

八雲町地域公共交通計画

令和8年3月

北海道八雲町

八雲町地域公共交通活性化協議会

目次

1 はじめに	1
1-1 本計画の策定背景と目的	1
2 現状診断及び課題の洗い出し	3
2-1 現状診断	3
2-2 課題の洗い出し	11
3 本計画の基本方針	12
3-1 本計画の適用区域	12
3-2 本計画の計画期間	12
3-3 本計画の目標・施策体系	13
3-4 地域交通が目指す姿	15
4 課題解決に向けた施策・事業	16
4-1 目標1に基づく施策・事業	16
4-2 目標2に基づく施策・事業	19
4-3 目標3に基づく施策・事業	22
4-4 目標4に基づく施策・事業	24
5 本計画のKPI・目標値	27
5-1 <観点1> 地域交通軸と拠点の充実・保証	27
5-2 <観点2> 「交通空白」における移動の確保	30
5-3 <観点3> 持続可能性・実現可能性の確保	33
6 本計画のモニタリング	35
6-1 モニタリングの体制	35
6-2 EBPMに基づくモニタリング	36
6-3 モニタリングの実質化	37
資料編	38
資料1 現状診断	38
資料2 上位・関連計画の整理	43
資料3 町民ニーズ把握調査結果（アンケート調査）	51
資料4 町民ニーズ把握調査結果（ヒアリング調査）	66

1 はじめに

1-1 本計画の策定背景と目的

本町では、令和2年3月に町内の公共交通の方向性を示す「八雲町地域公共交通網形成計画（以下、「現計画」という。）」を策定し、持続可能な公共交通を維持・確保していくための施策や事業に取り組んできました。

また、令和5年度には、根拠法令である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正（令和2年11月）を受け、地域内フィーダー系統補助を継続するため、現計画について所要の変更を行ったところです。

しかし、現計画の策定以降も、人口減少や少子高齢化の進展に伴う路線バスの利用者の減少や減便・廃止、バス事業者等における乗務員不足の深刻化などにより、交通事業者自らの経営努力だけでは現在の公共交通サービスを維持することが困難な状況となっています。

このことは、町民の通院、買物、通学などの日常生活に必要な不可欠な移動の手段を奪うことになりかねず、地域社会の変容ひいては衰退を招くことが危惧されています。

このような状況を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の枠組みと町内の輸送資源を最大限活用しながら、今後の本町の公共交通ネットワークの再構築と活性化を一層促進し、将来にわたって利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供していくため、国土交通省による「地域公共交通計画」の実質化に向けたアップデート（令和6年4月26日）を踏まえるとともに、令和7年度で計画期間の満了を迎える現計画の評価及び見直しを行い、「八雲町地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」を策定しました。

なお、本計画の策定にあたっては、交通事業者や地域の関係者等との連携と協働を通じて地域公共交通の再構築を進める必要があることから、法定協議会を開催し、協議を重ねて策定しています。

地域公共交通計画の基本構成(例) (30ページ程度)		ガイドンス「手順書」で解説していること	
地域公共交通計画本体	① 基本的な方針 ・ 課題の洗い出しの結果 ・ 地域交通が目指す姿 ・ 計画目標	1. 現状診断	<ul style="list-style-type: none"> 現状把握に活用できるモビリティデータや具体的な分析・考察のイメージ 現状把握の結果に基づく課題の洗い出しの方法 <p>概要版 データの手引き</p>
	② 計画区域、計画期間 ※記載義務事項	2. 地域交通が 目指す姿の設定	<ul style="list-style-type: none"> 現状診断の結果を下敷きとした、地域交通が目指す姿(地域交通ネットワーク)の描き方
	③ 施策・事業 ・ 施策の内容・実施主体・実施スケジュール	3. 施策の設定	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通が目指す姿の実現に向けて、課題を解決するための施策設定の考え方 地域が抱える課題や地域の特性に応じた対策(施策)の対応関係
	④ KPI ・ KPI、目標値	4. KPI・目標値 の設定	<ul style="list-style-type: none"> 課題の洗い出しにおける3つの観点とそれに紐づくKPIの設定例 施策の進捗・効果を的確に説明できるKPIと目標値の算出方法 <p>概要版 データの手引き</p>
	⑤ PDCAスケジュール ・ 評価体制・評価スケジュール	5. 評価	<ul style="list-style-type: none"> 計画の実行力を高めるためのモニタリング・評価の内容・手順 <p>データの手引き</p>
参考資料	<ul style="list-style-type: none"> 地域の現状等 上位・関連計画の整理 自己評価シート 		

出典：地域公共交通計画の「アップデートガイドンス」手順書（国土交通省総合政策局地域交通課）

図 1-1 地域公共交通計画の「アップデートガイドンス」の概要

2 現状診断及び課題の洗い出し

2-1 現状診断

(1) 人口分布

概要	<ul style="list-style-type: none"> 八雲町の地区別人口は、総人口 15,826 人(令和 2 年 10 月現在)、八雲地区に総人口の 71.2%にあたる 11,271 人、落部地区に総人口の 16.2%にあたる 2,562 人、熊石地区に総人口の 12.6%にあたる 1,993 人が居住しています
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> 八雲地区に人口が集中し、周辺地区は過疎化が進んでいるため、地域交通の利用者は減少することが見込まれます
課題	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通やドアツードア型サービスなど、新しい移動手段の導入

表 2-1 地区別の人口と世帯数

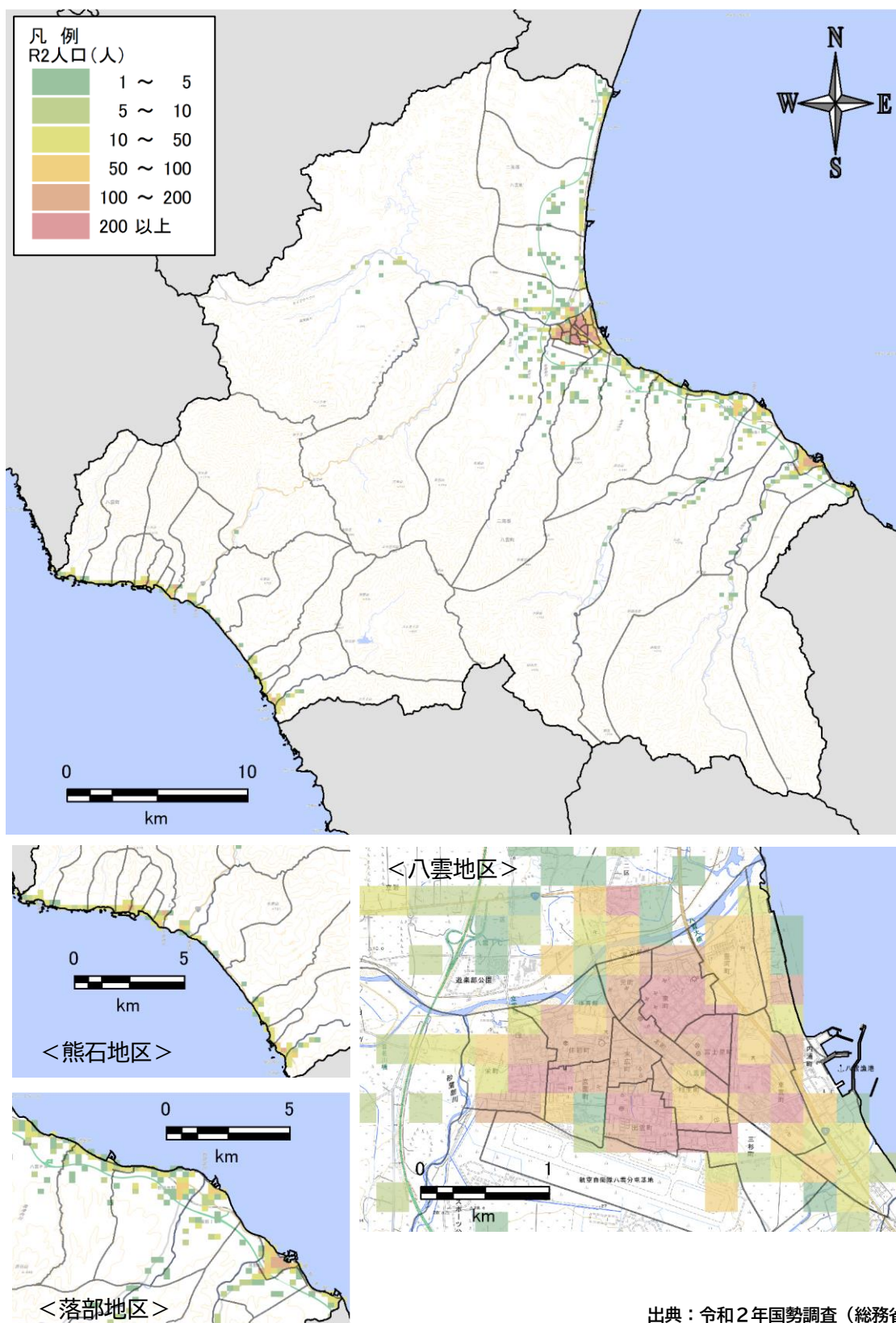
地区		世帯数	人口	人口比	世帯当人口
八雲	市街地部	4,755	9,781	61.80%	2.06
	北部	279	578	3.65%	2.07
	山間部	111	333	2.10%	3.00
	東部	254	579	3.66%	2.28
	合計	5,399	11,271	71.22%	2.09
落部	市街地部	699	1,575	9.95%	2.25
	北部	393	892	5.64%	2.27
	山間部	45	95	0.60%	2.11
	合計	1,137	2,562	16.19%	2.25
熊石	北部	575	1,205	7.61%	2.10
	南部	408	788	4.98%	1.93
	合計	983	1,993	12.59%	2.03
八雲町 総合計		7,519	15,826	100.00%	2.10



出典：令和 2 年国勢調査（総務省統計局）

■人口分布（250mメッシュ）について

人口分布（250mメッシュ）とは、町全体を縦横約250メートル四方の小さな区画に分け、それぞれの区画にどれくらいの人が住んでいるかを示したものです。P4の図では全人口の分布状況を整理しており、P5の図では高齢者人口の分布状況を整理しています。



出典：令和2年国勢調査（総務省統計局）

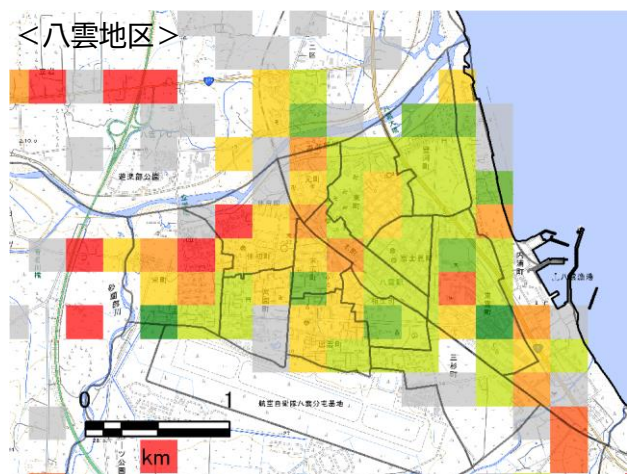
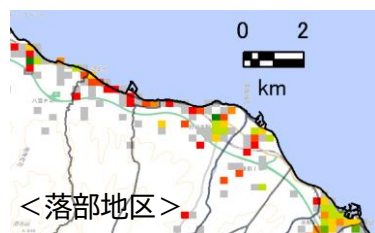
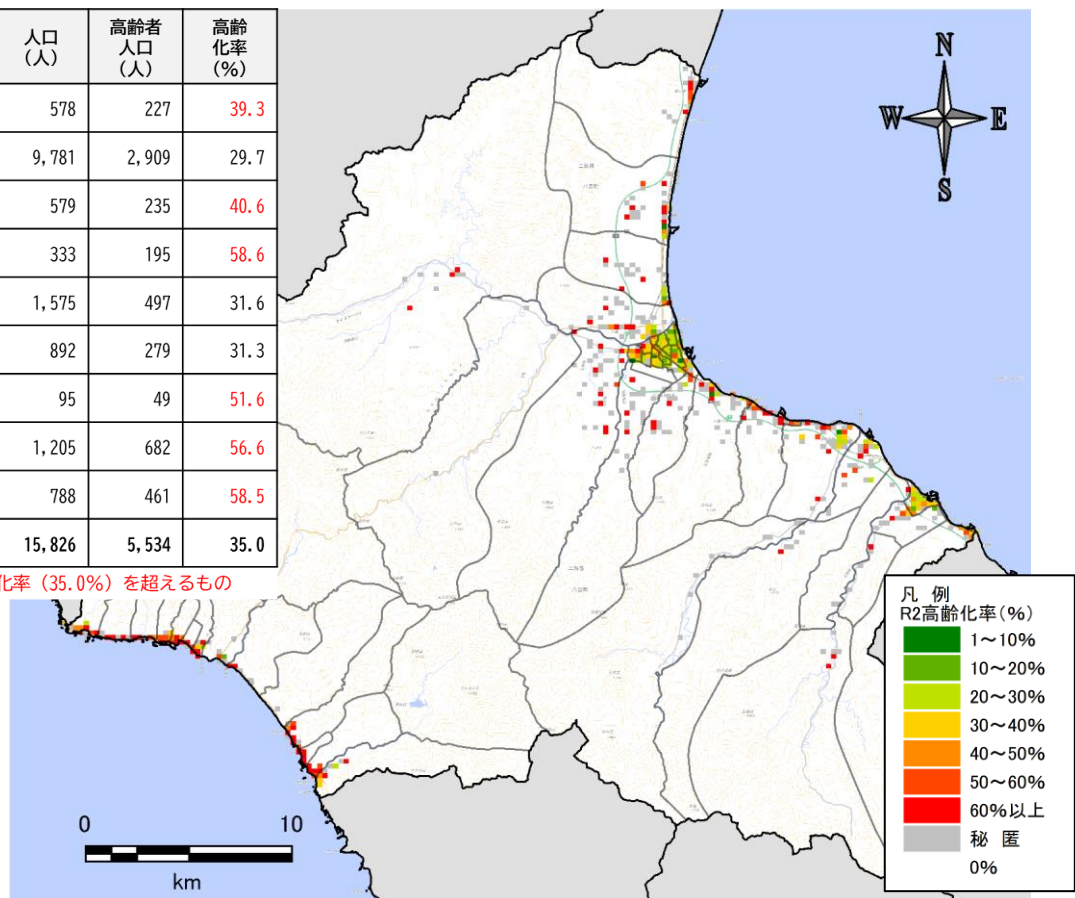
図 2-1 人口分布(250mメッシュ)

(2) 高齢者人口分布

概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 八雲町の高齢者人口の分布は、熊石地区や山間部地域における高齢化率が高くなっています ● また、全人口に対する高齢者人口の比率を表した高齢化率は全体平均で 35.0%です
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 郊外部から市街地までのアクセスは一定程度確保されているが、利便性は十分ではなく、自家用車を利用できない高齢者や免許を返納した人々にとって移動が不便な状況がうかがえます。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンド交通やドアツードア型サービスなど、新しい移動手段の導入

地区名		人口(人)	高齢者人口(人)	高齢化率(%)
北部	八雲(北部)	578	227	39.3
八雲	八雲(市街地部)	9,781	2,909	29.7
	八雲(東部)	579	235	40.6
	八雲(山間部)	333	195	58.6
落部	落部(市街地部)	1,575	497	31.6
	落部(北部)	892	279	31.3
	落部(山間部)	95	49	51.6
熊石	熊石(北部)	1,205	682	56.6
	熊石(南部)	788	461	58.5
全体		15,826	5,534	35.0

赤字:町全体の平均高齢化率(35.0%)を超えるもの

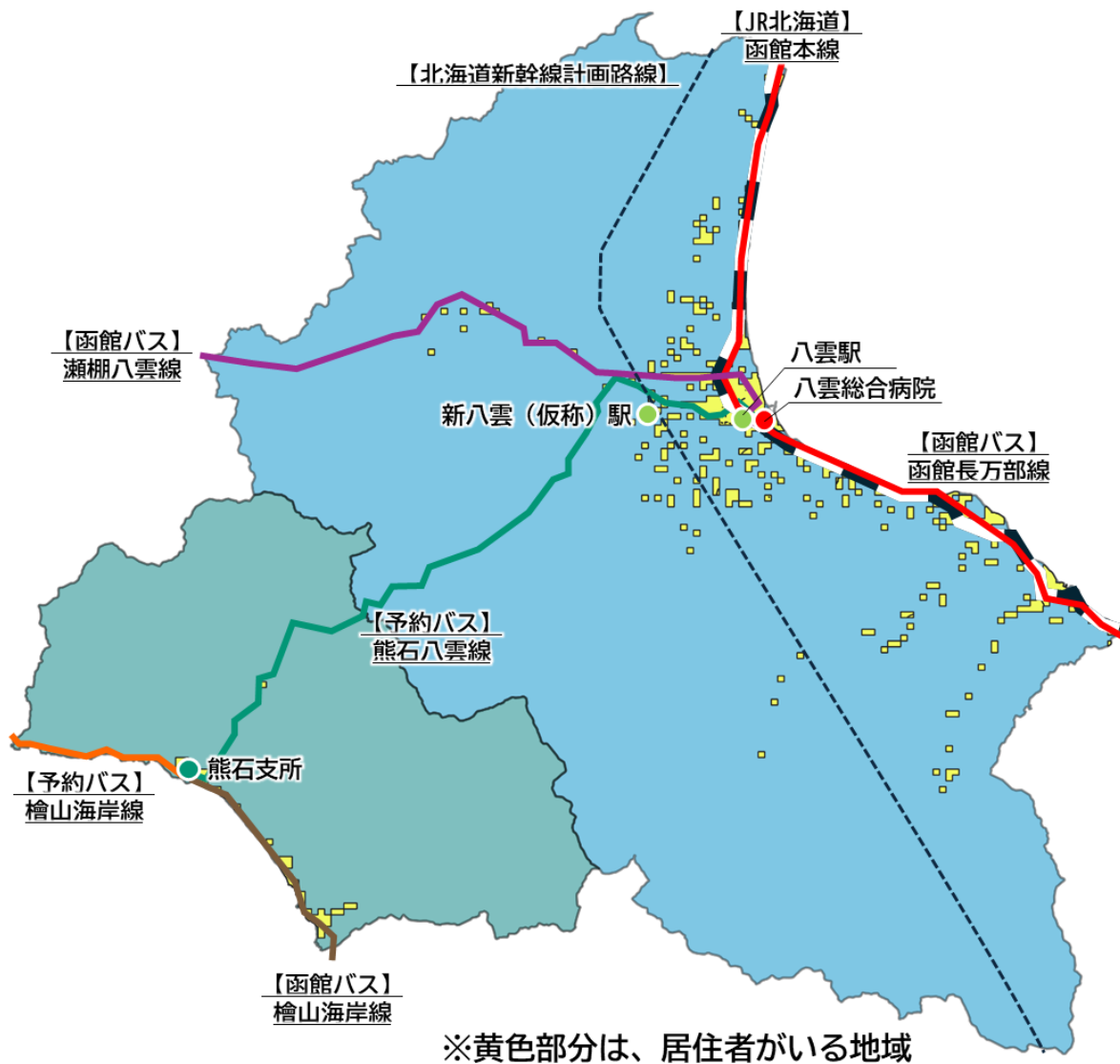


出典：令和2年国勢調査（総務省統計局）

図 2-2 高齢者人口分布(250mメッシュ)

(3) 地域交通の運行状況

<p>概要</p>	<p><地域旅客運送サービス></p> <ul style="list-style-type: none"> ● JR北海道が運行する函館本線、函館バスが運行する310系統、731系統、624系統が運行されています ● また、函館バスの運行路線廃止に伴い、「檜山海岸線予約バス」(熊石⇄せたな町大成)、「熊石・八雲間予約バス」(熊石⇄八雲間)が運行されています <p><ハイヤー・タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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社がハイヤー・タクシー事業を担っています <p><その他の地域交通></p> <ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス、住民混乗可能なスクールバス、患者輸送バスを提供しています ● また、在宅で心身に障がいがある方や75歳以上の方がタクシーを交通手段として使用する場合に利用料金の一部を補助する福祉タクシー助成事業を行っています ● その他、自動車運転免許証の自主返納支援の一環として、ハイヤー助成事業も行っています ● 北海道新幹線新八雲(仮称)駅の開業が予定されています
<p>現状診断</p>	<p><地域旅客運送サービス></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 過年度にはバス路線の廃止も発生しており、函館本線の利用者数や路線バス利用者数の低迷も予想されます ● 檜山海岸線は生活交通に加え、通学の交通手段としても機能しています <p><ハイヤー・タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市街地内の移動については、ハイヤー事業や助成制度により一定の手段が確保されています <p><その他の地域交通></p> <ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスや患者輸送バスといった既存の交通資源が存在しますが、公共交通として十分に活用されていません ● 北海道新幹線新八雲(仮称)駅の開業が予定されており、住民・観光客の二次交通の確保が今後、重要となると考えられます
<p>課題</p>	<p><地域旅客運送サービス></p> <ul style="list-style-type: none"> ● JR函館本線やバス路線の利用者数を確保するため、町内交通との接続性強化 ● 沿線自治体や北海道と連携した広域的な交通ネットワークの確保 ● 檜山海岸線は通学手段を担っているため、役割を維持しつつ利用促進 <p><ハイヤー・タクシー></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 柔軟な運行に対応するための運転手・運行体制の確保 <p><その他の地域交通></p> <ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス・患者輸送バスとの連携による、効率的な資源活用の検討 ● 北海道新幹線新八雲(仮称)駅開業後に向けた、地域内外の移動利便性の低下を防ぐ、二次交通の整備検討



出典：国土数値情報

図 2-3 八雲町の公共交通網

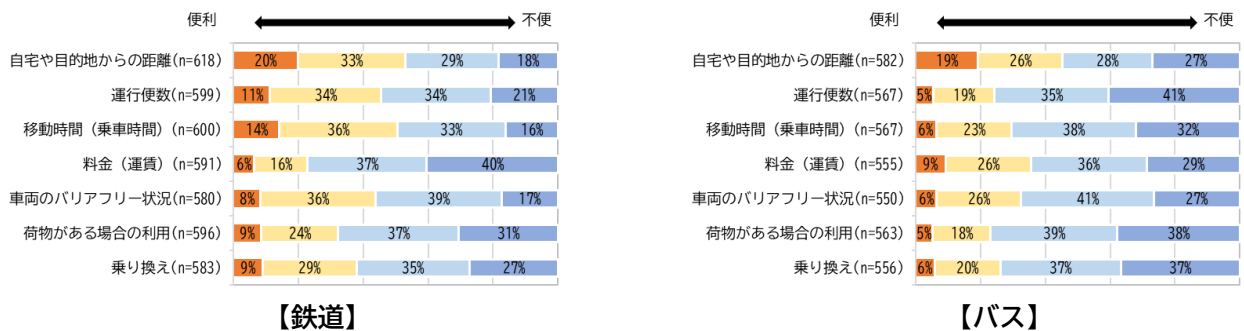
表 2-2 八雲町の公共交通網の一覧

路線名等		区間			凡例
JR 北海道	函館本線	札幌駅	八雲駅	函館駅	▬▬▬▬▬▬
		函館駅	八雲駅	長万部駅	
函館バス	函館長万部線	函館バスセンター	八雲駅前	長万部ターミナル	▬
函館バス	瀬棚八雲線	八雲総合病院	今金	上三本杉	▬
函館バス	檜山海岸線	江差ターミナル	乙部	熊石	▬
予約バス	檜山海岸線	せたな町 太田	平浜	熊石	▬
予約バス	熊石八雲線	熊石エリア	峠エリア	八雲エリア	▬

出典：JR 北海道、函館バス 時刻表、八雲町

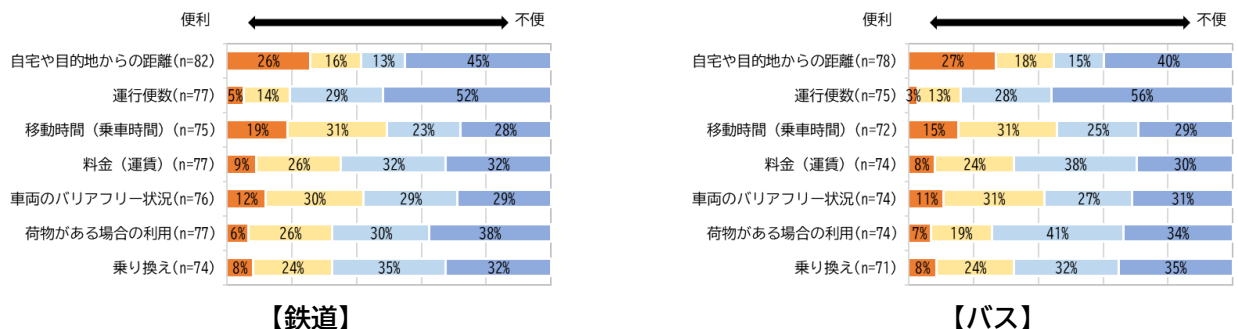
(4) 公共交通のニーズ

概要	<p><令和6年町民ニーズ把握調査より></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の町民の利便性に対する評価は低く、特に郊外部の評価は低いです ● 免許返納により困る理由として、買い物に行けなくなるが99.4%と高く、クルマに依存しています ● 将来的に運転が困難となった場合にも、徒歩やタクシーを利用するとの回答が多いです
現状診断	<p><公共交通の理解（モビリティ・マネジメントの必要性）></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通は高齢者や免許を持たない層にとって重要ですが、町民全体の関心や理解は十分とはいえません ● 地域交通の仕組みや接続状況を分かりやすく示す情報提供は限定的で、住民にとって体系的に理解しづらい状況です ● 高齢者や小・中学生など、公共交通利用の機会が限られる層には、乗り方や利用の仕方を学ぶ場が不足しています
課題	<p><公共交通の理解（モビリティ・マネジメントの必要性）></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 住民に地域交通を身近な存在として認識してもらうため、マップなど視覚的でわかりやすい情報提供の検討 ● 公共交通の利用方法を体験できる学びの機会を設け、特に高齢者や子どもたちの利用促進や行動変容につなげる取り組みの検討 ● 「利用者としての関わり」だけでなく「地域交通を支える主体の一員」としての意識を高める仕組みづくりの検討



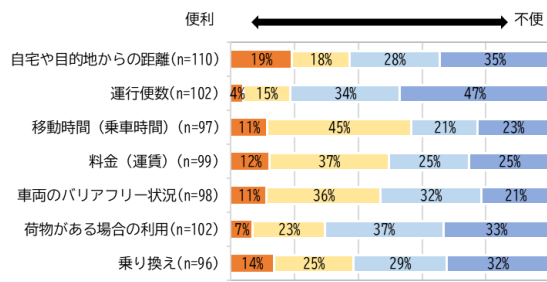
出典：令和6年町民ニーズ把握調査（八雲町）

図 2-4 公共交通の利便性に対する評価（八雲地区（市街地部）居住者）

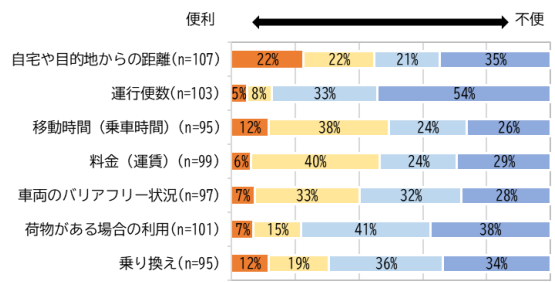


出典：令和6年町民ニーズ把握調査（八雲町）

図 2-5 公共交通の利便性に対する評価（八雲地区（北部・山間部・東部）居住者）



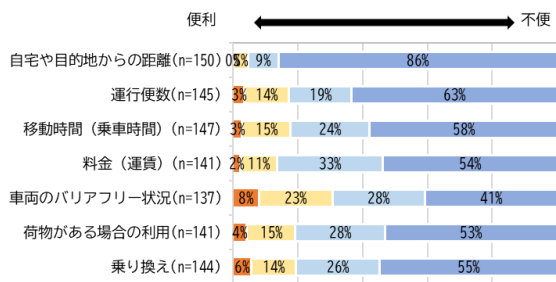
【鉄道】



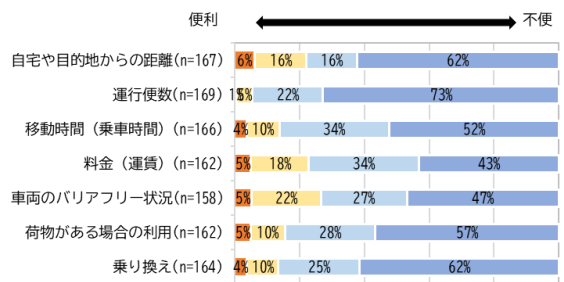
【バス】

出典：令和6年町民ニーズ把握調査（八雲町）

図 2-6 公共交通の利便性に対する評価（落部地区居住者）



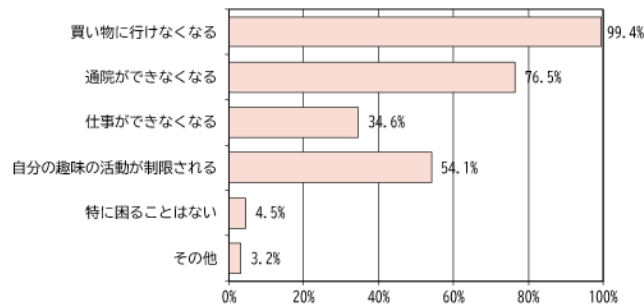
【鉄道】



【バス】

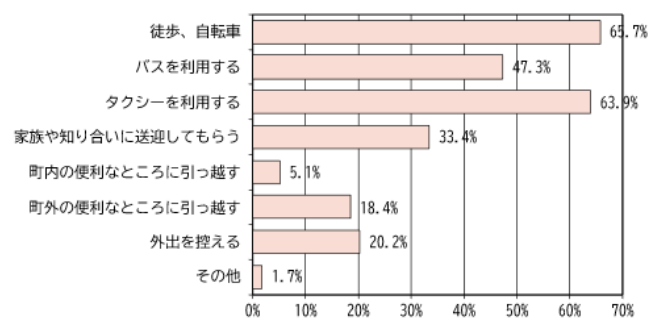
出典：令和6年町民ニーズ把握調査（八雲町）

図 2-7 公共交通の利便性に対する評価（熊石地区居住者）



出典：令和6年町民ニーズ把握調査（八雲町）

図 2-8 免許返納により困ること（資料編 p. 52 引用）



出典：令和6年町民ニーズ把握調査（八雲町）

図 2-9 将来、運転が困難になった場合の移手段（資料編 p. 52 引用）

(5) 社会潮流

<p>概要</p>	<p><担い手不足></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 令和 6 (2024) 年より、運転手不足の解消を主な目的に、北海道内各地で複数のバス会社が一部路線の運賃を上げますが、現状はまだ厳しいです ● 最大手の北海道中央バスは、令和 7 (2025) 年 11 月末に全体の約 4% (200 便超) を減便するなど、担い手不足による路線網の縮小は今後も続く見通しです <p><少子高齢化社会></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 全国の高齢化率は一貫して上昇しており、年少率は一貫して減少しています ● 少子高齢化は、路線バスの利用客減少と運転手不足という二重苦を招き、バス事業の維持を困難にしています <p><協働></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の維持は、事業者だけでなく、国や地方自治体、そして地域住民が連携して行う必要があります ● 地域住民も、公共交通利用を促進し維持改善への協力を行うことが重要です
<p>現状診断</p>	<p><担い手不足></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 八雲町においても、地域公共交通の担い手不足が深刻化しており、交通事業者による運転手確保が今以上に難しくなります <p><少子高齢化社会></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化の進展や若年層の流出により、地域の移動需要に対して安定的な運行人員を確保するのが困難になります <p><協働></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 八雲町地域公共交通活性化協議会および専門部会を通じて、住民や関係者の意見を集約する仕組みは整備されています
<p>課題</p>	<p><担い手不足・少子高齢化社会></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転手不足に対して、交通事業者単独での対応が限界に達しており、自治体による支援など、幅広い協力体制の検討 <p><協働></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現場の課題を十分に反映するため、町民や関係者との対話機会の充実 ● 施策改善に直結するフィードバックの仕組みの検討

2-2 課題の洗い出し

主な、分野別の課題は以下の通りです。

分類	課題
地域旅客 運送サービス	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 函館本線やバス路線の利用者数を確保するため、町内交通との接続性強化 ● 沿線自治体や北海道と連携した広域的な交通ネットワークの確保 ● 檜山海岸線は通学手段を担っているため、役割を維持しつつ利用促進
ハイヤー・ タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 柔軟な運行に対応するための運転手・運行体制の確保
その他の 地域交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存のスクールバス・患者輸送バスとの連携による、効率的な資源活用の検討 ● 北海道新幹線新八雲（仮称）駅開業後に向けた、地域内外の移動利便性の低下を防ぐ、二次交通の整備検討
新たな移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンド交通やドアツードア型サービスなど、新しい移動手段の導入
公共交通の理解	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民に地域交通を身近な存在として認識してもらうため、マップなど視覚的でわかりやすい情報提供の検討 ● 公共交通の利用方法を体験できる学びの機会を設け、特に高齢者や子どもたちの利用促進や行動変容につなげる取り組みの検討 ● 「利用者としての関わり」だけでなく「地域交通を支える主体の一員」としての意識を高める仕組みづくりの検討
担い手不足	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手不足に対して、交通事業者単独での対応が限界に達しており、自治体による支援など、幅広い協力体制の検討
協働	<ul style="list-style-type: none"> ● 現場の課題を十分に反映するため、町民や関係者との対話機会の充実 ● 施策改善に直結するフィードバックの仕組みの検討

3 本計画の基本方針

3-1 本計画の適用区域

本町全域を対象とします。ただし、地域公共交通による本町内外との移動実態を踏まえ、広域の移動にも考慮します。

<適用区域> 八雲町全域



図 3-1 本計画の適用区域

3-2 本計画の計画期間

本計画の計画期間は、令和 8 (2026) 年度 から 令和 12 (2030) 年度の 5 年間としますが、施策・事業の実施状況、目標の達成状況などをモニタリング、上位・関連計画との整合性、社会動向を踏まえ、適宜必要な見直し、改訂を行います。

<計画期間> 令和 8 (2026) 年度 から 令和 12 (2030) 年度の 5 年間

3-3 本計画の目標・施策体系

本町の地域交通における現状診断と課題を踏まえ、4つの計画目標と計画目標に紐づく施策を設定しました。

目標 1	町内における移動の選択肢を充実します
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 八雲地区に人口が集中し、周辺地区は過疎化が進んでいるため、地域交通の利用者は減少することが見込まれます ● 郊外部から市街地までのアクセスは一応確保されているが、利便性は十分ではなく、自家用車を利用できない高齢者や免許を返納した人々にとって移動が不便な状況がうかがえます ● 市街地内の移動については、ハイヤー事業や助成制度により一定の手段が確保されています
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ デマンド交通やドアツードア型サービスなど、新しい移動手段の導入 ✓ 柔軟な運行に対応するための運転手・運行体制の確保
施策	<p><施策 1-1> 八雲地区（市街地除く）及び落部地区から市街地への“行きやすさ”の向上</p> <p><施策 1-2> 熊石地区から市街地への“行きやすさ”の確保</p> <p><施策 1-3> 町内周遊手段の確保</p>
これまでの事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 町民の生活を支援する新しい交通手段の導入

目標 2	自治体間の“行き来のしやすさ”の確保に努めます
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 過年度にはバス路線の廃止も発生しており、函館本線の利用者数や路線バス利用者数の低迷も予想されます ● 檜山海岸線は生活交通に加え、通学の交通手段としても機能しています ● 北海道新幹線新八雲（仮称）駅の開業が予定されており、住民・観光客の二次交通の確保が今後、重要となると考えられます
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ JR 函館本線やバス路線の利用者数を確保するため、町内交通との接続性強化 ✓ 沿線自治体や北海道と連携した広域的な交通ネットワークの確保 ✓ 檜山海岸線は通学手段を担っているため、役割を維持しつつ利用促進 ✓ 北海道新幹線新八雲（仮称）駅開業後に向けた、地域内外の移動利便性の低下を防ぐ、二次交通の整備検討
施策	<p><施策 2-1> 自治体間の“行き来のしやすさ”の確保</p> <p><施策 2-2> 関係自治体間で連携した“行き来のしやすさ”の確保</p> <p><施策 2-3> 自治体間を繋ぐ幹線交通との連携</p>
これまでの事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 既存バス路線の分割や統廃合による路線網の再編 ■ JR 函館本線各駅に接続する交通の確保 ■ 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 ■ 交通手段相互の乗り換えのための交通結節点の確保

目標 3	地域交通に主体的に関われる環境を整えます
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通は高齢者や免許を持たない層にとって重要ですが、町民全体の関心や理解は十分とはいえません ● 地域交通の仕組みや接続状況を分かりやすく示す情報提供は限定的で、住民にとって体系的に理解しづらい状況です ● 高齢者や小・中学生など、公共交通利用の機会が限られる層には、乗り方や利用の仕方を学ぶ場が不足しています
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 住民に地域交通を身近な存在として認識してもらうため、マップなど視覚的でわかりやすい情報提供の検討 ✓ 公共交通の利用方法を体験できる学びの機会を設け、特に高齢者や子どもたちの利用促進や行動変容につなげる取り組みの検討 ✓ 「利用者としての関わり」だけでなく「地域交通を支える主体の一員」としての意識を高める仕組みづくりの検討
施策	<p><施策 3-1> 町内地域交通の認識・理解の促進</p> <p><施策 3-2> 地域交通に触れる機会の創出</p>
これまでの事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通の存在と利用の仕方の PR

目標 4	関係者と連携して取り組む体制を構築します
現状診断	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の担い手不足が深刻化しており、交通事業者による運転手確保が今以上に難しくなります ● 高齢化の進展や若年層の流出により、地域の移動需要に対して安定的な運行人員を確保するのが困難になります ● スクールバスや患者輸送バスといった既存の交通資源が存在しますが、公共交通として十分に活用されていません ● 八雲町地域公共交通活性化協議会および専門部会を通じて、住民や関係者の意見を集約する仕組みは整備されています
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運転手不足に対して、交通事業者単独での対応が限界に達しており、自治体による支援など、幅広い協力体制の検討 ✓ スクールバス・患者輸送バスとの連携による、効率的な資源活用の検討 ✓ 現場の課題を十分に反映するため、町民や関係者との対話機会の充実 ✓ 施策改善に直結するフィードバックの仕組みの検討
施策	<p><施策 4-1> 交通事業者と連携した運転手確保</p> <p><施策 4-2> 町内の他の交通資源との連携</p> <p><施策 4-3> 関係者との対話機会の創出</p>
これまでの事業	<ul style="list-style-type: none"> ■ スクールバス・患者輸送バスなどの運行の効率化

3-4 地域交通が目指す姿

本計画の目標達成後の地域交通の目指す姿は以下の通りです。



凡例	路線名等	連動する施策・役割
■■■■■	函館本線	・ 施策2-1：自治体間の“行き来のしやすさ”の確保 → 【地域交通軸】 の役割
■■■■■	函館長万部線	
■■■■■	瀬棚八雲線	
■■■■■	檜山海岸線	
■■■■■	檜山海岸線	・ 施策2-2：関係自治体間で連携した“行き来のしやすさ”の確保 → 【地域交通軸】 の役割
■■■■■	熊石八雲線	・ 施策1-2：熊石地区から市街地への“行きやすさ”の確保 → 【地域交通軸】 の役割
■■■■■	ドアツードア型地域交通（八雲地区）	・ 施策1-1：八雲地区（市街地除く）及び落部地区から市街地への“行きやすさ”の向上 → 【交通空白解消】 の役割：ドアツードア型の地域交通
■■■■■	ドアツードア型地域交通（落部地区）	
■■■■■	町内周遊性の確保	・ 施策1-3：町内周遊手段の確保 → 【交通空白解消】 の役割：ハイヤー助成事業、新たなモビリティ

図 3-2 本町の地域交通の将来像及び連動する施策・役割

4 課題解決に向けた施策・事業

4-1 目標1に基づく施策・事業

目標 1 町内における移動の選択肢を充実します

施策 1-1 八雲地区（市街地除く）及び落部地区から市街地への“行きやすさ”の向上

施策内容	<p>1) ドアツードア型の地域交通の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅前または自宅周辺で乗降できるドアツードア型の地域交通を導入し、市街地へのアクセスを改善します ・一定期間の実証運行により、需要をはじめとして、運行経費や満足度、利用者属性、乗降ポイントなどのデータを収集し、地域交通の有効性を検証します ・実証運行の結果を踏まえ、本格運行へ移行を総合的に判断し、本格運行が妥当ではない場合は、既存交通の改善や運行内容の再検討など代替策を検討します <p>2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用を視野に入れた設計</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本格運行時の持続可能性の確保に向け、八雲町予算での運行経費の確保のほか、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（フィーダー補助）」を活用するために、幹線交通との接続性確保や補助金要件を踏まえた設計を行います 		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行内容の検討 ・実証運行の開始 ・本格運行内容の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の継続 ・継続的な見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の継続 ・継続的な見直し
関係者の役割	八雲町	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の統括、制度設計、事業者との協議 ・乗降ポイントや予約状況の分析 ・住民周知、モニタリングの実施 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・運行結果のモニタリング ・住民の意見・要望のフィードバック ・フィーダー補助制度等の申請手続き 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の統括・実施、運行効率・安全性の確保 ・運行状況のフィードバック 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ニーズの把握、乗降地点や利用時間帯の意見提供 	

施策 1-2 熊石地区から市街地への“行きやすさ”の確保

<p>施策内容</p>	<p>1) 熊石・八雲間予約バスの運行継続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在運行している予約バスを継続し、熊石地区の移動機会を維持します ・また、住民の生活時間帯（通院・買い物需要等）に配慮し、必要に応じて運行時間帯や便の見直しを行います <p>2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の継続活用を視野に入れた設計</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能性の確保に向け、八雲町予算での運行経費の確保のほか、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（フィーダー補助）」を継続して活用した運行を継続します ・利用データや運行状況を定期的に整理し、補助申請に必要な資料の整備を行うとともに、制度要件に関わる要素（接続性・運行区間・運行頻度等）に支障が生じないように、継続的にモニタリングを実施します 		
<p>施策実施の想定スケジュール</p>	<p>短期 （計画推進1～2年目）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行の継続 ・継続的な見直し 	<p>中期 （計画推進3～4年目）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行の継続 ・継続的な見直し 	<p>長期 （計画推進5年目以降）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行の継続 ・継続的な見直し
<p>関係者の役割</p>	<p>八雲町</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の統括、制度設計、事業者との協議 ・乗降ポイントや予約状況の分析 ・住民周知、モニタリングの実施 	
	<p>協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行結果のモニタリング ・住民の意見・要望のフィードバック ・フィーダー補助制度等の申請手続き 	
	<p>交通事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の統括・実施、運行効率・安全性の確保 ・運行状況のフィードバック 	
	<p>地域住民</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ニーズの把握、乗降地点や利用時間帯の意見提供 	

施策 1-3 町内周遊手段の確保

<p>施策内容</p>	<p>1) 利用状況を踏まえた助成制度の見直しの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者数、利用目的、費用対効果を定期的に評価し、必要に応じて助成内容（対象者、助成額、回数制限等）の改善・最適化を検討します <p>2) 市街地内周遊性の確保に向けた移動サービスの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地内の生活動線や目的地へのアクセス状況を踏まえ、短距離移動を補完する小型車両による巡回交通など、他の移動手段との役割分担や必要性を整理します <p>3) 北海道新幹線「新八雲（仮称）駅」開業に向けた二次交通の検討・整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅開業に伴うまちづくりや交通需要の変化を見据え、二次交通の在り方を整理し、関係者との協議を通じて、二次交通の確保に向けた検討を進めます また、観光需要が見込まれる地域や観光施設の中には、公共交通によるアクセスが十分に確保されておらず、現状では自家用車やレンタカー、タクシー等による移動に依存している場所もあります。 観光ニーズにも対応できるよう、既存交通との役割分担を踏まえながら、観光に対応した二次交通の導入や運行のあり方について検討を進めます。 		
<p>施策実施の想定スケジュール</p>	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> 助成事業の継続 継続的な見直し 巡回交通の必要性・可能性の評価 二次交通の検討 	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> 助成事業の継続 継続的な見直し 巡回交通の必要性・可能性の評価 二次交通の検討 	<p>長期 (計画推進5年目以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> 助成事業の継続 継続的な見直し 巡回交通の必要性・可能性の評価 二次交通の検討
<p>関係者の役割</p>	<p>八雲町</p>	<ul style="list-style-type: none"> ハイヤー助成事業の制度設計・運営管理 利用実績の把握、改善策の検討 財源の調整 住民周知、モニタリングの実施 	
	<p>協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運行結果のモニタリング 制度改善の方向性の検討 住民の意見・要望のフィードバック 	
	<p>交通事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況のフィードバック 利用者の意見収集への協力 	
	<p>地域住民</p>	<ul style="list-style-type: none"> 他の地域交通と組み合わせた柔軟な利用 制度改善に向けた意見提出 	

4-2 目標2に基づく施策・事業

目標 2

自治体間の“行き来のしやすさ”の確保に努めます

施策 2-1 自治体間の“行き来のしやすさ”の確保

施策内容	<p>1) 沿線自治体として必要な措置の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行の JR・路線バスの安定的な運行に向け、沿線自治体として必要な措置を実施します ・また、交通事業者との継続的な協議を行うとともに、ダイヤや停留所、接続環境など、住民ニーズに応じた改善点を整理し、可能な範囲で調整を図ります ・広域交通の維持に関する沿線自治体会議・協議会に参加し、運行改善や維持に向けた情報共有・調整を行います ・必要に応じて自治体としての意見発信を行い、住民にとって利用しやすい広域交通環境の維持に努めます <p>2) 運行休止・廃止等の可能性がある場合の対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR またはバス事業者が運行休止・廃止を検討する場合に備え、沿線自治体と協力して、利用データや沿線人口動向を踏まえ、代替交通の必要性を検討します <p>3) 北海道新幹線「新八雲（仮称）駅」開業に向けた調整</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅開業に伴うまちづくりや交通需要の変化を見据え、関係者との協議を通じて、乗継利便性の確保に向けた調整を進めます 		
	施策実施の想定スケジュール	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要な措置の実施 	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要な措置の実施	長期 (計画推進5年目以降) ・必要な措置の実施 ・新駅開業に向けた調整
関係者の役割	八雲町	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実績の把握、改善策の検討 ・財源の調整 ・住民周知、モニタリングの実施 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・運行結果のモニタリング ・住民の意見・要望のフィードバック 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の実施、運行効率・安全性の確保 ・運行状況のフィードバック 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・他の地域交通と組み合わせた柔軟な利用 ・ニーズの把握、乗降地点や利用時間帯の意見提供 	

施策 2-2 関係自治体間で連携した“行き来のしやすさ”の確保

施策内容	1) 檜山海岸線の運行継続 ・熊石地区と檜山地域を結ぶ生活交通として、檜山海岸線の運行を継続し、地域間の移動機会を確保します ・通院・通学・買い物等の生活ニーズを踏まえ、現行ダイヤや運行形態が地域実態に合致しているかを継続的に確認します 2) 関係自治体間での連携による運行支援 ・関係自治体と連携し、利用状況や運行課題について情報共有を行いながら、広域交通としての役割を整理します ・単独自治体での負担とならないよう、費用負担や役割分担のあり方について、継続的な協議を行います		
	施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目) ・運行の継続 ・継続的な見直し	中期 (計画推進3～4年目) ・運行の継続 ・継続的な見直し
関係者の役割	八雲町	・利用実績の把握、改善策の検討 ・財源の調整 ・住民周知、モニタリングの実施	
	協議会	・運行結果のモニタリング ・住民の意見・要望のフィードバック	
	交通事業者	・運行の実施、運行効率・安全性の確保 ・運行状況のフィードバック	
	地域住民	・他の地域交通と組み合わせた柔軟な利用 ・ニーズの把握、乗降地点や利用時間帯の意見提供	

施策 2-3 自治体間を繋ぐ幹線交通との連携

<p>施策内容</p>	<p>1) 生活圏自治体に“地域交通でも行ける”移動体系の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内の地域交通から、JR・広域路線バスへの乗り継ぎが、円滑となるように、地域交通のダイヤや発着場所、待ち時間等の観点を意識します ・“地域交通でも行ける”移動体系を構築し、生活圏自治体まで、自家用車以外の移動選択肢を確保します <p>2) 町内交通結節点の機能拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 駅、主要バス停、予約バスの発着地点などを交通結節点として位置付け、乗り継ぎのしやすさを確保します ・待合環境や案内表示、情報提供の分かりやすさなど、利用者視点での改善点を整理し、将来的な交通需要の変化も見据え、町内交通結節点の役割や配置について継続的に検討します 		
<p>施策実施の想定スケジュール</p>	<p>短期 (計画推進 1～2 年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内交通結節点の現状把握 ・利用者視点での課題整理 ・必要に応じて、交通結節点機能の継続的な改善 	<p>中期 (計画推進 3～4 年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内交通結節点の現状把握 ・利用者視点での課題整理 ・必要に応じて、交通結節点機能の継続的な改善 	<p>長期 (計画推進 5 年目以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内交通結節点の現状把握 ・利用者視点での課題整理 ・必要に応じて、交通結節点機能の継続的な改善
<p>関係者の役割</p>	<p>八雲町</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通と幹線交通の接続関係整理 ・交通結節点の機能検討、調整 	
	<p>協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・接続状況のモニタリング ・住民の意見・要望のフィードバック 	
	<p>交通事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ改善に向けた協議への協力 ・利用実態に基づく課題の共有 	
	<p>地域住民</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・実際の利用状況に基づく意見提供 ・乗り継ぎのしやすさに関する課題共有 	

4-3 目標3に基づく施策・事業

目標 3 地域交通に主体的に関われる環境を整えます

施策 3-1 町内地域交通の認識・理解の促進

施策内容	1) 接続状況も示した地域交通マップの作成		
	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、予約バス、ハイヤー助成など、町内の地域交通を一体的に整理した交通マップを作成します ・町内移動だけでなく、JR や広域路線バスなど幹線交通との接続関係も明示し、「地域交通でもどこまで行けるか」が分かる構成とします ・利用対象や利用方法、予約の有無などを簡潔に整理し、初めて利用する町民にも分かりやすい情報提供を行います ・通院、買い物、通学など、生活シーンを意識した使い方の例を示し、地域交通を身近な移動手段として認識してもらう工夫を行います ・紙媒体や町広報、ウェブ等を活用し、町民が日常的にアクセスできる形で情報提供を行います 		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> ・接続関係を整理した地域交通マップの作成 ・町民への周知開始 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態や町民の反応を踏まえた内容の更新 ・新たな交通施策や運行変更への対応 ・情報提供手法の改善検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態や町民の反応を踏まえた内容の更新 ・新たな交通施策や運行変更への対応 ・情報提供手法の改善検討
関係者の役割	八雲町	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通マップの作成・更新 ・交通情報の整理、分かりやすい発信 ・町広報やウェブ等を活用した周知 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・情報整理内容の確認 ・町民視点での分かりやすさの検証 ・改善点の提案 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報や接続情報の提供 ・利用方法に関する情報整理への協力 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者視点での意見提供 ・地域交通の活用と周囲への共有 	

施策 3-2 地域交通に触れる機会の創出

<p>施策内容</p>	<p>1) 乗り方教室等の実施による利用体験の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、予約バス、ハイヤー助成事業などを対象とした「乗り方教室」を実施し、実際に利用する体験の場を設けます ・予約方法、乗降方法、運賃の支払い方などを分かりやすく伝え、利用に対する心理的なハードルを下げます ・利用体験は、高齢者を主な対象とし、通院や買い物を想定した利用体験を通じて、日常生活での地域交通の使い方を理解してもらいます <p>2) 小・中学生を対象とした学習機会の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小・中学生を対象に、公共交通の役割や使い方を学ぶ機会を設け、将来的な利用につながる意識づくりを行います ・通学や地域学習と関連付け、地域交通を「自分たちの移動手段」として捉えるきっかけをつくります 		
<p>施策実施の想定スケジュール</p>	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象者や実施方法の整理 ・関係機関との調整 ・試行的な乗り方教室の実施 	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施内容の改善・充実 ・対象者や実施地区の拡大検討 ・他施策(交通マップ等)との連携強化 	<p>長期 (計画推進5年目以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施内容の改善・充実 ・対象者や実施地区の拡大検討 ・他施策(交通マップ等)との連携強化
<p>関係者の役割</p>	<p>八雲町</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・企画・実施の統括 ・対象者や実施内容の調整 ・関係機関との連携、周知 	
	<p>協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・実施内容の確認 ・効果や課題の整理 	
	<p>交通事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り方説明や実地体験への協力 ・利用時のサポート ・現場視点での改善点の共有 	
	<p>地域住民</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・体験への参加 ・利用者視点での意見提供 	
	<p>学校・福祉関係機関等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者への周知・参加調整 ・学習機会や生活支援との連携 	

4-4 目標4に基づく施策・事業

目標 4 関係者と連携して取り組む体制を構築します

施策 4-1 交通事業者と連携した運転手確保

施策内容	1) 交通事業者への支援体制の構築		
	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と定期的に意見交換を行い、運転手確保に関する課題や必要な支援内容を整理します 採用活動や人材育成に関して、自治体として可能な支援のあり方を検討し、交通事業者の負担軽減を図ります 町内の交通事業者が担う地域交通については、事業者主体での運行を前提とし、協議会において運行状況や課題の共有を行い、制度設計や施策展開の観点から連携のあり方を整理します 路線バスについては、道南地域公共交通活性化協議会における運転手確保等の取組を踏まえ、同協議会と連携した対応を図ります 		
施策実施の想定スケジュール	短期 (計画推進1～2年目)	中期 (計画推進3～4年目)	長期 (計画推進5年目以降)
	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者との課題共有 運転手確保に関する支援内容の整理 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者との課題共有 運転手確保に関する支援内容の整理 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者との課題共有 運転手確保に関する支援内容の整理
関係者の役割	八雲町	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者との調整・支援体制の構築 人材確保に関する仕組みの検討 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> 運転手確保に関する課題の共有 施策の進捗確認、改善方向の整理 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 必要な人材像や課題の提示 採用・育成に関する情報提供 自治体施策への協力 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通を支える担い手としての参画 無理のない範囲での就労・協力 	

施策 4-2 町内の他の交通資源との連携

施策内容	<p>1) スクールバスとの連携の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行時間帯や運行区間を整理し、地域交通との役割分担や連携の可能性を検討します ・一般住民の混乗が可能な便については、地域交通としての活用状況を把握し、必要に応じて利用しやすさの改善を検討します ・通学交通の役割を確保しつつ、地域交通としての補完的な活用の可能性を整理します <p>2) 患者輸送バスとの連携の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・患者輸送バスの運行実態を整理し、通院に係る移動ニーズとの関係性を確認します ・地域交通との接続や役割分担について、関係部署・関係機関と連携しながら検討します ・医療アクセスの確保と効率的な交通資源活用の両立を目指します <p>3) 行きと帰りで異なる交通を利用できる移動環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、予約バス、ハイヤー助成、スクールバス、患者輸送バスなどを組み合わせた柔軟な移動の考え方を整理します ・交通マップや情報提供を通じて、複数交通手段を使い分けられることを町民に分かりやすく示します ・生活実態に即した移動の選択肢を広げることで、地域交通の利用しやすさを高めます 		
	施策実施の想定スケジュール	<p>短期 (計画推進1～2年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係部署・関係機関との協議 ・連携に向けた課題整理、改善検討 ・情報提供方法の整理・改善 	<p>中期 (計画推進3～4年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係部署・関係機関との協議 ・連携に向けた課題整理、改善検討 ・情報提供方法の整理・改善
関係者の役割	八雲町	<ul style="list-style-type: none"> ・町内交通資源の全体整理 ・関係部署・関係機関との調整 ・情報提供、住民周知 	
	協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・交通資源連携の方向性整理 ・施策の進捗確認、改善提案 	
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通の運行情報提供 ・連携に関する現場視点での意見提供 	
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・複数交通手段の利用 ・移動実態や改善点の意見提供 	
	教育・医療関係機関	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス、患者輸送バスの運行実態共有 ・連携に向けた協議への協力 	

施策 4-3 関係者との対話機会の創出

<p>施策内容</p>	<p>1) 八雲町地域公共交通活性化協議会での意見の吸い上げ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八雲町地域公共交通活性化協議会において、地域交通に関する課題や意見を継続的に把握します ・施策の進捗状況や運行実態を共有し、関係者間で認識の共有を図ります <p>2) 専門部会による意見の吸い上げ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて専門部会を設置・活用し、テーマ別・分野別に具体的な意見や課題を整理します ・現場に近い視点からの意見を計画や施策に反映できるよう、協議内容を本体の協議会へフィードバックします <p>3) 意見の吸い上げと併せた計画のモニタリング</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会および専門部会において、施策の実施状況や KPI の進捗を確認し、本計画のモニタリングを行います ・把握した課題や改善点を次年度以降の施策見直しにつなげ、PDCA サイクルを回します <p>4) 会議体に限らない意見交換の機会の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定例の会議体に加え、必要に応じて意見交換会やヒアリング等を実施し、幅広い声を把握します ・地域や対象者の特性に応じた柔軟な対話の場を設けることで、実態に即した施策検討を行います 		
<p>施策実施の想定スケジュール</p>	<p>短期 (計画推進 1～2 年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会・専門部会の役割整理 ・意見収集およびモニタリング方法の整理 ・必要に応じた意見交換の実施 	<p>中期 (計画推進 3～4 年目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会・専門部会の役割整理 ・意見収集およびモニタリング方法の整理 ・必要に応じた意見交換の実施 	<p>長期 (計画推進 5 年目以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会・専門部会の役割整理 ・意見収集およびモニタリング方法の整理 ・必要に応じた意見交換の実施
<p>関係者の役割</p>	<p>八雲町</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会・専門部会の運営 ・意見の整理、施策への反映 ・計画のモニタリングと改善の実施 	
	<p>協議会・専門部会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・施策進捗の確認 ・分野別・テーマ別の課題整理 ・現場視点での意見提示 ・協議会へのフィードバック 	
	<p>交通事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行実態や課題の共有 ・現場視点での意見提示 ・改善提案への協力 	
	<p>地域住民</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者としての意見提供 ・地域交通に関する課題の共有 	

5 本計画のKPI・目標値

5-1 <観点1>地域交通軸と拠点の充実・保証

	短期（各年度で測定）	中・長期（計画期間内で測定）
施策の実施結果 についての 数値目標	地域交通軸にあたる路線の運行回数	地域交通分担率 25.5% → 32.2%
施策による効果 についての 数値目標	地域交通軸にあたる路線の利用者数	

(1) 【地域交通軸にあたる路線の運行回数】の考え方・測定方法

地域交通軸である下記の路線について、1日あたりの運行回数（往復）をKPI・目標値として設定します。

下記の数値については、交通事業者等が公表している数値に基づき、測定します。

なお、「JR 北海道 函館本線」については、八雲町の中心駅である「八雲駅」を基準に測定することとします。

路線・系統名	現状値	目標値
JR 北海道 函館本線（八雲駅）	34 回/日	34 回/日
函館バス 310 系統（函館-長万部）	8 回/日	6 回/日
函館バス 624 系統（江差-熊石）	12 回/日	12 回/日
函館バス 731 系統（瀬棚-八雲）	6 回/日	6 回/日
予約バス熊石八雲線	5 回/日	5 回/日
予約バス檜山海岸線	12 回/日	12 回/日

※R7 年度冬ダイヤを参考

(2) 【地域交通軸にあたる路線の利用者数】の考え方・測定方法

地域交通軸である下記の路線について、1年間の利用者数を KPI・目標値として設定します。

下記の数値については、交通事業者等が公表している数値に基づき、測定します。

また、国の補助を受けて運行している路線（バス路線）については、国の制度に基づき、年度ごとに利用者数を確認しながら、交通サービスがどの程度使われているかを把握します。本計画においても、この“補助の年度単位（前年9月～本年10月）”をひとつの区切りとして、目標の達成状況を確認していきます。

なお、「JR 北海道 函館本線」については、函館線区における「函館～長万部」の輸送密度で測定することとします。

また、「函館バス 731 系統（瀬棚-八雲）」については、令和7年10月より、運行を開始しており、年間の利用実績が蓄積されていないため、計画推進期間中に改めて設定することとします。

路線・系統名	現状値	目標値
JR 北海道 函館本線（函館-長万部）	3,354 人/キロ/日	3,354 人/キロ/日
函館バス 310 系統（函館-長万部）	78,184 人/年	78,184 人/年
函館バス 624 系統（江差-熊石）	35,562 人/年	35,562 人/年
函館バス 731 系統（瀬棚-八雲）	計画推進期間中に測定	計画推進期間中に設定
予約バス熊石八雲線	5,301 人/年	5,430（※） 人/年
予約バス檜山海岸線（※）	5,169 人/年	5,133（※） 人/年

（※）：当該指標の数値については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の報告値と整合を図っています。

(3) 【地域交通分担率】の考え方・測定方法

地域交通は、主に高齢者など、自家用車の利用が難しい方の移動を支える役割を持っています。このため、地域交通分担率は65歳以上の町民(683人)を対象として測定します。

本計画の策定時に実施したアンケート調査において、通勤・通学、買物、通院、私用のいずれかで地域交通を利用している65歳以上の町民(174人)の割合(25.5%)を、地域交通分担率の現状値として設定します。

また、本計画を推進することで、地域交通の利用がなかった65歳以上の町民(509人)のうち、今まで家族等の送迎で移動していた人(46人)が、地域交通に転換すると想定し、KPI・目標値(32.2%)として設定します。

測定方法は、地域交通に関するアンケート調査のみならず、町民の移動手段が把握できる方法をもって測定します。

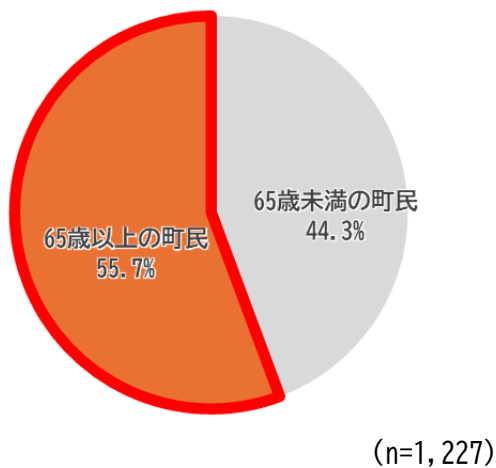


図 5-1 町民アンケート調査における
65歳を基準とした回答割合

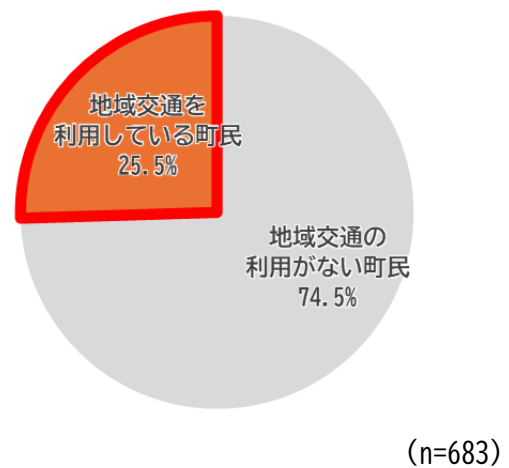


図 5-2 町民アンケート調査における
65歳以上の町民の地域交通の利用状況

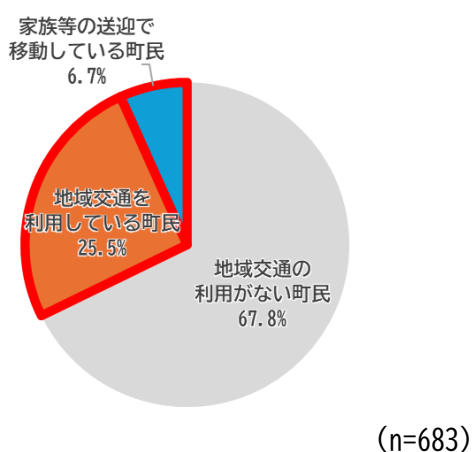


図 5-3 町民アンケート調査を基準とした
目標値達成時に想定される
65歳以上の町民の地域交通の利用状況

5-2 <観点2> 「交通空白」における移動の確保

	短期（各年度で測定）	中・長期（計画期間内で測定）
施策の実施結果 についての 数値目標	地域交通サービスによる人口カバー率 61.9% → <u>93.6%</u>	活動機会へのアクセシビリティ <u>計画推進期間中に設定</u>
施策による効果 についての 数値目標	「交通空白」における 交通サービスの利用者数 <u>計画推進期間中に設定</u>	

(1) 【地域交通サービスによる人口カバー率】の考え方・測定方法

公表最新年度の国勢調査人口を基準に、地域交通サービスが存在するエリアの居住人口(9,796人) ÷ 総人口(15,826人) で算出する人口カバー率(61.9%)を現況値として設定します。

また、本計画を推進し、新たな地域交通サービスの導入等により、段階的に「交通空白」の解消を目指すため、次ページ表に示す段階的なKPI・目標値を設定します。

一方で、施策の実施状況等により、目標値の達成時期が前後する可能性があるため、次ページに示す表の設定は、計画策定年度(R7年度)時点のものとし、必要に応じて見直し等を実施します。

なお、地域交通サービスが存在するエリアの居住人口は、バス停から半径300m以内、もしくは、鉄道駅から半径800m以内に含まれている居住人口を積算しており、計画推進以降は、地域交通サービスが実装された字別の人口を基準に、人口カバー率を積算します。

現況値	目標値				
	R7 年度 (2025)	R8 年度 (2026)	R9 年度 (2027)	R10 年度 (2028)	R11 年度 (2029)	R12 年度 (2030)
61.9%	61.9%	76.4%	93.6%	93.6%	93.6%
想定解消 エリア		・八雲地区 (市街地部除く) ・落部地区	・八雲地区 (市街地部)		

※詳細の人口については、本計画資料編 P38-39 をご覧ください。

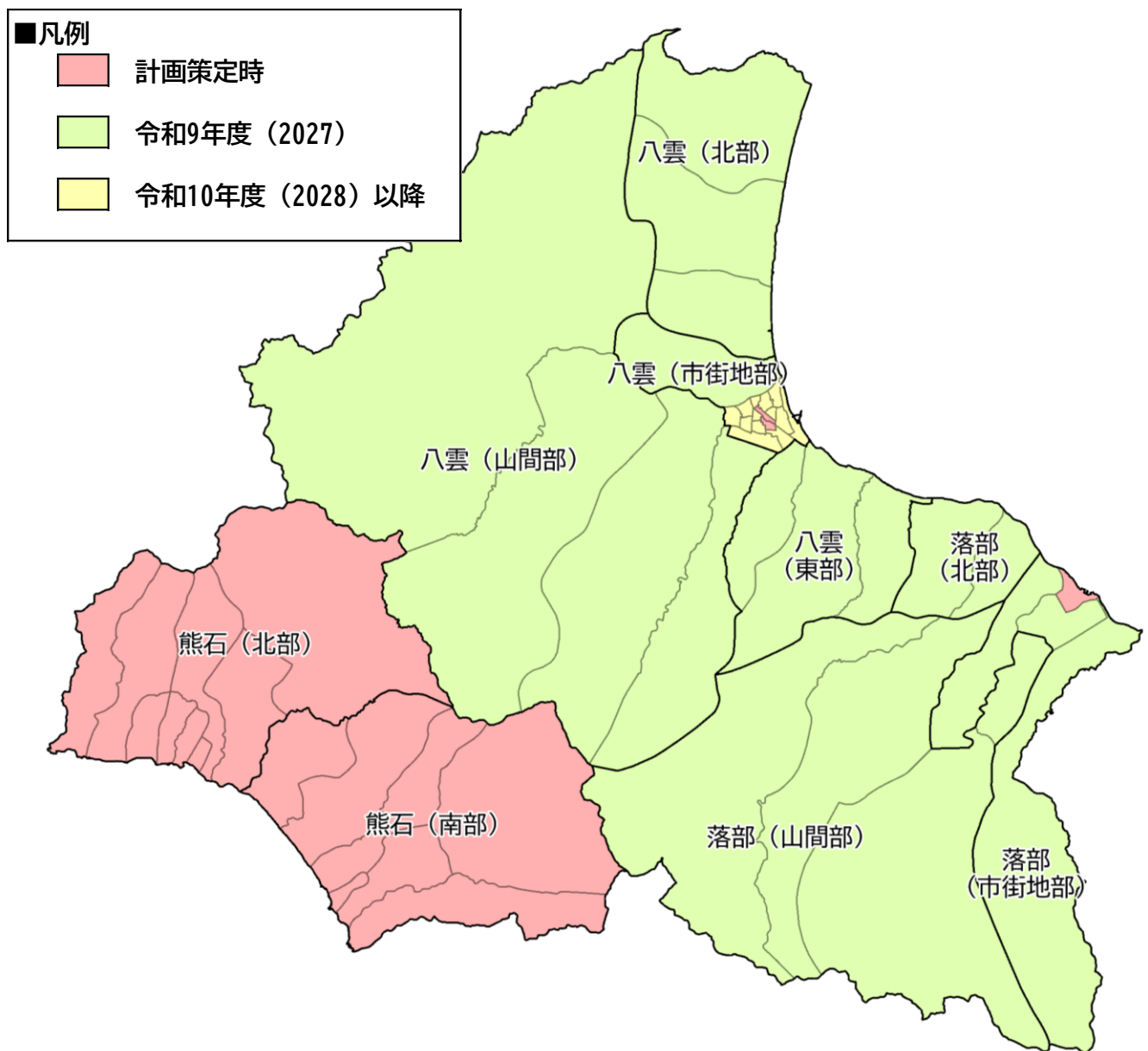


図 5-4 「交通空白」の解消状況の変遷

(2) 【「交通空白」における交通サービスの利用者数】の考え方・測定方法

「交通空白」地域等に導入した地域交通サービスの利用者数を現況値及び KPI・目標値を設定します。

なお、本計画を推進し、新たな地域交通サービスの導入等により、段階的に「交通空白」の解消を目指しますが、計画策定年度（R7 年度）時点では、実証運行及び本格運行が未実施であるため、R8 年度以降に実施を予定している実証運行の利用状況から、現況値及び KPI・目標値を設定します。

(3) 【活動機会へのアクセシビリティ】の考え方・測定方法

公表最新年度の国勢調査人口を基準に、「交通空白」の解消のために導入した移動手段の実利用人数 ÷ 「交通空白」における地域の居住人口、の割合を、活動機会へのアクセシビリティとして、設定します。

なお、本計画を推進し、新たな地域交通サービスの導入等により、段階的に「交通空白」の解消を目指しますが、計画策定年度（R7 年度）時点では、実証運行及び本格運行が未実施であるため、R8 年度以降に実施を予定している実証運行の利用状況から、現況値及び KPI・目標値を設定します。

5-3 <観点3> 持続可能性・実現可能性の確保

	短期（各年度で測定）	中・長期（計画期間内で測定）
施策の実施結果 についての 数値目標	地域交通の公的資金投入額 計画推進期間中に設定	週に1回以上外出する割合 86.1% → 91.8%
施策による効果 についての 数値目標	地域交通の利用者総数 計画推進期間中に設定	

(1) 【地域交通の公的資金投入額】の考え方・測定方法

R6年度の八雲町決算書に基づき、地域交通サービスに要している公的資金投入額を現況値として設定します。

また、計画推進期間中、毎年度の決算書から進捗状況を測定します。

なお、計画推進期間中に、交通空白地域を対象に新たな地域交通サービスの運行を予定しているため、地域交通の公的資金投入額の目標値については、新たな地域交通サービスの本格運行の開始以降に、設定することとします。

地域交通サービス等	現状値	目標値
函館バスの維持に係る経費	8,751 千円	8,751 千円
檜山海岸線の運行経費	2,640 千円	17,933 (※) 千円
熊石八雲線の運行経費	15,228 千円	15,691 (※) 千円
交通空白地域で運行する新たな 地域交通サービスに係る運行経費	計画推進期間中に測定	計画推進期間中に設定
合計	26,619 千円	計画推進期間中に設定

(※)：当該指標の数値については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の報告値と整合を図っています。

(2) 【地域交通の利用者総数】の考え方・測定方法

地域交通軸にあたる路線の利用者数及び「交通空白」における交通サービスの利用者数の合計値を現況値として設定します。

なお、本計画を推進し、新たな地域交通サービスの導入等により、段階的に「交通空白」の解消を目指しますが、計画策定年度（R7年度）時点では、実証運行及び本格運行が未実施であるため、R8年度以降に実施を予定している実証運行の利用状況から、現況値及びKPI・目標値を設定します。

(3) 【週に1回以上外出する割合】の考え方・測定方法

八雲町高齢者保健福祉計画・第9期介護保険事業計画の策定時に実施した八雲町高齢者実態調査アンケート（総数765人）において、週に1回以上外出している人（659人）の割合（86.1%）を、現況値として設定します。

また、本計画を推進することで、交通手段がなく外出を控えていた人（43人）の外出促進に繋がると想定し、KPI・目標値（91.8%）として設定します。

測定方法は、地域交通に関するアンケート調査のみならず、町民の外出頻度が把握できる方法をもって測定します。

6 本計画のモニタリング

6-1 モニタリングの体制

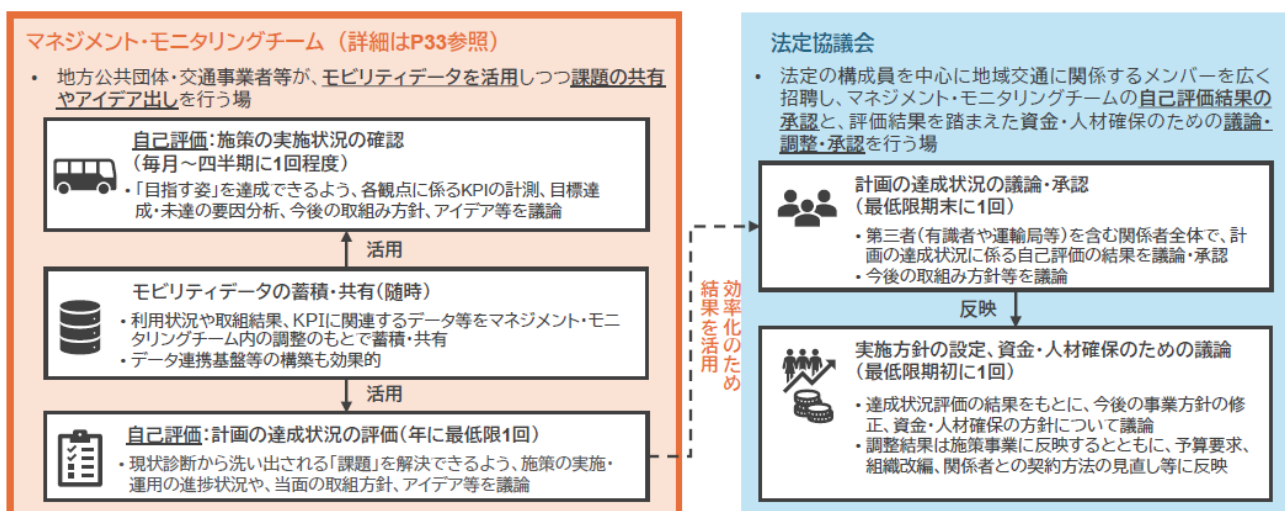
本計画を実効性のあるものとして運用していくためには、計画に位置付けた施策・事業の進捗状況や効果を継続的に把握・検証し、その結果を計画の見直しや改善につなげていく体制を構築することが重要です。このため、本計画では、八雲町地域公共交通活性化協議会を中心としたモニタリング体制を構築します。

具体的には、八雲町地域公共交通活性化協議会の下に、専門部会として「マネジメント・モニタリングチーム」を位置付け、計画の運用段階における実務的なマネジメントおよびモニタリングを担う体制とします。

協議会が計画全体の方針決定や合意形成を行う場であるのに対し、本専門部会は、施策・事業の実施状況や利用実績、運行状況、住民意見等を日常的に整理・確認し、協議会での議論や判断を支える役割を担います。

マネジメント・モニタリングチームでは、各施策について共通の視点で状況を把握できるよう、モニタリング項目や確認方法を整理した上で、定期的に情報を収集・整理します。これらの整理結果は、協議会に報告し、施策の継続、見直し、改善の検討に活用します。

このように、専門部会による日常的な確認・整理と、協議会による方針判断を役割分担することで、次節以降に示す EBPM に基づくモニタリング および モニタリングの実質化 を、計画運用の中に位置付けます。



6-2 EBPMに基づくモニタリング

本計画では、施策の効果や課題を客観的に把握し、適切な改善につなげていくため、EBPM（証拠に基づく政策立案）の考え方を取り入れたモニタリングを行います。

このEBPMに基づくモニタリングは、6-1で位置付けたマネジメント・モニタリングチームを中心に実施します。

具体的には、利用者数、運行回数、接続状況、利用実績の推移など、可能な範囲で定量的なデータを整理し、施策ごとの変化や傾向を把握します。

あわせて、町民や交通事業者からの意見、協議会や意見交換の場で得られた声など、定性的な情報についても整理し、数値だけでは捉えきれない実態を補完します。

これらの定量・定性の情報を組み合わせることで、施策が地域の実情に即して機能しているかを多角的に検証し、マネジメント・モニタリングチームにおいて課題や改善の方向性を整理します。

整理した内容は、協議会に報告し、次年度以降の施策運用や計画の見直しに反映します。

区分	データの種類	主な内容	主な活用目的	収集整理主体
地域 交通 利用 実績	路線バス利用実績	利用者数、便別・時間 帯別利用状況	需要動向の把握、運行 内容の妥当性確認	交通事業者 町
	予約バス利用実績	利用者数、予約件数、 利用目的	郊外地区の移動実態 把握、施策効果確認	交通事業者 町
	鉄道利用実績	駅別利用状況、発着本 数	幹線交通との接続状 況把握	関係機関 町
	タクシー・ハイヤー助 成実績	利用件数、対象者別利 用状況	市街地内移動支援施 策の評価	町
接続 状況	接続状況データ	地域交通と幹線交通 の接続有無、乗継時間	「地域交通でも行け る」体系の検証	町
	交通結節点利用状況	駅・主要バス停・発着 地点の利用状況	結節点機能の確認、改 善検討	町
地域 特性	人口・世帯データ	地区別人口、年齢構 成、高齢化率	交通需要の背景整理	町
	地区別人口動向	人口増減、居住分布	施策対象地域の検討	町
利用者 意識	利用者アンケート	利用満足度、使いづら さ、改善要望	定量データの補完	町
	協議会・意見交換での 声	住民・関係者の意見	現場課題の把握	協議会 専門部会
運行 体制	運行状況データ	運休・減便状況、運行 上の課題	持続可能性の確認	交通事業者

6-3 モニタリングの実質化

本計画では、モニタリングを単なる実績確認にとどめず、施策の改善や計画運用に確実につなげるため、年間を通じたモニタリングと見直しの流れを明確化します。この流れは、図に示すスケジュールに基づき、マネジメント・モニタリングチーム（専門部会）と協議会が役割分担しながら進めるものとします。

まず、計画期間中は、マネジメント・モニタリングチームにおいて、施策ごとの利用状況や運行実績、接続状況、住民意見等を随時整理し、日常的なモニタリングを行います。これにより、数値の変化や現場で生じている課題を早期に把握し、施策の状況を継続的に確認します。

次に、一定のタイミング（年度単位等）で、EBPM の考え方に基づき、定量データと定性情報を組み合わせた整理を行い、施策ごとの傾向や課題を可視化します。

この整理結果をもとに、

「継続して取り組む施策」

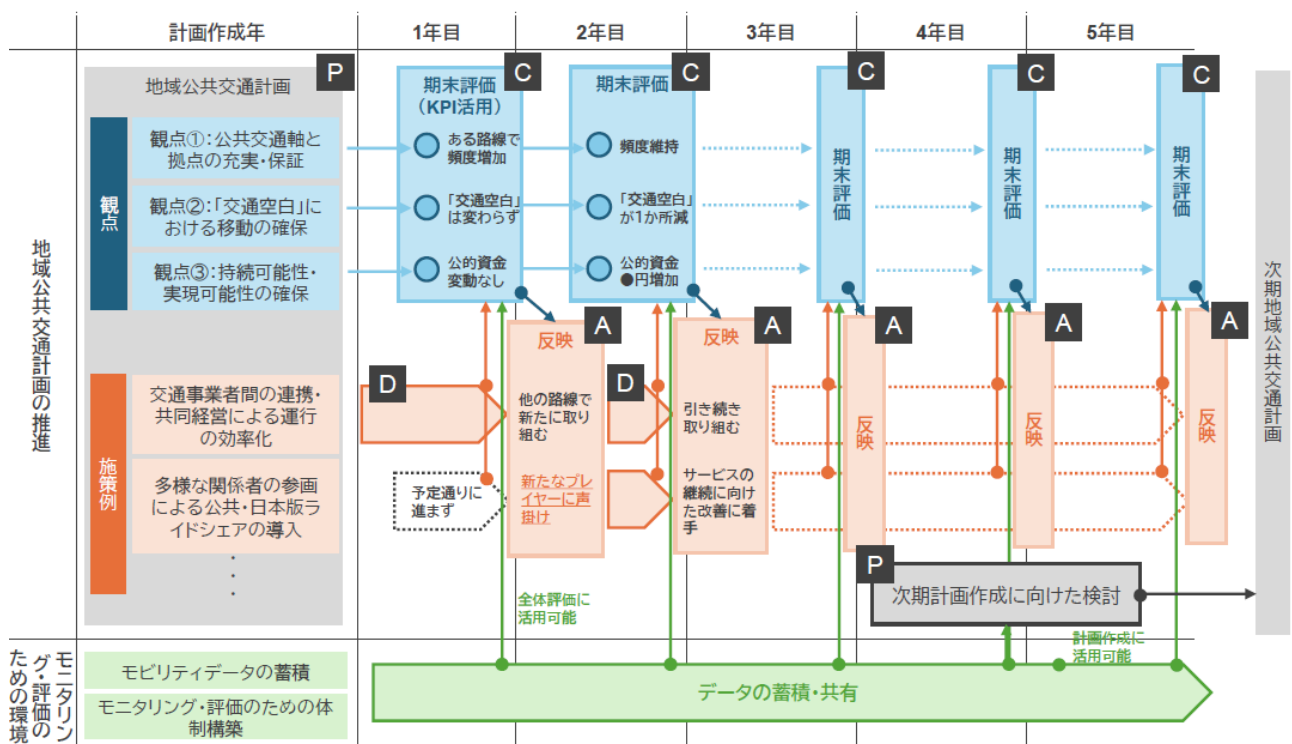
「運用改善が必要な施策」

「見直しの検討が必要な施策」

といった観点から整理を行います。

整理した内容は、協議会に報告し、図に示すスケジュールに沿って、次年度以降の施策運用や改善方針の検討に活用します。

協議会では、専門部会から提示された整理結果を踏まえ、必要な対応方針を決定し、計画の運用に反映させます。これにより、地域公共交通計画を「評価する計画」ではなく、「改善を続ける計画」として実質的に運用していきます。



資料編

資料1 現状診断

(1) 字別人口及び地域交通サービスによるカバー人口

字名	人口 (人)	カバー人口 (人)	交通空白人口 (人)	区分
町全体	15,826	9,796	6,030	
元町	333	217	116	八雲(市街地部)
本町	378	308	70	八雲(市街地部)
東町	1,188	785	403	八雲(市街地部)
豊河町	297	202	95	八雲(市街地部)
富士見町	684	522	162	八雲(市街地部)
東雲町	1,164	951	213	八雲(市街地部)
内浦町	715	266	449	八雲(市街地部)
住初町	473	367	106	八雲(市街地部)
未広町	430	328	102	八雲(市街地部)
相生町	320	260	60	八雲(市街地部)
柴町	988	556	432	八雲(市街地部)
宮園町	471	373	98	八雲(市街地部)
三杉町	382	299	83	八雲(市街地部)
出雲町	1,085	784	301	八雲(市街地部)
緑町	112	91	21	八雲(市街地部)
黒岩	188	137	51	八雲(北部)
山崎	198	94	104	八雲(北部)
花浦	192	49	143	八雲(北部)
立岩	761	401	360	八雲(市街地部)
上八雲	49	20	29	八雲(山間部)
鉛川	12	0	12	八雲(山間部)
春日	139	26	113	八雲(山間部)
大新	133	0	133	八雲(山間部)
熱田	113	16	97	八雲(東部)
浜松	198	83	115	八雲(東部)
山越	268	147	121	八雲(東部)

字名	人口 (人)	カバー人口 (人)	交通空白人口 (人)	区分
野田生	498	360	138	落部（北部）
桜野	27	0	27	落部（山間部）
落部	1,327	976	351	落部（市街地部）
入沢	108	88	20	落部（市街地部）
旭丘	13	6	7	落部（市街地部）
東野	394	46	348	落部（北部）
わらび野	21	0	21	落部（山間部）
上の湯	31	0	31	落部（山間部）
下の湯	16	0	16	落部（山間部）
栄浜	127	63	64	落部（市街地部）
熊石関内町	127	77	50	熊石（北部）
熊石西浜町	74	50	24	熊石（北部）
熊石鳴神町	92	36	56	熊石（北部）
熊石雲石町	262	96	166	熊石（北部）
熊石根崎町	194	113	81	熊石（北部）
熊石置岩町	53	34	19	熊石（北部）
熊石平町	285	54	231	熊石（北部）
熊石鮎川町	118	71	47	熊石（北部）
熊石見日町	35	18	17	熊石（南部）
熊石泊川町	210	111	99	熊石（南部）
熊石館平町	76	48	28	熊石（南部）
熊石相沼町	266	176	90	熊石（南部）
熊石折戸町	201	91	110	熊石（南部）

出典：令和2年国勢調査（総務省統計局）

(2) 鉄道

八雲町に関連する鉄道路線である JR 函館本線は、本町の生活圏である函館市や森町、長万部町までの地域間交通として重要な役割を担っています。

函館本線の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響等により収益及び輸送密度の減少がみられましたが、令和 4（2022）年度には回復傾向に転じていると推察されます。

表 1 鉄道の運行状況<令和 6（2024）年 3 月 16 日改正>

路線名等	区間			列車種別	便	始発	終発	最短所要時間	
	札幌駅	八雲駅	函館駅						
JR北海道 函館本線	札幌駅	八雲駅	函館駅	特急	函館方面	11	8:28	21:25	1:10
					札幌方面	11	7:09	19:54	2:46
	函館駅	八雲駅	長万部駅	普通	函館方面	6	7:05	21:40	2:22
					長万部方面	6	7:26	21:46	0:32

※臨時列車は含んでいません

出典：JR北海道

表 2 八雲町内鉄道駅の 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

八雲町には、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ます。また、函館バスの運行路線廃止に伴い、令和 2(2020)年 10 月 1 日から熊石⇄せたな町大成の間に「檜山海岸線予約バス」が、令和 3(2021)年 10 月 1 日から熊石⇄八雲間に「熊石・八雲間予約バス」が運行開始されました。

表 3 路線バスの運行状況<令和 7 (2025) 年 10 月 1 日改正>

路線名等	区間			系統名	運行曜日	便	始発	終発	最短所要時間	
函館バス	函館バスセンター	八雲駅前	長万部ターミナル	310 系統	毎日	上 4	7:20	15:00	3:18	
						下 4	7:11	14:43	3:19	
	八雲総合病院	今金	上三本杉	731 系統	毎日	上 3	6:30	13:55	1:45	
						下 3	9:50	17:32	1:45	
	江差ターミナル	熊石			624 系統	平日	上 6	5:25	17:35	1:25
							下 6	7:00	19:13	1:29
日曜祝日						上 5	7:22	17:35	1:25	
						下 5	7:00	17:25	1:29	

※624 系統 江差高校経由便所要時間 1:32

出典：函館バス 時刻表

(4) デマンドバスによる旅客輸送

八雲町における自家用有償旅客運送は、一般住民の混乗が可能なスクールバス 2 路線のみである。一方、自家用有償旅客運送ではないものの、八雲ハイヤーが「熊石・八雲間予約バス」を運行。また、せたな町太田から熊石間は東ハイヤーが「檜山海岸線予約バス」を運行しており、地域の交通手段として重要な役割を担っている。「熊石・八雲間予約バス」の令和 6(2023)年 10 月から令和 7(2024)年 9 月の 1 日平均乗車人数は 14.9 名であり、事業目標の 15 人/日を下回っている。

表 4 予約バス運送の運行状況<令和 7 (2025) 年 8 月 1 日時点>

路線名等	区間			運行曜日	便	始発	終発	最短所要時間
檜山海岸線【予約運行】	せたな町太田	平浜	熊石	平日 土曜日	上 6	6:04	18:14	0:46
					下 6	7:00	19:05	0:46
				日曜祝日	上 4	6:04	16:24	0:46
					下 4	7:00	17:15	0:46
熊石八雲線【予約運行】	熊石エリア	峠エリア	八雲エリア	平日 土曜日	上 3	7:14	19:05	0:54
					下 2	13:04	18:04	0:54
				日曜祝日				

出典：八雲町

(5) タクシー・ハイヤー

八雲町には、有限会社八雲ハイヤーに加え、エスジーハイヤー株式会社および有限会社旭ハイヤーの3社が所在します。地域の足の確保や交通空白対策の担い手として、公共交通におけるタクシー・ハイヤー事業者の重要性が高まっています。

表 5 八雲町内に営業所を有するハイヤー事業者

事業社名	営業所	保有車両	営業時間
有限会社八雲ハイヤー	八雲町本町 201 番地 1	大型車 1 台、 普通車 7 台	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 番地 10	普通車 5 台	6:30～翌 3:00 予約受付は 7:00～
有限会社旭ハイヤー	八雲町熊石雲石町 11-2	小型 2 台	7:00～20:00 予約受付は 7:00～

出典:交通事業者提供資料、北海道ハイヤー協会

(6) スクールバス

八雲町では、八雲地区で7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便運行しています。令和6年度でスクールバスを利用している児童生徒数は、冬季のみ利用する児童を含み、八雲地区52人、落部地区8人、熊石地区44人（スクールハイヤー利用者含む）です。

スクールバス旧やまびこ号（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ます。令和6年度の輸送人員は減少傾向にあり、年間利用者数旧やまびこ号が56人、ひまわり号は1人にとどまっています。

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ます。

資料2 上位・関連計画の整理

(1) 関連法規の整理

1) 交通政策基本法

表 6 交通政策基本法の概要

施行日	平成 25 (2013) 年 12 月 4 日
最新の改正	令和 2 (2020) 年 12 月 9 日
目的	交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る
概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 基本的認識 ● 交通の果たす機能 <ul style="list-style-type: none"> ① 国民の自立した生活の確保 ② 活発な地域間交流・国際交流 ③ 物資の円滑な流通 ● 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要 ■ 交通機能の確保・向上 ● 少子高齢化の進展等に対応しつつ、「①豊かな国民生活の実現」、「②国際競争力の強化」、「③地域の活力の向上」に寄与 ● 大規模災害に的確に対応 ■ 環境負荷の低減 ● 交通による環境への負荷の低減を図る ■ 様々な交通手段の適切な役割分担と連携 ● 交通手段の特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携 ■ 交通の安全の確保 ● 交通安全対策基本法等に基づく交通安全施策と十分に連携

2) 地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

表 7 地域交通法の概要

施行日	平成 19（2007）年 10 月 1 日
最新の改正	令和 5（2023）年 10 月 1 日
目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会に寄与すること
概要	<p>■地域が自らデザインする地域の交通</p> <p>●地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成の努力義務化 ・地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け ・定量的な目標（利用者数・収支・公的資金投入額等）の設定、毎年度の評価を行う <p>●地域における協議の促進</p> <p>■移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <p>●輸送資源の総動員による移手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、新たな事業者を選定する事業を創設 ・自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理・車両整備管理で協力する制度を創設 ・自家用有償旅客運送について、地域住民だけではなく観光客も含む来訪者も対象として明確化 ・鉄道や乗合バス等において貨客混載を行う事業を創設 <p>●既存の公共交通サービスの改善の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継割引運賃等のサービス改善を促進 <p>■地域公共交通の「リ・デザイン」</p> <p>●地域の関係者の連携と協働の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 <p>●ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>●バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 ・AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設 <p>●鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

(2) 上位・関連計画(北海道が策定するもの)

北海道は「北海道総合計画」、「第2期北海道創生総合戦略」、「北海道交通政策総合指針」等の8計画において、持続可能な交通の推進や地域のアクセス性向上等の方針・施策を定めており、これら北海道関連計画と連携して本計画を策定しました。

表 8 北海道の各種計画における地域交通に関する施策等 (1/2)

計画名・年次	地域交通に関する主な施策等
北海道総合計画 令和6(2024)年度 ～令和15(2033)年度	<p>■道内外を結ぶ総合的な輸送ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域にとって最適な公共交通の確保に努める ・路線の維持・活性化や利用拡大に向けた取組を推進する ・通勤・通学などの利用実態や移動ニーズを踏まえた路線の最適化などの取組を推進する ・運送事業者や地域と連携した輸送の共同化・効率化に向けた取組を促進 ・Ma a Sの展開や交通結節機能の充実などによる交通事業間の連携拡大など、隣接地域間の連携拡大に取り組み、施設の共同化など事業者の生産性向上を促進しながら、公共交通機関相互が緩やかな連携を図る
第2期北海道創生総合戦略 令和2(2020)年度 ～令和6(2024)年度	<p>■地域の実情に応じた交通ネットワークの維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、Ma a Sの展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者・交通・物流事業者等と一体となった取組を進める ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる ・集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する
北海道交通政策総合指針 平成30(2018)年度 ～令和12(2030)年度	<p>■道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続的な公共交通ネットワークの維持・確保に向け、交通・物流の効率化や省力化を図るとともに、関係者が連携した取組を進める ・鉄道やバス路線の持続的な維持・確保に向けて関係者が連携して取り組むとともに、コミュニティバスやデマンド交通など地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取組を促進する ・過疎地等において路線バスやタクシーとの貨客混載など、異業種間の連携による輸送の効率化を進める
北海道交通政策総合指針・重点戦略【2021-2025】 令和3(2021)年度 ～令和7(2025)年度	<p>■シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Ma a S等シームレス交通の全道展開を図る ・持続的な鉄道網の確立に向けた取組を進める ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上を図る ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革を図る <p>■地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域における最適な交通モードの検討を行う <p>■インバウンド加速化戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通情報提供機能と案内表示等の充実を行う ・バリアフリー環境の充実を行う

表 9 北海道の各種計画における地域交通に関する施策等 (2/2)

計画名・年次	地域交通に関する主な施策等
北海道新広域道路交通 ビジョン・計画 令和 3 (2021) 年度から 概ね 20~30 年間	<p>■交通・防災拠点の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・札幌都心部や圏域中心都市、地方部の市街地における交通結節機能を強化する ・道の駅等を活用した輸送拠点を構築する ・広域的な復旧・復興活動の拠点として、道の駅の防災機能を強化する
第 11 次北海道交通安全計画 令和 3 (2021) 年度 ~令和 7 (2025) 年度	<p>■公共交通機関等における一層の安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する
第 5 期北海道観光の くにつくり行動計画 令和 3 (2021) 年度 ~令和 7 (2025) 年度	<p>■観光インフラの強靱化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MaaS 等シームレス交通の全道展開 ・鉄道の輸送機能等の充実 ・交通ネットワークの利便性向上に取り組む ・道内観光地間を快適に移動できる二次交通の形成
新・ほっかいどう 社会資本整備の重点化方針 平成 29 (2017) 年度から 概ね 10 年間	<p>■地域の特色を生かした産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港を核とした広域観光の振興を促進していくとともに、北海道新幹線の札幌開業を見据え、効果的な利用促進策を展開する <p>■グローバル化に対応した活力ある社会の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成を進める <p>■持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図る ・冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保する

(3) 上位・関連計画（八雲町）

八雲町は、上位計画として「第2期八雲町総合計画 後期基本計画」を策定しているほか、「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」、「八雲町都市計画マスタープラン」、「八雲町立地適正化計画」の3つの関連計画において、持続可能な交通の推進や地域のアクセス性向上等の方針・施策を定めており、これら上位・関連計画と整合・連携を図って本計画を策定しました。

1) 第2期八雲町総合計画 後期基本計画の内容

表 10 第2期八雲町総合計画 後期基本計画の内容

項目	内容
計画期間	令和5(2023)年度から令和9(2027)年度
将来像	八雲発！自然と人を未来へつなぐ
地域公共交通との関連内容	<p>■コンパクトなまちづくりの推進</p> <p>●取組の基本的方向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>■北海道新幹線の整備促進</p> <p>●取組の基本的方向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>■新八雲（仮称）駅周辺整備の推進</p> <p>●取組の基本的方向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>■並行在来線対策の推進</p> <p>●取組の基本的方向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>■公共交通の確保</p> <p>●取組の基本的方向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

2) 関連計画

表 11 八雲町の各種計画における地域交通に関する施策等 (1/2)

計画名・年次	地域交通に関する主な施策等
<p>第3期八雲町 まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略</p> <p>令和7(2025)年度 ～令和11(2029)年度</p>	<p>■交流人口や関係人口を拡大し、八雲町のファンを増やす</p> <p>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」があり、さらに、ふるさと納税により全国から多くの寄附をいただいています。これらは八雲町にとって大きな強みであり、この強みを活かし、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</p> <p>また、2030 年度以降に予定されている北海道新幹線の札幌延伸に伴い、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、八雲町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よう、熊石地域の魅力向上、観光ルート構築に取り組めます</p>
<p>八雲町都市計画マスタープラン</p> <p>令和5(2023)年度 ～令和24(2041)年度</p>	<p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域と地域をつなぐ交通機能の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>■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</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通機関の機能充実、強化 <ul style="list-style-type: none"> ・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

表 12 八雲町の各種計画における地域交通に関する施策等 (2/2)

計画名・年次	地域交通に関する主な施策等
<p>八雲町立地適正化計画</p> <p>令和元（2019）年度 ～令和 23（2041）年度</p>	<p>■道路・公共交通網の再編</p> <p>●公共交通網</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、バス車輜を、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) 関連地域

八雲町に関連する地域として、檜山振興局管内で地域公共交通計画が策定されており、当該計画との整合・連携を図って本計画を策定しました。

表 13 関連地域の各種計画における地域交通に関する施策等

計画名・年次	公共交通に関する主な施策等
せたな町 地域公共交通計画 令和 5 (2023) 年度 ~令和 9 (2027) 年度	<p>■誰もが便利さを実感できる公共交通ネットワークの構築</p> <p>【方向性 1】 町民が安心して暮らし続けられる持続可能な生活交通の確保</p> <p>【方向性 2】 利用実態に即した効率的な交通手段の導入</p> <p>【方向性 3】 高齢化等による移動困難者に配慮した移動支援策の検討</p> <p>【方向性 4】 生活交通と連携した町内観光スポットを周遊する路線の検討</p> <p>【方向性 5】 主要路線である幹線系統の維持及び利用促進</p>
道南 地域公共交通計画 令和 6 (2024) 年度 ~令和 10 (2028) 年度	<p>■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</p> <p>■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</p> <p>【目標 1】 持続的な公共交通ネットワークの構築</p> <p>【目標 2】 公共交通に対する意識情勢や利便性の向上等による利用促進</p> <p><施策・事業 1> 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</p> <p><施策・事業 2> 広域路線の運行の維持・確保・最適化</p> <p><施策・事業 3> 乗換・待合環境の向上</p> <p><施策・事業 4> バス運転手等の担い手確保</p> <p><施策・事業 5> 公共交通の利用に向けた意識醸成</p> <p><施策・事業 6> 観光誘客による公共交通の利用促進</p>

資料3 町民ニーズ把握調査結果（アンケート調査）

令和6年10月15日-11月12日まで実施した、町民ニーズ把握調査の調査票及び調査結果について、整理を行いました。

(1) 調査概要

1) 調査目的

町内各地区で異なる町民の生活実態（生活圏）や公共交通に対するニーズを把握し、八雲町における地域公共交通のあり方の検討に向けた基礎資料とすることを目的に調査を実施しました。

2) 調査期間

令和6年10月15日（火）～11月12日（火）到着分

3) 調査対象

八雲町に居住する15歳以上の方を対象に2,500世帯を抽出（1世帯あたり2票配布、計5,000票配布）

4) 配布・回収方法

郵送による配布・回収（843世帯分、1,231票回収）

⇒回収率33.7%（世帯ベース）

5) 調査項目

- ① 個人属性（性別、年齢、職業、住まい、自動車及び免許の保有状況 など）
- ② 交通行動（通学・通勤、買い物、通院、お出かけの頻度、曜日、目的地、交通手段 など）
- ③ ネットの利用状況（スマートフォン等の携帯端末の所持、ネット利用の用途）
- ④ 北海道新幹線新八雲（仮称）駅開業時の想定移動実態（想定する行き先、目的、頻度、交通手段）
- ⑤ 普段の生活の交通環境（お出かけの不便さ、鉄道とバスそれぞれの利便性）

6) 調査票

八雲町の公共交通をより良くするためのアンケート調査 調査票					
<p>■選択肢に「○」を付ける質問には、「1つだけ」、「いくつでも」の2種類がございます。 ■質問中で、()部分には、当てはまる数字、あるいは質問の内容を踏まえた具体的な記述をお願いします。</p>					
1.あなたご自身のことについて教えてください。					
問1 あなたの性別・年齢・家族構成【それぞれ1つだけ】					
①性別	1. 男性	2. 女性	3. 回答したくない		
②年齢	1. 15～19歳	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代	5. 50歳代
	6. 60～64歳	7. 65～69歳	8. 70歳代	9. 80歳以上	
③家族構成	1. 一人暮らし	2. 配偶者と同居	3. 配偶者・子どもと同居		4. 子どもと同居
	5. 親と同居	6. 親・配偶者と同居	7. 親・配偶者・子どもと同居		8. その他
問2 あなたの職業【1つだけ】					
1. 会社員・団体職員 2. 農林水産業 3. 公務員 4. 自営業 5. パート・アルバイト 6. 学生 7. 主婦・主夫 8. 無職 9. その他 ()					
問3 あなたのお住まいの地区					
八雲町 () ※記載例 出雲町、黒岩、わらび野、熊石泊川町、熊石黒岩町など					
問4 免許・自動車の保有状況【1つだけ】					
1. 免許も自動車も持っている 2. 免許も自動車もあるが免許返納を考えている 3. 免許はあるが、自動車はない 4. 以前は免許を持っていたが、免許返納をした 5. 免許を持ったことがない → 「問8」へお進みください。					
※問4で「1」もしくは「2」と回答された方にお聞きます。					
問5 自動車の運転意向【1つだけ】					
1. () 歳頃まで運転したい 2. できる限りずっと運転したい 3. 今すぐにでもやめたい(免許返納をしたい) 4. 分からない 5. その他 ()					
※問4で「1」もしくは「2」と回答された方にお聞きます。					
問6 将来、運転が困難になった場合の移動手段【いくつでも】					
1. 徒歩、自転車 2. バスを利用する 3. タクシーを利用する 4. 家族や知り合いに送迎してもらう 5. 町内の便利なところに引っ越す 6. 町外の便利なところに引っ越す 7. 外出を控える 8. その他 ()					
※問4で「1」もしくは「2」と回答された方にお聞きます。					
問7 免許返納により困ること【いくつでも】					
1. 買い物に行けなくなる 2. 通院ができなくなる 3. 仕事ができなくなる 4. 自分の趣味の活動が制限される 5. 特に困ることはない 6. その他 ()					
問8 日常的な生活での移動状況について【1つだけ】					
1. ひとりで移動可能 2. 大変だがひとりで移動可能 3. 誰かの助けがあれば移動可能 4. 移動できない					
中面 (p.2) にお進みください <small>(必ず)</small> p. 1					

図-1 調査票 (1/4)

問11 通院の状況についてお聞きします。

①病院に行く頻度 【1つだけ】	1.週に()日 2.月に()日 3.年に()日 4.通院はしていない → 「問12」へお進みください。
②よく行く通院先の市町名 【いくつでも】 ※具体的な病院名も ご記入下さい	1.八雲町内 2.森町 3.長万部町 4.江差町 5.函館市 6.その他() 記入例) ○○病院 ××医院 など 具体的な病院名()
③病院に行く際の移動手段 【いくつでも】	1.徒歩 2.自転車 3.函館バス 4. JR 5.タクシー 6.通院先の無料送迎バス 7.患者輸送バス 8.熊石・八雲間予約バス 9.檜山海岸線デマンドバス 10.原付・バイク 11.自動車(自分の運転) 12.自動車(家族の送迎) 13.自動車(家族以外の送迎) 14.その他()
④よく通院する曜日 【いくつでも】	1.特に決まっていない 2.月曜日 3.火曜日 4.水曜日 5.木曜日 6.金曜日 7.土曜日 8.日曜日
⑤通院先に到着する時間帯	記入例) (8) 時台 () 時台 ⑥通院先での滞在時間 記入例) (2) 時間 (00) 分 () 時間 () 分

問12 私用などのお出かけの状況についてお聞きします。

①私用などで出かける頻度 【1つだけ】	1.週に()日 2.月に()日 3.年に()日 4.出かけない → 「問13」へお進みください。
②よく行くお出かけ先の市町名【いくつでも】 ※具体的なお出かけ先も ご記入下さい	1.八雲町内 2.森町 3.長万部町 4.江差町 5.函館市 6.その他() 具体的なお出かけ先()
③お出かけの際の移動手段 【いくつでも】	1.徒歩 2.自転車 3.函館バス 4. JR 5.タクシー 6.お出かけ先の無料送迎バス 7.熊石・八雲間予約バス 8.檜山海岸線デマンドバス 9.原付・バイク 10.自動車(自分の運転) 11.自動車(家族の送迎) 12.自動車(家族以外の送迎) 13.その他()
④よくお出かけをする曜日 【いくつでも】	1.特に決まっていない 2.月曜日 3.火曜日 4.水曜日 5.木曜日 6.金曜日 7.土曜日 8.日曜日
⑤お出かけ先に到着する時間帯	記入例) (10) 時台 () 時台 ⑥お出かけ先での滞在時間 記入例) (3) 時間 (00) 分 () 時間 () 分

問13 スマートフォン等の携帯端末はお持ちですか【1つだけ】

1.持っている 2.持っていない → 「問15」へお進みください。

※問13で「1.」と回答された方にお聞きします。

問14 主なネット利用の用途を教えてください【いくつでも】

1. コミュニケーション (SNS・通話含む) 2. 動画・音楽視聴等 3. 情報検索
4. その他()

裏面 (p.4) にお進みください 必ず p.3

図-3 調査票 (3/4)

3.北海道新幹線の新八雲駅が開業された場合について教えてください。

問15 北海道新幹線の利用を想定する行き先【いくつでも】

- 1.札幌 2.小樽 3.倶知安・ニセコ 4.長万部 5.函館 6.木古内
7.その他道内() 8.道外 9.利用しない

問16 北海道新幹線の利用を想定する主な目的【いくつでも】

- 1.通勤・通学 2.ビジネス・出張 3.観光・旅行 4.買い物 5.親戚や友人の訪問
6.通院 7.趣味・娯楽 8.利用しない 9.わからない
10.その他()

問17 北海道新幹線の利用を想定する頻度【1つだけ】

- 1.週に5日以上 2.週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日 5.年に数回程度 6.利用しない

問18 ご自宅等から新八雲駅までの想定移動手段【いくつでも】

- 1.徒歩 2.自転車 3.バス(運行している想定) 4.タクシー 5.原付・バイク
6.自動車(自分の運転) 7.自動車(家族の送迎) 8.自動車(家族以外の送迎)
9.その他()

4.普段の生活での交通環境について教えてください。

問19 あなたは現在のおでかけに不便を感じていますか。【1つだけ】

- 1.とても不便と感じる 2.不便と感じる 3.あまり不便と感じない 4.不便と感じない

問20 鉄道とバスそれぞれの利便性について教えてください。【各1つずつ】

下記①~⑦について 鉄道とバスそれぞれお答えください	鉄道について		バスについて	
	便利	不便	便利	不便
	1・2・3・4		1・2・3・4	
①自宅や目的地からの距離	1・2・3・4		1・2・3・4	
②運行便数	1・2・3・4		1・2・3・4	
③移動時間(乗車時間)	1・2・3・4		1・2・3・4	
④料金(運賃)	1・2・3・4		1・2・3・4	
⑤車両のバリアフリー状況	1・2・3・4		1・2・3・4	
⑥荷物がある場合の利用	1・2・3・4		1・2・3・4	
⑦乗り換え	1・2・3・4		1・2・3・4	

◎八雲町の公共交通をより良くするためのご意見などがございましたら、ご記入ください。

図-4 調査票(4/4)

(2) 調査結果

資料3




八雲町の公共交通をよりよくするためのアンケート調査 (集計結果)

令和7年1月15日(水)
第3回 八雲町地域公共交通活性化協議会 資料

目次	1	アンケート概要	.....	1
	2	集計結果(概要)	.....	2
	3	集計結果(詳細)	.....	3
	3-1	個人属性	.....	3
	3-2	通学・通勤の移動実態	.....	6
	3-3	買物等の移動実態	.....	7
	3-4	通院の移動実態	.....	9
	3-5	私用の移動実態	.....	11
	3-6	ネットの利用実態	.....	13
	3-7	新八雲駅開業時の想定移動実態	.....	14
3-8	普段の生活の交通環境	.....	15	
3-9	自由記述	.....	16	

図-3 町民ニーズ把握調査結果(表紙/18)


<八雲町の公共交通をよりよくするためのアンケート調査(集計結果)>

令和7年1月15日(水)
第3回 八雲町地域公共交通活性化協議会

1

1 アンケート概要

(1) 調査目的
町内各地区で異なる町民の生活実態(生活圏)や公共交通に対するニーズを把握し、八雲町における地域公共交通のあり方の検討に向けた基礎資料とすることを目的に調査を実施

(2) 調査期間
令和6年10月15日(火)~11月12日(火)到着分

(3) 調査対象者
八雲町に居住する15歳以上の方を対象に2,500世帯を抽出(1世帯あたり2票配布、計5,000票配布)

(4) 配布・回収方法
郵送による配布・回収(843世帯分、1,231票回収)
⇒回収率33.7%(世帯ベース)

(5) 調査項目
① 個人属性(性別、年齢、職業、住まい、自動車及び免許の保有状況 など)
② 交通行動(通学・通勤、買い物、通院、お出かけの頻度、曜日、目的地、交通手段 など)
③ ネットの利用状況(スマートフォン等の携帯端末の所持、ネット利用の用途)
④ 新八雲駅開業時の想定移動実態(想定する行き先、目的、頻度、交通手段)
⑤ 普段の生活の交通環境(お出かけの不便さ、鉄道とバスそれぞれの利便性)

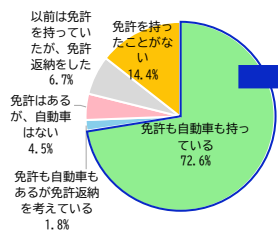
図-4 町民ニーズ把握調査結果(1/18)

2 調査結果（概要）

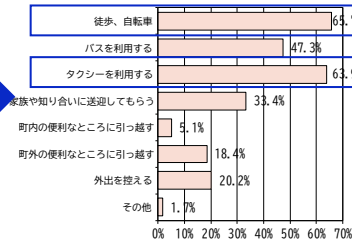
(1) 現在の移動手段及び将来における運転困難時の想定移動手段

- アンケート回答者の7割以上は、普段から自動車（自分の運転）を利用しています
 - 将来的に運転が困難となった場合は、徒歩・自転車やタクシーを利用する回答が多いです
 - 現状の買物や通院時の公共交通の利用割合は低いです
- ⇒ 生活交通として町内公共交通の維持及び利便性の向上が重要

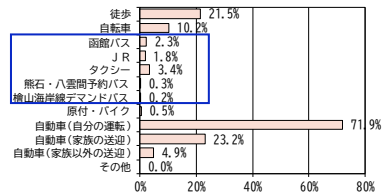
問4 免許・自動車の保有状況 (N=1,207)



問6 将来、運転が困難になった場合の移動手段 (N=689)



問10④ 買物に行くときの交通手段 (N=1,113)



問11③ 通院時の交通手段 (N=899)

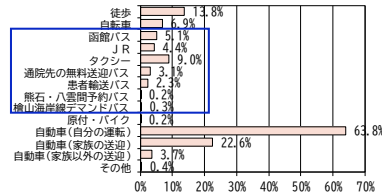


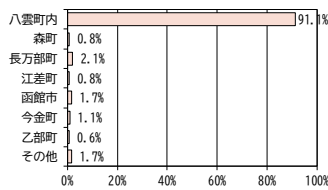
図-5 町民ニーズ把握調査結果 (2/18)

2 調査結果（概要）

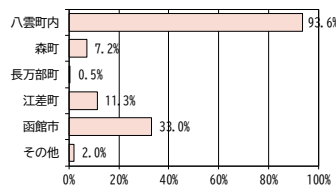
(2) 八雲町民の生活圈

- 八雲町民の生活圈では、町内における移動が多いですが、函館市への移動が多く回答されているほか、江差町や森町など、居住地域に隣接している自治体を買物先となっている状況もみられます
- ⇒ 町内の移動に加え、生活圈自治体となっている函館市に移動できる交通手段の確保が重要

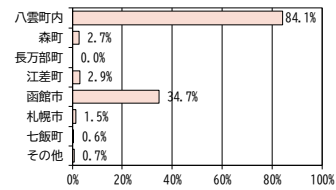
問9② 通学先・通勤先 (N=473)



問10③ 買物先 (市町村: N=1,101 具体的な店名: N=638)



問11② 通院先 (市町村: N=885 具体的な病院名: N=545)



具体的な店名 (N=638) ※上位10位			
自治体名	店舗名	回答者数	割合
八雲町	マックスバリュ八雲店	252	39.5%
八雲町	ラルズマート八雲店	162	25.4%
-	エーコープ (店舗不明)	162	25.4%
-	ラルズマート (店舗不明)	101	15.8%
八雲町	DOM八雲店	101	15.8%
八雲町	エーコープやくも店	89	13.9%
江差町	フードセンターブテン江差店	83	13.0%
-	ツルハドラッグ (店舗不明)	81	12.7%
-	サツドラ (店舗不明)	62	9.7%
-	イオン (店舗不明)	56	8.8%

具体的な通院先 (N=545) ※上位10位			
自治体名	店舗名	回答者数	割合
八雲町	八雲総合病院	337	61.8%
八雲町	医療法人社団まきた循環器内科クリニック	68	12.5%
八雲町	八雲町熊石国民健康保険病院	60	11.0%
八雲町	医療法人道南勤労者医療協会八雲ユースアップ医院	44	8.1%
函館市	市立函館病院	38	7.0%
函館市	社会福祉法人函館厚生院函館五稜野病院	36	6.6%
函館市	社会福祉法人函館厚生院函館中央病院	22	4.0%
函館市	医療法人社団江山会江口眼科病院	19	3.5%
函館市	医療法人社団安心会吉田眼科病院	15	2.8%
江差町	北海道立江差病院	13	2.4%

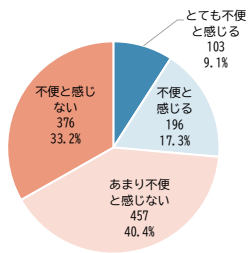
図-6 町民ニーズ把握調査結果 (3/18)

2 調査結果（概要）

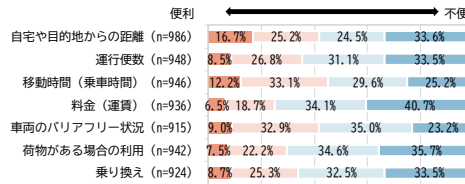
(2) 普段の生活の交通環境

- 普段のお出かけの際の交通に不便を感じている人が約3割
⇒ 地域交通の利用ターゲットとして捉え、必要とされる交通サービスの確保が重要
- 鉄道の利便性に対しては「料金（運賃）」の不満が高いですが、「移動時間」の利便性が高く捉えられています
- また、バスの利便性に対しては「運行便数」の不満が高いですが、「自宅や目的地からの距離」の利便性が高く捉えられています
⇒ 地域交通の役割や強みを着実に周知し、地域交通を移動の選択肢として捉えてもらうことが重要

問19 お出かけの不便さ（N=1,132）



問20 鉄道の利便性に対する評価



問21 バスの利便性に対する評価

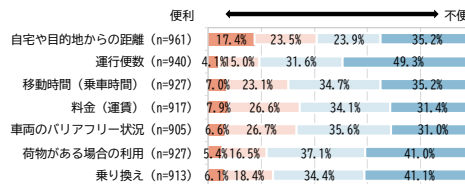
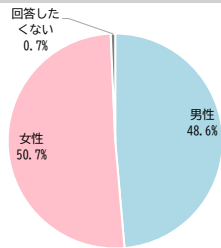


図-7 町民ニーズ把握調査結果（4/18）

3 集計結果（詳細） 3-1 個人属性

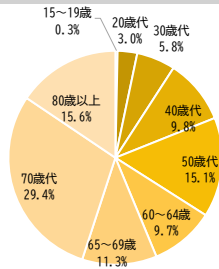
問1① 性別（N=1,197）

☑ 男性48.6%、女性50.7%と女性の回答が多いです



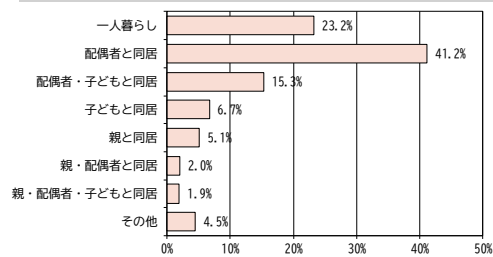
問1② 年齢（N=1,214）

☑ 65歳以上の回答が5割以上を占めています



問1③ 家族構成（N=1,132）

☑ 配偶者と同居が41.2%を占めています



問2 職業（N=1,213）

☑ 65歳以上の回答が多いこともあり、無職が36.1%と多いです

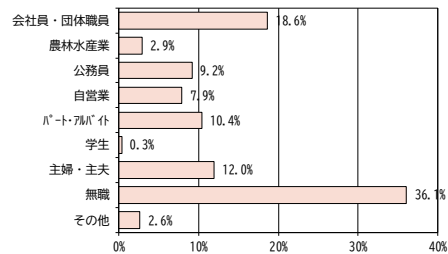
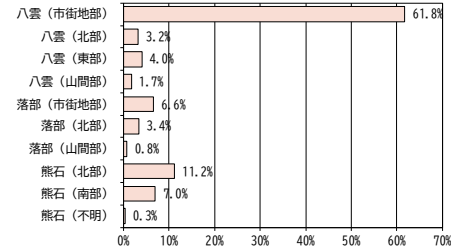


図-8 町民ニーズ把握調査結果（5/18）

3 集計結果（詳細） 3-1 個人属性

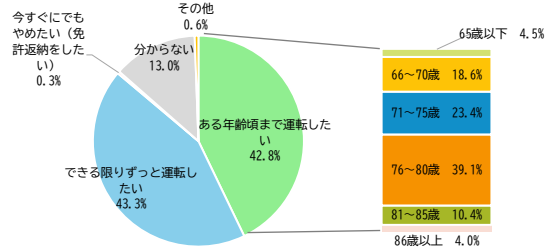
問3 居住地（N=1,174）

☑ 人口の多い、八雲（市街地）の回答が61.8%と多いです



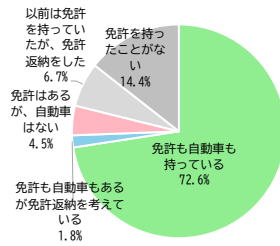
問5 自動車の運転意向（N=880）

☑ できる限りずっと運転したいが43.3%と運転意向が高いです



問4 免許・自動車の保有状況（N=1,207）

☑ 免許も自動車も持っている方が72.6%を占めています



問6 将来、運転が困難になった場合の移動手段（N=689）

☑ 徒歩・自転車、タクシーの順に多いです

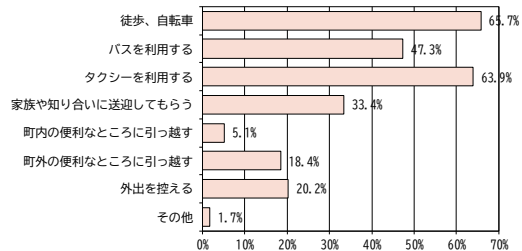
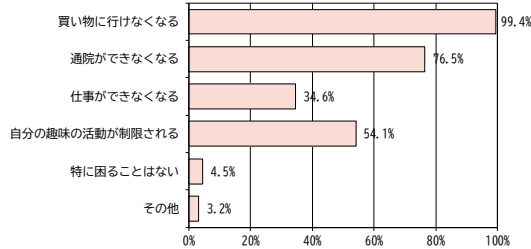


図-9 町民ニーズ把握調査結果（6/18）

3 集計結果（詳細） 3-1 個人属性

問7 免許返納により困ること（N=651）

☑ 買い物に行けなくなるが99.4%を占めています



問8 日常的な生活での移動状況について（N=1,172）

☑ ひとりで移動可能が79.9%を占めています

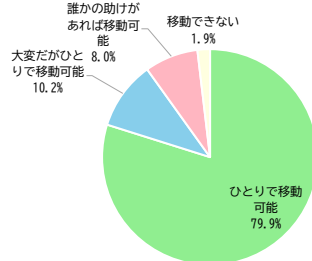
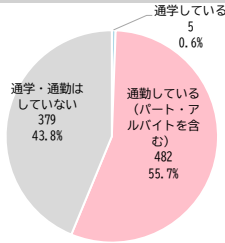


図-10 町民ニーズ把握調査結果（7/18）

3 集計結果（詳細） 3-2 通学・通勤の移動実態

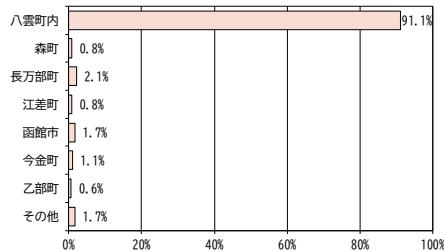
問9① 通学・通勤の状況（N=866）

☑ 通学5名（0.6%）、通勤482名（55.7%）の回答を得ています



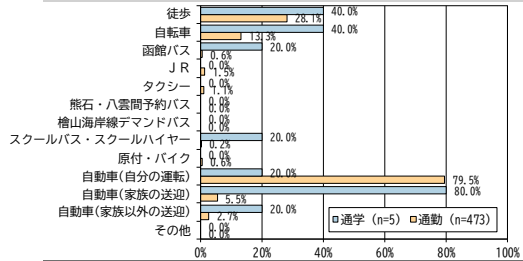
問9② 通学先・通勤先（N=473）

☑ 通学・通勤先は八雲町内が91.1%を占めています



問9③ 通学・通勤する際の交通手段（N=478）

☑ 通学は自動車（家族の送迎）、通勤は自動車（自分の運転）が多いです



問9④ 通学・通勤先に到着する時間帯（N=441）

問9⑤ 通学・通勤先から帰宅する時間帯（N=431）

☑ 到着は7～8時台が多く、帰宅は17～18時台が多い

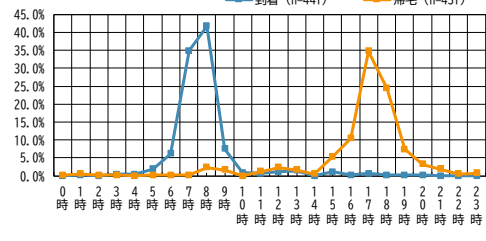
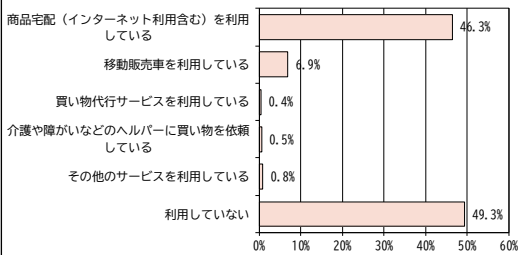


図-11 町民ニーズ把握調査結果（8/18）

3 集計結果（詳細） 3-3 買物等の移動実態

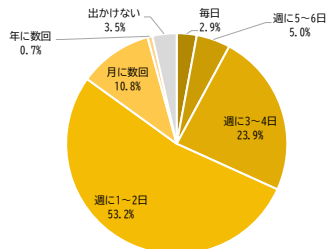
問10① 商品宅配等の利用状況（N=1,092）

☑ 商品宅配等の利用者は、46.3%となっています



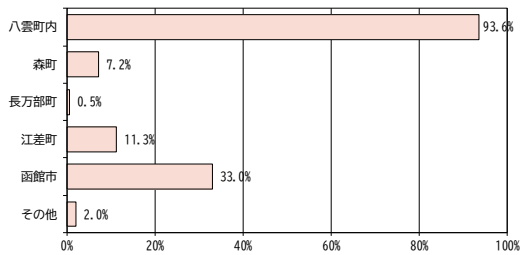
問10② 直接、買物に行く頻度（N=1,130）

☑ 買物の頻度は、週に1～2日が5割以上を占めています



問10③ 買物先（市町村：N=1,101 具体的な店名：N=638）

☑ 買物先は、八雲町内が93.6%を占めています



具体的な店舗（N=638）※上位10位

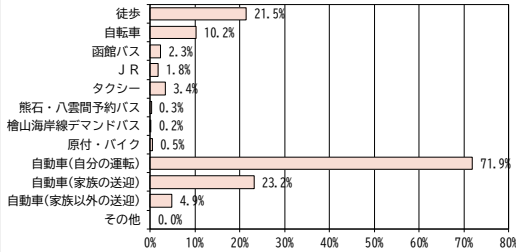
自治体名	店舗名	回答者数	割合
八雲町	マックスバリュ八雲店	252	39.5%
八雲町	ラルズマート八雲店	162	25.4%
-	エーコープ（店舗不明）	162	25.4%
-	ラルズマート（店舗不明）	101	15.8%
八雲町	DCM八雲店	101	15.8%
八雲町	エーコープやくも店	89	13.9%
江差町	フードセンターブンテン江差店	83	13.0%
-	ツルハドラッグ（店舗不明）	81	12.7%
-	サツドラ（店舗不明）	62	9.7%
-	イオン（店舗不明）	56	8.8%

図-12 町民ニーズ把握調査結果（9/18）

3 集計結果（詳細） 3-3 買物等の移動実態

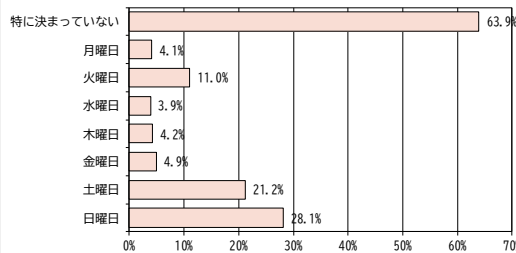
問10④ 買物に行くときの交通手段（N=1,113）

☑ 交通手段は、自動車（自分の運転）が多いです



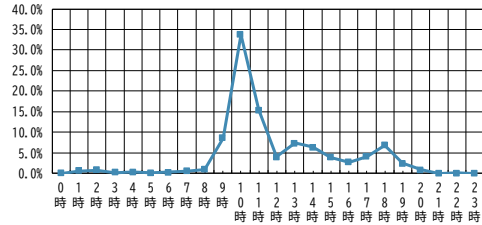
問10⑤ 買物に行く曜日（N=1,114）

☑ 曜日が決まっている方は、土日が多いです



問10⑥ 買物先に到着する時間帯（N=967）

☑ 到着時間は、午前中の10時が多いです



問10⑦ 買物先での滞在時間（N=1,006）

☑ 滞在時間は、1時間以内が多いです

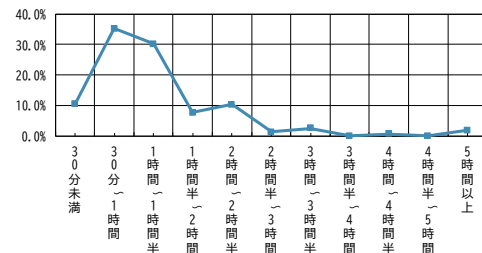
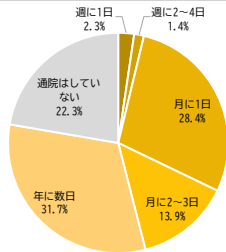


図-13 町民ニーズ把握調査結果（10/18）

3 集計結果（詳細） 3-4 通院の移動実態

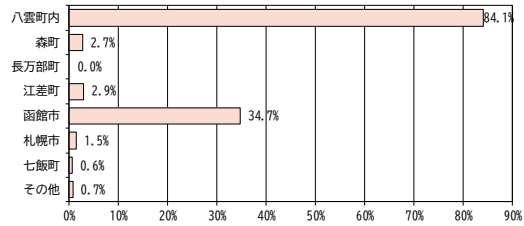
問11① 病院に行く頻度（N=1,117）

☑ 月に1日、年に数日が多いです



問11② 通院先（市町村：N=885 具体的な病院名：N=545）

☑ 通院先は、八雲町内が84.1%を占めています



具体的な通院先（N=545） ※上位10位

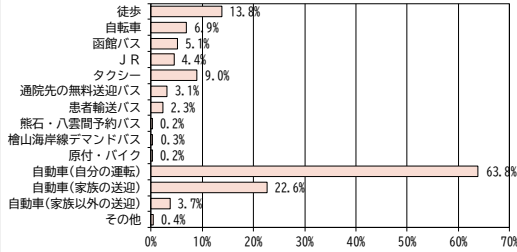
自治体名	店舗名	回答者数	割合
八雲町	八雲総合病院	337	61.8%
八雲町	医療法人社団まきた循環器内科クリニック	68	12.5%
八雲町	八雲町熊石国民健康保険病院	60	11.0%
八雲町	医療法人道南勤労者医療協会八雲ユースパル病院	44	8.1%
函館市	市立函館病院	38	7.0%
函館市	社会福祉法人函館厚生院函館五稜郭病院	36	6.6%
函館市	社会福祉法人函館厚生院函館中央病院	22	4.0%
函館市	医療法人社団江山会江口眼科病院	19	3.5%
函館市	医療法人社団玄心会吉田眼科病院	15	2.8%
江差町	北海道立江差病院	13	2.4%

図-14 町民ニーズ把握調査結果（11/18）

3 集計結果（詳細） 3-4 通院の移動実態

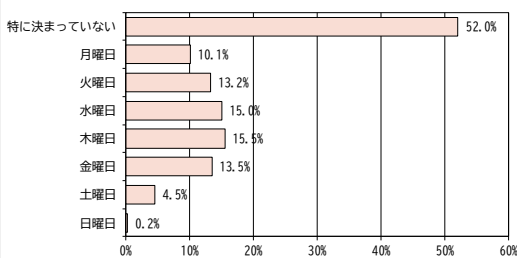
問11③ 通院時の交通手段（N=899）

交通手段は、自動車（自分の運転）が多いです



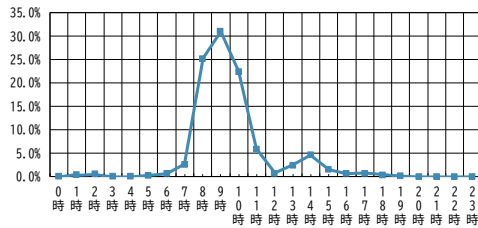
問11④ 通院する曜日（N=884）

曜日が決まっている方は、水曜日、木曜日が多い傾向です



問11⑤ 通院先に到着する時間帯（N=786）

到着時間は、午前中の9時台が多いです



問11⑥ 通院先での滞在時間（N=779）

滞在時間は、2時間～2時間半が多いです

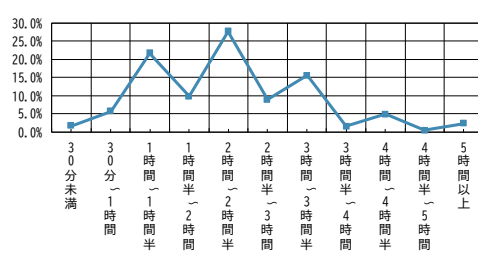
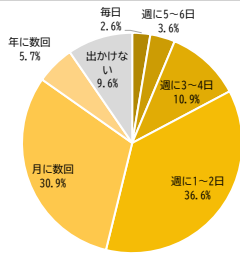


図-15 町民ニーズ把握調査結果（12/18）

3 集計結果（詳細） 3-5 私用の移動実態

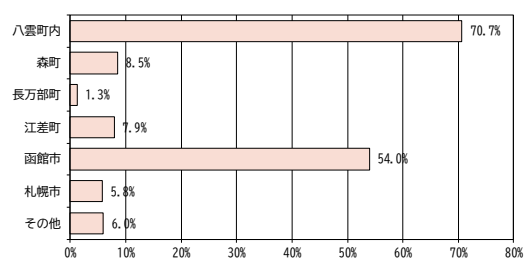
問12① 私用などで出かける頻度（N=1,096）

週に1～2日が多いです



問12② お出かけ先（市町村）：N=1,023 具体的なお出かけ先：N=251

お出かけ先は、八雲町内が多いです



具体的なお出かけ先（N=251） ※上位10位

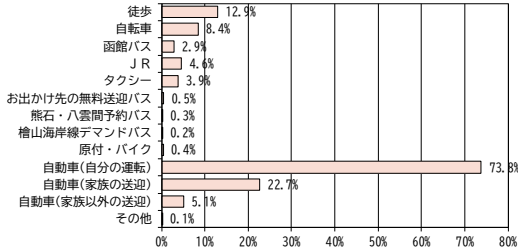
店舗名	回答者数	割合
家族・親戚・友人宅	56	22.3%
ショッピング	27	10.8%
イオン（店舗不明）	13	5.2%
図書館	12	4.8%
美容室・床屋	12	4.8%
DCM八雲店	11	4.4%
飲食店	9	3.6%
MEGAドン・キホーテ函館店	8	3.2%
温泉・銭湯	8	3.2%
病院	8	3.2%

図-16 町民ニーズ把握調査結果（13/18）

3 集計結果（詳細） 3-5 私用の移動実態

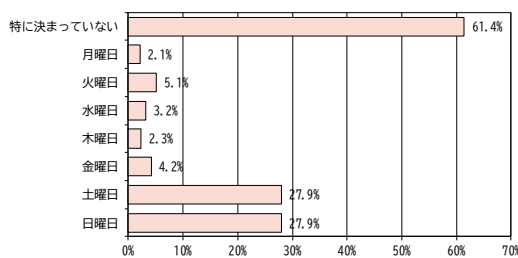
問12③ お出かけの際の交通手段（N=1,035）

☑ 交通手段は、自動車（自分の運転）が多いです



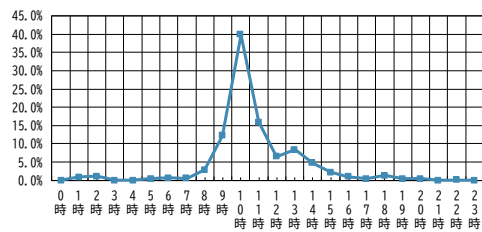
問12④ お出かけする曜日（N=1,031）

☑ 曜日が決まっている方は、土日が多いです



問12⑤ お出かけに到着する時間帯（N=851）

☑ 到着時間は、午前中の10時台が多いです



問12⑥ お出かけ先での滞在時間（N=820）

☑ 滞在時間は、2時間～3時間が多いです

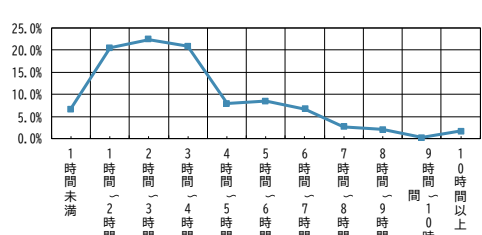
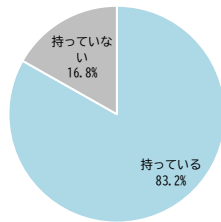


図-17 町民ニーズ把握調査結果（14/18）

3 集計結果（詳細） 3-6 ネットの利用実態

問13 スマートフォン等の携帯端末の所持（N=1,137）

☑ スマートフォン等の携帯端末をもっているの回答が8割以上を占めています



問14 ネット利用の用途（N=991）

☑ コミュニケーション（SNS・通話含む）が多いです

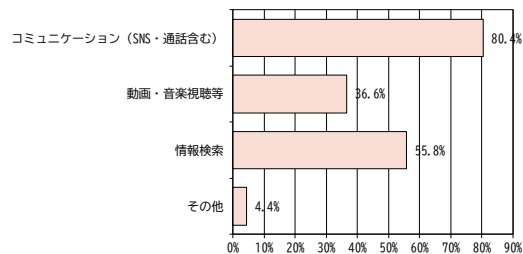
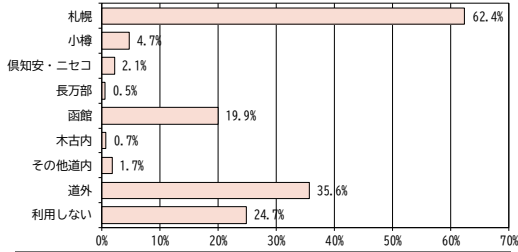


図-18 町民ニーズ把握調査結果（15/18）

3 集計結果（詳細） 3-7 新八雲駅開業時の想定移動実態

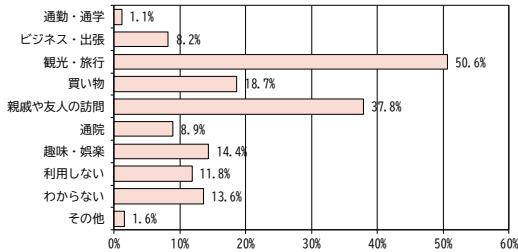
問15 想定する行き先（N=1,180）

☑ 札幌が多いです



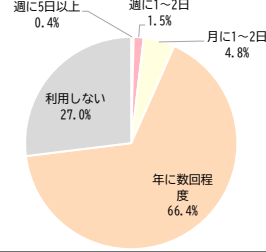
問16 想定する主な目的（N=1,142）

☑ 観光・旅行が多いです



問17 想定する頻度（N=1,113）

☑ 年に数回程度が6割以上を占めています



問18 自宅等から新八雲駅までの想定交通手段（N=1,099）

☑ 交通手段は、自動車（自分の運転）が多いです

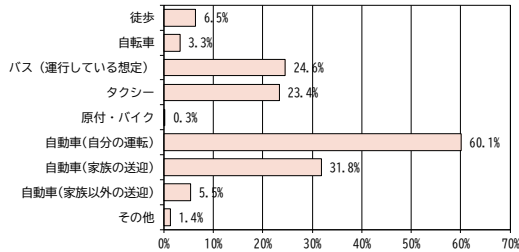
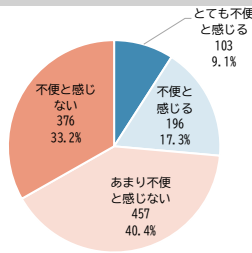


図-19 町民ニーズ把握調査結果（16/18）

3 集計結果（詳細） 3-8 普段の生活の交通環境

問19 お出かけの不便さ（N=1,132）

☑ あまり不便と感じないが4割以上を占めています



問20 鉄道とバスそれぞれの利便性

☑ 鉄道は料金に不便を感じる人が多い一方、バスは運行便数に不便を感じている傾向があります。

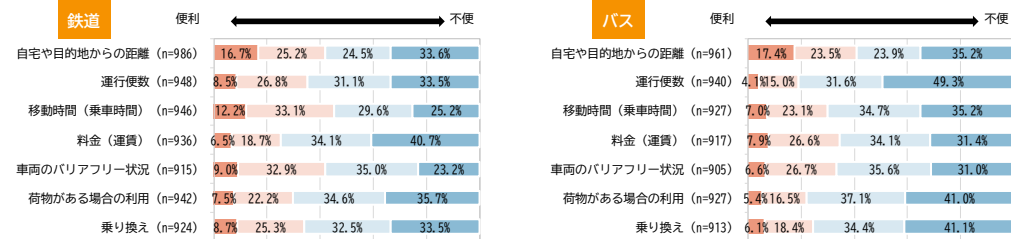


図-20 町民ニーズ把握調査結果（17/18）

3 集計結果（詳細） 3-9 自由記述

<自由記述>公共交通に関するご意見（N=171）

サービス水準の向上やネットワーク強化、特にデマンドバスや 循環バス等の導入の要望が多く見られます

自由記述（N=171 ※公共交通に関連のない自由記述を除く）				
大分類	中分類	小分類	記述内容例	回答者数
要望	サービス水準	運行時間 運行便数	○熊石から八雲駅への便数が少ない ○バスの運行時刻が早すぎて、会社に早く着いてしまう 他	26名
		運賃・補助金	○町内の循環バスを運行してほしい（例えば00円） ○他市町の通院先への無料送迎バスを運行してほしい 他	28名
		バリアフリー	○膝が悪いのでステップが高くてのぼりにくい ○八雲駅の階段の上り下りが大変 他	10名
		その他	○バス路線がわからない。もっと周知すべき 他	13名
	ネットワーク	路線の充実	○買い物や通院ができるような循環バス等が必要 他	26名
		停留所の充実	○バス停までの移動が大変 他	8名
		乗継・接続強化	○桧山方面への公共交通がないため、1便でもいいから運行してほしい ○八雲町から新千歳空港への移動を便利にほしい 他	13名
		その他公共交通の導入	○デマンドバス、コミュニティバス、乗り合いバス・タクシー、循環バス等の導入を検討してほしい	40名
		新八雲駅	○新幹線開通に伴い、八雲・熊石間の定期運行バスを再度開通させて欲しい ○新幹線が開通してもR在来線がなくなるのは困る 他	22名
	新モビリティ	現状維持	○現在の公共交通を維持してほしい	9名
		自動運転	○町内循環バスを運行して、将来的には自動運転にほしい 他	3名
		その他モビリティ	○ライドシェアの導入を検討してほしい	4名
	感想	不便	-	○函館バスがなくなり、利便性を考えると車を運転していくしかない 他	7名
不安		-	○車が運転できなくなったらどうしてよいか不安 他	21名
落胆		-	○町の事業等には期待していない 他	4名

図-21 町民ニーズ把握調査結果（18/18）

資料4 町民ニーズ把握調査結果（ヒアリング調査）

令和7年10月に実施した、町民ニーズ把握調査のヒアリング結果について、整理を行いました。

(1) 調査概要

1) 調査目的

町内各地区で異なる町民の生活実態（生活圏）や公共交通に対するニーズを把握し、八雲町における地域公共交通のあり方の検討に向けた基礎資料とすることを目的に調査を実施しました。

2) 調査対象者

住民等関係者及び関係部署（保健福祉課、学校教育課、熊石総合支所 地域振興課、住宅サービス課、危機対策課、建設課）

3) 調査日時・対象地区・会場・参加者

調査日時	対象地区	会場	参加者
令和7年10月14日（火） 18時30分～	北部地区	黒岩会館	10名
令和7年10月15日（水） 15時30分～	落部地区	落部町民センター	15名
令和7年10月30日（木） 13時30分～	熊石地区	八雲町ふれあい交流センターくまいし館	7名
令和7年10月31日（金） 13時30分～	八雲地区	はぴあ八雲コミセンホール	7名

4) 調査項目

- ① 日常の移動目的及び利用している交通手段
- ② お出かけの際の移動手段
- ③ 地域公共交通の利用頻度
- ④ 地域公共交通の課題

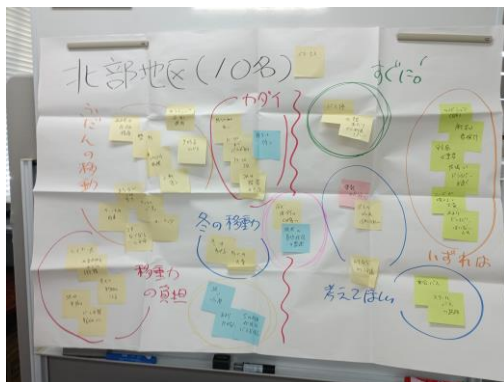


図-22 北部地区での意見交換結果



図-23 落部地区（落部長寿会）での意見交換

(2) 調査結果

[住]：住民等関係者の意見

[関]：関係部署の意見

分類	詳細（主な意見を抜粋して掲載）	課題
高齢者や障がい者等の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用や家族の送迎、知人・友人へ頼るケースが多い[住] ・ひとりで移動が困難な人は、家族送迎や移送サービスを利用している[住・関] ・歩行が困難な場合、バスの乗り降りに支援が必要な場合がある[住] ・タクシーの料金が高額である[住] 【郊外地区】 <ul style="list-style-type: none"> ・両地区（共通）では、タクシー券（満75歳以上の非課税世帯等に最大12,000円分支給）が配布されているものの、市街地までの移動距離が長く、短期間で使い切ってしまう[住・関] ・地域ごとに移動のしやすさが異なり、移動負担の不公平さを指摘する意見がある[住] ・バス停やJR駅までアクセスできない地域がある[住・関] ・診察後のバス待ち時間が長いといった理由から、生活実態に配慮した運行を求める声が多い[住] 	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外地区において、市街地までの移動に不便さを感じていることから、移動困難者のニーズに合わせたデマンド型やドアツードア型サービスなど、新たな移動手段による利便性確保が必要
移動手段不足による生活への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・家族送迎が難しい場合、透析に通う手段がない[住] ・最寄りバス停までの移動が困難なため、外出頻度が減ってしまう[住] ・百歳体操など地域のイベントに参加できない[住] 	
地域交通に対する自由意見や提案	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアツードア型の移動手段を求める声が多い[住] ・落部地区内でのデマンド型運行を求める声がある[住] 	
既存の交通資源（スクールバス、患者輸送バス）の課題	【スクールバス】 <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの事業費用は莫大である[関] ・スクールバスの住民混乗の利用はほとんどない[関] 【患者輸送バス】 <ul style="list-style-type: none"> ・患者輸送バスは、一部2便に増えたことで利便性向上の意見もある[関] 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の交通資源であるスクールバスや患者輸送バスにおいても、公共交通として十分に活用されていないことから、効率的な資源活用に向けた検討が必要
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線新八雲（仮称）駅の開業が予定されている[関] ・地域の移動サービスを支える運転手が不足している[関] 	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線新八雲（仮称）駅の開業に向けて、地域内外の移動利便性の低下を防ぐ、二次交通の整備検討が必要 ・運転手不足への対応が必要

発行 令和8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： 0137-62-2149

e-mail shinkansen@town.yakumo.lg.jp

URL： <https://www.town.yakumo.lg.jp/>