

森町地域公共交通計画

令和4年3月23日

(令和7年6月30日変更)

【森町地域公共交通計画 目次】

第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 森町の位置及び特性	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
第2章 上位・関連計画	4
2-1 上位計画の整理	4
2-2 関連計画	7
2-3 地域公共交通計画の位置付け	8
第3章 地域及び公共交通の現状と課題	9
3-1 地域の現状	9
3-2 公共交通の現状	15
3-3 森町の公共交通に係る各種調査結果の整理	27
3-4 課題の整理	44
第4章 森町地域公共交通計画の基本方針	45
4-1 基本方針	45
4-2 地域課題と目標の対応関係	46
4-3 施策を展開していく上での目標・施策体系	47
4-4 森町内公共交通網の将来像	49
第5章 目標に基づく施策内容の整理	50
5-1 施策内容の整理	50
5-2 施策実施スケジュール	57
第6章 施策の持続的な実施に向けた目標設定	58
6-1 施策と評価指標の関係	58
6-2 評価指標及び数値目標	59
6-3 数値目標の測定方法	60
6-4 数値目標の評価スケジュール	61
第7章 計画の推進体制	62
7-1 計画推進状況の評価推進体制	62
7-2 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築	63

第 1 章 はじめに

本章では、森町地域公共交通計画策定の背景及び目的を計画区域、計画期間を記載します。

1-1 計画策定の背景と目的

近年の地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少、少子高齢化の進展、自家用車の普及など社会情勢の変化に伴う利用者の減少や、慢性的な人手不足による運転手の高齢化など、極めて厳しい状況となっています。

こうした中、地域公共交通を維持・存続していくためには、交通事業者の経営努力のみならず行政、町民、団体、企業など、地域全体が課題をあらためて認識するとともに、地域一体となった利用促進の取組みが欠かせません。

また、国の動向では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和 2 年 6 月 3 日に公布、同年 1 1 月 2 7 日に施行され、全ての地方公共団体において地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されました。

このような背景のもと、森町における今後の少子・高齢化の進展を見据え、かつ、より良い公共交通施策の展開に向けて、鉄道、路線バス、タクシーなど既存交通手段に加え、新たな交通手段の可能性を含めた総合的な交通体系の構築や町民をはじめとする人々の移動の利便性を向上させ、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「森町地域公共交通計画」を策定します。

1-2 森町の位置及び特性

1-2-1 森町の位置

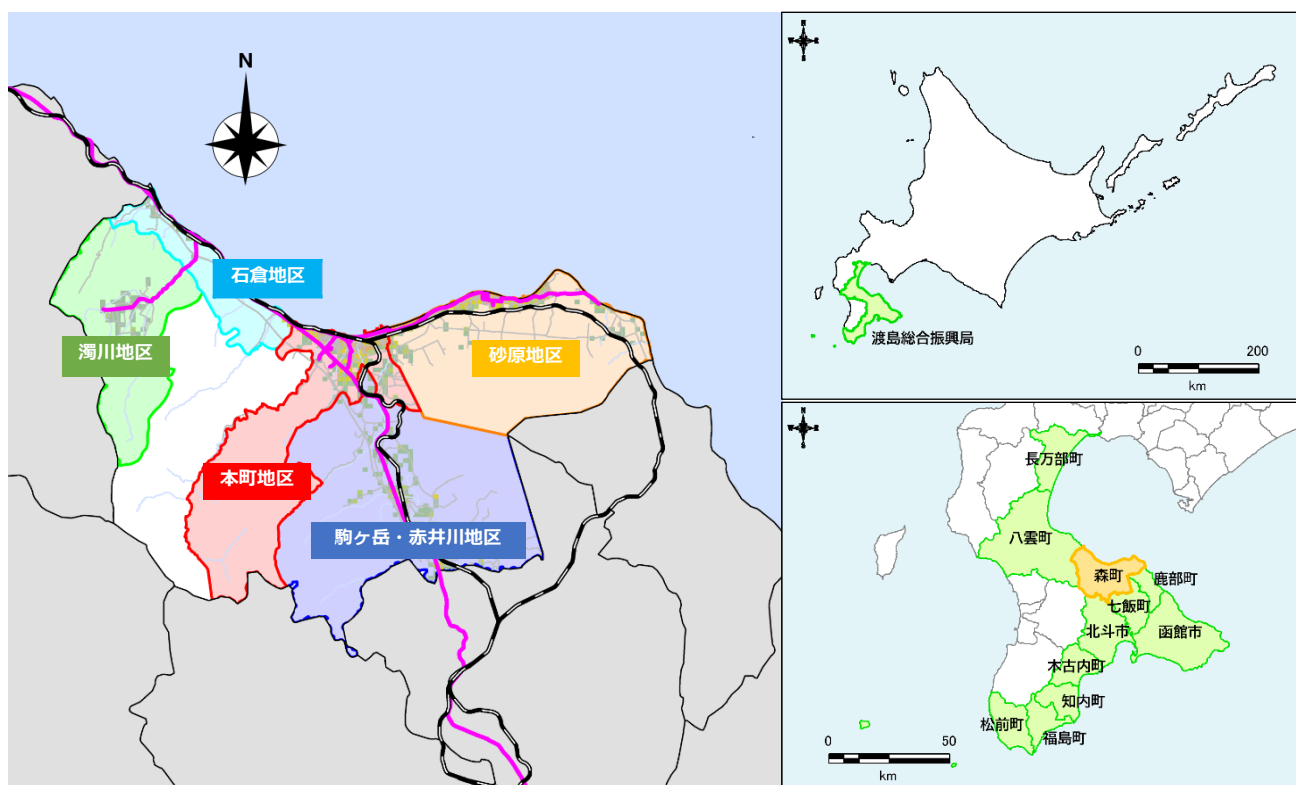
本町は、北海道の南にある渡島半島の南東部に位置します。総面積は 368.79 m²で、東西 28.9km、南北 25.8km におよび、33.6km の海岸線を有しています。

北は内浦湾を望み、東には北海道駒ヶ岳 (1,131m) がそびえています。南東は鹿部町、南は七飯町・北斗市・厚沢部町、西は八雲町と、それぞれ隣接しています。

町内には、国道 5 号線が南北に、国道 278 号線が東西に通っているほか、北海道縦貫自動車道（道央自動車道）が通っており、町内には、森インターチェンジと大沼公園インターチェンジがあります。

鉄道は、駒ヶ岳回りの JR 函館本線と、砂原回りの砂原支線が通っています。

隣接する北斗市には、平成 28 年（2016 年）に開通した北海道新幹線の新函館北斗駅があり、車で約 30 分の距離にあります。



※石倉地区として、石倉町、本茅部町、蛭谷町、鷲ノ木町を分類

※本町地区として、森川町、上台町、常盤町、鳥崎町等を分類

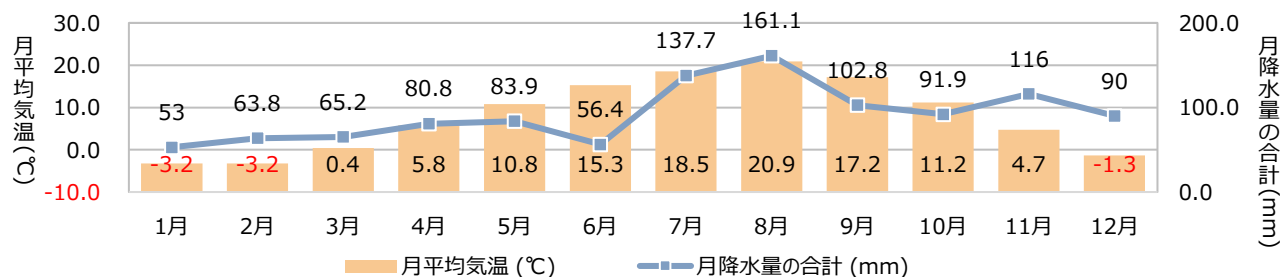
図 1-1 森町の位置

1-2-2 気温・降水量

本町の気候は、年間の寒暖の差は比較的小さく、北海道内で温暖な地域に属しています。

夏季は、太平洋高気圧が北海道へ張り出し、夏型の気圧配置となって暑くなりますが、渡島半島が海に囲まれた海洋性気候であることから真夏日となることは少ない状況です。

冬期は冬型の気圧配置になることが多く、気温は下がり吹雪になることもあります。山岳が季節風を遮るため、比較的晴れる日も多く降雪量は少なくなっています。

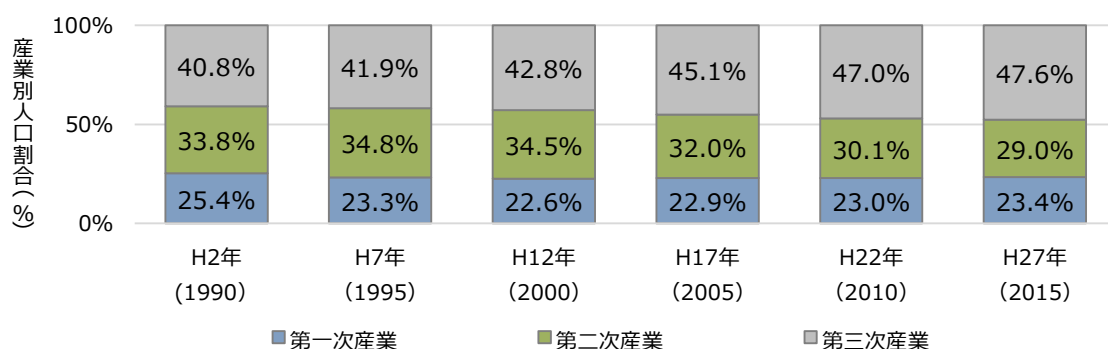


出典：気象庁

図 1-2 森町の気温及び降水量の推移

1-2-3 産業別人口

本町の産業別人口割合を見ると、サービス業を中心とする第3次産業が最も多くなっており、第1次産業は概ね横ばい、第2次産業では減少傾向となっています。



出典：国勢調査

図 1-3 森町における産業別人口割合の推移

1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、計画策定自治体の森町全域を対象とします。

1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和4年度から令和8年度の5か年とします。

第2章 上位・関連計画

本章では森町地域公共交通計画の上位・関連計画として、国・北海道の公共交通に係わる法や指針の他、第2次森町総合開発振興計画を上位計画として整理するとともに、第2次森町まち・ひと・しごと創生総合戦略等の関連計画を整理します。

2-1 上位計画の整理

2-1-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

法 の 目 的	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み及び創意工夫を推進し、個性豊かな活力に満ちた地域社会の実現に寄与することが目的
法 の 概 要 ※ 詳細は本町に係わる記述のみ掲載	(1) 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」(マスタープラン)の作成 ・ 地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化 ・ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)も計画に位置付け ・ 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等 ○ 地域における協議の促進 (2) 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 ○ 輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・ 維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスの提供 ・ 過疎地等で市町村等が行う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

2-1-2 北海道交通政策総合指針

計 画 期 間	平成30年度から令和12年度
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	○ 世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現 ・ 4つの基本方向：①交流人口の拡大、②ストレスのない移動、③安全・安心な地域社会、④防災機能の強化 ・ 人流と物流が抱えている共通課題を踏まえ、人流・物流が一体となった効率的・効果的な施策を展開 ・ 今後3年間で集中的に進める取り組みを5つの重点戦略として設定し、本道のさらなる発展を加速
重 点 戦 略 ※ 2030年度までの長期的な施策 ※ 森町に関する施策のみ抜粋	(2) 事業者等の連携による移動円滑化・輸送効率化の促進 ○ 持続的な鉄道網の確保 ・ 鉄道の利用促進 ○ 交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 ・ 交通モード間の連携による移動の円滑化 ・ 積極的な交通情報の提供 ○ バリアフリー化の推進 ・ 誰もが安全で快適に利用できる移動環境の整備 ・ 心のバリアフリーの促進 ○ 輸送手段の充実・強化 ・ 多様な輸送モードの確保 ○ 交通モード間の連携 ・ 貨客混載など異業種間連携による輸送 (3) 人・地域を支える持続的なネットワークの構築 ○ まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 ・ 地域の暮らしを守る生活交通の確保 ・ 公共交通利用の定着化 ○ 安定した地域交通の確保 ・ 鉄道やバス路線の持続的な維持・確保 ・ 地域の実情に応じたきめ細やかな交通サービスの展開 ・ 新幹線の並行在来線への対応 ○ 過疎地域等での持続的な物流の確保 ・ 宅配事業者や小売り事業者等との連携 ・ NPO等や自治体と連携した輸送手段の確保

2-1-3 第2次森町総合開発振興計画

計 画 期 間	平成30年度から令和9年度
将 来 像	みんなで創ろう海と緑の理想郷 もりまち ～こころふれあう はつらつとした爽やかなまち～
まちづくりの方 針	1. 豊かな心と健やかな体を育む生涯学習のまちづくり 2. 健康と支え合いを大切にしたいあたたかなまちづくり 3. 産業の力を高め魅力を伝えるまちづくり 4. 自然の豊かさを感じながら生活できるまちづくり 5. 便利で安全・安心なまちづくり 6. みんなで考えて創っていくまちづくり
公 共 交 通 に 関 する 施 策	第5章 便利で安全・安心なまちづくり 5-2 道路・交通・港湾 【基本目標】 住民の日常の移動や経済活動を支え、観光・交流を促す重要な要素として町内の道路や鉄道、バスなどの公共交通の利便性が高まるよう、関係機関に要請するとともに、整備を進めます。 ④鉄道や民間バスの路線確保と利便性の向上を促進します。 ・ JR や民間バス等の公共交通の利用促進 ・ 路線バス確保に向けた要請 ・ 新幹線延伸に伴う並行在来線の確保 ・ 地域コミュニティ交通検討会議の開催の検討

2-2 関連計画

2-2-1 第2次森町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計 画 期 間	令和2年度から令和6年度
基 本 目 標 と 横 断 的 な 目 標	基本目標① 誇りある産業の更なる躍進と安定した雇用を創出する 基本目標② 森町の魅力発信と“おもてなし”により交流を促進する 基本目標③ 結婚・出産・子育ての希望をかなえるための支援を充実する 基本目標④ 誰もが健康で、安心して暮らすことができる環境を整備する 横断的な目標 多様な人材の活躍推進と新しい時代の流れを力にする
公 共 交 通 に 関 する 施 策	【 基本目標4 】 （1）基本的な方向 ◎安全・安心 森町に住む誰もが安全・安心で、快適な生活を送ることができる環境づくりを目指し、面的な地域公共交通網形成に向けた取組みを実施します。 （2）具体的な施策：新たな地域公共交通網の形成 森町の持続可能で最適な地域公共交通ネットワークを交通事業者等と形成し、地域住民が利用しやすい交通体系を構築します。

2-3 地域公共交通計画の位置付け

2-1 上位計画及び2-2 関連計画で整理した内容を踏まえ、森町地域公共交通計画の位置付けを整理します。

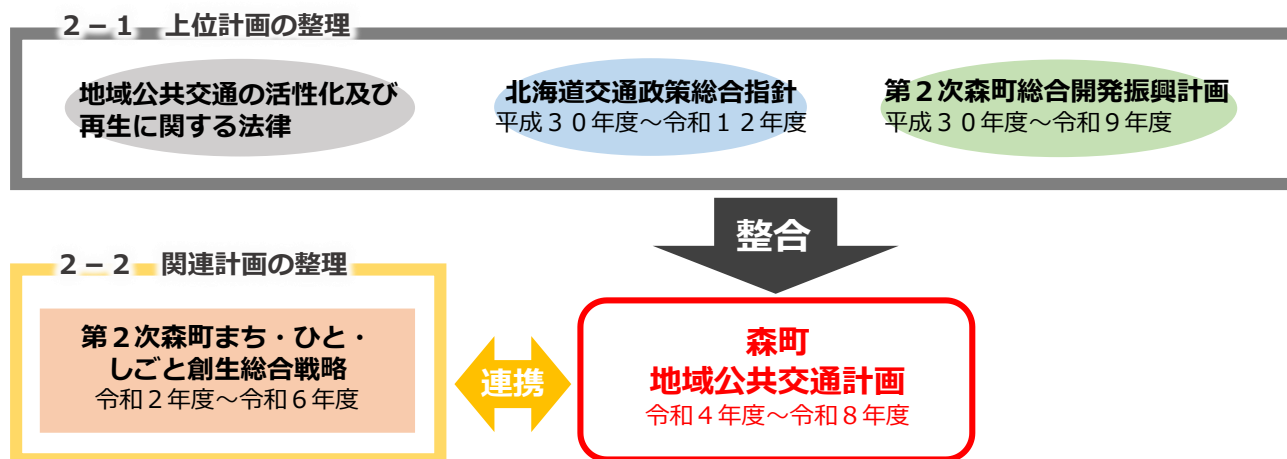


図 2-1 森町地域公共交通計画の位置付け

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

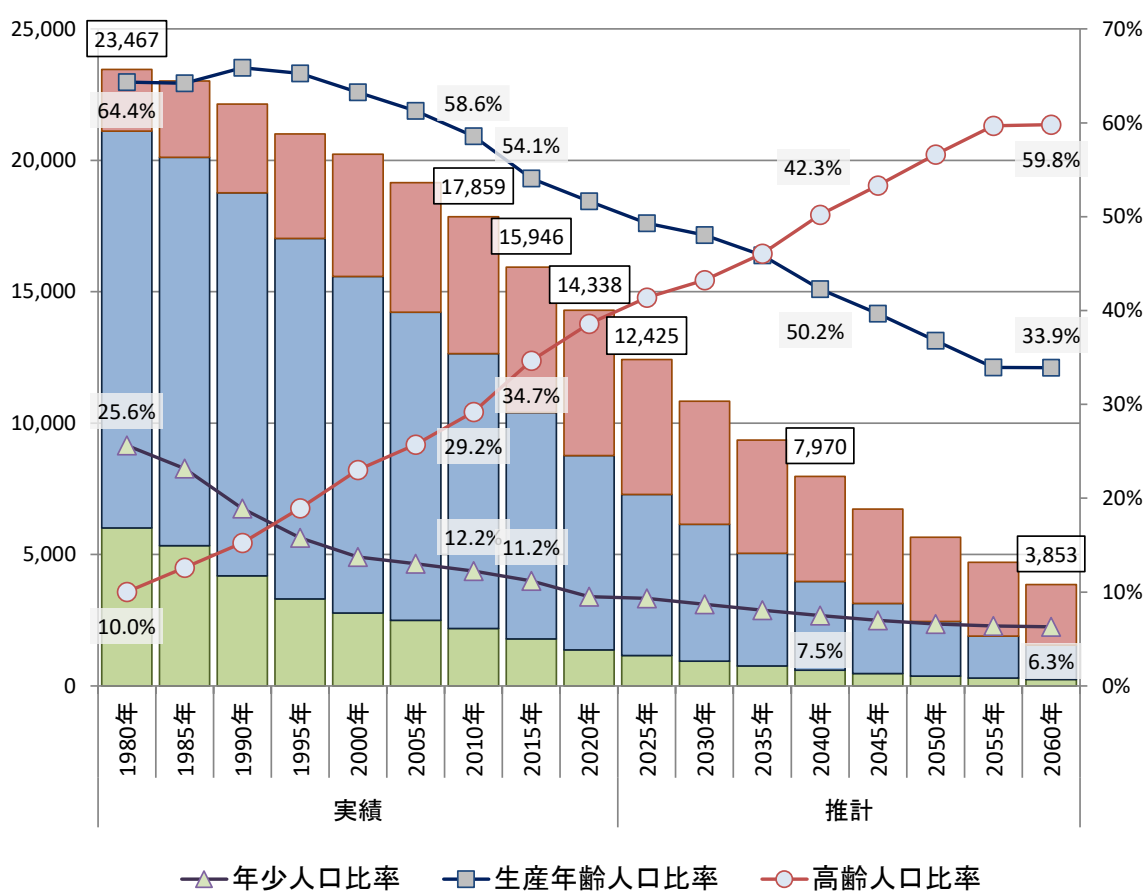
本章では、本町の地域や公共交通の現状を整理するとともに、本計画を策定するまでに実施している各種調査結果を整理します。

3-1 地域の現状

3-1-1 人口

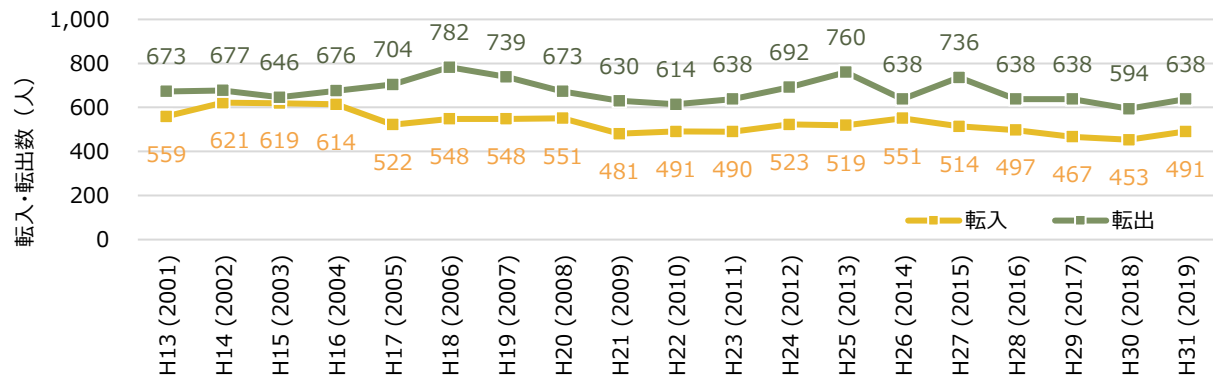
(1) 森町の人口推移

本町の人口は減少が続き、国勢調査による平成27(2015)年の総人口は15,946人で、令和2(2020)年では14,338人と減少傾向が続いています。このままの傾向が続くと、令和7(2025)年には12,425人に減少すると予想されます。



出典：森町人口ビジョンより：社人研（国立社会保障・人口問題研究所）による将来推計

図 3-1 森町における人口推移



出典：住民基本台帳動態

図 3-2 森町における転入転出者数推移

現 況

- ・ 本町の人口はピークであった昭和55年と比較し、約4割減少
- ・ 転出者数が転入者数を大きく上回っている

問題点

- ・ 人口減少等に伴う公共交通利用者数も減少

（２）森町の人口分布状況

本町人口分布状況を整理すると、市街地が位置する本町地区に人口が集中しているほか、砂原地区でも人口が比較的多くなっています。一方で、砂原地区や駒ヶ岳・赤井川地区では、幹線道路から離れた地域にも人口が分散しています。

また、北海道の平均高齢化率 29.1%を森町全地区が上回っており、高齢化の進行が深刻化しており、町内でも、とりわけ駒ヶ岳・赤井川地区の高齢化が著しくなっています。

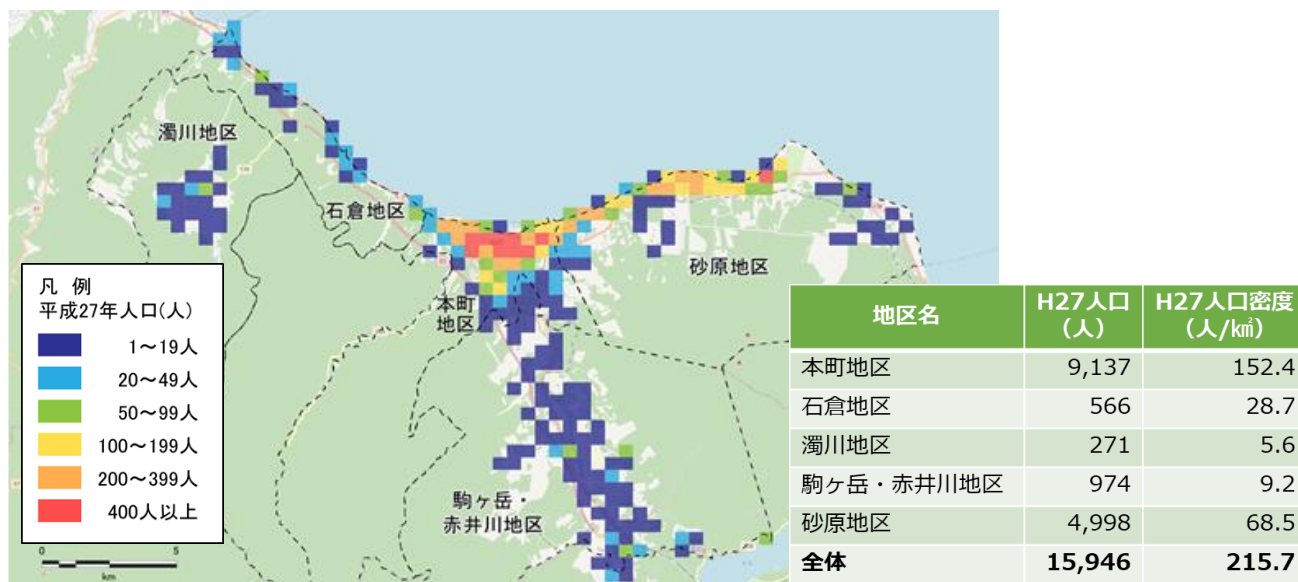


図 3-3 森町における人口分布及び各地区別人口密度

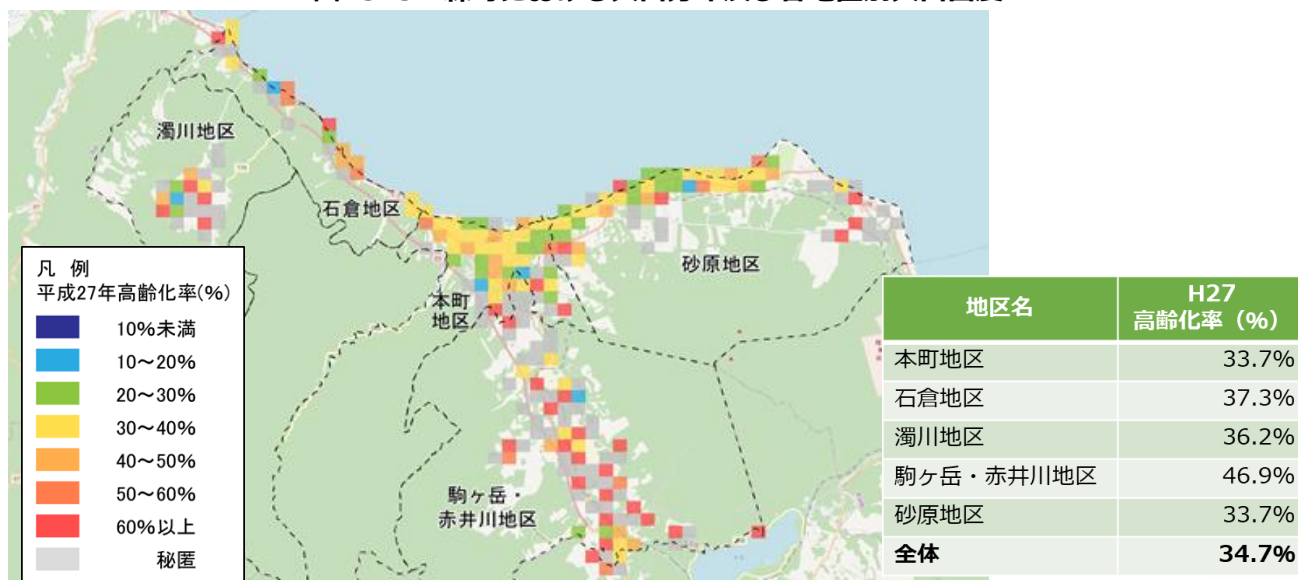


図 3-4 森町における高齢者分布の状況と各地区別高齢化率

現 況

- ・ 森町全地区で高齢化の進行が深刻化

問題点

- ・ 高齢者などの交通弱者の生活交通の確保

3-1-2 都市機能

町内の生活関連施設（商業・医療・公共施設）の多くは、本町市街地に集積しており、各地区から市街地まで移動する必要があります。

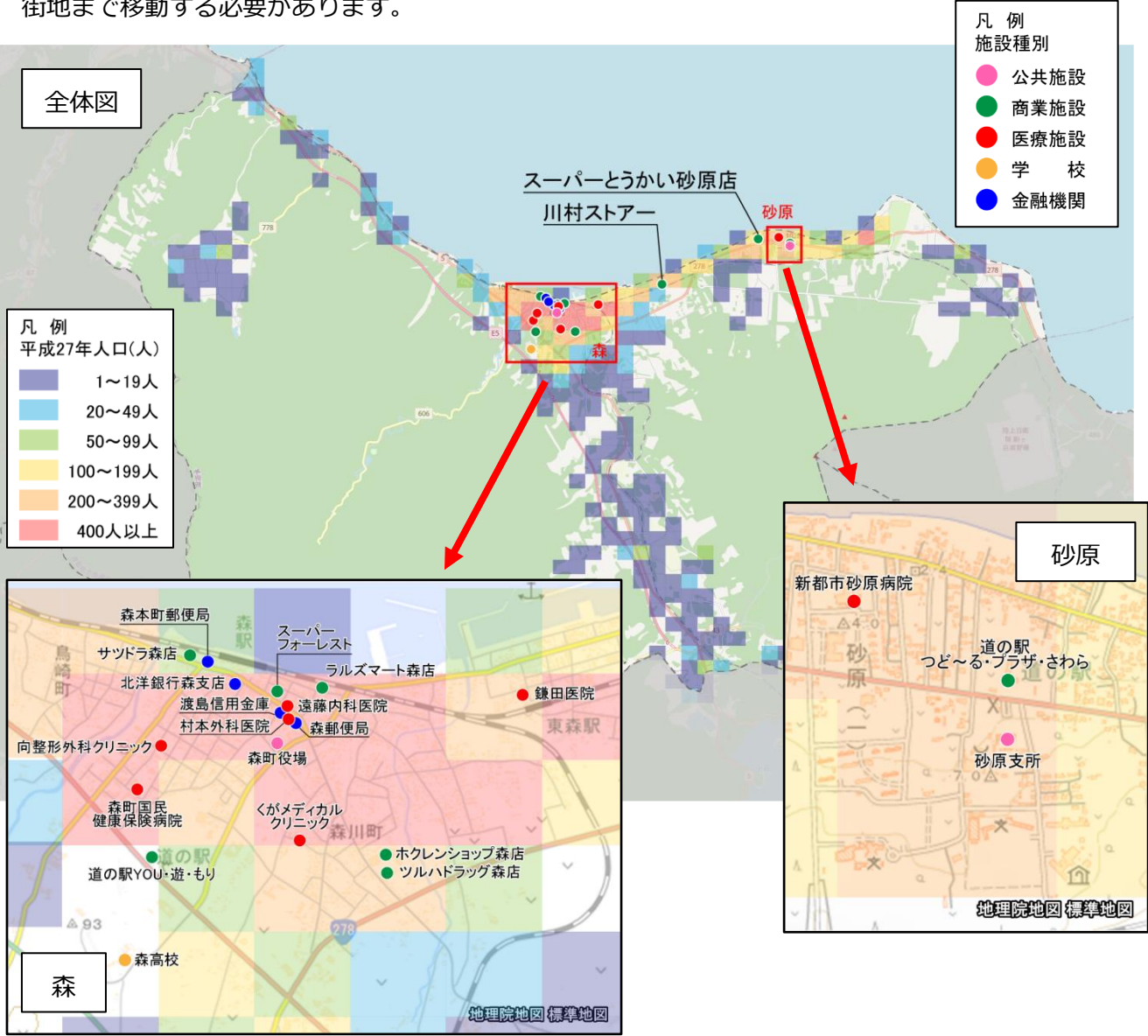
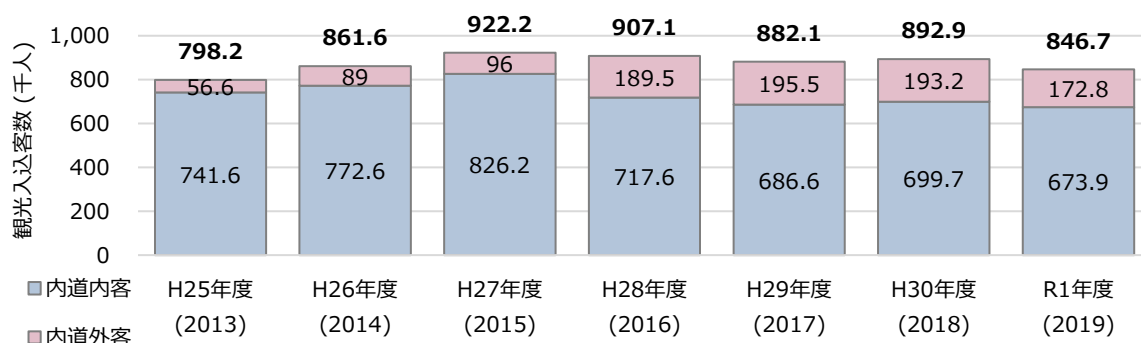


図 3-5 森町における都市機能分布状況

本町の観光入込客数は平成27年度までは増加の傾向にありましたが、以降は横ばいで推移しており、令和元年度には新型コロナウイルスの影響で減少しました。



出典：北海道庁 観光入込客数調査

図 3-6 森町における観光入込客数の推移

現況

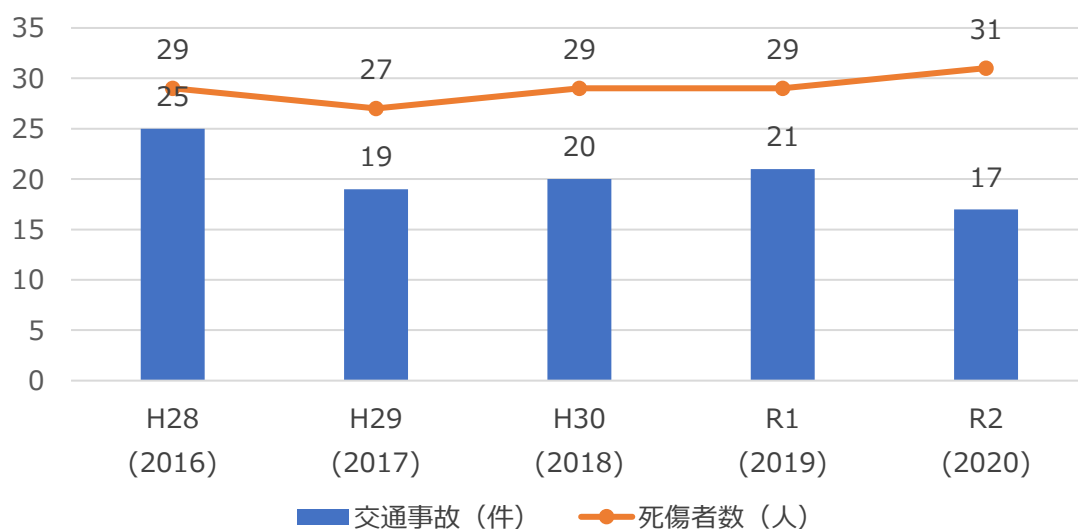
- ・ 都市機能は市街地に集積
- ・ 本町への観光入込客数は令和元年（2019年）で、約85万人

問題点

- ・ 郊外部から市街地までの生活移動を支えるバスサービスの不足
- ・ 本町へ来訪した観光客の移動の足の確保

3-1-3 森町内における交通事故の発生状況

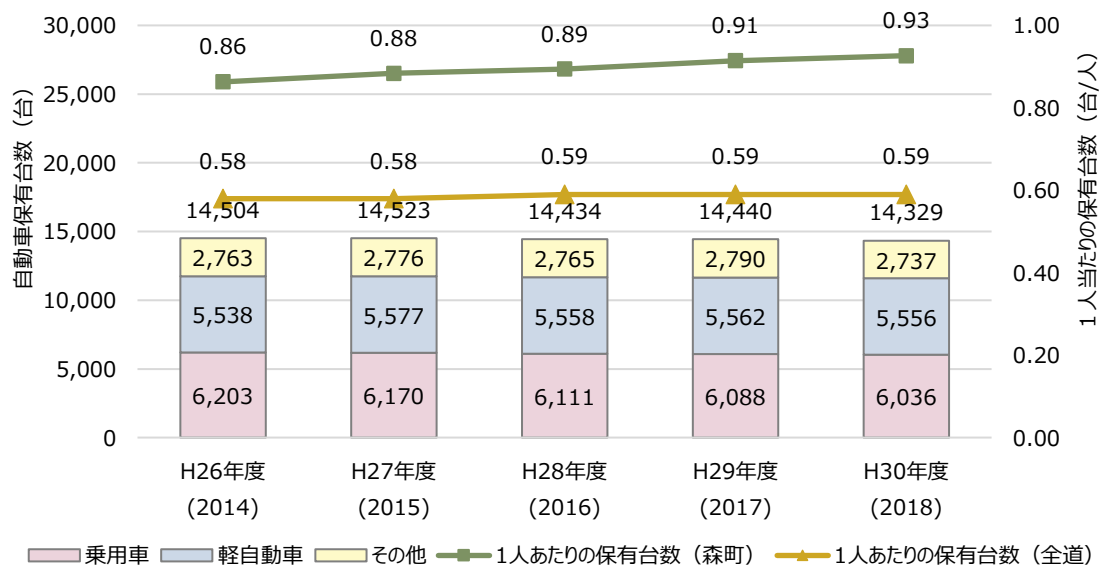
森町内における交通事故（人身事故）の発生件数は毎年20件前後となっており、死傷者数は30人前後となっています。



出典：森警察署

図 3-7 交通事故発生状況

自動車保有台数は、増加傾向となっており、1人当たりの保有台数は全道平均を大きく上回っており、平成30年度では0.93台/人と、概ね1人で1台自動車を保有している状況です。



出典：北海道自動車統計

図 3-8 自動車保有台数の推移

現況

- ・ 交通事故件数及び死傷者数は5年間で大きな変動はない
- ・ ほぼ1人1台自動車を保有しており、移動は自動車頼りになっている

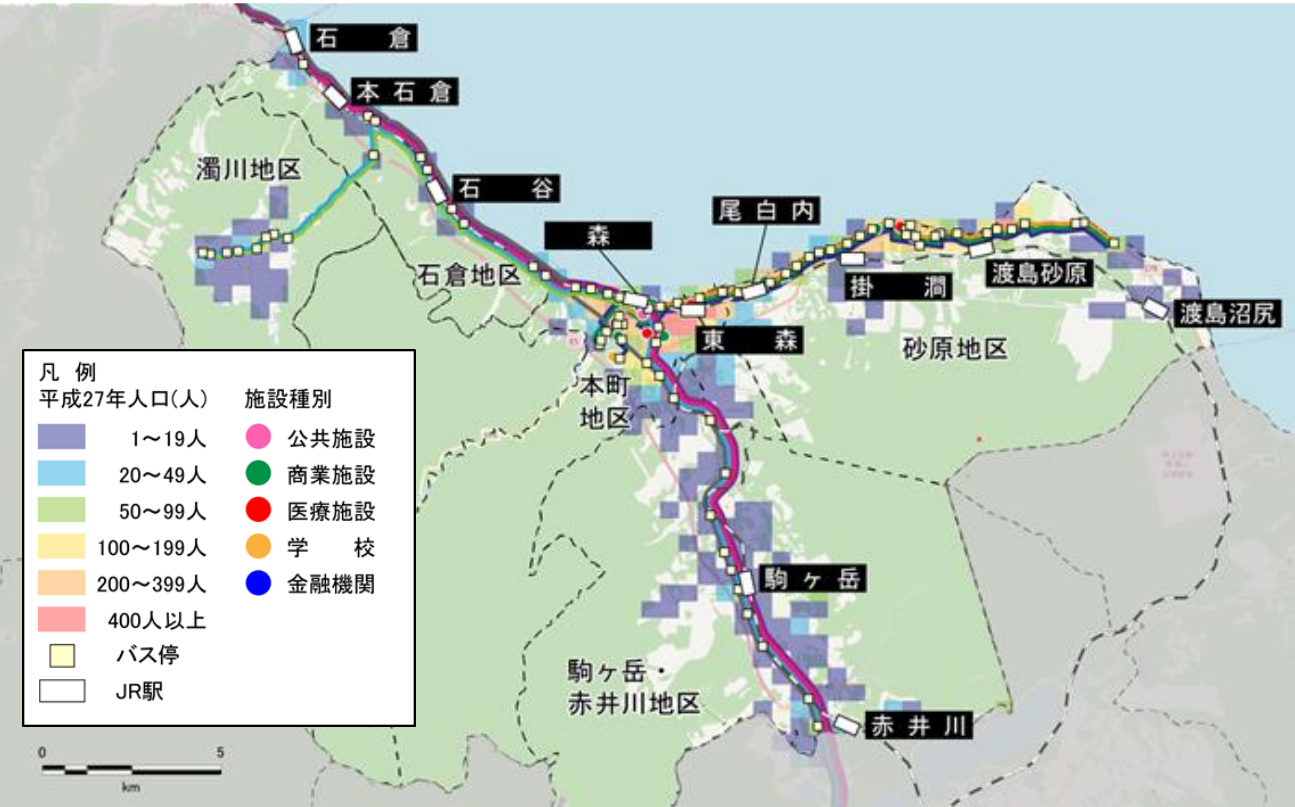
問題点

- ・ 自動車に依存しない公共交通網の構築
- ・ 高齢社会における安全な移動支援

3-2 公共交通の現状

3-2-1 森町を運行する公共交通網の整理

本町を運行する公共交通網としてはJRのほか、函館バス、都市間高速バスが運行しています。本町市街地においては、バス路線は病院のみ接続しています。

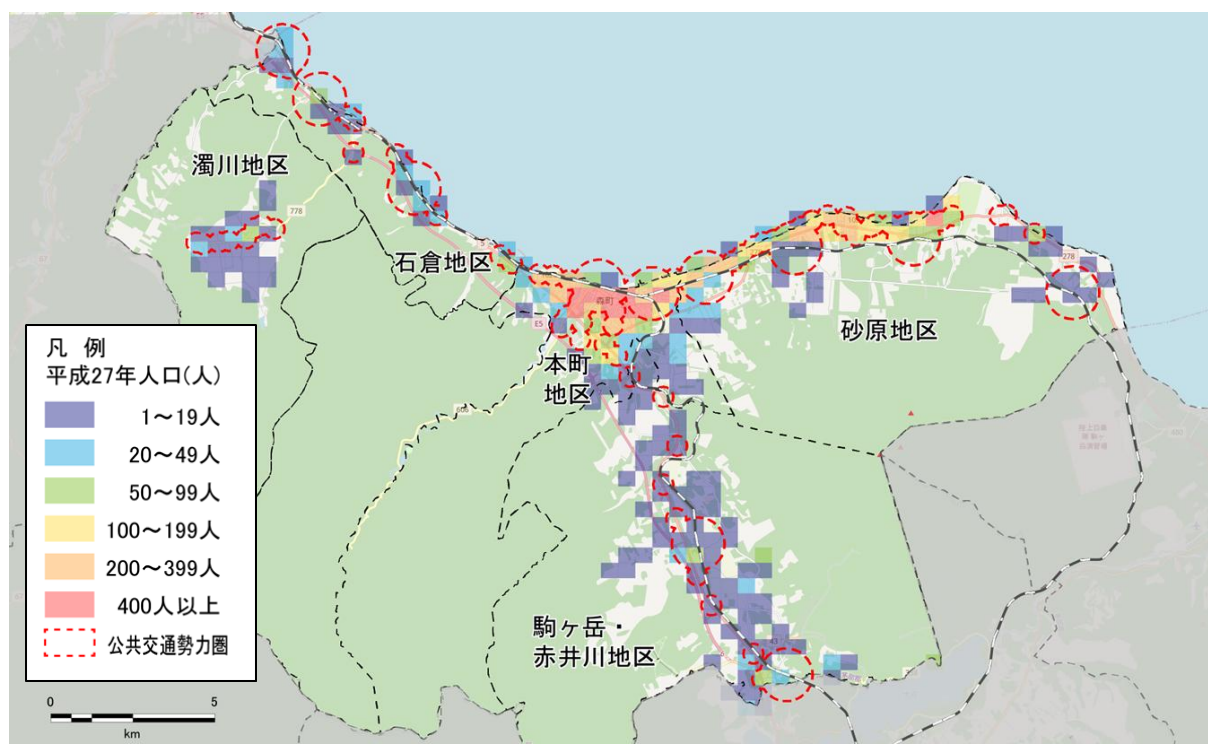


凡例	運行主体	系統番号	路線名
	函館バス	310	函館・長万部線
		311	函館・森線
		312	快速三岱線(平日)
		313	快速森・函館線(休日)
		321	濁川線
		322	砂原線
		323	砂原線
		324	砂原線
	函館・中央・道南・北都		高速はこだて号
	JR北海道		函館本線

図 3-9 森町内を運行する公共交通網

3-2-2 森町における交通空白地域※¹の分析

森町を運行する公共交通は、森町の全人口の約8割（12,375人）が利用できる環境下にあります。一方で、駒ヶ岳・赤井川地区や濁川地区は公共交通を利用できる町民が比較的少なくなっています。



地区名	人口 (人)	公共交通 勢力圏 人口(人)	公共交通 勢力圏 人口割合
本町地区	9,137	7,339	80.3%
石倉地区	566	402	71.0%
濁川地区	271	137	50.6%
駒ヶ岳・赤井川地区	974	380	39.0%
砂原地区	4,998	4,117	82.4%
合計	15,946	12,375	77.6%

公共交通勢力圏※²の設定について
バス：300m
J R：1,000m

図 3-10 森町内の交通空白地域の現状

現 況

- ・ 公共交通を利用できる環境下にある町民は約8割
- ・ 市街地から離れている駒ヶ岳・赤井川地区等が交通空白地域
- ・ 町内の停車箇所が限定的で移動の利便性は高くない

問題点

- ・ 地形的にバス停までのアクセス距離が遠い町民が市街地にも多く存在

※1 交通空白地域とは、一定の距離に駅やバス停などがない地域を指します

※2 公共交通勢力圏とは、一般的に駅やバス停を中心点として、公共交通のサービスが享受できると考えられる圏域です。

3-2-3 町内交通の現状

(1) 鉄道

鉄道は、JR 北海道・函館本線の本線と支線が乗り入れています。

町内の本線の駅は、赤井川駅、駒ヶ岳駅、森駅、石谷駅、本石倉駅、石倉駅があり、支線の駅は渡島沼尻駅、渡島砂原駅、掛漕駅、尾白内駅、東森駅があり、森駅以外は無人駅です。

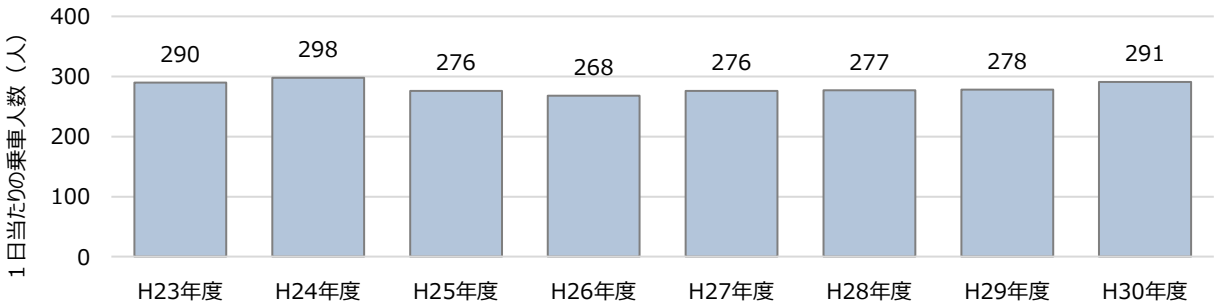
札幌駅－函館駅間を繋ぐ特別急行列車の北斗が1日24便、その他普通列車1日15便となっています。

表 3-1 JR の運行状況

運行事業者	路線名	森町内停車駅	運行区間	運行便数	所要時間
北海道旅客鉄道	函館本線 (本線)	森駅	自：札幌駅	上：12 便	263 分
			至：函館駅	下：12 便	
		赤井川駅 - 駒ヶ岳駅 - 森駅 - 石谷駅 - 本石倉駅 - 石倉駅	自：函館駅	上：2 便	175 分
			至：長万部駅	下：2 便	
	函館本線 (支線)	森駅 - 石谷駅 - 本石倉駅 - 石倉駅	自：森駅	上：3 便	74 分
			至：長万部駅	下：1 便	
		赤井川駅 - 駒ヶ岳駅 - 森駅	自：森駅	上：2 便	48 分
			至：大沼駅	下：1 便	
	函館本線 (支線)	渡島沼尻駅 - 渡島砂原駅 - 掛漕駅 - 尾白内駅 - 東森駅 - 森駅	自：函館駅	上：3 便	202 分
			至：長万部駅	下：1 便	
			至：大沼駅	下：1 便	

出典：北海道旅客鉄道（株）

JR 森駅の1日当たりの乗車人数は、280 人前後で、横ばいの状況にあります。



※森駅以外の駅は無人駅のため、数値公表なし
資料：森町統計書

図 3-11 森駅の1日当たりの乗車人数の推移

現 況

・石谷駅及び本石倉駅が令和4年3月に廃止

問題点

・JR 駅廃止に伴う、移動手段の確保

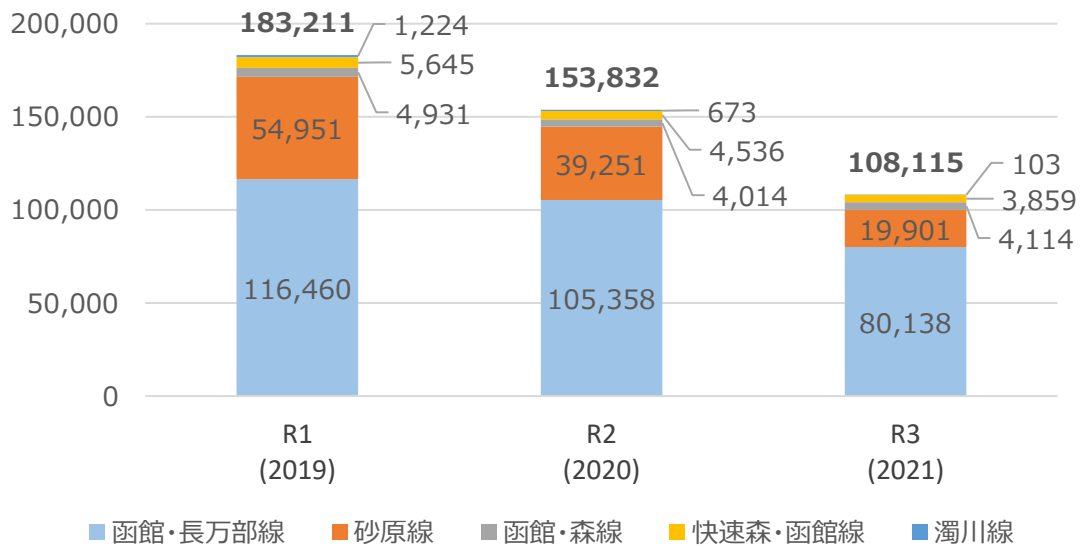
(2) 路線バス

市内を運行するバス路線は、函館バス（株）が運行しています。利用者数は年々減少しており、令和3年には11万人を下回っており、公共交通の維持に向けた取り組みの検討が必要です。

札幌と函館を繋ぐ都市間高速バスである「高速はこだて号」は、北海道中央バス・道南バス・北斗交通・函館バスが共同運行しています。

表 3-2 町内を運行する路線バスの概要

運行事業者	系統番号	路線名	運行便数 (便/日)	便数	所要時間
函館バス	310	函館・長万部線	自：函館バスセンター	上：4 便	194 分
			至：長万部ターミナル	下：4 便	
	311	函館・森線	自：函館バスセンター	上：1 便	90 分
			至：森駅前	下：0 便	
	312	快速三岱線 (平日)	自：三岱入口	上：1 便	123 分
			至：函館バスセンター	下：0 便	
	313	快速森・函館線 (休日)	自：渡島信用金庫本店	上：1 便	84 分
			至：三岱入口	下：0 便	
	321	濁川線	自：三岱入口	上：0 便	33 分
			至：渡島信用金庫本店	下：1 便	
	322	砂原線	自：森駅前	上：2 便	42 分
			至：砂原東 3 丁目	下：3 便	
函館・中央・ 道南・北都	323	砂原線	自：森駅前	上：3 便	52 分
			至：砂原東 3 丁目	下：2 便	
	324	砂原線	自：森高校	上：1 便	51 分
			至：砂原東 3 丁目	下：1 便	
		高速はこだて号	自：札幌駅前ターミナル	上：5 便	360 分
			至：湯の川温泉東	下：5 便	



資料：函館バス（株）前年10月～当年9月のデータ

図 3-12 バス利用者の推移

現況

・利用者数が減少する中、交通環境の変化によるサービス水準が懸念

問題点

・町内移動における路線バスの活用は使い勝手が悪い可能性がある

(3) 森町地域公共交通バス

森町地域公共交通バスは令和4年10月より実証運行を開始しており、町内交通空白地域の生活の足として重要な役割を担っています。

また、JR 函館本線の町内駅である石谷駅、本石倉駅が令和4年3月ダイヤ改正時に廃止となり、通学手段の確保としての役割も担っています。

ア. 路線図（令和5年10月からの運行内容）

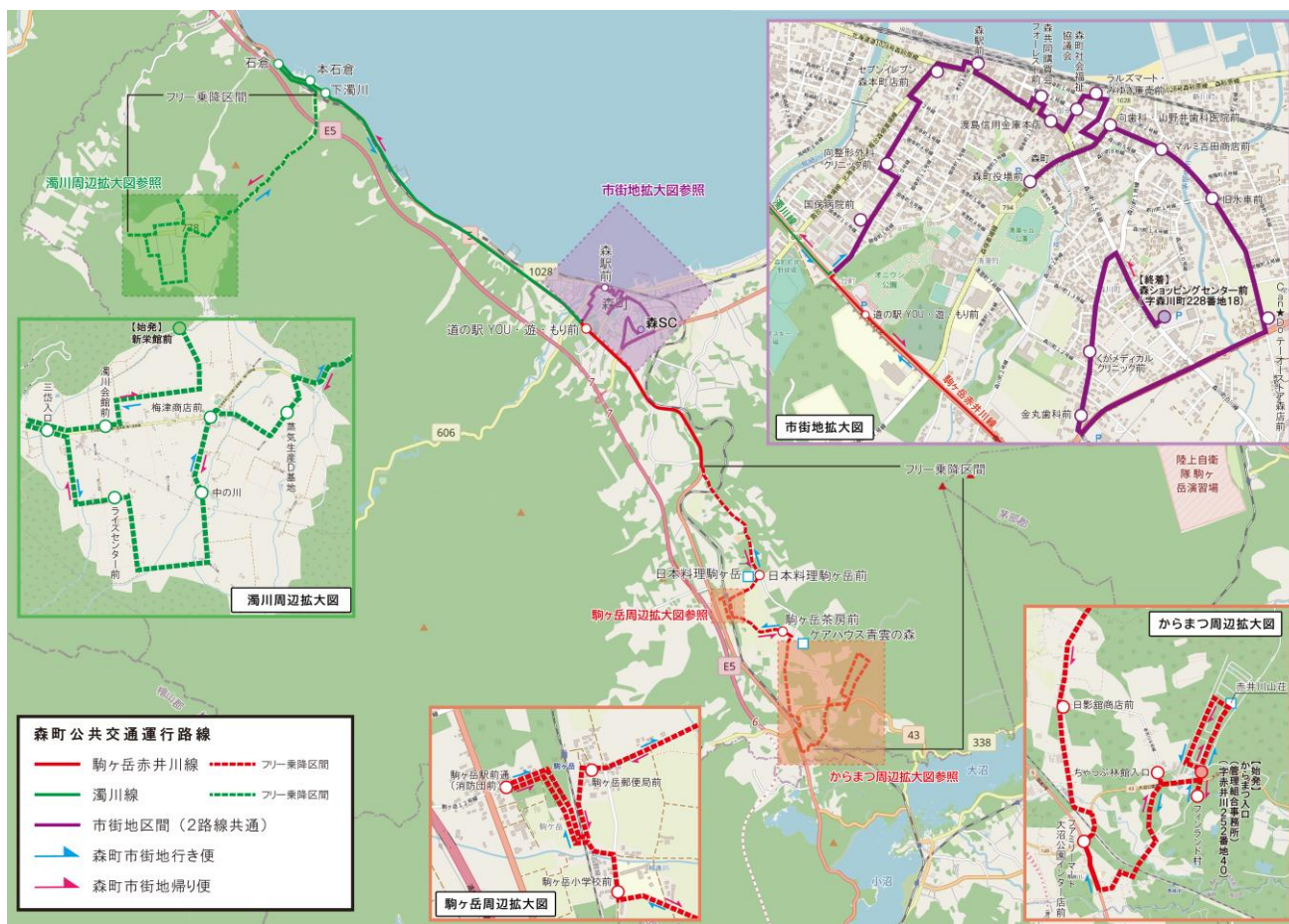


図 3-13 森町地域公共交通バスの路線図

表 3-3 森町地域公共交通バスの運行路線・系統名

路線・系統名等	運行曜日	起点	経由地	終点
濁川線	月曜日・ 木曜日 ※1便のみ平日 毎日運行	新栄館前	石倉	森町ショッピング センター前
駒ヶ岳・赤井川線	火曜日・ 金曜日	からまつ入口	駒ヶ岳駅前通	森町ショッピング センター前

イ. 時刻表（令和5年10月からの運行内容）

駒ヶ岳赤井川線 【運行：火・金曜日】						
往路		↓	停 留 所	↑	復路	
1便	3便				2便	4便
9:00	13:00		からまつ入口		12:28	16:43
-	-		からまつ第1東		-	-
-	-		からまつ第2東		-	-
-	-		からまつ第2西		-	-
-	-		からまつ第1西		-	-
9:04	13:04		からまつ入口		12:24	16:39
9:05	13:05		フィンランド村入口		12:23	16:38
9:06	13:06		ちゃっぷ林館入口		12:22	16:37
9:12	13:12		ファミリーマート 大沼公園インター店前		12:16	16:31
9:15	13:15		日影館商店前		12:13	16:28
9:16	13:16		駒ヶ岳茶房前		12:12	16:27
9:19	13:19		駒ヶ岳小学校前		12:09	16:24
9:21	13:21		駒ヶ岳駅前通		12:07	16:22
9:23	13:23		駒ヶ岳郵便局前		12:05	16:20
9:25	13:25		日本料理駒ヶ岳前		12:03	16:18
9:37	13:37		道の駅 YOU・遊・もり前 【向かい側道路】		11:51	16:06
9:39	13:39		森町国保病院前		11:49	16:04
9:41	13:41		向整形外科クリニック前		11:47	16:02
9:43	13:43		セブンイレブン森本町店前		11:45	16:00
9:44	13:44		森駅前		11:44	15:59
9:45	13:45		森共同購買会フォーレスト前		11:43	15:58
9:46	13:46		渡島信用金庫本店前		11:42	15:57
9:47	13:47		森町社会福祉協議会前		11:41	15:56
9:48	13:48		ラルズマート・みゆき販売前		11:40	15:55
9:50	13:50		森町役場前		11:38	15:53
9:52	13:52		向歯科・山野井歯科医院前		11:36	15:51
9:52	13:52		マルミ吉田商店前		11:36	15:51
9:53	13:53		旧水車前		11:35	15:50
9:54	13:54		Can★Do テーオーストア森店前		11:34	15:49
9:56	13:56		金丸歯科前		11:32	15:47
9:56	13:56		くがメディカルクリニック前 【バス停】森川二区前		11:32	15:47
9:58	13:58		森町ショッピングセンター前 【ホクレン入口前】		11:30	15:45
1便	3便	↓		↑	2便	4便

濁川線 【運行：月・木曜日】※1便は月～金						
往路		↓	停 留 所	↑	復路	
1便	2便				3便	4便
	9:00		新栄館前		13:00	16:45
	9:04		濁川会館前		12:56	16:41
	9:05		三岱入口 【バス停】三岱入口前		12:55	16:40
	9:09		ライスセンター前		12:51	16:36
	9:13		中 の 川		12:47	16:32
	9:14		梅津商店前 【バス停】濁川前		12:46	16:31
	9:16		蒸気生産 D 基地前 (澄川第1地区ハウス付近)		12:44	16:29
	9:27		石 倉 【バス停】石倉前(元海商付近)		12:33	16:18
7:20	9:29		本石倉 【バス停】本石倉前		12:31	16:16
7:21	9:30		下濁川 【バス停】下濁川前		12:30	16:15
7:32	9:41		森町国保病院前		12:19	16:04
7:34	9:43		向整形外科クリニック前		12:17	16:02
7:36	9:45		セブンイレブン森本町店前		12:15	16:00
7:37	9:46		森駅前		12:14	15:59
	9:47		森共同購買会フォーレスト前		12:13	15:58
	9:48		渡島信用金庫本店前		12:12	15:57
	9:49		森町社会福祉協議会前		12:11	15:56
	9:50		ラルズマート・みゆき販売前		12:10	15:55
	9:52		森町役場前		12:08	15:53
	9:54		向歯科・山野井歯科医院前		12:06	15:51
	9:54		マルミ吉田商店前		12:06	15:51
	9:55		旧水車前		12:05	15:50
	9:56		Can★Do テーオーストア森店前		12:04	15:49
	9:58		金丸歯科前		12:02	15:47
	9:58		くがメディカルクリニック前 【バス停】森川二区前		12:02	15:47
	10:00		森町ショッピングセンター前 【ホクレン入口前】		12:00	15:45
1便	2便	↓		↑	3便	4便

図 3-14 森町地域公共交通バスの時刻表

ウ. 利用状況

実証運行が開始した令和4年10月から令和5年7月までの間で、多い月には300人以上の利用があり、期間中の月平均で約233人の利用者数となっています。

令和5年7月までで濁川線は合計1,230人、月平均約123人、駒ヶ岳・赤井川線は合計1,101人、月平均約110人となっています。

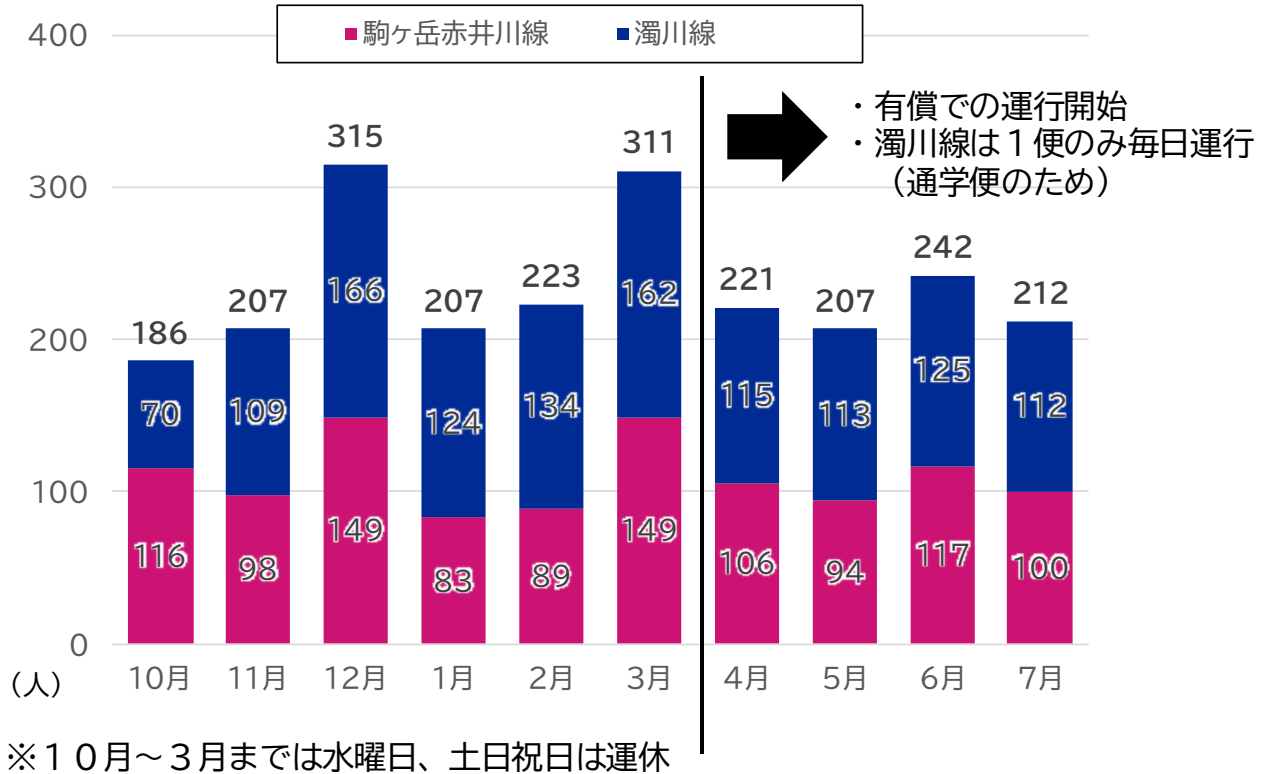


図 3-15 森町地域公共交通バスの利用状況

(4) その他町内交通の現状

ア. タクシー

町内では、森ハイヤーと(有)日興ハイヤーの2社が営業しており、車両数は全体では22台(ジャンボタクシー含む)、運転手は32名となっていますが、運転手の高齢化が進行しています。

表 3-4 タクシーの概要

事業者名	概 要
森ハイヤー	【車両数】 普通車 : 7台 ジャンボ: 2台 【運転手】 59歳未満1名、60歳以上6名
(有)日興ハイヤー	【車両数】 普通車 : 13台 【運転手】 59歳未満6名、60歳以上19名

イ. スクールバス

遠距離児童生徒を対象として通学負担の軽減や手段として、町が所有するスクールバスを運行しています。運行経路が複数路線となるため、児童生徒の負担軽減と円滑安全な通学となるよう運行を民間会社に委託しています。

表 3-5 スクールバスの概要

路線	運行概要
・さわら小学校 ・森中学校 スクールバス	事業者：森町教育委員会（運行は民間委託） 便 数：○平常運行 ・平常授業日における児童生徒の登下校 【さわら小学校スクールバス】 ⇒登校時：小学校・中学校 3台、幼稚園 1台 ⇒下校時：小学校 3台×2便、中学校 1台×2便 【森中学校スクールバス】 ⇒登校時：中学校・小学校 7台 ⇒下校時：中学校 7台×2便 ・指導計画に基づく夏季・冬季休業中の行事に伴う生徒の登下校 ○臨時運行（200回/年） ・学校が行う社会科学習等の郊外学習及び特別活動で町内外の運行 ・部活動大会出場のための運行 ・その他教育長が必要と認める行事に関する運行 車 両：さわら小学校スクールバス：3台 森中学校スクールバス : 7台 ※令和3年度時点 （R4年度は濁川小学校の休校等により運行方法について変更予定）

ウ. 福祉有償運送

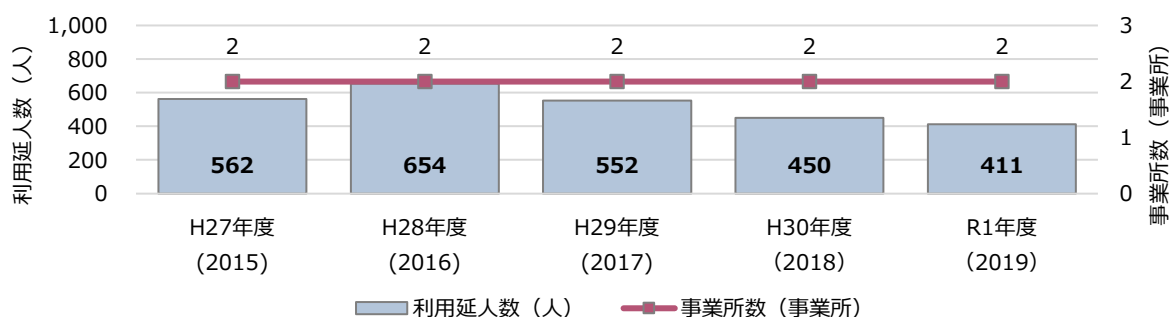
利用者の居宅と在宅福祉サービスを提供する事業所間等の送迎を実施し、公共交通機関を利用できない移動制約者の利用に供し在宅生活の継続を可能としてきました。

福祉有償運送等の運送サービスにより要介護者等の通院時の送迎が可能となり、一般のタクシー料金の半額以下で運営されています。町内では2事業者が実施しており、町としても運営協議会を開催し事業の継続が可能となるよう進めています。

また、町ではさらに低所得利用者を対象とした、利用料金の一部を助成しています。

表 3-6 福祉有償輸送の概要

事業者名	対象者	車両数
社会福祉法人 青雲の森	○運送する旅客の範囲 ・身体障害者 ・要介護認定者 ・要支援認定者 ・その他障がい者	○車両数 ・兼用車 1 台 ・セダン等 3 台 合計 4 台
医療法人社団 明山会 道南森ロイヤルケアセンター		○車両数 ・車いす車 1 台 ・セダン等 6 台 合計 7 台



資料：森町高齢者福祉総合計画

図 3-16 福祉有償輸送利用者の推移

工. 生活移動に関する支援策

本町では前段で整理した事業以外の交通に係わる事業として、外出支援サービス事業等により高齢者・障がい者等に対する移動支援を実施しています。

表 3-7 外出支援サービス事業（福祉タクシー等）の概要

内 容	函館バスや町内タクシー等の利用券を年間12,000円分交付します。				
対 象	・満80歳以上の方 ・身体障害者手帳1・2級 ・療育手帳A ・精神障害者保健福祉手帳1・2級 ※上記手帳所持者で、在宅で生活し、対象者本人が町民税非課税の方 ※申請は、その年度の7月を予定としています				
実 績	H27年度 860人	H28年度 875人	H29年度 880人	H30年度 912人	R1年度 929人

表 3-8 外出支援サービス事業（生きがい活動支援通所事業分）の概要

内 容	介護保険の対象とならない1人暮らしの高齢者等が日常動作訓練、レクリエーション、給食、入浴などのサービス提供を受ける際の通所交通費を助成
対 象	介護保険の対象とならない1人暮らしの高齢者等

表 3-9 障害者社会復帰施設等交通費の概要

内 容	障害者総合支援法による就労移行支援又は就労継続支援事業所、または地域活動支援センターに公共交通機関で通所する方（身体・知的・精神障害者）へ交通費を助成
対 象	障がい者の特定施設への移動

現 況

- ・ タクシードライバーが高齢化してきている
- ・ 外出支援サービス事業の料金助成券の利用者数が増加

課 題

- ・ 公共交通全体の利用者が減少する中で助成券による移動は増加傾向
- ・ 地域の輸送資源をフル活用した生活の足の確保が必要

3-2-4 森町の生活移動支援策に係る経費の整理

本町では、町民の生活の足の確保に向け、民間交通事業者への補助の他、高齢者や障害者等を対象とした外出支援サービス事業など、全6事業を展開しており、総経費として年間約7,500万円の経費を支出しています。

表 3-10 森町の交通支援策に係わる事業一覧

支援策名	支援内容	R元年度経費 (千円)
地方バス生活路線維持 費補助金	函館バス株式会社が運行する3路線（函館・長万部線、砂原線、濁川線）に対して、地域のバス路線の運行を維持するため補助金を交付	8,031
外出支援サービス事業 （福祉タクシー等）	函館バスや町内タクシー等の利用券を満80歳以上、身体障害者手帳1・2級、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1・2級を保有する町民を対象に年間12,000円/人分を助成	8,635
外出支援サービス事業 （福祉有償運送）	利用者の居宅と在宅福祉サービスを提供する事業所間等の送迎を利用する低所得者を対象に利用料金の一部を助成	307
外出支援サービス事業 （生きがい活動支援通 所事業分）	介護保険の対象とならない1人暮らしの高齢者等が日常動作訓練、レクリエーション、給食、入浴などのサービス提供を受ける際の通所交通費を助成	181
障害者社会復帰施設等 交通費	障害者総合支援法による就労移行支援又は就労継続支援事業所、または地域活動支援センターに公共交通機関で通所する方（身体・知的・精神障害者）へ交通費を助成	460
スクールバス運用経費	町内小中学校に通う児童・生徒の通学等を支援するため、スクールバスを運行（委託費、燃料費、修繕費等）	57,270
合計		74,884

3-3 森町の公共交通に係る各種調査結果の整理

3-3-1 森町の公共交通をより良くするためのアンケート調査結果

(1) 調査の目的

町民の日所生活における移動実態や公共交通に対する意見を把握するため、町民を対象としたアンケート調査を実施しました。

(2) 調査実施日

令和2年10月1日（火）～令和2年11月13日（金）

(3) 調査対象者

森町に居住する2,000世帯

(4) 調査方法

郵送による配布・回収

(5) 調査内容

以下の設問項目を設定しました。

表 3-11 アンケート調査内容

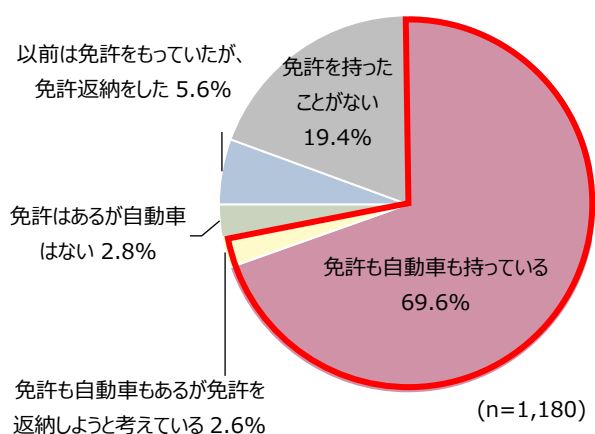
調査大項目	調査小項目
1. 個人属性	性別、年齢、職業、住所、自動車及び免許の保有状況等
2. 普段の外出行動	通勤・通学、買い物、通院、その他私用における移動状況
3. 町内公共交通に関する意見	利用頻度、お住いの地区のバスサービス水準と考え方

(6) 調査結果概要

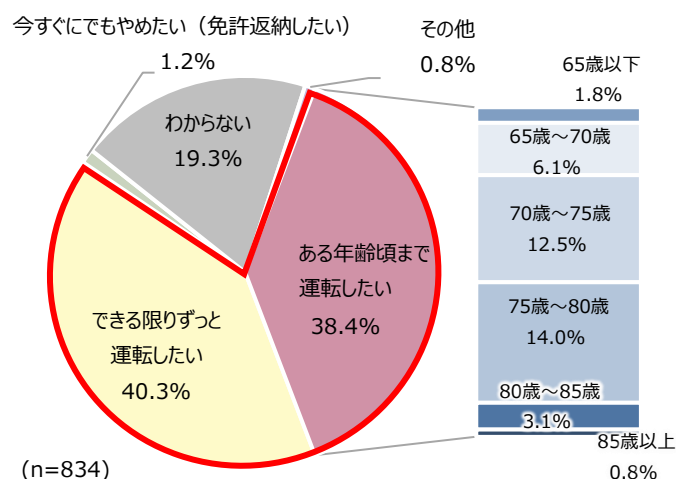
ア. 運転履歴や将来

- ・ 運転免許保有者のうち、約 40%は出来る限りずっと運転したいと回答しており、高齢社会における高齢者のドライバーが増え、事故のリスクが高まる可能性があります。
- ・ 運転が困難になった場合の移動手段としては、「バスを利用する」が約 31%、次いで「タクシーを利用する」「家族や知り合いに送迎してもらう」となっており、バスやタクシーの公共交通による移動と合わせて、送迎にたよる移動が予想され、家族の負担軽減策について将来的に検討が必要となる可能性があります。
- ・ 免許返納の際に困ることは、「買い物に行けなくなる」が約 82%となっており、公共交通による移動支援と合わせて、外出促進による健康増進についても検討が必要です。

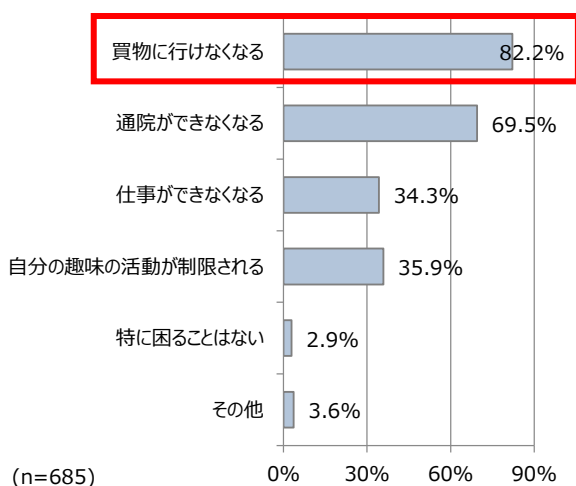
■ 自動車免許と車の保有状況



■ 自動車の運転意向



■ 免許を返納することで困ること



■ 将来運転が困難になった場合の移動手段

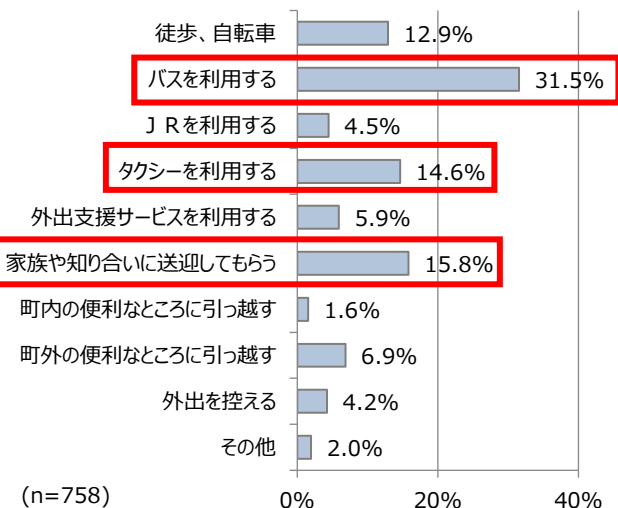


図 3-17 運転履歴や将来（自動車免許保有状況、運転意向、問題点、将来の移動手段）

町民意見

- ・ 高齢者が自家用車に依存せず、かつ安心して移動できるような交通体系が必要
- ・ 免許を返納することにより、買い物などに行けなくなると懸念している

イ. 日常生活

- ・ 通勤時は自分または家族による運転が約 80%、通学は約 50%が J R、約 23%が自分または家族による運転であり、通学の家族による運転については、改善の余地があると考えられます。
- ・ 買い物の頻度は週 1 回以上が約 81%となっており、高頻度で行動しています。また、買い物先としては全体では 9 割強が森町内となっているものの、駒ヶ岳・赤井川地区に関しては 6 割強が函館、3 割強が七飯です。
- ・ 通院の頻度は月に 1 回が約 40%、数ヵ月に 1 回が約 21%なっており、買い物と比較すると頻度は低くなっています。一方、行先は森町内が約 56%に対して、函館が約 36%であり、函館へも一定数通院しています。通院についても駒ヶ岳・赤井川地区では七飯とのつながりがうかがえます。
- ・ 私用交通は、通院と類似傾向があります。森町内が約 7 割・函館が約 6 割、その他駒ヶ岳・赤井川地区は七飯とのつながり、石倉地区・濁川地区は八雲とのつながりがうかがえます。

■通勤・通学の状況

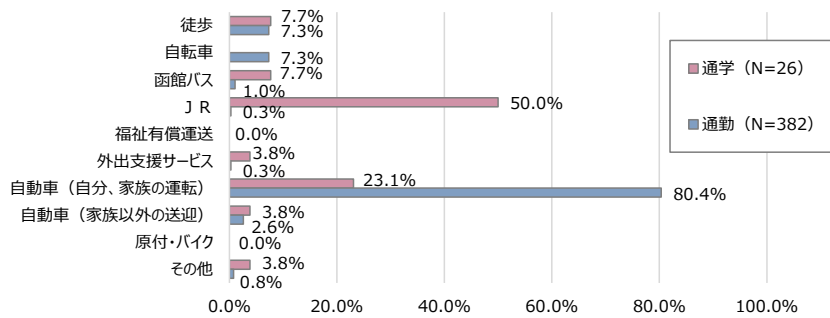


図 3-18 通勤・通学の際の移動手段

■地区別・よく行く買い物先の市町村

項目	本町地区 (N=471)	砂原地区 (N=334)	駒ヶ岳・ 赤井川地区 (N=95)	石倉地区 (N=65)	濁川地区 (N=59)	合計 (N=1,024)
森町内	95.8%	96.4%	81.1%	92.3%	100.0%	94.6%
函館市	39.3%	34.1%	64.2%	32.3%	28.8%	38.9%
北斗市	4.9%	6.3%	15.8%	3.1%	1.7%	6.1%
八雲町	3.4%	1.5%	0.0%	18.5%	10.2%	3.8%
七飯町	5.9%	6.6%	30.5%	3.1%	1.7%	8.0%
その他	0.4%	0.6%	2.1%	0.0%	0.0%	0.6%

図 3-19 地区別・よく行く買い物先の市町村

■地区別・よく行く通院先の市町村

項目	本町地区 (N=508)	砂原地区 (N=364)	駒ヶ岳・ 赤井川地区 (N=112)	石倉地区 (N=72)	濁川地区 (N=66)	合計 (N=1,122)
森町内	54.3%	58.5%	42.9%	58.3%	74.2%	56.0%
函館市	34.3%	37.6%	37.5%	37.5%	28.8%	35.6%
北斗市	0.8%	1.6%	0.9%	0.0%	0.0%	1.0%
八雲町	1.2%	0.0%	0.0%	6.9%	4.5%	1.2%
七飯町	4.1%	2.7%	21.4%	6.9%	4.5%	5.6%
その他	0.0%	0.3%	0.9%	0.0%	1.5%	0.3%

図 3-20 地区別・よく行く通院先の市町村

町民意見

- ・ 通学時の公共交通の利便性を上げ、現在の家族による送迎の負担を軽減出来る
- ・ 主な行き先である本町市街地や函館市までの移動手段の確保

ウ. 今後の公共交通のあり方

- 公共交通に対して求めるものは、「利用しやすい運賃」が約30%と最も意見が多く、地区別にもすべての地区で25%を上回る意見となっています。一方、利用しやすい運賃の金額（感覚）は地区によって異なる傾向であり、平均すると279円であるが、濁川地区では500円以内でも許容する意見がありました。
- その他「自宅から目的地の近くまで行くことができる」「利用したい時間帯に運行している」についても求めることとして上位となっており、特に「駒ヶ岳・赤井川地区」、「石倉地区」、「濁川地区」において意見が多く、傾向としては七飯や八雲とのつながりがある地区において、課題となっていることから目的地や時間の設定について検討が必要です。
- 駒ヶ岳・赤井川地区においては、課題が多く抽出されており、自宅からバスに乗るまでの時間も課題としており、デマンドバスの運行などについて検討が必要です。

■ 公共交通に特に求めること

項目	本町地区 (N=507)	砂原地区 (N=368)	駒ヶ岳・ 赤井川地区 (N=126)	石倉地区 (N=75)	濁川地区 (N=71)
自宅まで迎えに来てくれる	18.5%	17.4%	28.6%	16.0%	22.5%
自宅から目的地の近くまで行くことができる	22.7%	24.5%	41.3%	29.3%	32.4%
利用したい時間帯に運行している	19.9%	22.8%	31.7%	28.0%	28.2%
利用しやすい運賃	27.2%	34.5%	32.5%	34.7%	31.0%
移動時間・乗車時間が短い	4.9%	2.4%	7.9%	5.3%	0.0%
早朝から運行している	4.5%	5.7%	7.1%	8.0%	8.5%
夜遅くまで運行している	8.9%	7.1%	5.6%	4.0%	5.6%
町内交通と町外交通の接続が良いこと	18.7%	19.0%	21.4%	12.0%	9.9%
その他	4.9%	4.1%	0.8%	0.0%	5.6%
現状のままで良い	21.3%	14.1%	19.0%	28.0%	7.0%

図 3-21 公共交通に特に求めること

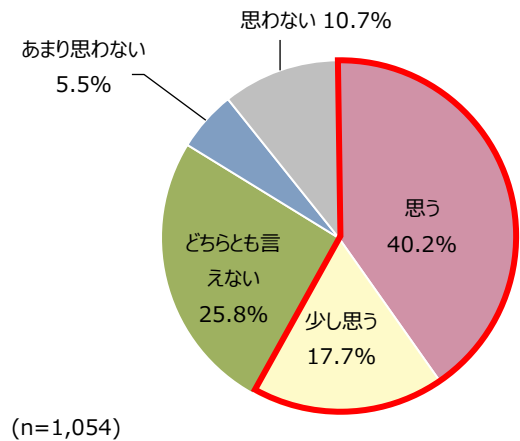
町民意見

- ・ 利用しやすい運賃の検討が必要
- ・ 目的地、運行時間の設定について検討が必要
- ・ 町内交通不便地区において、新しい交通の運行について検討が必要

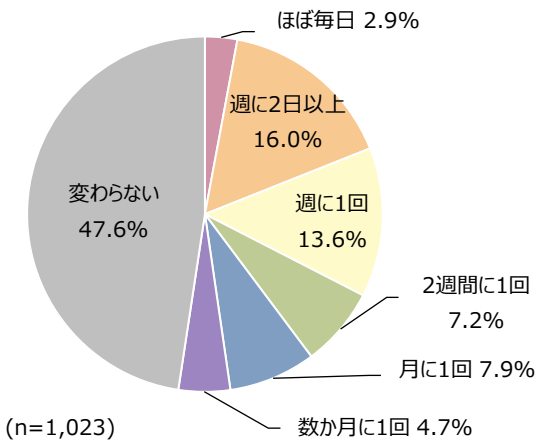
エ. クルマ社会から公共交通への転換

- バスサービス改善後の利用意向としては、利用すると「思う」・「少し思う」を合わせて約 58%であり、バスサービスのあり方を検討することにより転換の可能性を有している。
- 公共交通の利用頻度の変化については、約 48%がサービスを改善しても変わらないとしているものの、これまで「めったに使わない」と回答していた町民が「改善後の利用頻度」として 343 人が数カ月に 1 回以上は使うと回答しており、アンケート結果からは公共交通の改善による利用者の確保の可能性がある。

■ バスサービスを改善した場合の利用意向



■ サービスを改善した場合の利用頻度



■ 普段の利用頻度×改善した場合の利用頻度の変化

		普段の利用頻度							合計
		ほぼ毎日	週に2日以上	週に1回	2週間に1回	月に1回	数か月に1回	めったに使わない	
利 改 用 善 頻 後 度 の	ほぼ毎日	9	1	1				18	29
	週に2日以上	2	16	10	1	8	9	112	158
	週に1回	2	5	10	9	10	7	88	131
	2週間に1回	1	2	1	13	6	9	35	67
	月に1回	1			2	7	14	53	77
	数か月に1回					2	9	37	48
	変わらない	2	3	6	5	13	23	418	470
合計		17	27	28	30	46	71	761	980

図 3-22 サービス改善した場合（利用意向、利用頻度、普段×改善した場合）

3-3-2 森町民を対象とした意見交換会結果

(1) 意見交換会の目的

町内の公共交通の現況や事前に実施した町民アンケート調査の結果を報告し、町内公共交通の問題点や課題について認識の共有を図るとともに、アンケート調査では把握しきれない利用実態やニーズを把握し、計画策定における方向性検討の基礎資料とした。

(2) 意見交換会の開催概要

対象者・対象地区	実施場所	実施日	参加者数
濁川地区	濁川活性化センター	令和3年1月14日(木)	20名
駒ヶ岳・赤井川地区	駒ヶ岳特別母と子の家	令和3年1月15日(金)	5名
石谷・石倉地区	蛸谷生活館	令和3年2月15日(月)	8名
砂原地区	森町砂原公民館大ホール	令和3年2月16日(火)	3名
本町地区	森町公民館2階講堂	令和3年2月16日(火)	2名

(3) 意見交換会結果概要

1) 濁川地区

① 買い物や通院などの日ごろの生活移動について

- ・本町市街地に向かうバスは、朝の運行時間が早く、市街地で降車してもお店等が開いておらず、バスを利用した移動は難しい。
- ・濁川線の減便によって通院、買い物に本当に困っている。

② 日頃の公共交通の利用状況について

- ・道道を中心としたバス路線のため、普段から利用するのは難しい。
- ・本町市街地にバスで行くと、夕方まで帰って来られない。

③ 濁川地区に望ましい公共交通のあり方について

- ・地域のニーズにあった交通システムを検討してほしい。
- ・運賃が安い方が利用しやすい。
- ・子どもたちは少ないが、通学利用ができるような交通システムが望ましい。
- ・地域内を運行するコミュニティバスがあると良い。
- ・待っている時間が少なくて済む交通が良い。
- ・生活に困らないような公共交通の整備が必要。
- ・地域との話し合いの機会は増やしてほしい。
- ・町が開催するイベント等に参加したくても移動手段がなければ、参加できない状況にある。

町民意見

- ・ 現状のバス路線は、普段から利用するには使いにくい
- ・ 減便によって、買い物や通院ができなくなった
- ・ 運賃が安いと利用しやすい
- ・ 通学利用できるような交通が望ましい

2) 駒ヶ岳・赤井川地区

①買い物や通院などの日ごろの生活移動について

- ・赤井川駅から「からまつの森」まで荷物を引きずるように歩いている人がいる。
- ・移住してきたが、買い物先や通院先が遠いため、将来、運転ができなくなった時が不安。
- ・トドックを利用しているが、直接買い物に行くための足がない。

②日頃の公共交通の利用状況について

- ・路線バスが運行していても、バス停まで行くのが大変。
- ・タクシーは、自宅まで来てくれるので有り難いが、本町市街地まで 3,500 円かかる。
- ・大沼駅まで出れば便数は倍になるので、赤井川駅で乗らずに車で大沼駅まで移動する方は多いのではないと思う。

③駒ヶ岳・赤井川地区に望ましい公共交通のあり方について

- ・安く利用できる交通が望ましい。
- ・運行曜日を限定して、自宅まで迎えに来るような交通が望ましい。
- ・この地域で新たな交通として求められているのはデマンド型だと思うが、難しければバス停の設置でもやむを得ない。
- ・北海道縦貫自動車道～函館新外環状道路を利用した際の函館空港へのアクセス、新函館北斗駅などの広域的な移動についても整理が必要。

町民意見

- ・ 買い物や通院先が遠く、将来の移動が不安
- ・ 国道にバスは運行しているが、バス停まで行くことが大変
- ・ 運行曜日を限定したものや安く利用できる新しい交通が望ましい

3) 石谷・石倉地区

①買い物や通院などの日ごろの生活移動について

- ・地区内の何軒かは車を持っておらず、買い物や通院はバスを利用している。
- ・一方で、配達で済ませている人もいる。

②日頃の公共交通の利用状況について

- ・ほとんど利用することはない。
- ・タクシーは、たまに利用することがある。
- ・バスを利用している人は、10 時台に本町市街地に行き、12 時くらいに帰ってくる人が多い。

③石谷・石倉地区に望ましい公共交通のあり方について

- ・運転を止めたあとには、自宅まで予約制で迎えに来る交通が望ましい。
- ・タクシー運賃を助成する取組も有効である。
- ・介護タクシーとの連携ができないか。

町民意見

- ・ 買い物や通院にバスを利用している人は、午前中で用事を済ましている
- ・ 交通の整備に加え、タクシー運賃の助成も有効
- ・ 介護タクシーとの連携が図られると良い

4) 砂原地区

①買い物や通院などの日ごろの生活移動について

- ・新都市砂原病院やスーパーとうかいに行くことが多いが、車による移動がほとんどである。
- ・本町市街地までタクシーで行く人もいるが、3,000 円くらいかかる。
- ・鹿部町に行くことは、ほとんどない。

②日頃の公共交通の利用状況について

- ・ほとんど利用することはないが、民家の近くにバス停があるため、砂原地区は意外と充実しているように感じた。

③砂原地区に望ましい公共交通のあり方について

- ・ＪＲとバスの乗り継ぎが円滑になると良い。
- ・居住場所の移り変わりがあるため、バス路線の見直しが望ましい。
- ・免許返納が進むような取組が実施されると良い。
- ・高齢者福祉計画等との連携も必要。

町民意見

- ・ ＪＲとバスの乗り継ぎが円滑になると良い
- ・ 居住場所の移り変わりがあるため、バス路線の見直しが望ましい
- ・ 免許返納が進むような取組が実施されると良い

5) 本町地区

①買い物や通院などの日ごろの生活移動について

- ・ＪＲの利用状況で通学目的が多く、維持していく必要があると感じる。
- ・買い物や通院は函館に行くことが多い。

②日頃の公共交通の利用状況について

- ・タクシーは週１回の利用でも負担が大きいと感じる。

③本町地区に望ましい公共交通のあり方について

- ・外出を我慢しないで済むような、免許返納後の生活の足の確保が必要。
- ・コミュニティバスのように、地区内をきめ細やかに運行する交通が有効と思う。
- ・本町市街地内を巡回するような交通が望ましい。
- ・ちゃっぷ林館やグリーンピア大沼の送迎バスと連携できると良い。

町民意見

- ・ ＪＲの利用状況では通学が多いため、維持していく必要がある
- ・ 市街地内の移動においても、タクシーを週１回利用するのは負担が大きい
- ・ 地区内をきめ細やかに運行する交通が望ましい
- ・ ちゃっぷ林館やグリーンピア大沼の送迎バスと連携できると良い

3-3-3 森町民を対象とした意見交換会・ワークショップ結果

(1) 意見交換会・ワークショップの目的

森町における公共交通の利用状況は低迷しており、町民が使いたいと思える公共交通網の構築に向けたワークショップを開催した。

ワークショップの実施により、各地区の町民から、より具体的な公共交通に対する意見を伺い、今後の計画の作成に向けた基礎資料とした。

(2) 意見交換会・ワークショップの参加者及びテーブル内訳

- ・テーブル① 駒ヶ岳・赤井川地区居住者：7名
- ・テーブル② 市街地周辺地区居住者：4名

(3) 意見交換会・ワークショップのテーマ

テーマ①：森町で生活し続けられるために、どのような交通があると良いでしょうか

テーマ②：ご自身も含めて、公共交通を利用したい、利用してみようと思えるような取り組み

(4) 意見交換会・ワークショップの開催結果

【テーブル①】駒ヶ岳・赤井川地区居住者

①森町で生活し続けるためには？

- ・国道5号ではなく、住宅が集中している道路に運行すると良い
- ・拠点から乗り換えが発生しても良いので、新幹線延伸を見据えたバス路線の整備が必要
- ・家の前まで迎えにくる交通が望ましい
- ・家から少し離れても、乗車場所がゴミステーションまでの距離内であれば良い
- ・旧国道から国道5号までの移動を補完する交通
- ・運行頻度は週2～3回もしくは毎日
- ・1日1往復が午前中で完結すると良い
- ・シェア自転車（三輪）の導入も考えられる
- ・広域の移動において、JRとバスがそれぞれを補完するような時間帯で運行すると良い
- ・実証運行や本格運行が始まって、見直しを継続して実施してほしい

②こんな公共交通なら利用したい

- ・運賃が距離に応じて、100円～500円の範囲で変動すると良い
- ・一般的な定期券やペイペイなど新しいものも含めた運賃の支払い方法の多様化
- ・利用促進においては、町内交通の利用促進を着実に実施し、広域的な移動に展開すると良い

町民意見

- ・ 週2回以上、午前中1往復以上の運行が望ましい
- ・ 自宅前もしくは近隣のゴミステーションで乗車できると良い
- ・ 距離制の運賃設定や支払い方法の簡便化が望ましい
- ・ 実証運行や本格運行開始後も見直しを継続して実施してほしい

【テーブル②】市街地周辺地区居住者

①森町で生活し続けるためには？

- ・「ちゃっぷ林館バス」の対象者が拡大すると良い
- ・9～10時台に自宅近辺から市街地に行けるようになると良い
- ・予算等の都合もあるため、決まった路線を運行する形態でも十分だと思う
- ・市街地内においては、国保病院やセブンイレブン、プール、体育館、銀行、商業施設（ツルハなど）に立ち寄る交通があると良い

②こんな公共交通なら利用したい

- ・フリー乗降のように手を挙げて乗車できるとバス停まで行かなくて良いので、ありがたい
- ・運賃はワンコインが望ましい（100円もしくは500円）
- ・市街地内だけなら100円が望ましい
- ・バス停に上屋がないため、バス停近隣の施設内で待てると良い

町民意見

- ・市街地内の住民立ち寄りニーズが高い施設を回れる交通が望ましい
- ・既存の交通資源を活用できると良い
- ・市街地内に限った移動であれば、ワンコインの運賃が望ましい
- ・実証運行や本格運行開始後も見直しを継続して実施してほしい



図 3 19 テーブル①の開催結果

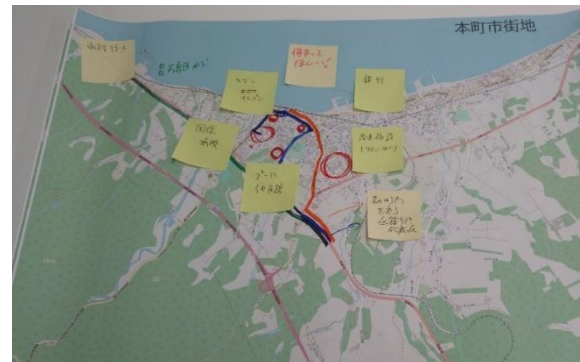


図 3 19 テーブル②の開催結果

3-3-4 関係者ヒアリング

(1) 関係者ヒアリングの目的

森町における効率的で利便性の高い公共交通網を構築するにあたり、各種関係団体の地域公共交通への考え方を把握し、今後、検討を進める公共交通網への連携可能性について検討するための基礎資料の収集を行うため、ヒアリング調査を実施。

(2) ヒアリング結果

1) 交通事業者

① 鉄道事業者

【北海道旅客鉄道株式会社 函館支社】

- ・ 鉄道利用者は減っている
- ・ 森から函館への普通列車は高校生が利用しており、帰りは特急に乗っている
- ・ 特急が使える定期券（特急定期券「かよエール」、函館～森間の1か月通学定期券は 21,070 円）があり、割安感がある
- ・ 特急の利用者は、コロナ禍で令和2年度は利用者が通常の4割程度であったが、現在は7～8割程度まで回復している
- ・ 森から函館へ普通列車を利用する一般の方は、極端に少ない
- ・ 4～9月にかけて、「旅するパスポート」（携帯端末にて）を実施中

② バス事業者

【函館バス】

- ・ 町内路線については、どのようにすれば利用しやすいか等、役場や町内会と相談させていただきながら対応を検討したい。
- ・ 企業努力だけではバス路線の維持に限界があるため、存続に向けては地域の皆さんに協力していただける体制等を検討していきたい。

③タクシー事業者

【森ハイヤー】

- ・都市間バスのバス停までの移動で利用されることが多くなっている。

【日興ハイヤー】

- ・ハイヤーの運転手は10名程度確保しているが、高齢化が問題となっている。
- ・スクールバスは役場から車両を借り、運転手7名で対応している。
- ・一部町内事業所への送迎についても実施している。
- ・今後、新しい交通の担い手としては、対応が難しいことが想定される。
- ・一般的な利用実態では、初乗り料金+1～2メートル分の利用が多く、通院目的での利用が多い。
- ・通学における利用実態として、朝はスクールバス、帰りは時間が合わないため、タクシーを利用する生徒もみられる。

意見総括

- ・ 企業努力のみでは、現状の公共交通網の維持は難しい
- ・ 運転手の高齢化が進行しており、新たな交通の運行等にあたっては、慎重に協議する必要がある

2) 福祉関係者

①介護タクシー運行事業者

【うらら】

- ・特定旅客運送として、町内内科医院の送迎バスを、福祉車両で行っている。
- ・福祉限定として、介護タクシーは、予約制で運行、利用者は月に10人程度。
- ・濁川地区からも利用がある。
- ・料金は距離制で対応している。
- ・町内の高齢者が増えていく中で、地域の足を支える存在になっていきたい。

②福祉タクシー運行事業者

【北豊興業】

- ・登録制ではなく、予約があった人に対応しており、利用対象者の定めなく運行している。
- ・車両は3台保有しており、ストレッチャー対応、軽ワゴン車、軽乗用車である。
- ・運転者は1名のため、利用者に時間をずらしてもらうことや最悪の場合、お断りしている。
- ・1日でも最大7名程度への対応が限度。
- ・利用者の多くは、尾白内や砂原、富士見町などの市街地周辺であり、濁川もいる。
- ・町内では、実利用で概ね月30名の利用者がおり、利用頻度として1～2回/月となっている。
- ・八雲町在住者からも要望が年数回ある。
- ・行き先として、町内では、フォレストやラルズ、国民健康保険病院、町外では、五稜郭病院、函館病院へのニーズが多い。
- ・役場で実施しているタクシーチケットの利用がある。

【株式会社ゆう】

- ・登録制ではなく、問い合わせがあった人に対し、対応している。
- ・車両は2台保有しており、運転手は3人いる。
- ・役場から補助等は特にもらっていないが、役場で実施しているタクシーチケットの利用が実質的な補助となっている。
- ・基本的には町内居住者の利用が多いが、たまに鹿部町から要請がある。
- ・実利用で概ね月60～70名の利用がある。
- ・介護サービス事業者と連携している。

意見総括

- ・ 新しい交通への担い手の可能性があり、今後も継続して協議が必要
- ・ 持続可能な交通体系の構築に向け、事業継続への支援体制の検討も有効

3) 教育関係者

①森中学校

- ・運用基準に基づいて、スクールバスが運行されていることは有り難い。
- ・一方で、石倉方面の生徒が土日祝日に部活動に参加する際にはJRを利用している実態があるが、運賃は後日精算されており、金銭的な負担はないものの、保護者による送迎や生徒本人の移動の負担があると認識している。

②砂原中学校

- ・練習場所や大会での移動において、公共交通を利用している生徒は、それほどいないと認識している。
- ・スクールバスの運用は有り難い。
- ・地域公共交通を利用している生徒の利便性がさらに向上するのは良いと思う。

③森高等学校

- ・通学者の住所は市街地が多く、次いで砂原地区、石谷・石倉地区及び濁川地区からも若干名が通学している。
- ・バスやJRを利用して通学している生徒もいるが、日によって保護者による送迎や複数人で乗り合ってタクシーを利用している実態もある。
- ・15時20分から放課後となり、清掃等を済ませてから森駅に歩いて向かうと、時間の余裕がほとんどない状況である。
- ・部活動の生徒を対象とした鹿部町方面に向かう帰宅用のバスが18時30分に森高校を出発する。
- ・通学を支援する補助制度があると生徒も利用しやすくなると思う。
- ・休日はJR等で函館市に出かける生徒が多いが、平日はほとんどないと認識している。

意見総括

- ・ 現状、喫緊での対応が必要な移動ニーズはないと認識している
- ・ 通学を支援する補助制度があると公共交通を、より利用しやすくなる

4) 庁内関係部局

①教育部局

- ・スクールバスの運行に現状 6,000 万円を要していることに加え、タクシーによる通学支援も行っており、500 万円程度の経費となっている。
- ・スクールバスは大型・中型・マイクロバスが全 10 台で対応しているが、高齢化等により、運転手不足となってきている。

②福祉部局

- ・福祉タクシーの申請者は約 900 件となっており、とりわけ駒ヶ岳・赤井川地区や濁川地区からの申請が多い。
- ・福祉有償運送については、利用者の負担軽減のため、町で利用者負担額の一部を助成している。

③住民生活課

- ・自宅にお風呂がない方を対象に、ちゃっぷ林館への無料送迎を週 6 日、1 日 1 往復で実施している。
- ・運行は日興ハイヤーに委託しており、年間約 270 万円の委託料となっている。
- ・運行車両は、町が所有する中型バス 1 台で対応している。
- ・利用者は年間約 4,000 人であり、1 日に 4 ～ 20 人利用がある。

意見総括

- ・ スクールバスの運行において、運転手不足が顕在化
- ・ 駒ヶ岳・赤井川地区や濁川地区からの利用や要望が多い状況

3-3-5 森町公共交通乗降調査結果

(1) 調査の目的

地域公共交通網形成計画の策定にあたり、町内公共交通の利用状況を把握

(2) 調査実施日

令和2年9月24日(木)～令和2年9月26日(土)

調査時間：5：00～24：00(交通機関による)

(3) 調査対象

函館バス：函館長万部線、砂原線、三岱線、濁川線

JR北海道函館本線：石倉駅、本石倉駅、石谷駅、森駅、東森駅、尾白内駅、掛漕駅、
渡島砂原駅、渡島沼尻駅、駒ヶ岳駅、赤井川駅

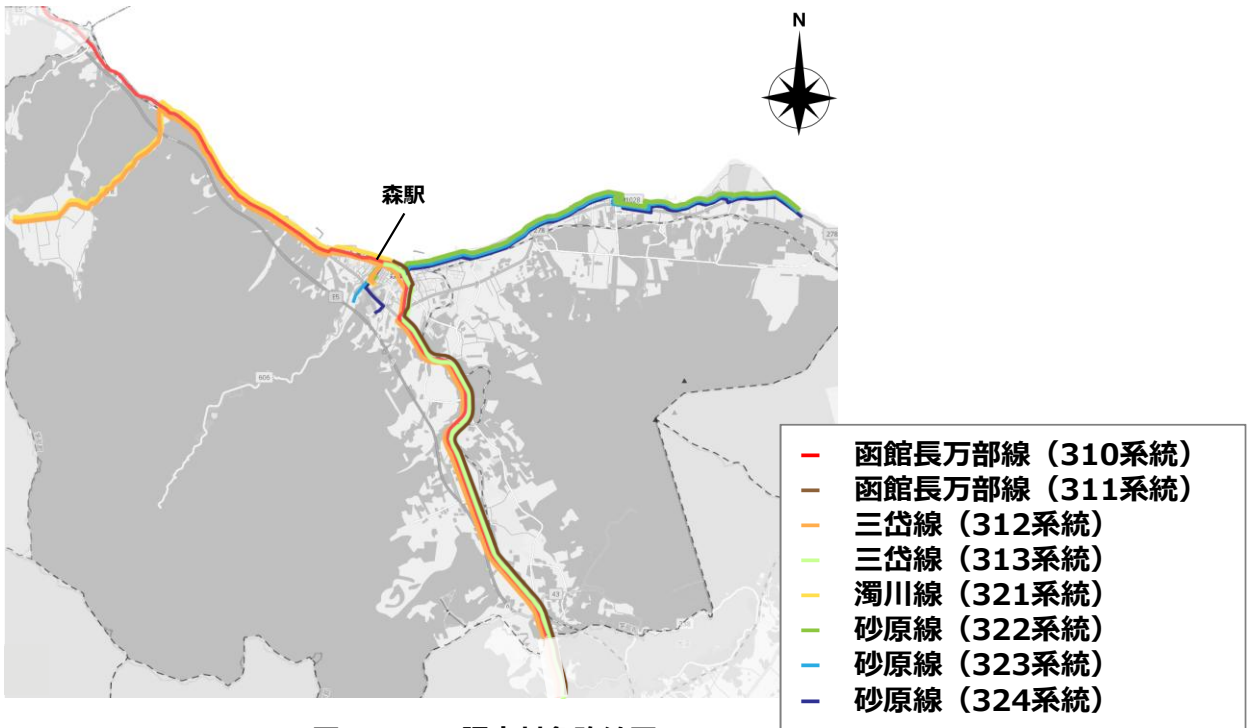


図 3-23 調査対象路線図

(4) 調査方法

調査員が利用者に対して乗車時にアンケート票を配布、降車時にアンケート票を回収

(5) 調査内容

以下の設問項目を設定しました。

表 3-12 アンケート調査内容

調査大項目	調査小項目
1. 個人属性	性別、年代、職業
2. 利用状況	利用路線、利用便、乗降駅、バス停、利用目的、 乗車前・降車後移動手段、利用頻度、支払い方法

(6) 調査結果

ア. JR 北海道函館本線

- ・ JR 利用者は森町内での利用者割合が 50.5%で、そのうち森駅の利用者割合は全体の 30.8%です。
- ・ 平日利用者の約 7 割が高校生と最も高く、また、休日利用者は高校生、会社員・公務員等がともに 3 割以上です。
- ・ 利用目的は、平日が通学で約 6 割、休日は観光目的が 3 割以上と最も高く、次いで通学が 2 割以上です。
- ・ 支払方法は、平日は定期券の割合が最も高く、休日では現金・乗車券の利用割合が最も高くなっています。
- ・ JR 利用前後の移動手段は平日乗車前で自動車（送迎）が約 4 割と最も高く、次いで徒歩が 3 割以上です。降車後では徒歩の割合が最も高く、4 割以上です。
- ・ 休日乗車前は徒歩が 4 割以上と最も高く、次いで自動車（送迎）が 2 割以上です。降車後でも徒歩が最も高く、5 割以上です。

方面 (利用者数)	時刻	単位：人	
		平日	休日
函館方面行 (230)	05:32	34	13
	06:01	25	4
	06:06	88	16
	07:26	16	12
	09:32	5	7
	11:46	9	2
	13:56	3	7
	14:21	2	5
	16:07	6	3
	16:09	12	1
	17:13	1	6
	19:24	23	9
	20:54	9	3
	22:24	2	1
合計	-	230	89

方面 (利用者数)	時刻	単位：人	
		平日	休日
札幌方面行 (130)	06:25	12	2
	07:16	20	6
	07:43	0	0
	09:30	9	4
	11:54	5	7
	13:17	6	5
	13:44	5	6
	15:52	12	12
	18:26	12	2
	18:29	18	10
	20:21	18	8
	21:06	2	1
	21:44	3	2
	23:23	8	2
合計	-	130	67

図 3-24 JR 北海道函館本線利用状況

現 況

- ・ 鉄道の平日の利用者は、学生の通学利用が主な目的であり、休日は観光目的でも利用されている
- ・ 函館方面行の方が札幌方面行よりも利用者が多い

問題点

- ・ 朝・夕の利用者が多く、日中時間帯の利用者は少ない（一桁）

イ. 函館バス

- 4路線全体の利用者数（504名）のうち函館長万部線の利用が78.6%で最も多く、次いで砂原線が16.1%、三岱線が5.4%であり、濁川線は乗車なしでした。
- 4路線全体で利用頻度は「ほぼ毎日」「週に数回」の利用が合わせて5割以上を占めます。休日の砂原線の利用頻度は「ほぼ毎日」「週に数回」が合わせて2割と低いです。
- 4路線全体の移動手段は乗車前、降車後ともに徒歩が最も高く、最も低い平日の三岱線で6割、最も高い函館長万部線は平日で80.2%、休日で76.9%です。

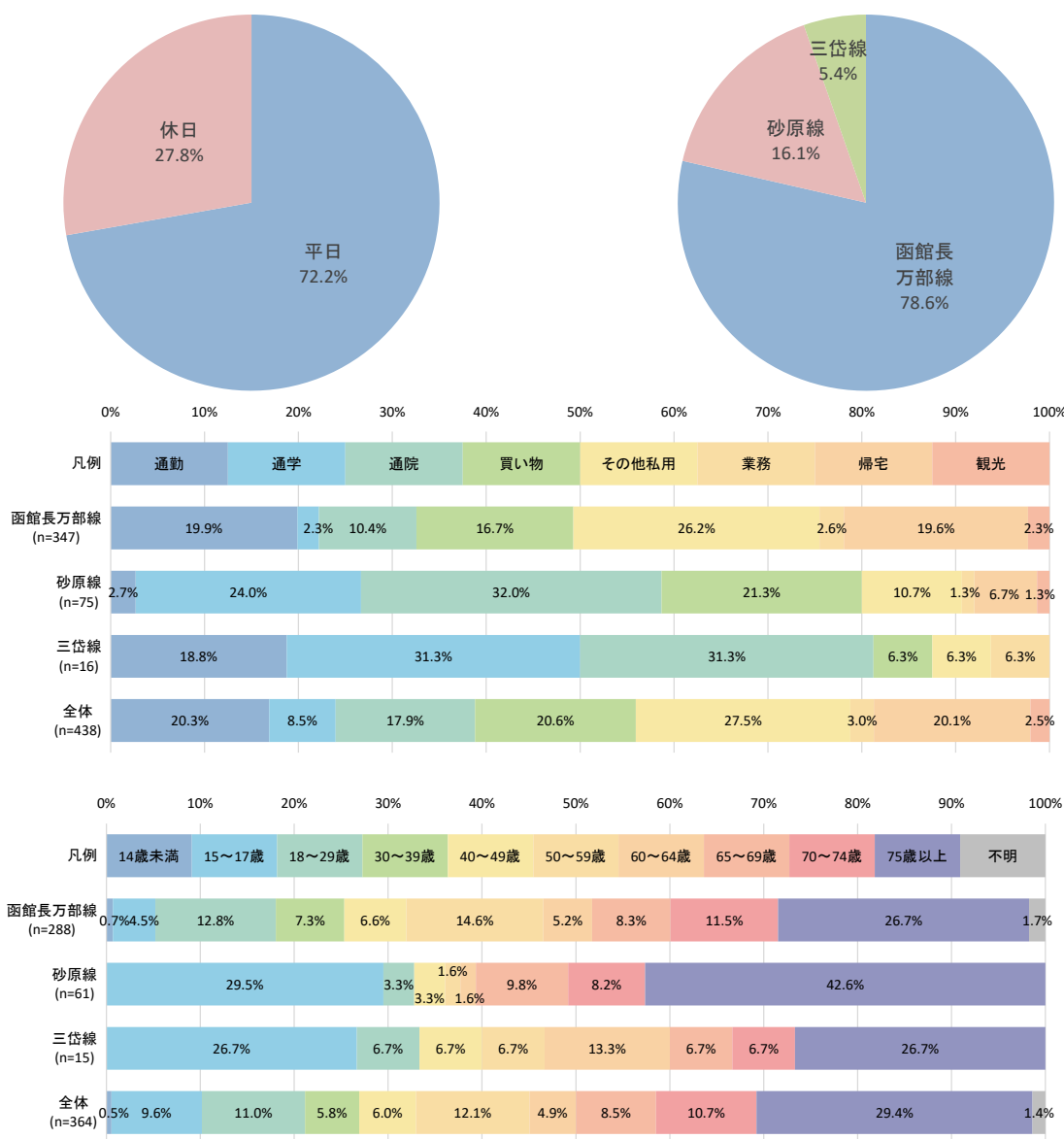


図 3-25 函館バス利用状況

現況

- 通学・通院・買い物などの目的で利用
- 通学世代、75歳以上の利用が多い

問題点

- 生活移動での利用があるものの、通学時間帯を除き、低利用

3-4 課題の整理

地域公共交通の現状及び各種調査結果から、本町の地域公共交通の問題・課題は以下の通りです

	現状	問題点	課題
人口	- 人口減少・少子高齢化の進行 - 生産年齢人口(15～64歳)の減少	家族等による送迎が困難になっていることが想定される	森町で暮らし続けるための、利用者ニーズに即した公共交通網の構築が必要
機能都市	- 郊外部は散居形態 - 郊外部の高齢化は特に深刻化	路線バスほどの需要はなく、かつ高齢化の影響でバス停まで歩くことが困難な町民が存在していることが想定される	
	市街地に人口が集中	市街地でも路線バスのバス停から離れた地域が存在しており、公共交通が利用されない要因として想定される	町民の特性を考慮した、利便性の高い公共交通の導入が必要
町内交通	生活関連施設（商業・医療・公共施設）の多くは、市街地に集積	郊外部から市街地に移動する必要があるが、市街地までの公共交通が生活実態と離れている可能性がある	
	- 町内路線として4系統が運行されており、通学・通院・買い物などの目的で利用 - 利用者が0人の路線や1便当たり利用者数が5人/便の系統も存在	- 生活移動での利用があるものの、通学時間帯を除き、低利用 - 郊外部でのJR利用頻度が低下	町民が利用しやすい公共交通網の構築を行うとともに、町民が公共交通を使おうと思う意識醸成、利用頻度向上のための施策が必要
	- 公共交通を利用できる環境下にある町民は約8割 - 郊外部に多くの公共交通空白地域が存在	地形的にバス停までのアクセス距離が遠い町民が市街地にも多く存在	市街地における利用しやすい公共交通の導入が必要
広域交通	JR・路線バスともに通勤・通学時間帯の利用は多い	日中時間帯の利用が少ない	広域交通であるJRや路線バスとの接続性を確保した町内交通の構築が必要
	- 森町内の停車箇所は限定的で移動の利便性は高くない - 交通環境の変化によるサービス水準低下が懸念される	町内移動における路線バス、JRの活用は使い勝手が悪い可能性がある	
経費	生活移動に要している経費は、年間7,500万円程度	全町民向けの施策は、路線バスの維持のための負担金に限られている	病院送迎バスなどの民間の資源も活用し効率的に公共交通網を構築することが必要

■公共交通に関する各種調査結果から見えるニーズと課題

	ニーズ	課題
アンケート調査	- アンケート回答者の運転意向は約4割と、今後高齢者が増加する中で、事故のリスクが高まることが懸念 - 駒ヶ岳・赤井川地区に関しては6割強が函館市、3割強が七飯町、約2割が北斗市へ買い物目的の移動を行っている - 石谷石倉地区、濁川地区は八雲町への移動も見られる - 郊外部の地域において、「自宅から目的地の近くまで行くことが出来る」・「利用したい時間帯に運行している」交通を望む割合が高い	- 自動車に依存しなくてもよい公共交通網の構築が必要 - 町民の生活圏を考慮した、公共交通網の構築が必要 - 需要やニーズに即した公共交通の導入が必要
意見交換会	- 自宅まで迎えに来る交通やタクシー補助など、地域の利用ニーズに合った生活の足を確保してほしい - 介護タクシーと連携なども方向性として検討すべきではないか - 曜日を限定した交通でも良い - 子どもたちの移動の足は確保すべき	地域の輸送資源をフル活用しつつ、子どもたちをはじめとする町民の生活の足を確保する公共交通網の構築が必要
	- 温泉施設までの送迎など、余暇目的にも利用できる交通を確保してほしい - 市街地内をきめ細かく運行する交通を運行してほしい	市街地の周遊性を確保し、かつ温泉施設などへの接続を確保した公共交通の導入が必要

図 3-26 森町地域公共交通における問題・課題点

第4章 森町地域公共交通計画の基本方針

本章では、森町地域公共交通計画の骨格となり、本計画の基本方針及び事業の方向性を整理するとともに、本町の将来像を示します。

4-1 基本方針

爽やかなまち もりまちをみんなで創り続けるための公共交通網の構築

《基本方針の考え方》

本町の第2次森町総合開発振興計画で掲げている将来像「みんなで創ろう海と緑の理想郷 もりまち～ ころもふれあう はつらつとした爽やかなまち ～」を前提として、公共交通とまちづくりが連動したまちを目指します。

森町独自の公共交通を創り上げるためには、行政や事業者が主導して推進するのではなく、森町に居住する町民が積極的に公共交通への関わりを持っていただき、「みんな」で創ることが重要です。

加えて、本計画で位置づける公共交通の将来像を創り上げること自体が目標ではなく、改善を繰り返し実施し、町内や社会情勢などの変化に対応した森町独自の公共交通網を創り続けることも重要です。

以上を踏まえ、森町全体の連携をより一層強め、町にある資源や人材を活かし、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの確保・維持を行うため、各種施策の展開を図っていくこととします。

4-2 地域課題と目標の対応関係

第3章で整理した本町における公共交通に係る課題の解決に向け、施策を展開していく上での目標を、以下の通り設定します。

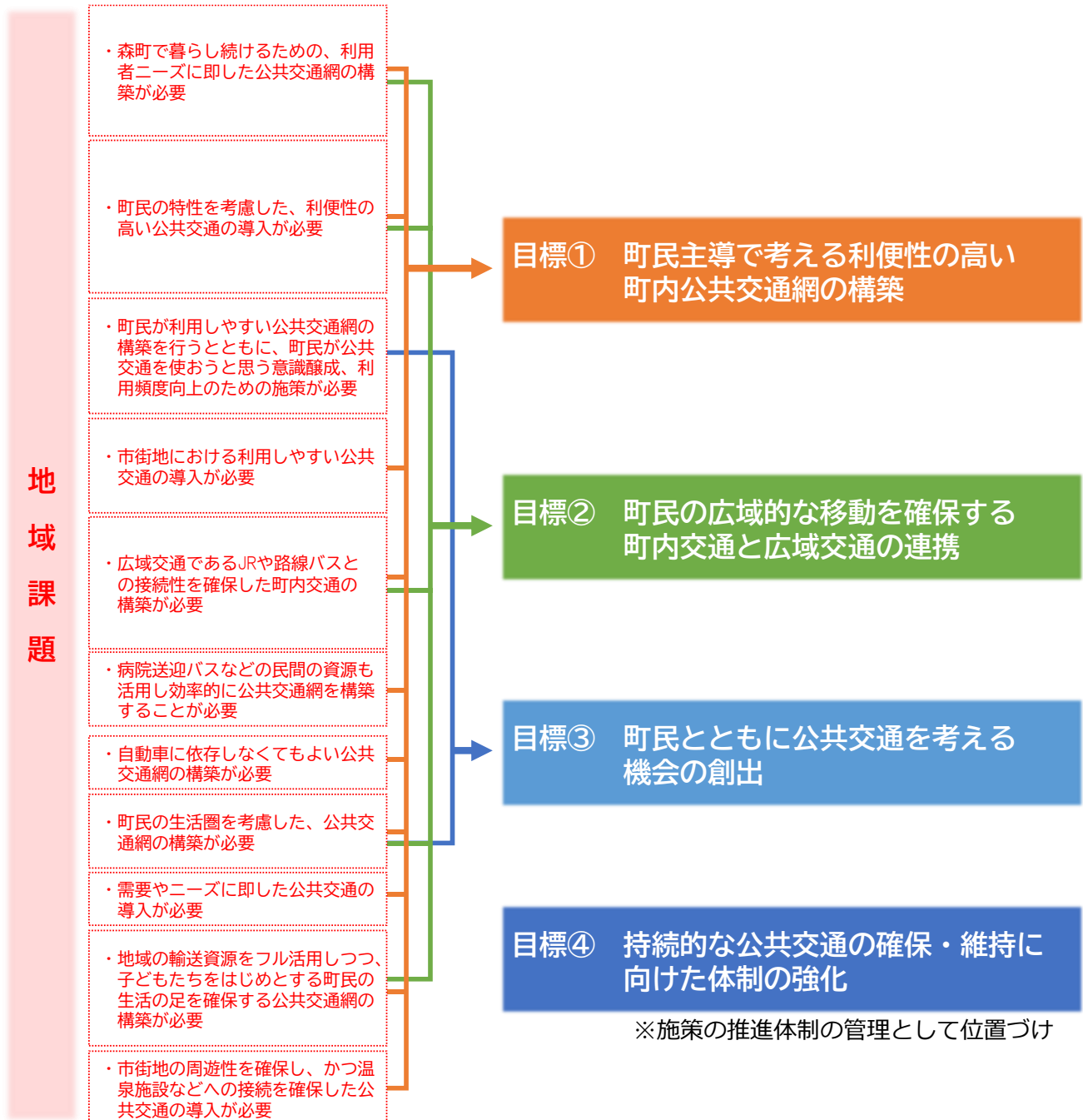


図 4-1 森町地域公共交通における課題・施策目標

4-3 施策を展開していく上での目標・施策体系

各目標の考え方及び目標に位置づけられる事業・施策を、以下の通り設定します。

目標1 町民主導で考える利便性の高い町内公共交通網の構築

【考え方】

地域の資源を活用し、町民ニーズに対応した新たな公共交通について、実証運行事業を実施しながら、町内の施設や各地域の拠点までの移動利便性向上に努め、本町市街地における移動しやすい環境づくりを進めます。また、JRや他の公共交通との連携を図りながら、乗継しやすい環境を実現し、町内全体の移動円滑化を高めます。

施策①：生活圏となっている町内施設や地区内拠点までのアクセス性を向上させる交通の継続運行

施策②：本町市街地における主要施設を結ぶ交通の導入

施策③：移動における町民ニーズに即した町内バス路線の見直し

目標2 町民の広域的な移動を確保する町内交通（地域内フィーダー系統）と広域交通（地域間幹線系統）の連携

【考え方】

都市間を結ぶ地域間幹線の路線バスや鉄道による広域的な移動を確保するため、町内交通との接続性を強化し、広域交通と地域内交通の連携による一体的な公共交通網の充実を図ります。また、広域交通と接続する地域内拠点について関係機関との協議の上、快適で利便性の高い拠点創出を図ります。

施策④：広域的な移動の確保に向けた町内交通の広域交通への接続強化

施策⑤：北海道新幹線駅への接続強化

目標3 町民とともに公共交通を考える機会の創出

【考え方】

地域公共交通を継続的に維持し続けるためには、利用者にとって利便性が高く、“使われる公共交通”である必要があります。公共交通をよく利用している人をターゲットとして、公共交通に対して、意見を出して、主体となって検討してもらえるメンバーを募り、利用者会議を定期的を開催しながら、地域にとって利便性が高い公共交通を目指します。

また、新たな公共交通利用者の獲得や高齢者の移動支援、外出促進のためにも、公共交通の関心を向上させるバスマップや取組状況の情報発信などの広報活動や公共交通乗り方教室の開催等の取組を実施し、利用促進に努めます。

施策⑥：公共交通利用者が積極的に公共交通への意見出しを行う利用者会議の開催

施策⑦：公共交通への関心の向上を目的とした定期的な情報配信

施策⑧：外出支援サービス事業の継続

目標4 持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

【考え方】

毎年数回の公共交通会議を継続的に開催し、各施策の取組状況を確認するとともに、施策の効果を検証するために、毎年、数値目標の時点を確認します。また、施策の取組状況や数値目標の評価を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行いながら、実現性の高い計画として進行管理を行います。

施策⑨：森町地域公共交通会議の機能強化

4-4 森町内公共交通網の将来像

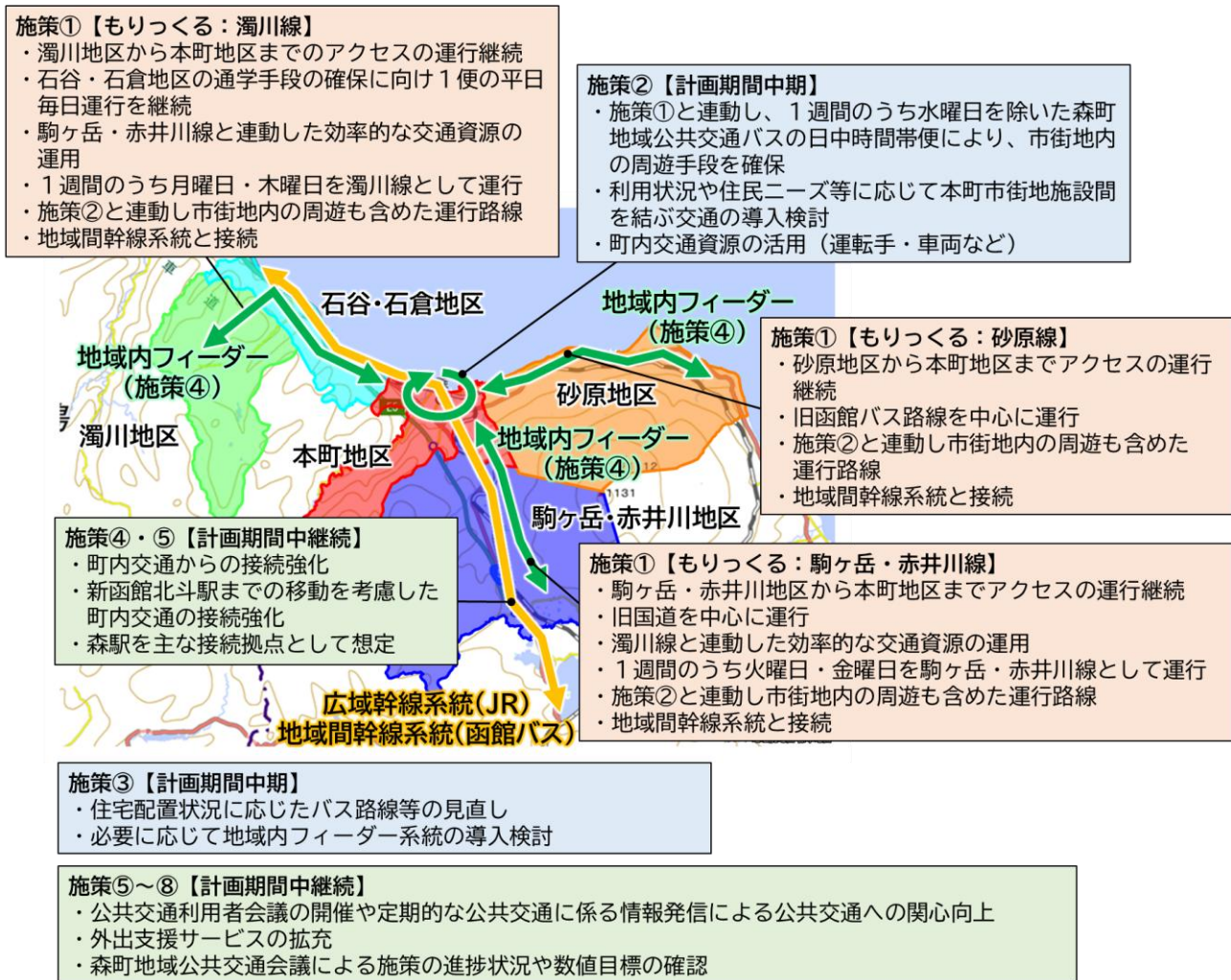


図 4-2 森町地域公共交通網の将来像

表 4-1 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

実施主体	路線・系統名等	起点	経由地	終点	道路運送法の事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
JR北海道	広域幹線系統 (JR函館本線)	運行路線によって多様なため省略			—	路線 定期運行	—
函館バス	地域間幹線系統 (路線バス)	運行路線によって多様なため省略			4条乗合	路線 定期運行	運行路線によって多様なため省略
森町	もりっくる 濁川線	新栄館前	石倉	森町ショッピングセンター前	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助)を活用して 持続可能な運行を目指す
森町	もりっくる 駒ヶ岳・赤井川線	からまつ入口	駒ヶ岳駅前通	森町国保病院前	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助)を活用して 持続可能な運行を目指す
森町	もりっくる 砂原線	砂原東3丁目	尾白内	森町国保病院前	79条自家用 有償運送	路線 定期運行	R8.4月から、地域公共交通確保 維持事業(フィーダー補助)を活用 して持続可能な運行を目指す

第5章 目標に基づく施策内容の整理

本章では、森町地域公共交通計画の基本方針を実現するための、目標に基づく事業の具体的な内容等を整理します。

5-1 施策内容の整理

5-1-1 目標1 町民主導で考える利便性の高い町内公共交通網の構築

施策①：生活圏となっている町内施設や地区内拠点までのアクセス性を向上させる交通の継続運行					
施策概要	令和4年10月11日から実証運行を開始した森町地域公共交通バスは、交通空白地域及び不便地域における、町内施設や各地域の拠点までの移動を支援する公共交通として重要であるため、森町地域公共交通バスの運行を継続します。				
施策実施イメージ	令和4年10月11日から実証運行を開始した森町地域公共交通バス（通称：もりっくる）は、濁川地区（石谷・石倉地区の通学を含む）や駒ヶ岳・赤井川地区、砂原地区から本町市街地を結ぶ移動手段として重要な公共交通であるため、見直し等を実施しながら、運行継続を図ります。 また、継続的に、かつ安定した運行事業を目指して、町や事業者の運営努力に加え、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を活用した運行事業の安定化の必要性があるため、森町で地域間幹線系統と接続する補助対象フィーダー系統として位置づけます。 なお、運行内容については、施策②と連動した本町市街地における主要施設を結ぶ役割も担っているため、市街地の周遊箇所も含め、継続した検討・見直しを実施します。				
実施エリア	森町				
実施主体	交通事業者、森町				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△○	●	●	●	●



図 5-1 実証運行時の周知用チラシ

△：検討、○：適宜実施、●：実施

施策②：本町市街地における主要施設を結ぶ交通の継続運行					
施策概要	本町市街地内の病院や買い物施設、森駅等へ移動しやすい交通手段の整備に向け、施策①と連動した、もりっくるの運行を継続します。				
施策実施イメージ	もりっくるにおける本町市街地の周遊箇所について、施策①と連動して、詳細の運行内容について地域とともに検討します。 本施策は施策①と連動して、見直し等を実施しながら、運行継続を図ります。 市街地拡大図				
実施エリア	本町市街地				
実施主体	交通事業者、森町、地域住民				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△○	△●	△●	△●	△●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

施策③：移動における住民ニーズに即した町内バス路線の見直し					
施策概要	現在の住民ニーズとの整合性を図るべく、町内バス路線網やバス停留所位置の見直しを実施します。				
施策実施イメージ	人口変動や高齢化に伴い、バス停からの距離や居住形態などが変化していることに加え、生活関連施設（商業・医療・公共施設等）の立地状況の変化に伴い、運行当初に設定されたバス路線と住民ニーズのミスマッチが発生していることが想定されます。 見直しにあたっては、JRや他公共交通との乗り継ぎを考慮したダイヤの検討を行うほか、地域全体の公共交通の利便性向上に努めます。				
実施エリア	森町				
実施主体	交通事業者、森町、地域住民				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△○	△○	△●	△●	△●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

5-1-2 目標2 町民の広域的な移動を確保する町内交通と広域交通の連携

施策④：広域的な移動の確保に向けた町内交通の広域交通への接続強化					
施策概要	町内交通（フィーダー系統）とＪＲや路線バス（地域間幹線系統）への接続を強化し、広域交通の利用者数の確保に努めます。 また、都市間高速バスと町内交通との接続ニーズを踏まえて、乗継拠点や接続に配慮したダイヤの検討など、高速バスとの接続性についても検討を行います。				
実施エリア	森町				
実施主体	交通事業者				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△○	△○	△○	△○	△○

△：検討、○：適宜実施、●：実施

施策⑤：北海道新幹線駅への接続強化					
施策概要	道南地域の交通ネットワークにおいて、北海道外との重要な繋がりである北海道新幹線駅との接続の維持、強化を図ります。				
施策実施イメージ	森町は新函館北斗駅と公共交通機関等で最短約30分の距離にあり、道南地域の観光周遊においては、比較的訪問しやすい地域のため、観光振興の観点から、観光客利用も見据えた、森町と新函館北斗駅間の公共交通の接続性の強化を実施します。 また、北海道外から訪問しやすいアクセス環境の整備により、移住・定住の促進にも寄与することが想定されます。				
実施エリア	森町				
実施主体	森町				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△○	△○	△○	△○	△○

△：検討、○：適宜実施、●：実施

5-1-3 目標3 町民とともに公共交通を考える機会の創出

施策⑥：公共交通利用者が積極的に公共交通への意見出しを行う利用者会議の開催					
施策概要	公共交通をよく利用している人をターゲットとして、公共交通に対しての意見出し、検討してもらえるメンバーを募り、利用者会議として定期的な開催を行います。				
施策実施イメージ	会議内では運行時間帯や運行形態等について、具体的に意見をいただき、議論した内容を地域公共交通会議への共有を行う体制を構築します。  図 5-3 令和2年度実施の意見交換会の様子				
実施エリア	森町				
実施主体	森町				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△○	●	●	●	●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

施策⑦：公共交通への関心の向上を目的とした定期的な情報配信

施策概要

町民に日ごろから公共交通に興味関心を持ってもらえるように努め、住民自らが守り育てる意識の醸成につながるような取組みを継続して実施します。

運行ダイヤの変更などに伴い、必要に応じた情報発信を行いながら、最新状態を町民に情報提供します。

各交通機関のダイヤの最新状態をお知らせするほか、生活圏に即した乗継情報など、公共交通利用の手助けとなるような情報提供体制を構築します。なお、情報提供媒体については、広報や町ホームページ等を活用します。

併せて、広報等を通じて、公共交通の利用状況の共有や便利な取組等の共有を行います。

施策実施イメージ

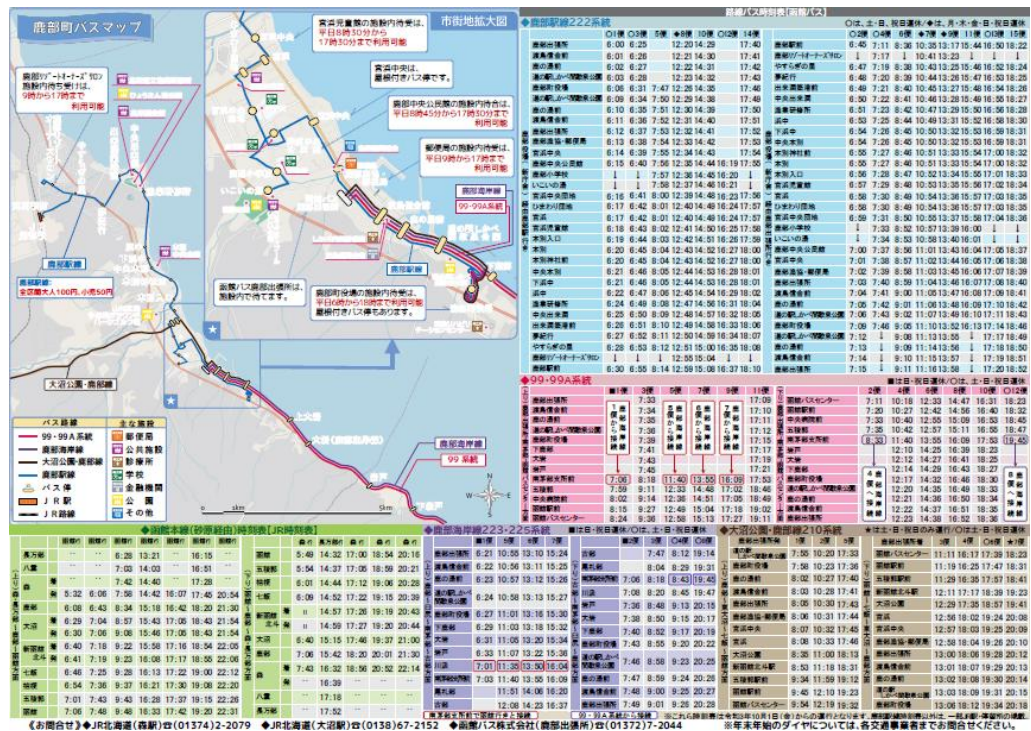


図 5-4 バスマップ形態による情報発信の事例

出典：鹿部町 HP

実施エリア

森町

実施主体

森町

事業実施スケジュール

令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
○	○	○	○	○

△：検討、○：適宜実施、●：実施

施策⑧：外出支援サービス事業の拡充					
施策概要	既存で実施している外出支援サービス事業の継続とともに、事業の拡充について検討します。				
施策実施イメージ	既存の外出支援サービス事業で実施されている函館バスや町内タクシー等に利用できる助成券交付や生きがい活動支援通所、福祉有償運送に係る料金助成を継続して実施します。 また、事業の継続に加え、利用対象者などの拡充に向けた検討も実施します。				
実施エリア	森町				
実施主体	森町、交通事業者				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	△	△	△○	△○	△○

△：検討、○：適宜実施、●：実施

5-1-4 目標4 持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

施策⑨：森町地域公共交通会議の機能強化					
施策概要	基本方針の実現に向けては、各施策の実施や変化する社会情勢等への適合性を継続的に検討・評価し、柔軟に本計画の見直しを行うことが重要です。 本計画に係る協議を行ってきた「森町地域公共交通会議」において、施策の実施・推進状況について、評価・検証を行います。				
施策実施イメージ	本計画の第6章で掲げる目標値に基づき、各種データから施策の実施・推進状況の評価・検証を行います。 評価・検証にあたっては、森町地域公共交通会議において、第7章で示すPDCAサイクルによる進捗管理体制や評価スケジュール等を基に、着実かつ継続的な協議を行います。				
実施エリア	森町				
実施主体	森町、地域公共交通会議				
事業実施スケジュール	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)
	●	●	●	●	●

△：検討、○：適宜実施、●：実施

5-2 施策実施スケジュール

施策実施のスケジュールは、以下に示す通りです。

		令和 4 (2022)	令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 (2026)
施策①	生活圏となっている町内施設や各地域の拠点までのアクセスを向上させる交通の継続運行	検討	実施			
施策②	本町市街地における主要施設を結ぶ交通の導入	検討		実施		
施策③	移動における町民ニーズに即した町内バス路線の見直し	検討		実施		
施策④	広域的な移動の確保に向けた町内交通の広域交通への接続強化	検討		適宜実施		
施策⑤	北海道新幹線駅への接続強化	検討		適宜実施		
施策⑥	公共交通利用者が積極的に公共交通への意見出しを行う利用者会議の開催	検討	実施			
施策⑦	公共交通への関心の向上を目的とした定期的な情報配信	適宜実施				
施策⑧	外出支援サービス事業の拡充	検討			適宜実施	
施策⑨	森町地域公共交通会議の機能強化	実施				

第6章 施策の持続的な実施に向けた目標設定

本章では、施策の持続的な実施に向けた評価指数及び目標値を整理するとともに、目標値の測定方法や評価のスケジュールを整理します。

6-1 施策と評価指標の関係

本計画に基づき実施していく施策とその施策の推進状況を確認するための評価指標との関係性を以下に整理します。

表 6-1 施策と評価指標の関係

評価指標名		施策番号								
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
評価指標①	タクシー利用者数								○	○
評価指標②	函館バス地域間幹線系統の利用者数	○	○	○	○	○				○
評価指標③	もりっくるの利用者数	○	○	○	○		○	○		○
評価指標④	もりっくるの運行に係る費用	○	○						○	○
評価指標⑤	もりっくるの収支率	○	○						○	○
評価指標⑥	意識醸成の場や機会の創出回数						○	○		○
評価指標⑦	町民への周知状況							○		○
評価指標⑧	利用者会議におけるニーズ把握の状況						○			○

第6章 施策の持続的な実施に向けた目標値設定

6-2 評価指標及び数値目標

本計画及び施策の推進状況を確認するため、以下の目標値を設定し、計画及び施策の進捗確認を行います。

表 6-2 評価指標及び数値目標

評価指標	単位	現況値	目標値				
			令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
タクシー利用者数	人/年	100,737 (※1)	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
函館バス地域間幹線系統 の利用者数	人/年	100,142 (※2)	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
もりつくるの利用者数	人/年度	2,501 (※3)	2,600 以上	2,600 以上	2,600 以上	6,600 以上	6,600 以上
もりつくるの運行に 係る費用	千円/年度	11,918 (※3)	8,000 以下	8,000 以下	8,000 以下	19,000 以下	19,000 以下
もりつくるの収支率	%/年度	5.2 (※3)	5.0 以上	5.0 以上	5.0 以上	5.0 以上	5.0 以上
意識醸成の場や 機会の創出回数	回/年度	0	2	2	2	2	2
町民への周知状況	—	—	周知の 実施	周知の 実施	周知の 実施	周知の 実施	周知の 実施
利用者会議等における ニーズ把握の状況	—	アンケート 意見交換会 での把握	ニーズ 把握の 実施	ニーズ 把握の 実施	ニーズ 把握の 実施	ニーズ 把握の 実施	ニーズ 把握の 実施

※1：令和3年1月～令和3年12月の数値を現況値としました

※2：令和3年補助年度（令和2年10月～令和3年9月）の数値を現況値としました

※3：令和6年補助年度実績を現況値としました

6-3 数値目標の測定方法

数値目標の評価に必要となるデータの測定方法は、以下の通りです。

表 6-3 数値目標の評価方法

評価指標	データ測定方法	調査手法概要等
タクシー利用者数	交通事業者からの提供データ等による把握	運行事業者データにて把握
函館バス地域間幹線系統の利用者数	運行実績から把握	運行事業者データにて把握
もりっくるの利用者数	運行実績から把握	運行事業者データにて把握
もりっくるの運行に係る費用	運行実績から把握	担当課で把握
もりっくるの収支率	運行実績から把握	運行事業者データにて把握
意識醸成の場や機会の創出回数	取組実施回数のカウント	交通会議で把握
町民への周知状況	実施状況の確認	担当課で把握
利用者会議におけるニーズ把握の状況	実施状況の確認	担当課で把握

6-4 数値目標の評価スケジュール

数値目標の評価スケジュールは、以下の通りです。

表 6-4 数値目標の評価スケジュール

評価指標	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)
タクシー利用者数	○	○	○	○	○
函館バス地域間幹線系統の利用者数	○	○	○	○	○
もりっくるの利用者数	－	○	○	○	○
もりっくるの運行に係る費用	－	○	○	○	○
もりっくるの収支率	－	○	○	○	○
意識醸成の場や機会の創出回数	○	○	○	○	○
町民への周知状況	○	○	○	○	○
利用者会議におけるニーズ把握の状況	○	○	○	○	○

第7章 計画の推進体制

本章では、本計画を運用していくにあたっての計画推進状況の評価体制や、PDCA サイクルによる評価・検証方法、今後計画期間内における協議会の想定実施スケジュールを整理します。

7-1 計画推進状況の評価推進体制

施策を継続的に展開していくにあたっては、6-2で示した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通じて、施策の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を検証・評価し、適宜・適切に計画の見直しを行うことが重要です。

これらの目標の評価にあたっては、本計画の策定で協議を行ってきた「森町地域公共交通会議」で行うこととし、7-2に示すPDCA サイクルにより評価・検証を行います。

加えて、本計画の目標を実現するにあたっては、本町や交通事業者のみならず、各種団体などを含めた地域住民の理解と参加、協力が不可欠であり、地域の一人ひとりが主体的に考えて取り組むことが重要です。そのため、各関係者の役割を明確化し、それぞれが主体的に実施することで、本町における持続可能な公共交通網の構築を行います。

表 7-1 計画推進状況の評価体制（森町地域公共交通会議委員名簿）

位置付け	所属
運輸局	国土交通省北海道運輸局函館運輸支局
開発局	国土交通省北海道開発局函館開発建設部
北海道	北海道渡島総合振興局地域創生部 北海道渡島総合振興局函館建設管理部
交通事業者関係者	函館バス株式会社、北海道旅客鉄道株式会社、 森ハイヤー、有限会社日興ハイヤー
警察	北海道函館方面森警察署
地域住民・利用者代表	森町町内連合会、森町老人クラブ連合会、森町 PTA 連合会
地域福祉従事者	森町社会福祉協議会
交通事業労働組合	函館地区交通運輸産業労働組合協議会
町長が指名する職員	副町長
事務局	森町役場 企画振興課
アドバイザー	－

表 7-2 計画の推進に向けた各関係者の役割及びその内容

関係者	役割	内容
地域住民	積極的な利用等	公共交通の積極的な利用、利用促進策の積極的な実施、公共交通に対する改善策等の積極的な要望
交通事業者	安全な運行等	公共交通の安全な運行、運行実績等のモニタリングの協力等
森町	施策の検討・実施等	地域のニーズ把握、各種交通施策の実施、資金の調達等

7-2 評価・検証に向けた PDCA サイクルの構築

計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

「小さなPDCAサイクル」では、目標値を基に自作の実施内容の改善・見直しを毎年行い、「大きなPDCAサイクル」では、毎年の評価・検証を基に、基本的には計画最終年次の令和8年度に見直しを行うことを想定しています。

一方で、本計画の特質上、社会情勢等の変化などを柔軟に捉え、反映していく必要があることから、計画期間でも必要に応じて計画内容の見直しを行います。

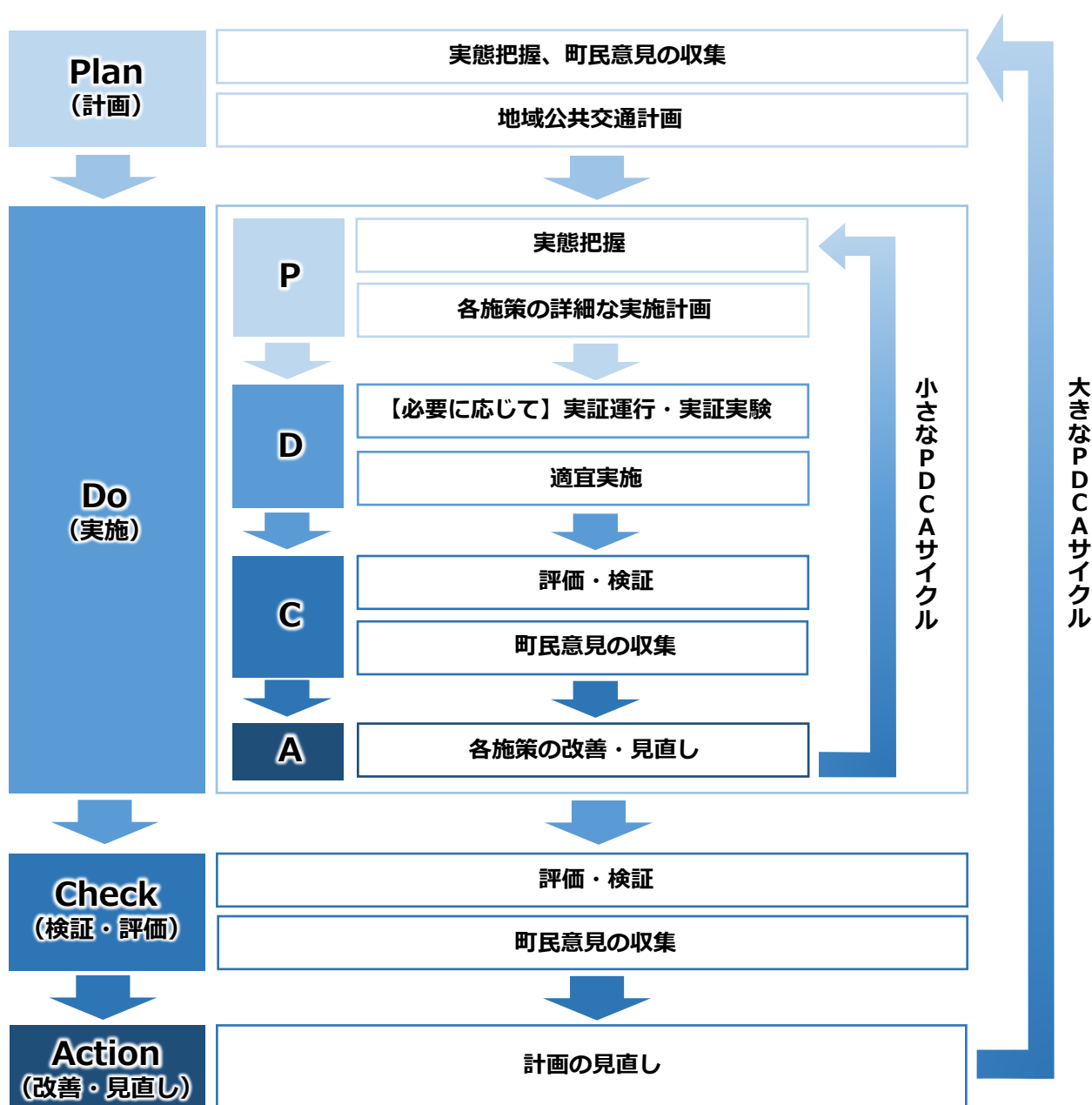


図 7-1 PDCA サイクルによる評価・検証