八雲町地域公共交通網形成計画

令和２年３月　策定

令和６年３月　改訂

八　雲　町

目　次

1 はじめに 1

1．1 計画策定の背景と目的 1

1．2 計画の区域 2

1．3 計画期間 2

1．4 本計画で対象とする地域公共交通の要素 3

2 計画の位置づけ 4

2．1 上位関連計画等と本計画の関係性 4

2．2 上位・関連計画等の整理 5

3 地域及び地域の公共交通の現状 18

3．1 地域の現状 18

3．2 公共交通の現状 24

4 路線バスの利用状況 37

4．1 交通系 IC カードデータに基づく利用状況分析 37

4．2 乗り込み調査による利用状況・利用者意識の分析 41

5 公共交通に関する町民の意識・意向 45

5．1 アンケート調査による町民の意識・意向 45

5．2 地区別意見交換会による町民の公共交通に関する意識・意向 48

6 公共交通の課題 50

6．1 公共交通の課題 50

6．2 公共交通の課題につながる要因、懸念・考慮すべき影響 51

7 計画の基本理念・取組の方向 55

7．1 計画の基本理念 55

7．2 取組の方向 55

7．3 計画に基づき運行する公共交通の役割・位置づけの整理 57

8 目指す公共交通網の目標 58

9 地域公共交通網形成に必要な事業 62

9．1 取組の推進に関する「八雲町地域公共交通会議」の役割 62

9．2 目標実現のための取組施策・事業 63

10 計画推進のマネジメント 70

１　はじめに

１．１　計画策定の背景と目的

八雲町においては、人口減少や高齢化が進行する中で、北海道旅客鉄道株式会社による函館本線、函館バス株式会社が運行する路線バス、民間交通事業者のハイヤーに加え、町が運行するスクールバス、住民も利用可能なスクールバス、患者輸送バスなどの公共交通により町民の生活移動を確保している。

高校生以下の児童・生徒など自動車運転免許を持たない町民、身体の衰えや怪我、妊娠などで自動車の運転ができない町民、さらに運転免許返納後の高齢者など、自家用車で自由に移動することができない町民がいるなかで、生活に必要な通学、買い物、通院などを支障なく行うことができる環境構築が定住促進や町の活力維持につながる重要課題となっている。

一方で、町民は移動のほとんどを自ら運転する自家用車、家族などが運転する自家用車による送迎で行っていることから、公共交通利用者の減少が続き、公共交通の運行に必要な経費を運賃収入だけで賄うことができず、国・北海道・八雲町を含む沿線自治体からの支援（赤字額に対する補助金）で維持されている状況にある。また、運転士の高齢化による退職、働き方改革などによる労働環境の変化から運転士不足が深刻化し、利用者減少と相まって減便や区間短縮、路線廃止に至る事態が生じていることから、公共交通における利用者の確保と運行の効率化が求められている。

このような背景を踏まえ、町は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、八雲町にふさわしい公共交通網を再構築する基本計画として「八雲町地域公共交通網形成計画」を策定する。

１．２　計画の区域

計画区域は、八雲町内全域とする。ただし、隣接する自治体との連携が必要な事業については適宜これを考慮する。

図　1-1　計画の区域

１．３　計画期間

本計画の期間は、当初、2020 年度（令和 2 年度）から 2024 年度（令和 6 年度）までの 5 年間としたが、取組施策の進捗などを踏まえ、2025 年度（令和 7 年度）まで延長する。

計画は、取組施策・事業の実施状況、中間段階の目標の達成状況などをモニタリングしながら、上位・関連計画の進捗や内容との整合性、人口変動や経済情勢などの動向も踏まえ、適宜必要な見直し、改訂を行うものとする。

１．４　本計画で対象とする地域公共交通の要素

本計画で対象とし、地域公共交通網を構成する交通手段は次のとおりである。

表 1-1　町内を運行する交通手段の役割等

交通手段	町における役割等	主な運行区域
鉄道（在来線）	鉄道は、町内の移動のみならず他都市との広域移動を担う公共交通機関であり、大量の移動需要にも対応できるものであり、公共交通網の中では基幹的な役割を果たす。 町内には、北海道旅客鉄道株式会社（以下「JR北海道」という。）の函館本線があり、6つの鉄道駅（黒岩、山崎、八雲、山越、野田生、落部）を有する。	町内外
路線バス	路線バスは、中量の移動需要に対応する公共交通機関で、公共交通網では町内と周辺市町間の移動、町内移動を担う幹線の役割を果たす。 町内には函館バス株式会社（以下「函館バス」という。）が3路線を運行している。	町内外
熊石・八雲間予約バス	江差八雲線の廃止代替交通として運行を開始し、熊石地区と八雲地区間を結ぶ生活交通として、町内の地区間移動の役割を果たす。 運行については、地元ハイヤー事業者により運行を行っており、赤字欠損額について、町からの補助に加え、地域内フィーダー系統補助を活用しながら、路線の維持・確保を実施している。	町内
檜山海岸線予約バス	桧山海岸線（大成）の廃止代替交通として運行を開始し、せたな町と熊石地区を結ぶ生活交通として、町内外の自治体間・地区間移動の役割を果たす。 運行については、有限会社東ハイヤーへの委託により運行を行っており、赤字欠損額については、せたな町からの補助に加え、地域内フィーダー系統補助を活用しながら、路線の維持・確保を実施している。	町内外
スクールバス スクールハイヤー	町内に居住する小中学生の通学の足を確保する役割を果たす。また、スクールバスやまびこ号（立岩・上八雲地区運行）及びスクールバスひまわり号（上の湯・栄浜地区運行）については、自家用有償旅客運送登録により、一般住民も混乗可能なバスとして運行しており、町民の生活移動を確保する役割も果たす。 運行については、スクールバス８路線については町直営で運行をしており、スクールハイヤー２路線については交通事業者への運行委託により運行している。	町内
患者輸送バス	熊石地区において熊石国民健康保険病院を利用する患者を輸送することを目的に運行をしており、熊石地区に居住する町民の通院の足を確保する役割を果たす。 患者輸送バスは、熊石地区において２方面（相沼方面・関内方面）の運行を行っており、交通事業者へ運行委託をしている。	町内
福祉タクシー料金助成事業	町民の移動支援として、在宅で心身に障がいを持つ方や80歳以上の方がタクシーを交通手段として利用場合において、タクシー料金の一部を助成する事業を実施しており、路線バス等の交通手段を利用することが困難な方の生活移動を支える役割を果たす。	町内
ハイヤー	ハイヤー（タクシー）は、以前は個人の交通手段との認識が強かったが、鉄道や一般の路線バスでは対応することが難しい、少量で多様な移動需要に個別、あるいは乗合利用できめ細かくサービスを提供する公共交通機関として公共交通網の隙間や空白を補完する役割を果たす。 町内には、一般社団法人函館地区ハイヤー協会に加盟している有限会社八雲ハイヤー、エスジーハイヤー株式会社、有限会社旭ハイヤーの3社と、福祉輸送・患者等搬送事業を行う合同会社キャンタクがある。	町内外

２　計画の位置づけ

２．１　上位関連計画等と本計画の関係性

本計画は、第 2 期八雲町総合計画（2018 年度～2027 年度）の目標実現に向け、北海道および道南地域・渡島地方のまちづくり・交通政策の考え方を踏まえ、八雲町の都市政策・都市計画・関連交通計画との連携・整合を図りながら、町民の移動を支える公共交通の分野における基本計画として位置付けるものである。

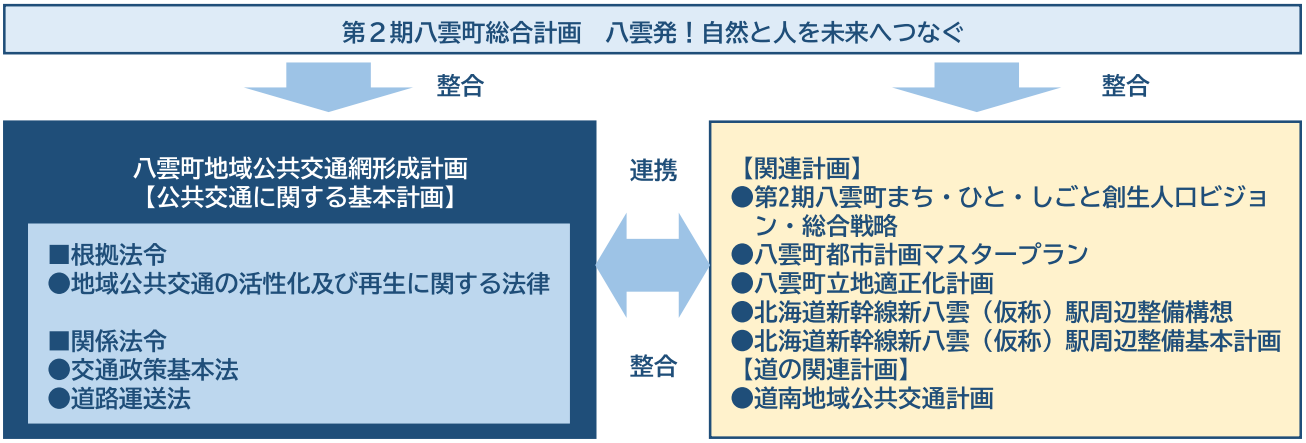


図　2-1　計画の位置づけ

２．２　上位・関連計画等の整理

（１）根拠法令の整理

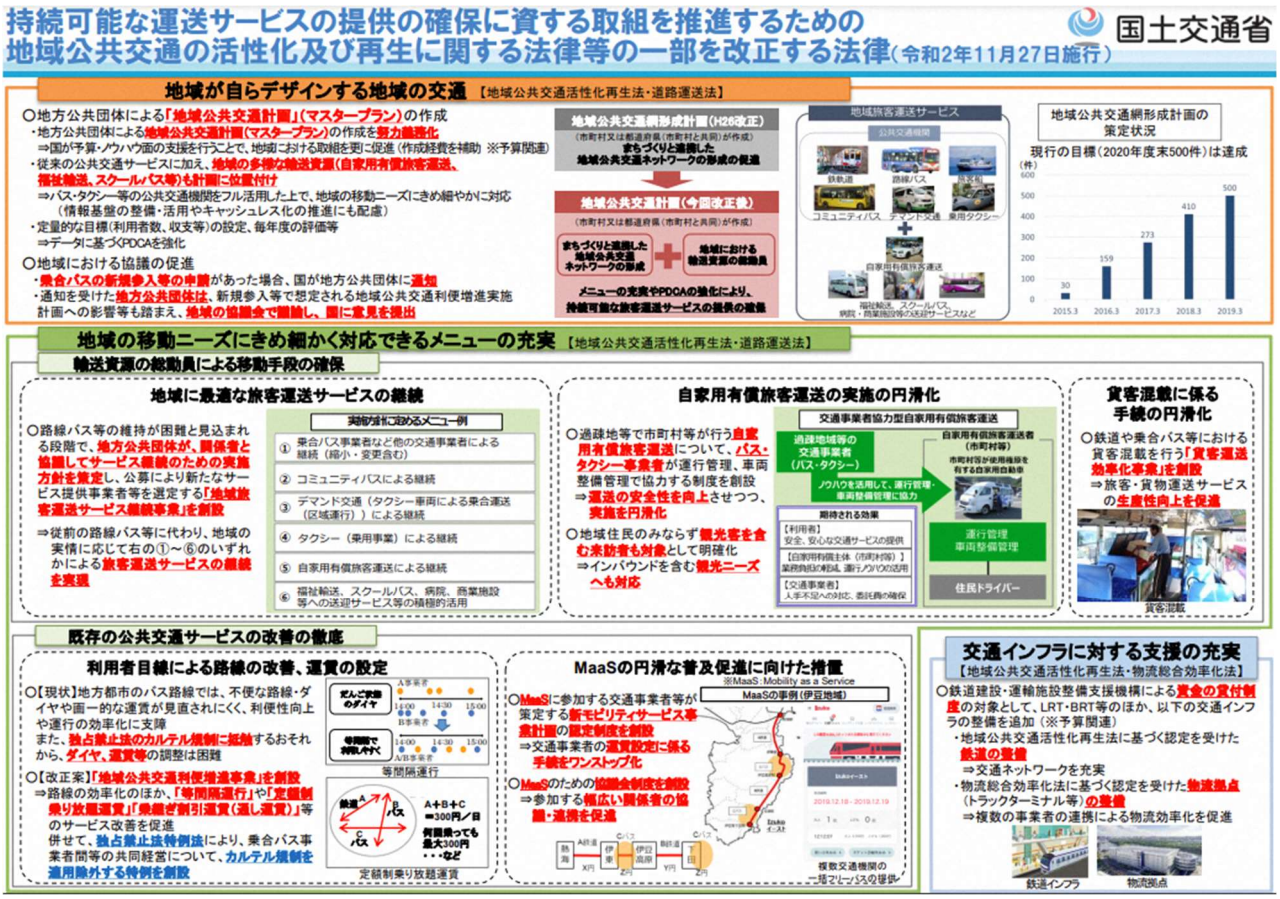
① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月及び令和 5 年 7 月改正）

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

また、令和 5 年 7 月の改正では、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化しており、これらの状況を打破すべく、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築することが求められている。

表 2-1　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 11 月改正）の概要

項目	内容
改正の背景	●人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要 ●加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要
改正の概要	■地域が自らデザインする地域の交通 ●地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成 ・地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化 ・バス・タクシー等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、きめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮） ・定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化 ●地域における協議の促進 ■地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 ●様々な補助メニューや制度を創設 ●輸送資源の総動員による移動手段の確保 ・地域に最適な旅客運送サービスの継続（地域旅客運送サービス継続事業） ・自家用有償旅客運送の実施の円滑化 ・貨客混載に係る手続の円滑化 ●既存の公共交通サービスの改善の徹底 ・利用者目線による路線の改善、運賃の設定（地域公共交通利便増進事業） ・MaaSの円滑な普及促進に向けた措置



出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について（国土交通省）

図 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

表 2-2　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 5 年 7 月改正）の概要

項目	内容
改正の背景	●人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化している中で、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要
改正の概要	■地域の関係者の連携と協働の促進 ●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 ■ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 ●自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて。国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 ■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 ●「地域公共交通利便増進事業」の拡充 ・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 ●「道路運送高度化事業」の拡充 ・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 ■鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 ●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

●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

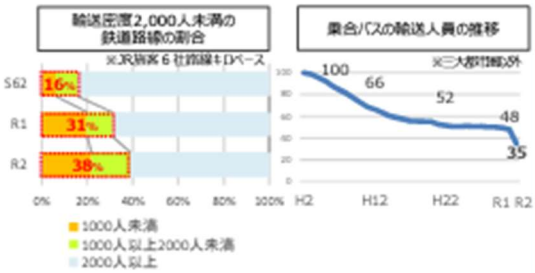
＜令和５年法律第18号＞

背景・必要性

○人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。

○特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

➡ あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働＝「共創」**を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。



法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進 【地域公共交通活性化再生法】

・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。

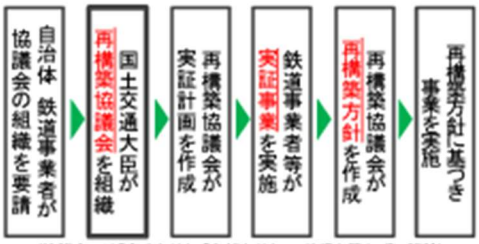
ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 【地域公共交通活性化再生法】

・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する**「再構築協議会」**を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。

・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。

・再構築方針等に基づいて実施する**「鉄道事業再構築事業」を拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。

・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞



※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

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 【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

・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。

・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。

・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

「道路運送高度化事業」の拡充

・**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。

・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 【鉄道事業法・道路運送法】

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。
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】: 再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築
（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数 ： 67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）

出典：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の概要（国土交通省）

図 2-3　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（令和５年７月改正）

（２） 関係法令の整理

① 交通政策基本法（令和 2 年 12 月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されている。

表 2-3　交通政策基本法の概要

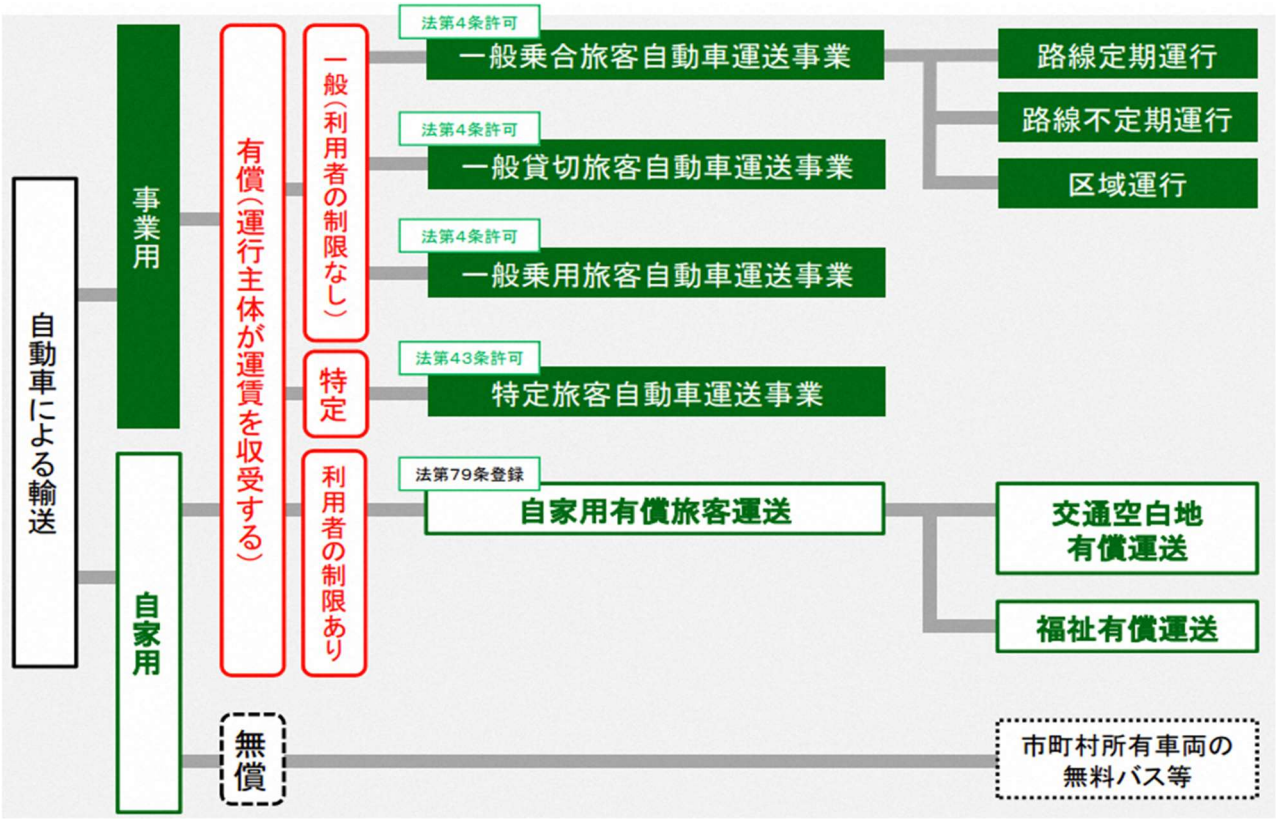
項目	内容
基本的認識	■交通が果たす機能 ●国民の自立した生活の確保 ●活発な地域間交流・国際交流 ●物資の円滑な流通 ■国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	■交通機能の確保・向上 ●少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 ・豊かな国民生活の実現 ・国際競争力の強化 ・地域の活発な向上 ●大規模災害に的確に対応 ■環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	■豊かな国民生活の実現 ●日常生活の交通手段確保 ●高齢者、障害者等の円滑な移動 ●交通の利便性向上、円滑化、効率化 ■地域の活力の向上 ●国内交通ネットワークと拠点の形成 ●交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ■国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地方公共団体の施策	■自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 ●まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

② 道路運送法（令和 4 年 6 月改正）

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場など、旅客自動車運送事業を行うにあたり必要となる手続内容等について定めている。

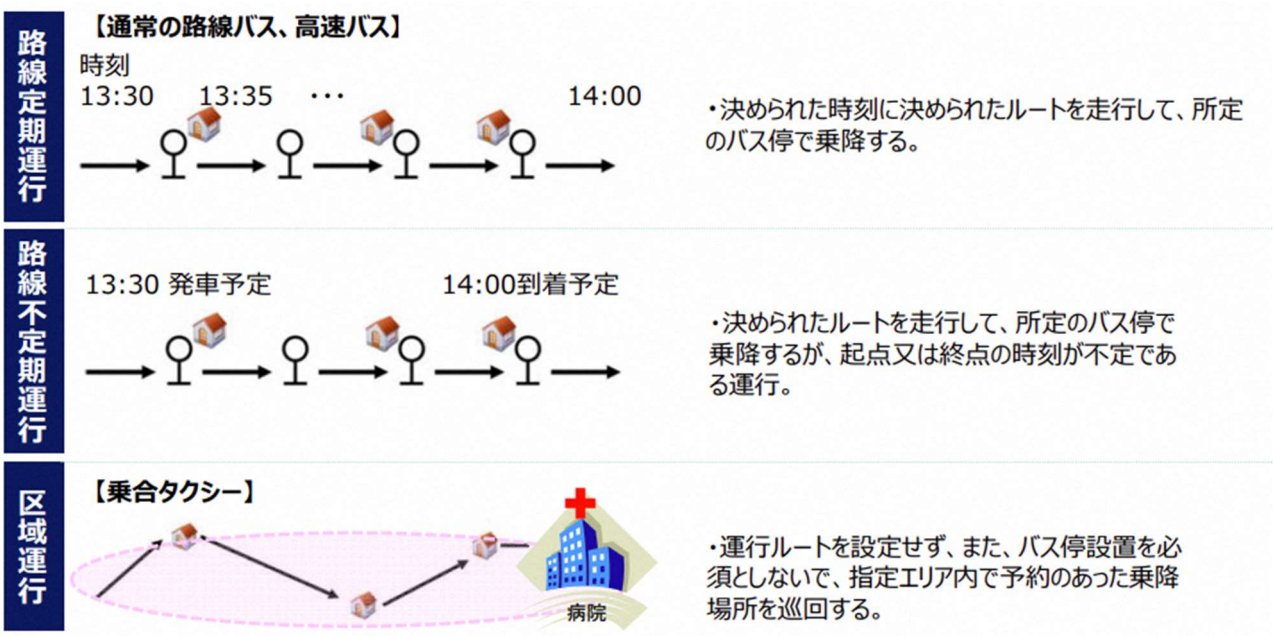
表 2-4　道路運送法の概要

項目	内容
目的	●道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること ●道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
定める運行の種別	■旅客自動車運送事業（4条・43条） ●一般乗合旅客自動車運送事業 ・路線定期運行 ・路線不定期運行 ・区域運行 ●一般貸切旅客自動車運送事業 ●一般乗用旅客自動車運送事業 ●特定旅客自動車運送事業 ■一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための 運送（21条） ■自家用有償旅客運送（79条） ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送
運行にあたって定める事項	■事業計画 ●路線又は営業区域 ●停留所の名称、位置、停留所間の距離 ●主たる事務所及び営業所の名称、位置 ●営業所に配置する事業用自動車の数 ●自動車車庫の位置及び収容能力 ■運行計画 ●運行系統（ルート） ●運行回数 ●運行時刻 ■運賃 ●上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） ●協議運賃（地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）

図 2-4　道路運送法上の事業区分と運行形態



出典：道路運送法等関係法令の基礎知識について（北陸信越運輸局自動車交通部）

図 2-5　一般乗合旅客自動車運送事業のイメージ

（３） 上位計画の整理

① 第２期八雲町総合計画　後期基本計画

後期基本計画では、北海道新幹線の札幌延伸による新八雲（仮称）駅周辺整備に関する内容に加え、並行在来線対策、町内交通に係る方向性及びコンパクトシティの推進について、整理されている。

表 2-5　第２期八雲町総合計画　後期基本計画の概要

項目	内容
計画期間	令和5年度から令和9年度
将来像	八雲発！自然と人を未来へつなぐ
基本目標	基本目標１　八雲の自然と調和する安心・安全な都市基盤整備 基本目標２　八雲の豊かな資源を活用した産業振興 基本目標３　誰もがいきいき暮らせる健康・医療・福祉の推進 基本目標４　ふるさとを築く教育の充実と文化・スポーツの振興 基本目標５　八雲の自立を実現する協働と行財政運営
公共交通との関連内容	**■コンパクトなまちづくりの推進（基本計画P11）** ●取組の基本的方向 ・平成31年に策定した八雲町立地適正化計画を推進し、居住・都市機能の誘導を図り、定期的な取組達成状況の確認と効果検証を行いながら、誘導施策を検討します。 ●施策 ・安全で住みやすいコンパクトシティの推進 **■北海道新幹線の整備促進（基本計画P19）** ●取組の基本的方向 ・北海道新幹線工事の着実な進捗を図るため、工事実施主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構への協力支援に努めます。また、各期成会や関係機関と連携し、札幌延伸開業に向けた普及・啓発活動を推進します。 ●施策 ・北海道新幹線完成の推進 ・円滑な事業推進のための環境整備への協力 **■新八雲（仮称）駅周辺整備の推進（基本計画P19）** ●取組の基本的方向 ・新幹線駅周辺の整備の考え方及び整備方針については、引き続き北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備推進会議を中心に中高生や有識者などの意見も取り入れ、具体化の検討を進め、新駅周辺整備を推進します。 ●施策 ・新八雲（仮称）駅周辺整備の推進 **■並行在来線対策の推進（基本計画P19）** ●取組の基本的方向 ・北海道新幹線の開業に伴い、ＪＲ北海道より経営分離される並行在来線※のあり方について、新幹線沿線自治体等と連携し検討を行います。 ●施策 ・公共交通を確保する施策の検討 ・並行在来線の在り方とその他の交通手段の検討 **■公共交通の確保（基本計画P20）** ●取組の基本的方向 ・通院・通学等を支障なく行うことができるよう現状のバス路線地域の公共交通サービスを維持するとともに、効率的な運行方法等を検討します。 ・北海道新幹線開業に向け、国・北海道及び沿線自治体と連携し、今後の公共交通の在り方を研究します。 ●施策 ・現路線バス地域の公共交通サービス維持及び効率化 ・新たな予約バス導入の検討

（４） 関連計画の整理

① 第 2 期八雲町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

総合戦略では、交流人口拡大に向けた取組として、北海道新幹線の延伸に伴う新八雲（仮称）駅の開業を見据えた各地域の魅力向上及び観光ルートの構築について、整理されている。

表 2-6　第 2 期八雲町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略の概要

項目	内容
計画期間	令和2年度から令和6年度
基本目標	基本目標１　産業を活性化し、働く人をつくる 基本目標２　安心して子育てできるまちをつくる 基本目標３　人が移り住み定着してもらえるようまちの魅力を向上させる
公共交通との関連内容	**■交流人口や関係人口を拡大し、八雲町のファンを増やす（P40）** ●交流人口や関係人口は移住者の裾野とされており、これらの拡大が移住者拡大につながります。八雲町には北海道立都市公園11か所の中で最も利用者の多い道立噴火湾パノラマパークがあることに加え、全国から多くの寄附をいただいているふるさと納税があります。この2つは八雲町にとって大きな強みであり、この強みを生かし、八雲町のファンを増やしていく取り組みを進めていきます。 ●また、2030年度に北海道新幹線の延伸が予定されており、これに伴って新八雲（仮称）駅が設けられます。八雲町にとって大きな好機と捉え、八雲を素通りすることなく下車し、さらに熊石地域へと足を延ばすことにつながる熊石地域の魅力向上、観光ルートの構築に取り組みます。

② 八雲町都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、生活に必要な公共交通の適切な確保を挙げており、その手段としてはコミュニティバスやデマンド交通など幅広な検討を行うこととしている。また、北海道新幹線の新駅と市街地や観光拠点などを結ぶアクセス機能の充実についても整理をしている。

表 2-7　八雲町都市計画マスタープランの概要

項目	内容
計画期間	令和5年度から令和24年度
都市づくりの理念	1　道南北部の中心としての「にぎわい」が生まれる都市づくり 2　世代のニーズに応じた「安心」して暮らせる都市づくり 3　災害や障壁を克服した「安全」な都市づくり 4　住んでいて良かったと感じる「快適」な都市づくり
将来都市像	自然と人を未来へつなげる「ふれあい快適都市」
公共交通との関連内容	**■高次都市機能の集積による人が集う都市づくりに関する事項（P26）** ●地域と地域をつなぐ交通機能の整備 ・北海道新幹線の新駅と市街地や観光拠点などを結ぶアクセス機能の充実に努める。 ●公共交通機関の機能充実、強化 ・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住宅地の間、都市機能施設相互の間を、循環バスや乗合型交通などにより適切につなぎ、生活に必要な公共交通を適切に確保する。 ・新幹線開業に伴う並行在来線経営分離後の対応については、新幹線開業後における沿線住民の足の確保に向けた取り組みを進める必要があることから、道や沿線市町等との連携により、経営分離区間の安定的かつ効率的な輸送体系を構築するために必要な検討・取り組みを進める。 ・人口減少や高齢化社会への対応、さらには省エネルギーや環境負荷軽減の施策として、コミュニティバスやデマンド交通などの新たな公共交通手段による利便性を高める交通機能の検討を行う。 **■子どもから高齢者までの物理的支障を感じない安全な都市づくりに関する事項（P27）** ●公共交通機関の機能充実、強化 ・高齢化の進行にあわせて、公共交通機関（ＪＲ・バス等）の役割がますます増加するものと想定される。今後、これからのサービスの必要性や充実等について検討を図る。 ・コミュニティバスやデマンド交通などの新たな公共交通手段による、利便性を高める交通機能の検討を行う。

③ 八雲町立地適正化計画

立地適正化計画では、公共交通網における主要軸の位置づけ及び生活軸の強化に向けた新駅と市街地を結ぶ二次交通の確保について整理している。

表 2-8　八雲町立地適正化計画の概要

項目	内容
計画期間	令和元年度から令和23年度
まちづくり方針	子育て世代も集まれる多世代交流型拠点づくりにより、誰もが安心して暮らせるまちづくり
公共交通との関連内容	■道路・公共交通網の再編（P56） ●公共交通網 ・道路網と同様に、市街地を循環する「サークルライン」を中心に、今後の公共交通網においても主要な軸と位置づけるとともに、今後の新幹線開業に向け、特に、「主要な生活軸」の強化に向けた新駅と市街地を結ぶ二次交通の確保などが必要となる。 ・ただし、現状では八雲町内におけるバスの運行本数は少なく、国土交通省資料「乗合バス事業の収支状況について」（平成28(2016)年度）によると、地方部の路線バスはいずれも安定した収支を得ることが難しい状況となっている。 ・一方、同資料で示される運送原価は、公共交通の維持に必要な経費であり、このうち、人件費・諸経費を除く項目については、バス車輌を、マイクロバスやワゴン車、タクシーに転換することで、経費削減が可能と考えられる。 ・各地方部においても、デマンドバスや乗り合いタクシーといった、公共交通の小型化とDoor to Door（出発地玄関から目的地玄関までの送迎）によるサービスの向上を合わせて図る取組や、他目的で個別に運行されている送迎バス等と路線バスの連携、バスロケーションシステムの導入などが進められており、八雲町においても、市街地と新八雲（仮称）駅、その他観光地等と連携を考慮しつつ、新たな公共交通の取組が必要である。 ・なお、公共交通にかかる検討については、今後予定される「地域公共交通網形成計画」の検討において、具体的な各種施策との連携を検討していくこととなる

④ 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備構想

本構想では、北海道新幹線延伸による新八雲（仮称）駅の整備に向け、新八雲（仮称）駅の持つべき役割などについて整理をしている。特に、地域公共交通に求める事項としては、市街地等から新八雲（仮称）駅までのアクセス交通の整備であり、アクセス交通の確保に向けては、事業性の効率化及び合理化などに配慮する必要がある。

表 2-9　北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備構想の概要

項目	内容
コンセプト	道南地域北部の広域連携拠点の形成
整備方針	■自然に調和する施設整備 ●「自然美術館　八雲」に相応しい質の高い施設づくりを目指す。 ■安全で快適な施設整備 ●高齢者、身障者等誰もが安全・安心して利用できる快適な施設づくりを目指す。 ●新幹線とバス、タクシーとの乗り継ぎ利便性、安全性を確保する。 ■冬期の円滑な利用への配慮 ●積雪、寒冷の気候条件でも円滑に利用できる施設整備を目指す。
公共交通との関連内容	■開業に向けた取り組み（P36） ●公共交通アクセス整備 ・新八雲（仮称）駅の利活用を促進するためには、八雲市街地などと新駅とを連絡する公共交通アクセスの充実・強化を図ることが不可欠となる。 ・八雲市街地と新駅とを連絡する循環バスの運行や路線バスの乗り入れ、さらにはタクシー輸送の充実、強化など、取り組む必要のある施策は多岐にわたる。今後、少子・高齢化がより進展する中で、公共交通の充実は、一層重要になると考える。 ・これら公共アクセスの整備には、輸送を担う事業者との事前の密接な協議、バスルートの変更や輸送方法の検討には国の機関との協議も必要であり、これら協議・調整を図って行くものとする。 ・なお、新駅へ連絡する循環バスは、福祉輸送など他の輸送形態との連携や協働など事業性の効率化、合理化を図る必要がある。

⑤ 北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画

基本計画では、新八雲（仮称）駅周辺の整備にあたり、今後の事業推進に向け駅周辺地区の整備基本計画の具体的な方向性を示すものであり、特に公共交通については、市街地と新八雲（仮称）駅、その他観光地等を結ぶ、二次交通について整理されている。

表 2-10　北海道新幹線新八雲（仮称）駅周辺整備基本計画の概要

項目	内容
基本理念	道南北部の広域連携拠点 二つの海をもつ八雲の大地にたつ、周辺の風景に調和した「牧場の中にある駅」
整備テーマ	●過大になりすぎず、将来の変化に対応できる新駅周辺の必須機能整備 ●農業の発展に寄与する新駅周辺土地利用 ●景観（牧歌的風景）に配慮した、八雲らしい、目玉となる玄関口 ●まちなかや観光地までのアクセス性の向上
公共交通との関連内容	■二次交通のあり方について（P57） ●地域公共交通のあり方 ・現在、函館バスが運行する江差・八雲系統及び瀬棚号系統が新駅前面道路である道道八雲北桧山線を通過しているため、本路線の新駅前への乗入を今後協議していく必要がある。ただし、現状では合わせて往復3本/日ずつの運行であり、通勤・通学等での利用も多い路線であることから、新幹線との接続性等において十分なサービス水準には至らない可能性がある。 ・また、国土交通省資料「乗合バス事業の収支状況について」（平成28(2016)年度）によると、地方部の路線バスはいずれも安定した収支を得ることが難しい状況となっている。 ・一方、同資料で示される運送原価は、公共交通の維持に必要な経費であり、このうち、人件費・諸経費を除く項目については、バス車輌を、マイクロバスやワゴン車、タクシーに転換することで、経費削減が可能と考えられる。 ・各地方部においても、デマンドバスや乗り合いタクシーといった、公共交通の小型化とDoor to Doorによるサービスの向上を合わせた取組や、他の目的で個別に運行されている送迎バス等と路線バスの連携などが進められており、八雲町においても、市街地と新八雲（仮称）駅、その他観光地等を結ぶ、新たな公共交通の取組が必要である。 ●その他の二次交通について b.その他参考となる取組等 ・類似する新幹線駅周辺における二次交通等の取組や、その他観光等の視点からの交通手段に関する取組等を参考に、今後の二次交通のあり方を検討していく。

⑥ 道南地域公共交通計画

道南地域公共交通計画では、主に道南地域（渡島総合振興局管内及び檜山振興局管内）を運行する地域間幹線系統の維持・確保について整理をしている。本町に係る地域間幹線系統としては、「函館長万部線」について整理をされており、維持・確保の方針としては、路線の維持に努めることとしている。

表 2-11　道南地域公共交通計画の概要

項目	内容
計画期間	令和6年度から令和10年度
目指すべき将来像	道南地域の関係者が連携した持続可能な公共交通の確保
基本的な方針	●地域住民の日常生活や周遊観光に不可欠な広域路線の維持・確保 ●他の交通モードとの接続強化など広域路線の持続性・利便性の向上
計画の目標	●持続的な公共交通ネットワークの構築 ●公共交通に対する意識醸成や利便性の向上等による利用促進
公共交通との関連内容	**■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** ●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** ●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** ●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** ●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** ●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** ●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。
本町に係る地域間幹線系統の維持・確保の方針	**■函館長万部線** ●役割 ・函館方面から、七飯町、森町、渡島北部（八雲町、長万部町）の各拠点を連絡する路線 ●維持・確保の方針 ・地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、利用促進に取り組みながら路線の維持に努めていく。

3　地域及び地域の公共交通の現状

3．1　地域の現状

（1）　地勢

・ 八雲町は、北海道の南部渡島半島の北部にあって渡島半島を横断し、東は内浦湾(太平洋)、西は日本海に面し、北は長万部町、今金町、せたな町、南は森町、厚沢部町、乙部町に接している。

・ 平成 17 年 10 月 1 日の旧八雲町と旧熊石町の合併によって誕生した八雲町は、町域面積 956.08 ㎢、人口 16,685 人、世帯数 8,530 戸（平成 30 年 12 月 31 日現在）の日本で唯一、太平洋と日本海を持つ町である。

図 3-1　八雲町の位置

（2）　人口構造などの状況

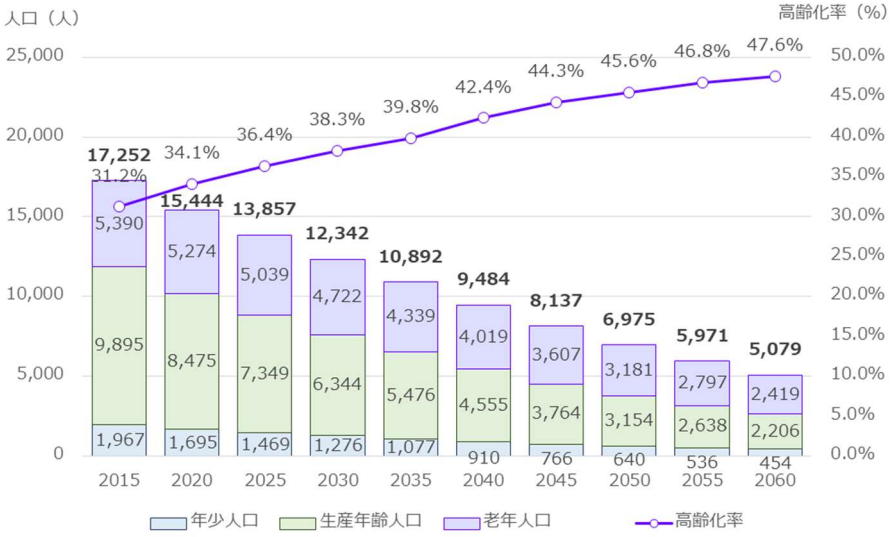
①　将来人口推計値と高齢化率推移

・ 平成 27 年（2015 年）国勢調査時の八雲町総人口は 17,252 人で、ピーク時（1960 年）の 35,160 人に比較して 49%まで減少している。

・ 将来の人口は、2045 年には現状の約 5 割の 8,137 人と推計され、特に生産年齢層の大きな減少が見込まれている。

・ 平成 27 年（2015 年）国勢調査時の 65 歳以上人口は 5,390 人、高齢化率 31.2%であったものが、2045 年には 65 歳以上人口は 3,607 人、高齢化率 44.3%になると推計されている。

・ なお、2030 年時点では総人口が 12,342 人と推計されているが、第 2 期八雲町総合計画は人口減少抑制への取組効果を想定し、2027 年の総人口 15,000 人の維持を目標としている。



出典：国立社会保障・人口問題研究所準拠推計

図 3-2　八雲町の年齢階層別人口の推計値

② 地区別人口・世帯数

- 八雲町の地区別字別人口を下表の区分で集計すると、総人口 16,685 人（平成 30 年 12 月末日現在）のうち、八雲地区に総人口の 70.6%にあたる 11,782 人、落部地区に総人口の 16.0%の 2,676 人、熊石地区に 13.3%の 2,227 人が居住している。
- 八雲地区の市街地部には総人口の 60.9%にあたる 10,167 人が居住しており、特に東雲町、東町、出雲町の人口が多く、合計で総人口の 21.2%の 3,539 人が居住している。また、落部には総人口の 8.5%の 1,416 人が居住している。
- 町全体の世帯当たり人口が 1.96 人であるのに対し、八雲の市街地部以外、落部地区は世帯当たり人口が大きい。

表 3-1　地区別・字別人口、世帯数

		世帯数	人口	人口比	世帯当人口
八雲	市街地部	5,356	10,167	60.9%	1.90
	北部	323	668	4.0%	2.07
	山間部	147	308	1.8%	2.10
	東部	305	639	3.8%	2.10
	合計	6,131	11,782	70.6%	1.92
落部	市街地部	739	1,678	10.1%	2.27
	北部	366	892	5.3%	2.44
	山間部	47	106	0.6%	2.26
	合計	1,152	2,676	16.0%	2.32
熊石	北部	758	1,329	8.0%	1.75
	南部	489	898	5.4%	1.84
	合計	1,247	2,227	13.3%	1.79
八雲町総合計		8,530	16,685	100.0%	1.96

八雲（市街地部）			
	世帯数	人口	人口比
元町	181	372	2.2%
本町	212	396	2.4%
東町	611	1,198	7.2%
豊河町	131	288	1.7%
富士見町	364	694	4.2%
東雲町	670	1,217	7.3%
内浦町	354	740	4.4%
住初町	254	493	3.0%
末広町	235	444	2.7%
相生町	123	263	1.6%
栄町	463	939	5.6%
宮園町	426	708	4.2%
三杉町	217	411	2.5%
出雲町	615	1,124	6.7%
緑町	116	119	0.7%
立岩	384	761	4.6%
合計	5,356	10,167	60.9%

八雲（北部）			
	世帯数	人口	人口比
黒岩	127	223	1.3%
山崎	100	227	1.4%
花浦	96	218	1.3%
合計	323	668	4.0%
八雲（山間部）			
	世帯数	人口	人口比
鉛川	6	7	0.0%
上八雲	30	64	0.4%
春日	66	151	0.9%
大新	45	86	0.5%
合計	147	308	1.8%
八雲（東部）			
	世帯数	人口	人口比
熱田	63	131	0.8%
浜松	88	208	1.2%
山越	154	300	1.8%
合計	305	639	3.8%

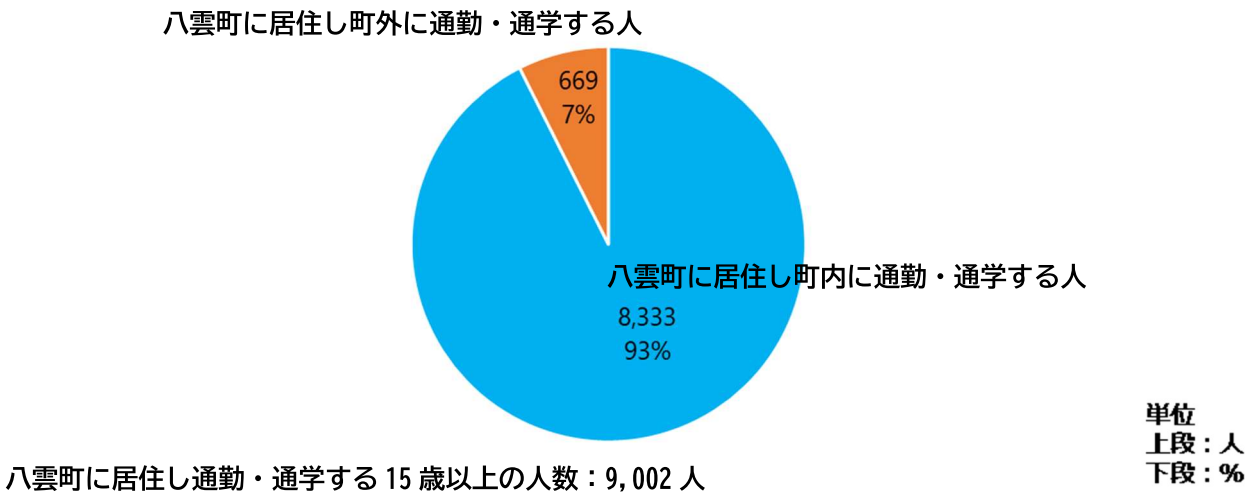
落部（市街地部）			
	世帯数	人口	人口比
落部	633	1,416	8.5%
栄浜	72	164	1.0%
入沢	27	82	0.5%
旭丘	7	16	0.1%
合計	739	1,678	10.1%
落部（北部）			
	世帯数	人口	人口比
野田生	206	454	2.7%
東野	160	438	2.6%
合計	366	892	5.3%
落部（山間部）			
	世帯数	人口	人口比
桜野	10	29	0.2%
下の湯	10	21	0.1%
上の湯	16	31	0.2%
わらび野	11	25	0.1%
合計	47	106	0.6%

熊石（北部）			
	世帯数	人口	人口比
熊石関内	87	144	0.9%
熊石西浜	44	77	0.5%
熊石鳴神	60	104	0.6%
熊石雲石	154	289	1.7%
熊石根崎	111	211	1.3%
熊石畳岩	43	70	0.4%
熊石平	180	279	1.7%
熊石大谷	1	4	0.0%
熊石鮎川	78	151	0.9%
合計	758	1,329	8.0%
熊石（南部）			
	世帯数	人口	人口比
熊石見日	28	41	0.2%
熊石黒岩	1	1	0.0%
熊石泊川	132	244	1.5%
熊石館平	43	84	0.5%
熊石相沼	163	294	1.8%
熊石折戸	122	234	1.4%
熊石泉岱	0	0	0.0%
合計	489	898	5.4%

出典：住民基本台帳、平成 30 年 12 月 31 日現在

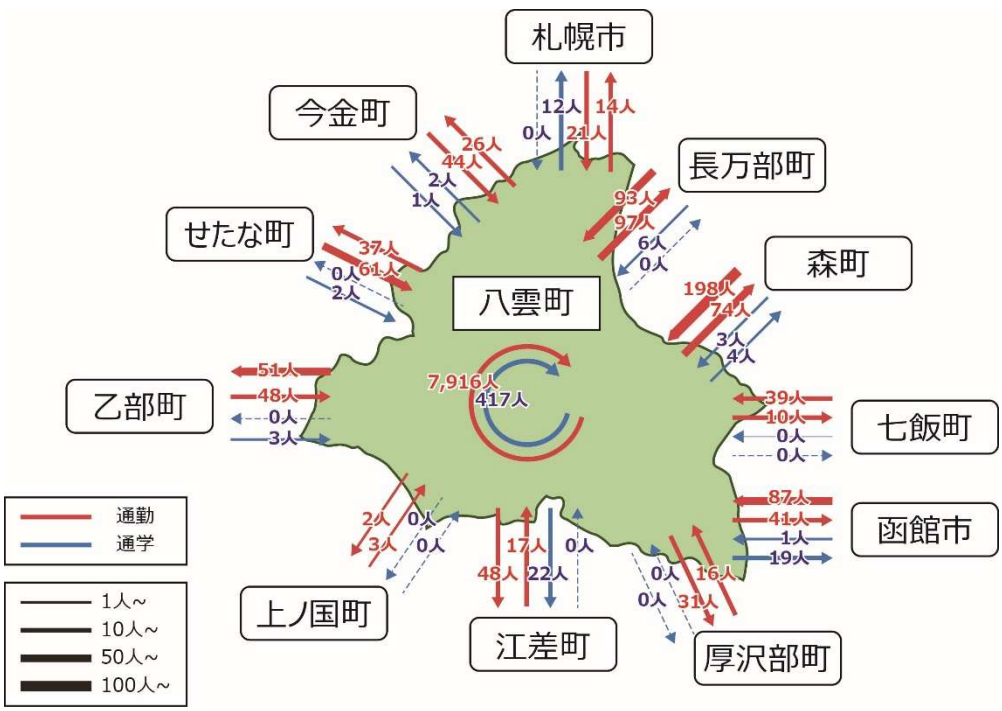
③ 通勤・通学流動

- 平成 27 年（2015 年）国勢調査による八雲町に居住する 15 歳以上の通勤・通学流動をみると、総流動の 93%にあたる 8,333 人が町内で従業・通学している。
- 町外への通勤先では、全体 593 人のうち、長万部町が 97 人で最も多く、森町の 74 人、乙部町の 51 人、江差町の 48 人である。町外から通勤してくる人数は、全体 703 人のうち、森町からの 198 人が最も多く、長万部町からの 93 人、函館市からの 87 人、せたな町からの 61 人が多い。
- 町外への通学先では、全体 76 人のうち、江差町が 22 人、函館市が 19 人、札幌市が 12 人である。町外から通学してくる人数は全体で 17 人と少ない。



出典：平成 27 年国勢調査

図 3-3　八雲町に居住する 15 歳以上の通勤・通学流動先



出典：平成 27 年国勢調査

図 3-4　八雲町に関連する通勤・通学流動

（3） 主要施設などの立地状況

① 医療機関

・ 町内の医療機関の多くが八雲地区の市街地部に多く立地している。八雲総合病院、国立病院機構八雲病院の利用状況はやや減少傾向にあり、熊石国民健康保険病院の利用状況はほぼ横ばいである。なお、国立病院機構八雲病院は令和 2 年度に札幌市・函館市へ機能移転する計画である。

表 3-2　町内病院の利用状況（1 日平均患者数）

	八雲総合病院		国立病院機構八雲病院		熊石国民健康保険病院	
	入院	外来	入院	外来	入院	外来
平成20年度	354	649	235	12	53	79
平成21年度	342	664	231	6	57	80
平成22年度	302	638	230	4	54	76
平成23年度	301	637	229	3	54	69
平成24年度	293	603	228	3	48	71
平成25年度	279	590	231	3	55	76
平成26年度	264	571	226	3	53	74
平成27年度	260	548	223	3	57	73
平成28年度	266	547	216	3	59	79
平成29年度	275	563	211	2	51	77
平成30年度	263	571	212	2	51	73

② 教育施設

・ 町内には、令和元年 5 月 1 日現在、8 つの小学校で 696 名、3 つの中学校で 391 名の児童・生徒が学んでいる。児童・生徒数は減少傾向にある。

・ 町内には北海道八雲高校があり、令和元年 5 月 1 日現在の生徒数は 261 名である。

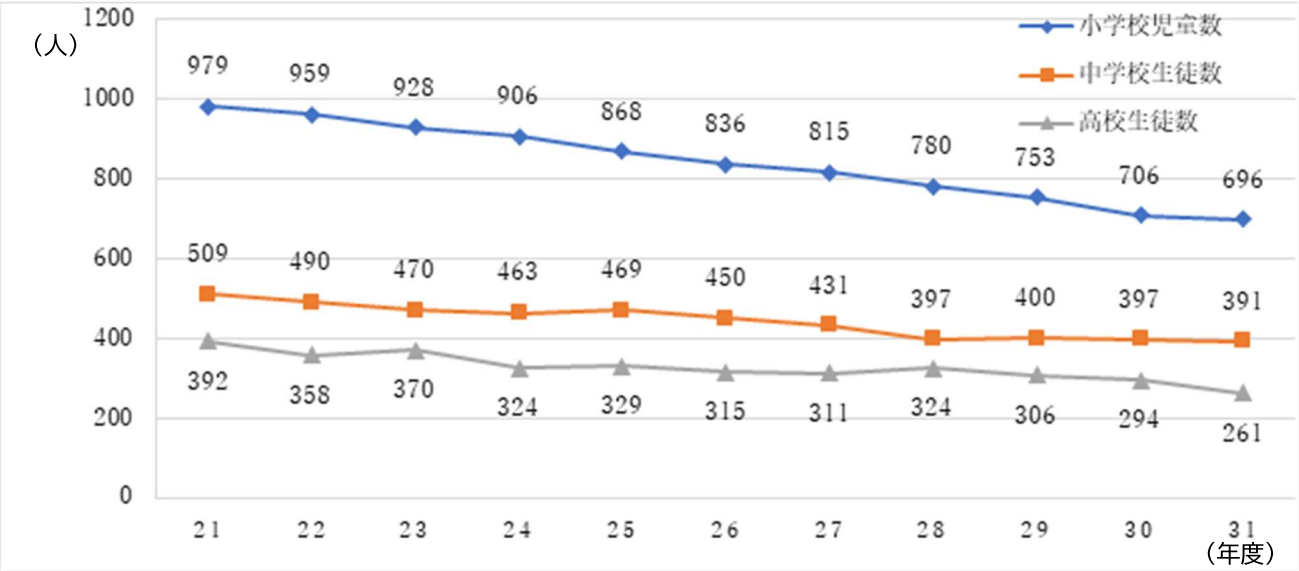


図 3-5　小学校・中学校・高校の児童・生徒数の推移

表 3-3　小学校の児童数

	1学年	2学年	3学年	4学年	5学年	6学年	合計
八雲小学校	96	84	84	88	82	71	505
落部小学校	13	14	16	12	18	8	81
東野小学校	4	1	7	5	4	3	24
野田生小学校	2	3	4	1	6	0	16
山越小学校	3	1	1	1	3	0	9
浜松小学校	1	0	2	3	2	1	9
山崎小学校	0	0	0	0	2	0	2
熊石小学校	6	8	9	10	7	10	50

出典：学校基本調査（令和元年 5 月 1 日現在）

表 3-4　中学校の生徒数

	1学年	2学年	3学年	合計
八雲中学校	95	88	77	260
落部中学校	22	21	20	63
野田生中学校	8	15	7	30
熊石中学校	9	10	19	38

出典：学校基本調査（令和元年 5 月 1 日現在）

③ 商業施設

・ 町内の商業施設のほとんどが八雲地区の八雲駅周辺、国道 5 号沿線に立地している。
・ 町内では、店舗からの宅配システム（マックスバリュ八雲店宅配サービス、コープ宅配システムトドックなど）や生鮮品などの移動販売（コープの移動販売おまかせ便カケルなど）も活用されている。

④ 観光施設・観光入込客数

・ 町内には、木彫り熊資料館や噴火湾パノラマパーク、八雲町情報交流物産館丘の駅などの観光施設のほか、八雲山車行列、熊石あわびの里フェスティバルなどの祭事・イベントがあり、年間 564,500 人の観光入込客数が訪れている。
・ 8 月、5 月の入込客数が多く、年間を通じて観光客の約 7 割が道内、約 3 割が道外からの来訪者で、9 割以上が日帰り客である。

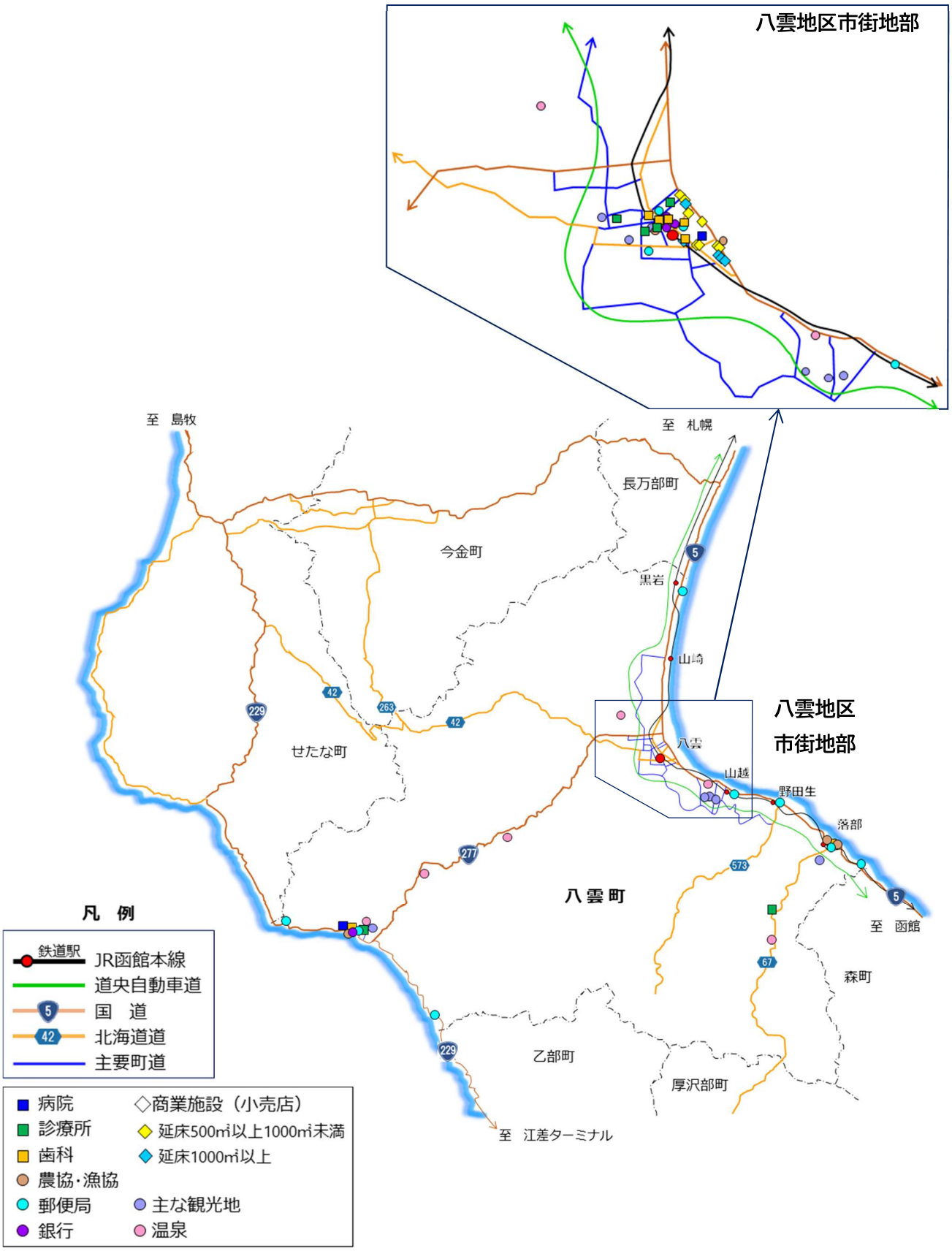


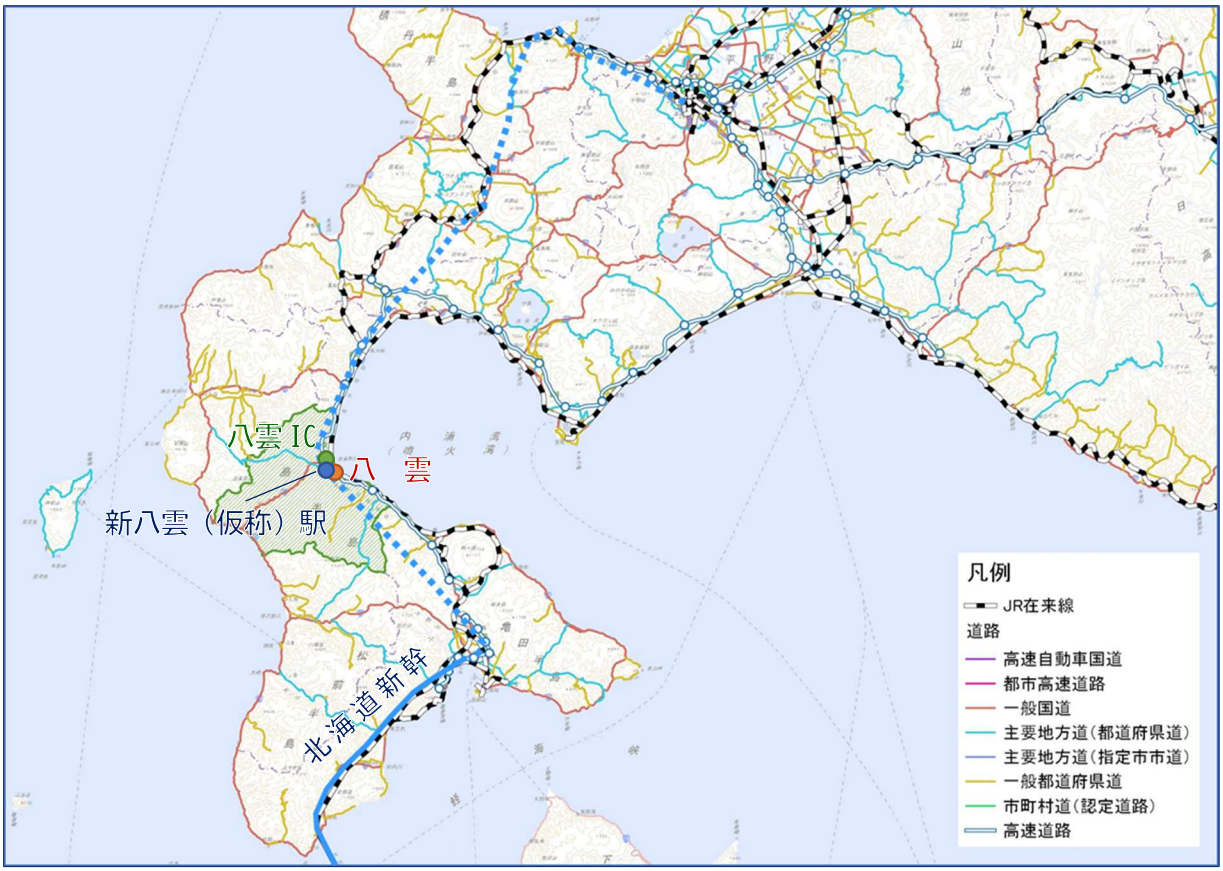
図 3-6　主要施設などの立地状況

３．２　公共交通の現状

（１）　広域交通ネットワーク

・ 八雲町では、太平洋側の JR 函館本線、国道 5 号、北海道縦貫自動車道が、日本海側の国道 229 号が南北方向を貫き、東西方向は国道 277 号、道道 42 号および 67 号が縦断し、周辺市町ならびに札幌市や函館市と結ばれている。

・ 八雲地区市街地部には八雲駅、八雲 IC があり町の玄関口となっている。2030 年度には北海道新幹線の延伸開業に伴って市街地の西端に新八雲（仮称）駅が設置される計画であり、広域移動の利便性向上が期待される。



出典：国土地理院地図

※国土地理院地図に鉄道、道路ネットワーク、八雲町域を追記して掲載

図 ３-７　八雲町周辺の広域交通ネットワーク

（2） 鉄道

- 八雲町では、JR 函館本線の黒岩駅、山崎駅、八雲駅、山越駅、野田生駅、落部駅の 6 駅があり、1 日に長万部・札幌方面行きが 17 本（うち 11 本が特急）、森・函館方面行きが 17 本（うち 11 本が特急）運行している。特急は八雲駅のみ停車する。
- 町内の鉄道利用者は減少傾向にあり、2022 年の八雲駅 1 日平均乗降客数は 292 人と 2017 年度から 36%減少している。
- 町内各駅では交通系 IC カードの利用（乗車券購入、改札）はできない。最も利用者が多い八雲駅では、みどりの窓口があり有人で発券、改札が行われているほか、パーク＆トレイン駐車場（44 台）、トイレ、駅ロッカーがある。その他の 5 駅は無人駅である。
-

表 3-5　八雲駅の JR 函館本線時刻表

時	長万部・札幌方面	森・函館方面
7	09　19	05
8	45	28
9		07　31
10	08　38	
11	12　54	27
12		25
13	23	37
14	24　44	12　58
15		
16	08	07
17	22　48	04　21
18	59	17
19	34　54	14　35
20		
21	54	25　42
22		

※黒字：普通長万部行　　※黒字：普通函館行　※青字：普通森行
※赤字：特急札幌行　　※赤字：特急函館行

出典：JR 北海道、2023 年 7 月 20 日現在

表 3-6　町内鉄道駅の１日平均乗降客数

単位：人	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
黒岩駅	6	6	12	11	10	7	5
山崎駅	2	2	4	3	4	4	4
八雲駅	442	456	418	381	361	316	292
山越駅	6	4	9	8	8	8	6
野田生駅	36	44	39	33	28	31	28
落部駅	46	58	56	59	56	53	51

※1 日平均乗車人員を 2 倍して乗降客数換算したもの

出典：国土数値情報　駅別乗降客数データ、JR 北海道

（3） 路線バス

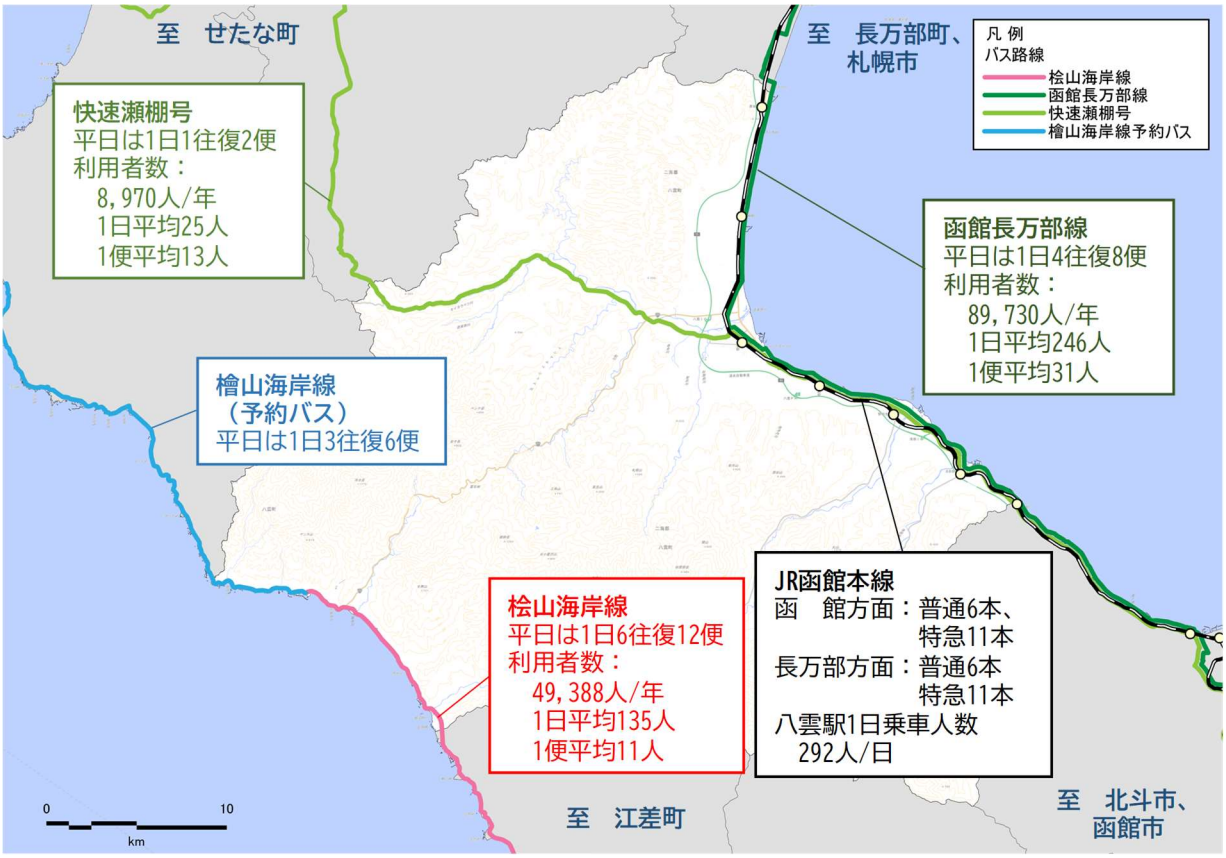
① 運行概況

・ 八雲町では、3 路線・3 系統の路線バスが函館バスにより運行されている。また、桧山海岸線（大成）が令和 2 年 9 月 30 日で運行廃止となり、代替交通として、東ハイヤーに運行委託している「檜山海岸線（予約バス）」が令和 2 年 10 月 1 日から運行している。

表 3-7 町内の路線バス運行本数と輸送実績

	系統番号	起点	終点	運行本数（本） 平日/日曜祝日	年間輸送人員（人） （2022年度）
桧山海岸線	624	江差ターミナル	熊石	6/5	49,388
		熊石	江差ターミナル	6/5	
函館長万部線	310	函館バスセンター	長万部ターミナル	4/4	89,730
		長万部ターミナル	函館バスセンター	4/4	
快速瀬棚号	710	上三本杉	函館バスセンター	1/1	8,970
		函館バスセンター	上三本杉	1/1	
檜山海岸線 （予約バス）	－	太田	熊石	6/4	4,600
		熊石	太田	6/4	

出典：函館バス、せたな町



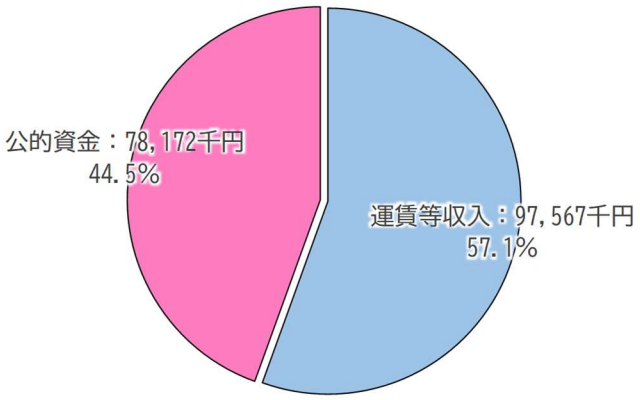
出典：国土数値情報 行政区域データ

図 3-8 町内の路線バスと鉄道の現況

② 桧山海岸線、函館長万部線及び快速瀬棚号の収支概況

・ 町内の路線バスのうち、快速瀬棚号及び檜山海岸線（予約バス）を除く 2 路線は、利用者からの運賃収入だけで運行経費を賄うことができず、国、北海道、沿線市町からの補助金によって運行費用の 44.5%にあたる 78,172 千円を補填し、運行を維持している。

・ 令和４年度実績では、八雲町は 2 路線合計で 4,225 千円を財政支出している。



出典：八雲町、函館バス

図 3-9　路線バス運行経費に占める運賃収入と公的支援の割合：令和 4 年度実績

③ 檜山海岸線（予約バス）の利用状況及び年間負担額

・ 檜山海岸線（予約バス）の利用者数は、令和 3 年度以降、増加傾向にあり年間 4,000 人超で推移している。

・ また本路線は、本町とせたな町の 2 町で経費負担をしており、総経費 2,133 万円に対し、せたな町との取り決めにより、本町は令和 5 年度実績で 277 万円（全体比率の 13%）の負担を行っている。

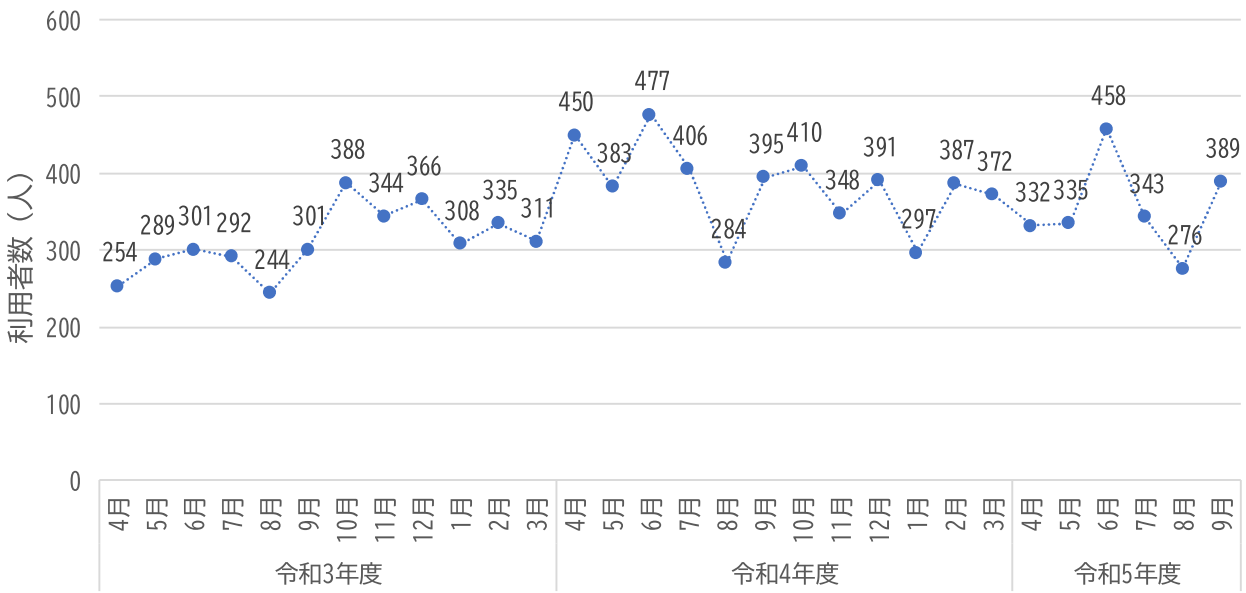


図 3-10　檜山海岸線（予約バス）の利用者数推移

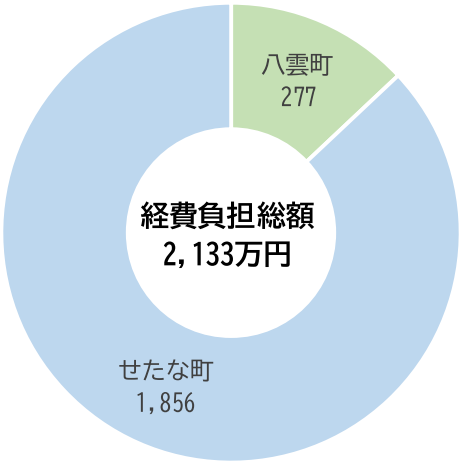


図 3-11　檜山海岸線（予約バス）の年間負担額（令和 5 年度実績）

（4） ハイヤー

・ 町内には、一般社団法人函館地区ハイヤー協会に加盟する 3 事業者が運行している。八雲駅などでは待機している車両を利用することができるが、原則は配車依頼の電話によって利用する形態が多い。

表 3-8　八雲町内に営業所を持つハイヤー事業者

	営業所	保有車両	乗務員	営業時間
有限会社八雲ハイヤー	八雲町本町201-1	普通車9台	10名	7:00～翌3:00 予約受付は6:30～
エスジーハイヤー株式会社	八雲町花浦87-10	普通車6台	10名	6:30～翌3:00 予約受付は6:30～
有限会社旭ハイヤー	八雲町熊石雲石町11-2	普通車2台	2名	7:00～20:00 予約受付は7:00～

（5） 町が運行する交通

① スクールバス

・ 町では、八雲地区で６ルート、落部地区で１ルート、熊石地区で３ルートのスクールバスを原則、登校時１便、下校時２便運行している。

・ 令和元年度でスクールバスを利用している児童生徒数は、冬季のみ利用する中学生を含み八雲地区 64 人、落部地区 16 人、熊石地区 57 人である。

・ スクールバスの運行事業費は、平成 30 年度は約 3,720 万円で、児童生徒一人あたりの運送費用は年間約 307,400 円となっている。

表 3-9 スクールバス運行時刻表

地区	運行車両		運行形態	運行地区	学校名		登校時運行時間		下校時運行時間		通年利用人数			冬利用中学生
	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	計	
八雲地区	町バス	15	直営	熱田・浜松地区	八雲小	八雲中	夏 08:05 冬 08:00	冬 07:57	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 08:00 冬 08:00	－	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 08:10 冬 08:00	冬 08:00	月火木金 14:30/15:20 水 13:55/14:45	－	7	0	7	3
	やまびこ号	46	直営	立岩・上八雲地区	八雲小	八雲中	夏 08:05 冬 08:05	夏 08:10 冬 08:10	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
	わかくさ号	46	直営	立岩・花浦地区	八雲小	八雲中	夏 08:10 冬 08:10	夏 07:42 冬 07:45	月木金 14:30/15:20 水 13:55/14:45	月火水金 15:10/18:30 木 16:10	16	9	25	3
	通学 ハイヤー	5	委託	山越地区	－	野田生中	－	夏 08:00 冬 08:00	－	月火木金 18:00 水 14:30	0	1	1	0
落部地区	ひまわり号	29	直営	上の湯 栄浜地区	落部小	落部中	夏 07:55/08:15 冬 07:55/08:15	夏 08:11 冬 08:00/08:11	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	7	14	2
熊石地区	小学生 1号車	45	直営	熊石地区	熊石小	－	夏 07:57 冬 07:57	－	月～金 14:30/15:40	－	32	－	32	－
	中学生 2号車	45	直営	熊石地区	－	熊石中	－	夏 07:56 冬 07:56	－	月～金 14:35/15:45 夏 18:00又は18:30 冬 17:30	－	22	22	0
	通学 ハイヤー	5	委託	熊石地区	熊石小	熊石中	夏 07:55 冬 07:55	夏 07:57 冬 07:57	月～金 14:30	月～金 15:42 夏 18:00又は18:30 冬 17:30	－	－	3	0

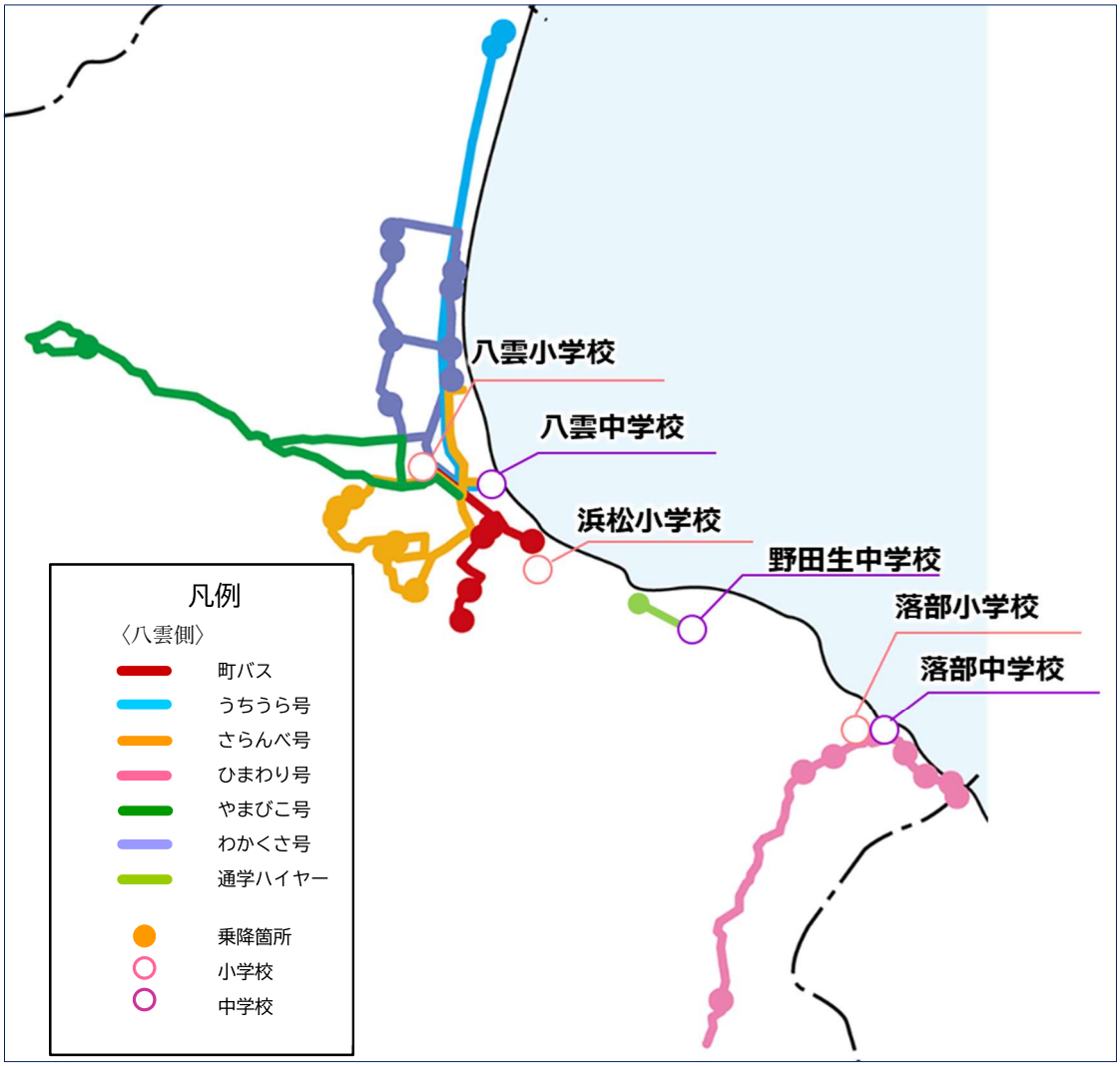


図 3-12　八雲地区・落部地区のスクールバスルート

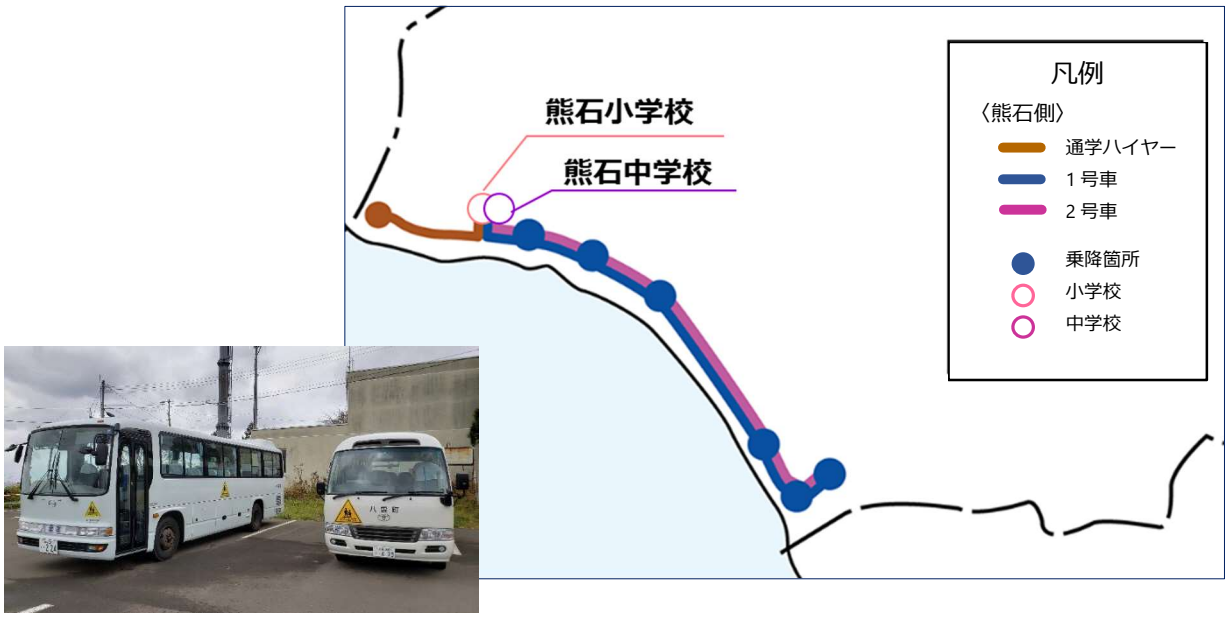
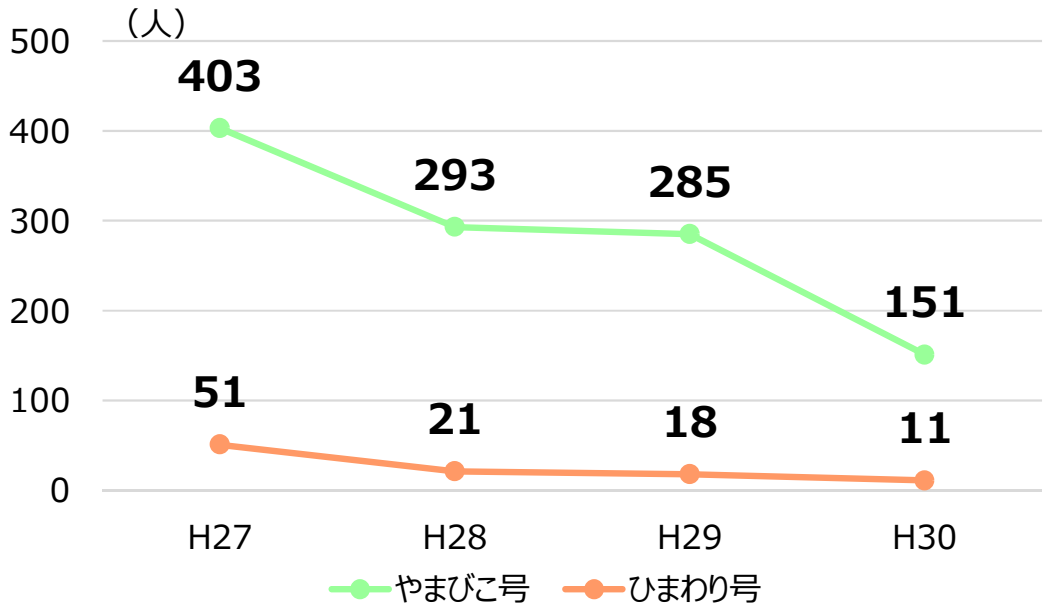


図 3-13　熊石地区のスクールバスルート

② 住民混乗可能なスクールバス

- スクールバスやまびこ号（立岩・上八雲地区運行）、スクールバスひまわり号（上の湯・栄浜地区）は、自家用有償旅客運送登録により一般住民が混乗可能なバスとして運行している。
- 輸送人員は減少傾向にあり、年間利用者数はやまびこ号が 151 人、ひまわり号は 11 人にとどまっている。住民からは、運行開始当初に設定されたバス停が当時の児童生徒の住宅付近のために現在は使い難くなっていること、運行開始から年月が経ち、スクールバスを利用できることを知らない町民もいることが指摘されている。
- 運賃設定※1は対距離制でやまびこ号 50 円～210 円、ひまわり号 50 円～210 円で平成 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）にとどまっている。



出典：八雲町

図 3-14　住民混乗が可能なスクールバスの一般住民利用者数の推移

※1：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。

③ 熊石・八雲間予約バス

・ 八雲町では、令和３年９月をもって廃止となった江差八雲線の代替線として熊石-八雲間予約バスの運行を、補助金を支出し地元ハイヤー業者により運行している。

表 3-１０　熊石・八雲間予約バスの運行本数及び運行実績

	起点	終点	運行本数（本）（予約制）平日/日曜祝日	年間輸送人員（人）（2022年度）
熊石・八雲間予約バス	熊石	八雲総合病院	1.5/1.5	4,051
	八雲総合病院	熊石	1/1	

※1 月 1 日～1 月 3 日は運休

図 3-１５　熊石・八雲間予約バスの運行状況

④ 患者輸送バス

- 町では、熊石地域において熊石国民健康保険病院を利用する患者を輸送するバスを運行している。相沼方面は通院便が 1 日３便、帰宅便が 1 日 3 便、関内方面は通院便が 1 日 2 便、帰宅便が 1 日 2 便運行する。
- 年間輸送人員は減少傾向で、平成 30 年度（運行日数は 228 日）は相沼方面が 6,263 人、関内方面が 1,556 人の合計 7,819 人、1 日あたり利用者数は往復で 34.3 人、実質利用者数は 17.2 人である。
- 患者輸送バス運行事業費は、平成 30 年度は約 390 万円で、患者一人あたり輸送費用は約 499 円となっている。

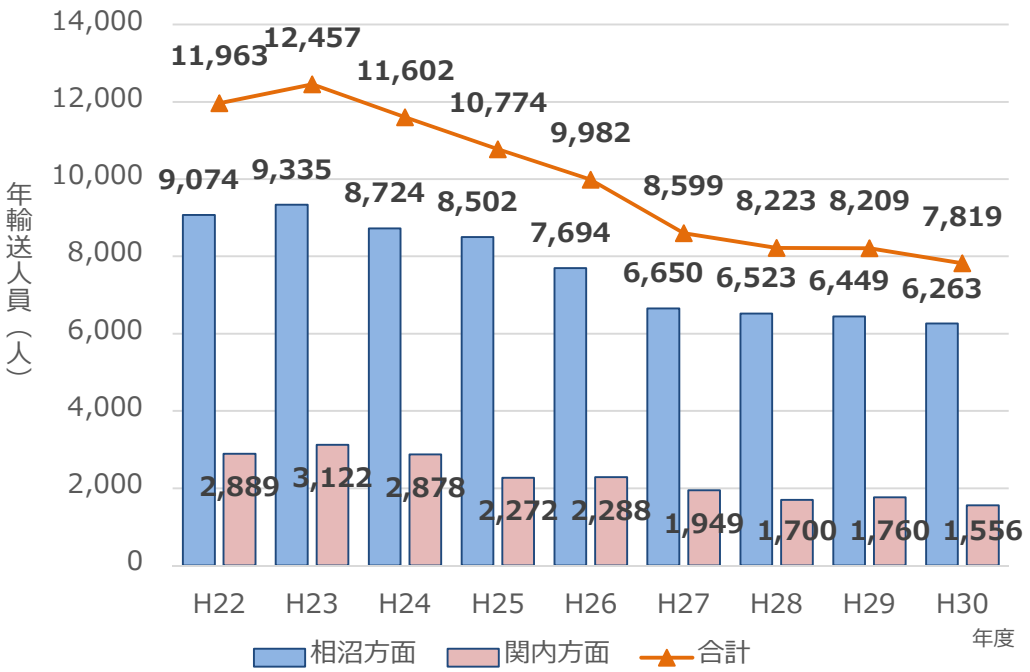
表 3-11　患者輸送バス運行時刻表

運行方面	運行便	
相沼方面	通院便 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）
	帰宅便 病院→相沼	1便10:10病院発 2便12:00病院発 3便15:00病院発
関内方面	通院便 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）
	帰宅便 病院→関内	1便11:30病院発 2便14:30病院発

患者輸送バス乗車時の条件

【患者】
- 患者輸送バス乗車時は診察券を提出
- 診察受付は車内で行う
- 初診患者は病院窓口で受付

【入院患者付添者】
- 患者輸送バス乗車時は乗車カードを提示
- 乗車カードは患者入院受付時に発行



出典：八雲町

図 3-16　患者輸送バスの利用者数推移

⑤ 福祉タクシー料金助成事業

・ 町では、町民の移動支援として、在宅で心身に障がいを持つ方や 80 歳以上の方がタクシーを交通手段として利用する場合に、タクシー料金の一部を助成する事業を実施している。

・ 事業全体の対象者は 2,368 人で、その 29.4%にあたる 696 人が助成券の交付を受け、609 人（87.5%）の方が利用している。満 80 歳以上の対象者は 1,852 人で、その 30.6%にあたる 567 人が交付を受け 491 人（86.6%）が利用している。

・ 事業費用は年間 4,000 千円～5,000 千円程度で推移している。平成 30 年度は事業全体で年間 5,054 千円、そのうち 4,071 千円（80.6%）が高齢者への助成である。

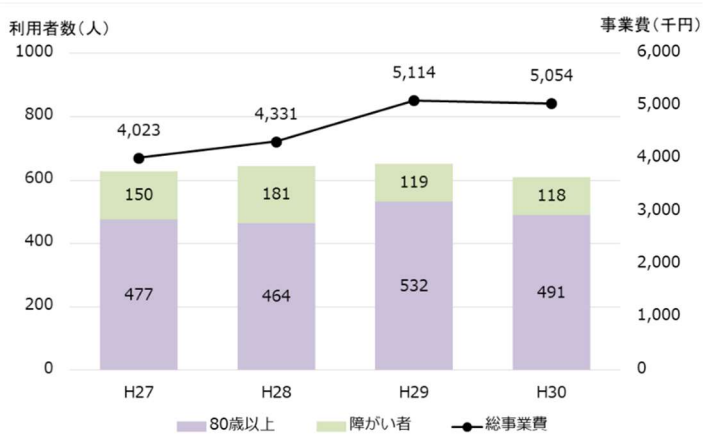
表 3-１２　福祉タクシー助成事業の概要

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

表 3-１３　福祉タクシー助成事業における対象者別交付人数・利用人数

（平成30年度）	対象者数	交付人数 （対象者に対する交付割合）	利用人数 （交付人数に対する利用割合）	事業費 （割合）
障がい者	516人	129人 （25.0%）	118人 （91.5%）	983千円 （19.4%）
満80歳以上の方	1,852人	567人 （30.6%）	491人 （86.6%）	4,071千円 （80.6%）
合　計	2,368人	696人 （29.4%）	609人 （87.5%）	5,054千円 （100.0%）

出典：八雲町



出典：八雲町

図 3-１７　福祉タクシー助成事業費の推移

４　路線バスの利用状況

本計画の策定にあたり、函館バスが保有する交通系 IC カード（ICAS nimoca（イカスニモカ））のデータ分析、路線バスへの乗り込み調査を実施し、路線バスの利用実態、利用意識を把握した。

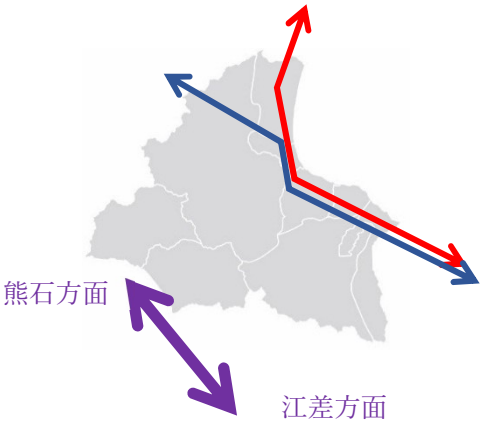
４．１　交通系 IC カードデータに基づく利用状況分析

（１）　分析データの概要

・ 函館バスが導入運用している交通系 IC カードの利用履歴から、町内の 5 路線利用者の乗降バス停データを抽出し、当該路線の利用区間 OD として分析した。なお、整理については、現在も運行をしている 3 路線（桧山海岸線、函館長万部線、快速瀬棚号）を掲載する。
・ 使用データは、平成 30 年 6 月 4 日～6 月 10 日の 1 週間、平成 31 年 2 月 18 日～2 月 24 日の 1 週間、合計 2 週間分である。
・ 町内と町外に集約した路線別 OD（乗降人数）、乗降車が多いバス停、利用が多いバス停間について整理した。

（2） 分析結果

① 桧山海岸線の利用状況



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

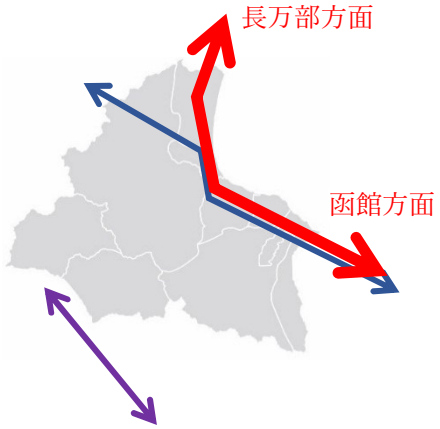
図 4-1 桧山海岸線の利用状況

・1週間の路線全体の町内関連利用人数は、6月が24人、2月が21人と同程度である。6月は町内間の利用が少なく、町内と江差方面間の利用が多い。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っている。

表 4-1 桧山海岸線の利用特性

	6月の1週間	2月の1週間
最も乗車が多いバス停	江差高校前・入口：18人	江差高校前・入口：8人
最も降車が多いバス停	折戸：10人	熊石：8人
最も利用が多い区間	折戸～江差高校前・入口：9人 ・折戸→江差高校前・入口：0人 ・江差高校前・入口→折戸：9人	折戸～江差高校前・入口：3人 ・折戸→江差高校前・入口：0人 ・江差高校入口→折戸：3人
備　考	６月は熊石バス停から江差高校前バス停の利用者が19人（帰りは11人）あったが、2月は4人（0人）になるなど通学利用が大きく減少している。	

② 函館長万部線の利用状況



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

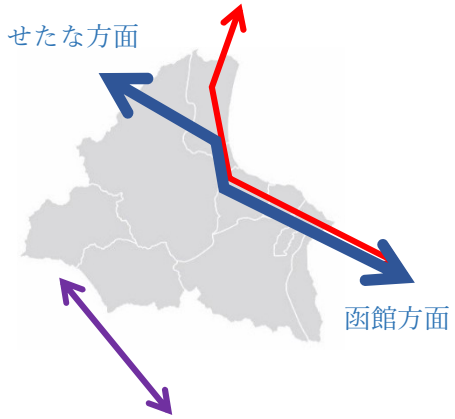
図 4-2　函館長万部線の利用状況

・1週間の路線全体の町内関連利用人数は、6月が216人、2月が316人で2月の利用の方が多い。町内間の利用が約半数を占め、町内と函館方面間の利用より、町内と長万部方面間の利用の方が多い。

表 4-2　函館長万部線の利用特性

	6月の1週間	2月の1週間
最も乗車が多いバス停	八雲駅前：59人	八雲駅前：62人
最も降車が多いバス停	八雲総合病院：31人	八雲駅前：59人
最も利用が多い区間	八雲駅前～浜松温泉：13人 ・八雲駅前→浜松温泉：7人 ・浜松温泉→八雲駅前：6人	八雲駅前～浜松温泉：13人 ・八雲駅前→浜松温泉：6人 ・浜松温泉→八雲駅前：7人
備　考	町外からの利用が多い区間は6月、2月とも、曙町バス停と八雲総合病院バス停間の16人、14人である。 6月に比較して2月に乗降車人数が大きく増えているバス停は、八雲駅前（86人→121人の35人増）、落部駅前（19人→43人の24人増）、八雲総合病院・病院入口（61人→77人の16人増）、八雲本町（23人→38人の15人増）などである。	

③ 快速瀬棚号の利用状況



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

図 4-3　快速瀬棚号の利用状況

・1週間の路線全体の町内関連利用人数は、6月が29人、2月が50人と2月の利用の方が多い。町内間の利用はなく、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人で同程度である。

表 4-3　快速瀬棚号の利用特性

	6月の1週間	2月の1週間
最も乗車が多いバス停	八雲駅前：16人	八雲駅前：28人
最も降車が多いバス停	八雲病院入口、八雲駅前：各6人	八雲駅前：14人
最も利用が多い区間	八雲駅前～美利河寮前：5人 ・八雲駅前→美利河寮前：5人 ・美利河寮前→八雲駅前：0人	八雲駅前～五稜郭大村：5人 ・八雲駅前→五稜郭大村：5人 ・五稜郭大村→八雲駅前：0人

４．２　乗り込み調査による利用状況・利用者意識の分析

（１）　調査概要

・ 町内の 5 路線（調査実施時は、江差八雲線、桧山海岸線（大成）、桧山海岸線（熊石）、函館長万部線、快速瀬棚号の計 5 路線が運行しており、現在では桧山海岸線（熊石）、函館長万部線、快速瀬棚号の計 3 路線が運行）について、下表の各 1 往復に調査員が乗車し、町内区間の乗車人数、町内バス停別乗降人数を計測、利用者にアンケート票を配布し、その場で直接回収、または郵送で回収した。（配布数に対する回収率は 36.0%）

・ 実施日は 2019 年 7 月 22 日（月曜日）

表 ４-４　乗り込み調査の実施便とアンケート票配布回収状況

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
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（大成）	江差ターミナル	第二富磯	12:00	0	0	4
	太田	江差ターミナル	6:14	9	9	
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	
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	
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	
					89	32

（２） 利用状況

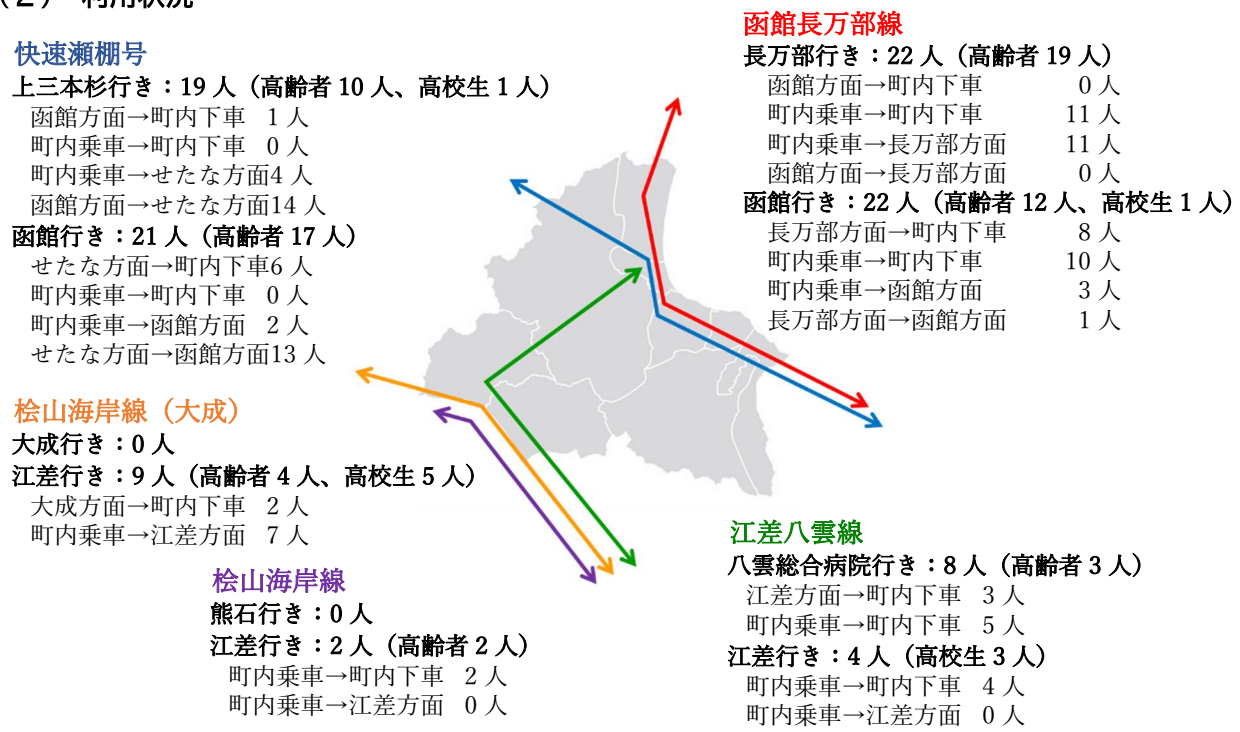


図 4-4　乗り込み調査による利用状況把握結果

（３） 利用者の実態と意識

・ 利用者アンケート回答者の運賃支払い方法は、63%が交通系 IC カード、定期券利用は 6%である。現金で運賃を支払う利用者は 28%だった。

・ 利用者アンケート回答者の利用頻度は、週に 5 日以上利用する人が 15%あり、週 1 日以上の利用者を累計すると 56%が毎週利用している。月に 1～2 日程度の利用者が 19%、半年に 1～2 日程度の利用者が 19%、年に 1～2 日程度の利用者が 3%と、定期的に利用する利用者の方が多かった。

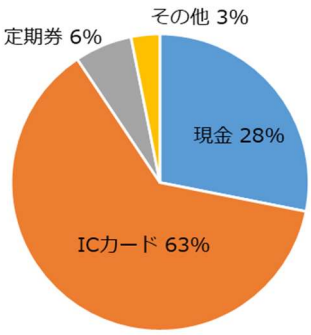


図 4-5　運賃支払い方法の割合

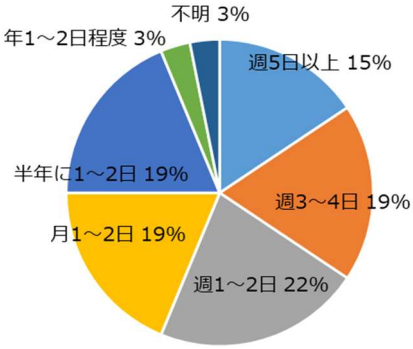


図 4-6　利用頻度

・ 利用者アンケート回答者の利用目的は、通勤・通学が 28%、通院が 22%と上位を占め、買い物の 9%と合わせ、定期的利用者の利用目的になっている。娯楽での利用も 16%見られた。

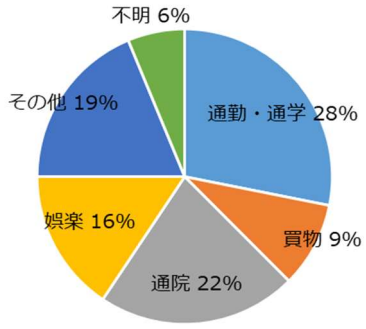


図 4-7　乗り込み調査による利用者の利用目的の割合

・ 利用者アンケートの回答者の路線バスに対する満足度は、「満足している」が 34%と最も多く、「やや満足している」の 31%と合わせ、65%が一定の満足感を得ている。

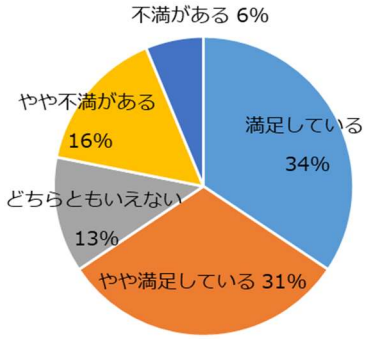


図 4-8　乗り込み調査による利用者の満足度の割合

・ 利用者アンケートで得られた意見は、運賃の低減、運行の増便や遅い時間の運行などの運行サービスに関するものと、車内清掃や乗務員の接遇などの接客サービスに関するものがある。

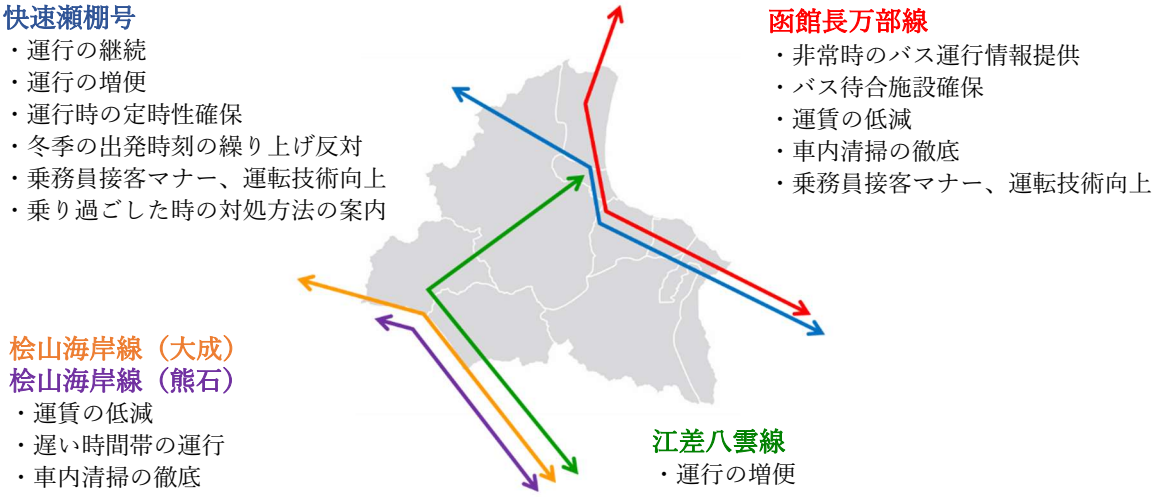


図 4-9　乗り込み調査による利用者の意見

5　公共交通に関する町民の意識・意向

本計画の策定にあたり、町民の公共交通利用実態とニーズを反映した公共交通の課題抽出や施策案検討の基礎資料とするため、町民アンケート調査を実施するとともに、町内 4 箇所で地区別意見交換会を実施し、公共交通に関する町民の意識や意向を把握した。

5．1　アンケート調査による町民の意識・意向

（1）　調査実施概要

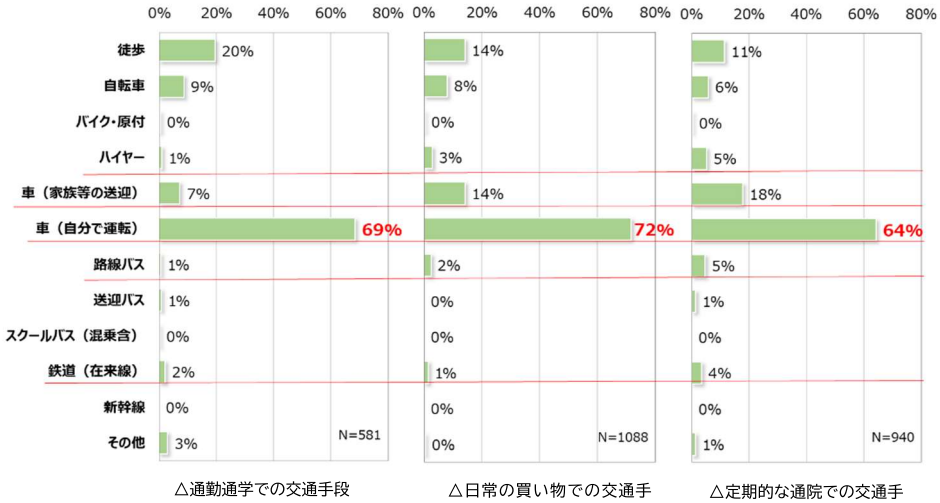
・ 町民の生活圏域を勘案して町内を 9 つの地区に区分し、各地区の満 16 歳以上の町民の人口比率に基づき住民基本台帳から無作為に抽出した 4,215 人に調査票を郵送配布し、郵送で回収した。調査実施期間は令和元年 8 月 1 日から 8 月 18 日までの 18 日間で、回収票数は 1,236 票で回収率は 29.3%となっている。

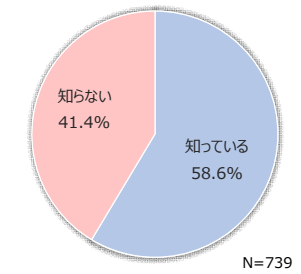
表 5-1　町民アンケート調査の地区別配布票数と回収票数

地区区分	配布票数	回収票数	回収率
1. 八雲市街地部	2,214	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	－
合　計	4,215	1,236	29.3%

（２） 町民の公共交通に対する意識・意向

・ 町民の移動はほぼ自動車で行われていて、公共交通に関する情報は十分認知されていない。





路線バスの時刻表や行き先を知っているかどうか？

図 5-1 外出目的別の利用交通手段 路線バスの時刻表や行き先の認知状況

・ 65 歳以上の高齢者の半数は自動車を自由に利用できない。自動車を運転しない人の買い物外出頻度は運転する人よりも少なく、移動手段に家族などの送迎やハイヤー利用があり、時間や経済的な制約を受けている可能性、徒歩や自転車利用による活動範囲の制約を受けている可能性がある。

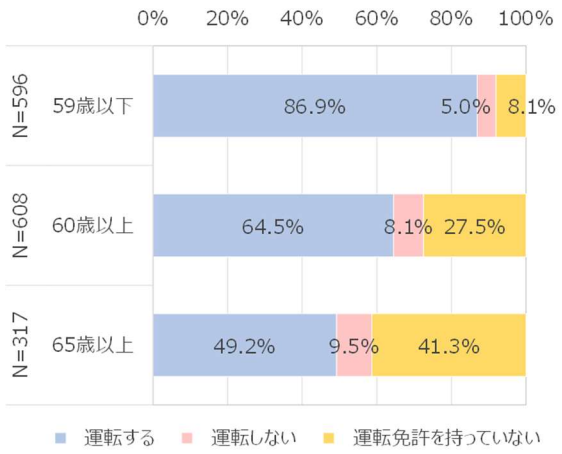


図 5-2 年齢層別の日常の自動車運転状況

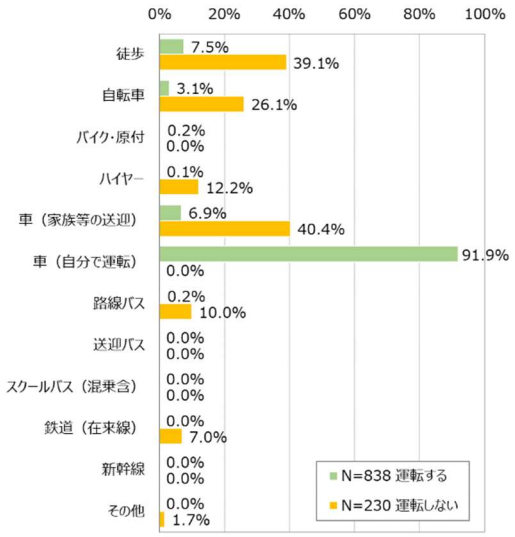
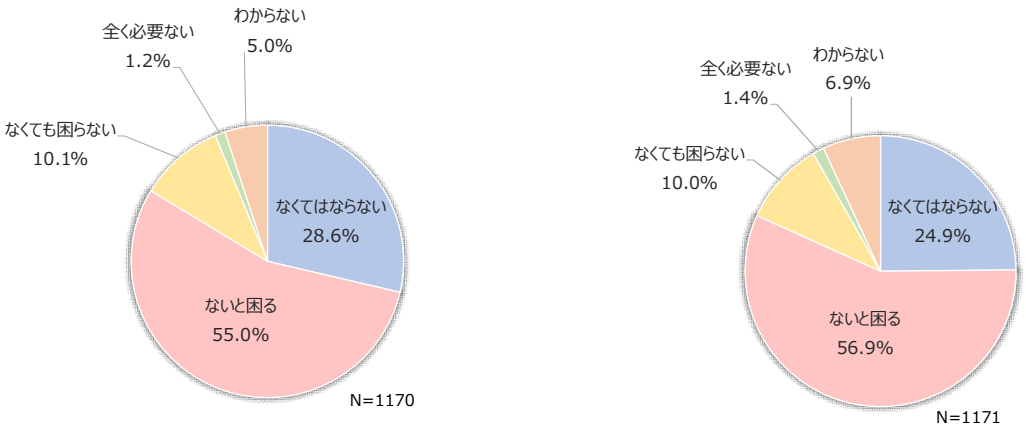


図 5-3 買い物時の利用交通手段

・ 鉄道、路線バスが将来の世代や地域のために必要だと考えている。



【鉄　　道】　　【路線バス】

図 5-4　将来の世代や地域における鉄道・路線バスの必要度

・ 公共交通の確保に必要な費用は町や地区などが全体で負担することを望んでいる。

【鉄　　道】　　【路線バス】

図 5-5　鉄道・路線バスの確保に必要な費用の負担の考え方

・ 既存のハイヤーを公共交通として活用する方法としては運賃の支援が支持されている。

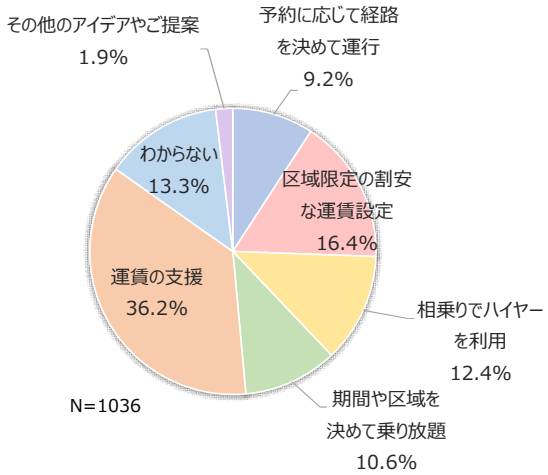


図 5-6　ハイヤーを公共交通として活用する方法に対する支持

５．２　地区別意見交換会による町民の公共交通に関する意識・意向

（１）　意見交換会実施概要

町民アンケート調査では把握しにくい地区別の固有の状況やニーズを深堀するため、地区別意見交換会を 4 地区で合計 43 名の参加を得てワークショップ手法も取り入れながらグループインタビュー形式で実施した。

表 5-2　地区別意見交換会実施結果

地　区	日にち	時　間	会　場	参加人数
八雲地区	11月13日	18:00～19:30	はぴあ八雲	24名
熊石地区	11月14日	10:00～11:30	ふれあい交流センターくまいし館	7名
落部地区	11月14日	15:00～16:30	落部町民センター	7名
黒岩地区	11月15日	10:00～11:30	黒岩会館	5名

（２）　意見交換会で得られた町民の意見

◆　八雲地区（令和元年 11 月 13 日 18:00～19:30、はぴあ八雲、参加者 24 名）

- 市街地部でも高齢者など車を利用できない人は家族や知り合いによる送迎または用事をお願いしたり、スーパーの宅配サービス（有料）を利用するなどで生活に必要な用事を済ませている。趣味や習い事、楽しみなどは諦めている人もいる。
- 市街地部の路線バスはバス停間隔が広く、通過してしまい、市街地部内の移動には不便である。利用しない人もいるためバスの経路やダイヤがわからないので PR を上手に行うべき。
- 函館・札幌への通院、夜間タクシーの営業時間外の急な用事に対する不安がある。
- 車が利用できなくなると、通院、買い物、公共施設での用事や行事参加が難しくなるため、市街地部を循環する交通、黒岩から落部までの沿岸地区を循環する交通をバスや乗合タクシーで確保する必要がある。スクールバスのバス停を変更するなどして活用して欲しい。
- 町役場庁舎の建て替え、新幹線新駅開業も考慮してアクセス交通を確保するほか、市街地部に集積して居住したり、役場に様々な用事や買い物・娯楽なども行える複合機能を持たせたりする工夫も必要。

◆　熊石地区（令和元年 11 月 14 日 10:00～11:30、ふれあい交流センターくまいし館、参加者 7 名）

- 函館方面への通院、日常の買い物など近所で送迎するなど助け合っているが、買い物は函館方面からの移動販売に頼っていたり、送迎がある職場がなく働きたくても働けないこともある。高校生は部活をすると帰宅するバスがなくなるため部活を諦めざるを得ない。八雲地域で開催される町のイベントに参加できないなど、社会活動に制約を受けている状態。
- 路線バスや患者輸送バスは沿岸部のバス停からの利用になり、山側の集落からは利用しにくい。患者輸送バスは利用制約や帰宅便の待ち時間が長く便利ではない。
- 通院や買い物などに利用でき、自宅前から利用できるきめ細かい交通を、タクシーだけでなく町民の送迎を補助するなどして導入して欲しい。
- 八雲地区での通院や買い物できる交通を毎日でなくても良いので確保して欲しい。

◆　落部地区（令和元年 11 月 14 日 15:00～16:30、落部町民センター、参加者 7 名）
・ JR や路線バスのダイヤが使い難く時間ロスもあるので買い物、通院、冠婚葬祭などほとんど車で行く。八雲駅の階段が障害にもなっている。買い物は移動販売を利用することもある。 ・ 八雲市街地へは時間も費用もかかり、町のイベント、学童保育、スポーツ少年団参加を諦めたり、苦労している。スポーツ少年団へは保護者送迎が必要で、勤務時間中に送れないため、片道でも公共交通を使えるようにして欲しい。 ・ 車が利用できなくなると通院、買い物の他函館や札幌への移動もできなくなる。八雲市街地まではタクシーで片道 5,000 円以上かかるので経済的負担が大きい。家族が支える場合は支える側の生活にも制約がかかり不便になる。スクールバス（フリー乗降化）も活用し、ハイヤーや路線バス、住民による送迎も合わせて、予約制、乗合制などの交通を確保する必要がある。 ・ 将来市街地の空き家が増えると思うので、第一次産業従事者以外は八雲町に集約して生活する方法もあるではないか。
◆　黒岩地区（令和元年 11 月 15 日 10:00～11:30、黒岩会館、参加者 5 名）
・ 高齢者が増え、足腰の衰えもあると外出もできなくなり、買い物さえできなくなっている。地区で盛んだったパークゴルフ活動の参加者も減り活気が失われている。 ・ 地区内住民同士で送迎したり、用事を頼まれたりして支えあっているが、車が利用できなくなった時の生活が不安。 ・ 函館の病院や町内のイベント時の送迎バスの集合場所までの歩行ができない方もいる。人に迷惑をかけてまで外出するのは申し訳ないと考える。

図 5-7　意見交換会の様子

６　公共交通の課題

６．１　公共交通の課題

町内の既存の鉄道や路線バスの運行ダイヤやバス停の位置は、札幌、函館、長万部、江差などの都市拠点間連絡、町と周辺自治体の拠点との連絡を基準に構築されており、経路途中にある八雲町の生活リズムとのずれがみられ、市街地におけるバス停が少ない。

そのため、町民の通院や買い物、社会活動参加のための町内移動には使い難いほか、高校生は部活動終了後の帰宅に適当な運行がないなど、結果的に家族や知り合いの送迎に頼ることから、外出や部活動をあきらめるなどの実態がある。

結果的に、町民自身の心身の健康づくり、学びや交流、経験、成長の機会の逸失、これを補うために家族などの生活や時間にも制約や負荷が及ぶといった状況が生じており、町民の生活の質、社会経済活動、町の活力や魅力度の低下の要因となっている。

このような状況を踏まえ、本町の各種現状や都市構造、将来都市像やまちづくりの方針、上位・関連計画における公共交通に対する考え方、交通事業者及び町民の意識やニーズの視点から公共交通について認識すべき課題を整理する。

６．２　公共交通の課題につながる要因、懸念・考慮すべき影響

（１）　町の現状・都市構造の視点

要　因	懸念・考慮すべき影響
・ 2015 年の総人口 17,252 人が、2045 年には約 47%の 8,137 人まで減少する予測。 ・ 高齢化率は 2015 年の 31.2%から、2045 年に 44.3%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、町域が広く旧八雲町と旧熊石町、黒岩地区および落部地区と八雲地区の地理的隔たりが大きい。 ・ 生活環境の悪さが定住を阻害。 ・ 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の不便さ。 ・ 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。	・ 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(65 歳以上)となり、移動手段喪失で日常生活、社会活動などの外出が自由にできなくなる恐れ。 ・ 高齢者の外出や活動量低下によって健康阻害や生活の質の低下を招き、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、定住促進への支障、人口流出の加速から町の衰退につながる恐れ。

出典：国立社会保障・人口問題研究所推計、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（H28.7）

（２）　まちづくり・都市将来像の視点

要　因	懸念・考慮すべき影響
・ 町の都市構造の形成に影響を与える、「八雲町立地適正化計画」「八雲町都市計画マスタープラン」「北海道新幹線八雲（仮称）駅周辺整備基本計画」に沿った公共交通網形成計画の策定が必要。	・ 八雲市街地の総合病院地区周辺、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、市街地内で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、集落拠点と八雲市街地間を往来する機能が担保されないと、八雲市街地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。

（３） 広域交通ネットワークの視点

要　因	懸念・考慮すべき影響
・ 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。	・ 新幹線新駅と八雲市街地及び各地区との連絡を確保することが、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、函館間の広域移動は新幹線、並行在来線、高速都市間バスで競合し、長万部から函館までの地域間移動も路線バス函館長万部線と並行在来線が競合し、需要分散によって経営悪化につながる懸念。

（４） 地域交通ネットワークの視点

要　因	懸念・考慮すべき影響
・ 路線バスは利用者の減少傾向が続き、国、北海道、市町村による運行経費赤字額に対する補助で運行が維持されている。 ・ スクールバス（一部住民混乗可能）および患者輸送バスの運行、80 歳以上の町民にタクシー利用料金の一部を補助（福祉タクシー助成事業）しているが、これらの交通を利用し難い方がいたり、生活の支えには不十分な状況。 ・ 江差八雲線が令和３年９月３０日を持って廃止となり、令和３年１０月１日から熊石-八雲間予約バスの運行を行っている。	・ 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、路線廃止となる可能性がある。 ・ 桧山海岸線が国の補助要件を満たさなくなり、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、患者輸送バスの運行、福祉タクシー助成事業、路線バス維持確保事業の二重投資によって財政の圧迫が懸念。 ・ 熊石-八雲間予約バスを持続可能な路線とするため、利用者数、収支率を上げていかなければ町の補助額の負担が軽減されない。

（５） 交通事業者の視点

要　因	懸念・考慮すべき影響
【函館バス（路線バス）】 ・ 乗務員の高齢化（平均年齢 51.4 歳）が進み、今後退職者が増加。新規採用者の離職率も高く、乗務員確保が急務。 ・ 乗務員不足による減便や区間短縮、路線廃止など、運行維持に影響が出ている。 ・ IC カード導入、車両のバリアフリー化、バスロケーションシステムによる情報提供開始など、利用環境改善に取組んでいる。 ・ バス停上屋整備などは経営体力的に困難。 **【ハイヤー事業者】** ・ 利用者の傾向は、高齢者や固定客が多いが、利用距離が短い。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。 ・ 利用者は減少傾向で経営状況は厳しい。乗務員高齢化もあり事業拡大が難しい状況。 ・ 新規の乗合タクシー運行事業参入は、乗務員確保の点で単独企業での取組が難しい状況。	・ 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が難しく、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。 ・ 事業者や利用者にとって負担や不便が偏ることのない、柔軟かつ効果的な路線再編、新たな交通手段導入、運行ダイヤや運賃の変更などを交通事業者間で協力連携して進めることが望まれる。現状では、事業者間協議は独占禁止法に抵触する恐れがあり、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ための主導的役割が町に求められている。

出典：函館バスヒアリング調査結果（R 元.8）、
有限会社八雲ハイヤー・エスジーハイヤー株式会社・有限会社旭ハイヤーヒアリング調査結果（R 元.9）

表 6-1　八雲町の公共交通について認識すべき課題

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ども、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、社会活動などが行えるように、公共交通により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
・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、居住や都市機能が集積する八雲地区の中心地区内の回遊を可能とする公共交通、熊石地区・落部地区内から集落拠点へのアクセスを確保する公共交通が必要である。 ・八雲地区の中心地区に集まる町の様々な都市機能を町内全体で共有し、広い町域の一体感が確保・維持されるよう、中心地区と熊石地区集落拠点、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。
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、社会経済活動には、函館、長万部、江差など道南各都市との結びつき･交流が重要であることから、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。 ・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
・町民と公共交通の確保･維持の必要性や重要性を共有し、公共交通を利用する意識づくり、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への支援
・公共交通網の中の路線全体や支線となる一部区間の事業や運行について、交通事業者、行政が役割分担し持続可能なものとする必要がある。

7　計画の基本理念・取組の方向

7．1　計画の基本理念

本町の公共交通の課題に対応するため、地域公共交通網形成計画の基本理念を以下のように設定する。

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、持続可能な公共交通網に育てる。

7．2　取組の方向

地域公共交通網形成計画の基本理念に基づく取組の方向を以下のとおり定める。

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
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
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
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
課題５	公共交通の運行や運営を担う**交通事業者への支援**

取組の方向	
方向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
方向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
方向３	地区内の**生活に必要な**公共交通を**適切に確保**する
方向４	八雲町と周辺都市をつなぐ**基幹公共交通との連携**
方向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**

表 7-1 取組の方向

方向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
・町内移動は、鉄道、路線バス、乗合型交通、ハイヤー利用料金補助などを**効率性や経済性を勘案して組み合わせて確保**する。 ・交通手段相互の結節点の整備、乗換に必要な情報の提供、運賃の工夫など、**利用しやすさを高める取組を合わせて実施**する。
方向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
・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**。
方向３．地区内の生活に必要な公共交通を適切に確保する
・**八雲地区**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、**循環バスや乗合型交通など**により適切につなぐ。 ・**熊石地区及び落部地区**では、**地区拠点と居住地**の間を、**路線バスや乗合型交通**により、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、**乗合型交通、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。
方向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**路線バスの確保・維持を前提**に、鉄道駅、主要バス停で**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**連絡交通の準備を進める**。
方向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、公共交通の**知識を得るための情報を広く発信**し、体験会など公共交通に**接する機会**を設け、町民が公共交通を**利用しやすい**環境をつくる。 ・**モビリティ・マネジメント**※2**に継続的**に取組む。 ・鉄道と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・連携して取り組み**つつ、特に路線バスの確保・維持に必要な**支援を継続的に実施**する。 ・公共交通を利用する意識を持ち、**町及び町民が協力**して公共交通を守り育てる。

※2：一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。

７．３　計画に基づき運行する公共交通の役割・位置づけの整理

本計画に基づき本町内を運行する各種公共交通の役割・位置づけについて整理する。

表 7-2　計画に基づき運行する各種公共交通の役割・位置づけ

交通手段	町における役割等	主な運行区域
新幹線	本州への公共交通の主軸であり、広域的な移動を支える役割を担う。現在は、新函館北斗駅が最寄りの駅となっているが、2030年度北海道新幹線「新八雲駅（仮称）」の開業を控えている。	町内外
鉄道（在来線）	鉄道は、町内の移動のみならず他都市との広域移動を担う公共交通機関であり、大量の移動需要にも対応できるものであり、公共交通網の中では基幹的な役割を果たす。	町内外
路線バス １）桧山海岸線■ ２）函館長万部線■ ３）快速瀬棚号	路線バスは、中量の移動需要に対応する公共交通機関で、公共交通網では町内と周辺市町間の移動、町内移動を担う幹線の役割を果たす。	町内外
熊石・八雲間 予約バス〇△	江差八雲線の廃止代替交通として運行を開始し、熊石地区と八雲地区間を結ぶ生活交通として、町内の地区間移動の役割を果たす。	町内
檜山海岸線 予約バス〇	桧山海岸線（大成）の廃止代替交通として運行を開始し、せたな町と熊石地区を結ぶ生活交通として、町内外の自治体間・地区間移動の役割を果たす。	町内外
スクールバス スクールハイヤー	町内に居住する小中学生の通学の足を確保する役割を果たす。	町内
スクールバス （一般混乗） １）ひまわり号 ２）やまびこ号	高齢者や自家用車のない方、高校生の通学手段の確保、住民福祉の向上などの役割を担う。	町内
患者輸送バス	熊石地区において熊石国民健康保険病院を利用する患者を輸送することを目的に運行をしており、熊石地区に居住する町民の通院の足を確保する役割を果たす。	町内
福祉タクシー 料金助成事業	町民の移動支援として、在宅で心身に障がいを持つ方や80歳以上の方がタクシーを交通手段として利用場合において、タクシー料金の一部を助成する事業を実施しており、路線バス等の交通手段を利用することが困難な方の生活移動を支える役割を果たす。	町内
ハイヤー	ハイヤー（タクシー）は、以前は個人の交通手段との認識が強かったが、鉄道や一般の路線バスでは対応することが難しい、少量で多様な移動需要に個別、あるいは乗合利用できめ細かくサービスを提供する公共交通機関として公共交通網の隙間や空白を補完する役割を果たす。	町内外

■：地域間幹線系統

〇：地域内フィーダー系統

△：車両購入に係る補助

8　目指す公共交通網の目標

本計画の目標及び目標の達成度を評価する指標として、以下のとおり設定する。
なお、目標値は事業の進捗状況や社会経済情勢などを勘案して必要に応じて見直す。

目標１　公共交通を使った外出の増加

指標１．鉄道・路線バスの１日平均利用者数

地区別の鉄道・路線バスの１日平均利用者を指標とし、目標は以下のとおり。人口減少による自然減を考慮して現状維持とする。

表 8-1　鉄道（在来線）各駅の１日平均乗降客数現況値と目標値

	現況（2017年度）	目標（2025年度）	備　考
黒岩駅	13人	13人	現状維持
山崎駅	4人	4人	現状維持
八雲駅	447人	447人	現状維持
山越駅	11人	11人	現状維持
野田生駅	48人	48人	現状維持
落部駅	65人	65人	現状維持
合　計	588人	588人	現状維持

※乗降客数は JR 北海道による１日平均乗車人数を２倍して換算したもの

表 8-2　路線バスの１日平均乗降客数現況値と目標値

	現況（2018年度）	目標（2025年度）	備　考
桧山海岸線	12人	12人	現状維持
函館長万部線	38人	38人	現状維持
快速瀬棚号	6人	6人	現状維持
合　計	71人	71人	現状維持

※乗降客数は函館バスによる、交通系 IC カードを利用して八雲町内で乗降した利用者数
※2018.6.4～6.10 の７日間、2019.2.18～2.24 の７日間の合計利用者数の１日平均値

表 8-3　評価指標①の収集データ・収集方法

評価指標	収集データ	収集方法	時期	担当
指標① 鉄道・路線バスの1日平均利用者数	○年間総利用者数から算出する 1日平均利用者数	交通事業者の報告	毎年	鉄道事業者 交通事業者

指標２．檜山海岸線（予約バス）の１便あたり平均乗車人員、収支率、公的資金投入額

地域内フィーダー系統補助を受けている檜山海岸線（予約バス）の評価指標については、既に計画策定がされている「せたな町地域公共交通計画」との整合性を図るため、１便あたり平均乗車人員、収支率及び公的資金投入額を指標とし、目標は以下のとおり。

表 8-4　檜山海岸線（予約バス）に係る数値指標の現況値と目標値

	現況（2022年度）	目標（2025年度）	備　考
１便あたり平均乗車人員	3.00人	3.12人	増加
収支率	2.9%	2.5%	減少
公的資金投入額	22,333千円	20,196千円	減少

表 8-5　評価指標②の収集データ・収集方法

評価指標	収集データ	収集方法	時期	担当
指標② 檜山海岸線（予約バス）の１便あたり平均乗車人員、収支率及び公的資金投入額	○運行実績及び契約実績から算出	交通事業者の報告	毎年	交通事業者

指標３．熊石・八雲間予約バスの年間利用者数、収支率及び公的資金投入額

地域内フィーダー系統補助を受けている熊石八雲間予約バスについて年間利用者数、収支率及び公的資金投入額を指標とし、目標は以下のとおり。年間利用者数については人口減少による自然減を考慮して現状維持とし、収支率、公的資金投入額については、物価高・人件費高騰を考慮し、目標値を設定する。

表 8-6　熊石・八雲予約バスに係る数値指標の現況値と目標値

	現況（2022年度）	目標（2025年度）	備　考
年間利用者数	4,051人	4,051人	現状維持
収支率	17.3%	16.7%	低下
公的資金投入額	15,059千円	15,691千円	増加

表 8-7　評価指標③の収集データ・収集方法

評価指標	収集データ	収集方法	時期	担当
指標③ 熊石・八雲間予約バスの年間利用者数、収支率及び公的資金投入額	○運行実績及び契約実績から算出	交通事業者の報告	毎年	交通事業者

指標４．普段の外出に公共交通を利用する人の割合

目的別利用交通手段割合を評価指標とし、目標は以下のとおり。

表 8-8　目的別利用交通手段割合の現況値

	路線バス	スクールバス（混乗含）	鉄道（在来線）	ハイヤー	合　計
通勤・通学	0.5%	0.2%	2.1%	0.9%	3.7%
買い物	2.4%	0.0%	1.5%	2.8%	6.7%
定期的な通院	4.7%	0.0%	3.5%	5.2%	13.4%

表 8-9　目的別利用交通手段割合（%）の目標値

	現況（2017年度）	目標（2025年度）	備　考
通勤・通学	3.7%	4.1%	10%増
日常の買い物	6.7%	7.4%	10%増
定期的な通院	13.4%	14.7%	10%増

表 8-10　評価指標④の収集データ・収集方法

評価指標	収集データ	収集方法	時期	担当
指標④ 普段の外出に公共交通を利用する人の割合	○外出目的別の利用交通手段	アンケート調査	2025年	八雲町

目標２　公共交通に対する満足感の向上

指標５．鉄道、路線バスの満足度

鉄道・路線バスの必要性を感じている人の満足度を指標とし、目標は以下のとおり。

表 8-11　鉄道・路線バスの必要性を感じている人の満足度

		現況（2019年度）	目標（2025年度）	備　考
鉄　道	便利・使いやすい 不便・使いにくい	27.0% 1.6%	40.5% 0.8%	50%増 50%減
路線バス	便利・使いやすい 不便・使いにくい	30.3% 3.4%	45.5% 1.7%	50%増 50%減

表 8-12　評価指標⑤の収集データ・収集方法

評価指標	収集データ	収集方法	時期	担当
指標⑤ 鉄道・路線バスの満足度	○鉄道・路線バスの現在の必要性を感じている人が、 便利・使いやすいと感じる割合 不便・使いにくいと感じる割合	アンケート調査	2025年	八雲町

指標６．町や地域、将来世代のために鉄道・路線バスがなくてはならないと感じる人の割合

鉄道・路線バスの必要性を感じている人の割合を指標とし、目標は以下のとおり。

表 8-１３　鉄道・路線バスの必要性を感じている人の割合

	現況（2019年度）	目標（2025年度）	備　考
鉄　道	28.6%	42.9%	50%増
路線バス	24.9%	37.4%	50%増

表 8-１４　評価指標⑥の収集データ・収集方法

評価指標	収集データ	収集方法	時期	担当
指標⑥ 町や地域、将来世代のために鉄道・路線バスがなくてはならないと感じる人の割合	○町や地域、将来世代のために鉄道・路線バスがなくてはならないと感じる人の割合	アンケート調査	2025年	八雲町

目標３　公共交通に対する認識・理解の向上

指標７．利用基礎知識の認知割合

公共交通の利用基礎知識の認知度を指標とし、目標は以下のとおり。認知されていない割合を半減させる。

表 8-１５　公共交通利用上の基礎的な情報、知識の認知状況

		現況（2019年度）	目標（2025年度）	備　考
鉄道	駅の場所を知らない 時刻表や行先を知らない 切符の買い方を知らない	1.4% 19.4% 8.8%	0.7% 9.7% 4.4%	50%減
路線バス	駅の場所を知らない 時刻表や行先を知らない 切符の買い方を知らない	12.6% 41.4% 23.6%	6.3% 20.7% 11.8%	50%減
ハイヤー	予約の仕方を知らない 運賃の支払い方を知らない	14.9% 6.0%	7.5% 3.0%	50%減

表 8-１６　評価指標⑦の収集データ・収集方法

評価指標	収集データ	収集方法	時期	担当
指標⑦ 利用基礎知識の認知割合	○鉄道 ・駅の場所、時刻表、行き先 切符の買い方 ○路線バス ・バス停の場所、時刻表、行き先、運賃の支払い方 ○ハイヤー ・予約の仕方、運賃の支払い方	アンケート調査	2025年	八雲町

９　地域公共交通網形成に必要な事業

本計画では、『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』という基本理念のもと、各種事業に取組む。

９．１　取組の推進に関する「八雲町地域公共交通会議」の役割

「八雲町地域公共交通会議」は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条第１項の規定に基づく「法定協議会」であり、八雲町地域公共交通網形成計画の作成、網形成計画の実施に必要な協議を行う組織である。

法定協議会では、参加（協議）の要請を受けた者の応諾義務、参加者には協議が整った事項に対する尊重義務があるとともに、計画の実施において法定協議会自体が補助対象事業者となることも可能である。

このことから、「八雲町地域公共交通会議」は、当該計画を推進する実行組織となり、構成員(組織)は取り組み事業を推進するうえでの重要な役割を担っている。

表 ９-１　取組の推進に関する八雲町地域公共交通会議構成員

構成員
（１） 八雲町長又はその指名する者
（２） 渡島総合振興局長の指名する者
（３） 北海道運輸局函館運輸支局長の指名する者
（４） 鉄道事業者の指名する者
（５） 一般旅客自動車運送事業者
（６） 地域住民又は利用者の代表
（７） 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
（８） 道路管理者の指名する者
（９） 八雲警察署長の指名する者
（10） 八雲町長が必要と認める者

９．２　目標実現のための取組施策・事業

施策の柱１：公共交通網の再編

施策１：バス路線の再編

・ 既存の交通手段と新たな交通手段を適切に組み合わせ、地域の公共交通が持続的に確保できる体制、支援のあり方を検討する。

事　業　１	既存バス路線の分割や統廃合による路線網の再編
概　　要	・ 熊石地区では、桧山海岸線の大成と熊石の 2 系統、江差八雲線があるが、桧山海岸線（大成）、江差八雲線は利用者が少なく運行効率が悪化しているため、分割・統廃合により運行効率化を図ることとし、とりわけ、桧山海岸線（大成）については、令和２年１０月より檜山海岸線（予約バス）として、江差八雲線についても令和３年１０月に熊石・八雲間予約バスとして再編を行った。 ・ 今後の利用実態・利用者ニーズに即した見直しにあたっては、せたな町等の関係する自治体との協議の上、遅滞や空白、利用者利便性の低下に繋がらないよう効率的な運行サービスの確保に努める。 ・ なお、檜山海岸線（予約バス）の維持確保に向けては、本町とせたな町の共同補助を行うとともに、国土交通省の地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）を活用するなど、継続的な運行に必要な財源の確保を行います。 **【檜山海岸線（予約バス）（地域内フィーダー系統補助対象）の運行概況】** 運行の必要性：桧山海岸線（大成）の廃止に伴い、せたな町と八雲町熊石地区間の生活移動を支えることを目的に、令和 2 年 10 月より運行を開始 運 行 便 数：14 便/日 運　　賃：200 円/回（定期券設定有） 運 行 事 業 者：有限会社東ハイヤー 運 行 区 域：せたな町大成区太田～八雲町熊石
実 施 主 体	八雲町・バス事業者・ハイヤー事業者

スケジュール	2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
江差八雲線		検討・協議		実証運行	本格運行	
桧山海岸線	検討	実証運行	本格運行			

<table>
<tr><td>事　業　2</td><td colspan="6">スクールバス・患者輸送バスなどの運行の効率化</td></tr>
<tr><td>概　　要</td><td colspan="6">・ スクールバス・患者輸送バスの機能を確保しながら、買い物などの地域住民の生活に必要な交通手段を確保するため、運行の効率化について検討する。</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">八雲町・町民（地区）・ハイヤー事業者・バス事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>2020（R2）</td><td>2021（R3）</td><td>2022（R4）</td><td>2023（R5）</td><td>2024（R6）</td><td>2025（R7）</td></tr>
<tr><td>検討</td><td colspan="2">実証運行</td><td colspan="3">本格運行</td></tr>
</table>

事　業　3	町民の生活を支援する新しい交通手段の導入
概　　要	・新たな交通サービスの内容（頻度、運賃、ルート、運営の方法など）が適切かつ効率的で持続可能なものとなるよう、ハイヤー事業者を活かしたデマンド交通や循環バスなどの新たな交通手段について地元町民と一体で検討を行う。 ・なお、新しい交通手段の維持確保に向けては、当町からの運行継続に要する経費や特別交付税の活用のほか、国土交通省の地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助及び陸上交通：車両購入に係る補助）を活用するなど、継続的な運行に必要な財源の確保を行います。 **【熊石・八雲間予約バス（地域内フィーダー系統補助対象）の運行概況】** 運行の必要性：江差八雲線の廃止に伴い、熊石地区-八雲市街地間の生活移動等を支えることを目的に、令和 3 年 10 月より運行を開始 運 行 便 数：5 便/日 運　　賃：200～1000 円（定期券設定有） 運 行 事 業 者：有限会社八雲ハイヤー
実 施 主 体	八雲町・町民（地区）・ハイヤー事業者

	2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
スケジュール		検討				
			実証運行			
				本格運行		

施策２：鉄道との連携
・ 2030 年度の北海道新幹線延伸、新八雲（仮称）駅開業までの約 10 年間、八雲町と町外を結ぶ鉄道網を確実に利活用するための連絡交通確保に取組む。 ・ 北海道新幹線延伸、新八雲（仮称）駅開業により通勤通学範囲の拡大、観光客の増加などが見込まれるため、連絡交通を運行する準備を進める。また、並行在来線と路線バスのあり方などに関する調査・検討・協議を進める。

事　業　4	JR 函館本線各駅に接続する交通の確保					
概　　要	・ JR 函館本線の利活用促進のため、町内各駅（黒岩、山崎、八雲、山越、野田生、落部）と地区を結ぶ、路線バス・ハイヤーなどを活用した乗合交通を各駅・各地区の状況や町民ニーズを踏まえて検討する。					
実 施 主 体	八雲町・町民（地区）・鉄道事業者・バス事業者・ハイヤー事業者					
スケジュール	2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
			検討			
				実証運行		
					本格運行	

事　業　5	北海道新幹線新八雲（仮称）駅と町内を結ぶ交通の確保に向けた準備					
概　　要	・ 新八雲（仮称）駅と町内を結ぶ交通を町民の生活利用、来訪者の観光利用の視点から開業に合わせて運行開始するよう準備を進めるとともに移動手段の十分な周知、広報活動を展開する。					
実 施 主 体	八雲町・鉄道事業者・バス事業者・ハイヤー事業者					
スケジュール	2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
	調査･検討･協議					

施策３：交通結節点の確保
・ 既存路線バスの統廃合による再編の核として、異なる交通手段の乗り換えの重要なポイントとして、八雲駅、熊石バス停周辺を町内の交通結節点として確保する。

事　業　6	交通手段相互の乗り換えのための交通結節点の確保					
概　　要	・ 八雲駅、熊石バス停付近を交通結節点と位置付け、異なる交通手段間の乗り換えの利便性を高める機能を確保する。					
実 施 主 体	熊石バス停付近については、熊石地区の路線バス再編と合わせ、既存の施設を活用するなどし、必要な機能確保を図る。					
スケジュール	2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
	検討		整備			

施策の柱２：公共交通の利用しやすさ、親しみやすさの向上

施策４：情報の伝え方の改善・充実

・ 公共交通を生活に活用してもらうため、利用に必要な情報をわかりやすく、適切なタイミングで正確な内容を町民、利用者に伝える。

事　業　7	公共交通の存在と利用の仕方の PR					
概　　要	・ 八雲町にある公共交通の利用の仕方を町民に伝えるため、チラシなどをはじめとするＰＲ方法を検討する。					
実 施 主 体	八雲町・バス事業者・ハイヤー事業者・鉄道事業者					
スケジュール	2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
	検討		実施			

施策５：公共交通の利用促進のための利便性向上

・ 町民の外出の促進、公共交通利用促進のため、公共交通を利用しやすい環境づくりに取り組む。

事　業　8	町内交通利用と生活行動を結びつける交通系 IC カードなどを活用するシステムや制度の検討					
概　　要	・ 利便性向上と異なる交通で共通に利用可能なキャッシュレス決済機能の導入に向けた検討をする。					
実 施 主 体	八雲町・バス事業者・ハイヤー事業者・鉄道事業者					
スケジュール	2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
	研究･検討･関係機関協議					

施策の柱３：公共交通を守り育てる官民の協働

施策６：公共交通への関心・理解の向上、利活用意識の喚起

・ 公共交通に対する町民の認識や意識を変え、利用を促す取組を交通事業者や関係機関と連携して実施する。

事　業　9	利用のきっかけを作る体験会などの実施					
概　　要	・ 公共交通の利用の仕方などについて学ぶ機会として体験会の実施を検討し、交通事業者や関係機関と連携して取組む。					
実 施 主 体	八雲町・町民（地区）・バス事業者・鉄道事業者・ハイヤー事業者					
スケジュール	2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
	検討･実施					

表 9-2　取組施策・事業の体系、取組みスケジュール一覧

公共交通における取組の方向

1. 公共交通手段を適切に組み合わせて町内の異動を可能にする
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
3. 地区内の生活に必要な公共交通を適切に確保する
4. 八雲町と周辺都市をつなぐ基幹公共交通との連携
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

計画の目標

- 目標１　公共交通を使った外出の増加
- 目標２　公共交通に対する満足度の向上
- 目標３　公共交通に対する認識・理解の向上

目標達成のために取り組む施策・事業		取組みスケジュール					
施策の柱１　公共交通網の再編		2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
１．バス路線の再編	1)既存バス路線の分割や統廃合による路線網の再編		検討・協議		実証運行	本格運行	
		検討	実証運行	本格運行			
	2)スクールバス・患者輸送バスなどの運行の効率化	検討	実証運行		本格運行		
			検討				
	3)町民の生活を支援する新しい交通手段の導入			実証運行			
					本格運行		
２．鉄道との連携	4)JR函館本線各駅に接続する交通の確保			検討			
					実証運行		
						本格運行	
	5)北海道新幹線新八雲（仮称）駅と町内を結ぶ交通の確保に向けた準備	調査・検討・協議					
３．交通結節点の確保	6)交通手段相互の乗り換えのための交通結節点の確保	検討	整備				
施策の柱２　公共交通の利用しやすさ、親しみやすさの向上		2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
４．情報の伝え方の改善・充実	7)公共交通の存在と利用の仕方のPR	検討		実施			
５．公共交通の利用促進のための利便性向上	8)町内交通利用と生活行動を結びつける交通系ICカードなどを活用するシステムや制度の検討	研究・検討・関係機関協議					
施策の柱３　公共交通を守り育てる官民の協議		2020（R2）	2021（R3）	2022（R4）	2023（R5）	2024（R6）	2025（R7）
６．公共交通への関心・理解の向上、利活用意識の喚起	9)利用のきっかけを作る体験会などの実施	検討・実施					

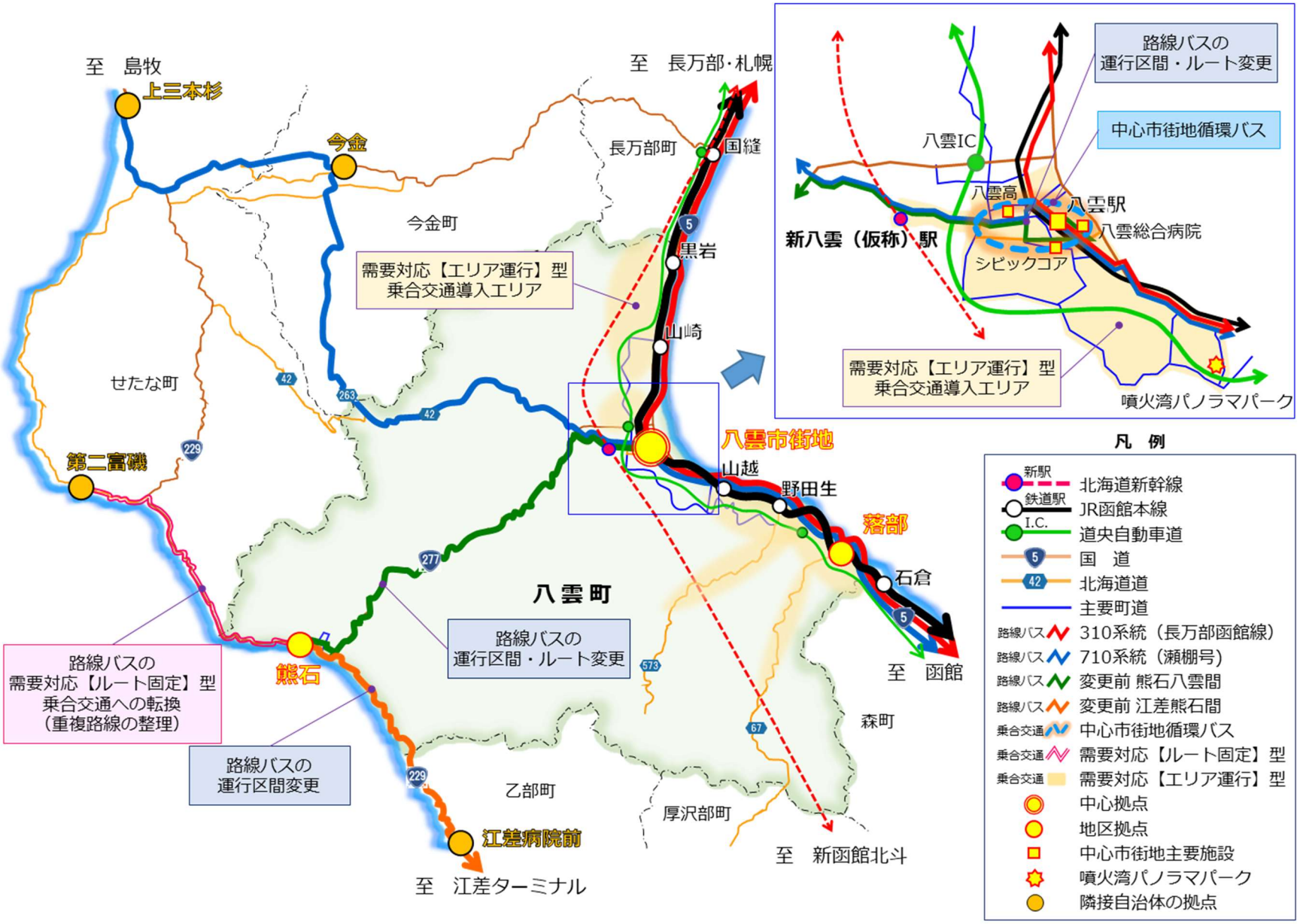


図　9-1　目指す八雲町地域公共交通網

１０　計画推進のマネジメント

八雲町のより良い地域公共交通網形成のため、「Plan（計画）－Do（実行）－Check（評価・検証）－Action（改善）の PDCA サイクル」を繰り返す。

計画推進のマネジメントは、八雲町地域公共交通会議が主体的に実行するものであるが、公共交通に関わる関係者（町民、交通事業者、行政、民間企業、地区の団体など）が実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有し、評価結果は公開する。

					八雲町地域公共交通網形成計画						
					2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
計画の検討・策定				Plan							
計画の推進・事業実施				Do							
	個別の施策・事業	モニタリング	利用者数調査	Check							
		評価		Check							
		取組内容の改善		Action		必要に応じて実施					
	目標達成状況の評価	モニタリング	利用者数調査	Check							
			ICカード利用実績	Check							
			利用者アンケート	Check							
			町民アンケート	Check							
		評価		Check							
見直し（目標・施策・事業など記載事項見直し）				Action		必要に応じて実施					
計画全体の見直し・計画改定				Plan							

図　１０-１　計画推進マネジメントの実施サイクル

八雲町地域公共交通網形成計画

発行日：2020 年 3 月
改訂日：2024 年 3 月
編　集：北海道八雲町政策推進課
〒049-3192　北海道二海郡八雲町住初町 138 番地
TEL 0137-62-2111（代表）
TEL 0137-62-2300（直通）　FAX 0137-62-2120
E-mail　seisaku@town.yakumo.lg.jp
ホームページ　https://www.town.yakumo.lg.jp/