

松前町地域公共交通計画 【概要版】

令和5年9月
松前町
松前町地域公共交通活性化協議会

1 計画策定について

計画策定の背景と目的

⇒本編P1

当町の人口は、令和4年4月1日の住民基本台帳人口において、6,356人となっており、その内65歳以上の高齢人口は3,296人（51.9%）と、北海道内で高齢化率が上位に入るほど少子高齢化が進行しています。

町内交通は、地域間幹線系統に接続する地域内フィーダー系統として、「大漁くんバス」を2014（平成26）年10月から運行しており、地域間幹線系統と合わせて、町内の公共交通ネットワークを形成しています。その他、民間企業が運行するハイヤー、福祉有償運送及び福祉タクシー、スクールバス等の町営交通により町内の移動が確保されていますが、人口の減少や高齢化による需要の減少、運転手不足などの課題から、現状の交通体系の維持が課題となっています。

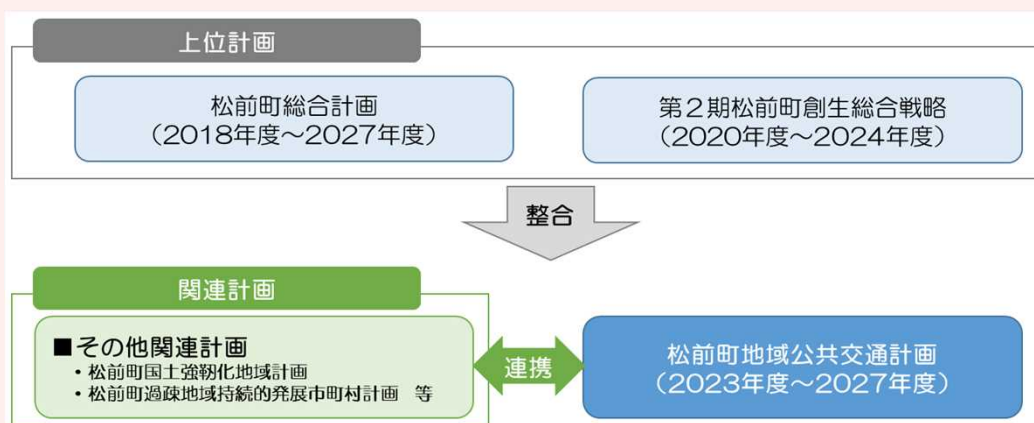
このような中、国では更なる持続可能な公共交通の実現を目指し、2020（令和2）年11月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域交通のマスタープランである地域公共交通計画の策定が努力義務化され、原則として全ての地方公共団体が地域公共交通計画を策定することとなりました。

地域公共交通の現状や法改正等を踏まえ、現在の町民の移動ニーズや公共交通の課題等を把握し、持続可能な公共交通体系を構築するための、地域交通のマスタープランとなる「松前町地域公共交通計画」を策定します。

計画の位置づけ

⇒本編P2

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「松前町総合計画」を最上位計画とするとともに、交通・まちづくりに関連するその他の関連計画と連携し、まちづくりと一体となった望ましい公共交通体系のあり方を明らかにします。



図：計画の位置付け

計画の区域・計画期間

⇒本編P2

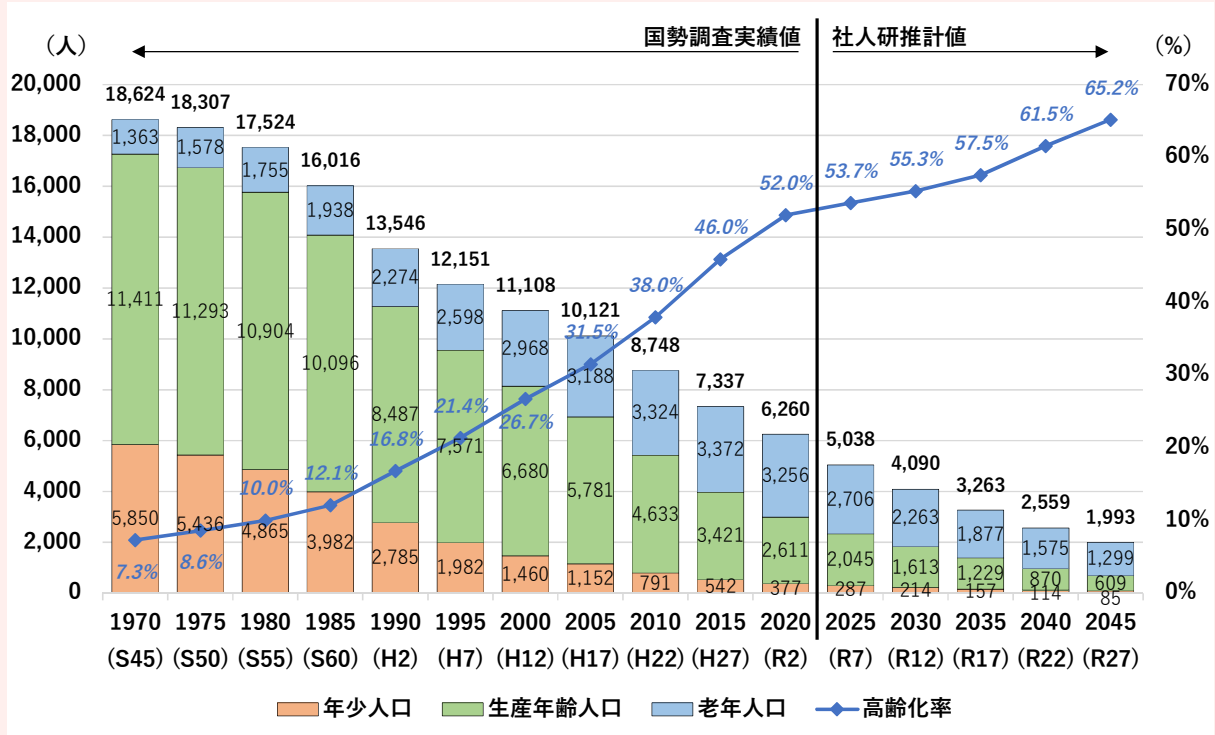
松前町全域を計画対象区域とし、2023（令和5）年度から2027（令和9）年度までの5年間を計画期間とします。

2 地域と交通の現状

人口動態

⇒本編P11

国勢調査における当町の人口は、1955（昭和30）年の20,072人をピークに減少し、2020（令和2）年では6,260人となっています。また、高齢化率は52%を超えており、町民の半数以上が65歳以上となっています。

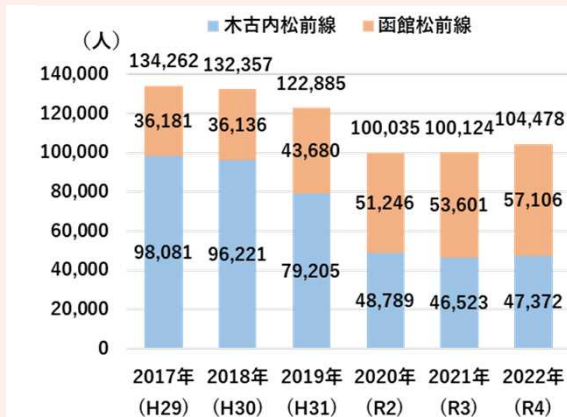


図：人口推移と将来推計（国勢調査及び第2期松前町人口ビジョンより）

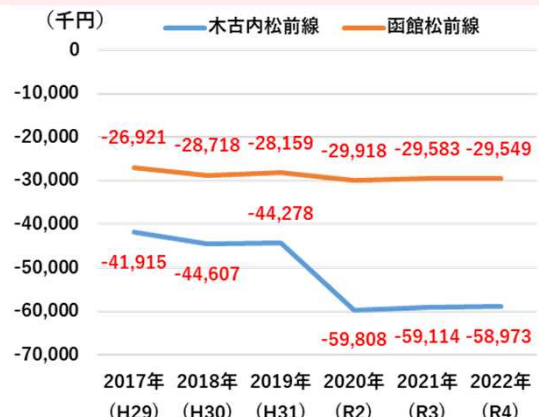
路線バス

⇒本編P27～31

路線バスは、函館バス株式会社が木古内松前線と函館松前線の2路線4系統を運行しています。木古内松前線と函館松前線合わせて、年間で約13万人が利用していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数が約10万人まで減少しており、収支も悪化しています。木古内松前線と函館松前線は、地域の広域移動を支える地域間幹線系統として位置づけられており、国と北海道による欠損補助が行われていますが、補助の要件を満たすことが危ぶまれる水準まで利用が減少しています。



図：路線バス輸送人員



図：路線バス収支状況

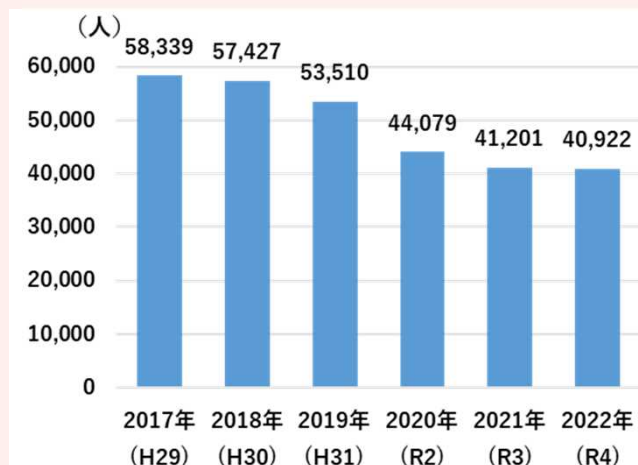
大漁くんバス

⇒本編P32～33

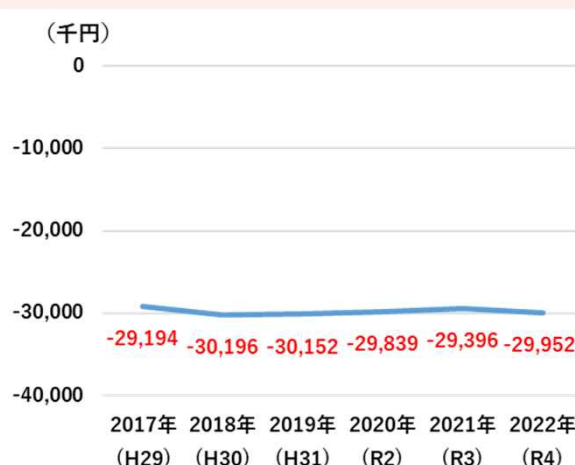
「大漁くんバス」は、函館バス株式会社が町内を運行する地域生活バスで、町内一律100円という定額低運賃の実現を行っています。

利用者数は、年間約6万人が利用していましたが、2020年度以降は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数が約4万人まで減少しています。

収支状況は、年間3,000万円台の赤字額で推移しており、国と町による欠損補助が行われています。



図：大漁くんバスの輸送実績



図：大漁くんバスの収支状況

ハイヤー

⇒本編P36～37

松前町は、木古内町、知内町、福島町を含む松前圏としてタクシーの営業区域が設定されています。町内では、法人タクシー事業者として、松前自動車運輸株式会社が本社営業を構成しており、車両2台で運行を行っています。

ハイヤーの利用状況は、2019（平成31）年度で11,000人以上となっていました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020（令和2）年度以降は減少傾向となっています。

また、ハイヤーの利用目的は、日常的な通院や買い物が多くなっています。



図：タクシー輸送人員

スクールバス及び病院無料送迎バス

⇒本編P38～39・40～41

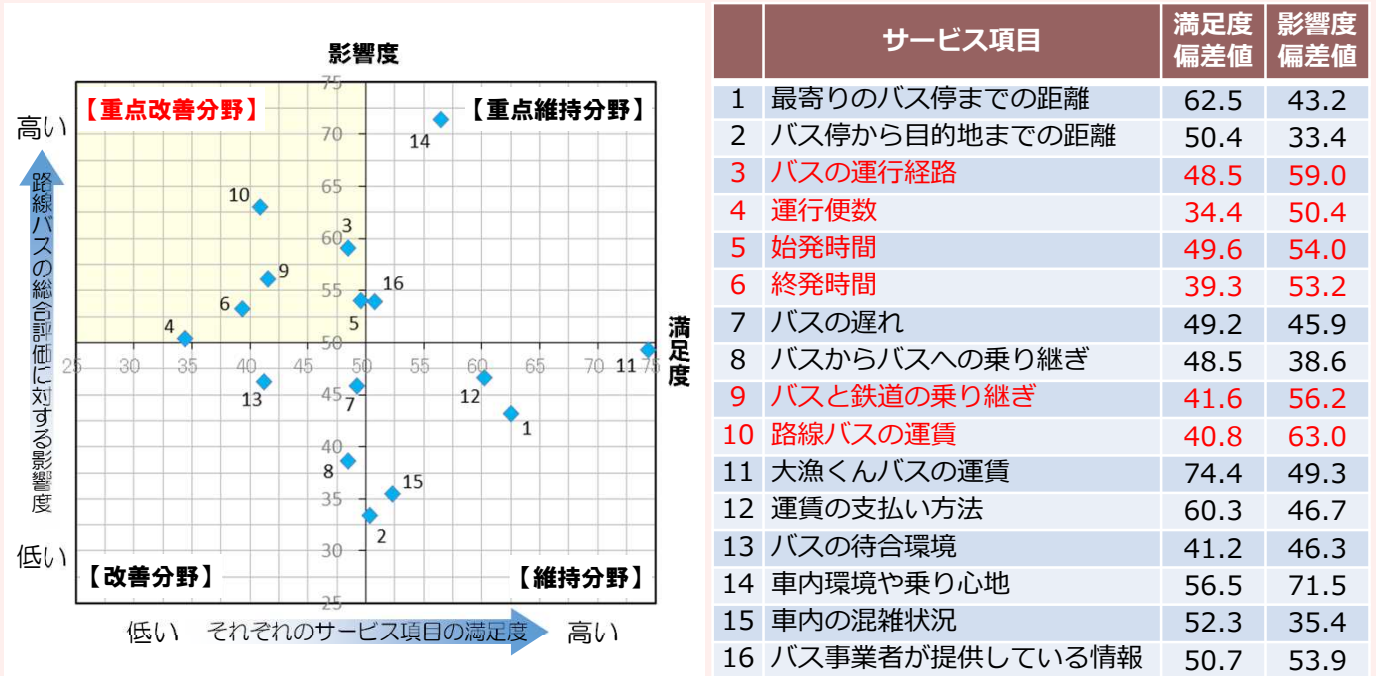
スクールバスは、中学校が1校3系統、小学校が2校3系統で運行しています。このうち、松前中学校と松城小学校の4系統は、函館バス株式会社への委託により運行されています。一方で、函館バス株式会社への委託により運行しているスクールバスの利用者数は、少子化の進行により、減少傾向となっています。

また、町立松前病院では、病院の患者を対象として、無料送迎バスを病院職員が運行しており、町内のみならず、隣接する福島町にも運行しています。利用者数は、近年減少傾向となっており、2021年度は、約9,000人の利用があります。

▼路線バスサービスの満足度（CSポートフォリオ分析）

⇒本編P58

満足度が低く、かつ、総合評価への影響度が高い「重点改善分野」に位置付けられたサービス項目は、「バスの運行経路」、「運行便数」、「始発時間」、「終発時間」、「バスと鉄道の乗り継ぎ」及び「路線バスの運賃」となっており、改善の優先度が高い項目となっています。



図：CSポートフォリオ分析（路線バス及び大漁くんバス利用者のみ）

CSポートフォリオ分析

項目別の満足度と総合満足度（全体評価）の関係から特に改善の優先度が高い項目を明らかにする分析手法。横軸は、各項目の満足度の偏差値。縦軸は、総合満足度（総合評価）への影響度の偏差値。満足度が低く影響度が高い項目が重点改善分野に位置づけられ、改善の優先度が高いと考えられます。

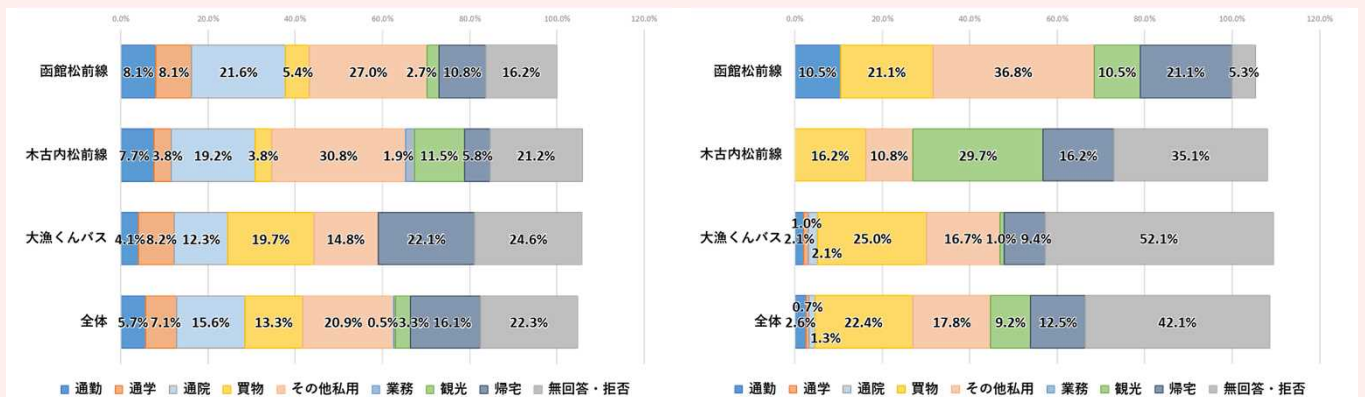
▼バスの利用目的

⇒本編P82

バスの利用目的は、平日では、「その他私用」の割合が高くなっており、次いで、「通院」の割合が高くなっています。休日では、「買い物」の割合が高く、次いで、「その他私用」の割合が高くなっています。

平日の「通勤」、「通学」の割合は、各路線で1～2割程度となっています。

また、休日では、木古内松前線において、「観光」の割合が最も高くなっています。



図：利用目的；平日（n=211：複数回答）

図：利用目的；休日（n=152：複数回答）

3 地域公共交通の課題と課題解決に向けた基本方針

地域公共交通の現状・問題点及び課題と基本方針

⇒本編P88

現状・問題点	課題	基本方針
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通カバー率は9割以上 路線バスは、町内の移動だけでなく町外の移動でも多く利用されている バスの利用者は、平日・休日ともに利用頻度の高い方が多い 大漁くんバスは、次の利用が多く、利用目的が明確となっている <ul style="list-style-type: none"> ▶松前出張所：乗り継ぎ ▶松前温泉：余暇（温泉） ▶建石団地前、町営団地前：買い物、通院 ▶松前病院前：通院 	公共交通ネットワークの維持	利便性が高く誰もが利用しやすい、持続可能な地域の公共交通体系の構築、維持
<ul style="list-style-type: none"> 始発・終発時間に関する満足度が低い傾向 昼～夕方にかけての運行便数が少なく、運行便数や運行経路に関する不満が多い 大漁くんバスの運賃満足度は高いが、路線バスの満足度は低い バス-バス間及びバス-鉄道間の乗り継ぎが不便 停留所の清掃状況や冬期のバス待ちなど厳しい待合環境 通学需要が見込まれる「松前高校前」の利用が少ない 	路線バスサービスの改善	
<ul style="list-style-type: none"> 人口減少や少子高齢化による公共交通利用者の減少 高齢男性による送迎実態が顕著 将来的に免許返納を検討している方の割合は約6割 運転免許返納の際の最も重要な条件では、公共交通の利用環境に関する意見が多い 豊岡地区や弁天地区など停留所までの距離が遠い 医療機関による送迎バスの運行 日常的なタクシーの利用が少ない 	人口減少、少子高齢化に対応した公共交通体系に向けた検討	
<ul style="list-style-type: none"> スクールバスの利用者数は減少傾向だが、現状での一般混乗は困難 医療機関等の無料送迎バス運行による公共交通利用者の減少 約2割の方が医療機関の無料送迎バスを利用した経験があり、その多くが町立松前病院 医療機関の無料送迎バスが無くなった場合、公共交通を利用して通院すると回答した割合が約5割 	輸送資源の有効活用（最適化）	
<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大により観光客が減少傾向 木古内松前線は「観光目的」の利用が多い 日常的に路線バスを利用する割合は「1割未満」 交通系ICカードの利用率は全体で約1割、「使い方がわからない」との回答が約3割存在 スマートフォンの普及率は全体で約6割 	アフターコロナに向けた公共交通の利用促進	
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用者減少と収支悪化 路線バスの運転手不足 ハイヤー運転手の高齢化 燃料費の高騰 	地域公共交通の維持	

4 目標達成のための施策及び事業

計画の目標

⇒本編P92～93

本計画の達成状況を評価するための指標及び現状地、将来の目標値を以下に設定します。
 なお、各指標のモニタリングは、毎年実施することとします。

目標1 持続可能な公共交通体系の確立と利便性の向上

指標	現状値 (R4)	目標値 (R9)	備考
町内にODを有する路線バスの利用者数	17,271 人	24,481 人	コロナ禍前(2019:R1年)の実績値を目標値とする。
大漁くんバスの人口1人当たりの年間利用回数	6.2 回	8.0 回	松前町創生総合戦略の数値目標を目標値とする。

目標2 町民利用と観光需要の両輪による公共交通の利用促進

指標	現状値 (R4)	目標値 (R9)	備考
啓発活動の実施回数	1	1	現状の実施状況を継続する。
広報紙への掲載回数	2	2	現状の実施状況を継続する。
周遊パス等の利用促進	0	1	新規に取り組みを実施する。

目標3 公共交通を支える仕組みづくり

指標	現状値 (R4)	目標値 (R9)	備考
函館松前線の収支率	53.6 %	57.7 %	コロナ禍前(2019:R1年)の実績値を目標値とする。
木古内松前線の収支率	30.1 %	49.7 %	コロナ禍前(2019:R1年)の実績値を目標値とする。
大漁くんバスの収支率	13.4 %	15.9 %	コロナ禍前(2019:R1年)の実績値を目標値とする。
函館松前線の平均乗車密度	6.0 人/km	5.0 人/km	地域間幹線系統補助に係る密度カットの基準以上とする。
木古内松前線の平均乗車密度	2.7 人/km	5.0 人/km	

整理した現状と問題点及び課題を基に、本計画の基本方針を整理します。

目標	施策項目	具体的施策
目標1. 持続可能な公共交通体系の確立と 利便性の向上	公共交通ネットワークの 維持及びサービス改善	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域間幹線系統の維持 ● 運行サービスの改善 ● 待合所環境の改善 ● ドア・ツー・ドアサービスの導入の検討 ● 運賃施策の検討 ● スクールバスと路線バス及び大漁くんバスとの一元化の検討 ● 運転免許返納者への支援検討
目標2. 町民利用と観光需要の両輪による 公共交通の利用促進	町民向けのモビリティ・ マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 統合時刻表作成・発行 ● バスマップ等の作成 ● 広報紙等による啓発 ● 交通系ICカードの普及促進
	観光需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 関係機関と連携した公共交通の利用促進 ● 観光客受入に向けた交通結節機能の強化と二次交通の確保
目標3. 公共交通を支える仕組みづくり	支援方策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の維持に向けた交通事業者への支援の検討 ● 運転手確保策の検討

5 計画達成状況の評価

計画達成状況の評価

- 本計画を推進するため、関係者と連携を図りながら施策等を実施し、設定した指標・目標の達成状況の評価するとともに、必要に応じて施策等の改善・見直しを行います。
- モニタリング結果は、松前町地域公共交通活性化協議会において情報共有を図るとともに、計画期間の最終年度には、総括の検証を行います。

