

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・島川地区内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3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に、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。学生の自転車には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連絡する。	・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