

長万部町

地域公共交通計画



令和5年4月
長万部町

目次

1	計画策定の目的と構成	1
1-1	計画策定の目的	1
1-2	計画の構成	2
2	既往資料による地域及び公共交通の概要	3
2-1	地域特性	3
2-2	関連する法令・計画等の整理.....	33
3	地域公共交通実態調査	41
3-1	調査の概要	41
3-2	住民アンケート調査	43
3-3	タクシー利用実態調査	49
3-4	老人福祉バスの利用動向調査.....	54
4	地域公共交通の課題整理.....	56
5	短期間の実証調査	58
5-1	実証運行のための運行実施計画	58
5-2	実証運行実態調査.....	63
6	地域公共交通計画の策定.....	74
6-1	基本理念と基本方針	74
6-2	計画区域と計画期間	75
6-3	定量的な目標の設定	75
6-4	目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定	78
6-5	計画の推進	84

1 計画策定の目的と構成

1-1 計画策定の目的

全国的にモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化等による路線バス、鉄道等の利用客の減少により公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

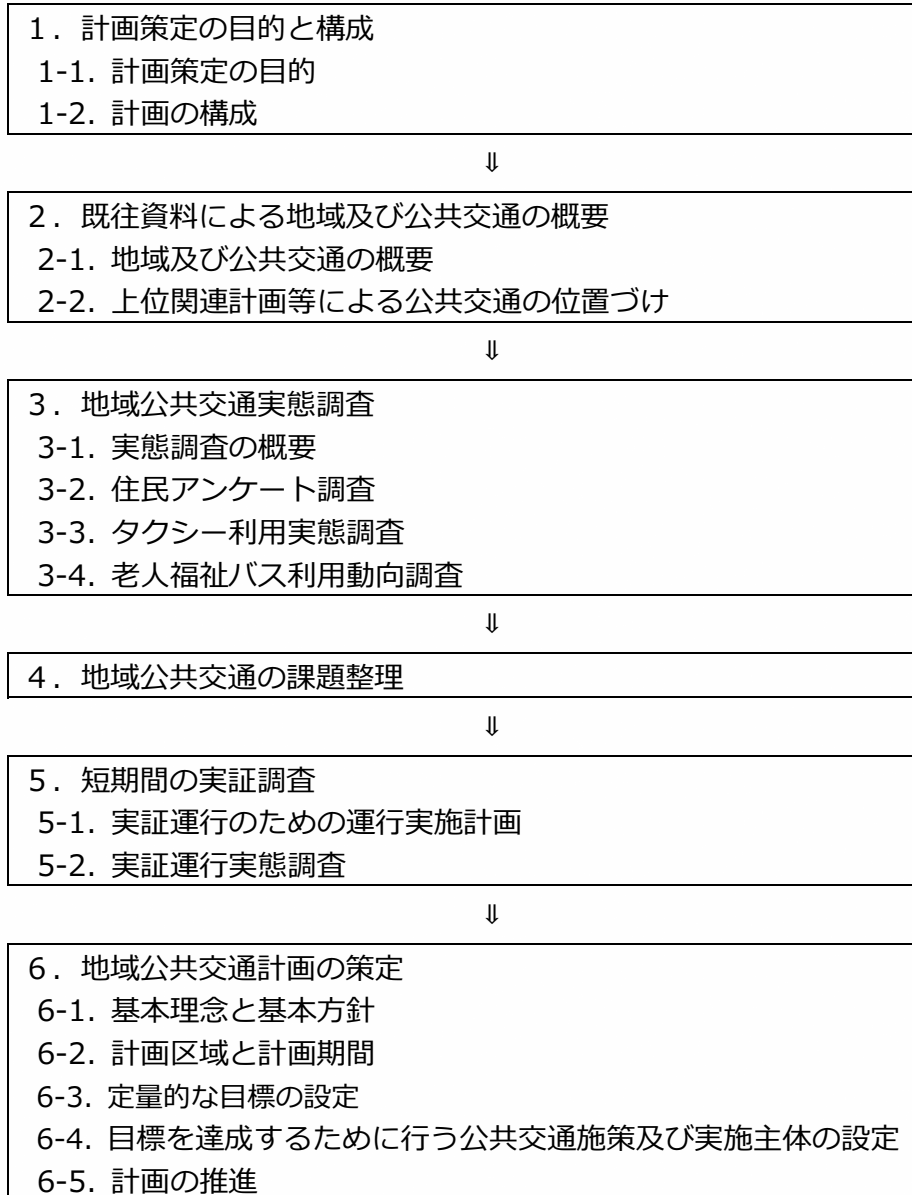
本町の公共交通については、JR 函館本線と JR 室蘭本線が停車する長万部駅が市街地中心に位置し、当該駅と接続するように民間事業者が運行する広域バス路線（3路線）が運行しています。一方で町内の高齢者や障がい者など交通弱者の生活に必要な移動手段確保のため、町による老人福祉バスの運行や高齢者等へのタクシーチケット事業等を実施していますが、人口減少や高齢化が進行する中で十分な公共交通が確保されておられません。相次ぐバス路線の減便や町予算の拡大、北海道新幹線長万部駅開業を見据えた2次交通のあり方の検討など、町全体における公共交通の見直しが喫緊の課題となっています。

これらの背景を踏まえ、関係者で構成する法定協議会を設置し、交通事業者間の調整を行い、持続可能な公共交通ネットワークを一体的に形成する指針となる「長万部町地域公共交通計画」を策定します。



1-2 計画の構成

計画の構成は、以下のとおりです。



2 既往資料による地域及び公共交通の概要

2-1 地域特性

(1) 位置

長万部町の地勢は、概ね丘陵が起伏し、大部分が山地によって占められ、内浦湾沿いに平地が帯状に分布し、長万部川、紋別川、国縫川沿いに平坦で肥沃な農耕地を有しています。

近隣市町村をつなぐ道路網としては、南は八雲町・北は蘭越町に至る国道 5 号、長万部町を起点として内浦湾沿いに室蘭方面へ延びる国道 37 号、内陸を横断し今金町・せたな町に至る国道 230 号が整備されています。また、高速道路として道央自動車道の長万部インターチェンジが、国道 5 号線に接続されているほか、鉄道路線として函館本線及び長万部を起点とする室蘭本線の停車・起点駅（長万部駅）があります。

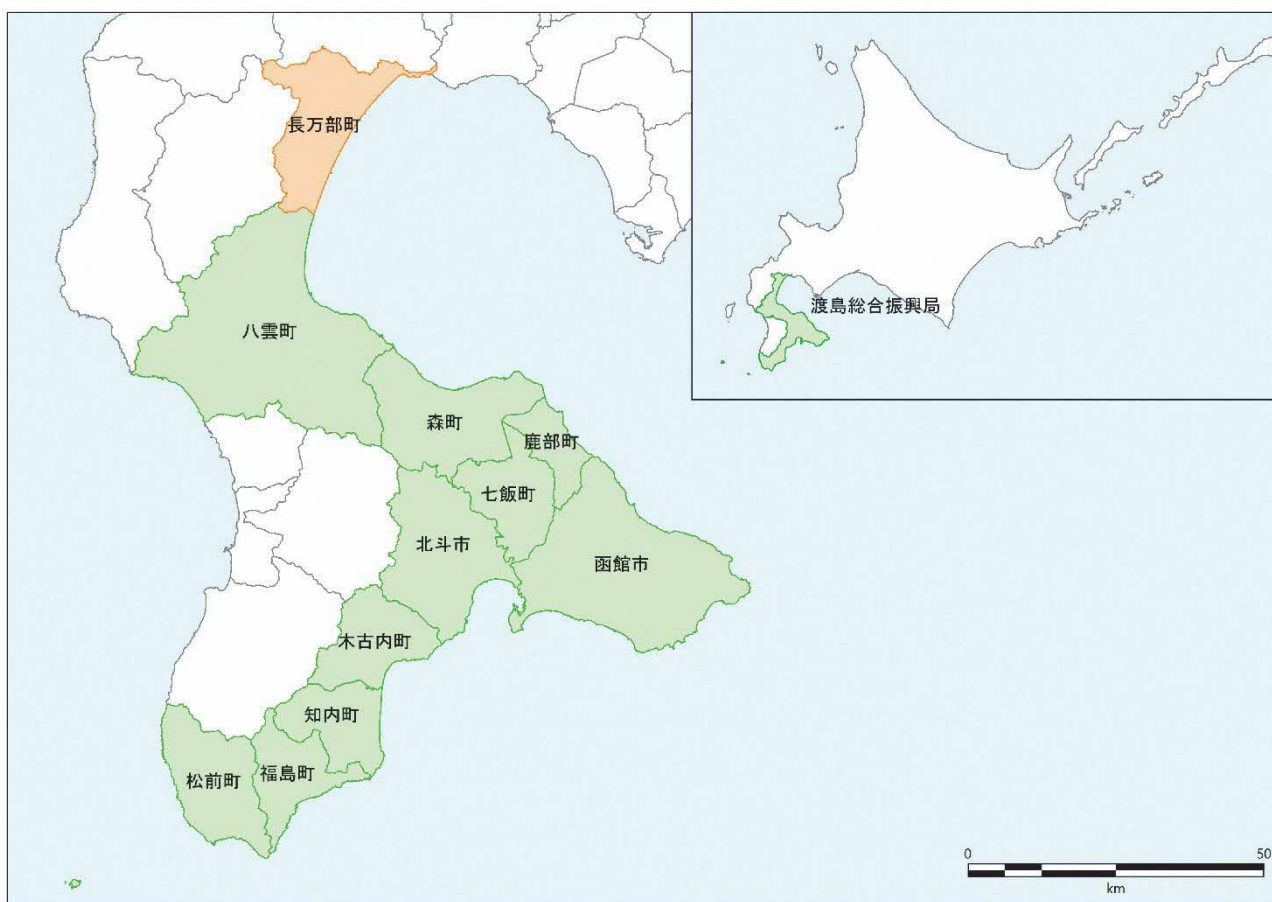
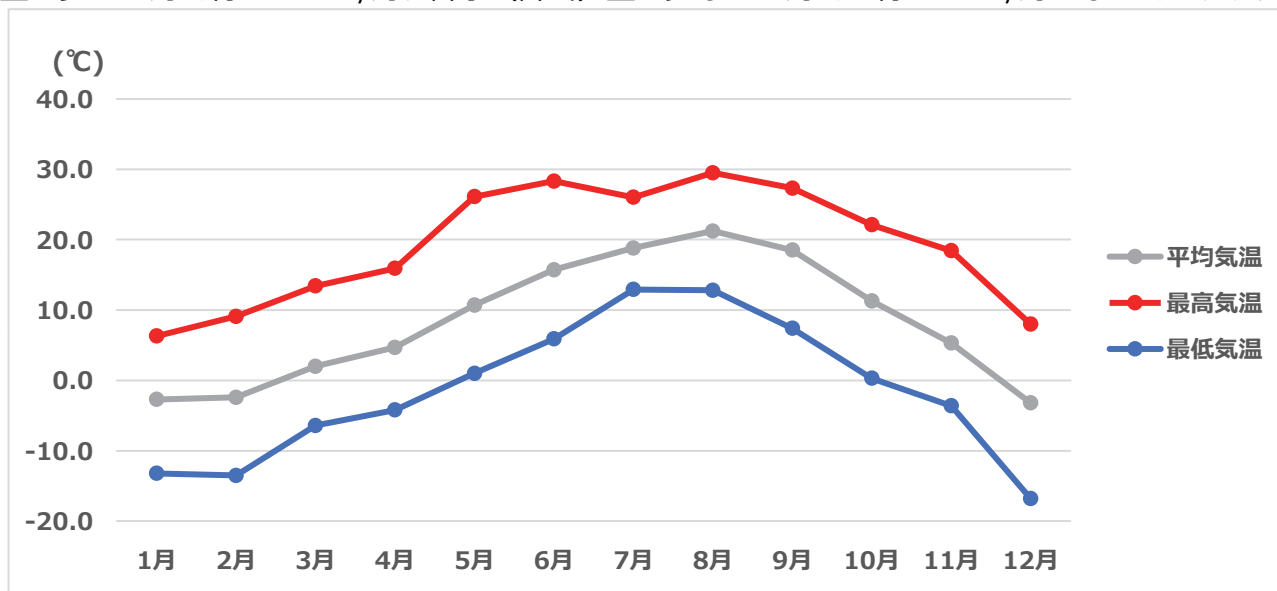


図 1 位置図

(2) 気象

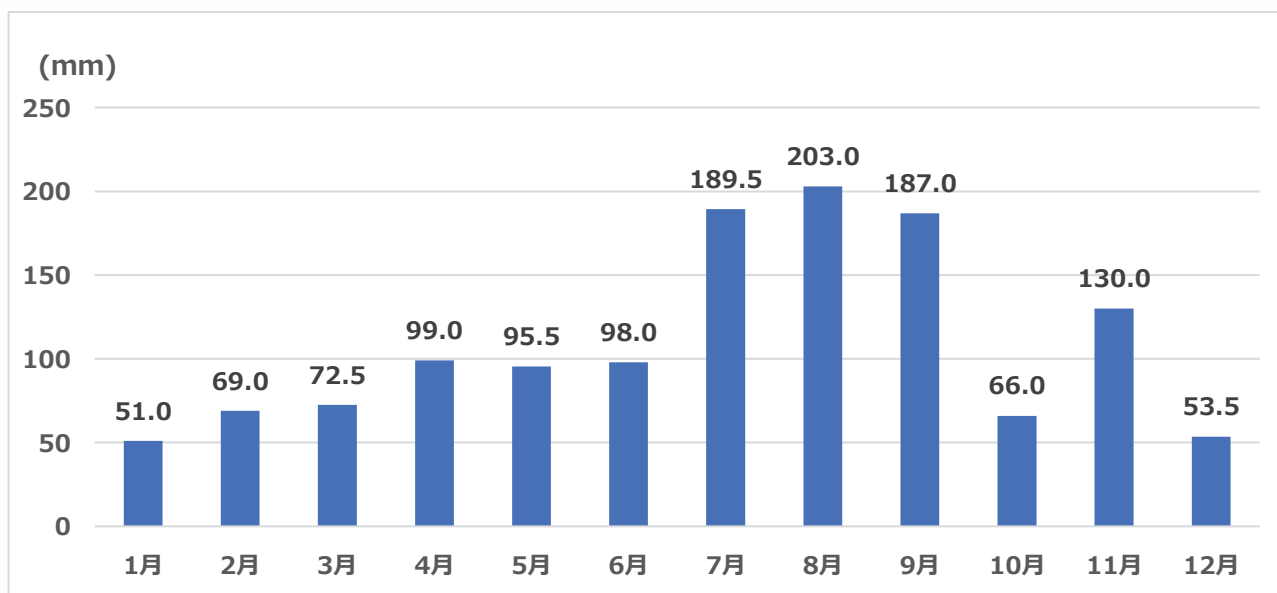
長万部町の気候は、資料によると「春から夏にかけて低温の日が多く、冬季は、北西の季節風が強いが、北部や山間部を除き積雪量は比較的少なく、気温もさほど低くない。」(R2 渡島総合振興局管内市町行財政概要)とあります。

令和2年の平均気温は、夏季で20℃前後、冬季で零℃～零下5℃の範囲を示しているほか、降水量が多い8月で約200mm/月、降水(降雪)量が少ない1月では約50mm/月となっています。



資料：気象庁

図2 長万部町の年間気温 [令和2年(2020年)]



資料：気象庁

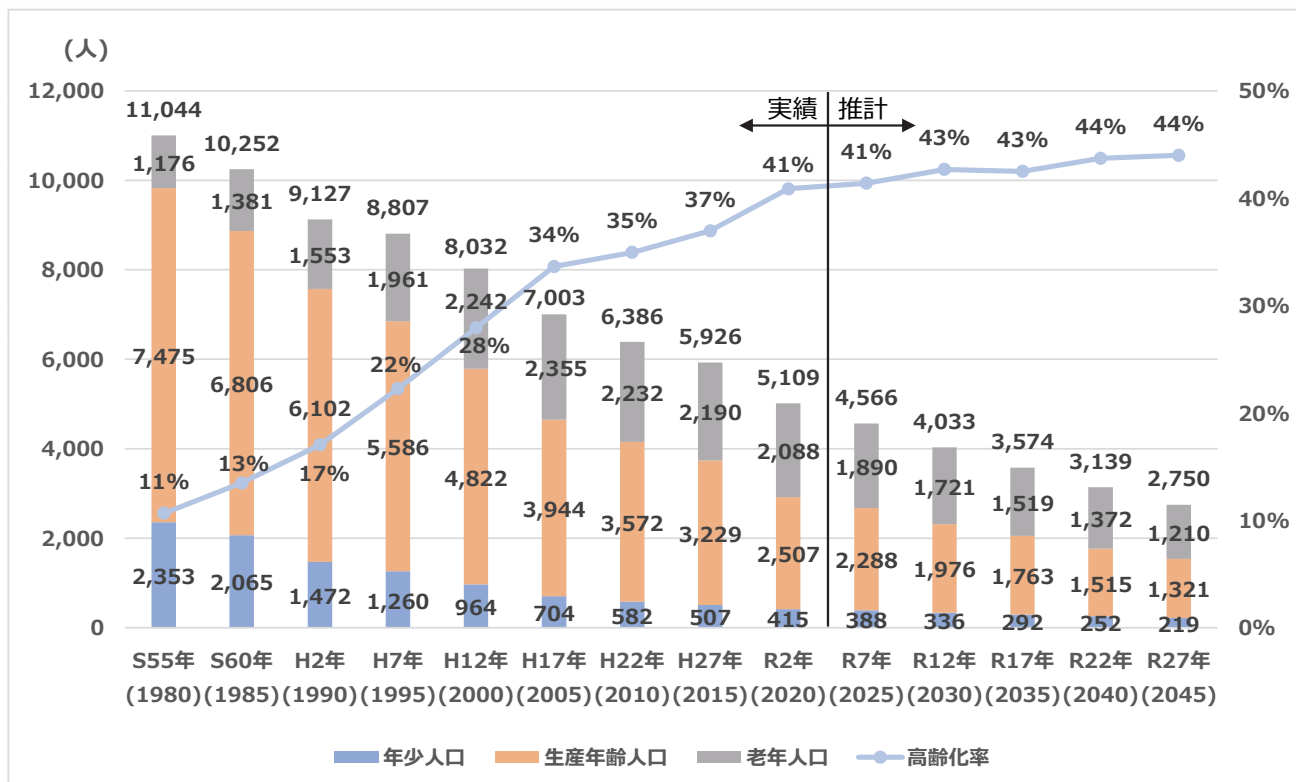
図3 長万部町の年間降水量 [令和2年(2020年)]

(3) 人口・世帯数の推移

ア. 人口と高齢化の推移

長万部町の人口は、昭和55年の11,044人から令和2年の5,109人まで減少しています。この減少傾向に基づくと令和17年には4,000人を割り込むものと推計されます。

また、高齢化率は、昭和55年の11%から令和2年の41%まで上昇しています。この傾向に基づいた場合、令和12年まで同様に増加が続き、以降は43%～44%で比較的安定して推移するものとみられます。



資料：国勢調査（1980～2020）

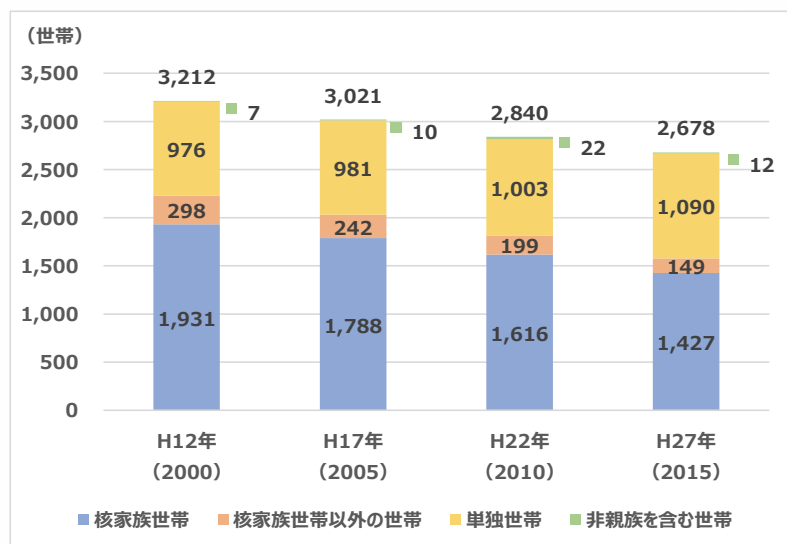
国立社会保障・人口問題研究所（2025～2045）

図 4 総人口及び年齢3区分人口の推移と将来推計

イ. 世帯数の推移

長万部町の世帯数は、平成 12 年の 3,212 世帯から平成 27 年の 2,678 世帯に減少しています。

その中の家族類型として、単独世帯が平成 12 年の 976 世帯（人）から 1,090 世帯（人）へと増加しています。

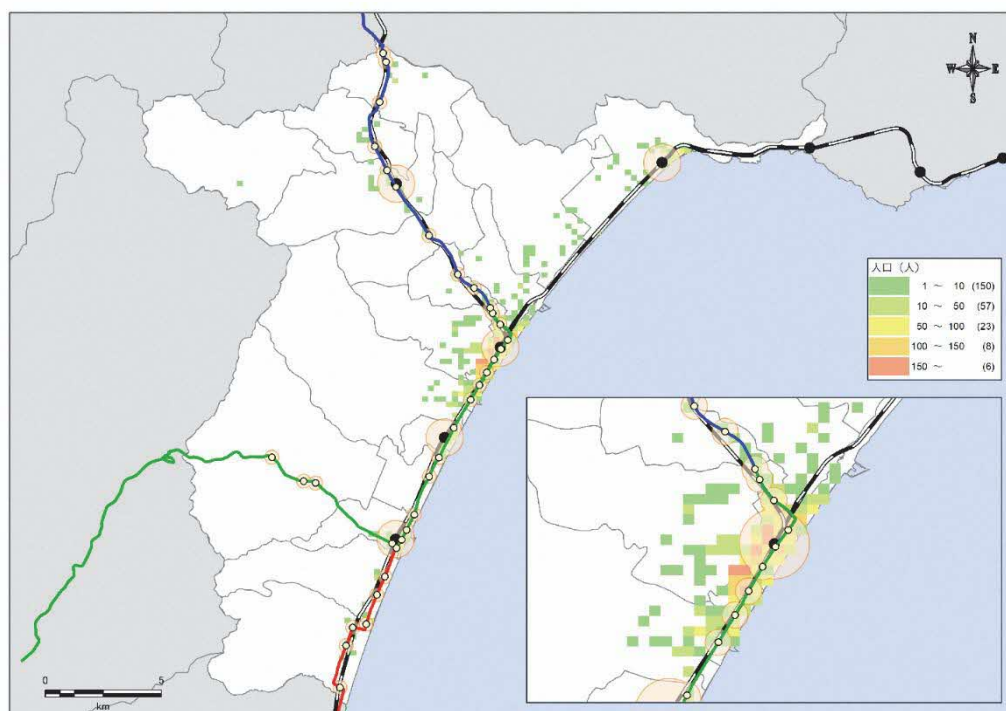


資料：国勢調査

図 5 世帯の家族類型の推移

ウ. 人口密度

長万部町の人口密度は、噴火湾沿いの鉄道沿線である市街中心部で、150 人/250mメッシュを超える地域がみられるほか、全域では鉄道沿線及び周辺に 1～10 人/250mメッシュの地域が点在しています。

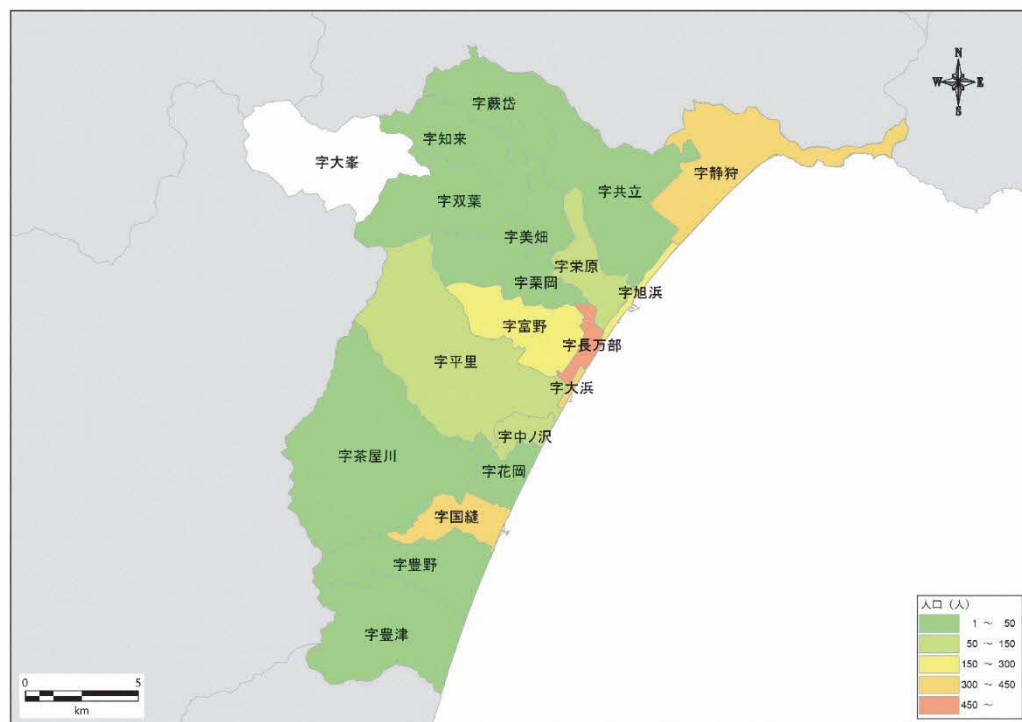


資料：H27 国勢調査

図 6 人口密度

工. 地域別人口

長万部町の人口分布及び地域別人口から、市街中心部（2,870 人）に人口が集中しているほか、静狩（385 人）、大浜（372 人）、国縫（345 人）、旭浜（277 人）で比較的多くの居住がみとめられます。



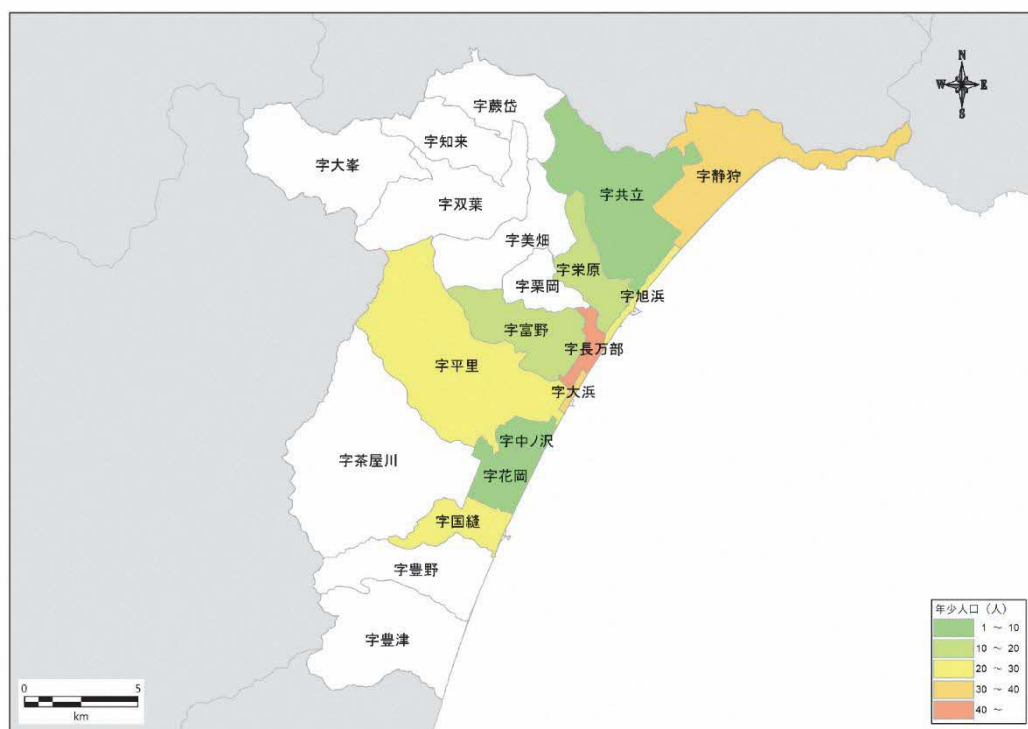
資料：長万部町データ（R3.3.31）

図 7 地域別人口分布

表 1 各地域別人口割合

地域	地域別人口（人）	地域別人口割合	地域	地域別人口（人）	地域別人口割合
字豊津	26	0.5%	字栗岡	16	0.3%
字豊野	23	0.5%	字美畑	10	0.2%
字茶屋川	11	0.2%	字双葉	46	0.9%
字国縫	345	6.9%	字大峯	0	0.0%
字花岡	15	0.3%	字知来	13	0.3%
字中ノ沢	107	2.1%	字蕨岱	19	0.4%
字平里	144	2.9%	字旭浜	277	5.5%
字大浜	372	7.4%	字栄原	111	2.2%
字富野	195	3.9%	字共立	40	0.8%
字長万部	2,870	57.1%	字静狩	385	7.7%

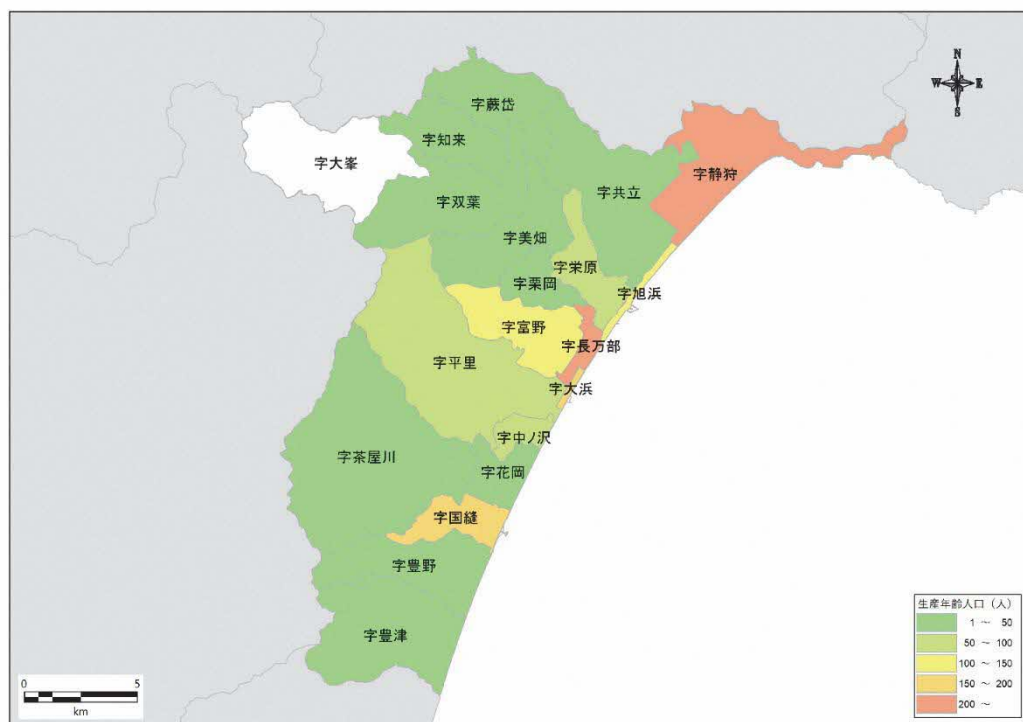
年少人口が比較的多い地区として、市街中心部で 40 人以上、静狩及び大浜で 30～40 人、平里、国縫及び旭浜で 20～30 人の分布がみられます。



資料：長万部町データ (R3.3.31)

図 8 年少人口分布

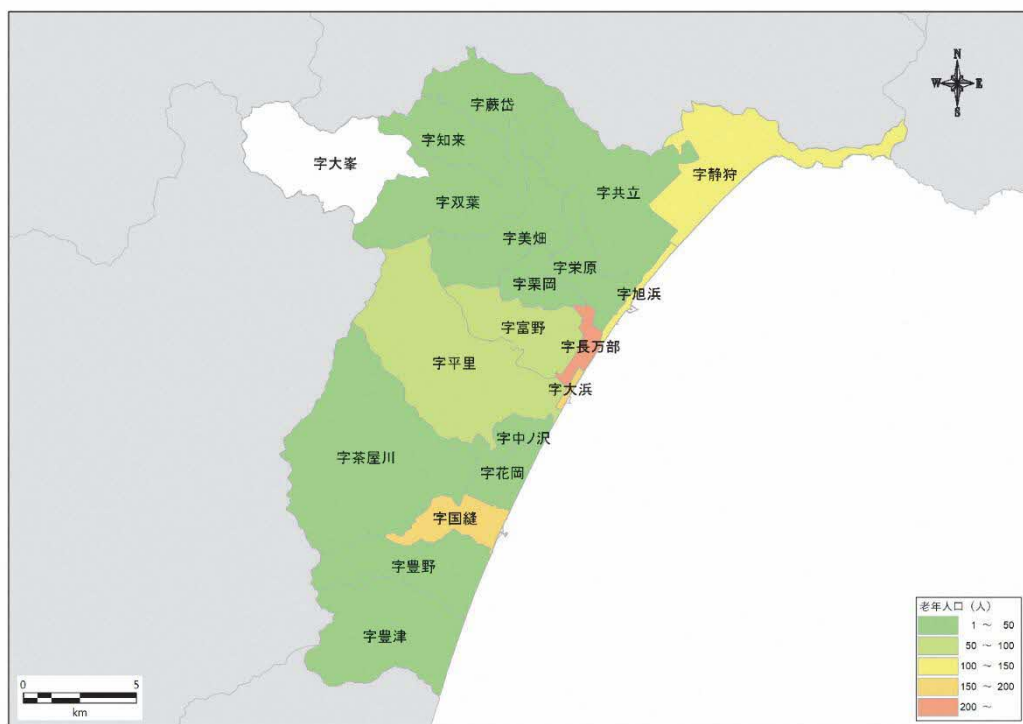
生産年齢人口が比較的多い地区として、市街中心部及び静狩で 200 人以上、国縫及び大浜で 150～200 人、富野及び旭浜で 100～150 人の分布がみられます。



資料：長万部町データ (R3.3.31)

図 9 生産年齢人口分布

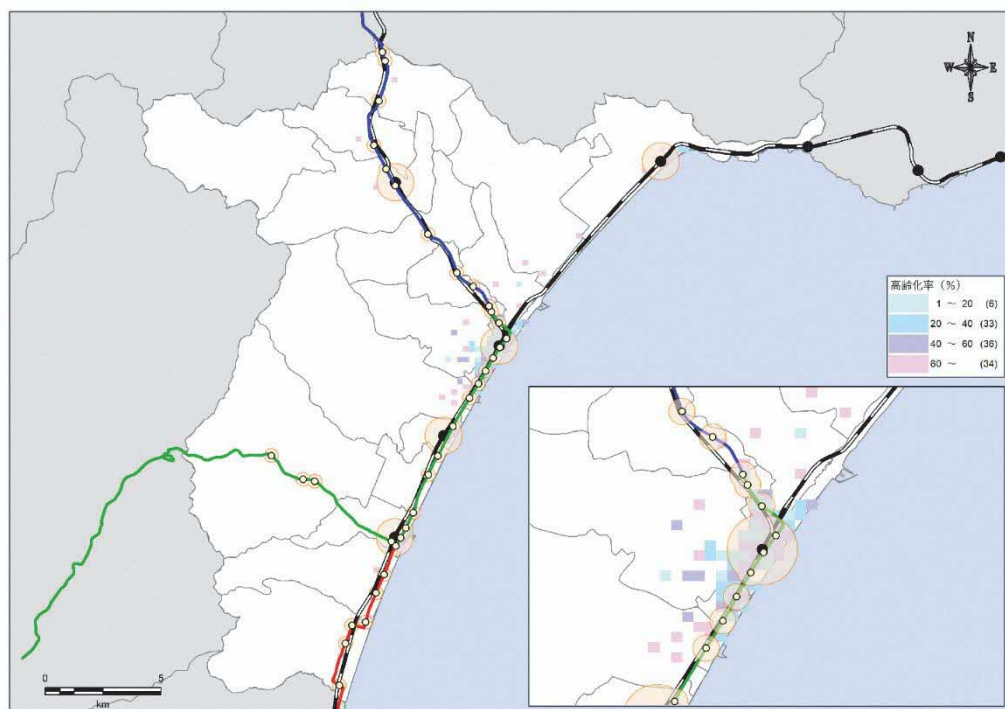
老年人口が比較的多い地区として、市街中心部で 200 人以上、国縫及び大浜で 150～200 人、静狩及び旭浜で 100～150 人の分布がみられます。



資料：長万部町データ
(R3.3.31)

図 10 老年人口分布

長万部町の高齢化率は、市街中心部の周辺地域と倶知安方面に延びる鉄道沿線で、60%を超える箇所が多くなっています。また、市街中心部では特に 20%～60%の分布が集中しています。



資料：H27 国勢調査

図 11 高齢化率

(4) 移動の実態

ア. 近隣市町村間の移動状況（就業・通学）

長万部町居住 2,924 人のうち 223 人が就業・通学で町外へ移動し、町内で就業・在学している 3,288 人のうち 343 人が町外からの移動者です。特に八雲町への移動及び八雲町からの移動が多い状況にあります。

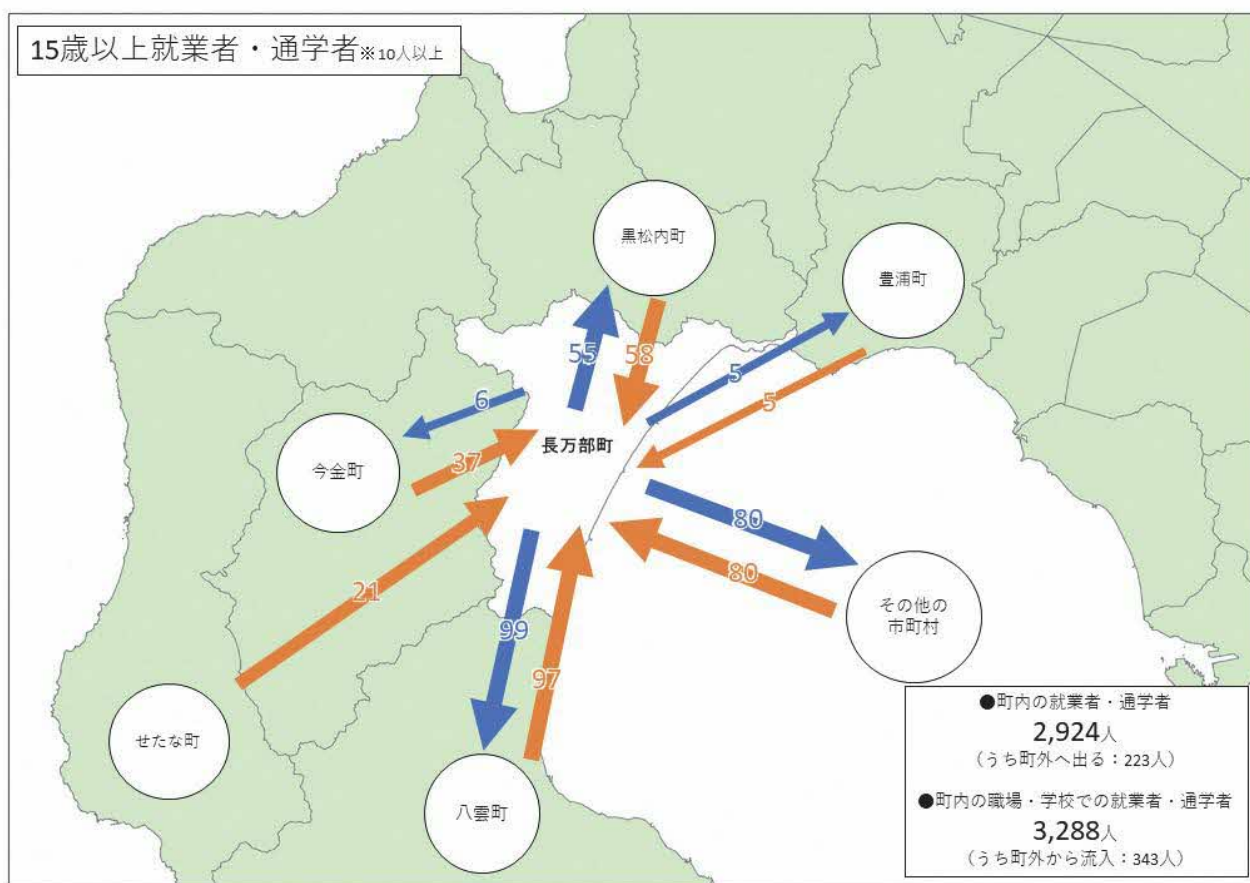
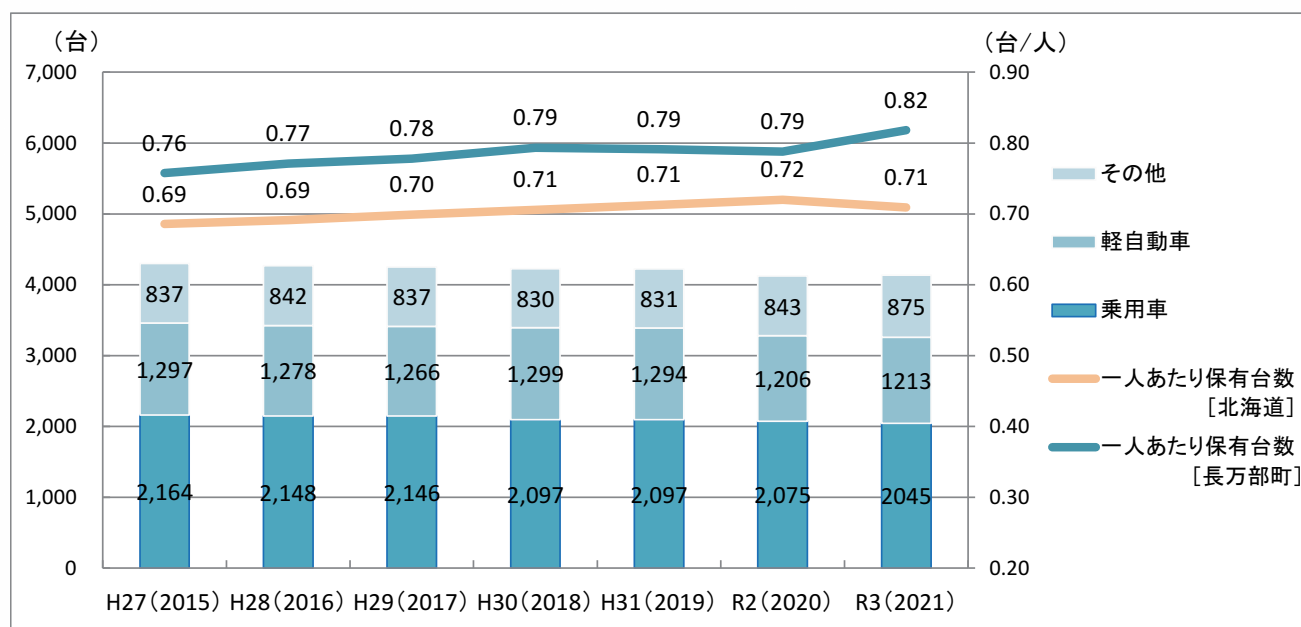


図 12 近隣市町村間の移動状況（就業・通学）

イ. 自動車保有台数

長万部町の自動車保有台数は、約 4,000 台でほぼ安定して推移しており、車両種別の構成比にも顕著な変化はみられません。一人当たり保有台数では、0.76～0.82 台/人の範囲で推移しており、全道平均 0.69～0.72 台/人と比較して高い数値を示しています。



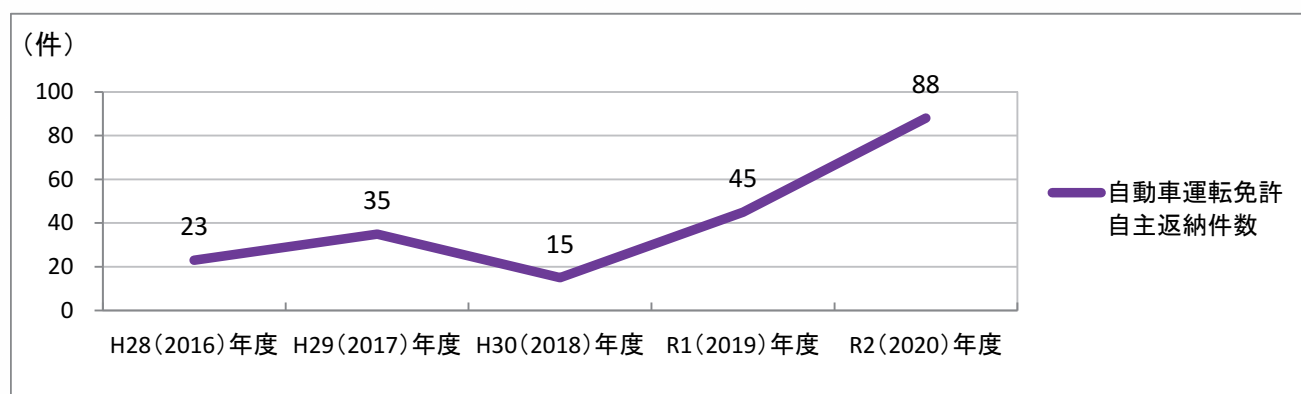
資料：北海道運輸局（自動車に関する資料・統計）、

（一社）全国軽自動車協会連合会（R2～市町村別軽自動車車両数）

図 13 自動車保有台数の推移

ウ. 自動車運転免許の自主返納状況

八雲警察署管轄区域（八雲町、長万部町）での自動車運転免許の自主返納件数は、平成 30 年の 15 件から令和 2 年の 88 件に至るまで、著しい増加傾向にあります。



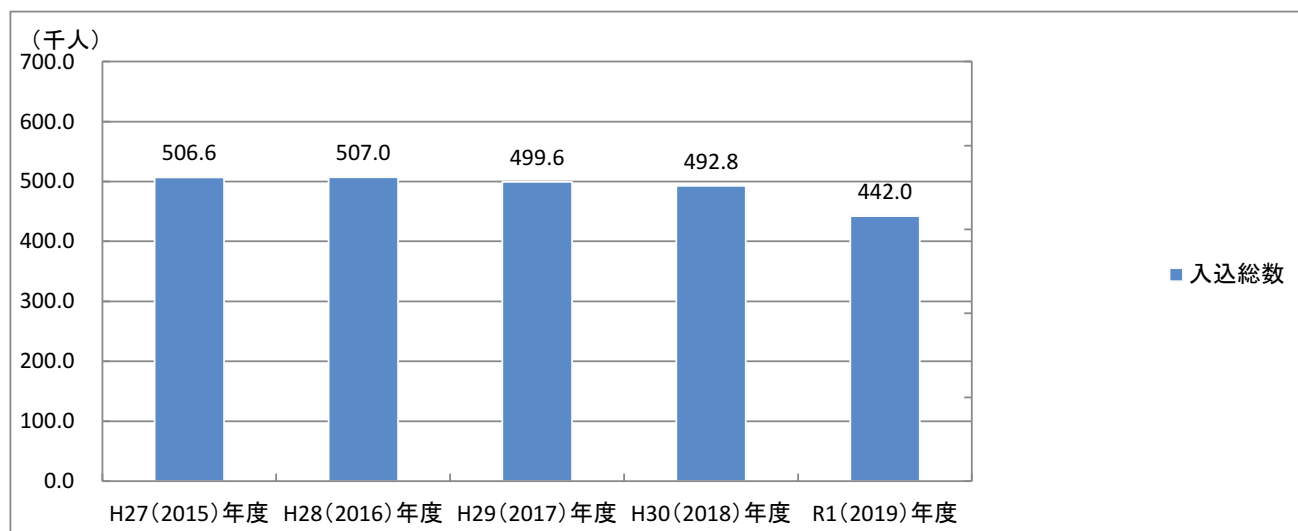
資料：八雲警察署（運転免許試験場での返納を除く）

図 14 自動車運転免許自主返納件数の推移（警察署管轄区域）

(5) 観光

ア. 観光入込客数

長万部町の観光入込客数は、平成 27 年度から平成 30 年度まで 50 万人前後で推移した後、令和元年に 44 万人に減少しています。

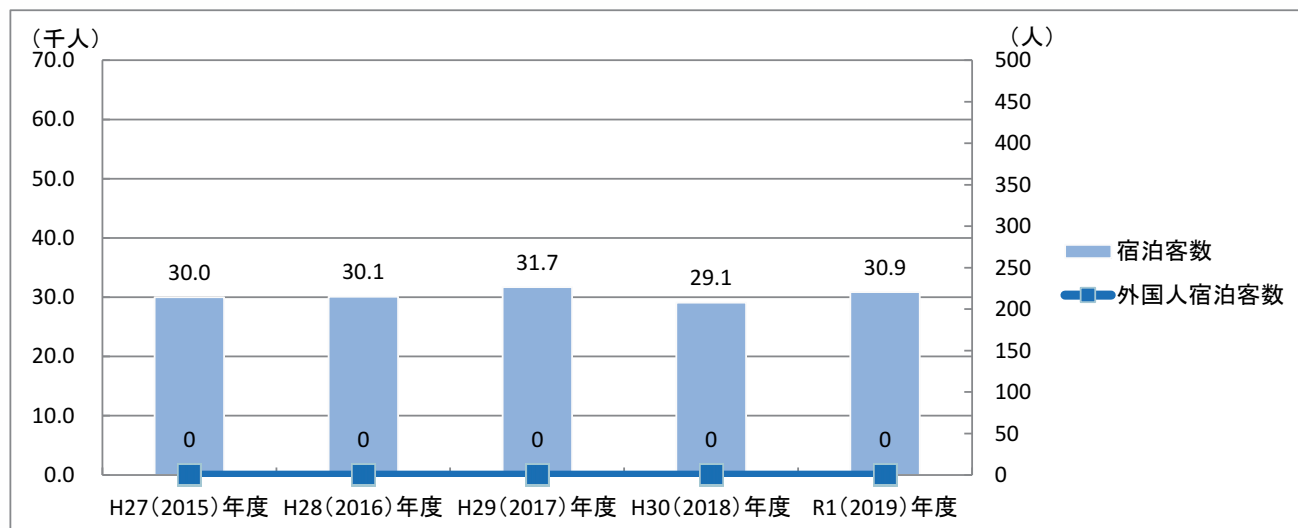


資料：北海道観光入込客数調査

図 15 観光入込総数の推移

イ. 宿泊客数

長万部町の宿泊客数は、平成 27 年度から令和元年まで、2.9 万人～3.2 万人の間でほぼ安定して推移しています。なお、北海道の公開資料では外国人宿泊客数が 0 人となっています。



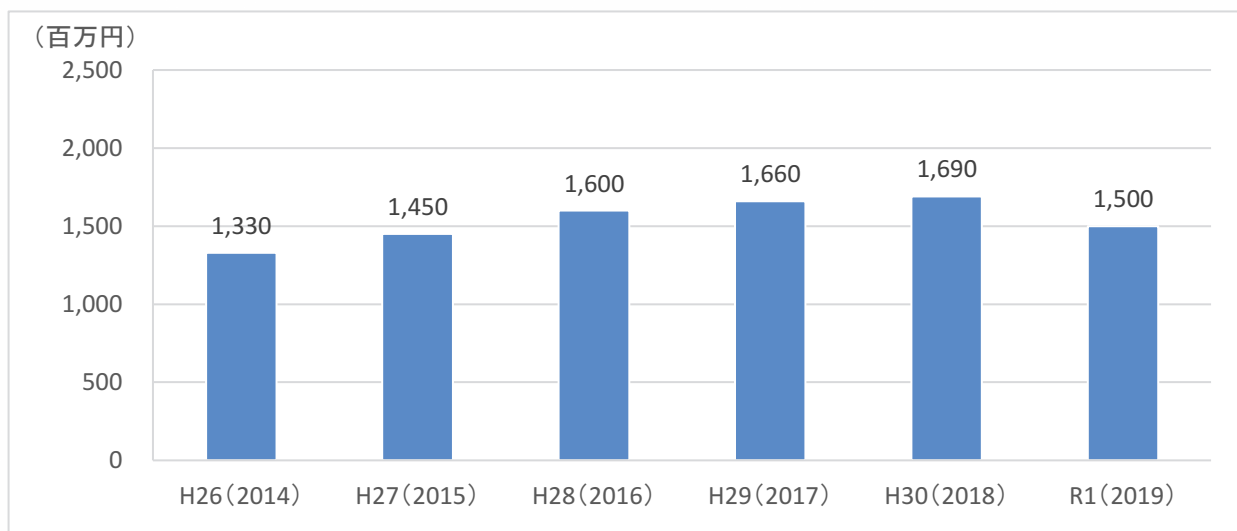
資料：北海道観光入込客数調査

図 16 宿泊客数・外国人宿泊客数の推移

(6) 主要な一次産業

ア. 農業

長万部町の農業産出額は、平成 26 年の約 13 億円から平成 30 年の約 17 億円まで増加した後、令和元年に 15 億円まで減少しています。

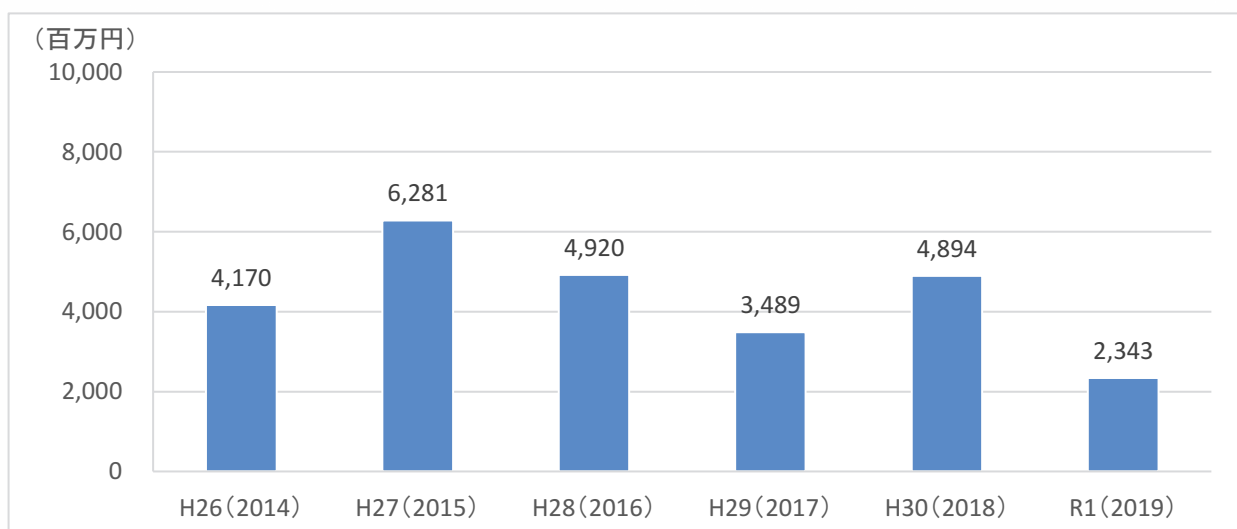


資料：農林水産省推計値（市町村別農業算出額）

図 17 農業産出額の推移

イ. 漁業

長万部町の漁獲高は、平成 26 年から平成 30 年の間、63 億円から 34 億円の範囲で増減を繰り返し約 49 億円に至った後、令和元年に約 23 億円にまで半減しています。



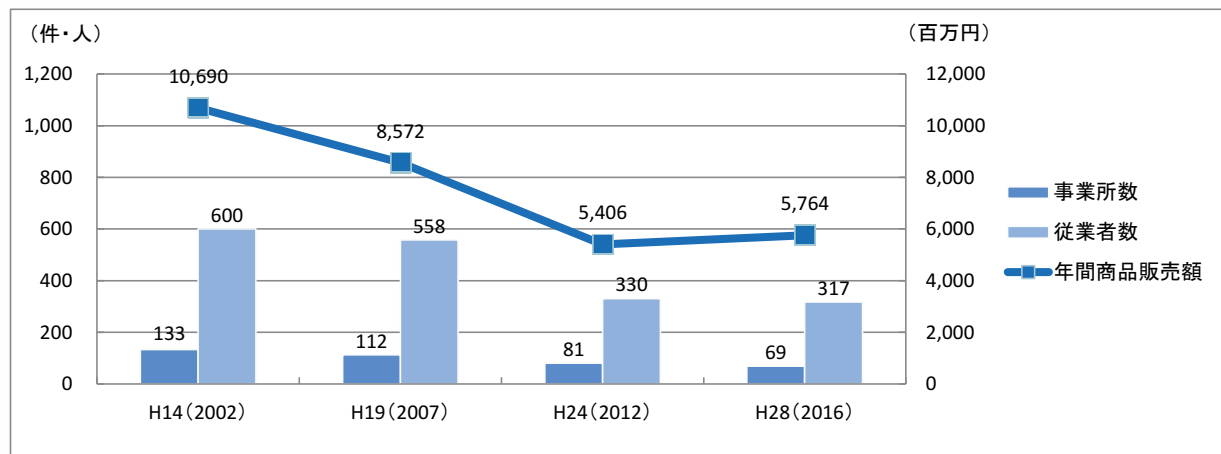
資料：北海道道立総合研究機構（データベース）

図 18 漁獲高の推移

(7) 二次・三次産業

ア. 商業

長万部町の商業は、事業所・従業者数及び年間商品販売額ともに、平成 14 年から平成 24 年まで減少が続いたものの、平成 28 年には従業者数 317 人、年間商品販売額 5,764 百万円でほぼ横ばいの安定傾向を示しています。

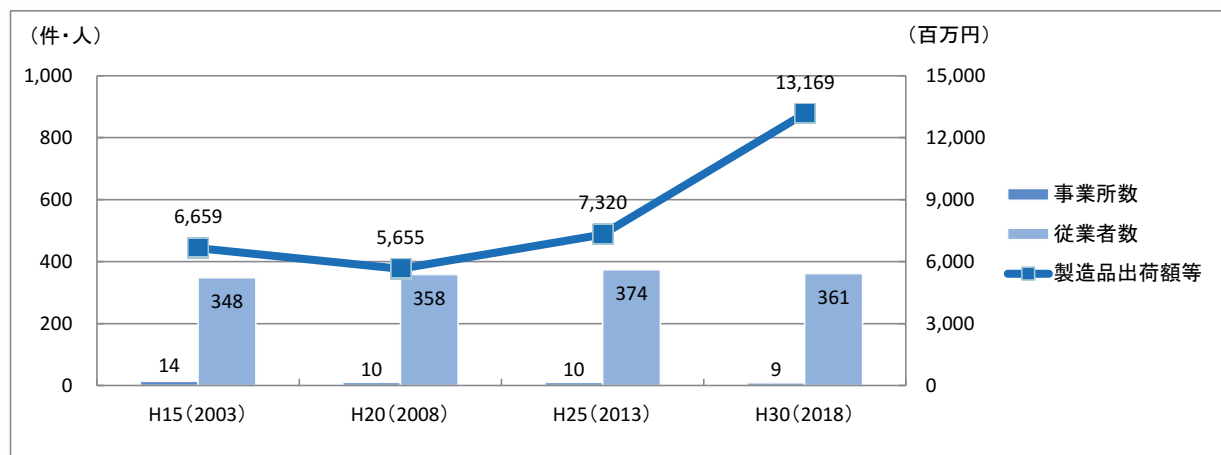


資料：経済産業省（商業統計）

図 19 商品販売額等の推移

イ. 工業

長万部町の工業は、事業所・従業者数がほぼ安定して推移しているなか、製造品出荷額等が平成 25 年の 7,320 百万円から平成 30 年の 13,169 百万円に倍増しています。



資料：経済産業省（工業統計）

図 20 製造品出荷額等の推移

（８）道路網

南は八雲町・北は蘭越町に至る国道 5 号、長万部町を起点として内浦湾沿いに室蘭方面へ延びる国道 37 号、内陸を横断し今金町・せたな町に至る国道 230 号が、長万部町と近隣市町村をつなぐ主要な幹線道路です。道道としては、市街と長万部公園をつなぐ長万部公園線（1141 号）、国道 5 号知来から西方山間部に延びる大峯双葉線（842 号）、国道 5 号蕨岱から黒松内町・寿都町に至る寿都黒松内線（9 号）が整備され、全体に道路網を形成しています。

また、高速道路として、道央自動車道のインターチェンジが国縫及び内陸部から市街に続く国道 5 号線に接続されており、交通アクセスの利便性を高めています。

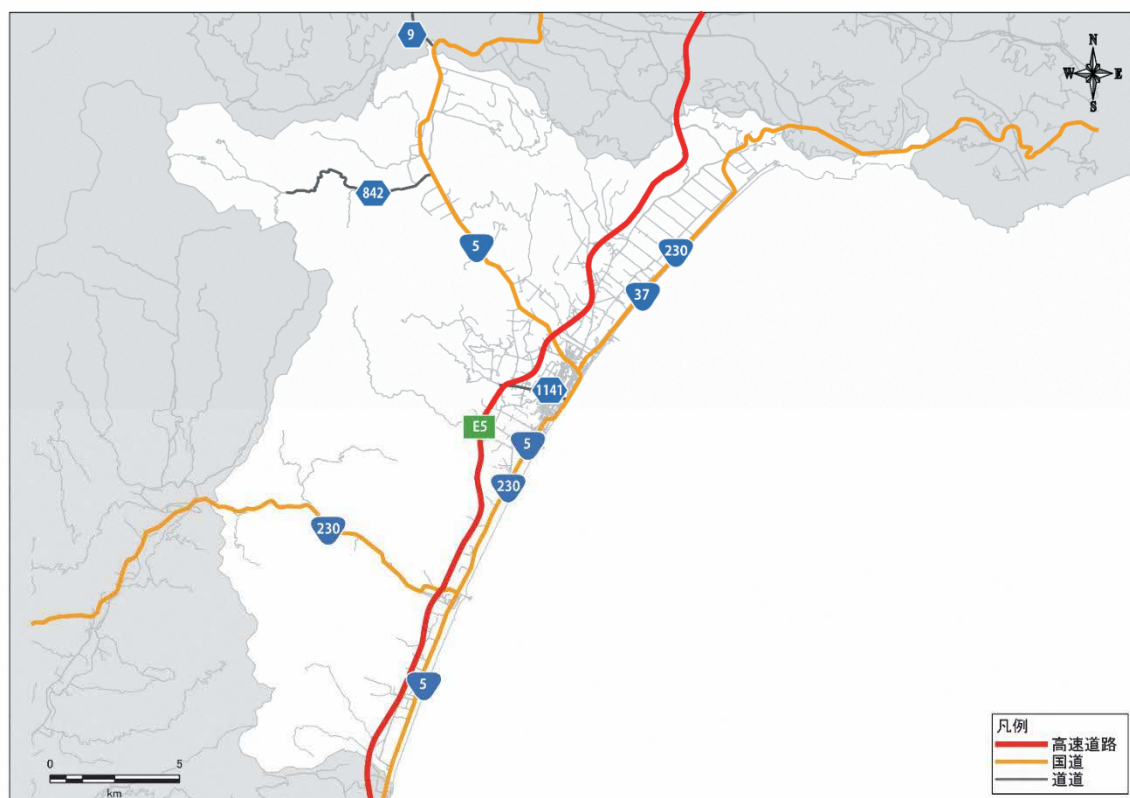


図 21 長万部町の道路網

(9) 公共施設及び基盤施設

公共施設及び基盤施設は、長万部駅周辺市街に集積しているほか、静狩地区及び国縫地区に駐在所・郵便局等が所在し市街を形成しています。

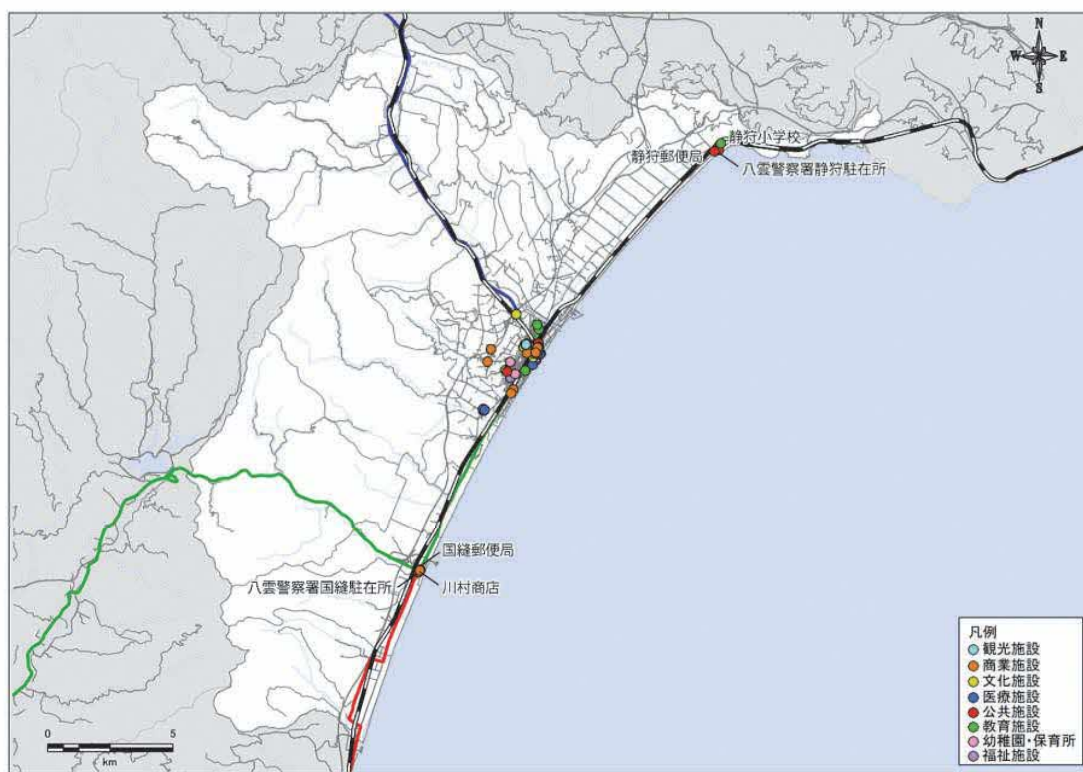


図 22 公共施設及び基盤施設の分布

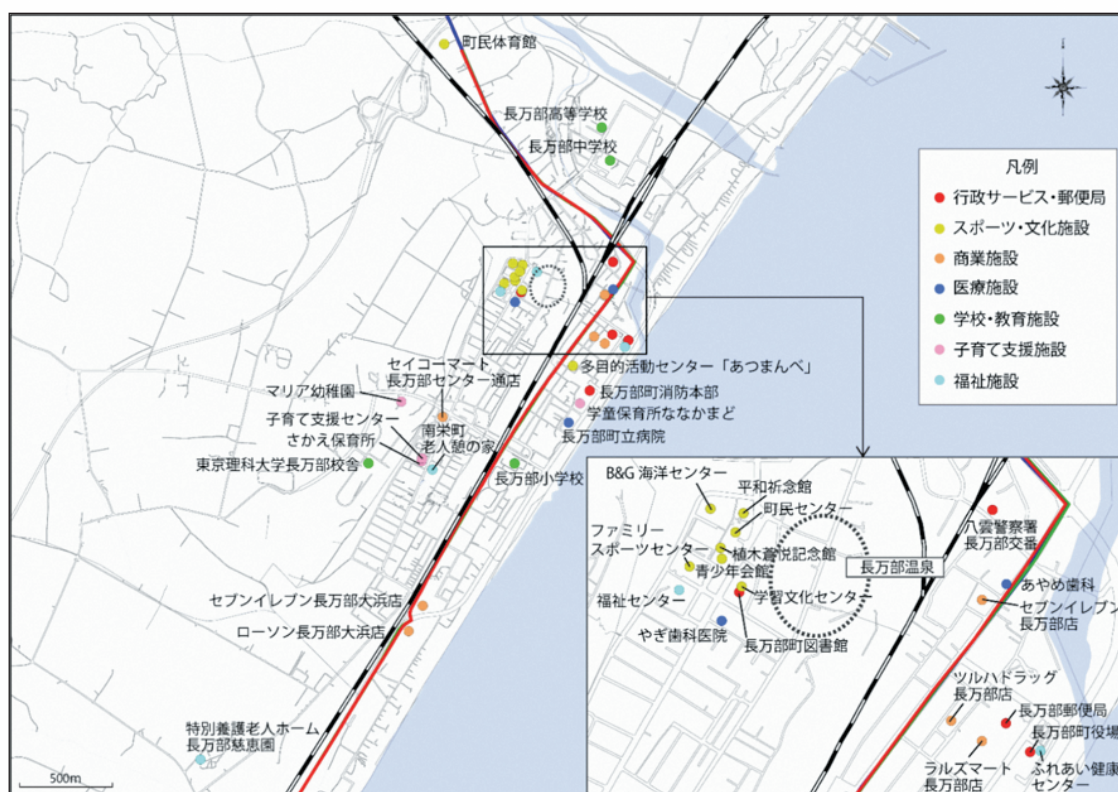


図 23 公共施設及び基盤施設の分布〔市街地〕

(10) 公共交通等の実態

ア. 路線バスの運行状況

一般の路線バスは、瀬棚・長万部間で往復7便、函館・長万部間で往復4便、寿都・長万部間で往復1便の3路線が運行しています。なお、寿都・長万部間の往復1便は平日・土曜日の運行となっています。

表1 路線バスの概要（運行ダイヤ等）

路線名/系統	運行ダイヤ等
函館バス(株) 瀬棚線 (721 系統) 瀬棚⇄長万部	長万部ターミナル⇒瀬棚（上三本杉） 発車時刻 06：50、09：26、11：14、13：12、14：46、17：06、18：17 7便（平日・土日祝日、R3.8.28 ダイヤ） ***** 瀬棚（上三本杉）⇒長万部ターミナル 発車時刻 06：55、07：46、09：35、11：28、14：17、16：00、17：21 7便（平日・土日祝日、R3.8.28 ダイヤ）
函館バス(株) 函館長万部線 (310 系統) 函館⇄長万部	長万部ターミナル⇒函館バスセンター 発車時刻 07：00、08：30、11：42、14：45 4便（平日・土日祝日、R3.8.28 ダイヤ） ***** 函館バスセンター⇒長万部ターミナル 発車時刻 07：20、10：07、12：50、15：30 4便（平日・土日祝日、R3.8.28 ダイヤ）
ニセコバス 寿都・長万部間 寿都⇄長万部	寿都ターミナル 10：10 ⇒ 長万部駅 11：12 長万部駅 12：00 ⇒ 寿都ターミナル 13：02 往復1便（黒松内経由、日曜・祝日運休、R3.4.1～11.30 ダイヤ）

資料：函館バス（株）、ニセコバス（株）



瀬棚線の平成 25 年～令和元年の収支変動は、経常費用が 100～106 百万円、経常収益が 43～55 百万円でほぼ安定しているなか、令和 2 年には、費用 100 百万円に対し 34 百万円（その差 66 百万円）と安定範囲を大きく下まわる収益の減少となっています。また、収益の減少傾向に応じて、国・道補助金及び市町村負担額が 61 百万円から 65 百万円に増加しています。

表 2 路線バスの概要（収支等）【瀬棚線】

（千円）

項 目	H25(2013)	H26(2014)	H27(2015)	H28(2016)	H29(2017)	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)
経常費用	100,281	104,134	101,043	100,973	102,177	106,435	106,103	100,001
経常収益	55,155	43,234	43,296	43,018	42,845	45,292	44,963	34,350
国・道補助金	46,508	46,260	44,923	47,690	45,656	45,933	46,456	45,832
市町村負担額	11,139	14,640	12,824	10,265	13,677	15,210	14,648	18,826
(うち長万部町負担額)	1,846	2,425	2,124	1,701	2,267	2,520	2,428	3,120
補助金・負担額計	57,647	60,900	57,747	57,955	59,333	61,143	61,104	64,658

資料：長万部町データ、函館バス（株）

函館長万部線の平成 25 年～令和元年の収支変動は、経常費用が 90～95 百万円、経常収益が 48～51 百万円でほぼ安定しているなか、令和 2 年には、費用 91 百万円に対し 46 百万円（その差 45 百万円）と安定範囲をやや下まわる収益の減少となっています。国・道補助金及び市町村負担額は、46 百万円から 45 百万円に減額となっているものの、長期にわたる傾向としては増額傾向にあります。

表 3 路線バスの概要（収支等）【函館長万部線】

（千円）

項 目	H25(2013)	H26(2014)	H27(2015)	H28(2016)	H29(2017)	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)
経常費用	89,790	93,261	90,425	91,008	91,164	94,538	94,227	90,798
経常収益	49,385	51,307	48,256	48,367	47,554	48,162	48,174	45,633
国・道補助金	41,671	40,512	40,223	42,693	40,814	41,314	41,062	41,684
市町村負担額	168	1,442	1,946	0	2,796	5,061	4,990	3,482
(うち長万部町負担額)	29	253	341	0	491	899	886	619
補助金・負担額計	41,839	41,954	42,169	42,693	43,610	46,375	46,052	45,166

平成28年は国・道の補助金で路線維持が確保できたため沿線自治体の負担額0円（地域間幹線系統補助：過去3か年の収支で事前に補助金を内定する制度）

資料：長万部町データ、函館バス（株）

寿都・長万部間の平成 25 年～令和元年の収支変動は、経常費用が 11～13 百万円、経常収益が 2.2～3.0 百万円でほぼ安定しているなか、令和 2 年には、費用 7.1 百万円、収益 1.5 百万円（その差 5.6 百万円）と共に安定範囲を大きく下まわっています。また、費用と収益の差額が減じたことに応じて、国・道補助金及び市町村負担額が 9.4 百万円から 5.6 百万円に減額となっています。

表 4 路線バスの概要（収支等）【寿都・長万部間】

(千円)

項 目	H25(2013)	H26(2014)	H27(2015)	H28(2016)	H29(2017)	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)
経常費用	10,716	10,997	11,286	12,120	12,867	12,948	12,054	7,142
経常収益	2,693	2,560	2,383	2,568	2,952	2,240	2,672	1,495
国・道補助金	802	824	846	909	965	971	904	535
市町村負担額	7,221	7,613	8,057	8,643	8,950	9,737	8,478	5,112
(うち長万部町負担額)	2,685	2,831	2,995	3,213	3,327	3,620	3,152	1,901
補助金・負担額計	8,023	8,437	8,903	9,552	9,915	10,708	9,382	5,647

資料：長万部町データ、ニセコバス（株）

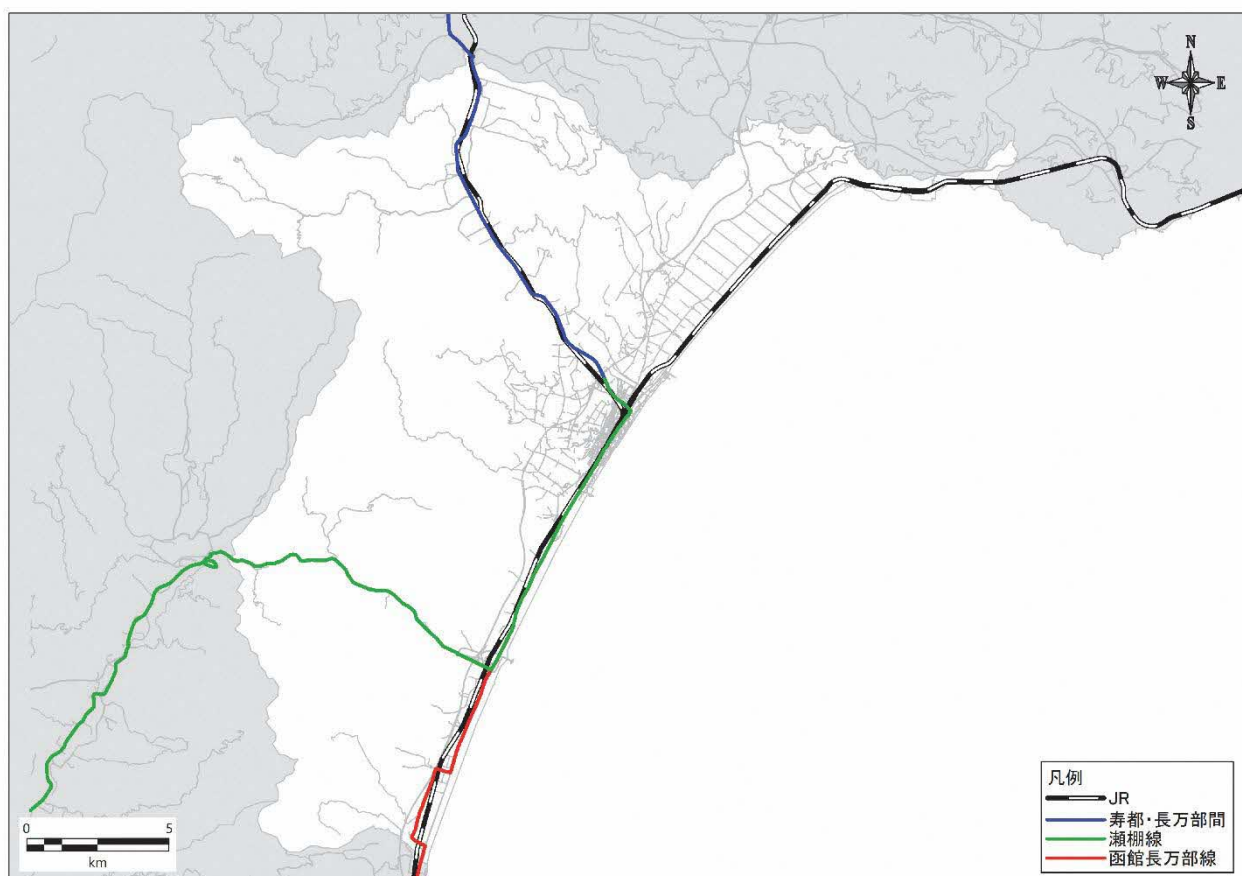
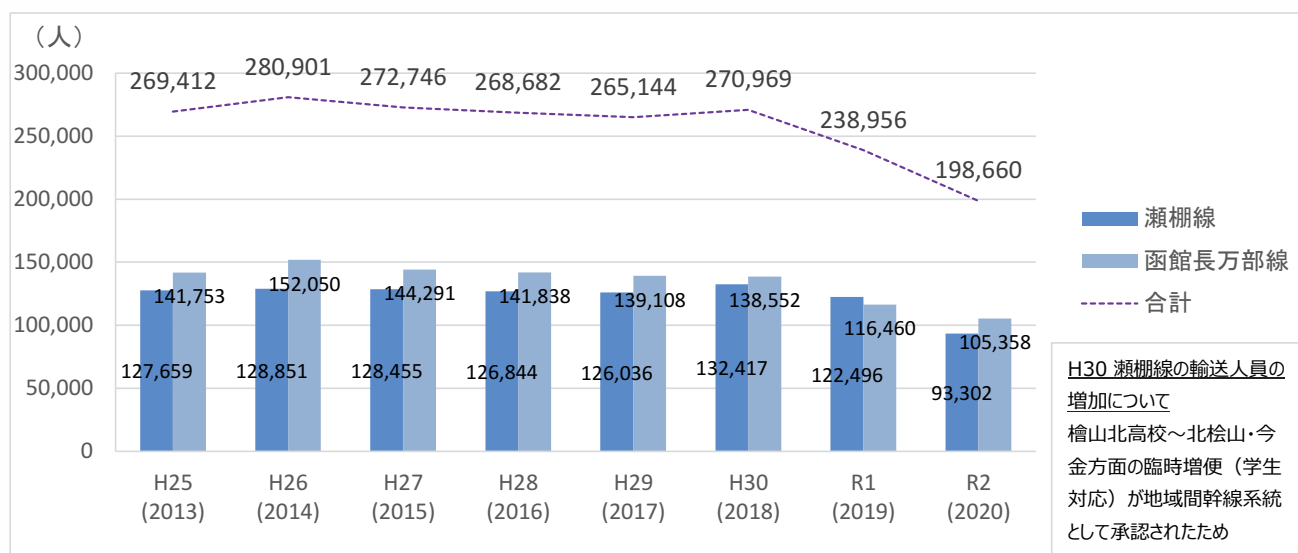


図 24 バスの路線図

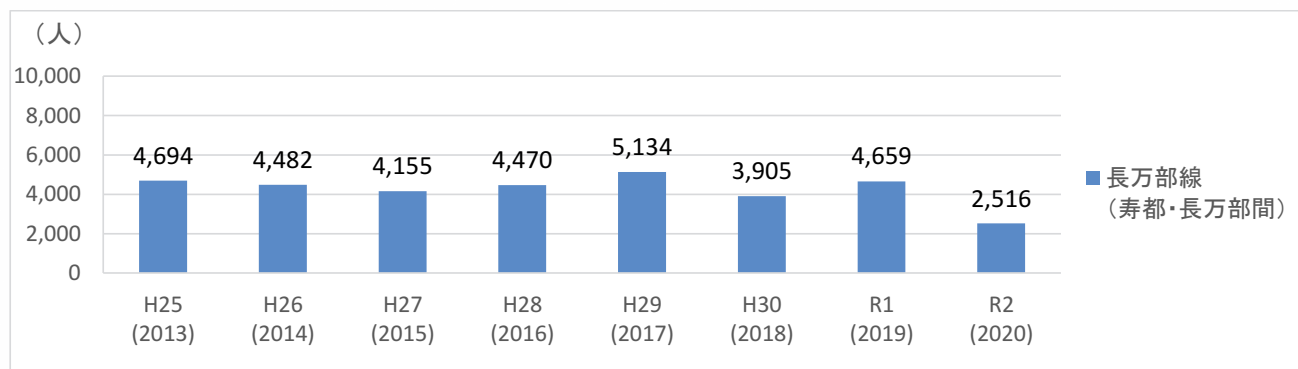
瀬棚線・函館長万部線の合計輸送人員は、平成 25 年の約 27 万人から令和 2 年の約 20 万人にまで減少しており、特に令和元年からは顕著な減少傾向を示しています。路線別においても、平成 30 年に臨時増便（学生対応）の系統承認による人員増があったものの、令和 2 年には函館長万部線の約 11 万人に対し瀬棚線では約 9 万人にまで減少しています。



資料：長万部町データ、函館バス（株）

図 25 年間輸送人員の推移【瀬棚線、函館長万部線】

寿都・長万部間の輸送人員は、令和元年まで 3.9 千人～5.1 千人で推移していたところ、令和 2 年には前年の 4.7 千人から 2.5 千人まで急減しています。

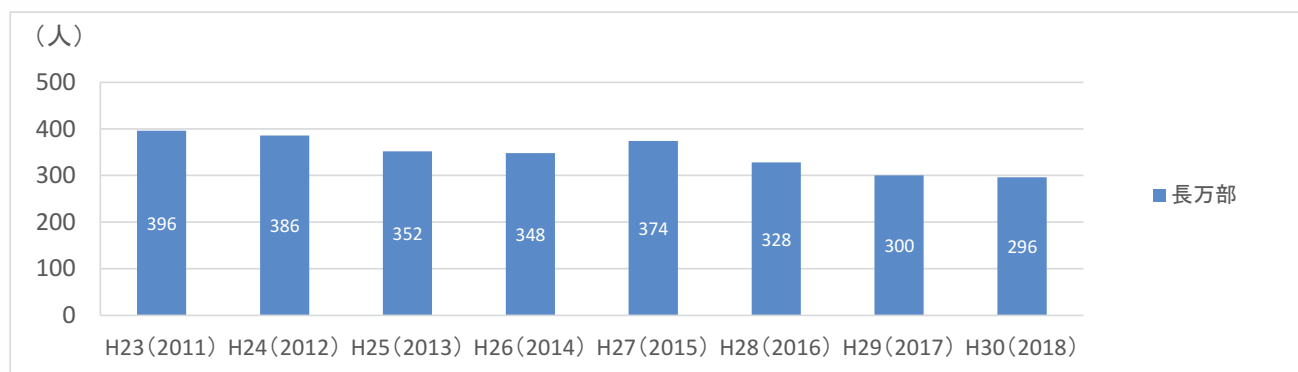


資料：長万部町データ、ニセコバス（株）

図 26 年間輸送人員の推移【寿都・長万部間】

イ. JR の利用状況

JR の利用として、長万部駅では 300～400 人/日ほどの乗降客数で推移し、全体に減少傾向にあるものの急減等の顕著な変化はみられません。



資料：長万部町データ

図 27 JR の乗降客数 [長万部駅]

ウ. JR と路線バスの接続状況

JR と各路線バスの接続について、路線バスをベースに各方面の JR の特急と普通列車の最適乗継時間を整理した結果が以下に示すとおりです。10 分以内で接続する路線もありますが、1 時間を超える時間帯も多く、乗継利便性を考慮した公共交通ネットワークの構築が課題となっています。

表 5 JR と路線バスの接続状況（瀬棚線と JR の接続）

瀬棚線／長万部着→JR乗継									平均 乗継時間	JR→瀬棚線／瀬棚行乗継									平均 乗継時間							
瀬棚線／長万部着	8:38	9:29	11:18	13:11	16:00	17:43	19:04	JR函館本線／ 森・函館方面普通		-	-	-	13:21	16:15	18:15	21:16	普通森方面～ 長万部到着	-		7:53	-	11:16	-	14:57	17:52	
JR函館本線／ 森・函館方面普通	-	-	-	13:21	16:15	18:15	21:16	JR函館本線／ 森・函館方面特急		9:11	10:56	11:37	14:35	17:01	18:01	21:11	特急森方面～ 長万部到着	-		9:05	10:23	12:17	13:43	16:25	18:07	
JR函館本線／ 森・函館方面特急	9:11	10:56	11:37	14:35	17:01	18:01	21:11	普通乗継時間		-	-	-	0:10	0:15	0:32	2:12	瀬棚線／瀬棚行	6:55		9:31	11:19	13:17	14:51	17:11	18:22	
普通乗継時間	-	-	-	0:10	0:15	0:32	2:12	0:47	普通乗継時間	-	1:27	0:19	1:24	1:01	0:18	2:07	1:01	普通乗継時間	-	1:38	-	2:01	-	2:14	0:30	1:35
特急乗継時間	0:33	1:27	0:19	1:24	1:01	0:18	2:07	1:01	特急乗継時間	0:33	1:27	0:19	1:24	1:01	0:18	2:07	1:01	特急乗継時間	-	0:26	0:56	1:00	1:08	0:46	0:15	0:45
瀬棚線／長万部着	8:38	9:29	11:18	13:11	16:00	17:43	19:04	平均 乗継時間	JR函館本線／ 倶知安・小樽方面 普通	-	-	-	13:18	16:38	-	20:04	普通倶知安方面～ 長万部到着	-	7:57	-	-	14:08	-	-	-	
JR函館本線／ 倶知安・小樽方面 普通	-	-	-	13:18	16:38	-	20:04		JR函館本線／ 倶知安・小樽方面 特急	-	-	-	15:58	-	-	-	特急倶知安方面～ 長万部到着	-	-	-	11:27	-	-	-		
JR函館本線／ 倶知安・小樽方面 特急	-	-	-	15:58	-	-	-		普通乗継時間	-	-	-	0:07	0:38	-	1:00	0:35	瀬棚線／瀬棚行	6:55	9:31	11:19	13:17	14:51	17:11	18:22	
普通乗継時間	-	-	-	0:07	0:38	-	1:00		0:35	普通乗継時間	-	-	-	0:07	0:38	-	1:00	0:35	普通乗継時間	-	1:34	-	-	0:43	-	-
特急乗継時間	-	-	-	2:47	-	-	-	2:47	特急乗継時間	-	-	-	2:47	-	-	-	2:47	特急乗継時間	-	-	-	1:50	-	-	-	1:50
瀬棚線／長万部着	8:38	9:29	11:18	13:11	16:00	17:43	19:04	平均 乗継時間	JR室蘭本線／ 東室蘭・札幌方面 普通	-	-	-	15:29	-	-	19:28	普通JR室蘭本線／ 長万部終点	-	8:54	-	-	-	15:48	17:55	平均 乗継時間	
JR室蘭本線／ 東室蘭・札幌方面 普通	-	-	-	15:29	-	-	19:28		JR室蘭本線／ 東室蘭・札幌方面 特急	9:06	10:23	11:33	13:43	16:25	18:08	19:19	特急JR室蘭本線／ 長万部終点	-	9:11	10:56	13:01	14:34	17:00	18:01		
JR室蘭本線／ 東室蘭・札幌方面 特急	9:06	10:23	11:33	13:43	16:25	18:08	19:19		普通乗継時間	-	-	-	2:18	-	-	0:24	1:21	瀬棚線／瀬棚行	6:55	9:31	11:19	13:17	14:51	17:11		18:22
普通乗継時間	-	-	-	2:18	-	-	0:24		1:21	普通乗継時間	-	0:28	0:54	0:15	0:32	0:25	0:25	0:15	普通乗継時間	-	0:37	-	-	-		1:23
特急乗継時間	0:28	0:54	0:15	0:32	0:25	0:25	0:15	0:27	特急乗継時間	0:28	0:54	0:15	0:32	0:25	0:25	0:15	0:27	特急乗継時間	-	0:20	0:23	0:16	0:17	0:11	0:21	0:18

資料：JR 北海道(株)、函館バス (株)

表 6 JR と路線バスの接続状況（函館長万部線と JR の接続）

函館長万部線／長万部着→JR乗継

函館長万部線／ 長万部着	10:29	13:18	15:59	18:39	平均 乗継 時間
JR函館本線／ 倶知安・小樽方面 普通	13:18	-	16:38	20:04	
JR函館本線／ 倶知安・小樽方面 特急	-	15:58	-	-	
普通乗継時間	2:49	-	0:39	1:25	
特急乗継時間	-	2:40	-	-	
函館長万部線／ 長万部着	10:29	13:18	15:59	18:39	平均 乗継 時間
JR室蘭本線／ 東室蘭・札幌方面 普通	-	15:29	-	19:28	
JR室蘭本線／ 東室蘭・札幌方面 特急	11:33	13:43	16:25	20:16	
普通乗継時間	-	2:11	-	0:49	
特急乗継時間	1:04	0:25	0:26	1:37	

JR→函館長万部線／函館行乗継

普通倶知安方面～ 長万部到着	-	7:57	-	14:08	平均 乗継 時間
特急倶知安方面～ 長万部到着	-	-	11:27	11:27	
函館長万部線／ 函館行	7:05	8:35	11:47	14:50	
普通乗継時間	-	0:38	-	0:42	
特急乗継時間	-	-	0:20	3:23	
普通JR室蘭本線／ 長万部終点	-	-	8:54	-	平均 乗継 時間
特急JR室蘭本線／長 万部終点	-	8:06	10:56	14:34	
函館長万部線／ 函館行	7:05	8:35	11:47	14:50	
普通乗継時間	-	-	2:53	-	
特急乗継時間	-	0:29	0:51	0:16	

資料：JR 北海道(株)、函館バス（株）

表 7 JR と路線バスの接続状況（寿都・長万部間と JR の接続）

ニセコバス寿都・長万部間/
長万部着→JR乗継

寿都・長万部間/ 長万部着	11:12
JR函館本線／① 森・函館方面	11:52
JR函館本線／① 森・函館方面	11:37
普通乗継時間	0:40
特急乗継時間	0:25
寿都・長万部間/ 長万部着	11:12
JR函館本線／② 倶知安・小樽方面普通	13:18
JR函館本線／② 倶知安・小樽方面特急	15:58
普通乗継時間	2:06
特急乗継時間	4:46
寿都・長万部間/ 長万部着	11:12
JR室蘭本線／ 東室蘭・札幌方面普通	15:29
JR室蘭本線／ 東室蘭・札幌方面特急	11:33
普通乗継時間	4:17
特急乗継時間	0:21

JR→ニセコバス寿都・長万部
間／長万部発

普通森方面～ 長万部到着	11:16
特急森方面～ 長万部到着	11:33
寿都・長万部間/ 長万部発	12:00
普通乗継時間	0:44
特急乗継時間	0:27
普通倶知安方面～ 長万部到着	7:57
特急倶知安方面～ 長万部到着	11:27
寿都・長万部間/ 長万部発	12:00
普通乗継時間	4:03
特急乗継時間	0:33
普通JR室蘭本線／ 長万部終点	8:54
特急JR室蘭本線／ 長万部終点	11:51
寿都・長万部間/ 長万部発	12:00
普通乗継時間	3:06
特急乗継時間	0:09

資料：JR 北海道(株)、ニセコバス（株）

工. 公共交通空白地域

路線バスの停留所と JR の駅からの公共交通利用圏を整理した結果、人口密度が高い地域においても公共交通の空白地域となっているエリアがあり、公共交通だけではカバーしきれていない状況がうかがえます。

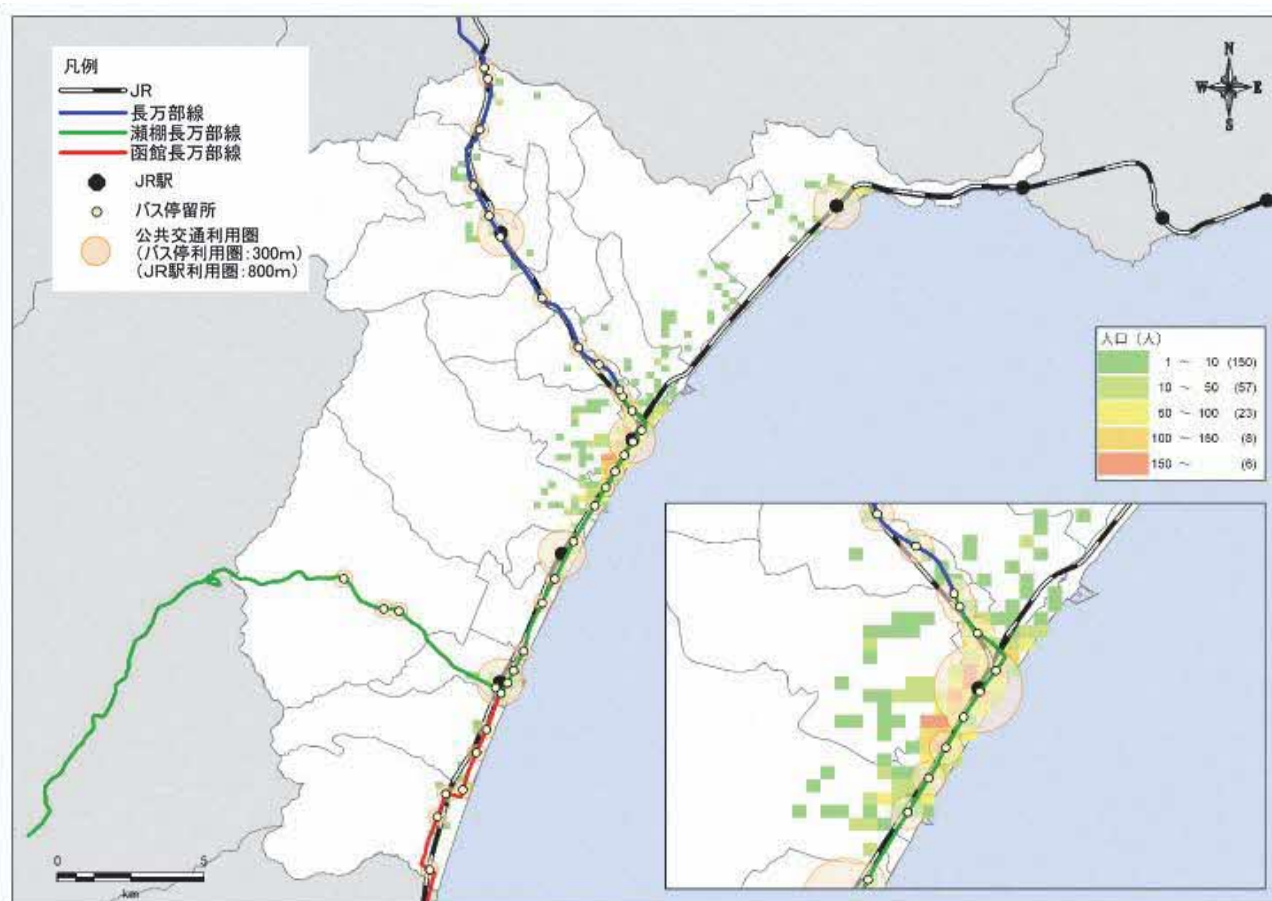


図 28 交通空白地域

オ. スクールバスの運行状況

長万部町のスクールバスは、3 路線（3 台）が各 1 便で運行しています。

平成 22 年～令和元年までの運行費用は、23 百万円～29 百万円で増減を繰り返しつつ推移しており、令和 2 年には前年と大きな変化はなく、26 百万円となっています。なお、費用のおよそ 7 割は普通交付税により補われています。

表 8 スクールバスの概要（運行概要）

方面/車両	運 行 概 要 (R3.4.1～)
双葉・蕨岱方面 /1 号車（マイクロバス）	通学者数 小学生 8 名、中学生 8 名、高校生 2 名 計 18 名 運行時刻 07：28～08：04
国縫・中ノ沢方面 /2 号車（中型バス）	通学者数 小学生 22 名、中学生 9 名、高校生 2 名 計 33 名 運行時刻 07：20～08：02
静狩・共立方面 /3 号車（マイクロバス）	通学者数 小学生 9 名、中学生 9 名、高校生 2 名 計 20 名 運行時刻 07：20～08：00
下校時の運行	小学校第 1 便 14：30～ 小学校第 2 便・中学校第 1 便 15：40～ 中学校第 2 便 18：00～ ※テスト・部活動・学校行事等により 1 週間単位で時刻調整あり (学校と教育委員会で調整し委託業者へ連絡)

表 9 スクールバスの概要（収支等）

(千円)

項 目	H22 (2010)	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)
委託費	22,148	22,406	23,642	24,372	28,407	24,018	24,637	23,115	23,470	24,132	24,771
車両維持費	546	163	388	925	596	115	587	2,654	886	1,717	1,434
運行費用計	22,694	22,569	24,030	25,297	29,003	24,133	25,224	25,769	24,356	25,849	26,205
普通交付税額	16,918	16,763	16,793	16,760	17,010	17,553	18,099	18,926	18,392	18,020	17,551

資料：長万部町データ

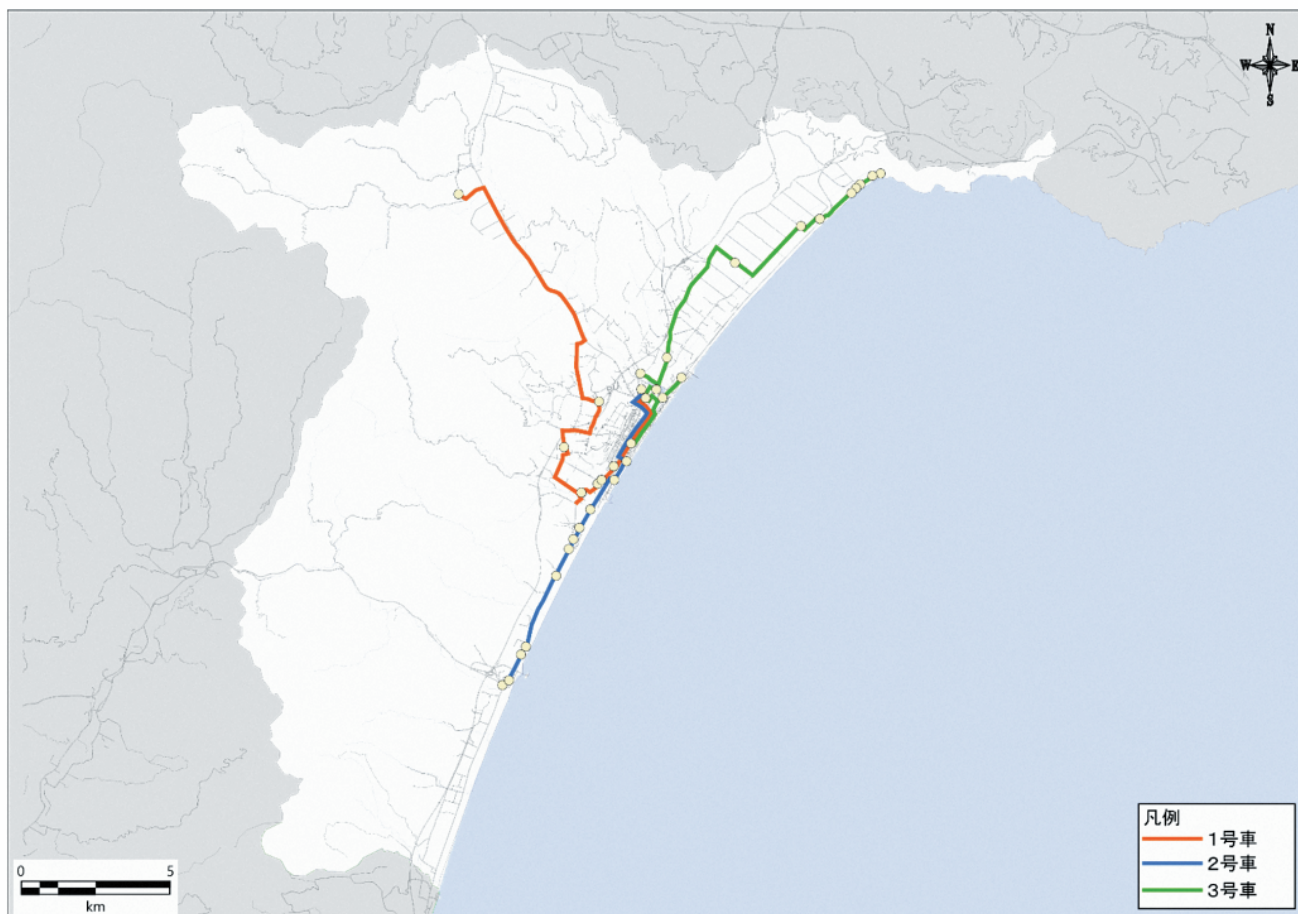
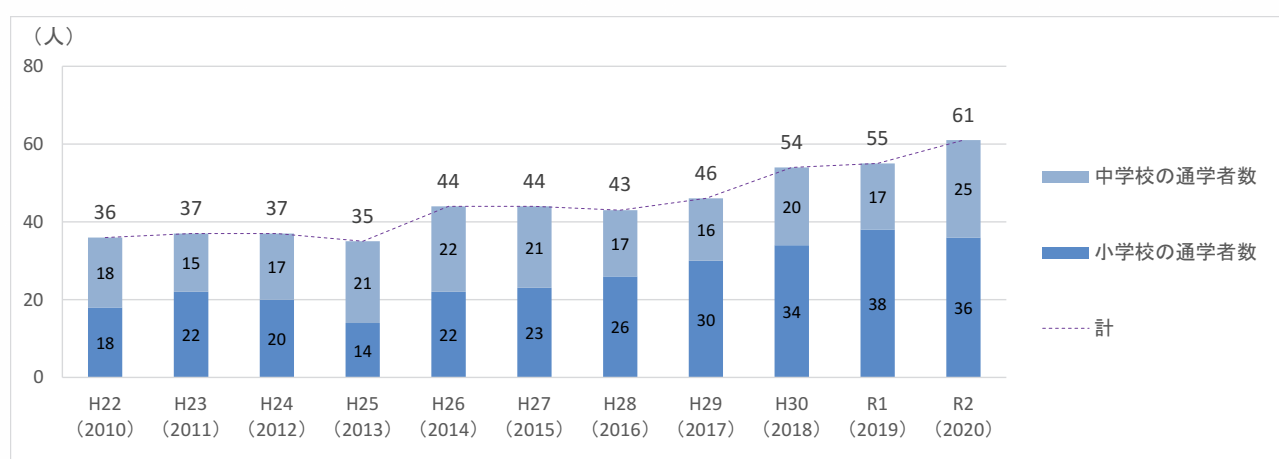


図 29 スクールバスの路線図

スクールバスによる小・中学生の通学者は、平成 22 年の 36 人から令和 2 年の 61 人まで増加しています。

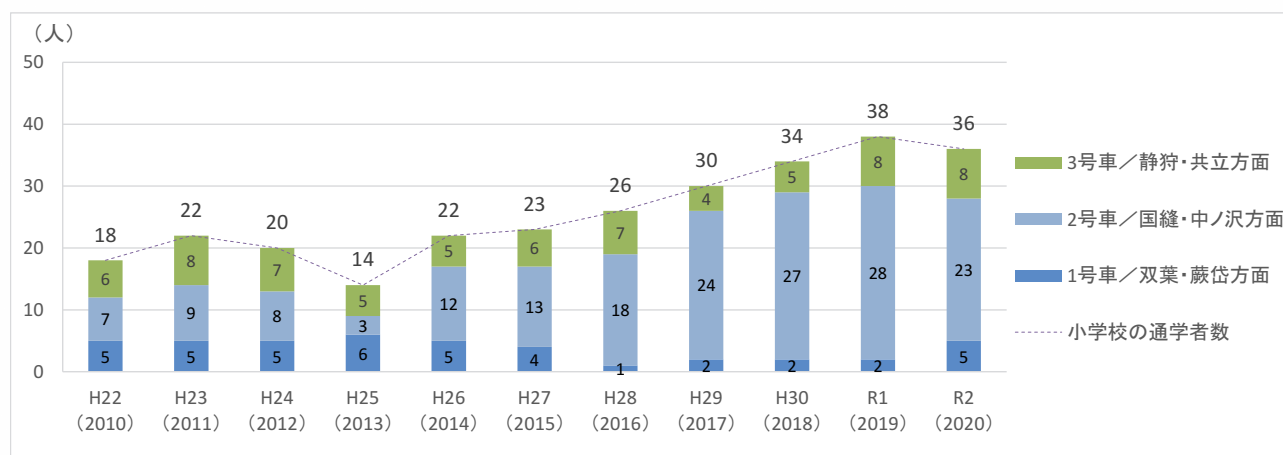


資料：長万部町データ

図 30 スクールバスの利用状況推移 [小・中学生]

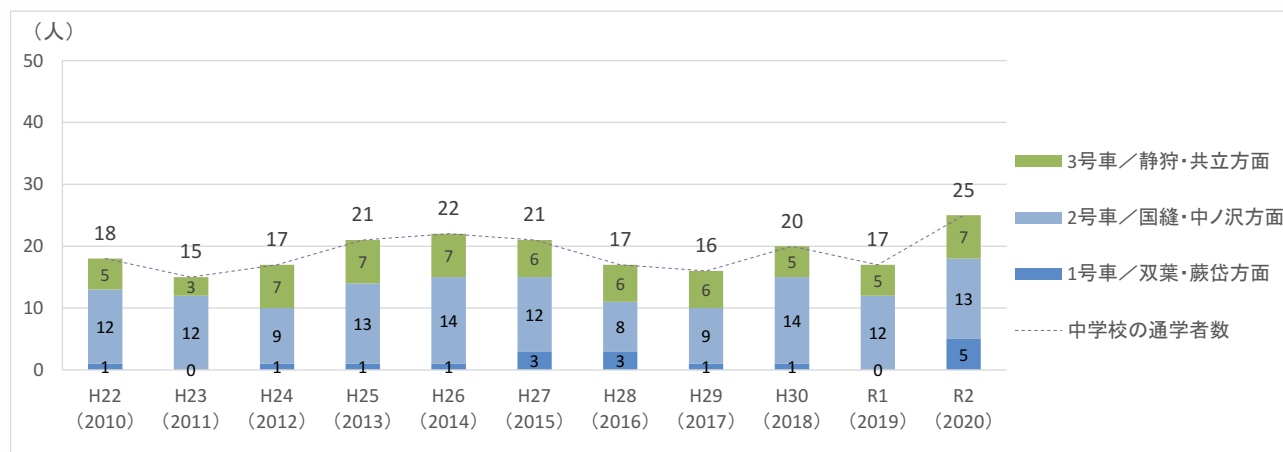
スクールバスによる小学生の通学者は、平成 22 年度の 18 人から令和 2 年度の 36 人まで増加しています。平成 25 年度で国縫小学校が閉校となったことに伴い、平成 26 年度から 2 号車（国縫・中ノ沢方面）の利用通学者が増えたこと、2 号車（国縫・中ノ沢方面）に平里地区から乗車し通学する小学生が増えたことが増加している要因とみられます。

また、中学生の通学者は、平成 22 年の 18 人から増減を経て、令和 2 年に 25 人まで増加しています。方面別では小学生と比較してほぼ安定して推移しているとみられます。



資料：長万部町データ

図 31 スクールバスの利用状況推移 [小学生・方面別]



資料：長万部町データ

図 32 スクールバスの利用状況推移 [中学生・方面別]

（１１）送迎交通の運行状況

ア．送迎交通の概要

長万部町の送迎交通は、老人福祉バスとタクシーのタクシー料金助成事業（タクシーチケット配布）で構成されています。

表 10 送迎交通の種別及び特徴

種 別	特 徴
長万部町老人福祉バス	全 6 路線・月 2～5 便（路線・月による）の定期運行 本町在住の 60 歳以上、条件により障害者も可
タクシー	タクシー利用券の助成あり（長万部町タクシー利用券助成事業） 80 歳以上・障がい者（限定あり）、上限 12,000 円/年

イ．長万部町老人福祉バス

老人福祉バスは老人福祉センターへの送迎のみの目的で、全路線月 1 回の運行でしたが、路線バスのない静狩方面と金融機関のない蕨岱方面については、段階的に買物・通院等の目的のために増便が行われました。老人福祉センターの入浴施設の休止に伴い、令和 3 年度から全路線で買物・通院等の目的での利用が可能となりました。高齢者福祉に限った利用としては、町内の重要な送迎交通と位置づけられます。

表 11 老人福祉バスの概要（運行概要）

項 目	運 行 概 要
利用方法	全 6 路線のあらかじめ定められた停車場所より乗車 老人クラブ等が利用する場合は、使用する日の 5 日前までに申請書を提出
具体的な運用	老人福祉センターへの送迎のほか買物・通院等の目的で運行 遠隔地を含む路線では週 1 回、中心部のみの路線は月 2 回の運行 ※入浴施設休止中のため、老人福祉センターへは停車していません ※地域や利用者からの要望により、随時、運行内容の変更を行っている
利用費用	無料

資料：長万部町データ

平成 22 年度～令和元年度までの運行費用は、3.8 百万円～4.7 百万円で増減を繰り返しつつ推移しています。令和 2 年度については、新型コロナウイルス感染症や入浴施設の休止に伴う運休の影響で、前年の 4.1 百万円から 3.6 百万円に減少しています。なお、平成 29 年からは、「過疎地域自立促進特別措置法」に基づく地方債である過疎債で費用の一部を補うことにより運行を維持しています。

表 12 老人福祉バスの費用等

(円)

項 目	H22 (2010)	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)
委託費	4,347,000	4,658,850	3,959,550	4,332,300	4,473,360	2,880,360	2,835,000	2,865,240	2,841,480	2,786,226	2,484,856
車両維持費	H26以前 直営での運行なし					140,345	139,767	119,282	111,832	208,623	227,886
諸経費						149,312	150,672	228,103	182,945	179,373	114,539
直営分の概ねの人件費						720,000	720,000	868,320	894,240	922,320	775,296
計	4,347,000	4,658,850	3,959,550	4,332,300	4,473,360	3,890,017	3,845,439	4,080,945	4,030,497	4,096,542	3,602,577
国・道補助金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
過疎債	0	0	0	0	0	0	0	2,850,000	2,000,000	1,500,000	1,600,000

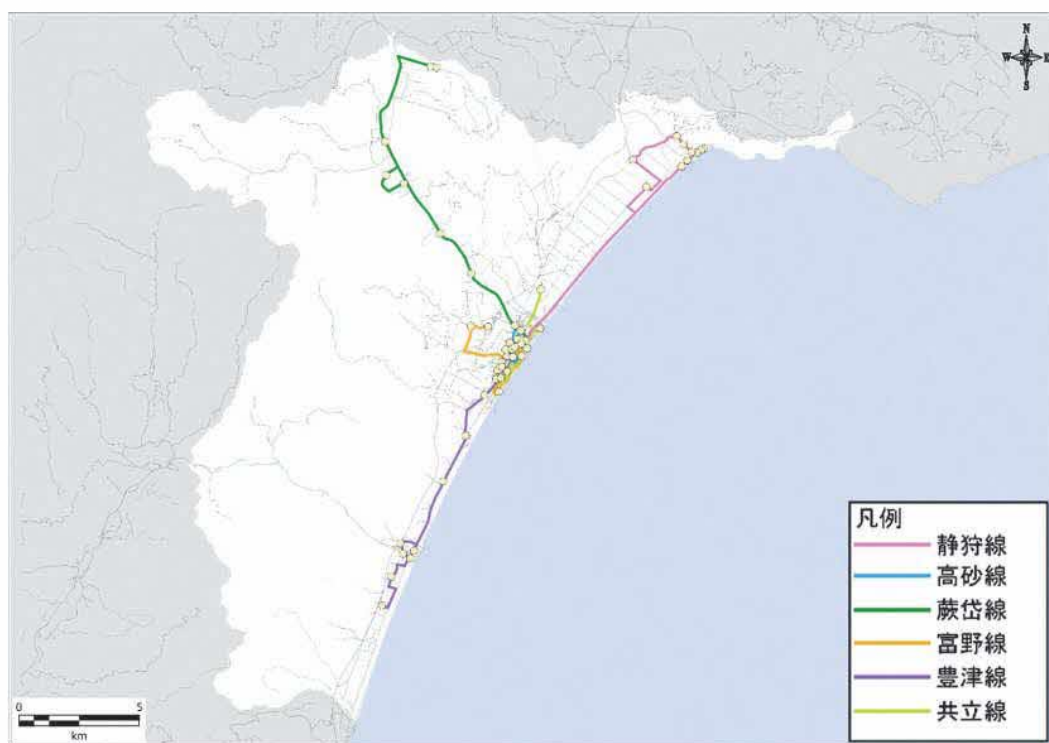
資料：長万部町データ

老人福祉バスは、あらかじめ定められた日程で 6 路線の運行を行い、路線バスのない①静狩方面と、金融機関のない②蕨岱方面については週 1 回、その他の路線については月 2 回の運行を行っています。

表 13 老人福祉バスの運行・便数等〔令和 3 年度〕

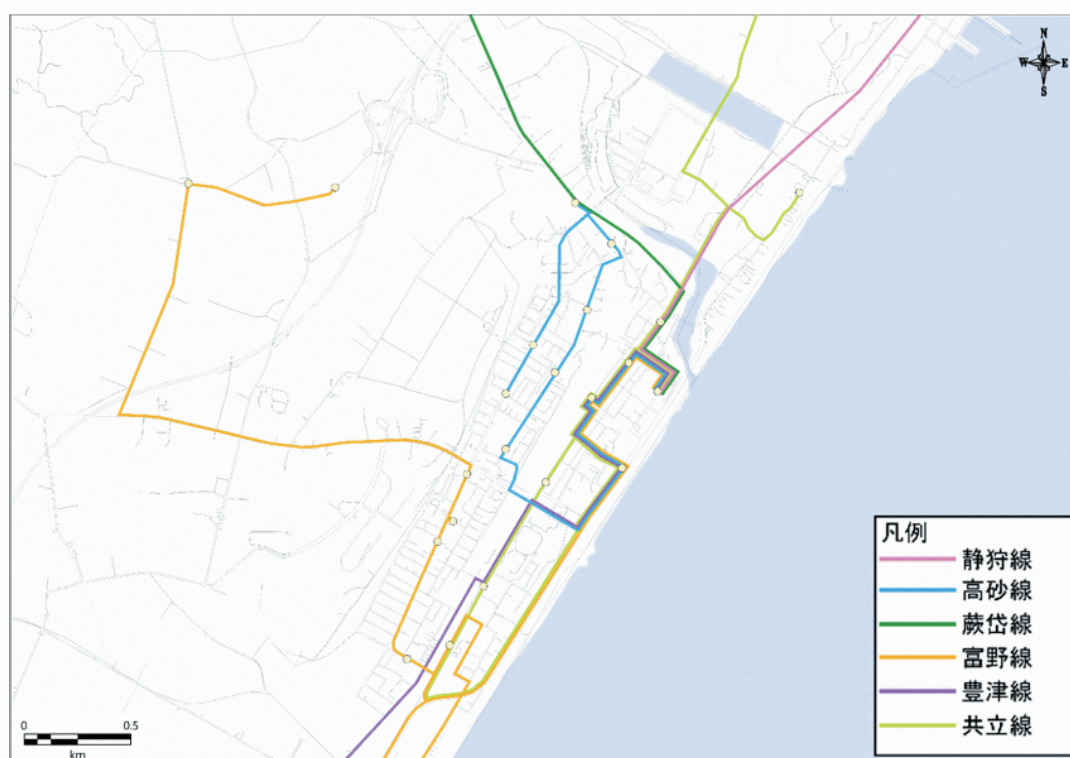
方面	迎いの経路（R3 年度の日程表から）	R2 便数	R3 便数
①静狩	10：00～各地先～10：33 役場等	4 便/月	1 便/週
②蕨岱	10：00 蕨岱～知来～双葉～美畑～栗岡～10：25 役場等	4 便/月	1 便/週
③富野	11：00 富野～南栄町～新開町～大浜～11：30 役場等	1 便/月	2 便/月
④共立	11：00 共立～栄原～旭浜～元町～本町～大町～曙町 ～11：23 役場等※共立は休止中、要望があり次第再開予定	1 便/月	2 便/月
⑤豊津	10：00 豊津～豊野～国縫～花岡～中ノ沢～平里～10：38 役場等 ※豊津は休止中、要望があり次第再開予定	1 便/月	2 便/月
⑥高砂	11：00 高砂町～陣屋町～温泉町～高砂町～11：15 役場等	1 便/月	2 便/月
役場等：長万部町役場、長万部駅、長万部町立病院に停車（R3 から全路線が役場等に停車） 復路：帰りの便は路線により 13：00 または 13：30 から往路と逆順に運行			

資料：長万部町データ



資料：長万部町データ

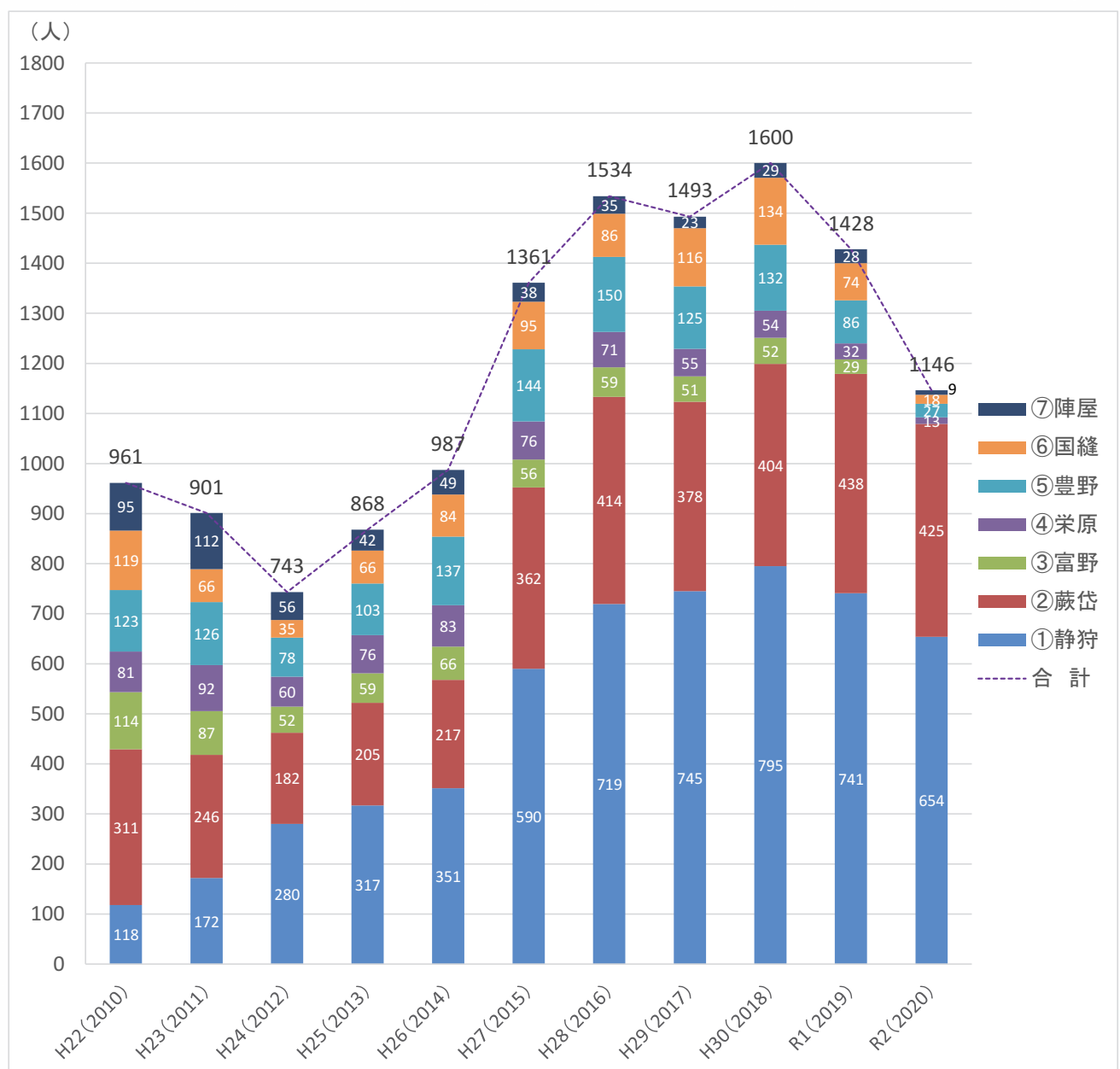
図 33 老人福祉バスの運行経路



資料：長万部町データ

図 34 老人福祉バスの運行経路〔市街地〕

平成 26 年度まで 700 人～1,000 人ほどで推移していた年間利用人数は、平成 27 年度以降の直営による増便運行からは、運行回数の増加により平成 30 年度の 1,600 人に至るまで顕著な増加を示しています。令和元年度からは温泉供給施設の故障による休館や湯温の低下の影響で利用者が減少傾向にあり、令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症や入浴施設の休止の影響で 1,146 人にまで減少しています。また路線別では、遠隔地域である静狩方面と蕨岱方面の利用が大半を占めており比較的緩やかな減少であるほか、その他路線は入浴施設が休止となった老人福祉センターへの送迎目的のみの運行だったことが、急減の主要因とみられます。



資料：長万部町データ

図 35 老人福祉バスの利用状況推移

ウ. タクシー

長万部町のハイヤー・タクシーは、車両 6 台、60 歳代～40 歳代の 7 名により 1 事業者が運行しています。

平成 22 年～令和元年までの事業費は、6.2 百万円～7.4 百万円で増減を繰り返しつつ推移しており、令和 2 年には前年の 6.9 百万円から 6.5 百万円に減少しています。なお、平成 29 年からは、「過疎地域自立促進特別措置法」に基づく地方債である過疎債で費用の大半を補うことにより運行を維持しています。

表 14 タクシーの概要

項 目	運 行 概 要
事業者・登録車両	事業者数：1、普通車：6 台
運転手（乗務員）	60 歳代：3 名、50 歳代：3 名、40 歳代：1 名 計：7 名 ※一部貸し切りバスと重複

資料：（有）おしゃまんべ交通

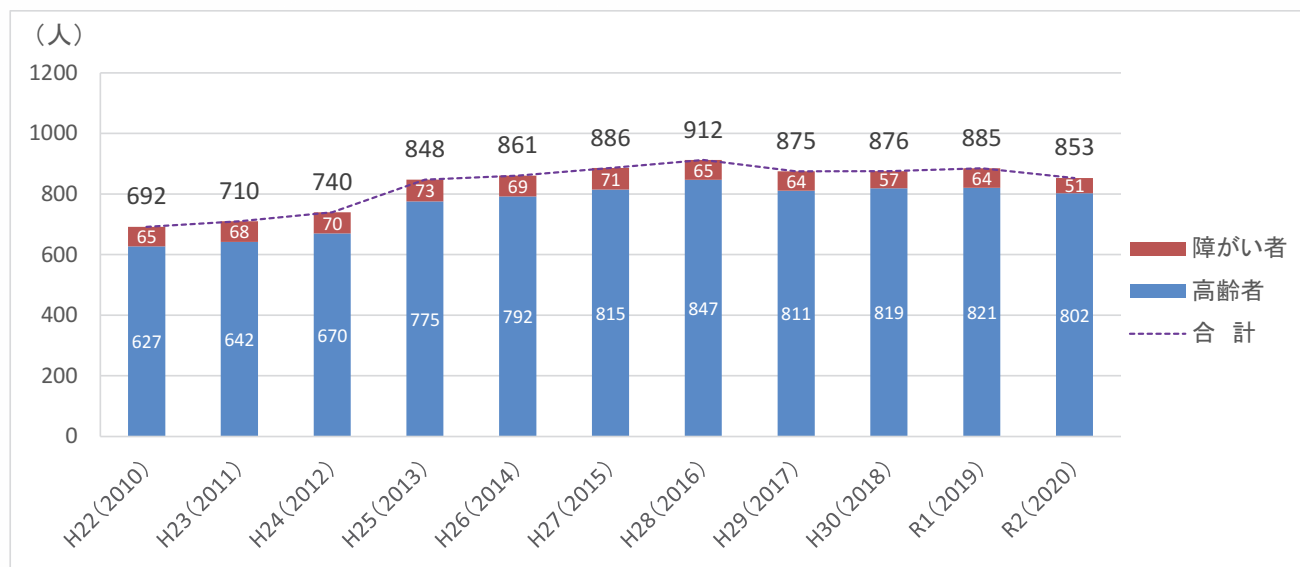
表 15 タクシー利用券助成事業の費用等

（円）

項 目	H22 (2010)	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)
助成金額(町事業費)	6,153,540	6,557,450	6,557,280	6,874,370	6,935,700	7,089,460	7,056,970	7,365,000	7,193,630	6,884,090	6,531,090
国・道補助金	0	0	0	0	6,694,000	0	0	0	0	0	0
過疎債	0	0	0	0	0	0	0	7,350,000	5,200,000	3,500,000	4,200,000

資料：長万部町データ

タクシー利用券の対象者人数は、平成 28 年に 912 人まで増加した後、令和 2 年には 853 人に減少しています。



資料：長万部町データ

図 36 タクシー利用券助成事業の対象者人数の推移

タクシー事業者が運営している貸し切りバスは、中型バス 1 台・小型バス 2 台、60 歳代～40 歳代の 6 名により運行しています。

表 16 貸し切りバスの概要（運行概要）

項 目	運 行 概 要
事業者・登録車両	事業者数：1 中型バス（座席数 37）：1 台 小型バス（座席数 28）：1 台 小型バス（座席数 12）：1 台
運転手（乗務員）	60 歳代：3 名、50 歳代：2 名、40 歳代：1 名 計：6 名 ※一部タクシーと重複

資料：（有）おしゃまんべ交通

参考

●買い物も！通院も！老人福祉バスで！

老人福祉バスは、高齢者の方々の健康増進や親睦を深める目的のほか、買い物や通院などの利便性向上のため、現在、すべての路線で長万部駅・長万部町立病院・長万部町役場へ停車しておりますので、買い物・通院などの際にもぜひご利用ください。

※町内に居住する満 60 歳以上の方がご利用いただけます。

※老人福祉バスの利用料は無料です。

※運行日程等は、今月号へ折込のチラシをご覧ください。

※入浴施設休止のため、老人福祉センターへは停車いたしません。



●通院・社会参加にタクシー料金助成

在宅で満 80 歳以上の方、身体に障がい（限定あり）のある方、療育手帳 A を受けている方を対象に、通院や社会参加のためにタクシー（おしゃまんべ交通）を利用した場合、料金を助成しています。

【お問い合わせ先】 保健福祉課福祉係（☎ 2-2454）

資料：広報おしゃまんべ（令和 3 年 9 月号）

2-2 関連する法令・計画等の整理

(1) 上位計画・関連計画の整理

長万部町地域公共交通計画は、上位計画である「第4次 長万部町まちづくり総合計画」「第2期 長万部町創生総合戦略」のほか、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、バリアフリーマスタープラン、国土強靱化地域計画など関連計画との整合を図ることとします。また、今後策定される予定の道南地域及び胆振地域の広域公共交通計画との整合を図る必要があります。

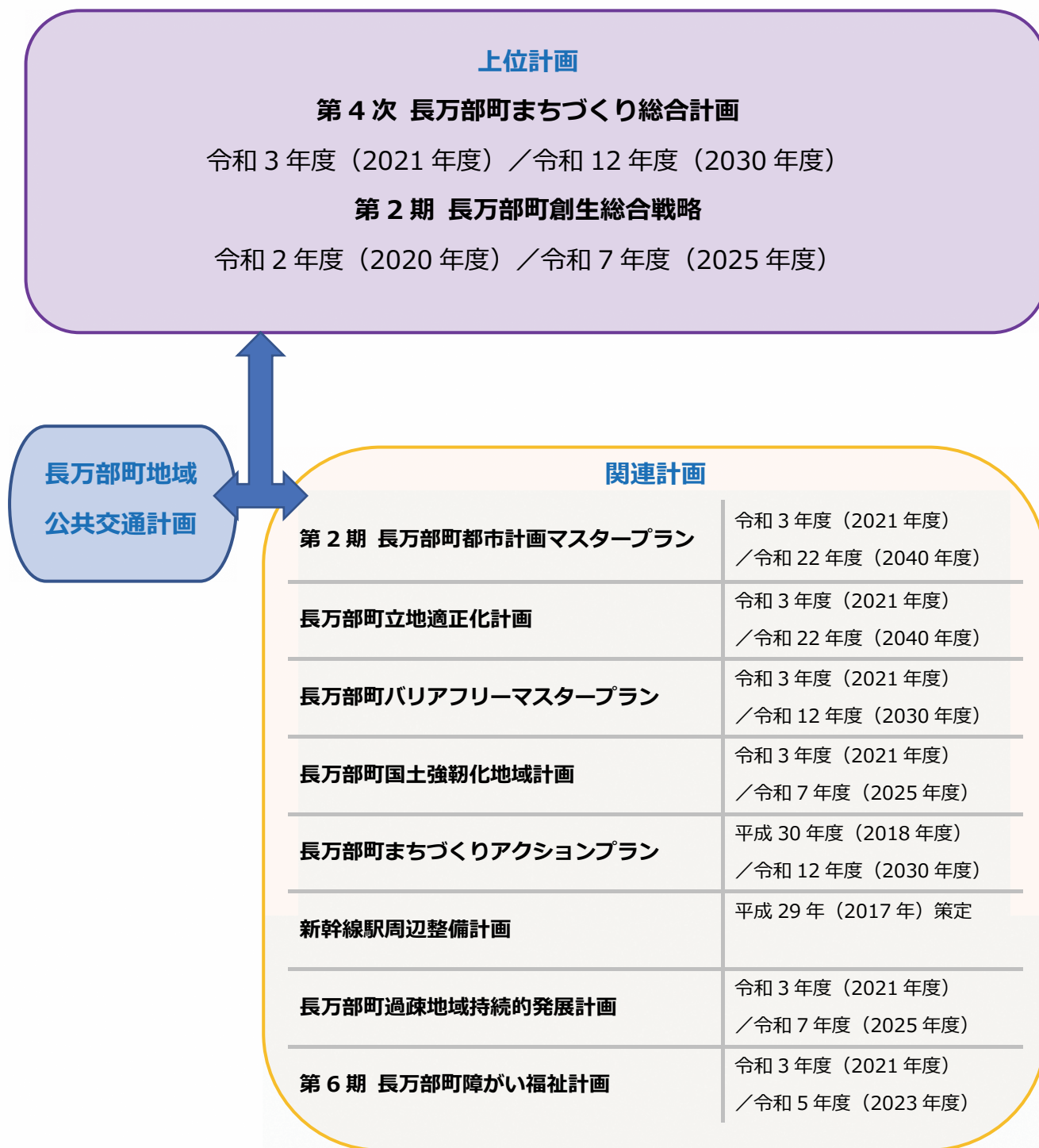


図 37 上位・関連計画

(2) 上位計画

①第4次長万部町まちづくり総合計画〔令和3(2021)年度～令和12(2030)年度〕

地域公共交通に係る施策は、基本目標「安心・安全で暮らしやすいまちづくり【生活基盤】」の「交通ネットワーク及び生活交通の維持・確保」と基本目標「手を取り合って未来を拓くまちづくり【協働】」の「近隣市町村との連携・交流」に示されています。

●施策項目〔交通ネットワーク及び生活交通の維持・確保〕

道路整備の推進

新幹線開業に向け、町道本線の道道昇格を前提とした改良を進めるほか、既存の橋梁や町道網、建設機械等の計画的な維持・補修・更新を進めていきます。

地域公共交通の充実

公共交通網については、新幹線開業を見据え、地域公共交通計画の策定を検討します。地域公共交通計画の策定にあたっては高齢者等交通手段確保事業（タクシーチケット）や老人福祉バスのあり方も含め、包括的な検討を行います。

●施策項目〔近隣市町村との連携・交流〕

新幹線開業を見据えた広域的な観光や二次交通施策の検討

新幹線開業を見据えて、近隣市町村を含めた広域的な視点から、観光振興やPR、二次交通網のあり方や方向性を検討していきます。

②第2期長万部町創生総合戦略〔令和2(2020)年度～令和7(2025)年度〕

地域公共交通に係る施策は、基本戦略「広域的な地域連携が進む安心して暮らせるまちづくり」の「生活交通の維持・確保」に示されています。

●主な施策〔生活交通の維持・確保〕

持続的で効率的な地域公共交通サービスの提供に向けた検討

持続的で効率的な地域公共交通サービスの提供に向け、地域公共交通網形成計画を策定するほか、計画に基づいた各種事業（コミュニティバス、デマンド交通などの実証実験や調査）を進めます。

老人福祉バスの運行やタクシー料金の助成

高齢者や障がい者の方などの通院や買物のための移動手段を確保し、利便性を向上させるため、タクシー料金の一部助成や老人福祉バスの運行の充実を図ります。

●重要業績評価指標（KPI）

長万部駅を発着するバスの便数	基準値：24 便	目標値（R7）：現状維持
タクシーチケットの利用実績	基準値：74%	目標値（R7）：80%

(3) 関連計画

①長万部町都市計画マスタープラン〔令和3（2021）年度～令和22（2040）年度〕

地域公共交通に係る道路・交通の基本方針として、「総合的な交通ネットワークの整備」と「交通結節機能及び2次交通の充実」が示されています。

●基本方針の要点〔総合的な交通ネットワークの整備〕

- ・現在の都市計画道路網を基本として整備を推進する
- ・未整備となっている都市計画道路の重要区間について段階的に整備を推進する

具体的には：駅東口（海側）から国道5号までの区間の本町通、駅西口（山側）から中山大通を結ぶ新たなアクセス道路、アクセス道路から国道5号までの区間の中山大通について、北海道新幹線開業にあわせた着実な整備を図る。

●基本方針の要点〔交通結節点及び2次交通の充実〕

- ・北海道新幹線の開業にあわせて駅の東口及び西口にそれぞれ駅前広場を整備する
- ・駅の東西を結ぶ自由通路を設置し、駅を中心とした交通結節機能の充実を図る
- ・商業集積のある東口はバス交通の拠点として整備を推進する
- ・長万部駅を起点とした広域エリアの観光拠点等を結ぶ2次交通の充実を図る（バスネットワークやタクシーサービスなど、長万部駅からの乗継需要に対応）
- ・西口は自家用車対応を中心とした駅前広場として駅の東西で機能分担を図る（西口は北海道縦貫自動車道へのアクセス利便性が高い）

②長万部町立地適正化計画〔令和3（2021）年度～令和22（2040）年度〕

地域公共交通に係る誘導施策として、「公共交通ネットワークの維持・充実と長万部駅の交通結節機能の強化」と「公共交通に関する目標」が示されています。

●公共交通ネットワークの維持・充実と長万部駅の交通結節機能の強化

- ・路線バス及び老人福祉バスの路線やダイヤ等の再編
- ・各公共交通間の乗継ぎ利便性の向上や円滑な歩行者動線の確保等による長万部駅を中心とする交通結節機能の強化と地域公共交通計画策定の検討
- ・中心市街地の商店街と公共交通の連携による優遇施策の検討

●公共交通に関する目標

評価指標	基準値	目標値	
	令和2（2020）	令和12（2030）	令和22（2040）
長万部駅を発着するバスの便数	24 便	24 便	24 便
新たな公共交通事業の参入	—	1 事業	2 事業

③長万部町バリアフリースタープラン〔令和 3（2021）年度～令和 12（2030）年度〕

地域公共交通に係る取組として、基本方針「公共交通による移動の充実」に地域公共交通計画の策定及び新たな公共交通の導入が示されています。

●基本目標・基本方針（地域公共交通関係）

基本目標：安心、安全、快適につながる暮らしやすいまちの実現

基本方針① 主要施設のバリアフリー化の推進

基本方針② バリアフリー歩行者ネットワークの形成

基本方針③ 公共交通による移動の充実

⇒基本方針③の取組：地域公共交通計画の策定、新たな公共交通の導入

④長万部町国土強靱化地域計画〔令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度〕

地域公共交通に係る施策プログラムとして、カテゴリ「人命の保護」に「緊急輸送道路等の整備【重点】」、「津波避難体制の整備」及び「公共交通利用者等の一時受け入れ・退避施設等の整備【重点】」に関連する事項が示されています。また、カテゴリ「ライフラインの確保」の「交通ネットワークの整備【重点】」、「道路施設の防災対策等【重点】及び「鉄道の機能維持・強化」が交通機能の停止に係る事項として示されています。

●施策プログラム「人命の保護」に関する事項

緊急輸送道路等の整備【重点】

- ・ 国道の迂回路となる道道の整備促進を北海道に対して働きかける
- ・ 橋梁を含む町道の拡充や強化を推進する

津波避難体制の整備

- ・ 駅の東西市街地を結ぶ避難路として、自由通路と駅西口アクセス道路を新設する
- ・ 津波発生時に一時避難場所としての機能を確保するよう滞留空間を整備する

項目	目標値（努力目標）
長万部駅周辺施設・アクセス道路整備	2030 年度まで 滞留空間 1,000m ²

公共交通利用者、道路利用者等の一時受け入れ・退避施設等の整備【重点】

- ・ 車両ごと一時待避できる施設の整備を検討する

●施策プログラム「ライフラインの確保」に関する事項

交通ネットワークの整備【重点】

- ・ 高規格幹線道路等と連結するアクセス道路の整備を計画的に推進する
- ・ 緊急輸送道路、避難路等の整備を計画的に推進する
- ・ 新幹線鉄道と交差する道路等の交通機能を確保する（機能の維持と回復）

道路施設の防災対策等【重点】

- ・ 落石や岩盤崩落など要対策箇所の対策工事を計画的に実施する
- ・ 橋梁の耐震化、道路施設の老朽化対策、交通安全施設の整備など

鉄道の機能維持・強化

- ・ 幹線鉄道の維持・確保に向け、必要な検討・取組を進める
- ・ 在来線や多様な交通手段との連携など利便性の高い鉄道拠点を形成する
- ・ 運休時に乗客の一時避難場所となる滞留空間を駅周辺施設に整備する
- ・ 魅力ある駅周辺の整備により、新幹線の乗降客や国道からの集客に結びつける
(中心市街地や駅周辺地域の活性化、定住促進)

⑤長万部町まちづくりアクションプラン【平成 30（2018）年度～令和 12（2030）年度】

地域公共交通に係る施策は、「交通アクセス分野」の 7 つのプロジェクトに、課題解決につながる各事項として示されています。

●「交通アクセス分野」の各プロジェクト及び施策

利便性の高い駅機能の確保

- ・ 長万部駅の東西を結ぶ自由通路の整備

KPI：自由通路の 1 日当たり利用者数

現状値：なし ⇒ 目標値：2031 年度 1,750 人

- ・ 長万部駅を起点とした乗継客の利便性の確保

KPI：長万部に停車する特急列車の運行本数の確保

現状値：2017 年度 12 本 ⇒ 目標値：2031 年度 同数（維持）

- ・ 長万部駅を起点とした在来線利用客の利便性の確保

KPI：本町通から在来線ホームまでの所要時間

現状値：3 分程度 ⇒ 目標値：2031 年度 同程度（維持）

長万部駅を起点とした交通アクセス機能の向上

- ・ 長万部駅東口及び西口の駅前広場の整備

KPI：西口における駅前広場空間の面積

現状値：なし ⇒ 目標値：2030 年度 1,500m²以上

- ・ 長万部駅を起点としたアクセス道路の整備

KPI：西口広場へのアクセス道路の整備率

現状値：なし ⇒ 目標値：2030 年度末 100%

駅周辺における駐車機能の確保

- ・ 高架下の空間等を活用した利便性の高い駐車場の整備

KPI：駅利用者向けの駐車場（舗装済み）台数

現状値：2017 年度 0 台 ⇒ 目標値：2030 年度末 200 台以上

多様な利用者に配慮した移動空間の確保

- ・ 駅周辺におけるバリアフリーに配慮した円滑な移動空間の確保

KPI：駅前広場及び本町通におけるバリアフリーに配慮した歩道延長の整備率

現状値：なし ⇒ 目標値：2030 年度末 100%

- ・ 災害時における駅利用者の安全を確保する施設や仕組みづくり

KPI：駅舎内におけるたまり空間の延床面積

現状値：なし ⇒ 目標値：2030 年度末 1,000m²

ニーズにあわせた二次交通サービスの充実

- ・ 広域エリアの観光拠点等を結ぶバスアクセス網及びタクシーサービスの提供

KPI：長万部駅を発着する定期運行バスの便数

現状値：2017 年度 13 便 ⇒ 目標値：2030 年度末 同数以上

- ・ 広域エリアを周遊するためのレンタカー機能の誘致

KPI：長万部駅周辺におけるレンタカー事業者数

現状値：なし ⇒ 目標値：2030 年度末 3 事業所

- ・ 長万部を含む広域エリアで利用可能なエリアフリーパスの提供

KPI：長万部町が含まれるエリアフリーパスの利用者数

現状値：2017 年度 なし ⇒ 目標値：2031 年度 1,000 人

二次交通網構築等に関する広域的な協議の場づくり

- ・ 町及び広域エリアでの二次交通網の構築等に向けた協議等を行う場の形成

KPI：長万部の駅勢圏（長万部町、北部檜山、南後志、西胆振）の観光入込客数

現状値：2016 年度 14,008 千人 ⇒ 目標値：2030 年度 20,000 千人

高架下空間の有効活用

- ・ 高架下空間の有効活用の促進

KPI：高架下空間を活用した利便施設の面積

現状値：なし ⇒ 目標値：2030 年度末 1,000m²以上

⑥新幹線駅周辺整備計画〔平成 29（2017）年策定〕

地域公共交通に係る施策は、新幹線駅整備方針の「駅周辺交通計画」等、二次交通対策の「今後の対応」及び新幹線開業に向けたロードマップの「交通アクセス分野」に関係する事項が示されています。

●地域公共交通に関する事項〔新幹線駅周辺整備方針〕

「駅周辺交通計画」の今後の方向性

- ・ 長万部駅におけるバス発着機能の向上（利用しやすいバスサービスの確保）
- ・ 主要施設を巡る循環バスの導入（〃）
- ・ ワンコインバスの導入（〃）
- ・ 長万部駅におけるバス待ち環境の向上（快適なバス待ち環境の創出）

「交通結節点施設」の今後の方向性

- ・ 東口と西口の駅前広場の整備（駅前広場の機能強化）
- ・ バス発着機能の導入、バス待ち施設の確保、待機スペースの確保（〃）
- ・ 交通結節点機能と道の駅機能を併せ持った駅前広場の創出（〃）
- ・ 東口と西口駅前広場の連続性を高める自由通路の整備（〃）

「観光交通」の今後の方向性

- ・ 循環バスなど利用しやすい公共交通システムの導入（回遊機能の向上）
- ・ 一時的外出を可能とするフリーパス的な鉄道利用サービス展開（情報提供システム）

●地域公共交通に関する施策〔二次交通対策〕**今後の対応**

- ・ 既存の路線バス網を活用したエリアフリーパスの検討

具体的な取組（案）

- 広域圏での協議会の形成促進
- 協議会を核としながら開業に向けて検討（木古内方式）

- ・ 長万部駅と洞爺、登別及びニセコ方面を結ぶオンデマンド型乗合タクシーの検討

具体的な取組（案）

- 交通事業者と宿泊事業者の連携を検討

- ・ 新たな旅行需要を喚起する二次交通網の検討

具体的な取組（案）

- 広域圏での協議会の形成等を通じて可能な取組を検討
- 長万部駅を利用している観光客の旅行動態の把握について検討

●地域公共交通に関する事項〔新幹線開業に向けたロードマップ〕**交通アクセス分野**

- ・ 利便性の高い駅機能の確保
- ・ 長万部駅を起点とした交通アクセス機能の向上
- ・ 駅周辺における駐車機能の確保
- ・ 多様な利用者に配慮した移動空間の確保
- ・ ニーズにあわせた二次交通サービスの充実
- ・ 二次交通網構築等に関する広域的な協議の場づくり
- ・ 高架下空間の有効活用

⑦長万部町過疎地域持続的発展計画〔令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度〕

地域公共交通に係る施策は、「交通施設の整備」の「交通手段の確保」にその対策として示されています。

●地域公共交通に係る施策〔交通施設の整備〕

交通手段の確保 その対策

- ・北海道新幹線長万部駅開業に向け、町道本通線の道道昇格要望の継続、駅西口のアクセス環境の向上等交通アクセス環境整備を推進します。
- ・北海道新幹線長万部駅設置に伴う交差する道路等について、可能な限りその機能の維持・回復を追求していきます。
- ・既存バス網に加え福祉バス、スクールバス、高齢者向けタクシーチケット等と一体となった新たな公共交通網の形成に向けた地域公共交通計画の策定を推進します。
- ・北海道新幹線長万部駅開業を想定した二次交通網の整備に向け、関連交通機関等と周辺駅勢圏自治体圏で連携しながら、総合的に検討を行います。

⑧第 6 期長万部町障がい福祉計画〔令和 3（2021）年度～令和 5（2023）年度〕

地域公共交通に係る施策の展開は、「生活支援」の「交通機関・移動支援事業」に示されています。

●地域公共交通に係る施策〔交通機関・移動支援事業〕

施策展開の考え方

- ・障がい者（児）が地域で自立した生活を営み、安心して外出できるよう交通機関の利用の支援や移動手段の確保を図り、社会参加を促進します。

施策・事業

- ・移動サービス事業：障がい者（児）の医療機関及び地域活動支援センターへの送迎
- ・タクシー利用券助成事業
- ・JR・高速道路割引事業

3 地域公共交通実態調査

3-1 調査の概要

(1) 目的

地域公共交通実態調査は、長万部町民の公共交通を含めた生活交通の実態や、公共交通の利用者ニーズを把握することにより、住民の生活交通を効率的に確保する地域公共交通計画立案の基礎データを収集することを目的とします。

(2) 公共交通実態調査の種類及び概要

地域公共交通実態調査は、住民アンケート調査、タクシー利用実態調査、老人福祉バス利用動向調査を実施しました。

表 17 調査の概要

番号	調査の種類	調査の概要
1	住民アンケート調査	・ 個人属性、公共交通の利用実態、公共交通への今後の要望等
2	タクシー利用実態調査	・ 乗車時刻、乗降場所、所要時間、発着公共施設、料金等
3	老人福祉バス利用動向調査	・ 個人属性、老人福祉バスの利用状況、町内を運行する新たな公共交通についての利用意向

(3) 公共交通実態調査の方法

地域公共交通実態調査は、以下の方法により行いました。

表 18 調査の方法

番号	調査の種類	調査の方法
1	住民アンケート調査	日本郵便(株)の配達地域指定郵便物(タウンメール)による町内全戸配布・郵送回収
2	タクシー利用実態調査	(有) おしゃまんべ交通によるデータの提供
3	老人福祉バス利用動向調査	老人福祉バスの利用者に手渡しで配布・聞き取りによる回答もしくは郵送回収

(4) アンケート調査の配布数

各アンケート票の配布数は、以下のとおりです。

表 19 調査の配布数

番号	調査の種類	配布数
1	住民アンケート調査	町内全戸に配布 2,547 件
3	老人福祉バス利用動向調査	老人福祉バス利用者に配布



(5) 公共交通実態調査のスケジュール

公共交通実態調査のスケジュールは以下のとおりです。

表 20 調査のスケジュール

番号	調査の種類	配布日	回収期日
1	住民アンケート調査	令和3年10月29日(金)	令和3年11月14日(日)
2	タクシー利用実態調査	令和3年11月21日(日) ~ 11月27日(土)	
3	老人福祉バス利用動向調査	令和4年2月3日(木)	令和4年3月7日(月)

(6) 配布回収結果

各アンケート調査の配布回収結果は、以下のとおりです。

表 21 配布回収数及び回収率

番号	調査の種類	配布数	回収数(回収率)
1	住民アンケート調査	2,547 件	823 件(32.3%)
3	老人福祉バス利用動向調査	—	43 件



3-2 住民アンケート調査

(1) 住民アンケート調査の概要

利用動向調査はアンケート方式により交通実態等を把握するものであり、長万部町に居住する全世帯を対象としています。質問の概要は以下のとおりです。

表 22 質問の概要

質問の概要
・個人属性（居住地域、徒歩圏内のバス停・鉄道駅の有無、世帯人数、性別、年齢、職業、運転状況、免許返納に対する考え、携帯電話等の保有 等） ・交通実態（公共交通の利用状況、1 週間の外出状況：目的、時間、行先、交通手段、公共交通の利用可能性、公共施設 等） ・今後の要望等（公共交通のあり方、公共交通の利用頻度、路線バス利用状況、維持・財政的な支援策、公共交通への考え方、老人福祉バスの利用、タクシーチケットの利用、デマンド交通・コミュニティバスの利用ニーズ、便利なサービス、スクールバスの一般混乗、ボランティア輸送の利用、中央跨線橋の利用 等） ・自由記述

(2) 配布・回収方法

配布・回収方法は、以下のとおりです。

配布方法	回収方法
日本郵便(株)の配達地域指定郵便物（タウンメール）による発送（事業所を含め全戸配布）	郵送による回収

(3) 配布・回収のスケジュール

配布・回収スケジュールは、以下のとおりです。

配布日	回収期日
令和3年10月29日（金）	令和3年11月14日（日）

(4) 配布・回収数・回収率

配布・回収の状況は、以下のとおりです。

表 23 配布・回収数

配布数	回収数（回収率）
2,547 件	823 件（32.3%）

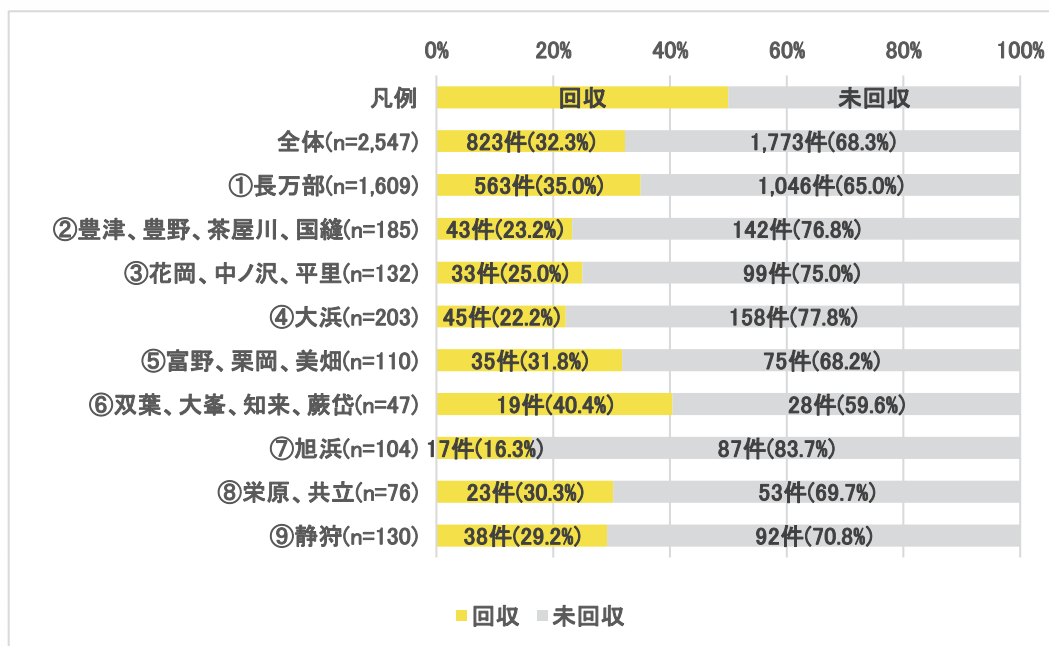


図 38 アンケート回収率

※地区別の配布数 n と未回収数は、配布残数が含まれた件数

(5) 結果概要

質問	結果概要
問1 個人属性	
Q1. 居住地域	・「長万部」が7割弱
Q2. 徒歩圏内のバス停・鉄道駅	・「ある」が7割強、「ない」が1割強
Q3. 徒歩圏内のバス停・鉄道駅 名、家からの所要時間	・「長万部駅」が最も多く、平均所要時間は13分
Q4. 世帯人員等	
(1) 世帯人員	・「2人世帯」が4割強、「1人世帯」が3割強
(2) 年齢構成	・「65～74歳」が3割弱、「75～85歳」が2割弱
Q5. 性別	・「女性」が5割弱、「男性」が4割強
Q6. 年齢	・「65～75歳」が3割弱、「75～85歳」が2割弱
Q7. 職業	・「無職」が4割弱
Q8. 車（原付・バイク含む）の 運転状況	・「運転している」が6割強
Q9. 運転について	
(1) 運転を続けたい年齢・運転 困難時の移動手段	・「80～84歳」まで運転を続けたいが3割強 ・運転が困難になった場合「公共交通に頼る」が5割強
(2) 運転への不安	・「ない」が4割強、「冬期のみある」が4割弱
(3) 事故を回避する自信	・「自信がある」と「自信がない」がいずれも約5割
(4) 免許証返納の特典等	・「少し返納しやすくなる」が3割強
Q10. 自分以外が運転する車 での移動状況	・「自分の希望にあわせて家族や知り合いに比較的自由に送迎して もらえる」が3割強、「家族や知り合いに送迎してもらえる時も ある」が3割弱
Q11. スマートフォン等の保 有状況	・「スマホのみ保有」が5割強

質問	結果概要
問2 交通実態	
Q12. 公共交通手段等の利用状況	・「JR 函館方面」と「タクシー」は約3割が利用 ・利用頻度は「年に数回」の割合が高い
Q13. 札幌市や小樽市への移動頻度・目的	・「年1回以上」が4割強、「年1回未満」が3割強 ・目的は「観光・レジャー」と「買物」が比較的多い
Q14. 余市町・倶知安町・岩内町のうち移動頻度が最も高い町、移動頻度、目的	・「いずれも移動しない」が6割強 ・移動する人のうち、移動頻度は「年1回以上」が6割強 ・移動目的は「観光・レジャー」と「買物」が多い
Q15. 道央エリアで最も移動頻度が高い町村、移動頻度、目的	・「いずれも移動しない」が4割強、「黒松内町」が2割強 ・移動する人のうち、移動頻度は「年1回以上」が6割弱 ・移動目的は「観光・レジャー」が多い
Q16. 1週間の外出状況	
(1) 外出目的	・「買物・飲食」が1.81回/週、「通院・治療」が1.29回/週
(2) 外出時間帯	・「外出」は8時台、「帰宅」は18時台にそれぞれピーク
(3) 行先	・「長万部」が5割強、町内その他が約2割、八雲町が約1割
(4) 交通手段	・「自家用車（送迎含む）」の移動が約7割
(5) 公共交通への転換	・日曜日の移動が自家用車から公共交通に転換する可能性がある
(6) 公共・公益施設	・「ラルズマート長万部店」が最も多く、次いで土日は「ツルハドラッグ長万部店」、平日は「役場」が多い

質問	結果概要
問3 今後の要望等	
Q17. 公共交通のあり方	・「自家用車と同じくらいの利便性」が6割弱
Q18. コロナ前と比べた公共交通の利用頻度	・「利用頻度は変わらない」が5割強
Q19. 冬期における利用頻度	・「季節による利用頻度の変化はない」が5割強
Q20. 路線バスについて	
(1) 利用状況	・「利用していない」が7割強
(2) 利用しない理由	・「車等で問題なく移動できており、バス・鉄道を使う必要がないため」が7割強
(3) 維持のための方針	・①税金からの補填、④乗車予約による運行、⑥遠回りしてでも一度で同一方面の人を運ぶ運行について比較的理解できると回答した割合が高い
(4) 公共交通への考え	・「運行便数がもう少し増えると良い」と「運賃がもう少し安いとよい」がともに2割弱
Q21. 老人福祉バスについて	
(1) 満足度	・「総合満足度」は4割強が満足、「運行便数」と「乗降場所」は不満が比較的高い
(2) 改善点（自由記述）	・増便（4件）、運行時間帯の見直し（3件）など
(3) 有料になった場合の利用有無	・「自宅まで来てくれて、タクシーより安くバスより少し高いぐらいの料金であれば利用する」が約3割
Q22. タクシー料金助成事業について	
(1) 令和2年度の利用額	・「全額使用」が約5割、「未使用」が2割弱
(2) 事業に対する意見	・「利用上限額を上げて欲しい」が約3割
Q23. デマンド交通・コミュニティバスについて	
(1) 利用の有無	・「利用しない」が2割強、利用意向のある回答は3割弱
(2) 頻度	・「週に1, 2日」が4割強、「月に数回程度」が2割強
(3) デマンド交通の運賃	・「利用する」が300円までが過半数
(4) コミュニティバスの運賃	・「利用する」が250円までは過半数
Q24. 便利なサービス	・「バスを待てる休憩室の確保」、「乗継ぎのしやすさの改善」、「公共交通利用パンフレット」、「店舗や病院にモニターを設置してバスの運行状況が分かるサービス」がいずれも4割弱
Q25. スクールバスの一般混乗利用有無	・「利用したいと思わない」が約4割

質問	結果概要
Q 2 6. 町民が支える公共交通について	
(1) ボランティア輸送への参加・協力	・「協力は難しい」が 5 割強
(2) ボランティア輸送の利用有無	・「利用したいと思わない」が 4 割弱、「将来的には利用したい」が 2 割強
Q 2 7. 中央跨線橋撤去について	
(1) 利用状況	・「あまり利用していなかったため、不便を感じない」が 6 割弱
(2) 目的	・「その他私用」が 6 割弱、「買物」が 2 割強
(3) 移動手段	・「徒歩・自転車・自家用車など」が 6 割強、「タクシーなどほかの交通手段」が 2 割弱
(4) 移動手段の希望	・「コミュニティバスによる支援」が 4 割強
Q 2 8. その他の意見	・増便 (4 件)、中央跨線橋 (4 件)、コミュニティバス (4 件)、予約運行 (4 件) など



3-3 タクシー利用実態調査

(1) タクシー利用実態調査の目的

タクシー利用実態調査の目的は、一般タクシーの稼働状況と、現在の運行体制で乗合タクシーなどほかの輸送をあわせて行うことができる余地があるものかを把握するための基礎データを収集するものです。(有) おしゃまんべ交通様の全面的な協力のもとに実施しました。

(2) タクシー利用実態調査の概要

全ての1週間のタクシー利用の実態として、以下の内容を把握しました。

調査により把握した内容

- ・乗車時刻、乗車場所、降車場所、所要時間、発着公共施設等、料金、利用人数、休憩時間帯

(3) 調査期間及び補正

調査期間は令和4年11月21日(日)から27日(土)の1週間としました。

なお、年間で平均的な運行状況を把握するために、月別の増減比率による補正を行っています。

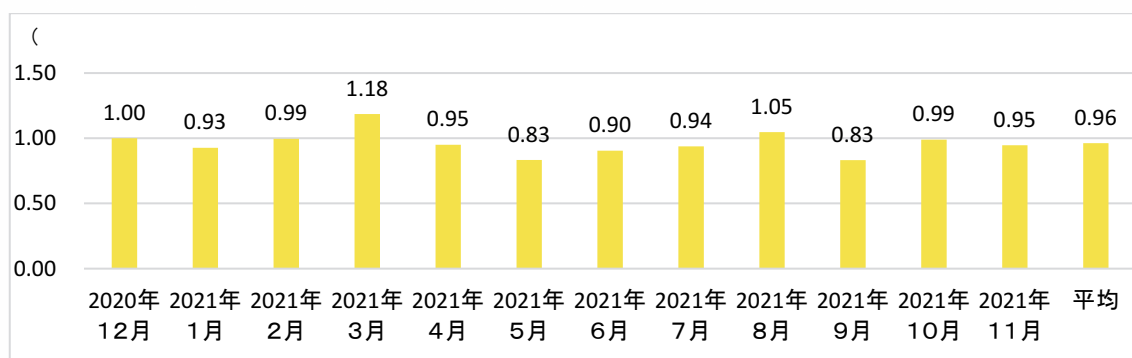


図 39 月別の増減比率

(4) 調査結果

ア. 時間当たりの平均運行回数

タクシーの平日・休日別の時間帯別平均運行回数を分析した結果は、以下に示すとおりです。

平日では 10 時台・11 時台が多く、8 時～13 時までの時間帯を中心に利用されています。また、土日では 11 時台・13 時台が比較的多いものの、概ねどの時間帯も平均的に稼働しています。

・ 平日

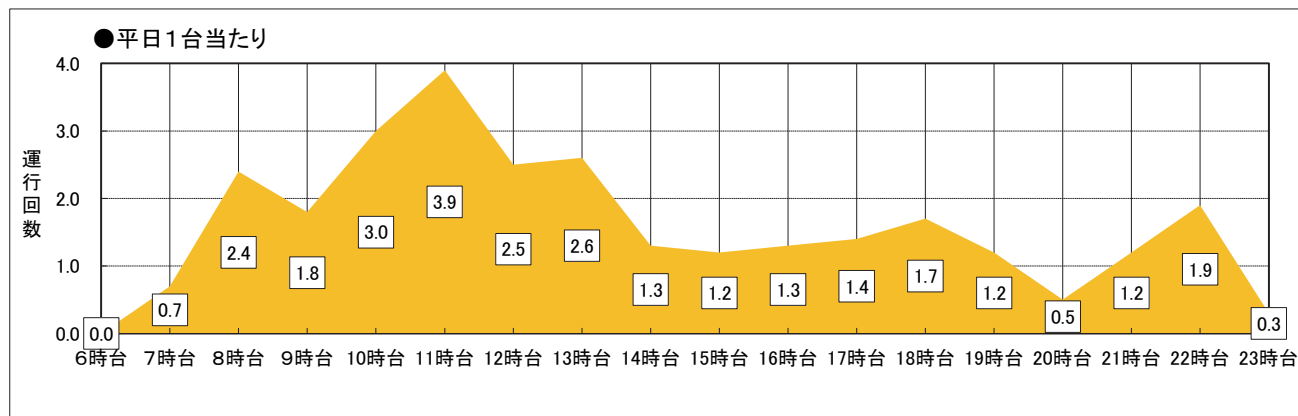


図 40 1 時間当たりの平均運行回数（平日）

・ 土日

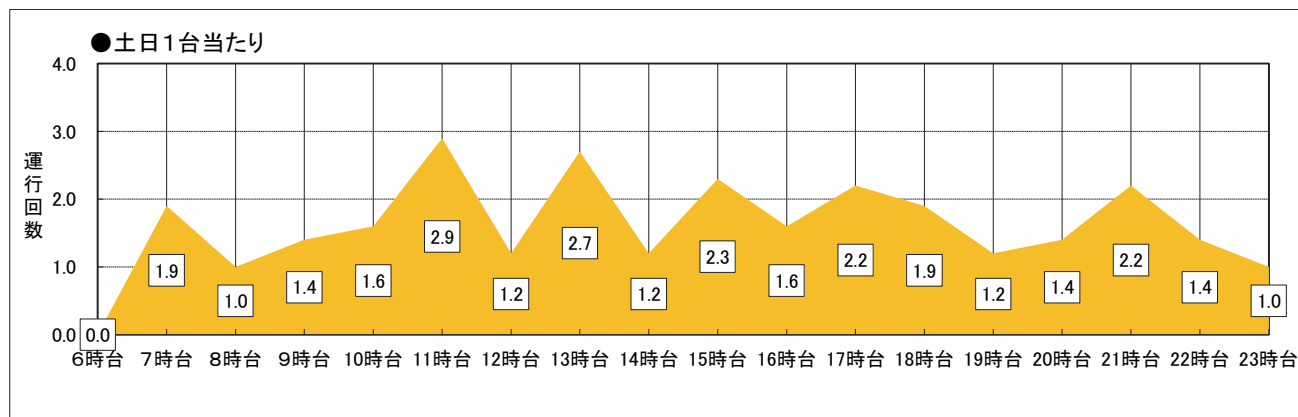


図 41 1 時間当たりの平均運行回数（土日）

イ. 1時間当たりの運行割合

タクシーの平日・休日別の運行割合を分析した結果は、以下に示すとおりです。

平日では10時～13時台までの時間帯を中心に稼働しており、特に13時台では約7割の稼働となっています。また、土日では15時～17時台の運行割合が高く、4割強の稼働となっています。

平日では14時以降、土日では午前中の時間帯が比較的稼働が少ない状況です。

・ 平日

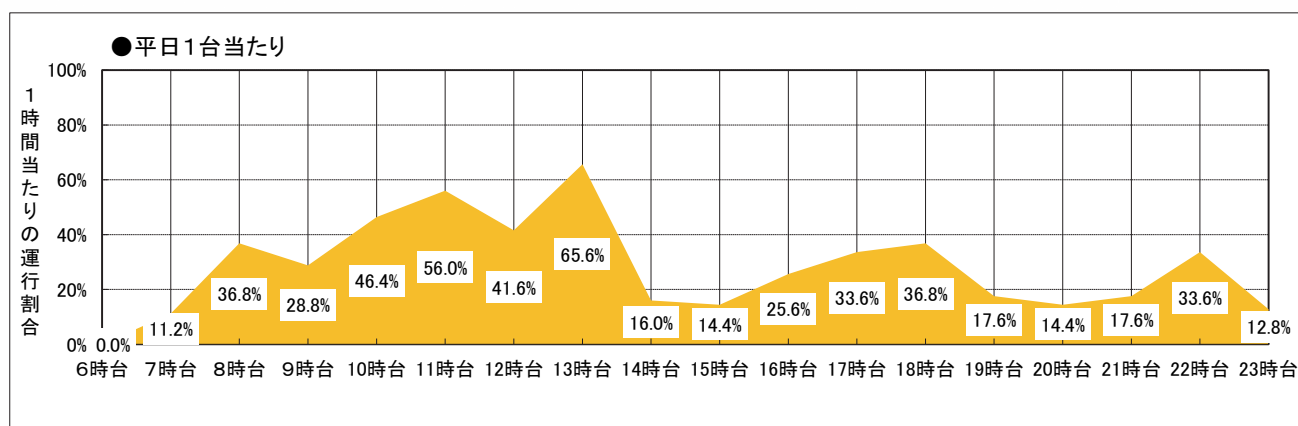


図 42 1時間当たりの運行割合（平日）

・ 土日

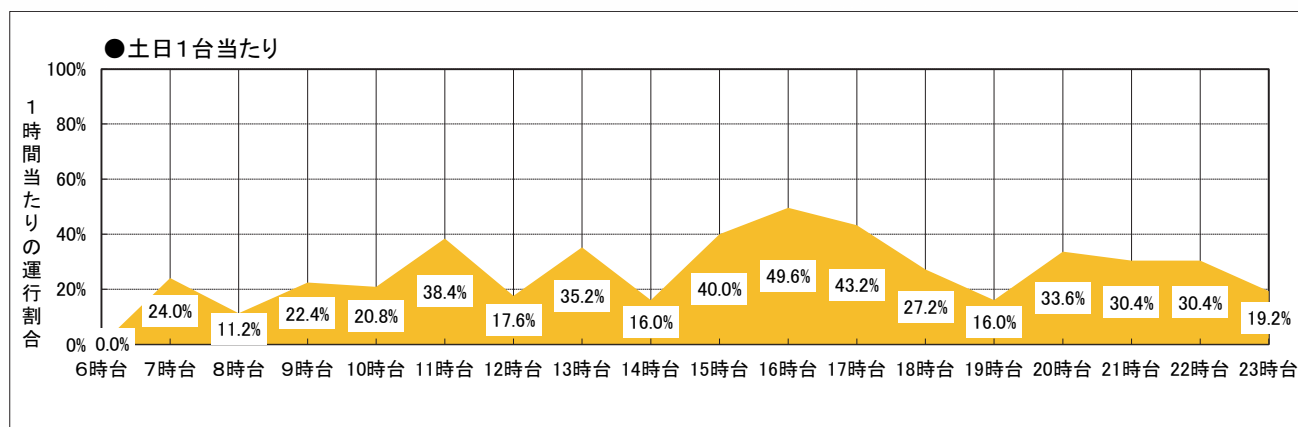


図 43 1時間当たりの運行割合（土日）

ウ. 乗降施設

施設別の乗降数を整理した結果、ラルズマート長万部店の利用が多く 129 件となっており、特に施設利用後の乗車に利用されています。次いで、町立病院が 56 件となっており、病院利用者は乗車・降車が概ね同数となっています。

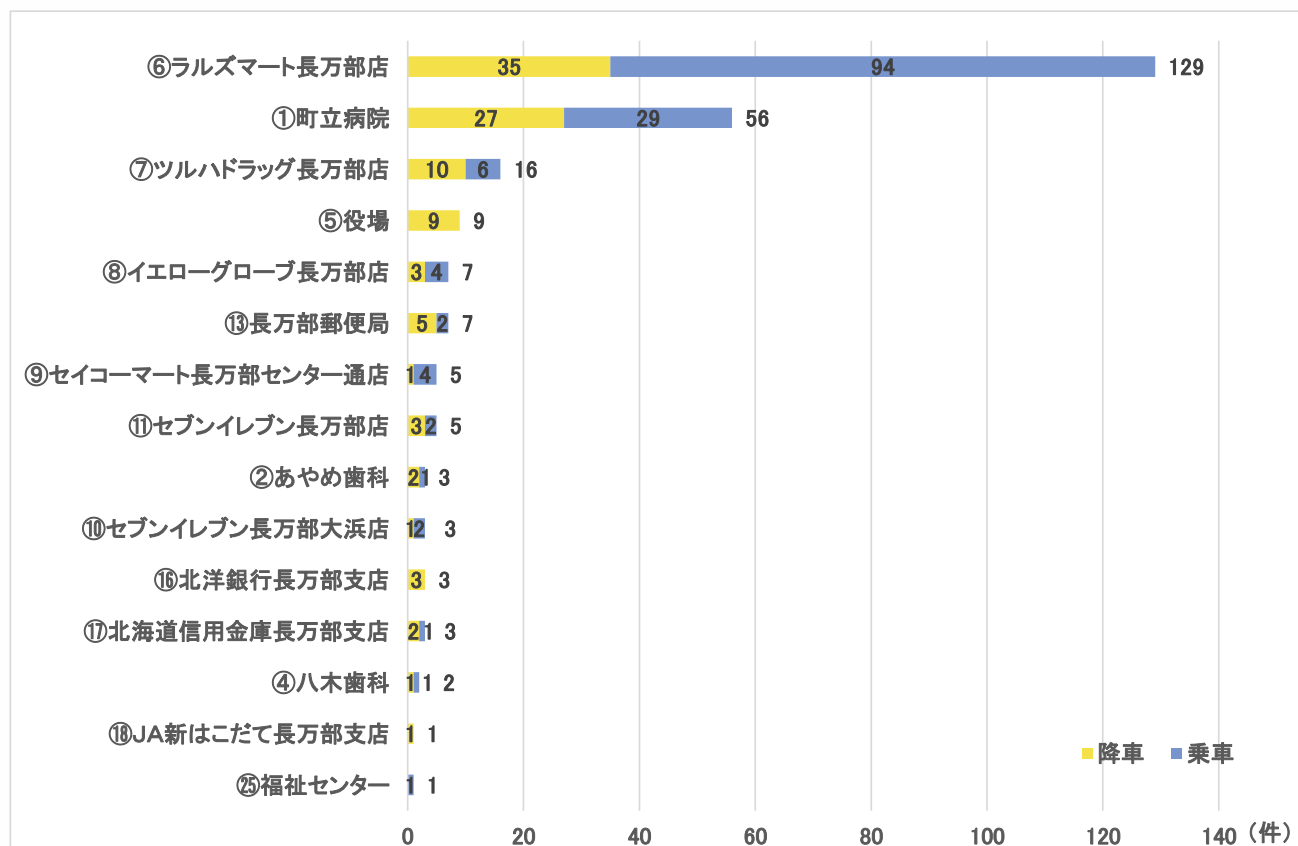


図 44 施設別乗降数

工. 移動状況

乗降場所を分析した結果、地域間の移動としては長万部市街地から大浜が最も多くなっており、次いで旭浜となっています。タクシーを活用した町外への移動は非常に少ない状況です。

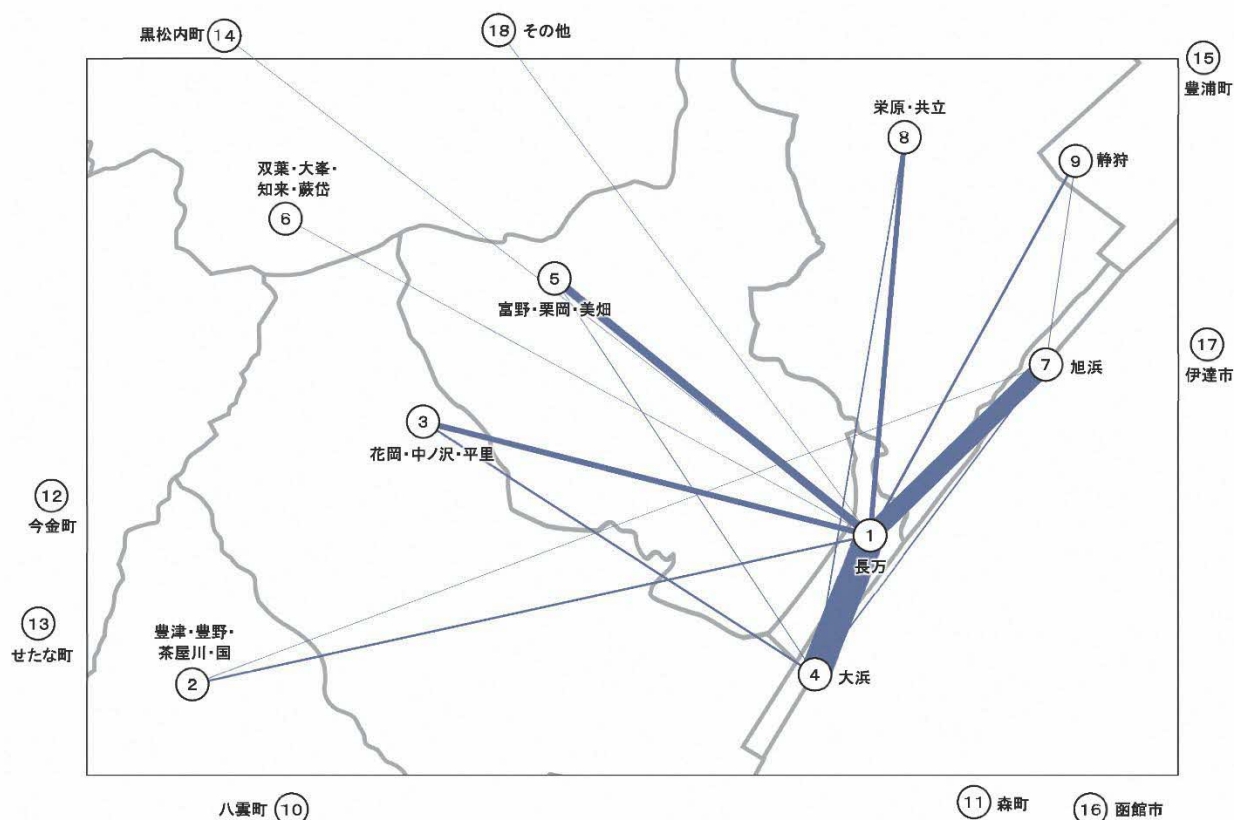


図 45 タクシー交通分布図

D \ O	1 長万部	2 豊津・豊野・茶屋川・国盛	3 花岡・中ノ沢・平里	4 大浜	5 富野・栗岡・美畑	6 双葉・大峯・知来・藤岱	7 旭浜	8 栄原・共立	9 静狩	10 八雲町	11 森町	12 今金町	13 せたな町	14 黒松内町	15 豊浦町	16 函館市	17 伊達市	18 その他	町外計	発生量	発生集中交通量
1 長万部	330	5	10	45	16	1	28	8	4	447	0	0	0	1	0	0	0	1	2	449	866
2 豊津・豊野・茶屋川・国盛	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7
3 花岡・中ノ沢・平里	6	0	0	4	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	22
4 大浜	40	0	2	1	2	0	0	4	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	103
5 富野・栗岡・美畑	7	0	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	27
6 双葉・大峯・知来・藤岱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
7 旭浜	24	1	0	4	0	0	1	0	2	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	61
8 栄原・共立	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	18
9 静狩	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9
郊外部計	417	6	12	54	19	1	29	12	6	556	0	0	0	1	0	0	0	1	2	558	1,114
10 八雲町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11 森町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 今金町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 せたな町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14 黒松内町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
15 豊浦町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 函館市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17 伊達市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
町外計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
集中量	417	6	12	54	19	1	29	12	6	556	0	0	0	1	0	0	0	1	2	558	1,116

表 24 タクシー乗降場所 OD 表

3-4 老人福祉バスの利用動向調査

(1) 老人福祉バスの利用動向調査の目的

老人福祉バスの利用動向調査は、町内における老人福祉バスの利用状況を把握することにより、新たな公共交通の実証運行の内容を検討するための材料とすることを目的とします。

(2) 老人福祉バスの利用動向調査の概要

調査はアンケート方式により老人福祉バスの利用実態等を把握するものであり、調査期間中に老人福祉バスを利用した世帯を対象としています。質問の概要は以下のとおりです。

表 25 質問の概要

質問の概要
・ 個人属性（居住地域、性別、年齢、老人福祉バスの利用状況、携帯電話の所持状況） ・ 町内を運行する新たな公共交通について（利用したい曜日、利用したい時間帯、行きたい施設、運賃が 300 円の場合の利用意向、運賃が 400 円の場合の利用意向、実証運行の広報の方法、郵送先）

(3) 配布・回収方法

配布・回収方法は以下のとおりです。

配布方法	回収方法
老人福祉バス利用者に手渡しで配布	ヒアリング形式で回答もしくは郵送による回収

(4) 配布・回収のスケジュール

配布・回収スケジュールは以下のとおりです。

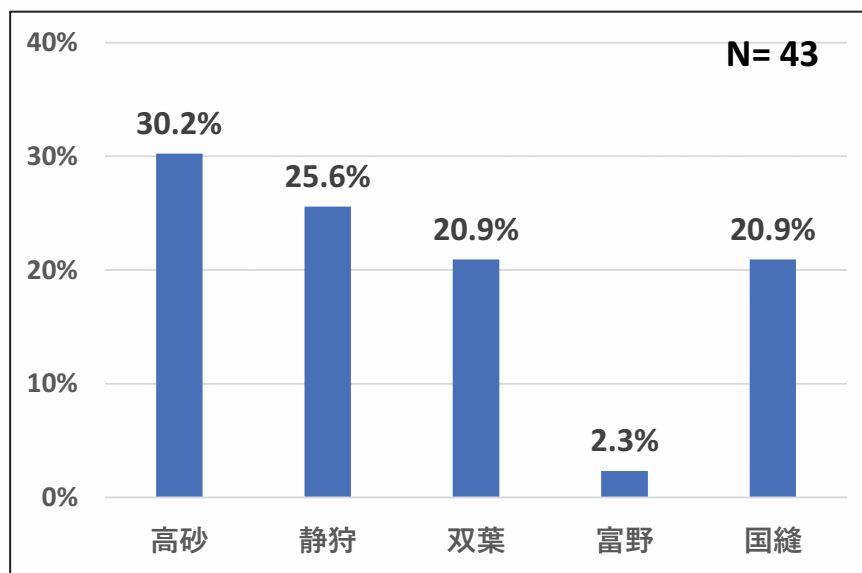
配布日	回収期日
令和 4 年 2 月 3 日（木）	令和 4 年 3 月 7 日（月）

(5) 回収数

回収数は 43 票で、地区別の回収数は以下のとおりです。

図表 26 回収数

地区名	回答数
高砂	13
静狩	11
双葉	9
富野	1
国縫	9
合計	43



(6) 調査結果の概要

質問	結果概要
問 1 個人属性と老人福祉バスの利用状況 Q 1. 居住地域 Q 2. 性別 Q 3. 年齢 Q 4. 老人福祉バスの利用状況 Q 5. 携帯電話の所持状況	・長万部が 4 割弱 ・女性が 9 割、男性が 1 割 ・「85 歳以上」が 4 割強、「80～84 歳」が 3 割強 ・「毎週使っている」が 6 割強 ・「ガラケーのみ保有」、「保有無し」がともに 4 割強
問 2 町内を運行する新たな公共交通について Q 6. 利用したい曜日 Q 7. 利用したい時間帯 Q 8. 行きたい施設 Q 9. 運賃が 300 円の場合の利用意向 Q 10. 運賃が 400 円の場合の利用意向 Q 11. 実証運行の広報の方法 Q 12. 郵送先	・「何曜日でもよい」が約 6 割 ・10 時出発が 7 割弱、13 時帰宅が 5 割強 ・ラルズマートが 8 割、町立病院が 7 割 ・「利用する」が 8 割強 ・「利用する」が 5 割、「利用しない」が 3 割 ・「自宅へ郵送」が 6 割弱、「広報」が 4 割弱 ・個人情報のため非開示

4 地域公共交通の課題整理

(1) 高齢者等の居住する公共交通空白地域が存在

高齢化率は今後とも増加する見込みであり、また家族類型では単独世帯が増加傾向となっており、移動の不便な単身高齢者が増加すると予想されます。

このため特に字長万部周辺地域等の高齢者の分布の多い地域において、公共交通空白地域が存在していることから、高齢者の生活動線確保のために公共交通空白地域の解消が必要な状況となっています。

(2) 老人福祉バスの運行頻度が少なく交通弱者の生活交通の確保が不十分

老人福祉バスの運行頻度は週 1 回から月 1 回の運行となっていますが、老人福祉バス利用者からは運行頻度に対して 3 割弱が「不満」としています。また 1 週間当たりの外出回数は、買物・飲食目的において週 2 回程度の移動が必要となっています。

このため、高齢者の生活交通に対応できる運行頻度の確保が必要な状況です。

(3) 老人福祉バスやタクシー利用券助成事業のあり方

第 4 次長万部町まちづくり総合計画では、地域公共交通計画の策定にあたってタクシー利用券助成事業や老人福祉バスのあり方も含めた包括的な検討が必要となっています。また、既存バス網に加え老人福祉バス、スクールバス、タクシー利用券助成事業等と一体となった新たな公共交通網の形成に向けた地域公共交通計画の策定が必要となっています。

一方、老人福祉バスの運行経費については、高齢化、老年人口の増に対応するため、平成 27 年からは町直営バスも増便したことにより、コロナ渦前の令和元年にかけては増加傾向となっております。

また、タクシー利用券助成事業も、同様の理由により経年的に費用の増減を繰り返しており、持続可能性の観点からも事業のあり方の検討が必要となっています。

このため、上位・関連計画に位置づけられているコミュニティバスやデマンド交通など効率的で効果的な公共交通システムの導入・検討により、町内の包括的な公共交通体系の再構築が必要です。

(4) 高齢ドライバーの危険運転の抑制や運転免許返納及び失効者の足の確保が必要

町民の 75～84 歳は 4 割強、85 歳以上では 2 割弱が自動車を運転し、運転している方の約半数は 80 歳以上まで運転を続けるとしています。一方で 75～84 歳の方は 6 割、85 歳以上では 8 割が「運転が不安」としているとともに、全国の 10 万人当たり交通死亡事故発生件数では 75 歳以上において死亡事故発生件数が増加する傾向となっています。

また、自動車運転免許の自主返納者数は平成 30 年度から年々増加するとともに、令和 4 年 5 月 13 日から高齢ドライバーの運転技能検査が開始され、不合格者は運転免許が失効となることから、今後さらなる高齢者の運転免許非保有者の増加が見込まれます。

その他、運転が困難になった場合の移動手段は「バスなどの公共交通に頼る」が過半数となっている状況です。

以上から、高齢運転の注意喚起による自動車運転免許の自主返納や、運転免許がなくても日常生活を送ることができる公共交通による受け皿づくりが重要となっています。



（５）自家用車と同じ水準の公共交通サービスが求められている

町民が考える公共交通のあり方は、全年齢階層において「自家用車と同じ利便性」と高いサービス水準を求めています。また老人福祉バスの有料化については、「自宅前送迎でバスより高くタクシーより安い料金」であれば理解を得られやすく、さらに運行経費を抑える方法として「予約運行」、「複数の目的地を経由する運行」に対する理解度が高い状況となっています。一方で（有）おしゃまんべ交通のタクシー稼働率は、平日において 13 時台が 7 割弱をピークに、それ以外の時間帯は稼働率が低下しています。

このため、稼働率が低下した時間帯を活用したデマンド交通など、ドア to ドアの利便性の高い輸送方法について検討が必要です。さらに、サービス水準を高めるためには MaaS[※]や AI システムなど ICT 技術の導入によって、自動車と同水準の公共交通サービスについても検討を進めることが有効と考えます。

※MaaS は自動車に負けない公共交通システムを構築するための概念としてスタートした考え方

（６）路線バスの収益率の減少

町内を運行している路線バスは、人口減少や自家用車の利用率の増加等により長万部町の負担額が増加傾向となっており、継続的な維持に課題を有する状況となっています。

町民が利用する交通手段は、公共交通の利用割合はごく少数で、利用されている方においても「年に数回程度」と利用頻度が低い状況です。しかし公共交通が今よりも便利になった場合、公共交通の利用は 4.6 倍になるとともに、「乗継ぎによる運行」については 6 割の方の理解が得られる状況となっています。

このため、利便性の高い町内公共交通と路線バスなど広域的な公共交通のネットワーク形成により、路線バスの利用を促進していくことが必要です。

（７）広域的な公共交通と町内公共交通の接続

あると便利な公共交通サービスとして「乗継ぎしやすさ」、「バスなどを待つことができる休憩所」、「公共交通パンフレット」の意向があるため、既存の公共施設や商業施設等を活用した休憩所の確保や、パンフレットの作成による情報発信などにより、広域的な公共交通と町内公共交通の接続支援策の検討が必要と考えられます。



5 短期間の実証調査

5-1 実証運行のための運行実施計画

(1) 実証調査の期間

期間は、令和4年(2022年)9月5日(月)から10月29日(土)までの約2か月間としました。

(2) 運行事業者と使用する車両

運行事業者は、「(有)おしゃまんべ交通」としました。

運行に使用する車両は予備車5台を含め計6台としました。



写真 運行車両

(3) 運行区域

運行区域は町内全域とし、運行は3地域に分割して行いました。

表 27 運行区域

【静岡方面】	【蔵岱方面】	【国縫方面】
地域名	地域名	地域名
静岡、共立、栄原、旭浜、元町、本町、大町	大峯、知来、蔵岱、双葉、美畑、栗岡、富野、陣屋町、温泉町、高砂町	大浜、平里、中ノ沢、花岡、国縫、茶屋川、豊野、豊津、新開町、住吉町、南栄町、曙町

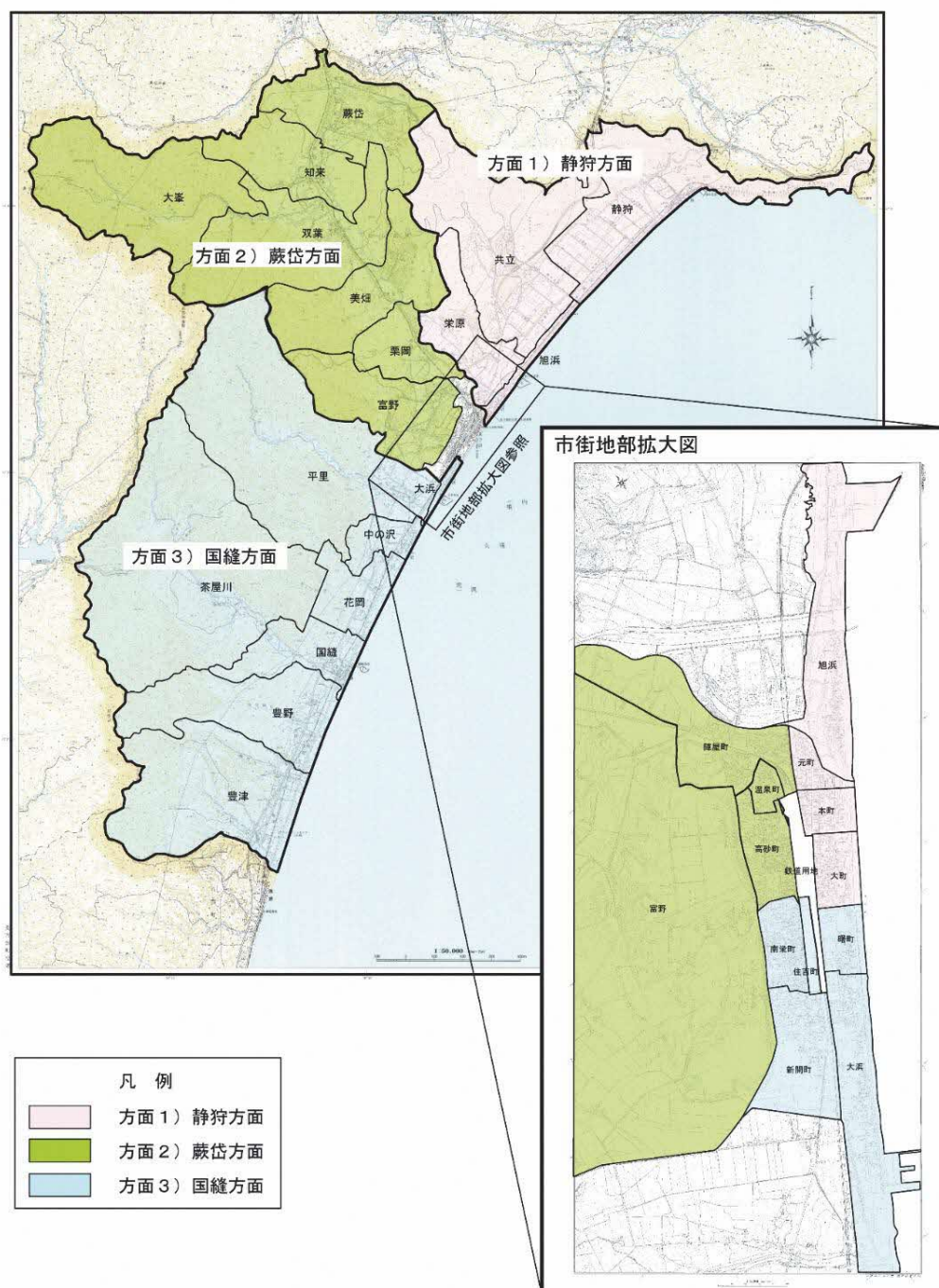


図 46 運行区域

(4) 運行内容

①運行内容及び周知

運行内容及び利用方法を定め、以下の周知チラシを作成して運行区域内の世帯を対象に広報への折込みにより配布して、デマンド交通利用登録の案内を行った。

デマンド交通の運行と利用登録のご案内

9月5日(月)から10月29日(土)まで

長万部町全域で「デマンド交通」の試験運行を行います。

デマンド交通は
主に「ご自宅」と
「連絡施設」の間を
運行します
※完全予約制

連絡施設

- ①長万部町役場
- ②長万部駅
- ③長万部町立病院
- ④ラルズマート長万部店
- ⑤北洋銀行長万部支店
・北海道信用金庫長万部支店
- ⑥長万部温泉街
- ⑦長万部福祉センター
- ⑧イエローグローブ長万部店

ご自宅

デマンド交通とは…
バスと同じように乗合制で、
自宅と連絡施設間を運行します。

「静狩方面」・「蕨岱方面」・「国縫方面」に分けて運行します。

凡 例

- 静狩方面
- 蕨岱方面
- 国縫方面
- 連絡施設

静狩方面：月・木運行

蕨岱方面：火・金運行

国縫方面：水・土運行

市街地部拡大図

裏面もご覧ください。

図 47 周知チラシ (1)

ご利用には事前に「利用者登録」の申し込みが必要です。

<ご利用までの手順>

① 利用者登録

受付窓口：長万部町役場2階
まちづくり推進課

※電話での受付も可能
(☎2-2450)

② 「利用者登録証」と 「利用案内パンフレット」 を送付

③ ご利用(完全予約制) おしゃまんべ交通

ご利用には登録が必要です。(初回のみ)

ご登録時にお知らせいただきたい内容

- ① ご登録の方の氏名、住所など
- ② ご自宅の位置

※ご登録は、介助なしで乗降できる方に限ります。
※登録には約1週間かかりますので、利用を
希望する方は余裕をもって登録してください。

ご登録いただいた方へ。

後日、「利用者登録証」と
「利用案内パンフレット」を送付します。
実際の利用にあたっては、
「利用案内パンフレット」により、
ご乗車いただきます。

ご利用は以下の流れになります。



運行曜日		静狩方面 ：月・木 運行	蔵岱方面 ：火・金 運行	国縫方面 ：水・土 運行
出発地	⇒ 到着地	運 行 時 刻		
自宅	⇒ 連絡施設	到着時刻	①8:55	②12:40
連絡施設	⇒ 自宅	発車時刻	①11:40	②14:20

※運行時刻は長万部駅の発着時刻のため、他の連絡施設は、多少前後します。

連絡施設

■長万部町役場 ■長万部駅 ■長万部町立病院 ■ラルズマート長万部店
■北洋銀行長万部支店・北海道信用金庫長万部支店 ■長万部温泉街
■長万部町福祉センター ■イエローグローブ長万部店

※1便あたりの最大利用人数は、12名までとします。(先着順)

利用料金 1人 大人300円 子ども150円(小学生以下)

お問い合わせ：長万部町地域公共交通活性化協議会 ☎01377-2-2450
(事務局：長万部町役場まちづくり推進課)

図 48 周知チラシ(2)

②デマンド交通利用案内パンフレット

利用登録を行った方には、速やかに利用登録証と利用案内パンフレットを郵送しました。

予約についての注意事項

- 1 便当たり 12 人を上限に締め切ります (先着順)
- 予約は前日 16:30、キャンセルは  右表記載の時刻までに行ってください。
- ※連絡なしのキャンセルは料金徴収の対象となる場合があります
- 新型コロナウイルス感染予防のため、マスク着用をお願いします。
- 座席を占有するような荷物やベットの持ち込みはできません。

乗車の方法

- 家から外出される場合「行き」
ご予約した発車時刻にご自宅の玄関先でお待ちください。
- 施設から帰宅される場合「帰り」
ご予約した発車時刻に所定の場所でお待ちください。
- ※他に乗車される方の自宅や連絡施設の数により遅れる場合があります
※ご案内している時刻にご自宅の玄関先・所定の場所にはいらっしゃらない場合、出発してしまう場合がありますので、ご注意ください。
- この車両が「目印」です

試験運行中
長万部町
デマンド交通



アンケートへのご協力のお願い

長万部町では、より良い地域公共交通の実現に向けて検討を進めています。検討にあたってデマンド交通にご登録いただいた方を対象に、後日、アンケート票を送付いたしますので、調査へのご協力をお願い申し上げます。

お問い合わせ

長万部町まちづくり推進課 「01377-2-2450」

4

発行：長万部町地域公共交通活性化協議会

デマンド交通のご利用案内

運 行 期 間

9月 5日(月)から 10月 29日(土)まで

ご 利 用 の 手 順

手順1 乗車予約 ※ご利用には利用登録が必要です。

おしゃまんべ交通 (受付: 9:30-16:30)
[02-2226] に電話します。

毎週運行	月	火	水	木	金	土
静狩方面						
蔵岱方面						
国縫方面						

予約締切時刻
前日 16:30 まで

手順2 乗車

外出される場合
ご自宅の玄関先でお待ちください。

帰宅される場合
連絡施設の所定の場所でお待ちください。

連絡施設一覧

- ①長万部町役場
- ②長万部駅前
- ③長万部町立病院
- ④ラルズマート長万部店
- ⑤北洋銀行・北海道信用金庫長万部支店
- ⑥長万部温泉街
- ⑦長万部町福祉センター
- ⑧イエローグローブ長万部店

手順3 お支払い

利用料金
 大人 **300円**(片道)
 子ども(小学生以下) **150円**(片道)
 下車する際に現金でお支払いください。

1

予 約 の 方 法

おしゃまんべ交通「02-2226」に電話をかけて「デマンド交通の予約」とお伝えください。電話係員が予約に必要な以下の事項について伺います。

(1)お名前・利用者登録番号

登録番号は、「利用登録証」に記載されています。

【試験運行中】
 長万部町デマンド交通利用者登録証
 登録番号 **1991**
 氏 名 静狩 太郎
 有効期限 令和4年10月29日まで
 (試験運行期間まで)
 令和4年8月1日発行
 長万部町地域公共交通活性化協議会

(2)利用日

利用したい日にちをお伝えください。

静狩方面：月・木曜日	蔵岱方面：火・金曜日	国縫方面：水・土曜日
(静狩・共立・栄康・旭浜・元町・本町・大町)	(大峯・知来・蔵岱・双葉・美知・栗岡・富野・降屋町・温泉町・高砂町)	(平里・赤屋川・中ノ沢・大沢・花岡・国縫・豊野・豊津・新開町・住吉町・南沢町・堀町)

(3)行き・帰り

ご自宅から出発する「行き」、あるいはご自宅に帰宅する「帰り」の便をお伝えください。

(4)利用便名

ご利用する便名「①～④」をお伝えください。

行き	静狩方面	蔵岱方面	国縫方面
①便 (8:25頃)	①便 11:40	①便 11:40	①便 11:40
②便 (12:10頃)	②便 12:40	②便 12:40	②便 12:40

(5)連絡施設

下記の施設から利用する施設をお選びください。

①長万部町役場	②長万部駅前	③北洋銀行と信用金庫の下車・乗車位置
④ラルズマート長万部店	⑤北洋銀行・北海道信用金庫長万部支店	⑥長万部温泉街
⑦長万部町福祉センター	⑧イエローグローブ長万部店	

2

連絡施設でお待ちいただく場所

①長万部町役場



ふれあい健康センターの玄関前

②長万部駅前



観光案内所の玄関前

③長万部町立病院



病院の玄関前

④ラルズマート長万部店



ラルズマートの入口前

⑤北洋銀行・信用金庫



各店舗の玄関前

⑥長万部温泉街



長万部温泉発祥記念碑の前

⑦長万部町福祉センター



センターの玄関前

⑧イエローグローブ長万部店



入口横のお知らせ看板の前

3

図 49 利用案内パンフレット

5-2 実証運行実態調査

(1) 輸送実績の集計・分析

①登録者・運行回数

登録者は96人で、静狩方面34人、蕨岱方面36人、国縫方面26人となっています。

輸送人数は合計293人で、静狩方面159人、蕨岱方面104人、国縫方面30人となっています。

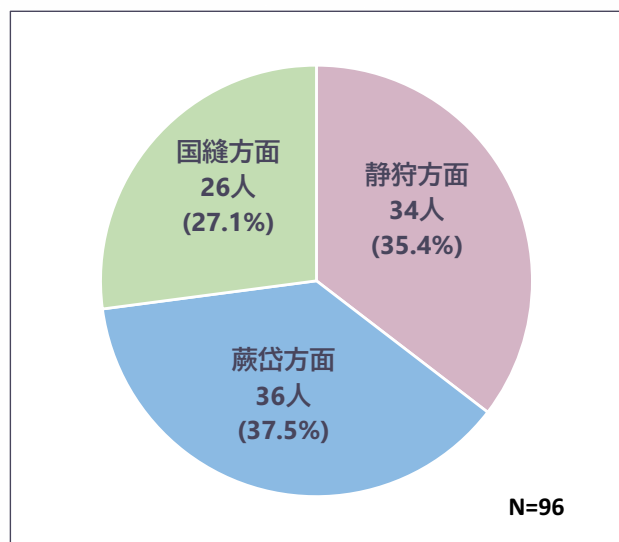


図 50 居住方面別の登録者数

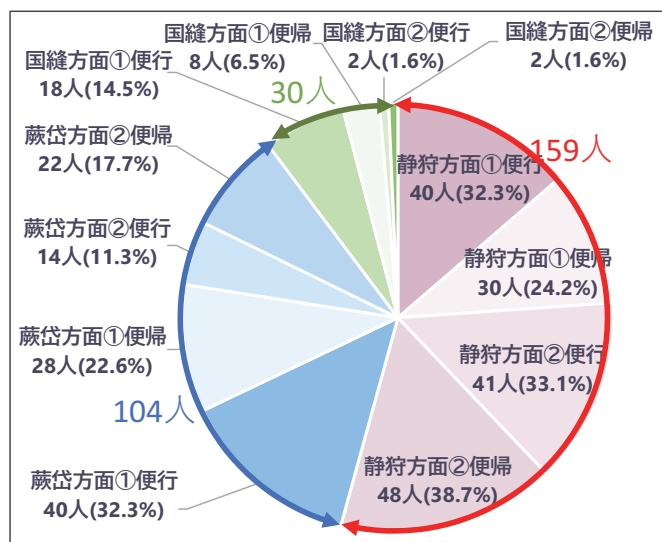


図 51 居住方面別の輸送人数

②便別の運行回数・運行率

便別の運行回数をみると、静狩方面が約半数となっています。

運行率については静狩方面の運行率が高い一方、国縫方面の運休率が高くなっています。

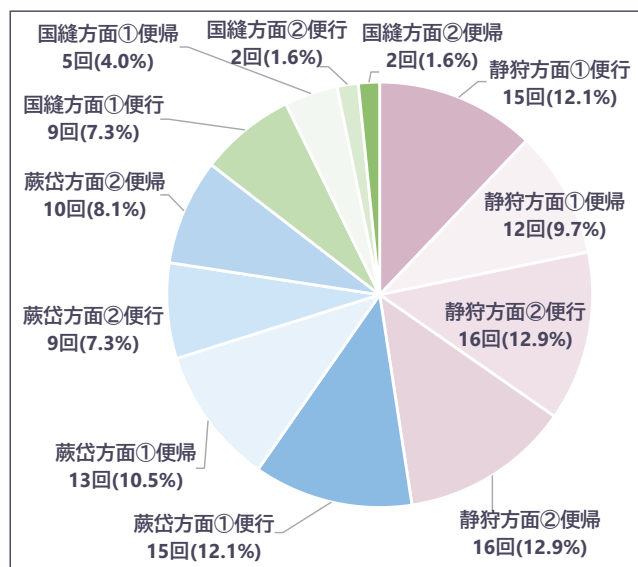


図 52 便別の運行回数

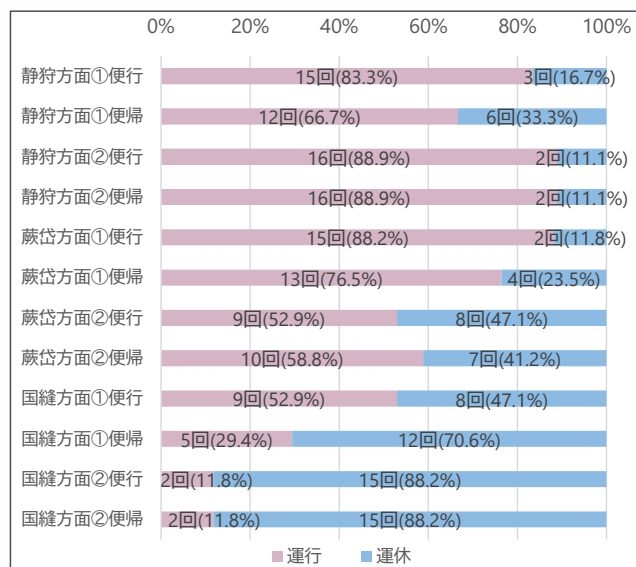


図 53 便別の運休率

③登録者・連絡施設別利用回数

利用登録したが、利用しなかった割合が6割程度となっています。

連絡施設はラルズマートの利用が約半数みられ、その他は病院、役場が多い状況です。

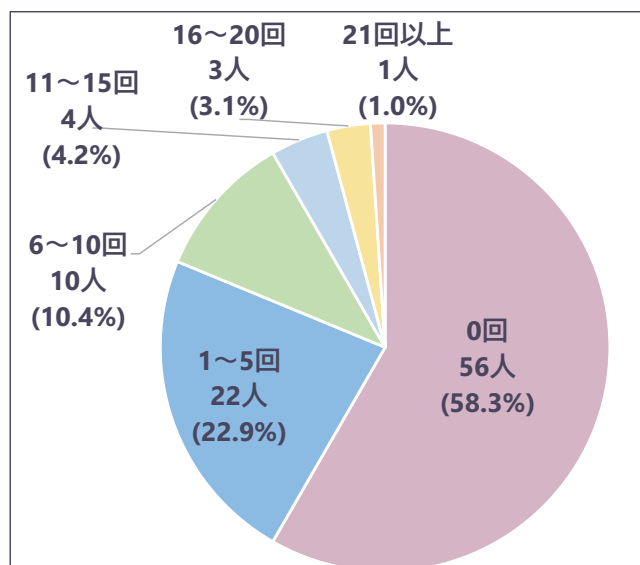


図 54 登録者の利用回数

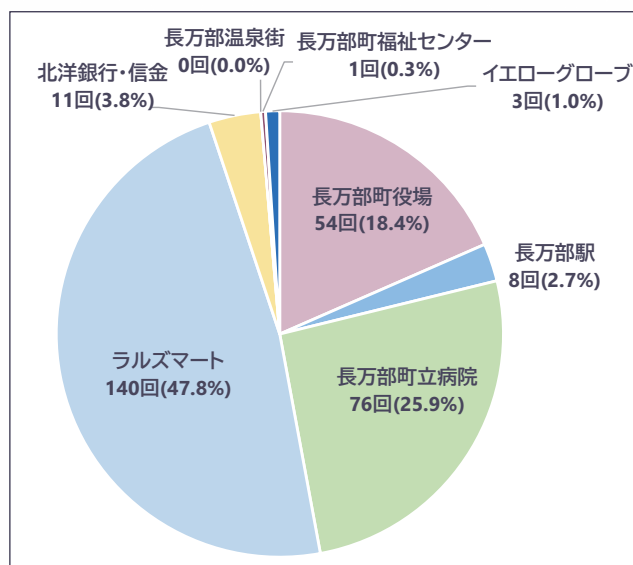


図 55 連絡施設別利用回数

④走行距離

走行距離は総走行距離 2,392km に対し実車走行距離が 1,255km と 52.5%を占めています。

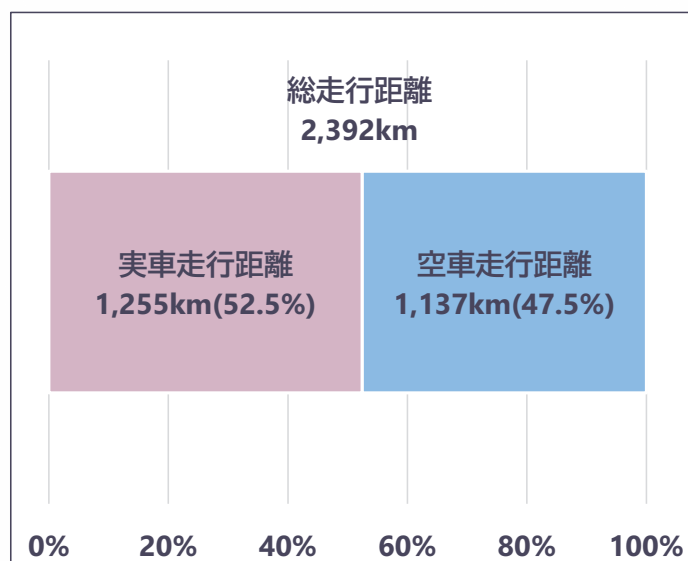


図 56 走行距離

(2) 利用登録者アンケート調査

デマンド交通の利用登録をした全世帯について、アンケート調査を行いました。

なお、アンケート票配付世帯数は 82 件で、回収数は 57 件（回収率：69.5%）となりました。

1.ご自身、ご家族のことについてお尋ねします。

居住地域をお答えください。（一つに〇）

- ・利用者の居住地域は静狩方面が約半数となっています。

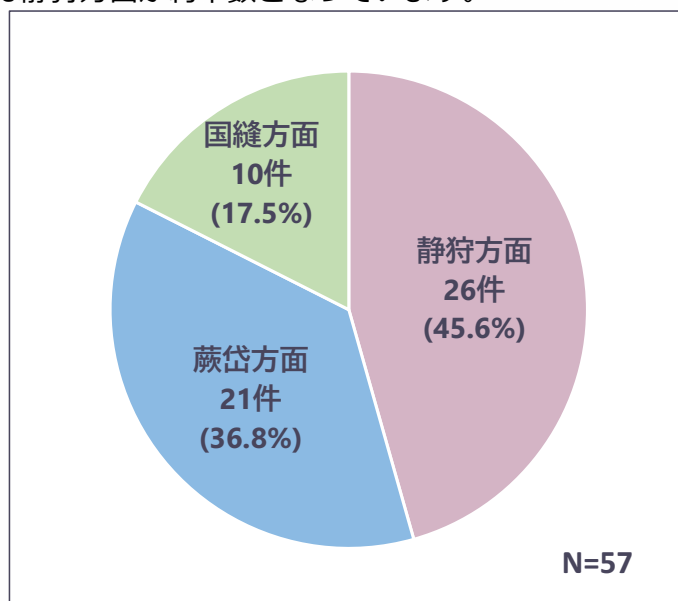


図 57 居住地域（アンケート調査結果）

あなたは自動車運転免許証をお持ちですか。（各々、1 つに〇）

- ・回答者の 9 割が運転免許を持っていない状況です。

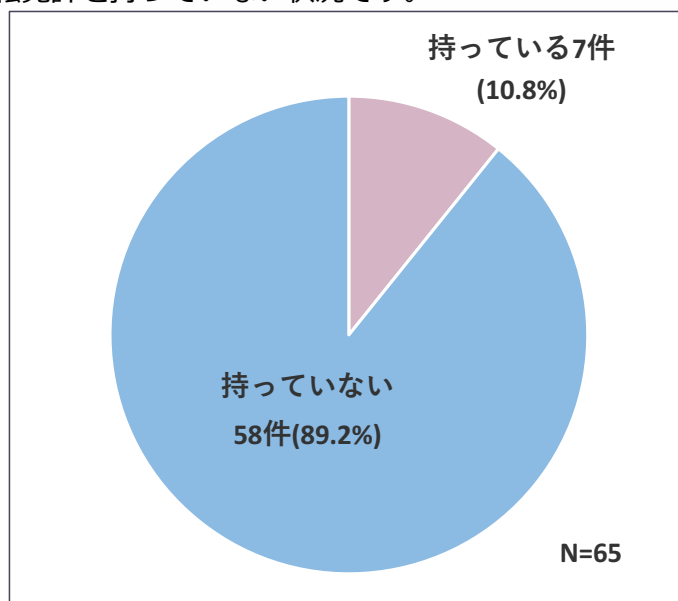


図 58 自動車運転免許証の所持状況（アンケート調査結果）

2.デマンド交通の利用実態などについてお尋ねします。

デマンド交通の利用登録された動機をお答えください。(世帯で回答、該当するもの全てに○)

・利用登録の動機としては、①老人福祉バスが運休となるため(54.4%)、⑤自宅まで来てくれる(50.9%) が特に多い状況です。

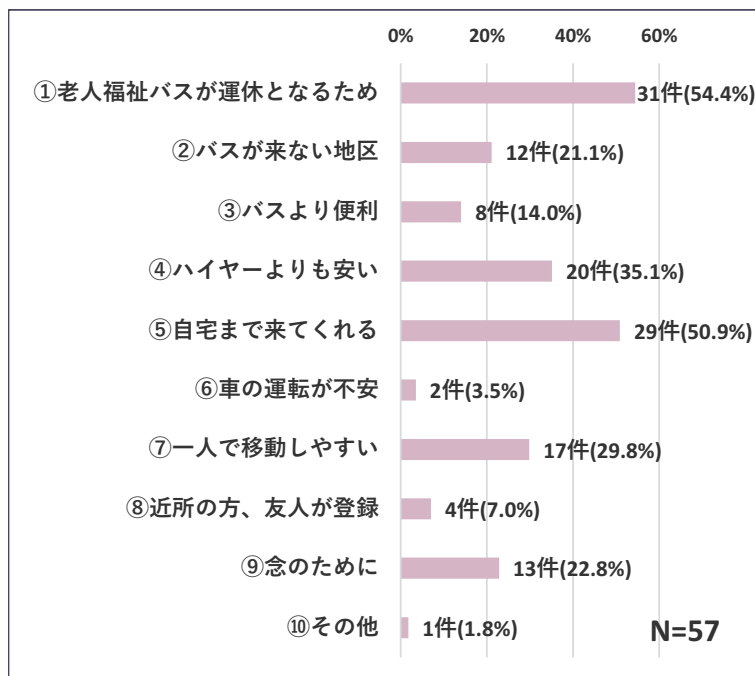


図 59 利用登録の動機（アンケート調査結果）

実証運行期間に利用しましたか。(各々、1つに○)

・利用登録者の約半数が、実際にデマンド交通を利用しています。

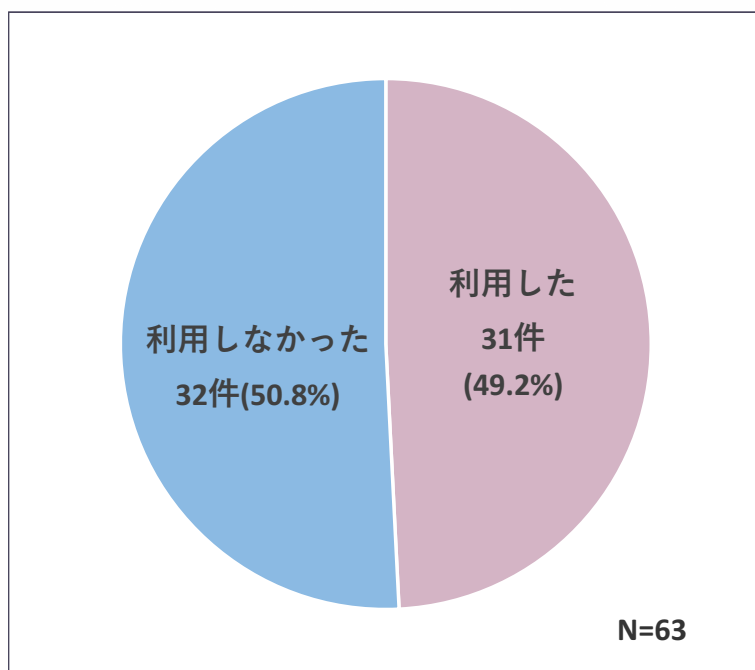


図 60 実証運行期間中の利用（アンケート調査結果）

「②利用しなかった」をお答えの方にお尋ねします。利用しなかった理由をお答えください。(各々、選択肢から該当する全ての番号を選んで記入)

- ・利用しなかった理由としては、④ハイヤーを利用した(42.9%)が最も多い状況です。

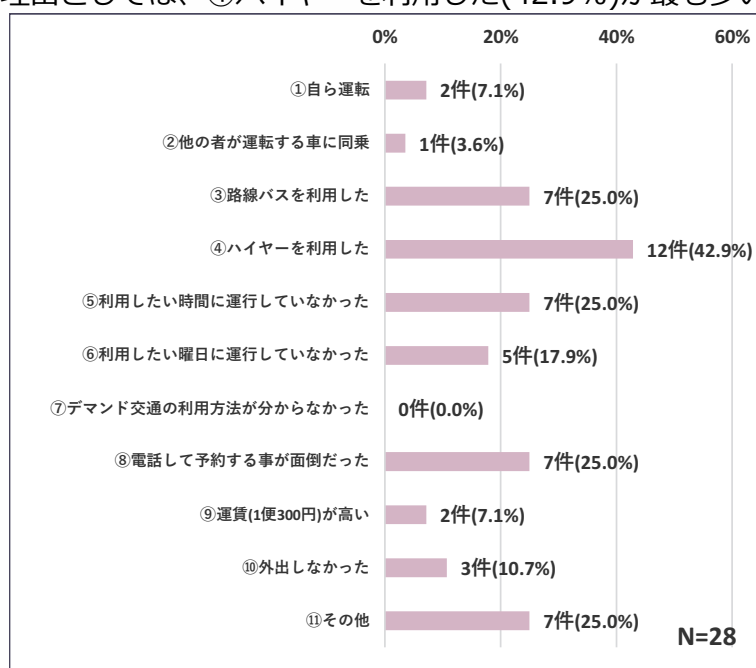


図 61 実証運行期間中に利用しなかった理由（アンケート調査結果）

デマンド交通を利用した方へお尋ねします。実証運行以前は、どの交通手段を利用しておりましたか。(各々、選択肢から該当する全ての番号を選んで記入、必要な事項を記入)

- ・デマンド交通利用者の約 6 割が、以前老人福祉バスを利用していたと答えています。

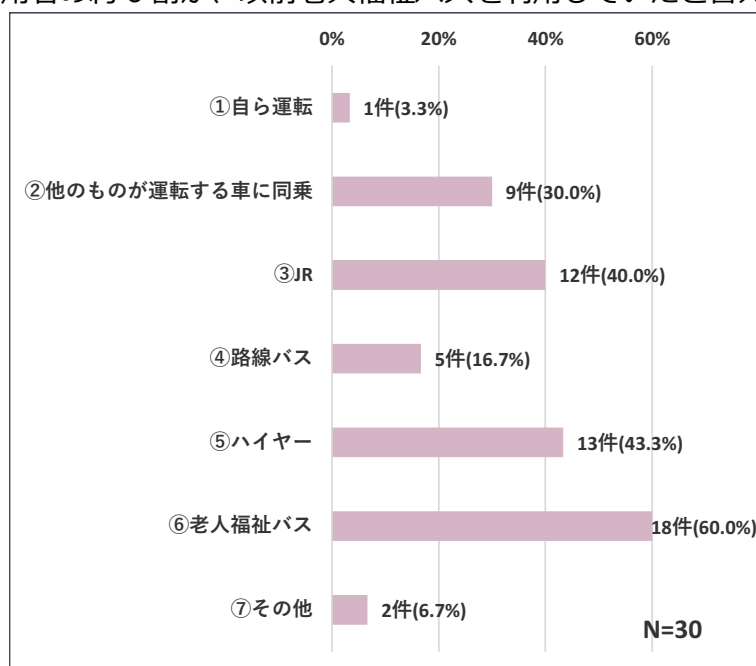


図 62 実証運行以前に利用していた交通手段（アンケート調査結果）

デマンド交通を利用した方へお尋ねします。デマンド交通を利用した目的をお答えください。(各々、該当するもの全てに○)

- ・デマンド交通利用者の7割以上が①通院、②買物目的で利用しています。

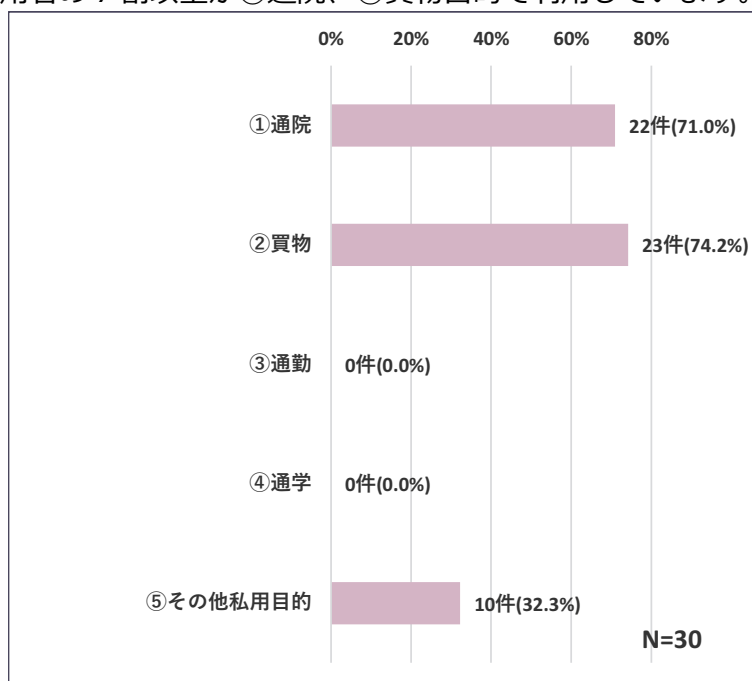


図 63 利用の目的（アンケート調査結果）

デマンド交通を利用した方へお尋ねします。デマンド交通と JR や路線バスとの間で乗継いで利用しましたか。(各々、1つに○)

- ・ほかの公共交通との乗継利用は1割程度となっています。

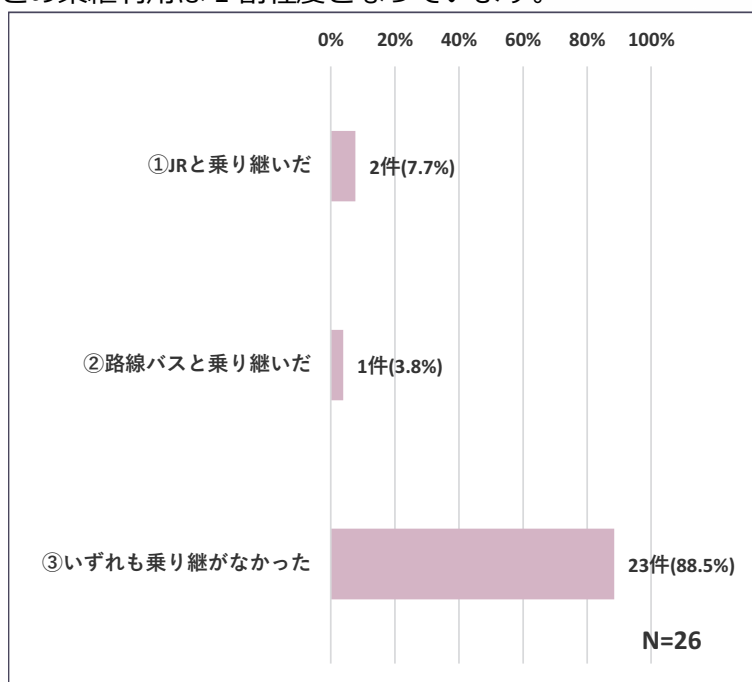


図 64 乗継利用の有無（アンケート調査結果）



デマンド交通を利用した方へお尋ねします。デマンド交通を使ってどちらの施設へ行かれましたか。(各々、選択肢から該当する全ての番号を選んで記入、必要な事項を記入)

・目的地の施設は③長万部町立病院、④ラルズマート長万部店が7割以上、①長万部町役場、⑨ツルハドラッグストア長万部店が5割以上となっています。

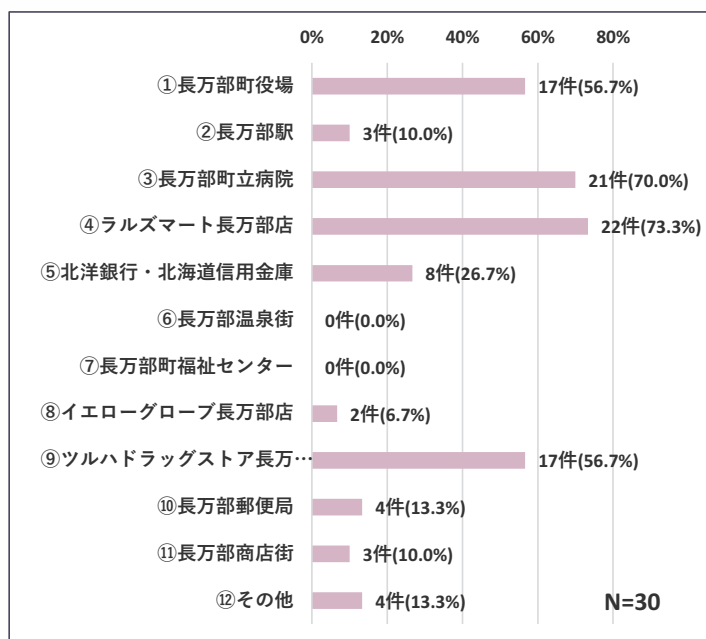


図 65 目的地の施設（アンケート調査結果）

3.デマンド交通の満足度についてお尋ねします。

デマンド交通の運行等の満足度についてお尋ねします。また、「不満」、「やや不満」をお答えの方へ、お気づきの点がありましたら、お書きください。(ご登録した方で話し合われて回答ください)(登録のみで利用しなかった場合は、分かる範囲でご回答ください)

・満足度については、⑦自宅までの送迎に満足した人が8割を超えています。

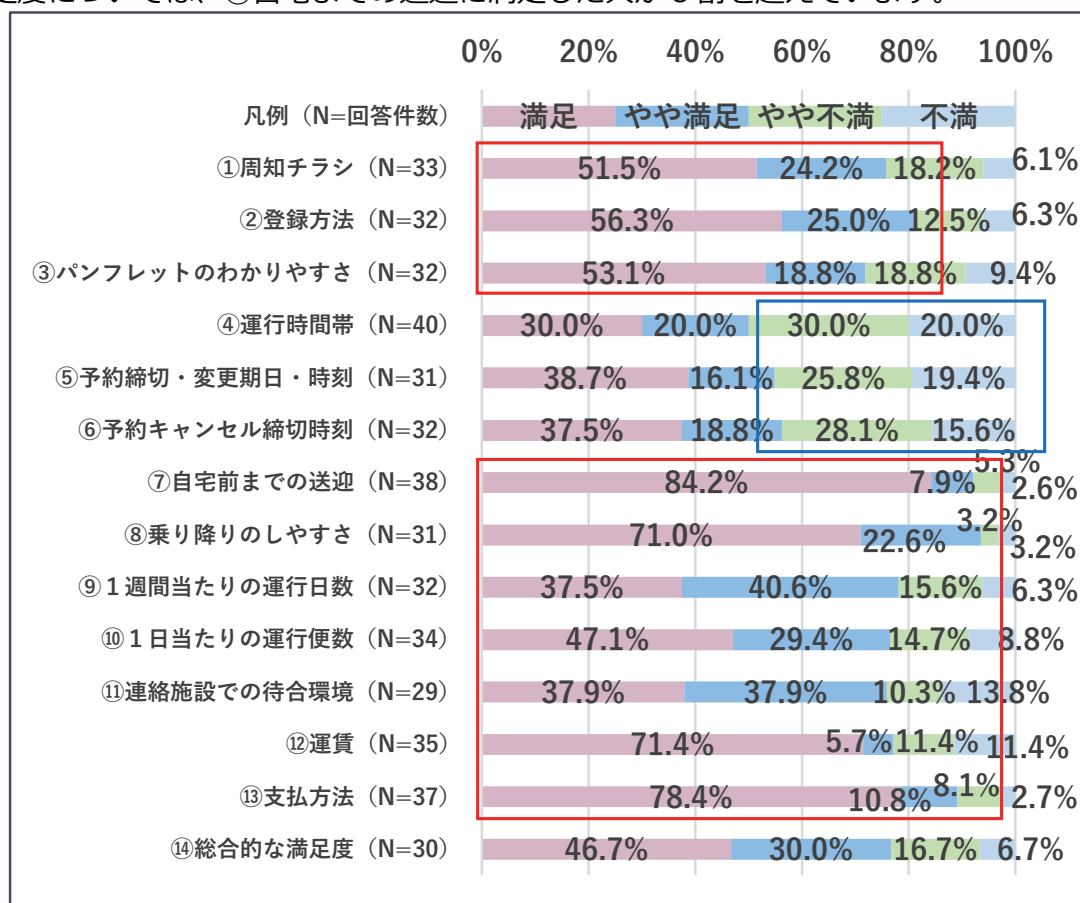


図 66 デマンド交通の満足度（アンケート調査結果）

4. 今後の運行方法などについてお尋ねします。

今回のデマンド交通は、本格運行すべきと考えますか。(世帯で回答 1 つに○)

- ・デマンド交通の本格運行については、5 割以上が取りやめるべきと回答しています。

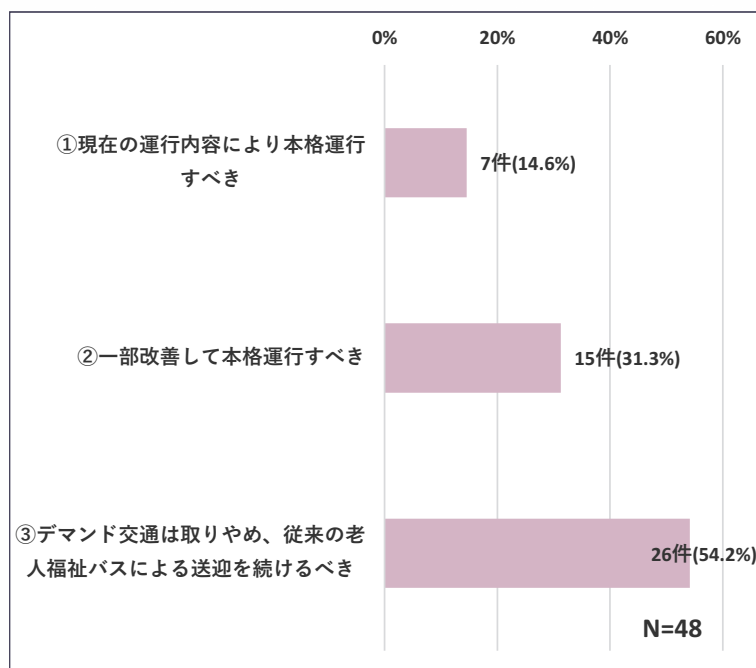


図 67 本格運行の是非（アンケート調査結果）

「②一部改善して本格運行するべき」をお答えの方へお尋ねします。改善すべき内容をお答えください。

- ・一部改善すべきと答えた人の 6 割が、運行時間帯を改善点として挙げています。

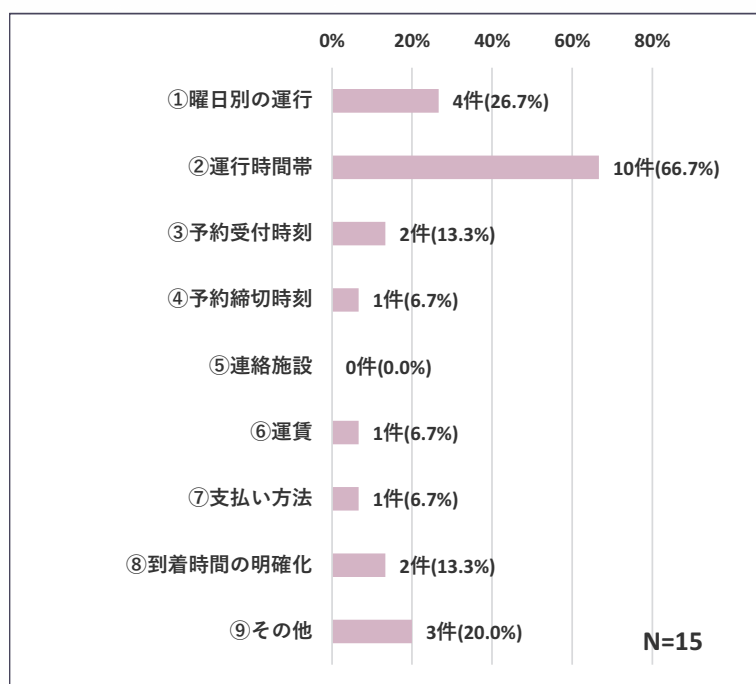


図 68 本格運行に向けての改善点（アンケート調査結果）

「③老人福祉バスによる送迎を続けるべき」をお答えの方へお尋ねします。改善すべき内容をお答えください(世帯で回答 1つに○)

・老人福祉バスを続けるべきと答えた世帯の9割が、③予約しなくていいからを理由として挙げています。

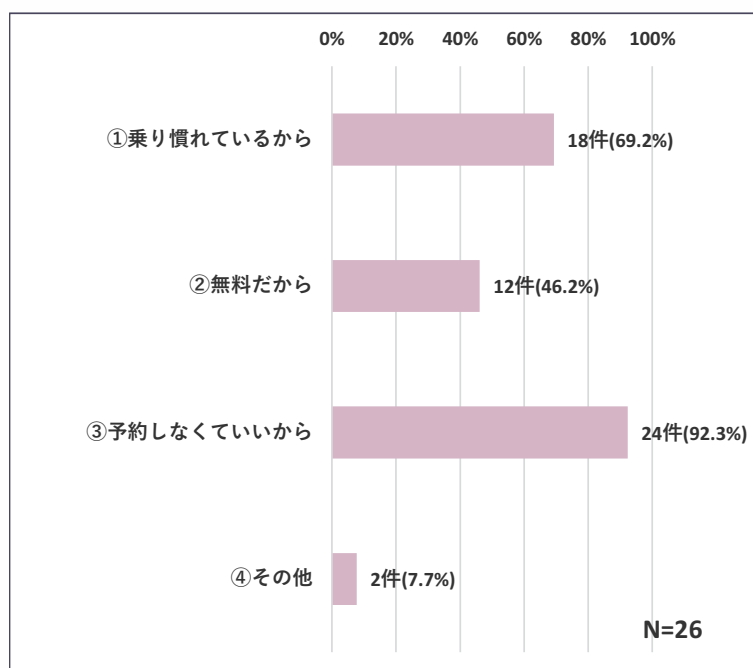


図 69 老人福祉バスを続けるべき理由（アンケート調査結果）

運行時間についてお尋ねします。デマンド交通の運行にあたって、あなたが必要とする時刻をお書きください。(世帯で回答 外出時・帰宅時のそれぞれ2つ以内)

- ・外出時刻としては8時～10時が多く、午後では13時が多い状況です。
- ・帰宅時刻としては12時～15時が多く、18時～22時と答えた世帯はいない状況です。

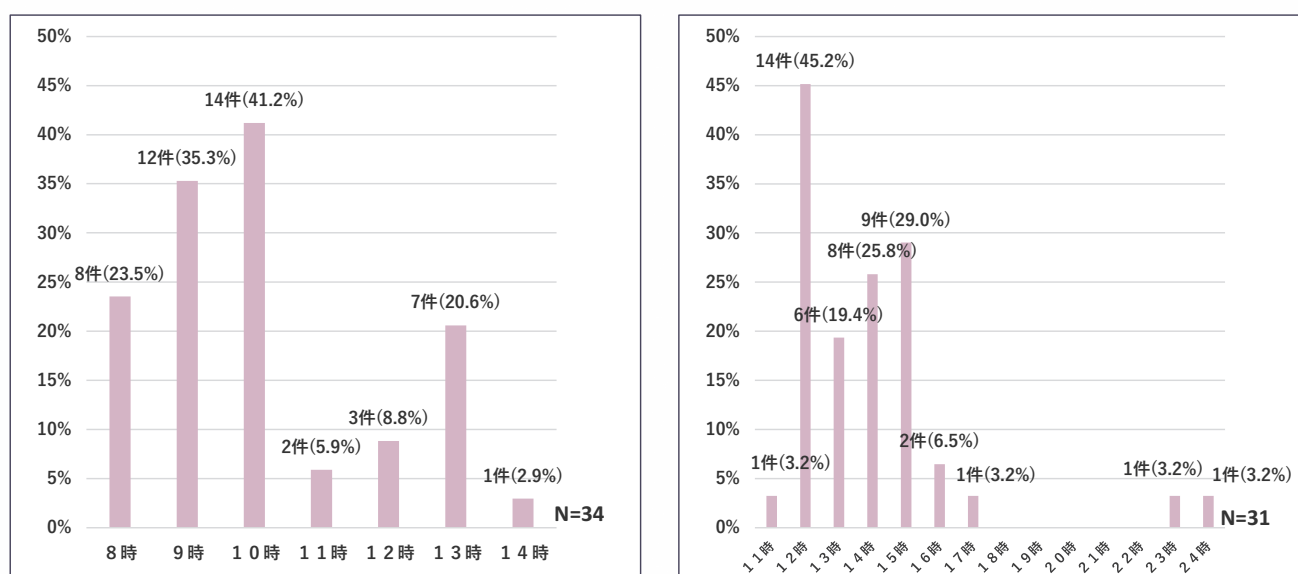


図 70 運行が必要な時刻（アンケート調査結果）

今回、「町役場」、「JR 長万部駅」など 8 箇所について、デマンド交通で直接行くことができる「連絡施設」としましたが、この施設についてお答えください。(世帯で回答、1 つに○、必要な事項を記入)

- ・デマンド交通の連絡施設については、7 割以上の世帯が適切だと回答しています。

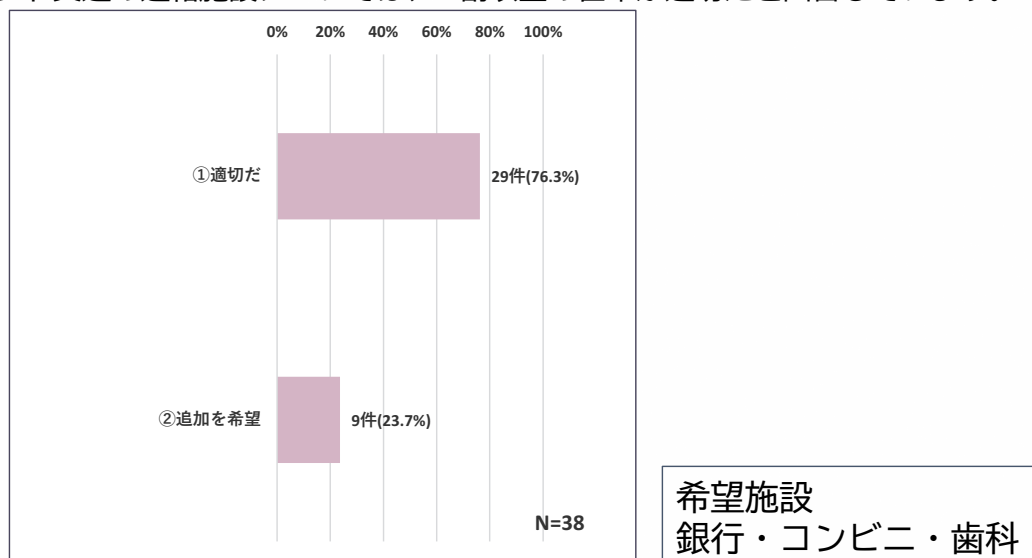


図 71 連絡施設の選定について（アンケート調査結果）

今回、運賃 300 円(大人)で運行しましたが、仮に 400 円とした場合、利用回数はどのようになりますか。(世帯で回答、1 つに○、必要な事項を記入)

- ・回答世帯の約半数が、運賃を 400 円とした場合も利用回数は変わらないと回答しています。

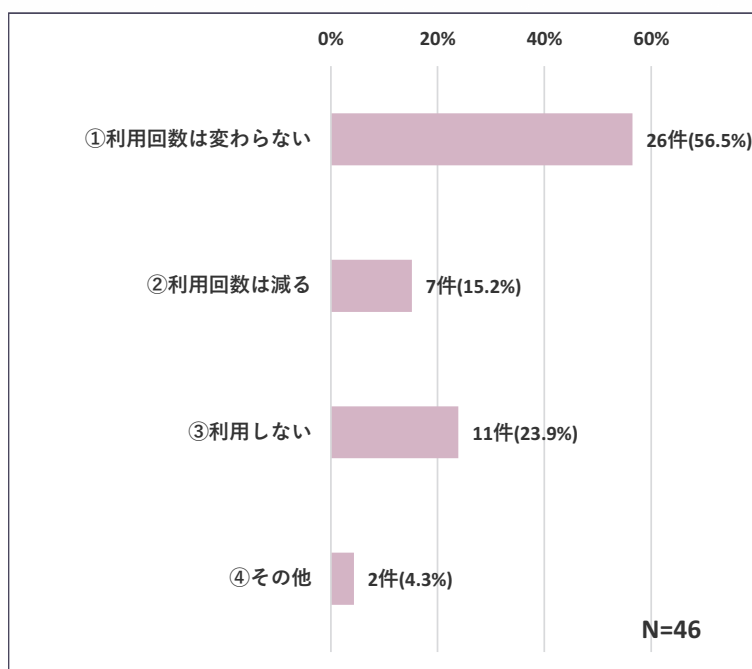


図 72 400 円になった場合利用回数は変わるか（アンケート調査結果）

その他、公共交通についてご意見等がありましたら、自由にお書きください

意見としては、課題の指摘・要望・提案が比較的多く、その内訳としては「予約してなくても運行していれば乗れるようにしてほしい」などの要望がみられたほか、「料金を安くしてほしい」、「空白地域を優先してほしい」などの提案があった。

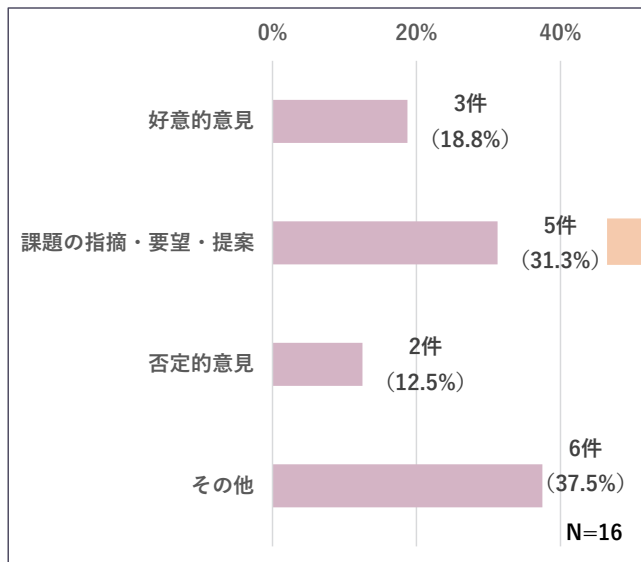


図 73 意見の性質（アンケート調査結果）

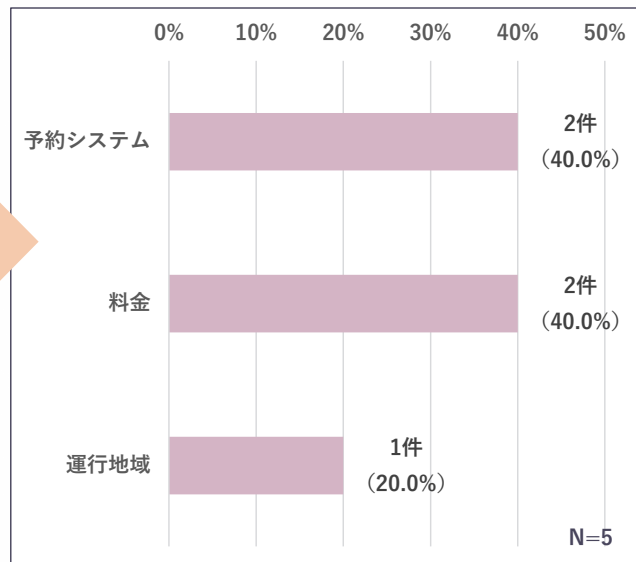


図 74 意見の分類（アンケート調査結果）

（3）短期実証調査結果

静狩方面は、老人福祉バスの輸送人数を上回るとともに、運行内容の一部改善を含めデマンド運行の本格運行を望む意見が多い結果となりました。しかし、従来の老人福祉バスの運行要望も一定数みられることから、地域の意見を反映しながら老人福祉バスのような路線運行による輸送方法を含めるなど、慎重に検討を進める必要があります。

蕨岱方面と国縫方面は、老人福祉バスの運行を要望する意見が多いことが明らかとなりました。このためデマンド交通ではないほかの輸送方法による検討が必要です。

6 地域公共交通計画の策定

6-1 基本理念と基本方針

地域公共交通の課題や短期間の実証調査結果から、長万部町地域公共交通の基本理念と基本方針を次のとおり定めます。

(1) 基本理念

無償の老人福祉バス等から受益者負担の考え方や安全に運行するためには経費がかかることを利用者に認識していただくことを念頭において、継続的な支払いが可能な範囲で有償による運行へ移行する住民参加型の地域公共交通体系を構築することを目指し、以下のとおり基本理念を定めます。

『有償による運行へ移行することにより、
住民自らが考える持続可能な
公共交通体系を構築する』

(2) 基本方針

基本理念を具体化するために、次の3つを基本方針として設定します。

基本方針 1 広域交通・地域間交通の利用促進

基本方針 2 町内公共交通体系の構築

基本方針 3 公共交通利用活性化策の検討

①基本方針 1 広域交通・地域間交通の利用促進

長万部町を走る広域交通・地域間交通は、JR 函館本線、JR 室蘭本線、函館バス函館長万部線、函館バス瀬棚線及びニセコバス寿都・長万部間の5路線が運行しているほか、JR 函館線廃線後には代替バスの運行が予想されます。それら輸送資源について、利用促進を図ることにより、町民に広域交通の利便性を確保します。

②基本方針 2 町内公共交通体系の構築

町内を移動する公共交通として、静狩方面でのデマンド交通あるいはコミュニティバスの運行について検討します。蕨岱方面、国縫方面では(仮称)高齢者路線バス利用料金助成制度の創出について検討します。また、タクシー利用券助成制度の利用促進を行います。

③基本方針 3 公共交通利用活性化策の検討

町民の公共交通の利用を活性化するため、自動車運転免許の自主返納、バスマップ等による情報提供、公共交通の乗り方教室の開催、新たな予約方法について検討します。

6-2 計画区域と計画期間

(1) 計画区域

本計画は、長万部町全域を計画区域とします。

(2) 計画期間

本計画は、令和5年度(2023年度)から令和9年度(2027年度)までの5年間を計画期間とします。

6-3 定量的な目標の設定

公共交通実態調査、将来人口等から、新たな公共交通の目標となる輸送人数、収益率及び行政負担額を定量的な目標として設定します。

(1) 将来の60歳以上人口の設定

定量的な目標を設定する上で、国立社会保障・人口問題研究所による推計では目標年次である令和9年(2027年)の60歳以上人口を以下としています。

表 28 将来の60歳以上人口

項目	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和9年 (2027年)	令和12年 (2030年)
国勢調査	2,465	—	—	—
社人研 ^{※1}	—	2,230	2,123 ^{※2}	1,963
伸び率	1.00	0.90	0.86	0.80

※1：国立社会保障・人口問題研究所 ※2：令和7年人口と令和12年人口から算定

(2) 定量的な目標の設定

各調査結果、将来の60歳以上人口及び人口伸び率から、新たな公共交通の目標となる輸送人数、収益率及び行政負担額を定量的な目標として設定します。

表 29 定量的な目標の設定

項目	現況値	目標値		
	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)	令和9年 (2027年)
デマンド交通等の 輸送人数 (人/年)	1,136	1,300	1,400	1,500
デマンド交通等の 収益率	0.00	0.10	0.15	0.20
デマンド交通等の 行政負担額 (千円)	1,414	1,604	1,700	1,795

【輸送人数】

- ・短期実証運行結果(2 か月間)を 12 カ月で推移させた値を令和 9 年の輸送人数とし、伸び率を計算
 $1,758(\text{令和 9 年の輸送人数}) \div 1,136(\text{令和 2 年の輸送人数}) = 1.55(\text{実証運行による伸び率})$
- ・60 歳以上人口の令和 9 年の伸び率と実証運行による伸び率を掛け、目標値に用いる伸び率を計算
 $0.86(\text{令和 2 年の 60 歳以上人口に対する令和 9 年の割合}) \times 1.55(\text{実証運行による伸び率}) = 1.33$
- ・先述の伸び率を用いて目標とする輸送人数を設定
 $1,136(\text{令和 2 年の輸送人数}) \times 1.33 = 1,511 \div 1,500 \text{ 人/年}$

※令和 7 年、8 年目標値は現況値と算出した令和 9 年の目標値を基に線形補間し、設定

【収益率】

- ・令和 2 年の現況値について、現行の老人福祉バスは無償運行のため収益率ゼロ
- ・令和 9 年収益について、輸送人数の目標値×想定運賃
 $1,500(\text{輸送人数の目標値}) \times 300(\text{想定運賃}) = 450,000$
- ・令和 9 年の運行費用について、短期実証運行のタクシー走行キロ換算値(2 か月間)を 12 カ月で推移させた値

※令和 7 年、8 年目標値は現況値と算出した令和 9 年の目標値を基に線形補間し、設定

【行政負担額】

- ・令和 2 年の行政負担額：老人福祉バスの直営分を除く、静狩方面と国縫方面で区分した値
- ・令和 9 年の行政負担額：運行費用(タクシー走行キロ換算)－収益
- ・令和 9 年運行費用：タクシー走行キロ換算(2 か月間)を 12 カ月で推移したと想定した値×増加率

※令和 7 年、8 年目標値は現況値と算出した令和 9 年の目標値を基に線形補間し、設定

(3) 公共交通の機能分担と性格・役割

基本理念と基本方針から、長万部町地域公共交通として位置づける各公共交通の機能分担、性格・役割を以下のとおり整理し、これを将来の公共交通体系とします。なお、JR 函館本線や地域間幹線系統のあり方については北海道後志地域公共交通計画と整合を図るとともに、今後、策定が予定されている道南地域及び胆振地域の広域公共交通計画とも整合を図ることが必要となります。

表 30 公共交通の機能分担と性格・役割

機能分類		性格・役割
広域幹線 ・ JR 函館本線（J R 代替バス） ・ JR 室蘭本線		・ 広域的な公共交通軸 ・ 通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
地域内公共交通等	広域交通 ・ 函館バス函館長万部線 ・ 函館バス瀬棚線 ・ ニセコバス寿都・長万部間	・ 広域的な公共交通軸で、かつ町内交通の骨格を形成する路線 ・ 通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
	地域内フィーダー系統 ・ 新たな公共交通（デマンド交通等）	・ 市街地と郊外部との間の生活を支える路線 ・ 通院、買物などの目的に対応
	補完交通 ・ タクシー	・ 主に通院、買物などの目的に対応
	無料送迎バス ・ スクールバス ・ 老人福祉バス	・ 児童生徒の登下校などに対応 ・ 高齢者の買物、通院等を利用（J R 代替バス運行まで暫定）
	交通結節点（J R 長万部駅）	・ 乗継拠点（待合空間、乗継ぎ情報提供）

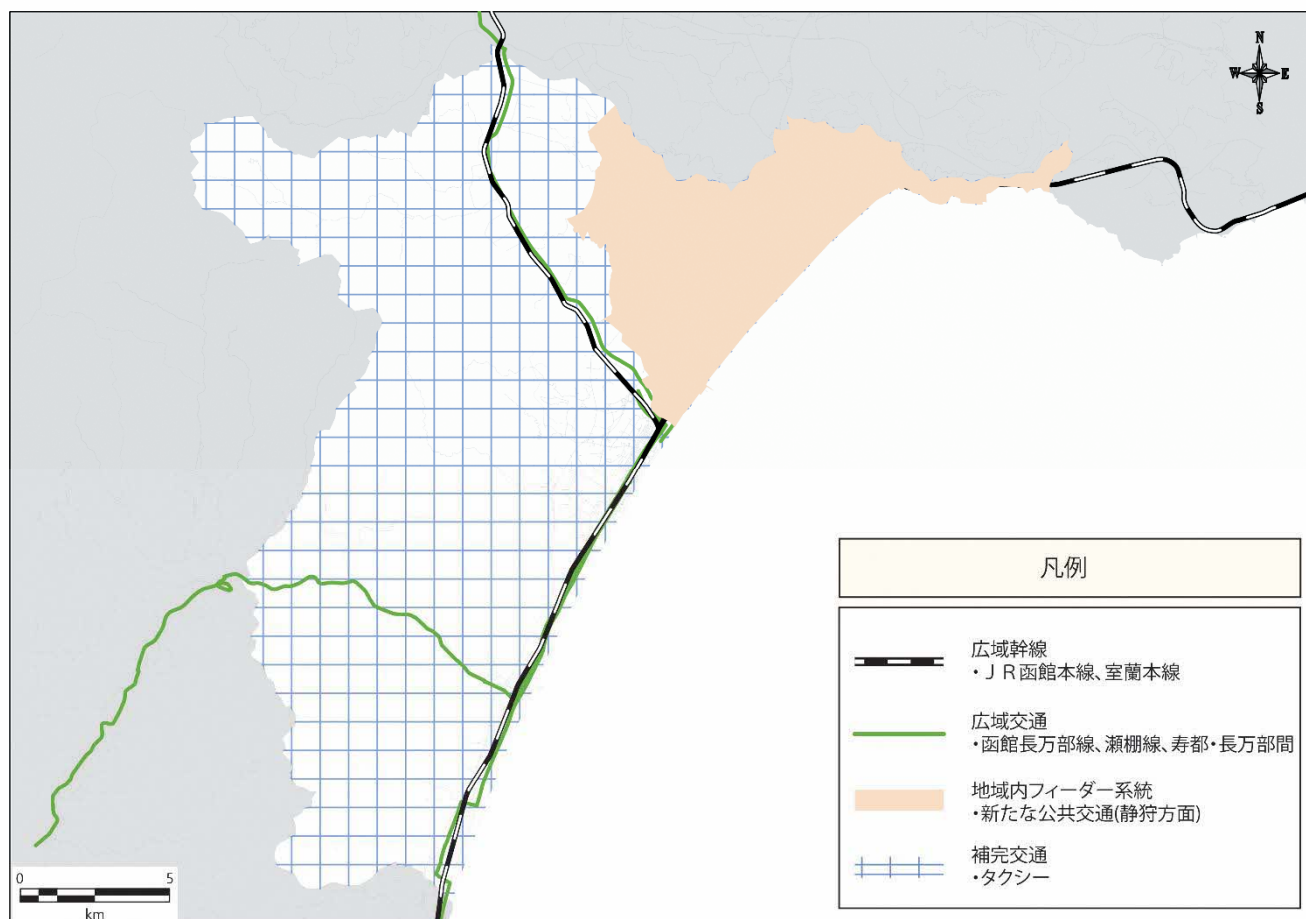


図 75 長万部町の公共交通体系

6-4 目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体の設定

基本理念に基づき、公共交通の機能分担と役割を担いながら、目標を達成するために行う公共交通施策及び実施主体について、基本方針ごとに以下のとおり設定します。

(1) 基本方針1 広域交通・地域間交通の利用促進

施策① JR 函館本線、あるいは代替バスの利用促進

【現状】					
・町内には JR 函館本線が運行していますが、利用者数が減少傾向にある状況です。 ・路線バスとの接続状況について、10 分以内に接続できる路線もありますが、乗継時間が 1 時間を超えている時間帯も多い状況となっています。 ・また、JR 函館本線は北海道新幹線の開通にあわせ、既存路線の廃線が決定しており、代替バスについて検討が進められている状況です。					
【事業概要】					
・JR 函館本線及び函館バス（株）の接続に配慮して町内公共交通等の運行を検討するとともに、駅前広場については現在の広場を活用しながら、新幹線駅の建設にあわせた乗継ぎ機能について検討します。 ・JR 函館本線廃線後の代替バスが早期に運行される場合、蕨岱方面の町内公共交通をも担うものとして利用促進策を検討します。 ・ニセコバス寿都・長万部間については、上記代替バスとの整合性など今後とも情報を収集します。					
【実施主体】					
・交通事業者、長万部町					
スケジュール	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年
	—	—	検討	検討	実施

施策② 函館バス（株）函館長万部線と瀬棚線の利用促進

【現状】					
・函館長万部線、瀬棚線の利用者数は減少傾向にあり、特に令和元年からは顕著な減少傾向を示しています。 ・また、公的資金も多く投入されており、令和 2 年には函館長万部線、瀬棚線あわせ約 370 万円を長万部町が負担している状況です。					
【事業概要】					
・地域間幹線系統である函館バス函館長万部線と瀬棚線は、国縫方面の町内交通をも担うものとして利用促進策を検討します。					
【実施主体】					
・函館バス（株）、長万部町					
スケジュール	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年
	検討	検討	実施	実施	実施

(2) 基本方針2 町内公共交通体系の構築

施策③ デマンド交通あるいはコミュニティバスの運行検討(静狩方面)

【現状】					
・ 静狩方面については、実証運行にてデマンド交通の運行に一定の理解が得られているものの、現行の老人福祉バスの運行が良いとの意見も多数存在している状況です。					
【事業概要】					
・ 輸送方法の検討にあたっては、予約が利用者からの評価が高い自宅前送迎と一体なものであることを説明しながら、定時定路線型のコミュニティ交通についてもあわせて検討することが必要であるため、運行について検討を行います。					
・ 時間をかけて地域住民の理解と協力を得ることが必要であるため、協議を行います。					
【実施主体】					
・ 町内の交通事業者、長万部町					
スケジュール	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
	検討	検討	検討・実施	実施	実施

施策④ (仮称)高齢者路線バス利用料金助成制度の創出(蕨岱方面、国縫方面)

【現状】					
・ 蕨岱方面、国縫方面については従来の老人福祉バスでの送迎が良いとの意見が多数を占めている状況です。					
【事業概要】					
・ 蕨岱方面については、従来どおりの老人福祉バスによる輸送を続けるものの、JR 函館本線の代替バスが早期に運行する場合、代替バスへの転換を検討します。					
・ 蕨岱方面の二セコバス寿都・長万部間、あるいは代替バス及び国縫方面の函館バス函館長万部線と瀬棚線については、利用を促進するための「(仮称) 高齢者路線バス利用料金助成制度」の創設を検討します。					
【実施主体】					
・ 交通事業者、長万部町					
スケジュール	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
蕨岱方面	—	—	検討	検討	実施
国縫方面	検討	検討	実施	実施	実施

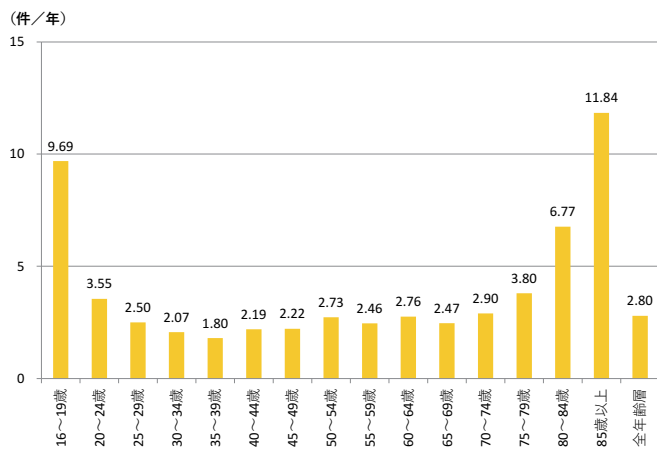
施策⑤ タクシー利用券助成制度の利用促進検討

【現状】					
・ 老人福祉バスは現状無償で運行しており、高齢化、老年人口増の影響により運行経費が増加傾向となっています。 ・ また、路線バスの収益率も低下しており、乗継ぎを考慮した利用促進が必要となっています。					
【事業概要】					
・ 高齢者福祉バスから路線バスの転換を進めるため、バス路線沿線から離れてお住まいになる高齢者を対象に、タクシー利用券助成制度の利用促進を検討します。					
【実施主体】					
・ 町内の交通事業者、長万部町					
スケジュール	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年
	検討	実施	実施	実施	実施



(3) 基本方針3 公共交通利用活性化策の検討

施策⑥ 自動車運転免許自主返納の促進

【現状】																																							
・ アンケート結果より年齢が高くなるにつれて運転への自信が増している状況であり、死亡事故の増加が懸念されています。																																							
【事業概要】																																							
・ 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知を行います。																																							
・ 長万部町独自の運転免許自主返納特典制度の研究を行います。																																							
・ 年齢が高くなるにつれて運転への過信が明らかとなっている状況を考慮し、アンケート結果と合わせ、年齢が高いほど死亡交通事故の発生率が高くなる情報等を発信する、高齢者モビリティマネジメント（MM）※の実施を検討します。																																							
 <table><caption>10万人当たり死亡交通事故件数</caption><thead><tr><th>年齢層</th><th>件/年</th></tr></thead><tbody><tr><td>16～19歳</td><td>9.69</td></tr><tr><td>20～24歳</td><td>3.55</td></tr><tr><td>25～29歳</td><td>2.50</td></tr><tr><td>30～34歳</td><td>2.07</td></tr><tr><td>35～39歳</td><td>1.80</td></tr><tr><td>40～44歳</td><td>2.19</td></tr><tr><td>45～49歳</td><td>2.22</td></tr><tr><td>50～54歳</td><td>2.73</td></tr><tr><td>55～59歳</td><td>2.46</td></tr><tr><td>60～64歳</td><td>2.76</td></tr><tr><td>65～69歳</td><td>2.47</td></tr><tr><td>70～74歳</td><td>2.90</td></tr><tr><td>75～79歳</td><td>3.80</td></tr><tr><td>80～84歳</td><td>6.77</td></tr><tr><td>85歳以上</td><td>11.84</td></tr><tr><td>全年齢層</td><td>2.80</td></tr></tbody></table>			年齢層	件/年	16～19歳	9.69	20～24歳	3.55	25～29歳	2.50	30～34歳	2.07	35～39歳	1.80	40～44歳	2.19	45～49歳	2.22	50～54歳	2.73	55～59歳	2.46	60～64歳	2.76	65～69歳	2.47	70～74歳	2.90	75～79歳	3.80	80～84歳	6.77	85歳以上	11.84	全年齢層	2.80	北海道高齢者運転免許 自主返納サポート制度のお知らせ 北海道では、運転に不安を感じる高齢運転者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを行うため、自主返納をした道内在住の65歳以上の方が、協賛店で様々な特典・サービスを受けられる「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」を令和2年10月1日から実施しています。  協賛店のサービスを受けるためには 「運転経歴証明書」が必要です。 自主返納をした方や、更新期限が切れて失効した方は、申請により「運転経歴証明書」の交付が受けられます。 ※自主返納した日、又は平成28年4月以降に免許が失効した日から5年内の申請に限ります。 ※運転経歴証明書交付済みシールの申請もできます。 運転免許証とほぼ同じ様式で身分証明書として利用できます。 申請方法は、運転免許試験場、警察署にお問い合わせください(手数料1,100円)。		
年齢層	件/年																																						
16～19歳	9.69																																						
20～24歳	3.55																																						
25～29歳	2.50																																						
30～34歳	2.07																																						
35～39歳	1.80																																						
40～44歳	2.19																																						
45～49歳	2.22																																						
50～54歳	2.73																																						
55～59歳	2.46																																						
60～64歳	2.76																																						
65～69歳	2.47																																						
70～74歳	2.90																																						
75～79歳	3.80																																						
80～84歳	6.77																																						
85歳以上	11.84																																						
全年齢層	2.80																																						
10万人当たり死亡交通事故件数			北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度																																				
出典：警察庁交通局			出典：北海道 HP																																				
※「モビリティマネジメント（MM）」とは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組 を意味するもの。																																							
【実施主体】																																							
・ 所管警察署、長万部商工会、長万部町																																							
スケジュール	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年																																		
	—	—	検討	検討	実施																																		

施策⑦ バスの乗り方教室の実施検討

【現状】					
・高齢者ドライバーの運転技能検査開始にあわせ、運転免許自主返納者の増加が見込まれており、その際には公共交通を利用する状況が想定されます。 ・小中学校の統廃合に伴い、スクールバス輸送が増加しており、運行経費が増加する傾向となっています。					
【事業概要】					
・公共交通を身近に感じることができる環境を整えるために、地域住民や小中学生への路線バス乗り方教室の開催など、公共交通に慣れ親しむ機会の提供を検討します。 ・バスの乗り方教室とは別に、交通事業者への見学会やお仕事体験会等の開催を検討し、これをとおして乗務員の安定確保に寄与していくものとします。					
【実施主体】					
・交通事業者、長万部町					
スケジュール	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年
	検討	検討	実施	実施	実施

施策⑧ 公共交通利用ガイドの作成等

【現状】					
・アンケートより、あると便利な公共交通サービスとして「乗継ぎしやすさ」、「バスなどを待つことができる休憩所」、「公共交通パンフレット」の意向がある状況です。					
【事業概要】					
・JR 函館本線ほか路線バス事業者 2 社及び町内公共交通が運行するなか、各公共交通の運行路線、停留所及び公共・公益施設へのアクセス情報等を把握することができる公共交通利用ガイドの作成について検討します。 ・運行時刻については毎年、夏・冬の変更・見直しがある場合を想定し、QRコード等にて交通事業者各社の運行時刻情報にアクセスすることで、長期間の使用についても配慮します。 ・公共交通利用ガイドに交通事業者の乗務員不足の状況や、就職情報等についてもお知らせするものとします。					
【実施主体】					
・交通事業者、長万部町					
スケジュール	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年
	—	—	検討	検討	実施



施策⑨ 新たな予約方法の検討

【現状】					
・ デマンド交通について、実証実験では電話での予約としており、それ以外の予約方法については実施していない状況です。					
【事業概要】					
・ 仮にデマンド交通の導入を図る場合、耳が不自由な方、電話でのコミュニケーションがとりづらい方に対応した予約方法について検討 ・ 耳が不自由な方にはFAX予約、コミュニケーションがとりづらい方には自動音声予約が考えられる ・ デマンド交通の導入する時点で、新たな技術等を調査検討					
【実施主体】					
・ 町内の交通事業者、長万部町					
スケジュール	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
	—	—	—	検討	検討

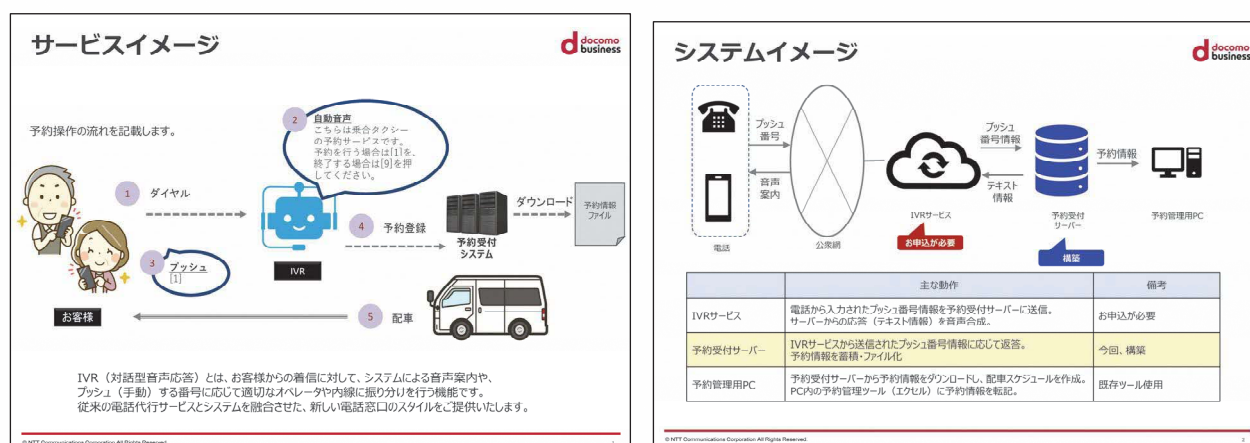


図 76 自動音声予約システム

※導入する場合の初期費用約 200 万円、維持費用月額 3 万円程度

6-5 計画の推進

(1) 計画の進行管理

公共交通施策の推進にあたっては、行政や交通事業者のみならず、住民の理解・参加・協力が不可欠です。地域一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要であり、施策の推進をとおして地域が一体となって地域公共交通に向き合うことが重要です。

本計画の策定後は PDCA サイクルに従い、長万部町地域公共交通活性化協議会において計画の進捗状況の確認と、検証・評価を継続的に行うものとします。

具体的には、1年ごとに施策の実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組内容の見直しを行います。また、5年後に本計画で掲げた評価指標である目標値の評価を実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について検証していきます。



図 77 PDCA サイクル（1年ごと・5年後）



長万部町
地域公共交通計画
令和5年(2023年)4月策定