

令和元年度第2回八雲町地域公共交通会議

日 時 令和元年10月24日（木）午後1時30分～

会 場 八雲町役場3階 議員控室

1 開 会

2 会長挨拶

3 報告事項

- (1) 町民アンケート調査結果
- (2) 路線バス利用実態調査結果
- (3) 交通事業者ヒアリング結果
- (4) スクールバスの運行・利用状況
- (5) 福祉タクシー助成事業
- (6) 地域公共交通網の問題点・課題

4 検討事項

- (1) 計画の基本理念、取組の方向
- (2) 町の地域公共交通網のイメージ

5 その他

- (1) スクールバス住民混乗路線料金改定について

八雲町地域公共交通会議

第2回会議

2019年（令和元年）10月24日

本日の議題

1. 町民アンケート調査結果
2. 路線バス利用実態調査結果
 - 2-1. 乗込実態調査結果
 - 2-2. ICカード集計結果
3. 交通事業者ヒアリング結果
4. スクールバスの運行・利用状況
5. 福祉タクシー助成事業
6. 患者輸送バス運行事業
7. 地域公共交通網の問題点・課題
8. 計画の基本理念、取組の方向
9. 八雲町の地域公共交通網のイメージ

1. 町民アンケート調査結果

① 実施方法

- 地区別の町民移動実態、公共交通利用実態、移動に関する意向や問題意識の把握
- 町民の実態とニーズを反映した公共交通の課題抽出、計画・施策検討の基礎資料

項目	内容
対象	満16歳以上の町民4,215人 （住民基本台帳から無作為抽出）
回収数	回収票数：1,236人 回収率：29.3%
方法	郵送配布郵送回収：8月1日～8月18日

地区	配布票数	票数	回収率
1 八雲（市街地部）	2214	697	31.5%
2 八雲（北部）	247	56	22.7%
3 八雲（山間部）	107	34	31.8%
4 八雲（東部）	232	73	31.5%
5 落部（北部）	313	65	20.8%
6 落部（山間部）	39	8	20.5%
7 落部（市街地部）	578	127	22.0%
8 熊石（北部）	276	88	31.9%
9 熊石（南部）	209	58	27.8%
無回答・不明	0	30	-
総計	4215	1236	29.3%



※無回答は居住地区の回答がない、不明は居住地区の分類ができないもの

1. 町民アンケート調査

② 調査内容（調査票は別添資料を参照）

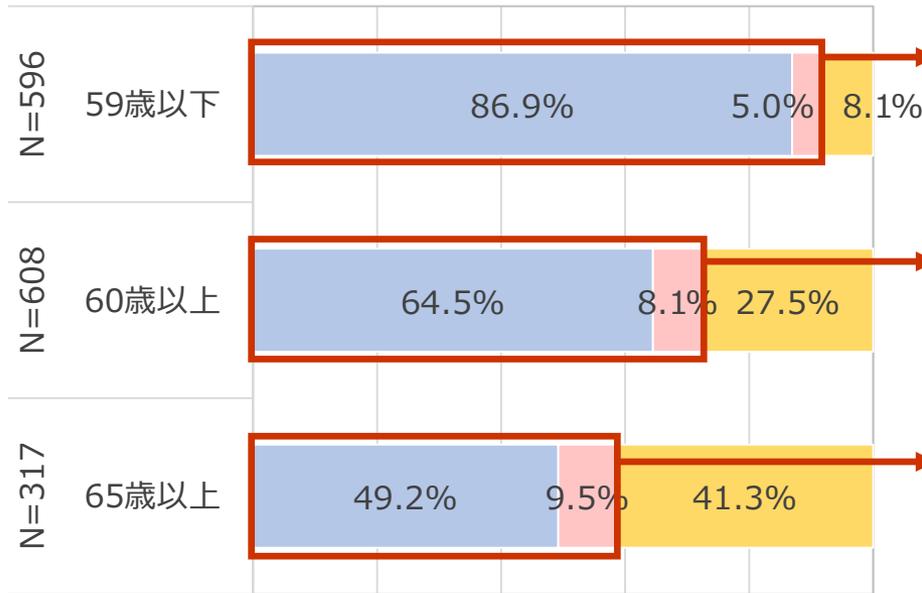
項目	内容
回答者の属性	<ul style="list-style-type: none">○性別、年齢、家族構成、職業、住まい、車を利用できる環境○日常的な自動車運転の有無及び運転を希望する年齢の上限○鉄道駅・バス停の認知及び所要徒歩時間
日常生活の移動	<ul style="list-style-type: none">○通勤・通学、買い物、通院の外出先、交通手段、外出頻度
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none">○利用頻度、利用しない場合は利用基礎知識の認知度
公共交通の必要度・サービスの重要性	<ul style="list-style-type: none">○自身の必要度とその理由○地域や次世代にとっての必要度とその理由○路線バスを利用する上での運行、運賃、情報、アクセス、バス停、利用しやすさの各サービスの重要性
公共交通の今後の確保について	<ul style="list-style-type: none">○公共交通サービスの確保、維持における費用等の負担に対する考え方○ハイヤーを活用した地域交通確保策に対する賛否
その他	<ul style="list-style-type: none">○自由意見○意見交換会開催の告知と開催に興味がある町民の募集

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.車の運転)

- 65歳以上の高齢者のうち、約4割が運転免許を持っていない。
- 65歳以上で運転する又は運転しないと回答した方のうち、約7割は80歳代まで運転したいと考えており、高齢になっても運転を続けたい町民は多い。

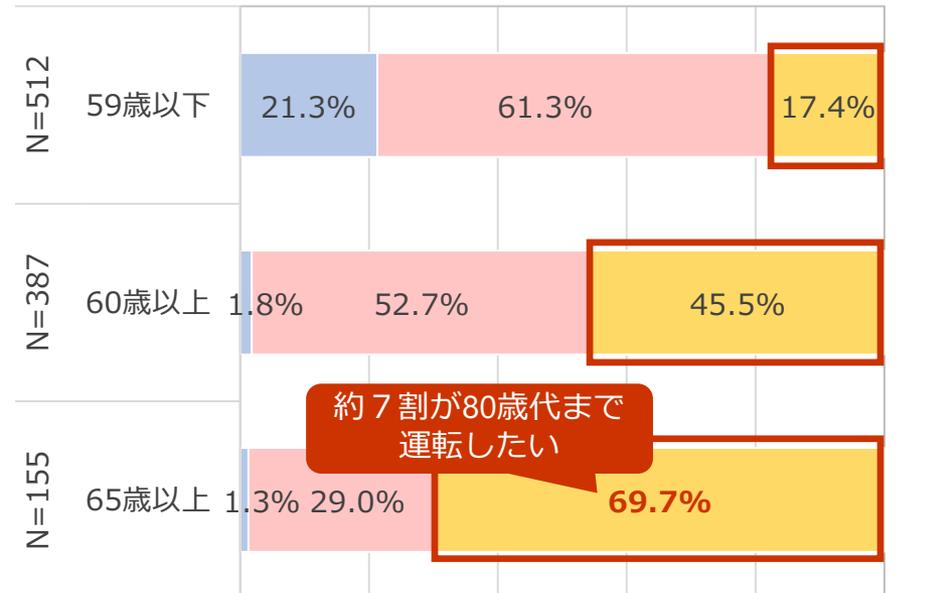
0% 20% 40% 60% 80% 100%



■ 運転する ■ 運転しない ■ 運転免許を持っていない

▲ 日常的な車の運転

0% 20% 40% 60% 80% 100%



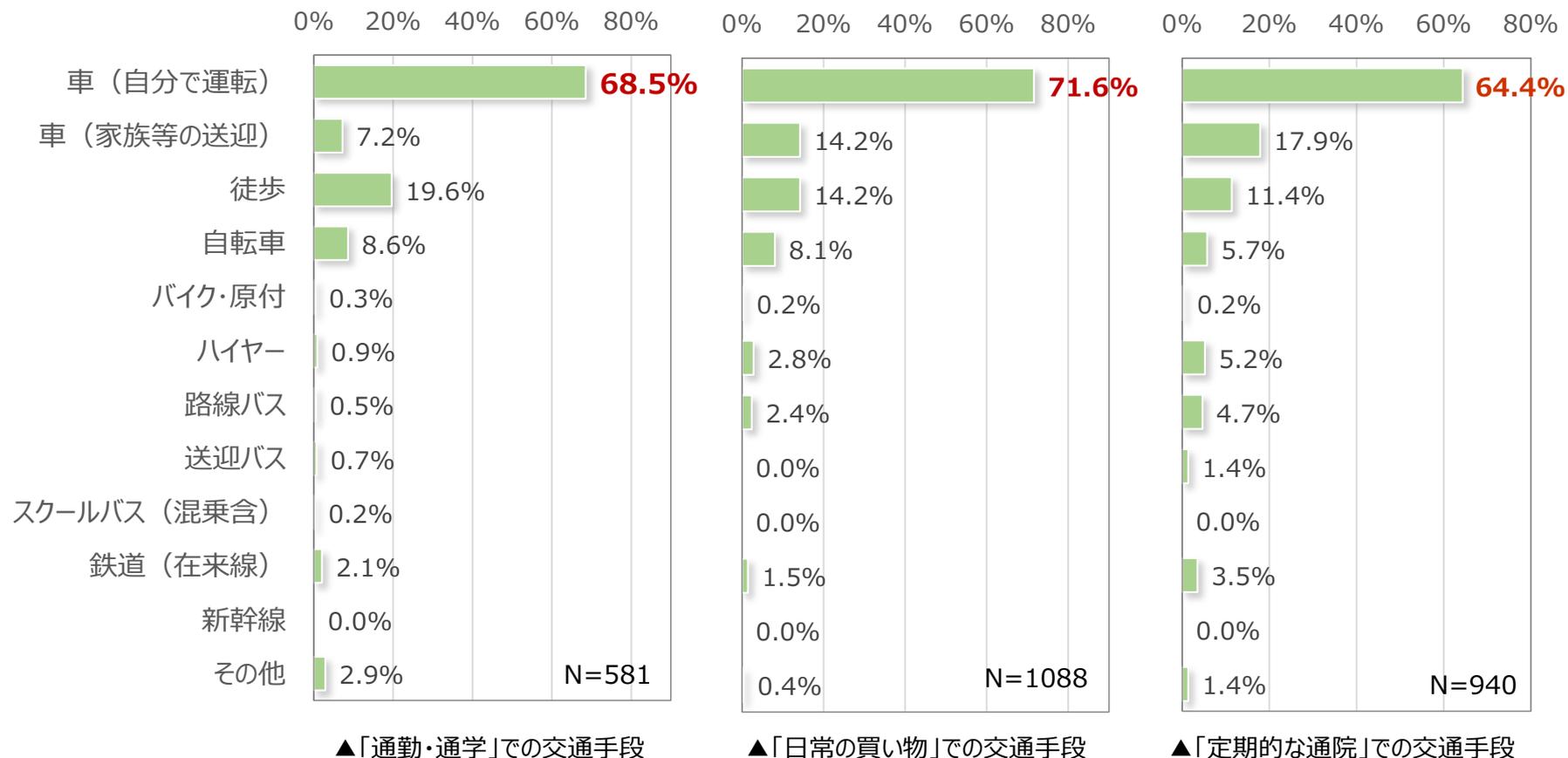
■ 60~69歳 ■ 70~79歳 ■ 80~89歳

▲ 「運転する」又は「運転しない」と回答した方の今後の運転する年齢

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.外出時の交通手段)

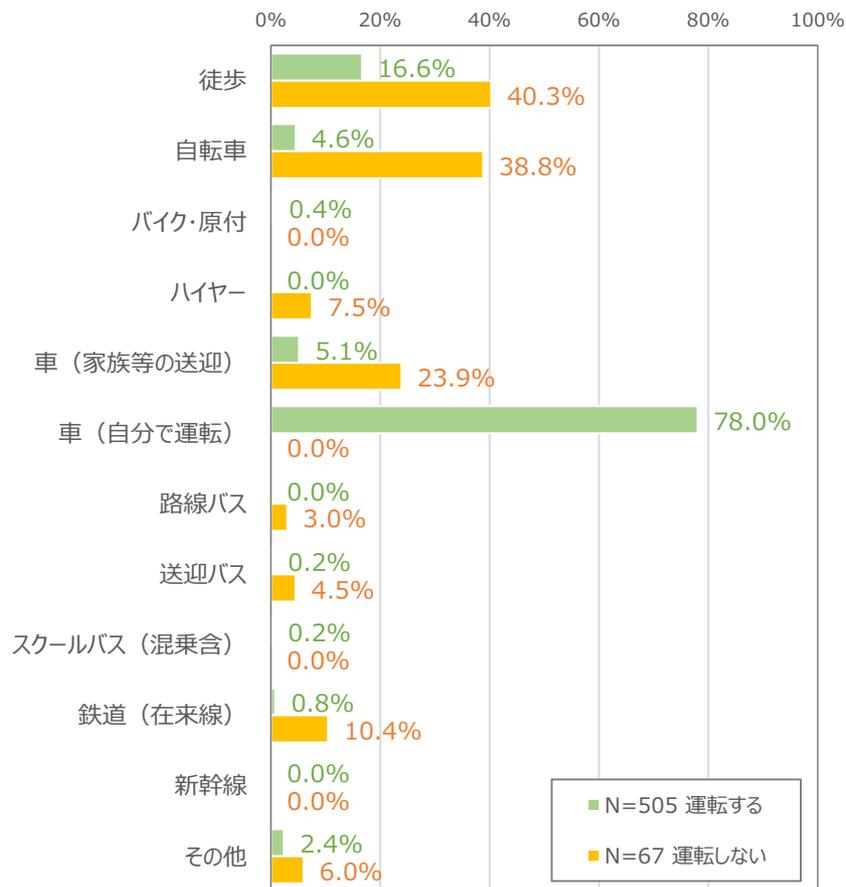
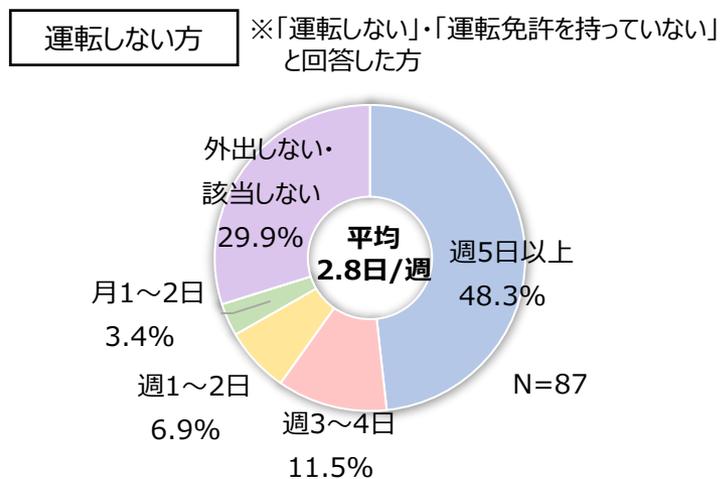
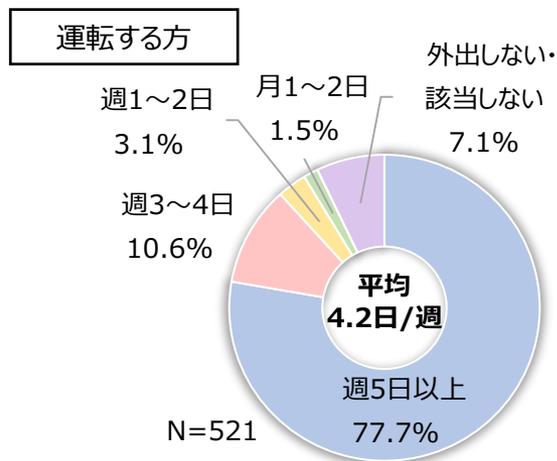
- 町民の移動はほとんど自動車で行われていて、公共交通、特に路線バスの利用は少ない。



1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.「通勤・通学」での外出頻度)

- 運転しない方は、運転する方と比較して外出頻度が少ない。
- 運転しない方の移動手段は、徒歩や自転車の利用が多い。



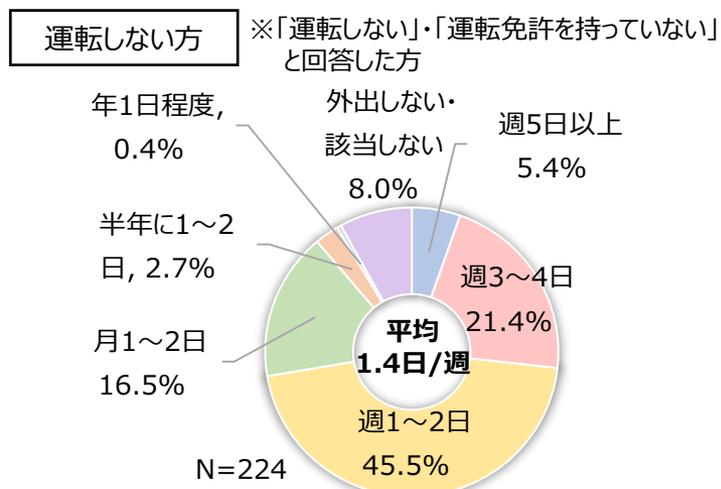
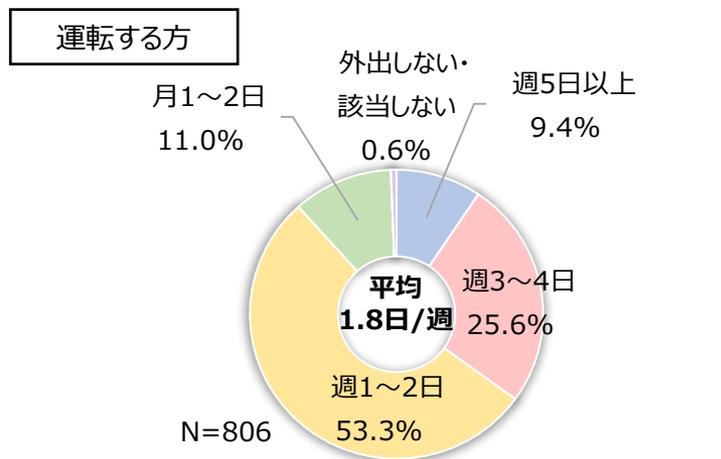
▲「通勤・通学」での移動手段

▲「通勤・通学」での外出頻度

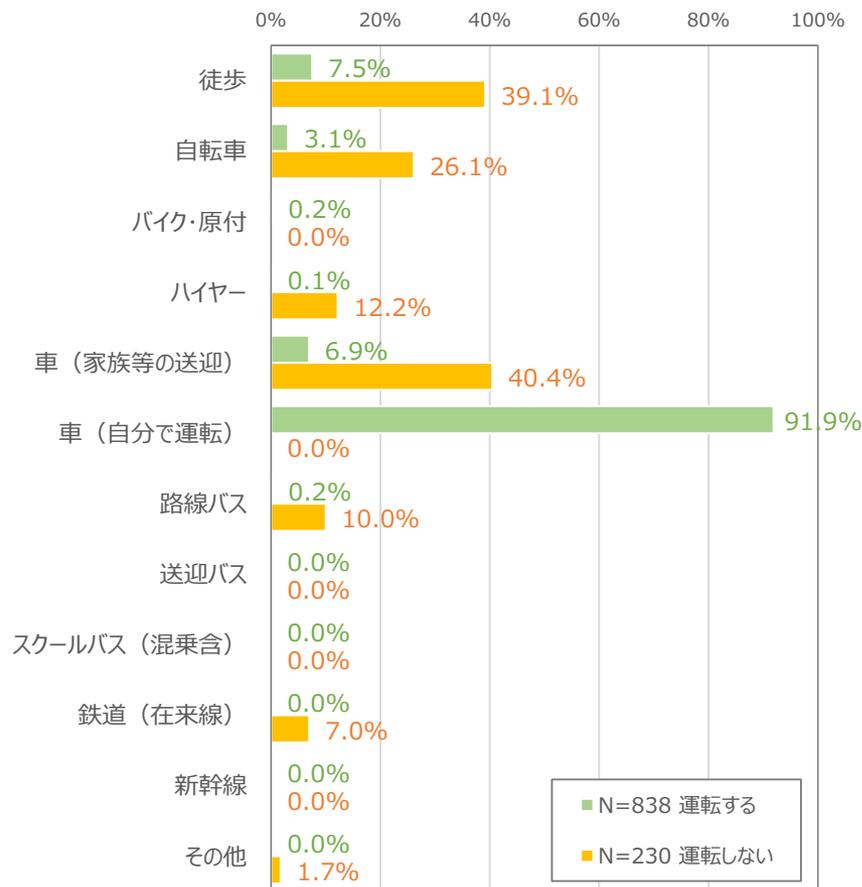
1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q. 「日常の買い物」での外出頻度)

- 運転しない方は、運転する方と比較して外出頻度が少ない。
- 運転しない方の移動手段は、家族等の送迎や徒歩、自転車の利用が多い。



▲「日常の買い物」での外出頻度

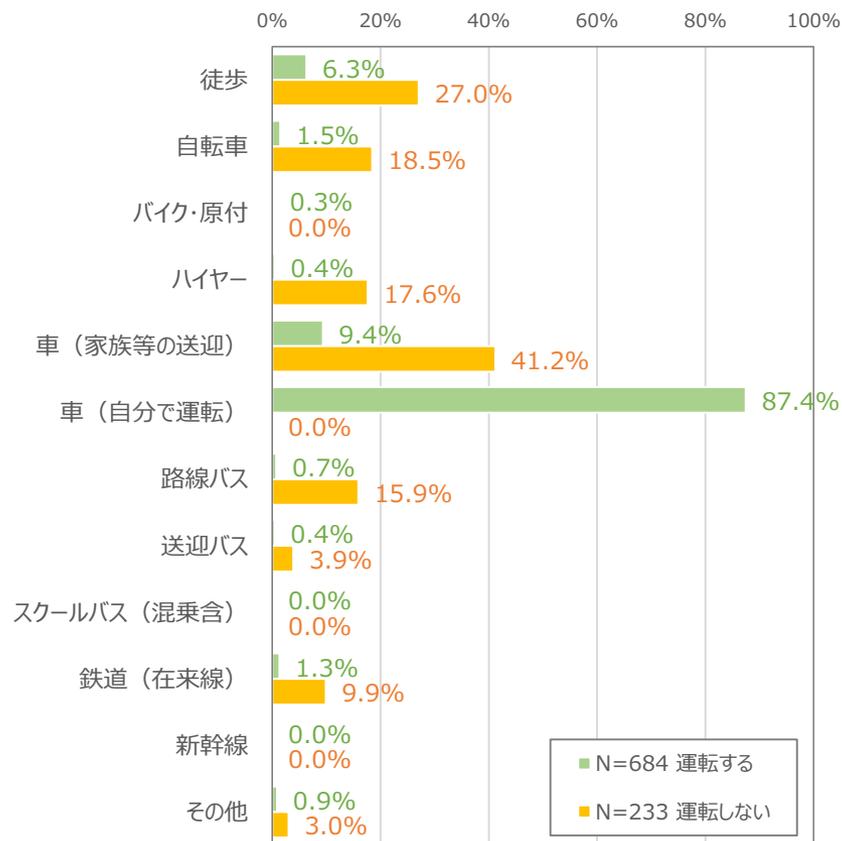
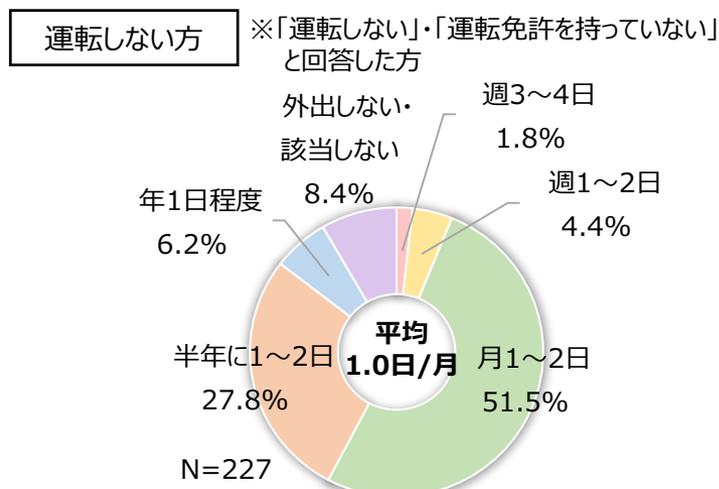
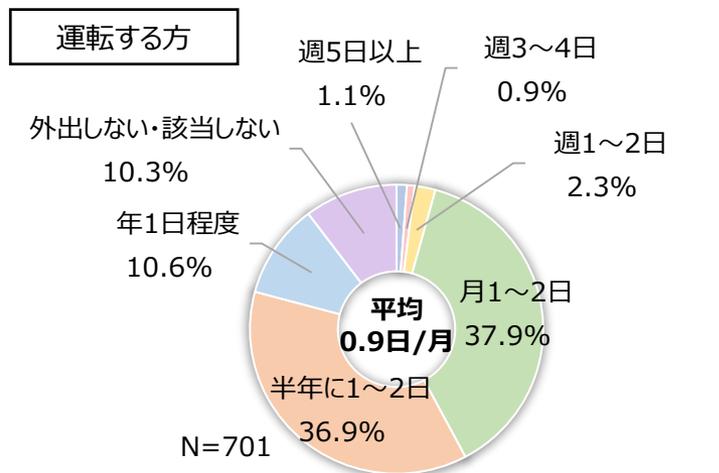


▲「日常の買い物」での移動手段

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q. 「定期的な通院」での外出頻度)

- 自由に使える移動手段がなくても、通院目的での外出頻度は変わらない。
- 運転しない方の移動手段は、家族等の送迎が多い。



▲「定期的な通院」での移動手段

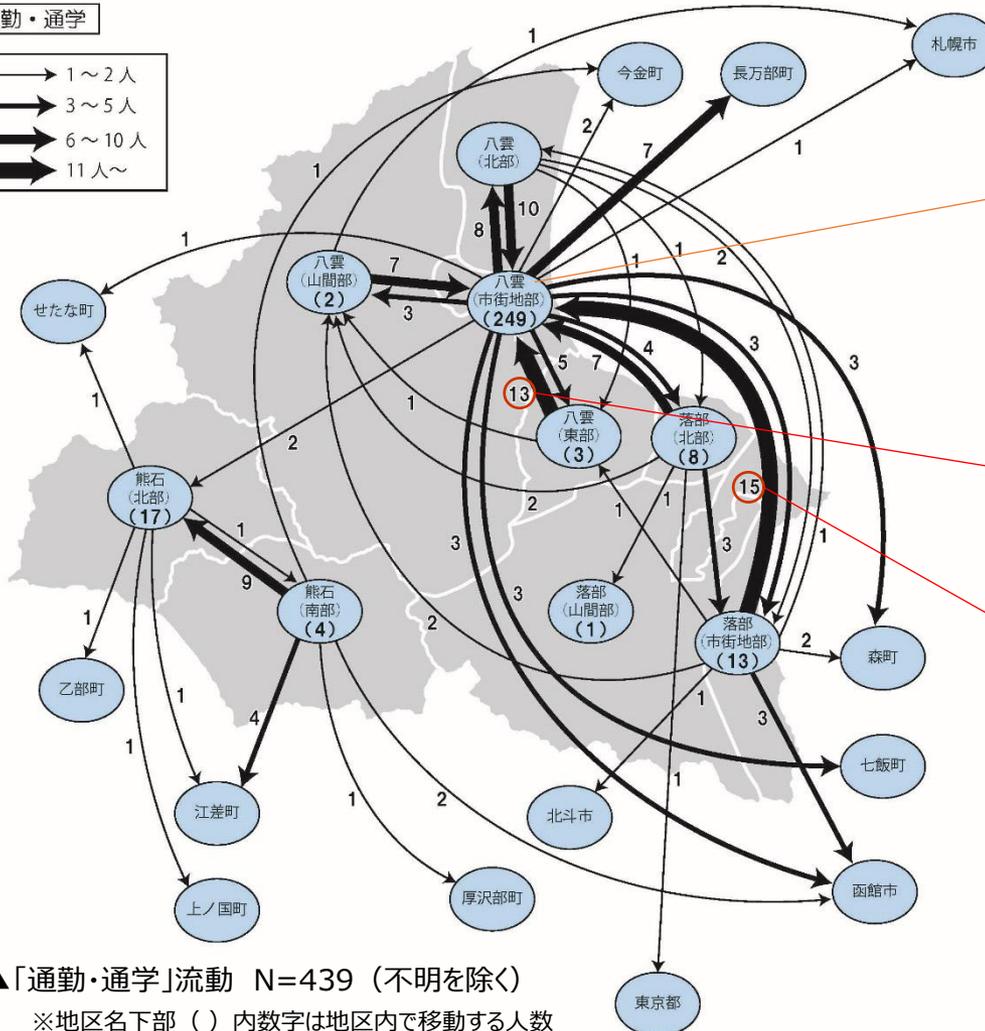
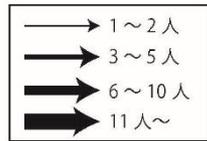
▲「定期的な通院」での外出頻度

1. 町民アンケート調査

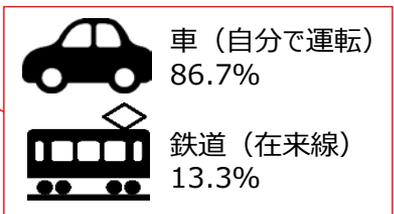
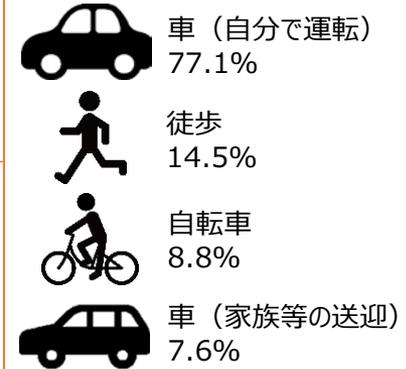
③ 調査結果 (Q.通勤・通学流動)

- 通勤・通学では、八雲（市街地部）への流動が多い。
- 落部（市街地部）や落部（北部）から八雲（市街地部）への移動では、鉄道も比較的利用されている。

通勤・通学



八雲（市街地部）内の移動手段



※移動手段は複数回答のため合計は100%にならない。

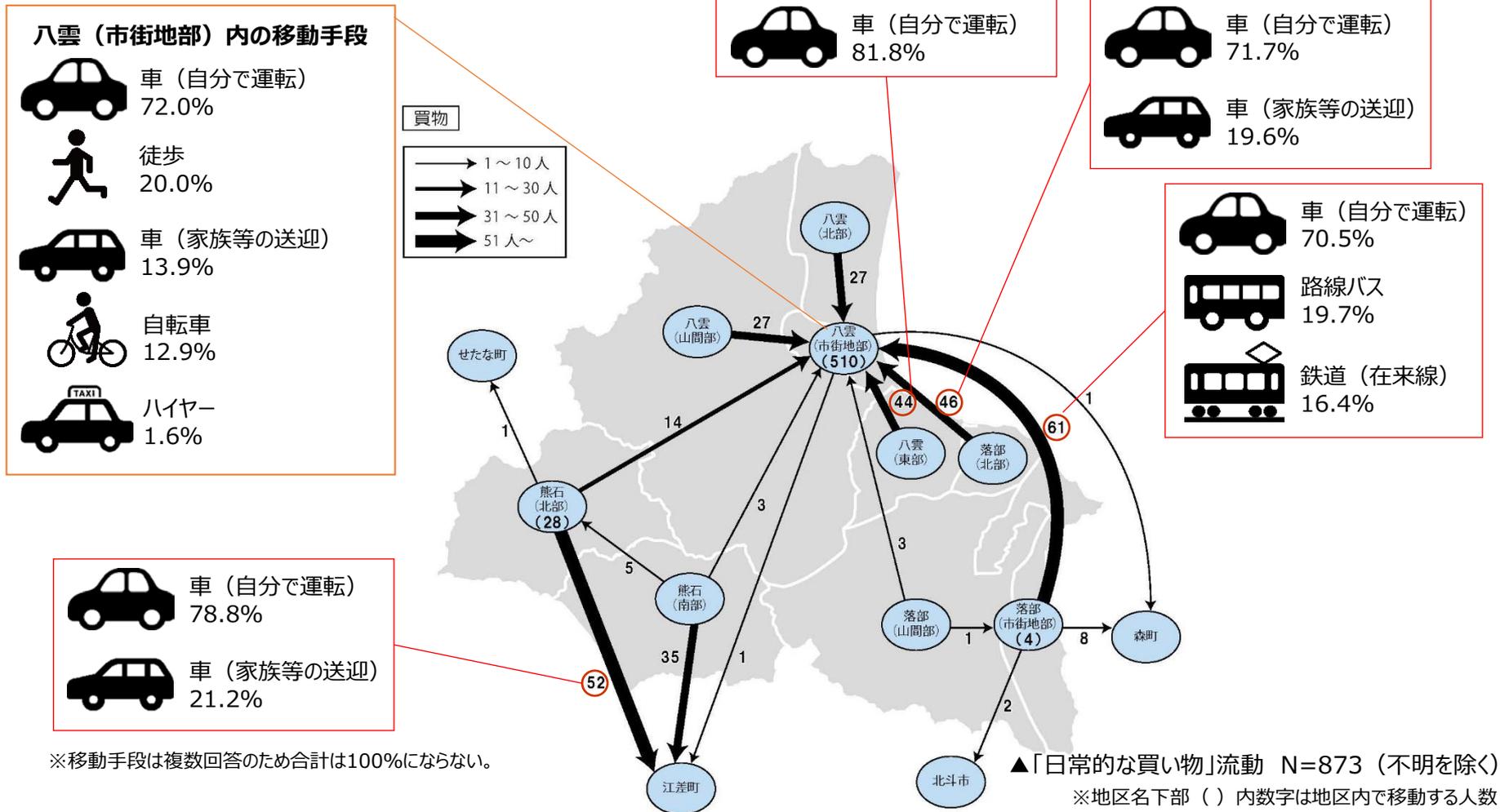
▲「通勤・通学」流動 N=439（不明を除く）

※地区名下部（）内数字は地区内で移動する人数

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.買物流動)

- 日常的な買物では、八雲（市街地部）や江差町への流動が多い。
- 落部（市街地部）から八雲（市街地部）への移動では、路線バスや鉄道も比較的に利用されている。

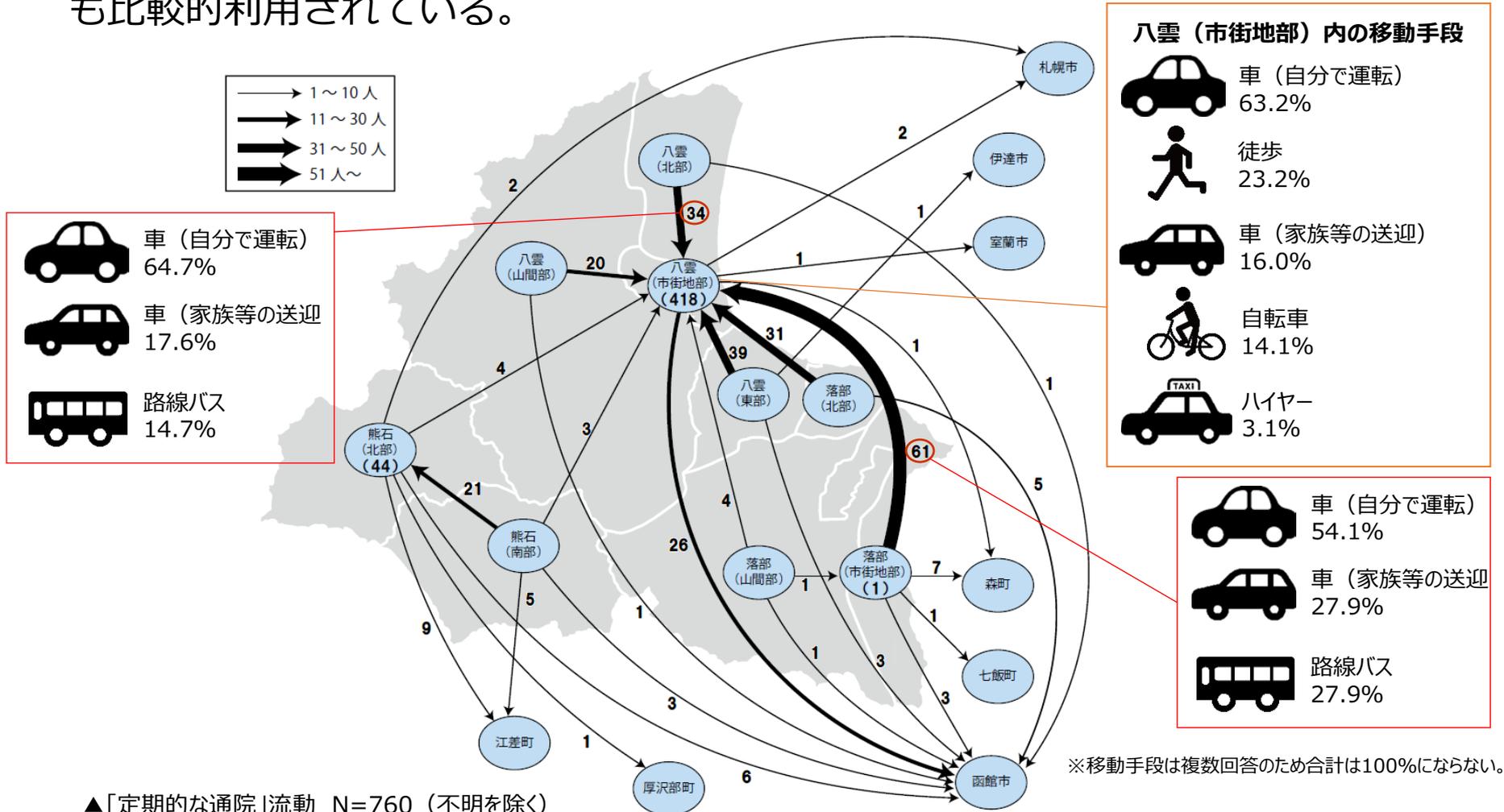


※移動手段は複数回答のため合計は100%にならない。

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.通院流動)

- 定期的な通院では、八雲（市街地部）への流動が多い。
- 落部（市街地部）や八雲（北部）から八雲（市街地部）への移動では、路線バスも比較的に利用されている。



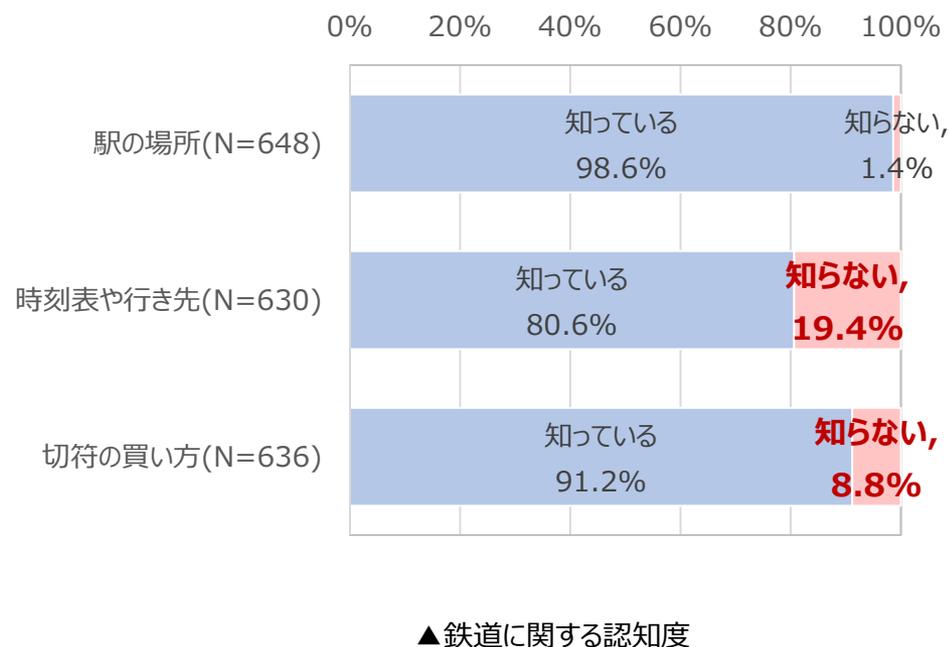
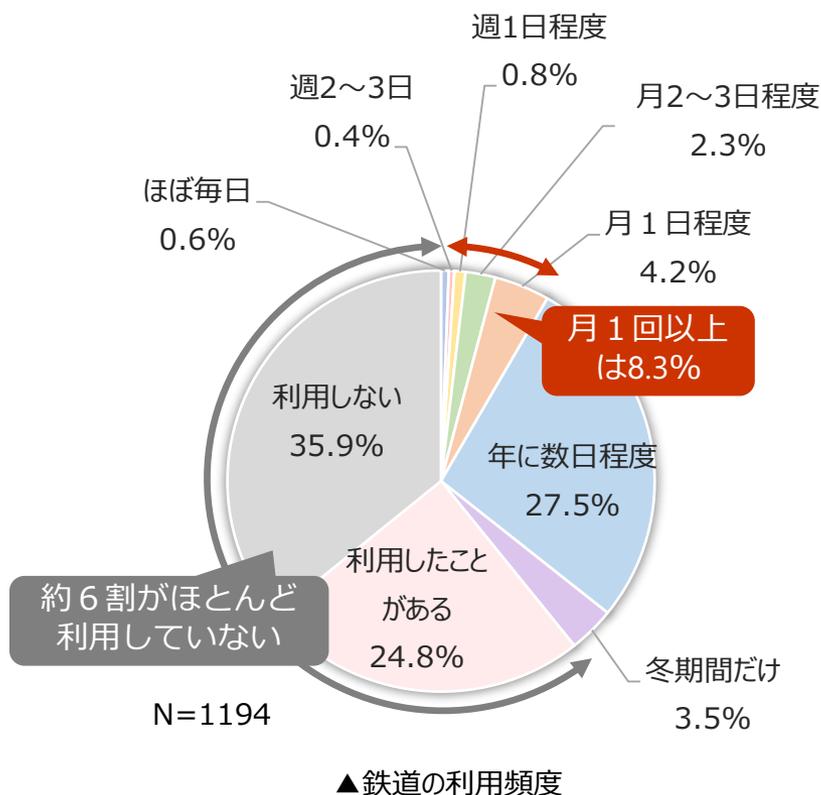
※移動手段は複数回答のため合計は100%にならない。

▲「定期的な通院」流動 N=760（不明を除く）
 ※地区名下部（ ）内数字は地区内で移動する人数

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.鉄道の利用頻度)

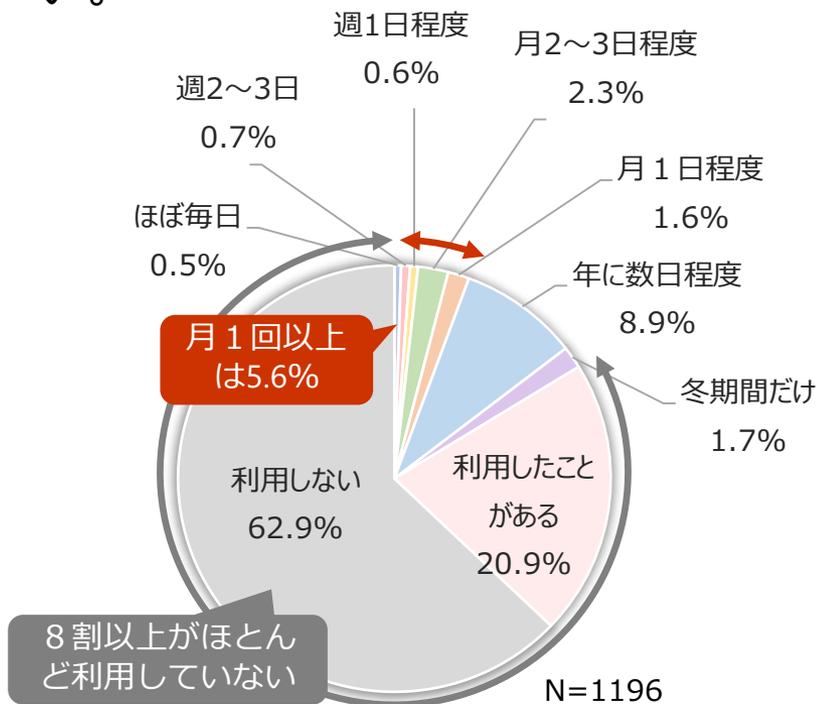
- 鉄道（在来線）を週に1日以上利用する方は1.8%、月に1日以上利用する方は8.3%（累積）しかなく、約6割の方はほとんど利用がない。
- 時刻表や行き先を知らない方が19.4%、切符の買い方を知らない方が8.8%いて基本的な利用方法や情報が十分に認知されていない。



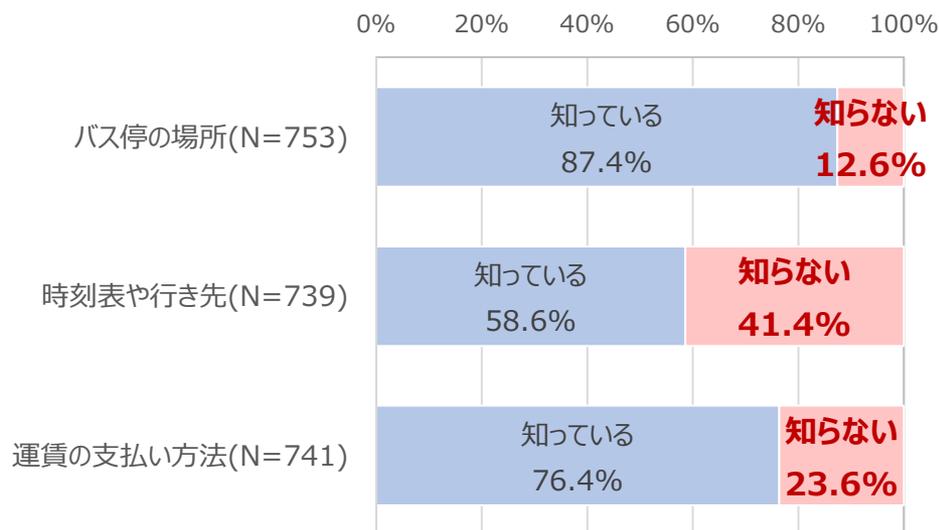
1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.路線バスの利用頻度)

- 路線バスを週に1日以上利用する方は2.0%、月に1日以上利用する方は5.6% (累積) で、鉄道よりも利用頻度が低く、8割以上の方はほとんど利用がない。
- バス停の場所を知らない方が12.6%、時刻表や行き先を知らない方が41.4%、運賃の支払い方を知らない方が23.6%いて、基本的な利用方法や情報の認知が低い。



▲路線バス (函館バス) の利用頻度

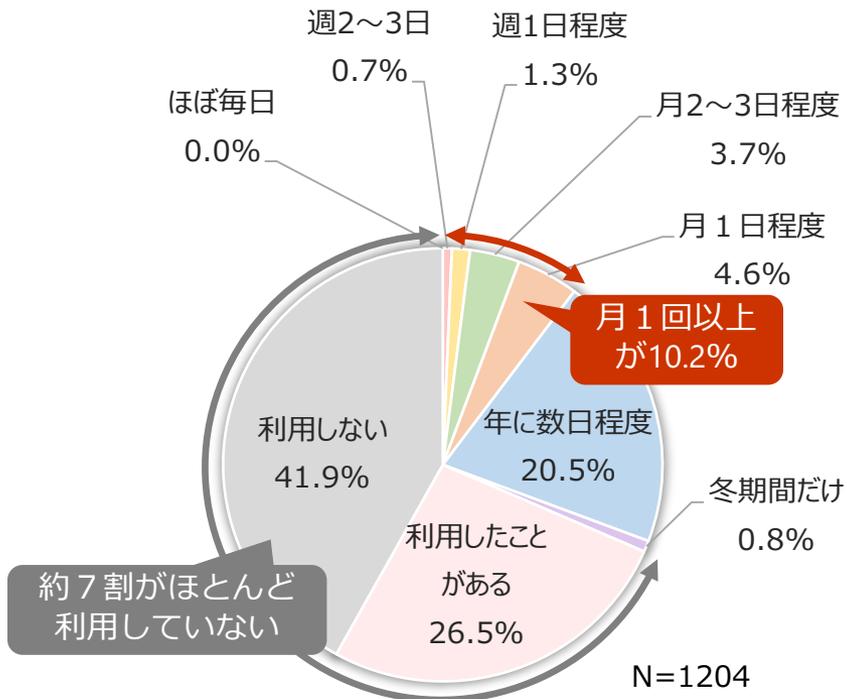


▲路線バス (函館バス) に関する認知度

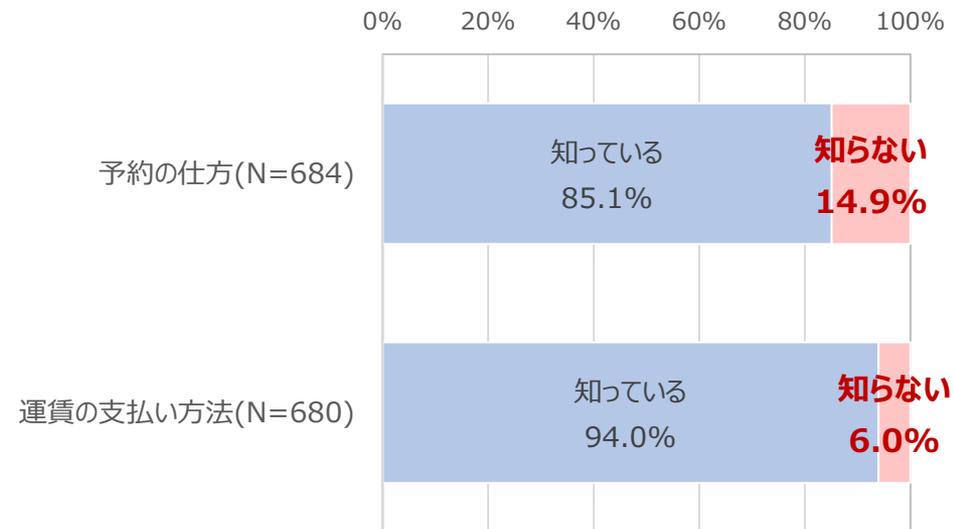
1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.ハイヤーの利用頻度)

- ハイヤーを週に1日以上利用する方は1.8%、月に1日以上利用する方は10.2% (累積) と鉄道や路線バスよりも多いが、約7割の方はほとんど利用がない。
- 予約の仕方を知らない方が14.9%、運賃の支払い方を知らない方が6.0%いて、基本的な利用方法や情報が十分に認知されていない。



▲ハイヤーの利用頻度

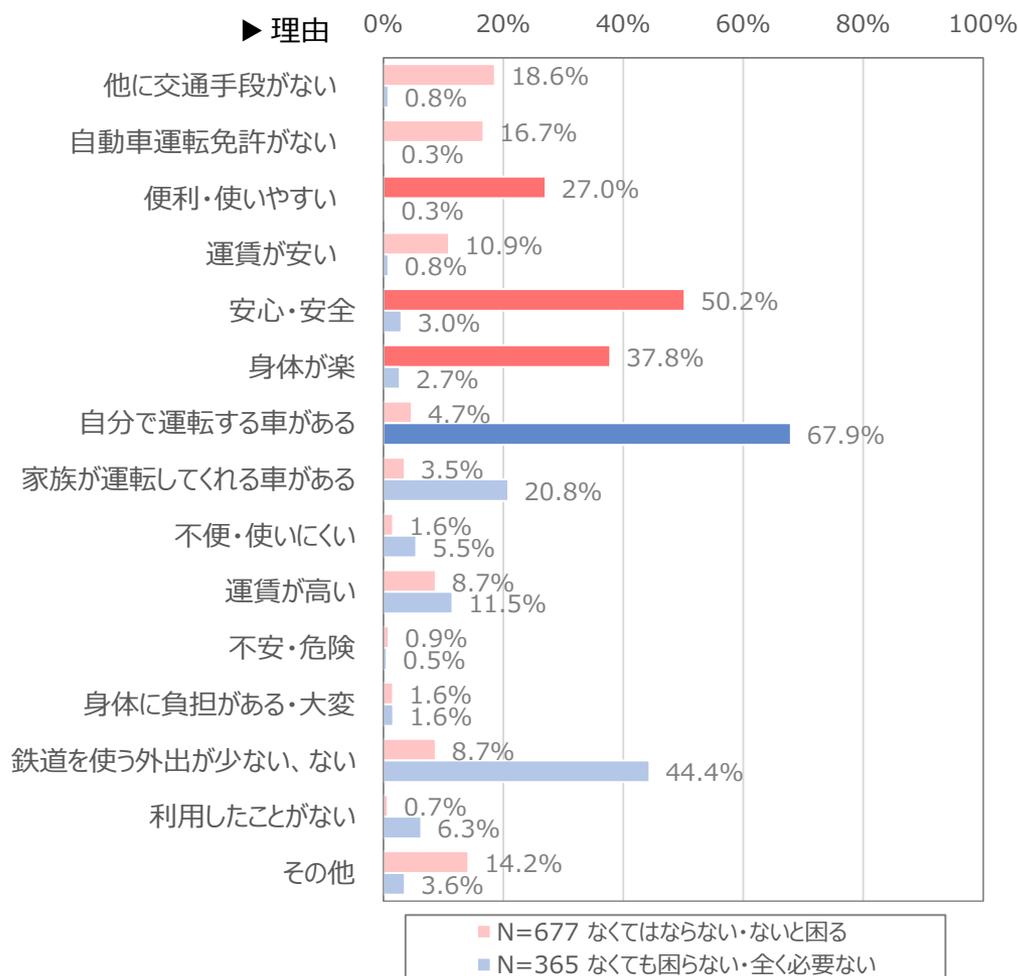
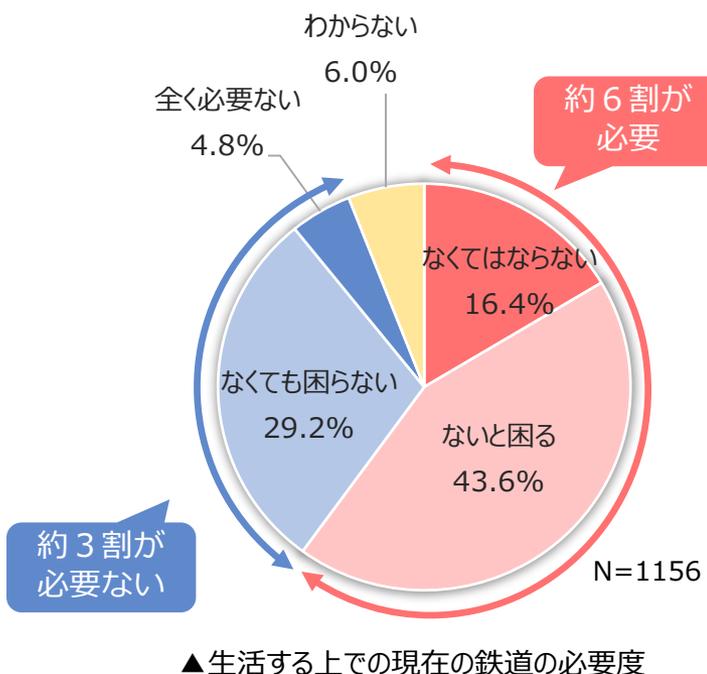


▲ハイヤーに関する認知度

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.現在の鉄道の必要度)

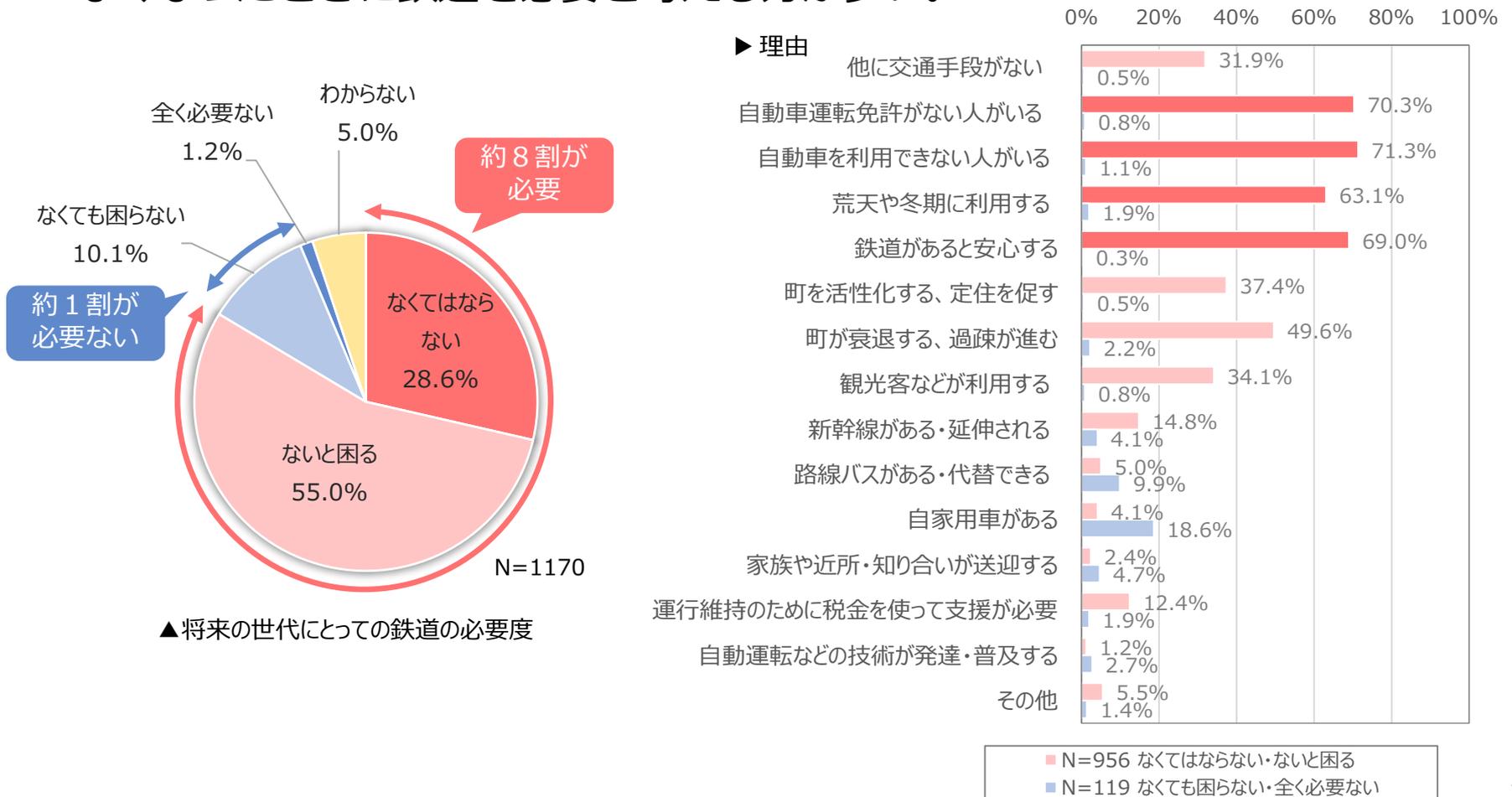
- 約6割の町民が鉄道を必要であると考えていて、理由としては「安心・安全」「体が楽」「便利・使いやすい」が上位。
- 一方、なくても困らない・全く必要ないと考える理由は、「自分で運転する車がある」が最も多い。



1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.将来の鉄道の必要度)

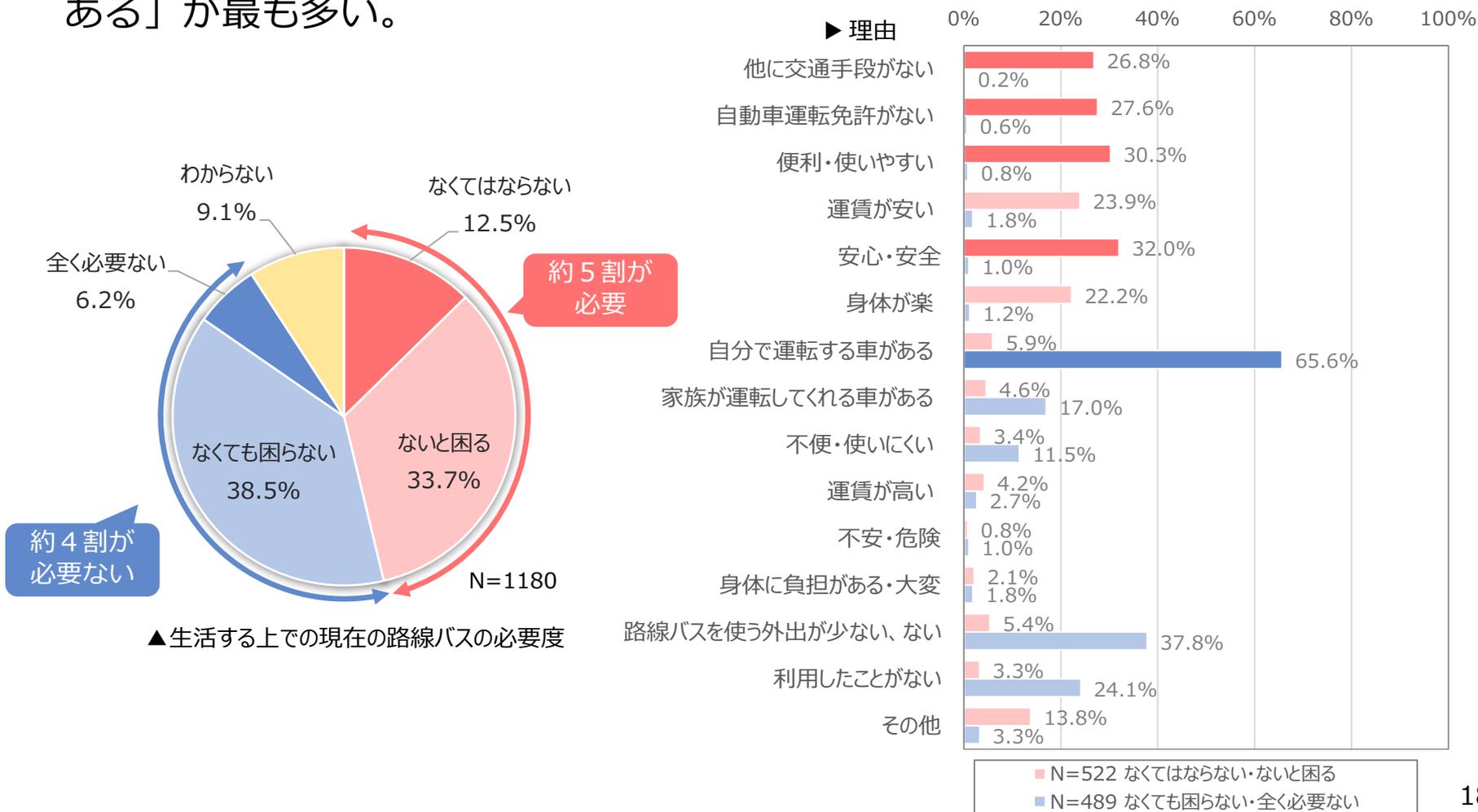
- 将来の世代にとっては、約8割の町民が鉄道を必要であると考えている。
- 理由は「自動車運転免許がない人がいる」「自動車を利用できない人がいる」「鉄道があると安心する」「荒天や冬期に利用する」が上位で、自分で運転できなくなったときに鉄道を必要と考える方が多い。



1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.現在の路線バスの必要度)

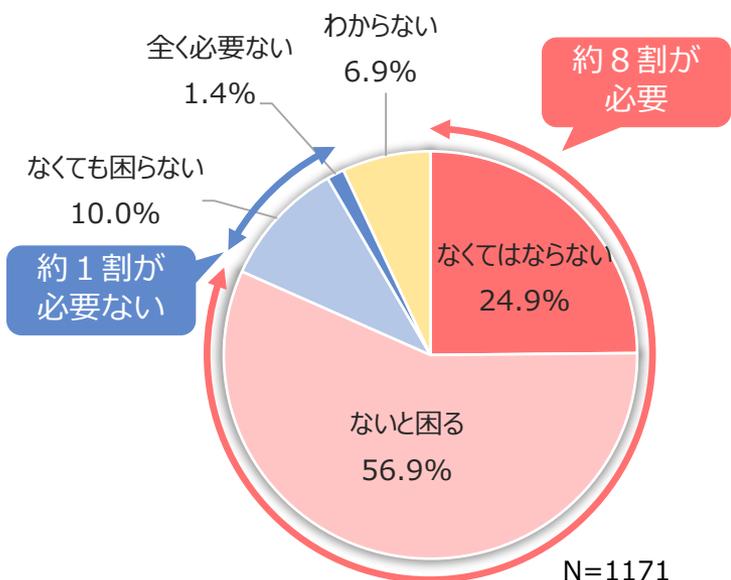
- 約半数の町民が路線バスを必要であると考えていて、「安心・安全」「便利・使いやすい」「自動車運転免許がない」「他に交通手段がない」が理由の上位。
- 一方、なくても困らない・全く必要ないと考える理由は、「自分で運転する車がある」が最も多い。



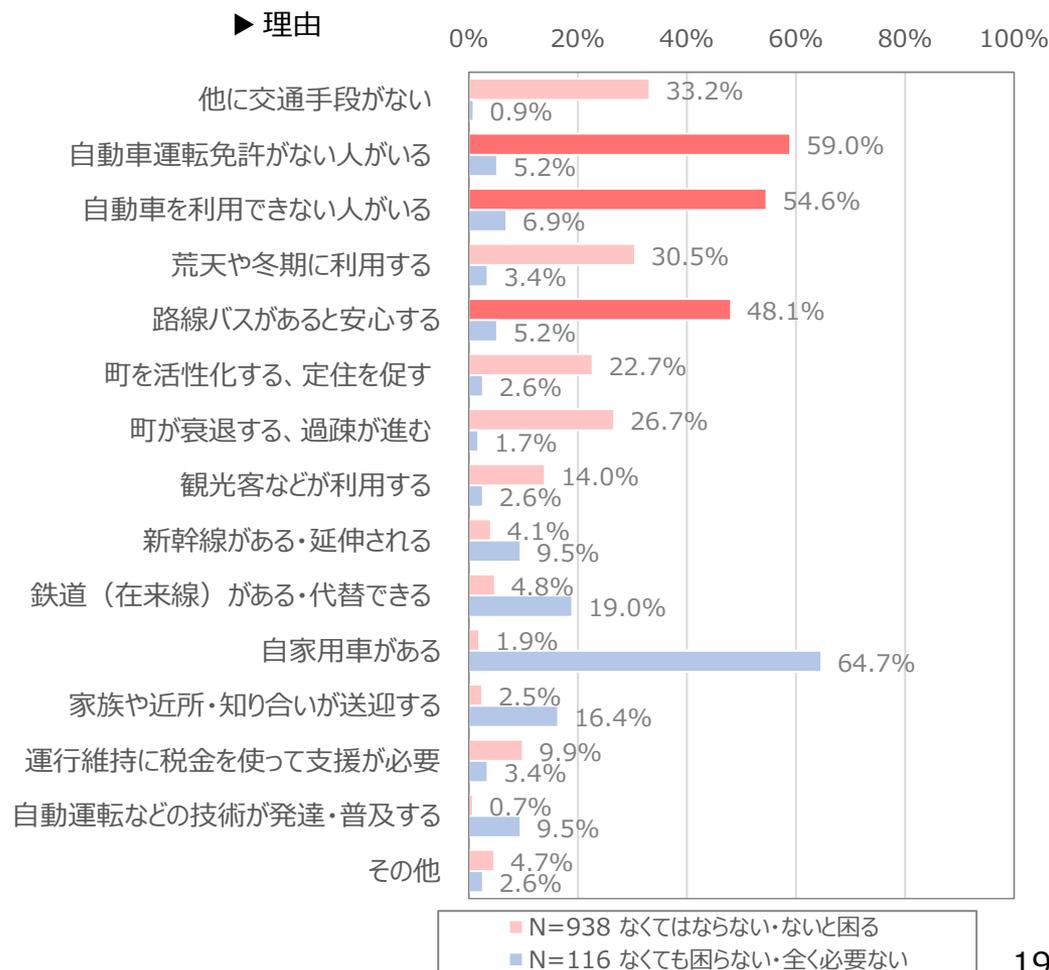
1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.将来の路線バスの必要度)

- 将来の世代にとっては、約8割の町民が路線バスを必要であると考えている。
- 理由は「自動車運転免許がない人がいる」「自動車を利用できない人がいる」「路線バスがあると安心する」が上位で、自分で運転できなくなったときに路線バスを必要と考える方が多い。



▲ 将来の世代にとっての路線バスの必要度

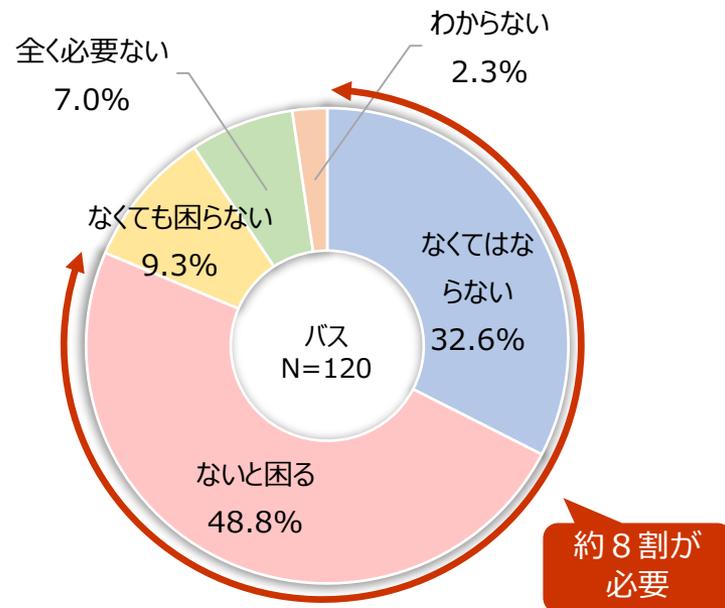
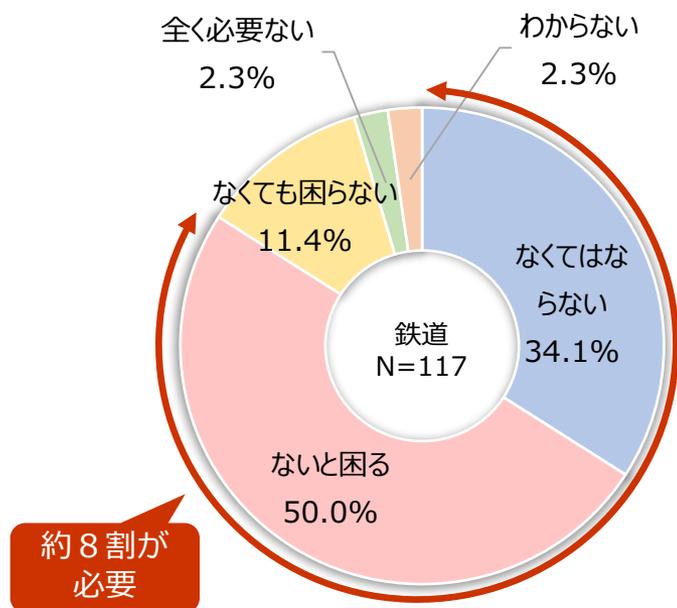


1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.公共交通の必要性)

- 運転免許を返納するなどして自由な移動手段を失うと、鉄道は84.1%、バスは81.4%の方がなくてはならない又はないと困ると回答しており、公共交通の必要性を強く感じている。

65歳以上で運転免許を持っておらず
車を利用できない方



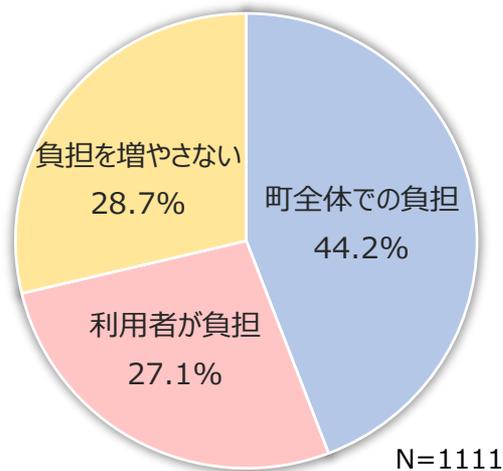
▲現在の公共交通の必要度

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果（Q.鉄道の確保に必要な費用の負担のあり方）

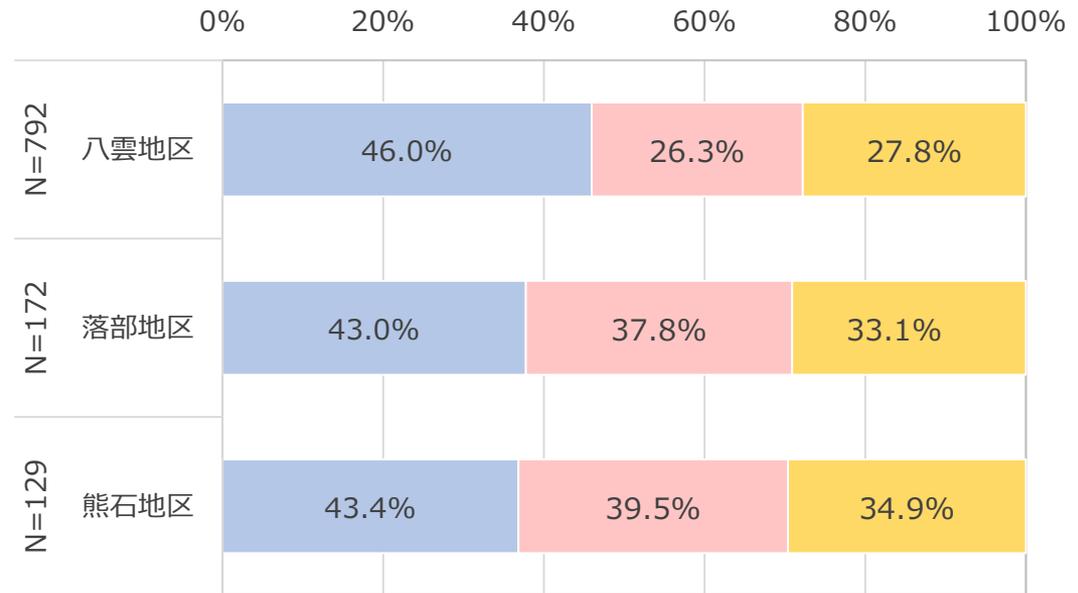
- 鉄道の確保に必要な費用は、町全体での負担が44.2%と最も多く、負担を増やさないが27.8%、利用者が負担が27.1%である。
- 特に八雲地区で町全体での負担を望む声が多い。

町民全体



▲鉄道（在来線）の負担のあり方

地区別



■ 町全体での負担 ■ 利用者が負担 ■ 負担を増やさない

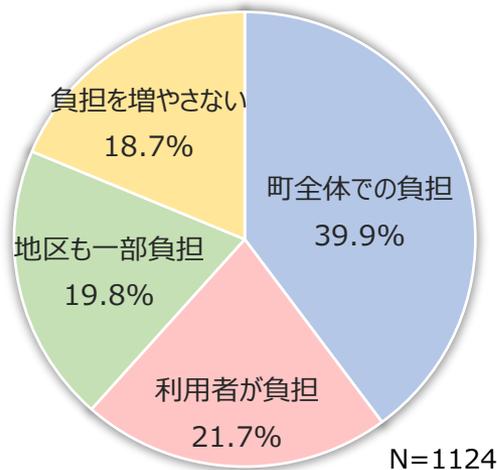
▲鉄道（在来線）の負担のあり方

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.路線バスの確保に必要な費用の負担のあり方)

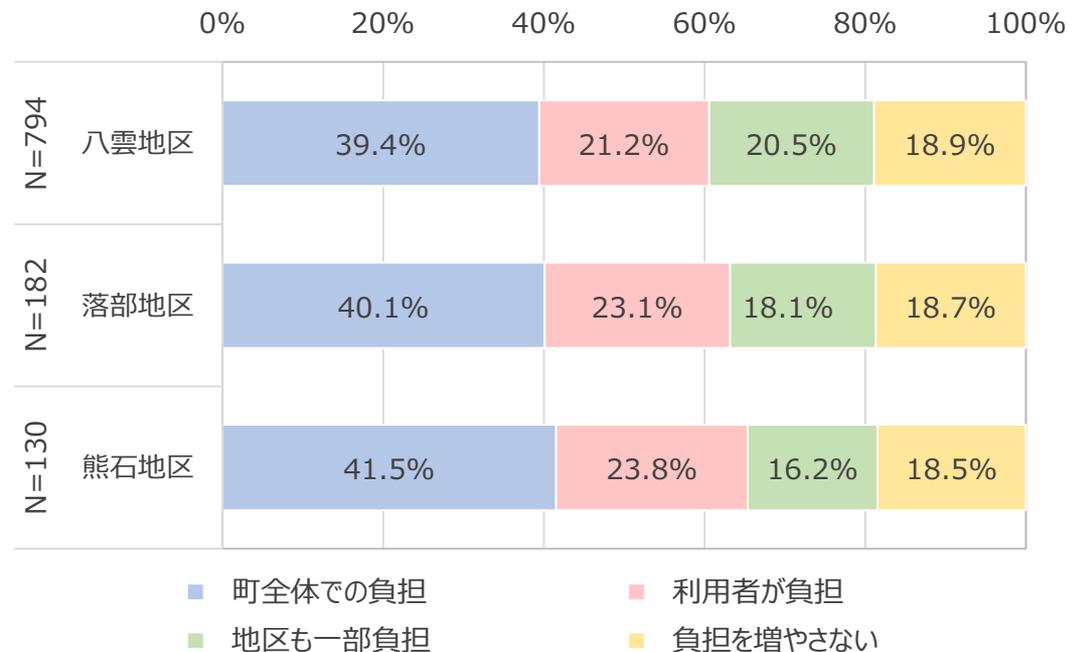
- 路線バスの確保に必要な費用は、町全体での負担が33.9%と最も多く、利用者が負担が21.7%、地区も一部負担が19.8%、負担を増やさないが18.7%である。
- 地区による意見の差は少ない。

町民全体



▲路線バスの負担のあり方

地区別



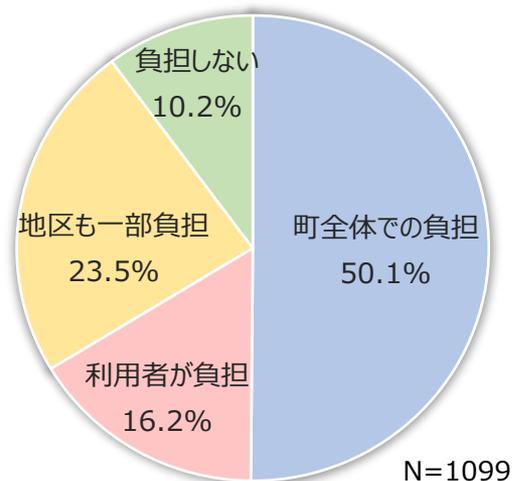
▲路線バスの負担のあり方

1. 町民アンケート調査

③ 調査結果 (Q.新しい交通手段や運行の仕組みに必要な費用の負担のあり方)

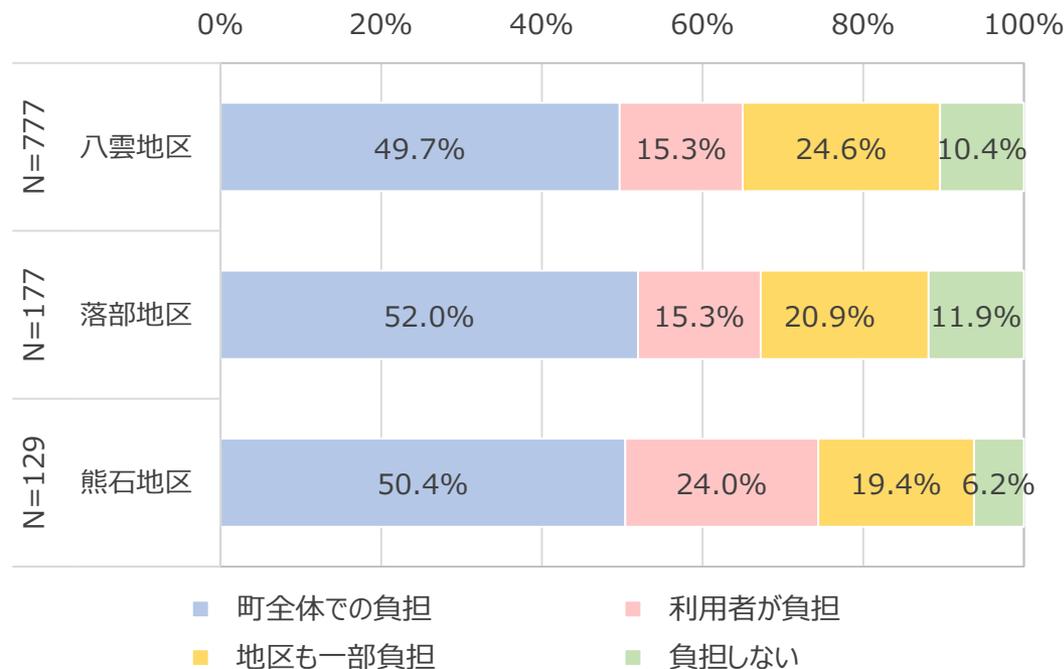
- 新しい交通手段や運行の仕組みに必要な費用は、町全体での負担が50.1%と最も多く、次いで地区も一部負担が23.5%である。
- 八雲地区では「地区も一部負担」、熊石地区では「利用者が負担」を望む声が比較的多い。

町民全体



▲新しい交通手段や運行の仕組みの負担のあり方

地区別



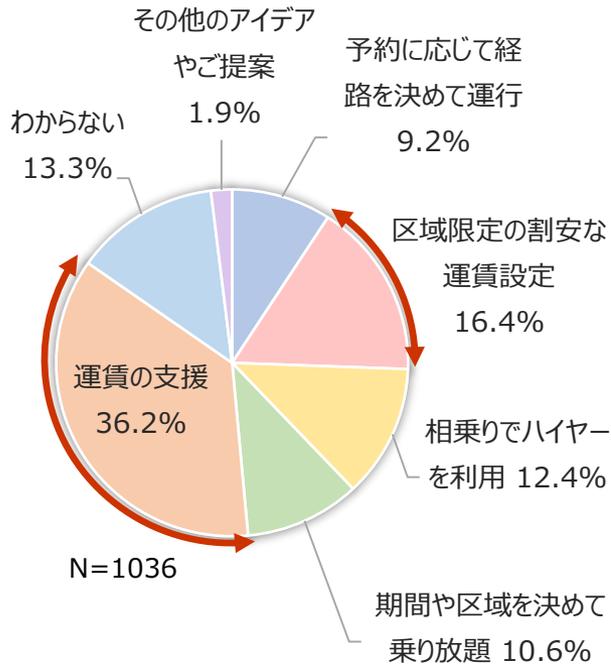
▲新しい交通手段や運行の仕組みの負担のあり方

1. 町民アンケート調査

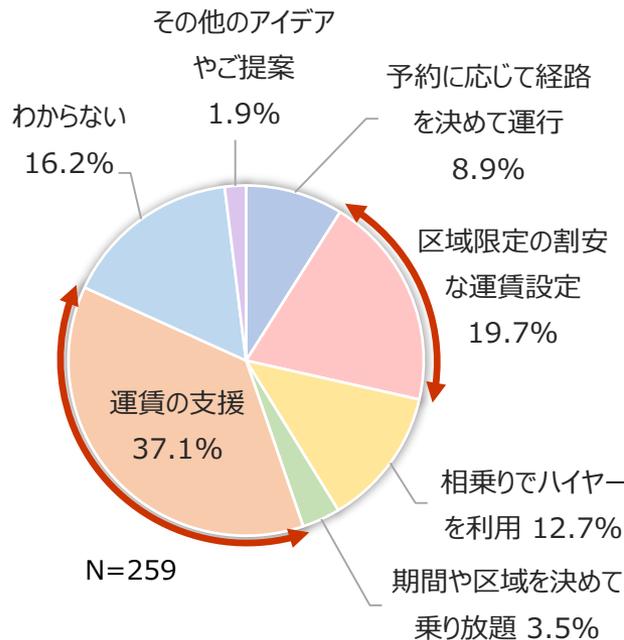
③ 調査結果 (Q.既存のハイヤーを公共交通として活用するアイデア)

- 既存のハイヤーを公共交通として活用するには、「運賃の支援」や「区域限定の割安な運賃設定」への回答が多く、運賃の割安感が求められている。

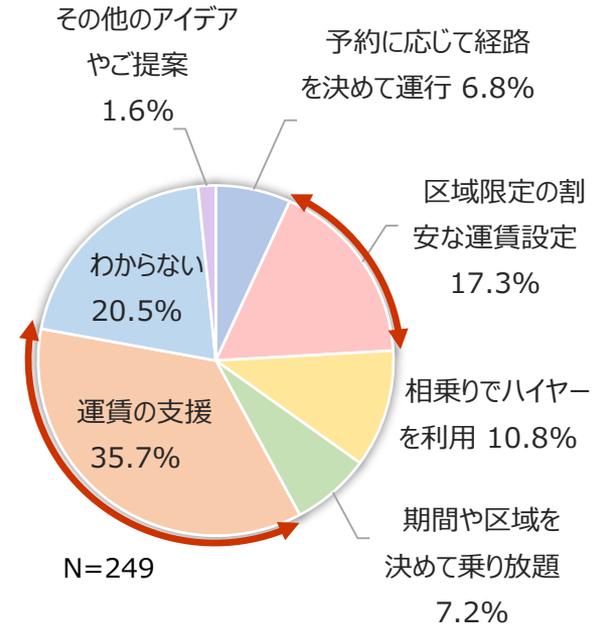
町民全体



高齢者 (65歳以上)



運転しない・運転免許を持っていない



▲既存のハイヤーを公共交通として活用するアイデア

2. 路線バス利用実態調査結果 2-1. 乗込実態調査結果

① 実施方法

- 5系統の路線、各1往復に調査員が乗車し、バス停別乗降人数を計測
- アンケート票は直接または郵送で回収（配布数に対する回収率は36.0%）
- 実施日：2019年7月22日（月曜日）

路線名	出発地	到着地	出発時刻	町内の利用者数	アンケート	
					配布数	回収数
函館長万部線	函館バスセンター	長万部ターミナル	10:07	22	21	11
	長万部ターミナル	函館バスセンター	7:10	22	21	
江差八雲線	江差ターミナル	八雲総合病院	6:10	8	8	4
	八雲総合病院	江差ターミナル	17:30	4	2	
桧山海岸線 (熊石)	江差ターミナル	熊石	15:39	0	0	1
	熊石	江差ターミナル	9:10	2	2	
桧山海岸線 (太田)	江差ターミナル	太田	12:00	0	0	4
	太田	江差ターミナル	6:14	9	9	
快速瀬棚号	函館バスセンター	上三本杉	14:51	19	5	12
	上三本杉	函館バスセンター	6:14	21	21	
合 計					89	32

2. 路線バス利用実態調査結果

2-1. 乗込実態調査結果

② 乗車人数・乗車区間・年齢層

快速瀬棚号

● 上三本杉行き:19人(高齢者10人、高校生1人)

函館方面→町内下車 : 1人
町内乗車→町内下車 : 0人
町内乗車→せたな方面 : 4人
函館方面→せたな方面 : 14人

● 函館行き:21人(高齢者17人)

せたな方面→町内下車 : 6人
町内乗車→町内下車 : 0人
町内乗車→函館方面 : 2人
せたな方面→函館方面 : 13人

桧山海岸線(大成)

● 大成行き:0人

● 江差行き:9人(高齢者4人、高校生5人)

大成方面→町内下車 : 2人
町内乗車→江差方面 : 7人

桧山海岸線(熊石)

● 熊石行き:0人

● 江差行き:2人(高齢者2人)

町内乗車→町内下車 : 2人
町内乗車→江差方面 : 0人

函館長万部線

● 長万部行き:22人(高齢者19人)

函館方面→町内下車 : 0人
町内乗車→町内下車 : 11人
町内乗車→長万部方面 : 11人
函館方面→長万部方面 : 0人

● 函館行き:22人 (高齢者12人、高校生1人)

長万部方面→町内下車 : 8人
町内乗車→町内下車 : 10人
町内乗車→函館方面 : 3人
長万部方面→函館方面 : 1人

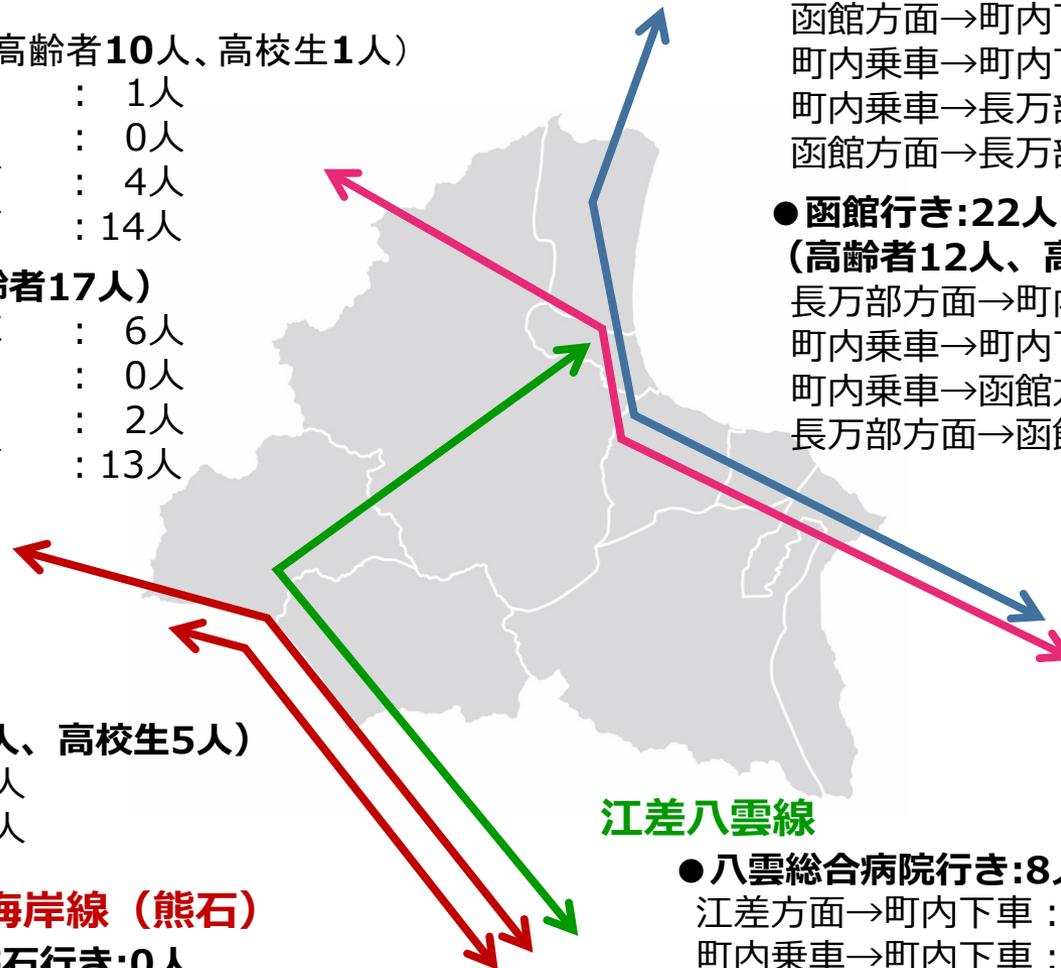
江差八雲線

● 八雲総合病院行き:8人(高齢者3人)

江差方面→町内下車 : 3人
町内乗車→町内下車 : 5人

● 江差行き:4人(高校生3人)

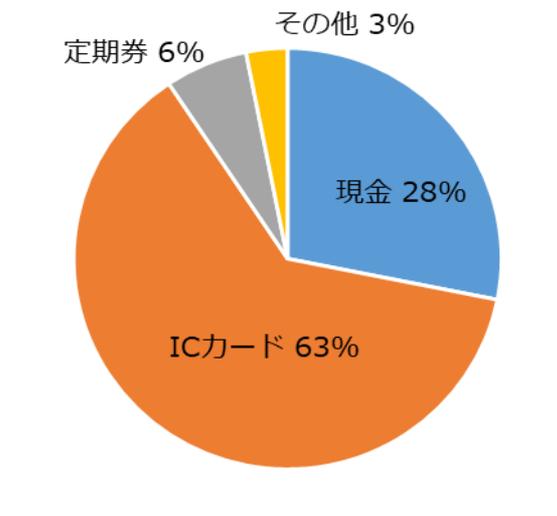
町内乗車→町内下車 : 4人
町内乗車→江差方面 : 0人



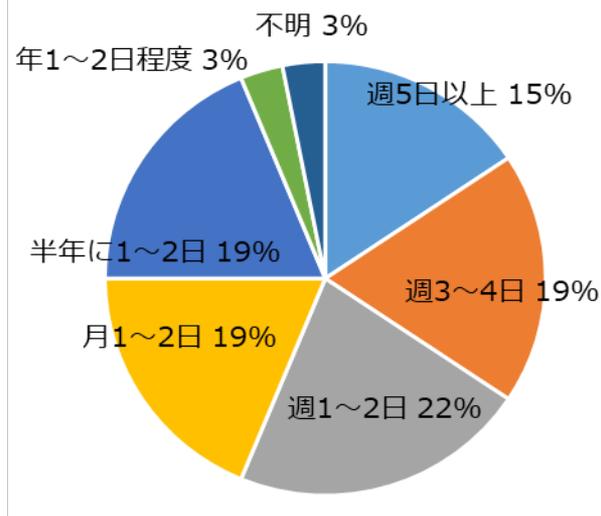
2. 路線バス利用実態調査結果 2-1. 乗込実態調査結果

③ バス利用者の実態（アンケート結果）

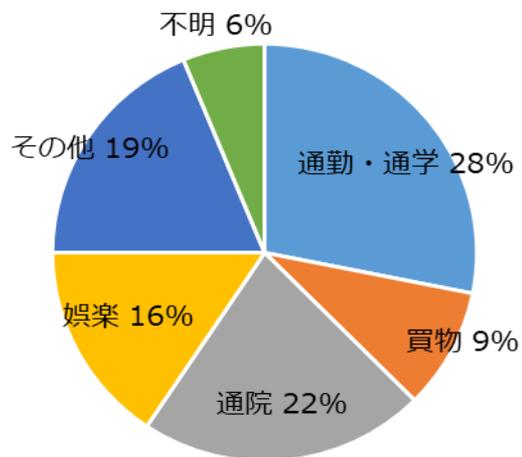
●63%がICカード利用、定期券利用は6%



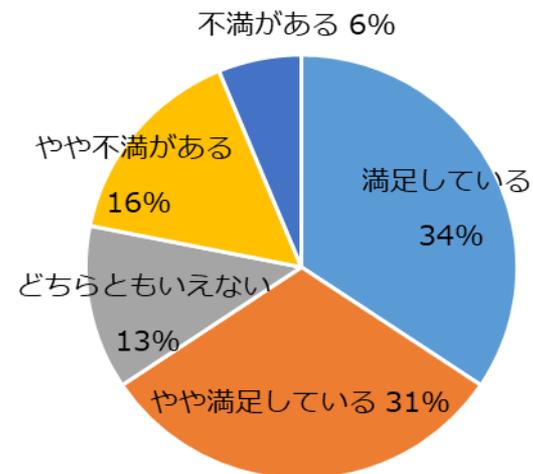
●56%が週に1日以上利用



●59%が通勤・通学、買い物、通院の利用



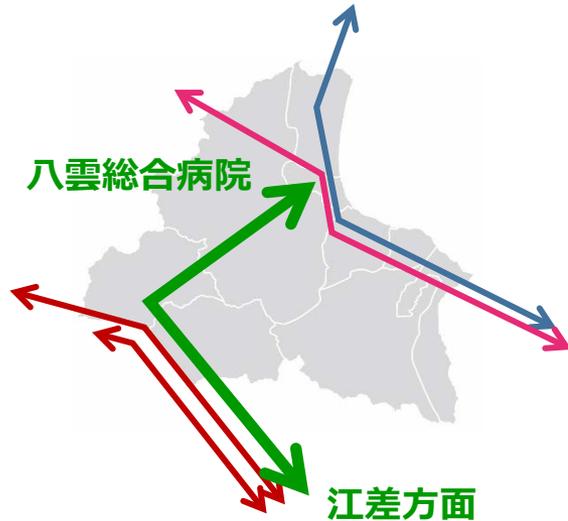
●65%の利用者が満足・やや満足



2. 路線バス利用実態調査結果 2-2. ICカード集計結果

① 町内で乗降する乗車人数・乗車区間（江差八雲線）

江差八雲線



1週間の利用人数（H30.6.4～6.10）

		降車		計
		町内	江差方面	
乗車	町内	40	25	65
	江差方面	21	-	21
計		61	25	86

1週間の利用人数（H31.2.18～2.24）

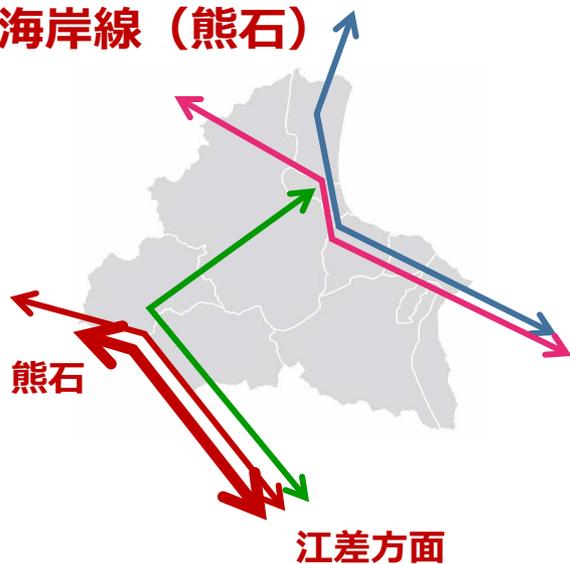
		降車		計
		町内	江差方面	
乗車	町内	42	25	67
	江差方面	20	-	20
計		62	25	87

- 1週間の利用人数は、6月が86人、2月が87人と同程度
- 町内間の利用、江差方面と町内間の利用は同程度
- 最も乗車が多いバス停は、八雲駅前で6月は30人、2月は41人
- 最も降車が多いバス停は、6月は八雲高校25人、2月は八雲駅前22人
- 最も利用が多い区間は、熊石→八雲高校で6月は19人、2月は14人
6月は八雲高校→熊石が6人、八雲駅前→熊石4人
2月は八雲駅前→熊石が13人、八雲高校→熊石は利用がない

2. 路線バス利用実態調査結果 2-2. ICカード集計結果

② 町内で乗降する乗車人数・乗車区間（桧山海岸線（熊石））

桧山海岸線（熊石）



1週間の利用人数（H30.6.4～6.10）

		降車		計
		町内	江差方面	
乗車	町内	2	2	4
	江差方面	20	-	20
計		22	2	24

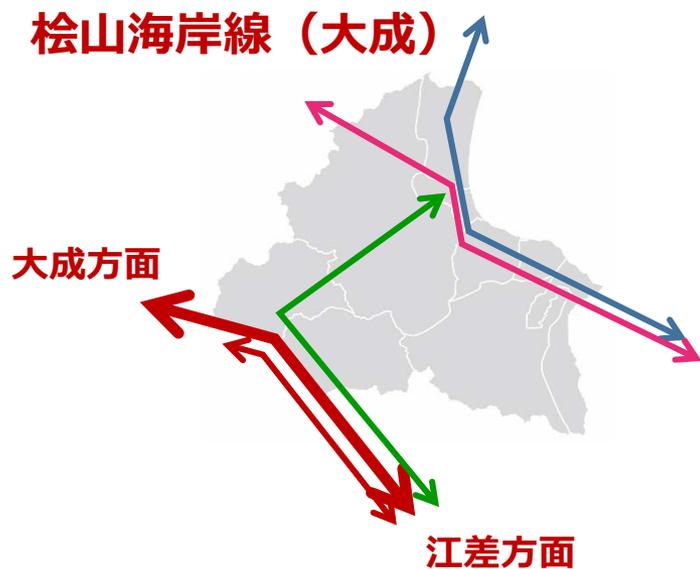
1週間の利用人数（H31.2.18～2.24）

		降車		計
		町内	江差方面	
乗車	町内	8	4	12
	江差方面	9	-	9
計		17	4	21

- 1週間の利用人数は、6月が24人、2月が21人と同程度
- 6月は町内間の利用が少なく、江差方面と町内間の利用が多い
- 6月に比べ、2月は町内間の利用が増えるが、江差方面と町内間の利用が減る
- 最も乗車が多いバス停は、江差高校前・入口で6月は18人、2月は8人
- 最も降車が多いバス停は、6月は折戸10人、2月は熊石8人
- 最も利用が多い区間は、6月は江差高校前・入口→折戸の9人
2月は江差高校前・入口→折戸の3人、鮎川→熊石の3人

2. 路線バス利用実態調査結果 2-2. ICカード集計結果

③ 町内で乗降する乗車人数・乗車区間（桧山海岸線（大成））



1 週間の利用人数（H30.6.4～6.10）

		降車			計
		大成方面	町内	江差方面	
乗車	大成方面	-	0	-	0
	町内	0	1	78	79
	江差方面	-	47	-	47
計		0	48	78	126

1 週間の利用人数（H31.2.18～2.24）

		降車			計
		大成方面	町内	江差方面	
乗車	大成方面	-	3	-	3
	町内	3	1	19	23
	江差方面	-	12	-	12
計		3	16	19	38

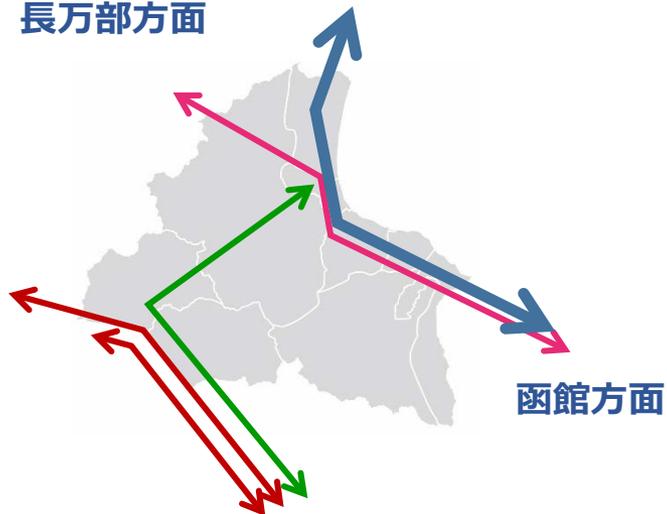
- 1週間の利用人数は、6月が126人、2月が38人で2月の利用の方が少ない
- 町内間の利用、町内と大成間の利用は少なく、江差方面と町内間の方向別の差がある
- 最も乗車が多いバス停は、江差高校入口で6月は45人、2月は12人
- 最も降車が多いバス停は、江差高校前・入口で6月は72人、2月は14人
- 最も利用が多い区間は、6月は折戸→江差高校前・入口の25人
2月は江差高校前・入口→折戸の8人
- 2月は利用が大きく減少 熊石⇔江差高校前・入口は6月は30人→2月は0人
折戸⇔江差高校前・入口は6月は44人→2月は13人

2. 路線バス利用実態調査結果 2-2. ICカード集計結果

④ 町内で乗降する乗車人数・乗車区間（長万部函館線）

長万部函館線

長万部方面



1週間の利用人数（H30.6.4～6.10）

		降車			計
		長万部方面	町内	函館方面	
乗車	長万部方面	-	43	-	43
	町内	38	105	11	154
	函館方面	-	19	-	19
計		38	167	11	216

1週間の利用人数（H31.2.18～2.24）

		降車			計
		長万部方面	町内	函館方面	
乗車	長万部方面	-	51	-	51
	町内	42	156	25	223
	函館方面	-	42	-	42
計		42	249	25	316

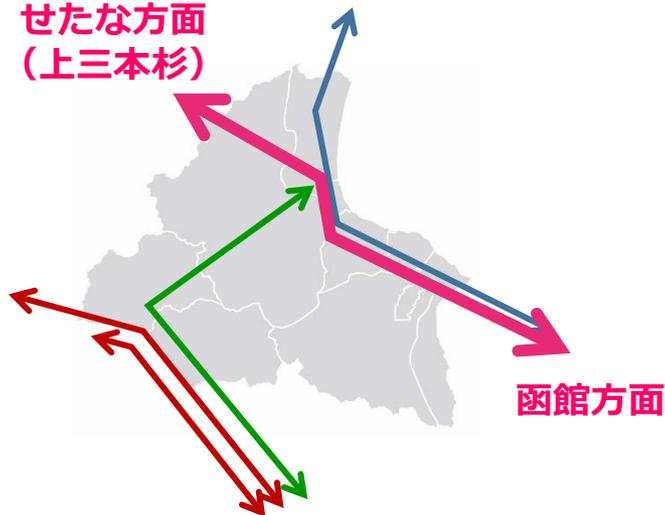
- 1週間の利用人数は、6月が216人、2月が316人で2月の利用の方が多い
- 町内間の利用は、町内と町外間の利用より多い
- 函館方面と町内間の利用は6月が30人、2月が67人と2月の方が多い
- 長万部方面と町内間の利用は6月が81人、2月が93人で同程度
- 最も乗車が多いバス停は、八雲駅前で6月は59人、2月は62人
- 最も降車が多いバス停は、6月は八雲総合病院の31人、2月は八雲駅前の59人
- 最も利用が多い区間は、6月、2月とも、曙町→八雲総合病院の10人
- 2月に乗降車数が大きく増えているバス停は、6月と比較して八雲駅前+35人、落部駅前+24人、八雲本町+15人、八雲総合病院+14人、八雲開発建設部+13人

2. 路線バス利用実態調査結果 2-2. ICカード集計結果

⑤ 町内で乗降する乗車人数・乗車区間（快速瀬棚号）

快速瀬棚号

せたな方面
(上三本杉)



1週間の利用人数（H30.6.4～6.10）

		降車			計
		函館方面	町内	せたな方面	
乗車	函館方面	-	3	-	3
	町内	6	0	11	17
	せたな方面	-	9	-	9
計		6	12	11	29

1週間の利用人数（H31.2.18～2.24）

		降車			計
		函館方面	町内	せたな方面	
乗車	函館方面	-	12	-	12
	町内	16	0	13	29
	せたな方面	-	9	-	9
計		16	21	13	50

- 1週間の利用人数は、6月が29人、2月が50人と2月の利用の方が多い
- 町内の利用はない
- 函館方面と町内間の利用は6月が9人、2月が28人と2月の方が利用が多い
- せたな方面と町内間の利用は6月が20人、2月が22人で同程度
- 最も乗車が多いバス停は、八雲駅前で6月は16人、2月は28人
- 最も降車が多いバス停は、八雲駅前で6月は6人、2月は14人
- 最も利用が多い区間は、6月は八雲駅前→美利河寮前の5人
2月は八雲駅前→五稜郭大村の5人

3. 交通事業者ヒアリング結果

① 路線バス事業者（函館バス株式会社）

現状と課題

- 乗務員の高齢化（平均51.4歳）、今後退職者が増加。
- 観光バスや高速バスなどの道外資本企業の参入もあり乗務員の奪い合い、新規採用者の離職率が増加。
- 乗務員不足が運行維持にも影響。
- 町関連路線の利用は低迷、国・道・市町村補助で維持する現状。
- ICカード導入、車両バリアフリー化、バスロケによる情報提供など、利用環境改善に取り組む中。
- バス停上屋整備は経営体力的に困難。

地域公共交通網 に対する考え方

- 国補助路線が道・市町村補助路線になると町の負担が増加するため、路線の分割や乗合タクシーなどへの再編をハイヤー事業者とも協力して取り組む必要があると認識。
- 新規需要喚起、繰り返し利用につなげる、ICカードの活用（運賃助成や地域サービスとの連携）の可能性を協力して検討したい。
- サイクリングバス、貨客混載バスなどの企画バスは需要に応じて対応。
- 新幹線開業後は並行在来線と路線バスの競合への対応が必要。

3. 交通事業者ヒアリング結果

② ハイヤー事業者

(エスジーハイヤー株式会社、有限会社旭ハイヤー、有限会社八雲ハイヤー)

現状と課題

- 営業時間がAM6:30～AM3:00程度と長時間にわたる事業者もある。
- 乗務員平均年齢は50歳から60歳程度と高齢化。乗務員応募は少ない。
- 観光貸切運行は実施されておらず、外国人観光客の利用はない状況。
- 利用者は減少傾向。高齢者増加、若者減少、飲酒機会減少などが要因。バス減便でもハイヤー利用者は増えない。
- 利用は高齢者、固定客が多い。駅・病院・スーパーへの利用が多く距離が短い。平日午前中、週末夜間の利用が多い。悪天候時は利用増加。
- 障がい者の利用は1割程度あるが、バリアフリー車両導入は見送り。
- ポイントサービスの要望には、クレジットカードやQR決済で対応。

地域公共交通網 に対する考え方

- 熊石から八雲のプールや図書館の利用、早朝の列車利用などに乗合タクシーの活用が考えられるが、乗務員確保の点で単独企業では難しい面があり、共同運行は検討の可能性があるのではないか。
- 路線バスとの乗り継ぎや連携はハイヤー事業者にはなかった概念。利用者には受け入れられるのではないか。
- 路線バス利用も難しい高齢者がハイヤーを利用している現状で、キャッシュレス決済やアプリでの予約は難しいと思われる。

4. スクールバスの運行・利用状況

① 八雲・落部地区スクールバスの運行ルート



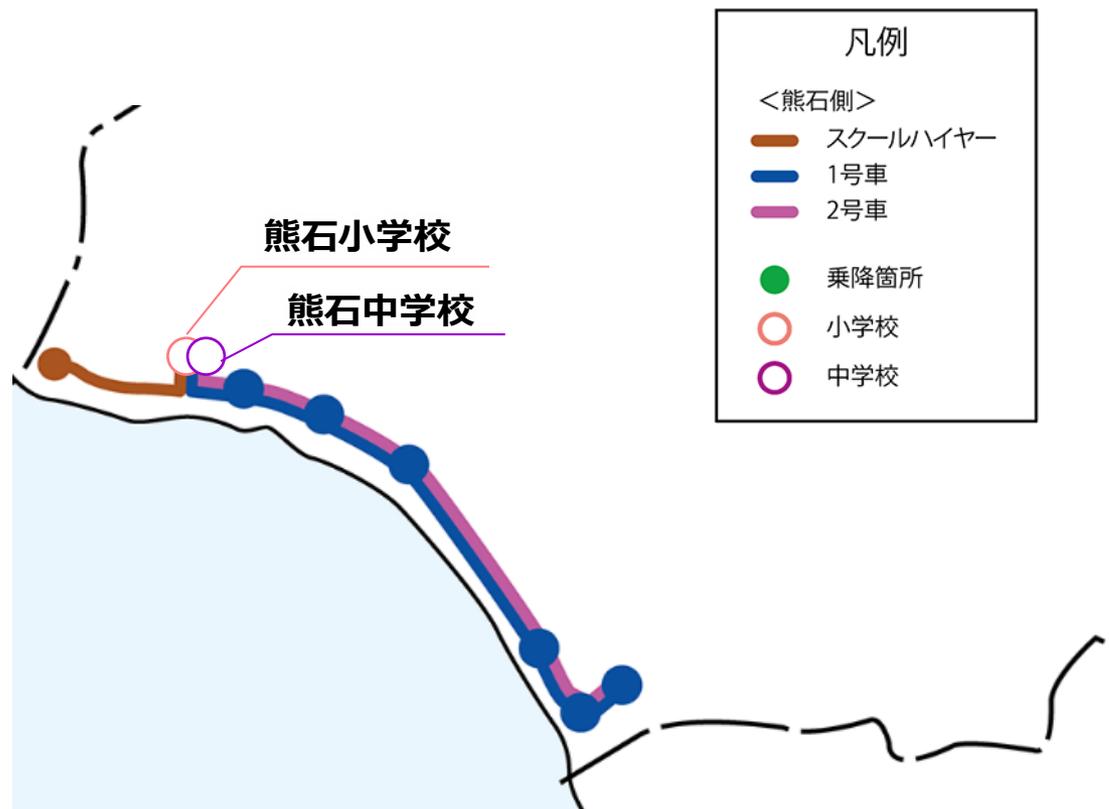
4. スクールバスの運行・利用状況

② 八雲・落部地区スクールバスの運行概要

運行車両		形態 運行	運行地区	学校名		登校時運行便数・時間		下校時運行便数・時間		通年利用者数			冬期のみ利用 中学生	一般町民 混乗利用 年間人数
名称	定員			小学校	中学校	小学校着	中学校着	小学校発	中学校発	小	中	合計		
町バス	15	直営	熱田・浜松地区	浜松小	八雲中	夏8:05 冬8:00	冬7:57	月火木金 14:30/15:20 水13:55/14:45		7	0	7	5	-
うちうら号	29	直営	黒岩地区	八雲小	八雲中	夏8:00 冬8:00	-	月火木15:20 水13:55/14:45 金14:30/15:20	-	5	1	6	0	-
さらんべ号	29	直営	大新・春日地区	八雲小	八雲中	夏8:10 冬8:00	冬8:00	月火木金 14:30/15:20 水13:55/14:45	-	7	0	7	3	-
ひまわり号	29	直営	上の湯・栄浜地区	落部小	落部中	夏7:55/8:15 冬7:55/8:15	夏8:11 冬8:00/8:11	月木金 14:35/15:30 火15:30 水14:00/14:50	月火木金 15:45/18:45 水14:45	7	6	13	3	11人 (H30) 51人 (H27)
やまびこ号	46	直営	立岩・上八雲地区	八雲小	八雲中	夏8:05 冬8:05	夏8:10 冬8:10	月火木金 14:30/15:20 水13:55/14:45	月火水金 15:10/18:30 木16:10 住民輸送月~金 16:00	5	0	5	2	151人 (H30) 403人 (H27)
わかくさ号	46	直営	立岩・花浦地区	八雲小	八雲中	夏8:10 冬8:10	夏7:42 冬7:45	月木金 14:30/15:20 水13:55/14:45	月火水金 15:10/18:30 木16:10	13	0	13	-	-
通学ハイヤー	5	委託	山越地区	-	野田生中	-	夏8:00 冬8:00	-	月火木金18:00 水14:30	0	1	0	0	-

4. スクールバスの運行・利用状況

③ 熊石地区スクールバスの運行ルート



4. スクールバスの運行・利用状況

④ 熊石地区スクールバスの運行概要

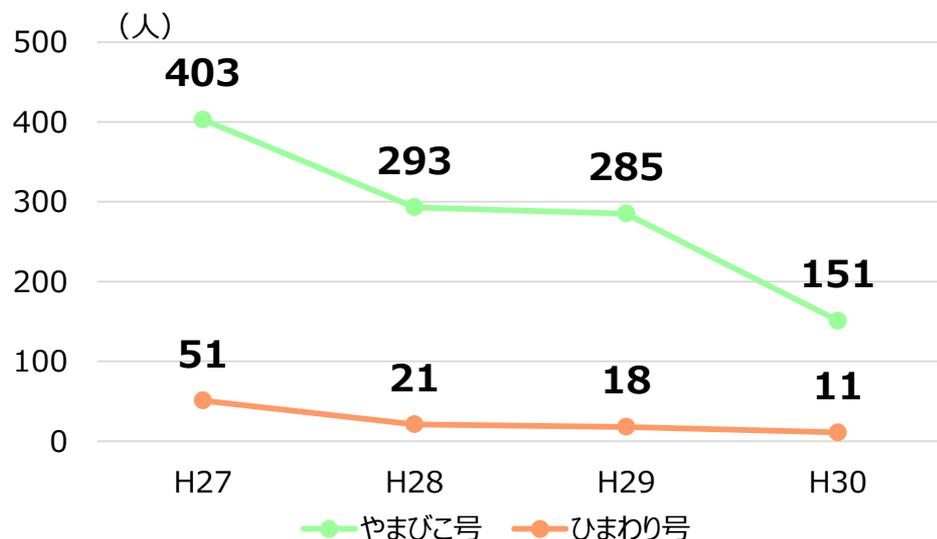
運行車両		形態 運行	運行地区	学校名		登校時運行便数・時間		下校時運行便数・時間		通年利用者数			冬期中 学生利 用者数	一般町民 混乗利 用年 間人数
名称	定員			小学校	中学校	小学校着	中学校着	小学校発	中学校発	小	中	合計		
小学生用 1号車	45	直営	熊石地区	熊石小	-	夏7:57 冬7:57	-	月~金 14:30/15:40	-	32	-	32	-	-
中学生用 2号車	45	直営	熊石地区	-	熊石中	-	夏7:56 冬7:56	-	月~金 14:35/15:45 夏18:00または 18:30 冬17:30	-	22	22	22	-
スクール ハイヤー	5	委託	熊石地区	熊石小	熊石中	夏7:55 冬7:55	夏7:57 冬7:57	月~金14:30	月~金15:42 夏18:00または 18:30 冬17:30	-	-	3	3	-

4. スクールバスの運行・利用状況

⑤ スクールバス（自家用有償旅客運送）の運行実績

- やまびこ号、ひまわり号は自家用有償旅客運送登録により一般住民混乗が可能。
- 輸送人員は減少傾向。
- 運賃設定※は対距離制でやまびこ号50円～210円、ひまわり号50円～220円
- 平成30年度運賃収入は24,980円（やまびこ号22,670円、ひまわり号2,310円）

※令和2年3月31日まで、消費税増税に伴い令和2年4月1日改定予定。



自家用有償旅客運送による年間輸送人数

Sample of a 'Self-use Paid Passenger Transport Registration Certificate' (自家用有償旅客運送者登録証). The certificate is issued by the Hokkaido Transport Bureau (北海道運輸局) and is valid for the period from October 1, 2019, to September 30, 2022. It details the route between Niikawa and various local destinations in Niikawa Town, Niikawa District, Sorachi Subprefecture, Hokkaido.

雨運輸第262号

自家用有償旅客運送者登録証

道路運送法第79条の3の規定に基づき、下記のとおり自家用有償旅客運送者として登録を行ったことを証する。

記

- 登録年月日及び登録番号並びに有効期間の更新の登録年月日
平成18年10月1日 北函市交第1号
(更新) 平成29年9月22日
- 登録の有効期間
平成29年10月1日から平成32年9月30日まで
- 名称及び住所
八雲町
二海郡八雲町住初町138番地
- 自家用有償旅客運送の種類
市町村運営有償運送(交通空白輸送)
- 路線
1. 起点: 二海郡八雲町住初町138番地地先
終点: 二海郡八雲町上八雲24番地地先
2. 起点: 二海郡八雲町落部549番地地先
終点: 二海郡八雲町上の湯196番地地先

平成29年9月22日
北海道運輸局雨館運輸支局長 浦田 耕造

自家用有償旅客運送登録証

4. スクールバスの運行・利用状況

⑥ スクールバス運行に要する費用

- スクールバス全体の運行費用は、平成30年度で約3,720万円。
- 八雲・落部地区で約2,800万円、熊石地区で約920万円。
- 住民混乗が可能なひまわり号・わかくさ号の運行費用は、約1,020万円。

スクールバス運行費用（平成30年度）

スクールバス		運行費用（円）
八雲地区 落部地区	町バス	2,611,443
	うちうら号	5,118,282
	さらんべ号	4,707,146
	ひまわり号	4,728,789
	やまびこ号	5,500,744
	わかくさ号	5,287,625
	小 計	27,954,029
熊石地区（バス・ハイヤー）	9,220,476	
合 計	37,174,505	

住民混乗可能バスの運行費用
10,229,533円

5. 福祉タクシー助成事業

① 福祉タクシー助成事業の概要

- 在宅で心身に障がいを持つ方や高齢者の方がタクシーを交通の手段として利用する場合に、タクシー料金の一部を助成。

対象者	八雲町居住在宅者（入院・施設入所者は対象外）で次のいずれかに該当し、かつ町民税非課税世帯に属する方。 1.身体障害者手帳を所持し、下肢・体幹・視覚・内部障がいの1～3級の方 2.療育手帳（A判定）を所持している方 3.精神障害者保健福祉手帳（障がい程度1・2級の方）を所持している方 4.80歳以上の方
制度内容	助成金額1枚100円の助成券を年間72枚（7,200円分）の範囲内で交付
使用制限	使用目的の制限なし、使用範囲は八雲町内限定

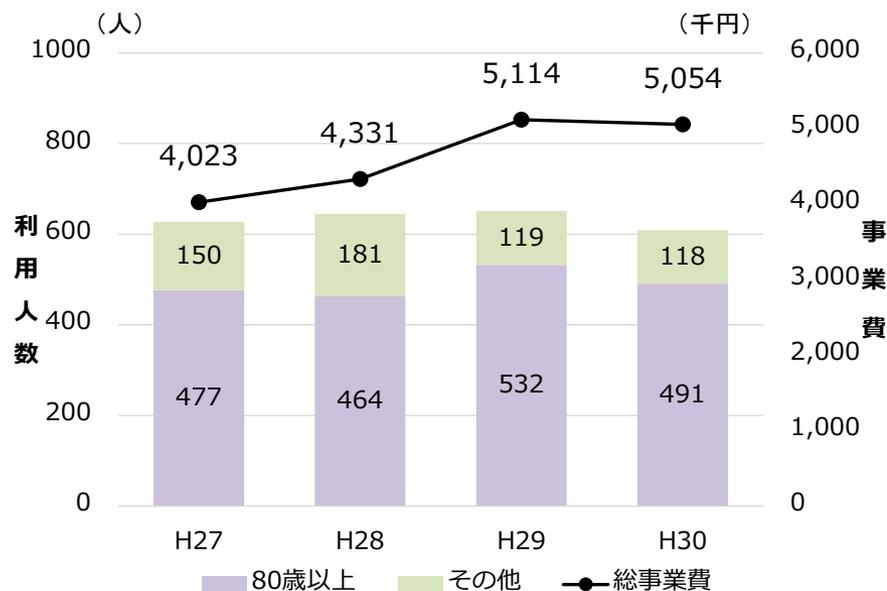
5. 福祉タクシー助成事業

② 福祉タクシー助成事業の実績

- 福祉タクシー助成事業において、満80歳以上の対象者2,368人のうち、交付を受けている人数は567人、交付率は30.6%。交付された方の利用割合は86.6%。
- 助成事業費は400万円から500万円程度で推移。

平成30年度福祉タクシー助成事業交付・利用状況

	対象者数	交付人数 (交付割合)	利用人数 (人数利用割合)
身体障がい者など	516人	129人 (25.0%)	118人 (91.5%)
満80歳以上	2,368人	567人 (30.6%)	491人 (86.6%)



福祉タクシー助成事業利用者数と事業費

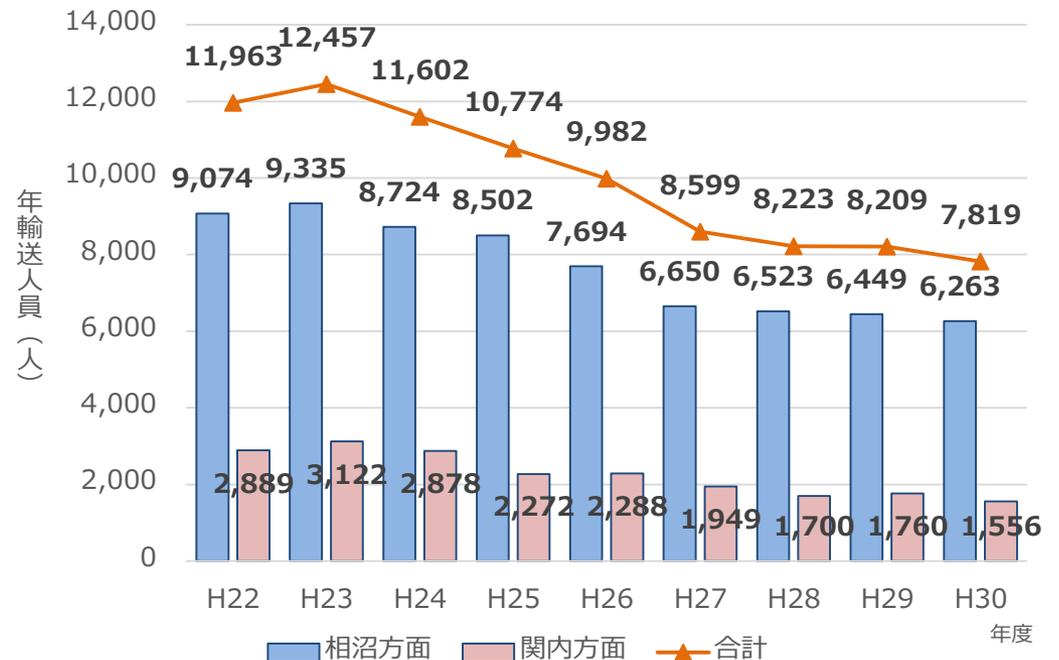
6. 患者輸送バス運行事業

- 熊石国民健康保険病院では、患者輸送バスを運行。
- 相沼方面が1日2往復、関内方面が1日1往復で、インフルエンザ便が各1便運行。
- 年間輸送人員は減少傾向で、平成30年度実績は7,819人。

患者輸送バス運行の概況

運行方面		運行便
相沼方面	相沼 →病院	1便7:43墓所通り発 2便10:55折戸浜発 インフルエンザ便 (12:40折戸発)
	病院 →相沼	1便10:30病院発 2便12:00病院発
関内方面	関内 →病院	1便9:05長磯バス停発 インフルエンザ便 (11:45長磯バス停発)
	病院 →関内	1便11:30病院発

※平成29年度まで定員42人のバスで運行
 ※平成30年度から定員29人のバスで運行



患者輸送バス輸送人員の推移

7. 地域公共交通網の問題点・課題

① 町の現状・都市構造からみた問題点

問題点	懸念・考慮すべき影響
<ul style="list-style-type: none">● 2015年の総人口17,252人が、2045年には約47%の8,199人まで減少する予測※¹。● 2015年の高齢化率31.2%から2045年には47.8%に上昇する予測。● 町内で生活する町民（従業・通学地の約9割が町内）に必要な都市機能は八雲地区に集中するが、旧八雲町と旧熊石町の地理的隔たりが大きい。● 生活環境の悪さが定住を阻害。<ul style="list-style-type: none">➢ 町外に転居したいと考える町民があげる理由のトップは、医療機関が充実していない、買い物などの日常生活が不便※²。➢ 公共交通の利便性は、町民の満足度が低く重要度が高い政策分野※²。	<ul style="list-style-type: none">■ 相対的な公共交通利用者の減少、収入減が運行規模縮小、廃止につながる恐れ。■ 人口の半数が運転免許自主返納対象の65歳以上となり、移動手段の喪失で日常生活、社会活動などの外出が自由にできなくなる恐れ。<ul style="list-style-type: none">➢ 高齢者の外出や活動量低下が、健康障害や生活の質低下を招き、経済活動や交流の停滞による税収減少、医療福祉費増加など、町政運営に影響する恐れ。■ 公共交通による移動の不便さが、一体的な町域形成阻害、生活利便性や満足度の低下を招き、定住促進の支障、人口流出の加速から町の衰退につながる恐れ。

※ 1 国立社会保障・人口問題研究所推計値

※ 2 第2期八雲町総合計画策定に向けた町民アンケート調査結果（H28.7）

7. 地域公共交通網の問題点・課題

② まちづくり、都市将来像からみた問題点

問題点	懸念・考慮すべき影響
<ul style="list-style-type: none">● 公共交通政策と連携しない八雲町立地適正化計画に基づく持続可能なコンパクトなまちづくりが進められると…<ul style="list-style-type: none">➢ 中心拠点（八雲地区）に居住誘導区域と都市機能誘導区域を設定。➢ 新八雲（仮称）駅周辺は、都市機能・居住機能誘導区域に設定しない。	<ul style="list-style-type: none">■ 八雲市街地の総合病院周辺、シビックコア地区周辺、国立八雲病院跡地、シルバープラザ周辺を核とした市街地内の使いやすい移動機能が担保されないと、都市機能集積と居住の誘導が促進されない。■ 落部地区、熊石地区の集落拠点とその周辺集落、集落拠点と中心拠点を往來する移動機能が担保されないと、八雲中心部以外のエリアでの生活ができなくなったり、町域の一体感喪失につながる恐れ。■ まちなか活性化、観光振興のため、新幹線新駅と八雲市街地、観光拠点との連絡確保が不可欠。

7. 地域公共交通網の問題点・課題

③ 交通ネットワークからみた問題点

	問題点	懸念・考慮すべき影響
広域交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none">● 2030年度に北海道新幹線延伸・新八雲（仮称）駅が開業予定。● JR函館本線が並行在来線となり、広域公共交通ネットワークの役割が変化。	<ul style="list-style-type: none">■ 新幹線新駅と拠点の連絡確保が、広域・高速移動の効果を活かした通勤・通学圏の拡大による生活環境の変化、移住先選定につながる。■ 札幌、函館間広域移動の新幹線、並行在来線、高速都市間バスの競合、路線バス函館長万部線と並行在来線の競合による需要分散が経営悪化につながる懸念。
地域交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none">● 路線バスは国、北海道、市町村の補助金で運行維持。<ul style="list-style-type: none">➢ 江差八雲線は、道が支援する広域生活交通路線補助対象基準（輸送量10人/日）を満たさない。（現在は自治体助成で収入確保）➢ 桧山海岸線は、国と道が支援する地域間幹線系統補助対象基準（輸送量15～150人/日）を下回りつつある。● スクールバス運行地区でも移動手段がない町民がいる。	<ul style="list-style-type: none">■ 路線バスは、交通事業者の赤字増加、乗務員不足によって運行維持が困難になり、減便によるサービス低下、路線廃止の可能性がある。■ 江差八雲線が町単独補助になると町負担額が増加。■ 桧山海岸線が道と町による補助になると町負担額が増加。■ スクールバス運行と生活交通確保の二重投資による財政圧迫。

7. 地域公共交通網の問題点・課題

④ 交通事業者からみた問題点

問題点	懸念・考慮すべき影響
<ul style="list-style-type: none">● 乗務員の高齢化（平均51.4歳）、今後退職者が増加。● 乗務員不足が運行維持にも影響。● ICカード導入、車両バリアフリー化、バスロケによる情報提供など、利用環境改善に取り組み中● バス停上屋整備などは経営体力的に困難。	<ul style="list-style-type: none">■ 交通事業者の経営悪化、乗務員不足が進むと、安全、確実な公共交通輸送の確保ができなくなる恐れ。■ 交通事業者単独では利用環境改善や利用促進策の積極的かつ継続的な実施は困難、利用者離れが進んだり、新たなユーザー獲得ができない恐れ。
<ul style="list-style-type: none">● 高齢者利用、固定客利用が多いが、利用者は減少傾向。乗務員高齢化もあり、事業拡大が難しい状況。● 乗合タクシー運行は、乗務員確保の点で単独企業での取組が難しい状況。● 路線バス利用も難しい高齢者がハイヤーを利用している。	<ul style="list-style-type: none">■ 事業者や利用者にとって負担や不便が偏ることなく、柔軟かつ効果的に路線再編や新たな交通手段導入、運行ダイヤや運賃の調整・連携を進めるための事業者間協議は、現状では独占禁止法に抵触する恐れ。<ul style="list-style-type: none">➤ 交通事業者の枠組みを越え、バス事業者とタクシー事業者、タクシー事業者間の連携を図る主導的役割が町に求められる。■ 高齢者が主な利用者であるため、キャッシュレス決済やアプリでの利用予約などの早急な導入は受け入れられない恐れ。

7. 地域公共交通網の問題点・課題

⑤ 町民の意識やニーズからみた問題点

問題点

- 町民の**移動はほとんど自動車**で行われていて、公共交通、特に**路線バスの利用は少ない**。
 - ・ 通勤・通学は68.5%、買物は71.6%、通院は64.6%が自分で運転する車を利用
 - ・ 公共交通（鉄道、路線バス、ハイヤーなど）の利用割合は、通勤・通学が4.3%、買物が6.7%、通院が14.8%
- 公共交通の**基本的な利用方法や情報が認知されていない**。
 - ・ 鉄道の切符の買い方を知らない8.8%、バス停の場所を知らない12.6%、ハイヤーの予約方法を知らない14.9%
- 高齢になっても**運転を続けたい**町民は多いが、運転免許返納などで**自由な移動手段を失うと公共交通の必要性を認識**する。
 - ・ 60歳以上の免許保有者で、79歳まで運転を続けたい98.2%、89歳まで運転を続けたい45.5%
 - ・ 65歳以上の免許保有者で、79歳まで運転を続けたい98.7%、89歳まで運転を続けたい69.7%
 - ・ 65歳以上の運転免許を持たず、外出時に送迎を含め車を利用できない人が路線バスを必要と感じる割合81.4%
- 車を**運転しないまたは免許を待たない方が24.4%**いて、この方々の通勤・通学での**外出頻度（週に2.8日）は車を運転する方（週に4.2日）より少ない**。
- 町民は**公共交通の必要性**を認めている。
 - ・ 現在の自分に鉄道がなくてはならないまたはないと困る60.0%、路線バスでは46.3%
 - ・ 将来の世代に鉄道がなくてはならないまたはないと困る83.7%、路線バスでは81.7%
- 公共交通は**町や地区などが全体で必要な費用を負担**して確保。
 - ・ 鉄道確保の負担は町全体44.2%、利用者27.1%、増やさない28.7%
 - ・ 路線バス確保の負担は町全体39.9%、利用者21.7%、地区も一部負担19.8%、増やさない18.7%
 - ・ 新しい交通手段確保の負担は、町全体50.1%、利用者16.2%、地区も一部負担23.5%、負担しない10.2%
- 既存の**ハイヤーを公共交通として活用するには運賃の割安感**が必要。
 - ・ 活用方法としての支持は運賃の支援36.2%、区域限定の割安な運賃設定16.4%、予約に応じた運行9.2%

7. 地域公共交通網の問題点・課題

⑥ 路線バス利用者の意識やニーズからみた問題点

問題点

- 路線バスに対する満足度は、**満足・やや満足が50%、不満・やや不満が30%**
 - ・ 路線バスの利用目的は、通勤・通学が最も多く、次いで通院利用。
 - ・ 利用頻度は、**毎週（週に1日以上）利用している方が70%**、これらの方の**満足・やや満足と感じている割合は70%**。
 - ・ 回答者の年齢層は、19歳以下が20%、20～59歳が50%、60歳以上が30%。**高齢者**に着目すると、**利用目的は通院**が最も多く、利用頻度は**週に1～2日、月に1～2日**の方が多い。満足度では、**やや満足**と感じている方がやや不満と感じている方よりも若干多い。
- 主な意見・要望
 - ・ 運行継続、増便、定時性確保、冬季の出発時刻の繰り上げ反対、帰宅便の時間繰り下げ、運賃低減
 - ・ 乗務員の接客マナーや運転技術向上、車内美化清掃

7. 地域公共交通網の問題点・課題

⑦ 八雲町の公共交通の課題

課題1 自動車を自由に利用・運転できない町民の移動を支える公共交通網の確保

- 自動車運転免許を返納した高齢者、運転免許が取得できない高校生や子供、怪我や病気、妊娠、障がいなどで自動車を運転できない方が、家族や知り合いによる自動車での送迎に頼ることなく、日常生活上の通学、買い物、通院、社会活動などが営めるように、公共交通が移動を支える必要がある。

課題2 目指す将来都市構造や生活スタイルの実現に寄与する公共交通網の構築

- 八雲市街地に居住や都市機能の集積を誘導し中心部の形成、熊石地区と落部地区内での生活に必要な機能を備えた集落拠点形成を図り、町民の生活維持と生活利便性向上、効率的な町政運営を目指す「コンパクトなまちづくり」の実現に向け、広い町域の一体感が確保・維持されるよう、八雲地区中心拠点と熊石地区集落拠点、及び落部地区集落拠点をそれぞれ連絡する公共交通が必要である。また、八雲地区中心地区に集積する都市機能の利用、熊石地区と落部地区での生活のため、各地区内の自由な移動を公共交通が支える必要がある。

課題3 周辺都市との交流、新幹線新駅開業効果獲得のための公共交通網の構築

- 町民及び町の教育・医療・買物・就業などの生活、社会経済活動は、函館、長万部、江差など道南各都市との結びつき・交流に支えられているため、都市間路線バスや鉄道の維持・確保とともに、主要バス停や鉄道駅から町内をつなぐ接続公共交通の確保が必要である。
- さらに、北海道新幹線新八雲（仮称）駅の開業後は、観光やビジネスなどの波及効果の獲得、通勤・通学など生活圏域拡大による町民の定住や町外からの移住を獲得するため、広域交通網と時間ロスや乗り継ぎ抵抗なく町内を移動できる公共交通の確保が必要である。

課題4 町民の公共交通に対する関心や意識、行動を変える情報提供と利用環境づくり

- 現在の多様な町民、新たに定住する町民も含む次世代の町民と、公共交通の確保・維持の必要性、重要性を共有し、積極的に公共交通を利用するため、町民に必要な情報の提供、利用しやすい環境づくりが必要である。

課題5 公共交通の運行や運営を担う交通事業者、地域組織の支援・育成

- 公共交通網の中の路線や区間の事業や運行の主体を、交通事業者、行政、地域（町民）が役割分担して担い続けるための地域組織の育成や必要な支援、交通事業者への必要な支援を主導的に進める役割が町に求められている。

8. 計画の基本理念、取組の方向性

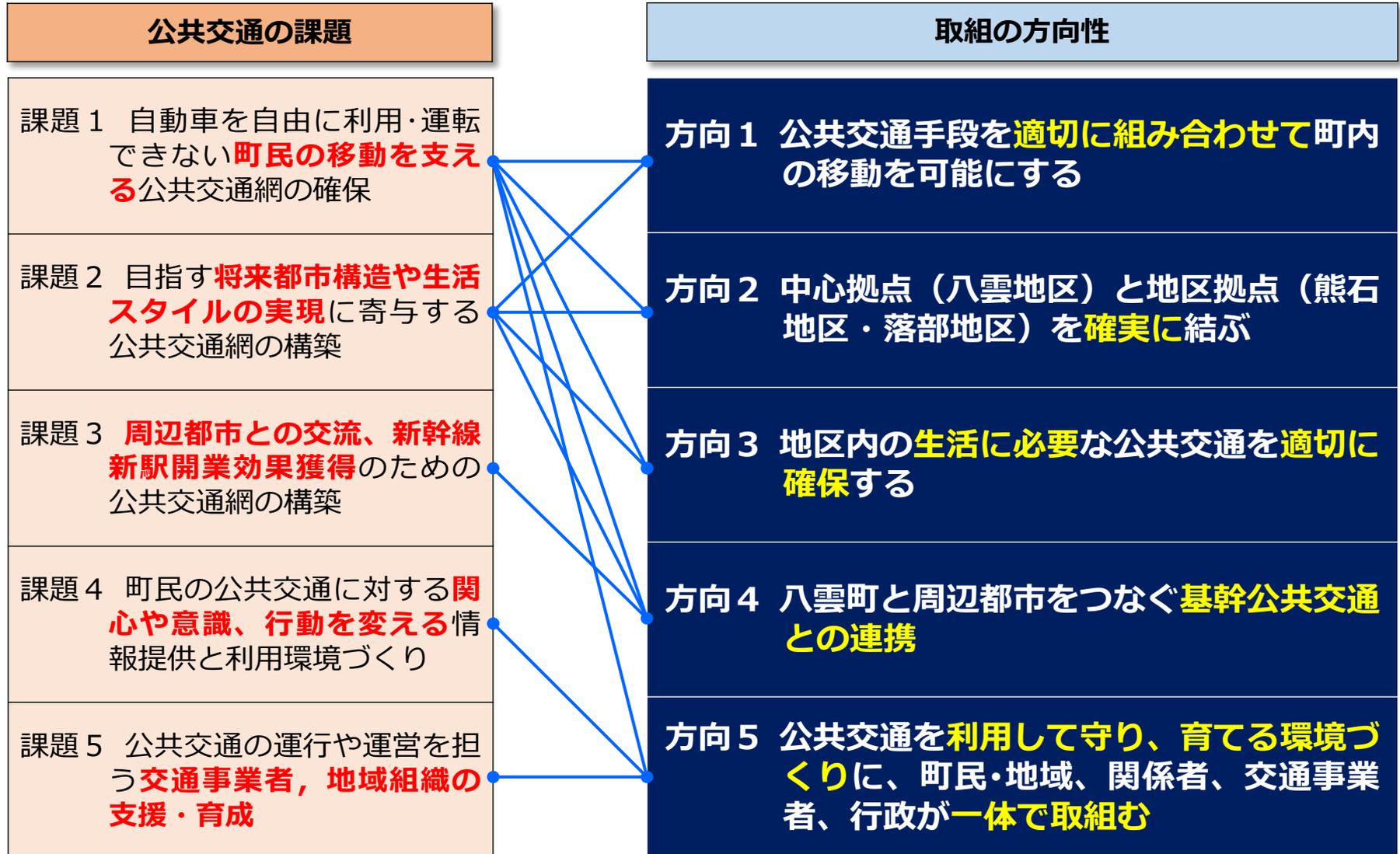
① 計画の基本理念

八雲町のひと・暮らし・まちをつなぐ公共交通を未来のために守り育てる

- 広大な町域を持つ八雲町では、住まい，職場，学校や商業施設などの施設、地区コミュニティ、町民のつながりが不可欠である。
- 誰でも利用可能な公共交通は、八雲町のひと・暮らし・まちをつなぎ、暮らしの中のひとの集いや流れを生み出し、住まいや様々な都市施設の立地・集積を促して、コミュニティ・拠点・まちの維持・形成・成長を支える役割を果たす。
- 八雲町が活力を保ち続け、未来の八雲町に暮らすひとのために、今の公共交通を守り、必要な機能の追加や見直しを行いながら、町民全員で利用して持続可能な公共交通網に育てることを本計画の基本理念とする。

8. 計画の基本理念、取組の方向性

② 取組の方向性



8. 計画の基本理念、取組の方向性

② 取組の方向性

<p>1. 公共交通手段を適切に組み合わせて町内の移動を可能にする</p>	<ul style="list-style-type: none">○町内移動は、鉄道，路線バス，ハイヤー車両などを活用した需要に応じて運行する乗合型交通（新たに導入），ハイヤー利用料金補助などの交通手段を、効率性や経済性を勘案して組み合わせることを確保する。○交通手段を組み合わせることで公共交通網を形成するため、交通手段相互の結節点の整備（バリアフリー化や待合環境改善）、乗継・乗換に必要な情報の整備・提供、乗り継ぎ割引や共通運賃などの工夫、自動運転車両の活用も視野に入れた実証実験など、利用しやすさを高める取組を合わせて実施する。
<p>2. 中心拠点（八雲地区）と地区拠点（熊石地区・落部地区）を確実に結ぶ</p>	<ul style="list-style-type: none">○町の核となる八雲地区の中心拠点と、熊石地区及び落部地区の基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集める地区拠点の役割分担を支え、八雲市街地の居住と都市機能の集積の促進、熊石地区及び落部地区の生活維持を図り、町の一体感を保ちながらコンパクトでまとまりのある都市構造を形成するため、拠点間を鉄道，路線バスで確実につなぐ。
<p>3. 地区内の生活に必要な公共交通を適切に確保する</p>	<ul style="list-style-type: none">○町の中心の八雲市街地では、居住や都市機能の誘導に必要な生活利便性をより高めるため、中心拠点や都市機能（施設）と居住地の間、都市機能（施設）相互の間を、ハイヤー車両などを活用した乗合型交通などにより、需要量とのバランスを勘案し適切につなぐ。○地区拠点のある熊石地区及び落部地区では、基本的な生活の営みと中心拠点へのアクセスを可能にするため、各地区拠点と居住地の間を、路線バス，需要に応じて運行する乗合型交通（スクールバスとの統合）により、需要の位置や時間、量に応じた効率的な手段でつなぐ。○八雲郊外部及び熊石地区，落部地区で居住者が少なく、集落も分散している場合は、需要に応じて運行する乗合型交通、地域組織などによる相互送迎の仕組み、ハイヤー利用料金補助などを適切に選定して移動手段を確保する。

8. 計画の基本理念、取組の方向性

② 取組の方向性

4. 八雲町と周辺都市をつなぐ基幹公共交通との連携

- 町と道南周辺都市をつなぐ**鉄道，都市間路線バスの確保・維持を前提**に、鉄道駅，主要バス停での乗継・乗換，待合，情報，駐車・駐輪といった**交通結節点機能の整備**、これに**接続する町内公共交通を確保**する。
- 北海道新幹線新八雲（仮称）駅開業に向け、並行在来線となる**JR函館本線と都市間路線バスの共存のあり方を沿線自治体と共に協議**しつつ、新駅と中心拠点，噴火湾パノラマパークなど町内観光スポットとの**連絡交通を遅滞なく開設する準備・PRを進める**。

5. 公共交通を利用して守り、育てる環境づくりに、町民・地域、関係者、交通事業者、行政が一体で取組む

- 鉄道やバス、ハイヤーなどの利用について、駅やバス停の場所や乗降りの仕方、運行ダイヤ、目的地までの運賃、ICカードの使い方、乗継や乗換方法など、公共交通の**知識を得るための情報を広く発信**し、利用体験イベントなど公共交通に**接する機会**を設け、町民が公共交通を**利用できるようになる環境**をつくる。
- 町民の利用促進のため、運行ダイヤ改正や施設改善など**利用しやすい環境づくり**と共に、外出時の交通手段に公共交通を選ぶ動機付けとなる**モビリティ・マネジメント※**に**継続的**に取組む。
- 鉄道と都市間路線バスは公共交通網の骨格であり、路線や区間の統廃合、事業や運行の主体の見直しなどに**国，北海道，沿線自治体と協調・連携して取組み**つつ、この確保・維持に必要な**交通事業者の経営努力**とともに、**支援を継続的に実施**する。
- 町が**主体的に確保する公共交通**について、安全・確実な運行が可能な**交通事業者や地域組織**の車両や人材，体制の**育成や確保に必要な支援、仕組みづくり**を行う。
- 公共交通を利用する意識を持ち、積極的に利用し、公共交通を守り育てる**役割を町及び町民が協力**して担う。

※モビリティ・マネジメント：一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車などを適切に利用する方向）に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策で、居住者や職場、学校教育を対象に展開される。

9. 八雲町の地域公共交通網のイメージ

計画が目指す八雲町地域公共交通網のイメージ

- 町内の移動は、鉄道，路線バス，ハイヤー車両などを活用した需要に応じて運行する乗合型交通（新たに導入），ハイヤー利用料金補助などの交通手段を、効率性や経済性を勘案して組み合わせることで確保する。
- 路線バスは、現在の利用状況を勘案し、路線の区間やルートの変更、スクールバスとの統合により再編する。
- 交通手段を組み合わせることで公共交通網を形成するため、交通手段相互の結節点の整備（バリアフリー化や待合環境改善）、乗継・乗換に必要な情報の整備・提供、乗り継ぎ割引や共通運賃などの工夫、自動運転車両の活用も視野に入れた実証実験など、利用しやすさを高める取組を合わせて実施する。

9. 八雲町の地域公共交通網のイメージ

八雲町地域公共交通網のイメージ

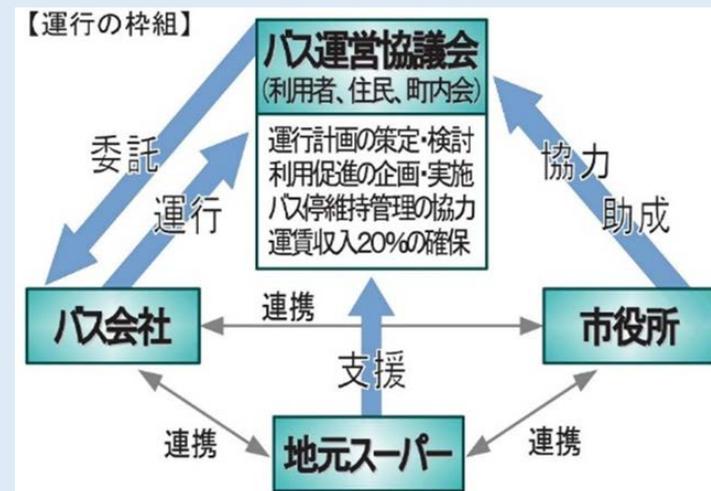


生活交通を確保する取組の事例

○地域住民主体で運営するコミュニティバス（会津若松市金川町・田園町町内会）

- 地元**要望**からコミュニティバス実証実験運行（**3コース1日9便**）を開始、1日平均利用者が4.1人と低迷し**1年間で廃止**。
- バス事業者、行政頼みではない、**住民主体の運営方法**で2年後に新たに運行開始（**1コース1日3便**）、現在の1日平均**利用者は約4倍**の16人に。

- **バス運営協議会が運行主体**
- **バス事業者に運行委託**
- **毎月1回運営協議会を開催**
 - ・ 運行便数、ルート、停留所位置検討
 - ・ リーフレット、チラシ、のぼり作成
 - ・ 運行実績の確認と共有
 - ・ 記名式アンケート等で改善点等を議論
 - ・ 乗車体験、ランチ会ツアーの企画・実施 等
- **運賃収入の20%を運営協議会が保証**
 - ・ 住民間で利用を促す努力
 - ・ 20%に満たない場合は協議会が負担
- **地元企業と連携**
 - ・ バス会員券保有者は商店の買い物ポイントが4倍
 - ・ ポイント（2000円分）で会員券との交換が可能



生活交通を確保する取組の事例

○需要対応（デマンド）型乗合タクシーを共同で運行（岩手県一関市舞川地区）

- 地区に運行していた市運行の路線バスの利用者が少なく、**効率化のためにバスから運行方法を変更。**
- 利用者の**事前予約**に応じて、自宅付近から予め定めた目的地付近の停留所間を運行する**需要対応（デマンド）型**の乗合タクシーを地区内の**複数事業者が共同で運行。**
- 路線バス廃止前の年間利用者500人弱が**2倍以上**の1,200人に。

➤ 利用者は電話で利用前日までの予約が必要

- ・ 週に2回（火・木）、地区と市街地間を3往復運行、均一運賃（大人1乗車300円）
- ・ 地区→市街地は8時・10時・13時、市街地→地区は12時・14時・17時に発車するおおよそダイヤ
- ・ 予約がなければ運行しない
- ・ 地区住民で登録者のみ利用可能
- ・ 自宅前で乗降可能

➤ タクシー事業協同組合が予約を受付

- ・ 組合加盟の4事業者が運行を担当
- ・ 予約配車システムは導入しない
- ・ 組合事務員が電話で対応



生活交通を確保する取組の事例

○タクシーの相乗り促進と利用者負担軽減（山口県山口市）

- 人口減少や高齢化によって**交通運営組織を立ち上げられない**、需要が少なく需要対応（デマンド）型乗合タクシー運行の**仕組みづくりも困難**な状況で、一般の**タクシー利用の中で相乗りを促し、利用者負担を少なく**するグループタクシー事業を実施。

➤ タクシーをグループで利用し、事業者の運行効率が向上、利用者の負担は軽減

- ・要件を満たす人が4人以上のグループで登録
- ・最寄りの拠点から自宅までの距離に応じ、利用券を交付
- ・1回の乗車で一人1枚の利用券が利用可能、料金との差額は現金で支払い
- ・1人で乗車するより、4人で乗車すれば現金支払いが少なくなる

■登録及び交付の要件

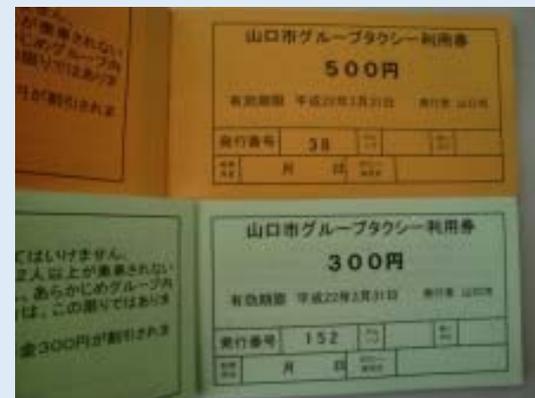
以下の条件を満たす4人以上のグループ

- (1) 65歳以上の方
- (2) 自宅からいちばん近い駅やバス停等まで1.0km(75歳以上は700m)以上距離がある方
※坂などの地形条件は考慮される場合あり
- (3) 福祉タクシー割引券、おでかけサポートタクシー利用券を受給していない方

■自宅から公共交通機関までの距離に応じた利用券1枚の金額

- (1) 1.0km(75歳以上は700m)以上1.5km未満：300円
- (2) 1.5km以上4.0km未満：500円
- (3) 4.0km以上：700円

■交付枚数は1年間に1人60枚（18,000～42,000円）



生活交通を確保する取組の事例

○乗合タクシーの運行にあたりタクシー事業者の負担、リスクを軽減

- 乗合タクシーなどの新しい交通を導入する場合、交通事業者は車両や乗務員の確保の負担、事業収支のリスクを負っている。需要対応（デマンド）型運行の場合、予約に応じた運行による経費削減への期待が大きい。交通事業者は既存業務の間合いだけで事業を行うことが不可能なため、**収入の保証や利用者獲得によるインセンティブ付与**が、事業の継続性を高める上で重要となっている。

➤ 上下分離方式で交通事業者の初期投資、維持コストを削減（島根県津和野町）

- ・ 町の第3セクター（現株式会社津和野開発）が車両や事務所棟の資産を保有し、これらの貸与を受けて新たな交通事業者がタクシー事業を行う上下分離方式を実施して地域のタクシー事業を継続。

➤ 事業者の経営体力を考慮した柔軟な支払い（各地）

- ・ 委託費用の月割り、四半期ごとで清算、支払いを行い、事業者の経営負担を軽減。

➤ 最低保証経費の設定（秋田県羽後町など）

- ・ 委託費用の算出根拠と実際の相違（例えば、実運行回数、稼働率が想定以下など）でも一定額の支払いを保証。

➤ 事業者の経営努力の刺激、評価（栃木県茂木町など）

- ・ 茂木町では、1日の輸送人数が設定（100人）を上回った場合に利用者一人あたり100円を交通事業者に支払い。
- ・ 新潟県三条市では、運行サービス向上と持続性確保のため、自治体による従来の運行経費負担や運賃設定ではなく、交通事業者や利用者が乗合利用するインセンティブが働く仕組みとして、乗車人数によって自治体から支払われる金額が上がり、利用者の運賃が安価となる基準を導入。

【運賃】1人乗車の場合：運行距離により運賃が変動（500円～3,000円）、乗合乗車の場合：エリア間の移動に応じて、1人あたり400円または800円

【費用の支払い】一運行あたりの走行距離と乗車人数に応じた事業者収入金額を定め、運行実績に基づき自治体から運行費用を支払う。

八雲町自家用有償運送の使用料(運賃)改正について

令和元年10月1日から消費税率が引上げられたことに伴い、バス使用料(運賃)に消費税引上げ分を適正に転嫁するため、使用料(運賃)の一部を改正する。

記

- 消費税課税前の原単価に消費税率10%を上乗せし、端数調整については10円未満を切り捨て処理とする。

区 間	原単価	現行料金 (8%)	改正後料金 (10%)	増額分
50 円区間	50 円	50 円	50 円	0 円
100 円区間	100 円	100 円	110 円	10 円
150 円区間	150 円	160 円	160 円	0 円
200 円区間	200 円	210 円	220 円	10 円