

福島町地域公共交通計画

概要版

福島町地域公共交通活性化協議会

1 計画策定について

計画策定の背景と目的

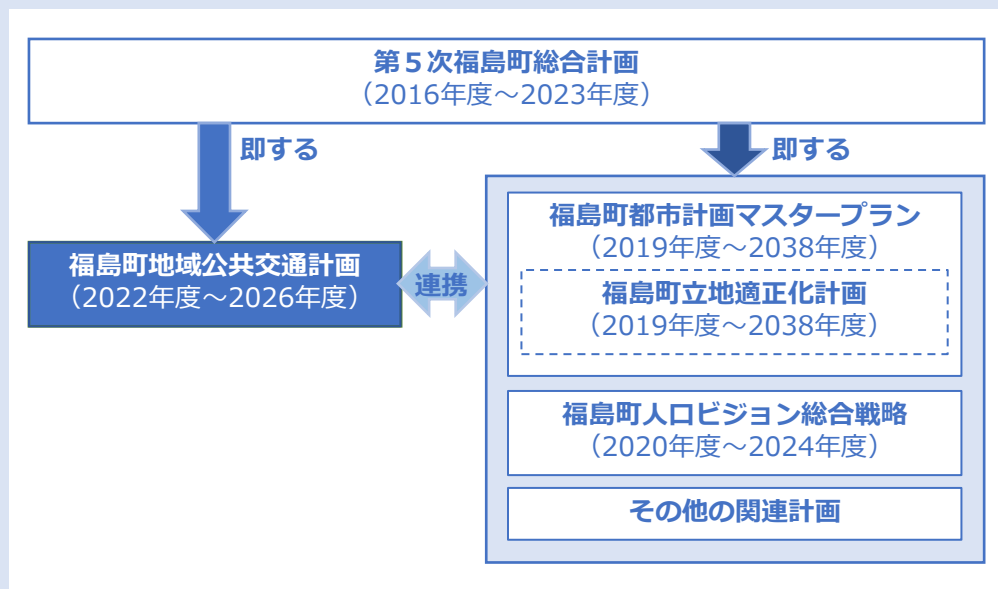
近年、公共交通を取り巻く環境は、人口減少・少子高齢化が進展しており、公共交通の利用者減少だけでなく、公共交通の運行を担う運転手の高齢化などにより、将来の運転手不足が懸念されています。とりわけ、地方部においては、人口減少・少子高齢化の影響が大きく、利用者の減少により、交通事業者の経営状況が圧迫され、交通サービスの維持が困難な状況にあります。加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大により、移動需要が減少し、需要の回復が見通せない状況です。

今後、地域において必要な交通サービスを確保するためには、まちづくりと連携し地域の実情に合った持続可能な公共交通体系づくりを進める必要があります。

本計画は、第5次福島町総合計画や福島町都市計画マスタープラン等の関連計画との整合を図りながら、持続可能な公共交通体系の維持・確保を図ることを目的とします。

計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地方公共団体が交通事業者など地域の関係者との連携により、持続可能な公共交通の体制を構築することを目的としており、上位計画の福島町総合計画や関連計画の福島町都市計画マスタープラン等の計画との整合を図り、面的な公共交通ネットワークの再構築を計画し、実施します。



図：計画の位置付け

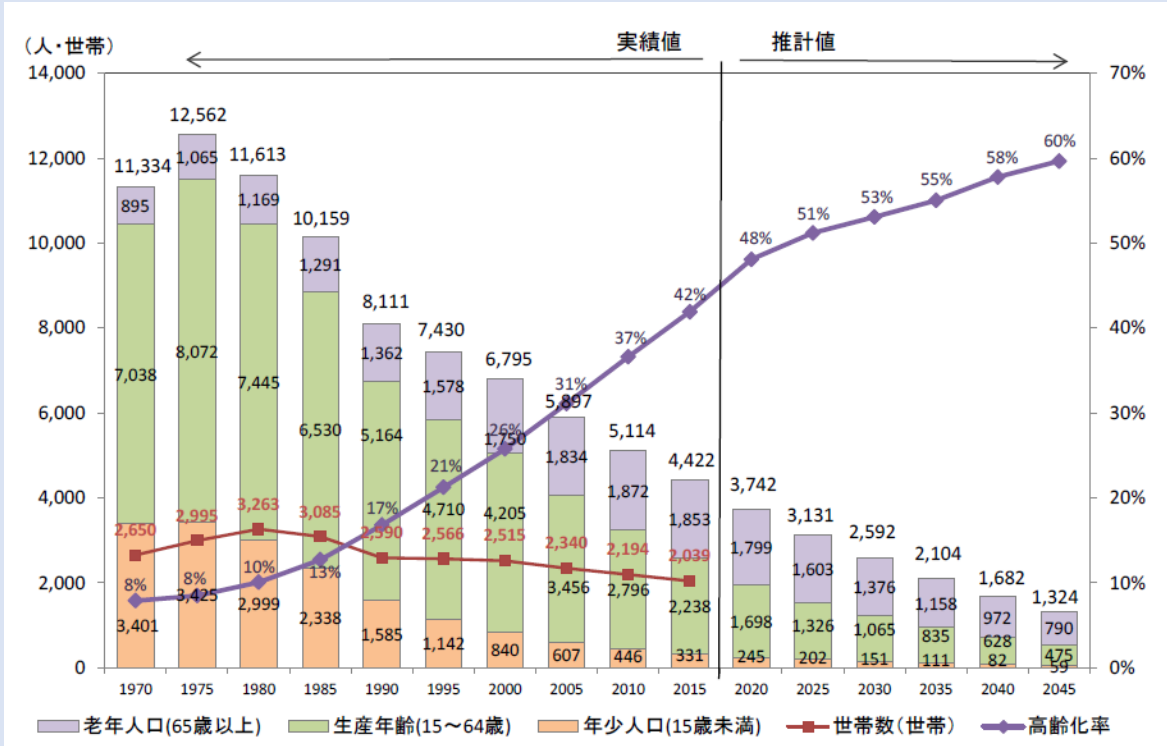
計画の区域・計画期間

福島町全域を計画対象区域とし、令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）までの5年間を計画期間とします。

2 地域と交通の現状

人口動態

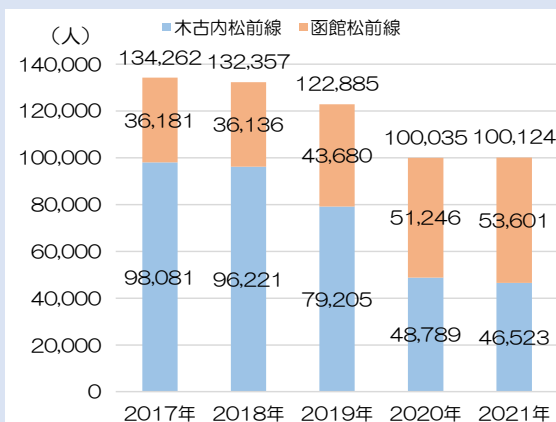
国勢調査における福島町の人口は、1975（昭和50）年の12,562人をピークに減少し、2015（平成27）年では4,422人となっています。また、高齢化率は41.9%と北海道平均（29.1%）を大きく上回り、少子高齢化が進行しています。



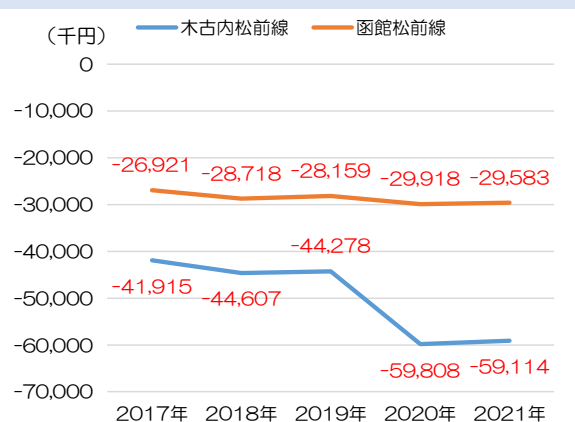
図：人口の推移と将来推計（福島町都市計画マスタープランより）

路線バス

路線バスは、函館バス株式会社が木古内松前線と函館松前線の2路線4系統を運行しています。木古内松前線と函館松前線合わせて、年間で約13万人が利用していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数が約10万人まで減少しており、収支も悪化しています。木古内松前線と函館松前線は、地域の広域移動を支える地域間幹線系統として位置づけられており、国と北海道による欠損補助が行われていますが、補助の要件を満たすことが危ぶまれる水準まで利用が減少しています。



図：路線バス輸送人員



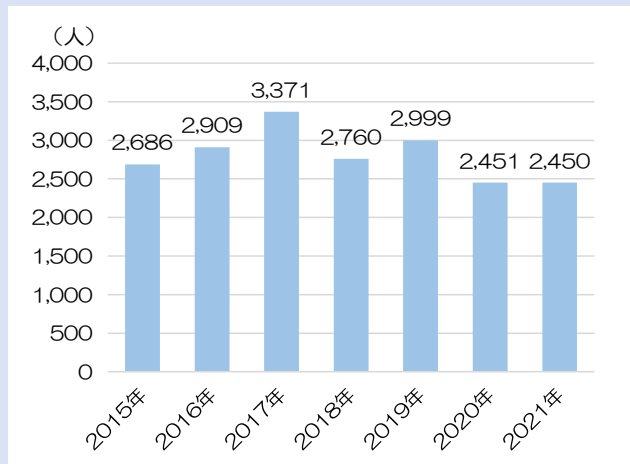
図：路線バス収支状況

福島町デマンドバス

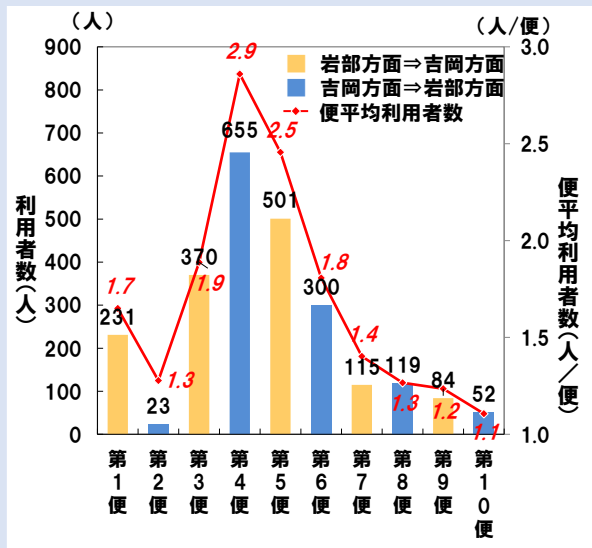
福島町デマンドバスは、町内のタクシー事業者である有限会社山崎ハイヤーが運行する予約制乗合バスで、千軒地区を除く町内全域を運行区域とし、ご自宅から目的地までを直接結ぶドア・ツー・ドアサービスを提供しています。

利用者数は、年間約3,000人を前後する実績となっていました。2020年度以降は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数が減少しています。

収支は、年間約500万円程度の欠損額が発生しており、国と町による欠損補助が行われています。ご利用が特定の便や時間帯に利用が集中していることから、利用の少ない便の需要創出が課題となっています。



図：福島町デマンドバス輸送人員

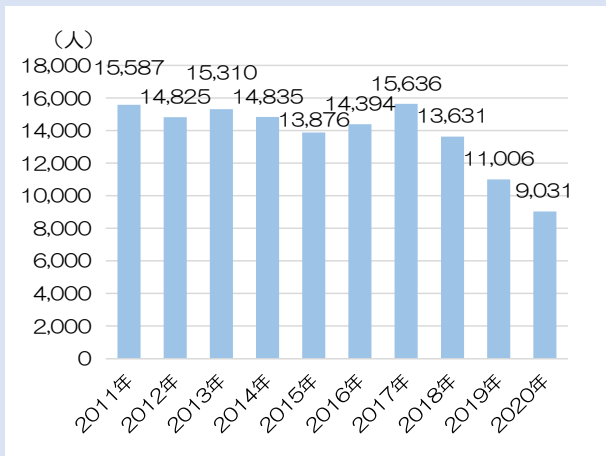


図：福島町デマンドバスの便別利用実績

タクシー

福島町は、木古内町、知内町、松前町を含む松前圏としてタクシーの営業区域が設定されています。町内では、法人タクシー事業者として、有限会社山崎ハイヤーが本社営業所を構えており、車両数2台で運行を行っています。

タクシーの利用状況は、概ね横ばいでしたが、2018年度以降は減少傾向で、2020年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響から、輸送人員が10,000人/年を割り込んでいます。



図：タクシー輸送人員

福祉輸送及び送迎バス

町内では、有限会社スマイルと福島町社会福祉協議会が移送サービスを提供しており、輸送人員で約400人/年のご利用があります。

また、町内外の医療機関が患者の通院手段の確保のために無料の送迎バスを運行しています。

この他、町では、吉岡方面から福島小学校及び福島中学校に通学する児童と生徒を対象としたスクールバスや、町内全域を対象に吉岡温泉への送迎バスを運行しています。

3 地域公共交通の課題と取り組みの方針及び施策

公共交通の課題

1. 人口減少と少子高齢化

- 高齢者による交通事故が社会問題となっています。
- 自動車運転免許証の返納に向けては、返納後の移動手段確保に向けた支援も必要です。
- 人口減少に歯止めをかけるためには、子育て世代への支援も重要です。

2. 公共交通の利用者減少と地域交通の維持・確保

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用者が減少しています。
- また、燃料費の高騰により、収支の悪化に拍車がかかっています。
- 町内を運行する路線バスは、国と北海道による欠損補助の対象となっていますが、利用者が減少し、補助要件を満たせなくなる可能性があります。
- 運輸事業においては、ドライバー不足が深刻です。
- タクシーの利用も減少しており、安定的な事業の継続が課題となっています。

3. 交通不便地域の存在（千軒地区）

- 千軒地区は、福島町デマンドバスが運行していません。
- 自宅から停留所までの距離が遠く、路線バスの利用が不便な地域があります。
- 地区の集落内の道路は幅員狭小のため、大型バスの乗り入れは困難です。
- 千軒地区は本町地区から遠いため、距離に応じて増加する運賃の負担も少なくありません。

4. 福島町デマンドバスの利便性向上

- 福島町デマンドバスは、自宅から停留所までの距離が遠い方や長い距離を歩くことが困難な高齢者など、多くの方に利用されています。
- 利用の多くは、午前中などの早い時間帯に集中しており、午後の利用は少ない状況です。
- 往復割引運賃の導入により、ご利用いただくほどお得に乗車できるようになりましたが、普段から利用していない町民のみなさんには、実質運賃が認知されていません。

課題解決に向けた基本理念

町民の暮らしを支える、持続可能な公共交通サービスの実現

基本方針 1 地域における交通サービスの維持

将来に渡り、安心して暮らせる移動環境を確保します。

基本方針 2 誰もが使いやすい交通サービスの提供

既存の輸送資源を最大限有効活用し、利便性の高い交通サービスを提供します。

基本方針 3 わかりやすく、使ってみたいと思える交通サービスの提案

積極的かつ丁寧な情報発信により、公共交通への意識醸成を図ります。

基本方針 1 : 地域における交通サービスの維持

①地域間幹線系統の維持

- 地域公共交通、とりわけ地域間幹線系統の維持に向け、交通事業者、沿線自治体と連携し、運行の効率化や利便性の向上等の改善を図り、地域間幹線系統を維持します。

【施策のイメージ】 ▣路線バスだけでなく鉄道を活用するなど、交通事業者や沿線地域が一体となり、地域交通の維持と利便性の向上を図ることを目指します。

②まちづくりと一体となった交通拠点の維持・改善

- 今後もまちづくりと一体となった交通拠点の維持と機能の改善に取り組みます。

【施策のイメージ】 ▣道の駅の移転を見据え、路線バスと福島町デマンドバスやタクシー等との乗り継ぎ機能の強化を目指します。

③バス待合環境の維持・改善

- 一部の停留所は、近隣に横断歩道や街路灯が整備されていなかったり、道路の見通しが利かない場所が存在するなど、路線バスの利用に際して、交通安全の面で改善が可能な場所が存在していることから、待合環境の維持とともに、交通安全対策に取り組みます。

【施策のイメージ】 ▣信号や横断歩道の整備、街路灯や車両接近表示、カーブミラーの整備等、交通安全対策を行います。

④路線バスの町内利用における最大運賃の導入

- 本町は南北に長く、地区によっては買い物や通院で路線バスを利用する際に、運賃の負担が大きくなる場合があることから、町内での路線バスの乗降に限り最大運賃を設定し、路線バスの利用と外出頻度の増加を期待します。

【施策のイメージ】 ▣最大運賃は、町内の最長区間となる千軒中央～松浦間の現行運賃560円を300円程度に引き下げることが想定しています。

⑤千軒地区における新たな公共交通の導入に向けた検討

- 千軒地区では、デマンド型交通導入の要望が高くなっています。千軒地区においてもデマンド型交通の実証運行が実施されましたが、利用者が少なく運行が見合わされました。現在はさらに人口が減少していることから、効率的に運行が可能な新たな公共交通の導入に向け、実証実験を実施します。

【施策のイメージ】 ▣デマンド型交通（週1日土曜のみ運行での実証実験）、スクールタクシーへの混乗、温泉バス途中下車などを検討します。

基本方針2：誰もが使いやすい交通サービスの提供

① 運転免許自主返納者への支援

- 高齢ドライバーが安心して運転免許証を返納できるよう、公共交通の利用方法の周知や公共交通の利用に対する運賃等の支援を検討します。

【施策のイメージ】 ▣ 運転経歴証明書をお持ちの方など、免許返納を行った方に対し、公共交通の乗り方ガイドと福島町デマンドバスの回数券等を提供します。

② 公共交通を利用した子育て支援

- 妊産婦への子育て支援に向け、公共交通の利用に対する運賃等の支援を検討します。

【施策のイメージ】 ▣ 母子手帳を保有する妊婦及び乳幼児と一緒に福島町デマンドバスを利用した方に対し、運賃を割引します。

③ タクシーと福島町デマンドバスのシームレス化

- 福島町デマンドバスは、最終便が15時台となっており、夕方以降の運行を要望する意見が挙げられていますが、利用者が少なく非効率な運行になることが推測されます。
- そのため、個別の需要への対応に優れているタクシーと福島町デマンドバスを組み合わせた企画乗車券を導入し、夕方以降の外出ニーズに対応します。

【施策のイメージ】 ▣ 福島町デマンドバスの通常運賃相当額+タクシー初乗り料金相当額をセット料金で提供します。

基本方針3：わかりやすく、使ってみたいと思える交通サービスの提案

① 高齢者へのモビリティ・マネジメント

- 公共交通の主な利用者層の一つである高齢者を対象に、公共交通に関する座学や路線バスや福島町デマンドバスの乗り方を学ぶ乗り方教室を実施します。

【施策のイメージ】 ▣ 座学や乗り方教室に加え、福島町デマンドバスを利用した吉岡温泉ツアーや体操教室等、高齢者に興味を持っていただける催しを開催し、普段、公共交通に馴染みがない方にも公共交通に触れる機会を創出します。

② ニュースレターの発行

- 福島町の利用促進に関する取り組みや公共交通利用の動機付け情報等を掲載したニュースレターの発行し、町内の全世帯に配布します。

【施策のイメージ】 ▣ ふくしま町交通だよりの発行を継続します。

③ 町内イベントでの公共交通利用促進の実施

- 新型コロナウイルス感染症の拡大状況を踏まえつつ、町民が多く集まる町内のイベント会場において、バス車両や福島町デマンドバスの車両展示を行うとともに、乗り方の説明を行い、利用促進を図ります。

【施策のイメージ】 ▣ FOOD STADIUM等の町内イベントにおいて、車両展示と利用方法周知を行います。

4 計画の目標

計画の定量的な目標

- 本計画の推進により、バス利用者数の増加や収支率の改善、満足度の維持を図ります。
- 利用者数及び収支率は、新型コロナウイルス感染症の拡大以前（2019年度）の水準まで回復することを目標値としています。

1. 町内にODを有する路線バスの利用者数

指標名	現況 (2021年度)	中間目標値 (2024年度)	目標値 (2026年度)
町内にODを有する 路線バスの利用者数	28,504人	31,918人	34,194人

※2019年度：2018年10月～2019年9月 ※2021年度：2020年10月～2021年9月
※OD：起終点のこと。ここでは、バスの乗降場所を意味します。

2. 福島町デマンドバスの利用者数

指標名	現況 (2021年度)	中間目標値 (2024年度)	目標値 (2026年度)
福島町デマンドバス の利用者数	2,450人	2,779人	2,999人

※2019年度：2018年10月～2019年9月 ※2021年度：2020年10月～2021年9月

3. 福島町デマンドバスの収支率

指標名	現況 (2021年度)	中間目標値 (2024年度)	目標値 (2026年度)
福島町デマンドバス の収支率	9.0%	12.1%	14.1%

※2019年度：2018年10月～2019年9月 ※2021年度：2020年10月～2021年9月

4. 福島町デマンドバスの利用者満足度

指標名	現況 (2021年度)	中間目標値 (2024年度)	目標値 (2026年度)
福島町デマンドバス の利用者満足度	90%	90%	90%

※2021年度：2020年10月～2021年9月

計画達成状況の評価

- 本計画に掲げる基本理念に基づき、各施策を効果的に実行するためには、明確な目標を掲げ、定期的に評価しながら、見直しと改善を繰り返すことが重要です。
- 評価は、計画目標と定めた指標をもとにPDCAサイクルにより実施し、必要に応じて計画に基づく事業の実施内容に反映するものとします。