



第2期北斗市地域 公共交通計画（案）

令和8年3月 北海道北斗市

目次

第1章 地域公共交通計画について	1
1 計画の目的	1
2 計画の位置づけ	1
3 上位計画・関連計画における公共交通の関連内容	2
4 計画の区域	13
5 計画の期間	13
第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題	14
1 北斗市の現状と課題	14
2 地域公共交通等の現状と課題	34
3 市民ニーズ等の把握	68
第3章 第1期計画の振り返り	120
1 施策内容の評価・検証	120
2 評価指標の達成状況	131
3 推進体制と進行管理の評価・検証	134
第4章 基本方針	135
1 基本方針	135
2 現状と課題（まとめ）	136
3 施策の方向性	140
4 施策体系	142
第5章 施策内容の整理	145
1 施策内容	145
2 実施スケジュール	148
第6章 評価方法と推進体制	149
1 計画目標の達成状況を確認するための評価指標	149
2 推進体制と評価スケジュール	150
第7章 策定の経過	152

第1章 地域公共交通計画について

1 計画の目的

北斗市では、地域によって異なる公共交通に対する市民ニーズへの対応や高齢化に伴う身近な移動手段確保の必要性など様々な状況を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たす「北斗市地域公共交通計画」（以下「第1期計画」という。）を令和3年3月に策定し、地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組を進めてきたところである。

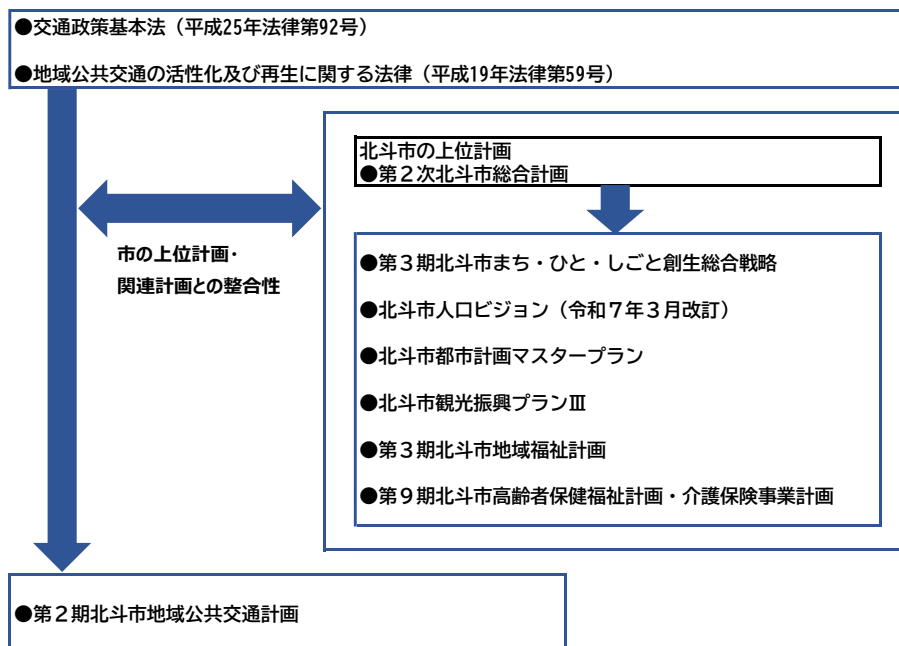
その一例として、公共交通運行本数が少ない区域や乗降所・駅までの距離が遠い区域、いわゆる交通空白地を補完すべく、令和3年10月から開始した「巡回ワゴン」の運行があげられるが、第1期計画が策定されてから間もなく5年が経過し、令和7年度をもって計画期間の満了を迎えることから、近年の新型コロナウイルス感染症の影響に伴う人々の行動変容や働き方改革など社会情勢の変化や現状の課題を踏まえつつ、これまでの取組の評価と検証を行い、まちづくりとの連携を図りながら、市と交通事業者等がともに、今後も持続可能な地域公共交通ネットワークを形成していくため、令和8年度から始まる新たな計画である第2期北斗市地域公共交通計画（以下「第2期計画」という。）を策定する。

2 計画の位置づけ

第2期計画は、第1期計画に引き続き、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、市民等の責務・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や、交通に関する基本理念が定められた「交通政策基本法」、並びに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「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する。

また、第2期計画は、「第2次北斗市総合計画」、「第3期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「北斗市都市計画マスタープラン」、「北斗市観光振興プランⅢ」等の関連計画との整合・連携を図りつつ、北斗市における公共交通に関するマスタープランと位置づけるものである。

[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・予測される事項（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3期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略	最重要点基本目標① 充実する子育て支援により出会い・結婚・妊娠・出産・育児のイメージを描ける「まち」をつくる ・・・・④修学時期に合わせた的確な支援の実施 最重要点基本目標② 北斗で働く人・働きたい人を応援するとともに北斗の特徴を活かし「しごと」をつくる ・・・・⑥進学や就職などで北斗を離れた人の北斗で働きたい思いを実現 ・・・・⑨DXの推進	令和7年度～令和11年度
北斗市人口ビジョン	人口減少と高齢化が今後も進行することが予測される中、これに伴い通勤、通学、買い物などの移動ニーズが縮小し、公共交通の利用者数の減少が避けられないと予測される。	平成27年度12月策定 (令和7年3月改訂)
北斗市都市計画マスタープラン	交通施設の基本計画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Ⅲ	基本方針1 観光資源の充実及び周遊観光の推進 ・・・・施策2 エリアを活用した市内周遊の推進 基本方針3 観光客の受入れ体制の充実 ・・・・施策7 既存交通の活用	令和6年度～令和10年度
北斗市地域福祉計画（第3期）	基本目標2 地域ぐるみによる安全・安心な地域の支え合い (3)誰もが安心して暮らせる環境づくり ①移動支援の充実 ・地域内の交通ネットワークの整備検討 ・買い物・お出かけ支援事業の取組検討	令和5年度～令和9年度
第9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「特に力を入れてほしい高齢者施策」において、「医療体制・訪問診療の充実」の42.4%に次いで「高齢者の外出を支援する移動手段の確保」40.4%、「地域交通（バスなど）の利便性の向上」29.7%であった。	令和6年度～令和8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
→ 現状値（令和 6 年度） 96 万人
- 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
→ 現状値（令和 6 年度） 13 万人
- 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
→ 現状値（令和 6 年度） 79 団体

・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
→ 現状値（令和 6 年度） 1,480 人
- 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
→ 現状値（令和 6 年度） 7.1 人
- 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 3 期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略

■計画名 第 3 期北斗市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和 7 年度～令和 11 年度）

■北斗市が目指すべき理想像

SDGs の理念に基づくまちづくりと DX（デジタルトランスフォーメーション）の地域社会への浸透を図ることで「住んでみたい、住んでよかった、住み続けたい」と誰もが思える「北斗市」

○最重点基本目標①

充実する子育て支援により出会い・結婚・妊娠・出産・育児のイメージを描ける「まち」をつくる

○最重点基本目標②

北斗で働く人・働きたい人を応援するとともに北斗の特徴を活かし「しごと」をつくる

○最重点基本目標を達成するために必要な視点

地域共生社会の実現や DX 推進などの取り組みにより幅広い世代（＝「ひと」）が集まり住み続けたいと思う魅力ある環境・ウェルビーイングな社会をつくる

■公共交通に関する施策

（「最重点基本目標① 充実する子育て支援により出会い・結婚・妊娠・出産・育児のイメージを描ける「まち」をつくる」を達成するための具体的施策）

④修学時期に合わせた的確な支援の実施

・高校や大学等、市外の高等教育機関への公共交通利用による 通学費用を助成する。

（「最重点基本目標② 北斗で働く人・働きたい人を応援するとともに北斗の特徴を活かし「しごと」をつくる」を達成するための具体的施策）

⑥進学や就職などで北斗を離れた人の北斗で働きたい思いを実現

・北斗で働きたい人の就職活動に対し、交通費などの支援を実施する。

⑨DXの推進

・自治体ポイントによる地域経済への波及促進を図る。

（3）北斗市人口ビジョン

■計画名 北斗市人口ビジョン（令和7年3月改訂）

■北斗市における将来展望

【社会増減……社会減少の進行を緩やかに】

平成19（2007）年以降、北斗市外への転出超過（社会減）が続いている。

北海道が実施した「北海道の人口減少などに関する意識調査」（令和6（2024）年8月）によると、居住者の7割以上が「できれば今と同じ市町村に住み続けたい」、道外転出者の約3割が「かつて住んでいた市町村に戻りたい」と回答している。

これらを考慮すると、国や道等と連携し、地域の雇用を増やし、特に若者層が定住・定着できる環境を構築することが、社会減少の拡大に歯止めをかけることにつながるものと考えられる。

【自然増減……婚姻数・出生数の増加を】

自然減の常態化が続いており、均衡化を図るには、出生数を増加させなければならない。

北海道が実施した「北海道の人口減少などに関する意識調査」（令和6（2024）年8月）によると、未婚者の約3割が結婚を「できるだけ早くしたい」「いつかはしたい」と回答しており、結婚を希望する人へ必要な支援策として「夫婦がともに働き続けられるような職場環境の充実」「安定した雇用機会を提供すること」と回答している。

また、理想的な子どもの人数として、約5割が「2人」、約3割が「3人」と回答しているほか、出産・子育てに前向きになるために必要なこととして、約7割が「安定した雇用と収入」、約4割が「仕事と家庭の両立支援、長時間労働などの働き方の見直し」と回答している。

これらを考慮すると、国や道等と連携し、雇用環境を安定化させることや、子どもを生み、育てたいという希望をかなえる施策を推進することで、出生数の増加につながるものと考えられる。

（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

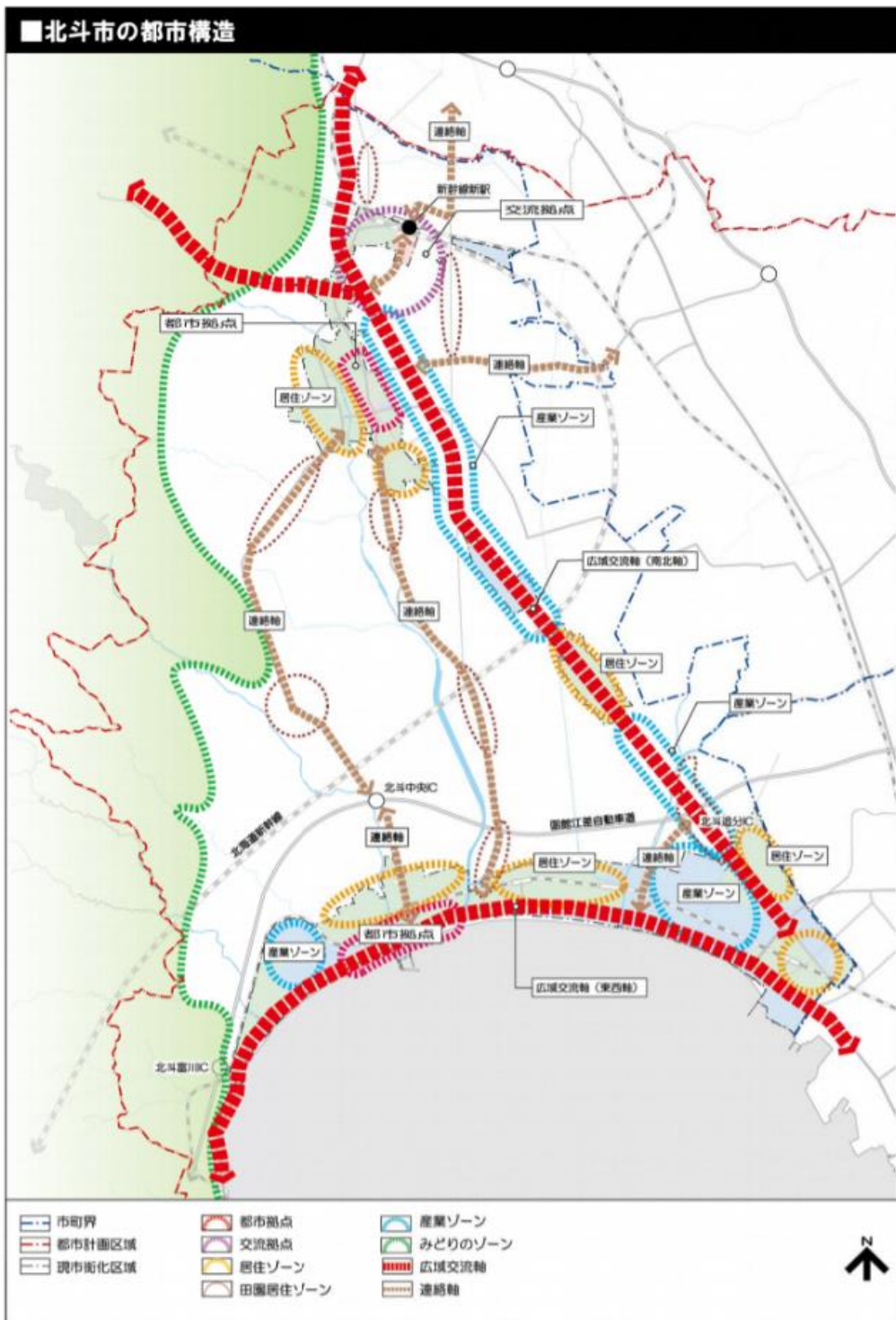
・市内を走る路線バスは、地域住民の重要な足となっていることから、市民の利用に配慮した路線の充実等について、バス事業者等に働きかけ、公共交通の確保に努めます。

- ・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経由する等、バス事業者等に働きかけます。

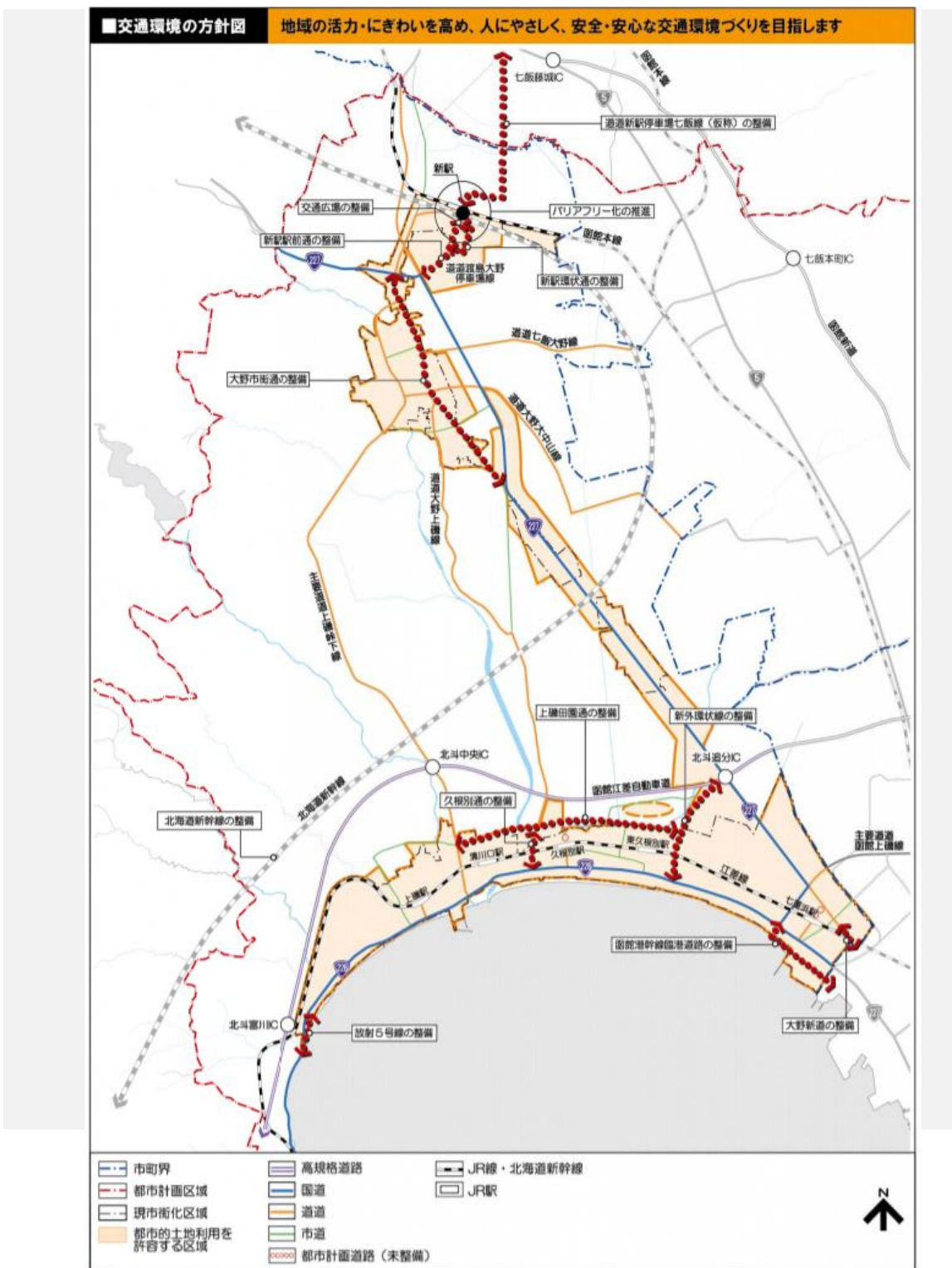
2.5.3 並行在来線の対応

- ・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



■参考：交通環境の方針図



(5) 北斗市観光振興プランⅢ

■計画名 北斗市観光振興プランⅢ（令和6年度～令和10年度）

■基本方針

1 観光資源の充実及び周遊観光の推進

きじひき高原やトラピスト修道院などの観光資源を活かした魅力ある観光地づくりを推進し、これらを活用した周遊ルートの多様化に努めます。また、観光協会や関係団体と連携して着地型観光の商品化に努めます。

2 誘致宣伝の強化

SNSやインターネット、各種メディア等の多種多様な媒体を通じ魅力ある情報発信に努め、首都圏や新幹線沿線地域での観光プロモーションを推進します。また、旅行会社等の観光関係機関に対し、旅行商品の造成販売を働きかけ、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、北斗市観光案内所等の観光関連施設での観光客受入体制の充実を図り、多言語対応や誰にでもわかりやすい案内看板等の整備に努めます。また、観光協会の機能強化を推進し、北斗市ならではの「食」「自然」等を活用し、観光ニーズに対応した着地型観光商品を充実させるとともに、観光関連事業者や観光ガイドの人材育成・確保など受入体制づくりを推進します。

4 多様な交流の推進

スポーツ合宿を誘致し、交流人口の拡大とトップアスリートとの交流による技術力・競技力の向上に努めます。映画やドラマ、コマーシャル等のロケーション撮影を支援し、交流人口の拡大と本市の魅力発信に努めます。

本市に縁のある方々への情報発信と連携強化に努めます。また、新幹線沿線自治体等との都市間交流を推進します。

5 広域観光の推進

北海道エリアの玄関口となる新函館北斗駅併設の北斗市観光交流センターの機能充実を図ります。また、近隣自治体や新幹線でつながる北関東や東北地方、北海道新幹線札幌延伸予定沿線の自治体や観光関係事業者などとの連携により、広域観光プロモーションの実施や周遊観光ルートの構築・旅行商品化を促進します。

■公共交通に関する施策

施策2 エリアを活用した市内周遊の推進

（「基本方針1 観光資源の充実及び周遊観光の推進」に基づく施策）

A きじひき高原の自然や景観、トラピスト修道院や松前藩戸切地陣屋跡などの景観、文化、歴史的遺産を活用した周遊を促す観光ルートやモデルルートを開発・推進する。

B 新函館北斗駅を起点とし、レンタカーやタクシー、レンタサイクルなどを活用したモデルルートの開発・推進による市内周遊観光を推進する。

【成果目標】

観光入込客数 現状値（令和4年度） 613,900人

観光入込客数 目標値（令和10年度） 900,000人

施策7 既存交通の活用

（「基本方針3 観光客受入体制の充実」に基づく施策）

A 二次交通の確保や交通事業者（鉄道、バス、タクシー、レンタカーなど）と協力した観光メニューの開発及び販売に取り組む。

B 各交通事業者の時刻表や問い合わせ窓口、駐車場情報などの情報発信に取り組む。

【成果目標】

交通事業者を活用した周遊プランのメニュー数（令和10年度） 25件

(6) 北斗市地域福祉計画（第3期）

■計画名 北斗市地域福祉計画（第3期）（令和5年度～令和9年度）

■基本理念

誰もが幸せで輝くまちづくり

■公共交通に関する施策

基本目標2 地域ぐるみによる安全・安心な地域の支え合い

(3) 誰もが安心して暮らせる環境づくり

①移動支援の充実

- ・地域内の交通ネットワークの整備検討：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り組み検討：買い物支援事業として、買い物が困難な地域で一人暮らしの高齢者等を対象に、買い物支援を試験的に実施します。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とした、余暇活動等へのお出かけ支援を行います。

(7) 第9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9期北斗市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（令和6年度～令和8年度）

■基本目標

- ・基本テーマ：お互いに支え合い、いつまでも健康で安心して生きがいを持って暮らせる、ぬくもりのあるまちづくり
- ・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・日時用生活圏ニーズ調査結果（令和5年8月～9月実施、有効回収数790）

【特に力を入れてほしい高齢者施策（複数回答）】

「医療体制・訪問診療の充実」が42.4%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」（40.4%）、「地域交通（バスなど）の利便性の向上」（29.7%）が続いている。

(%)	医療体制・訪問診療の充実	高齢者の外出を支援する移動手段の確保	地域交通（バスなど）の利便性の向上	わかりやすい情報提供や相談窓口の充実	介護保険サービスの提供体制の拡充	緊急通報システムなどの充実	認知症などの人の生活を支える仕組みづくり	災害時の避難・誘導対策の推進	高齢者向け住宅の確保、住宅改修への支援	健康づくりや介護予防の取り組みの充実	地域の見守り活動やふれあい活動の支援	働く場の確保	安心して外出できる環境（広い歩道など）の整備	趣味や学習活動、スポーツ活動の活性化	高齢者の権利を守る事業の充実	福祉に関する事業者、団体の活動の支援	ボランティアなどの社会参加活動の支援	その他	特にない	無回答
全体 (n=790)	42.4	40.4	29.7	27.3	24.8	23.0	20.6	18.5	18.2	16.7	15.7	12.0	9.6	7.2	6.1	4.8	4.4	1.3	7.3	9.0
【性別】																				
男性 (n=330)	46.4	38.2	27.0	26.1	25.2	23.9	18.5	15.5	21.5	16.4	16.1	15.5	8.5	9.7	6.1	7.3	5.2	1.5	7.3	7.6
女性 (n=460)	39.6	42.0	31.7	28.3	24.6	22.4	22.2	20.7	15.9	17.0	15.4	9.6	10.4	5.4	6.1	3.0	3.9	1.1	7.4	10.0
【年齢別】																				
65～69歳 (n=195)	49.2	41.5	31.3	32.3	26.2	22.1	27.2	21.4	24.1	15.9	12.3	19.5	9.7	11.3	8.2	6.2	3.6	0.5	7.2	3.1
70～74歳 (n=200)	41.5	37.0	31.5	28.0	28.0	23.0	16.0	17.5	19.0	22.5	21.5	16.0	8.5	6.0	6.0	6.0	5.5	1.0	8.0	6.5
75～79歳 (n=205)	44.4	43.4	30.2	28.8	21.5	25.4	17.6	22.4	16.6	15.1	14.1	8.3	11.2	7.3	3.4	3.4	3.4	2.0	6.3	10.2
80～84歳 (n=106)	36.8	38.7	30.2	20.8	26.4	22.6	29.2	21.0	16.0	13.2	17.0	4.7	9.4	5.7	7.5	1.9	7.5	1.9	5.7	14.2
85歳以上 (n=84)	31.0	40.5	20.2	19.0	20.2	20.2	13.1	22.6	9.5	13.1	11.9	3.6	8.3	2.4	6.0	6.0	2.4	1.2	10.7	19.0
【要介護度別】																				
一般高齢者 (n=728)	43.1	39.8	29.9	27.7	25.1	23.1	20.9	17.3	18.8	16.8	15.8	12.9	9.6	7.4	6.2	4.7	4.5	1.4	7.8	8.1
事業対象者 (n=18)	22.2	38.9	27.8	16.7	5.6	16.7	27.8	22.2	5.6	16.7	16.7	0.0	11.1	0.0	11.1	5.6	0.0	0.0	5.6	38.9
要支援者 (n=44)	38.6	50.2	27.3	25.0	27.3	25.0	13.6	36.4	13.6	15.9	13.6	2.3	9.1	6.8	2.3	6.8	4.5	0.0	0.0	11.4

(8) その他

令和7年度現在、策定作業中である立地適正化計画、並びに改訂作業中である都市計画マスタープラン及び緑の基本計画は、令和9年度に完成予定である。これらの計画は、都市構造や土地利用、拠点形成、緑地の配置等を定めるものであり、公共交通ネットワークの形成や交通施策の方向性と密接に関連する。

このため、今後これらの計画が策定された際には、その内容や方針を十分に踏まえ、必要に応じて第2期計画の施策や取組内容に反映させ、相互の整合性を図るものとする。

4 計画の区域

第2期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るものとする。

5 計画の期間

第2期計画の期間は、令和8年度から令和12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

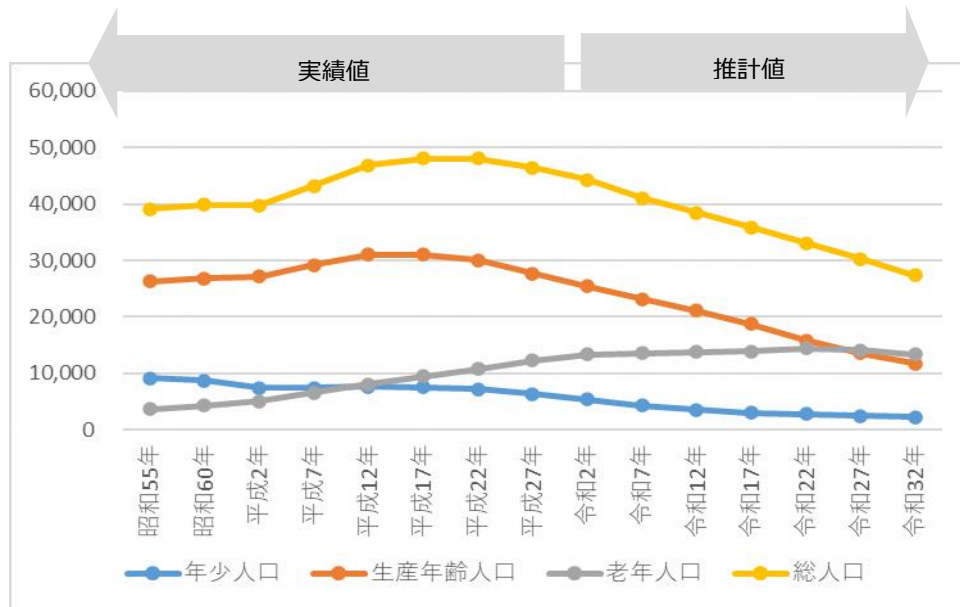
北斗市では平成2年以降、人口増加が続いていたが、平成17年に最も多い48,056人に達して以降、減少が続いている。

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32年頃には3万人を切ると思われる。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 北斗市の人口推移]

(単位：人)



	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
年少人口	9,206	8,704	7,467	7,412	7,679	7,565	7,217	6,353	5,444	4,302	3,593	3,085	2,819	2,552	2,247
生産年齢人口	26,250	26,812	27,179	29,220	31,063	31,035	30,059	27,723	25,462	23,142	21,125	18,803	15,865	13,578	11,780
老年人口	3,640	4,309	5,088	6,545	8,061	9,454	10,756	12,297	13,396	13,579	13,759	13,953	14,424	14,134	13,334
総人口	39,096	39,841	39,741	43,177	46,804	48,056	48,032	46,390	44,302	41,023	38,477	35,840	33,107	30,264	27,361

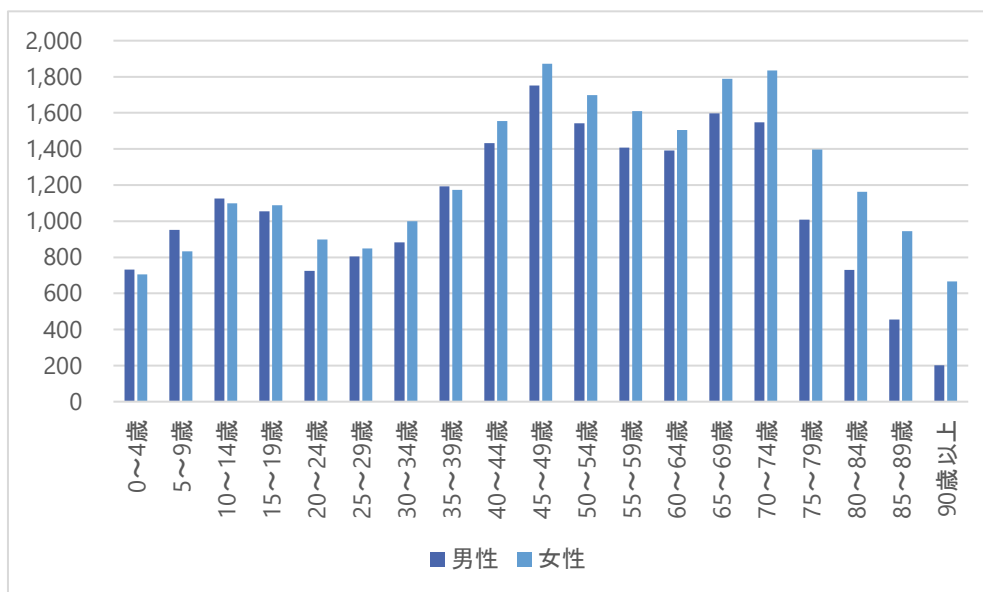
資料：令和2年までは国勢調査による実績値、令和7年以降は予測値（国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」）

② 年齢別人口

北斗市の年齢別人口は、70歳～74歳：3,382名、45歳～49歳：3,625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考えられる。

[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歳以上
男性	731	952	1,125	1,055	725	805	882	1,193	1,432	1,752	1,542	1,407	1,391	1,598	1,548	1,008	730	455	202
女性	706	832	1,098	1,089	898	848	1,000	1,174	1,554	1,873	1,699	1,610	1,505	1,788	1,834	1,396	1,163	944	666
全体	1,437	1,784	2,223	2,144	1,623	1,653	1,882	2,367	2,986	3,625	3,241	3,017	2,896	3,386	3,382	2,404	1,893	1,399	868

資料：国勢調査（令和2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。国道 228 号沿いの浜分地区、久根別地区、中央地区では減少率が低い。国道 227 号沿いの本町地区、市渡地区についても減少率が低く、交通アクセスの良さが減少率の低さに関係していると考えられる。

[図表5 北斗市の地区別人口]

(単位：人、%)

地区	平成7年		平成12年		平成17年		平成22年		平成27年		令和2年	
	人口	前回調査比	人口	前回調査比	人口	前回調査比	人口	前回調査比	人口	前回調査比	人口	前回調査比
浜分地区	11,710	115.1%	13,259	113.2%	14,406	108.7%	15,286	106.1%	15,240	99.7%	14,850	97.4%
久根別地区	7,510	105.1%	8,318	110.8%	8,546	102.7%	8,457	99.0%	8,049	95.2%	7,606	94.5%
中央地区	2,732	98.9%	2,744	100.4%	3,370	122.8%	3,510	104.2%	3,470	98.9%	3,315	95.5%
上磯駅周辺地区	4,031	117.9%	4,438	110.1%	4,272	96.3%	4,163	97.4%	3,962	95.2%	3,624	91.5%
沖川地区	729	91.6%	712	97.7%	705	99.0%	687	97.4%	628	91.4%	557	88.7%
桜岱・添山地区	527	92.6%	482	91.5%	595	123.4%	557	93.6%	494	88.7%	454	91.9%
谷川地区	2,646	109.1%	2,778	105.0%	2,544	91.6%	2,401	94.4%	2,246	93.5%	2,043	91.0%
茂辺地地区	1,912	91.0%	1,695	88.7%	1,544	91.1%	1,298	84.1%	1,117	86.1%	944	84.5%
石別地区	1,474	94.5%	1,351	91.7%	1,276	94.4%	1,112	87.1%	993	89.3%	883	88.9%
本町地区	5,909	121.1%	6,842	115.8%	6,705	98.0%	6,472	96.5%	6,357	98.2%	6,191	97.4%
市渡地区	1,573	116.3%	1,747	111.1%	1,656	94.8%	1,536	92.8%	1,389	90.4%	1,384	99.6%
萩野・島川地区	2,375	95.6%	2,385	100.4%	2,393	100.3%	2,513	105.0%	2,412	96.0%	2,425	100.5%
中山地区	49	66.2%	53	108.2%	44	83.0%	40	90.9%	33	82.5%	26	78.8%
合計	43,177	108.6%	46,804	108.4%	48,056	102.7%	48,032	100.0%	46,390	96.6%	44,302	95.5%

資料：国勢調査（令和2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

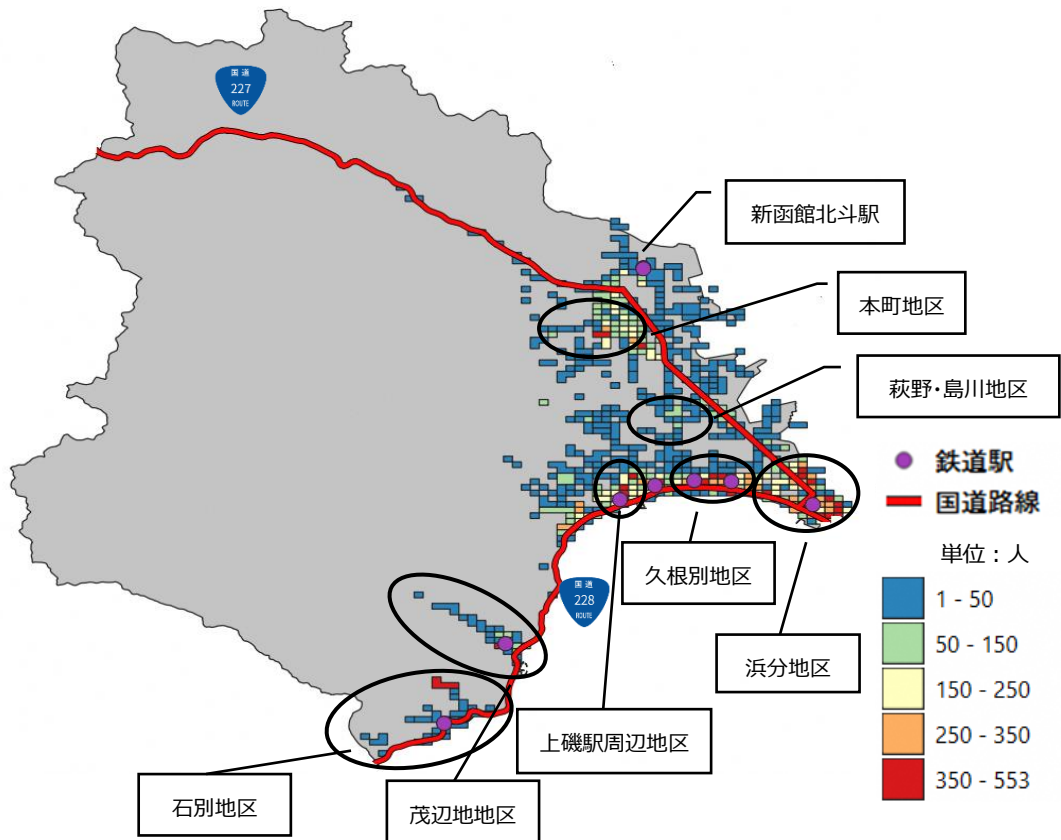
図表6は 北斗市の人口分布を表しているものであるが、北斗市の中で最も人口が集中しているのは、海岸線の国道228号沿いで、浜分地区・久根別地区から上磯駅周辺地区にかけてであることがわかる。

次に旧大野町の中心部であった本町地区や、国道227号沿いの萩野・島川地区等に人口が多いこともわかるが、萩野・島川地区については、国道227号沿いに民間企業において宅地造成が進められた、東前地区が含まれるためと推測される。

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。

さらに、茂辺地地区は国道沿いから北西方向に縦長に人口が分布しており、石別地区は一部分に集中して人口が分布していることがわかるが、これは福祉施設が集合する地区である。

[図表6 北斗市の人口分布]

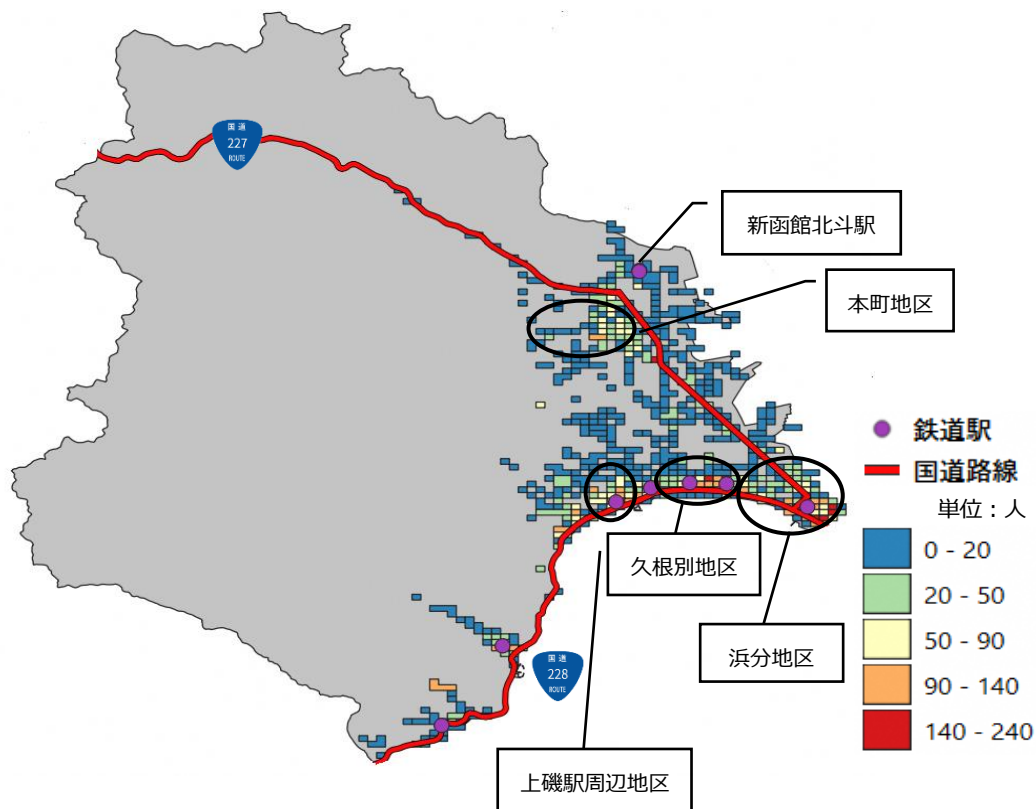


資料：政府統計の総合窓口、国土数値情報

⑤65 歳以上人口分布

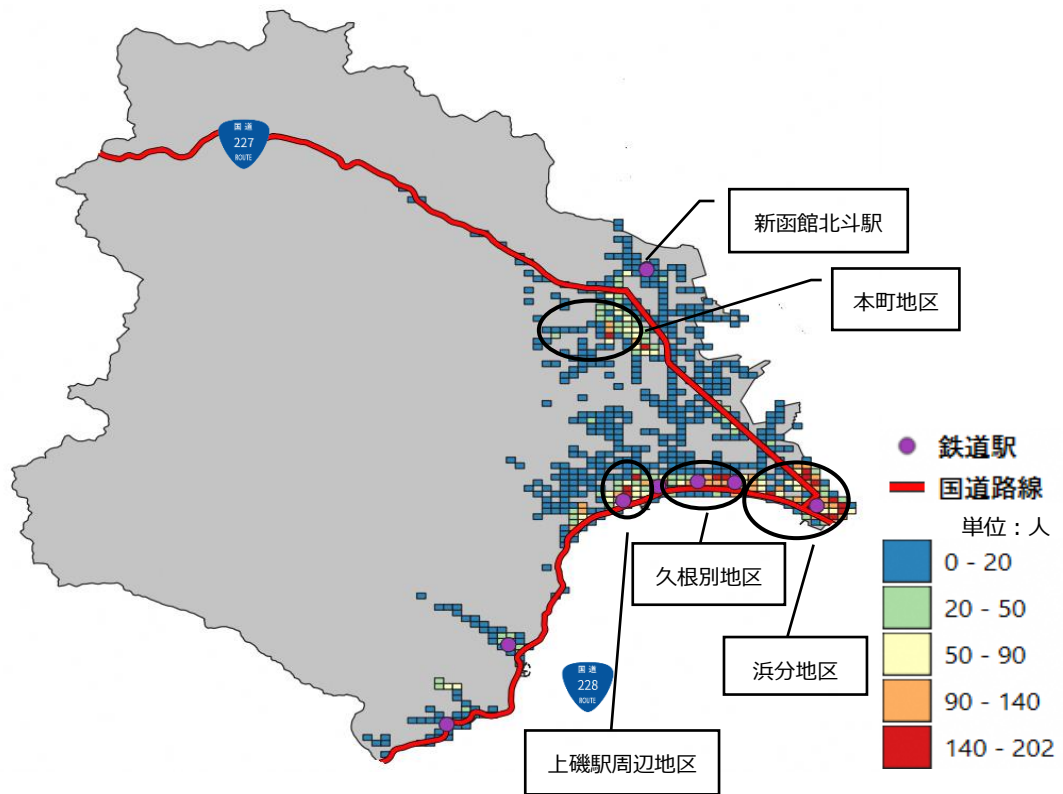
図表 7 と 8 は北斗市の現在と 20 年後の 65 歳以上人口分布を表しているものであるが、浜分地区、久根別地区、上磯駅周辺地区及び本町地区については、65 歳以上人口は増加することが見込まれることから、現在自家用車で移動している住民の免許返納後における公共交通への需要は高まると想定される。

[図表 7 北斗市の人口分布 (2020 年、65 歳以上)]



資料：政府統計の総合窓口、国土数値情報

[図表8 北斗市の将来人口分布（2045年、65歳以上）]



資料：政府統計の総合窓口、国土数値情報

(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 42,902 名に対して、免許保有者は 28,676 名であり、免許保有率は 66.8%となっており、令和元年 12 月末時点の 64.0%から上昇している。

70～74 歳の免許保有率は 75.1%であり、令和元年 12 月末時点から女性の保有率が大きく上昇したことにより約 8%上昇した。

75 歳以上となると、免許保有率は 35.7%と大きく減少する。特に女性の保有率が大きく減少する傾向にある。

一方で、男性は 63.4%保有しており、75 歳を過ぎても免許を保有し続ける傾向にある。

北斗市民の免許保有率は図表 10 の全国の免許保有率と傾向が一致していることがわかる。

[図表 9 北斗市民の免許保有率]

(単位：人、%)

令和6年12月末時点		70～74歳	75歳以上	全体
免許保有者	男性	1,450	1,761	28,676
	女性	1,101	873	
	全体	2,551	2,634	
人口	男性	1,609	2,779	42,902
	女性	1,786	4,589	
	全体	3,395	7,368	
免許保有率	男性	90.1%	63.4%	66.8%
	女性	61.6%	19.0%	
	全体	75.1%	35.7%	

令和元年12月末時点		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：北海道警察函館方面本部函館中央警察署提供データ

住民基本台帳

[図表 10 全国の免許保有率]

(単位：人、%)

令和6年12月末時点		70～74歳	75歳以上	全体
免許保有者	男性	3,364,906	5,083,010	81,742,303
	女性	2,630,276	2,814,752	
	全体	5,995,182	7,897,762	
人口	男性	3,805,000	8,362,000	123,552,000
	女性	4,245,000	12,548,000	
	全体	8,050,000	20,910,000	
免許保有率	男性	88.4%	60.8%	66.2%
	女性	62.0%	22.4%	
	全体	74.5%	37.8%	

令和元年12月末時点		70～74歳	75歳以上	全体
免許保有者	男性	3,598,414	4,090,183	82,158,428
	女性	2,528,031	1,736,490	
	全体	6,126,445	5,826,673	
人口	男性	4,168,000	7,308,000	125,988,000
	女性	4,672,000	11,228,000	
	全体	8,840,000	18,536,000	
免許保有率	男性	86.3%	56.0%	65.2%
	女性	54.1%	15.5%	
	全体	69.3%	31.4%	

資料：警察庁運転免許統計
総務省統計局人口推計

②自動車保有台数

北斗市民の自動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 11 北斗市民の自動車保有台数（乗用）]

(単位：台、%)

	普通車		小型車		自動車全体	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比
令和3年	7,364	101%	8,312	98%	15,676	99%
令和4年	7,449	101%	8,068	97%	15,517	99%
令和5年	7,586	102%	7,708	96%	15,294	99%
令和6年	7,806	103%	7,589	98%	15,395	101%
令和7年	8,022	103%	7,364	97%	15,386	100%

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）

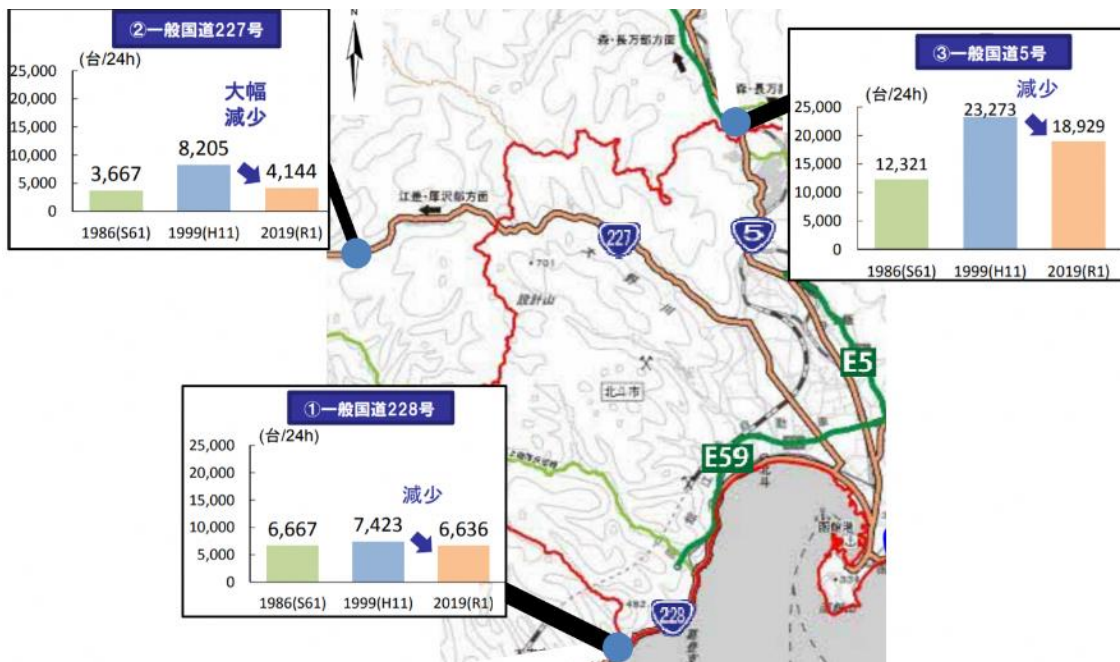
(3) 市外・域外への移動状況

①交通量の変化

図表 12 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）の水準からは増加しており、①、②よりも交通量が多いことから交通需要は高いと言える。

[図表 12 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

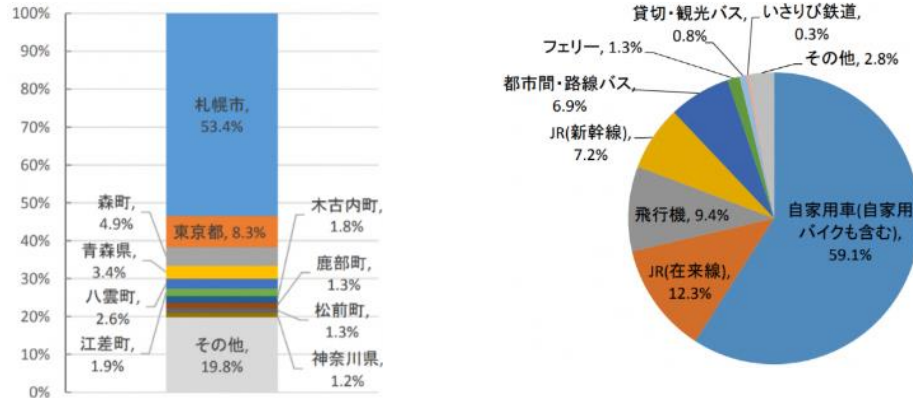
②函館圏域外の行先・交通手段

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、最大 700 台以上が駐車可能な駐車場・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 13 函館圏域外の主な行先（左）、函館圏域外への交通手段（右）]



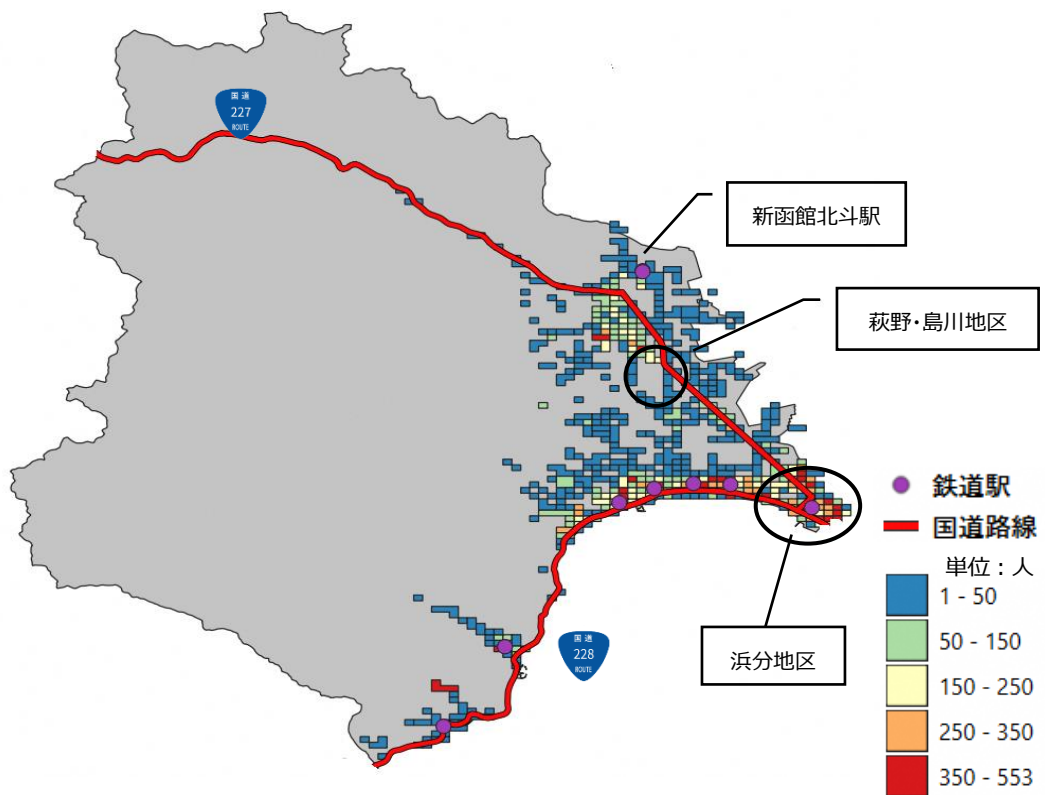
資料：令和2年度函館圏パーソントリップ調査「現況解析編」

調査対象：函館圏（函館市、北斗市、七飯町）の住民

③人口分布（夜間人口）と従業者分布（昼間人口）の比較

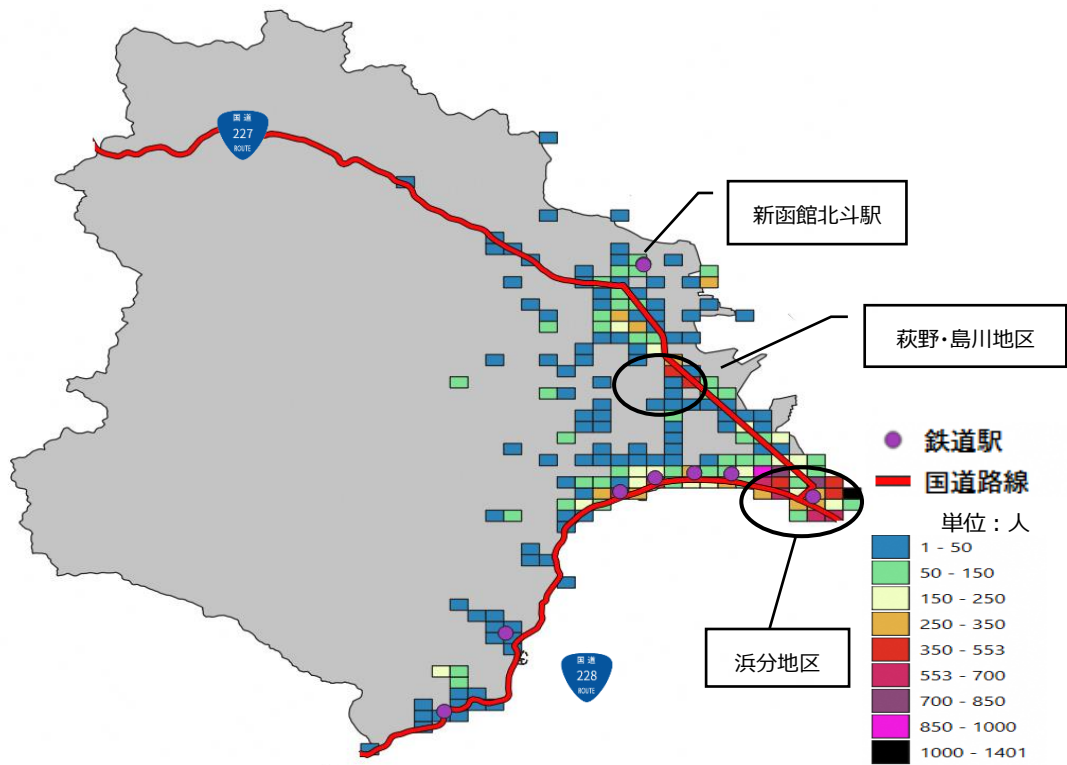
北斗市の人口分布と従業者分布を比較すると、浜分地区と萩野・島川地区内の清水川地区は従業者分布が人口分布以上の人数になっている。これは両地区に工業団地、また浜分地区には大型商業施設があり、従業者が集中しているためと考えられる。住宅が多い久根別地区から上磯駅周辺地区にかけては、市外又は浜分地区や萩野・島川地区の清水川地区など各地へ就業のため移動していると考えられる。

[（再掲）図表 6 北斗市の人口分布]



資料：政府統計の総合窓口

[図表 14 北斗市の従業者分布]



資料：政府統計の総合窓口、国土数値情報

(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

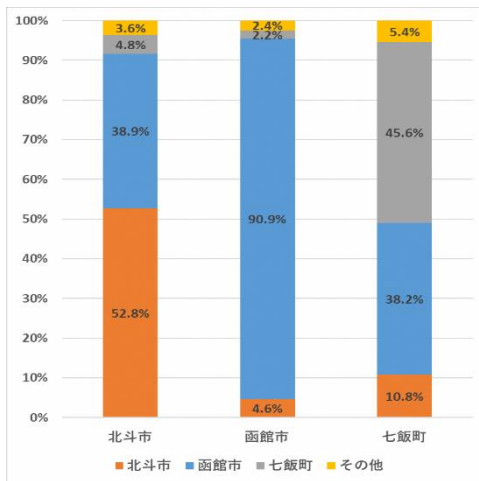
北斗市からの通勤先は函館市が 38.9%、通学先は函館市が 60.8%を占めており、多くの通勤・通学者が函館市と北斗市の間を平日に日常的に移動している。また、北斗市からの通院先についても函館市が 48.0%と高い割合を占めている。

これらの移動目的地の構成は、5年前と比較しても大きな変化が見られず、通勤・通学・通院といった日常的な市民活動において、函館市が継続して主要な目的地となっていることを示している。

このことから、市民活動の面で函館市との結びつきは一時的なものではなく、長期的かつ構造的に強いといえる。こうした状況は、北斗市の公共交通の在り方を検討する上で、重要な前提条件となる。

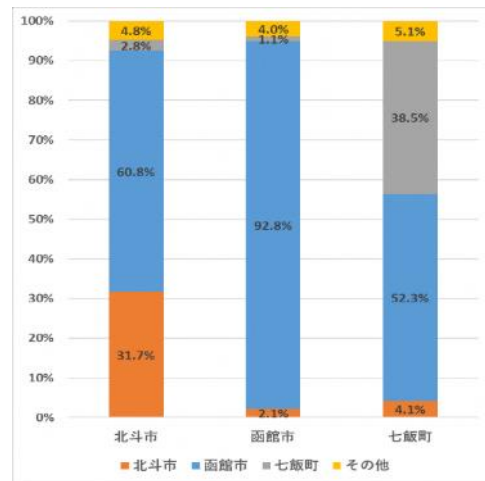
[図表 15 函館圏内における市町民の移動目的地]

・各住民の通勤先



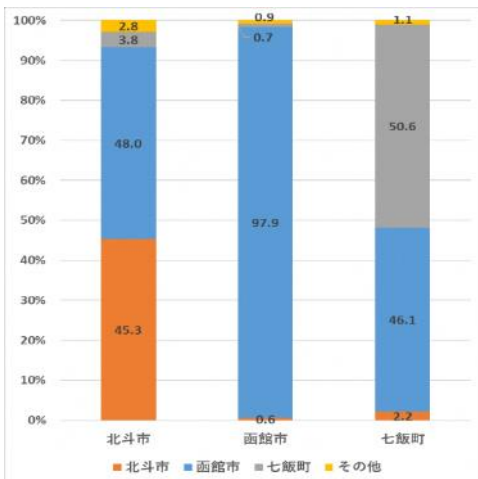
資料：国勢調査（令和2年）

・各住民の通学先



資料：国勢調査（令和2年）

・各住民の通院先



資料：二次医療圏別_患者受療動向（令和4年度診療分）

②函館圏内における市町民の目的別移動手段

図表 16 は、函館圏の都市交通マスタープラン（令和 4 年）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。

昭和 61 年時点では 54.3%であった自動車利用率は、平成 11 年に 70.0%、令和元年には 78.0%へと上昇し、移動の約 8 割を自動車に依存していることが分かる。

一方で、公共交通の割合は昭和 61 年の 10.1%から、令和元年には 4.6%へと半減した。

また、移動手段の 3 割以上（35.6%）を占めていた徒歩・二輪も 17.4%まで減少しており、「歩いて暮らせる」生活様式から、自動車を前提とした生活様式への転換が進んでいることが確認できる。

目的別に詳細をみると、特に「通勤」及び「私用」における自動車利用へのシフトが著しい。

通勤時の自動車利用率は昭和 61 年の 58.4%から 82.2%へと大幅に増加した。対照的に、当時 17.5%あった公共交通利用は 4.5%まで低下しており、通勤手段としての公共交通の地位が大きく後退している。

業務利用においては 97.8%が自動車利用であり、ほぼ完全に自動車に依存している。

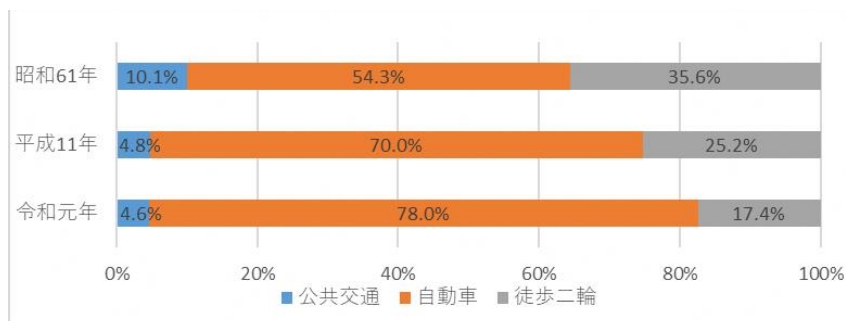
私用目的においては、昭和 61 年時点で徒歩・二輪が 44.2%と主要な移動手段であったが、令和元年には 14.5%まで縮小した。代わって自動車利用が 43.9%から 81.6%へと倍増していることから、近隣での徒歩移動から広域的な自動車移動へと行動変容が生じていると考えられる。

通学時においては、依然として徒歩・二輪が 77.0%と割合が高い。他目的で公共交通利用が減少する中、通学利用のみ平成 11 年の 7.2%から令和元年の 15.3%へと上昇傾向にある。これは函館市等への通学の増加が要因として推察され、通学手段としての公共交通の重要性が相対的に高まっていると言える。

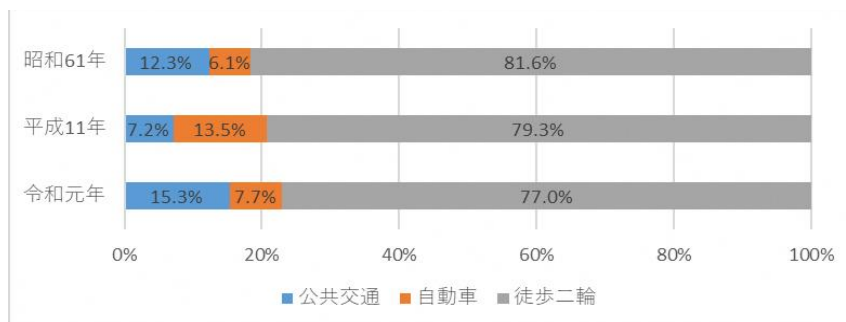
公共交通の利用が少なくなれば、減便や路線廃止を招く恐れもある。今後、免許返納等により自動車を運転できない高齢者が増加することを見据えると、公共交通の利用促進が課題と考えられる。

〔図表 16 函館圏内における市町民の目的別移動手段〕

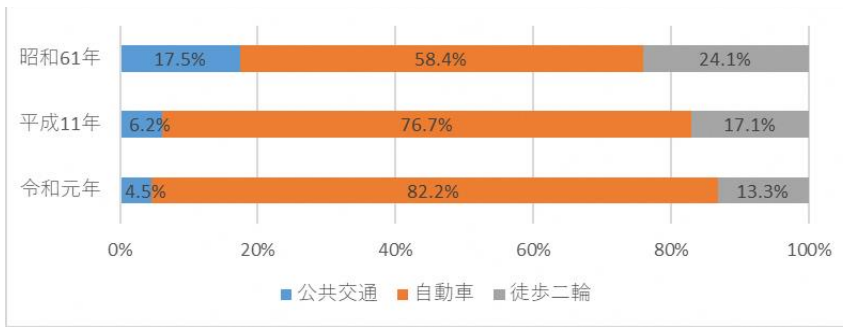
・全目的の交通手段構成比



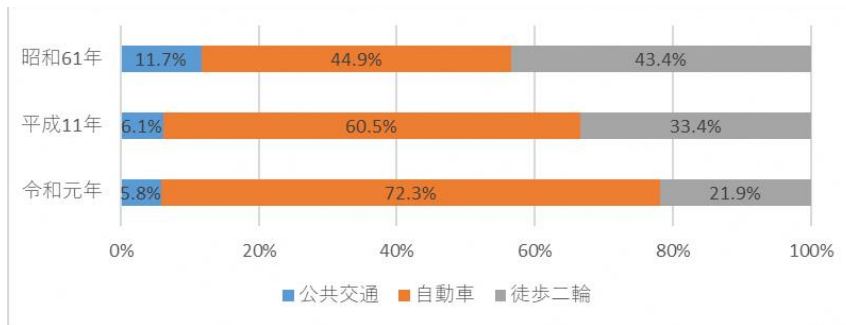
・通学時の交通手段構成比



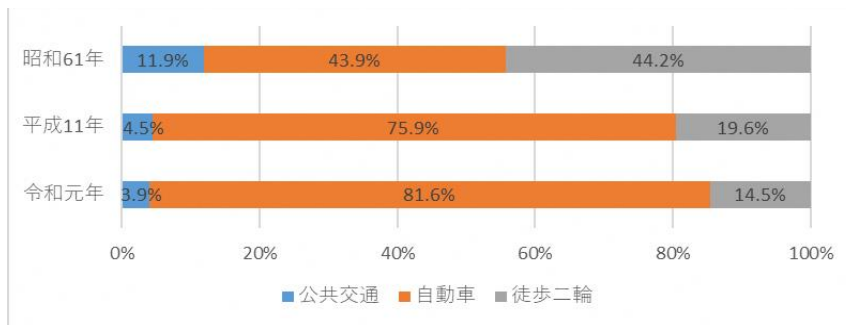
・通勤時の交通手段構成比



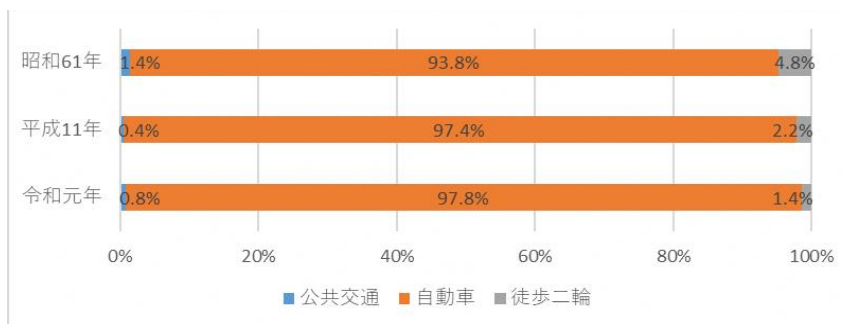
・帰宅時の交通手段構成比



・私用時の交通手段構成比



・業務時の交通手段構成比



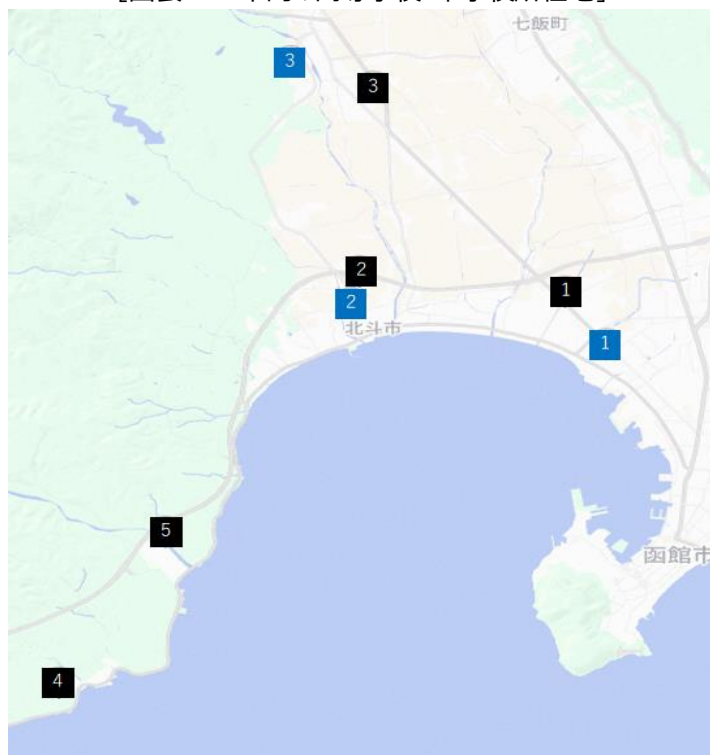
資料：函館圏の都市交通マスタープラン（令和4年）「目的別交通手段別発生集中交通量構成比」
 対象：函館圏（函館市、北斗市、七飯町）の住民

(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4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。学校数については5年前から変わっていない。

[図表 17 市内の高等学校・中学校所在地]



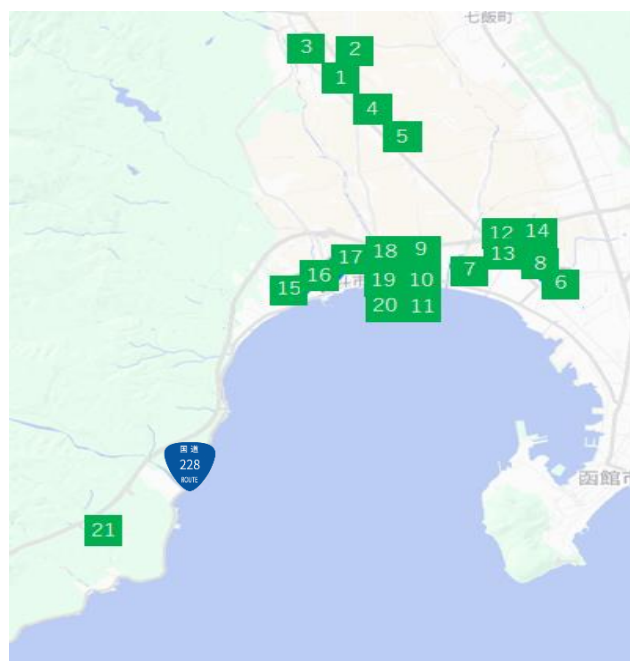
	学校名	住所	通学区域
1	北海道函館水産高等学校	七重浜2丁目15番3号	-
2	北海道上磯高等学校 北海道北斗高等支援学校	中野通3丁目6番1号	-
3	北海道大野農業高等学校	向野2丁目26番1号	-
1	浜分中学校	追分1丁目17番1号	追分、追分1～7丁目、七重浜1～7丁目、七重浜8丁目1～8番
2	上磯中学校	中野通320番地の4	廻野、柳沢、三好、水無、桜谷、赤山、押上、押上1～2丁目、大工川、大工川1～2丁目、野崎、清川、中野、中野通、中野通1～3丁目、富川町、富川1～2丁目、谷好1～4丁目、昭和1～2丁目、公濃通1丁目、常盤1～3丁目、殿生1～3丁目、中央1～3丁目、東浜1～2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1～6丁目、南大野、向野、向野1～3丁目、本郷、本郷1～3丁目、白川、細入、開発、清水川、文月、村内、市渡、市渡1丁目、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1～5丁目
5	茂辺地小中学校	茂辺地3丁目4番12号	蒲ノ沢、茂辺地市ノ渡、茂辺地、茂辺地1～7丁目、矢不來

②市内の病院等

市内医療機関は特に国道 228 号沿いに集中している。

5 年前には 23 施設あったが、現在は 21 施設と減少しており、今後は市内で完結していた通院の一部が市外へシフトするなど、通院に伴う公共交通への需要が増加する可能性がある。

[図表 18 市内の病院等所在地]



	病院名	住所
1	医療法人社団きむらクリニック	本町499-6
2	医療法人社団正衛会 しいき循環器内科医院	本町665-18
3	医療法人社団恵翔会増田クリニック	本町2丁目7-8
4	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
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	たや内科クリニック	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	介護老人保健施設やわらぎ苑上磯	追分5丁目3-13
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	医療法人社団かみいそこどもクリニック	中央2丁目4-3
18	かみいそ循環器内科クリニック	東浜2丁目22-39
19	成田眼科医院	東浜2丁目4-1
20	治耳鼻咽喉科	東浜2丁目14-14
21	ゆうあい会診療所	当別697-34

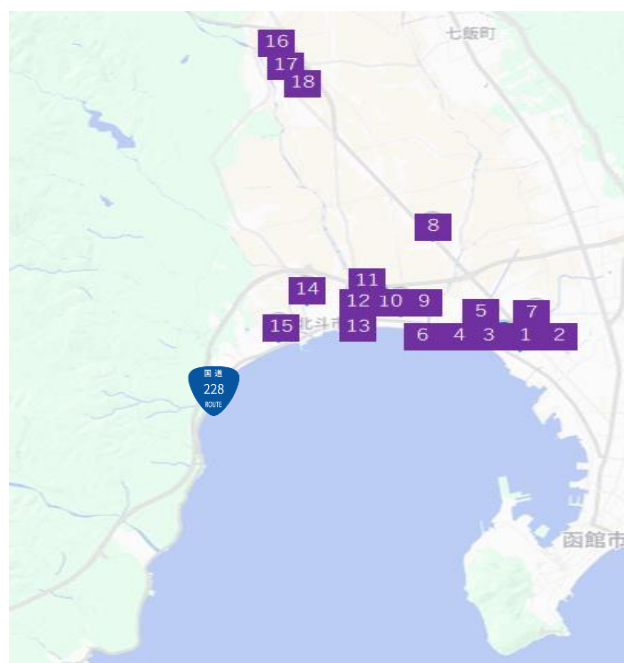
資料：北斗市

③市内のスーパー

市内のスーパーは国道 228 号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。

また、令和 8 年 1 月現在、北斗追分インターチェンジ周辺において産業団地の造成が予定されている。さらに、将来既存店舗の撤退が発生した場合など、環境の変化に応じた需要を常に見極め、最適な公共交通ネットワークの構築に努める必要がある。

[図表 19 市内のスーパー所在地]



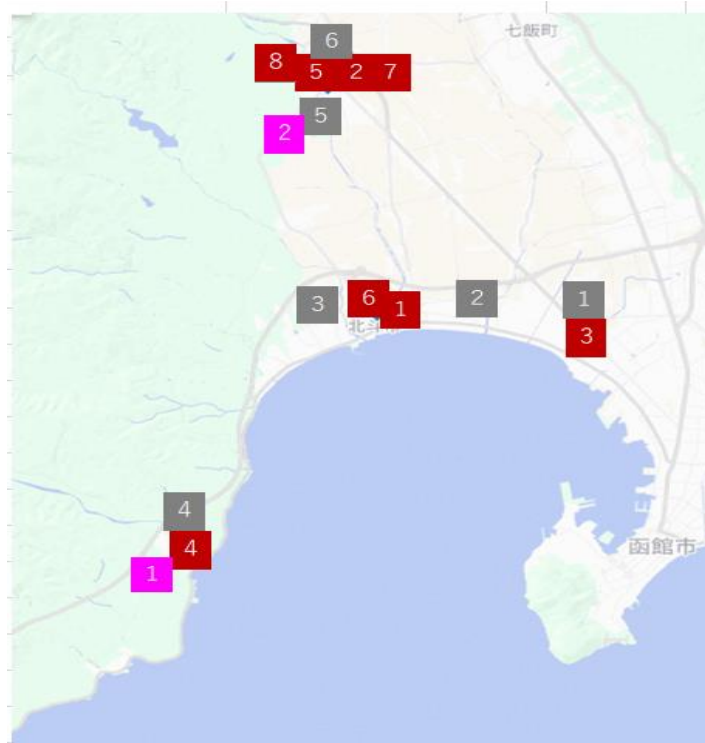
	店舗名	住所
1	スーパー魚長 七重浜店	七重浜2丁目28-7
2	サツドラ北斗七重浜店	七重浜3丁目2-52
3	ツルハドラッグ 北斗七重浜店	七重浜7丁目3-1
4	業務スーパー 上磯店	七重浜7丁目12-1
5	スーパーセンタートライアル上磯店	七重浜7丁目14-1
6	ドン・キホーテ 函館七重浜店	七重浜7丁目15-13
7	イオン 上磯店	七重浜4丁目44-1
8	ワールドグルメプラザ業務食品センター	東前3-41
9	ツルハドラッグ 東久根別店	久根別1丁目1-10
10	ラルズマート 久根別店	久根別1丁目26-16
11	コープさっぽろ ほくと店	久根別2丁目28-1
12	サツドラ 久根別店	東浜2丁目6-32
13	スーパー魚長 久根別店	東浜2丁目14-8
14	ツルハドラッグ 北斗中野通店	中野通199番1
15	スーパーとうかい 北斗店	飯生3丁目1-29
16	スーパー魚長 大野店	本郷2丁目34-5
17	ラルズマート 大野店	本町2丁目7-6
18	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 20 市内の主な公共施設]



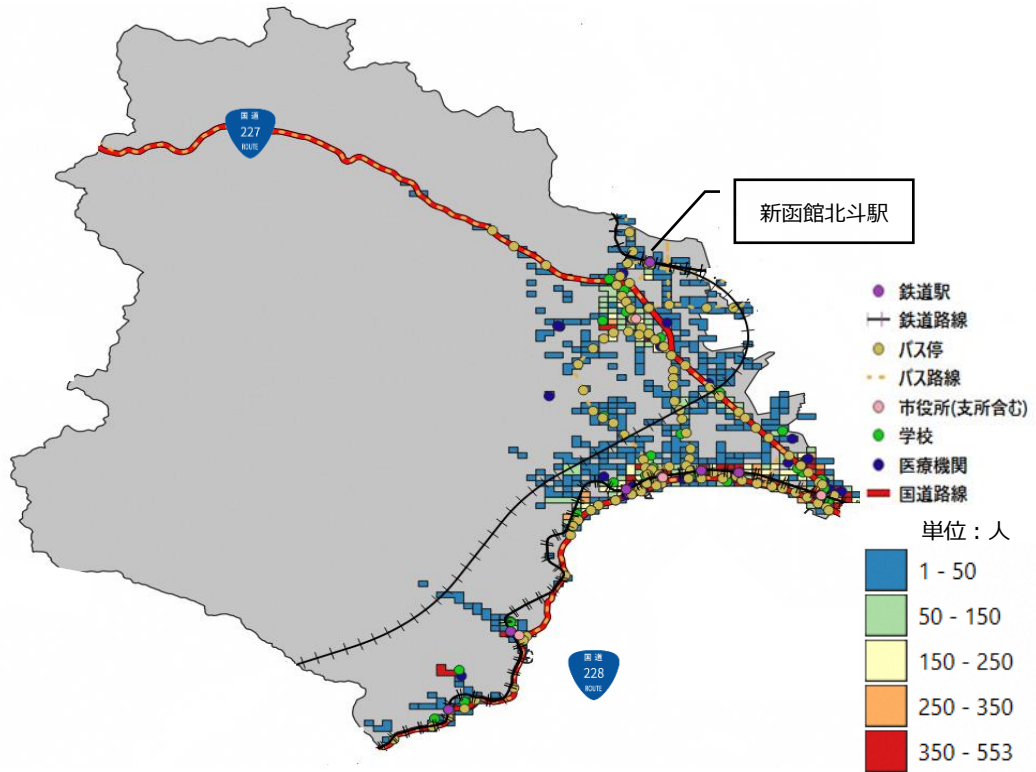
	施設名	住所
行政 窓口・ 文化 施設	1 北斗市役所	中央1丁目3番10号
	2 北斗市総合分庁舎 どり〜みん	本町1丁目1番1号
	3 七重浜支所、七重浜住民センターれいんぼー	七重浜2丁目32番25号
	4 茂辺地支所	茂辺地2丁目5番56号
	5 北斗市公民館	本郷2丁目32番5号
	6 総合文化センターかなで〜る、北斗市立図書館本館	中野通2丁目13番1号
	7 北斗市立郷土資料館	本町1丁目1番1号
	8 北斗市公民館、北斗市立図書館分館	本郷2丁目32番5号
ス ポ ー ツ 施 設	1 浜分体育センター	七重浜5丁目11番20号
	2 久根別体育センター	久根別1丁目18番1号
	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

⑤人口分布と鉄道・バス路線、施設所在地の重ね合わせ

北斗市の人口分布及び鉄道・バス路線、市役所、学校、医療機関等の施設の所在地を重ね合わせてみると、これらの施設が立地する場所の多くが鉄道・バス路線と重なっていることが確認できた。
このことから、北斗市における鉄道・バス路線は主要な生活関連施設へのアクセスを一定程度確保できていると考えられる。

[図表 21 北斗市の人口分布と鉄道・バス路線、施設所在地]

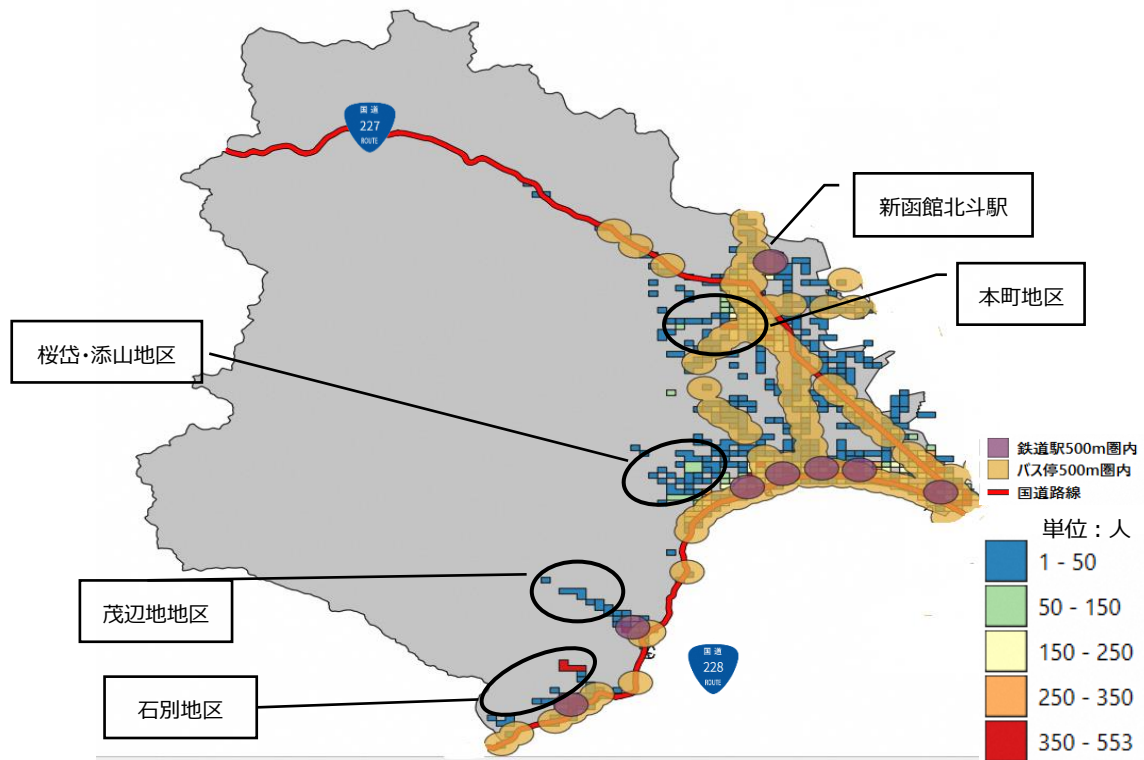


資料：政府統計の総合窓口、国土数値情報

⑥人口分布と鉄道駅・バス停 500m 圏内の重ね合わせ

図表 22 は北斗市の人口分布と鉄道駅・バス停からの 500m 圏内を表しているものである。一部地区は 500m 圏外となっており、茂辺地地区、石別地区、桜岱・添山地区など公共交通の利用が不便な地区が存在することがわかり、移手段の確保や鉄道・バスへの接続が求められる。

[図表 22 北斗市の人口分布と鉄道駅・バス停 500m 圏内]



資料：政府統計の総合窓口、国土数値情報

市内各駅の合計利用人数について、平成 30 年度には年間約 33 万 5 千人だったが、令和 2 年度のコロナ禍による急落（約 25 万 5 千人）を経て、令和 6 年度は約 26 万 2 千人まで持ち直した。しかし、直近の令和 6 年度の実績を平成 30 年度と比較すると、その回復率は約 78%に留まっており、依然としてコロナ禍前との乖離は大きい。対前年比で増加を維持しているものの、総量としては人口減少や生活様式の変化に伴う構造的な減少局面にあり、完全な水準回復には至っていない状況である。

定期外利用は全体として回復途上にあるが、観光地であるトラピスト修道院の最寄り駅である渡島当別駅では観光需要の恩恵を受け、令和 6 年度の定期外利用者は 4,385 人、令和元年度は 4,280 人とコロナ禍前を上回る実績が出ている。

通勤・通学定期は、コロナ禍での落ち込み以降、回復が鈍い。平成 30 年度と比較すると多くの駅で減少が見られ、人口減少による影響と考えられる。

[図表 25 北斗市内の道南いさりび鉄道各駅の年度別利用人数]

(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	
平成 30 年度	定期外	3,369	106%	4,076	92%	22,623	114%	16,875	100%	12,796	89%	15,590	100%	36,576	101%
	通勤定期	6,750	86%	2,610	80%	13,590	93%	10,260	123%	13,230	108%	14,475	145%	23,790	100%
	通学定期	7,560	100%	5,430	197%	25,080	84%	35,610	93%	17,910	95%	19,350	113%	27,150	96%
	合計	17,679	95%	12,116	116%	61,293	95%	62,745	99%	43,936	96%	49,415	116%	87,516	99%
令和 元 年度	定期外	4,280	127%	4,753	117%	18,097	80%	16,060	95%	12,594	98%	14,155	91%	25,382	69%
	通勤定期	5,790	86%	2,640	101%	14,160	104%	10,830	106%	13,238	100%	6,880	48%	21,960	92%
	通学定期	5,764	76%	6,670	123%	21,519	86%	37,034	104%	15,141	85%	19,756	102%	27,783	102%
	合計	15,834	90%	14,063	116%	53,776	88%	63,924	102%	40,973	93%	40,791	83%	75,125	86%
令和 2 年度	定期外	2,180	51%	3,632	76%	12,888	71%	11,844	74%	9,490	75%	11,020	78%	24,819	98%
	通勤定期	4,680	81%	1,440	55%	10,800	76%	10,324	95%	10,320	78%	6,310	92%	20,191	92%
	通学定期	4,597	80%	5,358	80%	19,581	91%	31,909	86%	10,592	70%	17,800	90%	25,273	91%
	合計	11,457	72%	10,430	74%	43,269	80%	54,077	85%	30,402	74%	35,130	86%	70,283	94%
令和 3 年度	定期外	2,143	98%	3,682	101%	12,119	94%	11,032	93%	9,333	98%	10,703	97%	24,895	100%
	通勤定期	4,020	86%	1,440	100%	10,860	101%	8,613	83%	8,611	83%	7,315	116%	18,219	90%
	通学定期	5,430	118%	6,780	127%	24,090	123%	31,234	98%	12,300	116%	15,180	85%	29,370	116%
	合計	11,593	101%	11,902	114%	47,069	109%	50,879	94%	30,244	99%	33,198	95%	72,484	103%
令和 4 年度	定期外	2,350	110%	3,789	103%	14,256	118%	11,620	105%	9,661	104%	11,360	106%	29,431	118%
	通勤定期	4,080	101%	2,750	191%	10,362	95%	9,150	106%	8,880	103%	7,740	106%	17,780	98%
	通学定期	4,530	83%	6,780	100%	20,340	84%	27,000	86%	11,341	92%	14,730	97%	26,916	92%
	合計	10,960	95%	13,319	112%	44,958	96%	47,770	94%	29,882	99%	33,830	102%	74,127	102%
令和 5 年度	定期外	3,457	147%	3,572	94%	15,341	108%	12,173	105%	11,137	115%	12,532	110%	31,727	108%
	通勤定期	3,999	98%	2,850	104%	9,863	95%	10,330	113%	9,770	110%	6,511	84%	19,309	109%
	通学定期	4,380	97%	6,790	100%	18,870	93%	23,200	86%	10,890	96%	13,292	90%	28,050	104%
	合計	11,836	108%	13,212	99%	44,074	98%	45,703	96%	31,797	106%	32,335	96%	79,086	107%
令和 6 年度	定期外	4,385	127%	3,716	104%	16,442	107%	11,419	94%	12,301	110%	12,415	99%	34,426	109%
	通勤定期	3,990	100%	2,640	93%	11,070	112%	9,300	90%	10,831	111%	7,087	109%	19,710	102%
	通学定期	5,280	121%	4,680	69%	16,290	86%	26,760	115%	10,410	96%	13,590	102%	25,650	91%
	合計	13,655	115%	11,036	84%	43,802	99%	47,479	104%	33,542	105%	33,092	102%	79,786	101%

資料：道南いさりび鉄道提供資料から作成

[図表 26 定期外・定期利用客割合（令和 6 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	32%	34%	38%	24%	37%	38%	43%
定期	68%	66%	62%	76%	63%	62%	57%

資料：道南いさりび鉄道提供資料から作成

[図表 27 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%	37%	27%	29%	32%	42%
定期	81%	66%	63%	73%	71%	68%	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、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、特急北斗は全て停車し、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 27 本、特急北斗が 11 本運転されている。5 年前に比べると、普通列車は 22 本から 11 本となり、快速列車が 7 本から 16 本と本数が変わっている。

札幌方面では、普通列車が 9 本、特急北斗が 11 本運転されている。特急北斗は、ほとんどの時間帯で 1 時間に 1 本運転されている。5 年前は普通列車が 8 本、特急北斗が 11 本であったため 1 本増えている。

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 時間に 1 本運転され、1 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 往復運転されており、5 年前から変更はない。

新函館北斗駅の 1 日平均乗降人員は新型コロナウイルスの影響で令和 2 年度に 672 人まで減少したが、その後徐々に回復し、直近の令和 6 年度は 1,494 人と、コロナ禍前以上の利用となっている。

[図表 28 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	1	1	1	1		1	1		1		1	1		1		1			11
快速はこだてライナー		2	1	1	1	1	1	1		1	1	2	1	1		1		1	16
特急北斗				1	1		1	1	1	1	1		1	1	1		1		11
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	2	1			1			1			1		1			1		9
特急北斗	1	1		1	1	1	1	1		1	1		1	1					11

※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 29 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 30 年度別 新函館北斗駅乗降人員（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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
124	3,660	1,424	1,266	1,274	1,308	672	732	996	1,280	1,494

※平成28年3月25日までは渡島大野駅

資料：国土数値情報（平成26年度～令和4年度）

JR北海道函館支社提供（令和5年度・令和6年度）

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とされていたが、地質不良や岩塊により令和12年度末の開業が困難となり、概ね令和20年度末頃の開業見込みとなっている。

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考えられる。

[図表 31 新函館北斗・札幌間の線路延長図]



資料：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

(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 17 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。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・定額運賃のサービスを提供している会社が多い。また、大半がクレジットカード・電子マネー使用可能となっている。

また、半数以上の事業者がアプリ配車を取り扱っており、デジタル化が進展していることがわかる。

車両数については、5 年前の 770 台から 131 台減少している。減少は多いが、5 年間でアプリ配車の活用により、利用者とのマッチングが効率的になったため、需要には応え続けている。

[図表 32 北斗市内（函館交通圏）を営業エリアとするタクシー会社]

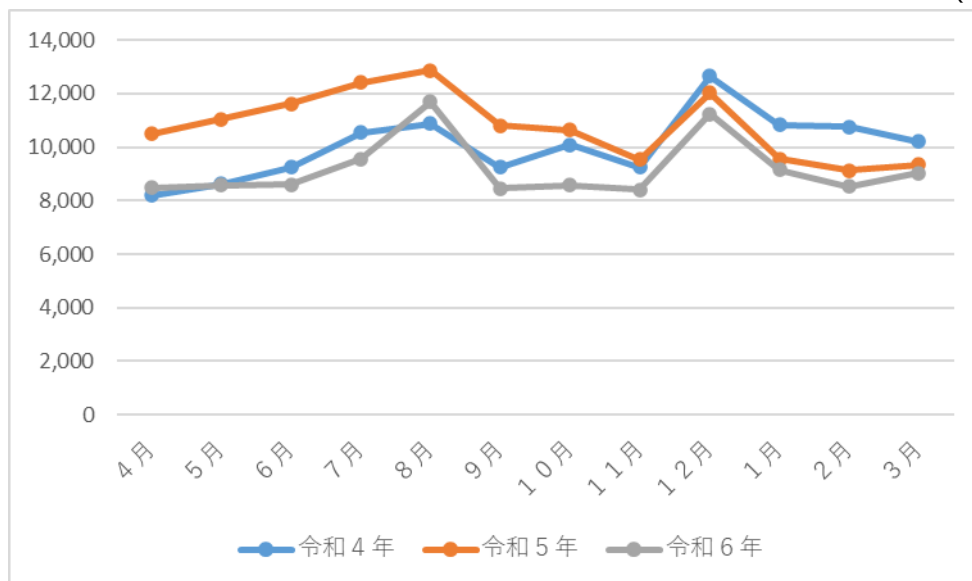
事業者名	住所	保有車両				提供サービス								
		車両数	うち福祉車両	うち大型車特大型車	うちUD車	観光ルート運賃 定額運賃	クレジット	電子 マネー	介護 タクシー	アプリ 配車	遠距離 割引	高齢者 免許返納 割引	障がい者 割引	その他割引
(株)新星ハイヤー	北斗市飯生	19		2		○	○	○			○		○	
相互交通(株)	函館市昭和	145		1	18	○	○	○		○	○	○	○	マタニティ割引 乳幼児割引 精神障がい者割引
函館タクシー(株)	函館市日乃出町	81		6	4	○	○	○		○	○	○	○	精神障がい者割引
道南ハイヤー(株)	函館市桔梗	91		9	32	○	○	○		○	○	○	○	
函館交通(株)	函館市本町	39	1	1	8		○	○			○		○	
鈴蘭タクシー(株)	函館市高松町	15					○	○			○		○	
(株)函館第一交通	函館市広野町	44		2	7	○	○	○		○	○	○	○	
(有)いさり火ハイヤー	函館市瀬戸川町	19						○			○		○	
(株)ケーエス北の星観光バス	函館市西桔梗町	32		2	25	○	○	○		○	○		○	
函館第一交通(株)	函館市亀田町	32			5	○	○	○		○	○	○	○	
(有)北海道・函館moomoo-taxi	函館市陣川町	20		2	2			○	○	○	○		○	
北海小型タクシー(株)☑	函館市千歳町	17						○	○		○		○	
センターハイヤー(株)	函館市戸倉町	21	1		2	○	○	○			○		○	
東海ハイヤー(株)	函館市海岸町	21			3	○	○	○		○	○	○	○	
(株)桔梗ハイヤー	函館市桔梗	31	1	3	4	○	○	○	○	○			○	精神障がい者割引
(株)はくとハイヤー	七飯町本町	7		1	3			○			○		○	
(有)からまつハイヤー	七飯町字大沼町	5		1									○	
合計		639	3	30	113	10	15	16	1	10	16	6	17	

資料：一般社団法人函館地区ハイヤー協会提供（令和 7 年 12 月現在）

北斗市内に事業所を置く唯一のタクシー事業者である(株)新星ハイヤーでは、一般的な利用や特定大型車（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（旧上磯地区）まで深夜乗合ハイヤーを実施しており、深夜帯の函館市から北斗市への移動需要に応えている。また、同社では北斗市の市民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。図表 33 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 月が高く、帰省・観光需要の多い期間でのニーズが高まることがわかる。

[図表 33 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)

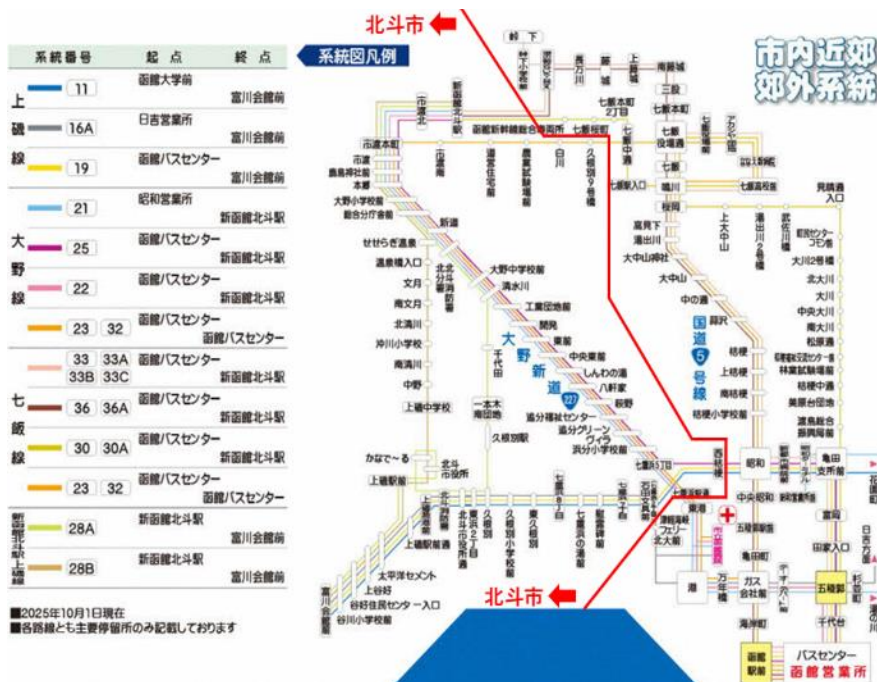
① 北斗市内のバス路線全体像

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) を経て旧大野地区・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「新函館北斗駅・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函館・知内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・五稜郭公園等に向けたシャトルバスが運行されている。

[図表 34 北斗市内の路線バス路線図 (函館バスの市内近郊郊外主要系統)]



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、大野線のほか、国道 5 号を運行する七飯線がある。平日で大野線 11 本・七飯線 28 本があるほか、郊外路線 7 本を加えると、46 本が運行されている。

5 年前の本数は大野線 14 本・七飯線 29 本・郊外路線 9 本の 52 本であり、各路線微減していることがわかる。

新函館北斗駅周辺の市渡地区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 27 本 (普通 11 本・快速 16 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。

一方で、新函館北斗駅から函館駅前までの運賃を比較すると、5 年前の 720 円に対し、現在は 900 円と上昇しており、近年の燃料費や人件費の上昇の影響が、利用者負担の増加へとつながっている。

[図表 35 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

路線名	系統	ルート	本数				備考	
			平日		休日			
			往路	復路	往路	復路		
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	夏ダイヤ：3 冬ダイヤ：2	1	1	
		28B	新函館北斗駅～文月・清川陣屋・上磯駅前～富川会館前	4	2	1	1	
		28C	富川会館前～上磯駅前・中野通会館・一本木・千代田・新函館北斗駅～	冬ダイヤのみ1	0	0	0	
		28E	七重浜8丁目～上磯駅前・中野通会館・一本木・千代田・新函館北斗駅～	冬ダイヤのみ1	0	0	0	
		28F	新函館北斗駅～千代田・一本木・中野通会館～七重浜8丁目	冬ダイヤのみ1	0	0	0	
		28G	上磯中学校～久根別駅～七重浜8丁目	冬ダイヤのみ1	0	0	0	
		28H	上磯中学校～上磯駅前～富川会館前	冬ダイヤのみ1	0	0	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（復路：昭和営業所発）	1	1	1	0
	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	4	3	2	3	
	25		新函館北斗駅～総合分庁舎前・東前・昭和ターミナル・亀田支所前・五稜郭～函館バスセンター	6	4	5	4	
	23		（右廻り）函館バスセンター～総合分庁舎前・七重浜通・桂楼・ガス会社前～函館バスセンター	2	0	2	0	
	32		（左廻り）函館バスセンター～ガス会社前・桂楼・七重浜通・総合分庁舎前～函館バスセンター	2	0	2	0	
	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	6	7	6	6	往路第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	2	2	
		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	10	10	10	8	
		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	0	0	
		33C	函館バスセンター～五稜郭・亀田支所前・昭和～新函館北斗駅	1	0	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	6	5	4	3	
		36A	新函館北斗駅～昭和・五稜郭駅前・ガス会社前～西高校前（復路：元町発）	1	1	0	0	
上磯線	11	富川会館前～亀田支所前・花園町～函館大学	1	1	1	0	日曜、祝日、学校休日は運休	
	16A	富川会館前～津軽海峡フェリー・市立函館病院・五稜郭～日吉営業所	6	5	4	3		
	19	富川会館前～亀田支所前・五稜郭～函館バスセンター	5	6	5	6		
五稜郭・旭岡線	12	昭和ターミナル～七重浜駅通・市立函館病院・五稜郭～旭岡中学校前	9	10	6	7		
久根別・大野新道線	13	久根別～西桂楼・昭和ターミナル・亀田支所前～工業高校前	1	1	0	0	学校休日は運休	
路線名なし	43F	久根別～浜分小学校・ガス会社前～船見町・外国人墓地	1	0	0	0		
路線名なし	72	市立函館病院～七重浜駅通・亀田支所前～日吉営業所	7	9	7	7	平日休路1便は学校休日は運休	
（1）郊外路線 （由）北線	函館・江差線	610	江差ターミナル～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	3	3	
	大沼公園・鹿部線	211	新函館北斗駅～鹿部町役場～鹿部出張所	2	2	2	2	
（2）郊外路線 （由）8号	函館・知内線	410	知内出張所～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	3	3	3	3	

■ 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		
		往路	復路	往路	復路	
函館帝産バス(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	1	1	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・大沼公園駅前～	1	1	2	2	
北海道中央バス・北都交通・函館バス/高速 はこだて号(高速バス)	札幌～新函館北斗駅・五稜郭・函館駅前～湯の川温泉東	4	4	4	4	
北海道バス /函館特急ニュースター号(高速バス)	市電すすきの前発～新函館北斗駅・五稜郭駅前・函館駅前・湯の川温泉～上湯川町	6	6	6	6	

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 15 本・休日に 12 本運行され、その全てが総合分庁舎前を経由している。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、旧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、郊外路線の函館・江差線も、大野地区から函館市内へのアクセスに活用できる。5 年前と比較すると、大野線の運行本数が平日 7 本・休日 5 本減少、郊外路線では函館・瀬棚線の廃止や大沼・鹿部線の路線変更により函館市内へアクセスできる本数は平日 4 本・休日 6 本減少している。

1日あたりの乗降客では、新函館北斗駅（45名）、総合分庁舎前（73名）が比較的多く、函館市に近い浜分地区は乗降客が多い傾向にある。5年前と比較すると横ばい傾向にあるが、浜分地区は大幅に減少していることが分かる。

〔図表 36 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
令和6年	45	5	5	14	6	10	22	73	15	18	30	0	2	3	4	12	9	8	2	7	7	36	27	45	30	81
令和元年	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
増減	2	1	△1	9	2	2	7	△1	9	0	10	0	△1	△1	1	0	4	5	△3	1	1	4	7	10	△34	△29

資料：函館バス、令和6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14本・休日に10本運行され、その全てが北斗市役所通を経由している。11・16A・19系統全てが富川会館を起点に国道228号を経て、函館市に入ると細かく分岐する。5年前と比較すると、富川会館から昭和ターミナルまで運行する15系統、茂辺地から函館バスセンターまで運行する18系統の廃止があり、運行本数が平日8本・休日8本減少している。

また、郊外路線の函館・知内線も国道228号を運行しており、平日・休日とも3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～木古内間を1日9本運行しているため、鉄道・バスを合わせれば同区間は1日12本となる。5年前と比較すると、函館知内線（411系統）及び函館・松前線の廃止により運行本数は平日・休日ともに3本減っている。1日あたりの乗降客では、上磯駅前通（30名）以東のバス停で、北斗市役所通（33名）・久根別（43名）・久根別小学校（48名）・東久根別（38名）・慰霊碑前（58名）と30名以上の乗降客のバス停が増えていくが、全体人数としては、5年前から減少傾向となっている。

〔図表 37 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	矢不來	富川	富川会館前	谷川小学校前	谷好住民センター	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
令和6年	3	3	0	0	11	23	15	26	2	30	22	11	33	16	43	48	38	27	19	58	15	21	12	5
令和元年	4	1	0	0	9	28	13	24	2	31	28	16	32	17	47	48	38	26	29	64	16	29	11	11
増減	△1	2	0	0	2	△5	2	2	0	△1	△6	△5	1	△1	△4	0	0	1	△10	△6	△1	△8	1	△6

資料：函館バス、令和6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年度から旧上磯地区と旧大野地区を結ぶ「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。運行経費の算定や運賃設定は運行開始時からほとんど変わっておらず、持続可能な運行に向けた運賃やルートの見直し等の検討の必要性がある。

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 系統）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）は旧上磯地区→旧大野地区 5 本、旧大野地区→旧上磯地区 6 本、冬ダイヤ（平日）は旧上磯地区→旧大野地区 7 本、旧大野地区→旧上磯地区で 7 本となっている。なお、冬ダイヤでは、図表〇のとおり 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。

5 年前と比較すると、28E 系統は車両 2 台体制により 1 本運行していたが、運転手不足により現在は 1 台で運行している。現在は車両 1 台をシャトル運行することにより上磯中学校への通学利用の需要に応じている。

[図表 38 新函館北斗駅・上磯線の系統別の主要バス停]

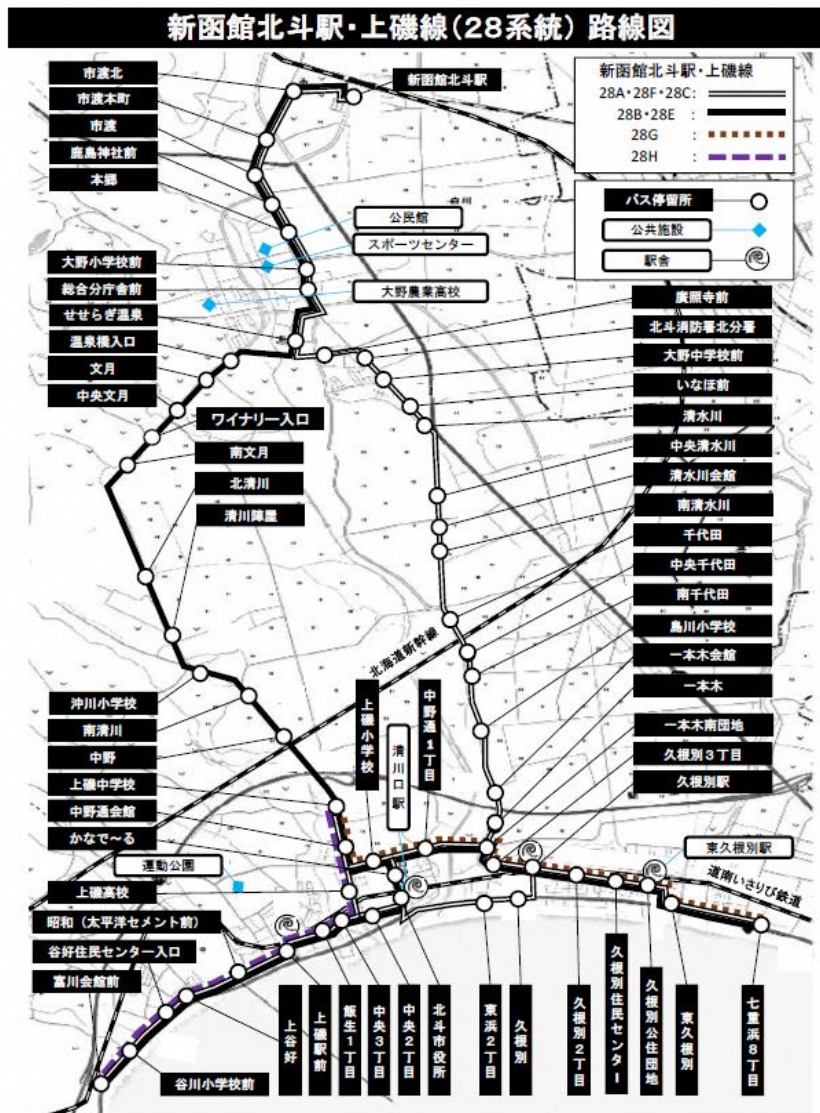
28A	富川会館前 = 中央三丁目 = 北斗市役所 = かなで〜る = 東浜二丁目 = 久根別駅 = 一本木南団地 = 千代田 = せせらぎ温泉 = 新函館北斗駅
28C	富川会館前 → 中央三丁目 → 上磯高校 → 上磯中学校(折返) → 上磯小学校 → 一本木南団地 → 千代田 → せせらぎ温泉 → 新函館北斗駅
28F	七重浜八丁目 ← 久根別駅 ← 中野通1丁目 ← 上磯中学校(折返) ← 上磯小学校 ← 一本木南団地 ← 千代田 ← せせらぎ温泉 ← 新函館北斗駅
28B	富川会館前 = 中央三丁目 = 北斗市役所 = かなで〜る = 上磯小学校 = 上磯中学校 = 清川陣屋 = 文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

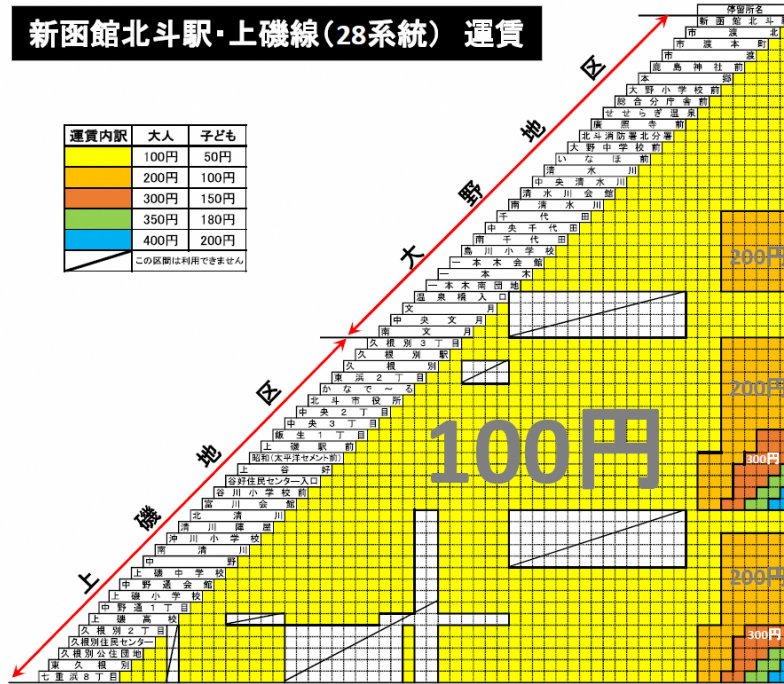
※「→」「←」は、その方向にのみ運行している系統。「=」は両方向に運行している系統。

[図表 39 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 40 新函館北斗駅・上磯線の運賃]



※どこから利用しても、せせらぎ温泉での乗降は 100 円。

資料：北斗市

バス停別の年間乗降客では、せせらぎ温泉：5,447 名が最も多い。「学校最寄りのバス停」では上磯中学校：870 名、上磯小学校：137 名、上磯高校：24 名、「駅最寄りのバス停」では上磯駅前：1,379 名、久根別駅：1,720 名、「公共施設最寄りのバス停」ではかなで〜：2,606 名、北斗市役所：561 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。冬季のみ運行する 28E 系統を上磯中学校の生徒が通学利用する影響により冬ダイヤ期間の方が利用客数は多い傾向にある。

[図表 41 「新函館北斗駅・上磯線」の各バス停年間乗降客]

(単位：人)

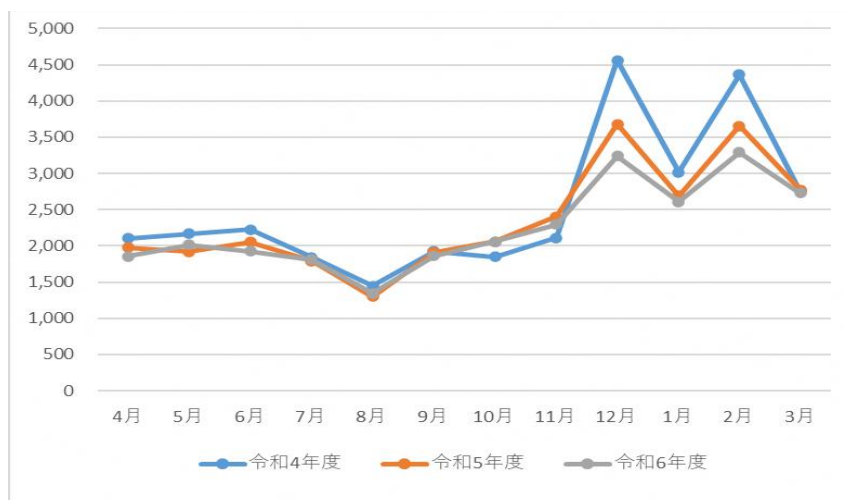
富川会館前	谷川小学校前	谷好住民センター入口	上谷好	太平洋セメント	上磯駅前	飯生 1 丁目	中央 3 丁目	中央 2 丁目	北斗市役所	かなで〜	東浜 2 丁目	久根別	久根別駅	久根別 3 丁目	一本木南団地	一本木	一本木会館	島川小学校	南千代田	中央千代田	千代田	南清水川	清水川会館	中央清水川	清水川	いなほ前	大野中学校前	北斗消防署北	廣照寺前
601	1,284	309	675	451	1,379	850	376	208	561	2,606	489	174	1,720	149	83	0	6	13	113	214	65	215	0	1	6	20	644	45	86
せせらぎ温泉	総合庁舎前	大野小学校前	本郷	鹿島神社前	市渡	市渡本町	市渡北	新函館北斗駅	上磯小学校	中野通会館	上磯中学校	中野	南清川	沖川小学校	清川陣屋	北清川	南文月	ワイナリー入口	中央文月	文月	温泉橋入口	上磯高校	中野通 1 丁目	七重浜 8 丁目	東久根別	久根別公住団地	久根別住民センター前	久根別 2 丁目	合計
5,447	2,615	906	202	34	421	290	223	1,772	137	854	870	21	95	50	76	4	0	0	2	0	668	24	97	128	84	179	296	193	29,031

資料：函館バス、令和 6 年度実績（IC カード利用者）

※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。

[図表 42 「新函館北斗駅・上磯線」の月別利用客数]

(単位：人)

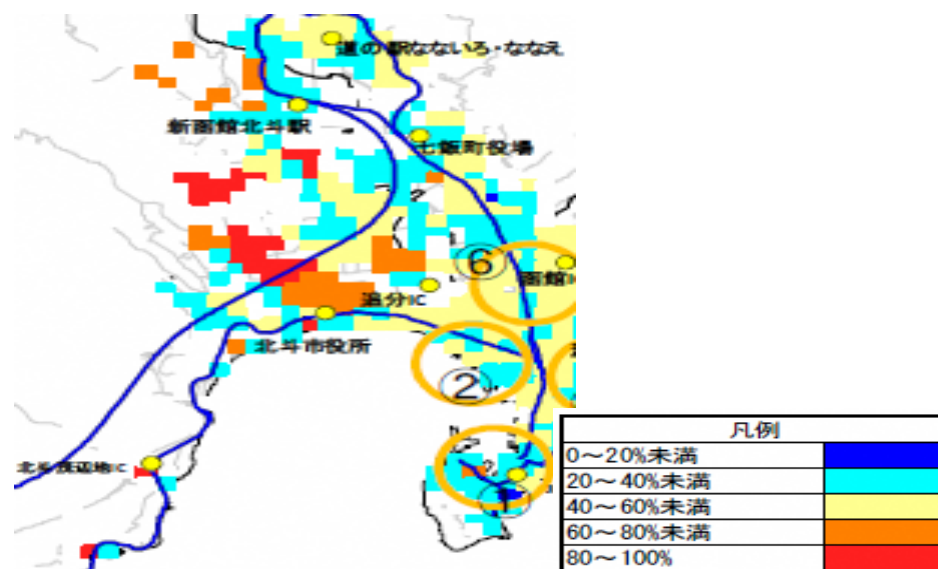


	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和4年度	2,107	2,168	2,227	1,845	1,446	1,925	1,851	2,112	4,559	3,014	4,361	2,754	30,369
令和5年度	1,975	1,916	2,055	1,790	1,301	1,913	2,058	2,403	3,682	2,693	3,656	2,776	28,218
令和6年度	1,855	2,015	1,928	1,811	1,343	1,861	2,059	2,298	3,238	2,605	3,288	2,732	27,033

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

市内バス移動の満足度について、60%以上の地区が存在していることがわかるが、この部分は28B・E系統の路線と概ね重なっており、当該路線における移動ニーズに一定程度応えていることを示すものと考えられる。

[図表 43 市内バス移動の満足度]



バス・市電移動において「満足」と回答した人の割合(令和元年(2019年)住民意識調査結果)

資料：函館圏の都市交通マスタープラン(令和4年)「地区別バス・市電での移動における満足度」

新函館北斗駅・上磯線の収支率（支出に対する収入の割合）について、令和4年度・令和6年度は18%程度であった。令和6年度は運行経費のうち、28E系統のシャトル化に伴い運行に要する車両台数が4台から3台となり、車両費が減少したため、収支率は18.3%と上昇した。なお、赤字部分是新函館北斗駅・上磯線バス運行事業補助金によって賄われている。

運賃は100・200・300・350・400円と設定されているが、利用客1人あたり収入は100円をわずかに上回る水準にとどまっている。このことから、利用客の多くは短距離での利用やせせらぎ温泉等の100円で降車できるバス停を利用しており、200円以上の区間の利用は限定的であることがわかる。

[図表 44 「新函館北斗駅・上磯線」の収支]

(単位：円、人)

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
運行経費	17,913,808	17,982,202	16,258,583
収入	3,217,600	3,059,400	2,976,850
収支率	18.0%	17.0%	18.3%
利用客数	30,369	28,218	27,033
利用客1人あたり運行経費	590	637	601
利用客1人あたり収入	106	108	110

資料：北斗市

バス運転手のなり手不足と高齢化に伴い、地域住民や観光客にとって必要な路線の廃止や減便など輸送サービスの低下が深刻化していることから、運転手の確保を図るため、函館地区バス協会、並びに道南の自治体や交通事業者から構成される道南地域公共交通活性化協議会（事務局：渡島総合振興局）が中心となり、バス会社の合同就職相談会を実施している。

[図表 45 合同就職相談会実績]

(単位：人)

年度	開催年月日	参加者	採用実績
令和5年度	4月15日（土）	14	4
	10月21日（土）、22日（日）	23	3
	3月17日（日）	27	4
	小計	64	11
令和6年度	6月30日（日）	17	4
	10月27日（日）	18	4
	3月23日（日）	22	6
	小計	57	14
令和7年度	6月22日（日）	14	1
	小計	14	1
合計		135	26

資料：道南地域公共交通活性化協議会

(4) 学校・温泉・病院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。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・久根別地区や追分地区等がルートとなることが多い。

[図表 46 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
学校法人三育学院	函館市桔梗	七重浜、追分～三育学院小学校	通学便、下校便それぞれ1便
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	通学便、下校便それぞれ1便
学校法人遺愛学院	函館市杉並町	・野崎～文月～本町～七重浜～遺愛学院 ・上磯～久根別～七重浜～遺愛学院 ・浜分～遺愛学院 ・遺愛学院～久根別～上磯～野崎～文月～本町 ・遺愛学院～浜分	通学便3便、下校便2便
函館白百合学園 中学高等学校	函館市山の手	・東前～大野～中野通～久根別～白百合学園 ・大工川～谷好～常盤～上磯～久根別～白百合学園	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及び聞き取り情報（令和7年11月現在）

②温泉・病院の送迎バス

七重浜の湯では、事前予約により時間とルートを決める送迎バスを火曜・木曜に運行している。

市内の病院では、藤崎整形外科が市内の各地区からの送迎を行っている。

[図表 47 北斗市内の温泉・病院で独自に運行している送迎バス]

施設・団体名	住所	北斗市内を発着とするルート	運行本数
七重浜の湯	七重浜		火曜・木曜のみ（要事前申し込み） 申し込み状況により、時間とルートを設定
藤崎整形外科	開発	・病院～上磯 ・病院～大野 ・病院～七重浜 ・病院～追分 ・病院～茂辺地	・上磯便：月・水（第2・4）・金の午前に1往復 ・大野便：火（第2・4）・水（第1・3・5）の午前に1往復 ・七重浜便：水の午後に1往復 ・追分便：火（第1・3・5）の午前に1往復 ・茂辺地便：金の午後に1往復

資料：各施設のホームページ及び聞き取り情報（令和7年11月現在）

③町内会独自に運行する送迎バス

一部の町内会では、社会福祉協議会、特別養護老人ホーム清華園と連携し、各町内会とスーパーを往復する買い物支援を目的とした送迎を行っている。

[図表 48 町内会独自に運行する送迎バス]

施設・団体名	住所	北斗市内を発着とするルート	運行本数
押上自治会 大工川親交会 添山自治会	押上 大工川 添山	・押上～スーパー ・大工川～スーパー ・添山～スーパー	月に1回運行

④従業員送迎バス

北斗市内のテクノポリス函館上磯工業団地・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いる。

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・久根別地区や追分地区等で送迎が行われている。

[図表 49 従業員送迎バスを行っている市内企業]

企業名	業種	住所	備考
(株)弁釜	弁当・惣菜製造工場	追分	
(株)道南冷蔵	水産加工品製造工場	追分	
メイホク食品(株)	水産加工品製造工場	清水川	
(株)道水はこだて工場	水産加工品製造工場	清水川	外国人従業員向け
(株)函館なとり	水産加工品製造工場	清水川	

資料：各企業へ聞き取り

[図表 50 学校・温泉・病院等が独自で運行している送迎バス 全体図]



(5) 買い物支援サービスの状況

北斗市内において、スーパー等では、図表 51 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、コープさっぽろが、北斗市内の各地区でサービスを提供している。特に、スーパーから遠い、茂辺地地区や当別地区にとっては重要なサービスである。

また、コープさっぽろ・イオン・スーパー魚長では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・道南ラルズでは、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 51 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・谷好方面 水・土：茂辺地方面 木：清川・野崎・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)	トドック	カタログやアプリ・インターネットから注文・配送
イオン上磯店	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。
道南ラルズ	宅配 (ネットで注文)	ネット宅配便	月・火・木・金・土の週5日間配達 前日の昼12時までの注文で翌日午後に配達

資料：各施設のホームページ記載情報等（令和8年1月現在）

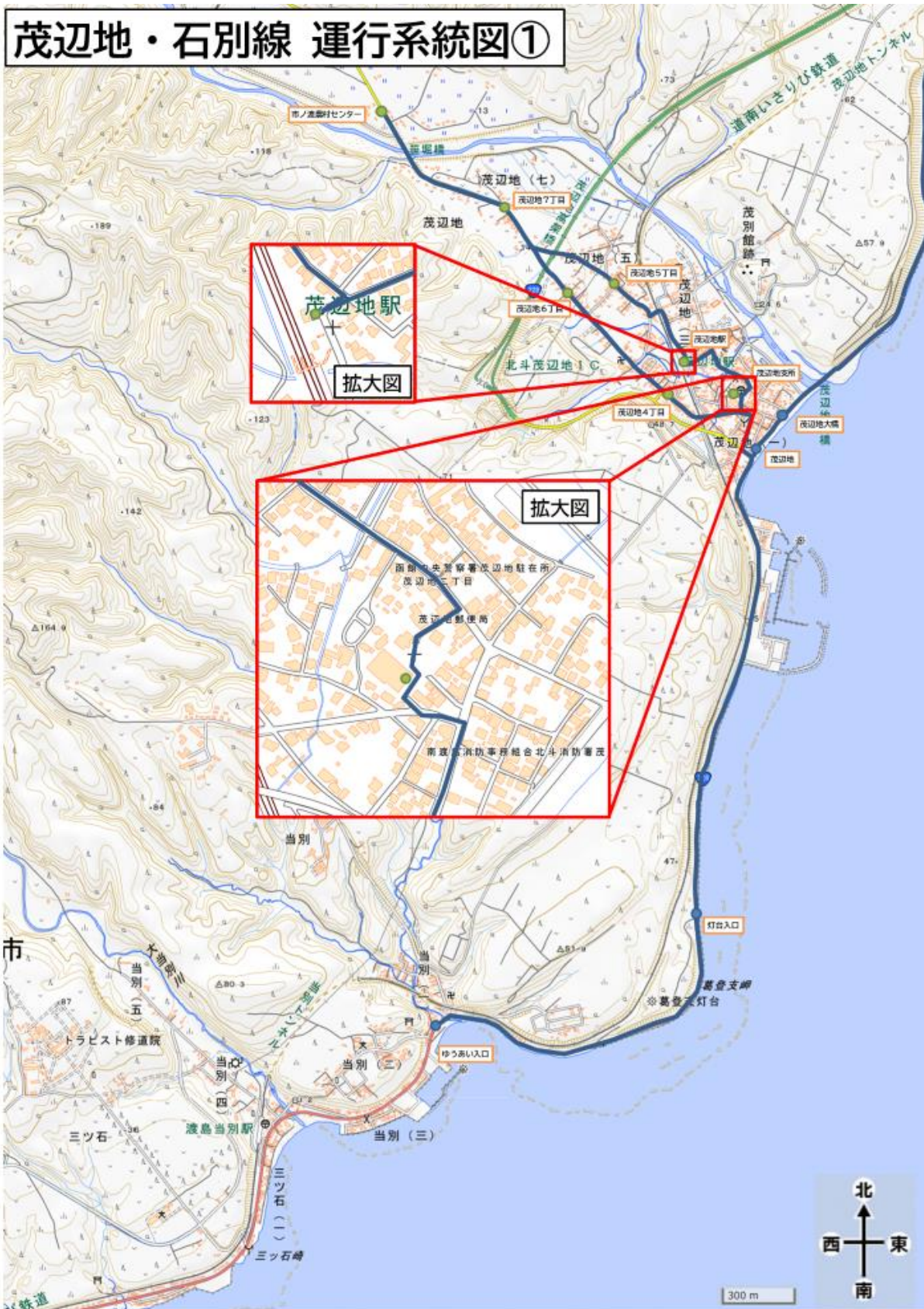
（6）北斗市が実施している交通に関する施策

①巡回ワゴン

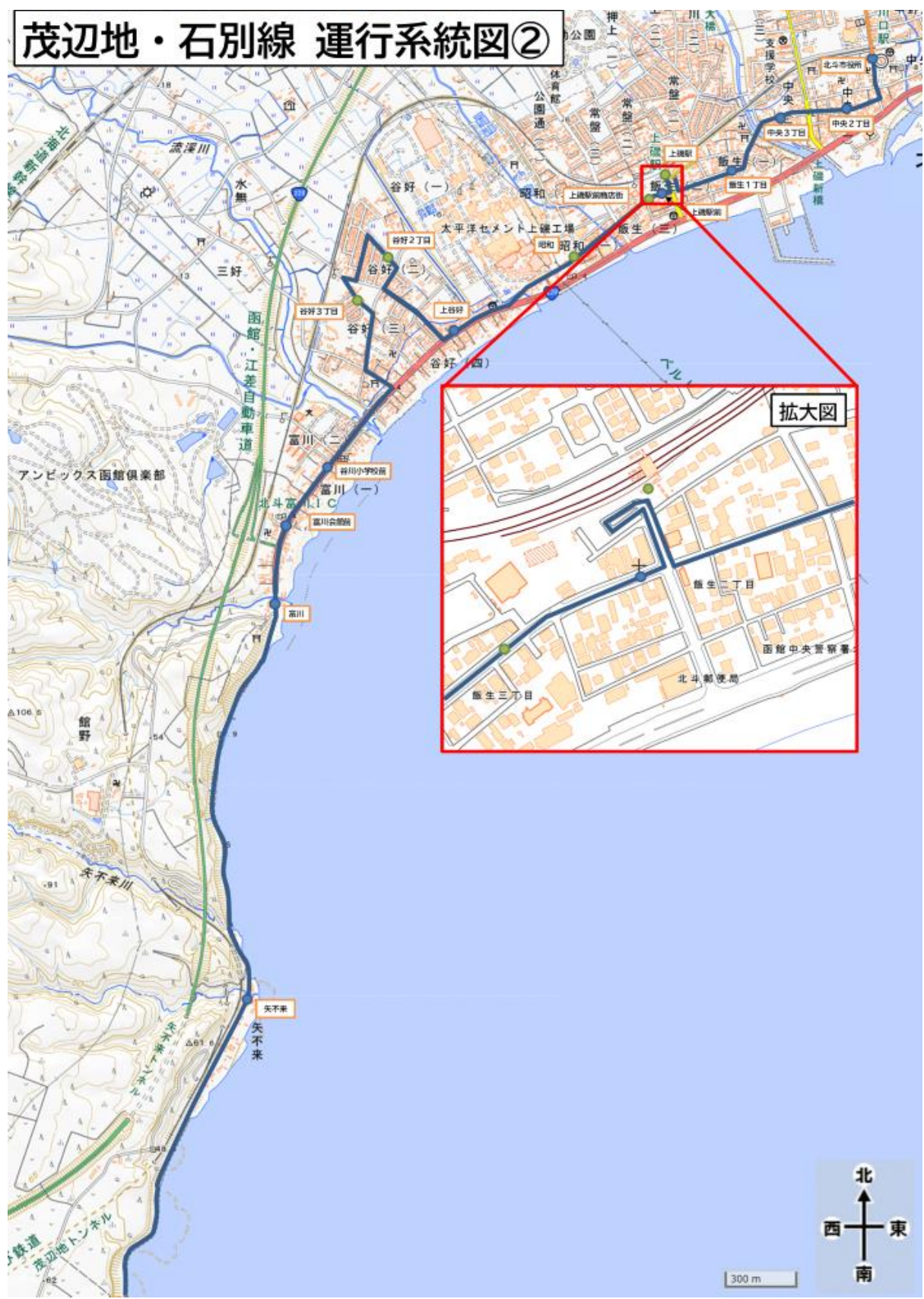
交通空白地における移動手段の確保を行うとともに既存公共交通へと接続する公共交通ネットワークを形成することを目的に令和3年10月から運行している。

利用者層は高齢者で、買い物・通院利用が多い。運行日は月曜日・木曜日が茂辺地・石別線、水曜日が上磯線、火曜日・金曜日が大野線として運行している。

[図表 52 巡回ワゴン各路線]



茂辺地・石別線 運行系統図②

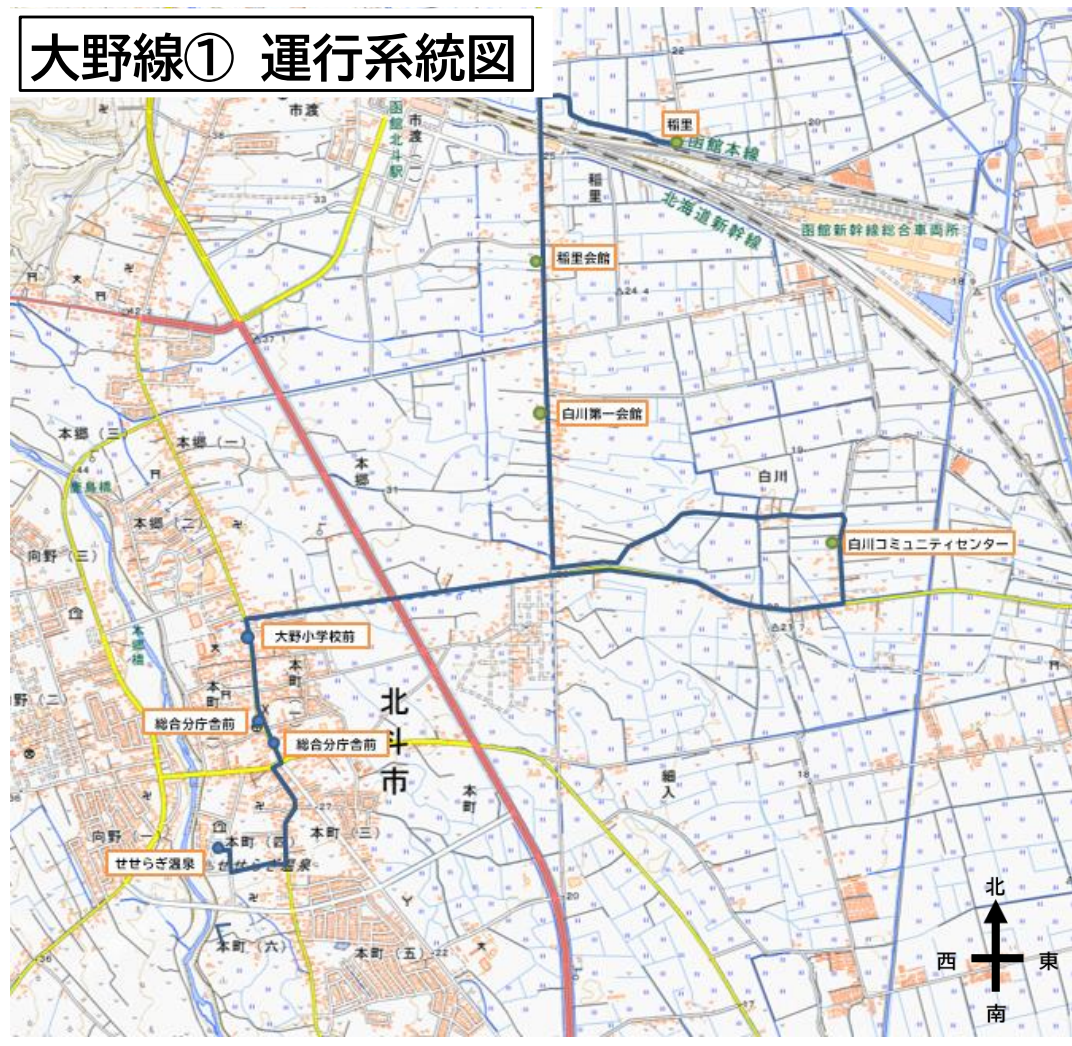


茂辺地・石別線 運行系統図③

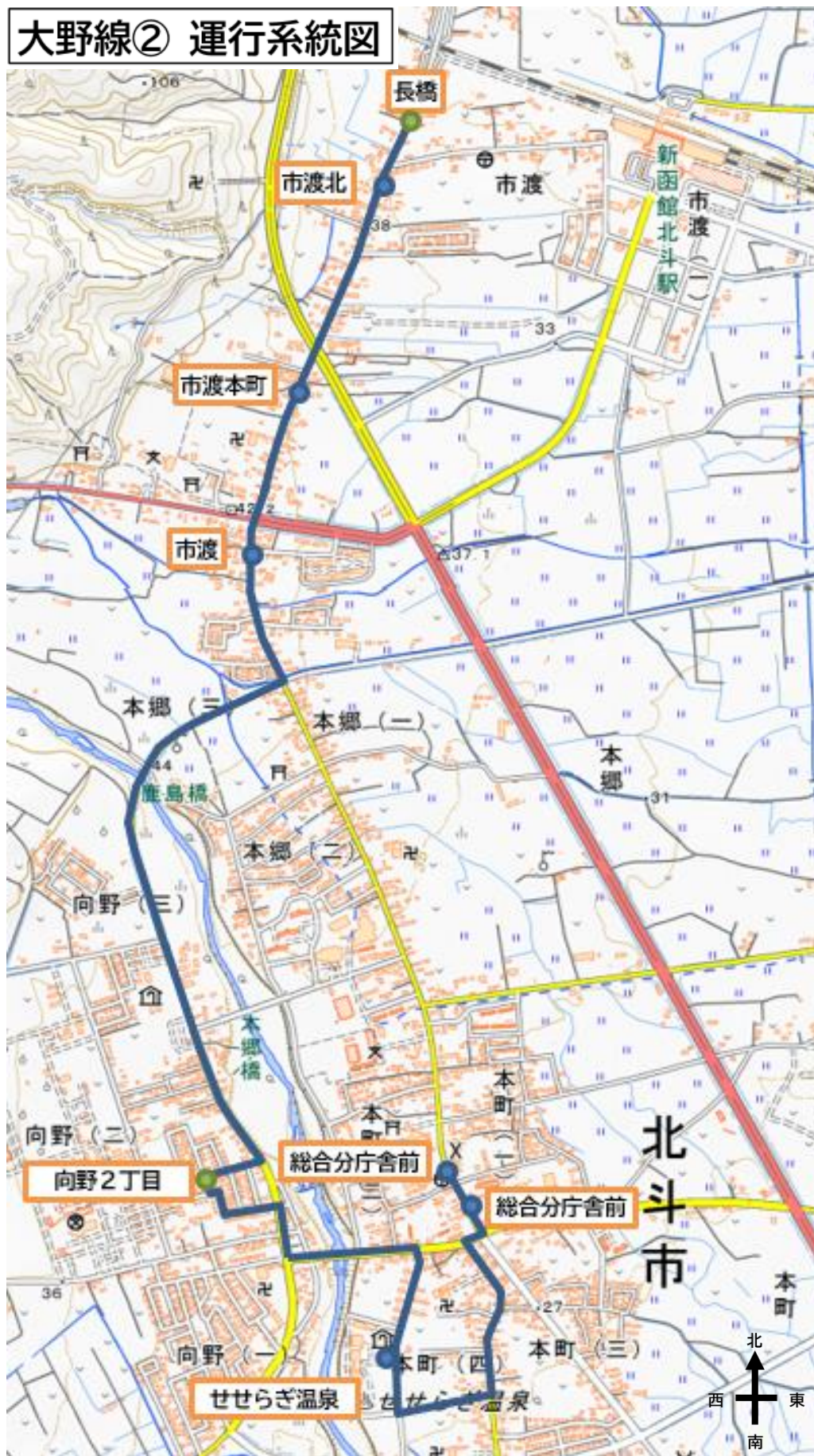




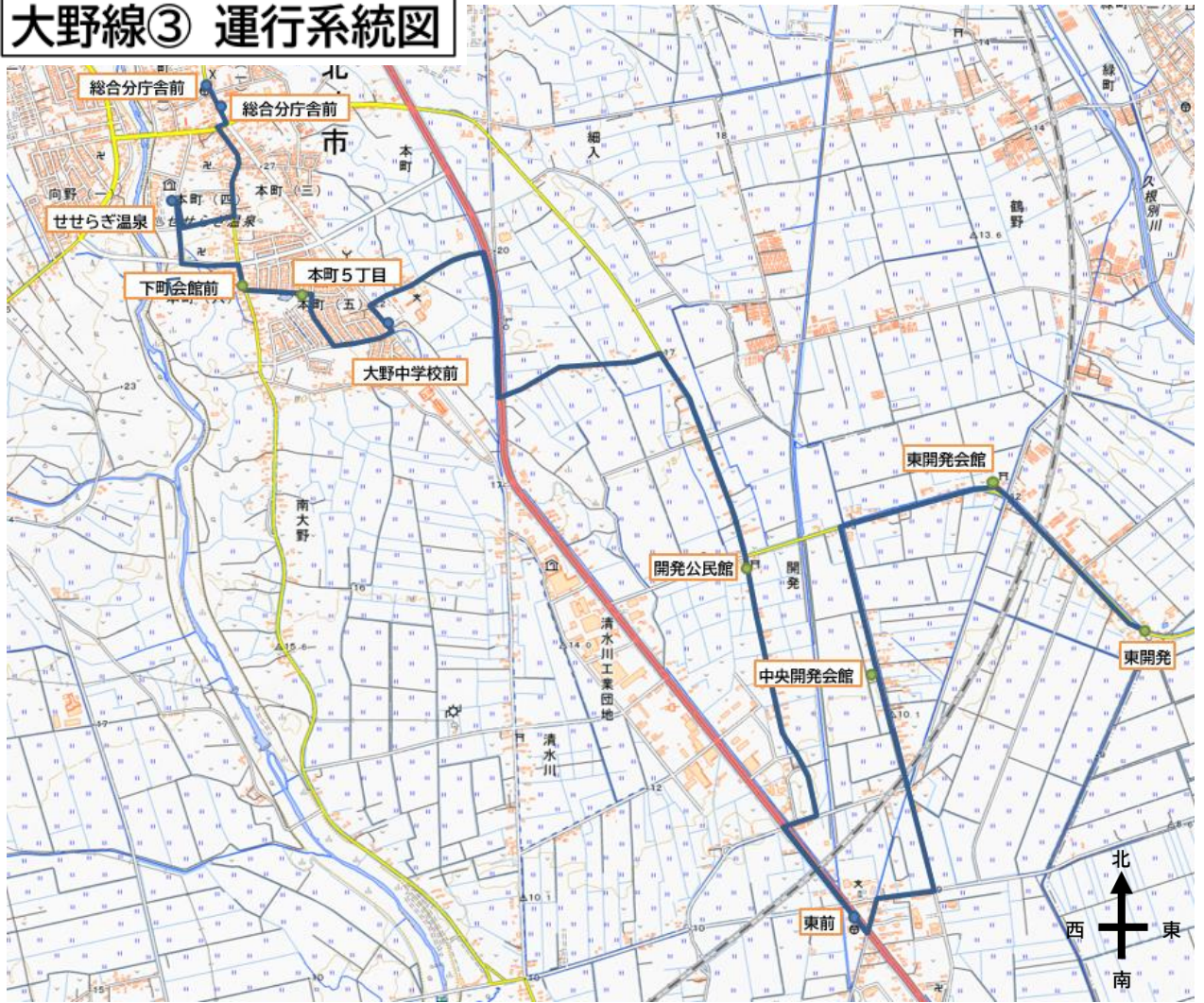
大野線① 運行系統図



大野線② 運行系統図



大野線③ 運行系統図



図表 53 のとおり運行にあたっては、地域の移動需要を踏まえたルート設定やダイヤ編成を行い、地域の実情に即した運行を行っているが一部路線では乗車人数が伸びていない。

週に1回以上の通院者は免許返納者全体の約1割であり、巡回ワゴンよりもタクシーの利用を補助する施策が望まれる可能性がある。

一方で、令和7年10月から茂辺地・石別線及び上磯線1・2において、沿線住民の需要が高かったコープさっぽろまで延長したところ、茂辺地・石別線の乗車人数が大きく増加した。

運行に当たっては、市から運行事業者に対し補助金を出している。令和6年度補助実績は約7,158,000円となっており、令和7年10月からの路線延長も影響し、令和7年度補助額は増加すると見込まれる。

今後は、既存公共交通への接続をする役割を果たしながら、利用状況や移動需要を踏まえ、需要に即した路線構成や運行内容の整理を行い持続可能な運行を目指すことが必要である。

[図表 53 巡回ワゴン路線等の変遷]

<p>令和4年10月～令和5年9月</p> <ul style="list-style-type: none"> ・茂辺地・石別線：谷好地区の住宅街をより細かくルートに追加 ・上磯線：添山地区を運行ルートに追加 ・大野線：向野・本町地区の住宅街をより細かくルートに追加 <p>令和5年10月～令和6年9月</p> <ul style="list-style-type: none"> ・茂辺地・石別線：ゆうあい入口より西側の石別地区については、事前予約制に ：午後便を追加 ・上磯線：2路線に分割 ・大野線：3路線に分割 ・全路線：フリー乗降区間を追加 <p>令和6年10月～令和7年9月</p> <ul style="list-style-type: none"> ・茂辺地・石別線：午後便のダイヤを、いさりび鉄道への接続に配慮 ・上磯線：運行曜日を、いさりび鉄道への接続に配慮し、月・木→水に <p>令和7年10月～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・茂辺地・石別線、上磯線：コープさっぽろまで路線を延長

[図表 54 巡回ワゴン乗車実績]

○令和6年10月～令和7年9月（累計）

○令和7年10月実績

（単位：人/回）

（単位：人/回）

	運行回数	乗客数	平均		運行回数	乗客数	平均
茂辺地・石別線1 (うち石別予約制)	186	329 (81)	1.8 (0.4)	茂辺地・石別線1 (うち石別予約制)	16	90 (10)	5.6 (0.6)
茂辺地・石別線2 (うち石別予約制)	186	41 (3)	0.2 (0.0)	茂辺地・石別線2 (うち石別予約制)	16	24 (6)	1.5 (0.4)
上磯線1	100	6	0.1	上磯線1	10	1	0.1
上磯線2	100	85	0.9	上磯線2	10	17	1.7
大野線1	198	275	1.4	大野線1	18	18	1.0
大野線2	198	27	0.1	大野線2	18	1	0.1
大野線3	198	43	0.2	大野線3	18	1	0.1
計	1,538	806	0.5	計	106	152	1.4



利用促進の取組として、体験乗車をしてもらうモニターツアーや初めてで乗り方がわからない人を対象に職員と一緒に乗り方などをサポートするサポート乗車を行っている。

また、町内会や老人クラブ、サロンなどに対して PR を行っている。

令和 5 年度から実施した北海道教育大学函館校地域プロジェクトとの協働事業は巡回ワゴンモニターツアーのほか、モニターツアー参加者との意見交換やチラシの作成等、学生の地域課題解決能力や企画能力を養う場となるとともに住民の公共交通に対する理解、関心を高める事業となっている。

②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。

全体的な傾向として、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。

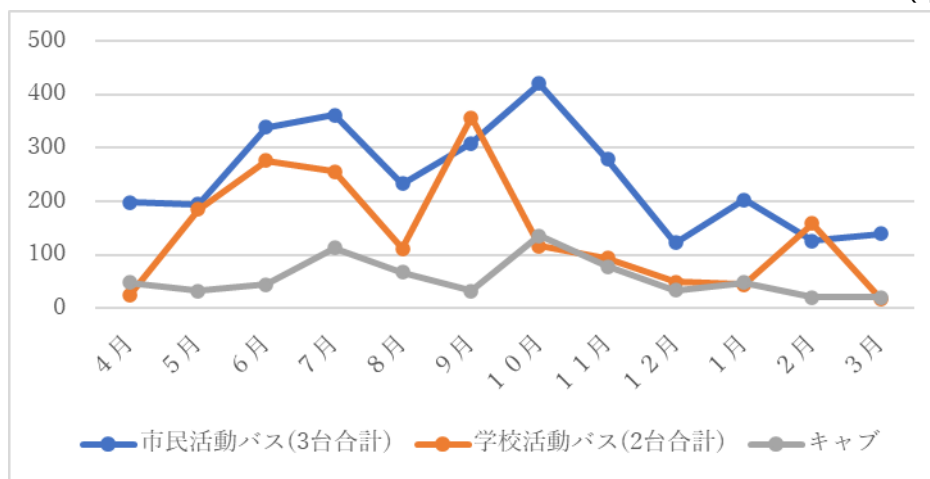
[図表 55 市民バスの運行概要]

保有車両	・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23人) ・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) ・キャブ
運行目的	ア 市の行政執行上(議会活動を含む。)運行が必要なとき。 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。 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。 エ 学校教育活動に使用するとき。 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。 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
運行日・使用方法等	・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。 ・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。

資料：北斗市市有バス車両の運行及び管理規則

[図表 56 市民バスの月別運行時間（令和6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)	197.5	194.0	338.0	361.0	233.0	308.0	419.5	278.0	123.0	203.0	126.0	139.0
学校活動バス(2台合計)	24.0	185.0	276.0	256.0	112.0	357.0	116.5	94.0	49.0	45.0	158.0	18.0
キャブ	47.5	32.0	44.0	113.0	67.0	33.0	136.0	77.5	34.0	48.0	20.0	20.0

資料：北斗市

市民活動バスの中にはせせらぎ温泉を目的地に運行する「せせらぎ号」がある。せせらぎ号は老人クラブが利用しており、令和6年度は年間106日運行し、利用者数はのべ1,455人となっている。

無料で利用できることから、利用者が限定された施策である一方、地域公共交通施策全体の中での公平性や持続性の観点から整理が必要と考えられる。

温泉に関連して、市では75歳以上の市民にふれあいの機会の促進や、生きがいの充実を図るために「高齢者ふれあい入浴券」を交付している。1枚300円の券を12枚交付しており、市内の温泉で使用することができる。

外出機会の創出という趣旨を踏まえ、移動手段の確保を含めた支援のあり方の検討が必要である。

③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年間有効な利用券（100円相当）150枚となっている。

タクシー利用券の使用枚数は過去3年いずれも1万枚を超えている。

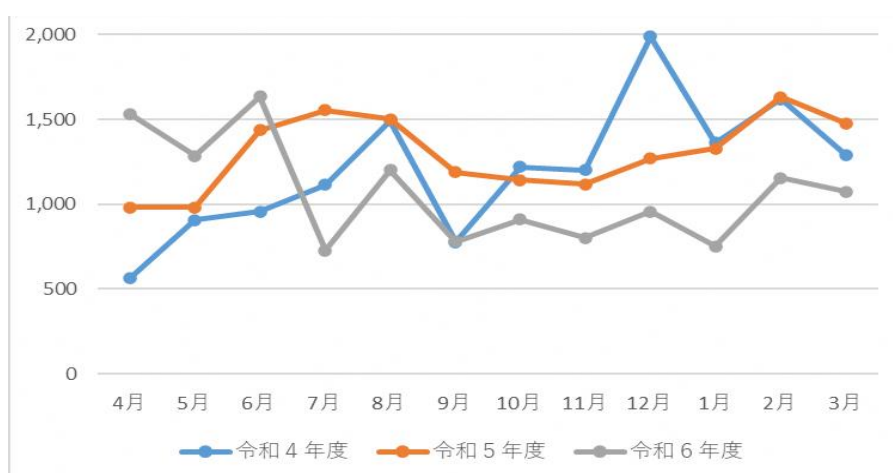
[図表 57 高齢者運転免許証自主返納支援事業の概要]

対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北斗市内に住所を有し、現に居住している70歳以上の方 ・ 運転免許証を自主返納されて、1年以内の方
交付内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交付されるタクシー利用券は、100円相当のタクシー利用券150枚を、対象者1人につき1回限り交付。 ・ 利用券は交付が決定された日から2年間利用可能。 ・ 1回の乗車での使用枚数の制限はなく、不足額については差額の支払いが生じる。 ・ 利用券での支払いにはおつりはでない。
使用可能の事業所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般事業所：新星ハイヤー ・ 福祉輸送限定事業所：おしま福祉介護ハイヤー、福祉ハイヤー空、窓合同会社、Yours（ユアーズ）

資料：北斗市

[図表 58 タクシー利用券の月別使用枚数]

(単位：枚)



資料：北斗市

[図表 59 タクシー利用券の交付人数等]

(単位：人、枚)

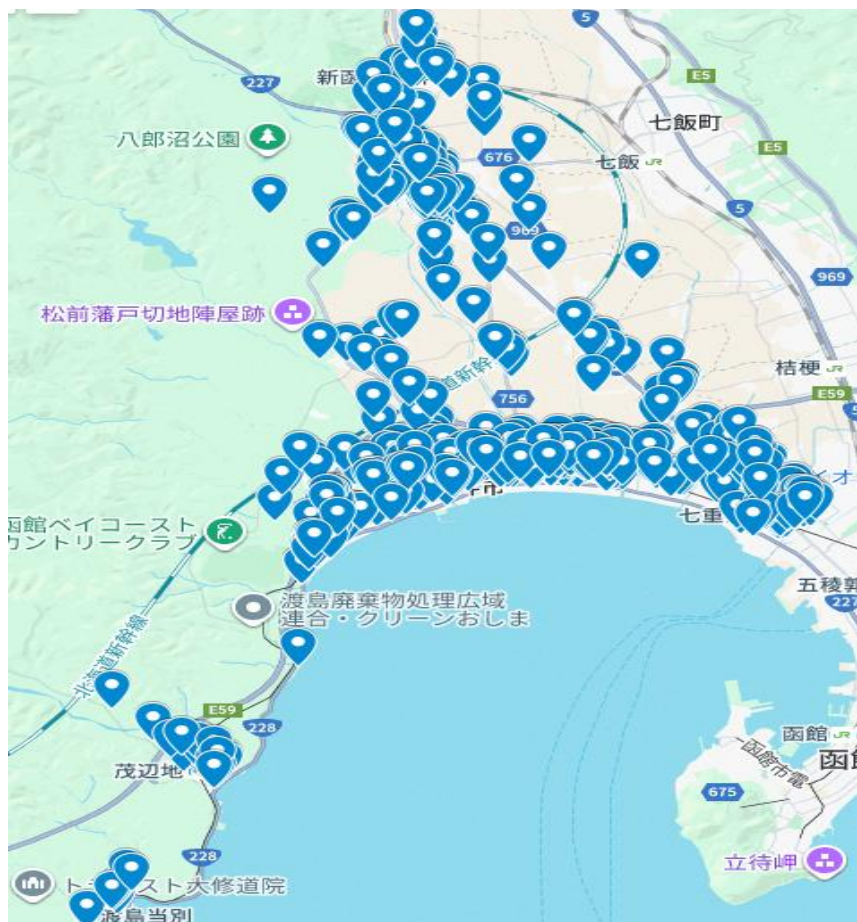
	交付者年齢			合計	使用枚数
	70代	80代	90代		
令和4年度	83	61	7	151	14,496
令和5年度	78	61	4	143	15,605
令和6年度	62	40	5	107	12,814

資料：北斗市

以下は免許返納者の所在地であるが、65歳以上の人口分布と比較したところ、人口分布と変わらず、地域ごとの偏りなどは見られなかった。

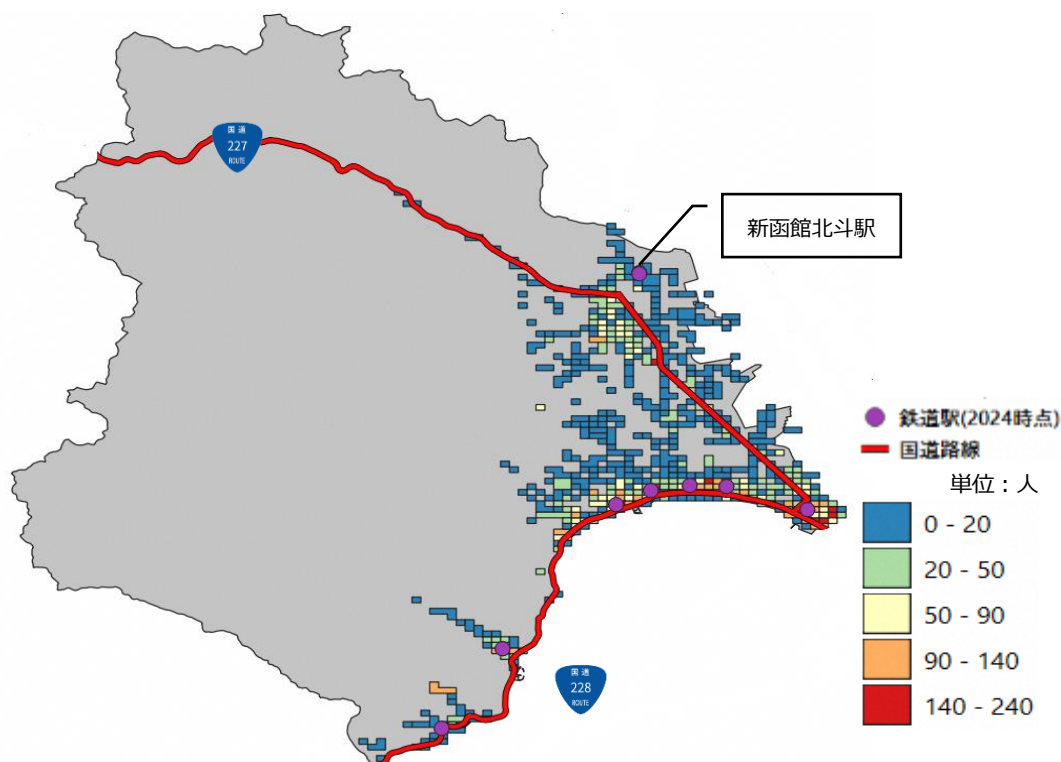
免許返納の判断自体には地域差は見られないものの、返納後の移動を支える観点から、地域交通の役割は引き続き重要である。

[図表 60 高齢者運転免許証自主返納支援事業利用者所在地]



資料：北斗市（令和7年11月現在）

[(再掲) 図表 7 北斗市の人口分布 (2020 年、65 歳以上)]



資料：政府統計の総合窓口、国土数値情報

④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 人前後で推移していたが、令和 6 年度は 27 人となっており、増加傾向にある。利用者人数が増加している一方で、1 人あたりの平均利用回数は減少しており、1 人あたり概ね月に 1 回程度の利用である。

[図表 61 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)	函館市鍛冶
有限会社 Colors(Roots)	函館市桔梗
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、函館市桔梗

資料：北斗市

[図表 62 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
令和4年度	2,400,540	18	446	24.8
令和5年度	2,185,540	22	359	16.3
令和6年度	2,807,900	27	402	14.9

資料：北斗市

⑤北斗市内の福祉有償運送者・福祉輸送事業者

公共交通を使うことが困難な人に対して輸送サービスを提供する福祉有償運送者は4団体、福祉輸送事業者7団体となっている。5年前と比較すると、福祉有償運送者は1団体、福祉輸送事業者は2団体増えており、移動サービスが充実したことが分かる。

[図表 63 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	中野通	北斗市	3	1
社会福祉法人上磯はまなす	野崎	北斗市	3	1
社会福祉法人侑愛会	当別ほか	北斗市	1	2
社会福祉法人雄心会	清水川	北斗市	4	1

※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 64 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
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)	追分	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	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	七重浜	函館運輸支局管内	特殊車2台→1台	一般乗用(福祉限定)
新田 正彦(福祉ハイヤー 空)	久根別	函館運輸支局管内	特殊車1台	一般乗用(福祉限定)
北豊興業株式会社	開発	北海道全域	特殊車2台	一般乗用(福祉限定)
有限会社ウィズ(そよかぜ)	七重浜	北海道全域	特殊車1台	一般乗用(福祉限定)
山口 博隆(Yours)	向野	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

⑥北斗桜回廊バス（北斗市事業・観光分野の取組）

しだれ桜のある法亀寺や 800mの桜のトンネルなどをつなぐ「松前藩戸切地陣屋跡」、「北斗桜回廊」は、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、函館駅や新函館北斗駅から法亀寺、松前藩戸切地陣屋跡等をめぐるバスツアー「北斗桜回廊バスツアー」を運行している。

令和7年度は5回運行し、約100人が参加した。他県や海外から参加した人の割合は30%程であり、一定の広域的な集客効果が見られた。

[図表 65 令和7年度「北斗桜回廊バス」の運行概要]

運賃体系	JR函館駅発着：6,500円 JR新函館北斗駅発着6,000円 ※要事前予約
乗車人数	最大40名 ※20名に満たない場合運行中止
運行期間・ダイヤ	令和7年4月24日(木)～27日(日)昼間2便 26日(土)、27日(日)夜間4便

⑦サイクル&バスライド

北斗市ではバス停から遠いエリアからのアクセス性や利便性向上のため、駐輪場をラルズマート久根別店、ハセガワストア上磯店、総合分庁舎の3か所に整備した。

これによりバス停まで自転車で移動し、自転車をバス停近くの駐輪場に止め、バスに乗ることができるようになった。

[図表 66 サイクル&バスライド（ラルズマート久根別店）]



⑧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 67 バス関連の公共交通対策]

(単位：円)

予算項目	概要	令和4年度	令和5年度	令和6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を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。	1,837,000	3,613,000	2,983,000
新函館北斗駅・上磯線バス運行事業補助金	・路線バスが運行しない地域の利便性の向上を図るとともに、新函館北斗駅と上磯地区を結ぶ二次交通機能を有し、高齢化や人口減少を踏まえた地域公共交通ネットワークとして運行する、新函館北斗駅・上磯線バス運行事業に対する補助	13,000,000	13,000,000	13,000,000
バス待合所修繕料 バス待合所備品購入費	・バス待合所の修繕やベンチの更新を実施し、利用促進を図る。	402,600	652,300	420,860
合計		15,239,600	17,265,300	16,403,860

資料：北斗市

[図表 68 鉄道の公共交通対策]

(単位：円)

予算項目	概要	令和4年度	令和5年度	令和6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。	25,431,734	22,405,274	23,408,429
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。	80,000	80,000	80,000
通学定期券購入費補助金	・地域公共交通の利用促進を図ることを目的として、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、購入費の一部を補助。	6,022,560	7,350,500	7,685,290
合計		31,534,294	29,835,774	31,173,719

資料：北斗市

(7) 5年以上先の未来の課題

第2期計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間だが、それより先に想定される課題と、現時点で考えられる対応案を以下に記載することで、未来の世代に引き継ぐ公共交通ネットワークを形成するための意志とする。

- ・「2040年問題」という社会課題にも表されているとおり、今後、北斗市を含めた日本は、高齢者割合がますます高くなる一方、生産年齢人口の減少により、労働力が不足することが確実視される。
- ・高齢者の増加により、介護施設への移動ニーズが高まることが予想されるが、施設の送迎による対応が期待される。そうすると公共交通に求められる役割としては、高齢者や学生などの交通弱者に対する、スーパー、病院、学校、幹線交通への足とすることができる。
- ・現在は、巡回ワゴンやタクシーにより、その役割を果たそうとしているが、将来的には公共ライドシェアや自動運転バスの導入などを検討する必要もあり、それに合わせ、公共交通ネットワークの再編を検討する必要がある。
- ・その他、国が高校授業料の無償化などに取り組んでいる昨今、現在の通学定期券購入費補助事業の代わりに高校までの貸切運行を検討するなど、より子育て世代に望まれる施策を常に検討していく。

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、①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を実施した。また、第1期計画期間中には、北斗市老人クラブ連合会の協力のもと、②巡回ワゴン路線沿線地域在住の高齢者向けアンケートを実施した。なお、令和8年1月現在、北斗市都市計画マスタープランの改訂作業に合わせ実施中の、18歳以上の市民向けアンケートは、結果がまとまり次第、第2期計画に反映させる。

①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">・北斗市内に住所を有し、現に居住している70歳以上の方・運転免許証を自主返納されて、1年以内の方
交付内容	<ul style="list-style-type: none">・交付されるタクシー利用券は、100円相当のタクシー利用券150枚を、対象者1人につき1回限り交付。・利用券は交付が決定された日から2年間利用可能。・1回の乗車での使用枚数の制限はなく、不足額については差額の支払いが生じる。・利用券での支払いにはおつりはでない。
使用可能の事業所	<ul style="list-style-type: none">・一般事業所：新星ハイヤー・福祉輸送限定事業所：おしま福祉介護ハイヤー、福祉ハイヤー空、窓合同会社、Yours（ユアーズ）

・調査期間

令和7年11月27日～12月12日

・回収結果

回収 391 票/配布 735 票 回収率 53.2%

【結果概要】

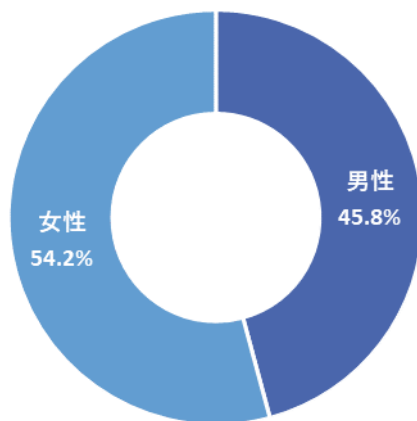
- ・免許返納時の年齢は70代が約65%。
- ・免許返納の理由は、「家族・知人に勧められて」が32.6%、「運転の自信がなくなった」が26.1%。
- ・最寄り駅まで10分以上かかる人が約70%
- ・最寄りバス停まで10分以上かかる人が約50%
- ・スマートフォン所有率は約50%あるが、電子マネーの利用率は低い。
- ・マイナンバーカードは90%近くが所有している。
- ・免許返納後の外出は増えた人が17.7%に対し、減った人が60.4%となっている。減った理由の35.8%が車でしかいけない場所が多いため、26.7%が公共交通が利用しにくいと回答している。
- ・移動手段がなくて外出できなかったことがある人は63.8%となっている。

- ・免許返納後の公共交通の利用が増えた人が44.7%となっており、外出は減っている傾向にあるが、公共交通が主な移動手段となっている。
- ・公共交通の利用が減った、変わらない人が公共交通を利用して行きたい場所は、市内スーパー等が27.2%、病院（市内）が18.4%、病院（函館市）が12.0%、函館市内が22.4%となっている。
- ・55.7%の人がタクシー利用券を使い切り、使い切った後は28.7%がバス、23.9%がタクシー、22.0%が家族等の運転となっている。
- ・買い物の移動手段は徒歩のみが31.6%、家族等の運転が54.3%と、公共交通以外の手段での移動が多い。地区別でみると七重浜・追分や久根別・東浜で割合が高い。
- ・通院の移動手段では、家族等の運転による自動車利用が53.8%と買い物の移動手段と同水準であるが、函館市への移動が多いため、バスの割合が10%買い物よりも高い。
- ・バスの満足度について、運行時間・回数は50%以上が不満、やや不満となっており、他の交通との乗り継ぎについては36.0%が不満、やや不満となっている。
- ・公共交通に求めることとして、最も多かったのは「目的地に直接行ってほしい」であり、目的地は函館市内が40.5%、函館市内の病院が9.5%、市内スーパー等が17.9%となっている。
- ・新函館北斗駅・上磯線、巡回ワゴンともに利用したことがない割合は50%以上となっており、自宅近くにバス停がほしい、買い物や通院で利用しやすいなら乗るといった回答が多い。
- ・巡回ワゴンの運賃について、適切だと思う人が54.2%、多少高くなっても利用したい人が6.7%となっている。

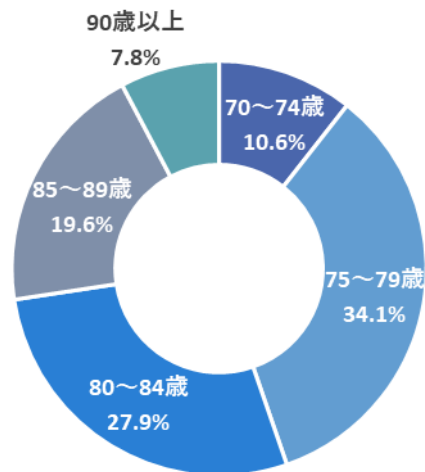
【調査結果】

質問1 性別・年齢

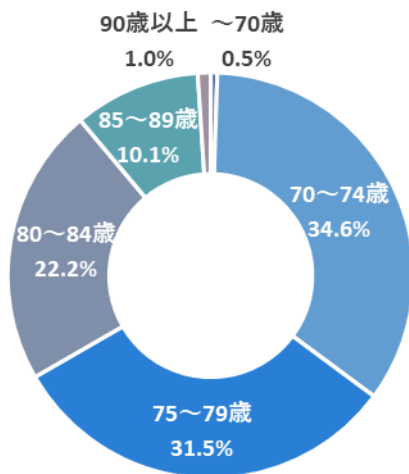
(1) 性別 n=382



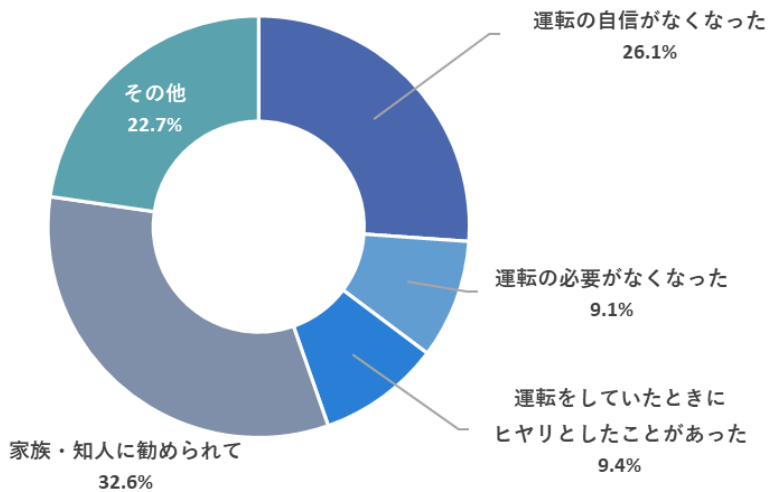
(2) 年齢 n=387



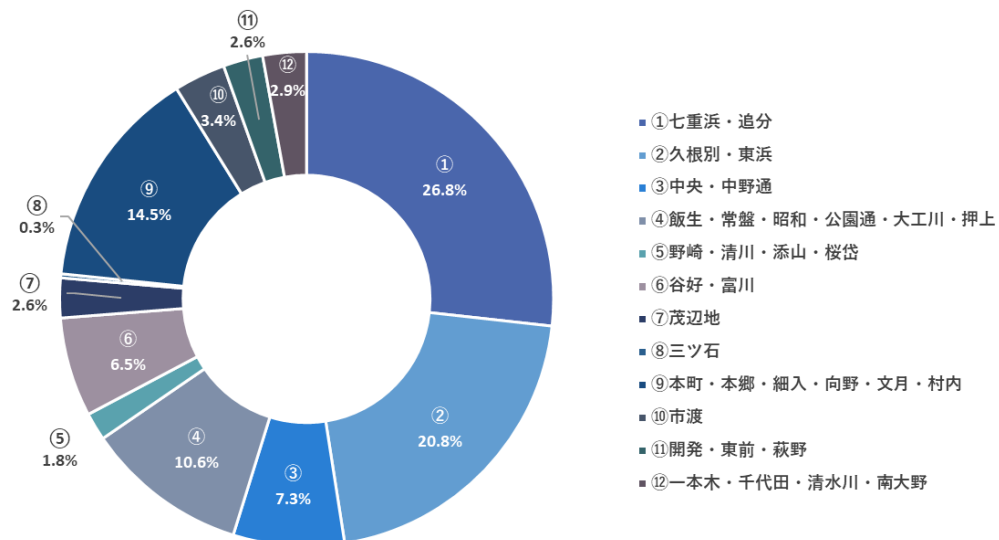
質問2 返納時の年齢 n=387



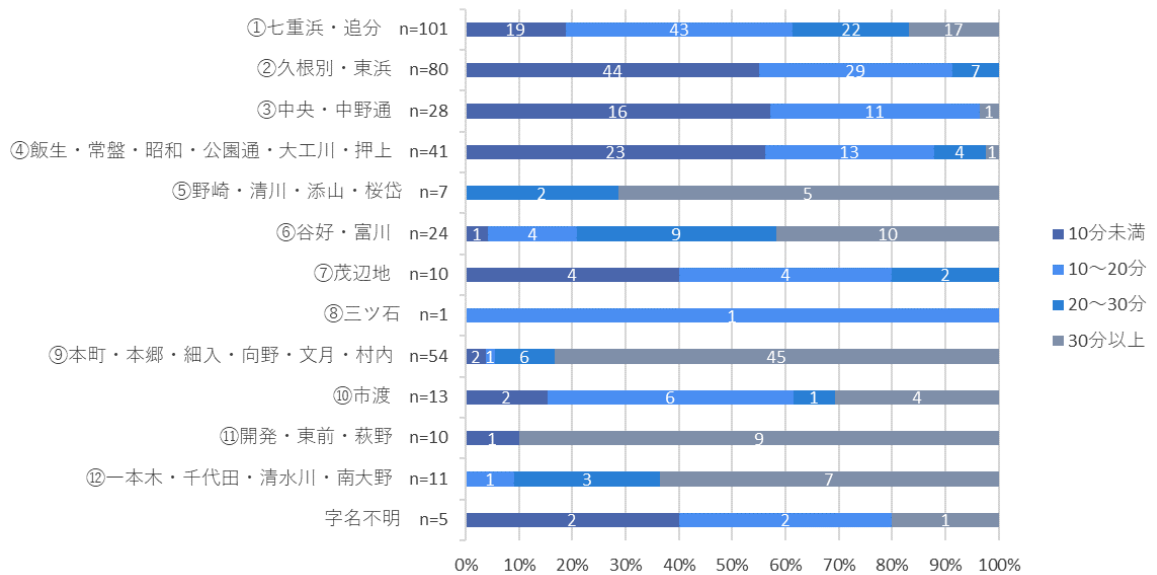
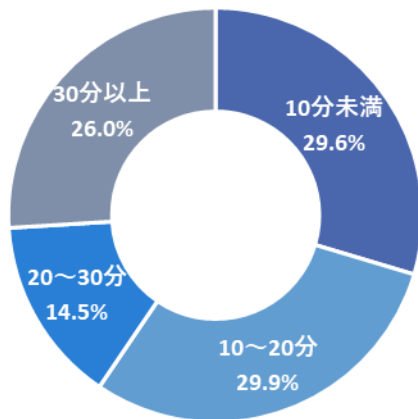
質問3 免許返納の理由 n=383



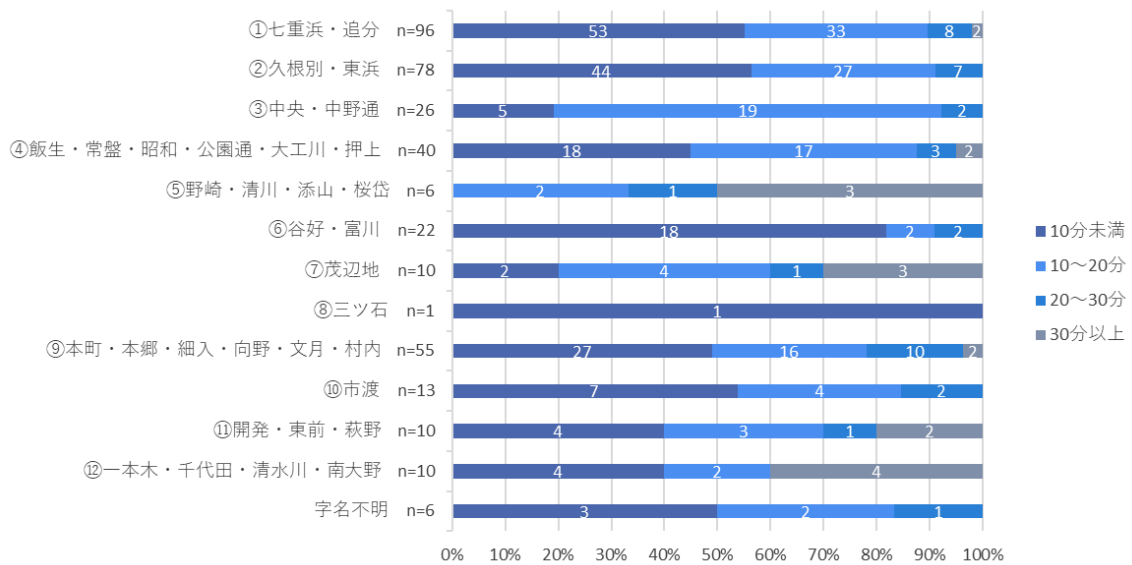
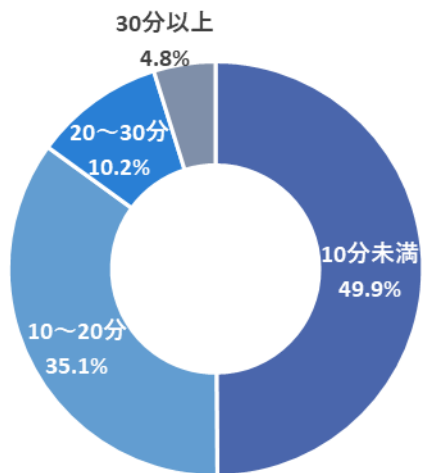
質問4 住まい n=385



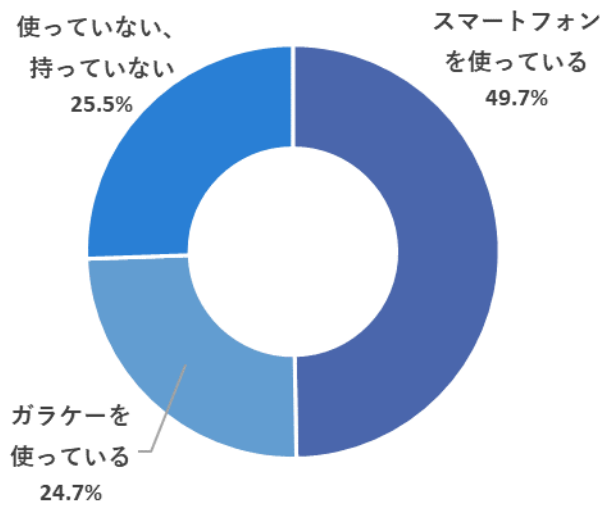
質問5 「最寄りの駅」までの徒歩での所要時間 n=385



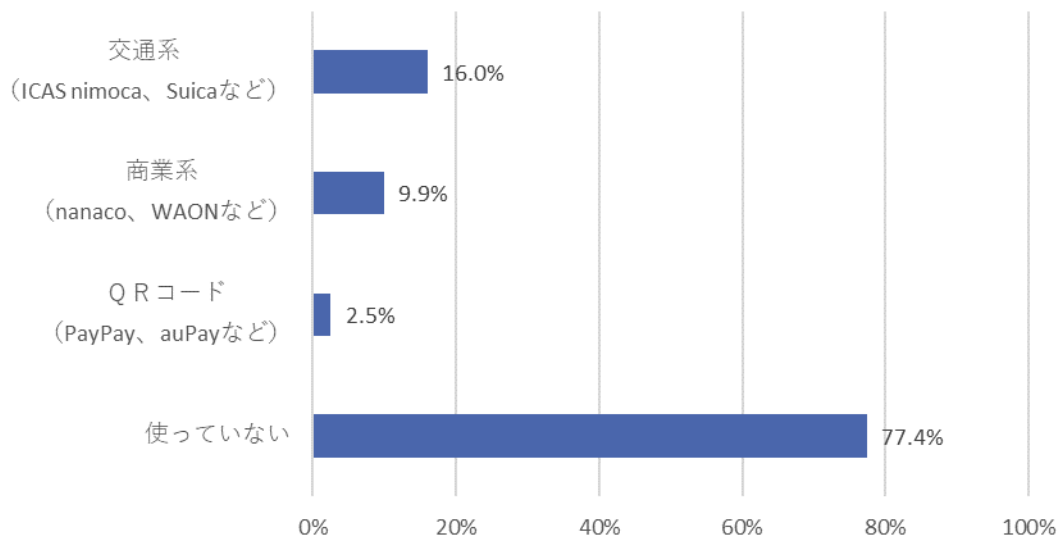
質問6 「最寄りのバス停」までの徒歩での所要時間 n=373



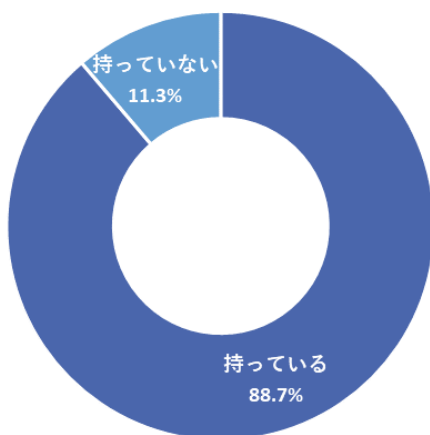
質問7 携帯電話を持っているか n=368



質問8 電子マネーを使っているか (複数回答可) n=363

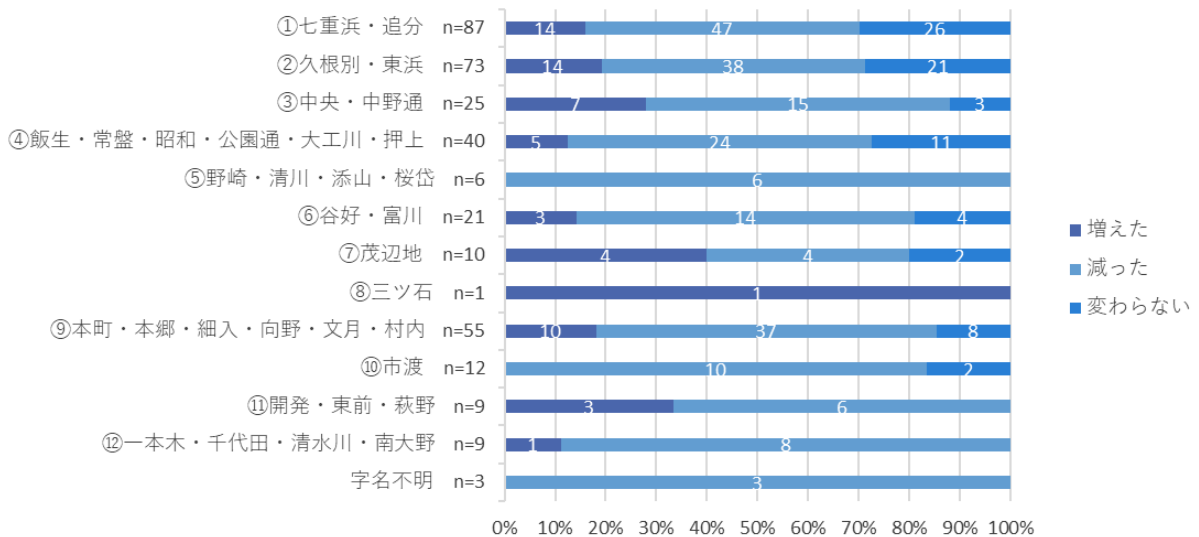
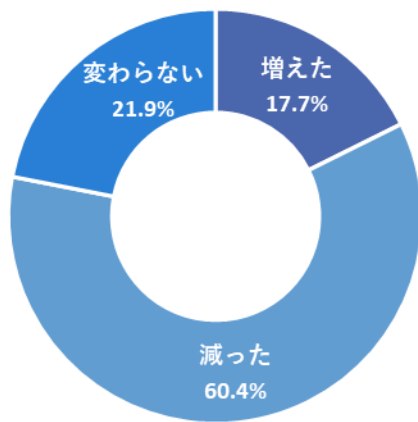


質問9 マイナンバーカードを持っているか n=373

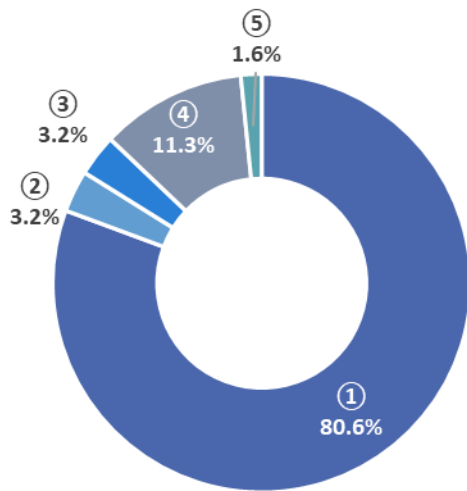


質問 10 移動の状況について

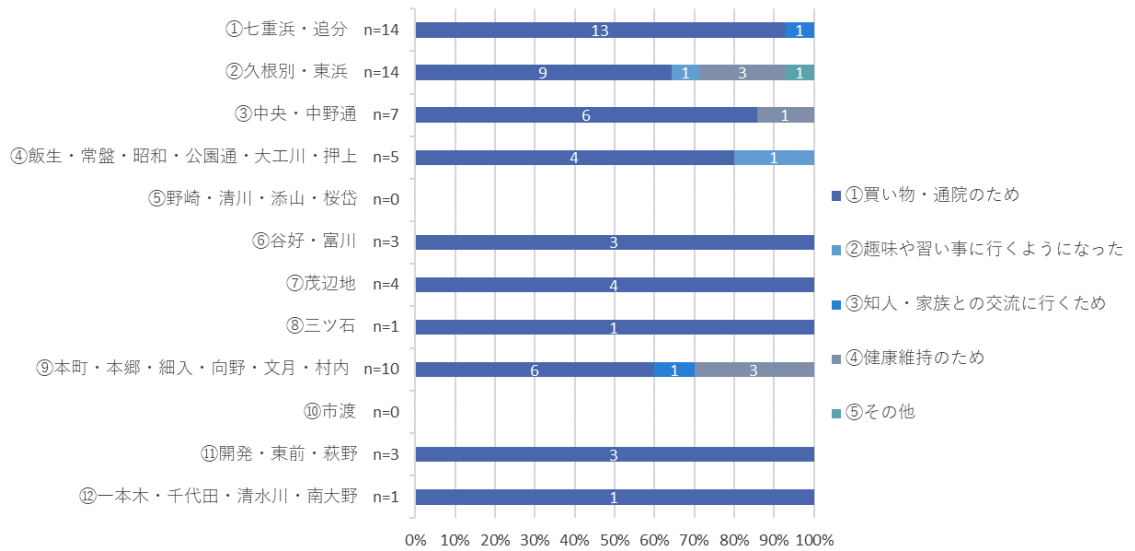
(1) 免許返納後の外出の頻度と増減理由について n=351



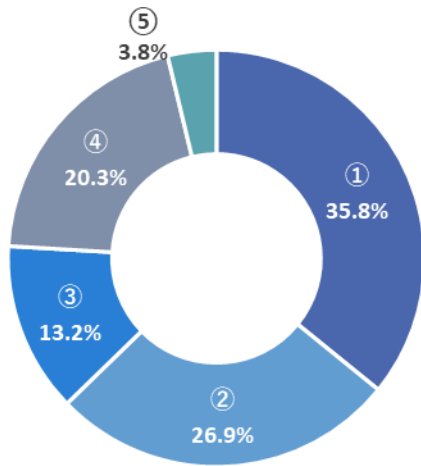
増えた理由 n=62



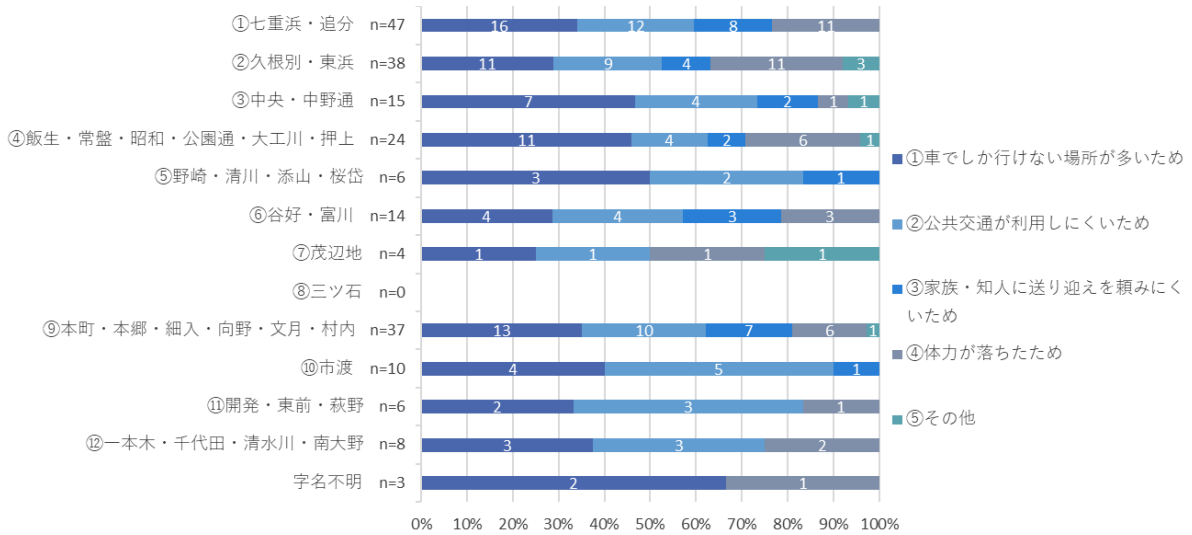
- ① 買い物・通院のため
- ② 趣味や習い事に行くようになった
- ③ 知人・家族との交流に行くため
- ④ 健康維持のため
- ⑤ その他



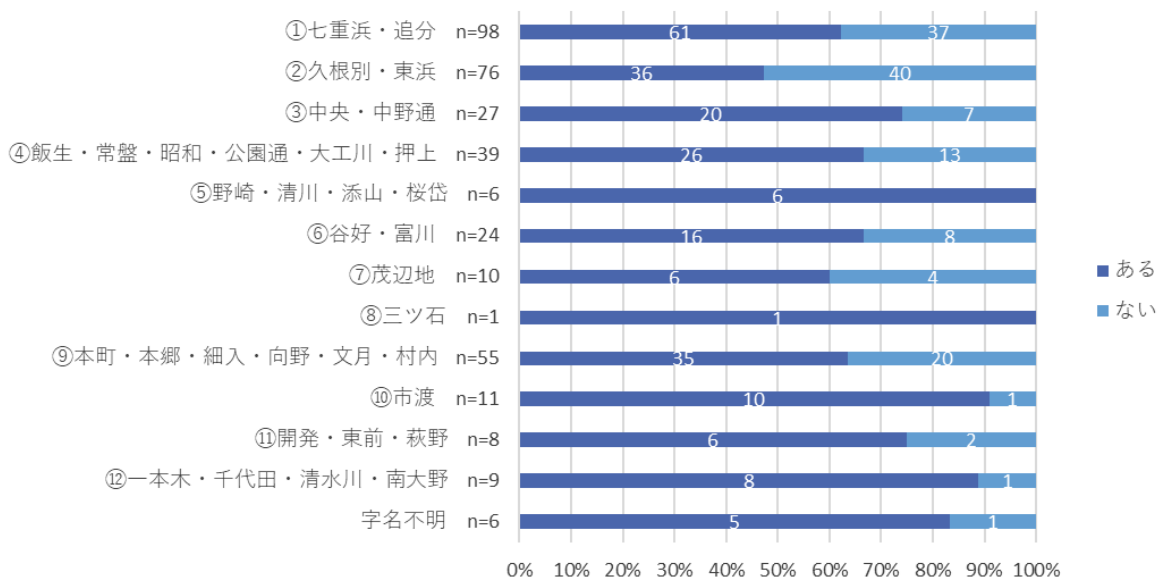
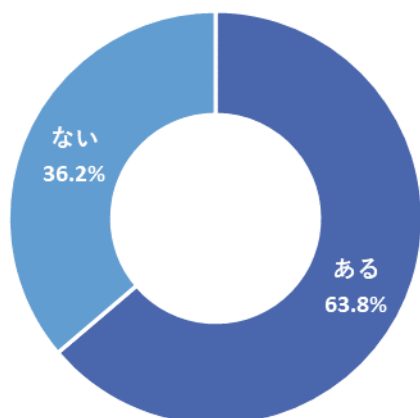
減った理由 n=212



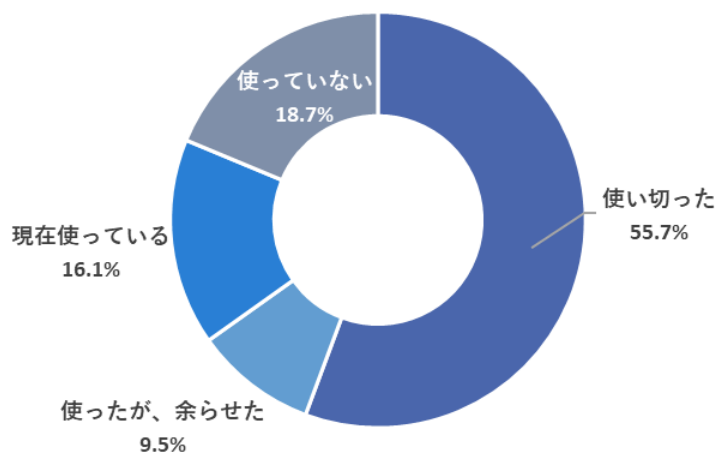
- ①車でしか行けない場所が多いため
- ②公共交通が利用しにくい
- ③家族・知人に送り迎えを頼みにくい
- ④体力が落ちたため
- ⑤その他



(2) 移動手段がなくて外出を諦めたことはあるか n=370

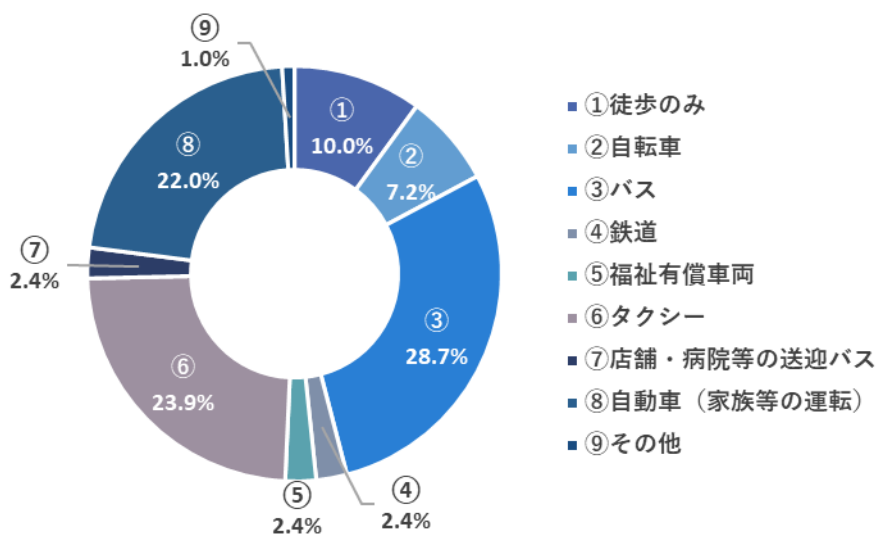


(3) タクシー利用券は利用したか n=379

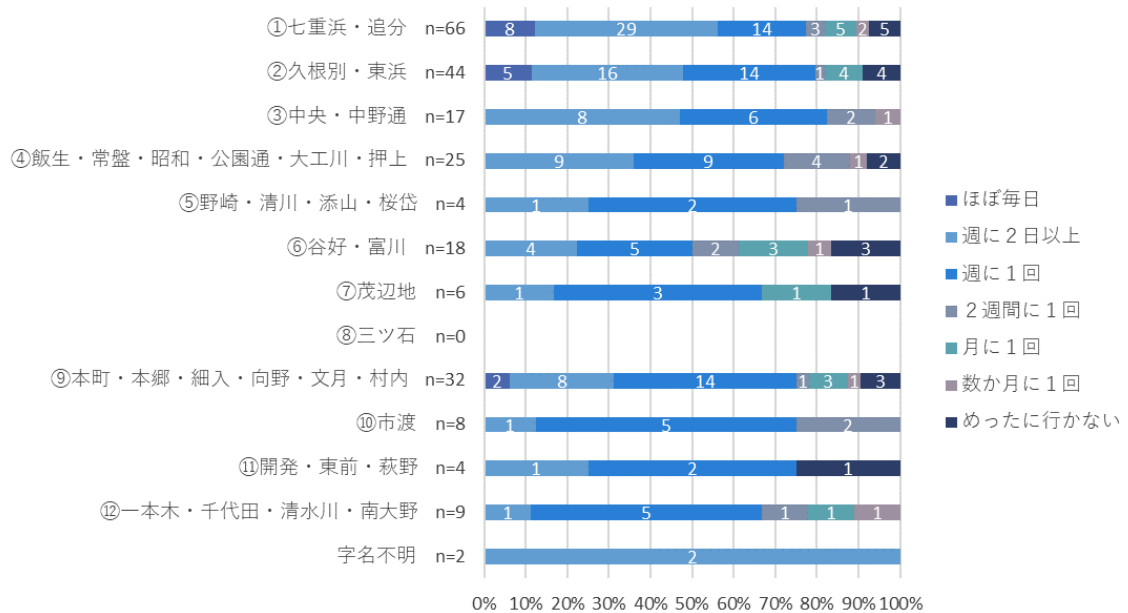
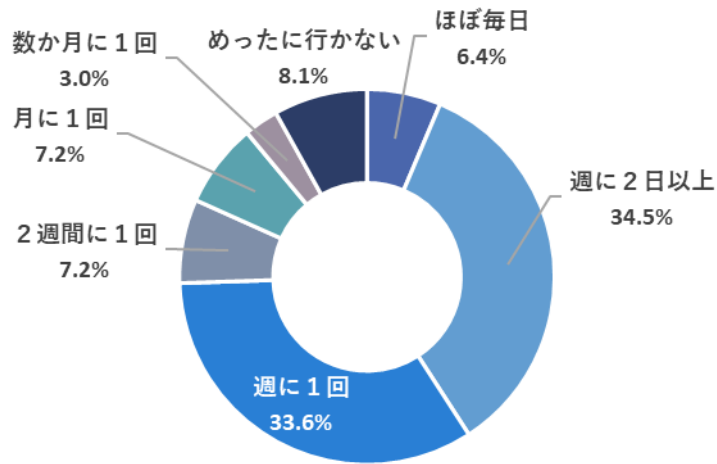


(4) 利用券を使い切った後の移動手段について n=209

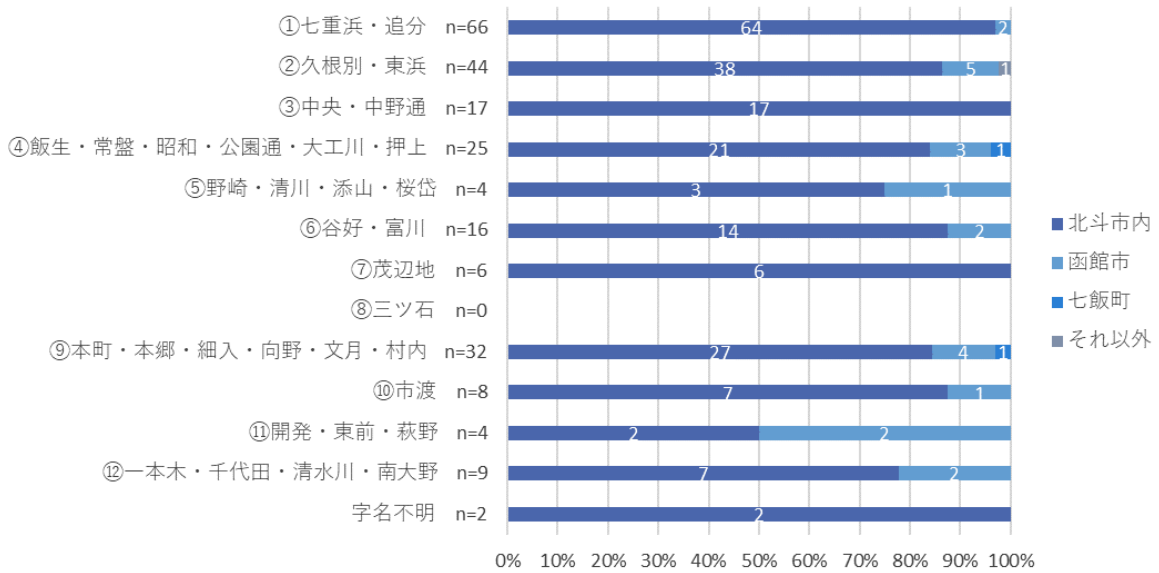
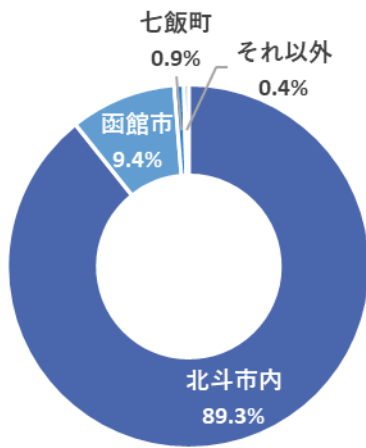
※ (3) で「使い切った」方対象



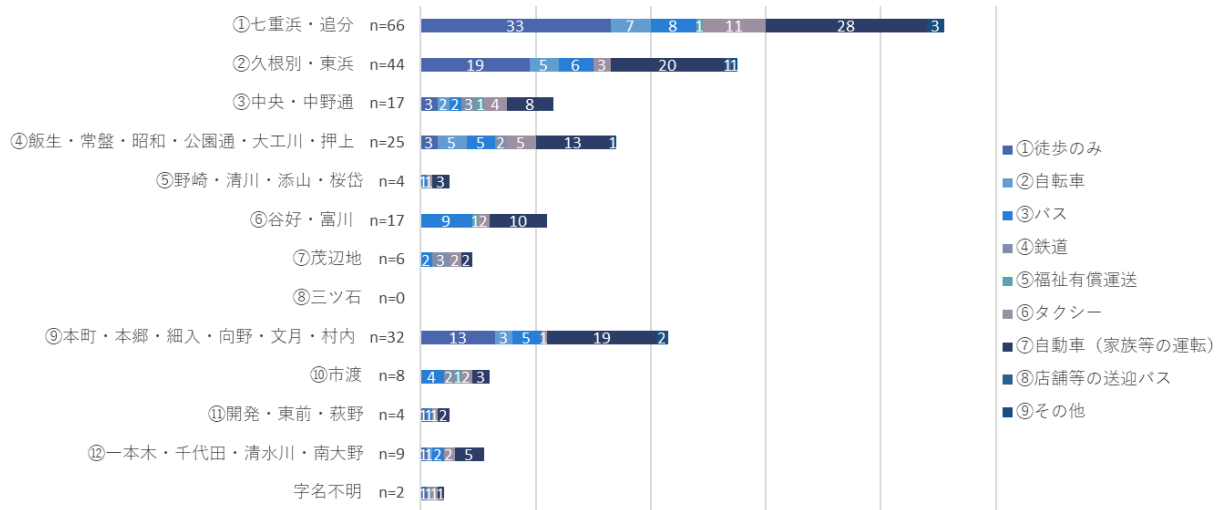
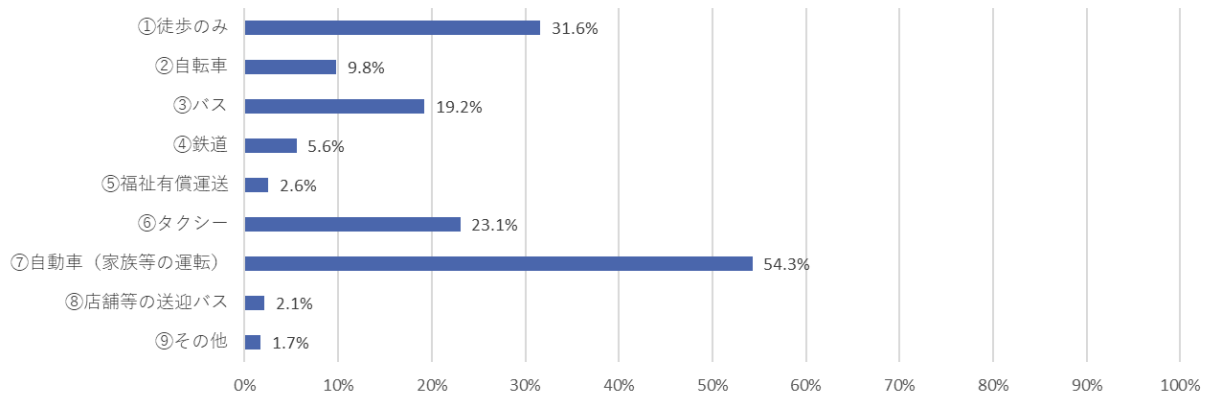
質問 11 移動の目的別 移動頻度、所在地、移動手段
 買い物の頻度 n=235



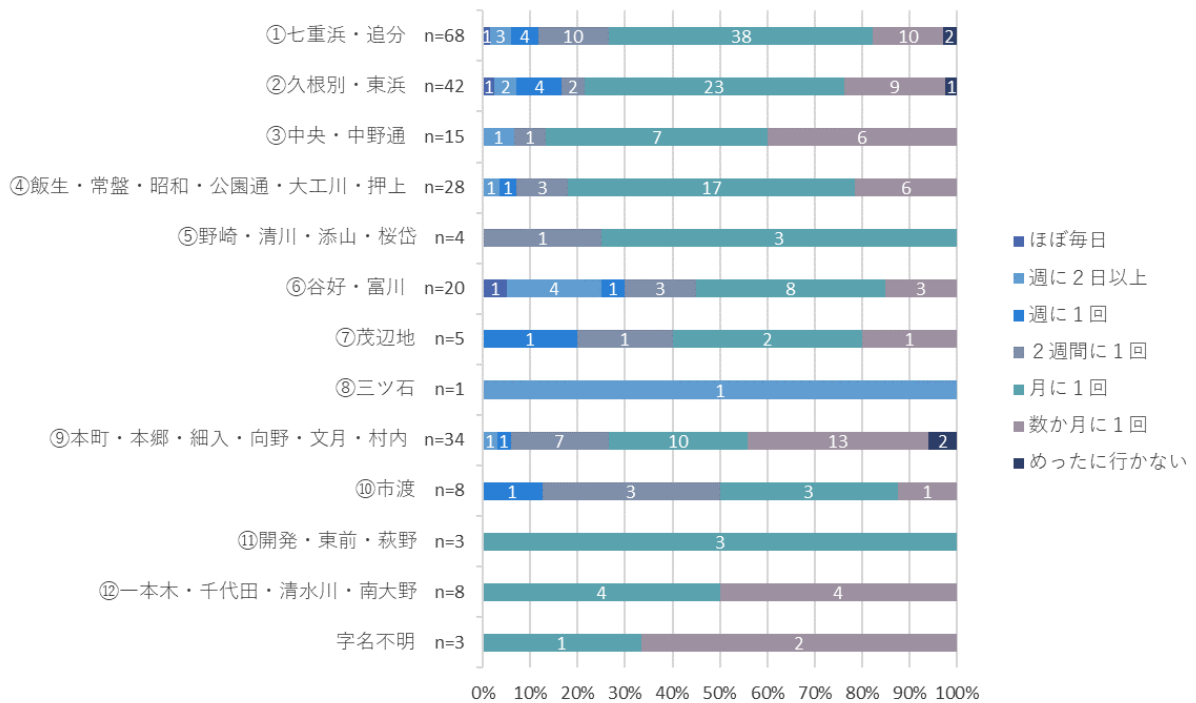
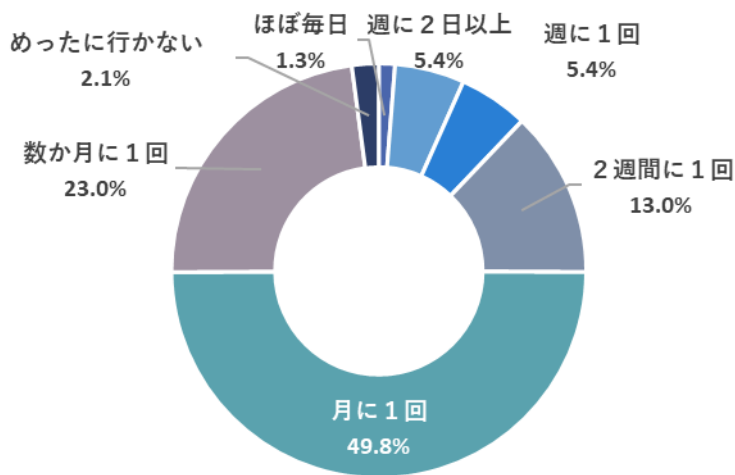
買い物先の所在地 n=233



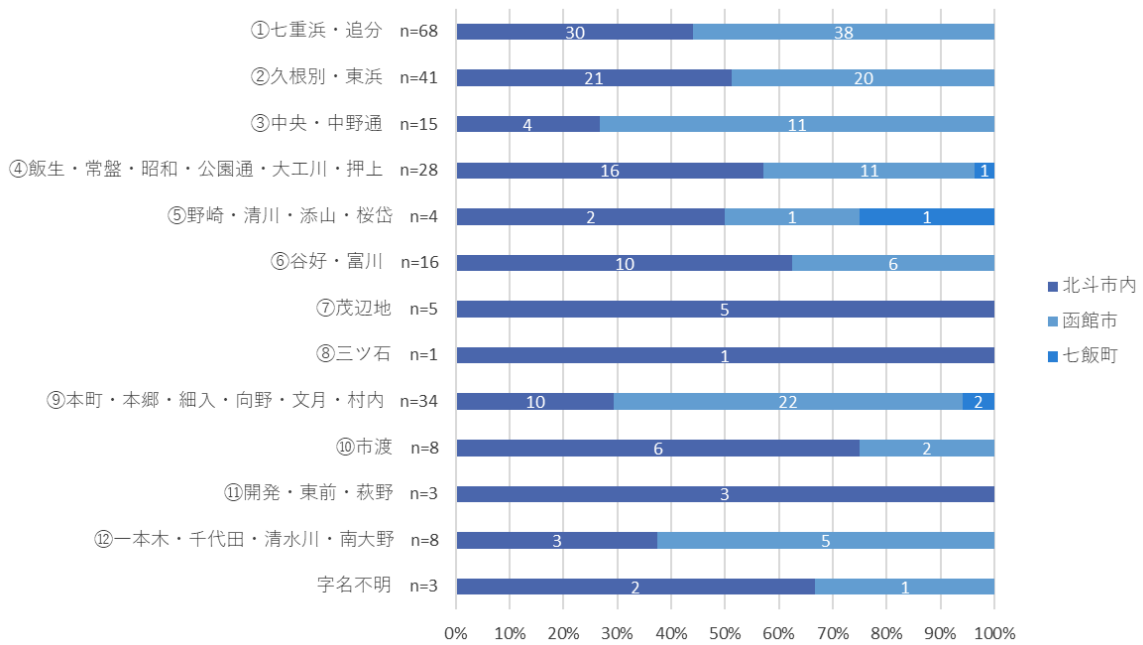
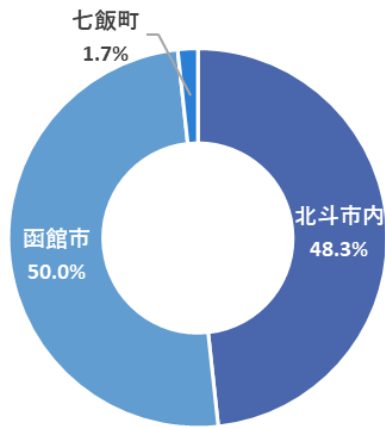
買い物先への移動手段（多いもの2つまで） n=233



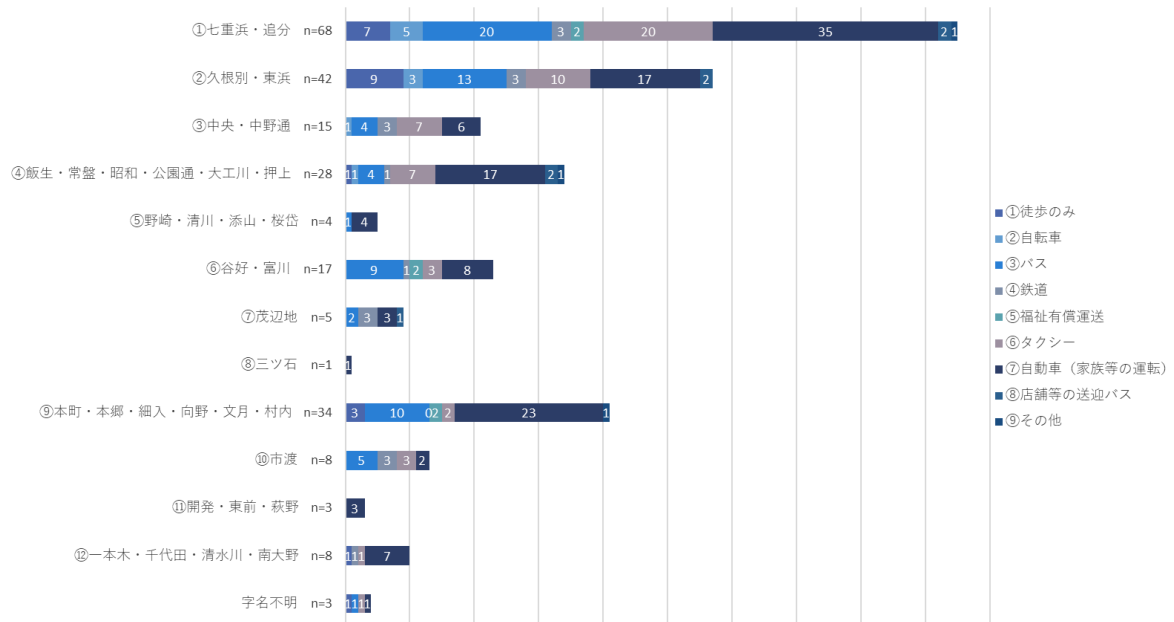
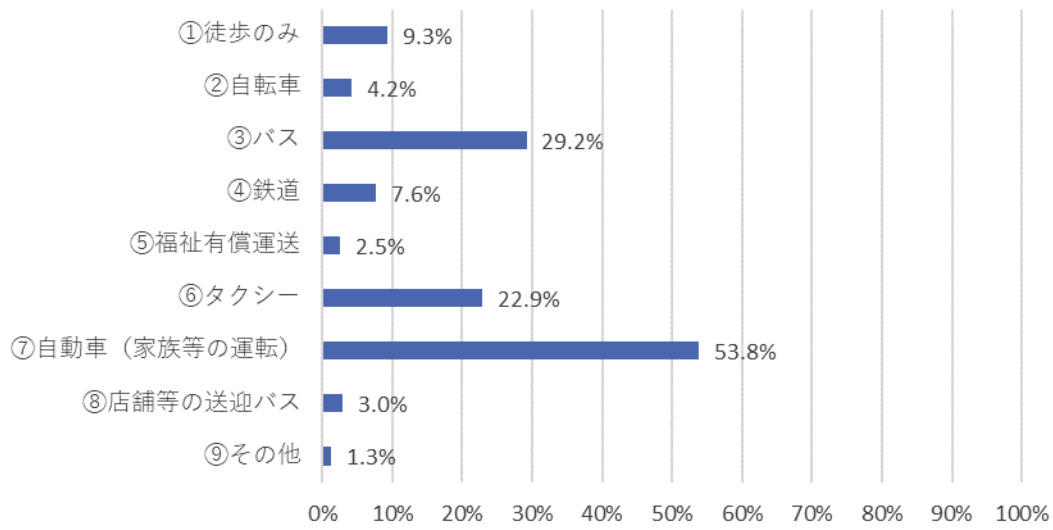
通院の頻度 n=239



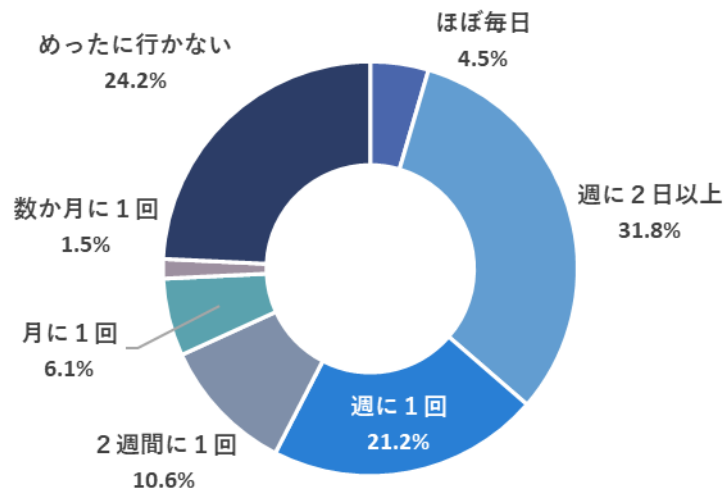
通院先の所在地 n=234



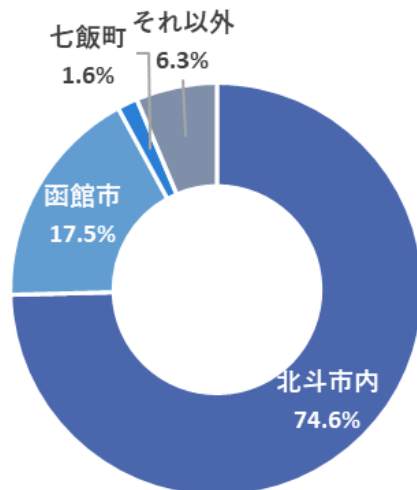
通院先への移動手段（多いもの2つまで） n=236



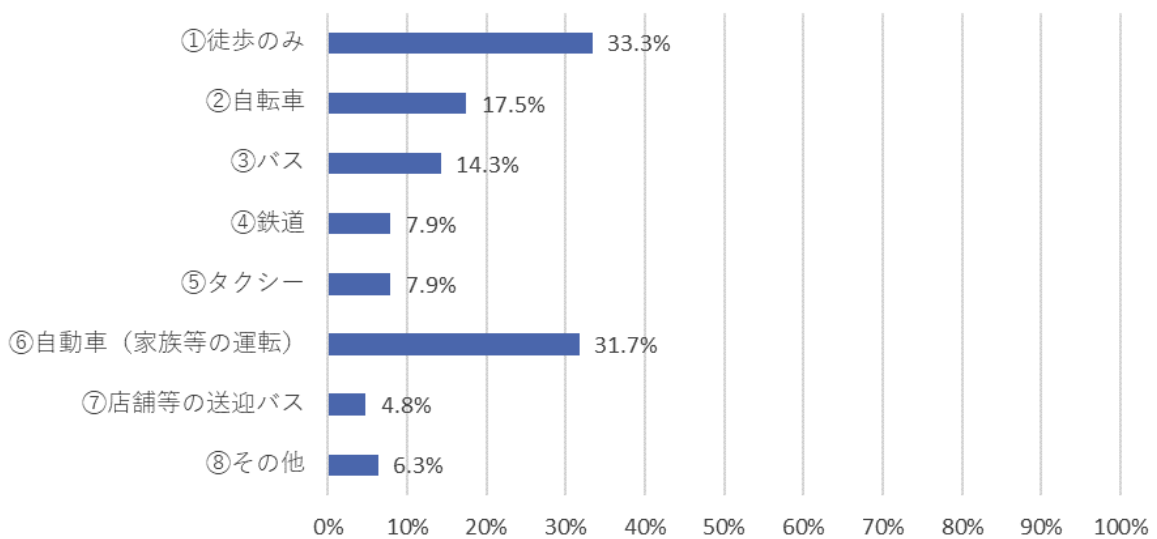
趣味・習い事・サークル活動に行く頻度 n=66



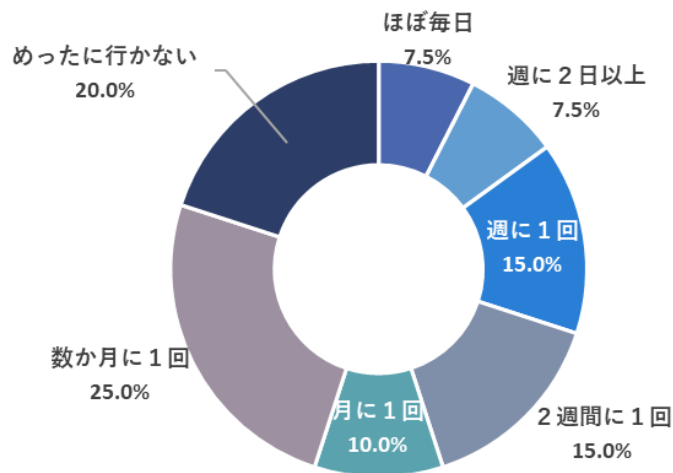
趣味・習い事・サークル活動を行う場所 n=63



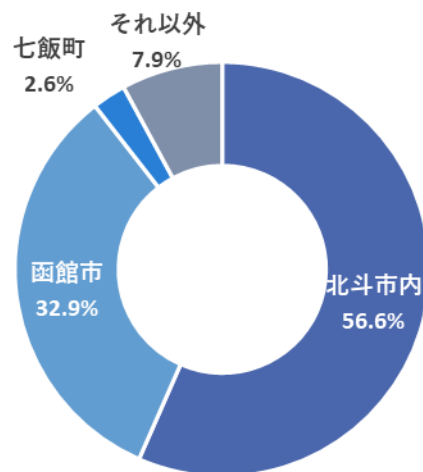
趣味・習い事・サークル活動を行う場所までの移動手段（多いもの2つまで） n=63



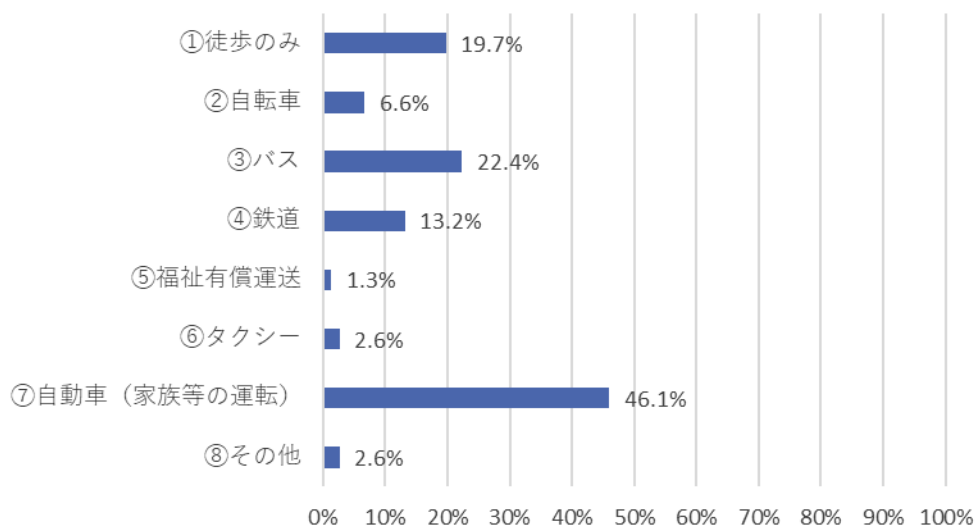
知人・家族との交流に行く頻度 n=80



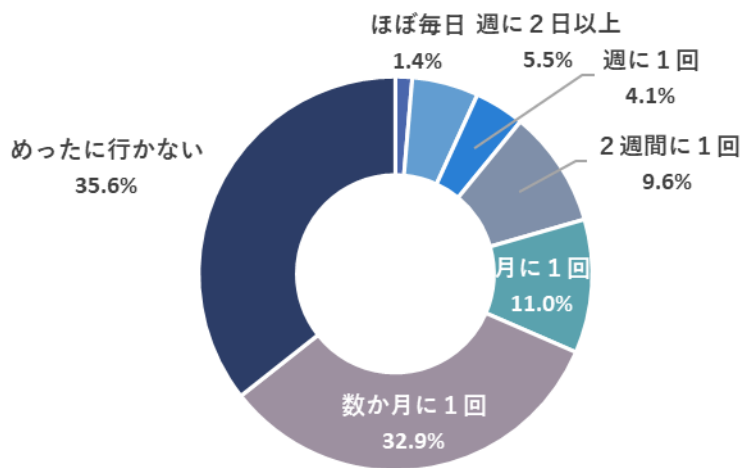
知人・家族との交流をする場所 n=76



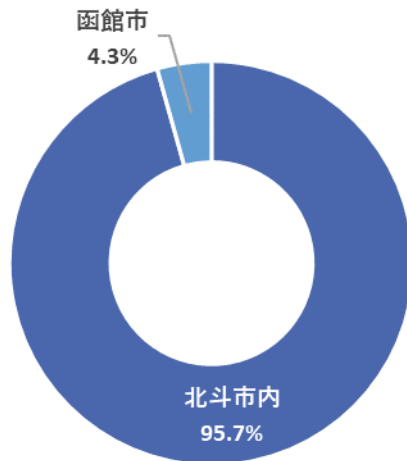
知人・家族との交流をする場所までの移動手段（多いもの2つまで） n=76



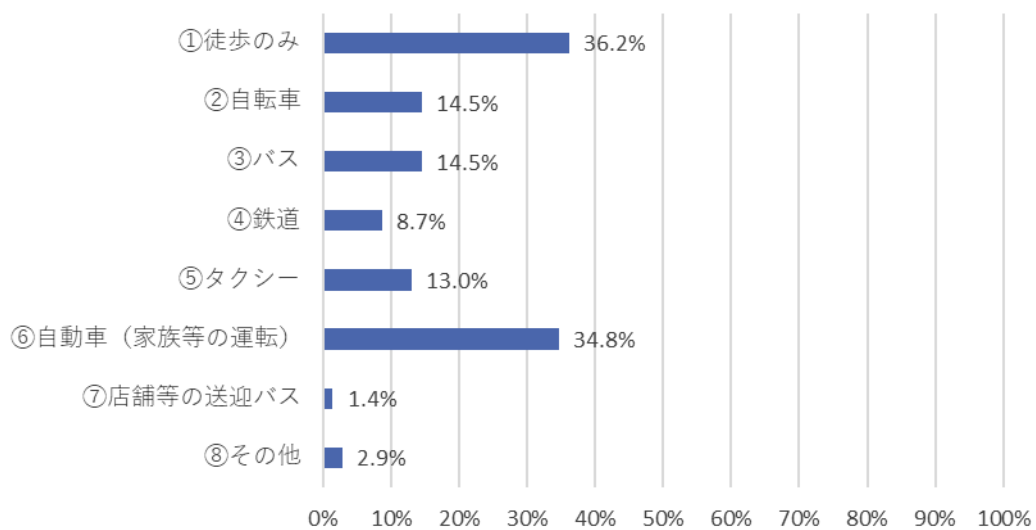
公共施設（市役所、図書館など）に行く頻度 n=73



公共施設（市役所、図書館など）の所在地 n=69

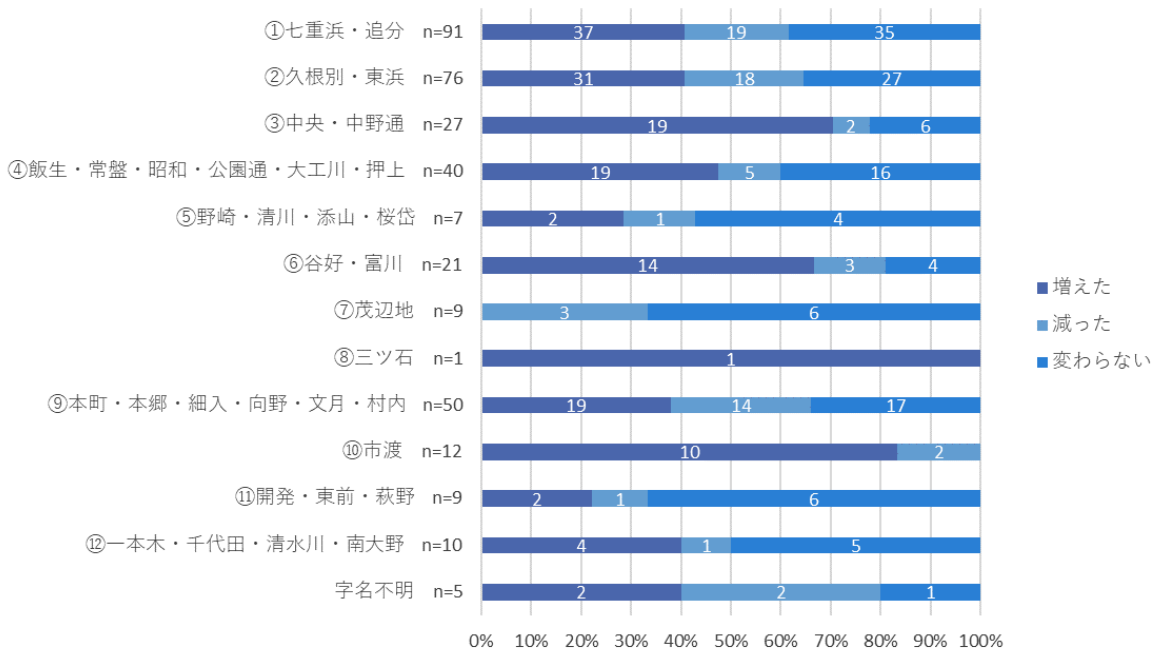
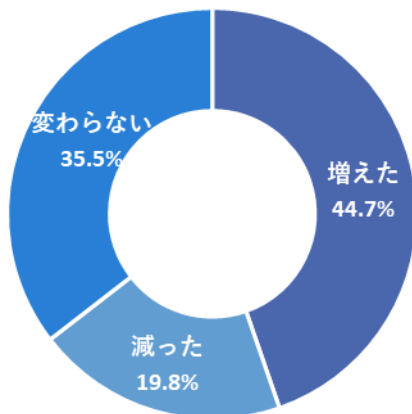


公共施設（市役所、図書館など）への移動手段（多いもの2つまで） n=69



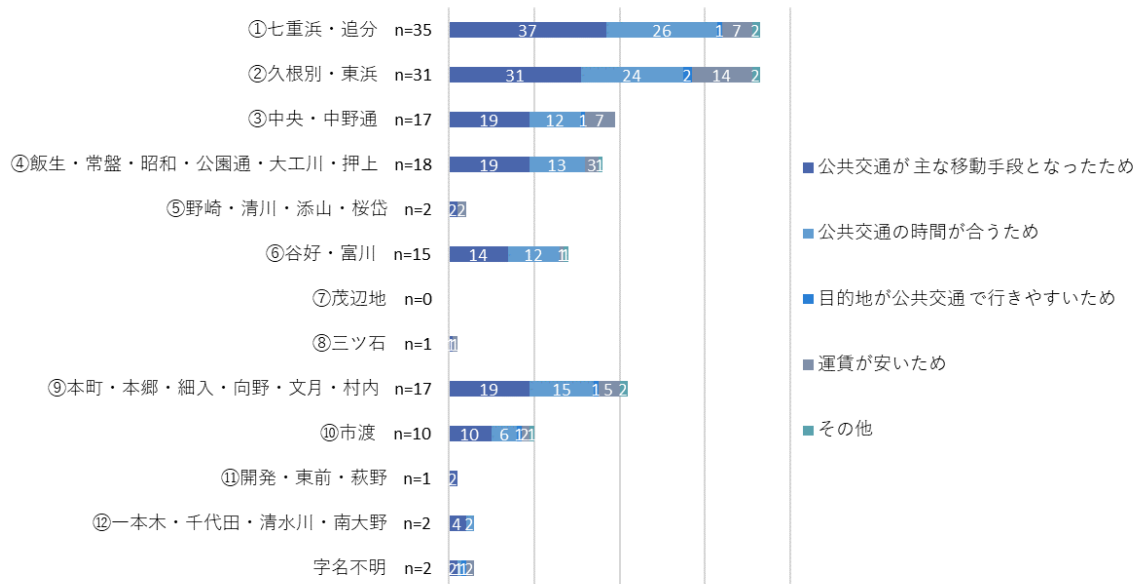
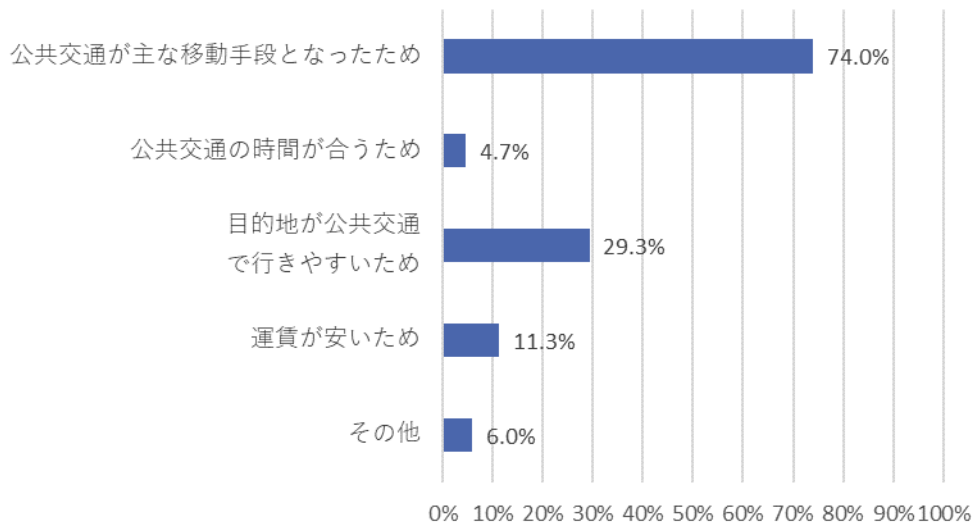
質問 12 免許返納後の公共交通の利用状況

(1) 免許返納後、公共交通の利用は増えたか n=358



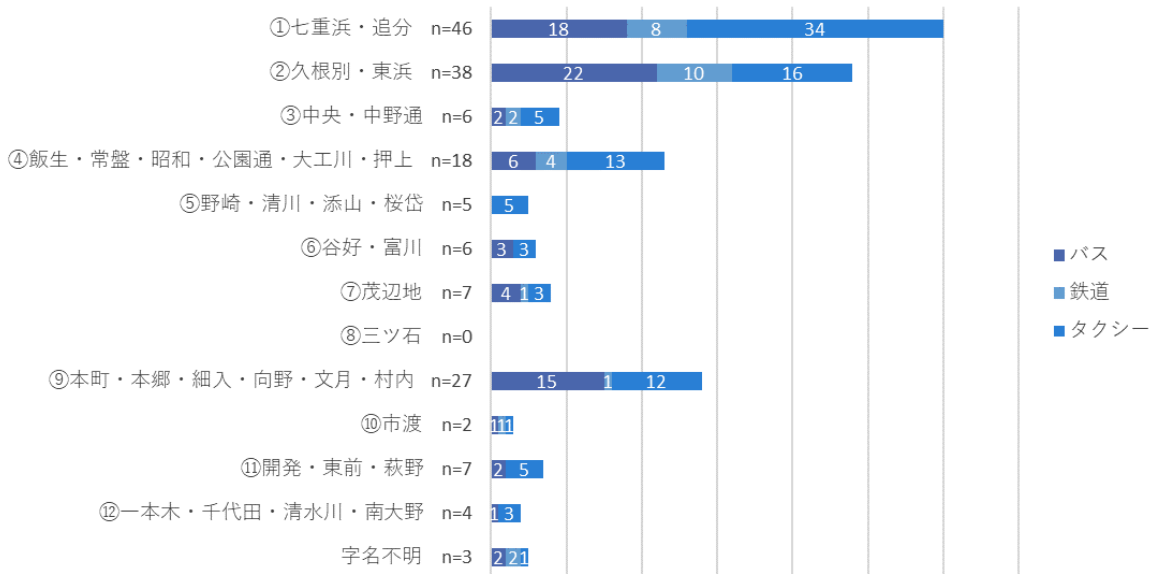
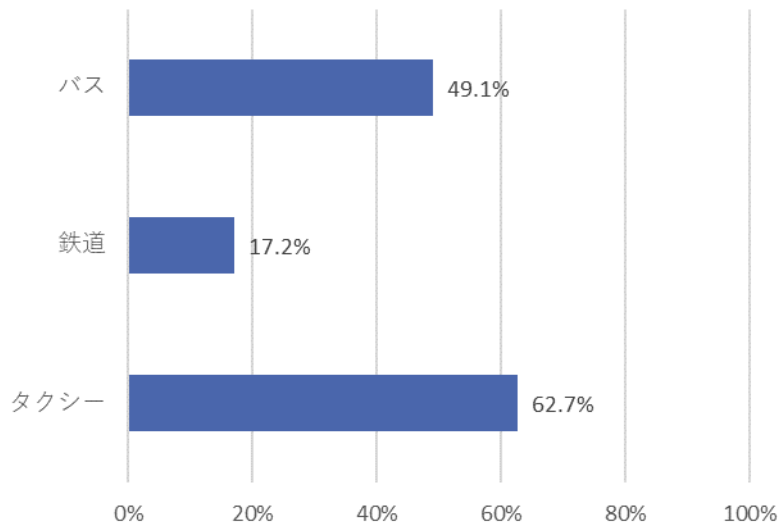
(2) 利用が増えた理由 (複数回答可) n=150

※ (1) で増えたと回答した方へ質問



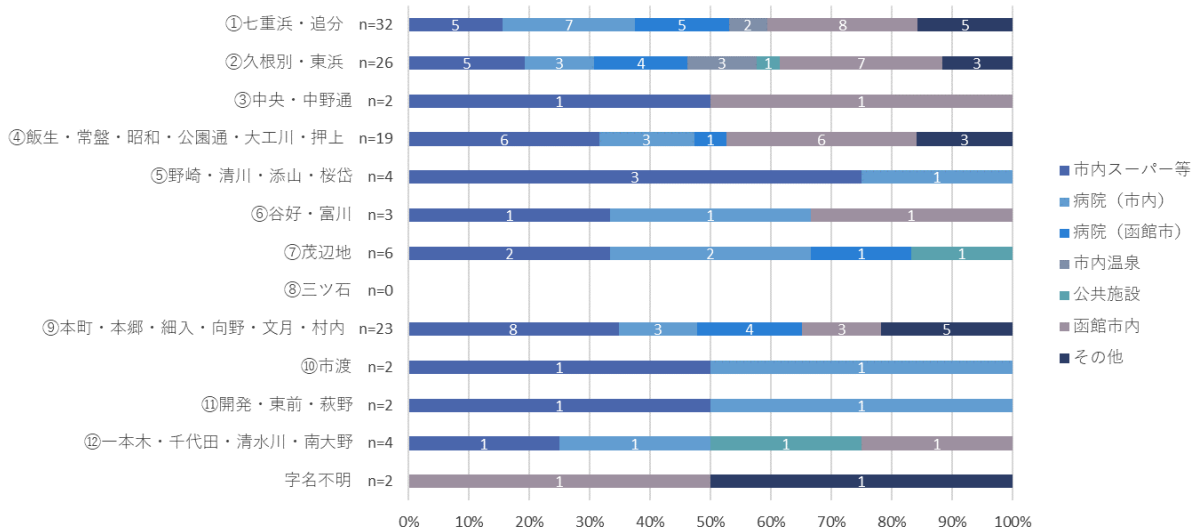
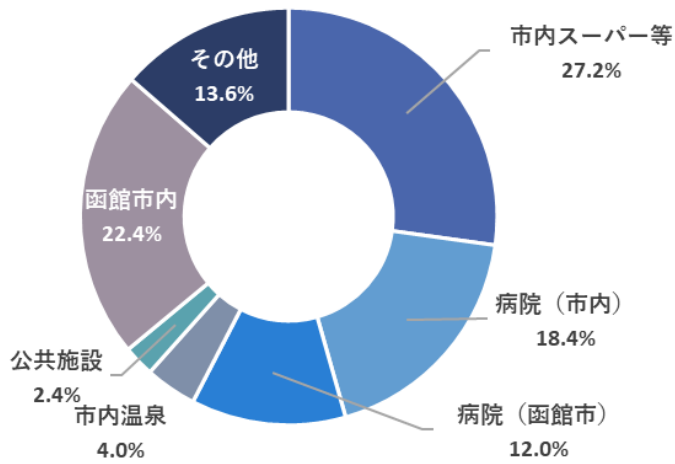
(3) 利用するなどの手段を使うか (複数回答可) n=169

※ (1) で減った・変わらないと回答した方へ質問



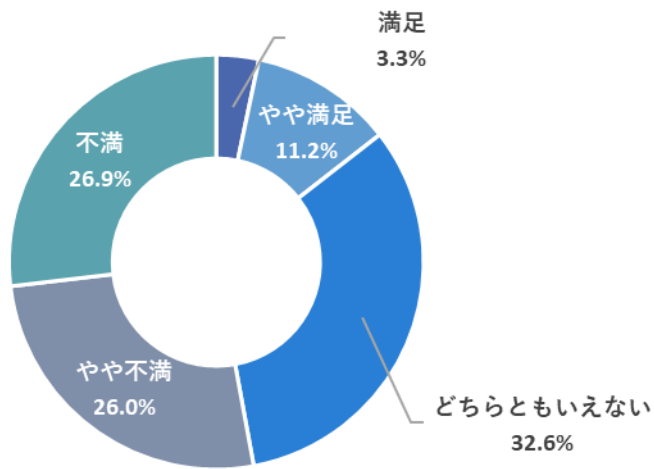
(4) 利用するならどこに行くか・行きたいか n=125

※ (1) で減った、変わらないと回答した方へ質問

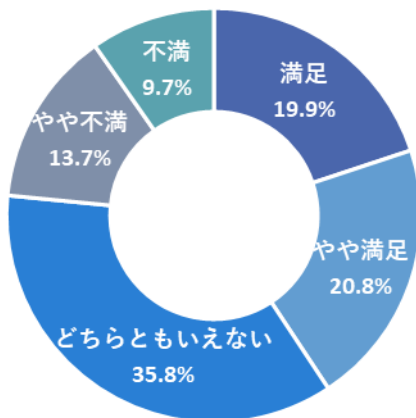


質問 13 バス満足度

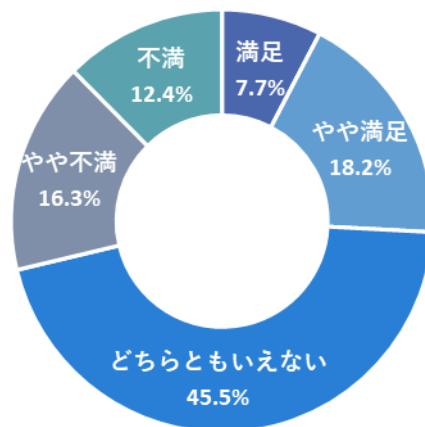
(1) 運行時間・回数 n=242



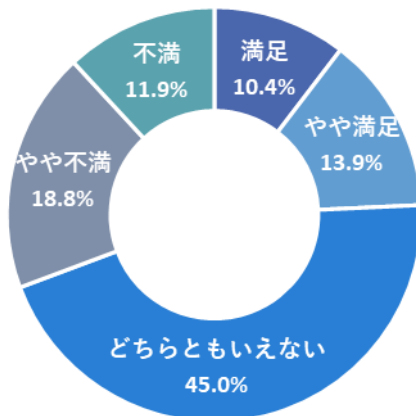
(2) 停留所の場所 n=226



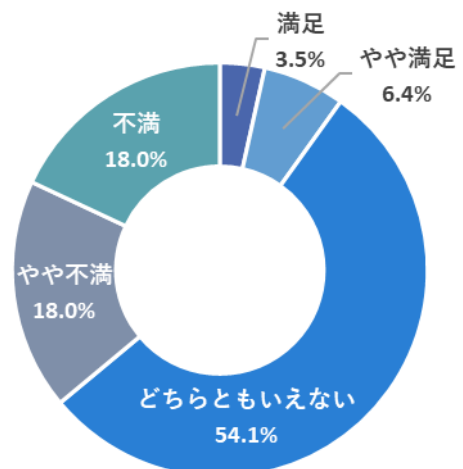
(3) 運賃 n=209



(4) 情報（時刻・乗り方）の分かりやすさ n=202

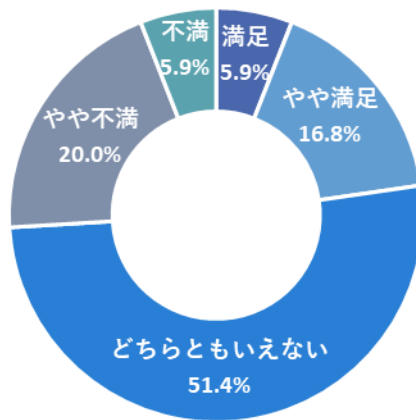


(5) 他の交通との乗り継ぎ n=172

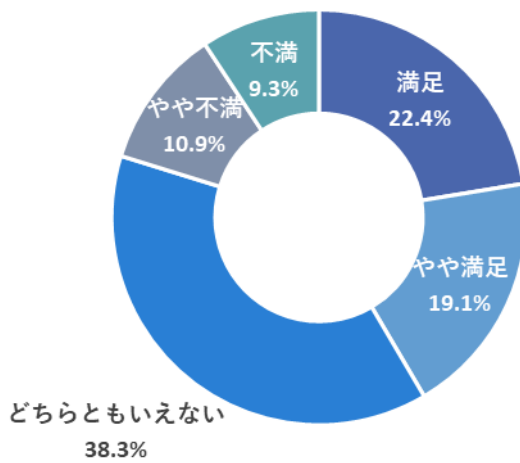


質問 14 鉄道満足度

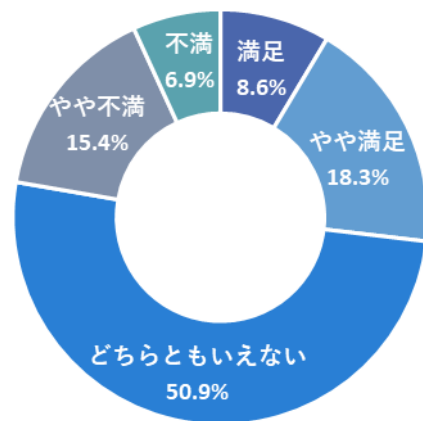
(1) 運行時間・回数 n=185



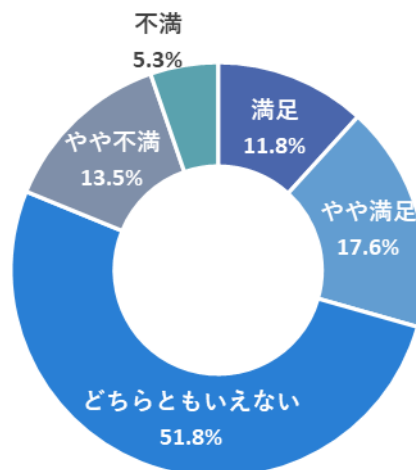
(2) 駅の場所 n=183



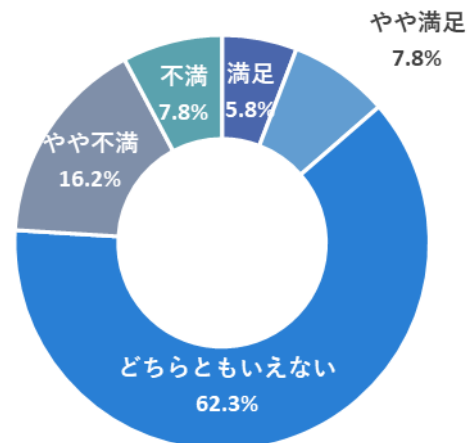
(3) 運賃 n=175



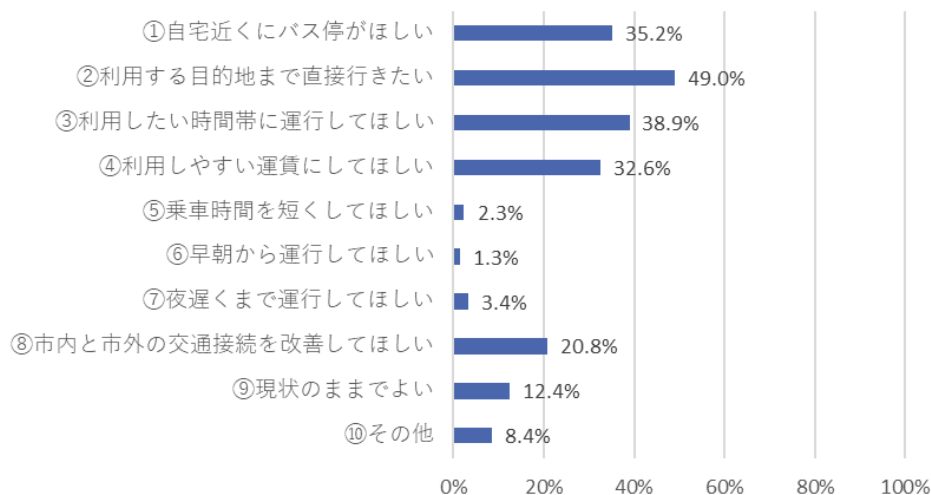
(4) 情報（時刻・乗り方）の分かりやすさ n=170



(5) 他の交通との乗り継ぎ n=154

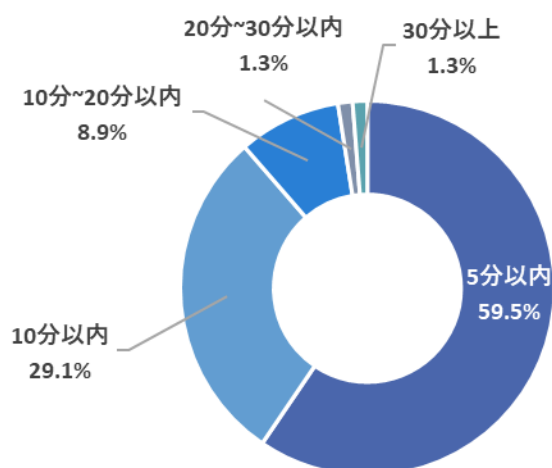


質問 15 公共交通に特に求めること3つ (複数回答可) n=298

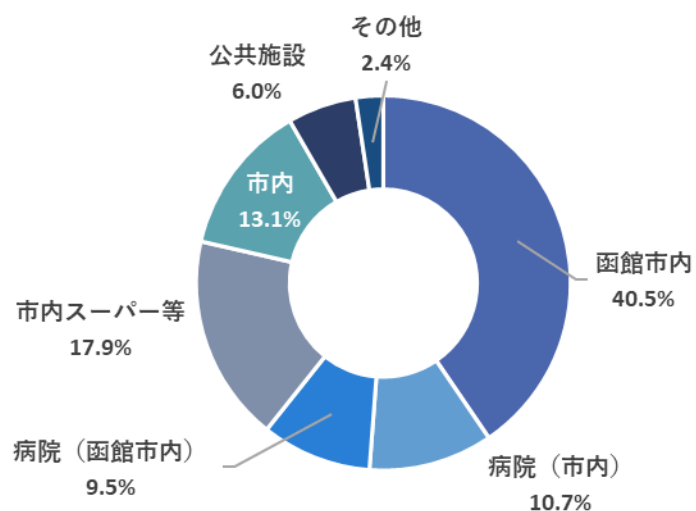


質問 16 公共交通に特に求めることの詳細

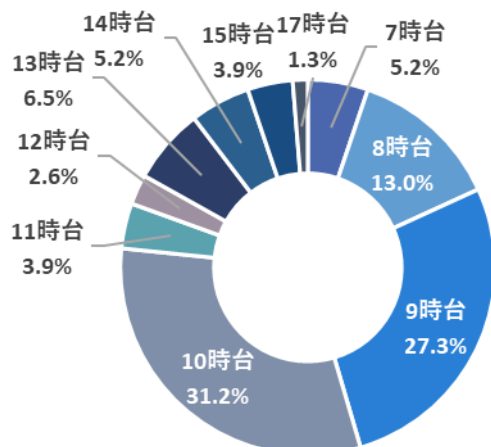
① 選択者の希望するバス停までの徒歩時間 n=79



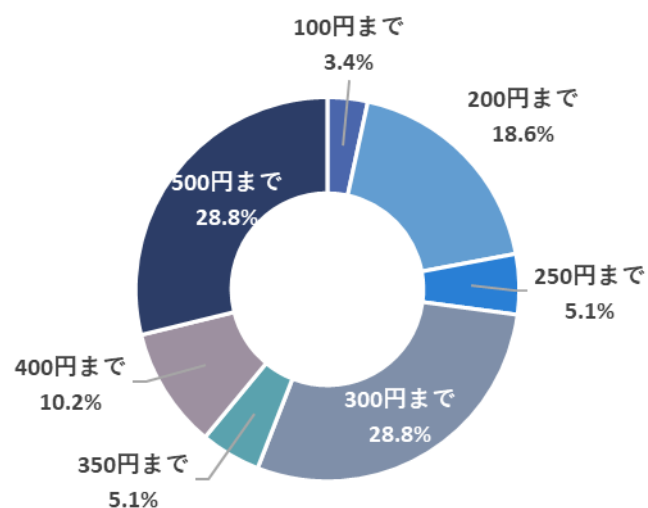
② 選択者が直接行きたい目的地 n=84



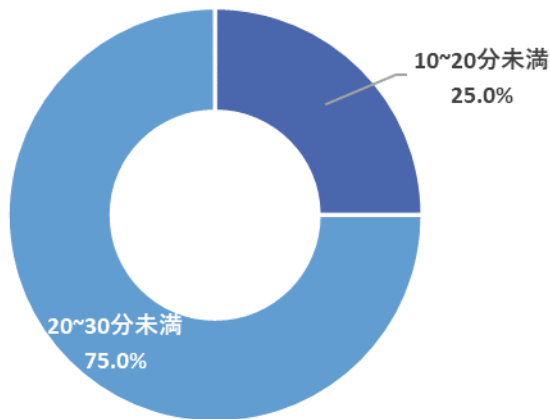
③ 選択者の利用したい時間帯 n=77



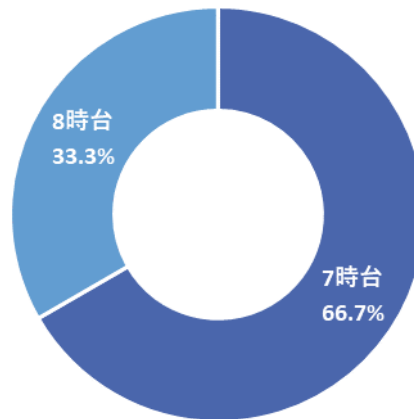
④ 選択者の希望する運賃 n=59



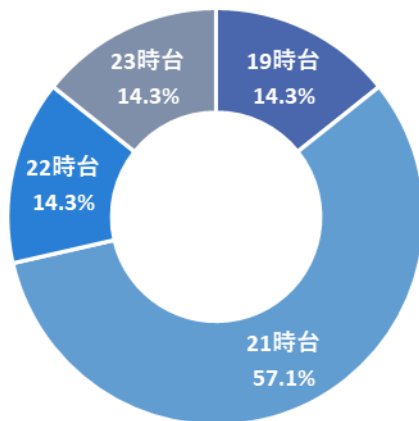
⑤ 選択者の希望する乗車時間 n=4



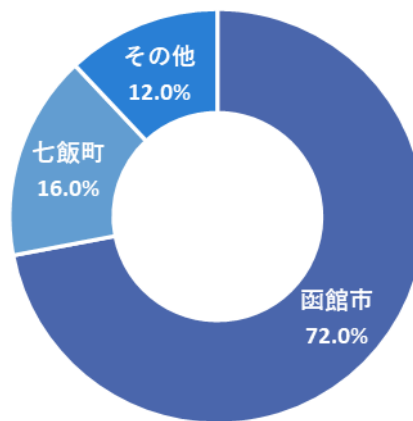
⑥ 選択者の希望する時間帯 n=3



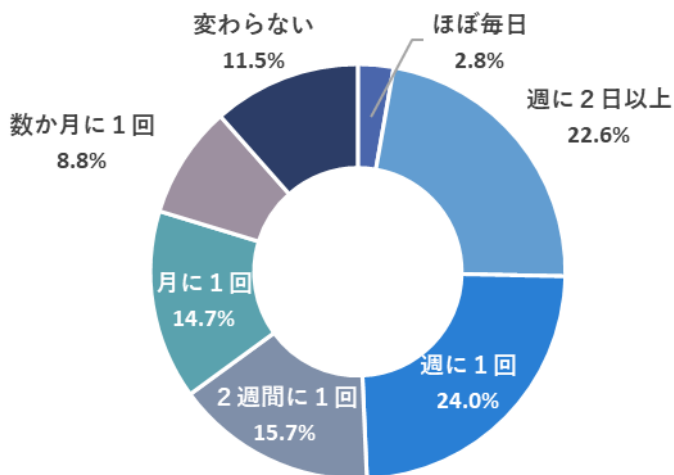
⑦ 選択者の希望する時間帯 n=7



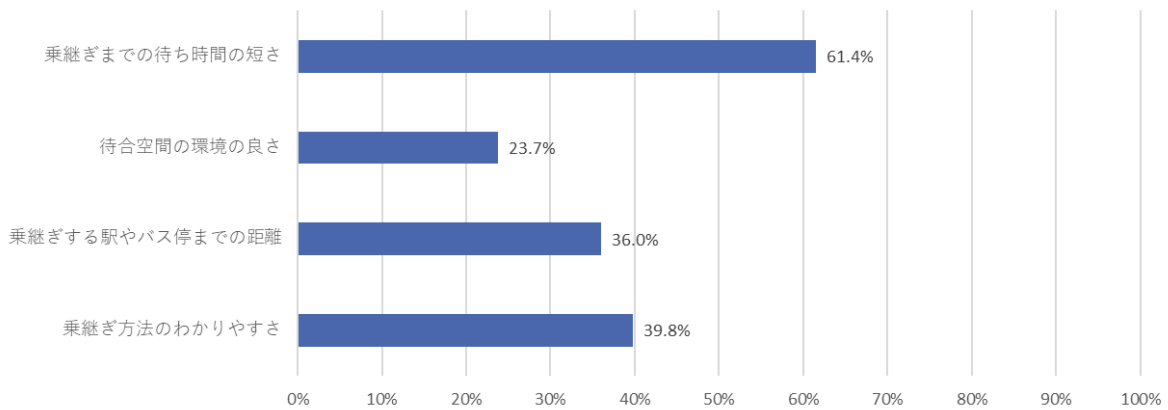
⑧ 選択者の希望する接続を改善してほしい市町村 n=25



質問 17 質問 15 で求めたことが実現したらどのくらい公共交通を利用するか n=217

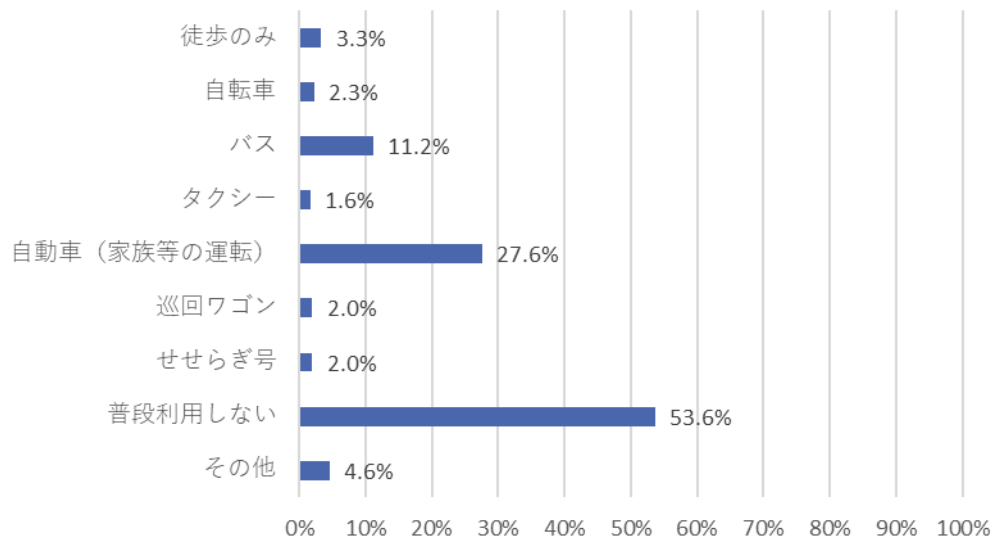


質問 18 バスや鉄道の乗継ぎをするときに重要視するもの（複数回答可） n=236

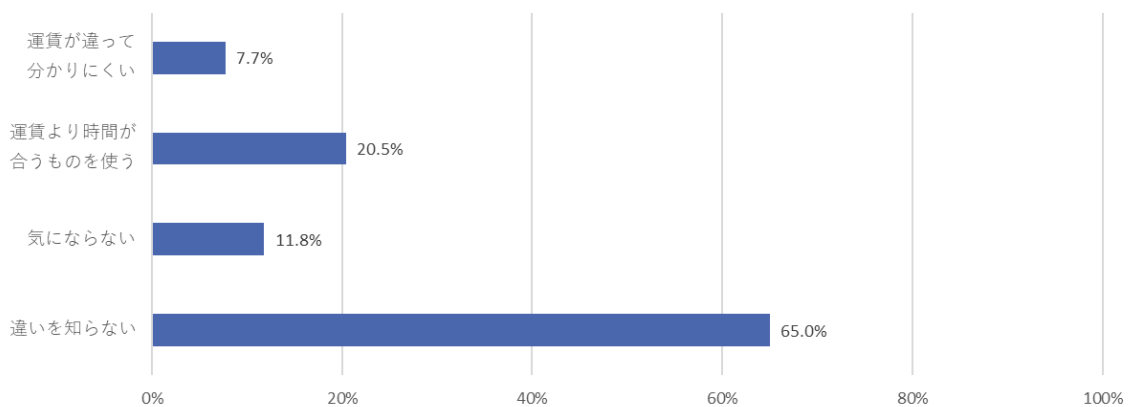


質問 19 せせらぎ温泉への移動について

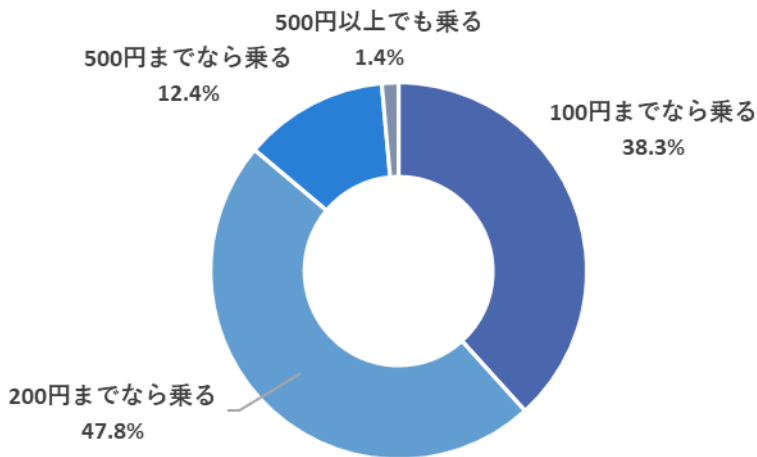
(1) せせらぎ温泉へはどの交通手段を使うか（複数回答可） n=304



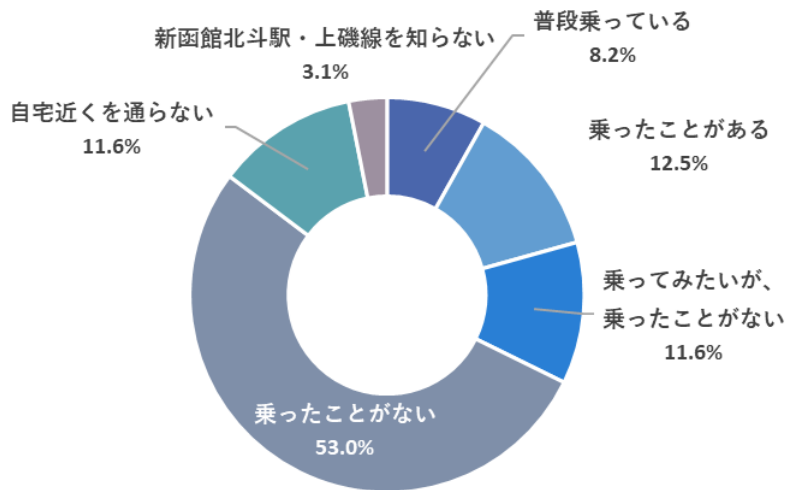
(2) 複数の公共交通があることについてどう感じるか（複数回答可） n=220



(3) せせらぎ温泉に行く際どれくらいの運賃なら乗るか n=209

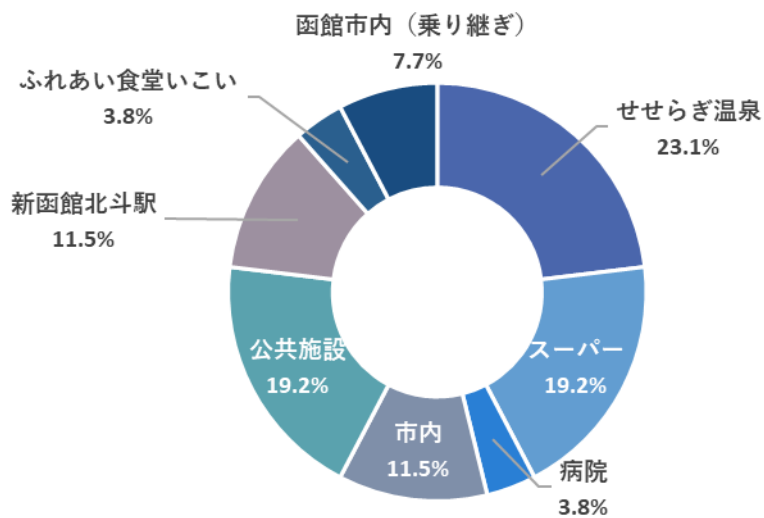


質問 20 新函館北斗駅・上磯線の乗車状況について n=319



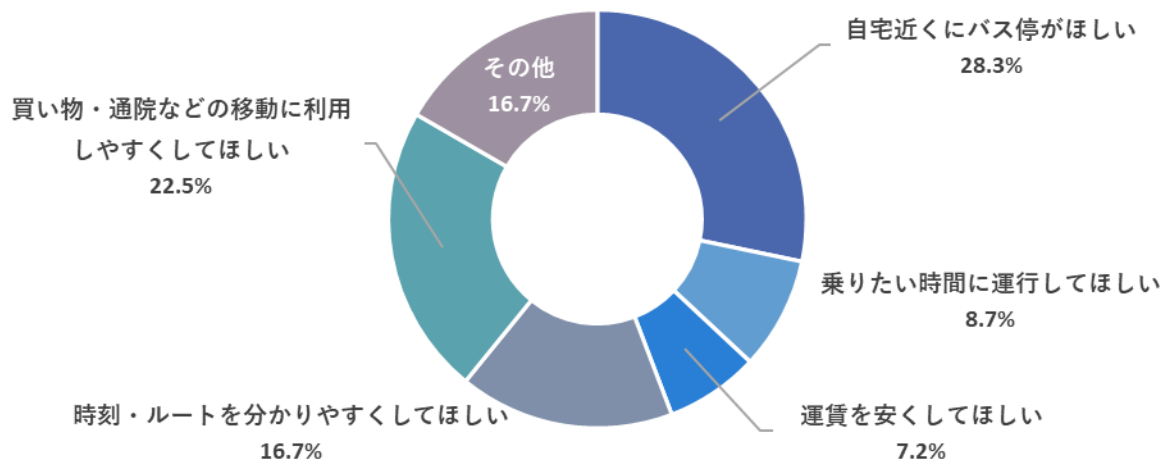
質問 21 新函館北斗駅・上磯線に乗ってよく行く場所 n=26

※質問 20 で普段乗っていると回答した方へ質問

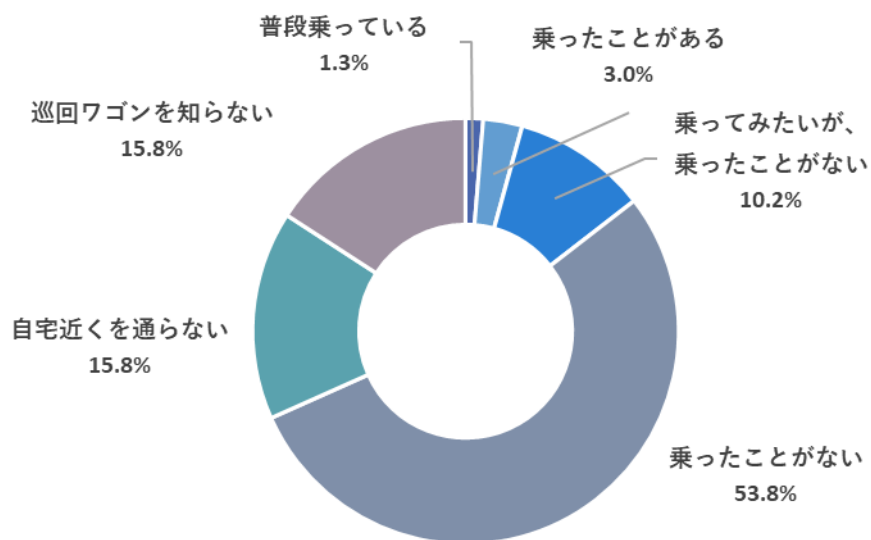


質問 22 どうすれば新函館北斗駅・上磯線に乗るか n=138

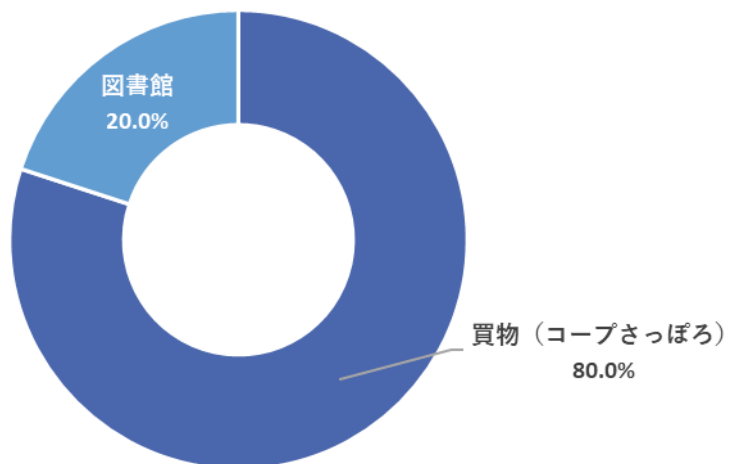
※質問 20 で「乗ってみたいが、乗ったことがない」、「乗ったことがない」と回答した方へ質問



質問 23 巡回ワゴンに乗車状況について n=303

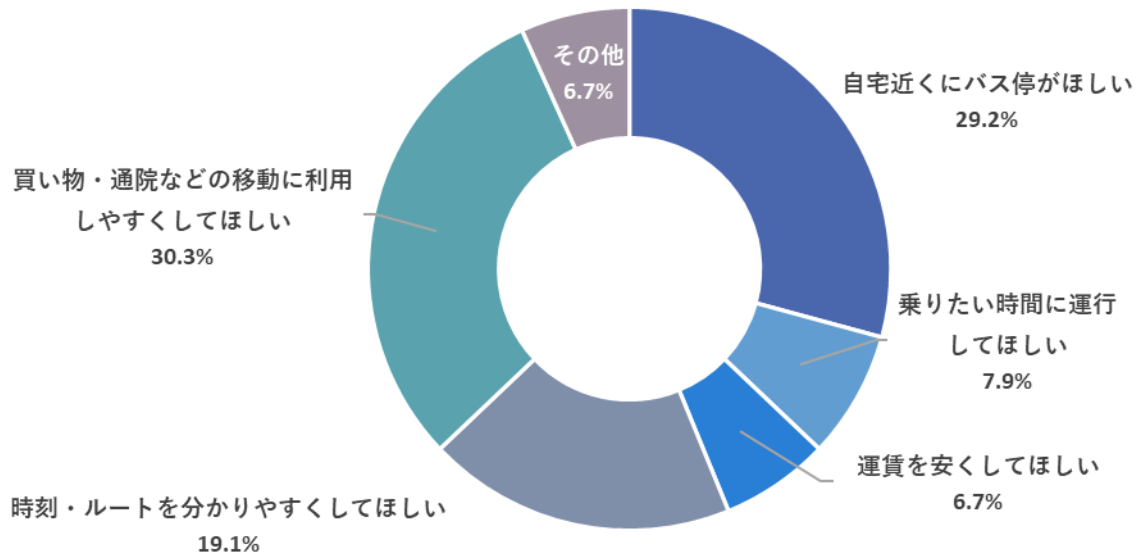


質問 24 巡回ワゴンに乗ってよく行く場所 n=5

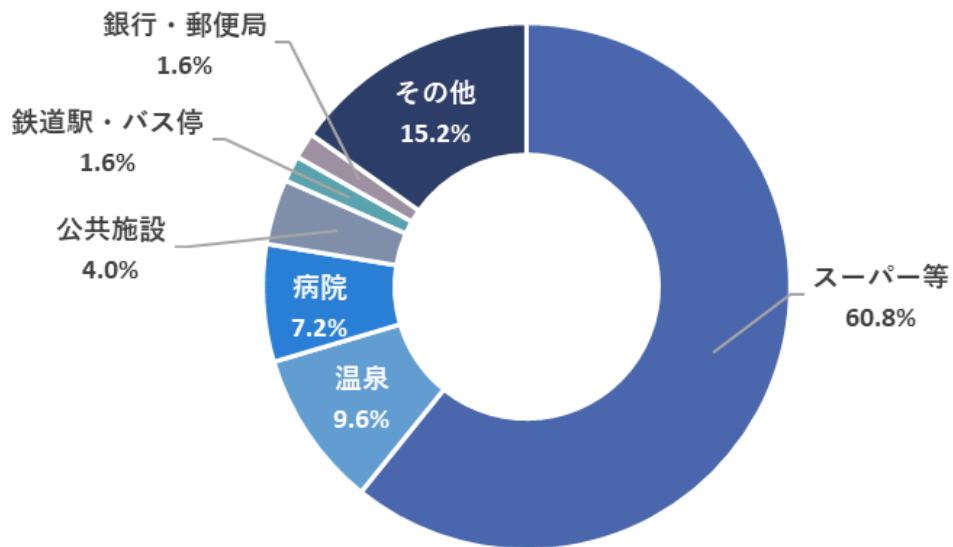


質問 25 どうすれば巡回ワゴンに乗るか n=178

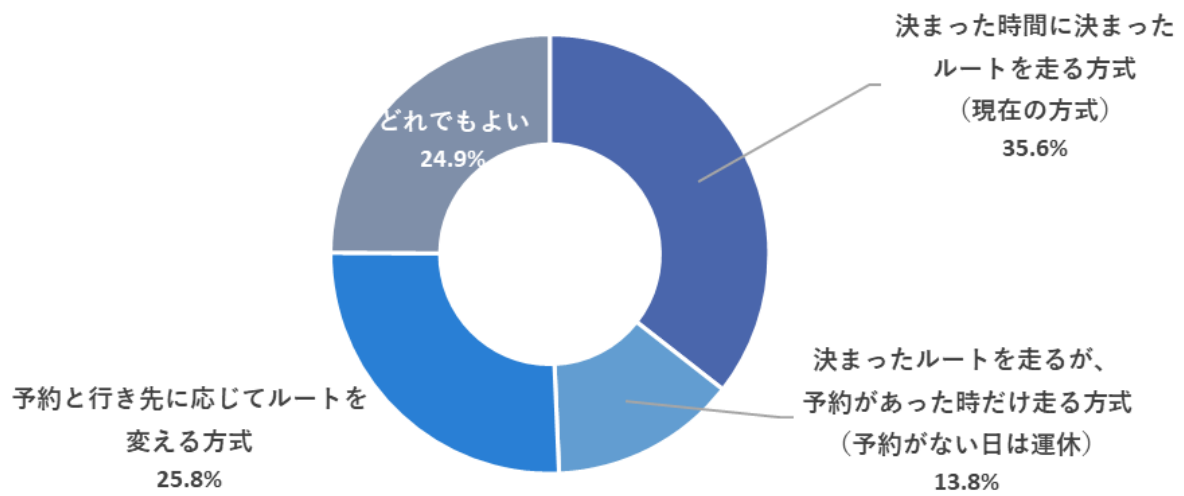
※質問 23 で「乗ってみたいが、乗ったことがない」、「乗ったことがない」と回答した方へ質問



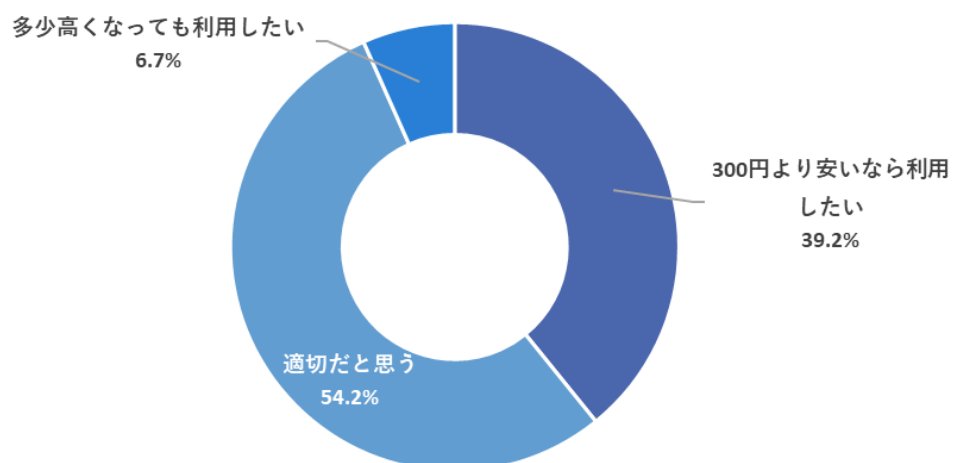
質問 26 巡回ワゴンに乗って行きたい市内の場所 n=125



質問 27 運行方法について n=225



質問 28 運賃について n=240



②巡回ワゴン路線沿線地域在住の高齢者向けアンケート

【調査概要】

・調査の方法

巡回ワゴン路線沿線の老人クラブを通じ、アンケート調査票を配布・回収

・調査対象者

巡回ワゴン路線沿線の老人クラブ 21 クラブ（会員数 521 名）

・調査期間

令和4年9月5日～10月7日

・回収結果

回収 341 名／521 名 回収率 65.5%

うち、茂辺地・石別線沿線 142 名／198 名 回収率 71.7%

上磯線沿線 92 名／125 名 回収率 73.6%

大野線沿線 107 名／198 名 回収率 54.0%

【結果概要】

・最寄り駅までの徒歩での所要時間は 58%が 20 分以上かかる。

・最寄りのバス停までの徒歩での所要時間は 53%が 10 分以上かかる。

・74%が巡回ワゴンを知っているが、他に移動手段がある、行き先が合わない等の理由から 65%が乗ろうとは思っていない。

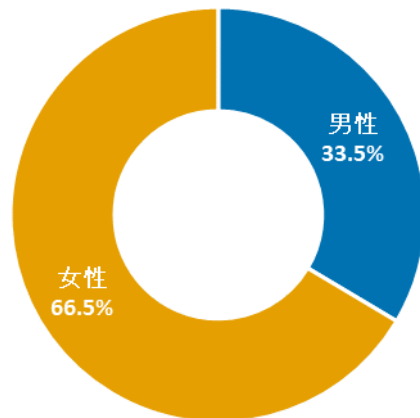
・買い物は 66.7%が週に 1 回以上直接店に買いに行っており、88.9%と北斗市内が大半である。移動手段は自分で運転するか、家族等の運転が 77.7%を占める。

・通院は月に 1 回が 54.8%であり、移動手段は、自分の運転か、家族等の運転で 76.2%と買い物と変わらないが、北斗市内へ行く割合は 63.0%、函館市へは 33.4%と買い物に比べ函館市への移動需要がある。

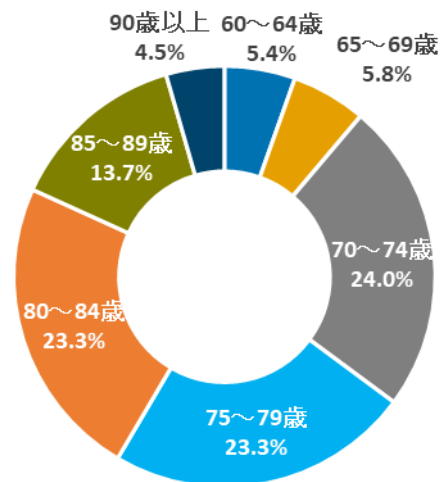
【調査結果】

■ 質問 1 性別・年齢を教えてください

(1) 性別 n=313



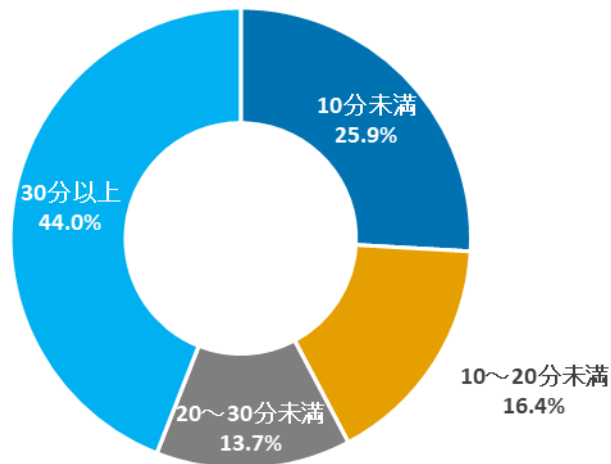
(2) 年齢 n=313



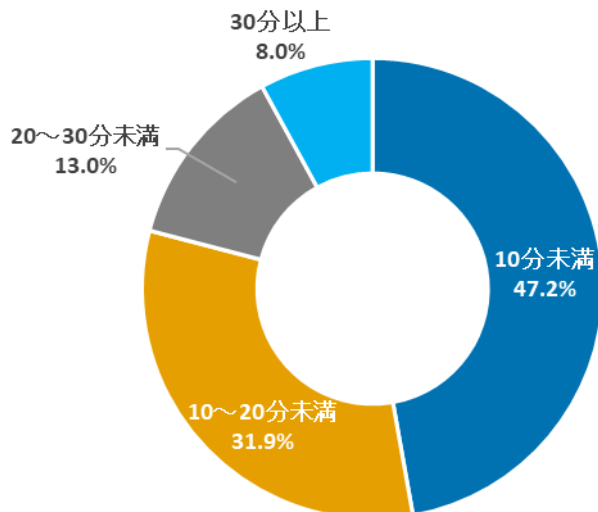
■ 質問 2 お住まいの字名を教えてください n=336

茂辺地	71	21.1%
萩野	34	10.1%
当別	30	8.9%
清川	19	5.7%
谷好	19	5.7%
飯生	18	5.4%
本町	18	5.4%
富川	15	4.5%
常盤	12	3.6%
本郷	12	3.6%
細入	11	3.3%
東前	11	3.3%
中野通	10	3.0%
向野	10	3.0%
桜岱	9	2.7%
文月	8	2.4%
添山	6	1.8%
公園通	5	1.5%
大工川	4	1.2%
押上	4	1.2%
三ツ石	4	1.2%
水無	2	0.6%
矢不来	2	0.6%
昭和	1	0.3%
村内	1	0.3%

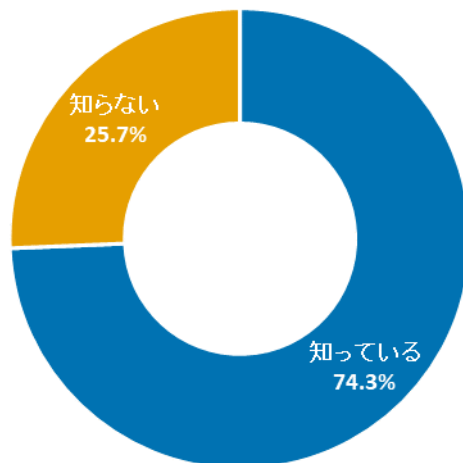
■ 質問 3 「最寄りの駅」までの徒歩での所要時間を教えてください n=336



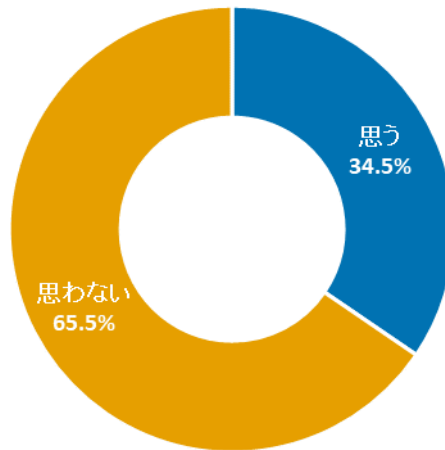
■ 質問 4 「最寄りのバス停」までの徒歩での所要時間を教えてください n=339



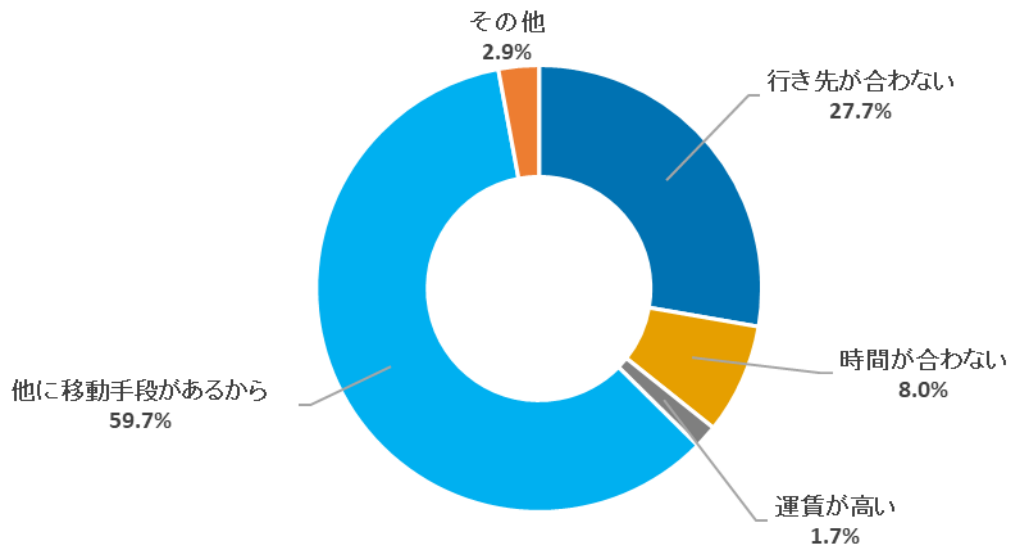
■ 質問 5 巡回ワゴンを知っていますか？ n=339



■ 質問 6 巡回ワゴンに乗ってみようと思いますか？ n=336

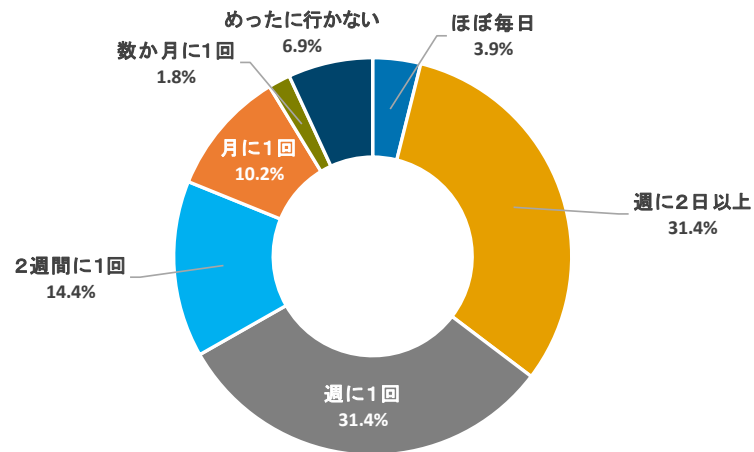


■ 質問 7 巡回ワゴンに乗ってみようと思わない理由を教えてください n=238



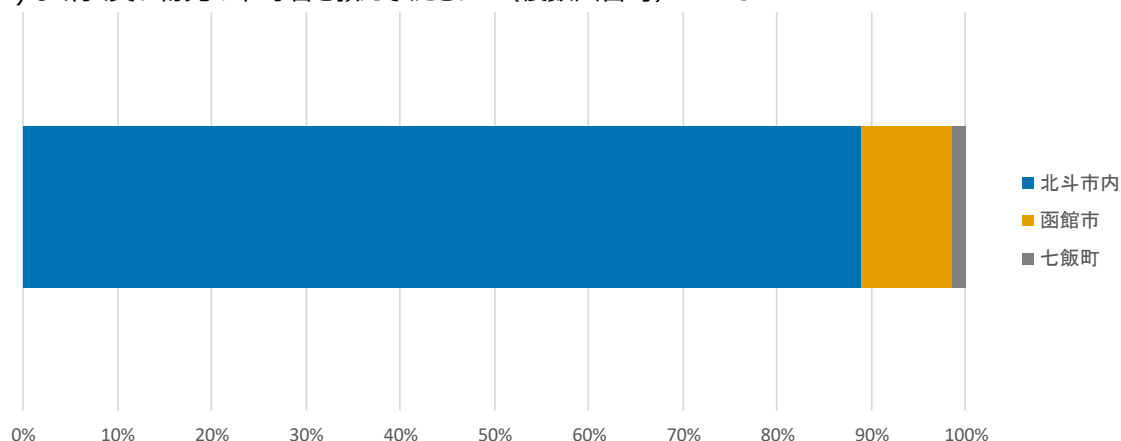
■ 質問 8 買い物の状況について教えてください n=334

(1) 直接、店に買い物に行く頻度を教えてください



	茂辺地・石別線沿線		上磯線沿線		大野線沿線		合計	
ほぼ毎日	3	2.2%	5	5.4%	5	4.9%	13	3.9%
週に2日以上	33	23.7%	28	30.4%	44	42.7%	105	31.4%
週に1回	54	38.8%	24	26.1%	27	26.2%	105	31.4%
2週間に1回	26	18.7%	13	14.1%	9	8.7%	48	14.4%
月に1回	13	9.4%	16	17.4%	5	4.9%	34	10.2%
数か月に1回	3	2.2%	1	1.1%	2	1.9%	6	1.8%
めったに行かない	7	5.0%	5	5.4%	11	10.7%	23	6.9%
	139		92		103		334	

(2) よく行く買い物先の市町名を教えてください (複数回答可) n=377

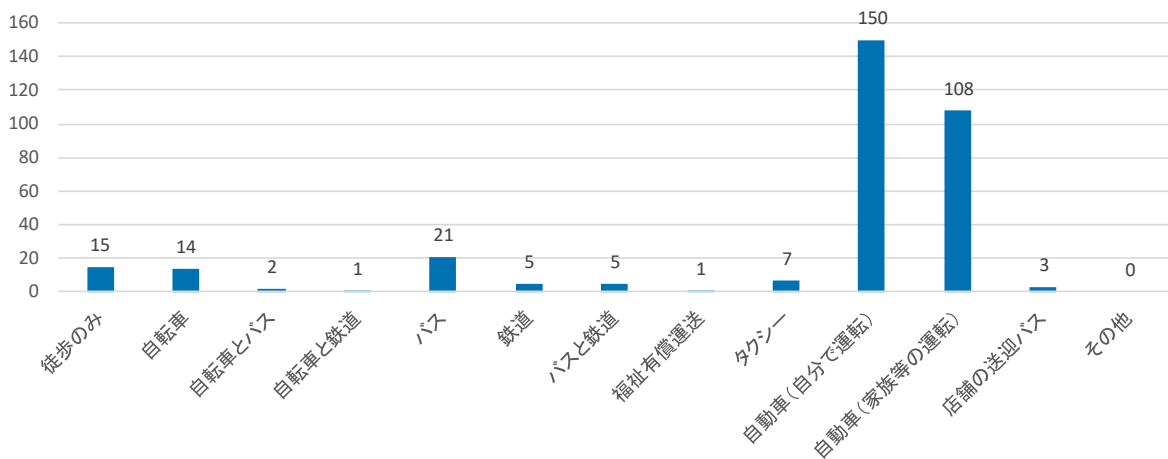


	茂辺地・石別線沿線		上磯線沿線		大野線沿線		合計	
北斗市内	145	93.5%	92	95.8%	98	77.8%	335	88.9%
函館市	10	6.5%	4	4.2%	23	18.3%	37	9.8%
七飯町	0	0.0%	0	0.0%	5	4.0%	5	1.3%
その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	155		96		126		377	

最もよく行く具体的な店名 n=243

	茂辺地・石別線沿線		上磯線沿線		大野線沿線		合計	
コープさっぽろほくと店	49	32.7%	10	24.4%	7	13.5%	66	27.2%
スーパーとうかい北斗店	20	13.3%	10	24.4%			30	12.3%
スーパー魚長久根別店	32	21.3%	9	22.0%			41	16.9%
トライアル上磯店	17	11.3%	4	9.8%	6	11.5%	27	11.1%
ラルズマート大野店		0.0%			9	17.3%	9	3.7%
スーパー魚長大野店		0.0%	1	2.4%	10	19.2%	11	4.5%
ラルズマート久根別店	8	5.3%			2	3.8%	10	4.1%
スーパーアークス港町店	4	2.7%	2	4.9%	4	7.7%	10	4.1%
DCMサンワ上磯店	5	3.3%	1	2.4%	2	3.8%	8	3.3%
イオン上磯店	1	0.7%	2	4.9%	5	9.6%	8	3.3%
ツルハ北斗中野通店	1	0.7%	1	2.4%	1	1.9%	3	1.2%
サツドラ久根別店	2	1.3%	1	2.4%			3	1.2%
ダイソーコープさっぽろほくと店		0.0%			1	1.9%	1	0.4%
ツルハ久根別店		0.0%			1	1.9%	1	0.4%
ドン・キホーテ函館七重浜店	1	0.7%					1	0.4%
DCM七重浜店		0.0%			1	1.9%	1	0.4%
阿部商店	1	0.7%					1	0.4%
近藤商店	1	0.7%					1	0.4%
マックスバリュ石川店	1	0.7%					1	0.4%
スーパーアークス大縄店	1	0.7%					1	0.4%
スーパーアークス七飯店		0.0%			1	1.9%	1	0.4%
セブンイレブン飯生店	1	0.7%					1	0.4%
セブンイレブン本町店					1	1.9%	1	0.4%
スーパー (店名不明)	2	1.3%					2	0.8%
その他	3	2.0%			1	1.9%	4	1.6%
	150		41		52		243	

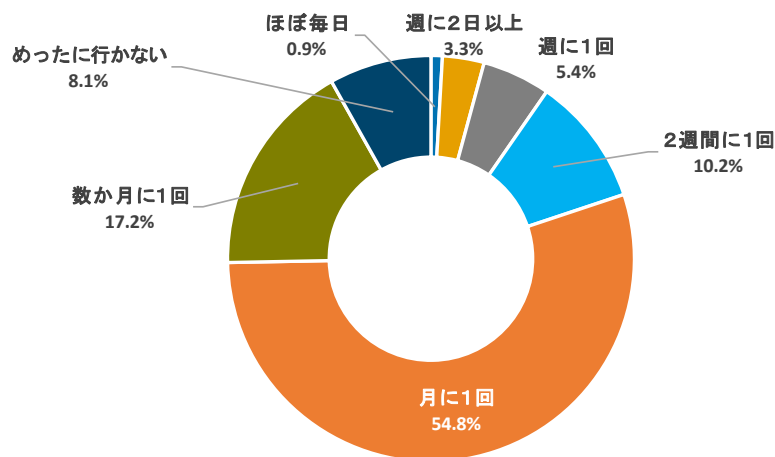
(3) 買い物に行く際の移動手段 n=332



	茂辺地・石別線沿線		上磯線沿線		大野線沿線		合計	
徒歩のみ	3	2.1%	12	13.2%	0	0.0%	15	4.5%
自転車	1	0.7%	8	8.8%	5	5.0%	14	4.2%
自転車とバス	1	0.7%	0	0.0%	1	1.0%	2	0.6%
自転車と鉄道	0	0.0%	1	1.1%	0	0.0%	1	0.3%
バス	18	12.9%	2	2.2%	1	1.0%	21	6.3%
鉄道	5	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	5	1.5%
バスと鉄道	4	2.9%	1	1.1%	0	0.0%	5	1.5%
福祉有償運送	1	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.3%
タクシー	1	0.7%	3	3.3%	3	3.0%	7	2.1%
自動車(自分で運転)	57	40.7%	35	38.5%	58	57.4%	150	45.2%
自動車(家族等の運転)	46	32.9%	29	31.9%	33	32.7%	108	32.5%
店舗の送迎バス	3	2.1%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.9%
その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	140		91		101		332	

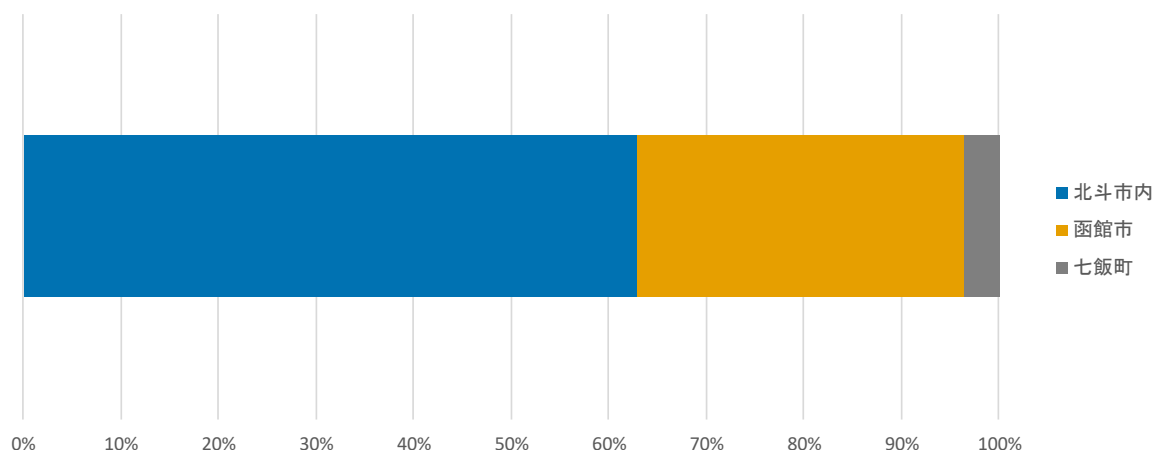
■ 質問 9 通院の状況について教えてください

(1) 病院に行く頻度 n=332



	茂辺地・石別線沿線		上磯線沿線		大野線沿線		合計	
ほぼ毎日	2	1.4%	0	0.0%	1	1.0%	3	0.9%
週に2日以上	4	2.9%	4	4.4%	3	2.9%	11	3.3%
週に1回	6	4.3%	6	6.6%	6	5.8%	18	5.4%
2週間に1回	16	11.6%	10	11.0%	8	7.8%	34	10.2%
月に1回	74	53.6%	57	62.6%	51	49.5%	182	54.8%
数か月に1回	28	20.3%	9	9.9%	20	19.4%	57	17.2%
めったに行かない	8	5.8%	5	5.5%	14	13.6%	27	8.1%
	138		91		103		332	

(2) よく行く通院先の市町名を教えてください (複数回答可) n=392



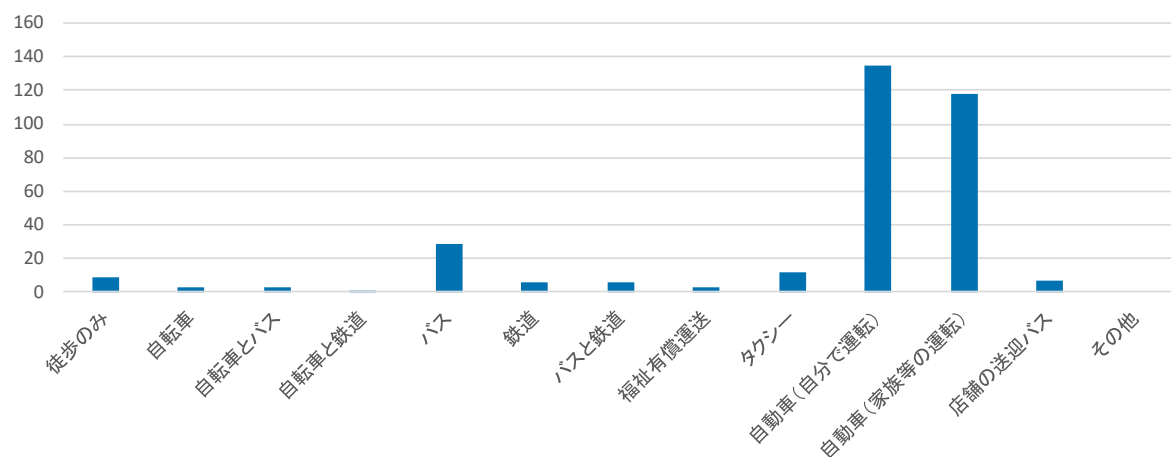
	茂辺地・石別線沿線		上磯線沿線		大野線沿線		合計	
北斗市内	101	63.5%	77	72.0%	69	54.8%	247	63.0%
函館市	56	35.2%	28	26.2%	47	37.3%	131	33.4%
七飯町	2	1.3%	2	1.9%	10	7.9%	14	3.6%
その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	159		107		126		392	

最もよく行く具体的な病院名 n=180

※主なもの (回答件数1件の病院を除く。)

	茂辺地・石別線沿線		上磯線沿線		大野線沿線		合計	
海老沢医院	13	14.6%	7	17.1%		0.0%	20	11.1%
市立函館病院	9	10.1%	6	14.6%	4	8.0%	19	10.6%
きむらクリニック		0.0%		0.0%	8	16.0%	8	4.4%
平田博巳内科クリニック	8	9.0%		0.0%	4	8.0%	12	6.7%
成田眼科	7	7.9%	7	17.1%	1	2.0%	15	8.3%
五稜郭病院	2	2.2%	3	7.3%	6	12.0%	11	6.1%
かみいそ循環器内科	10	11.2%	1	2.4%		0.0%	11	6.1%
増田クリニック		0.0%		0.0%	3	6.0%	3	1.7%
藤崎整形外科	1	1.1%	1	2.4%	4	8.0%	6	3.3%
しいき循環器内科		0.0%		0.0%	3	6.0%	3	1.7%
上磯整形外科	4	4.5%	3	7.3%		0.0%	7	3.9%
おおきた内科	5	5.6%	1	2.4%		0.0%	6	3.3%
岡本泌尿器科	5	5.6%	1	2.4%		0.0%	6	3.3%
藤原内科	2	2.2%		0.0%	1	2.0%	3	1.7%
いいだ内科	3	3.4%	3	7.3%		0.0%	6	3.3%
中央病院	1	1.1%	1	2.4%	2	4.0%	4	2.2%
熊谷内科	2	2.2%	2	4.9%		0.0%	4	2.2%
工藤眼科		0.0%		0.0%	4	8.0%	4	2.2%
医師会病院	2	2.2%	2	4.9%		0.0%	4	2.2%
江口眼科	1	1.1%		0.0%	1	2.0%	2	1.1%
むらおか歯科	3	3.4%		0.0%		0.0%	3	1.7%
保浦内科医院	3	3.4%		0.0%		0.0%	3	1.7%
くまくら柏木クリニック		0.0%	1	2.4%	1	2.0%	2	1.1%
ななえ新病院		0.0%		0.0%	2	4.0%	2	1.1%
函館赤十字病院		0.0%		0.0%	2	4.0%	2	1.1%
斉藤内科クリニック	1	1.1%		0.0%	1	2.0%	2	1.1%
今内科	2	2.2%		0.0%		0.0%	2	1.1%
ほたてクリニック	1	1.1%	1	2.4%		0.0%	2	1.1%
稜北病院	2	2.2%		0.0%		0.0%	2	1.1%
国立病院	1	1.1%		0.0%	1	2.0%	2	1.1%
小松内科		0.0%	1	2.4%	1	2.0%	2	1.1%
新都市病院	1	1.1%		0.0%	1	2.0%	2	1.1%
	89		41		50		180	

(3) 病院に行く際の移動手段



	茂辺地・石別線沿線		上磯線沿線		大野線沿線		合計	
徒歩のみ	1	0.7%	7	7.4%	1	1.0%	9	2.7%
自転車	0	0.0%	2	2.1%	1	1.0%	3	0.9%
自転車とバス	1	0.7%	1	1.1%	1	1.0%	3	0.9%
自転車と鉄道	0	0.0%	1	1.1%	0	0.0%	1	0.3%
バス	22	15.8%	5	5.3%	2	2.0%	29	8.7%
鉄道	4	2.9%	2	2.1%	0	0.0%	6	1.8%
バスと鉄道	6	4.3%	0	0.0%	0	0.0%	6	1.8%
福祉有償運送	2	1.4%	1	1.1%	0	0.0%	3	0.9%
タクシー	2	1.4%	6	6.4%	4	4.0%	12	3.6%
自動車(自分で運転)	54	38.8%	27	28.7%	54	54.5%	135	40.7%
自動車(家族等の運転)	43	30.9%	41	43.6%	34	34.3%	118	35.5%
店舗の送迎バス	4	2.9%	1	1.1%	2	2.0%	7	2.1%
その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	139		94		99		332	

(2) 住民ヒアリング

①茂辺地地区 わくわくサロンひだまり

・実施日時 令和7年8月25日(月) 13:40 から 14:00

・実施場所 茂辺地住民センター

・参加者 18名

[お出かけ先と移動手段について]

- 外出の頻度は週に1回以上が14名である。
- 外出の目的は主に買い物と通院である。
- よく行く買い物先としてはコープさっぽろが多い。
- 通院先は市内医療機関が中心である。
- 移動手段は自分で車を運転するか、家族等の運転で移動する。
- コープさっぽろまで巡回ワゴンで行けるようになるのは助かる。

[免許返納、公共交通の利用について]

- 10名が免許を持っている。
- 現在は自分で運転しているが、将来運転ができなくなったらバスや鉄道を利用して移動する。

[巡回ワゴンについて]

- 17名が巡回ワゴンを知っている。
- 乗ったことがある(2名)。
- 13名が「今後乗ってみたい」と回答。
- 2名が「他に移動手段があるため乗りたくないと思わない」と回答

[買い物やバス利用での支払い方法]

- 15名が現金と回答。

②大野地区 たまゆらの家

・実施日時 令和7年8月20日(水) 13:00 から 13:50

・実施場所 市渡会員宅

・参加者 13名

[お出かけ先と移動手段について]

- 13名中11名が外出の頻度は週に1回以上
- 外出の目的は主に買い物と通院、趣味等
- 通院先は市内医療機関が中心
- 移動手段は自分で車を運転するか、家族等の運転で移動する。

[免許返納、公共交通の利用について]

- 13名中7名が免許を持っている。
- 免許を持っている7名中4名が自動車以外で移動する手段がない。

[巡回ワゴンについて]

- 乗ったことがある(1名)。
- 他の公共交通の方が安いので乗らない。
- 大野線について1日1本は少ない。

③巡回ワゴンモニターツアー

- ・実施日時 令和6年12月7日(土) 9:30から11:00
- ・参加者 7名及び北海道教育大学函館校学生4名
- ・募集方法 函館緑花会運営の「ふれあい食堂いこい」を大学生が訪問し、利用者に募集活動を実施。
- ・実施内容 大野線②の乗車体験、参加者と一緒に大学生が乗車し、バス停の場所や乗り方の説明、大学生との感想、意見交換

[巡回ワゴンについて]

- 乗ったことがない(7名全員)。
- 定期的にツアーを開催すると知ってもらえると思う。
- 函館バスの28系統が100円で行ける区間があることを考えると300円は高いと感じる。



④高齢者運転免許証自主返納支援事業利用者

- ・実施日時 令和6年11月
- ・実施方法 自宅へ訪問、聞き取り
- ・対象者 巡回ワゴン沿線住民19名

[お出かけ先と移動手段について]

- 函館まで通院しているが、家族に送迎をしてもらっている。

[巡回ワゴンについて]

- 夏は自転車で買い物に行っているが、冬は巡回ワゴンを利用している。

⑤茂辺地地区 わくわくサロンひだまり

- ・実施日時 令和6年6月24日(月) 13:30から14:00
- ・実施場所 茂辺地住民センター
- ・参加者 18名

[お出かけ先と移動手段について]

- ドラッグストアに行きたい。七重浜まで行って、もう少し長く滞在できればいい。
- 普段の行き先は久根別。買い物はコープ、ダイソー、サツドラ。かみいそ循環器内科もある。イオンまでは遠過ぎるので行かない。
- 久根別に行くときは1時間半から2時間は滞在している。
- 参加者のうち免許返納又は自家用車を手放した方は1名。道南いさりび鉄道を利用。たまに函館バスを利用。

[巡回ワゴンについて]

- 巡回ワゴンについては知っている（全員）。
- 利用したことがあるのは1名。約2か月に一度、上磯駅前まで通院（岡本ひ尿器科）のため利用しているが、便利だと思う。
- 今後免許返納や車を手放した場合には、全員が巡回ワゴンの利用を考えている。

⑥巡回ワゴンモニター乗車会

- ・実施日時 令和4年9月28日（水） 9:00から10:30
- ・参加者 石別町内会8名
- ・実施内容 スーパーとうかいまで巡回ワゴンで移動し、買い物を体験

[お出かけ先と移動手段について]

- 買い物や病院は自分の運転か家族等の車で移動する。

[巡回ワゴンについて]

- 今は自分で運転しているが今後免許返納を考えなければならずその際は巡回ワゴンを利用することになる。



⑦高齢者運転免許証自主返納支援事業利用者

- ・実施日時 令和4年6月
- ・実施方法 電話による聞き取り
- ・対象者 巡回ワゴン沿線住民59名

[お出かけ先と移動手段について]

- 買い物や病院は家族等の車で移動する。
- 市内はバス、函館市へはいさりび鉄道で移動している。
- 徒歩で移動できている。

[巡回ワゴンについて]

- 家族も免許返納した際には利用したい。
- バスの方が安いので利用しない。
- 買い物の際に荷物を持って歩くのが難しいので、店の前に止まるなら利用したい。

(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 日あたりの利用者数が約 2,000 人であったが、コロナ禍前では約 1,800 人、コロナ禍にあつては約 1,400 人となっていたが、現在は約 1,500 人とコロナ禍よりは増加している。コロナ禍前の水準を目標にしている。
- 旅客輸送のうち、6 割が通勤・通学定期を利用している。収入の実績では 3 割となっている。5 年前から大きくは変わっていない。今後も同じ水準となる見通し。
- 乗車券、定期券の発売データから利用者数と輸送密度（輸送人キロ/営業キロ）を推計している。輸送密度は 450 人で 5 年前から大きな減少はない。
※輸送密度…路線 1km あたりの輸送人数
輸送人キロ…乗車した距離×人数
- 利用者数だけではなく輸送密度を推計することで、輸送人キロ、賃率、客単価等の指標で営業状況を評価している。
※賃率…路線 1km あたりの運賃

[利用促進策について]

- 沿線市町の町内会や老人クラブへ呼びかけや修学旅行時の利用の呼びかけを行っている。
- 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。
- 他の交通事業者と連携しながら積極的に取り組んでいきたい。

[市内交通状況について]

- 通勤・通学など一度に大量の人を輸送するのは鉄道が適しており、役割を果たすために維持に努める。

[巡回ワゴンについて]

- 駅が巡回ワゴン停留所となっており、鉄道へのスムーズな乗換を可能としている。

[キャッシュレスについて]

- 券売機を導入し、キャッシュレスでも購入できるようになった。

②函館バス

[運行・利用状況について]

- 利用者についてはコロナ禍からは増えているが、コロナ禍前の水準には至っていない。
- 人口減により年 2 %程度利用者が減っていくと予想されるが、利用者を維持できるよう努める。
- コロナ禍で定期路線では 2 割強の売り上げ減となっていたが、現在は観光路線等により売上は維持できている。

[営業の状況について]

- 5 年間で運転手が減少しており、深刻な課題となっている。今後は運転手の維持・確保に努める。
- 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受ける観光貸切は、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。

- スクールバスを運行するための運転手も不足しており、今後も維持できるよう努めたい。

[利用促進策について]

- 西鉄グループの nimoca 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。
 - ※GTFS…経路検索アプリやサイトに掲載されるために必要となるデータ
 - ※コンテンツプロバイダ…GTFS データを利用した経路検索サービスや交通情報の提供を行う事業者
- 1 日乗車券や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）にて発案された「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）（以下、「旅パス」）、「千年手形」により観光客のバス利用の促進を図っている。
- 今後も利用促進については積極的に行っていきたい。

[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、「新函館北斗駅・上磯線」を除き、全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。
- 通勤・通学時間以外は利用が少なく、さらに利用の少ない停留所が多数存在する。
- 利用の少ない停留所は通過する等、効率化を検討する。

③新星ハイヤー

[営業・運行状況について]

- 営業内容：タクシー乗用（初乗り 700 円）、深夜乗合ハイヤー、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。
- 初乗り運賃は 5 年前から 140 円上昇した。
- 営業区域：函館交通圏（函館市 17 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（旧上磯地区）、北斗市からのバス運行業務は約 300km/日以内（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 名のうち、15 名程度がバス運転経験者。現状の乗務員数における稼働状況としては普段から利用いただいている乗車需要には対応できているが、新規需要への対応については不安が残る。

[利用状況について]

- タクシー乗用の輸送人員は月に約 9,200 人、年間輸送人員は約 111,000 人（令和 6 年度実績）と 5 年前の約 115,000 人から微減している。
- 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。コロナ禍では、利用はほとんどなかったが、現在はコロナ禍前の水準に戻った。
- 深夜乗合ハイヤー利用者は、コロナ禍前は月 130~250 名であったが、コロナ禍後は月 25~40 名前後に激減した。現在は月 70 人程度で回復しつつある。

[他公共交通との乗り継ぎについて]

- 道南いさりび鉄道の利用者を自宅まで送迎することが多い。

[キャッシュレスについて]

- QR コード決済やクレジットカード決済に対応している。

④JR 北海道（函館支社）

[運行・利用状況について]

- 在来線・特急の利用者数についてはコロナにより大きく減少した。現在は回復しているが、人口減などもあってか、コロナ禍前までは戻っていない。
- 新幹線は、5年前の時点で修学旅行の利用が増えていた。5年前と比べると利用者数では人口減の影響で減っているが、利用する学校数は増えており、今後も学校へのPRなどにより、利用促進に努める。

[利用促進策について]

- 5年前に引き続き、旅パスをPRしている。現在は紙に加えて、電子チケットも導入している。
- 「えきねっと会員限定」で「トクだ値」を設定しており、割引して利用できる仕組みを作っている。
- アニメやキャラクターとのコラボ企画や新幹線10周年記念企画などを行っている。

[キャッシュレスについて]

- 新函館北斗駅から函館駅の間にICカード利用ができるよう機器を導入した。

[その他]

- 「話せる券売機」の導入により、オペレーターと話することができるようになり、操作に不慣れな方の利便性が向上した。

⑤北の星観光

[営業・運行状況について]

- コロナの時に引き継いだしんわ交通は、旧大野地区を区域としていたので、その区域を継続して運行している。
- 普段待機している場所は、総合分庁舎前、イオン上磯店、新函館北斗駅。
- 新函館北斗駅から函館方面へはあまり使われないが、函館方面から新函館北斗駅の方面へは使われている。
- 新幹線やJRを利用して新函館北斗駅で降りた人は、その後はこだてライナーかレンタカーを利用する人が多い。
- 夜に比べて、朝の利用者は少ない。利用増に向けて、通学利用者向けの乗合タクシーを運行するなどが考えられる。
- 乗務員数は約60名。バス運転手合同企業説明会で令和7年度は5名入社した。

[利用促進策について]

- デマンド交通が成り立つなら複数社で協力してやってみたい。
- 配車アプリを導入予定。

[キャッシュレスについて]

- ICカード、クレジットカードも使用可能。ICカードの利用は料金全体の15%。クレジットカードを含めると約20%。タクシーチケットは全体の20%。

(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、市内、函館市の一部、七飯町、知内町、福島町、鹿部町に無料で送迎している。
- 1 日の来院者全体は 180～200 名程度で 5 年前と大きく変わらない、送迎利用の方は、5 年前は 1 日 100 名弱だったが現在は、自家用車や家族等の運転による通院が多くなり、1 日 40 名弱と大きく減少した。
- 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 2 台で運行している。5 年前は 4 台だった。
- 運転手について 5 年前は 4 名だったが、現在は 1 名のみ。
- サービスの一環として送迎が維持できるように努めていく。

②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、5 年前から大きな変化はない。

[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。
- 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コープさっぽろほくと店（移動販売に関する聞き取り）

[サービス提供区域、運行ルート、提供システム等]

- 北斗市内は、ほくと店の 1 台で提供区域を回っている。5 年前は 1 日大野地区も運行していたが、現在は運行していない。
- 3 コースを回っている。1 日の停車箇所は 20 箇所前後が限度で、1 箇所あたりのお客は 5 名程度を目標としているが、現状は 1 日 40 名程度の利用であり、5 年前と変わらない。
- 買い物の便が悪い地区で営業しているが、農村部は、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 2 名で、車両は自社保有である。
- 参考までに宅配のトドックは、高齢者が中心であるが仕事が忙しい現役世代の利用もある。

②イオン上磯店

[サービス提供区域、提供システム等]

- 店内で買い物した商品を自宅へ配達するサービスやネットで注文した商品を自宅へ配達するサービスを提供している。
- サービス区域は北斗市内の全域である。

[利用状況・利用者の動向等]

- 高齢者や子育て世代の利用が多い。高齢者の利用は今後さらに増えると考えている。
- 5年前と比べて利用者は115%増加している。今後も増えていくと考えている。
- 利用頻度は多い人で月に3回から5回ほど、利用頻度は大きく変わらないと考えている。
- 米・飲料・トイレトペーパーなど重たいもの、かさばるものを購入された際に利用される方が多い。

(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4クラスで120~140名いる。全学年で410名である。5年前は500名を超える生徒数だったが大きく減少している。
- 夏は自転車通学や徒歩通学が多い。
- 冬は親の送迎や新函館北斗駅・上磯線の利用が多い。
- 新函館北斗駅・上磯線は5年前から変わらず約100人が利用している。生徒数自体は減少していることから、生徒に占める利用者の割合（利用率）は上がっている。

[進路先や進路決定における交通の影響について]

- 生徒の中には通いやすい高校を選ぶ生徒もいる。

[市内交通状況について]

- 新函館北斗駅・上磯線もあり、冬の通学に役立っている。

②大野中学校

[遠距離通学生徒の状況について]

- 5年前が267名だったが現在は240名であり、微減している。
- 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。
- 登下校の時間帯に合うバスがあると利便性が向上すると思う。

[市内交通状況について]

- 需要は少ないかもしれないが、通学、帰宅時間に適したダイヤで運行してもらえるとありがたい。
- ダイヤを要望する機会があると良いと思う。

③大野農業高等学校

[遠距離通学生徒の状況について]

- 生徒数は142名で5年前よりもかなり減っている。
- 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。現在は10名入寮している。
- 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多く使っている。

- 旧大野地区方面からは自転車での通学が多い。
- 旧上磯地区方面からは分庁舎まで新函館北斗駅・上磯線で来て、そこから学校まで自転車や徒歩で通っている。
- 冬になると親の送迎やバス利用が多くなる。

[市内交通状況について]

- 高校までの移動手段が生徒募集のうえで課題になっている。高校の前や近くにバス停があると利便性が向上し、進路の選択肢に入りやすくなると思う。

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]

- 生徒数について、中学校 42 名、高校生 241 名となっている。
- 北斗市からは中学生 5 名、高校生 22 名が通学しており、スクールバスを利用している生徒も多い。
- 北斗市内から通う生徒はスクールバスや保護者の送迎がほとんどで路線バスの利用は少ない。
- 北斗市から路線バスを利用して通学する場合、函館バス 11 系統（起点：富川会館前～白百合学園前経由～終点：函館大学前）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。

[スクールバス運行について]

- 北斗市へは 2 つの運行ルートがあり、登校時 1 本ずつ、下校時 2 本ずつ運行している。
- 運行ルートは毎年変更しており、車両はマイクロバス 7 台を使用している。
- スクールバスの利用負担は、月額で往復利用 14,000 円、大野地区など遠くなると 16,000 円となっている。

[市内交通状況について]

- スクールバスは北斗市内全域までは運行していない。運行しない地区からスクールバスに乗るところまで接続できる公共交通があれば利便性が向上すると思う。

(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 47 名で 5 年前の 69 名よりも減っている。市内在住で、要介護者や障害支援区分認定者等を対象としている。
- 運行範囲は北斗市及び函館市、七飯町、木古内町とし、発地又は着地のいずれかが北斗市内としている。
- 医療等本人の希望するサービスの利用や外出のために移送手段を確保している。
- 令和 6 年度の延べ利用回数は、910 回であり、往復利用が基本となっている。
- 利用状況は近年の状況から減少していく見通しである。
- 利用料金について、令和 8 年 2 月から 5 km 未満は片道 500 円、5 km 以上 10 km 未満は片道 1,000 円、10 km 以上 15 km 未満は片道 1,500 円、15 km 以上は片道 2,000 円に改定予定。改定後は料金を維持していきたい。

- 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。

[運転手や車両の状況について]

- 運転手は 11 名、そのうちヘルパー免許なしが 3 名、全て 1 種免許で運輸局の講習済である。5 年前から 5 名運転手が減少しており、必要に応じて増員を検討する。
- 車両は 4 台、普通車 2 台と軽自動車 2 台を保有しており、5 年前から変わらない。

[社会福祉協議会としての取組について]

- 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・大工川親交会、添山自治会）で実施している。5 年前から対応地域が 2 つ増えているが、他法人の車両・職員の協力により実施していることから、今後地域増は難しいと考える。
- 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。

第3章 第1期計画の振り返り

第1期計画では、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。」を前提とし、現状と課題から得られる施策の方向性をもとに、3つの計画目標を掲げ、様々な施策を取りまとめた。

本章では、それら施策の取組状況をはじめ、推進体制や進行管理に関し、第1期計画を振り返り、評価・検証を実施することで、第2期計画の施策の方向性へとつなげていく。

1 施策内容の評価・検証

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

実施内容

・第1期計画策定時(令和3年3月)と現在(令和7年11月)を比較し、各乗り継ぎ拠点における接続状況を検証した。新函館北斗駅・上磯線の到着後、20分以内^{※1}に広域幹線へ乗り継ぎ可能な便数を集計した(図表69)。

※1 乗り継ぎ可能時間を20分以内とした根拠

「【公共交通に関するニーズ調査】北斗市の公共交通について（平成30年8月調査、北斗市）」において、「乗り継ぎ時間についてどのくらいまでなら許容できますか」の問いに対し、「10分以内」が43.6%「20分以内」が37.3%と、約8割が20分以内と回答している。

・また、通勤・通学の速達性を測るため、7～8時台に函館市内へ到着できる乗り継ぎ便数についても比較した(図表70)。

[図表 69 乗り継ぎ箇所候補地の全便数のうち 20 分以内接続可能便数の推移]

上磯線の各バス停から函館方面に発車する全本数と、そのうち新函館北斗駅・上磯線から20分以内で乗り継ぎ可能な本数 (本)

出発バス停	平日			休日			着
	R3.3	R7.11	差	R3.3	R7.11	差	
久根別	29	17	-12	25	14	-11	亀田支所前・五稜郭・ 函館駅
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	4	4	0	0	0	0	
北斗市役所通	28	15	-13	25	13	-12	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	3	7	4	1	1	0	
上磯駅前通	28	15	-13	25	13	-12	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	5	5	0	2	1	-1	

大野線の各バス停から函館方面に発車する全本数と、そのうち新函館北斗駅・上磯線から20分以内で乗り継ぎ可能な本数 (本)

出発バス停	平日			休日			着
	R3.3	R7.11	差	R3.3	R7.11	差	
総合分庁舎前	22	18	-4	20	13	-7	亀田支所前・五稜郭・ 函館駅
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	4	3	-1	0	0	0	
清水川	22	18	-4	20	13	-7	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	2	1	-1	0	0	0	

J R新函館北斗駅から函館方面に発車する全列車本数と、そのうち新函館北斗駅・上磯線から20分以内で乗り継ぎ可能な本数 (本)

出発駅	平日			休日			着
	R3.3	R7.11	差	R3.3	R7.11	差	
新函館北斗駅	29	27	-2	29	27	-2	五稜郭・函館駅
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	2	3	1	0	0	0	

道南いさりび鉄道各駅から函館方面に発車する全列車本数と、そのうち新函館北斗駅・上磯線から20分以内で乗り継ぎ可能な本数 (本)

出発駅	平日			休日			着
	R3.3	R7.11	差	R3.3	R7.11	差	
上磯駅	17	16	-1	17	16	-1	五稜郭・函館駅
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	4	5	1	1	0	-1	
清川口駅	17	16	-1	17	16	-1	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	5	6	1	3	2	-1	
久根別駅	17	16	-1	17	16	-1	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	3	3	0	1	1	0	

資料：北斗市

[図表 70 7～8 時台函館市内到着の全便数うち 20 分以内接続可能便数の推移]

上磯線の各バス停から函館方面に発車し、7～8 時台に函館市内に到着する全本数と、
そのうち新函館北斗駅・上磯線から20分以内で乗り継ぎ可能な本数

(本)

発	平日			着
	R3.3	R7.11	差	
久根別	6	4	-2	亀田支所前・五稜郭・ 函館駅
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	0	0	0	
北斗市役所通	5	2	-3	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	1	0	-1	
上磯駅前通	5	2	-3	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	1	0	-1	

大野線の各バス停から函館方面に発車し、7～8 時台に函館市内に到着する全本数と、
そのうち新函館北斗駅・上磯線から20分以内で乗り継ぎ可能な本数

(本)

発	平日			着
	R3.3	R7.11	差	
総合分庁舎前	7	6	-1	亀田支所前・五稜郭・ 函館駅
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	1	2	1	
清水川	7	6	-1	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	0	1	1	

J R 新函館北斗駅から函館方面に発車し、7～8 時台に函館市内に到着する全列車本数と、
そのうち新函館北斗駅・上磯線から20分以内で乗り継ぎ可能な本数

(本)

発	平日			着
	R3.3	R7.11	差	
新函館北斗駅	7	6	-1	五稜郭・函館駅
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	2	2	0	

道南いさりび鉄道各駅から函館方面に発車し、7～8 時台に函館市内に到着する全列車本数と、
そのうち新函館北斗駅・上磯線から20分以内で乗り継ぎ可能な本数

(本)

発	平日			着
	R3.3	R7.11	差	
上磯駅	4	4	0	五稜郭・函館駅
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	1	1	0	
清川口駅	4	4	0	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	1	1	0	
久根別駅	4	4	0	
うち20分以内で乗り継ぎ可能本数	2	2	0	

評価・検証

・5 年間で、各広域幹線の全運行本数は減少している。しかし、新函館北斗駅・上磯線到着後 20 分以内に乗り継ぎ可能な本数は、上磯線において 3 本増、大野線が 2 本減、JR 北海道が 1 本増、道南いさりび鉄道が増減なしとなっており、全運行本数の減少にもかかわらず、乗り継ぎ機会は一部停留所で増加しながら維持されている。

・通勤・通学者向けの 7～8 時台函館市内到着便のうち 20 分以内に乗り継ぎ可能な本数については、上磯線が 2 本減、大野線が 2 本増、JR 北海道・道南いさりび鉄道が増減なしであった。

・各広域幹線の運行本数は減少したものの、通勤・通学時間帯の便数は維持されており、新函館北斗駅・上磯線との乗り継ぎに大きな影響は出ていない。今後も、利用者や運転手の減少により、各広域幹線における運行本数減の可能性があるが、乗り継ぎまでの時間が極力小さくなるような、新函館北斗駅・上磯線の運行ダイヤを意識する。

・また、旧大野地域は市総合分庁舎が、函館バスの大野線や新函館北斗駅・上磯線、巡回ワゴンの交通結節点となっているが、旧上磯地域においても、市役所や総合文化センター「かなで〜る」を、函館バスの上磯線や新函館北斗駅・上磯線、巡回ワゴン、道南いさりび鉄道の交通結節点とし、乗り継ぎ利用者の利便性向上を図る。

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・上磯線の大野農業高校通学需要、上磯中学校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

実施内容

- ・乗り継ぎ箇所候補地における接続状況及び7～8時台の函館市内到着の乗り継ぎ可能本数については施策①（図表69、図表70）のとおり。
- ・新函館北斗駅・上磯線のダイヤ改正は、冬季における上磯中学校の通学・帰宅便に関し、実施した。通学時においては、多くの学生利用に対応するため2本のバスにて運行していたが、少ない運転手による対応に迫られたため、1台のバスで同じルートを2回運行するダイヤに改正した（令和6年度）。また、帰宅時においては、部活動終了時刻に合わせた改正を実施した（令和3年度、令和5年度）。
- ・巡回ワゴンの運行に関しては、その目的を、免許返納した高齢者や交通空白地の住民、いわゆる交通弱者の買い物や通院に利用していただき、かつ、既存公共交通との共存共栄を図ることとしたため、新函館北斗駅・上磯線との棲み分けが行われたことから、ルートの見直しや省略は実施しなかった。

評価・検証

- ・広域幹線への接続環境及び通勤・通学者に配慮した接続環境については、施策①の評価・検証のとおりである。
- ・新函館北斗駅・上磯線における、上磯中学校の通学・帰宅便に関するダイヤ改正は、交通事業者の発案がきっかけだったが、いずれの場合も上磯中学校や大野農業高校などの学校関係者に事前に説明し、理解を得たうえで実施することができた。今後も新函館北斗駅・上磯線の在り方を検討していく中で、様々な変更を実施する可能性があるが、学校関係者との協議や沿線住民への説明を丁寧に行っていく。

(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。

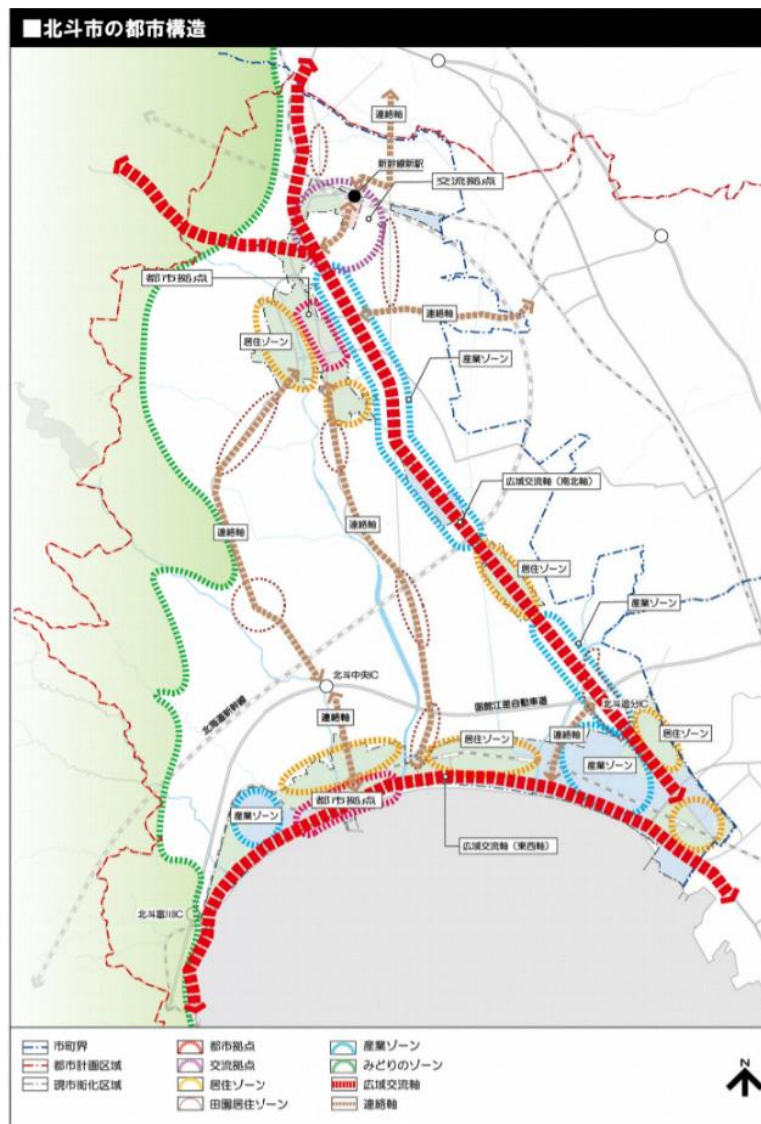
・運行候補地

「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

実施内容

- ・巡回ワゴンの運行にあたり、免許返納した高齢者や交通空白地の住民、いわゆる「交通弱者」を主な利用者とし、買い物や通院といった日常生活での移動に対応することを目的とした。これにより、既存公共交通が充実している「七重浜・久根別地区」は運行ルートから除外し、代わって上磯地区の三好、水無、桜岱地域を運行ルートとした。
- ・令和3年10月1日 巡回ワゴンの実証運行を開始
茂辺地・石別線（三ツ石～上磯駅、月・木）、上磯線（三好会館～上磯駅前商店街、月・木）、大野線（新函館北斗駅～総合分庁舎前・せせらぎ温泉、火・金）
- ・令和4年10月1日 路線変更・ダイヤ改正
茂辺地・石別線（谷好地区の住宅街をより細かくルートに追加）
上磯線（添山地区を運行ルートに追加）
大野線（向野・本町地区の住宅街をより細かくルートに追加）
- ・令和5年10月1日 路線変更・ダイヤ改正
茂辺地・石別線（終点を北斗市役所（清川口駅）まで延長、石別地区に予約制の区域運行を導入、午後便を追加）
上磯線（起終点をわかりやすく2路線に分割）
大野線（せせらぎ温泉需要を念頭に3路線に分割）
共通（国道や駐停車禁止箇所を除き、フリー乗降区間として設定）
- ・令和6年10月1日 ダイヤ改正
茂辺地・石別線（午後便のダイヤを改正）
上磯線（水曜日の運行とし、ダイヤも改正）
- ・令和7年10月1日 路線変更・ダイヤ改正
茂辺地・石別線（起終点をコープさっぽろまで延長、併せてダイヤも改正）
上磯線（路線にコープさっぽろを追加、併せてダイヤも改正）

評価・検証

- ・巡回ワゴンの乗客目的を買い物、通院とし、交通空白地の運行としたため、商業・医療施設が近く、函館バス、道南いさりび鉄道、新星ハイヤーの既存公共交通による移動手段が確保できる「七重浜・久根別地区」は運行ルートとしなかったが、これにより、交通空白地を運行する巡回ワゴンとの棲み分けができた。
- ・運行を続けていく中で、利用者のニーズを踏まえて運行曜日や時間帯、路線延長など変更を重ねてきた。
- ・上磯線と大野線では平均乗客数が1人/回未満が多いが、茂辺地・石別線においては令和7年10月の路線延長後の3か月間（10～12月）で、平均乗客数が3.4人/回となった。
- ・少ない需要ながらも持続可能な運行を目指し、交通事業者の理解を得たうえで、住民ニーズを踏まえた細やかなルートやダイヤの改正を実施したことで、買い物や通院を目的とする固定的な利用者ができた。
- ・さらに、4年間の実績を踏まえ、既存交通との棲み分けが可能との判断から、久根別地区（コープさっぽろ）までの路線延長によって、茂辺地・石別線は定員に達する便が発生するなど、交通空白地における住民の買い物や通院に活用していただくという、巡回ワゴンの目的を果たす路線となった。
- ・今後も、既存公共交通との共存共栄を図りながら、住民ニーズの高いルートを模索するとともに、利用率の低い路線に関しては、その在り方に関し、市地域公共交通活性化協議会にて議論を進める。

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

*ラストマイルとは、目的地に到着する際の、最終利用交通機関を指す。

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

実施内容

- ・高齢者運転免許証自主返納事業は、補助交付内容を令和4年度に次のとおり改正した。
 - 改正前：初乗り料金分(560円)が無料になるタクシー利用券を24枚交付(13,440円)。
 - 現在：1枚100円相当のタクシー利用券を150枚交付（15,000円）。

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	計
交付件数	113	121	151	143	107	635
交付額(a)	1,518,720	1,626,240	2,265,000	2,145,000	1,605,000	9,159,960
支出額(b)	830,460	1,182,160	1,449,600	1,560,500	1,281,400	6,304,120
使用率(b/a)	54.7%	72.7%	64.0%	72.8%	79.8%	68.8%

※有効期間が2年間であることから交付次年度に利用する場合もある

例：令和元年度に交付された券は、令和2年度、令和3年度に使用され、各支出額に積算される。

資料：北斗市

・移動支援事業利用者数

(単位：人)

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
移動支援事業	15	15	18	22	27

資料：北斗市

・福祉有償輸送、福祉輸送の事業者数

	令和2年	令和6年
福祉有償運送者	3	4
福祉輸送者	5	7

※事業者名等は図表63、64参照

資料：北斗市

・高齢者外出機会安全確保対策事業は、新型コロナウイルス感染拡大防止の取組として、75歳以上になる方がいる世帯を対象に初乗り料金(560円)分が無料になるタクシー利用券を世帯あたり10枚交付する令和2年度の単年度のみの事業。交付世帯5147世帯、51,470枚に対し、利用枚数19,228枚、利用率37.4%であった。

評価・検証

- ・高齢者運転免許証自主返納事業は、令和 4 年度にタクシー利用券の交付内容が改正されたが、交付件数は年度により上下動はあるものの年間 100 件を超え、券の使用率は令和 2 年度 54.7%から令和 6 年度 79.8%と伸びてきている。本事業は、高齢者の運転による交通事故の減少を図り、免許返納後の外出機会の確保にもつながる施策であることから、事業の継続を図るとともに、引き続き高い使用率を目指す。
- ・移動支援事業、福祉有償運送、福祉輸送等は、高齢化社会である限り、今後も需要が伸びていくと想定されることから、事業者数も維持または増加が見込まれる。持続可能な事業とするため、料金体制の在り方について検討が必要である。
- ・高齢者外出機会安全確保対策事業について、利用率は決して高くはなかったが、コロナ禍での外出制限を意識した高齢者において、貴重な外出機会を確保する施策ではあった。

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・コンビニ等を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

実施内容

- ・乗り継ぎ箇所候補地のバスや駅の待合施設においては、新函館北斗駅・上磯線や巡回ワゴンの時刻表を掲示している。
- ・待合施設付近の北斗市役所や総合分庁舎、エイド'03 などの公共施設では、開庁時間中及び施設開設時間中は乗り継ぎの待ち時間の待合場所として利用されている。
- ・市職員による待合施設の定期的な点検（半年に 1 度）を行い、破損箇所を発見した際は修繕している。市による清掃のほか、地域のボランティアが清掃を行っている待合施設もある。またゴミ捨て禁止の貼紙を掲示する等の周知活動も実施している。
- ・待合所での暖房施設の整備は安全面を考慮し実施していない。

評価・検証

- ・バスや駅の待合施設として付近の公共施設も活用しながら、利用者が待機できる時間を提供している。
- ・時刻表の掲示、点検・修繕や清掃により利便性、快適性を確保している。
- ・各待合施設について、暖房施設を整備することは安全面を考慮すると実施は難しい。しかしながら、今後の公共交通の在り方として、ドア to ドアの考え方から、乗り継ぎ前提の利用の考え方へとシフトしていくことが求められるため、引き続き交通結節点における待合環境の充実化を進め、利用者の利便性や快適性を高めていくことが必要である。

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

実施内容

・「上磯漁港前」「久根別小学校前」バス停において、近隣の商業施設に趣旨を説明し理解及び協力を得て、駐車場の一角に駐輪スペースを整備した。また、「総合分庁舎前」バス停では自転車向け駐輪スタンドを整備し、合計3箇所となった（令和3、4年度）。

評価・検証

- ・夏季は3箇所とも、主に学生の自転車がほぼ毎日、数台利用されている。
- ・しかしながら、付近の店舗利用のための駐輪の可能性が高く、今後は本来のサイクル&バスライドの目的を達成するため、周辺住民や学校関係者への周知強化が必要である。
- ・また、将来、函館市内の高校に通学する可能性がある市内中学生に対し、サイクル&バスライドを活用してもらえよう、北海道教育大学函館校と協働で実施しているモニターツアーの中に組み込むなどの工夫も検討の余地がある。

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箇所で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

実施内容

- ・乗り継ぎ箇所における割引の実施はなかった。
- ※令和7年11月現在、ICAS nimocaを使用した場合、5年前と同様に同一バス停で乗り継ぐ場合に最大160円の割引を実施している。
- ・ポイント付与のサービスについても実施していない。

評価・検証

・乗り継ぎ時のICカードを活用した割引サービスについては、乗り継ぎ利用者にとってもメリットがあり、周知次第で更に利用者が増える可能性があることを踏まえ、今後も継続していく。

・ICカードへのポイント付与や、マイナンバーカードへの地域ポイント付与については、新函館北斗駅・上磯線から上磯線・大野線のバス乗り継ぎだけではなく、他の交通機関同士の乗り継ぎや公共交通の利用促進に活用でき、地域社会のDX化の進展も期待されるため、市地域公共交通活性化協議会において議論を重ねつつ、北斗市が中心となり、市全体のDX推進の取組の一環として検討を進める。

*DXとは、デジタルトランスフォーメーションの略語で、デジタルを活用し、これまでの事務事業を変革することで、事務の効率化や市民サービスの向上を図ることを指す。

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（新函館北斗駅・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

実施内容

- ・巡回ワゴンの運行開始に合わせ、高齢者運転免許証自主返納支援事業により交付されるタクシー利用券の対象に加えた。
- ・巡回ワゴンの乗車に使用されたタクシー利用券の利用枚数は、令和6年度が3枚、令和7年度が約60枚（令和7年11月末現在）である。

評価・検証

- ・タクシー利用券が巡回ワゴンで利用増加している要因については、路線延長や周知の効果が考えられる。
- ・高齢者運転免許証自主返納事業は、高齢者の運転による交通事故の減少を図り、免許返納後の外出機会の確保にもつながる施策であることから、事業の継続を図るとともに、引き続き高い利用率を目指す。（（再掲）施策③）

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

実施内容

- ・令和4年度に「北斗市地域公共交通ガイドマップ」を30,000部作成し、全戸配布した。

・新函館北斗駅・上磯線は、夏ダイヤと冬ダイヤ開始時に路線図と時刻表を掲載したチラシを広報誌とともに市内に配布。また、バス停付近の公共施設のほか、医療機関等にも協力を得て施設内に同チラシを掲示している。

・巡回ワゴンも待合所があるバス停に、時刻表を掲示している。

・小学生を対象に、公共交通を乗り継ぎながら乗り方やマナーを学ぶツアーを実施した。コロナ禍の影響もあったが、令和4年度1回、令和5年度1回、令和6年度3回、令和7年度1回の計6回実施した。

・北海道教育大学函館校での地域プロジェクト「北斗市の地域課題解決及び魅力再生プロジェクト」において、公共交通の利用促進に取り組む中で、上記ツアーの令和5年度から令和7年度までの全てを企画・実施した。また、巡回ワゴンの利用拡大のためのチラシも作成した。

・「車ときどきバス運動」は実施しなかった。

評価・検証

・「北斗地域公共交通ガイドマップ」では、市内の公共交通について路線、時刻が一つのマップで見ることができ、全戸配布によって自動車利用の市民にも周知が図られた。しかしながら、翌年度以降の路線やダイヤ変更箇所をシールによる修正を予定したところ、変更箇所が想定よりも多く、シール対応することが非現実的となったため、第2期計画では、更新のしやすさについても考慮したうえで、わかりやすいツール導入の検討を進める。

・モビリティマネジメント教育を学校単位で実施するまでには至らなかったが、地域の大学生の協力により、公共交通に興味がある児童に乗り方やマナーを学ぶ機会を提供できた。本取組は、地域の大学と連携した特色ある取組であり、今後も継続すべき事業である。

・また、第1期計画期間中は市役所職員向けの「車ときどきバス運動」を実施しなかったが、まずは市役所職員に、公共交通を自分たちが利用することにより維持していく、という意識を持たせるため、市のゼロカーボン推進施策と連携するなどし、第2期計画期間中に実施する。

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

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MaaS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

実施内容

・コロナ禍で参集の機会が得られなかったため、勉強会の発足には至らず、事務局において他地域の取組事例等の情報収集に留まった。

・令和7年3月、「北海道におけるMaaSの取り組みについて」をテーマにMaaS勉強会を開催。協議会委員をはじめ市職員など14名が参加。

・新函館北斗駅・上磯線のダイヤ改正時や、巡回ワゴンの路線、ダイヤ改正、またバスのダイヤ改正でも市民に影響が大きい場合は広報誌、市ホームページを通じて情報提供した。

評価・検証

・勉強会の発足には至らなかったが、MaaS勉強会の開催等により一定の情報共有は図られた。

・ダイヤ改正など、市民に直接関連する重要事項は市で活用できる手段で共有した。

・交通技術等の情報交換の場は必要であるが、新たな勉強会を発足させるのではなく、既存のワーキンググループや協議会の機会を活用することが効率的である。必要に応じて講師を招くなど都度企画することで対応可能である。

・市民への情報提供は行ってきたが、効果的に伝わっているか検証する必要がある。今後に向けて広報誌のほか、出前講座の開催など多様な手段による情報発信を検討する。

2 評価指標の達成状況

評価 ○：達成 ×：未達成

評価指標	第1期策定当時	目標値	実績値	評価	注釈	
	令和3年3月		令和7年11月			
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	524,784名	×	※1
検証	<p>・道南いさりび鉄道との乗り継ぎを意識した新函館北斗駅・上磯線や巡回ワゴンのダイヤ設定、通学定期券購入費補助事業の実施、さらに観光列車運行時における地域応援隊によるおもてなし等、官民が連携し利用促進策を展開したが、人口減少や函館市内へ通学する高校生の減少、コロナ禍以降の通勤様式の変化により、目標を達成することができなかった。</p> <p>・道南いさりび鉄道は沿線住民の通勤・通学・通院に欠くことのできない生活路線であるため、第2期計画期間中においても、これまでの取組を継続し、官民が一丸となって、利用促進を図る。</p>					
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	517名	×	※2
検証	<p>・1日当たり乗降客数は517名と目標を若干下回った。人口減少や通学生徒数の減少はあったものの、新函館北斗駅での乗降客の増加やコロナ禍からの観光需要の回復等の複数の要因が考えられる。</p>					
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	481名	×	※3
検証	<p>・1日当たり乗降客数は481名と目標を下回り、策定時(524名)からも減少した。人口減少や通学生徒数の減少、路線の廃止（茂辺地線、松前線）、運行本数の減少（「上磯駅前」バス停では5年間で13本減）等、複合的な要因により利用が減少したと考えられる。</p> <p>・大野線が新函館北斗駅を経由し新幹線利用者や観光客の需要を取り込めたのに対し、上磯線は市内の通勤・通学等の移動が中心であり、人口減少の影響をより強く受けたと推察される。</p>					
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+α	27,033名	○	※4
検証	<p>・新函館北斗駅・上磯線の年間乗降客数を評価指標として設定していた。</p> <p>・なお、令和8年1月現在、市が把握している令和元年度の乗降客数は23,300名であるため、評価指標の設定に齟齬があった可能性がある。</p> <p>・ただし、現在把握している令和元年度の乗降客数と比較しても、令和6年度の実績は増加しており、特に休日便の利用者が増加しており、その要因の一つとして、新函館北斗駅前において定期的にイベントが開催されるようになり、当該バスの利用が普及した可能性が考えられる。</p>					
指標5	幹線補完旅客運送サービスの収支率	18.20%	20%	18.29%	×	※5
検証	<p>・新函館北斗駅・上磯線の収支率を評価指標として設定していた。</p> <p>・新函館北斗駅・上磯線の利用者数は増加したが、その多くがせせらぎ温泉、総合文化センター等の公共施設、通学での利用（運賃設定が100円、または近距離のため100円）に集中したため、運賃収入の増加は限定的となった。利用のしやすい運賃設定としているが、収支率改善の制約要因となっている。</p> <p>・当該バスは、平成20年度から運行を開始した「南北市街地連絡バス」を引き継いだ幹線補完旅客運送サービスであるが、運行経費の算出方法や運賃設定は、当時からほとんど変わっておらず、第2期計画では、持続可能な運行に向け、運賃水準や運行ルートの見直しを含めた「新函館北斗駅・上磯線の在り方」に関し検討を進める必要があるとともに、買い物需要や市内イベント参加時の利用促進など、より運賃単価の高い区間への利用拡大策の強化が必要である。</p>					
指標6	70歳以上の免許保有率	40.60%	38%	48.17%	×	※6
検証	<p>・策定時(40.6%)から7.57ポイント上昇した。高齢化が進むなか、運転を継続する高齢者の割合が高まったためである。免許返納を促す取組(施策③、⑦参照)は一定の効果を上げているものの、全国的な高齢化傾向の中で、保有率の上昇抑制には至らなかった。</p> <p>・第2期計画期間中においても「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を継続するとともに、巡回ワゴンなど公共交通機関のモニターツアーの実施により、免許返納後も安心して移動できることを体験していただくほか、交通安全啓発も含め、様々な施策を複合的に組み合わせることによって、高齢者の免許返納を促進する。</p>					

評価指標		第1期策定当時	目標値	実績値	評価	注釈
		令和3年3月		令和7年11月		
指標7	交通結節点整備箇所数	—	6	6	○	※7
検証	<ul style="list-style-type: none"> 候補地6箇所で開催時刻表、定期点検・修繕、清掃等を実施し、待合環境の改善を図った。 各待合施設について、暖房施設を整備することは安全面を考慮すると実施は難しい。しかしながら、今後の公共交通の在り方として、ドアtoドアの考え方から、乗り継ぎ前提の利用の考え方へとシフトしていくことが求められるため、引き続き交通結節点における待合環境の充実化を進め、利用者の利便性や快適性を高めていく必要がある。 					
指標8	バス停近隣駐輪場の整備箇所数	—	5	3	×	※8
検証	<ul style="list-style-type: none"> 市内のバス停を対象に現地調査を行った結果、自転車利用が多く、かつ近隣に用地確保が可能な箇所、3箇所(上磯漁港前、久根別小学校前、総合分庁舎前)において駐輪場を整備した。 夏季は3箇所とも、主に学生の自転車がほぼ毎日、数台利用されているが、付近の店舗利用のための駐輪の可能性が高く、今後は本来のサイクル&バスライドの目的を達成するため、周辺住民や学校関係者への周知強化が必要である。 また、将来、函館市内の高校に通学する可能性がある市内中学生に対し、サイクル&バスライドを活用してもらえよう、北海道教育大学函館校と協働で実施しているモニターツアーの中に組み込むなどの工夫も検討の余地がある。 					
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	キャンペーン0回、 利用促進年2回	○	-
検証	<ul style="list-style-type: none"> 新函館北斗駅・上磯線の夏・冬ダイヤ改正時に、路線図・時刻表を掲載したチラシを広報誌とともに全戸配布した(年2回)。また、医療機関や公共施設にも掲示を依頼し、幅広い市民への周知を図った。 さらに、令和4年度には北斗市地域公共交通ガイドマップを30,000部作成し全戸配布を行い、市内の公共交通を一覧できる情報提供を実施した。定期的な情報発信により、自動車利用が多い市民にも公共交通の認知度向上を図ることができた。 第2期計画では、これらの継続に加え、イベント開催時の利用呼びかけなど、具体的な利用シーンと連動した情報発信の強化が必要である。 					
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	年間平均 1.2回	×	※9
検証	<ul style="list-style-type: none"> 北海道教育大学函館校との連携により、小学生を対象とした公共交通ツアーを5年間で計6回(年平均1.2回)実施した。参加児童は公共交通を実際に乗り継ぎながら、乗り方やマナーを実践的に学ぶことができ、特色ある取組となった。 モビリティマネジメント教育を学校単位で実施するまでには至らなかったが、地域の大学生の協力により、公共交通に興味がある児童に乗り方やマナーを学ぶ機会を提供できた。本取組は、地域の大学と連携した特色ある取組であり、今後も継続すべき事業である。 					
指標11	わかりやすいツール(マップ等)の配布数	—	全体配布 +1,000部	30,000部	○	※10
検証	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年度に「北斗市地域公共交通ガイドマップ」を30,000部作成し、全戸配布を実施した。市内の公共交通(バス、鉄道、巡回ワゴン)の路線・時刻を一つのマップで確認できる内容とし、普段自動車を利用する市民にも公共交通の周知を図った。 また、新函館北斗駅・上磯線のダイヤ改正時には、路線図・時刻表を掲載したチラシを年2回全戸配布し、継続的な情報提供を行った。 第2期計画では、ガイドマップの定期的な更新(ホームページでのPDF公開等)を検討するなど、情報の鮮度を保つ工夫が必要である。 					
指標12	勉強会の開催回数	—	発足後 年間3回以上	発足せず 年間平均0.6回	×	※11
検証	<ul style="list-style-type: none"> 新たな勉強会の発足には至らなかったが、事務局において他自治体のデマンド交通等の取組事例のヒアリングを行い、情報収集に努めた。 また、令和7年3月には「北海道におけるMaaSの取り組みについて」をテーマに勉強会を開催し、協議会委員をはじめ市職員など14名が参加した。コロナ禍での参集制約も、目標未達成の一因である。 第2期計画では、新たな勉強会を発足させるのではなく、既存の北斗市地域公共交通活性化協議会やワーキンググループの機会を活用し、必要に応じて講師を招くなど、効率的な情報共有体制を構築することが現実的である。 					
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	年間平均 5.6回	○	※12
検証	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度10回、令和4年度6回、令和5年度4回、令和6年度4回、令和7年度4回、市広報誌を通じて、新函館北斗駅・上磯線の夏・冬ダイヤ変更、広域幹線の路線廃止などの情報を市民に提供した。また、市ホームページも活用し、公共交通に関する情報提供を行った。 第2期計画においても、情報共有の継続的な発信を意識した取り組みを進めることが重要である。 					
指標14	巡回ワゴンの1回当たり輸送量(輸送人員÷運行回数)	1.0人	2人以上	1.0人	×	※13
検証	<ul style="list-style-type: none"> 令和7年度事業(令和6年10月～令和7年9月)において、運行回数769回(往復1回換算)に対し輸送人員は806人、1回当たり輸送量は1.0人と策定時から改善できなかった。運行ルートや時間帯の調整、沿線町内会へのチラシ配布等により利用促進を図ったが、上磯線①及び大野線②・③の平均乗客数が0.1～0.2人/回と極めて低く、全体輸送量の低下要因となった。 しかし、4年間の実績を踏まえ、既存交通との棲み分けが可能との判断から、久根別地区(コープさっぽろ)までの路線延長によって、茂辺地・石別線は、令和7年10月の路線延長後の3か月間(10～12月)で、平均乗客数が3.4人/回となった。 今後も、既存公共交通との共存共栄を図りながら、住民ニーズの高いルートを模索するとともに、利用率の低い路線に関しては、その在り方に関し、市地域公共交通活性化協議会にて議論を進める。 					

評価指標		第1期策定当時	目標値	実績値	評価	注釈
		令和3年3月		令和7年11月		
指標15	巡回ワゴンの収支率	11.68%	20%以上	9.11%	×	※13
検証	<p>・令和7年度事業(令和6年10月～令和7年9月)において、収入248,000円に対し運行経費2,723,000円、収支率は9.11%と策定時(11.68%)からさらに悪化した。運行経費は必要最小限に抑えているが、人件費や燃料費の上昇により今後も増加が見込まれる一方、収入面では1回当たり輸送量が1.0人と低いため、収支改善が困難であった。</p> <p>・巡回ワゴンは交通空白地の移動手段確保という目的で運行しており、収支率のみで評価することは適切ではないが、持続可能な運行のためには一定の効率性も求められる。第2期計画では採算性も含めてニーズを再検証、利用の少ない路線の見直しが必要である。</p>					

- *1 策定当時数値は平成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 策定当時数値は令和元年実績。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。目標値は策定当時数値の105%。
- *3 策定当時数値は令和元年実績。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。目標値は策定当時数値の105%。
- *4 策定当時数値は新函館北斗駅・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 策定当時数値は、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 策定当時数値は、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、用地確保や土地保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戸配布を行い、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。
- *13 策定当時数値は令和6年10月時点数値

3 推進体制と進行管理の評価・検証

第1期計画では、PDCAサイクルによる進行管理を掲げ、評価指標に基づく施策の進捗確認を、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」の二つによって行うこととしていた。

実際には、各公共交通機関の利用状況などについて、協議会での報告や会議資料による情報共有は行われたものの、年次ごとの体系的な評価・検証までは実施できず、PDCAサイクルが十分に機能しなかった。評価結果を蓄積し、次の施策改善に組織的につなげる仕組みが弱かったことは、今後の改善課題である。

第2期計画においては、年次ごとの進捗確認を実効性のある形で定例化すること、評価結果を蓄積し、協議会で共有・検証する体制を構築する。

こうした取組により、形式的な評価に終わらない、実質的なPDCAサイクルを確立していく。

第4章 基本方針

1 基本方針

北斗市では、第2次北斗市総合計画や北斗市都市計画マスタープランに基づき、公共交通の確保・充実を図ることにより、安全・安心な便利で暮らしやすいまちづくりを進めており、第1期計画においても、基本方針を「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。」と定め、各施策に取り組んできた。

その間、コロナ禍ではテレワークやウェブミーティングの普及、宅配需要の増加等、日常生活における外出状況に変化が見られたほか、人口減少に伴うなり手不足や働き方改革、人件費や燃料費などの高騰により交通事業者が置かれる環境にも変化があった。

また、近年、このようなコロナ禍の影響に伴う急速な社会構造の変化や人材不足、少子高齢化に対応するため、全国的に交通DXによる新たな取組が進んでいる。

北斗市は、当面、人口減少や少子高齢化が続くと予想されるが、それを受け止めた上で、公共交通を市の重要な地域資源と捉え、他のまちづくりの施策と連携し、デジタルの力も活用しながら、第1期計画と同様に公共交通の利便性向上を図ることで、北斗市に住み続けたいと思える環境づくりを進め、人口減少を抑制していく。

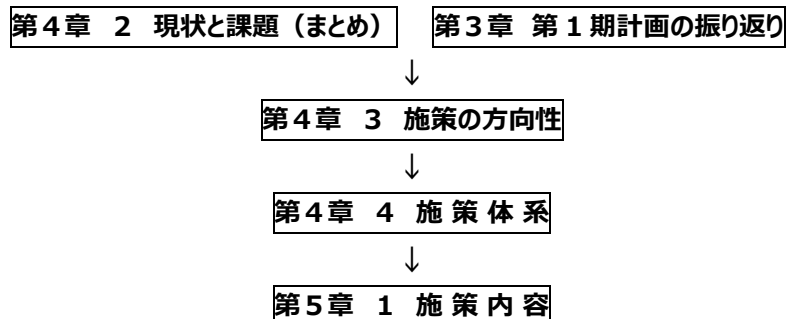
未来の世代にも引き継ぐ公共交通ネットワーク形成のためには、市民、行政、交通事業者など一部の者のみが恩恵を受ける「部分最適」としてではなく、全ての関係者が創意工夫を凝らしつつ、公共交通ネットワーク全体の望ましい在り方について「全体最適」の視点で取り組むことが重要であることから、第2期計画の基本方針を以下のとおり定める。

【基本方針】

市民・行政・交通事業者が「全体最適」となる
未来の世代に引き継ぐ公共交通ネットワークの形成

～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、かつ、第3章で示した第1期計画の振り返り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。



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。①
- 地区別人口では、国道 228 号沿いの浜分地区、久根別地区、中央地区では減少率が低い。国道 227 号沿いの本町地区、市渡地区についても減少率が低く、交通アクセスの良さが減少率の低さに関係していると考えられる。①⑤
- 人口分布から最も人口が集中しているのは、海岸線の国道 228 号沿いで、浜分地区・久根別地区から上磯駅周辺地区にかけてであることがわかる。
次に旧大野町の中心部であった本町地区の人口が多いこともわかる。①⑤
- 70～74 歳の免許保有率は 75.1%（5 年前 66.9%）、75 歳以上となると、35.7%（5 年前 28.0%）と大きく減少する。①②④⑥
- 浜分地区と萩野・島川地区内の清水川地区は従業者分布が人口分布以上の人数になっている。これは両地区に工業団地、また浜分地区には大型商業施設があり、従業者が集中しているためと考えられる。住宅が多い久根別地区から上磯駅周辺地区にかけては、市外又は浜分地区や萩野・島川地区の清水川地区など各地へ就業のため移動していると考えられる。①
- 65 歳以上の現在と将来の人口分布を比較した際、浜分地区、久根別地区、上磯駅周辺地区及び本町地区の人口が増加しており、将来的な地域公共交通の需要が高まる可能性がある。①②③④⑥
- 北斗市からの通勤先は函館市が 38.9%、北斗市からの通学先は函館市が 60.8%と、多くの通勤・通学者が函館市・北斗市間を平日に移動している。通勤時の公共交通利用は 4.5%、自動車利用は 82.2%。①⑤⑥
- 病院・スーパーは、国道 228 号・国道 227 号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 号沿い及び近辺にあるほか、茂辺地・当別地区にある。①②③
- 令和 8 年 1 月現在、北斗追分インターチェンジ周辺において産業団地の造成が予定されている。さらに、将来既存店舗の撤退が発生した場合など、環境の変化に応じた需要を常に見極め、最適な公共交通ネットワークの構築に努める必要がある。①③
- 人口分布と鉄道駅・バス停の 500m 圏内を重ね合わせたところ、茂辺地地区、石別地区、桜岱・添山地区など、公共交通の利用が不便な地区が存在することがわかり、移動手段の確保や鉄道・バスへの接続が求められる。①②③⑤

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 16 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 16 本（1 日あたり）が運行されている。①②③
- 北斗市内を営業エリアとするタクシー会社は 17 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 月・12 月の利用が多い。④⑥
- 新函館北斗駅・上磯線の乗降客（IC カード利用者）は、せせらぎ温泉：5,447 名が最も多い。「学校最寄りのバス停」では上磯中学校：870 名、上磯小学校：137 名、上磯高校：24 名、「駅最寄りのバス停」では上磯駅前：1,379 名、久根別駅：1,720 名、「公共施設最寄りのバス停」ではかなで

～る：2,606名、北斗市役所：561名となっている。冬ダイヤ期間の利用客数が多く、特に通学利用については、春～秋は自転車、冬季（特に積雪時）はバス又は自家用車送迎という傾向が強いと思われる。①③

- 新函館北斗駅・上磯線の利用客1人あたり収入は、100円程度であり、収支率については令和6年度は18%程度であった。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。③
- 新函館北斗駅・上磯線の運行経費の算定や運賃設定は運行開始時からほとんど変わっておらず、持続可能な運行に向けた運賃やルートの見直し等の検討の必要性がある。③
- スーパーが無い茂辺地・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号沿いや旧大野地区まで移動する必要がある。②③
- 巡回ワゴンについて、今後は、既存公共交通へ接続する役割を果たしながら、利用状況や移動需要を踏まえた路線構成や運行内容の整理を行い、持続可能な運行を目指す必要がある。②
- 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。③
- 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（100円相当を150枚（2年間有効））。令和4年度から6年度末までの同事業利用者は401名となっている。②④⑥
- 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。市全体で20人前後が、月1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4団体、福祉輸送事業者は7団体となっている。④
- サイクル&バスライドは夏季は3箇所とも、主に学生の自転車がほぼ毎日、数台利用されている。しかしながら、付近の店舗利用のための駐輪の可能性が高く、今後は本来の目的を達成するため、周辺住民や学校関係者への周知強化が必要である。⑤

第2章 3 市民ニーズ等の把握

<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代が約65%で、80代以上が35%。④
- 免許返納の理由は、「家族・知人に勧められて」が32.6%、「運転の自信がなくなった」が26.1%。②④
- 最寄り駅まで10分以上かかる人が約70%、最寄りバス停まで10分以上かかる人が約50%①②④
- 電子マネーの利用率は低いが、マイナンバーカードは約90%が所有している。⑥
- 免許返納後の外出は増えた人が17.7%に対し、減った人が60.4%となっている。減った理由の35.8%が車でしかいけない場所が多いため、26.9%が公共交通が利用しにくいと回答しており、自動車の代替ができていないことがわかる。①②③④
- 移動手段がなくて外出できなかったことがある人は63.8%となっており、移動の必要があることがわかる。①②③④
- 免許返納後の公共交通の利用が増えた人が44.7%となっており、外出は減っている傾向にあるが、公共交通が主な移動手段となっている。①②③

- 55.7%の人がタクシー利用券を使い切り、使い切った後は 28.7%がバス、23.9%がタクシーとなっており、免許返納後の公共交通への橋渡しを担っている。①②④
- 買い物の移動手段は徒歩のみが 31.6%、家族等の運転が 54.3%と、公共交通以外の手段での移動が多い。地区別で見ると七重浜・追分や久根別・東浜で割合が高い②③④⑥
- 通院の移動手段では、家族等の運転による自動車利用が53.8%と買い物の移動手段と同水準であるが、函館市への移動が多いため、バスの割合が10%買い物よりも高い。①②③④
- バスの満足度について、他の交通との乗り継ぎについて 36.0%が不満、やや不満となっており、運行時間・回数は 50%以上が不満、やや不満となっている。①③
- 公共交通に求めることとして、最も多かったのは「目的地に直接行ってほしい」であり、直接行きたい目的地は函館市内 50%、病院（市内）10.7%、市内スーパー等 17.9%となっている。①②③④
- 新函館北斗駅・上磯線、巡回ワゴンともに利用したことがない割合は 50%以上となっており、自宅近くにバス停がほしい、買い物や通院で利用しやすいなら乗るといった回答が多い。①②③
- 巡回ワゴンの運賃について、適切だと思う人が 54.2%、多少高くなってでも利用したい人が 6.7%となっている。②③
- 目的別の外出頻度は次のとおりとなる。

	買い物 (n=235)	通院 (n=239)	習い事・サークル (n=66)	知人・家族との交流 (n=80)	公共施設 (n=73)
ほぼ毎日	6.4%	1.3%	4.5%	7.5%	1.4%
週2日	34.5%	5.4%	31.8%	7.5%	5.5%
週1日	33.6%	5.4%	21.2%	15.0%	4.1%
市内	89.3%	48.3%	74.6%	56.6%	95.7%
家族の運転	54.3%	53.8%	31.7%	46.1%	34.8%

- 巡回ワゴン導入時は「買い物」と「通院」の利用目的を想定していたが、週に 1 回以上の通院者は免許返納者全体の 12.3%であり、買い物を目的とする利用頻度よりも低く、また半数以上が市外に通院しているため、乗り継ぎによる公共交通機関の利用よりも家族の運転による移動が多いと推測される。頻度や家族の運転の割合を考慮すると「習い事・サークル」を目的とした方に巡回ワゴンの利用を促すことが有効である。②⑥
- ただし、利用頻度は少ないながらも、直接行きたい目的地は市内と市外を合わせた病院が 20.2%と、市内スーパー等の 17.9%を上回る結果となったことから、巡回ワゴンよりもタクシーの利用を補助する施策が望まれる可能性がある。②④
- 実際のタクシー利用率は通院が 22.9%、買い物が 23.1%。利用者の居住地は、七重浜・追分地区や久根別・東浜地区、飯生・常盤地区といった買い物先や通院先など目的地に近い地区が多く、茂辺地・石別地区など遠距離の住民は、バスや鉄道を選択している。②④
- 公共交通に求める運賃が 500 円までが全回答を占める状況からも、遠距離においては費用負担の面からタクシーは敬遠される傾向があり、茂辺地・石別地区においては、巡回ワゴンの運行を継続する必要があることが、これらの設問からも伺える。②④

<巡回ワゴン路線沿線地域在住の高齢者向けアンケート>

- 最寄り駅までの徒歩での所要時間は 58%が 20 分以上かかり、バス停までの徒歩での所要時間は 53%が 10 分以上かかる。②

- 74%が巡回ワゴンを知っているが、他に移動手段がある、行き先が合わない等の理由から 65%が乗ろうとは思っていない。②⑥
- 買い物は 66.7%が週に 1 回以上直接店に買いに行っており、88.9%と北斗市内が大半である。移動手段は自分で運転するか、家族等の運転が 77.7%を占める。②⑥
- 通院は月に 1 回が 54.8%であり、移動手段は、自分の運転か、家族等の運転で 76.2%と買い物と変わらないが、北斗市内へ行く割合は 63.0%、函館市へは 33.4%と買い物に比べ函館市への移動需要がある。①②⑥

<住民ヒアリング>

～公共交通について～

- 現在は自分で運転しているが、将来は公共交通を利用する。①②⑥

～巡回ワゴンについて～

- 将来免許返納したら利用する。②
- コープさっぽろまで巡回ワゴンで行けるようになるのは助かる。②
- 定期的にツアーを開催すれば巡回ワゴンについて知ってもらえると思う。②⑥
- 函館バスの28系統が100円で行ける区間があることを考えると300円は高いと感じる。②③

～移動の目的について～

- 移動の目的は市内で買い物と通院。①②③④

<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。①
- 巡回ワゴンについて、駅に停留所があり、スムーズな乗換に貢献している。②
- バス運転手数の減少が深刻な課題となっており、利用の少ない停留所などは通過する等、効率化を検討する。①②③
- 旅パス（鉄道、バス、市電等の共通フリー乗車券）は紙に加えて、電子チケットも導入している。⑥
- 現状の乗務員数における稼働状況としては普段から利用いただいている乗車需要には対応できているが、新規需要への対応については不安が残る。④
- 新函館北斗駅から函館駅の間に IC カード利用ができるよう機器を導入した。⑥

<その他事業者ヒアリング>

- 公共交通の便が悪いため、独自に送迎が必要となっている。①②

<学校関係者ヒアリング>

- 夏は自転車通学が多い。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。①③
- 高校の前や近くにバス停があると利便性が向上すると思う。①
- ダイヤの要望する機会があると良いと思う。①
- スクールバスは北斗市内の一部を運行しており、運行しない地区からスクールバスに乗るところまで接続できる公共交通があれば利便性が向上すると思う。①

3 施策の方向性

北斗市の地域公共交通は、鉄道・バス・巡回ワゴンなど多様な手段によって市民の移動を支えているが、人口減少及び成り手不足や働き方改革並びに人件費や燃料費などの高騰により、利用者数の減少や収支の経費負担の増となっている。

それらを受け止めながら、公共交通は市の重要な地域資源と捉え、「全体最適」の視点から持続可能な公共交通ネットワーク全体の望ましい在り方を目指し、次の6つの方向性に基づいて施策を推進する。

第2期計画における「全体最適」とは、市民、行政、交通事業者それぞれの最適は異なるが、妥協点を見つけ、公共交通ネットワーク全体の最適化を図ることである。その実現には、市民・行政・交通事業者が相互に負担を分かち合い、創意工夫を凝らしながら、持続可能な公共交通を実現していくことが不可欠である。

① 広域幹線（地域幹線系統）の維持と乗り継ぎ拠点の整備

北斗市と函館市の結びつきは強く、市民の通勤・通学・通院など多くの移動が函館方面へ向かっている。しかし、市内の多様な地域から函館市内の主要目的地へ乗換無しでアクセスする公共交通ネットワークを構築することは現実的に困難である。

そのため、乗換を前提とした効率的な広域ネットワークの形成が求められることから、広域幹線を維持しつつ、市内幹線（フィーダー系統）からの乗り継ぎのため、利便性の高い乗り継ぎ拠点の整備・機能強化について検討を継続するとともに、異なる交通モード間における、乗り継ぎ割引の拡充についても検討し、公共交通の利用促進を合わせて図る。

② 巡回ワゴンの継続と運行体系の最適化

幹線補完旅客輸送サービス(フィーダー系統)として運行される巡回ワゴンは、交通空白地の生活を支えるうえで重要な役割を担っている。今後も、既存公共交通との共存共栄を基本として運行を継続しつつ、地域の需要や利用状況に応じたルートや運行方式の見直しを進め、市が負担する経費についても抑制すべく利便性と効率性の両立を図る。

特に、利用率の低い路線については、地域の意見を踏まえながら運行の在り方を見直すとともに、少ない需要であっても地域の状況に応じて持続可能な公共交通としての維持を図る。

③ 交通モードの整理と持続可能な運行体系の確立

北斗市が市費を投入して運行している3つの交通モード（新函館北斗駅・上磯線、巡回ワゴン大野線、市民活動バス）に関し、どれもがせせらぎ温泉を目的地とする利用者が乗車し、交通モードの整理の必要性がある。

また、新函館北斗駅・上磯線は、平成20年度から運行を開始した「南北市街地連絡バス」を引き継いだ幹線補完旅客輸送サービスであるが、運行経費の算出方法や運賃設定は、当時からほとんど変わっておらず、第2期計画では、持続可能な運行に向け、運賃水準や運行ルートの見直しを含めた「新函館北斗駅・上磯線の在り方」に関し検討を進める。

④ 移動困難者に応じた支援の維持

定時定路線サービスで補完できない区域や、歩行が困難な高齢者などの移動困難者に対しては、既存の移動支援サービスを継続的に維持することが必要である。高齢者運転免許証自主返納支援事業、移動支援事業、福祉有償運送などの支援を継続し、市民の外出機会を確保していく。

また、同様の目的を持つ高齢者ふれあい入浴券事業に関しても、バスやタクシーなど公共交通の利用への拡充を図ることで、日常的な外出機会を促進し、利用しやすく身近に感じられる交通環境の形成を目指す。

⑤ サイクル&バスライドの活用

自宅からバス停まで自転車で移動し、バス停近くの駐輪場に自転車を停めてバスに乗り換えるサイクル&バスライドを第1期計画でも施策に掲げ、市内3箇所駐輪場を整備した。学生の自転車にほぼ毎日利用されているが、付近の店舗利用のための駐輪の可能性もある。

サイクル&バスライドは、自宅とバス停等を結ぶラストワンマイル対策と有効である。このため、函館市内の高校に進学する可能性がある中学生や学校関係者、周辺住民など日常的に利用が見込まれる層への周知を強化し、活用の拡大を図る。

⑥ 利用促進と利便性向上の推進

函館市内の主要目的地のほか、市内であっても目的地へ公共交通で移動するには乗り継ぎが必要であることや、利用者が減少すると公共交通の運行本数も比例して減少してしまうことなど、本市を取り巻く交通環境やその現実について、市民の理解を深めることが重要である。

このため、市内公共交通のガイドマップについては更新が容易なツールの導入を検討するとともに、交通事業者による「はこだて旅するパスポート」や1日乗車券、巡回ワゴンのモニターツアーやサポート乗車などの各種サービスの情報を広報誌等や市ホームページを通じて積極的に発信するため、交通事業者と情報共有をしながら、利用促進と公共交通の利便性・魅力の周知を図る。

併せて、利便性向上と利用動機づけにつながる新たな仕組みとして、マイナンバーカードや交通ICカードを活用した乗り継ぎ割引、地域ポイント付与制度など、デジタル技術を活かした取組を検討する。

また、これらの検討や実施にあたって、技術や事例に関する情報収集・共有をする機会として、北斗市地域公共交通活性化協議会や同協議会ワーキンググループの場を積極的に活用していく。

4 施策体系

計画目標Ⅰ 持続可能かつ効率的な交通ネットワークの形成	施策①	広域幹線（地域幹線系統）の維持と 乗り継ぎ拠点整備
	施策②	巡回ワゴンの継続と運行体系の最適化
	施策③	交通モードの整理と 持続可能な運行体系の確立
計画目標Ⅱ 誰もが移動しやすい交通環境の実現	施策④	移動困難者に応じた支援の維持
	施策⑤	サイクル&バスライドの活用 （バス停近接駐車場）
計画目標Ⅲ 公共交通の利用促進と地域連携の推進	施策⑥	利用促進と利便性向上の推進

[図表 71 公共交通ネットワークの将来像]



位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	道南いさりび鉄道 JR北海道 ※水色系統	北斗市内から函館市ほか市外への広域交通を担う。	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
	函館バス路線 ※赤系統	北斗市内と函館市ほかの各拠点とを接続する。	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
支線	巡回ワゴン ※橙系統	交通空白地の住民の買い物や通院のほか、幹線や地域拠点へ接続する。	・交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保。 ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	新函館北斗駅・上磯線 ※紺系統	せせらぎ温泉や沿線中学・高校への通学のため旧上磯地区と旧大野地区とを結ぶ路線として運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	・交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保。

・水色系統は、以下の鉄道路線である。

①道南いさりび鉄道

平成28年3月の北海道新幹線開業時に、五稜郭駅～木古内駅の運営を担う鉄道であり、北斗市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。上磯駅、清川口駅では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。

②JR北海道

北斗市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。新函館北斗駅では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。

・赤系統は、地域拠点である茂辺地支所、北斗市役所、七重浜支所、総合分庁舎から周辺部の居住地や、医療機関や商業施設が集中する久根別・七重浜地区、函館市等の生活必需施設を連絡するバス路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・橙系統は、買い物や通院といった日常生活に必要な移動を確保するため導入している巡回ワゴン路線であり、令和8年3月時点で茂辺地・石別地区または旧上磯（三好・水無・桜岱・添山）地区から上磯駅前、北斗市役所及びコープさっぽろ、大野（稲里・白川・開発・長橋）地区から総合分庁舎を運行している。上磯駅、北斗市役所、久根別駅、総合分庁舎前、コープさっぽろでは水色系統・赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、水色系統・赤系統を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・紺系統は、せせらぎ温泉や沿線中学・高校への通学のため旧上磯地区と旧大野地区とを結ぶ新函館北斗駅・上磯線であり、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系統）が運行している。上磯駅、北斗市役所、久根別駅総合分庁舎前、新函館北斗駅では水色系統・赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、水色系統・赤系統を補完する欠かせない路線である。

系統名	事業許可区分	運行態様	実施主体	国庫補助事業の活用
水色系統	普通鉄道	—	道南いさりび鉄道株式会社	なし
	普通鉄道	—	北海道旅客鉄道株式会社	なし
赤系統	4条乗合	路線定期	函館バス株式会社	幹線補助
橙系統	4条乗合	区域運行・路線定期	新星ハイヤー株式会社	フィーダー補助
紺系統	4条乗合	路線定期	函館バス株式会社	なし

第5章 施策内容の整理

1 施策内容

計画目標Ⅰ 持続可能かつ効率的な交通ネットワークの形成

施策① 広域幹線（地域幹線系統）の維持と乗り継ぎ拠点の整備

実施の目的

函館市への通勤・通学・通院需要に対応するため、乗換を前提とした効率的な広域ネットワークを構築し、広域幹線の維持と市内幹線（フィーダー系統）との乗り継ぎ利便性の向上を図る。

施策内容

- ・北斗市と函館市を結ぶ移動需要を踏まえ、広域幹線の維持について努める。
- ・広域幹線、市内幹線の役割分担を明確化しながら、乗換を前提とした利便性の高い運行体系を構築する。
- ・新函館北斗駅、久根別駅、清川口駅（北斗市役所及び総合文化センター「かなでーる」を含む）、上磯駅、総合分庁舎前を中心とした主要拠点での乗り継ぎ（待合含む）環境の改善・情報発信の整備を図る。
- ・上記以外にも主要拠点となり得る地域について検討する。
- ・異なる交通モード間における乗り継ぎ割引の導入を検討する。

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）、巡回ワゴン（茂辺地・石別線、上磯線、大野線）

実施主体

北斗市、交通事業者

施策② 巡回ワゴンの継続と運行体系の最適化

実施の目的

交通空白地における生活移動を維持しつつ、地域の実態に即した運行の見直しにより、効率性と利便性を両立したフィーダー交通を確立する。

施策内容

- ・フィーダー交通としての巡回ワゴン運行を継続し、交通空白地における生活移動を支える重要なサービスとする。
- ・既存公共交通との共存共栄を基本として、地域の意見を踏まえながら、地域の状況や利用率に応じた運行ルート・頻度の変更及び路線の休止など、その在り方に関し判断し利便性と効率性を両立させる。なお、利用率が低くても地域の生活移動に不可欠な場合は運行を維持していく。
- ・運行に対する市が負担する経費の最適化も進め、持続的な基盤を確立する。

主な事業エリア

旧大野地区、茂辺地・当別地区～旧上磯地区

実施主体

北斗市、交通事業者、地域住民

施策③ 交通モードの整理と持続可能な運行体系の確立

実施の目的

同一目的地への複数ある交通モードのそれぞれの役割分担を整理し、また、増加する運行経費に対して適正な運賃を設定することで持続可能かつ効率的な公共交通の運行体系を構築する。

施策内容

- ・せせらぎ温泉を目的地とした複数の交通モードについて、目的・利用実態・継続の必要性について評価し、役割分担を整理する。
- ・各交通モードの運行経費に対して適正なバランスとなる運賃設定を推進する。
- ・需要と収支のバランスを踏まえて、効率的で持続可能な運行体系とするため、運行ルートの見直しや既存公共交通による代替手段の検証を行っていく。
- ・運行事業者及び利用者と十分に情報共有を図りながら実施し、安定した運営体制の構築を目指す。

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

計画目標Ⅱ 誰もが移動しやすい交通環境の実現

施策④ 移動困難者に応じた支援の維持

実施の目的

移動困難者の外出機会を確保し、地域福祉施策と連携した包括的な移動支援体制を維持する。

施策内容

- ・移動困難者に対する既存の移動支援事業、福祉有償運送などの支援維持を図る。
- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続と安全な移動支援を推進する。
- ・高齢者ふれあい入浴券事業など既存の行政サービスを活用し、公共交通利用と組み合わせることで、日常的な外出を促進する。

主な事業エリア

北斗市全域

実施主体

北斗市、交通事業者、移動支援事業者、福祉有償運送事業者

施策⑤ サイクル&バスライドの活用（バス停近接駐車場）

実施の目的

バス停までの移動手段として自転車利用を促進し、日常生活移動での利用が見込まれる層への周知を通じて駐輪場の有効活用を図る。

施策内容

- ・店舗利用ではなく、バス利用者向けの駐輪場であることを案内表示等で周知する。
- ・函館市内の高校に進学する可能性がある中学生や学校関係者、周辺住民など日常的に利用が見込まれる層を対象に、チラシ配布やモニターツアーなどで情報発信を行い、利用意識の向上を図る。
- ・駐輪環境の未整備箇所においては、利用状況やニーズ、活用可能な近隣敷地を踏まえて整備検討していく。

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 利用促進と利便性向上

施策⑤ 利用促進と利便性向上の推進

実施の目的

公共交通の現状と利便性を広く周知し、各種サービスやデジタル技術の活用を通じて、市民の利用促進と公共交通の利便性・魅力の周知を図る。

施策内容

- ・北海道教育大学函館校と連携したモニターツアー、市職員によるサポート乗車を継続的に実施。
- ・市内公共交通ガイドマップについて、更新が容易なツールの導入について検討する。
- ・交通事業者の各種サービスについて、広報誌や市ホームページを活用した情報発信を実施する。
- ・マイナンバーカードや交通 IC カードを活用した乗り継ぎ割引・地域ポイント付与制度など、デジタル技術を活かした取組について、国の補助制度を活用するなど検討を行う。
- ・公共交通に関する技術や事例に関する情報収集や共有について、北斗市地域公共交通活性化協議会や同協議会ワーキンググループの場を積極的に活用していく。

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

2 実施スケジュール

→ 検討・準備期間

→ 実施期間

施策名	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
施策① 広域幹線(地域幹線系統)の維持・乗り継ぎ拠点整備			<広域幹線の維持>		
			<乗継拠点整備>		
施策② 巡回ワゴンの継続と運行体系の最適化	<運行見直し>	<検証>	<運行見直し又は継続>	<検証又は継続>	
施策③ 交通モードの整理と持続可能な運行体系の確立	<運賃の見直し>		<交通モードの整理>	<運賃体系の確立>	
施策④ 移動困難者に応じた応援の維持		<既存移動支援の維持・高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続>			
		<既存行政サービスと公共交通利用の連携(2年目以降は随時導入)>			
施策⑤ サイクル&バスライドの活用(バス停近接駐車場)			<利用が見込まれる層への情報発信・>		
			<未整備箇所における整備検討>		
施策⑥ 利用促進と利便性向上の推進			<モニターツアー等の実施、公共交通に関する情報発信の実施>		
			<デジタル技術を活かした取組みの検討・実証実験>	<実施>	
			<技術・事例に関する情報の共有>		

第6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	公共交通機関の満足度	18.6%	25.9%	*1
指標 2	バス生活路線維持費補助金	3,488 千円	減少	*2
指標 3	各乗り継ぎ拠点における乗り継ぎ等に関する情報更新数（回/年）	—	1 回/年	*3
指標 4	巡回ワゴンの 1 回当たりの輸送量（輸送人員÷運行回数）	1.0 人	2.0 人	*4
指標 5	巡回ワゴンの収支率	9.11%	16.9%	*5
指標 6	巡回ワゴンモニターツアー・サポート乗車の実施回数（年間）	2 回	3 回	*6
指標 7	新函館北斗駅・上磯線の収支率	18.3%	27.5%	*7
指標 8	サイクル&バスライドの利用拡大に向けた周知件数（年間）	—	2 回	*8
指標 9	広報誌・市ホームページでの公共交通に関する情報発信回数（年間）	4 回	5 回	*9
指標 10	デジタル技術活用施策の実施件数（累計）	—	2 件	*10
指標 11	公共交通に関する市民からの意見聴取の実施回数（年間）	—	2 回	*11

*1 現状値は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結果。目標値は令和 6 年 8 月に北海道が実施した北海道の人口減少などに関する意識調査の結果。

*2 バス生活路線維持費補助金は、国庫補助対象外分の赤字額の一部を市が補助するもの。現状値は令和 7 年度の実績。

*3 主要乗り継ぎ 5 拠点（新函館北斗駅、久根別駅、清川口駅、上磯駅、総合分庁舎前）において乗り継ぎ等に関する情報（チラシ等）を更新する年間の回数。現状は変更が生じた時の更新しているため数値は無し。ダイヤ改正や利用者へ伝わるチラシの更新の 1 拠点あたりを目標値に設定。

*4 現状値は令和 7 年度事業(令和 6 年度 10 月～令和 7 年 9 月)において、運行回数 769 回(往復 1 回換算)に対し輸送人員は 806 人から算出。地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象人数を目標値に設定。

*5 現状値は令和 6 年度事業（令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月運行）の収入額(248,000 円)、運行経費(2,723,000 円)から算出。*5 の目標値を基に収入額を算出(2 人×769 回×300 円=461,400 円)し、令和 6 年度事業との運行経費(2,723,000 円)から目標値を設定。

*6 現状値は令和 6 年度実績。モニターツアー 2 回、サポート乗車 1 回を目標値に設定。

*7 現状値は令和 6 年度事業(令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月)の収入額(2,984,031 円)、運行経費(16,258,583 円)から算出。運賃見直しにより収入額が 1.5 倍と想定(4,476,046 円)し、令和 6 年度事業と同様の運行経費(16,258,583 円)から目標値を設定。

*8 中学生や学校関係者、周辺住民にチラシ配布、北海道教育大学函館校が実施するモニターツアー内などで周知する年間件数を目標値として設定。

*9 現状値はバス・鉄道のダイヤ改正（新函館北斗駅・上磯線の定期ダイヤ変更を除く）や巡回ワゴンに関する広報誌掲載件数の令和 6 年度実績。ダイヤ改正や巡回ワゴンの利用拡大、モニターツアー参加募集、バス・鉄道の各種サービスなど情報発信を広報誌等や市ホームページでの掲載件数を目標値に設定（広報誌と市ホームページにおいて同情報を掲載した場合は 1 件とする）。

*10 デジタル活用に向けて実施した件数（実証実験含む）の累計を目標値に設定。

*11 市民へのアンケート、電話及びサロンでの聞き取りなどで1度に5名以上から収集する件数を目標値として設定。

2 推進体制と評価スケジュール

(1) 基本的な考え方

公共交通を取り巻く環境は常に変化している。運転手不足による減便、利用者の高齢化、通学需要の減少など、社会情勢の変化に応じて、施策も柔軟に見直していく必要がある。

「第3章 第1期計画の振り返り」の「3 推進体制と進行管理の評価・検証」でも触れたが、第1期計画では、PDCAサイクルの重要性を認識していたものの、年次評価を記録として蓄積し、改善につなげる取組が十分ではなかった。

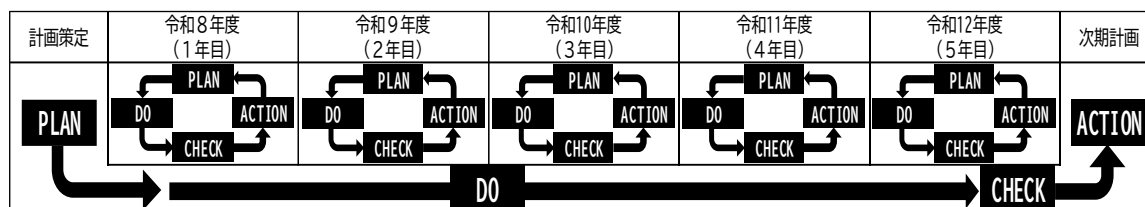
しかしながら、第1期計画で定めた推進体制と評価スケジュール自体は、第2期計画の進行管理をするうえで、有効な仕組みと判断しており、第2期計画においてもこの仕組みを踏襲し、市地域公共交通活性化協議会において、年に1回実施する「施策実施状況の評価」と、計画最終年度に実施する「目標達成度の評価」の二つのPDCAサイクルによって進行管理を行う。

さらに、最終年度（令和12年度）に、交通事業者等関係者からのヒアリングや市民アンケート等の結果を前述した「目標達成度の評価」と合わせ、第2期計画の評価とし、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。

*PDCAサイクルとは、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（対策・改善）のプロセスを繰り返し、業務改善を行うことを指す。

(2) 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）



(3) PDCA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（第2期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）	・（仮称）第3期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 ・第2期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	・第2期計画の見直しの検討

(4) 評価項目の整理

項目		R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
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		○	○	○	○	○
第2期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						○
市地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○

第7章 策定の経過

第2期計画策定にあたっては、関係者へのヒアリングや市民アンケートを経て、交通事業者などから組織された「北斗市地域公共交通活性化協議会」での審議・検討、市民からのパブリックコメントを参考に進められた。

北斗市地域公共交通活性化協議会委員

北海道教育大学函館校 教授 齋藤 征人	函館工業高等専門学校 准教授 菊池 幸恵
北海道運輸局函館運輸支局 首席運輸企画専門官 館下 智	渡島総合振興局 地域創生部地域政策課新幹線推進室長 津田 陽一
渡島総合振興局 函館建設管理部事業室事業課施設保全室長 森 修司	函館中央警察署 交通第一課長 中野 耕平
函館バス株式会社 代表取締役社長 内澤 博昭	株式会社新星ハイヤー 代表取締役社長 鏡谷 朝詩
道南いさりび鉄道株式会社 経営企画部長 今村 尚徳	北海道旅客鉄道株式会社函館支社 企画次長 岩橋 秀泰
函館地区ハイヤー協会 専務理事 山本 洋	函館地区バス協会 事務局長 渡部 浩典
函館地区交通運輸産業労働組合協議会 事務局長 大岩 伸一	北斗市社会福祉協議会 会長 柳谷 友明
北斗市町会連合会 会長 大折 伸明	北斗市PTA連合会 理事 佐藤 敦宏
北斗市老人クラブ連合会 会長 中山 豊光	石別町内会 会長 石岡 正徳
上磯駅前商店会 会長 三川 伸朗	七重浜商店会 会長 吉田 雄司
本町商店街振興会 会長 白尾 欣也	北斗医会 会長 渋谷 好孝
北斗市 総務部長 小坂 正一	

策定の経過

第19回市地域公共交通活性化協議会	令和7年6月17日	計画策定スケジュールについて
関係者へのヒアリングや市民アンケート	9月～	
第20回市地域公共交通活性化協議会	令和8年1月29日	第2期計画の素案について
パブリックコメントの実施	2月	第2期計画の素案について
	3月	第2期計画成案

第2期北斗市地域公共交通計画

令和8年3月策定

北海道北斗市総務部企画課

電話：0138-73-3111

e-mail：kikaku@city.hokuto.hokkaido.jp