

せたな町地域公共交通網形成計画

平成30年5月

せたな町

せたな町地域公共交通網形成計画 (目次)

第 1 章 計画策定の趣旨と位置付け.....	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画策定の位置付け	1
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
第 2 章 地域の現況及び公共交通現況調査.....	3
2.1 地域の人口構造	3
2.2 地域の観光	7
2.3 地域の主な施設の立地	10
2.4 地域構造	12
2.5 交通ネットワーク	15
2.6 利用実態	22
第 3 章 交通ニーズ把握調査.....	33
3.1 地域住民のニーズ調査	33
3.2 事業者ヒアリング調査の実施	35
第 4 章 地域公共交通網形成計画について.....	36
4.1 町における地域公共交通の課題	36
4.2 計画の基本的な方針	45
4.3 計画の方向性	46
4.4 計画の目標	47
4.5 目標達成のための施策・事業	48
4.6 計画の達成状況の評価	58

第1章 計画策定の趣旨と位置付け

1.1 計画策定の趣旨

- ・マイカーの普及や人口減少・少子化などにより、公共交通（バス、タクシーなど）の利用者が減少し、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が生じてきている。
- ・一方、せたな町では高齢化の進行により公共交通機関に頼らざるを得ない町民の増加が予想され、公共交通の維持・確保の必要性が増していることから、バス路線の町内線をはじめとする赤字路線への財政的支援や一部路線のデマンド化などに取り組んできた。
- ・また、これまでの公共交通は、民間事業者を中心に路線網の整備などがなされてきたが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正によりこの枠組みが見直され、今後は、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携し、面的な交通ネットワークを再構築するとしている。
- ・このため、こうした法改正の趣旨を十分に踏まえ、持続可能な公共交通体系の構築を目指し、本計画を策定するものである。

1.2 計画策定の位置付け

- ・本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画である。
- ・また、せたな町のまちづくりの指針となる第2次せたな町総合計画を上位計画とし、せたな町創生総合戦略などの関連計画を踏まえて作成している。

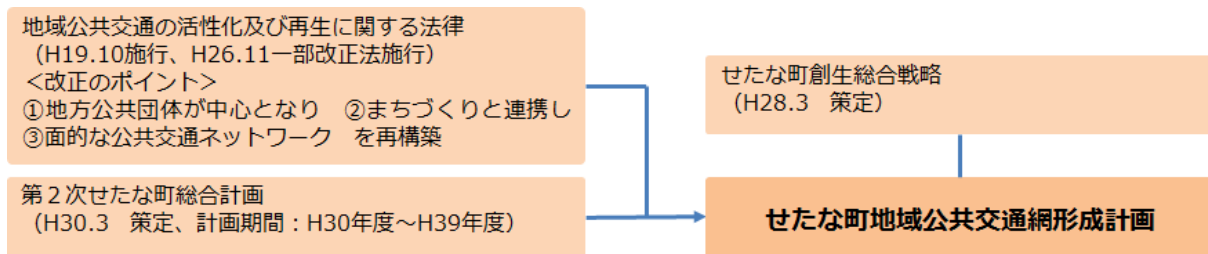


図 1-1 計画策定の位置付け

1.3 計画の区域

- ・計画の区域は、せたな町全域とする。

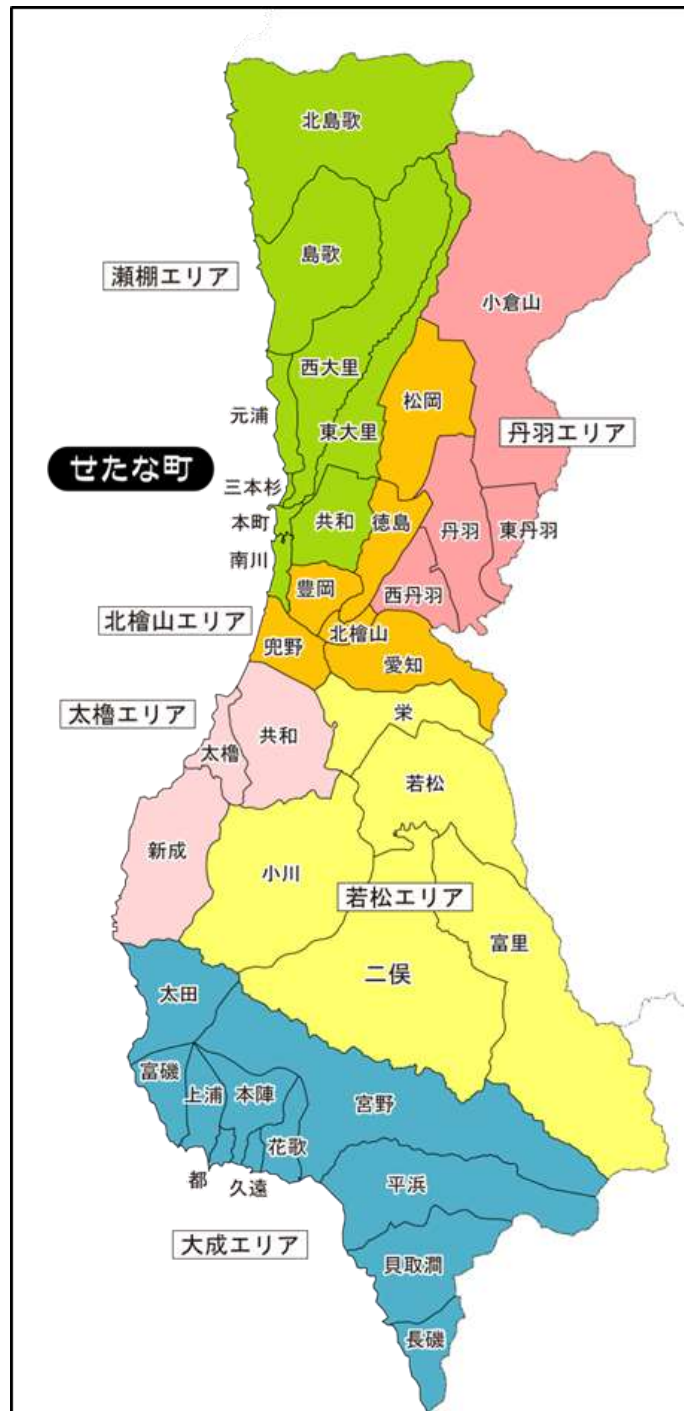


図 1-2 計画の区域

1.4 計画の期間

- ・計画期間は、平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 年間で想定する。

第2章 地域の現況及び公共交通現況調査

2.1 地域の人口構造

(1) 地域の人口推移

- ・せたな町の人口は、昭和55年には旧3町合計で16,051人であったが、平成27年には8,473人と大きく減少している。
- ・また、人口に占める65歳以上人口の比率も急激に上昇しており、平成27年には42.4%となっている。
- ・人口の減少や高齢化の進行は将来も続いていくことが想定されている。

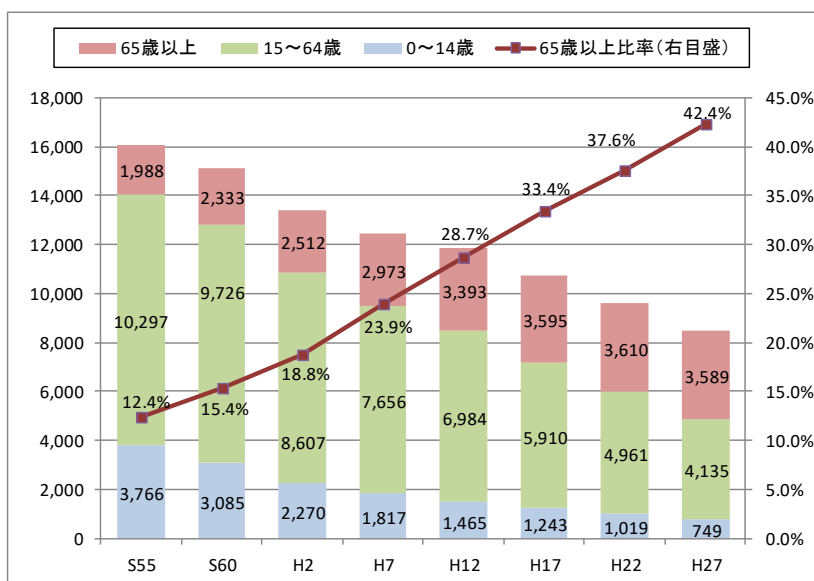


図 2-1 せたな町の年齢階層別人口の推移

資料／国勢調査

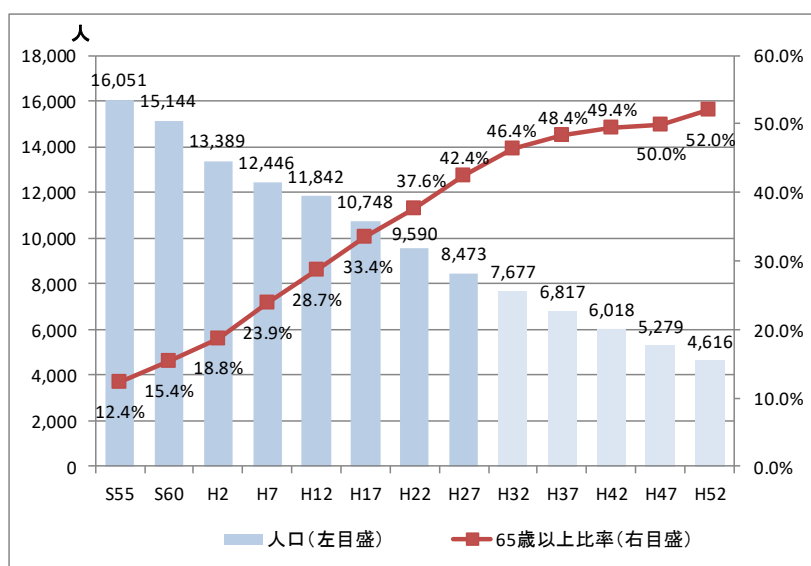


図 2-2 せたな町の人口及び高齢者比率の推移及び予測

資料／国勢調査及びせたな町人口ビジョン

(2) 公共交通の利用が想定される人口階層

- ・公共交通網の利用の中心となる15～19歳の人口及び70歳以上の人口の推移をみると、15～19歳の人口が大きく減少する一方で、70歳以上の人口層は増加してきている。
- ・今後については高校生世代の人口は減少傾向が続く一方、70歳以上の人口も平成27年以降は減少に転じており、この傾向が続くことが予想される。

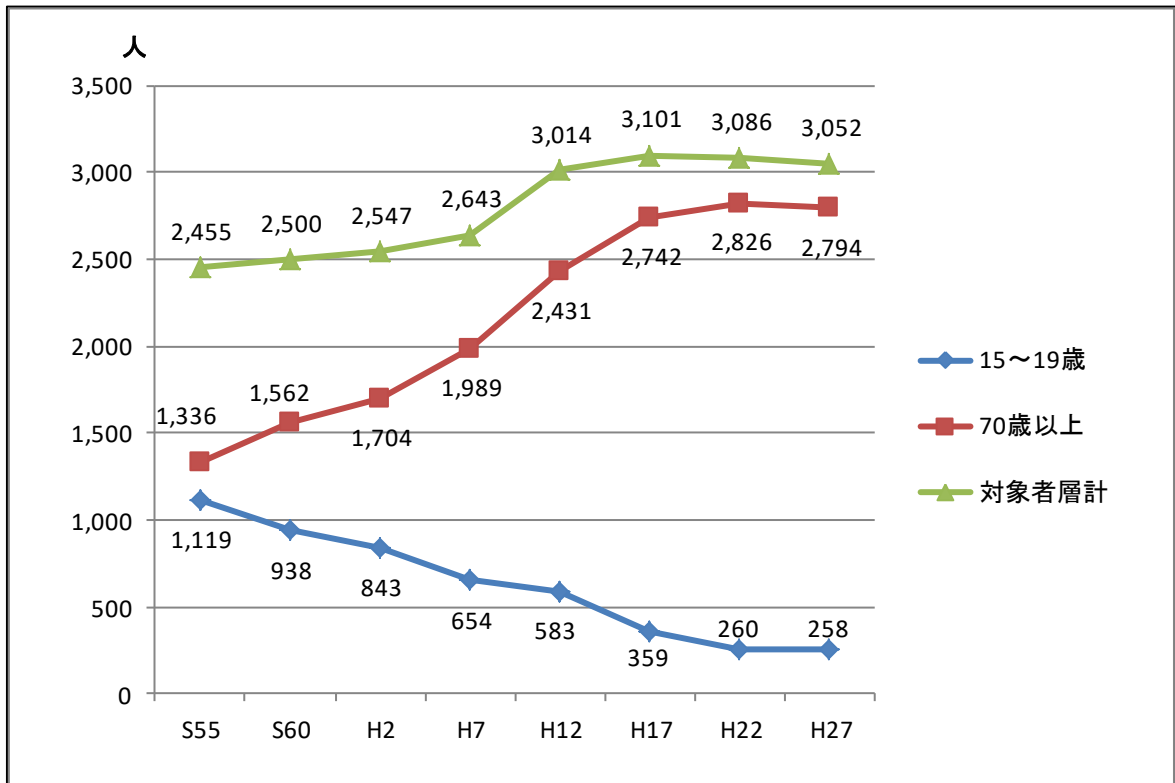


図 2-3 公共交通の利用が想定される人口階層の推移

資料／国勢調査

(3) 主な地区別の人口推移

- ・せたな町の人口推移を地区別にみると、太櫓地区や大成地区、瀬棚地区など海岸沿いのエリアで減少率が高い傾向がみられる。

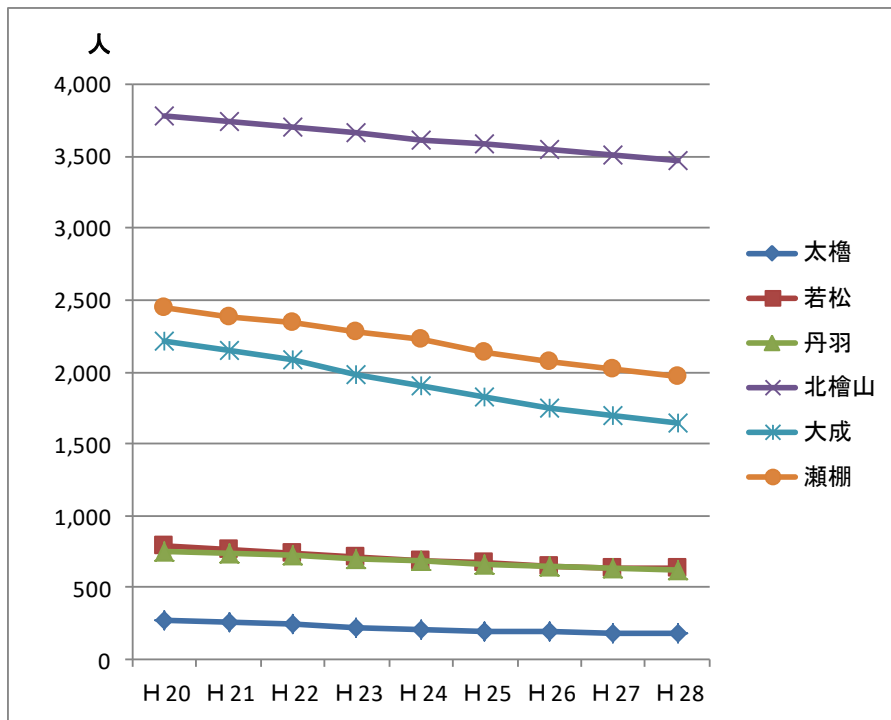


図 2-4 せたな町の地区別人口の推移

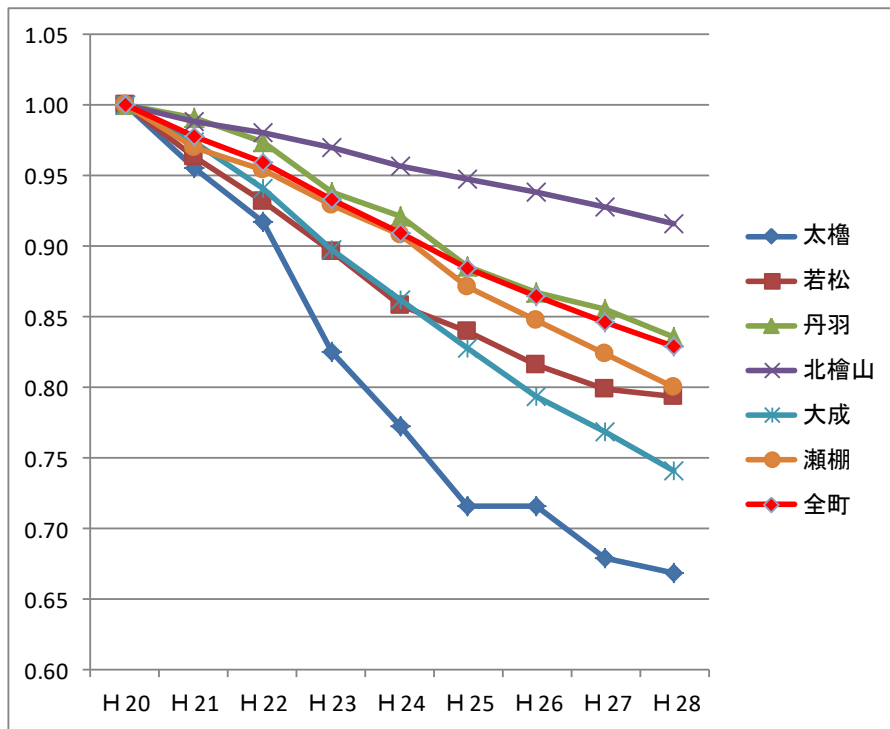


図 2-5 せたな町の地区別人口の推移 (H20=1.00)

資料/住民基本台帳 (各年ともに9月末の値)

(4) 主な地区別の 65 歳以上人口比率

- ・さらに、町内地区別の 65 歳以上人口比率をみると、太櫓地区や大成地区などで全町平均を大きく上回る比率となっている。

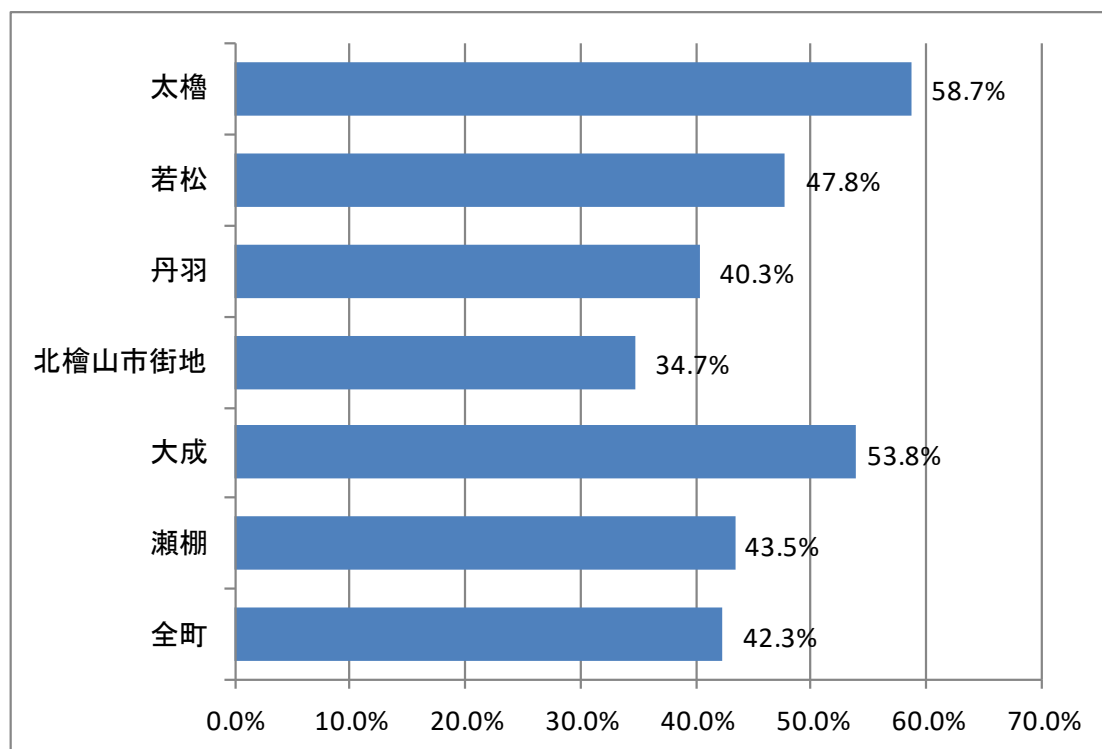


図 2-6 町内主な地区別の 65 歳以上人口比率

資料／住民基本台帳（H28 年 9 月末）

2.2 地域の観光

(1) 地域の観光入込の推移

- せたな町の観光入込客は平成 28 年度で年間 22.9 万人であり、近年は横ばい傾向が続いている。
- なお、平成 28 年度の内訳としては、道内客や日帰客の比率が高いことから、公共交通機関を利用した観光客は非常に少ないことが推測される。

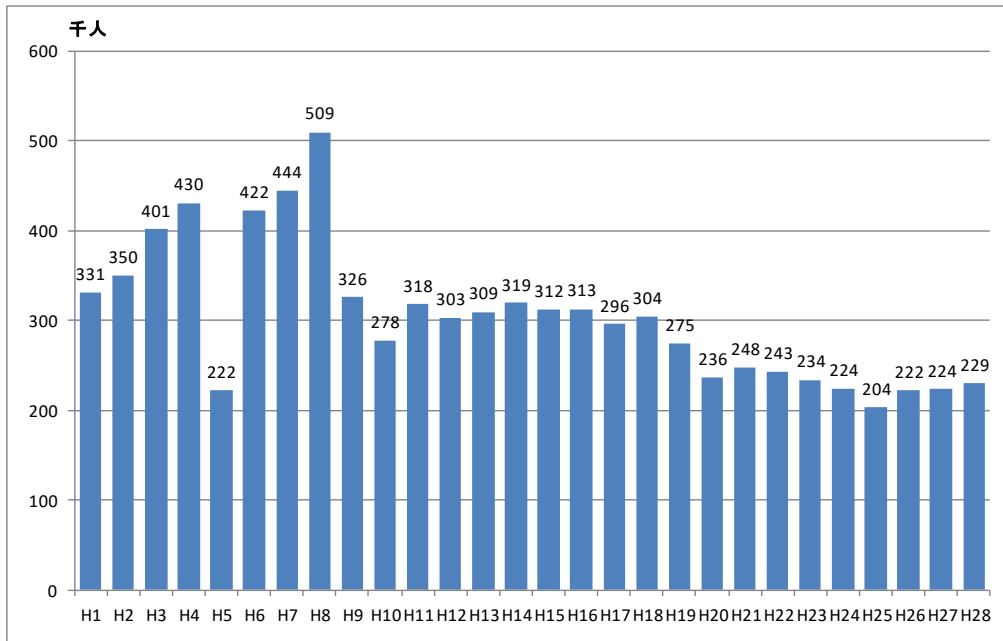


図 2-7 せたな町の年間観光入込客数の推移

※合併前の数値は 3 町のデータを合計したものの

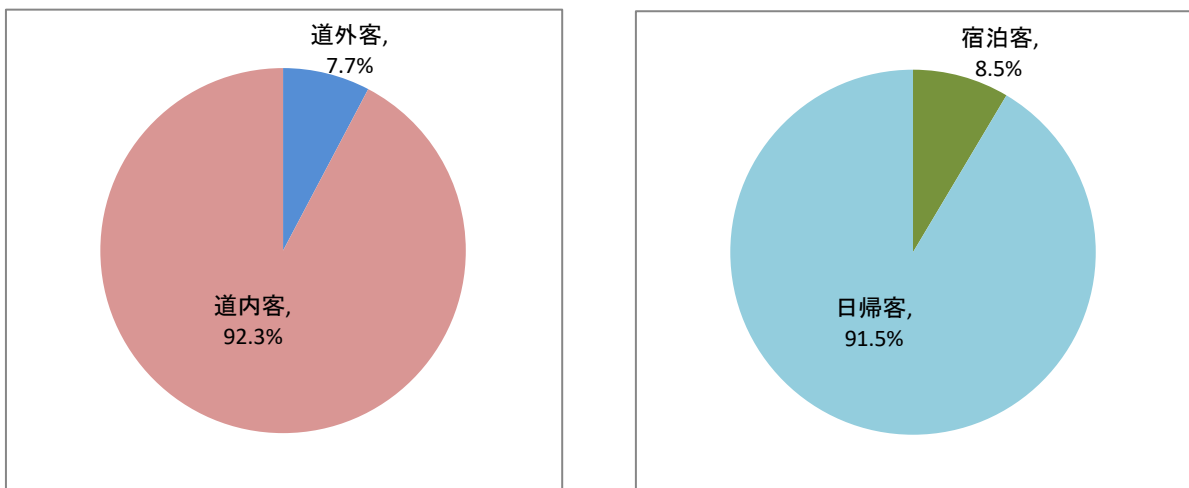


図 2-8 せたな町の観光入込の道内・道外比率（左）及び日帰・宿泊比率（右）
（平成 28 年度）

資料／北海道観光入込客数調査報告書（北海道）

(2) 観光資源

- ・せたな町の観光資源は、人口が集中する北檜山市街地や瀬棚市街地以外にも、太櫓エリアや大成エリア、全町的に広く分布している。



図 2-9 せたな町の主な観光資源

資料／せたな町観光協会HPを基に作成

(3) 宿泊施設

- ・せたな町の宿泊施設については、大成エリア、瀬棚区の中北部など沿岸エリアに多く分布している。



図 2-10 せたな町の主な観光資源

資料／せたな町観光協会HPを基に作成

2.3 地域の主な施設の立地

(1) 医療施設

- せたな町の医療施設は、旧3町の中心市街地に6施設が立地しているが、瀬棚区や大成区は内科、外科、歯科が中心である。
- 一方、小児科や婦人科、眼科などについては北檜山市街地の2つの施設に集中している



施設名	立地エリア	診療科目
①せたな町立国保病院	北檜山区 北檜山市街	内科、整形外科、外科、小児科、 婦人科、循環器内科、リハビリ テーション科、歯科、眼科
②同瀬棚診療所	瀬棚区本町	内科、外科、整形外科
③同瀬棚歯科診療所	瀬棚区本町	歯科
④同大成診療所	大成区都	内科、外科
⑤大成歯科診療所	大成区都	歯科
⑥道南ロイヤル病院	北檜山区 北檜山市街	内科・消化器内科・外科・形成 外科・循環器内科・人工透析内 科

図 2-11 せたな町の医療施設の立地及び診療科目

資料/せたな町HPを基に作成

(2) 教育施設

- ・せたな町には1つの高校、3つの中学校、5つの小学校が立地している。
- ・高校については、かつて町内に3校あったが、大成区の大成高校が平成20年に、瀬棚区の瀬棚商業高校が平成25年にそれぞれ閉校となり、現在では檜山北高校1校のみとなっている。
- ・また、中学校についても再編が進み、現在では3区にそれぞれ1校が立地する状況となっている。



図 2-12 せたな町の教育施設

資料／せたな町HPを基に作成

2.4 地域構造

(1) 医療圏

- 平成 24 年 10 月の受診動向データを基に、せたな町内の入院・通院状況を見ると、入院については函館市や八雲町への依存度が高くなっているほか、通院についても 23.3%が函館市、13.5%が八雲町への通院となっている。

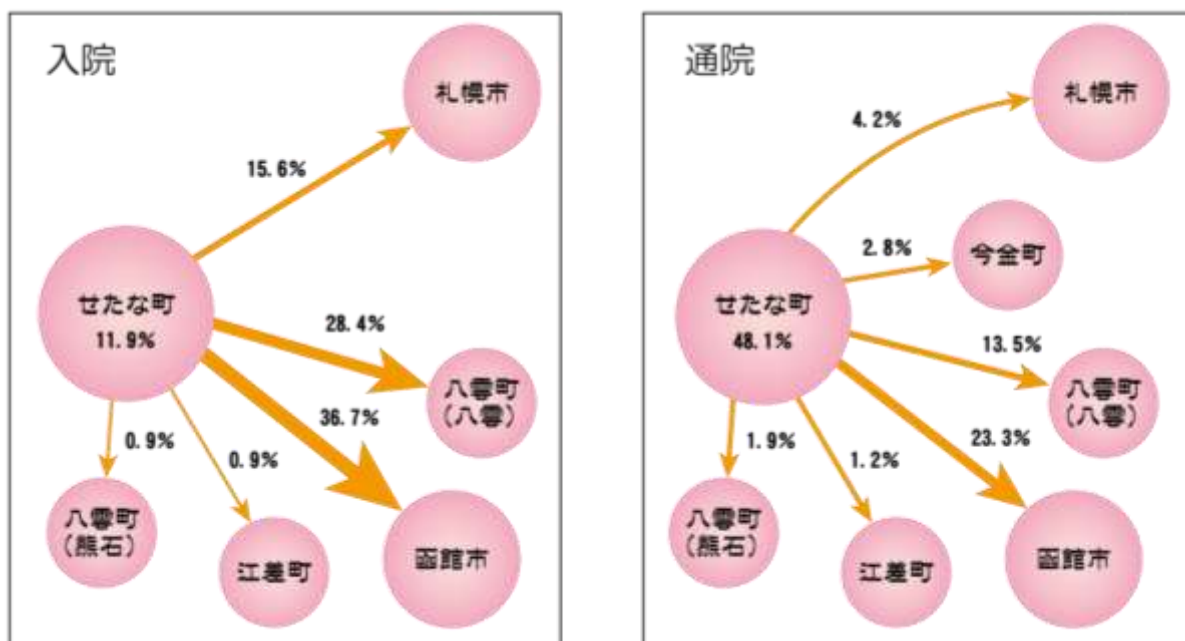


図 2-13 せたな町民の受診先（平成 24 年 10 月の受診データをベースに作成）

資料／北海道医療計画（北渡島檜山地域推進方針）（北海道八雲保健所・平成 25 年 8 月）

(2) 商圈

- ・平成 21 年度に北海道が実施した商圈動向調査によると、日用品のうち生鮮食料品についてはせたな町内での買い物が 58.3%に上っているものの、八雲町の 16.9%、今金町の 9.8%など町外への依存度も高くなっている。
- ・買回品では、衣料品や家具・インテリア商品などを中心に函館市や札幌市への依存度が高く、全体でも函館市や札幌市の比率が 1 割を超えている。

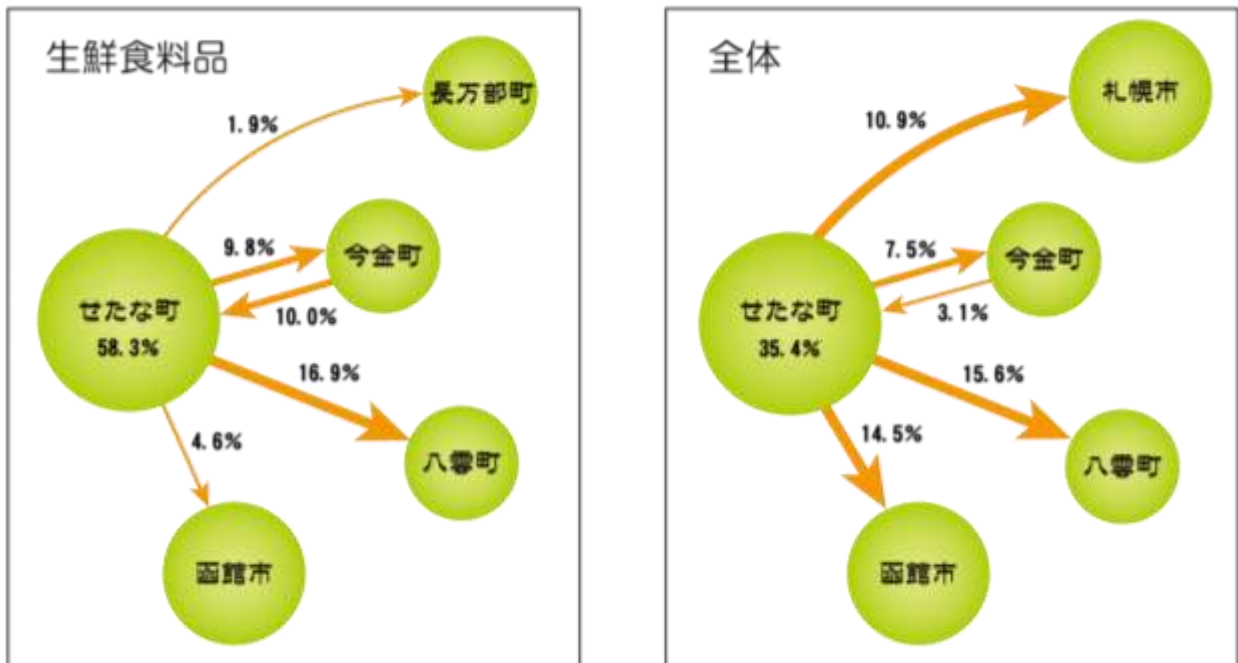


図 2-14 せたな町民の買い物先

資料／地域商圈動向調査（北海道・平成 21 年度）

(3) 通勤・通学圏

- ・平成 27 年度の国勢調査を基に、せたな町の通勤・通学状況をみると、町外への通勤先としては今金町や八雲町などが多くなっている。
- ・通学先は、町外への通学がほとんどみられない一方で、今金町からは 89 人が通学している。

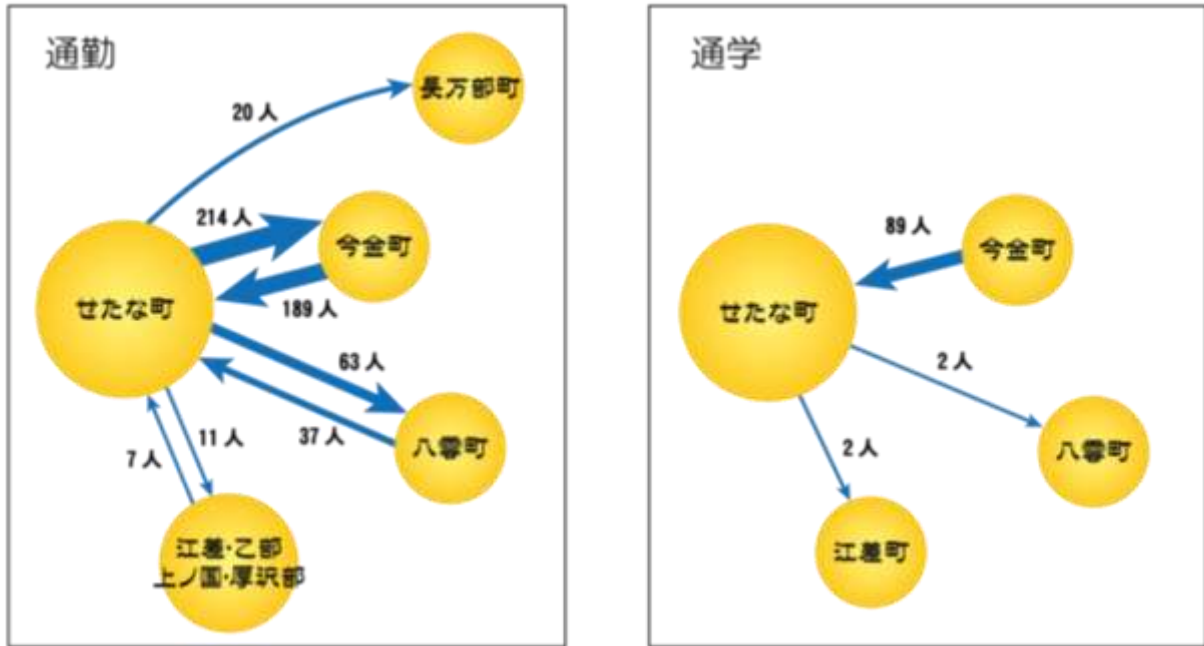


図 2-15 せたな町の町外との通勤・通学状況

資料／国勢調査（平成 27 年）

2.5 交通ネットワーク

(1) 公共交通網

- ・町内からは、長万部方面や八雲・函館方面、江差方面などへのバス路線があり、大成区から函館方面に路線バスで行くためには、江差での乗換が必要となる。

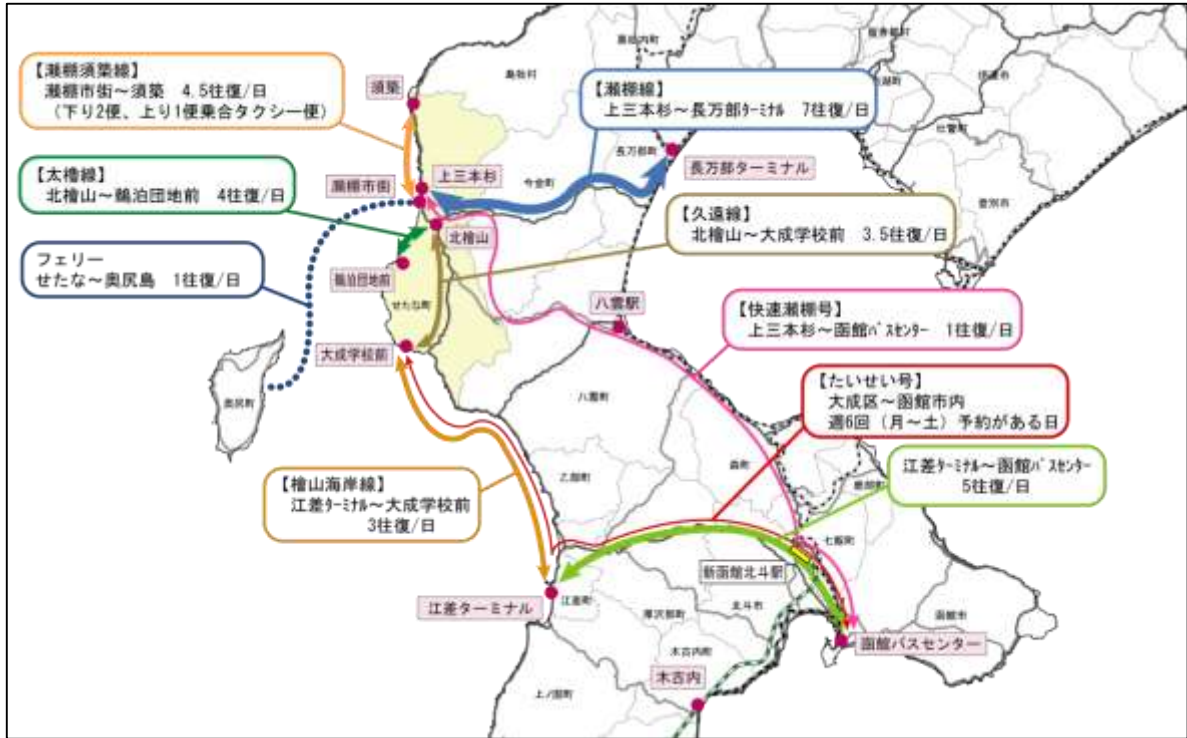


図 2-16 せたな町を取り巻く公共交通ネットワーク

資料／函館バス時刻表等

(2) 公共交通網の運賃

- ・せたな町に関連するバス路線等の主な区間の運賃は以下のとおりであり、北檜山～長万部間と北檜山～大成学校前が同じ運賃水準となっている。

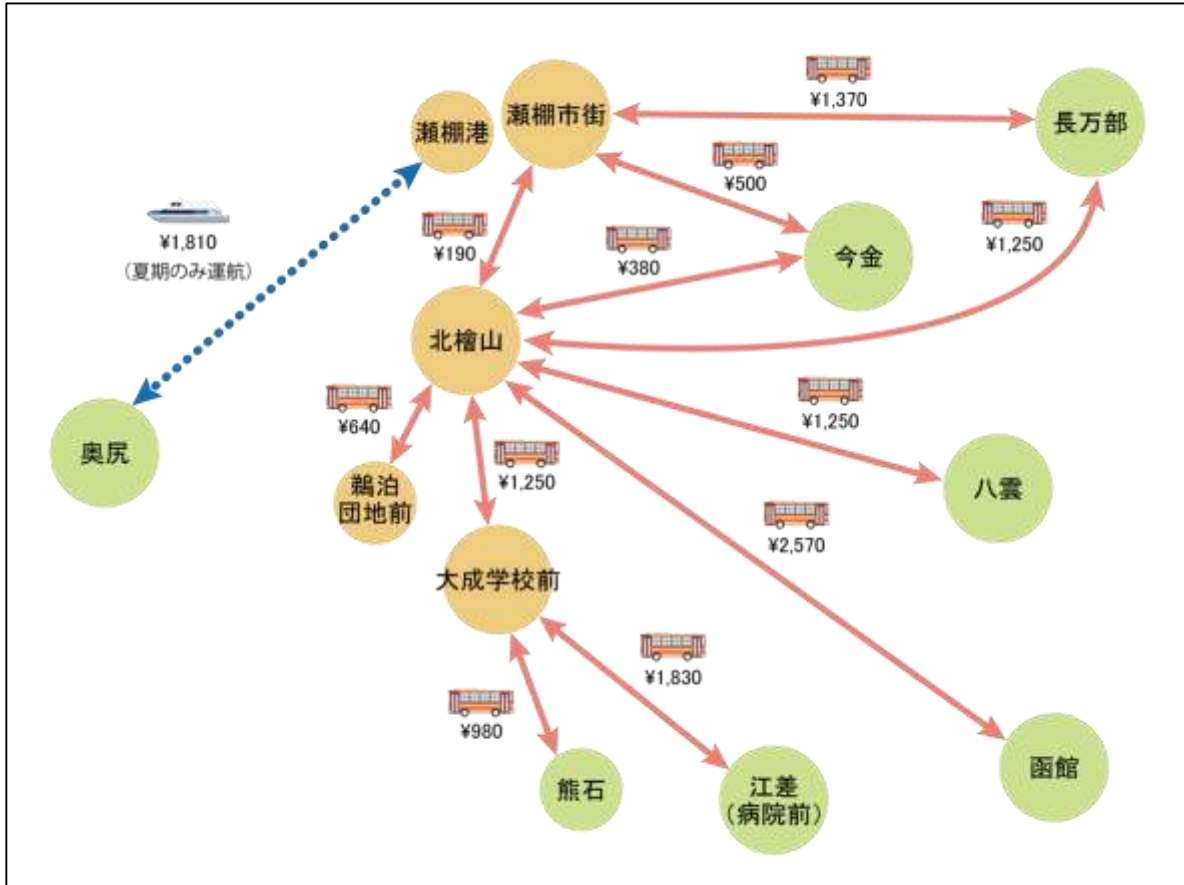


図 2-17 せたな町を取り巻く公共交通ネットワーク

資料／函館バス時刻表等

(3) 広域交通ネットワーク

- ・せたな町に関連する広域交通ネットワークは以下のとおりであり、近接する長万部駅及び新八雲駅（仮称）では、平成 42 年度の開業を目標に北海道新幹線の整備が進められている。

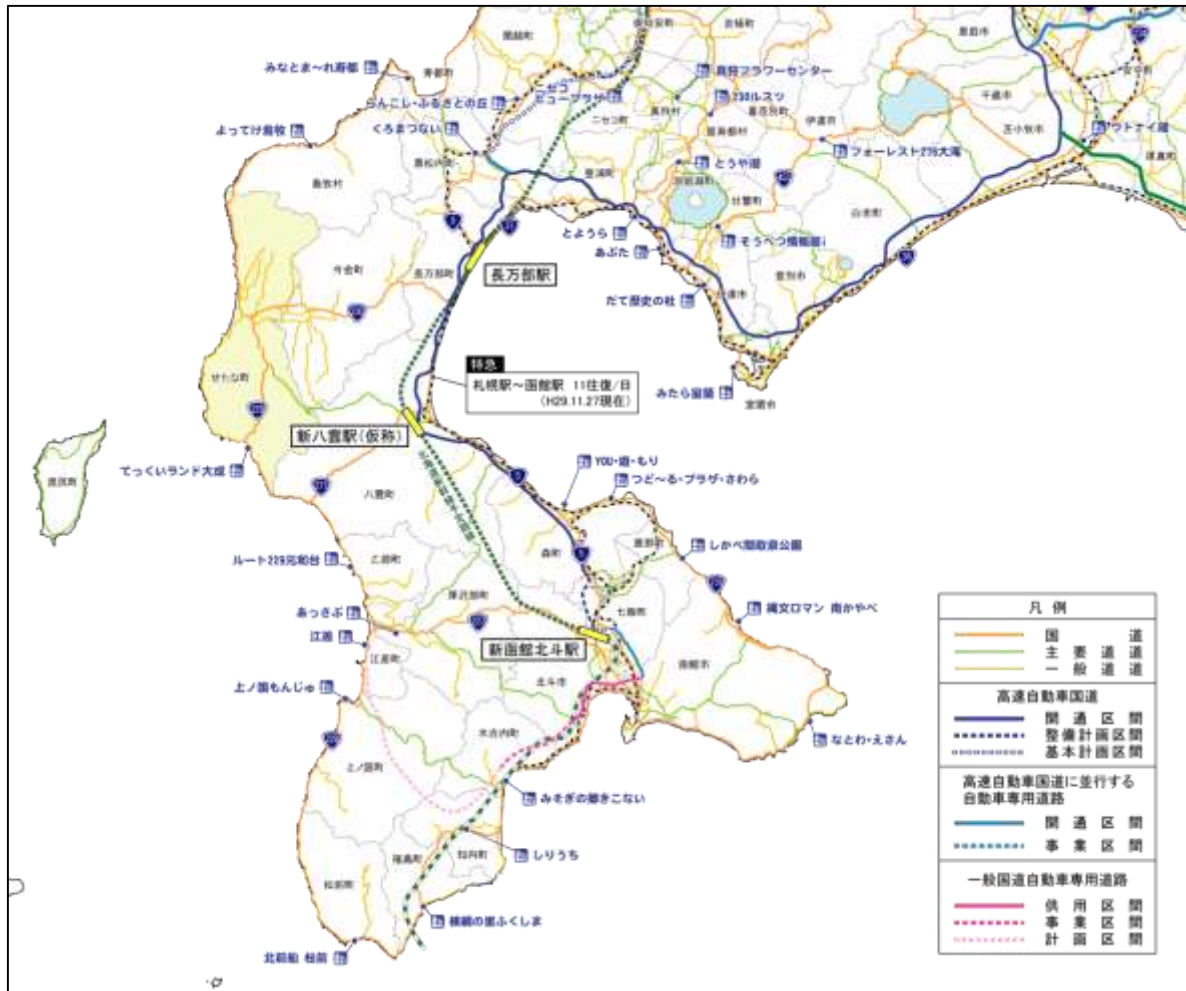


図 2-18 せたな町をとりまく広域交通ネットワーク

(4) スクールバス

- ・北檜山区、瀬棚区、大成区のそれぞれの中心部に向けてスクールバスが運行している。
- ・瀬棚や太櫓、大成などの沿岸部は居住地が海岸沿いに集中しているため、沿岸の道路を直線的に結ぶ運行が中心であるが、小倉山や若松方面、共和・大里などでは農村エリアに散在する生徒・児童の居住地を結ぶ必要があるため、複雑な運行が必要になる。
- ・また、生徒・児童の状況により運行ルートが毎年変化することに留意する必要がある。

■北檜山区

地区	小学生	中学生	合計	手段
二俣方面	4人	2人	6人	ハイヤー
新成方面	5人	6人	11人	バス
愛知方面	5人	6人	11人	バス
小倉山・東丹羽方面	5人	7人	12人	バス
丹羽・西丹羽方面	12人		12人	バス
若松方面	6人	4人	10人	ハイヤー
松岡方面	2人		2人	ハイヤー
雲内方面	1人	1人	2人	ハイヤー
富里方面		1人	1人	ハイヤー

■瀬棚区

地区	小学生	中学生	合計	手段
大里方面	6人	3人	9人	ハイヤー
海岸方面	1人	5人	6人	バス
共和方面		1人	1人	バス

■大成区

地区	小学生	中学生	合計	手段
長磯方面	3人	7人	10人	バス
太田・富磯方面		1人	1人	ハイヤー

図 2-19 スクールバス（ハイヤー）の運行状況（平成 28 年度）

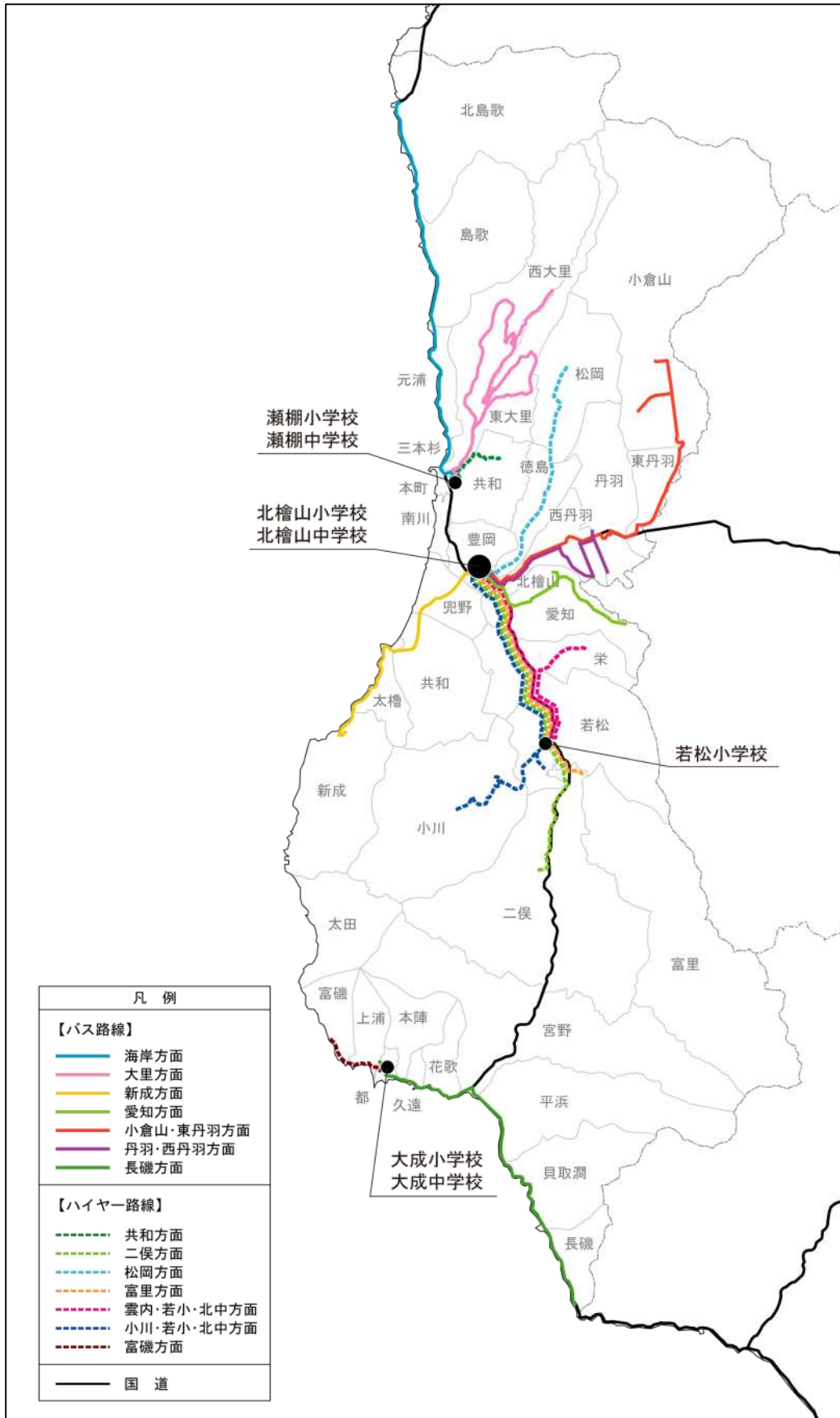


図 2-20 スクールバス（ハイヤー）の運行ルート

(5) 患者バス

- ・せたな町内では、せたな町立国保病院、瀬棚診療所、大成診療所に向けた患者バスを運行している。
- ・地域によって週1回から毎日運行しており、年間の利用者が2,000人を超えるルートも多い。

【北檜山区】

方面	運行週	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平均
小倉山・丹羽・愛知	月・木	2,622	2,349	2,145	2,372
太櫓・新成	月・水	1,561	1,644	1,642	1,616
富里・二俣・小川	火・金	2,881	2,667	2,877	2,808
雲内・栄・共和	火・木	335	238	185	253
徳島・松岡	水・金	165	167	54	129
合計		7,564	7,065	6,903	7,177

【瀬棚区】

方面	運行週	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平均
須築	月・火・金	2,887	2,315	2,180	2,461
南川・共和	火	5	9	4	6
東大里・西大里	水	464	379	330	391
診療所⇄国保病院	水	54	0	0	18
合計		3,410	2,703	2,514	2,876

【大成区】

方面	運行週	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平均
太田	毎日	1,375	1,255	1,103	1,244
長磯	毎日	2,498	1,990	2,215	2,234

図 2-21 患者バスの運行状況（単位：人）

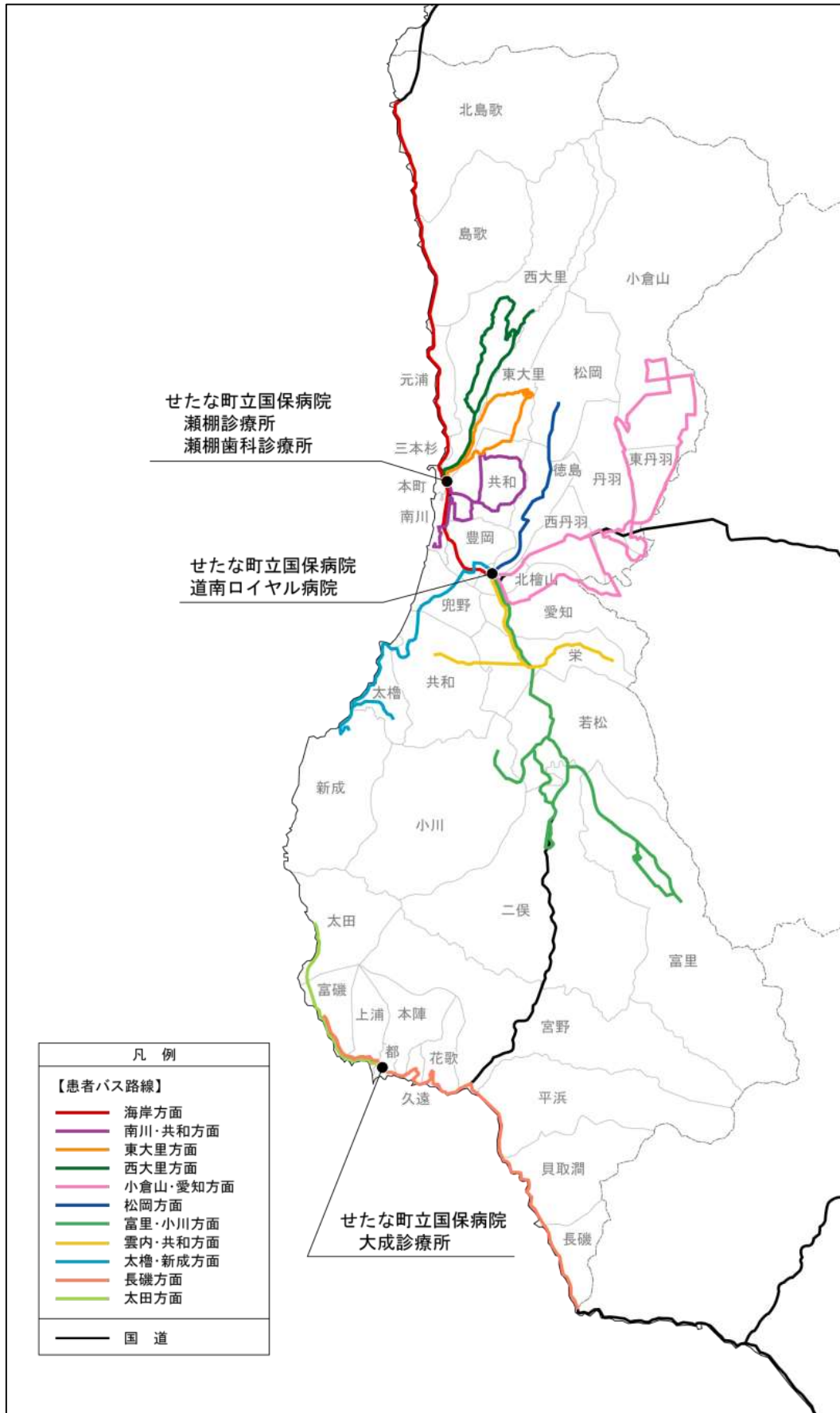


図 2-22 患者バスの運行ルート

2.6 利用実態

せたな町内の各路線の利用実態について、瀬棚線、檜山海岸線、快速瀬棚号、太櫓線、久遠線の5櫓線については、平成29年11月6日（月）～12日（日）までの1週間の利用者数を取りまとめた。また、瀬棚須築線については平成29年度の4月から10月末までの乗車実績、たいせい号については本運行を行った平成29年2月から10月末までの乗車実績を取りまとめた。

(1) 瀬棚線

- ・平成29年11月6日（月）～12日（日）までの1週間の利用者数は以下のとおり。
- ・瀬棚線については、瀬棚市街から今金市街までの利用が上下ともに多い。

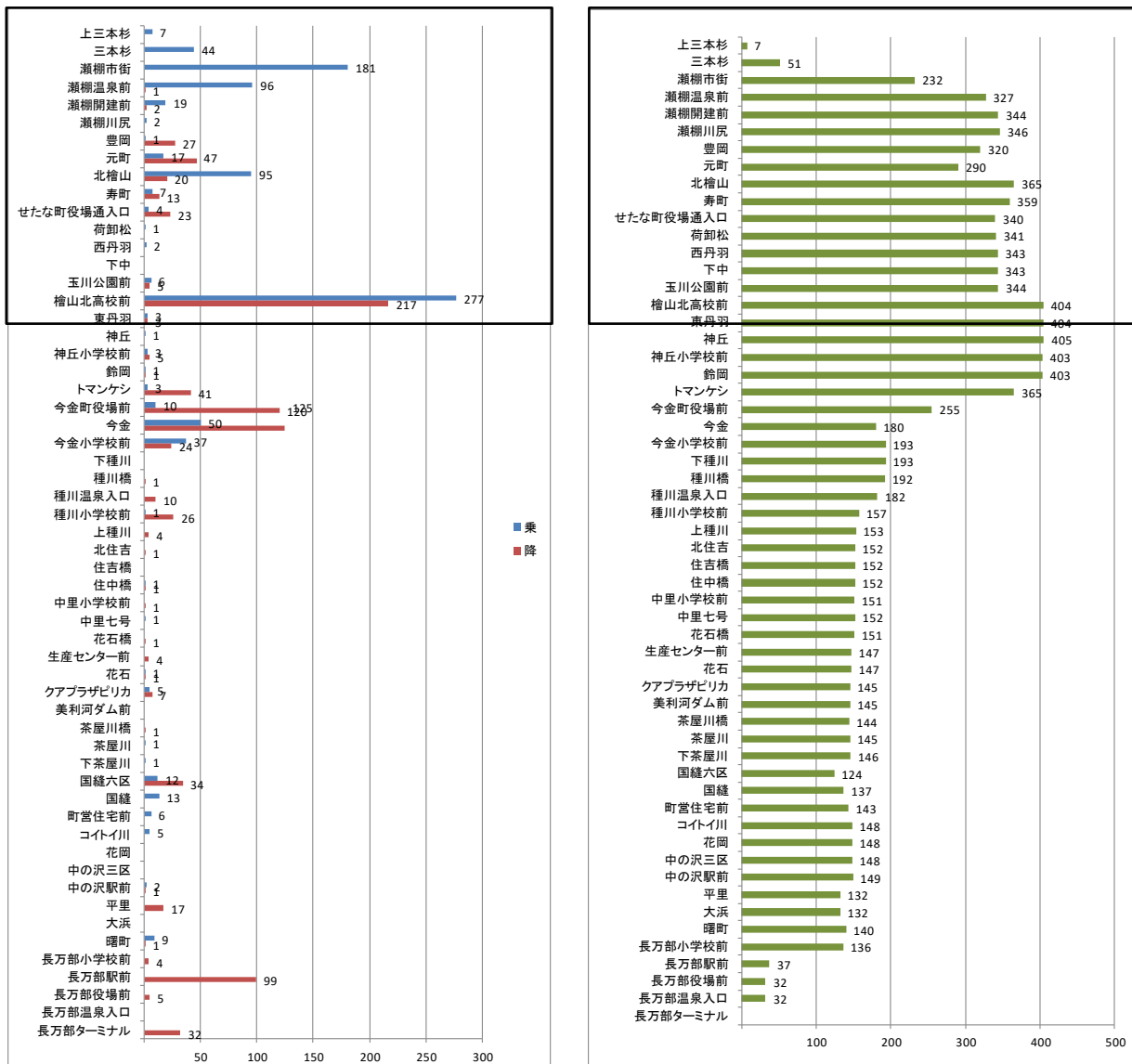


図 2-23 瀬棚線（上り／左・乗降者数、右・乗車人員、以下同じ）

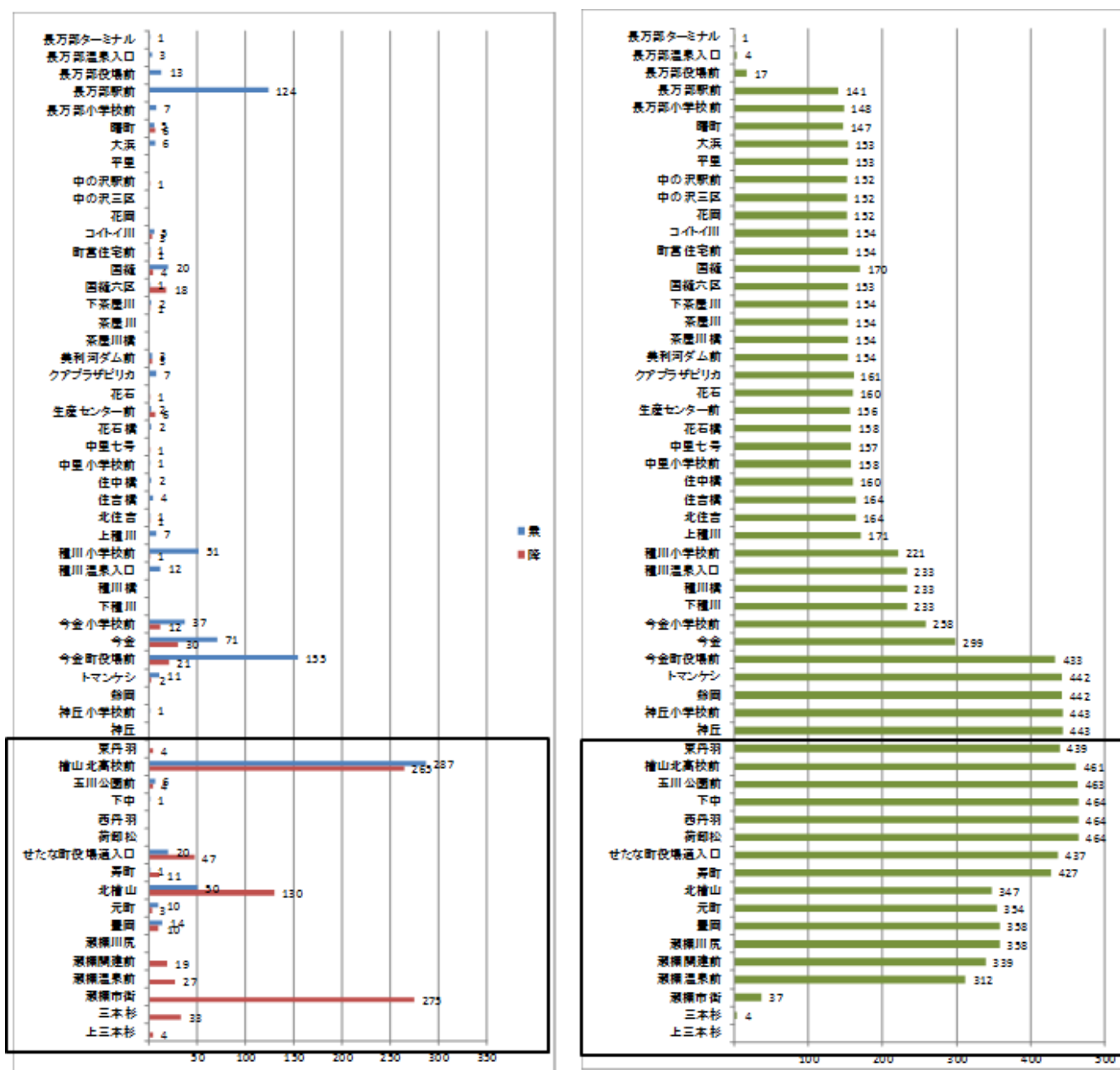


図 2-24 瀬棚線 (下り)

(2) 檜山海岸線

・檜山海岸線については、町内（大成区内）の利用が非常に少ない状況に留まっている。

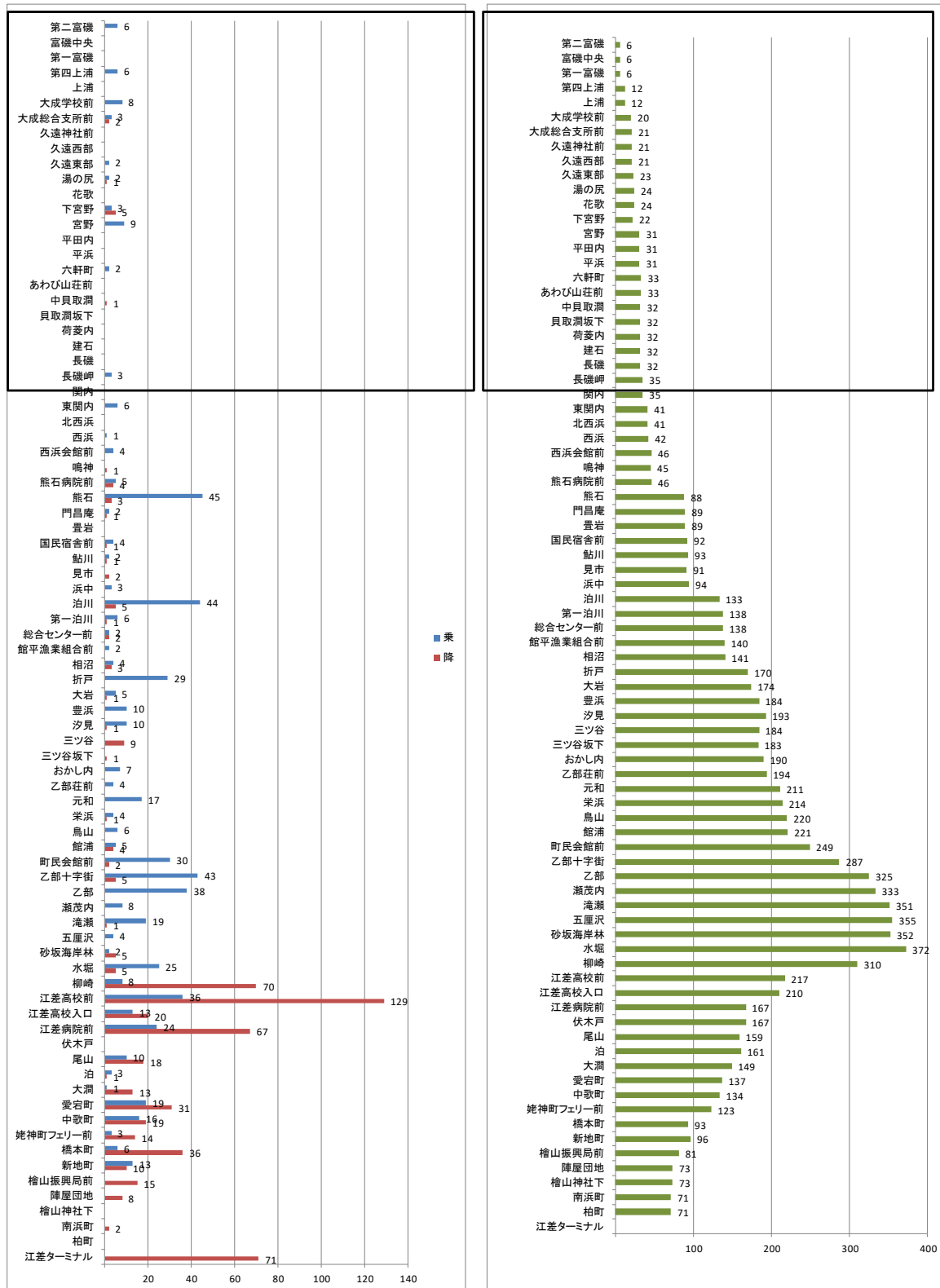


図 2-25 檜山海岸線（上り）

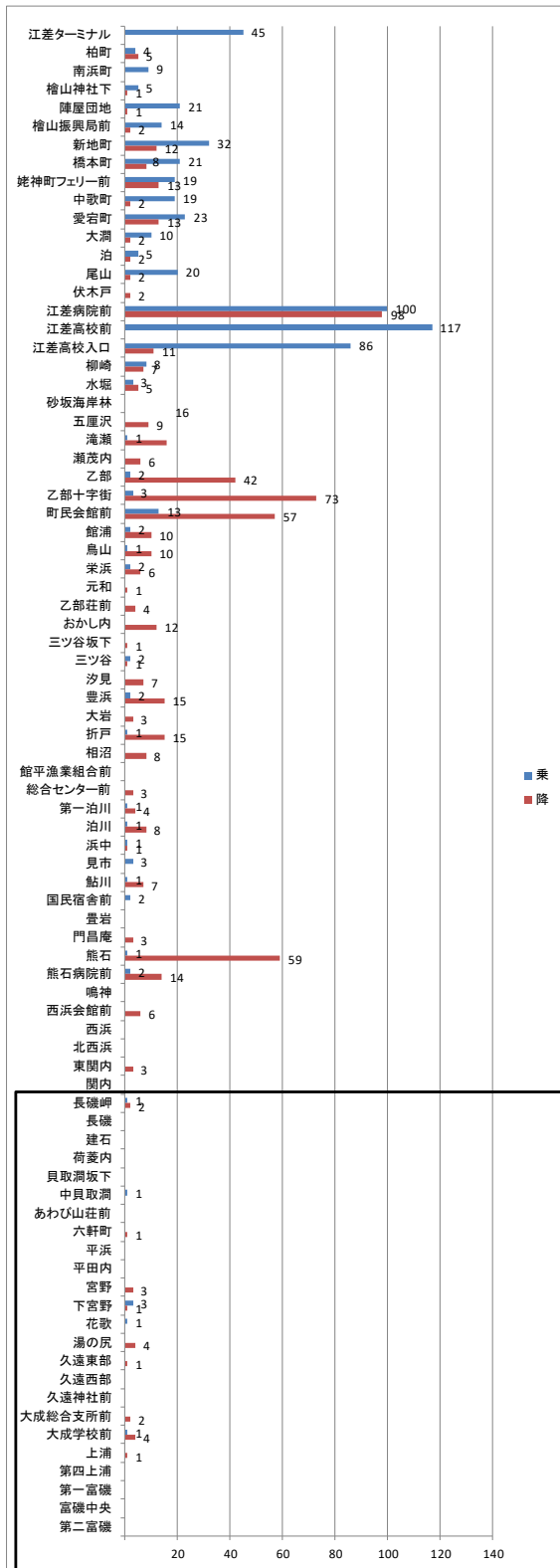


図 2-26 檜山海岸線（下り）

(3) 快速瀬棚号

- ・快速瀬棚号は、北檜山市街と今金市街からの利用が多い。

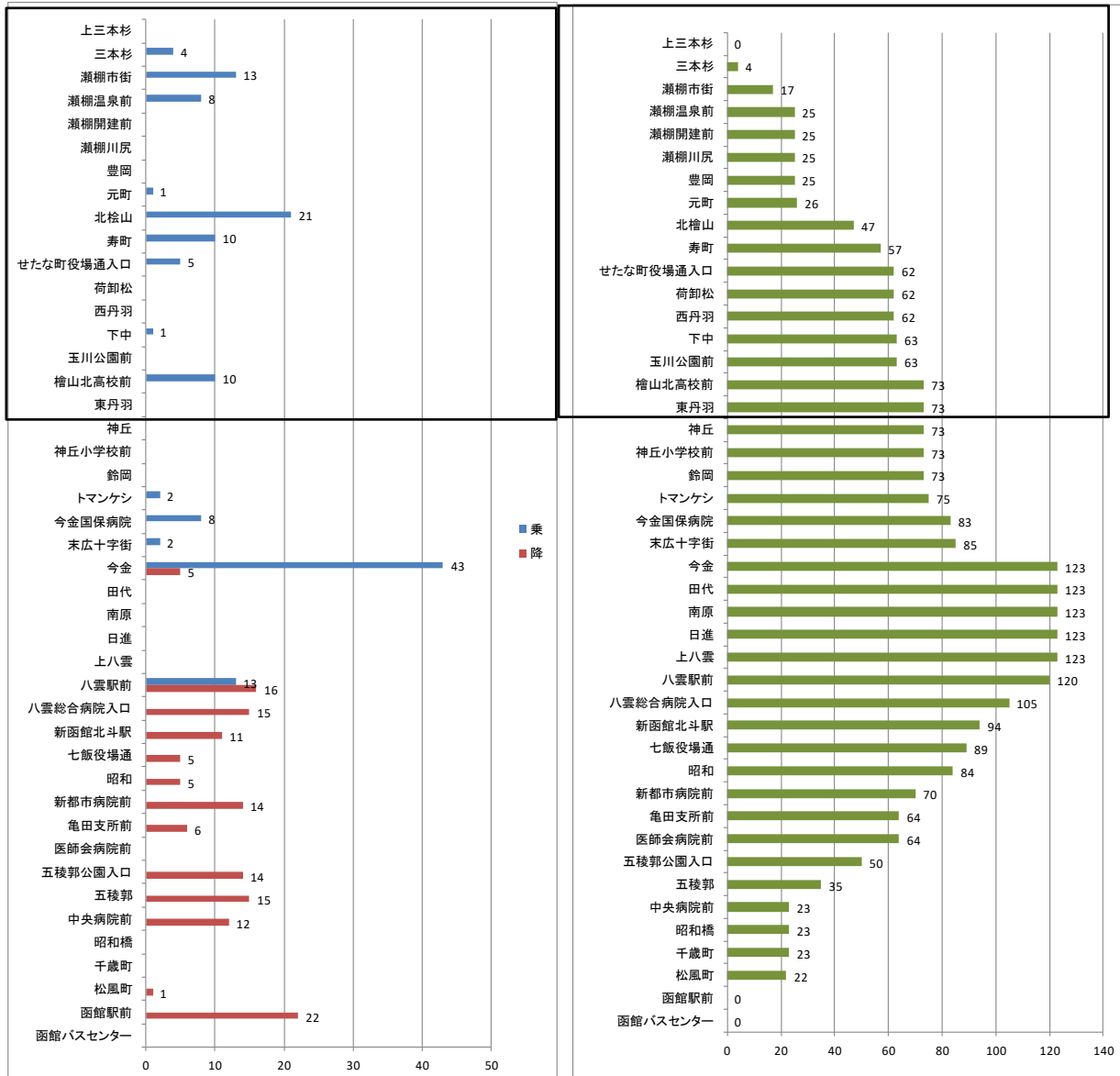


図 2-27 快速瀬棚号 (上り)

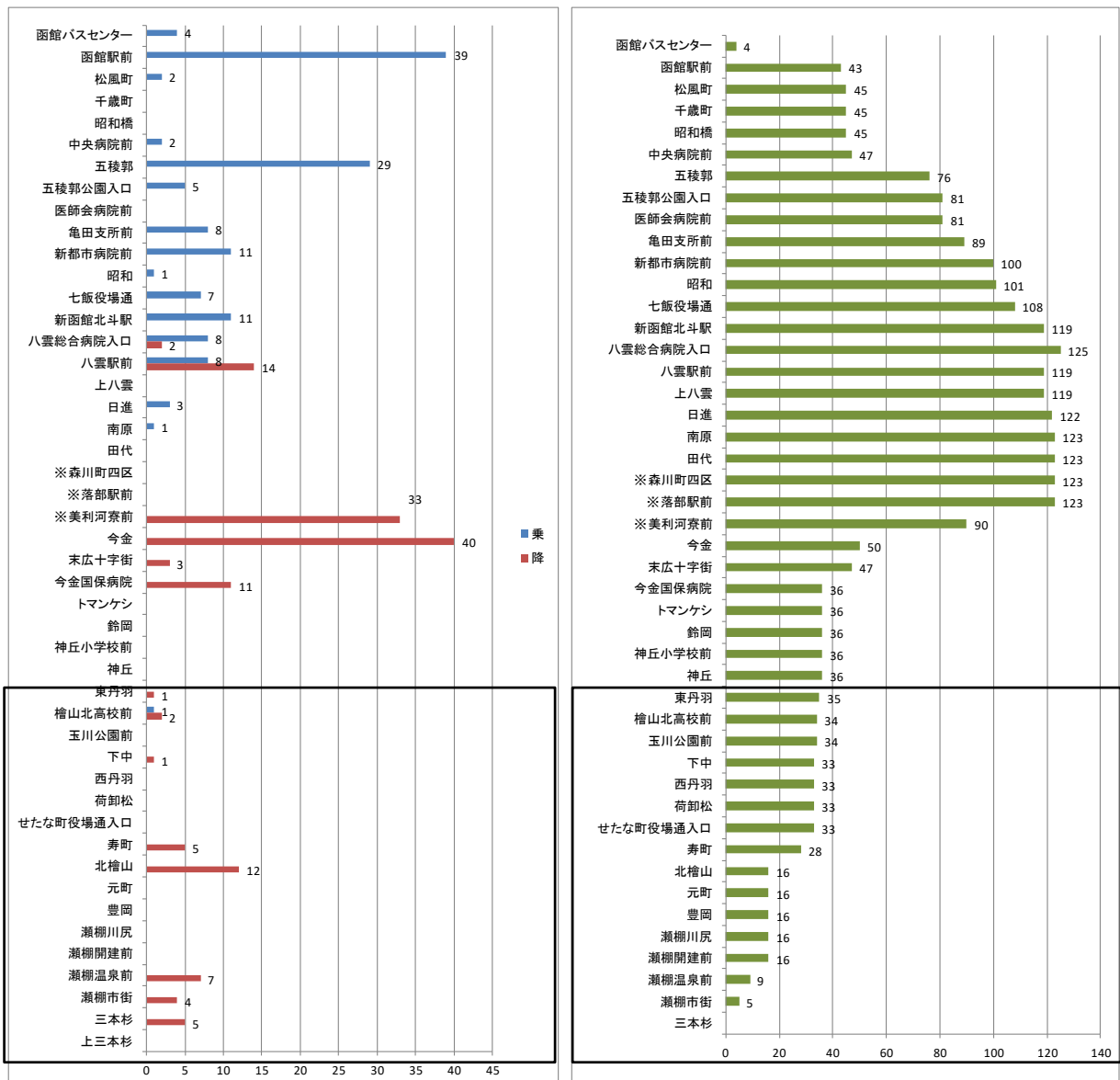


図 2-28 快速瀬棚号 (下り)

(4) 太櫓線

- ・太櫓線は、鵜泊団地前や鵜泊築港前からの利用が多いが、1日1便あたりの乗車数は0.4人と非常に利用が少ない状況にある。

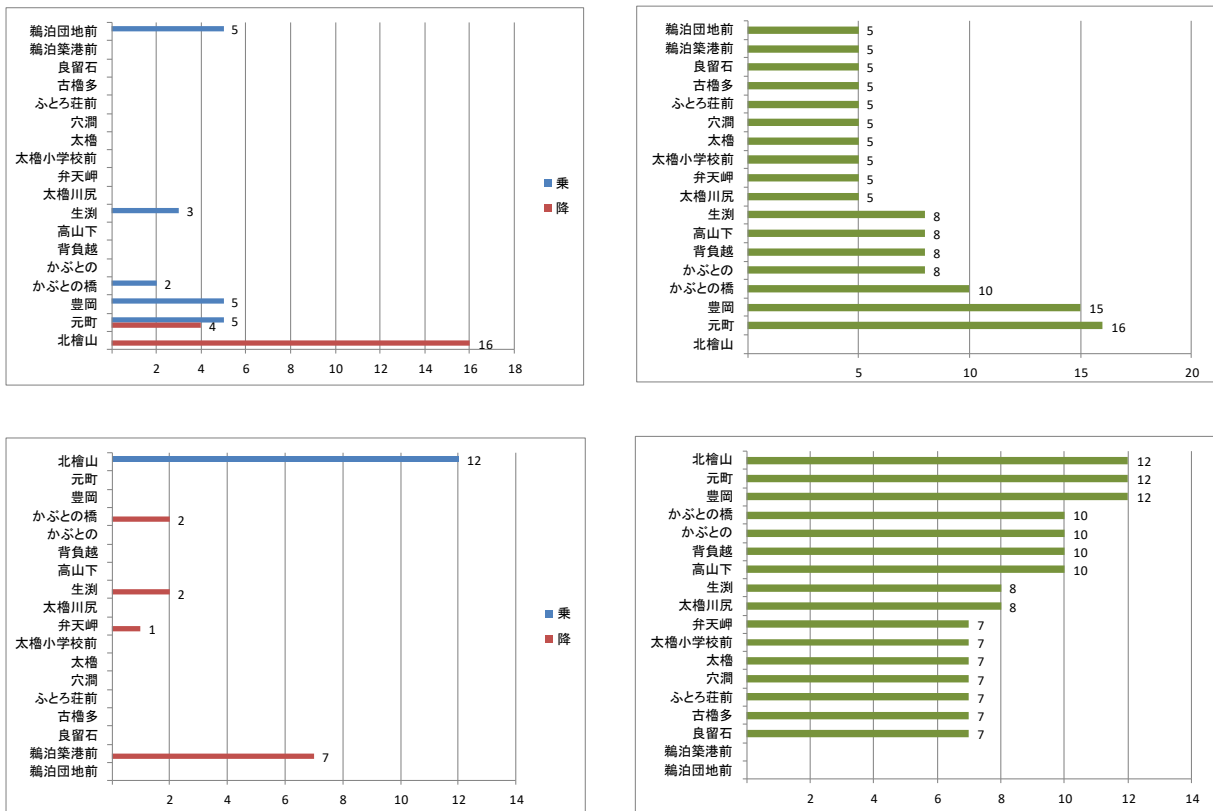


図 2-29 太櫓線 (上段・上り、下段・下り)

(5) 久遠線

- ・太櫓線は、大成区の市街と若松地区の市街からの利用が多いが、全体的な利用者数は少ない水準にある。

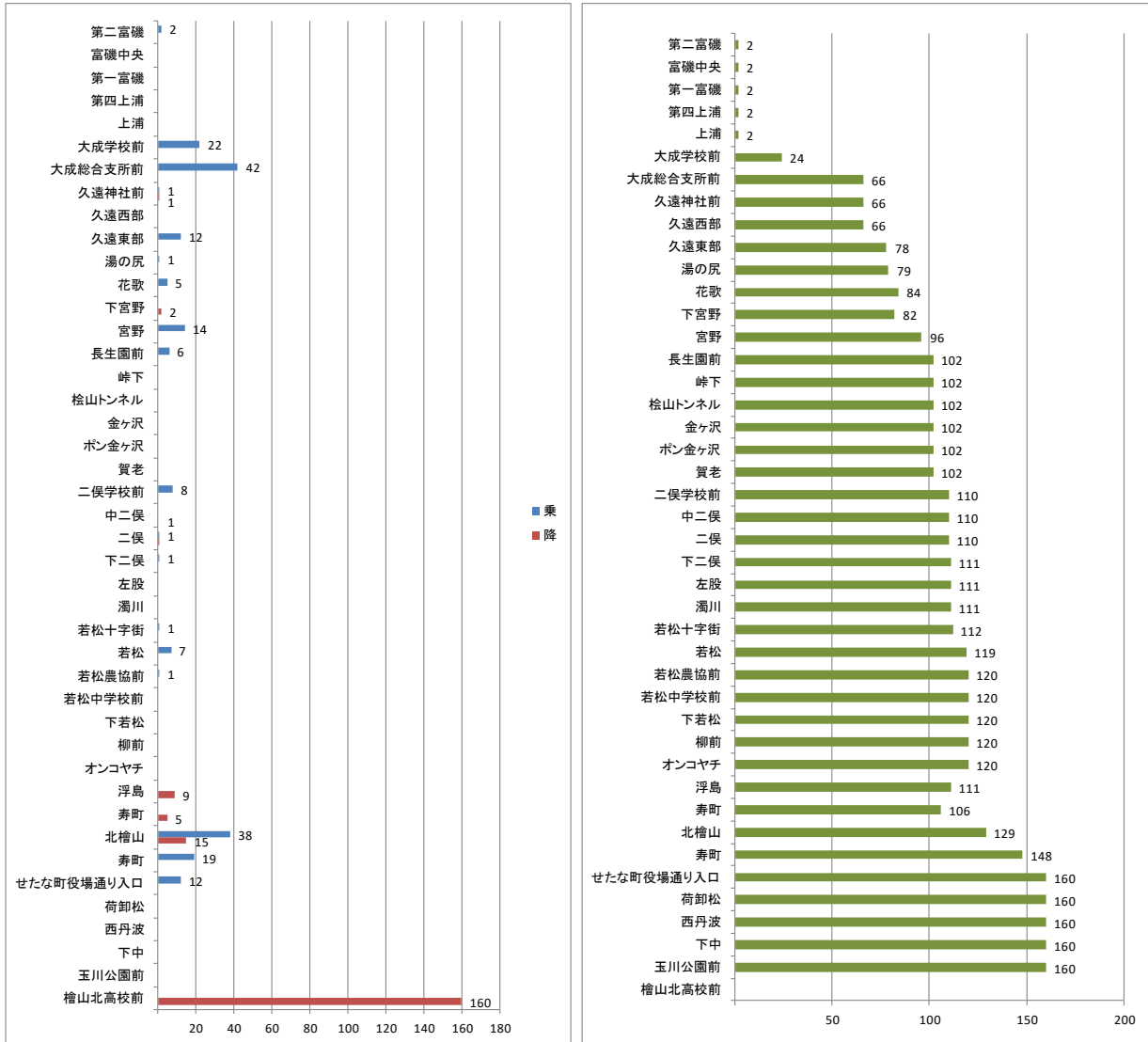


図 2-30 久遠線（上り）

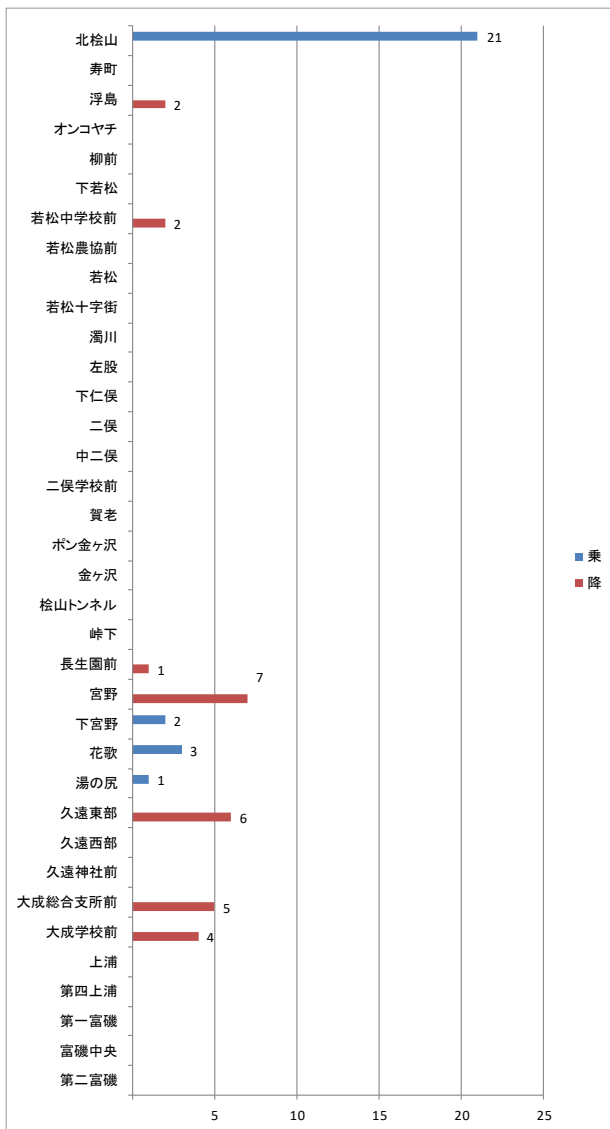


図 2-31 久遠線 (下り)

(6) 瀬棚須築線

- ・瀬棚須築線について、平成 29 年 4 月から 10 月における平日及び土曜日の利用実態を整理すると下表のようになる。
- ・バス便については平日の上り線の第 1 便と下り線の第 3 便が通学便として利用されており、平日の午前から午後にかけては利用は比較的多いが、タクシー便も含めて夕方の便や土曜日・日曜日の便は、利用実績は少ない状況にある。

表 2-1 瀬棚須築線の利用実態（平成 29 年 4 月～10 月）

■バス便

	発地	着地	発時間	利用者数 (4～10月)	利用者数 (月平均)	備考
平日	須築	やすらぎ館	7:15	278	39.7	通学便
	やすらぎ館	須築	11:30	476	68.0	
	須築	やすらぎ館	12:10	247	35.3	
	やすらぎ館	須築	14:58	216	30.9	
	須築	やすらぎ館	15:30	60	8.6	
	やすらぎ館	須築	16:32	218	31.1	通学便
	須築	やすらぎ館	17:10	19	2.7	
	やすらぎ館	須築	18:08	33	4.7	
	小計			1,547	221.0	
土曜日	やすらぎ館	須築	7:45	3	0.4	
	須築	やすらぎ館	8:20	30	4.3	
	やすらぎ館	須築	13:10	22	3.1	
	須築	やすらぎ館	13:50	12	1.7	
	小計			67	9.6	
合計				1,614	230.6	

■タクシー便

	発地	着地	発時間	利用者数 (4～10月)	利用者数 (月平均)	備考
平日	須築	やすらぎ館	5:40	14	2.0	
	やすらぎ館	須築	17:35	16	2.3	中・高生
	やすらぎ館	須築	19:08	10	1.4	中・高生
	小計			40	5.7	
土曜日	やすらぎ館	須築	16:32	3	0.4	
	須築	やすらぎ館	17:10	0	0.0	
	小計			3	0.4	
日・祝日	やすらぎ館	須築	7:45	1	0.1	
	須築	やすらぎ館	8:20	12	1.7	
	やすらぎ館	須築	14:58	16	2.3	
	須築	やすらぎ館	15:30	5	0.7	
	小計			34	4.9	
合計				37	5.3	

(7) たいせい号

- ・瀬棚町大成区と江差・函館方面を結ぶ「たいせい号」は、平成 27 年 11 月から平成 29 年 1 月末まで実証運行を行い、平成 29 年 2 月から本運行を開始しており、本運行開始後の平成 29 年 2 月から 10 月における平日及び土曜日の利用実態を整理すると下表のようになる。
- ・利用は全て函館方面（江差方面の利用は無し）となっており、月あたり 21.4 人の輸送実績となっている。

表 2-2 たいせい号の利用実態（平成 29 年 2 月～10 月）

	運行回数	輸送人員			うち 通常運賃	うち 割引運賃
		片道	往復	計		
2月	6	0	19	19	16	3
3月	8	4	16	20	12	8
4月	10	10	17	27	18	9
5月	13	12	22	34	26	8
6月	13	9	22	31	24	7
7月	5	2	9	11	8	3
8月	7	5	11	16	11	5
9月	4	2	12	14	8	6
10月	9	2	19	21	18	2
2月～10月計	75	46	147	193	141	51
月平均	8.3	5.1	16.3	21.4	15.7	5.7

第3章 交通ニーズ把握調査

3.1 地域住民のニーズ調査

3.1.1 調査の概要

(1) 調査の概要

・町内の全世帯を対象としたアンケート調査を行った。概要は以下のとおり。

○発送日：平成 29 年 10 月 11 日（火）

○実施期間：平成 29 年 10 月 11 日（火）～10 月 27 日（金）

○発送数：4,038 票

○回収数：1,978 票（うち白票 2 票、有効票数 1,976 票）

○回収率：49.0%

(2) 居住地区のエリア分け

・居住地区を 6 地区エリアに分類し、地域毎の傾向についても集計を行った。

エリア	居住地域
北檜山エリア	松岡、徳島、愛知、兜野、豊岡、北檜山
若松エリア	栄、若松、富里、二俣、小川
丹羽エリア	西丹羽、丹羽、東丹羽、小倉山
太櫓エリア	新成、太櫓、共和
瀬棚エリア	瀬棚区
大成エリア	大成区



図 3-1 6 地区エリア図

■6地区エリア別回収数

・居住地区を6地区エリアに分類し、地域毎の傾向についても集計を行った。

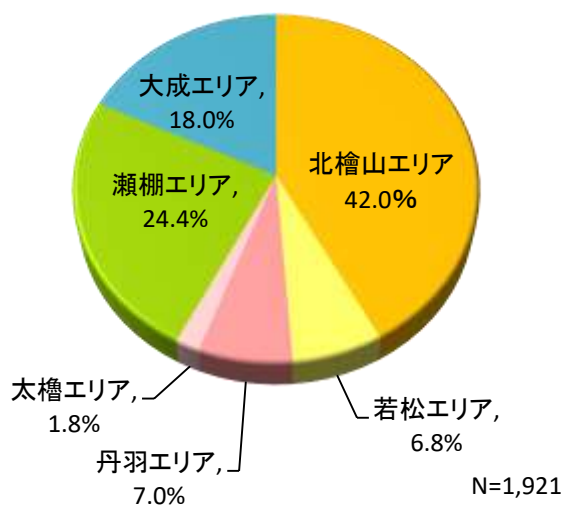


図 3-2 6地区エリア別の回収割合

表 3-1 6地区エリア別の回収割合

設問	回答数	割合
北檜山エリア	806	42.0%
若松エリア	131	6.8%
丹羽エリア	135	7.0%
太櫓エリア	35	1.8%
瀬棚エリア	469	24.4%
大成エリア	345	18.0%
合計	1,921	100.0%

3.2 事業者ヒアリング調査の実施

3.2.1 調査の概要

- ・町内のバス運行事業者2社に対してヒアリングを行った。

(1) 調査の目的

町内のバス運行等について事業者の生の声を把握することを目的とする。

(2) 調査の概要

- 調査方法：対面によるヒアリング調査結果
- 調査対象：函館バス及び東ハイヤー
- 調査日：平成29年11月24日（金）
- 調査項目
 - ・せたな町関連路線の近年の利用状況
 - ・せたな町内での乗降実態
 - ・せたな町及び周辺でのバス事業の実態
 - ・せたな町関連路線の問題点、課題、今後の方向など

3.2.2 調査結果

■ 需要動向

- ・どの路線も減少傾向にあり、太櫓線や檜山海岸線のせたな町内の利用は非常に少ない。
- ・快速せたな号については、わずかながら増加傾向にある。
- ・通学者の有無によって大きく需要動向が変化する。

■ 利用者

- ・高校生の利用が中心。
- ・高校生以外では、通院客など。
- ・往路は患者バスで、帰りのみ路線バスを利用というケースもある。
- ・農家は高齢の女性でも免許を持っている方が多いが、漁家の高齢の女性は持っていない方も多い。

■ 課題

- ・高校生の通学者については、遠距離だと定期代も高くなるのでマイカー送迎も選択される方も多い。
- ・デマンド型の通院バスの運行については、並行する路線との関係で運行の制約条件も多い。

■ 需要喚起策について

- ・デマンドによるルート変更（クアプラザピリカ利用者対象）やフェリーの出航時刻に合わせた便のフェリーターミナル乗り入れなどを実施。
- ・フリー乗降エリアの設定（檜山海岸線等）。
- ・小中学生向け割引（長期休暇期間）。

■ 今後の取組に向けて

- ・幹線の利用喚起につながるようなフィーダー路線の路線設定を行うという視点が必要。
- ・福祉バスの運行についても今後工夫が必要。
- ・大成区や若松地区の住民にとっては、八雲・函館方面に行くために一度北檜山に出るというのはかなり抵抗があると思

第4章 地域公共交通網形成計画について

4.1 町における地域公共交通の課題

4.1.1 地域の現況及び交通ニーズ把握調査からみた課題

地域の現況及び公共交通現況調査、並びに交通ニーズ把握調査（事業者ヒアリング調査）の結果を踏まえて課題を整理すると以下ようになる。



図 4-1 現状調査を踏まえた課題

4.1.2 せたな町における地域公共交通の課題（全町的な課題）

(1) 路線バス利用者数の減少

- ・せたな町における路線バスは、近隣市町村とネットワークしている路線（瀬棚線、檜山海岸線など）と町内のみで完結する路線（太櫓線、久遠線など）が運行していますが、いずれも利用者は減少傾向で町の財政負担も増加しているため、利便性の向上などにより、利用者数の減少に歯止めをかける対策が求められています。

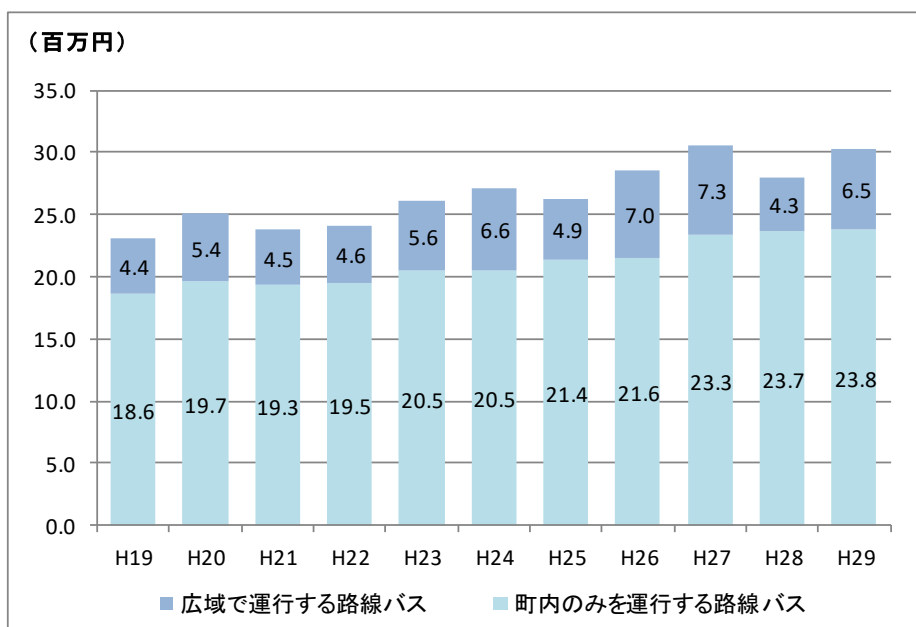


図 4-2 せたな町のバス維持負担額の推移

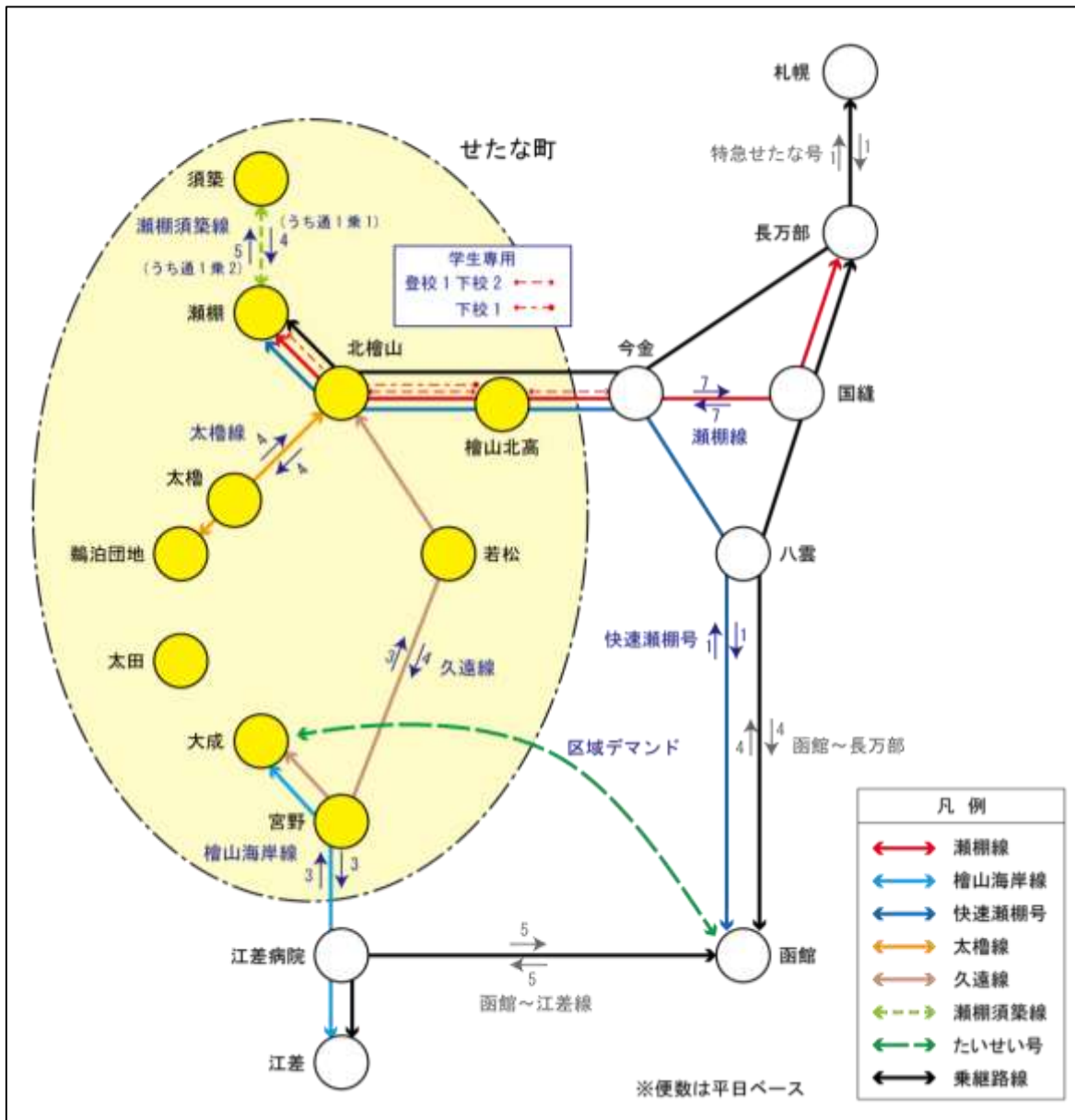


図 4-3 せたな町バス路線運行概要図

(2) 人口の減少及び高齢化への対応

- ・ せたな町の人口は急激な減少傾向が続いており、今後もさらに減少することが見込まれています。また、高齢化率は全道平均を上回る 42.4%ですが、今後もさらなる進行が予測されています。
- ・ また、地区別の高齢化率をみると、太櫓地区や大成地区などでは5割以上の高齢化率となっているほか、若松地区や瀬棚地区でも4割を超える高齢化率となっており、高齢化が進む地域をいかにネットワークしていくが課題となります。

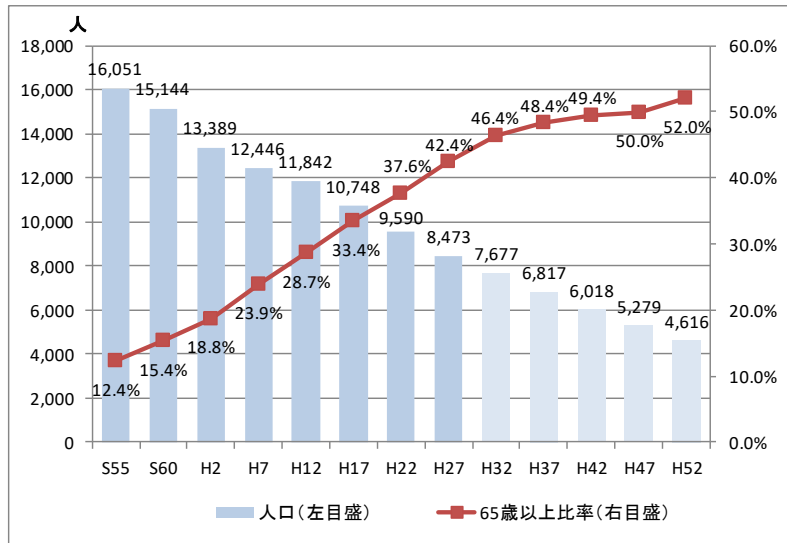


図 4-4 人口及び 65 歳以上人口比率の推移及び将来予測

資料／国勢調査及びせたな町将来ビジョン

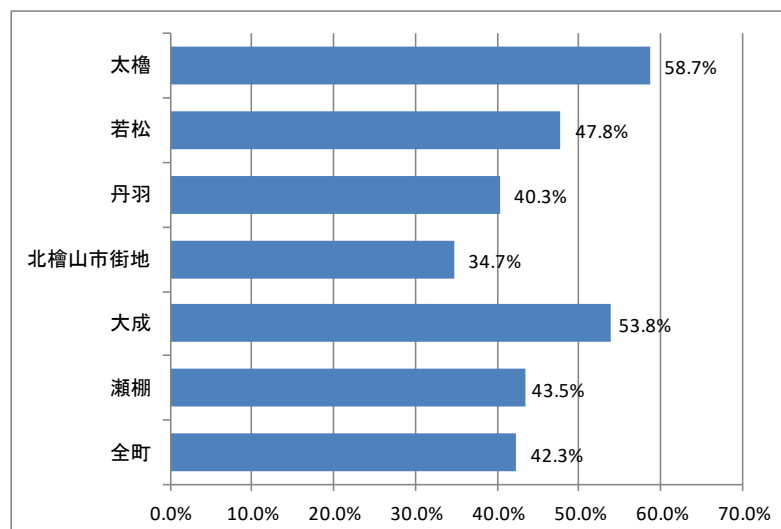


図 4-5 人口及び 65 歳以上人口比率の推移及び将来予測

資料／住民基本台帳（平成 28 年 9 月末）

(2) 地区毎・利用目的毎に異なる広域移動ニーズ

- ・ せたな町の広域移動ニーズとしては、通院では八雲や函館方面、買い物では八雲・函館に加え、今金や江差への移動もみられる。
- ・ これらを地区別でみると、太櫓や若松では八雲方面の比率が多い傾向があるほか、丹羽で今金、大成で江差の比率が高くなっているなど、地区毎、利用目的毎に広域移動ニーズが細かく分かれている。

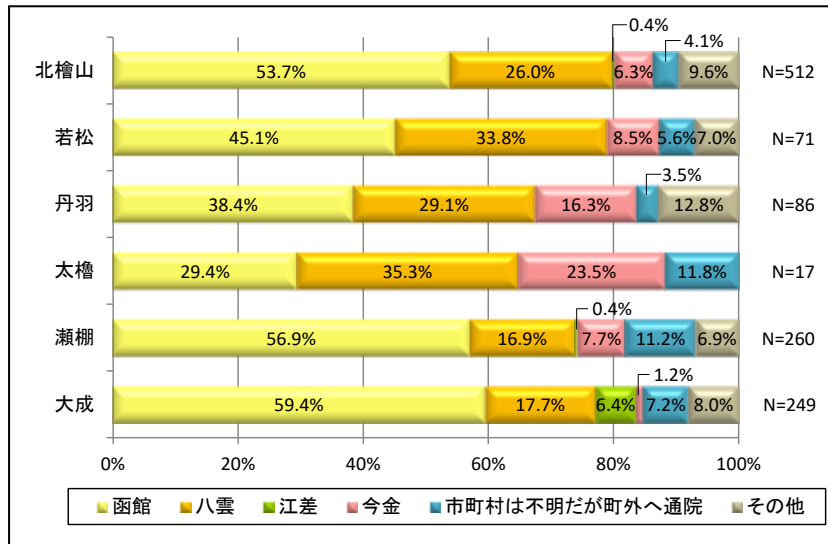


図 4-8 町外の通院先（6地区別）

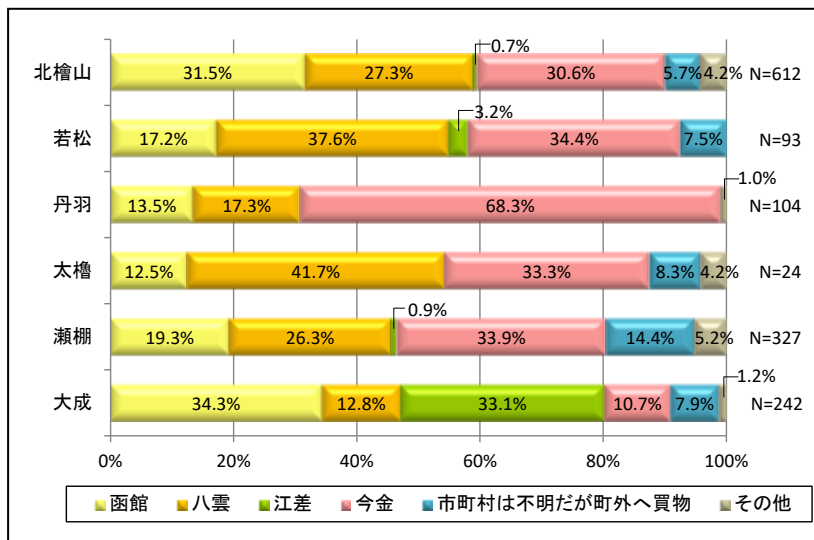


図 4-9 町外の買い物先（6地区別）

(3) 路線バス利用困難地域の存在

- ・ 住民アンケート調査では丹羽地区や若松地区などでは徒歩圏内にバス停がないという回答も多くあった。
- ・ 特に、病院や商店、学校については、北檜山、瀬棚、大成という旧町の中心部にそれぞれ立地しているため、若松地区や丹羽地区、太櫓地区のほか、瀬棚区や大成区の中心部以外のエリアなど、地域生活の上で自動車による移動が非常に重要な役割を担っている一方で路線バスの利用が困難な住民も多い。

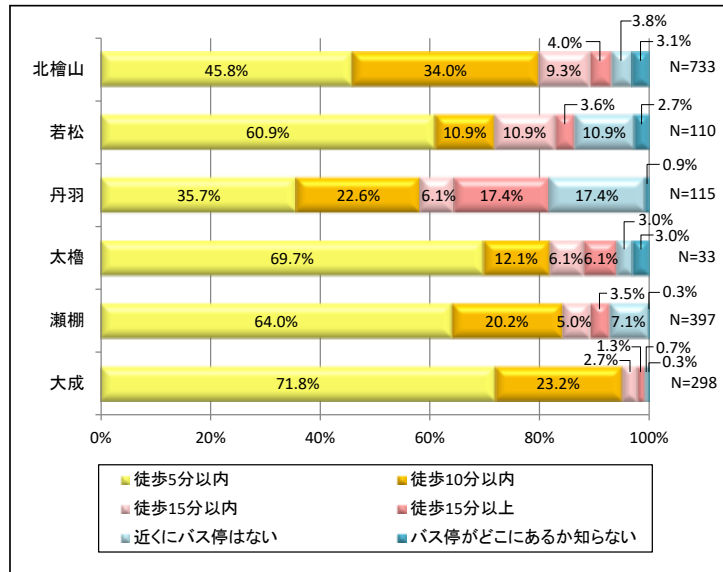


図 4-10 自宅からバス停までの時間 (6地区別)

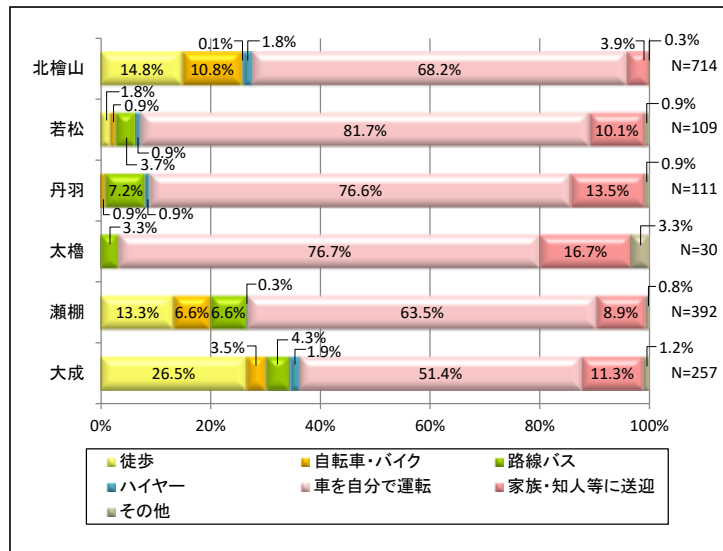


図 4-11 町内の買い物での交通手段 (夏期・6地区別)

(4) 需要条件が厳しい路線の存在

- ・ 太櫓線やたいせい号など持続的に運行を継続するためには需要条件が厳しい路線が存在している。

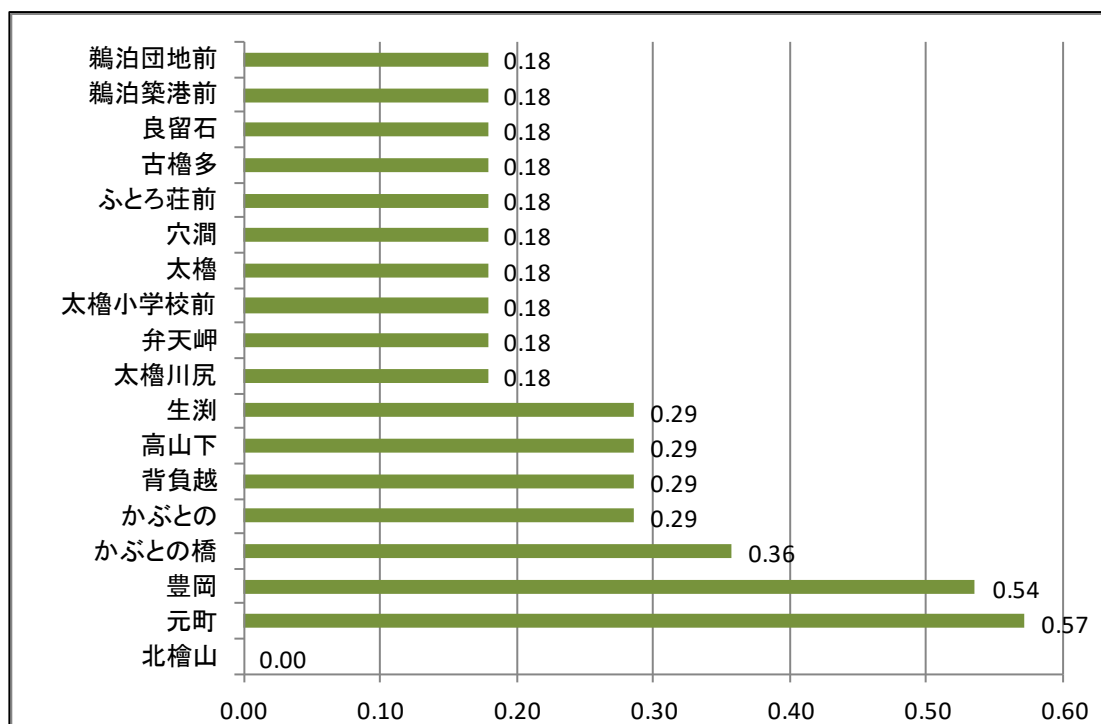


図 4-12 1 便あたりの乗車人員（鵜泊団地前～北櫓山間）

(5) 高齢者利用への対応

- ・ アンケートでは、かなり高齢でも自家用車を使っている方も多くみられている一方、自由意見などでは将来の不安から公共交通機関の存続・必要性を訴える声が多く上げられており、高齢者の利用目的に対応した公共網通網をいかに形成するかが課題となる。

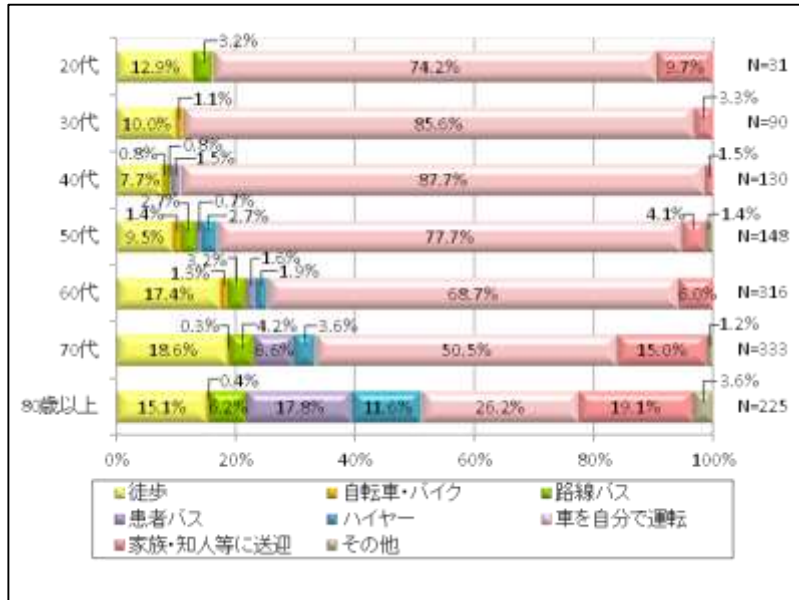


図 4-13 年齢階層別の町内での通院の移動手段

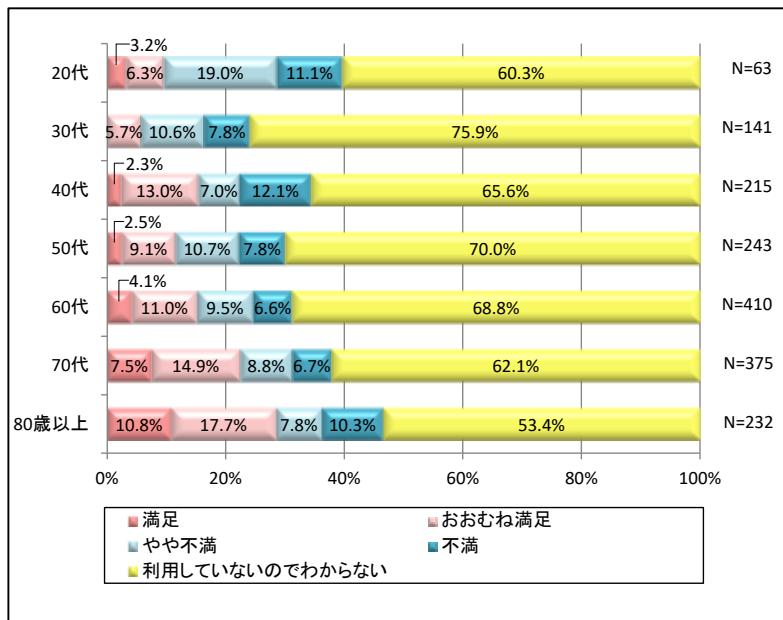


図 4-14 年齢階層別の路線バスの印象

4.2 計画の基本的な方針

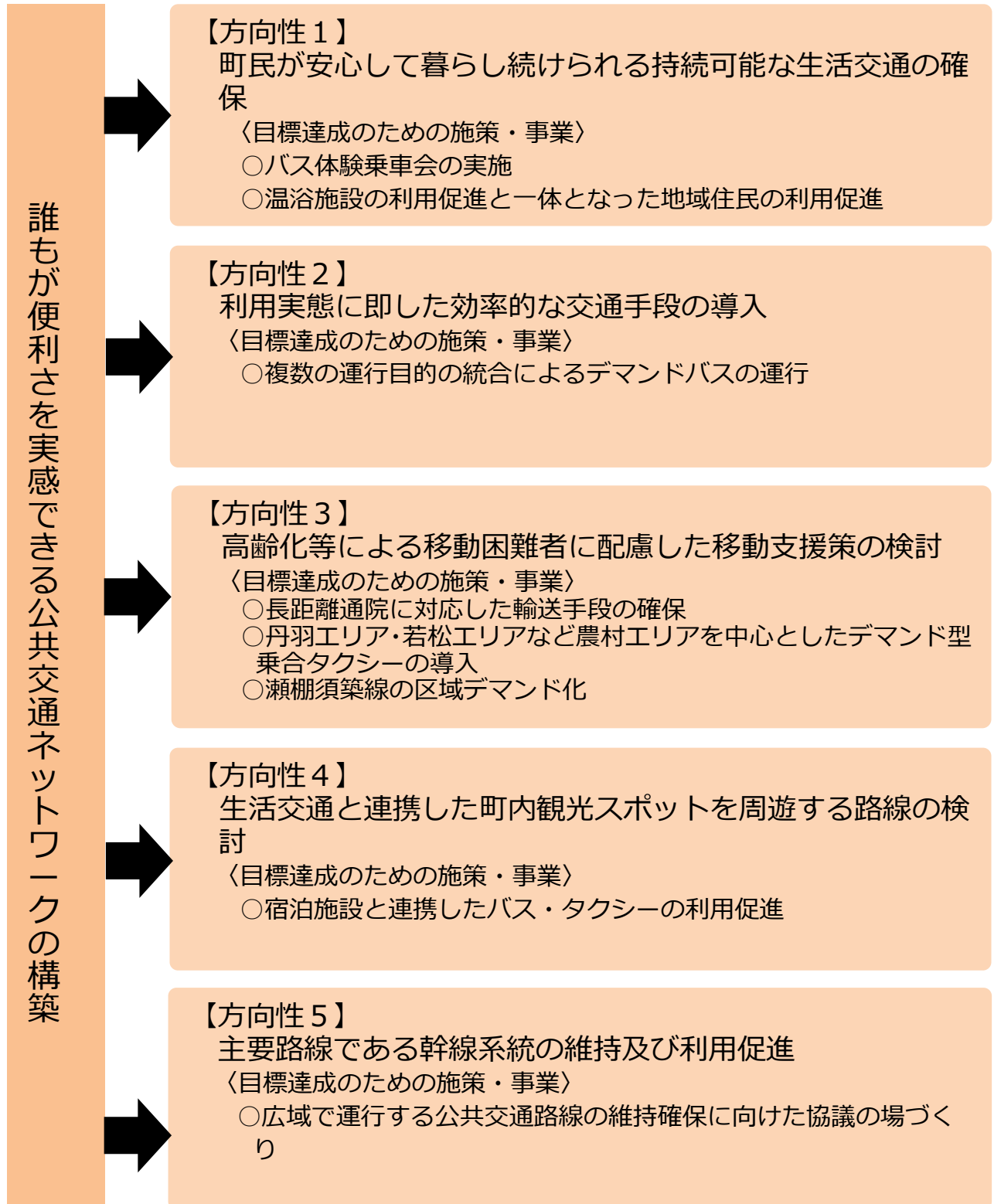
- ・ 第2次せたな町総合計画（平成30年3月策定）においては、「だれもが便利さを実感できるまち」という基本目標の中で、公共交通と港湾が位置づけられており、「現在あるバス路線やフェリー航路の維持に努めるとともに、中長期的な視野で町内の公共交通網のあり方を考え、取り組みを進めます」という基本的な考え方が整理されている。
- ・ また、せたな町創生総合戦略（平成28年3月策定）においては、「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する」という基本目標の中の「住みよい定住環境向上への取組」という項目の中で「バスなど公共交通機関の維持など交通、定住を支える生活基盤づくりを推進」と位置づけられている。
- ・ これらのまちづくりの計画との一体性を確保しながら、アンケート調査等によって得られた地域の課題を踏まえ、人口の減少や住民の高齢化など変化する地域の生活交通ニーズに的確に対応しながら、複数の運行手段を統合した効率的かつ持続的な公共交通網の形成を基本的な方針として、各種の施策を推進する。
- ・ なお、地域の公共交通を持続的に運行していくためには効率的な運行の視点が重要である一方、様々な主体との合意や連携が不可欠なため、町民、交通事業者、広域の関係自治体など、関係者と十分協議を行いながら進める。
- ・ 以上のことから、本計画の基本方針を次のとおり定める。

■ 基本方針

誰もが便利さを実感できる公共交通ネットワークの構築

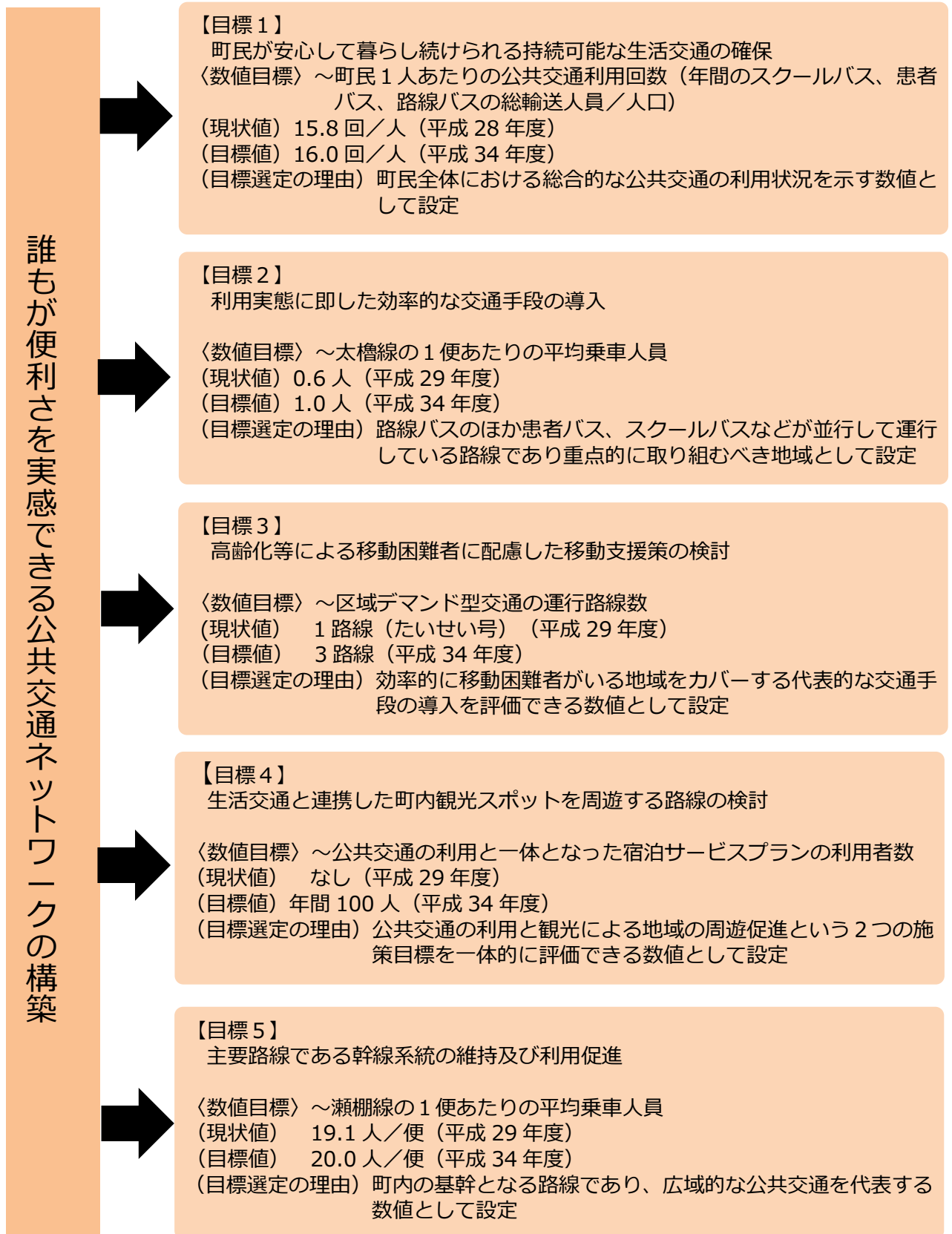
4.3 計画の方向性

- ・「誰もが便利さを実感できる公共交通ネットワークの構築」という基本方針を踏まえ、以下の5つの方向性に沿って施策を推進していく。



4.4 計画の目標

- ・ 計画の進捗を評価するために以下のような目標を設定する。



4.5 目標達成のための施策・事業

4.5.1 町民が安心して暮らし続けられる持続可能な生活交通の確保

(1) バス体験乗車会の実施

【背景】

- ・ 町民アンケート調査では、路線バスの問題点として、「利用していないのでわからない」とする回答が過半数を占めている。

【事業内容】

- ・ 公共交通の利用促進に向けては、利用を全くしていない町民層に対して、路線バスの便利さや移動の容易さを理解してもらうことが重要な視点になる。
- ・ 路線バスの沿線を中心として、町内会単位などにより温浴施設などを目的地として「バス体験乗車会」を実施していく。

【実施主体】 せたな町、交通事業者

【関連する組織等】 町内会、老人会など

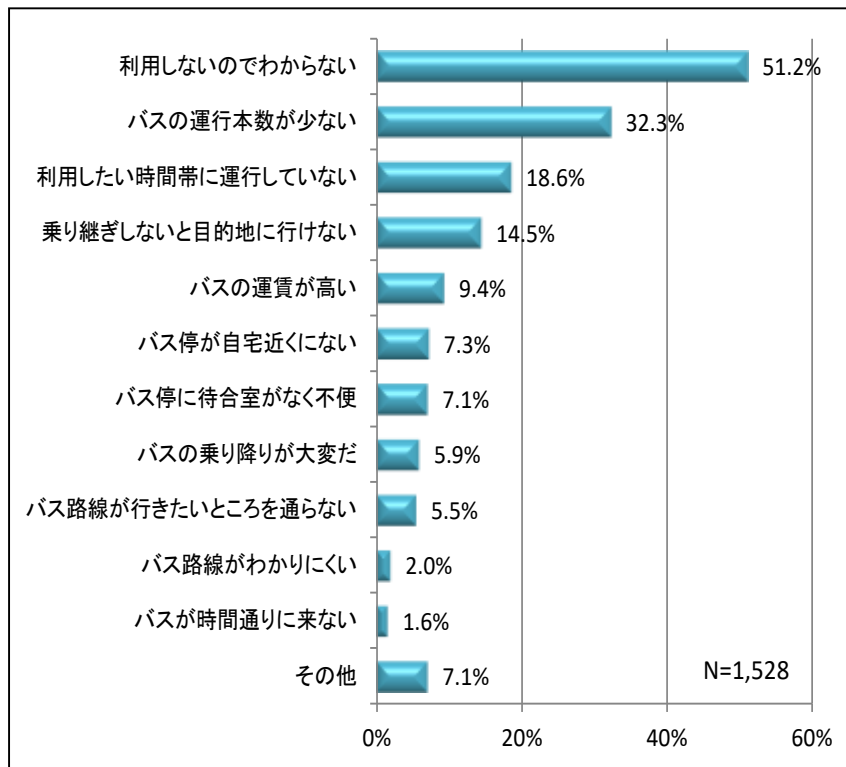


図 4-15 路線バスの問題点

(2) 温浴施設の利用促進と一体となった地域住民の利用促進

【背景】

- ・町内には、北檜山区、瀬棚区、大成区それぞれに公営温泉が立地しており、地域住民の憩いの場となっている。
- ・温浴施設はバス停にも近接しているものの、公共交通を利用した移動は少ない現状にある。

【事業内容】

- ・公共温泉の利用促進と公共交通の利用促進を一体的に図るための利用促進策を展開する。
- ・具体的には、バスの乗車券と入浴券が一体となった企画割引チケットの販売や老人会を対象とした無料招待日の設定、温浴施設に近接したバス停の設置などを進める。

【実施主体】 せたな町、交通事業者

【関連する組織等】 温浴施設の運営事業者



図 4-16 町内の公営温浴施設の立地と路線バス網

4.5.2 利用実態に即した効率的な交通手段の導入

(1) 複数の運行目的の統合によるデマンドバスの運行

【背景】

- ・ 町内のみを運行する路線バスは、3路線（太櫓線、久遠線、須築線）あり、うち須築線はデマンド運行を実施している。
- ・ その中でも太櫓線においては、「乗車人員が極めて少ない」「運行路線がスクールバス及び患者バスとほぼ同じ」という条件にある。

【事業内容】

- ・ 町内のみを運行する路線バスについて、町民の移動ニーズや並行する移動支援サービスに応じた路線網の見直しを行う。
- ・ 具体的には、平成30年度以降、太櫓線を対象としてデマンド化の実証運行を行うほか、太櫓線同様に利用者の少なく町の負担額が多くなっている久遠線についてもデマンド化の検討を進める。

【実施主体】 せたな町、交通事業者

【関連する組織等】 国・道（補助）、道路管理者

路線バス

鵜泊団地前 7:11 発 → 北檜山 7:35 着

スクールバス

鵜泊団地 7:25 発 → 北檜山小学校 7:50 着
(函館バス巡回場) 北檜山中学校 7:54 着

路線バス

鵜泊団地前 9:07 発 → 北檜山 9:31 着

患者バス（主な区間の発着時間）

(月) 鵜泊団地母と子の家前 10:10 発 → 国保病院 10:44 着

(水) 鵜泊団地母と子の家前 9:25 発 → 国保病院 9:59 着

路線バス

鵜泊団地前 13:25 発 → 北檜山 13:49 着

路線バス

鵜泊団地前 17:00 発 → 北檜山 17:24 着

図 4-17 太櫓方面と北檜山市街地を結ぶ路線の運行時間

4.5.3 高齢化等による移動困難者に配慮した移動支援策の検討

(1) 長距離通院に対応した輸送手段の確保

【背景】

- ・せたな町では町内で対応が難しい専門的な診療科目を中心に八雲や函館への通院移動が多い。
- ・通院利用者向けの輸送手段としては、北檜山区や瀬棚区では「快速せたな号」、快速せたな号が区域内を運行していない大成区においては、函館方面に向けてデマンド型の通院乗合ハイヤーである「たいせい号」が運行している。

【事業内容】

- ・町内の各区の移動条件を踏まえ、運行を担う交通事業者が持続的に運行できるように、長距離通院に対応した輸送手段を確保していく。
- ・快速せたな号については、今後の継続的な運行に向けた利用促進を図るほか、たいせい号については、関係各機関との協議を踏まえながら、交通事業者が持続的に運行できるための枠組みについて検討を進める。

【実施主体】 せたな町、交通事業者

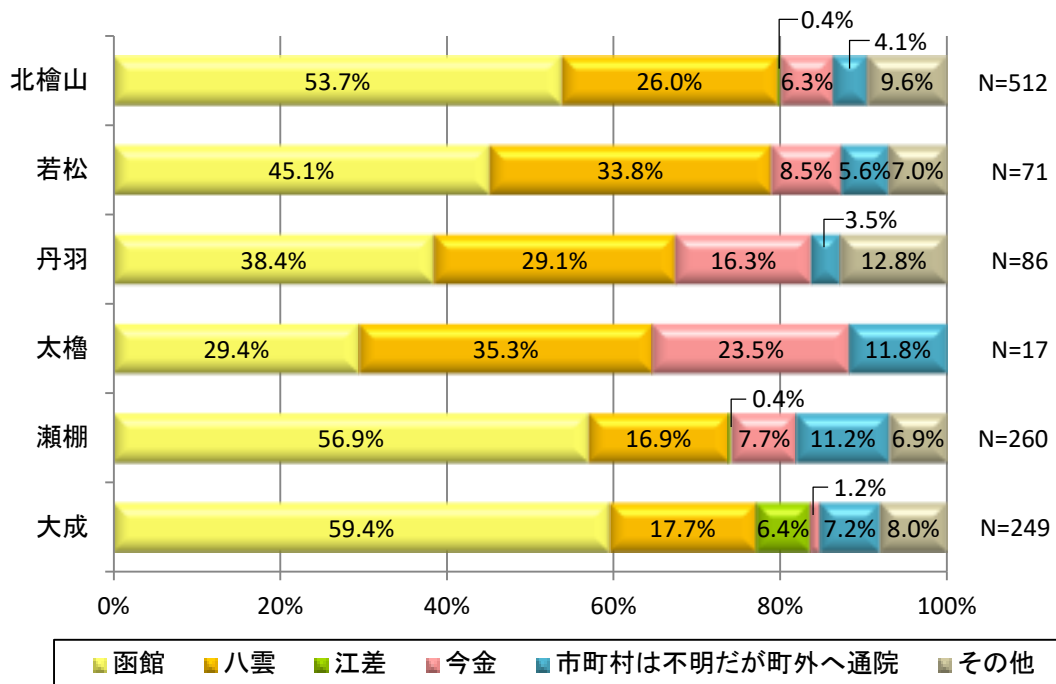


図 4-18 6 地区エリア別町外の通院先

(2) 丹羽エリア・若松エリアなど農村エリアを中心としたデマンド型乗合タクシーの導入

【背景】

- ・町内においては、丹羽地区や若松地区などにおいて「近くにバス停はない」との回答が1割以上に上っている。
- ・これらの地区では現在は自家用車に頼っている住民が多いが、瀬棚区の農村エリアも含め、町内の農村エリアについては今後の高齢化の進行によって移動の問題が切実になっていくことが予想される。

【事業内容】

- ・丹羽地区や若松地区など現在、公共交通空白エリアが広がっているエリアを中心にして、これらエリアをカバーしている患者バスやスクールバスの統合も含め、買い物等多様なニーズに対応できるような移動手段について導入を進めていく。
- ・地域住民との協議をはじめ、必要に応じて実証実験を実施し、持続可能で効率的な輸送サービスの実現を図る。

【実施主体】 せたな町、交通事業者

【関連する組織等】 国・道（補助）

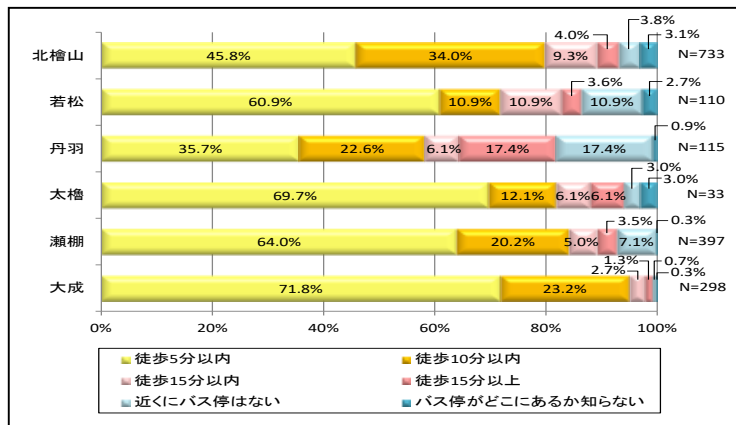


図 4-19 バス停までの時間（6地区別）

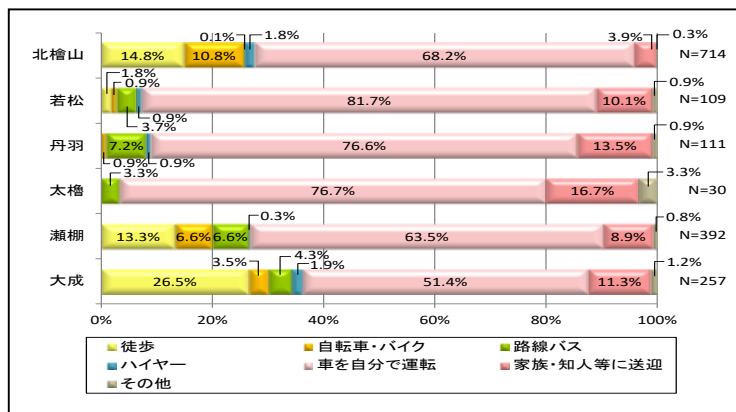


図 4-20 買い物（町内）の移動手段（6地区別）

(3) 瀬棚須築線の区域デマンド化

【背景】

- ・瀬棚須築線については、乗合バス及び乗合タクシーとして沿線住民と通学生の輸送を担っているが、沿線人口の減少や高齢化の進行もあり、高齢者の乗車利便性の向上が課題となっている。

【事業内容】

- ・瀬棚須築線としてデマンド運行している路線の区域デマンド化を図る。

【実施主体】 せたな町、交通事業者

【関連する組織等】 国・道（補助）

表 4-1 瀬棚須築線の利用実態（平成 29 年 4 月～10 月・再掲）

■バス便

	発地	着地	発時間	利用者数 (4～10月)	利用者数 (月平均)	備考
平日	須築	やすらぎ館	7:15	278	39.7	通学便
	やすらぎ館	須築	11:30	476	68.0	
	須築	やすらぎ館	12:10	247	35.3	
	やすらぎ館	須築	14:58	216	30.9	
	須築	やすらぎ館	15:30	60	8.6	
	やすらぎ館	須築	16:32	218	31.1	通学便
	須築	やすらぎ館	17:10	19	2.7	
	やすらぎ館	須築	18:08	33	4.7	
	小計			1,547	221.0	
土曜日	やすらぎ館	須築	7:45	3	0.4	
	須築	やすらぎ館	8:20	30	4.3	
	やすらぎ館	須築	13:10	22	3.1	
	須築	やすらぎ館	13:50	12	1.7	
	小計			67	9.6	
合計				1,614	230.6	

■タクシー便

	発地	着地	発時間	利用者数 (4～10月)	利用者数 (月平均)	備考
平日	須築	やすらぎ館	5:40	14	2.0	
	やすらぎ館	須築	17:35	16	2.3	中・高生
	やすらぎ館	須築	19:08	10	1.4	中・高生
	小計			40	5.7	
土曜日	やすらぎ館	須築	16:32	3	0.4	
	須築	やすらぎ館	17:10	0	0.0	
	小計			3	0.4	
日・祝日	やすらぎ館	須築	7:45	1	0.1	
	須築	やすらぎ館	8:20	12	1.7	
	やすらぎ館	須築	14:58	16	2.3	
	須築	やすらぎ館	15:30	5	0.7	
	小計			34	4.9	
合計				37	5.3	

4.5.4 生活交通と連携した町内観光スポットを周遊する路線の検討

(1) 宿泊施設との連携によるバス・ハイヤーの利用促進

【背景】

- ・北海道新幹線の開業や外国人観光客の増加など、今後も町内を取り巻く観光需要は増加していくことが見込まれる。
- ・現在は、公共交通を利用して宿泊施設にアクセスする観光客は非常に少ない現状にある。

【事業内容】

- ・宿泊施設（温泉ホテルきたひやまなど）を起点として町内を巡るバスやハイヤープラン（ハイヤーで巡る太田神社参詣プラン、路線バスで巡る岩シュー体験プランなど）を展開する。
- ・さらに、公共交通機関を利用してアクセスする方向への宿泊プランなど道外客や外国人の取り込みに向けた利用促進策などについても検討していく。

【実施主体】 交通事業者、宿泊事業者

【関連する組織等】 せたな町

The image displays several promotional materials for bus packages. On the left is a large flyer for the '日帰り路線バスパック' (Day Return Route Bus Package). It features a title, a question '日帰りバスパックとは？' (What is a Day Return Bus Package?), and a detailed description of the package's benefits, such as including round-trip bus tickets, admission fees, and parking. It also lists 'おすすめプラン' (Recommended Plans) and provides contact information for two locations: '帯広駅バスターミナル' and 'せたな町観光案内所'. Below this are 'ご利用前の確認事項' (Check items before use) and '運行状況は十勝バスにてご確認ください' (Please check the operating status with Tokachi Bus).

On the right side, there are two smaller flyers. The top one is for '忠類ナウマン象記念館&温泉' (Chugoroi Nauman Mammoth Memorial Museum & Onsen) bus packages, featuring a 'お得' (Beneficial) section with package details and a 'おすすめプラン' (Recommended Plan) section with a schedule table. The bottom flyer is for '丸美ヶ丘温泉' (Marumikage Onsen) bus packages, also featuring a 'お得' section and a 'おすすめプラン' section with a schedule table.

図 4-21 路線バスを活用したパック商品の事例（十勝バス）

4.5.5 主要路線である幹線系統の維持及び利用促進

- 「主要路線である幹線系統の維持及び利用促進」という方向性については、前述の「バス体験試乗会の実施」「温浴施設の利用促進と一体となった地域住民の利用促進」「長距離通院に対応した輸送手段の確保」「宿泊施設と連携したバス・タクシーの利用促進」等の施策の推進と一体となった、以下の施策を推進していく。

(1) 広域で運行する公共交通路線の維持確保に向けた協議の場づくり

【背景】

- 広域で運行する路線バスは、快速せたな号を含めて3路線あるが、瀬棚線及び檜山海岸線については年々利用者が減少傾向にある。
- 特に檜山海岸線については、せたな町内の利用が少なくなっており、今後の需要動向によっては路線の見直しが必要になる。

【事業内容】

- 広域で運行する路線バス（地域間幹線系統路線）の維持・確保に向け、関係自治体と広域的な協議を進めていく。
- 瀬棚線及び快速せたな号については新幹線開業後の利用拡大を見据えることも含めて広域的な協議を進めていく。
- 檜山海岸線については、関係自治体や交通事業者との協議を行いながら、せたな町内区間のフィーダー路線化を検討していくとともに、広域的なネットワークの確保を図っていく。

【実施主体】 せたな町、関係自治体
【関連する組織等】 交通事業者

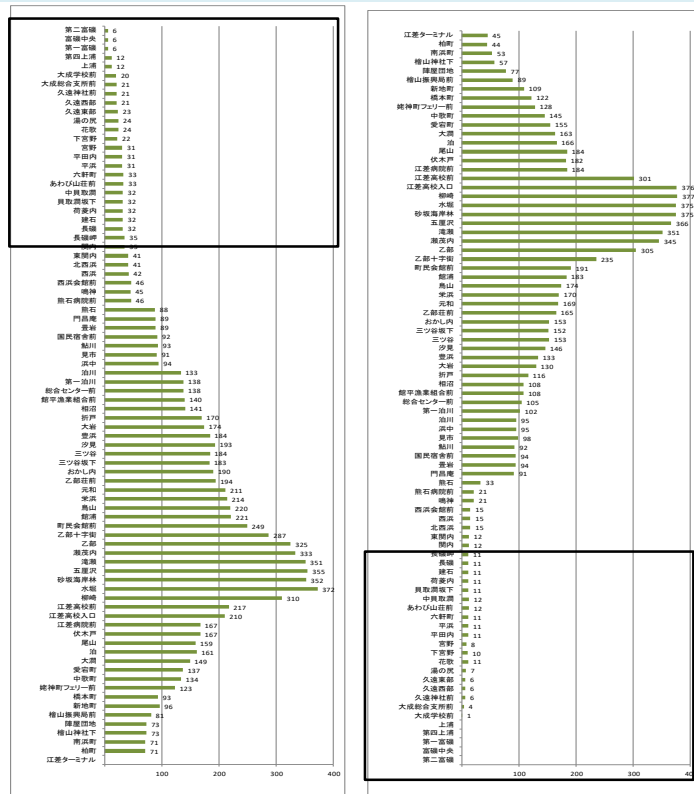


図 4-22 檜山海岸線の利用実態

4.5.6 路線毎の方針

種別	路線	現状・課題等	方針
複数の自治体をまたがって運行する路線	瀬棚線	<ul style="list-style-type: none"> ○基幹となる路線であり、通学利用が多い ○高校生の減少への対応した地域住民の利用促進が課題 	○町民利用の促進策の検討を通じた路線の確保
	快速せたな号	<ul style="list-style-type: none"> ○八雲・函館への通院客が主 ○今金町からの利用も多い 	○町民利用の促進策の検討を通じた路線の確保
	檜山海岸線	<ul style="list-style-type: none"> ○せたな町内は非常に利用者が少ない ○一部江差・函館方面等への通院利用客が存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○せたな町内区間におけるフィーダー路線化の検討 ○沿線自治体の連携による広域的なネットワークの確保
	たいせい号	<ul style="list-style-type: none"> ○デマンド運行化しているが、利用者が少なく厳しい需要条件 ○通院の足として欠かせない路線 	○大成区の住民の通院等を支える輸送手段の確保
せたな町内のみで運行する路線	せたな須築線	<ul style="list-style-type: none"> ○需要条件が厳しくデマンド化 ○小型車輛の導入 	○面的なサービスの向上、幹線との接続性確保によるフィーダー路線化の検討
	太櫓線	<ul style="list-style-type: none"> ○非常に利用者が少ない ○並行して運行するバスあり 	<ul style="list-style-type: none"> ○平成30年度にデマンド化の実証運行 ○面的なサービスの向上や幹線との接続性確保によるフィーダー路線化の検討
	久遠線	<ul style="list-style-type: none"> ○大成区及び若松地区からの通学利用が主 ○通学時間帯以外は利用者が少ない 	○町民利用の促進を図るとともに、輸送効率向上に向けたデマンド化等を検討

4.5.7 実施スケジュール（案）

方向性	施策・事業	H30	H31	H32	H33	H34
町民が安心して暮らし続けられる持続可能な生活交通の確保	バス体験乗車会の実施	検討	実施			
	温浴施設の利用促進と一体となった地域住民の利用促進	検討	実施			
利用実態に即した効率的な交通手段の導入	複数の運行目的の統合によるデマンドバスの運行（太櫓線、久遠線）検討	実証運行	運行			
高齢化等による移動困難者に配慮した移動支援策の検討	長距離通院に対応した輸送手段の確保（檜山海岸線とたいせい号の統合）	検討	実施			
	丹羽エリア・若松エリアなど農村エリアを中心としたデマンド型乗合タクシーの導入	協議・検討	実証運行	運行		
	瀬棚須築線の区域デマンド化	検討	運行			
生活交通と連携した町内観光スポットを周遊する路線の検討	宿泊施設との連携によるバス・タクシーの利用促進	検討	実施			
主要路線である幹線システムの維持及び利用促進	広域で運行する公共交通路線の維持確保に向けた協議の場づくり	実施				

4.6 計画の達成状況の評価

- ・ 事業の実施にあたっては、社会環境や町民のニーズの変化にあわせて事業内容を適宜改善することが必要である。
- ・ このため、定期的に計画の実施状況や効果を検証し、必要に応じて見直しを行うPDCAサイクルを機能させながら推進する。
- ・ 効果検証にあたっては、交通事業者や住民代表のほか関係機関で組織する「せたな町地域公共交通活性化協議会」の参画を得て行う。
- ・ 効果検証の時期としては、計画の中間時点（2～3年経過後）にもフォローアップを行い、計画が着実に実行されているかどうかを検証しながら推進する。

