

# せたな町地域公共交通計画

令和5年3月

(令和8年2月改訂)

せたな町



# せたな町地域公共交通計画 (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 上位計画・関連計画	2
1.4 計画の区域	6
1.5 計画の期間	6
第 2 章 地域公共交通計画について	7
2.1 前回計画の検証	7
2.2 町における地域公共交通の課題	15
2.3 計画の基本的な方針	17
2.4 計画の方向性	18
2.5 計画の目標	19
2.6 目標達成のための施策・事業	21
2.7 路線毎の方針	29
2.8 目標達成に向けた各主体の取組	33
2.9 計画の達成状況の評価	33
第 3 章 地域の現況及び公共交通現況調査	34
3.1 人口構造	34
3.2 観光	37
3.3 商業	40
3.4 地域の主な施設の立地	41
3.5 地域構造	43
3.6 交通ネットワーク	45
3.7 各路線の利用実態	52
3.8 交通ニーズ把握調査（事業者ヒアリング調査）	68

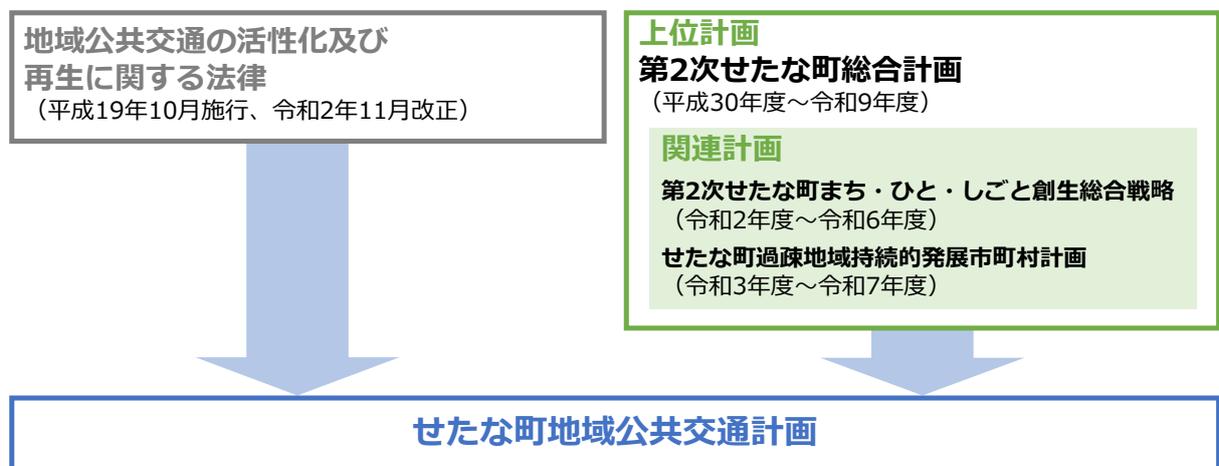
# 第1章 計画策定の趣旨と位置付け

## 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（以下、活性化再生法と記す）」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されている。こうした法改正の趣旨を踏まえ、平成29年度には「せたな町地域公共交通網形成計画（計画期間：平成30年度～令和4年度）」を策定し、瀬棚須築線や北檜山太櫓線、檜山海岸線のデマンド化を順次進めてきた。
- ・今年度は計画策定から5年目の目標年度を迎え、周辺環境の変化に対応しながら、広い視点で計画を見直すことが課題となっている。加えて、令和2年11月の活性化再生法の改正に伴い、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わり、新たな法定計画として「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されている。
- ・これらの背景を踏まえ、「せたな町地域公共交通網形成計画」を見直し、持続可能な公共交通体系の構築を目指した新たな公共交通計画を策定する。

## 1.2 計画策定の位置付け

- ・本計画は、活性化再生法（改正法：令和2年11月施行）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策定する。



### 1.3 上位計画・関連計画

- ・上位計画・関連計画において本計画と関連する計画内容を、以下のとおり整理した。

#### (1) 第2次せたな町総合計画

##### 【概要】

計画期間	平成30年度～令和9年度
将来像	輪になって つなぐ「せたな」の 夢未来～みんなが主役 笑顔あふれるまちづくり～
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) いつまでも健康に暮らせるまち</li> <li>(2) 地域の魅力を産業の活力にかえるまち</li> <li>(3) 自然を守り、安全にすごせるまち</li> <li>(4) だれもが便利さを実感できるまち</li> <li>(5) 学びやスポーツが楽しめるまち</li> <li>(6) みんなの創意工夫が光るまち</li> </ul>

##### 【本計画に関連する計画内容】

基本目標と項目	第4章 だれもが便利さを実感できるまち 4-4 公共交通、港湾
基本的な考え方	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。
施策と取り組む内容	<p><b>(1) バス路線の維持に努めます。</b></p> <p>自家用車の普及や人口減少によりバスの乗客数は減少傾向にあるなか、住民がより利用しやすいバス運行となるよう検討・協議を行うことが必要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用の促進</li> <li>・バス路線の維持</li> <li>・バス停（待合所）の維持管理</li> </ul> <p><b>(2) 地域公共交通網の充実に努めます。</b></p> <p>公共交通に関する住民アンケート等の結果をふまえ、持続可能な公共交通体系の構築に向けて取り組んでいくことが必要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町内の公共交通機関のあり方の協議</li> <li>・本町の実情にあった交通網の整備</li> <li>・地域公共交通網形成計画に基づく実証運行</li> </ul>

## (2) 第2次せたな町まち・ひと・しごと創生総合戦略

### 【概要】

計画期間	令和2年度～令和6年度
基本的な視点	①人口流出に歯止めをかける ②若い世代の就労と、結婚・妊娠・出産・子育ての希望を実現する ③人口減少・超高齢化社会など時代を見据えたまちを構築する
基本目標	①稼ぐ地域をつくとともに、安心して働けるようにする ②地方とのつながりを築き、せたな町への新しいひとの流れをつくる ③結婚・出産・子育ての希望をかなえる ④ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

### 【本計画に関連する計画内容】

基本目標と基本的方向	<b>基本目標4 ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる</b>  町民が安心して心豊かに暮らしていける地域をつくるために、高齢者や障がい者、交通弱者などへの支援や防災対策などの地域課題に対し、協働のまちづくりを推進しながら各種施策を展開していくとともに、安心で安全な住民生活を支えるインフラ整備を図っていきます。  また、持続可能な圏域づくりを進めるため、北海道や近隣市町村との連携を図り、地域の実情に応じた地域連携を推進します。
具体的な施策	<b>3. 誰もが便利さを実感できるまちづくり</b>  *現在あるバス路線の維持や再編に努めるとともに、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。  ○地域公共交通網の再編や見直し ○デマンドバス運行事業の実施

(3) せたな町過疎地域持続的発展市町村計画

【概要】

計画期間	令和3年度～令和7年度
地域の持続的発展のための基本目標	① 産業経済の振興 ② 若者定住・Uターン者の受入に配慮した施策の推進 ③ 時代の変化に対応した施策の推進 ④ 重点的かつ効率的な施策の推進 ⑤ 広域的視点からの施策の推進 ⑥ 人口に関する目標
計画の構成	1. 基本的な事項 2. 移住・定住・地域間交流の促進、人材育成 3. 産業の振興 4. 地域における情報化 5. 交通施設の整備、交通手段の確保 6. 生活環境の整備 7. 子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進 8. 医療の確保 9. 教育の振興 10. 集落の整備 11. 地域文化の振興等 12. 再生可能エネルギーの利用の推進 13. その他地域の持続的発展に関し必要な事項

【本計画に関連する計画内容】

項目	5 交通施設の整備、交通手段の確保
現況と問題点	<p>② <b>地域公共交通</b></p> <p>本町では近年、人口に占める 65 歳以上の人口比率が急激に上昇しており、町内全域での高齢化の進展、運転免許証自主返納制度の普及など、公共交通機関に頼らざるを得ない町民が増加し、公共交通の維持・確保の必要性が一層増してきている。</p> <p>また、従来から同様の路線、運行形態により路線バスや患者輸送バス、スクールバスなどが重複運行している地域もあり、応分の財政負担が生じている状況もあることから地域の実情に見合った効率的かつ持続的な公共交通体系への見直しを今後も継続し取り組む必要がある。また、交通不便地域や交通空白地帯となっている地域の交通網の整備が必要不可欠であることから、町内全域が繋がる利便性の高い公共交通サービスの向上を目指す必要がある。</p>
その対策	<p>③ 効率的かつ持続的な公共交通体系の構築を目的に、平成 30 年 5 月にせたな町地域公共交通網形成計画を策定し、路線の再編や公共交通サービスの向上を目指している。</p> <p>平成 31 年 4 月からは町内路線である瀬棚須築線や北檜山太櫓線のデマンド区域運行に着手し、ドアツードアの実現や選択して利用できる便数の設定等により利用者が増加しており、利便性の高まりが得られている。また、令和 2 年 10 月から地域間幹線系統である檜山海岸線の一部をデマンド区域運行に着手し、隣町である八雲町との連携により路線の再編や公共交通サービスの向上など、今後も広域的な公共交通体系の構築に努める。</p> <p>今後、主軸となる幹線の維持確保に継続して努めるほか、デマンド区域運行への 1 本化を目指した交通体系の課題整理、北檜山大成間を運行する久遠線の効率的かつ持続的な路線の再編と公共交通サービスの向上を目指し、公共交通の利用促進や生産性向上に向けた取り組みを推進する。</p> <p>さらには、観光振興や医療など、広域的なネットワークによる輸送の円滑化や生活経済基盤の強化を図る交通網の整備促進などに努める。</p>
事業と目標	<p>&lt;地方バス路線運行維持事業&gt;</p> <p>町内で運行している路線バス運行事業者に対し、運行に係る支援をすることにより、地域住民の生活交通の維持確保を図る。</p> <p>【目標値】路線数：2 路線（瀬棚線・久遠線）</p> <p>&lt;デマンドバス運行事業&gt;</p> <p>地域の実情に見合った効率的かつ持続的な公共交通体系を構築するため、デマンド区域運行による路線の再編に取り組み、利便性の高い公共交通の維持確保を図る。</p> <p>【目標値】</p> <p>(1) デマンドバス運行区域利用者数：年間利用実績の 5% 増</p> <p>(2) デマンド区域運行 1 本化数：2 系統（瀬棚須築線・檜山海岸線）</p> <p>(3) デマンド区域運行整備数：1 路線ほか（久遠線、丹羽・愛知・松岡地区等）</p> <p>【目標年】令和 3 年度～令和 7 年度</p>
公共施設等総合管理計画等との整合	<p>交通系施設では、デマンドバス運行事業の普及により、各地域の路線沿線に設置されているバス待合所の維持管理や撤去など、今後の活用方法等を検討するなど、交通に関する施設の維持管理を計画的に推進し、公共施設等総合管理計画との整合を図りながら、本町過疎地域の持続的発展に努める。</p>

## 1.4 計画の区域

- ・計画の区域は、せたな町全域とする。

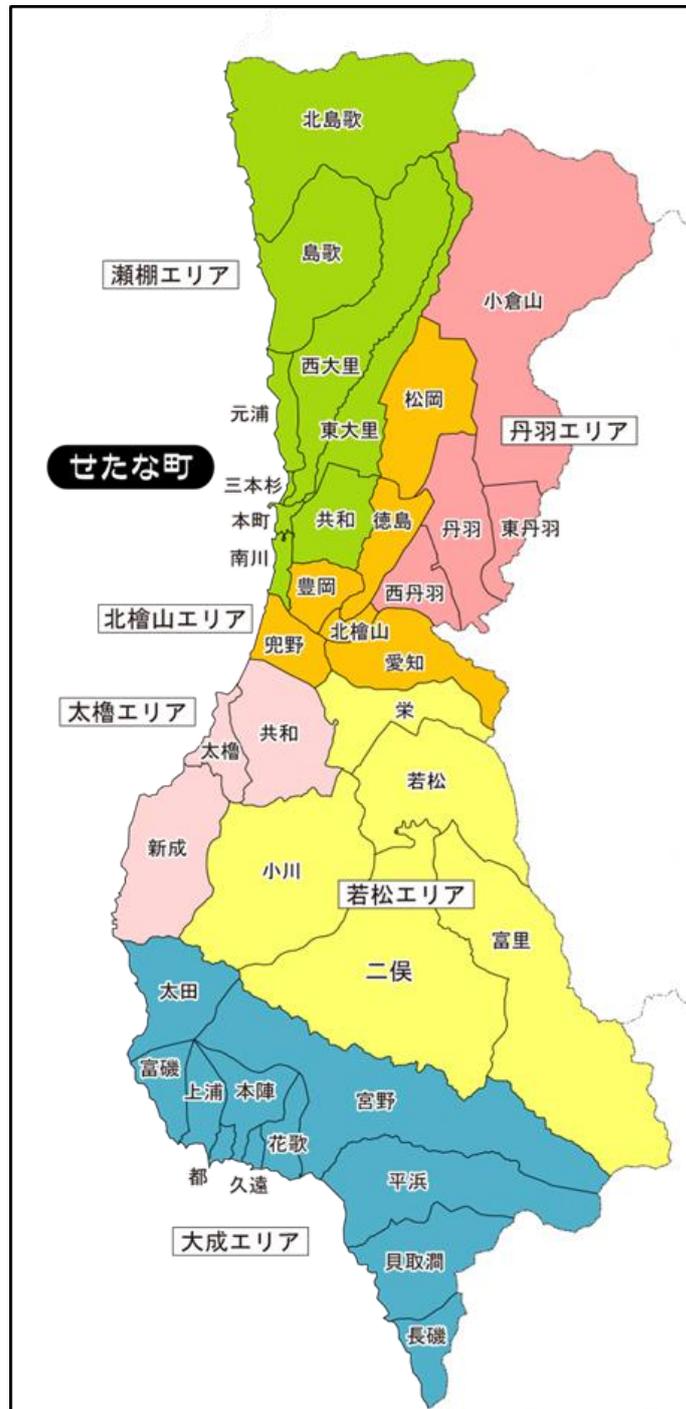


図 1-1 計画の区域

## 1.5 計画の期間

- ・計画期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間を想定する。

## 第2章 地域公共交通計画について

### 2.1 前回計画の検証

#### 2.1.1 前回計画における基本方針と方向性

- ・平成 29 年度に策定した「せたな町地域公共交通網形成計画」における基本方針と方向性、施策は以下のとおり。
- ・これまで、主に「利用実態に即した効率的な交通手段の導入」に関する事業として、北檜山太櫓線、瀬棚須築線、檜山海岸線、久遠線の 4 つの路線におけるデマンドバスの運行や検討を実施。

#### 【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

#### 【方向性と施策】

##### 【方向性 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

〈目標達成のための施策・事業〉

- バス体験乗車会の実施
- 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

##### 【方向性 2】

利用実態に即した効率的な交通手段の導入

〈目標達成のための施策・事業〉

- 複数の運行目的の統合によるデマンドバスの運行

##### 【方向性 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

〈目標達成のための施策・事業〉

- 長距離通院に対応した輸送手段の確保
- 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
- 瀬棚須築線の区域デマンド化

##### 【方向性 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

〈目標達成のための施策・事業〉

- 宿泊施設と連携したバス・タクシーの利用促進

##### 【方向性 5】

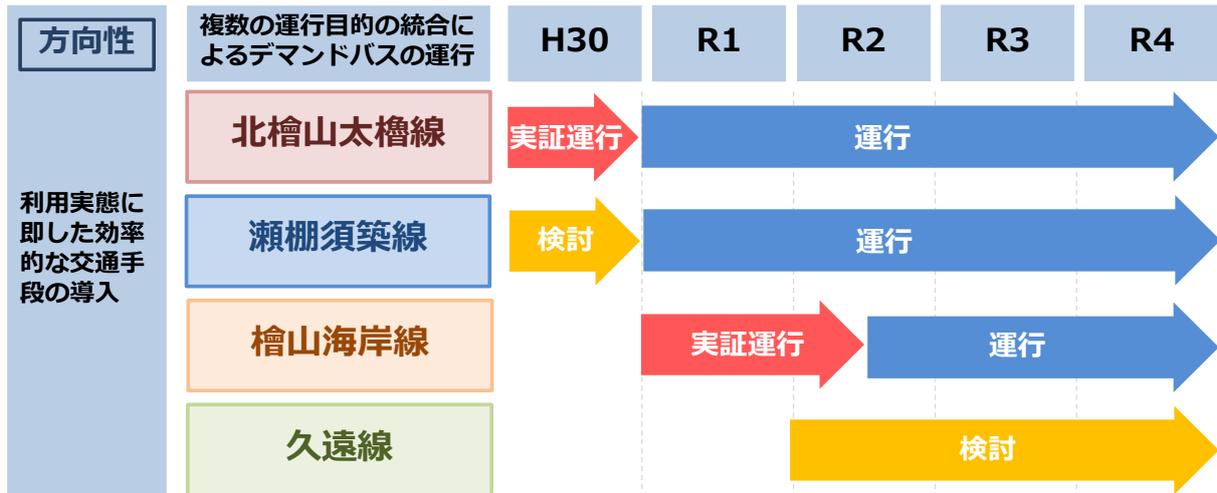
主要路線である幹線系統の維持及び利用促進

〈目標達成のための施策・事業〉

- 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

## 2.1.2 主な実施事業のスケジュール

- ・平成 30 年度～令和 4 年度の主な実施事業のスケジュールは以下のとおり。
- ・北檜山太櫓線は平成 30 年度に実証運行を実施、令和元年度より本格運行を開始している。
- ・瀬棚須築線は令和元年度より本格運行を開始している。
- ・檜山海岸線は令和元年～令和 2 年度に実証運行を実施、令和 2 年 10 月より本格運行を開始している。
- ・久遠線については、令和 2 年度より実証運行の方向性について検討している。



### 2.1.3 目標の評価

- ・ 前回計画において設定した数値目標の目標値と実績値（令和4年度※<sup>1</sup>）は以下のとおり。
- ・ 方向性1～3において目標を達成しており（黄色部分）、特に方向性2「太櫓線の1便あたりの平均乗車人員」においては、路線バスからデマンドバスへ運行方式を切り替え、便数の増便など利便性の向上を図ったことにより目標値を大きく上回っている。

方向性	数値目標	現状値	目標値	実績値
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	町民1人あたりの公共交通利用回数（年間のスクールバス、患者バス、路線バスの総輸送人員/人口）	15.8回/人 （平成28年度）	16.0回/人 （令和4年度）	17.1回/人※ <sup>2</sup> （令和3年度）
2. 利用実態に即した効率的な交通手段の導入	太櫓線の1便あたりの平均乗車人員	太櫓線 （路線バス） 0.6人/便 （平成29年度）	太櫓線 （路線バス） 1.0人/便 （令和4年度）	北檜山太櫓線 （デマンドバス） 1.8人/便 （令和3年度）
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	区域デマンド型交通の運行路線数	1路線 （たいせい号） （平成29年度）	3路線 （令和4年度）	4路線 （瀬棚須築線、北檜山太櫓線、檜山海岸線、たいせい号） （令和4年度）
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	公共交通の利用と一体となった宿泊サービスプランの利用者数	なし （平成29年度）	年間100人 （令和4年度）	未実施 （令和4年度）
5. 主要路線である幹線システムの維持及び利用促進	瀬棚線の1便あたりの平均乗車人員	19.1人/便 （平成29年度）	20.0人/便 （令和4年度）	14.4人/便 （令和3年度）

※1 町民1人あたりの公共交通利用回数、各路線の平均乗車人員については、計画策定段階では令和4年度の数値を算出することができないため、令和3年度の数値により評価する。

※2 町民1人あたりの公共交通利用回数の算出における留意点

- ・ デマンドバス（瀬棚須築線、北檜山太櫓線、檜山海岸線（大成区太田～八雲町熊石間））の輸送人員を含む。
- ・ 年間のスクールバス輸送人員：令和4年度に利用する小中学生の人数×推定登校日数（206日）により算出。デマンドバスの集計に含まれる路線は除く。
- ・ 久遠線、瀬棚線、快速瀬棚号の令和3年度の輸送人員は、令和3年補助年度（令和2年10月～令和3年9月）で集計されたデータを用いている。

## 2.1.4 デマンドバスの運行に関する検討経緯

- ・北檜山太櫓線、瀬棚須築線、檜山海岸線のデマンドバスの運行に関する検討経緯は以下のとおり。

### (1) 北檜山太櫓線

	概要
町地域公共交通網形成計画策定時点の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（太櫓線）が1日4往復運行</li> <li>・乗車人員が極めて少ない</li> <li>・運行経路が患者バス及びスクールバスとほぼ同じ</li> </ul>
主な取組	<p><b>【平成30年度】</b></p> <p><b>住民懇談会を開催</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成30年9月に2回開催（新成地区、太櫓・共和・紅神恵地区）</li> </ul> <p><b>デマンドバスの実証運行を実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回：平成30年11月1日～30日（1ヶ月間）</li> <li>・第2回：平成31年2月1日～28日（1ヶ月間）</li> </ul> <p><b>【令和元年度】</b></p> <p><b>デマンドバスの本格運行を開始</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成31年4月より開始</li> <li>・1日6往復運行</li> <li>・太櫓線（路線バス）は廃止</li> </ul> <p><b>患者バス、スクールバスと統合</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・太櫓・新成方面の患者バス、新成方面のスクールバスと統合</li> </ul> <p><b>【令和4年度】</b></p> <p><b>スクールバスとしての設定を廃止し、全てデマンドバスとして運行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的に小中学生が減少していく見込みであり、また小中学生の有無によりスクールバスとしての設定が左右されることから、地域格差を解消するため</li> </ul>
成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区域デマンド化や運行便数の増加より利便性が向上</li> <li>・1便あたりの平均乗車人員は、0.6人/便（平成29年度）から1.8人/便（令和3年度）と約3倍に増加</li> <li>・利用料金を一律200円としたことで、路線バス利用時と比較して利用者の負担が軽減</li> <li>・デマンド化により小型車両による運行が可能となったこと、また患者、スクール利用との混乗等により経費が削減され、町の負担が軽減</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後は少子化に伴う通学利用者の減少、人口減少に伴う利用者の減少等が懸念される</li> <li>・混乗化により、多様化したニーズへの対応（少子化の進行、運動能力が低下した高齢者への対応等）によるドライバーへの負担</li> </ul>

(2) 瀬棚須築線

	概要
町地域公共交通網形成計画策定時点の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合バスが1日4往復（土：2往復）、乗合タクシーが運行（路線型のデマンド運行）</li> <li>・須築方面の患者バス（瀬棚診療所行、国保病院行）と運行経路が重複する</li> <li>・須築方面のスクールバスと運行経路が重複する</li> <li>・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</li> </ul>
主な取組	<p><b>【平成30年度】</b>  <b>デマンドバス（区域デマンド型）の運行について検討</b></p> <p><b>【令和元年度】</b>  <b>デマンドバスの本格運行を開始</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成31年4月より開始</li> <li>・1日5.5往復運行（土：3往復、日祝：2往復）</li> <li>・令和元年7月から1日6往復運行に変更</li> </ul> <p><b>【令和3年度】</b>  <b>スクールバスと統合</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・須築方面のスクールバスと統合</li> </ul> <p><b>スクールバスとしての設定を廃止し、全てデマンドバスとして運行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的に小中学生が減少していく見込みであり、また小中学生の有無によりスクールバスとしての設定が左右されることから、地域格差を解消するため</li> </ul> <p><b>【令和4年度】</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・1日8往復運行に変更</li> </ul> <b>患者バスと統合</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・須築方面の患者バスと統合</li> </ul>
成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区域デマンド化や運行便数の増加により利便性が向上</li> <li>・月平均の利用者数は、235.9人/月（平成29年4月～10月、計1,651人）から284.8人/月（令和3年度、計3,418人）と約1.2倍に増加</li> <li>・利用料金を一律200円としたことで、区域デマンド化前と比較して利用者の負担が軽減</li> <li>・デマンド化によって国庫補助金が受けられるようになり、町の負担が軽減</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国保病院（北檜山）までの利用を考慮して経路を設定する必要がある</li> <li>・運転手・車両の確保、交通事業者の採算性向上について検討する必要がある</li> <li>・混乗化により、多様化したニーズへの対応（少子化の進行、運動能力が低下した高齢者への対応等）によるドライバーへの負担</li> </ul>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年度より乗合バス、乗合タクシーによる路線型のデマンド運行を実施している</li> </ul>

(3) 檜山海岸線

	概要
町地域公共交通網形成計画策定時点の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスは、大成～江差間が1日3往復、熊石～江差間が1日3往復（日祝：2往復）、大成⇒第二富磯・太田が3本運行</li> <li>・太田方面、長磯方面の患者バス（大成診療所行、国保病院行）と運行経路が重複する</li> <li>・長磯方面のスクールバスと運行経路が重複する</li> <li>・年々利用者が減少傾向にある</li> <li>・せたな町内は非常に利用者が少ない</li> <li>・一部江差・函館方面等への通院利用客が存在する</li> </ul>
主な取組	<p><b>【令和元年度】</b></p> <p><b>デマンドバス（大成区太田～八雲町熊石間）の運行について検討</b></p> <p><b>第1回実証運行に向けた住民懇談会を開催</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年2月に8回開催（太田・富磯地区、上浦地区、都地区、本陣・久遠西部地区、久遠東部地区、花歌地区、宮野・平浜地区、長磯・貝取潤地区）</li> </ul> <p><b>デマンドバスの実証運行を実施（第1回）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年3月1日～31日（1ヶ月間）</li> </ul> <p><b>【令和2年度】</b></p> <p><b>第2回実証運行に向けた住民懇談会を開催</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年7月にせたな町において8回（太田・富磯地区、上浦地区、都地区、本陣・久遠西部地区、久遠東部地区、花歌地区、宮野・平浜地区、長磯・貝取潤地区）、八雲町熊石において1回開催</li> </ul> <p><b>デマンドバスの実証運行を実施（第2回）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年7月20日～8月22日（約1ヶ月間）</li> </ul> <p><b>本格運行に向けた住民懇談会を開催</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年9月にせたな町において8回（太田・富磯地区、上浦地区、都地区、本陣・久遠西部地区、久遠東部地区、花歌地区、宮野・平浜地区、長磯・貝取潤地区）、八雲町熊石において1回開催</li> </ul> <p><b>デマンドバスの本格運行を開始</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年10月より開始</li> <li>・1日6往復運行（日祝：4往復）</li> <li>・路線バス（太田～熊石間）は廃止</li> </ul> <p>※路線バスの熊石～江差間は1日6往復（日祝：5往復）運行</p> <p><b>【令和4年度】</b></p> <p><b>スクールバスと統合</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長磯方面のスクールバスと統合</li> </ul> <p><b>スクールバスとしての設定を廃止し、全てデマンドバスとして運行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的に小中学生が減少していく見込みであり、また小中学生の有無によりスクールバスとしての設定が左右されることから、地域格差を解消するため</li> </ul>

成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区域デマンド化や運行便数の増加により利便性が向上</li> <li>・デマンド化以前は利用者が減少傾向にあったが、デマンド化後の1便あたりの平均乗車人員は、2.8人/便（令和2年度）から3.0人/便（令和3年度）と増加傾向にある</li> <li>・利用料金を一律200円としたことで、利用者の負担を軽減</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド化による想定以上の需要拡大</li> <li>・一時的な利用がある今金高等養護学校～江差・上ノ国・厚沢部間の利用者への対応</li> <li>・患者バスとの統合を進めるにあたっては、利用者の混乱を招かないよう留意する必要がある</li> <li>・檜山海岸線の補助負担は、デマンド化以前は地域間幹線系統として国と道が1/2ずつ負担していたが、デマンド運行が開始した令和2年10月以降、地域間幹線系統としての補助が中止され、町の負担比率が高くなっている</li> <li>・運転手・車両の確保、交通事業者の採算性向上について検討する必要がある</li> <li>・混乗化により、多様化したニーズへの対応（少子化の進行、運動能力が低下した高齢者への対応等）によるドライバーへの負担</li> </ul>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域幹線と生活路線の2つの役割を持つ路線である</li> </ul>



## 2.1.5 各路線の主な課題

- ・事業の実施により挙げられた、各路線における主な課題は以下のとおり。

<p><b>利用者減への対応</b> (久遠線、瀬棚線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 少子化に伴う通学利用者の減少、人口減少に伴う利用者の減少等が懸念される</li> </ul>	<p><b>2次、3次医療圏への通院手法の確立</b> (快速瀬棚号、たいせい号)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来、高齢化が進行していくことを見据え、八雲、函館の医療圏までの通院手法を考える必要がある</li> </ul>
<p><b>患者バスとの統合</b> (檜山海岸線、瀬棚須築線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後統合を進めるにあたっては、利用者の混乱を招かないよう留意する必要がある</li> <li>・ 瀬棚須築線においては、国保病院(北檜山)までの利用を考慮して経路を設定する必要がある</li> </ul>	<p><b>利用促進施策の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来、沿線人口の減少が懸念されることから、観光客の利用促進や潜在需要の掘り起こしといった利用促進施策を検討する必要がある</li> </ul>

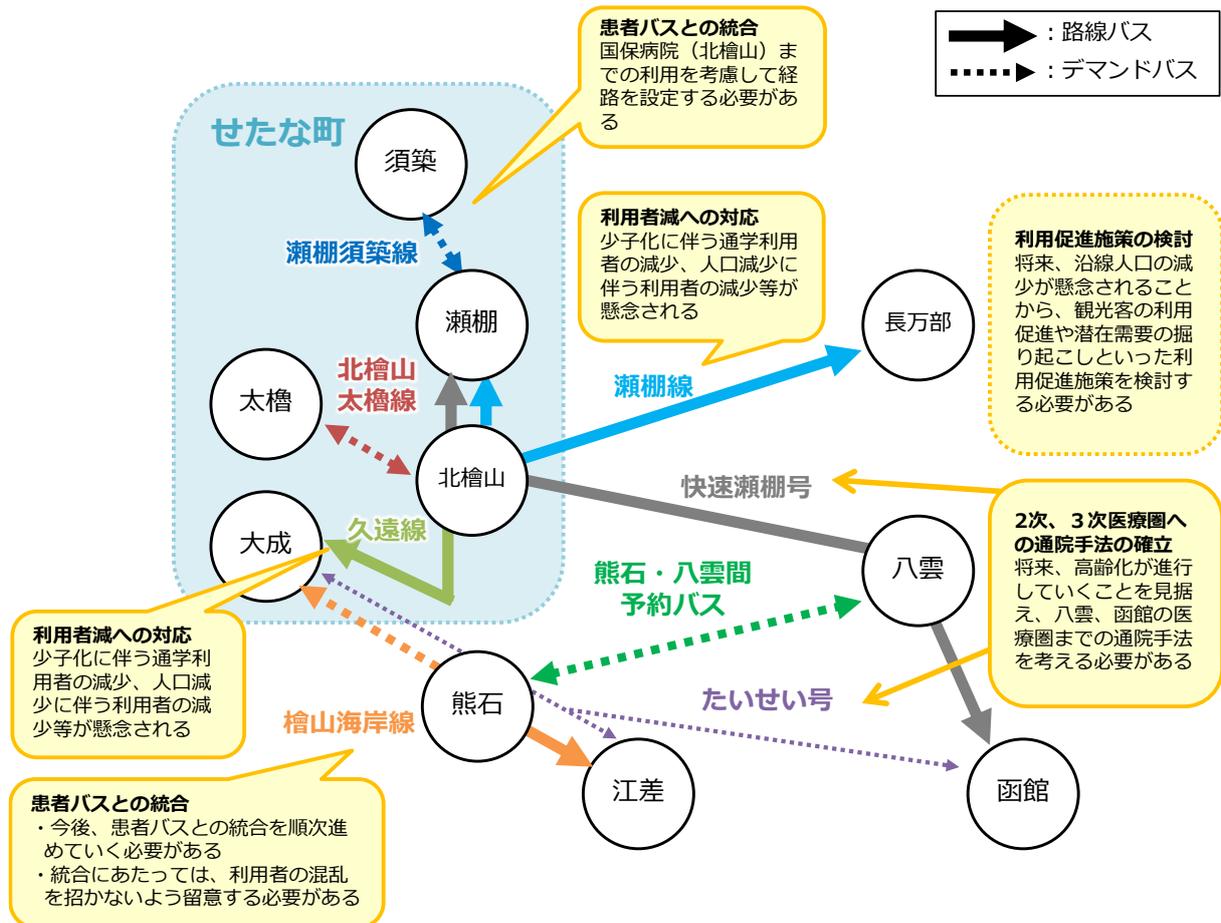
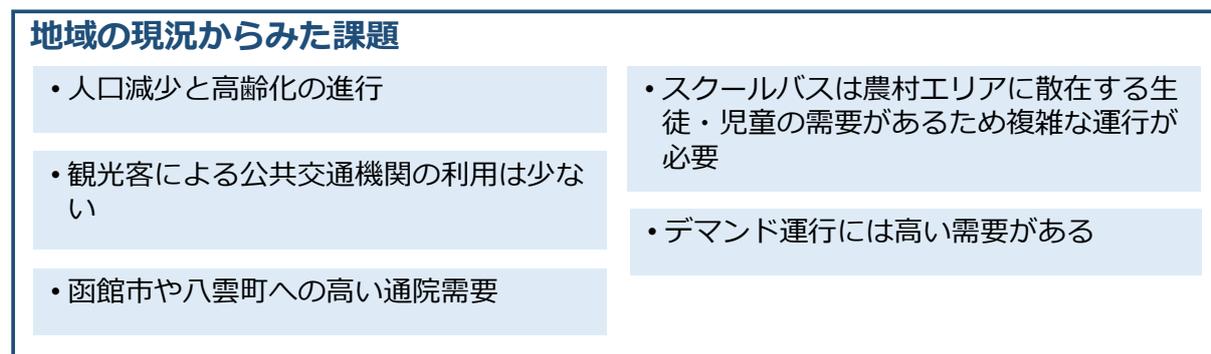
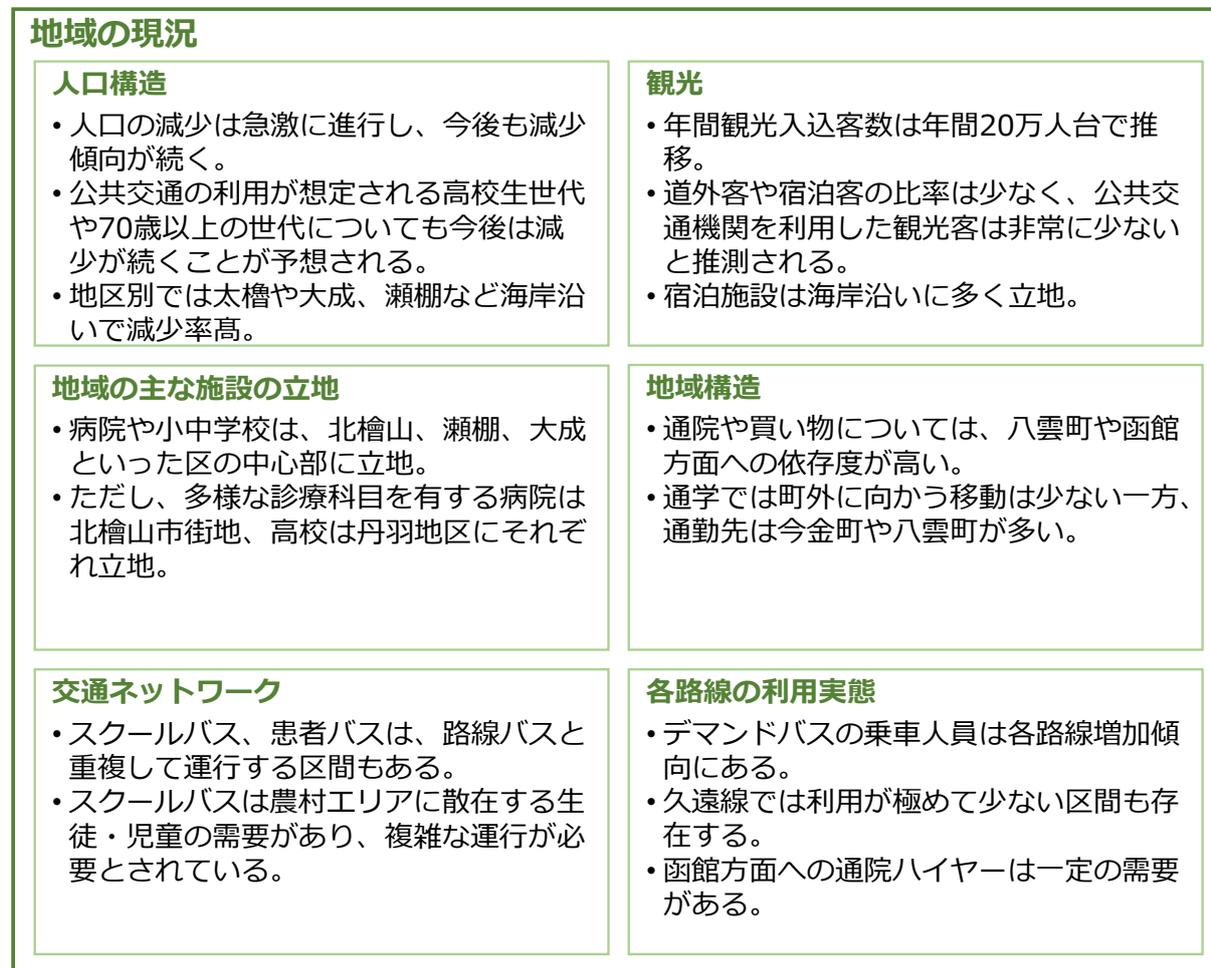


図 2-1 各路線の課題

## 2.2 町における地域公共交通の課題

### 2.2.1 地域の現況からみた課題

- ・地域の現況（第3章参照）の結果を踏まえ、課題を整理すると以下のようになる。



## 2.2.2 交通ニーズ把握調査からみた課題

- ・交通ニーズ把握調査（事業者ヒアリング調査、第3章3.9参照）において事業者より挙げられた、公共交通の課題等を整理すると以下ようになる。

### 久遠線

- ・通学需要が多いため、しばらく路線バスとしての存続が必要
- ・路線バスと並行しない時間帯、利用者の少ない区間（太田方面）の限定したデマンド運行の可能性
- ・スクールバスの経路の合理化
- ・檜山海岸線との円滑な接続（宮野へ基幹となるステーションを設置など）

### 檜山海岸線

- ・デマンド化し利便性が向上したことによる想定以上の需要拡大

### たいせい号、快速瀬棚号

- ・八雲・函館への通院客が主だが赤字路線であり、持続可能な運行形態の検討が必要

### 瀬棚線

- ・少子化・過疎化、コロナ禍の影響を受け利用者が減少

### 利用活性化施策

- ・ICカードを活用した運賃助成制度の活用
- ・免許を返納した高齢者に安心してバスを利用して貰うための施策（特典の付与など）
- ・病院との接続がわかる時刻表の配布

### 持続可能な運行のために必要とされる事業者側の取組

- ・高齢化、人手不足が深刻であるドライバーの確保や車両台数の適正化
- ・今後の人口動向を見据えた車両の小型化

## 2.3 計画の基本的な方針

- ・まちづくりの計画との一体性を確保し、前回計画の検証結果を踏まえ、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。

### ✓ 前回計画の検証

#### 利用者減への対応（久遠線、瀬棚線）

- ・少子化に伴う通学利用者の減少、人口減少に伴う利用者の減少等が懸念される

#### 患者バスとの統合（檜山海岸線、瀬棚須築線）

- ・今後統合を進めるにあたっては、利用者の混乱を招かないよう留意する必要がある
- ・瀬棚須築線においては、国保病院（北檜山）までの利用を考慮して経路を設定する必要がある

#### 2次、3次医療圏への通院手法の確立（快速瀬棚号、たいせい号）

- ・将来高齢化が進行していくことを見据え、八雲、函館の医療圏までの通院手法を考える必要がある

#### 利用促進施策の検討

- ・将来沿線人口の減少が懸念されることから、観光客の利用促進や潜在需要の掘り起こしといった利用促進施策を検討する必要がある

### ✓ 地域の現況からみた課題

- ・人口減少と高齢化の進行
- ・観光客による公共交通機関の利用は少ない
- ・函館市や八雲町への高い通院需要
- ・スクールバスは農村エリアに散在する生徒・児童の需要があるため複雑な運行が必要
- ・デマンド運行には高い需要がある

### ✓ 交通ニーズ把握調査からみた課題

#### 久遠線

- ・通学需要が多いため、しばらく路線バスとしての存続が必要
- ・路線バスと並行しない時間帯、利用者の少ない区間（太田方面）の限定したデマンド運行の可能性
- ・スクールバスの経路の合理化
- ・檜山海岸線との円滑な接続（宮野へ基幹となるステーションを設置など）

#### 檜山海岸線

- ・デマンド化し利便性が向上したことによる想定以上の需要拡大

#### たいせい号、快速瀬棚号

- ・八雲・函館への通院客が主だが赤字路線であり、持続可能な運行形態の検討が必要

#### 瀬棚線

- ・少子化・過疎化、コロナ禍の影響を受け利用者が減少

#### 利用活性化施策

- ・ICカードを活用した運賃助成制度の活用
- ・免許を返納した高齢者に安心してバスを利用して貰うための施策（特典の付与など）
- ・病院との接続がわかる時刻表の配布

#### 持続可能な運行のために必要とされる事業者側の取組

- ・高齢化、人手不足が深刻であるドライバーの確保や車両台数の適正化
- ・今後の人口動向を見据えた車両の小型化

## 基本方針

安心して住み続けられる持続可能な公共交通網づくり

## 2.4 計画の方向性

- ・「安心して住み続けられる持続可能な公共交通網づくり」という基本方針を踏まえ、以下の3つの方向性に沿って施策・事業を推進していく。

### 基本方針

安心して住み続けられる持続可能な公共交通網づくり

#### 方向性 1

##### 地域住民が安心して利用できる交通環境の整備

###### 施策

- (1) 交通空白地域におけるデマンドバス運行の検討
- (2) 既存路線の利便性向上

など

#### 方向性 2

##### 財政負担の軽減や人口減少に対応した持続可能な公共交通網の形成

###### 施策

- (1) 檜山海岸線におけるデマンドバスと患者バスとの統合検討
- (2) 久遠線のデマンド運行の検討
- (3) ドライバーの確保に向けた協力

など

#### 方向性 3

##### 公共交通の利用活性化施策の検討

###### 施策

- (1) 公共交通マップ・時刻表の作成・配布
- (2) ICカードを活用した運賃助成制度の検討

など

## 2.5 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。

方向性	数値目標	データ取得方法	現状値	目標値	目標設定の理由
1. 地域住民が安心して利用できる交通環境の整備	デマンドバスの運行路線数	町により毎年整理	4 路線 (令和 4 年度)	9 路線 (令和 9 年度)	効率的に交通空白地域をカバーする代表的な交通手段の導入を評価できる数値として設定
	瀬棚須築線の 1 便あたりの平均乗車人員★	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	1.90 人/便 (令和 3 年度)	2.00 人/便 (令和 9 年度)	主に通院手段として利用される路線であるが、更なる利便性向上に取り組むべき路線として設定
	北檜山太櫓線の 1 便あたりの平均乗車人員★		1.80 人/便 (令和 3 年度)	2.00 人/便 (令和 9 年度)	
	大里線の 1 便あたりの平均乗車人員★		2.10 人/便 (令和 6 年度実証運行、4 か月 平均値)	2.30 人/便 (令和 9 年度)	
	若松線の 1 便あたりの平均乗車人員★		2.40 人/便 (令和 6 年度実証運行、4 か月 平均値)	2.62 人/便 (令和 9 年度)	
	小倉山線の 1 便あたりの平均乗車人員★		2.10 人/便 (令和 7 年度実証運行、3 か月 平均値)	2.23 人/便 (令和 9 年度)	
	松岡線の 1 便あたりの平均乗車人員★		2.20 人/便 (令和 7 年度実証運行、3 か月 平均値)	2.33 人/便 (令和 9 年度)	
2. 財政負担の軽減や人口減少に対応した持続可能な公共交通網の形成	患者バスの運行路線数		町により毎年整理	9 路線 (令和 4 年度)	
	檜山海岸線（大成区太田～八雲町熊石間）の 1 便あたりの平均乗車人員★	交通事業者保有の乗降データにより毎年計測	3.00 人/便 (令和 3 年度)	3.20 人/便 (令和 9 年度)	
	町内の交通事業者における新規ドライバー数	交通事業者により毎年整理	なし (令和 4 年度)	1 人/年	ドライバー確保の状況を評価できる数値として設定
	デマンドバス運行事業における町の財政負担額★	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	4,400 万円 (令和 4 年度)	6,000 万円 (令和 9 年度)	町の財政負担の軽減の状況を評価できる数値として設定
デマンド化した 3 路線（瀬棚須築線・北檜山太櫓線・檜山海岸線）合計の収支率★	5.0% (令和 3 年度)		6.0% (令和 9 年度)		
3. 公共交通の利用活性化施策の検討	IC カードを活用した運賃助成制度の利用者数	町により毎年整理	なし (令和 4 年度)	100 人/年	公共交通の利用活性化の状況を評価できる数値として設定

- ★：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において「標準指標」として位置付けられる、地域公共交通の利用者数、収支状況、公的負担額など事業の効率性に関する指標。

【年度毎の目標値】

方向性	数値目標	現状値	R5	R6	R7	R8	R9
1. 地域住民が安心して利用できる交通環境の整備	デマンドバスの運行路線数	4 路線 (令和 4 年度)	4 路線 (検討期間)	4 路線 (検討期間)	6 路線 (検討期間)	8 路線 (実証運行期間)	9 路線
	瀬棚須築線の 1 便あたりの平均乗車人員★	1.90 人/便 (令和 3 年度)	1.92 人/便	1.94 人/便	1.96 人/便	1.98 人/便	2.00 人/便
	北檜山太櫓線の 1 便あたりの平均乗車人員★	1.80 人/便 (令和 3 年度)	1.84 人/便	1.88 人/便	1.92 人/便	1.96 人/便	2.00 人/便
	大里線の 1 便あたりの平均乗車人員★	2.10 人/便 (令和 6 年度実証運行、4 か月平均値)	—	2.10 人/便 (令和 6 年度実証運行、4 か月平均値)	2.16 人/便	2.23 人/便	2.30 人/便
	若松線の 1 便あたりの平均乗車人員★	2.40 人/便 (令和 6 年度実証運行、4 か月平均値)	—	2.40 人/便 (令和 6 年度実証運行、4 か月平均値)	2.47 人/便	2.55 人/便	2.62 人/便
	小倉山線の 1 便あたりの平均乗車人員★	2.10 人/便 (令和 7 年度実証運行、3 か月平均値)	—	—	2.10 人/便 (令和 7 年度実証運行、3 か月平均値)	2.16 人/便	2.23 人/便
	松岡線の 1 便あたりの平均乗車人員★	2.20 人/便 (令和 7 年度実証運行、3 か月平均値)	—	—	2.20 人/便 (令和 7 年度実証運行、3 か月平均値)	2.27 人/便	2.33 人/便
2. 財政負担の軽減や人口減少に対応した持続可能な公共交通網の形成	患者バスの運行路線数	9 路線 (令和 4 年度)	9 路線 (検討期間)	7 路線	7 路線	7 路線	7 路線
	檜山海岸線（大成区太田～八雲町熊石間）の 1 便あたりの平均乗車人員★	3.00 人/便 (令和 3 年度)	3.04 人/便	3.08 人/便	3.12 人/便	3.16 人/便	3.20 人/便
	町内の交通事業者における新規ドライバー数	なし (令和 4 年度)	なし (検討期間)	1 人	1 人	1 人	1 人
	デマンドバス運行事業における町の財政負担額★※1	4,400 万円※2 (令和 4 年度)	4,000 万円	4,000 万円	5,000 万円※3	5,500 万円※4	6,000 万円※5
デマンド化した 3 路線（瀬棚須築線・北檜山太櫓線・檜山海岸線）合計の収支率★	5.0% (令和 3 年度)	5.2%	5.4%	5.6%	5.8%	6.0%	
3. 公共交通の利用活性化施策の検討	IC カードを活用した運賃助成制度の利用者数	なし (令和 4 年度)	なし (検討期間)	60 人 (実証実験期間)	100 人	100 人	100 人

※1：施策の多様な展開を図る予定があることから、毎年の施策動向を踏まえながら財政負担額を検討していく。

※2：令和 4 年度までコロナ対策を実施。

※3：令和 7 年度からは大里線、若松線のデマンド運行開始により事業費の増加が想定される。

※4：令和 8 年度からは小倉山線、松岡線のデマンド運行開始により事業費の増加が想定される。

※5：令和 9 年度は久遠線の一部デマンド運行により事業費の増加が想定される。

## 2.6 目標達成のための施策・事業

### 2.6.1 地域住民が安心して利用できる交通環境の整備

#### (1) 交通空白地域におけるデマンドバス運行の検討

##### 背景

- ・せたな町では路線バス、デマンドバスの運行エリア外となる交通空白地域がある。
- ・当該エリアを運行する患者バス、スクールバスは、農村エリアに散在する住民の需要があり、複雑な運行を必要とされている。

##### 事業内容

- ・交通空白地域におけるデマンドバスの運行について検討する。

##### 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 2-1 セタな町の公共交通の現状（令和4年度）

	路線バスが 運行する地域	デマンドバスが 運行する地域	患者バスが 運行する地域	スクールバスが 運行する地域
主な 運行 地域	久遠線沿線 瀬棚線沿線等	北檜山太櫓線沿線 瀬棚須築線沿線 檜山海岸線（大成 区太田～八雲町熊 石間）沿線等	北檜山区富里、二 俣、小川、共和、 栄、若松、愛知、 丹羽、西丹羽、東 丹羽、小倉山、瀬 棚区東大里、西大 里、共和、南川、 大成区全域	北檜山区富里、二 俣、小川、栄、若 松、愛知、丹羽、 西丹羽、東丹羽、 小倉山、松岡、瀬 棚区東大里、西大 里、共和、大成区 花歌、平浜、長磯
運賃	通常の運賃	定額（200円）	無料	無料
運行 頻度	毎日	毎日	週1～3回	月～金
備考		要予約	路線バス、デマンドバスの運行エリア外と なる地域がある	

## (2) 既存路線の利便性向上

### 背景

- ・瀬棚須築線（デマンドバス）は、令和 4 年に海岸方面の患者バスと統合され、瀬棚診療所への通院手段としても利用されている。
- ・北檜山市街地へ行く際には、瀬棚線（路線バス）、または国保病院行の患者バスへの乗り換えが必要となる。

### 事業内容

- ・瀬棚須築線の運行経路の延伸（本町地区～北檜山間）について検討し、利便性の向上を図る。

### 実施主体

- ・せたな町、交通事業者

### 関連する組織等

- ・国・道（補助）

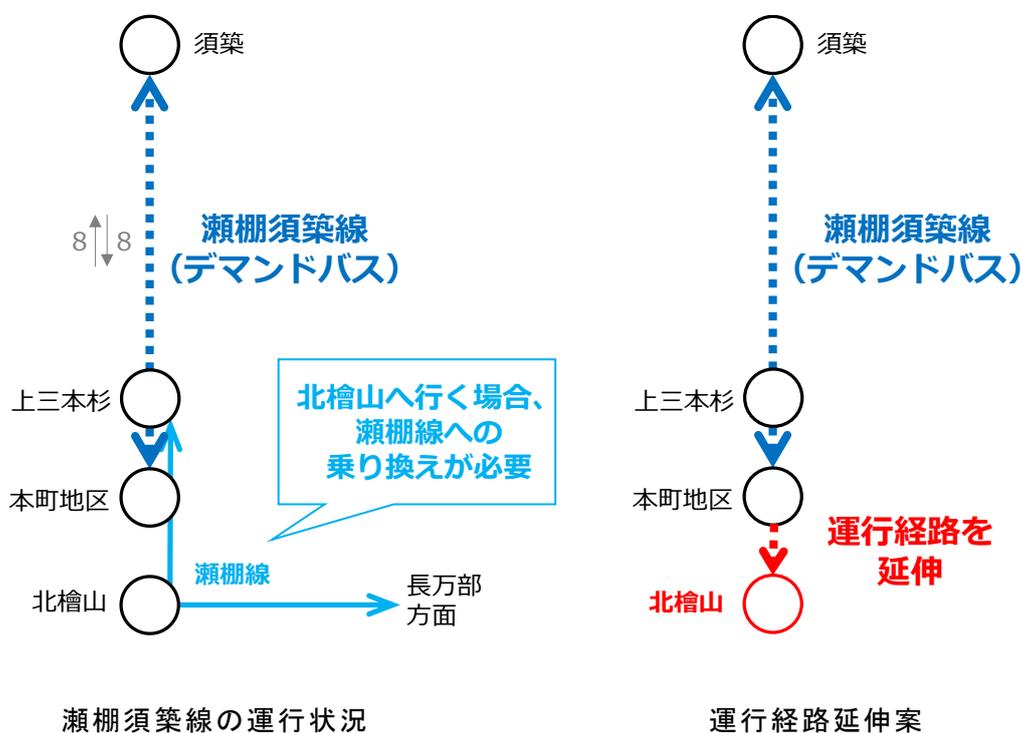


図 2-2 瀬棚須築線の運行経路延伸案

## 2.6.2 財政負担の軽減や人口減少に対応した持続可能な公共交通網の形成

### (1) 檜山海岸線におけるデマンドバスと患者バスとの統合検討

#### 背景

- ・ 檜山海岸線（デマンドバス）は、令和4年に長磯方面のスクールバスとの統合を実施。
- ・ 患者バスについては太田方面、長磯方面のバスが運行されており、いずれも檜山海岸線と運行経路が重複する。

#### 事業内容

- ・ 檜山海岸線のデマンドバスと運行経路が重複する、太田～長磯間の患者バスとの統合を検討する。

#### 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 2-3 デマンドバスの運行経緯

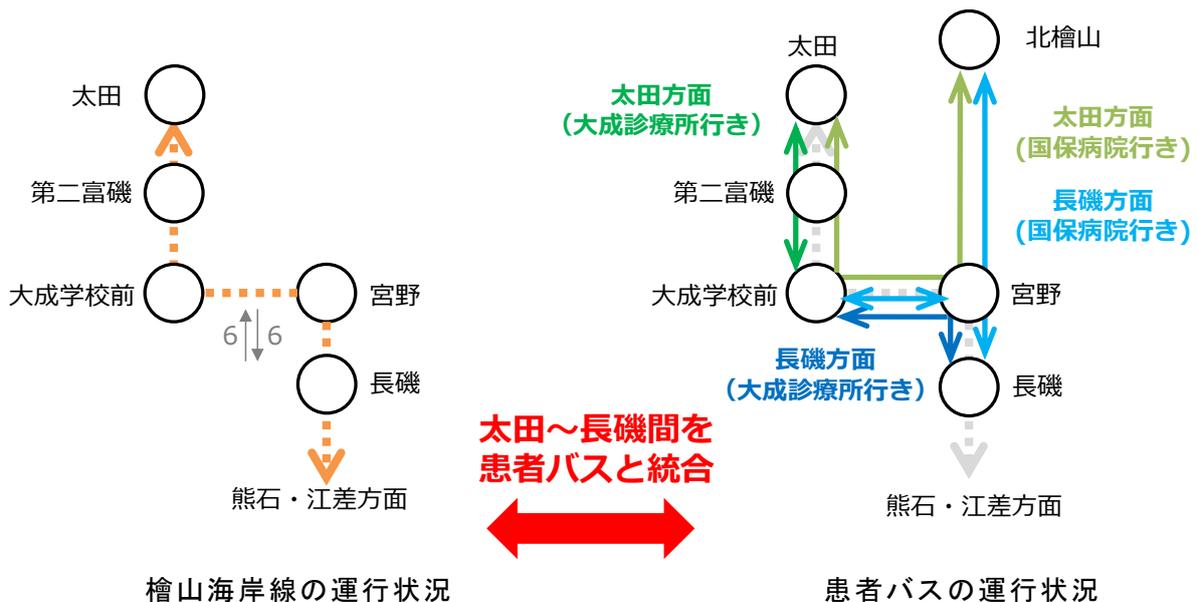


図 2-4 檜山海岸線の統合案

## (2) 久遠線のデマンド運行の検討

### 背景

- ・久遠線においては、第二富磯～大成学校間など、利用者の少ない区間が存在する。
- ・また通学需要の多い路線であり、通学に利用される時間帯以外では利用者が少ない。

### 事業内容

#### ① 利用者の少ない区間（太田方面）のデマンド化の検討

- ・利用者の少ない第二富磯～大成学校前間のデマンド化を検討する。

#### ② 利用者の少ない時間帯に運行する便のデマンド化の検討

- ・通学に利用される時間帯の路線バスは現在そのまま存続させ、利用者の少ない昼間の便（上り線第2便、下り線第2便）のデマンド化を検討する。

### 実施主体

- ・せたな町、交通事業者

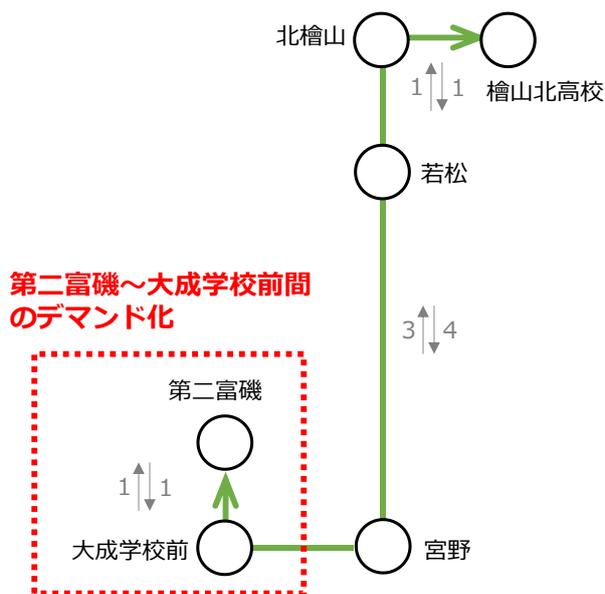


図 2-5 利用者の少ない区間（太田方面）のデマンド化

第二富磯  
→檜山北高校  
(上り)

系統番号	744	722	723
停留所名			
第二富磯			17:25
大成学校前	7:16	13:47	17:31
久遠東部	7:19	13:50	17:34
宮野	7:24	13:55	17:39
ボン金ヶ沢	7:36	14:07	17:51
二俣学校前	7:39	14:10	17:53
若松十字前	7:45	14:16	17:59
若松	7:46	14:17	18:00
柳前	7:49	14:20	18:03
北檜山	7:59	14:30	18:13
檜山北高校	8:10		

昼間の便の  
デマンド化

檜山北高校  
→第二富磯  
(下り)

系統番号	722	722	723	744
停留所名				
檜山北高校				18:30
北檜山	6:24	12:54	16:26	18:41
柳前	6:34	13:04	16:36	18:51
若松	6:37	13:07	16:39	18:54
若松十字前	6:38	13:08	16:40	18:55
二俣学校前	6:44	13:14	16:46	19:01
ボン金ヶ沢	6:46	13:17	16:49	19:04
宮野	6:58	13:29	17:01	19:16
久遠東部	7:03	13:34	17:06	19:21
大成学校前	7:06	13:37	17:09	19:24
第二富磯			17:15	

図 2-6 利用者の少ない時間帯に運行する便のデマンド化

### (3) ドライバーの確保に向けた協力

#### 背景

- ・人口減少と高齢化により、交通事業者では深刻なドライバー不足の状況にある。
- ・一方、デマンドバスの需要は増加傾向にあり、早急な新規ドライバーの確保が求められている。

#### 事業内容

- ・新規ドライバーの確保に向け、運転体験会や説明会を実施する。

#### 実施主体

- ・せたな町、交通事業者

#### 実施事例

##### なるうぜ！バスドライバー★（青森県八戸市）



主催	八戸市地域公共交通会議
時期	2018年11月4日
内容	「バス会社合同お仕事説明会」、「路線バス運転体験会」、会社の垣根を越えた「バス会社社員トークセッション」を合わせたイベント。

出典：八戸公共交通ポータルサイト

##### 運転士確保支援事業説明会（愛知県豊橋市）



主催	豊橋市
時期	2022年7月29日
内容	就職氷河期世代の方や定住外国人の方が路線バス・タクシーの運転士になることを支援。キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習など実施。

出典：豊橋市HP

##### バス運転体験会、職場見学・説明会（秋田県）



主催	秋田県
時期	2022年9月、10月
内容	県内では運転士や整備士などの人材が不足していることから、地域公共交通の担い手の確保に向けて、少しでも関心を持っていただくため、バス運転体験会、職場見学・説明会を開催。

出典：秋田県HP

## 2.6.3 公共交通の利用活性化施策の検討

### (1) 公共交通マップ・時刻表の作成・配布

#### 背景

- ・せたな町では複数の路線バス、デマンドバスが運行しており、バスの利用に慣れていない方には、運行状況や接続状況がわかりづらい状況にある。
- ・また、今後さらに高齢化が進むことが予想され、免許返納後にはじめて公共交通を利用される方も安心して利用できるよう、公共交通に関する情報を周知する必要がある。

#### 事業内容

- ・高齢者にもわかりやすい公共交通マップや時刻表の作成・配布を行う。

#### 実施主体

- ・せたな町

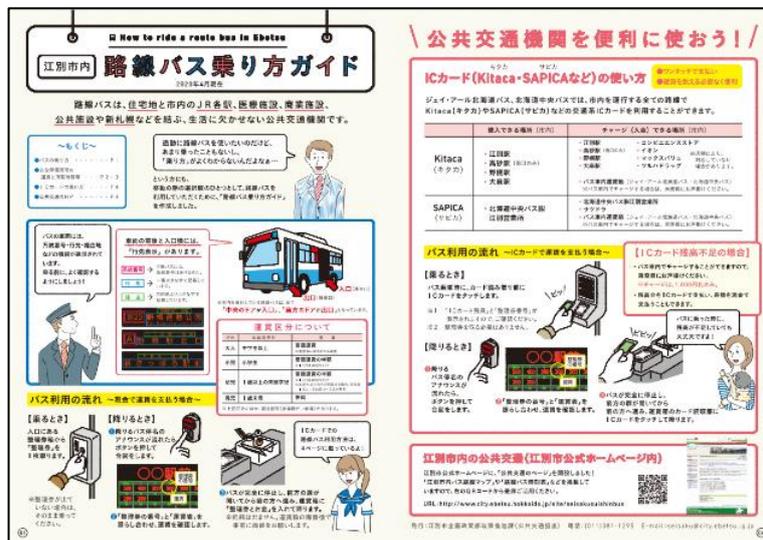
#### 実施事例

### 美幌町バスマップ（美幌町）



出典：美幌町 HP

### 江別市内路線バス乗り方ガイド（江別市）



出典：江別市 HP

## (2) ICカードを活用した運賃助成制度の検討

### 背景

- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり、近年ではキャッシュレス決済の導入が加速している。公共交通においても、交通系 IC カードの導入が加速している。
- ・交通系 IC カードの活用により、複数の町にまたがる広域的な路線においても、町内のエリア限定で運賃の割引サービスを提供することが可能となる。

### 事業内容

- ・瀬棚線、久遠線における IC カードを活用した町内限定の運賃助成制度について検討する。

### 実施主体

- ・せたな町、交通事業者

### 実施事例

#### カミ優待制度（上ノ国町）



出典：上ノ国町 HP

時期	令和2年4月～
内容	小砂子線（江差ターミナル～小砂子）、江差木古内線（江差ターミナル～膳棚）を定額100円で利用できる制度。 利用には、「ICASnimoca（イカす二モカ）カード」カミ優待の申請が必要。
対象	町内に住所を有する方（全年齢）

#### 2.6.4 実施スケジュール（案）

方向性	施策	R5	R6	R7	R8	R9	
1. 地域住民が安心して利用できる交通環境の整備	(1) 交通空白地域におけるデマンドバス運行の検討	協議・検討		実証運行	運行		
	(2) 既存路線の利便性向上	検討	実施				
2. 財政負担の軽減や人口減少に対応した持続可能な公共交通網の形成	(1) 檜山海岸線におけるデマンドバスと患者バスとの統合検討	検討	実施				
	(2) 久遠線のデマンド運行の検討	協議・検討		実証運行	運行		
	(3) ドライバーの確保に向けた協力	検討	実施				
3. 公共交通の利用活性化施策の検討	(1) 公共交通マップ・時刻表の作成・配布	検討	実施				
	(2) ICカードを活用した運賃助成制度の検討	検討	実証実験	実施			

## 2.7 路線毎の方針

### 2.7.1 路線毎の役割及び方針

・路線毎の役割・現状、国・道からの補助事業の必要性、路線を確保・維持するための方針は以下のとおり。

種別	路線	役割・現状等	国・道からの補助事業の必要性	方針
複数の自治体をまたがって運行する路線 広域幹線	瀬棚線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬棚区三本杉～長万部ターミナル間を運行する路線</li> <li>・基幹となる路線であり、通学利用が多い</li> <li>・地域間幹線系統確保維持事業（地域間幹線系統維持費補助金）を活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年は少子化・過疎化、コロナの影響を受け利用者が減少しており、周辺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、地域間幹線系統確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用活性化施策（ICカードを活用した運賃助成制度など）の検討を通じた路線の確保</li> </ul>
	檜山海岸線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大成区太田～江差ターミナル間を運行する路線</li> <li>・令和2年10月よりデマンドバス（大成区太田～八雲町熊石間）運行開始</li> <li>・広域幹線と生活路線の2つの役割を持つ</li> <li>・熊石への通院に利用されている</li> <li>・デマンドバスは地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）を活用</li> <li>・患者バスとの統合にあたっては、利用者の混乱を招かないよう留意する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・檜山海岸線の補助負担は、デマンド化以前は地域間幹線系統として国と道が1/2ずつ負担していたが、デマンド運行が開始した令和2年10月以降、地域間幹線系統としての補助が中止され、町の負担比率が高くなっている</li> <li>・通院など地域に欠かすことのできない路線である一方で、沿線人口が希薄であり多くの需要が望めないことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドバスと患者バス（太田～長磯間）との統合検討</li> </ul>
	八雲線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬棚区三本杉～八雲総合病院間を運行する路線</li> <li>・八雲への通院客が主。今金町からの利用も多い</li> <li>・令和7年10月1日廃止の快速瀬棚号に代わり運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年は少子化・過疎化、コロナの影響を受け利用者が減少しており、周辺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、地域間幹線系統確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用活性化施策の検討を通じた路線の確保</li> </ul>
	たいせい号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大成区～江差・函館方面へ運行する路線</li> <li>・江差・函館方面への通院の足として欠かせない路線</li> <li>・デマンド運行しているが、利用者が少なく厳しい需要条件</li> </ul>	<p>補助対象外</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用活性化施策の検討を通じた路線の確保</li> </ul>

種別	路線	役割・現状等	国・道からの補助事業の必要性	方針	
せたな町内のみで運行する路線	地域内幹線	久遠線	<ul style="list-style-type: none"> <li>北檜山～大成学校前間を運行する路線</li> <li>大成区及び若松地区からの通学利用が主</li> <li>通学時間帯以外の時間帯、また第二富磯～大成学校前間の区間は利用者が少ない</li> <li>少子化に伴う通学利用者の減少、人口減少に伴う利用者の減少等が懸念される</li> </ul>	補助対象外	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の少ない区間（太田方面）、時間帯におけるデマンドバスの運行を検討</li> </ul>
	支線	瀬棚須築線	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町地区～須築間を運行する路線</li> <li>平成31年4月よりデマンドバス運行開始</li> <li>通院・通学に利用されている</li> <li>地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）を活用</li> <li>国保病院（北檜山）までの利用を考慮して経路を設定する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通院など地域に欠かすことのできない路線である一方で、沿線人口が希薄であり多くの需要が望めないことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経路の延伸（本町地区～北檜山間）について検討</li> </ul>
		北檜山太櫓線	<ul style="list-style-type: none"> <li>北檜山～鵜泊団地前間を運行する路線</li> <li>平成31年4月よりデマンドバス運行開始</li> <li>通院・通学に利用されている</li> <li>地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）を活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通院など地域に欠かすことのできない路線である一方で、沿線人口が希薄であり多くの需要が望めないことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用活性化施策の検討を通じた路線の確保</li> </ul>
		大里線	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町地区～大里方面（東大里、西大里）を運行する路線（患者バス）</li> <li>当該地域は路線バス・デマンドバスの運行しない交通空白地域である</li> <li>令和6年10月～令和7年3月に患者バスデマンド化の実証運行を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通院に利用されており、地域に欠かすことのできない路線である一方で、沿線人口が希薄であり多くの需要が望めないことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年4月より患者バスのデマンド化を実施</li> </ul>
		若松線	<ul style="list-style-type: none"> <li>北檜山～若松方面（富里、二俣、小川、若松、栄、雲内、共和）を運行する路線（患者バス）</li> <li>当該地域は路線バス・デマンドバスの運行しない交通空白地域である</li> <li>令和6年10月～令和7年3月に患者バスデマンド化の実証運行を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通院に利用されており、地域に欠かすことのできない路線である一方で、沿線人口が希薄であり多くの需要が望めないことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年4月より患者バスのデマンド化を実施</li> </ul>

せたな町内のみで運行する路線	支線	小倉山線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北檜山～小倉山方面（小倉山・丹羽・愛知）を運行する路線（患者バス）</li> <li>・当該地域は路線バス・デマンドバスの運行しない交通空白地域である</li> <li>・令和7年10月～令和8年3月に患者バスデマンド化の実証運行を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通院に利用されており、地域に欠かすことのできない路線である一方で、沿線人口が希薄であり多くの需要が望めないことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和8年4月より患者バスのデマンド化を実施</li> </ul>
		松岡線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北檜山～松岡方面（徳島・松岡・豊岡）を運行する路線（患者バス）</li> <li>・当該地域は路線バス・デマンドバスの運行しない交通空白地域である</li> <li>・令和7年10月～令和8年3月に患者バスデマンド化の実証運行を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通院に利用されており、地域に欠かすことのできない路線である一方で、沿線人口が希薄であり多くの需要が望めないことから、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和8年4月より患者バスのデマンド化を実施</li> </ul>

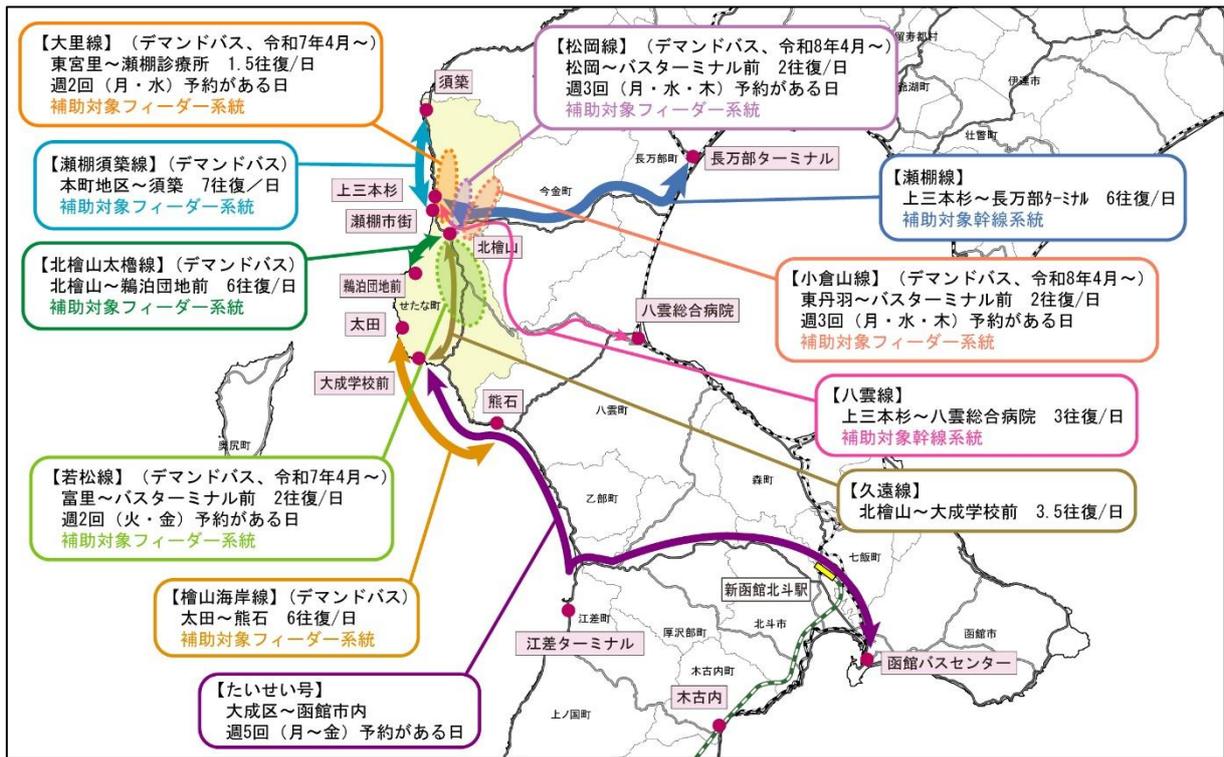


図 2-7 せたな町に関連する地域公共交通

### 2.7.2 地域公共交通の事業及び実施主体の概要

路線	起点	終点	運行態様	事業主体	補助事業の活用
瀬棚線	上三本杉	長万部ターミナル	路線定期運行	函館バス(株)	幹線補助
檜山海岸線	太田	熊石	区域運行	(有)東ハイヤー	フィーダー補助
久遠線	北檜山	大成学校前	路線定期運行	函館バス(株)	
瀬棚須築線	本町地区	須築	区域運行	(有)東ハイヤー	フィーダー補助
北檜山太櫓線	北檜山	鵜泊団地前	区域運行	(有)東ハイヤー	フィーダー補助
大里線	東大里	瀬棚診療所	区域運行	(有)東ハイヤー	フィーダー補助
若松線	富里	バスターミナル前	区域運行	(有)東ハイヤー	フィーダー補助
小倉山線	東丹羽	バスターミナル前	区域運行	(有)東ハイヤー	フィーダー補助
松岡線	松岡	バスターミナル前	区域運行	(有)東ハイヤー	フィーダー補助
八雲線	上三本杉	八雲総合病院	路線定期運行	函館バス(株)	幹線補助
たいせい号	大成区	函館市内	区域運行	(有)東ハイヤー	

## 2.8 目標達成に向けた各主体の取組

- ・せたな町の地域公共交通計画の推進に向けては、将来にわたって急激な人口減少が予想される中、町民移動ニーズに対応していくこと必要であり、関係する各主体が目標達成に向けて努力していくことが必要となる。
- ・関係する各主体においては、それぞれ以下のような取組が求められる。

### 町

- ・財政事情も勘案しつつ、町民の通院・通学をはじめとした移動ニーズに対応できるよう、地域の変化に対応した効率的な公共交通網の構築に向けて努力していく。
- ・また、公共交通の必要性について町民の理解を深めるとともに、利用促進を図っていく。

### 交通事業者

- ・安全で質の高いサービスを提供するとともに、地域の人口が減少する中での持続可能な経営に向けた事業者間の連携や人材確保などを図っていく。

### 町民・事業所等

- ・地域にとっての公共交通の重要性について理解を深める。

## 2.9 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、毎年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。



## 第3章 地域の現況及び公共交通現況調査

### 3.1 人口構造

#### (1) 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、令和2年には7,398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、令和2年には47.1%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。

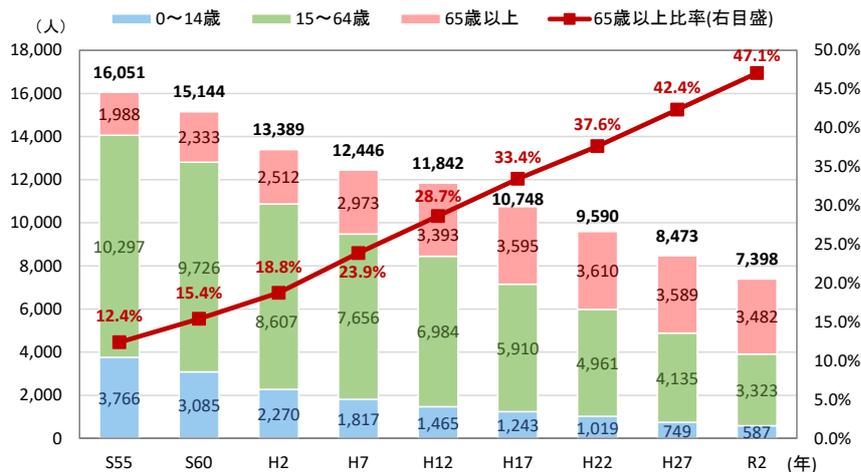


図 3-1 せたな町の年齢階層別人口の推移

資料：総務省「国勢調査」

#### (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。

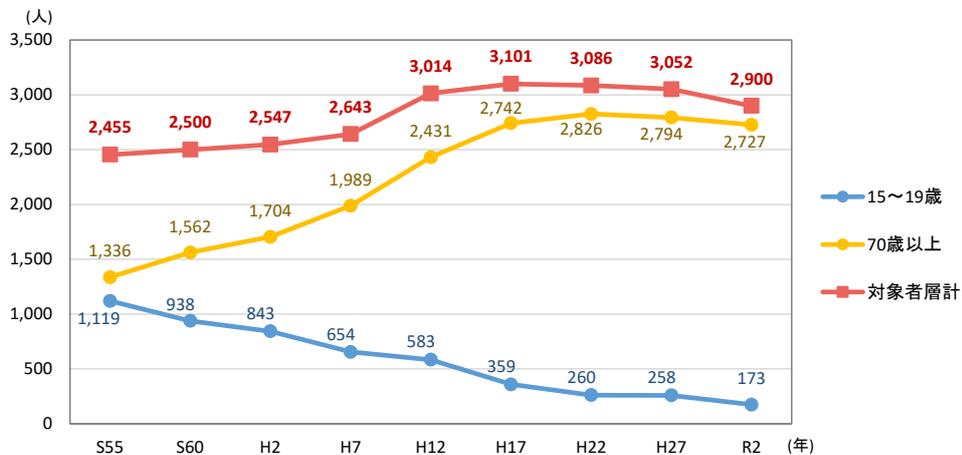


図 3-2 公共交通の利用が想定される人口階層の推移

資料：総務省「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。丹羽地区や若松地区でも全町平均を下回っている。

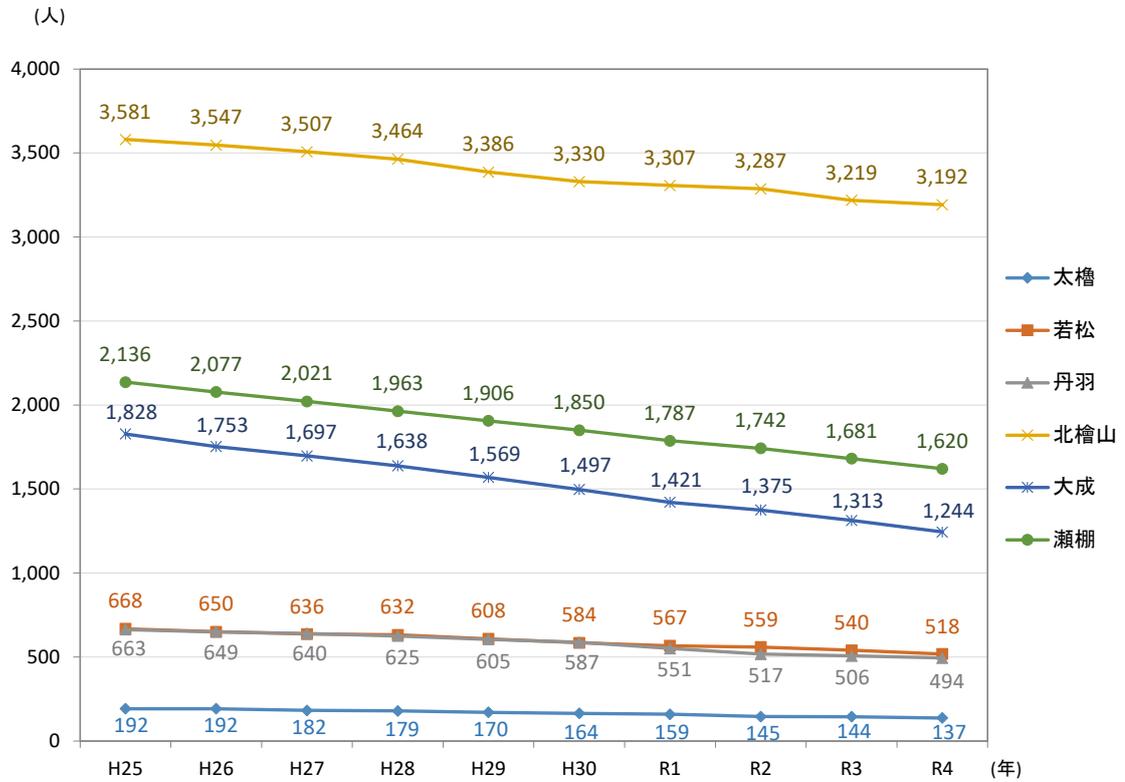


図 3-3 せたな町の地区別人口の推移

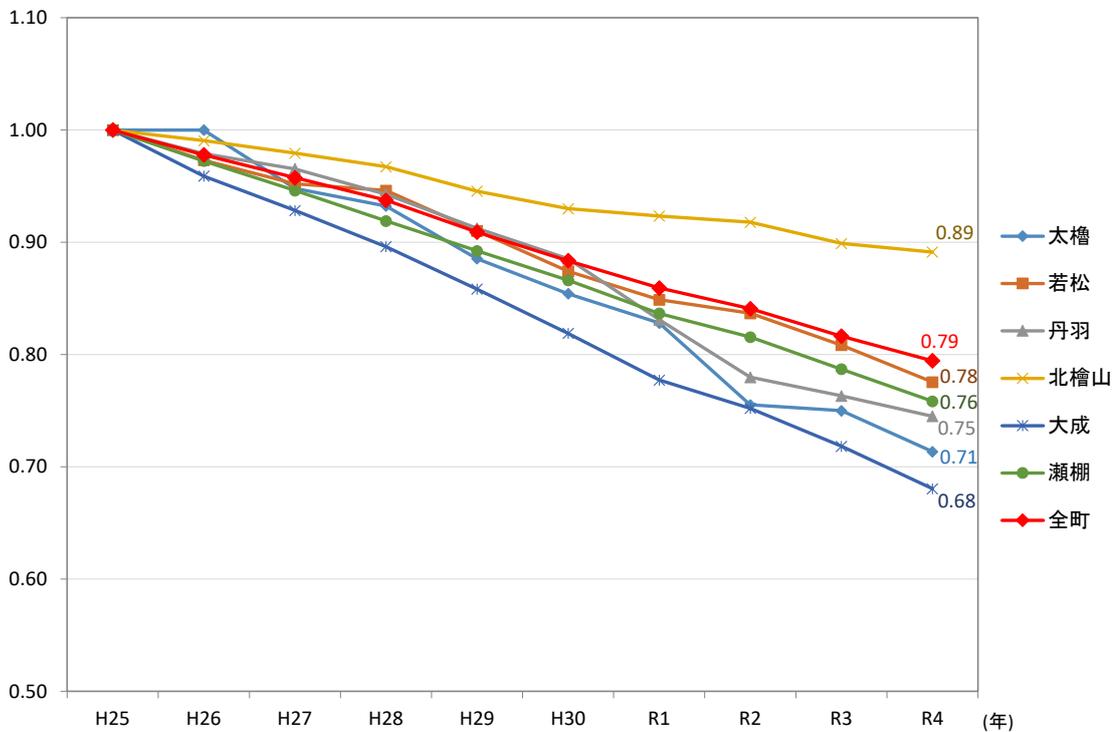


図 3-4 せたな町の地区別人口の推移 (H25=1.00)

資料：せたな町「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。

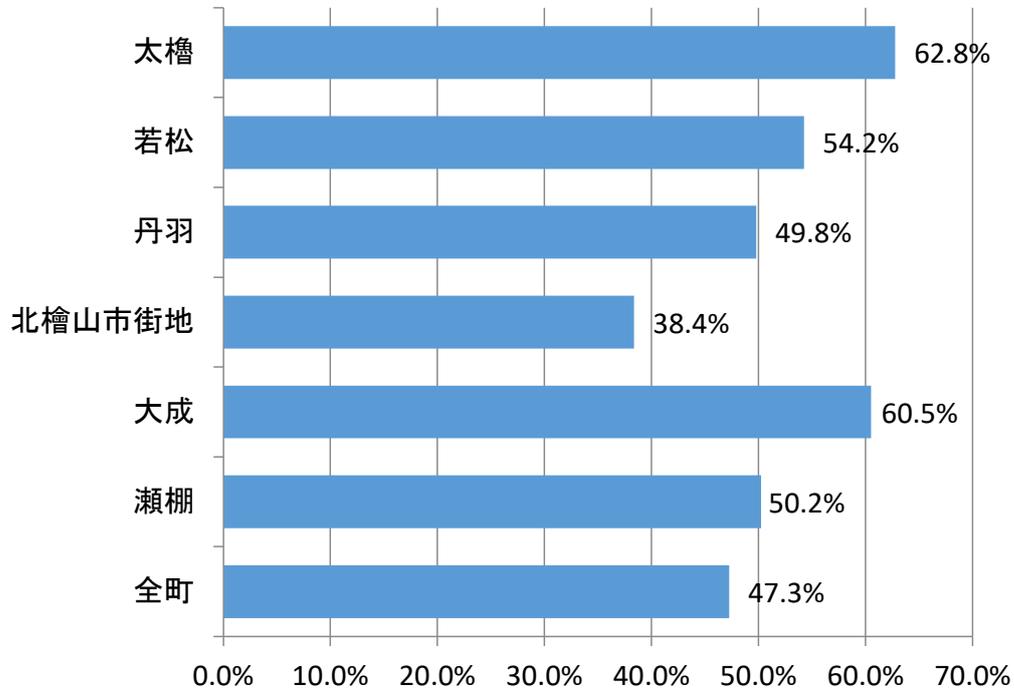


図 3-5 町内主な地区別の 65 歳以上人口比率（令和 4 年）

資料：せたな町「住民基本台帳（令和 4 年 9 月末）」



## 3.2 観光

### (1) 地域の観光入込の推移

- ・せたな町の観光入込客は令和3年度で年間17.0万人となっており、新型コロナウイルス感染症が拡大する以前の令和元年度までは横ばい傾向が続いていた。
- ・なお、令和元年度の内訳としては、道内客や日帰客の比率が高くなっている。令和3年度に北海道観光機構が実施した「2021年度北海道来訪客満足度調査」によると道内日帰客は約8割が自家用車を利用している一方、路線バスを利用する比率は4.9%にとどまっていることから、公共交通機関を利用している観光客は非常に少ないことが推測される。

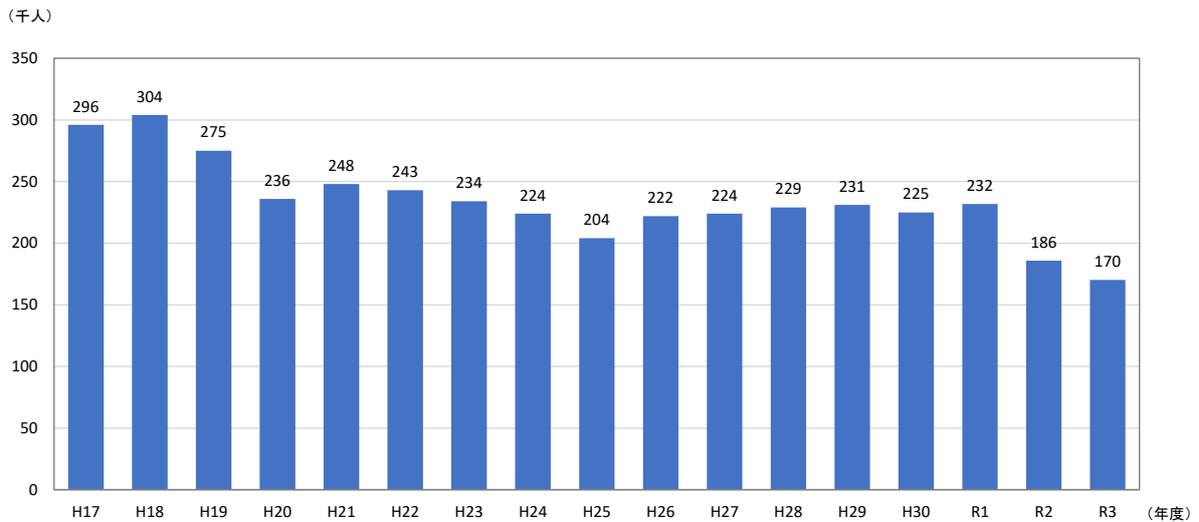


図 3-6 せたな町の年間観光入込客数の推移

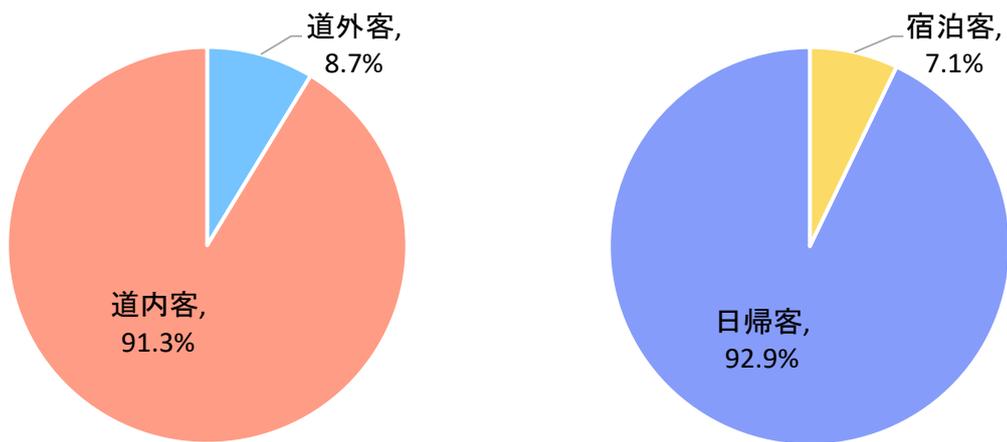


図 3-7 せたな町の観光入込の道内・道外比率（左）及び日帰・宿泊比率（右）  
（令和元年度）

資料：北海道「北海道観光入込客数調査報告書」

※新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、観光入込の比率についてはコロナ禍以前である令和元年度のデータを掲載している。

## (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。

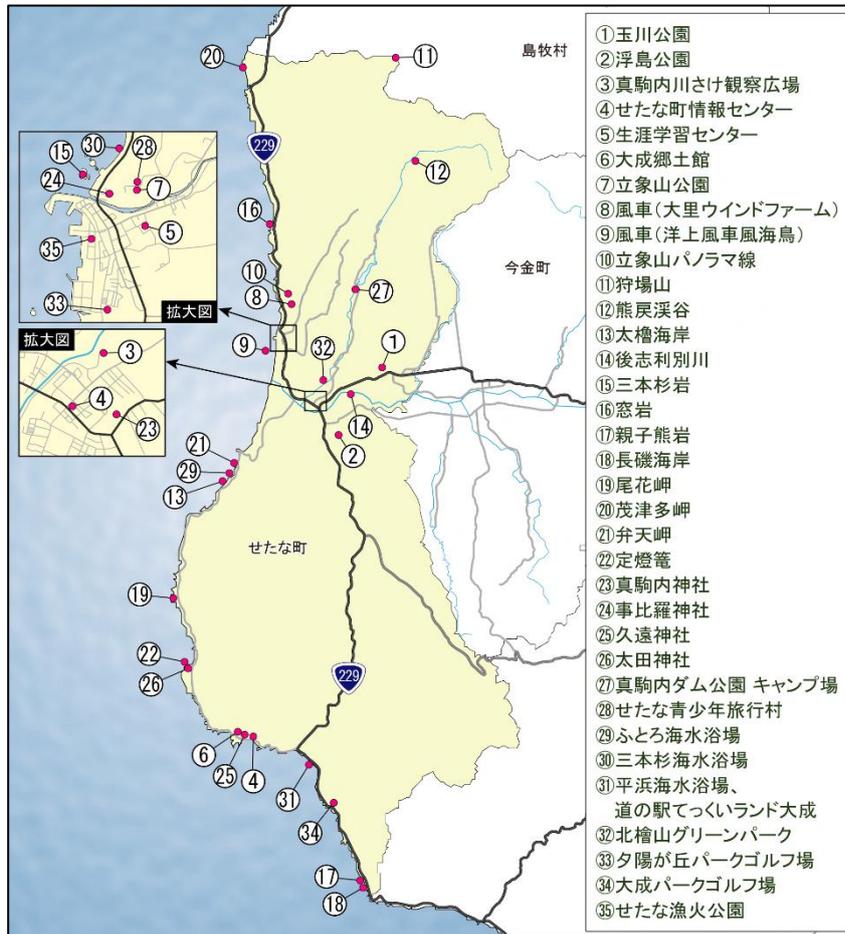


図 3-8 せたな町の主な観光資源

資料：せたな町観光協会 HP を基に作成

表 3-1 せたな町の主な観光資源の入込客数

番号	観光施設	R1 年度 (コロナ禍前)	R3 年度
4	せたな町情報センター	3,996	63
5	生涯学習センター	1,238	566
6	大成郷土館	17	53
7	立象山公園	7,560	1,380
12	熊戻溪谷	20	43
27	真駒内ダム公園 キャンプ場	124	237
28	せたな青少年旅行村	2,286	1,267
29	ふとろ海水浴場	1,891	0
30	三本杉海水浴場	4,775	0
31	平浜海水浴場	2,212	0
	道の駅てっくいらんど大成	49,771	21,250
32	北檜山グリーンパーク	8,093	6,357

※㉙～㉛の海水浴場は、R3 年度はコロナの影響により町としては開設していないため 0 人。

資料：せたな町提供資料

### (3) 宿泊施設

- ・せたな町の宿泊施設は、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 3-9 せたな町の主な宿泊施設

資料：せたな町観光協会 HP を基に作成

### 3.3 商業

- ・せたな町の小売業販売額、事業所数、従業者数は、平成 11 年以降減少傾向にある。近年（平成 24 年以降）ではいずれも緩やかに減少している。

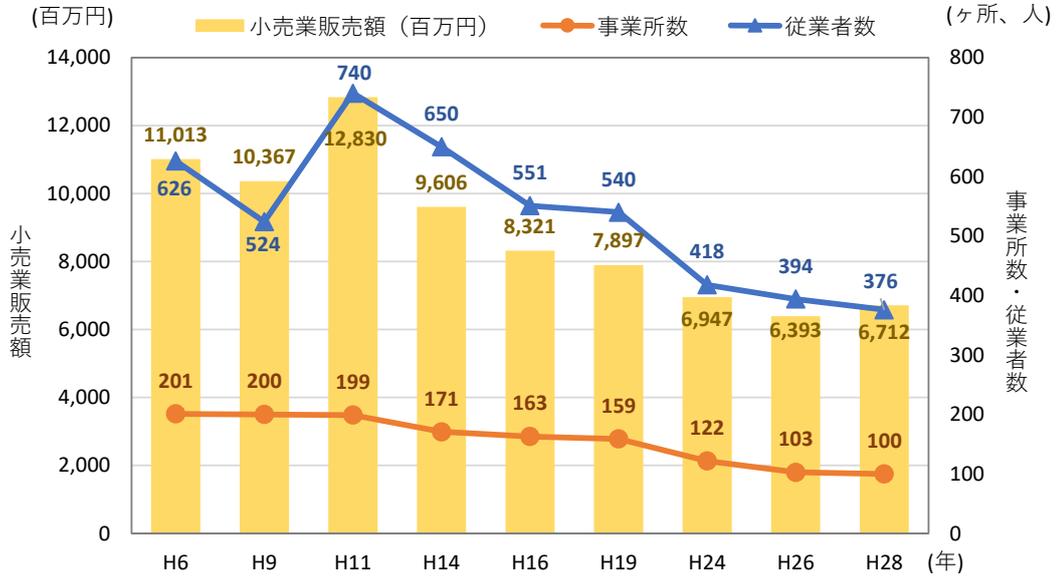


図 3-10 小売業販売額、事業所数、従業者数の推移

資料：経済産業省「商業統計、経済センサス（平成 24 年、28 年）」

※合併前の数値は 3 町のデータを合計したもの。

※平成 30 年より商業統計は廃止されている。



### 3.4 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 8 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。

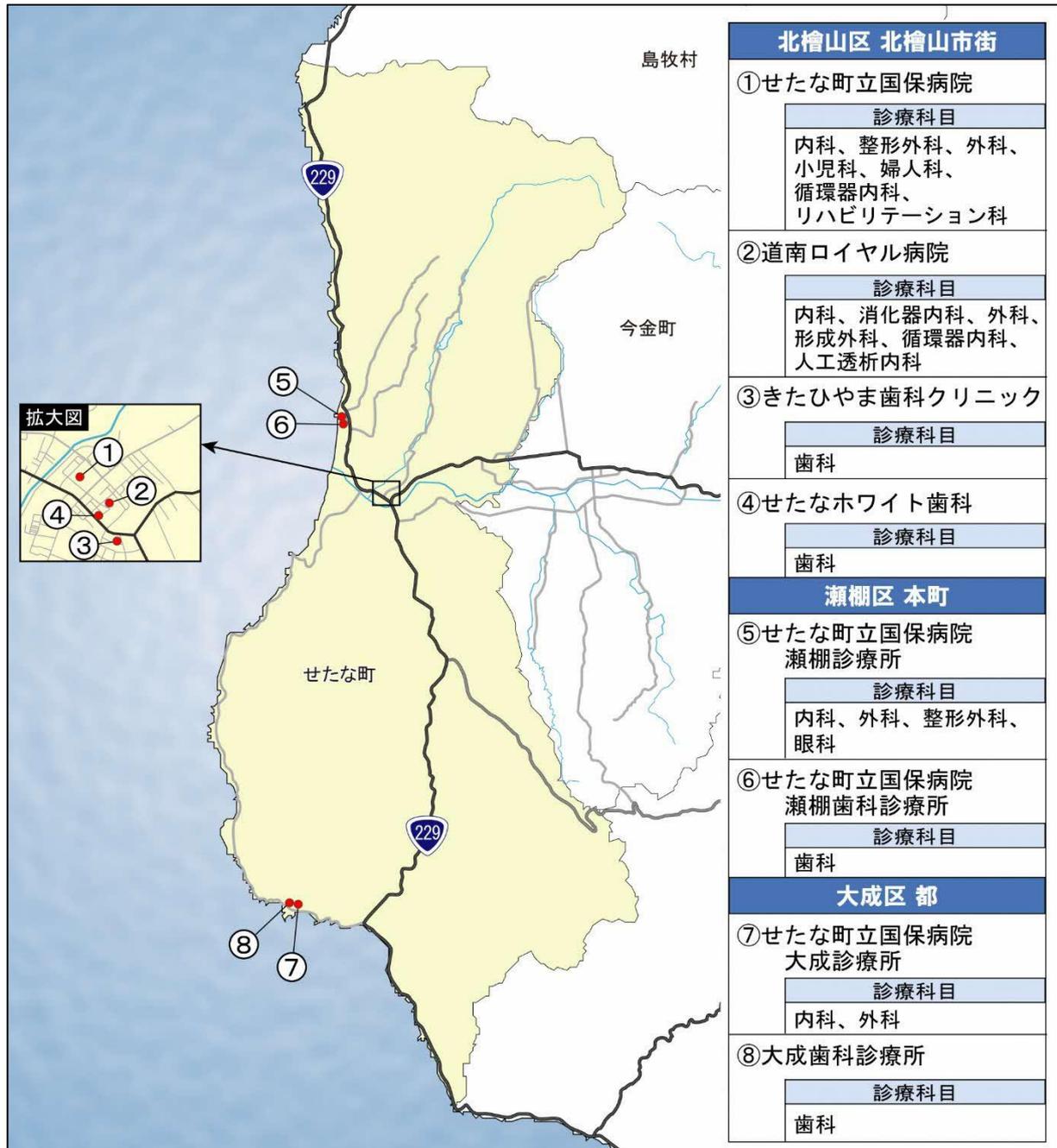


図 3-11 せたな町の医療施設の立地及び診療科目

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、3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、小学校、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 3-12 せたな町の教育施設

資料：せたな町 HP を基に作成

### 3.5 地域構造

#### (1) 医療圏

- 令和 2 年度の受診動向データを基に、せたな町内の入院・通院状況をみると、入院については 5.7%が町内であるのに対し、72.1%が南渡島と非常に高い。次いで 19.1%が札幌市となっている。通院については、56.1%が町内、20.7%が南渡島、14.5%が八雲町となっている。

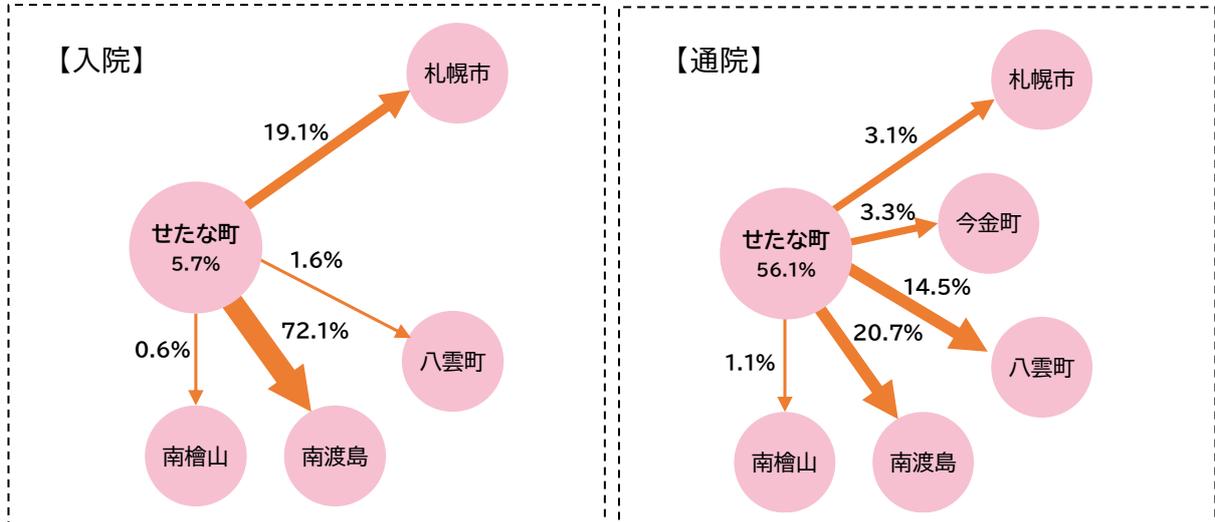


図 3-13 せたな町民の受診先（令和 2 年度、受診動向データを基に作成）

資料：北海道八雲保健所提供資料

#### (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。

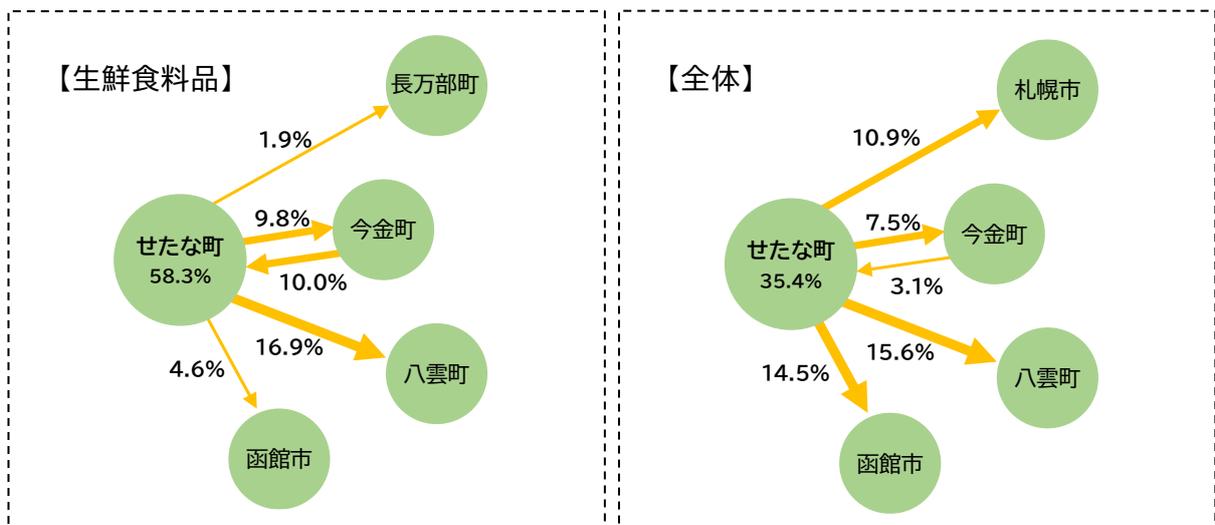


図 3-14 せたな町民の買い物先（平成 21 年度）

資料：北海道「地域商圈動向調査（平成 21 年度）」

### (3) 通勤・通学圏

- ・令和2年の国勢調査を基に、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。
- ・通学先としては今金町や八雲町への通学がある。町外からの通学は今金町のみであり、64人となっている。

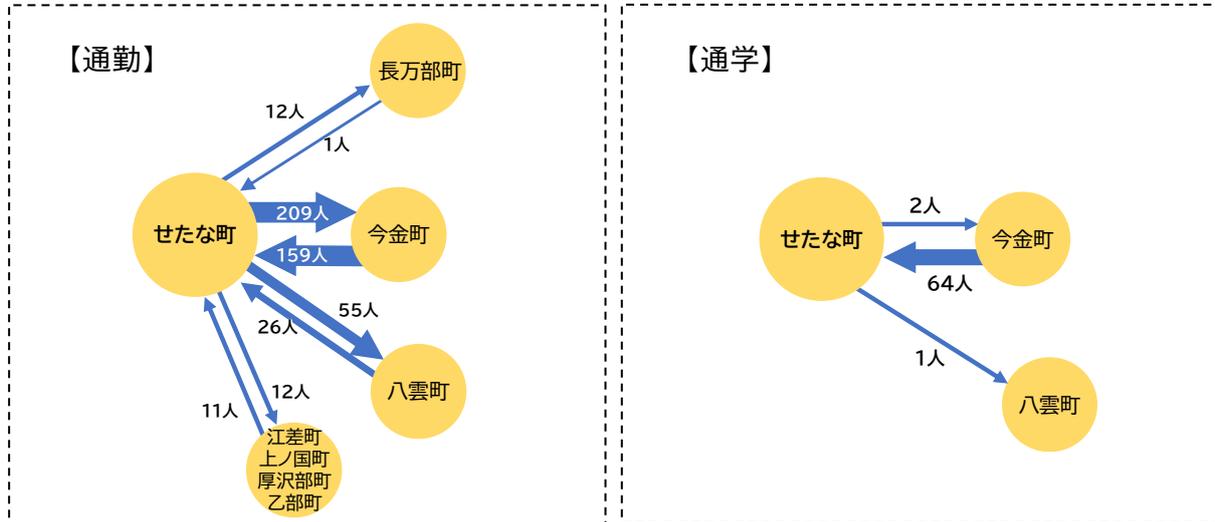
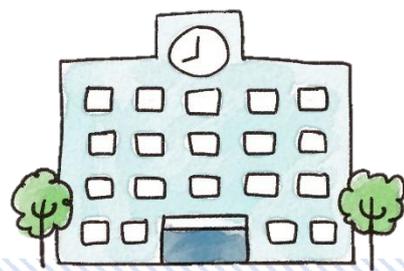


図 3-15 せたな町の町外との通勤・通学状況(令和2年)

資料：総務省「国勢調査(令和2年)」



### 3.6 交通ネットワーク

#### (1) 公共交通ネットワーク

- ・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、熊石での乗換が必要となる。

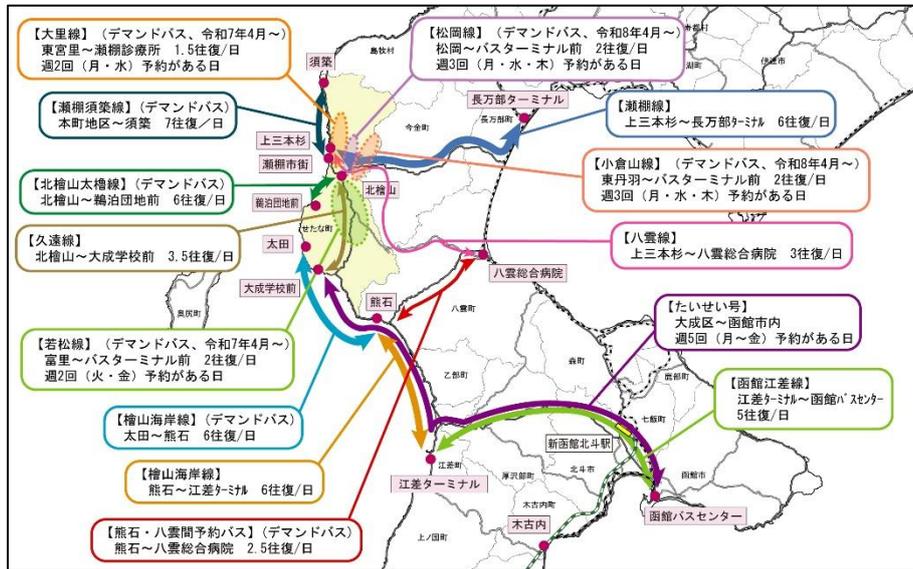


図 3-16 せたな町を取り巻く公共交通ネットワーク

資料：函館バス時刻表等

#### (2) 公共交通ネットワークの運賃

- ・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。

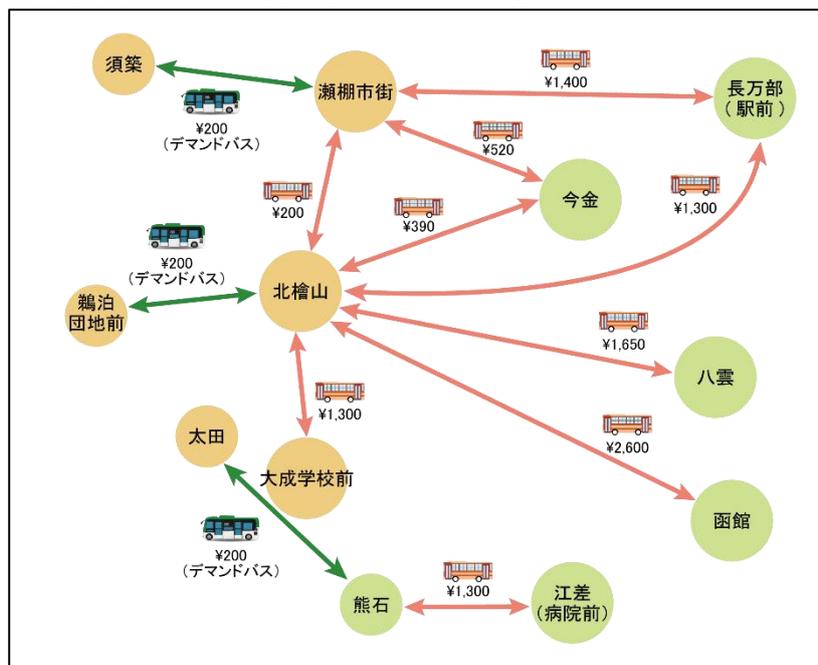


図 3-17 せたな町を取り巻く公共交通ネットワークの運賃

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、令和12年度末の開業を目標に北海道新幹線の整備が進められている。

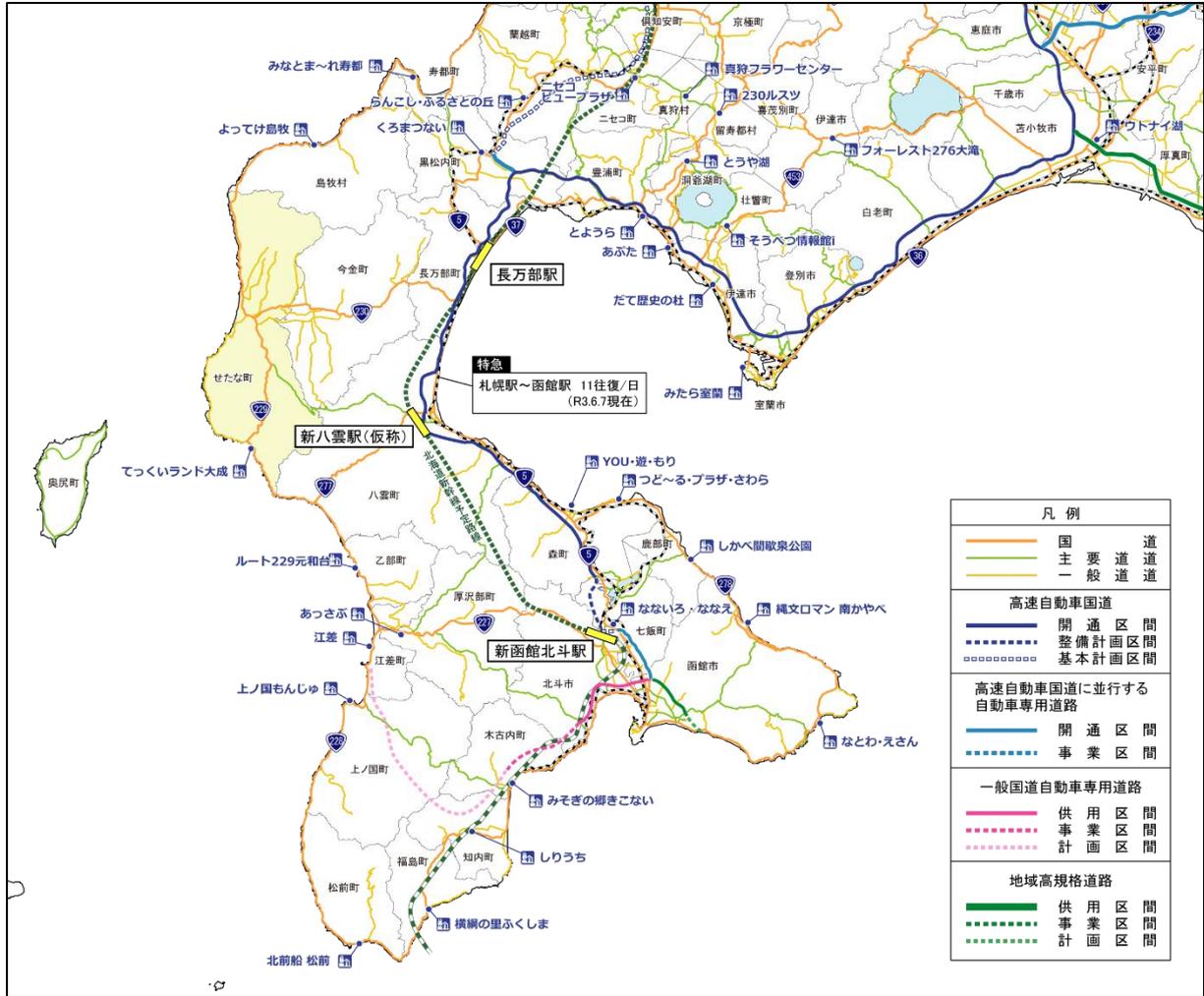


図 3-18 せたな町をとりまく広域交通ネットワーク

#### (4) せたな町の道路交通量

- せたな町の道路交通量は、国道 229 号のうち北檜山市街地に位置する区間が最も多く、平成 27 年度では 3,945 台/日となっている。
- 平成 22 年度と平成 27 年度を比較すると、道路交通量が減少している区間が多くみられるが、国道 229 号のうち三本杉から島牧村方面への区間や、道道 42 号、道道 232 号、道道 447 号等では道路交通量が増加している。

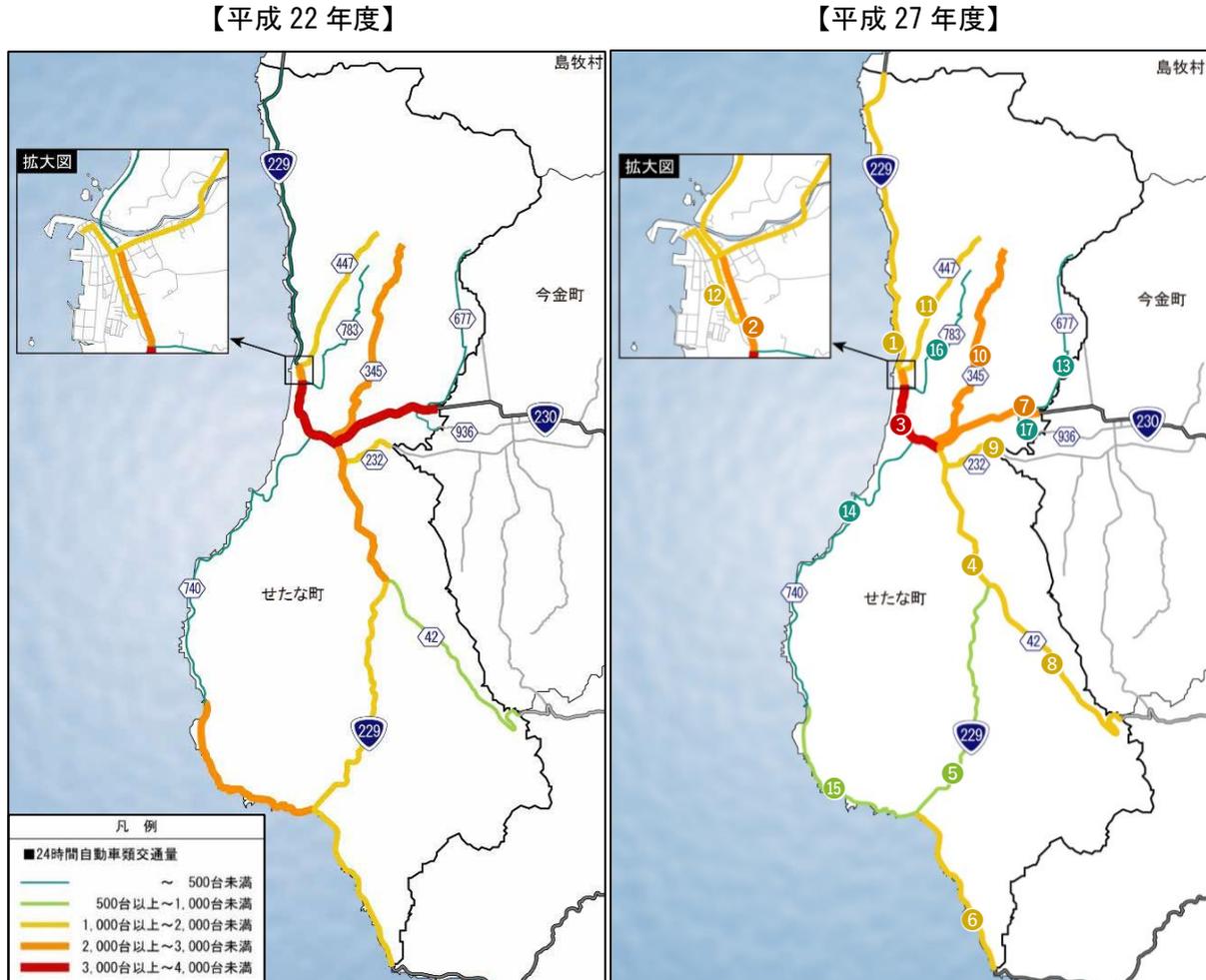


図 3-19 せたな町の道路交通量（平成 22 年度、平成 27 年度）

資料：平成 22 年度、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

表 3-2 せたな町の道路交通量

観測地点	路線名	住所	24時間自動車類交通量（台）		増減率 (H22→H27年度)
			平成22年度	平成27年度	
1	国道229号	瀬棚区三本杉	479	1,159	242.0%
2	国道229号	瀬棚区本町	2,883	2,918	101.2%
3	国道229号	北檜山区豊岡	3,627	3,945	108.8%
4	国道229号	北檜山区若松	2,609	1,731	66.3%
5	国道229号	大成区宮野	1,606	776	48.3%
6	国道229号	大成区长磯	1,193	1,012	84.8%
7	国道230号	北檜山区東丹羽	3,545	2,409	68.0%
8	道道42号八雲北檜山線	北檜山区富里	982	1,278	130.1%
9	道道232号今金北檜山線	北檜山区愛知	1,068	1,375	128.7%
10	道道345号矢淵東瀬棚停車場線	北檜山区松岡	2,170	2,351	108.3%
11	道道447号西大里瀬棚停車場線	瀬棚区西大里	1,174	1,594	135.8%
12	道道459号瀬棚港線	瀬棚区本町	1,989	1,980	99.5%
13	道道677号小倉山丹羽停車場線	北檜山区小倉山	210	168	80.0%
14	道道740号北檜山大成線	北檜山区太櫓	998	404	40.5%
15	道道740号北檜山大成線	大成区上浦	2,201	682	31.0%
16	道道783号東大里瀬棚停車場線	瀬棚区東大里	205	157	76.6%
17	道道936号丹羽今金線	北檜山区丹羽	284	221	77.8%

(5) 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。
- ・北檜山区（新成・兜野地区）、瀬棚区（海岸地区）、大成区ではデマンドバスとして運行している。そのほかの地区の多くでは、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。

表 3-3 スクールバス（ハイヤー）の運行状況（令和4年度）

【北檜山区】 (人)

地区	小学生	中学生	合計	手段
愛知	6	3	9	バス
松岡	5	2	7	バス
丹羽・西丹羽	11	6	17	バス
小倉山・東丹羽・丹羽・西丹羽	8	3	11	バス
二俣・若松・栄	5	3	8	バス
小川・若松	7	4	11	バス
富里	2	0	2	ハイヤー
新成・兜野	2	1	3	デマンドバス

【瀬棚区】

地区	小学生	中学生	合計	手段
西大里	7	2	9	バス
東大里	6	3	9	バス
海岸（元浦）	1	1	2	デマンドバス
共和	1	0	1	ハイヤー

【大成区】

地区	小学生	中学生	合計	手段
長磯・平浜・花歌	5	2	7	デマンドバス

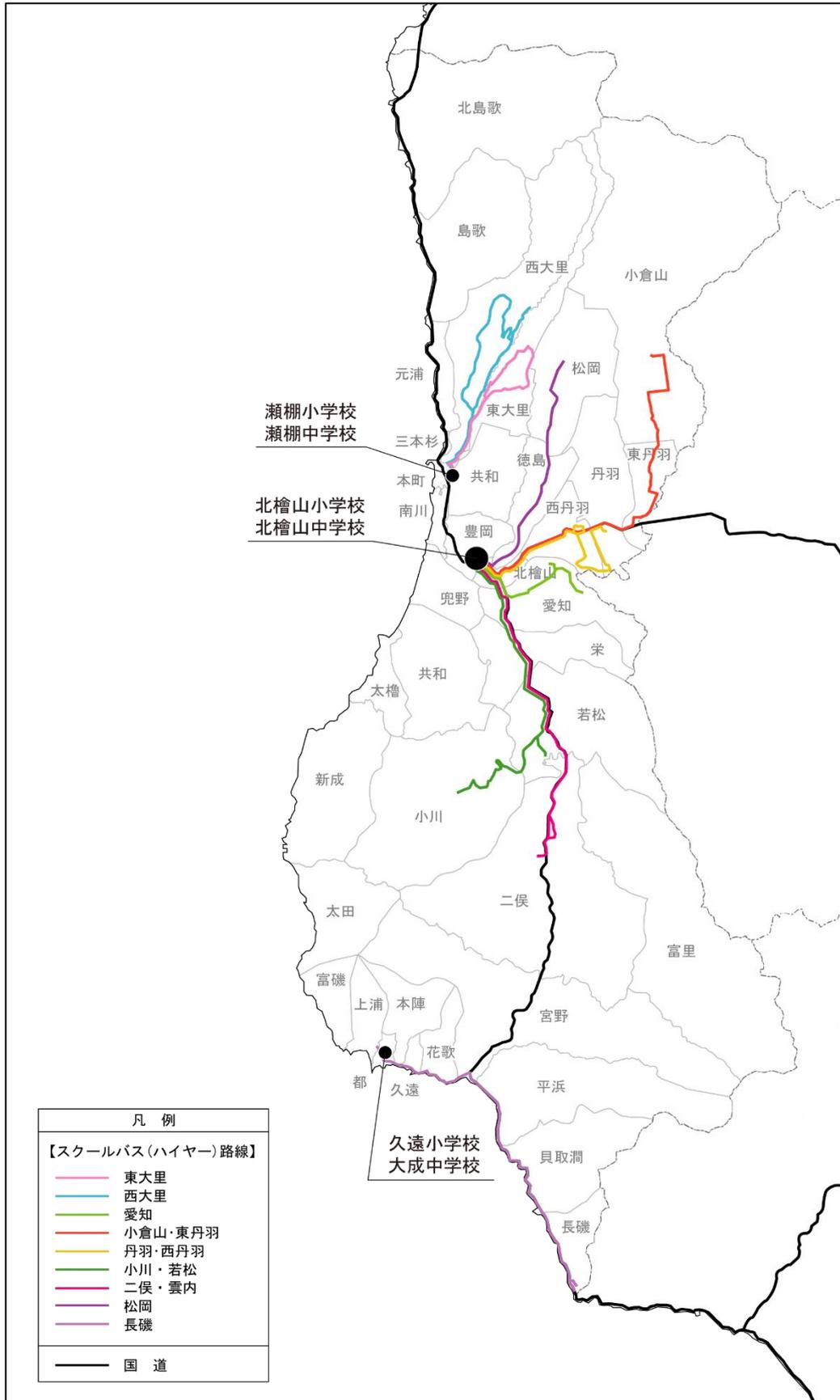


図 3-20 スクールバス（ハイヤー）の運行ルート（令和4年度）

(6) 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回から週3回毎運行しており、年間の利用者が1,000人を超えるルートもある。
- ・そのほか、民間の病院による患者送迎バスが函館方面より運行されている。

表 3-4 患者バスの運行状況

【北檜山区(各地域～国保病院)】

方面	運行(令和3年度まで)	運行(令和4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	平均
小倉山・丹羽・愛知	月・木	月・木	1,743	1,684	1,457	1,143	873	1,380
富里・二俣・小川	火・金	火・金	2,434	2,199	1,907	1,314	1,158	1,802
太櫓・新成	月・水 (R1年度廃止)	—	1,508	1,201	—	—	—	1,355
雲内・栄・共和	火・木	火・木	252	249	181	128	150	192
徳島・松岡	水・金	水・金	35	74	375	191	223	180
合計			5,972	5,407	3,920	2,776	2,404	4,096

【大成区(各地域～大成診療所、大成診療所～国保病院)】

方面	運行(令和3年度まで)	運行(令和4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	平均
長磯	毎日	火・水・金	1,987	2,291	2,124	1,772	1,800	1,995
太田	毎日	火・水・金	1,147	1,256	1,410	935	761	1,102
大成診療所⇔国保病院	金・第2木・第4月	金・第2木・第1月	1,685	1,579	1,469	1,092	825	1,330
合計			4,819	5,126	5,003	3,799	3,386	4,427

【瀬棚区(各地域～瀬棚診療所)】

方面	運行(令和3年度まで)	運行(令和4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	平均
須築	火 (R3年度廃止)	—	739	689	482	252	—	541
須築⇔診療所・国保病院	月・金	R4年度廃止	1,862	1,792	1,153	1,023	996	1,365
南川・共和	火	金	0	0	3	0	1	1
東大里・西大里	水	月	350	478	446	460	473	441
合計			2,951	2,959	2,084	1,735	1,470	2,240

※令和4年度より「瀬棚診療所⇔国保病院」を運行。

表 3-5 民間の病院による患者送迎バス

病院	住所	概要
江口眼科病院	函館市末広町7-13	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠方の方・ご高齢の方・交通手段の無い方を対象に、渡島檜山管内を運行する無料送迎バスを運行。</li> <li>・予約制。</li> <li>・せたな町まで運行する路線として「旧大成方面(水曜日、第3水曜日を除く)」、「旧瀬棚方面(金曜日)」がある。</li> </ul>
吉田眼科病院	函館市本通2丁目31-8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方の方や交通手段がなく通院困難という患者を対象に、無料送迎バスを運行。</li> <li>・予約制。</li> <li>・乗車の際には「診察券」の提示が必要。乗降に不安のある方には運転手が介助する。</li> <li>・指定の停留所以外での乗り降りは不可。運行地域の詳細、停留所については要問合せ。</li> <li>・せたな町まで運行する路線として「今金・瀬棚・北檜山線」がある。</li> </ul>
道南ロイヤル病院	せたな町北檜山区北檜山 322-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・患者の無料送迎を実施。</li> <li>・予約制。</li> <li>・せたな町を運行する路線として「大成区方面(月・木曜日)」、「北檜山区丹羽地区・今金町方面(月・水・金曜日)」がある。</li> </ul>

資料：江口眼科病院 HP、吉田眼科病院 HP、道南ロイヤル病院 HP

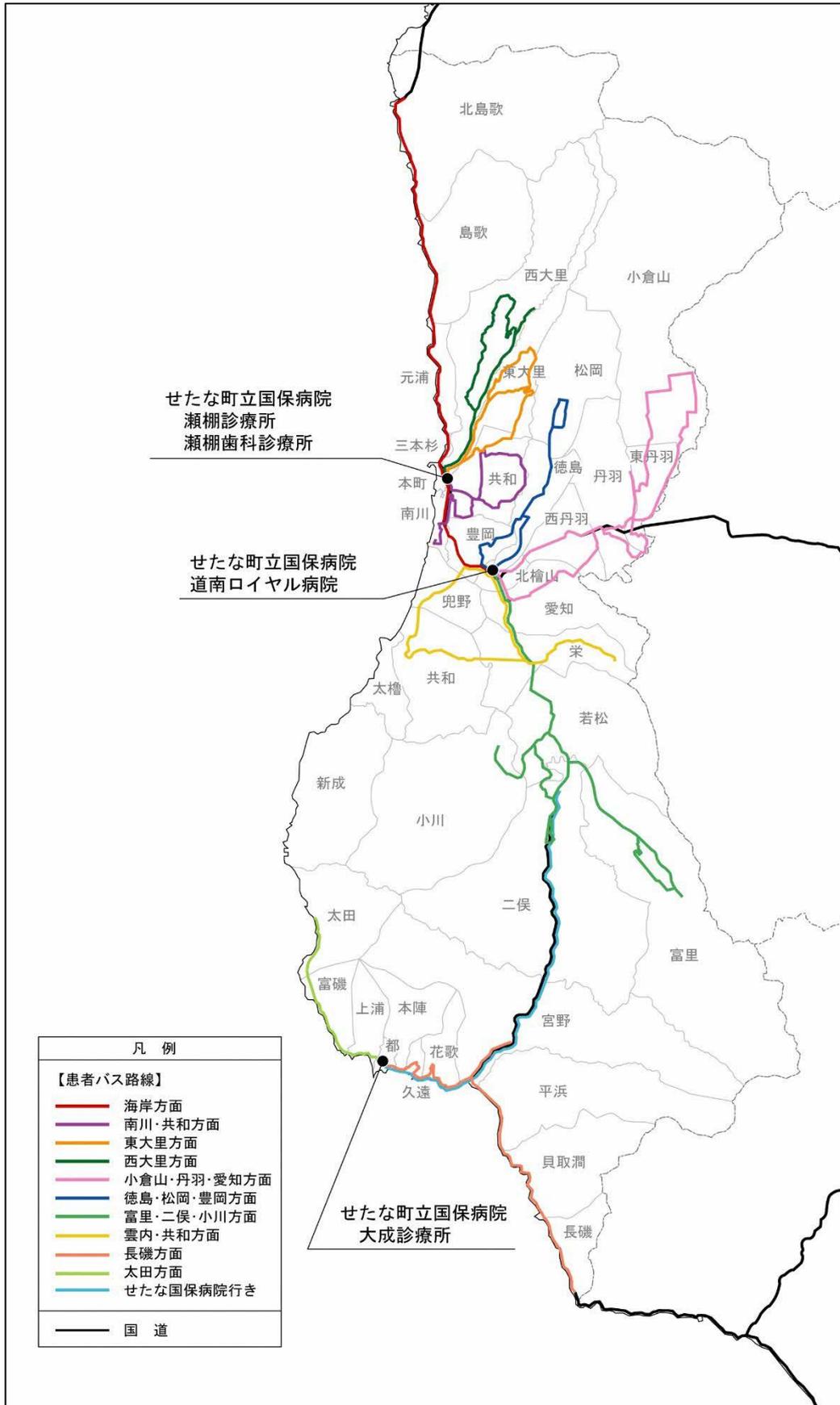


図 3-21 患者バスの運行ルート（令和 4 年度）

### 3.7 各路線の利用実態

- ・運行事業者より提供されたデータをもとに、せたな町内の各路線の利用実態についてとりまとめた。

#### (1) 瀬棚須築線（デマンドバス）

- ・瀬棚須築線（デマンドバス）の乗車人員は、令和元年度の運行開始以降増加しており、令和3年度の平均乗車人員は1.92人／便となっている。
- ・地区人口当たりの乗車回数についても増加しており、令和3年度では瀬棚地区の住民一人当たり2回以上乗車していると推測される。

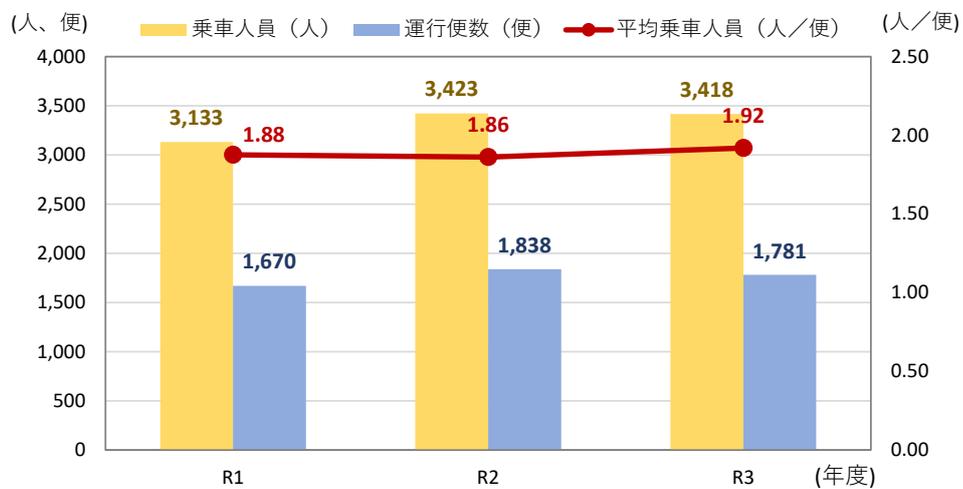


図 3-22 瀬棚須築線の運行実績

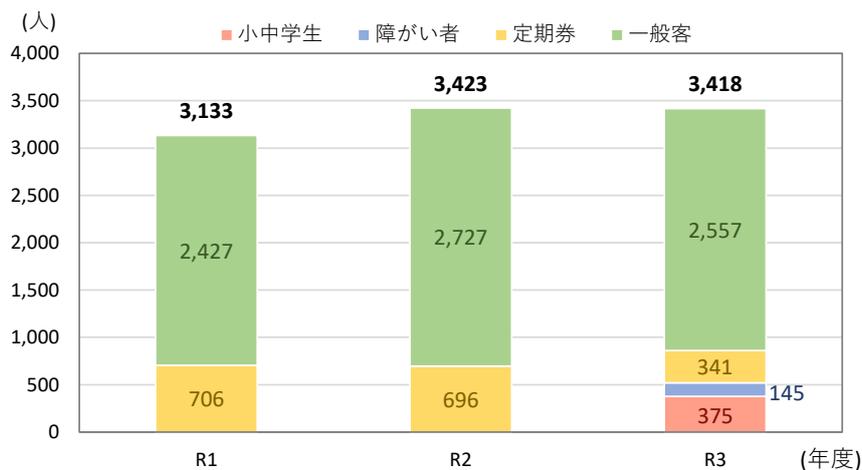
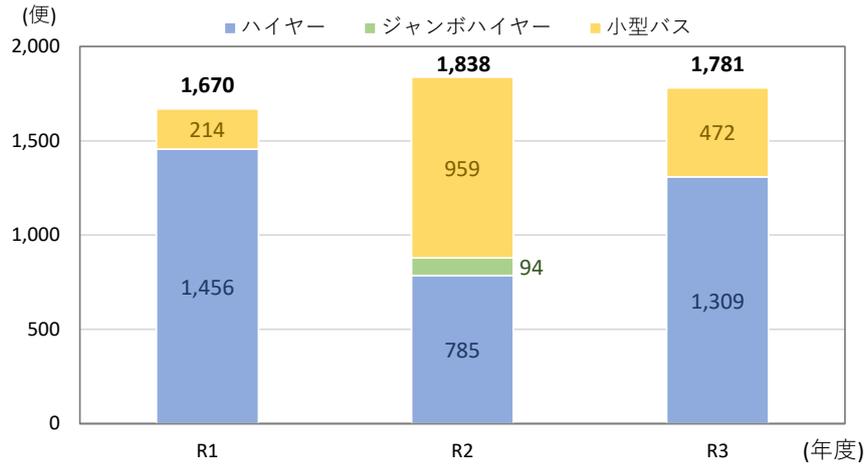


図 3-23 瀬棚須築線の乗車人員



※令和2年度ではコロナ禍における3密対応のため、ジャンボタクシー及びバスによる運行便数が増加している。

図 3-24 瀬棚須築線の運行便数

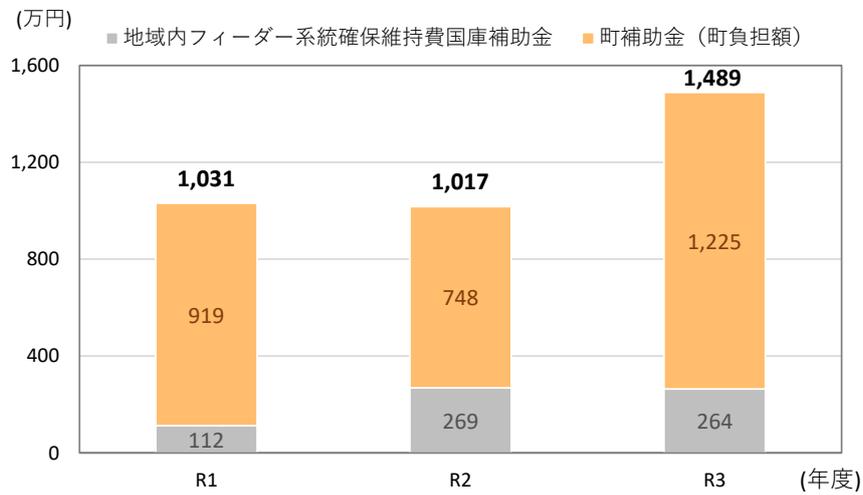


図 3-25 瀬棚須築線の運行経費の推移及び財源の内訳

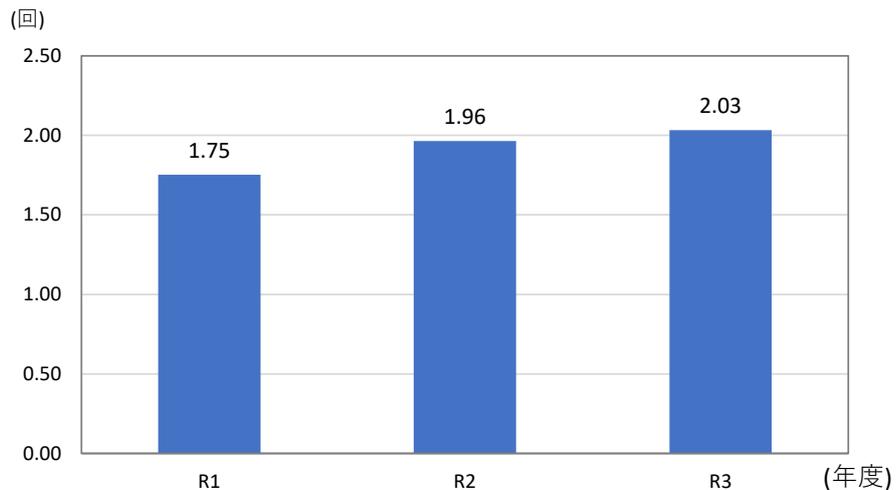


図 3-26 瀬棚須築線の地区人口当たりの乗車回数  
(乗車人員÷瀬棚地区の人口)

## (2) 北檜山太櫓線（デマンドバス）

- ・北檜山太櫓線（デマンドバス）の乗車人員は、令和元年度の運行開始以降増加傾向にあり、令和3年度の平均乗車人員は1.83人／便となっている。
- ・地区人口当たりの乗車回数についても増加しており、令和3年度では太櫓地区の住民一人当たり16回以上乗車していると推測される。

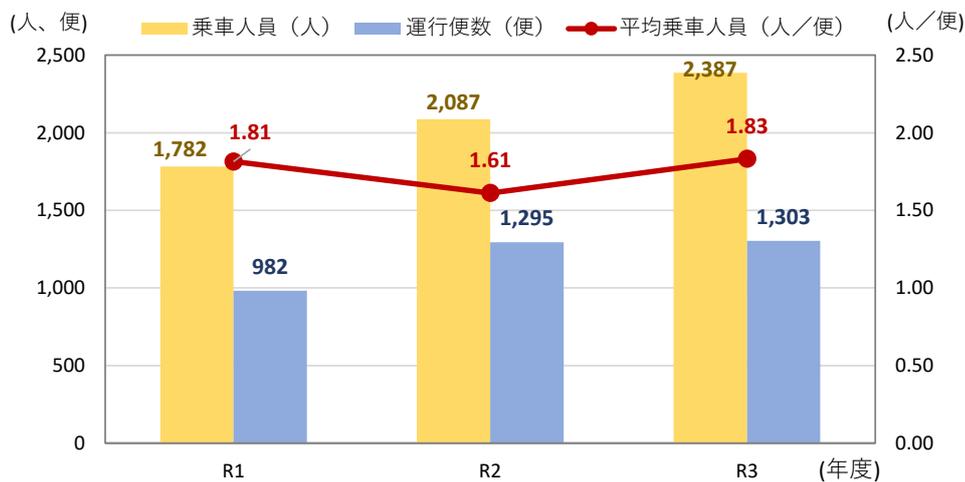


図 3-27 北檜山太櫓線の運行実績

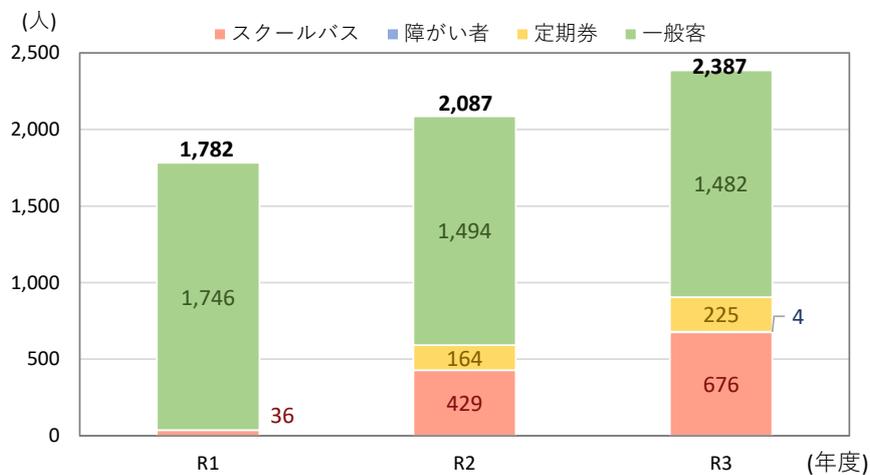
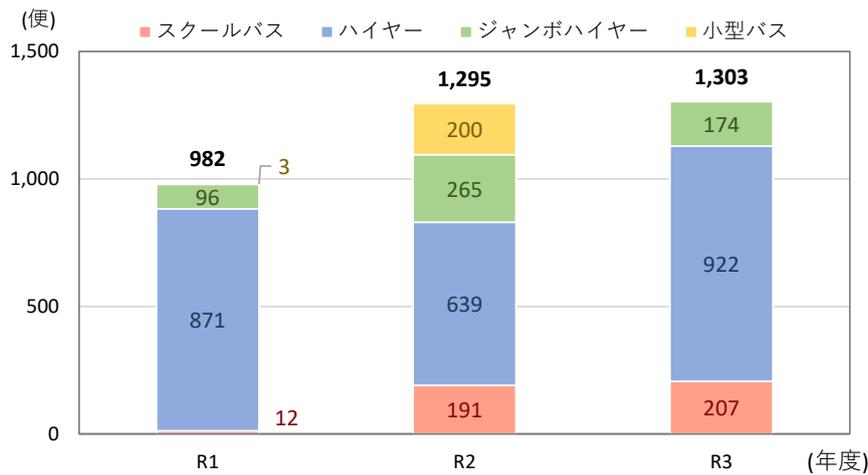


図 3-28 北檜山太櫓線の乗車人員



※令和2年度ではコロナ禍における3密対応のため、ジャンボタクシー及びバスによる運行便数が増加している。

図 3-29 北檜山太櫓線の運行便数

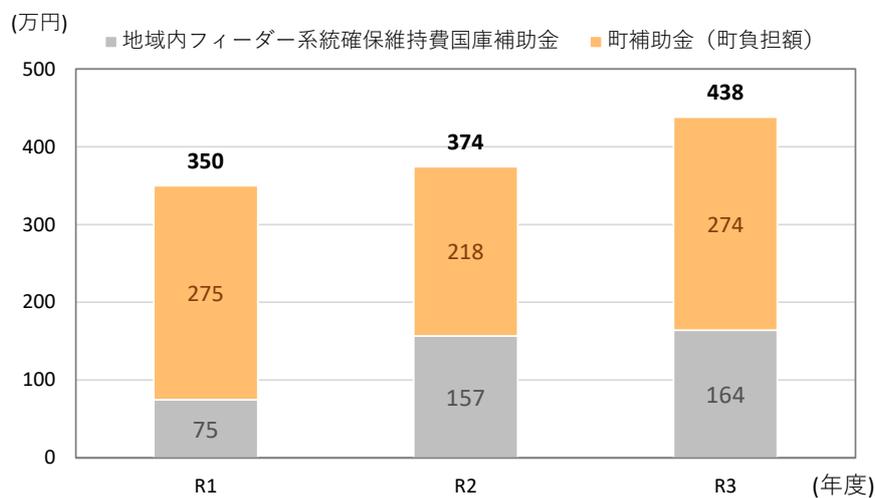


図 3-30 北檜山太櫓線の運行経費の推移及び財源の内訳

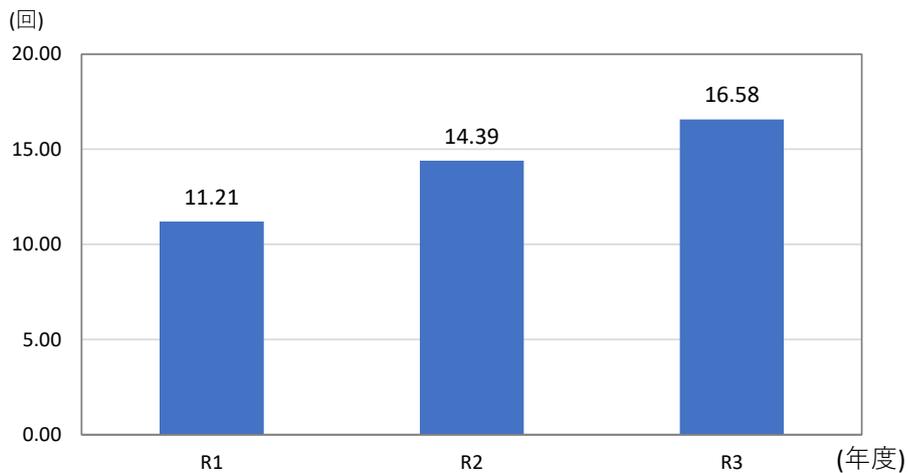
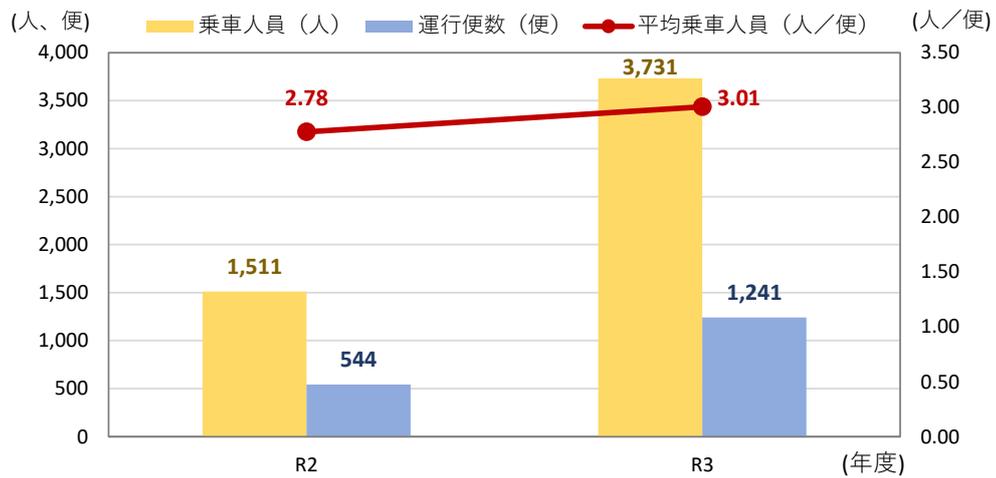


図 3-31 北檜山太櫓線の地区人口当たりの乗車回数  
(乗車人員÷太櫓地区の人口)

### (3) 檜山海岸線（デマンドバス）

- ・ 檜山海岸線（デマンドバス、大成区太田～八雲町熊石間）の乗車人員は、令和2年10月の運行開始以降増加しており、令和3年度の平均乗車人員は3.01人／便となっている。
- ・ 地区人口当たりの乗車回数についても増加しており、令和3年度では大成地区の住民一人当たり2回以上乗車していると推測される。



※檜山海岸線の令和2年度の実績は、令和2年10月～令和3年3月の期間（以下同様）。

図 3-32 檜山海岸線の運行実績

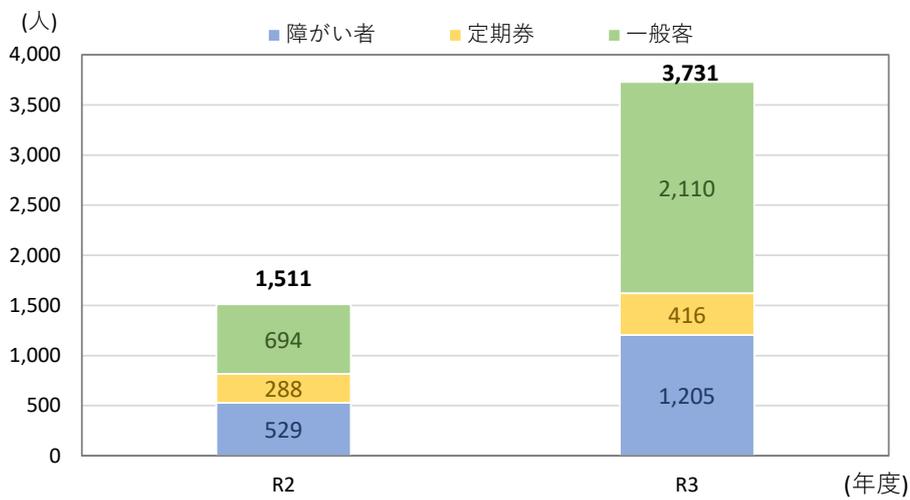


図 3-33 檜山海岸線の乗車人員

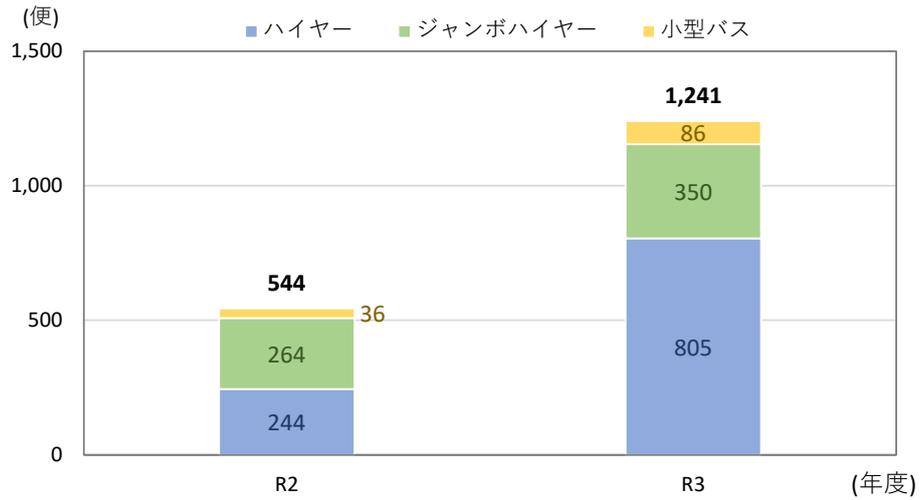


図 3-34 檜山海岸線の運行便数

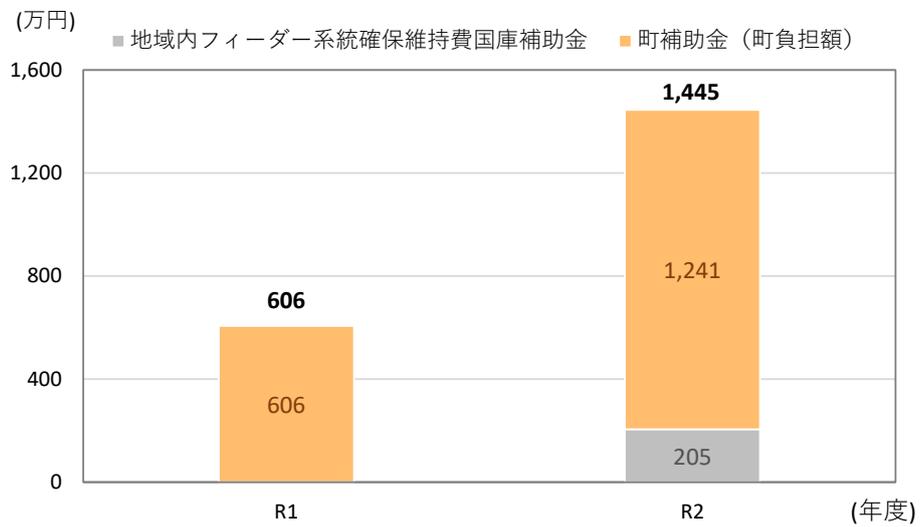


図 3-35 檜山海岸線の運行経費の推移及び財源の内訳

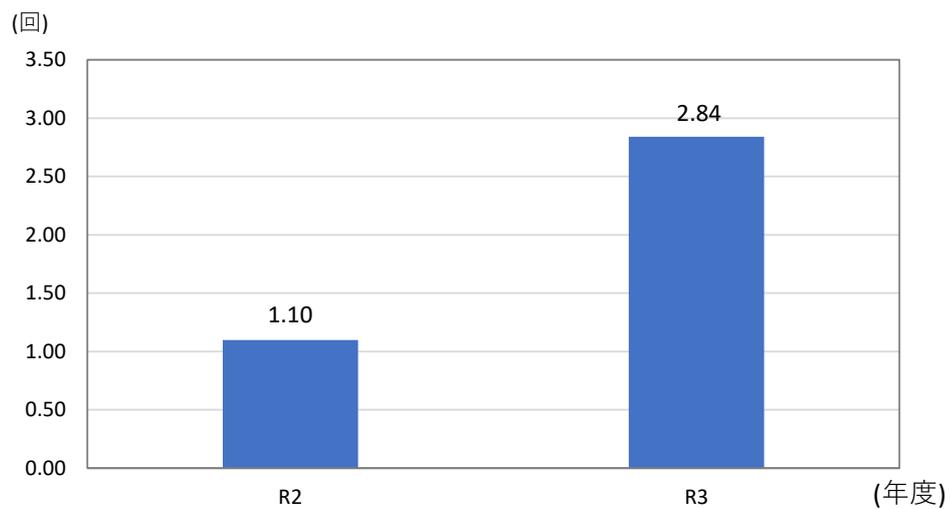


図 3-36 檜山海岸線の地区人口当たりの乗車回数  
(乗車人員÷大成地区の人口)

#### (4) 久遠線

- ・令和4年7月（IC利用のみ、以下（6）まで同様）の利用実態は以下のとおり。
- ・久遠線は、大成区の市街と若松地区の市街からの利用が多く、第二富磯～大成間は利用が少ない。
- ・乗車人員は年々減少傾向にある。

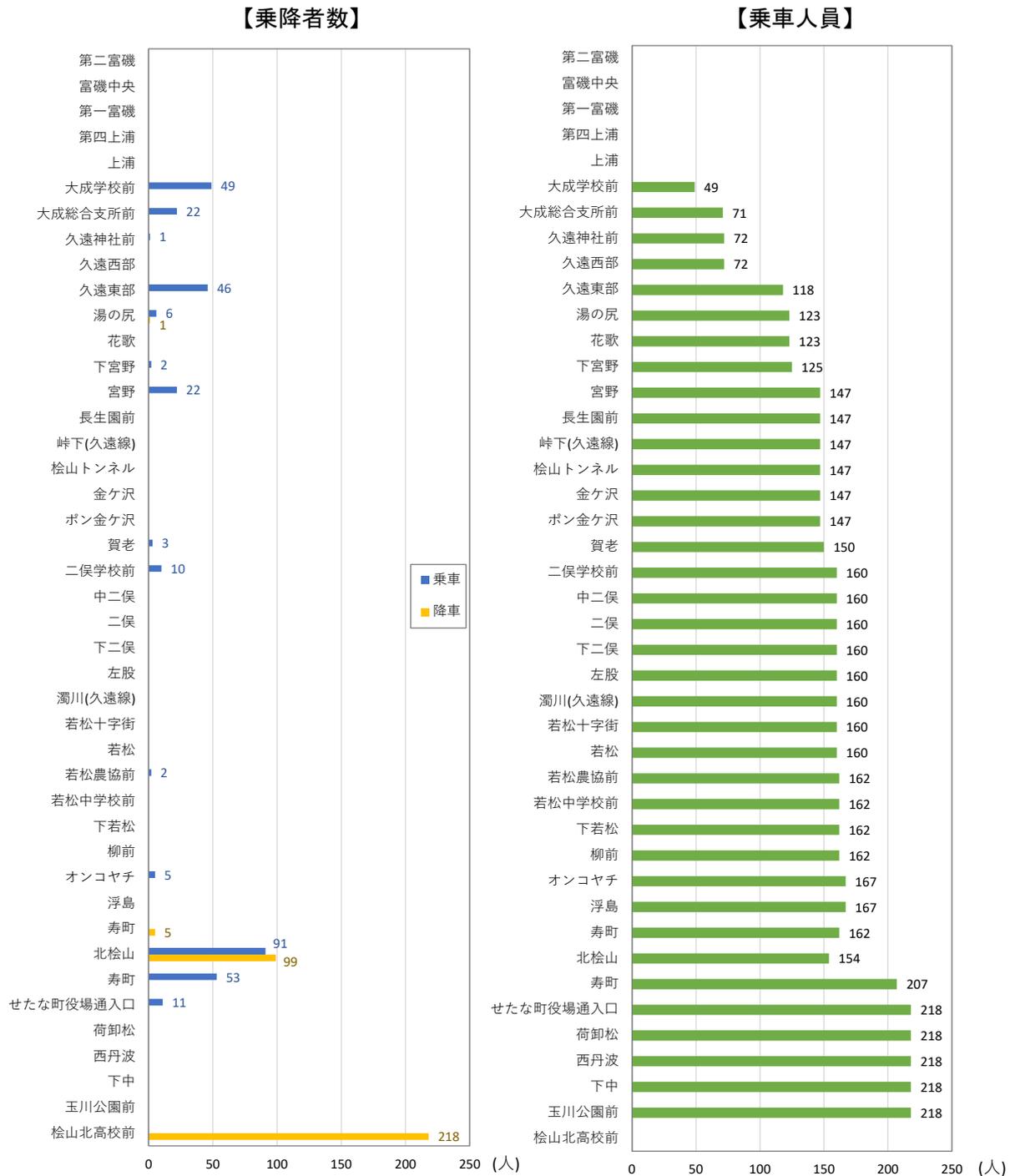


図 3-37 久遠線（上り）

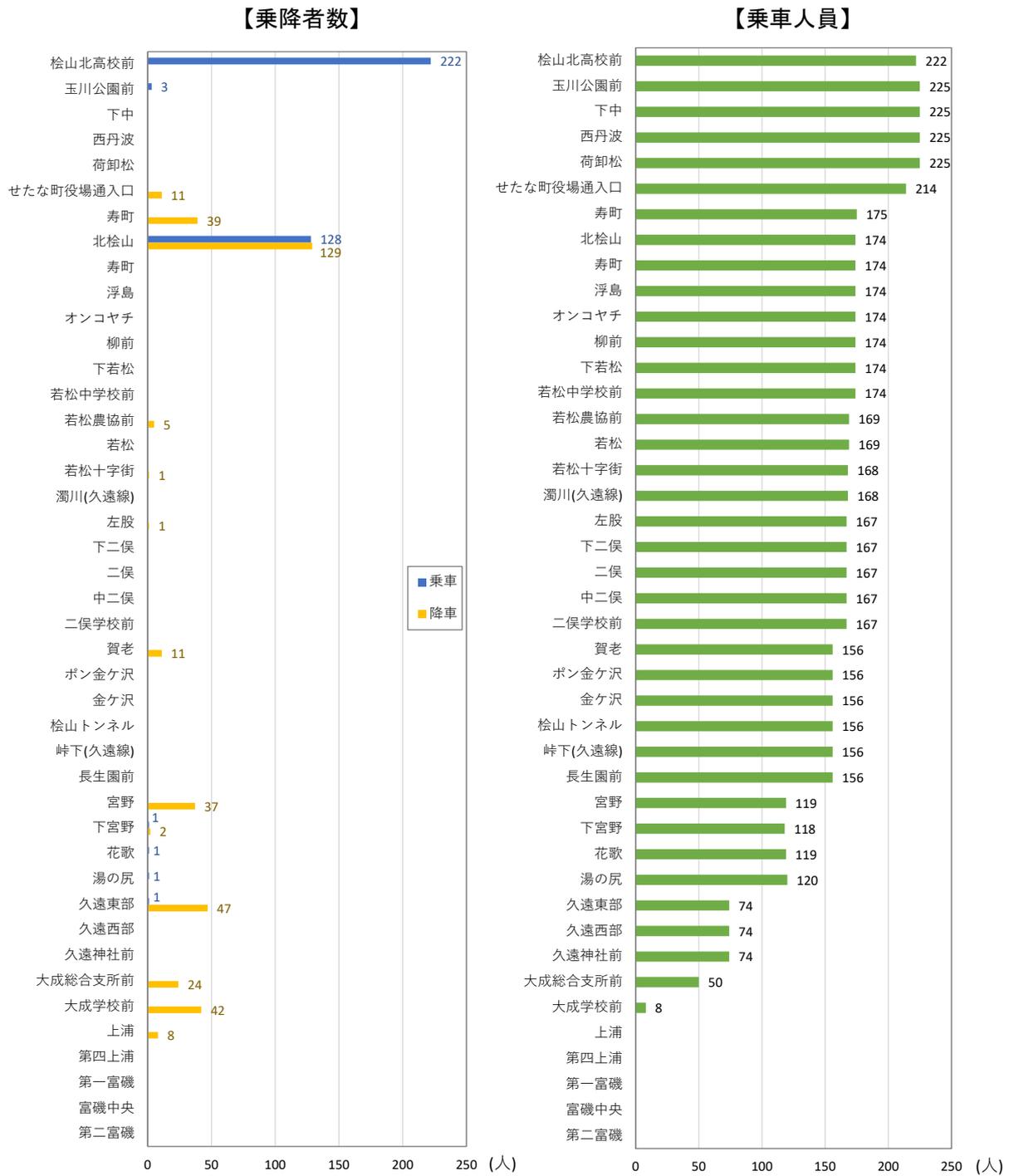


図 3-38 久遠線（下り）

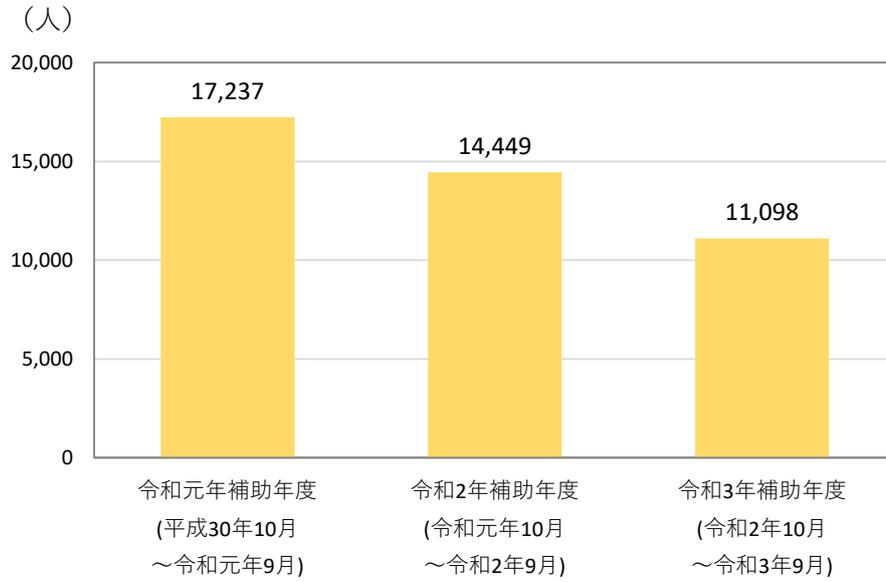
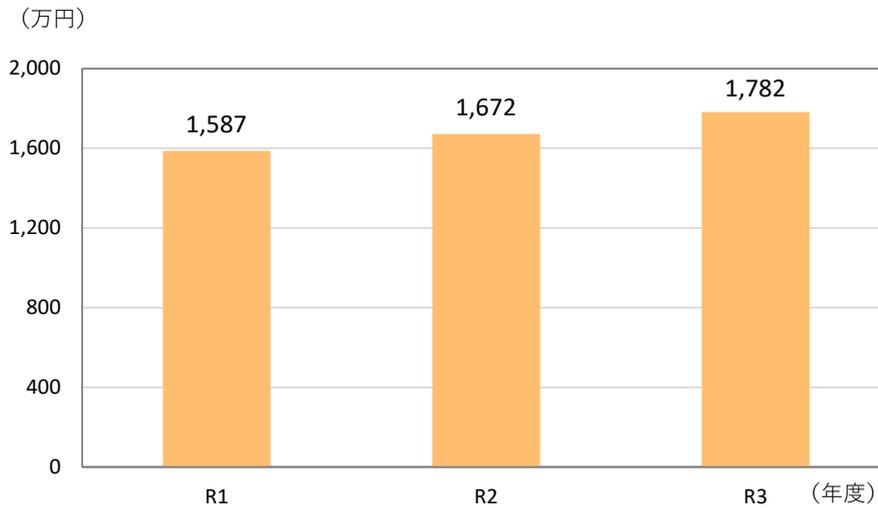


図 3-39 久遠線の乗車人員



※財源は生活路線維持費補助金（町補助金）による。

図 3-40 久遠線の運行経費の推移

(5) 瀬棚線

- ・瀬棚線は、せたな町内での利用が最も多い。また、瀬棚市街から今金市街までの利用が上下ともに多い。
- ・乗車人員は年々減少傾向にあり、令和3年では令和元年の約6割の水準となっている。新型コロナウイルス感染症の影響のほか、利用の多い檜山北高校生徒の減少も影響している。

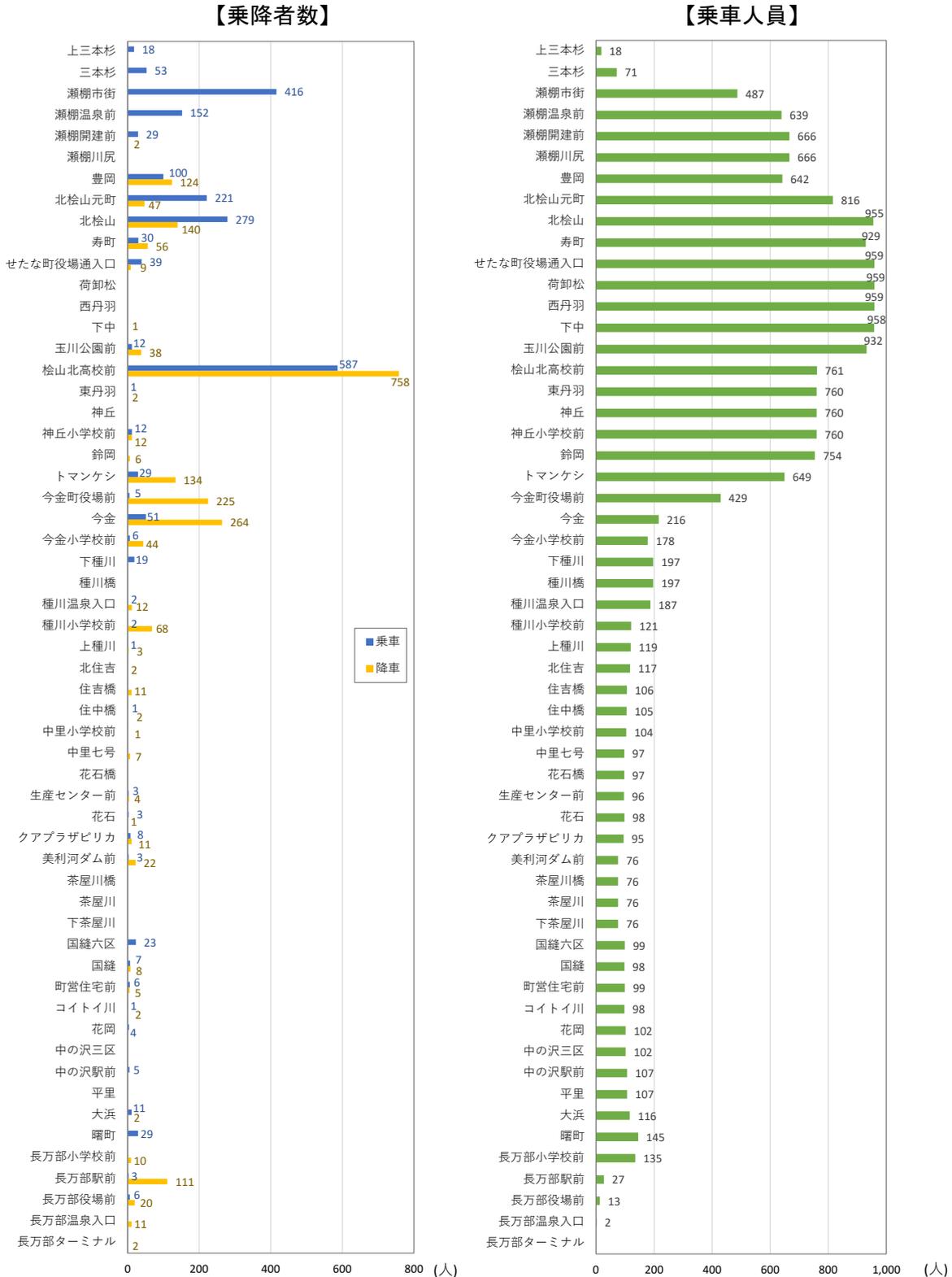
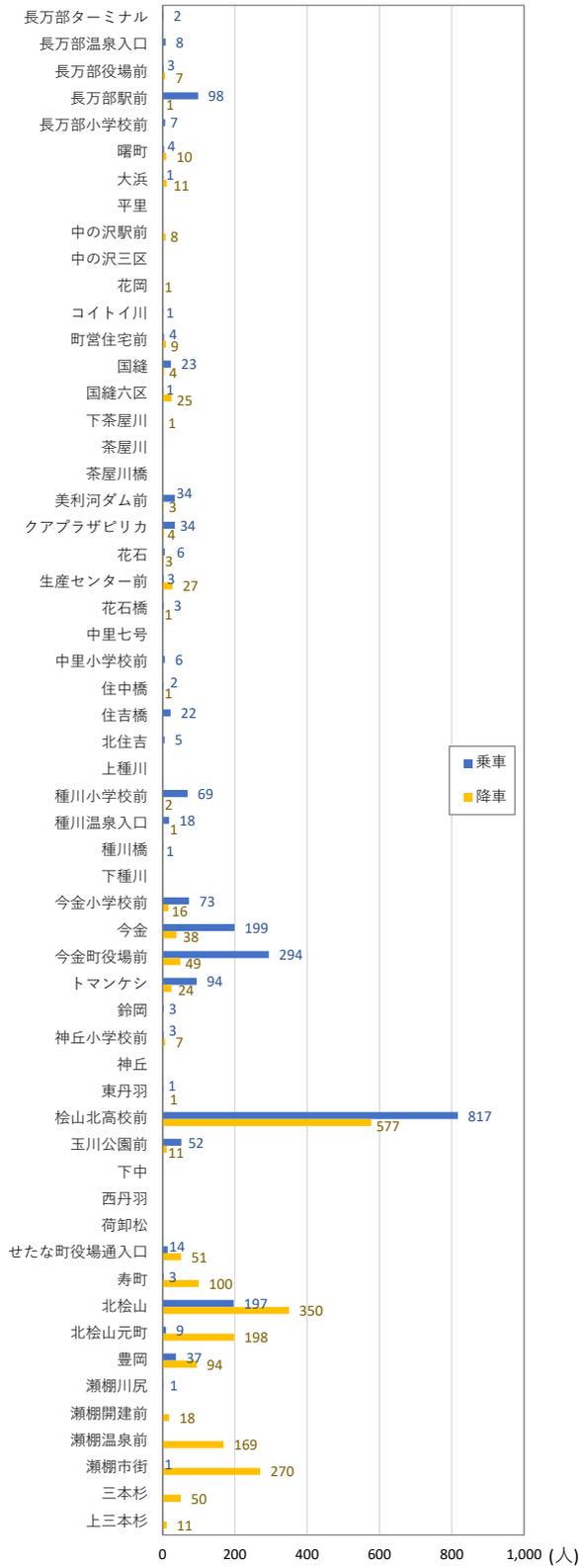


図 3-41 瀬棚線（上り）

【乗降者数】



【乗車人員】



図 3-42 瀬棚線 (下り)

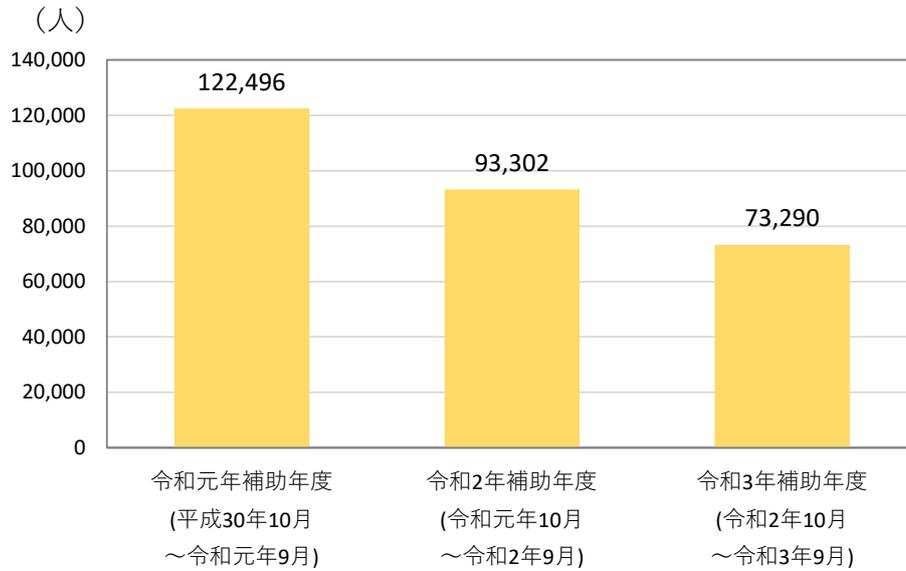


図 3-43 瀬棚線の乗車人員

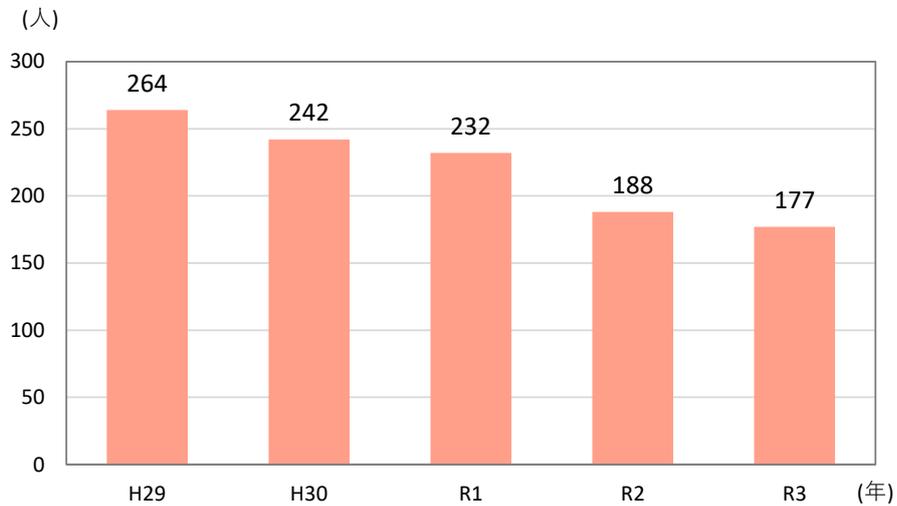
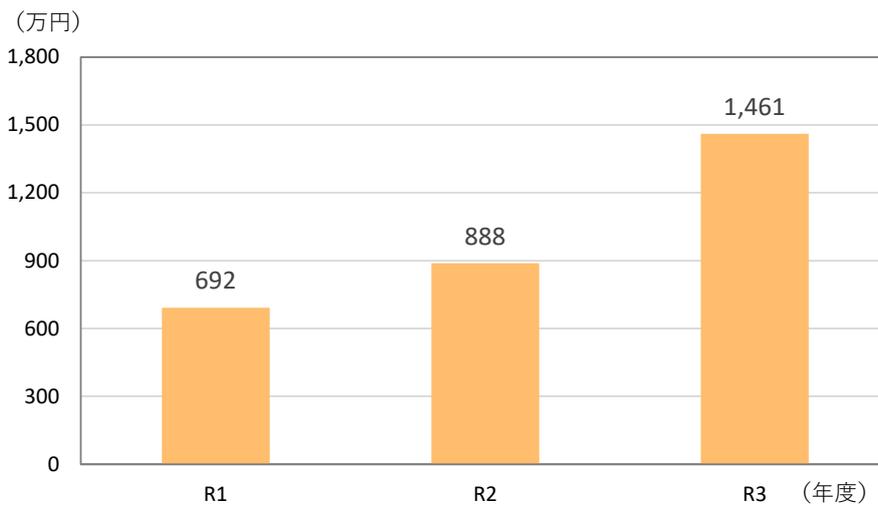


図 3-44 檜山北高校生徒の利用者数



※財源は地域間幹線系統維持費補助金（国と道が1/2ずつ負担）による。

図 3-45 瀬棚線の運行経費（せたな町分）の推移

### (6) 快速瀬棚号

- ・快速瀬棚号は、瀬棚市街と今金市街からの利用が多い。
- ・乗車人員は年々減少傾向にあり、令和3年では令和元年の約6割の水準となっている。緊急事態宣言下における運休、また都市間移動の要素を備えた路線であることなど、新型コロナウイルス感染症の影響が大きく出ている。

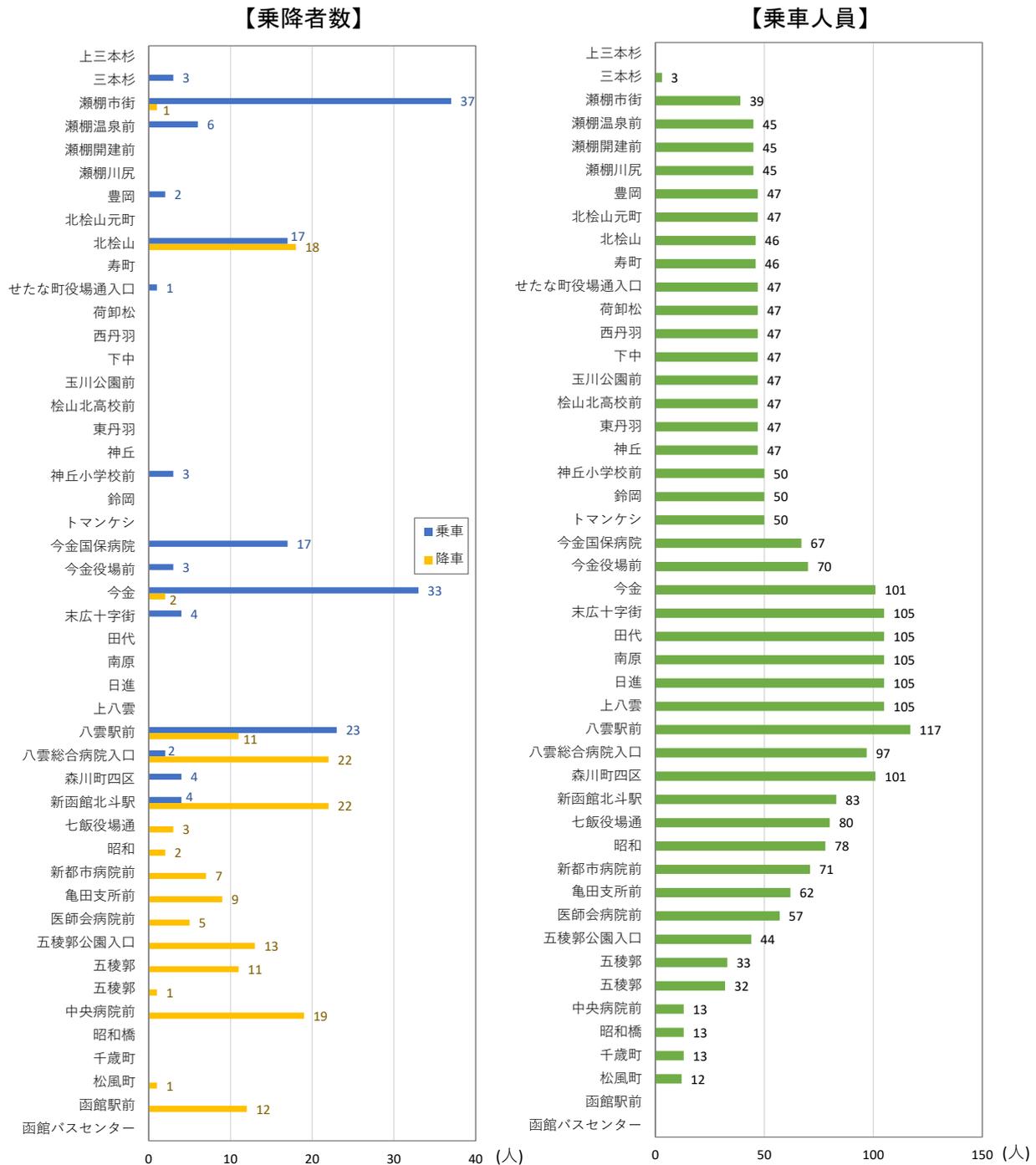
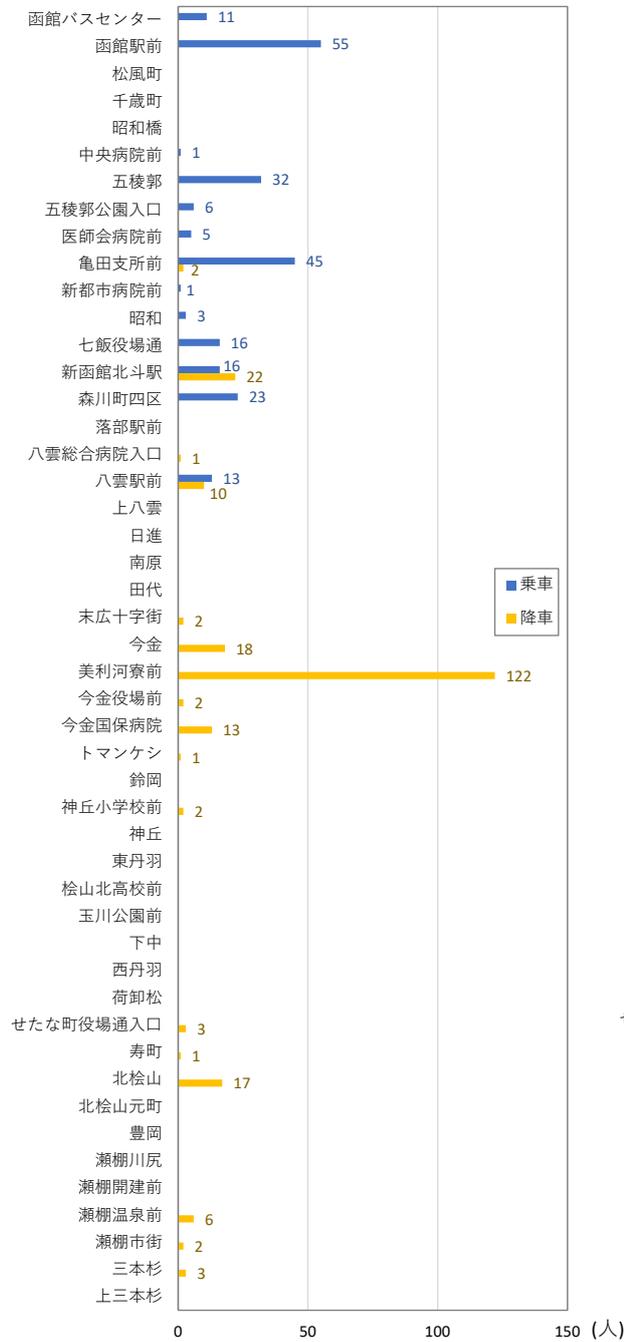


図 3-46 快速瀬棚号（上り）

【乗降者数】



【乗車人員】

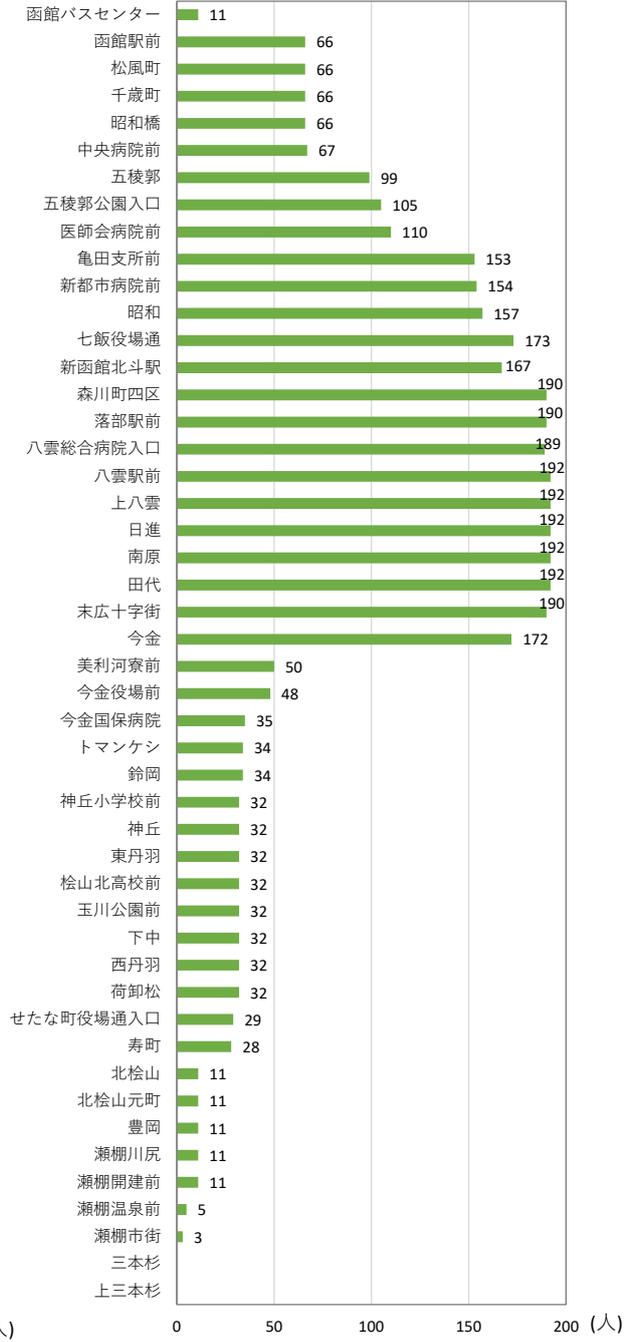


図 3-47 快速瀬棚号（下り）

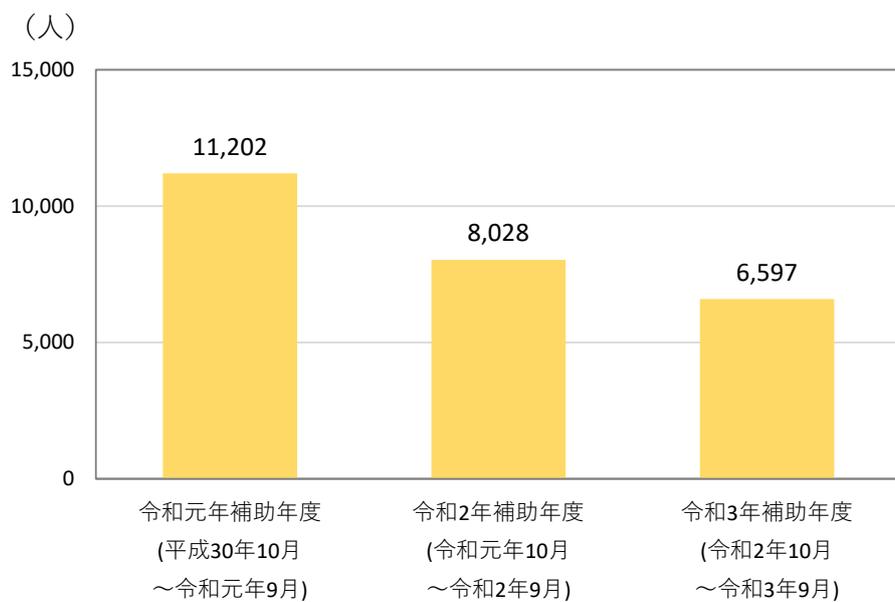
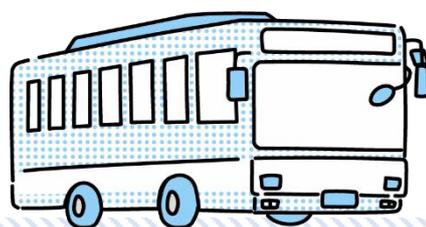


図 3-48 快速瀬棚号の乗車人員



(7) たいせい号

- ・たいせい号（函館方面通院ハイヤー）の乗車は、平成 29 年度の運行開始以降減少傾向にあるが、令和元年以降は横ばいに推移している。令和 3 年度の平均乗車人員は 1.63 人／便となっている。

※都市間移動の要素を備えた路線であり、乗車人員には新型コロナウイルス感染症の影響が現れている旨留意する必要がある。

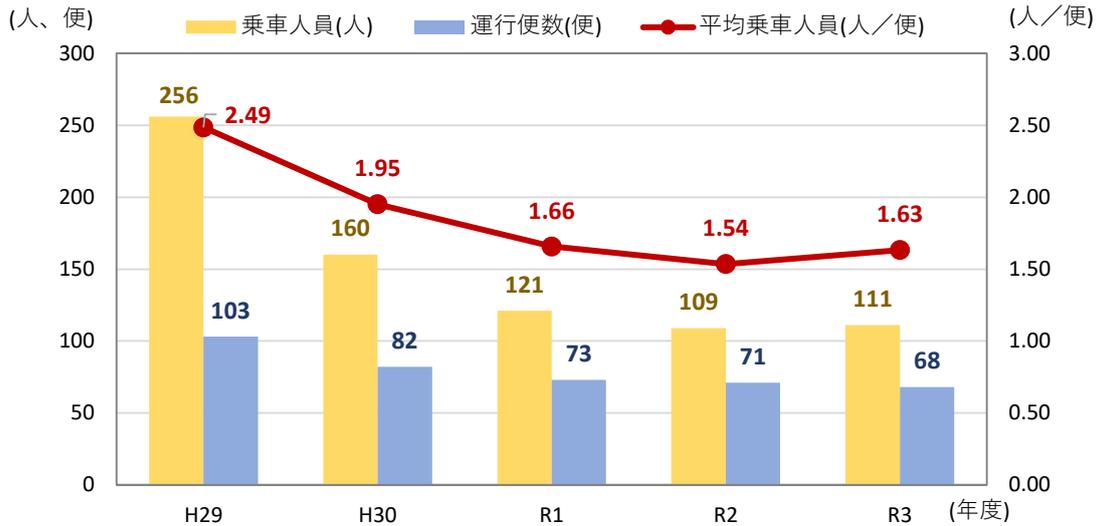


図 3-49 たいせい号の運行実績

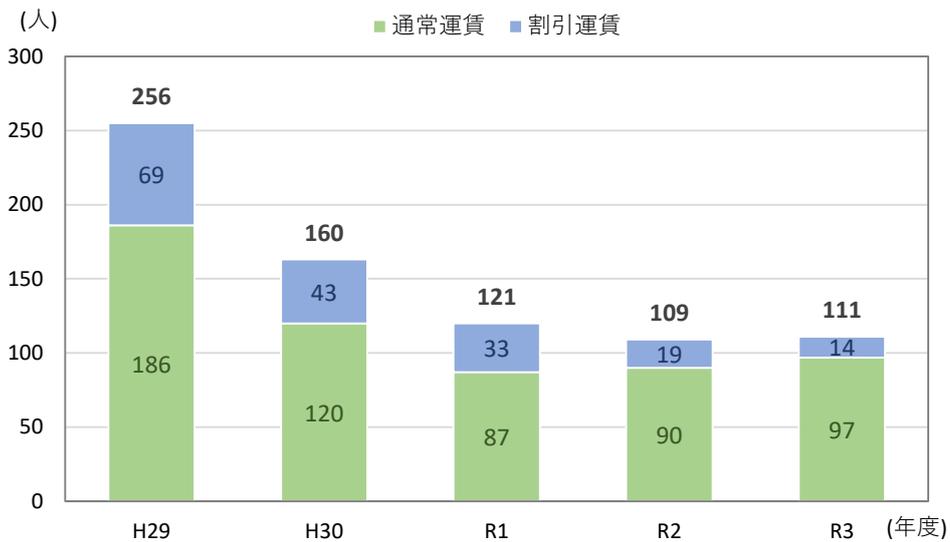


図 3-50 たいせい号の乗車人員

## 3.8 交通ニーズ把握調査(事業者ヒアリング調査)

### 3.8.1 調査の概要

- ・町内の交通事業者 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：令和 4 年 8 月 29 日（月）
- 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・ハイヤー事業の実態
  - ・せたな町関連路線の問題点、課題、今後の方向など

### 3.8.2 調査結果

#### ○久遠線

- ・通学需要が多いため、しばらく路線バスとしての存続が必要
- ・路線バスと並行しない時間帯、利用者の少ない区間（太田方面）の限定したデマンド運行の可能性
- ・スクールバスの経路の合理化
- ・檜山海岸線との円滑な接続（宮野へ基幹となるステーションを設置）

#### ○檜山海岸線

- ・デマンド化し利便性が向上したことによる想定以上の需要拡大

#### ○たいせい号、快速瀬棚号

- ・八雲・函館への通院客が主だが赤字路線であり、持続可能な運行形態の検討が必要

#### ○瀬棚線

- ・少子化・過疎化、コロナ禍の影響を受け利用者が減少

#### ○利用活性化施策

- ・IC カードを活用した運賃助成制度の活用
- ・免許を返納した高齢者に安心してバスを利用して貰うための施策（特典の付与等）
- ・病院との接続がわかる時刻表の配布

#### ○持続可能な運行のために必要とされる事業者側の取組

- ・高齢化、人手不足が深刻であるドライバーの確保や車両台数の適正化
- ・今後の人口動向を見据えた車両の小型化

### 3.8.3 保有車両台数・ドライバー数の状況（令和4年8月時点）

#### (1) 函館バス（北檜山出張所）

- 保有するバスの台数は、乗合9台、貸切1台の計10台となっている。乗合バスは、瀬棚線と久遠線に8台、快速瀬棚号に1台配置されている。ドライバー数は10人である。

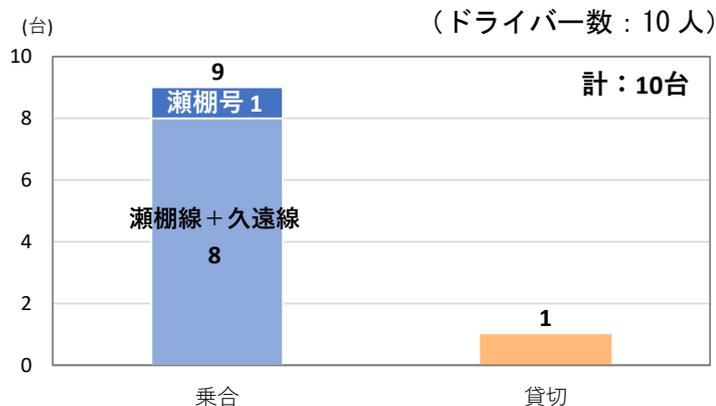


図 3-51 函館バスの保有するバスの台数

#### (2) 東ハイヤー（本社、大成営業所）

- 保有するバスの台数は、乗合5台、貸切10台の計15台となっている。
- 保有するハイヤーの台数は、普通4台、特定大型4台の計14台である。ドライバー数は20人である。

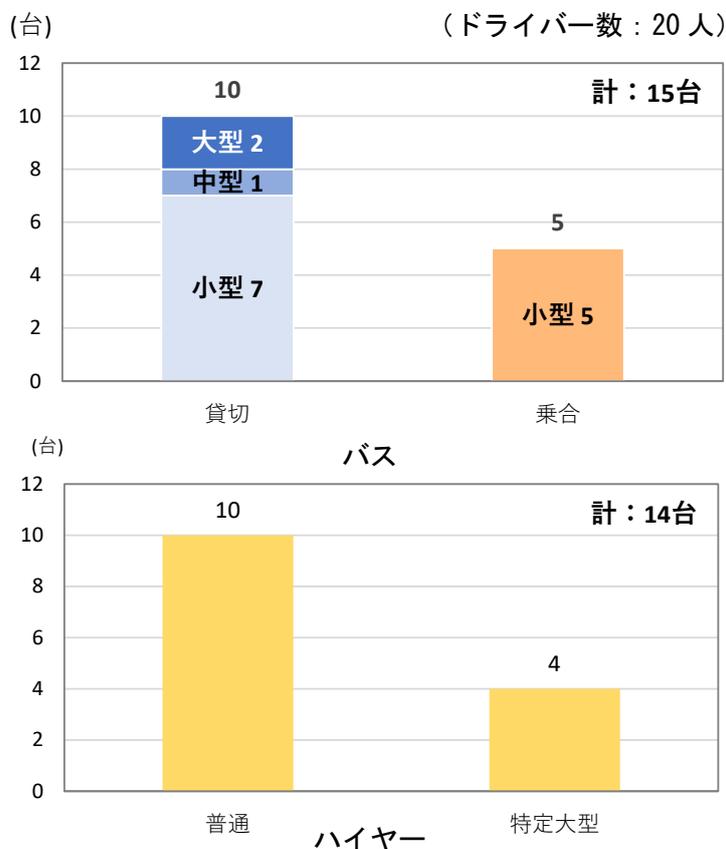


図 3-52 東ハイヤーの保有するバス・ハイヤーの台数