

# 厚沢部町地域公共交通計画

令和6年3月改正

厚沢部町

# 目次

## 第1章 地域公共交通計画について

1. 計画の目的	2
2. 計画の位置づけ	3
3. 上位計画・関連計画における公共交通の関連内容	4
4. 計画の区域	12
5. 計画の期間	12

## 第2章 厚沢部町における地域公共交通を取り巻く環境

1. 厚沢部町の現状	13
2. 地域公共交通等の現状と課題	23
3. 住民ニーズ・事業者の現状把握	35

## 第3章 施策構築のための参考事例・関連制度等

1. 参考事例	46
2. 地域公共交通に関連する制度等	53

## 第4章 基本方針

1. 基本方針	57
2. 現状と課題（まとめ）	58
3. 施策体系	64

## 第5章 施策内容の整理

1. 施策内容	67
2. 実施スケジュール	76

## 第6章 評価方法と推進体制

1. 計画目標の達成状況を確認するための評価指標	77
2. 推進体制	79

## 資料編

厚沢部町地域公共交通活性化協議会設置要綱	81
厚沢部町地域公共交通活性化協議会構成員名簿	84

# 第1章 地域公共交通計画について

## 1. 計画の目的

厚沢部町は、北海道の南端、渡島半島の日本海に面した檜山管内の南部に位置し、江差町、上ノ国町、木古内町、北斗市、森町、八雲町、乙部町の7市町と界を接する。町域は厚沢部川とその支流である安野呂川、鶉川の三河川の流域にまたがり、町の総面積の80%を森林が占め、畑5%田及び原野がそれぞれ4%を占める。そのため、産業構造は、農林業を中心とした第一次産業が主体であり、第二次産業は製材業及び建設業、第三次産業は小売業が多くを占めている。なお、冬は季節風が強く積雪量も比較的多いが、春から秋にかけては比較的温暖で、適度の雨量もあることから農業に適している。

厚沢部町は、明治9年(1876年)5月に戸長役場が設置され、明治39年(1906年)4月に二級町村制の施行により村名を厚沢部村とし、その後、昭和38年(1963年)3月10日に厚沢部町となった。人口は、昭和35年(1960年)の10,651名をピークに減少に転じ、令和2年(2020年)には3,592人となっている。農家の離農及び若年層の町外流出によるところが大きな要因である。

厚沢部町は大きく「館地区」、「鶉地区」、「下地区」の3地区に分けられ、それぞれ約10km隔てて所在する。役場庁舎があり、最も商店・公共施設が多いのが下地区である。厚沢部町は、国道227号が町を東西に横断しており、これを軸として厚沢部町中心部から稲見地区を経て八雲町へつながる道道67号、鶉地区から館地区へつながる道道66号が基幹道路となる。国道227号には「函館バス(函館・江差線)」が広域幹線(地域内幹線)として運行しており、江差・函館方面の通勤・通学・通院等の足を支えている。また、「函館バス(稲見線):稲見地区~江差」、「函館バス(館線):富里・館地区~江差」の路線があり、広域幹線(地域内幹線)でカバーできない集落への運行を担っており、利用者は江差高校への通学が中心となっている。

町が提供している移動支援サービス等や地域公共交通は、通勤、通学、通院、買い物等の町民の日常生活における移動手段として欠かすことのできないものであるが、人口減少に伴い、将来的に持続するためには採算面に問題がある。一方で、後期高齢者人口の増加や運転免許証の自主返納の社会的要請により、身近な移動手段の必要性がますます重要になることから、新たな交通体系を早急に検討する必要がある。

こうした状況を踏まえ、令和2年(2020年)に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年(2007年)法律第59号)に基づき、町民の移動手段となる公共交通の利便性・効率性の向上を図り、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築するために「厚沢部町地域公共交通計画」を策定する。

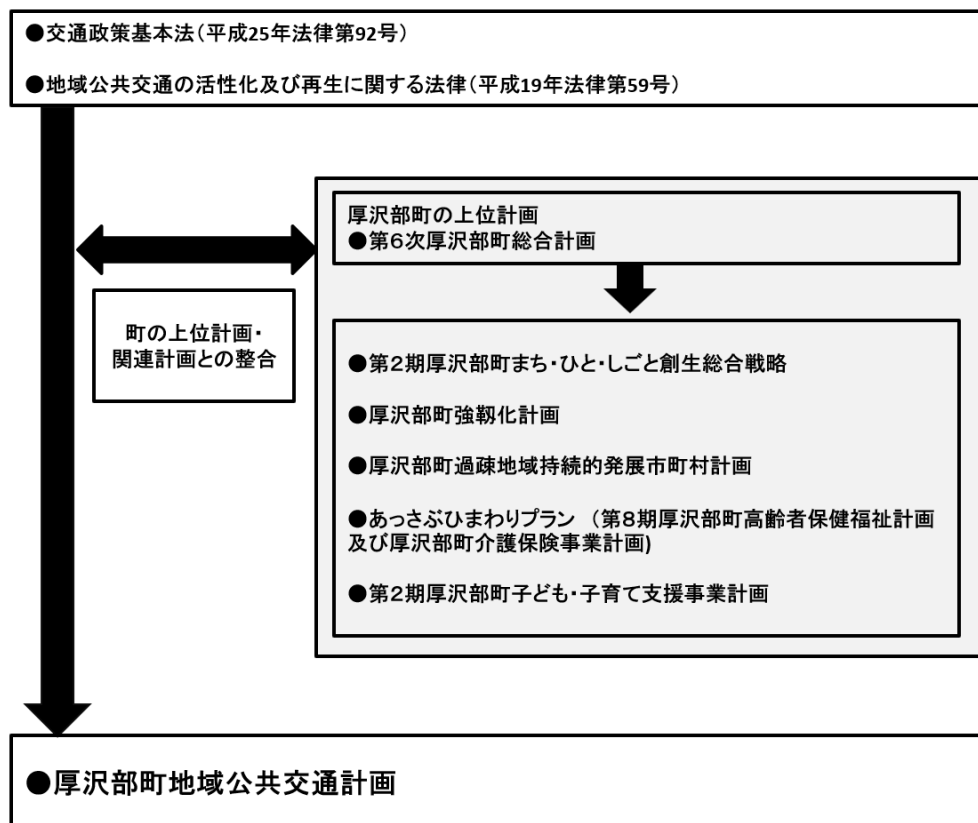
本計画の推進にあたっては、町・関係事業者等の関係者が連携し、地域特性に応じた多様な交通サービスを展開することにより、持続可能な交通体系を目指すものである。

## 2. 計画の位置づけ

「交通政策基本法」(平成25年(2013年)法律第92号)では、交通に関する基本理念が定められており、交通に関して国、地方公共団体、交通関連事業者及び交通施設管理者、国民等の責務・役割を明らかにすることを掲げ、国及び地方公共団体が講ずべき基本的な施策について記載されている。「厚沢部町地域公共交通計画」は、令和2年(2020年)11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正する法律に基づき策定する法定計画である。同法は「交通政策基本法」の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的とする。

また、本計画は、以下の図のとおり、「第6次厚沢部町総合計画」、「第2期厚沢部町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「厚沢部町強靱化計画」、「厚沢部町過疎地域持続的発展市町村計画」等の関連計画と一体性を確保しつつ、本町における公共交通に関するマスタープランとし位置づけて策定する。

[図表 上位計画と関連計画の整理]



### 3. 上位計画・関連計画における公共交通の関連内容

上位計画・関連計画における公共交通に関連する施策及びそれぞれの計画における公共交通に関する事項等は次の通りである。

[図表 上位計画・関連計画における公共交通の関連事項一覧]

計画名称	公共交通に関する事項等(主なもの)	策定/計画期間
第6次厚沢部町総合計画	基本計画第4章 「住みたい」「戻りたい」「関わりたい」と思えるような魅力の構築・発信 3 道路・交通網の充実 主要施策④ 公共交通機関の充実	令和3年(2021年)3月策定/ 令和3年(2021年)度 ～令和12年(2030年)度
第2期厚沢部町まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標4 ひとが集い、全世代が安心して暮らせる素敵な過疎のまちをつくる具体的な施策 IoTを活用した高齢者免許返納対策の実施(AI〔人工知能〕やMaaS〔シームレス交通〕を活用した新たな地域公共交通の導入)	令和2年(2020年)3月策定/ 令和2年(2020年)度 ～令和6年(2024年)度
厚沢部町強靱化計画	厚沢部町強靱化のための施策プログラム 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 交通ネットワークの整備	令和3年(2021年)3月策定
厚沢部町過疎地域持続的発展市町村計画	5 交通施設の整備、交通手段の確保 (1) 現況と問題点 ② 交通 (2) その対策 ② 交通	令和3年(2021年)度 ～令和7年(2025年)度
あっさぶひまわりプラン (第8期厚沢部町高齢者保健福祉計画及び厚沢部町介護保険事業計画)	介護予防・保健・福祉サービス事業の整備 3. 高齢者生活支援事業 (1) 移送サービス (2) 特別移送サービス (4) 入浴サービス (10) 外出支援サービス事業	令和3年(2021年)3月策定/ 令和3年(2021年)度 ～令和5年(2023年)度
第2期厚沢部町子ども・子育て支援事業計画	公共交通に特化した記載なし	令和2年(2020年)3月策定/ 令和2年(2020年)度 ～令和6年(2024年)度

## (1) 第6次厚沢部町総合計画

---

### ■策定／計画期間

令和3年(2021年)3月策定／令和3年(2021年)度～令和12年(2030年)度

### ■計画のテーマ

「『好きな』まちに『て』を加え『素敵な』まちに～町民が主役となって進める素敵な過疎のまちづくり～」

### ■まちづくりの基本方針

まちづくりにおいて「協働」という言葉が用いられることが多くなっていますが、地域主権の自治が本格化する中で、町民と行政が相互の理解と信頼のもとに目的を共有し、積極的に連携、協力することによって、地域課題の解決にあたることが重要となっています。そのために3点の基本方針を掲げます。

『まちづくりを推進する3つの基本方針』

- (1) 当町に住む人同士の学びと交流の促進
- (2) 当町と他地域や世界との交流と経済の発展
- (3) 将来の町を築くための人の成長と環境の保護

### ■公共交通に関する施策

基本計画第4章 「住みたい」「戻りたい」「関わりたい」と思えるような魅力の構築・発信  
3 道路・交通網の充実

#### (1) 現況と課題

当町の交通網は、国道227号(函館～江差)が東西に横断し、これを軸として道道6路線、町道194路線、その他農道、林道で構成されています。

国道については線形改良(美和地内中央分離帯設置)の事業完了、中山トンネルの新規掘削事業(渡島中山防災事業)の新規事業化、道道については城丘江差線(松園地区)、乙部厚沢部線(新町地区)の事業完了、共和鶉線の未改良区間の施工実施、町道については新町市街地線の事業を実施してきました。一方、道道八雲厚沢部線(上里、稲見)の未改良区間の線形改良は実施できませんでした。

今後は、財政難や人口減等に見合ったインフラ整備、特に高度経済成長期に建設された道路施設については維持・更新期を迎え費用は膨大となることが予想されます。また、大規模災害備えた社会インフラの整備も必要となります。

当町の公共交通機関については、民間の函館バスが地域間幹線系統バスと生活維持路線バスを運行していますが、生活維持路線バスの利用率はさらに減少しています。運行経費への補助金に特別交付税が充てられていることから維持・存続されています。

令和元年に次世代型交通サービスのあり方を調査・研究する『ISOU…PROJECT…実証

実験』を実施しています。

今後も町民ニーズ調査等を行いながら、当町の特性に適合した次世代型交通サービスのあり方について検討していく必要があります。

#### 主要施策④ 公共交通機関の充実

民間路線バスの利便性向上による利用の促進を図り、その維持・存続に努めるとともに、厚沢部町地域公共交通計画を策定し、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送やスクールバス等、地域の多様な輸送資源を総動員し、地域住民の生活圏における移動ニーズにきめ細かく対応できる厚沢部町地域交通サービスの導入について検討を深めます。

## (2) 第2期厚沢部町まち・ひと・しごと創生総合戦略

---

### ■策定／計画期間

令和2年（2020年）3月策定／令和2年（2020年）度～令和6年（2024年）度

### ■厚沢部町人口ビジョンで掲げる目指すべき方向性

方向性1 稼ぐ地域・安定して働ける環境を実現

方向性2 関係人口の創出・拡大、移住希望を実現

方向性3 結婚・出産・子育ての希望を実現

方向性4 生涯安心して暮らせる素敵な過疎のまちを実現

### ■基本目標

基本目標1 稼ぐしごとをつくり、安定して働けるようにする

「農で生きるまち厚沢部～農林商工業と新たな仕事で好循環のまち～」

基本目標2 関係人口の拡大を図り、厚沢部町へ新しい人の流れをつくる

「つながり選ばれるまち厚沢部～また来たい！ずっと住みたいまち～」

基本目標3 結婚・出産・子育ての希望をかなえる

「木育（こそだて）のまち厚沢部～木々と笑顔広がる子育てしやすいまち～」

基本目標4 ひとが集い、全世代が安心して暮らせる素敵な過疎のまちをつくる

「素敵な過疎のまち厚沢部～個性あふれ誰もが生涯活躍できるまち～」

### ■公共交通に関する施策

基本目標4 ひとが集い、全世代が安心して暮らせる素敵な過疎のまちをつくる

・講ずべき施策に関する基本的方向

医療や防災、公共交通等広域連携により効果効率的なメリットをもたらす施策に関しては定住自立圏や他の地方公共団体、各種法人等との共同事業で実施し、持続的な展開を目

指す。

・具体的な施策

IoT を活用した高齢者免許返納対策の実施（AI〔人工知能〕や MaaS〔シームレス交通〕を活用した新たな地域公共交通の導入） 重要業績評価指標導入数：5 年間 1 件

### （3）厚沢部町強靱化計画

---

■策定 令和 3 年（2021 年）3 月策定

■強靱化の基本的な考え方

本計画は、基本法第 13 条に基づく国土強靱化地域計画として策定するものであり、国土強靱化に関係する部分について地方公共団体における様々な分野の計画等の指針となるものと位置付けられています。このため、当町の第 6 次厚沢部町総合計画や他の分野別計画と連携しながら、重点的・分野横断的に推進する計画として、防災計画や産業、医療、エネルギー、まちづくり、交通等の国土強靱化に関連する部分の施策と連携しながら、長期的な視点に立って一体的に推進します。

<当町強靱化の目標>

- ① 人命の保護が最大限図られること
- 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
- ③ 町民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④ 迅速な復旧復興

■公共交通に関する事項

・リスクシナリオ「起きてはならない最悪の事態」

4 ライフラインの確保…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

・厚沢部町強靱化のための施策プログラム

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

（交通ネットワークの整備）

民間路線バスの利便性向上による利用促進を図り、維持・存続に努めるとともに『厚沢部町地域交通計画』を策定し、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送やスクールバス等、地域の多様な輸送資源を総動員し、地域住民の生活圏における移動ニーズにきめ細かく対応できる厚沢部町地域交通サービスの導入について検討を深めます。



#### (4) 厚沢部町過疎地域持続的発展市町村計画

---

##### ■計画期間

令和3年(2021年)度～令和7年(2025年)度

##### ■地域の持続的発展の基本方針

過疎化に加え少子高齢化が進行する中、令和2年度に策定した第6次厚沢部町総合計画「『好きな』まちに『て』を加え『素敵な』まちに」は、「少子高齢化のもとイキイキとした町の実現」、「町の貴重な資源である人づくりの充実」、「足腰が強くイノベーションが起こせる産業の育成」、「住みたい」「戻りたい」「関わりたい」と思えるような魅力の構築・発信」、「町民が安心して安全に暮らし続ける町の実現」、「行財政改革のさらなる推進と町民のまちづくりへの参画・参加促進」の6つをまちづくりの方向性として、各分野において各種施策に積極的に取り組み、町民との対話を重視しながら情報を共有化し、町民と行政との協働のまちづくりを推進するものとする。

また、前過疎地域自立促進計画に基づき、農業をはじめとする産業の振興や医療の充実、交通通信体系の整備、生活環境の整備、教育文化の振興、移住交流及び定住促進等、町民と一体となり社会資本の整備充実等の各種施策を推進してきたが、転出の超過及び少子高齢化の進行による人口減少は依然として止まっていない。

このような状況下、着実に進展する国際化、高度情報化への対応を図ると同時に経済基盤の安定化、身近な生活環境の整備、移住交流人口の拡大及び定住促進が急務となっている。特に、地域の持続的発展を図るためには、経済基盤の安定化、雇用機会の充実が最も重要な喫緊の課題となっている。

基幹産業としての役割を担ってきた農業は、今後も基幹産業としての位置づけがなされており、作物の高付加価値化、新たな地域ブランドの創出等、時代の要求に即した展開を図るとともに、その継続性を維持するため、農業後継者や新規就農者の育成にも力を注がなければならない。また、農業生産法人化を推進し、雇用の場としての農業の確立も求められている。第二次、第三次産業についても、小規模であっても魅力的な職場、事業を創出することが重要であり、商店街の活性化、起業の促進等総合的な基盤づくりを図り雇用の増大につなげなければならない。

超高齢社会に対応すべく、在宅福祉や保健・福祉サービスの充実とサービス提供施設の整備充実を図るとともに、高齢者がその知識や経験を活かしながら生き甲斐をもって広く社会に参加できる環境づくりを進めることが必要である。

生活環境の向上、重点プロジェクトの推進、魅力ある産業の形成、そして交流人口の拡大や移住・定住の促進を図り、厚沢部町に「住んで良かった」「住んでみたい」「いつまでも住み続けたい」と思える、安全で安心して暮らせるまちづくりを目指し、戦略的、重点的及び広域的な観点に立った施策を積極的に展開していく。

■公共交通に関する事項

5 交通施設の整備、交通手段の確保

(1) 現況と問題点

② 交通

本町の交通体系は、公共交通機関として国道・道道で民間バスが運行しているが、自動車に依存するところが大きく、バス利用者が激減し、採算が取れない路線については路線維持が大きな課題となっている。

また、将来は更なる高齢化率の上昇が見込まれることから、住民の足の確保を図るための新たなシステムの構築が求められており、令和元年に次世代型交通サービスのあり方を調査・研究する「ISOU PROJECT 実証実験」を実施している。

冬期間は、住民生活に支障が出ないよう国・道・町それぞれの所管において、除雪体制がとられている。町道については通学、通勤等の生活道路を最優先に除雪に努めている。

今後も町民ニーズ調査等を行いながら、当町の特性に適合した次世代型交通サービスのあり方について検討していく必要がある。

(2) その対策

② 交通

ア 住民の日常生活を支える足である民間バスの運行維持に努めるとともに、「厚沢部町地域公共交通計画」を策定し、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送やスクールバス等、地域の多様な輸送資源を総動員し、地域住民の生活圏における移動ニーズにきめ細かく対応できる厚沢部町地域交通サービスの導入について検討を行う。

イ 冬期間における安全な交通確保のため、除雪体制の充実を図る。

(3) 計画（事業計画（令和3年（2021年）度～令和7年（2025年）度））

持続的発展施策区分 4 交通施設の整備、交通手段の確保

事業名 (10) その他

事業内容 生活維持路線バス運行対策 バス運行費助成

(5) あっさぶひまわりプラン（第8期厚沢部町高齢者保健福祉計画及び厚沢部町介護保険事業計画）

■策定／計画期間

令和3年（2021年）3月策定／令和3年（2021年）度～令和5年（2023年）度

■基本理念

第6次厚沢部町総合計画は「町民が主役となって進める素敵な過疎のまちづくり」を基本理念と定めました。高齢者施策としては「少子高齢化社会のもとイキイキとした町の実現」をまちづくりの方向性として掲げ、これにもとづき高齢者福祉施策を推進することとしています。

また、令和2年10月に「地域医療連携法人南檜山メディカルネットワーク」が設立され、限られた医療介護資源を効果的に活用し、持続可能な医療介護の提供体制を構築することとされています。

介護保険制度は、いわゆる「団塊の世代」に属するすべての者が75歳以上となる2025年（令和7年）を見据え、高齢者が住み慣れた地域で暮らし続けることができるよう制度改定を続けてきました。一方、介護人材不足による介護サービス提供の持続可能性に対する危機感がたかまっており、これまで以上に介護人材の確保と地域での支えあいが重要となります。

以上の現状を踏まえ、本計画では「ともに支えあい、住まい続けるまちづくり」を基本理念とします。

#### ■第8期計画における重点事項（目標）

- (1) 2025・2040年を見据えたサービス基盤、人的基盤の整備
- (2) 介護予防・健康づくり施策の充実・推進
- (3) 地域包括ケアシステムの推進
- (4) 認知症施策推進大綱等を踏まえた認知症施策の推進

#### ■公共交通に関する事項

介護予防・保健・福祉サービス事業の整備

##### 3. 高齢者生活支援事業

高齢者にとって、「生きがい」や「楽しみ」を持って安全に生活することを通じて自立した生活を確保することを目的とし、次に示す生活支援事業を行います。

##### (1) 移送サービス

当町は広域であるうえに交通の便が悪く、公共交通機関の利用が困難な高齢者に対し、医療機関への送迎を行います。

##### (2) 特別移送サービス

一般車両での通院等が困難な高齢者に対して、リフト付車両（昇降機能付の特殊車両）を運行し、病院や施設への送迎を行います。

##### (4) 入浴サービス

当町には3地区に入浴施設がありますが、高齢者のみの世帯で移動手段がなく、また、自宅に浴室がない高齢者は入浴機会の確保が困難です。入浴機会の確保は身体衛生面の効果と生きがいづくりに重要な役割を果たしていることから、今後も継続して入浴施設への送迎を実施し、入浴機会を提供します。

##### (10) 外出支援サービス事業

老衰、傷病等の理由により、1人で外出するのが困難な高齢者を対象とし、移送支援を行うとともに、必要に応じて介助を行うサービスを提供します。

## (6) 第2期厚沢部町子ども・子育て支援事業計画

---

### ■策定／計画期間

令和2年(2020年)3月策定／令和2年(2020年)度～令和6年(2024年)度

### ■基本理念

人々の意識が急速に変化し、就労環境の変化や核家族化や、少子高齢化が進む今日において、次代を担う子どもたちの育成は重要な課題であり、家庭を基本としながらも地域全体で支えていくことが求められています。豊かな自然の中で地域の人々の温かいまなざしと支えを受けて、子どもたちが心豊かに成長していくためにも、子どもの人権が尊重され、子育て家庭が大切にされる地域社会を築き、子どもたちの笑顔と明るい声が聞こえるまちづくりをめざしていきます。

このようなまちづくりに対し、本計画の基本理念は「厚沢部町まち・ひと・しごと創生総合戦略」の基本目標3「結婚・出産・子育ての希望をかなえる」で掲げられた「木育(こそだて)のまち厚沢部～充実した子育て環境～」の方向性を反映して、以下のように定めます。

「豊かな愛情に生まれ 子どもの笑顔と明るい声が あふれる 木育のまち」

### ■基本方針・基本施策

「豊かな愛情に生まれ 子どもの笑顔と明るい声が あふれる 木育のまち」という基本理念に沿って、次世代育成支援行動計画の次の4つの基本的視点を継承します。

- (1) 地域全体で支援する視点
- (2) 保護者からの視点
- (3) 子どもの視点
- (4) 事業主からの視点

### ■計画の基本目標

本計画の基本理念を実現するために、以上の4つの基本的な視点を踏まえつつ、以下の6つを基本目標として、総合的に施策を推進していきます。

- (1) 地域における子育ての支援
- (2) 母と子どもの健康保持と増進
- (3) 子どもの教育環境の整備
- (4) 子育てを支援する生活環境の整備
- (5) ワーク・ライフ・バランスの推進
- (6) 支援を必要とする児童への取り組み

#### 4. 計画の区域

本計画の区域は厚沢部町全域とする。ただし、周辺市町との連携・調整をしながら広域的な視点も踏まえます。

#### 5. 計画の期間

本計画の期間は、令和5年（2023年）度から令和9年（2027年）度までの5年間とし、計画策定から継続的な進行管理を行う。

## 第2章 厚沢部町における地域公共交通を取り巻く環境

### 1. 厚沢部町の現状

#### (1) 人口・人口分布

##### ① 厚沢部町の人口推移と将来推計人口

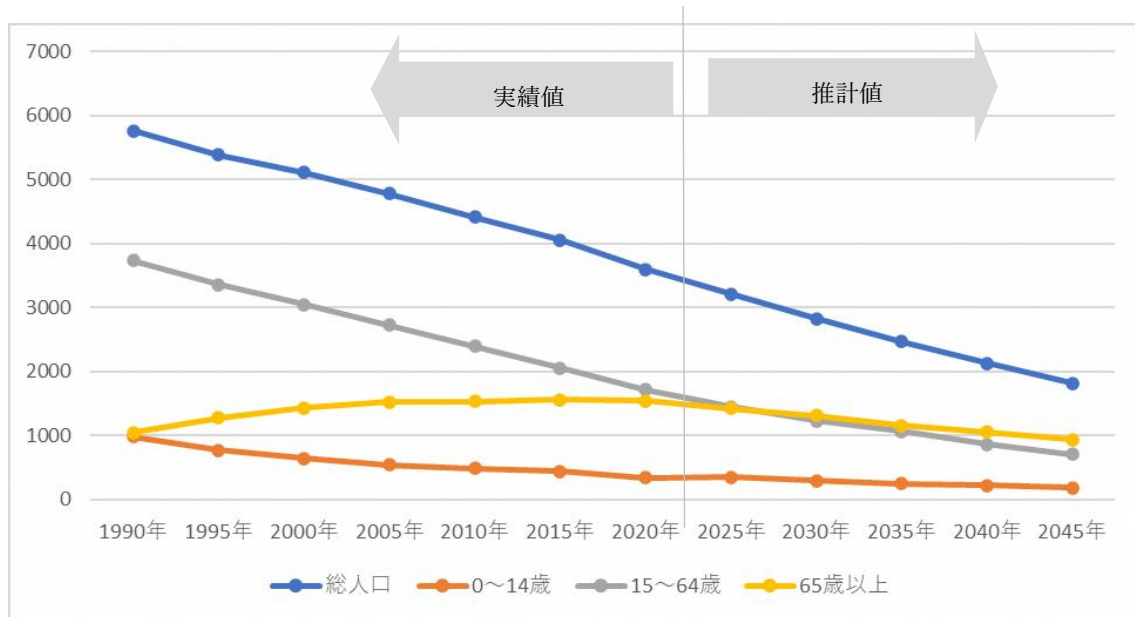
令和2年(2020年)の国勢調査によれば、厚沢部町総人口は3,592名である。国立社会保障・人口問題研究所による推計(平成30年(2018年))では、令和2年(2020年)の人口は3,618名とされていたため、推計よりも早いペースでの人口減少が続いている。

同推計によれば、厚沢部町の人口は、令和12年(2030年)前には3,000人を割るとされ、概ね5年間で人口が300~400人ずつ減少していく傾向である。

平成27年(2015年)から令和2年(2020年)にかけての老年人口(65歳以上)の推移を見ると、1,556名から1,540名に減少しており、全世代が人口減少段階に入っている。令和7年(2025年)年頃には老年人口(65歳以上)と生産年齢人口(15~64歳)がほぼ同じとなると見込まれる。

[図表 厚沢部町の世代別人口の推移]

(単位：人)



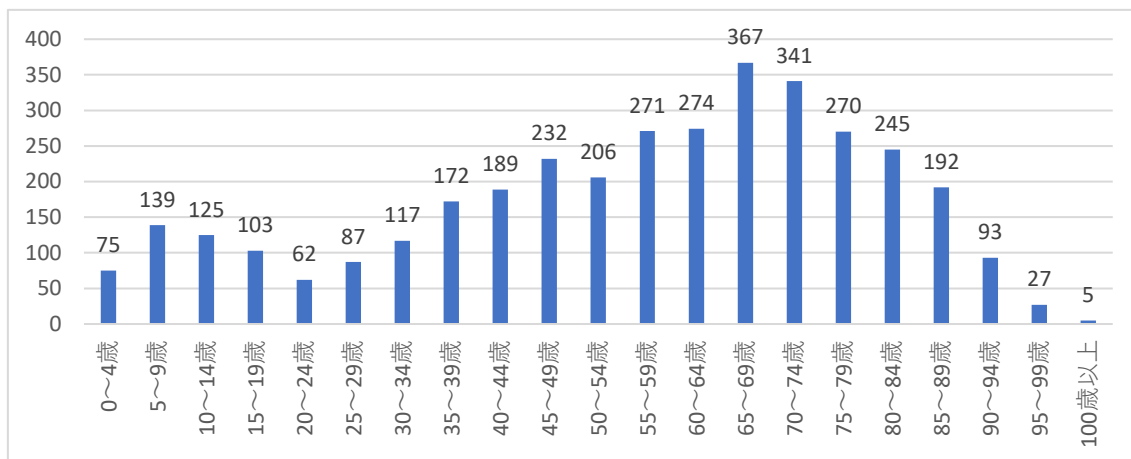
	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
総人口	5,755	5,385	5,105	4,775	4,409	4,049	3,592	3,204	2,822	2,464	2,128	1,815
0~14歳	978	768	636	541	484	440	339	345	294	246	213	180
15~64歳	3,731	3,350	3,042	2,717	2,393	2,053	1,713	1,444	1,223	1,063	862	699
65歳以上	1,046	1,267	1,427	1,517	1,532	1,556	1,540	1,415	1,305	1,155	1,053	936

資料：令和2年(2020年)までは国勢調査による実績値、令和7年(2025年)以降は予測値(国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」)

### ② 年齢別人口

厚沢部町の年齢別人口は、65歳～69歳：367名、45歳～49歳：232名の二つの山があり、それぞれ団塊の世代と団塊ジュニア世代である。20～24歳が比較的少ないのは、大学等で町外・道外に移住する影響と思われる。

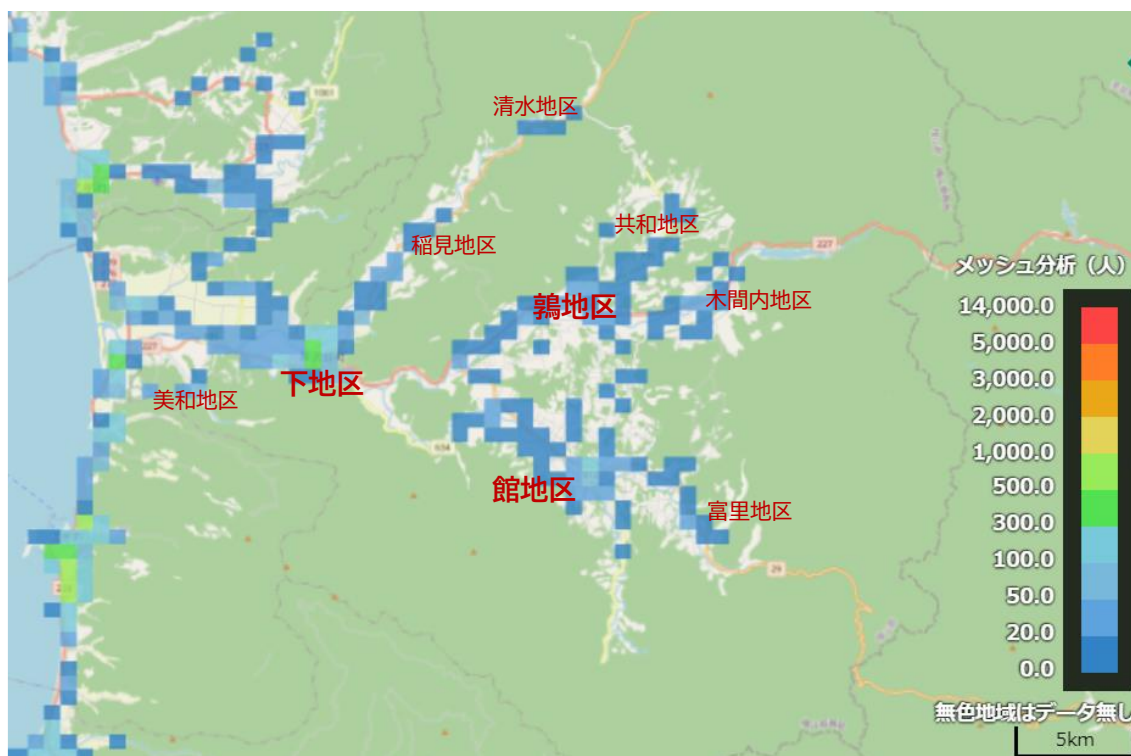
[図表4 厚沢部町の年齢別人口] (単位：人)



資料：令和2年（2020年）国勢調査

### ③ 人口分布

[図表 厚沢部町の人口分布]



資料：RESAS 地域経済分析システム（国勢調査に関する地域メッシュ統計）より加工

上記は厚沢部町の人口分布を表しているものであり、人口が集中しているエリアとしては、町を東西に横断している国道 227 号沿いの鶉地区・下地区・木間内地区、道道 66 号沿いの館地区・富里地区、道道 67 号沿いの稲見地区・清水地区である。特に薄い水色（水色が濃いほど人口は少ない）が多い地区は、下地区、鶉地区、館地区に集中していることがわかる。また、国道・道道に面していないエリアとして、美和地区・共和地区等がある。

## （２）自動車に関する現状

### ① 厚沢部町民の免許保有率

厚沢部町民 3,599 名に対して、免許保有者は 2,539 名であり、免許保有率は 70.5%にのぼる。70～74 歳の免許保有率は 84.5%であり、75 歳以上となると、45.6%と大きく減少する。しかし、75 歳以上の免許保有率については、地理的事情が異なるものの、隣接市である北斗市の場合は 28%（令和元年（2019 年）12 月末現在）であり、厚沢部町の免許返納が進んでいない実情が見える。

[図表 厚沢部町民の免許保有率] (単位：人、%)

	70～74歳	75歳以上	全体
免許保有者	299	394	2,539
人口	354	864	3,599
<b>免許保有率</b>	<b>84.5%</b>	<b>45.6%</b>	<b>70.5%</b>

資料：警察署提供データ（令和 3 年（2021 年）12 月末現在）、住民基本台帳（令和 3 年（2021 年）12 月末現在）

### ② 自動車保有台数

厚沢部町の乗用車保有台数の全体は、大きくは増減していないが、小型車は減少傾向にあり、普通車は増加傾向にある。

[図表 厚沢部町の自動車保有台数（乗用）] (単位：台、%)

	普通車		小型車		乗用車 (普通車+小型車)		小型二輪		軽自動車(乗用)	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	
2017年	640	-	1,002	-	<b>1,642</b>	-	<b>36</b>	-	<b>827</b>	-
2018年	656	103%	972	97%	<b>1,628</b>	<b>99%</b>	<b>37</b>	<b>103%</b>	<b>818</b>	<b>99%</b>
2019年	676	103%	941	97%	<b>1,617</b>	<b>99%</b>	<b>40</b>	<b>108%</b>	<b>844</b>	<b>103%</b>
2020年	701	104%	907	96%	<b>1,608</b>	<b>99%</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>	<b>844</b>	<b>100%</b>
2021年	702	100%	886	98%	<b>1,588</b>	<b>99%</b>	<b>42</b>	<b>105%</b>	-	-
2022年	717	102%	854	96%	<b>1,571</b>	<b>99%</b>	<b>42</b>	<b>100%</b>	-	-

資料：北海道運輸局「自動車保有車両数関係統計」（いずれも各年の 3 月末現在、軽自動車（乗用）の公表は令和 2 年（2020 年）迄）



### (3) 厚沢部町内外の移動

#### ① 道路交通量

[図表 厚沢部町内の交通量 (図表内は 24 時間交通量)]



地点	路線名	平成27年度						平成22年度	
		昼間12時間自動車類交通量			24時間自動車類交通量			昼間12時間 自動車類交通量	24時間 自動車類交通量
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計		
①峠下	一般国道227号	3,007	508	3,515	3,570	612	4,182	3,733	4,362
②緑町	一般国道227号	4,965	473	5,438	5,777	549	6,326	6,008	7,029
③清水	八雲厚沢部線	363	88	451	427	110	537	611	770
④松園町	城丘江差線	770	225	995	892	272	1,164	368	464

資料：全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

国道 227 号の交通量観測地点①峠下、②緑町において、交通量は減少傾向にある。①峠下の交通量は、厚沢部町・北斗市間の往来が 1 日あたり約 4,200 台であることを表している。②緑町においては、厚沢部町内の移動も含まれているため、1 日あたり約 6,300 台の交通量がある。平成 22 年（2010 年）度から平成 27 年（2015 年）度にかけて、八雲町方面に抜ける道道 67 号沿いの③清水は減少傾向、厚沢部中心部から館地区に向かう 634 号沿い④松園町は増加した。

② 周辺の道路整備

[図表 厚沢部町の周辺主要道路]



資料：渡島振興局

函館・江差自動車道は、北海道縦貫自動車道、函館新道等と一体となった高速交通ネットワークを形成する一般国道の自動車専用道路として、北斗茂辺地 I C～木古内 I C間は、令和4年（2022年）3月に供用開始となった。

現在、江差～函館間は厚沢部町を經由する国道227号線の方が、時間的に有利であるが、函館・江差自動車道が江差まで到達した際には、国道227号交通量は大きく減少するものとみられる。なお、木古内～江差間は調査中であり、開通年の目途は経っていない。

### ③ 町民の移動先

[図表 自宅外就業者・通学者の通勤先・通学先]

	厚沢部町	江差町	乙部町	上ノ国町	函館市	北斗市	八雲町	森町	ほか	合計
厚沢部町住民の 通勤・通学先	1,293	245	31	24	41	21	16	16	60	1,747
	74%	14%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	3%	
江差町住民の 通勤・通学先	230	3,385	106	161	36	9	17	2	145	4,091
	6%	83%	3%	4%	1%	0.2%	0.4%	0.05%	4%	

資料：平成 27 年（2015 年）国勢調査

厚沢部町からの通勤・通学先は厚沢部町内が 74%（1,293 名）、町外では江差町が突出しており、14%（245 名）となっている。江差町から厚沢部町への通勤も 230 名であり、ほぼ同等の住民が厚沢部町・江差町を往来していると言え、江差町との経済的な結びつきは強く、移動手段の必要性は高いと言える。

一方で、北斗市・函館市への通勤・通学者は一定数はいるものの、公共交通による毎日の大量輸送の必要性は低いと思われる。日常的ではないものの、目的さえあれば、公共交通を利用して函館市・北斗市に移動するというニーズはあり、函館バス（函館・江差線）が対応している。

#### (4) 町内各施設の所在

##### ① 学校等・病院

厚沢部町内に中学校 1 校、小学校は 3 校、こども園が 1 校ある。こども園は平成 31 年（2019 年）4 月に開設され、それまでの町立保育所が 3 園の体制から幼保一体化した一つのこども園の体制となったものである。

また、有料老人ホームゆいまーる及び山村開発センター内に開設されている公営塾は中学生と江差高校生を対象にした学習塾として、学力向上を図っており、令和 5 年（2023 年）度からは現在改修工事を行っている旧道南農業共済組合事務所への移転が予定されている。

病院は、厚沢部町国民健康保険病院（外科、内科、特定日に眼科）、小山歯科病院がある。町民はかかりつけ機能として厚沢部町国民健康保険病院を利用し、専門的な医療については江差町にある道立江差病院や函館市・北斗市内の医療機関を利用する傾向がある。

[図表 学校等・病院所在地]



	施設名	住所
1	厚沢部中学校	新町250
2	厚沢部小学校	新町104
3	鶉小学校	鶉町212-3
4	館小学校	館町187-1
5	認定こども園はぜる	赤沼町377-1
6	厚沢部町公営塾(有料老人ホームゆいま～る厚沢部 2 階)外	新町115
7	厚沢部町国民健康保険病院	新町14-1
8	小山歯科医院	緑町162-27

(通学区域)

厚沢部小学校 … 字美和、本町、新町、緑町、松園町、字上ノ山、字富栄、赤沼町、字上里、字滝野、字稲見、字清水

鶉小学校 … 字鶉、鶉町、字相生、字共和、字旭丘、字木間内、字社ノ山、字峠下

館小学校 … 字新栄、字当路、館町、南館町、字中館、字須賀、字富里、字城丘

② コンビニ・スーパーマーケット等

町内のコンビニ・スーパーマーケットは、下地区に集中しており、小規模商店を除けば、館地区の A コープあっさぶ店のみとなる。鶉地区のセイコーマートおの厚沢部店は令和 4 年 (2022 年) 年 9 月に廃業となっており、現在店舗を承継する企業等の誘致を進めている。なお、厚沢部町西部に近接する江差町柳崎地区には大規模スーパーマーケットやホームセンター等が集中しており、厚沢部町から来訪する住民も多い。

[図表 コンビニ・スーパーマーケット等所在地]



	店舗名	住所
1	セブン-イレブン 厚沢部町店	本町4 5-1
2	セラーズ 厚沢部店	緑町1 0 1-1
3	セイコーマート ヤマコこばやし店	本町8 0
4	旧 セイコーマート おの厚沢部店	鶉町1 6
5	新函館農業協同組合 厚沢部支店 A コープ あっさぶ店	新町1 8 3-3
6	新はこだて A コープ たて支店	館町1 3 7
7	道の駅あっさぶ	緑町7 2

③ 公共施設（集会・交流施設、保養施設等）

地域住民の集会・交流施設であるふれあいセンター等は、人口が一定程度集中している地区に立地する。大規模な集会・交流施設は厚沢部町役場近くの新町に集中している。また、温浴施設は、館、鶉、上里にあり、住民憩いの場として機能している。

[図表 公共施設（集会・交流施設、保養施設等）等所在地]



	施設名	住所
集会・交流施設等	1 役場庁舎/山村開発センター	新町207
	2 美和ふれあいセンター	美和241-2
	3 町民交流センター あゆみ/保健福祉センター	新町181-6
	4 赤沼町ふれあいセンター	赤沼町86-2
	5 上里ふれあい交流センター（保養施設でもある）	上里92-1
	6 移住交流センター	上里92
	7 滝野寿の家	滝野493
	8 清水ふれあいセンター	清水60-1
	9 富栄ふれあいセンター	富栄243-2
	10 緑町コミュニティーセンター	緑町72-1
	11 松園町寿の家	松園町14-3
	12 相和ふれあいセンター	相生49-2
	13 鶉ふれあいセンター	鶉469-1
	14 鶉地区多目的研修センター	鶉町225-4
	15 木間内ふれあいセンター	木間内213
	16 新栄ふれあいセンター	新栄729-2
	17 当路ふれあいセンター	当路171-12
	18 館地域振興センター	館町171
	19 南館城丘ふれあいセンター	南館町6-2
	20 富里ふれあいセンター	富里94-1
施設保養	21 館地区憩いの家	館町628-3
	22 うずら温泉宿泊施設	鶉町853

④ 公共施設（社会教育系・スポーツ・レクリエーション系施設）

社会教育系・スポーツ・レクリエーション系施設は、下地区に集中している。（体験）観光の性質の強い施設（キャンプ場、農園、館城跡各種施設等）は中心部から離れて立地している。

[図表 公共施設（社会教育系・スポーツ・レクリエーション系施設）]



	施設名	住所
1	郷土資料館/図書館	新町234-1
2	総合体育館	新町234-1
3	多目的運動広場	緑町34
4	多目的交流広場	新町120
5	町民プール	新町115
6	町民スキー場	上里380
7	レクの森バンガロー/森林展示館	緑町18
8	鶯ダムオートキャンプ場「ハチャムの森」	木間内60-1
9	ふれあい農園	鶯町853
10	館城跡各種施設	城丘

## 2. 地域公共交通等の現状と課題

### (1) 路線バス

#### ① 厚沢部町内・周辺のバス路線

厚沢部町内を運行するバス路線体系は、広域幹線（地域内幹線）として、函館市内から国道227号を経て江差バスターミナルに達する「函館・江差線（以下地図の茶色線）」と、支線として、江差バスターミナルから厚沢部町内の稲見・館・富里方面に運行している「稲見線・館線（以下地図の黄土色線）」がある。

厚沢部町周辺の交通体系では、江差バスターミナルがその拠点となっており、上ノ国・松前・木古内・乙部・函館等方面への発着場所となっている。檜山管内の路線バスは基本的に国道を運行しているものの（上ノ国～木古内は旧 JR 江差線沿線を運行）、「稲見線・館線」は厚沢部町内の道道を運行しており、特徴的な存在となっている。また、現在の江差～函館の最速の公共交通としては、「函館・江差線」である。

[図表 厚沢部町周辺の路線バス路線図（函館バスの市内近郊外系統）]



資料：函館バスホームページ（主要バス停記載）

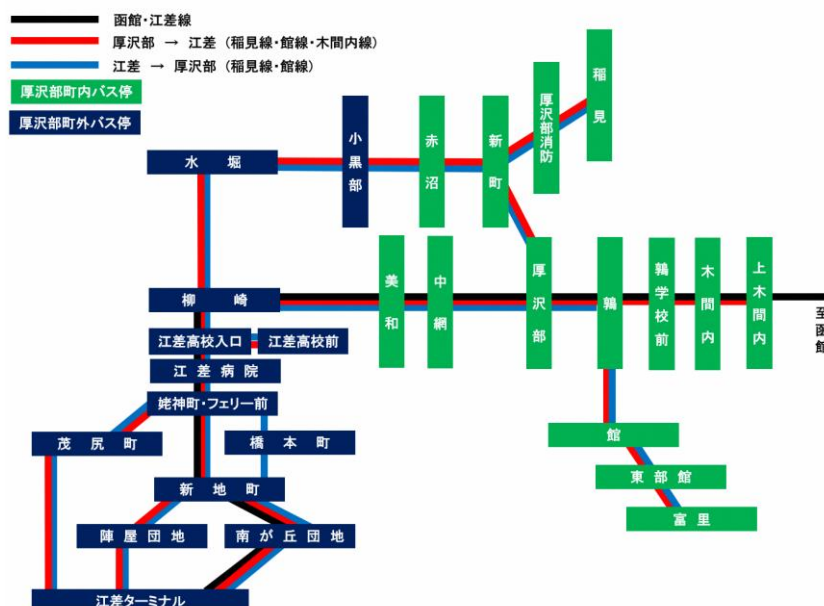


## ② 厚沢部町内のバス路線全体像

厚沢部町内を運行するバス路線体系は、函館・江差線が広域幹線（地域内幹線）として町内を運行しており、稲見地区・館地区をカバーするべく「稲見線・館線」が支線として運行している。「館線」については、時間帯によって東部館止まりのものがある。なお、通学・通勤時間帯には上木間内発の江差ターミナル行き「木間内線」が一本運行されている。

「稲見線・館線」は、江差町内の小黒部・水堀方面を通るルートと函館・江差線同様に中網・美和を通るルートがある。また、江差町中心部に入ると三ルートに分かれ、細かくニーズに対応をするような交通体系になっている。

[図表 厚沢部町内の路線バス路線図]



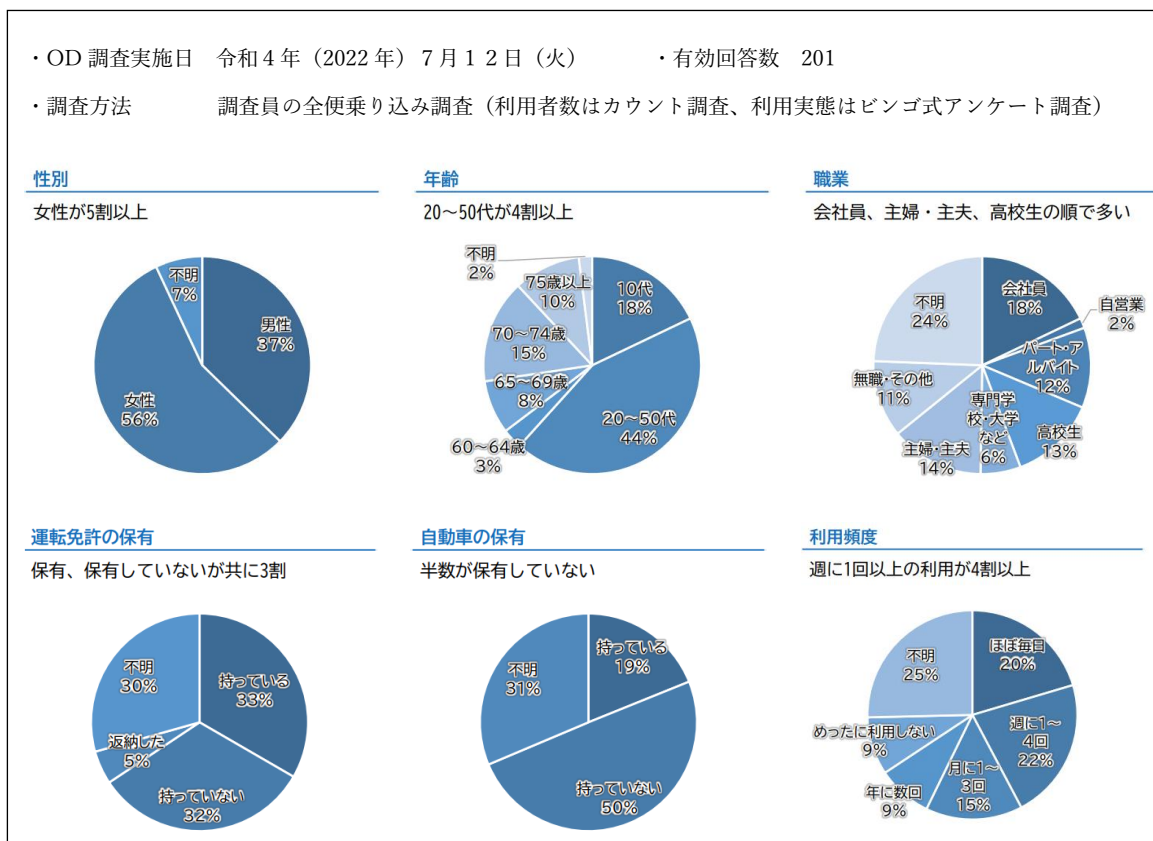
## ③ 函館・江差線

函館・江差線について、次に示す要領にて OD 調査を実施したところ、函館行・江差行は一日各 5 便運行されており、全体で 201 名、1 便あたり平均約 20 名程度が利用していることがわかった。ただし、その多くは函館市及び北斗市の地域内移動の利用者であり、江差・厚沢部⇄北斗・函館の利用者としては、53 名（江差・厚沢部→北斗・函館：23 名、北斗・函館→江差・厚沢部：30 名）である。

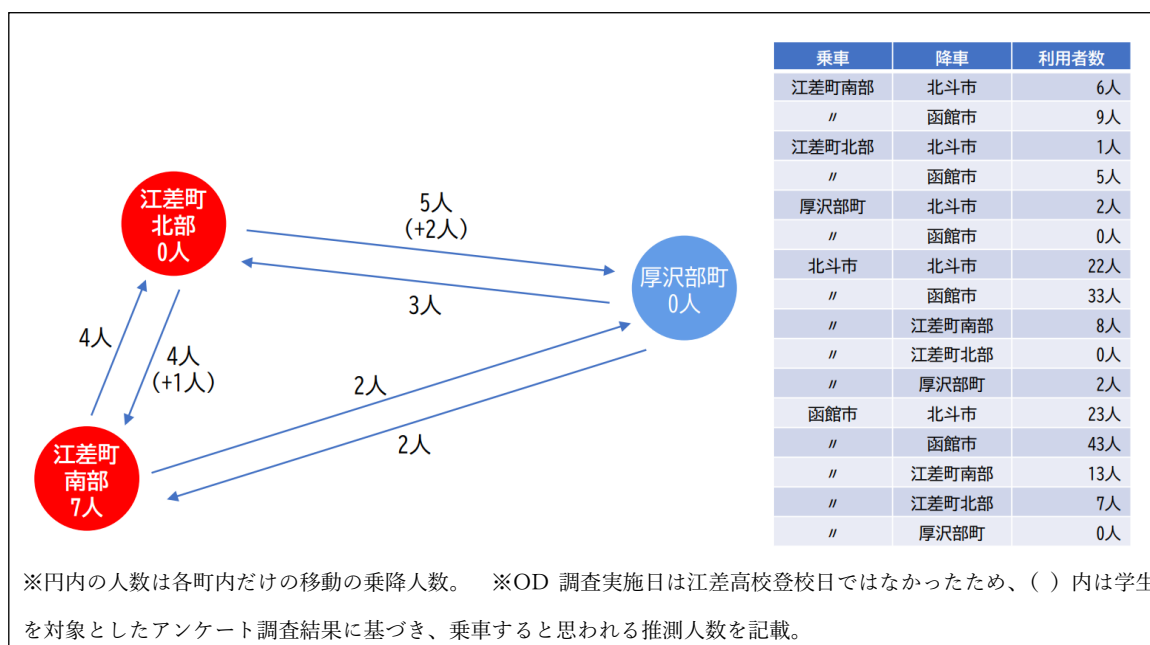
厚沢部町内からの乗客は、北斗市まで 2 名・江差町北部まで 3 名・江差町南部まで 2 名という利用実態であった。一方、厚沢部町内への乗客は、北斗市から 2 名・江差町北部から 5 名（※+2 名）・江差町南部から 2 名であった。

利用者属性としては、ほぼ毎日利用している方が 20%、週 1～4 回が 22%となっている。

[図表 函館・江差線の OD 調査要領と利用者属性]



[図表 函館・江差線の OD 整理 ]



[図表 函館・江差線の便ごとの利用者数]

起点 → 終点	発時刻	着時刻	利用者数 (人)
江差ターミナル → 函館バスセンター	5時 50分	8時 28分	28
	7時 45分	10時 23分	26
	11時 0分	13時 38分	17
	15時 12分	17時 50分	25
	18時 46分	21時 24分	6
函館バスセンター → 江差ターミナル	6時 44分	9時 20分	30
	10時 0分	12時 36分	19
	13時 24分	16時 0分	18
	15時 0分	17時 36分	23
	18時 51分	21時 27分	9

#### ④ 稲見線・館線・木間内線

##### 【厚沢部→江差】

稲見 7:52 発 (651 系統)、上木間内 7:30 発 (663 系統)、富里 7:22 発 (664 系統) はいずれも江差高校入口 8:04 着に設定されており、江差高校通学向けを重要視したダイヤとなっている。ほとんどが江差高校で降車しており、その他江差病院や江差町中心部で降車する方が若干いるようであるが、日常的に利用されている実績とは言えない。また、この3本のバスにおいて、厚沢部町内で乗客の多い順に、森林管理署前 (396 名)、館 (216 名)、鶉学校前 (175 名)、新町 (151 名)、赤沼 (161 名) となっている。このうち、函館・江差線のバス停にないのは、館、新町、赤沼である。

日中の東部館 13:08 発 (661 系統)、富里 16:46 発 (643 系統) は、館地区からの乗車は僅かにあるものの、特に館地区～厚沢部の部分は、1日あたりに換算すると乗車人員がかなり低い状況となっている。

夜の稲見 18:01 発 (652 系統)、東部館 19:24 発 (662 系統) については、夕方の通学便が車庫に戻るための回送運行の性質のものであると思われる。

##### 【江差→厚沢部】

江差ターミナル 6:15 発 (641 系統)、江差ターミナル 6:34 発 (652 系統)、は朝の通学便のため、館・富里、稲見に向かう回送運行の性質のものであると思われる。

日中の江差ターミナル 11:55 発 (661 系統) は、利用されているのは江差町中心部～水堀・小黒部～厚沢部までの部分がほとんどであり、館地区まで利用する方は限定的である。

江差高校生の帰り便の性質を持つのは、江差ターミナル 15:27 発・江差高校入口 15:48 発 (642 系統)、江差ターミナル 17:00 発・江差高校入口 17:23 発 (653 系統)、江差ターミナル 18:25 発・江差高校入口 18:43 発 (662 系統)、の3本である。館地区への利用は限定的で、稲見地区への利用はほぼ無い状況である。

[ 図表 厚沢部→江差 時刻表・乗降者数 (稲見線・館線・木間内線) ]

停留所名	651系統			663系統			664系統			661系統			643系統			652系統			662系統			
	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	
上木間内				7:30																		
木間内				7:32	36																	
旭丘																						
下木間内																						
鶴学校前				7:37	175																	
鶴農協前					42																	
うずら温泉入口					1																	
うずら神社前																						
富里							7:22	12					16:46	1								
旧富里学校前														1								
養豚場前																						
集会所前																						
東部館							7:30	1		13:08	2		16:54								19:24	
館							7:33	216		13:11	95		16:57		1						19:27	
下館								28			5											
館下								22			10	2										
清和																						
鶉				7:43	1		7:43		8	13:21			17:07								19:36	
上の山								1														
松園					7			23	1		7	1		1								
厚沢部				7:51	57		7:51	7	23	13:29	39	21	17:15	106	1						19:43	2
レクの森					5			31	6													
森林管理署前					97			299														
富栄					2			7														
中富栄					2																	
中網							7:56		10												19:47	
美和							7:58														19:49	
稲見	7:32	3														18:01						
鯉堰橋		1																				
滝野神社		21																				
滝野		2																				
意養																						
上里		9																				
厚沢部消防	7:42															18:10						
新町	7:43	151	11							13:31	41	24	17:17	12		18:11	3					
赤沼	7:45	161								13:33	22		17:19	4	3	18:12						
小黒部	7:47	70								13:35	80	1	17:21		1	18:14						
下小黒部											3											
朝日中通		9									7											
中網神社前	7:51									13:39	6	6	17:25			18:17						
越前神社前		6																				
越前		92									1			1								
鯉川		11									11			1								
江差北小中学校		209	2								3	45		2								
水堀	7:57	42	1							13:45	18	4	17:31			18:23						
柳崎		4	1			3			25		102	24		27	1		12				2	
江差高校前		1	481			404		3	453													
江差高校入口	8:04	19	37	8:04	63	4	8:04	26	53	13:48	352	36	17:34	214	102	18:26	34	1	19:52	8		
江差病院前	8:05	3	103	8:05	10		8:05	12	58	13:49	527	18	17:35	342	1	18:27	48		19:52	4		
伏木戸		3			1			5			8	5		2								
尾山		57	18		18	64		46	22		37	52		25	7		7	4		18		
泊		3				1		1			41	18		5	6		6				4	
大洞町		43	1		6			17			3	2		12								
愛宕町			22			1		8	8		43	369		4	63			13			7	
中歌町	8:15		127	8:15		29	8:15	2	58	13:58	41	80	17:44	26	21	18:36	1	3	20:01	1	1	
姥神町・フェリー前	8:16		3	8:16		2	8:16	6	10	13:59	43	22	17:45	11	17	18:37	1	16	20:02		3	
鷗島入口			2																			
茂尻町	8:18		2	8:18																	20:04	4
橋本町								87	7		189	103		5	59		2	9				
新地町							8:19	1	3	14:02	215	134	17:48	48	216	18:40	6	38				
檜山振興局前													17:50	2	21	18:42		9				
陣屋団地													17:51		74	18:43	1	14				
檜山神社下			3												19		2				2	
南浜町															6		1					
円山町								17	3		80	74										
江差中学校前								10	8		47	25										
檜山振興局裏							8:21		76	14:04	1	24										
南が丘通り上り口									32			71										
南が丘団地							8:23		15	14:06	2	148										
まなびっく									1		1	25										
運動公園前												66										
五勝手									3			138										
柏町												8			19			1			1	
江差ターミナル	8:23		1	8:23			8:28		19	14:11		142	17:57		119	18:49		9	20:09		17	

[ 図表 江差→厚沢部 時刻表・乗降者数（稲見線・館線） ]

停留所名	641系統			652系統			661系統			642系統			653系統			662系統		
	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数	時刻	乗車数	降車数
江差ターミナル	6:15	2		6:34	144		11:55	23		15:27	1		17:00	2		18:25		
柏町					5			14			7						1	
五勝手		5						14	5					7				
運動公園前								20						3				
まなびっく			6					38	3									
南が丘団地	6:20	4					12:00	95	1				17:05	5				
南が丘通り上り口		2						34						5				
檜山振興局裏	6:22						12:02	11	1				17:07	6				
江差中学校前		1	1					10	18					4	1			
円山町								34	47					8	8			
南浜町											4						3	
檜山神社下					97						2	8						
障屋団地				6:40	4													
檜山振興局前				6:41	10													
新地町	6:24			6:43	29	8	12:04	61	60				17:09	12	3			
橋本町		7	1	6:44	9	93		80	38					31	5			
茂尻町										15:32	4	1				18:30		
磯島入口											2							2
姥神町・フェリー前	6:27	23	2	6:46	43	96	12:07	33	5	15:34	9		17:12	7	1	18:32	1	1
中歌町	6:28			6:47	14		12:08	64	16	15:35	97	2	17:13	16	7	18:33	11	
愛宕町		15			18	1		135	66		124			10	32		20	
大淵町		1						2	8		6	1		1	5			4
泊					8	1		8	31		3	6		2	5			
尾山			1			2		18	36		6	1		3	16			9
伏木戸		1						3	10		5	2			6			
江差病院前	6:28		46	6:56	3	88	12:17	60	125	15:44	54	76	17:22	9	14	18:42	19	6
江差高校前											531	4						
江差高校入口	6:37			6:57		3	12:18	300	49	15:48	333	4	17:23	137	6	18:43	75	2
柳崎						10		17	68		15	8		10	3		7	
水堀				7:00			12:21	1	95	15:51	1	72	17:27					
江差北小中学校								7	12		1	81			16			
臈川								14				3						
越前												17						
越前神社前								1										
中網神社前				7:06		2	12:27	4	7	15:57		2	17:33		8			
朝日中通								3				6						
下小黒部												3	17:37		4			
小黒部				7:09			12:31	5	23	16:01	2	10						
赤沼				7:11		7	12:33		78	16:03	1	297	17:39		80			
新町				7:12		1	12:35		95	16:05	1	266	17:40		4	44		
厚沢部消防				7:13									17:41		1	9		
上里															7			
意養																		
滝野					1	3												
滝野神社														1				
鷺堀橋																		
稲見				7:22									17:51					
美和	6:40		1													18:46		
中網	6:42															18:48		
中富栄																		
富栄																		17
森林管理署前																		1
レクの森																		
厚沢部	6:46		1				12:36	10	18	16:07	59	34				18:53	2	26
松園																		1
上の山																		
鶉	6:53						12:44	1	3	16:15	7	75				19:01		
清和																		
館下								1				7						
下館							12:54		6			34						
館	7:02		4					51	16:25		130					19:11		43
東部館	7:05		1				12:58			16:28						19:14		
集会所前		1																
養豚場前																		
旧富里学校前												2						
富里	7:12		1							16:36		6						

資料：函館バス提供（集計期間：令和2年（2020年）年10月1日～令和3年（2021年）9月30日）※上記乗客数以外に乗降バス停不明客あり。※中網神社～赤沼、鶉～富里はフリー乗降区間。※642・643便は土日祝日・学校休日運行、641・652・661・662・644・651・661・662便は土日祝日運休、653・663・652便は土日祝日・学校休日運休。

## (2) タクシー

厚沢部町内（檜山管内）を営業エリアとするタクシー会社は5社あり、現在、厚沢部町内に事業所を置く会社は無い（厚沢部町内に1社あったが令和4年（2022年）に廃業）。サービスの内容としては、郊外地にあることから全ての事業所で遠距離サービスを提供している。一方で、クレジットカード・電子マネーに対応している会社は少なく、観光客を主な顧客としていない会社が多いことから、その導入に意欲的ではないものと思われる。

[図表 厚沢部町内（檜山交通圏）を営業エリアとするタクシー会社]

会社名	住所	保有車両		提供サービス				
		車両数	うち 大型車 特大車	観光ルート 運賃	クレジット	電子 マネー	介護 タク シー	遠距離 割引
有限会社桧山ハイヤー	江差町新地町	7	2	○	○			○
有限会社上ノ国ハイヤー	上ノ国町大留	3						○
有限会社おとべハイヤー	乙部町元町	3	2				○	○
有限会社旭ハイヤー	八雲町熊石雲石町	2						○
有限会社東ハイヤー	せたな町瀬棚区本町、せたな町北檜山区北檜山、 せたな町大成区都、今金町今金	17	2					○

資料：一般社団法人北海道ハイヤー協会ホームページ及び独自調査より作成（2022年（令和4年）11月現在）

## (3) 移動支援サービス

厚沢部町では、以下のとおり、独自で行っている移動支援サービスが充実している。以下、①移送サービス・②外出支援サービス・③病院移送サービスは、厚沢部国保病院への送迎ニーズに対応したものである。①③は、目的地を厚沢部国保病院に限ったものであり、②は、国保病院に加えて、江差病院や買い物先等を目的地としたときに使用できるサービスである。

④特別移送サービス、⑤入浴サービス、⑥生きがいデイサービス送迎、⑦通院等乗降介助については体が不自由な方を特に対象としているため、福祉サービスの性質が強い。

また、①②④⑤⑥については社会福祉協議会が委託を請け負っている。社会福祉協議会が乗用車11台を管理し、専属運転手3名に加え、運転手が不足の場合には、協議会職員が運転できるよう体制が整っている。

[図表 厚沢部町の移動支援サービス一覧]

サービス名	実施主体	車両の調達	委託先	対象者	運行区間	予約・料金(往復)
移送サービス	厚沢部町	社会福祉協議会	社会福祉協議会	事前認定された者：交通機関の利用が困難で、厚沢部国保病院に行く手段がない者。要介護者は対象外。	町内 ⇄ 厚沢部国保病院 ※ヘルパーが同乗	予約必要 ・ 200円
外出支援サービス	厚沢部町	社会福祉協議会	社会福祉協議会	事前認定された者：一人では外出が困難で、病院受診や買い物(町内)の介助として。	町内 ⇄ 町内外の病院・買物先 (利用実態は国保病院と江差病院が大半) ※通院以外の目的利用は1人月3回まで	予約必要 ・ 町内300円 町外500円
病院移送サービス	厚沢部国保病院	厚沢部町	高齢者事業団	要件なし	旧鶴診療所 旧館診療所 ⇄ 厚沢部国保病院	予約不要 ・ 無料
特別移送サービス	厚沢部町	社会福祉協議会	社会福祉協議会	一般車両での移動が困難な方を対象に車椅子のまま乗降ができる車両で送迎	町内 ⇄ 町内	予約必要 ・ 600円
入浴サービス	厚沢部町	社会福祉協議会	社会福祉協議会	自宅での入浴が困難な方を町内入浴施設に送迎	町内 ⇄ 町内入浴施設	予約必要 ・ 200円
生きがいデイサービス送迎	厚沢部町	社会福祉協議会	社会福祉協議会	生きがいデイサービス参加者の送迎	町内 ⇄ 保健福祉センターあゆみ	予約必要 ・ 無料
通院等乗降介助	介護事業所	介護事業所	-	介護認定を受けており、要介護1以上の在宅で暮らしている方	町内 ⇄ 主に国保病院	予約必要 ・ 98円

※①移送サービス・②外出支援サービスは、事前登録が必要である。事前登録は、地域包括支援センター職員（保健師・社会福祉士）や民生委員から見て、免許返納をしたほうがよい（移送サービスを使ったほうがよい）と思われる方について、登録を促し、最終的に社協・町が判定しているものである。随時、登録は受け付けており、ほとんどの場合、①②を両方登録している。登録者数は概ね 200 名程度。

②外出支援サービスの利用者数は、コロナ禍以降減少傾向であったが、ワクチン接種対応もあり、利用回数は回復傾向にある。厚沢部町は前述のとおり、老年人口も減少段階に入っているため、大幅な利用者の増加は見込めないと思われる。

④特別移送サービス、⑤入浴サービスについては福祉サービスの性質が強いため、利用者は少ないながらも頻繁に利用されるサービスである。

[図表 利用実績の推移]

		2017年度 (平成29年度)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和1年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)
移送サービス	利用者数	53	54	60	44	58
	利用回数	534	546	487	440	417
	収入	106,800	109,200	97,400	88,000	83,400
外出支援サービス	利用者数	214	298	194	190	185
	利用回数	3,604	4,040	2,940	3,249	3,578
	収入	1,522,100	1,555,650	1,348,700	1,173,600	1,303,400
特別移送サービス	利用者数	4	6	7	3	4
	利用回数	18	11	17	27	26
	収入	10,800	7,200	10,200	16,200	15,600
入浴サービス	利用者数	42	34	26	28	28
	利用回数	1,783	1,539	1,161	1,265	1,276
	収入	356,600	307,800	232,200	253,000	255,200

資料：厚沢部町社会福祉協議会

#### (4) スクールバス

厚沢部町内での小中学校・こども園の全てにおいて、スクールバスが運行されており、小中学校においては、学校から一定の距離以上の生徒を条件に利用が可能となっている。なお、車両は全て町所有であるが、運行は中学校・こども園は厚沢部観光バス、小学校は各地区住民等が運行の担い手となっている。

なお、高校生は江差高校に通学している者が多く、江差高校は独自のスクールバスを運行していないため、町内からは自家用車送迎や路線バスにより、通学している。

[図表 厚沢部町内スクールバスの運行内容]

学校名	通学区域	スクールバスと乗車対象者	運行
厚沢部中学校	町内全域	①厚沢部中学校1号車・・・鶉地区の生徒	厚沢部観光バス
		②厚沢部中学校2号車・・・館地区の生徒	厚沢部観光バス
厚沢部小学校	字美和、本町、新町、緑町、松園町、字上ノ山、字富栄、赤沼町、字上里、字滝野、字稲見、字清水	③厚沢部小中学校車・・・ ・厚沢部小学校生で美和、滝野、稲見地区内(学校から3km以上) ・厚沢部小学校・中学校生で清水地区内(学校から3km以上)	地区ごとに担い手
		④鶉小学校1号車・・・ 相生、共和、旭丘、木間内、社の山、峠下地区内(学校から3km以上)	地区ごとに担い手
鶉小学校	字鶉、鶉町、字相生、字共和、字旭丘、字木間内、字社ノ山、字峠下	⑤鶉小学校2号車・・・ 鶉地区内(学校から3km以上)	地区ごとに担い手
		⑥館小学校車・・・ 富里、中館、新栄、当路地区内(学校から3km以上)	地区ごとに担い手
認定こども園 はぜる	町内全域	⑦こども園1号車・・・鶉地区の生徒	厚沢部観光バス
		⑧こども園2号車・・・館地区の生徒	厚沢部観光バス



## (5) 独自運行している民間病院の送迎バス・買い物支援サービス

### ① 民間病院の送迎バス

以下のとおり、厚沢部町内に送迎バスを運行している民間病院があり、自宅前まで送迎されることから、遠方でありながら利用される方が多い。北斗市開発にある藤崎整形外科は、檜山管内・渡島管内等の広い地域に送迎バスを運行しており、月曜午後に厚沢部と病院を往来するバスが運行されている。厚沢部を出発した送迎バスは13:30に同病院に到着し、同病院を15:15に出発するようにダイヤが組まれている。

また、函館市の江口眼科については、毎週水曜日に厚沢部を経由する送迎バスが運行されている。同病院については、白内障手術等の手術実績が多数ある。なお、厚沢部国保病院では隔週火曜・水曜で眼科が開設されている。

[図表 厚沢部町内に送迎バスを運行している民間病院]

	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜
(藤崎整形外科 北斗市開発)	(午前) ・上磯⇄病院 ・大野⇄病院 ・鹿部・大沼⇄病院  (午後) ・ <b>厚沢部⇄病院</b> ・茂辺地⇄病院 ・七重浜⇄病院	(午前) ・七飯⇄病院 ・大野⇄病院 ・谷地頭⇄病院  (午後) ・木古内⇄病院 ・湯の川⇄病院 ・七飯⇄病院	(午前) ・上磯⇄病院 ・大野⇄病院 ・知内⇄病院  (午後) ・茂辺地⇄病院 ・七重浜⇄病院	(午前) ・七飯⇄病院 ・谷地頭⇄病院 ・鹿部・大沼⇄病院  (午後) ・福島⇄病院 ・桔梗⇄病院	(午前) ・上磯⇄病院 ・大野⇄病院 ・弁天⇄病院 ・森⇄病院  (午後) ・茂辺地⇄病院 ・七重浜⇄病院
(江口眼科 函館市末広町)	松前⇄福島⇄知内⇄ 木古内⇄上磯⇄ フェリターミナル⇄病院	-	大成⇄熊石⇄乙部⇄ 江差⇄上ノ国⇄ <b>厚沢部⇄病院</b>	-	瀬棚⇄今金⇄国縫 (第3金曜日のみ)⇄ 北松山⇄八雲⇄森⇄ 病院

資料：各病院のホームページ記載情報等（令和4年（2022年）7月現在）

### ② 買い物支援サービス

以下のとおり、厚沢部町内を営業エリアとする買い物支援サービスが実施されている。移動販売車は、コープさっぽろ（おまかせ便カケル）が、厚沢部町内において、スーパーマーケット等が近隣に無いエリアを含めて展開している。

また、コープさっぽろ・イオンでは、ネット・カタログでの注文宅配サービスが提供されている。住民ヒアリングにおいて、コープの「トドック」を利用しているという声が多かった。なお、コープの宅配センターは厚沢部町内に立地している。

[図表 厚沢部町内及び近隣買い物支援サービスの状況]

事業者	サービスの種類	サービス名	サービス内容
コープさっぽろ	移動販売車	おまかせ便カケル	ほくと店1号車が檜山管内を巡回、以下が厚沢部町内の巡回場所。 火曜：木間内、富栄 水曜：美和、赤沼町 木曜：新町、美和、社の山、木間内 金曜：木間内、鶉町、新町、本町、新栄、館町、南館町、木間内
	宅配 (店舗で注文)	らくちん当日便	買い上げた商品を専用コンテナ2箱まで200円で配送。
	宅配 (ネット・カタログ で注文)	eトドック (ネット注文) トドック (カタログ注文)	「eトドック」は、パソコンやスマホでお買い物ができるインターネット注文システム。「トドック」は、カタログによって注文する従来型の方式。
サツドラ (江差店・江差柳崎店)	宅配 (店舗で注文)	手ぶらでお買い物便	買い上げた商品を専用コンテナ1箱500円で配送。
イオン上磯	宅配 (店舗で注文)	イオン楽宅便	買い上げた商品を専用コンテナ1箱200円(2,500円以上の買物)または300円(2,500円未満の買物)で配送。
	宅配 (ネットで注文)	ネットで楽宅便	ネット上で発注し、配送される。配送料(税込)330円、5,000円(税込)以上の買物で配送料無料、代金引換手数料(税込)110円。

資料：各施設のホームページ記載情報等（令和4年（2022年）7月現在）

## （6）交通に関する厚沢部町の費用負担

厚沢部町では以下のとおり、交通に関する費用として負担している。

外出支援サービスについては、公共交通の性質と福祉輸送の性質を併せ持っていると言える。移送サービス、外出支援サービスは利用者の事前登録は必要なものの高齢者向け公共交通の性質が強い。病院移送サービスは要件が無いので、公共交通の性質を持つ。一方で、特別移送サービス、入浴サービス、生きがいデイサービス送迎は福祉サービスと言える。外出支援サービス全体で約2,100万円の費用がかかり、約160万円の収入を得ている。

スクールバスは小・中学校、子ども園向けに3,600万円の費用を負担している。函館バスについては、稲見線・館線を対象として、約1,200万円を補助している。なお、同路線の運行経費は、厚沢部町・江差町の補助金により維持されているところであり、利用者数が減少傾向であることで両町による負担額が増額している。

[図表 交通に関する厚沢部町年間負担費用 令和3年(2021年)度] (単位:円)

項目	費用	備考
<b>外出支援サービス</b>		
移送サービス	2,028,497	収入83,400
外出支援サービス	8,559,280	収入1,303,400
病院移送サービス	401,676	
特別移送サービス	913,160	収入15,600
入浴サービス	2,081,406	収入255,200
生きがいデイサービス送迎	7,375,980	
<b>外出支援サービス計</b>	<b>21,359,999</b>	
<b>スクールバス</b>		
小・中学校	24,000,000	
子ども園	12,000,000	
<b>スクールバス計</b>	<b>36,000,000</b>	
<b>函館バス補助</b>		
<b>函館バス補助(稲見線・館線)</b>	<b>12,417,000</b>	江差町は12,364,000
<b>合計</b>	<b>69,776,999</b>	

資料:厚沢部町

[図表 稲見線・館線 補助金の推移] (単位:円、人)

	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)
厚沢部町 負担	19,235,000	12,240,000	12,417,000
江差町 負担	11,733,000	12,062,000	12,364,000
利用者	11,759	9,911	8,488

資料:函館バス、江差町、厚沢部町

### 3. 住民ニーズ・事業者の現状把握

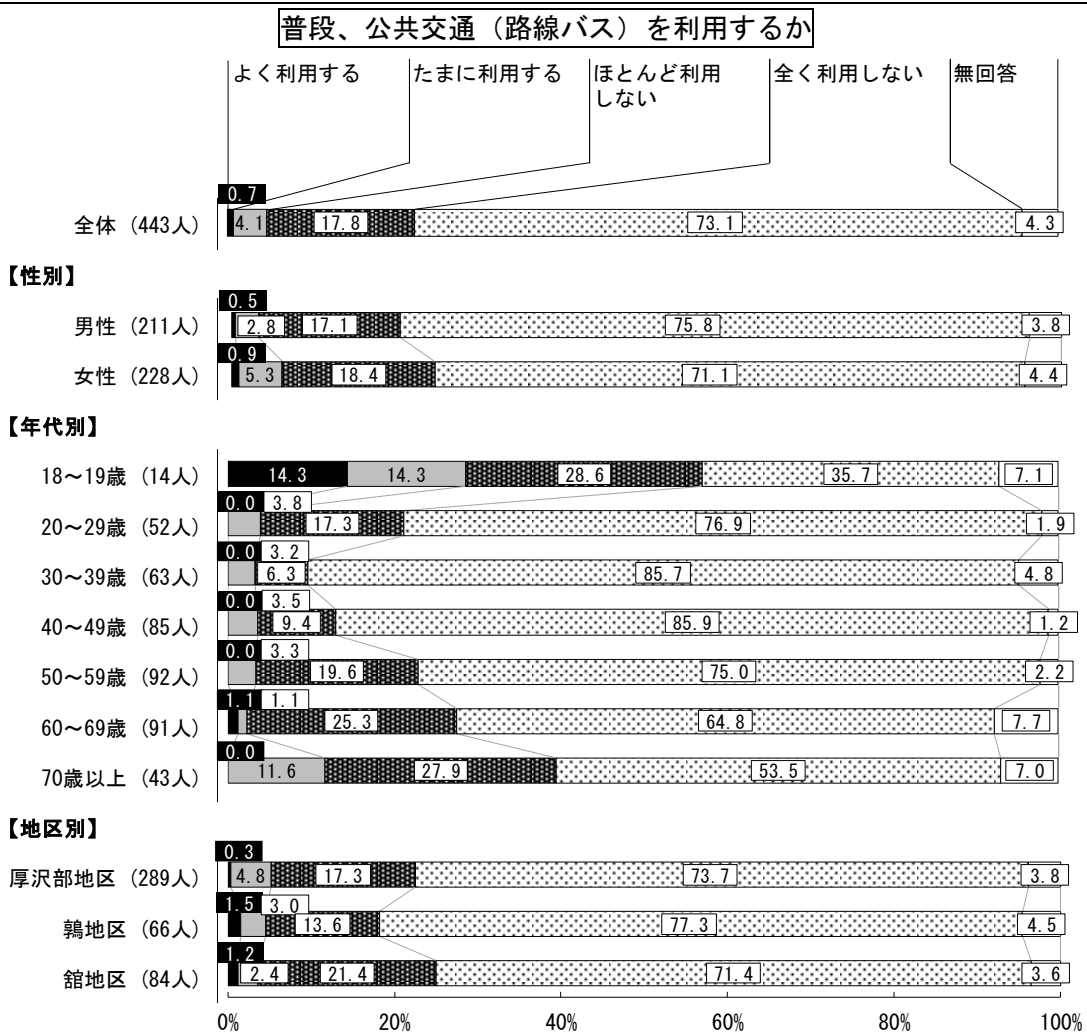
#### (1) アンケート

第6次厚沢部町総合計画の策定にあたり、令和元年(2019年)12月に町内に居住する18歳以上の男女1,000人(無作為抽出)を対象にアンケート調査を実施し、有効回答数は443(回答率44.3%)となった。公共交通については、以下のとおり回答を得られた。

#### ● 普段、公共交通(路線バス)を利用するか

◆ “利用しない” 90.9% ◆

あなたは普段、公共交通(路線バス)を利用しますか。(1つだけ○)



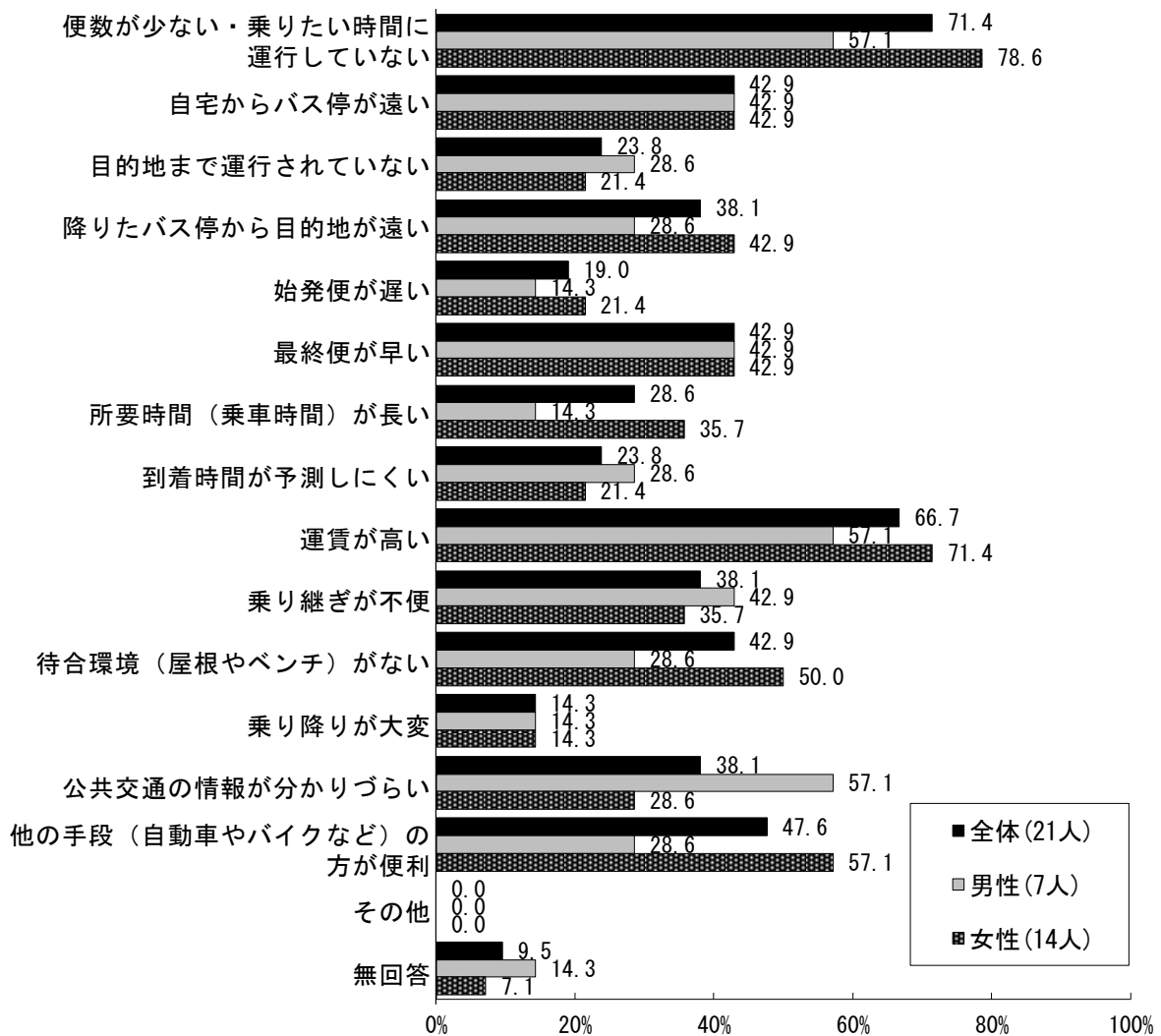
全体で見ると「よく利用する」と「たまに利用する」を合わせた“利用する”が4.8%、「全く利用しない」と「ほとんど利用しない」を合わせた“利用しない”が90.9%となっている。性別で見ると“利用する”は、男性が3.3%、女性が6.2%となっている。年代別で見ると“利用する”は、18~19歳が28.6%、70歳以上が11.6%と高くなっている。地区別で見ると、地区により違いはみられない。

●公共交通（路線バス）について、不満や不便を感じる点

◆「便数が少ない・乗りたい時間に運行していない」71.4%◆

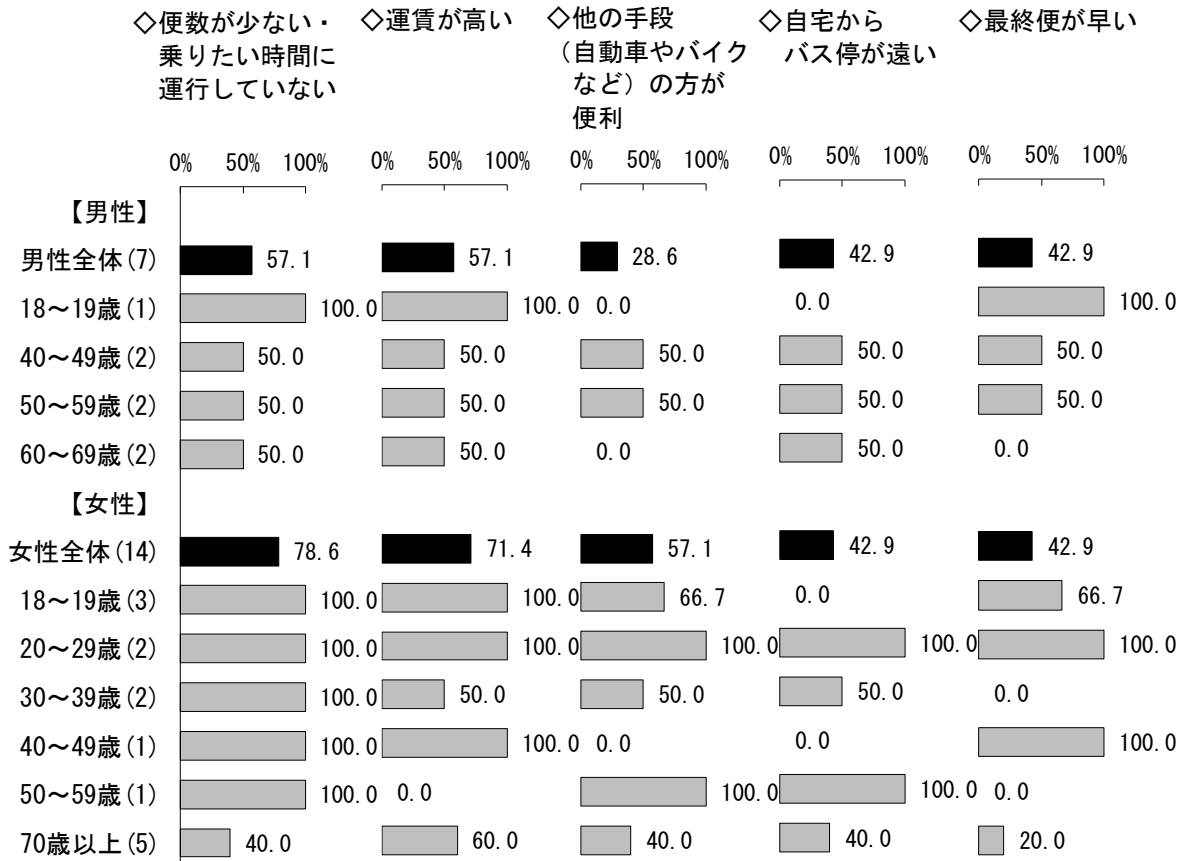
（3-5-（1）で「よく利用する」又は「たまに利用する」と回答した方に質問）  
 不満や不便を感じる点として、下表のあてはまるものをすべて選んで、右枠の中に○をつけてください。

公共交通（路線バス）について、不満や不便を感じる点（全体・性別）



全体で見ると「便数が少ない・乗りたい時間に運行していない」が71.4%で最も高く、「運賃が高い」（66.7%）、「他の手段（自動車やバイク等）の方が便利」（47.6%）が続いている。

公共交通（路線バス）について、不満や不便を感じる点（上位5項目 性・年代別）

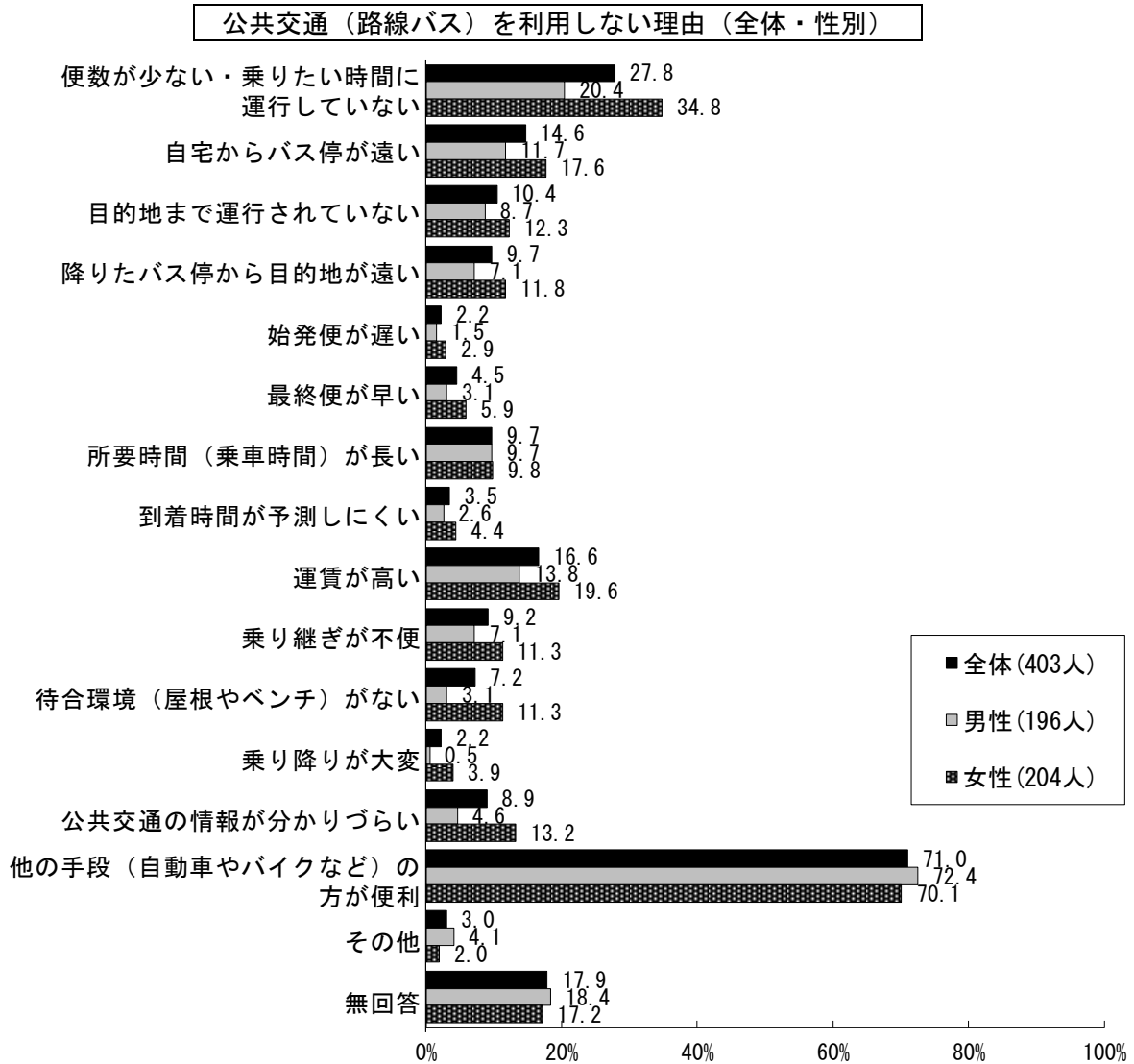


性・年代別でも、顕著な傾向の違いはみられない。

●公共交通（路線バス）を利用しない理由

◆「他の手段（自動車やバイク等）の方が便利」71.0%◆

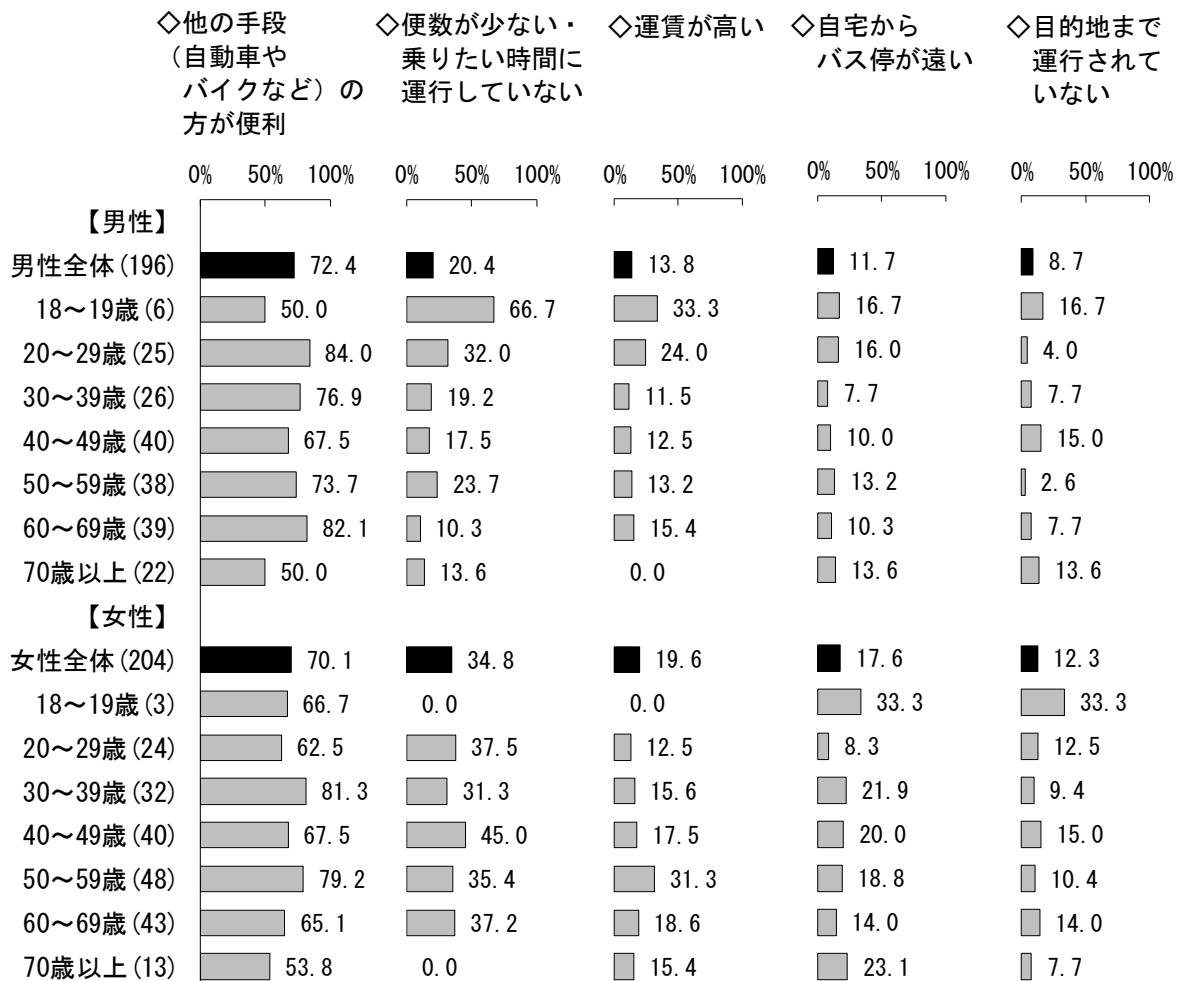
（3-5-（1）で「ほとんど利用しない」又は「まったく利用しない」と回答した方に質問）利用しない理由として、下表のあてはまるものをすべて選んで、右枠の中に○をつけてください。



全体で見ると「他の手段（自動車やバイク等）の方が便利」が71.0%で最も高く、「便数が少ない・乗りたい時間に運行していない」（27.8%）、「運賃が高い」（16.6%）が続いている。

性別で見ると、女性が男性を5ポイント以上上回る項目は、「便数が少ない・乗りたい時間に運行していない」、「自宅からバス停が遠い」、「運賃が高い」、「待合環境（屋根やベンチ）がない」、「公共交通の情報が分かりづらい」。一方、男性が女性を5ポイント以上上回る項目はみられない。

公共交通（路線バス）を利用しない理由（上位5項目 性・年代別）



性・年代別で見ると、男女・年代を問わず「他の手段（自動車やバイク等）の方が便利」が最も高くなっている（男性の18～19歳を除く）。なお、男性の18～19歳では「便数が少ない・乗りたい時間に運行していない」が最も高くなっている。



## (2) 住民ヒアリング

---

本計画策定に際して、下地区、鶉地区、館地区の住民から公共交通に関してヒアリングを実施した。

### ① 下地区

- 実施日時 令和4年(2022年)1月20日(木)15時30分から16時40分まで
- 実施場所 山村開発センター
- 参加者 6名(その他民生委員2名からは別途電話ヒアリングを実施)

(現状の交通について)

- ・バス停の数が少ない。しかし、運行側からの事情で増やせないだろうと諦めている。
- ・市立函館病院に通院しているが、市立函館病院に行く場合、バスのダイヤの都合で一日がかりになってしまう。
- ・病院の帰りに買物ができる等人の行動をイメージしたバスのダイヤにしてほしい。
- ・館線・稲見線・木間内線の利用は、通学以外では少ないように見受けられる。移動支援サービス、スクールバスを含め、厚沢部町内の交通は目的が重複しているところもあるので、活用できる既存の交通は活用するという考え方をした方がよい。
- ・函館まで時間がかかるので、都市間バスのような速達性の高いバスが欲しい。
- ・稲見地区内は、近年では学生もいないので稲見線を常時使用している利用者というのは聞いたことが無い。
- ・美和地区内から、国道に出て函館バスを利用するという方は何人かいる。
- ・美和地区にバス路線が欲しいという声は昔上げていたが、今は皆諦めている。町の移動支援サービスが充実しており、免許の無い人は買物に利用している。また、移動販売車も来るし、遠方に行きたい場合には家族と一緒にいく等工夫しており、現状を極度に不便と感じている人はいないと思う。これが当たり前になっている。
- ・80代で運転するのは普通のことという認識である。

(買い物状況)

- ・下地区は、Aコープ厚沢部店、ブンテン江差店、サツドラ江差柳崎店の利用がほとんどではないだろうか。
- ・買い物を子どもに頼んでいるという人もいる。
- ・トドック(コープさっぽろの宅配システム)の利用者が多い。
- ・館地区には、Aコープたて支店があるが、無くなってしまうのではないかと不安の声を聞く。
- ・トドック利用者は多いものの、本当は実際にお店に行って選んで買うことを楽しみにしていると思う。

#### (通院の状況)

- ・国保病院に高度な設備を整えて、患者を増やすことには無理があると思う。国保病院には江差病院・市立函館病院と違う役割があると思う。
- ・かかりつけ医がいる病院というのが、町民が国保病院に求めている姿だと思う。院長先生に人気があり、繁閑に偏りがある。
- ・どのような科目があるかではなくて、どのような先生がいるか、何でも相談できる先生がいるかが重要だと思う。
- ・例えば、整形外科ができたから行くということではなく、どんな先生がいるかに尽きる。
- ・国保病院の送迎バス利用者は決まった人でほぼ顔を覚えている（送迎バス運転手談）。
- ・藤崎整形外科が厚沢部まで送迎バスが来ている。

#### (その他)

- ・自分自身が健康なので、今は免許返納後を意識できない。
- ・買い物等あらゆる所用にタクシーを使うという方もいる。
- ・免許返納して、代わりにバスに乗るという発想が無い。子どもの運転に頼るか、近所の仲間同士で助け合うということが今起きている現実である。うずら温泉や買い物にもグループで行っている。

#### ② 鶉地区

- 実施日時 令和4年(2022年)1月21日(金)13時から14時まで
- 実施場所 鶉地区多目的研修センター
- 参加者 4名

#### (現状の交通について)

- ・集落と国道(バス停)までは距離が離れているが、それが当たり前なので、不便だと感じたことが無い。
- ・バスは学生の時に利用するもので、今はバスを意識することがない。
- ・高齢者だけの世帯が多く、その人たちが免許返納しなければならない状況が考えられない。
- ・免許返納により、行動の自由がなくなることに抵抗がある。

#### (買い物の状況)

- ・買い物は、最低限の物はA コープ厚沢部店で済ませ、それ以外はブンテン江差店、スーパー魚長大野店を利用する。
- ・鶉地区には移動販売車(カケルくん)が来ている。

- ・トドック利用者は多く、若い世代は特に多い。

#### (通院の状況)

- ・国保病院の内科に通院しているが、現状を維持するだけで精一杯と感じる。
- ・仮に国保病院に整形外科を設けても、藤崎整形外科は家の前まで送迎してくれるので、そのメリットは大きい。
- ・風邪等の軽い症状であれば、近場の国保病院に行く。子どもを連れていく病院は、江差病院か、小児向け治療が行き届いている上磯・七重浜方面まで行く。

#### (その他)

- ・うずら温泉には、個人個人で行っている。団体で行っている人は、うずら温泉に行けば見かけるものの、近所にはいない。
- ・せせらぎ温泉(北斗市)には、スーパー魚長大野店と合わせて行く。せせらぎ温泉は野菜販売等もしていて、よく人が集まっている。

### ③ 館地区

- 実施日時 令和4年(2022年)1月21日(金)15時30分から16時45分まで
- 実施場所 館地域振興センター
- 参加者 3名

#### (現状の交通について)

- ・江差高校への通学には富里・館線は必須で、高校生のためのバスだと思っている。通学以外の利用には活用できないダイヤになっている。
- ・高校生にどう乗ってもらうかを考えた方がよい。定期代が高いので、保護者が送迎している方もいる。定期代の助成を考えた方がよい。

#### (通院の状況について)

- ・国保病院の通院バスは週に1回程度家族が利用している。
- ・函館の病院に車で行っていた方が、免許返納して、送迎バスのある国保病院に行くということが起きていると思う。
- ・薬をもらう程度のことではあれば、国保病院に行く。
- ・藤崎整形外科の送迎バスは館地区まで入ってきてもらえる。吉田眼科も送迎があると聞く。

(買い物の状況)

- ・基本的には A コープたて店を利用している。月に 2 回はブンテン江差店、月に 1 回は函館に行くときにスーパー魚長大野店を利用する。
- ・ A コープたて店の来客は増えていると聞く。土曜日でも営業するようになった。
- ・館地区は、大野に行くよりは江差に買い物に行く人が多い。
- ・近所の人たちで車を乗り合わせて、江差まで買い物に行くということもある。
- ・免許返納後に、江差病院に行くのに使いやすいバスがあればいいと言う人もいる。今のバスのダイヤでは病院の時間に合わない。
- ・ここ数年だが、館地区には移動販売車(カケルくん)が来ている。販売している商品が他と違うので、楽しみにしている人もいる。

(その他)

- ・運転が危ない車もある。しかし、免許返納しようにも、車無しでは生活ができなくなるのではないかという不安がある。
- ・富里地区では免許返納した人がいないと思う。

### **(3) 町内団体・事業者ヒアリング**

---

① 厚沢部町国保病院

- 実施日時 令和 4 年(2022 年) 6 月 7 日(火) 10 時から 11 時 30 分まで
- 実施場所 厚沢部町国保病院

- ・国保病院向け「専用」の送迎サービスに拘りは持っていない。今の通院者が困らないようであれば、どのような交通サービスでもよい。ただ、今の函館バスは厚沢部バス停から国保病院まで、高齢者にとってみれば距離があるので、国保病院前まで運んでいただくサービスにしてほしい。
- ・入院患者で 15 人程度いる。患者の半分は町外(江差・上ノ国)であり、江差病院では待ち時間が長いため、比較的軽い病気であれば国保病院に訪れるようだ。
- ・公共交通以外の国保病院への足として、町の移送サービスがある。使いやすさ(事前の手続き)の順から、病院移送サービス:事前登録不要、移送サービスおよび外出支援サービス:事前登録必要、通院等乗降介助:介護認定が必要、の順になる。
- ・病院移送サービスは火曜・木曜に実施している。火曜・水曜は隔週で眼科が開設している。
- ・移送サービスを使わない患者は、基本的に一人で訪れている(付き添い者がいることは少ない)。

② 社会福祉法人厚沢部町社会福祉協議会

- 実施日時 令和4年(2022年)6月7日(火)13時から14時まで
- 実施場所 社会福祉法人厚沢部町社会福祉協議会事務所

- ・移送サービスおよび外出支援サービスの利用には事前登録が必要である。事前登録は、地域包括支援センター職員(保健師・社会福祉士)や民生委員から見て、免許返納をしたほうがよい(移送サービスを使ったほうがよい)と思われる方について、登録を促し、最終的に社協・町が判定しているものである。随時、登録は受け付けている。ほとんどの場合、両方登録している。登録者数は概ね200名程度である。
- ・移送サービスについて、目的地は国保病院に限られる。ヘルパーが同乗し、1人~6人程度を相乗りさせて、国保病院へ運ぶ。ヘルパーは乗降の手伝いをする役割になる。
- ・外出支援サービスについては、事前登録した方にとってみれば、事前予約制タクシーのようなものである。目的地は町内外の通院または買物等であり、町外であれば江差病院(透析の方の利用が多い)・脳神経外科、町内であれば9割が国保病院の利用である。通院以外の目的利用は月に3回まで(週1回とする議論もある)、買物や役場利用が多い。
- ・外出支援サービス用に乗用車は11台・運転手3名+ $\alpha$ の体制をとっている。運転手3名は一年契約の雇用であり運転のみの業務、3名で足りない場合には社協スタッフ(6名)も免許を取っているので、出勤する。病院利用が多いので予約される方がほとんどであるが、突発的に利用したいという場合でも対応できている。人手としては余裕のある状態である。
- ・外出支援サービスは1日あたり10名前後の利用(曜日によって変わる)なので、運行ルートの整理等もそれほど煩雑ではない。利用者は館地区が多い。
- ・これらのサービスがあることで厚沢部町はサービス水準が高いと言われており、実質的に免許返納後のサービスが行き届いている。ただ、移送サービスおよび外出支援サービスの利用者は減少傾向にある(厚沢部町では老年人口も減少段階に入った)。

③ 有限会社マルジュウ高田厚沢部観光バス

- 実施日時 令和4年(2022年)6月7日(火)14時30分から15時30分まで
- 実施場所 有限会社マルジュウ高田厚沢部観光バス本社

- ・観光バス部門で9名、自動車学校部門で7名の職員、事務スタッフでも大型免許をとらせている。
- ・所有車両は観光バス11台、マイクロバス1台、中型3台である(自動車学校用車両以外)。
- ・スクールバス事業の車両は町所有で、中学校向け2台、こども園向け2台であり、役場敷

地内に駐車されている。

- ・観光バスは旅行会社向けが 8 割、町以外で会社・学校等から委託を受けているということはない。
- ・スクールバスは自動車学校部門で従業させており、スクールバスの朝送迎、自動車学校、スクールバスの夕方送迎の順に対応している。中学校スクールバスは朝 7 時頃出発、こども園スクールバスは朝 8 時頃出発し、9 時頃に帰庫する。スクールバスは個別に住宅をまわる、10~20 名程度であるので可能である。中学校は部活動があるため、帰り便を 2~3 便としている。
- ・移送サービスが充実しているが、柳崎方面へのニーズには対応できていないと思う。

#### (4) 学校関係者ヒアリング

---

○江差高校

- 実施日時 令和 4 年 (2022 年) 6 月 7 日 (火) 16 時から 17 時まで
- 実施場所 江差高校

- ・全校生徒は 222 名、居住地は、厚沢部 2 割、江差 3 割、乙部 3 割、その他上ノ国・熊石等である。交通手段は、保護者送迎が最も多く、バス利用者は全体の 2~3 割程度である。自転車・徒歩通学は若干いる程度である。
- ・バス代が高いという声は聞く。バス利用者は親の仕事の関係等で利用しているだけで、可能であれば送迎をするのだと思う。一方で、乙部町のバス通学補助の効果があつてか、乙部からのバスは混んでいる。
- ・社会性を高めるためにもバス利用を促したい面があるものの、コロナ禍で、より一層保護者送迎にシフトしたと思う。保護者にとってみれば、コミュニケーションの時間として大事に考えていることもあるかもしれない。保護者送迎の際の校門から続く渋滞については昔からの問題であり、警察とも協議をしている。
- ・江差高校前のバスは、終業後の 15 時頃の後が 18 時台になってしまう (ただし、地区にもよるが、江差高校入口まで歩けば本数は多い)。校内で時間をつぶす生徒もいる。高校の後に、どこかに立ち寄るといことも最近は少ないようである。町内に塾は無く、利用するとしたら厚沢部町の公営塾になる。
- ・江差高校だけの問題ではないが、土日に函館市内で部活の大会の際の交通手段が課題である。現実には、保護者の同乗許可書を前提に教員が送迎したり、保護者がし送迎している。貸し切りバスは費用面で厳しい。
- ・江差高校で独自にスクールバスを運行すると言った議論はこれまでにない。

## 第3章 施策構築のための参考事例・関連制度等

### 1. 参考事例

#### (1) 乙部町・北斗市～近隣市町での通学・補助助成制度

- ・令和2年度（2020年度）から乙部町では、函館バスの定期代金の2/3を助成している。これは近年低迷しているバス利用率向上と、保護者の負担軽減を目的とし実施している。

【助成申請の流れ】函館バス定期券（1・3・6ヵ月）の購入→おとべ創生(株)へ申請書を申込→乙部町役場にて町税滞納審査→申請者への決定通知送付→おとべ創生(株)より補助金を申請者へ振込

- ・令和4年度（2022年度）から北斗市地域公共交通計画に基づき、通学定期券購入費の一部を補助することとなった。対象定期乗車券は、道南いさりび鉄道通学定期乗車券（3/10補助）、函館バス定期券（1/5補助）、JR北海道通学定期乗車券（1/5補助）であり、補助対象者は、北斗市に住所を有すれば、小学校・中学校・高校・特別支援学校・大学等（高等専門学校・短期大学・専修学校）の生徒すべてである。

【補助申請の流れ】北海道電子自治体共同システムによりネット上で申し込み→上期（4月1日～9月30日）または下期（10月1日～3月31日）の終了時点で、申込み内容を基に申請書兼請求書を申込者へ送付→届いた内容を確認し、市に提出→補助金の振込み（上期・下期の2回）

#### (2) 乙部町～江差高校部活帰り時間向けの乗合デマンドタクシー

- ・現在、江差高校を出発する乙部町方面（熊石行）のバスは、午後では12：24発、16：14発、18：02発であり、部活動を行う高校生がバス利用で帰宅することが難しい。そこで乙部町では、江差高校19：10発の乗合デマンドタクシーを運行している。運行会社は地元タクシー会社、予約受付はおとべ創生(株)が請け負っている。また、函館バス通学定期券を所有している生徒は無料で乗ることができる。

- ・降車エリアは6エリアに設定され、それぞれ料金が異なる。滝瀬～館浦地区：450円、姫川～富岡地区：500円、鳥山～栄浜地区：600円、元和～三ツ谷地区：700円、潮見地区：800円、花磯～豊浜地区：900円。

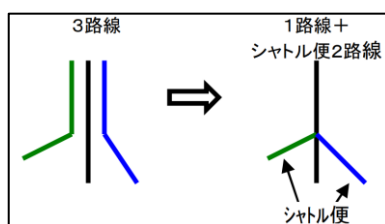
※厚沢部町に帰宅する江差高校生においては、館方面（東部館行）の江差高校入口18：43発が最終、函館・江差線（函館バスセンター行）の江差高校入口19：10発が最終となっている。

- 【乗車の流れ】オンライン予約：オンライン画面上から利用日の正午までに予約（降車場所、乗車日、氏名、電話番号、定期券有無を入力）
- 電話予約：利用日の正午までにおとべ創生(株)に電話予約（降車場所、乗車日、氏名、電話番号、定期券有無を入力）

### (3) 大分県宇佐市～通院福祉バスからコミュニティバスへの転換（重複ルートの統合）

- ・合併前に各市町で運行していた通院福祉バスが 17 路線（週 1 回 1 往復、無料）を、コミュニティバスに転換し、試験運行では新規 2 路線を加え 19 路線（週 2 回 2 往復、運賃 100 円）とした。本格運行では更に 1 路線を加えた全 20 路線で運行を開始し、通院目的だけでなく、買い物等日常生活を支える移動手段として、路線網の充実を図った。
- ・運行の詳細について、車両規模は小型バスやジャンボタクシーを導入、郊外の住宅地近くではフリー乗降区間を設定し、高齢者等の利便性確保を図っている。宇佐市が運営主体、地元バス会社及び地元タクシー協会に運行委託している。
- ・最寄りの路線バス（コミュニティバス）のバス停までのシャトル便（無料）を設定・運行し重複ルートのあった路線を統合した。
- ・17 路線（週 1 回 1 往復、無料）→20 路線（週 2 回 2 往復、運賃 100 円）に伴い、月平均利用者数 643 名→2,405 名、住民 1 人あたり負担額 1,095 円→794 円となった。

[図表 重複ルート統合のイメージ]



### (4) 鳥取県伯耆町～目的の異なるバスの横断的管理による合理化

- ・2 町合併の際に、多目的な公共交通を横断的一括管理（①教育部門：スクールバス、②公共交通部門：広域路線バス・デマンドバス、③福祉部門：外出支援サービス、④総務部門：多目的バス）するべく、「伯耆町型バス事業」として、バスを横断的に一括管理し始めた。
- ・運行（運転手）を委託したことで効率アップと利用サービスを向上させた。運営主体は伯



耆町であるが、運行（運転手）は地元タクシー会社に委託している。

- ・デマンドバスの車両は自家用車（白ナンバー）3台を利用している。予備車両は公用車を充てている。

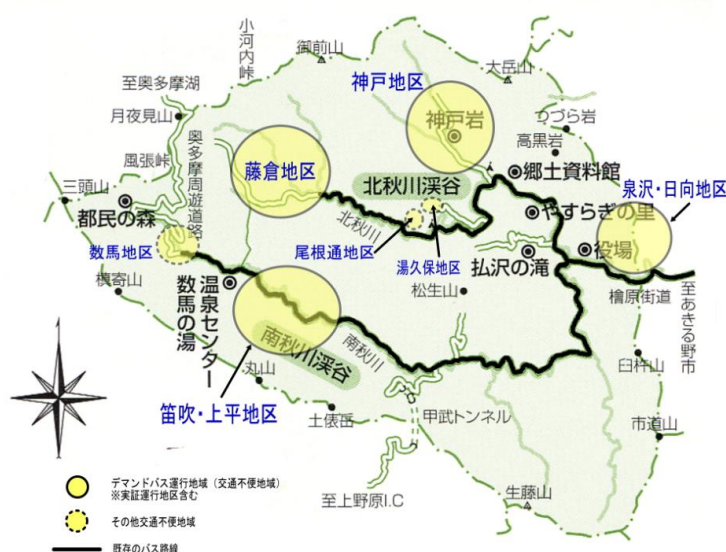
### （5）東京都檜原村～既存の路線バスに結節するフィーダー路線の導入

- ・既存路線バス停までのフィーダー路線（通称：やまびこ）により、交通空白地域を解消することを目的とした。バス停までの交通不便性が高く、ある程度の需要が見込め、通年走行可能な道路条件に該当する以下の地図記載の地区（黄色丸枠内）で運行している。

- ・事業主体は檜原村として、運行は村内交通事業者へ委託している。運行時間帯・ダイヤは路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行としている。通学時間帯、通院・買物に出かける時間帯等住民のニーズに基づいて、固定便と予約方式とを併用した運行方法としている。平日のみの運行で休日等は運行しない。普通旅客運賃は、大人も子どもも1回100円とし、小・中学生の通学利用は村が全額補助している。車両台数は各地区1台（予備車1台）。

- ・集落内はできるだけ多くの停留所を設置し、停留所は簡易なもので、利用者が安全に待ちやすい場所、見つけやすい場所、乗降しやすい場所に設置している。集落内は停留所以外でも乗降できることとしている（フリー乗降制）が、利用者にとっての分かりやすさを増すため停留所は設けている。

〔図表 檜原村のフィーダー路線導入エリア〕



資料：東京都檜原村役場ホームページ

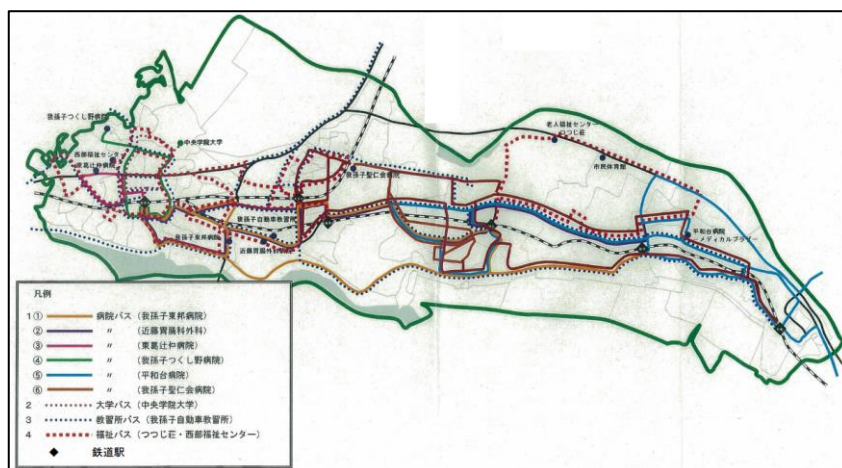
## (6) 千葉県我孫子市～高齢者・障害者向けに独自運行バスを積極活用

- ・高齢者や障害者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設（西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘）の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービスが行われている。
- ・施設利用者以外で送迎バスを利用できるのは、市内在住の65歳以上の高齢者または障害者であり、1人で乗降できるか、介助者の同伴で乗降できる者となっている。（介助者も利用可）送迎バスを利用する際には、市が発行する「利用パスカード」が必要である。ただし、事業所の利用者で満席が予想される場合等は、乗車できないとしている。
- ・我孫子市の負担は、送迎バス車両の座席（約570座席）に対する保険料や、パスカードの手続き費用等で、年間約100万円である。

### 【活用されている無料送迎バス】

- <病院> 東葛辻仲病院：駅と病院のみで乗降  
 我孫子東邦病院：送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車  
 近藤胃腸科外科：送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車  
 平和台病院 専用駐車場で乗降  
 つくし野病院：送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車  
 我孫子聖仁会病院：送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車
- <福祉施設> 西部福祉センター：専用駐車場で乗降  
 つつじ荘：送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車
- <大学> 中央学院大学：専用駐車場で乗降
- <その他> 我孫子自動車教習所：専用駐車場で乗降

[図表 独自運行バス活用によって網羅される路線範囲]



資料：千葉県我孫子市ホームページ

## (7) 新潟県長岡市～お買い物バス券配布による公共交通・地元商店街利用促進

- ・公共交通利用と地元商店街利用促進のため、長岡市商店街連合会では、お買い物バス券ステッカーのあるお店で2,000円以上お買い上げの方にバス乗車券引換券を進呈している。越後交通のバス券と引き換えすることができる。
- ・なお、長岡市においては駅ビルや巨大商業施設が立地しており、地元商店街の活性化としても期待される場所である。

[写真 お買い物バス券 (バス乗車券引換券)]



資料：長岡市商店街連合会ホームページ

## (8) 富山県射水市～デマンドタクシーの運賃収入を全て事業者収入化し顧客満足向上

- ・公共交通空白地域である地区にコミュニティバスを導入したが、他地域と比較して利用が少なく廃止し、代替交通として、デマンド乗合タクシーを導入した。
- ・デマンドタクシー導入にあたり、運賃を事業者の取り分とした。運賃はすべて交通事業者の収入としたことが、結果として運転手の対応の良さにつながり、利用者の評判が口コミで広がった。
- ・運行した場合のみ、予め定められた1運行あたりの金額を支払うとしている。

## (9) 石川県白山市～バス乗り継ぎ改善・のりかえ時刻表による情報発信

- 石川県白山市では、路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎの良いダイヤ設定とし、通院・買物等の際に利用できる「のりかえ時刻表」を作成し、毎年全戸配布を行っている。
- 主要施設やバス車内での配布、バス停にも記載することにより、乗り継ぎの良いダイヤをPRしている。

[写真 のりかえ時刻表]

### 【行き】

	通院に便利	買物に便利	
美川駅	7:12	8:45	12:24
中町ほほえみ館	7:13	8:46	12:25
美川大橋詰	7:13	8:46	12:25
湊 町	7:14	8:47	12:26
呉竹文庫前	7:15	8:48	12:27
湊町3区	7:16	8:49	12:28
湊児童館前	7:17	8:50	12:29
湊小学校前	7:18	8:51	12:30
湊町6区	7:19	8:52	12:31
湊町7区	7:19	8:52	12:31
湊健康増進センター前	7:20	8:53	12:32
湊町十区区民会館前	7:21	8:54	12:33
湊町10区	7:22	8:55	12:34
小舞子駅	7:25	8:58	12:37
湊町5区	7:26	8:59	12:38
こども広場前	7:27	9:00	12:39
湊 町	7:28	9:01	12:40
美川大橋詰北	—	9:02	12:41
永代町	—	9:03	12:42
美川小学校前	—	9:04	12:43
和波町	—	9:05	12:44
和波町東地区公民館前	—	9:06	12:45
緑寿荘前	—	9:07	12:46
平加町	—	9:08	12:47
浜 町	—	9:09	12:48
美川大橋詰	7:29	—	—
中町ほほえみ館	7:29	—	—
美川駅	7:30	9:12	12:51
松葉クリニック前	7:31	—	—
美川中学校前	7:37	—	—
美川中学校前	7:38	—	—
美川駅	7:40	—	12:52
道の駅めぐみ白山	—	—	13:15
イオン松任	—	—	13:22
公立松任石川中央病院	8:06	—	13:25
美川駅	—	9:12	—
公立松任石川中央病院	—	9:55	—
イオン松任	—	9:58	—
道の駅めぐみ白山	—	10:13	—

### 【帰り】

	通院の帰りに便利	買物の帰りに便利
公立松任石川中央病院	11:48	14:56
イオン松任	11:51	14:59
道の駅めぐみ白山	11:57	15:05
美川駅	12:24	15:32
美川駅	12:24	15:35
中町ほほえみ館	12:25	15:36
美川大橋詰	12:25	15:36
湊 町	12:26	15:37
呉竹文庫前	12:27	15:38
湊町3区	12:28	15:39
湊児童館前	12:29	15:40
湊小学校前	12:30	15:41
湊町6区	12:31	15:42
湊町7区	12:31	15:42
湊健康増進センター前	12:32	15:43
湊町十区区民会館前	12:33	15:44
湊町10区	12:34	15:45
小舞子駅	12:37	15:48
湊町5区	12:38	15:49
こども広場前	12:39	15:50
湊 町	12:40	15:51
美川大橋詰北	12:41	15:52
永代町	12:42	15:53
美川小学校前	12:43	15:54
和波町	12:44	15:55
和波町東地区公民館前	12:45	15:56
緑寿荘前	12:46	15:57
平加町	12:47	15:58
浜 町	12:48	15:59
美川駅	12:51	16:02

資料：石川県白山市ホームページ

## (10) 参考：自動運転バスへの考え方

- 自動運転バスについては、国土交通省が主導し、全国各地で実証実験が行われており、中長期的には運転手不足やコスト負担に課題を持つ過疎地での交通に期待されるところである。開発段階から、運用段階に至るまでには一定の時間が必要であり、厚沢部町においては、本計画において早急な導入を目論むことは難しい。しかし、今後の法定協議会等において、最新の自動運転バス状況の情報共有を図る等しておき、中長期的には低需要に則した自動運転バスの導入検討が必要な時期に備えることとしたい。

- ・現在、車が備えている自動運転機能は、以下図表のとおり、レベル 1・レベル 2 と呼ばれるもので、ドライバーの安全運転を支援することに主眼が置かれている。レベル 3 以上になると、自動運転モードにおける運転操作はすべてクルマの責任において実行されることとなる。
- ・自動運転バスによる実用化により、運転手不足や路線維持、運行コスト（人件費）の削減等の課題解決や交通弱者の移動を支援する手段の一つとして期待されている。その一方で、セキュリティの技術的課題（ハッキングやウイルスによる通信データの改竄）、障害物や予期できない事象（トロッコ問題）への対応、通路の確保、不足事態に対する対応（例、車内急病人対応）は議論されているところである。

[図表 日本における自動運転レベル]

自動運転レベル	概要	責任の所在
レベル 1 (単独型)	加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	ドライバー
レベル 2 (システムの複合化)	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態。	ドライバー
レベル 3 (システムの高度化)	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみ	システム
レベル 4 (完全自動走行)	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない	システム

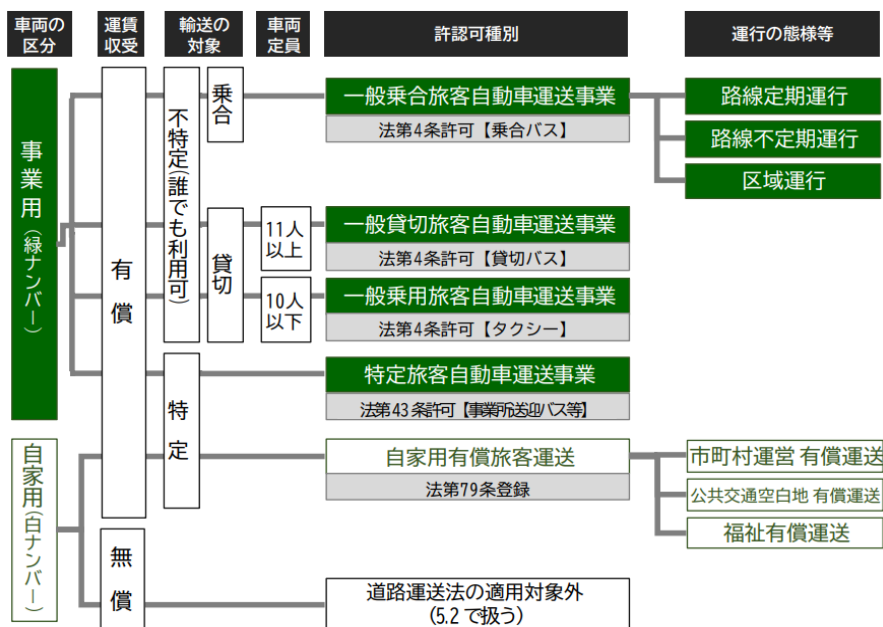
## 2. 地域公共交通に関連する制度等

### (1) 道路運送法の位置づけ

道路運送法は自動車運送事業であるバス、タクシー等の事業等について定める法律で、道路運送事業の的確な運営、利用者の利便の増進、道路運送の総合的な発達を図ることを目的としたものである。道路運送法に掲げられる諸項目のうち、地域公共交通に特に関連する旅客運送事業は、下図のように体系づけられる。

厚沢部町の移動支援サービスのうち、移送サービス・外出支援サービス・特別移送サービス・入浴サービスは市町村運営（福祉）有償運送に該当する。病院移送サービスは、道路運送法の適用外とされる。

[図表 旅客運送事業の体系]



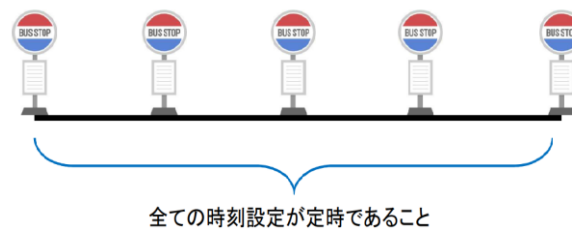
資料：国土交通省

#### ① 路線定期運行

路線定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定しようとする運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態をいう。

なお、車両の乗車定員や最低車両数の要件は、路線定期運行・路線不定期運行・区域運行、いずれも同様である。車両の乗車定員は、11人以上であって、かつ、事業計画及び運行計画を適切に遂行するに足りるものとされている。最低車両数は、1営業所ごとに、最低5両の常用車及び1両の予備車とされている（ただし、地域公共交通会議の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保される場合は例外）。

[図表 路線定期運行のイメージ]

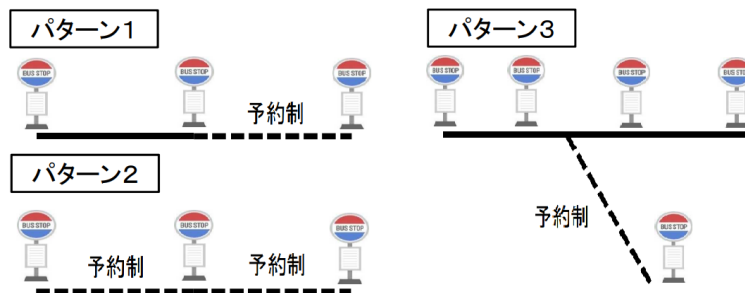


資料：国土交通省

### ② 路線不定期運行

路線不定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定しようとする運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態をいう。

[図表 路線不定期運行のイメージ]

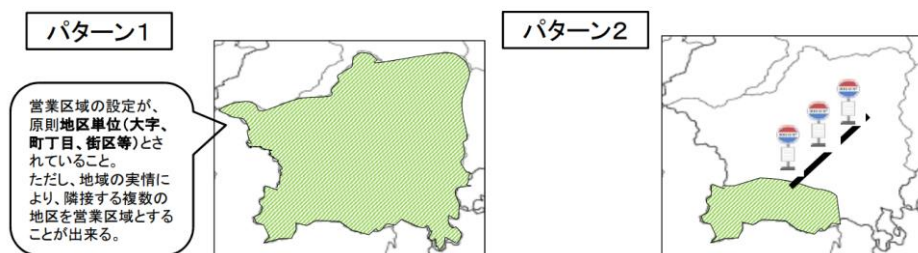


資料：国土交通省

### ③ 区域運行

区域運行とは、路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。区域運行は、運送の区間ごとに発車時刻若しくは到着時刻又は運行間隔時間のいずれかが設定されていることとなる。発車時刻は営業所、到着時刻は目的地を原則とし、運行間隔時間は、地域公共交通会議の協議結果に基づく一定の時間帯別の運行回数等を明示する必要がある。また、通信施設等を利用して事前予約等に応じた乗合運行の形態となっているものであることとされている。

[図表 区域運行のイメージ]



資料：国土交通省

④ 路線不定期運行と区域運行のデマンド型交通の比較

	路線不定期運行のデマンド型交通	区域運行のデマンド型交通
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予約に応じて車両を配車し、指定エリア内でドアツードアに近い交通サービスを提供する。</li> <li>・ 起終点は固定されず、予約に応じエリア内を巡回する。エリア毎に所定の停留所が設けられたものや完全フリー乗降のものまで様々な運行形態がある。</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗客のいないバスが解消され、経費削減となる。</li> <li>・ 乗客にとってみれば、一般的なバスに近いサービスとなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者にとってはドアツードアに近いので利便性が高い。</li> <li>・ 交通空白地域を面的にカバーできる。</li> <li>・ 必要な区間のみ運行するため経費削減になる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 完全なデマンド交通と比べると、細かいニーズへの対応と柔軟性に劣る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多くの乗客の予約に対応できないため、低需要向きである。(予約が多い場合は手作業での配車が難しい)</li> <li>・ 相乗りしない場合は、運営側としては合理的でない。</li> </ul>



## (2) 事業計画に必要な項目

[図表 事業計画に必要な項目]

	路線定期運行	路線不定期運行	区域運行
路線及び区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・起点及び終点の地名及び地番</li> <li>・キロ程</li> <li>・主たる経過地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・起点及び終点の地名及び地番</li> <li>・キロ程</li> <li>・主たる経過地</li> </ul>	営業区域
営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地、建物3年以上の使用権限</li> <li>・関係法令に抵触しない</li> <li>・適切な規模、適切な運行管理が出来る位置</li> </ul> <p>(営業所は営業区域にあること)</p>		
事業用自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用権原を有する</li> <li>・道路構造上運行に支障がないこと</li> <li>・原則、乗車定員11人以上。例外あり。</li> </ul>		
最低車両数	1営業所ごとに最低5両の常用車及び1両の予備車。 (例外あり)	1営業所ごとに最低3両。 (例外あり)	「1営業所ごとに最低3両」に準じること。
自動車車庫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原則、営業所併設(直線2km以内)</li> <li>・3年以上の使用権原</li> <li>・点検、整備のための施設の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・境界、車両間相互間50cm以上</li> <li>・関係法令に抵触しない</li> <li>・車庫の前面道路が車両制限令に抵触しない</li> </ul>	
休憩・睡眠施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営業所又は車庫に併設</li> <li>・3年以上の使用権原</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な規模</li> <li>・関係法令に抵触しない</li> </ul>		
停留所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行上問題がないこと</li> <li>・3年以上の使用権原</li> <li>・関係法令に抵触しない</li> </ul>	乗降地点が、左記に準ずるものであること。	-
運行計画	クリームスキミング的運行を前提としないこと運行系統に係る時刻設定	運行系統に係る時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・発車時刻のみ設定</li> <li>・到着時刻のみ設定</li> <li>・他の交通機関の時刻に依存するもの又は旅客の需要に応じたもの</li> </ul>	-

## 第4章 基本方針

### 1. 基本方針

第6次厚沢部町総合計画（令和3年(2021年)度～令和12年(2030年)度）は、町の公共交通機関の現状について、利用率の低調や運行経費の補助額の状況が課題であり、人口減少の状況を鑑みて、町の特性に適合した次世代型交通サービスのあり方について検討していく必要があるとしている。

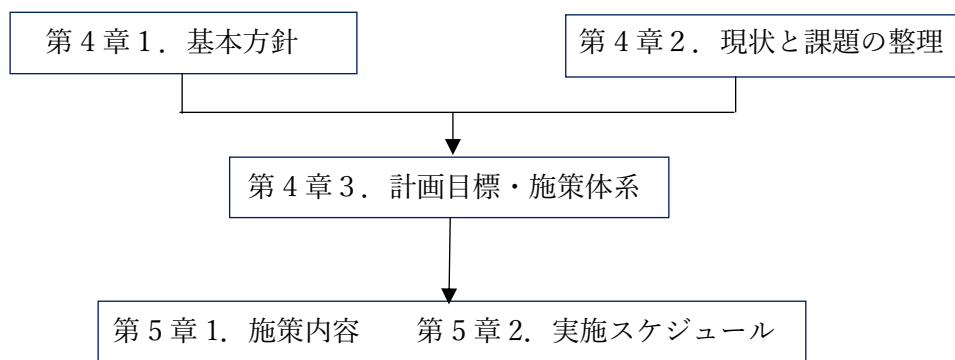
厚沢部町の「地理的特性」として、面積は広大であるが、厚沢部川とその支流である安野呂川、鶉川の三河川の流域に町域が広がっているため、一定程度居住地が集中している。「世代ごとの移動特性」を見ると、こども園・小・中学生の一部はスクールバス利用、高校生は公共交通利用か保護者等による自家用車送迎（公共交通シフトしていないことが課題）、生産年齢人口の多くは自家用車利用している。高齢者についても免許返納は比較的進んでいないため、多くが自家用車利用しており、一部の免許返納者や運転が難しい方は、町が実施している移動支援サービスを利用している。自家用車利用から移動支援サービスに移行する契機（免許返納）の早期化が課題であると言える。

このような「地理的特性」「世代ごとの移動特性」から、厚沢部町には、地域・世代ごとのニーズにきめ細かくニーズ対応した地域公共交通が必要であると思われる。広域幹線（地域幹線）を公共交通の軸としつつ、それらを補完する交通サービスが相互に連携することで、町民の日常生活や町内各地域の実情に応じた地域公共交通ネットワークが形成する。

**基本方針** 素敵な過疎のまちづくりに繋がる  
「きめ細かくニーズに対応する地域公共交通ネットワーク」の形成

#### ～施策の考え方～

上記の基本方針に加え、これまでに示した現状と課題について整理し、それらをエビデンスとして計画目標・施策を導くこととする。その後、施策の具体的内容、実施スケジュールについて記載していくものとする。



## 2. 現状と課題の整理

第1章から第3章までに示した内容から、主な現状と課題を抽出・整理し、施策に繋げていくこととする。なお、○数字は、後述する\*施策の番号であり、ここで示した現状と課題が、どの施策に関連しているかを表している。

- |     |                                       |
|-----|---------------------------------------|
| *施策 | ① 広域幹線（地域内幹線）である函館・江差線の有効活用           |
|     | ② 広域幹線（地域内幹線）を補完する江差高校通学向けの乗合バス（区域運行） |
|     | ③ ラストマイル対策としての「外出支援サービス」              |
|     | ④ 厚沢部町国保病院通院向けの「移送サービス」               |
|     | ⑤ 地域公共交通を利用する高校生向けの補助制度               |
|     | ⑥ 免許返納推進および移動支援サービス活用に向けた地域一体の取組み     |
|     | ⑦ 地域公共交通利用喚起キャンペーン                    |
|     | ⑧ 地域公共交通の乗り方講座の開催                     |
|     | ⑨ 地域公共交通に関する庁内外の体制強化                  |

### 第1章 地域公共交通計画について

#### 3. 上位計画・関連計画における公共交通の関連内容

##### 【第6次厚沢部町総合計画】

- 民間路線バスの利便性向上による利用の促進を図り、その維持・存続に努めるとともに、厚沢部町地域公共交通計画を策定し、従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送やスクールバス等、地域の多様な輸送資源を総動員し、地域住民の生活圏における移動ニーズにきめ細かく対応できる厚沢部町地域交通サービスの導入について検討を深めます。

⇒①②③④

- 令和元年に次世代型交通サービスのあり方を調査・研究する『ISOU…PROJECT…実証実験』を実施しています。今後も町民ニーズ調査等を行いながら、当町の特性に適合した次世代型交通サービスのあり方について検討していく必要があります。

⇒⑨

##### 【第2期厚沢部町まち・ひと・しごと創生総合戦略】

- 医療や防災、公共交通等広域連携により効果効率的なメリットをもたらす施策に関しては定住自立圏や他の地方公共団体、各種法人等との共同事業で実施し、持続的な展開を目指す。

⇒①

### 【厚沢部町強靱化計画】

- リスクシナリオ「起きてはならない最悪の事態」として、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  
⇒①②③④⑨

### 【厚沢部町過疎地域持続的発展市町村計画】

- 本町の交通体系は、公共交通機関として国道・道道で民間バスが運行しているが、自動車に依存するところが大きく、バス利用者が激減し、採算が取れない路線については路線維持が大きな課題となっている。  
⇒②
- 将来は更なる高齢化率の上昇が見込まれることから、住民の足の確保を図るための新たなシステムの構築が求められており、令和元年に次世代型交通サービスのあり方を調査・研究する「ISOU PROJECT 実証実験」を実施している。今後も町民ニーズ調査等を行いながら、当町の特性に適合した次世代型交通サービスのあり方について検討していく必要がある。  
⇒⑨

### 【あっさぶひまわりプラン（第8期厚沢部町高齢者保健福祉計画及び厚沢部町介護保険事業計画）】

- 地域包括ケアシステムの推進  
⇒③④⑥
- 高齢者生活支援事業：高齢者にとって、「生きがい」や「楽しみ」を持って安全に生活することを通じて自立した生活を確保することを目的とし、生活支援事業（移送サービス、外出支援サービス事業等）を行います。  
⇒③④⑥

### 【第2期厚沢部町子ども・子育て支援事業計画】

- 計画の基本目標：地域における子育ての支援、子どもの教育環境の整備、子育てを支援する生活環境の整備、ワーク・ライフ・バランスの推進等  
⇒②⑤⑧

## 第2章 厚沢部町における地域公共交通を取り巻く環境

### 1. 厚沢部町の現状

#### 【人口】

- 全世代が人口減少段階に入っている。令和7年（2025年）頃には老年人口（65歳以上）と生産年齢人口（15～64歳）がほぼ同じとなると見込まれる。  
⇒③④⑥

### 【免許保有率】

- 令和3年（2021年）12月末現在免許保有率は全体で70.5%、70～74歳は84.5%、75歳以上は45.6%。隣接市である北斗市の場合、75歳以上は28%（令和元年（2019年）12月末現在）であり、厚沢部町の免許返納が進んでいない実情が見える。  
⇒⑥

### 【道路通行量】

- 厚沢部町・北斗市間の往来は1日あたり約4,200台（峠下の交通量より）  
⇒①
- 八雲町方面に抜ける道道67号沿いの③清水の交通量は減少傾向（平成22年（2010年）→平成27年（2015年）：537台）  
⇒②③

### 【町民の移動先】

- 厚沢部町からの通勤・通学先は厚沢部町内が74%（1,293名）、町外では江差町が突出しており、14%（245名）となっている。江差町から厚沢部町への通勤も230名であり、ほぼ同等の住民が厚沢部町・江差町を往来していると言え、江差町との経済的な結びつきは強く、移動手段の必要性は高いと言える。  
⇒①②

### 【町内各施設の所在】

- 老人ホームゆいまーる内に開設されている公営塾は中学校生と江差高校生を対象にした学習塾として、学力向上を図っている。  
⇒②
- 町民はかかりつけ機能として厚沢部町国民健康保険病院を利用し、専門的な医療については江差町にある道立江差病院を利用する傾向がある。  
⇒①③④
- 厚沢部町西部に近接する江差町柳崎地区には大規模スーパーマーケットやホームセンター等が集中しており、厚沢部町から来訪する住民も多い。  
⇒⑦
- 社会教育系・スポーツ・レクリエーション系施設（図書館、総合体育館、多目的運動広場等）は、下地区に集中している。  
⇒②

## 2. 地域公共交通等の現状と課題

### 【函館・江差線】

- 函館・江差線 OD 調査より、函館行・江差行は一日各 5 便運行されており、全体で 201 名、江差・厚沢部⇄北斗・函館の利用者としては、53 名である。厚沢部町内からの乗客は、北斗市まで 2 名・江差町北部まで 3 名・江差町南部まで 2 名であった。一方、厚沢部町内への乗客は、北斗市から 2 名・江差町北部から 5 名・江差町南部から 2 名であった。利用者属性としては、ほぼ毎日利用している方が 20%、週 1~4 回が 22% となっている。

⇒①

### 【稲見線・館線・木間内線】

- 基本的には江差高校通学向けを重要視したダイヤとなっている。ほとんどが江差高校で降車しており、その他江差病院や江差町中心部で降車する方が若干いるようであるが、日常的に利用されている実績とは言えない。特に厚沢部町中心部から稲見地区へ往来する部分の固定利用者はほぼ無く、鶉地区から館地区へ往来する部分の固定利用客は一部の江差高校通学生である。

⇒②

- 稲見線・館線を対象として、約 1,200 万円を補助している。なお、同路線の運行経費は、厚沢部町・江差町の補助金により維持されているところであり、利用者数が減少傾向であることで両町による負担額が増額している。

⇒②

### 【タクシー・移動支援サービス】

- 厚沢部町内に事業所を置く事業者は無い一方、町独自で行っている移動支援サービスが充実している。(1) 移送サービス・(2) 外出支援サービス・(3) 病院移送サービスは、厚沢部国保病院への送迎ニーズに対応したものである ((2) は、国保病院に加えて、江差病院や買い物先等を目的地としたときに使用可能)。(4) 特別移送サービス、(5) 入浴サービス、(6) 生きがいデイサービス送迎、(7) 通院等乗降介助については体が不自由な方を特に対象としているため、福祉サービスの性質が強い。また、(1) (2) (4) (5) (6) については社会福祉協議会が委託を請け負っている。

⇒③④⑥

### 3. 住民ニーズ・事業者の現状把握

#### 【住民アンケート】

- 公共交通（路線バス）について不満や不便に感じる点として、全体でみると「便数が少ない・乗りたい時間に運行していない」が71.4%で最も高く、「運賃が高い」（66.7%）、「他の手段（自動車やバイク等）の方が便利」（47.6%）が続いている。  
⇒⑤⑦
- 公共交通（路線バス）を利用しない理由について、「他の手段（自動車やバイク等）の方が便利」が71.0%で最も高く、「便数が少ない・乗りたい時間に運行していない」（27.8%）、「運賃が高い」（16.6%）が続いている。70歳以上でも「他の手段（自動車やバイク等）の方が便利」が最も高い。  
⇒③⑥⑦

#### 【住民ヒアリング】

- 館線・稲見線・木間内線の利用は、通学以外では少ないように見受けられる。移動支援サービス、スクールバスを含め、厚沢部町内の交通は目的が重複しているところもあるので、活用できる既存の交通は活用するという考え方をした方がよい。  
⇒②③④
- 町民は国保病院にかかりつけ機能を求めている。国保病院の送迎バス（病院移送サービス）利用者は固定客である。  
⇒③④
- 健康であると、免許返納後を意識できない。80代で運転するのは普通になっており、免許返納して、代わりにバスに乗るという発想が無い。家族の運転に頼るか、近所の仲間同士で助け合うということが今起きている現実である。  
⇒⑥
- 高校生にどう乗ってもらうかを考えた方がよい。定期代が高いので、保護者が送迎している方もいる。定期代の助成を考えた方がよい。  
⇒⑤
- 買い物は、最低限の物はAコープ厚沢部店で済ませ、それ以外はブンテン江差店、スーパー魚長大野店を利用する。  
⇒⑦

#### 【厚沢部町国保病院ヒアリング】

- 国保病院向け「専用」の送迎サービスに拘りは持っていない。今の通院者が困らないようであれば、どのような交通サービスでもよい。  
⇒③④

### 【社会福祉法人厚沢部町社会福祉協議会ヒアリング】

- 移送サービスおよび外出支援サービスの利用には事前登録が必要である。事前登録は、地域包括支援センター職員（保健師・社会福祉士）や民生委員から見て、免許返納をしたほうがよい（移送サービスを使ったほうがよい）と思われる方について、登録を促し、最終的に社協・町が判定しているものである。随時、登録は受け付けている。ほとんどの場合、両方登録している。登録者数は概ね 200 名程度である。  
⇒③④⑥
- 外出支援サービスはサービス水準が高いと言われており、実質的に免許返納後のサービスが行き届いている。ただ、移送サービスおよび外出支援サービスの利用者は減少傾向にある（厚沢部町では老年人口も減少段階に入った）。  
⇒③④⑥

### 【江差高校ヒアリング】

- 全校生徒は 222 名、居住地は厚沢部が約 2 割。交通手段は、保護者送迎が最も多く、バス利用者は全体の 2～3 割程度である。バス代が高いという声は聞く。バス利用者は親の仕事の関係等で利用しているだけで、可能であれば送迎をするのだと思う。一方で、乙部町のバス通学補助の効果があってか、乙部からのバスは混んでいる。  
⇒②⑤
- 社会性を高めるためにもバス利用を促したい面があるものの、コロナ禍で、より一層保護者送迎にシフトしたと思う。  
⇒②
- 江差町内に塾は無く、利用するとしたら厚沢部町の公営塾になる。  
⇒②



### 3. 計画目標・施策体系

#### 計画目標1 きめ細かくニーズ対応した交通体系の実現

施策① 広域幹線（地域内幹線）である函館・江差線の有効活用

施策② 広域幹線（地域内幹線）を補完する江差高校通学向けの乗合バス（区域運行）

施策③ ラストマイル対策としての「外出支援サービス」

施策④ 厚沢部町国保病院通院向けの「移送サービス」

#### 計画目標2 交通体系の活用に寄与する制度を整備する

施策⑤ 地域公共交通を利用する高校生向けの補助制度

施策⑥ 免許返納推進および移動支援サービス活用に向けた地域一体の取組み

#### 計画目標3 地域公共交通の利用喚起に繋がるソフト施策を実施する

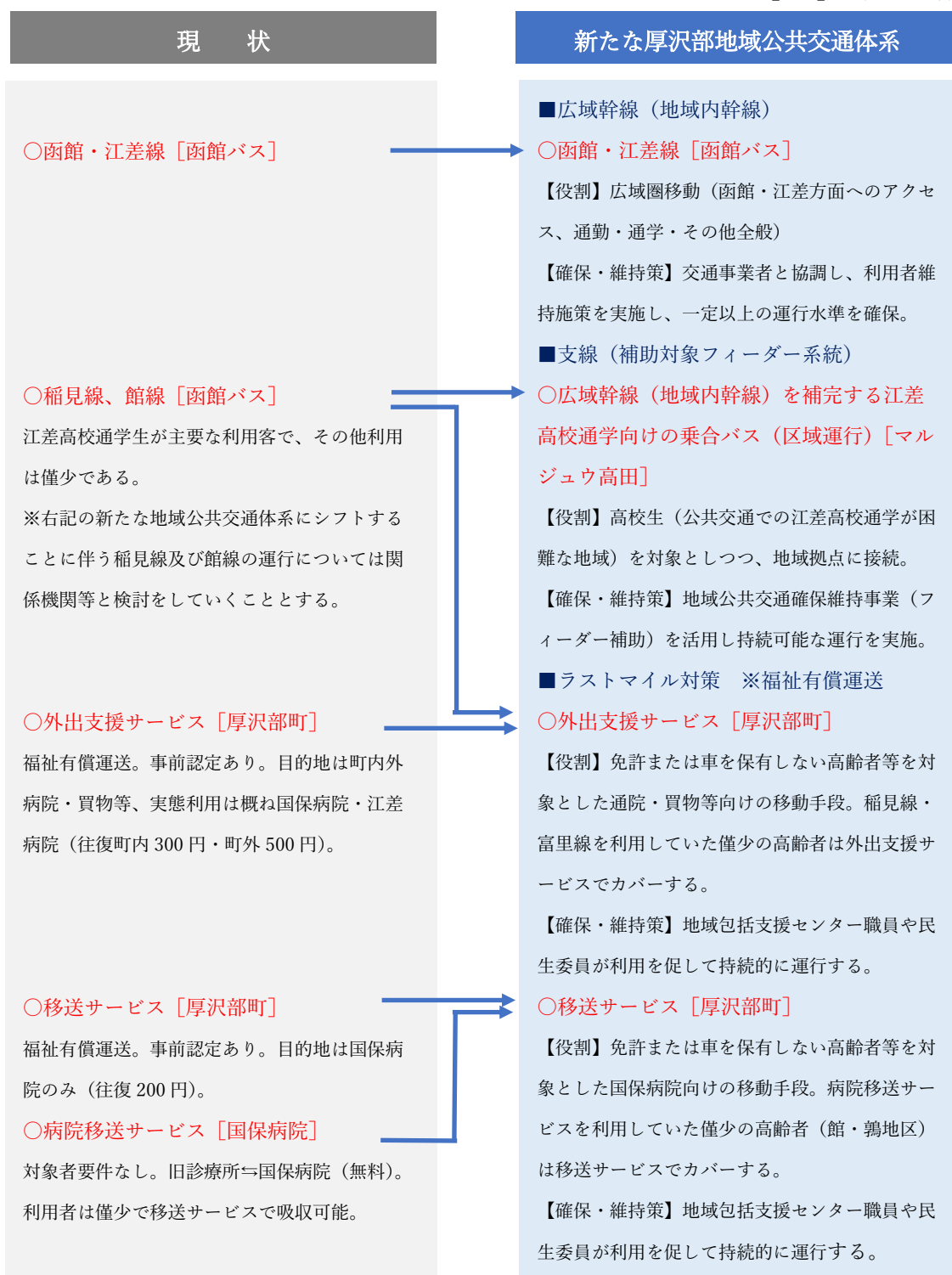
施策⑦ 地域公共交通利用喚起キャンペーン

施策⑧ 地域公共交通の乗り方講座の開催

施策⑨ 地域公共交通に関する庁内外の体制強化

[図表 現状と新たな厚沢部地域公共交通体系（施策①～④）]

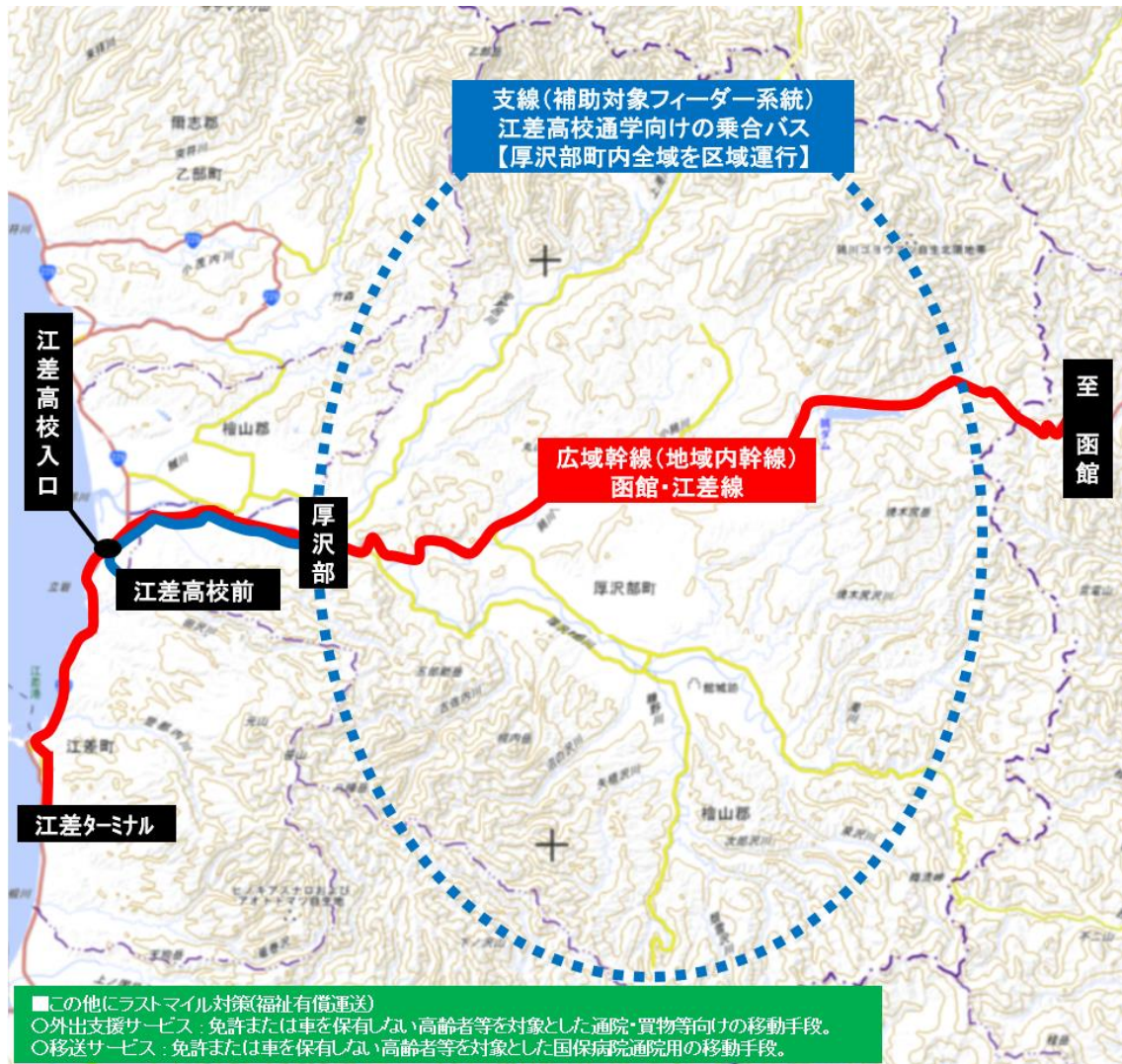
[ ] は実施主体



参考 ・その他移動支援サービスとして、特別移送サービス [車椅子の方向け]、入浴サービス送迎 [入浴困難者の入浴送迎]、生きがいデイサービス送迎 [デイサービス参加者の送迎]、通院等乗降介助 [要介護 1 以上・在宅の方向け] を実施している。

・中学校、小学校、こども園では上記とは別にスクールバスが運行されている。

[図表 新たな厚沢部地域公共交通体系の概要図]



位置づけ・路線(施策)名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
広域幹線(地域内幹線) 函館・江差線	函館バスセンター	厚沢部	江差ターミナル	4条乗合	路線定期運行	函館バス	-
支線(補助対象フィーダー系統) 江差高校通学向けの乗合バス	厚沢部町内		江差高校前	4条乗合	区域運行	マルジュウ高田	フィーダー補助

【地域公共交通確保維持事業の必要性】

支線については、主な利用者は江差高校へ通学する高校生であること、また、買い物、通院等の日常生活を目的とする移動手段の役割を担っており、地域拠点へ接続することで広域への移動も可能とするなど、広域幹線（地域内幹線）を補完する欠かせない路線である。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

## 第5章 施策内容の整理

### 1. 施策内容

#### 施策① 広域幹線（地域内幹線）である函館・江差線の有効活用

##### 【実施の目的】

厚沢部町から江差町・北斗市・函館市方面への公共交通利便性を向上させる。

##### 【施策内容】

- ・町内を東西に貫く国道 227 沿いを函館・江差線は走行するが、バス停から離れた居住者も多いため、バス停まで自転車を利用することで公共交通利用を促進させるべく、サイクル&バスライドの環境整備を行う。具体的には、市内主要バス停の近接地に駐輪スペースを確保し、運用開始の際には、周辺住民への周知や学校を通じた情報発信に努める。

##### [サイクル&バスライド（無料駐輪場）候補地]

- －厚沢部バス停近隣：現在の館線・稲見線は、赤沼・新町エリアを走行している。同エリア（特に赤沼）は、厚沢部町中心部として人口は密集しているものの、函館・江差線のバス停からは若干の距離がある。
- －鶉農協前または鶉学校前バス停近隣：鶉地区の中では、農協・郵便局・研修センター等の機能が集中しているエリアであることから、それらに近いバス停とする。
- －中網バス停近隣：美和地区方面に入る道路の入口に位置し、また、基栄橋の結節点に位置するため、江差町中網方面の住民の利用も考えられる。

- ・厚沢部国保病院通院者向けの利便性向上策としてバス停の配置を再検討する。函館バスのダイヤ設定上、途中停留所・終着での接続があるため、調整が必要であると思われるが、厚沢部国保病院の通院需要（見舞い・関係者も含め）は大きく、特に降雪・積雪時は厚沢部バス停から病院まで歩行困難な方がいるため、一部便だけであっても、そのニーズに呼応する方策を検討したい。

##### 【事業エリア】

函館バス 函館・江差線（厚沢部町内）

##### 【実施主体】

厚沢部町、函館バス（交通事業者）

## **施策② 広域幹線（地域内幹線）を補完する江差高校通学向けの乗合バス（区域運行）**

### **【実施の目的】**

広域幹線（函館・江差線）のバス停からの乗車が困難な江差高校生に対する通学の交通手段とする。

### **【施策内容】**

- ・一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）による民間事業者への委託を想定する。
- ・この交通は主に江差高校への通学を中心とする地域の移動手段としての役割を担い、「厚沢部」や「江差高校入口」において他路線と接続することで広域への移動も可能とする。運行区間は江差高校⇔函館・江差線の沿線外（令和4年（2022年）時点においては館方面にバス利用の高校生がおり、稲見方面は不在）とし、函館・江差線との役割分担のため、原則として、江差高校・江差高校入口～函館・江差線の沿線に停車場所を設けない。ただし、公営塾や図書館が厚沢部中心部にあることや函館・江差線との接続を鑑み、「厚沢部（函館・江差線のバス停）」を停車することを検討する。
- ・厚沢部町全体を区域運行の地域として登録しておくことで、高校生の居住地によって毎年ルート変更する（法定協議会で毎年決める）。そのようにしておくことで、例えば、稲見方面に居住する高校生がいる場合でも稲見地区を運行することができる。
- ・あくまで江差高校通学向けであり、当初の段階では、江差高校生を優先乗車させる運用とするが、将来的に一般混乗も検討する（なお、保護者同乗等は事前予約の上、許可とすることは考えられる）。
- ・運賃設定は現行の稲見線、館線の水準を基本として考えるが、函館・江差線を利用する高校生と不公平感が生まれないよう、施策⑤地域公共交通を利用する高校生向けの補助制度も含めて検討を行う。

### **【事業エリア】**

厚沢部町全域、江差町の一部（厚沢部町内～江差高校）

### **【実施主体】**

厚沢部町、交通事業者（委託を想定）

### **施策③ ラストマイル対策としての「外出支援サービス」**

#### **【実施の目的】**

免許または自動車を保有しない高齢者等を対象とした通院・買物等向けの移動手段とする。稲見線・館線を利用していた僅少の高齢者（館地区・稲見地区中心）は外出支援サービスでカバーすることを検討する。

#### **【施策内容】**

- ・現在同様、厚沢部町社会福祉協議会の受託による運行とする。事前登録した者に対して、厚沢部町内～町内外の病院・町内の買物先等の移動サービスを提供している。なお、現在は通院以外の目的利用は1人月3回までとしている。利用料は、往復町内300円・町外500円。  
\*事前登録：地域包括支援センター職員（保健師・社会福祉士）や民生委員から見て、免許返納をしたほうがよいと思われる方について、登録を促し、最終的に社協・町が判定しているものである。随時、登録は受け付けている。ほとんどの場合、移送サービスおよび外出支援サービスの両方登録している。
- ・利用者は減少傾向であり、厚沢部町内の老年人口も減少傾向である。厚沢部町社会福祉協議会の運行体制については、専属運転手3名に加えて協議会スタッフによる運転も可能の体制になっており、要件緩和の検討も考えられる。具体的には、通院以外の目的利用制限の緩和（利用回数増または段階的撤廃）、事前登録の判断基準の緩和（免許返納を推進するため）、事前登録判断の際の函館・江差線沿線外住民への考慮等である。

#### **【事業エリア】**

厚沢部町（全域）、江差町の一部（厚沢部町内～江差町内の病院）

#### **【実施主体】**

厚沢部町、厚沢部町社会福祉協議会

#### **施策④ 厚沢部町国保病院通院向けの「移送サービス」**

##### **【実施の目的】**

免許または自動車を保有しない高齢者等を対象とした国保病院向けの移動手段とする。

##### **【施策内容】**

- ・現在同様、厚沢部町社会福祉協議会の受託による運行とする。事前登録した者に対して、厚沢部町内～厚沢部町国保病院の移動サービスを提供している。利用料は、往復 200 円。  
（施策③同様）\*事前登録：地域包括支援センター職員（保健師・社会福祉士）や民生委員から見て、免許返納をしたほうがよいと思われる方について、登録を促し、最終的に社協・町が判定しているものである。随時、登録は受け付けている。ほとんどの場合、移送サービスおよび外出支援サービスの両方登録している。
- ・現在実施している「病院移送サービス（高齢者事業団による受託運行）」の利用者に対しては、「移送サービス」の利用を促すこととし、上記事前登録の判定を受けられるように案内する。

##### **【事業エリア】**

厚沢部町（厚沢部町内～厚沢部町国保病院）

##### **【実施主体】**

厚沢部町、厚沢部町社会福祉協議会

## 施策⑤ 地域公共交通を利用する高校生向けの補助制度

---

### 【実施の目的】

高校生の通学手段として公共交通利用を促すべく、定期代の負担を軽減させる。また、公共交通で通学しやすい環境づくりによって、家庭等の自家用車送迎の負担軽減や町外流出の阻止に繋げる。

### 【施策内容】

- ・函館バス（函館・江差線）で通学する高校生（江差高校を想定）に対して、定期代の一部を補助する。補助の割合については、「函館・江差線」と「施策②広域幹線（地域内幹線）を補完する江差高校通学向けの乗合バス（区域運行）」を利用する者の負担程度が近くなるように設定を行う。
  - ・具体的な補助の手順としては、以下のような手順が想定される。
    - 函館バス定期券（6ヵ月定期に限定するか要検討）の購入
    - 厚沢部町役場（または関係団体）へ申請書を申込
    - 厚沢部町役場にて審査（町税滞納審査等）
    - 申請者への決定通知送付→補助金を申請者へ振込
- ※預貯金口座の情報をマイナンバーとともに事前登録しておくことを条件とする等、事務負担を軽減させる視点も必要。

### 【事業エリア】

厚沢部町（全域）

### 【実施主体】

厚沢部町



## 施策⑥ 免許返納推進および移動支援サービス活用に向けた地域一体の取組み

### 【実施の目的】

免許返納の必要性が高い方を抽出し、町で実施する移動支援サービスについて安心して利用いただけるよう説明を行い、免許返納や移動支援サービス利用の諸手続きを行う。

### 【施策内容】

- ・高齢運転者による交通事故が後を絶たない昨今、免許返納推進は進める必要があるものの、一般的には代わりとなる移動手段が無いために進まないとされている。厚沢部町では施策③④をはじめとする移動支援サービスを充実させることで、免許返納後の日常生活の不便が少ないように整備をしている。

ついては、現在、地域包括支援センター職員（保健師・社会福祉士）や民生委員が免許返納や移動支援サービス利用を促しているが、厚沢部町の免許返納率の低さを鑑み、免許返納が推進されるよう、それらの促進を更に加速させる。

- ・免許返納推進のため、一定の判断基準を設けることで、判断の個人差が生じないように努める。一定の判断基準としての一例は、以下の「運転時認知障害早期発見チェックリスト（特定非営利活動法人高齢者安全運転支援研究会より）」。

### 【事業エリア】

厚沢部町（全域）

### 【実施主体】

厚沢部町、厚沢部町地域包括支援センター、厚沢部町社会福祉協議会

### 【参考：運転時認知障害早期発見チェックリスト】

◎30問のうち5問以上にチェックが入った方は要注意とされている

<ul style="list-style-type: none"><li>・車のキーや免許証などを探し回ることがある。</li><li>・今までできていたカーステレオやカーナビの操作ができなくなった。</li><li>・トリップメーターの戻し方や時計の合わせ方がわからなくなった。</li><li>・機器や装置（アクセル、ブレーキ、ウィンカーなど）の名前を思い出せないことがある。</li><li>・道路標識の意味が思い出せないことがある。</li><li>・スーパーなどの駐車場で自分の車を停めた位置が分からなくなることがある。</li><li>・何度も行っている場所への道順がすぐに思い出せないことがある。</li><li>・運転している途中で行き先を忘れてしまったことがある。</li><li>・良く通る道なのに曲がる場所を間違えることがある。</li><li>・車で出かけたのに他の交通手段で帰ってきたことがある。</li><li>・運転中にバックミラー（ルーム、サイド）をあまり見なくなった。</li><li>・アクセルとブレーキを間違えることがある。</li><li>・曲がる際にウィンカーを出し忘れることがある。</li><li>・反対車線を走ってしまった（走りそうになった）。</li><li>・右折時に対向車の速度と距離の感覚がつかみにくくなった。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・気がつくと自分が先頭を走っていて、後ろに車列が連なっていることがよくある。</li><li>・車間距離を一定に保つことが苦手になった。</li><li>・高速道路を利用することが怖く（苦手）になった。</li><li>・合流が怖く（苦手）になった。</li><li>・車庫入れで壁やフェンスに車体をこすることが増えた。</li><li>・駐車場のラインや、枠内に合わせて車を停めることが難しくなった。</li><li>・日時を間違えて目的地に行くことが多くなった。</li><li>・急発進や急ブレーキ、急ハンドルなど、運転が荒くなった（と言われるようになった）。</li><li>・交差点での右左折時に歩行者や自転車が急に現れて驚くことが多くなった。</li><li>・運転している時にミスをしたり危険な目にあったりすると頭の中が真っ白になる。</li><li>・好きだったドライブに行く回数が減った。</li><li>・同乗者と会話しながらの運転がしづらくなった。</li><li>・以前ほど車の汚れが気にならず、あまり洗車をしなくなった。</li><li>・運転自体に興味がなくなった。</li><li>・運転すると妙に疲れるようになった。</li></ul>
--	--

出典：特定非営利活動法人高齢者安全運転支援研究会（同法人理事・鳥取大学医学部教授 浦上克哉氏監修・作成）

## **施策⑦ 地域公共交通利用喚起キャンペーン**

### **【実施の目的】**

地域公共交通に関心を持っていただき、利用する契機をつくる。

### **【施策内容】**

#### **(1) わかりやすい路線図・時刻表の作成および町民への配布**

現在のバス停には詳細の途中バス停が記載されていないほか、接続するバスの情報が分からない等、案内機能としては不十分である。スマートフォンやパソコンを通じて、ホームページ等を閲覧することで、詳細の情報を得ることはできるが、利用者になり得る高齢世代では、それらの情報にアプローチしにくいのが実情であると思われる。

については、厚沢部町内の各バス停の時刻表や、函館・江差線の沿線情報、乗換の情報（江差バスターミナルの乗り換え、新函館北斗駅での鉄道接続、函館市内バス停からの乗り換え（市立函館病院へのルート等））が記載された案内物を作成する。その際、戸別配布用と、集客施設掲出用（ポスターのサイズ）を作成することが有効である。

#### **(2) 厚沢部かいものバス券の配布**

地域公共交通利用と地元の商店利用促進のため、一定額以上お買い上げの方にバス乗車券（または引換券）を進呈する。枠組みとしては、厚沢部商工会プレミアム商品券参加店を活用するのが一案である。なお、まずは期間を設けて実証実験を行い、効果検証することが望ましい。

#### **(3) 「車ときどきバス運動」を実施**

町役場関係職員向けに「車ときどきバス運動」を実施し、まずは自分たちから通勤・業務での公共交通を利用し、意識改革を行う。業務に支障がない場合や函館・江差線の時刻に合う移動の場合には、職員が率先して利用することを心掛ける。また、1人あたりのCO<sub>2</sub>排出量削減の観点からの取組みとして、職員の利用回数を把握し、年間のCO<sub>2</sub>排出量削減効果を数値化、SDGs推進の一つとして活用することが考えられる。

### **【事業エリア】**

厚沢部町（全域）

### **【実施主体】**

厚沢部町

## **施策⑧ 地域公共交通の乗り方講座の開催**

### **【実施の目的】**

日常的に自動車を利用していることから、地域公共交通の乗り方やICカードの使い方について知る機会が少ないと思われるため、地域公共交通に接する契機をつくる。

### **【施策内容】**

- ・町や交通事業者等が町内の中学校・小学校・自治会・老人会等に出張し、バスの乗り方講座（高齢者向けには移動支援サービスも含めて）を実施する。従来は現金払いがメインであったが、ICカードの普及に伴い、ICカードの買い方・チャージ方法・使い方等も説明を行う。小中学生については、予め公共交通に接しておくことで、公共交通通学に対する抵抗感を減らす。高齢者については、免許返納後の具体的な交通の利用方法について説明を受けることで安心感に繋げる。
- ・公共交通利用によるCO2排出量削減は環境教育の一環となり、交通バリアフリーの説明は社会教育に繋がる等、学習効果は単にバスに乗れるようになるだけでなく、社会性を高めていくことに寄与するものと思われる。

### **【事業エリア】**

厚沢部町（全域）

### **【実施主体】**

厚沢部町、交通事業者

## **施策⑨ 地域公共交通に関する庁内外の体制強化**

### **【実施の目的】**

各種交通施策の着実且つ効率的な遂行と、各種交通施策課題抽出・改善実行のため、それに見合った体制づくりを行う。

### **【施策内容】**

#### (1) 厚沢部町地域公共交通会議の「調査・研究機能」「情報共有機能」の強化

令和元年(2019年)に厚沢部町を実験の場とし「ISOU PROJECT」が行われた。これは、EVバスを使用、MaaSプラットフォームを活用して、住民が外出したいときにスマートフォンや固定電話等を使って車を呼び出す仕組みであった。新たな交通技術については、技術が完成した段階と、広く運用される段階ではタイムラグが生じる。自動運転に関する法整備は進んでいる一方で、急速な運用浸透は起きていない。しかし、新しい交通技術の浸透は段階的に起こるため、継続的に技術開発の状況・全国各地の実証実験を把握し、会議内で共有・議論を継続していくことが重要である。

また、合わせて本計画で示された施策の実施状況は同会議で情報共有を行い、PDCAサイクルを循環させる。

#### (2) 厚沢部町庁内の交通に関する一括管理の検討

現在、スクールバス、地域公共交通、福祉関連の移動サービス、公用車の管理は、厚沢部町の異なる部署が扱っている。乗客の性質は異なるものの、基本的には、車両・契約の管理や運転士調整等業務の性質は同類である。一般的に、同類の業務を個々の部署で扱うことによって管理コスト(業務を習熟するための教育コスト、個別に管理していることで効率的運用が生まれず、同類の業務を何人もが担っていることによる労務コスト等)がそれぞれ発生している。ついては、交通を担当する業務を集約し、横断的に一括管理することを検討する。

### **【事業エリア】**

厚沢部町(全域)

### **【実施主体】**

厚沢部町

## 2. 実施スケジュール

→ 検討期間      → 実施期間

施策	2023年度 (令和5年度)	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)
施策① 広域幹線(地域内幹線)である 函館・江差線の有効活用	・サイクル&バスライド 整備候補地検討 ・国保病院通院者の 利便性向上策の検討				
施策② 広域幹線(地域内幹線)を補完する江差 高校通学向けの乗合バス(区域運行)	・委託事業者の決定 ・実証運行に向けた 各種申請・手続き	実証運行 本格運行の 検討期間	本格運行		
施策③ ラストマイル対策としての 「外出支援サービス」		既に外出支援サービスは実施 新交通体系移行に伴う サービスの対象者拡充の調整			
施策④ 厚沢部町国保病院通院向けの 「移送サービス」		既に移送サービスは実施 新交通体系移行に伴う サービスの対象者拡充の調整			
施策⑤ 地域公共交通を利用する高校生向けの 補助制度	・制度整備 (補助に関する試算) ・対象者向け案内		施策②と連携して実施		
施策⑥ 免許返納推進および移動支援サービス 活用に向けた地域一体の取組み	施策③④に向けた 実務作業 (サービス移行に伴う説明)	施策③④実施段階では随時実施			
施策⑦ (1)わかりやすい路線図及び時刻表を作 成、市内の集客施設への掲示・市民への 配布	サイクル&バスライド 等各種施策詳細が明確 化した上で作成	町内の全戸・ 主要事業所等に配布	ダイヤ改正時に随時作成、配布		
(2)厚沢部かいものバス券の配布	関連団体等との調整				
(3)「車ときどきバス運動」を実施		随時実施			
施策⑧ 地域公共交通の乗り方講座の開催	・講座内容の準備 ・学校等との調整		随時実施(学校については特定の学年に対して実施、 自治会・老人会等は地域ごとに順次実施)		
施策⑨ (1)厚沢部町地域公共交通会議の「調 査・研究機能」「情報共有機能」の強化	地域公共交通計画策定 が主要テーマの地域公 共交通会議		「調査・研究機能」「情報共有機能」を強化した地域公共交通会議		
(2)厚沢部町庁内の交通に関する一括管 理の検討		一括管理に向けた移行期間			

## 第6章 評価方法と推進体制

### 1. 計画目標の達成状況を確認するための評価指標

#### 指標① 広域幹線（函館・江差線）の厚沢部町内の乗降客数

【現状値】16名\* 【目標値】1日平均20名\*

\*令和4年（2022年）7月12日実施OD調査における函館・江差線の厚沢部町内乗降客数  
データ取得方法 函館バスの乗降データによる

#### 指標② 広域幹線を補完する江差高校通学向けの新たな交通の利用者数

【現状値】1名～2名\* 【目標値】函館・江差線沿線外から通学する江差高校生の6割\*

\*函館・江差線と重複しない部分の稲見線・館線を利用する江差高校生の利用者数（推測値）  
データ取得方法 交通事業者の事業者報告書、江差高校提供データ（居住地別高校生人数）による

#### 指標③ 広域幹線を補完する江差高校通学向けの新たな交通の収支率\*

【現状値】- 【目標値】20%\*

\*運行経費に対する運賃収入の割合

データ取得方法 交通事業者の事業者報告書、厚沢部町決算による

#### 指標④ ラストマイル対策としての「外出支援サービス」の収支率

【現状値】 15.2%（令和3年（2021年）度収支率）

8,559,280円（令和3年（2021年）度費用）

1,303,400円（令和3年（2021年）度収入）

【目標値】 20%

データ取得方法 交通事業者の事業者報告書、厚沢部町決算による

#### 指標⑤ 厚沢部町国保病院通院向け「移送サービス」の収支率

【現状値】 4.1%（令和3年（2021年）度移送サービス収支率）

2,028,497円（令和3年（2021年）度移送サービス費用）

401,676円（令和3年（2021年）度病院移送サービス費用（無料につき収入は無し））

83,400円（令和3年（2021年）度移送サービス収入）

【目標値】 5%\*

\*移送サービスは、厚沢部町国保病院の送迎に特化しているため行政サービスの性質が強い  
ため、目指す収支率は一般的な地域公共交通の水準よりも低い設定とする。

データ取得方法 交通事業者の事業者報告書、厚沢部町決算による

#### **指標⑥ 公的資金投入額**

【現状値】 33,776,999 円（令和 3 年（2021 年）度費用）\*

【目標値】 施策②～⑥の費用として 33,776,999 円

\*外出支援サービスおよび函館バス補助の合算額

データ取得方法 厚沢部町決算による

#### **指標⑦ 75 歳以上の免許保有率**

【現状値】 45.6%（令和 3 年（2021 年）度末） 【目標値】 40.0%\*

データ取得方法 警察署提供データ（世代別免許保有者）、住民基本台帳による

#### **指標⑧ サイクル&バスライド整備箇所数**

【現状値】 - 【目標値】 3 箇所

データ取得方法 厚沢部町報告による

#### **指標⑨ 地域公共交通利用喚起キャンペーン（わかりやすい路線図及び時刻表の配布数）**

【現状値】 - 【目標値】 2,000 部\*

\*町内の世帯数：1,654 世帯（令和 2 年（2020 年）国勢調査）、事業者数：247 事業所（平成 26 年（2014 年）経済センサス）に配布可能な数

データ取得方法 厚沢部町報告による

#### **指標⑩ 地域公共交通の乗り方講座の開催回数**

【現状値】 - 【目標値】 年間 6 回\*

\*中学校 1 学校・小学校 3 校の特定の学年、自治会・老人会等 2 団体に実施

データ取得方法 厚沢部町報告による

#### **指標⑪ 厚沢部町地域公共交通会議の「調査・研究機能」に関する勉強会開催**

【現状値】 - 【目標値】 年間 2 回

データ取得方法 厚沢部町報告による

## 2. 推進体制

「厚沢部町地域公共交通計画」を推進していくにあたり、これまでに記載したとおり、施策を実行しつつ、評価指標を設定して検証していく。具体的には「厚沢部町地域公共交通会議」において、いわゆる「PDCA サイクル」を意識しながら確認していくことになる。ここでの「PDCA サイクル」は2種類あり、①年度ごとに評価指標を確認して施策ごとの課題・解決策を協議する流れ、②計画期間である5年間の中で施策そのものの有効性を確認する流れである。

本計画策定を受け、各種施策が具体的に実施されていくこととなる。当初の段階では、設定した目標値に施策効果が反映されない場合も多いと思われるが、目標値に使用する評価指標は毎年確認を行う。また、住民の声をヒアリングすることでも課題の抽出を行う。厚沢部町では、毎年、町内各地区で「まちづくり座談会」を実施しており、この場で各種施策への意見を聴取することを想定している。これらの情報を厚沢部町地域公共交通会議において共有し、課題と解決策を議論し、次年度の施策実施の際の参考としていく。

本計画の計画期間は5年間であり、その間も人口構成・産業の状況等、社会情勢は変化を続ける。本計画に基づく諸施策は、持続可能な地域公共交通のあり方を体現するものではあるが、持続可能には、継続的な改善・見直しが必要である。諸施策を5年間実施した結果、目標値の達成度を判断軸として、諸施策の改善・見直しを図ることを推奨する。

### 【年度ごとのPDCAサイクル】

PLAN : 本計画記載の実施スケジュールに基づき、当該年度に実施することを確認する。  
↓  
DO : 各種施策を実施する。  
↓  
CHECK : 目標値に利用する実績や住民の評価を把握し、地域公共交通会議を開催し、次年度に向けた課題を抽出し、解決策を協議する(場合によっては施策内容を変更)。  
↓  
ACTION : 課題解決策を実行する。

### 【本計画期間である5年間のPDCAサイクル】

PLAN : 本計画を策定する。  
↓  
DO : 各種施策を実施する。  
↓  
CHECK : 目標値により、目標達成度を評価する。  
↓  
ACTION : 本計画内容や目標値の見直しを検討し、見直し部分を施策に反映させる。



[図表 評価に関する作業項目の整理]

評価に関する作業項目	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
地域公共交通会議の開催	○	○	○	○	○
目標値に利用する実績の把握	○	○	○	○	○
住民の評価：毎年地区ごとに開催するまちづくり座談会にてヒアリングを実施	○	○	○	○	○
本計画記載の施策について当該年度の実施状況の確認	○	○	○	○	○
目標達成度の評価					○
計画・目標値の見直し					○

## 資料編

### ○厚沢部町地域公共交通活性化協議会設置要綱

平成 19 年 12 月 1 日

訓令第 25 号

改正 平成 20 年 9 月 1 日訓令第 26 号

令和 3 年 3 月 19 日訓令第 12 号

令和 4 年 5 月 16 日訓令第 11 号

#### (目的)

第 1 条 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた、地域の特性・実情に応じた最適な移動手段の提供等を図るための計画(以下「交通計画」という。)の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、厚沢部町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

#### (協議事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通計画の策定及び変更に関する事項
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (6) 協議会の運営方法その他協議会の目的を達成するために必要と認める事項

#### (協議会の構成員)

第 3 条 協議会は、委員 15 名以内をもって組織し、委員は次に掲げる者の中から町長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 副町長
- (2) 一般旅客自動車運送事業者
- (3) 地域住民又は利用者の代表
- (4) 北海道運輸局函館運輸支局長又はその指名する者
- (5) 北海道檜山振興局長又はその指名する者
- (6) 福祉有償輸送に係る関係者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体が指名する者
- (8) 道路管理者又はその指名する者
- (9) 北海道函館方面江差警察署長又はその指名する者

(10) 学識経験者その他協議会が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長は、副町長とする。

3 会長は、協議会を代表し会務を総括する。

4 副会長は、委員の中から会長が指名する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

6 委員は、協議会への出席及び議決権の行使を行う。

7 協議会は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

8 委員は、都合により出席することができないときは、代理の者を出席させることができる。この場合において、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって委員の出席とみなす。

9 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。ただし、会長が適当と認めるときは、協議会を開催することなく、書面による議決を行うことができる。

10 協議会は、原則として公開とする。ただし、公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると会長が判断した場合には、非公開で行うものとする。

11 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して資料を提出させ、又は協議会への出席を依頼し、助言を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第6条 協議会において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第7条 協議会の庶務を処理するため、政策推進課に事務局を置く。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会に関する事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成19年12月1日から施行する。

附 則(平成20年訓令第26号)

この要綱は、平成20年9月1日から施行する。

附 則(令和3年訓令第12号)抄

(施行期日)

1 この訓令は、令和3年4月1日から施行する。

附 則(令和 4 年訓令第 11 号)

(施行期日)

- 1 この訓令は、公布の日から施行する。

(委員に関する経過措置)

- 2 この訓令の施行の際現に改正前の厚沢部町地域公共交通会議設置要綱第 3 条第 1 項の規定により委嘱されている委員は、改正後の厚沢部町地域公共交通活性化協議会設置要綱第 3 条の規定により委嘱された委員とみなす。

(委員の任期の特例)

- 3 前項の規定により改正後の厚沢部町地域公共交通活性化協議会設置要綱第 3 条の規定により委嘱された委員とみなされた者の任期及びこの訓令の施行後同条の規定により新たに委嘱され、又は任命された委員の任期は、同要綱第 4 条の規定にかかわらず、委嘱又は任命の日から令和 5 年 1 月 31 日までとする。

○厚沢部町地域公共交通活性化協議会構成員名簿

(第3条関係)

	所属団体	所属団体 役 職	氏 名	会議役職
(1) 厚沢部町副町長	厚沢部町	副町長	佐藤 正秀	会 長
(2) 一般旅客自動車 運送事業者	有限会社マルジュ ウ高田	代表取締役	高田 一弥	
	函館バス株式会社	所長代理	寺澤 清彦	
	あっさぶ介護サー ビス	管理者	山田 小百合	
(3) 地域住民又は利 用者の代表	町内会連絡協議会	会長	笹谷 勝博	副会長
(4) 北海道運輸局函 館運輸支局長又はそ の指名する職員	北海道運輸局	函館運輸支局 首席運輸企画 専門官	酒井 周一	
(5) 檜山振興局長又 はその指名する職員	檜山振興局	地域政策課長	山本 勝博	
(6) 福祉有償運送に 係る関係者	厚沢部町社会福祉 協議会	会長	山畔 清悦	
(7) 一般旅客自動車 運送事業者の事業用 自動車の運転手が組 織する団体	函館地区交通運輸 産業労働組合協議 会	事務局長	大岩 伸一	
(8) 道路管理者又は その指名する者	渡島総合振興局函 館建設管理部	事業室道路課 長	日下 和雅	
(9) 北海道函館方面 江差警察署長又はそ の指名する者	北海道警察	厚沢部駐在所 長	和田 一志	
(10) 学識経験者その 他協議会が必要と認 める者	厚沢部町福祉委員 協議会	会長	近藤 良信	

事務局	厚沢部町	政策推進課長	安田 光	行政機関 (事務局)
		政策推進係長	木口 孝志	
		政策推進係	蛭名 拓斗	

アドバイザー	事業創造(株)	代表取締役社長	大山 詠司	
	(株)T.Oパートナーズ	代表取締役筆頭代表	為国 孝敏	学 識 経験者

オブザーバー	厚沢部町	保健福祉課長	森 理生	
		保健福祉課長補佐	木村 千律	



---

# 厚沢部町地域公共交通計画

発行／令和 5 年 2 月

厚沢部町役場政策推進課

〒043-1113 北海道檜山郡厚沢部町新町 207 番地

TEL:0139-64-3312

Mail:s-seisaku@town.assabu.lg.jp

URL:<https://www.town.assabu.lg.jp>