2023 年度～2027 年度

江差町地域公共交通計画

令和５年

令和７年３月一部改訂

江差町

江差町地域公共交通活性化協議会

【江差町地域公共交通計画　目次】

第１章　　計画策定にあたって 1
１.１　計画策定の背景と目的 1
１.２　計画の位置づけ 3
１.３　計画の区域 24
１.４　計画期間 24
第２章　地域の現状 25
２.１　位置・地勢 25
２.２　人口・高齢化 27
２.３　通勤・通学等の人流の動き 31
２.４　移動目的地となる施設の分布 32
第３章　地域公共交通の現状 36
３.１　道路網の状況 36
３.２　公共交通体系の状況 37
３.３　交通空白地域の整理 54
３.４　公共交通関連財政支出の整理 58
３.５　当町内を運行する公共交通で補完すべきターゲット 60
３.６　地域の現状及び地域公共交通の現状から見える課題（ニーズ） 61
第４章　地域公共交通に対するニーズ 62
４.１　住民ニーズ把握アンケート調査結果 62
４.２　江差マース実証実験結果 68
４.３　北海道江差高等学校への通学状況に関するアンケート調査結果 78
４.４　町民意見交換会結果 81
４.５　各種調査結果から見える地域公共交通へのニーズ 83
第５章　地域公共交通の方向性 84
５.１　計画期間内で解決すべき課題（重点課題） 84
５.２　計画の基本理念と基本目標、将来像 86
第６章　基本目標を達成するために行う事業 91
６.１　基本目標と事業の体系整理 91
６.２　実施する事業の内容及び実施スケジュール 92
６.３　事業の進捗状況を評価する指標及び計測方法 107
第７章　推進方針 112
第８章　江差町地域公共交通活性化協議会の運営方針 114
【江差町地域公共交通計画　用語集】 115

第１章　計画策定にあたって

１.１　計画策定の背景と目的

現在の当町における公共交通体系は、函館バス株式会社による広域交通（道南圏域の中心市である函館市や新幹線駅が立地している北斗市・木古内町までの基幹的広域バス路線のほか、檜山振興局管内の各自治体を中心に結ぶ準基幹的広域バス路線）が運行しているほか、有限会社桧山ハイヤーが町内の末端交通としての役割を担っています。

一方で、町内を運行する広域交通は国道・道道を中心に運行されており、また、当町の地域特性として国道・道道までアクセスする際、急勾配の坂道を徒歩で移動する必要があるなど、高齢化が進行する当町においては、町民が気軽に利用できる公共交通体系の構築は急務な課題となっています。

国は、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインし、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」を令和２年 11 月に改正しました。この改正により、地方公共団体は、地域の運送サービスの持続可能な提供に係る基本的な方針を定め、公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成が努力義務となりました。さらに、新型コロナウイルス感染症等の社会情勢の変化に伴う公共交通サービスの需要縮小等により、地域が主体となった公共交通の維持・確保の重要性が高まっています。

これらを背景として、町内の多様な公共交通を貴重な“資源”と捉え、町民等の移動実態に即した公共交通網へと生まれ変わりを目指すほか、公共交通サービスの需要創出に向けた取組をセットで展開し、当町における持続可能な公共交通網を構築していくために、当町の公共交通網の方向性を示す「江差町地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」の策定が必要となっています。

表　1-1　当町における各公共交通機関等の役割（その１）

交通機関		当町における役割等	主な運行区域
新幹線		本州への公共交通の主軸であり、東北・東京方面への早く広域的な移動を支える役割を担う当町から新幹線を利用する場合は、新函館北斗駅もしくは木古内駅まで移動する必要がある。	町外
ＪＲ		道内移動における公共交通の主軸であり、札幌方面への広域的な交通のほか、道南圏域での生活移動を支える役割を担う。当町から利用する場合、最寄り駅となる新函館北斗駅もしくは八雲駅まで移動する必要がある。	町外
広域交通	基幹的広域バス路線	道南圏域の中心市である函館市や新幹線駅が立地する北斗市・木古内町への公共交通であり、町民の生活交通及び町外からの来訪者の生活・観光移動を支える役割を担う。	町内外
	準基幹的広域バス路線	檜山振興局管内の各自治体を中心に結ぶ公共交通であり、町民の生活交通及び町外からの来訪者の生活移動を支える役割を担う。	町内外

表　1-2　当町における各公共交通機関等の役割（その２）

交通機関	当町における役割等	主な運行区域
フェリー	当町と奥尻島を結ぶ航路として運航しており、奥尻町民や奥尻島への来訪者の移動を支える役割を担う。	町内外
福祉有償運送	町内外の移動手段として、身体障がい者等の他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でバスその他の公共交通機関を利用することが困難な者の生活移動を支える役割を担う。	町内外
福祉バス	町民のコミュニティ活動を支える役割を担う。	町内外
生涯学習バス	町民の社会教育及び学校教育活動に関する移動の役割を担う。	町内外
北部乗合タクシー	当町北部の館線、稲見線、木間内線が廃止となった地域において、居住者の移動の足を確保する役割を担う。	町内
事前予約制乗合タクシー	当町北部の交通空白地域において、居住者の移動の足を確保する役割を担う。	町内
スクールバス	小中学校が統廃合となった地域の通学支援としての役割を担う。	町内
ハイヤー	上記公共交通では確保できない需要等を支える役割を担う。	町内外

1.2　計画の位置付け

（I）関係法令・上位計画等と本計画との関連性

本計画と関係法令及び上位・関連計画との関連性について、以下に整理します。

本計画は、関係法令に基づく計画であるとともに、まちづくりの一環としての公共交通のマスタープランとしての顔を持つ計画であることから、本計画と関係する法令を根拠とし、上位・関連計画との整合性を持った計画として策定します。

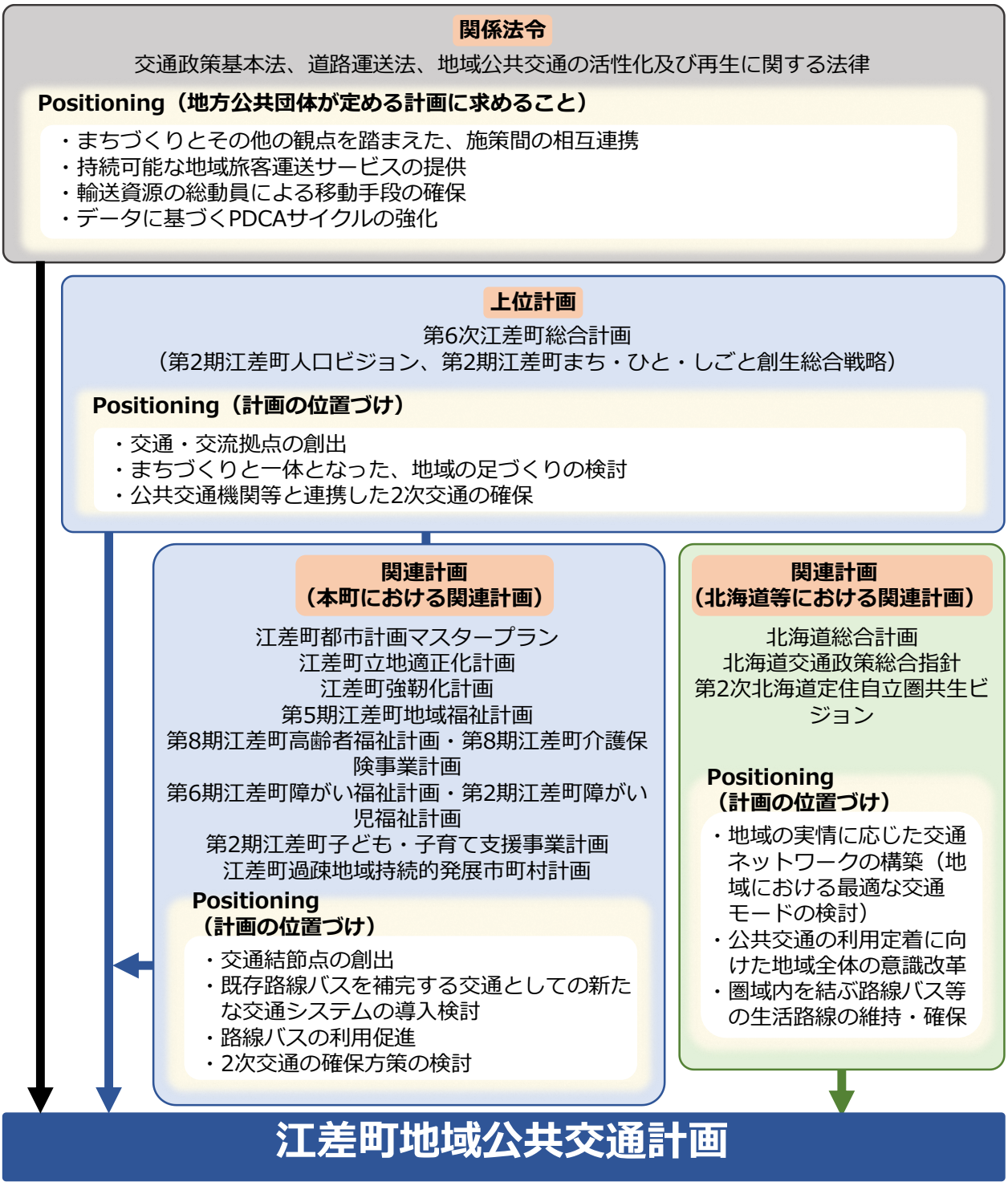


図　1-1　関係法令及び上位・関連計画と本計画の関係性

（II）関係法令

(II)-i 交通政策基本法（令和２年 12 月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、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。

表　1-3　交通政策基本法の概要

項目	内容
基本的認識	○交通が果たす機能 ・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、以下の内容に寄与 -豊かな国民生活の実現 -国際競争力の強化 -地域の活発な向上 ・大規模災害に的確に対応 ○環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	○豊かな国民生活の実現 ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障害者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ○地域の活力の向上 ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ○国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地方公共団体の施策	○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

Positioning（地方公共団体が定める計画に求めること）

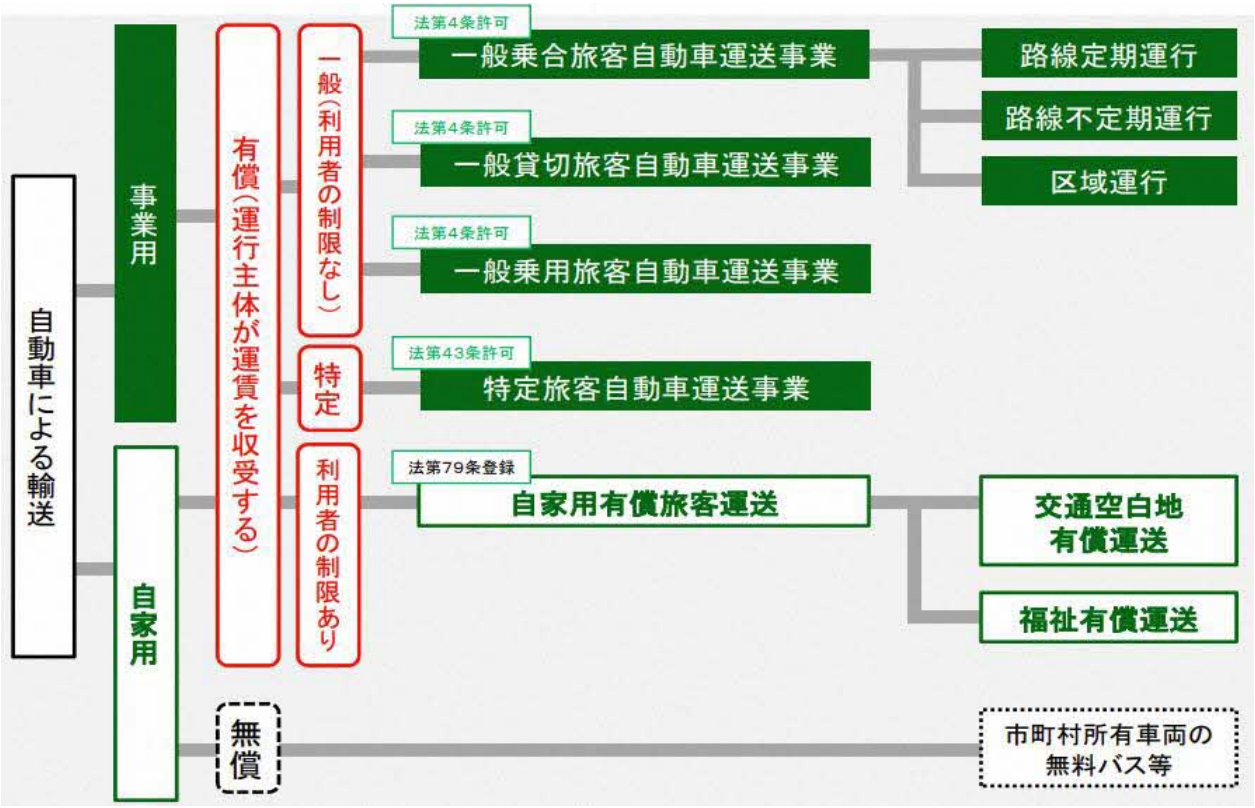
・まちづくりとその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

(II)-ii 道路運送法（令和４年６月改正）

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場など、旅客自動車運送事業を行うにあたり必要となる手続内容等について定めています。

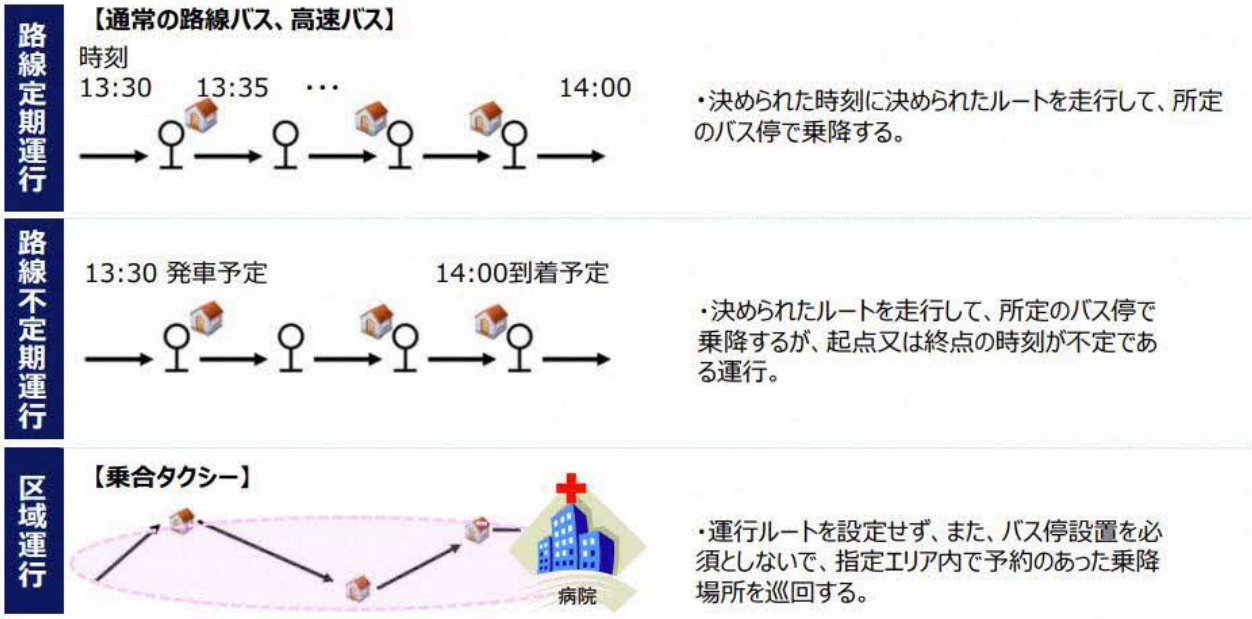
表　1-4　道路運送法の概要

項目	内容
目的	○道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること ○道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
定める運行の種別	○旅客自動車運送事業（4 条・43 条） ・一般乗合旅客自動車運送事業 -路線定期運行 -路線不定期運行 -区域運行 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ・特定旅客自動車運送事業 ○一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（21 条） ○自家用有償旅客運送（79 条） -公共交通空白地有償運送 -福祉有償運送
運行にあたって定める事項	○事業計画 ・路線又は営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 ○運行計画 ・運行系統（ルート） ・運行回数 ・運行時刻 ○運賃 ・上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） ・協議運賃（地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）

図　1-2　道路運送法上の事業区分と運行形態



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）

図　1-3　一般乗合旅客自動車運送事業のイメージ

(II)-iii 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和２年 11 月改正）

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。

表　1-5　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における改正の概要

項目	内容
改正の背景	○人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要 ○加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要
改正の概要	○地域が自らデザインする地域の交通 ・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（自家用旅客有償運送、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 ・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） -MaaS の円滑な普及促進に向けた措置

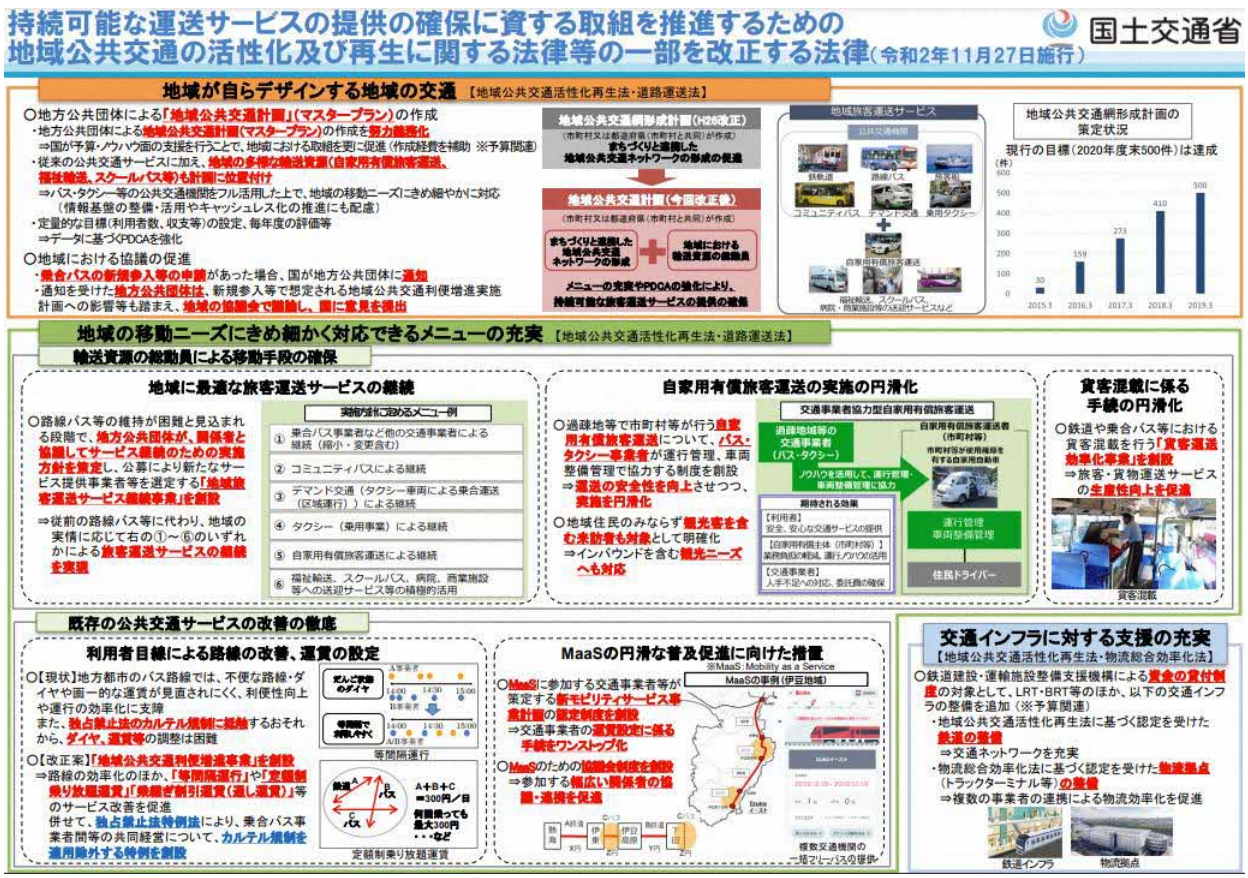
Positioning（地方公共団体が定める計画に求めること）

- 持続可能な地域旅客運送サービスの提供
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- データに基づく PDCA サイクルの強化

法改正

地域公共交通網形成計画	地域公共交通計画
「まちづくり」と「公共交通」が連携した面的な計画策定を重視	地域旅客運送サービスを「地域が自らデザインすること」を重視
«必須事項» ① 移動手段の確保、社会全体の価値向上等 ② 鉄道やバス等の個々の事業に関する留意事項 ③ 交通網の形成に資する事業評価 ④ 国、地方自治体、事業者の役割	**«必須事項»** ① 移動手段の確保、社会全体の価値向上、新技術を活用した利便性向上等 ② 鉄道やバス等の個々の事業、地域公共交通再編事業に対する留意事項 ③ 新しいモビリティサービスの活用 ④ 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する評価 ⑤ 国、地方自治体、事業者等の役割 ⑥ 災害対策との連携、感染症対策、共同経営等の活用

図　1-4　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正前後の違い



出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について（国土交通省）

図　1-5　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

（III）上位・関連計画

(III)-i 上位計画

①第６次江差町総合計画

（第２期江差町人口ビジョン、第２期江差町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

本計画の上位計画にあたる「第６次江差町総合計画」では、「旧江光ビル跡地やかもめ島周辺における交通・交流拠点整備」に加え、「町民等の継続的な生活の足の確保方策の検討」、「当町への来訪者の移動方策の確保」など、町民に加え来訪者等の移動の足の確保に係る施策を整理しています。

表　1-6　第６次江差町総合計画の概要

項目	内容
計画期間	令和２年度から令和 11 年度 ※第２期江差町まち・ひと・しごと創生総合戦略の計画期間は、令和２年度から令和６年度
目指すまちの姿	誇りある暮らしを未来へ紡ぎ、みんなでつくる自分たちごとのまちづくり 工工町・江差
まちづくりの基本目標	基本目標１：経済基盤を持続させる産業の振興 基本目標２：あたたかなつながりのある地域・ひとづくり 基本目標３：住民が元気に安心して暮らせる生活環境づくり 基本目標４：住民とともにあり続ける行政運営
本計画に関係する内容	基本目標１：経済基盤を持続させる産業の進行 （４）商工業 〇重点施策 ・商店街の拠点化 -拠点となる商店街の維持及び賑わい創出 （６）観光・江差追分 〇継続施策 ・江差に誘う -公共交通機関等と連携した２次交通の整備 基本目標２：あたたかなつながりのある地域・ひとづくり （８）子ども・子育て支援 〇継続施策 ・子育て支援体制の充実 -他市町村の医療機関で受診する妊産婦検診及び出産時の交通費を助成 （11）健康づくり 〇継続施策 ・安心して出産できる環境の確保 -他市町村の医療機関で受診する妊産婦検診及び出産時の交通費を助成

本計画に関係する内容	基本目標３：住民が元気に安心して暮らせる生活環境づくり （19）土地利用 〇重点施策 ・かもめ島周辺の観光・交流拠点としての土地利用の推進 -かもめ島周辺を①交通の拠点②物流の拠点③交流の拠点として位置付けし、マリーナエリア・南埠頭エリア・かもめ島エリアのコンセプトを明確にした北の江の島構想の着実な推進 （23）地域公共交通・情報通信 〇重点施策 ・面的な交通ネットワークの再構築 -地域公共交通網の実態把握・分析 -まちづくりと一体となった、まちづくりの装置としての、江差町らしい地域の足づくり（地域公共交通）の検討 〇継続施策 ・生活バス路線の確保 -路線バスの利用促進 ・フェリーの利用促進 -奥尻離島航路の維持整備対策の推進 -関係機関による利用促進活動の実施 ・交通弱者対策に向けた取り組み -路線バス廃止地区の代替交通手段の確保対策 -交通弱者のための移動手段の確保・運営体制についての検討

Positioning（計画の位置づけ）

・交通・交流拠点の創出
・まちづくりと一体となった、地域の足づくりの検討
・公共交通機関等と連携した２次交通の確保

(III)-ii その他関連計画

①本町における関連計画

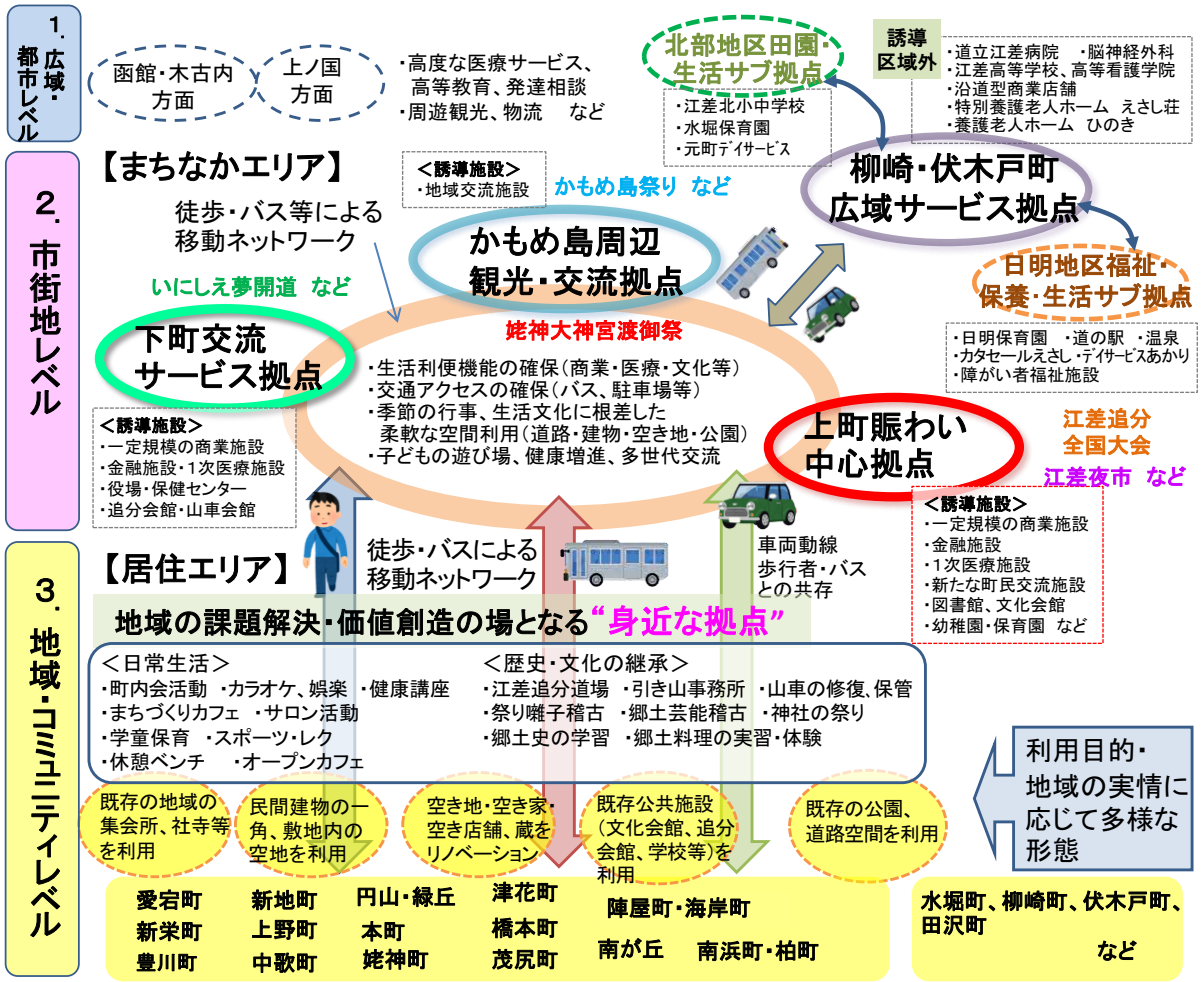
①-I）江差町都市計画マスタープラン・江差町立地適正化計画

江差町都市計画マスタープラン・江差町立地適正化計画では、公共交通に係る内容として、「かもめ島周辺における交通結節機能の確保」のほか、「既存路線バスを補完する交通としての新たな交通システムの導入検討」、「関係機関・事業者等を連携した 2 次交通の確保方策の検討」を整理しています。

表　1-7　江差町都市計画マスタープラン・江差町立地適正化計画の概要

項目	内容
計画期間	令和 2 年度から令和 21 年度
まちづくりのテーマ	歴史・文化・人々の絆が暮らしを彩り新しい出会いと賑わいを生み出す エエ町・江差
基本目標	目標１：歴史や文化を活かし、多世代が気軽に集まって交流する回遊型のまちなかづくり 目標２：地域の絆を感じながら、安心して暮らし続けることのできる居住地づくり 目標３：都市機能の利用を円滑にする持続的な移動ネットワークづくり 目標４：農林水産業の振興や都市・地域の健全な発展を促す“適材適所”の土地利用の実現
対応する都市の将来像	１．広域・都市レベル 〇檜山管内の生活サービスの拠点、ネットワーク -道南圏日本海側の観光・交流拠点 ２．市街地レベル 〇町内の中核的なサービス機能ネットワーク -季節や行事に合わせ町民が憩える交流拠点 ３．地域・コミュニティレベル 〇身近な環境で支え合い豊かに暮らせる -拠点・ネットワークづくり
本計画に関係する内容	■道路・交通の方針 （５）公共交通 〇基本方針 ・既存路線バスの利用促進を図ります。 ・路線バスを補完する新たな移動サービスを検討します。 〇個別方針・その他 ・かもめ島周辺では、路線バスと市街地内公共交通をつなぐ新たな交通結節機能の確保を検討します。 ・空路や鉄道からの 2 次交通については、利用者の利便性・快適性の向上を図る観点から、関係機関や事業者等と連携して検討を進めます。

本計画に関係する内容	・既存路線バスを補完する、デマンド交通、ライドシェア、フリー乗降など地域に合わせた新たな手法を検討します。 ■都市機能誘導区域内の取組 ○歩行者中心、まちなかへのアクセス強化 ・まちなかへのアクセス強化を図る、公共交通網や交通結節点の形成 -既存の路線バスのサービス水準を維持確保するとともに、まちなかへのアクセス強化を図るための新たな交通移動手段を検討するとともに、「かもめ島周辺観光・交流拠点」での交通結節点の形成を検討します。 ■居住誘導区域内の取組 ○安全性・交通利便性を確保するための取組 ・新たな公共交通システムの検討 -既存の路線バスによる公共交通サービスの維持保全に加え、市街地内をよりきめ細かにカバーする新たな公共交通システムの導入を、「地域公共交通網形成計画」の策定・推進も視野に入れながら検討していきます。



出典：江差町都市計画マスタープラン・江差町立地適正化計画

図　1-6　対応する都市の将来像

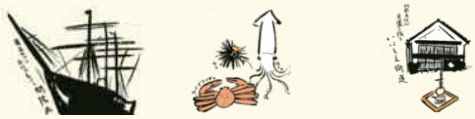
表　1-8　将来都市構造の総括

区分	拠点	軸	ゾーン
広域・都市レベル	**【メイン拠点】** **○かもめ島周辺観光・交流拠点** **○上町賑わい中心拠点** **○下町交流・サービス拠点** **○柳崎・伏木戸町広域サービス拠点** **【サブ拠点】** **○北部地区田園・生活サブ拠点** **○日明地区福祉・保養・生活サブ拠点**	**○広域連携軸** ・国道 227 号、228 号、229 号 ・函館江差自動車道 **○既存バス路線ネットワーク**	**○都市地域** ・江差市街地、北部・日明エリア（都市計画区域内） **○農業地域** ・水堀町、越前町、中網町、小黒部町、朝日町、鰔川町 **○森林地域** ・東山、桧岱、萩ノ岱、砂川、町民の森、檜山古事の森
市街地レベル	**○かもめ島周辺観光・交流拠点** **○上町賑わい中心拠点** **○下町交流・サービス拠点**	**○まちなか回遊ネットワーク** **○既存バス路線ネットワーク** **○新たな移動サービスによるネットワーク**	**○商業地** **○住宅地** **○工業地**
地域・コミュニティレベル	**○身近な拠点の形成・運営** ・空き店舗・空き地の活用、リノベーション ・既存の集会施設の活用。更新時の多用途複合化 ・その他公園・広場、空き地、社寺、蔵	○商店街の目抜き通りや路地空間 ○高台への避難路	
都市計画マスタープラン	商業地、沿道業務地、高度利用住宅地	道路・交通の方針	土地利用の方針
立地適正化計画	都市機能誘導区域	基幹的な交通ネットワーク	居住誘導区域（用途地域内）

出典：江差町都市計画マスタープラン・江差町立地適正化計画

Positioning（計画の位置づけ）

- かもめ島周辺における交通結節機能の確保
- 既存路線バスを補完する交通としての新たな交通システムの導入検討
- 関係機関・事業者等を連携した２次交通の確保方策の検討



①-II）江差町強靭化計画

江差町強靭化計画では、公共交通に係る内容として、「Wi-Fi 環境の充実や高速通信環境の整備検討」のほか、「路線バス廃止地区の代替交通手段の確保対策」、「交通弱者のための移動手段の確保・運営体制の検討」、「路線バスの利用促進」、「関係機関と連携した奥尻離島航路の維持」を整理しています。

表　1-9　江差町強靭化計画の概要

項目	内容
計画期間	令和２年度から令和７年度
強靭化の目標	目標１：人命の保護が最大限図られること 目標２：町及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること 目標３：町民の財産及び公共施設に係る被害の最小化 目標４：迅速な復旧復興
本計画に関係する内容	１-７　情報収集・伝達の不備・途絶等による死傷者の拡大 〇関係機関の情報共有化・住民等への情報伝達体制の強化 ・Wi-Fi 環境の充実や高速通信環境の整備検討 〇外国人、観光客、高齢者等の要配慮者対策 ・Wi-Fi 環境の充実や高速通信環境の整備検討（再掲） ・路線バス廃止地区の代替交通手段の確保対策の実施 ・交通弱者のための移動手段の確保・運営体制についての検討 ・路線バスの利用促進 ・奥尻離島航路の維持整備対策の推進 ４-４　町外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止 〇交通ネットワークの整備 ・路線バスの利用促進（再掲） ・奥尻離島航路の維持整備対策の推進（再掲） ・関係機関によるフェリー利用促進活動の実施 ５-２　町内外における物流機能等の大幅な低下 〇港湾の機能強化 ・奥尻離島航路の維持整備対策の推進（再掲） ・関係機関によるフェリー利用促進活動の実施（再掲）

Positioning（計画の位置づけ）

- Wi-Fi 環境の充実や高速通信環境の整備検討
- 路線バス廃止地区の代替交通手段の確保対策
- 交通弱者のための移動手段の確保・運営体制の検討
- 路線バスの利用促進
- 関係機関と連携した奥尻離島航路の維持

①-III）第５期江差町地域福祉計画

第５期江差町地域福祉計画では、公共交通に係る内容として、「高齢者等が社会参加等をできる環境整備」を整理しています。

表　1-10　第５期江差町地域福祉計画の概要

項目	内容
計画期間	令和４年度から令和８年度
基本理念	「助け愛・支え愛」を未来へつなげ 誰もが安心して暮らせるまちづくり
基本目標	基本目標１：福祉サービスを利用しやすい“仕組みづくり” 基本目標２：安全で安心な暮らしを支える“基盤づくり” 基本目標３：気軽に参加できる“環境づくり”
本計画に関係する内容	基本目標２：安全で安心な暮らしを支える“基盤づくり” ■安全で安心な環境の充実 （１）福祉サービス提供体制の充実 〇具体的な取組 ・福祉バスの運行にあたっては、高齢者をはじめ、住民の福祉活動の促進と社会参加の充実を図ります。 （２）地域の見守り支援体制の構築 〇共通して取り組むべき事項 ・高齢者等の移動手段への支援 -高齢者等の自立と社会活動への参加を促進するため 65 歳以上の方を対象に、町内を運行する路線バス運賃の半額助成を実施します。 -また、通院等外出支援を目的として「外出支援サービス」と「福祉タクシー利用券の交付」を実施します。

Positioning（計画の位置づけ）

・高齢者等が社会参加等をできる環境整備

①-IV）第９期江差町高齢者福祉計画・第９期江差町介護保険事業計画

第９期江差町高齢者福祉計画･第９期江差町介護保険事業計画では、公共交通に係る内容として、65 歳以上の高齢者を対象とした交通費助成事業や外出支援などを通じて、高齢者が住み慣れた地域や家庭で自立した生活を続けられる環境を整備していくことを挙げています。

表　1-１１　第９期江差町高齢者福祉計画・第９期江差町介護保険事業計画の概要

項目	内容
計画期間	令和６年度から令和８年度
基本理念	高齢者が健康で安心して暮らせる町
施策の基本方針	基本方針１：高齢者福祉サービスと介護サービス基盤の整備 基本方針２：高齢者福祉サービスの質的向上 基本方針３：積極的な社会参加の促進 基本方針４：認知症高齢者支援の推進 基本方針５：高齢者の権利擁護と安全確保に向けた取組みの推進 基本方針６：高齢者の住まい整備促進 基本方針７：介護予防の総合的推進 基本方針８：地域包括ケア体制の整備
本計画に関係する内容	○高齢者福祉施策の推進 （１）高齢者福祉サービスと介護サービス基盤の整備 -介護サービスでは支えられない生活上の困難に対しては、町が独自でサービスを提供することで、高齢者が住み慣れた地域や家庭で自立した生活を続けられる環境を整備します。 （１）-３　主に一人暮らしなどの虚弱な高齢者を対象とするサービス -江差町では、介護保険サービス外の独自サービスの充実を図ることで高齢者の生活の支援に努めます。 ・高齢者等交通費助成事業 -65 歳以上の高齢者を対象に、町内を運行する路線バスの利用料金半額助成に努めます。 ・高齢者への外出支援 -65 歳以上の高齢者で、寝たきりの状態にある者や車椅子を利用している者等、介助者の支援が必要な者に対し、医療機関等との間を移送用車両（リフト付車両等）による送迎サービスを行います。 -この他、日常的に移動になんらかの困難を抱えていることにより、外出が制限される方に対する支援の方策についても検討していきます。

Positioning（計画の位置づけ）

・高齢者が住み慣れた地域や家庭で自立した生活を続けられる環境を整備

①-V）第６期江差町障がい福祉計画・第２期江差町障がい児福祉計画

第６期江差町障がい福祉計画･第２期江差町障がい児福祉計画では、公共交通に係る内容として、「障がいのある方が自立して地域で暮らせるための移動支援の実施」に加え、「障がい児の健やかな成長等に関する移動支援の実施」について、整理されています。また、これら支援の実施にあたっての具体的な事業についても定めています。

表　1-１２　第６期江差町障がい福祉計画・第２期江差町障がい児福祉計画の概要

項目	内容
計画期間	令和３年度から令和５年度
基本理念	○障がい福祉計画 ・自立と共生の社会を実現 障害者が地域で暮らせる社会に ○障がい児福祉計画 ・健やかな成長・発達や自立等を保障されること等の権利を有する
基本方針	基本方針１：障がいのある方等の自己決定の尊重と意思決定の支援 基本方針２：障がい種別によらない障がい福祉サービス等の提供 基本方針３：地域生活への移行、就労支援等の課題に対応したサービス提供体制の整備 基本方針４：地域共生社会の実現に向けた取組 基本方針５：障がいのある児童の健やかな育成のための発達支援 基本方針６：障がい福祉の人材確保 基本方針７：障がい者の社会参加を支える取組
本計画に関係する内容	○障がい者支援（その他） （１）町独自事業 ・障がい者等福祉タクシー利用助成事業 -重度の障害者等に対し、タクシー料金の一部を助成することにより、障害者等の生活行動範囲の拡大と社会参加の促進等を図ります。申請時等で利用者から困りごとなどを把握するとともに、助成額の拡充等について検討します。 ・高齢者等外出支援サービス事業 -一般交通機関を利用して外出することが困難な身体に障害がある者等に対し、移送用車両による送迎を行うことにより、自立と生活の質の確保及びその家族の負担軽減を図るとともに、自立した日常生活を営むことができるよう支援します。 ・高齢者等交通費助成事業 -難病患者が健康で明るく豊かな生活を営み、自立と社会活動への参加を促進するため「江差町高齢者・特定疾患患者乗車証」を交付し、江差町内の路線バス運行区間のみの利用料金の２分の１を助成し、生活と福祉の向上を図ります。 ・地域活動支援センター通所交通費助成事業 -江差町地域活動支援センター「あゆみ共同作業所」への通所に係る交通費の一部を助成し、障がい者世帯の経済的負担を軽減し福祉の増進を図ります。

本計画に関係する内容	○障がい児支援（その他） （１）町独自事業 ・子ども発達支援センター等通所交通費助成事業 -障がい児世帯の経済的負担を軽減するため、上ノ国町子ども発達支援センター及びたまみずき上ノ国町（放課後等デイサービス）への通所に係る交通費の一部を助成します。 -なお、保護者の送迎の負担を軽減する支援の拡充を検討します。

Positioning（計画の位置づけ）

・障がいのある方が自立して地域で暮らせるための移動支援の実施
・障がい児の健やかな成長等に関する移動支援の実施

①-VI）第２期江差町子ども・子育て支援事業計画

第２期江差町子ども・子育て支援事業計画では、公共交通に係る内容として、「子どもたちが自由に少年団活動をできる支援」について整理しています。

表　1-13　第２期江差町子ども・子育て支援事業計画の概要

項目	内容
計画期間	令和２年度から令和６年度
基本理念	子どもの幸せを第一に考え すべての子どもと子育て家庭を地域全体で支え合い 子どもの最善の利益が実現されるまちづくりを目指します。
基本目標	基本目標１：のびのび子育て 〇教育・保育・子育てサービスを充実させ、安心して子育てできる環境を目指します。 基本目標２：すこやか子育て 〇妊娠・出産・子育て期を通じた親と子の心身の健康を支援します。 基本目標３：あんしん子育て 〇安全・安心が保たれ、子育て家庭に優しく住みよい街づくりを進めます。 基本目標４：みんなで子育て 〇学校・家庭・地域が連携し、地域社会の中で子どもの成長を支えます。 基本目標５：つながる子育て 〇ひとりひとりの特性を尊重した子育てが進められるような体制を整備します。 基本目標６：はばたく子育て 〇生まれ育った環境により将来への希望をなくすことなく成長できる支援を整備します。
本計画に関係する内容	基本目標４：みんなで子育ての取組 （２）家庭や地域による子どもの育ち支援 〇スポーツ少年団活動支援 ・スポーツを通じた「人材」の育成を図るため、青少年の健全育成を理念として、子どもたちにスポーツを経験させる上で重要な役割を担っているスポーツ少年団活動の活性化に向けた取組に対して支援していきます。大会参加時の生涯学習バスの運行や、町民野球場への企業広告料を原資とした各少年団への活動費助成も行います。

Positioning（計画の位置づけ）

・子どもたちが自由に少年団活動をできる支援

①-VII）江差町過疎地域持続的発展市町村計画

江差町過疎地域持続的発展市町村計画では、公共交通に係る内容として、「地域間連携による取組の推進」に加え、「より住みよい町に向けた交通対策の抜本的見直し」を挙げている。

表　1-14　江差町過疎地域持続的発展市町村計画の概要

項目	内容
計画期間	令和３年度から令和７年度
基本方針	地域住民が、安全で、安心を実感できる暮らしと、豊富な地域資源の有効的な活用による雇用の創出や産業振興を図り、その担い手として若者や高齢者、女性など様々な年齢層及び行政、各町内会等のコミュニティ、地元企業等の多様な実施主体の連携、協働により、過疎地域における豊かで個性的な地域
本計画に関係する内容	５．交通施設の整備、交通手段の確保 （１）現状と問題点 〇交通 ・鉄道・バス -バス運行については、江差・八雲間の通年バス運行は、ＪＲ八雲駅経由で札幌圏との距離を短縮する公共交通機関として有効なバス路線であるが、年々利用者が減少しているうえに、赤字経営を余儀なくされており、経路となる３町と函館バス株式会社でその在り方を検討し、令和３年10月に江差八雲線（2往復）が廃止となる。 -生活維持路線バス対策として、バス運行に対する助成を実施しているが、不採算路線の廃止が進む中、地域交通の確保対策として、乗合タクシーについての取組みを平成21年度から開始し、平成25年度からは、利用者の利便性の確保と効率的な運行体制の一環としてデマンド型へと進化している。より住みよい町とするため、地域住民の交通対策を抜本的に見直すことが急務である。 -また、ＪＲ江差線は昭和11年に全線開通して以来、函館を結ぶ基幹交通手段であったが、平成26年５月11日に江差・木古内間が廃線となり、道道江差・木古内線経由のバス運行に切り替わっている。 （２）その対策 〇鉄道バス等 ・新幹線開業後の地域間連携の推進（ＪＲ江差線有効活用推進） ・地域公共交通対策の強化

Positioning（計画の位置づけ）

・地域間連携による取組の推進
・より住みよい町に向けた交通対策の抜本的見直し

②北海道等における関連計画

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」、「第３次南北海道定住自立圏共生ビジョン」の３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　1-15　北海道等における関連計画の整理

計画名・年次	記載内容
○北海道総合計画 **-平成 28 年度** **から令和 7 年度**	○地域で互いに支え合うまちづくりの推進 ・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 ○連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成 ・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
○北海道交通政策総合指針 **-平成 3 年度** **から令和 12 年度**	○シームレス交通戦略 ・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 ○地域を支える人・モノ輸送戦略 ・地域における最適な交通モードの検討 ○ウィズコロナ戦略 ・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
○第３次南北海道定住自立圏共生ビジョン **-令和 6 年度** **から令和 10 年度**	○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実施

Positioning（計画の位置づけ）

・地域の実情に応じた交通ネットワークの構築（地域における最適な交通モードの検討）
・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革
・圏域内を結ぶ路線バス等の生活路線の維持・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

中核都市間等を結ぶ本道の骨格となるネットワーク

【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】

- 本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靱化などに資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実を進める。

取組の方向性	鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靭なネットワークを形成

広域交通

中核都市や地域中心都市と周辺市町村などを結ぶネットワーク

【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】

- 観光客の周遊促進や、通学、通院、買い物など地域住民が分散する都市機能を享受するために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。

取組の方向性	地域の利用実態や今後の見込みなどを見据え、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成

生活圏交通

単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク

【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】※都市部では鉄道も含む

- 地域住民の日常生活に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。

取組の方向性	地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保

図　1-7　北海道交通政策総合指針で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

（IV）上位・関連計画から整理する当町の公共交通に求められる役割

本計画に関係する法律や上位・関連計画から当町の公共交通に求められる役割について整理すると、当町のまちづくりの指針となる「第６次江差町総合計画」で示されている「まちづくりと一体となった地域の足づくり」が挙げられ、この役割を実現するために、「交通弱者支援の検討」や「交通・交流拠点の創出」が必要となっています。

加えて、公共交通網の維持に向けては、町民に加え、当町への来訪者なども利用したいと思える公共交通網として、「2 次交通の確保」や「奥尻離島航路の維持」など、関係する交通の確保が必要となっています。

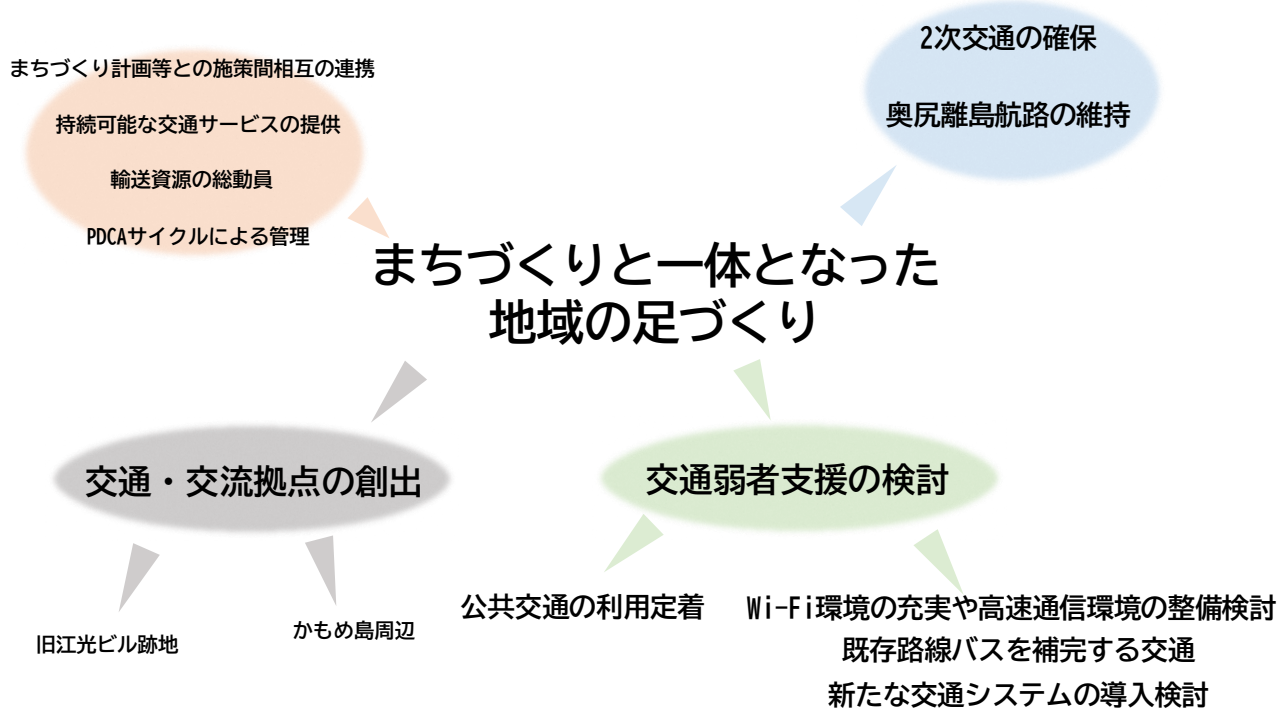


図　1-8　上位・関連計画等から整理する当町の公共交通に求められる役割

1.3　計画の区域

計画区域は、江差町全域とします。

なお、隣接町である乙部町、厚沢部町、上ノ国町からの生活移動も見られることから、施策展開にあたっては、必要に応じて隣接町とも連携し取り組みます。

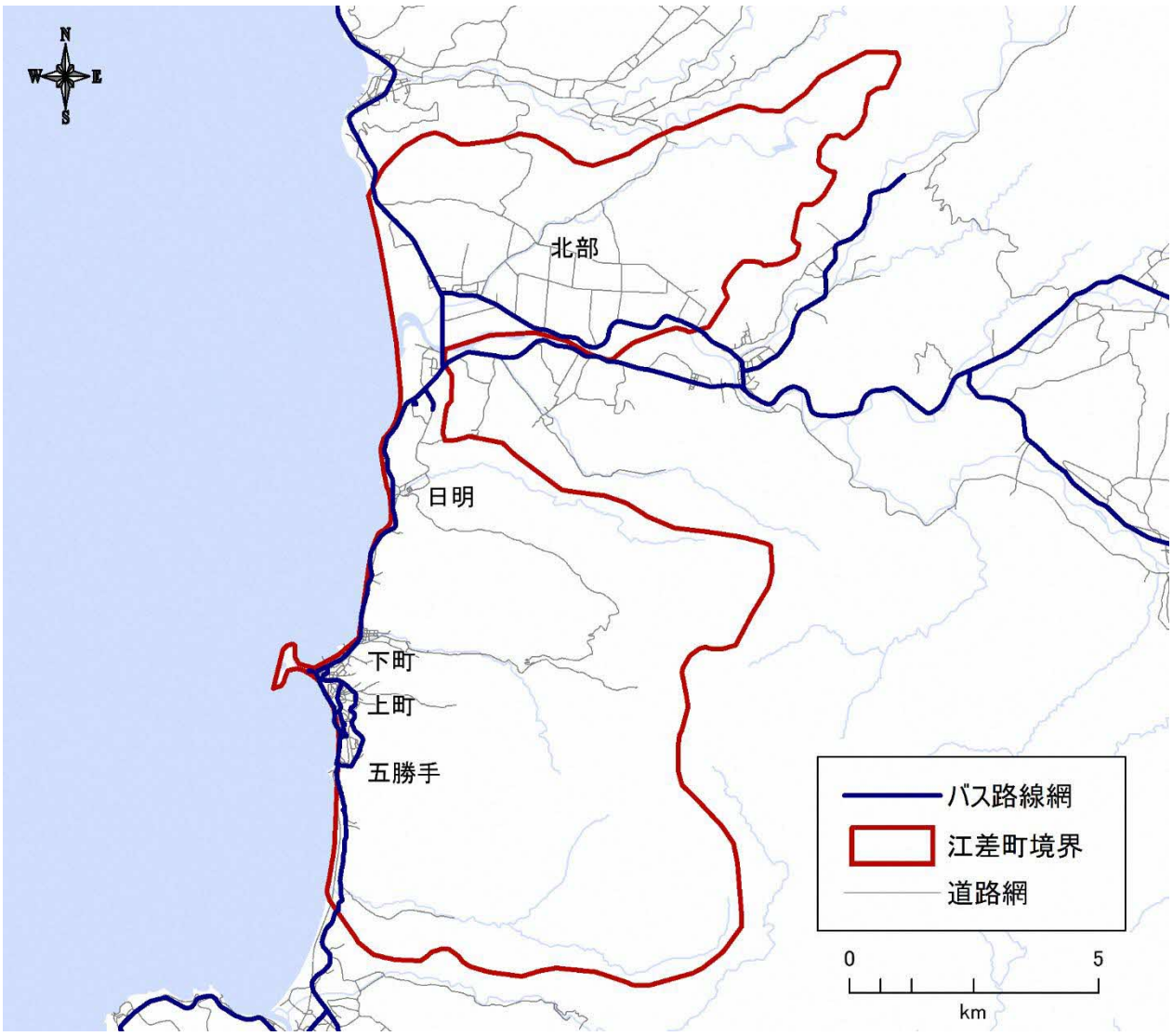


図　1-9　計画区域図

1.4　計画期間

本計画の計画期間は、令和５年度から令和９年度の５か年[1]とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化や施策推進状況を加味し、柔軟に見直しを行っていくものとします。

---

[1] 計画期間：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（令和２年 11 月　国土交通省）」において、原則５年程度とされていることに基づき設定。

第２章　地域の現状

2.1　位置・地勢

（I）位置と公共交通の現況

当町は、北海道の南西部にある、檜山振興局管内の南部に位置し、総面積 109.48 ㎢のアルファベットの「B」の形をした町です。また、当町の中央に厚沢部川が流れ、北は乙部町、東は厚沢部町、南は上ノ国町と隣接し、北西方向では日本海を挟んで奥尻町と対しています。

当町の公共交通は、基幹的広域バス路線として、道南圏域の中心市である函館市や新幹線駅が立地している北斗市・木古内町を結ぶ函館江差線、江差木古内線、また準基幹的広域バス路線として、檜山振興局管内の各自治体を中心に結ぶ桧山海岸線、小砂子線、稲見線、館線、木間内線が函館バス株式会社により運行されています。また、当町と日本海を挟んで対している奥尻町とを結ぶ航路として、江差～奥尻航路がハートランドフェリー株式会社により運航されています。

このほか、末端交通として、バス路線等でカバーしきれない需要や運行区域において、有限会社桧山ハイヤーによるハイヤーや福祉有償運送が補完する関係で運行をしています。

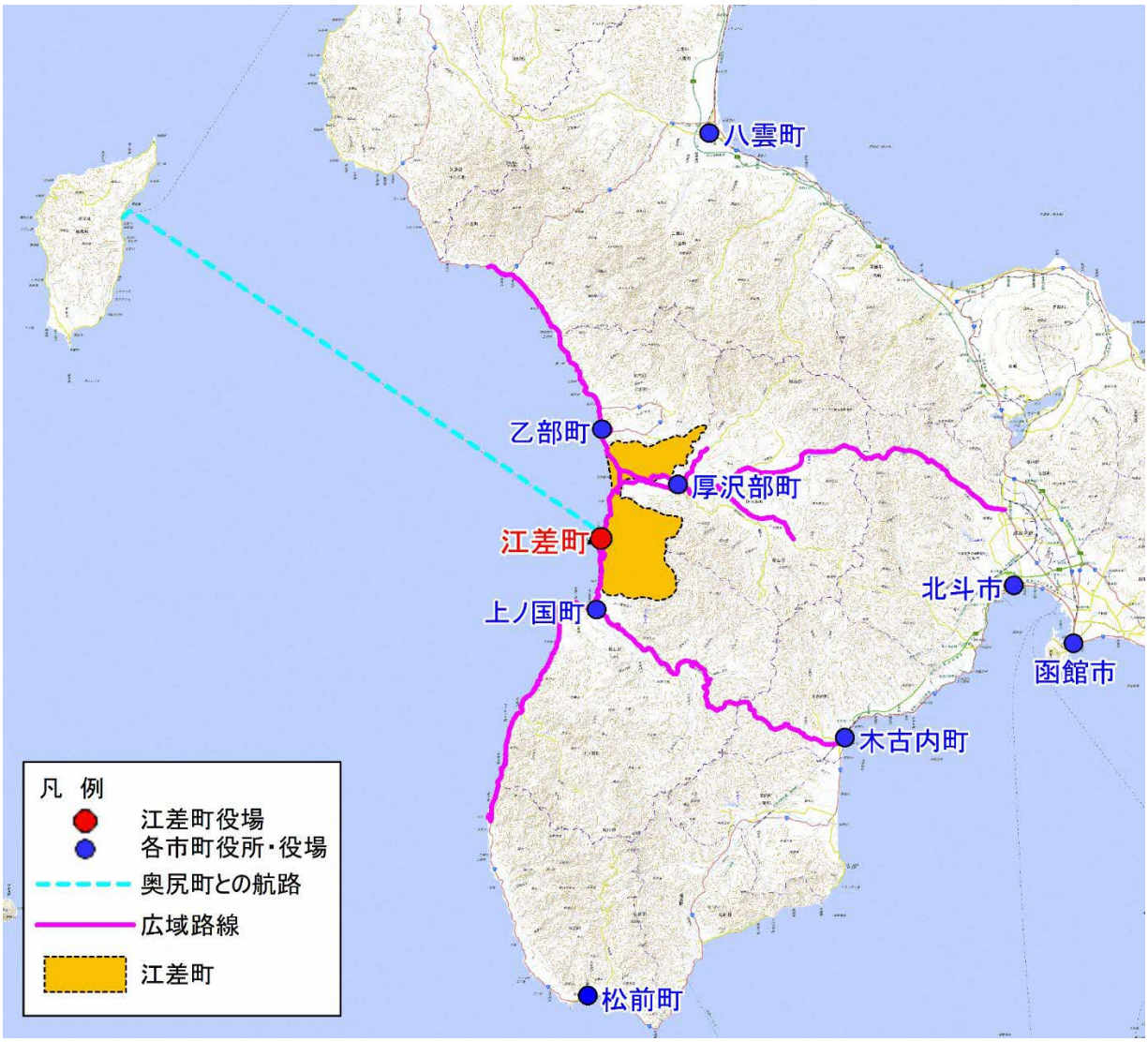
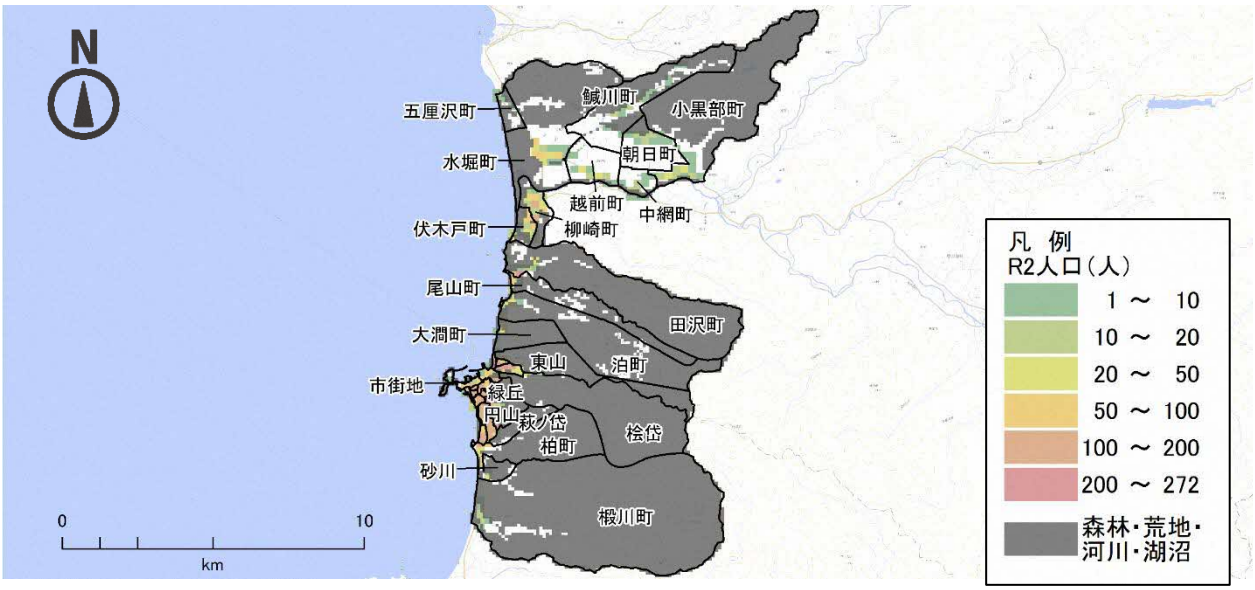


図　2-1　江差町の位置図

（II）地勢

当町の地理的特性として、「森林」の面積が総面積の約 8 割を占める一方で、「建物用地」は当町全体面積の 3%以下であり、これまで居住に活用可能土地を確保するため、平地のほか急勾配な大地を切り開き、居住地等を形成してきました。

このような背景から、当町の居住地の多くは、自宅からバス路線が運行する国道や道道などの主要幹線道路まで急な坂道を移動する必要があり、高齢化が進行する当町の町民にとって、公共交通を利用することが困難な状況となっています。



出典：R2 国勢調査（総務省統計局）、国土数値情報（国土交通省）

図　2-2　土地利用の状況

表　2-1　土地利用区分別面積の状況

土地利用区分	定義	面積（㎢）	割合
田畑及びその他農用地	田、麦・陸稲・野菜・草地等を栽培する土地	13.2	11.8%
森林	多年生植物の密生している土地	89.0	79.8%
荒地	荒地・がけ・岩等で旧土地利用データが荒地の土地	3.4	3.0%
建物用地	住宅地・市街地等で建物が密集している土地	3.2	2.9%
その他用地	運動競技場、空港、競馬場・野球場・学校・港湾地区・人口造成地の空地等の土地	1.5	1.3%
河川及び湖沼	人口湖・自然湖・池・養魚場等で平水時に常に水を湛えているところ及び河川・河川区域の河川敷の土地	1.3	1.2%
	合計	111.6	100.0%

出典：国土数値情報（国土交通省）

Keyword（課題）

・地理的条件を踏まえた最適な交通サービスの導入検討

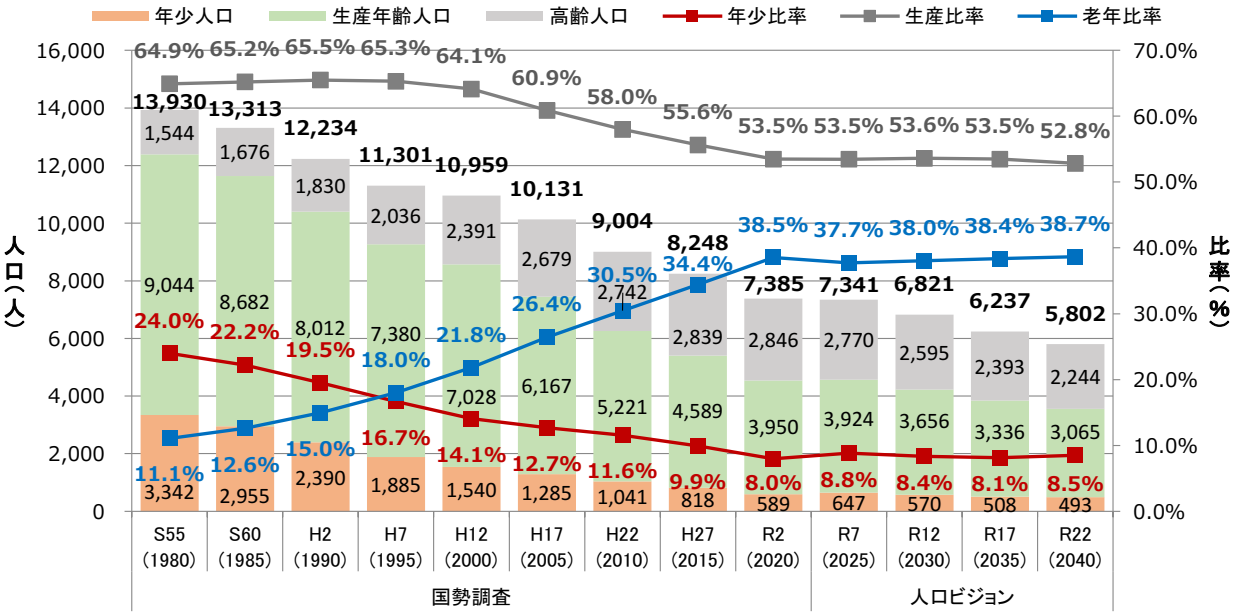
2.2　人口・高齢化

（I）総人口と高齢化の推移

(I)-i 人口推移

当町の人口は、減少の一途を辿っており、世帯数も同様の傾向にあります。特に人口区分（年少人口、生産年齢人口、高齢人口）では、これまで年少人口や高齢人口の家族間送迎などを担ってきた生産年齢人口の減少割合が大きく、家庭によっては、送迎自体が困難になるケースが増加する懸念があります。

このことを踏まえ、当町に安心して住み続けられる環境整備として、公共交通が必要となる方々が気軽にお出かけできる交通サービスの導入が必要となっています。



出典：S55～R2 国勢調査（総務省統計局）

R7～R22 将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-3　人口推移

表 2-2　人口・世帯数推移

	H29	H30	R1/H31	R2	R3	R4
人口　(人)	7,956	7,767	7,564	7,365	7,185	6,917
世帯数　(世帯)	4,322	4,271	4,231	4,216	4,152	4,104
1 世帯当たり世帯人員　(人/世帯)	1.84	1.82	1.79	1.75	1.73	1.69

出典：住民基本台帳（各年４月１日現在）

Keyword（課題）

・公共交通が必要となる方々が気軽にお出かけできる交通サービスの導入検討

(I)-ii 人口分布

当町の人口分布状況を整理すると、五勝手地区、下町地区、上町地区に集積しており、このほか、当町との隣接自治体である乙部町、厚沢部町との町境であり、商業施設や医療施設、高校が立地している北部地区においても人口が集中している状況です。

一方で、五勝手地区の柏町、砂川、椴川町では、道路沿いに人口低密度の集落形成がされており、また北部地区の柳崎町を除く地域では農業主体地域であり散居形態の居住地が形成されています。

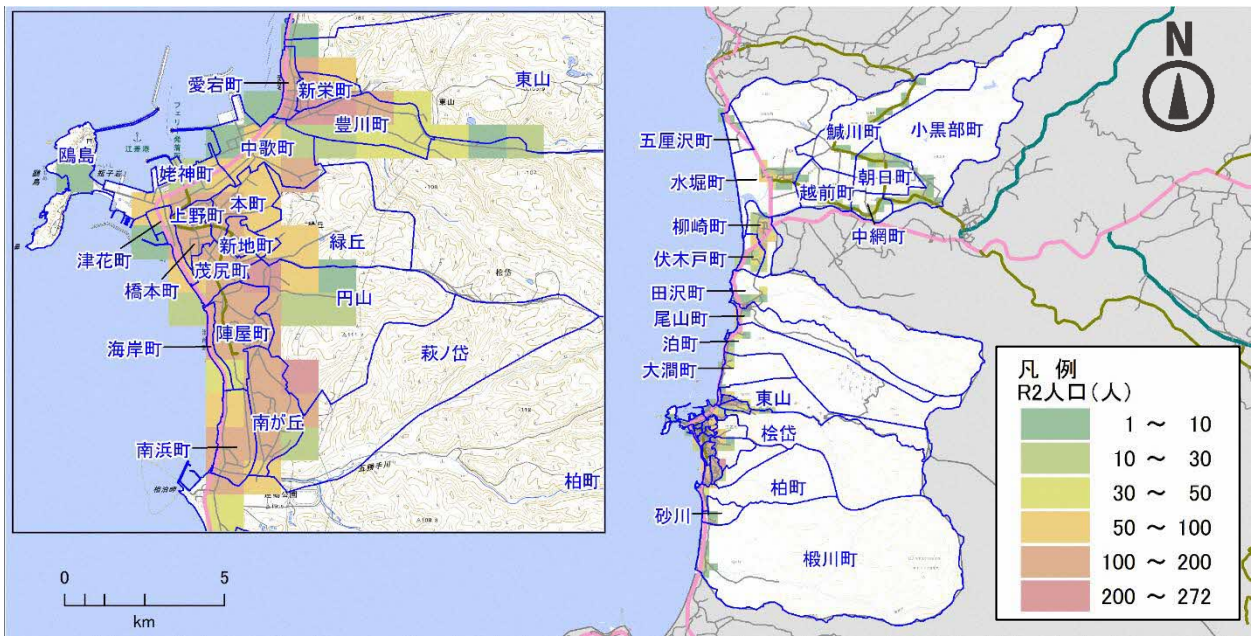
また、高齢化の状況としては、五勝手地区、下町地区、北部地区（柳崎町を除く）で特に進行しています。

このような状況を踏まえると、これまでの路線バス中心の交通網から、商業施設や医療施設等の生活利便施設や路線バスの拠点等までの近距離送迎に適した交通と路線バスを組み合せた交通網への転換を行い、より当町の実情に即した交通体系の構築を行うことが必要です。

表　2-3　町内の地区別人口（令和４年）

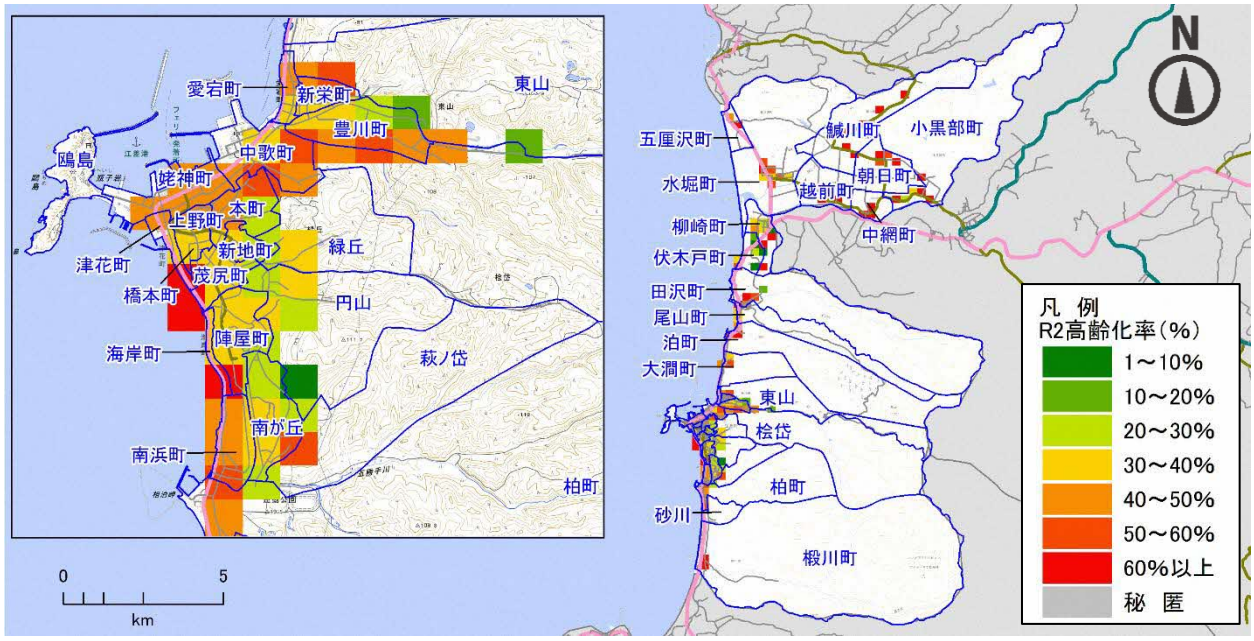
	五勝手 南浜町・柏町・南ヶ丘・砂川・萩ノ岱・椴川町	上町 上野町・橋本町・本町・新地町・緑丘・茂尻町・円山・陣屋町・海岸町	下町 新栄町・愛宕町・豊川町・東山・桧岱・中歌町・姥神町・津花町・鷗島	日明 大澗町・泊町・尾山町・田沢町・伏木戸町	北部 柳崎町・水堀町・五厘沢町・越前町・中網町・小黒部町・朝日町・鰔川町	その他 老人ホーム ひのき・えさし荘・あすなろ学園	合計
人口総数　(人)	1,140	1,945	1,454	709	1,191	478	6,917
年少人口　(人)	83	185	124	40	78	–	510
生産年齢人口　(人)	551	1,062	710	410	610	285	3,628
高齢人口　(人)	506	698	620	259	503	193	2,779
年少人口割合　(%)	7.3	9.5	8.5	5.7	6.6	–	7.4
生産年齢人口割合　(%)	48.3	54.6	48.8	57.8	51.2	59.6	52.4
高齢人口割合　(%)	44.4	35.9	42.7	36.5	42.2	40.4	40.2

出典：住民基本台帳（令和４年４月１日現在）



出典：R2 国勢調査（総務省統計局）

図 2-4　人口分布



出典：R2 国勢調査（総務省統計局）

図 2-5　高齢者分布

【注記：国勢調査結果の活用について】

令和 2 年に実施された国勢調査について、人口推移などの一次集計などが段階的に公表されており、P.26 に示した内容は令和 2 年国勢調査が活用していますが、P.25 や P.28 に示すメッシュ単位の人口及び P.30 で示す通勤・通学圏の状況は未公表であることから、平成 27 年国勢調査結果を活用しています。

Keyword（課題）

・近距離送迎に適した交通と路線バスを組み合せた交通網への転換を検討

(I)-iii 非免許保有者の状況（推計）

町民の自動車運転免許証の保有データを基に、自動車運転免許証を保有していない町民（非免許保有者）を推計した結果、下町地区や北部地区において、当町の免許非保有者割合の平均値を超えている状況です。

一方で、当町全体で高齢化が進行している中において、市街地から距離が離れているなどの理由から、自家用車を手放しづらい状況であることが推察されます。

このような状況を踏まえ、町民が自家用車に依存せず、公共交通も使って移動できる環境整備として、これまでのライフスタイル（自動車依存等）を考慮した交通サービスの導入検討を行うことが必要です。

表　2-4　自動車運転免許証保有状況（推計）

	五勝手	上町	下町	日明	北部	合計
人口総数　(人)	1,248	2,113	1,621	1,034	1,412	7,428
免許保有者数　(人)	812	1,344	1,013	665	853	4,687
免許保有者割合　(%)	65.1	63.6	62.5	64.3	60.4	63.1
免許非保有者数　(人)	436	769	608	369	559	2,741
免許非保有者割合　(%)	34.9	36.4	37.5	35.7	39.6	36.9

出典：R2 国勢調査（総務省統計局）及び江差警察署データ（令和 2 年 12 月 31 日現在）

【注記：自動車運転免許証非保有者の推計方法について】

1）年齢別自動車運転免許保有者数（データ A）から、年齢別自動車運転免許証保有者割合（データ B）を整理

2）当町各地域の年齢別人口（データ C）にデータ B を乗じて、地域別年齢別自動車運転免許証保有者数（データ D）を算出

«２）の算出式»

データ C　×　データ B　＝　データ D

3）データ C からデータ D を差し引くことで、地域別年齢別自動車運転免許証非保有者数（データ E）を算出

«３）の算出式»

データ C　-　データ D　＝　データ E

Keyword（課題）

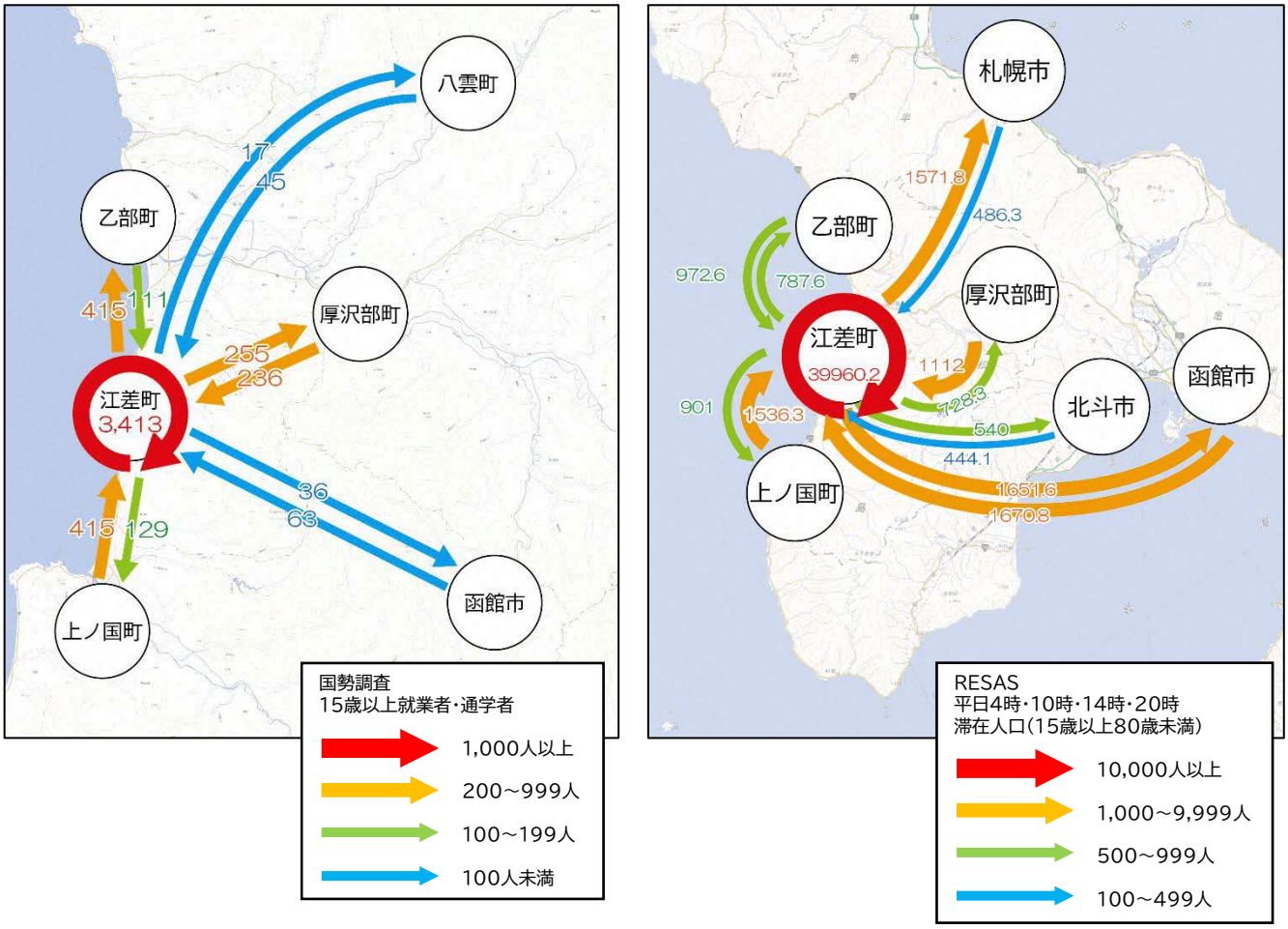
・これまでのライフスタイル（自動車依存等）を考慮した交通サービスの導入検討

2.3　通勤・通学等の人流の動き

当町に係るヒトの動きとして、通勤・通学については、当町内で完結する動きが最も多い状況ですが、近隣自治体である乙部町、厚沢部町、上ノ国町といった南檜山管内での流動が主な動きです。

一方で、全目的でのヒトの動きについては、当町内や南檜山管内のみならず、道南圏域の中心市である函館市までの動きが多いことも特徴の一つとして捉えています。

このようなことを踏まえ、当町内を含む南檜山管内での移動を支援する交通の確保を行うとともに、函館市までの通院等の広域的な町民の移動も確保し続けることが必要です。



出典：Ｒ２国勢調査（左図）、地域経済分析システム（RESAS）-内閣府（右図）

図　2-6　通勤・通学圏（左図）、全目的での移動図（右図）

Keyword（課題）

- 当町内の移動を含む南檜山管内での移動を確保
- 道南圏域の中心市である函館市までの広域的な移動も確保

2.4　移動目的地となる施設の分布

（I）医療機関

当町の医療施設（病院・診療所）は、商業施設が立地している柳崎地区及び市街地に立地しており、特に柳崎地区に立地している北海道立江差病院は、当町の町民のみならず、近隣自治体の住民も利用する拠点病院としての位置づけであり、かつ基幹的・準基幹的広域バス路線も接続しており、公共交通の拠点としても機能しています。

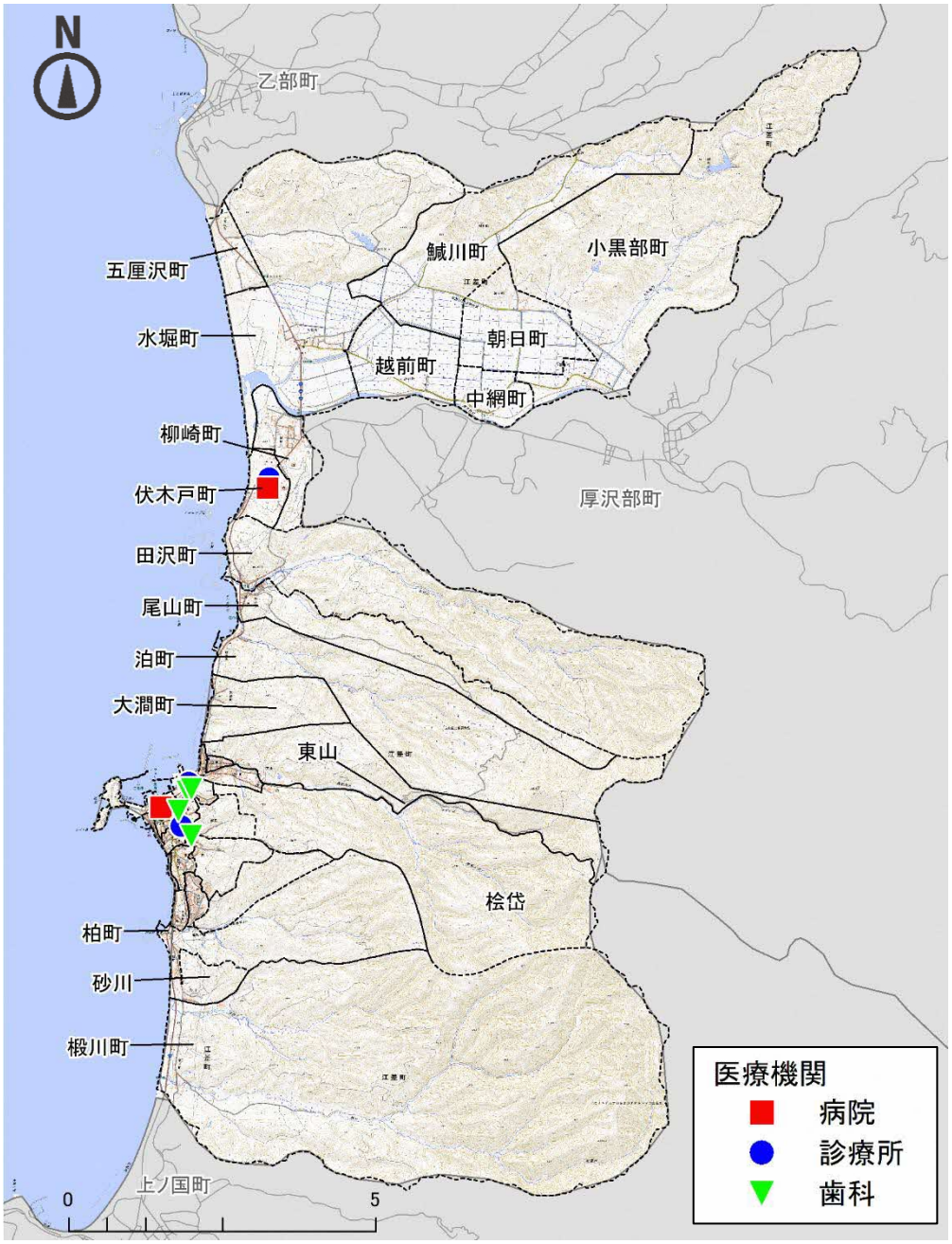


図　2-7　医療機関の位置図

（II）商業施設

当町の商業施設（スーパー・ドラッグストア）についても、柳崎地区及び市街地に集積しています。

一方で、市街地においては、急勾配の坂道等の地理的特性の関係から、特に足の不自由な高齢者等に対して、移動の負担を強いていることが想定されます。

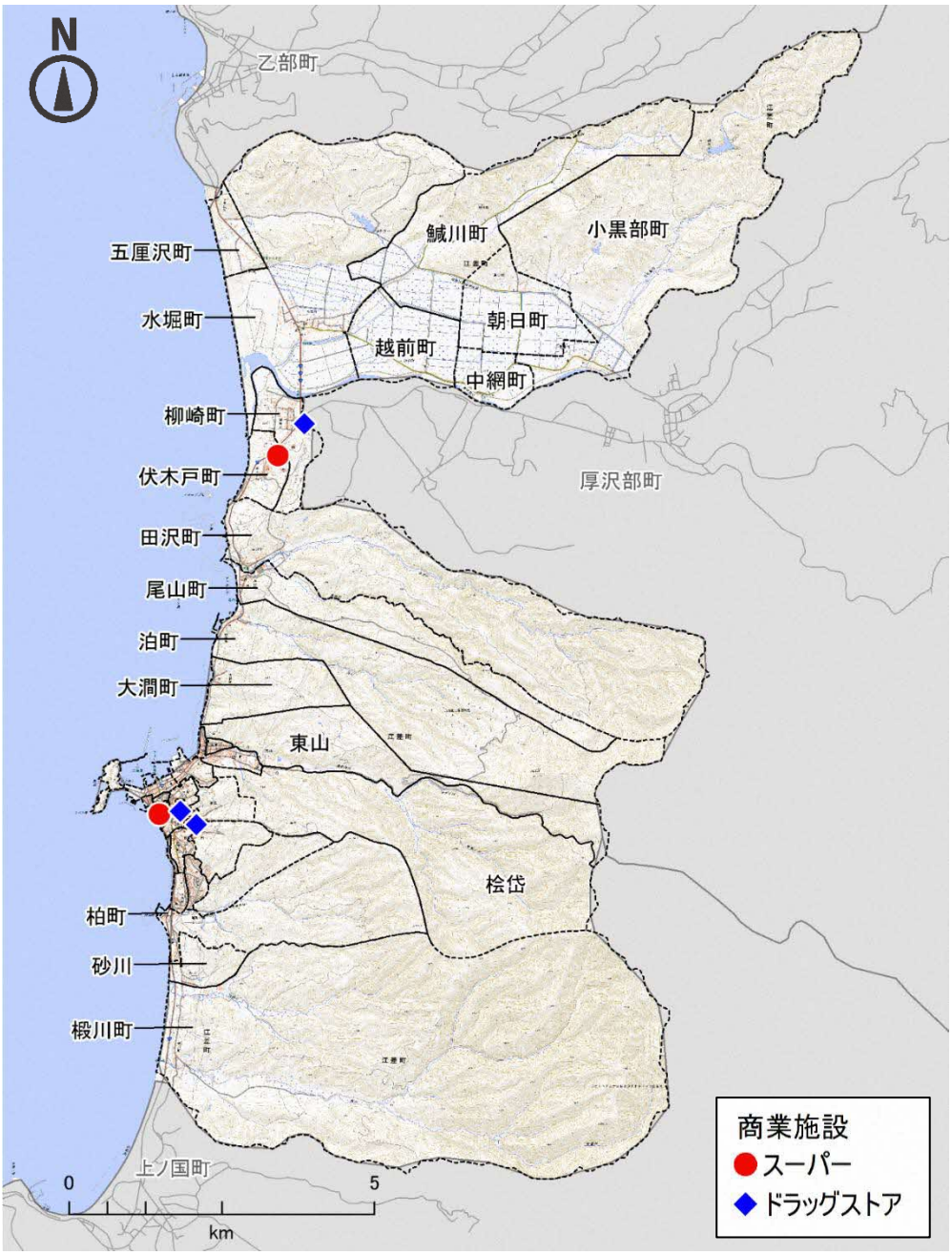


図　2-8　商業施設の位置図

（III）主要施設

前段で整理した医療機関及び商業施設に加え、当町の行政機能（役場・振興局）、集会施設、教育施設の主要施設は、市街地に集積している状況であり、自家用車を保有していないなど自力で移動できない町民などのためにも、当町内各地区から市街地までの足の確保が必要です。

また、当町に立地している北海道江差高校は、当町に居住する高校のみならず、近隣自治体からも通学している重要な教育施設であることから、バス路線で通学できる環境を維持していくことが必要です。

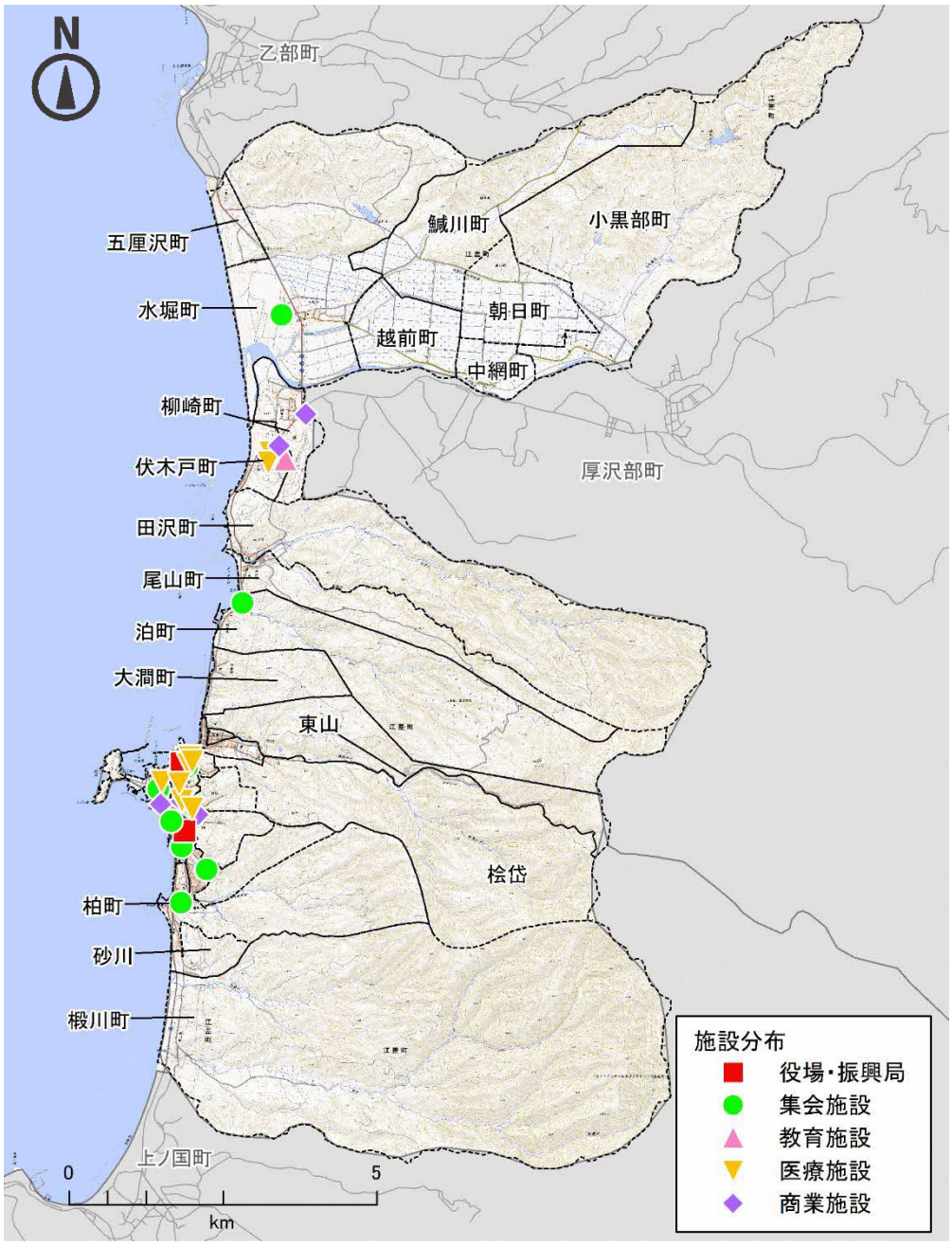


図　2-9　主要施設の位置図

（IV）観光資源

当町は、日本遺産の構成文化財に代表されるように、北海道の中でも古くから和人が訪れ、最も早く開港した港町のひとつで、歴史的建造物が数多く残る「いにしえ街道」や江差沖で座礁・沈没した幕末の軍艦「開陽丸」など、江差町のシンボルである「かもめ島」周辺に多くの歴史・文化資源を有しています。

新型コロナウイルス感染症の影響により、当町への来訪者は大きく減少していますが、アフターコロナを見据え、観光交通についても近隣自治体と連携し取り組んでいくことが必要です。

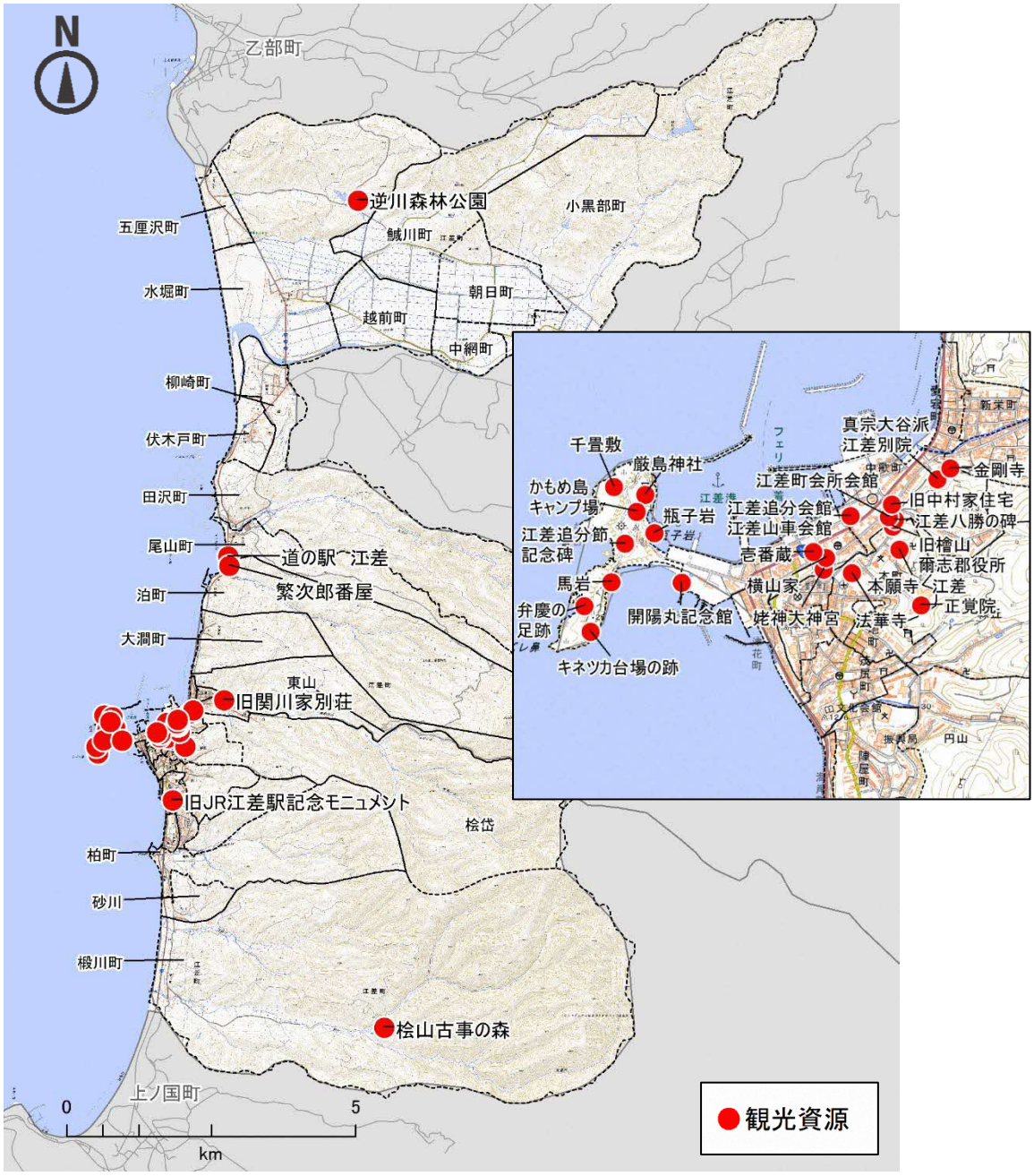


図　2-10　観光資源の位置図

Keyword（課題）

- 自家用車等で自力で移動することができない町民の足の確保
- 近隣自治体と連携した観光交通の確保

第３章　地域公共交通の現状

３.１　道路網の状況

当町の道路網は、函館市と当町を結ぶ国道 227 号のほか、上ノ国町方面への国道 228 号、乙部町方面への国道 229 号が整備され、このほか主要地方道・一般都道府県道を中心に道路網が形成されています。

図　３-１　道路網の整備状況

3.2　公共交通体系の状況

当町内を運行する公共交通は、函館バス株式会社が運行する民間バス路線が国道を中心に運行しており、これらを補完する公共交通として、有限会社桧山ハイヤーが運行するハイヤー事業及び事前予約制乗合タクシー、各種団体が運行する福祉有償運送、当町が運行する福祉バス、江差町教育委員会による生涯学習バスが運行しています。

このほか、江差港と奥尻港を結ぶ江差～奥尻島航路（フェリー）や当町の小学生及び中学生の通学の足を確保するスクールバスが運行しています。

出典：R2 国勢調査

図　3-2　当町内を運行する民間バス路線図

表　3-1　町内を運行する公共交通の運行状況

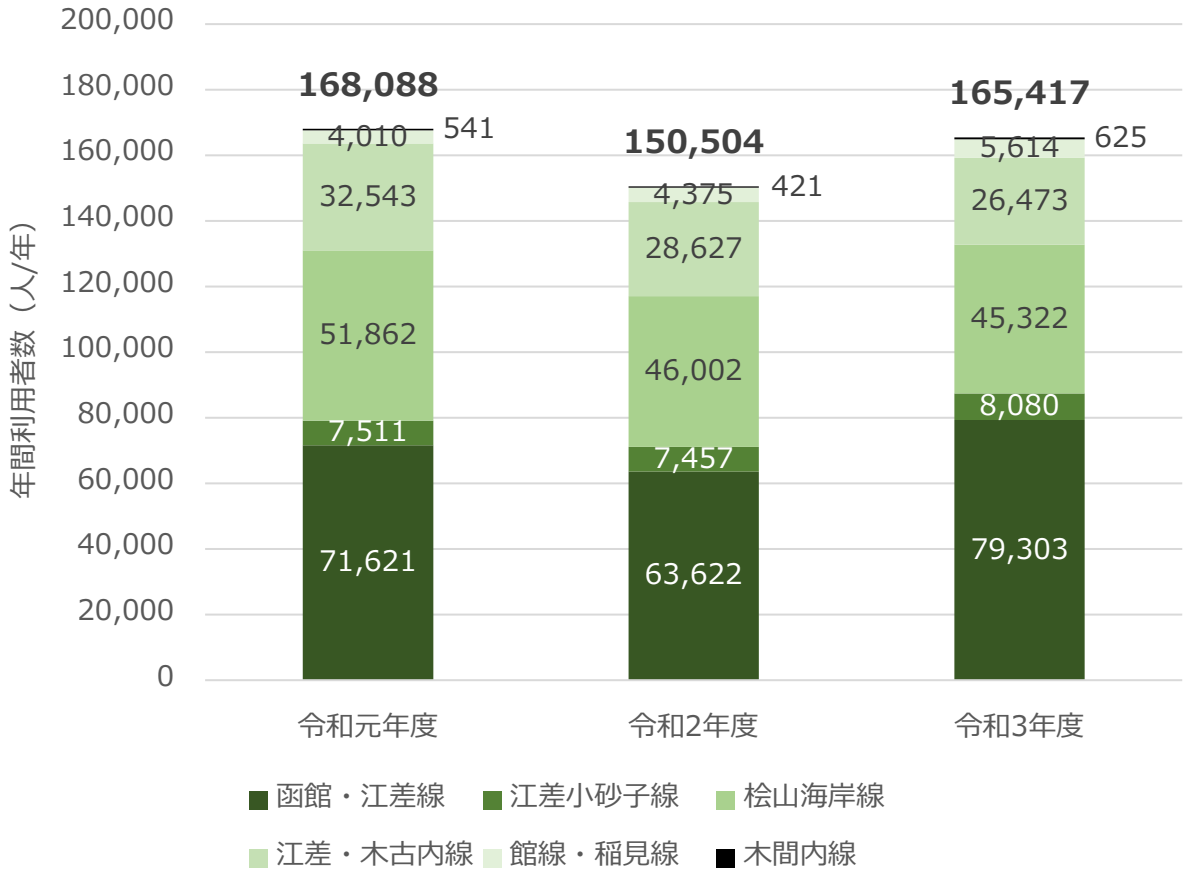
交通機関名		運行区間			運行便数
民間バス路線	函館・江差線（610 系統）	江差ターミナル	→	函館バスセンター	5 便
		函館バスセンター	→	江差ターミナル	5 便
	江差小砂子線（621 系統）	江差ターミナル	→	原口漁港前	3 便
		原口漁港前	→	江差ターミナル	3 便
	江差小砂子線（622 系統）	江差ターミナル	→	小砂子	1 便
		小砂子	→	江差ターミナル	2 便
	桧山海岸線（624 系統）	江差ターミナル	→	熊石	6 便
		熊石	→	江差ターミナル	6 便
	江差・木古内線（631・632 系統）	江差病院前/江差高校前	→	木古内駅前	6 便
		木古内駅前	→	江差病院前/江差高校前	6 便
ハイヤー事業		町内を発地、着地のいずれかとする、予約に応じて自宅と目的地間などをドア・トゥ・ドアで運行			-
フェリー ※ゴールデンウィーク及び夏期の期間 1 日各 2 便を運行		江差港	→	奥尻港	1 便
		奥尻港	→	江差港	1 便
福祉有償運送		身体障がい者等の他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でバスその他の公共交通機関を利用することが困難な者を対象に運行			-
福祉バス		老人クラブ等の地域のコミュニティ活動に活用			-
生涯学習バス		社会教育及び学校教育活動に関する研修時に活用			
北部乗合タクシー		館線、稲見線、木間内線の代替交通として、町北部の「鰔川町・朝日町・小黒部町・中網町・越前町」を対象に、「自宅」と「江差高校」、「江差病院」の間を運行			
事前予約制乗合タクシー		町北部の「船越、鰔川神社前、鰔川西、旧朝日小学校、万寿山、小黒部バス停」を結ぶ区間を運行			
スクールバス		町内の小中学生を対象に、朝日便、日明便、柳崎便の 3 系統を運行			3 便

（I）民間バス路線

(I)-i 年間利用者数の推移

当町の民間バス路線は、函館バス株式会社により、7 路線 16 系統が運行されており、令和 3 年度実績で年間利用者数 165,417 人であり、その利用者数は年々減少傾向となっています。

特に利用者数が少ない路線は、当町と厚沢部町間を運行する館線、稲見線及び木間内線であり、抜本的な見直しも含め再編を行う必要性があります。



出典：函館バス株式会社

図　3-3　民間バス路線の年度別利用者数推移

※館線、稲見線、木間内線については、令和 6 年 3 月 31 日の運行をもって廃止

(I)-ii 民間バス路線乗降調査結果概要

令和４年１１月１日（火）に、町内を運行している各種公共交通の利用状況の把握に向け、調査員の全便乗り込み調査を行う、民間バス路線の乗降調査を実施しました。

乗降調査当日の利用者数は、7 路線 15 系統の合計で 592 人/日、うち高校生の利用は 126 人/日でした。特に、江差・小砂子線、館線、稲見線及び木間内線の利用者数が他路線と比較し、少ない傾向にあります。

表　3-2　各路線・系統の 1 日の利用者数

路線	起点	→	終点	便数	利用者数	内高校生
函館・江差線 610 系統	江差ターミナル	→	函館バスセンター	5	235	36
	函館バスセンター	→	江差ターミナル	5		
江差・小砂子線 621 系統	江差ターミナル	→	原口漁港前	3	12	0
	原口漁港前	→	江差ターミナル	3		
江差・小砂子線 622 系統	江差ターミナル	→	小砂子	1	13	3
	小砂子	→	江差ターミナル	2		
桧山海岸線 624 系統	江差ターミナル	→	熊石	6	175	48
	熊石	→	江差ターミナル	6		
江差・木古内線 631 系統、632 系統	江差病院前/江差高校前	→	木古内駅前	6	110	21
	木古内駅前	→	江差病院前/江差高校前	6		
館線 641～644 系統	江差ターミナル	→	富里	2	15	12
	富里	→	江差ターミナル	2		
館線 661 系統、662 系統	江差ターミナル	→	東部館	2	17	0
	東部館	→	江差ターミナル	2		
稲見線 651～653 系統	江差ターミナル	→	稲見	2	12	3
	稲見	→	江差ターミナル	2		
木間内線 663 系統	上木間内	→	江差ターミナル	1	3	3

①バス利用者の属性や移動状況、利用目的

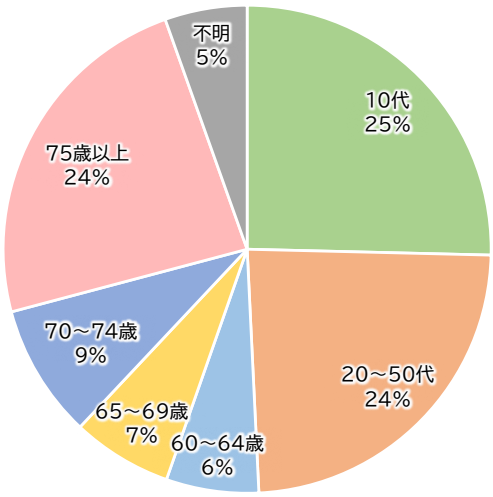


図　3-4　バス利用者全体の年齢層

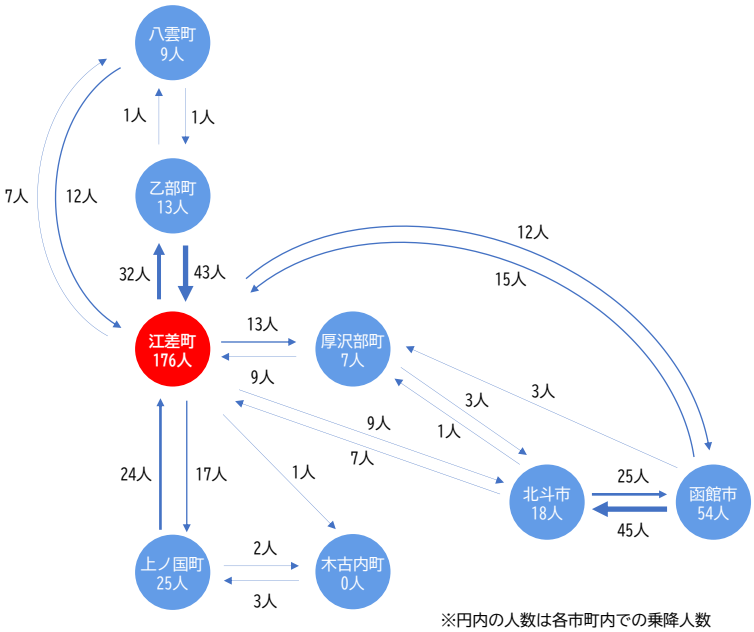


図　3-5　自治体間の移動状況

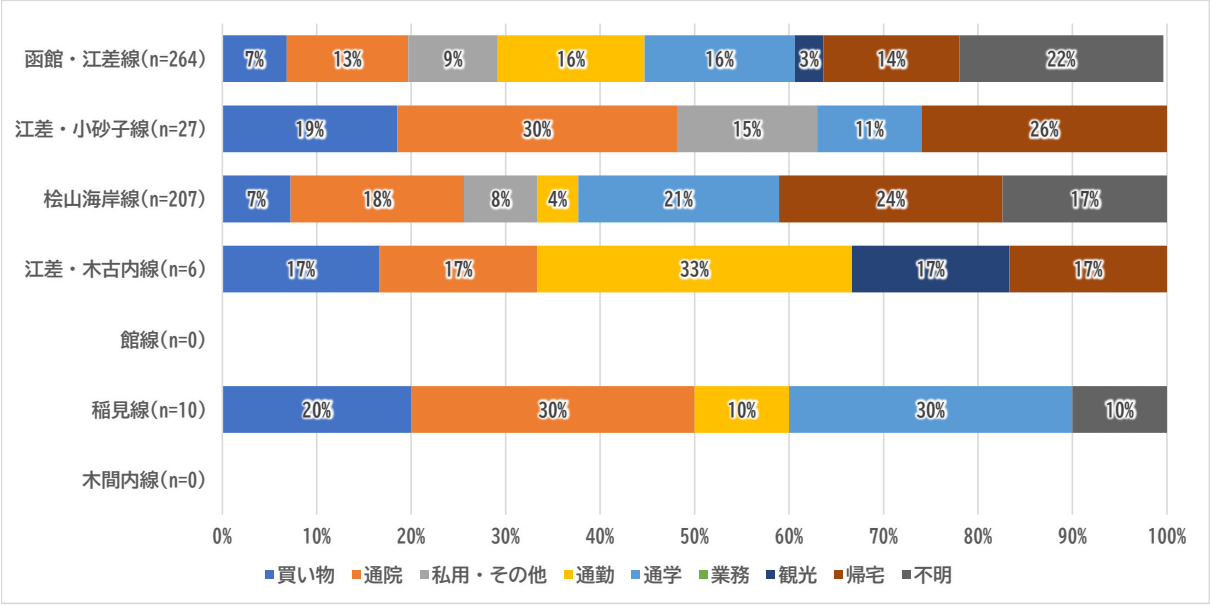
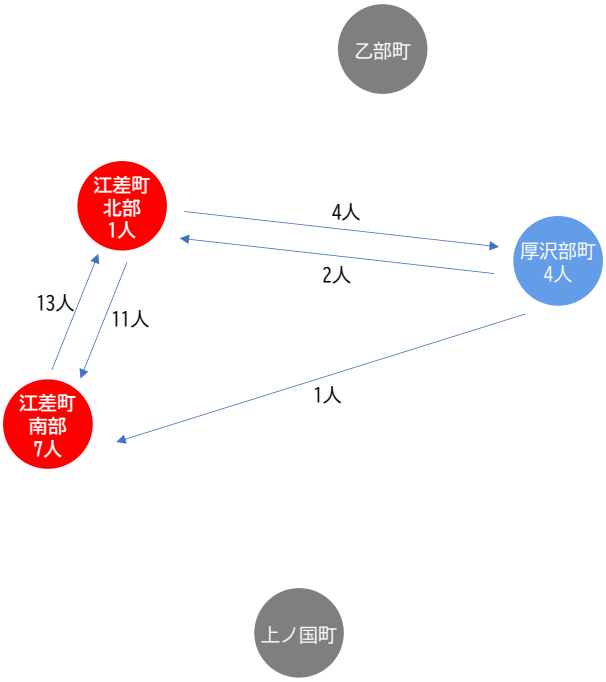


図　3-6　路線別利用目的

②系統別の利用状況（OD 図については、南檜山管内の移動を整理）

系統別に利用者数を整理すると、館線及び稲見線においては、極端に利用者数が少ない状況です。

このような状況に加え、館線、稲見線及び木間内線など、当町と厚沢部町間を結ぶ路線は、他路線と比較し、経年的に利用者数が少ない傾向にあることから、１便当たりの輸送量の向上など、より効率的な公共交通ネットワークの確保の観点での見直しが必要であることが考えられます。

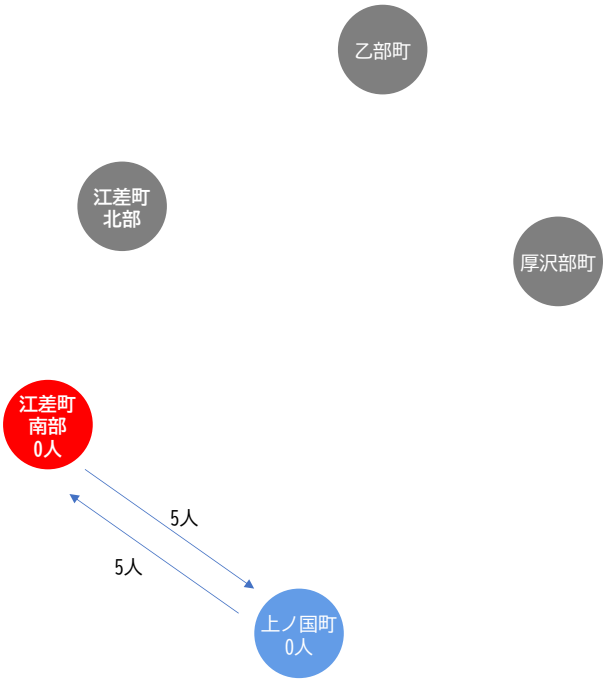


※円内の人数は各市町内での乗降人数

【管内外への移動状況】

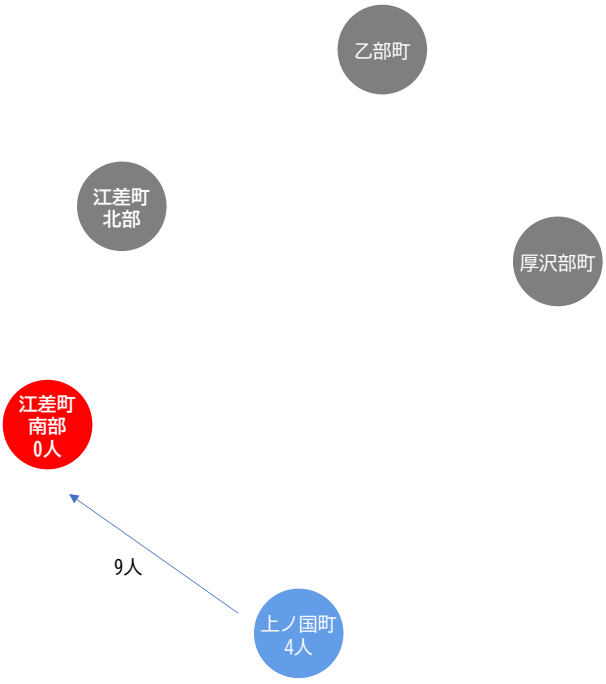
乗車	降車	利用者数
江差町南部	北斗市	3人
〃	函館市	8人
江差町北部	北斗市	6人
〃	函館市	4人
厚沢部町	北斗市	3人
〃	函館市	0人
北斗市	北斗市	18人
〃	函館市	25人
〃	江差町南部	3人
〃	江差町北部	4人
〃	厚沢部町	1人
函館市	北斗市	45人
〃	函館市	54人
〃	江差町南部	10人
〃	江差町北部	5人
〃	厚沢部町	3人

図　3-7　函館・江差線（610 系統）の OD 図



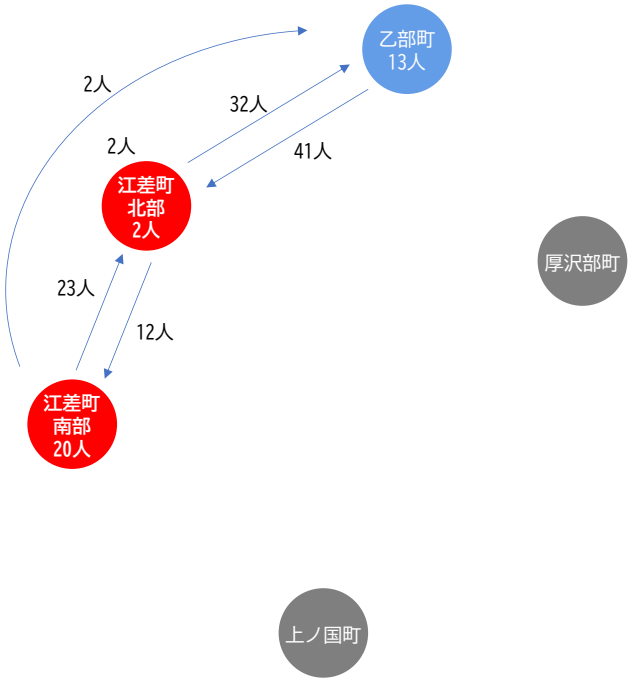
※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-8　江差・小砂子線（621 系統）の OD 図



※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-9　江差・小砂子線（622 系統）の OD 図

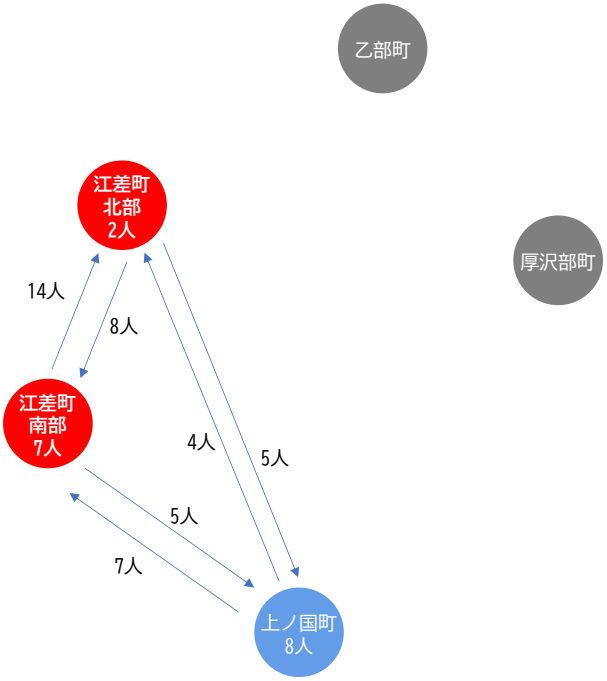


【管内外への移動状況】

乗車	降車	利用者数
江差町南部	八雲町	0人
江差町北部	八雲町	7人
乙部町	八雲町	1人
八雲町	八雲町	9人
〃	江差町北部	11人
〃	江差町南部	1人
〃	乙部町	1人

※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-10　桧山海岸線（624 系統）の OD 図

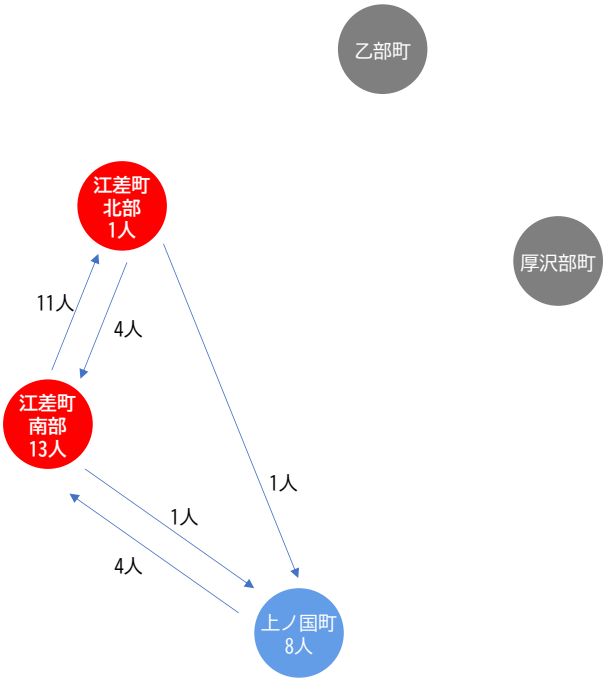


【管内外への移動状況】

乗車	降車	利用者数
江差町南部	木古内町	0人
江差町北部	木古内町	0人
上ノ国町	木古内町	2人
木古内町	木古内町	0人
〃	江差町北部	0人
〃	江差町南部	0人
〃	上ノ国町	3人

※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-11　江差・木古内線（631 系統）の OD 図



【管内外への移動状況】

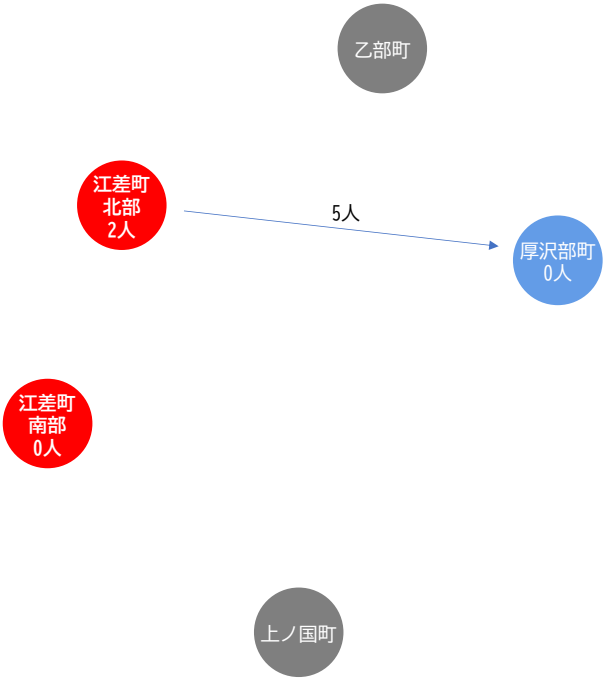
乗車	降車	利用者数
江差町南部	木古内町	1人
江差町北部	木古内町	0人
上ノ国町	木古内町	0人
木古内町	木古内町	0人
〃	江差町北部	0人
〃	江差町南部	0人
〃	上ノ国町	0人

※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-12　江差・木古内線（632 系統）の OD 図

※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-13　館線（641 系統）の OD 図

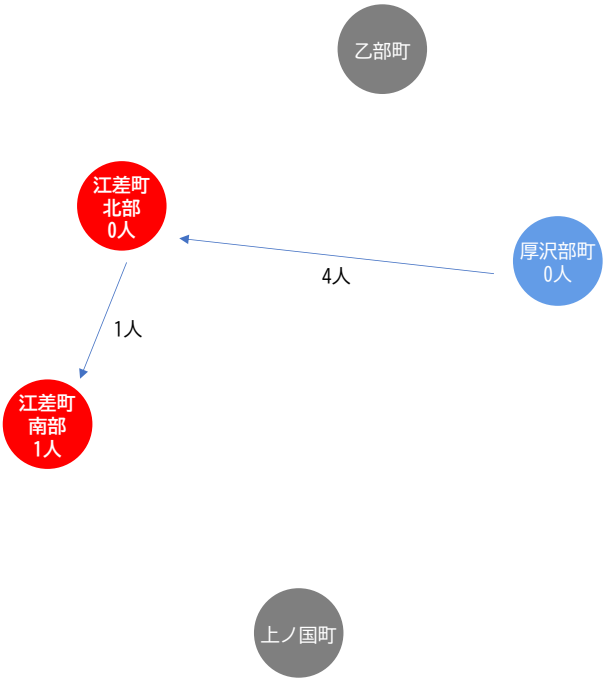


※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-14　館線（642 系統）の OD 図

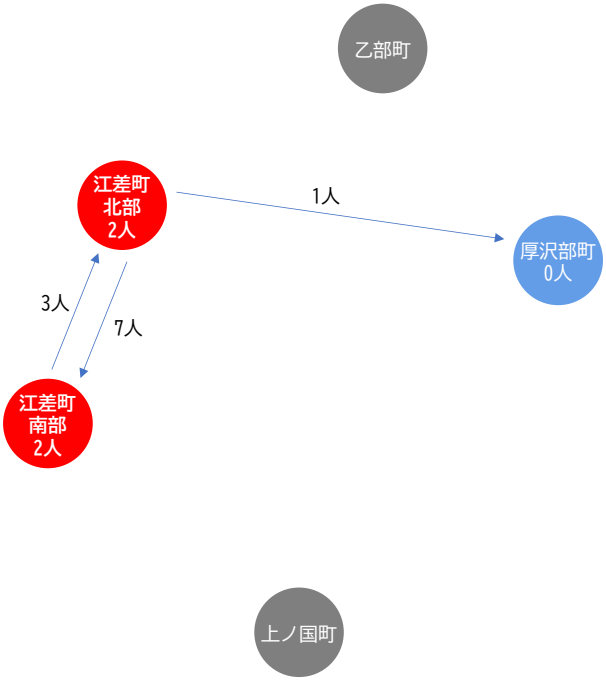
※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-15　館線（643 系統）の OD 図



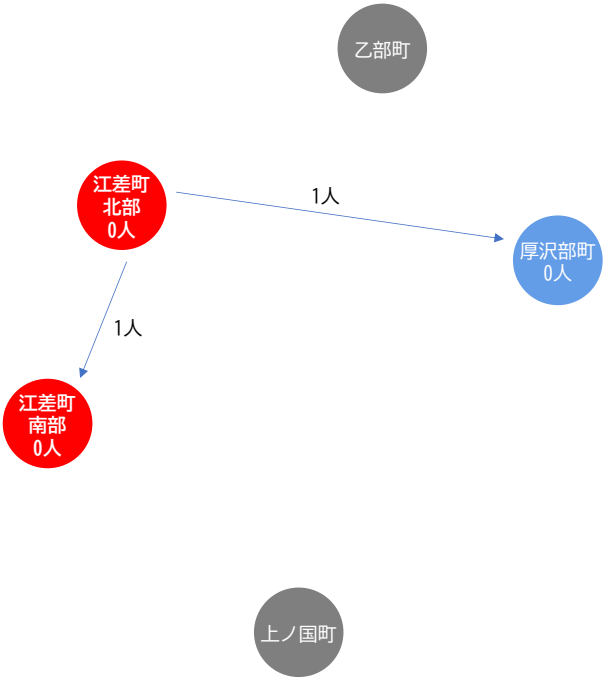
※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-16　館線（644 系統）の OD 図



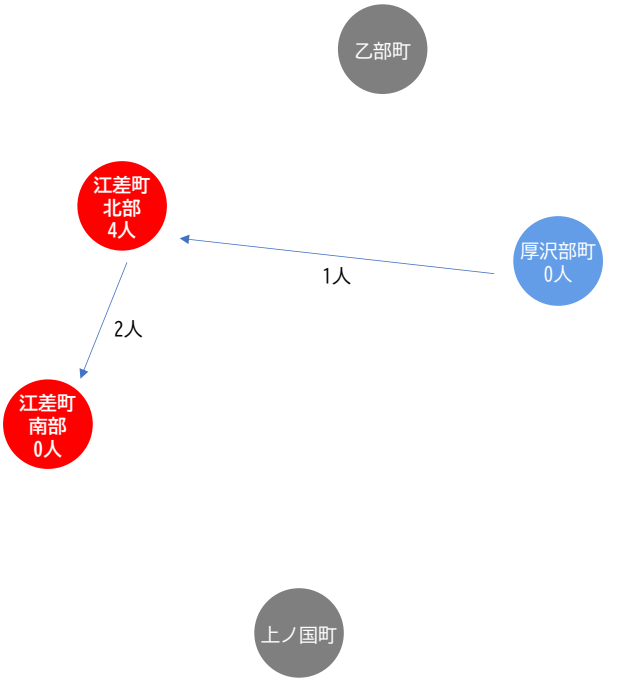
※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-17　館線（661 系統）の OD 図



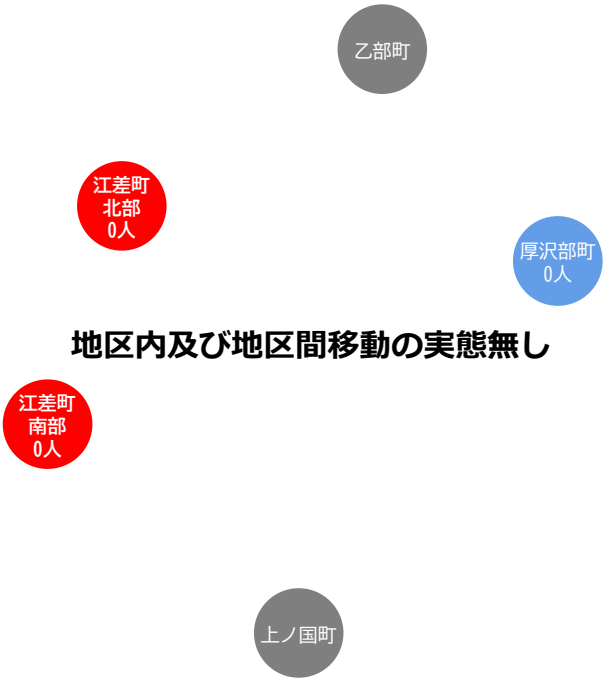
※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-18　館線（662 系統）の OD 図



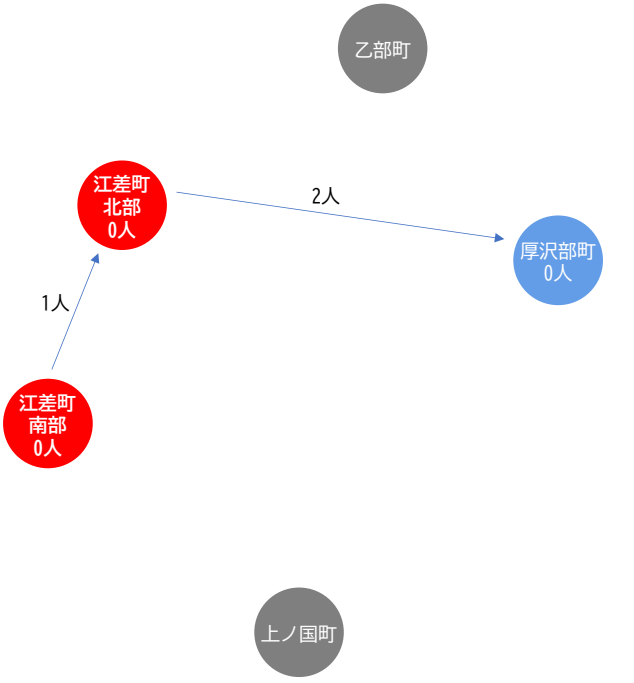
※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-19　稲見線（651 系統）の OD 図



※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-20　稲見線（652 系統）の OD 図



※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-21　稲見線（653 系統）の OD 図

※円内の人数は各市町内での乗降人数

図　3-22　木間内線（663 系統）の OD 図

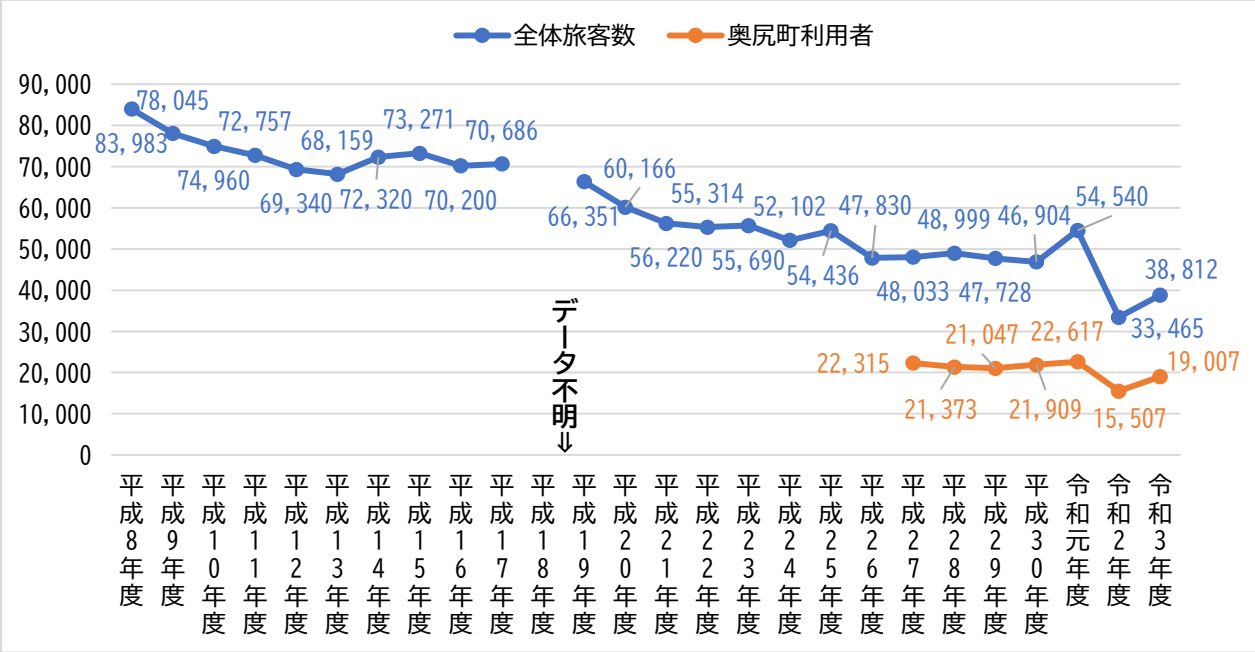
Keyword（課題）

・利用者が極端に少ない路線の見直し

（II）フェリー

ハートランドフェリー株式会社では、当町と奥尻町を結ぶ航路として、江差～奥尻島航路が運航しています。江差～奥尻島航路は主に奥尻町民が函館市への通院等の目的で利用されていますが、当町を含む檜山管内を来訪する観光客が奥尻島まで移動する手段としても重要な公共交通の 1 つとなっています。

また、奥尻町民が函館市まで通院等の目的で移動する際は、江差港フェリーターミナルを起点とする檜山・渡島管内での移動となりますが、通院帰りなどに奥尻町民が当町内で公共交通を利用して買い物などを行う場合、フェリーと民間バス路線の接続性などの関係から、当町内での移動が不便な状況となっているため、当町内で気軽に買い物などの移動が可能となる移動手段の確保を検討することが必要です。



出典：ハートランドフェリー株式会社

図　3-23　江差～奥尻島航路の年度別利用者数推移

	函館方面行き
奥尻港発	7：00
↓	↓
江差港着	9：10
待ち時間	**2：02**
姥神町フェリー前発	11：12
↓	↓
函館バスセンター着	13：38

	函館方面帰り
函館バスセンター発	6：44
↓	↓
姥神町フェリー前着	9：08
待ち時間	**2：52**
江差港発	12：00
↓	↓
奥尻港着	14：10

図　3-24　本計画策定時点でのフェリー1 便運航時のフェリーと民間バス路線の接続状況

Keyword（課題）

・フェリーと民間バス路線の待ち時間の有効活用方策の検討

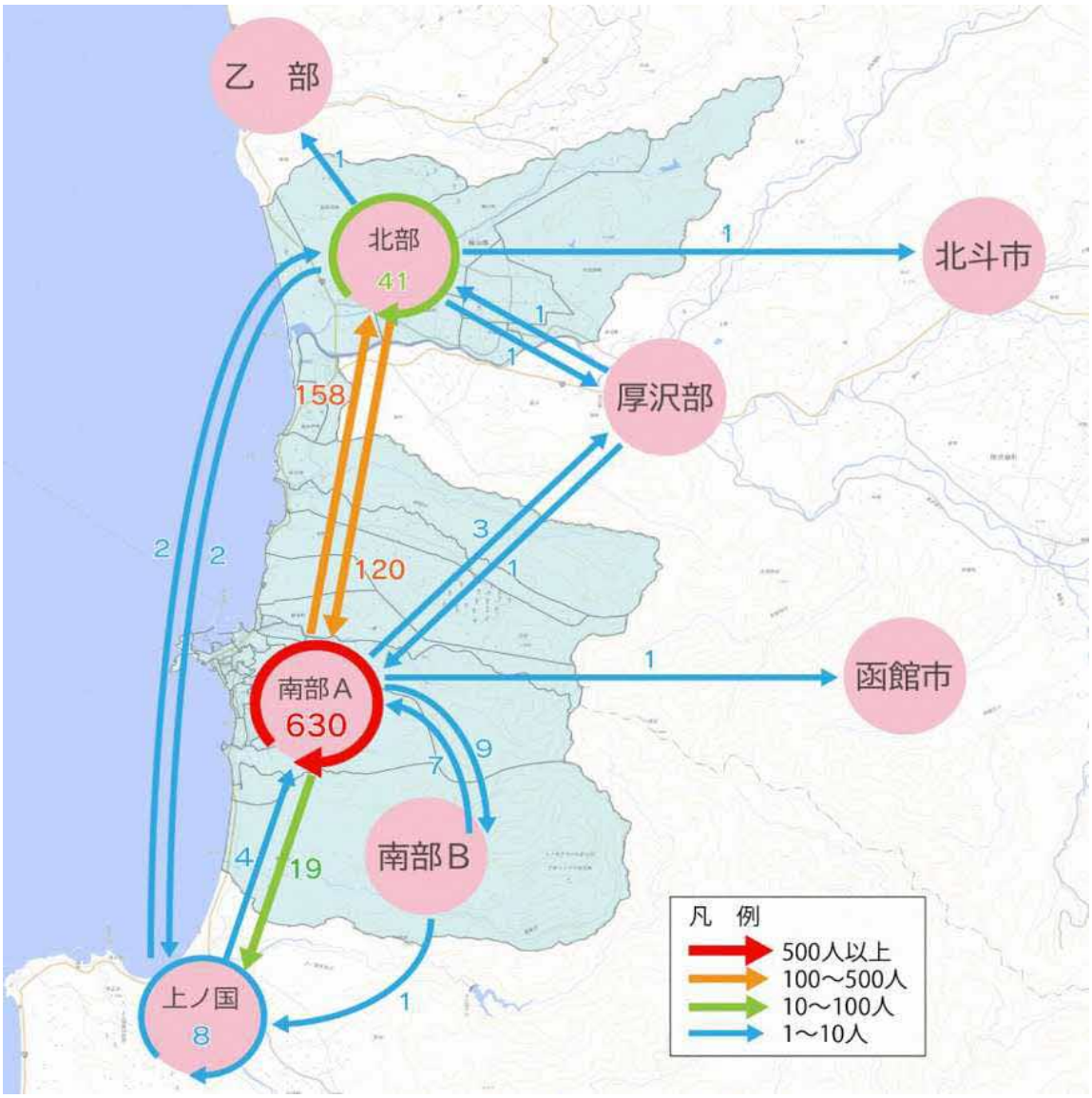
（III）ハイヤー事業

当町のハイヤー事業は、有限会社桧山ハイヤー１社が運行を担っており、車両台数 7 台（小型車両 5 台、9 人乗り車両 2 台）、運転手 6 人で運行を行っています。

令和 3 年度実績（6 月・12 月・2 月）の平均値では、1 か月当たり 1,014 人の利用であり、買い物や通院などの生活移動で利用されています。

特に利用が多い区間では、市街地内での利用であり、次いで市街地と柳崎地区がある北部間での移動が多くなっています。

一方で、有限会社桧山ハイヤーでは運転手不足が深刻化しており、常時 2～3 台体制での運行維持に努めておりますが、町外への長距離運行等の関係から 1 台体制となってしまう時間帯も発生しています。



出典：有限会社桧山ハイヤー

図　3-25　ハイヤー事業の 1 か月当たりの利用区間

Keyword（課題）

・ハイヤー事業による利便性の確保と運営効率化に向けた取組の検討

（IV）その他

(IV)-i 福祉有償運送

当町内の福祉有償運送は、当町を含め 4 事業者で運行しており、身体障がい者等の移動の足を確保しています。

一方で、江差町社会福祉協議会や医療法人道南勤労者医療協会（ヘルパーステーションゆいっこ）においては、近年の燃料費の高騰などの影響から、今後事業継続が困難となるおそれがあるため、運賃設定の見直しなどについて検討することが必要です。

また、NPO 法人南桧山在宅福祉支援ゆいも含めた福祉有償運送事業者は、運転手不足が深刻化しており、担い手確保の観点からも事業継続に向けた取組を検討することが必要です。

表　3-3　本計画策定時点での当町内の福祉有償運送事業者の状況

事業者名	江差町	江差町社会福祉協議会	医療法人道南勤労者医療協会	NPO 法人南桧山在宅福祉支援ゆい
運送旅客の範囲	・身体障がい者 ・要介護認定者 ・要支援認定者 ・その他障がい者	・身体障がい者 ・精神障がい者 ・要介護認定者 ・要支援認定者 ・基本チェックリスト該当者 ・その他障がい者	・身体障がい者 ・精神障がい者 ・知的障がい者 ・要介護認定者 ・要支援認定者 ・その他障がい者	・身体障がい者 ・精神障がい者 ・要介護認定者 ・要支援認定者 ・基本チェックリスト該当者 ・その他障がい者
車両数	・兼用車 1 台	・車いす車 2 台 ・兼用車 2 台 ・セダン等 6 台	・車いす車 1 台 ・セダン等 1 台	・セダン等 7 台

(IV)-ii 福祉バス

当町では、町内の老人クラブ等地域のコミュニティ活動の支援を一環で、福祉バス（40 人乗りバス 1 台、20 人乗りバス 1 台）を運行しており、年間 1,000 人程度の町民が利用しています。

表　3-4　福祉バスの概要

利用対象	老人クラブや町内会、福祉関係の研修など団体での利用
利用方法	使用日の 10 日前までに申請書の提出が必要
委託先	・40 人乗りバス：函館バス株式会社（運行業務・車両保管業務） ・20 人乗りバス：高齢者事業団（運行業務）

(IV)-iii 生涯学習バス

江差町教育委員会では、町民の社会教育及び学校教育活動に関する研修時の移動支援として、生涯学習バスを運行しており、年間 3,000 人以上の町民の支援を行ってきましたが、令和 2 年度以降においては新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大きく減少しています。

表　3-5　生涯学習バスの運行状況

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
運行回数	139 回	187 回	79 回	90 回
実稼働日数	121 日	158 日	76 日	80 日
乗車延人数	3,799 人	4,814 人	1,253 人	1,535 人

(IV)-iv 北部乗合タクシー

江差町では、令和 6 年 3 月 31 日の運行をもって廃止となった、館線、稲見線、木間内線の代替交通交通として、令和 6 年 4 月 1 日より、有限会社桧山ハイヤーへの運行委託により、北部乗合タクシーの運行を開始しました。

北部乗合タクシーは、「鰊川町・朝日町・小黒部町・中網町・越前町」にお住まいの住民を対象とした、自宅の前で乗り降りできる新しい交通サービスで、複数の人と乗り合いながら「自宅」と「江差高校」「江差病院」の間を桧山ハイヤーの車両が送迎しています。

(IV)-v 事前予約制乗合タクシー

有限会社桧山ハイヤーでは、広範囲で交通空白地域となっている町北部において、居住者の移動の足を確保することを目的に、事前予約制の乗合タクシーを運行しています。

年間の利用者数は 100 人超であり、居住者のうち、自家用車を運転することができず最寄りのバス停までの移動も困難な町民の足の確保として一定の役割を担っているものの、利用者数は減少傾向となっていることから、町民の移動実態に即したサービスの見直しが必要です。

表　3-6　事前予約制乗合タクシーの運行状況

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
運行回数	113 回	134 回	104 回	68 回
利用者数	125 人	153 人	121 人	81 人
月平均利用者数	10.42 人/か月	12.75 人/か月	10.08 人/か月	6.75 人/か月

(IV)-vi スクールバス

当町の中で、小中学校が統廃合となった旧朝日小中学校区及び旧日明小中学校区に居住する児童・生徒の通学の足の確保を目的に、町立江差北小学校及び町立江差北中学校までのスクールバスを 3 路線運行しています。

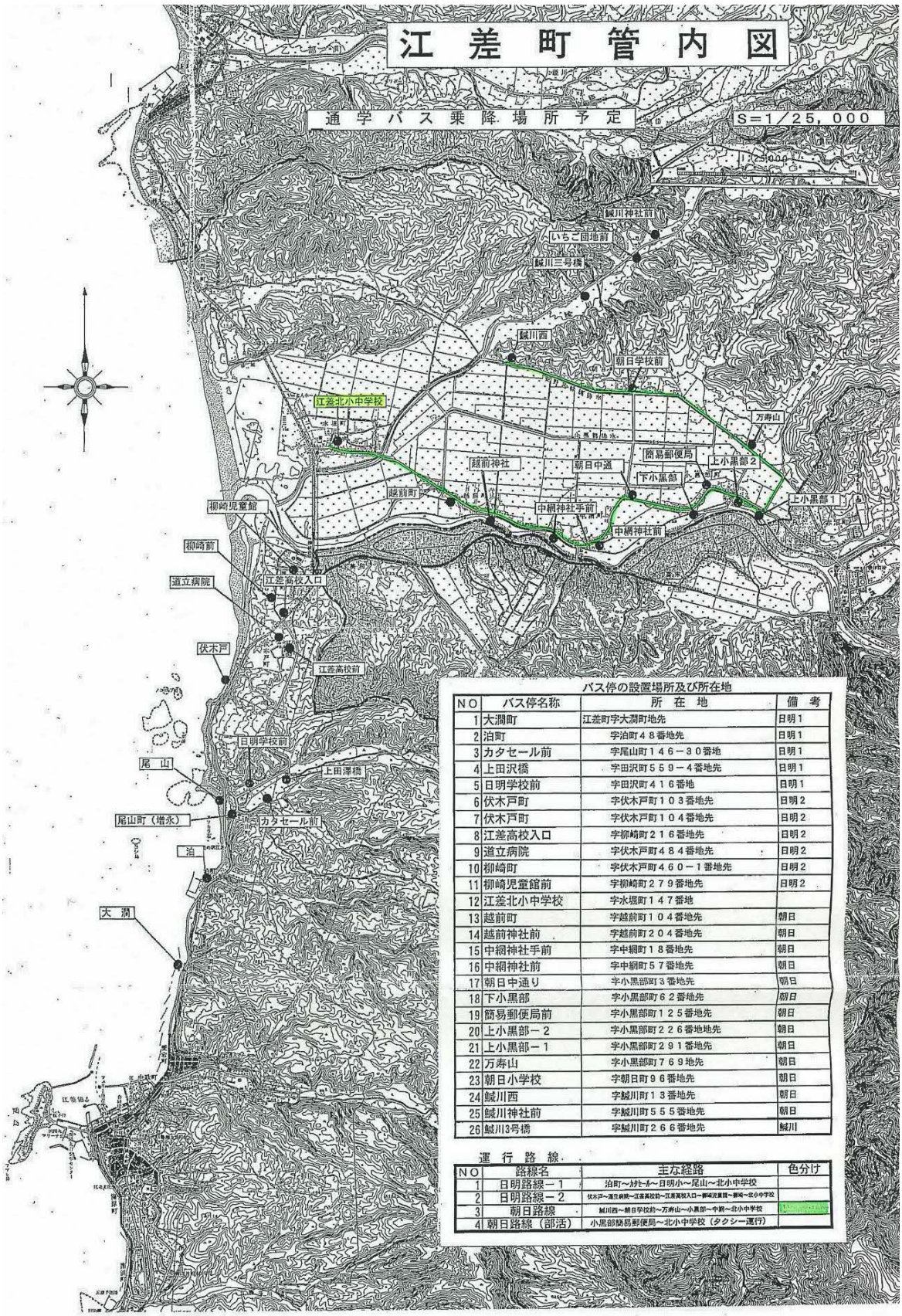
小中学校が統廃合となった地域に居住する児童・生徒の重要な移動手段として今後も確保し続ける一方で、スクールバス運行に要している経費は年々増加の一途を辿っていることから、今後はスクールバス運行の最適化について検討していくことが必要です。

表 3-7　スクールバスの運行概要

対象者	旧朝日小中学校区及び旧日明小中学校区に居住する児童・生徒
路線数	3 路線（旧朝日小中学校区 1 路線、旧日明小中学校区 2 路線）
運行台数	大型バス 3 台、ジャンボハイヤー1 台
委託先	函館バス株式会社、有限会社桧山ハイヤー

Keyword（課題）

・福祉有償運送事業の継続化に向けた取組の検討
・スクールバス運行の最適化の検討



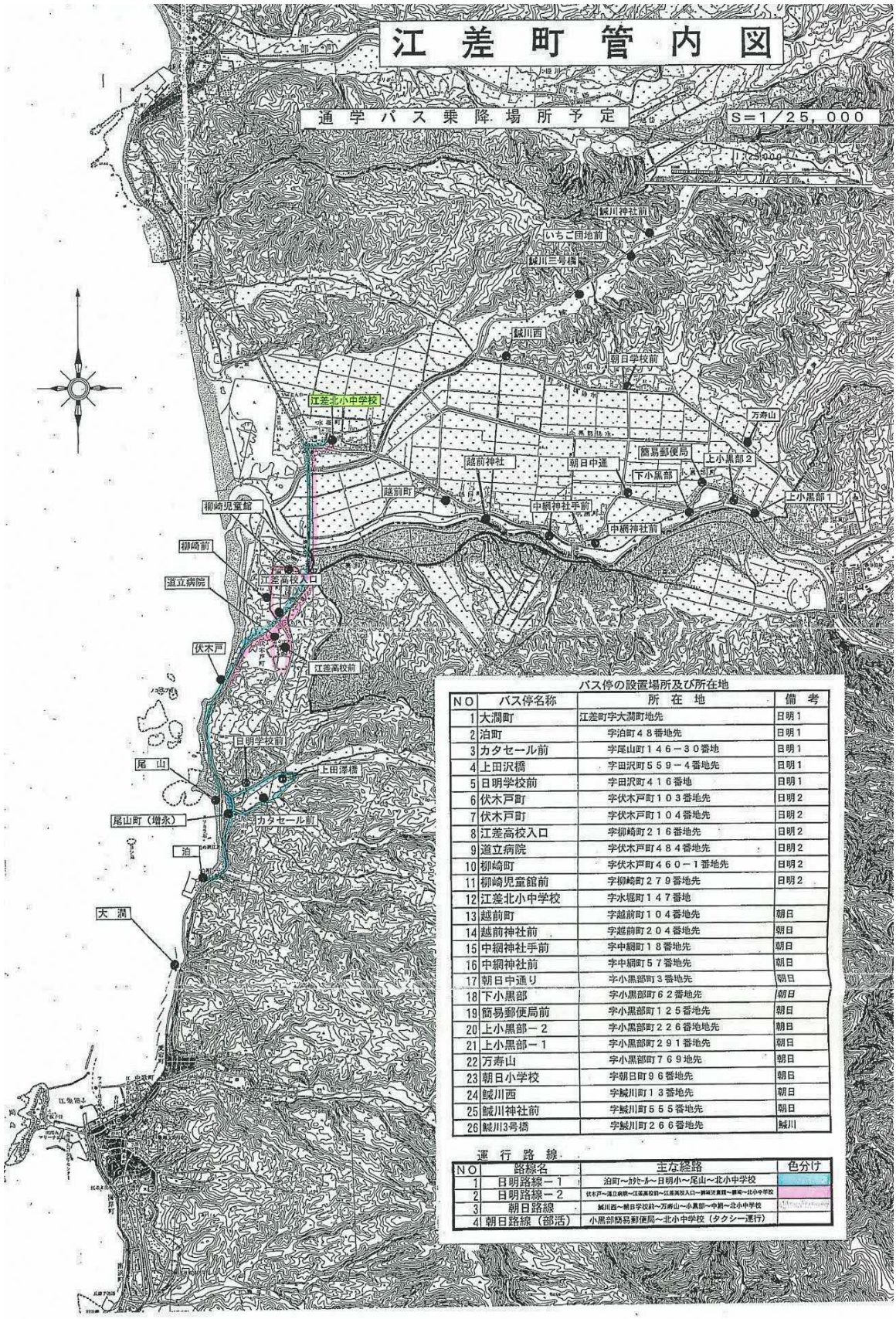
バス停の設置場所及び所在地

NO	バス停名称	所在地	備考
1	大澗町	江差町字大澗町地先	日明１
2	泊町	字泊町４８番地先	日明１
3	カタセール前	字尾山町１４６－３０番地	日明１
4	上田沢橋	字田沢町５５９－４番地先	日明１
5	日明学校前	字田沢町４１６番地	日明１
6	伏木戸町	字伏木戸町１０３番地先	日明２
7	伏木戸町	字伏木戸町１０４番地先	日明２
8	江差高校入口	字柳崎町２１６番地先	日明２
9	道立病院	字伏木戸町４８４番地先	日明２
10	柳崎町	字伏木戸町４６０－１番地先	日明２
11	柳崎児童館前	字柳崎町２７９番地先	日明２
12	江差北小中学校	字水堀町１４７番地	
13	越前町	字越前町１０４番地先	朝日
14	越前神社前	字越前町２０４番地先	朝日
15	中網神社手前	字中網町１８番地先	朝日
16	中網神社前	字中網町５７番地先	朝日
17	朝日中通り	字小黒部町３番地先	朝日
18	下小黒部	字小黒部町６２番地先	朝日
19	簡易郵便局前	字小黒部町１２５番地先	朝日
20	上小黒部－２	字小黒部町２２６番地地先	朝日
21	上小黒部－１	字小黒部町２９１番地先	朝日
22	万寿山	字小黒部町７６９地先	朝日
23	朝日小学校	字朝日町９６番地先	朝日
24	鰊川西	字鰊川町１３番地先	朝日
25	鰊川神社前	字鰊川町５５５番地先	朝日
26	鰊川3号橋	字鰊川町２６６番地先	鰊川

運行路線

NO	路線名	主な経路	色分け
1	日明路線－１	泊町～カタセール～日明小～尾山～北小中学校	
2	日明路線－２	伏木戸～道立病院～江差高校前～江差高校入口～柳崎児童館～柳崎～北小中学校	
3	朝日路線	鰊川西～朝日学校前～万寿山～小黒部～中網～北小中学校	
4	朝日路線（部活）	小黒部簡易郵便局～北小中学校（タクシー運行）	

図 3-26　スクールバス（旧朝日小中学校区）路線図



バス停の設置場所及び所在地

NO	バス停名称	所在地	備考
1	大澗町	江差町字大澗町地先	日明１
2	泊町	字泊町４８番地先	日明１
3	カタセール前	字尾山町１４６－３０番地	日明１
4	上田沢橋	字田沢町５５９－４番地先	日明１
5	日明学校前	字田沢町４１６番地	日明１
6	伏木戸町	字伏木戸町１０３番地先	日明２
7	伏木戸町	字伏木戸町１０４番地先	日明２
8	江差高校入口	字柳崎町２１６番地先	日明２
9	道立病院	字伏木戸町４８４番地先	日明２
10	柳崎町	字伏木戸町４６０－１番地先	日明２
11	柳崎児童館前	字柳崎町２７９番地先	日明２
12	江差北小中学校	字水堀町１４７番地	
13	越前町	字越前町１０４番地先	朝日
14	越前神社前	字越前町２０４番地先	朝日
15	中網神社手前	字中網町１８番地先	朝日
16	中網神社前	字中網町５７番地先	朝日
17	朝日中通り	字小黒部町３番地先	朝日
18	下小黒部	字小黒部町６２番地先	朝日
19	簡易郵便局前	字小黒部町１２５番地先	朝日
20	上小黒部－２	字小黒部町２２６番地地先	朝日
21	上小黒部－１	字小黒部町２９１番地先	朝日
22	万寿山	字小黒部町７６９地先	朝日
23	朝日小学校	字朝日町９６番地先	朝日
24	鰊川西	字鰊川町１３番地先	朝日
25	鰊川神社前	字鰊川町５５５番地先	朝日
26	鰊川3号橋	字鰊川町２６６番地先	鰊川

運行路線

NO	路線名	主な経路	色分け
1	日明路線－１	泊町～カタセール～日明小～尾山～北小中学校	
2	日明路線－２	伏木戸～道立病院～江差高校前～江差高校入口～柳崎児童館～柳崎～北小中学校	
3	朝日路線	鰊川西～朝日学校前～万寿山～小黒部～中網～北小中学校	
4	朝日路線（部活）	小黒部簡易郵便局～北小中学校（タクシー運行）	

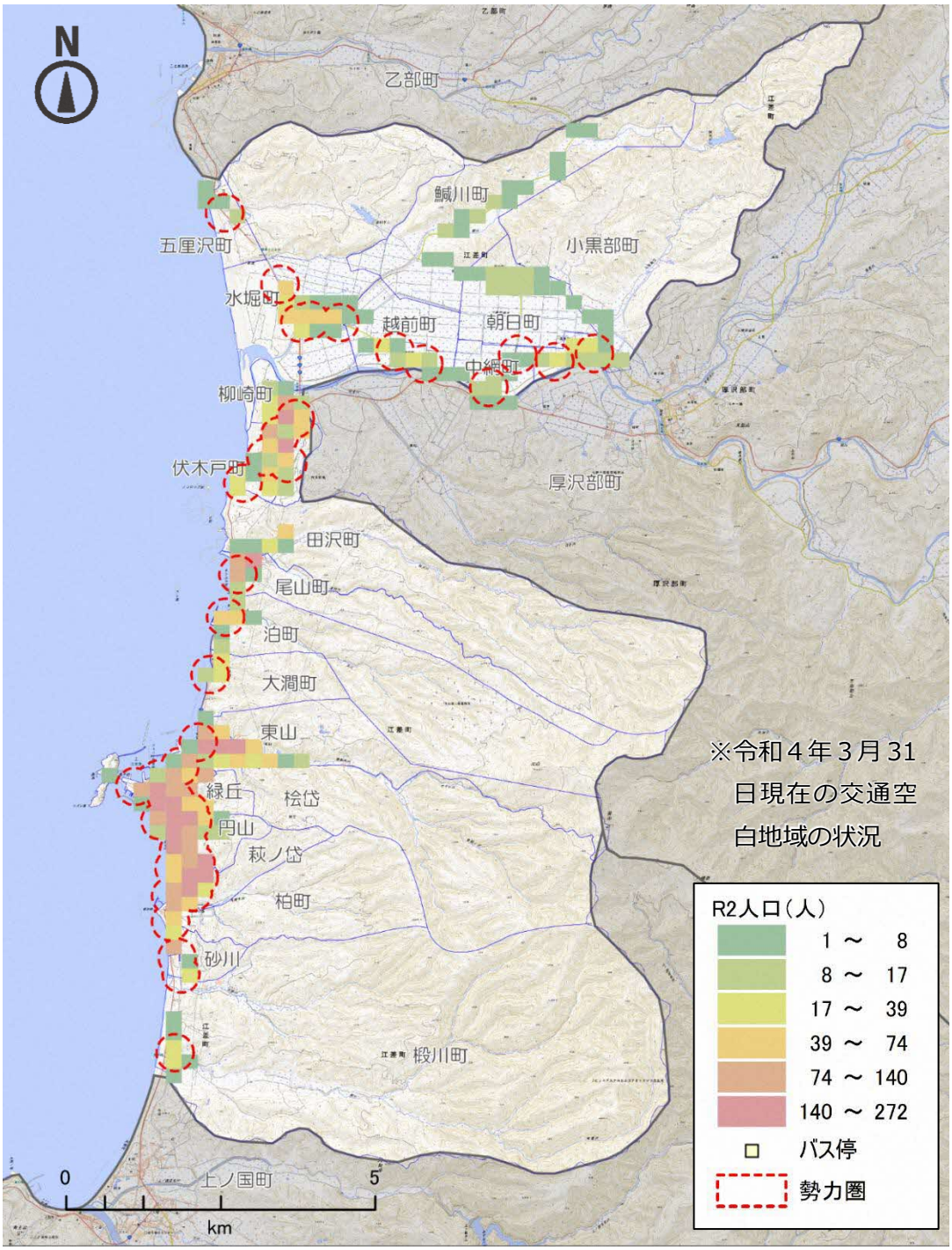
図 3-27　スクールバス（旧日明小中学校区）路線図

3.3　交通空白地域の整理

（I）交通空白地域の状況

当町の交通空白地域（函館バス株式会社のバス停から半径 300m 以上離れた地域）の状況を整理すると、当町の市街地にあたる下町地区（新栄町・愛宕町・豊川町・東山・絵岱・中歌町・姥神町・津花町）において、交通空白地域の居住人口が多くなっています。

また、下町地区と商業施設等が集積する柳崎町との間に位置する日明地区（大澗町・泊町・尾山町・田沢町・伏木戸町）において、バス停間に位置する居住地が交通空白地域となっています。



出典：Ｒ２国勢調査

図 3-28　交通空白地域の状況

当町の北部（柳崎町・水堀町・五厘沢町・越前町・中網町・小黒部町・朝日町・鰔川町）においても交通空白地域が広く分布しておりますが、函館バス株式会社の民間バス路線が運行していない地域においては、事前予約制乗合タクシーが運行しており、函館バス株式会社の民間バス路線と乗合タクシーが補完する関係性で地域の足を確保している状況です。

なお、当町の北部で運行をしてきた函館バス株式会社の館線、稲見線、木間内線は、令和６年３月31日をもって運行廃止となり、その代替交通として、当町独自の交通施策として「北部乗合タクシー」の運行を開始し、地域の足を確保している状況です。

表　3-8　交通空白地域への居住状況

	五勝手	上町	下町	日明	北部	合計
人口総数　(人)	1,248	2,113	1,621	1,034	1,412	7,428
交通空白地域人口　(人)	1,113	1,967	802	564	1,006	5,452
交通空白地域人口割合　(%)	89.2	93.1	49.5	54.5	71.2	73.4

出典：R2 国勢調査

※令和４年３月31日現在の交通空白地域の状況

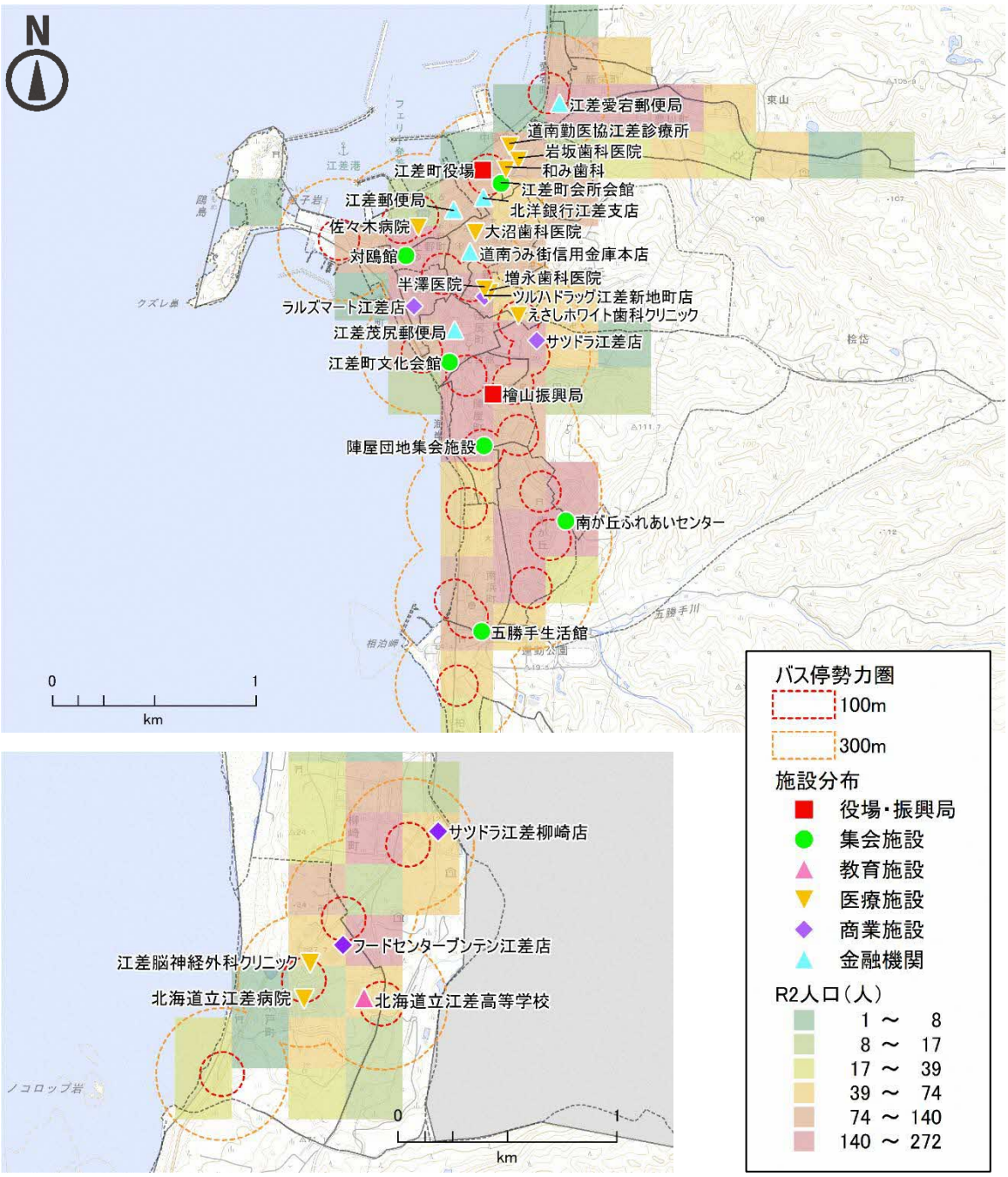
Keyword（課題）

・交通空白地域への対応

（II）到達圏分析

函館バス株式会社のバス停位置と当町に立地している主要な施設の位置図を整理したところ、医療機関においては、10 施設中 7 施設がバス停から 100m 圏内に立地し、高齢者等においてもバス停から徒歩で施設までストレスなくアクセスすることが可能と考えられます。

一方で、町民の日常生活を支える上で重要な集客施設となる商業施設においては、フードセンターブンテン江差店やラルズマート江差店、サツドラ江差柳崎店が、バス停から 100m 以上離れた箇所に立地するとともに、金融機関においては 100m 圏内に立地している施設は 1 か所もなく、高齢者等の徒歩で移動するのが困難な方にとっては、アクセスしづらい位置関係にあります。



出典：R2 国勢調査

図 3-29　バス停位置と生活関連施設の位置状況

表　3-9　バス停圏と生活関連施設の立地状況の整理

生活関連施設	施設名称	100m圏	300m圏
医療機関	北海道立江差病院	○	○
	道南勤医協江差診療所	-	○
	江差脳神経外科クリニック	○	○
	佐々木病院	○	○
	半澤医院	○	○
	増永歯科医院	○	○
	和み歯科	○	○
	岩坂歯科医院	-	○
	えさしホワイト歯科クリニック	○	○
	大沼歯科医院	-	○
商業施設	フードセンターブンテン江差店	-	○
	ラルズマート江差店	-	○
	サツドラ江差店	○	○
	サツドラ江差柳崎店	-	○
	ツルハドラッグ江差新地町店	○	○
公共施設	江差町役場	○	○
	檜山振興局	-	○
	泊生活館	-	-
	対鴎館	-	○
	陣屋団地集会施設	○	○
	五勝手生活館	○	○
	江差町会所会館	-	○
	水堀コミュニティセンター	-	-
	南が丘ふれあいセンター	-	○
	江差町文化会館	-	○
教育施設	北海道立江差高等学校	○	○
金融機関	江差郵便局	-	○
	江差愛宕郵便局	-	○
	江差茂尻郵便局	-	○
	江差尾山郵便局	-	○
	道南うみ街信用金庫本店	-	○
	北洋銀行江差支店	-	○

Keyword（課題）

・高齢者等の公共交通の主な利用者層が気軽に移動できる環境整備

3.4　公共交通関連財政支出の整理

（I）当町における公共交通事業経費の決算状況

当町では、町民の日常生活における移動支援として、全 9 事業を展開しており、決算額として年間 5,000 万円超の経費を支出しています。うち、半数以上は通学支援や高齢者等の移動支援に係る事業に支出していますが、いずれも利用目的は限定的な事業となっています。

今後、ますます進行することが予想される高齢化やニーズの多様化等を勘案し、移動を必要とする方のニーズに即した移動支援策の実施に向け、交通に要する経費の最適化（必要な事業に必要な分の経費を支出）を行うことが必要です。

表 3-10　当町における公共交通事業経費の決算状況

（千円）

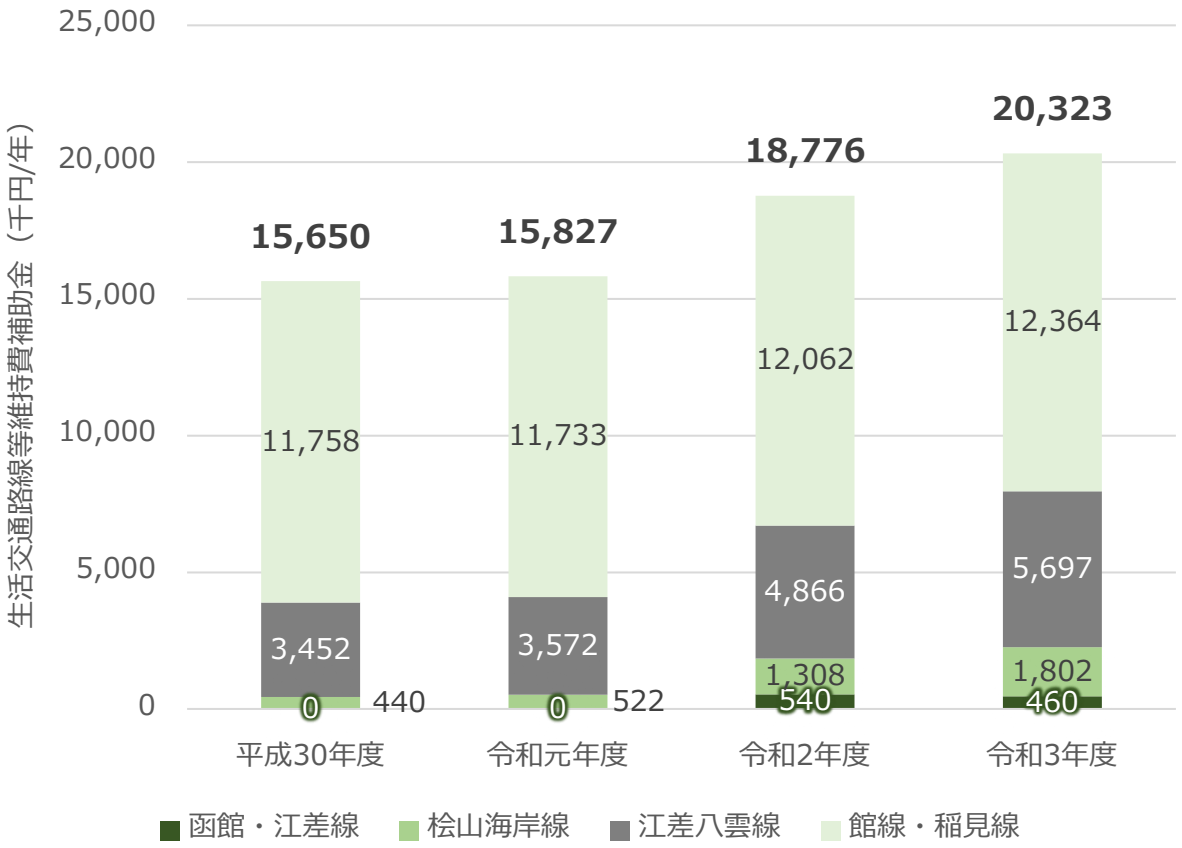
事業名等	概要	H30 年度	R 元 年度	R2 年度	R3 年度
生活交通路線等維持費補助	函館バス株式会社に対する生活路線バス運行に係る補助	15,650	15,827	18,776	20,323
乗合タクシー運行	交通空白地域である町北部における事前予約制乗合タクシーの運行	365	458	364	238
高齢者交通費助成	65 歳以上の高齢者等を対象とした町内バス利用への運賃半額助成券の交付	3,086	3,114	3,143	3,143
福祉バス運行	老人クラブ等の地域のコミュニティ活動のための運行	2,742	2,929	1,496	1,883
高齢者等外出支援サービス	外出が困難な町民を移送車両の機能訓練車にて送迎し自立した日常生活を支援するサービス	479	442	284	262
福祉タクシー助成	身体障がいのある方などへのタクシー券の交付	346	419	414	540
スクールバス運行（小学校）	江差北小学校の遠距離通学となった児童のためのバス運行	12,096	12,613	14,167	14,010
スクールバス運行（中学校）	江差北中学校の遠距離通学となった生徒のためのバス運行	12,190	12,930	14,989	15,318
生涯学習バス管理	社会教育及び学校教育活動に関する研修時に使用する生涯学習バスの運行管理	3,285	2,340	2,228	3,053
	合計	50,239	51,072	55,861	58,770

（II）生活交通路線等維持費補助の内訳

生活交通路線等維持費補助の内訳を整理すると、当町内を運行する路線の中で、最も利用者数が多い函館・江差線及び次いで利用者数が多い桧山海岸線においては、近年の人件費や燃料費の高騰などの影響から、令和 2 年度以降、補助の発生あるいは増額を行っておりますが、町民をはじめとする広域的な移動支援として欠かせない路線であることから、今後も継続的な路線維持に向けた支援を行うことが必要です。

一方で、当町内を運行する路線中でも比較的利用者数が少ない館線・稲見線においては、年間利用者数約 5,000 人（44 人/日、7.3 人/便）に対して、年間 1,200 万円以上の費用負担を行っており、運行効率の観点からも早急な見直しが必要な路線であると考えられます。

なお、館線・稲見線に次いで費用負担が大きくなっていた江差八雲線については、令和 3 年 9 月 30 日を以って、路線廃止となっているほか、当町内を運行する路線の中でも最も利用者数が少ない木間内線については、当町としての費用負担が発生しておらず、近隣町である厚沢部町単独補助となっています。



出典：函館バス株式会社

図　3-30　生活交通路線等維持費補助の内訳及び推移

Keyword（課題）

・交通経費の最適化に向けた路線見直し

3.5　当町内を運行する公共交通で補完すべきターゲット

当町内を運行する路線バス等の各種移動手段の主な利用者や関係機関・関係者への聞き取りから見えてきた、当町内を運行する公共交通で補完すべきターゲットについて、以下に整理します。

表　3-11　町内を運行する移動手段と利用者属性の整理及びターゲットの整理

○：利用可能 △：利用制約の可能性有 ×：利用不可 or 利用しない	学生	一般	高齢者	要介護・要認定	観光客	奥尻町民	課題
路線バス	○	○	○	△	○	○	・坂道等の関係でバス停までのアクセスが困難 ・町外移動においては、運行距離が長く、所要時間が長いため、通学利用は困難 ・フェリーとの乗継時間が長い ・乗務員不足
ハイヤー	○	○	○	△	○	○	・路線バスと比較して運賃が高い ・乗務員不足
福祉有償運送	×	×	×	○	×	×	・運賃が安く、事業継続が困難 ・担い手不足の関係から運営継続が困難
おでかけサポート事業	×	×	×	○	×	×	-
フェリー	○	○	○	△	○	○	・奥尻町内の宿泊施設の不足 ・燃料高騰などにより、運営維持が困難
課題	・路線バスの定期券代が高いなどの影響から、家族が送迎を実施	・自家用車への依存が強く、公共交通利用に繋がらない	・非運転者の足の確保	・福祉有償運送等の制度に対する理解度の向上	・町内観光施設へのアクセスが不便な施設も存在	・江差町内での公共交通による移動が待ち時間等の関係から不便	**■当町内を運行する公共交通で補完すべきターゲット** ・学生 ・高齢者 ・観光客 ・奥尻町民

出典：R4 年度関係者ヒアリング調査結果

3.6　地域の現状及び地域公共交通の現状から見える課題（ニーズ）

地域の現状及び地域公共交通の現状から見える課題の関係を整理すると、当町の地理的条件を踏まえた最適な交通サービスの確保が必要であり、町民が気軽にお出かけでき、かつこれまでのライフスタイルを勘案した公共交通網の構築が必要となっています。

一方で、当町としては限られた予算を効率的に運用していくことが求められるため、函館バス株式会社の民間バス路線を活かしつつ、そこにアクセスする交通・交流拠点とセットの近距離交通の確保が重要と考えます。

また、身体障がい者等の公共交通では賄い切れない需要も存在することから、現在、町内を運行している福祉有償運送事業の継続化に向け、必要な協議・検討の場を設ける必要があると考えます。

加えて、近隣自治体と連携した観光交通の確保やフェリー利用者の更なる利便性向上策の検討も必要な状況です。

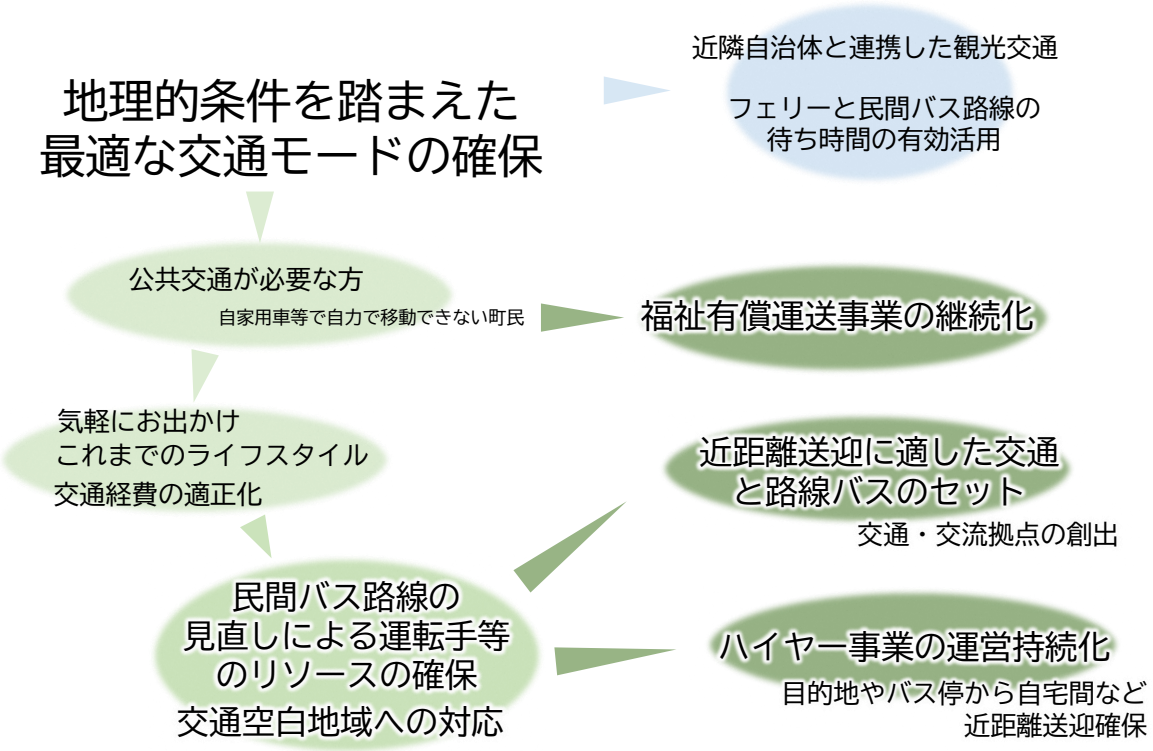


図　3-31　地域の現状及び地域公共交通の現状から見える課題の関係性

第４章　地域公共交通に対するニーズ

４.１　住民ニーズ把握アンケート調査結果

（I）調査概要

(I)-i 調査目的

町民の生活圏の把握に加え、町民が考えている公共交通に対するニーズを把握することを目的に、町内 1,700 世帯を対象として町民ニーズ把握調査を実施しました。

(I)-ii 調査実施期間

調査実施期間は、令和４年２月 11 日（金）から 25 日（金）までの計 15 日間と設定しましたが、最終的な取りまとめについては、より多くの町民の意見を収集するため、令和４年３月６日（日）までの回収分を活用しています。

(I)-iii 調査対象及び調査方法、回収率

調査対象は、当町に居住する 15 歳以上の町民（1,700 世帯を無作為抽出）とし、1 世帯あたり 2 票の調査票を配布（1 世帯の場合は 1 票の回答とし、2 人以上の世帯については、公共交通を利用するあるいは利用したい方が優先的に回答）しました。

調査方法は、配布・回収ともに郵送で実施しました。（回収率：35.8%（回収世帯数：605 世帯））

(I)-iv 調査内容

調査内容は、以下に示す通りです。

表　４-１　調査内容一覧

調査項目	内容	ねらい
1.属性	・性別、年齢、職業、居住地 ・免許証及び自動車の保有状況、自動車の運転意向、運転困難時の移動手段、免許証返納により困ること	・年齢や免許証保有状況、地区などの個人属性の把握 ・他項目とのクロス集計による属性ごとの傾向分析に活用
2.日常的な生活状況	・移動手段及び移動先、移動時間等 -通勤・通学、買い物、通院、私用などのお出かけの４目的	・現状の生活行動の実態把握 ・「生活圏」及び「医療圏」の把握・分析に活用
3.公共交通に対するニーズ	・普段の移動で困っていること ・運行してほしい公共交通 -その運賃、その利用目的等 ・MaaS 等の利用意向 -スマートフォン等の携帯端末の保有状況、及び利用用途、公共交通予約等のサービス利用意向	・新たな公共交通等の導入に関する検討項目 ・個人属性等とクロス集計により、各地区で導入すべきモードの検討や MaaS 等の利用意向の把握に活用

（II）調査結果

(II)-i 回答者の属性

«把握できた内容»

・回答者の性別は、男性・女性でおおよそ半数の割合
・回答者の年代は、65 歳以上の高齢者からの回答が若干多い
・運転免許・自動車保有状況は、約 7 割が運転免許及び自動車を保有しており、自動車等を保有せず、**自由に移動することができない回答者は約 3 割**
・運転免許を返納できない理由として、**タクシーやバス等の公共交通機関が不便**であることが挙げられている
・自動車を保有している方で、運転が困難になった際の移動手段としては、**バスの利用が 6 割**で、免許返納で困ることは買い物や通院などの**生活交通に支障が出る**こと

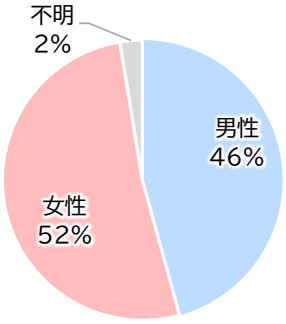


図　4-1　問 1①性別(n=855)

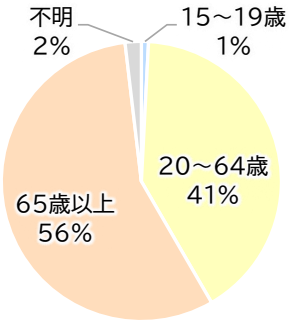


図　4-2　問 1②年齢(n=855)

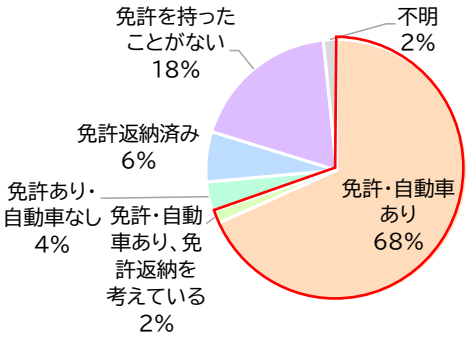


図　4-3　問 4 免許・自動車の保有 (n=855)

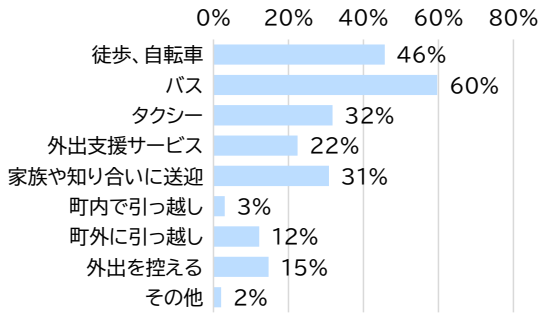


図　4-4　問 6 運転困難時の移動手段 (n=598)

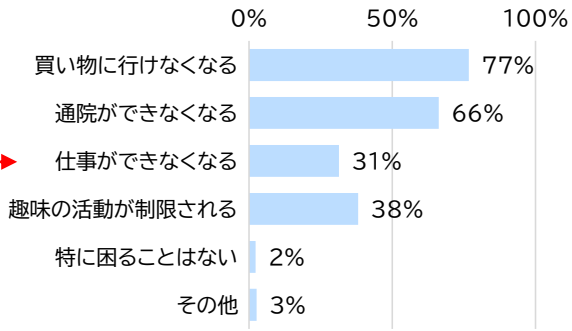


図　4-5　問 7 免許返納により困ること (n=598)

(II)-ii 回答者の生活圏

«把握できた内容»

・通勤・通学圏は、**江差町内が約 8 割**

・買い物圏についても**約 9 割が江差町内**である一方で、**約 2 割は函館市までの広域的な移動**を行っている

※10 時台に到着する移動が最も多い

・通院圏についても**約 8 割が江差町内**である一方で、大規模な病院が立地している**函館市までの広域的な移動を行っている方が約 4 割**と多い

※9 時台に到着する移動が最も多い

・私用圏についても**約 7 割が江差町内**である一方で、**函館市までの広域的な移動を行っている方が約 5 割**と多い

※10 時台に到着する移動が最も多い

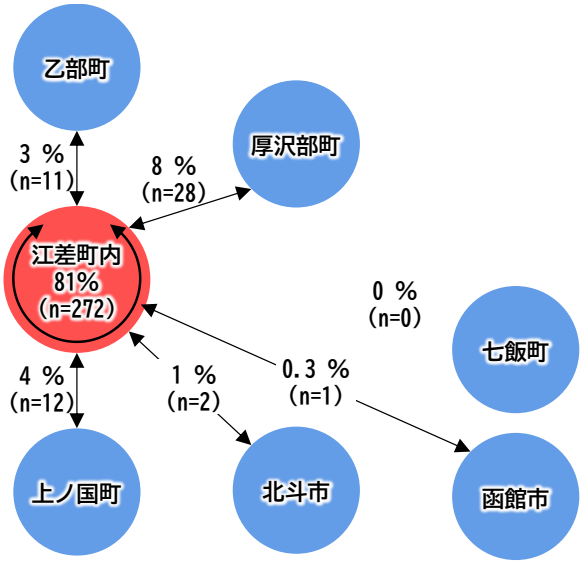


図　4-6　問 8②通学・通勤圏(n=336)

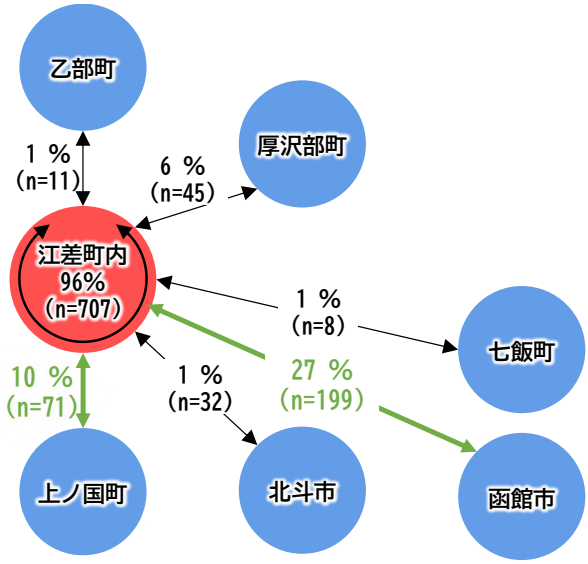


図　4-7　問 9③買い物圏(n=739)

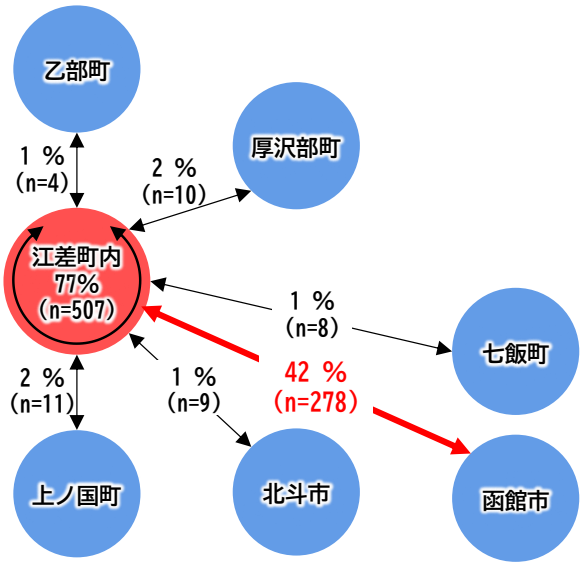


図　4-8　問 10②通院圏(n=657)

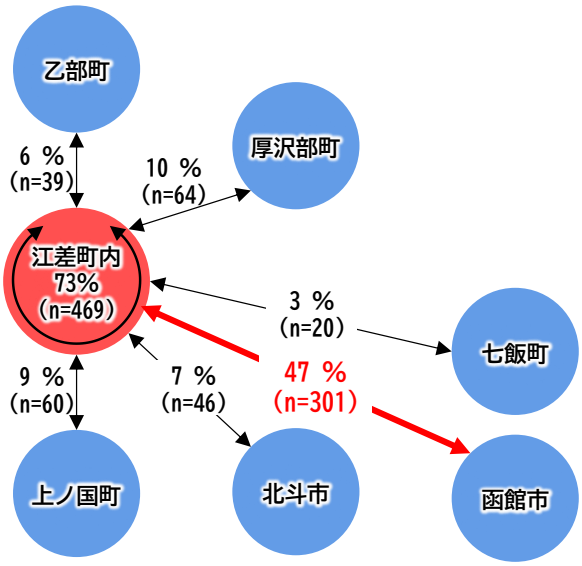


図　4-9　問 11②私用圏(n=642)

(II)-iii 移動で困っていること・運行してほしい交通サービス

«把握できた内容»

・移動で困っていることとして、**冬期の運転に不安がある**、との回答が約 3 割と最も多い

・この他、運転できず外出機会が制限される、や、近隣住民等で送迎しあう際の交通事故の心配が各 1 割の回答

・運転できず外出機会が制限される項目は、15～19 歳及び高齢人口の回答割合が高く、送迎に関する項目は、高齢人口の回答割合が高い

・その他の回答内容として、「バス等の公共交通サービスに関する内容」のほか、「冬期除排雪に関する内容」などが挙げられている

・新たに運行してほしい交通サービスとしては、**コミュニティバスが約 3 割**である一方で、自宅付近まで来る交通として、**予約運行型バスやタクシーチケットなどの交通支援の割合が各 2 割**の回答

・上記、各種交通サービスの導入により、**外出機会が今よりも週に 1 回以上増加**

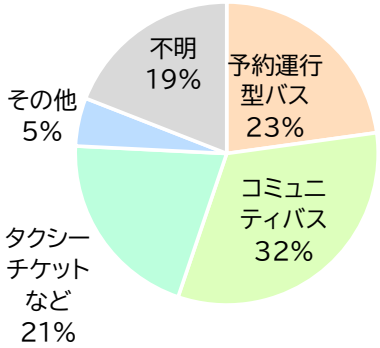


図　4-10　問 15 新たに運行してほしい交通サービス (n=855)

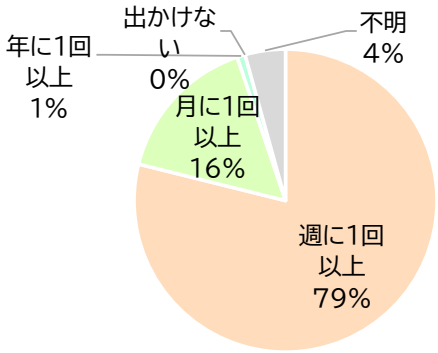


図　4-11　問 18 新たに運行してほしい交通サービスが運行した場合の外出回数の変化 (n=232)

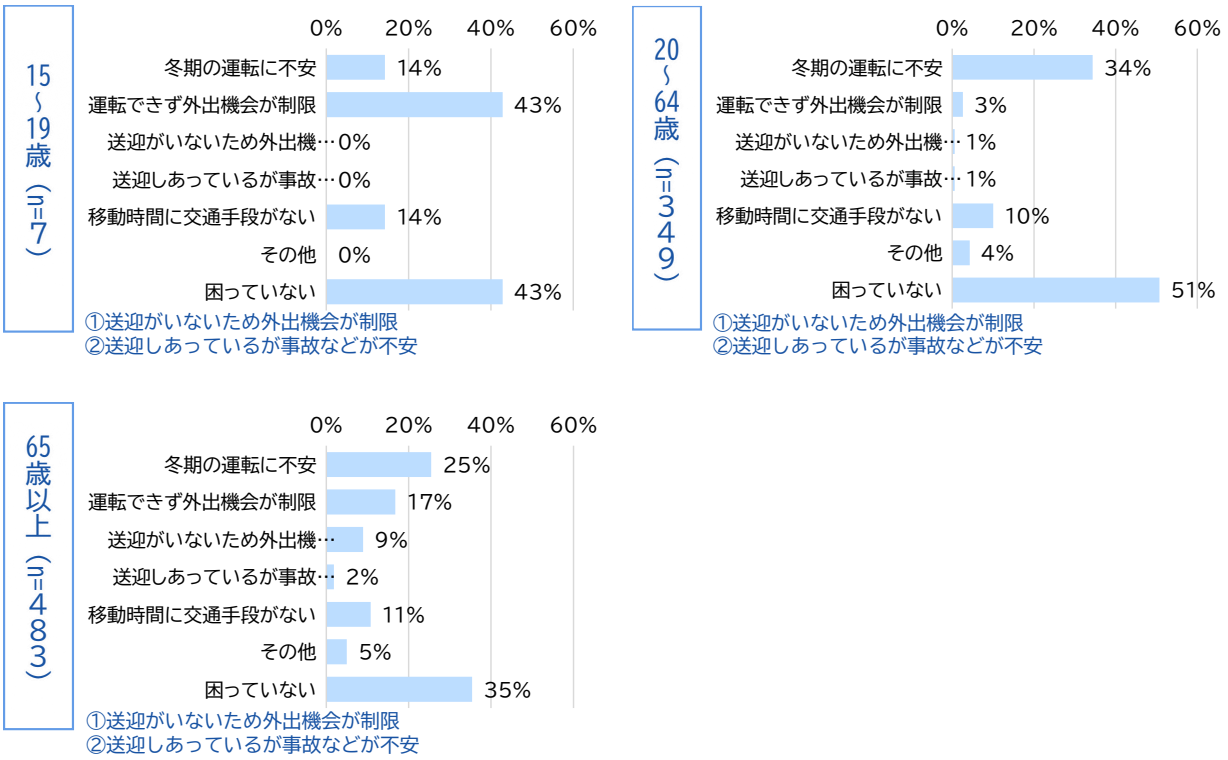


図　4-12　移動で困っていること

(II)-iv 携帯端末を活用したサービス

«把握できた内容»

- 生産年齢人口（15～64 歳）と比較し、**高齢人口（65 歳以上）は、携帯端末を保有する割合は低い**（生産年齢人口の約 9 割が保有、高齢人口では約 5 割が保有）
- インターネットの利用用途として、生産年齢人口はコミュニケーションのほか、アプリ等を活用した利用で携帯端末を多く使用している一方で、**高齢人口は主にコミュニケーションでの利用となっており、携帯端末の利用に不慣れである状況が推察**される
- 携帯端末での運行情報や予約サービスの運用について、生産年齢人口では 4 割以上が「利用したい」と回答している一方で、**高齢人口では「利用したい」の回答が 4 割以下と比較的低い**

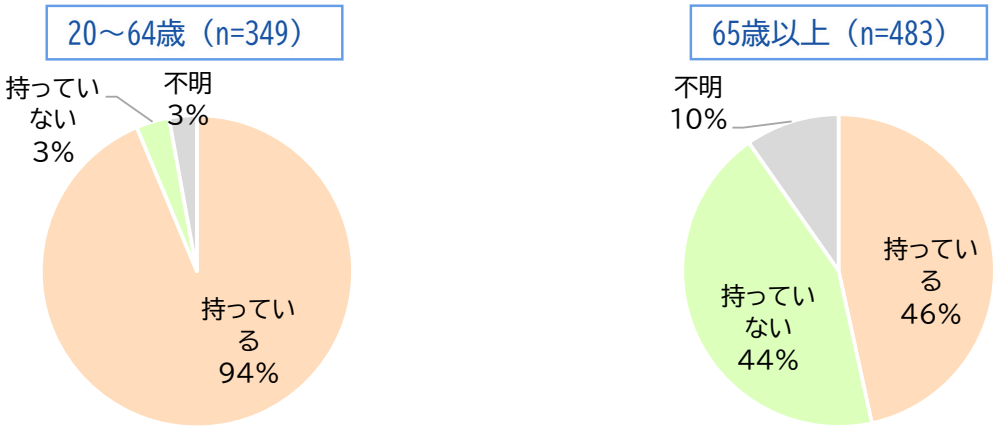


図　4-13　携帯端末の所持

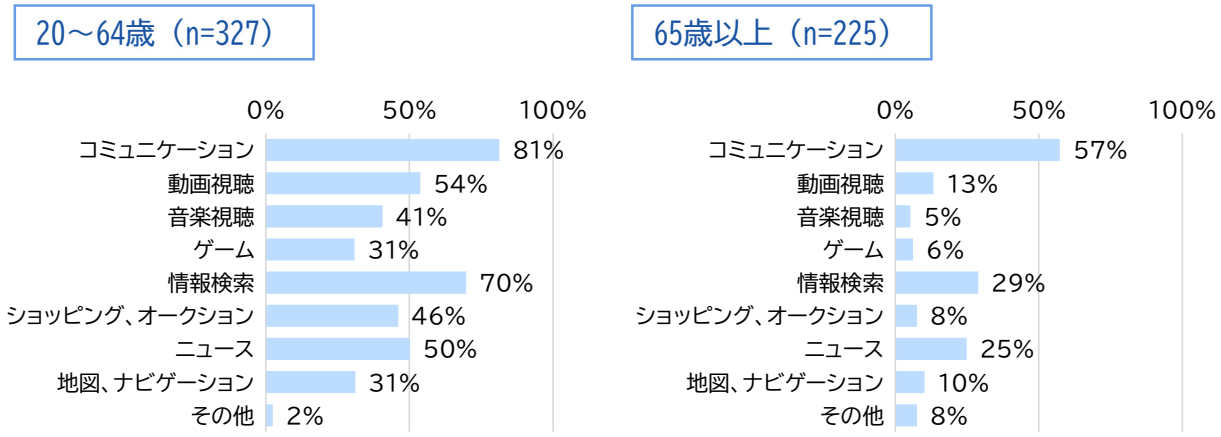


図　4-14　インターネットの利用用途

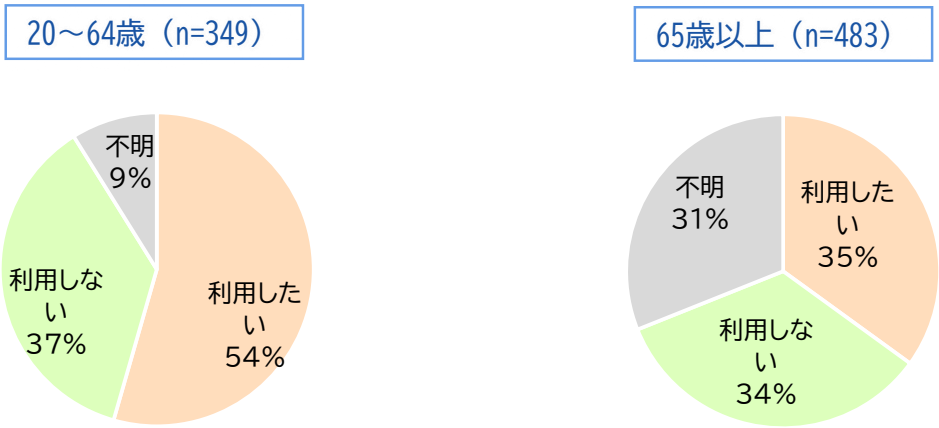


図　4-15　携帯端末を活用した予約サービスの利用有無

4.2　江差マース実証実験結果

（I）実証実験概要

(I)-i 実証実験の目的

当町と官民連携による新たな地域創生の形「江差モデル」の構築を目指す包括連携協定を締結した、サツドラホールディングス株式会社との連携により、持続可能な利便性の高い交通体系の構築に向けた、路線バス中心の既存の公共交通を補完する新たな交通サービス「江差 MaaS（マース）」の実装化を目指す実証実験を令和３年度から令和４年度にかけて実施しました。

(I)-ii 実証実験期間

①第 1 回実証実験

令和４年２月１日（火）から 28 日（月）までの土日祝日を除く計 16 日間と設定しました。

②第 2 回実証実験

令和４年 10 月４日（火）から 11 月 30 日（水）までの日曜日・月曜日・木曜日を除く計 34 日間と設定しました。

③第 3 回実証実験

令和４年 12 月６日（火）から令和５年１月 31 日（火）までの年末年始（12 月 29 日（木）から１月３日（火））及び日曜日・月曜日・木曜日を除く計 30 日間と設定しました。

(I)-iii 実証実験の対象

①第 1 回実証実験

町内の交通空白地域の一つである新栄町、愛宕町、豊川町、東山、桧岱、中歌町に居住する町民を対象としました。

②第 2 回実証実験

町内の中心市街地である下町地区（新栄町・愛宕町・豊川町・東山・桧岱・中歌町・姥神町・津花町・鷗島）及び上町地区（上野町・橋本町・本町・新地町・緑丘・茂尻町・円山）に居住する江差町民、江差港フェリーターミナルを拠点とする奥尻町民を対象としました。

③第 3 回実証実験

町全域を北部地域（北部地区・日明地区）及び南部地域（下町地区・上町地区・五勝手地区）に区分けし、各地域に居住する町民や来訪者を対象としました。

(I)-iv 実証実験内容

①第 1 回実証実験

町内の交通空白地域の一つである新栄町、愛宕町、豊川町、東山、桧岱、中歌町を「居住エリア」、商業施設等が集積する上町地区を「経済エリア」と設定の上、「居住エリア」に居住する町民の「経済エリア」への移動手段の確保を図ることを目的に、利用者からの予約に応じて自宅や乗降地点間を運行する乗り合い型の交通サービスである「オンデマンド交通」の無償実証運行を実施しました。

図 4-16　第１回実証実験時の運行エリア及び乗降地点

新栄町　豊川町　愛宕町　東山　桧岱　中歌町　にお住まいの方限定

ご自宅からご目的地まで、好きなときに気軽に移動！便利に買物！

2/1～「江差マース」実証運行開始！

運賃無料！

利用したら EZOポイント 100pt プレゼント！

江差マースとは…

みなさまがお住いの「居住エリア」と、お店や病院がたくさんある本町・新地町といった「経済エリア」をハイヤーでつなぐあたらしい移動手段です。

ハイヤーは運行時間中であればいつでも好きな時間に携帯電話かアプリで呼ぶことができ、ご自宅の前まで迎えに来るので、登録した行先・目的地まで「便利で快適に」、「無料でお得に」移動ができます。※目的地・乗降拠点一覧は裏面でご確認ください

予約は簡単、３ステップで完了！！

⓪ 事前登録する
（江差町役場まちづくり推進課）

① 予約する
・電話かスマホアプリで予約
・乗車、降車拠点No.を入力
・迎車希望時間、人数を入力

② 乗車する
・予約乗車時間が来たら、乗車拠点の外で待機
・名前を伝えて乗車

③ 移動する
・予約時に指定した降車拠点へ
・降車拠点から目的地へ移動
・お買物、通院などご自由に！

予約する方法（最大乗車人数は5名です。）

■電話予約（自動音声）

江差町役場2F「まちづくり推進課」で事前申込み（利用者全員）
※ご自宅住所やご利用の電話番号等の利用者登録が必要なため

受付電話番号
050-3174-6443

携帯電話・スマホで呼び出し
（登録した電話番号のみ利用可能）

自動音声にて案内

1. 希望日にちを入力してください
（今すぐは１、本日は２、明日は３）
2. 配車希望時刻を入力してください
3. 出発地を入力してください
4. 到着地を入力してください
5. 乗車人数を入力してください

自動音声に従い番号を入力

1. 本日の場合「２」
2. 午後2時の場合「1400」
3. 自宅出発の場合「01＃」
4. サツドラ江差店へ行く場合「26＃」
5. 2人で乗る場合「2」

■スマホWEBアプリで予約

アプリQR

スマホのWEBアプリにログイン、必要情報（デマンド）入力

1. WEBアプリからログインする（上記QRコードより）
ID：EZOCA番号（EZOCAカード裏面の数字13桁）
パスワード：申込書記載の電話番号下6桁を入力

2. 乗車位置を設定する
地図上の★印（ランドマーク）から乗車希望位置を選択し、「ここを出発地にする」をタップ

3. 降車位置を設定する
地図上の★印（ランドマーク）から降車希望位置を選択し、「ここを目的地にする」をタップ

4. 希望日時・乗車人数 の設定
希望日時（出発 / 到着 / 今すぐ）と乗車人数を設定し「この内容で申し込む」をタップ

5. 配車の確定
お迎え予定時刻、到着予定時刻、乗車人数等を確認、よろしければ「確定」をタップし配車を確定。
※時間内に確定しない場合は、入力が無効になります

受付完了！！ご予約のお時間になりましたら乗車地点の外でお待ちください

【運行時間】平日8時から16時まで（10日・17日は除く）
【予約受付】当日分&翌日分、1人当たり最大4件まで予約が可能（24時間受付）

図　4-17　第１回実証実験時の住民周知用チラシ

②第２回実証実験

「オンデマンド交通」の運賃有償による地域の受容性等を検証することを目的に、1 日乗り放題料金 500 円（小学校就学前の乳幼児は無料）を適用した有償実証運行を実施しました。

本実証実験では、第 1 回実証実験から対象エリアの拡大、据置型の予約タブレット端末の設置、LINE アプリサービス機能及び会話形式による自動音声電話予約機能の追加を図りました。

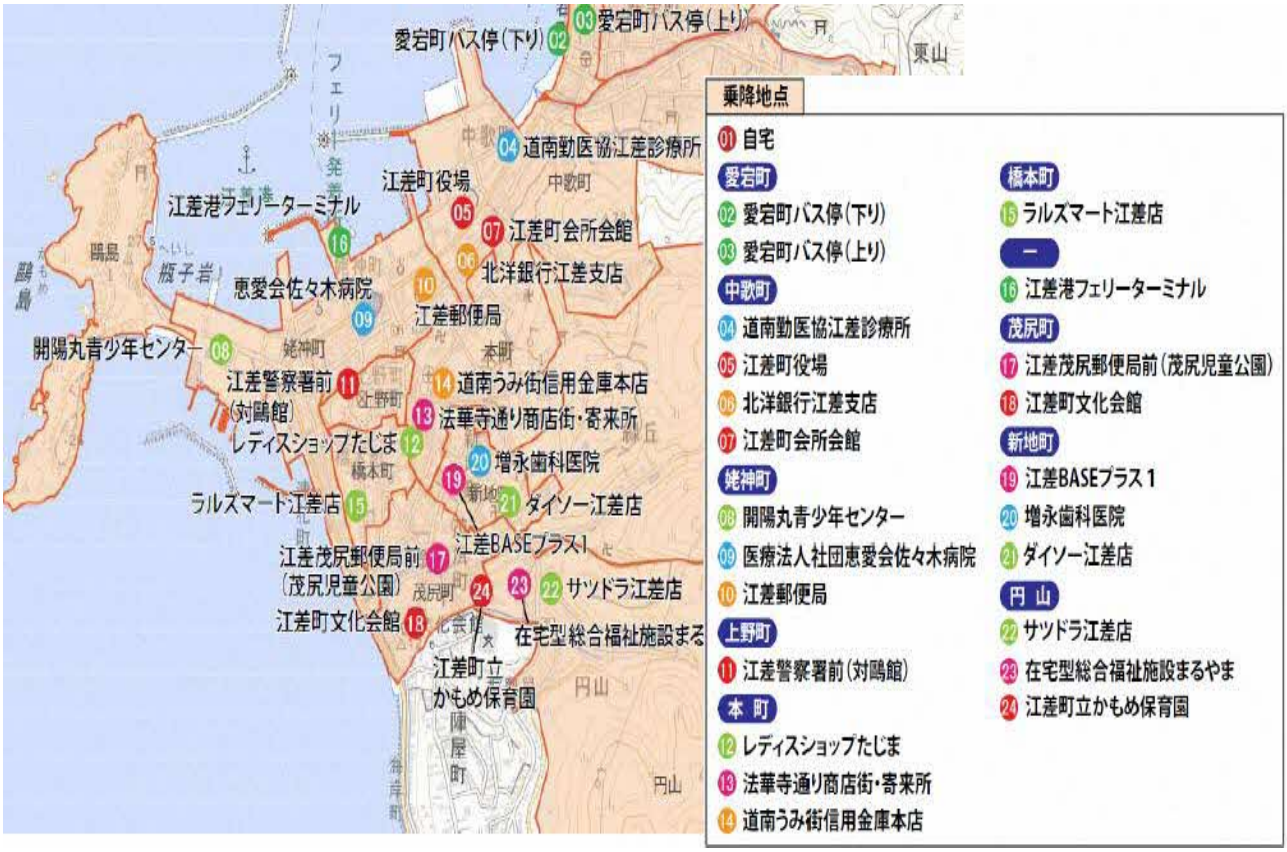


図　4-18　第２回実証実験時の運行エリア及び乗降地点

図　4-19　第２回実証実験時の住民周知用チラシ

③第３回実証実験

町全域での「オンデマンド交通」の移動ニーズ等を把握することを目的に、無償実証運行を実施しました。

計画当初、有償による運行を予定していましたが、第 2 回実証実験の利用状況を考慮し、需要者の掘り起こし及び町民の理解度向上を図るため、無償による運行へと転換しました。

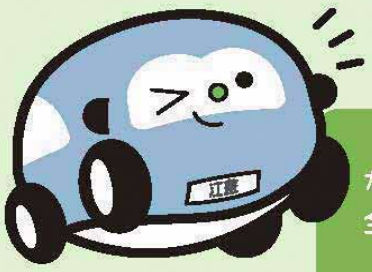
本実証実験では、第 2 回実証実験から対象エリアの拡大及びコールセンターでの電話予約サービスの追加を図りました。

図　4-20　第３回実証実験時の運行エリア及び乗降地点（北部）

図　4-21　第３回実証実験時の運行エリア及び乗降地点（南部）

北部 江差マース

12月からエリア拡大！



マースくん

令和４年（2022年）10月から実証運行を開始しました新たな公共交通「江差マース」は12月からエリアを拡大し、江差町全域を北部と南部に区分けし、各区域内を運行します。
新たな「(北部) 江差マース」を、ぜひ、ご利用ください！

江差町内北部の15か所以上と
皆さまのご自宅を自由に送迎します！
使い方は簡単な３ステップ!!

1 最初だけ 事前登録 ▶ 2 予約 ▶ 3 乗車

※「事前登録」方法などは、裏面をご確認ください

○ 運行期間

令和4年 12月6日（火）～ 令和5年 1月31日（火）

※ 年末年始（12月29日～1月3日）は運休します

○ 運行曜日・運行時間

火曜日・水曜日・金曜日 ⇒ （午前）8時～12時 （午後）13時～16時
土曜日 ⇒ （午前）運行なし （午後）14時～17時

※ 日曜日・月曜日・木曜日はお休みです

○ 予約受付

乗車の 1週間前から 15分前 までにご予約ください（予約方法は裏面）

※ オペレーターを通じた予約を行う場合は、前日の17時までに予約をしてください

○ 乗車料金

税込 500円で 1日乗り放題 （乗車券の購入は運転手より）

12月6日（火）、7日（水）、9日（金）、10日（土）は無料です！

江差マース

江差町まちづくり推進課
（☎お問い合わせ：0139-52-6712）

図 4-22　第３回実証実験時の住民周知用チラシ（北部）

南部 江差マース

12月からエリア拡大！

マースくん

令和４年（2022年）10月から実証運行を開始しました新たな公共交通「江差マース」は12月からエリアを拡大し、江差町全域を北部と南部に区分けし、各区域内を運行します。
新たな「(南部) 江差マース」を、ぜひ、ご利用ください！

江差町内南部の20か所以上と
皆さまのご自宅を自由に送迎します！
使い方は簡単な３ステップ!!

1 最初だけ 事前登録 ▶ 2 予約 ▶ 3 乗車

※「事前登録」方法などは、裏面をご確認ください

○ 運行期間

令和4年 12月6日（火）～ 令和5年 1月31日（火）

※ 年末年始（12月29日～1月3日）は運休します

○ 運行曜日・運行時間

火曜日・水曜日・金曜日 ⇒ （午前）8時～12時 （午後）13時～16時
土曜日 ⇒ （午前）運行なし （午後）14時～17時

※ 日曜日・月曜日・木曜日はお休みです

○ 予約受付

乗車の１週間前から15分前までにご予約ください（予約方法は裏面）

※ オペレーターを通じた予約を行う場合は、前日の17時までに予約をしてください

○ 乗車料金

税込500円で1日乗り放題（乗車券の購入は運転手より）

12月6日（火）、7日（水）、9日（金）、10日（土）は無料です！

江差マース

江差町まちづくり推進課
（☎お問い合わせ：0139-52-6712）

図 4-23　第３回実証実験時の住民周知用チラシ（南部）

（II）実証実験結果

(II)-i 第１回実証実験結果

«把握できた内容»

・利用者数 32 人、延べ乗車人数 142 人、１日あたりの乗車人数 8.9 人の運行実績
・利用者の約 7 割が女性を占め、年代別では **50 代以上の利用者が約 7 割**
・配車予約の方法として、アプリ利用者と自動音声電話でおおよそ半数の割合
・利用者のサービス内容に対する概ね良好であった一方で、**ICT に不慣れな高齢者でも利用しやすいサービス環境の構築を求める割合が高い**
・事後アンケート調査において、運賃受容性として乗車 1 回あたり **300～500 円の回答が約 7 割**

図　4-24　第１回実証実験乗車状況

(II)-ii 第２回実証実験結果

«把握できた内容»

・利用者数 23 人、延べ乗車人数 133 人、１日あたりの乗車人数 3.9 人の運行実績
・利用者の約 7 割が女性を占め、年代別では **60 代以上の利用者が約 7 割**
・配車予約の方法として、**60 代までは 9 割以上が LINE 利用者**である一方で、**70 代の LINE 利用者は約 6 割**、**80 代以上の利用者の 9 割以上は自動音声電話**となっており、**高齢者における携帯端末の利用が不慣れな状況が推察**される
・運行実績として**水曜日、火曜日の順に利用が多く**、本実証実験で実施した土曜日の運行は、14～17 時までの運行と限定的であったため、利用者数は低迷
・平日の運行は **10～11 時の時間帯と 13～14 時の時間帯に利用者が集中**し、土曜日の運行では **16 時の時間帯に利用者が集中**
・事後アンケート調査において、江差マースの町民認知度は約 8 割である一方で、**「予定が合わない」**、**「自家用車の運転が可能なため自分には不要」**の割合が**各 3 割**の回答
・同じく事後アンケート調査において、運賃受容性として乗車 1 回あたり **300 円が約 4 割**、**200 円が約 3 割**、**500 円が約 2 割**の回答で、**定額乗り放題については約 7 割が関心**を持っており、金額としては **3,000 円が約 6 割**、**5,000 円や 2,000 円の割合が各 1 割**の回答

図　4-25　第２回実証実験乗車状況

第３回実証実験結果

«把握できた内容»

・利用者数 137 人、延べ乗車人数 309 人、１日あたりの乗車人数 10.3 人の運行実績

・利用者の約７割が女性を占め、年代別では **60 代以上の利用者が約７割**の割合

・利用者の**約８割が南部地域**での運行実績である一方で、**北部地域での利用者が残りの約２割**に留まった

・配車予約の方法として、**約６割以上が LINE 利用者**である一方で、**コールセンターでの電話予約の利用者が特に北部地域で多く見受けられた**ことから、**高齢者における携帯端末の利用が不慣れな状況が推察**される

・移動の傾向として、**自宅から乗降地点間の往復利用者の割合が約６割**である一方で、残りの**約４割が乗降地点から乗降地点への利用**となっており、**町民の回遊促進につながっている状況が推察**される

・複数乗車により**乗合率が１割を下回っている状況**から、**デマンド交通の特性が十分に発揮されていないものと推察**される

※本計画策定時点では実施中の状況であった事後アンケート調査の結果を踏まえて、サービス環境や運賃受容性等の効果検証を進める

図　4-26　第３回実証実験乗車状況

4.3　北海道江差高等学校への通学状況に関するアンケート調査結果

（I）調査概要

(I)-i 調査目的

公共交通の主な利用者となり得る北海道江差高等学校への通学者の現状の通学状況の把握及び公共交通へのニーズを把握することを目的に、通学者及び保護者を対象としたアンケート調査を実施しました。

(I)-ii 調査実施期間

調査実施期間は、令和４年７月 13 日（水）から 22 日（金）までの計９日間と設定しました。

(I)-iii 調査対象及び調査方法、回収率

調査対象は、北海道江差高等学校に通学している生徒（全学年）及びその保護者（各 222 人）とし、学校を通じたアンケート票の配布・回収を行いました。（生徒回収率：57.7%（回収数：128 人）、保護者回収率：61.7%（回収数：137 人））

(I)-iv 調査内容

調査内容は、以下に示す通りです。

表　4-2　調査内容一覧

項目	回答種別	内容	ねらい
1.属性	共通	・学年、居住地	・属性別で傾向を把握
	生徒用	・部活動所属	
2.通学時の移動状況	共通	・行き・帰りの移動手段	・居住地による特性を把握
	生徒用	・普段の通学時間	
3.公共交通に対するニーズ	共通	・公共交通を利用していない理由 ・公共交通の利用頻度、通学費用 ・通学で困っていること、不便に感じていること ・公共交通の改善策や要望及び改善時の利用頻度の変化	・公共交通利用における課題の把握 ・改善策の検討
	生徒用	・公共交通を活用した移動区間	

（II）調査結果

(II)-i バス運行時間帯と通学時間帯（帰宅時）のミスマッチ

«把握できた内容»

・生徒及び保護者からの回答で共通して最も多く挙げられた、公共交通が不便な点は、**「バスの運行時間が合わない」**

・生徒の通学時間帯を整理した結果、帰宅時において、午前授業（定期試験等）や部活動を行う生徒の帰宅時に、**現バス運行時間帯とのミスマッチが発生**していることが予想される

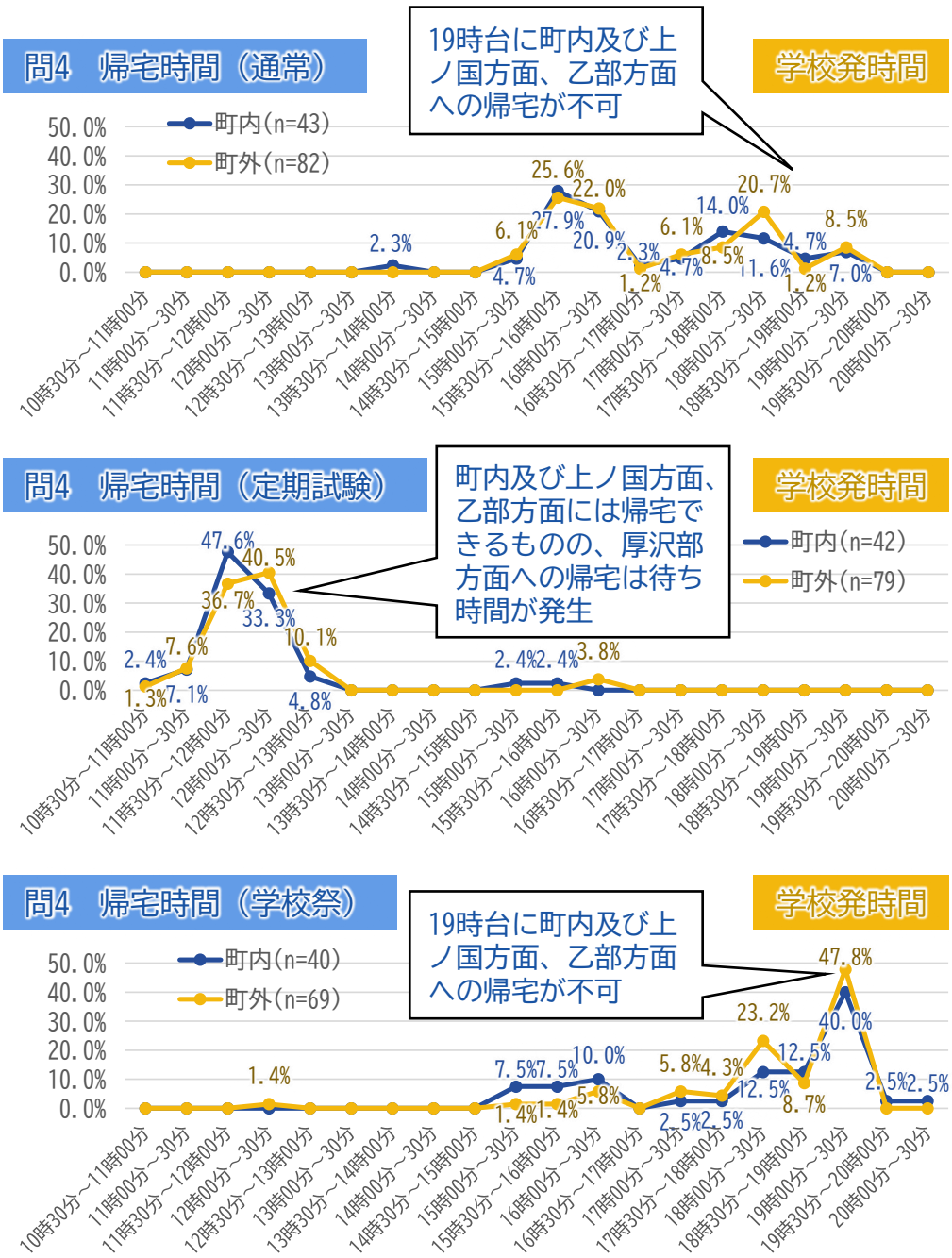
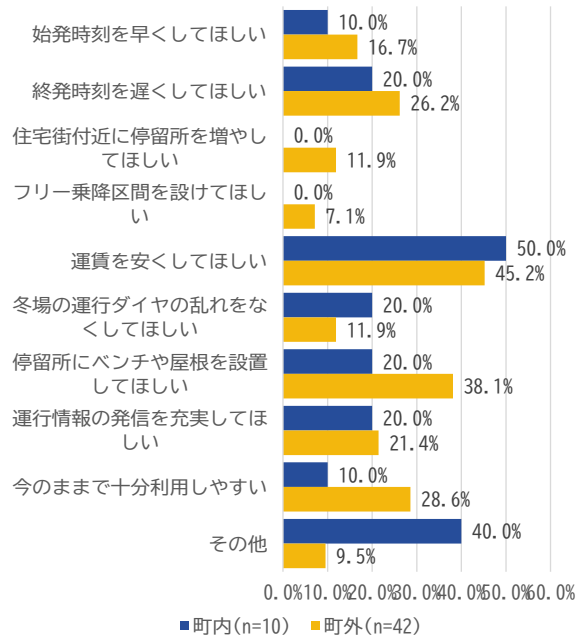


図　4-27　生徒の帰宅時間の状況

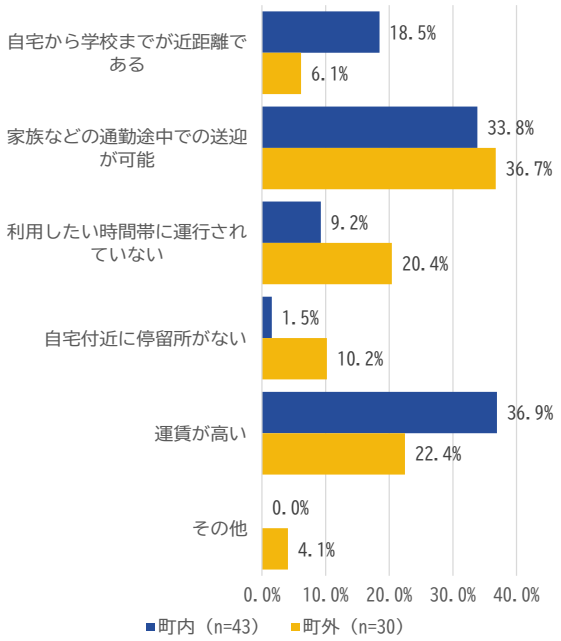
(II)-ii 運賃助成等の住民が利用したいと思える運賃体系

«把握できた内容»

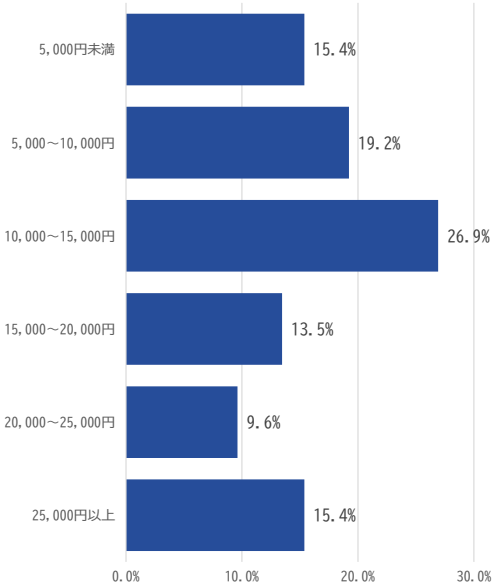
- 生徒が挙げる公共交通の改善点として、最も回答割合が高いのは**「運賃を安くしてほしい」**
- 保護者からの要望として、公共交通機関を利用しない理由として、**「運賃が高い」**が最も多くの意見
- 北海道江差高等学校が立地する町内からの利用であっても、**1 か月当たり 10,000 円以上の費用負担**を行っている世帯も存在



生徒用問9
公共交通の改善点



保護者用問4
公共交通機関を利用しない理由



保護者用問6
公共交通を利用した際の1か月の通学費用

図　4-28　公共交通の改善要望等及び 1 か月当たりの通学費用

4.4　町民意見交換会結果

（I）開催概要

(I)-i 開催目的

江差町地域公共交通計画を策定していく上で、アンケート調査等では把握しきれない町民の詳細な移動実態や公共交通に対するニーズを把握することを目的に開催しました。

(I)-ii 対象者

当町に居住する町民を対象としました。

(I)-iii 開催日・場所・意見交換会内容・参加者数

開催日や意見交換会内容等の詳細については、以下に示す通りです。

表　4-3　町民意見交換会の開催日・場所・意見交換会内容・参加者数

開催日時	場所	意見交換会内容	参加者数
令和４年 ３月 15 日（火）	江差町老人福祉センター	・現状の移動状況及び生活圏 ・普段の生活移動で困っていること ・提供してほしい生活移動支援策	４人
	五勝手生活館		３人
	南が丘ふれあいセンター		７人
令和４年 ３月 16 日（水）	コミュニティセンター水堀会館		７人
	田沢憩いの家		７人
	江差町文化会館小ホール		６人
令和４年 11 月 17 日(木)	コミュニティセンター水堀会館	・江差町地域公共交通計画素案 ・地域概況や各種調査結果に基づいた公共交通の実態の共有 ・江差マース実証実験 ・町民が使いたいと思える生活移動支援策	７人
	中網老人憩いの家		２人
	江差町老人福祉センター		５人
令和４年 11 月 18 日(金)	江差町文化会館小ホール		２人
	田沢憩いの家		５人
	南が丘ふれあいセンター		14 人

（II）意見交換会結果概要

(II)-i 町民移動範囲

«把握できた内容»
・**柳崎地区**に立地している商業施設及び道立江差病院を利用
・**江差町市街地**に立地している商業施設を利用
・**上ノ国町**の商業施設を利用
・**函館市**への通院に合わせ、買い物目的や私用目的等で移動

(II)-ii 移動で困っていること

«把握できた内容»
・**荷物**を持って帰ることが大変
・**バス停までの移動**が大変（坂などがあると特に）＋冬はツルツル路面となり転倒事故なども心配
・バス時刻に合わせて生活することが不便（便数などが少ない、時間が合わない）＋**バス運行情報や利用方法を知らない**町民も存在
・運賃が高い＋学生などは部活動後にバスで移動するのが不便であり、**定期券を買うのはもったいない**
・いつまでも**車を運転することが不安**＋特に冬はツルツル路面となり、交通事故が不安

(II)-iii 導入してほしい交通サービス

«把握できた内容»
・**江差マース**のような自宅まで来る交通が望ましい
・函館バス路線の**自由乗降化**が望ましい
・地区をきめ細かく運行する**コミュニティバス**が望ましい
・高齢者が乗りやすい低床車両の導入
・運賃負担の軽減化
・町内交通と広域交通の接続性の確保及び交通結節点の整備（道立江差病院の駐車場をパーク＆ライド化など）
・運行情報がスマートフォンなどで分かるようにしてほしい

(II)-iv 江差マース実証実験

«把握できた内容»
・**今後も継続してほしい**
・**予約システム**の見直し（スマートフォンに慣れていない町民もいるため、電話予約も可など）
・**運行範囲**の拡大
・**時間帯**の拡大（夜間の運行など）
・バスやタクシーなどとのすみ分けが必要

4.5　各種調査結果から見える地域公共交通へのニーズ

当町ではこれまでに住民ニーズ把握アンケート調査に加え、令和 3 年度及び令和 4 年度に江差マース実証実験、学生アンケート調査、町民意見交換会を行っています。

前段で整理した地域の現状及び地域公共交通の現状から見える課題及びこれら調査結果から見える地域公共交通へのニーズを踏まえると、町内外への将来に渡っての自由な移動を確保するとともに町民の冬期運転の不安解消として、当町市街地における坂道などの地理的特性を考慮し、自宅付近まで送迎可能な交通の導入が必要と考えます。その際、地域公共交通に投入できる人材・予算・設備等のリソースを勘案し、ICT を活用した効率化を図ることが重要です。

一方で、高齢者等は携帯端末を活用する際、コミュニケーションツールとして活用している方が多いが、それ以外の ICT 機能については不慣れな状況であることから、現在、当町で実施しているスマホ教室などと連携した対応策を併せて実施していくことが必要です。

さらに、令和 3 年度及び令和 4 年度に実施した、江差マース実証実験では、一定の利用者数が存在していることが分かり、継続的な運行を行うことが望ましい一方で、運賃の有償・無償の有無により利用者数が大きく変化するなど、利用者定着や利用方法の周知など、運行継続に向けた課題が表面化しています。

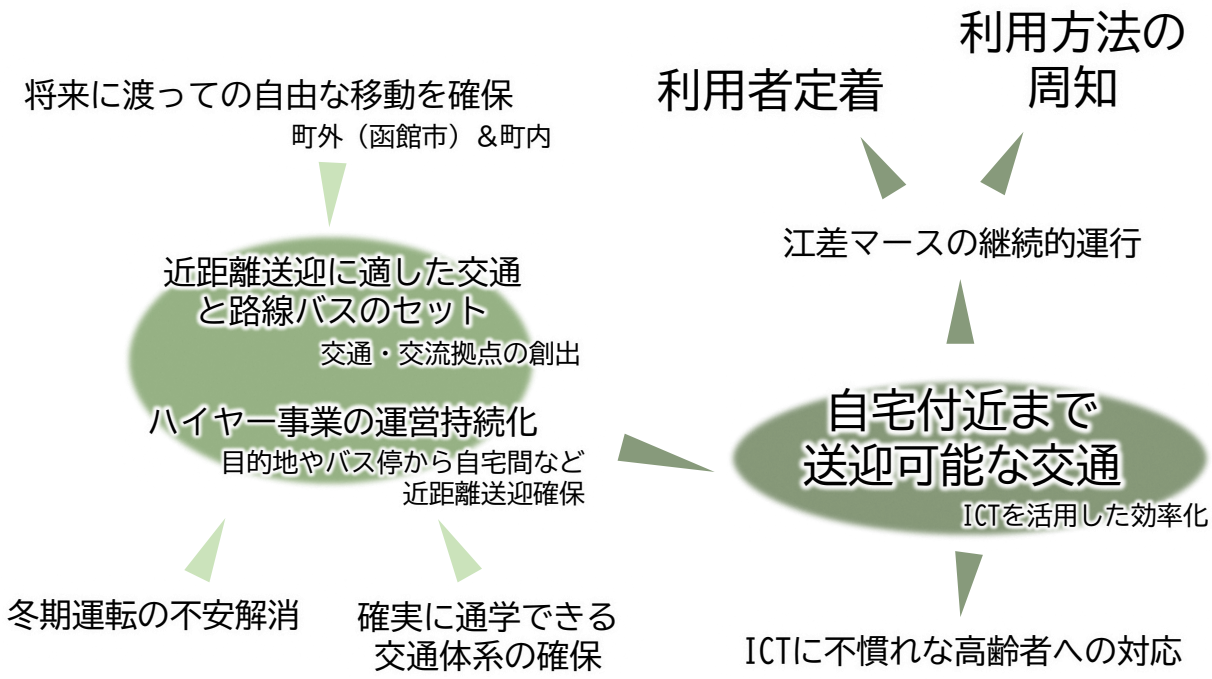


図　4-29　各種調査結果から見える公共交通へのニーズ

第５章　地域公共交通の方向性

５.１　計画期間内で解決すべき課題（重点課題）

重点課題１：交通弱者等の町民の生活を支える地域内交通の確保

これまでの課題等の整理結果から、町民等が気軽にお出かけでき、またこれまでのライフスタイルを考慮した地域内交通として、令和３年度及び令和４年度で実証実験を実施してきた、自宅付近までの送迎可能な交通である江差マース本格運行を見据えた検討を進めることが必要と考えます。

また、身体障がい者等の移動の足として運行してきた福祉有償運送事業については、運賃設定や担い手の問題などから、今後も現在のサービス水準で運行し続けることが困難な状況も散見されます。

当町においては、福祉有償運送事業も地域の重要な移動支援であると捉えており、身体障がい者等も取り残さない地域の構築に向け、福祉有償運送事業の継続的に運行に向け、運賃設定の見直しや担い手確保の解決に向け、必要な協議・検討の場を設定していくことが必要と考えます。

重点課題２：地域内交通と広域交通との接続性の確保

将来に渡って自由な移動を確保していくためには、近距離移動を支える地域内交通と函館バス株式会社の民間バス路線である町内外へ運行する基幹的・準基幹的広域バス路線との接続性を確保することが重要です。

地域内交通と広域交通との交通結節点においては、乗継待ち時間のストレスを最小化させることが重要であり、交通拠点機能と交流拠点機能を併せ持つ拠点整備が必要です。

重点課題３：継続的に利用していただけるための情報提供機能等の強化

江差マース実証実験を踏まえ、町内を運行する地域内交通及び広域交通の運行状況を、町民等の利用者に適切に提供していくことが重要です。

特に広域交通は、地域内交通と比較し、便数が限られていることもあり、乗り過ごしが一度発生すると、広域的な移動が出来なくなる可能性もあることから、遅れや到着時間を見える化し、情報提供していくことが必要です。

重点課題４：町民等の生活圏・移動圏に即した広域的な移動の確保

町民ニーズ把握調査の結果、町民の生活圏・移動圏は、道南の中心市である函館市も含まれ、当町内の移動に加え、函館市への移動も確保し続けることが重要です。

このことを踏まえ、当町内を運行する基幹的広域バス路線のうち、函館江差線については、今後も継続的な運行維持に向け、必要な支援を行うとともに、このほかの準基幹的広域バス路線を含め、近隣自治体から当町を目的地とした利用者が多く乗車している実態を踏まえ、近隣自治体と連携を図りながら路線維持に向けた必要な支援を行うことが必要です。

一方で、利用が極端に低い路線については、関係自治体及び渡島総合振興局、檜山振興局、交通事業者である函館バス株式会社とも協議を進め、路線の必要性について、協議を行う必要があります。

重点課題５：当町で実施している交通施策の最適化

町民等のより利便性の高い移動手段を確保していく上で、その取組が一過性とならないよう、長期的に町民に移動手段を提供し続けることが重要です。

このことを踏まえ、現在実施している函館バス株式会社の民間バス路線に対する補助のほか、高齢者交通費助成やスクールバス運行などの当町単独で実施している交通施策が、多様化する町民等の移動ニーズに即しているのかを検証し、必要に応じて現在の交通施策の見直しを行った上で、新たな取り組みへと昇華させていくなど、交通施策の最適化を図っていく必要があります。

５.２　計画の基本理念と基本目標、将来像

（I）計画の基本理念

本計画で示す基本理念や基本目標は、本計画の最終年度である令和 9 年度に向けた当町の「目指す公共交通の姿」を示すもので、本計画に掲げるすべての事業の共通目標になります。

当町の第 6 次総合計画において、目指すまちの姿として掲げている「誇りある暮らしを未来へ紡ぎ、みんなでつくる自分たちごとのまちづくり」を前提とする、公共交通とまちづくりが連動したまちを目指すこととしています。

このことを踏まえ、当町の目指す公共交通の姿は、町民や当町に来訪する方の移動確保に向け、将来に渡って確保ができ（持続可能な）、また本計画で示すすべての事業は住民の生活をよくするもの（暮らし）であり、さらにこの地を愛する人がこの地に住み続けられるように取り組む（未来へ紡ぎ）こととします。

また、地域公共交通は誰かに与えられるものではなく、地域に居住する人、来訪する人などが積極的に利用する、すなわち、他人ごとではなく自分たちごととしてみんなで取り組む（みんなでつくる自分たちごとの交通）ことが重要になります。

このような想いを込め、江差町地域公共交通計画の基本理念は、「持続可能な暮らしを未来へ紡ぎ、みんなでつくる自分たちごとの交通」とします。

持続可能な暮らしを未来へ紡ぎ、

みんなでつくる自分たちごとの交通

（II）計画の基本目標

(II)-i 先進技術も活用した住民が使いやすい公共交通形態の導入・確保

町民等の気軽にお出かけできる環境整備に向け、これまでに実証実験を行ってきた江差マース（自宅付近から目的地、目的地と目的地間の送迎）の本格運行を目指します。その際、持続的に町民等の移動支援を行うことを目的に、デジタル媒体を活用した予約受付など、より効率的に移動支援を実現できる体制構築を行っていきます。

また、当町内で身体障がい者等の移動支援を担ってきた、福祉有償運送事業の継続的な運行に向け、現在、継続性の観点から課題となっている運賃設定の見直しや担い手確保など、必要な協議・検討の場を設定し、運営継続に向けた検討を行っていきます。

(II)-ii 地域内交通と広域交通の接続拠点の創出

当町から函館市や近隣自治体までの広域的な移動を支えるとともに、当町を目的地とした来訪者等の円滑な移動を確保する観点から、本格運行を目指す江差マースと基幹的・準基幹的広域バス路線との接続性を確保した運行を行っていきます。

また、地域内交通と広域交通との乗継待ち時間のストレス最小化に向けた“待てる空間”を創出するため、当町で検討を進めている「北の江の島構想」等と連携し、かもめ島周辺や旧江光ビル跡地を活用した交通・交流拠点機能を持つ拠点整備を行っていきます。

(II)-iii 公共交通の見える・魅せる化に向けた利用促進策の実施

当町内における移動支援の確保を行っていくとともに、町内を運行する基幹的・準基幹的広域バス路線や本格運行を目指す江差マースの運行状況や利用方法について、紙媒体を活用した公共交通マップとして整理し、町民等の公共交通利用者に伝えていく（見える化）とともに、デジタル媒体を活用した運行情報の提供を行っていき、これまで公共交通をあまり利用してこなかった若年層等の公共交通の利用率向上を図っていきます。

また、若年層に公共交通のことをより考えていただくことで、将来の担い手確保につなげる方策として、町内の児童・生徒への公共交通に関する出前講座や北海道立江差高等学校の「南ひやま学」と連携した取組など、公共交通の魅力を伝える新たな取組も実施（魅せる化）していきます。

(II)-iv 町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

町民等の広域的な移動を確保し続けるため、当町内を運行する基幹的・準基幹的広域バス路線の運行維持に必要な支援を継続的に実施していくとともに、準基幹的広域バス路線については、これまでの利用状況を考慮し、路線維持の必要性について、関係自治体や渡島総合振興局、檜山振興局、函館バス株式会社と協議を行っていきます。

なお、現在、渡島総合振興局及び檜山振興局では、渡島・檜山管内を運行する広域交通の今後５年間の維持・確保方策について取りまとめる、「（仮称）道南地域公共交通計画」の策定に取り組んでおり、当町に関係する民間バス路線の維持・確保方策については、本計画とも連携した検討を行っていくこととします。

（III）将来像

基本目標に基づく各種事業の実施等、当町で展開していく事業の実施箇所等を表現した将来像を以下の通り整理します。

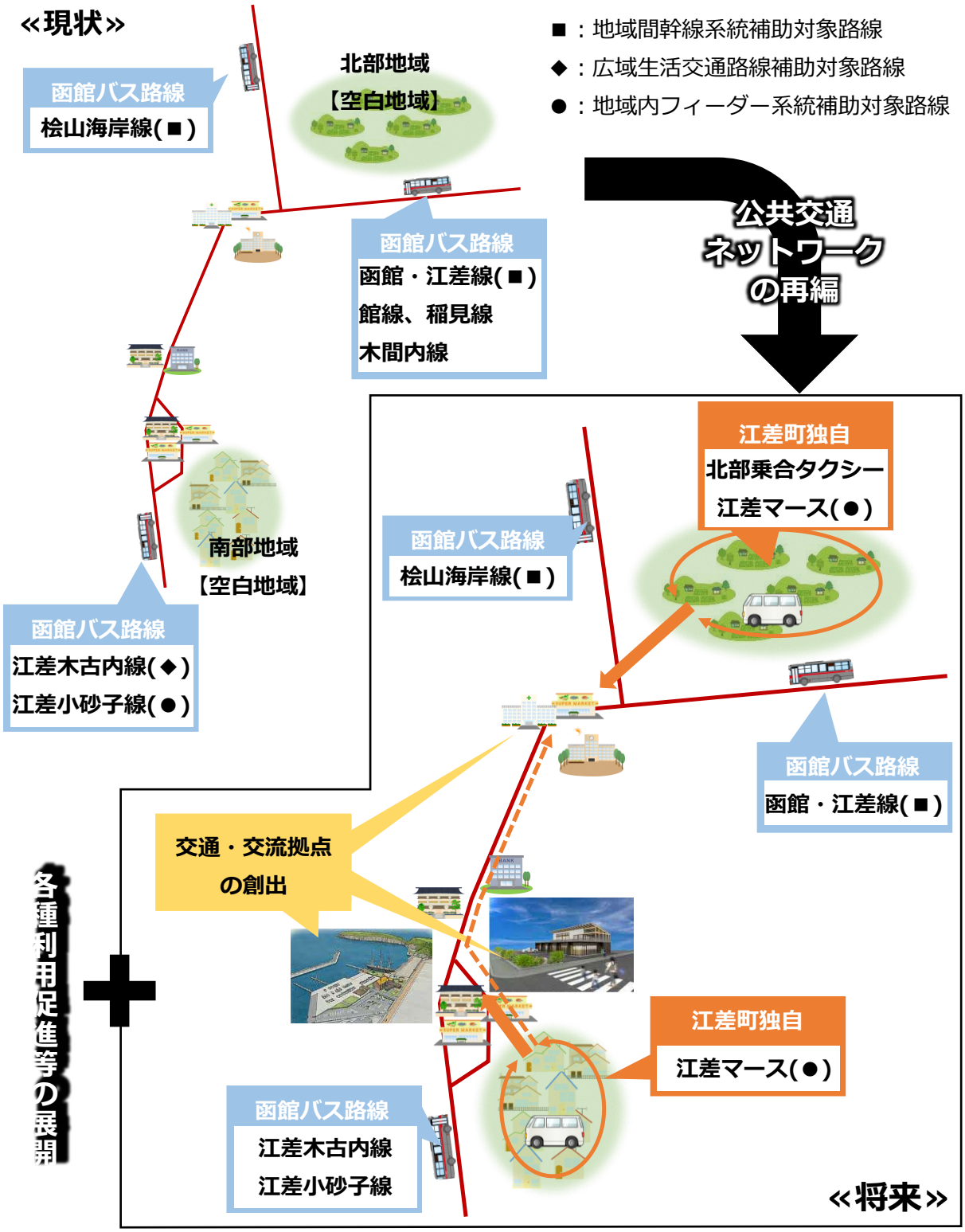


図　5-1　江差町地域公共交通計画における将来像

（IV）本計画に基づき維持確保を行う公共交通の役割

町内を運行する函館バス株式会社の民間バス路線（基幹的・準基幹的広域バス路線）、ハートランドフェリー株式会社が運航するフェリーに加え、当町の近隣自治体から乗車可能な新幹線やＪＲ等の民間事業者による公共交通、当町独自で移動支援を行っているもしくは本計画に基づき確保を行う交通の役割について、以下に整理します。

表　5-1　本計画に基づき維持確保を行う公共交通の役割（1/2）

交通機関		当町における役割等	主な運行区域
新幹線		本州への公共交通の主軸であり、東北・東京方面への早く広域的な移動を支える役割を担う。当町から新幹線を利用する場合は、新函館北斗駅もしくは木古内駅まで移動する必要がある。	町外
ＪＲ		道内移動における公共交通の主軸であり、札幌方面への広域的な交通のほか、道南圏域での生活移動を支える役割を担う。当町から利用する場合、最寄り駅となる新函館北斗駅もしくは八雲駅まで移動する必要がある。	町外
広域交通	基幹的広域バス路線	道南圏域の中心市である函館市や新幹線駅が立地する北斗市・木古内町への公共交通であり、町民の生活交通及び町外からの来訪者の生活・観光移動を支える役割を担う。	町内外
	準基幹的広域バス路線	檜山振興局管内の各自治体を中心に結ぶ公共交通であり、町民の生活交通及び町外からの来訪者の生活移動を支える役割を担う。	町内外
フェリー		当町と奥尻島を結ぶ航路として運航しており、奥尻町民や奥尻島への来訪者の移動を支える役割を担う。	町内外
江差マース		当町の地理的特性（急勾配の坂道や農村部における散居形態の集落形成）などを考慮し、町内の効率的かつ利便性の高い公共交通として、町民等の近距離における生活移動を支える役割を担う。	町内
福祉有償運送		町内外の移動手段として、身体障がい者等の他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でバスその他の公共交通機関を利用することが困難な者の生活移動を支える役割を担う。	町内外
福祉バス		町民のコミュニティ活動を支える役割を担う。	町内
生涯学習バス		町民の社会教育及び学校教育活動に関する移動の役割を担う。	町内外
北部乗合タクシー		当町北部の館線、稲見線、木間内線が廃止となった地域において、居住者の移動の足を確保する役割を担う。	町内

表　5-2　本計画に基づき維持確保を行う公共交通の役割（2/2）

スクールバス	小中学校が統廃合となった地域の通学支援としての役割を担う。	町内外
ハイヤー	上記公共交通では確保できない需要等を支える役割を担う。	町内

（V）本計画における公共交通の主なターゲット（利用者）

本計画に基づき維持確保を行う公共交通のターゲット（利用者）としては、町民や当町へ来訪者する方などが利用できる公共交通網として構築をしていきますが、特に早期に移動の足を確保すべきターゲット（利用者）としては、自家用車を保有せず自力で移動を行うことが困難な方（交通弱者）であり、学生や高齢者が挙げられます。

したがって、本計画で実施していく事業としては、これら交通弱者支援を最優先事業とし、人手・予算等の資源を適切に配分・確保しながら着実に事業を実施していきます。

なお、事業展開を行う際、持続性の観点を踏まえ、町民のみならず、観光客や奥尻町民等の来訪者も利用対象者とするなど、幅広い利用者を取り込みながら、将来に渡り維持確保可能な交通体系の構築を目指します。

表　5-3　本計画における公共交通の主なターゲット（利用者）の整理

利用者分類	課題	優先順位
一般住民	自家用車への依存が強く、公共交通利用に繋がっていない	優先的に確保
学生（交通弱者）	路線バスの定期券代が高いなどの影響から家族による送迎が主	**最優先で確保**
高齢者（交通弱者）	非運転者の足の確保や冬期における安全な移動手段の確保が必要	**最優先で確保**
要介護・要支援	福祉有償運送の運営継続化の問題解決が必要	優先的に確保
観光客等の来訪	町内観光施設へのアクセスが不便な施設も存在	学生・高齢者の足を確保していく中で附属的に確保
奥尻町民	当町内での公共交通の移動が待ち時間等の関係から不便	学生・高齢者の足を確保していく中で附属的に確保

第６章　基本目標を達成するために行う事業

６.１　基本目標と事業の体系整理

江差町地域公共交通計画の基本理念の実現に向けて設定した 4 つの基本目標に対し、全 15 事業（再掲含む）を実施することで、基本理念の実現、基本目標の達成を行います。

なお、本計画で定める以下の事業については、当町に係る社会情勢の変化や計画の推進状況を考慮し、適宜変更を行う場合があります。

基本目標 i　先進技術も活用した住民が使いやすい公共交通形態の導入・確保

- i -　事業 1　当町交通事業の最適化に向けた見直し
- i -　事業 2　民間バス路線や当町交通事業の見直しによる輸送資源の確保
- i -　事業 3　江差マースの本格運行及び継続的な運行に向けた取組の実施
- i -　事業 4　福祉有償運送事業の継続化に向けた検討・協議の場づくり

基本目標 ii　地域内交通と広域交通の接続拠点の創出

- ii -　事業 1　交通・交流拠点の創出
- ii -　事業 2　地域内交通と広域交通の接続性の確保

基本目標 iii　公共交通の見える・魅せる化に向けた利用促進策の実施

- iii -　事業 1　ICT に慣れていただける環境づくり
- iii -　事業 2　地域内交通の適切な運行情報の提供
- iii -　事業 3　公共交通を利用したいと思っていただける機会の創出

基本目標 iv　町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

- iv -　事業 1　【再掲】当町交通事業の最適化に向けた見直し
- iv -　事業 2　【再掲】民間バス路線や当町交通事業の見直しによる輸送資源の確保
- iv -　事業 3　【再掲】交通・交流拠点の創出
- iv -　事業 4　【再掲】地域内交通と広域交通の接続性の確保
- iv -　事業 5　江差町地域公共交通活性化協議会における事業モニタリングの継続的実施
- iv -　事業 6　（仮称）道南地域公共交通計画との連携

図　6-1　基本目標と事業の体系整理

6.2　実施する事業の内容及び実施スケジュール

各基本目標に紐づく事業、実施主体、実施エリア及び実施年度を以下に示します。

（I）基本目標 i に紐づく事業

基本目標 i	先進技術を活用した住民が使いやすい公共交通形態の導入・確保

事業１	当町交通事業の最適化に向けた見直し	重点課題 1	重点課題 2	重点課題 3	重点課題 4	重点課題 5
		●				●

事業内容

・現在、当町で実施している交通事業は、全９事業を展開しており、これらに要している経費は、令和３年度予算において５千万円超となっています。
・これらの経費は、事業を担う交通事業者等の人件費の増加や燃料費等の高騰により、年々増大しています。
・今後、江差マースなどの新たな交通事業を展開していく中で、重点課題５で整理したように、交通に係る事業が一過性ではなく、長期的に町民に移動手段を提供し続けることを目的に、必要に応じて、函館バス株式会社の民間バス路線のほか、高齢者交通費助成やスクールバス運行などの当町単独で実施している交通事業を見直し、新たな交通事業で対象者を補完できるよう、当町交通事業の最適化に向けた見直しを行っていきます。

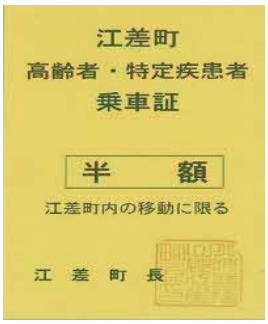


図　6-2　町内バス利用者への運賃半額助成券

図　6-3　スクールバス（函館バス）

実施主体	江差町、バス事業者、タクシー事業者、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
1	庁内関係部署との協議	●	◎	◎	◎	◎
2	事業統合の実施		●	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ｉ	先進技術を活用した住民が使いやすい公共交通形態の導入・確保

事業２	民間バス路線や当町交通事業の見直しによる輸送資源の確保	重点課題 1	重点課題 2	重点課題 3	重点課題 4	重点課題 5
		●			●	●

事業内容

・江差マースなどの新たな事業を実施していく上で、昨今の社会課題となっている担い手不足への対応を踏まえ、運転手や車両等の輸送資源を確保していくことが必要となります。

・そこで、現在の民間バス路線や当町交通事業の見直しを行い、新たな事業を実施する上で必要となる、輸送資源の確保を行っていきます。

・なお、当町内を運行している民間バス路線においては、当町内で完結する路線とはなっておらず、近隣自治体とも連携して運行継続を行ってきたことから、路線再編に向け、必要な協議については、函館バス株式会社に加え、近隣自治体とも並行して協議を行いながら、見直しを行うこととします。

表　6-1　当町内を運行するバス路線利用者数

路線名（系統名）	日当たり利用者数（人/日）	便当たり利用者数（人/便）
函館・江差線（610系統）	235	23.5
江差小砂子線（621系統）	12	2.0
江差小砂子線（622系統）	13	4.3
桧山海岸線（624系統）	175	14.6
江差・木古内線（631・632系統）	110	9.2
館線（641～644系統）	15	3.8
館線（661・662系統）	17	4.3
稲見線（651～653系統）	12	3.0
木間内線（663系統）	3	3.0

出典：令和４年度乗降調査結果

・日当たり利用者数が少ない傾向にあった、館線、稲見線、木間内線については、令和６年３月 31 日の運行を持って廃止することが決定され、その代替交通として、町内北部（鰊川町・朝日町・小黒部町・中網町・越前町）を対象の北部乗合タクシーの運行を令和６年４月１日から開始します。

・なお、北部乗合タクシーの継続的な運行に向けては、当町からの運行継続に要する経費を充当していくこととします。

＃北部乗合タクシー運行概要の整理

・運行日　　：平日の月曜日から金曜日

・運行時間　：【行き】自宅　　→　江差高校　→　江差病院

1 便　7：45 発　、　3 便　13：30 発

【帰り】江差病院　→　江差高校　→　自宅

2 便　12：30 発　、　4 便　16：00 発

・運行形態　：自家用有償旅客運送

（運行主体：江差町、運行業務委託：有限会社桧山ハイヤー）

・運行区域　：町内北部（鰊川町・朝日町・小黒部町・中網町・越前町）を対象

・旅客の範囲：江差町内に居住する住民及び町外からの訪問者

・運行車両　：桧山ハイヤー所有ジャンボハイヤー（乗客定員 8 名）1 台

実施主体	江差町、バス事業者、タクシー事業者、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	函館バス株式会社との協議	●	◎	◎	◎	◎
2	有限会社桧山ハイヤーとの協議	●	◎	◎	◎	◎
3	関係自治体との協議	●	◎	◎	◎	◎
4	民間バス路線の見直し		●	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ｉ	先進技術を活用した住民が使いやすい公共交通形態の導入・確保

事業３	江差マースの本格運行及び継続的な運行に向けた取組の実施	重点課題 1	重点課題 2	重点課題 3	重点課題 4	重点課題 5
		●	●			

事業内容

・令和３年度及び令和４年度に実証実験を行ってきました、江差マースについて、これまでの町民等の利用者意見や利用実態を踏まえ、本格運行に実施に向けた準備を進め、準備が完了し次第、本格運行を行います。

・本格運行に向け、令和４年度に実施した実証実験では、運賃を無償とし実施しており、有償とした場合の効果検証を令和５年度に実施します。

図　6-4　令和４年度江差マース実証実験
町内利用者による乗車状況

・令和５年度の有償による実証実験を行い、効果検証を行った後、本格運行に向けた各種申請などを行い、本格運行を行います。

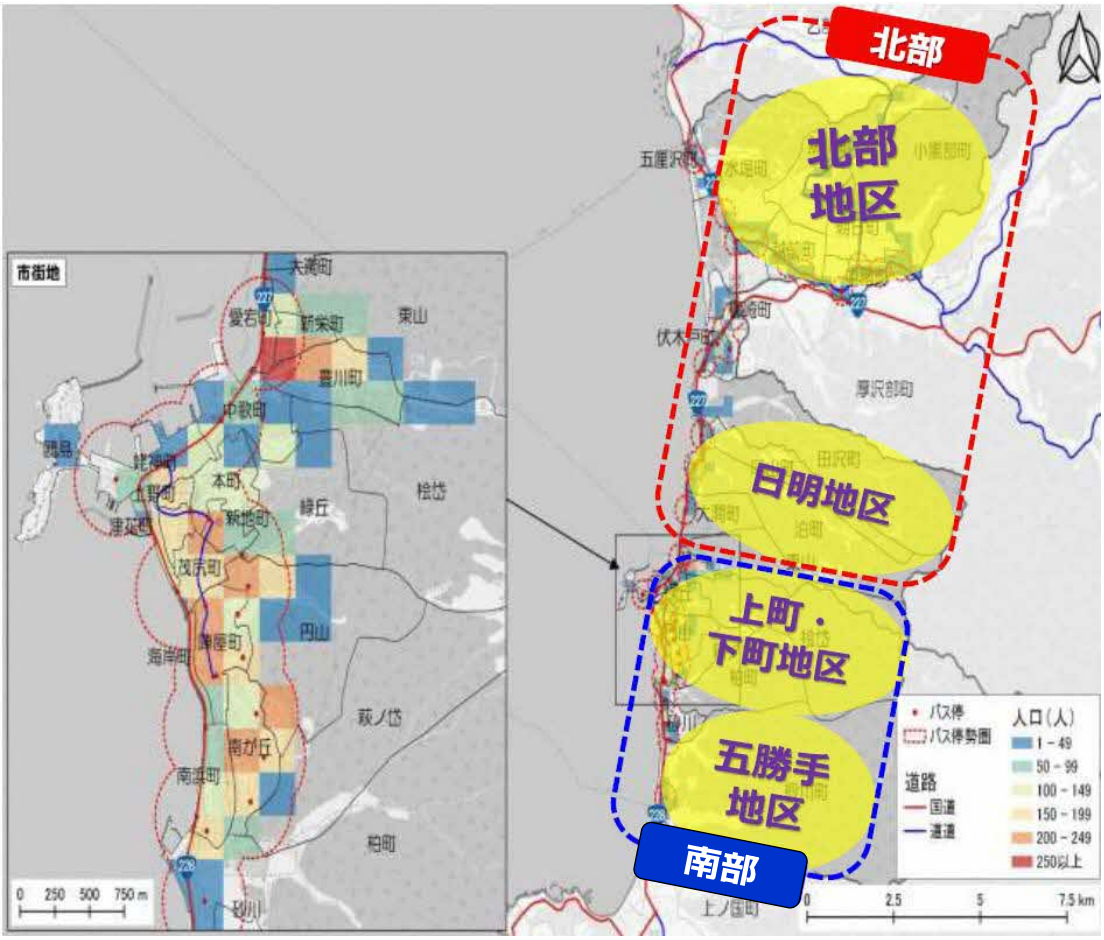
・江差マースを本格運行する上では、基本目標ｉ-事業１及び２のように、これまで当町で行ってきた交通事業や民間バス路線の見直しを行い、事業実施に必要となる予算及び運転手等の人材確保など輸送資源の確保を行うことが必要です。

・なお、江差マースの継続的な運行に向けては、当町からの運行継続に要する経費や特別交付税の活用のほか、国土交通省の地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）を活用するなど、継続的な運行に必要な財源の確保を行います。

＃江差マース運行概要の整理

・運行日　　：月曜日～金曜日の週５日運行
・運行時間　：9：00～17：00（13：00～13：30 は運休）
・運行形態　：自家用有償旅客運送
　　（運行主体：江差町、運行業務委託：有限会社桧山ハイヤー）
・運行区域　：江差町全域（登録した自宅及び町内 95 箇所の乗降地点間の運行）
・旅客の範囲：江差町内に居住する住民及び町外からの訪問者
・運行車両　：桧山ハイヤー所有ジャンボハイヤー（乗客定員８名）１台

・運行区域図



実施主体	江差町、バス事業者、タクシー事業者、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	有償による実証実験に向けた効果検証・各種申請・準備	●				
2	有償による実証実験の実施		●			
3	江差マース本格運行に向けた各種申請・準備		●	◎	◎	◎
4	江差マース本格運行		●	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ｉ	先進技術を活用した住民が使いやすい公共交通形態の導入・確保

事業４	福祉有償運送事業の継続化に向けた検討・協議の場づくり	重点課題 1	重点課題 2	重点課題 3	重点課題 4	重点課題 5
		●				

事業内容	・令和４年度に実施した福祉有償運送事業者へのヒアリング調査を通じ、当町の福祉有償運送事業の継続に向け、担い手不足や福祉有償運送事業の料金などに関する課題が浮き彫りとなりました。 ・このことを踏まえ、当町が中心となり、当町内で福祉有償運送事業を実施する各福祉有償運送事業者が、今後の事業継続に向け協議する場として、江差町地域公共交通活性化協議会の下部組織である分科会に、新たに福祉部会を立ち上げ、この部会の中で、課題解決に向けた関係者との協議を継続的に実施していきます。
実施主体	江差町、福祉有償運送事業者、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	福祉有償運送事業継続に向けた福祉部会の立ち上げ	●				
2	福祉部会での協議の実施	●	◎	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

（II）基本目標２に紐づく事業

基本目標ii	地域内交通と広域交通の接続拠点の創出

事業１	交通・交流拠点の創出	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
		●	●	●	●	

事業内容

・町民の生活圏を踏まえた町内外への移動を行う上で、公共交通機関同士の乗継利便性の向上は重要な課題となっています。

・そこで、当町で計画している「北の江の島構想」に基づき整備を予定している「かもめ島周辺エリア」及び「旧江光ビル跡地活用拠点施設」を交通・交流拠点として設定し、公共交通機関同士の乗継に関する情報提供や待ち時間ストレスの最小化に資する取組も併せて実施していきます。

・また、現在、町民の主な目的地となっている「北海道立江差病院」は複数のバス路線が停車する交通拠点の機能を有していることから、北海道立江差病院においても本計画内で交通拠点として設定します。

図　6-5　北の江の島構想における整備イメージ

図　6-6　旧江光ビル跡地活用拠点施設整備イメージ

実施主体	江差町、バス事業者、タクシー事業者、施設管理者、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	交通・交流拠点として必要な機能の検討	○				
2	交通・交流拠点としての位置づけの協議	●				
3	交通・交流拠点としての維持		●	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ii	地域内交通と広域交通の接続拠点の創出

事業２	地域内交通と広域交通の接続性の確保	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
			●	●	●	

事業内容

・基本目標ii の事業１で掲げた交通・交流拠点の創出を行っていく上で、当町内を運行する交通機関同士の接続性を確保しなければ、バス等の公共交通の待ち時間が増大し、公共交通機関の利便性が大幅に低下することが想定されます。

・また、令和４年度に実施した関係機関ヒアリングでは、奥尻島と当町を結ぶフェリー利用者が民間バス路線を利用して、函館市までの移動を行う際、公共交通機関同士の待ち時間が約２時間発生しているなど、バスを利用する機会を逸しているとも考えられます。

・そこで、基本目標ii の事業１を実現していくためには、交通・交流拠点での公共交通機関同士の円滑な乗り継ぎが可能となるよう、バス交通事業者である函館バス株式会社との継続的な協議を行うとともに、複数自治体に跨るバス路線は関係する自治体とも調整を行う必要があることから、継続的に関係自治体とも協議を行っていきます。

実施主体

江差町、フェリー事業者、バス事業者、関係自治体、法定協議会

実施エリア

江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	交通事業者との協議	●	◎	◎	◎	◎
2	関係自治体との協議	●	◎	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

（III）基本目標３に紐づく事業

基本目標iii	公共交通の見える・魅せる化に向けた利用促進策の実施

事業１	ICT に慣れていただける環境づくり	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
		●		●		

事業内容

・当町ではスマホやタブレット、パソコンなどの操作方法を説明する ICT 教室やスマホ教室を開催しており、基本目標ｉの事業３で掲げた江差マースをより多くの町民の皆さまにご利用いただける環境づくりとして、このような教室と連動し、江差マースの利用方法（予約の仕方や乗車方法など）を周知していく機会を創出していきます。

図　6-7　スマホ教室開催状況

実施主体	江差町、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	ICT 教室・スマホ教室との連携	●	●	●	●	●

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標iii	公共交通の見える・魅せる化に向けた利用促進策の実施

事業２	地域内交通の適切な運行情報の提供	重点課題 1	重点課題 2	重点課題 3	重点課題 4	重点課題 5
		●	●	●	●	

事業内容

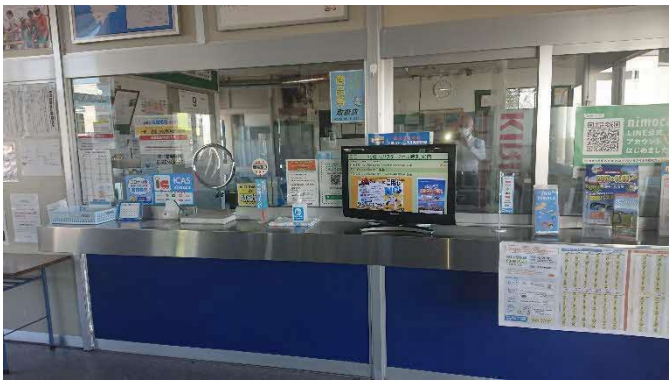
・町内を運行する地域公共交通について、接近情報を視覚的に把握できるシステムを導入することで、町内を運行する地域公共交通の運行状況の見える化を行っていきます。

・本事業を推進するにあたり、基本目標 ii の事業１で掲げた交通・交流拠点の創出と連携し、「北の江の島構想」に基づく「かもめ島周辺エリア」や「旧江光ビル跡地活用拠点施設」などと連動した交通・交流拠点において、より利用者が公共交通を利用しやすい環境づくりを行っていきます。

・なお、バスロケーションシステムの導入にあたっては、函館バス株式会社が保有するシステムを有効活用できるよう函館バス株式会社と継続的な協議を行っていきます。

出典：函館バス株式会社

図 6-8　函館バス株式会社バスロケーションシステム設置事例①



出典：函館バス株式会社

図 6-9　函館バス株式会社バスロケーションシステム設置事例②

実施主体	江差町、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	バスロケーションシステム設置個所の検討	○				
2	函館バス株式会社との協議	○				
3	バスロケーションシステムの設置・稼働		●	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標iii	公共交通の見える・魅せる化に向けた利用促進策の実施

事業３	公共交通を利用したいと思っていただける機会の創出	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
		●	●	●	●	

事業内容

・基本目標ⅰ及びⅱで掲げた各種事業を展開する一方で、町民等の利用者により公共交通を利用したいと思っていただける機会を創出し、公共交通の利用促進に繋げることが、町内を運行する公共交通を維持・確保していく上で、重要となります。

・そこで、公共交通乗り方教室など、より多くの町民に公共交通の運行状況及び利用方法を知っていただく機会の創出を行います。

・また、町内の児童・生徒への公共交通に関する出前講座や北海道江差高等学校の「南ひやま学」と連携した取組など、若年層に公共交通のことをより考えていただく、将来の担い手確保につなげる機会の創出を行います。

出典：白老町

図　6-10　公共交通乗り方教室の実施事例

図　6-11　南ひやま学の開催状況

実施主体	江差町、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	庁内関係部署との協議	●	◎	◎	◎	◎
2	各種利用促進策の展開		●	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

（IV）基本目標ⅳに紐づく事業

基本目標ⅳ	町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

事業１	【再掲】当町交通事業の最適化に向けた見直し	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
		●				●
事業内容	・基本目標ｉの事業１と同じ					
実施主体	・基本目標ｉの事業１と同じ					
実施エリア	・基本目標ｉの事業１と同じ					

実施年度	取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	・基本目標ｉの事業１と同じ						

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ⅳ	町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

事業２	【再掲】民間バス路線や当町交通事業の見直しによる輸送資源の確保	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
		●			●	●
事業内容	・基本目標ｉの事業２と同じ					
実施主体	・基本目標ｉの事業２と同じ					
実施エリア	・基本目標ｉの事業２と同じ					

実施年度	取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	・基本目標ｉの事業２と同じ						

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ⅳ	町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

事業３	【再掲】交通・交流拠点の創出	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
		●	●	●	●	
事業内容	・基本目標ⅱの事業１と同じ					
実施主体	・基本目標ⅱの事業１と同じ					
実施エリア	・基本目標ⅱの事業１と同じ					

実施年度	取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	・基本目標ⅱの事業１と同じ						

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ⅳ	町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

事業４	【再掲】地域内交通と広域交通の接続性の確保	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
			●	●	●	
事業内容	・基本目標ⅱの事業２と同じ					
実施主体	・基本目標ⅱの事業２と同じ					
実施エリア	・基本目標ⅱの事業２と同じ					

実施年度	取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	・基本目標ⅱの事業２と同じ						

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ⅳ	町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

事業５	江差町地域公共交通活性化協議会における事業モニタリングの継続的実施	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
		●			●	

事業内容

・基本理念及び基本目標の実現に向けては、各事業の実施効果や変化する社会情勢等との整合性を継続的に検討・評価し、柔軟に本計画の見直しを行うことが重要です。

・そこで、本計画に係る協議を行ってきた「江差町地域公共交通活性化協議会」において、事業の実施･推進状況について評価･検証を行うなど、事業モニタリングの継続的な実施を行います。

図　6-12　江差町地域公共交通活性化協議会

実施主体	江差町、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度

取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
1	事業モニタリングの実施	●	◎	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

基本目標ⅳ	町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

事業６	（仮称）道南地域公共交通計画との連携	重点課題1	重点課題2	重点課題3	重点課題4	重点課題5
		●	●		●	

事業内容	・当町内を運行する民間バス路線は、当町内で完結する路線ではなく、近隣自治体である乙部町、厚沢部町、上ノ国町内も運行しており、路線によっては、北から八雲町、北斗市、七飯町、函館市、木古内町も運行するなど、広域的なバス路線です。 ・これら広域的なバス路線の再編については、現在、渡島総合振興局及び檜山振興局で策定を進めている「（仮称）道南地域公共交通計画（当町をはじめとする各振興局に属する自治体で協議会を組織）」でその方向性が示されることから、当町としても計画策定にあたり、必要な協議・意見出しを行い、より良い広域的なバス路線の維持・確保に努めます。
実施主体	江差町、法定協議会
実施エリア	江差町全域

実施年度	取組	取組事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	1	（仮称）道南地域公共交通計画との連携		●	◎	◎	◎

○：検討、●：実施、◎：継続実施

6.3　事業の進捗状況を評価する指標及び計測方法

当町における持続可能な公共交通体系の構築と、本計画に位置付けた各施策の進捗確認に向け、以下の評価指標を設定します。評価指標については、毎年、協議会において、実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況を評価し、進捗状況を管理していきます。

（I）基本目標 i に紐づく評価指標

基本目標 i	先進技術を活用した住民が使いやすい公共交通形態の導入・確保

評価指標 1	江差マースの利用者数				
目標設定の考え方、計測方法等	・令和 3 年度及び令和 4 年度に運賃を無償とした実証実験を実施し、令和 5 年では、運賃を有償とした実証実験の実施を予定しており、令和 5 年度以降に運賃を有償とした本格運行の実施を想定しています。 ・そのため、令和 5 年度の実証実験時の利用者数を現状値として整理するとともに、その利用者数をもとに目標値を設定することとします。 ・目標値は、毎年度 1 日あたりの利用者数を算出し、把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和 5 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
8.2 人/日	–	10.0 人/日	10.0 人/日	10.0 人/日	10.0 人/日

評価指標 2	江差マースの収支率				
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標 1 と同様に、令和 4 年度までは実証実験での運行となっているため、令和 5 年度に予定している運賃を有償とした実証実験をもとに現状値を整理し、本格運行における収支状況をもとに、収支率を算出し、目標値を設定することとします。 ・目標値は、毎年度の運賃収入、運行経費をもとに収支率を算出し、把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和 5 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
4.9%	–	5.4%	5.4%	5.4%	5.4%

評価指標３	江差マースに係る収益循環の金額				
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標１及び２と同様に、令和４年度までは実証実験での運行となっているため、令和 5 年度に予定している運賃を有償とした実証実験をもとに現状値を整理し、江差マースの本格運行により、増額となることが予想される地域応援型EZOCA（地域還元金）を収益循環の金額として、目標値を設定します。 ・目標値は、毎年度の収益循環の金額で把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和５年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
835,381 円	－	850,000 円	850,000 円	850,000 円	850,000 円

評価指標４	当町の交通施策に対する公的資金投入額				
目標設定の考え方、計測方法等	・当町で実施している交通事業に要している経費は年々、増加傾向にあり、計画推進期間中も増加が見込まれるため、これまでの公的資金投入額の推移を踏まえた、増加率を設定し、目標値を設定します。 ・また、事業 1 で、当町交通事業の最適化に向けた見直しを実施のほか、事業 3 で、令和６年度から江差マースの本格運行を想定しているため、これら事業の実施による効果を含めた公的資金投入額の推計値を算出し、その数値を下回ることを目標に、経費の最適化を図ります。 ・目標値は、毎年度の事業決算額で把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和３年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
58,770 千円/年	60,374 千円以下	73,125 千円以下	74,338 千円以下	75,571 千円以下	76,825 千円以下

評価指標５	福祉有償運送事業者との協議回数				
目標設定の考え方、計測方法等	・事業４の実施内容を踏まえ、福祉有償運送事業者間の協議を行う場として、江差町地域公共交通活性化協議会の下部組織である分科会に、新たに福祉部会を立ち上げ、この部会の中で、継続的に協議を行います。 ・目標値については、この部会での協議を年に 2 回以上を行うことを継続していくことを設定します。 ・目標値は、毎年度の江差町地域公共交通活性化協議会分科会（福祉部会）の開催状況により、把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
0 回/年	2 回/年以上	2 回/年以上	2 回/年以上	2 回/年以上	2 回/年以上

（II）基本目標 ii に紐づく事業

基本目標 ii	地域内交通と広域交通の接続拠点の創出

評価指標 6	接続拠点の創出				
目標設定の考え方、計測方法等	・事業１の実施により、交通拠点として設定する「北海道立江差病院」に加え、「かもめ島周辺エリア」及び「旧江光ビル跡地活用拠点施設」が新たな交通・交流拠点として創出されるため、接続拠点としての位置づけを整理します。 ・目標値は、交通・交流拠点の総箇所数（維持を含む）について、庁内関連課及び施設管理者等への確認によって把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
１箇所	１箇所以上	１箇所以上	１箇所以上	１箇所以上	１箇所以上

評価指標 7	交通・交流拠点としての機能強化				
目標設定の考え方、計測方法等	・交通・交流拠点の機能強化として、本計画においては、当町内を運行する公共交通の運行状況を町民等の公共交通利用者に分かりやすく提供することとし、公共交通の運行状況を利用者に分かりやすく提供する機会の創出回数（維持を含む）を目標値とします。 ・目標値は、当該年度ごとに実施している各種取組実施件数について、カウントすることで把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
０件	１件以上	１件以上	１件以上	１件以上	１件以上

（III）基本目標iiiに紐づく事業

基本目標iii	公共交通の見える・魅せる化に向けた利用促進策の実施

評価指標８	江差マースに関する勉強会等の周知活動の実施数				
目標設定の考え方、計測方法等	・令和３年度及び令和４年度の実証実験の実施時に、江差マースの利用方法等を周知する活動を実施しており、概ね好評をいただいていることから、令和５年度以降も継続して、事業１を実施するため、現状値以上の周知活動の実施回数を目標値とします。 ・目標値は、毎年度、実施回数をカウントすることで把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
３回	３回以上	３回以上	３回以上	３回以上	３回以上

評価指標９	【再掲】交通・交流拠点としての機能強化
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標７に同じ

評価指標 10	地域公共交通に関する江差高校との連携回数				
目標設定の考え方、計測方法等	・事業 3 の実施において、北海道江差高等学校と連携した公共交通に対する意識醸成を図るため、令和５年度以降も継続した実施に向け、現状値以上の連携回数を目標値とします。 ・目標値は、毎年度、実施回数をカウントすることで把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
１回	１回以上	１回以上	１回以上	１回以上	１回以上

（IV）基本目標ⅳに紐づく事業

基本目標ⅳ	町民等の広域的な移動機会の確保に寄与する連携策の実施

評価指標 11	江差高校生のバス通学割合				
目標設定の考え方、計測方法等	・令和 4 年度に実施した、北海道江差高等学校への通学状況に関するアンケート調査結果から、回答者のうち、バス通学している生徒は約４割となっています。 ・本計画策定後、各施策の取り組みにより、通学交通の利便性が向上し、民間バス路線の利用率向上にもつながることが期待されるため、現状値以上の割合を目指した目標値とします。 ・目標値は、毎年度、江差高校へのヒアリングなどで把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
39.8%	39.8%以上	39.8%以上	39.8%以上	39.8%以上	39.8%以上

評価指標 12	【再掲】本町の交通施策に対する公的資金投入額
目標設定の考え方、計測方法等	・評価指標４に同じ

評価指標 13	江差町地域公共交通活性化協議会の開催回数				
目標設定の考え方、計測方法等	・本計画で整理した、各事業の実施効果や変化する社会情勢等との整合性が、継続的に検討・評価されているかの指標として、江差町地域公共交通活性化協議会の開催回数を目標値とします。 ・目標値は、事務局で開催回数をカウントすることで把握することとします。				
現状値	目　標　値				
令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度
７回	２回以上	２回以上	２回以上	２回以上	２回以上

第７章　推進方針

本計画で設定した事業を推進し、基本理念及び基本目標を実現していくために、本計画策定にあたり活性化再生法に基づき設置された「江差町地域公共交通活性化協議会」を、計画に基づく事業実施の推進及び評価、進捗管理、事業間の調整等を行う組織として位置づけます。

江差町地域公共交通活性化協議会は、行政（町、道、国）、交通事業者、福祉有償運送事業者、運転手が組織する団体、町民・地域、道路管理者、その他関係者を構成員とし、各主体の具体的な役割を下表のように定め、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

表　7-1　江差町地域公共交通活性化協議会構成員の主な役割

主体	主な役割
行政	目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、公共交通の維持・改善の取組を実施します。また、特に町においては、協議会運営にあたってのコーディネート役を担うとともに、本計画に示す事業実施について、必要となる助言者の招聘も行います。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、事業について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
福祉有償運送事業者	福祉有償運送に係る事業経営・交通運営の主体として、事業について、福祉有償運送事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
運転手が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、事業に対し助言を行います。
町民・地域	公共交通サービスを享受するだけではなく、町内の公共交通を維持していくために、主体的に公共交通の需要確保等に取組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	事業について、道路・交通行政の観点から公共交通運営の正当性、妥当性、道路・交通に対する安全性等について評価を行います。
その他	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。

なお、事業実施にあたっては、交通事業者間や交通事業者と行政間での実務的な協議・調整が必要になること、また、公共交通の利用者である町民の要望を把握する場が必要であることを踏まえ、江差町地域公共交通活性化協議会の下部組織である分科会の専門部会及び住民部会、新たに立ち上げ予定の福祉部会において、継続的に協議を行い、事業の推進を図っていきます。また、実務者と町民の議論の場等、状況に応じて様々な意見交換の機会を設けることや、必要に応じ、町民の要望を把握するための調査の実施について検討します。

また、北海道で策定を進めている広域的な地域公共交通計画との連携を図るほか、事業の推進や今後の社会情勢の変化等を踏まえたさらなる事業の検討に向け、交通管理者である北海道運輸局などを通じ、他事例等の共有を行っていただきながら、より良い町内公共交通網の構築を図っていきます。

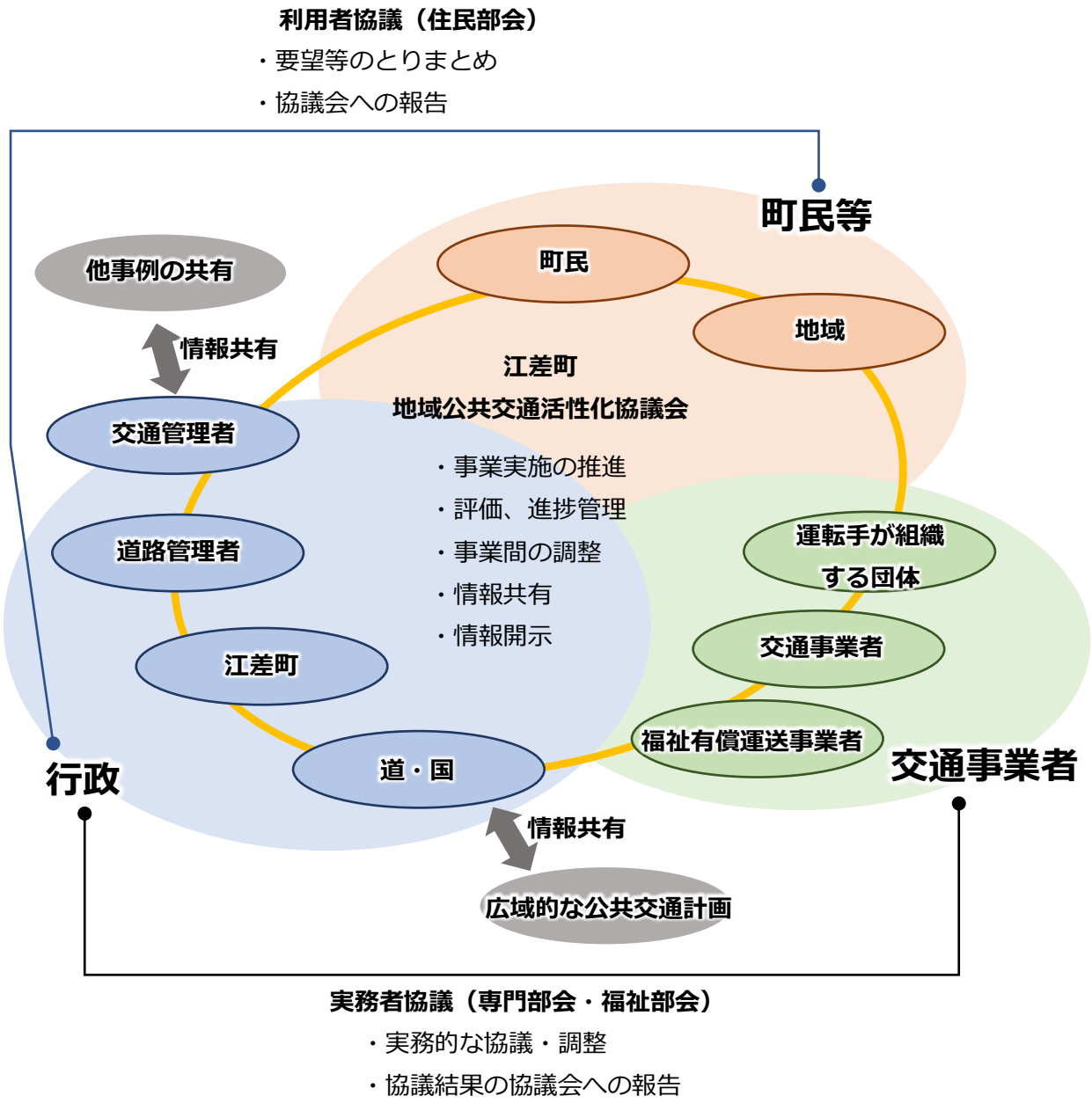


図　7-1　江差町地域公共交通活性化協議会の推進体制

第８章　江差町地域公共交通活性化協議会の運営方針

本計画は、計画策定（Plan）、事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

また、PDCA サイクルについては、毎年度の事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

短期・長期の PDCA サイクルについては、江差町地域公共交通活性化協議会で行い、毎年 6 月頃（本年度検討・実施する事業の確認、本年度予算組みの協議等）と 1 月頃（本年度事業の最終評価、次年度実施事業の実施方針の協議等）の計 2 回の開催を基本とし、追加で協議が必要な場合は、開催回数を増加させることを検討します。

なお、江差町地域公共交通活性化協議会の開催方法については、協議事項等の案件により、対面・書面開催を使い分け、適切な開催を行うこととします。

表　8-1　毎年度の短期の PDCA サイクル及び計画期間を通しての長期の PDCA サイクル

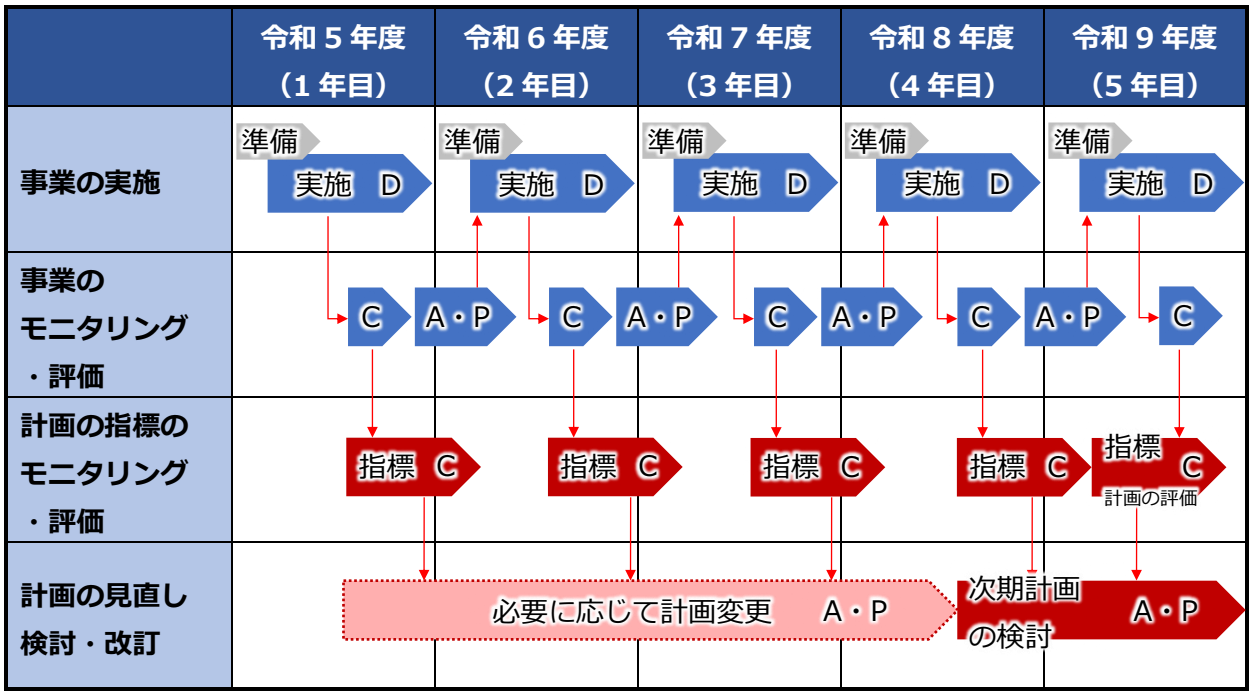
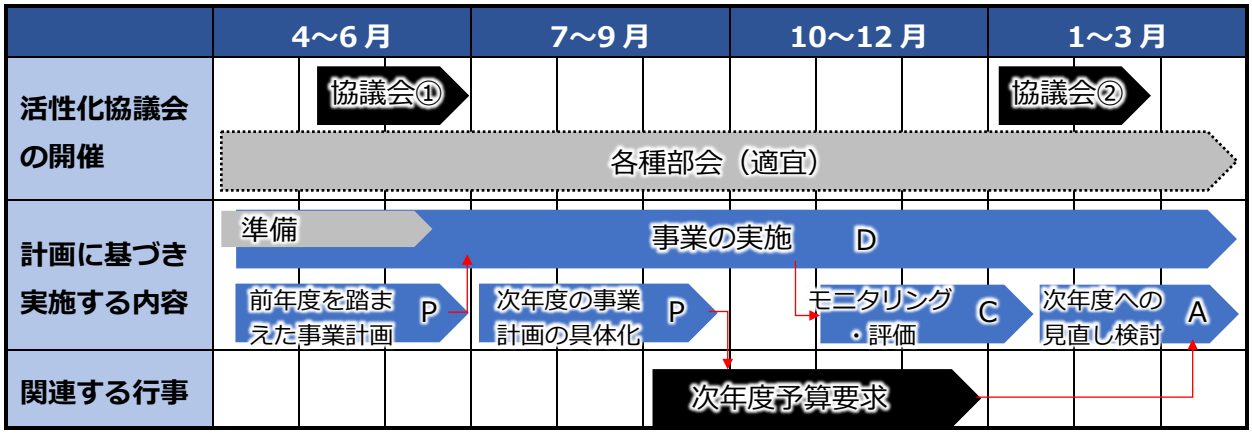


表　8-2　年間スケジュール案



【江差町地域公共交通計画　用語集】

あ行

ICT

「Information and Communication Technology（インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジー）」の略称で、デジタル化された情報の通信技術であり、インターネットなどを経由して人と人とをつなぐ役割を果たすもの。

OD 図

ある地域から別の地域へ移動する交通量を、出発地（Origin）と目的地（Destination）ごとに図で表したもの。

か行

キャッシュレス（決済）

「デジタル決済」と同義で、公共交通分野においては、JR やバスなどの利用時に、現金で切符を購入せずに、IC カード・QR コード・スマートフォンのアプリケーションなどで決済を行うこと。

広域生活交通路線

広域生活交通路線維持費補助金（北海道と市町村による協調的補助）の対象となるバス路線等。地域間幹線系統としての要件を満たさないが、複数市町村を結ぶバス路線等で、1 日あたりの計画運行回数が 2 回以上、輸送量が 10～150 人/日などの一定の条件を満たすもの。

交通結節点

バス・タクシー・自動車・自転車など複数の交通手段をつなぐ場所・施設のこと。

交通弱者

公共交通機関の利用が困難な土地に住んでいる、自家用車両を所有していないなどの理由で交通手段に制約がある人の総称。

コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため一定地域内を運行するバスで、路線定期運行を基本とした公的資金によって支えられるサービスのこと。

さ行

シームレス

「継ぎ目のない」の意で、公共交通分野においては、公共交通機関同士の継ぎ目を解消し、円滑な移動ができる状態を意味するもの。

た行

地域間幹線系統

地域間幹線系統確保維持費補助金（国と北海道による協調的補助）の対象となるバス路線。中心市町村とその周辺の市町村間を結ぶバス路線で、1 日あたりの計画運行回数が 3 回以上、輸送量が 15～150 人/日などの一定の条件を満たすもの。

地域内フィーダー系統

地域間幹線系統と接続し、地域内の移動を支える支線の役割をもつ系統のこと。

デマンド交通

決まった時間に決まったルートを運行するバスや、自由な時間に自由な場所で乗降できるタクシーとは異なり、利用者の要求（予約）に応じて目的地まで運行する交通形態のこと。

な行

２次交通

拠点となる空港やＪＲ駅から目的地までの移動に利用する公共交通機関のこと。

乗合タクシー

10 人乗り程度のワゴン車両等を利用して、不特定多数の人の相乗りにより運行されるタクシーのこと。

は行

パーク＆ライド

自宅から自家用車等で最寄りの JR 駅または停留場まで行き、駐車させた後、バス等の公共交通機関へ乗り継ぐ手法のこと。

バスロケーションシステム

GPS などを利用してバスの位置情報を収集し、利用者に対してバスの現在位置や到着予想時刻などの有益な情報を提供するシステムのこと。

PDCA サイクル

「Plan（計画）」、「Do（実行）」、「Check（測定・評価）」、「Action（対策・改善）」の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念のこと。

福祉有償運送

障がい者や要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、ＮＰＯ等の非営利法人や市町村が、国土交通大臣の登録を受け、乗車定員 11 人未満の自家用自動車（白ナンバー）で行う、ドア･ツー･ドアの個別輸送サービスのこと。

フリー乗降

バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度で、自由乗降制とも呼ばれており、対象区間をフリー乗降区間や自由乗降区間と称するもの。

ま行

MaaS（マース）

「Mobility-as-a-Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）」の略で、スマートフォンのアプリケーションなどにより、地域住民や旅行者１人１人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の交通機関やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスで、新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることができるもの。

末端交通

出発地から JR 駅・バス停留所（または JR 駅・バス停留所から到着地）までに利用する交通手段のこと。

江差町地域公共交通計画

令和５年４月　初版発行

発行：　北海道江差町
作成：　江差町地域公共活性化協議会

〒043-8560
北海道檜山郡江差町字中歌町 193 番地 1
TEL：　0139-52-6712（直通）
FAX：　0139-52-0234（代表）