

# 福島町地域公共交通計画

令和5年1月

福島町地域公共交通活性化協議会



## 目 次

第1章 計画策定について .....	1
1.1 これまでの経緯と取り組み .....	1
1.2 計画策定の背景と目的 .....	1
1.3 計画の位置付けと関連計画 .....	2
1.4 計画の区域 .....	2
1.5 計画の期間 .....	2
第2章 本計画に関連するまちづくり計画 .....	3
2.1 関連計画 .....	3
2.1.1 第5次福島町総合計画 .....	3
2.1.2 第2期福島町人口ビジョン・総合戦略 .....	4
2.1.3 第2次南北海道定住自立圏共生ビジョン .....	5
2.1.4 福島町都市計画マスタープラン .....	6
2.1.5 福島町立地適正化計画 .....	7
第3章 地域の現状 .....	8
3.1 社会・経済動向 .....	8
3.1.1 人口動態 .....	8
3.1.2 地域特性 .....	13
3.2 交通の現状 .....	14
3.2.1 公共交通の概要 .....	14
3.3 公共交通に関するニーズの把握 .....	25
3.3.1 ニーズ調査の実施 .....	25
3.3.2 交通事業者における課題 .....	36
第4章 地域公共交通の課題及び基本方針 .....	38
4.1 公共交通の課題 .....	38
4.2 基本理念及び基本方針 .....	40
4.3 公共交通の将来像 .....	41
4.3.1 公共交通の将来像 .....	41
4.3.2 地域公共交通確保維持事業に係る補助系統の位置付け及び必要性 .....	42
4.3.3 地域公共交通確保維持事業に係る補助系統の実施主体 .....	44
第5章 目標達成のための施策及び事業 .....	45
5.1 地域における交通サービスの維持 .....	45
5.2 誰もが使いやすい交通サービスの提供 .....	47
5.3 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 .....	48
5.4 事業スケジュール .....	49
第6章 計画の定量的な目標と達成状況の評価 .....	50
6.1 計画の定量的な目標 .....	50
6.2 計画達成状況の評価 .....	52





# 第1章 計画策定について

## 1.1 これまでの経緯と取り組み

福島町の公共交通は、1988年まで北海道旅客鉄道株式会社が運行する松前線（木古内駅～松前駅）が存在したものの、この路線の廃止後は、松前線廃止代替バスとして、函館バス株式会社により木古内・松前線（木古内駅前～松前出張所）と函館・松前線（函館バスセンター～松前出張所）が運行されました。現在の運行便数は、平日・休日ともに10往復となっており、うち3往復が中核市である函館市への直通が可能となっています。この松前線廃止代替バスは、町内を縦貫する国道228号沿線を運行しており、当町と近隣市町村を結ぶ地域間幹線系統に位置づけられていますが、国道沿線以外の地区では利用が困難となりました。また、町内を運行する公共交通が存在しないことから、檜倉や吉岡の一部の沢沿いの集落や一般道道岩部渡島福島停車場線沿線の塩釜、浦和、岩部といった地区では、交通空白地となっていました。

このため町では、2011年に福島町地域公共交通確保維持改善協議会を設立し、2012年、2013年の2年に渡る実証運行を踏まえ、2014年10月より予約制の乗合バス「福島町デマンドバス：えがお de 号」を運行し、交通空白地の解消と松前線廃止代替バスへの接続を図っています。

また、高齢者を対象とした出前講座やニュースレターの発行等のモビリティ・マネジメントを実施し、継続的に利用促進に取り組んでいます。

## 1.2 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。

### モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

### マスタープラン

長期的視点にたった都市の将来像を明確にし、その実現にむけての大きな道筋を明らかにするもの。

### 1.3 計画の位置付けと関連計画

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。

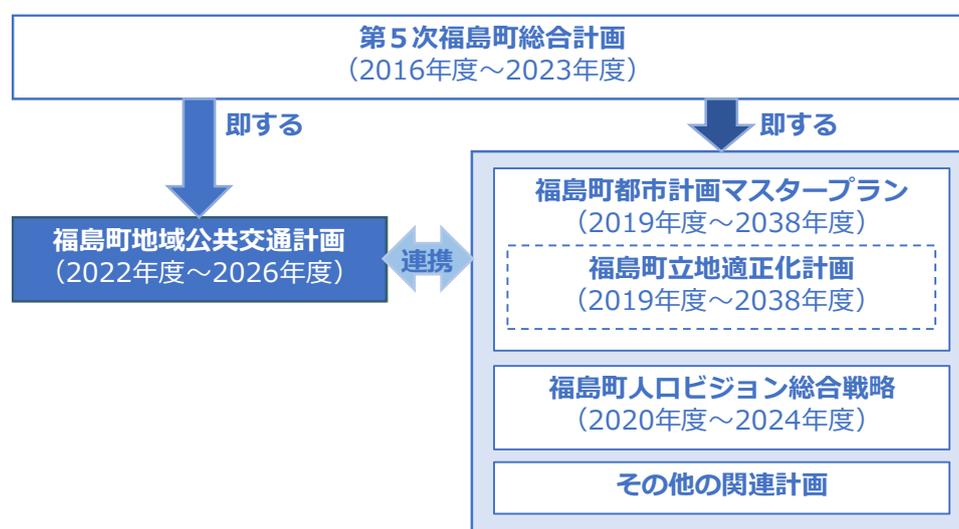


図 1-1 計画の位置付け

### 1.4 計画の区域

福島町全域を計画対象区域とします。

### 1.5 計画の期間

令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）までの5年間とします。

## 第2章 本計画に関連するまちづくり計画

### 2.1 関連計画

本計画に関連する当町のまちづくり計画を整理します。

#### 2.1.1 第5次福島町総合計画

##### (1) 策定の趣旨

多様化するニーズに対応しながら地域の活力を維持していくために、町民が一体となってまちづくりを進めることが求められているなかで、第4次総合計画に引き続き、中長期的な視点で本町のまちづくりを総合的に考えるための計画として策定されたのが、「第5次福島町総合計画」です。

##### (2) 公共交通に係る記述

5つの基本方向のうち、生活環境・定住対策分野である「豊かな環境と若者等の定住対策・子育て環境の充実」のなかに公共交通に係る記述がされています。ここでは、公共交通に関して基本目標や施策等が示されています。

#### 2 5つの基本方向

上記のまちづくりテーマを基本姿勢として、まちづくり分野ごとの基本方向を、次のように定めます。

産業・人材育成の分野	産業の再生による雇用の創出・次世代を担うリーダー等の育成
まちづくりの目標	生産の工夫をし、元気に働き、豊かなまちをつくります。
保健・医療・福祉の分野	町民の安心安全な暮らし・がん予防対策の充実
まちづくりの目標	健康で、たがいに尊重し、楽しい家庭をつくります。
生活環境・定住対策の分野	豊かな環境と若者等の定住対策・子育て環境の充実
まちづくりの目標	自然を愛し、環境をととのえ、美しいまちをつくります。
教育・文化の分野	学び合い、たくましい人を育てる
まちづくりの目標	知性を高め、文化を育て、学びあうまちをつくります。
住民活動、行財政の分野	協働のまちづくり・行財政運営の充実
まちづくりの目標	きまりを守り、助け合い、明るいまちをつくります。

#### 7 公共交通、情報通信

##### 【基本目標】

- ・路線バスの存続や利便性の向上について、関係機関や関連自治体と連携し対策を講じます。
- ・デマンドバスにより交通の利便性を高め、高齢者など利用者の外出意欲の向上につなげます。

##### 【施策】

- ・沿線自治体、バス事業者と協議のうえ、路線バスの合理化や利便性の向上を図ります。
- ・デマンドバスの利用促進に努めます。
- ・通院や買い物など、高齢者などの外出意欲が向上するよう、ドア・ツー・ドア性の向上に努めます。

## 2.1.2 第2期福島町人口ビジョン・総合戦略

### (1) 策定の趣旨

本計画は、本町のこれまでの人口の動向と現状を分析し、今後の人口の推移を予測したうえで、めざすべき人口の在り方を示すもので、平成28年2月に策定した「福島町人口ビジョン」について、国の長期ビジョン改定を参考にするとともに、これまでの時点修正を加えたものとなります。

また、総合戦略については、「第1期総合戦略」に引き続き、地方創生の充実・強化に向け、切れ目無い取り組みを進めることが求められていることから、「第2期福島町総合戦略」は施策を展開するうえで、指針となるものであります。

### (2) 公共交通に係る記述

本計画の中では、「第2章総合戦略／Ⅱ取り組む内容／基本目標3：時代に合ったまちをつくり、町民の安心安全な暮らしを守るとともに、がん予防対策を充実する」において、高齢者等の福祉の観点から「高齢者や身体障がい者をはじめとする交通弱者の外出の機会を確保するため、引き続きデマンドバスを運行し持続可能な地域交通体系を構築する」と明記されており、総合戦略の観点から公共交通の重要性が示されています。

### (2) 高齢者等の福祉

#### ①年齢を重ねても地域で安心して生活できるよう、自立支援や見守りを通じて支援する

- 地域包括支援センターの組織体制を見直し、専門的職員の配置、地域包括システムの充実などにより、介護予防・日常生活支援総合事業や認知症施策、在宅医療・介護連携等を推進する。
- 町社会福祉協議会（老人クラブ連合会事務局）と協議し、老人クラブへの加入促進を図るとともに、生きがい活動を支援する。
- 社会福祉法人が行う施設整備等を支援する。
- 高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう生活支援ハウスを運営する。
- 安心生活創造事業により、地域で安心して生活できる支援体制を構築する。
- 高齢者や身体障がい者をはじめとする交通弱者の外出の機会を確保するため、引き続きデマンドバスを運行し持続可能な地域交通体系を構築する。

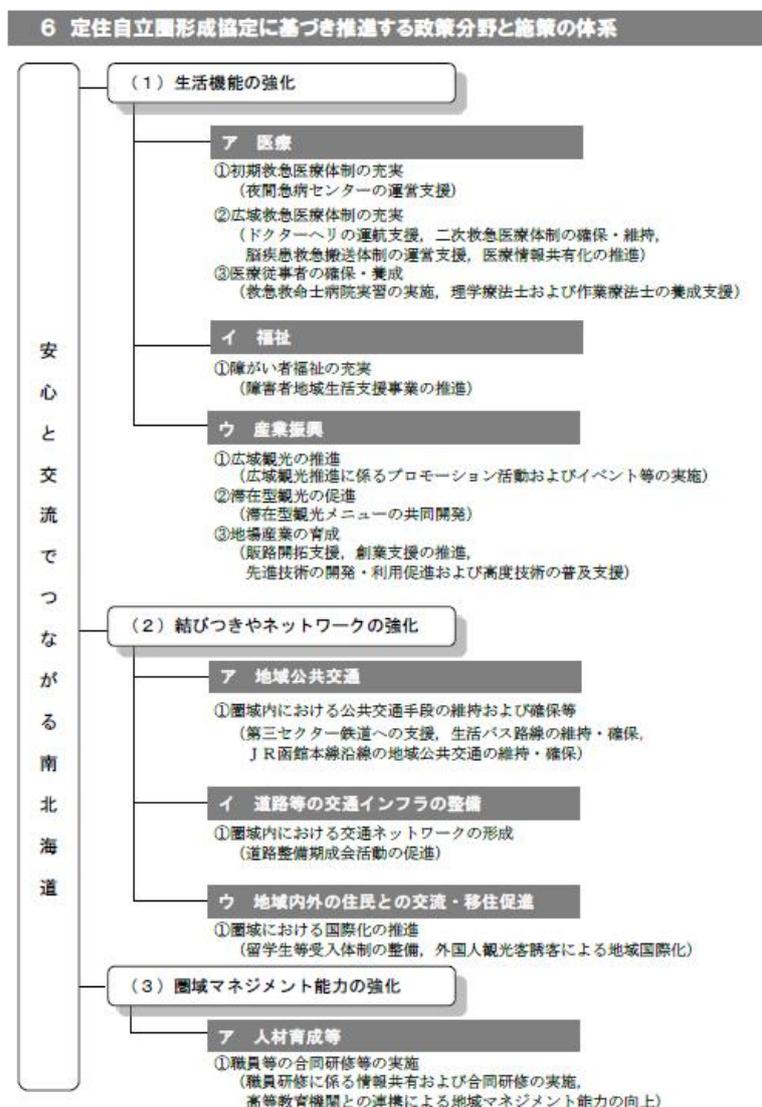
## 2.1.3 第2次南北海道定住自立圏共生ビジョン

### (1) 策定の趣旨（目的）

本共生ビジョンは、定住自立圏構想推進要綱（平成20年12月26日総行応第39号事務次官通知）第6の規定により、圏域の将来像や定住自立圏形成協定に基づき、関係市町が連携して推進する具体的な取組内容を明らかにするものです。

### (2) 公共交通に係る記述

本共生ビジョンでは、交通ネットワークの概況として「圏域内相互での移動を容易にするための二次交通の整備等が必要」とされる他、政策分野（2）「結びつきやネットワークの強化」の中で、ア）地域公共交通、イ）道路等の交通インフラの整備、など公共交通及び交通ネットワークの整備を進める施策について記載されています。



## 2.1.4 福島町都市計画マスタープラン

### (1) 策定の趣旨

本計画「福島町都市計画マスタープラン」は、都市計画法18条の2に基づき、都市計画の基本的方針として策定するものであり、「第5次福島町総合計画」及び「福島町人口ビジョン・総合戦略」における各基本的方針との連携を確保しつつ、それらの展開を支える「市街地内の土地利用」と「都市基盤整備（ハード面整備）」の基本的方向性を示すものです。

### (2) 公共交通に係る記述

本計画では、まちづくりの目標としてデマンドバス等の町内公共交通軸「生活エリア連携軸」を定めているほか、分野別の基本方針として、公共交通では「公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成を進めます」と記載されています。

### (2) 公共交通の方針

#### ア. 基本的な方向性

- 公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成を進めます。

#### イ. 各地区の取り組み方針

##### ① 路線バス

- 国道228号に沿って路線バスが運行されています。木古内松前線については、沿線4町で、収支改善のための取組みを進めます。
- 引き続き、沿線自治体、バス事業者と協議のうえ、下図の「町外との広域公共交通軸」に沿って路線バスの運行の継続に努めるとともに、路線バスの合理化や利便性の向上を図ります。

##### ② デマンドバス

- 町内を巡回する公共交通がなく、公共交通空白地帯を補うため、平成26年度より、福島町ではデマンドバスを運行しています。
- 「町内の公共交通軸」を基本とした運行を図ると同時に、デマンドバスの利用促進に努めます。通院や買い物など、高齢者などの外出意欲が向上するよう、ドア・ツー・ドア性の向上に努めます。

##### ③ バス停留所

- 町所有のバス待合所については、清掃や防雪業務を委託しています。その他のバス待合所については、町内会で管理していますが、多くは老朽化により修繕が必要となっています。
- 管理人及び町内会等と連携し、バス待合所の適切な維持管理に努めます。



図 4-5 町内で運行しているデマンドバス

## 2.1.5 福島町立地適正化計画

### (1) 策定の趣旨

立地適正化計画は、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、都市機能の集約と公共交通の充実等による持続可能な都市を目指す制度です。こうした背景を踏まえ、本町においても持続可能で利便性の高い都市構造の実現に向け、その指針となる「福島町立地適正化計画」を策定します。

### (2) 公共交通に係る記述

本計画では、都市機能・居住の立地適正化に関する誘導方針（ストーリー）のうち、「誘導方針①：公共施設・都市基盤ストックを活用した賑わいある市街地整備」、「誘導方針③：集落と市街地、市街地と他市町村を結ぶ広域交通ネットワークづくり」において、それぞれ都市機能誘導区域や周辺都市にアクセスしやすい公共交通ネットワークづくりの推進について記載されています。また、施策方針として「まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成」を掲げており、デマンドバスによるドア・ツー・ドア性の向上やバス待合所の環境整備について記載されています。

#### ウ. 公共交通ネットワークの整備

海岸線沿いの各漁港ごとに分散して居住地が形成されている本町の特性を踏まえ、居住誘導区域のみならず、区域外の各集落等でも各種生活サービスを享受できるまちづくりを図ります。具体的には、下記の施策を実施します。

- 居住誘導区外からも都市機能誘導区域にアクセスできるように、デマンドバスを含めた公共交通ネットワークの形成を推進します。デマンドバスにおいては、高齢者の外出意欲が向上するよう、ドア・ツー・ドア性の向上に努めます。
- 函館等の周辺都市との連携を推進するため、バス待合所の環境整備等わかりやすく利用しやすい広域的な公共交通ネットワーク形成を図ります。

# 第3章 地域の現状

## 3.1 社会・経済動向

### 3.1.1 人口動態

#### (1) 人口推移

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。

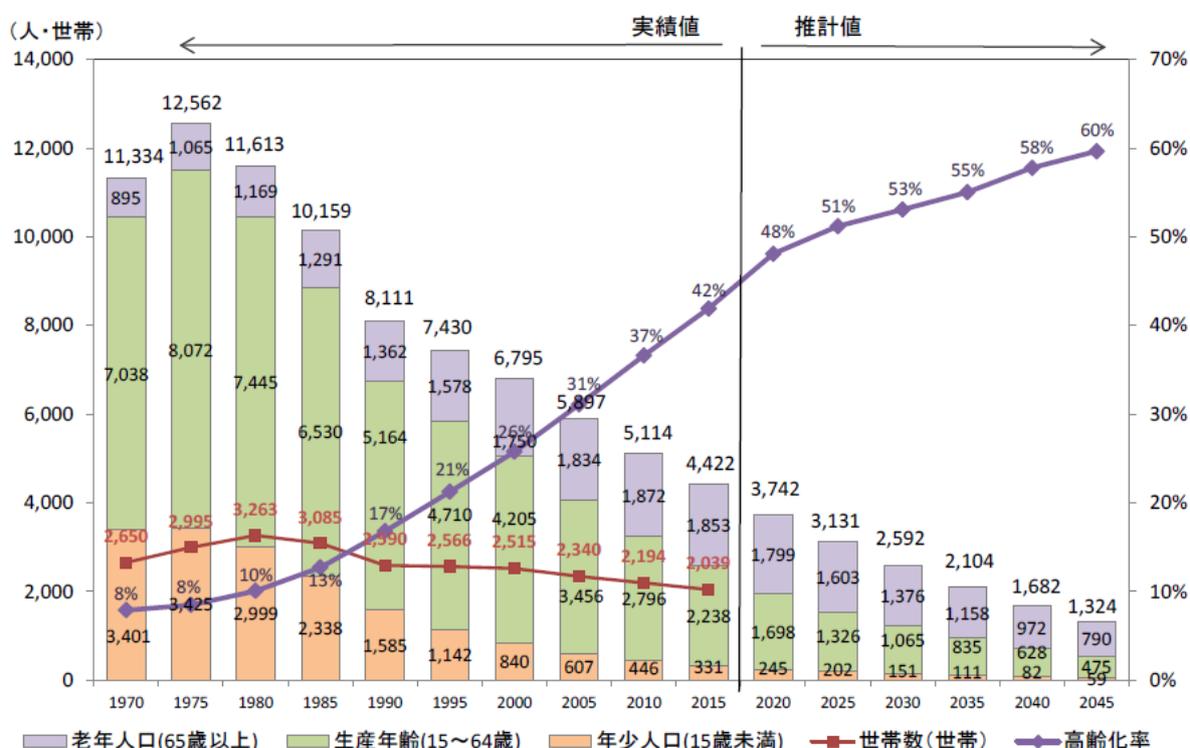


図 3-1 人口の推移と将来推計（福島町都市計画マスタープランより）

## (2) 人口分布

### ① 現況（2015年）100mメッシュ人口

町内の人口分布は、比較的平坦であり、主要施設が集積している本町地区に集中しています。また、国道228号沿線や一部の沢沿いに集落が形成されています。

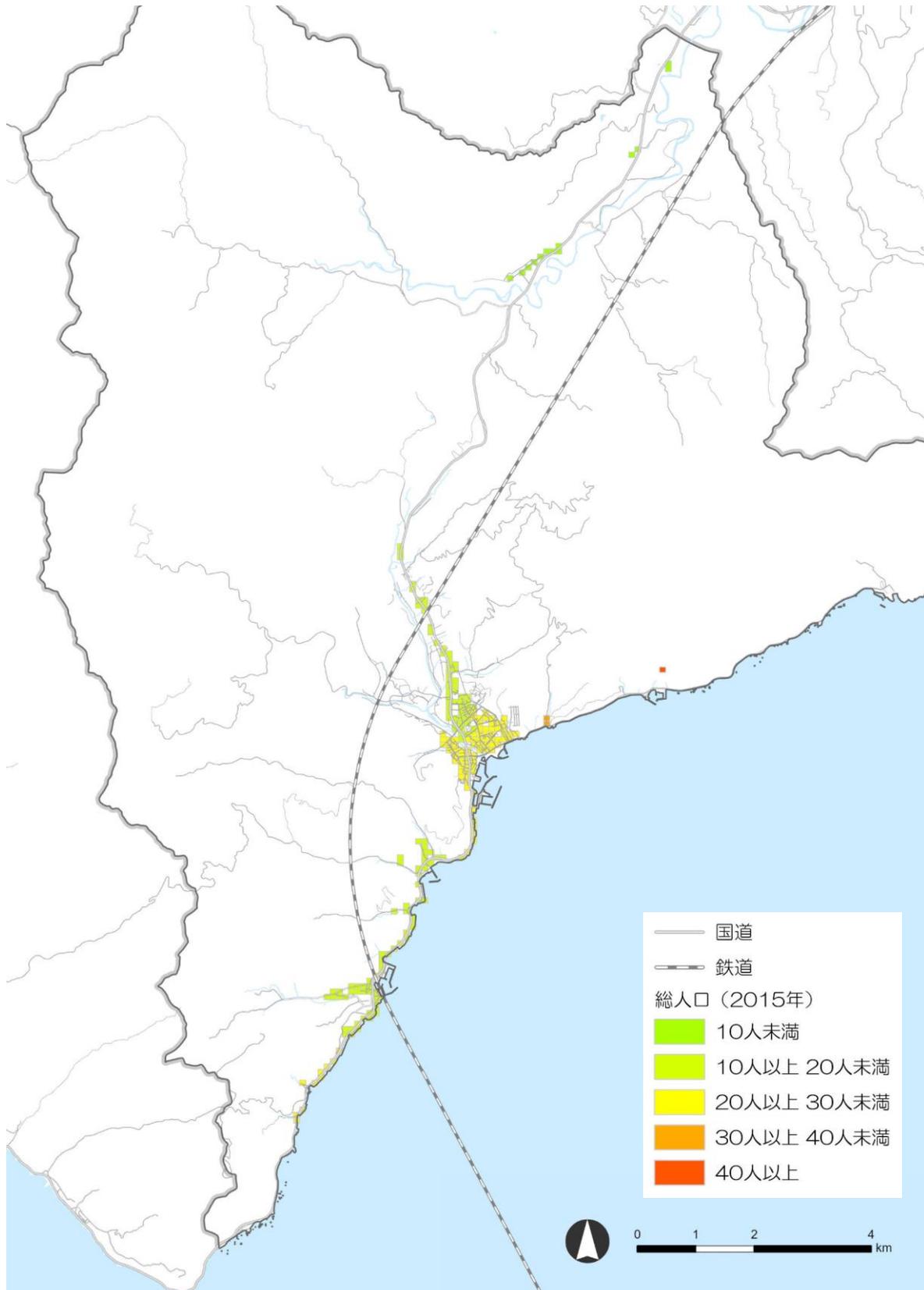


図 3-2 人口分布（2015年国勢調査小地域人口より作成）

### ② 将来（2040年）100mメッシュ人口

2040年における町内の人口分布は、現況と大きな変化は見られませんが、メッシュごとの色の変化により、人口の減少が推察されます。

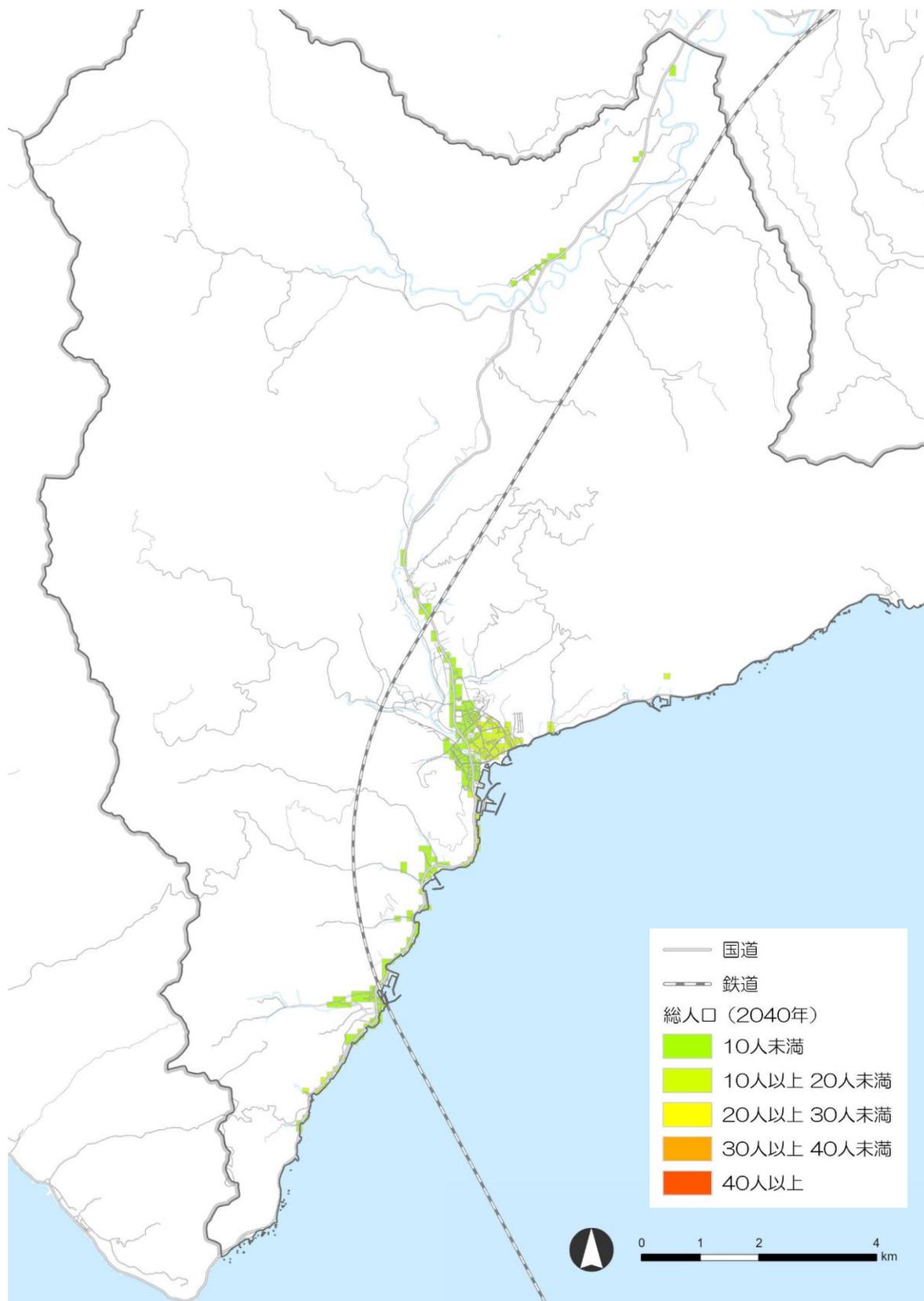


図 3-3 将来人口分布（2015年国勢調査小地域人口より作成）

### ③ 現況（2015年）100mメッシュ高齢化率

町内の高齢化率は、本町地区で比較的低くなっています。一方、千軒地区や宮歌地区、館崎地区においては、50%を超える高齢化率となっている箇所が見られます。

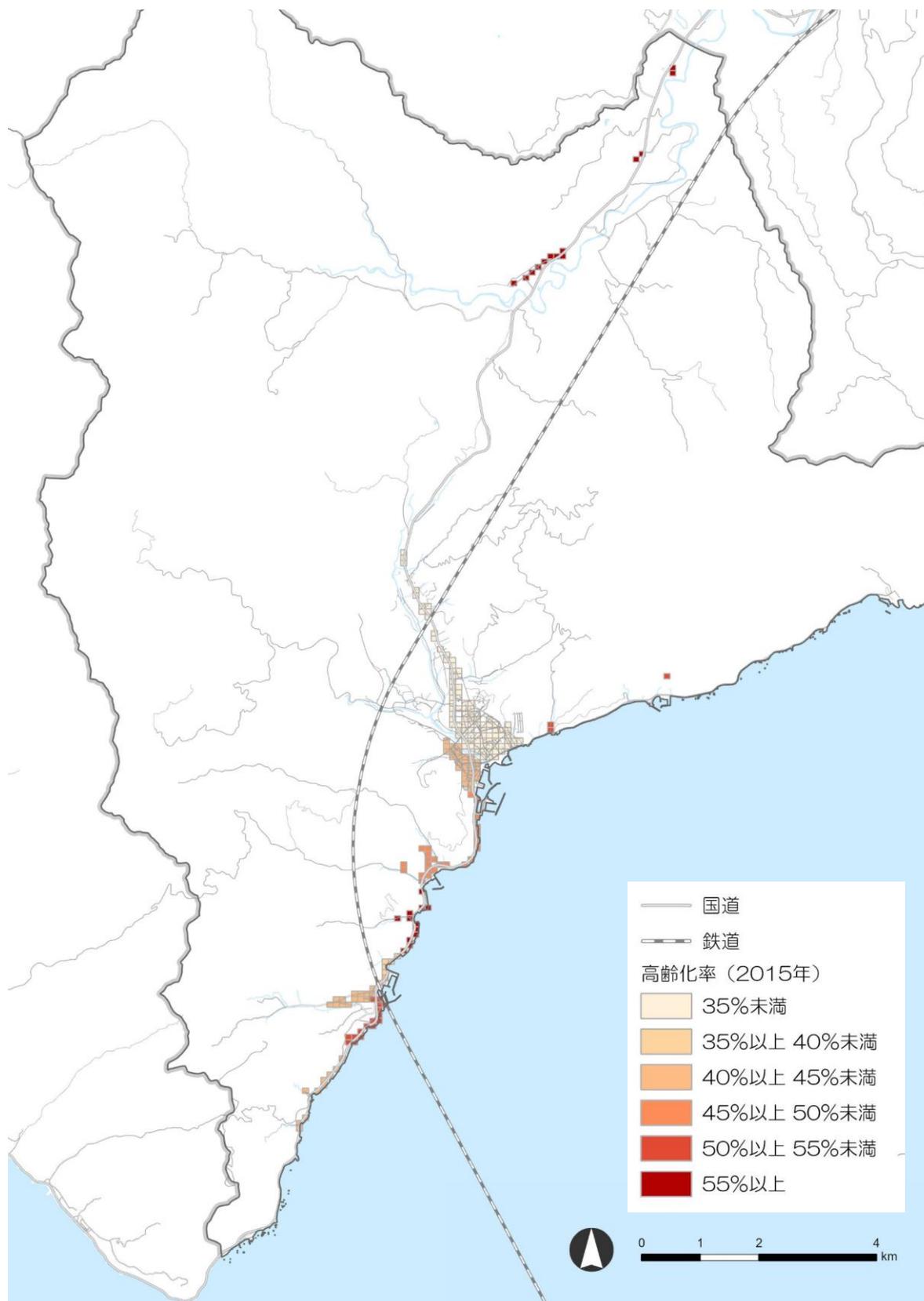


図 3-4 高齢化率（2015年国勢調査小地域人口より作成）

#### ④ 将来（2040年）100mメッシュ高齢化率

2040年における町内の高齢化率は、ほとんどの地区で50%以上となっています。

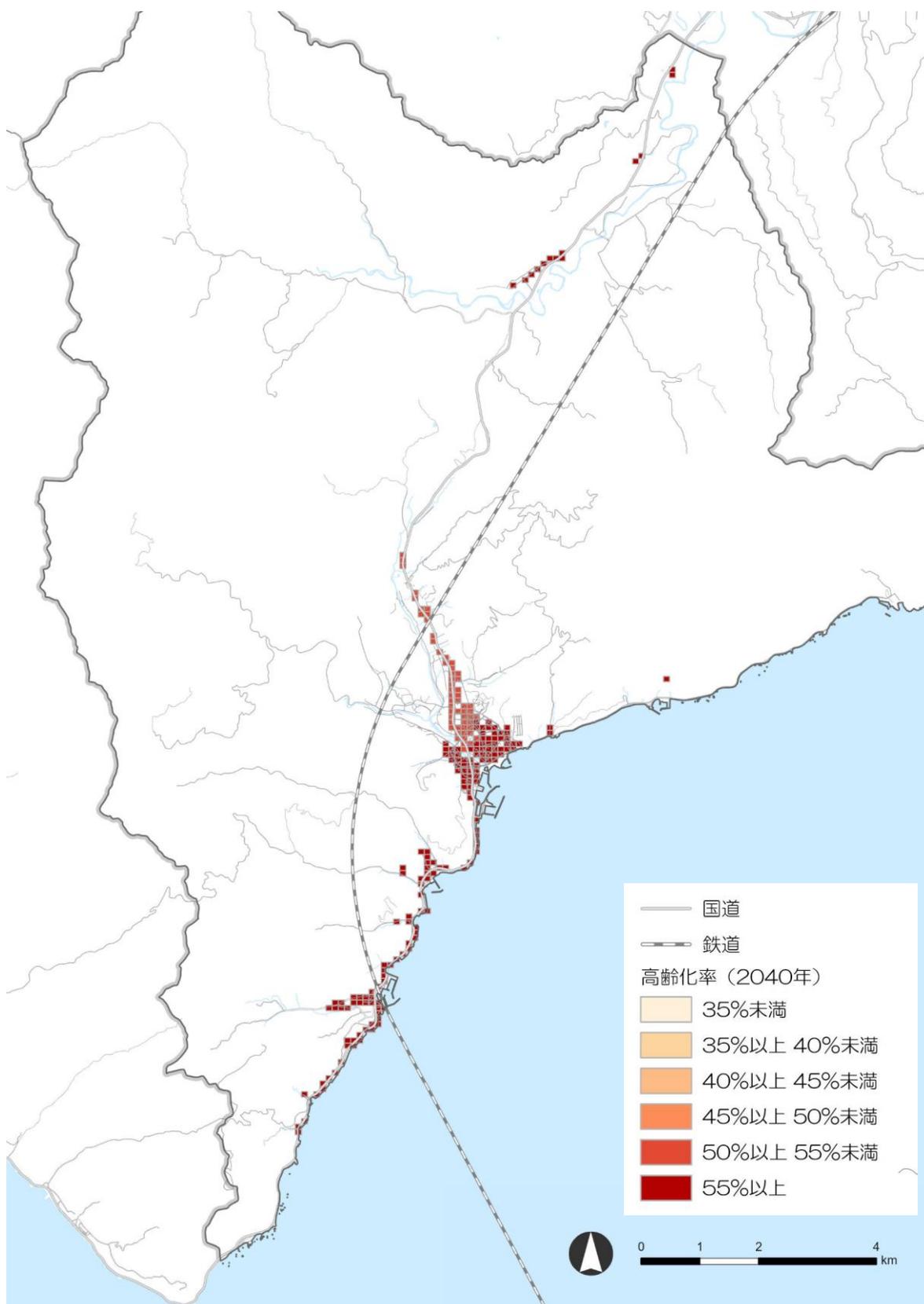


図 3-5 将来高齢化率（2015年国勢調査小地域人口より作成）

### 3.1.2 地域特性

福島町の都市機能の立地状況をみると、福島・三岳・月崎地区に大型スーパーやコンビニエンスストアなどの商業施設や認定こども園、小学校・中学校などの福祉施設や学校教育施設が立地しています。

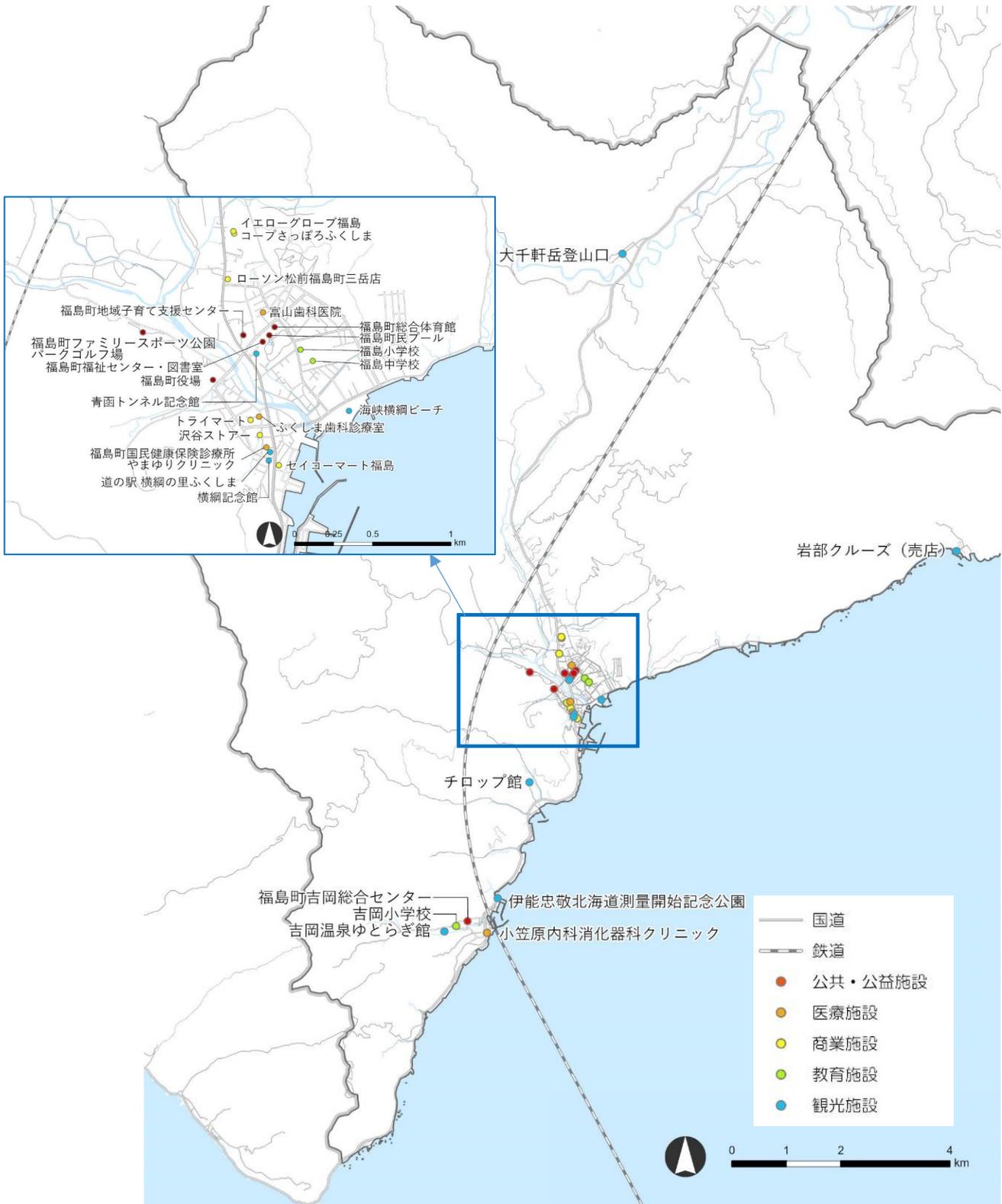


図 3-6 都市機能の立地状況

## 3.2 交通の現状

### 3.2.1 公共交通の概要

#### (1) 路線バス

##### ① 運行状況

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 万人まで減少しています。

収支は、木古内松前線は年間 4,000 万円台の赤字額で推移していましたが、2020 年以降、赤字額が増加しています。また、函館松前線は、年間 3,000 万円程度の欠損額となっており、2021 年度においては、合計で約 8,800 万円の赤字となっています。

木古内松前線と函館松前線は、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、補助の要件である輸送量 15 人/km・日以上を満たすことが危ぶまれています。加えて、木古内松前線は平均乗車密度が 5.0 を下回っており、補助金が減額される基準になっています。

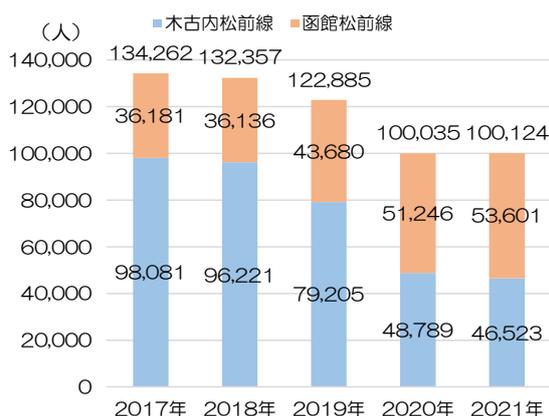


図 3-7 路線バス輸送人員  
(事業者提供資料より作成)

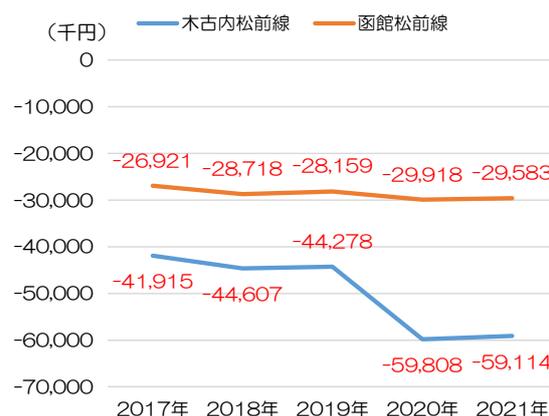


図 3-8 路線バス収支状況  
(事業者提供資料より作成)

表 3-1 2021 年度における路線バスの輸送実績 (事業者提供資料より作成)

路線名 (単位)	キロ程 (km)	運行回数 (回)	輸送 人員 (人)	平均乗車 密度	輸送量	経常収入 (千円)	経常費用 (千円)	収支 (千円)
木古内松前線	59.8	6.9	46,523	2.7	18.6	24,747	83,861	-59,114
函館松前線	106.0	2.9	53,601	6.0	17.4	33,746	63,329	-29,583

## ② 利用実態

函館バス株式会社から提供いただいた利用実績データを基に、利用実態を整理しました。集計期間は、2020年10月1日～2021年9月30日の1年間となっています。

福島町内を乗車地または降車地とする路線バスの利用は、合計22,891人となっており、1日あたりに換算すると、約63人/日の方が利用しています。

利用者のOD（起終点）に着目すると、福島町内だけで9,030人が乗降しており、利用者全体（91,466人）の約1割を占めています。

木古内松前線では、福島町内を乗車地または降車地とする利用が、17,554人となっており、約48人/日の方が利用しています。

同様に、函館松前線では、10,950人となっており、1日あたりに換算すると、約30人/日の方が利用しています。

表 3-2 木古内松前線及び函館松前線の自治体間OD（単位：人）

	函館市	北斗市	木古内町	知内町	福島町	松前町
函館市	6,665					
北斗市	13,932	12,744				
木古内町	1,405	1,171	1,095			
知内町	832	514	11,174	2,592		
福島町	1,542	942	2,498	8,601	9,030	
松前町	1,178	325	2,706	1,927	5,891	4,702

表 3-3 木古内松前線及び函館松前線 1日あたりの自治体間OD（単位：人/日）

	函館市	北斗市	木古内町	知内町	福島町	松前町
函館市	18.3					
北斗市	38.2	34.9				
木古内町	3.8	3.2	3.0			
知内町	2.3	1.4	30.6	7.1		
福島町	4.2	2.6	6.8	23.6	24.7	
松前町	3.2	0.9	7.4	5.3	16.1	12.9

表 3-4 木古内松前線の自治体間OD (単位：人)

	木古内町	知内町	福島町	松前町
木古内町	600			
知内町	9,293	2,152		
福島町	1,629	7,092	6,025	
松前町	2,065	1,606	2,808	3,646

表 3-5 木古内松前線の1日あたりの自治体間OD (単位：人/日)

	木古内町	知内町	福島町	松前町
木古内町	1.6			
知内町	25.5	5.9		
福島町	4.5	19.4	16.5	
松前町	5.7	4.4	7.7	10.0

表 3-6 函館松前線の自治体間OD (単位：人)

	函館市	北斗市	木古内町	知内町	福島町	松前町
函館市	6,665					
北斗市	13,932	12,744				
木古内町	1,405	1,171	495			
知内町	832	514	1,881	440		
福島町	1,542	942	869	1,509	3,005	
松前町	1,178	325	641	321	3,083	1,056

表 3-7 函館松前線の1日あたりの自治体間OD (単位：人/日)

	函館市	北斗市	木古内町	知内町	福島町	松前町
函館市	18.3					
北斗市	38.2	34.9				
木古内町	3.8	3.2	1.4			
知内町	2.3	1.4	5.2	1.2		
福島町	4.2	2.6	2.4	4.1	8.2	
松前町	3.2	0.9	1.8	0.9	8.4	2.9

## (2) 福島町デマンドバス

### ① 運行概要

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す。2014年10月1日から本格運行を開始し、千軒地区を除く町内全域を運行区域とし、ドア・ツー・ドアサービスを提供しています。

表 3-8 福島町デマンドバス運行概要

運行日	平日のみ運行 ※土曜・日曜・祝日・年末年始（12/30～1/3）連休
運行区域	千軒地区を除く町内全域
計画運行便数	1日10便（5往復）
予約締切	第1～8便：運行開始の1時間前まで 第9便以降：当日13時まで 受付時間：午前7時～午後6時
運賃	1回300円
割引制度	障がい者半額 小学生以下無料 回数券：販売額1,500円、利用可能額1,800円 往復割引：2乗車目以降、150円
車両	ジャンボタクシー車両（10人乗り）

### 【時刻表】2018年10月改定

デマンドバスは、予約が入っていない場合、連休となります。  
ご利用の際は、必ずご予約ください。

土・日・祝祭日及び年末年始（12月30日～1月3日）は  
連休となります。

福島停留所・吉岡停留所で  
函館バスに接続します！  
予約時にご相談ください！

#### ▶ 岩部方面→吉岡方面

経由地	岩部	塩釜 浦和	月崎 丸山	新栄町 三岳	福島・日向	白符 宮歌 豊浜	吉岡 美山 吉野 松浦
第1便	7:55	8:00	8:05	8:10	8:15 8:35松前行に接続	8:20	8:30
第3便	9:25	9:30	9:35	9:40	9:45 9:59松前行に接続	9:50	10:00
第5便	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15 11:19木古内行に接続	11:20	11:30
第7便	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55 13:04松前行に接続	13:00	13:10
第9便	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55 15:04木古内行に接続	15:00	15:10

#### ▶ 吉岡方面→岩部方面

経由地	吉岡 美山 吉野 松浦	白符 宮歌 豊浜	福島 日向	新栄町 三岳	月崎 丸山	塩釜 浦和	岩部
第2便	8:30 8:43松前行に接続	8:40	8:45 9:19木古内行に接続	8:50	8:55	9:00	9:05
第4便	10:00 10:07松前行に接続	10:10	10:15 10:32面館行に接続	10:20	10:25	10:30	10:35
第6便	11:40	11:50	11:55 12:04松前行に接続	12:00	12:05	12:10	12:15
第8便	13:10 13:08木古内、 13:12松前行に接続	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45
第10便	15:15	15:25	15:30 15:46松前行に接続	15:35	15:40	15:45	15:50

図 3-9 福島町デマンドバス時刻表

## ② 運行実績

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います。

福島町デマンドバスは、地域内フィーダー系統として位置づけられており、国と町による欠損補助が行われています。

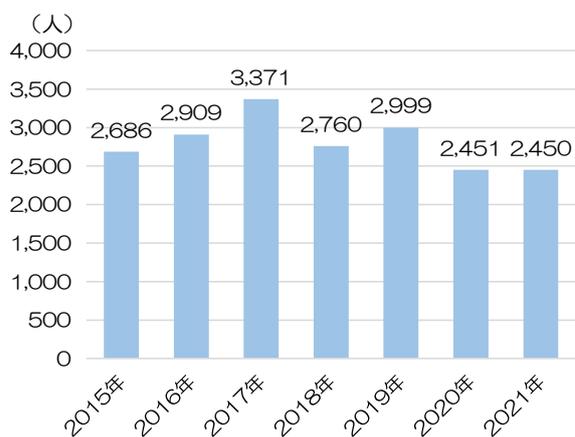


図 3-10 福島町デマンドバス輸送人員

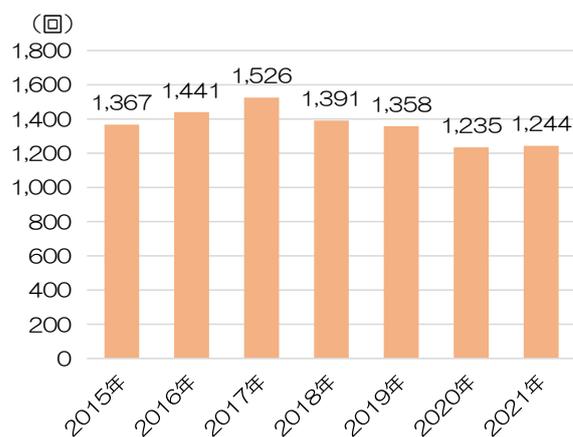


図 3-11 福島町デマンドバス輸送回数

表 3-9 2021 年度における福島町デマンドバスの輸送実績

利用者数 (人)	運行 日数 (日)	計画運行 便数 (便)	実運行 便数 (便)	経常 収入 (千円)	経常 費用 (千円)	収支 (千円)	国庫 補助額 (千円)	町 補助額 (千円)
2,450	244	2,440	1,244	475	5,259	-4,784	1,784	3,000

福島町デマンドバスは、利用者が定着してきているものの、特定の便や時間帯に利用が集中しており、第7便以降の午後の運行に課題があります。

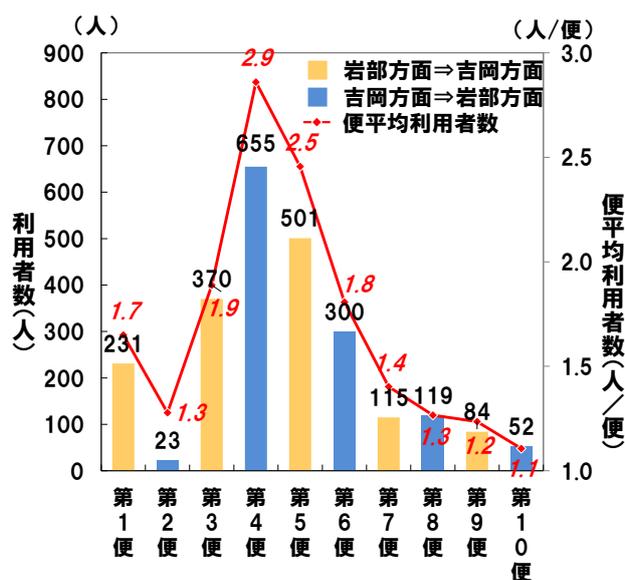


図 3-12 福島町デマンドバスの便別利用実績

福島町デマンドバスは、町内の交通不便地域の移動を支えるとともに、町内の主要停留所で地域間幹線系統に接続しています。

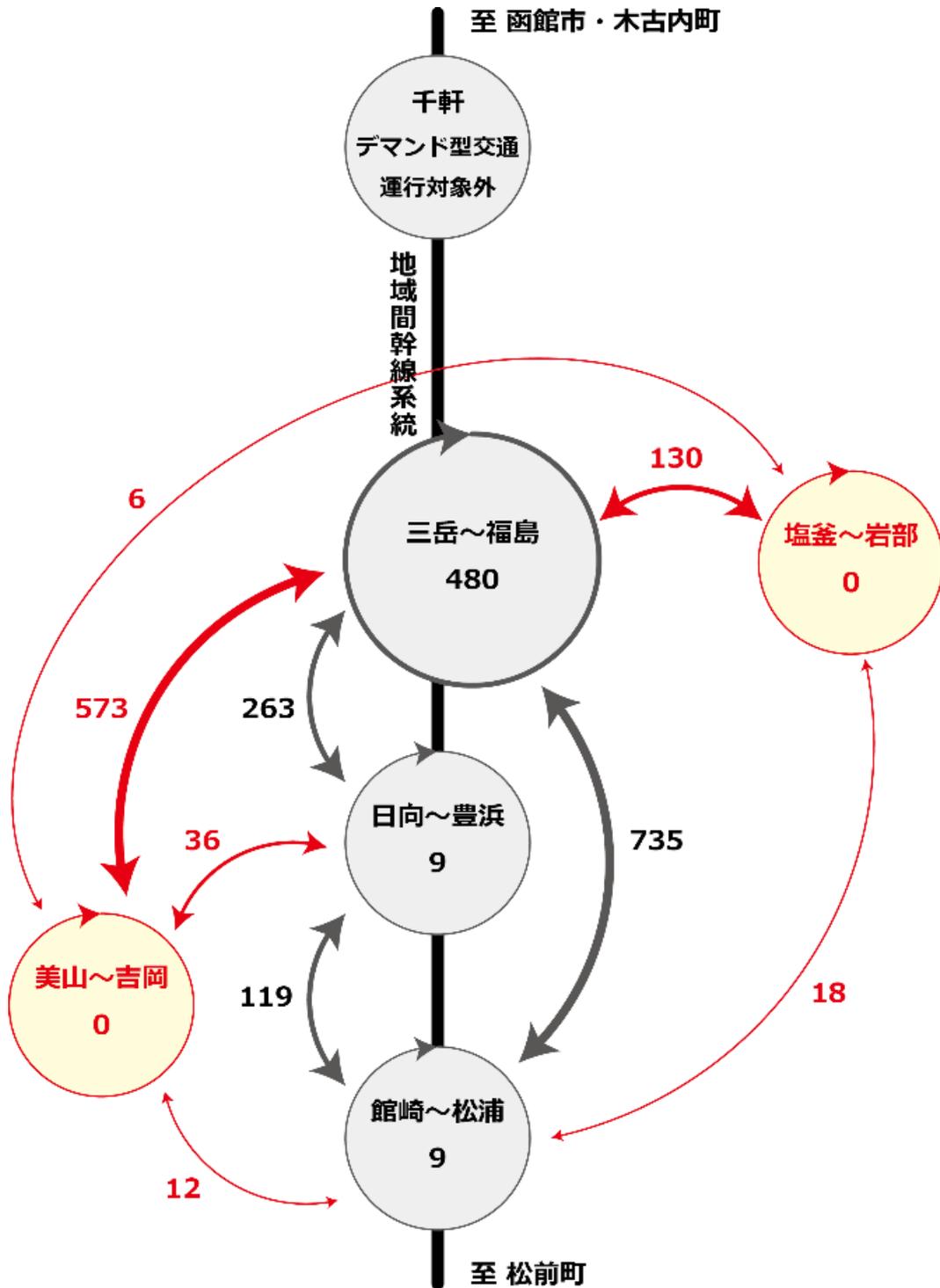


図 3-13 福島町デマンドバスのOD図  
(2021年度予約表データより作成)

### (3) 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。

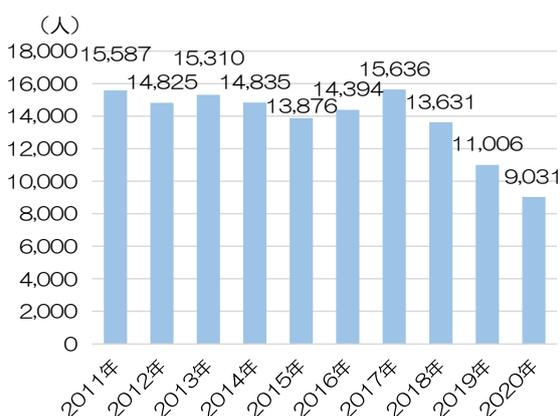


図 3-14 タクシー輸送人員  
(事業者提供資料より作成)

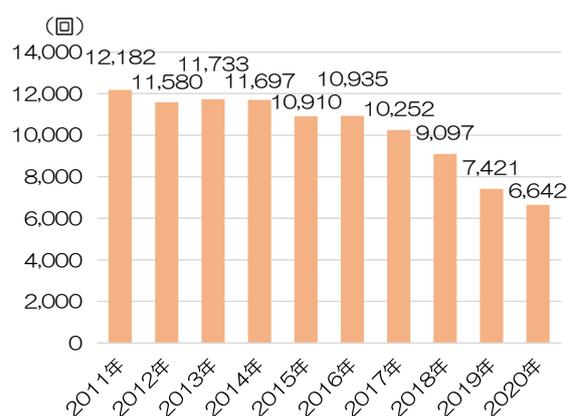


図 3-15 タクシー輸送回数  
(事業者提供資料より作成)

#### (4) 福祉輸送

##### ① 福島町社会福祉協議会

福島町社会福祉協議会が実施している介護移送サービスは、輸送人員、輸送回数ともに増加傾向となっています。

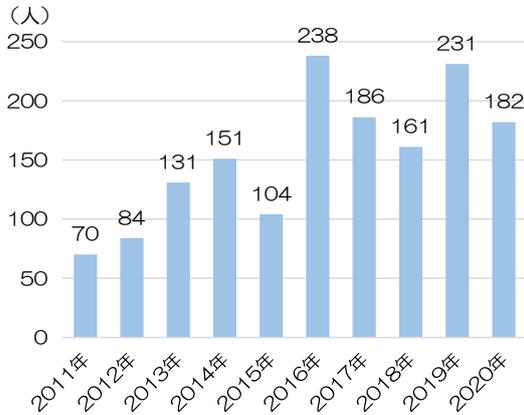


図 3-16 移送サービス輸送人員  
(事業者提供資料より作成)

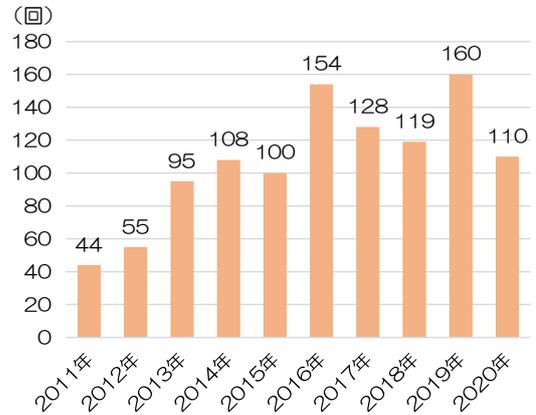


図 3-17 移送サービス輸送回数  
(事業者提供資料より作成)

##### ② 有限会社スマイル

有限会社スマイルが実施している介護移送サービスは、輸送人員、輸送回数ともに年間500件程度で推移していましたが、2017年度以降、減少傾向となっています。

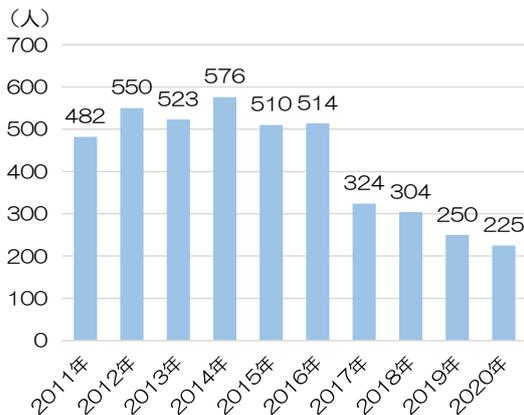


図 3-18 移送サービス輸送人員  
(事業者提供資料より作成)

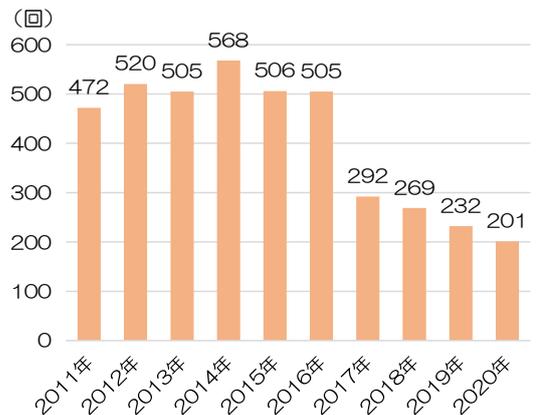


図 3-19 移送サービス輸送回数  
(事業者提供資料より作成)

### (5) 民間送迎バス

渡島管内では、医療機関を中心に、患者の通院手段の確保のため、無料の送迎バスが運行されているケースが見られます。福島町内で利用可能な民間送迎バスとしては、以下が確認されています。

受診される患者さんにとっては便利なサービスですが、路線バスの運行にあたっては見えない競合となり、また、将来に渡って維持されるのかは各事業所の判断となることから、留意が必要です。

表 3-10 町内で利用可能な民間送迎バス

所在地	事業所名	町内運行日
福島町	小笠原内科消化器科クリニック	月・水・木
松前町	松前町立松前病院	月～金
	よしだ整形外科	月・火・金
知内町	知内診療所	-
木古内町	木古内国民健康保険病院	-
北斗市	藤崎整形外科クリニック	木
函館市	今整形外科	水
	江口眼科病院	月

## (6) 町が運行する送迎バス

### ① スクールバス

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にスクールバスを運行しています。

### ② スクールタクシー

千軒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にスクールタクシーを運行しています。

### ③ 温泉バス

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。全便が吉岡総合センターを経由することから、吉岡総合センターの利用者も利用可能となっています。

3か月ごとに運行ダイヤやコースが変更になります。

表 3-11 温泉優待バス運行概要

運行日	火曜日～土曜日（毎月約20回） ※祝祭日と毎月第3金曜日を除く
運行区域	町内全域
運行便数	3往復/日
運賃	無料

### (7) 町内における交通の概要

町内を運行する交通のうち、経路や区域が定められた交通手段について、その概要を整理します。



図 3-20 町内における交通の概要

### 3.3 公共交通に関するニーズの把握

#### 3.3.1 ニーズ調査の実施

町民のみなさんの普段の移動実態や公共交通の利用状況、交通に関するニーズや課題を把握するため、町民アンケート調査と福島町デマンドバスの利用者向けアンケート調査を実施しました。

なお、デマンドバスの運行対象外となっている千軒地区については、デマンドバス運行の要望があることを踏まえて、今後の運行を検討するため、千軒地区全世帯にアンケート調査を実施しています。

##### (1) 各調査の概要

以下に各アンケート調査の実施概要を整理します。

表 3-12 調査概要

調査対象	福島町民 千軒地区：36世帯 63名 その他：825世帯 975名	福島町デマンドバス利用者
調査方法	住民基本台帳より無作為抽出 郵送配布・郵送回収	デマンドバス車内への留め置き・郵送回収
調査期間	自：令和3年12月 8日(水) 至：令和3年12月24日(金)	自：令和3年12月10日(金) 至：令和4年 1月14日(金)
回収数 (回収率)	389件(37.5%) 千軒地区：25件(39.7%) その他：364件(37.6%)	11件
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・個人属性</li><li>・公共交通の利用実態</li><li>・福島町デマンドバスの新たな利用促進策について</li><li>・町外への移動実態</li><li>・現在の外出環境について</li><li>・自家用車の運転意向</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・個人属性</li><li>・福島町デマンドバスの利用実態</li><li>・福島町デマンドバスの割引制度について</li><li>・福島町デマンドバスの新たな利用促進策について</li><li>・福島町デマンドバスのサービスに対する満足度</li></ul>

## (2) 町民アンケート調査結果

### ① 福島町デマンドバスについて

#### i) 福島町デマンドバスの運賃制度の認知及び評価

福島町デマンドバスの運賃制度の認知度について、約半数の方が「通常運賃」について理解しているものの、各種割引制度については、約1割の認知度となっています。

回数券や往復割引といった割引制度を認知している方においては、運賃について「安いと思う」や「とても安いと思う」と評価する回答が6割以上となりました。

割引運賃制度の認知度が低く、福島町デマンドバスの運賃が高いとの認識につながっていることから、非利用者への周知が課題であることが示唆されました。

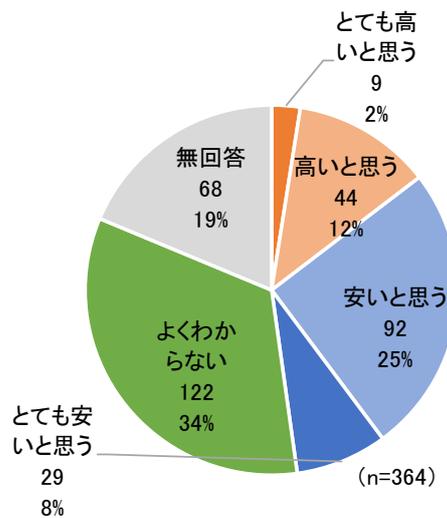
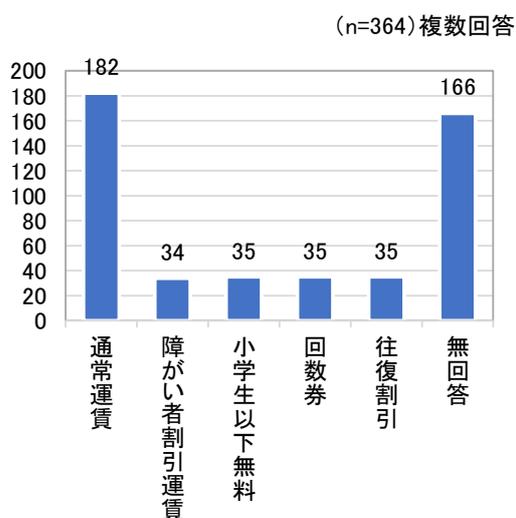


図 3-21 福島町デマンドバスの運賃制度の認知

図 3-22 福島町デマンドバスの運賃制度の評価

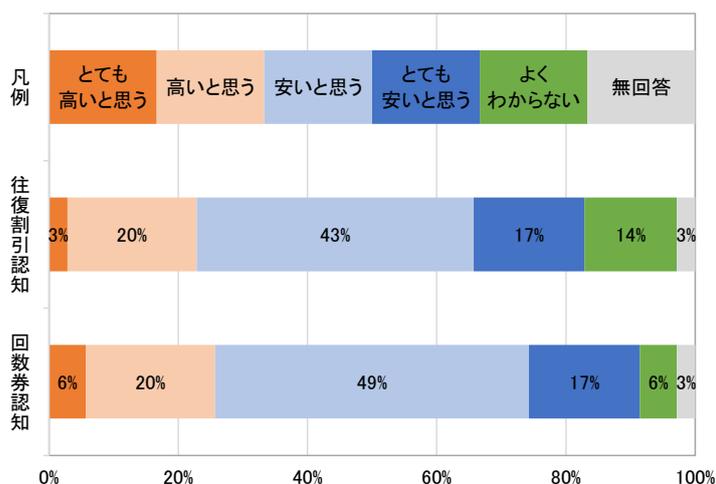


図 3-23 福島町デマンドバスの運賃制度の認知と評価

ii) 福島町デマンドバスの新たな利用促進について

「1か月間乗り放題となる定期券」のような割引制度が導入された場合の利用意向では、「利用したいと思う」との回答は約2割となっており、希望する料金としては、「3,000円～4,000円」程度の回答が多く見られました。

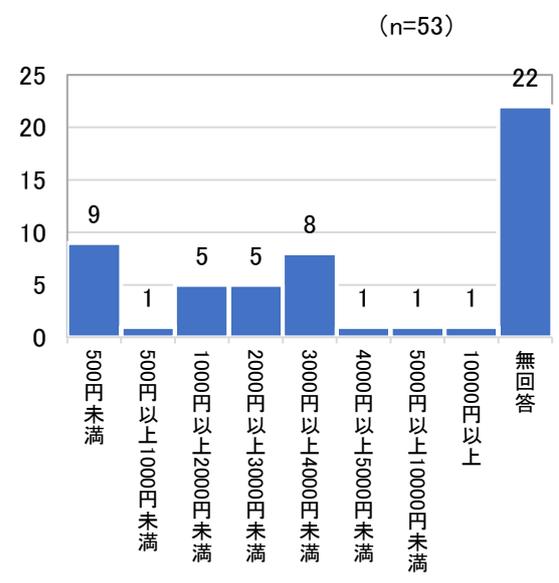
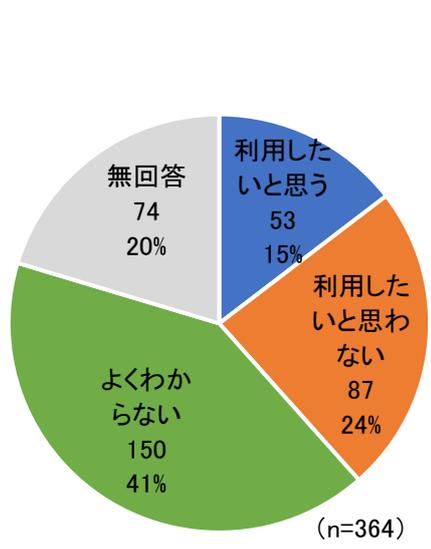


図 3-24 1か月間乗り放題となる定期券の利用意向

図 3-25 1か月間乗り放題となる定期券の支払意思額

「タクシーとのセット料金」のような割引制度が導入された場合の利用意向では、「利用したいと思う」との回答は約1割となっており、希望する料金としては、「1,000円～2,000円」程度の回答が多く見られました。

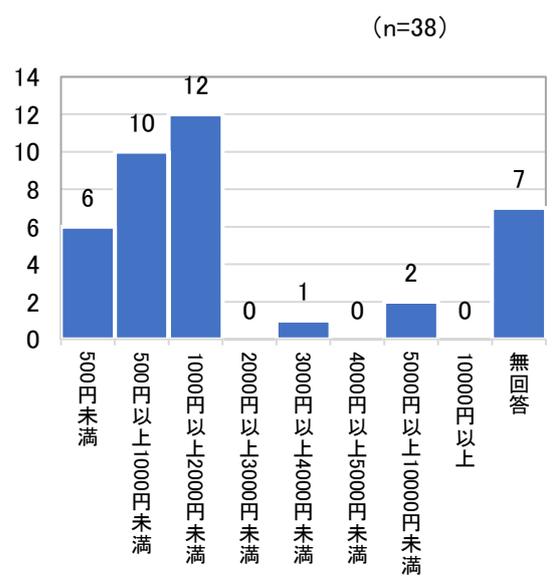
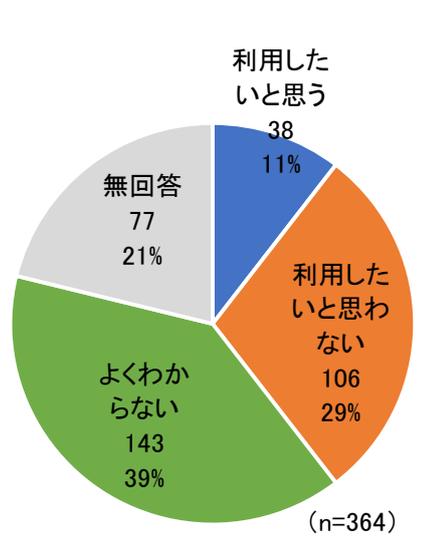


図 3-26 タクシーとのセット料金の利用意向

図 3-27 タクシーとのセット料金の支払意思額

### ② 路線バスについて

路線バスを「日常的に利用している」と回答した方の割合は、1~2割程度となっています。路線バスを利用していない理由は、「自家用車を利用しているから」との回答が最も多くなっています。

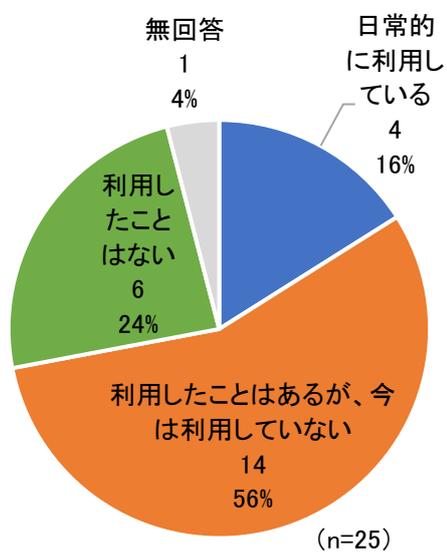


図 3-28 千軒地区における路線バスの利用状況

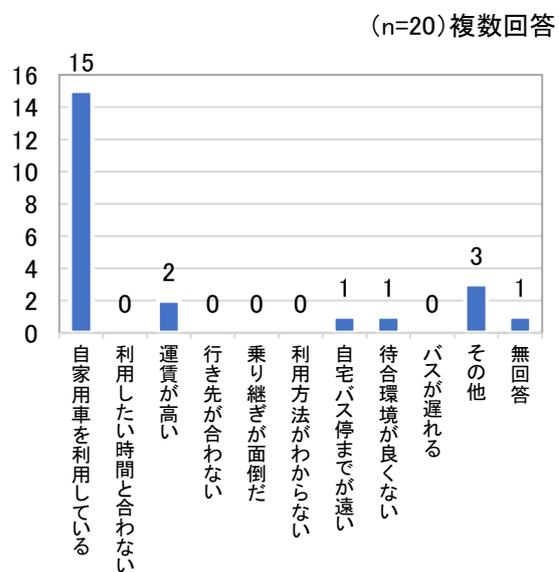


図 3-29 千軒地区における路線バスを利用しない理由

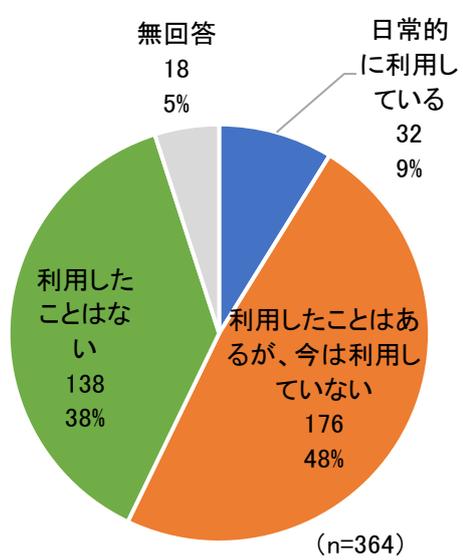


図 3-30 その他町内における路線バスの利用状況

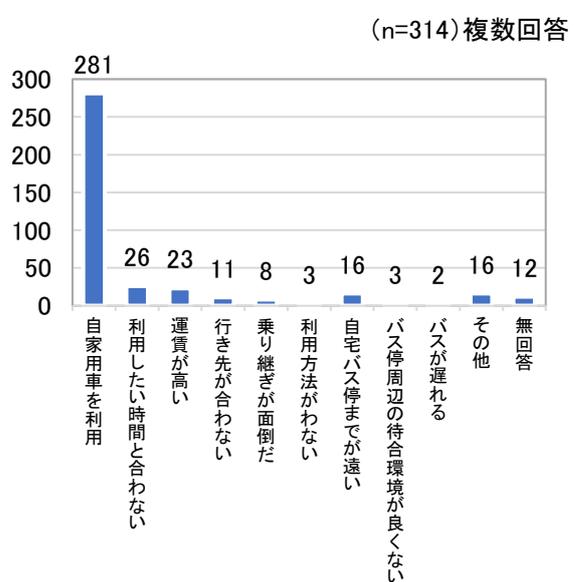


図 3-31 その他町内における路線バスを利用しない理由

### ③ タクシーについて

「ほとんどタクシーを利用していない」との回答が大多数となっています。利用していない理由は、「自家用車があるから」が多数となっており、次いで「料金が高いから」や「家族や知人に送迎を頼むから」との回答が多くなっています。

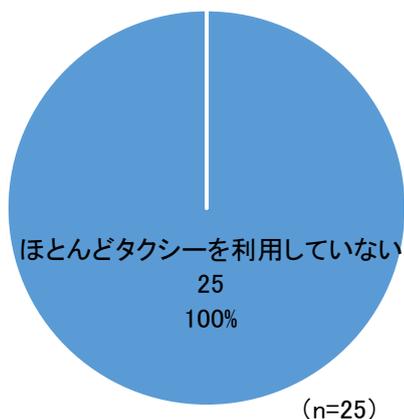


図 3-32 千軒地区におけるタクシーの利用状況

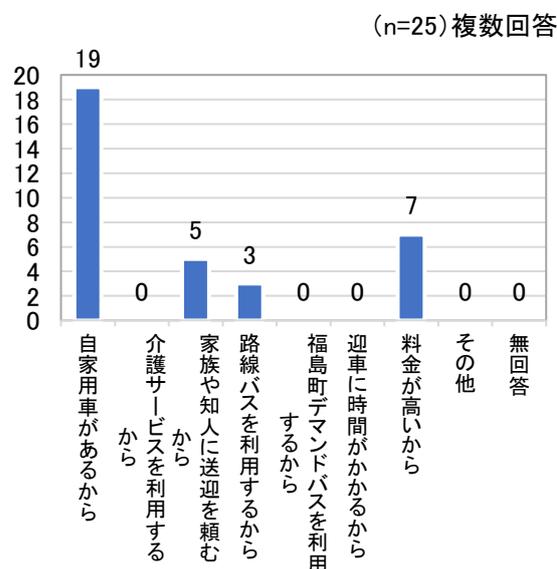


図 3-33 千軒地区におけるタクシーを利用しない理由

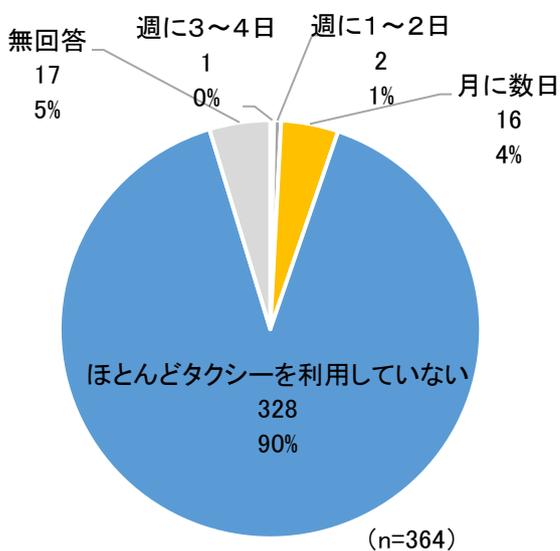


図 3-34 その他町内におけるタクシーの利用状況

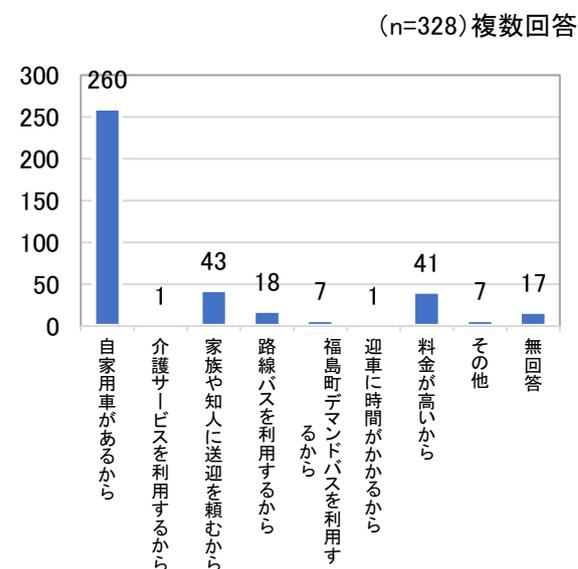


図 3-35 その他町内におけるタクシーを利用しない理由

#### ④ 千軒地区におけるおでかけ環境について

##### i) 交通サービスの利便性が改善された場合の利用意向

既存の交通手段のサービスが改善された場合の利用意向では、「路線バスでの町内移動が安価になった場合」の利用意向が約半数と最も高くなっています。

デマンド型交通やスクールバスへの混乗、タクシーの定額利用については、「わからない」との回答が半数以上を占めており、利用意向は約1~2割となっています。

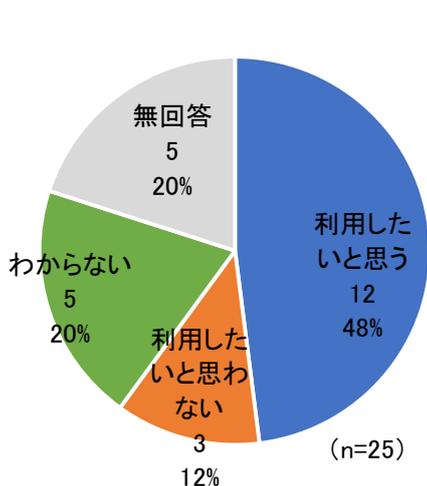


図 3-36 路線バスでの町内移動が今よりも安価に利用できるようになった場合の利用意向

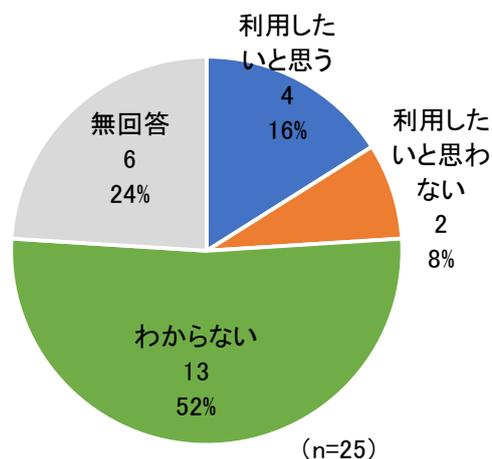


図 3-37 福島町デマンドバスのような乗合交通が利用できるようになった場合の利用意向

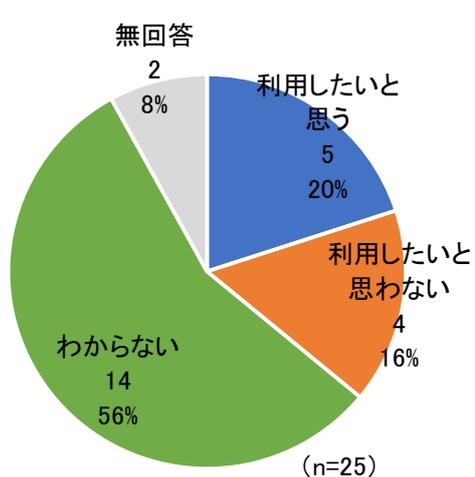


図 3-38 スクールバス（タクシー）に無料で同乗できるようになった場合の利用意向

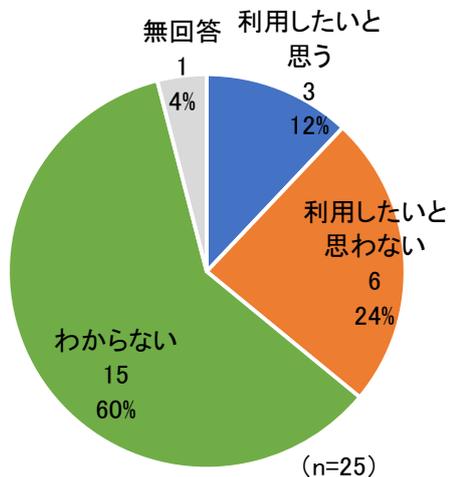


図 3-39 タクシーが定期券のように定額・乗り放題で利用できるようになった場合の利用意向

ii) 交通サービスの利便性が改善された場合に最も利用したいと思うサービス  
 前項の交通サービスの改善策のうち、最も利用したいと思うサービスは、「福島町デマンドバスのような、バスを利用できる」との回答割合が最も高く、約3割となっています。

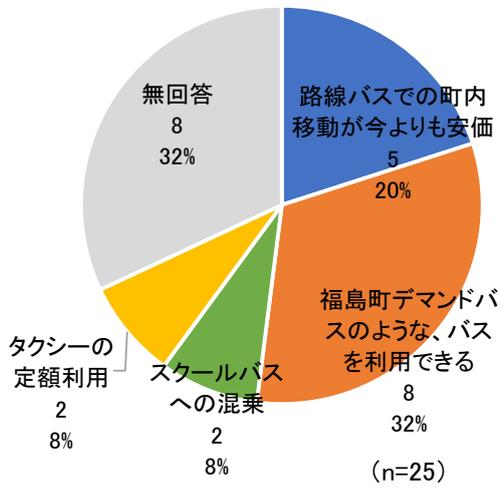


図 3-40 交通サービスの利便性が改善された場合に最も利用したいと思うサービス

iii) 交通環境の満足度

千軒地区における現在の交通環境に対しては、「満足」、「やや満足」との回答が合わせて約3割となり、「不満」、「やや不満」との回答を上回っています。

交通環境に対する「不満」、「やや不満」の理由では、「利用可能な日が限られているから」、「1日の運行便数が少ない」との回答が挙げられています。

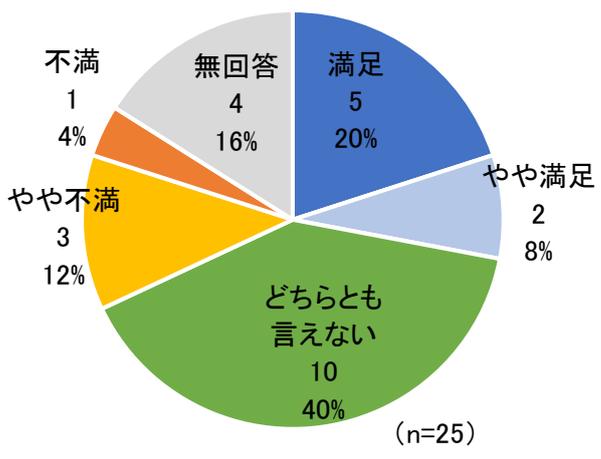


図 3-41 現在の交通環境の満足度

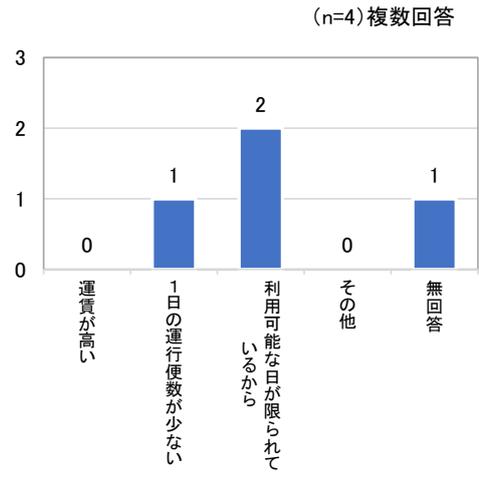


図 3-42 「不満」、「やや不満」の理由

### ⑤ 自家用車の運転及び免許返納に関する意向

#### i) 免許返納の意向

免許返納を考えている人の割合は、「将来的に」との回答を合わせると、約8割となっています。一方で、運転したいと考える年齢は、70代後半までとの回答が多くなっています。

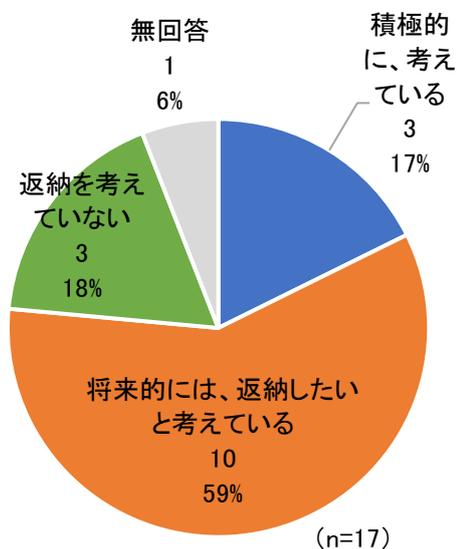


図 3-43 千軒地区における免許返納の意向

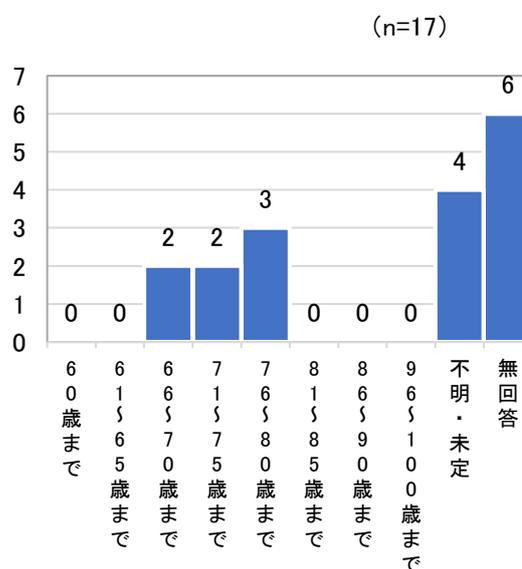


図 3-44 千軒地区における免許返納時期

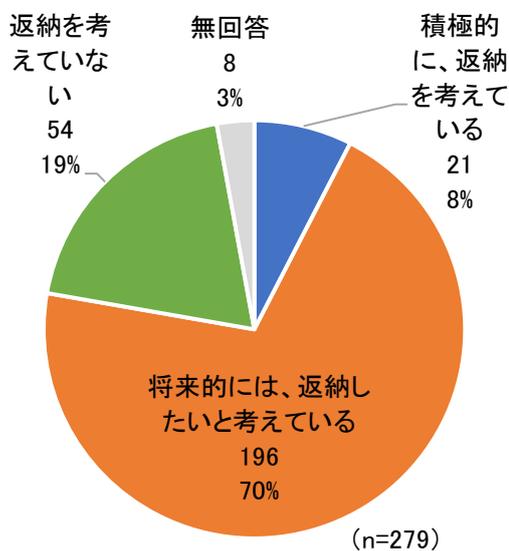


図 3-45 その他町内における免許返納の意向

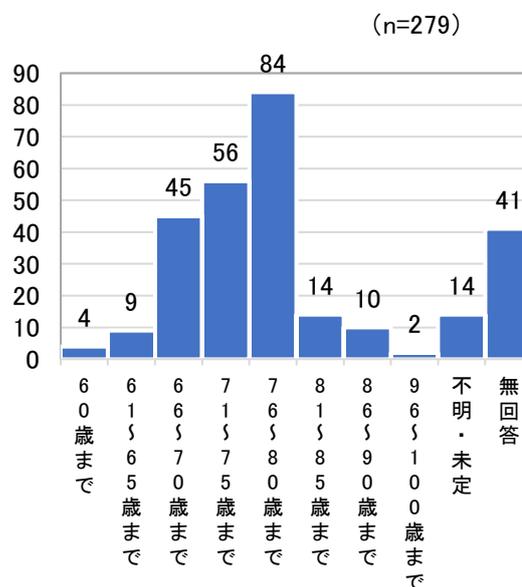


図 3-46 その他町内における免許返納時期

ii) 免許返納を行うための条件

免許返納を行うための最も重要な条件について、千軒地区を除く町内では、「免許返納割引などの適用により、公共交通機関が安価に利用できる」との回答割合が約4割と最も高くなっています。

広域路線バスの確保や町内の移動手段の確保など、公共交通機関の利用環境の維持や改善が免許返納への重要な条件となっていることから、免許返納者及び予定者を対象とした公共交通の利用促進策の実施が有効である可能性が示唆されています。

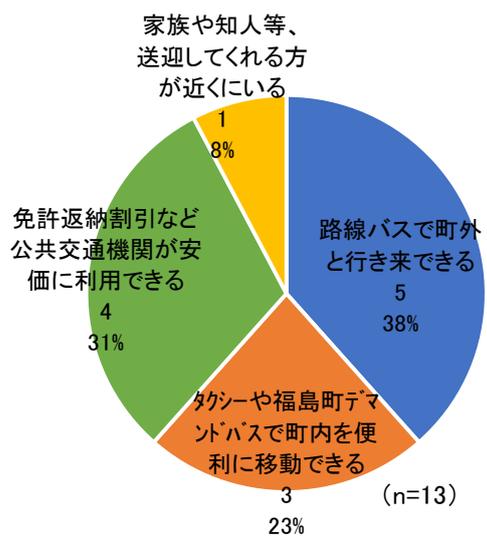


図 3-47 千軒地区における免許返納を行うための最も重要な条件

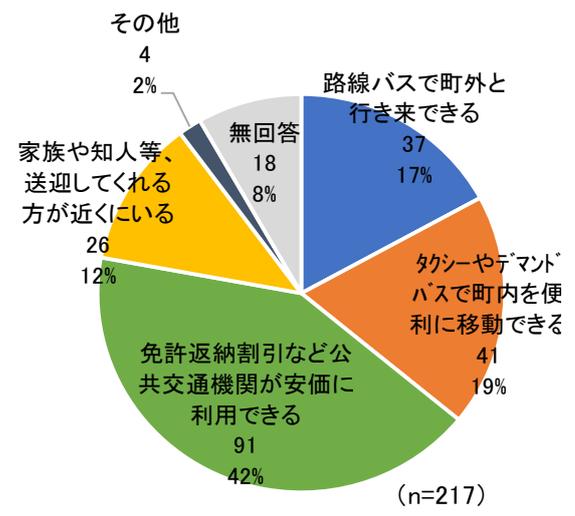


図 3-48 その他町内における免許返納を行うための最も重要な条件

### (3) 福島町デマンドバスの利用者向けアンケート調査

#### ① 往復割引運賃の効果

##### i) 往復割引運賃の認知と運賃の評価

往復割引運賃の導入について、約9割の方が認知しており、運賃は安価であるとの評価が約8割を占めました。また、運賃が高価であるとの評価は見られませんでした。

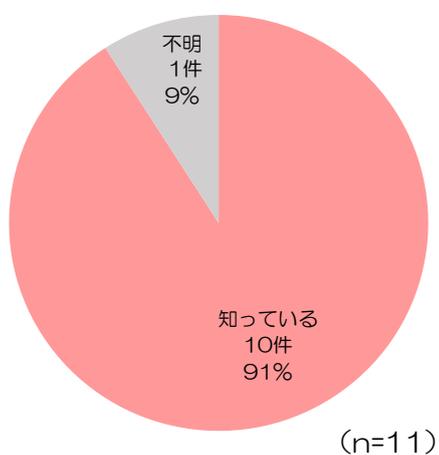


図 3-49 往復割引運賃の認知

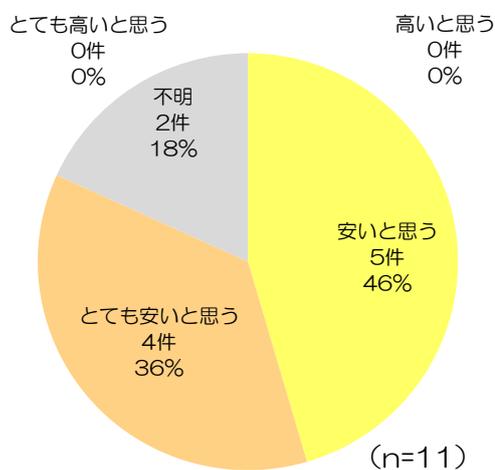


図 3-50 福島町デマンドバスの運賃の評価

##### ii) 往復割引運賃の導入効果

往復割引運賃の導入により、「外出が増えると思う」との回答が約6割となりました。また、往復割引運賃の導入により、福島町デマンドバスの「利用回数が増えると思う」との回答が約半数となっており、利用促進の効果が期待されます。

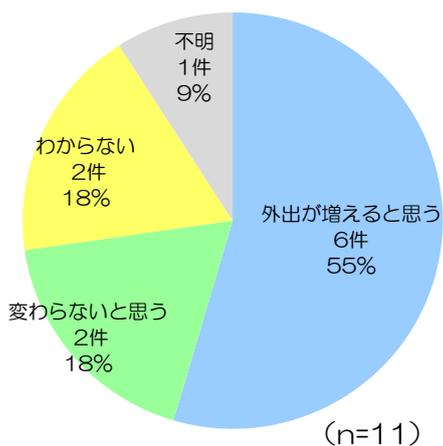


図 3-51 往復割引運賃導入による外出増加

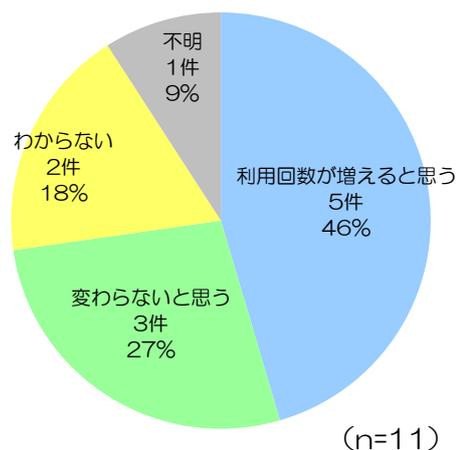


図 3-52 往復割引運賃導入による福島町デマンドバスの利用増加

## ② 福島町デマンドバスの満足度

福島町デマンドバスのサービス満足度は、全体評価で「満足」の割合が約8割、「やや満足」と加えると9割となっています。

往復割引運賃が導入された運賃の満足度は「満足」の割合が約9割、「やや満足」と加えると10割となっています。

特に、運賃の満足度と総合満足度は、「満足」の割合が年々増加しています。

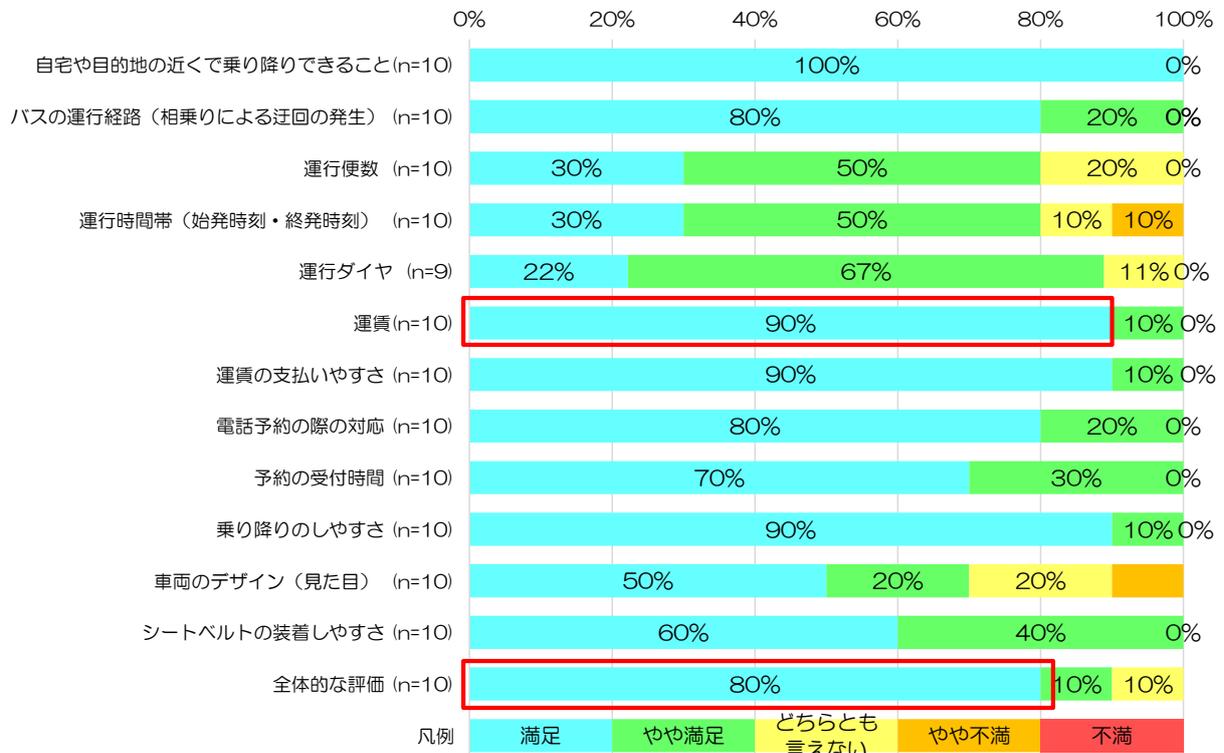


図 3-53 福島町デマンドバスのサービス満足度

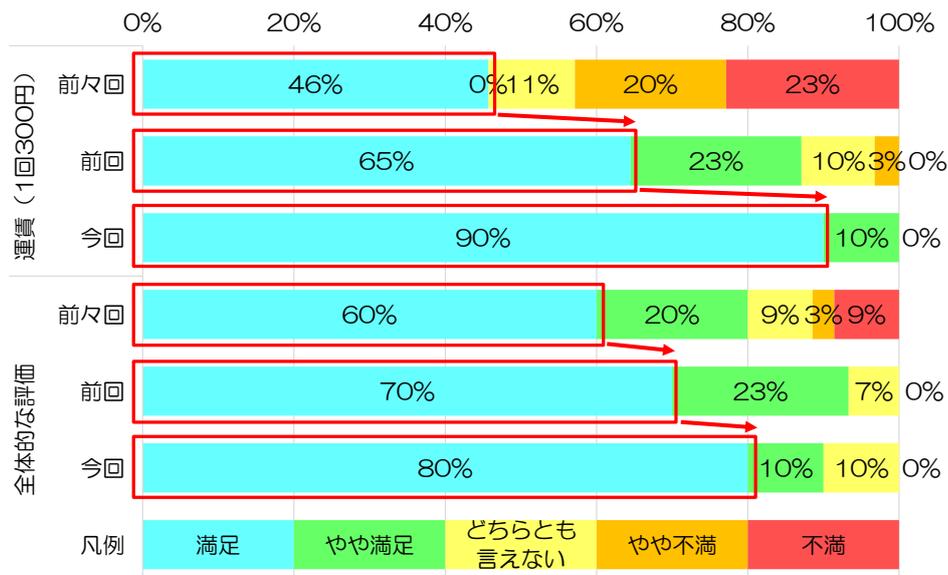


図 3-54 福島町デマンドバスのサービス満足度の過年度比較

※前々回調査は、福島町デマンドバス利用経験者のみ

### 3.3.2 交通事業者における課題

町内を運行する交通事業者に対し、現在や将来的に想定される課題とその影響を把握するため、アンケート調査を実施しました。いただいた意見の概要を整理します。

#### (1) 現在や将来的に想定される課題

路線バス事業者からは、利用者減少やドライバー不足により、現在の運行サービスの維持が困難になる可能性があるとの意見が挙げられました。

タクシー事業者からは、利用者減少や福島町デマンドバスとの競合により、経営への影響があるとの意見が挙げられました。

介護移送サービス事業者からは、要介護者が増加する一方で介護職員が不足しているという課題が挙げられました。

表 3-13 交通事業者の課題

事業者	課題
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 少子高齢化による利用者減少</li> <li>・ 無料送迎バス等の運行による利用者減少</li> <li>・ コロナ禍による利用者減少</li> <li>・ コロナ禍により他路線や他事業での内部補助が困難</li> <li>・ 燃料費の高騰</li> <li>・ 利用者の減少による輸送量や平均乗車密度の低下（地域間幹線系統補助関係）</li> <li>・ ドライバー不足による減便・廃止</li> <li>・ 2024年新紙幣発行に伴う機器更新</li> </ul> <p>→木古内松前線の維持・確保のためには、沿線自治体からの継続的な支援が必要。将来的には、競合する函館木古内線②（函館～知内）を含めて広域路線のあり方を検討すべきであり、路線の統廃合の可能性もある。</p> <p>→2024年新紙幣発行に伴う機器更新では、全国相互利用のIC（二モカ）の対応のため、他社よりも設備投資の負担が大きいと想定される。</p>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 少子高齢化による利用者減少</li> <li>・ 無料送迎バス等の運行による利用者減少</li> <li>・ コロナ禍による利用者減少</li> <li>・ 燃料費の高騰</li> <li>・ ドライバー不足</li> <li>・ 最低賃金の上昇や賃上げ促進税制によるドライバー人件費の増加</li> </ul> <p>→デマンドバスの運行が始まってから、年々タクシー利用者がデマンドバスに移行してしまい経営が深刻。将来、金繰りが悪化する可能性。</p>
介護移送サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リフト付き車両等の車両更新</li> <li>・ 介護職員等の担い手不足</li> <li>・ 要介護者の増加による需要の増加</li> <li>・ コロナ等感染症対策</li> </ul>

## (2) 利用者の増加（増収）や収支改善策

路線バス事業者からは、往復割引等の企画乗車券が需要創出に効果があり、継続的に実施したいとの意見が挙げられました。

タクシー事業者からは、営業時間のさらなる見直しに関する意見が挙げられました。

表 3-14 利用者の増加（増収）や収支改善策

事業者	施策
路線バス	<ul style="list-style-type: none"><li>・運行ダイヤの見直し</li><li>・往復割引切符の継続</li></ul>
	→木古内松前線については、減便を検討。 → <u>往復割引切符については、需要喚起につながっている</u> 。北海道の施策として、期間限定で支援をいただき実施している。
	→今後は沿線自治体から、割引の支援をいただき、継続して実施したい。（長距離路線は運賃が高額であり、当社単独で実施するのは厳しい。）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>・営業時間の見直し（予約時のみ深夜対応など）</li></ul>

## 第4章 地域公共交通の課題及び基本方針

### 4.1 公共交通の課題

前章から導き出された、当町における地域公共交通の課題と課題に対する取り組み方針を以下に示します。

#### 現状と課題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対する意識が高い一方、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、高齢者への支援だけでなく、子育て世代への支援も重要です。

#### 課題に対する取り組みの方針

- 自動車運転免許証の返納者や検討している方に対し、返納後も不便のない移動が確保されるよう、公共交通利用環境の整備を図っていきます。
- 子育て世代への支援方策についても検討していきます。

#### 現状と課題：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、路線バスやタクシーでは、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、地域間幹線系統補助の対象路線となっていますが、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。
- 2024年には、新紙幣の発行が予定されており、路線バスでは運賃箱等の機器を更新する必要があるなど、事業者の負担が懸念されています。
- 人口減少や福島町デマンドバスの本格運行など、複合的な要因から、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。

#### 課題に対する取り組みの方針

- 交通事業者だけでなく、沿線自治体と連携し、効率的な運行体系に向けた見直しの議論や一体的な利用促進を図っていく必要があります。
- 路線バスやタクシー単独ではなく、交通モード間の連携を図り、利便性を向上させる必要があります。
- MaaS的な視点やICTの活用等により、町民だけでなく、来街者にとっても利便性が高いシームレスな交通環境の提供を目指します。

**現状と課題： 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と約 9km 離れており、距離に応じて増加する運賃の負担も少なくありません。
- 住民アンケートでは、路線バスの運賃が利用しやすくなる施策に対して肯定的な意見が多くなりました。

**課題に対する取り組みの方針**

- 福島町デマンドバスの運行ありきではなく、地域にとって真に利便性の高い移動手段の確保を検討します。
- 公共交通の利用促進の観点から、千軒地区だけでなく、町内で利用可能な割引制度や定額制の運賃等の検討を行います。

**現状と課題： 福島町デマンドバスの利便性向上**

- ドア・ツー・ドアサービスにより、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。

**課題に対する取り組みの方針**

- 夕方から夜にかけての時間帯や土、日、祝日は運休となることから、比較的自由度の高いタクシーと連携できるようにするなど、利便性向上に向けた方策を検討します。
- 利用者アンケートの結果では、満足度が高く、往復割引運賃制度の導入による外出促進効果も見込まれることから、広報やニュースレター、出前講座の実施等による積極的な周知を図ります。

## 4.2 基本理念及び基本方針

前節にて整理した、当町の公共交通の現状と課題を踏まえた、本計画の基本理念及び基本方針を以下に示します。

<b>基本理念</b>	<b>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</b>
-------------	------------------------------------

### 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。

## 4.3 公共交通の将来像

### 4.3.1 公共交通の将来像

広域交通を担うとともに、日常生活の足として欠かすことのできない、函館・松前線及び木古内・松前線（地域間幹線系統）を地域交通の骨格軸として維持を図ります。

また、岩部線（地域内フィーダー系統）は、函館・松前線及び木古内・松前線の支線として接続を図るとともに、町内の日常生活の足として維持を図ります。



図 4-1 公共交通の将来像

#### 4.3.2 地域公共交通確保維持事業に係る補助系統の位置付け及び役割

広域路線である函館・松前線は、令和3年度において、年間約3,000万円の赤字となっています。加えて、木古内・松前線は、年間約6,000万円の赤字となっています。また、これら広域路線に接続する支線である岩部線は、年間約500万円の赤字となっています。

本町の移動を支えている生活交通は、交通事業者が単独で路線を維持することが困難となっていることから、国土交通省の地域公共交通確保維持事業を活用し欠損額の補助を行っています。

地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する運行系統の本町における位置付け及び役割を以下に整理します。

表 4-1 地域公共交通確保維持事業における補助系統の位置付け等

位置付け	路線名	役割	確保・維持策
広域路線	函館・松前線	<ul style="list-style-type: none"> <li>中核都市である函館市と本町を含む松前半島地域を結ぶ唯一の公共交通機関として広域交通を担うとともに、町内の通学、通院、買い物といった日常生活の足を担っています。</li> </ul>	交通事業者及び沿線自治体と連携を図り、現在のサービスレベルの維持を目指します。
	木古内・松前線	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道新幹線木古内駅を発着地として、函館・松前線とともに、広域交通を担うとともに、町内の通学、通院、買い物といった日常生活の足を担っています。</li> </ul>	※地域公共交通確保維持事業（地域間幹線補助）を活用
支線	岩部線	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内の交通空白地と広域路線を接続する支線であるとともに、ドア・ツー・ドアサービスの提供により、高齢化率が高い本町において、買い物や通院等の日常生活の足も担っています。</li> </ul>	現在のサービスレベルを維持 ※地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー補助）を活用

### 4.3.3 地域公共交通確保維持事業の必要性

#### (1) 函館・松前線

函館・松前線は、1988（昭和63）年に廃線となったJR松前線の廃止代替路線として運行されている広域路線バスであり、函館市の函館バスセンターを起点として、函館駅前、五稜郭、木古内駅前等を経由し、松前町の松前出張所を終点とする、中核市である函館市と本町を含む松前半島地域を直接結ぶ唯一のバス路線です。

JR 函館駅や北海道新幹線木古内駅と接続する重要な広域幹線バスであるとともに、町内や市町間の通勤通学や通院、買い物といった日常生活の足を担っています。

しかしながら、函館バス株式会社が運行している函館・松前線は、令和3年度において、約3,000万円の赤字となっており、事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難な状況であることから、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。

#### (2) 木古内・松前線

木古内・松前線は、函館・松前線と同様に、JR松前線の廃止代替路線として運行されている広域路線バスです。

木古内駅前を起点として松前町の松前出張所に至る広域幹線バスであり、函館・松前線とともに、広域交通を担っています。沿線の4町（木古内町、知内町、福島町、松前町）は、通学、通院、買い物といった日常生活の結びつきが特に強いことから、生活交通としても重要な役割を担っています。

しかしながら、函館バス株式会社が運行している木古内・松前線は、令和3年度において、約6,000万円の赤字となっており、事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難な状況であることから、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。

#### (3) 岩部線

岩部線は、町内の交通空白地と広域路線バスを接続する支線として、2014（平成26）年に運行を開始したデマンド型交通であり、千軒地区を除く町内全域を対象に運行しています。

広域路線バスである函館・松前線及び木古内・松前線は、広域連携軸として位置づけられている国道228号を運行し、町内を縦断していますが、中心的生活エリアの一部の地域や浦和地区、岩部地区といった生活エリアでは停留所までのアクセスが困難であることから、広域路線バスとの接続を図るとともに、町内の移動手段としてドア・ツー・ドアサービスの提供により、高齢化率が高い本町において、買い物や通院等の日常生活の足としての役割も担っています。

しかしながら、岩部線は、令和3年度において、約500万円の赤字となっており、事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難な状況であることから、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。

#### 4.3.4 地域公共交通確保維持事業に係る補助系統の実施主体

地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある、函館・松前線、木古内・松前線及び岩部線について、実施主体の概要を以下に整理します。

表 4-2 地域公共交通確保維持事業に係る補助系統の実施主体

路線名	函館・松前線	木古内・松前線	岩部線
起点	函館バスセンター	木古内駅前	千軒地区を除く町内
経由地	木古内駅前	知内出張所	
終点	松前出張所	松前出張所	
事業許可	4条乗合	4条乗合	4条乗合
運行形態	路線定期運行	路線定期運行	区域運行
実施主体	函館バス(株)	函館バス(株)	(有)山崎ハイヤー
補助事業の活用	地域間幹線系統補助	地域間幹線系統補助	地域内フィーダー補助

## 第5章 目標達成のための施策及び事業

### 5.1 地域における交通サービスの維持

#### 基本方針1：地域における交通サービスの維持

施策名	地域間幹線系統の維持
施策概要	<ul style="list-style-type: none"><li>新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少や燃料費の高騰、ドライバーの高齢者等により、交通事業者の経営は厳しい状況です。</li><li>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。</li></ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>函館～松前間のバス路線と鉄道のサービスを一体的に再構築し、時間的空白を改善することを目指します。</li></ul>
実施主体	福島町、交通事業者

#### 基本方針1：地域における交通サービスの維持

施策名	まちづくりと一体となった交通拠点の維持・改善
施策概要	<ul style="list-style-type: none"><li>地域間幹線系統と地域内フィーダー系統は、まちの中心部に位置し、交通拠点となっている道の駅ふくしまに隣接するバス停福島で接続しています。</li><li>バス停福島は、広い空間を有する待合所や24時間利用可能なトイレ等を有する多様な交通の結節点となっており、多くの方に利用者されていることから、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めます。</li></ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>道の駅の移転を見据えた、交通結節点機能の強化を目指します。</li></ul>
実施主体	福島町、交通事業者

基本方針1：地域における交通サービスの維持	
施策名	バス待合環境の維持・改善
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

基本方針1：地域における交通サービスの維持	
施策名	路線バスの町内利用における最大運賃の導入
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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するものです。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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を想定しています。</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

基本方針1：地域における交通サービスの維持	
施策名	千軒地区における新たな公共交通の導入に向けた検討
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>千軒地区は、町内で唯一福島町デマンドバスの運行区域外となっており、地域にお住まいの方からもデマンド型交通導入の要望が高くなっています。福島町デマンドバスが本格運行する以前は、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、運行が見合されました。その後、千軒地区は居住人口が減少し、移動需要がさらに減少していることから、新たな公共交通の導入に向け、実証実験を実施します。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド型交通（週1日土曜のみ、4条乗合での実証実験）、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</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

## 5.2 誰もが使いやすい交通サービスの提供

基本方針2：誰もが使いやすい交通サービスの提供	
施策名	運転免許自主返納者への支援
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

基本方針2：誰もが使いやすい交通サービスの提供	
施策名	公共交通を利用した子育て支援
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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の運賃を割引するものです。</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

基本方針2：誰もが使いやすい交通サービスの提供	
施策名	タクシーと福島町デマンドバスのシームレス化
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>一方で、夕方以降の需要は、午前中の通院や買い物などと異なり、需要の集約が困難になることが想定されることから、福島町デマンドバスを運行したとしても、1便あたりのご利用人数が2.0人を下回り、相乗りが発生しないことが想定されます。</li> <li>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。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

## 5.3 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

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	
施策名	高齢者へのモビリティ・マネジメント
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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するものです。</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

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	
施策名	ニュースレターの発行
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民アンケートでは、福島町デマンドバスの実質運賃の認知度が低く、高額であると誤認されている方多く存在しているなど、町民への公共交通に関する情報の周知が課題となっています。</li> <li>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。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ふくしま町交通だよりの発行を継続します。</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

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	
施策名	町内イベントでの公共交通利用促進の実施
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【施策イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
実施主体	福島町、交通事業者

## 5.4 事業スケジュール

表 5-1 事業スケジュール

基本方針	施策名	想定実施主体	事業スケジュール				
			R4	R5	R6	R7	R8
地域における交通サービスの維持	地域間幹線系統の維持	福島町 交通事業者	検討調整				
	まちづくりと一体となった交通拠点の維持・改善	福島町 交通事業者	検討調整				
	バス待合環境の維持・改善	福島町 交通事業者	検討	(検討状況に応じ実施)			
	路線バスの町内上限運賃の導入	福島町 交通事業者	検討	(検討状況に応じ実施)			
	千軒地区における新たな公共交通の導入に向けた検討	福島町 交通事業者	検討	実証 実験	(実験結果を踏まえ実施)		
誰もが使いやすい交通サービスの提供	運転免許自主返納者への支援	福島町 交通事業者 松前警察署	検討	(検討状況に応じ実施)			
	公共交通を利用した子育て支援	福島町 交通事業者	検討	(検討状況に応じ実施)			
	タクシーと福島町デマンドバスのシームレス化	福島町 交通事業者	検討	(検討状況に応じ実施)			
利用促進策の展開による公共交通への意識醸成	高齢者へのモビリティ・マネジメント	福島町 交通事業者	検討	(検討状況に応じ実施)			
	ニュースレターの発行	福島町 交通事業者	実施（継続）				
	町内イベントでの公共交通利用促進の実施	福島町 交通事業者	実施（継続）				

## 第6章 計画の定量的な目標と達成状況の評価

### 6.1 計画の定量的な目標

#### (1) 町内にODを有する路線バスの利用者数

本計画の推進により、町民の路線バス利用の促進を図ります。

将来目標値は、少子高齢化及び人口減少の影響を大きく受けませんが、新型コロナウイルス感染症の拡大以前の水準として、2019（令和元）年度実績を目指します。

表 6-1 町内にODを有する路線バスの利用者数

指標名	現況	中間目標値	目標値
	(2021年度)	(2024年度)	(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

#### (2) 福島町デマンドバスの利用者数

本計画の推進により、福島町デマンドバスの利用促進を図ります。

将来目標値は、少子高齢化及び人口減少の影響を大きく受けませんが、新型コロナウイルス感染の拡大以前の水準として、2019（令和元）年度実績を目指します。

表 6-2 福島町デマンドバスの利用者数

指標名	現況	中間目標値	目標値
	(2021年度)	(2024年度)	(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

本計画の推進により、福島町デマンドバスの収支率の改善を図ります。

将来目標値は、新型コロナウイルス感染症の拡大以前の水準として、2019（令和元）年度実績を目指します。

表 6-3 福島町デマンドバスの収支率

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

※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

本計画の推進により、福島町デマンドバスの利用者満足度の維持を図ります。満足度は、福島町デマンドバスのサービス全体の評価（総合満足度）とし、「満足」と「やや満足」の回答割合の合計を目標値とします。

表 6-4 福島町デマンドバスの利用者満足度

指標名	現況	中間目標値	目標値
	(2021 年度)	(2024 年度)	(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

## 6.2 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。



### PDCA

PLAN（計画）、DO（実施）、CHECK（評価）、ACTION（改善）の4つの視点をプロセスの中に取り込むことで、プロセスを不断のサイクルとし、継続的な改善を推進するマネジメント手法。

