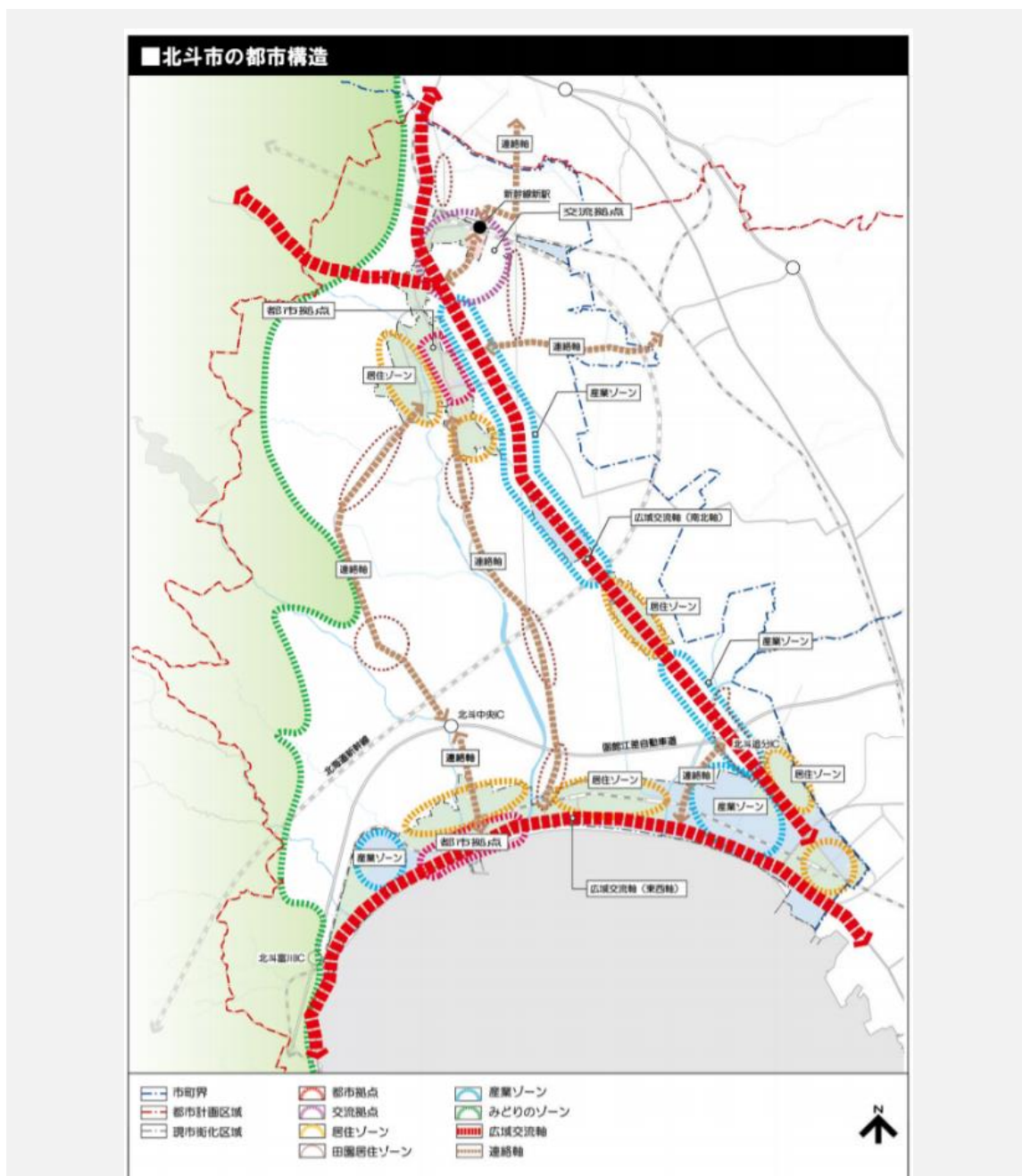
ら、公共交通の利用促進を図ります。

- ・新幹線利用者の利便性の向上のため、既存のバス路線が新幹線新駅を經由する等、バス事業者等に働きかけます。

### 2.5.3 並行在来線の対応

- ・新幹線開業に伴う並行在来線経営分離後、沿線住民の足を確保するため、道や沿線市町等との連携により、経営分離区間の安全性はもとより、安定的かつ効率的な第3セクター鉄道の経営に必要な利用促進を図ります。

## ■参考：北斗市の都市構造





## (5) 北斗市観光振興プランⅡ

### ■計画名 北斗市観光振興プランⅡ（令和元年度～令和5年度）

#### ■基本方針

##### (1) 観光資源の充実及び周遊観光の推進

きじひき高原や桜の名所、灯台の聖母トラピスト修道院といった地域資源と、自然豊かな大地と海からとれる新鮮な食資源、四季が明確な自然環境を生かした通年型、滞在型観光を確立します。

##### (2) 誘致宣伝の強化

北海道新幹線沿線となる東北や北関東、首都圏等への誘致宣伝活動をはじめ、インターネット等の情報ツールやメディアを効果的に活用した情報発信により、観光客の誘客を図ります。

##### (3) 観光客受入体制の充実

国内外の観光客目線を重視し、観光ニーズに対応した適切な情報を提供するため、観光案内所を核とした観光客の受入環境の整備に努めます。また、北斗市ならではの文化や自然等を体験・体感する「コト消費」への消費スタイルにあわせた着地型観光を促進します。

##### (4) 多様な交流の推進

市内スポーツ施設を活用したスポーツ合宿や、市内観光地・自然景観を活用したロケーション誘致等を推進し、交流人口の拡大を図ります。

##### (5) 広域観光の推進

わが国有数の国際観光都市である函館市をはじめ、近隣自治体、交通事業者等と連携し、広域での観光周遊ルートといった旅行商品づくりを推進します。

#### ■公共交通に関する施策

##### 具体的な取り組み

##### 大項目1 観光資源の充実及び周遊観光の推進

##### 中項目イ 周遊観光の充実

○域内周遊の促進を図る観光メニューの充実：通年で市内観光地や観光関連施設等への回遊を促す観光メニューの推進

○周遊チケット等の充実：はこだて旅するパスポート事業といった周遊チケットの充実、継続的販売

○観光資源を活用したモデルコースづくり：観光地と地場産品を活用した料理、特産品を提供する店舗を組み入れた多彩な観光コースの創出

## (6) 北斗市地域福祉計画（第2期）

■計画名 北斗市地域福祉計画（第2期）（平成30年度～令和4年度）

### ■基本理念

健康で安心して暮らせる ぬくもりのある福祉のまちづくり

### ■公共交通に関する施策

地域福祉施策 大項目2 地域ぐるみによる安全・安心な地域の支えあい体制づくり

(1) 予防・早期発見から支援～孤立を防ぐつながりづくり～

③生活支援ニーズへの対応の検討

- ・地域内の交通ネットワークの整備の検討：地域の特性を踏まえた上で、民間や市民等による新たな移動手段・サービスも含め、全体として整合性のとれた地域交通ネットワークの形成を検討します。
- ・買い物・お出かけ支援事業の取組み：買い物支援事業として、買物が困難な地域で一人暮らしの高齢者等を対象に、社会福祉法人等が所有する車輛を利用して、大型店舗等での買い物支援を実施します。お出かけ支援事業として 公共交通機関の利用が困難な地域で、閉じこもりがちな高齢者等を対象に、社会福祉法人等が所有する車輛を利用して、花見等へ出かけられるお出かけ支援を実施します。

## (7) 第7期北斗市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

■計画名 第7期北斗市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画  
(平成30年度～令和2年度)

### ■基本目標

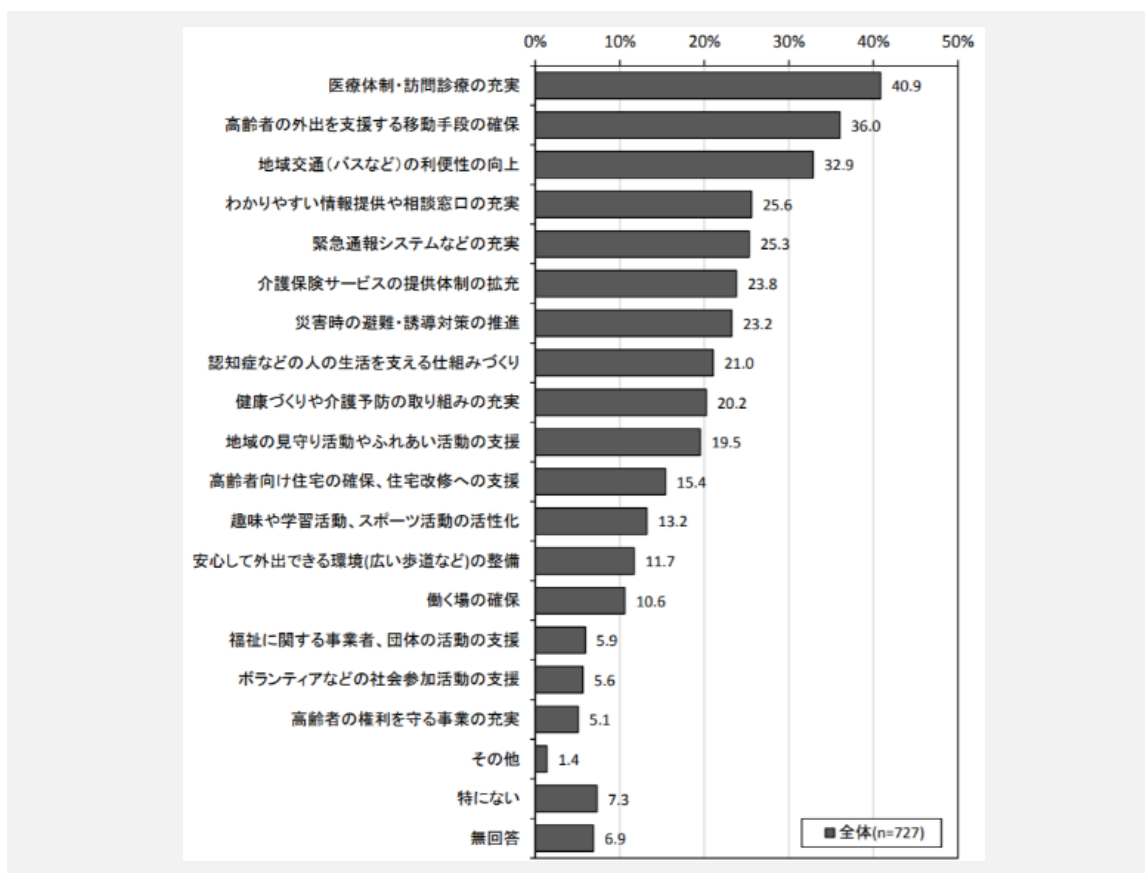
- ・基本テーマ：健康で安心して暮らせるぬくもりのある福祉のまちづくり
- ・基本目標1 健康に暮らせるまち
- 基本目標2 安心して暮らせるまち
- 基本目標3 ぬくもりのあるまち

### ■参考

・介護予防・日時用生活圏域ニーズ調査結果(平成29年9月～10月実施、有効回収数727)

【高齢者施策として力を入れてほしい施策(複数回答)】

「医療体制・訪問診療の充実」が40.9%で最も多く、次いで「高齢者の外出を支援する移動手段の確保」(36.0%)、「地域交通(バス等)の利便性向上」(32.9%)が続いている。



#### 4 計画の区域

本計画の区域は北斗市全域とする。ただし、周辺市町との連携・調整をしながら広域的な視点も踏まえます。

#### 5 計画の期間

本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とし、計画策定から継続的な進行管理を行う。

## 第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

### 1 北斗市の現状と課題

#### (1) 人口

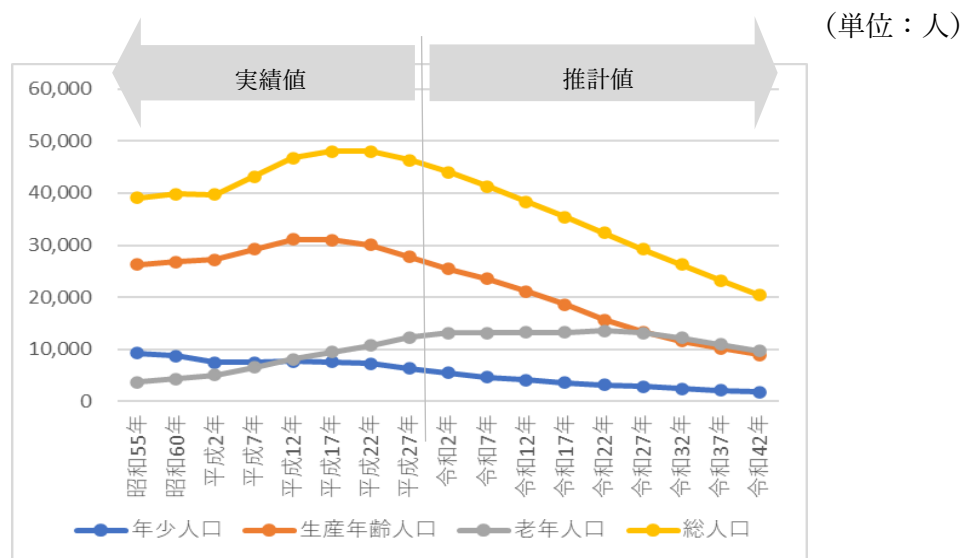
##### ① 北斗市の人口推移と将来推計人口

北斗市では平成2年以降、人口増加が続いていたが、平成17年に最も多い48,056人に達して以降、減少が続いている。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、北斗市の人口は、令和12年頃には4万人を切り、令和27年頃には3万人を切るとされている。これは、概ね5年間で人口が約10%ずつ減少していく傾向である。

世代別に見れば、65歳以上の老年人口は微増傾向、15～64歳の生産年齢人口は減少傾向であり、老年人口率は大きく上昇していく。令和27年頃には、生産年齢人口と老年人口が同規模になるとされている。

[図表3 北斗市の年齢別人口]



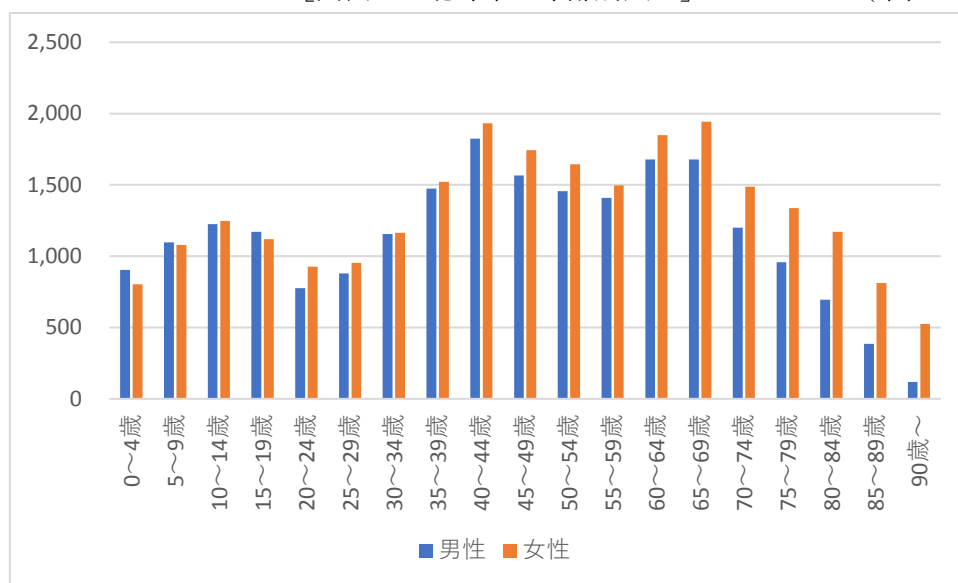
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年	令和32年	令和37年	令和42年
年少人口	9,206	8,704	7,467	7,412	7,679	7,565	7,217	6,353	5,464	4,620	4,050	3,541	3,152	2,798	2,448	2,108	1,805
生産年齢人口	26,250	26,812	27,179	29,220	31,063	31,035	30,059	27,723	25,396	23,509	21,138	18,622	15,646	13,299	11,577	10,213	8,954
老年人口	3,640	4,309	5,088	6,545	8,061	9,454	10,756	12,297	13,116	13,142	13,202	13,273	13,565	13,154	12,224	10,954	9,619
総人口	39,096	39,841	39,741	43,177	46,804	48,056	48,032	46,390	43,976	41,271	38,389	35,436	32,364	29,251	26,249	23,275	20,378

資料：平成27年までは国勢調査による実績値、令和2年以降は予測値（国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」）

## ②年齢別人口

北斗市の年齢別人口は、65歳～69歳：3,619名、40歳～44歳：3,756名の二つの山があり、それぞれ団塊の世代と団塊ジュニア世代である。20～24歳が比較的少ないのは、大学等で市外・道外に移住する影響と思われる。

[図表4 北斗市の年齢別人口] (単位：人)



	0～4歳	5～9歳	10～14歳	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～89歳	90歳～
男性	903	1,097	1,224	1,171	776	878	1,154	1,474	1,824	1,565	1,455	1,409	1,678	1,677	1,200	958	694	385	119
女性	802	1,079	1,248	1,119	926	952	1,165	1,520	1,932	1,744	1,645	1,496	1,849	1,942	1,487	1,336	1,171	812	524
全体	1,705	2,176	2,472	2,290	1,702	1,830	2,319	2,994	3,756	3,309	3,100	2,905	3,527	3,619	2,687	2,294	1,865	1,197	643

資料：国勢調査（平成 27 年）

## ③地区別人口

図表5は北斗市の地区別人口とその推移を示したものであり、赤字部分は前回調査よりも人口が増えたことを表している。平成22年から平成27年にかけては人口増加した地域は無いが、平成22年頃までは国道228号線沿いの浜分地区・久根別地区・中央地区等で増加してきた。平成2年から平成12年にかけては、国道227号線沿いの本町地区・市渡地区・萩野島川地区等で増加した。

また、一部では120%前後の人口増があった地区も見られ、函館のベッドタウンとして集合住宅や戸建住宅の開発が行われてきたことによるものと思われる。

[図表5 北斗市の地区別人口]

(単位：人、%)

地区	平成2年		平成7年		平成12年		平成17年		平成22年		平成27年	
	前回調査比		前回調査比		前回調査比		前回調査比		前回調査比		前回調査比	
浜分地区	10,170	104.4%	11,710	115.1%	13,259	113.2%	14,406	108.7%	15,286	106.1%	15,240	99.7%
久根別地区	7,148	113.4%	7,510	105.1%	8,318	110.8%	8,546	102.7%	8,457	99.0%	8,049	95.2%
中央地区	2,763	92.9%	2,732	98.9%	2,744	100.4%	3,370	122.8%	3,510	104.2%	3,470	98.9%
上磯駅周辺地区	3,419	96.5%	4,031	117.9%	4,438	110.1%	4,272	96.3%	4,163	97.4%	3,962	95.2%
沖川地区	796	94.2%	729	91.6%	712	97.7%	705	99.0%	687	97.4%	628	91.4%
桜岱・添山地区	569	71.2%	527	92.6%	482	91.5%	595	123.4%	557	93.6%	494	88.7%
谷川地区	2,425	95.8%	2,646	109.1%	2,778	105.0%	2,544	91.6%	2,401	94.4%	2,246	93.5%
茂辺地地区	2,101	88.1%	1,912	91.0%	1,695	88.7%	1,544	91.1%	1,298	84.1%	1,117	86.1%
石別地区	1,559	94.9%	1,474	94.5%	1,351	91.7%	1,276	94.4%	1,112	87.1%	993	89.3%
本町地区	4,879	95.7%	5,909	121.1%	6,842	115.8%	6,705	98.0%	6,472	96.5%	6,357	98.2%
市渡地区	1,353	99.6%	1,573	116.3%	1,747	111.1%	1,656	94.8%	1,536	92.8%	1,389	90.4%
萩野・島川地区	2,485	98.2%	2,375	95.6%	2,385	100.4%	2,393	100.3%	2,513	105.0%	2,412	96.0%
中山地区	74	89.2%	49	66.2%	53	108.2%	44	83.0%	40	90.9%	33	82.5%
合計	39,741	99.7%	43,177	108.6%	46,804	108.4%	48,056	102.7%	48,032	100.0%	46,390	96.6%

資料：国勢調査（平成27年）

\*各地区の範囲

- 浜分地区：七重浜、追分      ●久根別地区：久根別、東浜      ●中央地区：中央、中野通
- 上磯駅周辺地区：飯生、常盤、公園通、昭和、大工川、押上      ●沖川地区：中野、野崎、清川
- 桜岱・添山地区：添山、水無、三好、桜岱、峨朗、戸切地      ●谷川地区：谷好、富川、館野
- 茂辺地地区：矢不來、茂辺地、茂辺地市ノ渡      ●石別地区：当別、三ツ石
- 本町地区：本町、本郷、白川、細入、村内、文月、向野      ●市渡地区：市渡、稲里
- 萩野・島川地区：開発、東前、萩野、一本木、千代田、清水川、南大野      ●中山地区：中山、村山

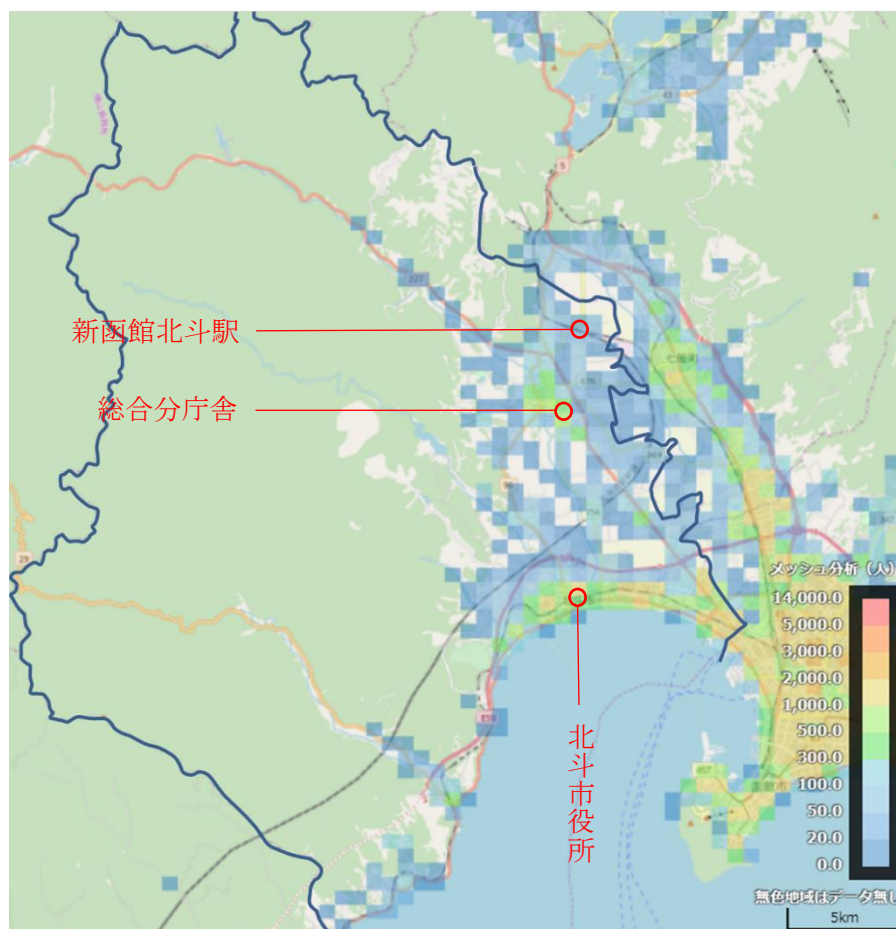
#### ④人口分布

以下は北斗市の人口分布を表しているものであるが、北斗市の中で最も人口が集中しているのは、海岸線の国道228号線沿いで、浜分地区・久根別地区から上磯駅周辺地区にかけて緑・黄色で表示されていることがわかる。

次に旧大野町の中心部であった本町地区や、国道227号線沿いの萩野・島川地区等に人口が多いこともわかる。

一方で、国道228号と227号に挟まれた地域は、農地が多いこともあり、人口が少ないことがうかがえる。

[図表6 北斗市の人口分布]



資料:RESAS 地域経済分析システム(総務省 国勢調査に関する地域メッシュ統計(平成27年))より加工

## (2) 自動車に関する現状

### ①北斗市民の免許保有率

北斗市民 46,031 名に対して、免許保有者は 29,464 名であり、免許保有率は 64.0%にのぼる。70～74 歳の免許保有率は 66.9%であり、全体の免許保有率とほぼ同じである。しかし、75 歳以上となると、28.0%と大きく減少する。特に、女性は 11.2%になり、10 人に 1 人の保有という状況である。一方で、男性は 56.9%保有しており、75 歳を過ぎても運転の必要性が高いことがうかがえる。

[図表7 北斗市民の免許保有率] (単位：人、%)

		70～74歳	75歳以上	全体
免許保有者	男性	1,298	1,392	29,464
	女性	858	472	
	全体	2,156	1,864	
人口	男性	1,435	2,447	46,031
	女性	1,788	4,221	
	全体	3,223	6,668	
免許保有率	男性	90.5%	56.9%	64.0%
	女性	48.0%	11.2%	
	全体	66.9%	28.0%	

資料：警察署提供データ（令和元年12月末現在）、住民基本台帳（令和元年12月末現在）

## ②自動車保有台数

北斗市民の乗用車保有台数の全体は、大きくは増減していないが、小型車は減少傾向にあり、普通車は増加傾向にある。

[図表8 北斗市民の自動車保有台数（乗用）] (単位：台、%)

	普通車		小型車		乗用車全体	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比
平成28年	6,373	-	9,287	-	15,660	-
平成29年	6,843	107%	9,015	97%	15,858	101%
平成30年	7,003	102%	8,894	99%	15,897	100%
平成31年	7,182	103%	8,700	98%	15,882	100%
令和2年	7,302	102%	8,479	97%	15,781	99%

資料：北海道運輸局「自動車保有車両数関係統計」（いずれも各年の3月末現在）

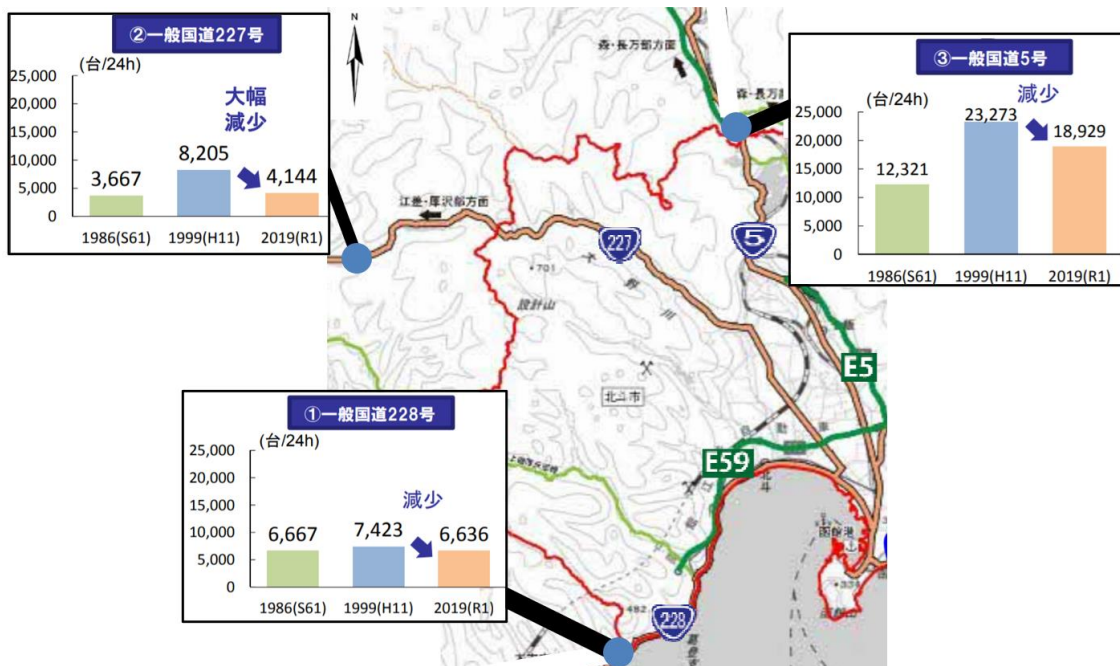
## (3) 市外・域外への移動状況

### ①交通量の変化

図表9は、函館圏（函館市、北斗市、七飯町）と域外の交通流動を把握するための交通量で、特に北斗市と関連する①一般国道228号（北斗市・木古内町境）、②一般国道227号（北斗市・厚沢部町境）、③一般国道5号（七飯町・森町境）の交通量の推移である。

全て減少傾向を示しているものの、②は20年前（平成11年）と比べて約半減していることがわかる。一方で③は減少しているとはいえ、33年前（昭和61年）の水準から大きくは変わっておらず、一般国道5号の交通需要は比較的安定していると言える。

[図表9 函館圏境の交通量]



資料：平成 31 年度函館圏パーソントリップ調査「コードライン調査」

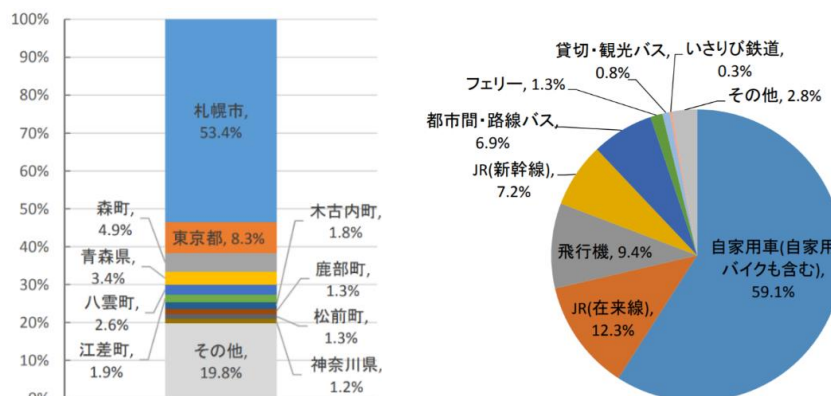
調査対象：歩行者類、自動車類、動力付二輪車類、自動車類

## ②函館圏域外の行先・交通手段

函館圏域外の行先は札幌市が過半数を超え、交通手段は自家用車が 59.1%、JR（在来線）12.3%、飛行機 9.4%、JR（新幹線）7.2%、都市間・路線バス 6.9%と続く。

このことから、函館圏域内における新函館北斗駅の立地は南方面への玄関口という性質もさることながら、札幌方面の玄関口として今後さらに活用できることをうかがわせる。現在でも、鉄道駅という性質のみならず、広大な駐車場・都市間バスターミナルがあり、北海道新幹線の札幌延伸を見据えても、札幌方面の交通のハブとして期待される立地と言える。

[図表 10 函館圏域外の主な行先 (左)、函館圏域外への交通手段 (右)]



資料：平成 31 年度函館圏パーソントリップ調査「附帯調査（住民意識調査）」  
 調査対象：函館圏（函館市、北斗市、七飯町）の住民

#### (4) 函館圏内における市町民の移動目的地及び目的別移動手段

##### ①函館圏内における市町民の移動目的地

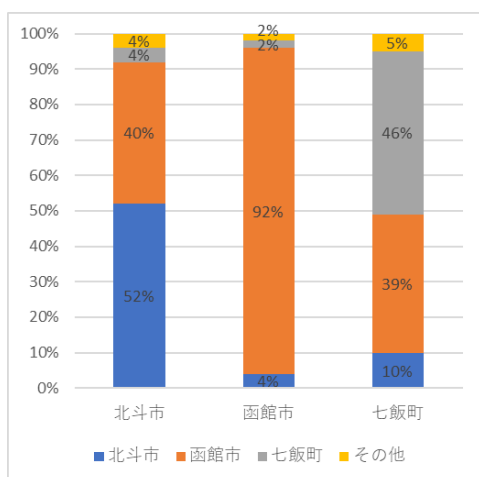
北斗市からの通勤先は函館市が 40%、北斗市からの通学先は函館市が 57%と、多くの通勤・通学者が函館市・北斗市間を平日の毎日移動している。

また、北斗市からの通院先は函館市が 49.8%、北斗市からの買い物先は函館市が 45%、であり、あらゆる市民活動の面で、函館市との結びつきが強いことを表している。

特に、公共交通の利用目的として多いと思われる通学・通院・買い物について、これだけ多くの函館市と往来していることは、公共交通の在り方を考える上で認識するべきである。

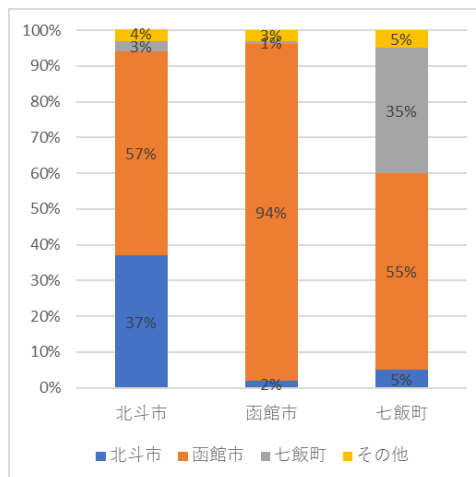
[図表 11 函館圏内における市町民の移動目的地]

##### ・各住民の通勤先



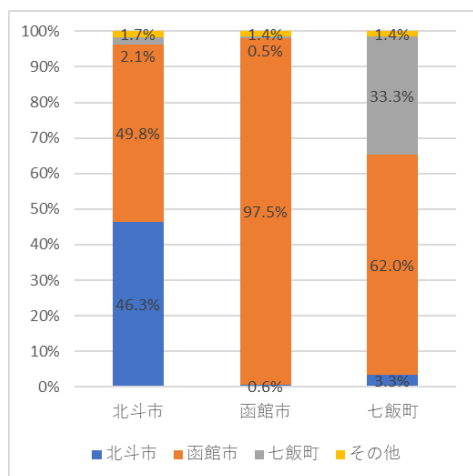
資料：国勢調査（平成 27 年）

##### ・各住民の通学先



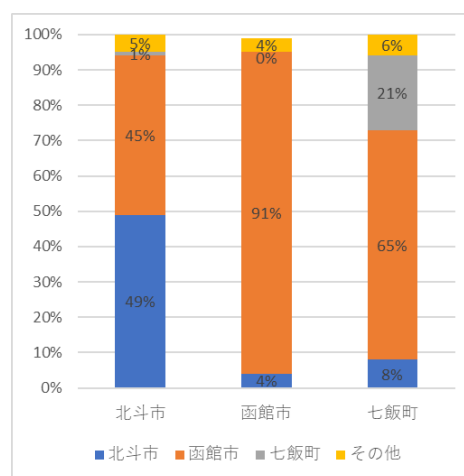
資料：国勢調査（平成 27 年）

・各住民の通院先



資料：国民健康保険患者受療動向調査  
(平成 18 年 5 月診療分)

・各住民の買い物先



資料：平成 21 年度北海道広域商圏動向調査

②函館圏内における市町民の目的別移動手段

図表 12 は、平成 31 年度函館圏パーソントリップ調査において、函館圏（函館市、北斗市、七飯町）の住民を対象とし、目的地ごと（通勤、通学、帰宅、私用、業務）の交通手段を表したものである。

全体としては、公共交通の利用割合は、昭和 61 年調査時と比べれば、12.3%から 6.5%へと半減しているが、平成 11 年（6.4%）からは大きな変化はない。一方で自動車利用は、平成 11 年（59.8%）から令和元年（69.2%）へと増加傾向にある。

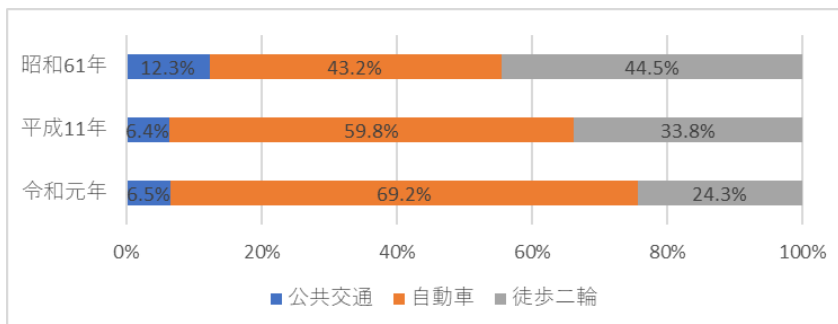
大きな傾向として、公共交通から自動車へのシフトは既に落ち着いていると言え、目的によっては公共交通利用割合が増えているものもある。一方で徒歩二輪の割合は、どの目的でも減少している。

通勤時の公共交通利用割合は減少傾向にあるが、通学時の公共交通利用割合は、平成 11 年（7.2%）から令和元年（15.0%）にかけて増えている。

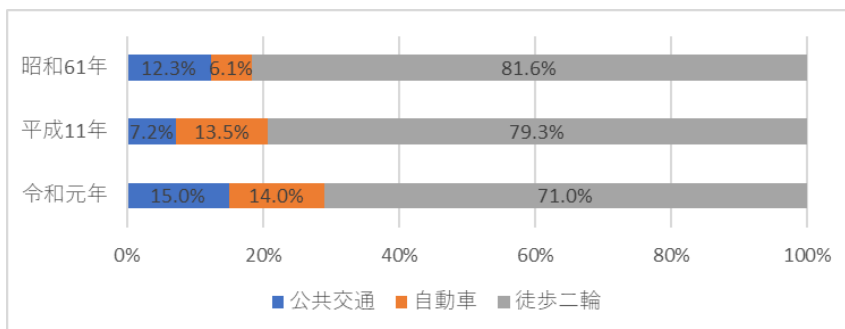
帰宅時（※パーソントリップでは目的地までの交通手段を調査するため、通勤・通学に関わらず自宅までの交通手段として調査する）の公共交通利用割合は、平成 11 年（6.5%）から令和元年（6.9%）にかけて増加、私用時は減少傾向、業務時は平成 11 年（1.3%）から令和元年（1.9%）にかけて増加している。なお、自動車利用割合はいずれの目的でも増加しており、徒歩二輪はいずれの目的でも減少している。

[図表 12 函館圏内における市町民の目的別移動手段]

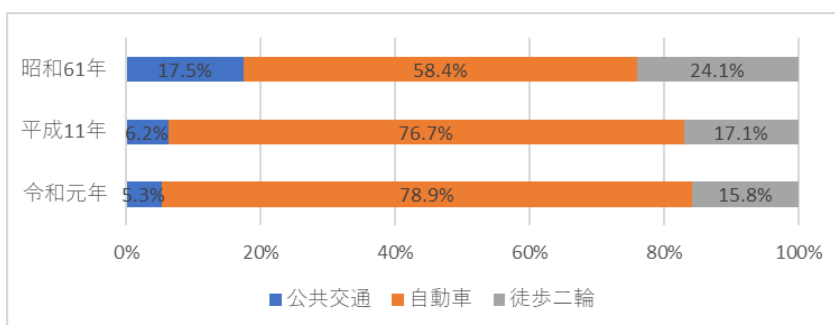
・全目的の交通手段構成比



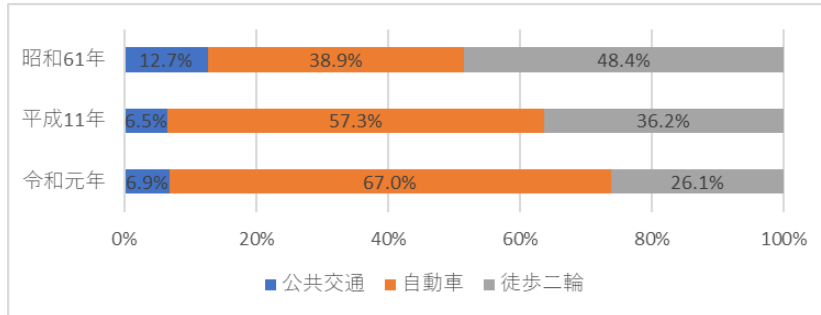
・通学時の交通手段構成比



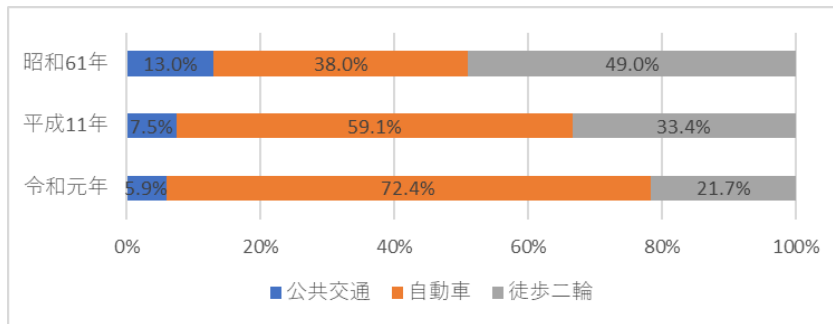
・通勤時の交通手段構成比



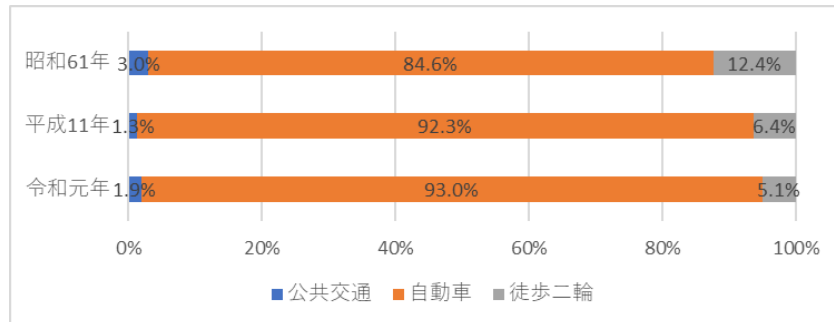
・帰宅時の交通手段構成比



・私用時の交通手段構成比



・業務時の交通手段構成比



資料：平成 31 年度函館圏パーソントリップ調査「目的別交通手段構成比」

対象：函館圏（函館市、北斗市、七飯町）の住民

## (5) 市内各施設の所在

### ①市内の高等学校・中学校

北斗市内に高等学校は3校、中学校は5校ある。中学校の通学区域では、大野中学校と上磯中学校の通学区域が広域となっている。

[図表 13 市内の高等学校・中学校所在地]

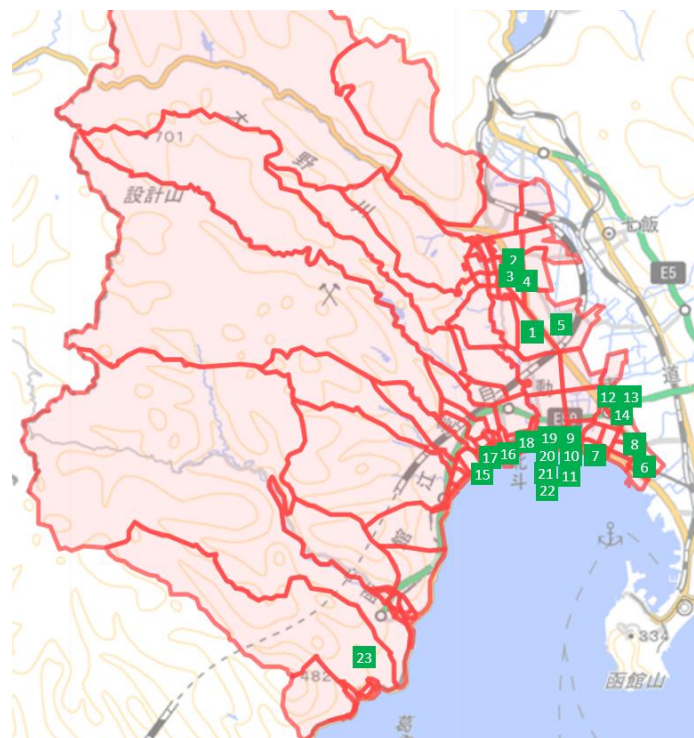


	学校名	住所	通学区域
1	北海道函館水産高等学校	七重浜2丁目15番3号	-
2	北海道上磯高等学校	中野通3丁目6番1号	-
3	北海道大野農業高等学校	向野2丁目26番1号	-
1	浜分中学校	追分1丁目17番1号	追分、追分1~4丁目、七重浜1~7丁目、七重浜8丁目1~8番
2	上磯中学校	中野通320番地の4	館野、柳沢、三好、水無、桜岱、添山、押上、押上1~2丁目、大工川、大工川1~2丁目、野崎、清川、中野、中野通、中野通1~3丁目、富川町、富川1~2丁目、谷好1~4丁目、昭和1~2丁目、公園通1丁目、常盤1~3丁目、飯生1~3丁目、中央1~3丁目、東浜1~2丁目、久根別1~5丁目、七重浜8丁目9~30番
3	大野中学校	本町554番地の1	本町、本町1~4丁目、南大野、向野、向野1~3丁目、本郷、白川、細入、開発、清水川、文月、村内、市渡、稲里、村山、中山、東前、萩野、千代田、一本木
4	石別中学校	三ツ石270	三ツ石、三ツ石1~2丁目、当別、当別1~4丁目
5	茂辺地小中学校	茂辺地3丁目4番12号	湯ノ沢、茂辺地市ノ渡、茂辺地、茂辺地1~5丁目、矢不來

### ②市内の病院等

一般社団法人渡島医師会に属する北斗市内施設は23施設あり、特に国道228号線沿いに集中している。なお、北斗市内には総合病院は無い。

[図表 14 市内の病院等所在地]



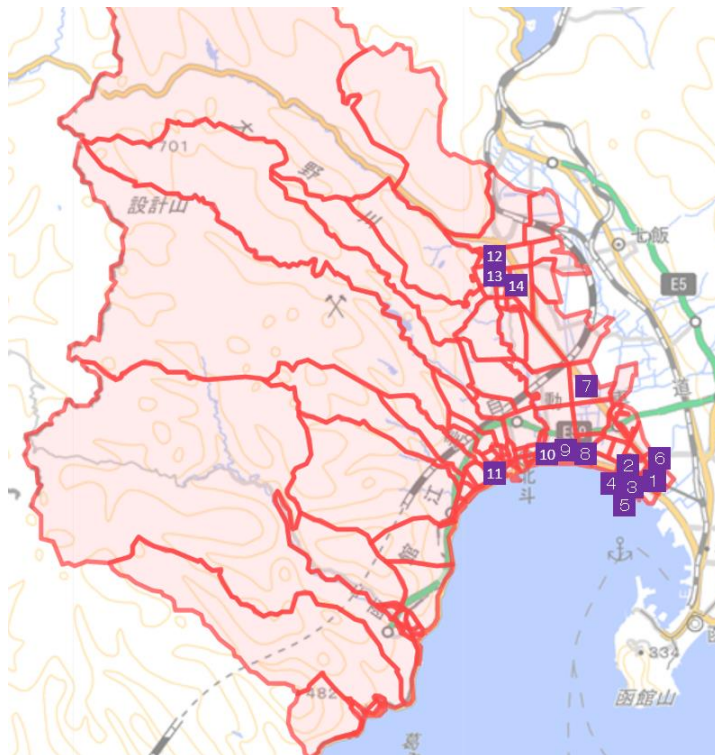
	病院名	住所
1	医療法人社団雄心会 介護老人保健施設いなほ	清水川4-1
2	医療法人社団きむらクリニック	本町499-6
3	医療法人社団正衛会 しいき循環器内科医院	本町665-18
4	医療法人社団恵翔会増田クリニック	本町23
5	医療法人社団優生会 藤崎整形外科クリニック	開発225-8
6	医療法人社団平田博巳内科クリニック	七重浜4丁目27番40号
7	おおきた内科胃腸科医院	七重浜8丁目17-1
8	小松内科循環器科医院	七重浜5丁目15-15
9	いいだ内科	久根別1丁目26-8
10	北斗耳鼻咽喉科クリニック	久根別1丁目26-8
11	医療法人社団上磯整形外科クリニック	久根別1丁目26-8
12	医療法人やわらぎ会 介護老人保健施設やわらぎ苑	追分62-23
13	藤原内科こころクリニック	追分2-56-13
14	ほくと小児クリニック	追分2-66-12
15	海老沢医院	飯生3丁目1-36
16	岡本ひ尿器科医院	飯生1丁目2-8
17	熊谷内科小児科医院	飯生2丁目4-25
18	医療法人社団かみいそどもクリニック	中央2丁目4-3
19	かみいそ循環器内科クリニック	東浜2丁目22-39
20	なかじま整形外科クリニック	東浜2丁目4-18
21	成田眼科医院	東浜2丁目4-1
22	治耳鼻咽喉科	東浜2丁目14-14
23	ゆうあい会診療所	当別697-34

資料：一般社団法人渡島医師会ホームページ記載の病院から作成

### ③市内のスーパーマーケット

市内のスーパーマーケットは国道 228 号線沿いに集中しているほか、大野地区に 3 店舗所在する。なお、国道 228 号沿いでは、スーパーとうかい北斗店（飯生）よりも西には無い。

[図表 15 市内のスーパーマーケット所在地]



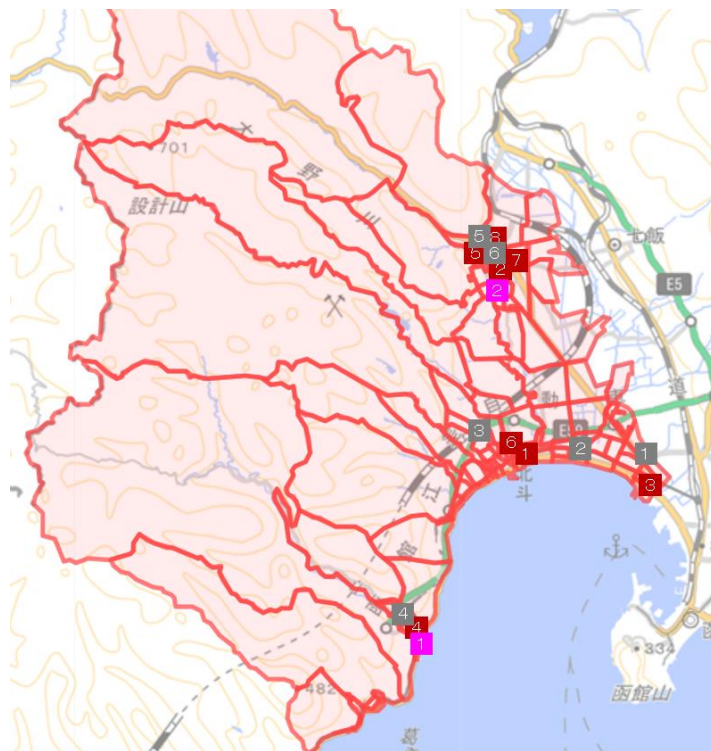
	店舗名	住所
1	スーパー魚長 七重浜店	七重浜2丁目28-7
2	ツルハドラッグ 北斗七重浜店	七重浜7丁目3-1
3	業務スーパー 上磯店	七重浜7丁目12-1
4	スーパーセンタートライアル上磯店	七重浜7丁目14-1
5	ドン・キホーテ 函館七重浜店	七重浜7丁目15-13
6	イオン 上磯店	七重浜4丁目44-1
7	ワールドグルメプラザ業務食品センター	東前3-41
8	ラルズマート 久根別店	久根別1丁目26-16
9	コープさっぽろ ほくと店	久根別2丁目28-1
10	スーパー魚長 久根別店	東浜2丁目14-8
11	スーパーとうかい 北斗店	飯生3丁目1-29
12	スーパー魚長 大野店	本郷2丁目34-5
13	ラルズマート 大野店	本町2丁目7-6
14	サツドラ 北斗本町店	本町3丁目9-7

※コンビニエンスストアを除く食料品等を扱う店舗を記載

#### ④主な公共施設

行政窓口は、北斗市役所、北斗市役所総合分庁舎、七重浜支所、茂辺地支所の4つに配置されている。その他の主な公共施設は概ねその周辺に所在する。

[図表 16 市内の主な公共施設]



	施設名	住所
行政 窓 口	1 北斗市役所	中央1丁目3番10号
	2 北斗市総合分庁舎 どり〜みん	本町1丁目1番1号
	3 七重浜支所、七重浜住民センターれいんぼー	七重浜2丁目32番25号
	4 茂辺地支所	茂辺地2丁目5番56号
	5 北斗市公民館	本郷2丁目32番5号
文化 施 設	6 総合文化センターかなで〜る、北斗市立図書館本館	中野通2丁目13番1号
	7 総合体育館	押上1丁目3番1号
	8 北斗市立郷土資料館	本町1丁目1番1号
	9 北斗市公民館、北斗市立図書館分館	本郷2丁目32番5号
ス ポ ー ツ 施 設	1 浜分体育センター	七重浜5丁目11番20号
	2 久根別体育センター	久根別1丁目18番1号
	3 総合体育館、北斗市民プール、北斗市運動公園パークゴルフ場	押上1丁目3番1号
	4 茂辺地体育センター	茂辺地3丁目3番16号
	5 スポーツセンター	本郷2丁目5番1号
	6 北斗市第2市民プール	本郷2丁目32-23
浴 場	1 茂辺地福祉浴場	茂辺地2丁目5番56号
	2 健康センター「せせらぎ温泉」	本町4丁目3番20号

資料：北斗市ホームページ記載施設から作成

## 2 地域公共交通等の現状と課題

### (1) 鉄道

#### ①道南いさりび鉄道

道南いさりび鉄道株式会社は、平成 28 年 3 月の北海道新幹線開業時に、並行在来線として JR 北海道から経営分離された江差線（五稜郭駅～木古内駅）の運営を担う鉄道事業者である。なお、五稜郭駅～函館駅間は、JR 北海道に乗り入れ運転を行っている。北斗市内の駅としては、そのうち七重浜駅～渡島当別駅間の 7 駅である。

北斗市内の沿線の状況としては、七重浜駅から久根別駅周辺にかけては住宅地・集合住宅が広がり、清川口駅の近くには北斗市役所やかなで〜（北斗市総合文化センター）、渡島当別駅の近くにはトラピスト修道院といった観光地が点在する。

また、同社では旅行会社主催の観光列車「ながまれ海峡号」を月に複数回運行している。一般利用している車両を「ながまれ海峡号」として運転する際、内装クロスシートの上部にヘッドレストを設け、クロスシートの上に道南杉を使用したテーブルが置き、車内には装飾が施される。函館駅～木古内駅間を往復 4 時間程度と通常の 2 倍の時間をかけてゆっくり走り、車内では沿線の提携レストランで調理された食事が提供されるほか、茂辺地駅のホームでの海産物バーベキューや、上磯駅での立ち売り実演販売等が行われる。

[図表 17 道南いさりび鉄道路線図]



資料：道南いさりび鉄道

1日あたりの運行本数は、函館駅～上磯駅間が上り 11 本下り 9 本、函館駅～木古内駅間が上り 9 本下り 9 本であり、北斗市沿岸部の特に人口が集中している上磯駅までの運行が多い。上磯駅の出発・到着本数を見ると、一日の多くの時間帯で 1 時間に 1 本となっているが、通勤通学時間帯では、下り 7 時台で 3 本・8 時台で 2 本、上り 10 時台で 2 本の設定がある。また、帰宅時間帯では、上り 19 時台で 2 本・20 時台で 2 本の設定がある。

[図表 18 上磯駅における列車の本数]

上磯駅到着の本数（上り 函館からの列車）																			
	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	合計
本数	1	1	1	1	2	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	20
うち木古内行のもの		1			1			1		1	1		1		1	1		1	9
上磯駅出発の本数（下り 函館行の列車）																			
	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	合計
本数	1	3	2	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	18
うち木古内発のもの	1	1	1			1		1			1	1		1		1			9

資料：道南いさりび鉄道時刻表から作成

各駅の乗降人員（平成 30 年度）について、北斗市内駅で多い順に見ると、七重浜駅：175,032 人、清川口駅：125,490 人、上磯駅：118,509 人と続く。一般的に北海道下の鉄道利用客は減少傾向にあるが、平成 29 年度から平成 30 年度にかけて通勤定期客は清川口駅・久根別駅で増加しており、通学定期客は茂辺地駅・東久根別駅で増加している。

また、定期外利用と定期利用の割合を比較すると、定期外利用客は七重浜が最も多く、定期利用客は渡島当別、清川口、久根別で 7 割を超えている。

渡島当別はトラピスト修道院の最寄り駅であるため、観光客利用（定期外）が多い印象があるが、実態としては通勤・通学客が利用者の 81%を占めている。

[図表 19 北斗市内の道南いさりび鉄道各駅の年度別乗降人数]（単位：人、%）

		渡島当別		茂辺地		上磯		清川口		久根別		東久根別		七重浜	
		前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比		
平成 28 年度	定期外	8,604	-	9,391	-	46,646	-	35,872	-	29,245	-	32,712	-	77,871	-
	通勤定期	15,900	-	8,940	-	31,620	-	20,520	-	24,720	-	18,480	-	46,860	-
	通学定期	20,700	-	5,400	-	65,640	-	74,700	-	41,700	-	29,220	-	65,824	-
	合計	45,204	-	23,731	-	143,906	-	131,092	-	95,665	-	80,412	-	190,555	-
平成 29 年度	定期外	6,370	74%	8,900	95%	39,754	85%	33,735	94%	28,681	98%	31,194	95%	72,461	93%
	通勤定期	15,720	99%	6,540	73%	29,280	93%	16,680	81%	24,600	100%	19,980	108%	47,580	102%
	通学定期	15,180	73%	5,520	102%	59,370	90%	76,800	103%	37,800	91%	34,200	117%	56,460	86%
	合計	37,270	82%	20,960	88%	128,404	89%	127,215	97%	91,081	95%	85,374	106%	176,501	93%
平成 30 年度	定期外	6,737	106%	8,152	92%	41,169	104%	33,750	100%	25,592	89%	31,180	100%	73,152	101%
	通勤定期	13,500	86%	5,220	80%	27,180	93%	20,520	123%	26,460	108%	15,720	79%	47,580	100%
	通学定期	15,120	100%	10,860	197%	50,160	84%	71,220	93%	35,820	95%	38,700	113%	54,300	96%
	合計	35,357	95%	24,232	116%	118,509	92%	125,490	99%	87,872	96%	85,600	100%	175,032	99%

資料：道南いさりび鉄道提供資料から作成

[図表 20 定期外・定期利用客割合（平成 30 年度）]

	渡島当別	茂辺地	上磯	清川口	久根別	東久根別	七重浜
定期外	19%	34%	35%	27%	29%	36%	42%
定期	81%	66%	65%	73%	71%	64%	58%

資料：道南いさりび鉄道提供資料から作成

## ②JR 北海道

新函館北斗駅は、平成 28 年 3 月 26 日の北海道新幹線開業に伴い渡島大野駅から新函館北斗駅に改称された、北海道新幹線・函館本線の駅である。北海道新幹線と函館方面・札幌方面へのアクセス駅であり、特急北斗はすべて停車し、函館とのシャトル便である「はこだてライナー（普通列車と快速列車がある）」が運行されている。

函館本線・新函館北斗駅においては、函館方面で特急券を要しない普通列車・快速列車が 29 本、特急北斗が 12 本運転されている。札幌方面では、普通列車が 8 本、特急北斗が 12 本運転されている。特急北斗（札幌行）は、ほとんどの時間帯で 1 時間 1 本運転されている。

北海道新幹線・新函館北斗駅においては、東京行は 6 時台から 18 時台までのほとんどの時間帯で 1 時間 1 本運転され、一日で 10 本となっている。新函館北斗駅～東京駅間で 10 往復、新函館北斗駅～仙台駅・盛岡駅・新青森駅でそれぞれ 1 往復運転されている。

新函館北斗駅の乗車人員は平成 29 年・30 年度で 1 日平均 600 人強となっている。

[図表 21 函館本線・新函館北斗駅における列車本数]

函館本線 新函館北斗駅出発の本数（上り 函館行の列車）																			
	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	合計
普通	2	3	2	1	1	1	1		1		2	2	2		1	1	1	1	22
快速はこだてライナー				1		1	1	1		1			1		1				7
特急北斗				1	1		1	1	1	1	1		1	1	1	1		1	12
函館本線 新函館北斗駅出発の本数（下り 札幌方面の列車）																			
	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	合計
普通		1	1			1			1			1		1	1	1			8
特急北斗	1	1		1	1	1	1		1	1	1		1	1	1				12

※はこだてライナーには、「快速列車（停車駅：函館駅 - 五稜郭駅 - 新函館北斗駅）」と、「普通列車（停車駅：函館駅 - 五稜郭駅 - 桔梗駅 - 大中山駅 - 七飯駅 - 新函館北斗駅）」がある。いずれも乗車券のみで乗車可能。

資料：JR 北海道時刻表から作成

[図表 22 北海道新幹線・新函館北斗駅における列車本数]

北海道新幹線 新函館北斗駅出発の本数（上り 東京方面の列車）																			
	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	合計
東京行	1	1		1	1		1	1	1		1	1	1						10
その他														1	1	1			3
北海道新幹線 新函館北斗駅到着の本数（下り）																			
	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	合計
東京発の列車					1		1	1		1	1	1	1	1		1		1	10
その他		1	1		1														3

資料：JR 北海道時刻表から作成

[図表 23 年度別 新函館北斗駅乗車人員 (1日平均)] (単位:人)

平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
62	1,830	712	633	637

※平成 28 年 3 月 25 日までは渡島大野駅

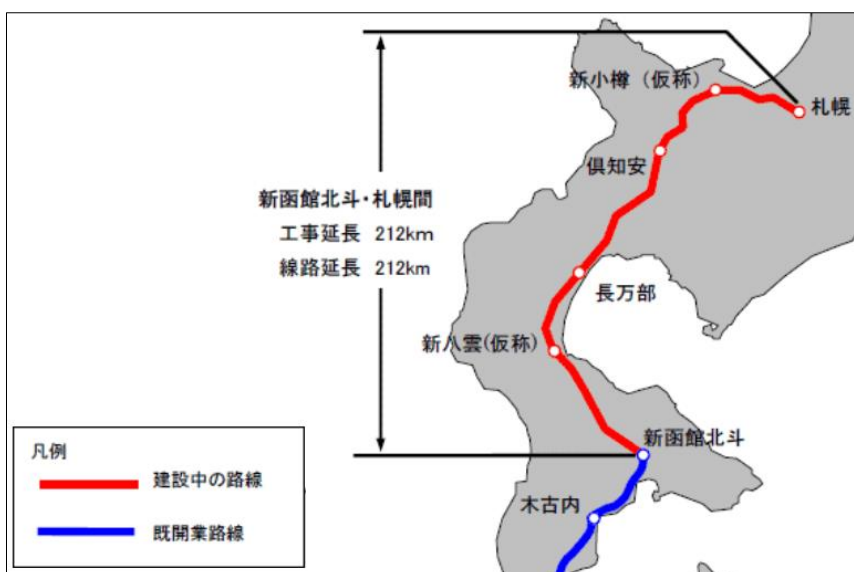
資料:国土交通省 国土数値情報 駅別乗降客数データ

### ③北海道新幹線延伸計画

北海道新幹線については、新函館北斗～札幌間が平成 24 年に認可・着工され、政府・与党整備新幹線検討委員会(平成 27 年 1 月 14 日)において令和 12 年度末の開業を目指すことが、決定している。

札幌～函館までの移動について、自動車や高速バスから新幹線にシフトされることも予想され、新函館北斗を経由する人に対して、函館方面への玄関口としての立地を活かすことが更に必要になると思われる。

[図表 24 新函館北斗・札幌間の線路延長図]



資料:鉄道・運輸機構

## (2) タクシー

北斗市内を営業エリアとするタクシー会社は18社あり、そのうち事業所を北斗市内に置くのは1社である。サービスの内容としては、函館を営業エリアとすることから、観光客向けに観光ルート運賃のサービスを提供している会社がほとんどである。また、クレジット使用可能は6社、電子マネー使用可能は2社に留まっている。

函館交通圏においては、高齢化が進行し、移動制約者にとってはタクシーが日常的な移動手段となっていることから、買物代行や薬の代理取得等の「便利屋タクシー」といったサービスを提供している会社も見受けられる。

[図表 25 北斗市内（函館交通圏）を営業エリアとするタクシー会社]

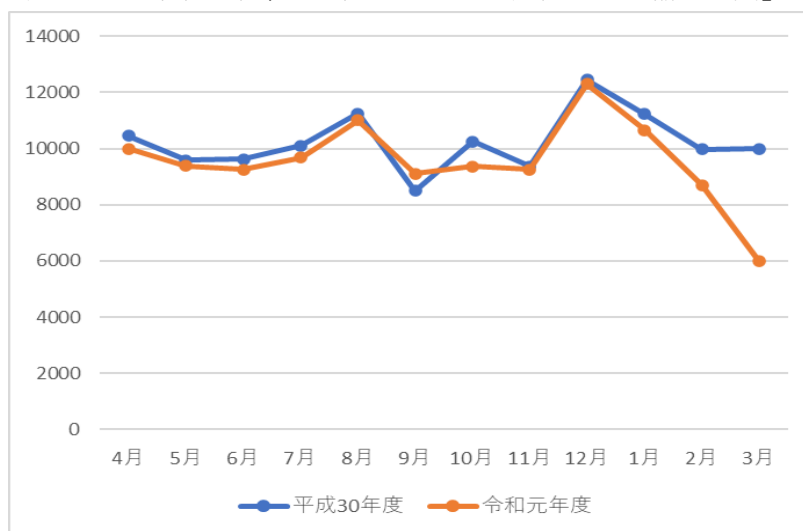
会社名	住所	保有車両			提供サービス							
		車両数	うち福祉車両	うち大型車特大型車	観光ルート運賃	クレジット	電子マネー	介護タクシー	遠距離割引	高齢者割引	その他割引	便利タクシー
(株)新星ハイヤー	北斗市飯生	19		2	○	○	○		○			
相互交通(株)	函館市昭和	220			○				○		往復割引	○
函館タクシー(株)	函館市日乃出町	91	1	1	○	○	○	○	○		精神障害者割引	○
道南ハイヤー(株)	函館市桔梗	85		6	○	○		○	○	○	クーポン券割引	○
函館交通(株)	函館市本町	46	1	1	○			○	○			
鈴蘭タクシー(株)	函館市高松町	45			○				○			
(株)ことぶき第一交通	函館市広野町	42		3	○	○						○
(有)いさり火ハイヤー	函館市瀬戸川町	32		1	○				○			
(株)ケーエス北の星観光バス	函館市西桔梗町	31		1	○				○			
美咲第一交通(株)	函館市亀田町	20		1	○				○			
(有)北海道・函館moomoo-taxi	函館市陣川町	19		2				○	○			
北海小型タクシー(株)☒	函館市千歳町	19			○				○			
センターハイヤー(株)	函館市戸倉町	18	1		○	○		○	○			
東海ハイヤー(株)	函館市海岸町	18			○	○			○	○		
函館オーシャンタクシー(株)	函館市海岸町	14			○				○			
(株)桔梗ハイヤー	七飯町鳴川	31	1	1	○			○	○	○	精神障害者割引	
(株)ほくとハイヤー	七飯町本町	14		1					○	○		
(有)からまつハイヤー	七飯町字大沼町	6		1					○			

資料：一般社団法人北海道ハイヤー協会ホームページより作成（平成30年2月2日現在）

\*（株）新星ハイヤーに関する情報はヒアリングにて把握

現在では北斗市内に事業所を置く唯一のタクシー会社である(株)新星ハイヤーにヒアリングをしたところ、利用者の声として、バス電車の本数の少なさ、駅・停留所から遠いことは利用者の多くが感じているようである。同社では、一般的な利用のほか、特定大型車（2台保有）で観光・ゴルフ送迎のニーズに応えているほか、函館市松風町・本町から北斗市（旧上磯町地区）まで深夜乗合ハイヤーを実施している。なお、同社では北斗市の福祉バス運行委託を受けているため、40名の乗務員のうち15名程度がバス運転経験者ということは特徴的である。以下は同社の月別輸送人員で、特に北斗市のタクシーへのニーズの季節変動が見て取れる。特に、8月と12月・1月が高く、観光の繁忙期と積雪の多い期間でのニーズが高まることがわかる。

[図表 26 北斗市に事業所を置くタクシー会社の月別輸送人員] (単位：人)



資料：新星ハイヤー(株)

### (3) バス (路線バス・高速バス)

#### ① 北斗市内のバス路線全体像

北斗市内を運行するバス路線体系は、大きくは、函館市内から国道 227 号 (大野新道) を経て大野地区・新函館北斗駅に達する「大野線」と、函館市内から国道 228 号を経て上磯地区・富川会館・茂辺地に達する「上磯線」があり、国道 227 号と国道 228 号に挟まれた地域を「新函館北斗・上磯線」が運行されている。

また、国道 227 号 (大野新道) には函館・江差線、国道 228 号には木古内駅を経由する小谷石線と函館・松前線が運行されている。

その他、新函館北斗駅においては、札幌方面の高速バスが経由するほか、函館空港・湯の川温泉・大沼公園等に向けたシャトルバスが運行されている。

[図表 27 北斗市内の路線バス路線図 (函館バスの市内近郊外系統)]



資料：函館バスホームページ (主要バス停記載)

新函館北斗駅においては、函館市内への路線バスとしては、国道 227 号を行く大野線と、国道 5 号線を運行する七飯線がある。平日で大野線 22 本・七飯線 29 本があるほか、郊外路線 9 本を加えると、60 本が運行されている。

新函館北斗駅周辺住民の利便性の上では、新函館北斗駅～函館駅間では、鉄道の 29 本 (普通 22 本・快速 7 本) に比べて路線バスの本数が多く、函館市内の至る所に到達できるため、路線バスの方が市民生活の上では利便性が高いと言える。

[図表 28 北斗市内を運行する路線バス・高速バスの一覧]

■函館バスが運行する路線

(※) 本数は、新函館北斗駅または富川会館を出発するバスの本数。

路線名	系統	ルート	本数(※)		備考	
			平日	休日		
近郊路線	新函館北斗駅・上磯線	28A	新函館北斗駅～千代田・一本木・上磯駅前～富川会館前	2	1	
		28B	新函館北斗駅～文月・清川陣屋・上磯駅前～富川会館前	4	1	
		28F	新函館北斗駅～千代田・一本木・上磯中～富川会館前	冬だけのみ1	0	
	大野線	21	新函館北斗駅～総合分庁舎前・市立函館病院・五稜郭～昭和ターミナル	1	1	休日は土曜(祝日でない)のみ運行
		22	新函館北斗駅～総合分庁舎前・市立函館病院・ガス会社前・五稜郭～函館バスセンター	5	3	
		25	新函館北斗駅～総合分庁舎前・昭和・亀田支所・五稜郭～函館バスセンター	8	6	
		23	(右廻り)函館バスセンター～総合分庁舎前・七飯役場通・桔梗・ガス会社前～函館バスセンター	4	4	
		32	(左廻り)函館バスセンター～ガス会社前・桔梗・七飯役場通・総合分庁舎前～函館バスセンター	4	3	
	七飯線	30	新函館北斗駅～石川町第一公園・五稜郭～函館バスセンター	7	7	朝1便は土曜(祝日でない)のみ運行
		30A	新函館北斗駅～ななえ新病院・石川町第一公園・五稜郭～函館バスセンター	3	3	
		33	新函館北斗駅～昭和・亀田支所前・五稜郭～函館バスセンター	11	11	
		33B	新函館北斗駅～峠下・昭和・亀田支所前・五稜郭～函館バスセンター	1	0	
		36	新函館北斗駅～昭和・五稜郭駅前・ガス会社前～函館バスセンター	7	3	
	上磯線	11	富川会館～亀田支所前・花園町～函館大学	1	1	日曜・夜日・学校休日は運休
		15	富川会館～市立函館病院・五稜郭～昭和ターミナル	8	0	
		16A	富川会館～津軽海峡フェリー・市立函館病院・国立病院～日吉営業所前	0	7	
		18	茂辺地～富川会館前～ガス会社前～函館バスセンター	3	3	
		19	富川会館前～亀田支所前・五稜郭～函館バスセンター	10	7	
	(新函館北斗駅経由) 郊外路線	函館・江差線	610	江差～新函館北斗駅・総合分庁舎前・市立函館病院・五稜郭～函館バスセンター	5	5
大沼公園・鹿部線		210	鹿部～新函館北斗駅・五稜郭駅前・ガス会社前～函館バスセンター	3	3	
函館・瀬棚線		710	瀬棚～北松山・八雲駅前新函館北斗駅・亀田支所前・五稜郭～函館バスセンター	1	1	
(228号線経由) 郊外路線	小谷石線	410	小谷石～木古内駅前・富川会館前・市立函館病院・五稜郭～函館バスセンター	1	1	
		411	小谷石～こもれび温泉・木古内駅前・富川会館前・市立函館病院・五稜郭～函館バスセンター	2	2	
	函館・松前線	510	松前出張所～木古内駅前・富川会館前・亀田支所前・五稜郭～函館バスセンター	3	3	

	本数	
	平日	休日
富川会館出発の本数(近郊路線上磯線 + 郊外路線(228号線経由))	28	24
新函館北斗駅出発の本数(近郊路線大野線、七飯線、新函館北斗駅・上磯線 + 郊外路線(新函館北斗駅経由))	67	52

■その他事業者が運行する路線

運行会社	ルート	本数(※)		備考
		平日	休日	
函館産産バス(路線バス)	新函館北斗駅～五稜郭公園入口・湯の川温泉～函館空港	2	2	2020年9月現在運休中
北海道バス(路線バス)	新函館北斗駅～七重浜(イオン上磯店近く)・昭和・五稜郭・湯の川温泉～上湯川町	1	1	
大沼交通(路線バス)	新函館北斗駅～函館大沼プリンスホテル前～大沼公園駅前～大沼公園ポロ館前	4	4	
北海道中央バス・道南バス・北都交通/高速はこだて号(高速バス)	札幌～新函館北斗駅・桔梗・五稜郭駅前・函館駅前～湯の川温泉東	8	8	
北海道バス/函館特急ニュースター号(高速バス)	札幌～新函館北斗駅・五稜郭駅前・函館駅前・湯の川温泉～上湯川町	函館行: 平日・土曜6、日曜8 札幌行: 平日・日曜6、金曜7、土曜7		全曜の札幌行1便は新函館北斗駅経由せず。

資料：バス事業者時刻表から作成

②路線バス（大野線、上磯線）

大野線は平日に 22 本・休日に 17 本運行され、その全てが総合分庁舎前を經由している。21・22・25 系統は、全て新函館北斗駅を起点として、国道 227 号を経て、函館市に入ると細かく分岐する。23・32 系統は、函館市内～国道 227 号・国道 5 号～函館市内と循環しているバスであり、大野地区と七飯町の中心部を行き来できる路線である。また、1 日 5 本運行されている郊外路線の函館・江差線も、大野線のルートを運行しているため、函館市内へのアクセスに活用できる。

1 日あたりの乗降客では、新函館北斗駅（43 名）、総合分庁舎前（74 名）が比較的多く、追分グリーンヴィラ以降、函館市に近づくにつれて増えていく。

[図表 29 大野線の各バス停（北斗市内）1 日あたり乗降客]（単位：人）

新函館北斗駅	市渡北	市渡本町	市渡	鹿島神社前	本郷	大野小学校前	総合分庁舎前	新道	北斗消防署北	大野中学校前	いなほ前	清水川	工業団地前	開発	東前	中央東前	しんわの湯	八軒家	萩野	追分福祉センター	追分グリーンヴィラ	浜分小学校前	七重浜 5 丁目	七重浜 駅通	西桔梗
43	4	6	5	4	8	15	74	6	18	20	0	3	4	3	12	5	3	5	6	6	32	20	35	64	110

資料：函館バス、令和元年実績 ※新函館北斗駅・上磯線と重複しているバス停は、その乗降客も含まれる。

上磯線は平日に 22 本・休日に 18 本運行され、その全てが北斗市役所通を經由している。11・15・16A・19 系統は富川会館を起点、18 系統は茂辺地を起点として、国道 228 号を経て、函館市に入ると細かく分岐する。

また、郊外路線の函館・松前線と小谷石線も国道 228 号を運行しており、平日・休日とも 6 本が運行している。この路線は道南いさりび鉄道と並行しており、同鉄道は上磯～木古内間は 1 日 9 本であるので、鉄道・バスを合わせれば上磯～木古内間は 1 日 15 本となる。

1 日あたりの乗降客では、上磯駅前通（31 名）以東のバス停で、北斗市役所通（32 名）・久根別（47 名）・久根別小学校（48 名）・東久根別（38 名）と 30 名以上の乗降客のバス停が増えていく。

[図表 30 上磯線の各バス停（北斗市内）の各バス停 1 日あたり乗降客]（単位：人）

茂辺地	茂辺地大橋	矢不来	富川	富川会館前	谷川小学校前	谷好住民センター入口	上谷好	太平洋セメント	上磯駅前通	上磯漁港前	北斗消防署	北斗市役所通	東浜 2 丁目	久根別	久根別小学校	東久根別	七重浜 8 丁目	七重浜の湯前	慰霊碑前	七重浜 7 丁目	石田文具前（七重浜 2 丁目）	七重浜	七重浜 1 丁目
4	1	0	0	9	28	13	24	2	31	28	16	32	17	47	48	38	26	29	64	16	29	11	11

資料：函館バス、令和元年実績 ※新函館北斗駅・上磯線と重複しているバス停は、その乗降客も含まれる。

③路線バス（新函館北斗駅・上磯線）

新函館北斗駅・上磯線は、平成20年度から上磯地区と大野地区を結ぶ「北斗市南北市街地連絡バス」として、せせらぎ温泉や沿線の中学校・高校への通学のために運行された。その後、平成30年11月からは大野地区から新函館北斗駅まで延長され、「新函館北斗駅・上磯線」として運行を開始した。運賃は利用区間別となっており、100・200・300・350・400円の5種類となっている。

現在の運行体系としては、北は新函館北斗駅、南は富川会館前を起点として、一本木・千代田経由（28A系統）と清川・文月経由（28B）が運行されている。夏ダイヤと冬ダイヤで運行系統と運行本数が異なり、夏ダイヤ（平日）は上磯地区→大野地区で5本・大野地区→上磯地区で6本、冬ダイヤ（平日）は上磯地区→大野地区で6本・大野地区→上磯地区で7本となっている。なお、冬ダイヤでは、28A・28B系統に加えて、主に学校の登下校を目的として、28A系統から一部ルートを変更している28C・28F、28B系統から一部ルートを変更している28E、上磯中学校を起点とした下校便として28G・28H系統が設定されている。

[図表 31 新函館北斗駅・上磯線の系統別の運行本数]

ルート	上磯地区→大野地区				大野地区→上磯地区			上磯中学校→七重浜8丁目	上磯中学校→富川会館前
	一本木・千代田経由		清川・文月経由		一本木・千代田経由		清川・文月 経由		
系統	28A	28C	28B	28E	28A	28F	28B	28G	28H
夏 ダイ ヤ	平日	3		2		2	4		
	休日	1		1		1	1		
冬 ダイ ヤ	平日	2	1	2	1	2	1	4	1
	休日	1		1		1		1	

資料：北斗市「新函館北斗駅・上磯線（28系統）路線図・時刻表」をもとに作成

※夏ダイヤ 4/1～11/15 冬ダイヤ 11/16～3/31 学校が休みの時は休日ダイヤ

[図表 32 新函館北斗駅・上磯線の系統別の主要バス停]

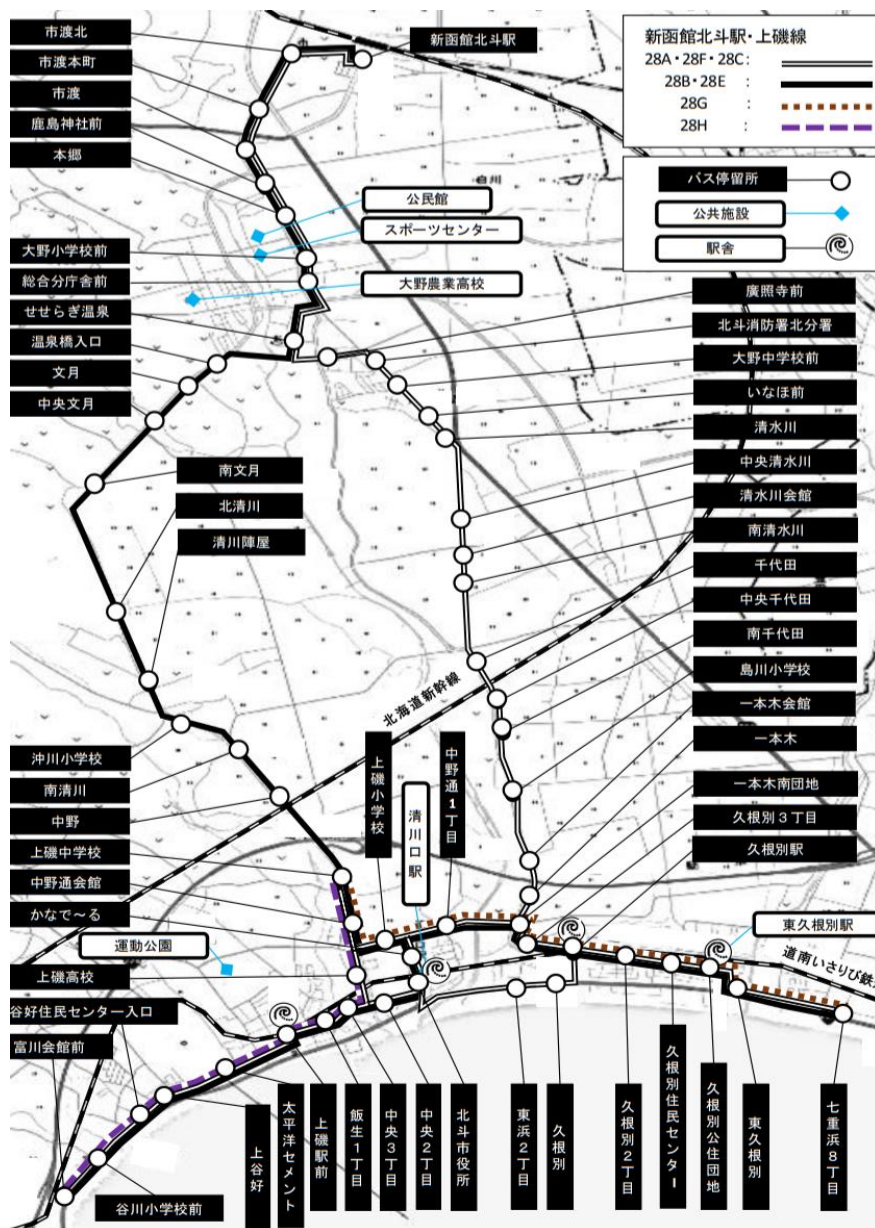
28A	富川会館前 = 中央三丁目 = 北斗市役所 = かなで～ = 東浜二丁目 = 久根別駅 = 一本木南団地 = 千代田 = せせらぎ温泉 = 新函館北斗駅
28C	富川会館前 → 中央三丁目 → 上磯高校 → 上磯中学校(折返) → 上磯小学校 → 一本木南団地 → 千代田 → せせらぎ温泉 → 新函館北斗駅
28F	七重浜八丁目 ← 久根別駅 ← 中野通1丁目 ← 上磯中学校(折返) ← 上磯小学校 ← 一本木南団地 ← 千代田 ← せせらぎ温泉 ← 新函館北斗駅
28B	富川会館前 = 中央三丁目 = 北斗市役所 = かなで～ = 上磯小学校 = 上磯中学校 = 清川陣屋 = 文月 = せせらぎ温泉 = 新函館北斗駅
28E	七重浜八丁目 → 久根別駅 → 中野通1丁目 → 上磯小学校 → 上磯中学校 → 清川陣屋 → 文月 → せせらぎ温泉 → 新函館北斗駅
28G	七重浜八丁目 ← 久根別駅 ← 中野通1丁目 ← 上磯小学校 ← 上磯中学校
28H	富川会館前 ← 上磯駅前 ← 中央三丁目 ← 上磯高校 ← 上磯中学校

資料：北斗市「新函館北斗駅・上磯線（28系統）路線図・時刻表」をもとに作成

※青字は28A系統と異なるルートの部分、緑字は28B系統と異なるルートの部分。いずれも、冬ダイヤにおいて通学用目的に設定されたもの。

※「→」「←」は、その方向にのみ運行している系統。「=」は両方向に運行している系統。

[図表 33 新函館北斗駅・上磯線の系統別の路線図]



資料：北斗市「新函館北斗駅・上磯線（28 系統）路線図・時刻表」をもとに作成

[図表 34 新函館北斗駅・上磯線の運賃]

新函館北斗駅～清川陣屋	沖川小～中央3丁目	飯生1丁目～太平洋わい	上谷好～谷好住民わい	谷川小前～富川会館前
新函館北斗駅～南清水川	千代田～中央3丁目	飯生1丁目～太平洋わい	上谷好～谷好住民わい	谷川小前～富川会館前
富川会館前～せせらぎ温泉	総合分庁舎～大野小前	本郷～鹿島神社前	市渡～市渡本町	市渡北～新函館北斗駅
100 円				
	200 円			
		300 円		
			350 円	
				400 円

資料：北斗市地域公共交通会議資料

バス停別の乗降客では、せせらぎ温泉：1,092名が最も多い。「学校最寄りのバス停」では上磯中学校：891名、上磯小学校：80名、上磯高校：34名、「駅最寄りのバス停」では上磯駅前：642名、久根別駅：639名、「公共施設最寄りのバス停」ではかなで～る：748名）、北斗市役所：184名となっている。

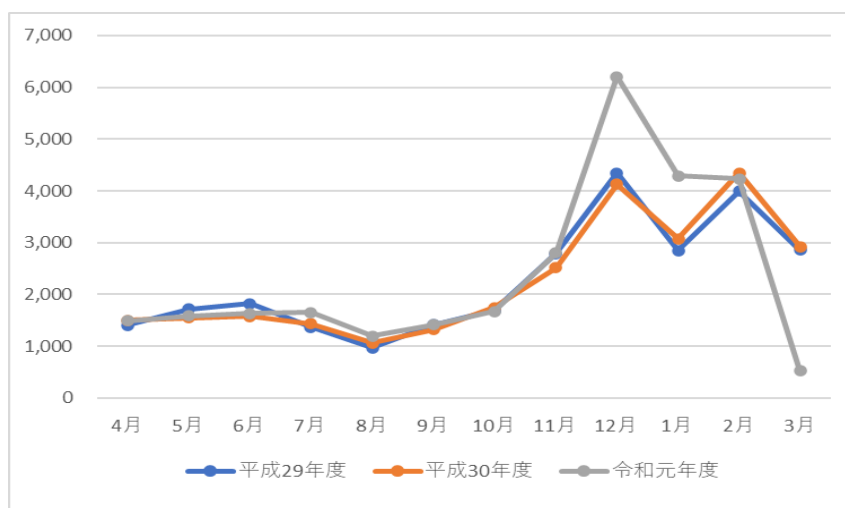
新函館北斗駅・上磯線における月別利用客数の推移をみると、学校の休日日数によって運行本数も変動するため、利用客数の多寡もそれに伴っている。冬ダイヤ期間の方が利用客数は多く、特に令和元年12月には6,206名の利用があった。

[図表 35 「新函館北斗駅・上磯線」の各バス停年間乗降客] (単位：人)

せせらぎ温泉	温泉橋入口	文月	中央文月	南文月	北清川	清川陣屋	沖川小学校	南清川	中野	上磯中学校	中野通会館	上磯小学校	中野通1丁目	かなで～る	上磯高校	北斗市役所	中央2丁目	中央3丁目	飯生1丁目	上磯駅前
1,092	259	0	3	26	0	62	20	58	13	891	56	80	65	748	34	184	97	47	355	642
廣照寺前	中央清水川	清水川会館	南清水川	千代田	中央千代田	南千代田	島川小学校	一本木会館	一本木	一本木南団地	久根別3丁目	久根別駅	久根別2丁目	久根別住居センター前	久根別公住団地					
0	2	9	164	2	13	45	93	35	29	166	26	639	0	0	0					

資料：函館バス、令和元年実績 ※平日ダイヤ・休日ダイヤ、夏ダイヤ・冬ダイヤで本数が異なるため年間乗降客として算出。大野線、上磯線と重複しているバス停は除いている。

[図表 36 「新函館北斗駅・上磯線」の月別利用客数] (単位：人)



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成29年度	1,408	1,718	1,823	1,371	974	1,419	1,692	2,787	4,350	2,850	3,998	2,862	27,252
平成30年度	1,498	1,552	1,581	1,432	1,062	1,318	1,749	2,512	4,132	3,079	4,348	2,923	27,186
令和元年度	1,494	1,584	1,637	1,655	1,193	1,416	1,672	2,801	6,206	4,291	4,234	521	28,704

資料：北斗市 ※11月15日までは夏ダイヤ、11月16日からは冬ダイヤ

新函館北斗駅・上磯線の収支率（支出に対する収入の割合）は、平成29年度・平成30年度20%台前半であった。なお、令和元年度は運行経費のうち、人件費や車両費が増加したため、収支率は18.2%となっている。なお、赤字部分は新函館北斗駅・上磯線バス運行事業補助金によって賄われている。

また、平成30年11月に運賃が一律100円から、100円～400円に変更されたため、平成30年度以降は利用者1人あたり収入が100円を超えた。しかし、令和元年度の利用者1人あたり収入は、103円に留まっており、大野地区から上磯地区まで利用した場合、運賃は200円以上となることから、利用者の多くは短距離での利用であると思われる。

[図表37 「新函館北斗駅・上磯線」の令和元年度の収支] (単位：円、%)

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
運行経費	11,218,846	13,325,549	16,292,975
収入	2,693,650	3,076,850	2,967,400
収支率	24.0%	23.1%	18.2%
利用者数	27,252	27,186	28,704
利用者1人あたり運行経費	412	490	568
利用者1人あたり収入	99	113	103

資料：北斗市

#### (4) 学校・商店等が独自で運行している送迎バス

##### ① スクールバス

函館市内の私立学校では、以下の図表のとおり、独自でスクールバスを運行している学校がある。これらの学校の立地は、函館市市街地の東部に立地しているため、北斗市内から鉄道・バス(乗り換えなし)で通学することが困難であると言える。スクールバスの発着点は大野、上磯、北斗消防署であり、人口が集中している本町地区、国道228号沿いの上磯駅前周辺地区・中央地区・久根別地区・追分地区等から生徒が乗降している。

[図表38 北斗市内にスクールバスを運行している函館市内学校]

学校名・学校法人名	住所	北斗市内を発着とするルート	運行本数
学校法人野又学園 (函館大学等)	函館市高丘町、 柏木町、湯川町	北斗消防署～東浜2丁目～久根別～東久根別～ 七重浜の湯～函館市内各所～函館大学	北斗消防署7:25発(通学便) 北斗消防署19:12着(下校便)
学校法人遺愛学院	函館市杉並町	・本町地区～久根別地区～遺愛学院 ・上磯駅前周辺地区～遺愛学院	本町地区発着:1往復(通学便・下校便) 上磯駅前周辺地区発着:2往復(通学便・下校便)
函館白百合学園 中学高等学校	函館市山の手	・大野～藤城～七飯～大中山～桔梗～美原 ～産業道路～学校 ・上磯～七重浜～港町～富岡町～柏木町 ～深堀町～学校	通学便はそれぞれ1便、 下校便はそれぞれ2便。

資料：各学校のホームページ掲載情報(令和2年9月現在)

## ②商店・病院等の送迎バス

商店としてはイオン上磯店が送迎バスを運行しているが、主に函館市民向けのものである。七重浜の湯では、毎日、北斗市沿岸部の地区を通るルートを送迎バスを運行している。

市内の病院では、藤崎整形外科が上磯・大野・七重浜からの送迎を行っていることをホームページ上で案内されているほか、市内の小規模の病院では、患者の住まいに合わせた送迎を行っていることが見受けられる。

[図表 39 北斗市内の商店・病院等が独自に運行している送迎バス]

商店・病院名	住所	北斗市内を発着とするルート	運行本数
イオン上磯店	北斗市七重浜	・イオン前～昭和～亀田支所前～鍛冶団地～五稜郭 ・イオン前～昭和～美原台団地～赤川通～亀田支所前～昭和営業所	・毎週日曜・火曜のみ運行 ・五稜郭発着:2往復 ・昭和営業所発(行き):2便、昭和営業所着(帰り):3便
七重浜の湯	北斗市七重浜	・七重浜の湯～富川会館～北斗市商工会前～北斗市役所前～生協北斗店前～セイコーマート久根別店前～七重浜の湯	・毎日運行 ・午前1便、午後1便
藤崎整形外科	北斗市開発	・病院～上磯    ・病院～大野    ・病院～七重浜	・上磯便:月・水・金の午前に1往復 ・大野便:月～金の午前に1往復 ・七重浜便:月・水・金の午前に1往復

※函館協会病院では、「北斗市・郵便局前」を起点として、国道 228 号沿いに運行していたが、利用客減少に伴い平成 31 年 3 月 31 日に終了している。

資料：各施設のホームページ掲載情報（令和 2 年 9 月現在）

## ③従業員送迎バス

北斗市内の上磯工業団地・清水川工業団地の企業では、従業員の送迎バスを運行しており、以下の図のとおり確認できた会社である。

従業員の住まいによってルートは変更されるが、人口が集中している本町地区、国道 228 号沿いの上磯駅前周辺地区・中央地区・久根別地区・追分地区等の送迎が行われているものとみられる。

[図表 40 従業員送迎バスを行っている市内企業]

会社名	業種	住所
(株)弁釜	弁当・惣菜製造工場	北斗市追分
(株)道南冷蔵	水産加工品製造工場	北斗市追分
メイホク食品(株)	水産加工品製造工場	北斗市清水川
(株)道水はこだて工場	水産加工品製造工場	北斗市清水川
(株)函館なとり	水産加工品製造工場	北斗市清水川

※取材・求人情報等により確認できたもの

[図表 41 学校・商店等が独自で運行している送迎バス 全体図]



資料：各施設等ホームページ記載情報等から独自作成

### (5) 買い物支援サービスの状況

北斗市内において、スーパーマーケット等では、以下図のように買い物支援サービスが実施されている。移動販売車は、コープさっぽろ（おまかせ便カケル）・函館酪農公社（函館牛乳）が、北斗市内の各地区でサービス提供されている。特に、スーパーマーケットから遠い、茂辺地地区や当別地区にとっては重要な存在であると思われる。

また、荷物の持ち帰りが困難な高齢者等向けに、店舗まで来訪した上で、荷物は自宅まで宅配されるサービスが実施されている。

その他、コープさっぽろ・イオンでは、ネット・カタログでの注文宅配サービスが提供されている。

[図表 42 北斗市内における買い物支援サービスの状況]

実施事業者名	サービスの種類	サービス名	サービス内容
コープさっぽろ	移動販売車	おまかせ便カケル	火・金：当別町・谷好町方面 水・土：茂辺地町方面 木：清川町・七重浜・久根別方面
	宅配 (店舗で注文)	らくちん当日便	買い上げた商品を専用コンテナ2箱まで200円で配送
	宅配 (ネット・カタログで注文)	eトドック(ネット注文) トドック(カタログ注文)	「eトドック」は、パソコンや携帯電話でお買い物ができるインターネット注文システム。「トドック」は、カタログによって注文する従来型の方式。
函館酪農公社	移動販売車	函館牛乳直売車	茂辺地地区、浜分地区、本町地区
イオン上磯	宅配 (店舗で注文)	イオン楽宅便	買い上げた商品を専用コンテナ1箱につき200円(2,500円以上の買い物時)・300円(2,500円未満の買い物時)で配送
	宅配 (ネットで注文)	ネットで楽宅便	ネット上で発注し、最短で当日中に配送される。
スーパー魚長	宅配 (店舗で注文)	夢急便	買い上げた商品を1梱包につき300円で配送。

資料：各施設のホームページ記載情報等（令和2年9月現在）

## (6) 北斗市が実施している交通に関する施策

### ①市民バス

北斗市では、市民活動バス3台、学校活動バス2台、キャブ1台を保有している。これらは老人クラブ・福祉団体・その他市内団体や学校向けに、無料で運行サービスを提供しているものである。なお、車両は北斗市が保有し、運行委託は北斗市内のタクシー会社に委託している。

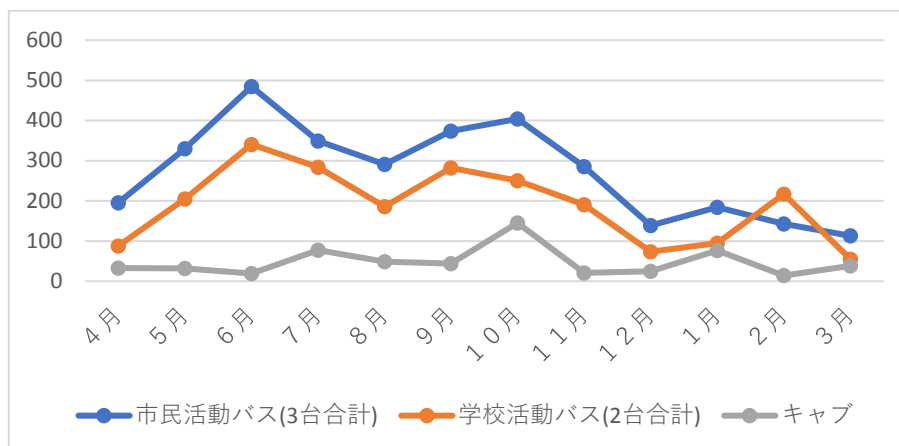
市民バスの月別運行時間（平成29年度）をみると、4月～11月に比べて、12～3月の運行時間が減少することがわかる。

[図表 43 市民バスの運行概要]

保有車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民活動バス1号(乗車定員55人)、市民活動バス2号(乗車定員28人)、市民活動バス3号(乗車定員28人)</li> <li>学校活動バス1号(乗車定員60人)、学校活動バス2号(乗車定員40人)</li> <li>キャブ</li> </ul>
運行目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>ア 市の行政執行上(議会活動を含む。)運行が必要なとき。</li> <li>イ 市内で組織された老人クラブがその本来の活動を行うとき。</li> <li>ウ 市内で組織された老人クラブ(地域に老人クラブがない場合にあっては、老人クラブに相当すると認められる団体)がせせらぎ温泉を利用するとき。</li> <li>エ 学校教育活動に使用するとき。</li> <li>オ 市内で組織された福祉団体がその本来の活動を行うとき。</li> <li>カ 市内で組織された自治組織団体、文化組織団体及びこれらに類する団体が、視察、研修、慰問、大会参加等当該団体の発展、向上に寄与する活動又は当該団体に不可欠な活動を行うとき。</li> <li>キ その他市長が運行の必要を認めたとき。</li> </ul>
運行日・使用方法等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休日・祝日等以外の運行を原則として、2泊3日以内・1日あたりの運行キロは概ね300キロメートル以内を基準。</li> <li>・運行目的ア～エに基づく使用については使用日の前年度に受け付け、その他の規定に基づく使用については、使用日の当年度に随時受け付け。</li> <li>・市民バスを使用する団体は、原則として使用日の1か月前までに申請書を提出。</li> </ul>

資料：北斗市市有バス車両の運行及び管理規則

[図表 44 市民バスの月別運行時間 (平成 29 年度)] (単位：時間)



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
市民活動バス(3台合計)	195.5	330	484.5	349	291	373.5	404	285	138.5	184	142.5	113
学校活動バス(2台合計)	87.5	204.5	340.5	284	185.5	282	250	190.5	73	95	216.5	55
キャブ	33	32	19	77	49	44	145	21	24.5	76.5	14	38

資料：北斗市

## ②高齢者運転免許証自主返納支援事業

北斗市では、高齢者の運転による交通事故の減少を図るため、70歳以上の高齢者で運転免許証を自主的に返納した方に対し、タクシー利用券を交付している。交付内容は、2年間有効の初乗運賃相当分(560円)を24回分となっている。

タクシー利用券の月別使用枚数を見ると、新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言下を除けば、概ね増加傾向であり、特に冬場の積雪時期の利用が多い。令和元年度末までの同事業利用者は305名となっている。

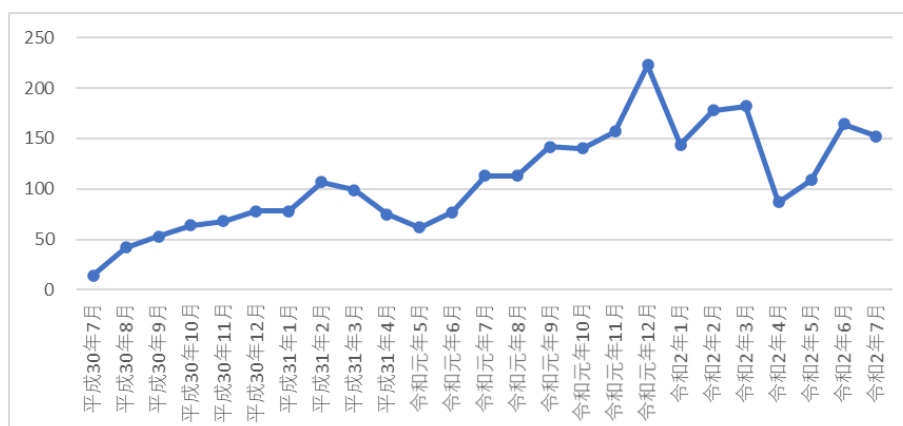
[図表 45 高齢者運転免許証自主返納支援事業の概要]

対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北斗市内に住所を有し、現に居住している70歳以上の方</li> <li>・運転免許証を自主返納されて、1年以内の方</li> <li>・市税を滞納されていない方</li> </ul>
交付内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交付されるタクシー利用券は、初乗運賃(560円)に相当する24回分の利用券を、対象者1人につき1回限り交付。</li> <li>・利用券は交付が決定された日から2年間利用可能。</li> <li>・1回の乗車につき1枚の利用。初乗り運賃分以上の料金が発生した場合には、差額分の支払いが生じる。</li> </ul>
使用可能の事業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般事業所：新星ハイヤー</li> <li>・福祉輸送限定事業所：有限会社ウィズ、おしま福祉介護ハイヤー、トミー介護タクシー、窓合同会社、旅客運送事業所リアン</li> </ul>

資料：北斗市

[図表 46 タクシー利用券の月別使用枚数]

(単位：人)



資料：北斗市

[図表 47 タクシー利用券の交付人数等]

(単位：人、枚)

	交付人数			交付枚数 (年度当初の未使用枚数)	使用枚数
	男	女	合計		
平成30年度	77	44	121	2,904	603
令和元年度	127	57	184	6,717	1,606

資料：北斗市

### ③移動支援事業

屋外での移動が困難な障がいのある方に対して、社会生活上、必要不可欠な外出や余暇活動等の社会参加のために、外出時にヘルパーを派遣して移動の支援を行っている。移動支援事業は、市と契約している事業所のみ利用可能であり、北斗市内 2 法人、函館市内 3 法人となっている。

利用状況としては、利用者は 20 人前後で推移、1 人あたりの平均利用回数は 20 回台であり、1 人あたり概ね月に 2 回程度の利用である。

[図表 48 北斗市移動支援事業 委託事業者]

法人名(実施事業所名)	所在地
社会福祉法人侑愛会(ヘルパーステーション ルーチェ)	北斗市久根別
社会福祉法人北斗市社会福祉協議会(北斗市訪問介護事業所)	北斗市中野通
株式会社 ケアサポートever(ケアサポートever)	函館市桔梗
有限会社 Colors(Roots)	函館市桔梗町
株式会社 ニチイ学館(ニチイケアセンター松陰、ニチイケアセンター函館桔梗)	函館市松陰町、函館市桔梗

資料：北斗市

[図表 49 北斗市移動支援事業 利用状況] (単位：円、人、回)

	事業経費 (決算ベース)	利用者人数	利用回数	1人あたり 平均利用回数
平成29年度	3,165,810	21	534	25.4
平成30年度	3,049,310	19	540	28.4
令和元年度	2,667,420	20	476	23.8

資料：北斗市

#### ④北斗市内の福祉有償運送者・福祉輸送事業者

北斗市内の福祉有償運送者は3団体、福祉輸送事業者5団体となっている。

[図表 50 北斗市内の福祉有償運送者]

運送者名	所在地	運送区域	保有車両	
			福祉車両	セダン型
社会福祉法人北斗市社会福祉協議会	北斗市中野通	北斗市	3	1
社会福祉法人上磯はまなす	北斗市野崎	北斗市	8	2
社会福祉法人侑愛会	北斗市当別ほか	北斗市		6

※福祉有償運送：社会福祉法人や NPO 等が自家用自動車を使用して、身体障害者、要介護者の移送を行う、「自家用有償旅客運送」の一つ。

資料：北斗市

[図表 51 北斗市内の福祉輸送事業者]

事業者名(介護事業所名)	所在地	営業区域	保有車両	許可種類
富原正(トミー介護タクシー)	北斗市七重浜	北海道全域	特殊車1台	一般乗用(福祉限定)
特定非営利活動法人介護福祉協会 (ヘルパーステーション ミントハウス)	北斗市中野通	函館交通圏域	普通車リフト付車1台	特定旅客
窓合同会社	北斗市谷好	函館運輸支局管内	特殊車2台	一般乗用(福祉限定)
株式会社渡島福祉介護ハイヤー	北斗市七重浜	函館運輸支局管内	特殊車2台	一般乗用(福祉限定)
新田 正彦	北斗市久根別	函館運輸支局管内	特殊車1台	一般乗用(福祉限定)

※一般乗用旅客自動車運送事業は通常はタクシー事業のことを指すが、福祉限定は患者等の輸送限定のタクシー。

※特定旅客(特定旅客自動車運送事業)は、特定の旅客を特定される目的地へ運送する事業。

資料：北斗市

⑤北斗桜回廊バス（北斗市事業・観光分野の取組み）

しだれ桜のある法亀寺、800mの桜のトンネルがある松前藩戸切地陣屋跡地は、「北斗桜回廊」と呼ばれ、市内外から集客ができる北斗市の観光コンテンツとして重要なものである。

北斗市では、ゴールデンウィークの時期に、新函館北斗駅から法亀寺、松前藩戸切地陣屋跡地をつなぐ臨時バス「北斗桜回廊バス」を運行している。2020年は新型コロナウイルスの影響で中止したが、2019年度は4日間の運行で258名の利用（1日乗り放題券の販売数）があった。

また、法亀寺でライトアップが催されるため、その時間に合わせ、函館バス主催で、函館駅～新函館北斗駅～大野農業高校通（法亀寺最寄り）が一往復運行された。

[図表 52 2019年度「北斗桜回廊バス」の運行概要]

運賃体系	1日乗り放題券：大人500円 小学生200円
販売枚数・販売額	258枚(大人249枚、小学生9枚)、126,300円
使用車両	3台
運行期間・ダイヤ	2019年5月1日(水)～5月4日(土)10:00～16:30の間を30分ヘッドで運行
運行ルート	新函館北斗駅-法亀寺-松前藩戸切地陣屋跡地
運行経費	477,741円

⑥その他鉄道・バスの公共交通対策

北斗市では以下のとおり、公共交通対策として鉄道・バスの事業者等に対して補助金等を出している。

[図表 53 バス関連の公共交通対策] (単位：円)

予算項目	概要	平成29年度	平成30年度	令和元年度
バス生活路線維持費補助金	・平成13年度に国庫補助制度が変更されたことに伴い、対象外となった部分に関係自治体で協調補助するものであり、経常収益が経常費用に達していない赤字路線のうち、他系統との競合区間の合計が50%以上となる市内3路線を対象としている。	1,992,000	1,988,000	1,910,000
バスICカードシステム整備事業補助金	・路線バス事業者に対し、利便性の向上を図るために導入するICカードシステムの初期費用について、沿線自治体（渡島管内全市町）で協調補助するもので、平成28年度、29年度の2ヶ年のみ実施。	430,123	0	0
新函館北斗駅・上磯線バス運行事業補助金	・従来の南北市街地連絡バスの区間及び経路を基本としつつ、市民のみならず市外からの旅行者の市内移動を可能とするため、新たな交通拠点である北海道新幹線・新函館北斗駅から上磯地区への二次交通機能を備えた路線定期運航を行う（北斗市地域公共交通会議における合意事項に適合するバス運行（南北市街地連絡バス、平成20年度～）に対する補助） ・路線及び運賃の見直しを平成30年冬ダイヤより実施。	8,600,000	9,212,000	12,800,000
バス待合所修繕料	・毎年度、バス待合所(3ヶ所程度)の修繕を実施し、利用促進を図る。	881,474	896,400	719,900
合計		11,903,597	12,096,400	15,429,900

資料：北斗市

[図表 54 鉄道の公共交通対策]

(単位：円)

予算項目	概要	平成29年度	平成30年度	令和元年度
道南いさりび鉄道株式会社 経営安定化事業補助金	・道南いさりび鉄道線について、円滑な鉄道事業の実施と安定的な経営を図るため、経営上赤字となったものに対し、道・沿線2市1町（北斗市・函館市・木古内町）で協調補助するもので、北斗市は赤字額の11.2%を補助。	16,671,949	19,683,991	17,690,565
道南いさりび鉄道 地域応援隊負担金	・道南いさりび鉄道の沿線市町（函館市、北斗市、木古内町）において、道南いさりび鉄道を活用した地域おこしや、利用促進に向けた具体的な行動を通じて地域振興に資することを目的に設置された各市町5人ずつ計15人で構成される応援隊の活動に対する負担。	100,000	100,000	100,000
道南いさりび鉄道 通学定期券購入費補助金	・道南いさりび鉄道の旅客運賃が、J R北海道の旅客運賃から増加することに伴い、北斗市内から通学定期乗車券を利用する者の保護者に対して、運賃負担増の緩和と利用促進を図ることを目的に運賃上昇分の2/3を補助。	2,527,400	1,975,290	2,209,590
合計		19,299,349	21,759,281	20,000,155

資料：北斗市

### 3 市民ニーズ等の把握

#### (1) アンケート

このたび、市民の交通利用状況や生活状況を調査し、通学・通勤、買い物、通院、私用等の目的に適した交通手段を検討するべく、アンケートを実施した。アンケートは、①一般市民向け（16歳以上の一般市民500名）、②高齢者運転免許証自主返納支援事業の利用者向けに分けて実施した。

##### ①一般市民向けアンケート

###### 【調査概要】

###### ・調査の方法

郵送調査

###### ・調査対象者

16歳以上の一般市民500名。市内を居住地別5ブロックに分け、ブロックごとの人口（年齢階層別）の割合で抽出し、男女別は半々とした。ブロックの分け方は、生活圏が類似する区域で範囲を決めた。

① 茂辺地・石別地区

② 清川、野崎、中野、大工川（丁目以外）、中野通（丁目以外）、押上（丁目以外）、添山、桜岱、水無、三好

③ ①②以外の上磯地区

④ 本町・本郷地区

⑤ ④以外の大野地区

###### ・調査期間

令和2年10月19日～11月6日

###### ・回収結果

回収234票/配布500票 回収率46.8%

###### 【結果概要】

・居住地からバス停まで徒歩時分10分未満が67.7%、3割以上の方がバス停から10分以上の居住地である。バス停から居住地までの徒歩時分は10分未満を希望する方が64.2%いる。

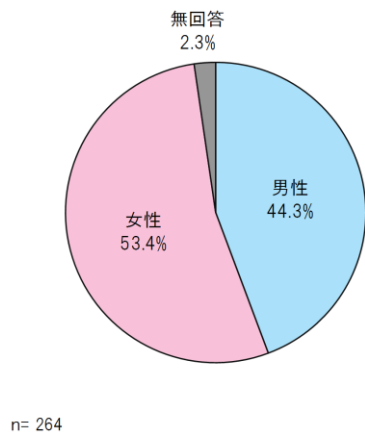
・運転が困難になった場合、バス利用をするが32.5%と、バスへの依存が高い（鉄道を利用するは5.4%、タクシーを利用するは11.3%）。

・通勤・通学の交通手段は82.8%が、自分の運転による自動車である。

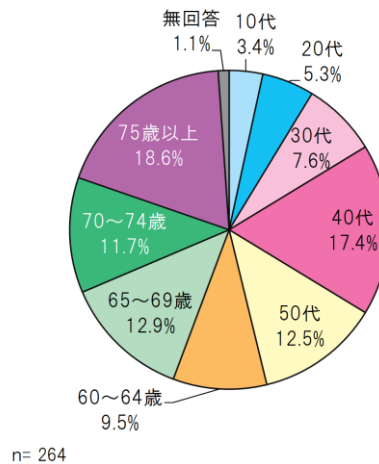
- ・通勤・通学先に到着する時間帯は、34.3%が7時台、36.6%が8時台と比較的早い傾向である。
- ・買い物については、45.6%が週に2日以上、週に1回が28.5%。買い物先（複数回答可）は北斗市が95.9%、函館市が38.4%。買い物に行く曜日は週末は必ず行く方が多い（土曜日20.7%、日曜日24.8%）。一方で、特に曜日を決めていない方が63.6%いる。買い物先に到着する時間は、9時～11時台が32.6%で最も多く、比較的早い時間帯に買い物をする方が多い。
- ・通院については、月に1回が30.8%、数か月に1回が18.6%。通院先（複数回答可）は北斗市が54.6%、函館市が64.6%。通院先に到着する時間は、9時～11時台が67.5%と午前中に集中している。
- ・バスの利用頻度は2週間に1回以上が5%、鉄道は2週間に1回以上が2.8%、タクシーは2週間に1回以上が2.7%。
- ・公共共通に対して、利用したい時間帯に運行してほしいと希望している方の中で、9時台・10時台の運行を望む声が多い。

## 【調査結果】

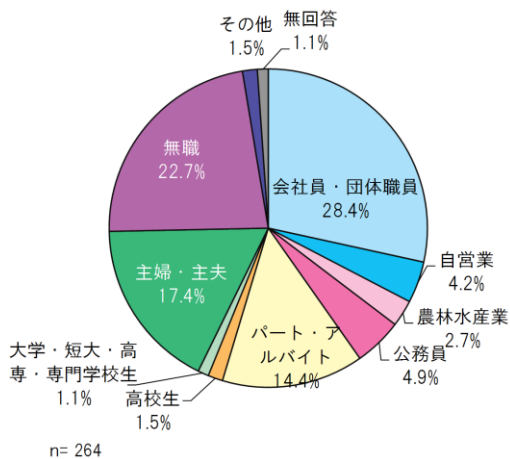
質問1(1)性別



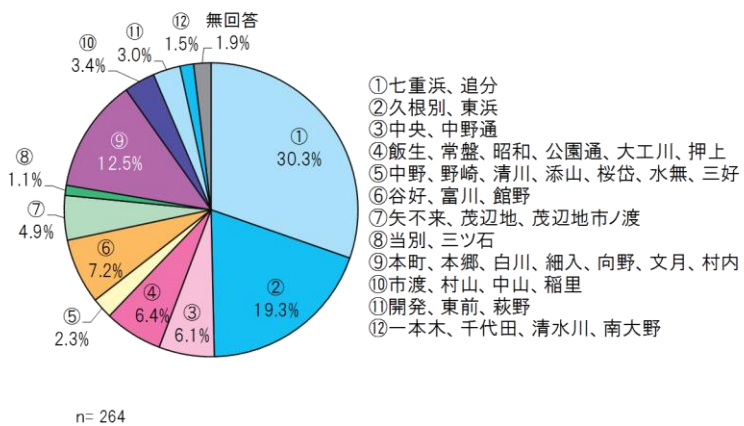
質問1(2)年齢



質問2 あなたの職業を教えてください

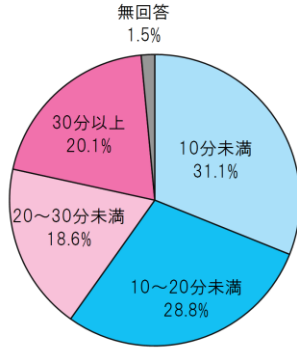


質問3 お住まいの字名を教えてください

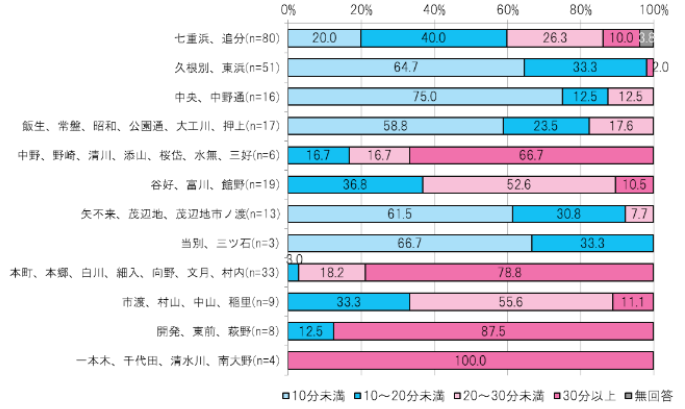


- ①七重浜、追分
- ②久根別、東浜
- ③中央、中野通
- ④飯生、常盤、昭和、公園通、大工川、押上
- ⑤中野、野崎、清川、添山、桜岱、水無、三好
- ⑥谷好、富川、館野
- ⑦矢不來、茂辺地、茂辺地市ノ渡
- ⑧当別、三ツ石
- ⑨本町、本郷、白川、細入、向野、文月、村内
- ⑩市渡、村山、中山、稲里
- ⑪開発、東前、萩野
- ⑫一本木、千代田、清水川、南大野

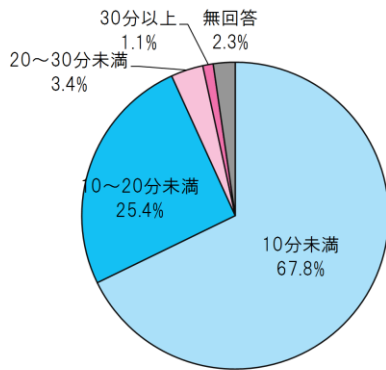
質問4 最寄りの駅までの徒歩での所要時間を教えてください



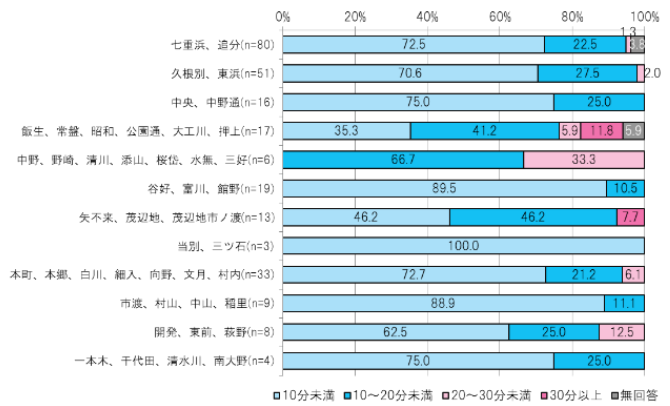
n= 264



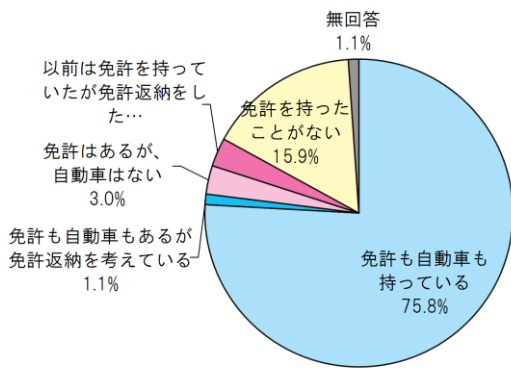
質問5 最寄りのバス停までの徒歩での所要時間を教えてください



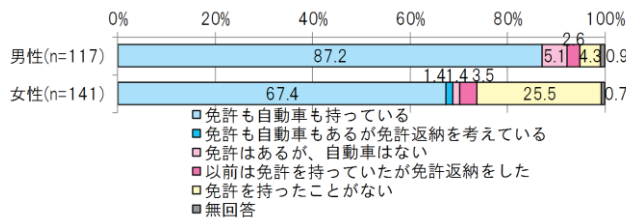
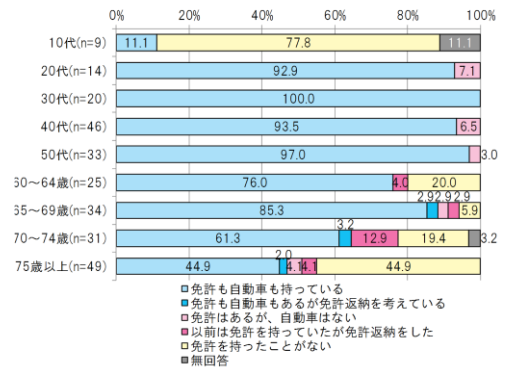
n= 264



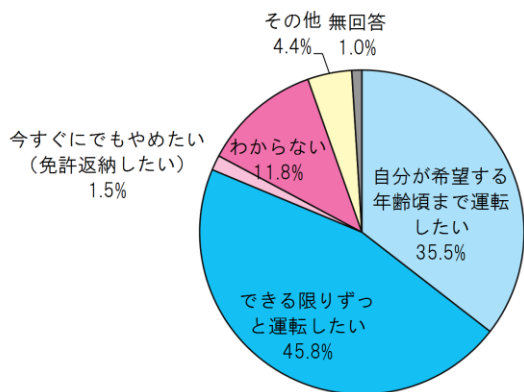
質問6 普通自動車免許・自動車の保有状況を教えてください



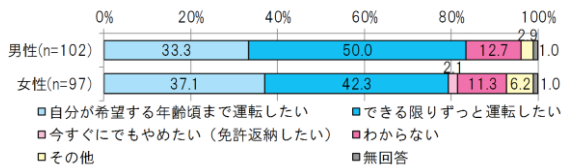
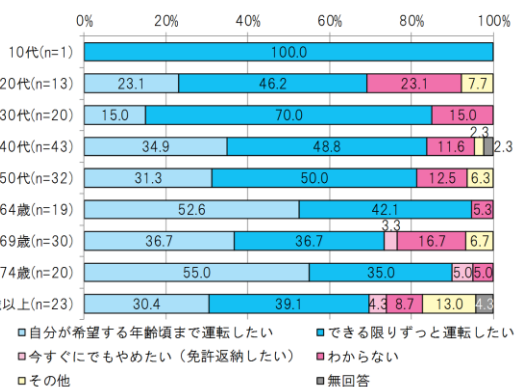
n= 264



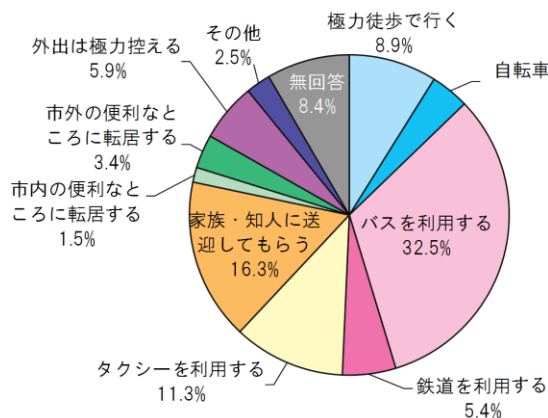
質問7 今後、ご自身で自動車の運転を続けたいですか



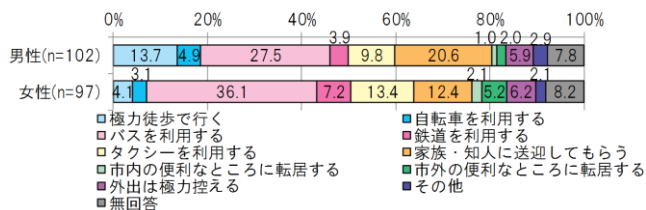
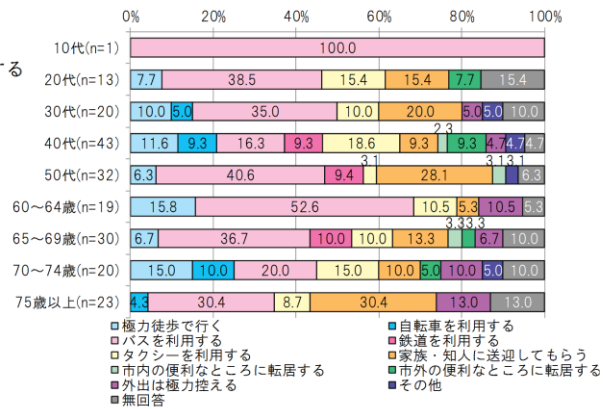
n= 203



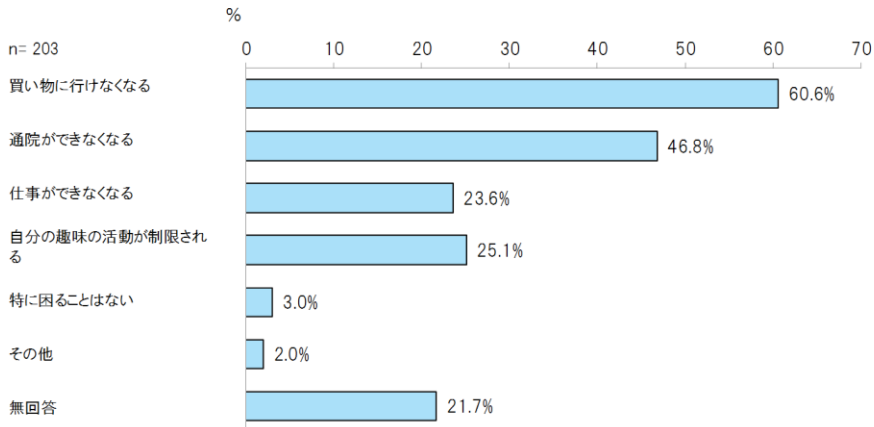
質問8 将来、ご自身の運転が困難になった場合、移動手段はどのように考えていますか



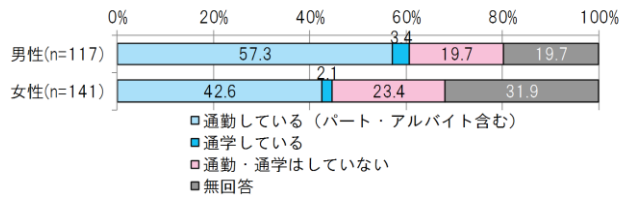
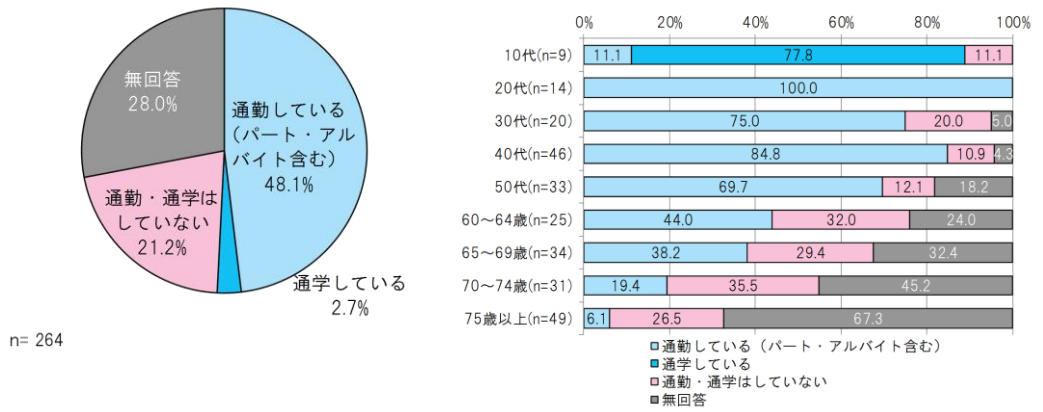
n= 203



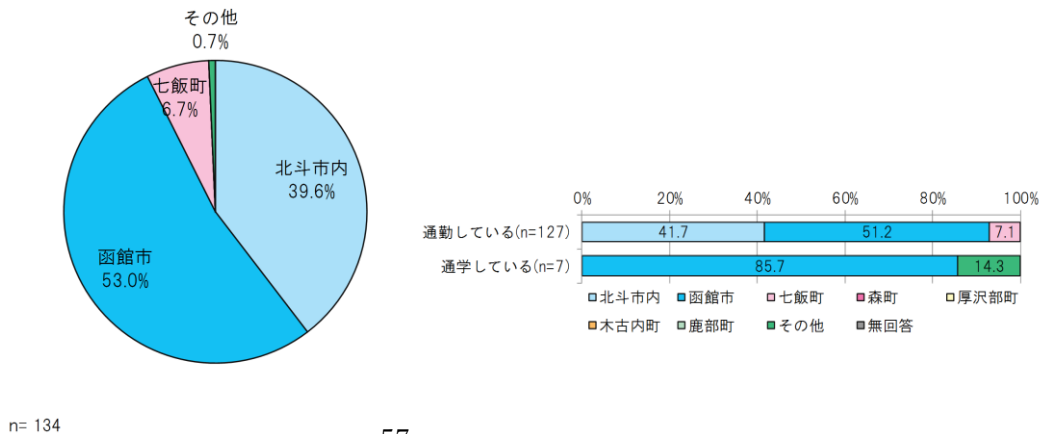
質問9 将来、ご自身で運転が困難になった場合、困ることは何ですか(複数回答)



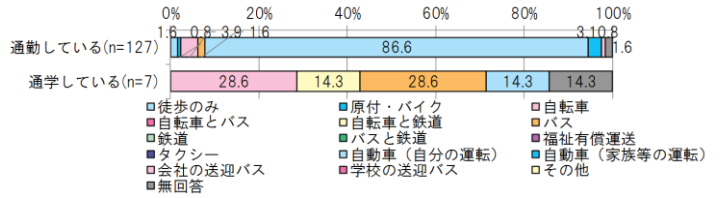
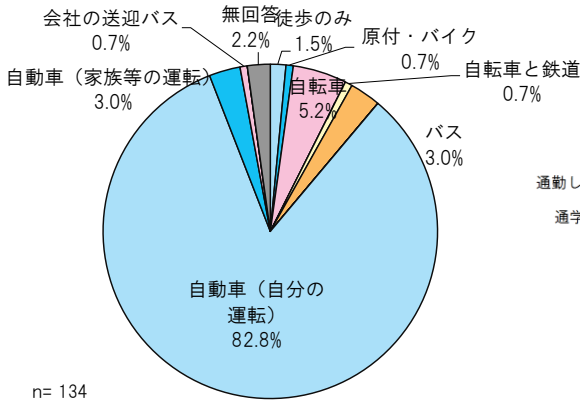
質問10(1)通勤・通学の状況



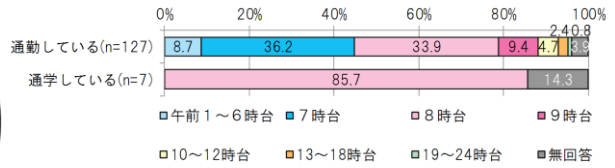
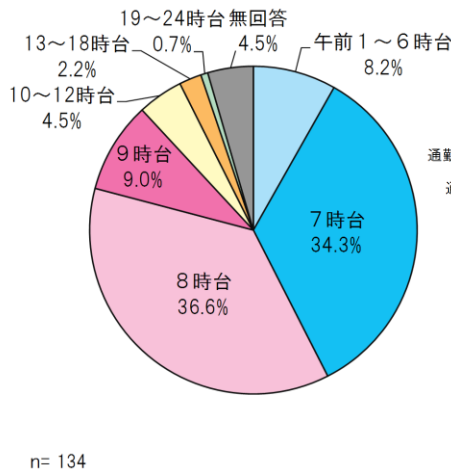
質問10(2)通勤先もしくは通学先のある市町村



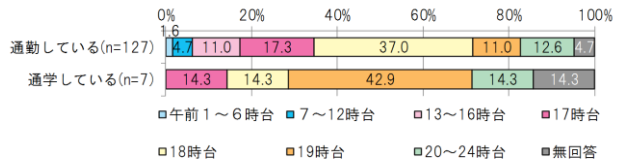
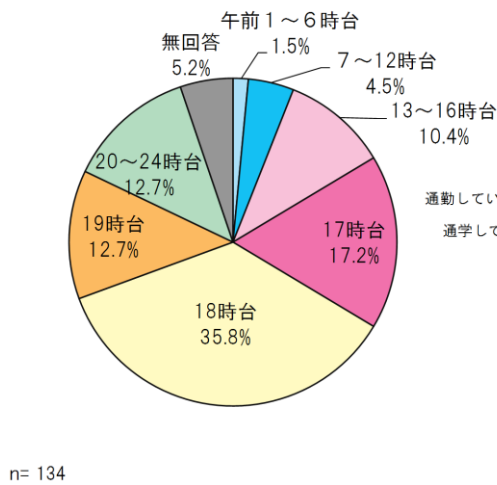
質問10(3)通勤・通学する際の交通手段



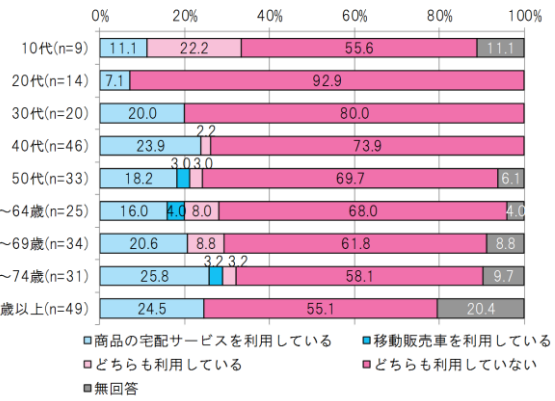
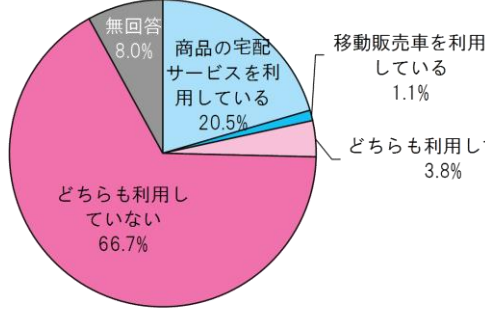
質問10(4)通勤・通学先に到着する時間帯



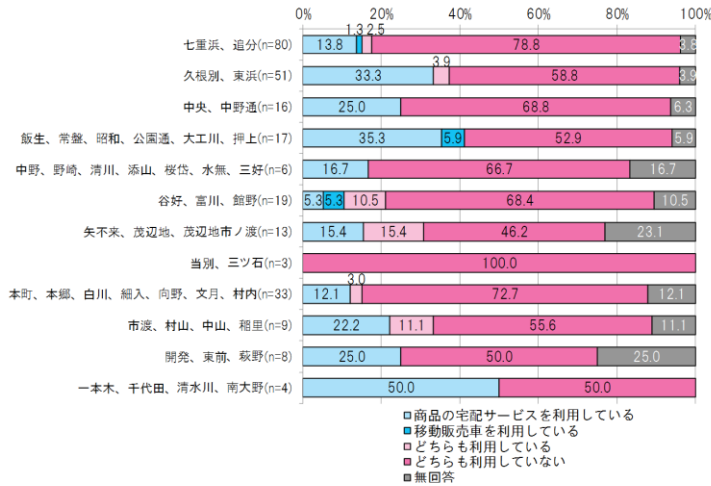
質問10(5)通勤・通学先から自宅に着く時間帯



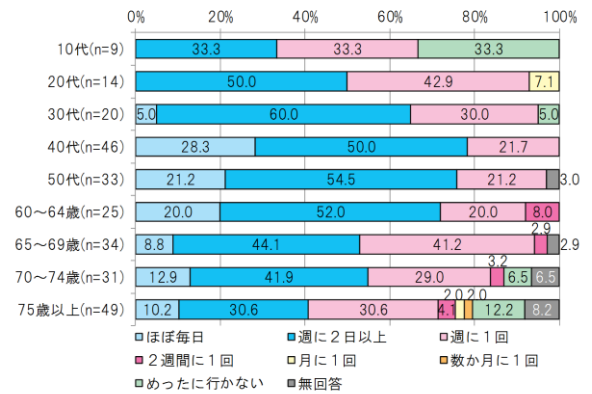
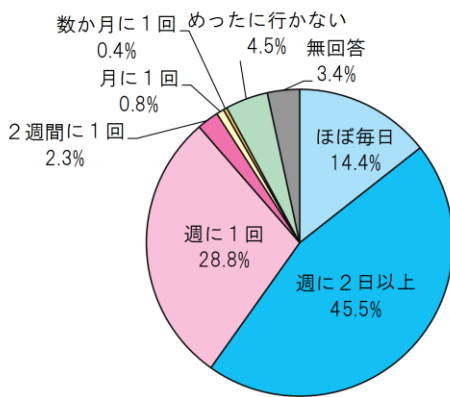
質問11(1)商品の宅配サービス、移動販売車の利用状況を教えてください



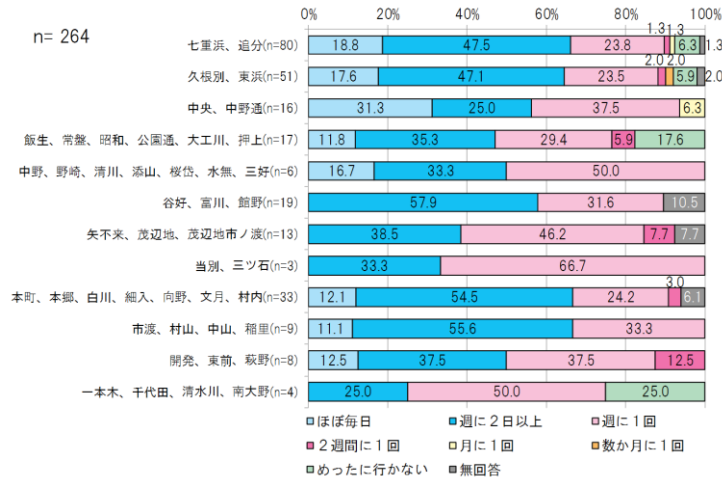
n= 264



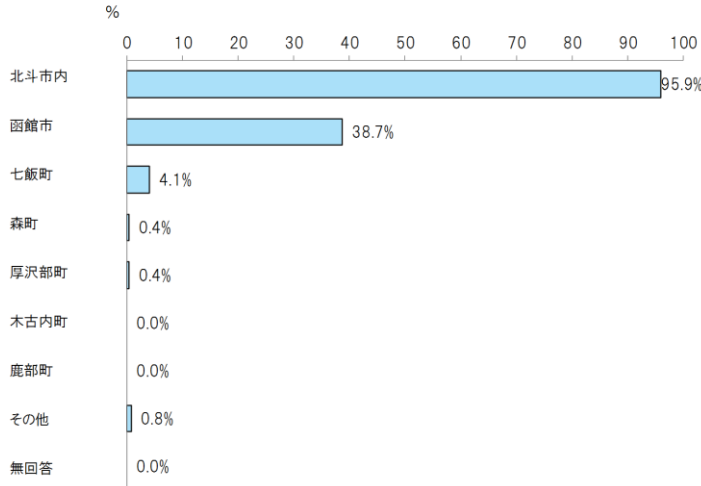
質問11(2)直接、店に買い物に行く頻度



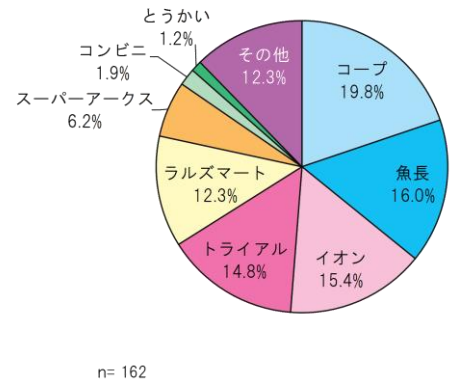
n= 264



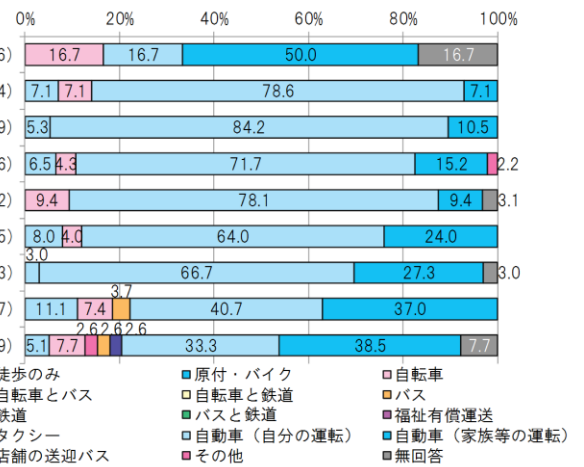
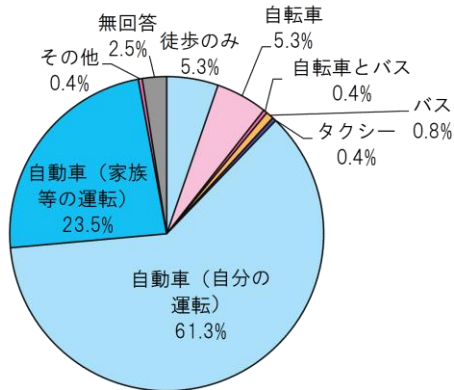
質問11(3)よく行く買い物先の市町名を教えてください(複数回答)  
n= 243



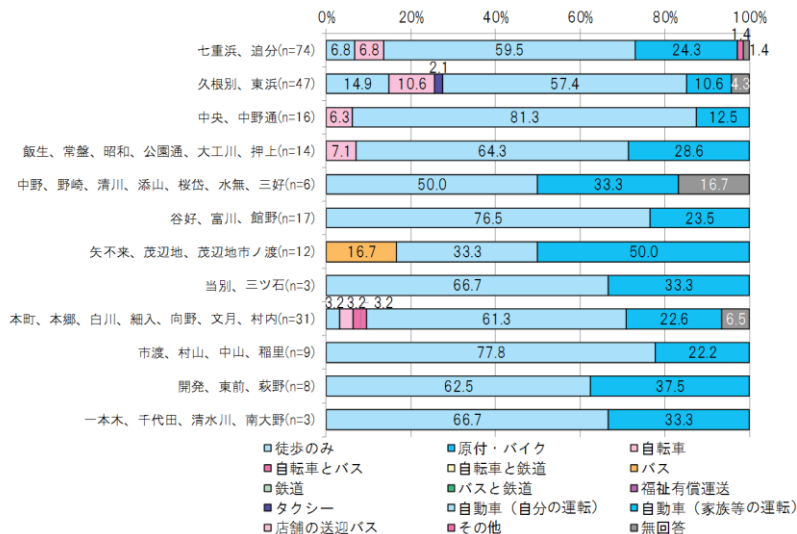
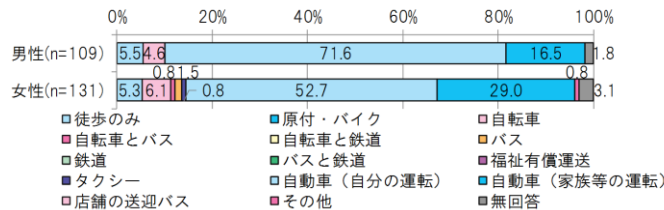
質問11(3)よく行く買い物先の店名を教えてください(自由記述)  
n= 162



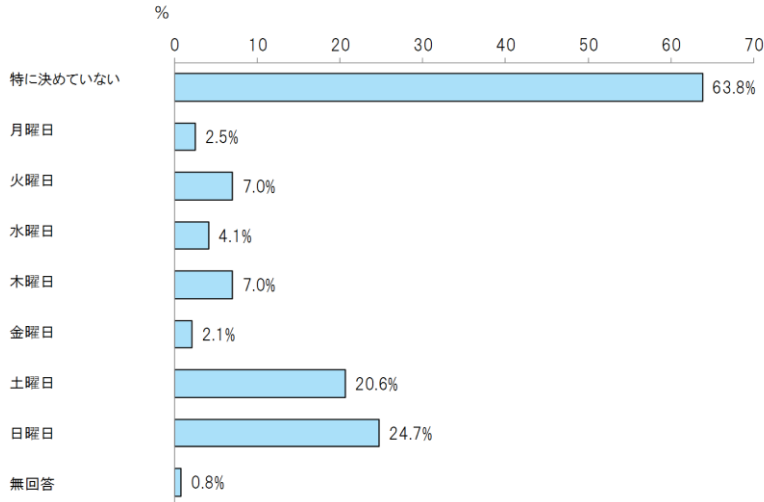
質問11(4)買い物に行く際の交通手段



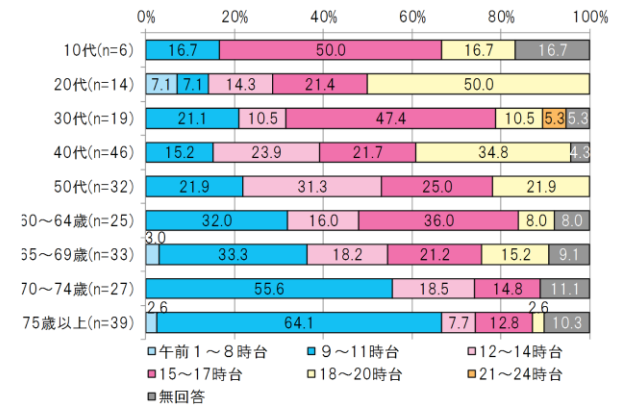
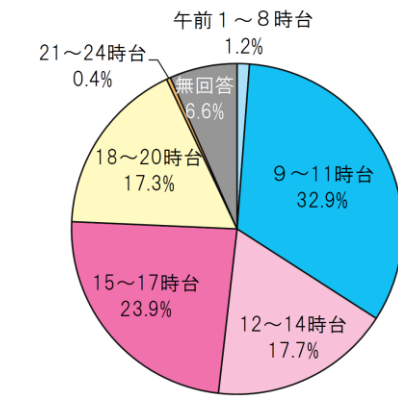
n= 243



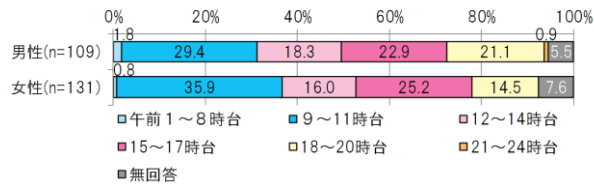
質問11(5)買い物に行く曜日(複数回答)  
n= 243



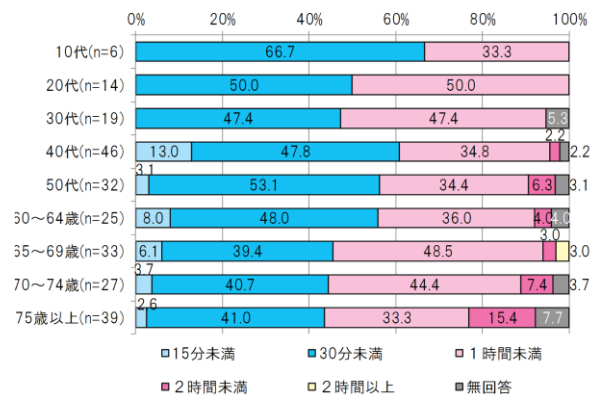
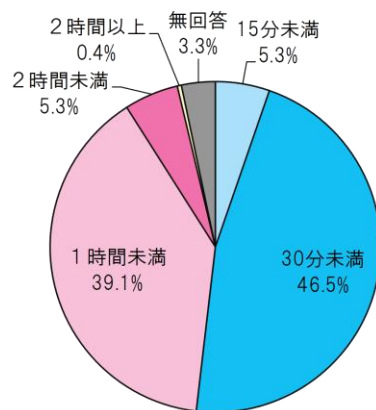
質問11(6)買い物先に到着する時間帯



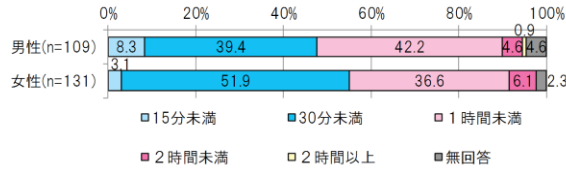
n= 243



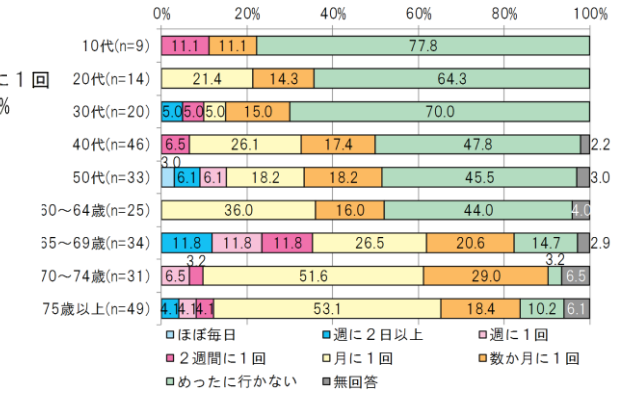
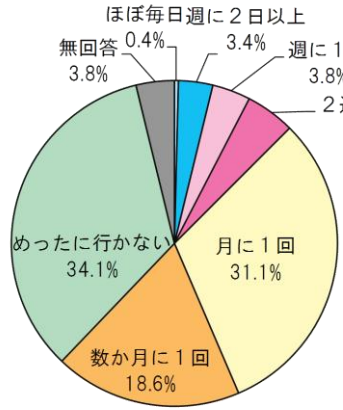
質問11(7)買い物先での滞在時間



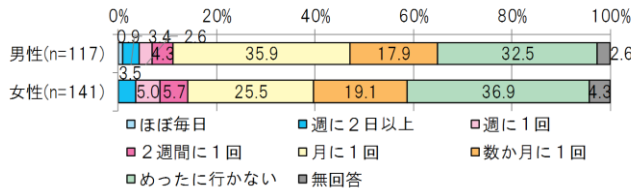
n= 243



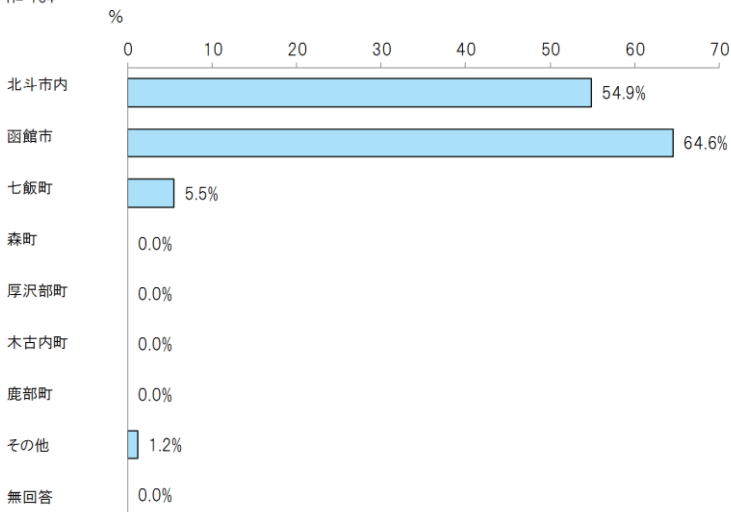
質問12(1)病院に行く頻度



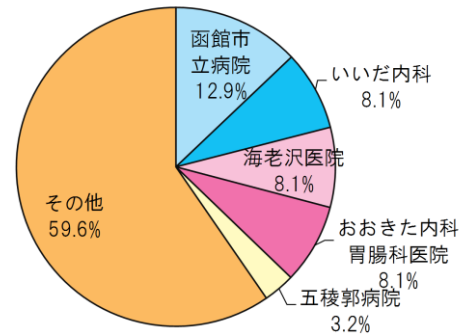
n = 264



質問12(2)よく行く通院先の市町名を教えてください(複数回答)  
n = 164

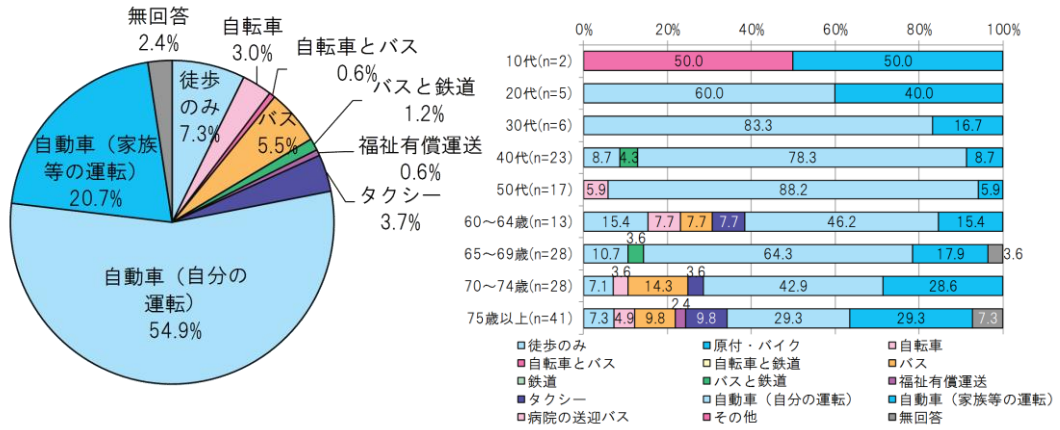


質問12(2)よく行く通院先の病院名を教えてください(自由記述)

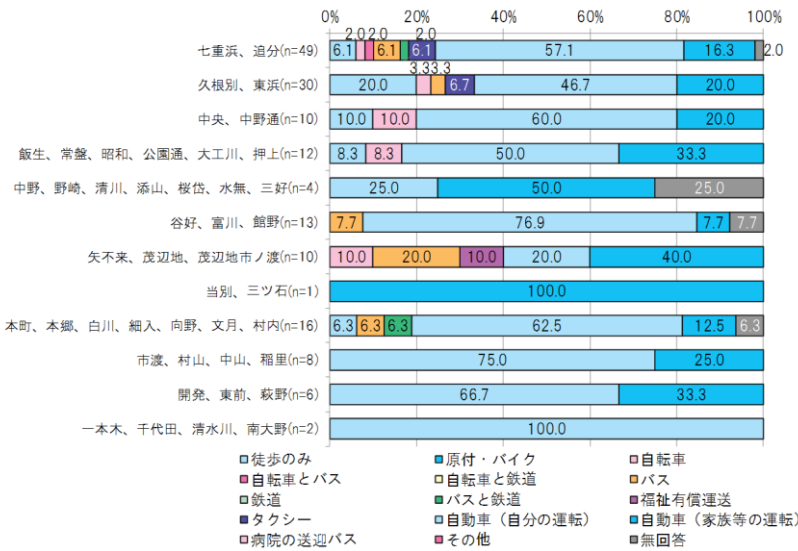


n = 62

質問12(3)病院に行く際の交通手段

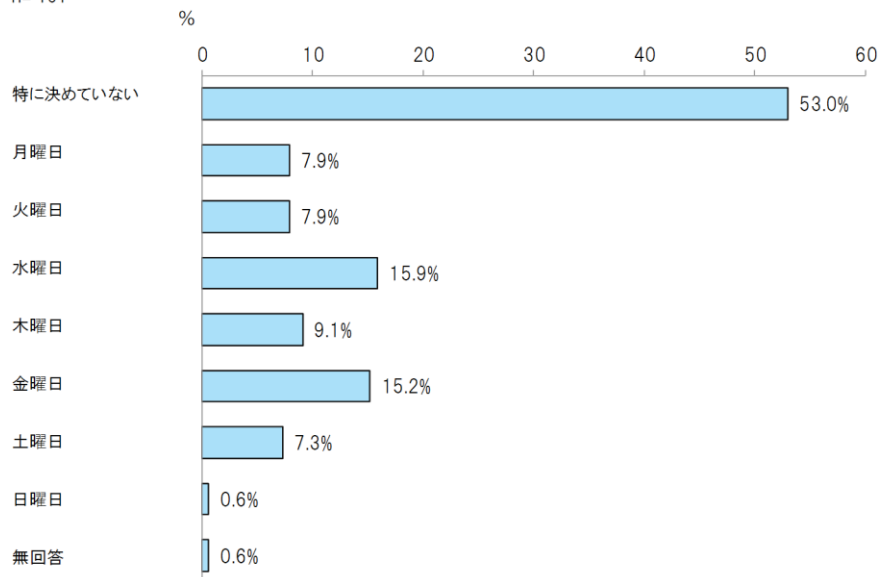


n= 164

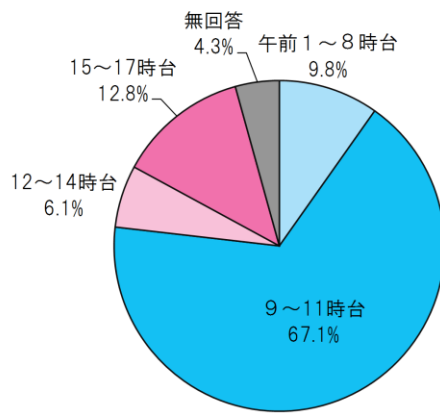


質問12(4)病院に行く曜日(複数回答)

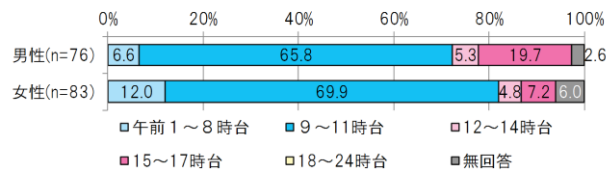
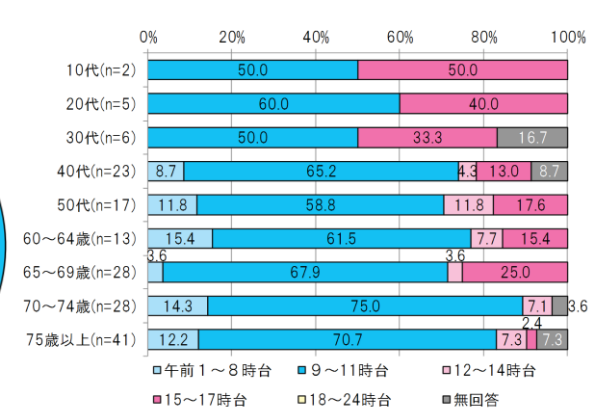
n= 164



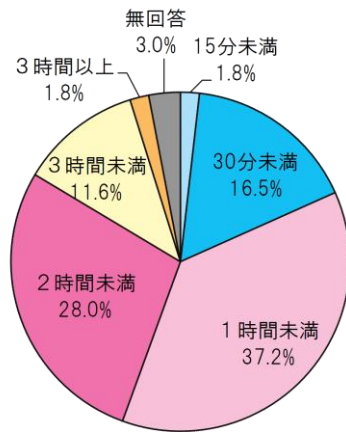
質問12(5)通院先に到着する時間帯



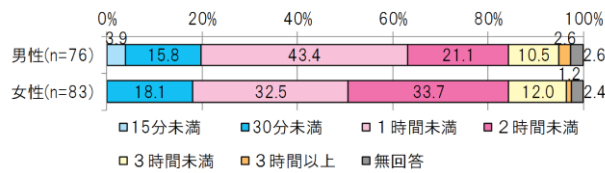
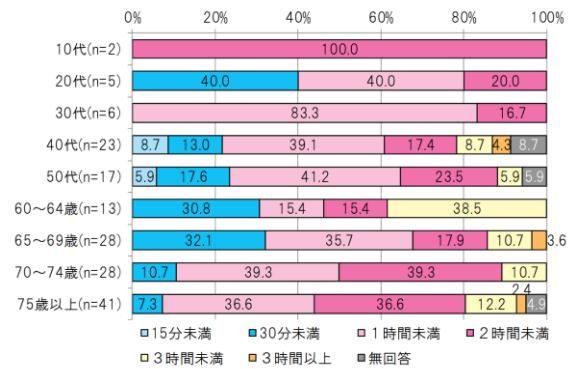
n = 164



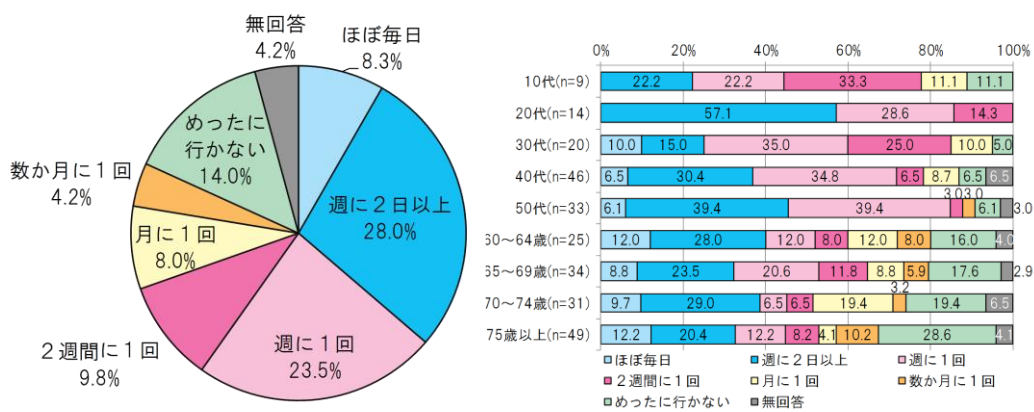
質問12(6)通院先での滞在時間



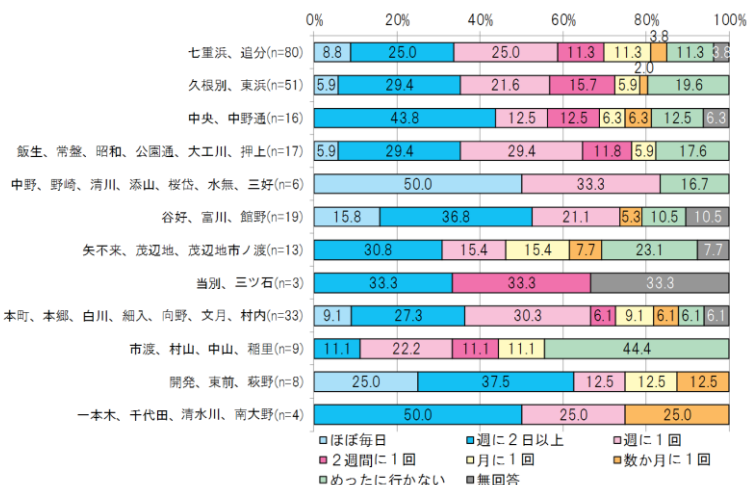
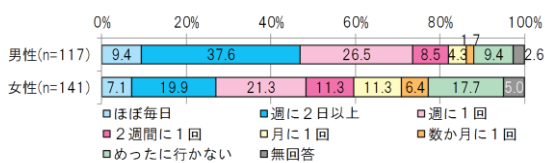
n = 164



質問13(1)私用で出かける頻度

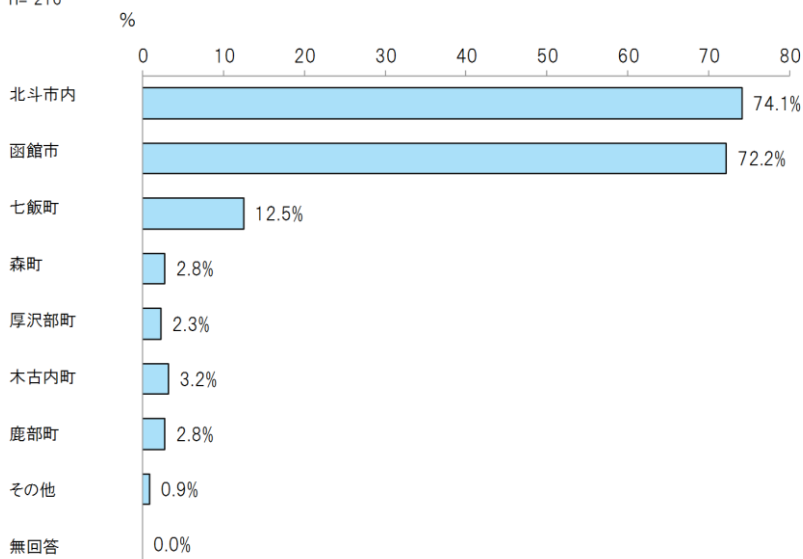


n= 264

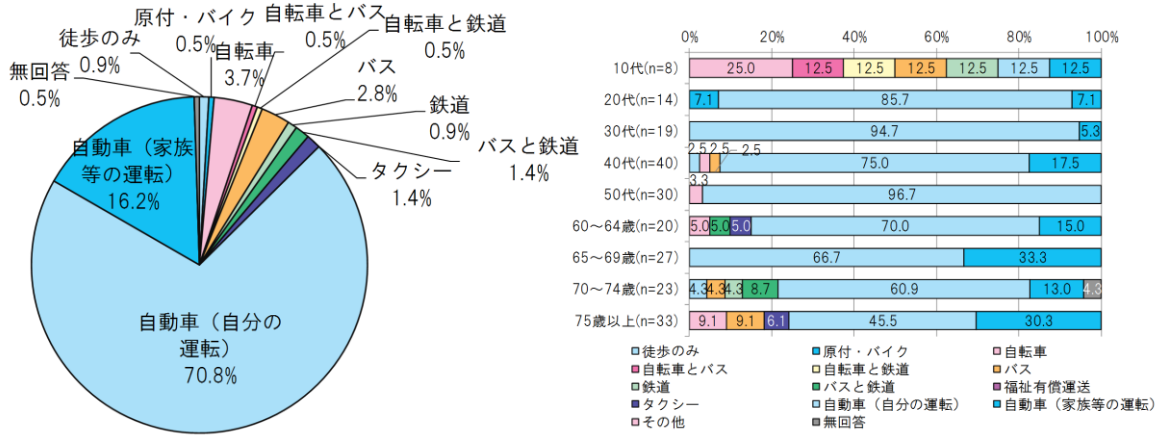


質問13(2)よく行くお出かけ先の市町名を教えてください(複数回答)

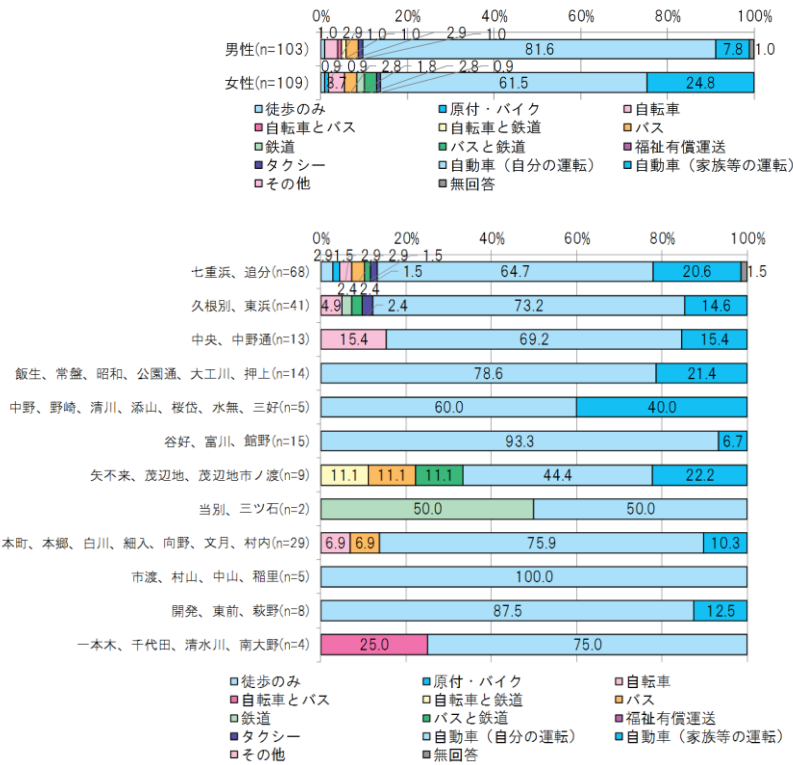
n= 216



質問13(3)お出かけの際の交通手段

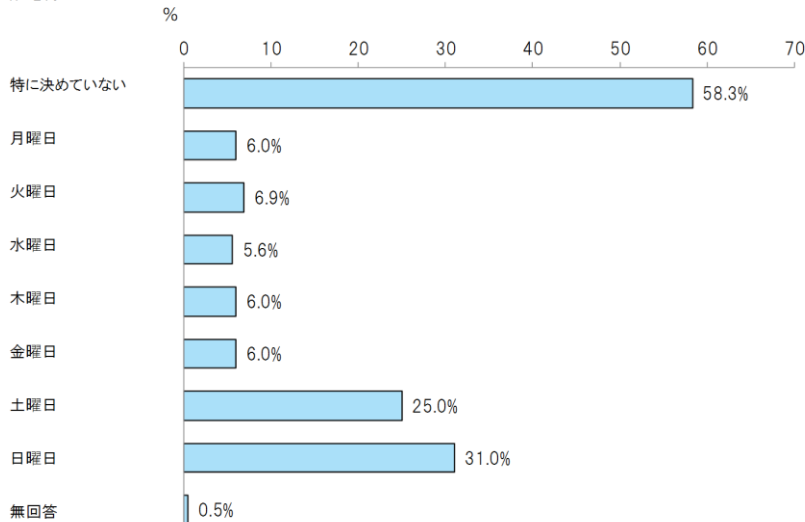


n = 216

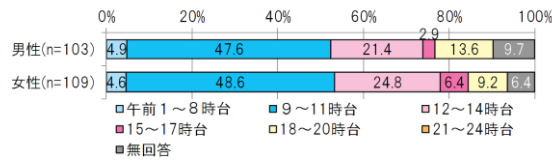
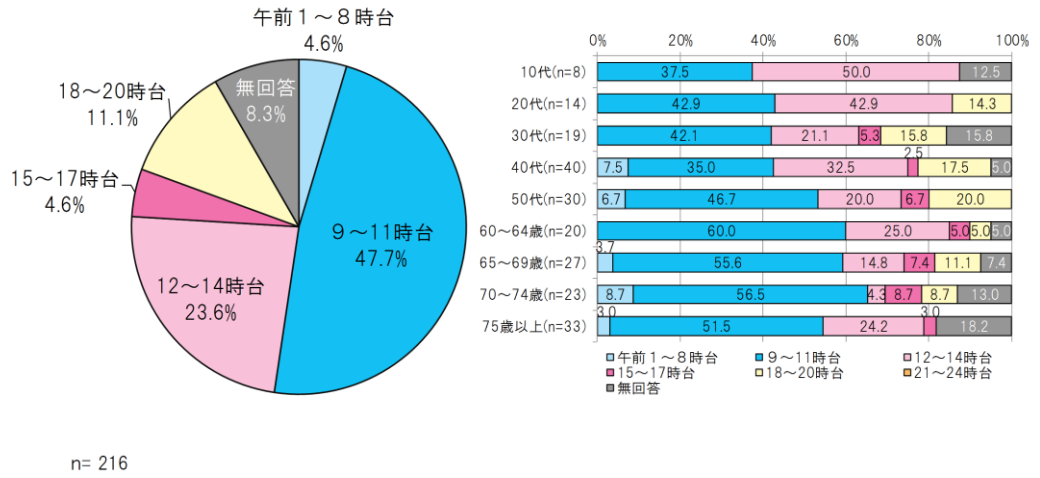


質問13(4)お出かけをする曜日(複数回答)

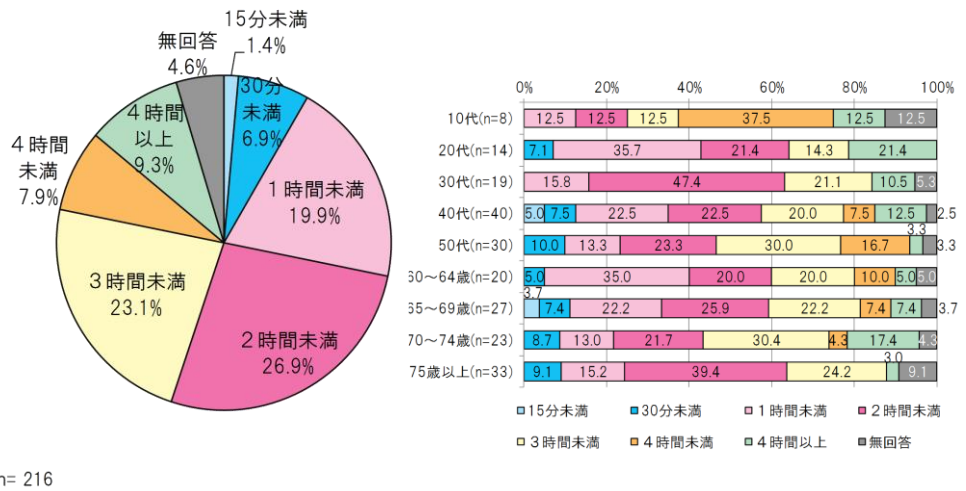
n = 216



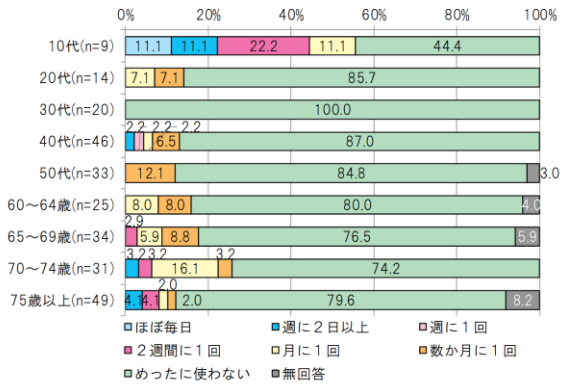
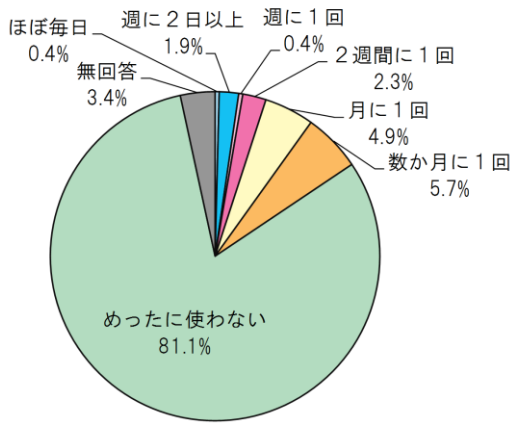
質問13(5)お出かけ先に到着する時間帯



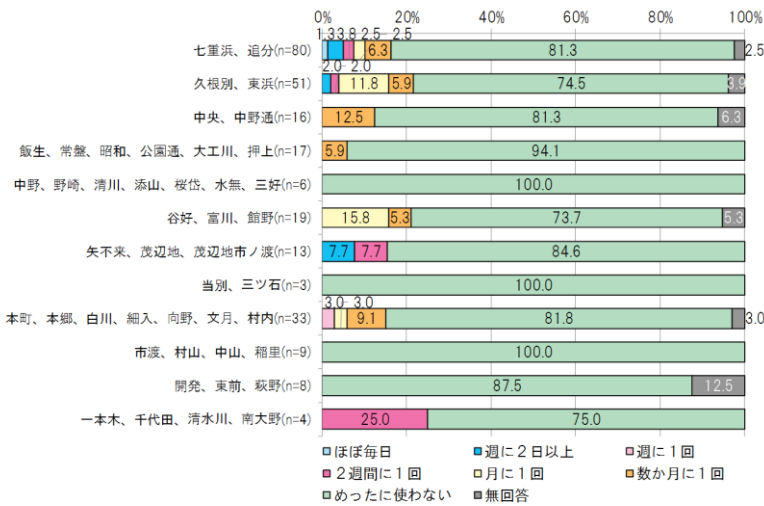
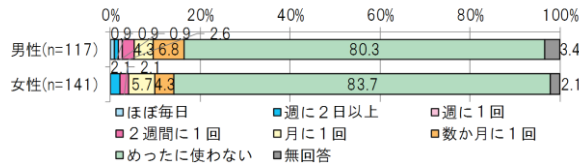
質問13(6)お出かけ先の滞在時間



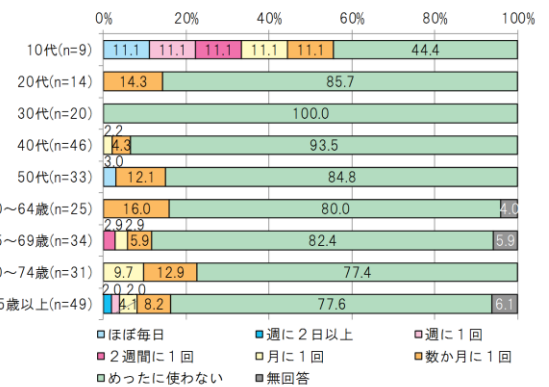
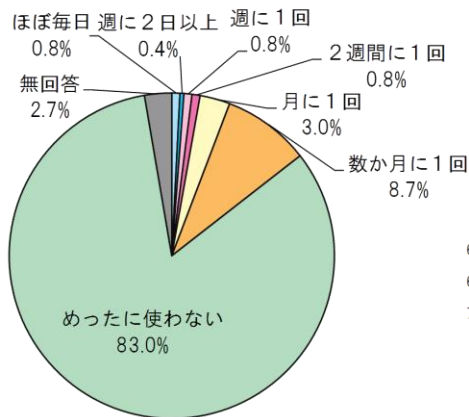
質問14 普段のバス(路線バス)の利用頻度を教えてください



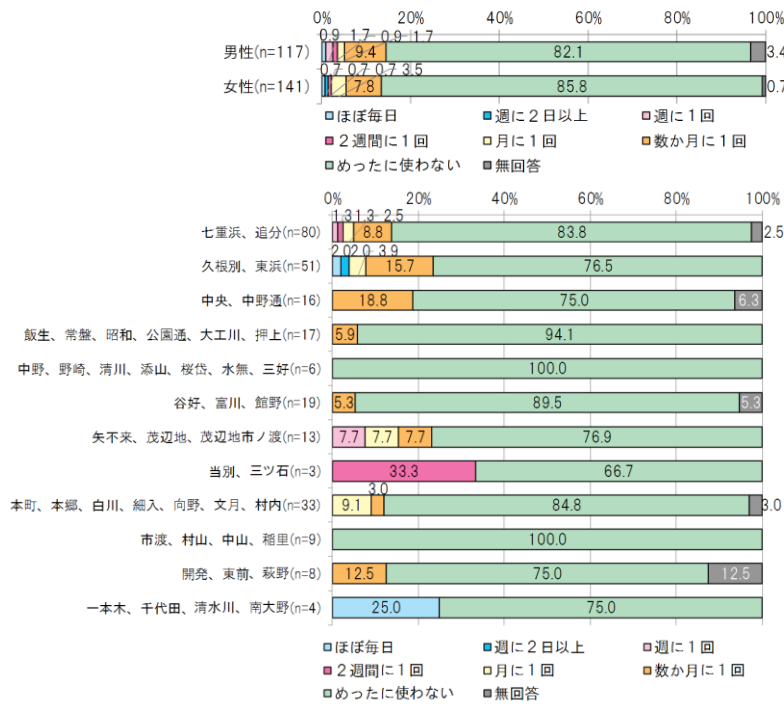
n= 264



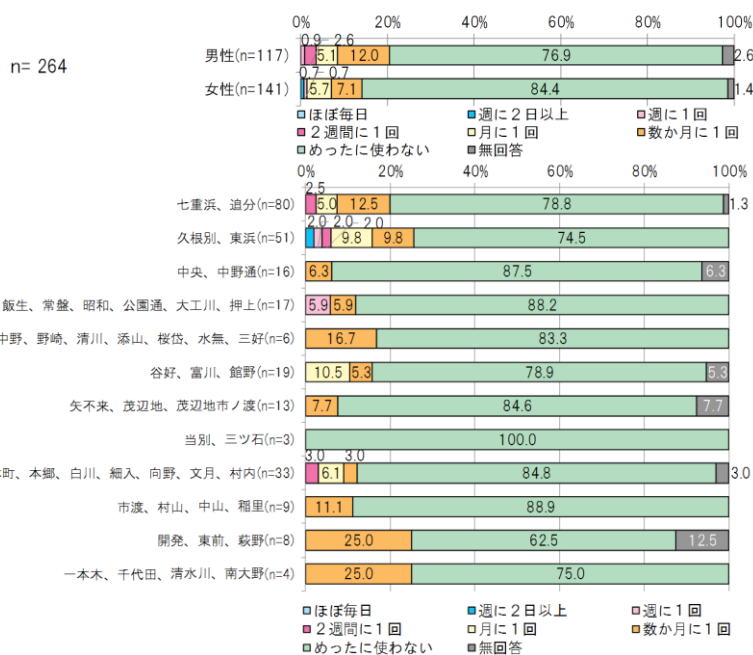
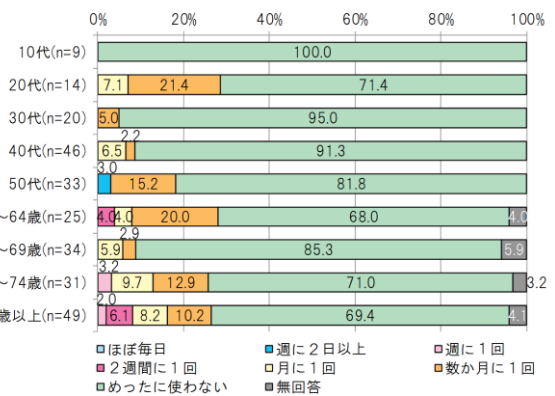
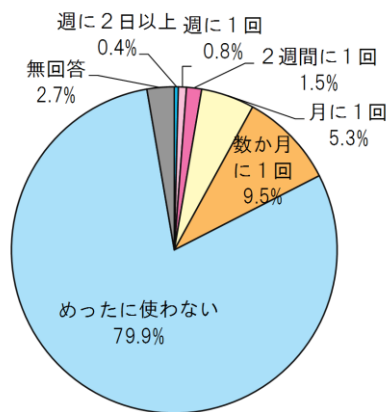
質問15 普段の鉄道の利用頻度を教えてください



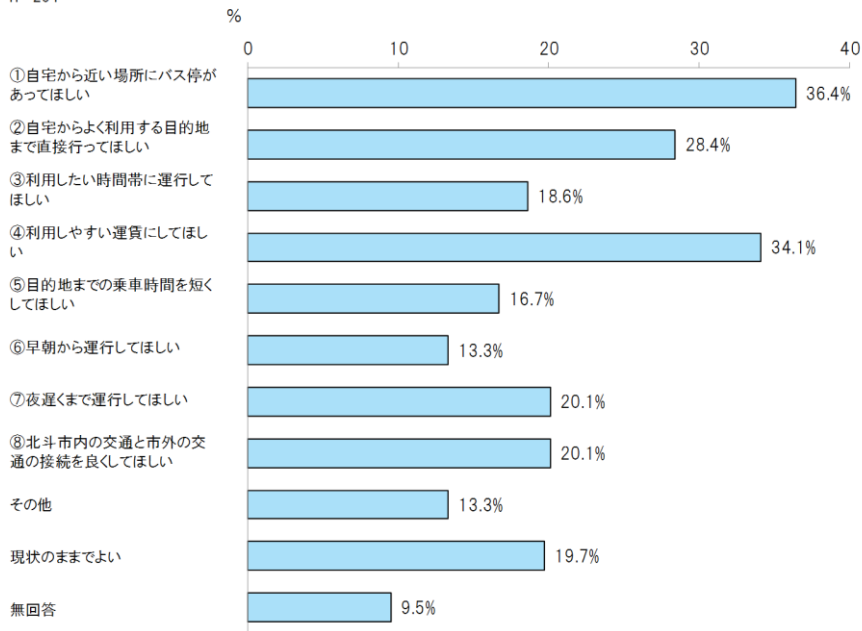
n= 264



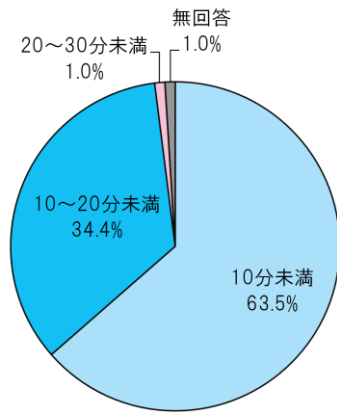
質問16 普段のタクシーの利用頻度を教えてください



質問17(1)公共交通に特に求めることを3つまで教えてください(複数回答)  
n= 264

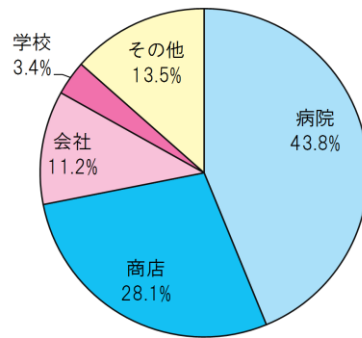


①選択者のバス停からの徒歩分数希望時間



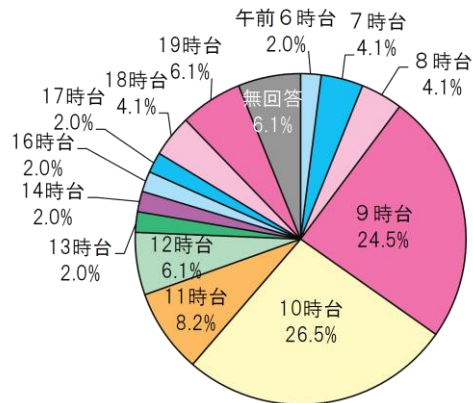
n= 96

②選択者の自宅からよく利用する目的地(自由記述)

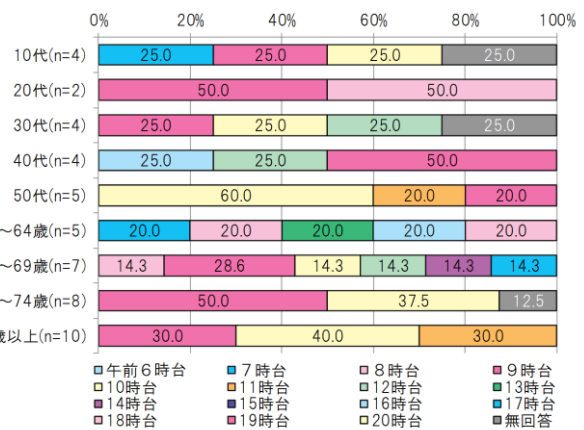


n= 89

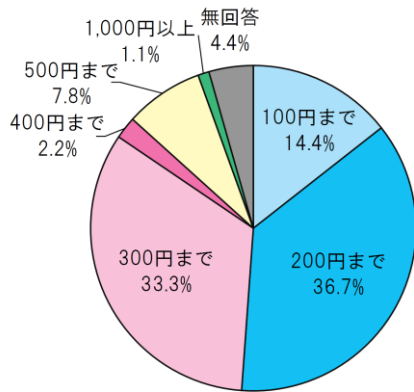
③選択者の利用したい時間帯



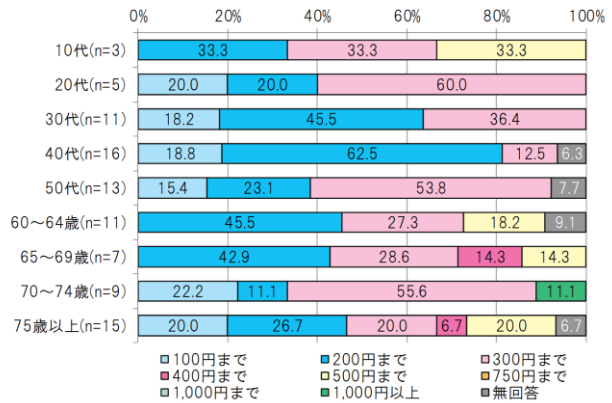
n= 49



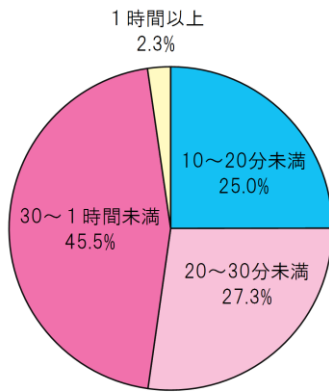
④ 選択者の希望する運賃



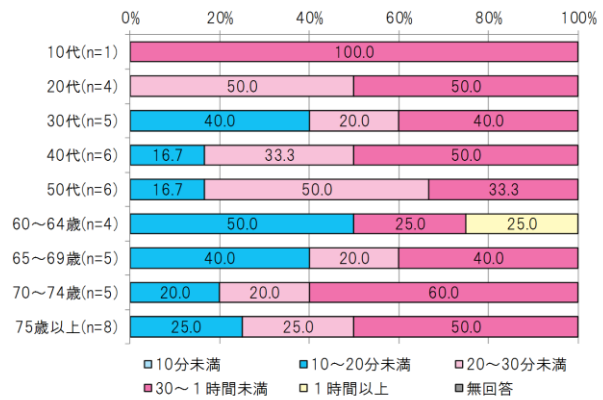
n= 90



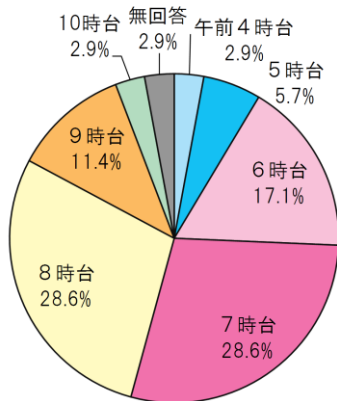
⑤ 選択者の希望する乗車時間



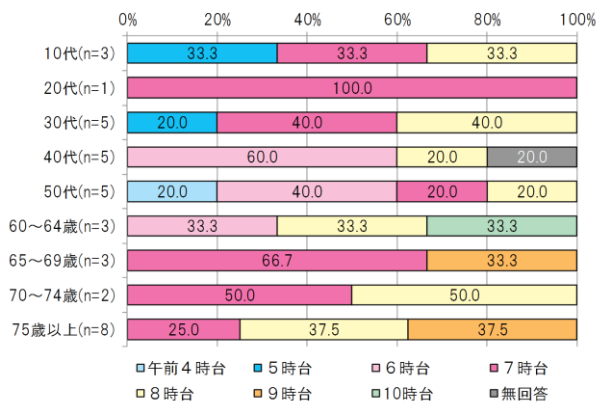
n= 44



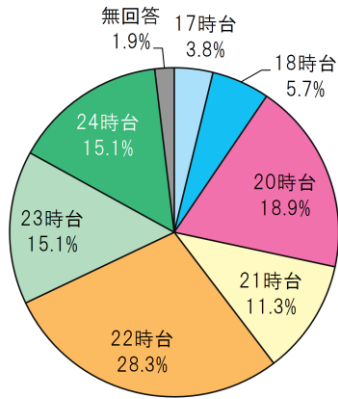
⑥ 選択者の希望する早朝運行時間帯



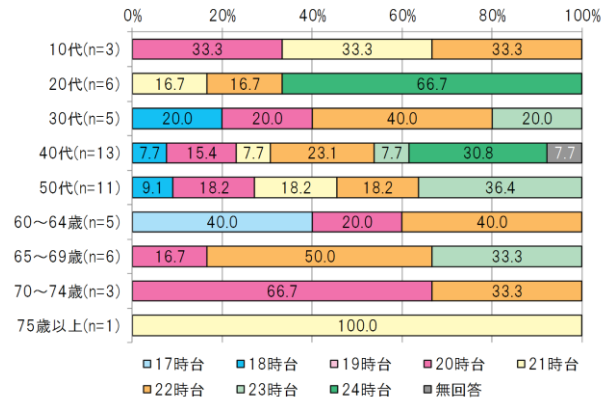
n= 35



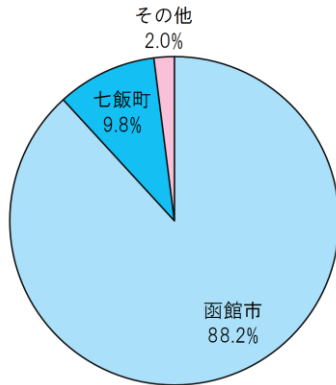
⑦ 選択者の希望する夜間運行時間帯



n = 53

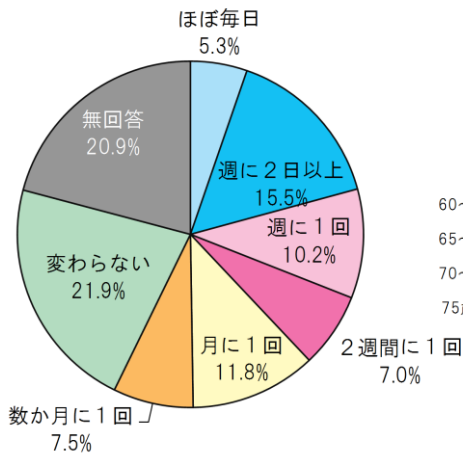


⑧ 選択者の接続を良くしてほしい市町村(自由記述)

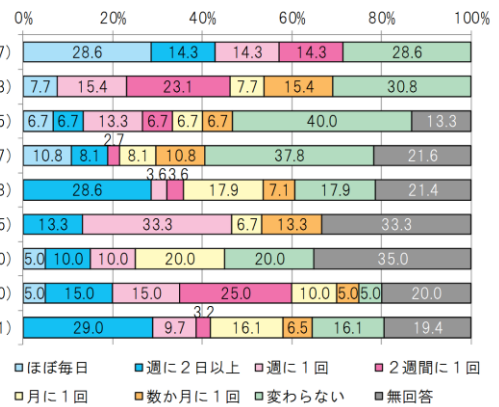


n = 51

質問17(2)前問で選んだ求めることが実現する交通手段が導入された場合、どの程度公共交通を利用したいと思いますか



n = 187



## ②高齢者運転免許証自主返納支援事業の利用者向けアンケート

### 【調査概要】

・ 調査の方法

郵送調査

・ 調査対象者

平成 30 年度から実施している高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請を行った方

\*高齢者運転免許証自主返納支援事業の概要（再掲）

対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北斗市内に住所を有し、現に居住している70歳以上の方</li> <li>・ 運転免許証を自主返納されて、1年以内の方</li> <li>・ 市税を滞納されていない方</li> </ul>
交付内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交付されるタクシー利用券は、初乗運賃(560円)に相当する24回分の利用券を、対象者1人につき1回限り交付。</li> <li>・ 利用券は交付が決定された日から2年間利用可能。</li> <li>・ 1回の乗車につき1枚の利用。初乗り運賃以上の料金が発生した場合には、差額分の支払いが生じる。</li> </ul>
使用可能の事業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般事業所：新皇ハイヤー</li> <li>・ 福祉輸送限定事業所：有限会社ウィズ、おしま福祉介護ハイヤー、トミー介護タクシー、窓合同会社、旅客運送事業所リアン</li> </ul>

・ 調査期間

令和 2 年 10 月 19 日～11 月 6 日

・ 回収結果

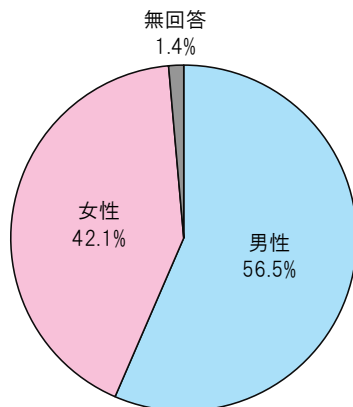
回収 198 票/配布 311 票 回収率 63.6%

### 【結果概要】

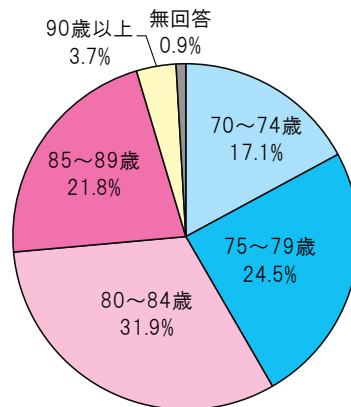
- ・ 免許返納時の年齢は 70 代が 50%で、80 代以上が約 50%。
- ・ 免許返納の理由は、「家族・知人に勧められて」が 34.7%、「運転の自信がなくなった」が 24.5%。
- ・ 買い物の移動手段は徒歩 25.9%、自転車 9.0%と近隣で済ませられる方が一定数ある一方、33.9%は家族等の運転によって自動車利用をしている。
- ・ 通院の移動手段では、家族等の運転による自動車利用 34.8%、タクシー利用が 22.2%と高い。
- ・ バスの利用頻度は 2 週間に 1 回以上が 22.7%、鉄道は 2 週間に 1 回以上が 7.5%、タクシーは 2 週間に 1 回以上が 28.7%。一般向けアンケートに比べて、タクシー利用が大きく増え、バス利用も増える。
- ・ 免許返納後、56%の方は外出頻度が減ったという。

【調査結果】

質問1(1)性別



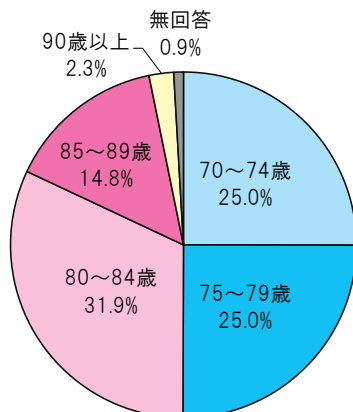
質問1(2)年齢



n= 216

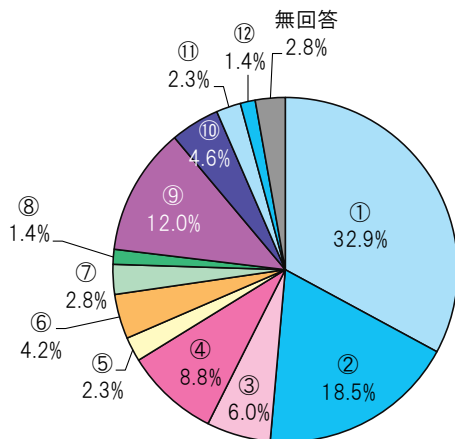
n= 216

質問2 免許を返納したときの年齢を教えてください



n= 216

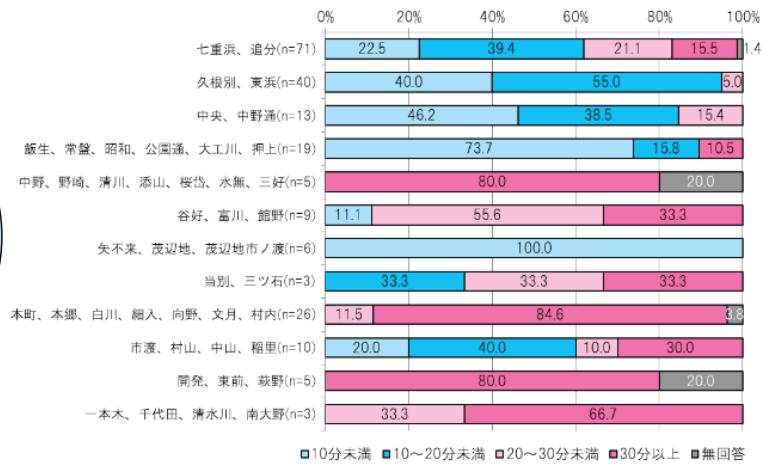
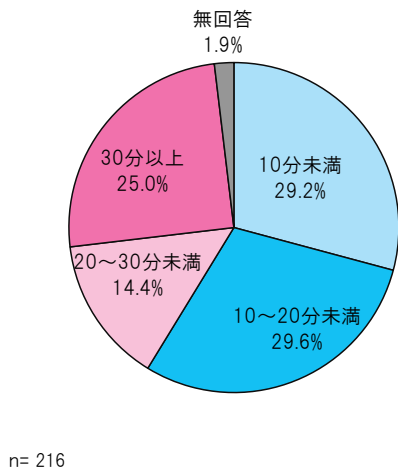
質問3 お住まいの字名を教えてください



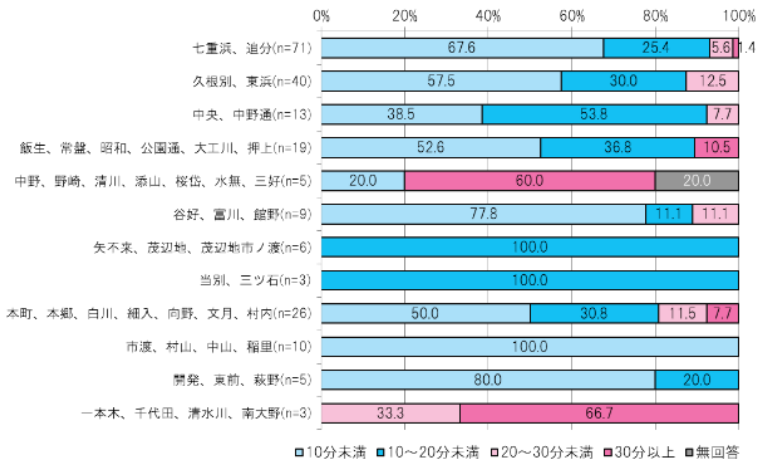
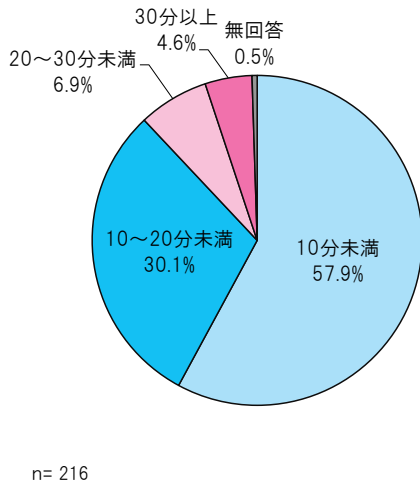
- ①七重浜、追分
- ②久根別、東浜
- ③中央、中野通
- ④飯生、常盤、昭和、公園通、大工川、押上
- ⑤中野、野崎、清川、添山、桜岱、水無、三好
- ⑥谷好、富川、館野
- ⑦矢不來、茂辺地、茂辺地市ノ渡
- ⑧当別、三ツ石
- ⑨本町、本郷、白川、細入、向野、文月、村内
- ⑩市渡、村山、中山、稲里
- ⑪開発、東前、萩野
- ⑫一本木、千代田、清水川、南大野

n= 216

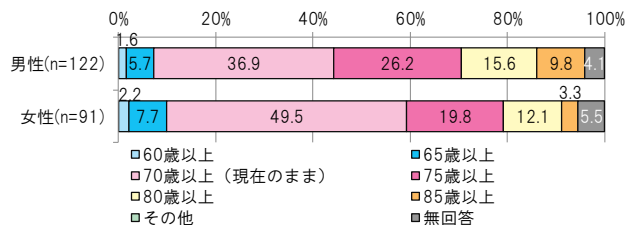
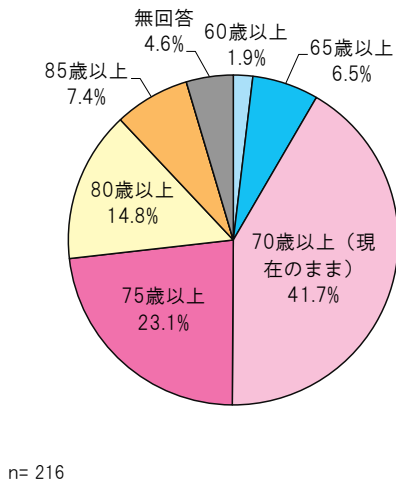
質問4 最寄りの駅までの徒歩での所要時間を教えてください



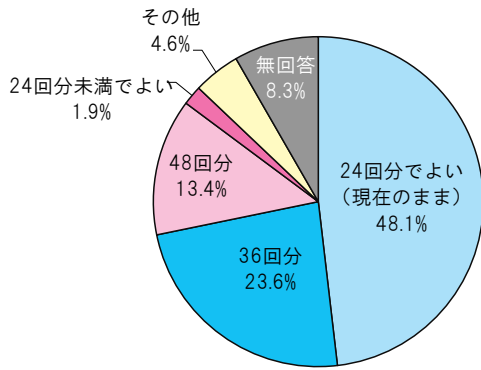
質問5 最寄りのバス停までの徒歩での所要時間を教えてください



質問6 対象年齢は何歳以上がいいと思いますか

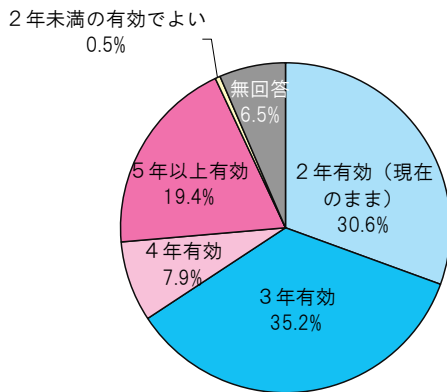


質問7 タクシー利用券の交付枚数は何回分が適当だと思いますか



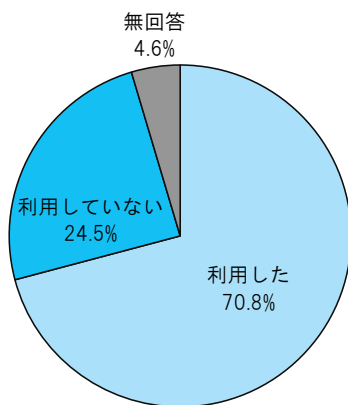
n= 216

質問8 タクシー利用券は何年有効が適当だと思いますか

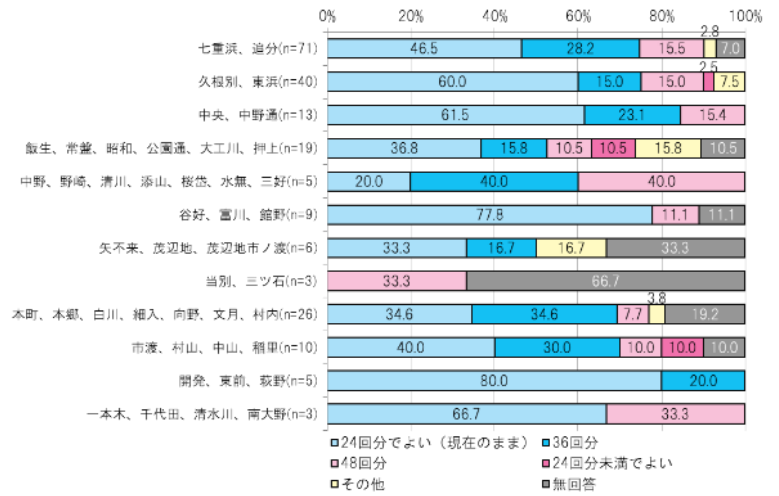


n= 216

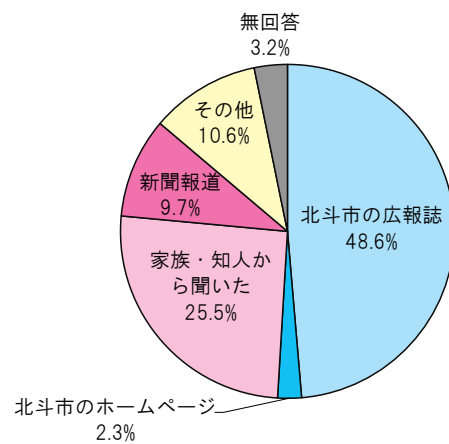
質問10(1) タクシー利用券は利用されましたか



n= 216

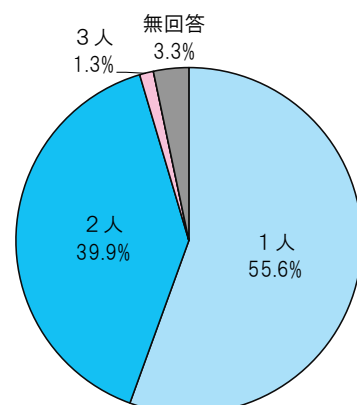


質問9 ご利用いただいた自主返納支援事業はどこで知りましたか



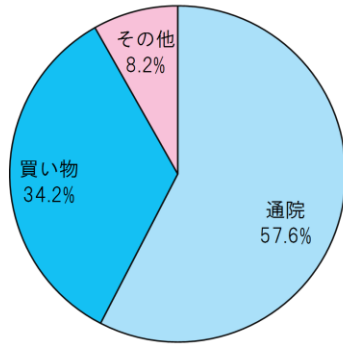
n= 216

質問10(2) 何人で利用されることが多かったですか



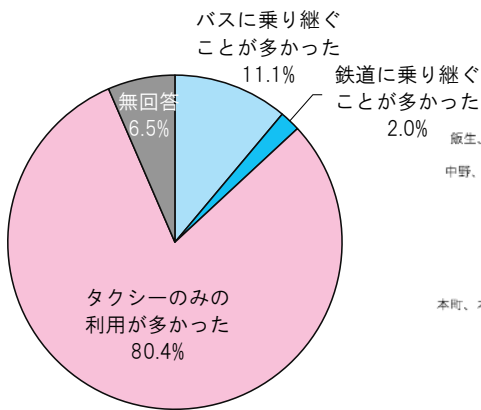
n= 153

質問10(3)ご自宅からどのような目的で利用することが多かったですか(自由記述)

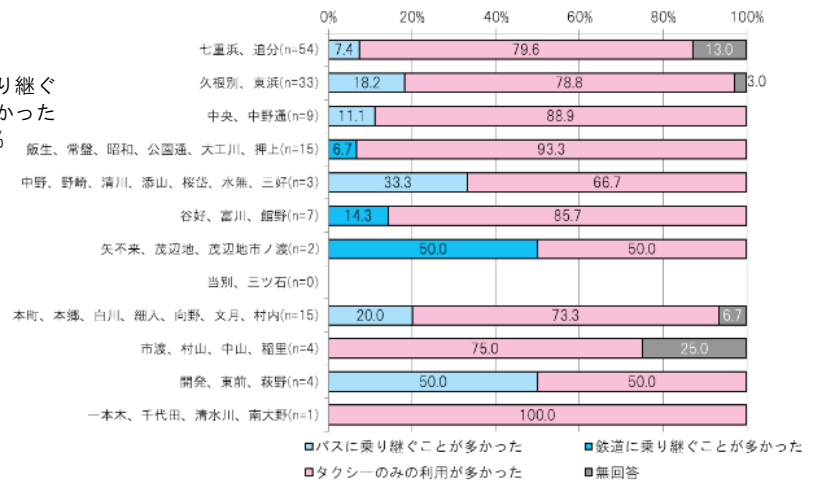


n= 184

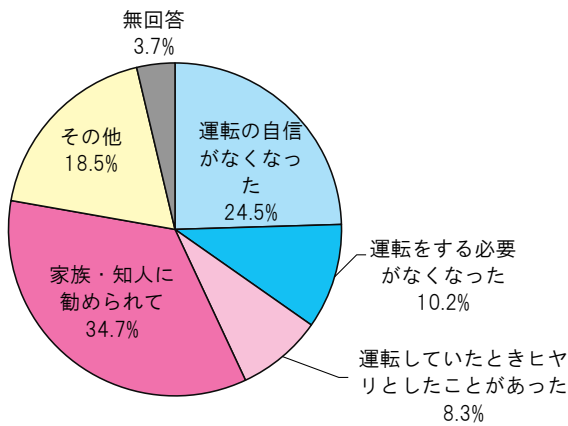
質問10(4)タクシーから他の交通機関に乗り継ぐことが多かったものがありますか



n= 153

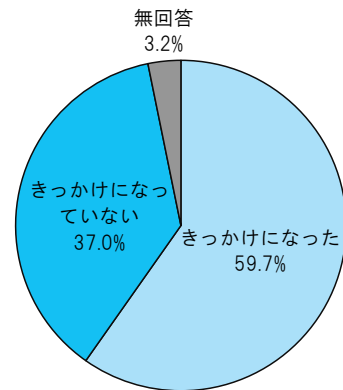


質問11 免許返納をした理由は何ですか



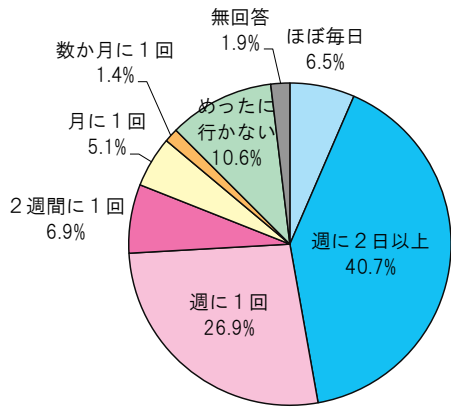
n= 216

質問12 免許自主返納事業があることが、運転免許証を返納するきっかけになりましたか

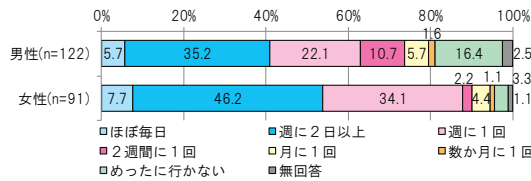
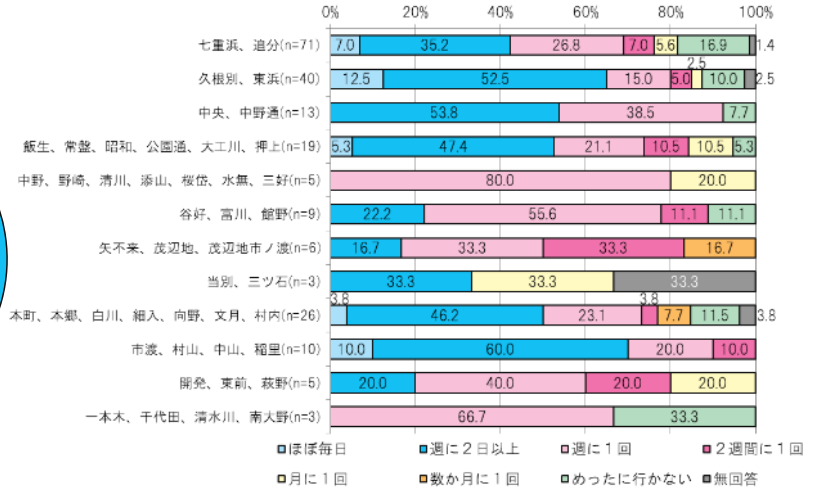


n= 216

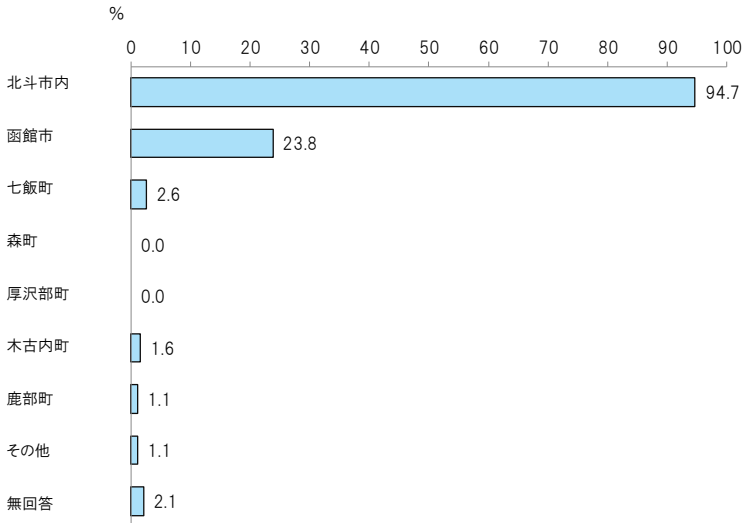
質問13(1)直接、店に買い物に行く頻度を教えてください



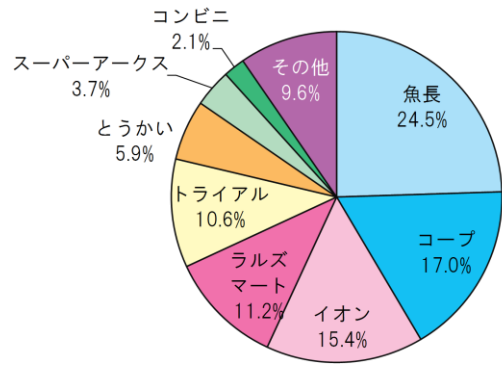
n = 216



質問13(2)よく行く買い物先の市町名を教えてください(複数回答)  
n = 189

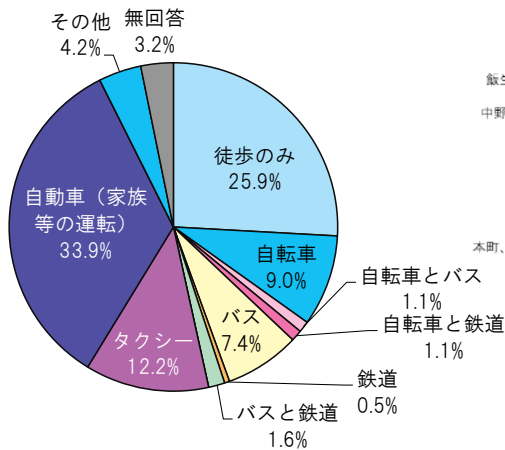


質問13(2)よく行く買い物先の店名を教えてください(自由記述)

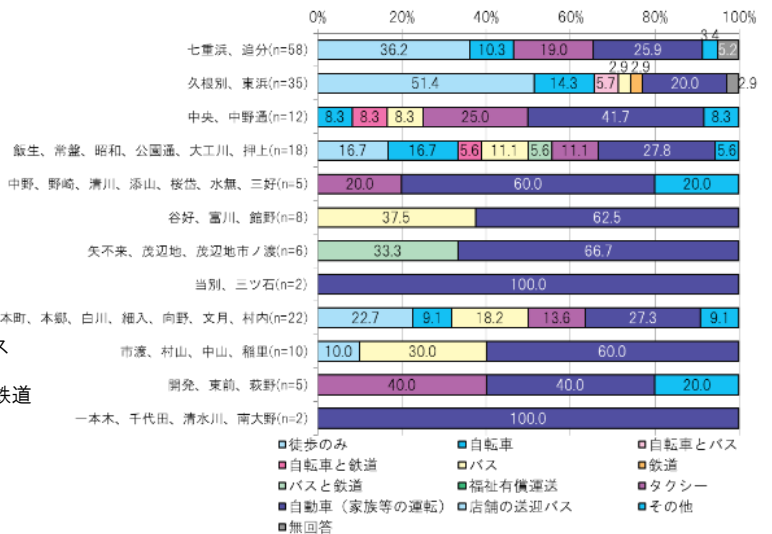


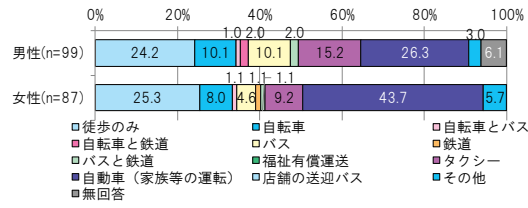
n = 188

質問13(3)買い物に行く際の交通手段

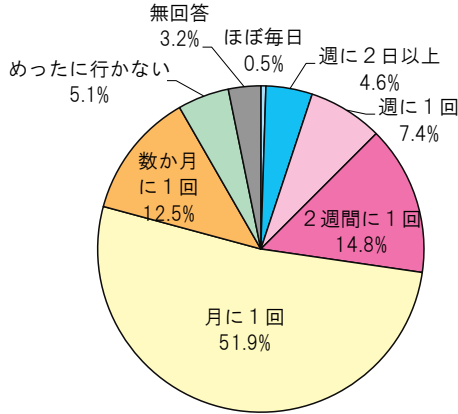


n = 189

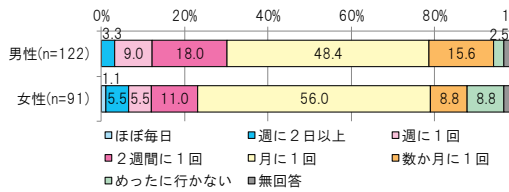
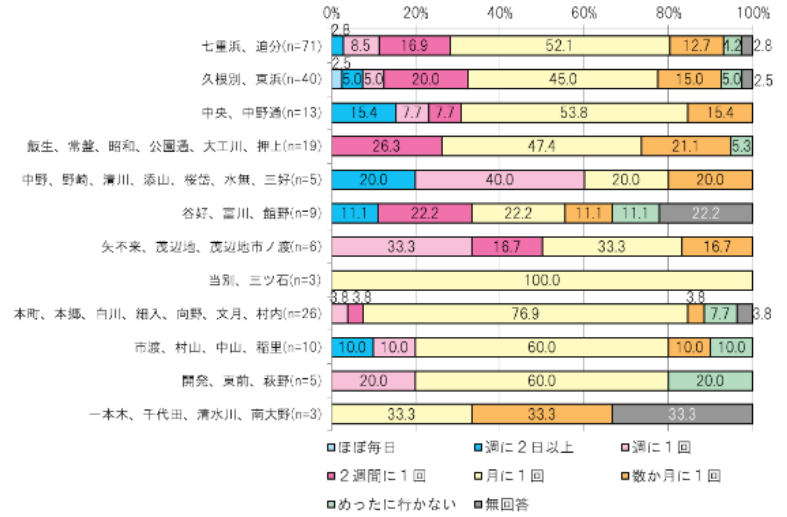




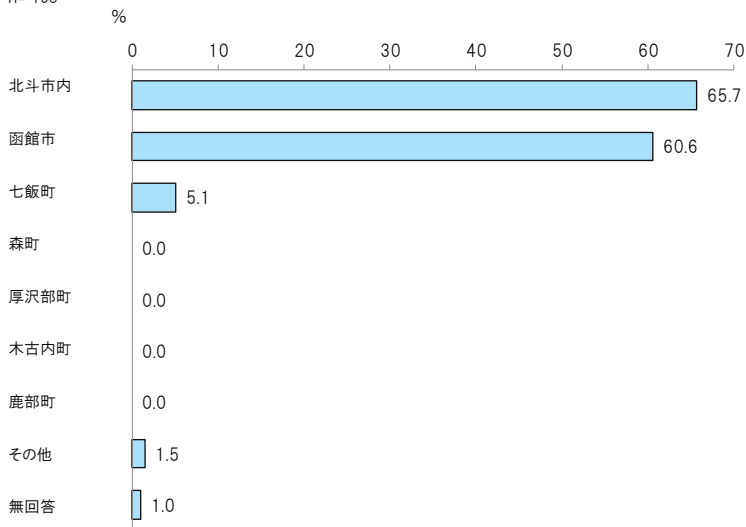
質問14(1)病院に行く頻度



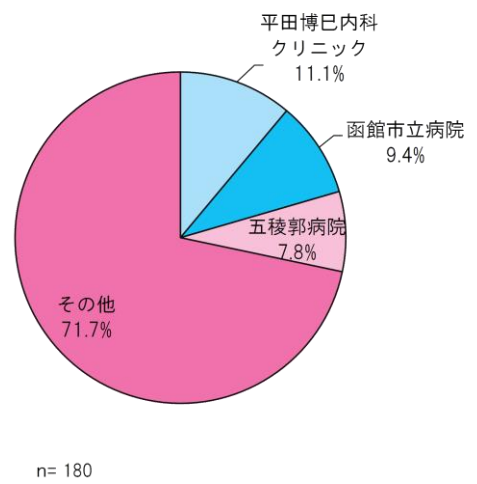
n = 216



質問14(2)よく行く通院先の市町名を教えてください(複数回答)  
n = 198

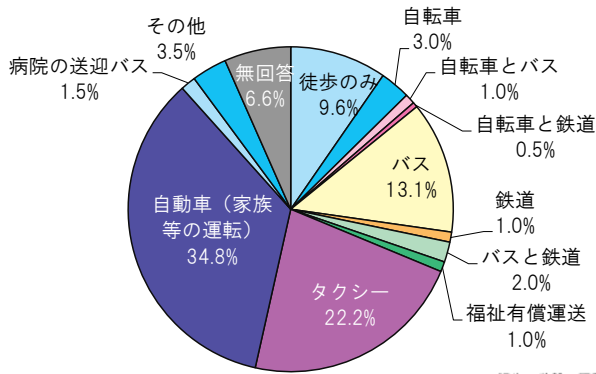


質問14(2)よく行く通院先の病院名を教えてください(自由記述)

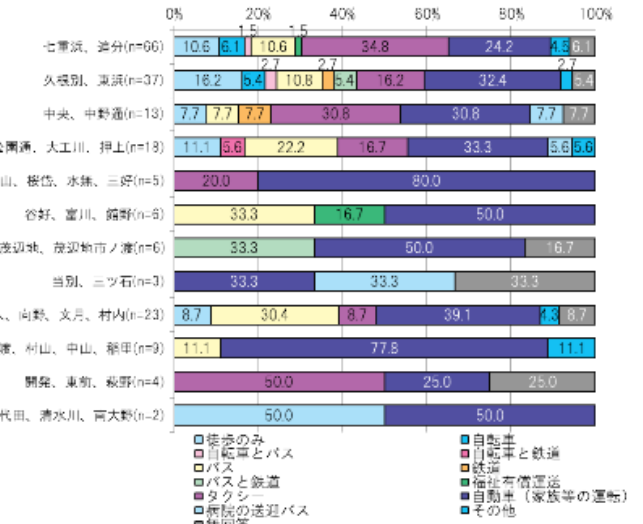
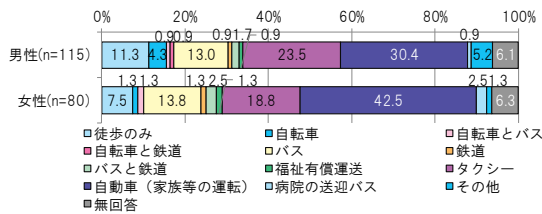


n = 180

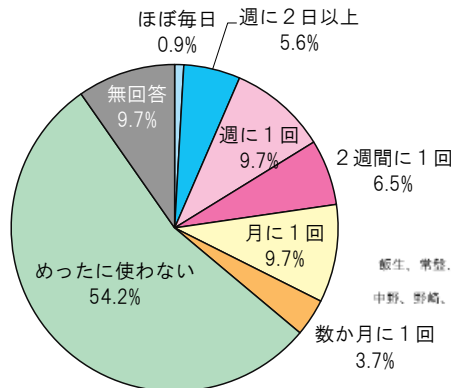
質問14(3)病院に行く際の交通手段



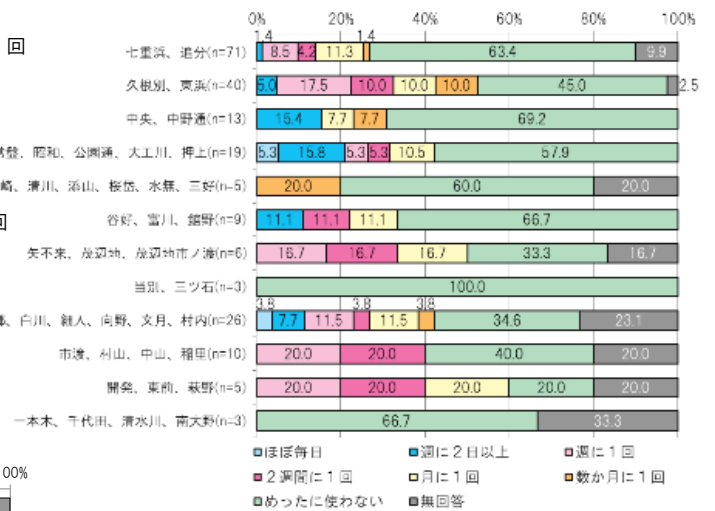
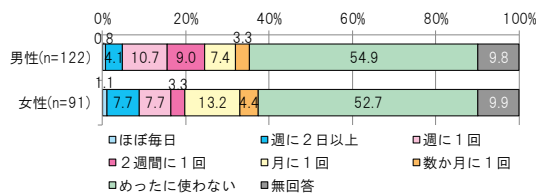
n = 198



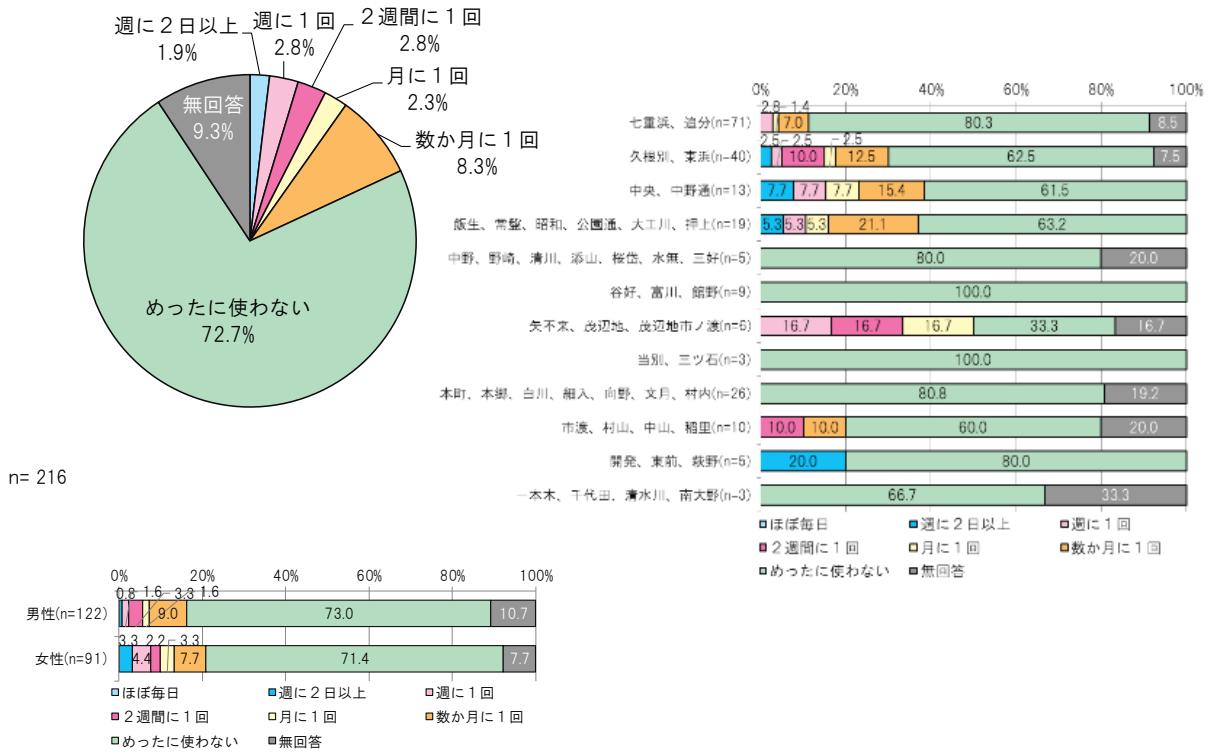
質問15 普段のバス(路線バス)の利用頻度を教えてください



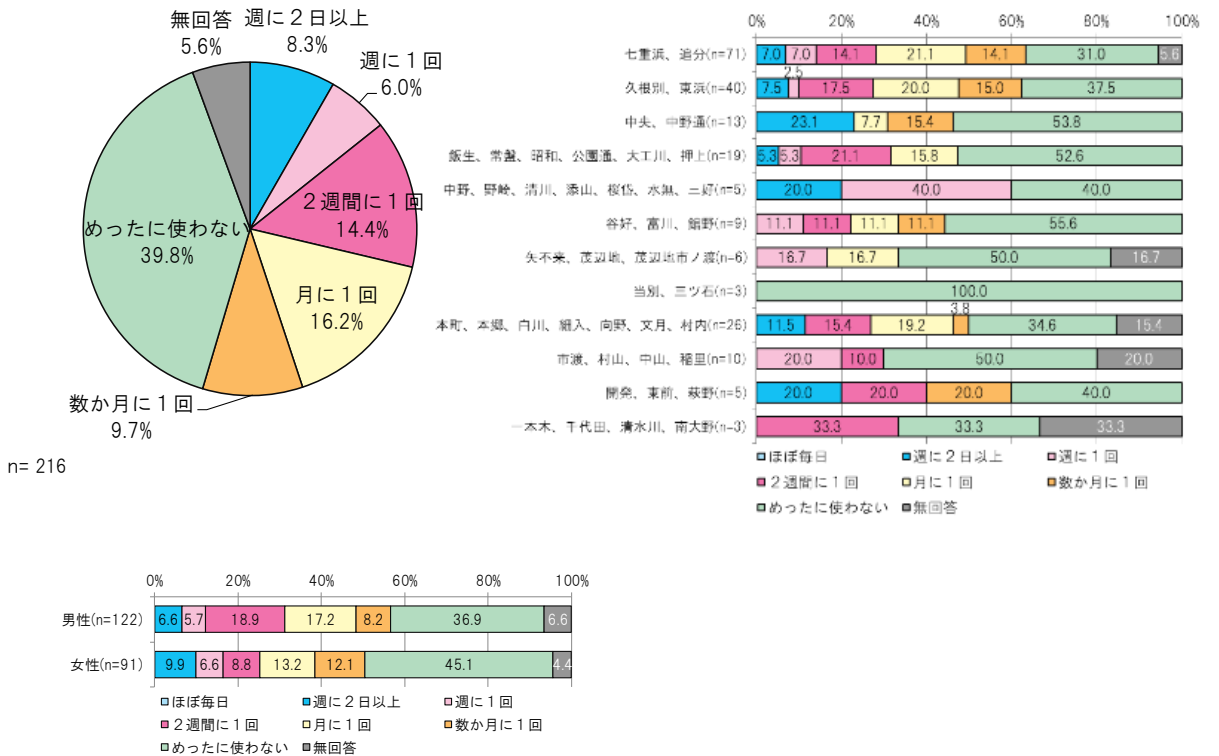
n = 216



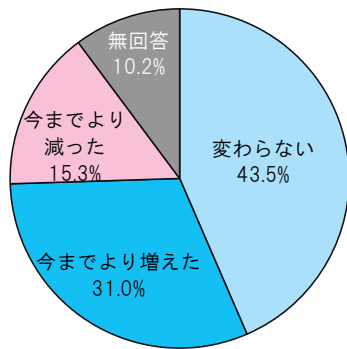
質問16 普段の鉄道の利用頻度を教えてください



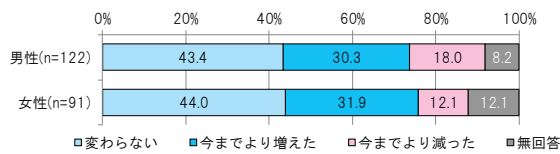
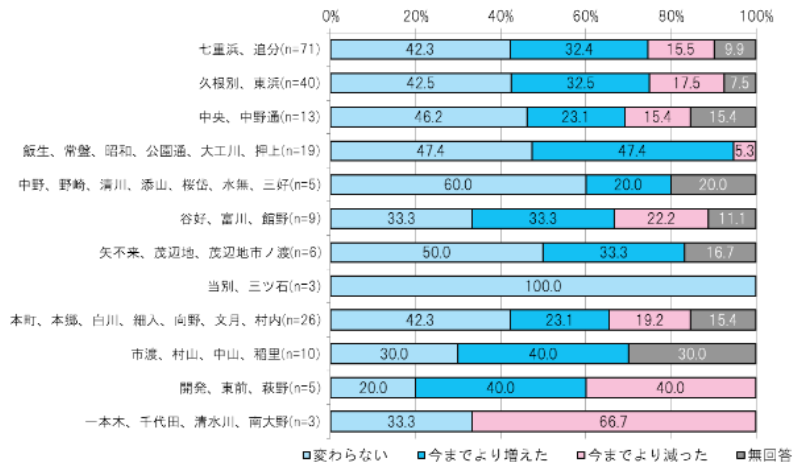
質問17 普段のタクシーの利用頻度を教えてください



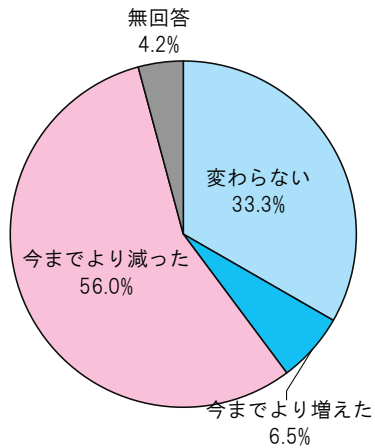
質問18 免許返納後、公共交通の利用は増えましたか



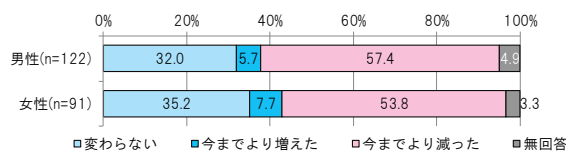
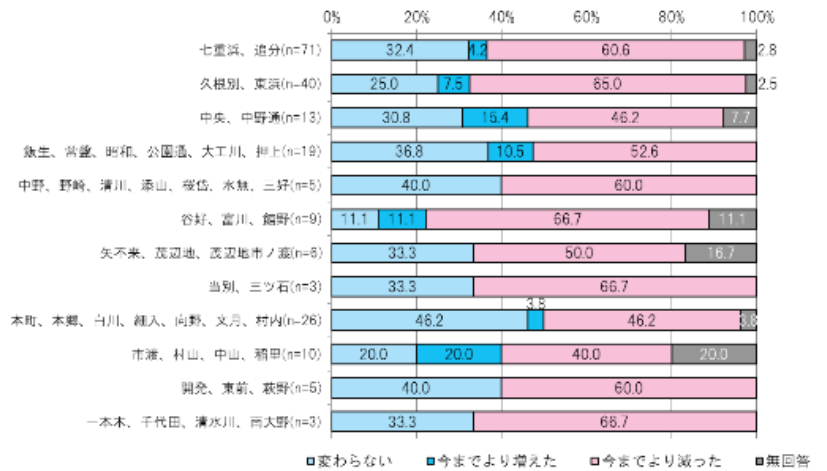
n = 216



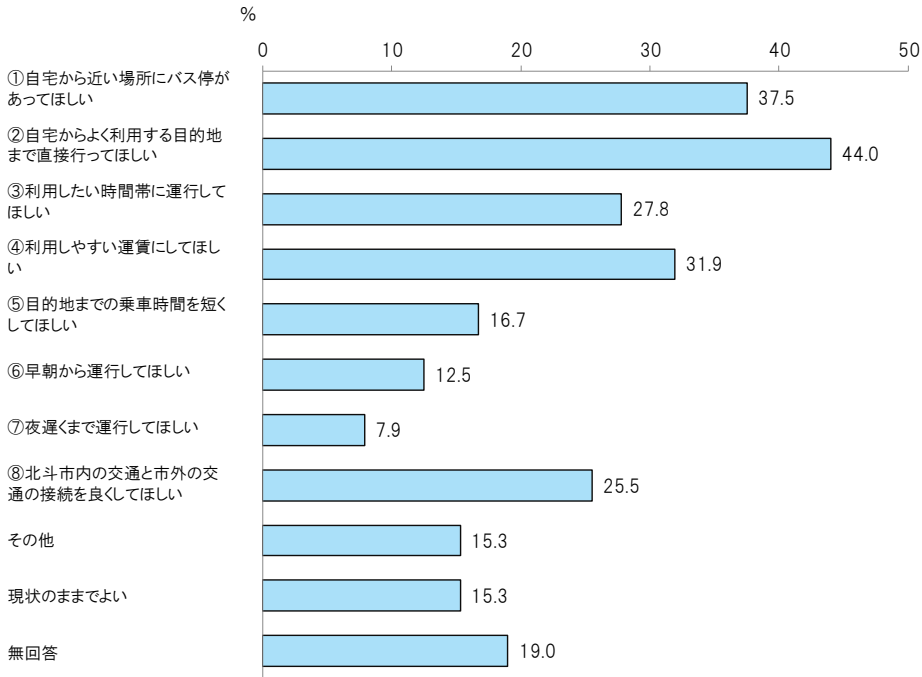
質問19 免許返納後、外出の頻度は増えましたか



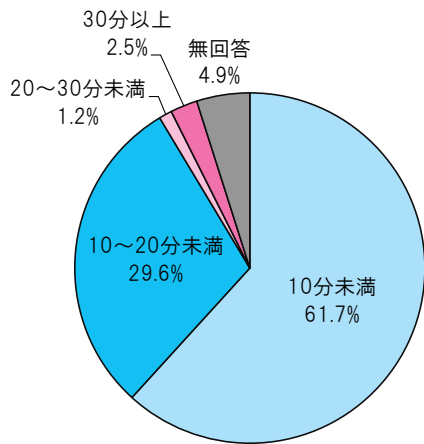
n = 216



質問20 公共交通に特に求めることを3つまで教えてください(複数回答)  
n= 216

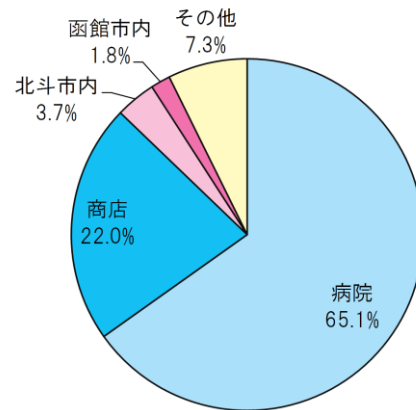


①選択者のバス停からの徒歩分数希望時間



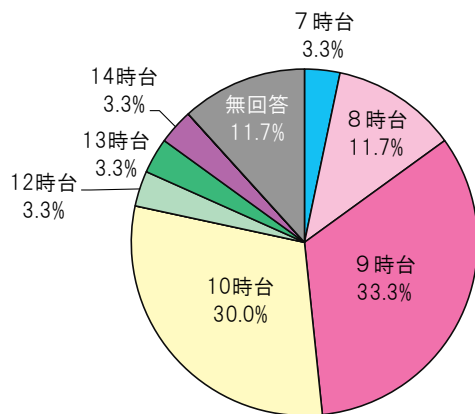
n= 81

②選択者の自宅からよく利用する目的地(自由記述)

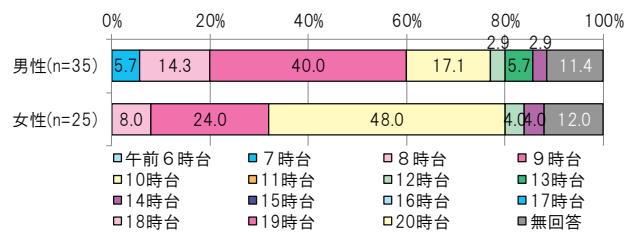


n= 109

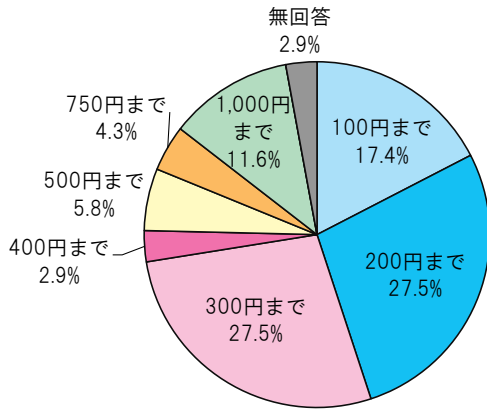
③選択者の利用したい時間帯



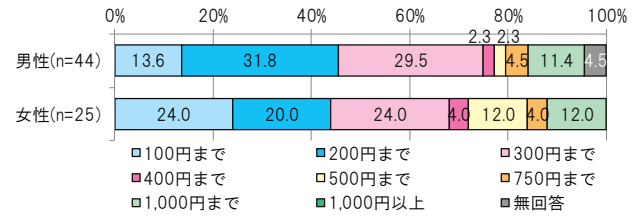
n= 60



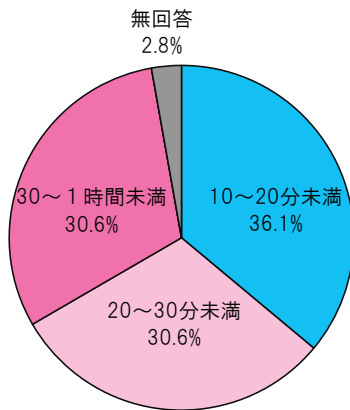
④ 選択者の希望する運賃



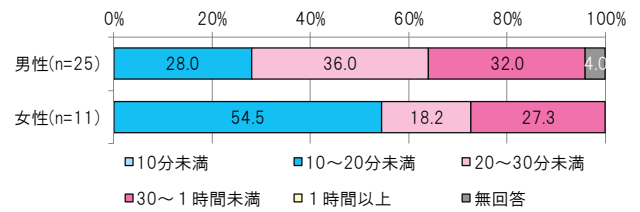
n= 69



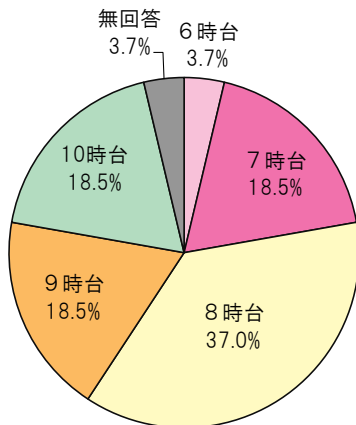
⑤ 選択者の希望する乗車時間



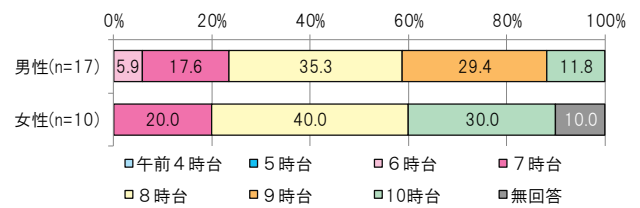
n= 36



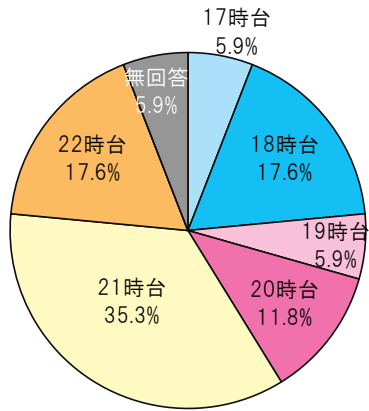
⑥ 選択者の希望する早朝運行時間帯



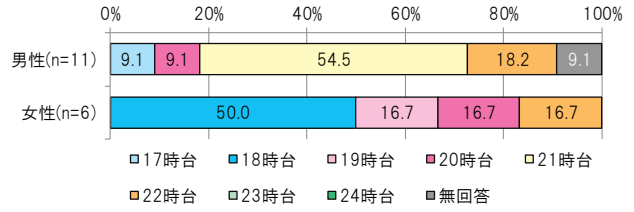
n= 27



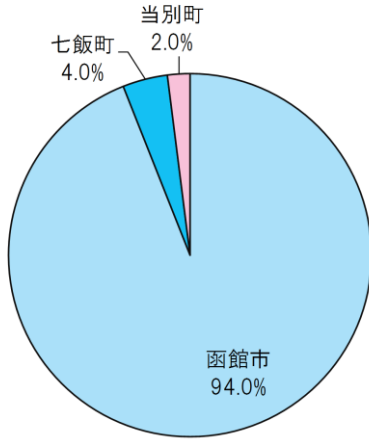
⑦ 選択者の希望する夜間運行時間帯



n= 17

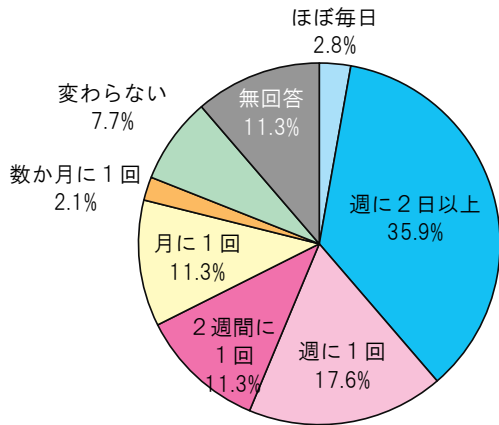


⑧ 選択者の接続を良くしてほしい市町村(自由記述)

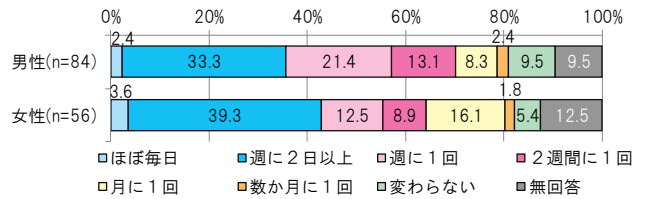


n= 50

質問21 前問で選んだことが実現する交通手段が導入された場合、どの程度公共交通を利用すると思いますか



n= 142



## (2) 住民ヒアリング

---

### ①茂辺地・石別地区（矢不來、茂辺地、茂辺地市ノ渡、当別、三ツ石）

- ・実施日時 令和2年11月11日（水）18時から19時まで
- ・実施場所 茂辺地住民センター
- ・参加者 15名

#### [お出かけ先と移動手段について]

- 買い物は、スーパーとうかいに出かけており、3,000円以上の買い物をすると送ってくれる。
- スーパートライアルまで買い物に行く。
- ヘルパーをやっているが、茂辺地は交通の便が悪いので担当している方で買い物や通院に苦勞されている人がいる。
- 福祉の移動支援を活用されている方がいる。

#### [免許返納等、移動での困りごとについて]

- 交通が不便でどうにもならない方は周りにおらず、何とか工夫しているようだ。
- 現在は車を運転しているが、あと何年運転できるかは分からない。
- 近所に免許を返納した人がいる。
- 免許返納しても週1～2回は出かけたいため、公共交通を利用したい。
- 交通の便で苦勞しているのは事実であるが、単に本数を増やしても、既存の交通システムで解決できるとは思わない。

#### [公共交通の利用について]

- 通学の場合、バスの本数が足りない。
- 免許を持っていないので主人に頼んで出かけている。公共交通を利用するためにはバス停が足りない。道南いさりび鉄道の本数がない。
- バス停までの距離が遠い。買い物の荷物が多いと辛い。バスを降りて堤防を歩くお年寄りを見かけたが、歩くのが遅いので心配になった。
- 函館市内から上磯にかけては公共交通の便が良いが、茂辺地・当別は交通の便が悪い。
- 鉄道駅での階段がきついので、年寄りが歩くには辛い。駅の数が少ない。
- 当別地区に住んでいるが、今は不便していない。75歳以上が多いが、病院の送迎や生協の移動販売を利用することで公共交通を利用せずに済ましている。
- 普段はマイカー通勤をしている。函館バスの茂辺地始発の便を当別まで伸ばしてほしい。
- 現在の公共交通では、当別から出勤するには時間が合わない。
- 茂辺地・当別から上磯まででいいのでバスで行ければよい。

[写真 茂辺地・石別地区住民ヒアリングの様子]



②上磯地区（清川、野崎、中野、大工川（丁目以外）、中野通（丁目以外）、押上（丁目以外）、添山、桜岱、水無、三好）

- ・実施日時 令和2年11月13日（金）18時から19時まで
- ・実施場所 北斗市総合文化センター・かなで〜る
- ・参加者 4名

[お出かけ先と移動手段について]

- 買い物は自家用車利用、車のない人は徒歩で済ましている。商店のある国道まで2.5kmあり、冬場は積雪で歩きにくい。
- 買い物はスーパーとうかいや生協を利用している。生活必需品購入の場所までの公共の移動手段は欲しい。
- 年配のご夫婦では、買い物はトドック（コープさっぽろのカタログ注文サービス）を使っている。

[免許返納等、移動での困りごとについて]

- 通院に不便で、現在は病院の送迎バスが来ているので助かっている。
- 90代でも自家用車を運転している方がいて、80歳以上は普通である。
- 70代のうちには免許を返納したいと思うが、国道を走るバスは時間帯が合わないのが多い。
- 水無地区で免許を持っていないのは3世帯程度で、隣近所や自治会がサポートしている。三好地区でも近所で支えあいをしている。
- 社会福祉法人が、モデル地区としてディサービスの車両の空きを活用した移動支援を行う予定である。

[公共交通の利用について]

- 社協等の移動サービスの利用者から聞くと、市役所と国道にあるバス停の距離が遠いと言っている。
- バス停まで歩くのが大変になっている。
- 荷物が大変なのでタクシーを頼んでいる人もいる。
- 三好・水無はバスが無いので公共交通を頼りにしていない。
- 高齢者ばかりになるので、小さい車両での簡易な交通でよいと思う。
- 曜日を限定した運行、ワゴンタイプの交通があればよいと思う。

[写真 上磯地区住民ヒアリングの様子]



③大野地区（大野地区の北側：白川、稲里、細入、向野、市渡、村山、中山）

- ・実施日時 令和2年11月14日（土）13時から14時まで
- ・実施場所 本町住民センター
- ・参加者 9名

[お出かけ先と移動手段について]

- 買い物は、主に魚長、サツドラを利用している。
- この先、運転できなくなった時に、買い物や通院が心配である。
- 社会福祉法人の健康教室に行くが、送迎してもらっている。
- 本町まで出るのが遠い。
- 週に一回、子供に来てもらって出かけている。
- 外出は、会議やイベントが多く、かなで〜るまで行くことが多い。
- 出かける場所は、分庁舎、郵便局、本庁舎、かなで〜る、病院、買い物等である。

[免許返納等、移動での困りごとについて]

- 地区によってはバス路線の変更があり、分庁舎に行く足がなくなった。
- 免許返納をした後は、移動販売を利用している。
- 長寿会の行事に合わせ高齢者が運転している。行事に合わせて送迎バスがあればよい。
- 高校生の通学には親が自家用車送迎することが多く、冬場はほとんどの方が送迎している。
- 免許がなくなった場合はどうするか不安である。
- 町内の連絡も車を利用しており、免許を返納したら歩いていかざるを得ない。

[公共交通の利用について]

- 市渡では、バス路線があるがバス停が遠い。
- 分庁舎、公民館、せせらぎの湯が主な行き先であるが、バスは便数が少なく不便である。
- 公共交通の周知方法を工夫して欲しい。
- 新函館北斗駅・上磯線の運行ルートから外れているところでは、買い物や病院に行くのが不便である。
- タクシー助成はよく利用している。
- 新函館北斗駅・上磯線の路線見直しにより、以前バス停があったが、無くなってしまったところがあり、向野1丁目～3丁目はエリアが大きいので、それぞれに停車してもらえると良い。
- 最近、免許返納したためにバス停を使うが、バス停が遠い。
- 市立函館病院への通院では、函館バスの時間が予約に合わない。
- 地区によっては、南北1.5km・東西1.5kmに41世帯が分散しているところもあり、バス停まで約20分かかる。
- 公共交通に関して、これまでは地元で相談して運行されていない。
- 今回のように一堂に意見交換することは評価したい。

[写真 大野地区（北側）住民ヒアリングの様子]



④大野地区（大野地区の南側：文月、村内、開発、清水川、東前、千代田、萩野、一本木、千代田、南大野）

・実施日時 令和2年11月14日（土）15時から16時まで

・実施場所 本町住民センター

・参加者 1名

- 助け合いによる移動は、町内のコミュニティがしっかりしていれば機能するが、そうでない場合は難しい。
- 公共交通のことを普段から考えることはなく、車に乗れなくなった時に考えるかもしれない。
- 買い物や病院は、久根別に行っている。久根別までは約4kmなので、この地区では生活圏になっている。
- 身近なバス停までは800mある。
- 病院のバス送迎等はあるが、移動販売は近くに来ていない。
- 開発地区は面積が広く、住宅が分散していて、バスだけの課題解決は難しい。

⑤浜分小学校・中学校 PTA

・実施日時 令和2年12月2日（水）18時30分から19時30分まで

・実施場所 七重浜住民センター大ホール

・参加者 6名

[公共交通の現状について]

- JR から道南いさりび鉄道になって運賃が上がり、本数が少ないため、現状では使いにくい。
- 降雪時は鉄道が運転を見合わせしやすい。その場合、バスと鉄道のダイヤが等間隔であれば、バスに乗れるのだが、鉄道が無いタイミングで、バスも無い場合がある。
- 公共交通は通勤に使うには不便である。親が公共交通を使わないので、それに伴って子どもも使わなくなってしまう。
- バスの路線網が分かりにくい。分かりやすい時刻表が無い。
- 利用するバスは、昔から番号で覚えている。
- 七重浜は8丁目まであって広く、バスで通学するには乗り換えが必要。
- 現在の公共交通は、利用者ニーズに対応できていない。
- 七重浜駅周辺は高齢化が進んでおり、若い世代は更に郊外に住んでいる。
- 浜分中学校地区の買い物先は、イオン、トライアル、魚長、コープさっぽろ等である。

[通学について]

- 夏場は自転車で函館市内の高校へ通っている。冬になるとバスによる通学者で混雑するが増便・増車はない（夏と冬でニーズが大きく異なる）。

- 学校の始業に間に合うバスが2本しかない。
- 朝のバスは着席できず、満員で通過してしまうバスもある。

[公共交通の利用促進に向けたアイデア]

- 七重浜～東久根別間のスーパーマーケット近くに新駅のニーズがあるのではないだろうか。また、地区内で駅等を拠点として循環バスを走らせてはどうか。
- バスの乗り方教室を開催してはどうか
- 駅前に無料駐車場が整備されれば乗るのではないだろうか。
- 子どもと高齢者が公共交通のターゲットであれば、相応しい交通が決まってくると思う。
- 潜在需要はあるので、バスの利便性が高まれば乗るかもしれない。ただし、親の送迎が多数いることは大きくは変わらないだろう。

### (3) 交通事業者等ヒアリング

---

#### ①道南いさりび鉄道

[運行・利用状況について]

- 旅客輸送について、平成28年の開業時は、1日当たりの利用者数が約2,000人であったが、コロナ前では1日当たり約1,800人に減少してきていた。コロナ禍にあっては1日当たりの利用者数が約1,400人とコロナ前に比べて2割強の減少となっている。
- 旅客輸送の内、6割が通勤・通学定期を利用している。コロナの非常事態宣言後、令和2年6月以降の定期利用は、ほぼ戻ってきている。
- 沿線の状況から、上磯～木古内間は観光路線としての性格も持ち合わせており、上磯～五稜郭間は函館都市圏の近郊路線となっている。
- 乗車券、定期券の発売データから利用者数と輸送密度を推計している。
- 利用者数だけでなく輸送密度を推計することで、人キロ、賃率、客単価等の指標で営業状況を評価している。

[利用促進策について]

- JR北海道等が取り組んでいる、MaaS（Mobility as a Service、移動資源を動員する）を進めていくことで、新たな需要を発掘したい。
- 沿線地域の学校や団体の協力を得て利用促進の取り組みを行っている。
- 沿線の特性を生かして、旅行会社とタイアップし、積極的に観光列車の運行を行っている。
- 函館都市圏で進められる利用促進に向けても他の交通事業者と連携しながら積極的に取り組んでいく。

[市内交通状況について]

- 北斗市が考える市内公共交通の方向性が整えば、鉄道の市内交通としての役割も見え

てくると思う。

- 今回改正される、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）が平成19年に施行された当初の目的は、地域内の交通手段での事業者間、モード間の適切な役割分担に向けた行政による調整が狙いだったはずである。
- 北斗市は函館都市圏という広域性、市域を超えた生活圏の中にあるので、その中で必要な移動手段をどのように考えていくのか、方向性を出されるのか、今回の計画策定に期待したい。

## ②函館バス

[運行・利用状況について]

- 営業区域全体で路線バスは、1日39路線・300便の運行、利用者数は約700万人（H28年度）である。
- 北斗市内の路線は、上磯線（5系統）、大野線（5系統）、七飯線（5系統）、新函館北斗駅・上磯線（3系統）を運行している。
- 市内を通る郊外路線は、新函館北斗駅経由が3系統（函館・江差線、大沼公園・鹿部線、函館・瀬棚線）、228号線経由が3系統（小谷石線、函館・松前線）を運行している。
- コロナ禍で全体では2割強の売り上げ減となっている。
- 本年度の売り上げ減少幅は、4月35%、5月50%、6月25%となっており、主力である学生が休校やオンライン授業による影響が出ている。

[営業の状況について]

- 今のところ運転手不足はないが、先行きは不安である。
- 貸切については、スクールバス等の年間送迎が約8割をしめる。エージェントから依頼をうける観光貸切は、分社化した子会社「エイチ・ビー観光」が主体的に行っている。
- 函館市高齢者外出支援制度での利用が減っている。外出を控えている気がする。
- 高速都市間バスは、令和2年4月から共同運行に参画し、函館～札幌間（新函館北斗駅経由）を1日16便（8往復）、4社（函館バス、中央バス、道南バス、北都交通）で運行している。

[利用促進策について]

- 西鉄グループのICカードを導入している。
- 路線等のデータは、GTFS化しており google 社を含むコンテンツプロバイダに直接提供を行っている。
- 1日乗車券や北海道新幹線新駅沿線協議会にて発案された「旅するパスポート」、「千年手形」により観光客のバス利用の促進を図っている。
- DohNa!!（道庁が進める道南地区でのMM実験）にも協力している。

[市内交通状況について]

- 北斗市に関係する系統については、「新函館北斗・上磯線」を除き、すべて複数市町にまたがる路線であるため、時刻及び経路の変更を検討する際には、北斗市以外の状況も考慮しなければならない。
- 上磯線について、富川会館前を起終点とする系統は平日18往復あり、事業者として本数については一定程度確保していると考えている。茂辺地を起終点とする系統は平日3往復と本数が少ないが、慢性的な赤字路線（国庫補助路線：地域間幹線系統）となっており、運営が厳しい状況となっている。
- 大野線については21系統を除き、すべての系統が慢性的な赤字路線（国庫補助路線：地域間幹線系統）となっており、運営が厳しい状況となっている。

③新車ハイヤー

[営業・運行状況について]

- 営業内容：タクシー乗用（初乗り560円）、深夜乗合ハイヤー、乗合ハイヤー、観光貸切、北斗市からのバス運行業務その他指示車両運行業務となっている。
- 営業区域：函館交通圏（函館市18社、北斗市1社、七飯町2社）で市内事業者は1社のみである。
- 営業範囲：観光貸切は道内、深夜乗合ハイヤーは函館市（松風町、本町）より北斗市内（旧大野町を除く）、北斗市からのバス運行業務は約300km以内（北斗市の指示範囲）である。
- 保有台数：19台（普通車17台、ハイエース2台）
- 乗務員数：40名（2名バス専属）のうち、15名程度がバスの運転経験者である。

[利用状況について]

- タクシー乗用の年間輸送人員は、約115,000人（令和元年度実績）で月に10,000名程度となっている。
- コロナ禍の令和2年3月～5月は対前年比40～50%減であったが、6月以降は持ち直している。
- 観光貸切、送迎等業務（大型車両使用）は、例年、繁忙期で月に約50件、閑散期で月に約10件であったが、コロナ禍後は、ほぼ皆無となっている。
- 乗合ハイヤー利用者は、例年、毎月延べ130～250名であったが、コロナ禍後は月25～40名前後に激減している。

[コロナ対策について]

- 2020年1月下旬より消毒液を車内配備。2月初旬よりドライバーマスクの着用を指示。2月中旬より非接触型検温器を点呼時に使用開始している。
- 車内仕切りシートは、一部設置済みである。

[利用者からの意見等について]

- 従前より継続した声として、使いたい時間にバス、電車がない。本数が少ない。駅、停留所が遠すぎる。
- タクシーは高いから本来は利用を控えたいが、コロナ渦では他人との同乗をさけるためタクシーを利用する。
- 用が済んだらすぐに移動したいからタクシーを利用する。
- 深夜乗合タクシーでは同乗者がいるなら使わない。

[市内交通状況について]

- 茂辺地と当別ではトリップが違う気がする。
- 市内の交通事業者が1社となったため、何とか頑張っていきたい。

#### ④JR 北海道（函館支社）

[運行・利用状況について]

- 北斗市内の駅は新函館北斗駅のみで、通勤・通学目的には、多少利用されている。
- 新幹線駅の利用は、令和2年9月が1,360名である。Go To トラベルによって回復傾向にあり、10月は対前年度比約65%まで回復している。
- 新幹線は、修学旅行の利用が増えてきている
- 時間帯によって、新幹線から在来線特急に乗り換える方が多い。

[利用促進の取り組み]

- 利用促進の取り組みは、自治体と連携して進めている。北海道新幹線新駅沿線協議会（函館市・北斗市・七飯町・鹿部町・森町）による、「はこだて旅するパスポート&フリーパス」（鉄道、バス、市電等の共通フリー乗車券）をPRしている。
- JR グループのキャンペーンに合わせて、「えきねっと会員限定」で、「お先にトクだ値スペシャル」を2021年3月末日まで設定しており、新幹線50%割引、在来線特急40%割引を設定している。

[市内交通状況について]

- 新函館北斗駅に接続している新函館北斗駅・上磯線は夜の便がない。

#### (4) 送迎バスを運行している事業者ヒアリング

---

##### ①藤崎整形外科医院

[送迎バスの運行状況等について]

- 週1～2回、上磯、大野、七重浜、茂辺地、谷地頭、七飯、桔梗、湯の川、知内、福島、江差・厚沢部、鹿部・大沼、森等に無料で送迎している。
- 送迎利用の方は、1日100名弱、1日の来院者全体は200名弱で、患者数によって増減する。
- 開業して22年で、患者はほぼ70歳以上の方である。
- 病院がバス停から遠いので送迎を出している。バスで来る方はほぼいない。

[運転手や車両の状況について]

- マイクロバス28～29名乗り4台で運行している。多い時は13台で運行していた。
- 運転手は4名いる。

##### ②七重浜の湯

[送迎バスの運行状況等について]

- 1日2便、函館方面と上磯方面に運行している。現在は新型コロナウイルスの影響を踏まえ、火・木・土の週3日の運行であるが、12月10日から毎日運行する。
- 利用者は、1便あたり函館方面が3～5名、上磯方面が10～12名で、冬場は利用される方が多くなる。昼の時間帯は高齢者層の利用が中心である
- 来年4月まではお断りしているが、宴会客向け専用を送迎バス車両を活用している。以前は茂辺地方面からの団体利用がよくあった。

[運転手や車両の状況について]

- 車両はマイクロバス24人乗り1台、運転手は2名（社員1名、アルバイト1名）で、2種免許を持っている。

[路線バスについて]

- 本数が少なく、レジャー目的に合わない。

##### ③道南冷蔵（従業員の送迎バスを運行）

[送迎バスの運行状況等について]

- 社員40名、パート従業員210名、技能実習生30名（中国人、敷地内に寮完備）が勤務している。送迎バスは7コース、うち北斗市内は2コースで70名が利用しており、以前より利用者は少なくなってきた。
- 勤務は8時～17時30分の1交代、送迎バスは定時運行で9時～16時、1コースである。

- 高齢者も多く働いている。海産物の加工は、高齢者の方の技術が必要である。
- 工場ができて 27 年になるが、手間がかかる仕事なので人集めに苦労している。

[運転手や車両の状況について]

- マイクロバス 7 台で運行、運転手はパートで 7 名雇用している。コースによってはハイエースクラスの車両でも良いと考えている。
- 冬は自家用車の運転が不安な方が多く、冬だけ送迎バスを利用される人もいる。

[路線バスについて]

- 路線バスはバス停が遠く、時間が合わないので、主に自家用車通勤となっている。

## (5) 買い物支援サービス事業者ヒアリング

---

### ① コープさっぽろ

[サービス提供区域、運行ルート、提供システム等]

- 北斗市内では、北斗店の 1 台で全域を賄っているが、鹿部・大沼方面を範囲としている桔梗店の車両で大野地区の一部を営業エリアとしている。
- 車両 1 台で週 5 日、3 コースを回っている。1 日の停車箇所は 25 箇所が限度で、1 箇所あたりのお客様は 5 名程度を目標としているが、現状の当該地区では 1 日 40 名程度の利用である。
- 買い物の便が悪い地区で営業しているが、農地の多いエリアは、家の間隔が離れているため効率が良くない。
- 市街地では、高齢者施設を中心に営業している。
- 商品は、コープさっぽろの店舗のものを移動販売するので、運転手には商品を見る目も必要となっている。機会ロスを抑えたいが、ルートによっては商品が不足することもある。

[利用状況・利用者の動向、運転手や車両の状況等]

- 運転手は社員、車両は自社保有である。定年後の再雇用の方もいる。運転手教育のため、教育係 2 名が北海道内全域をまわっている。
- 宅配のトドックは、30~40 歳代の若い層の利用が多い。
- 北斗市は函館圏の中では利用が低調である。

### ② 函館酪農公社（函館牛乳）

[サービス提供区域、運行ルート、提供システム等]

- 会社は 1973 年設立で、地元の酪農家 4 戸共同で設立し、現在は 33 戸が加盟している。1974 年から移動販売を開始し、道南地域全域が営業範囲になっている。
- 家族構成が変化して、利用者は減少傾向にある。以前は売上の 4 割を移動販売が占め

ていたが、現在は1割に満たない。

- 商品は、市場で仕入れて販売している。

[利用状況・利用者の動向、運転手や車両の状況等]

- 運転手は個人への営業委託をとっており、一人あたり60~80箇所をまわっている。
- 函館エリアには5人おり、2トン車で冷凍設備を備えている（軽トラは冷凍庫の電源がもたない）。
- 利用者は、ほとんどが高齢者世帯で固定客が多い。また、家ではなく介護施設等に出かけることも多くなってきた。
- 以前は週2回同じ地区に営業していたが、牛乳の賞味期限が13日であることもあって、現在は週1回としている。

[市内の交通状況について]

- 北斗市内の販売箇所は、180箇所。近くにお店の無いところ、特に一次産業が中心の地域、公共交通の便が良くない場所で営業している。

## (6) 学校関係者ヒアリング

---

### ①上磯中学校

[遠距離通学生徒の状況について]

- 1学年あたり5クラスで約180名いる。全学年で553名である。
- 4つの小学校に通学していた生徒が上磯中学校に通っている。
- 夏は自転車通学が多く、遠方の生徒は約5kmの距離を通学している。
- 冬は新函館北斗駅・上磯線を約100人が利用している。
- 冬は、生徒の半分が自家用車送迎のため、渋滞が問題となっている。現在、方面別に2箇所駐車場を確保している（中野通り会館（徒歩7分）、かなで〜（徒歩8分））。

[進路先や進路決定における交通の影響について]

- 通いやすい高校を選択する傾向があり、函館西高校、函館水産高校は便利と言われている。
- 五稜郭駅まで鉄道で通い、そこから函館方面の高校に自転車通学している生徒が多い。
- 七飯高校の通学は、夏は自転車、冬は自家用車送迎が多い。
- 上磯高校に10名、大野農業高校に20名ほど進学しているが、ここからはバスが利用できる。
- 函館遺愛女子高校、函館白百合女子高校は、部活動が盛んであり、多く進学している（送迎バスあり）。

[市内交通状況について]

- 上磯は北斗市内でも公共交通の便が良い。

## ②大野中学校

[遠距離通学生徒の状況について]

- 1学年あたり3クラス、全学年で267名である。
- 4つの小学校に通学していた生徒が大野中学校に通っている。
- 夏は自転車通学、冬は自家用車送迎とバスによる通学が多い。
- 部活動後の需要も含め、登下校に使えるバスが欲しい。
- 年10回程度、土曜授業がある。
- 自家用車送迎が多く、特に帰りが多い。周辺の渋滞はそれ程でもない。

[進路先や進路決定における交通の影響について]

- 函館の公立高校に直接行く交通が欲しい。
- 進学は函館方面の方が多い。

[市内交通状況について]

- 親の送迎が定着している。
- 需要は少数であると思うが、通学できるバスが欲しい。

## ③大野農業高等学校

[遠距離通学生徒の状況について]

- 実家が学校から離れている生徒は、学校の寮で生活している。
- 函館方面からの生徒は、新函館北斗駅からのバスを通学によく使っている。
- 上磯方面からは分庁舎までバスできて、そこから学校まで徒歩で通っている。
- 自家用車送迎で特に問題は起きていない。

[市内交通状況について]

- 函館市内からの公共交通の便が充実して欲しい。
- 高校までの足が大きな課題になっている。
- 通学の足がないことは、生徒募集の課題になっている。
- 併願で辞退者も出ている。

## ④函館白百合学園（自校のスクールバスを運行）

[北斗市から通学する生徒の状況について]

- 北斗市からは中学生10名、高校生53名が通学しており、そのうちスクールバス利用は中学生9名、高校生44名となっている。
- 北斗市から路線バスを利用して通学する場合、11系統の1本を除き、乗り換えなくてはいけない。以前は学校の前を路線バスが多く走っていたが、今は登校時1本、下校時2本のみである。

- スクールバスがあることが本校を選択する一つ理由になっていると思う。

[スクールバス運行の現状と課題等]

- 子どもの数が減り、約 10 年前からスクールバスを運行している。現在、全部で 7 ルート、そのうち北斗市へは 2 ルートで、運行委託をしている。
- 運行ルートは毎年変更しており、車両は小型バスとハイエースを使用している。
- スクールバスの利用負担は、月額で片道利用 7,000 円、往復利用 13,000 円を頂いているものの、年間 1,000 万円程度の赤字が出ており、公共交通の便が良くなることを望んでいる。

[市内交通状況について]

- 路線バスの本数を増やして欲しい。
- 生徒が函館圏の広域から来ているので、函館市と共同した広域バス路線の運行を意識していただきたい。

## **(7) 福祉有償運送事業者ヒアリング**

---

○北斗市社会福祉協議会

[サービス区域、対象者、利用状況等について]

- 現在の登録者は 69 名で、市内全域が対象で、要介護者のみにしている。
- 利用者は、北斗市内以外に木古内町、七飯町、函館市在住の方も多くいる。
- 通院が目的であることが多く、介助も行っている。
- ヘルパー付きであり、往復利用が基本となっている。
- 料金は、市内が片道 250 円、往復 500 円。隣接自治体へは片道 300 円、往復 600 円、15km 以上は片道 500 円、往復 1,000 円である。
- 利用者、利用目的を限定することによってタクシーとの棲み分けをしている。
- 市内では他に 2 事業者が福祉有償運送を行っている。

[運転手や車両の状況について]

- 運転手は 16 名、そのうちヘルパー免許なしが 2 名、全て 1 種免許で運輸局の講習済である。
- 車両は 4 台、普通車 2 台と軽自動車 2 台を保有している。
- 年間利用回数は 1,380 回で、訪問ヘルパー業務を優先している。

[社会福祉協議会としての取組みについて]

- ファミリーサポートセンターでは、会員同士による送迎を実施している。
- 他の社会福祉法人のディサービスで使っている車両の空き時間を利用した買い物支援事業を地域限定（押上自治会）で実施している。
- 食料品の宅配や移動販売、宅配弁当などの情報を載せた社会資源集を発行している。

[写真 北斗市社会福祉協議会の使用車両]



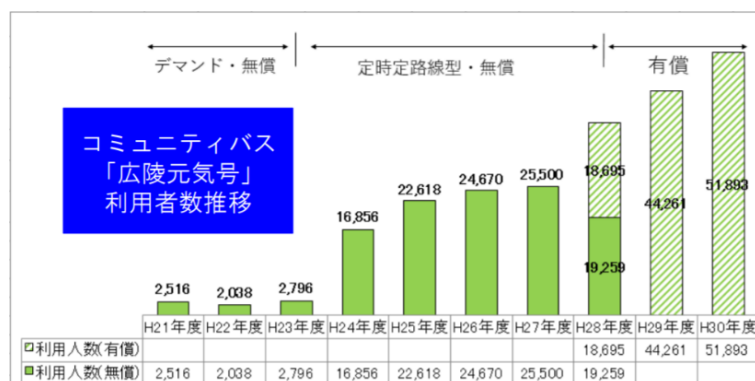
## 4 参考事例

### (1) 奈良県広陵町～路線再編による利用者増

・平成 23 年度、無償・デマンド運行のコミュニティバスについて、交通不便地域の解消を目的に路線再編・定時定路線化した。町内全域からの公共施設、商業施設等へのアクセス確保に加え、隣接市と連携した町外鉄道駅へのアクセス確保により市町間交流人口が拡大する等、利用者の大幅増を実現した。(平成 23 年度：2,796 人→平成 27 年度：25,500 人)

・平成 28 年度、通勤・通学や昼間の買い物等の住民ニーズを踏まえ、コミュニティバスをさらに再編するとともに、受益者負担の考えから有償化した。町内幹線軸の形成やバスと鉄道、バス同士の接続を考慮したダイヤの設定等の利便性向上により、有償化したにもかかわらず、コミュニティバスの利用者数は大幅に増加し、平成 30 年度の利用者は再編前と比して約 2 倍となった。(平成 27 年度：25,500 人→平成 30 年度：51,893 人)

[図表 55 奈良県広陵町コミュニティバス利用者数の推移]



資料：国土交通省 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰ホームページ

### (2) 栃木県足利市～路線再編の際に商業施設・病院と連携してバス待ち環境を改善

・生活路線バス「あしバスアッシー」について、市中心部の主要なおでかけスポットである商業施設・病院・駅へアクセスできるようにするとともに、長大な路線については、需要を踏まえ系統を分割した。その際、商業施設・病院等と連携して、バス待ち環境を整備するとともに、施設内のバス案内を積極的にしている。

・利用者数は再編後 9 年連続で対前年比増加し、再編前に比して倍増、収入は再編前に比して倍増した。

[写真 待合スペースのイメージ]



資料：国土交通省 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰ホームページ

### (3) 長崎県佐世保市～事業者の一体化・等間隔運行化

・これまで、西肥バス・佐世保市交通局・させぼバスの3社で運行していた路線網を、西肥バスに一体化した再編を実施した。営業所・転回場所の相互利用等、バス事業運営の効率性が向上した。3社それぞれがダイヤを設定していたが、一体化経営によって、等間隔運行が実現した。

・再編により、「他系統との競合区間」は6,636本→4,813本(-27.5%)、「非競合区間」は2,340本→1,928本(-17.6%)となった。利用の少ないバス路線から予約制乗合タクシーへ転換する際には、地区自治協議会・タクシー会社・佐世保市の3者が協議し、運行を確保している。

[図表 56 一体化による等間隔運行のイメージ]



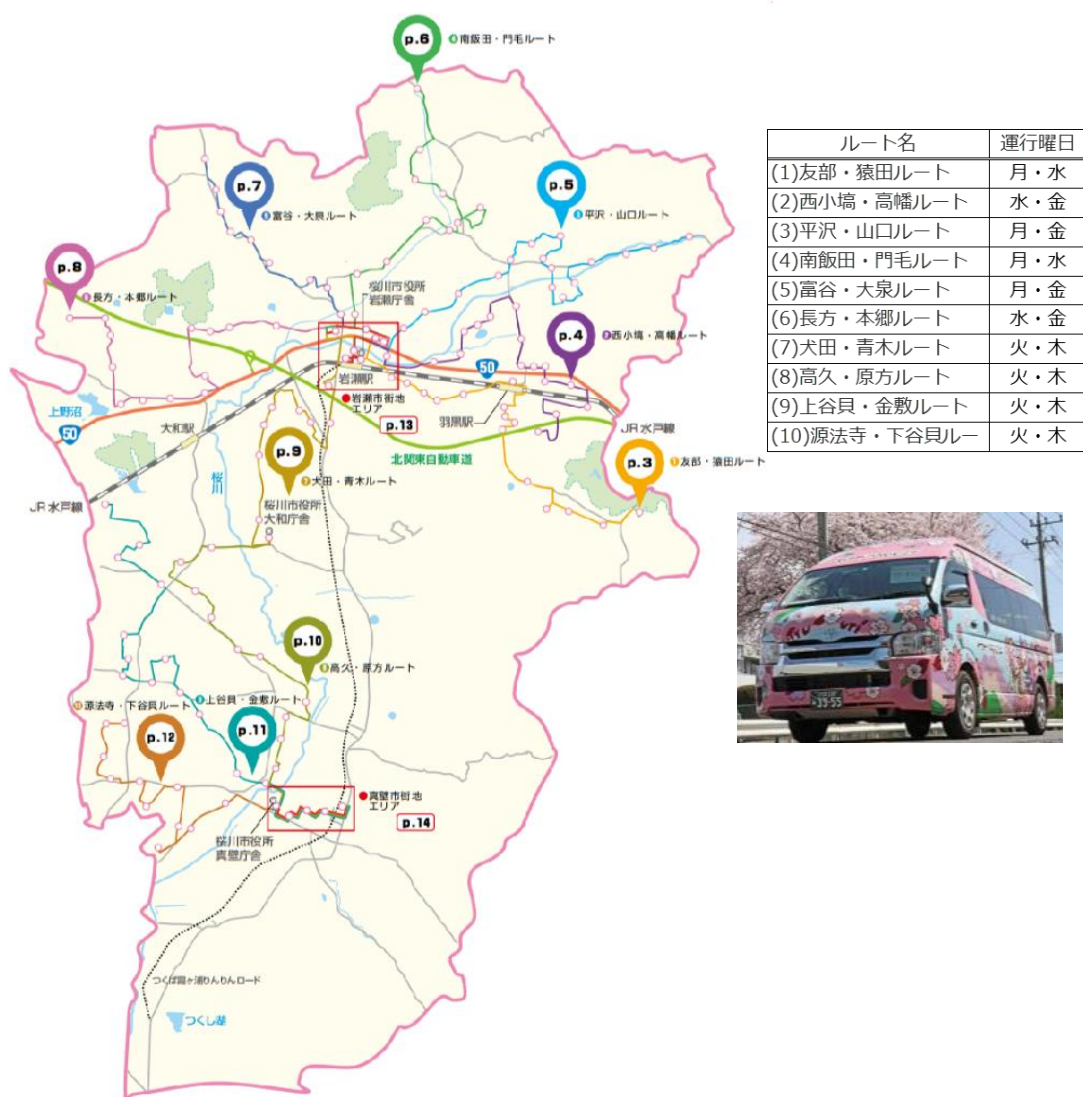
資料：国土交通省 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰ホームページ

### (4) 茨城県桜川市～コミュニティバスで網羅できない地区向けの巡回ワゴンバス運行

・令和2年4月1日から桜川市内巡回ワゴン「ヤマザクラ GO ミニ」が運行している。これは、コミュニティバス「ヤマザクラ GO」が運行していない地区を中心に、細かい交通網を形成している。現在は、令和5年3月までの3年間を実証実験期間として実施している。

・基本運賃は100円、運行日は平日のルート毎に決まった曜日を週2日運行している。

[図表 57 桜川市の巡回ワゴンバス運行路線図]



資料：桜川市ホームページ

**(5) 実施地域愛媛県八幡浜市～三つの交通の組合せによる高齢者・学生向け輸送**

・地域と行政が協働し、高齢者の移動に加え、児童・生徒の通学を含めた地域の移動手段をトータルで確保した。①地区と市街地を結ぶ定時定路線・②域内デマンド・③小中学校スクール輸送によって、網羅している。

・中学校統廃合に伴い、平成 28 年度学生利用者数 8,656 名→平成 29 年度 14,321 名と 1.7 倍になった。

[図表 58 八幡浜市日土地区の運行概要]



資料：国土交通省 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰

### (6) 石川県珠洲市～スクールバスの回送運行の活用

・石川県珠洲市では、スクールバスの空き時間を一般乗合バスとして「市営バス三崎線」を運行している。この路線は、運行路線周辺の住民はもとより、幹線交通への乗り継ぎや通院・買い物のため各路線バスから乗り継ぎたい利用者にとって必要不可欠な路線となっている。

[図表 59 石川県珠洲市バスの運行概要]



### (7) 広島県広島市～複数事業者間で相互利用可能な定期の導入

・多数のバス事業者（7社）が存在する中で、事業者が連携し、利用者目線での共同事業（路線再編、運賃均一化、共通定期券の導入等）を実施した。バス・路面電車の相互利用が可能な「バス・電車共通定期（広島シティパス）」の導入は全国初であった。

・中心部にバスの循環線の導入、既存路線の便数適正化・集約化等の路線再編により都心部の過密解消を図るとともに、それにより生まれた余剰の車両や運転手を郊外部に活用することで、サービスレベルの維持・向上に一体的に対応した。循環線は、導入当初：約 3,200 人/日 → 半年後：約 3,500 人/日 → 1 年半後：約 4,000 人/日と、市民の足として定着してきている。

[図表 60 バス・電車共通定期（広島シティパス）の利用可能エリア]



資料：国土交通省 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰ホームページ

### (8) サイクルアンドバスライド（全国各地多数で実施）

・サイクルアンドバスライド駐輪場は、自転車でバス停まで行き、そのバス停付近に自転車を置いて、バスに乗り継ぎができるように整備された駐輪場である。これにより、バス停から遠いエリアからの自転車でのアクセス性、利用者の利便性の向上が期待される。

[写真 サイクルアンドバスライドのイメージ]



資料：古河市ホームページ



資料：茅ヶ崎市ホームページ

### (9) 茨城県～バス利用啓発キャンペーン

・例えば、人口4万人の都市でバス運賃が100円の場合、市民全員が年に1度バスに乗ると、計算上は4万人×200円(往復)=800万円となる。市民全員は難しいとして、半分の2万人が利用するとした場合でも400万円、3か月に1度乗ると、400万円×4回=1,600万円となる。このような考え方を背景として、茨城県民向けにバス利用啓発キャンペーンを実施した。

[写真 キャンペーンに使用された告知媒体]



資料：茨城県

### (10) 京都府宇治市～バス利用啓発イベント

・民間バス撤退後の交通空白地域における地域の足を住民・交通事業者・行政の三者の「宇治市のりあい交通事業」により確保、子どもたちの絵をバス車内に展示する「ギャラリーバス」を実施する等して利用を促進している。

[写真 ギャラリーバスの展示物]

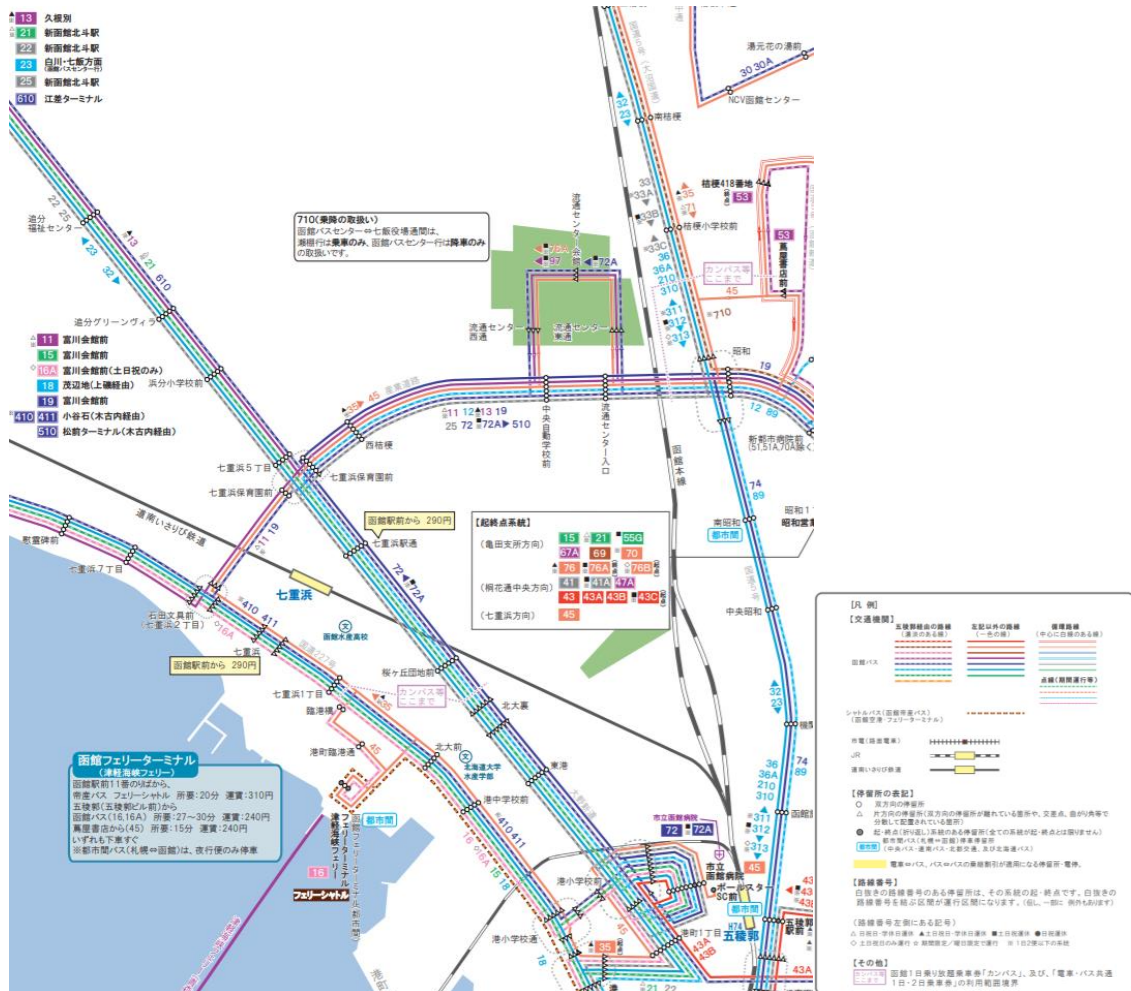


資料：国土交通省 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰

## (11) 北海道～見やすい・わかりやすいマップ

・NPO 法人ゆうらんが道内各地でバスマップを作成。見やすい・わかりやすいマップとして定評がある。

[図表 61 北斗市・函館市のバス路線図のイメージ]



資料： NPO 法人ゆうらんホームページ 函館市公共交通路線図

## (12) 富山県朝日町、富山県魚津市～バス利用喚起に繋げる案内物

・富山県朝日町では、飲食店ごとに、20時以降のバス発車時刻、接続する電車の発車時刻等を整理し、一元的に提供している。

・富山県魚津市市内各施設に、施設表示や鉄道・バスの運行路線等を分かりやすく示した時刻表を掲示している。

[図表 62 バス利用喚起案内物のイメージ]

あまひまバス  
あさひまちバス時刻表  
「かめや」さんからのお捕りに  
〈お店の前〉で乗車ください。

平成26年4月7日～

● 神田町から各地区方面・発時刻（20時以降）

時刻	方面	沿地区内の経由地	行先
20:50	飯町	五原橋、荒川渡り、蓮下、平塚、後藤橋	飯町(魚津駅前→飯町第一→飯町第二)
21:14	山崎・青橋	五原橋、荒川渡り、蓮下、平塚、後藤橋	山崎一橋橋
21:54	宮崎・檜	宮本町	宮崎一橋
22:38	飯町	五原橋、荒川渡り、蓮下、平塚、後藤橋	飯町(魚津駅前→飯町第一→飯町第二)
22:58	大塚庄・山崎・青橋	五原橋、荒川渡り、蓮下、平塚、後藤橋	月山一大塚庄一山崎一檜橋
23:50	飯町	五原橋、荒川渡り、蓮下、平塚、後藤橋	飯町(魚津駅前→飯町第一→飯町第二)

※文字は標準体

● 神田町から五叉路経由・泊駅行・発時刻（20時以降）

神田町	泊駅	JR富山 方面	JR奥能登 方面	神田町	泊駅	JR富山 方面	JR奥能登 方面
20:30	20:33	20:39 (特急)	—	22:19	22:22	22:36	—
21:06	21:09	21:18	—	22:51	22:54	23:29	23:09
21:46	21:49	—	—	23:36	23:40	—	—

平日運行(土曜・日曜・祝日・年末年始はお休みです。)

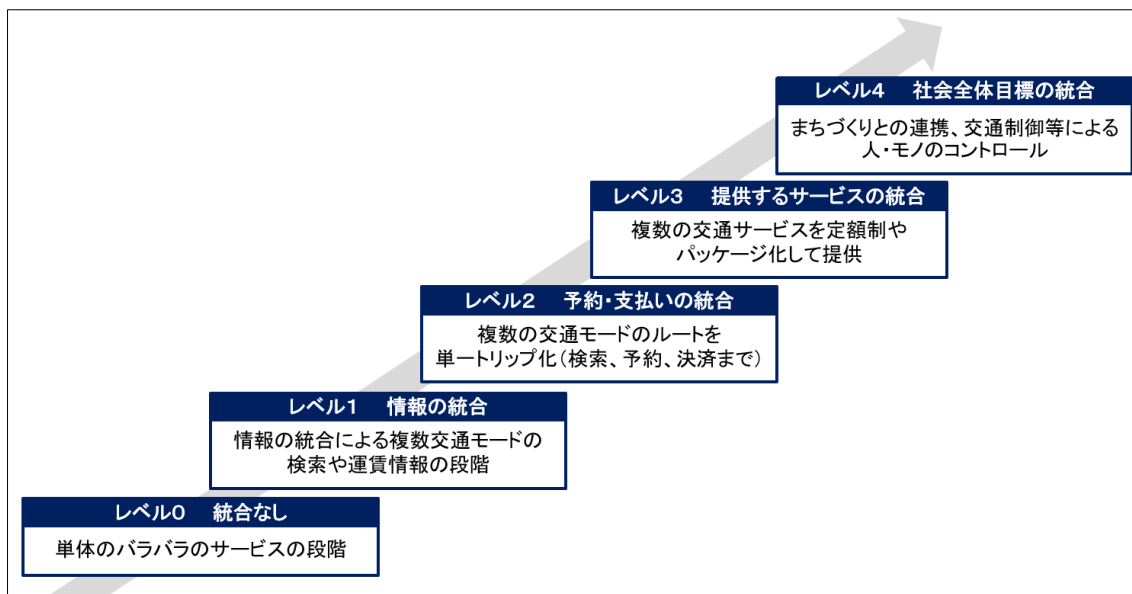


資料：国土交通省 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰

資料：魚津市役所ホームページ

(13) MaaS の現状と事例

[図表 63 MaaS レベルの定義]



資料：国土交通省の MaaS 推進に関する取組について/国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課 より作成

・MaaSとは、一般的には、自動車・自転車・バス・電車等、全ての交通手段を単なる移動手段としてではなく一つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念を指す。以下のとおり、サービスへの統合の程度に応じて MaaS を 5 段階にレベル分けされている。

・乗換案内サービスのアプリ等は MaaS レベル 1 の代表例で、各サイトで出発駅や到着駅、時刻等を入力すると、鉄道やバス、飛行機等の乗り換え案を含んだルートが複数提案される。移動サービス各社の情報が統合されており、それぞれ料金や所要時間等が表示される。乗換案内サービスにおいて、鉄道やバス、飛行機等を一括で予約・発券・決済ができるシステムが備われば MaaS レベル 2 となる。

・現在、多くの観光地（函館、箱根、江の島等）では、既存の企画乗車券（フリーパス等）をスマホアプリに取り込み、画面提示によって乗車可能となるデジタルフリーパスの取組みは行われている。レベル 2 が指す予約・支払いの統合は、出発地から目的地までの「ルート」における支払いの統合であるため、「エリア」における支払いの統合が既にされている企画乗車券をデジタル化するといった取組みは、取組みのしやすさから各地で行われているものである。

#### ①北海道道南地域（レベル 1 からレベル 2 にかけての取組み）

・北海道道南地域（渡島・檜山地方）では、各交通事業者が自身で国土交通省の定めた GTFS(General Transit Feed Specification：公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したデータ)を整備する取組みを進め、路線バス、路面電車、フェリー、鉄道全ての交通モードが Google マップで経路検索できるようになった。

・また、経路検索と乗り放題チケットをスマートフォンで購入（クレジットカード決済）・利用できるウェブアプリ「DohNa!!(ドーナ)」を導入し、函館市電及び函館バスの乗り放題チケットが販売されている。利用に際しては、電車・バスの降車時にスマホ画面を乗務員に提示するスタイルであり、社内設備に特別なシステムを付加しているものではない。

#### ②小田急電鉄沿線地域（レベル 2 を視野に入れた取組み）

・MaaS アプリ「EMot」の経路検索サービスにおいて、鉄道やバスに加え、タクシーやシェアサイクル等を組み合わせた経路検索を可能とした。経路検索結果から連携しているアプリ・サイトへの遷移し、モビリティの予約・決済が行うこととなっている。（予約・決済の統合化は行われていない）

### ③フィンランド・ヘルシンキ地域（レベル3の取組み）

・ヘルシンキでの実証実験を経たのちに正式運用が始まった Whim は、公共交通の電車とバス、タクシー、自転車シェアリング、レンタカー等、複数のモビリティサービスの予約と決済を一括で行えるスマホアプリで、民間企業 MaaS Global 社が提供している。

・Whim で利用できる交通機関はヘルシンキ地域交通局が管理するバス、トラム、メトロ、フェリー及び通勤列車の他、契約方式次第では、タクシー、レンタカー、シティバイク、カーシェアリングが含まれる。

・契約方式は、①月額無料の「Whim to Go」②月額 49 ユーロの「Whim Urban」③月額 499 ユーロの「Whim Unlimited」という3つのコースがあり、①は各種チケットをアプリ内で購決・決済できるだけで、②は対象エリア内の公共交通機関が乗り放題であるのに加えて、5km までは最大 10 ユーロでタクシー、一日 49 ユーロの固定料金でレンタカー、一回 30 分以内なら無料でシティバイクが利用できる。③は、さらにレンタカーと 5km までのタクシーの利用が無料になるものの、日本円だと約 6 万円と高額であるため、利用者は多くない。

・MaaS Global 社、移動手段として自家用車を選択する Whim ユーザーの割合が 40%から 20%へ減り、公共交通機関を利用する割合が 48%から 74%に増加したと報告している。2018 年末には、ヘルシンキにおけるアプリ利用ユーザーが 7 万人を突破したが、大半が月額料金のない Whim to Go 利用者である。

## 第3章 基本方針

### 1 基本方針

第2次北斗市総合計画（平成30年度～令和9年度）では、「基本目標3 安全・安心な便利で暮らしやすいまちづくり」に基づく基本計画として公共交通の充実を掲げ、北斗市都市計画マスタープラン（基準年：平成17年、目標年：令和7年）では、基本方針として地域住民が安心して利用できる公共交通の確保・充実を図るとしている。人口減少が進行している中、住み続けたいと思える環境づくりが必要であり、その一つは、利用者にとって日常生活・地域事情に応じた公共交通ネットワークを形成することであると言える。

これらを踏まえ、本計画では、鉄道及びバス路線を公共交通の軸としつつ、それらを補完する巡回ワゴンバスやタクシー等が相互に連携することにより、市民の日常生活や市内各地域の実情に応じた公共交通ネットワークを形成することを示す。この公共交通ネットワークを持続可能なものとしていくことで、住み続けたいと思える環境づくりに寄与していく。

#### 【基本方針】

安心して住み続けたいと思える北斗市の実現のため、  
日常生活・地域事情に応じた公共交通ネットワークを形成する。

#### ～整理の方法～

上記の基本方針を前提とし、第2章で示した現状と課題について、主なポイントをまとめ、それらをエビデンスとして「施策の方向性」を導く。施策の方向性に沿って、施策体系、施策内容について記載していくものとする。

### 第3章 2. 現状と課題（まとめ）



### 第3章 3. 施策の方向性



### 第3章 4. 施策体系



### 第4章 1. 施策内容

## 2 現状と課題（まとめ）

\*○数字は、後述する「施策の方向性」との関連

### 第2章1. 北斗市の現状と課題

- 人口は平成17年の48,056人以降、減少が続いている。20～24歳が比較的少ないのは、大学等で市外・道外に移住する影響と思われる。①②⑥
- 地区別人口では、平成22年頃まで国道228号線沿いの浜分地区・中央地区、国道227号線沿いの萩野島川地区で増加してきた。函館市に通いやすい立地は居住地として選ばれやすい。①②⑧
- 北斗市市民70～74歳の免許保有率は66.9%（免許保有者2,156名）、75歳以上では28.0%（免許保有者1,864名）である。②③⑦
- 北斗市からの通勤先は函館市が40%、北斗市からの通学先は函館市が57%と、多くの通勤・通学者が函館市・北斗市間を平日の毎日移動している。通勤時の公共交通利用は5.3%、自動車利用は78.9%。①②⑤⑥⑧
- 通学時の徒歩二輪利用割合は71.0%と、自転車通学の需要は多いと言える（通勤時の徒歩二輪利用割合は15.8%）。⑤
- 病院・スーパーマーケットは、国道228号・国道227号線沿いに集中している。学校・公共施設については、主なものは国道228号・国道227号線沿い及び近辺にあるほか、茂辺地・当別地区にある。②

### 第2章2. 地域公共交通等の現状と課題

- 道南いさりび鉄道・上磯駅で函館行が18本（1日あたり）、函館バス・富川会館バス停で函館市内方面行28本（1日あたり）が運行されている。国道228号線沿いから函館市内へのアクセスは比較的運行頻度があり、活用する余地があると言える。①④⑤⑥⑧
- 北斗市内を営業エリアとするタクシー会社は18社、そのうち北斗市内に事業所を置く会社は1社である。タクシー利用客は8・12・1月の利用が多い。②③⑦
- 新函館北斗駅・上磯線の乗降客は、せせらぎ温泉：1,092名が最も多い。「学校最寄りのバス停」では上磯中学校：891名、上磯小学校：80名、上磯高校：34名、「駅最寄りのバス停」では上磯駅前：642名、久根別駅：639名、「公共施設最寄りのバス停」ではかなで～る：748名）、北斗市役所：184名となっている。冬ダイヤ期間の利用客数は多く、特に令和元年12月には6,206名の利用があった。特に通学利用については、春～秋は自転車、冬季（特に積雪時）はバスまたは自家用車送迎という傾向が強いと思われる。②⑥⑧
- 学校・商店・病院・企業等が独自に運行しているバスは、主に国道228号線沿いと大野地区の住民向けに運行されている。①
- スーパーマーケットが無い茂辺地・当別地区等では移動販売車が営業されており、イン

ターネットを使用せずに済む生鮮三品等の店舗販売としての頼みの綱となっている。

- 移動販売車に無い商品の購入については、商店が立地する国道 228 号線沿いや大野地区まで移動する必要がある。②③
- 北斗市では、市民活動バス 3 台、学校活動バス 2 台、キャブ 1 台を保有しており、これらは老人クラブ・福祉団体・その他市内団体や学校向けに、無料で運行サービスを提供している。車両・当該費用の更なる有効活用や転用も考えられる。②
- 北斗市では高齢者運転免許証自主返納支援事業として、70 歳以上の高齢者で運転免許証を自主的に返納した方に対し、タクシー利用券を交付している（2 年間有効の初乗運賃相当分（560 円）を 24 回分）。令和元年度末までの同事業利用者は 305 名となっている。③⑦
- 北斗市では移動支援事業として、屋外での移動が困難な障がいのある方に対して、外出時にヘルパーを派遣して移動の支援を行っている。利用者は市全体で 20 人前後が、概ね月 2 回程度利用している。移動支援事業は、市と契約している事業所（北斗市内 2 法人、函館市内 3 法人）で利用可能となっている。また、北斗市内の福祉有償運送者は 3 団体、福祉輸送事業者 5 団体となっている。③

### 第 2 章 3. 市民ニーズ等の把握

<一般向け（16 歳以上の一般市民）アンケート>

- 居住地からバス停まで徒歩時分 10 分未満が 67.7%、3 割以上の方がバス停から 10 分以上の居住地である。バス停から居住地までの徒歩時分は 10 分未満を希望する方が 64.2%いる。②③
- 運転が困難になった場合、バス利用をするが 32.5%と、バスへの依存が高い（鉄道を利用するは 5.4%、タクシーを利用するは 11.3%）。①②
- 通勤・通学の交通手段は 82.8%が、自分の運転による自動車である。①②⑥⑧
- 通勤・通学先に到着する時間帯は、34.3%が 7 時台、36.6%が 8 時台と比較的早い傾向である。①②
- 買い物については、45.6%が週に 2 日以上、週に 1 回が 28.5%。買い物先（複数回答可）は北斗市が 95.9%、函館市が 38.4%。買い物に行く曜日は週末は必ず行く方が多い（土曜日 20.7%、日曜日 24.8%）。一方で、特に曜日を決めていない方が 63.6%いる。買い物先に到着する時間は、9 時～11 時台が 32.6%で最も多く、比較的早い時間帯に買い物をする方が多い。②
- 通院については、月に 1 回が 30.8%、数か月に 1 回が 18.6%。通院先（複数回答可）は北斗市が 54.6%、函館市が 64.6%。通院先に到着する時間は、9 時～11 時台が 67.5%と午前中に集中している。①②③⑥
- バスの利用頻度は 2 週間に 1 回以上が 5%、鉄道は 2 週間に 1 回以上が 2.8%、タクシーは 2 週間に 1 回以上が 2.7%。⑧

- 公共共通に対して、利用したい時間帯に運行してほしいと希望している方の中で、9時台・10時台の運行を望む声が多い。①②⑧

#### <高齢者運転免許証自主返納支援事業利用者向けアンケート>

- 免許返納時の年齢は70代が50%で、80代以上が約50%。⑦
- 免許返納の理由は、「家族・知人に勧められて」が34.7%、「運転の自信がなくなった」が24.5%。⑦
- 買い物の移動手段は徒歩25.9%、自転車9.0%と近隣で済ませられる方が一定数ある一方、33.9%は家族等の運転によって自動車利用をしている。②⑦
- 通院の移動手段では、家族等の運転による自動車利用34.8%、タクシー利用が22.2%と高い。②③
- バスの利用頻度は2週間に1回以上が22.7%、鉄道は2週間に1回以上が7.5%、タクシーは2週間に1回以上が28.7%。一般向けアンケートに比べて、タクシー利用が大きく増え、バス利用も増える。③
- 免許返納後、56%の方は外出頻度が減ったという。②③⑧

#### <住民ヒアリング>

##### ～公共交通について～

- 買い物等、生活移動は市内の移動が多いが交通の便に不安がある。②
- 通勤、通学は函館市への移動が多いが公共交通のサービス内容に不満がある。①④⑤⑥
- 市内でも上磯までは公共交通の便が良いが、茂辺地・当別は交通の便が悪い。②
- 公共交通を利用するにはバス停が足りない、バス停までの距離が遠い。①②③
- 公共交通の情報（バス路線、時刻表等）が分かりにくい。⑧

##### ～移動手段について～

- 高校生の送迎に自家用車利用が多い。②
- 高齢者ばかりになるので、分かりやすく乗りやすく、小さい車両でよい。②
- 隣近所が遠いので、曜日運行・ワゴンタイプの交通であれば良い。②
- タクシー料金が高いとの不満はあるも、荷物がある時等に利用されている。タクシー助成も使われている。③

##### ～免許返納について～

- 免許がなくなった後どうするか、不安である。温泉や買い物に行けなくなる。一緒に行っていた人も行けない。②③⑦
- 高齢者の運転は不安だが、免許返納した後の生活に不安があるために返納できない。②③⑦

#### <交通事業者ヒアリング>

- 鉄道やバスが、北斗市から函館市への通勤・通学目的の広域移動を担っている。①②⑥

- 市内交通について、現状では鉄道、バス、タクシーの役割、方向性が見えにくい。②③
- 十分な努力はされているものの、市民ニーズと提供サービスとのマッチングに課題がある。①②③
- 行政と交通事業者との情報共有や連携の拡充が更に必要である。⑧⑨

#### <その他事業者ヒアリング>

- 公共交通の便が悪いために、独自に送迎が必要となっている。①②
- 新函館北斗駅・上磯線は、通学に利用されているが、他の目的とはうまくマッチしていない。②
- 交通空白地を含め、利用者の公共交通へのニーズはあると思われる。②
- 提供されている、鉄道・バスのサービスと、利用者ニーズに乖離が見える。①②
- 目的に合わせた公共交通サービス、及び情報提供がうまくいっていない。⑧
- 自家用車利用（送迎も含めて）から公共交通への転換は容易ではない。⑧

#### <学校関係者ヒアリング>

- 夏は自転車通学が多く、平均して約5kmの距離を通学している。上磯中学校では、冬は新函館北斗駅・上磯線を約100人が利用している。②
- 冬は、生徒の半分が自家用車送迎のため、上磯中学校では渋滞が問題となっている。②⑤
- 函館の公立高校に便利な交通が不足している。①②⑤⑥
- 大野中学校向けに、通学できるバスが欲しい。②
- 大野農業高等学校において、函館方面からの生徒は、新函館北斗駅からのバスを通学に多く使っているものの、高校までの足が生徒募集の面からも課題になっている。②
- 自校のスクールバスを運行しているが、函館市と共同した広域バス路線の運行を意識していただきたい。①②⑤⑥⑧

### 3 施策の方向性

① 北斗市と函館市の結びつきは経済面・生活面で強く、通勤・通学・通院等を目的とし、北斗市と函館市間の移動ニーズは高い。広域幹線（地域幹線系統）としての道南いさりび鉄道・JR北海道・函館バス（上磯線、大野線、郊外路線）を有効活用し、北斗市から函館方面への公共交通のアクセスの強化（速達性（7～8時台の函館市内到着）・利便性の向上）を図る必要性が高い。

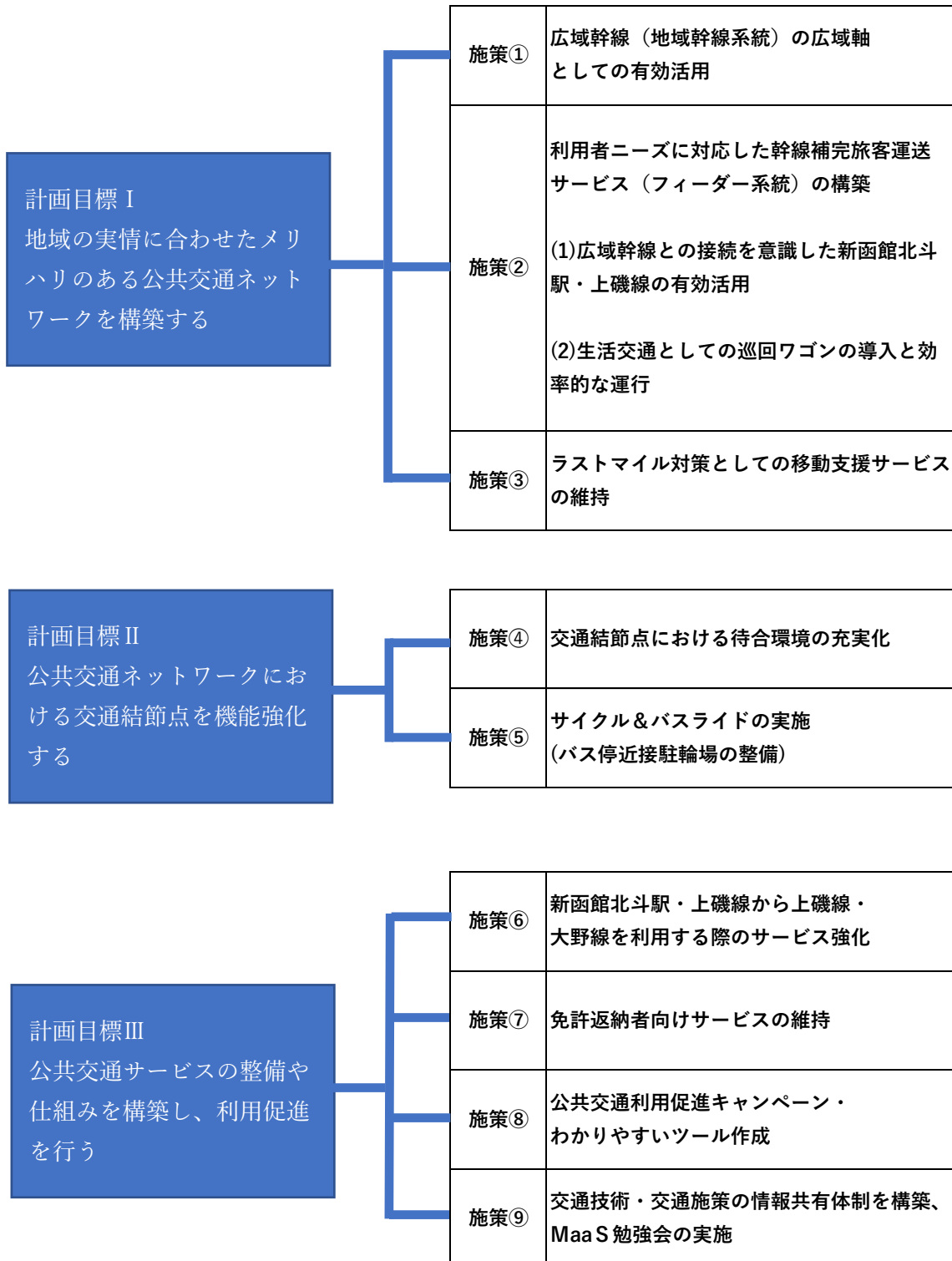
② 幹線補完旅客輸送サービス（フィーダー系統）としての新函館北斗駅・上磯線は、通学需要や、広域幹線（地域幹線系統）との接続強化について検討する。既存の公共交通で補完できない地域については、自家用自動車以外の選択肢がタクシーのみとなってしまうため、それが原因の一つとして免許返納を躊躇することがあると思われる。免許返納後は、バスに期待する声が多く、持続可能な交通とする観点（費用と需要のバランス）としては、巡回ワゴンバスの運行が望ましいと思われる。運行候補地は、「大野地区巡回」「七重浜・久根別地区内巡回」「茂辺地・当別地区～上磯地区」（茂辺地から富川会館までのバス本数が少ないとの声があるため）とし、曜日別のルート設定や細やかなバス停の配置により、少ない需要でありながら持続可能な運行ができるように工夫をすることが求められる。

③ ①②の定時定路線サービスで補完できない場合については、歩行が困難な住民の目線に合わせ、移動支援サービスを維持する。既存施策である高齢者運転免許証自主返納支援事業、移動支援事業、福祉有償運送等は更なる利用促進を維持されるよう努める。

④ 北斗市と函館市の結びつきが強い中であって、北斗市内の多くのエリアから函館市内の目的地に全て乗換なしの公共交通ネットワークを形成することは困難である。しかし、乗換はあるものの、待ち時間を少なくし、待合環境を充実させることで一定の利便性を確保することはできるため、広域幹線（地域幹線系統）と幹線補完旅客輸送サービス（フィーダー系統）の交通結節点における待合環境を整備することが重要である。

- ⑤ 通学・通勤における自転車利用は、北斗市においては移動手段として一般的である。通勤では自動車利用が多いが、日常的ではなくとも、使いやすい環境を整えば、自転車と公共交通を併用する機会は潜在していると思われる。ついては、バス停近接地に駐輪場を整備することで、通勤の際の自家用車利用から自転車と公共交通の併用へのシフトや、通学の際の自家用車送迎から自転車と公共交通の併用へのシフトを促していく。
- ⑥ 新函館北斗駅・上磯線から、上磯線または大野線を乗り継いで函館方面へアクセスさせる上で、運賃の面からもサービス向上を行う必要がある。現状は、ICカード利用客向けに乗継割引が実施されているが、公共交通利用にシフトさせるために、広くわかりやすい形での乗継割引が必要である。
- ⑦ 安心して免許返納をしていただくためには公共交通ネットワークの充実が必要不可欠であり、利用しやすい環境づくりの一環として、新たに検討する巡回ワゴンバス等については、割引、利用券交付、無料等でのサービス提供を検討していく。
- ⑧ 函館バスの路線体系は、函館市内の至る所に到達できるため利便性は高い一方で、使い慣れていない場合には複雑でわかりにくいとの声があるため、わかりやすいツール（路線図・時刻表）が必要である。ツールと合わせ、自動車利用から公共交通利用にシフト（完全ではなく数回に一度の利用でもよい）させるためのキャンペーンやバスの乗り方講座等により住民の意識改革を行う。
- ⑨ 北斗市においては、函館市の交通施策との連携は不可欠（特に、観光客の利便性向上を目的として、函館市においては MaaS の実証実験等も行われている）であり、北斗市及び北斗市関係事業者において、新しい交通技術・交通施策の情報共有体制を構築する必要がある。

## 4 施策体系



[図表 64 公共交通ネットワークの将来像 (施策①～③のイメージ)]



## 第4章 施策内容の整理

### 1 施策内容

計画目標 I 地域の実情に合わせたメリハリのある公共交通ネットワークを構築する

#### 施策① 広域幹線（地域幹線系統）の広域軸としての有効活用

##### 実施の目的

北斗市から函館市内方面への公共交通の速達性・利便性を向上させる。

##### 施策内容

・市内幹線（フィーダー系統）としての新函館北斗駅・上磯線から広域幹線（地域幹線系統）への乗り継ぎ箇所として有効な場所を設定する。

・乗り継ぎ箇所候補地：

（新函館北斗駅・上磯線と上磯線）久根別、北斗市役所/北斗市役所通、  
上磯駅前/上磯駅前通

（新函館北斗駅・上磯線と大野線）総合分庁舎前、清水川

（新函館北斗駅・上磯線とJR北海道）新函館北斗駅

（新函館北斗駅・上磯線と道南いさりび鉄道）上磯駅前/上磯駅、北斗市役所/清川口駅、  
久根別駅

・乗り継ぎ箇所における接続を改善したダイヤとする。その際、通勤者の多くの到着時間帯である7～8時台に函館市内到着を意識する。

##### 主な事業エリア

道南いさりび鉄道（渡島当別～五稜郭（函館市内））、JR北海道（新函館北斗～函館市内駅）、  
函館バス（上磯線・大野線・郊外路線における北斗市内～函館市内）

実施主体 北斗市、交通事業者

## 施策② 利用者ニーズに対応した幹線補完旅客運送サービス（フィーダー系統）の構築

### (1) 広域幹線との接続を意識した新函館北斗駅・上磯線の有効活用

#### 実施の目的

新函館北斗駅・上磯線を市内幹線（フィーダー系統）として、広域幹線（地域幹線系統）との接続を強化する。

#### 施策内容

- ・市内幹線（フィーダー系統）から広域幹線（地域幹線系統）への乗り継ぎ箇所における接続を改善したダイヤとする。その際、通勤者の多くの到着時間帯である7～8時台に函館市内到着を意識する必要性が高い。
- ・新函館北斗駅・上磯線の<sup>大野農業高校</sup>通学需要、<sup>上磯中学校</sup>通学需要への対応を検討する。
- ・（※(2)で示す巡回ワゴンでニーズが補完できる場合）新函館北斗駅・上磯線の沿線である上磯地区、七重浜・久根別地区については一部ルートを見直し・省略することで、速達性向上・運行本数確保に努める。

主な事業エリア 函館バス（新函館北斗駅・上磯線）

実施主体 北斗市、交通事業者

### (2) 生活交通としての巡回ワゴンの導入と効率的な運行

#### 実施の目的

一定程度の人口が集中するも、広域幹線（地域幹線系統）・市内幹線（フィーダー系統）では補完できないエリア（特に北斗市都市計画マスタープランで設定されている居住ゾーン）について、日常生活に必要な移動を捉えた効率的な運行を行う。

#### 施策内容

・巡回ワゴン（運転手を含む10人乗り程度）を、以下の運行候補地において、実証実験の上、運行を検討していく。運行ルートについては、当該地区住民の利用施設の実態を鑑みて、曜日別のルート設定・細やかなバス停配置をすることで、少ないニーズであっても持続可能な運行ができるものとする。なお、居住ゾーンにおけるバス停位置は、歩行可能な範囲内での設置を検討し、運行ルートを設定する。

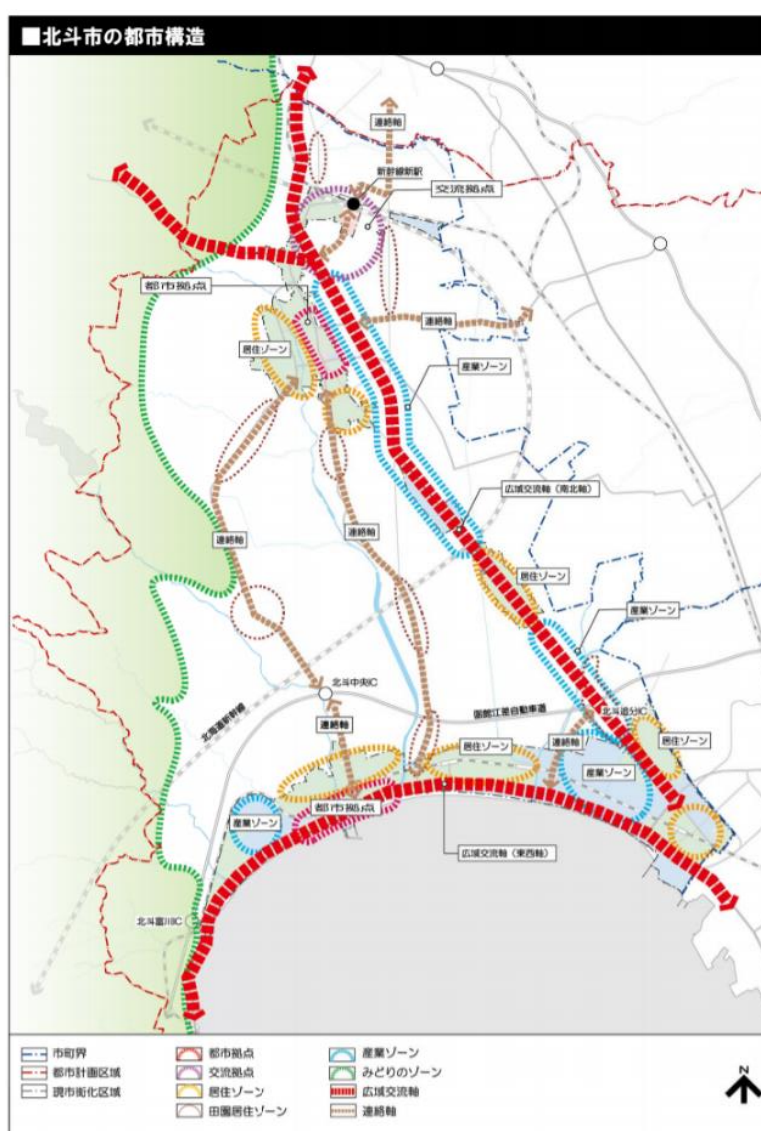
・運行候補地

「大野地区巡回」:居住ゾーン(特に新函館北斗駅・上磯線バス停から離れているエリア)から大野地区中心地(商店・公共施設・病院)を巡回。

「七重浜・久根別地区内巡回」:居住ゾーン(特に上磯線バス停から離れているエリア)と商店・公共施設・病院等を巡回。

「茂辺地・当別地区～上磯地区」:茂辺地・当別地区(茂辺地地区は国道228号に面さない茂辺地駅周辺を網羅)と公共交通の運行頻度の多くなる上磯地区を結ぶ。

[(再掲) 北斗市の都市構造(北斗市都市計画マスタープラン)]



主な事業エリア 運行候補地:大野地区、七重浜・久根別地区、茂辺地・当別地区～上磯地区

実施主体 北斗市、交通事業者、地域住民

### 施策③ ラストマイル対策としての移動支援サービスの維持

#### 実施の目的

歩行が困難な住民ニーズに合わせ、移動支援サービスを充実化する。

#### 施策内容

・高齢者運転免許証自主返納支援事業を利用促進する。

\*70歳以上の高齢者で運転免許証を自主的に返納した方に対し、初乗り料金分（560円）が無料になるタクシー利用券を1人当たり24枚交付。

・移動支援事業、福祉有償運送、福祉輸送等を維持されるよう努める。

・新型コロナウイルス感染拡大防止の取組みとして令和2年度に実施した高齢者外出機会安全確保対策事業（高齢者へのタクシー利用券の交付事業）について、その効果を検証する。また、外出機会を創出するため、北斗市が実施する経済施策（イベント、商店活性化策等）の運営において高齢者の移動手段を考慮する。

\*令和3年3月31日までに75歳以上になる方がいる世帯を対象に、初乗り料金分（560円）が無料になるタクシー利用券を1世帯当たり10枚交付。

主な事業エリア 北斗市内全域

#### 実施主体

北斗市、交通事業者、移動支援事業委託事業者、福祉有償運送事業者、福祉輸送事業者

## 計画目標Ⅱ 公共交通ネットワークにおける交通結節点を機能強化する

### 施策④ 交通結節点における待合環境の充実化

#### 実施の目的

広域幹線（地域幹線系統）と市内幹線（フィーダー系統）の乗り継ぎの快適性・利便性を高め、特に函館方面へのアクセスに際して公共交通を利用しやすくする。

#### 施策内容

・交通結節点における待合施設を整備（既存の公共施設・商店・コンビニ等活用することで待ち時間の有効活用に繋がる）する。具体的には、路線図・時刻表の細やかな掲示や、暖房の完備、座席整備等。

・整備候補地（再掲）

(新函館北斗駅・上磯線と上磯線) 久根別、北斗市役所/北斗市役所通、  
上磯駅前/上磯駅前通

(新函館北斗駅・上磯線と大野線) 総合分庁舎前、清水川

(新函館北斗駅・上磯線と JR 北海道) 新函館北斗駅

(新函館北斗駅・上磯線と道南いさりび鉄道) 上磯駅前/上磯駅、北斗市役所/清川口駅、  
久根別駅

**主な事業エリア** 広域幹線（地域幹線系統）と市内幹線（フィーダー系統）の乗り継ぎ箇所

**実施主体** 北斗市、交通事業者、待合施設協力事業者

### 施策⑤ サイクル&バスライドの実施（バス停近接駐輪場の整備）

#### **実施の目的**

安心して駐輪できるスペースをバス停近くに確保・整備することで、公共交通を利用しやすくする。

#### **施策内容**

- ・市内主要バス停の近接地に駐輪スペースの確保をする。
- ・確保された駐輪スペースの周辺住民に周知するほか、学校を通じてお知らせし、自家用車送迎からサイクル&バスへのシフトを促す。

**主な事業エリア** 函館バス（新函館北斗駅・上磯線、上磯線・大野線）のバス停

**実施主体** 北斗市、交通事業者、地域住民

## 計画目標Ⅲ 公共交通サービスの整備や仕組みを構築し、利用促進を行う

### 施策⑥ 新函館北斗駅・上磯線から上磯線・大野線を利用する際のサービス強化

#### **実施の目的**

バスを乗り継いで函館にアクセスする利用者向けに利便性を向上させる。

#### 施策内容

- ・上記乗り継ぎ箇所における割引の実施を検討する（至近距離にあるバス停の同一化）。
- ※現在、函館バスにおいては、ICAS nimoca（イカすニモカ）を利用し、同一バス停で乗り継ぐ場合最大160円割引される。現金の場合、函館市内の4箇所のみ割引適用がある。
- ・ICカードを活用したポイントサービス等により公共交通を利用促進する。

主な事業エリア 広域幹線（地域幹線系統）と市内幹線（フィーダー系統）の乗り継ぎ箇所

実施主体 北斗市、交通事業者

#### 施策⑦ 免許返納者向けサービスの維持

##### 実施の目的

免許返納を促し、公共交通利用をしていただく。

##### 施策内容

- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業を継続する。
- ・施策②(2)巡回ワゴンについては、割引・利用券交付・無料（乗車証授与）でのサービス提供を検討する。

##### 主な事業エリア

函館バス（新函館北斗・上磯線）、（巡回ワゴン運行候補地）大野地区、七重浜・久根別地区、茂辺地・当別地区～上磯地区、高齢者運転免許証自主返納支援事業については北斗市全域

実施主体 北斗市、交通事業者

#### 施策⑧ 公共交通利用促進キャンペーン・わかりやすいツール作成

##### 実施の目的

自動車利用が多い環境の中で、公共交通を利用するきっかけをつくる。

##### 施策内容

- ・わかりやすい路線図及び時刻表（いずれも全体のものと掲出箇所個別のもの）を作成し、

市内の集客施設への掲示・市民への配布を行う。

- ・モビリティマネジメント教育（バスの乗り方講座等）を学校等で実施する。
- ・北斗市役所関係職員向けに「車ときどきバス運動」を実施、通勤・業務での公共交通利用を促し、意識改革を行う（段階的に住民・企業に波及させる）。

**主な事業エリア** 北斗市全域

**実施主体** 北斗市、交通事業者

### **施策⑨ 交通技術・交通施策の情報共有体制を構築、Maa S 勉強会の実施**

**実施の目的**

進化する交通技術に関して関係者間で情報共有を行い、新たな交通施策へと繋げる。

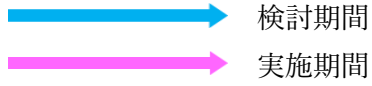
**施策内容**

- ・北斗市及び北斗市関係事業者が参加する勉強会を発足させる。運営にあたっては、周辺市町村や関係機関と連携を行い、北斗市内外の情報収集に努める。
- ・特にMaa S の展開や超小型モビリティの普及等に着眼して研究や実証実験の検討を進める。
- ・住民向けの情報共有として、広報誌等で地域公共交通に関する情報発信を行う。

**主な事業エリア** 北斗市全域

**実施主体** 北斗市、交通事業者、関連事業者

## 2 実施スケジュール



		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
施策①	広域幹線（地域幹線系統）の広域軸としての有効活用	<span style="color: blue;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
施策②	利用者ニーズに対応した幹線補完旅客運送サービス（フィーダー系統）の構築	<span style="color: blue;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>			
	(1)広域幹線との接続を意識した新函館北斗駅・上磯線の有効活用		<span style="color: blue;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
施策②	(2)生活交通としての巡回ワゴンの導入と効率的な運行	<span style="color: blue;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
		実証運行の検討期間	実証運行 本格運行の検討期間		本格運行	
施策③	ラストマイル対策としての移動支援サービスの維持		<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
			既存施策がベースであり、充実化を図っていく			
施策④	交通結節点における待合環境の充実化	<span style="color: blue;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
			(施策①②と連携して実施)			
施策⑤	サイクル&バスライドの実施（バス停近接駐輪場の整備）		<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
			(施策①②と連携して実施)			
施策⑥	新函館北斗駅・上磯線から上磯線・大野線を利用する際のサービス強化	<span style="color: blue;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
			(施策①②と連携して実施)			
施策⑦	免許返納者向けサービスの維持		<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
			既存施策に加え、施策②が本格運行するタイミングでサービスを追加			
施策⑧	公共交通利用促進キャンペーン・わかりやすいツール作成	<span style="color: blue;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>
			わかりやすいツールについては、施策①②と連携して実施			
			キャンペーンについては随時実施			
施策⑨	交通技術・交通施策の情報共有体制を構築、MaaS勉強会の実施	<span style="color: blue;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>	<span style="color: pink;">→</span>

## 第5章 評価方法と推進体制

### 1 計画目標の達成状況を確認するための評価指標

評価指標		現状値	目標値	注釈
指標1	道南いさりび鉄道市内駅の乗降客数	652,092名	666,000名	*1
指標2	大野線の市内バス停の乗降客数(1日あたり)	511名	537名	*2
指標3	上磯線の市内バス停の乗降客数(1日あたり)	524名	550名	*3
指標4	幹線補完旅客運送サービスの乗降客数(年間)	5,955名	5,955名+ $\alpha$	*4
指標5	幹線補完旅客運送サービスの収支率	18.2%	20%	*5
指標6	70歳以上の免許保有率	40.6%	38%	*6
指標7	交通結節点整備箇所数	-	6	*7
指標8	バス停近接駐輪場の整備箇所数	-	5	*8
指標9	公共交通利用促進キャンペーンの実施回数	-	年間1回	-
指標10	モビリティマネジメント教育(バスの乗り方講座等)の開催回数	-	年間3回	*9
指標11	わかりやすいツール(マップ等)の配布数	-	全世帯配布 +1,000部	*10
指標12	勉強会の開催回数	-	発足後 年間3回以上	*11
指標13	広報誌等での地域公共交通に関する情報発信	-	年間3回	*12

\*1 現状値は平成30年度の北斗市内駅(渡島当別、茂辺地、上磯、清川口、久根別、東久根別、七重浜)の乗降客数の合計。この値は平成28年度:710,565名、平成29年度:666,805名、平成30年度:652,092名と減少傾向にあるが、平成29年度水準の維持を目標とする。

\*2 現状値は令和元年実績。新函館北斗駅・上磯線と重複しているバス停は、その乗降客も含まれる。目標値は現状値の105%。

\*3 現状値は令和元年実績。新函館北斗駅・上磯線と重複しているバス停は、その乗降客も含まれる。目標値は現状値の105%。

\*4 現状値は新函館北斗駅・上磯線の令和元年実績。目標値は施策②で示した幹線補完旅客運送サービスの運行計画を令和3年度に定めた上で設定する。

- \*5 現状値は、新函館北斗駅・上磯線の令和元年度の運行経費:16,292,975 円、収入:2,967,400 円から算出した収支率 18.2%。
- \*6 現状値は、70 歳以上の免許保有者(令和元年末)。
- \*7 施策①における乗り継ぎ箇所候補地等の中から整備。
- \*8 市内バス停のうち、用地確保や土地所有者の承諾が得られたバス停から整備。
- \*9 主に学生を対象として、モビリティマネジメント教育(バスの乗り方講座等)を実施。
- \*10 新たな公共交通ネットワークの形成を契機に全世帯配布を行い、加えて 1,000 部発行する。以降、ダイヤ修正ごとに増刷。
- \*11 北斗市・交通事業者・関連事業者が参加する勉強会を発足(地域公共交通活性化協議会からの派生や分科会の位置づけ等で検討)させ、年間 3 回以上の会合を実施。
- \*12 北斗市役所が発行する広報誌等での掲載。

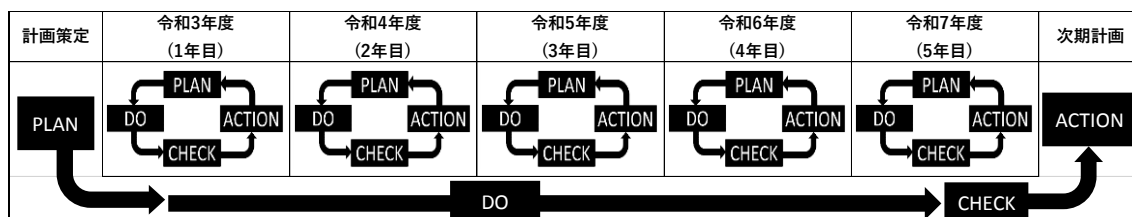
## 2 推進体制と評価スケジュール

「北斗市地域公共交通計画」を推進していく中で、社会情勢の変化は公共交通のあり方にも影響を及ぼす。例えば、高齢者数の増加に伴い免許返納の必要性が叫ばれれば、代替となる交通を確保しなくてはならないし、少子化によって通学に使う公共交通利用者が減少する。このため、社会情勢を踏まえた目標の達成状況や利用状況は定期的に評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を行い、目標の達成を目指していくこととする。

本計画のPDCAサイクルの実行は「北斗市地域公共交通活性化協議会」において実施し、施策に関わる全ての関係者が施策効果の検証を共有するものとする。なお、評価・検証は、年に 1 回実施する「施策実施状況の評価」と、計画最終年度に実施する「目標達成度の評価」の二つによって進行管理を行う。施策実施状況の評価では、計画記載の施策について、当該年度に実行する施策の内容について、実施状況を毎年度評価する。目標達成度の評価では、目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。

### ～PDCAサイクルによる推進のイメージ～

(北斗市地域公共交通活性化協議会において実施)



～P D C A サイクルの内容～

	施策実施状況の評価 (年に1回評価)	目標達成度の評価 (計画最終年度の評価)
PLAN (計画)	・各種施策の検討(本計画記載の施策について当該年度に実行する施策の確認)	・北斗市地域公共交通計画の策定
DO (実行)	・各種施策の実施	・計画に掲げる各種施策の実施
CHECK (評価)	・運行・利用状況の評価 ・本計画記載の施策について当該年度の実施状況の確認	・各種施策による効果(目標値の達成状況)への評価
ACTION (改善)	・運行の見直し、各種施策の修正	・北斗市地域公共交通計画の見直しの検討

本計画の評価は、最終年度(令和7年度)に事業者から提供された実績や市民アンケート等から、計画に記載した施策の評価を実施し、施策の見直し及び新たな施策を追加し、次期計画を策定する。

なお、公共交通の運行・利用状況や、本計画記載の施策について当該年度に実行する施策の実施状況の確認は毎年度実施するものとする。

～評価項目の整理～

項目		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
関連調査	目標値に利用する実績の把握	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査					○
運行・利用状況の評価		○	○	○	○	○
本計画記載の施策について当該年度の実施状況の確認		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し						○
地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○