

---

# 八雲町地域公共交通網形成計画

---

## 概要版



八 雲 町

# 1 計画の目的

## 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。

## 1.3 計画期間

本計画の期間は、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 計画の位置付け

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。

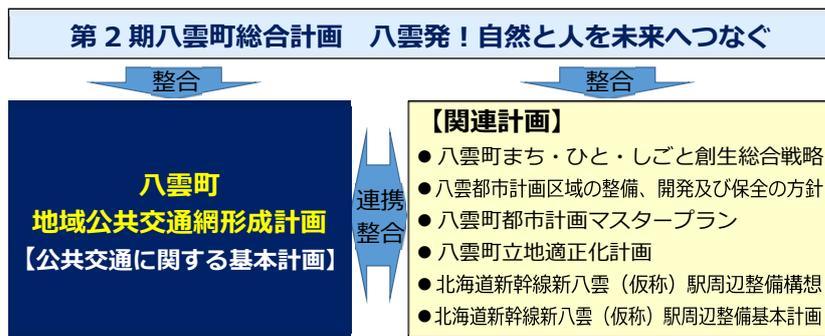


図 1-1 計画の位置付け

## 2 町民のニーズ

### 2.1 町民アンケート調査で把握した町民のニーズ

#### (1) 調査実施概要

- 満 16 歳以上の町民を対象としたアンケート調査（無作為に抽出した 4,215 人）を令和元年 8 月 1 日から 8 月 18 日まで実施し、1,236 人の町民から回答（回収率は 29.3%）が寄せられた。

#### (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。

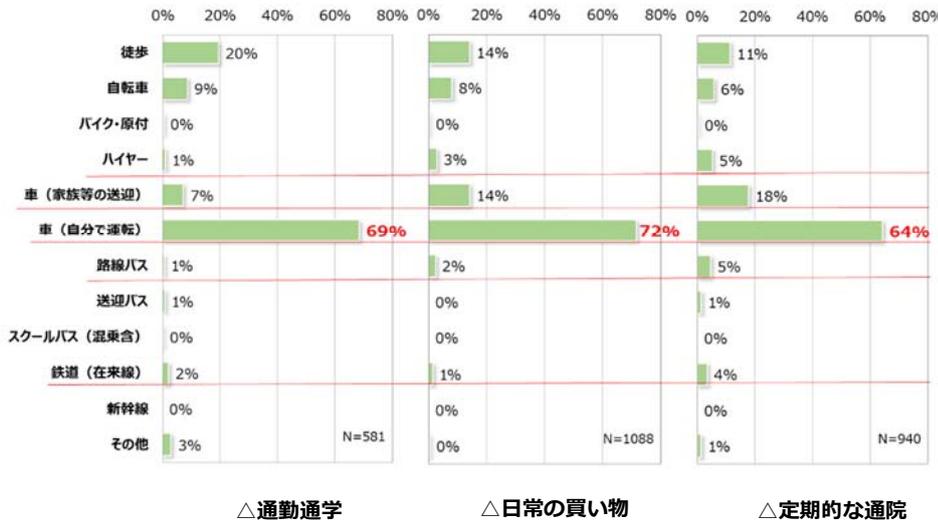


図 2-1 外出目的別の利用交通手段

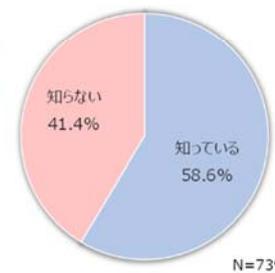


図 2-2 時刻表等の認知状況

- 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。

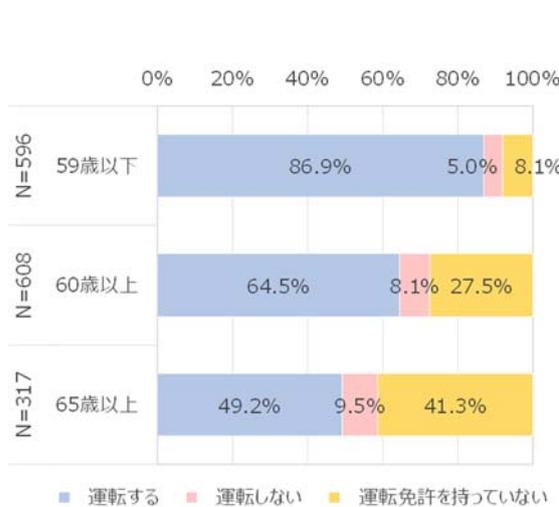


図 2-3 年齢層別の日常の自動車運転状況

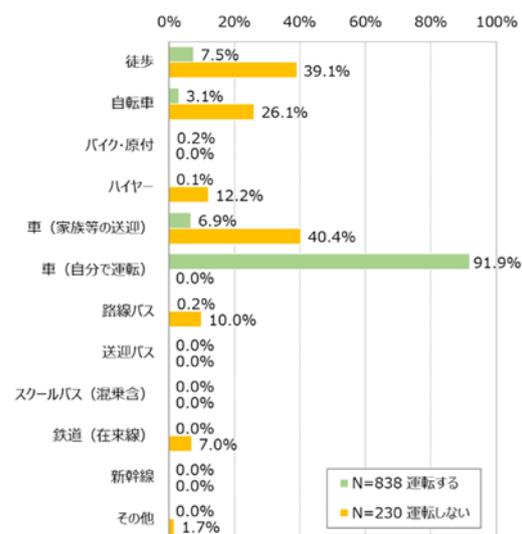


図 2-4 買い物時の利用交通手段

- 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。

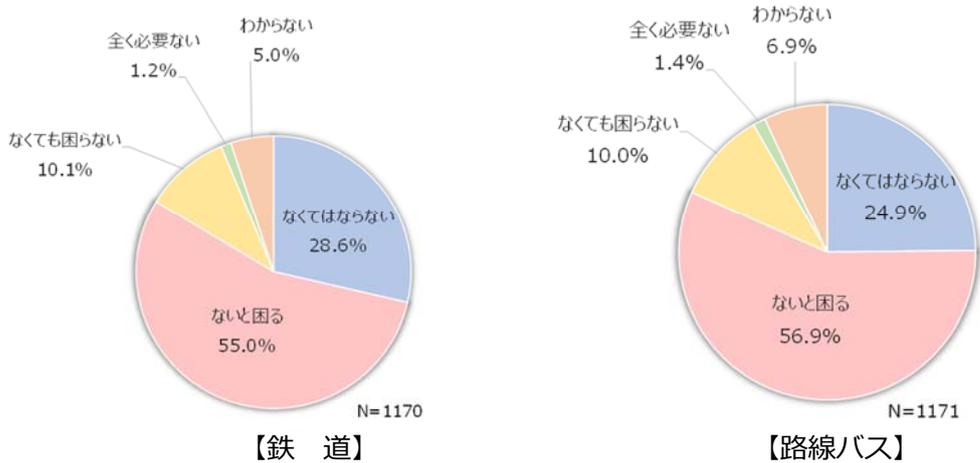


図 2-5 将来の世代や地域における鉄道・路線バスの必要度

- 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。

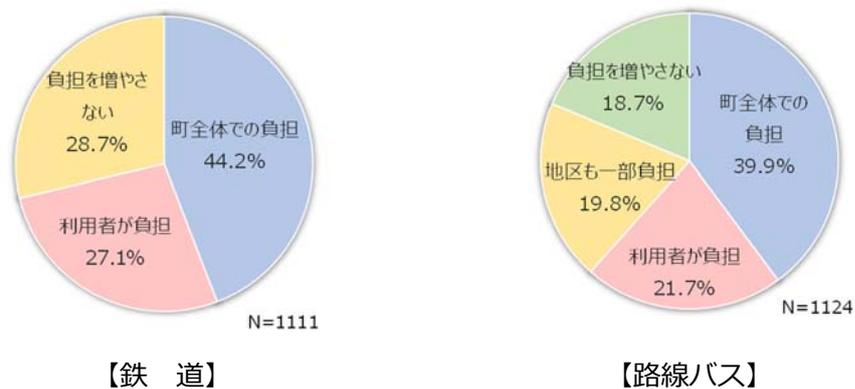


図 2-6 鉄道・路線バスの確保に必要な負担の考え方

- 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。

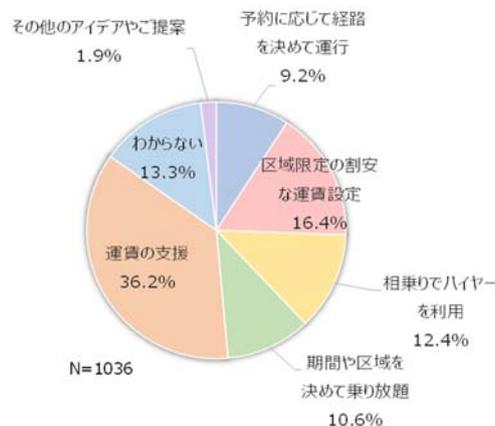


図 2-7 ハイヤーを公共交通として活用する方法に対する支持

## 2.1 意見交換会で把握した町民のニーズ

### (1) 地区別意見交換会の概要

- ・ 広報やくも、町ホームページ等で広く町民に呼びかけ、4 地区合計 43 名の参加を得て、公共交通に関する意見交換会を実施し、日常の外出や移動の状況、公共交通との関わりや問題点の指摘、改善に向けた意見を把握した。



### (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、はびあ八雲、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だけでなく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うようにして欲しい。
- ・ 車が利用できなくなると通院、買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のではないかと考える。

#### ◆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思う。

### 3 公共交通の課題

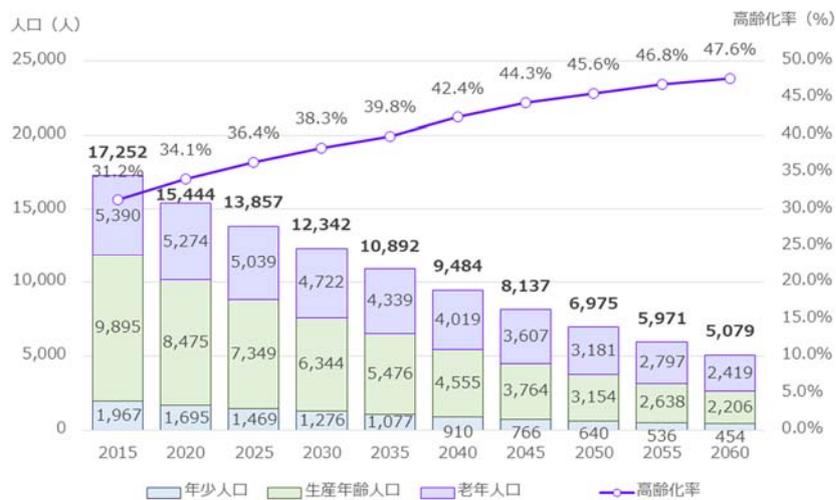
#### 3.1 公共交通の課題につながる要因、懸念・考慮すべき影響

##### (1) 町の現状・都市構造の視点

要因	懸念・考慮すべき影響
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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<sup>※1</sup>。</li> <li>◆ 高齢化率は2015年の31.2%から、2045年に44.3%に上昇する予測<sup>※1</sup>。</li> <li>◆ 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。</li> <li>◆ 生活環境の悪さが定住を阻害。                         <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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<sup>※2</sup>。</li> <li>▶ 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<sup>※2</sup>。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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。</li> <li>■ 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。                         <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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。</li> </ul> </li> <li>■ 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。</li> </ul>

※1 国立社会保障・人口問題研究所推計

※2 第2期八雲町総合計画策定に向けた町民アンケート調査（H28.7）



出典：国立社会保障・人口問題研究所準拠推計

図 3-1 八雲町の年齢階層別人口の推計値

##### (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
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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。</li> <li>■ 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。</li> <li>■ 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。</li> </ul>

**(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
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆2030 年度に北海道新幹線延伸・新八雲（仮称）駅が開業予定。</li> <li>◆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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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。</li> <li>■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。</li> </ul>

**(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
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆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。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>図 3-2 路線バス運行経費の運賃収入と公的支援の割合</p> </div> <p style="text-align: center;">出典：平成 30 年度実績、八雲町、函館バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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。</li> <li>■江差八雲線が北海道の補助要件を満たさなくなり、町単独補助になると町負担額が増加。</li> <li>■松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。</li> <li>■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。</li> </ul>

**(5) 交通事業者の視点**

要因	懸念・考慮すべき影響
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆函館バス（路線バス）※<sup>1</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢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。</li> <li>➢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。</li> <li>➢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、利用環境改善に取り組んでいる。</li> <li>➢バス停上屋整備などは経営体力的に困難。</li> </ul> </li> <li>◆ハイヤー事業者※<sup>2</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢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。</li> <li>➢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。</li> <li>➢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。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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。</li> <li>■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。</li> <li>■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。</li> </ul>

※<sup>1</sup> 令和元年 8 月 函館バスヒアリング調査結果※<sup>2</sup> 令和元年 9 月 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

### 3.2 八雲町の公共交通の課題

#### 課題1 自動車を自由に利用・運転できない町民の移動を支える公共交通網の確保

- ◆ 自動車運転免許を返納した高齢者、運転免許が取得できない高校生や子ども、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。

## 4 計画の基本理念

### 八雲町のひと・暮らし・まちをつなぐ 公共交通を未来のために守り育てる

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

## 5 公共交通網形成に向けた取り組みの方向

### 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\***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**。

※モビリティ・マネジメント：

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

## 6 計画の目標及び評価指標

3つの計画目標ごとに評価指標を定め、適切な時期に目標達成度を評価し、計画や取組施策にフィードバックする。なお、目標値は事業進捗状況や社会経済情勢などを勘案し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			
評価指標	現況値→目標値	収集データ	収方法/時期/担当
指標① 鉄道・路線バスの1日平均利用者数	鉄 道：570人 ⇒ 570人（現状維持） 路線バス：71人 ⇒ 71人（現状維持）	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 交通事業者
指標② 普段の外出に公共交通を利用する人の割合	通勤・通学：3.7% ⇒ 4.1%（10%向上） 日常の買い物：6.7% ⇒ 7.4%（10%向上） 定期的な通院：13.4% ⇒ 14.7%（10%向上）	外出目的別の利用交通手段	アンケート調査 2024年 八雲町

目標2 公共交通に対する満足度の向上			
評価指標	現況値→目標値	収集データ	収方法/時期/担当
指標③ 鉄道・路線バスの満足度	鉄 道 便利・使いやすい：27.0% ⇒ 40.5%（50%増） 不便・使いにくい：1.6% ⇒ 0.8%（50%減） 路線バス 便利・使いやすい：30.3% ⇒ 45.5%（50%増） 不便・使いにくい：3.4% ⇒ 1.7%（50%減）	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」、「不便・使いにくい」と感じる割合	アンケート調査 2024年 八雲町
指標④ 町や地域、将来世代のために鉄道・路線バスがなくなるとはならないと感じる人の割合	鉄 道：28.6% ⇒ 42.9%（50%増） 路線バス：24.9% ⇒ 37.4%（50%増）	町や地域、将来世代のために鉄道・路線バスがなくなるとはならないと感じる人の割合	アンケート調査 2024年 八雲町

目標3 公共交通に対する認識・理解の向上			
評価指標	現況値→目標値	収集データ	収方法/時期/担当
指標⑤ 利用基礎知識の認知割合	鉄 道 駅の場所を知らない：1.4% ⇒ 0.7%（50%減） 時刻表や行先を知らない：19.4% ⇒ 9.7%（50%減） 切符の買い方を知らない：8.8% ⇒ 4.4%（50%減） 路線バス バス停の場所を知らない：12.6% ⇒ 6.3%（50%減） 時刻表や行先を知らない：41.4% ⇒ 20.7%（50%減） 運賃の支払い方を知らない：23.6% ⇒ 11.8%（50%減） ハイヤー 予約の仕方を知らない：14.9% ⇒ 7.5%（50%減） 運賃の支払い方を知らない：6.0% ⇒ 3.0%（50%減）	○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 2024年 八雲町

## 7 目標実現のための取組施策・事業

八雲町が目指す地域公共交通網、目標実現のための取組施策・事業、実施主体、スケジュールを示す。

### 7.1 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					
<b>施策1：バス路線の再編</b>					
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。					
<b>事業1</b>	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。再編にあたっては、せたな町の路線再編計画と整合を図り、遅滞や空白を生じることがないようにする。				
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)
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		
<b>事業2</b>	スクールバス・患者輸送バスなどの運行の効率化				
概要	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。				
実施主体	八雲町・町民（地区）・ハイヤー事業者・バス事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	検討	実証運行		本格運行	
<b>事業3</b>	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。				
実施主体	八雲町・町民（地区）・ハイヤー事業者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
			検討		
			実証運行		
				本格運行	
<b>施策2：鉄道との連携</b>					
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活用するための連絡交通確保に取り組む。 北海道新幹線延伸、新八雲（仮称）駅開業により通勤通学圏の拡大、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。					
<b>事業4</b>	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)
			検討		
			実証運行		
				本格運行	
<b>事業5</b>	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)
	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。 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。				
実施主体	八雲町・バス事業者・ハイヤー事業者・施設経営者及び管理者				
スケジュール	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
	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)
	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)
	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り組む。				
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)
	検討・実施				

## 7.2 八雲町が目指す地域公共交通網

八雲町が目指す地域公共交通網のイメージを以下に示す。



図 7-1 八雲町が目指す地域公共交通網のイメージ

## 8 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	
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 8-1 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  
 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/>