
上ノ国町地域公共交通計画

●計画理念

みんなで創る 持続可能で身近な公共交通網の構築

令和6年6月（初版）

令和8年2月（改訂）

上ノ国町

上ノ国町地域公共交通活性化協議会

上ノ国町地域公共交通計画 目次

第1章 はじめに	4
1-1 計画策定の趣旨.....	4
1-2 計画の区域.....	4
1-3 計画の期間.....	4
1-4 計画の構成.....	2
第2章 関係法令、上位・関連計画と本計画の位置づけ	2
2-1 関係法令.....	3
2-2 上位・関連計画.....	6
2-3 地域公共交通計画の位置づけ及び本町における公共交通の位置づけ.....	11
第3章 地域の概況	13
3-1 地勢・地理.....	13
3-2 社会状況.....	17
3-3 公共交通の現状.....	33
3-4 デマンド交通「カミGO!」の運行状況.....	33
第4章 地域の移動特性・ニーズ	40
4-1 本町を中心とした移動状況.....	40
4-2 公共交通に係る各種調査結果の整理.....	42
第5章 各種調査結果等から抽出された課題の整理	53
第6章 基本理念及び計画の方向性	56
6-1 求められる公共交通の役割及び課題から導き出される基本理念・方向性.....	56
6-2 公共交通の維持確保の方針.....	58
第7章 方向性を実現するための施策・事業	59
7-1 方向性実現に向けた施策・事業の位置づけ.....	59
7-2 各施策・事業の実施方針.....	61
第8章 計画の進捗管理及び管理体制	71
8-1 評価指標の設定.....	71
8-2 計画の進捗管理体制.....	76
8-3 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築.....	78
8-4 今後の協議会の開催スケジュール（案）.....	79
■附属資料	80

第1章 はじめに

| 1-1 | 計画策定の趣旨

1-(1) 移動を取り巻く社会情勢

昭和から平成にかけて、自家用車の普及や道路開発が大きく進み、日常の移動は便利で快適なものとなりました。特に地方部では、一家に一台、一人一台、とマイカーの所有率が高く、マイカーのある生活が地域の発展や一人一人の豊かな暮らしに繋がったと言えます。

一方で、これまで移動の主な手段であった公共交通はその利用者数を大きく減少させ、鉄道からバス路線、そして現在ではバス路線を維持することも難しくなっています。

昨今の公共交通の状況としては、自家用車の普及や人口減少などによる利用者数の減少に加え、新型コロナウイルス感染症による外出機会の喪失により公共交通の利用者数は一層の拍車がかかり、さらに人口減少は働き手の確保にも影響を及ぼしており、本町を運行する函館バスや上ノ国ハイヤーも運転手の確保も含め経営が非常に厳しい状況となっています。

このような状況を踏まえ、自家用車だけに頼るのではなく、本町の移動手段を地域全体が一体となり、維持確保していくための取組みを推進していくことが求められています。

1-(2) 計画策定の目的

自家用車の便利さ・快適さも活かしつつ、自家用車を運転できない方も便利に移動できる環境を創出していくためには、町民ニーズに即した交通網を構築することが重要であり、また人材不足の中では、限られた人的リソースを最大限に活用することも重要です。

このような交通網を実現するためには、交通事業者のみならず、地元関係機関とも連携し本町に係る全ての関係者が協働して交通網を創り上げる必要があります。

そこで、関係者間の意識の共有・連携をより強く持つために、本町の交通の今後の方向性を示すマスタープランとして「上ノ国町地域公共交通計画^{※1}」を策定します。

| 1-2 | 計画の区域

本計画の対象区域は、上ノ国町全域とします。

| 1-3 | 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和11年度までの6年間とします。

※1 地域公共交通計画とは・・・地域にとって望ましい交通サービスのあり方を明らかにし、その実現のための方針や施策・目標を示す「交通のマスタープラン＝指針」です。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、全ての地方公共団体に対し「地域公共交通計画」の策定が努力義務とされています。

1-4 | 計画の構成

本計画は、以下の構成からなります。

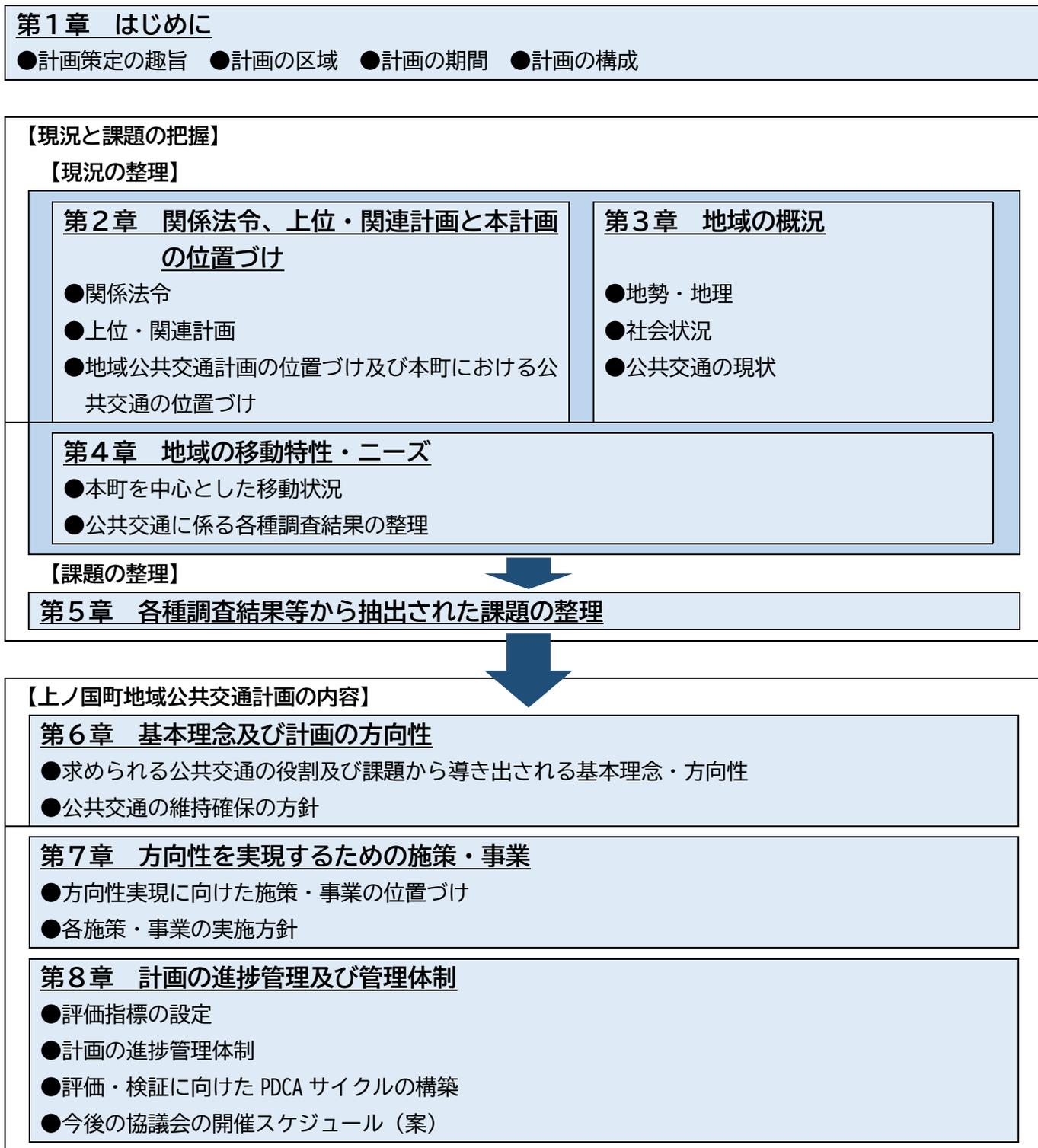


図 1-1 計画の構成

第2章 関係法令、上位・関連計画と本計画の位置づけ

2-1 | 関係法令

国は「交通政策基本法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「道路運送法」において、交通施策に関する基本理念や基本事項、地方公共団体による計画策定等を定めており、本計画はこれらに基づき策定をします。

1- (1) 交通政策基本法

表 2-1 交通政策基本法の概要

施行日	平成 25 年 12 月 4 日
最新の改正	令和 2 年 12 月 9 日
目的	<ul style="list-style-type: none"> ●交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る
概要	<p>■基本的認識</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通の果たす機能 <ol style="list-style-type: none"> ①国民の自立した生活の確保 ②活発な地域間交流・国際交流 ③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 <p>■交通機能の確保・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ●少子高齢化の進展等に対応しつつ、 <ol style="list-style-type: none"> ①豊かな国民生活の実現 ②国際競争力の強化 ③地域の活力の向上 に寄与 ●大規模災害に的確に対応 <p>■環境負荷の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通による環境への負荷の低減を図る <p>■様々な交通手段の適切な役割分担と連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通手段の特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携する <p>■交通の安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通安全対策基本法等に基づく交通安全施策と十分に連携する。

1-(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

表 2-2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

施行日	平成 19 年 10 月 1 日
最新の改正	令和 5 年 10 月 1 日
目的	<p>●地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会に寄与すること</p>
概要	<p>■地域が自らデザインする地域の交通</p> <p>●地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成の努力義務化 ・地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け ・定量的な目標(利用者数・収支・公的資金投入額等)の設定、毎年度の評価を行う <p>●地域における協議の促進</p> <p>■移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <p>●輸送資源の総動員による移手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、新たな事業者を選定する事業を創設 ・自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理・車両整備管理で協力する制度を創設 ・自家用有償旅客運送について、地域住民だけではなく観光客も含む来訪者も対象として明確化 ・鉄道や乗合バス等において貨客混載を行う事業を創設 <p>●既存の公共交通サービスの改善の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継割引運賃等のサービス改善を促進 <p>■地域公共交通の「リ・デザイン」</p> <p>●地域の関係者の連携と協働の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 <p>●バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 ・AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設 <p>●鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

1-(3) 道路運送法

表 2-3 道路運送法の概要

施行日	昭和26年7月1日
最新の改正	令和5年10月1日
目的	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<p>■事業用旅客自動車運送事業（4条）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>■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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自家用旅客自動車運送（78条） <ul style="list-style-type: none"> ・市町村運営有償運送 ・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	<p>■事業計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 <p>■運行計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ●運行系統（ルート） ●運行回数 ●運行時刻 ●運賃 <ul style="list-style-type: none"> ・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）

| 2-2 | 上位・関連計画

2- (1) 上位計画

(1) - (1) 第6次上ノ国町総合計画

上ノ国町の上位計画である「第6次上ノ国町総合計画」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 第6次上ノ国町総合計画の概要

計画期間	令和2年度から令和11年度
まちづくりの将来像	みんなで創る 誇れるふるさと上ノ国 ～みんなで育む まちの力～
基本目標	1 創意工夫で地域の活力を起こす産業交流のまち 2 だれもが生涯健やかに自分らしく暮らせるまち 3 自然と共生しみんなで創るゆとりある安心安全のまち 4 自ら学び地域とともに人を育む教育文化のまち
施策の大綱	<p>■自然と共生しみんなで創るゆとりある安心安全のまち (P29_2-3)</p> <p>●道路・交通・通信基盤の充実 (P29_2-3_5)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流を支える基盤の充実に向けて、生活道路網の適正な維持管理に努め、高規格道路の早期着手、主要道道江差木古内線の早期完成に向け、関係機関に積極的に働きかけるとともに、住民の身近な移動手段の確保に向け、路線バスなどの公共交通機関の維持・充実に努めます。 ・また、情報化社会に対応した情報通信システムの構築を図り、生活に便利な環境づくりを推進します。
地域公共交通計画に関する内容	<p>■自然と共生しみんなで創るゆとりある安心安全のまち(基本計画【前期】 P13)</p> <p>●道路・交通・通信基盤の充実 (P17_第3章_第5節)</p> <p>【施策の目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的アクセスの向上と町内地域間の連携強化、安全性・利便性の向上に向け、町内道路網の計画的な整備を進めるとともに、住民の身近な公共交通機関の充実を進めます。 <p>【施策の展開】</p> <p>●公共交通機関の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民の日常生活に不可欠な身近な交通手段として、公共交通機関の維持・確保、利用者の利便性の向上に努めます。

2- (2) 関連計画

(2) -1) 上ノ国町関係の関連計画

本計画における上ノ国町の関連計画としては、「第2期創生総合戦略」、「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」の観点から整理を行っています。

特に「まちづくり」の観点からは、住民の日常生活に不可欠な身近な交通手段としての公共交通機関の維持・確保、利用者の利便性の向上のための事業の実施などを挙げており、「観光」分野においては、単一市町村での取り組みだけではなく、広域地域一体となった交流・関係人口の拡大を挙げています。

表 2-5 上ノ国町関係の関連計画の概要

計画名・年次	観点	記載内容
○第2期上ノ国町創生総合戦略 -令和2年度から令和6年度 ○上ノ国町過疎地域持続的発展市町村計画 -令和3年度から令和7年度 ○上ノ国町強靱化計画 -令和2年度から令和6年度	まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段を確保するため、フリー乗降やバス停の増加等、生活路線バスの利便性を高め、乗車料金の低定額制を導入し、利用者の増加を図ります。 ・車を運転できない未成年者や高齢者等にとっては、通学や通院、買い物など日常生活に必要不可欠な交通手段であり、今後も様々な取り組みを実施していくほか、補助事業を継続しつつ、住民の生活交通手段の確保が必要となっています。 ・路線バス以外の唯一の交通手段であるハイヤー事業者については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、経営状況の悪化から事業存続が困難な状況となっていることから、令和2年度に新規補助事業を新設し、運営事業費の一部を補助しています。 ・住民の日常生活に不可欠な身近な交通手段として、公共交通機関の維持・確保、利用者の利便性の向上に努めます。
○第2期上ノ国町創生総合戦略 -令和2年度から令和6年度 ○第2期子ども・子育て支援事業計画 -令和2年度から令和6年度	福祉	<ul style="list-style-type: none"> ・少子化対策のため、妊婦健診時の診察料や交通費、出産後の検診料及び不妊治療の費用に対して支援を行います。
○第2期上ノ国町創生総合戦略 -令和2年度から令和6年度	観光	<ul style="list-style-type: none"> ・地域商社である(株)上ノ国町観光振興公社を中心とした、特産品開発・販路拡大・交流人口の拡大等の取組に対して支援します。 ・関係団体等と連携し、人口の多い都市圏において観光PRを実施するとともに広域地域一体となった施策を進め、関係人口の拡大を図ります。

第2章 関係法令、上位・関連計画と本計画の位置づけ

(2) -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」、「北海道交通政策総合指針」、「第3次南北海道定住自立圏共生ビジョン」及び「道南地域公共交通計画」等の6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 (1/3)

計画名・年次	記載内容
○北海道総合計画 -平成 28 年度から令和 7 年度	<ul style="list-style-type: none"> ●地域で互いに支え合うまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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
○第 2 期北海道創生総合戦略 -令和 2 年度から令和 6 年度	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の実情に応じた交通ネットワークの維持・確保 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaS の展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者・交通・物流事業者等と一体となった取組を進める ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる ・集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する
○北海道交通政策総合指針 -平成 30 年度から令和 12 年度	<ul style="list-style-type: none"> ●道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・持続的な公共交通ネットワークの維持・確保に向け、交通・物流の効率化や省力化を図るとともに、関係者が連携した取組を進める ・鉄道やバス路線の持続的な維持・確保に向けて関係者が連携して取り組むとともに、コミュニティバスやデマンド交通など地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取組を促進する ・過疎地等において路線バスやタクシーとの貨客混載など、異業種間の連携による輸送の効率化を進める

第2章 関係法令、上位・関連計画と本計画の位置づけ

表 2-7 北海道等における関連計画 (2/3)

計画名・年次	記載内容
<p>○北海道交通政策総合指針・重点戦略【2021-2025】 -令和3年度から令和7年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●シームレス交通戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・MaaS等シームレス交通の全道展開を図る ・持続的な鉄道網の確立に向けた取組を進める ・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を図る ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革を図る ●地域を支える人・モノ輸送戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・地域における最適な交通モードの検討を行う ●インバウンド加速化戦略 <ul style="list-style-type: none"> ・交通情報提供機能と案内表示等の充実を行う ・バリアフリー環境の充実を行う
<p>○第3次南北海道定住自立圏共生ビジョン -令和6年度から令和10年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●圏域内における公共交通手段の維持および確保等 <ul style="list-style-type: none"> ・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行う
<p>○道南地域公共交通計画 -令和6年度から令和10年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●持続的な公共交通ネットワークの確保に向けた圏域別検討体制の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・持続的な公共交通ネットワークの確保に向けて、本地域を運行する広域交通のあり方について、圏域ごとに検討体制を構築し、きめ細かな議論を行う ●広域路線の運行の維持・確保・最適化 <ul style="list-style-type: none"> ・各路線における運行の現状（利用実態、利用者ニーズ、経常収支等）の把握に努め、利用実態等に即した運行の維持・確保・最適化を行う ●乗換・待合環境の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・交通モード間の接続性の向上や、交通結節点の機能充実による乗換環境の向上など、地域住民や観光客などの来訪者が円滑に利用できる環境を整備する ●バス運転手等の担い手確保 <ul style="list-style-type: none"> ・持続的な公共交通ネットワークの構築に向けては、バス運転手や運行管理者等の担い手の確保が不可欠であることから、人材確保に向けた取組を行う ●公共交通の利用に向けた意識醸成 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学、通院、買い物等の日常的な移動において、積極的に公共交通を利用いただけるよう、地域住民の公共交通への理解を深めてもらうための広報活動等を行う ●観光誘客による公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・観光客向け利用促進策の実施や、行政機関等が行う観光振興策との連携、観光客の利便性向上、路線バスとフェリーなど交通モード間の連携等により観光誘客を図り、公共交通の利用を促進する

第2章 関係法令、上位・関連計画と本計画の位置づけ

表 2-8 北海道等における関連計画 (3/3)

計画名・年次	記載内容
<p>○道南地域公共交通計画 -令和6年度から令和10年度</p>	<p>【上ノ国町に係る路線の維持・確保の方針】</p> <p>■江差木古内線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進など収支改善に取り組むとともに、利用者の移動実態やニーズを踏まえ、一部の便をデマンド化するなど最適化を図りながら路線の維持に努めていく

2-3 | 地域公共交通計画の位置づけ及び本町における公共交通の位置づけ

3-(1) 北海道の計画に基づく公共交通の位置づけ

本計画の関連計画でもある道南地域公共交通計画では、渡島檜山地域内を運行する公共交通を北海道交通政策総合指針が示す「北海道型公共交通ネットワーク」の定義を踏まえ、地域内を運行する公共交通を「幹線交通」、「広域交通」、「生活圏交通」の3つに分けて位置づけています。

「幹線交通」は道内の中核都市^{※2}（札幌市・函館市等）間等を結ぶネットワークであり、「広域交通」は中核都市・中核都市群^{※3}（近隣自治体該当無し）や地域中心都市^{※4}（江差町）と周辺市町などを結ぶネットワーク、「生活圏交通」は単一市町や周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワークとして整理されています。

本町の地域公共交通計画においても、関連計画である道南地域公共交通計画の整理を踏まえ、本町内の公共交通について、「幹線交通」、「広域交通」、「生活圏交通」で整理します。

表 2-9 上ノ国町における公共交通の位置づけ

位置づけ	本町の公共交通	路線等
幹線交通	該当無し	-
広域交通	路線バス	■函館バス株式会社 ●地域間幹線系統 ^{※5} -江差木古内線 ●地域内フィーダー系統 ^{※6} -小砂子線(令和7年9月30日廃止)
生活圏交通	ハイヤー	■有限会社上ノ国ハイヤー
	その他	■上ノ国町 ●独自事業（運行に係る内容のみ）-児童送迎、スクールバス運行、福祉有償旅客運送、福祉バス運行、保育所児童送迎 ●A I デマンドバス「カミGO！」(令和7年10月1日実証運行開始) ■その他 ●民間事業者等による送迎（買い物送迎、通院送迎等）

※2 人口規模が一定以上で行政をはじめ経済、医療、教育、文化などの面で高度な都市機能を有する都市

※3 中核都市と相互に結びつきが強く、一体的に都市機能を発揮する都市

※4 エリアの中で都市サービスや日常的な生活ニーズなどの面において、中核都市の機能を補完する市や町

※5 地域間幹線系統確保維持費補助金（国と道による協動的補助）を受けて運行する、広域行政圏の中心市町村（または道が指定し、国が承認した準市町村）とその周辺の市町村間を結ぶ系統のこと（主な補助要件：計画運行回数3回/日以上、輸送量15~150人/日と見込まれるもの）

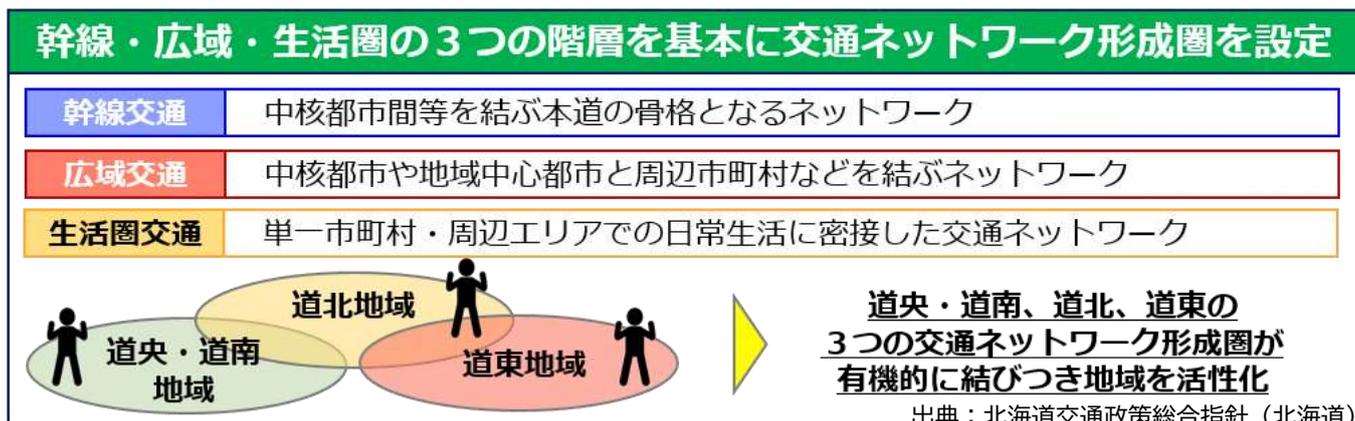


図 2-1 北海道型公共交通ネットワークのイメージ

3-(2) 計画の位置づけ

本計画は交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づいて策定を行います。また、本町の上位・関連計画との整合を図るものとします。

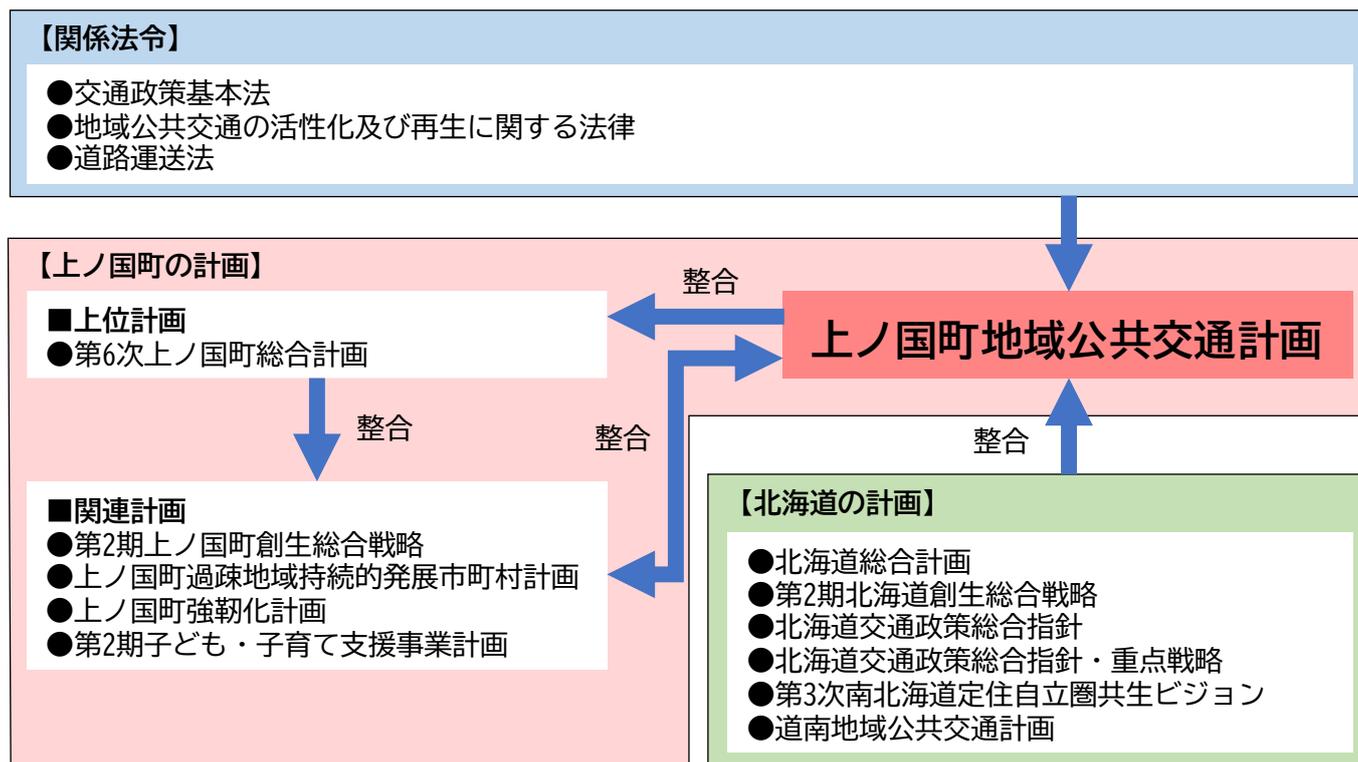


図 2-2 本計画の位置づけ

第3章 地域の概況

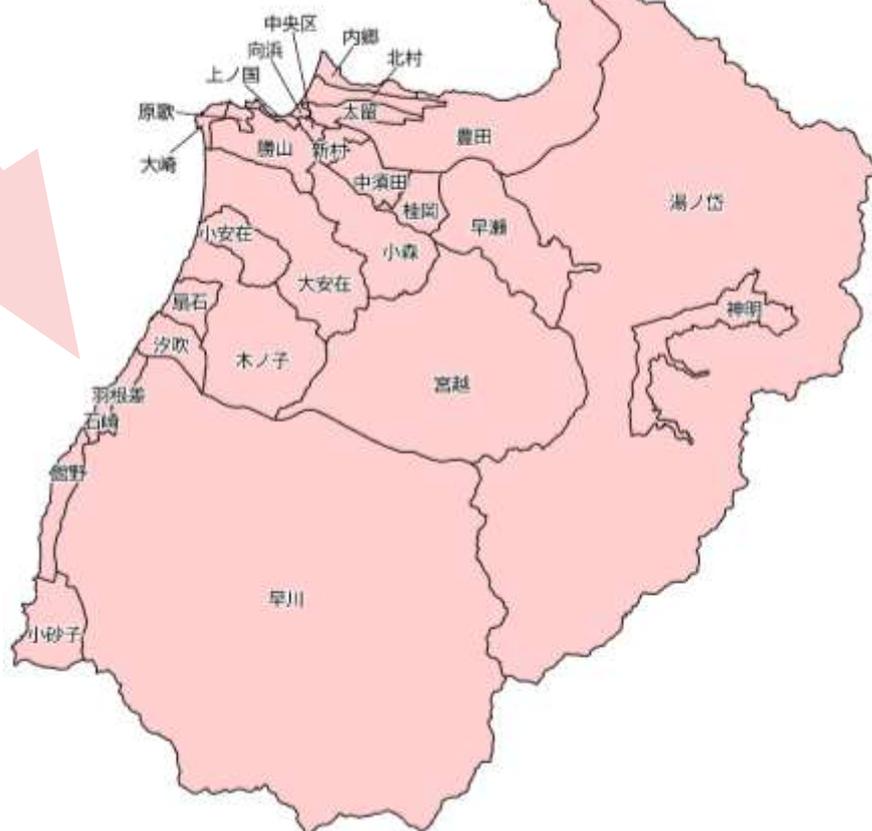
| 3-1 | 地勢・地理

1- (1) 上ノ国町の位置・面積

本町は、渡島半島の南西、檜山管内の最南端に位置し、総面積は 547.72 km²と檜山振興局管内で比較的大きい面積となっています。



地域名	面積 (km ²)
江差町	109.48
上ノ国町	547.72
厚沢部町	460.58
乙部町	162.59
奥尻町	142.99
今金町	568.25
せたな町	638.68
檜山振興局	2,630.30



出典：令和4年全国都道府県市区町村別面積調（4月1日時点）_国土地理院

<https://www.gsi.go.jp/KOKUJYOHO/MENCHO-title.htm>

国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-1 本町の位置

1-(2) 地勢

本町は東と南は大千軒岳をはじめとする松前半島の脊梁をなす山々が連なり、尖岳（とんがりだけ）に源を発する天の川が北西に流れ、南部には石崎川が流れています。町の中央を流れる天の川は 12 の支流を合し、流域に平野部が形成されています。

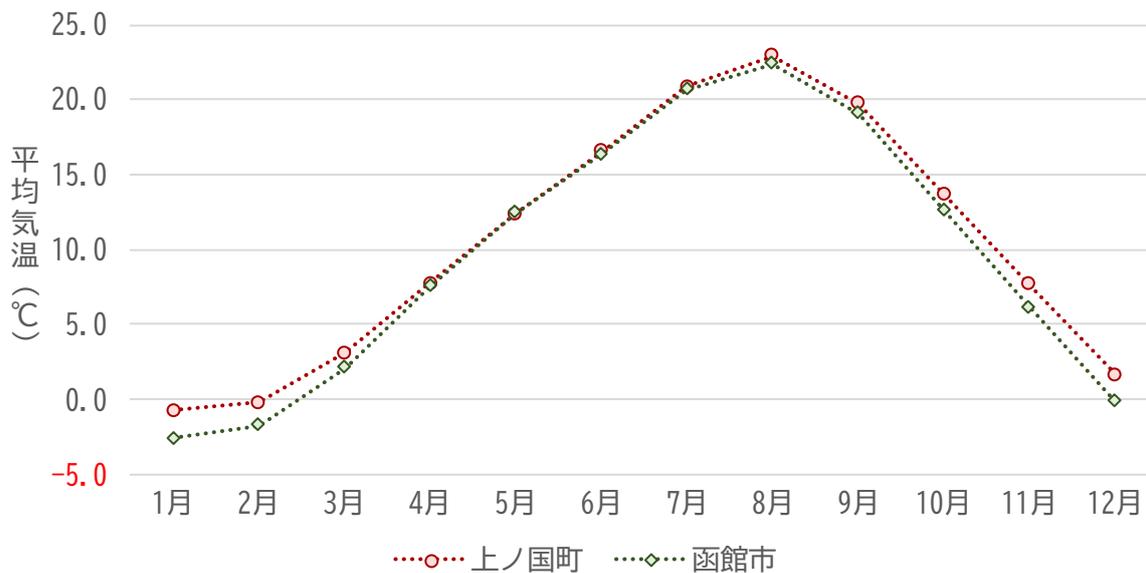


出典：基盤地図情報「数値標高モデル」_国土地理院
<https://fgd.gsi.go.jp/download/menu.php>
 国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省
<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-2 本町の地勢

1-(3) 気候

本町は周辺地域よりも年平均気温が低く冬季の降水量が多い日本海側の気候の特色を有している地域です。

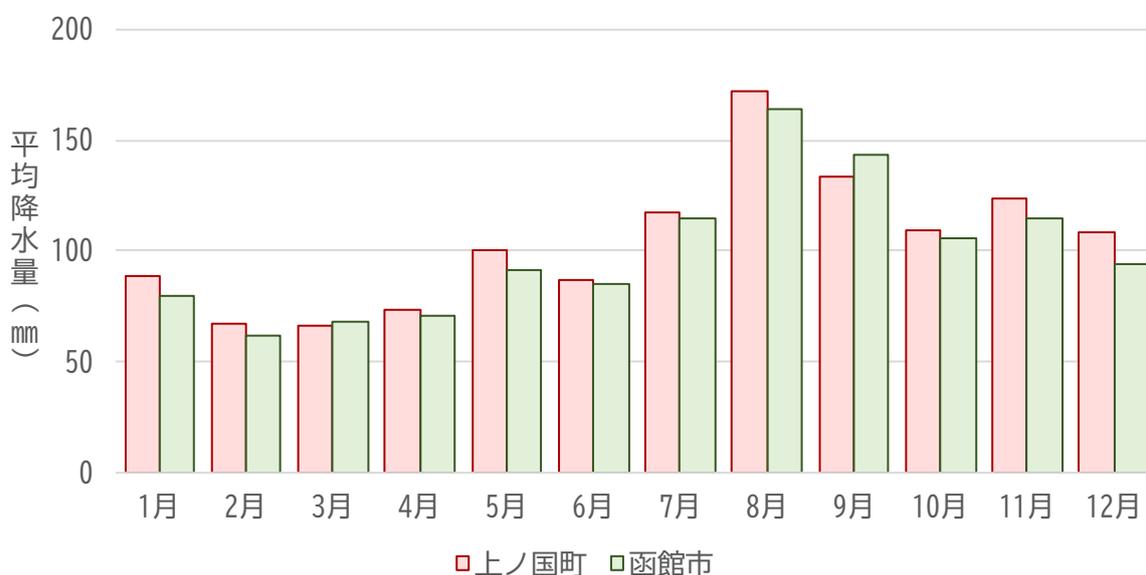


出典：観測開始からの毎月の値_気象庁

※上ノ国町内に観測所が無いいため江差観測所の数値を掲載

https://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php?prec_no=24&block_no=47428

図 3-3 平均月間気温 (過去30年間 (平成6年-令和5年) 平均)



出典：観測開始からの毎月の値_気象庁

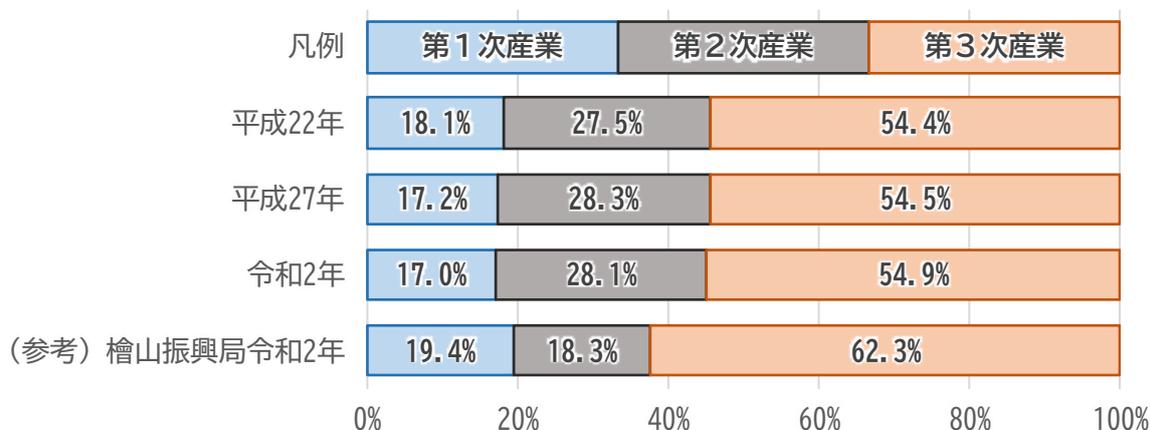
※上ノ国町内に観測所が無いいため江差観測所の数値を掲載

https://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php?prec_no=24&block_no=47428

図 3-4 平均月間降水量 (過去30年間 (平成6年-令和5年) 平均)

1-(4) 産業別就業者数

本町は檜山振興局全体と比較し、第二次産業の就業者数が多い状況です。



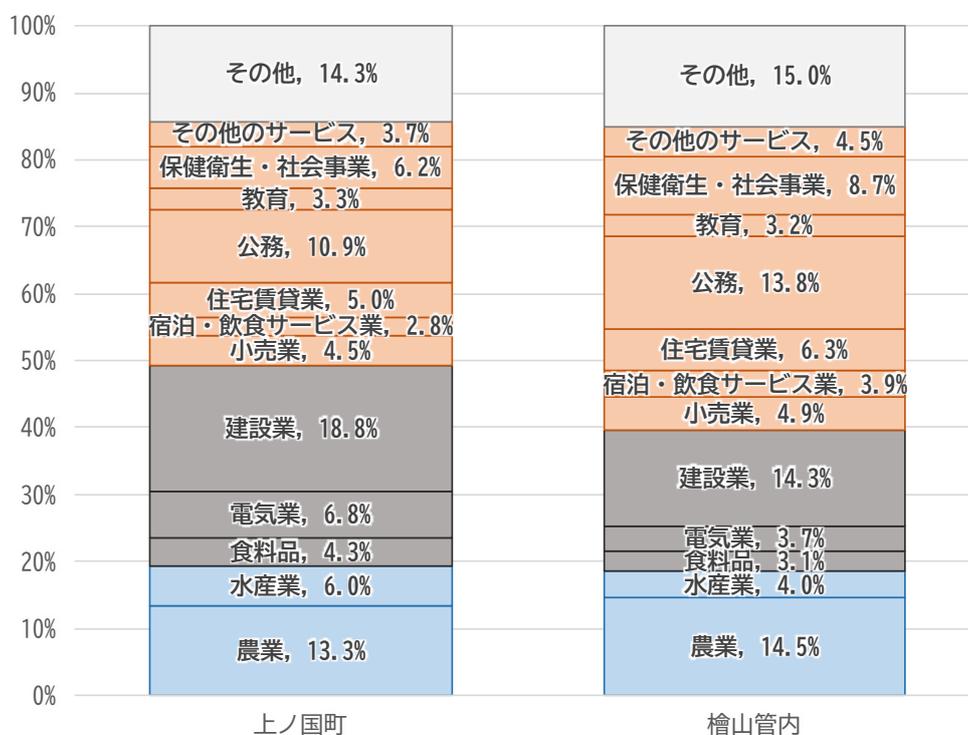
出典：国勢調査（平成22年、平成27年、令和2年）_総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

図 3-5 産業別就業者数割合

1-(5) 業種別売上高

本地域の業種別売上高は、平成30（2018）年度時点で190億円となっており、産業別にみると、第二次産業の建設業の割合が最も高く、次いで第一次産業の農業が高くなっています。



出典：地域経済循環分析_環境省

<http://chiikijunkan.env.go.jp/manabu/bunseki/>

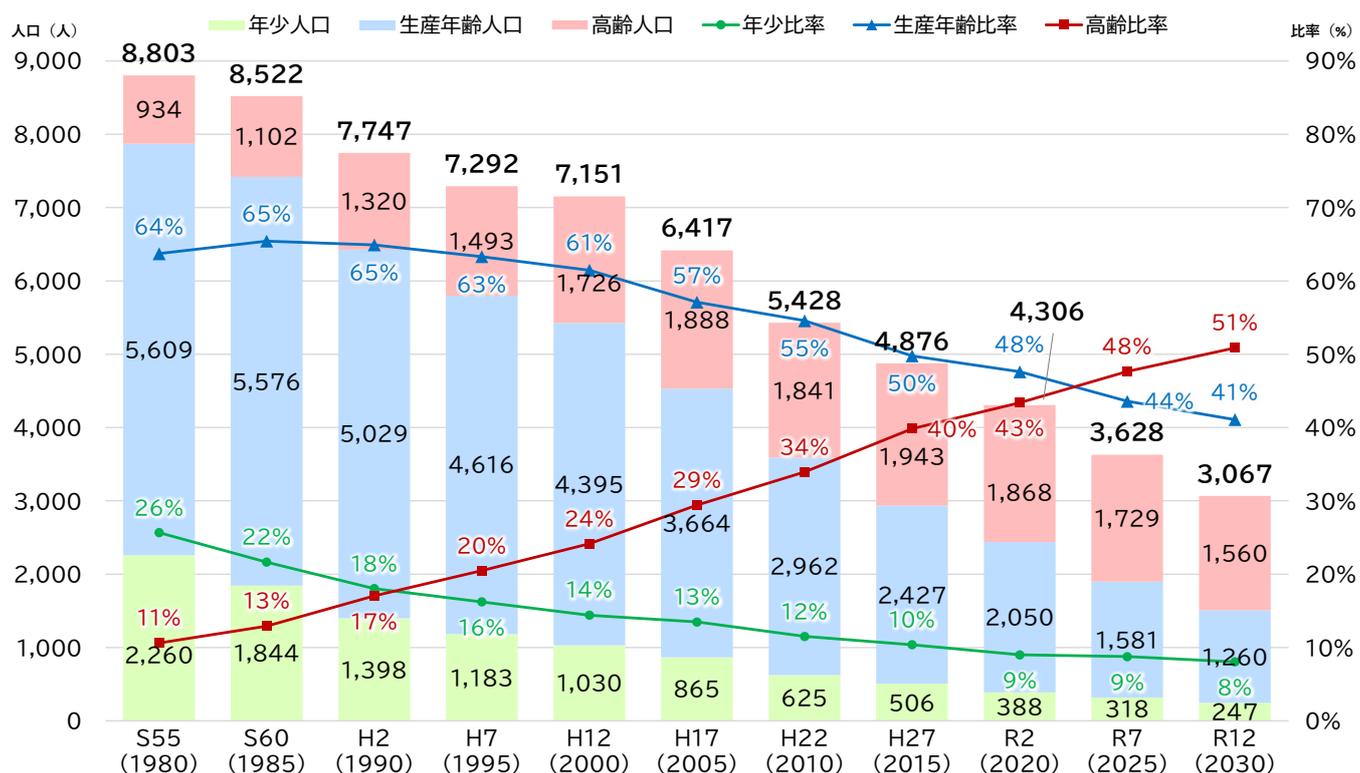
図 3-6 産業別就業者数割合

3-2 | 社会状況

2-(1) 人口推移

上ノ国町の人口は、昭和35年の14,674人から令和2年の当町の総人口は4,306人となり、55年間の間で、10,368人(70.7%)の減少となっている。近年の人口推移としては一貫して減少傾向にあり、今後もこの傾向は続くと推計されています。

また、年齢区分別の人口では、年少比率(15歳未満人口)及び生産年齢比率(15歳から64歳人口)の減少が著しく、高齢比率(65歳以上人口)は増加傾向と、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、生産年齢人口が減少することで、家族間の送迎も困難な状況となっていくことが想定されます。



出典：国勢調査(昭和55年～令和2年) 総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

将来推計人口(平成30年推計)(令和7年～令和27年) 国立社会保障・人口問題研究所

<https://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson18/t-page.asp>

図 3-7 上ノ国町の人口推移

2-(2) 小地域別人口の状況

小地域別に人口の居住状況を整理すると、中須田、大留、北村、上ノ国などの中心部は、人口が多く、人口密度も高い傾向にある一方で、海側・山側に関しては、人口密度が低い地域も散見され、また、高齢化率が町全体の平均値を上回る傾向にあります。

また、海側・山側は漁業や農業等を中心に生計を立ててきた経緯もあり、より便利な中心部等への引っ越しなども起こりにくい地域であり、高齢化率はより高まっていくことが想定されます。

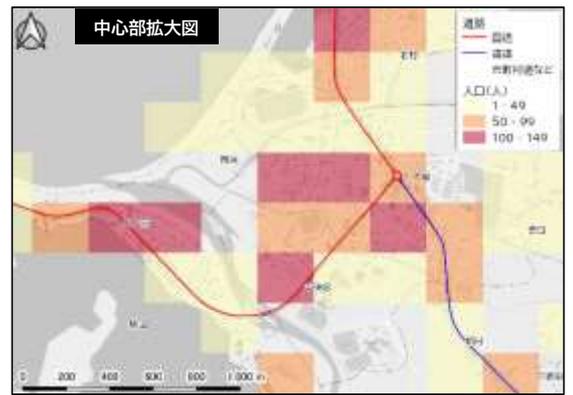
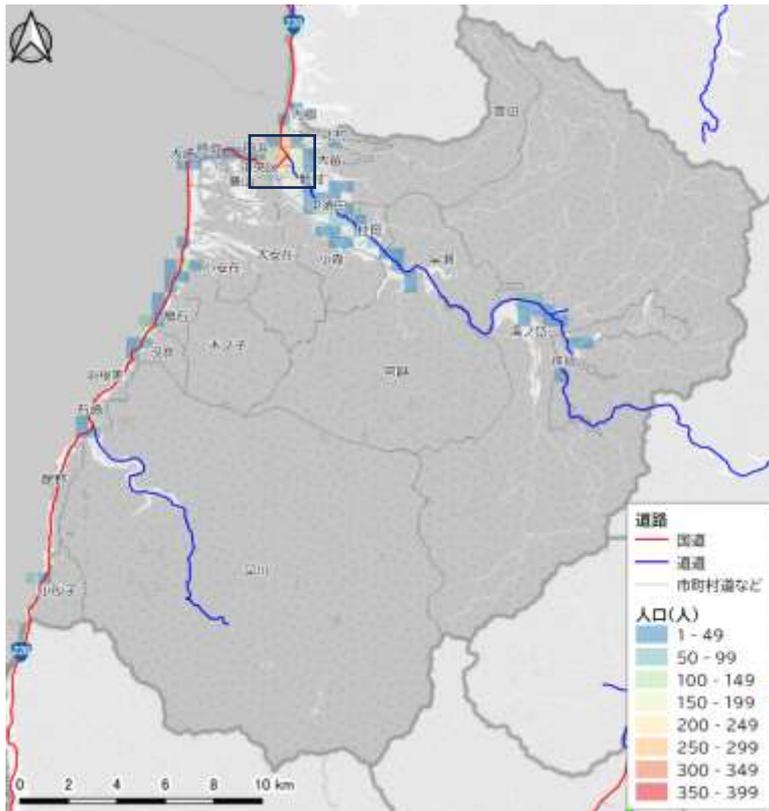
表 3-1 小地域別人口状況

地域名	総数 (人)	人口密度 (人/km ²)	15歳未満 (人)	15～64歳 (人)	65歳以上 (人)	高齢化率
湯ノ岱、神明	196	1	10	67	119	60.7%
宮越	38	1	0	15	23	60.5%
早瀬	33	2	4	8	21	63.6%
桂岡	143	47	8	51	84	58.7%
小森	57	6	1	19	37	64.9%
豊田	109	4	6	40	63	57.8%
中須田	364	100	32	169	163	44.8%
新村	177	124	24	86	67	37.9%
中央区	239	506	33	148	58	24.3%
大留	867	370	123	522	219	25.3%
北村	415	178	45	208	162	39.0%
内郷	12	8	0	8	4	33.3%
向浜	127	562	22	76	29	22.8%
上ノ国	353	1,221	28	181	144	40.8%
勝山	144	26	10	44	90	62.5%
原歌	36	53	0	16	20	55.6%
大崎	100	6	6	37	57	57.0%
小安在、大安在	58	13	2	22	34	58.6%
木ノ子	96	5	3	42	51	53.1%
扇石	157	60	10	74	73	46.5%
汐吹	218	66	8	94	116	53.2%
石崎、羽根差、早川	246	1	7	77	162	65.9%
館野	21	6	1	10	10	47.6%
小砂子	100	17	5	33	62	62.0%
合計	4,306	3,383	388	2,047	1,868	43.4%

出典：国勢調査（令和2年）総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

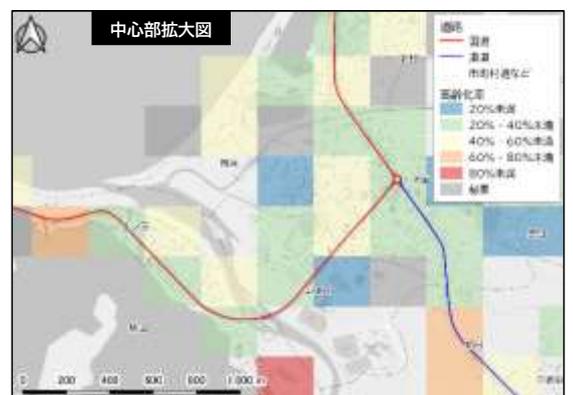
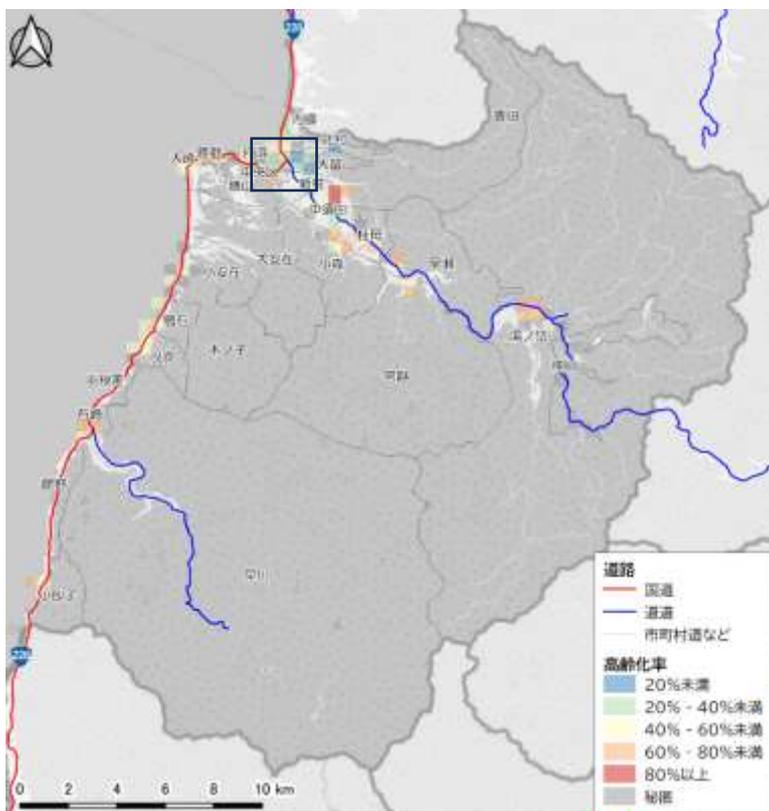
【参考-人口分布図等】



出典：国勢調査（令和2年度）_総務省統計局
<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

4次メッシュ（500mメッシュ）を使用
 ※中心部拡大図においては
 5次メッシュ（250mメッシュ）を使用

図 3-8 人口分布図



出典：国勢調査（令和2年度）_総務省統計局
<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

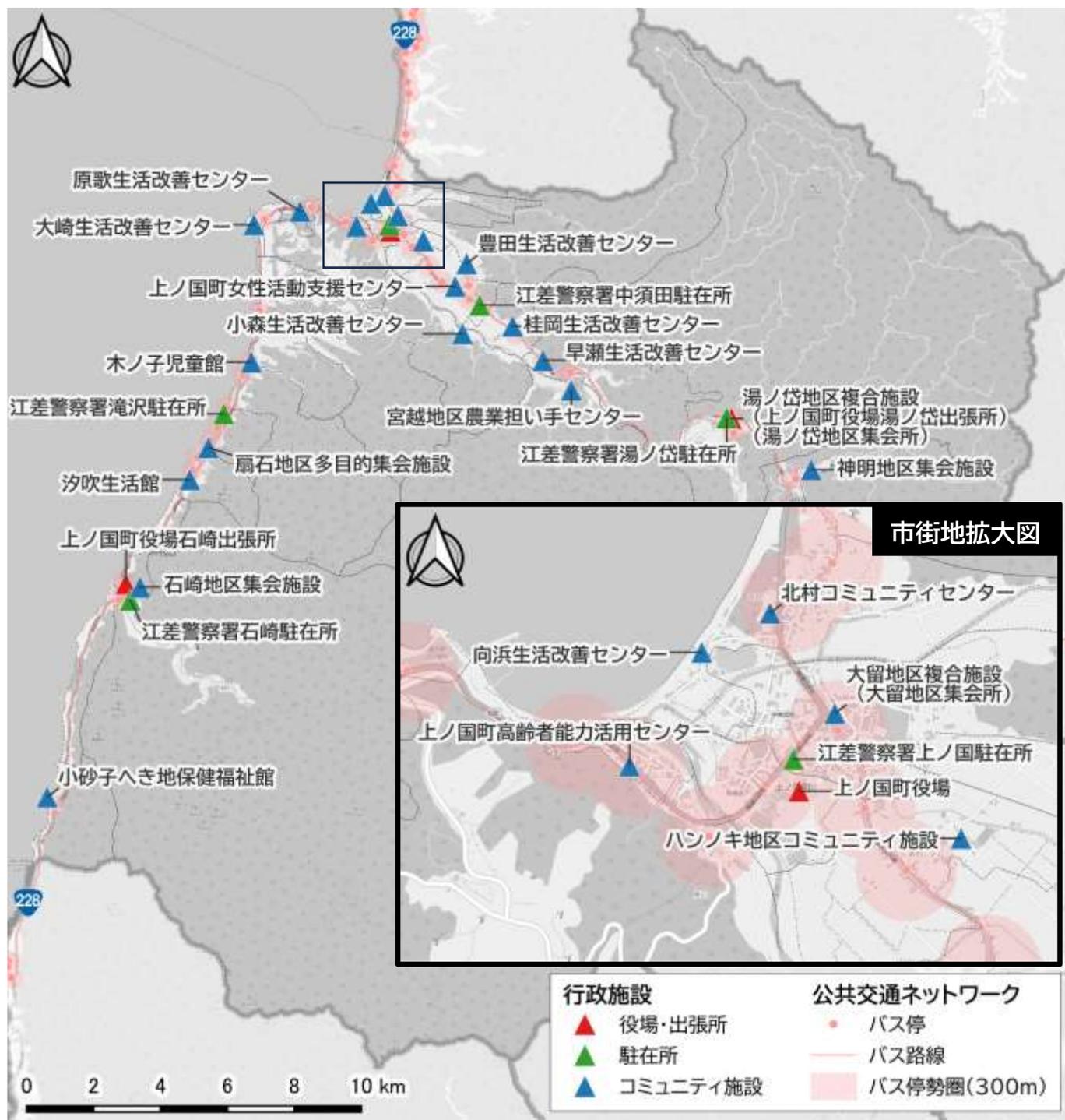
4次メッシュ（500mメッシュ）を使用
 ※中心部拡大図においては
 5次メッシュ（250mメッシュ）を使用

図 3-9 高齢者人口分布図

2- (3) 都市機能施設の立地状況

(3) -1) 行政施設

行政施設（役場・出張所、駐在所、コミュニティ施設）は、市街地だけではなく、郊外部にも立地をしています。



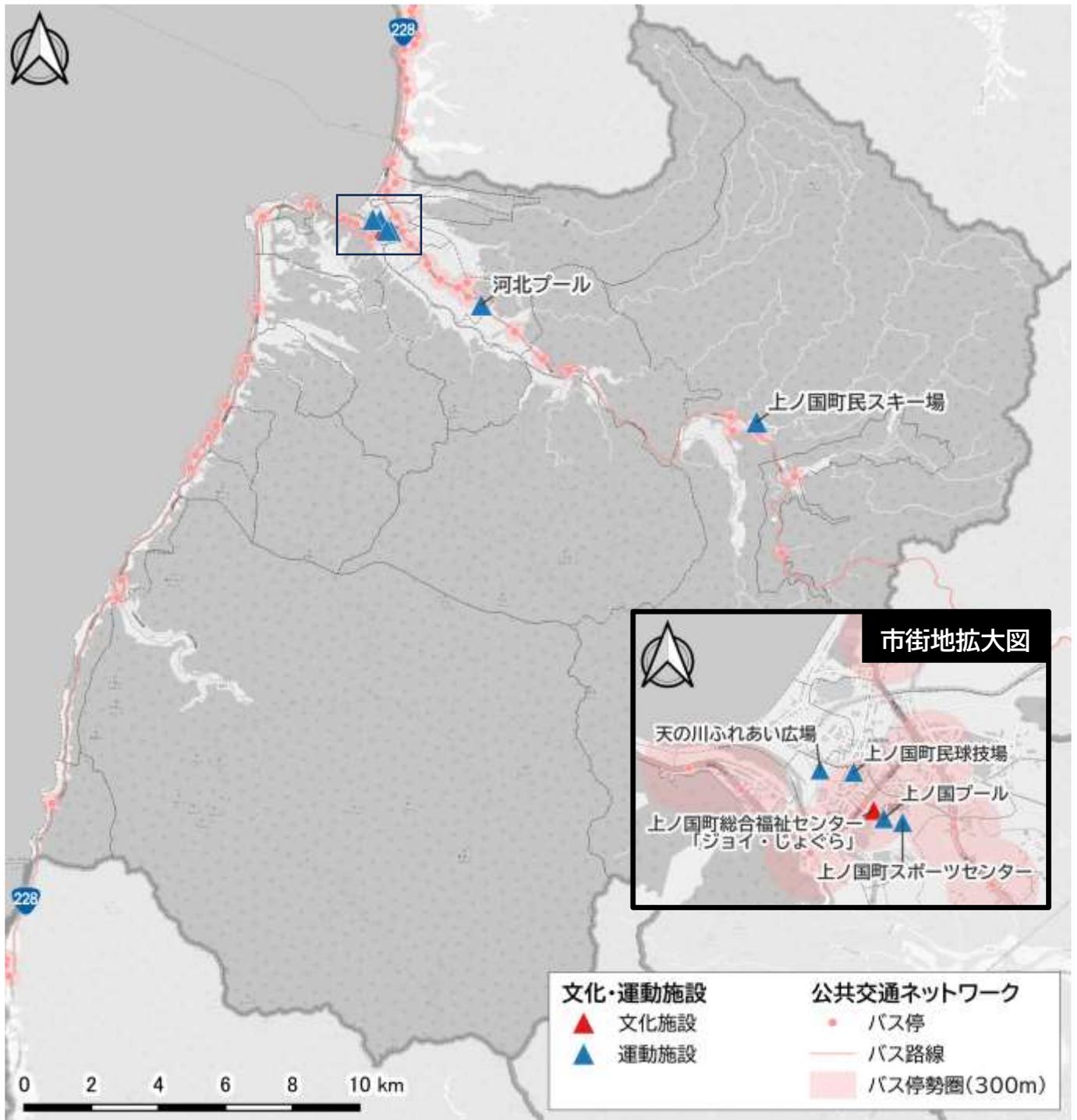
出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-10 行政施設の立地状況

(3)-2) 文化・運動施設

文化・運動施設（文化施設、運動施設）は、市街地に加え、山側エリアにも立地しています。



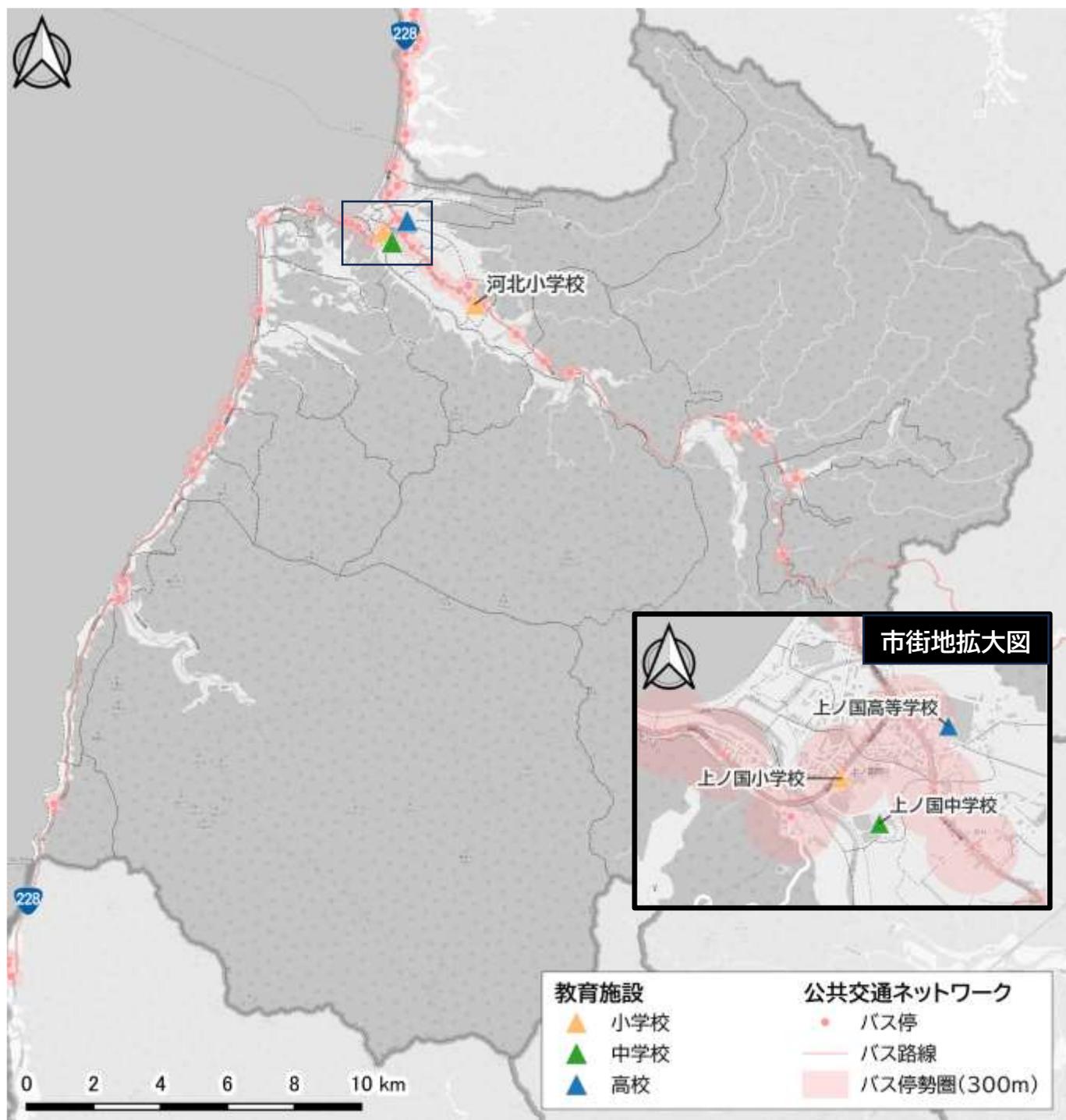
出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-11 文化・運動施設の立地状況

(3)-3) 教育施設

教育施設（小学校、中学校、高校）は、市街地に集積しており、とりわけ小学校、中学校については、統廃合により小学校2校、中学校1校に集約しています。



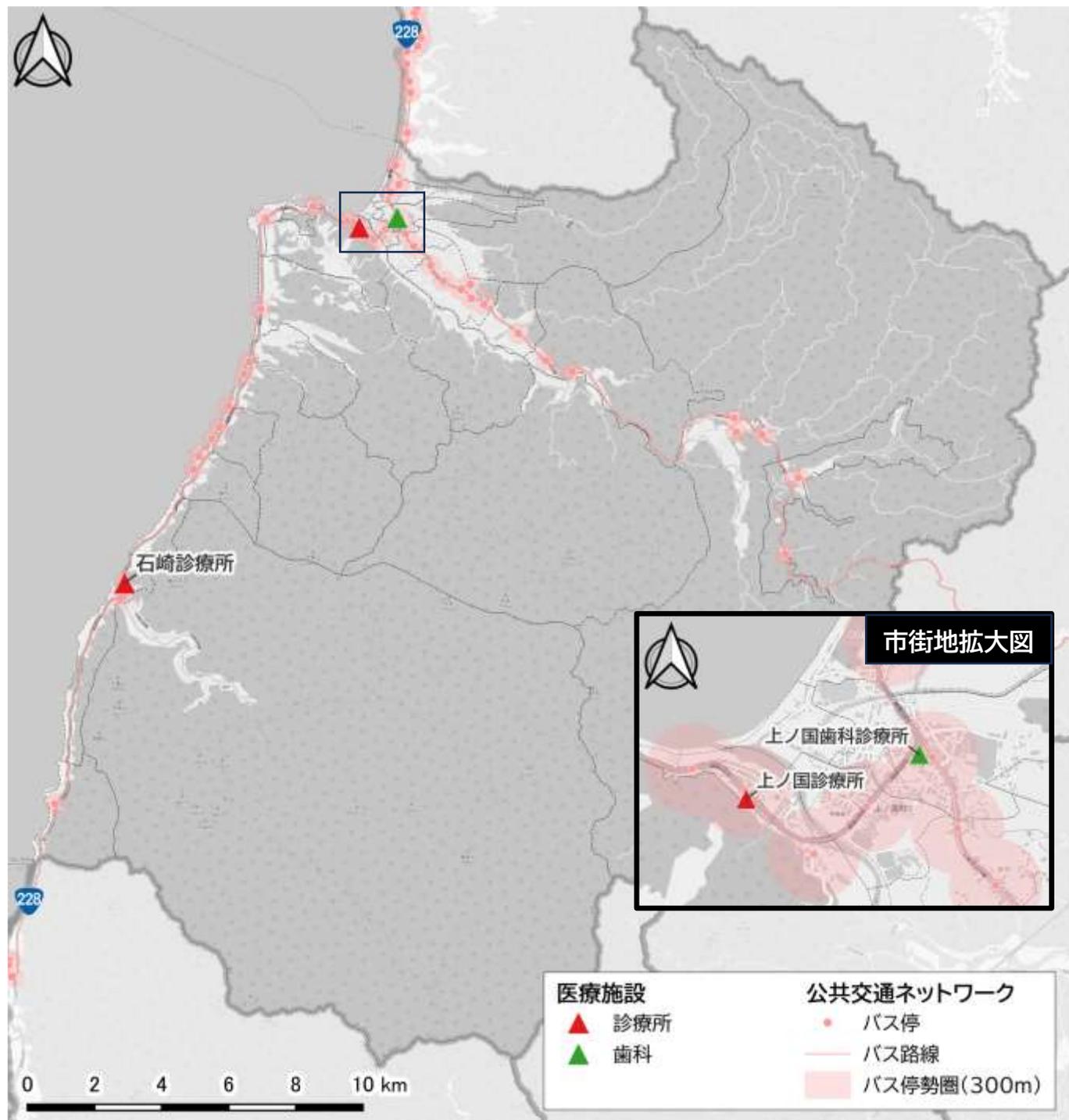
出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省
<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-12 教育施設の立地状況

(3)-4) 医療施設

医療施設（診療所、歯科）は、市街地に2か所、海側エリアの石崎に1か所となっており、バス停留所を中心とした半径300m以内に立地しています。

※石崎歯科診療所は、令和6年3月末で閉所

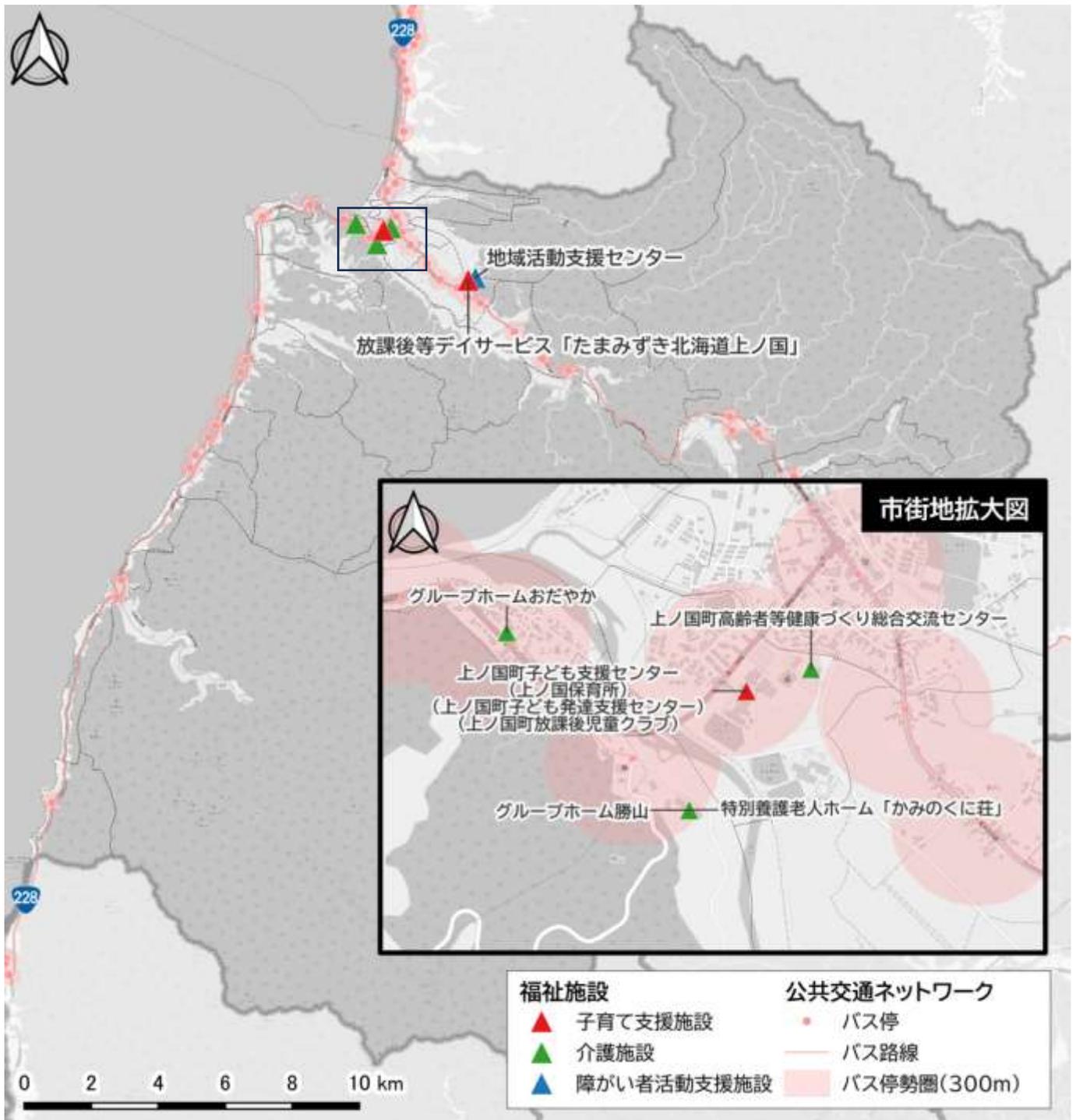


出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省
<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-13 医療施設の立地状況

(3)-5) 福祉施設

福祉施設（子育て支援施設、介護施設、障がい者活動支援施設）は、市街地に集約されており、バス停留所を中心とした半径 300m 以内に立地しています。



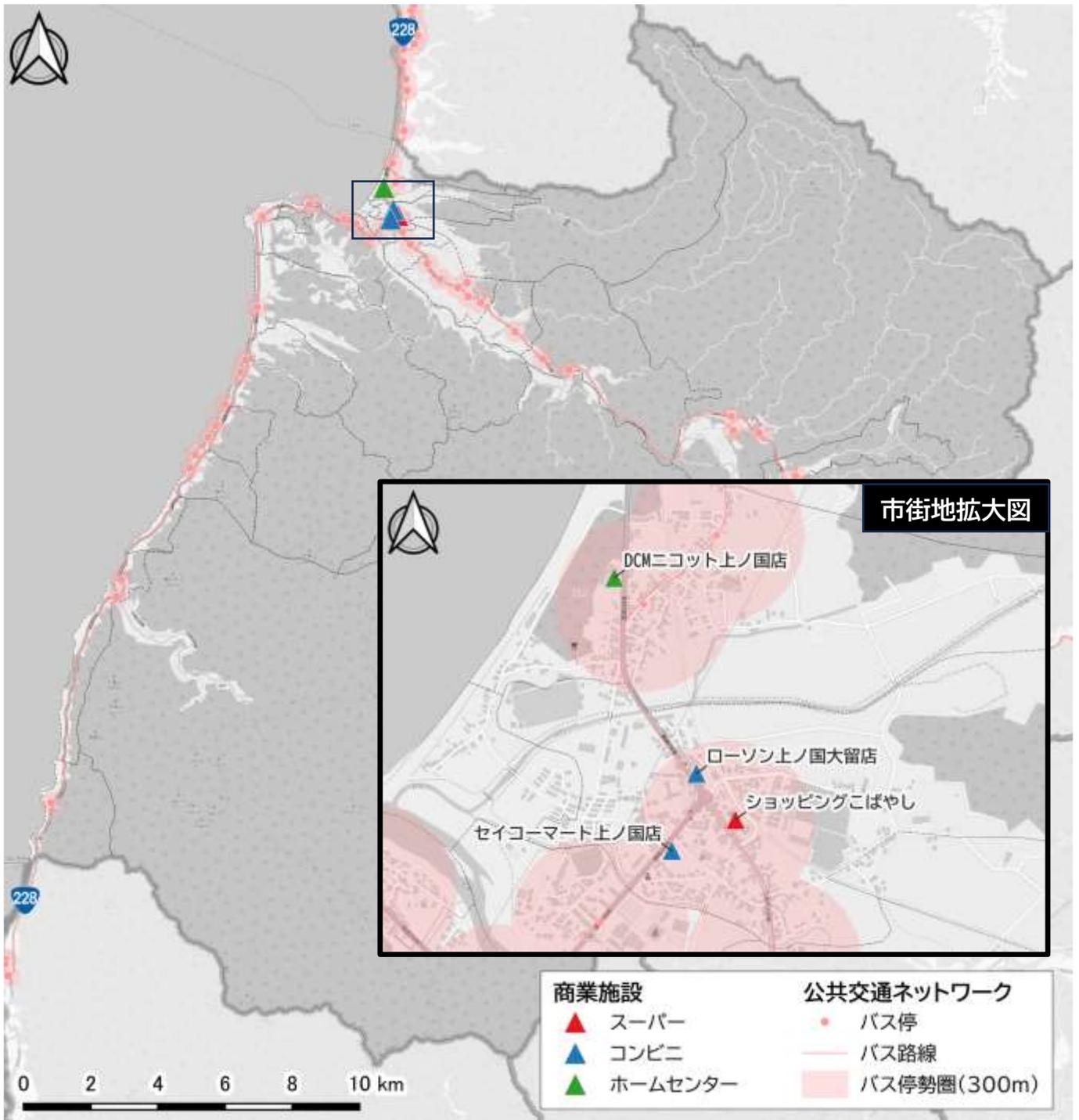
出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-14 福祉施設の立地状況

(3)-6) 商業施設

商業施設（スーパー、コンビニ、ホームセンター）は、市街地に集約されており、バス停留所を中心とした半径 300m 以内に立地しています。



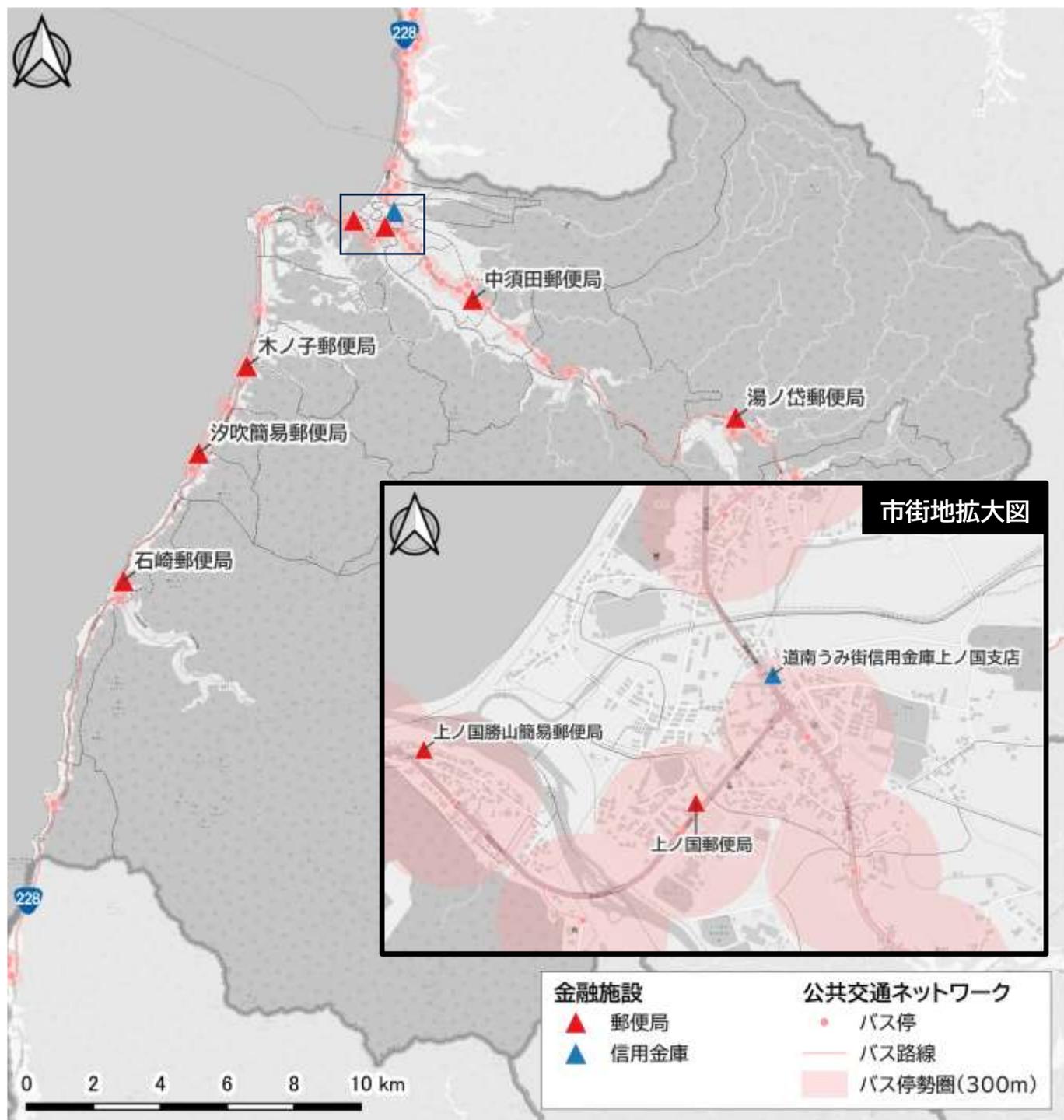
出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-15 商業施設の立地状況

(3)-7) 金融施設

金融施設（郵便局、信用金庫）は、町内の各地域に点在していますが、信用金庫については市街地に集約されています。これら金融施設については、バス停留所を中心とした半径 300m 以内に立地しています。



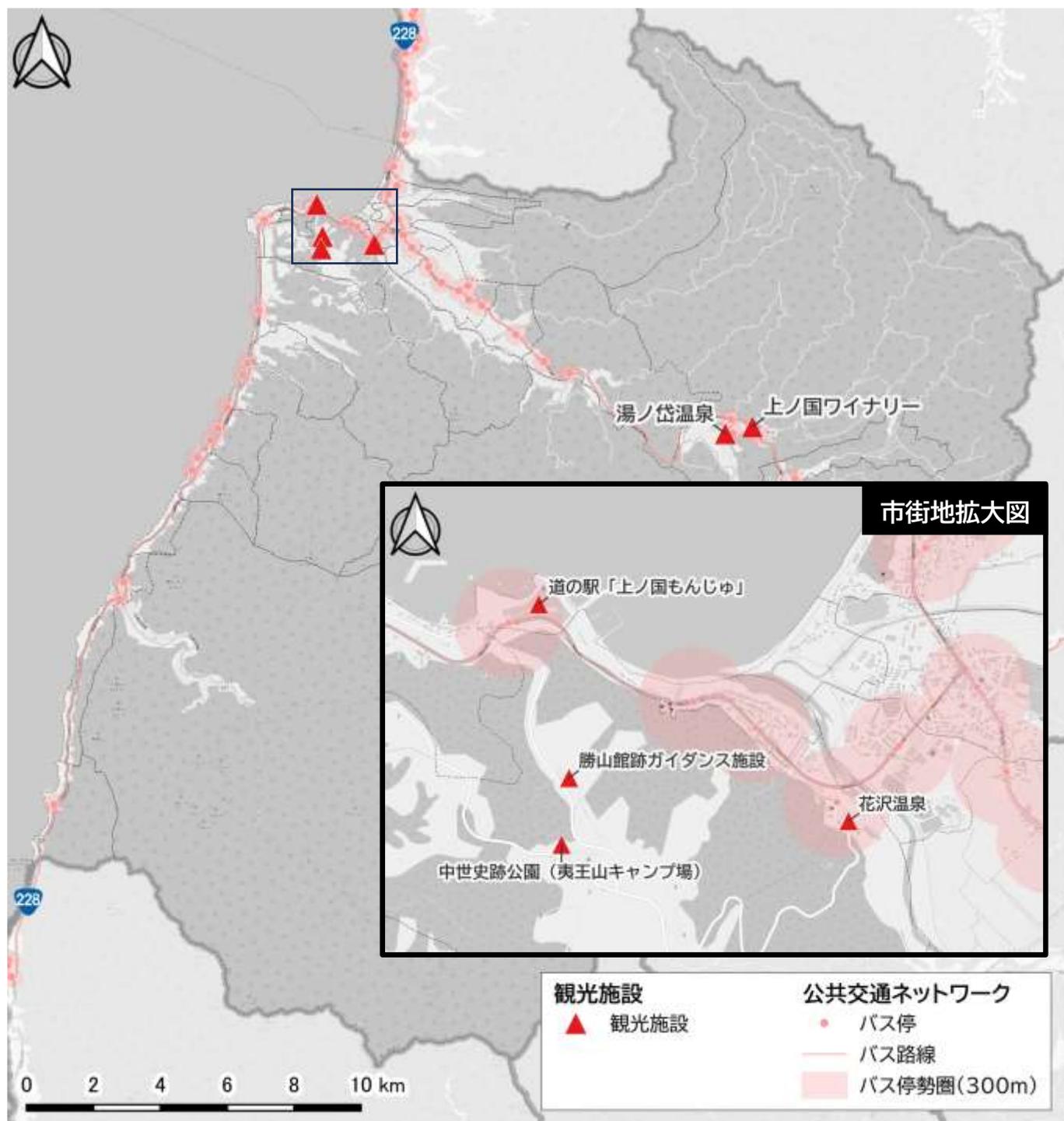
出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-16 金融施設の立地状況

(3)-8) 観光施設

観光施設は、市街地に集積している状況ですが、自然を活かした観光施設については、バス路線でのアクセスは難しい状況です。



出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-17 観光施設の立地状況

(3) -9) 各種施設の立地状況整理

上ノ国町内に立地している都市機能施設（行政施設、文化・運動施設、教育施設、医療施設、福祉施設、商業施設、金融施設、観光施設）の立地状況を整理すると、69 施設中 49 施設は、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、69 施設中 18 施設のみが 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。

表 3-2 函館バス路線のバス停勢力圏と都市機能施設の関係性 (1/2)

大分類	小分類	施設名	バス路線		バス停との距離		
			江差木古内線	小砂子線	300m以内		
					100m以内		
行政施設	役場・出張所	上ノ国町役場		●		●	
		湯ノ岱地区複合施設（上ノ国町役場湯ノ岱出張所）	●		●	●	
		上ノ国町役場石崎出張所		●	●	●	
	駐在所	江差警察署上ノ国駐在所		●		●	
		江差警察署石崎駐在所					
		江差警察署滝沢駐在所		●		●	
		江差警察署湯ノ岱駐在所	●			●	
		江差警察署中須田駐在所	●		●	●	
	コミュニティ施設	神明地区集会施設					
		湯ノ岱地区複合施設（湯ノ岱地区集会所）	●		●	●	
		宮越地区農業担い手センター					
		早瀬生活改善センター	●		●	●	
		桂岡生活改善センター					
		小森生活改善センター					
		豊田生活改善センター					
		上ノ国町女性活動支援センター	●			●	
		ハンノキ地区コミュニティ施設					
		大留地区複合施設（大留地区集会所）	●	●	●	●	
		北村コミュニティセンター	●	●	●	●	
		向浜生活改善センター					
		上ノ国町高齢者能力活用センター		●	●	●	
		原歌生活改善センター					
		大崎生活改善センター					
		木ノ子児童館		●		●	
		扇石地区多目的集会施設					
		汐吹生活館					
		石崎地区集会施設					
		小砂子へき地保健福祉館					
	文化・運動施設	文化施設	上ノ国町総合福祉センター「ジョイ・じょぐら」		●	●	●
		運動施設	上ノ国町スポーツセンター		●		●
			上ノ国町民スキー場				
			上ノ国町民球技場		●		●
			天の川ふれあい広場				
上ノ国プール				●		●	
河北プール			●		●	●	

※ 各施設とバス停との距離が「300m 以内」ではない場合、バス路線ではアクセスできない施設として整理

表 3-3 函館バス路線のバス停勢力圏と都市機能施設の関係性 (2/2)

大分類	小分類	施設名	バス路線		バス停との距離	
			江差木古内線	小砂子線	300m以内	
					100m以内	
教育施設	小学校	上ノ国小学校		●		●
		河北小学校	●			●
	中学校	上ノ国中学校				
	高校	北海道上ノ国高等学校	●	●		●
医療施設	診療所	上ノ国診療所		●	●	●
		石崎診療所		●		●
	歯科	上ノ国歯科診療所	●	●		●
福祉施設	子育て支援施設	上ノ国町子ども支援センター		●		●
		(上ノ国保育所)		●		●
		(上ノ国町子ども発達支援センター)		●		●
		(上ノ国町放課後児童クラブ)		●		●
		放課後等デイサービス「たまみずき北海道上ノ国」	●			●
	介護施設	上ノ国町高齢者等健康づくり総合交流センター		●		●
		特別養護老人ホーム「かみのくに荘」		●		●
		グループホーム勝山		●		●
グループホームおだやか			●	●	●	
障がい者活動支援施設	地域活動支援センター	●			●	
商業施設	スーパー	ショッピングこばやし	●	●	●	●
	コンビニ	ローソン上ノ国大留店	●	●	●	●
		セイコーマート上ノ国店	●			●
	ホームセンター	DCMニコット上ノ国店	●	●		●
金融施設	郵便局	上ノ国郵便局		●	●	●
		湯ノ岱郵便局	●			●
		石崎郵便局		●	●	●
		上ノ国勝山簡易郵便局		●		●
		中須田郵便局	●			●
		木ノ子郵便局		●		●
		汐吹簡易郵便局		●		●
	銀行・信用金庫等	道南うみ街信用金庫上ノ国支店	●	●	●	●
観光施設	観光施設	道の駅「上ノ国もんじゅ」		●		●
		湯ノ岱温泉	●		●	●
		花沢温泉		●		●
		中世史跡公園(夷王山キャンプ場)				
		勝山館跡ガイダンス施設				
		上ノ国ワイナリー				

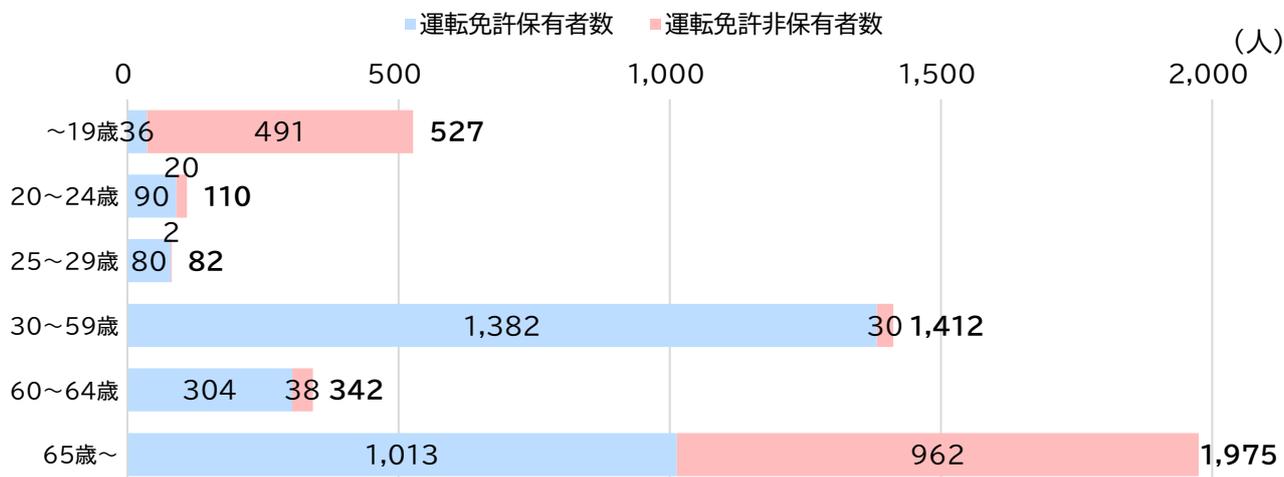
※ 各施設とバス停との距離が「300m以内」ではない場合、バス路線ではアクセスできない施設として整理

2- (4) 交通行動

(4) - 1) 自動車運転免許証の保有状況

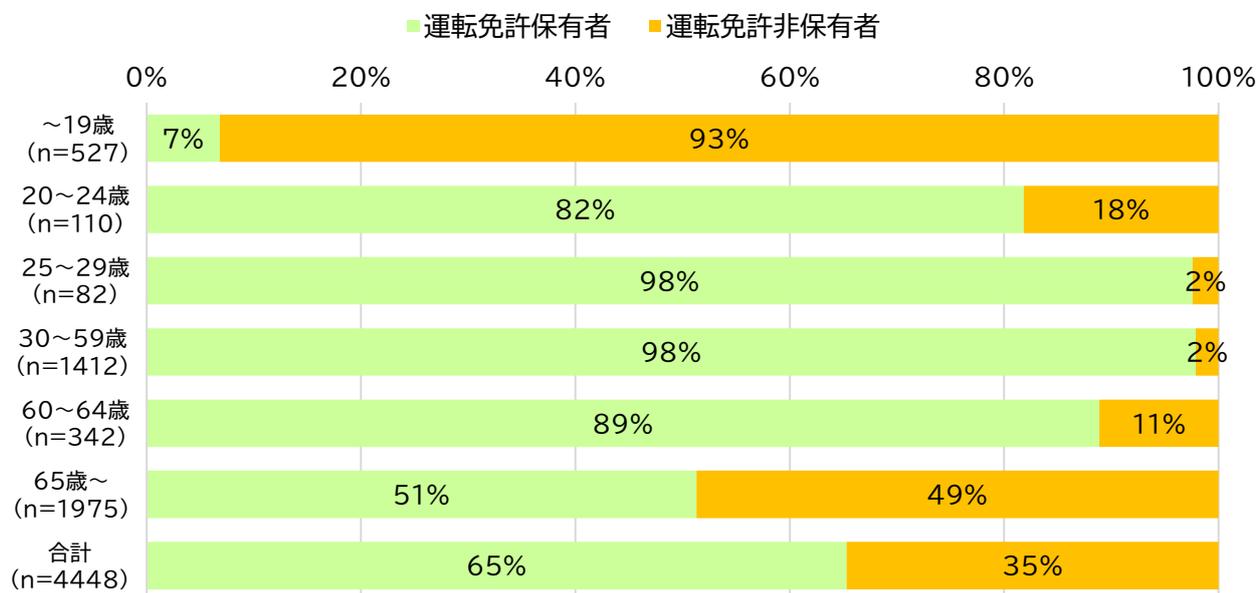
江差警察署保有の運転免許証保有者データを整理すると、運転免許の保有は、中年（30～64歳）が多くなっており、20歳未満の若年及び65歳以上の高齢者は非保有者が多くなっています。

また、65歳以上の高齢者については、約半数が運転免許を保有していない状況となっています。



出典：運転免許保有者数（令和2年12月末現在）_江差警察署提供資料

図 3-18 自動車運転免許証の保有状況

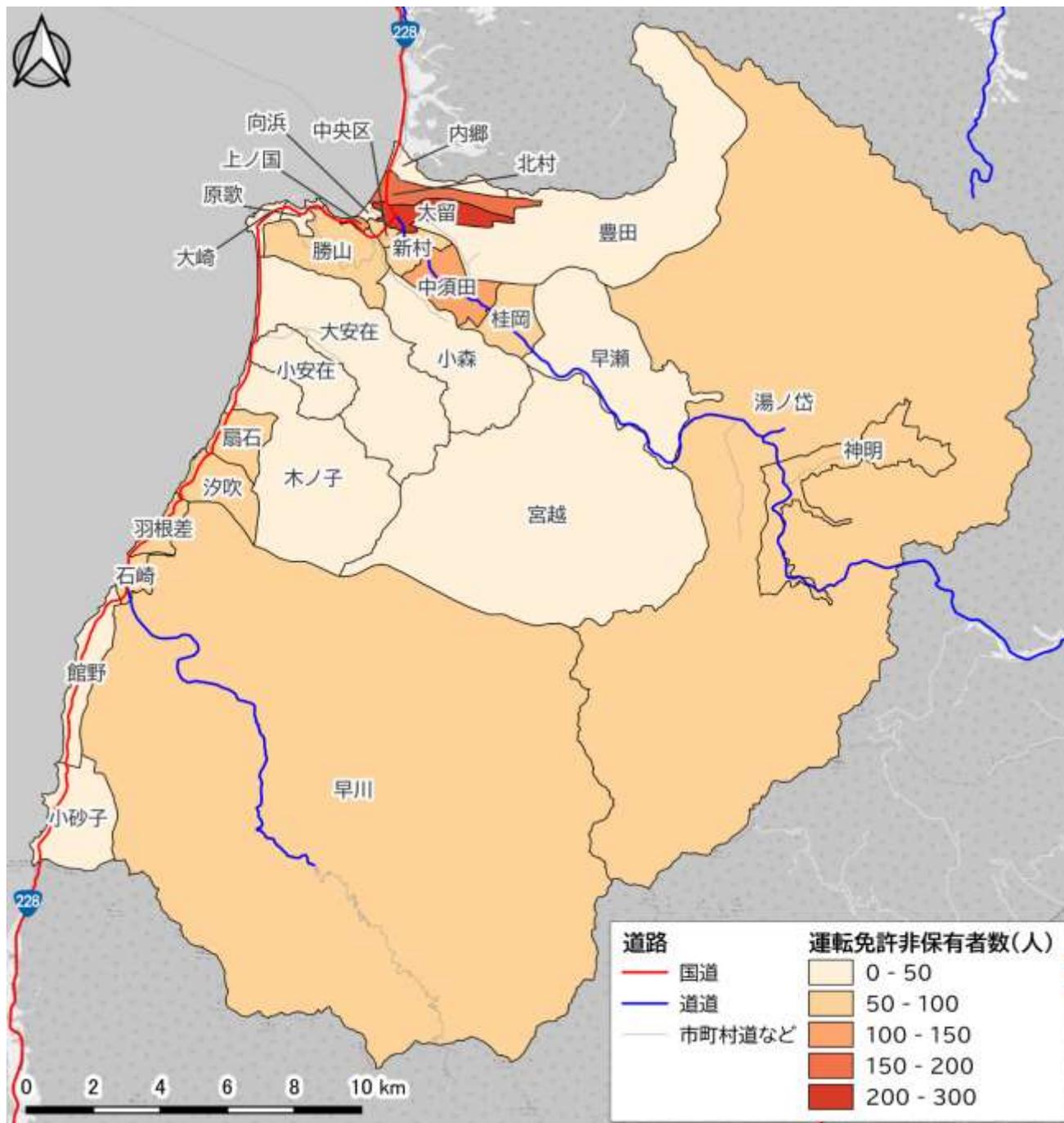


出典：運転免許保有者数（令和2年12月末現在）より作成_江差警察署提供資料

図 3-19 年代別自動車運転免許証の保有状況

(4) - 2) 運転免許証非保有者の分布状況

年齢別運転免許非保有者割合を活用し、小地域毎の運転免許非保有者数を整理すると、人口が多い中心部において、運転免許非保有者数が増えるものの、高齢化率の高い海側・山側においても、町全体平均値を上回る地域が存在しており、高齢者等も積極的に使いたいと思える公共交通網の構築が必要です。



出典：運転免許保有者数（令和2年12月末現在）より作成_江差警察署提供資料

図 3-20 自動車運転免許証非保有者の分布状況（推計）

表 3-4 小地域別自動車運転免許証非保有者の状況整理（推計）

地域名	人口 (人)	自動車運転免許証 非保有者数 (人)	自動車運転免許証 非保有者割合
湯ノ岱、神明	196	76	38.8%
宮越	38	13	34.2%
早瀬	33	16	48.5%
桂岡	143	58	40.6%
小森	57	20	35.1%
豊田	109	45	41.3%
中須田	364	140	38.5%
新村	177	72	40.7%
中央区	239	89	37.2%
大留	867	294	33.9%
北村	415	153	36.9%
内郷	12	2	16.7%
向浜	127	43	33.9%
上ノ国	353	132	37.4%
勝山	144	64	44.4%
原歌	36	12	33.3%
大崎	100	39	39.0%
小安在、大安在	58	20	34.5%
木ノ子	96	35	36.5%
扇石	157	53	33.8%
汐吹	218	79	36.2%
石崎、羽根差、早川	246	96	39.0%
館野	21	7	33.3%
小砂子	100	38	38.0%
合計	4,306	1,596	37.1%

出典：国勢調査（令和2年度）_総務省統計局

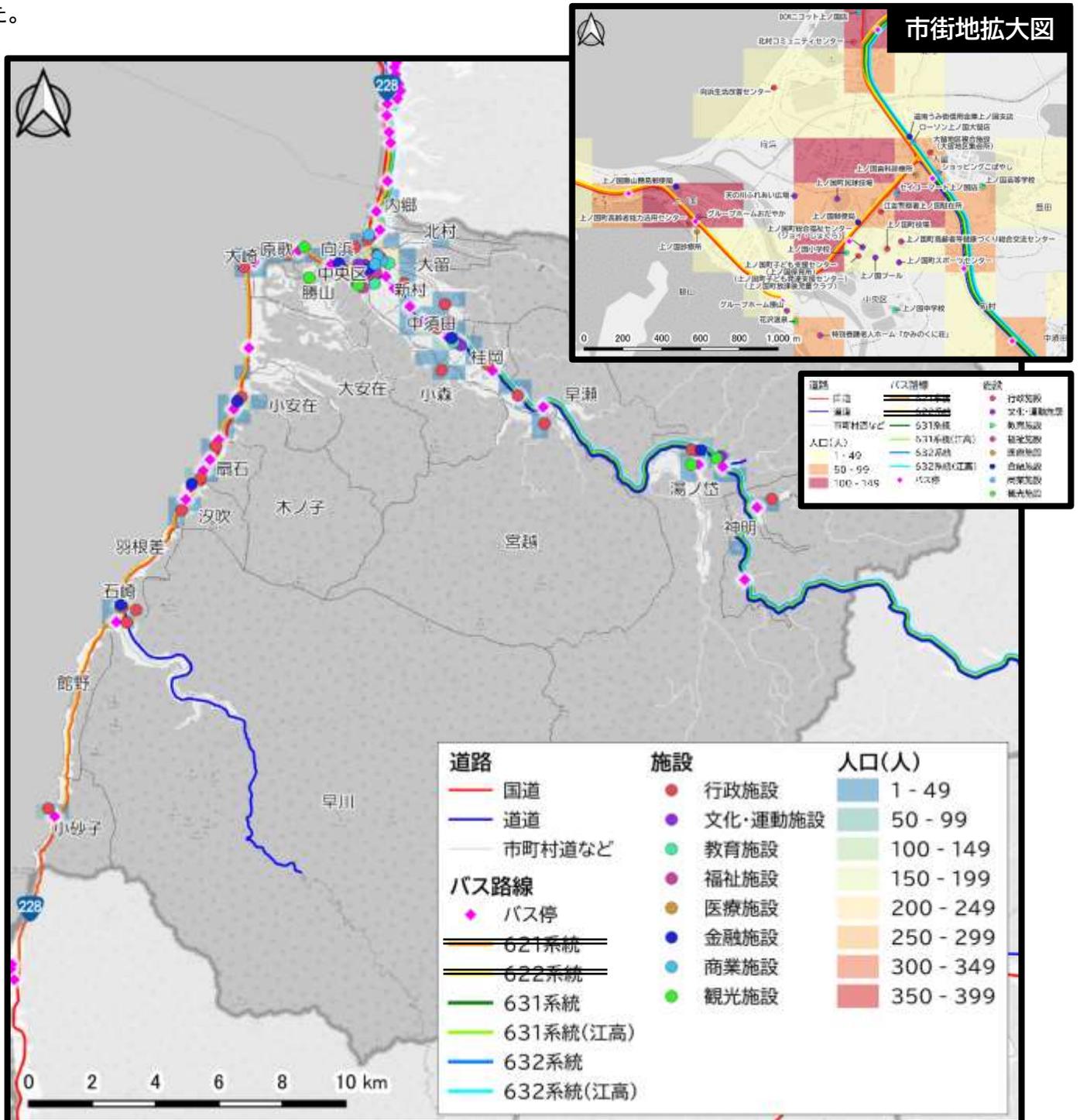
<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

運転免許保有者数（令和2年12月末現在）より作成_江差警察署提供資料

3-3 | 公共交通の現状

3- (1) 町内を運行する函館バス路線の運行状況

上ノ国町内を運行する公共交通について、函館バス(株)が運行する江差木古内線(12便)の1路線が運行されています。なお、小砂子線については、利用者の減少等に伴い、令和7年9月30日をもって廃止されました。



出典：国勢調査(令和2年度) 総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

国土数値情報「行政区域データ」 国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-21 町内を運行する函館バス路線

表 3-5 上ノ国町内を運行する函館バス路線の概要

系統名	系統番号	区間			運行便数	備考
		起点	経由地	終点		
江差木古内線	631	木古内駅前	大留/ 江差ターミナル	江差高校前/ 江差病院前	5 便	平日・ 土日祝共通
		江差高校前/ 江差病院前	大留/ 江差ターミナル	木古内駅前	5 便	
	632	木古内駅前	大留/ 江差ターミナル/ 開陽丸記念館前	江差病院前	1 便	
		江差高校前	大留/ 江差ターミナル/ 開陽丸記念館前	木古内駅前	1 便	
小砂子線 (令和7年9月 30日廃止)	621	原口漁港前	大留/ 小砂子	江差ターミナル	3 便	平日・日祝 共通
		江差ターミナル	大留/ 小砂子	原口漁港前	3 便	
	622	小砂子	大留	江差ターミナル	2 便	
		江差ターミナル	大留	小砂子	1 便	

出典：函館バス時刻表（2023年10月1日改正）_函館バス株式会社

<http://www.hakobus.co.jp/news/index.html#202309131>

第3章 地域の概況

また、中心部の都市機能施設付近のバス停である「大留」での停車時刻を整理すると、江差方面・木古内方面ともに、朝、昼前後、夕方に運行されている一方で、通院や買い物目的の主な移動時間帯である8時台及び9時台は運行しておらず、また部活動等を行っていない高校生の帰宅時間である15時台も運行していない状況です。

表 3-6 上ノ国町内を運行する函館バス路線の運行時刻（大留発着）

系統名	系統番号	方面	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台
江差木古内線	631	江差	0	1	0	0	0	0	1
	632	江差	0	0	0	0	1	0	0
小砂子線 (令和7年9月30日廃止)	621	江差	0	0	0	0	0	0	1
	622	江差	0	1	0	0	1	0	0
江差木古内線	631	木古内	1	1	0	0	0	1	0
	632	木古内	0	0	0	0	0	0	1
小砂子線 (令和7年9月30日廃止)	621	小砂子	0	0	0	0	1	0	0
	622	小砂子	0	0	0	0	0	0	0

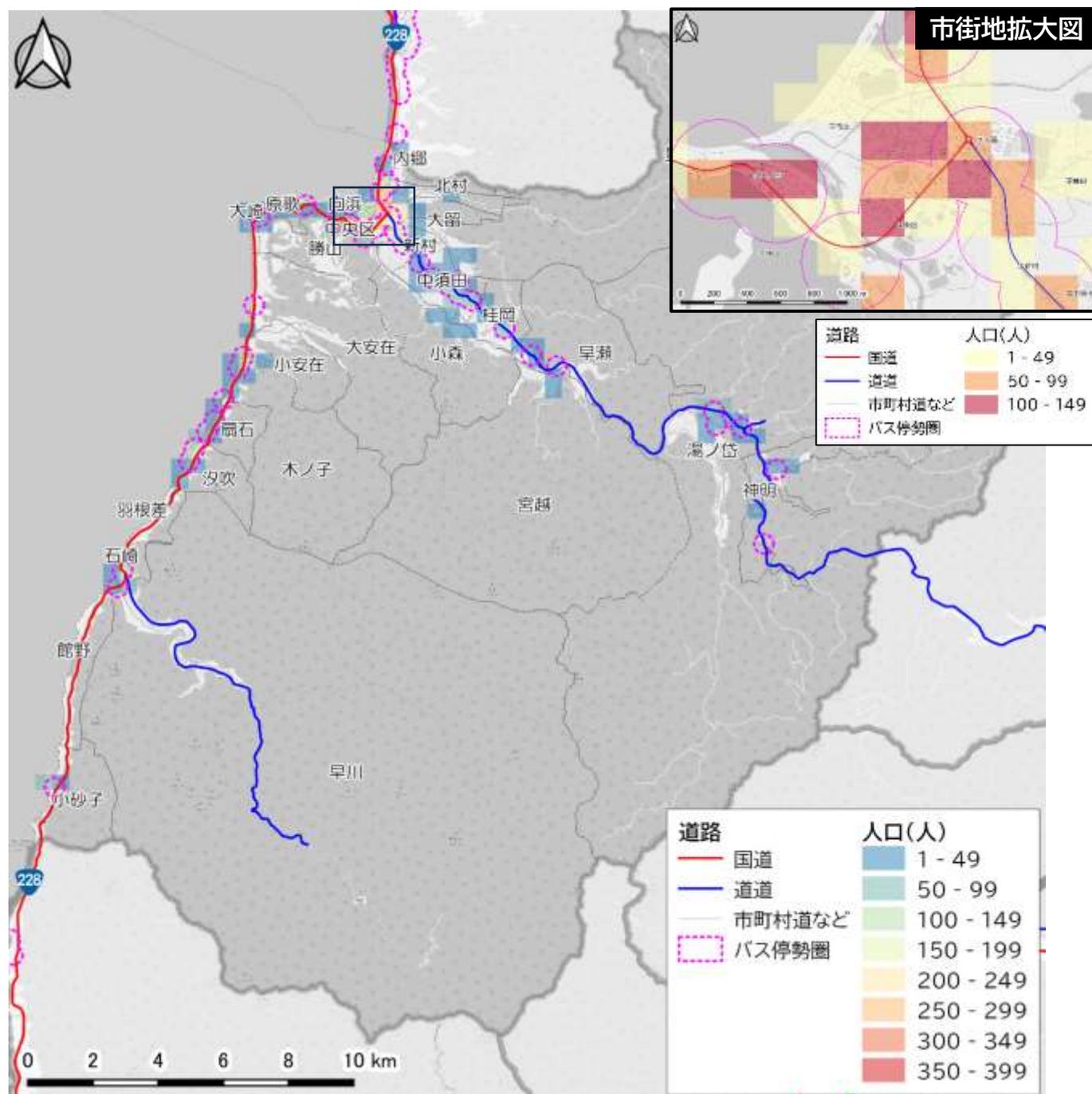
系統名	系統番号	方面	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台
江差木古内線	631	江差	0	0	0	1	1	0	1
	632	江差	0	0	0	0	0	0	0
小砂子線 (令和7年9月30日廃止)	621	江差	0	0	1	0	0	1	0
	622	江差	0	0	0	0	0	0	0
江差木古内線	631	木古内	0	0	0	1	0	1	0
	632	木古内	0	0	0	0	0	0	0
小砂子線 (令和7年9月30日廃止)	621	小砂子	1	0	0	1	0	0	0
	622	小砂子	0	0	0	0	0	1	0

出典：函館バス時刻表（2023年10月1日改正）_函館バス株式会社

<http://www.hakobus.co.jp/news/index.html#202309131>

3-(2) 函館バス路線に着目した公共交通空白地域の状況

バス停から 300m をバス停勢力圏（バス停までストレスなく歩ける範囲）として設定した場合、バス路線である国道 228 号、道道江差木古内線に居住地等が形成されている、中心部においてはバスを利用しづらい地域（公共交通空白地域）への居住割合は低く、海側・山側ではバス停間距離が長くなる傾向にあることから、公共交通空白地域への居住割合が高くなる傾向にあります。



出典：国勢調査（令和2年度）総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

国土数値情報「行政区画データ」国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

図 3-22 上ノ国町内における函館バス路線に着目した公共交通空白地域の状況整理

表 3-7 上ノ国町内における函館バス路線に着目した公共交通空白地域の小地域別の状況整理

地域名	総数 (人)	バス停勢力圏人口 (人)	空白地域人口 (人)	空白地域人口割合
湯ノ岱、神明	196	162	34	17.3%
宮越	38	3	35	92.1%
早瀬	33	22	11	33.3%
桂岡	143	82	61	42.7%
小森	57	0	57	100.0%
豊田	109	1	108	99.1%
中須田	364	341	23	6.3%
新村	177	133	44	24.9%
中央区	239	225	14	5.9%
大留	867	581	286	33.0%
北村	415	367	48	11.6%
内郷	12	12	0	0.0%
向浜	127	1	126	99.2%
上ノ国	353	259	94	26.6%
勝山	144	144	0	0.0%
原歌	36	4	32	88.9%
大崎	100	66	34	34.0%
小安在、大安在	58	20	38	65.5%
木ノ子	96	83	13	13.5%
扇石	157	87	70	44.6%
汐吹	218	144	74	33.9%
石崎、羽根差、早川	246	184	62	25.2%
館野	21	17	4	19.0%
小砂子	100	40	60	60.0%
合計	4,306	2,978	1,328	30.8%

出典：国勢調査（令和2年度）総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

3-(3) その他交通の運行状況

函館バス路線のほか、民間事業者等により本町内を運行している交通については、町内の商業施設である「ショッピングこばやし」により運行されている買い物バスのほか、医療施設である「上ノ国診療所」及び「上ノ国歯科診療所」による送迎交通、保育所・小学校・中学校への送迎交通が運行されています。

表 3-8 その他交通の運行状況

運行事業者名	路線名	方向	運行曜日							その他	その他詳細
			月	火	水	木	金	土	その他		
ショッピングこばやし	買い物バス	海方向(江良)	○								・定時定路線で運行 ・送迎希望があれば、延伸も可
		海方向(小砂子)		○							
		山方向(湯ノ岱)				○					
上ノ国診療所	送迎バス	海方向(石崎)	○		○			○			・行きは定時定路線で運行 ・帰りは受診終了後に乗車希望により運行
		山方向(湯ノ岱)		○		○			○		
上ノ国歯科診療所	送迎便	町内全域								○	・診察予約に合わせて運行 ※基本的に午前中のみ
函館バス	送迎便	町内全域	○	○	○	○	○	○	○		・中学生のスクールバス
上ノ国ハイヤー	送迎便	町内全域	○	○	○	○	○				・保育所児童、小学生を送迎

表 3-9 その他交通の運行車両及び運転手の状況

運行事業者名	路線名	運行車両	運転手
ショッピングこばやし	買い物バス	行き：マイクロ1台 帰り：マイクロ1台、軽バス1台	行き：運転手1名 帰り：運転手2名
上ノ国診療所	送迎バス	マイクロ1台	運転手を独自で採用
上ノ国歯科診療所	送迎便	診療所の先生の自家用車1台	スタッフが運行
函館バス	送迎便	マイクロバス2台	山側・海側をそれぞれ運行
上ノ国ハイヤー	送迎便	乗用ハイヤー2台	山側・海側をそれぞれ運行

3-(4) 上ノ国町が生活の足の確保のために実施している事業

本町が町民の生活移動を確保するために実施している各種事業及び事業実施に要している経費について、平成30年度から令和元年度にかけて、生活交道路線維持費補助金や上ノ国高等学校生徒通学費助成金が減額となったことから、本町が生活の足の確保のために要している経費合計が52,432千円と過去5年間で最も低い金額となりました。

一方で、令和元年度以降は、新型コロナウイルス感染症等の影響により、福祉バス運行事業などは大幅に減少となっていますが、ハイヤー事業者の経営安定化を目的としたハイヤー運営事業費補助金や函館バス路線の利用促進などを目的とした上ノ国町生活交道路線調査実証運用業務委託（カミ優待・高齢者免許返納）の新設、函館バス路線の維持費として拠出している生活交道路線維持費補助金が人件費や燃料高騰などの関係から年々増加傾向となっており、本町が生活の足の確保のために要している経費合計は令和4年度に65,464千円と過去最高の金額となっています。

表 3-10 生活の足の確保のための実施事業及び年度経費の推移

事業名等	年度別経費（千円/年度）				
	H30	H31/R1	R2	R3	R4
ハイヤー運営事業費補助金	-	-	2,550	3,000	2,880
上ノ国町生活交道路線調査実証運用業務委託（カミ優待）	-	-	3,308	3,564	3,818
上ノ国町生活交道路線調査実証運用業務委託（高齢者免許返納）	-	-	174	151	77
生活交道路線維持費補助金	21,982	17,332	16,237	16,992	23,891
児童送迎業務委託料	4,342	4,576	6,440	4,998	8,454
スクールバス運行管理事業	14,413	15,104	14,846	15,357	15,200
上ノ国高等学校生徒通学費助成金	5,357	3,587	2,109	962	935
妊婦一般健康診査交通費扶助費	633	453	495	387	492
精神障害者社会復帰施設等通所交通費扶助費	286	263	266	236	206
小児慢性特定疾患患者等通院交通費助成扶助費	566	664	490	78	403
地域生活支援事業・移動支援業務委託	96	67	196	204	189
外出支援サービス業務委託料	7	0	1	4	3
自立支援給付事業自動車借上料	208	165	140	137	158
福祉バス運行事業	5,783	5,954	3,533	3,974	4,341
常設保育所児童送迎委託料	4,083	4,267	2,467	4,700	4,417
合計	57,756	52,432	53,252	54,744	65,464

| 3-4 | デマンド交通「カミGO!」の運行状況

令和7年10月1日より、町内全域および江差ターミナル間を運行エリアとするAIデマンドバス「カミGO!」の運行を開始しました。

- ・運行主体：一般社団法人 e-NaKa
- ・運行日時：平日 7:00~18:00 土日祝 8:00~17:00
- ・予約方法：電話、スマートフォン、LINE

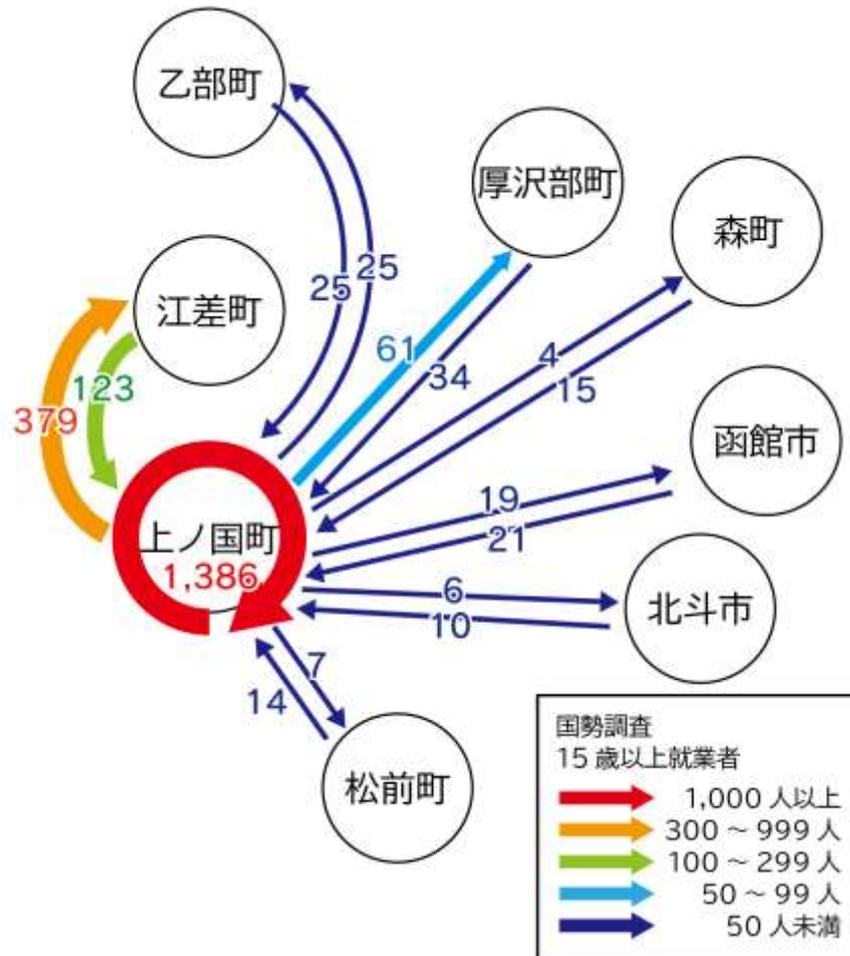
第4章 地域の移動特性・ニーズ

| 4-1 | 本町を中心とした移動状況

1- (1) 通勤・通学の状況

(1) -1) 通勤の状況

通勤は、町内移動が最も多く、次いで隣町である江差町が多くなっています。また、近隣町である厚沢部町や乙部町も比較的多い状況で、通勤においては北檜山管内での移動が主となっています。



出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

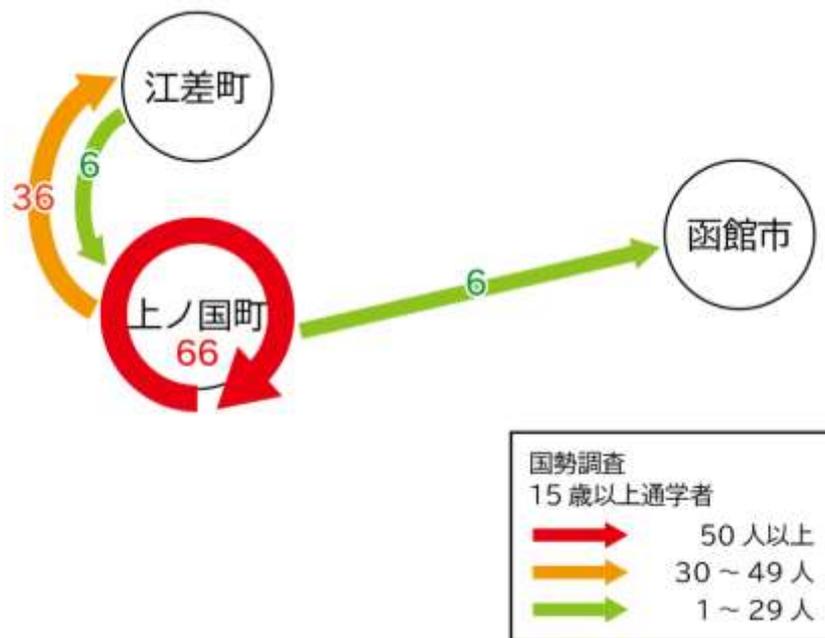
国勢調査（令和2年）_総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

図 4-1 通勤の状況

(1)-2) 通学の状況

通学については、北海道上ノ国高等学校への通学が最も多くなっている一方で、本町から北海道江差高等学校への通学も多い状況です。このほか、人数としては少なくなりますが、本町から函館市への広域的な通学も見られます。



出典：国土数値情報「行政区域データ」_国土交通省

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/ksj.html>

国勢調査（令和2年）_総務省統計局

<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>

図 4-2 通学の状況

| 4-2 | 公共交通に係る各種調査結果の整理

2- (1) 乗降調査

(1) - (1) 調査の目的

町内を運行している函館バス路線の利用状況の把握に向け、各種公共交通の利用実態調査を実施しました。

(1) - (2) 調査実施日

令和4年11月1日(火)

※調査対象路線の全便・起終点調査を実施

(1) - (3) 調査対象路線

調査対象路線は以下の通りです。

表 4-1 調査対象路線

系統名	系統番号	運行区間			運行便数	利用者数	内 高校生
		起点	→	終点			
江差木古内線	631	木古内駅前	→	江差高校前/ 江差病院前	5便	38人	21人
		江差高校前/ 江差病院前	→	木古内駅前	5便	27人	
	632	木古内駅前	→	江差病院前	1便	30人	0人
		江差高校前	→	木古内駅前	1便	14人	
小砂子線 (令和7年9月30日廃止)	621	原口漁港	→	江差ターミナル	3便	1人	0人
		江差ターミナル	→	原口漁港	3便	9人	
	622	小砂子	→	江差ターミナル	2便	12人	3人
		江差ターミナル	→	小砂子	1便	1人	

(1) - (4) 調査項目

調査項目は以下の通りです。

表 4-2 調査項目

大項目	小項目
回答者属性	年齢、性別、職業、免許保有状況、自動車保有状況
当日の利用状況	利用区間、利用目的、乗車・降車前後の交通手段、利用頻度、支払い方法、運賃設定

(1) -5) 調査結果

5) -① 江差木古内線 (631 系統)

- 合計利用者数 65 人、1 便当たり利用者数 6.50 人/便
- 江差町-上ノ国町間の利用者で、合計利用者数のうち 9 割以上を占める
- 利用者の主な目的は、買い物や通院、私用・その他、通勤・通学で利用
- 木古内町まで移動は観光 (湯ノ岱温泉利用) もしくは買い物、その他利用

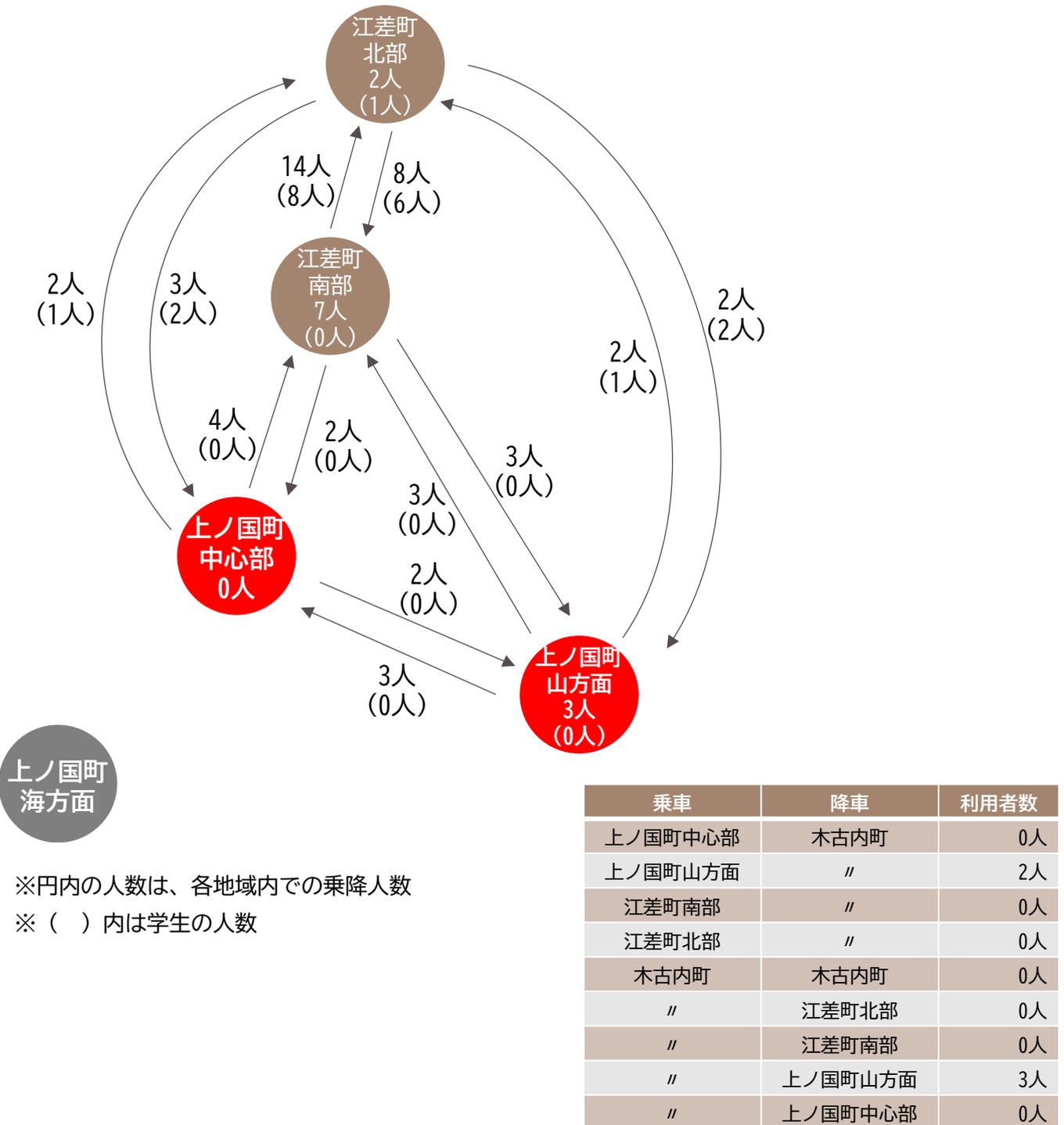


図 4-3 江差木古内線 (631 系統) の利用状況

5) -② 江差木古内線 (632 系統)

- 合計利用者数 44 人、1 便当たり利用者数 22.00 人/便
- 江差町-上ノ国町間の利用者で、合計利用者数のうち 9 割以上を占める
- 利用者の主な目的は、買い物や通院で利用

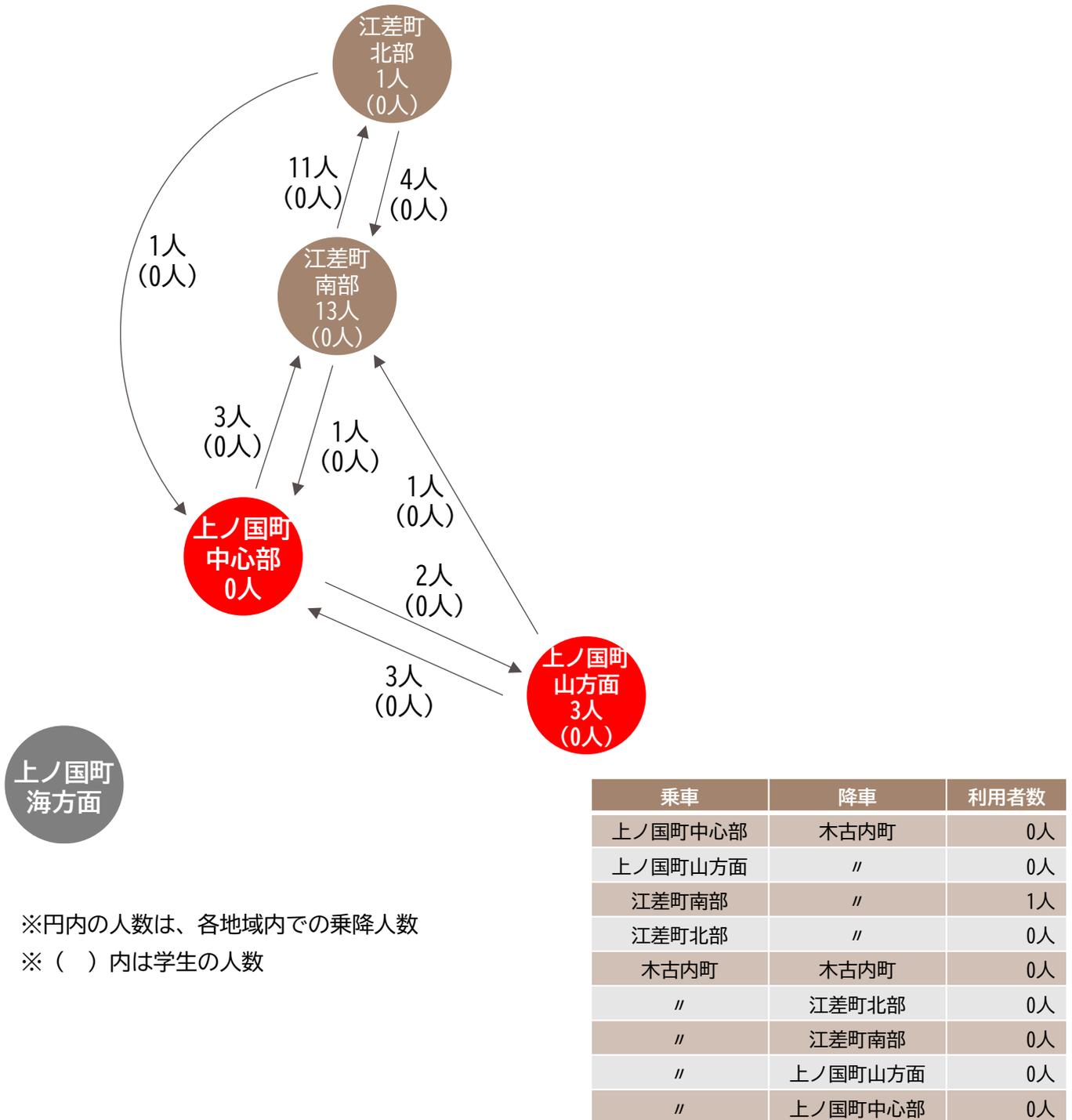


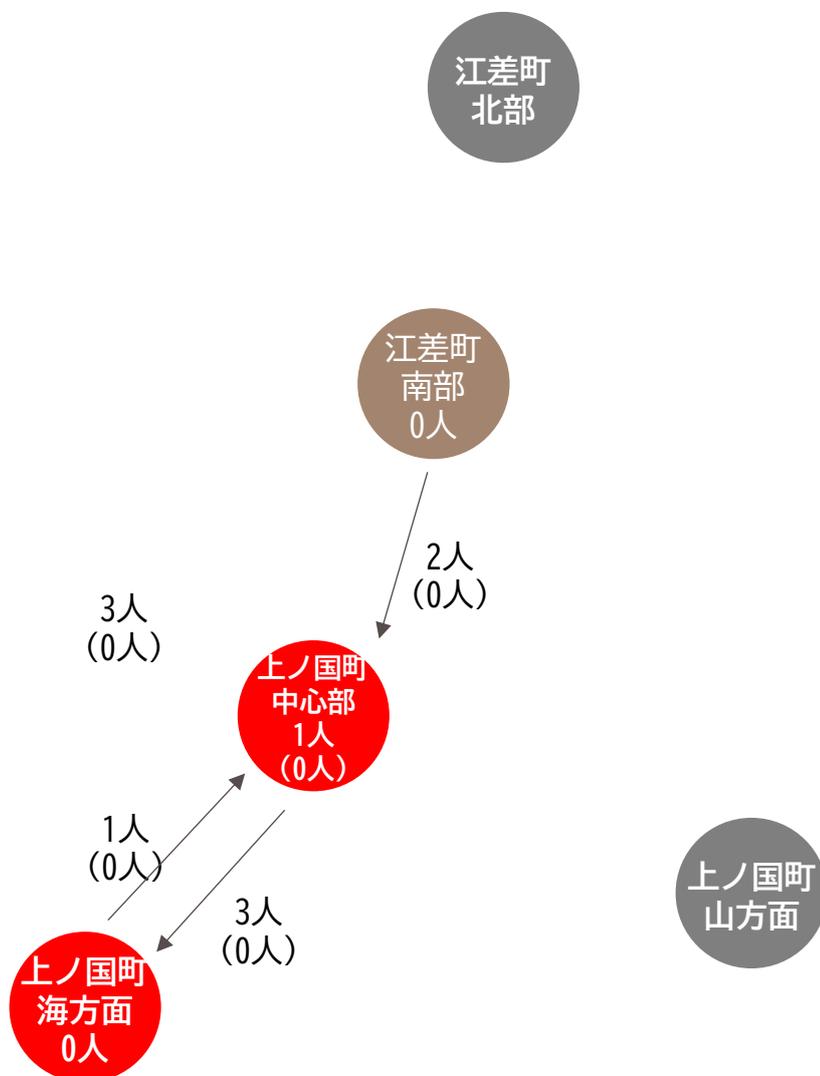
図 4-4 江差木古内線 (632 系統) の利用状況

※円内の人数は、各地域内での乗降人数

※ () 内は学生の人数

5) -③ 小砂子線 (621 系統)

- 合計利用者数 10 人、1 便当たり利用者数 1.67 人/便
- 江差町-上ノ国町間の移動と上ノ国町内での移動で半数ずつの利用
- 利用者の主な目的は、買い物、通院、私用・その他の利用



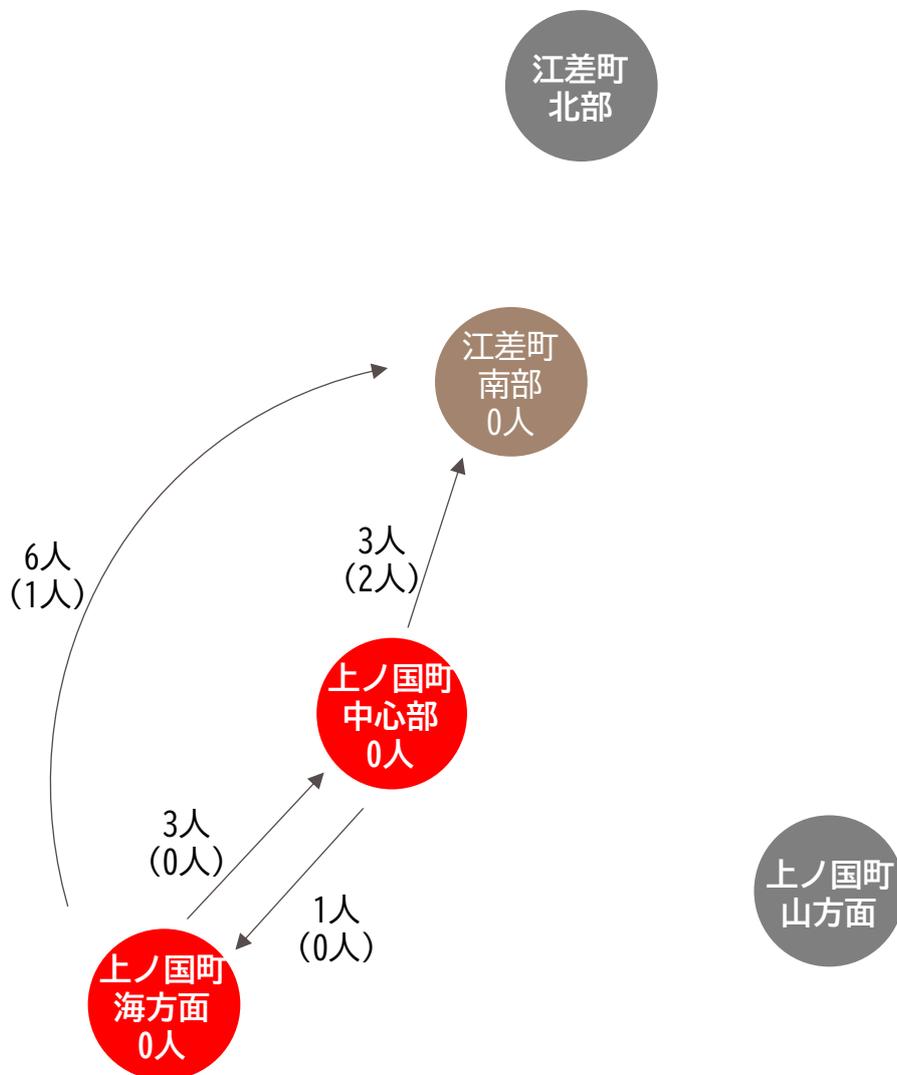
※円内の人数は、各地域内での乗降人数

※ () 内は学生の人数

図 4-5 小砂子線 (621 系統) の利用状況

5) -④ 小砂子線 (622 系統)

- 合計利用者数 13 人、1 便当たり利用者数 4.33 人/便
- 江差町-上ノ国町間の利用者が多い
- 利用者の主な目的は、買い物や通院で利用だが、通学にも利用されている



※円内の人数は、各地域内での乗降人数

※ () 内は学生の人数

図 4-6 小砂子線 (622 系統) の利用状況

2-(2) 第6次上ノ国町総合計画策定のための上ノ国町まちづくりアンケート調査

(2)-1) 調査実施の目的

第6次上ノ国総合計画の策定にあたり、平成31年1月に上ノ国町の現状や課題に対する住民の意見等を聞き施策検討に活用するための住民アンケートを実施しました。

(2)-2) 配布・回収方法

配布・回収ともに郵送にて実施しています。

(2)-3) 調査対象

本町に居住する18歳以上の町民を調査対象として実施しています。

※回収数：534票/1500人=35.6%

(2)-4) 調査結果

本調査は、総合計画策定のため、まちづくりに関する設問を主としていますが、本計画書では、公共交通に関する意見について整理します。

4)-① 特に力を入れてほしい項目

- 「町の行政のなかで、今後、特に力を入れてほしいと思うこと」としては、「公共交通の利便性向上」という項目が42項目中5番目に割合が高く、また、前回調査と今回調査の回答割合を比較すると最も増加している項目です。

表 4-3 町民が特に力を入れてほしい項目

特に力を入れてほしい項目 (上位5項目)	今回調査割合 (%)	前回調査割合 (%)	経年増減 ポイント
高齢者施策の充実	41.4	38.1	3.3 ↑
医療体制の充実	30.9	30.0	0.9 ↑
雇用対策・勤労者福祉の充実	30.7	37.9	-7.2 ↓
社会保障の充実	25.8	28.2	-2.4 ↓
公共交通の利便性向上	20.4	11.8	8.6 ↑

4) -② 路線バスの利用状況

- 回答者の約7割は、路線バスを利用しておらず、路線バスを利用しない理由としては、「自家用車で移動（家族による送迎を含む）するので、必要ないから」が約8割と最も多い結果です。

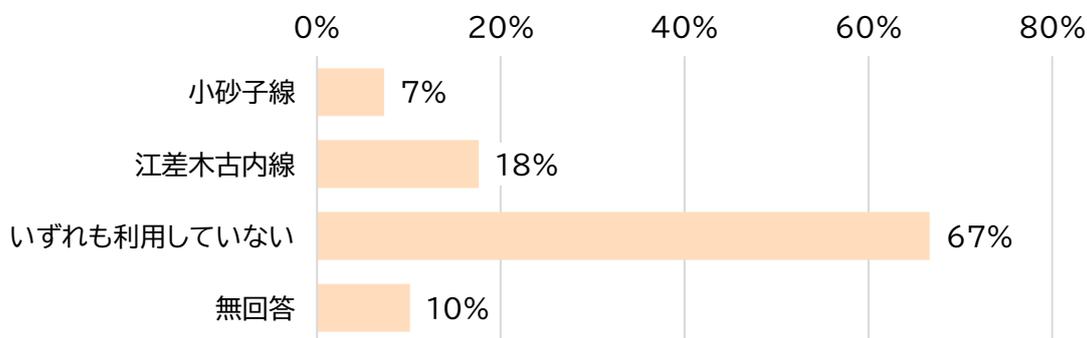


図 4-7 よく利用する路線バス (n=534、複数回答)

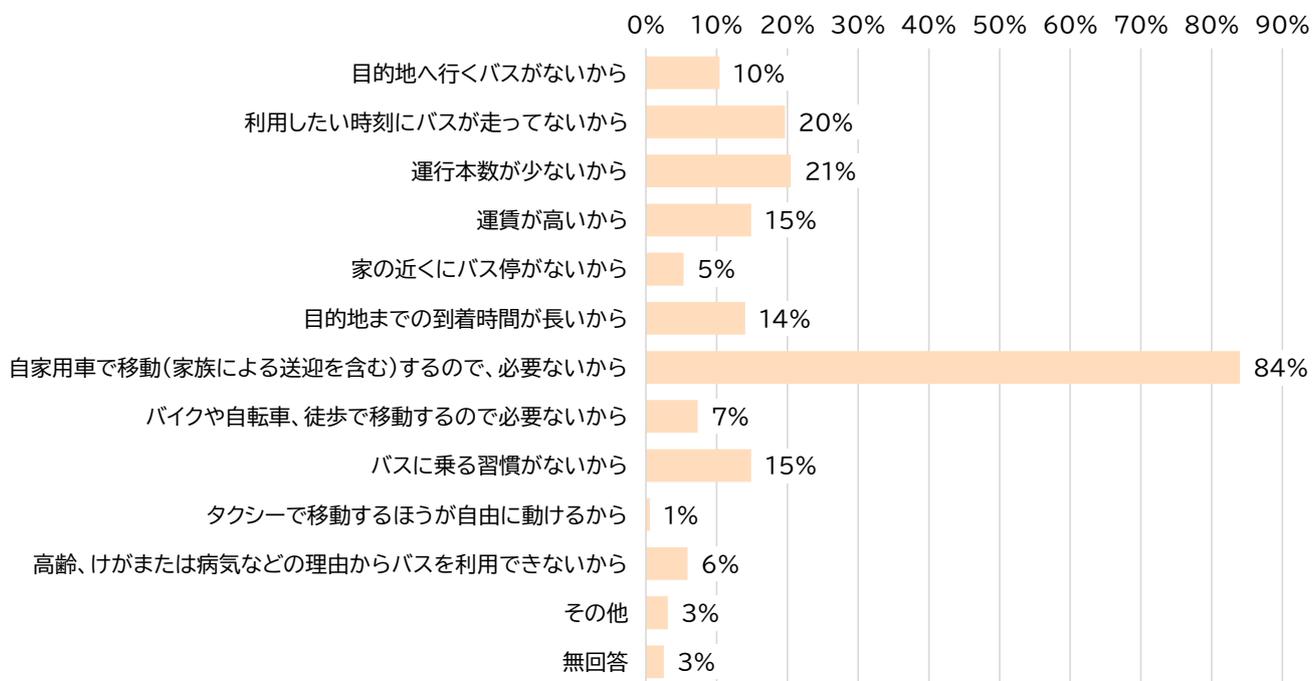


図 4-8 路線バスを利用していないと回答した方の利用しない理由 (n=356、複数回答)

2- (3) 町民ニーズ把握調査

(3) -1) 調査実施の目的

本調査は、町民の日常的生活移動（通勤・通学、買い物、通院、私用等）に関する行動の把握に加え、現在、町内を運行している公共交通の利用状況及び利用したい交通施策等についてのニーズ把握を目的に実施しました。

(3) -2) 調査実施期間

令和5年1月23日（月）から2月10日（金）まで

(3) -3) 配布・回収方法

配布・回収ともに郵送にて実施しており、各世帯2票を配布し、高校生以上の自動車を運転しない方や公共交通（バス、タクシー等）を利用したいと思っている方が優先的に回答していただきました。

※なお、本調査はインターネットを通じた回答も実施しています。

(3) -4) 調査対象

本町の郊外地区の全世帯を調査対象として実施しています。

※回収数：423世帯/1,189世帯＝35.6% ※611票回収（うち、インターネットを通じた回答は23票）

(3) -5) 調査内容

本調査の調査内容は以下の通りです。

表 4-4 調査内容一覧表

分類	内容	備考
個人属性	性別、年齢、家族構成、職業、住所、免許の保有状況、今後の運転意向、運転が困難になった時の移動手段、免許返納により困ること	・クロス集計で活用
日常生活の状況	通勤・通学の状況、買い物の状況、通院の状況、私用などのお出かけの状況、移動手段がなく外出を我慢する日数、スマホなどの利用状況、インターネットの利用状況	・現状の移動状況を把握し、今後の交通施策の内容検討に活用
公共交通に対するニーズ・地域への愛着	普段の生活において移動で困っていること、利用したい交通施策、町で実施している交通支援の認知度、地域への愛着度、定住意向、など	・町で支援すべき交通施策の検討

(3) -6) 調査結果

6) -① 海側及び山側における生活移動の確保

- 運転免許及び自動車の保有状況は、海側・山側と比較し、中心部の方が高い割合で保有
- また、将来の運転意向においても、中心部の方が高い割合で運転を継続する意向
- 一方で、中心部の町民は、70歳前後で運転免許を返納する割合が高いが、海側・山側においては、80歳以上でも運転を継続する意向
- 自由記述においても、自宅付近まで運行可能なデマンド交通に対する利用意向がある
- 運転免許返納により困ることとしては、買い物や通院などの日常生活に支障をきたすこと

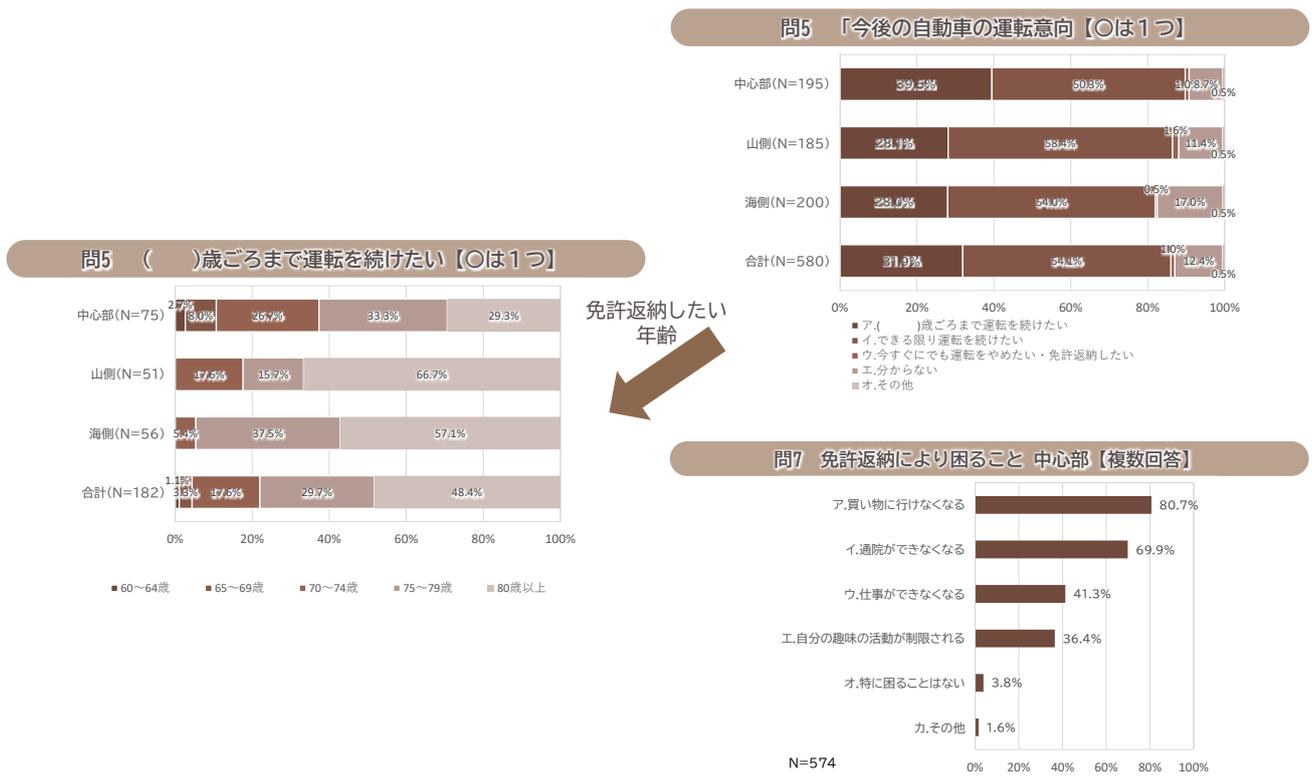


図 4-9 6) -①に関するグラフ等の整理

6) -② 町内及び江差町・函館市までの移動の足の確保

- 町民の生活圏としては、町内における移動が通勤・通学、買い物、通院、私用のいずれの移動目的でも最も多い
- 一方で、隣町であり、総合病院やスーパーなどが比較的充実している江差町への移動も多くなっており、また、渡島管内の中心市である函館市までの移動も多くなっている
- 自由記述において、函館市までの直通便あるいは高規格道路開通時を見込んだ高速バスの運行に関する意見が挙がっている

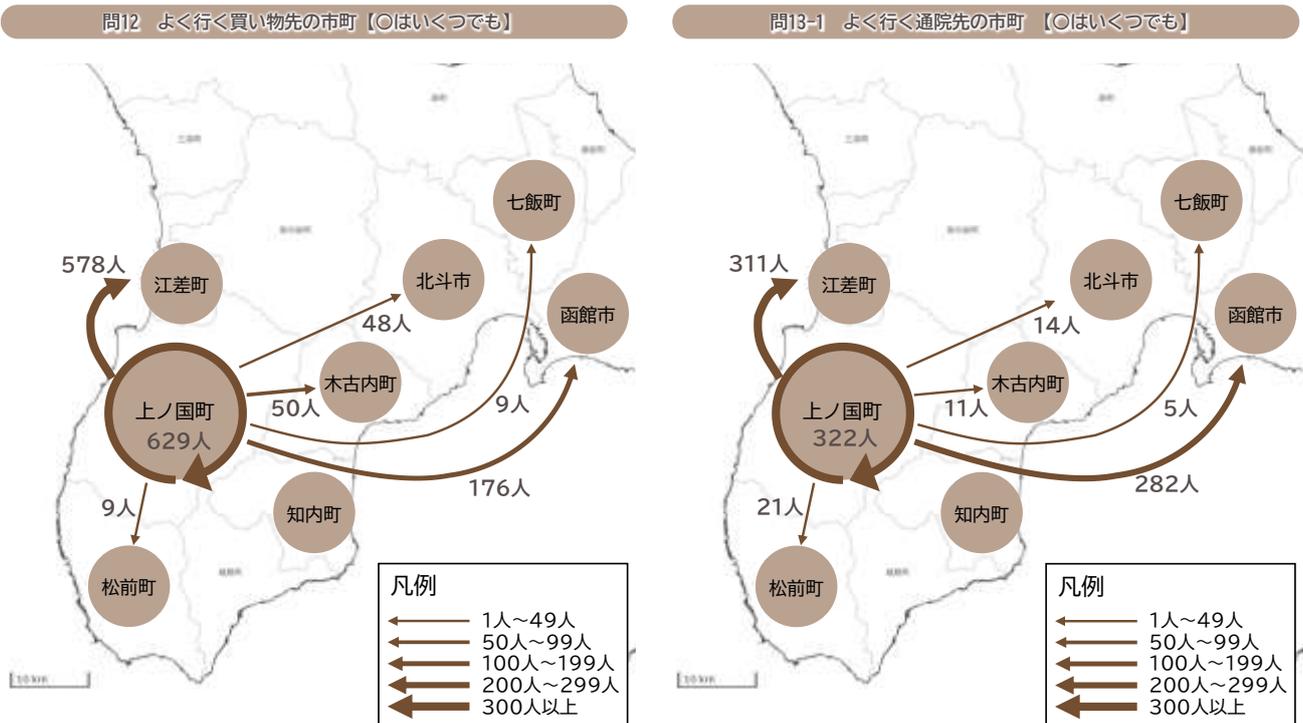


図 4-10 6) -②に関するグラフ等の整理

6) -③ 日常的に移動でき、地域への定住促進に繋がる交通の確保

- 移動手段がないために外出を我慢している町民は、夏期・冬期ともに約6割
- 普段の生活において「移動で困っていること」は、冬期の運転が不安であることのほか、移動する時間に利用できる交通手段がないことが挙げられている

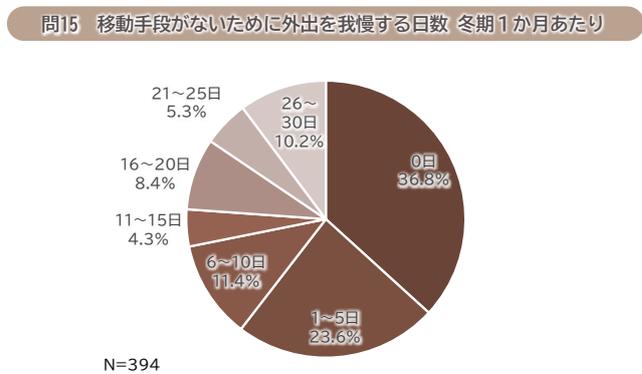
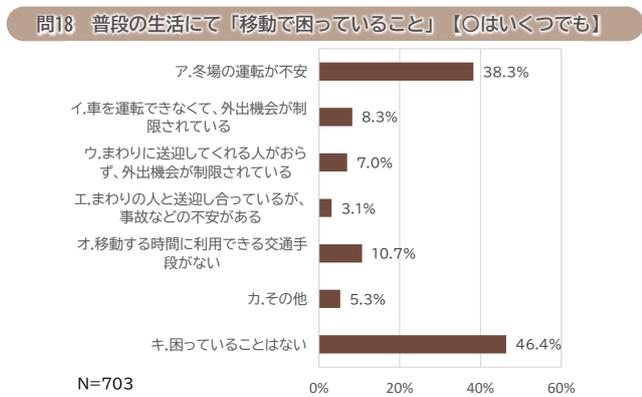
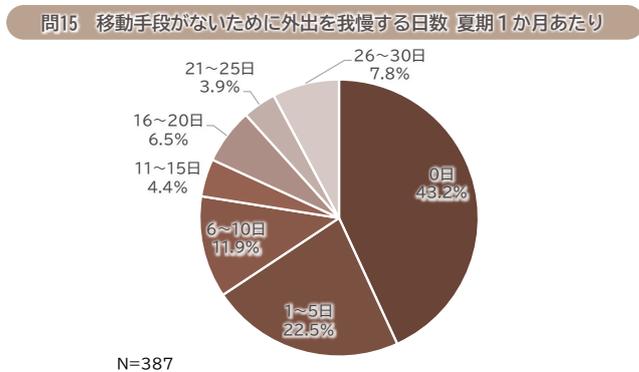


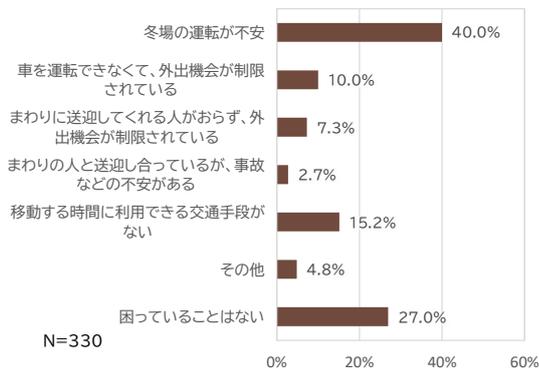
図 4-1 1 6) -③に関するグラフ等の整理 (1/2)

第4章 地域の移動特性・ニーズ

- 特に、移動で困っていることで挙げられた内容は、町からの転出リスクや地域への愛着度、幸福度等に影響を及ぼしている
- ※ 「転出せざるを得ないと考える町民」、「地域への愛着度が低い町民」、「町に住み続けたいと思わない町民」、「町に住むことで幸福度が低い町民」に共通して、冬期の運転が不安及び移動する時間に利用できる交通手段がないの項目の選択率が高い
- 自由記述では、悪天候時にも公共交通を安心して利用できる環境として、バス待合空間の創出についての意見も挙がっている
- 加えて、公共交通の利用方法や運行状況の適切な情報提供に関する意見も挙がっている

問21 今後の交通環境の変化により、上ノ国町から転出せざるを得ない時が来る

普段の生活にて「移動で困っていること」とのクロス集計
とてもそう思う・少しそう思う（転出の可能性 高）



問21 今後の交通環境の変化により、上ノ国町から転出せざるを得ない時が来る

普段の生活にて「移動で困っていること」とのクロス集計
あまりそう思わない・まったくそう思わない（転出の可能性 低）

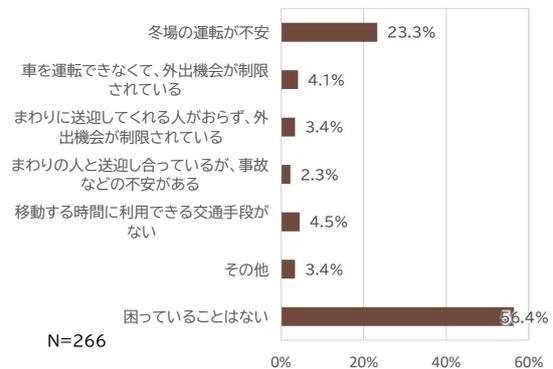


図 4-1 2 6) -④に関するグラフ等の整理 (2/2)

第5章 各種調査結果等から抽出された課題の整理

第4章までで整理した現況や各種調査結果等から抽出される課題について、以下のとおり整理します。

現状及び問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 本町の高齢化は年々高まっており、令和2年時点で43.0%であり今後もさらに高まることが予想されています。 ● 公共交通空白地域を見ると、海側エリアや山側エリアなど市街地から離れたエリアにおいて、バス停までの距離が遠く、公共交通を利用しづらい環境にあります。 ● 住民を対象としたアンケート調査結果では、海側エリア、山側エリアにおいて、80歳以上でも運転を継続する意向にあります。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 身体的な老化により自家用車の運転等が困難になる高齢者等においても継続的に移動手段が確保されている環境を構築することが必要です。 ■ 加えて、バス停までの距離が遠いことで、移動手段の1つに公共交通が入らず、自家用車での移動に依存している環境を変えていくことも必要です。
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 高齢化等の社会情勢に対応した交通システムの確保

現状及び問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 本町内を運行するバス路線としては、函館バスが運行する江差木古内線と小砂子線が運行していますが、両路線ともに利用者数が減少しており、とりわけ小砂子線については、バス交通で送迎する需要を下回っています（5.00人/便が国・道のバス交通に対する補助基準であり、小砂子線は621系統で1.67人/便、622系統で4.33人/便と補助基準を下回っている）。 ● また、江差木古内線は、JR江差線の廃止代替路線として運行をしており、JR北海道からの江差線代替輸送確保基金を基に運行を継続していますが、利用者数の減少による収益の減少に加え、昨今の人件費の高騰や物価高による経費が増加しており、収支は悪化の一途をたどっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 両バス路線の利用者が減少する中でも、本町に住み続けられる環境を確保し続けるためには、町民や本町を来訪する方などのバス路線の利用者の移動手段は確保することが必要です。 ■ 一方で、利用者数が減少の一途をたどっている現状としては、現状のバス路線のような定時定路線型の交通確保だけではなく、令和5年度に山側エリアで実証実験を行った、予約があった時に運行するデマンド（予約運行）型交通の導入も視野に入れ、需要に見合った交通システムの導入を検討することが必要です。 <p>➤ 需要に見合った交通システムの導入</p>

第5章 各種調査結果等から抽出された課題の整理

現状及び問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 本町が生活の足の確保のために要している経費は、年々増加傾向となっており、特に昨今の人件費の高騰や物価高の状況下においては、経費負担が急増しています。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ このような状況下で対策を講じない場合、経費負担は増加し続けるだけではなく、昨今の担い手不足の状況下では、現状のバス路線網の維持も困難になることから、利便性と持続性の両観点から本町の交通網を検討することが必要です。 ➤ 利便性の向上と持続性の確保を両立する生活移動確保方策の構築

現状及び問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 住民を対象としたアンケート調査結果では、町民の生活圏として多くは上ノ国町内で完結している動きですが、隣町である江差町までの買い物や通院、あるいは、渡島管内の中心市である函館市までの移動も見られます。 ● また、アンケート調査結果では、町内の公共交通が不便なことで、町からの転出リスクを高めているほか、町への愛着度や幸福度等に影響を及ぼしています。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 将来的にも交通に関する不安がなく、本町への愛着度や幸福度を高め、本町に住み続けられる環境を構築することが必要です。 ■ そのためには、町民の町内外への移動の実態に即した交通網を確保し続けることが重要であり、江差町や函館市までのバス路線との確実な接続を図ることが必要です。 ➤ 上ノ国町への定住性を高める交通体系の確保

現状及び問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 第6次上ノ国町総合計画策定のための上ノ国町まちづくりアンケート調査結果では、路線バスを利用していない方は、全回答者の約7割であり、そのうち約8割は、自家用車で移動するのが必要ない、と回答しています。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 過度に自家用車に依存している状況下で、町民の公共交通に対する意識を変化させない限りは、公共交通利用者は減少の一途をたどることとなり、公共交通が必要となった時期には、公共交通が撤退している状況になります。 ■ そのような事態に陥らないためにも、自家用車だけではなく公共交通も活用しようとする、町民の意識を変化させていくことが必要です。 ➤ 過度なクルマ利用からの脱却を図るための町民の意識醸成

第6章 基本理念及び計画の方向性

| 6-1 | 求められる公共交通の役割及び課題から導き出される基本理念・方向性

1-(1) 計画の基本理念

第2章で整理した上位・関連計画等と第5章で整理した本町の公共交通の課題を踏まえ、本町が目指す計画の基本理念を次のとおり設定します。

【上ノ国町が目指す公共交通の基本理念】

みんなで創る 持続可能で身近な公共交通網の構築

1-(2) 基本理念の実現に向けた方向性

第5章で整理した本町が抱える5つの公共交通の課題を解決するために、基本理念の実現に向けた本計画の方向性を次のとおり定めます。

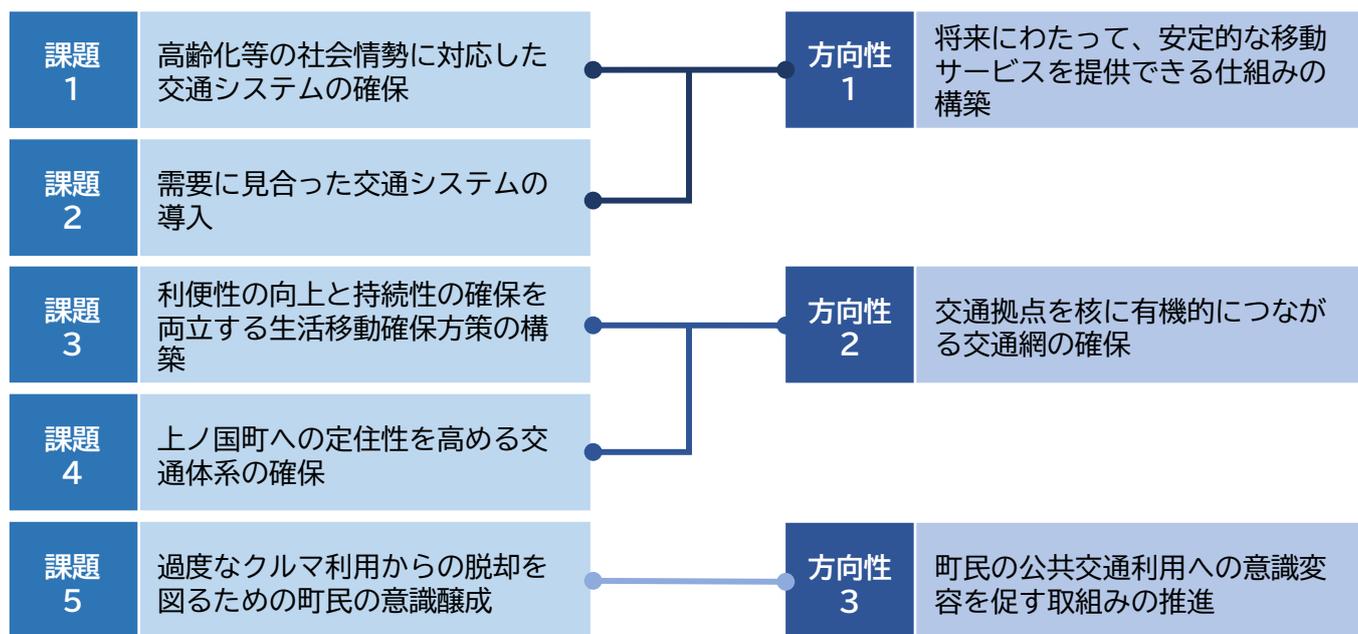


図 6-1 公共交通の課題と本計画の方向性との関係性

方向性1 将来にわたって、安定的な移動サービスを提供できる仕組みの構築

- 人口減少やモータリゼーションの進行により、公共交通利用の需要が減少している中で、より効率的かつ利便性の高い移動手段を町民に提供できるよう、関係機関との連携や国・道などの補助メニューを活用し、安定的な移動サービスを提供できる仕組みの構築を推進します。

方向性2 交通拠点を核に有機的につながる交通網の確保

- 町民の移動実態を踏まえ、本町として必要となる拠点を交通拠点として位置づけ、町内移動のみならず、近隣自治体への移動としては江差町、広域での移動としては函館市までの利便性の高い交通網の確保を推進します。

方向性3 町民の公共交通利用への意識変容を促す取組みの推進

- 交通体系を確保するだけでなく、町民をはじめとする利用者層に利用していただくことで、公共交通は維持ができることから、町民等を対象とした公共交通に関する情報発信やより公共交通を利用してみようと思える取組みなどを推進します。

6-2 | 公共交通の維持確保の方針

基本理念や方向性を踏まえ、以下のとおり維持確保の方針を設定します。

なお、維持確保の方針に整理にあたっては、表 6-1 に示す路線等に合わせて整理します。

表 6-1 上ノ国町における公共交通の位置づけ【再掲】

位置づけ	本町の公共交通	路線等
幹線交通	該当無し	-
広域交通	路線バス	■函館バス株式会社 ●地域間幹線系統-江差木古内線 ●地域内フィーダー系統-小砂子線（令和7年9月30日廃止）
生活圏交通	ハイヤー	■有限会社上ノ国ハイヤー
	その他	■上ノ国町 ●独自事業（運行に係る内容のみ）-児童送迎、スクールバス運行、福祉有償旅客運送、福祉バス運行、保育所児童送迎 ●A I デマンドバス「カミGO！」（令和7年10月1日実証運行開始） ■その他 ●民間事業者等による送迎（買い物送迎、通院送迎等）

表 6-2 維持確保の方針

路線名等	役割	維持確保の方針
■広域交通 ●路線バス_広域生活交通路線 ・江差木古内線	・檜山南部（江差町、上ノ国町）から木古内町を連絡する路線	・利用促進など収支改善に取り組むとともに、利用者の移動実態やニーズを踏まえ、一部の便をデマンド化するなど最適化を図りながら路線の維持に努めていく
■広域交通 ●路線バス_地域内フィーダー系統 ・小砂子線（令和7年9月30日廃止）	・上ノ国町から松前町を連絡する路線	・利用促進など収支改善に取り組むとともに、利用者の移動実態やニーズを踏まえ、デマンド化するなど最適化を図りながら路線の維持に努めていく
■生活圏交通 ●ハイヤー ・有限会社上ノ国ハイヤー	・町民等の路線バスなどでは賄いきれない移動を支える交通	・運転手確保等のタクシー事業存続に向けた取組みを検討・実施していく
■生活圏交通 ●A I デマンドバス “カミGO！” _地域内フィーダー系統 ●その他 ・上ノ国町		・小砂子線廃止に伴う代替交通としての機能を確保し、令和8年4月以降は本格運行による安定的な維持に努める ・本町で実施していく他事業との兼ね合いから取組みの継続・統合・廃止等を検討・実施していく
■生活圏交通 ●その他 ・その他		・運転手確保等の事業継続に向けたリソースの確保の観点から、必要に応じて本町の取組みとの統合など、継続的な町民等の移動手段確保に向けた取組みを検討・実施していく

第7章 方向性を実現するための施策・事業

| 7-1 | 方向性実現に向けた施策・事業の位置づけ

1- (1) 方向性と施策・事業の関係性

方向性の実現に向けた施策・事業を以下のとおり実施します。

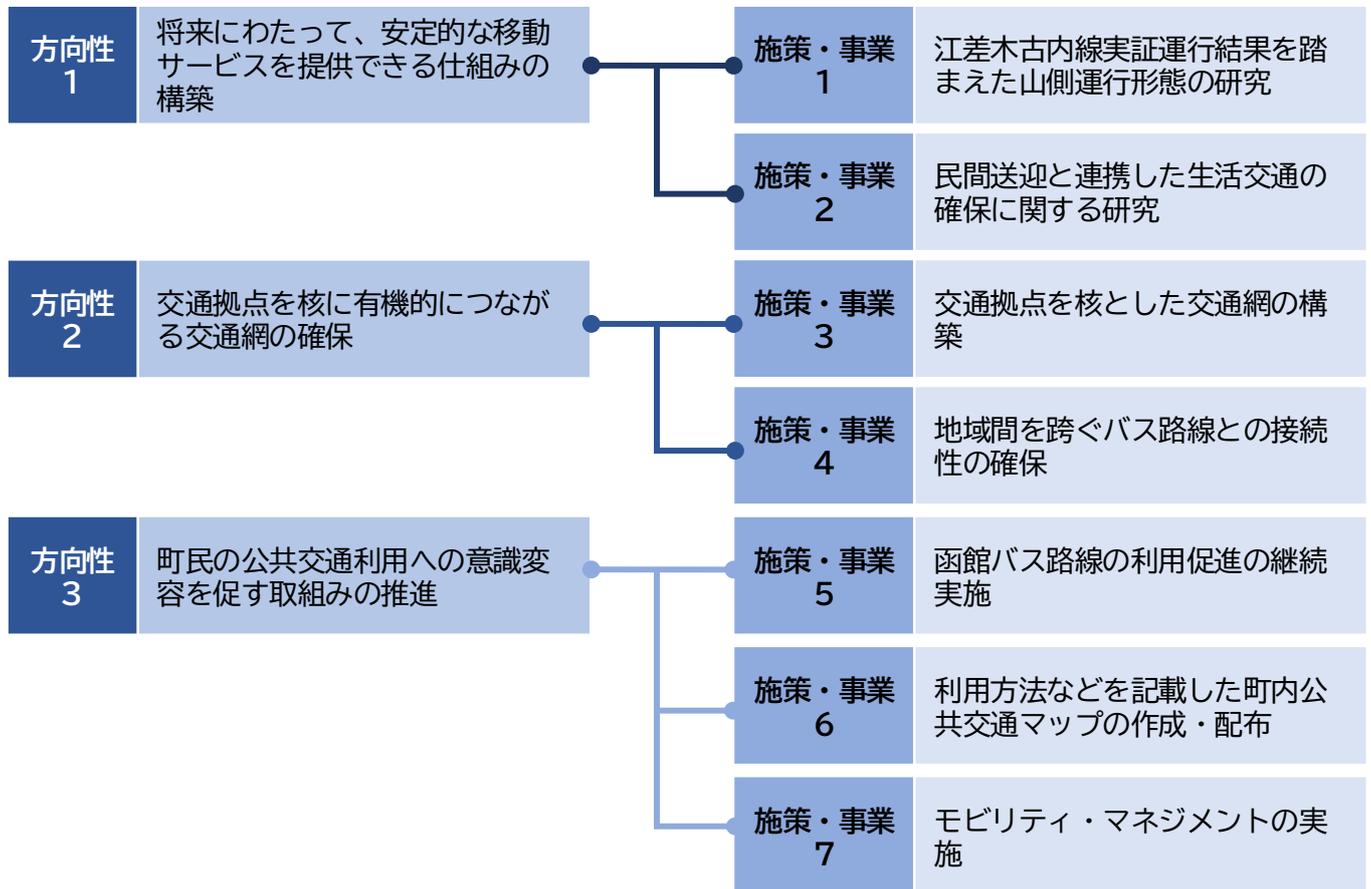


図 7-1 施策・事業の体系図

※ モビリティ・マネジメントとは・・・当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもの

1-(2) 施策・事業実施図

各種施策・事業を展開する町内箇所を以下のとおり整理します。

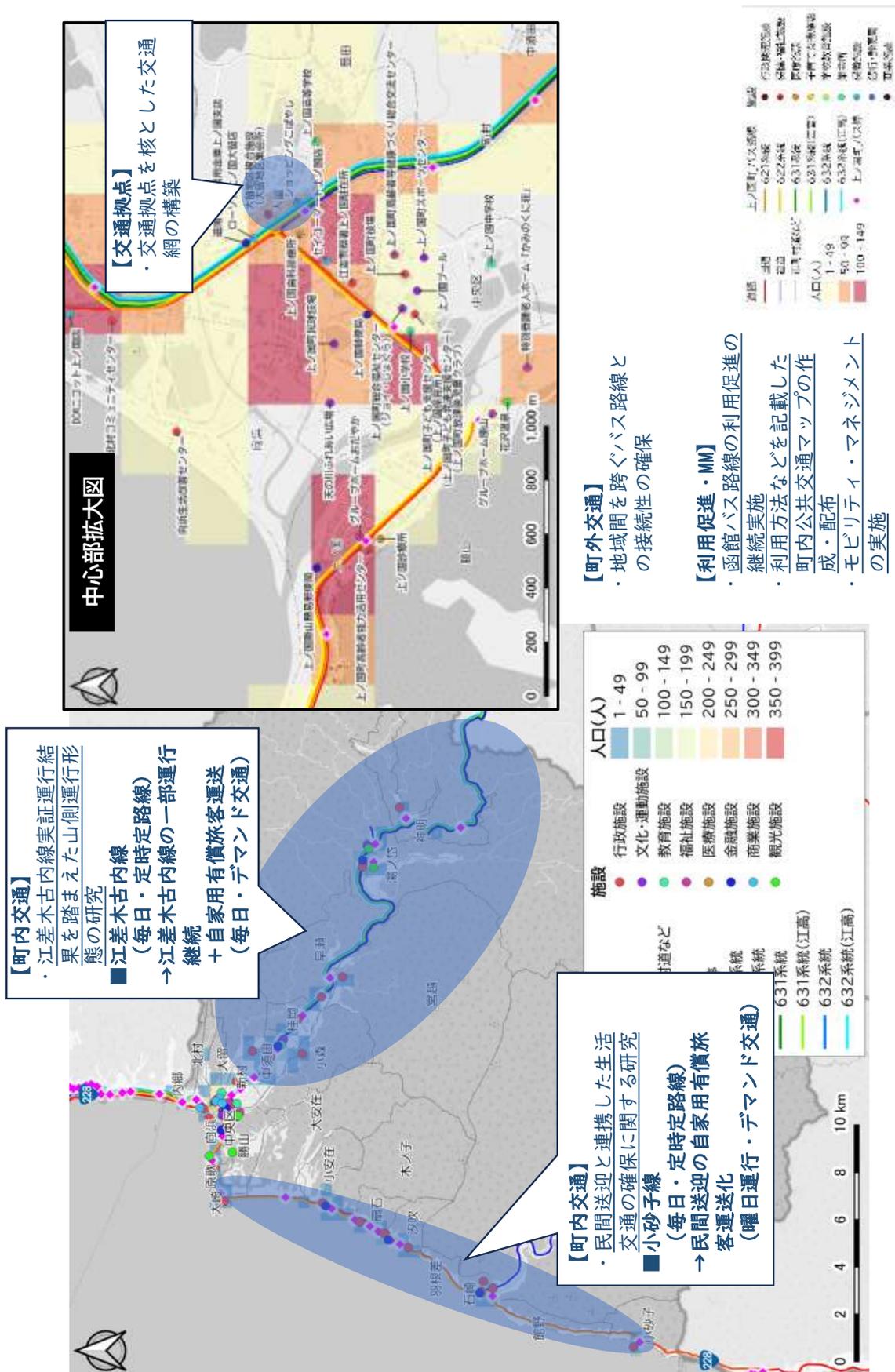
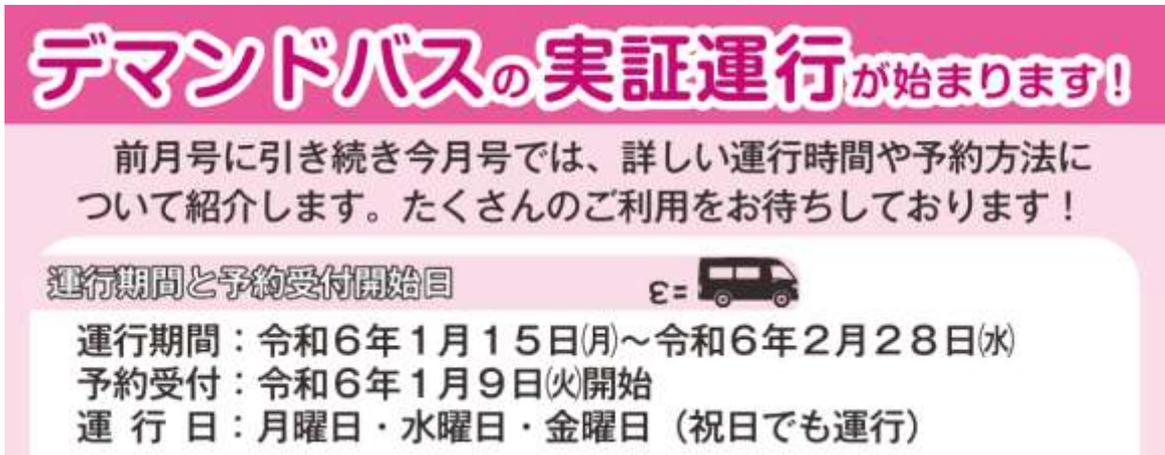


図 7-2 町内で展開する施策・事業実施図

7-2 | 各施策・事業の実施方針

2-(1) 方向性1に紐づく交通施策・事業

方向性 1	将来にわたって、安定的な移動サービスを提供できる仕組みの構築						
施策・事業 1	江差木古内線実証運行結果を踏まえた山側運行形態の研究	課題との 対応状況	課題1 ●	課題2 ●	課題3	課題4	課題5
施策・事業 イメージ	<p>■ 運行内容の検討・見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和5年度に実施した、デマンドバス実証運行の結果を基に、江差木古内線の運行見直しと連動した運行時間帯や運行便数、行き先などの運行内容を検討し、令和6年度にも引き続き実証運行を行うこととします。 また、実証運行の結果、本格運行が必要と判断された場合においては、本格運行後も利用実績や利用者ニーズ等を基に、継続的な運行内容の見直しを行うこととします。 <p>■ 実証運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和5年度に北海道の補助を活用しつつ、江差木古内線の沿線地域（山側エリア）を対象としたデマンドバスの実証運行を実施しており、令和6年度においても活用可能な補助メニュー（利便増進計画策定事業や地域交通共創モデル実証プロジェクト等）を活用し、令和5年度の実証運行結果を基に練り直した運行内容で実証運行を実施することとします。 						
 <p>デマンドバスの実証運行が始まります!</p> <p>前月号に引き続き今月号では、詳しい運行時間や予約方法について紹介します。たくさんのご利用をお待ちしております!</p> <p>運行期間と予約受付開始日  ε =</p> <p>運行期間：令和6年1月15日(月)～令和6年2月28日(水) 予約受付：令和6年1月9日(火)開始 運行日：月曜日・水曜日・金曜日（祝日でも運行）</p> <p>出典：上ノ国町広報誌（2024年1月号）_上ノ国町 http://www.town.kaminokuni.lg.jp/kouhou/</p>							
<p>図 7-3 令和5年度に実施したデマンドバス実証運行の周知用チラシ（一部）</p>							

施策・事業 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本格運行 <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和6年度までの実証運行結果を踏まえ、本格運行が必要と判断される場合は、最短で令和7年度から本格運行を開始します。 ・ また、継続的な運行に際しては、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）を活用した運行費用の確保や必要に応じて車両確保・更新を行う場合については、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）の活用を想定しています。 ■ 住民周知 <ul style="list-style-type: none"> ・ 実証運行及び本格運行を開始前・開始後において、住民に新たな交通が運行したことを周知するため、施策・事業6及び7と連動した利用促進及びMMを実施することとします。 							
	実施主体	上ノ国町地域公共交通活性化協議会、函館バス、上ノ国ハイヤー						
実施エリア	上ノ国町山側エリア							
実施年度	事業No.	事業内容	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	1	運行内容の検討・見直し						
	2	実証運行の実施						
	3	本格運行						
	4	住民周知						

方向性 1	将来にわたって、安定的な移動サービスを提供できる仕組みの構築						
施策・事業 2	民間送迎と連携した生活交通の確保に関する研究	課題との 対応状況	課題1	課題2	課題3	課題4	課題5
施策・事業 イメージ	<p>■ 運行内容の検討・見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 小砂子線は、病院施設（診療所等は除く）通院、高等学校への通学及び商業施設への買い物など生活路線バスとして必要不可欠なものとなっている。また、松前町への移動手段のほか、大留停留所では江差木古内線への接続により広域への移動も可能とするなど、住民生活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、新たな交通確保の検討を始めているが、現在は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。 小砂子線の沿線地域（海側エリア）において、小砂子線に代わる交通確保について検討を始めます。 小砂子線代替交通については、現状の需要を考慮し、デマンド交通等の小需要に見合った交通を主軸に、海側を運行する各診療所の通院バスやショッピングこばやしの買い物バス等の町内の交通資源と連携を図り、効率的に地域の交通を確保することとします。 また、小砂子線に代わる交通の本格運行までの間は、現行の小砂子線を継続的に運行させ、維持確保に向けては、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）を活用することとします。 なお、小砂子線に代わる交通の取組は、実施エリアに山側エリアも含めるものとし、地域公共交通利便増進事業に関連した事業として進めていきます。 <p>■ 実証運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証運行については、令和7年10月1日から実施し、実証運行を行うに当たっては、活用可能な補助メニューを活用し、実証運行を行うこととします。 <p>■ 本格運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和7年10月1日以降に実施する実証運行結果を踏まえ、令和8年4月1日から本格運行を開始します。 また、継続的な運行に際しては、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）を活用した運行費用の確保や必要に応じて車両確保・更新を行う場合については、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）の活用を想定しています。 <p>■ 住民周知</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証運行及び本格運行を開始前・開始後において、住民に新たな交通が運行したことを周知するため、施策・事業6及び7と連動した利用促進及びMMを実施することとします。 						
実施主体	上ノ国町地域公共交通活性化協議会、地元関係機関						
実施エリア	上ノ国町海側エリアおよび山側エリア						

第7章 方向性を実現するための施策・事業

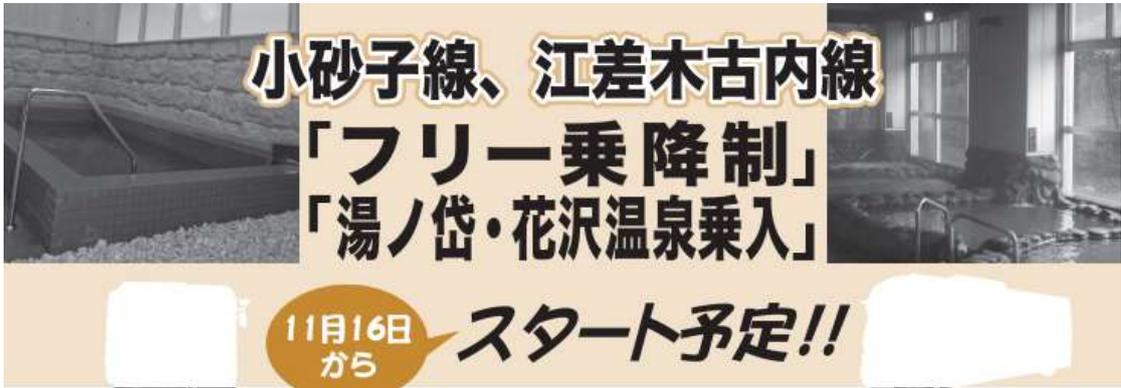
実施年度	事業No.	事業内容	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	1	運行内容の検討・見直し						
	2	実証運行						
	3	本格運行						
	4	住民周知						

2- (2) 方向性2に紐づく交通施策・事業

方向性 2	交通拠点を核に有機的につながる交通網の確保							
施策・事業 3	交通拠点を核とした交通網の構築	課題との 対応状況	課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	
施策・事業 イメージ	<p>■ 交通拠点の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 本町の交通拠点としては、市街地の中心でもある大留地区複合施設を設定し、このほか、町民の生活範囲を考慮し、江差町に立地している函館バス「江差ターミナル」及び木古内町に立地しているJR「木古内駅」を交通拠点として設定します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="text-align: center;">出典：道の駅きこないのバス待合所（2015年8月時点）_道の駅みそぎの郷きこない https://kikonai.jp/service/bus_shelter/</p> <p style="text-align: center;">図 7-4 交通拠点の状況 （上：大留地区複合施設、左下：江差ターミナル、右下：木古内駅）</p>							
実施主体	上ノ国町地域公共交通活性化協議会、函館バス、上ノ国ハイヤー、地元関係機関							
実施エリア	上ノ国町市街地、江差町、木古内町							
実施年度	事業No.	事業内容	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	1	交通拠点の設定						

方向性 2	交通拠点を核に有機的につながる交通網の確保							
施策・事業 4	地域間を跨ぐバス路線との接続性の確保	課題との 対応状況	課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	
施策・事業 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運行内容の検討・見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策・事業1及び2を検討・実施していく際、施策・事業3で設定する交通拠点での各種交通間の繋がりを確保した運行内容の検討・見直しを実施します。 ■ 交通拠点を核とした交通網の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 本町の各エリア間及び本町、江差町、木古内町間の移動において、生活利便性を確保し続けるため、交通拠点での交通間の繋がりを確保し続けます。 							
実施主体	上ノ国町地域公共交通活性化協議会、函館バス、上ノ国ハイヤー、地元関係機関							
実施エリア	上ノ国町市街地、江差町、木古内町							
実施年度	事業No.	事業内容	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	1	運行内容の検討・見直し						
	2	交通拠点を核とした交通網の確保						

2-(3) 方向性3に紐づく交通施策・事業

方向性 3	町民の公共交通利用への意識変容を促す取組みの推進						
施策・事業 5	函館バス路線の利用促進の継続実施	課題との 対応状況	課題1	課題2	課題3	課題4	課題5
施策・事業 イメージ	<p>■ 函館バス路線のフリー乗降制及び一律運賃制の継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> これまでも実施してきました、函館バス路線のフリー乗降制（湯ノ岱・花沢温泉乗入含む）及び町内運賃が定額 100 円となる一律運賃制（カミ優待、高齢者運転免許証自主返納支援制度）について、函館バス路線の利用増に向け、継続的に実施することとします。 <div style="text-align: center;">  </div> <p>町では、人口減少に加え、運転免許返納者など交通手段を持たない交通弱者の増加が予想されるため、函館バスや江差警察署などと、その対策方法について協議を重ね、本年4月1日より小砂子線の一部区間で導入していたフリー降車制度を拡大し、小砂子線・江差木古内線の両路線とも上ノ国町内から江差ターミナル間を自由に乗り降りできる「フリー乗降制度」の導入が予定されています。</p> <p>加えて、湯ノ岱温泉前、花沢温泉(花沢温泉取付道路手前)までバス乗入を行い、利用者の利便性向上を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>フリー乗降制度とは</p> <p>指定された区間に限り、バス停留所以外でもバスの乗り降りが自由に行える制度です。</p> <p>フリー乗降区間</p> <p>フリー乗降区間は次のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆小砂子線 江差ターミナル～小砂子バス停間 ◆江差木古内線 江差ターミナル～膳棚バス停間 <p>フリー乗降制の利用方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ●停留所以外で乗るとき 左側の道路の広い安全な場所で手をあげて合図 ●停留所以外で降りるとき 50m手前でブザーを押し運転手に口頭でお早めに声をかけてください ●その他 バスの直前・直後の横断は、非常に危険です。狭い道路、交差点付近、橋梁の上などでは乗降できません。 </div> <div style="width: 45%;"> <p>停留所の新設</p> <p>「湯ノ岱温泉前」停留所 湯ノ岱温泉</p> <p>「花沢温泉前」停留所 花沢温泉 花沢公園 消防署</p> <p><small>※建物正面の駐車スペースを譲渡し、車両通行専用とします。 ※河川敷駐車場を廃止し、車両通行専用とします。</small></p> </div> </div>						

出典：上ノ国町広報誌（2019年10月号）_上ノ国町

<http://www.town.kaminokuni.lg.jp/kouhou/>

図 7-5 フリー乗降制、湯ノ岱・花沢温泉乗入に関する記事

施策・事業 イメージ	高齢者運転免許証自主返納支援							
	《江差木古内線》 木古内駅前 江差高校前  全区間対象				■函館バス「江差木古内線」、「小砂子線」の全区間を定額100円で乗車できる ■年1回、年度末に更新の必要あり ■申請に必要なもの ・印鑑 ・身分証明書（健康保険証など） ・運転免許の取消通知書または運転経歴証明書 ■申請・問い合わせ先 総務課 企画統計グループ			
《小砂子線》 原口漁港前 江差ターミナル  全区間対象 ※乗車または降車場所のいずれかが町内の場合に限る								
カミ優待制度								
《江差木古内線》 木古内駅前 膳棚 江差ターミナル 江差高校前  対象区間				■函館バス「江差木古内線」、「小砂子線」の江差ターミナルから小砂子・膳棚の区間を定額100円で乗車できる ■申請に必要なもの ・身分証明書（健康保険証など） ・ICASnimoca購入費2,000円（チャージ料1,500円+保証金500円） ■申請・問い合わせ先 函館バス(株)江差営業所 ☎0139-52-0025				
《小砂子線》 原口漁港前 小砂子 江差ターミナル  対象区間 ※対象区間で乗車・降車した場合、区間外分は通常運賃が適応されます								
出典：上ノ国町広報誌（2022年6月号）_上ノ国町 http://www.town.kaminokuni.lg.jp/kouhou/								
図 7-6 お得に乗ろう！路線バス特集記事								
実施主体	上ノ国町地域公共交通活性化協議会、函館バス							
実施エリア	上ノ国町全域							
実施年度	事業No.	事業内容	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	1	7-1乗降制度の継続実施						
	2	一律運賃制の継続実施						

図 7-7 自治体作成のモビリティ・マネジメントの動画コンテンツの事例

方向性 3	町民の公共交通利用への意識変容を促す取組みの推進						
施策・事業 6	利用方法などを記載した町内公共交通マップの作成・配布	課題との対応状況	課題1	課題2	課題3	課題4	課題5

■ 公共交通マップの作成/配布

- 本町内には、函館バス路線が1系統、AIデマンドバス「カミGO!」が運行しており、施策・事業5でも整理したとおり、利便性向上策や利用助成策を講じていますが、これらの情報を網羅的に掲載した周知媒体は作成しておらず、町民の中でも知られていない現状です。

そこで、町内を運行する公共交通の運行情報を網羅的に掲載するとともに、運賃や利用助成策、利用例などを掲載した公共交通マップを作成し、町民に配布します。

施策・事業
イメージ

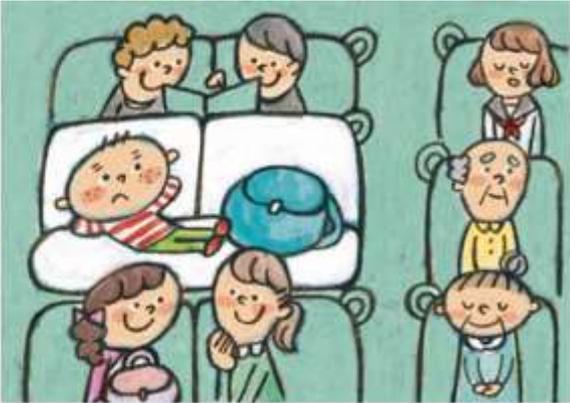


出典：白老町ホームページ_白老町

<https://www.town.shiraoi.hokkaido.jp/docs/page2021100100023.html>

図 7-8 地域公共交通ガイドブックの作成事例

実施主体	上ノ国町地域公共交通活性化協議会							
実施エリア	上ノ国町全域							
実施年度	事業No.	事業内容	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
	1	公共交通マップの作成						
	2	公共交通マップの配布						

方向性 3	町民の公共交通利用への意識変容を促す取組みの推進							
施策・事業 7	モビリティ・マネジメントの実施	課題との対応状況	課題1	課題2	課題3	課題4	課題5 ●	
施策・事業 イメージ	<p>■ 学校 MM/住民 MM の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車依存の緩和及び公共交通利用意識の醸成を目的として、公共交通に関する出前講座やコンテンツ作成（動画やマンガ等）を実施します。 							
	 		<p>出典：帯広市交通環境学習普及推進事業報告書_帯広市 chrome-extension://efaidnbmninnibpcajpcglclefindmkaj/http://mm-education.jp/pdf/obihiro_27.pdf</p> <p>図 7-9 紙芝居によるモビリティ・マネジメントの事例</p>					
		<p>出典：YouTube 帯広市公式チャンネル _帯広市 https://www.youtube.com/watch?v=BT05NKMoRKw</p> <p>図 7-10 自治体作成のモビリティ・マネジメントの動画コンテンツの事例</p>						
実施主体	上ノ国町地域公共交通活性化協議会							
実施エリア	上ノ国町全域							
実施年度	事業No.	事業内容	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
	1	MM の実施方向性の検討						
	2	MM コンテンツの作成						
	3	出前講座等の開催						

第8章 計画の進捗管理及び管理体制

| 8-1 | 評価指標の設定

本計画の方向性の実現に向け、施策・事業の効果を確認するために、以下の評価指標及び目標値を設定します。

表 8-1 評価指標及び目標値

	江差木古内線			小砂子線		
	利用者数	収支率	公的資金 投入額	利用者数	収支率	公的資金 投入額
令和4年度 【実績】	25,114 人/年度	18.9 %	56,443 千円/年度	6,933 人/年度	12.0 %	28,947 千円/年度
令和6年度 【目標値】	25,569 人/年度	18.5 %	58,776 千円/年度	7,059 人/年度	11.7 %	30,091 千円/年度
令和7年度 【目標値】	25,797 人/年度	18.4 %	59,979 千円/年度	7,122 人/年度	11.6 %	30,680 千円/年度
令和8年度 【目標値】	26,025 人/年度	18.2 %	61,205 千円/年度			
令和9年度 【目標値】	26,253 人/年度	18.0 %	62,456 千円/年度			
令和10年度 【目標値】	26,480 人/年度	17.9 %	63,732 千円/年度			
令和11年度 【目標値】	26,708 人/年度	17.7 %	65,034 千円/年度			
	AIデマンドバス「カミGO！」					
	利用者数	収支率	公的資金 投入額			
令和8年度 【目標値】	7,184 人/年度	4.6 %	29,563 千円/年度			
令和9年度 【目標値】	7,247 人/年度	4.7 %	29,551 千円/年度			
令和10年度 【目標値】	7,310 人/年度	4.7 %	29,538 千円/年度			
令和11年度 【目標値】	7,373 人/年度	4.8 %	29,525 千円/年度			

目標値の考え方として、人口減少や自家用車依存等により、公共交通利用者は減少傾向で推移することが予想されますが、本計画の関連計画である「第2期上ノ国町創生総合戦略」との整合性を図るとともに、本計画に掲げた施策・事業を実施していくことで、利用者数の増加を目標としています。

なお、施策・事業1及び2で掲げている、新たな交通に関する評価指標については、本格運行される際に、本計画の見直しを行い、評価指標及び目標値の設定を行います。

【参考：目標値の考え方】

(1) 人口推計について

本町の令和5年人口は、住民基本台帳（令和5年1月1日現在）の数値を用いています。また、令和10年の人口は、将来人口推計（社会保障・人口問題研究所（H30推計）のうち、令和7年将来人口及び令和12年将来人口を用い、1年当たりの人口変動数を算出し、推計しています。

上記で整理・推計した人口について、令和5年人口から令和10年将来人口までの減少率を整理すると、-27.2%の減少が見込まれます。

表 8-2 人口推計結果

区分	令和5年	令和11年	減少率
人口	4,362 人	3,330 人	-31.0 %

出典：：住民基本台帳「【総計】人口・世帯数、令和4年人口動態」（令和5年1月1日現在）_総務省

https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/daityo/jinkou_jinkoudoutai-setaisuu.html

将来推計人口（平成30年推計）（令和27年）_国立社会保障・人口問題研究所

<https://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson18/t-page.asp>

(2) 令和2年度及び令和4年度の利用者数等について

本計画の関連計画である「第2期上ノ国町創生総合戦略」の計画開始年度は令和2年度であり、「第2期上ノ国町創生総合戦略」の目標値としては、「年間バス利用者数」を「5年間で10,000人増」としています。一方で、施策・事業などを未実施とした場合、人口の減少率に従い、利用者数は減少するものと想定します。

したがって、各路線の利用者数等については、令和2年度と令和4年度の2軸で整理を行い、令和11年度の推計を算出することとします。

表 8-3 江差木古内線及び小砂子線の利用者数及び収支率、欠損額
(令和2年度及び令和4年度)

路線名	評価指標	令和2年度	令和4年度
江差木古内線	利用者数	28,627 人/年度	25,114 人/年度
	収支率	19.7 %	18.9 %
	公的資金投入額	55,962 千円/年度	56,443 千円/年度
小砂子線	利用者数	7,457 人/年度	6,933 人/年度
	収支率	11.9 %	12.0 %
	公的資金投入額	27,949 千円/年度	28,947 千円/年度

※ 函館バス提供資料を基に作成

※ 欠損額＝経常費用－経常収入

(3) 令和11年度推計値について

本計画に位置付けた取組みを行わず、人口の減少率で公共交通利用者数が推移した場合、令和11年度には江差木古内線は18,281人/年度、小砂子線は5,047人/年度まで減少することが見込まれ、また、収支率は令和元年度から令和5年度までの「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）の補助ブロックごとに定める標準経常費用」の伸び率から運行経費を推計し、また、利用者数の推計から運行収入を予測すると、江差木古内線で12.3%、小砂子線は7.8%まで減少することが見込まれます。

表 8-4 令和11年度の推計値（人口減少トレンドで推移）

路線名	評価指標	令和4年度	令和11年度推計値
江差木古内線	利用者数	25,114 人/年度	17,331 人/年度
	収支率	18.9 %	11.5 %
	公的資金投入額	56,443 千円/年度	69,894 千円/年度
小砂子線 (令和7年 9月30日廃止)	利用者数	6,933 人/年度	4,784 人/年度
	収支率	12.0 %	7.3 %
	公的資金投入額	28,947 千円/年度	34,620 千円/年度

出典：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）の補助ブロックごとに定める標準計上費用
_国土交通省関東運輸局

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/kakuhoiji/hojokin.html

※ 函館バス提供資料を基に作成

※ 欠損額＝経常費用－経常収入

一方で、「第2期上ノ国町創生総合戦略」の目標値と連動させ、「5年間で10,000人増」、つまりは、「年間2,000人増」と仮定し、その傾向が本計画の終了年まで継続する場合、令和11年度には江差木古内線は34,518人/年度、小砂子線は9,529人/年度まで増加することが見込まれ、また、収支率は江差木古内線で23.3%、小砂子線は14.8%まで増加することが見込まれます。

表 8-5 令和11年度の推計値（「第2期上ノ国町創生総合戦略」の目標値と連動）

路線名	評価指標	令和4年度	令和11年度推計値
江差木古内線	利用者数	25,114 人/年度	36,085 人/年度
	収支率	18.9 %	23.9 %
	公的資金投入額	56,443 千円/年度	60,079 千円/年度
小砂子線 (令和7年 9月30日廃止)	利用者数	6,933 人/年度	9,962 人/年度
	収支率	12.0 %	15.1 %
	公的資金投入額	28,947 千円/年度	31,682 千円/年度

出典：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）の補助ブロックごとに定める標準計上費用

国土交通省関東運輸局

https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/kakuhoiji/hojokin.html

※ 函館バス提供資料を基に作成

※ 欠損額＝経常費用－経常収入

「第2期上ノ国町創生総合戦略」の目標値と連動させた利用者数の推計値において、令和5年度の実績と比較すると、江差木古内線で実績の値が1,897人上回っており、小砂子線では196人下回っている結果です。

この結果から令和4年度から令和5年度にかけては、「第2期上ノ国町創生総合戦略」の目標値、5年間で10,000人増加の目標が達成していることとなりますが、令和3年度から令和4年度の実績の推移をみると、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数は大きく落ち込み、令和5年度には回復しています。これは、令和5年5月8日に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行したことで、外出制限が撤廃されたことで、利用者数が一時的に回復したものと考えられます。

したがって、全体的な傾向としては、減少傾向は継続するものと捉え、本町の目標値についても、図8-7に示す考え方により、設定することとします。

表 8-6 実績値と「第2期上ノ国町創生総合戦略」と連動させた推計値の差

路線名	種別	令和3年度	令和4年度	令和5年度
江差木古内線	実績	26,473 人/年度	25,114 人/年度	28,578 人/年度
	推計値	- 人/年度	- 人/年度	26,681 人/年度
	実績と推計値の差	- 人/年度	- 人/年度	-1,897 人/年度
小砂子線	実績	8,080 人/年度	6,933 人/年度	7,170 人/年度
	推計値	- 人/年度	- 人/年度	7,366 人/年度
	実績と推計値の差	- 人/年度	- 人/年度	196 人/年度

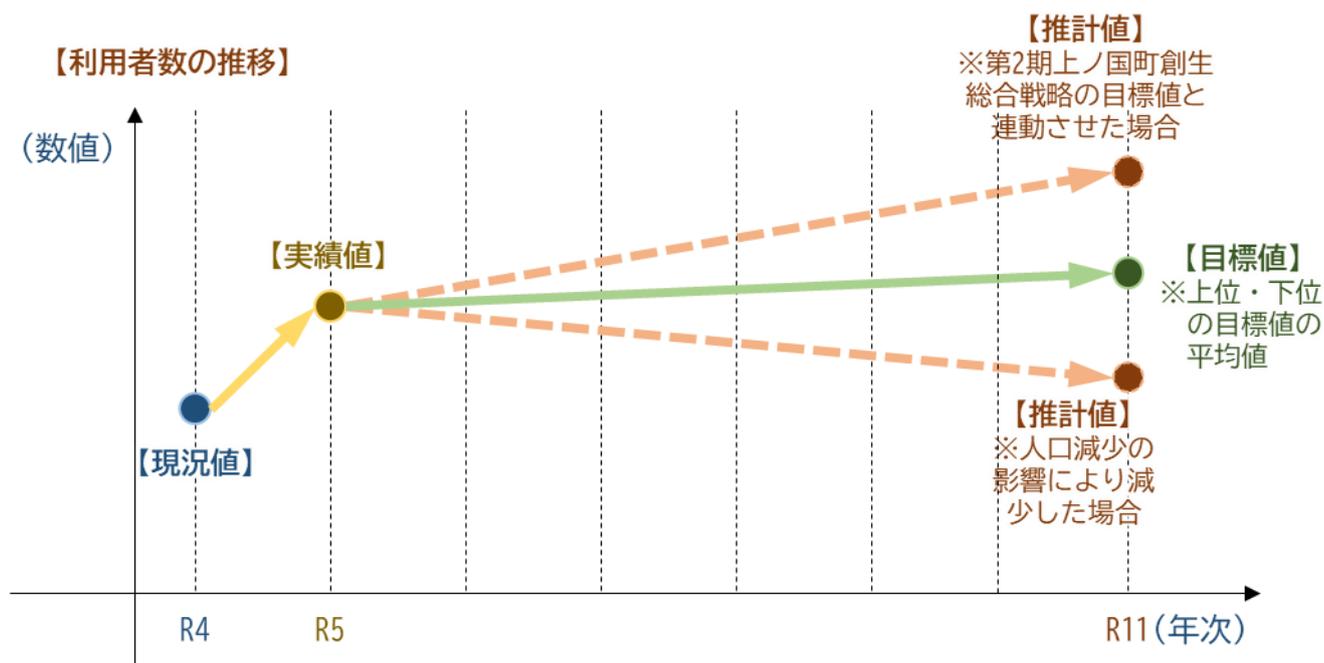


図 8-1 目標値設定の考え方

8-2 | 計画の進捗管理体制

本計画を運用するにあたって計画の推進状況の評価体制や PDCA サイクルによる評価・検証方法、計画期間内における協議会の想定スケジュールを以下に示します。

計画の内容を着実に実行していくためには、評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを行い、計画の進捗状況を管理することが重要です。また、施策・事業の実施状況や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて適宜計画の見直しを行う必要があります。

推進状況の評価は、本計画の策定で協議を行ってきた、「上ノ国町地域公共交通活性化協議会」で行うこととし、各年度と計画期間全体で PDCA サイクルに基づいた評価・検証を行います。

また、本計画の方向性を実現するためには、交通事業者のみならず、公共交通の利用者である町民や関連団体の理解と協力が不可欠であり、地域の一人一人が公共交通を維持することの大切さを考え、主体的に取り組むことが重要です。そのため、関係者の役割や必要な取組みを明確化することで、本町における持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

表 8-7 計画推進状況の評価体制 (1/2)

区分	所属機関・団体名	役職名
上ノ国町	上ノ国町	町長（会長）
一般旅客自動車 運送事業者	函館バス株式会社	バス事業部 管理係長
	有限会社上ノ国ハイヤー	代表取締役
函館運輸支局長 又はその指名する者	北海道運輸局函館運輸支局	首席運輸企画専門官
檜山振興局長 又はその指名する者	北海道檜山振興局	地域政策課長
関係市町村	江差町	まちづくり推進課長
	松前町	政策財政課長
	木古内町	まちづくり未来課長
道路管理者	国土交通省北海道開発局函館開発建設部	道路計画課長
	北海道渡島総合振興局函館建設管理部事業室	道路課長
	上ノ国町	施設課長
公安委員会	北海道函館方面江差警察署	交通課長

表 8-8 計画推進状況の評価体制 (2/2)

区分	所属機関・団体名	役職名
住民の代表	上ノ国町商工会	会長
	上ノ国町連合町内会	会長（副会長）
	上ノ国町観光協会	会長（監事）
	上ノ国町老人クラブ連合会	会長
	上ノ国町社会福祉協議会	事務局長（監事）
運転手が組織する 団体が指名する者	函館地区交通運輸産業労働組合協議会	事務局長
協議会が必要と 認める者	上ノ国町	副町長
	上ノ国町	保健福祉課長 兼地域包括支援センター長
	上ノ国町	水産商工課長
	上ノ国町教育委員会	事務局長
事務局長	上ノ国町	総務課政策推進室長
事務局員	上ノ国町	総務課政策推進室長補佐
事務局員	上ノ国町	総務課政策推進室主幹

表 8-9 計画推進に向けた関係者とその役割

関係者	役割	内容
町民	公共交通の積極的な利用等	日常的な公共交通の積極的な利用、公共交通利用促進策の活用、利用ニーズ・要望の発信など
交通事業者	安全な運行の確保等	公共交通の安全な運行、運行実績等のデータ提供など
上ノ国町・関係機関	施策の検討・実施等	地域ニーズの把握、交通施策の実施、資金調達、交通事業者との連携など

8-3 | 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築

本計画（Plan）の推進にあたり、計画期間である5年間において、毎年度、施策・事業の実施状況（Do）を確認した上で、方向性の実現状況（数値目標）を評価（Check）し、必要に応じて、施策・事業の見直し（Action）を行います。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を見直すとともに、施策・事業に反映（Plan）し、着実な施策・事業を実施（Do）します。

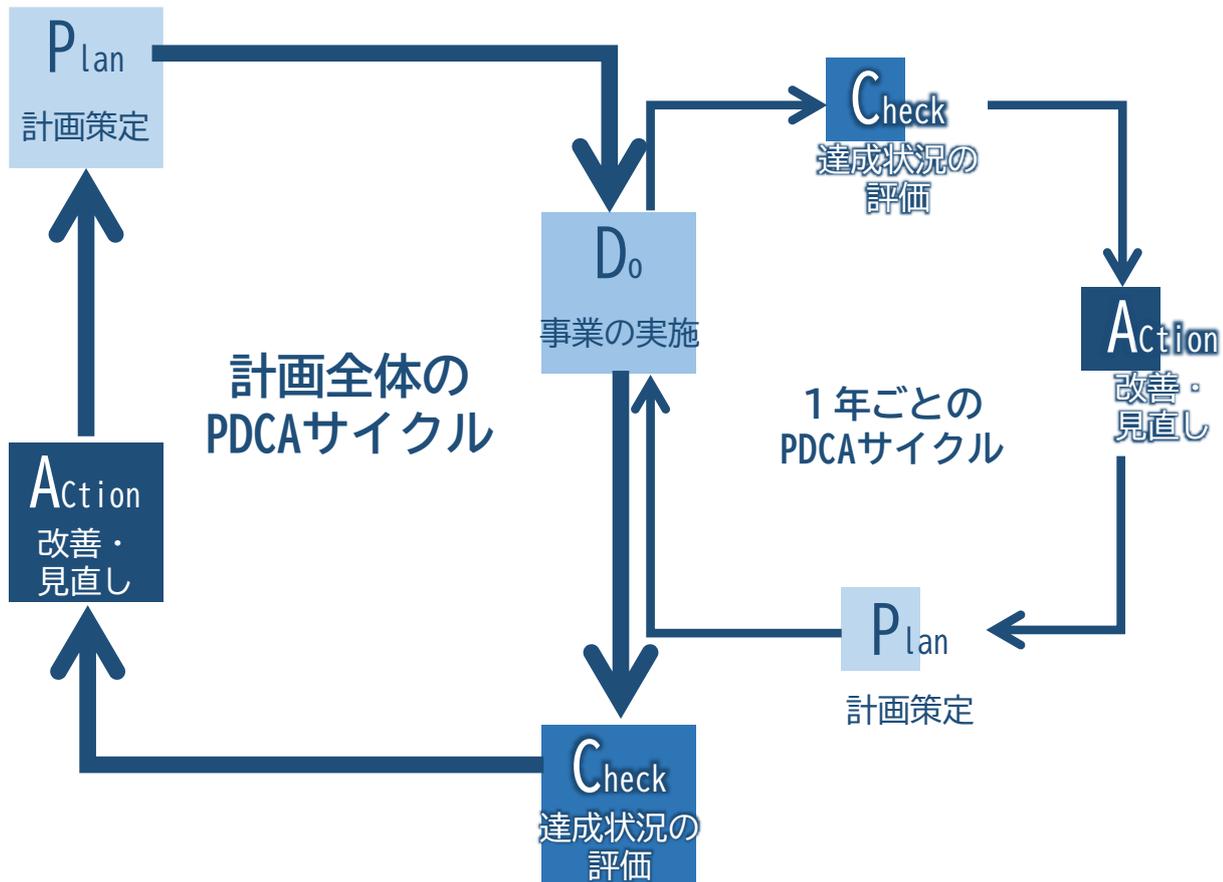


図 8-2 PDCA サイクルによる評価・検証の流れ

本計画は、上記 PDCA サイクルを回しながら進捗を管理して運用します。

なお、PDCA サイクルの運用にあたっては、毎年度、上ノ国町地域公共交通活性化協議会を開催し、構成機関の認識共有を図りながら、施策管理を行います。

8-4 | 今後の協議会の開催スケジュール（案）

継続的で実効性のある施策・事業の実現に向け、8-3 による PDCA サイクルを回しながら計画を推進していくため、以下のスケジュールによる上ノ国町地域公共交通活性化協議会を開催します。

なお、取組みの実施状況などにより、施策・事業の見直しに向けた協議会の開催が必要となった場合には、以下のスケジュールによらず随時開催するなど、状況に応じた協議を柔軟に実施していきます。

		事務局実施内容	協議会の開催	
令和6年度 【計画1年目】	4月～6月		第8回（6月）：役員の選出 ：令和5年度事業実績、決算及び監査報告 ：上ノ国町地域公共交通計画の策定 ：令和7年度上ノ国町地域フィーダー系統確保維持計画の協議 ：令和6年度上ノ国町地域フィーダー系統確保維持計画の変更協議	
	7月～9月			
	10月～12月			
	1月～3月		第9回（1月）：事業評価の協議 第10回（3月）：令和7年度事業計画（案）及び予算（案）の協議	
令和7年度 【計画2年目】	4月～6月			第11回（6月）：令和6年度事業実績、決算及び監査報告 ：令和8年度上ノ国町地域フィーダー系統確保維持計画の協議
	7月～9月			
	10月～12月			
	1月～3月		第12回（1月）：事業評価の協議 第13回（3月）：令和8年度事業計画（案）及び予算（案）の協議	
令和8年度 【計画3年目】	4月～6月			第14回（6月）：役員の選出 ：令和7年度事業実績、決算及び監査報告 ：令和9年度上ノ国町地域フィーダー系統確保維持計画の協議
	7月～9月			
	10月～12月			
	1月～3月		第15回（1月）：事業評価の協議 第16回（3月）：令和9年度事業計画（案）及び予算（案）の協議	

図 8-3 上ノ国町地域公共交通活性化協議会の開催スケジュール（案）_令和6年度から令和8年度

		事務局実施内容	協議会の開催	
令和9年度 【計画4年目】	4月～6月	<p>目標値の検証に向けたデータ収集・住民意見の収集</p> <p>住民意見及び評価・検証結果を踏まえた施策の改善・見直し</p>	第17回（6月）：令和8年度事業実績、決算及び監査報告 ：令和10年度上ノ国町地域フィーダー系統確保維持計画の協議	
	7月～9月			
	10月～12月			
	1月～3月		第18回（1月）：事業評価の協議 第19回（3月）：令和10年度事業計画（案）及び予算（案）の協議	
令和10年度 【計画5年目】	4月～6月			第20回（6月）：役員の選出 ：令和9年度事業実績、決算及び監査報告 ：令和11年度上ノ国町地域フィーダー系統確保維持計画の協議
	7月～9月			
	10月～12月			
	1月～3月		第21回（1月）：事業評価の協議 第22回（2月）：次期計画（案）の作成 第23回（3月）：次期計画の策定 ：令和11年度事業計画（案）及び予算（案）の協議	
令和11年度 【計画6年目】	4月～6月			第24回（6月）：役員の選出 ：令和10年度事業実績、決算及び監査報告 ：令和12年度上ノ国町地域フィーダー系統確保維持計画の協議 ：次期計画策定に向けた方向性の決定
	7月～9月			
	10月～12月			第25回（12月）：次期計画の方針の決定
	1月～3月		第26回（1月）：事業評価の協議 第27回（2月）：次期計画（案）の作成 第28回（3月）：次期計画の策定 ：令和12年度事業計画（案）及び予算（案）の協議	

図 8-4 上ノ国町地域公共交通活性化協議会の開催スケジュール（案）_令和9年度から令和11年度

■附属資料

1. 上ノ国町地域公共交通活性化協議会規約

令和4年10月14日制定

(設置)

第1条 上ノ国町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び実施に関する協議、並びに道路運送法（昭和26年法律第183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の協議を行うために設置する。

(事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。

- (1) 本町における地域公共交通の在り方に関すること。
- (2) 交通計画の策定及び変更に関すること。
- (3) 交通計画の実施に係る協議に関すること。
- (4) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (5) 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・料金等に関すること。
- (6) その他協議会が必要と認めること。

(組織)

第3条 協議会は、次に掲げる構成員をもって組織する。ただし、人数は25名以内とする。

- (1) 上ノ国町長
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 北海道運輸局函館運輸支局長又はその指名する者
- (4) 北海道檜山振興局長又はその指名する者
- (5) 関係市町村長又はその指名する者
- (6) 道路管理者又はその指名する者
- (7) 北海道函館方面江差警察署長又はその指名する者
- (8) 住民又は利用者の代表
- (9) 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が指名する者
- (10) その他協議会が必要と認める者

2 前項に定める者のほか、参考意見を聴取するためのオブザーバーを置くことができる。

(役員)

第4条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

2 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(会長及び副会長)

第5条 会長は、上ノ国町長をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、委員の中から会長が指名する。

4 副会長は、会長を補佐し、協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(監事)

第6条 監事は、委員の中から会長が指名する。

2 監事は、協議会の会計を監査する。

(任期)

第7条 委員の任期は、2年とし再任は妨げない。

2 欠員により新たになった委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、その委員を代理する者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告するものとする。

4 前項の規定による報告があったときは、欠席する委員の代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

5 会議の議決は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところとする。ただし、会長が適当と認めるときは、会議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。

6 会議は、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は、非公開で行うものとする。

7 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、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の尊重義務)

第9条 委員は、協議会において協議が調った事項については、その結果を尊重しなければならない。

(守秘義務)

第10条 委員並びに第8条第3項及び第7項の規定により会議に出席した者は、個人情報その他協議会の運営上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

(分科会)

第11条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置

くことができる。

2 分科会の組織、運営その他の必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第 12 条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、上ノ国町総務課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第 13 条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第 14 条 第 6 条第 1 項の規定により指名を受けた監事は、第 6 条第 2 項の規定による監査を行い、その結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第 15 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第 16 条 第 3 条の規定による委員及びオブザーバーの報酬及び費用弁償は支給しない。

(協議会が解散した場合の措置)

第 17 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第 18 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、公布の日から施行する。

2. 上ノ国町地域公共交通活性化協議会の開催経緯

開催日	開催回数 (開催方法)	協議内容
令和4年8月23日	設立総会 (書面)	・ 上ノ国町地域公共交通活性化協議会設立に関する協議
令和4年9月13日	第1回 (書面)	・ 上ノ国町地域公共交通活性化協議会設置要綱、事務局規程、財務規則に関する協議 ・ 令和4年度事業計画・予算に関する協議
令和5年3月16日	第2回 (対面)	・ 役員選出及び委員追加 ・ 国立大学法人東京大学先端科学技術研究センターとの連携、協力 ・ 町民ニーズ調査等の結果の報告 ・ 町内の公共交通に係る課題に関する協議
令和5年6月16日	第3回 (書面)	・ 令和6年度上ノ国町地域フィーダー系統確保維持計画に関する協議
令和5年7月24日	第4回 (書面)	・ 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価に関する協議
令和5年10月16日	第5回 (書面)	・ 上ノ国町公共交通実証運行計画書に関する協議
令和6年1月17日	第6回 (対面)	・ 令和4年度事業報告及び決算報告並びに令和5年度事業計画及び予算に関する協議 ・ 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価に関する協議 ・ 上ノ国町地域公共交通計画の策定状況についての報告
令和6年3月25日	第7回 (対面)	・ 上ノ国町地域公共交通計画(案)に関する協議 ・ 令和6年度事業計画及び予算に関する協議