

鹿部町地域公共交通計画

令和6年3月

目 次

1.	はじめに	1
1-1	本計画の策定趣旨	1
1-2	本計画で対象とする区域	1
1-3	本計画の基本的な計画期間	1
2.	関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け.....	2
2-1	関係法令	2
2-2	上位・関連計画	4
2-3	本計画の位置付け	10
3.	地域概況	11
3-1	地理的及び自然的特性の整理	11
3-2	社会状況の整理	12
3-3	公共交通概況の整理	17
4.	地域の移動ニーズ等の整理	24
4-1	関係者等との意見交換	24
4-2	鹿部町まちづくり町民アンケート調査.....	26
4-3	デマンド交通に関するアンケート調査.....	28
4-4	道の駅来訪者アンケート調査	29
5.	計画期間内で解決を目指す課題（重点課題）	31
6.	基本方針及び目標	32
6-1	基本方針	32
6-2	基本方針の実現に向けた目標	32
6-3	目標に紐づく施策	33
6-4	鹿部町地域公共交通網のあり方	34
6-5	補助系統路線の役割及び維持・確保方針等.....	35
7.	目標達成に向けた施策	37
8.	計画の進捗管理及び管理体制	44
8-1	計画の進捗管理	44
8-2	計画の管理体制	45
8-3	計画推進のあり方（PDCA サイクル）	46

1. はじめに

1-1 本計画の策定趣旨

当町の地域公共交通の検討状況は、平成 28（2016）年度に実施した町民の公共交通ニーズを把握するアンケート調査及び JR・バス利用実態調査をはじめに、平成 29（2017）年度にはワークショップ及び地域公共交通フォーラムの実施により、町民の公共交通利用に対する意識啓発、平成 30（2018）年度には地域公共交通勉強会を開催し、町民からさらなる地域公共交通の充実が求められていたことも踏まえ、令和元（2019）年度から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）に基づく「鹿部町地域公共交通網形成計画」の策定に着手し「鹿部町民相互の交流が図られ、車を持たない町民でも安心して暮らし続けられる公共交通網の構築」を基本理念とした網形成計画を策定しました。

令和 2（2020）年度からの計画推進期間では「しかバスの運行」や「デマンドバスの運行」、「タクシー誘致」、「新庁舎整備に伴う交通結節点機能の充実」などの各種施策に取り組み、町内公共交通の充実に努めてきました。

そのような中で、全国的にも人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、ますます公共交通の維持が容易な状況ではなくなったため、令和 2（2020）年 1 1 月に改正活性化再生法が施行され、地域資源の総動員などの考えを示すとともに、令和 5（2023）年 1 0 月には「地域の公共交通リ・デザイン」に向け、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進する考えが盛り込まれた「地域交通法」に名称が変わり、地域の関係者が連携・協働し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることが求められています。

これら地域公共交通を取り巻く環境の変化に対応するとともに、町内公共交通利用者への交通サービスを持続的に提供することを目的に、鹿部町地域公共交通網の方向性を示した「鹿部町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 本計画で対象とする区域

鹿部町全域

1-3 本計画の基本的な計画期間

令和 6（2024）年度から令和 1 0（2028）年度の 5 ヶ年

2. 関係法令、上位計画及び関連計画と本計画の位置付け

2-1 関係法令

(1) 交通政策基本法（平成 25 年 12 月施行）

同法では、交通が担うべき役割などが示されており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

基本的認識	○交通の果たす機能 ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流・国際交流 ・物資の円滑な流通 ○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	○交通機能の確保・向上 ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、地域の活力の向上などに寄与 ○環境負荷の低減 ・交通による環境への負荷の低減 ○様々な交通手段の適切な役割分担と連携 ・交通手段の特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携 ○交通の安全の確保 ・交通安全対策基本法等に基づく交通安全施策と十分に連携
地方公共団体の責務	○自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携
交通関連事業者の責務	○国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力 ○運行业務に係る正確かつ適切な情報の提供
住民の役割	○国または地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力 ○取り組むことができる活動に主体的に取り組む

(2) 地域交通法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年5月施行、令和5年10月一部改正))

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、持続可能な地域公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による地域公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことができるようになりました。

改正の概要	<ul style="list-style-type: none">○地域が自らデザインする地域の交通<ul style="list-style-type: none">・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成-地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化-バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け、きめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)-定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化・地域における協議の促進○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実<ul style="list-style-type: none">-様々な補助メニューや制度を創設・輸送資源の総動員による移動手段の確保-地域に最適な旅客運送サービスの継続(地域旅客運送サービス継続事業)-自家用有償旅客運送の実施の円滑化-貨客混載に係る手続の円滑化・既存の公共交通サービスの改善の徹底-利用者目線による路線の改善、運賃の設定(地域公共交通利便増進事業)-Ma a Sの円滑な普及促進に向けた措置○地域公共交通の「リ・デザイン」<ul style="list-style-type: none">-地域の関係者の連携と協働の促進・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加-ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設-バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設・AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設-鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設
-------	---

2-2 上位・関連計画

(1) 国が策定するもの

交通政策基本計画は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までを計画期間としており、交通政策基本法の規定に従い、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めています。

計画名・年次	計画内容
<p>○第2次交通政策基本計画 -令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度</p>	<p>■基本の方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保 目標①：地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現 ・地域公共交通の維持確保の取組 ・新型コロナの影響を踏まえた支援 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等 目標②：まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進 ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 等 目標③：交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、車両等） 等 目標④：観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 ・地域での快適な移動環境整備 等</p> <p>■基本の方針B 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 目標①：人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化 ・コロナ禍での航空ネットワークの維持 等 目標②：交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 ・交通関連情報のデータ化・標準化 等 目標③：サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保 ・物流ネットワークの構築 等</p> <p>■基本の方針C 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現 目標①：災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築 ・インフラ・車両・設備の老朽化対策 等 目標②：輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成 等 目標③：運輸部門における脱炭素化等の加速 ・公共交通の利用促進（Ma a S普及等） 等</p>

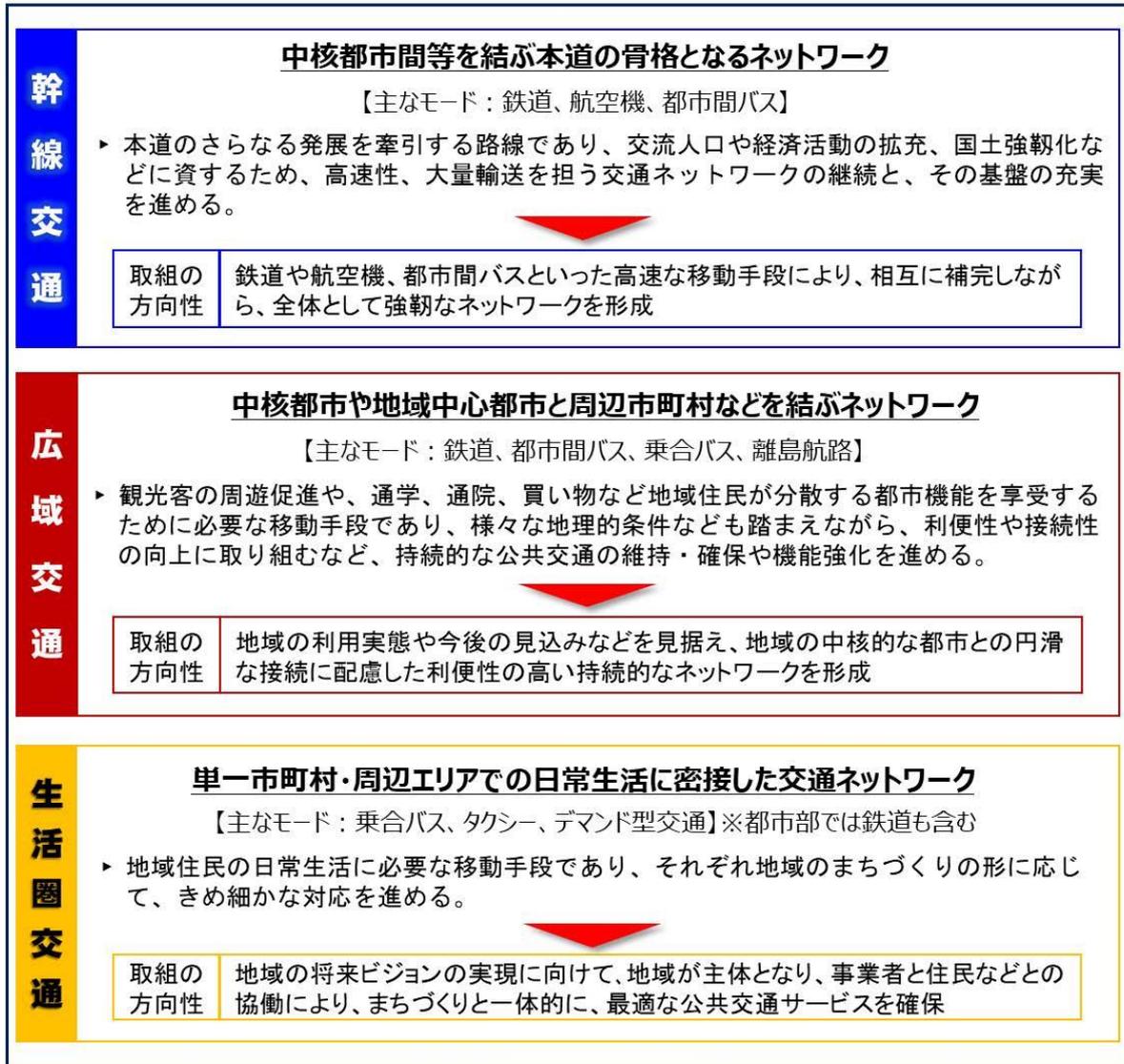
(2) 北海道が策定するもの

本計画における北海道等の関連計画としては、「北海道総合計画」及び「北海道交通政策総合指針」の2計画が挙げられ、各関連計画では、「地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築」や「地域における最適な交通モードの検討」、「担い手確保」などの地域公共交通に関する方針を整理しています。

表 2-1 北海道が策定する計画内容

計画名・年次	計画内容
<p>○北海道総合計画 -平成 28 (2016) 年度から 令和 7 (2025) 年度</p>	<p>○地域で互いに支え合うまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ・日常生活に必要不可欠な生活交通の確保 ・街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組との連携 <p>○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通・物流を担う人材の確保・育成 ・国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築 ・交通インフラ整備と自動運転や MaaS 等との連動
<p>○北海道交通政策総合指針 -平成 3 年度 (1991) から 令和 12 (2030) 年度</p>	<p>○シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上 ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革 <p>○地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における最適な交通モードの検討 <p>○ウィズコロナ戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍で失われた交通需要の回復 ・非接触型サービスの拡大による移動の質の向上 ・社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保

＜北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ＞



幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層を基本に、一定の地理的範囲として「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏を設定

出典：北海道総合政策部「北海道交通政策総合指針
(https://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/H29_shishinsakutei.html)」

図 2-1 北海道交通政策総合指針に示される北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

(3) 鹿部町が策定するもの

1) 上位計画

当町の上位計画である「第6次鹿部町総合計画」における公共交通分野に係る記載では、「最適な地域公共交通体系の整備」を掲げており、「生活維持路線の確保」や「最適な公共交通網の構築」を取り組むべき政策の方向性として挙げています。

表 2-2 上位計画の内容

項目	内容
将来像	きらめく海・駒ヶ岳（やま） うるおいの湯郷（さと） -笑顔あふれ 光り輝くまちづくり-
重点施策	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て負担ゼロへの挑戦 ・人口減少対策の推進 ・地域循環型経済の構築
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 生きる力を育み、だれもが学べるまち 2 ともに支え合い、健やかに安心して暮らせるまち 3 安心して住み続けられるまち 4 自然と安全を守り続けるまち 5 地域の魅力を活力にかえるまち 6 みんなで知恵と力を出し合い挑戦するまち
基本計画 における 項目及び施策	<p>II とともに支え合い、健やかに安心して暮らせるまち</p> <ol style="list-style-type: none"> 2 保健・健康づくり、医療 <p>(4)休日・夜間の対応も含めた医療体制の確保に努めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> ② 町外の医療機関を利用する際の交通機関の充実 <p>III 安心して住み続けられるまち</p> <ol style="list-style-type: none"> 3 公共交通 <p>(1)住民が安心して暮らせるように、生活移動を支援します。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① バスの利便性の向上 ② 生活を支えるバス交通の確保 <p>(2)住民や観光客が公共交通を積極的に利用するように、利便性を向上させます。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 住民をはじめ観光客にも分かりやすい公共交通マップの更新・配布 ② 利用促進に向けた学習機会、周知の推進 ③ 広域交通の改善及び移動支援策の検討 <p>V 地域の魅力を活力にかえるまち</p> <ol style="list-style-type: none"> 5 観光、交流 <p>(3)観光客や来訪者に、食事や滞在を楽しんでもらえる環境づくりに努めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> ⑤ 観光に必要な交通網、交通手段の整備

2) 関連計画

本計画における関連計画としては、「鹿部町まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの4計画が挙げられ、各関係計画における公共交通に係る記載内容を踏まえ、留意事項を整理しています。

表 2-3 関連計画の内容

計画名・年次	概要	本計画での留意事項
○第2期鹿部町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 -令和2(2020)年度～ 令和6(2024)年度	基本目標4 住民の安全・安心・健康を「守る力」を高める 施策4-2 安心して生活できる基盤づくり を進めます ・地域公共交通体制の整備・運行事業	・鹿部町民の日常生活に係る移動手段の確保と二次交通の振興を推進 ・鹿部町地域公共交通活性化協議会の中で公共交通について協議し効果的な地域公共交通の整備を推進 ・運行方法などの参考にするために、町民参加型の利用者会議で利用者の声を聴取
○鹿部町 過疎地域持続的発展 市町村計画 -令和4(2022)年度～ 令和7(2025)年度	5 交通施設の整備、交通手段の確保 ・過疎地域持続的発展特別事業(公共交通)	・町民が安心して暮らせる生活移動の支援 ・既存交通の活用も含めた広域移動の支援 ・町民や観光客の公共交通の積極的な利用を促す利便性向上策の実施
○第2期鹿部町 地域福祉計画 -令和3(2021)年度～ 令和7(2025)年度	基本目標2 誰もが安心して暮らせる (1) 人にやさしいまちづくりの推進 ②移動支援の充実 ◆地域巡回バス運行事業 ◆外出支援サービス、有償輸送サービス	・網形成計画に基づいた町内公共交通の整備
○第8期鹿部町 高齢者保健福祉総合計画 -令和3(2021)年度～ 令和5(2023)年度	基本目標1 日常生活支援と生きがいづくり (2) 生きがいづくりや主体的な活動の支援 ④外出支援の充実 ・地域公共交通の充実	・町内循環交通の導入を推進するとともに、大岩地区及びリゾート地区において、デマンド交通を導入

(4) その他計画等

当町と関連性があるその他計画等は、「道南地域公共交通計画」や「第3次北海道定住自立圏共生ビジョン」などがあり、とりわけ「道南地域公共交通計画」との連携や整合を着実に図ることが重要です。

表 2-4 その他計画等の内容

計画名・年次	計画内容
<p>○道南地域公共交通計画 -令和6（2024）年度～ 令和10（2028）年度</p>	<p>【道南地域で目指す将来像】 ■道南地域の関係者が連携した持続可能な公共交通の確保 【基本的な方針】 ①地域住民の日常生活や周遊観光に不可欠な広域路線の維持・確保 ②他の交通モードとの接続強化など広域路線の持続性・利便性の向上 【目標】 ①持続的な公共交通ネットワークの構築 ②公共交通に対する意識醸成や利便性の向上等による利用促進 【施策・事業】 ①持続的な公共交通ネットワークの確保に向けた圏域別検討体制の構築 ②広域路線の運行の維持・確保・最適化 ③乗換・待合環境の向上 ④バス運転手等の担い手確保 ⑤公共交通の利用に向けた意識醸成 ⑥観光誘客による公共交通の利用促進</p>
<p>○第3次北海道 定住自立圏共生ビジョン -令和6（2024）年度～ 令和10（2028）年度</p>	<p>○圏域内における公共交通手段の維持および確保等 ・圏域内における公共交通手段を維持・確保しながら利用促進を図るための事業に取り組む。 【生活バス路線の維持・確保】 ・圏域内を結ぶ路線バス等の生活路線の維持・確保を図るため、運行事業者に対する支援等を行う。 【JR函館本線沿線の地域公共交通の維持・確保】 ・2030年度末に予定されている北海道新幹線の札幌開業に伴い、JR北海道から経営分離される函館本線沿線の地域公共交通の確保等に向けた取組を行う。</p>

2-3 本計画の位置付け

本計画の位置付けとして、関係法令や国・道が策定する計画と整合を図っていくとともに、当町の上位計画である「第6次鹿部町総合計画」のまちづくりにおける政策展開と整合を図っていくことが重要です。

また、当町の関連計画とも連携し、一体的に取り組んでいくことも重要です。

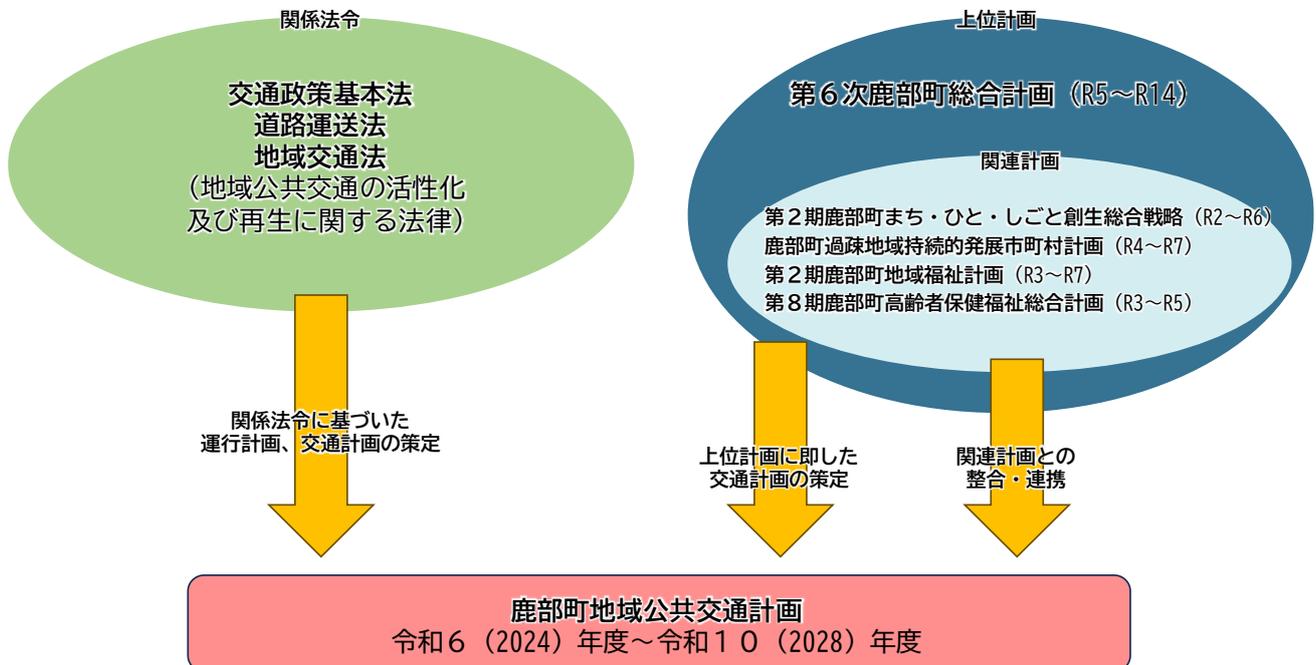


図 2-2 鹿部町地域公共計画の位置付け

3. 地域概況

3-1 地理的及び自然的特性の整理

鹿部町は北海道の南端渡島半島の東部駒ヶ岳山麓の一角に広がり、北海道の表玄関函館空港から車で約60分の距離にあり、東経140度49分、北緯42度02分に位置し、東西16.5km、南北19km、面積110.63平方キロメートルの基幹産業が漁業の町です。北東に太平洋内浦湾を望み、南東は中ノ川を境に函館市（旧南茅部町）に、北西はトドメキ川を境に森町（旧砂原町）に、南西は横津岳山頂を境に七飯町と接しています。国道278号が海岸沿いに並行しており、函館市（旧南茅部町）方面から進んでくると、正面に雄大な駒ヶ岳、右手に洋々とした太平洋内浦湾を望むことができます。

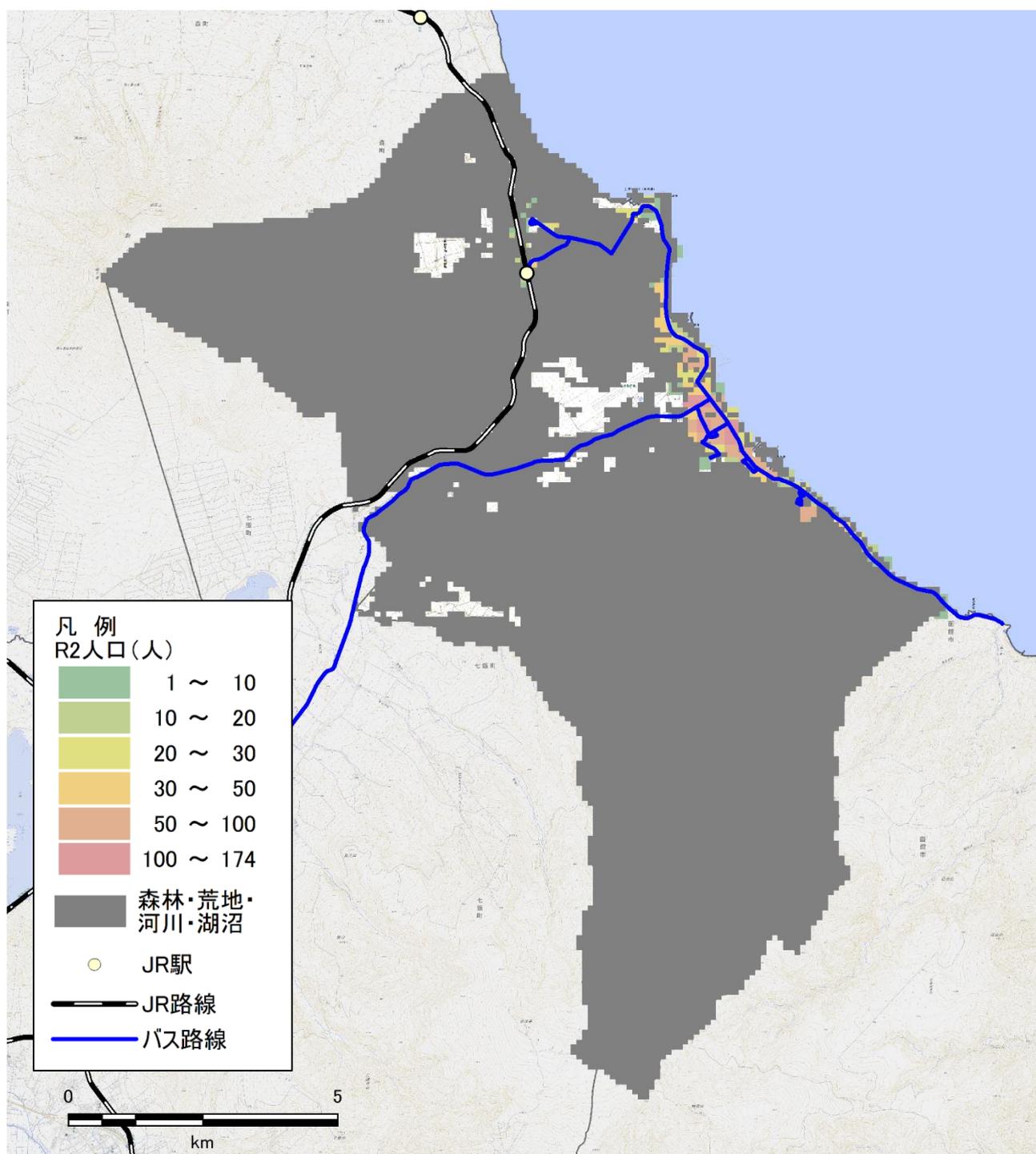
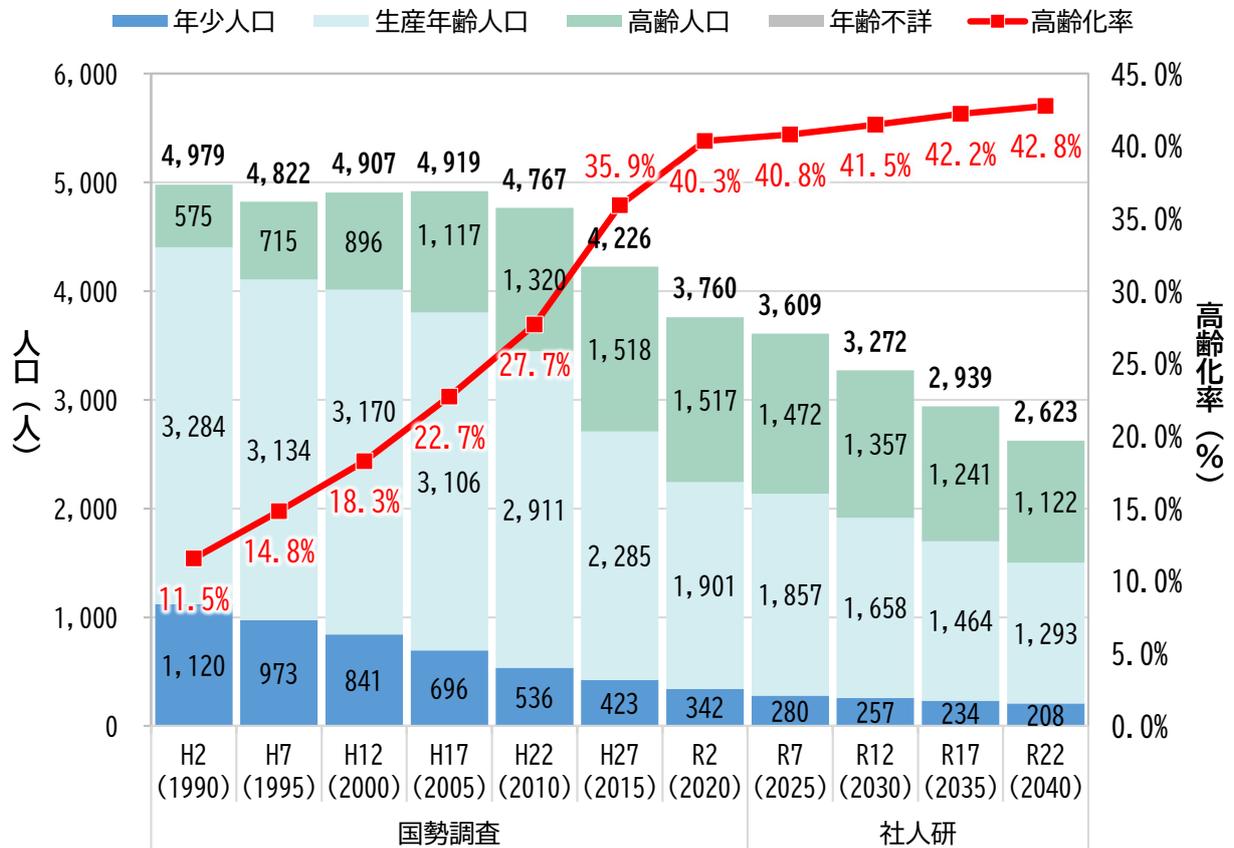


図 3-1 可住地と人口分布

3-2 社会状況の整理

(1) 人口動態・人口推移

当町の総人口は減少傾向にあり、少子高齢化が進行しています。また、総人口の約40%は65歳以上の高齢者となっています。



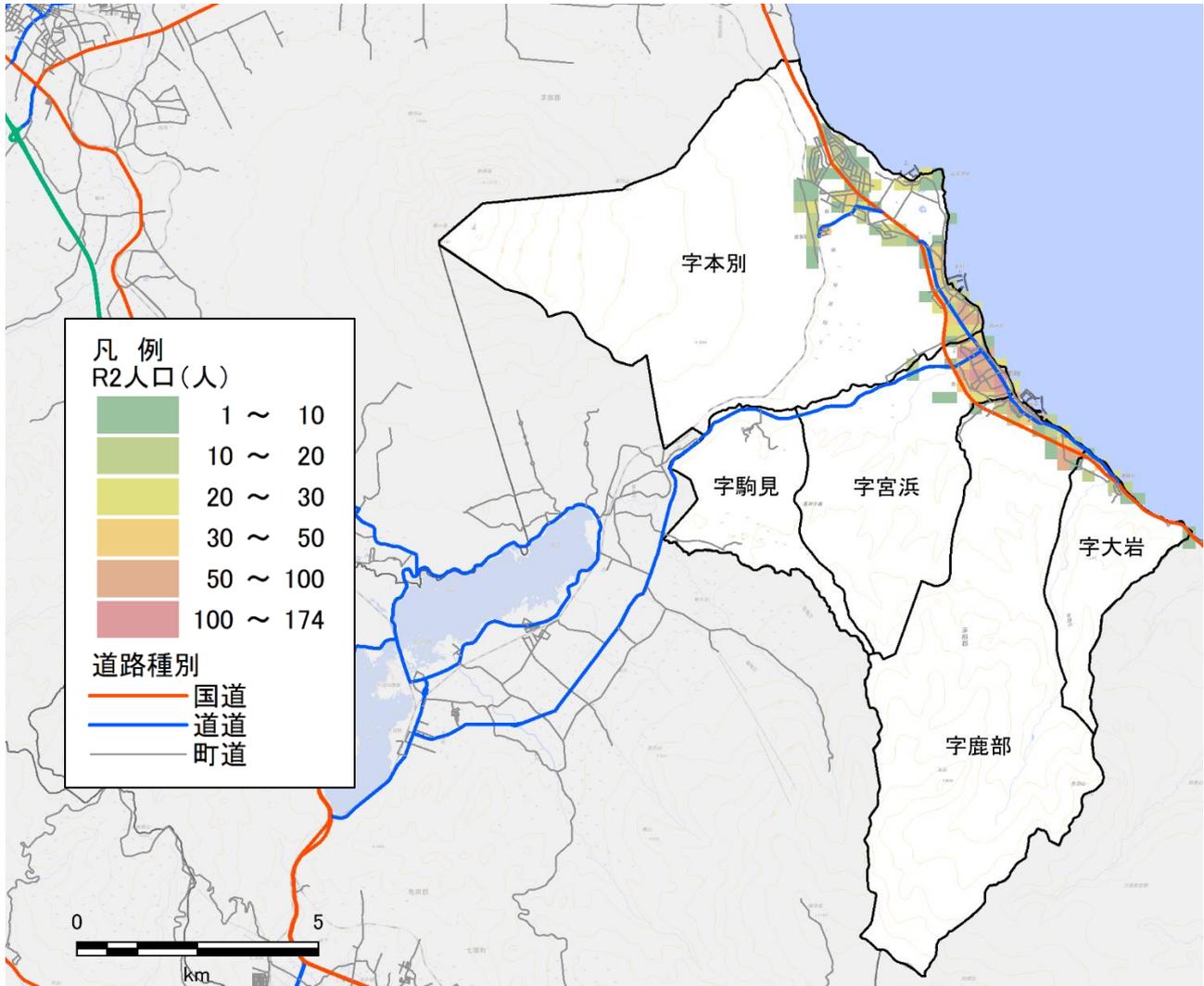
出典：総務統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

図 3-2 人口動態・人口推移

(2) 居住者人口及び高齢人口の分布

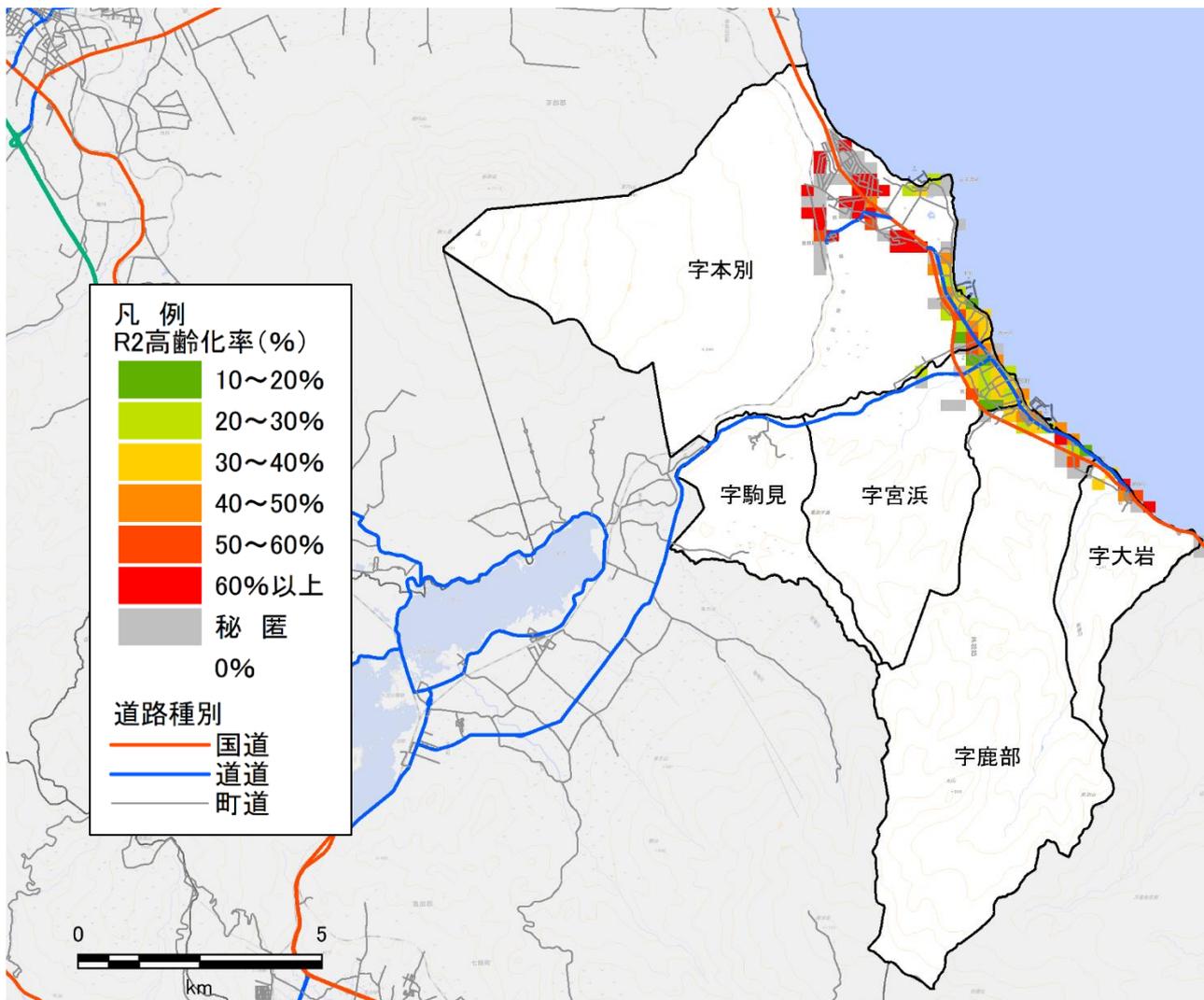
当町の人口分布は、字宮浜で町全体の42.0%、字本別で町全体の35.6%となっています。人口の多くは幹線道路周辺に分布していますが、幹線道路から離れた地域にも一定数の人口が分布しています。

また、高齢人口の分布は、字宮浜を除いた地区で町全体の平均高齢化率を超えています。とりわけ字本別の高齢化が著しい状況です。



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成

図 3-3 人口分布状況



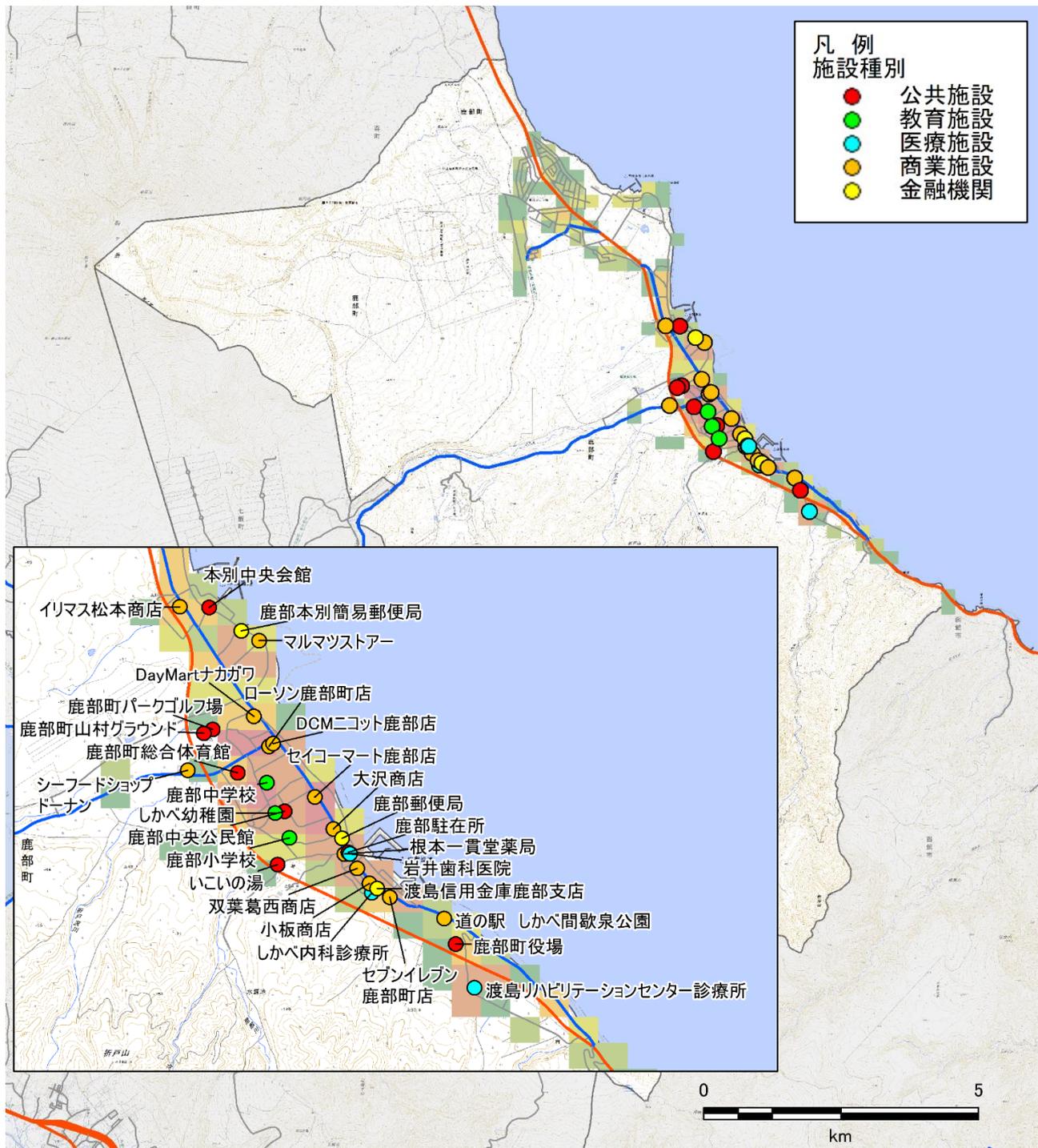
出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) をもとに作成
 図 3-4 高齢者分布状況

表 3-1 各地区の人口分布状況

地区名	人口	高齢者人口	高齢化率
字宮浜	1,580	441	27.9%
字鹿部	720	321	44.6%
字大岩	119	55	46.2%
字本別	1,341	700	52.2%
合計	3,760	1,517	40.3%

(3) 生活関連施設の分布

主要な生活関連施設は、市街地周辺に集中しています。



出典：国土交通省「国土数値情報」(<https://nlftp.mlit.go.jp/index.html>) をもとに作成

図 3-5 主要な施設分布状況

(4) 観光の概況

当町は、渡島地域の他自治体と比較すると観光入込客数の割合は少ない状況で、令和4（2022）年度では渡島地域全体の約5%となっています。

一方で、「しかべ間歇泉公園」や「駒ヶ岳ビューポイント」など、立ち寄りや観光周遊時に活用できる観光施設があるほか、温泉が併設した宿泊施設が立地しています。

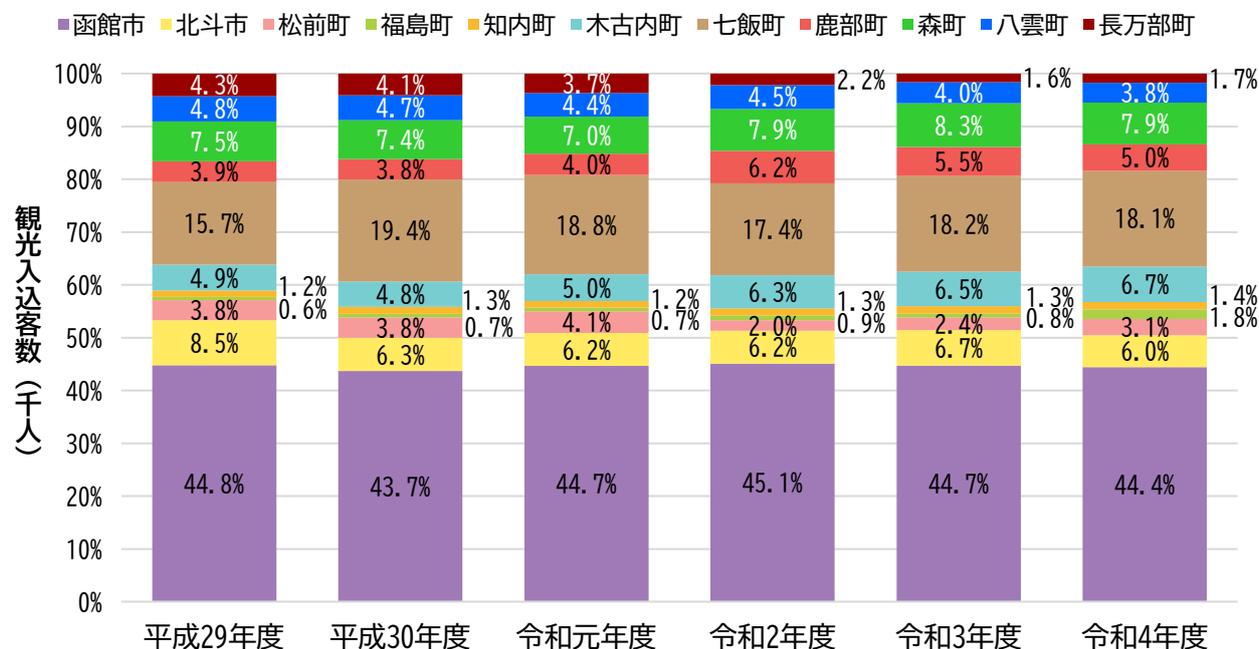
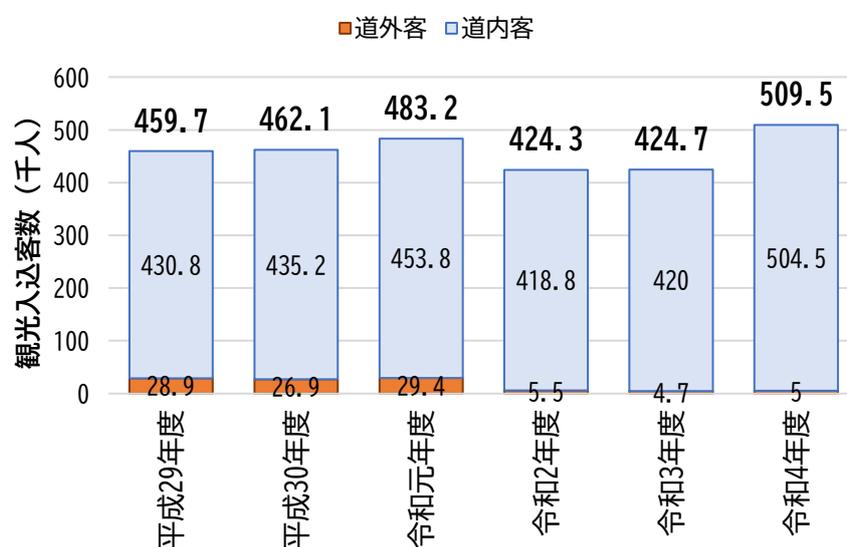


図 3-6 市町別観光入込客数割合



出典：北海道観光入込客数調査報告書 (<https://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.html>)
をもとに作成

図 3-7 観光入込客数の推移

3-3 公共交通概況の整理

(1) 公共交通網の運行状況

1) 交通事業者が運行するもの

① 鉄道

当町の鉄道は、北海道旅客鉄道株式会社（以下、JR北海道）の函館本線が運行しています。函館本線は、北海道新幹線における並行在来線となっており、沿線自治体で組織する「北海道新幹線並行在来線対策協議会」により、今後の方向性等の議論が進められています。

また、当町における鉄道の役割は、当町と函館方面及び森方面を結ぶ広域的な交通ネットワークの役割を担っています。

表 3-2 鉄道の運行状況

線区名	種別	運転区間		運行本数 (平日)		最短 所要 時間
			うち域内の区間	上	下	
函館本線	普通	森-函館	鹿部	4	4	1:34
	普通	長万部-函館	鹿部	3	1	1:55



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び
各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-8 鉄道の路線網

② 路線バス

当町の路線バスは、函館バス株式会社（以下、函館バス）により、自治体を跨ぐ広域的な路線バスと町内を循環するバスが運行しています。

また、当町の路線バスの主な役割は、函館方面と本地域を結ぶ広域的な交通ネットワークの役割であり、鹿部駅線は、市街地内の施設間を循環する交通としての役割があります。

表 3-3 交通事業者が運行する公共交通の運行状況（令和6年4月時点の運行状況）

路線名	起点	主な経由地	終点	運行ダイヤ			最短所要時間	
				運行本数(便)	始発	終発		
鹿部駅線	鹿部出張所	道の駅しかべ 間歇泉公園	鹿部駅前	往	5	6:00	17:40	0:30
	鹿部駅前		鹿部出張所	復	5	8:38	18:22	0:30
	鹿部町役場	道の駅しかべ 間歇泉公園	鹿部駅前	往	1	7:47	-	0:27
	鹿部駅前		鹿部町役場	復	2	7:13	15:40	0:29
	鹿部中央公民館	本別	鹿部駅前	往	1	16:19	-	0:18
鹿部海岸線	鹿部出張所	鹿部町役場	南茅部支所	往	1	6:21	-	0:42
	南茅部支所		鹿部出張所	復	1	7:06	-	0:43
	鹿部出張所	道の駅しかべ 間歇泉公園	古部	往	3	10:55	15:24	1:13
	古部		鹿部出張所	復	3	7:47	19:14	1:14
大沼公園・鹿部線	鹿部出張所	新函館北斗駅	函館バスセンター	往	4	8:04	17:30	2:02
	函館バスセンター		鹿部出張所	復	3	10:22	17:39	2:01
99 系統	鹿部出張所	南茅部支所	函館バスセンター	往	2	7:33	17:09	2:02
	函館バスセンター		鹿部出張所	復	4	10:18	16:31	2:05



図 3-9 鹿部駅線の利用状況

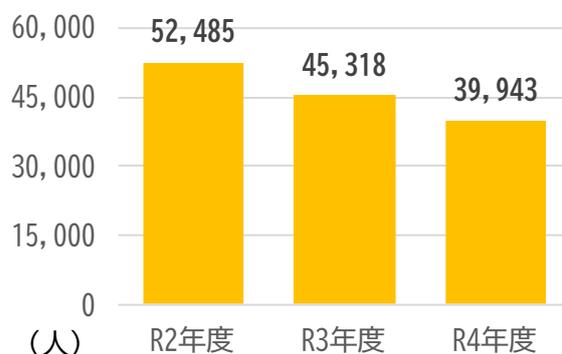


図 3-10 鹿部海岸線の利用状況

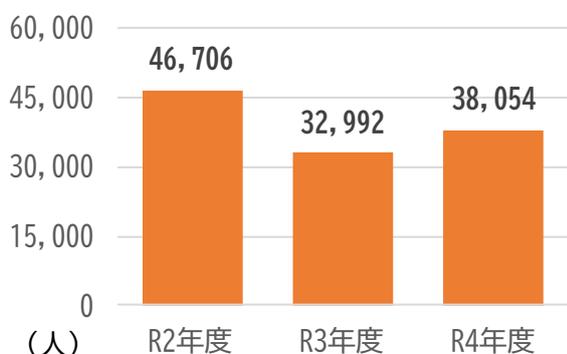


図 3-11 大沼公園・鹿部線の利用状況

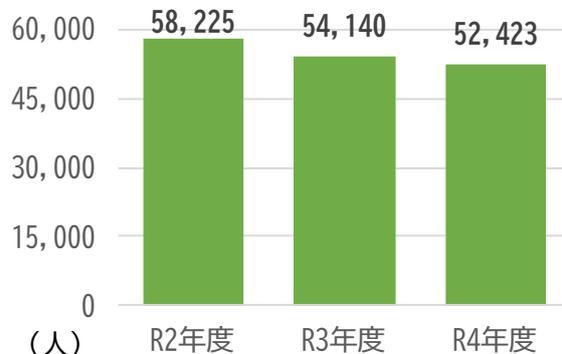
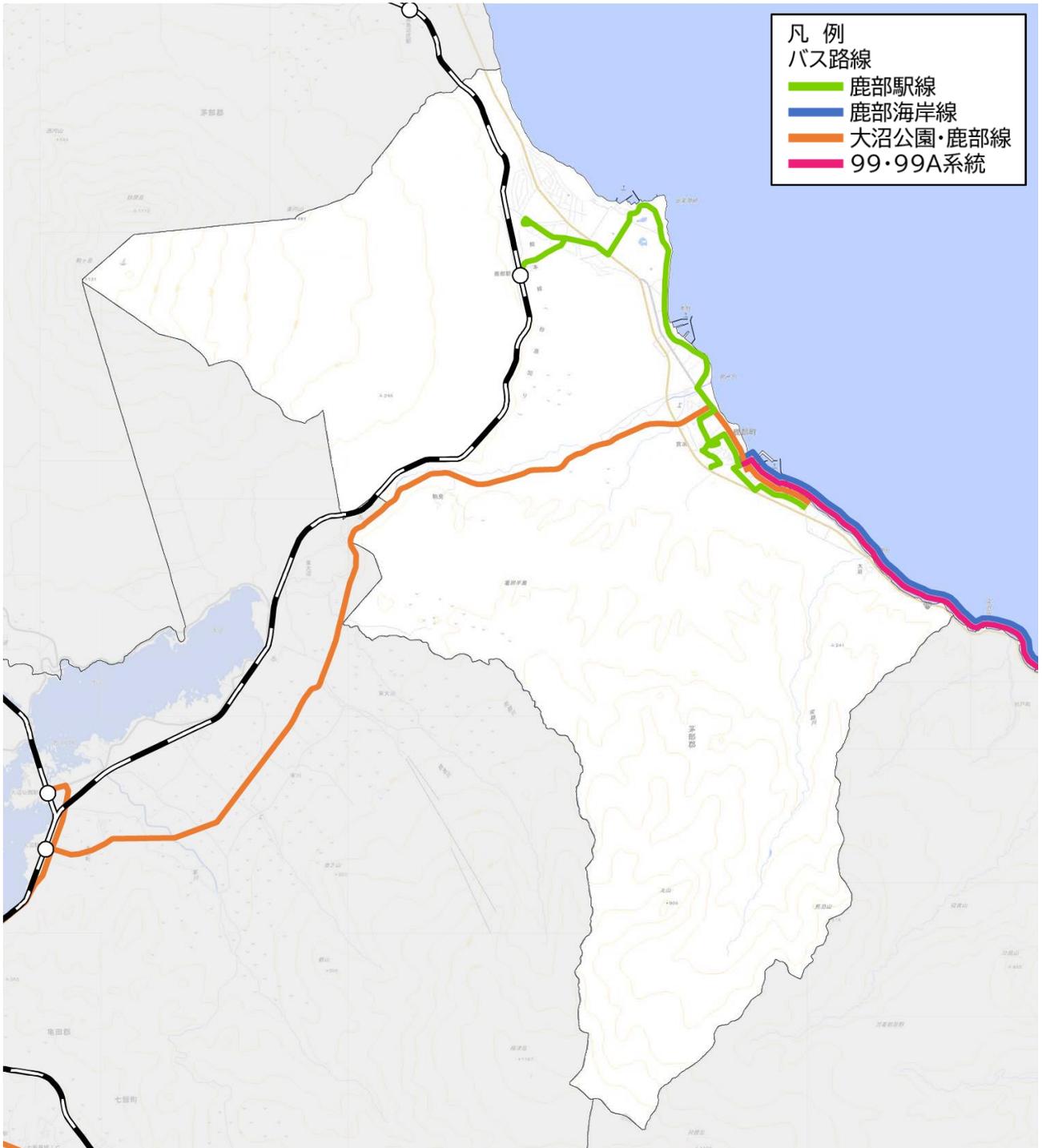


図 3-12 99 系統の利用状況



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び
各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-13 交通事業者が運行する公共交通網

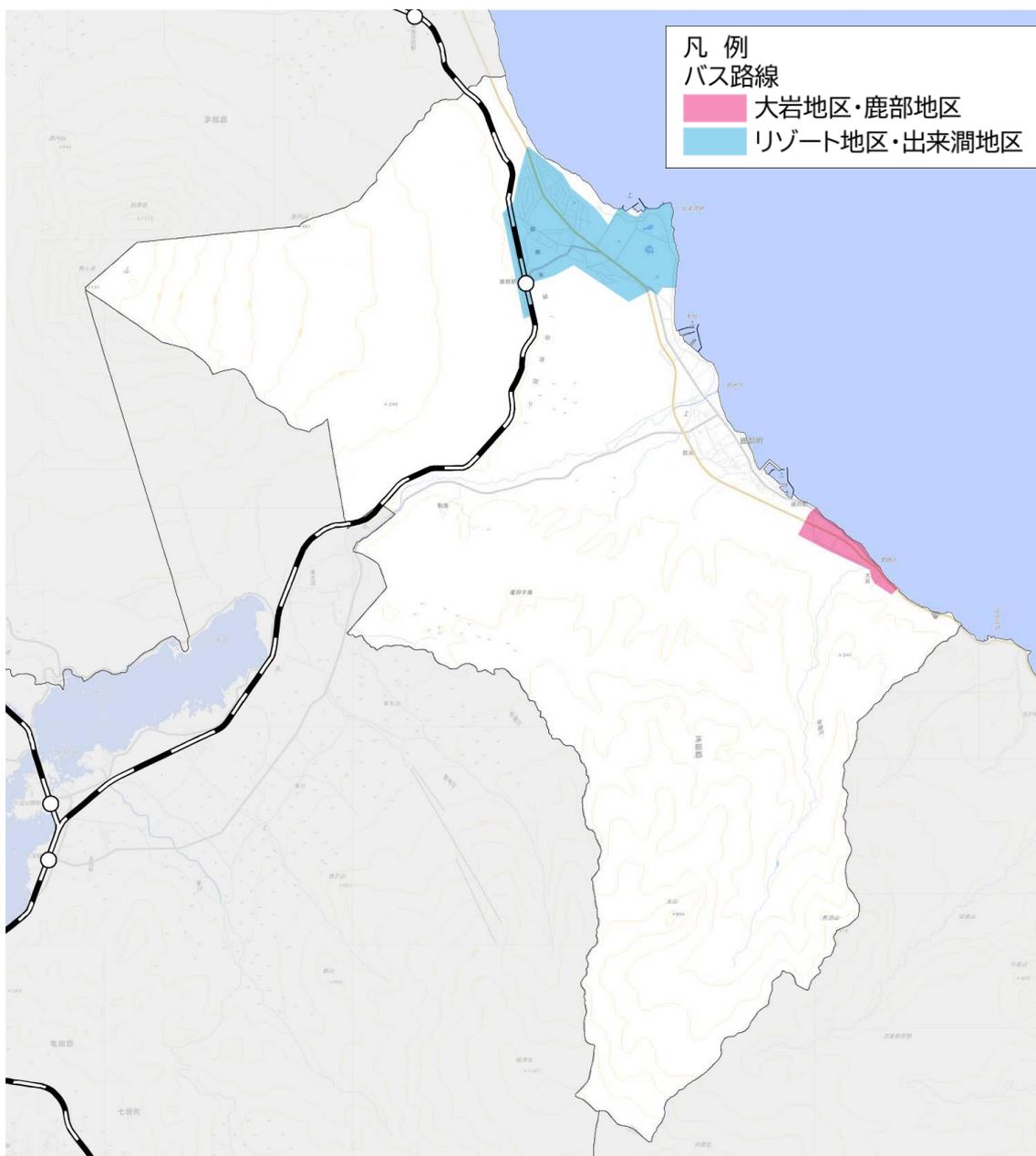
2) 鹿部町が運行するもの

当町独自で、鉄道及び路線バスを補完する交通として、デマンドバスを運行しています。
また、デマンドバスは郊外部と特定の町内施設を結ぶ役割があります。

表 3-4 鹿部町が運行する公共交通の運行状況

路線・系統名	運行事業者	運行状況	利用対象	令和4年度 利用者数	
デマンドバス	大岩地区・鹿部地区	(有)北海道・函館 moomoo-taxi	予約運行	制限なし	95 (※)
	鹿部リゾート地区・ 出来潤地区		予約運行		

※令和4年5月本格運行開始



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(https://www.e-stat.go.jp/) 及び
各運行事業者の保有データをもとに作成

図 3-14 鹿部町が運行する公共交通網

3) タクシー・ハイヤー

当町では平成 18 (2006) 年にハイヤー事業所が廃止して以来、ハイヤー運行がされていない状況でしたが、デマンドバスの運行を担う(有)北海道・函館モータータクシーが、令和 3 (2021) 年 12 月からハイヤー営業を開始し、令和 5 (2023) 年 7 月からは当町に出張所が設置され、運転手は 5 名体制でハイヤー運行を実施しています。

利用状況は年々増加しており、令和 5 (2023) 年度は月によって 100 人以上の利用がみられる状況となっています。

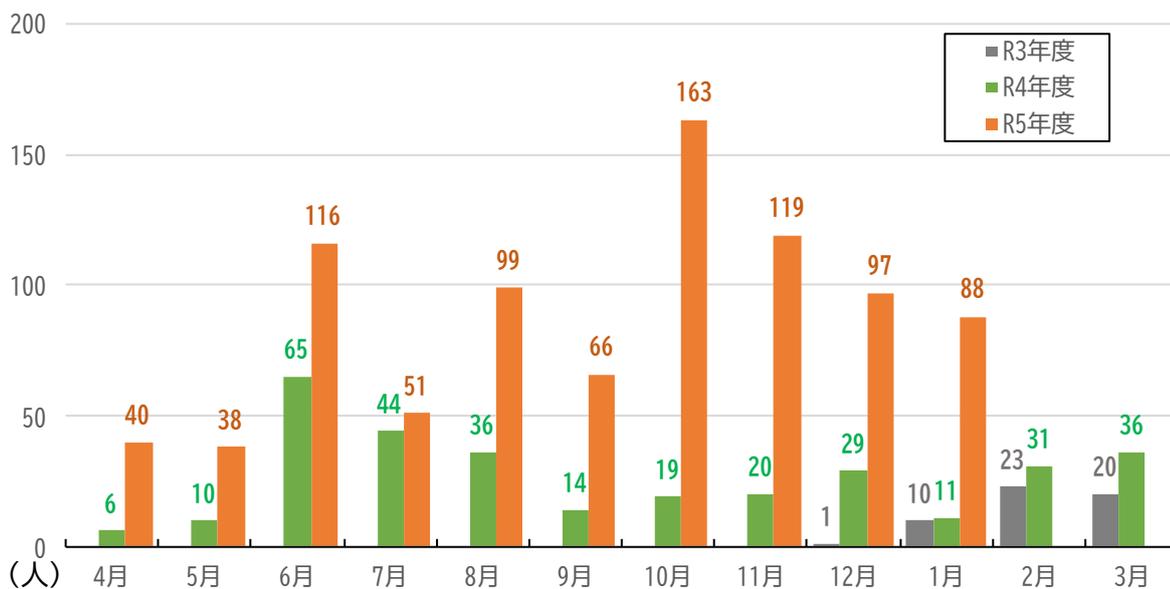


図 3-15 当町のハイヤー利用状況

(2) その他移動支援等に係る事業・モビリティ運行も含めた費用状況
 経年的な移動支援等の事業費用は 2,100 万円規模となっています。

表 3-5 その他移動支援等に係る事業概要・費用状況

事業名等	事業概要	R4 実績 (千円)
地域公共交通 バスマップ作成	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年5月の路線バス再編から作成し配布 町内、広域路線バス及び JR の時刻、運賃を掲載 令和5年度4月改正のバスマップを 500 部作成 	110
デマンド交通 実証運行業務	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年10月12日から実証運行開始 令和4年4月2日から4月30日まで実証運行実施 運行範囲：大岩地区から役場、鹿部リゾート地区から駅までの運行（令和3年10月12日から令和3年12月29日）、大岩・鹿部地区の一部区域（第3区A・B町内会）から役場、鹿部リゾート・出来潤地区から駅までの運行（令和4年1月4日から4月30日） 令和3年度の利用者数154人（70日間実施） 令和4年度の利用者数34人（13日間実施） 	923
デマンド交通 運行業務	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年5月7日から本格運行開始 運行範囲：大和・鹿部地区の一部区域（第3区A・B町内会）から役場、鹿部リゾート・出来潤地区から駅までの運行（令和5年1月から、自宅から希望のバス停まで運行する直行便を追加） 運賃：大人片道100円（直行便も実証の意味から100円） 令和4年度利用者数275人（136日運行）、令和5年3月末時点登録者90世帯148人、運賃収入26,450円 	10,152
生活バス路線 維持対策費補助金	<ul style="list-style-type: none"> 町内路線の鹿部駅線（15便）及び広域路線の鹿部海岸線の運行に対する補助金 	9,330
公共交通事業者 経済支援金	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍において原油価格高騰により、以前として厳しい経営状況にある中、利用状況の低迷が続いている鹿部一函館間のバス運行事業者に対し、地域間交通の継続に資するため、支援金を給付する。 	609
鹿部町 地域交通クーポン交付 事業	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年4月1日から開始 対象者：①75歳以上②身体障害者手帳の2級以上（内部障害は3級以上）、療育手帳のA判定、精神障害者保健福祉手帳1級 交付：100円券120枚 	-
鹿部町 運転免許証自主返納 支援事業	<ul style="list-style-type: none"> 有効期限内の運転免許証を自主返納して1年以内に申請した方に交通系ICカード15,000円分を交付 令和4年度返納者数：3人 令和5年12月26日現在12人返納 	45
合計		21,169

(3) 駅・バス停までのアクセスのしやすさ

駅から半径1 km及びバス停から半径300 mの圏域を公共交通が利用しやすいエリア（以下、公共交通勢力圏）と設定し、公共交通勢力圏に含まれている人口の割合を公共交通カバー率として定義すると、鉄道、路線バス及び鹿部町独自の交通による、本地域の公共交通カバー率は全体で 83.7%となっています。

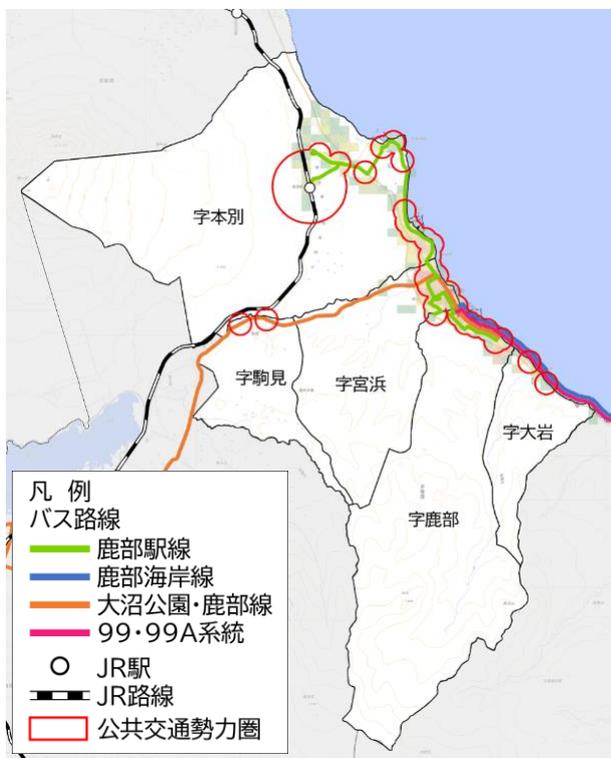


図 3-16 公共交通勢力圏
(鉄道・路線バス)

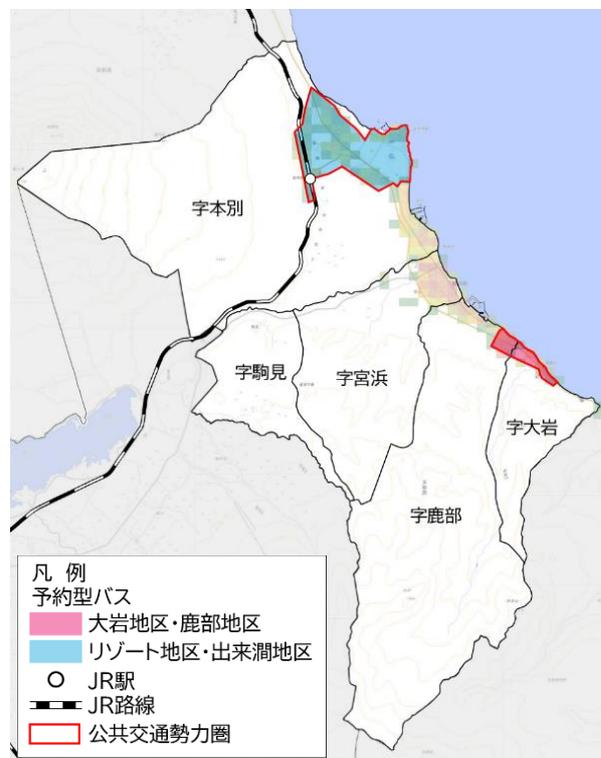


図 3-17 公共交通勢力圏
(鹿部町独自の交通)

表 3-6 各地区の公共交通カバー率

地区名	鉄道・路線バス・ 鹿部町独自の交通 によるカバー人口	カバー率
字宮浜	1,408	89.1%
字鹿部	563	78.2%
字大岩	73	61.3%
字本別	1,103	82.3%
合計	3,147	83.7%

出典：総務省統計局「令和2年国勢調査」(<https://www.e-stat.go.jp/>) 及び各運行事業者の保有データをもとに作成

4. 地域の移動ニーズ等の整理

4-1 関係者等との意見交換

1) 庁舎内関係者

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、庁舎内関係者との意見交換を実施しました。

表 4-1 庁舎内関係者との意見交換結果概要

意見交換先	結果概要
総務・防災課	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 地域公共交通事業はフィーダー補助や特別交付税措置が算入されている ▪ 選挙期間に送迎を実施することもある（10名程度） ▪ 除雪計画に影響するため市街地内の駐車場所は事前相談等を行った上で明確にすることが望ましい ▪ 森高校までの移動手段の確保は重要
民生課	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 免許返納はリゾート地区の方が多 ▪ 役場の用事はすぐに終わってしまうため帰りのバスまでの待ち時間が長くなっている ▪ 通学時の移動手段の確保は今後、重要性を増してくると思う
保健福祉課	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 地域交通クーポンは一定数利用されており、タクシー利用が主である ▪ 外出支援サービスや福祉有償運送は利用目的が通院に限定されるため、買物などの移動は公共交通などになる ▪ 社会福祉協議会は運転手が5人おり、大変ではあるが運営はできていると認識している ▪ 福祉での輸送対象、公共交通の利用対象は棲み分け、連携が図られていると認識している
水産経済課	<ul style="list-style-type: none"> ▪ レンタカー利用が圧倒的に多く、レンタカー事業者と連携した観光推進が重要と思う ▪ 買物に苦勞する方は店舗配送を活用 ▪ 買物と交通が連動した取組などがあると良いと思う
教育委員会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 小学校の登校に少数がバスを利用している ▪ 中学生は自転車通学もしくは送迎 ▪ 森高校までの移動手段の確保は重要

2) 交通事業者

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、交通事業者との意見交換を実施しました。

表 4-2 交通事業者との意見交換結果概要

意見交換先	結果概要
函館バス	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 会社全体で運転手不足になっており、スクールバス運行を町で実施する形態に戻っている自治体もある ▪ 鹿部町においても、しかバスの運行内容の見直しは必要となっている ▪ 本計画の推進期間中に、鹿部出張所において、定年を迎える運転手がおり、定年後も続ける意思がなければ、運転手問題がより深刻化することが想定される ▪ 大沼公園鹿部線の延利用者数は少ないが一定の利用があり、鹿部町内では、ひまわり団地停留所からの利用が多く、通院や買い物と想定される。また、七飯町大沼地区の利用者が多い ▪ 川汲鹿部線、鹿部海岸線は鹿部町民の利用は少ない
北海道・函館 moomoo-taxi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 函館市や七飯町の通院、森町への買物利用などでタクシーを利用されている ▪ 運休日である日曜祝日や営業時間外に依頼が入ることがある ▪ タクシー利用は増加傾向にあり、新規利用者也創出されている状況 ▪ デマンドバスの予約時間の締め切りの緩和のニーズは高いと思われる ▪ デマンドバス及びタクシーの利用に対し、ルールを逸脱する要望も散見される

3) その他関係者

地域の状況や移動ニーズなどの把握に向け、その他関係者との意見交換を実施しました。

表 4-3 その他関係者との意見交換結果概要

意見交換先	結果概要
商工会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 時間帯によっては鹿部駅から道の駅に行けないという意見があった ▪ タクシー料金の目安を聞かれることが多いため商工会窓口パンフレットがあると良い
社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 外出支援サービスは要支援認定者、身体障害者手帳等の交付を受けている方が対象で町内病院への通院送迎診療終了次第、都度迎えに行っている ▪ 介護保険事業は要支援認定者、要介護認定者が対象で町内病院（要支援認定者を除く）、買い物、金融機関への送迎 ▪ 福祉有償運送は要支援認定者、要介護認定者、身体障害者手帳の交付を受けている方が対象で町外病院への送迎

4-2 鹿部町まちづくり町民アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

令和5（2023）年度から令和14（2032）年度までを計画期間とする「第6次鹿部町総合計画」の策定にあたり、町民を対象に、まちに対する考え方や意見等を把握するために実施しました。

2) 調査期間

令和4（2022）年1月～2月

3) 調査対象

鹿部町に在住する20歳以上の方を対象

4) 調査方法

アンケート票とともに返信用封筒を同封し、1,861世帯に1通ずつ郵送配布、「ご意見箱」や「回収ボックス」での回収、インターネットからの回答も可

5) 回収数

586票（うちインターネットでの回収は66票）、回収率：31.5%

(2) 調査結果概要(交通分野を抜粋)

過年度と比較して「移動、交通が不便」と回答した方の割合は減少していますが、「暮らしにおける鉄道・バスの利用のしやすさ」の満足度は、やや不満・不満と回答している町民が約半数いるほか、まちづくりにおいて、交通が便利であることが重要と捉えられています。

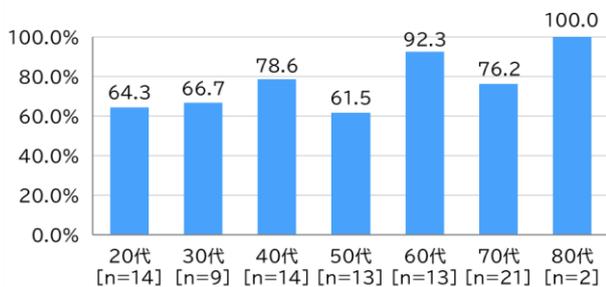


図 4-1 町外に移りたい理由[移動、交通が不便]

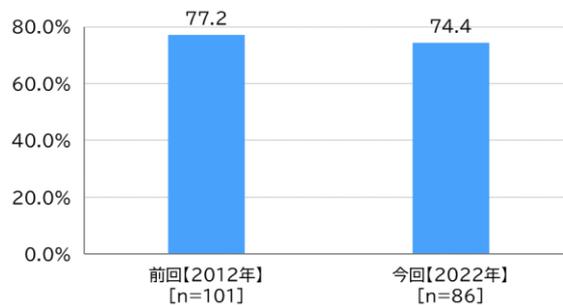


図 4-2 町外に移りたい理由過年度比較[移動、交通が不便]

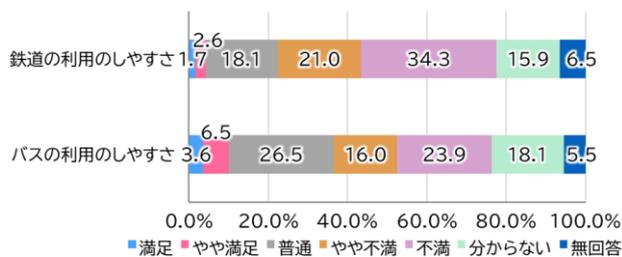


図 4-3 暮らしの満足度[鉄道・バスの利用のしやすさ]

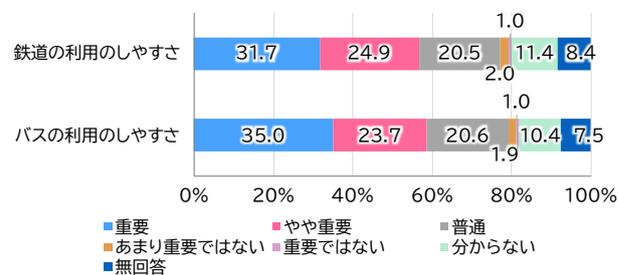


図 4-4 暮らしの重要度[鉄道・バスの利用のしやすさ]

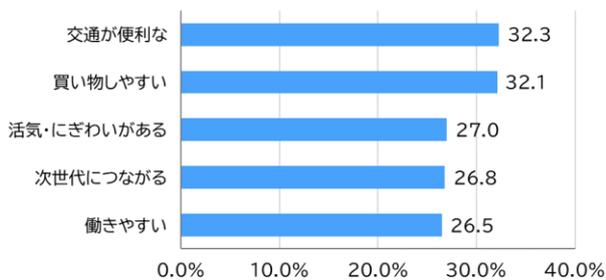


図 4-5 まちづくりに必要な言葉 (上位5位)

4-3 デマンド交通に関するアンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

令和4（2022）年5月から運行を開始したデマンドバスの運行内容の改善点等を検討する際の参考とさせていただくための調査を実施しました。

2) 調査期間

令和4（2022）年8月19日～9月2日

3) 調査対象

大岩地区、鹿部地区（3区A・B町内会）、本別地区（リゾート地区、出来澗地区）

4) 調査方法

FAX や交通アンケート回収箱への投函、意見・提案箱への投函、メール等での回答

5) 回収数

16票（大岩・鹿部：2票、本別・出来澗：14票）

(2) 調査結果概要

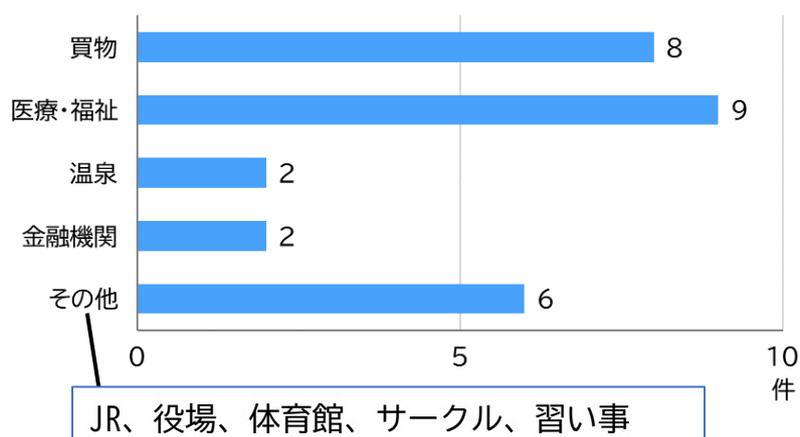


図 4-6 主な利用目的

【デマンド交通に対する意見】

- 自宅から目的地まで運行するようにしなければ乗らないと思う。
- 大岩地区の利用者は限定的だが移動する手段がなくなるので継続してほしい。声がけしても利用に繋がらない。
- 利用したい曜日に運行していない。
- しかバスの運行のない時間帯に利用できれば便利。
- デマンドバスと言われても、どういうものか分からない。
- 前日の予約では利用しづらい。
- 運転手の接客が非常に良い。
- タクシーの存在自体知らない人がいる。

4-4 道の駅来訪者アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

来訪者に対する公共交通整備の必要性の検証や過年度調査の一部補完を目的に調査を実施しました。

2) 調査期間

令和5（2023）年8月27日

3) 調査対象

道の駅で開催するわくわくサンデーへの来訪者

4) 調査方法

現地調査員による聞き取り、もしくは回答者自身が調査票に記入

5) 回収数

150票（町外居住者：135票、町内居住者：15票）

(2) 調査結果概要

1) 訪問者の方

当町への移動手段は多くの方が自動車となっており、町内移動においても「困ったことはない」方がほとんどとなっています。

また、仮に新函館北斗駅と鹿部町を結ぶ新たな公共交通が導入された場合においても、自動車での訪問意向が強い回答となっています。

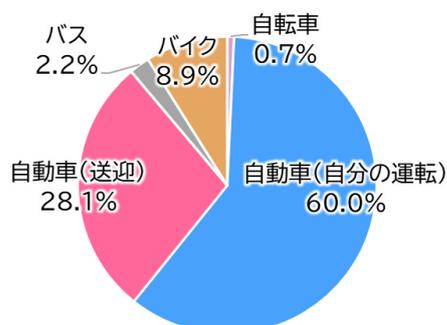


図 4-7 鹿部町までの移動手段

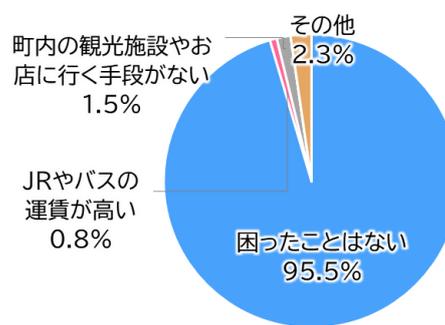


図 4-8 町内移動でお困りのこと

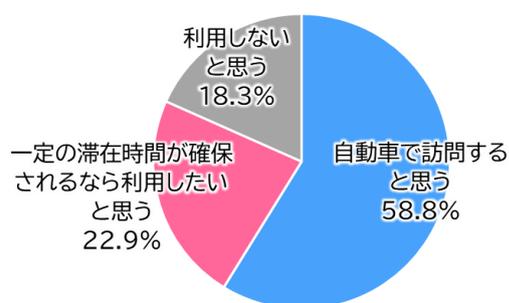


図 4-9 新函館北斗駅と鹿部町を結ぶバスがあった場合、公共交通で鹿部町まで訪問するか

2) 町民の方

「しかバス」の認知度は半数以上が認知している状況ですが、利用頻度は月1回程度に留まっており、「利用したい時間帯に運行していること」などの移動ニーズが挙げられています。

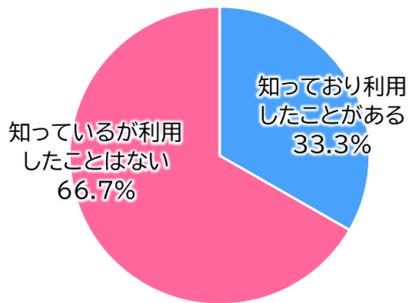


図 4-10 「しかバス」の認知度



図 4-11 「しかバス」の利用頻度

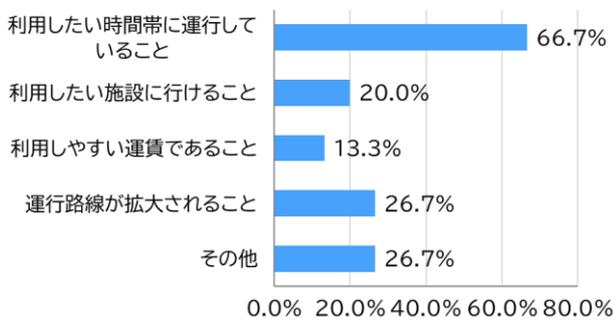


図 4-12 「しかバス」の利用に必要なこと

5. 計画期間内で解決を目指す課題(重点課題)

計画期間内で解決を目指す課題として、下記の3項目を重点課題として整理しています。

(1) 移動目的や行き先に即した町内移動手段の整備

当町が運行する公共交通は、郊外部と市街地を結ぶ移動手段としての役割を主に担っており、当町で住み続けるためには重要な要素となっています。

一方で、整備した公共交通が利用されるためには、利用者の移動目的や行き先等との整合を図ることが重要であるため、移動ニーズを見極めながら必要に応じて運行内容の見直しを行うこと等を意識して、町内の移動手段を整備する必要があります。

(2) 広域的な交通ネットワークが断絶されない町外生活圏までの移動手段の整備

交通事業者が運行する公共交通は、町外生活圏までの移動手段としての役割を主に担っており、町内の移動手段と同様に、当町で住み続けるためには重要な要素となっています。

一方で、現行の路線自体を維持していくことは、交通事業者も厳しい局面となっているため、運行内容については柔軟な考えを持ち、広域的な交通ネットワークが断絶されないよう、沿線自治体や関係者等と協力・連携して交通ネットワークの維持に取り組む必要があります。

(3) ターゲットを明確化したサービス提供の継続

全国的に運転手不足が顕在化しており、当町でも公共交通を担う事業者の運転手の高齢化や人員不足は深刻化しています。

このことから、町民の移動ニーズをすべて満たすことは非常に難しい状況となっているため、公共交通による移動が必要な世代や世帯、いわゆる通学世代や自動車のない高齢者世帯などを主なターゲットと定め、公共交通サービスの提供を継続していくことが必要です。

移動支援を必要としている町民の数や対象は絶えず変化していくことも想定されるため、計画を推進していく中で、町民の移動ニーズを確実に把握することも重要です。

また、公共交通サービスの持続可能性の確保に向けては、行政単独もしくは交通事業者単独といった取り組み方では難しい状況となっているため、本計画の策定を機に、鹿部町地域公共交通活性化協議会を通じて、関係者間の連携を強化し、持続可能な鹿部町地域公共交通網の形成に向けた体制を構築する必要があります。

6. 基本方針及び目標

6-1 基本方針

基本方針

鹿部町民相互の交流が図られ、車を持たない町民でも
安心して暮らし続けられる公共交通網の構築

6-2 基本方針の実現に向けた目標

目標Ⅰ

町民が安心して暮らせる町内生活移動の支援

- ・車を持たない町民でも今後も当町で安心して生活していくためには、移動目的や町内移動ニーズなどを踏まえた公共交通を整備する必要があるため、交通事業者が運行する公共交通に加え、市街地内を周遊するモビリティや交通空白地域におけるモビリティの維持に努めます。
- ・また、これらモビリティの運行維持にあたっては利用者の確保だけでなく、運行を担う事業者の持続可能性も重要であるため、運転手等の交通資源の確保にも努めます。

目標Ⅱ

生活圏自治体までの交通ネットワークの維持

- ・移動実態などに即し利用者の行き先・目的地までの広域交通について、町内交通との円滑な接続などに留意した上で、維持に努めるほか、近隣自治体等の交通計画との連携・整合を図り、必要に応じて移動ニーズを踏まえた交通サービスを検討します。

目標Ⅲ

公共交通を必要とする方へのサービス提供

- ・通学世代や自家用車を持たない世代・世帯など、公共交通を必要とする方にサービスが行き渡るような施策の展開に努めるほか、公共交通がより利用しやすくなるような施策もサービス提供の一環として捉え、各種施策展開に努めます。

6-3 目標に紐づく施策

本計画は3つの目標と8つの施策により推進します。

目標Ⅰ	町民が安心して暮らせる町内生活移動の支援
施策①	市街地内を周遊する生活に密着したモビリティの運行
施策②	交通空白地域の外出支援を促すモビリティの運行
施策③	公共交通の持続可能性の確保に向けた官民連携

目標Ⅱ	生活圏自治体までの交通ネットワークの維持
施策④	町外の行き先・目的に即した広域的な公共交通の維持

目標Ⅲ	公共交通を必要とする方へのサービス提供
施策⑤	町内公共交通に係る情報発信
施策⑥	公共交通が身近なものとして認識してもらうための取組の検討・実施
施策⑦	公共交通による移動選択肢の充実
施策⑧	関係者連携による持続可能なサービス提供体制の検討

6-4 鹿部町地域公共交通網のあり方

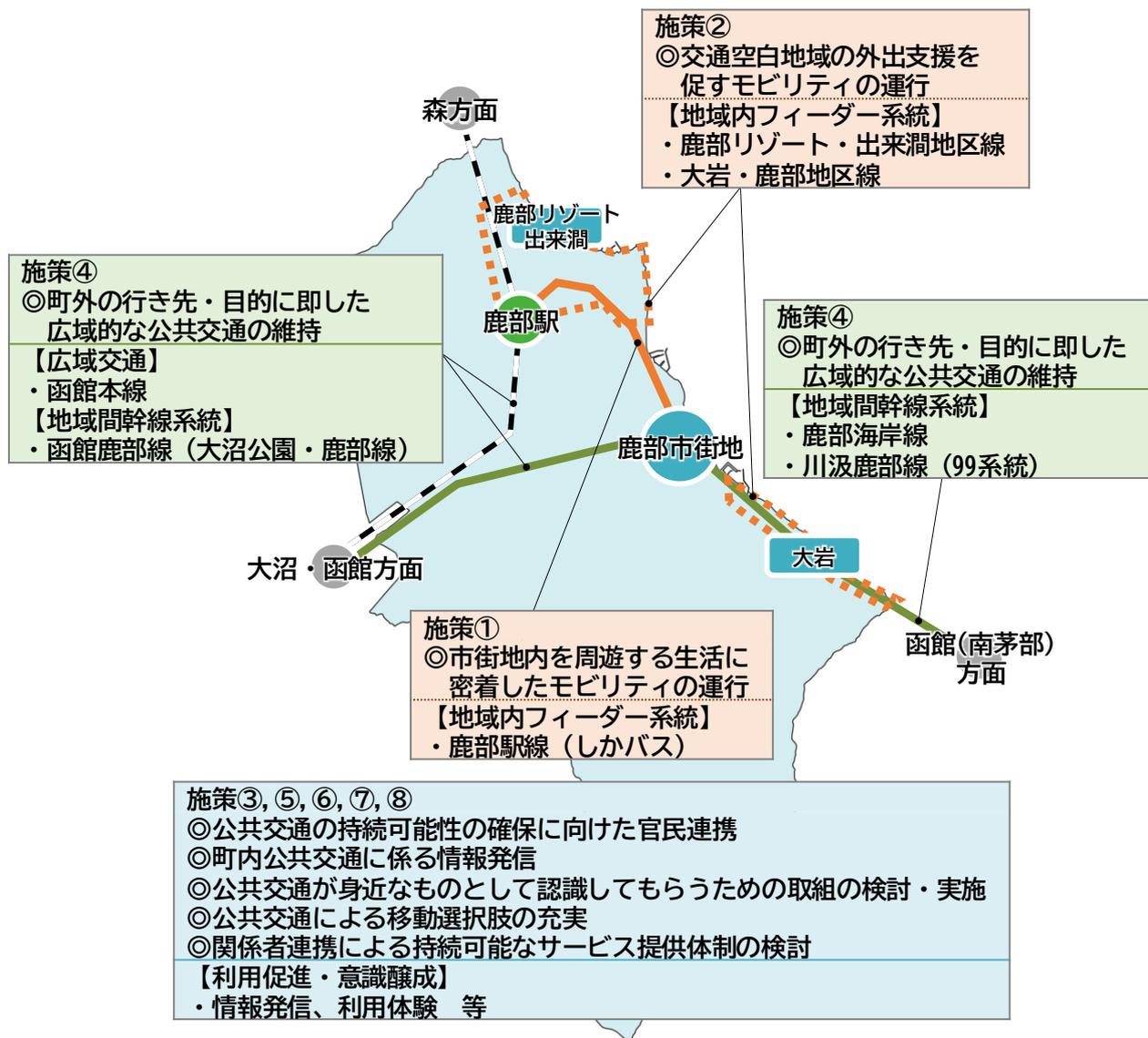


図 6-1 鹿部町地域公共交通網のあり方

表 6-1 補助系統の位置付け

実施主体	路線・系統名等	起点	経由地	終点	道路運送法の事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
J R北海道	広域幹線系統 (函館本線)	函館駅	鹿部駅	森駅	—	路線 定期運行	—
函館バス	地域間幹線系統 (大沼公園・鹿部線)	鹿部出張所	新函館北斗駅	函館バスセンター	4条乗合	路線 定期運行	地域間幹線系統補助 ※道南地域公共交通計画 で位置付け
函館バス	地域間幹線系統 (99系統)	鹿部出張所	南茅部支所	函館バスセンター	4条乗合	路線 定期運行	地域間幹線系統補助 ※道南地域公共交通計画 で位置付け
函館バス	地域間幹線系統 (鹿部海岸線)	鹿部出張所	鹿部町役場	古部	4条乗合	路線 定期運行	地域間幹線系統補助 ※道南地域公共交通計画 で位置付け
函館バス	しかバス (鹿部駅線)	鹿部駅前	道の駅しかべ 間歌泉公園	鹿部出張所	4条乗合	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助)を活用して 持続可能な運行を目指す
鹿部町	デマンドバス	路線が多様なため省略 ※路線図等は本計画書P20参照			79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助)を活用して 持続可能な運行を目指す

6-5 補助系統路線の役割及び維持・確保方針等

表 6-2 補助系統路線の役割及び維持・確保方針等（1 / 2）

実施主体	路線・系統名等	役割及び維持・確保方針等
函館バス	大沼公園・鹿部線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館市内と北斗市、七飯町、鹿部町の各拠点を連絡する路線 <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館方面への通院・通学などの生活移動や観光目的の移動にも欠かせない路線であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進に取り組むとともに、利用者の移動実態やニーズを踏まえ、ダイヤの見直しなど運行の効率化を図りながら、路線の維持に努めていく。 ・国の地域公共交通確保維持事業などを活用する。
函館バス	99 系統	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館市内から鹿部町を連絡する路線 <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館市街地方面への通院・通学などの生活移動に欠かせない路線であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進に取り組むとともに、利用者の移動実態やニーズを踏まえ、路線の見直しなど最適化を図りながら、路線の維持に努めていく。 ・国の地域公共交通確保維持事業などを活用する。
函館バス	鹿部海岸線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南茅部地区（函館市）を拠点として、鹿部町を連絡する路線 <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館方面への通院・通学などの生活移動や観光目的の移動にも欠かせない路線であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進に取り組むとともに、利用者の移動実態やニーズを踏まえ、路線の見直しなど最適化を図りながら、路線の維持に努めていく。 ・国の地域公共交通確保維持事業などを活用する。

表 6-3 補助系統路線の役割及び維持・確保方針等（2/2）

実施主体	路線・系統名等	役割及び維持・確保方針等
函館バス	鹿部駅線	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鹿部市街地内の施設間や鹿部駅、市街地、居住地区を結ぶ町内交通ネットワーク <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学や買物、通院等で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であり、かつ、市街地内の円滑な移動を提供する重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す
鹿部町	デマンドバス	<p>【路線の持つ役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リゾート地区及び大岩地区と交通結節点を結ぶ町内交通ネットワーク <p>【維持・確保の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 買物、通院等で利用されており、免許を持たない世代や世帯における重要な交通手段であるため <p>【維持・確保の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用して持続可能な運行を目指す

7. 目標達成に向けた施策

(1) 目標Ⅰを達成するための施策

<p>施 策 ①</p> <p>施 策 内 容</p>	<p>市街地内を周遊する生活に密着したモビリティの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当町では令和3（2021）年5月より、「しかバス」を運行しており、市街地内周遊時の移動手段としての役割とともに、自治体間を跨ぐ広域交通との接続性を高めるための、居住地と交通結節点を結ぶ移動手段という重要な役割があるため、今後も「しかバス」の運行を継続します。 ・「しかバス」が町民にとって、生活に密着した移動手段として認識してもらえるために、地域の状況や移動ニーズなどを踏まえ、必要に応じて運行内容の見直しを検討・実施します。 ・「しかバス」の運行にあたっては、一般財源の確保のほか、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用します。 <div data-bbox="363 667 1433 1462" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 7-1 しかバス車両</p>					
<p>実 施 主 体</p>	<p>協議会</p>		<p>鹿部町</p>	<p>交通事業者</p>	<p>住民</p>	<p>その他</p>
<p>実 施 スケジュール</p>	<p>令和6年度 (2024) 運行継続</p>	<p>令和7年度 (2025) 運行継続</p>	<p>令和8年度 (2026) 運行継続</p>	<p>令和9年度 (2027) 運行継続</p>	<p>令和10年度 (2028) 運行継続</p>	

施 策 ②	交通空白地域の外出支援を促すモビリティの運行				
施 策 内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・当町では令和4（2022）年5月より、「デマンドバス」を運行しており、路線バスが運行しない、またはバス停留所から遠方の交通空白地域における移動手段という重要な役割があるため、今後も「デマンドバス」の運行を継続します。 ・「デマンドバス」が対象区域に居住する町民にとって、生活に密着した移動手段として認識してもらえるために、地域の状況や移動ニーズなどを踏まえ、必要に応じて運行内容の見直しを検討・実施します。 ・「デマンドバス」の運行にあたっては、一般財源の確保のほか、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用します。 				
					
	<p style="text-align: center;">図 7-2 デマンドバス車両</p>				
実 施 主 体	協議会	鹿部町	交通事業者	住民	その他
実 施 スケジュール	令和6年度 (2024) 運行継続	令和7年度 (2025) 運行継続	令和8年度 (2026) 運行継続	令和9年度 (2027) 運行継続	令和10年度 (2028) 運行継続

<p>施 策 ③</p>	<p>公共交通の持続可能性の確保に向けた官民連携</p>				
<p>施 策 内 容</p>	<p>・全国的に運転手不足が顕在化している中で、当町も同様の状況が生じているため、町内交通事業者の運転手や事務員等の確保に向け、行政と民間が協働した取組を検討・実施します。</p> <p>・取組内容については、他地域の事例を参考にするほか、交通事業者にとって望ましい取組の実現に向け、協議を進めます。</p> <div data-bbox="475 483 1321 1688" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>道南のバス会社大集合</p> <p>交通機関で働く魅力を知りたい！ 普通免許でも大丈夫！</p> <p>未経験者も大歓迎！</p> <h2>バス運転手 合同就職相談会</h2> <p>📅日時／令和5年10月21日(土)、22日(日) 9:00～16:00</p> <p>📍会場／北海道渡島総合振興局 3階 講堂 (函館市美原4丁目6番16号)</p> <p>道南地域のバス会社がブースを設置して、人事担当者から、採用条件や養成制度など各種相談にお答えします(ハローワークのブースも設置しますので、雇用保険や再就職手当などの相談も可)。 大型二種免許の取得支援を行っているバス会社もありますので、お気軽にお越しください。</p> <p><参加バス会社> ○21日(土) 函館バス(株)、エイチ・ビー観光(株)、(株)ケーエス北の星観光バス【順不同】 ○22日(日) 函館バス(株)、エイチ・ビー観光(株)、北海道バス(株)、(有)マルジュウ高田厚沢部観光バス、(株)ケーエス北の星観光バス【順不同】</p> <p><お問合せ先> 北海道渡島総合振興局 地域創生部地域政策課 電話：0138-47-9431 (受付時間 8:45～17:30)</p> <p><お申込み先> 10月19日(木)までにインターネット(URL、QRコード)又はお問合せ先に電話でお申込みください。 URL：https://www.harp.lg.jp/gkAFvE2i (通信料はご利用者様のご負担となります。) ※QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標です</p> <p>事前に申込みいただければ、ご希望の時間にバス会社との相談ができます。 ※事前に申込みがなくても参加可。</p> <p>■主催：函館地区バス協会 道南地域公共交通活性化協議会 ■後援：ハローワークはこだて</p> </div>				
<p>実 施 主 体</p>	<p>協議会</p>	<p>鹿部町</p>	<p>交通事業者</p>	<p>住民</p>	<p>その他</p>
<p>実 施 スケジュール</p>	<p>令和6年度(2024) 連携策の検討 必要に応じて実施</p>	<p>令和7年度(2025) 連携策の検討 必要に応じて実施</p>	<p>令和8年度(2026) 連携策の検討 必要に応じて実施</p>	<p>令和9年度(2027) 連携策の検討 必要に応じて実施</p>	<p>令和10年度(2028) 連携策の検討 必要に応じて実施</p>

図 7-3 合同就職相談会の事例

(2) 目標Ⅱを達成するための施策

<p>施策④</p>	<p>町外への行き先・目的に即した広域的な公共交通の維持</p>				
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・当町の広域的な交通ネットワークは、主に鉄道と路線バスで構築されており、町外の生活圏までの移動手段として重要な役割を担っているため、町内交通側の接続状況に留意するとともに、これら公共交通の運行継続に向けて、行政としての連携や支援のあり方などを検討・実施します。 ・町外の生活圏までの移動手段の確保にあたっては、現行路線の体制維持ではなく、交通ネットワーク自体が断絶されないような公共交通体系を目指すために、必要に応じて道南地域公共交通活性化協議会が策定する道南地域公共交通計画との連携を図ります。 ・広域的な交通ネットワークは、沿線自治体の状況や地域を移動する方の動きが多様化する傾向にあるため、沿線自治体担当者や交通事業者などとの連携を図りながら交通ネットワークの確保に努めます。 <div data-bbox="438 701 1361 1720" style="text-align: center;"> <p>凡例 バス路線 — 鹿部駅線 — 鹿部海岸線 — 大沼公園・鹿部線 — 99・99A系統 ○ JR駅 — JR路線</p> </div> <p>図 7-4 鉄道及び路線バスによる広域交通ネットワーク</p>				

施 策 ⑥ 公共交通が身近なものとして認識してもらうための取組の検討・実施

施 策 内 容

- ・現状、町では公共交通の利用促進などを目的として、利用者がより利用しやすくなるために「利用者会議」を定期的に開催しており、今後も継続して意見聴取を行っていきます。
- ・また、公共交通がより利用しやすくなるための取組として、令和5年4月からは「地域交通クーポン交付事業」を開始しており、庁内関係部署と連携して今後も継続した事業実施に努めます。
- ・これらの現状で実施している取組は継続に努めるほか、公共交通の利用ハードルの緩和に向けた乗車体験会などを検討・実施します。
- ・なお、公共交通を身近なものとして認識してもらうためには、ICTを活用したモビリティの高度化も有効であると想定されるため、導入の必要性などを関係者と検討・協議しながら、当町に合った取組を実施します。



図 7-6 利用者会議の状況

実 施 主 体	協議会	鹿部町	交通事業者	住民	その他	
	実 施 スケジュール	令和6年度 (2024) 取組の検討 必要に応じて実施	令和7年度 (2025) 取組の検討 必要に応じて実施	令和8年度 (2026) 取組の検討 必要に応じて実施	令和9年度 (2027) 取組の検討 必要に応じて実施	令和10年度 (2028) 取組の検討 必要に応じて実施

施 策 ⑦	公共交通による移動選択枝の充実				
施 策 内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・当町の公共交通網は、鉄道や路線バス、町独自のモビリティ、タクシー・ハイヤーで構築されており、これらの移動選択枝を継続的に確保します。 ・また、地域の移動ニーズなどを踏まえながら、必要とされる公共交通サービスの提供も検討し、モビリティ運行だけでなく、公共交通が利用しやすい取組などによる移動選択枝の充実についても検討・実施します。 				
実 施 主 体	協議会	鹿部町	交通事業者	住民	その他
実 施 スケジュール	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)
	移動選択枝の確保	移動選択枝の確保	移動選択枝の確保	移動選択枝の確保	移動選択枝の確保

施 策 ⑧	関係者連携による持続可能なサービス提供体制の検討				
施 策 内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の推進状況は、計画策定時にも協議を重ねた鹿部町地域公共交通活性化協議会における検証及び確認を基本として、持続可能な公共交通サービス提供体制を確保します。 ・鹿部町地域公共交通活性化協議会の中では地域課題などの情報共有を図り、関係者間の連携を着実に進め、持続可能な公共交通サービスの提供体制を確保します。 				
					
<p>図 7-7 鹿部町地域公共交通活性化協議会の開催状況</p>					
実 施 主 体	協議会	鹿部町	交通事業者	住民	その他
実 施 スケジュール	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)
	体制の確保	体制の確保	体制の確保	体制の確保	体制の確保

8. 計画の進捗管理及び管理体制

8-1 計画の進捗管理

(1) 評価指標及び目標値

表 8-1 本計画における数値目標

評価指標	単位	現況値	目標値				
		令和4	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10
		(2022)	(2024)	(2025)	(2026)	(2027)	(2028)
公共交通利用者数	人/年	9,945	9,945 以上	9,945 以上	9,945 以上	9,945 以上	9,945 以上
公共交通収支率	%/年	2.3	2.3 以上	2.3 以上	2.3 以上	2.3 以上	2.3 以上
公共交通経費額	千円/年	23,718	23,718 以下	23,718 以下	23,718 以下	23,718 以下	23,718 以下
通学圏の確保状況	－	実施	実施	実施	実施	実施	実施
関係者等との連携状況	－	実施	実施	実施	実施	実施	実施

(2) 評価指標の算出方法

各評価指標について、当町の担当課で算出を実施します。

表 8-2 評価指標の算出方法

評価指標	算出方法
公共交通利用者数	<ul style="list-style-type: none"> しかバス、デマンドバスの利用者の合計値
公共交通収支率	<ul style="list-style-type: none"> 上記の路線の収入及び支出額から収支率を算出
公共交通経費額	<ul style="list-style-type: none"> しかバス、デマンドバスの運行に係る事業費用の合計値
通学圏の確保状況	<ul style="list-style-type: none"> 通学先までの交通ネットワークが確保されているかを確認
関係者等との連携状況	<ul style="list-style-type: none"> 協議会開催や担当者間打合せなどの実施状況を確認

8-2 計画の管理体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、前項で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これら目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた、「鹿部町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、PDCAサイクルにより評価・検証を行います。また、継続的に評価・検証を行うため、今後の協議会開催スケジュールに基づき、実施します。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、行政や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確にし、それぞれが主体的に取り組むことで、本地域における持続可能な交通ネットワークを構築します。

表 8-3 管理体制

No	団体名等	No	団体名等
1	国土交通省北海道運輸局函館運輸支局	7	一般社団法人函館地区ハイヤー協会
2	国土交通省北海道開発局函館開発建設部	8	函館地区交通運輸産業労働組合協議会
3	北海道渡島総合振興局地域創生部地域政策課	9	北海道旅客鉄道株式会社函館支社
4	北海道渡島総合振興局函館建設管理部	10	鹿部町町内会連合会
5	北海道函館方面森警察署	11	鹿部町 副町長
6	函館バス株式会社鹿部出張所	12	社会福祉法人鹿部町社会福祉協議会

表 8-4 計画推進時の各関係者の役割

関係者	役割	内容
地域住民	公共交通の積極的な利用	日常的な公共交通の積極的な利用、公共交通利用促進策の活用、利用ニーズ・要望の発信など
交通事業者	安全な運行の確保等	公共交通の安全な運行、運行実績等のデータ提供など
鹿部町 北海道運輸局	施策の検討・実施等	地域ニーズの把握、交通施策の実施、資金調達、交通事業者との連携など

8-3 計画推進のあり方(PDCA サイクル)

本計画 (Plan) の推進にあたり、計画期間である5年間において、毎年度、施策・事業の実施状況 (Do) を確認した上で、目標の達成状況 (数値指標) を評価 (Check) し、必要に応じて、施策・事業の見直し (Action) を行います。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を見直すとともに、施策・事業に反映し (Plan)、着実に施策・事業を実施 (Do) します。

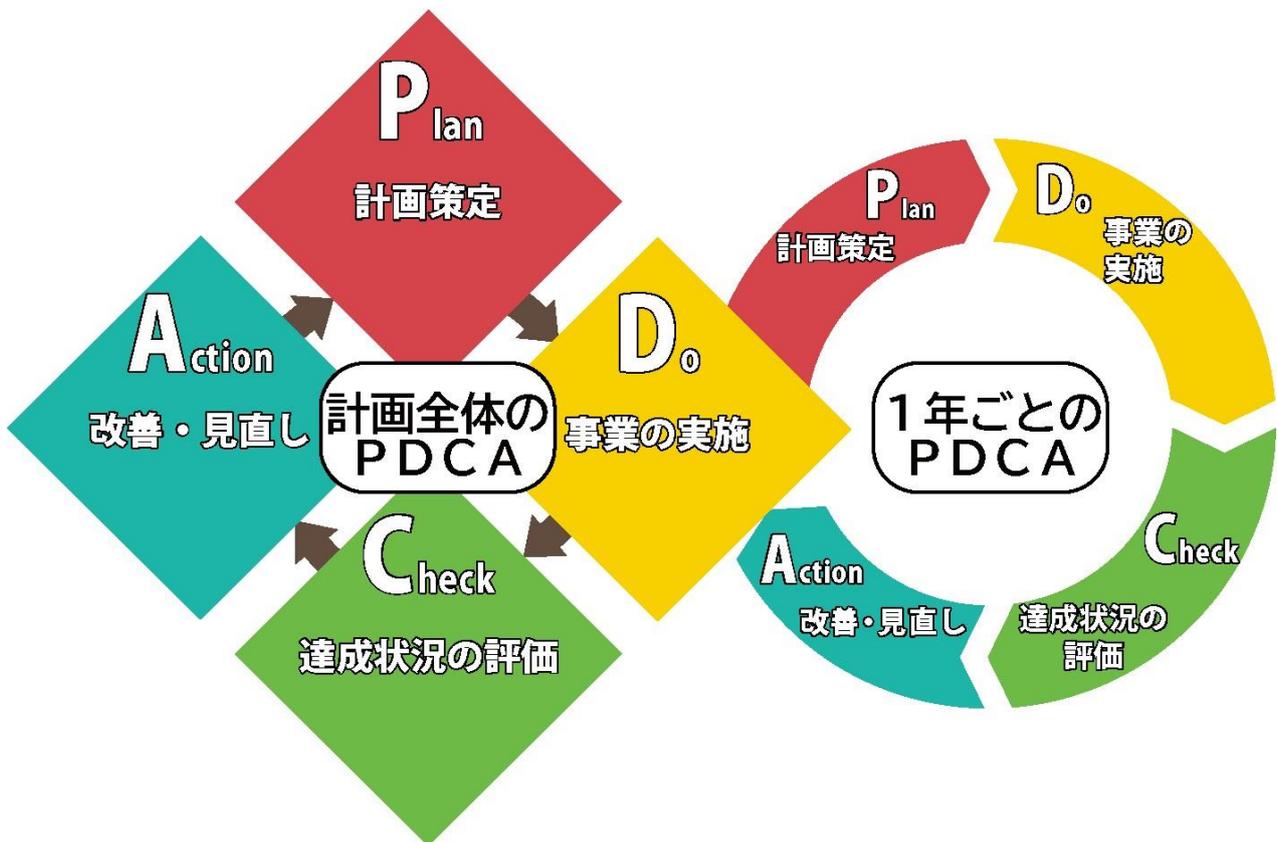


図 8-1 PDCAサイクルによる計画推進の流れ

本計画は、上記PDCAサイクルを回しながら進捗を管理して運用します。なお、PDCAサイクルの運用にあたっては、毎年度、鹿部町地域公共交通活性化協議会を開催し、構成機関の認識共有を図りながら、施策管理を行います。

なお、鹿部町地域公共交通活性化協議会の開催頻度は、取組の実施状況や施策・事業の見直しに向けた協議会の開催が必要となった場合など、状況に応じた協議を柔軟に実施していきます。