



八雲町における地域公共交通の現状と今後の取組について

令和7年6月27日（金）

第2回 八雲町地域公共交通活性化協議会 資料

目次

1	八雲町の地域交通	.....	1
2	各地区のニーズ（R6町民アンケート調査）	.....	2
3	今後の取組（案）	.....	7
4	道内の地域交通確保事例	.....	9
5	専門部会 議事概要	.....	12

1 八雲町の地域交通

凡例

- 予約バス熊石八雲線
- 予約バス檜山海岸線
- 函館バス310系統(函館⇄長万部)
- 函館バス710系統(函館⇄せたな町上三本杉)
- 函館バス624系統(江差⇄熊石)
- JR函館本線
- - - 北海道新幹線計画路線
- 道央自動車道
- 国道・道道



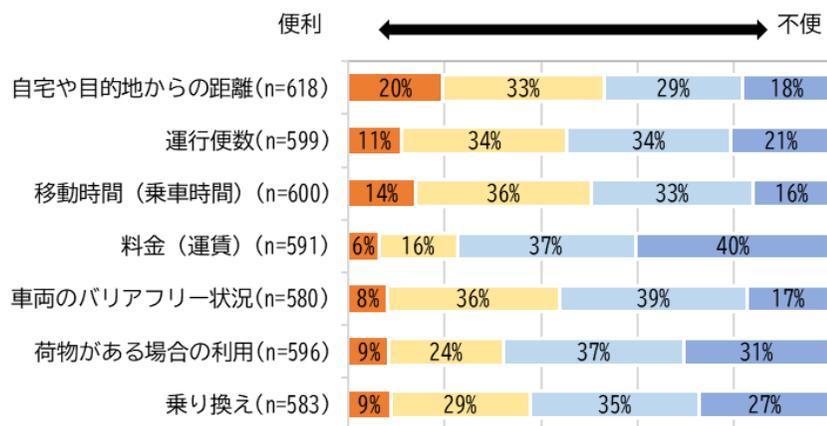
- 鉄道や路線バスのような幹線交通の役割を担う交通のほか、予約バスやタクシーのような支線交通の役割を担う交通が運行している。
- 令和7年度に想定される動向として、函館バス710系統が廃止となるため、代替交通を運行を予定している。
- 本専門部会においては、町内地区間の移動手段や市街地内の移動手段の拡充に向け、各種議論を想定している。

2 各地区のニーズ (R6町民アンケート調査)

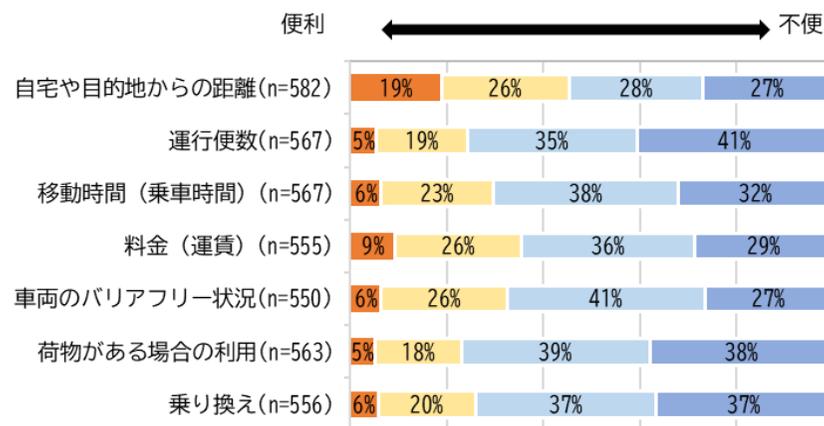
(1) 免許・自動車の保有状況

	市街地	北部地区	落部地区	熊石地区	山間部
免許も自動車も持っている	73%	59%	73%	72%	83%
免許も自動車もあるが免許返納を考えている	2%	0%	3%	2%	3%
免許はあるが、自動車はない	6%	5%	2%	3%	0%
以前は免許を持っていたが、免許返納をした	6%	16%	9%	7%	3%
免許を持ったことがない	14%	19%	13%	15%	10%

(2) 市街地居住者の利便性評価



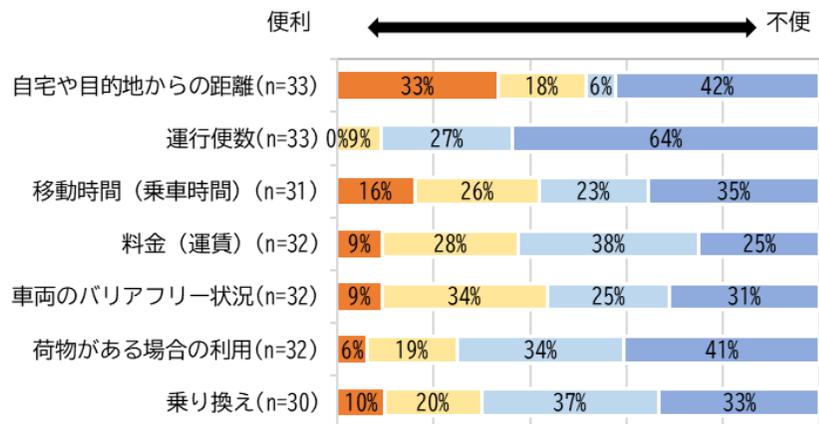
【鉄道】



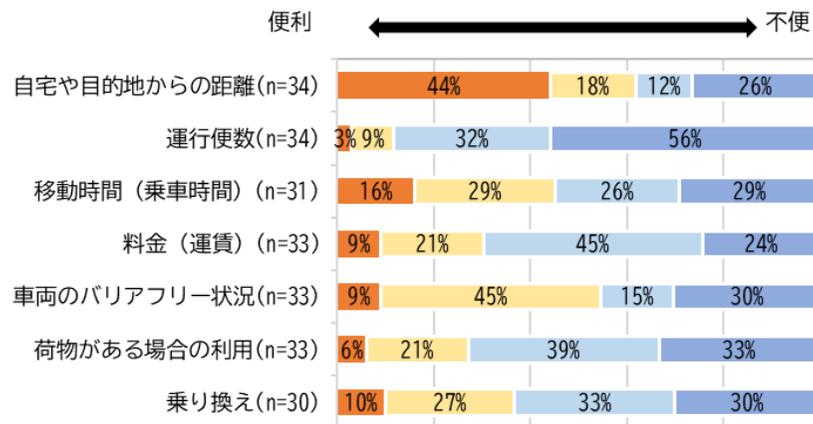
【バス】

2 各地区のニーズ（R6町民アンケート調査）

（3）北部地区居住者の利便性評価

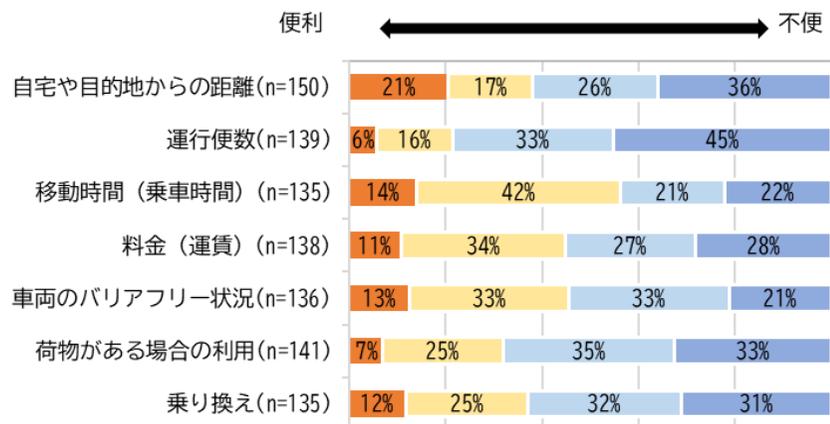


【鉄道】

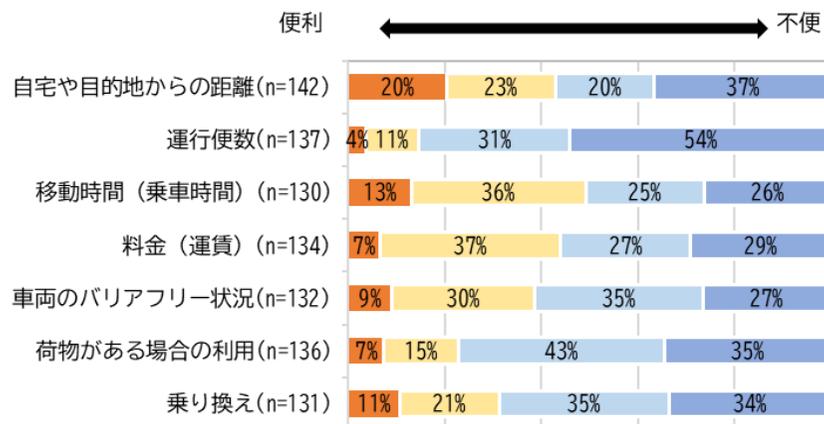


【バス】

（4）落部地区居住者の利便性評価



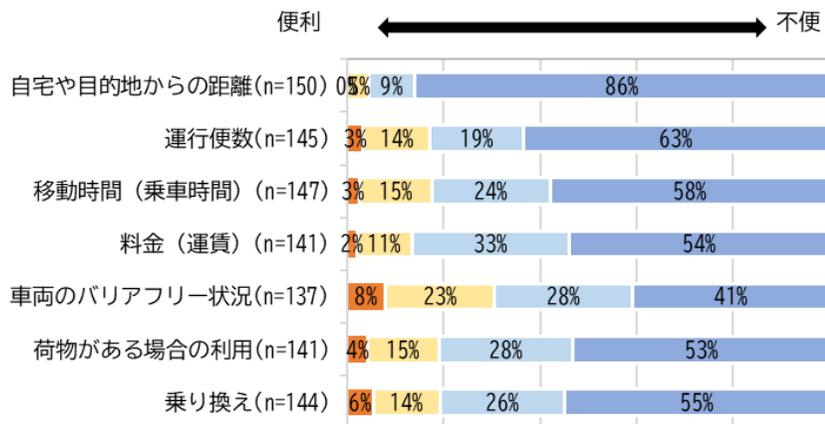
【鉄道】



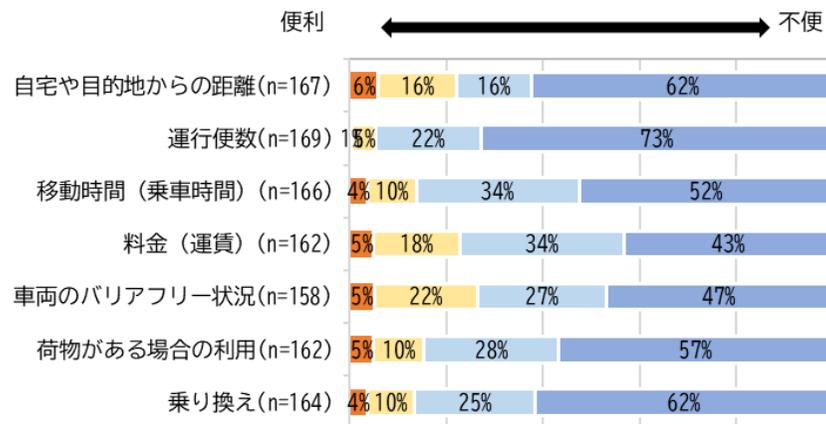
【バス】

2 各地区のニーズ (R6町民アンケート調査)

(5) 熊石地区居住者の利便性評価

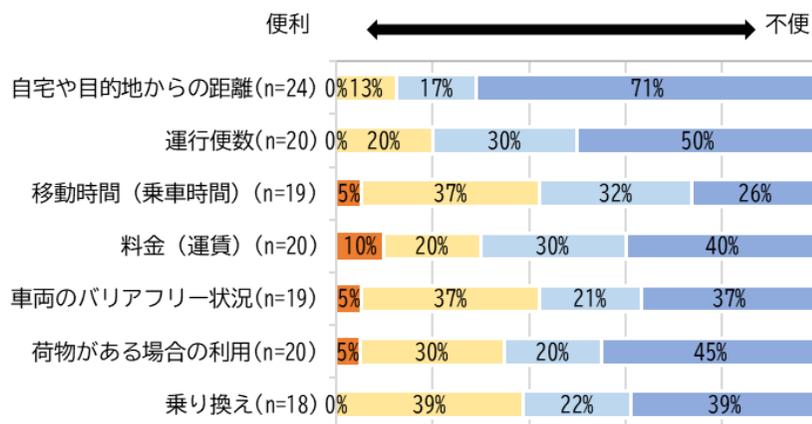


【鉄道】

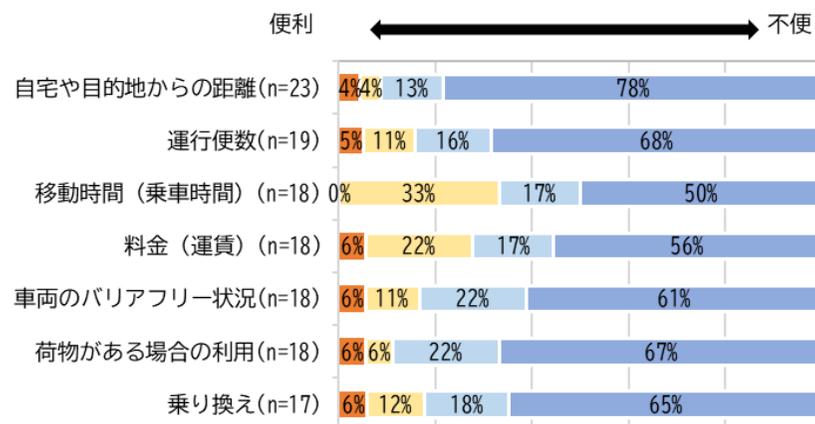


【バス】

(6) 山間部居住者の利便性評価



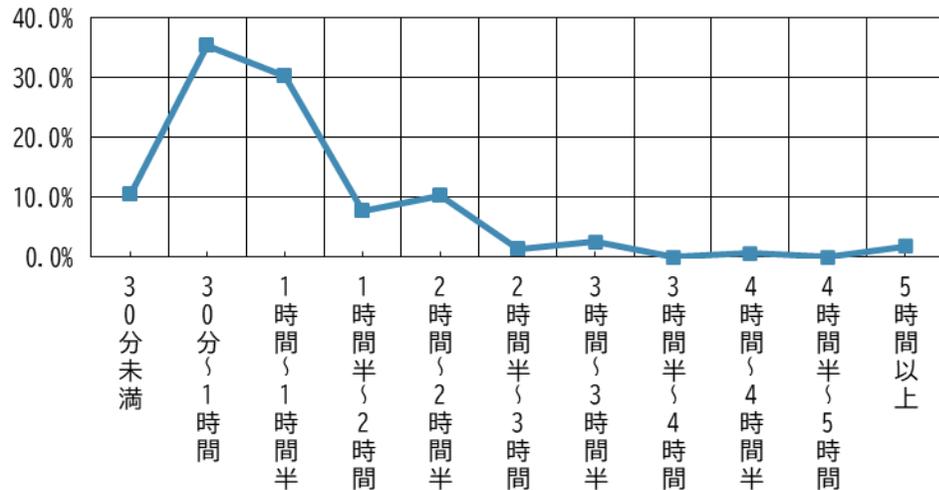
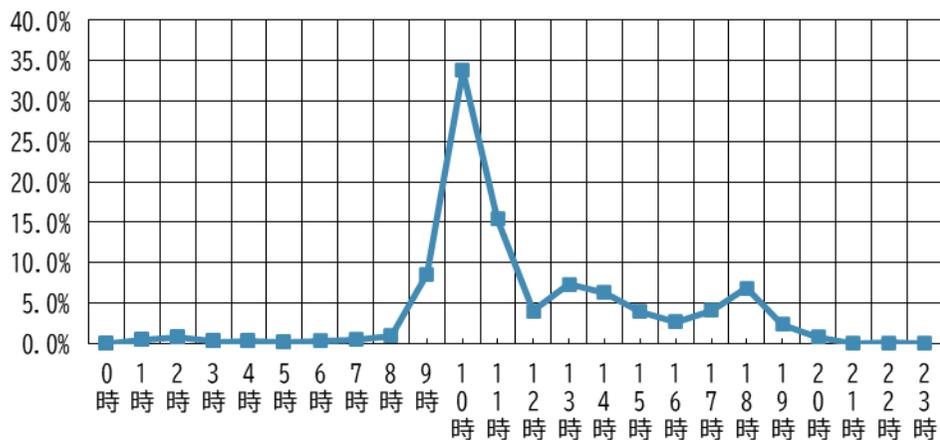
【鉄道】



【バス】

2 各地区のニーズ (R6町民アンケート調査)

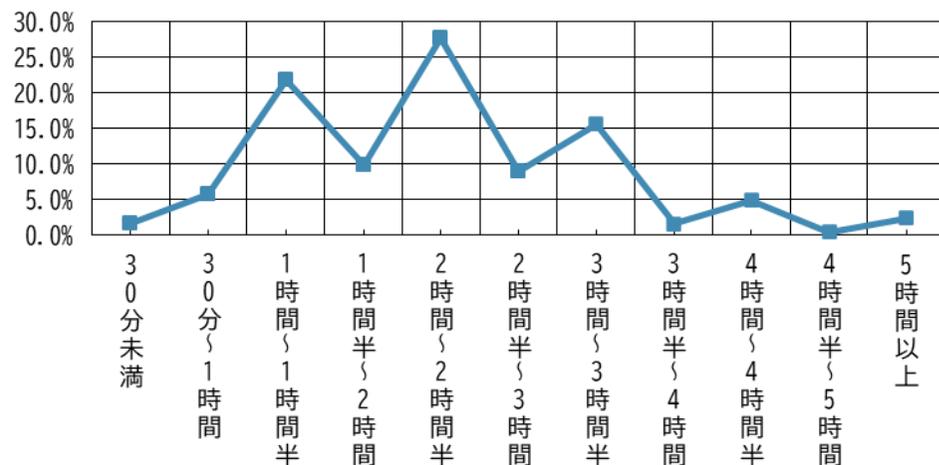
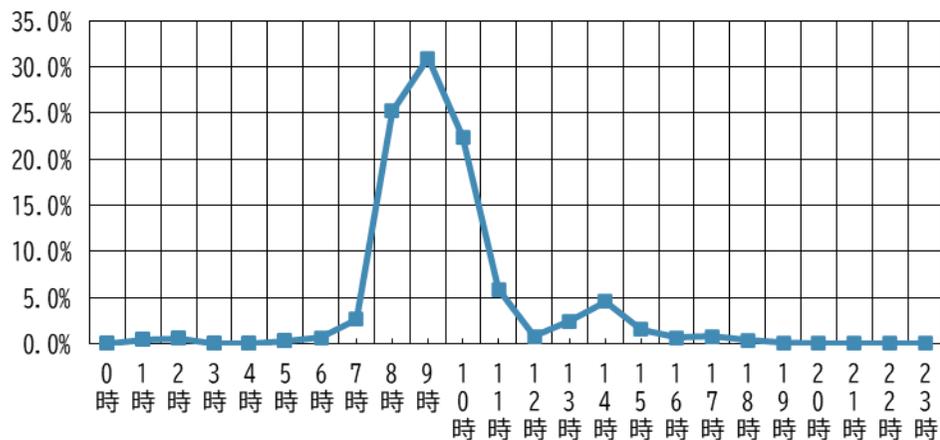
(7) 買物目的での移動時間・滞在時間



- ・買物先には、10時到着、滞在時間30分～1時間半がもっとも多くなっている
- ・滞在時間から算出すると、10時30分～11時30分に、買物先の施設から出発する移動需要がもっとも多くなっている
- ・最低でも、午前中の移動需要の確保、必要に応じて午後時間帯の移動需要の確保の検討が必要

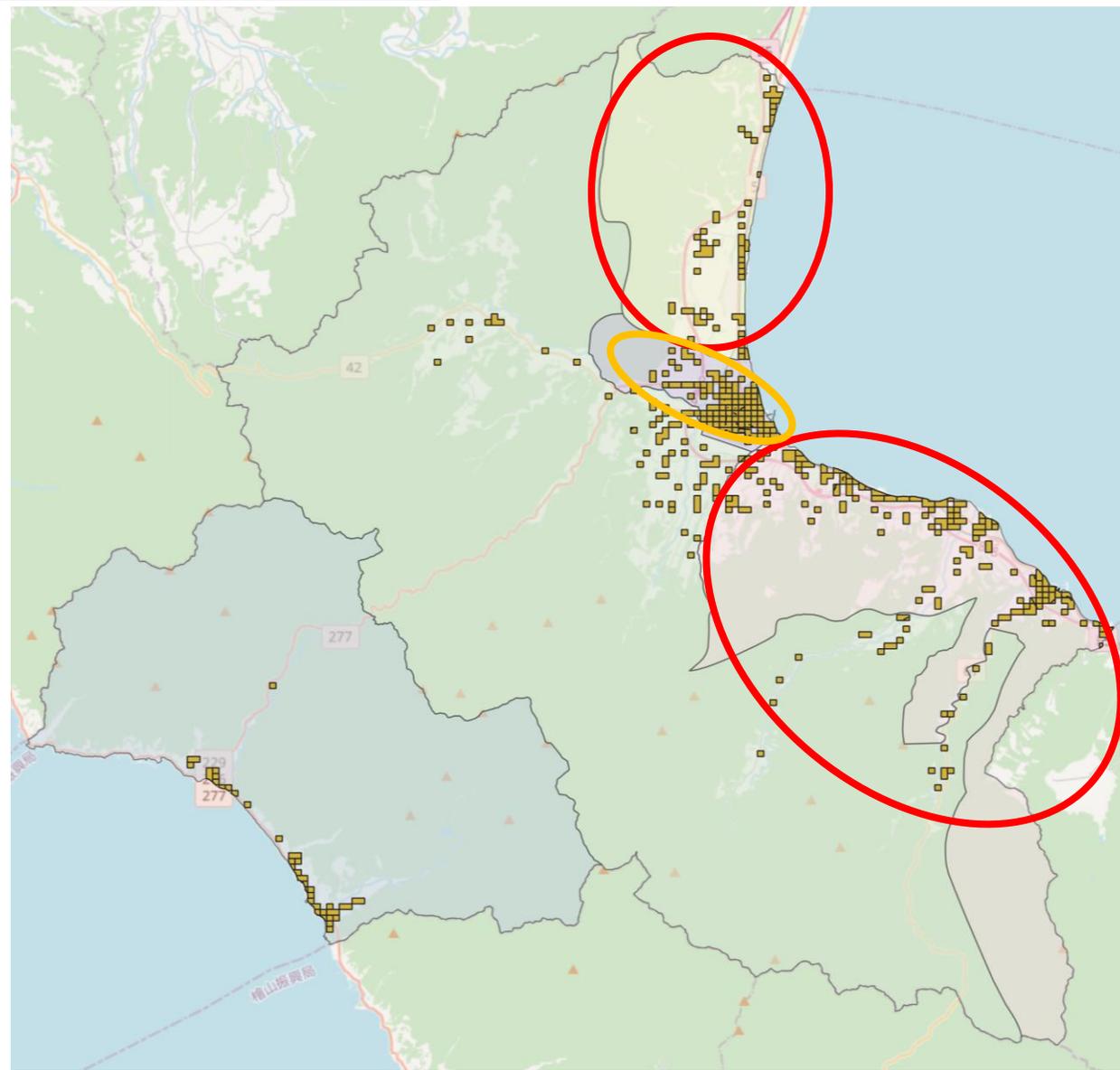
2 各地区のニーズ (R6町民アンケート調査)

(8) 通院目的での移動時間・滞在時間



- ・通院先には、8～10時到着、滞在時間1時間～1時間半、2時間～2時間半がもっとも多くなっている
- ・滞在時間から算出すると、9時～11時30分に、通院先の施設から出発する移動需要がもっとも多くなっている
- ・8～10時台に到着するための移動需要の確保、必要に応じて午後時間帯の移動需要の確保の検討が必要

3 今後の取組(案)



- 現状、運行している地域交通は、維持されることを想定
- 地域交通の役割の中で、比較的薄いことが想定される、町内移動の拡充を先行して進める
- 現時点で、下記の地域交通が必要と認識し、令和8年度からの実証運行に向けて、優先的に進める

- ① 北部地区及び南部地区の地域交通の拡充
- ② 市街地内の地域交通の拡充

3 今後の取組（案）

	運行形態	運行区間	運賃（案）	運行曜日	運行時間（便数）	備考
1	定期運行型 （郊外地区）	郊外地区～ 市街地	1. 一律運賃 2. エリア別運賃 3. 対キ口運賃	・週2～3を想定	・午前3便 ・午後3便	・国道5号を軸とした運行とし、既存の函館バス停留所の活用を想定
2	予約運行型 （郊外地区）	郊外地区～ 市街地	1. 一律運賃 2. エリア別運賃	・週2～3を想定	・午前3便 ・午後3便	・前日までに帰り便も利用するか予約を受け付け ・基本的には、自宅前まで迎えに行くことを想定し、車両が侵入できない場合等のみ、運行事業者が指定する箇所での乗り降りを想定
3	タクシー運賃補助 （町内共通）	利用者要望による	・タクシー運賃の一部負担	・運行事業者の営業日に準ずる	・運行事業者の営業時間に準ずる	・需要過多となった場合の対応策の検討が必要 ・無制限補助ではなく、一定の回数制限を設けることが望ましい
4	定期運行型 （市街地）	市街地内	・一律運賃	・週2～3を想定	・1日5便程度	・現状のタクシー需要との調整が必要 ・函館バス路線との調整が必要 ・定期運行型（郊外地区）との連携も検討される

4 道内の地域交通確保事例

(1) 森町：もりっくる

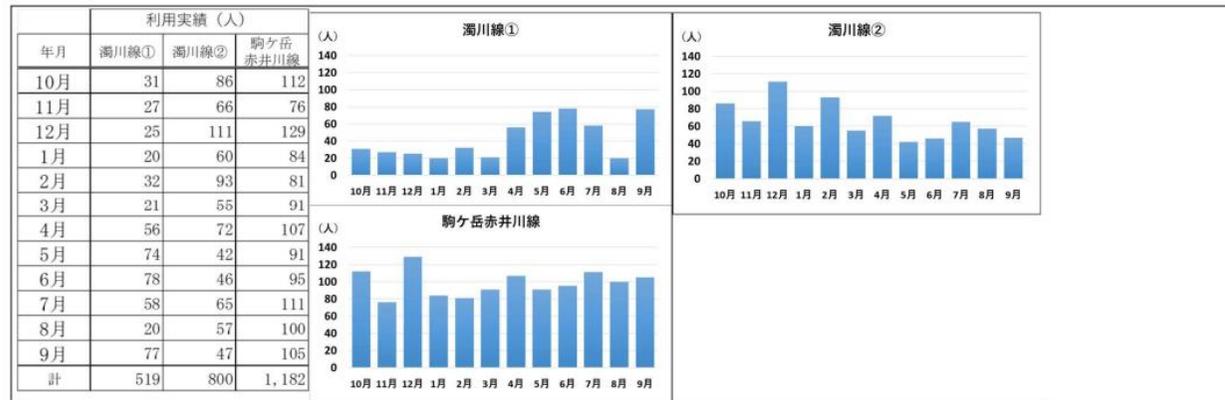
■経緯と概要

- ・町内の交通資源を有効活用して、濁川地区（石谷・石倉地区の通学を含む）や駒ヶ岳・赤井川地区から本町市街地を結ぶ移動手段について、地域内フィーダー系統として新たな公共交通の導入を検討に向けた実証運行を実施。
- ・町所有の日産キャラバンを運行事業者に貸与し、実証運行を実施
- ・運行事業者については、町での予算確保後、入札行為を経て決定する見込みで進めた経緯がある
- ・令和4年10月以降：無償での実証運行を開始
- ・令和5年 4月以降：有償での実証運行を開始

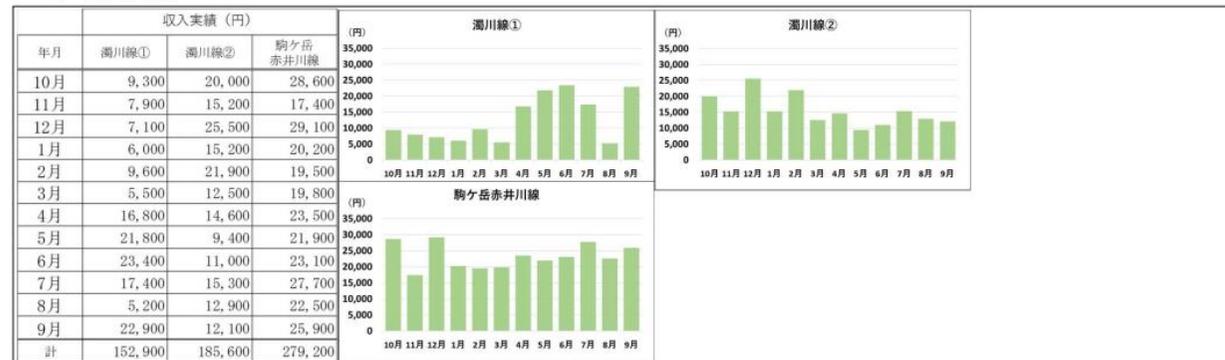
■取組成果

・運行収入・支出等については、濁川線が目標300,000円に対し実績338,500円、駒ヶ岳赤井川線が目標250,000円に対し実績279,200円と目標を上回ったが、森町の支出については目標8,000,000円以内に対し、実績11,917,872円と目標を超える金額となった。

・収支率については、濁川線は目標値5%に対し、実績値5.20%、駒ヶ岳赤井川線は目標値5%に対し、実績値5.16%とそれぞれ目標を上回ることができた。



4) 収入実績



4 道内の地域交通確保事例

(2) 津別町：花バス、タクシー助成券

■経緯と概要

- ・町内の地域交通は、路線バスのほか、町で運行する一般混乗スクールバス、タクシーとなっており、移動手段が限られている状況であった。
- ・令和元年に、市街地循環バス（現：花バス）の実証実験を実施し、一定の有効性が確認されたため、交通計画の策定後、本格運行を実施した。
- ・また、町民にとって、タクシーを利用することは少なかったため、需要喚起のため、上記の「花バス運行事業」と「タクシー利用助成券交付事業」を令和3年12月より新規に実施した。

■取組成果

- ・運行当初、花バスは、フィーダー補助の基準である「1便あたり2.0人以上」をなんとか超える状況であったが、直近では、「1便あたり3.0人以上」となるまで利用が伸びている
- ・また、タクシー利用助成券の交付枚数も年々増加傾向にあり、花バスとともに移動手段の一つとしての位置付けが浸透しつつある。

3) 利用実績

11月	86	84
12月	98	154
1月	119	139
2月	114	108
3月	92	125
4月	90	122
5月	109	116
6月	113	110
7月	107	108
8月	113	111
9月	87	93
	1214	1391



4) 収入実績

2月	22,800	21,600
3月	18,400	25,000
4月	18,000	24,400
5月	21,800	23,200
6月	22,600	22,000
7月	21,400	21,600
8月	22,600	22,200
9月	17,400	18,600
	242800	278200
年月	運賃収入(円)	
	令和4事業年度	



4 道内の地域交通確保事例

(3) 音更町：コミュニティバス、乗合タクシー

■経緯と概要

・音更町においては、十勝バス株式会社が4路線、北海道拓殖バス株式会社が12路線の路線バスを運行しており、市街地では、町内の主要な公共施設、商業施設、医療機関などを連絡するコミュニティバスを運行している。

・一方、農村地域では、こうした移動手段を利用できない公共交通空白地帯が存在していたことから、その解消を図るため、農村地域予約制乗合タクシーを導入したところである。

・可住地面積（約337平方km）が自治体面積（約466平方km）の70%以上となっていることから、路線型では煩雑となるため、エリア型の乗合タクシーを導入した。

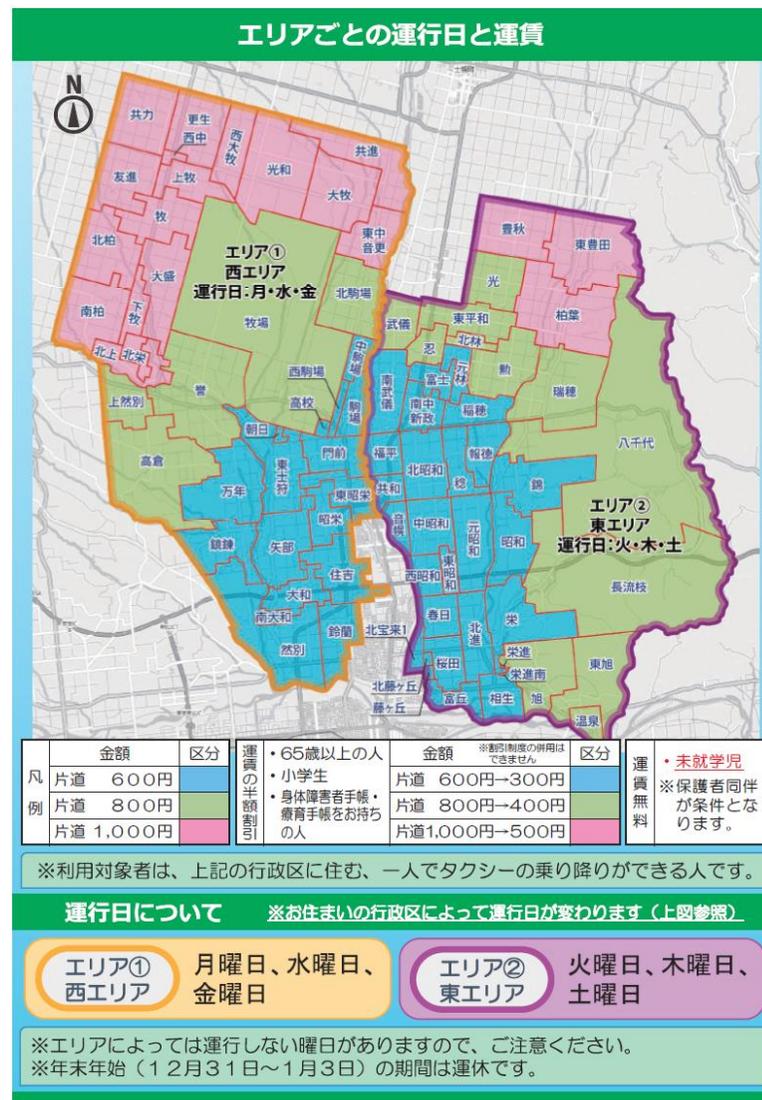
・また、居住地が東西に広がっていることから、運行曜日を分けたほか、コミュニティバスが運行する市街地を中心に、一定の距離に応じた運賃設定を行っている。

■取組成果

・コミュニティバスの延べ利用者数は、令和5年4月～令和6年2月で30,523人、（前年度比103%）

・乗合タクシーの延べ利用者数は、令和5年10月～令和6年9月で1,462人、実利用者数52人となっている。

・コミュニティバス、乗合タクシーともに、定期的な見直しや乗り方教室を実施して、利用促進等を行っている。



5 専門部会 議事概要

(1) 開催概要

- ・本資料をベースに、北海道運輸局や交通事業者、住民代表と、6月17日（火）に意見交換等を実施した。

(2) 議事概要

- ・地域交通施策の展開にあたっては、郡部から市街地へと段階的に進めていく方針も一案ではないか。人口密度や交通資源の分布を考慮すれば、郡部の対応を先行させる意義がある。
- ・郡部と市街地では交通ニーズや課題が異なるため、同一の施策で一括りにせず、地域特性を踏まえて分けて検討する方が適切である。
- ・地域内を運行する函館バスのダイヤや運行時間帯には十分配慮すべき。既存の公共交通機関との接続や補完関係を考慮しないと、住民の利便性が確保できない可能性がある。
- ・熊石地区については、現行の交通体系を維持する選択もあるのではないかと。現時点で大きな問題が表面化していない可能性がある。
- ・一部の路線では、高校生の通学時間に合わせてバスを早朝に運行しているが、それが早すぎるという住民の声も聞かれる。地域の高齢者や一般利用者にとっては利用しづらい時間帯になっている場合もある。
- ・高齢者など一部住民にとっては、バス停まで歩いていくこと自体が負担になっている。特に冬季や天候の悪い日には移動が難しいという現実がある。そのため、自宅近くまで来る予約制のバスが週2日程度でも運行されると、住民にとっては大きな助けになると思われる。柔軟な交通手段の導入を検討すべき。
- ・また、市街地内においても移動の利便性が向上するような施策が必要である。市街地でも高齢化が進み、公共交通の役割が重要になっている。