乙部町地域公共交通計画

令和5年3月

乙部町地域公共交通会議

乙部町

はじめに

このたび、2023 年度（令和 5 年度）から 2027 年度（令和 9 年度）までを目標年度とする「乙部町地域公共交通計画」を策定いたしました。

この計画は、持続可能で町民の皆様にとって利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的とし「“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築」を基本方針として策定したもので、様々な課題を解決するための方向性や具体的な施策を示しました。

人口減少・高齢化などの要因から、免許返納後の移動手段の確保や、バス利用者の減少など、公共交通に関する課題は山積している状況にあります。
一方、通院や買い物など生活交通への利便性を求める声も高まってきおり、公共交通の維持・充実の重要性はますます高まっております。

また、令和3年6月に発生した国道229号の岩盤崩壊以来、公共施設や病院などとの往来に多大な影響を受けている状況にあり、開通時期については未だに見通せていない状況から、よりきめ細かなサービスの運用も求められております。

将来においても、乙部町で安心して暮らし続けられる公共交通施策の展開のため、この計画を通じて地域公共交通サービスの構築を進めてまいりますので、乙部町の取り組みに対しまして、ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年3月

乙部町長　寺　島　　努

【乙部町地域公共交通計画　目次】

1．計画の策定にあたって----------1
1-1．計画の目的----------1
1-2．計画の位置づけ----------2
1-3．計画の区域----------3
1-4．計画期間----------3

2．上位・関連計画の整理 ---------- 4
2-1．関係法令----------4
2-2．上位・関連計画 ----------9
2-3．上位関連計画等と本計画の関係性---------- 13

3．地域特性及び公共交通の状況、ニーズの整理 ---------- 14
3-1．地域特性の整理---------- 14
3-2．地域公共交通の運行状況等の整理---------- 22
3-3．町民の地域公共交通に対するニーズ ---------- 35

4．公共交通における重点課題の整理----------38
4-1．重点課題の整理---------- 38
4-2．本町内を運行する公共交通に求められる役割---------- 41

5．乙部町地域公共交通計画の基本方針及び方向性 ----------42
5-1．基本方針---------- 42
5-2．方向性---------- 42
5-3．乙部町の地域公共交通網の将来像---------- 44

6．方向性に基づく各種公共交通施策と実施主体----------45
6-1．各方向性を実現するための公共交通施策 ---------- 45
6-2．個別事業の概要と実施主体 ---------- 47

7．施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価 ----------53
7-1．施策推進スケジュール ---------- 53
7-2．施策の進捗確認と評価 ---------- 55

8．今後について ---------- 61
8-1．計画推進体制---------- 61
8-2．今後のスケジュール ---------- 63

1. 計画の策定にあたって

1-1. 計画の目的

(1)公共交通に関する社会情勢の整理

我が国は、モータリゼーションの発達により自家用車を利用するライフスタイルが広く浸透してきました。特に人口が少なく、従来の公共交通の便が極端に悪い地方部では、より自家用車での利用が便利になるように、道路が整備され、広い駐車場を備えた公共施設や大型小売店舗等、生活を支える施設の郊外化が進んできました。また、自家用車を利用できない人のためにバス等の公共交通ネットワークが形成されてきました。

ところが昨今、少子高齢化による人口減少社会が急激に進み、地方部では都市部への人口流出に歯止めがかからず、過疎化に拍車がかかったことにより、従来の地域経済を支えてきた産業や商業が衰退してきました。このことから、住民の移動を支えてきた地域の公共交通も、存続の危機に直面してきました。

平成12年に路線バスの規制が緩和され、路線の新設・改廃が自由化されたため、不採算路線の撤退が相次ぎ、生活の代替手段として市町村が運営する生活路線バス(いわゆる過疎バス)が、全国的に広がってきました。とはいえ、地域の公共交通をめぐる環境は、年々厳しさを増してきたため、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(通称、活性化再生法)」が施行され、交通事業者と住民、行政等が参加する法定協議会を設置して、地域の公共交通に関する課題を共有し、解決と確保・維持に向けた話し合いを行う仕組みが作られました。

昨今、高齢者人口の増加に伴い、自動車運転免許証の返納が増加しており、免許返納後の移動手段の受け皿の確保が重要となってきましたが、地方部では、人口減少の本格化、交通事業者における運転手不足の深刻化などに伴い、公共交通の維持が容易な状況とは言えません。そこで、従来の活性化再生法が改正され、令和2年11月27日に施行されました。改正された法律では、人口減少や労働力不足が本格化する地方部における移動手段を確保していくために、次のような考え方が示されました。

① 地域ごとにバス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
② その際、最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
③ ①と②について、地方公共団体が中心となって、取り組める制度を充実・強化していく。

以上のような考え方に基づいた「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。

(2)計画策定の背景と目的

乙部町は、渡島半島の西部、檜山振興局管内のほぼ中央部に位置しており、西側が日本海、東側が山地に挟まれているため、町内の可住地面積は1割以下に過ぎません。

町民は、海岸に沿って走る国道 229 号線沿線を中心に限られた土地に集落が形成されています。国道を走る函館バスの「桧山海岸線」が現在まで公共交通の主力を担ってきましたが、町民ニーズに対応した地域交通として、国保病院へ通院するための患者輸送バスを運行して来ました。

また、令和 3 年度からは、江差高校へ通う生徒の帰宅の便と、豊浜・姫川方面から市街地への便を確保するために、乗り合いタクシーの運行を始めています。なお、令和 3 年 6 月 6 日に国道 229 号で豪雨によるがけ崩れが発生したため、桧山海岸線は迂回ルートに変更されています。

このような状況のもと、令和 4 年度をスタートとする乙部町まちづくり計画では、「安全で安心して暮らせるまちづくり」や「心豊かで健やかに生涯暮らせるまちづくり」を基本的施策に掲げ、具体的な内容として日常生活に不可欠な移動手段の確保を打ち出しています。

乙部町では、自家用車利用者が多くを占めてはいますが、高齢者を中心として運転免許証を持たない方、運転免許証の自主返納を考えておられる方の交通手段や、町外移動をされている高校生の交通手段の確保等が、喫緊の課題となってきました。

すなわち、高齢者を主とした町民の生活交通の確保や、本町に住み続けられる環境づくりの必要性など、潜在的なニーズへの対応も含め、まちづくりの装置としての交通手段について具体的な取り組みを推進していく必要性に迫られております。

このことから、乙部町にとって相応しく、乙部町らしいをテーマに、乙部町の移動資源を有効に活用した、町民の生活を支えるインフラとして、持続可能で町民にとって利便性の高い交通システムの構築を行うことを目的に「乙部町地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画の位置づけ

乙部町地域公共交通計画は、以下の3つの役割を持つ計画として策定します。

(1)法律に基づく計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年5月制定)に基づく計画として策定します。

(2)まちづくりの一環としての公共交通マスタープラン

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、上位計画である乙部町まちづくり計画や第2期乙部町まち・ひと・しごと創生総合戦略、乙部町強靭化計画などの関連計画との整合を図り、公共交通に係る事項を位置付ける「公共交通マスタープラン」として策定します。

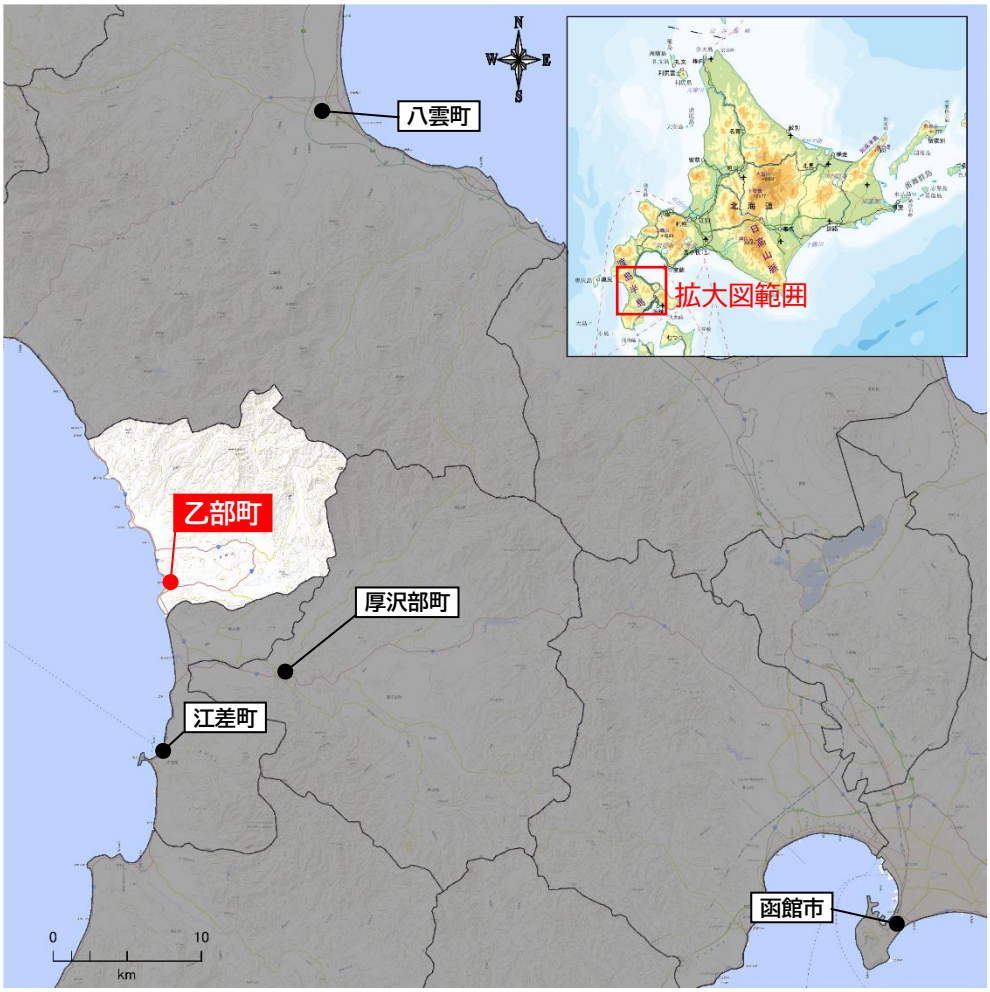
(3)多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、町民、地域団体、交通事業者など、多様な主体が参加、連携して進める必要があります。本計画は、それらの主体が同様の目標、方針のもとで取り組むための共有ビジョンとして策定します。

1-3. 計画の区域

計画区域は、乙部町全域とします。

なお、隣接町である江差町は、本町の生活圏となっており、また、医療圏などでは本町を含む南北海道定住自立圏の中心市である函館市までの移動も見られることから、施策展開に当たっては、必要に応じて、近隣市町とも連携し、取り組みます。



地理院地図を使用して作成

図 1-1 乙部町位置図

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[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。

2. 上位・関連計画の整理

2-1. 関係法令

(1)交通政策基本法(平成 25 年 12 月施行)

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、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 2-1 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 ・少子化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、交通の安全の確保
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（計画の位置づけ）

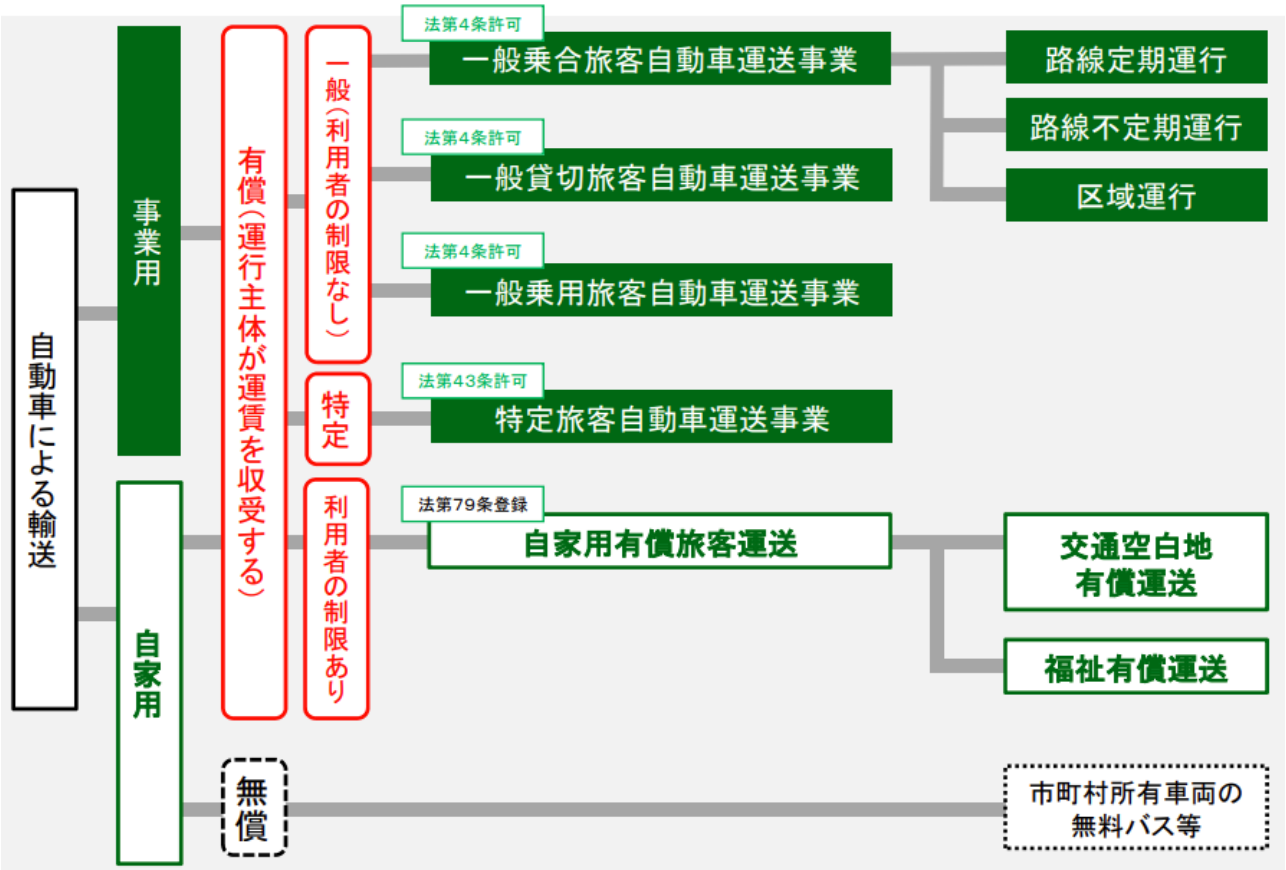
・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

(2)道路運送法(昭和 26 年 6 月施行、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。

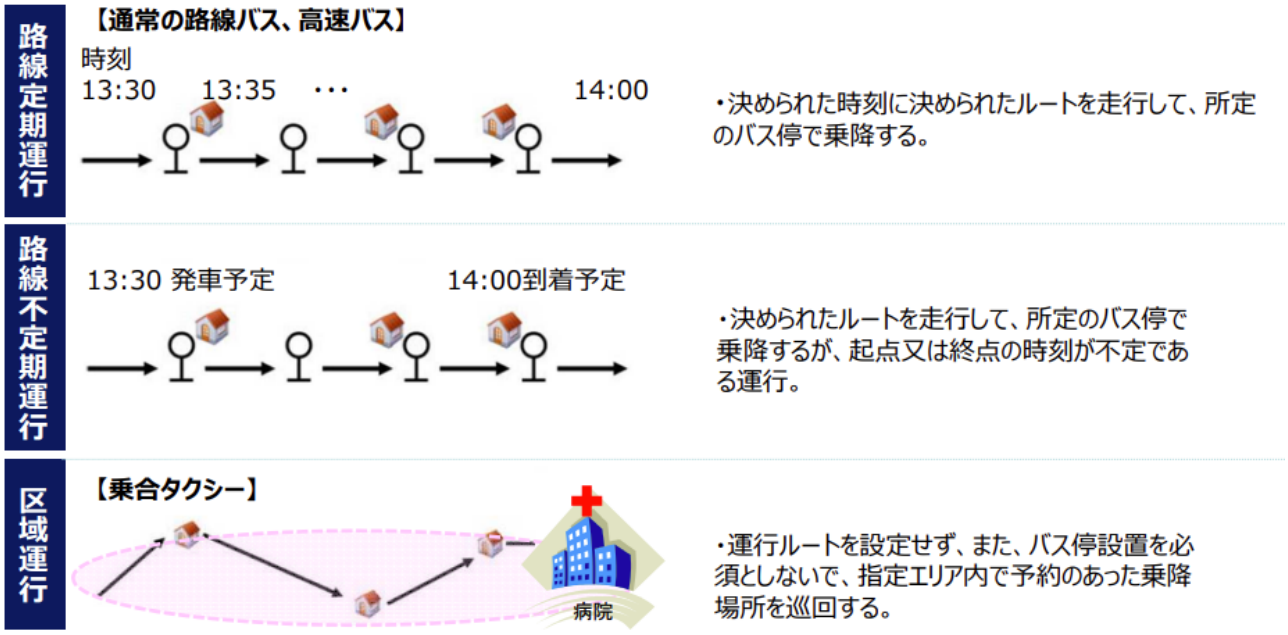
表 2-2 道路運送法の概要

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 2-1 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 2-2 一般乗合旅客自動車運送事業のイメージ

（3）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 5 月施行、令和 2 年 11 月一部改正）

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

表 2-3 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

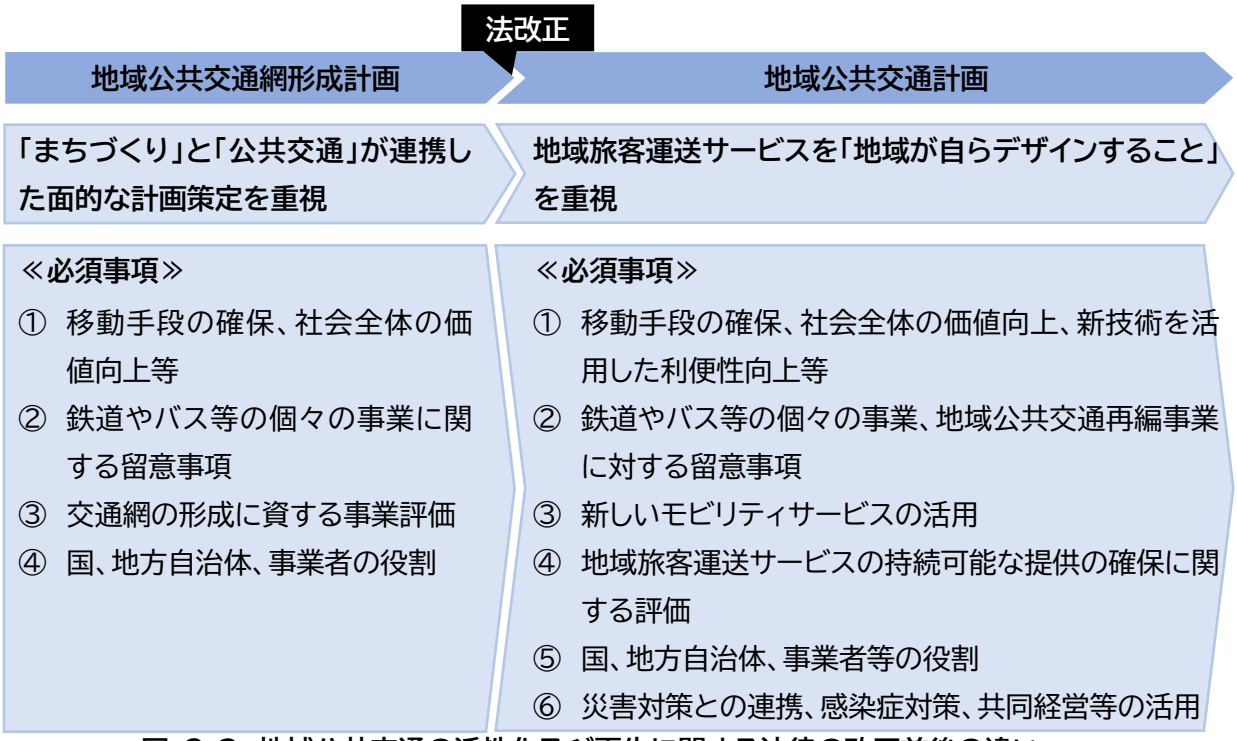


図 2-3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正前後の違い

Positioning（計画の位置づけ）

・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

2-2. 上位・関連計画

(1)上位計画

本町の上位計画である「乙部町まちづくり計画」では、公共交通の位置づけとして、高齢者や交通弱者が生活移動を行う上で、不可欠な移動手段の確保を挙げています。

表 2-4 乙部町まちづくり計画の概要

項目	内容
計画期間	令和 4(2022)年度から令和 13(2031)年度
まちづくりの基本方針	豊かで安全・安心な町-おとべ
基本的施策	①活力ある産業を育むまちづくり ②快適で誰もが住みやすいまちづくり ③安全で安心して暮らせるまちづくり ④心豊かで健やかに生涯暮らせるまちづくり ⑤人を育て豊かな心を培うまちづくり ⑥町民と行政が連携・協働したまちづくり
本計画に関係する内容	第3節安全で安心して暮らせるまちづくり 2 交通安全対策の推進 ≪現状と課題≫ 高齢者運転対策については、公共交通網が十分ではなく、高齢者にとって日常生活に不可欠な移動手段となっており、運転免許証の自主返納者の移動手段の確保が地域の課題となっている。 第4節 心豊かで健やかに生涯暮らせるまちづくり 1 健康づくり・保健・医療の充実 ■主要な施策(3)医療体制の充実 ⑤町民の通院のための交通手段の確保に努める。 3 高齢者福祉の充実 ≪現状と課題≫ 老人ホームやグループホームなどへの入所を希望する高齢者もいる一方で、住み慣れた地域・家で老後を過ごしたいと考える高齢者も少なく、見守り体制、交通弱者支援など、地域住民がともに支えあう地域づくりが重要となっている。

d

Positioning（計画の位置づけ）

・安全で安心して暮らせるまちづくり
-高齢者にとっての日常生活に不可欠な移動手段

・心豊かで健やかに生涯暮らせるまちづくり
-交通弱者支援としての交通手段の確保

(2)その他関連計画

1)本町における関連計画

本計画における本町の関連計画としては、「第 2 期まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「乙部町過疎地域持続的発展市町村計画」などの 4 計画が挙げられ、各関係計画における公共交通の位置づけとしては、「まちづくり」及び「福祉」の分野において、地域の交通資源を最大限に活用し住民生活を支えることに加え、地域での生活に欠かせない移動に関する支援等の体制整備を挙げています。

また、「観光」分野においては、檜山管内の各町で連携し、周遊観光が可能な交通体系の構築を挙げています。

表 2-5 本町における関連計画の整理

計画名・年次	分野	記載内容
○第 2 期乙部町まち・ひと・しごと創生総合戦略 -令和 2(2020)年度から令和 6(2024)年度 ○乙部町過疎地域持続的発展市町村計画 -令和 3(2021)年度から令和 7(2025)年度	まちづくり	・公共交通の利用促進のため、通学バス定期券の購入費を助成 ・公共交通会議を設置し、地域課題の把握やニーズ調査を実施 ・バス路線の空白時間など、交通弱者の対策を検討 ・地域公共交通計画を策定し、地域の交通資源を最大限に活用して住民の生活を支える
○第 2 期乙部町まち・ひと・しごと創生総合戦略 -令和 2(2020)年度から令和 6(2024)年度 ○第 8 期高齢者保健福祉計画 ・介護保険事業計画 -令和 3(2021)年度から令和 5(2023)年度 ○第 6 期乙部町障がい福祉計画 ・第 1 期障がい児福祉計画 -令和 3(2021)年度から令和 5(2023)年度 ○乙部町強靭化計画 -平成 30(2018)年度から令和 5(2023)年度	福祉	・患者輸送バスの運行を行い、安心して受診できる体制を整備 ・スクールバスの運行や給食費の助成などを行い、保護者の負担軽減につながる環境整備 ・老人福祉バスの運行 ・障害のある人が必要なサービスを利用しながら、地域で生活することができるよう、地域での生活に欠かせない移動に関する支援等の体制整備に取り組む ・町民の通院のための交通手段の確保に努める
○第 2 期乙部町まち・ひと・しごと創生総合戦略 -令和 2(2020)年度から令和 6(2024)年度	観光	・檜山管内各町の連携を図りながら周遊観光を推進

Positioning（計画の位置づけ）

・地域の交通資源を最大限に活用し住民生活を支える
・地域での生活に欠かせない移動に関する支援等の体制整備
・檜山管内の各町で連携し周遊観光が可能な交通体系の構築

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 2 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 2-6 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(2016)年度 から令和 7(2025)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 30(2018)年度 から令和 12(2030)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 2 次南北海道定住自立圏共生ビジョン -令和元(2019)年度 から令和 5(2023)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

＜北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ＞

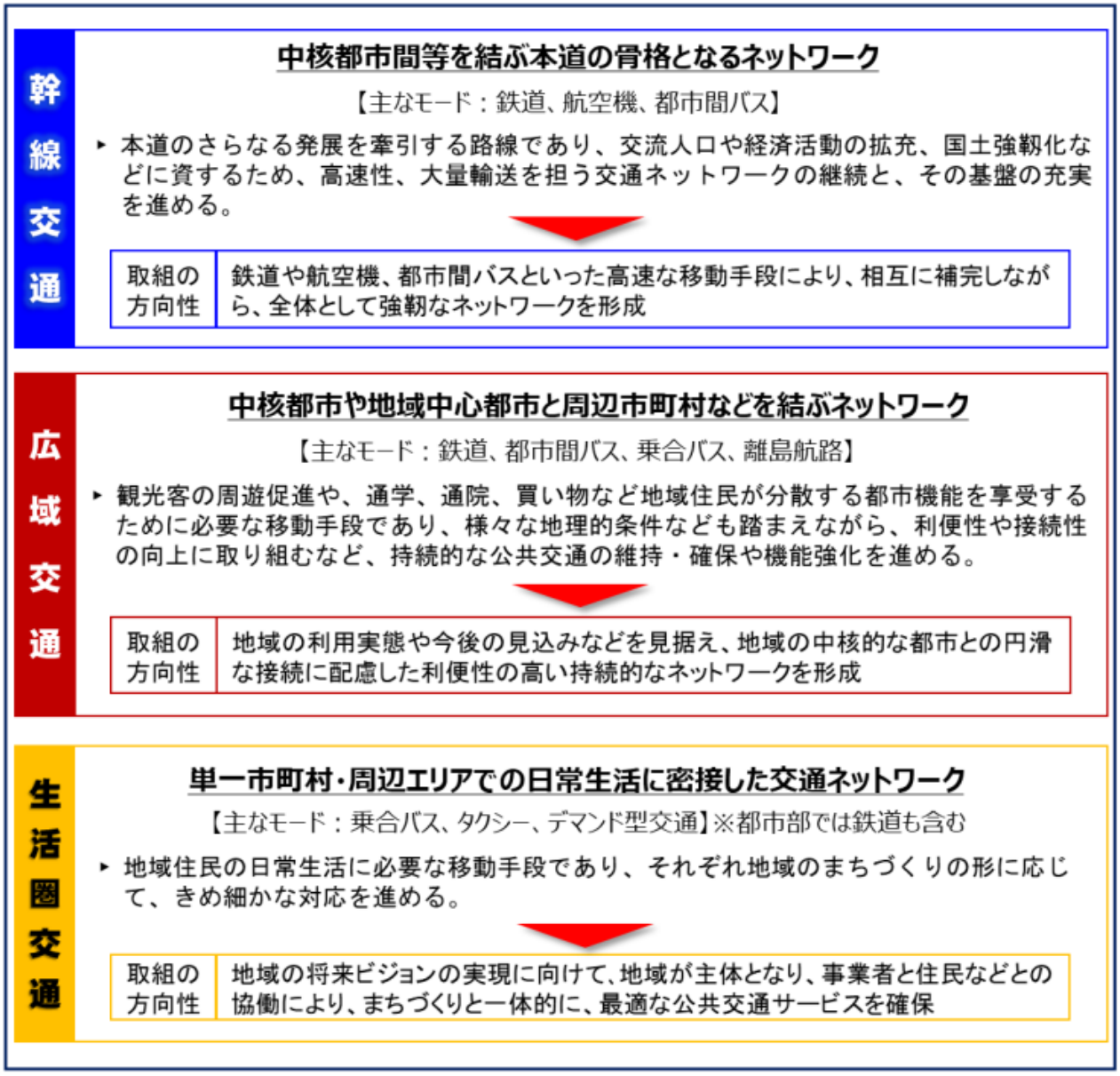


図 2-4 北海道交通政策総合指針で示される北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

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

2-3. 上位関連計画等と本計画の関係性

本計画は、「乙部町まちづくり計画」を上位計画として、「人口構造の変化等に対応して、より良い地域公共交通の実現」を目指していくための計画です。

また、公共交通は、まちづくりの基盤であり、かつ町民のより良い生活を実現していくため、福祉分野及び教育分野等との連携を図るとともに、本町を来訪する観光客等の移動の足としても活用されるよう、観光分野との連携も図りながらよい良い地域公共交通網の構築を推進していきます。

一方で、地域公共交通は、本町内で完結するものではなく、町民の生活移動の実態を踏まえ、近隣市町や広くは札幌市や本州などとの繋がりも考慮しながら、維持・確保していくことが望まれることから、国や北海道が策定した関係計画等とも連動した計画策定を行い、幅広い関係者間で情報共有や事業の推進を行うこととします。

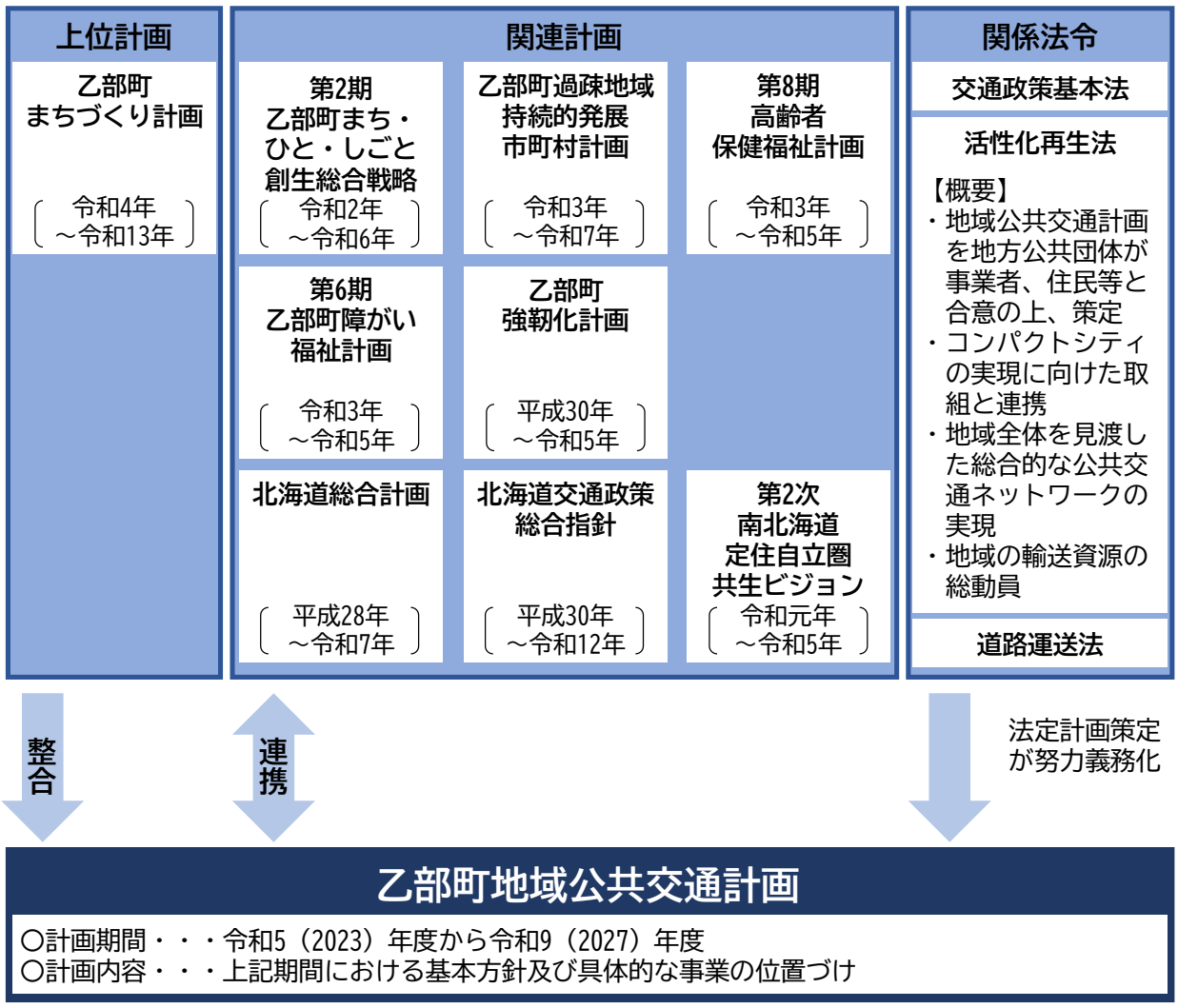


図 2-5 上位関連計画等と本計画の関係性

3. 地域特性及び公共交通の状況、ニーズの整理

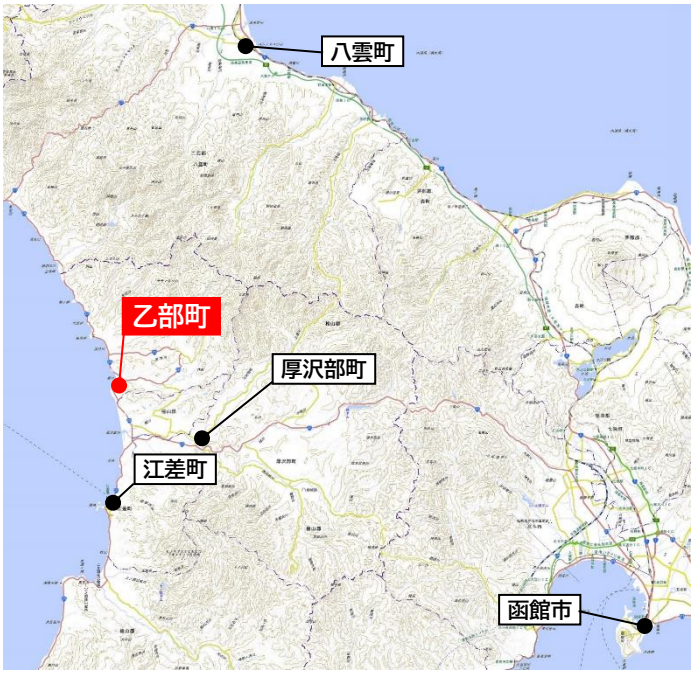
3-1. 地域特性の整理

(1)本町の概況

1)位置・気候

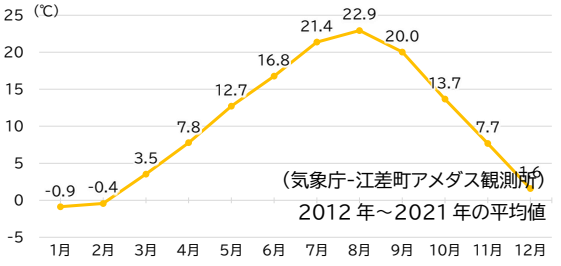
本町は渡島半島の西部、檜山振興局管内のほぼ中央部に位置しており、南は江差町、北は八雲町に接し、西は日本海に面し、東は厚沢部町及び渡島山脈を境に八雲町に隣接しています。地域は、東西18km、南北17km、総面積は162.59km^{2}となっています。

また気候は、北海道南部に位置していることや、日本海を北上する対馬暖流の影響を受け、比較的温暖な気候です。初霜は11月上旬で冬期間は北西の強い季節風に見舞われ、積雪は平均的に0.5～1.2mと少ない傾向にありますが、近年は大雪の日が多くなっています。



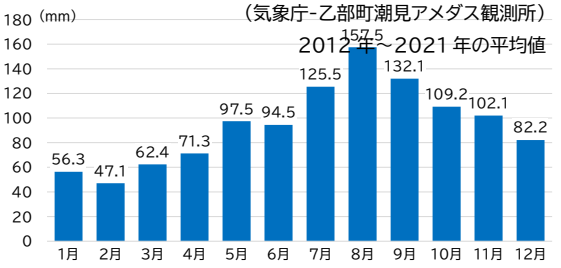
出典:国土地理院

図 3-2 乙部町位置図



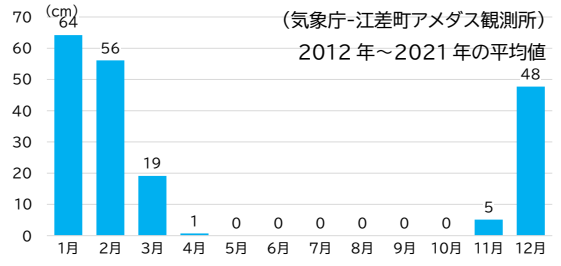
出典:気象庁

図 3-1 月平均気温



出典:気象庁

図 3-3 月別降水量



出典:気象庁

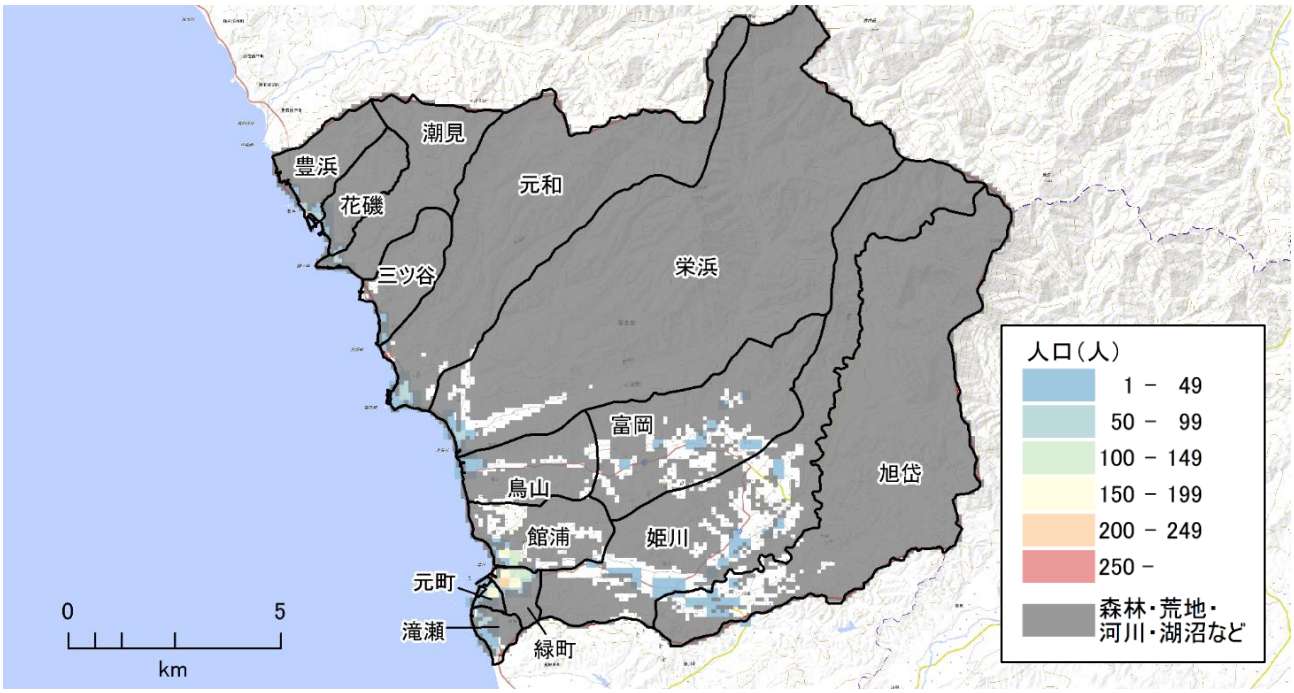
図 3-4 月別降雪合計値

2)地理的特性

本町の地理的特性として、「森林」及び「荒地」、「河川及び湖沼」の面積が本町全体面積の 9 割以上を占め、田畑や居住に活用可能な面積は 1 割以下となっています。

居住地等の利用可能な土地は、市街地部のほか、「富岡・姫川・旭岱」などの農村部に加え、国道 229 号沿線の海岸線に限られた地域において、利用可能な土地が点在しており、特に漁業などを中心に生計を立ててきた海岸線においては、限られた土地に集落が密集する形で形成されてきました。

このような中で、本町の公共交通網は、集落が密集する国道 229 号沿線の海岸線を中心に、函館バス路線が運行されており、一方で人口が散居形態となる農村部においては、本町独自の取組として患者輸送バスの運行により、町民の生活移動の確保にあたってきました。



出典:H27 国勢調査(総務省統計局)、国土数値情報(国土交通省)

図 3-5 土地利用の状況

表 3-1 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	11.9	7.2%
森林	多年生植物の密生している土地	146.4	88.9%
荒地	荒地・がけ・岩等で旧土地利用データが荒地の土地	3.7	2.2%
建物用地	住宅地・市街地等で建物が密集している土地	1.1	0.7%
その他用地	運動競技場、空港、競馬場・野球場・学校・港湾地区・人工造成地の空地等の土地	0.7	0.4%
河川及び湖沼	人工湖・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	0.8	0.5%
	合計	164.7	100.0%

出典:国土数値情報(国土交通省)

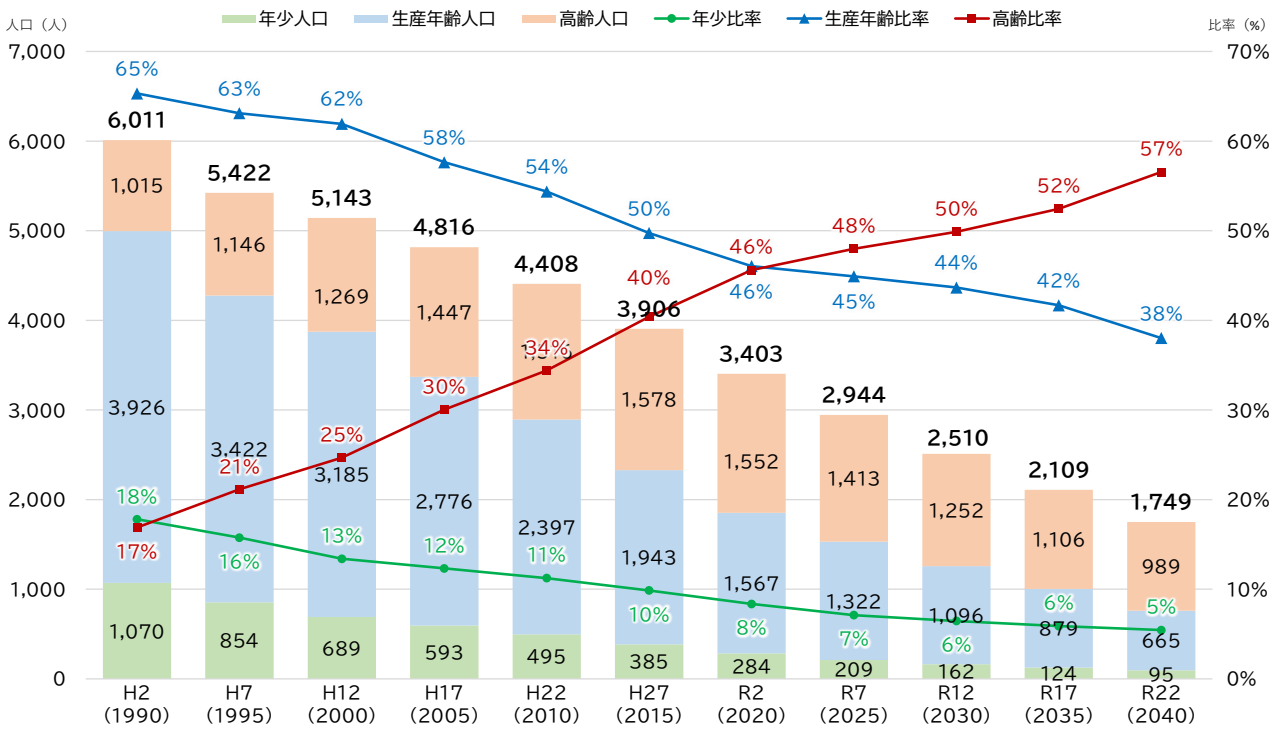
(2)人口推移及び分布

1)人口及び高齢者人口の推移

本町の人口は、平成2年から令和2年までの30年間で6，011人から3，403人と約4割の減少となっており、年齢区分別の人口では、年少比率(15歳未満人口)が約 7 割(-786 人)、生産年齢比率(15歳から64歳人口)が約 6 割(-2,359 人)の減少となっている一方で、高齢比率(65歳以上人口)は約 5 割(+537 人)の増加となっています。

このことから、これまで各家庭等で年少人口や高齢人口を送迎する役割を担ってきた、生産年齢人口の負担がこれまで以上に増加するほか、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ことが想定されます。

また、将来的な人口推移をみると、年少人口や生産年齢人口のみならず、高齢人口も減少していくことが予想されており、需要に見合った交通モードへの転換も併せて検討することが必要となります。



出典:H2～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 3-6 人口推移

Problem（現状・問題点）

・人口減少及び少子高齢化の継続

Keyword（課題）

・家族間送迎の負担軽減策の検討
・人口減少下における需要に見合った交通モードの導入検討

2)居住分布の整理

本町内の人口分布を小地域別に整理すると、市街地(滝瀬・元町・緑町・館浦)においては、人口密度も高く、集積している状況です。一方で、郊外部おいては、人口密度が低い地域が散見され、高齢化率も 50%を超える地域が見られます。

このような状況は、今後の人口変動の状況を踏まえると、さらに散居形態が進行することが想定され、郊外部を中心に、生活移動(買い物・通院等)のより一層の利便性向上を図っていくことが必要となります。

表 3-2 小地域別人口

地区名	人口（人）	人口密度（人/km²）	15 歳未満（人）	15～64 歳（人）	65 歳以上（人）	高齢化率
滝瀬	337	352.2	40	169	128	38%
元町	322	990.8	25	167	130	40%
緑町	1,027	879.1	103	532	392	38%
館浦	509	109.3	53	240	216	42%
姫川	128	5.7	8	39	81	63%
旭岱	78	2.6	6	36	36	46%
富岡	29	2.3	0	16	13	45%
鳥山	87	18.1	3	41	43	49%
栄浜	169	3.5	14	83	72	43%
元和	214	9.8	8	59	147	69%
三ツ谷	62	18.2	0	16	46	74%
潮見	56	8.5	4	23	29	52%
花磯	193	68.8	14	78	101	52%
豊浜	192	59.0	6	68	118	61%
合計	3,403	20.9	284	1,567	1,552	46%

出典:R2 国勢調査(総務省統計局)

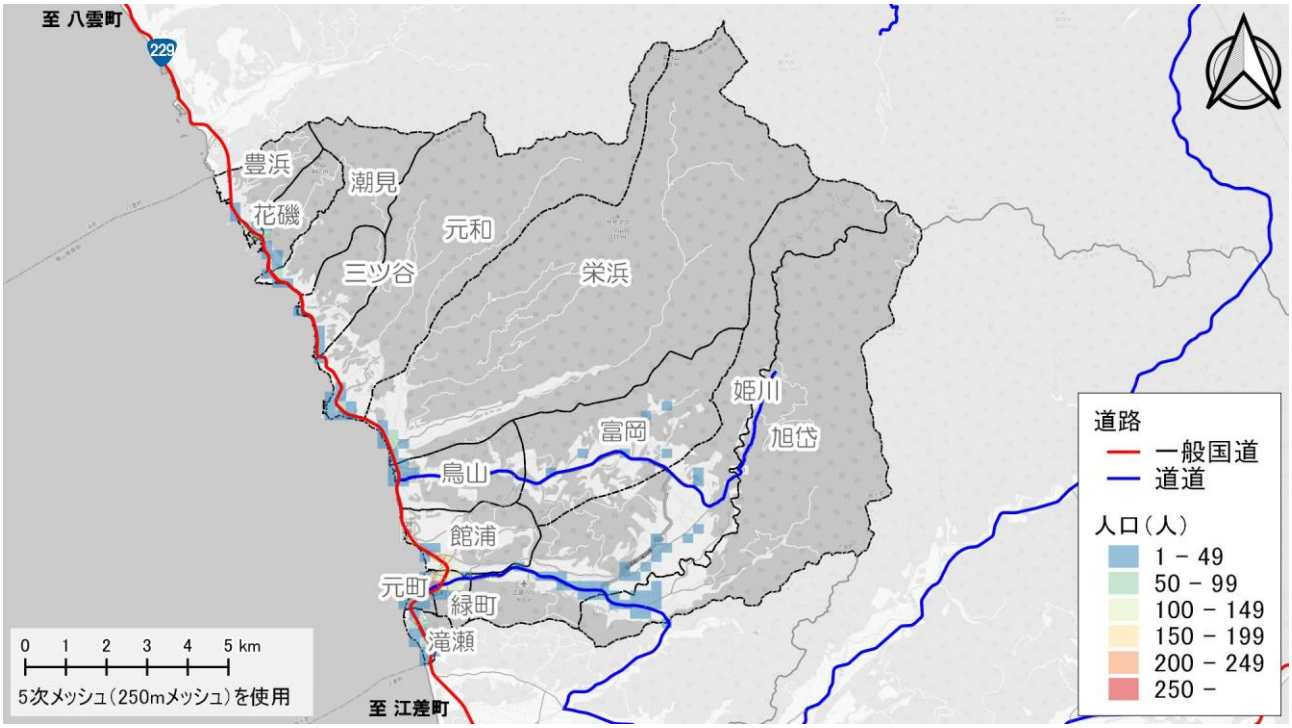
Problem（現状・問題点）

・郊外部における人口低密度な居住形態（散居形態）
・将来的な人口変動を踏まえると、より一層散居形態が進行するおそれ

Keyword（課題）

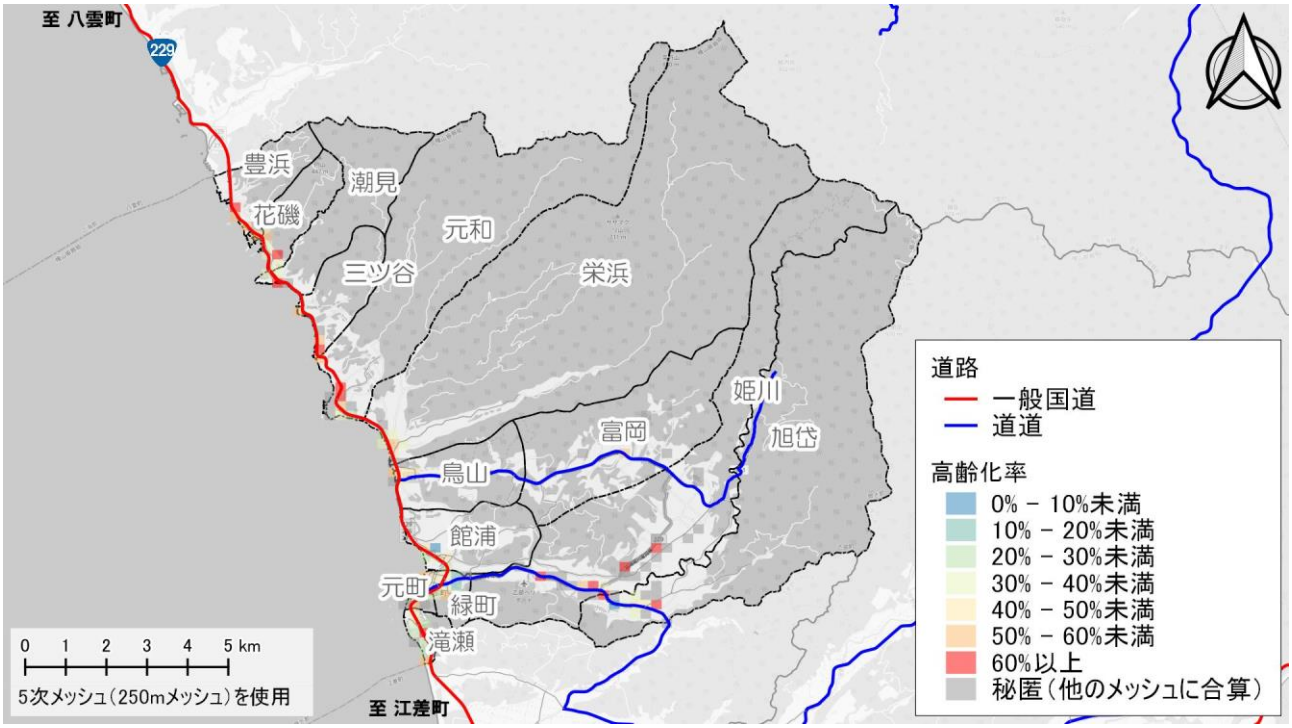
・郊外部を中心に、生活移動（買い物・通院等）のより一層の利便性向上が必要

【参考図-人口分布及び高齢化率】



出典:H27 国勢調査(総務省統計局)、4 次メッシュ(500m メッシュ)を使用

図 3-7 人口分布



出典:H27 国勢調査(総務省統計局)、4 次メッシュ(500m メッシュ)を使用

図 3-8 高齢化率

【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をされており、P.15 や P.16 に示した内容は令和 2 年国勢調査結果が活用な状況ですが、P.17 に示すメッシュ単位の人口及び P.20 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。

(3)免許非保有者の分布(推定)

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(免許非保有者)を推計したところ、運転免許非保有者数が多い地区は、人口数が多い市街地部に当たる地区が多く該当する結果です。また、運転免許非保有者割合が本町全体の平均値を上回る地区として「姫川」及び「元和」、「三ツ谷」といった市街地外の地域で、自動車運転免許証を保有しない割合が高い傾向にあります。

表 3-3 自動車運転免許証保有状況(推定)

地区名	人口(人)	運転免許保有者数(人)	運転免許非保有者数(人)	運転免許保有者割合	運転免許非保有者割合
滝瀬	337	219	118	65.0%	35.0%
元町	322	203	119	63.0%	37.0%
緑町	1,027	655	372	63.8%	36.2%
館浦	509	317	192	62.3%	37.7%
姫川	128	73	55	57.0%	43.0%
旭岱	78	52	26	66.7%	33.3%
富岡	29	19	10	65.5%	34.5%
鳥山	87	58	29	66.7%	33.3%
栄浜	169	107	62	63.3%	36.7%
元和	214	102	112	47.7%	52.3%
三ツ谷	62	36	26	58.1%	41.9%
潮見	56	35	21	62.5%	37.5%
花磯	193	124	69	64.2%	35.8%
豊浜	192	124	68	64.6%	35.4%
合計	3,403	2,133	1,270	62.1%	37.9%

【注記:自動車運転免許証非保有者の推定方法について】

① 年齢別自動車運転免許証保有者数(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 本町各地区の年齢別人口(データ C)に年齢別自動車運転免許証保有者割合(データ B)を乗じて、地区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 本町各地区の年齢別人口(データ C)から地区別年齢別自動車運転免許証保有者数(データ D)を差し引くことで、地区別年齢別自動車運転免許証非保有者数(データ E)を算出

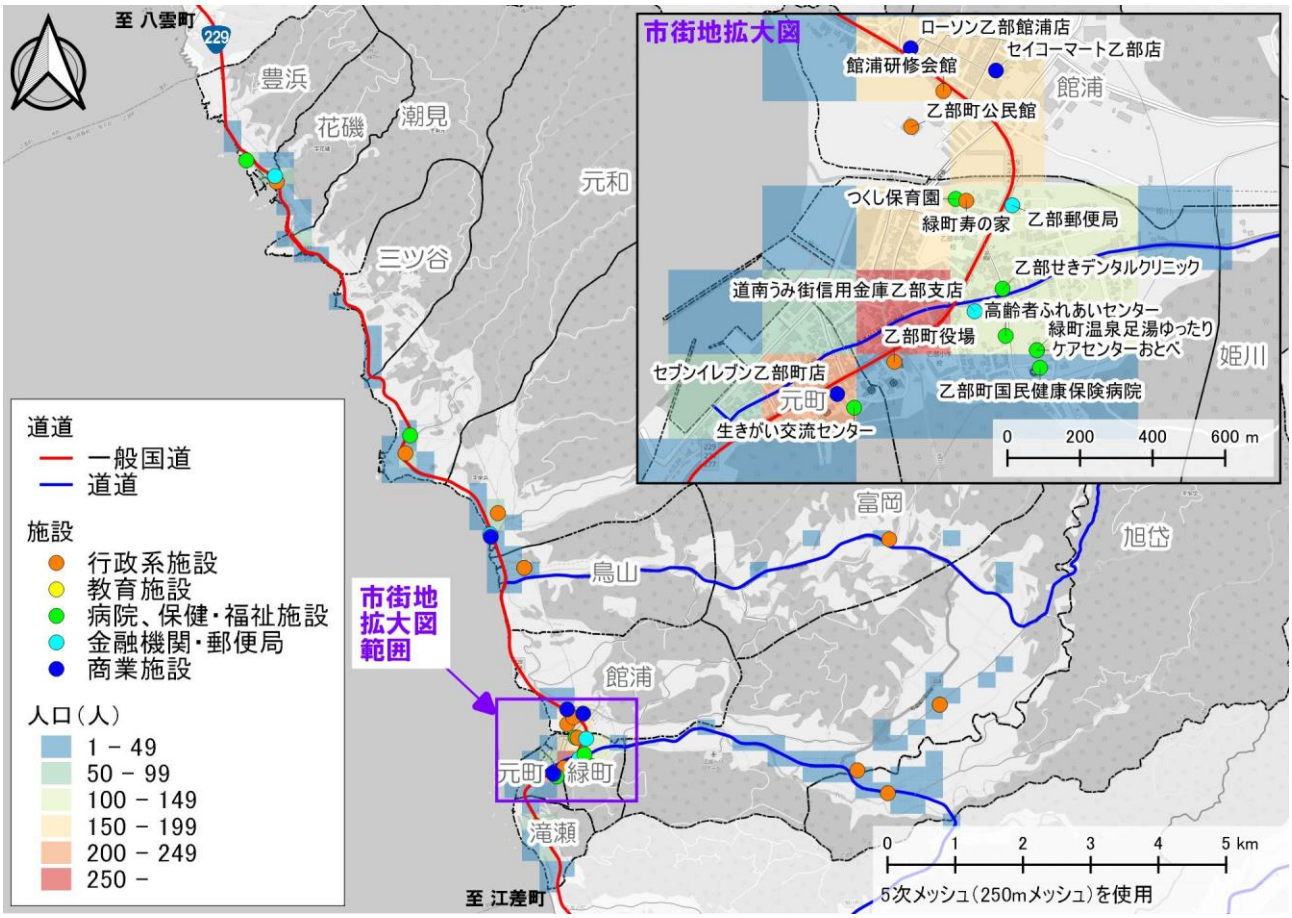
【③の算出式】

データ C − データ D = データ E

(4)主要施設等の分布

本町内の生活関連施設(商業・医療・公共施設)の多くは、市街地(滝瀬・元町・緑町・館浦)に集積しており、町内各地区から市街地まで移動する必要があります。一方で、買い物目的での移動については、水曜日及び土曜日においては、コープさっぽろの「おまかせ便カケル」が運行していますが、市街地及び海岸線沿いでの提供となっており、山側の郊外部においては、買い物等で自由に移動できる交通手段の確保が課題となっています。

また、本町内には中規模以上の商業施設が立地しておらず、また高校生の通学の主は、江差高校となっています。この関係から、本町から江差町柳崎地区までの利便性の高い移動手段の確保も課題となっています。



出典:H27 国勢調査(総務省統計局)、4 次メッシュ(500m メッシュ)を使用

図 3-9 都市機能施設分布

Problem(現状・問題点)

・生活関連施設が市街地に集積
・宅配販売は、市街地及び海岸線沿いのみの提供
・商業施設や医療施設が集積する江差町柳崎地区までの移動ニーズへの対応

Keyword(課題)

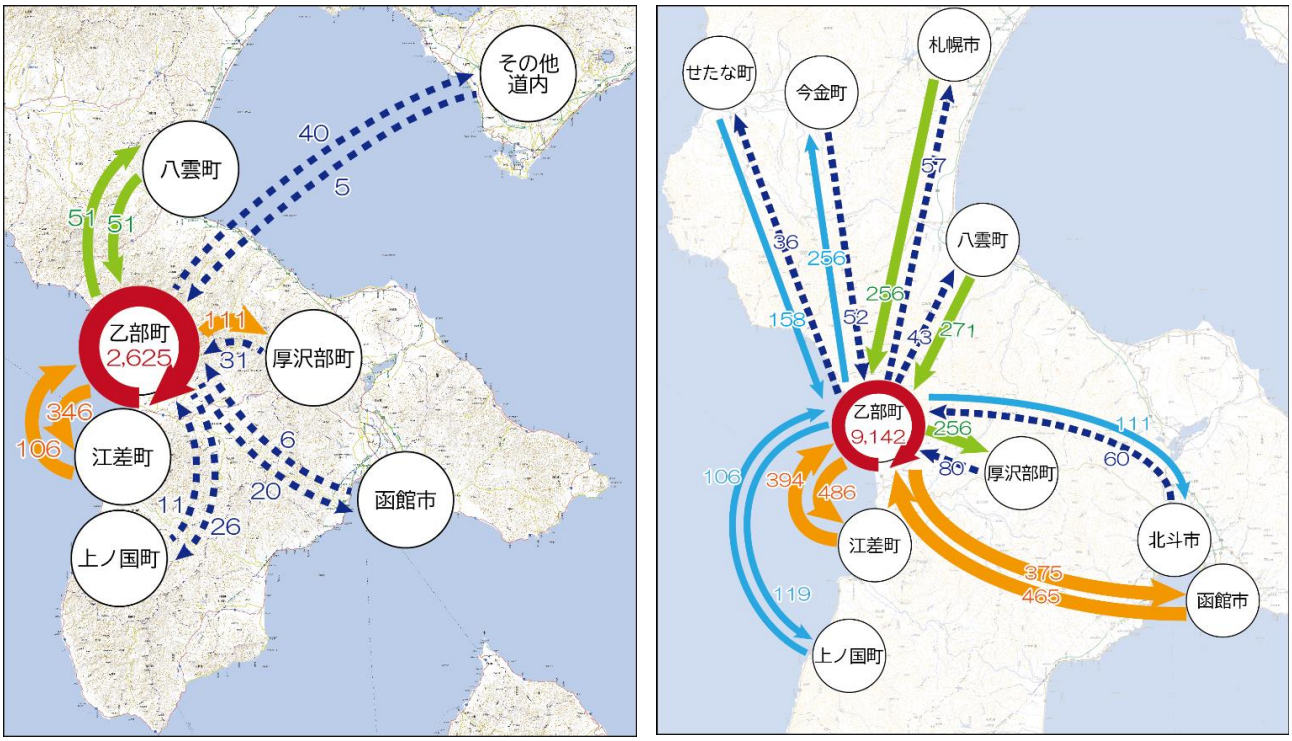
・山側の郊外部における生活移動を自由にできる環境整備が必要
・本町から江差町柳崎地区までの利便性の高い移動手段の確保が必要

(5)町民の移動圏の整理

本町に係る移動圏を整理すると、左図の通勤・通学圏(平成 27 年度国勢調査結果)では、本町内で完結する移動が最も多い一方で、最寄りの高校が立地する江差町への移動が次いで多く、隣接する厚沢部町への移動が 3 番目に多い状況です。

また、全目的での移動圏(地域経済分析システム(RESAS)-まちづくりマップ(2021 年平日平均))では、通勤・通学圏と同様の傾向に加え、函館市間の移動も多く存在していることが分かり、通院や買い物などで広域的な移動をしていることが推察されます。

これらを踏まえ、本町に係る公共交通により確保すべき移動圏を検討する上では、本町内に加え、隣接する江差町・厚沢部町、広域的な通院や買い物の支援として中核市である函館市までの移動も確保することが必要と考えられます。



出典:平成 27 年度国勢調査(右図)、地域経済分析システム(RESAS)-内閣府(左図)

図 3-10 通勤・通学圏(左図)、全目的での移動圏(右図)

Problem(現状・問題点)

・町民等の移動圏は、「本町内」に加え、隣接する「江差町・厚沢部町」、中核市の「函館市」

Keyword(課題)

・本町に係る公共交通により確保すべき移動圏は、「本町内」及び「檜山管内」、「函館市までの移動」

3-2. 地域公共交通の運行状況等の整理

(1)町内を運行する公共交通の整理

本町内の公共交通は、函館バス株式会社が運行する桧山海岸線(624 系統)のほか、本町独自の取組として、患者輸送バス(3 系統)の運行に加え、令和 3 年度から乗り合いタクシーを運行させています。

各公共交通の運行として、桧山海岸線はバス停での乗降となりますが、患者輸送バスは路線上であれば乗り降りが可能な自由乗降制度をと入れています。また、令和 3 年度から運行を開始した乗り合いタクシーについては、事前の予約に応じてご自宅付近の乗車可能場所から緑町地区の生活関連施設(医療・金融施設・役場)での乗り降りが可能な乗り物です。

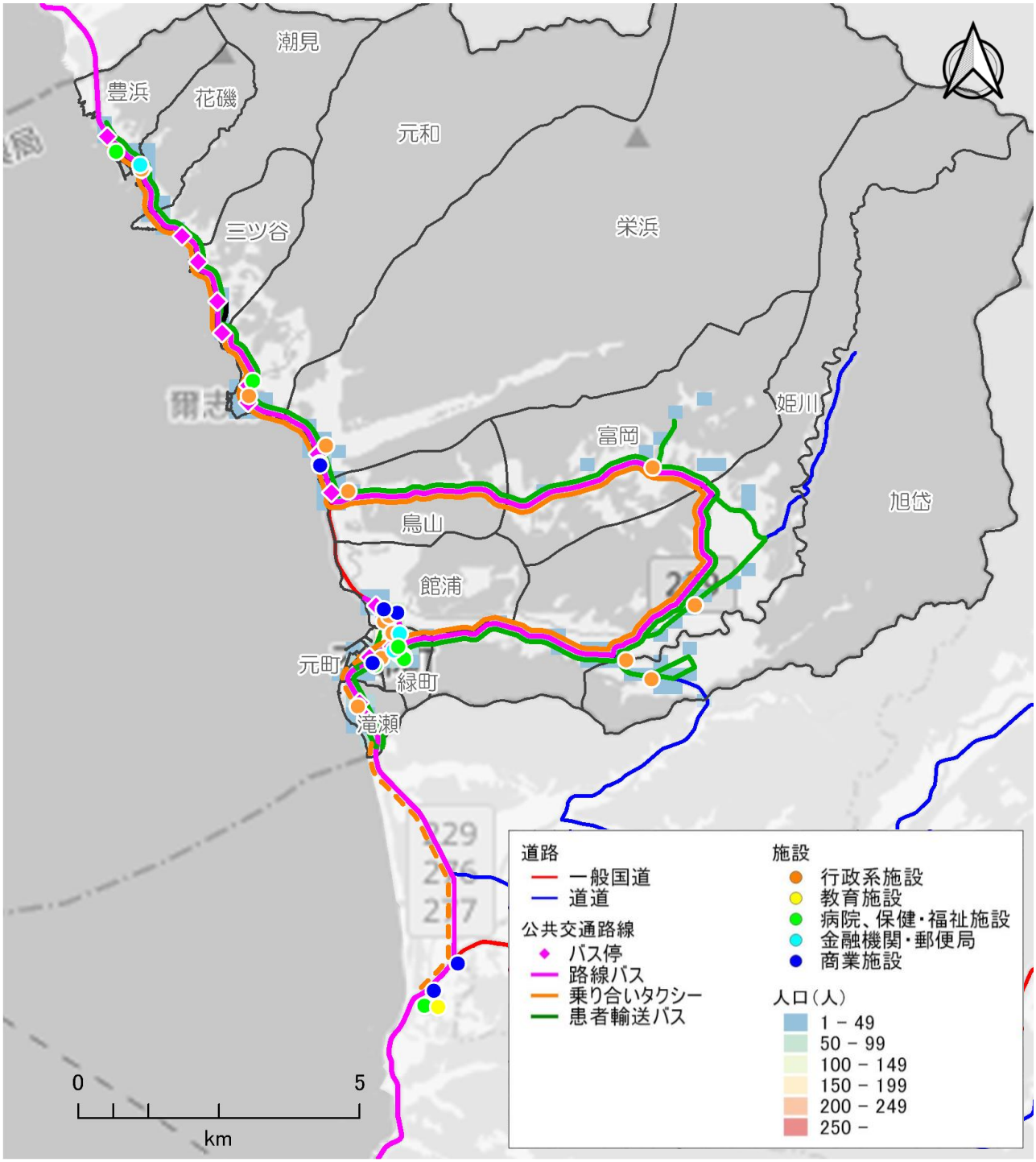
なお、乗り合いタクシーについて、令和 4 年 8 月から運行曜日の拡大及び江差町柳崎地区までの運行延長を行っています。

表 3-4 町内公共交通一覧表

路線名	運行曜日							種別		区間	便数	路線長	所要時間
	月	火	水	木	金	土	日	定時定路線	デマンド				
桧山海岸線(624系統)	○	○	○	○	○	○	○	○		江差ターミナル↔熊石	12便	約41km	1時間16分
患者輸送バス	○	○	○	○	○			○		国保病院↔ ①富岡・姫川 ②滝瀬 ③豊浜・栄浜	①2便 ②2便 ③2便	①約20km ②約5km ③約25km	①30分 ②20分 ③45分
乗り合いタクシー	○	○	○	○	○				○	豊浜～姫川↔緑町(柳崎)	4便(2便)	約25km(約32km)	40分(60分)
通学便	○	○	○	○	○					江差高校前↔乙部町内	1便	約32km	1時間

表 3-5 町内を運行する公共交通の運賃体系

路線名	運賃の有償・無償	運行範囲	運賃幅
桧山海岸線(624 系統)	有償	町内移動	150～690 円
		町外移動	150～1,200 円
患者輸送バス	無償	-	-
乗合タクシー	有償	町内移動	200～600 円
		町外移動	650～1,050 円



出典：H27 国勢調査（総務省統計局）、5 次メッシュ（250m メッシュ）を使用

図 3-11 町内公共交通の運行状況

【注記：函館バス-桧山海岸線の運行ルートについて】

令和 3 年 6 月 6 日に国道 229 号の鳥山側、館浦トンネル手前で崖崩れが発生し、函館バス-桧山海岸線についても、一般車両同様に姫川・富岡方面の道道旭岱鳥山線及び道道乙部厚沢部線を走行する迂回ルートに変更しています。

函館バス-桧山海岸線は通常通り運行しておりますが、迂回に伴い 15 分程度の遅れが生じており、通行止めは長期化する見込みであることから、本計画に掲載している運行ルートについては、迂回ルートを基に、現状整理及び分析を行っています。

(2)町内公共交通のカバー圏の整理

1)バス停勢力圏人口の整理

本町内を運行する函館バス路線を利用し、移動が可能な人口(公共交通勢力圏人口)は、町民全体の約7割である一方で、函館バス路線は、海岸線沿いを中心に運行しており、令和 4 年 12 月からは姫川-富岡間の迂回区間においてもフリー降車・乗車ポイントを設定し、山側においても函館バス路線を利用することが可能となっています。

一方で患者輸送バスは、町内の国保病院等の通院施設までの送迎かつ通院目的のみの利用であり、より生活に密着した移動手段への転換も必要になっています。

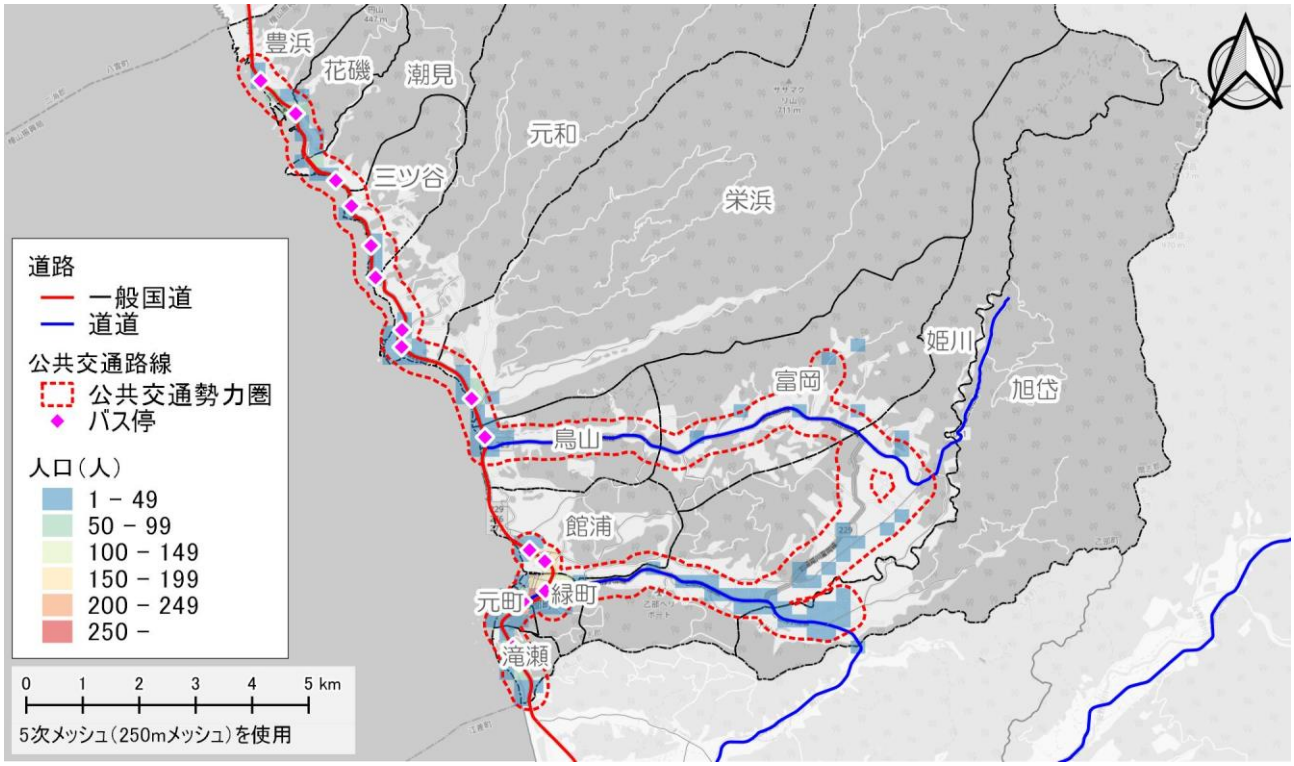


図 3-12 町内公共交通のカバー圏整理

表 3-6 函館バス路線利用が可能な公共交通勢力圏人口

地区	人口(人)	公共交通勢力圏	
		人口(人)	割合
滝瀬	337	292	81.1%
元町	322	307	81.2%
緑町	1,027	771	67.3%
館浦	509	528	93.5%
姫川	128	121	94.5%

地区	人口(人)	公共交通勢力圏	
		人口(人)	割合
旭岱	78	78	100%
富岡	29	21	72.4%
鳥山	87	69	61.6%
栄浜	169	123	59.1%
元和	214	201	81.4%

地区	人口(人)	公共交通勢力圏	
		人口(人)	割合
三ツ谷	62	69	84.1%
潮見	56	9	11.5%
花磯	193	100	42.7%
豊浜	192	102	44.2%
合計	3,403	2,791	82.0%

Problem(現状・問題点)

・海岸線沿いを中心に民間バスが運行しており、山側は患者輸送バスのみ

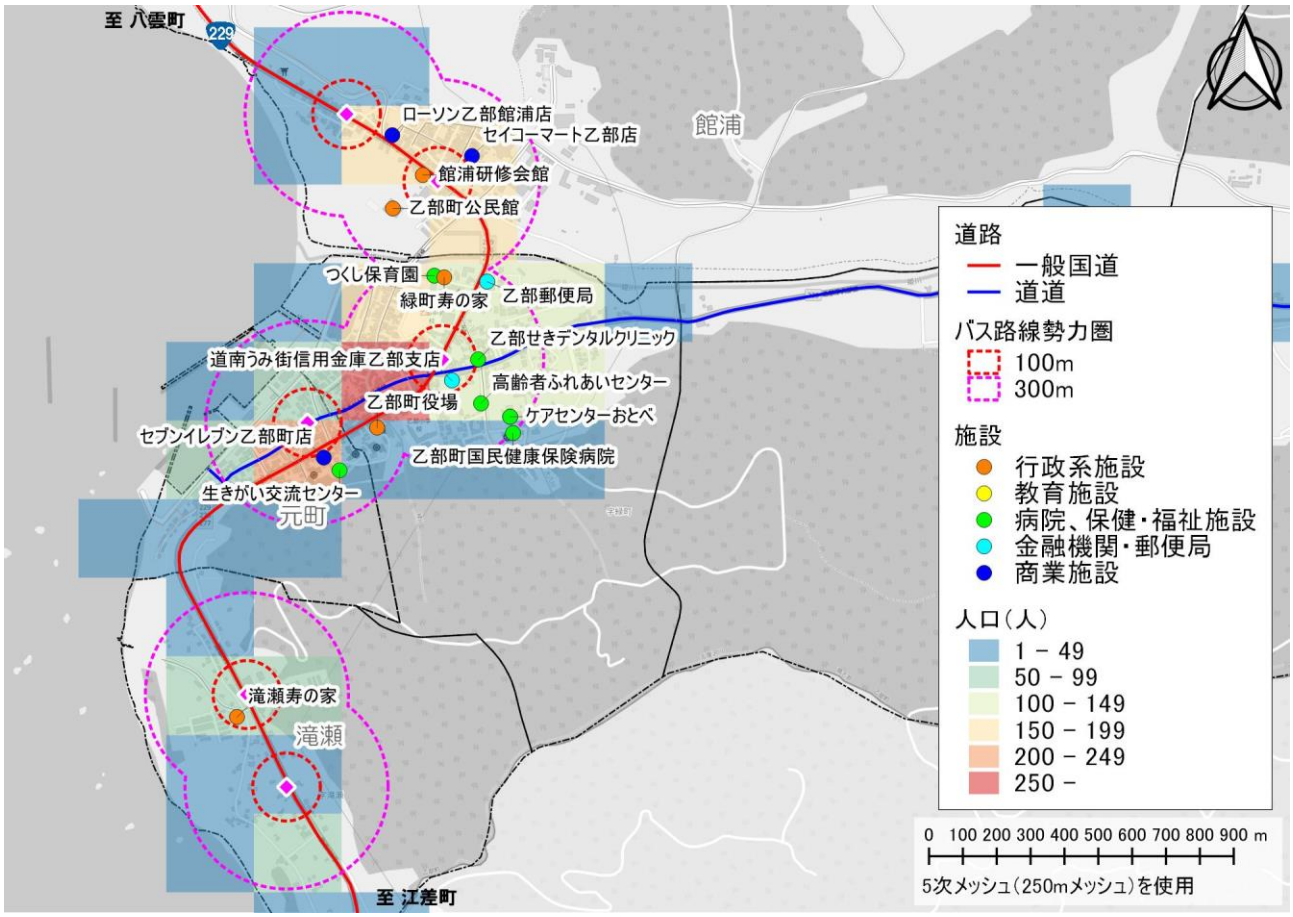
Keyword(課題)

・患者輸送バスの利用用途拡大など、より生活に密着した移動手段への転換が必要

2)バス停勢力圏に立地する主要施設の整理

バス停位置と都市機能施設位置の相互関係を整理したところ、表 4.4 に示す都市機能施設において、16 施設中全ての施設がバス停から 300m 圏内に位置しており、健常者にとっては、バス路線から降車後にストレスなく歩いてアクセスすることが可能となっています。

一方で、高齢者等がストレスなく歩ける範囲は、100m と言われており、100m 圏で整理した結果、16 施設中 2 施設のみ(「道南うみ街信用金庫乙部支店」及び「豊浜郵便局」)が 100m 圏内に位置する状況であり、高齢化の進行が深刻な状況となっている中で、高齢者も安心して移動できる環境整備が急務と考えられます。



出典:H27 国勢調査(総務省統計局)、5 次メッシュ(250m メッシュ)を使用

図 3-13 バス停勢力圏と主要施設(市街地部を抜粋)

Problem(現状・問題点)

・民間バス路線のバス停から300m圏内に都市機能施設は立地しているものの、100m圏内では2施設のみ

Keyword(課題)

・なるべく目的地の近くまで移動できるモビリティの確保が必要

表 3-7 【参考】施設とバス停との距離

分類	施設名	バス停との距離	
		100m 以内	300m 以内
行政系施設	乙部町役場	-	●
保健・福祉系施設	生きがい交流センター	-	●
	高齢者ふれあいセンター	-	●
	緑町温泉足湯ゆったり	-	●
	ケアセンターおとべ	-	●
病院	乙部町国民健康保険病院	-	●
	乙部せきデンタルクリニック	-	●
金融機関・郵便局	道南うみ街信用金庫乙部支店	●	●
	乙部郵便局	-	●
	栄浜郵便局	-	●
	豊浜郵便局	●	●
商業施設	セブンイレブン乙部町店	-	●
	セイコーマート乙部店	-	●
	ローソン乙部館浦店	-	●
	セラーズはっとり	-	●

(3)町内公共交通の利用状況整理

1)函館バス路線-桧山海岸線

本町内を運行する地域間幹線系統(自治体を跨ぐバス路線)は、令和 2 年 9 月まで函館バス路線の桧山海岸線(624 系統)の他に、江差八雲線が運行されていましたが、利用者数の低迷などにより、江差八雲線は令和 2 年 9 月に廃線となり、本町から生活圏である江差町までの民間バス路線としては、函館バス路線-桧山海岸線(624 系統)のみの運行となっています。

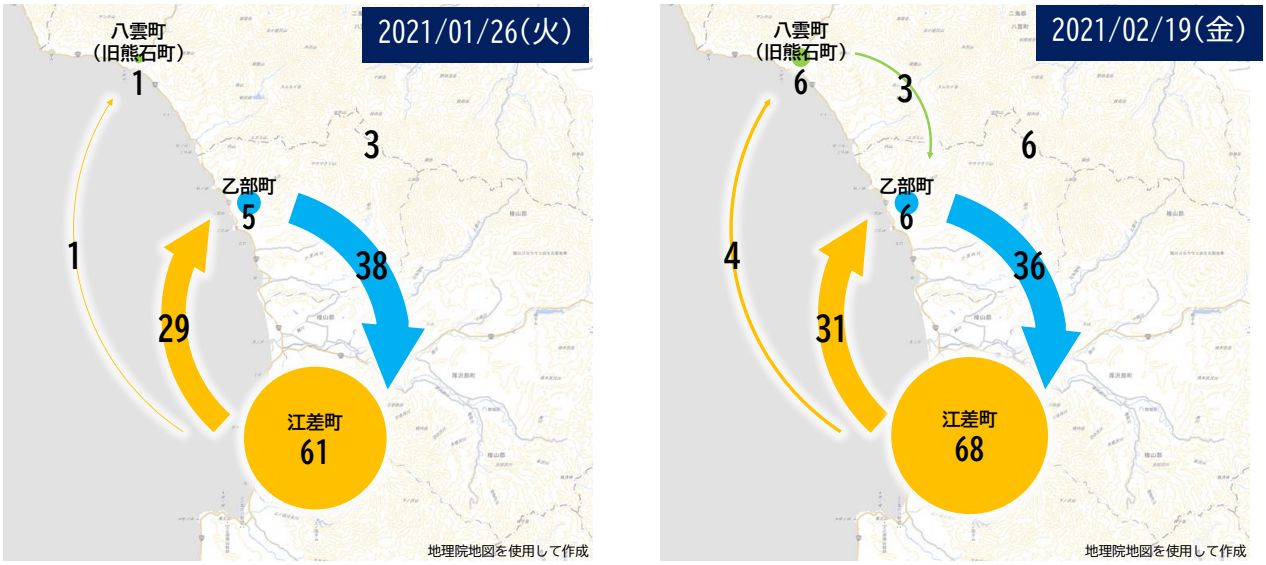
函館バス路線-桧山海岸線(624 系統)については、令和元年以降、利用者数が増加傾向(江差八雲線の廃線により、利用者数が桧山海岸線に移行)となっており、令和 2 年度に実施された利用実態調査によると、本町と江差町間での利用が全体の 9 割以上となっています。

表 3-8 函館バス路線-桧山海岸線(624 系統)の利用者数推移

利用年度	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月
令和元年度	3,948	4,090	3,974	3,924	4,051	4,161
令和 2 年度	3,147	2,683	3,891	4,031	3,809	3,948
令和 3 年度	4,767	4,598	5,267	4,782	4,179	3,750

利用年度	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	年度合計
令和元年度	4,168	3,926	3,836	3,477	3,159	2,608	45,322
令和 2 年度	4,906	4,152	4,406	3,419	3,624	3,986	46,002
令和 3 年度	4,978	4,637	4,570	3,281	3,466	3,587	51,862

出典:桧山海岸線(624 系統)利用者数(函館バス株式会社)



出典:桧山海岸線(624 系統)OD(北海道庁)

図 3-14 函館バス路線-桧山海岸線(624 系統)の利用実態

Problem(現状・問題点)

・生活圏である江差町までの唯一の地域間幹線系統

Keyword(課題)

・桧山海岸線の運行継続に向け、利用促進策等の必要な連携策を実施

2)患者輸送バス

患者輸送バスの利用者数を整理すると、平成 26 年度で 6, 228 人であった利用者数が、平成 30 年度までの間で約 3 割の減少となっており、平成 31 年度・令和元年度からまん延が始まった COVID-19 の影響より、利用者数の減少に拍車がかかり、令和 3 年度実績では 2, 462 人と平成 26 年度と比較し、約 6 割の減少となっています。

路線別に沿線人口当たり利用回数を整理すると、利用回数が高い地域である本町北部の海岸線沿線を運行する「豊浜・栄浜」でも沿線人口当たり利用回数が 1.7 回/年間であり、市街地部を運行する「滝瀬」については利用回数が 0.1 回/年間、「富岡・姫川」については利用回数が 0.8 回/年間と利用回数の低さが際立っています。

また、路線別に利用曜日割合を整理すると、「豊浜・栄浜」については全曜日で平均的に利用されている傾向となっていますが、「滝瀬」及び「富岡・姫川」については木曜日及び金曜日に利用が落ち込む傾向となっています。特に農村部を中心に運行する「豊岡・姫川」は週末にかけて利用が落ち込む傾向が顕著です。

総じて、利用者が低迷する患者輸送バスについては、函館バス路線や乗り合いタクシーとの適切な役割分担のもと、通院目的以外での利用も取り込むなど、運行維持に向けた方策の検討が必要です。

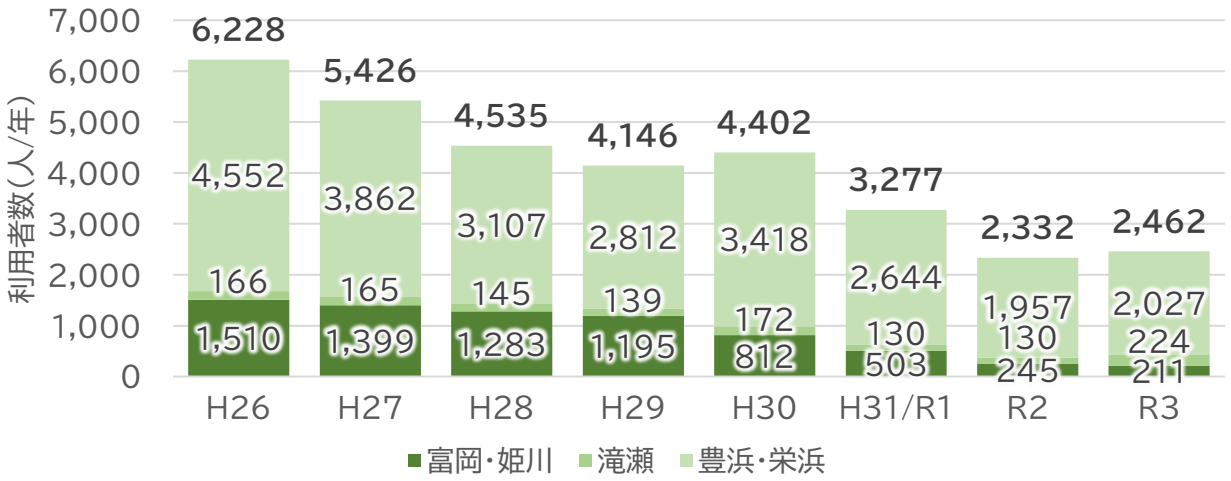


図 3-15 患者輸送バスの利用実績推移

表 3-9 路線別沿線人口当たり利用割合(令和 3 年度実績ベース)

路線名	運行地区名	沿線人口(人)	利用者数	
			(人/年間)	沿線人口当たり利用回数(回/年間)
豊岡・姫川	富岡・旭岱・姫川	266	211	0.8 回
滝瀬	緑町・元町・滝瀬	1,883	224	0.1 回
豊浜・栄浜	豊浜・花磯・潮見・三ツ谷・元和・栄浜・鳥山	1,192	2,027	1.7 回

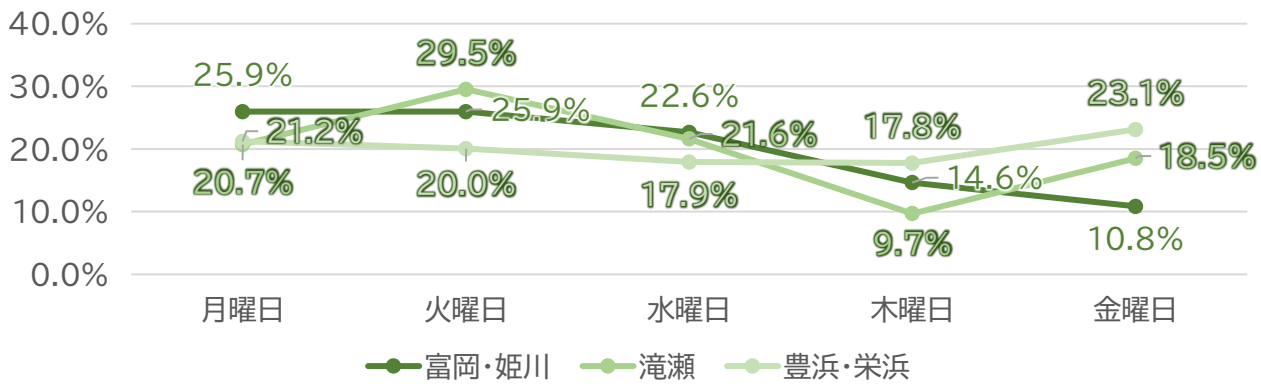


図 3-16 患者輸送バスの路線別利用曜日割合（令和３年度実績ベース）

Problem（現状・問題点）

・患者輸送バスの利用者数が全体的に減少
・特に富岡・姫川方面の利用者数が85%以上の減少

Keyword（課題）

・通院目的以外の需要の取り込みなど、運行維持に向けた方策の検討が必要

3)乗り合いタクシー

令和 3 年 10 月から運行を開始した、乗り合いタクシーの利用者数を整理すると、利用者数の85%以上を占めるのが高校豊浜線であり、本路線については、函館バス路線-桧山海岸線で通学されている方などのうち、部活動等を行っている生徒が帰宅で利用しており、本町に住み、通学するための足として欠かせない交通(高校豊浜線の特性として、江差高校への通学利用であることから、夏休みや冬休み、部活動の有無によって、利用者数が増減する路線)です。

また、姫川鳥山以北線は、令和 3 年度実績(令和 3 年 10 月から令和 4 年 9 月)で延べ 41 人の利用者数であり、昨年度は新型コロナウイルス感染症のまん延による出控えにより、利用者数は低迷しました。令和 4 年 8 月からは、利用者からの要望を受け、商業施設及び北海道立江差病院が立地している「江差町柳崎地区」までの延伸を行い、延伸前の平均利用者数 2.9 人/か月を大きく超え、8.0 人/か月となっています。

一方で、表 3-9 の姫川鳥山以北線の利用者数及び人口に対する利用者数割合を見ると、「鳥山地区」での利用者数割合が約 2 割と他地区と比較し高い状況ですが、他地区での利用者数割合は低迷しており、更なる利用者数の獲得に向け、周知徹底が必要です。

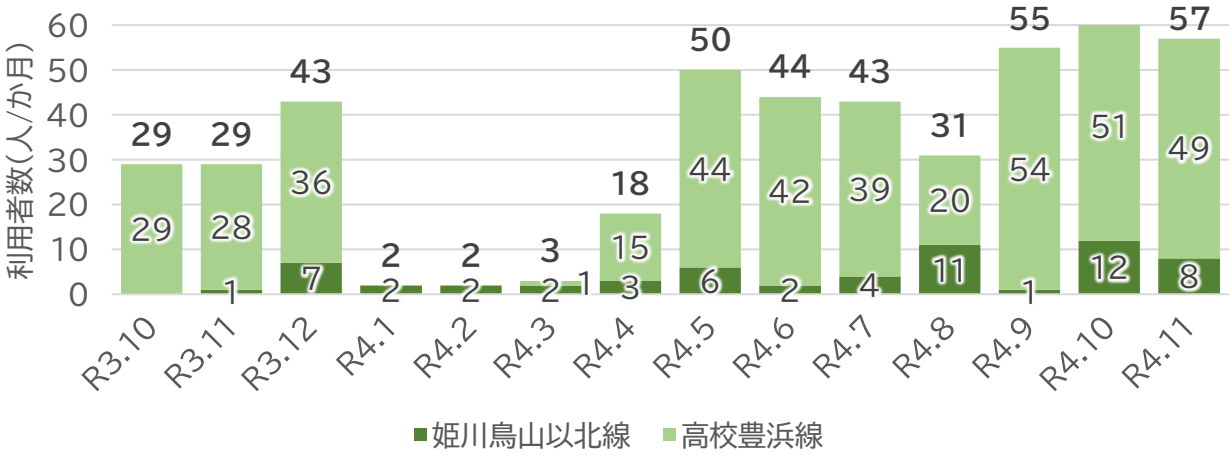


図 3-17 乗り合いタクシー路線別利用者数推移

表 3-10 令和 3 年度実績における姫川鳥山以北線の利用者数及び人口に対する利用者割合

地区	人口	利用者数	
	(人)	(人)	割合
豊浜	192	3	1.6%
花磯	193	0	0.0%
潮見	56	0	0.0%
三ツ谷	62	0	0.0%
元和	214	8	3.7%

地区	人口	利用者数	
	(人)	(人)	割合
栄浜	169	9	5.3%
鳥山	87	17	19.5%
富岡	29	0	0.0%
姫川	128	1	0.8%

地区	人口	利用者数	
	(人)	(人)	割合
緑町・館浦・元町・滝瀬	2,195	3	0.1%
合計	3,325	41	1.2%

Problem(現状・問題点)

・高校前浜線は乙部町の通学者にとって欠かせない移動の足
・姫川鳥山以北線も町民の生活移動にとって欠かせない移動の足であるが、利用者数が低迷

Keyword(課題)

・姫川鳥山以北線の更なる利用者数獲得に向けた周知の徹底が必要

(4)その他交通施策の整理及び移動支援に要している経費

1)その他交通施策の整理

本町では、函館バス(株)のバス路線への運行費補助や乙部町乗合タクシー、患者輸送バスの運行のほか、町内在住の高校生や保育園児、70歳以上の高齢者、身体障害者・要介護者等に対し、8施策の移動に係る支援を行っています。

表 3-11 町で実施しているその他交通施策一覧

	事業名	対象者	事業内容
1	乙部町高等学校生徒通学費補助金事業	町内在住の高校生	町内在住で自宅から路線バスを利用して通学する高校に在学する生徒の保護者へ定期券の購入費の 2/3 を助成
2	通園等バス運行業務	町内在住の保育園児童	交通手段がないまたは遠距離のため、徒歩で通園が出来ない児童の送迎
3	へき地患者輸送車運行事業	郊外部居住の町民	へき地の患者を最寄りの医療機関まで送迎
4	高齢者交通費助成事業	町内在住の 70 歳以上の高齢者	居住地の最寄のバス停から道立江差病院バス停までの往復区間バス料金の半額を助成 ※後期高齢者医療保険加入の方は 65 歳から対象
5	高齢者温泉入浴バス		高齢者等が温泉に入浴する利便を図るため、バスを毎月第二～第四土曜日に運行
6	重度障害者等タクシー料金助成	身体障害者及び要介護者	重度障害者(児)及び要介護認定者に対し、タクシー料金の一部を助成
7	障がい者等通所交通費助成事業	身体障害者及び要介護者	障がい者等の通所に要した交通費の一部を助成
8	福祉バス管理経費		町主体の行事、福祉関係団体の移動の為のバスの管理経費

2)本町が町民の移送支援に要している経費

本町が町民の移送支援に要している経費として、総額 3 千万円超の経費を捻出しており、特に、乙部中学校スクールバス運行業務及び乙部町立学校スクールバス運行業務への支出が約5割を占めています。一方で、本町で生活を続けていくために必要な取組を継続して実施するとともに、追加で必要となる移送支援を行っていくことが必要と認識しています。

表 3-12 乙部町で実施している交通支援策

事業名	内容	令和2年度決算額（千円）
乙部町高等学校生徒通学費補助金事業	町内在住で自宅から路線バスを利用して通学する高校に在学する生徒の保護者へ定期券の購入費の 2/3 を助成	3,310
広域生活交通路線維持費補助金	乙部町生活交通路線の維持対策としての負担金	4,228
地域間幹線系統維持費補助金	乙部町幹線系統の維持対策としての負担金	1,327
通園等バス運行業務	交通手段がないまたは遠距離のため、徒歩で通園が出来ない児童の送迎	3,184
へき地患者輸送車運行事業	へき地の患者を最寄りの医療機関まで送迎	2,952
高齢者交通費助成事業	居住地の最寄のバス停から道立江差病院バス停までの往復区間バス料金の半額を助成	601
高齢者温泉入浴バス	高齢者等が温泉に入浴する利便を図るため、バスを毎月第二～第四土曜日に運行	103
重度障害者等タクシー料金助成	重度障害者(児)及び要介護認定者に対し、タクシー料金の一部を助成	81
障がい者等通所交通費助成事業	通所に要した交通費の一部を助成することにより障がい者等の経済的負担を軽減	255
福祉バス管理経費	町主体の行事、福祉関係団体の移動の為のバスの管理経費	1,422
患者輸送車管理経費	へき地患者輸送に用いるバスの管理経費	647
乙部中学校スクールバス運行業務	統合した乙部中学校と旧栄浜中学校及び旧明和中学校の通学区域間のスクールバス運行業務1路線の委託	7,781
乙部町立学校スクールバス運行業務	統合した乙部中学校及び乙部小学校と旧姫川中学校及び旧姫川小学校の通学区域間のスクールバス運行業務1路線の委託	6,198
合計		32,089

Problem（現状・問題点）

・町民の移送支援に要している経費は、年間3千万円超

Keyword（課題）

・本町で生活を続けていくために必要な取組の継続
・追加で必要となる取組の実施

3）本町内を運行する各モビリティ・移送支援策の整理及び追加で支援が必要な対象

本町内を運行する各モビリティ及び本町が実施している移送支援策について、庁内関係部署等への聞き取り調査を踏まえ、対象者及び課題等を整理すると、今後、追加で支援が必要な対象者として、「町外へ通学する高校生」及び「町内・町外へ移動する非運転者」が浮き彫りになっています。

表 3-13 各モビリティ・移送支援策の整理から見える追加で移送支援すべき対象者

モビリティ・移送支援名	町内利用（一般）	町外利用（一般）	通学・通園利用	障がい者	町内利用（非運転者）	町外利用（非運転者）	備考
路線バス	○	○	○	△	○	○	■バス運行本数が限られている ■一人で乗車出来ない場合は、付き添い者が必要 ■函館市方面まで向かう場合は、乗換が必要
ハイヤー	△	△	△	△	△	△	■利用料金が他モビリティと比較し、高い ■一人で乗車出来ない場合は、付き添い者が必要
通園等バス			△				■保育園児童のみを対象
へき地患者輸送車					△		■郊外部に居住する高齢者を主な対象 ■町内の国保病院の送迎
高齢者温泉入浴バス					△		■町内の温泉施設の送迎 ■土曜日のみの運行
スクールバス			△				■小中学生の通学を支援 ■一般混乗は未実施
乙部町高等学校生徒通学費補助金事業			△				■高校生のバス利用の通学を対象に支援
高齢者交通費助成事業					○	○	■町外の道立江差病院まで利用可能
重度障害者等タクシー料金助成				○			■ハイヤー利用料金の半額を支援
障がい者等通所交通費助成事業				○			■ハイヤー利用料金の一部を支援
課題	無	無	有	無	有	有	【追加で支援すべき対象者】
	自家用車での移動が可能		町外へ通学する際にバスのみでは不便	支援の枠組みが潤沢	町内・町外への移動する際に、バスのみでは不便		・町外へ通学する高校生 ・町内・町外へ移動する非運転者※ ※範囲は生活圏を想定

(5)地域概況及び公共交通の運行状況から見える課題の整理

「3-1地域特性の整理」及び「3-2地域公共交通の運行状況等の整理」から見える課題を以下に整理します。

Problem（現状・問題点）	Keyword（課題）
・人口減少及び少子高齢化の継続	・家族間送迎の負担軽減策の検討
・郊外部における人口低密度な居住形態（散居形態）	・人口減少下における需要に見合った交通モードの導入検討
・将来的な人口変動を踏まえると、より一層散居形態が進行するおそれ	・郊外部を中心に、生活移動（買い物・通院等）のより一層の利便性向上が必要
・生活関連施設が市街地に集積	・山側の郊外部における生活移動を自由にできる環境整備が必要
・宅配販売は、市街地及び海岸線沿いのみの提供	・本町から江差町柳崎地区までの利便性の高い移動手段の確保が必要
・商業施設や医療施設が集積する江差町柳崎地区までの移動ニーズへの対応	
・町民等の移動圏は、「本町内」に加え、隣接する「江差町・厚沢部町」、中核市の「函館市」	・本町に係る公共交通により確保すべき移動圏は、「本町内」及び「檜山管内」、「函館市までの移動」
・海岸線沿いを中心に民間バスが運行しており、山側は患者輸送バスのみ	・患者輸送バスの利用用途拡大など、より生活に密着した移動手段への転換が必要
・民間バス路線のバス停から300m圏内に都市機能施設は立地しているものの、100m圏内では2施設のみ	・なるべく目的地の近くまで移動できるモビリティの確保が必要
・生活圏である江差町までの唯一の地域間幹線系統	・桧山海岸線の運行継続に向け、利用促進策等の必要な連携策を実施
・患者輸送バスの利用者数が全体的に減少（特に富岡・姫川方面の利用者数が85%以上の減少）	・通院目的以外の需要の取り込みなど、運行維持に向けた方策の検討が必要
・乗り合いタクシーは町民の移動にとって欠かせない足（姫川鳥山以北線の利用者数は低迷）	・姫川鳥山以北線の更なる利用者数獲得に向けた周知の徹底が必要
・町民の移送支援に要している経費は、年間3千万円超	・本町で生活を続けていくために必要な取組の継続及び追加で必要となる取組の実施

3-3. 町民の地域公共交通に対するニーズ

(1)町民ニーズ把握調査

1)調査の目的

本町内各地区で異なる町民の生活実態(生活圏)や公共交通に対するニーズを把握し、本町における地域公共交通のあり方の検討に向けた基礎資料とすることを目的に調査を実施しました。

2)調査期間

令和3年9月10日(金)～9月27日(月)

※令和3年11月5日(金)到着分まで集計対象

3)調査対象者

本町に居住する15歳以上の方を対象に1,742世帯を抽出

※1世帯あたり2票配布、計3,484票配布

4)配付・回収方法及び回収率

郵送による配布・回収

※回収数:727世帯分、1,118票回収

※回収率41.7%(727／1,742)

5)調査項目

① 個人属性(性別、年齢、職業、住所、自動車及び免許の保有状況など)

② 交通行動(通学・通勤、買い物、通院、私用の頻度、曜日、目的地、交通手段など)

③ 公共交通に対するニーズ(地域公共交通の認知度、改善点、要望など)

6）調査結果概要

表 3-14 生活圏の整理

生活圏区分	調査から見えた内容
通学・通勤圏	・町民の通学・通勤圏は、約 7 割は「乙部町内」であるものの、「江差町」にも約 2 割の回答が通学・通勤している。 ・その際、通勤に関しては、約 8 割が「自動車（自分の運転）」で移動をしており、通学に関しては、「函館バス路線」及び「自動車（家族の送迎）」が約 6 割ずつとなっている。
買い物圏	・買い物圏については、「江差町」が約 9 割と最も多く、次いで、「乙部町内」が約 5 割と日常の買い物は、江差町であることが分かる。 ・また、買い物の頻度は、週に 1 回以上で 7 割超である。 ・買い物に行く曜日は、土日の休日に集中しており、平日では、曜日間で大きな傾向はみられない。
通院圏	・通院圏としては、「乙部町内」及び「函館市」が約 5 割ずつであり、「江差町」の通院先として回答している割合も約 4 割となっている。 ・通院先に行く頻度としては、買い物の頻度と比較すると、少なく、「月に一回」の回答が約 6 割と最も多い。 ・また、通院先に行く曜日としては、平日の中でも「火曜日」から「金曜日」までの回答が約 1 割と比較的回答が多い傾向にある。
私用圏	・私用でおでかけする行先としては、買い物の行先同様に、「江差町」がもっと多く、次いで、「乙部町内」となっている。一方で、「函館市」と回答した割合も 5 割以上と比較的多い。

表 3-15 町内を運行する公共交通の利用実態

調査結果から見えた内容
・函館バス路線及び患者輸送バス等の認知度については、いずれも 9 割以上が「知っている」と回答しており、認知度は高い。 ・一方で、利用頻度としては、両交通ともに「知っている」と回答した中の約 1 割しか利用していない。 ・両交通ともに、「利用したい時間にバスが運行していない」とする回答が最も多くなっているが、函館バス路線については、次いで「夜遅くまで運行していない」や「運賃が高い」など、運行サービスの改善に関する課題が挙げられており、患者輸送バス等については、「バスの運行ルートがわからない」や「バスの使い方がわからない」とする、周知関係の課題が挙げられている。

表 3-16 今後の町内公共交通の考え方

調査結果から見えた内容
・回答者の予約運行型交通に関する利用抵抗として、約 7 割は「抵抗はない」と回答している一方で、約 3 割は「抵抗がある」と回答している。 ※高齢者になれば、なるほど、予約に「抵抗がある」と回答している割合は高い傾向にあり、利用方法などの周知を徹底することが絶対条件である。 ・また、町内交通と函館バス路線との乗換拠点としては、「乙部町役場」と回答した割合が最も多く、約 3 割となっている。

(2)町民ニーズの整理

「3-3町民ニーズ把握調査」から整理される町民ニーズについて、以下に整理します。

Keyword（ニーズ）

・通学・通勤圏及び買い物圏は、乙部町内＋江差町

・通院圏及び私用圏は、乙部町内＋江差町＋函館市

・町内を運行するモビリティは知られていることから、利用してもらえる取組（魅せる化）として、運行サービスの改善や利用の仕方を工夫

・利用実態に応じた運行形態への積極的な変更

・町民の行先を考慮した目的地の設定

4. 公共交通における重点課題の整理

4-1. 重点課題の整理

第3章で整理した各種課題及びニーズを踏まえ、本町の地域公共交通のマスタープランとなる乙部町地域公共交通計画の基本方針及び方向性を定める上での重点課題を整理します。

(1)“おとべ”で暮らし続けられる公共交通の確保

本町で生活し続けられる環境整備として、町民の生活圏(本町＋江差町・函館市)を踏まえ、函館バス路線の地域間幹線系統を維持していくとともに、令和4年度より本格運行を開始した「乙部町乗り合いタクシー」の継続的な運行を行っていくことが求められます。

図 4-1 課題・ニーズと重点課題(1)の関係性

(2)より快適な移動を実現する公共交通への転換

町民のより快適な移動環境を実現するため、とりわけ、郊外部山側(姫川・旭岱等)においては、患者輸送バスのみの運行であり、利用目的が通院目的のみと限られていることから、より自由な移動環境の確保に向けた公共交通利便性を向上させる取り組みが求められます。

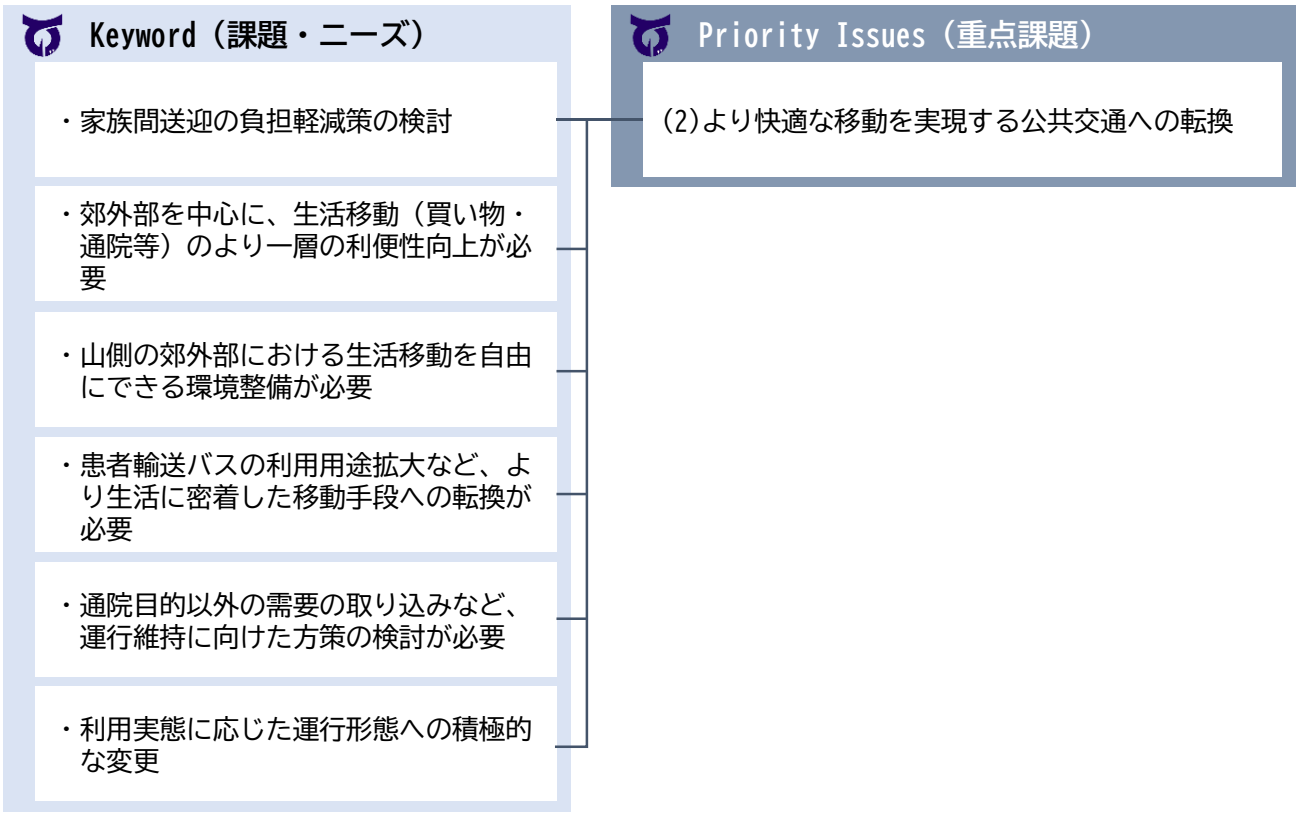


図 4-2 課題・ニーズと重点課題(2)の関係性

(3)地域間幹線系統の運行継続

町民の江差町や函館市等の生活圏での移動を確保するため、本町内を運行している函館バス路線-桧山海岸線の運行継続に資する取組の展開が求められます。

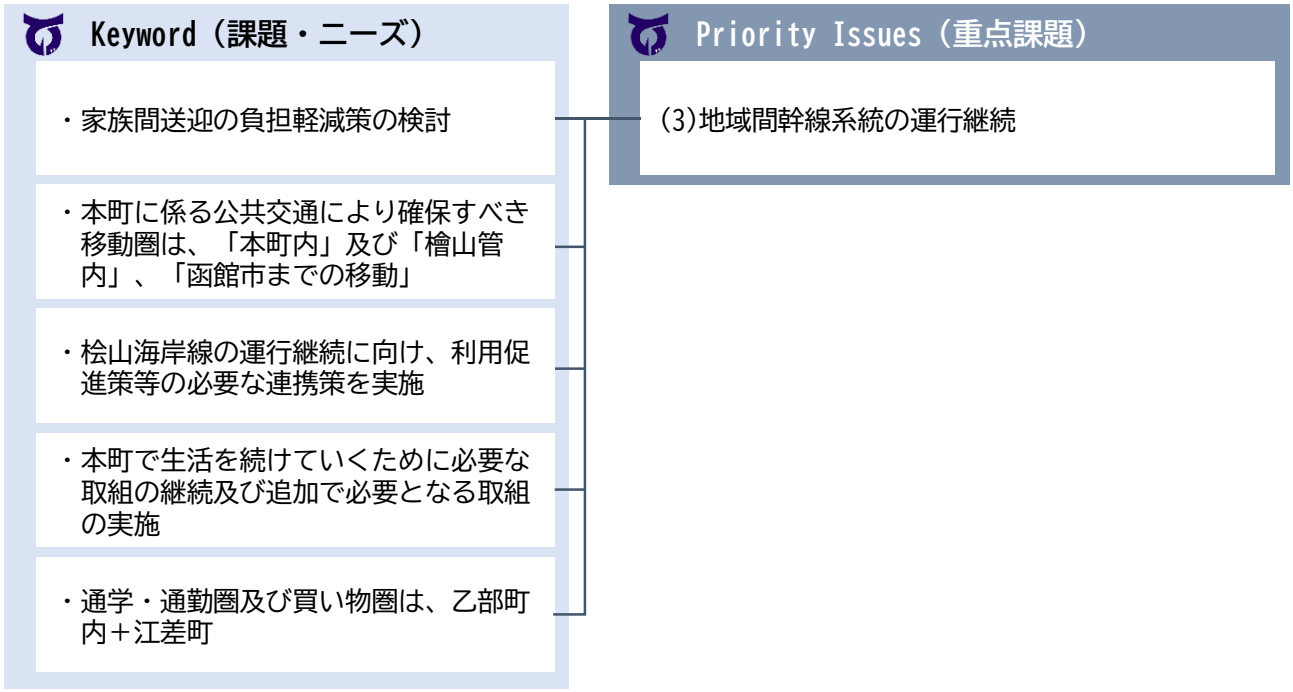


図 4-3 課題･ニーズと重点課題(3)の関係性

(4)公共交通をより深く知って、使ってもらう

各種公共交通を整備するだけではなく、「知っている」から「知っており、使っている」に行動変容を促す取組が求められています。

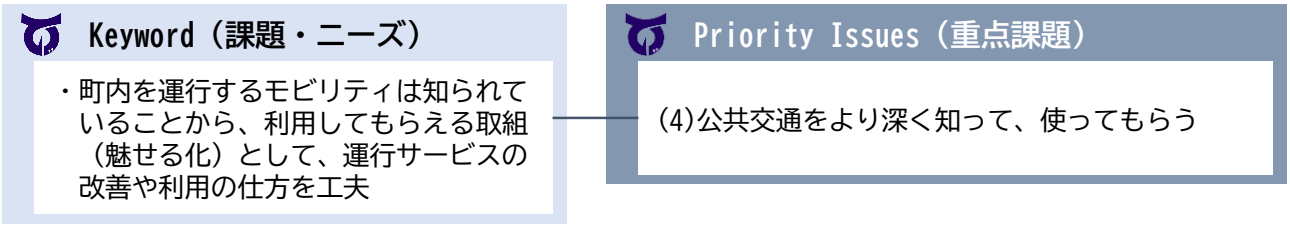


図 4-4 課題･ニーズと重点課題(4)の関係性

4-2. 本町内を運行する公共交通に求められる役割

第2章及び第3章で整理した結果を踏まえ、本町内を運行する公共交通に求められる役割について、整理します。

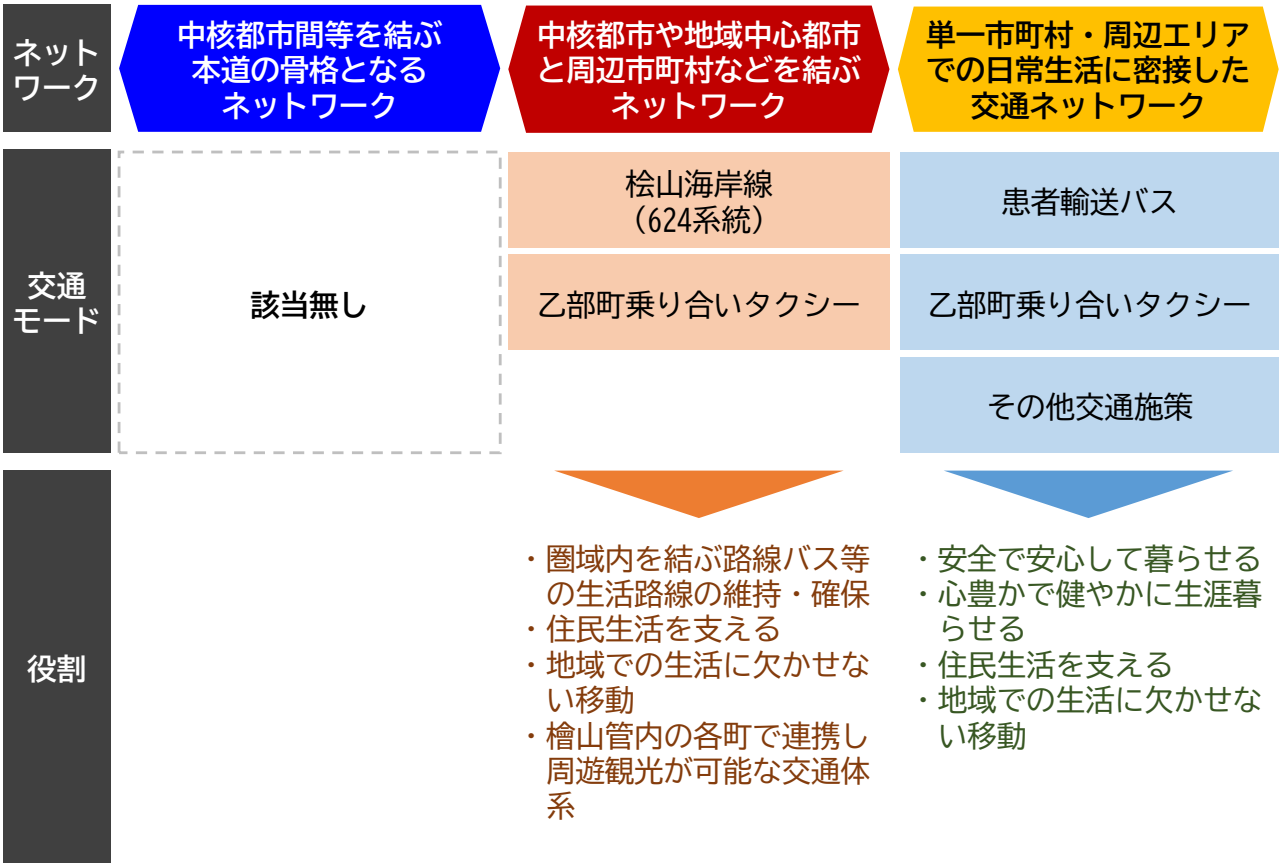


図 4-5 本町内を運行する公共交通に求められる役割

5. 乙部町地域公共交通計画の基本方針及び方向性

5-1. 基本方針

(1)在るべき姿(基本方針)

前段で整理した重点課題を解決するために、本計画で示す方向性や方向性に基づく各種公共交通施策を設定します。また、各種公共交通施策を展開していくとともに、施策を足掛かりに、今後も主な利用者である町民の方々からのニーズを公共交通施策に反映させ、本町で暮らし続けられる公共交通網を構築するために、「“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築」を在るべき姿(基本方針)として設定します。

(2)公共交通の役割

本町における公共交通の役割は、通勤・通学や買い物、通院、私用などの町民の様々な利用シーンにおいて、自家用車だけではなく、公共交通も利用することができる環境整備を行うとともに、町内を運行している函館バス路線との共存共栄を図ることが重要です。

そこで、本町における公共交通の役割としては、「町民等のより自由な移動を実現するため、函館バス路線と連動化した町内交通の確保を行い、生活の足としての機能を確保」していくことを役割として設定します。

在るべき姿 (基本方針)	**“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築**
役割	**町民等のより自由な移動を実現するため、 函館バス路線と連動化した町内交通の確保を行い、 生活の足としての機能を確保**

5-2. 方向性

(1)人を育て活力あるまちづくりを実現する生活の足の確保

令和 3 年度から実証運行を行ってきました、「乙部町乗り合いタクシー」について、函館バス路線の維持や高校生の通学の足の確保に加え、より利便性の高い町民の生活の足の確保に向け、函館バス路線の空白時間帯を対象に、令和4年度から本格運行を開始した「乙部町乗り合いタクシー」の運行継続を行っていきます。

また、交通弱者の生活の足の確保に向け、継続的に町民をはじめとする利用者の声を聴きながら、必要な改善を行っていきます。

(2)快適で誰もが安心して暮らせる公共交通への転換

患者輸送バスは、海岸線や郊外部において、町内の通院目的での利用に限定しており、買い物や私用などのその他生活移動としては利用できない状態となっています。

そこで、より利便性が高く、より自由な移動ができる環境整備として、患者輸送バスの利用目的の枠の拡大を行っていきます。

(3)生活圏での移動を支える広域交通の維持

町民のより快適な生活の足の確保に向け、現在、本町内を運行している函館バス路線-桧山海岸線を継続的に運行できる環境整備として、方向性1で示した「乙部町乗り合いタクシー」の通学便を連携させ、行きは函館バス路線を利用し、帰りは「乙部町乗り合いタクシー」を利用するなど、すみ分けを行いつつ、函館バス路線の利用促進にも寄与する取組を展開します。

(4)自主的・主体的に公共交通を利用したくなる取組の展開

町民の自主的・主体的に公共交通を利用したくなる取組として、お得な定期券の発行のほか、本町内を運行する各種モビリティの運行状況を町民に提供するほか、実際に公共交通に乗車していただく体験の開催など、利用促進策の展開を行っていきます。

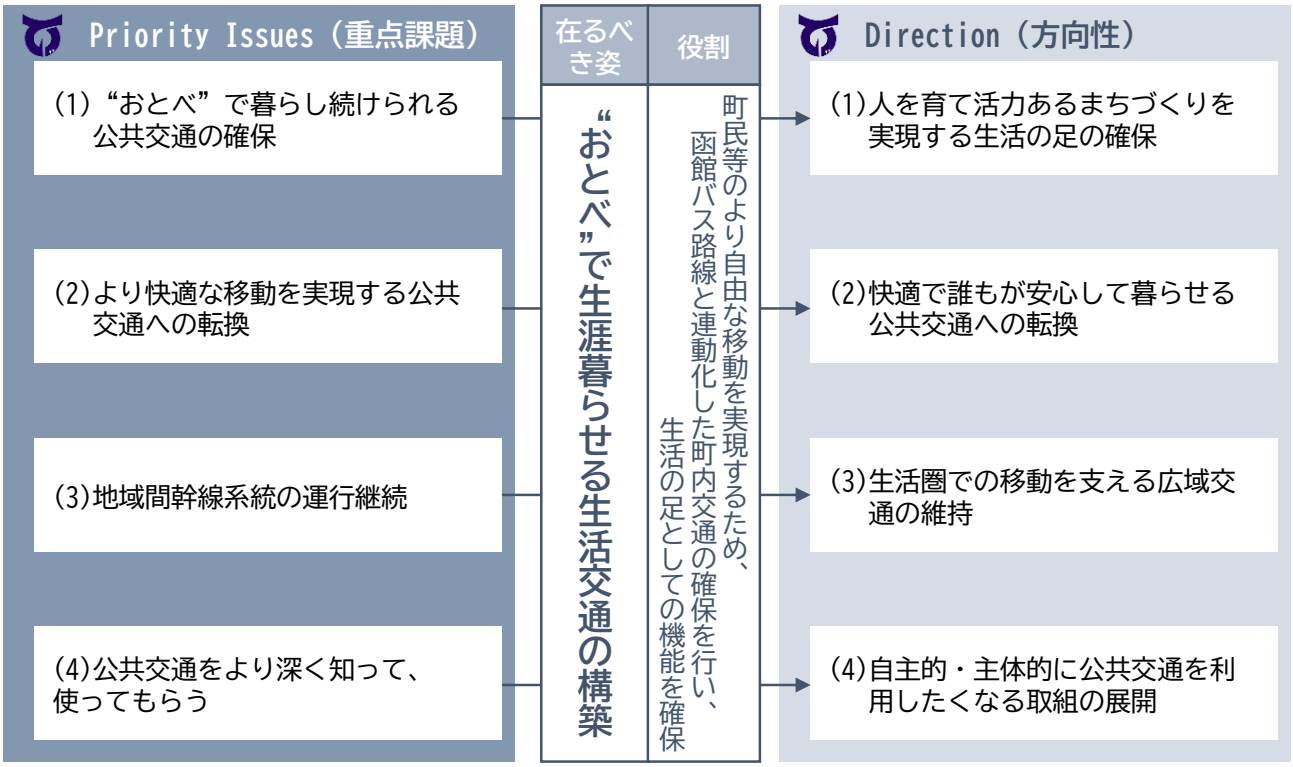


図 5-1 重点課題と方向性の関係性

5-3. 乙部町の地域公共交通網の将来像

乙部町地域公共交通計画の方向性の実現に向け、以下に示す公共交通施策及び事業の実施を行っていきます。なお、事業の詳細については、「6-2.個別事業の概要と実施主体」で示すものとします。

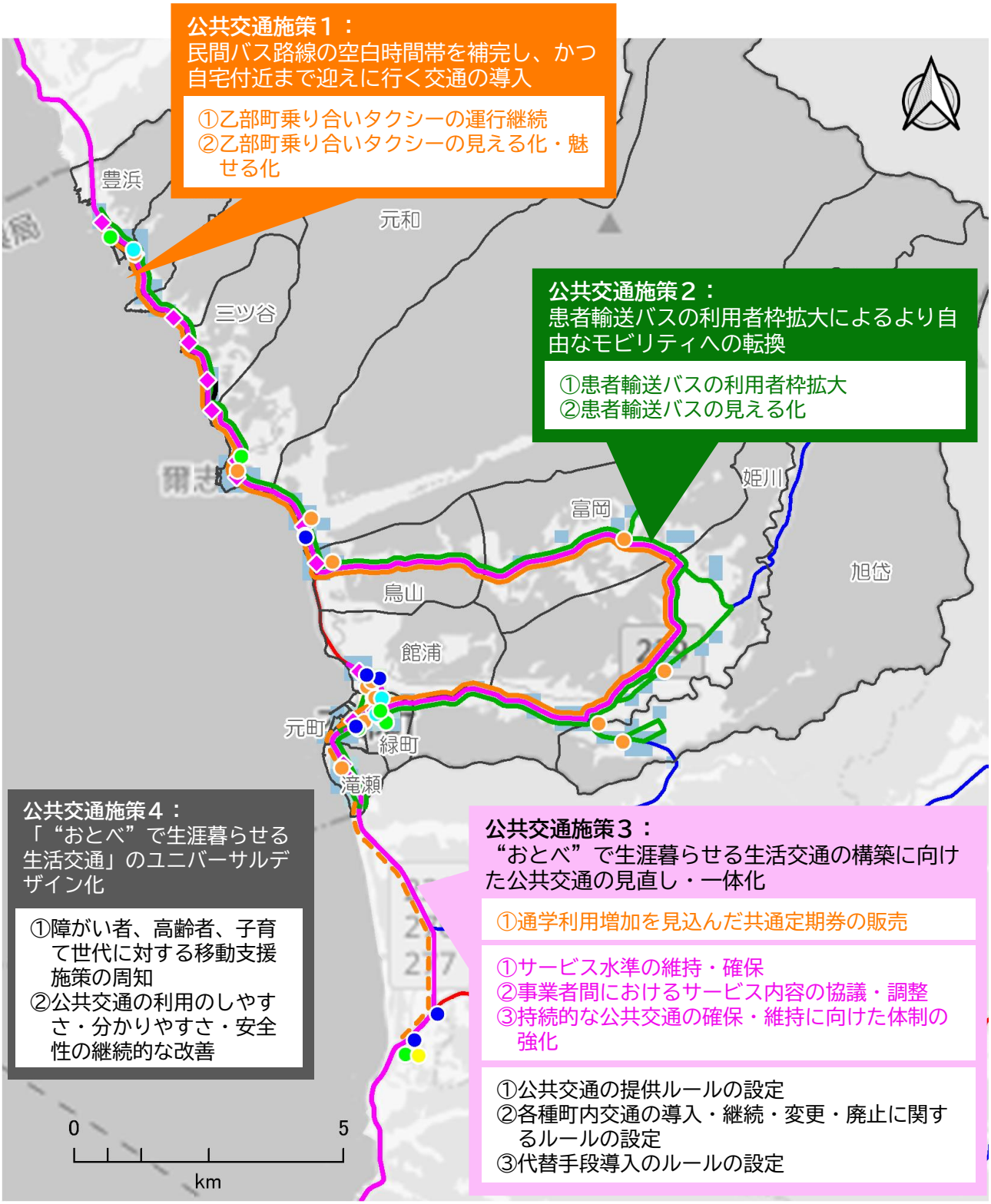


図 5-2 本町の地域公共交通網の将来像

6. 方向性に基づく各種公共交通施策と実施主体

6-1. 各方向性を実現するための公共交通施策

各方向性を実現するために、4つの公共交通施策に取り組みます。

また、4つの公共交通施策を具体化した個別事業として、利用実態やニーズに合わせた乙部町内公共交通網を「見直し・構築する」取組、公共交通の存在に町民をはじめとする利用者に気付いてもらうための「見える」取組、公共交通でおでかけしてもらうための「魅せる」取組の3つの観点で施策を展開します。加えて、「見直し・構築する」、「見える」、「魅せる」のサイクルにより、「“おとべ”で生涯暮らせる生活交通を構築」を実現し、継続的に公共交通サービスの改善を図っていきます。

なお、各公共交通施策の中の個別事業において、本町が先導して、地域公共交通会議において検討・協議を進める事業を「リーディング(先行)事業」と位置付けます。各施策の個別事業については、6-2 個別事業の概要と実施主体で示します。

公共交通施策		個別事業
施策1: 民間バス路線の空白時間帯を補完し、かつ自宅付近まで迎えに行く交通の導入		① 乙部町乗り合いタクシーの運行継続 ② 乙部町乗り合いタクシーの見える化・魅せる化(モビリティ・マネジメントの実施)
施策2: 患者輸送バスの利用者枠拡大によるより自由なモビリティへの転換		① 患者輸送バスの利用者枠拡大 ② 患者輸送バスの見える化(利用促進策の実施)
施策3: “おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築に向けた公共交通の見直し・一体化	3-1 乗り合いタクシーと民間バス路線の運賃一元化	① 通学利用増加を見込んだ共通定期券の販売
	3-2 公共交通サービスの向上	① サービス水準の維持・確保 ② 事業者間におけるサービス内容の協議・調整 ③ 持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化
	3-3 公共交通の見直しルールの設定と運用	① 公共交通の提供ルールの設定 ② 各種町内交通の導入・継続・変更・廃止に関するルールの設定 ③ 代替手段導入のルールの設定
施策4: 「“おとべ”で生涯暮らせる生活交通」のユニバーサルデザイン化		① 障がい者、高齢者、子育て世代に対する移動支援施策の周知 ② 公共交通の利用のしやすさ・分かりやすさ・安全性の継続的な改善

※青字は、リーディング(先行)事業を表します。

図 6-1 公共交通施策と個別事業の関係性

個別事業と実施主体、対応する方向性の関係性について、図 6-2 の通り整理します。個別事業については、実施主体と連携し着実に実施するとともに、「見直し・構築する」、「見える」、「魅せる」のサイクルに加え、公共交通施策 3-2 の個別事業③に示した「持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化」により、乙部町地域公共交通会議において、PDCA サイクルにより、個別事業の効果検証・改善を行っていきます。

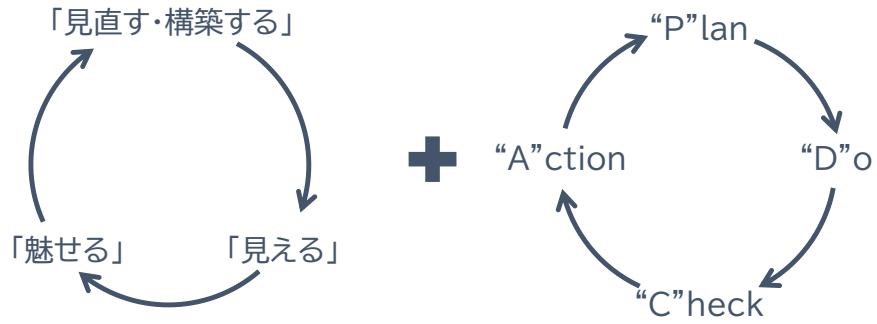


図 6-2 個別事業の改善サイクル

個別事業	実施主体	対応する方向性
① 乙部町乗り合いタクシーの運行継続	乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)	(1)
② 乙部町乗り合いタクシーの見える化・魅せる化(モビリティ・マネジメントの実施)	乙部町、タクシー事業者、町民(関係団体)	(1)(4)
① 患者輸送バスの利用者枠拡大	乙部町、町民(関係団体)	(2)
② 患者輸送バスの見える化(利用促進策の実施)	乙部町、町民(関係団体)	(2)(4)
① 通学利用増加を見込んだ共通定期券の販売	乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)	(1)(3)(4)
① サービス水準の維持・確保	乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)	(1)(2)
② 事業者間におけるサービス内容の協議・調整	乙部町、バス事業者、タクシー事業者	(1)(2)(3)
③ 持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化	乙部町、乙部町地域公共交通活性化協議会	(1)(2)(3)
① 公共交通の提供ルールの設定	乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)	(1)(2)
② 各種町内交通の導入・継続・変更・廃止に関するルールの設定	乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)	(1)(2)
③ 代替手段導入のルールの設定	乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)	(1)(2)
① 障がい者、高齢者、子育て世代に対する移動支援施策の周知	乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)	(4)
② 公共交通の利用のしやすさ・分かりやすさ・安全性の継続的な改善	乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)	(1)(2)

※青字は、リーディング(先行)事業を表します。

図 6-3 個別事業と実施主体、対応する方向性の関係性

6-2. 個別事業の概要と実施主体

各施策に関する個別事業、実施主体、実施エリア及び実施年度を以下に示します。

なお、各施策名の欄において、施策と関連する方向性及びリーディング(先行)事業については、青地◎で示します。

(1)公共交通施策1に基づく個別事業

<table>
<tr><td rowspan="2">施策</td><td>1.
民間バス路線の空白時間帯を補完し、かつ自宅付近まで迎えに行く交通の導入</td><td>方向性1</td><td>方向性2</td><td>方向性3</td><td>方向性4</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td></td><td></td><td>○</td></tr>
<tr><td>個別事業</td><td colspan="5">①◎乙部町乗り合いタクシーの運行継続
・令和3年10月から運行を開始した乗り合いタクシーは、函館バス路線-桧山海岸線の空白時間帯における住民利用や北海道江差高等学校へ通学する学生の帰宅の足の確保を目的に運行を行っており、乙部町地域公共交通会議(以下、法定会議)としては、今後も、これらニーズへの対応を行うため、運行を継続していきます。
・なお、運行継続にあたっては、本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、継続的な運行を行っていきます。

②◎乙部町乗り合いタクシーの見える化・魅せる化(モビリティ・マネジメントの実施)
・法定会議は、町民の乗り合いタクシーのさらなる利用定着・増加に向け、これまでも実施してきた乗り合いタクシーの利用に係る周知物を継続的に発行していくほか、周知方法の工夫を図りながら、他事業と連携し、町内公共交通の見える化・魅せる化を行っていきます。
・なお、見える化・魅せる化に係る経費については、本町の単独予算のほか、必要に応じて国等の補助を活用し、より効率的に事業の実施を行っていきます。また、交通事業者(バス・タクシー)が行う周知活動とも連携し、より効果的な周知活動を検討していきます。

</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)、法定会議</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="5">乙部町内乗り合いタクシー運行区域</td></tr>
<tr><td>実施年度</td><td colspan="5">
<table>
<tr><th>事業</th><th>実施事項</th><th>令和5年度</th><th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th></tr>
<tr><td>①</td><td>乗り合いタクシーの運行継続</td><td colspan="5">→</td></tr>
<tr><td>②</td><td>乗り合いタクシーに係る周知活動の継続</td><td colspan="5">→</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

（2）公共交通施策2に基づく個別事業

施策	2. 患者輸送バスの利用者枠拡大によるより自由なモビリティへの転換	方向性1	方向性2	方向性3	方向性4
			○		○

個別事業

①患者輸送バスの利用者枠拡大

・郊外部を中心に運行する患者輸送バスの利用者数は、年々減少傾向にあり、特に平成31年度・令和元年度からまん延し始めた COVID-19 の影響により、利用者数の減少に拍車がかかり、令和 2 年度には過去最低の利用者数となっています。

・一方で、患者輸送バスは函館バス路線や乗り合いタクシーでは、カバーしていない地域において、高齢者等をはじめとする交通弱者の通院における重要な移動手段として運行しており、今後も運行を継続していきます。

・また、患者輸送バスは、本町における限られた輸送資源の一つであり、法定会議としては、これまで輸送の対象を本町内での通院目的で限ってきた患者輸送バスの利用目的を買い物等の一般的な生活移動も目的に加えるなど、利用者枠の拡大を図り、かつ有償化についても検討（これまで利用者について本町が費用負担を行うなどの工夫）を行い、町民のより自由な利用を実現するモビリティとした運行を検討していきます。

・なお、利用者枠を拡大後の患者輸送バスの維持にあたっては、本町から必要な経費を捻出するとともに、特別交付税のほか、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）等の各補助金の活用を検討するなど、運行維持を行っていきます。

②患者輸送バスの見える化（利用促進策の実施）

・法定会議は、利用者枠を拡大した患者輸送バスについて、広く町民にその運行を知っていただく機会を創出するため、周知方法の工夫を図りながら、他事業と連携し、町内公共交通の見える化を行うことを検討します。

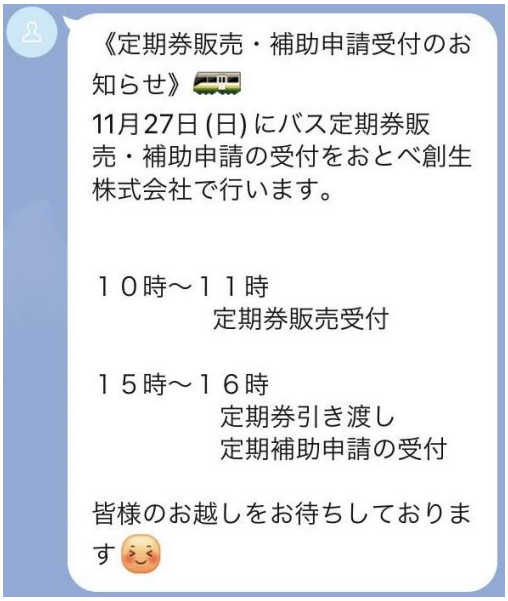
・なお、見える化に係る経費については、本町の単独予算のほか、必要に応じて国等の補助を活用し、より効率的に事業の実施することを検討します。

実施主体	乙部町、交通事業者、町民（関係団体）、法定会議
実施エリア	乙部町内患者輸送バス運行区域

実施年度

事業	実施事項	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	患者輸送バスの利用者枠拡大検討	→				
②	患者輸送バス見直し後の本格運行		- - -	- - -	- - -	- - - →
③	患者輸送バスに係る周知活動の実施		- - -	- - -	- - -	- - - →

(3)公共交通施策3に基づく個別事業

<table>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">3.“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築に向けた公共交通の見直し・一体化</td></tr>
<tr><td></td><td>3-1
乗り合いタクシーと民間バス路線の運賃一元化</td><td>方向性1
○</td><td>方向性2</td><td>方向性3
○</td><td>方向性4
○</td></tr>
<tr><td>個別事業</td><td colspan="5">◎通学利用増加を見込んだ共通定期券の販売
・乙部町乗り合いタクシーの運行効果の最大化を図るとともに、函館バス路線-桧山海岸線の運行継続に寄与することを目的に、現在実施している函館バス路線-桧山海岸線の定期券を保有することで、乙部町乗り合いタクシーを無償で利用できる取り組み(通学利用者限定)を継続的に実施していきます。
・共通定期券を利用することにより、運賃補てんについては、本町が必要な予算措置を行います。
・また、この取組の周知については、これまで行ってきた「おとべ創生株式会社」から登録者に配信しているLINEでの周知を継続的に実施し、月1回の販売会も継続的に実施していきます。
 

 </td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">乙部町、タクシー事業者、バス事業者、法定会議</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="5">乙部町乗り合いタクシー運行区域</td></tr>
<tr><td>実施年度</td><td colspan="5">
<table>
<tr><th>事業</th><th>実施事項</th><th>令和5年度</th><th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th></tr>
<tr><td>①</td><td>共通定期券の継続的な販売</td><td colspan="5">→</td></tr>
<tr><td>②</td><td>共通定期券の継続的な周知</td><td colspan="5">→</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">3.“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築に向けた公共交通の見直し・一体化</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">3-2
公共交通サービスの向上</td><td>方向性1</td><td>方向性2</td><td>方向性3</td><td>方向性4</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2"></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
<tr><td>個別事業</td><td colspan="5">①サービス水準の維持・確保
・町内を運行する公共交通のサービス水準の維持・確保の考え方は、現行の公共交通のサービス水準を基本とします。
・ただし、サービス水準については、今後の利用状況や居住状況等の社会的情勢に応じ、適宜見直しを行っていくこととします。
・サービス水準の維持・確保のため、町は交通事業者に対し必要な支援策を検討するとともに、交通事業者は経費削減や需要維持・喚起に努めることとします。
・特に、本町内を運行するバス事業者は、サービス水準の維持・確保が困難となった場合には、速やかに法定会議へ報告し、法定会議はサービス維持に向けた検討を行います。法定会議は、サービス維持に向け、必要に応じて、国土交通省の地域旅客運送サービス継続事業等の活用について検討します。

②事業者間におけるサービス内容の協議・調整
・分かりやすい公共交通の案内・周知方法など、サービスの一体的な周知に向け、町及び交通事業者は、継続的な協議を行います。

③持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化
・町内を運行する公共交通のサービス水準の維持・確保に向け、法定会議において事業の取組状況や見直しについて、継続的にモニタリングや改善などの PDCA を行い、町民等の持続可能な移動手段の維持・確保に努めます。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民(関係団体)、法定会議</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="5">乙部町全域</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施年度</td><td>事業</td><td>実施事項</td><td>令和5年度</td><td>令和6年度</td><td>令和7年度</td><td>令和8年度</td><td>令和9年度</td></tr>
<tr><td>①</td><td>サービス水準の維持に向けた関係者との継続的な協議</td><td colspan="5">→</td></tr>
<tr><td>②</td><td>法定会議における継続的かつ確実な PDCA サイクルの実施</td><td colspan="5">→</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">3.“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築に向けた公共交通の見直し・一体化</td></tr>
<tr><td></td><td>3-3
公共交通の見直しルールの設定と運用</td><td>方向性1</td><td>方向性2</td><td>方向性3</td><td>方向性4</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>個別事業</td><td colspan="5">①公共交通の提供ルールの設定
・持続可能な公共交通網の構築に向け、公共交通の提供ルール（基準、検討のフロー）を明確化します。
・また、バス運行が難しい地域に対しては、タクシーの活用（乗合、タクシー運賃助成制度等）も含めた代替手段の詳細なルールについては、当該手段の検討に合わせて、法定会議において定めます。

②各種公共交通の導入・継続・変更・廃止の検討
・各種公共交通の導入・継続・変更・廃止について、町民の意向も踏まえながら、町は上記①で設定するルール（①公共交通の提供ルールの設定）に基づき検討し、法定会議で協議します。

③代替手段導入の検討
・バスの運行が難しい地域に対して、上記①で設定するルール（①公共交通の提供ルールの設定）に基づき、町民の要請に応じて、乗合タクシーやタクシー運賃助成制度等のタクシーの活用も含めた代替手段を町民と協働で検討します。
・検討内容については、法定会議に報告し、ルールを含めて、導入について協議します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">乙部町、バス事業者、タクシー事業者、町民、法定会議</td></tr>
<tr><td>実施エリア</td><td colspan="5">乙部町全域</td></tr>
<tr><td>実施年度</td><td colspan="5">
<table>
<tr><th>事業</th><th>実施事項</th><th>令和5年度</th><th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th></tr>
<tr><td>①</td><td>公共交通の提供ルールの検討・協議</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>②</td><td>公共交通の提供ルールの運用・周知</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td>③</td><td>代替手段導入の検討・協議
※必要性が生じた際に、検討・協議を実施</td><td></td><td>⇢</td><td>⇢</td><td>⇢</td><td>⇢</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

（4）公共交通施策4に基づく個別事業

施策	4. 「“おとべ”で生涯暮らせる生活交通」のユニバーサルデザイン化	方向性1	方向性2	方向性3	方向性4
		○	○		○

個別事業

①◎障がい者、高齢者、子育て世代に対する移動支援施策の周知

・町及び交通事業者は現在実施している移動支援に関する取組の継続に努めるとともに、障がい者や高齢者に対する取組の周知に努めます。

・法定会議・町は、福祉施策や子育て施策（通園バス運行や路線バスとの共通定期券等）との連携も図って取組展開を検討します。必要に応じ、障がい者、高齢者、子育て世代の方々とも意見交換等を行い、詳細なニーズ把握を実施します。

②公共交通の利用のしやすさ・分かりやすさ・安全性の継続的な改善

・町や交通事業者が実施する公共交通の行先表示やバス停留所の待合環境（バス停名称含め）の改善について、町は関係者間の調整等の面で協力して進めます。

・走行環境などの安全性の確保・維持について、道路管理者・警察・交通事業者間で協力して進めます。

・また、町内で運行する公共交通について、車両更新の必要がある場合には、低床車両への入れ替えを行うなど、ユニバーサルデザインの観点に留意して検討を進めます。その際、国土交通省の地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助）、北海道の地域づくり総合交付金等様々な財源を検討・活用することで、より効率的に車両の入れ替えを行うこととします。

実施主体	乙部町、交通事業者、町民（関係団体）、道路管理者、警察
実施エリア	乙部町全域

実施年度

	事業	実施事項	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	【再掲】サービス水準の維持に向けた関係者との継続的な協議	→	→	→	→	→
	②	【再掲】法定会議における継続的かつ確実なPDCA サイクルの実施	→	→	→	→	→
	③	低床車両等への転換 ※必要に応じて検討	⇢	⇢	⇢	⇢	⇢

7. 施策推進スケジュール及び施策の進捗確認と評価

7-1. 施策推進スケジュール

「6-2.個別事業の概要と実施主体」で整理している事業の実施年度について、以下で一覧を整理します。

表 7-1 公共交通施策・事業の推進スケジュール

公共交通施策		事業	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.	民間バス路線の空白時間帯を補完し、かつ自宅付近まで迎えに行く交通の導入	乗り合いタクシーの運行継続	→	→	→	→	→
		乗り合いタクシーに係る周知活動の継続	→	→	→	→	→
2.	患者輸送バスの利用者枠拡大によるより自由なモビリティへの転換	患者輸送バスの利用者枠拡大検討	→				
		患者輸送バス見直し後の本格運行		⇢	⇢	⇢	→
		患者輸送バスに係る周知活動の実施		⇢	⇢	⇢	→
3.	“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築に向けた公共交通の見直し・一体化	共通定期券の継続的な販売	→	→	→	→	→
		共通定期券の継続的な周知	→	→	→	→	→
		サービス水準の維持に向けた関係者との継続的な協議	→	→	→	→	→
		法定会議における継続的かつ確実な PDCA サイクルの実施	→	→	→	→	→
		公共交通の提供ルールの検討・協議	→				
		公共交通の提供ルールの運用・周知		→	→	→	→
		代替手段導入の検討・協議 ※必要性が生じた際に、検討・協議を実施		⇢	⇢	⇢	→

施策		事業	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.	「“おとべ”で生涯暮らせる生活交通」のユニバーサルデザイン化	【再掲】サービス水準の維持に向けた関係者との継続的な協議	→	→	→	→	→
		【再掲】法定会議における継続的かつ確実な PDCA サイクルの実施	→	→	→	→	→
		低床車両等への転換 ※必要に応じて検討	⇢	⇢	⇢	⇢	⇢

7-2. 施策の進捗確認と評価

(1)施策の進捗確認と評価のための目標値の設定

本計画における施策の進捗確認について、公共交通施策ごとに設定します。進捗確認の評価のための目標値について、以下の通り設定します。

表 7-2 公共交通施策1の評価指標及び現状値・目標値

<table>
<tr><th>公共交通
施策1:</th><th colspan="5">民間バス路線の空白時間帯を補完し、かつ自宅付近まで迎えに行く交通の導入</th></tr>
<tr><th>評価指標</th><th colspan="5">現状値・目標値・計測方法</th></tr>
<tr><td>乙部町乗り合いタクシーの月平均利用者数
※姫川鳥山以北線利用者数</td><td colspan="5">現状値:8 人/か月(令和 4 年 8 月～11 月の平均値)
➡ 目標値:8～10 人/か月(令和 9 年度)
令和 3 年 10 月から運行を開始した乙部町乗り合いタクシー(姫川鳥山以北線)の利用者数は、令和 4 年 8 月の江差町柳崎地区までの延伸後は、8.0 人/か月と延伸前の月平均利用者数(2.9 人/か月)よりも増加しており、今後も利用者数の維持もしくは増加に向けた取り組みを推進していくことを予定しています。
公共交通施策 1 の評価指標及び目標値の設定としては、乙部町乗り合いタクシー(姫川鳥山以北線)の月平均利用者数を評価指標として設定し、目標値については、本町の人口推移及び令和 3 年度に取得したアンケート調査結果を活用し、設定します。
本町の人口は、国立社会保障・人口問題研究所及び乙部町人口ビジョンの推計値においても人口減少が予想されており、この傾向が継続した場合、乙部町乗り合いタクシー(姫川鳥山以北線)の実利用者数は、本計画の計画期間最終年度では月平均 7～8 人/か月になることが予想されます。
一方で、令和 3 年度に本町の住民を対象に実施したアンケート調査では、サービス改善時の町内交通の利用意向は、20.3%の回答者が外出が増える(≒利用が増える)と回答しており、計画期間の最終年度では 8～10 人/か月の方が利用すると推計されます。
そこで、本計画における本評価指標の目標値は、令和 3 年度アンケート調査結果を加味した 8～10 人/か月と設定します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>9～
10 人/か月</td><td>9～
10 人/か月</td><td>9～
10 人/か月</td><td>8～
10 人/か月</td><td>8～
10 人/か月</td></tr>
</table>

表 7-3 公共交通施策2の評価指標及び現状値・目標値

<table>
<tr><th>公共交通
施策2：</th><th colspan="5">患者輸送バスの利用者枠拡大によるより自由なモビリティへの転換</th></tr>
<tr><th>評価指標</th><th colspan="5">現状値・目標値・計測方法</th></tr>
<tr><td>患者輸送バスの利用者数</td><td colspan="5">現状値：2,462 人（令和 3 年度）
➡ 目標値：2,456～3,009 人（令和 9 年度）
本町内を運行する患者輸送バスの利用者数は、令和 3 年度実績で 2,462 人であり、沿線人口総数（3,341 人）に対する利用回数としては、0.7 回/人です。また、本町の人口は、国立社会保障・人口問題研究所及び乙部町人口ビジョンの推計値においても人口減少が予想されており、この傾向が継続した場合、患者輸送バスの利用者数は、2,041～2,501 人となることが予想されます。
一方で、令和 3 年度に本町の住民を対象に実施したアンケート調査では、サービス改善時の町内交通の利用意向は、20.3%の回答者が外出が増える（≒利用が増える）と回答しており、仮に、利用目的の枠を拡大（通院以外に買い物などでも利用可能など）とした場合、これまでよりも利用者数が増加することが予想され、現状の利用回数 0.7 回/人に対し、20.3%の利用回数が増加すると仮定し、年間 2,456～3,009 人が利用すると推計されます。
そこで、本計画における本評価指標の目標値は、2,456～3,009 人と設定します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>-</td><td>2,693～
3,139 人</td><td>2,610～
3,096 人</td><td>2,533～
3,052 人</td><td>2,456～
3,009 人</td></tr>
</table>

表 7-4 公共交通施策3の評価指標及び現状値・目標値（その1）

<table>
<tr><th>公共交通
施策3：</th><th colspan="5">“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築に向けた公共交通の見直し・一体化</th></tr>
<tr><th>評価指標</th><th colspan="5">現状値・目標値・計測方法</th></tr>
<tr><td>【再掲】
乙部町乗り合いタクシーの月平均利用者数
※姫川鳥山以北線利用者数</td><td colspan="5">現状値：8 人/か月（令和 4 年 8 月～11 月の平均値）
➡ 目標値：8～10 人/か月（令和 9 年度）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>9～
10 人/か月</td><td>9～
10 人/か月</td><td>9～
10 人/か月</td><td>8～
10 人/か月</td><td>8～
10 人/か月</td></tr>
</table>

表 7-5 公共交通施策3の評価指標及び現状値・目標値(その2)

<table>
<tr><td>公共交通
施策3:</td><td colspan="5">“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築に向けた公共交通の見直し・一体化</td></tr>
<tr><td>評価指標</td><td colspan="5">現状値・目標値・計測方法</td></tr>
<tr><td>【再掲】
患者輸送バスの年間利用者数</td><td colspan="5">現状値:2,462 人(令和 3 年度)
➡ 目標値:2,456～3,009 人(令和 9 年度)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>-</td><td>2,693～
3,139 人</td><td>2,610～
3,096 人</td><td>2,533～
3,052 人</td><td>2,456～
3,009 人</td></tr>
<tr><td>地域間幹線系統の維持</td><td colspan="5">現状値:1 路線(令和 4 年度)
➡ 目標値:1路線(令和 9 年度)
現在、本町内を運行する函館バス路線-桧山海岸線の運行継続(地域間幹線系統の維持)を評価指標として設定します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>1路線</td><td>1路線</td><td>1路線</td><td>1路線</td><td>1路線</td></tr>
<tr><td>乙部町乗り合いタクシーの収支率</td><td colspan="5">現状値:2.5%(令和 4 年度)
➡ 目標値:1.7～2.4%(令和 9 年度)
本町内を運行させている乙部町乗り合いタクシー(姫川鳥山以北線)の運行経費は、令和 4 年度実績(令和 4 年 4 月から令和 4 年 11 月まで)で年間 119.2 万円であり、年間収入は 2.2 万円であることから、現状の収支率は 1.9%です。
公共交通施策1等で取り組む施策により、年間利用者数を増加させていくことを想定していますが、本町の人口は、国立社会保障・人口問題研究所及び乙部町人口ビジョンの推計値においても人口減少が予想されており、利用者数は維持もしくは減少が予想されます。
このことを踏まえて、本指標の目標値は 1.7～2.4%として設定します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>2.1～2.2%</td><td>2.1～2.2%</td><td>2.1～2.2%</td><td>1.7～2.4%</td><td>1.7～2.4%</td></tr>
</table>

表 7-6 公共交通施策3の評価指標及び現状値・目標値（その3）

<table>
<tr><th>公共交通
施策3：</th><th colspan="5">“おとべ”で生涯暮らせる生活交通の構築に向けた公共交通の見直し・一体化</th></tr>
<tr><th>評価指標</th><th colspan="5">現状値・目標値・計測方法</th></tr>
<tr><td>本町が投入している公共交通に係る公的資金投入額</td><td colspan="5">現状値：0.9 万円/人（令和 2 年度）
➡ 目標値：1.4～1.7 万円/人（令和 9 年度）
本町が投入している公共交通に係る公的資金投入額は、令和２年度実績として、32,089 千円であり、令和２年人口（国勢調査）では 3,403 人であることから、町民１人当たりに換算すると、0.9 万円となります。
公的資金投入額は、交通事業者の運転手単価などにも左右されることから、国土交通省が毎年示している補助ブロックごとに定める標準経常費用及び北海道の最低賃金の推移を基準に令和 5 年度以降の公的資金投入額を推計しています。この公的資金投入額を各年度の人口（国立社会保障・人口問題研究所及び乙部町人口ビジョンで推計された人口）で割ることで、令和 5 年度から令和9年度の評価指標を設定します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>1.1～
1.3 万円/人</td><td>1.2～
1.4 万円/人</td><td>1.3～
1.5 万円/人</td><td>1.3～
1.6 万円/人</td><td>1.4～
1.7 万円/人</td></tr>
</table>

表 7-7 公共交通施策4の評価指標及び現状値・目標値

<table>
<tr><th>公共交通
施策4：</th><th colspan="5">「“おとべ”で生涯暮らせる生活交通」のユニバーサルデザイン化</th></tr>
<tr><th>評価指標</th><th colspan="5">現状値・目標値・計測方法</th></tr>
<tr><td>函館バス路線と乙部町乗り合いタクシーの共通定期券発行に関する周知</td><td colspan="5">現状値：毎月 1 回以上（令和 4 年度）
➡ 目標値：毎月 1 回以上（令和 9 年度）
本町内を運行させている、乙部町乗り合いタクシーについて、現在、毎月 1 回以上のペースで函館バス路線との共通定期券の販売会及び販売会実施に係る周知を行っており、今後もこの取組を継続していくため、評価指標として設定します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>毎月
1 回以上</td><td>毎月
1 回以上</td><td>毎月
1 回以上</td><td>毎月
1 回以上</td><td>毎月
1 回以上</td></tr>
<tr><td>町民との意見交換会の実施</td><td colspan="5">現状値：1 回（令和 4 年度）
➡ 目標値：1 回以上※（令和 9 年度）
継続的な町内交通の見直しに向け、町民を対象とした意見交換会を年 1 回以上開催します。
※開催については、町内交通の見直しが必要だと法定協議会が判断した際に実施するものとし、適宜開催することを想定しています。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">目標値</td><td>令和 5 年度</td><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td></tr>
<tr><td>1 回以上※</td><td>1 回以上※</td><td>1 回以上※</td><td>1 回以上※</td><td>1 回以上※</td></tr>
</table>

（2）目標値確認のための数値データ入手方法

表 7.2 から表 7.7 で示した目標値の確認のための数値データの入手方法について、以下に整理します。

表 7-8 目標値確認のための数値データ入手方法

評価指標		入手データ	入手先
評価指標1	乙部町乗り合いタクシーの月平均利用者数　※姫川鳥山以北線利用者数	乙部町乗り合いタクシー実績データ	委託事業者
評価指標2	患者輸送バスの年間利用者数	患者輸送バス実績データ	委託事業者
評価指標3	地域間幹線系統の維持	函館バス㈱時刻表	函館バス㈱
評価指標4	乙部町乗り合いタクシーの収支率	乙部町乗り合いタクシー実績データ	乙部町 ＋委託事業者
評価指標5	本町が投入している公共交通に係る公的資金投入額	各年度決算データ	乙部町
評価指標6	函館バス路線と乙部町乗り合いタクシーの共通定期券発行に関する周知	周知活動実績	乙部町
評価指標7	町民との意見交換会の実施	実施結果	乙部町

（3）目標値の確認スケジュール

表 7.2 から表 7.7 で示した目標値の確認スケジュールについて、以下に整理します。

表 7-9 目標値の確認スケジュール

評価指標		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
評価指標1	乙部町乗り合いタクシーの月平均利用者数　※姫川鳥山以北線利用者数	●	●	●	●	●
評価指標2	患者輸送バスの年間利用者数	-	●	●	●	●
評価指標3	地域間幹線系統の維持	●	●	●	●	●
評価指標4	乙部町乗り合いタクシーの収支率	●	●	●	●	●
評価指標5	本町が投入している公共交通に係る公的資金投入額	●	●	●	●	●
評価指標6	函館バス路線と乙部町乗り合いタクシーの共通定期券発行に関する周知	●	●	●	●	●
評価指標7	町民との意見交換会の実施	●	●	●	●	●

8. 今後について

8-1. 計画推進体制

本計画で設定した公共交通施策を推進し、基本方針及び方向性を実現していくために、本計画策定にあたり地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき設置された「乙部町地域公共交通会議（法定会議）」を、計画に基づく公共交通施策実施の推進及び評価、進捗管理、施策間の調整を行う組織として位置付けます。

法定会議は、行政（町、道、国）、交通事業者、運転者が組織する団体、町民、道路管理者・交通管理者、その他関係者を構成員、その他公共交通施策の円滑な実施に向けアドバイザーを含め、各主体の基本的な役割を表8-1 のように定め、方向性の実現に向けて取り組んでいきます。

表 8-1 法定会議構成員の主な役割

主体	主な役割
行政	方向性の実現に向け、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。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体とし、公共交通施策について、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。
運転手が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、公共交通施策に対し助言を行います。
町民	公共交通サービスを享受するだけでなく、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り組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	公共交通施策について、道路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。
その他関係者	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。
アドバイザー	会議運営にあたってのコーディネート役を担うとともに、本計画に示す施策の実施について助言を行います。

なお、公共交通施策実施にあたっては、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、公共交通施策3-2の個別事業③に位置付けた「町民意見交換会」を毎年開催し、施策の推進を図っていきます。

また、道の方で、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、公共交通施策の推進や今後の社会情勢の変化等を踏まえた更なる公共交通施策の検討に向け、アドバイザーからの他事例等の共有を行いながら、より良い町内公共交通網の構築を検討していきます。

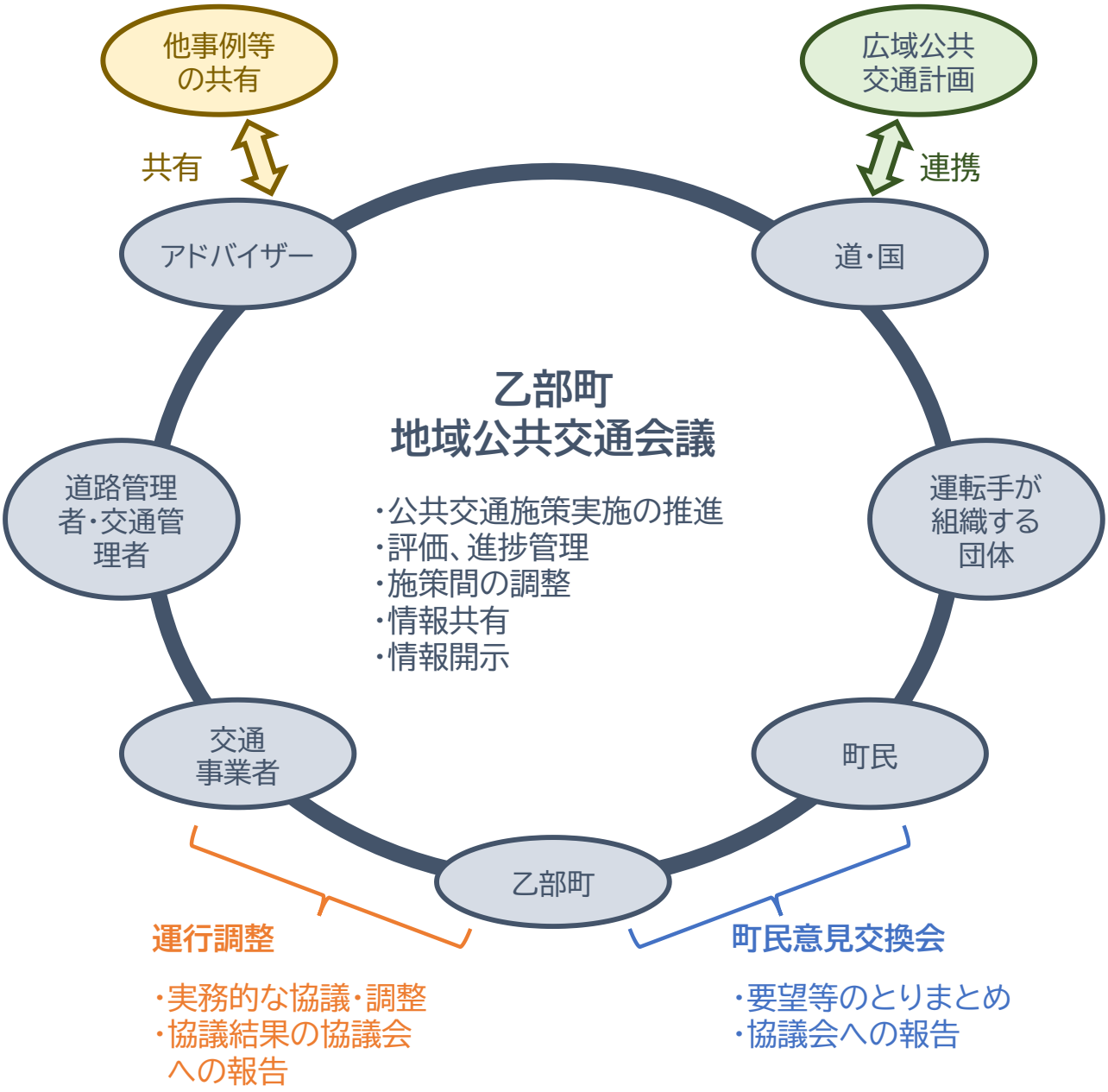


図 8-1 乙部町地域公共交通活性化協議会の推進体制

8-2. 今後のスケジュール

法定会議の運営は下記の通り進めることを基本とし、次年度施策検討（6 月頃）、中間評価、施策中間見直し（10 月頃）、評価・検証・改善策検討（2 月頃）のタイミングで法定会議を開催します。

加えて、計画最終年度の令和 9 年度においては、本計画の施策進捗状況を踏まえ、次期計画の策定についても検討を行っていきます。

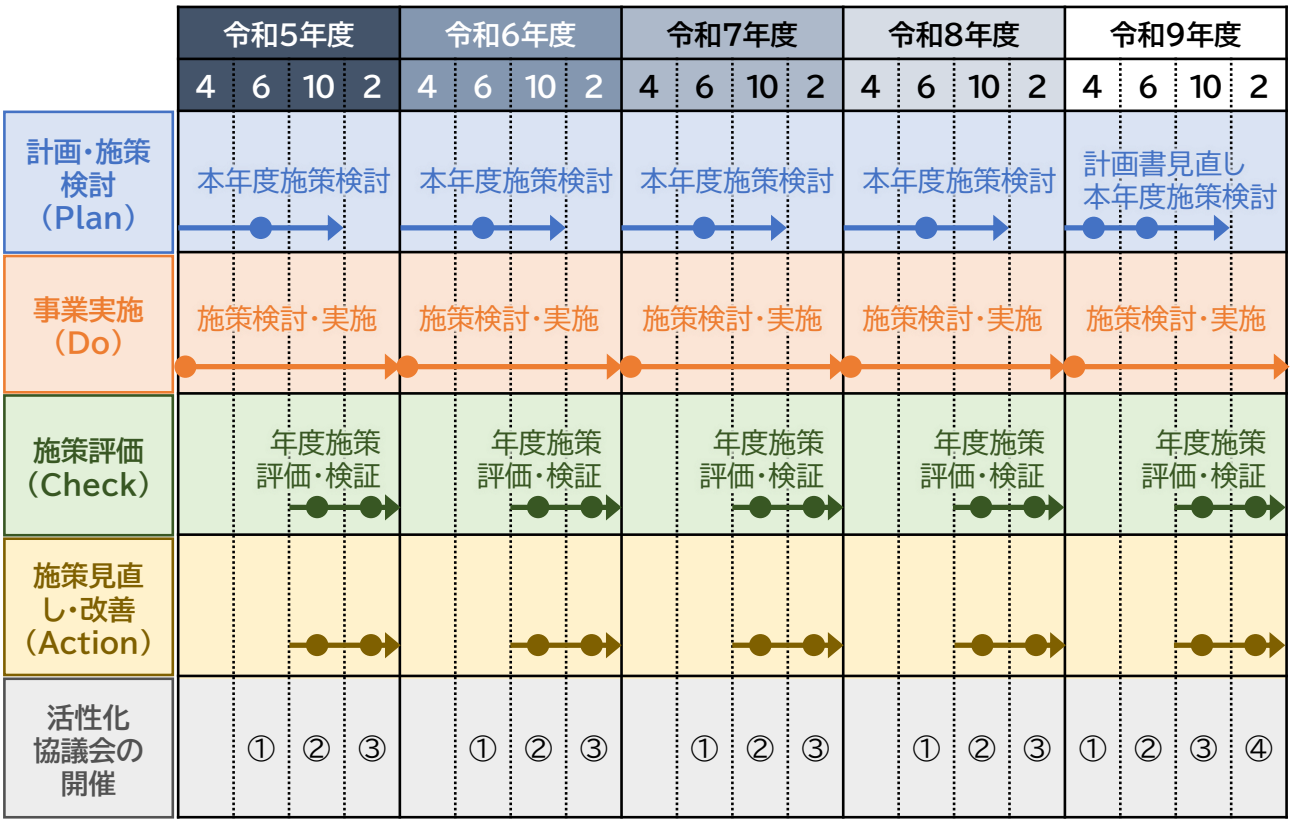


図 8-2 法定会議の進め方

令和 5 年度以降の法定会議での検討内容のイメージを表8-2に示します。

表 8-2 法定会議での検討内容イメージ

時期	法定会議での検討内容イメージ
6 月	■本年度検討・実施する公共交通施策の確認（内容・スケジュール等） ■次年度に取り組む公共交通施策の検討 ■本年度予算組みの協議 -令和 6 年度以降- ■前年度予算執行状況の確認
10 月	■本年度公共交通施策の中間評価、町民意見交換会等で挙がってきた意見の共有及び意見を踏まえた改善策の協議
2 月	■本年度公共交通施策の最終評価 ■本年度公共交通施策の結果を踏まえた次年度公共交通施策における実施方針の協議